

第 1 回 清水都心ウォーターフロント活性化検討委員会

< 本 編 >



目次

1. 検討の内容と目指す成果	1
1. 1 検討の背景と目的	1
1. 2 検討対象地域	2
1. 3 検討会の進め方	2
1. 4 「ウォーターフロント活性化」の検討にあたっての留意事項	2
1. 5 清水都心ウォーターフロントの主な官民関係主体	3
1. 6 本検討において目指す成果とその後の取り組み方	4
2. 清水都心ウォーターフロントの魅力	5
2. 1 ウォーターフロントの魅力とは	5
2. 2 清水都心ウォーターフロントの魅力	6
3. 清水都心ウォーターフロントの課題	8
3. 1 現地調査から見た課題	8
3. 2 来訪者アンケートから見た課題	10
4. 清水都心ウォーターフロント活性化に向けた検討	11
4. 1 清水都心ウォーターフロントの水域に注目した4つのエリア区分	11
4. 2 江尻地区	12
4. 3 日の出地区	13
4. 4 日の出ふ頭地区	14
4. 5 清水港線跡遊歩道	16
4. 6 中心市街地と水辺の交通ネットワーク	17
5. 方向性に対して今後考えられる方策案	18

平成 24 年 10 月 3 日

静 岡 市

1. 検討の内容と目指す成果

1.1 検討の背景と目的

<検討の背景>

- 「清水港」と「中心市街地」が一体となって形成された「清水都心地区」は、第2次静岡市総合計画（2010→2014）において、「港まち文化を活かした国際交流拠点」と位置付けられ、「世界に輝く「静岡」の創造」のために重要な役割を担っている。
- 静岡市としては、これまでも、この「清水港」という重要な地域資源の活性化について、右図にあるような様々な取り組みを行ってきた。
- しかし、近年の「物流機能の立地再編」、「地域観光への関心の高まり」などの社会環境の動向をふまえ、改めて清水都心のウォーターフロントを中心に、「はたらく港」に「たのしむ港」の要素を加えていくため、「みなと」・「まち」全体を視野に入れた本格的な検討の機会が求められている。
- そこで、静岡市では、調査検討を実施すると共に、官民関係者からなる検討組織を設置し、清水都心ウォーターフロントの活性化の推進・実現に取り組んでいくこととした。

<検討の目的>

■「みなと」「まち」が一体となった活性化

- ・活性化に取り組む中心市街地と、将来、物流・産業機能の立地再編が想定される港湾エリアとで、「両者の近接性」や「点在するみなとまちの地域資源（歴史や産業を表す施設等）」を活かした賑わい創出による地域活性化を目指す

■地区・分野間の連携による厚みのある魅力づくり

- ・中心市街地および港湾周辺の一体的な活性化には、エリア内の水辺地区、商店街、公共施設、観光資源等の多様な地区を連携させていくことが必要
- ・活性化を実行する主体についても、港湾関係企業をはじめとして、商業・観光・交通事業者、客船誘致委員会や商工会議所等の経済団体、地区関係住民、市民団体、行政関係機関等がそれぞれの立場・役割で活動していくことが重要

■官民連携により時機を得た実現化

- ・現行港湾計画においても、物流機能の集約・再編による親水空間の創出等について方向性が示されている
- ・今後、賑わい創出を進めるに当たっては、行政側で主体的に対応する法制度、公共基盤等の課題と、民間側で主体的に対応する土地利用やソフトの取り組みが、機を逸することなくタイミング良く展開されるよう、連携して検討・推進していくことが必要

本検討では、上記3点を見据え、今後、官民の関係主体が取り組むべき清水都心ウォーターフロント活性化に向けた具体的な取り組み方策を取りまとめることを目指す

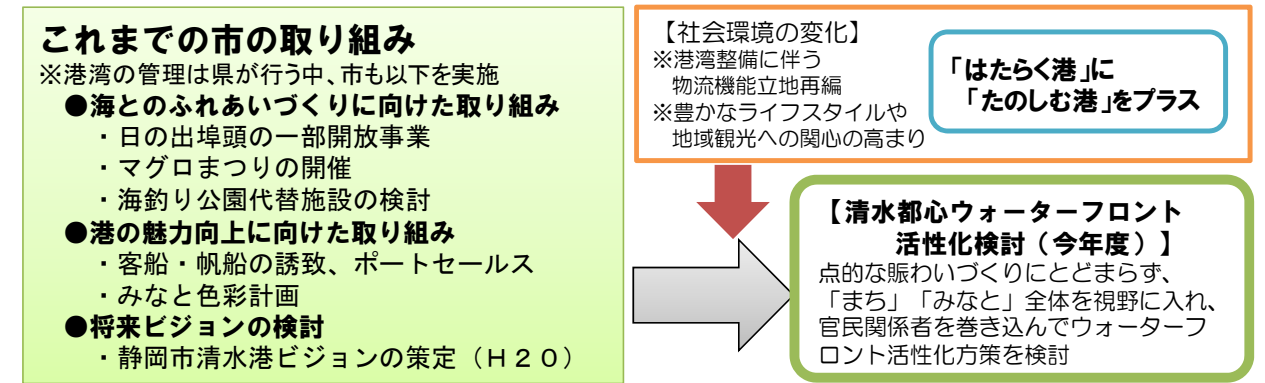


図-1.1 検討の背景

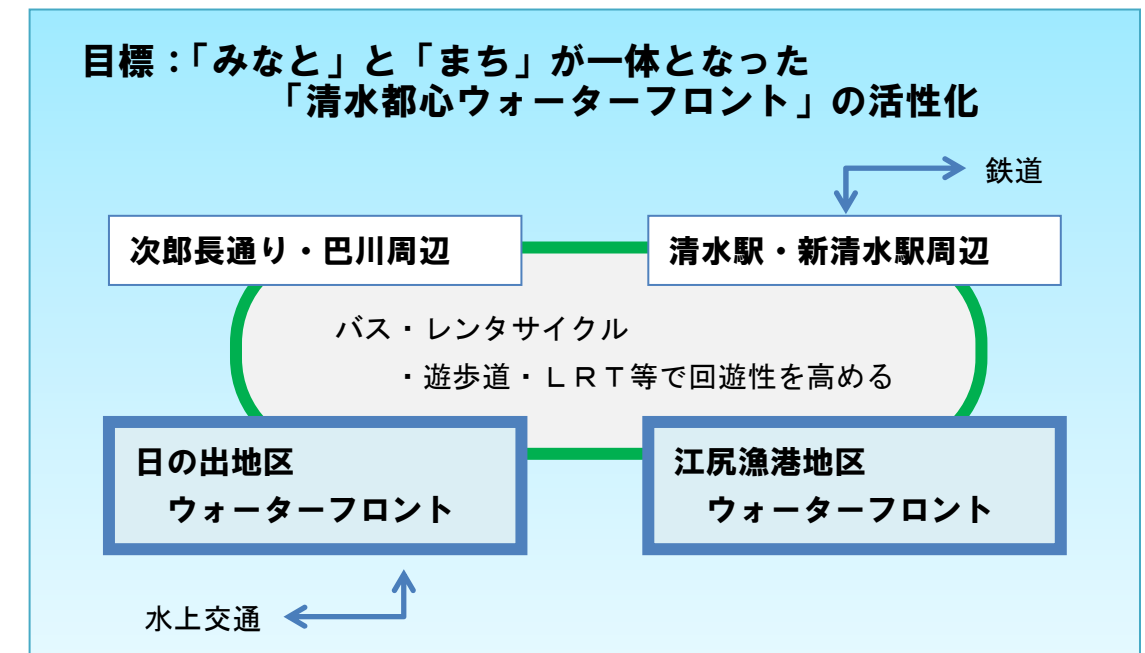


図-1.2 「みなと」と「まち」が一体となった「清水都心ウォーターフロント」の形成イメージ

1.2 検討対象地域

- 本検討は、「江尻地区」、「日の出地区」の2つの都心ウォーターフロントに焦点を当てつつも、その2地区を有効に活かすためには、「清水都心地区」全体にも視野を広げ、連携や回遊の方策を検討する。

※なお、本検討は、港湾法に基づく「港湾計画」、都市計画法に基づく「臨港地区」の区域内について検討対象としている。そこで、今後、検討内容の実現化を目指す上では、港湾管理者（静岡県）等と、「港湾の管理運営」や「まちづくり」の観点を総合的に配慮しながら、都市行政と港湾行政の間での円滑な調整を図っていく必要がある。



図-1.3 検討対象地域

1.3 検討会の進め方

- 本検討のため、「都心ウォーターフロント」の活性化に関連が強いと考えられる主要な官民関係者からなる検討会を設置し、おおむね以下のスケジュールで検討を進める。
- また、検討会と並行して、市民やその他の主体の意見を集めることを目的としたアンケートやワークショップ等を開催していく予定。

表-1.1 検討会のスケジュールと内容

開催日程	開催内容（予定）
第1回 (10月3日)	①調査の目的と進め方の確認、②清水都心ウォーターフロントの魅力と課題の整理 ③活性化の方向性の検討、④活性化に向けた関係者の取組意向 他
第2回 (12月下旬)	①関係者の意向に基づく取組みの可能性の検討 ②各種取組み方策についての検討 他
第3回 (2月下旬)	①清水都心ウォーターフロント活性化の実現に向けた方策に関する検討 ②方策実現のための役割分担、及び、体制等の検討 ③次年度以降に向けた取組みの検討 他

1.4 「ウォーターフロント活性化」の検討にあたっての留意事項

- 「活性化」のために必要な施策・手法・実施主体は、下図のようにハード・ソフト、多岐に渡る。また、それらが共通の課題に対し、効果的に組み合わせられることが望ましい。
- このため、本検討においては、関係主体が、それぞれの立場、得意手を活かし、分野に応じた提案を積極的に行うと共に、それらを効果的に実行するための課題や他の主体・分野に求める取り組みを提示し、共有や連携を図る場として活用されることを期待する。
- なお、「活性化」と併せ、物流、防災等の他の課題・テーマについても調整・連携を図る必要がある。

項目	内容	主体イメージ
周辺・外部との連携	対外プロモーション、集客や情報発信、交通アクセス等	【市民・民間団体】 官民一体の 取り組み 【行政等主体】
施設運営(ソフト・イベント開催)	イベントやソフト対応を含めたマネジメント等施設の運営等	
民間施設整備	民間による施設整備、転用等	
公共施設整備	公共による施設整備	
基盤整備	道路・緑地等の基盤的整備	
行政計画・支援施策等	他計画への反映・各種支援措置等	
制度的対応	港湾計画改訂・水域占用許可・臨港地区・分区指定等	

「活性化（賑わい）」以外の課題・テーマとの整合性
 ・物流、産業機能の振興
 ・防災、危機管理面の対策
 ・環境・エネルギー問題への対策 など

図-1.4 「活性化」検討に関する分野・主体のイメージ

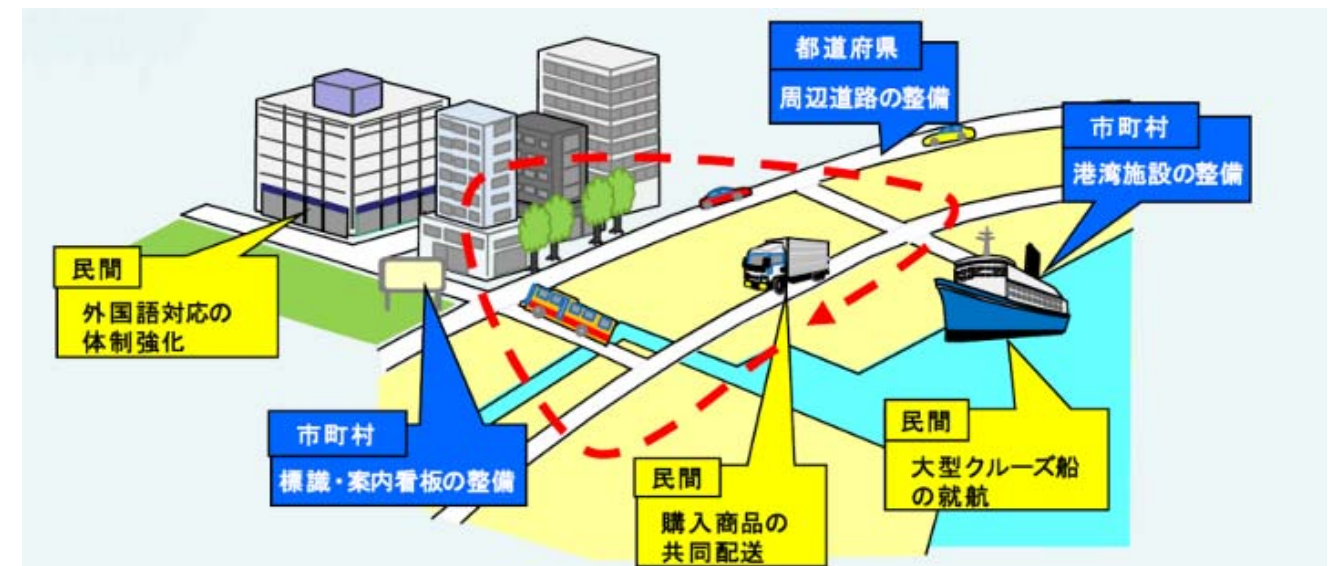


図-1.5 官民関係主体が連携した活性化取り組みイメージ

国土交通省「官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業」説明資料より

1.5 清水都心ウォーターフロントの主な官民関係主体

- 活性化を図る「清水都心ウォーターフロント」には、行政、民間等、多様な関係団体や関係者が存在し、それぞれの役割（事業内容）を担っている。
- 検討にあたっては、以下に示すような官民の関係主体が担う役割・各立場の課題等を考慮し、意見を把握する等、連携を図りながら検討を進める。

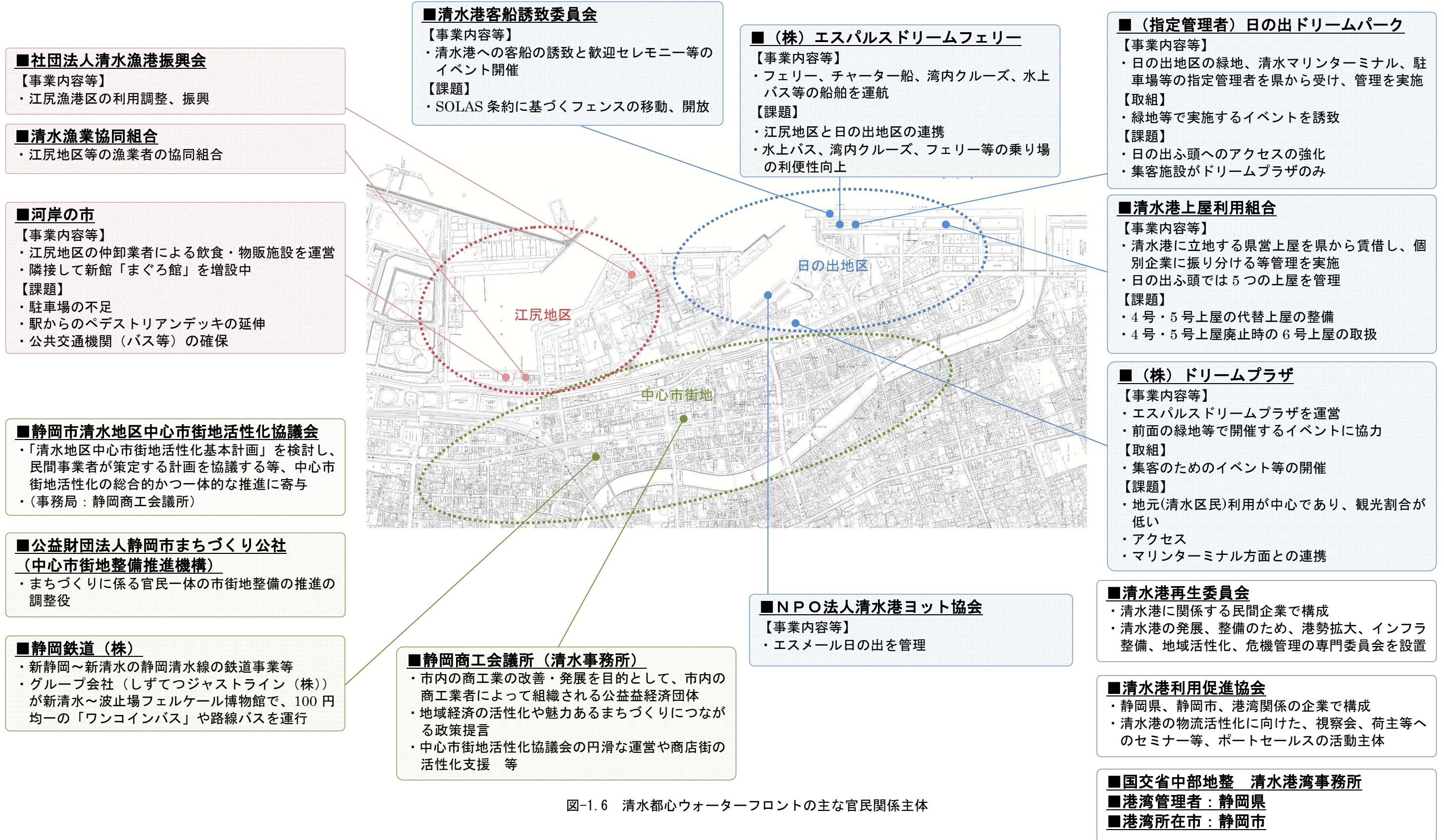


図-1.6 清水都心ウォーターフロントの主な官民関係主体

1.6 本検討において目指す成果とその後の取り組み方

- 本検討においては、関係する官民関係主体による議論などを踏まえ、今後、関係者が取り組むべき清水都心ウォーターフロント活性化の実現に向けた具体的な取り組み方策を取りまとめることを目指す。
- また、検討後は、取りまとめられた方策を実現・推進するため、以下のように、行政の関連諸計画への反映や、関係者による継続的な実施体制の構築を図ることが重要である。

■静岡市上位・関連計画等への反映・連携

港湾・中心市街地等に関連する各種計画へ内容を反映・連携していけるよう、協議調整を図る。

表-1.2 上位・関連計画 ※詳細は資料編 p.1-p.15 も参照

策定主体	港湾に関する上位・関連計画				その他の上位・関連計画			
	計画名称	策定期期	目標年次等	本検討との関係	計画名称	策定期期	目標年次等	本検討との関係
県	清水港港湾計画	平成16年7月	平成20年代後半	港湾計画の変更を要する部分があれば、協議・調整を図る	静岡県総合計画	平成23年2月	平成22年度から概ね10年間 (基本計画は最初の4年間)	関連する部分があれば、協議・調整を図る
	駿河湾港アクションプラン推進計画	現在作成中	①概ね20～30年後のあるべき姿 ②概ね10～15年後の港湾施策	特に、機能別検討3部門の一つである「交流・生活・環境」部門との連携・調整を図る				
市	静岡市清水港ビジョン	平成20年3月	20～30年先を展望	同ビジョンにおける江尻・日の出地区部分を参照しながら、本検討では現状を踏まえた具体実現化を検討	静岡市総合計画(第2次基本計画)	平成22年3月	平成22～26年度までの5年間	プロジェクト・個別事業を位置づけ
					静岡市都市計画マスタープラン	平成18年2月	概ね20年後	ウォーターフロント活性化に資する環境形成等を位置づけ
					清水地区中心市街地活性化基本計画	平成21年3月	概ね5年間	活性化に係る官民のハード・ソフト事業を位置づけ
					静岡市都心地区まちづくり戦略	平成22年9月	概ね20年間	清水都心地区部分の実現化を検討

※ゴシック(グレー網掛け)は法定計画

■官民連携体制の構築・継続

実現には複数年かかっていくことから、官民の連携体制を継続し、議論・協議する場を設けることが望ましい。

■実現可能なものから取り組む

ソフト施策等、短期的に実現可能なものは、機動的に実現化していけるよう、関係者で努めていく。

2. 清水都心ウォーターフロントの魅力 ※詳細は資料編 p. 16-p. 25 も参照

2.1 ウォーターフロントの魅力とは

(1) 港湾における水辺の魅力の特徴

① 囲われた静穏な水域

- ・囲われた静穏な水域は、都市の喧噪に対して開放的な印象を与える一方で安心、落ち着きを与える。都市とも、同じ水際でも波が押し寄せる自然海岸とも、違った魅力がある。



入り組んだ入り江をうまく活用した例(豪・シドニー港)

② 港ならではの視対象

- ・空間が開けているが故に遠くの山々等が印象的に眺められるほか、船や倉庫、工場群、荷役作業など、都市内では見られない視対象がある。工場群や荷役作業の風景などは、一定の距離を取れば、十分魅力的な視対象になり得る。



ガントリークレーンが間近に眺められる
(東京港青海ふ頭公園)



正面に大きく桜島が眺められる
(鹿児島港本港地区)

(2) 都市に水辺の魅力を取り入れるためのポイント

こうした水辺の魅力の特徴をうまく生かしつつ、都市に取り入れることがウォーターフロントを計画する上で重要である。

なお、「ウォーターフロント」とは、「都市と水辺が接するところ」という意味を持つが、ウォーターフロントの「計画」という観点からは、単に水際の空間の計画には収まらない。水辺を求めるのが都市生活者である以上、背後地と綿密な関係を持っていることが必要である。

都市に水辺の魅力を取り入れた計画立案のポイントとしては、以下の点が挙げられる。

① 水域の性質に起因する体験を意識した水辺空間の整備を行うこと

- ・同じ囲われた水域でも、規模や形（三方を囲われている、正面が開放されている等）によって、印象が異なる。水域での体験を意識して水辺の空間を整備することが重要である。

② 特徴的な視対象（船や地形の眺め、水面を挟んで眺める対岸の活動景等）を体験に取り込むこと

- ・上記の水辺の体験には、前面の水域のみならず、そこから眺められる港ならではの特徴的な視対象を取り入れることが重要である。

③ 体験の連続性に注意を払うこと

- ・人間の感覚に対してスケールの大きい水辺では、一所に留まるのもよいが、移動したくなるものである。水辺空間が、移動しながら連続的に体験されることに注意して計画することが重要である。

④ 都市と物理的、視覚的、機能的に接続すること

- ・水辺と背後地の綿密な関係が重要であるが、具体的には、物理的に水辺に行けること、視覚的な繋がりがあること、機能的に都市とつながっていることが重要である。

2.2 清水都心ウォーターフロントの魅力

前述の港湾における水辺の魅力とその魅力を活かすポテンシャルについて、清水都心ウォーターフロントに照らしあわせてみると、以下の点が指摘できる。

■清水都心ウォーターフロントの魅力とその魅力を活かすポテンシャル（全体）

- 魅力 ●異なる性質を持った立ち入ることのできる4つの囲われた静穏な水域
●豊富な港らしい要素
- ポテンシャル ○4つの水域どうしが近い



図-2.1 清水港の4つの異なる囲われた水域（江尻地区～日の出地区～船溜り～日の出ふ頭地区：約2km）

<参 考>



図-2.2 横浜港臨海部の水域（桜木町～汽車道～赤煉瓦～象の鼻～山下公園：約2km）

■清水都心ウォーターフロントの魅力とその魅力を活かすポテンシャル（江尻地区）

- 魅力 ●三方向を囲まれた広い水域
- ポテンシャル ○駅や街に近接
○河岸の市などの水産物の物販・飲食施設の立地



三方向に囲まれた水域と、河岸の市等の立地

■清水都心ウォーターフロントの魅力とその魅力を活かすポテンシャル（日の出地区）

- 魅力 ●ボードウォーク、緑地、人工砂浜、商業施設、ヨット係留など、水辺空間が多様な要素で構成
●様々な種類の水辺の活動景が一度に眺められる三方向を囲まれた広い水域
- ポテンシャル ○集客性の高い商業施設による賑わいのある水辺空間



ヨット等の係留



砂浜等の親水空間と背後の集客施設



緑地(奥がヨット係留水域)

■清水都心ウォーターフロントの魅力とその魅力を活かすポテンシャル（日の出頭地区）

- 魅力 ●水上バスや遊覧船、官庁船等、様々な船舶の係留、発着場所であり、港らしい景観が凝縮
- ポテンシャル ○近代の清水港発祥地であり、周囲に歴史的資源が点在
○人の活動が感じられる親密な規模の水域と緑地オープンスペースにより比較的、開放的な空間



遊覧船の発着場所



石積倉庫群



官庁船等の係留



次郎長河岸

3. 清水都心ウォーターフロントの課題

3.1 現地調査から見た課題

前述の清水都心ウォーターフロントの魅力とその魅力を活かすポテンシャルの活用状況等を踏まえた、清水都心ウォーターフロント活性化に向けた課題は、次のような点に集約できる。

- 異なる性質をもつそれぞれの水域の魅力の活用が不十分
- 既存の緑地や広場の空間が雑然とし、水域との一体感の不足
- 背後市街地とつながりや、既存交通機関との接続の不足
- 個々の施設（あるいは地区）間のつながりの不足
- 歴史や文化施設等、清水港ならでの資源の活用が不十分
- 老朽化、工場閉鎖等に伴う空き地の未活用
- 現状の漁港機能、物流機能の混在

●既存の緑地や広場の空間が雑然とし、水域との一体感が不足

—良好な水域が広がっているが、水際線背後の広場や緑地が細かく区切られていたり、駐車場等が点在したり、雑然とした利用となっている



入り組んだ園路、点在する駐車場、老朽化した倉庫等が緑地空間内にあり雑然としている
(ドリブラ北側の緑地(左)、ドリブラ南側の緑地(右))



イベント時以外の賑わい・憩いの創出が望まれる



イベント時に水際を有効に活用していない（水辺を意識した配置、イベント内容が望まれる）

●異なる性質をもつそれぞれの水域の魅力の活用が不十分

—規模や形状、立地している水際の施設等の性質の異なる4つの水域がありながら、水域の魅力が十分に活かされていない



開放的であるが、雑然とした水域利用



海側に背を向けて立地する施設（水際を活用すれば、より水辺らしいにぎわいが形成できる）



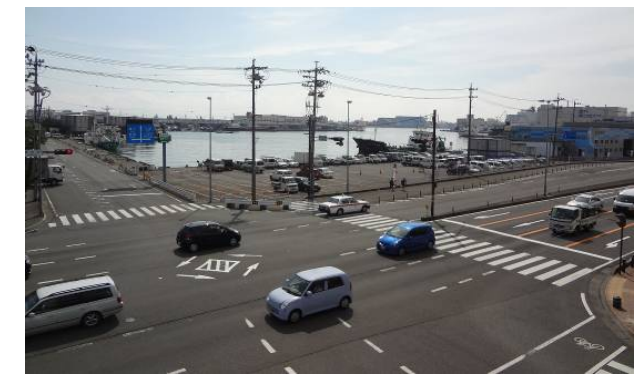
広さはあるが、来訪者には活力・魅力を感じにくい水域

●背後市街地とつながりや、既存交通機関との接続の不足

—中心市街地や鉄道駅等が近接しているが、港との接続が十分でない
—背後の街中から港へ向かう動線（道路）や案内版等がない、あるいは街中から港を感じる場所が少ない等、港と街のつながりが弱い



植栽や老朽化した倉庫等により、港（船溜り）への見通しが遮られる



JR清水駅から河岸の市へは、ペDESTリアンデッキではなく、臨港道路を横断して利用する

●個々の施設（あるいは地区）間のつながりの不足

- ーにぎわいの核となる施設や地区間の動線が弱く、またふ頭関係車両が行き来する道路の利用があり、施設間につながりが不足している
- ー立寄りたいと思わせるような魅力ある施設・環境となっていない



業務車両等が利用するドリプラとマリンターミナルを結ぶ道路



利用者が少なく、暗くて危険なイメージのある臨港線跡遊歩道



フェリー利用者以外の利用促進が望まれる清水マリンターミナル

●歴史や文化施設等、清水港ならでの資源の活用が不十分

- ー港及びその周辺には近代清水港の面影を残す施設が点在しており、現在もなお、利用されている施設などもある。将来的にはこれらを活用し、にぎわい空間を広げていくことが望まれる



港の歴史を伝える石積倉庫(左:むき出した石造り、右:建ち並ぶ様子)の活用



臨港線跡地空間の活用



テルファークレーンの活用

●老朽化、工場閉鎖等に伴う空き地の未活用

- ー日の出地区及び日の出ふ頭地区内には、施設の移転や老朽化等に伴って、利用できない施設やその跡地等が増えてきており、これらを活用したにぎわい機能の強化が望まれる



東洋製罐跡地



老朽化した上屋(4号、5号上屋)

●現状の漁港機能、物流機能の混在

- ー江尻地区や日の出地区に集客施設等が立地してきているものの、周辺のふ頭や物揚場等を利用する業務用車両の利用が多く、これらの車両と集客施設への一般車両、あるいは車両と歩行者との棲み分けが望まれる
- ー集客施設に近接した水域においても、漁船や貨物船等が係留されており、混在した水域利用となっている
- ーなお、「混在」を「マイナス」と見るばかりではなく、適切にすみわけ、共存させることで、「漁業」や「物流・産業」を「見せる」観光資源として活用するという考え方も大切である



臨港線跡遊歩道が不連続のため、来訪者等歩行者の横断が危険である



石積み倉庫周辺では倉庫で荷卸するトラックが多く、歩行者には危険である



集客施設のすぐ側に貨物船が係留している(河岸の市前面)

3.2 来訪者アンケートから見た課題 ※詳細は資料編 p.26-p.31 も参照

江尻地区、日の出地区にある集客施設の来訪者を対象としたアンケート結果から、清水都心ウォーターフロント活性化に向け、次のような課題が指摘できる。

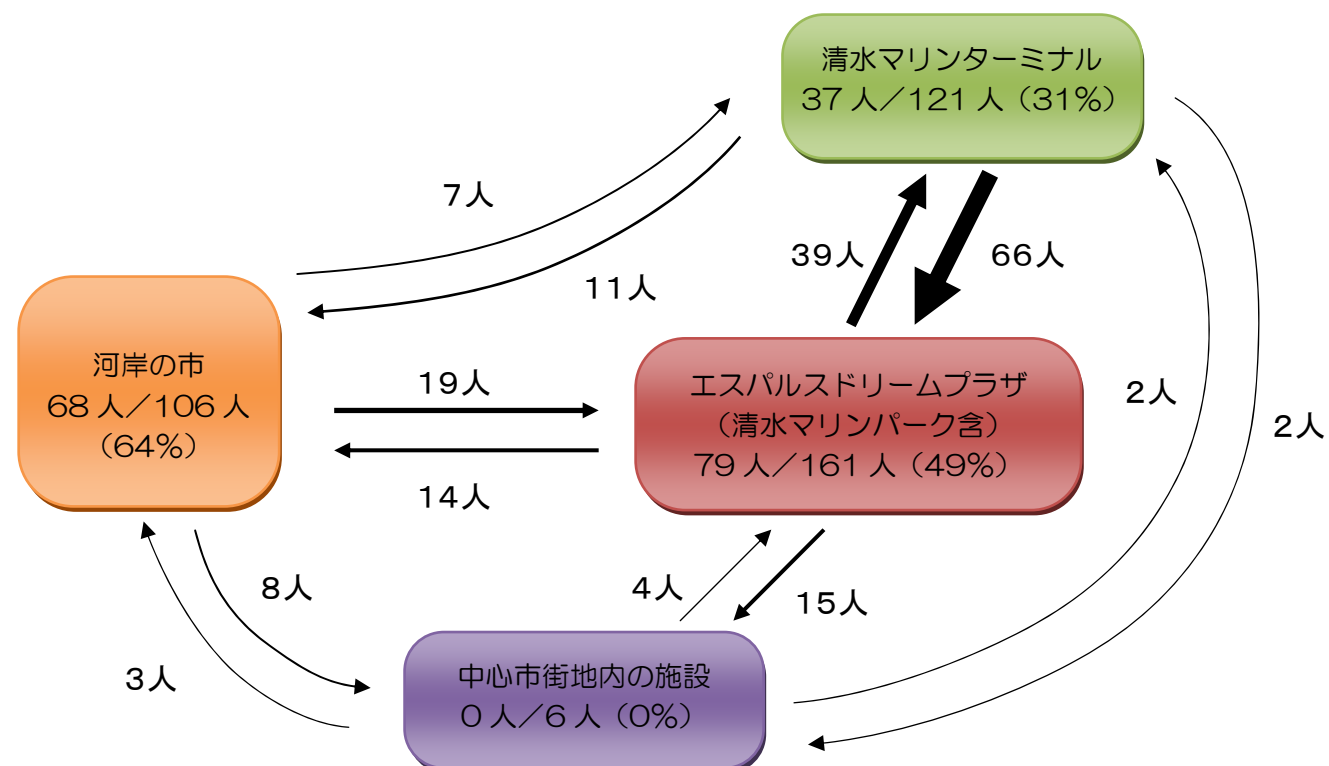
- 背後の中心市街地への来訪意識が低い
- 主な来訪先（施設）以外の来訪が少なく、回遊性が低い

表-3.1 来訪者アンケート調査概要

実施日時	平日：平成24年8月31日（金）午前10時～午後5時 休日：平成24年9月1日（土）午前8時～午後4時（客船「飛鳥II」寄港）
実施場所及び対象者数	河岸の市：106人 エスパルスドリームプラザ：147人 400人 清水マリナーミナル：147人
アンケート項目	・来訪先、目的、交通手段、次の来訪先、中心市街地への来訪意向 ・清水港のイメージ、利用の満足度 ・性別、年齢、居住地、

(1) 中心市街地への来訪意向

- ・ 江尻地区、日の出地区にある集客施設の来訪者の多くは、主な来訪先のみを利用し、主な来訪先以外の施設への立ち寄り意向はあまり高くない（施設間、地区内の回遊意向は低い）



※施設名の下的人数は、（他の施設に行かないと回答した人数）／（主な来訪先と回答した人数）

※上記以外の郊外の観光地を主な来訪先、または行き先とした回答は除く

(2) 中心市街地への来訪意向

- ・ 江尻地区、日の出地区にある集客施設の来訪者の半数以上は、背後の中心市街地への来訪意向がないとしている
- ・ 特に地元の清水区居住者において来訪意向がないとする割合が高い

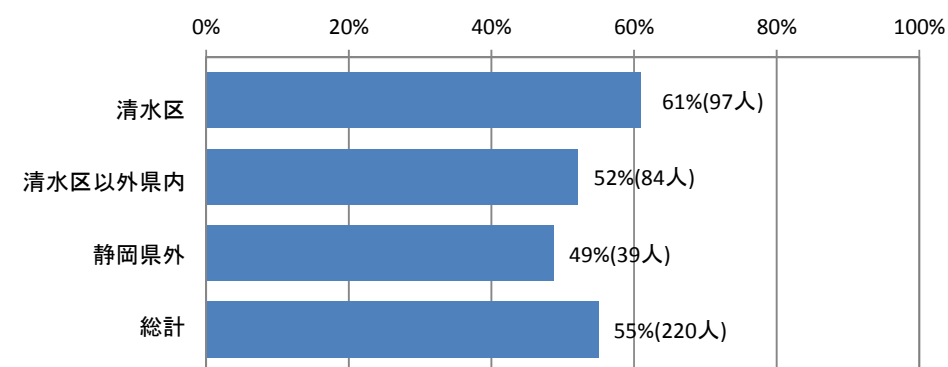
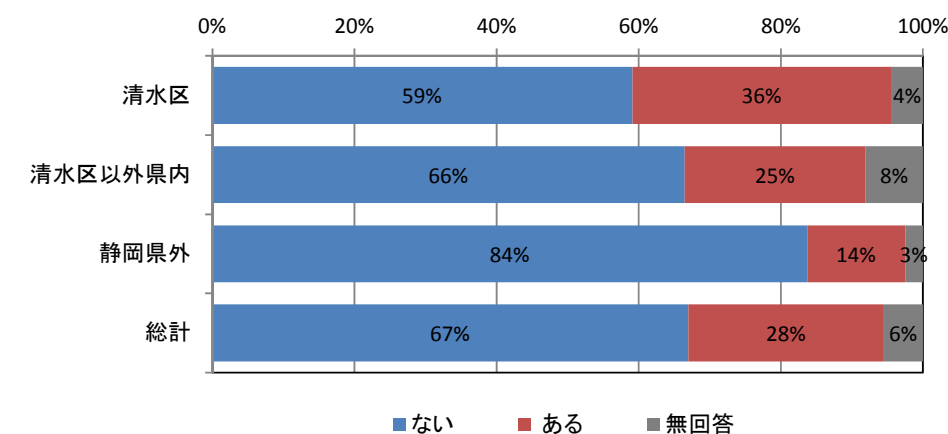


図-3.2 居住地別の中心市街地への来訪意向がない割合

(3) 来訪者の清水港に対する不満や使いづらさ

- ・ 江尻地区、日の出地区の来訪者の多くは現状の施設や環境等には不満はないとしているが、来訪機会の多い地元の人の方がより不満が高い
- ・ 来訪者の不満の多くは、駐車場の不足や駐車場案内が十分でないことをあげている



【使いづらさや不満の内容】※（）内は回答数

- 港への立入り規制等
 - ・ 釣り場が少ない、規制がある (7)
 - ・ SOLAS で入れなくなったこと (6) 等
- 環境改善
 - ・ 案内標識不足・わかりにくい (5)
 - ・ 日陰がない (5)
 - ・ 子供の遊び場 (3)
- 係留施設
 - ・ ヨット・ボートの係留をしやすくしてほしい (2)
 - ・ ビジターバースがない
- 交通関係
 - ・ 駐車場の不足、不案内 (28)
 - ・ 交通が不便 (15) 等
- 商業施設関係
 - ・ 商業施設の魅力が低い (8)
 - ・ 活気がない (4)
 - ・ 中心市街地の商店街の整備 (3) 等

図-3.3 来訪者の居住地別の清水港に対する不満等

4. 各エリアの魅力、課題、活性化に向けた方向性

4.1 清水都心ウォーターフロントの水域に注目した4つのエリア区分

清水都心ウォーターフロントの活性化の検討にあたり、対象の江尻地区、日の出地区について、水域とそれらを活かすために必要な陸域を含めた範囲として、「江尻地区」、「日の出地区」、「日の出ふ頭地区」、の3エリアと、加えて江尻地区と日の出地区をつなぐ空間として「清水港線跡遊歩道」の計4つのエリアを設定した。

4つのエリアの範囲は以下のとおりとする。なお、エリアに交わる道路や駅との関係も考慮する。

(1) 江尻地区

・江尻漁港とそれを取り囲むエリア。陸域は、河岸の市や魚市場が立地する部分とする。

(2) 日の出地区

・日の出地区のドリプラ前面の水域とそれを取り囲むエリア。陸域は、緑地が整備された部分から、ドリプラまでとする。

(3) 日の出ふ頭地区

・日の出地区の船溜りと日の出ふ頭及びそれを取り囲むエリア。陸域は、マリンパーク（イベント広場）、東洋製罐跡地、古い倉庫群、日の出ふ頭及び、その周辺範囲とする。

(4) 清水港線跡遊歩道

・江尻地区と日の出地区を結ぶエリア。

各エリアと中心市街地と水辺のネットワーク（交通）について、現状、魅力、課題、活性化に向けた方向性を整理する。

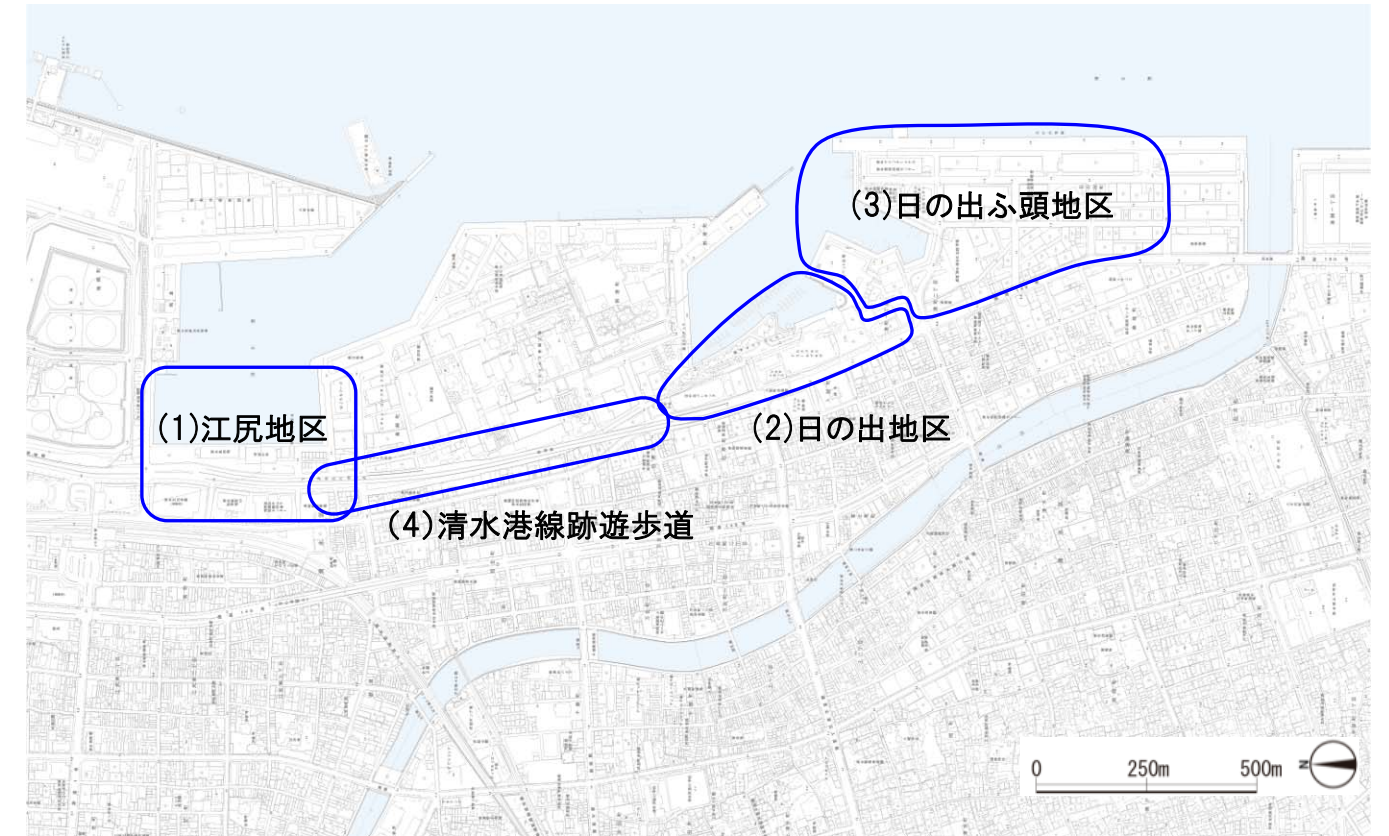




図-4.1 検討対象範囲のエリア区分

4.2 江尻地区

コンセプト	『駅に近接した水域と水産資源の魅力を活用したにぎわい空間づくり』	
課題	<p>①水辺の魅力の未活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建物が水域側に裏を向け、快適に水辺を歩くことができない等、水域と周囲との関係性がなく、水辺のポテンシャルが活かされていない ・水上バスの船着き場が不案内 <p>②駅、中心市街地、日の出地区からのアクセスのしにくさ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR 清水駅方面に駐車場が配置され、徒歩での来訪者がアクセスしづらい等、エントランス的な設えがない ・中心市街地や日の出地区等からの来訪ルートがわかりにくい 	 <p>①</p>  <p>②</p>
活性化に向けた方向性	<p>【方向性1】 水辺を意識した物販・飲食施設等、水辺空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水域越しの景観や、建物の内外での見る・見られるの関係など、水辺を活かした空間規模に基づくにぎわいが可能な水辺空間を形成する <p>【方向性2】 駅からの徒歩アクセスを考慮したエントランス空間の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅側から海側の視線の抜けをつくり、視覚的なつながりを確保するとともに、徒歩で来訪する人へのエントランス空間を確保する ・清水駅から直接海側に渡れるアプローチにより、物理的なつながりを確保する <p>【方向性3】 日の出地区、中心市街地との連続性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の商店街側へのスムーズな動線を確保する ・清水港線跡遊歩道からのアクセスを明確に確保する <p>【方向性4】 船舶の係留等による漁港機能を活かした水域利用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅からの近接性を活かした海上バスの発着所の確保 ・船での来訪者のためのビジターバースの確保 ・漁船等の船舶の係留や動きのある水辺によるにぎわいの形成 <p>【方向性5】 災害発生時にも対応できる避難施設兼立体駐車場の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・飲食・物販施設に相応しく、災害発生時にも対応できる避難施設の適切な配置 	

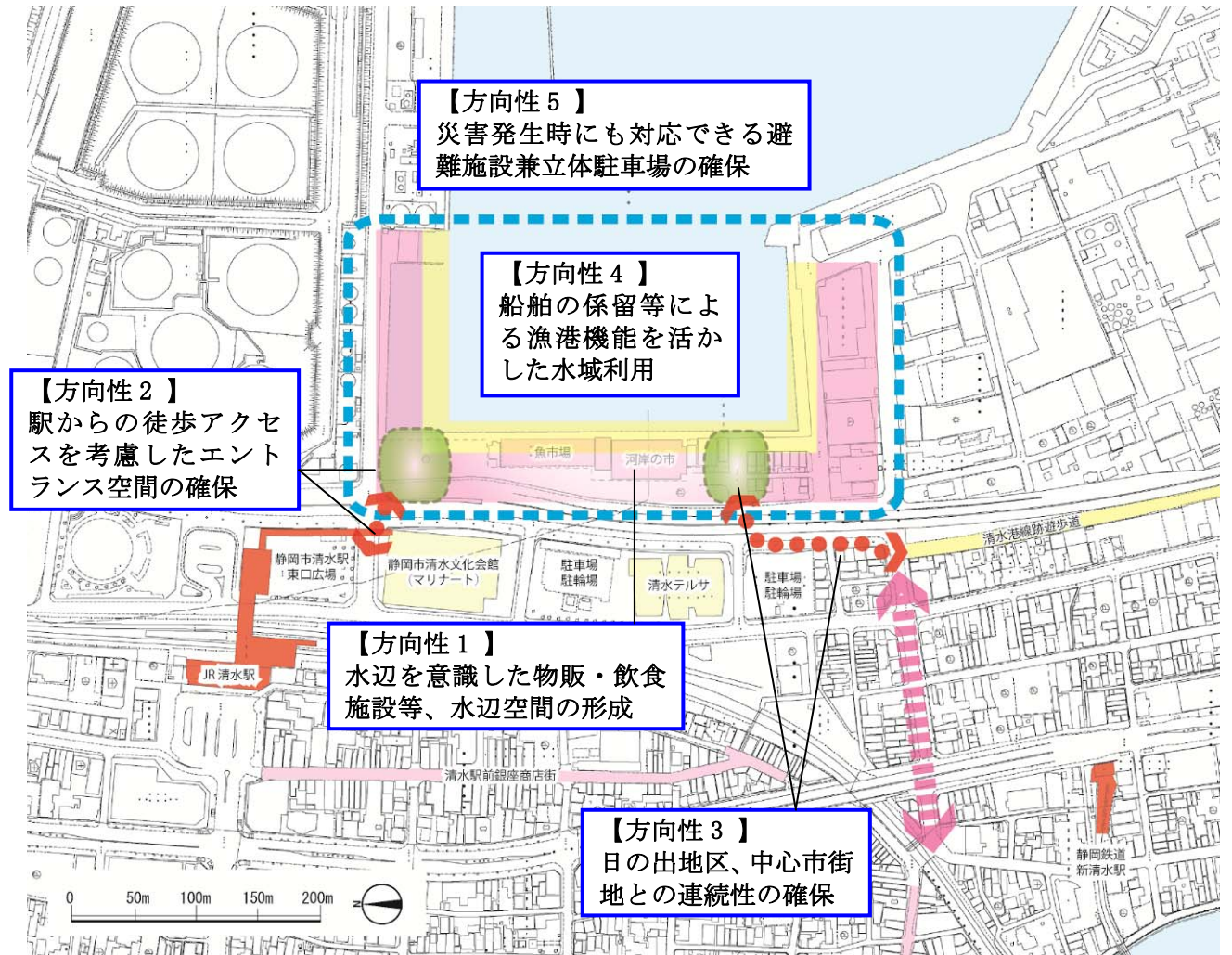


図-4.2 江尻地区の活性化に向けた方向性

【方向性1】のイメージ



建物はセットバックし水際をボードウォークで開放している例（下関市下関港）

【方向性2】のイメージ



駅前から海や船を見せるよう建物を撤去し、視線を確保・誘導している例（北九州市門司港）

4.3 日の出地区

コンセプト	『にぎわい機能の強化と周辺地区への波及』
課題	<p>①緑地と周辺空間の一体感と連続性の欠如</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑地の盛土と植栽により遊歩道から海側に視線が通らず、視覚的にも物理的にも水域との連続性、緑地との一体感が低い 船溜り、ふ頭、県営駐車場方向からの動線は雑然とした空間となっており、連続性を欠く状況になっている  <p>②中心市街地とのつながりの欠如</p> <ul style="list-style-type: none"> まち側に駐車場が整備され、車以外の来訪者に対する配慮やまちとのつながりが感じられないため、歩行者にとって、中心市街地との連続性、回遊性が低い 道路側から見たドリプラは、海や港を感じさせにくい 
活性化に向けた方向性	<p>【方向性1】 既存緑地を再編し一体感と連続性の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の遊歩道や緑地を改良し、視覚的・物理的なつながりに配慮した水域と一体感のある水辺空間を形成する <p>【方向性2】 ふ頭地区との歩行者動線の連続性確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 城郭背後の緑地、民有地、駐車場等を再編し、船溜り・ふ頭方面と連続性のある空間を創出する <p>【方向性3】 市街地との回遊性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地からのアクセスに対するエントランス機能の強化や、ランドマーク、サイン等の仕掛けにより「海や港」と「まち」のつながりを意識させ回遊性の向上を図る <p>【方向性4】 既存施設を活用した賑わい機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の緑地空間や施設の活用法やイベント手法の検討、テルファークレーン等の歴史的資源のネットワーク化等のソフト面からの賑わいの活性化、機能強化を図る <p>【方向性5】 航行船舶の景を活用した水域のにぎわい形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 水上バス発着所をドリプラから見通しの良い場所に移設し、利便性を高める <p>【方向性6】 港を意識させる国道沿いの景観向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 港のエントランス空間を意識した沿道環境の整備を図る

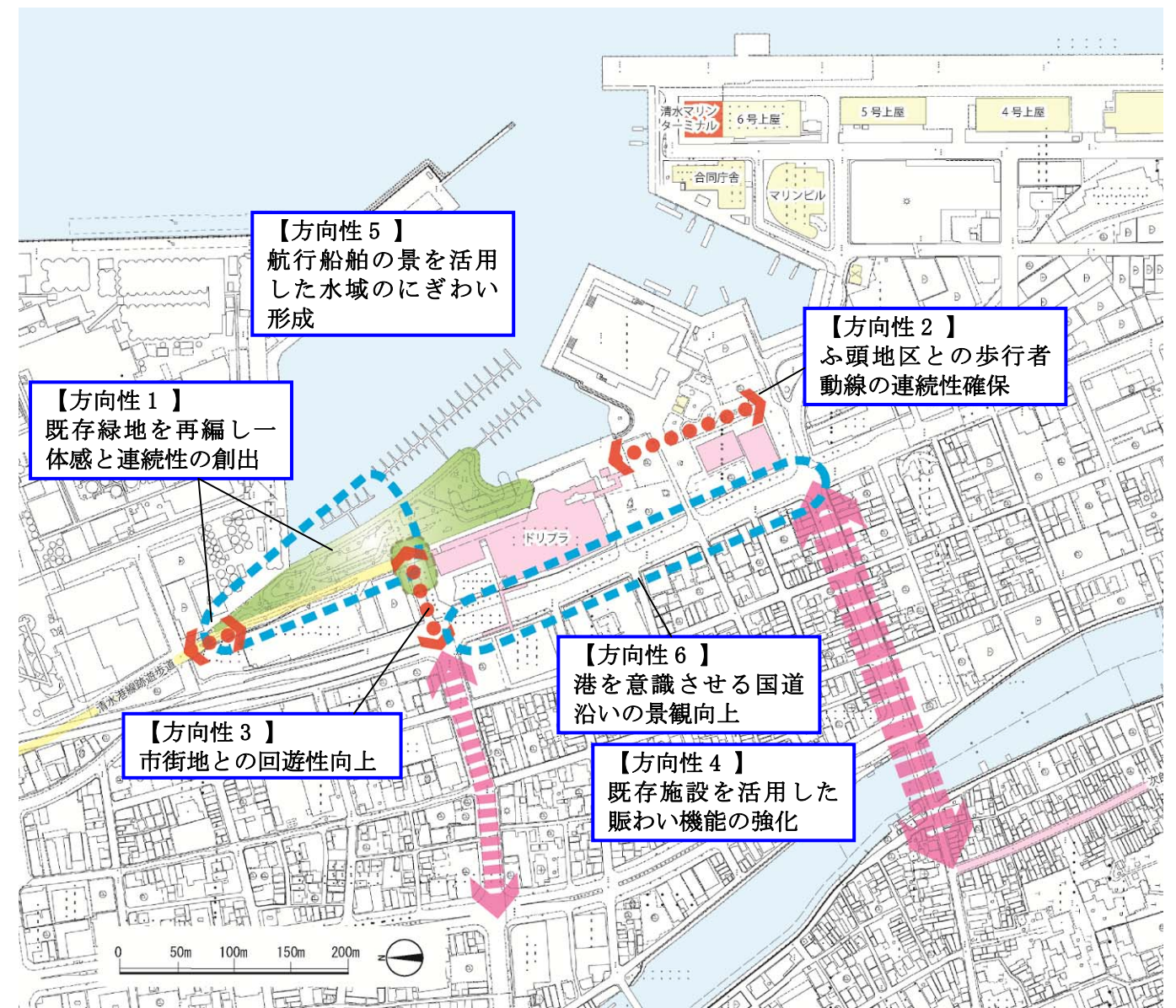


図-4.3 日の出地区の活性化に向けた方向性

【方向性3】のイメージ






商業施設内にエントランス機能を導入している例
(北九州市門司港)

【方向性1】のイメージ



商業施設と緑地と水域が一体となり、賑わいが水辺に
にじみ出ている例(東京港豊洲地区)

4.4 日の出ふ頭地区

コンセプト	『特徴ある水域を最大限に活用した賑わい・集客拠点の再編』	
課題	<p>①ふ頭を利用する物流関係車両の混在</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドリプラと清水マリンターミナルとを結ぶ道路はふ頭を利用する物流関係車両も多く利用しているため、来訪者にとって危険であるとともに、にぎわい空間としての連続性が確保されていない <p>②中心市街地と港を結ぶ軸線のわかりにくさ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・背後と港の空間を結ぶ主要な軸線（エスパルス通り）でありながら、背後から港に通じるアクセス空間としてわかりにくく、また港側も倉庫や駐車場等により背後からの見通しが確保されていない <p>③周辺に点在する歴史的資源の活用が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近代清水港の面影を残す石造り倉庫や臨港線跡等の歴史的資源の活用や、これらを結ぶ連携が十分に図られていない <p>④ドリプラと清水マリンターミナルとの一体感の不足</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水マリパークの回廊、倉庫等により、ドリプラや清水マリンターミナルからの特徴的な水域への眺めが遮られ、視覚的、物理的な一体感が不足している <p>⑤フェリーターミナルとしての機能の不足</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁とターミナルの位置や広さ等により、フェリーを利用する車両や利用者の乗降等の利便性が十分ではない ・クルーズ客船の受入れ空間や体制も十分ではない ・SOLAS 対応のフェンスがあり一般利用者の立入が制限され、自由に水辺まで行けない 	   
活性化に向けた方向性	<p>■方向性 1：緑（地）や広場と水域が一体となった居心地のよい水辺空間の形成</p> <p>【方向性 1-1】城郭等の再編による開放的で、使い勝手のよい水辺空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水マリパークの城郭、駐車場、既存緑地等を再編し、ドリプラ等周辺施設から眺められる開放的な水辺空間を確保する ・港内における各種イベントや催し（フリーマーケット、屋台村等）にとって使いやすい空間を形成する 	

活性化に向けた方向性	<p>【方向性 1-2】多様な船舶の係留や航行船舶による港らしさのある水域の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・船溜まりにおいて、官庁船等をはじめ多様な船舶の係留によって港らしい空間の形成を図るとともに、水上バス利用者の利便性を向上させるため、現在、水域内にある遊覧船等や発着機能の再配置を検討する（水上バス：エスメール日の出付近、遊覧船：マリパークの先端部、など） ・背後からの見通しの軸線（道路）上に、レストラン船等の係留や、港内にある官庁船等の多様な船舶の係留により、港らしい活気のある空間を形成する
	<p>■方向性 2：港を意識させる空間の形成</p>
	<p>【方向性 2-1】誘導サイン等による港への動線の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港へ通じる道路は、背後、中心市街地から通じる明確な港への軸線として位置づけ、誘導サイン等による動線を確保する
	<p>【方向性 2-2】港のエントランス空間の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐車場や既存の倉庫等の建物等の撤去・再配置などにより、街中から港・水辺へ見通しを確保できるエントランス空間を形成する
<p>【方向性 2-3】石積み倉庫の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・倉庫機能の利用低下等に応じて、将来的に、戦前（昭和初期）に造られた石積み倉庫の転用を図り、港の面影のあるアトリエ、商業空間を形成する 	
<p>【方向性 2-4】港を意識させる国道沿いの景観向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港のエントランス空間を意識した沿道環境の整備を図る 	
<p>■方向性 3：周辺資源との連携強化</p>	
<p>【方向性 3-1】ドリプラと清水マリンターミナル間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者を主体とした空間（ふ頭利用車両の進入禁止等）を形成し、ドリプラと清水マリンターミナル間の連携を強化する ・ウォーターフロントの緑地内を快適に移動する補助交通手段として、循環バス、ベロタクシー、レンタサイクルなどを効果的に活用する 	
<p>【方向性 3-2】臨港線跡を活用したプロムナードによる石積み倉庫群との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・臨港線跡地の遊歩道やサイクリング等のプロムナード化を図り、石積み倉庫群等、周辺資源との連携を強化する（将来的には巴川を渡り三保までつなげる） 	
<p>■方向性 4：海の玄関口としての高質なターミナル空間の強化</p>	
<p>【方向性 4-1】6号上屋のにぎわい機能への転用による、ソーラス制限区域の縮小</p> <ul style="list-style-type: none"> ・清水マリンターミナルに隣接する6号上屋の倉庫機能を移転等により廃止し、客船歓待機能の充実、多目的イベント活用を図る空間として転用する ・このことにより、SOLAS条約による立ち入り制限区域の縮小を図る 	
<p>【方向性 4-2】公共交通ターミナル、駐車場（フェリー、来訪者）等の交通機能の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・上屋の利用廃止が予定されている4号、5号上屋や未利用である東洋製罐跡地を、検討中のLRTやバス等の交通ターミナル、船溜まり周辺の再編に伴う駐車場等の受入れ場所として活用する 	

【方向性 1-1】のイメージ



緑地（都市公園）にコーヒーショップを誘致している例（富山市富岩運河）

【方向性 1-1】のイメージ



ランドマークを眺めつつゆったりとくつろげる緑地空間の例（横浜市横浜港）

【方向性 1-1】のイメージ



水辺沿いでのフリーマーケットや屋台村の例（東京港朝潮運河）



【方向性 2-3】のイメージ



インテリアの展示場として上屋を活用した例（広島市広島港）



古い倉庫を活用して飲食・物販施設とした例（高松市高松港）

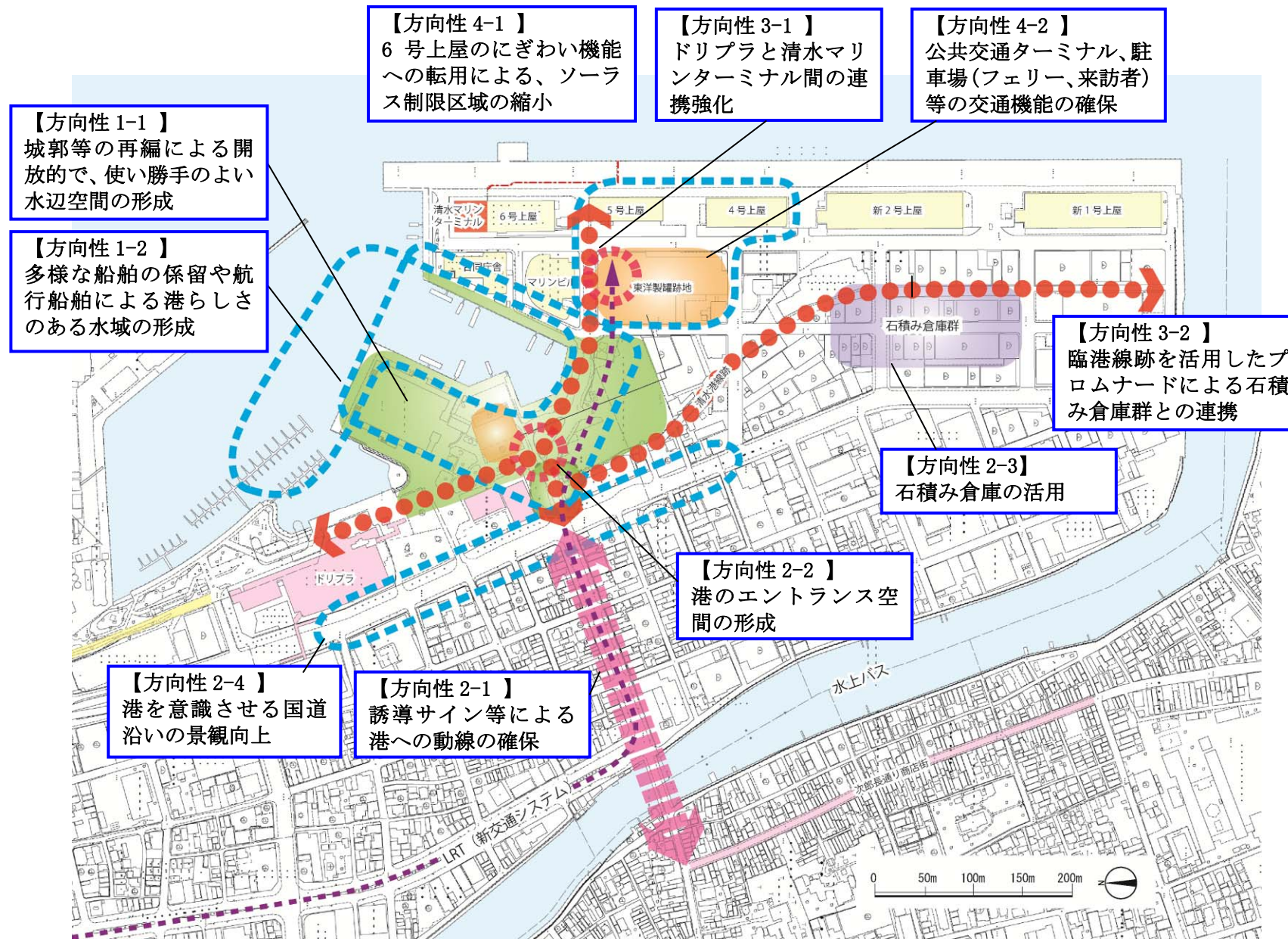


図-4.4 日の出頭地区の活性化に向けた方向性

4.5 清水港線跡遊歩道

コンセプト	『江尻地区と日の出地区を結ぶ快適な歩行者空間の創出』	
課題	<p>①沿道空間の魅力の欠如</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道の土地利用は駐車場や工場が中心で数件の建物も裏を向いるため景色の変化がなく魅力が低い <p>②休憩する場所・環境の不足</p> <ul style="list-style-type: none"> 日陰をつくる植栽や休憩する場所がないため、積極的な利用に繋がらない <p>③江尻側の連続性の断絶</p> <ul style="list-style-type: none"> 江尻側の端部は交通量の多い道路と交差するため、駅や海側への連続性がない <p>④中心市街地とのつながりの欠如</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地に通じる通路は細く不案内であり、連続性がない 	
活性化に向けた方向性	<p>【方向性1】江尻側の連続性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 江尻地区の遊歩道の起点と江尻地区や清水駅との間をスムーズにアクセスできるよう、ファニチャーや植栽による連続性を確保する <p>【方向性2】にぎわいや憩いの雰囲気演出</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道、自転車道の区分する分離帯に緑陰をつくる常緑樹の植樹を行う。 沿道側に向け活動する店舗の誘致や、たまりとなるポケットパークなどにより、通行中ににぎわいや憩いの雰囲気を演出する <p>【方向性3】周辺との連携の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 市役所、静鉄新清水駅等、中心市街地との連携等、遊歩道と周辺のつながる通路の確保と拡大を図る 	

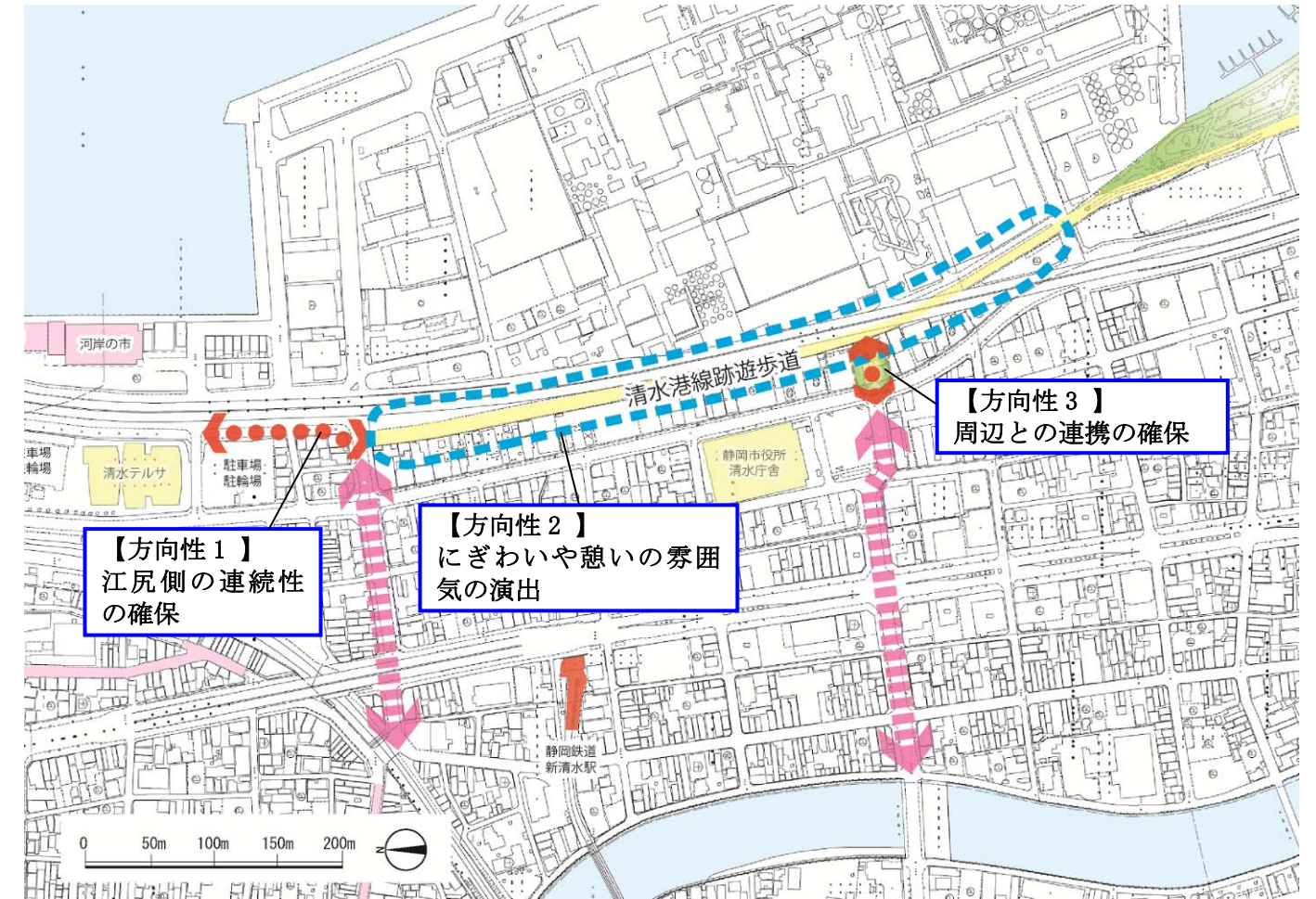


図-4.5 遊歩道の活性化に向けた方向性

【方向性2】のイメージ



まちなかの空き地を利用し芝生を植え、中古コンテナを活用した図書館を設置した例（佐賀市 わいわいコンテナ社会実験）



河川敷に設置したオープンカフェの営業の例（広島市太田川）



芝は子供達と協力して貼り参加意識を醸成する

4.6 中心市街地と水辺の交通ネットワーク

コンセプト	『多様なモードの交通網の整備による相互流動の向上』
課題	<p>①中心市街地の商店街を通る交通網が循環バスしかない</p> <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地と水辺を結ぶ交通ネットワークは、路線バスや循環バスなど複数のバス路線があるが、路線図を見ると、中心市街地の商店街については無料循環バスが銀座商店街を通るだけで利便性が低い <p>②港沿い或いは中心市街地から港までの歩行者動線が不案内で十分に確保されていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 港沿いの歩行者動線は、ドリプラ前や清水港線跡遊歩道など部分的には整備されているものの、不連続かつ不案内でつながりが悪く、空間的な連続性が感じられない 中心市街地から港に通じる道路は複数あるものの、海際の建物や道路の折れ曲がりなどにより視線の抜けが確保されていないため、港の方向を意識しにくく分かりづらい
活性化に向けた方向性	<p>【方向性1】LRT、水上バスなどの中心市街地と水辺の連携のための交通網整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 水上バスやLRTなど新たな交通網の整備により、複数の交通手段を整備し、選択可能な状況をつくり、中心市街地との連携の強化を図る <p>【方向性2】分かりやすい歩行者動線の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 港沿いの歩行者動線への案内サインの整備やファニチャーや植樹の統一により連続性を確保する 商店街や駅と港をつなぐことを意識し、既存の道路における港への誘導サインの整備や、十分に動線が確保されていない箇所には新たな動線を整備することにより、歩行者動線の連携を図る <p>【方向性3】市街地と水辺の相互流動の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ホテルと観光施設の連携、産業観光の提供等、市街地と水辺を相互に流動する仕掛けの創出を図る

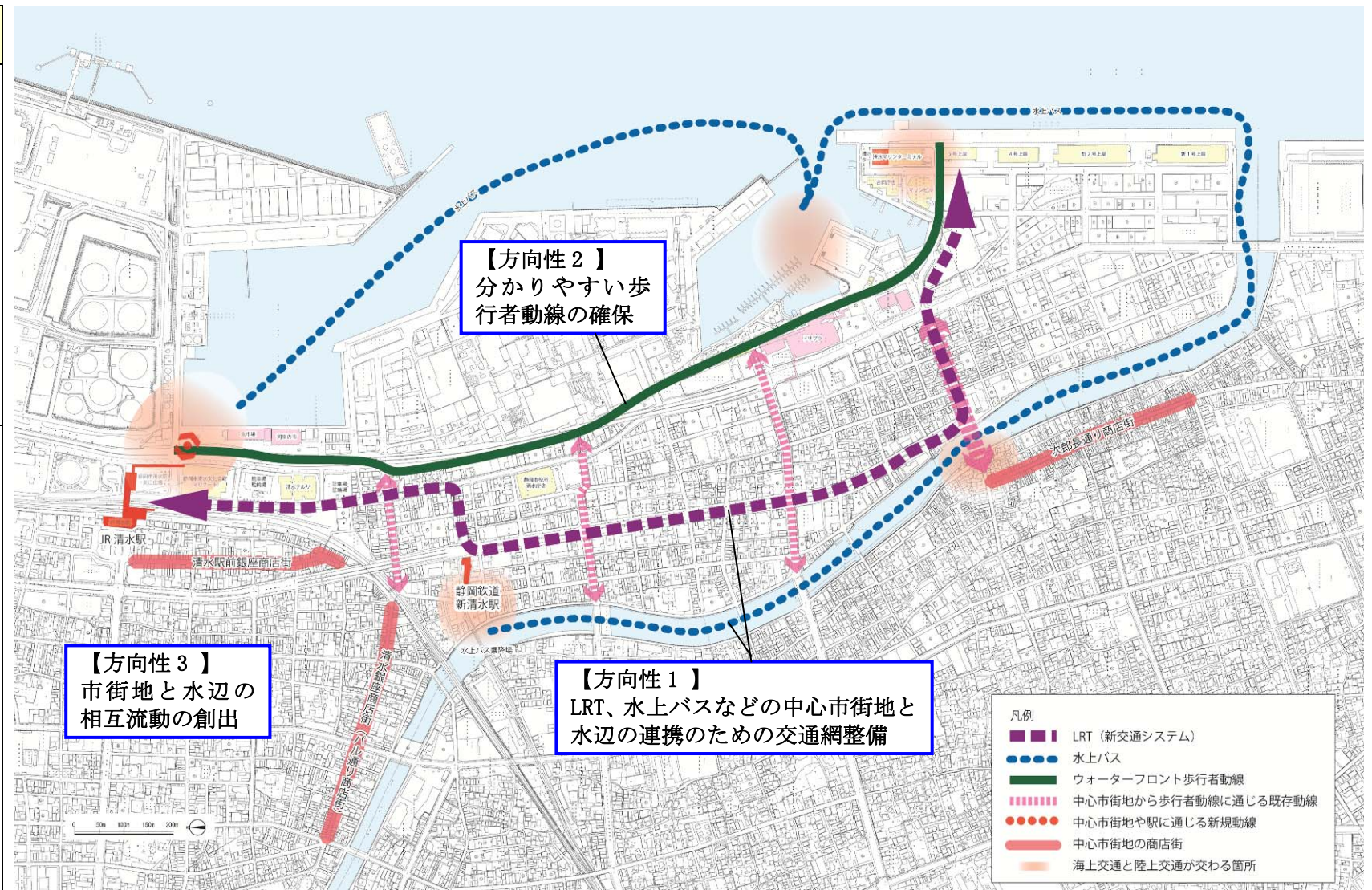


図-4.6 中心市街地と水辺の交通ネットワークの方向性

【方向性1】のイメージ：LRTの例



フェリーターミナルとLRT駅が直結した例
(広島市広島港)



バス停LRTの駅が一体化した例
(富山市富岩運河)

【方向性1】のイメージ：水上バスの例



屋形船を利用した河川クルーズの例
(広島市太田川)



プレジャーボートによる水上タクシーの例
(広島市太田川)

5. 方向性に対して今後考えられる方策案

各エリアの方向性に対し、今後、考えられる方策案を例示した。以下に示す方策例は、環境づくり、環境改善等の基盤整備を多く掲げているが、活性化の実現に向けては、民間事業者等により、下表の取組以外にも、これらの環境を活かした創意工夫あるビジネス等が展開されることが望まれる。

表-5.1 活性化に向けた方向性とそれに対して今後考えられる方策案（例）

エリア	活性化に向けた方向性	今後考えられる方策案（例）
江尻地区	【方向性1】水辺を意識した物販・飲食施設等、水辺空間の形成	①河岸の市等の商業施設の拡大（海を囲むような整備） ②水産市場の営業時間外の活用（イベントの実施 等）
	【方向性2】駅からの徒歩アクセスを考慮したエントランス空間の確保	③JR 清水駅のペDESTリアンデッキの延伸 ④港のエントランス空間の整備
	【方向性3】日の出地区、中心市街地との連続性の確保	⑤日の出地区側のエントランス空間の整備
	【方向性4】船舶の係留等による漁港機能を活かした水域利用	⑥水上バス発着所の移設 ⑦ビジターバースの整備
	【方向性5】災害発生時にも対応できる避難施設兼立体駐車場の確保	⑧災害時に対応出来る避難施設兼駐車場の整備（水域の一部埋立）
日の出地区	【方向性1】既存緑地を再編し一体感と連続性の創出	⑨緑地の再整備（遊歩道との連続性確保） ⑩緑地内空間の活用（店舗誘致 等） ⑪緑地内空間の活用（花を植える 等）
	【方向性2】ふ頭地区との歩行者動線の連続性確保	⑫ドリプラの駐車場の再編・再整備
	【方向性3】市街地との回遊性向上	⑬港のエントランス空間の整備
	【方向性4】既存施設を活用した賑わい機能の強化	⑭既存施設を活用したイベントの実施
	【方向性5】航行船舶の景を活用した水域のにぎわい形成	⑮水上バス発着所のふ頭地区からの移設 ⑯ビジターバースの整備
	【方向性6】港を意識させる国道沿いの景観向上	⑰しみずマリンロード沿いの沿道環境の向上（マリンパークからドリプラまで）
日の出ふ頭地区	【方向性1】緑（地）や広場と水域が一体となった居心地のよい水辺空間の形成	⑱マリンパーク、周辺緑地、駐車場、民有地等の再編・再整備 ⑲城郭を利用したチケット売り場などの集約、店舗の誘致
	【方向性2】港を意識させる空間の形成	⑳港らしさのある水域の形成（水上レストラン係留 等） ㉑港らしさのある水域の形成（官公庁船集約 等） ㉒港のエントランス空間の整備 ㉓石積み倉庫の利活用（商業施設、アトリエ、カフェ、イベントスペース 等）
	【方向性3】周辺資源との連携強化	㉔東洋製罐跡地活用（LRTの拠点、集客施設誘致 等） ㉕清水港線跡の遊歩道整備（ドリプラと石積み倉庫の接続） ㉖歩行者を主体とした空間の形成（ドリプラー清水マリンターミナルの車両動線、歩行者動線の分離等）
	【方向性4】海の玄関口としての高質なターミナル空間の強化	㉗6号上屋の賑わい機能への転用（イベントの実施、駐車場への活用 等） ㉘客船誘致のための施設・サービスの拡充
清水港線跡遊歩道	【方向性1】江尻側の連続性の確保	㉙江尻地区道路歩道と清水港線跡遊歩道との接続（緑陰樹の植樹、植栽やファニチュアの統一 等）
	【方向性2】にぎわいや憩いの雰囲気演出	㉚沿道への店舗誘致（ランチ軽トラ、ロードサイドインの店舗、店舗による遊歩道沿いの緑化 等） ㉛沿道へのポケットパーク整備
	【方向性3】周辺との連携の確保	㉜市街地へのアクセス通路の整備・拡幅
中心市街地と水辺のネットワーク	【方向性1】LRT、水上バスなどの中心市街地と水辺の連携のための交通網整備	㉝LRTの整備 ㉞巴川を活用した水上交通の整備
	【方向性2】分かりやすい歩行者動線の確保	㉟港への誘導サイン等の計画
	【方向性3】市街地と水辺の相互流動の創出	㊱ホテル等と観光施設の連携（宿泊に湾内遊覧券をセット販売、観光施設での商店街割引券の配布 等） ㊲産業観光等と観光施設の連携（マグロ解体や缶詰工場見学、コンテナの中身の展示、港湾の荷役活動の見学 等）

前頁の方策案については、官民の役割分担の観点から「ソフト・マネジメント」、「施設整備(民間)」、「施設整備(公共)」、「基盤整備」、「法規制等制度対応」といった取組の性質別に整理していくことが必要である。

表-5.2 考えられる方策案と役割分担の整理表

	民間			公共		今後考えられる方策案(例)
	ソフト・マネジメント	施設整備(民間)	施設整備(公共)	基盤整備	法規制等制度対応	
江尻地区						①河岸の市等の商業施設の拡大(海を囲むような整備)
						②水産市場の営業時間外の活用(イベントの実施等)
						③JR清水駅のペDESTリアンデッキの延伸
						④港のエントランス空間の整備
						⑤日の出地区側のエントランス空間の整備
						⑥水上バス発着所の移設
						⑦ビジターバースの整備
						⑧災害時に対応出来る避難施設兼駐車場の整備(水域の一部埋立)
日の出地区						⑨緑地の再整備(遊歩道との連続性確保)
						⑩緑地内空間の活用(店舗誘致等)
						⑪緑地内空間の活用(花を植える等)
						⑫ドリブラの駐車場の再編・再整備
						⑬港のエントランス空間の整備
						⑭既存施設を活用したイベントの実施
						⑮水上バス発着所のふ頭地区からの移設
						⑯ビジターバースの整備
日の出ふ頭地区						⑰しみずマリンロード沿いの沿道環境の向上(マリンパークからドリブラまで)
						⑱マリンパーク、周辺緑地、駐車場、民有地等の再編・再整備
						⑲城郭を利用したチケット売り場などの集約、店舗の誘致
						⑳港らしさのある水域の形成(水上レストラン係留等)
						㉑港らしさのある水域の形成(官公庁船集約等)
						㉒港のエントランス空間の整備
						㉓石積み倉庫の利活用(商業施設、アトリエ、カフェ、イベントスペース等)
						㉔東洋製罐跡地活用(LRTの拠点、集客施設誘致等)
						㉕清水港線跡の遊歩道整備(ドリブラと石積み倉庫の接続)
						㉖歩行者を主体とした空間の形成(ドリブラー清水マリンターミナルの車両動線、歩行者動線の分離等)
清水港線跡遊歩道						㉗6号上屋の賑わい機能への転用(イベントの実施、駐車場への活用等)
						㉘客船誘致のための施設・サービスの拡充
						㉙江尻地区道路歩道と清水港線跡遊歩道との接続(緑陰樹の植樹、植栽やファニチュアの統一等)
						㉚沿道への店舗誘致(ランチ軽トラ、ロードサイドインの店舗、店舗による遊歩道沿いの緑化等)
全体						㉛沿道へのポケットパーク整備
						㉜市街地へのアクセス通路の整備・拡幅
						㉝LRTの整備
						㉞巴川を活用した水上交通の整備
						㉟港への誘導サイン等の計画
					㊱ホテル等と観光施設の連携(宿泊に湾内遊覧券をセット販売、観光施設での商店街割引券の配布等)	
					㊲産業観光等と観光施設の連携(マグロ解体や缶詰工場見学、コンテナの中身の展示、港湾の荷役活動の見学等)	

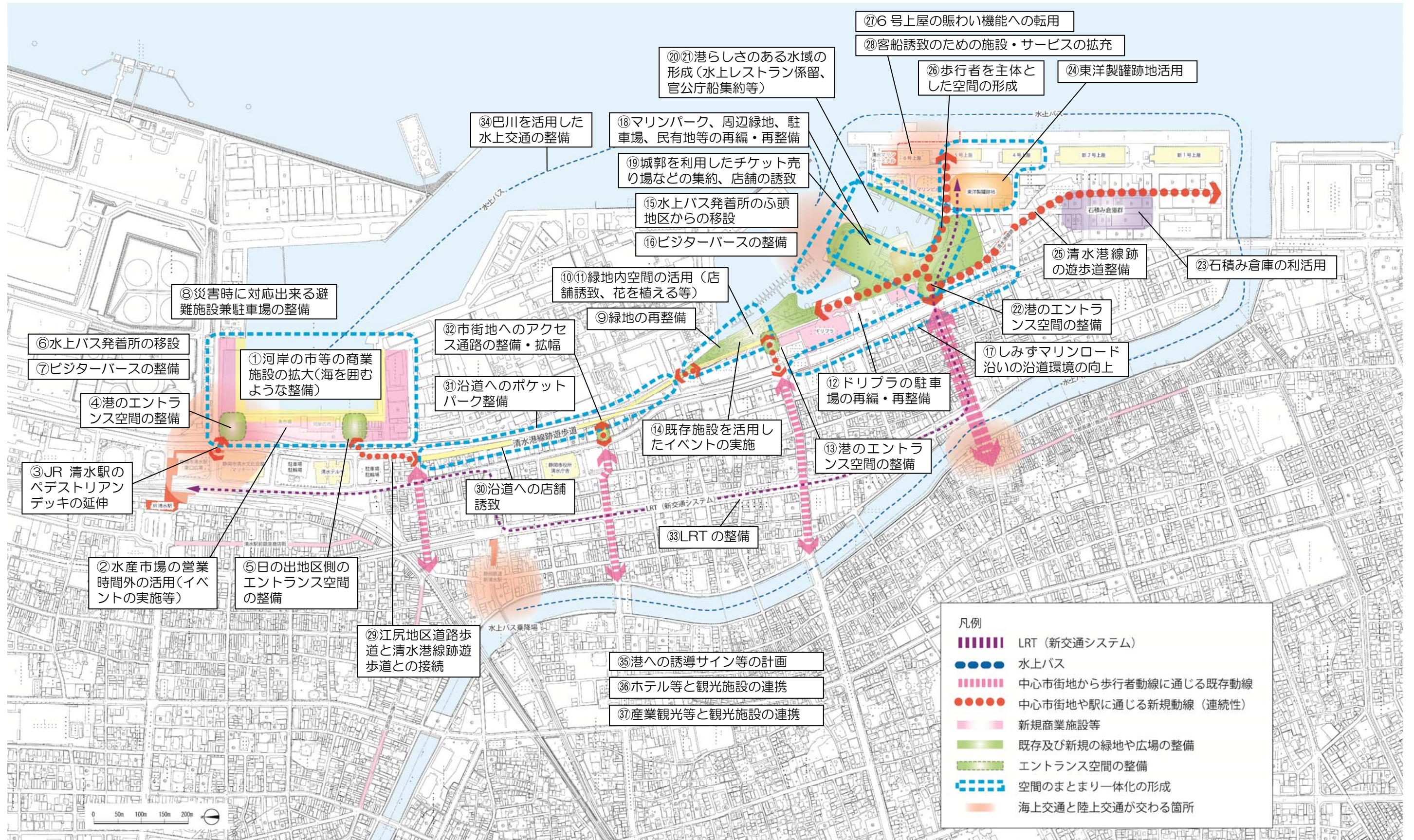


図-5.1 今後考えられる方策案の位置イメージ

