

# 清水港ビジョンへの提言

= 清水区の活性化に向けて =



平成20年 3月3日

自由民主党静岡市議会議員団

清水区政策研究グループ

## はじめに

旧清水市は、平成15年の旧静岡市との合併の後、平成17年4月には政令指定都市として新たな大都市への歩みをスタートさせました。

現在の清水区は、旧清水市域と併せ、平成18年に合併した旧蒲原町とこの11月に合併する由比町を含めた範囲となるわけですが、市内3区の中で最も人口減少が激しく、また港湾関係企業や中心市街地 中央商店街などを中心とした産業経済の停滞は、30年以上もの長い期間をかけて進行してきたものであり、現在も尚進行中であります。

私たち自民党静岡市議団の清水区政策研究グループは、このような現状を何とかして打開し、清水区の活性化と人口増加に結びつけるべく、国内外の港湾視察や他市のまちづくりの取り組みなどについて研究を重ねてきました。その研究成果を元に、今回市が策定する「清水港ビジョン(素案)」に対して会派としての政策提言を行うことといたしました。

本提言は、清水港に賑わいを創出することによって、企業活動や商店街、観光などの産業経済面において清水区を活性化させようとするものですが、県の管理港である清水港の将来像や具体的施策について、地元である静岡市 清水区の立場として、自らの考えを県に上げていくことはたいへん重要なことです。この提言によって、多くの市民や業界団体等の皆さんが清水港に対する想いをぶつけ合い、大きな議論の渦が巻き起こることも併せて期待しています。

その意味で本提言が、清水区に賑わいと活気を取り戻すための“起爆剤”となれば幸いです。

今後は本提言内容に基づき、私たちの会派並びにグループ活動において、清水港の将来ビジョンに対する市民と県とのコンセンサスづくりを進めと共に、ビジョンの実現に向けて具体的かつ積極的な施策の展開を図る所存であります。

平成20年 3月 3日

自由民主党静岡市議会議員団  
清水区政策研究グループ

石川久雄  
青木一夫  
栗田裕之  
遠藤裕孝  
牧田博之  
深沢陽一

# 目 次

## 1. 清水区の現状と提言の目的

## 2. 清水区の課題

## 3. 清水港の現状 / 問題点と課題

< 興津・袖師地区 >

< 江尻・日の出地区 >

< 折戸地区 >

< 三保地区 >

## 4. 清水港ビジョンへの提言

提言の概要

地区別提言

< 興津・袖師地区 >

< 江尻・日の出地区 >

< 折戸地区 >

< 三保地区 >

## 5. 今後の進行

おわりに

引用資料

政務調査費による事前調査活動

# 1. 清水区の現状と提言の目的

提言内容を提示するにあたり、はじめに清水区(蒲原、由比町を含む)全体を取り巻く現状について、問題点や課題を整理し明らかにしておく。

まず区の人口推移については、中山間地において早くから人口減少が始まり、10年ほど前から全区的に減少速度を速めてきた(図1)。人口問題研究所の推計システムによると、現在の経済活動を維持し出生率を維持しても、50年後にはおよそ半減すると予測されている。(図2)

しかも、多くの経済指標(事業所数、従業員数、工業出荷額)がピーク時(1990年前後)に比べて60%台に落ちている状況(図3)を考慮すると、人口減少速度は更に速まると推測される。

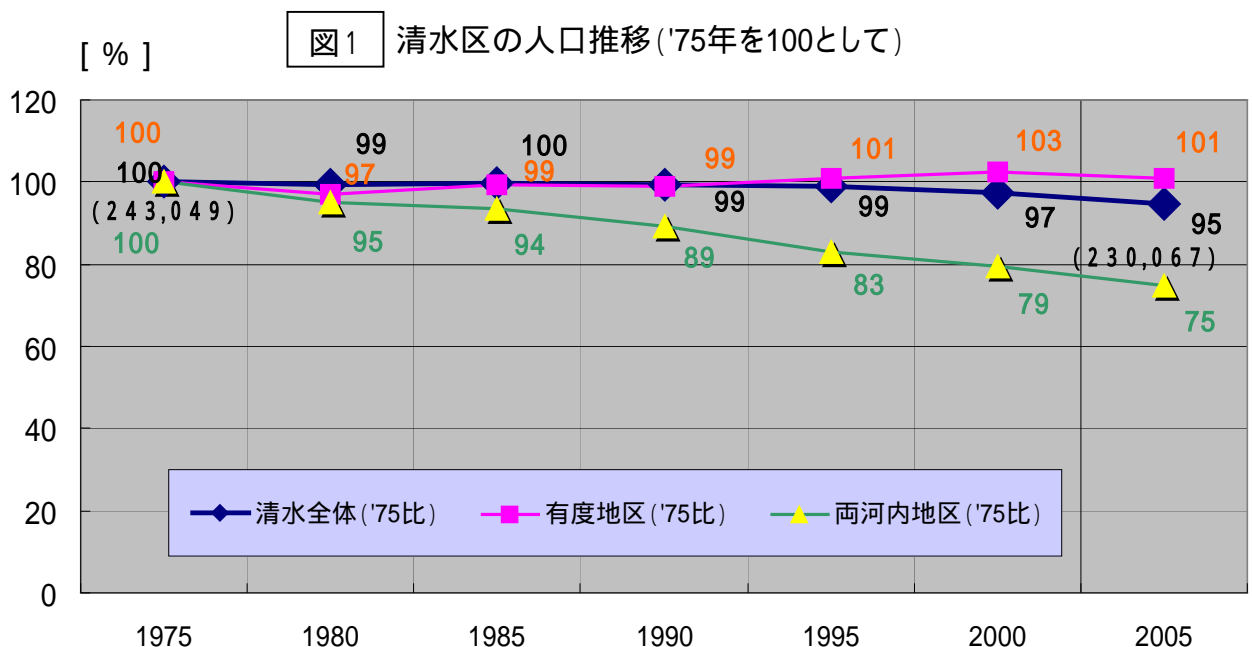
また区内の商店街は軒並み買い物客が減少し(図4)シャッター通りになっていることも、経済活動が低迷している象徴のひとつとなっている。

一方、観光客の数も、ドリームプラザのある日の出地区でさえも頭打ちの状況にある。(図5)

このように清水区は現在、人口の減少と経済産業の低迷という重いボディブローを受けており、いかにこの現状から脱却し立て直すかは、清水区のみならず静岡市としての重要課題である。

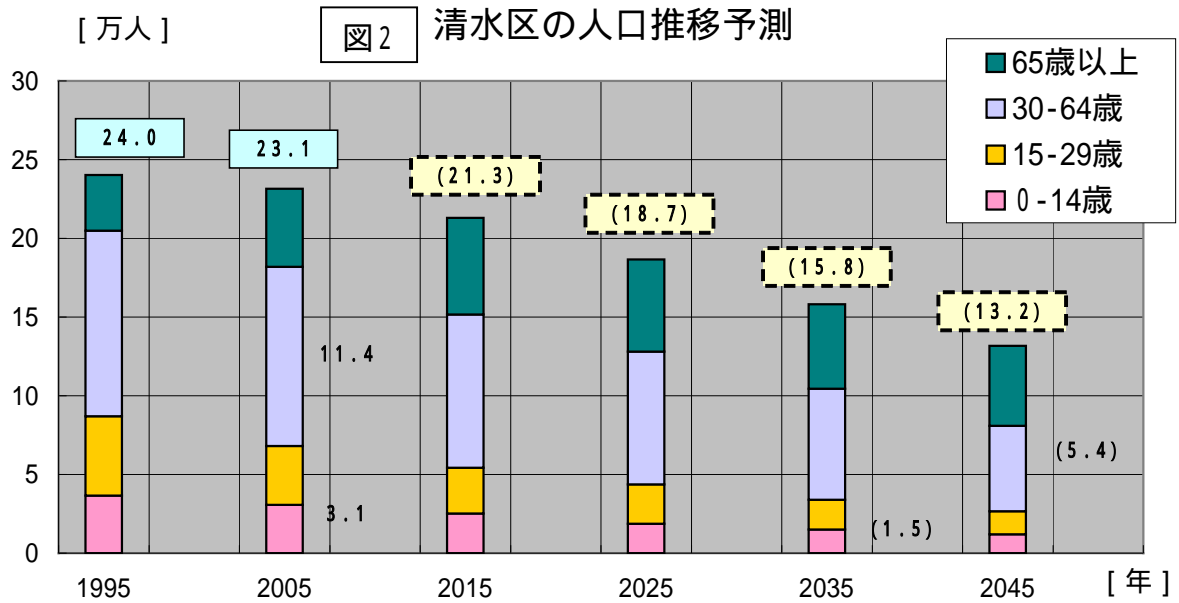
そこで「清水港ビジョン」の策定に合わせて、当会派としての考えを政策提言し、港に賑わいをもたらすことによって清水区の活性化に寄与することを提言の目的とする。

## (1) 清水区の人口推移(区全体 / 文教地区 / 中山間地)



区全体の人口は20年間で5%減少、最近10年間で4%減少。  
減少速度が速まっている。  
特に中山間地は減少が激しい。(30年間で25%減少)

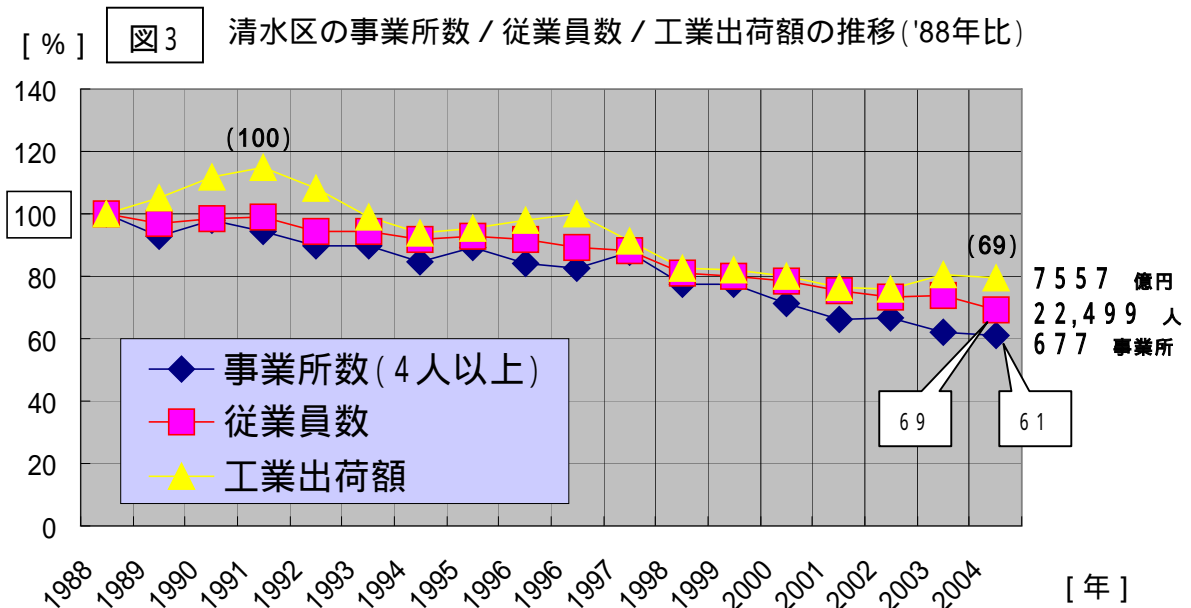
(2) 年代別人口構成の将来予測



注) 国立社会保障・人口問題研究所の「小地域簡易将来人口推計システム」に基づき、静岡市の合計特殊出生率を2005年の1.22として算出した。

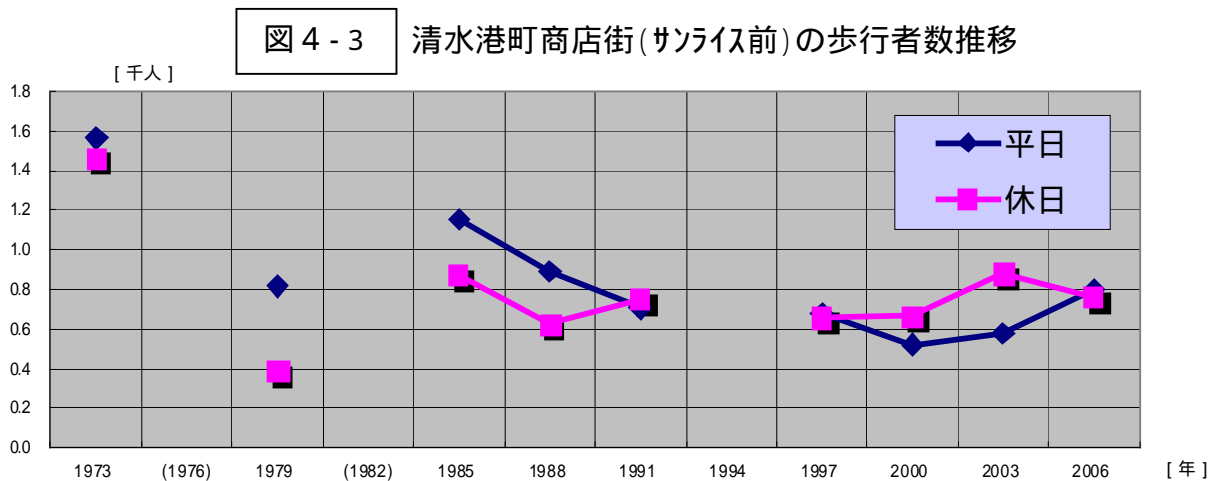
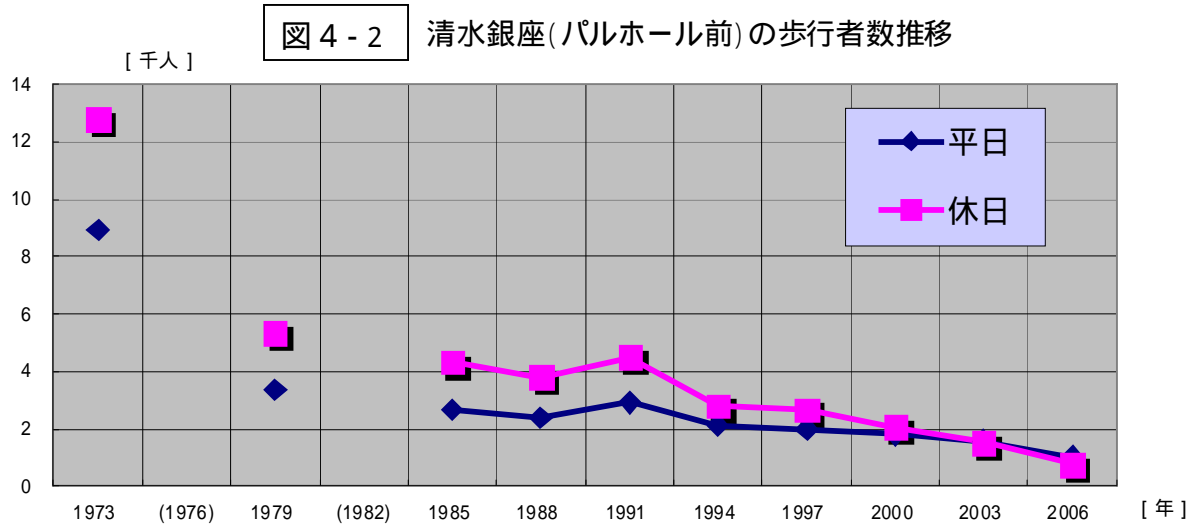
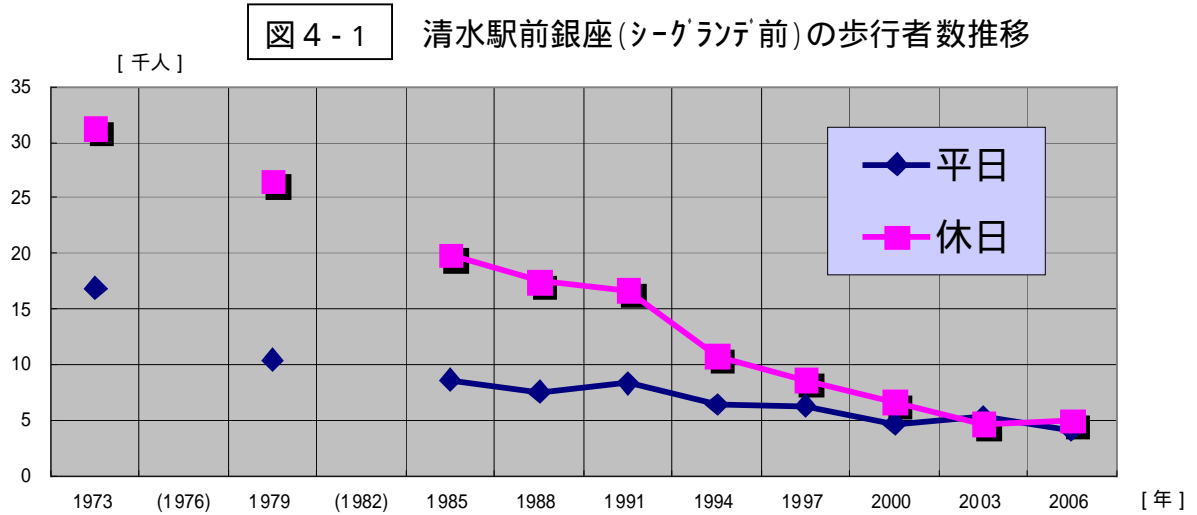
区全体の人口は、50年後にほぼ半減する。  
 64才以下の労働人口は、40年後に半減する。  
 14才以下の幼児義務教育年代は、30年後に半減する。

(3) 事業所数 / 従業員数 / 工業出荷額の推移 ('88年比)



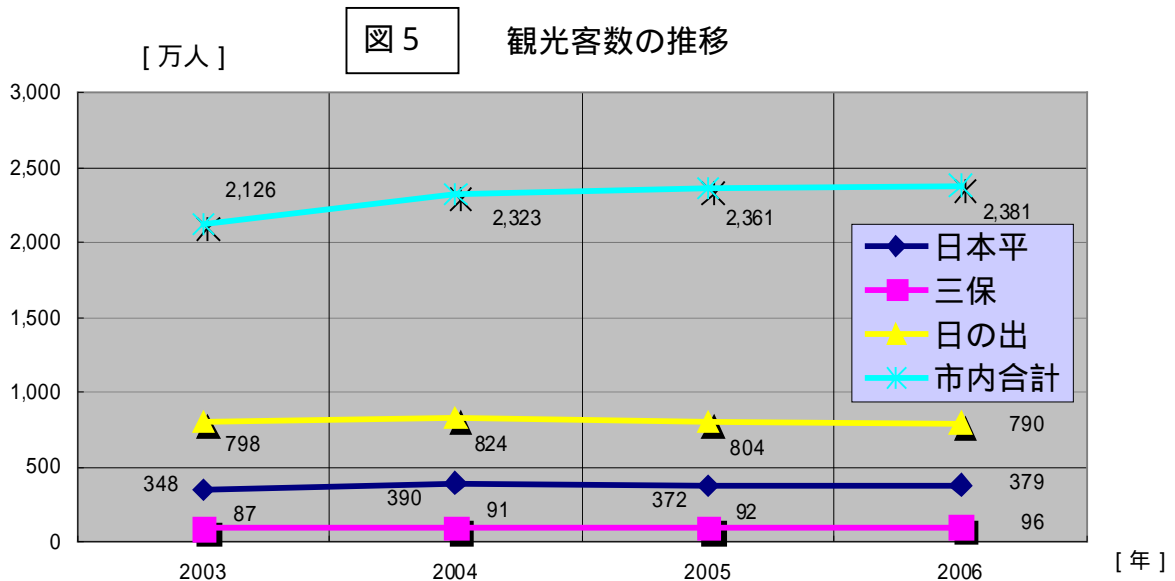
事業所数は1988年をピークに、61%に減少。  
 従業員数は1988年をピークに、69%に減少。  
 工業出荷額は1991年をピークに、69%に減少。

(4) 商店街歩行者数の推移(清水駅前銀座 / 清水銀座 / 港町商店街)



中心市街地商店街の歩行者数は、駅前銀座、清水銀座ともに、30年の間に激減してきた。平日と休日の差がなくなったのは商店街としての魅力喪失を意味する！？  
 港町商店街の歩行者数は、若干持ち直してきている。(特に休日、ドリームプラザの影響か?)

(5) 観光客数の推移(日本平 / 三保 / 日の出 / 市内合計)



市内の観光客数は、どこも頭打ち。

## 2. 清水区の課題

上記現状を踏まえ、清水区の活性化に向けて取り組むべき課題を整理した。特に賑わい創出の観点から、(1)定住人口減少の歯止めと増加(2)滞在型交流(流入)人口の増加という両面から捉えた。

### (1) 定住人口減少の歯止めと増加 (全国的な人口減少の中で)

企業事業所の立地環境改善による流出防止

新産業の創出による有望企業・事業所の新規誘致

清水港の再編(物流機能 / 工業用地 / 親水スペース等)による活性化

農林業の抜本的振興策などによる中山間地の定住促進

中心市街地と商店街の活性化による賑わい創出

### (2) 滞在型交流(流入)人口の増加

魅力ある観光資源の整備拡充と営業活動の強化

- ・ 港を活かしたウォーターフロントの開発
- ・ 富士山の景観、清水港の夜景などを活かした集客施設や宿泊施設等の誘致
- ・ 伊豆、箱根など周辺観光地域との連携ルートの開拓と国内外へのPR

大規模社会資本の有効利活用

- ・ 富士山静岡空港からの観光客(主に東アジアなど)受入れ対応
  - ・ 新東名高速道路、中部横断自動車道路等からの自動車利用観光客への対応
- 各種国際的コンベンションの開催と国際交流の推進、並びに宿泊施設の充実

これら市の課題解決にあたっては、清水港を中心とした産業経済の活性化は欠かせない。今回策定される“清水港ビジョン”は、地元静岡市が清水港の将来を自ら考えていこうとする初のアクティビティであり、県との十分なコミュニケーションと協力体制を取りながら、その実現に向けて議会、議員も一丸となって取り組むべきものである。

### 3. 清水港の現状 / 問題点と課題

清水港は全国で 23 港、県内では唯一の特定重要港のひとつである。全国で 3 ヶ所のスーパー中樞港湾に次ぐ位置づけではあるものの、世界最大級のコンテナ貨物船が接岸できる水深 15 メートルバースの供用がすでに開始され、昨年その第 2 バースの着工が決定された。

このように、物流基地としての整備は着々と進められているものの、海外の大規模港との格差は益々開くばかりである。消費圏としての後背地の小ささや、輸出産業の少なさ、平坦地の狭さなどを考え合わせると、規模の勝負ではどうしても他港の後塵を拝さざるを得ない。

県内においても、スズキ自動車の強い後押しで、御前崎港の整備が着々と進んでいる。

現在の清水港は、造船業など港を支えてきた企業群が長期に亘って停滞し、縮小や撤退を重ねてきた。清水区全体の活気の無さを先導してきたと言っても過言ではない。しかも、港や水辺に親しむ“ウォーターフロント”としての整備が遅れ、多くの市民から港の再編と親水スペースの拡充の声が上がっていた。

ここで、清水港を取り巻く問題点と課題について、地域ブロックごとに整理してみる。

#### < 興津・袖師地区 >

- (1) 興津外貿コンテナターミナルの早期整備と物流ターミナル基地の確保
- (2) 興津埠頭・袖師埠頭と高速道路を結ぶアクセス道路の整備
- (3) 風光明媚だった興津海岸の復元
- (4) 興津川の汚れによる人工海浜への影響懸念



#### < 江尻・日の出地区 >

- (1) 江尻港と駅周辺と中心商店街を一体的に捉えた都市開発がされていない。
- (2) 魚市場、河岸の市が駅周辺の賑わいに活かされていない。
- (3) 飛島地区冷凍倉庫の老朽化、容量不足、県からの借地権期限切れ、フロンの全面使用禁止などへの対応





- (4) 海釣り公園で魚が釣れない、行くに不便等で不人気。
- (5) 日の出埠頭はソーラス条約により港に入れない、釣りができない、閉鎖的。
- (6) フェリー発着所としても客船ターミナルとしても専用岸壁でない為不便。(客船を迎える  
棧橋がなく、タラップで岸壁から乗降。フェリーも客船が入るたびに他の場所に移動)
- (7) 江尻地区と日の出地区が企業群で分断され、ウォーターフロントとしての一体感が無い。
- (8) 清水港のシンボル(ランドマーク)が無い。

#### < 折戸地区 >

- (1) 貯木場後の有効利用の姿が定まらない。
- (2) 地理的優位性(中心市街地・三保地区・久能方面の  
交通結節点)をいかに活かすか。
- (3) 堆積した海底汚泥とピラー群の撤去、海水の浄化



#### < 三保地区 >

- (1) 真崎地区における東海大学関連施設を始め  
とする各種施設の再編整備
- (2) 貝島・塚間地区における企業群の縮小撤退対策
- (3) 貝島地区未利用地の有効活用
- (4) 交通渋滞の緩和、アクセス性向上



## 4. 清水港ビジョンへの提言

全国的な人口減少時代を迎える中、市内の定住人口を増加に転換させることは至難の業ではあるものの、少しでもその歯止めを行う為、清水港ビジョンの中でも地の特性を生かした新産業の育成や有望産業、有力企業の誘致活動などを積極的に押し進めなければならない。

しかし、国内の狭い“パイ”の奪い合いは、他の都市や地域を疲弊させるだけであり、有望な観光資源が揃っている静岡市及び清水港を抱える清水区は、今後、「**国際観光都市**」として交流人口、特に国内外からの流入人口の増加によって経済を成り立たせていくべきである。

富士山静岡空港、新東名高速道路、中部横断自動車道など交流(流入)の為の基盤整備が確実となった今、**清水港を核とした一大観光拠点づくりに取り組むことを提言する。**

- (1) **江尻港から清水駅周辺、中心商店街**にかけては、一体的な賑わいの場所として最優先で整備する。 中心市街地活性化基本計画に反映  
魚市場、河岸の市、冷凍冷蔵庫群などの再編整備（誘客施設に）  
フェリー発着所を江尻港に移転（日の出埠頭から）  
商店街を特長ある店で特化する。（例えば清水駅周辺を「食の街」として位置付け、レストラン、料理店などを集約し、“おいしさ”“清水らしさ”などを「売り」とするなど。）  
江尻港・駅東文化施設・清水駅・中心商店街を、周遊できる自由通路で結ぶ。  
車や観光バスの観光客が駅周辺を歩いて周遊できるよう、清水駅北東部に大規模駐車場を設ける。（「陸」からの観光客受入れと、区内の渋滞対策）
- (2) 清水駅東口にLRTターミナルを設け、日の出、折戸、三保、久能方面への観光動線の基軸とする。（静鉄新清水駅にもアクセス） 清水都心地区まちづくり計画 / 同 交通計画
- (3) LRT は、それ自体が遊園電車的に子どもに喜ばれる電車（例えば“ちびまるこ号（ラッピング車両）”や“トーマス号（「トーマス」形の車両）”など）とし、移動手段として以上に、集客手段として位置付ける。「まち全体が遊園地」のイメージに。
- (4) 江尻港から**日の出・富士見埠頭**にかけては、長期的視野でウォーターフロントゾーンとして一体的に整備する。
- (5) **折戸湾**は、ヨットや小型船舶の繫留基地として整備すると同時に、湾中央部を埋立て、ウォーターフロント施設やアミューズメント、海浜公園などの一大賑わい拠点とする。さらに、LRT中央ターミナルを設け、清水駅（新清水駅）方面、三保方面、久能方面の結節点とする。
- (6) 富士山静岡空港から海外観光客を直接市内に導く為、折戸湾埋立地または日本平に大型ヘリポートを建設し直行便を運行、空の玄関とする。（「空」からの観光客受入れ）
- (7) 大型ヘリポートは、富士山、南アルプス（井川湖）を観光ヘリで遊覧する「観光遊覧」の発着基地としても整備、ドクターヘリ、防災消防ヘリも利用する。
- (8) **三保真崎地区**は、マリンスポーツや文化学術施設などの整備、松原保全などを推進
- (9) **三保貝塚 塚間地区**は、陸上養殖や環境産業などの新産業立地 企業誘致地区として重点整備する。併せて、交通アクセス向上のため、対岸の巴川河口部の港湾道路に向けて“マリブリッジ（仮称）”を架橋する。
- (10) その他  
ウォーターフロントや日本平麓などに景観（富士山、港、夜景など）を“売り”にしたホテルを誘致すると共に、滞在せざるを得ない“仕掛け”（花火、夜景づくり、温泉など）によって、滞在型観光客を増やす。  
静岡市景観基本計画に基づく、美しい港景観と都市景観の実現  
静岡市清流条例に基づく、港に流入する全河川の浄化と環境保全。ゴミの無いどこでも泳げる“きれいな海づくり”を推進

< 興津・袖師地区 >

- (1) 興津外貿コンテナターミナルの整備促進と人工海浜の実現 「港湾計画」の推進
- (2) 近隣への物流ターミナル基地の確保
- (3) 国一バイパス上部道から庵原川沿いに港湾道路に向けたアクセス道路の新設
- (4) 海釣り施設などの親水空間の充実。

< 江尻・日の出地区 >

- (1) 河岸の市の再編。漁港区から商業区への切り替えによるレストラン街と地方卸売市場としての魚市場を併設した「(仮称)江尻誘客施設」を整備する。
- (2) 清水駅周辺地区の「食」に特化したまちづくりにおける、食材、料理店などの例  
まぐろ、寿司、桜海老、しらす、静岡おでん、中華料理、フランス料理、お茶、イチゴ、山葵、みかん、茄子・・・ 「中心市街地活性化基本計画」に盛り込んで推進
- (3) 東燃ゼネラル社所有地の一部に、LNG の冷熱利用による冷凍庫団地を移設更新。冷凍体験など誘客の工夫も。
- (4) 江尻埠頭をフェリーの発着基地、日の出埠頭を大型客船の発着基地に。客船誘致の推進と日の出埠頭にホテル併設の大型客船ターミナルビル誘致。 (「海」からの観光客受入れ)
- (5) 江尻・日の出埠頭間の現在の企業群は、長期的な視野で市がほかに用意する工業団地に逐次移転していただき、ランドマーク施設やホテル、オフィスビル、遊園施設などを誘致整備
- (6) 海釣り公園は他の釣れる地域(興津地区、三保地区など)に移転。

< 折戸地区 >

- (1) 堆積した海底汚泥の処理は、実態調査のうえ方策案を定める。

< 三保地区 >

- (1) 真崎地区に観光交流・体験学習のゾーンや健康スポーツのゾーンなど学術機関との連携による誘客施設やプログラムを整備。 「三保真崎地区整備事業基本構想」の推進
- (2) 貝島・塚間地区は、現存する企業群の再編と、それによる余剰地(工業用地)の創出
- (3) 戦略的な新産業創出、企業誘致活動の展開 「企業立地戦略指針」の推進  
海洋深層水や、日本で3ヶ所しかない無菌恒温地下水を利活用したマグロなどの魚介類、水産物の陸上養殖産業(「安心安全」が“売り”。築地市場への供給・中継基地にもなる。)など、地域の特長を生かした産業の奨励 育成。  
地球温暖化に対する社会的使命を背景に、今後世界から期待と注目が集まると思われる循環型社会推進産業、環境産業などの先端企業、研究機関の誘致、育成に注力。

## 5. 今後の進行

- |                     |               |
|---------------------|---------------|
| (1) 市としての清水港ビジョン策定  | ~ 2008年 3月    |
| (2) 県との調整・コンセンサスづくり |               |
| (3) 県の港湾計画見直し       |               |
| (4) 市の総合計画見直し       | (逐次)          |
| ⋮                   |               |
| (5) 提言内容の実現         | 2013年 ~ 2038年 |

## おわりに

“県の管理港”である清水港の港づくりに対して、従来、“市”の立場で自ら考え行動に移すことが無かった中で、今回市が清水港ビジョンを策定しようと動き出した事を、私たち議員団は高く評価しているところであります。

議会や議員においても、従来、港に対してこれと言った政策提言や要望活動を行ってこなかったわけではありますが、私たち清水区政策研究グループにおいては、「港を核とした賑わいと産業経済の活性化」は、日頃のグループ活動や個人としての政策研究活動の中で、最も重要なテーマの一つとして取り組んできたものであります。

今回新たに、県の港湾局、同清水港管理局、清水商工会議所、東海大学、港湾関連企業など多くの方々と意見交換をさせていただき、従来の研究成果と併せて、清水港ビジョン(素案)への「提言」という形で公表させてもらうことに致しました。

お力をいただきました皆様には、厚く感謝を申し上げさせていただくと同時に、市民区民の皆さんにも大いに関心を持っていただき、議論の環が大きく広がる事を期待して止みません。

30年後、清水区の人口は下げ止まることができるのか？一人一人の「やる気」にかかっています。

## 引用資料

- (1) 静岡市清水港ビジョン(素案)
- (2) 清水港 港湾計画 (県)
- (3) 静岡市都市計画マスタープラン
- (4) 静岡市清水都心地区まちづくり計画 / 同 交通計画
- (5) 静岡市中心市街地活性化基本計画(案)
- (6) 静岡市景観計画 / 清水港景観計画
- (7) 静岡市清流条例
- (8) 静岡市三保真崎地区整備事業基本構想 策定調査 報告書
- (9) 静岡市企業立地戦略指針

政務調査費による事前調査活動（平成15年以降：報告書は議会事務局にて閲覧可能）

(1) 国内外の港湾視察

- 中国大連港・青島港（2006年11月12日～16日）
- シンガポール・マレーシア港
- 北九州港・門司博多港（2005年5月11日～12日）
- 神戸港（2006年5月10日～11日）
- 横須賀・横浜港（2006年10月12日～13日）
- 東京・横浜港（2007年10月24日～25日）
- 函館港（2007年11月5日～7日）
- 苫小牧港（2006年5月31日～6月2日）
- 名古屋港（2008年3月23日～25日予定）



(2) 清水港 / 清水駅周辺開発勉強会（2007年10月29日）

\* ) 本議事録は添付



(3) LRT 視察

- 富山市
- 鹿児島市（2006年10月10日～12日）
- 長崎市（2006年10月10日～12日）

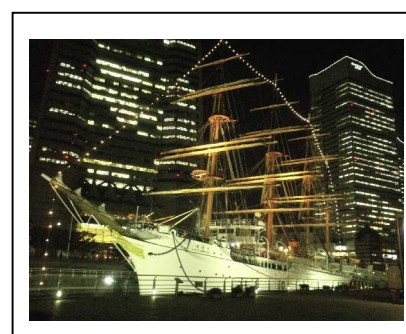


(4) 札幌中央卸売り市場視察（2007年11月5日～7日）

(5) 大間まぐる祭り調査（2006年5月31日～6月2日）

(6) 清水区内まぐる養殖視察（2007年2月1日）

(7) 近畿大学まぐる養殖視察（2008年3月23日～25日予定）



以上