

港湾機能再編における「みなとまちづくり」に関する研究 —静岡市清水港を対象として—

A Study on the “Community Development from Port” in Reorganization of Port Function

—A case study in the port of Shimizu, Shizuoka city—

○清水裕章¹, 横内憲久², 岡田智秀³, 河野琢磨⁴

*Hiroaki Shimizu¹, Norihisa Yokouchi², Tomohide Okada³, Takuma Kohn⁴

Abstract: The purpose of this study is to lead the future directivity of “Community Development from Port” from the actual condition of the port of Shimizu, Shizuoka city. This paper grasped the range which caught port area and a hinterland in Hinode district comprehensively in community development from four elements, such as “Accumulation of latent resources”, “Visibility”, “Bustle” and “Administration policy”.

1. 背景および目的—近年, わが国の港湾はアジア諸外国におけるハブ港の台頭に伴い, 貨物量低下による衰退化が著しい^[1]. これを受け, 2010(平成 22)年に国土交通省は, 物流における国際競争力の回復を目的とした「国際コンテナ戦略港湾」を選定し, 重点的に投資・整備することで貨物の集中化を図ろうとしている^[2]. しかし, 選定港以外の港湾は今後も財源確保が難しく, 貨物量の増加が望めないことから, 物流施設の集約・縮小化に伴う港湾機能の再編が検討・実施される状況にある.

これらのことから, 2003(平成 15)年の国土交通省による「みなとオアシス」制度の策定など, 港湾空間^{*}を核としたまちづくり(以下, 「みなとまちづくり」)による地域活性化の機運が高まっている^[3]. しかし, 港湾空間単独では活性化への起爆力は小さいため, 背後地区を含めた一体的な計画による持続的な活性化が求められている^[4].

このことから, 港湾機能の再編は, 港湾空間と背後地区を一体的に捉えたまちづくり方策によって実施されることが重要であり, これは港湾空間を管理する港湾行政と背後地区を管理する都市行政の融合を意味する. さらに, 地域住民や地元 NPO などとの連携により港湾特有の空間を活かしつつ, 地域性のある「みなとまちづくり」が望まれよう. しかし, このような在り方を明らかにし

た既往研究はみられず, これを明確にすることは, 港湾機能の再編における今後の「みなとまちづくり」の方向性を導く一助となる. この点につき, 静岡市清水港(Figure 1)では港湾機能の再編に伴い, 「まちと港が融合する都心」を理念にまちづくりを展開しており, 筆者らを含む 2 大学(東京大, 日本大)では, 清水港日の出地区(以下, 日の出地区)の開発方策について議論を進めている^[5]. これにより, 港湾空間と背後地区を一体的に捉えたまちづくり方策が実証的に導くことができると考える.

そこで, 本研究では静岡市清水港を対象事例に, その実態から, 港湾機能の再編における今後の「みなとまちづくり」の方向性を導くことを目的とし, 本稿では日の出地区を開発対象地区とした場合, 港湾空間と背後地区を一体的に捉えたまちづくりとはどの範囲(以下, 一体的範囲)で考えればよいのかを具体的に把握する.

2. 清水港の概要—江戸時代, 清水港は廻船問屋が軒を連ねる巴川河口沿いの川湊であり, 海上交易では江戸と大阪を結ぶ中継地点として栄えた. その後, 明治維新の際に向島(現在の日の出地区周辺)に波止場を築造したことで, 外海港としての清水港の原型がつけられた. そして, 1899(明治 32)年に開港場として指定されると, 茶を主な輸出品として急速な発展を遂げ, 1952(昭和 27)年には, 特定重要港湾に指定された^{[6][7]}. その後も清水港は静岡県の産業・経済の発展を支える柱として整備・振興がなされ, 1999(平成 11)年には開港 100 周年を迎えた^[8].

3. 研究方法—先行研究^[9]では, ウォーターフロント開発(以下, WF 開発)の範囲を決定する要因は, 歴史的建造物などの「潜在資源の集積性」, 開発地に対する「可視性」, 開発地と他拠点を結ぶ主要動線における「賑わい性」, 開発地周辺における景観整備事業といった「行政施策」の 4 つがあるとしている. そこで, これら 4 つの空間的要因や清水港の歴史・インフラ状況から, 日の出地区における一体的範囲を把握する(Table 1).



Figure 1. The circumference figure of the port of Shimizu

1 : 日大理工・院・不動産 2 : 日大理工・教員・建築 3 : 日大理工・教員・交通 4 : 日大理工・学部・建築

4. 結果および考察—Figure 2は日の出地区周辺における道路・鉄道および関連施設といったインフラ状況を示したものである。以降では、これと4つの空間的要因から一体的範囲を把握する。

4-1. 潜在資源の集積性—日の出地区は、概要で述べたように外海港としての発祥地であるため、戦前の物流倉庫といった清水港の発展を象徴するような構造物が多く位置している。このなかでも、地元の物流業者が所有する大正時代の木骨石造倉庫群(Figure 2, ①)は、その港湾特有の景観や歴史・文化性から日の出地区開発プロジェクトにおいても、用途転換による活用が検討されている^[10]。このような歴史的な木骨石造倉庫は、Figure 2からわかるように日の出地区の背後にも多く位置しており、この範囲が一体的な地域といえる。

4-2. 可視性—日の出地区は、国道149号線(Figure 2, ②)に接しており、開発対象地区と周辺の建物を連続かつ一体的に可視しやすいことから、国道沿いが範囲に含まれよう。しかし、日の出地区南側の巴川(Figure 2, ③)を挟んだ場合、開発により創出された空間が分断されてしまうため、これが範囲の縁といえよう。

4-3. 賑わい性および行政施策—日の出地区周辺には、JR「清水駅」と静岡鉄道「新清水駅」とともに、静岡市が観光集客施設と位置づけている魚市場「河岸の市」と商業施設「エスパルスドリームプラザ」、清水次郎長の船宿「末廣」といった5つの拠点が存在する^[11]。これら拠点と日の

出地区を結ぶ主要動線は、「清水駅」からの臨港線跡地を活用した歩者・自転車専用道路(Figure 2, ④)と「清水駅」から日の出地区に至る路線バスの2つが考えられる。しかし、臨港線跡地は未活用な部分(Figure 2, ⑤)もあり、動線として不完全なため行政による基盤整備が必要といえる^[12]。また、静岡市は路線バスが通る位置にLRTを検討するとともに、現在自主協定により整備されている「エスパルス通り」(Figure 2, ⑥)を景観重点地区の候補地にするなど、動線を強化する施策を図っている。このような2つの主要動線沿いが範囲と考えられる。

以上のように、4つの空間的要因から日の出地区における一体的範囲は、Figure 2のように位置づけられる。また、この範囲は開発地と拠点間の主要動線沿いといったように来訪者目線の観光的な意味合いが強いと考えられる。しかし、持続的な活性化を目指すには、地元住民による利用も不可欠であるため、地元住民が多く居住する巴川西側の地域も含めた方策が必要となろう。

5. まとめ—本稿では、WF開発における4つの空間的要因から、日の出地区を開発対象地区とした場合の一体的範囲を把握した。今後は、日の出地区開発プロジェクトの議論を通すことで、行政や地元住民および地元NP Oなどの在り方を捉えるとともに、本稿で把握した一体的範囲を精査し具体的な方策を検討する。

6. 補注・参考文献

- ※1 本稿では、港湾空間とは主に港湾法および都市計画法で定める臨港地区を意味する。
- [1] 朝日新聞, 2008. 11. 15
- [2] 社団法人日本港湾協会:「港湾」, 社団法人日本港湾協会, pp. 6~7, 2010. 9
- [3] 国土交通省:「国土交通白書」, 国土交通省, p137, 2011. 8. 26
- [4] 社団法人日本港湾協会:「港湾」, 社団法人日本港湾協会, p. 9, 2009. 10
- [5] 静岡市:「静岡市都市地区まちづくり戦略」, 静岡市, p72, 2010. 9
- [6] 静岡県:「清水港開港100年史」, 清水港開港100周年の会, p26, p28, p30, p52, 1999. 8
- [7] 渡邊次郎:「港湾振興」, 日本港湾振興団体連合会, p35, 1989. 10
- [8] 清水港港湾管理者:「清水港港湾計画書」, p1, 2004. 7
- [9] 本田陽子・横内憲久・岡田智秀:「ウォーターフロント開発が周辺地域に及ぼす空間的波及の実態に関する研究—小樽市・函館市・酒田市・釧路市を事例として」, 日本都市計画学会学術研究論文集, pp. 1087~1091, 2002
- [10] 鈴与社史編集委員会:「鈴与百七十年史(年表)」, 鈴与株式会社, p. 9, 1971. 12
- [11] 静岡市:「静岡市中心市街地活性化基本計画(清水区)」, 静岡市, pp. 40~41
- [12] フェルケル博物館:「清水港の鉄道と荷役」, pp. 6~7, 2008

Table 1. Outline of the survey

WF 開発における空間的要因			
潜在資源の集積性	可視性	賑わい性	行政施策
開発地周辺に歴史的建水面や主要幹線道路が集積した地域で介在する場合、開発地は、歴史的演出しやすい周辺建物の視覚的なことから、波及しやすい	開発地と周辺は、通行客により一体的に可視しやすいことから、国道沿いが範囲に含まれよう。しかし、日の出地区南側の巴川を挟んだ場合、開発により創出された空間が分断されてしまうため、これが範囲の縁といえよう。	賑わいが生じ沿道の賑わいが促される	景観整備事業などの施設位置と開発地が一体的に可視しやすいことから、国道沿いが範囲に含まれよう。しかし、日の出地区南側の巴川を挟んだ場合、開発により創出された空間が分断されてしまうため、これが範囲の縁といえよう。
調査方法	現地踏査	文献調査 ^{[6]~[8], [10]~[12]}	
調査日	2011年7月5日, 8月4日・23日	2011年7月1日~9月30日	
調査対象地	日の出地区周辺		
調査内容	日の出地区周辺のインフラ状況・歴史的資源の抽出		清水港の歴史

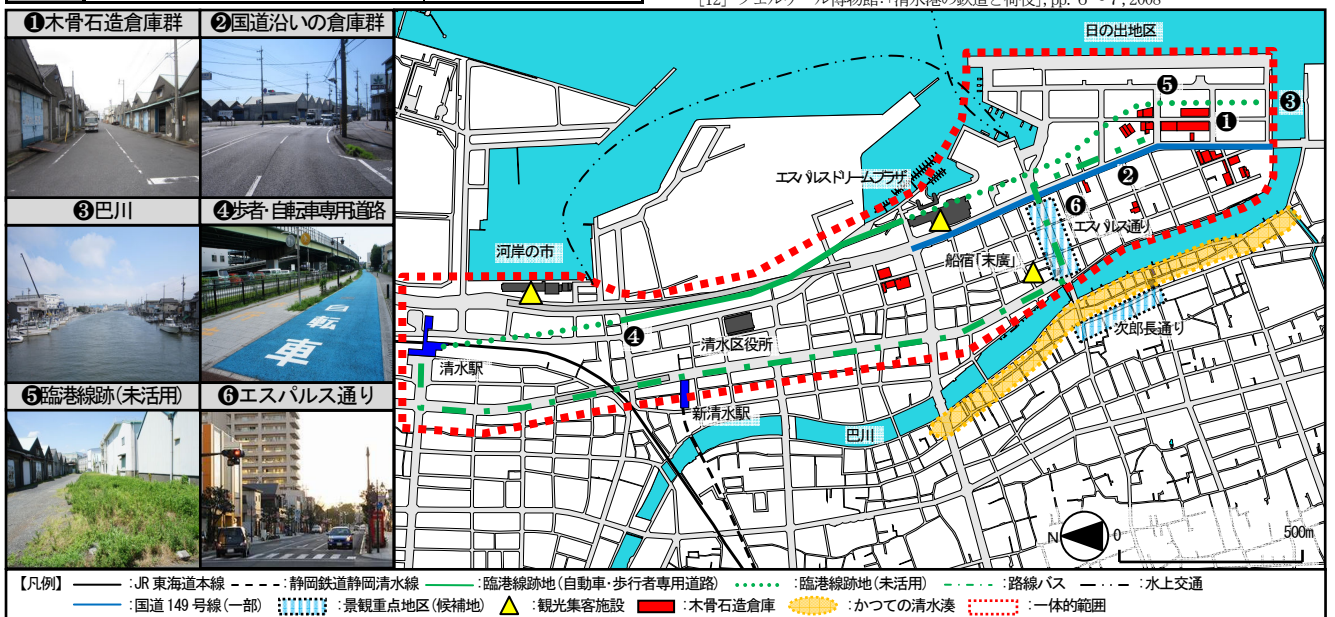


Figure 2. Infrastructure situation around the Hinode district