

# 清水港における港湾と背後地域の連携

前澤 健心<sup>1</sup>・荻原 知子<sup>2</sup>・福井 恒明<sup>3</sup>

<sup>1</sup>学生会員 法政大学大学院修士課程 デザイン工学研究科都市環境デザイン工学専攻  
(〒102-8160 東京都千代田区富士見2-17-1, E-mail:kenshin.maezawa.8q@stu.hosei.ac.jp)

<sup>2</sup>正会員 東京大学大学院 工学系研究科社会基盤学専攻  
(〒113-8160 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail:ogiwara.work.2022@gmail.com)

<sup>3</sup>正会員 法政大学教授 デザイン工学部都市環境デザイン工学科  
(〒102-8160 東京都千代田区富士見2-17-1, E-mail:fukui@hosei.ac.jp)

近年、港湾計画において「みなとまちづくり」の取り組みが進んでいるが、集客施設の整備を越えた港湾と背後地域の連携の創出が課題である。特に、既成の開発がなされた大規模港湾では、新規で整備できる空間に限られており、どのような空間活用が有効であるかを考える必要がある。本研究では、清水港を対象に、空間的連携を捉えるための埋立地と街路網の変遷調査、視覚的連携を捉えるための視点場と水際アクセシビリティの現状調査、活動的連携を捉えるための地域イベントに関する文献調査を行い、清水港における港湾と背後地域の連携の実状と特徴を明らかにした。さらに、既に港湾開発が進んでいる大規模港湾において、閉塞された埋立地内に一部でも開放部を有することが、港湾と背後地域の連携実現のために重要であることを指摘した。

**キーワード:** 港, 市街地, みなとまちづくり, 清水港

## 1. はじめに

### (1) 背景

#### a) 港湾政策の変遷

港湾都市は古来より人々や物資が集まる重要な拠点であり、背後には港湾関係者や住民が利用する宿や商店などが集積し、港湾と背後地域は一体となった空間を形成していた。しかし、戦後から高度経済成長期にかけて、港湾は物流・産業機能に特化し、埋立地が沖合へ展開した。さらに、背後地域においても市街地が内陸に拡大したことで、港湾と背後地域の関係は希薄化した。

この状況に対し、運輸省は 1985 年から 2000 年にかけて、港湾の目指すべき姿や政策の方向性を定めた長期計画 (21 世紀への港湾(1985)、豊かなウォーターフロントを目指して(1990)、大交流時代を支える港湾(1995)、暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン(2000)) を策定した。ここでは、ウォーターフロントに着目し、物流・産業機能だけでなく、人々の生活機能を加えた港湾空間の目標像が示された<sup>1)</sup>が、港湾と背後地域を一体として捉えた「みなとまち」を形成するための具体的方針までは定め

られておらず、目標像の実現に至った事例はごく一部であり、ほとんどが構想段階に留まった。

#### b) 近年のみなとまちづくりの動向と課題

そのような中、2002 年に、交通政策審議会によって、港湾の持つ資源に再度注目し、地域活性化と生活環境の向上を図る「みなとまちづくりの推進」が提案され<sup>2)</sup>、以降、港湾管理者、市町村、事業者、NPO 等が一体となった、みなとまちづくりの取り組みが開始された<sup>3)</sup>。

さらに、2003 年には、国土交通省中国・四国地方整備局が「みなとオアシス」制度を創設した。みなとオアシスは、住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する港湾を核としたまちづくりを促進するため、住民参加によるイベント活動が継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が申請に基づき登録するものである<sup>4)</sup>。みなとオアシスに登録された施設の利点として、みなとオアシスのシンボルマークの使用や、国土交通省・地方整備局等のホームページによる広報等があるため、みなとオアシスの指定数は年々増加しており、2022 年 7 月 14 日時点で全国の 155 ヶ所の港湾が登録されている<sup>5)</sup>。しかし、みなとオアシスは、単発的な集客施設の整備や、交流拠点でイベントを実施し集客増加を図るといったソ

フ的対策が多く、「みなとまち」全体を俯瞰的に把握し、「みなとまち」全体の魅力を高めていくような構想に立脚した制度ではなかった。

そこで、2019年に新みなとまちづくり研究会が発表した「新みなとまちづくり宣言」では、新しいみなとまちづくりの方向性について、水辺の地域資源、既存ストックを再生・有効活用し、背後地域との連携を図ることで地域の再生に寄与することとしている<sup>9)</sup>。

このように、みなとオアシスや新みなとまちづくり宣言以降、一部の施設や場所を対象とした整備を越えた、「港湾と背後地域の連携」がみなとまちづくりにおいての現代的課題といえる。

### c) 大規模港湾が抱える課題

臨海工業地帯や物流関連施設が連担している大規模港湾には、沖合まで拡大した埋立地に各種の港湾機能が集積しているため、新たに整備できる港湾空間はごく一部に限られている。そこで、大規模港湾における今後の「みなとまちづくり」として、港湾と背後地域の連携を創出し、新たな水辺との繋がりを生み出していくためにはどのようにすべきか再検討することが必要といえる。

## (2) 既往研究・文献の整理

港湾に関する既往研究・文献は、物流空間としての港湾経営論、施設整備に関する港湾工学、港町の発展に関する史的研究、港湾整備やウォーターフロント開発に関する土木計画・都市計画・建築学、みなとまちづくりに関する研究など多岐の分野にわたる。その中で、港湾と背後地域の連携に関して論じているものに着目すると、①空間的連携、②視覚的連携、③活動的連携の3つの観点に分類することができる。

①空間的連携に関して論じたものには次のような研究・文献がある。横内ら<sup>7)</sup>は、港町についてウォーターフロントという陸域と海域を併せもつ地域特性を活かした区画整理を行う必要があることを指摘した上で、区画整理を施行している臨港地区を対象に、内陸とウォーターフロントにおける区画整理を比較し、海への視線を遮らない道路整備や、水面を垣間見せるような建物の配置計画の工夫等を整備要件として考慮することで、ウォーターフロントの魅力を享受する整備が可能になると示している。吉村ら<sup>8)</sup>は、みなとオアシス千葉みなとを対象に、後背地区の都市形成過程を把握し、物理的・視覚的なアクセス状況や回遊性などの物流の観点から空間構成を分析することで、市有地・県有地の違いを超えて、緑地が繋がるよう土地区画と港湾整備が連携して実施することが港湾と背後地域の一体化に重要であると示している。『港の景観設計』<sup>9)</sup>では、港湾と背後地域の一体

性について、港湾関連の交通動線と背後地域の交通動線の一致といった「交通動線の処理」や、境界部にまちの人も港の人も利用できる空間の整備といった「港とまちの境界部の処理」等の観点から保証する必要があると述べている。

②視覚的連携に関して論じたものには次のような文献がある。『港湾景観形成ガイドライン』<sup>10)</sup>では、面的な広がりを持つ港湾景観の評価やその向上を目的とした計画の検討、立案にあたっては、複雑な港湾景観の特質を踏まえ、視点場と視対象の組み合わせを基本に各視点場からの視対象の見え方を総合的に捉える必要があると述べている。『景観デザイン規範事例集（河川・海岸・港湾編）』<sup>11)</sup>では、港湾と背後地域の近接性の図り方について、港湾と背後地域が同時に眺望できる場所の保持と整備が必要な項目であると述べている。

③活動的連携に関して論じたものには次のような研究がある。高見<sup>12)</sup>は、1889年に開港した18の港町について、港町の近代化をめぐる空間形態の変化や事業主体、各種計画構想の内容を跡づけるために文献調査を行い、港湾事業の実施にあたり、構想主体・事業主体・利用主体（整備された空間を活用する主体）が同一であることが港湾と背後地域との接合性を図った空間形態の形成に寄与すると示している。川名部ら<sup>13)</sup>は、みなとまちづくり推進を図る地方団体を対象に、みなとまちづくり協議会に対するヒアリング調査を行い、協議会と他団体が連携し港湾を核として背後の地域資源を含めたイベントを実施することや、観光ガイドマップの作成といった港湾から背後地域へ誘導するための仕組みづくりが港湾と背後地域の一体化を促進する要因になると示している。

以上の既往研究・文献より、港湾と背後地域の連携の観点として、①背後地域との連続性を踏まえた道路整備や、施設配置の工夫により、港湾と背後地域間で連続した空間が形成される「空間的連携」、②港湾区域及び臨港地区の中でどれだけ水辺が見えるかに加え、水辺に直接出向かなくとも港湾と背後地域を同時に眺望できる視点場があることで、視覚的に港町を感じられる「視覚的連携」、③港湾と背後地域間での人同士の交流や、イベントが存在する「活動的連携」の3種が有用であることが分かる。ここで、港湾と背後地域の連携に関して論じている既往研究をみると、3つの観点のうちいずれかに着目しているものが多く、複数の連携の有り様を多角的に観察・評価する必要がある。

そこで本研究では、港湾と背後地域の連携について、空間的連携、視覚的連携、活動的連携の3つの観点に着目する。

## 2. 目的と方法

### (1) 目的

本研究の目的は、大規模港湾を対象に港湾と背後地域の連携の実状を、空間的連携、視覚的連携、活動的連携の3点から明らかにすることである。

### (2) 対象地

#### a) 対象地の選定

本研究では、調査に用いる地図や空中写真を長期間にわたって十分に取得できるということを考慮し、古くから港町として栄え、近代以降、物流・産業機能を拡大してきた大規模港湾の1モデルとして「清水港」を調査対象地とする。

#### b) 対象地の概要

清水港は、本州のほぼ中央に位置し、日本屈指の良港として古くから栄えてきた。

明治初期の港湾事業の特色は、公有波止場の築造という港湾整備だけにとどまらず、既存市街地と近代的な港湾エリアを直線的に結ぶ道路や橋が設けられ、港湾と背後地域との物理的接近性が意図されていた<sup>14)</sup>。

戦後、1962年に特定重要港湾に指定されたのち、清水港拡張十カ年計画が策定され、工業基盤整備として埋立地が拡大していく。バブル期以降、ウォーターフロント開発として日の出地区を中心に再開発事業が行われる一方で、現在は、国土交通省より国際拠点港湾に指定されており、国内有数の貿易港としてコンテナ埠頭を始めた港湾開発が進んでいる。

2018年には、港湾管理者と民間企業が連携し、「みなと」と「まち」を一つの資産として地域経営を担う「清水みなとまちづくり公民連携協議会」が設立され、清水港及びその周辺地域一体の具体的な「ランドデザイン」が描かれており、これを実現するには、港湾と背後地域の連携を考えることが必要である。

#### c) 対象地の現況・将来計画

2021年3月に静岡県清水港港湾管理者が発刊した『清水港港湾計画資料』<sup>15)</sup>をもとに、清水港の現況及び今後の港湾計画情報を抽出した(図-1)。

これからは、緑地レクリエーションゾーンや交流拠点ゾーン(日の出地区、JR清水駅周辺)といった「市民利用を目的とした水辺空間」として指定されているエリアに、緑地や船溜まり・マリナー施設が集中していることが読み取れる。一方、清水港の大部分を占めている、港湾施設や工場が立地する生産ゾーンや物流関連ゾーンでは、緑地や船溜まりなどが整備されていないが、例外的に、富士見埠頭においては、沖合側に緑地計画が策定されている。

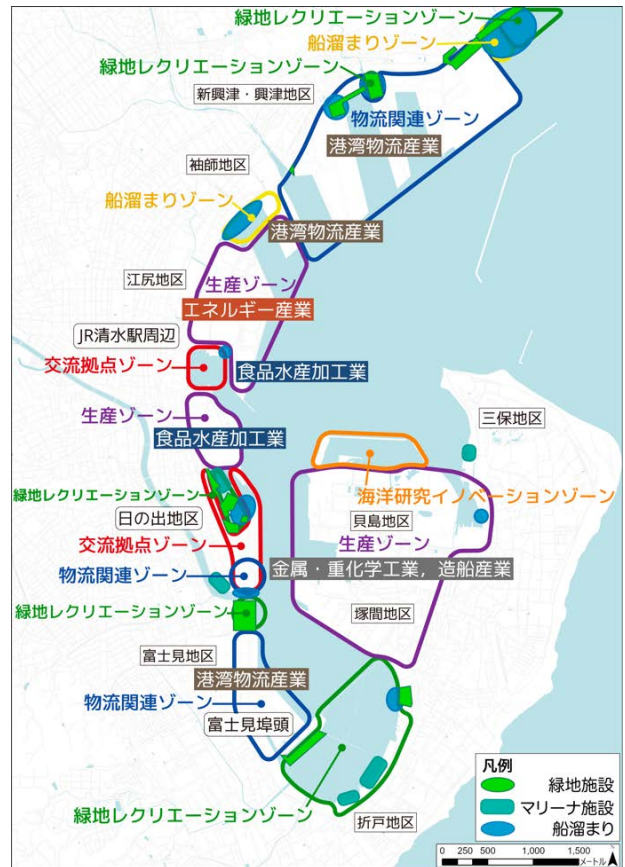


図-1 清水港現況・将来計画図(参考文献15に筆者加筆)

### (3) 方法

港湾と背後地域の連携について、空間的連携は「街路網と埋立地の形成過程」、視覚的連携は「水辺を眺望可能な視点場」と「水際におけるアクセシビリティ」、活動的連携は「港に関係したイベント」にそれぞれ着目する。

具体的作業として、以下の3つの調査を行う。

調査①：戦前から現在における清水港の街路網と埋立地の形成過程を把握するために、古地図と国土地理院の空中写真を用いて各要素の形成過程図を作成する。また、清水港の史変遷を文献調査<sup>16)17)</sup>し、地図上で得られた変遷と照合する。

調査②：現在の清水港について、水辺を眺望可能な視点場の位置と、水際におけるアクセシビリティの実態を把握するために、水際線と旧海岸線の現地調査を行う。

調査③：港に関係したイベントの開催場所及びイベント内容の特徴を把握するために、清水港のイベント情報が網羅的に記載されている広報紙や公式ブログ資料を用いた文献調査を行う。

調査①②③の結果で得られた地図と港湾計画情報(図-1)を重ね合わせることで、清水港における港湾と背後地域の連携について、空間的連携、視覚的連携、活動的連携の3つの観点から分析・考察する。

### 3. 清水港の「空間的連携」に関する変遷調査

#### (1) 調査方法

##### a) 対象期間

清水港は1899年に開港場に指定されて以来、臨海部の工業化の進展に合わせて港域を拡大し、国際貿易港としての地位を築いてきた。特に昭和期には急激に埋立地造成が行われ、その過程を通じて清水港の港湾と背後地域はともに発展し、両者の関係性は開港前と現在とで大きく変化している。そこで本研究では、清水港の埋立地と街路網の変遷を把握するため、特に変化が大きく見られる昭和前期から現在までを対象期間とする。

##### b) 対象資料

本研究では、戦前は海軍省水路部が作成した地形図、戦後から現在にかけては国土地理院が公開している過去の空中写真を使用する。地形図は、国立国会図書館及び静岡県立図書館にて複写可能であり、対象地域全体の街路網と埋立地の整備状況が描かれているもの、空中写真は国土地理院の地図・空中写真閲覧サービス<sup>18)</sup>から取得可能であり、対象地域全体が撮影されているものを対象資料とした。これらの対象資料を用いて、街路網は1933年、1950年、1961年、1979年、2005年、2021年の計6年代、埋立地は1933年、1956年、1965年、1984年、2002年、2021年の計6年代を調査した(表-1)。

##### c) 地形図及び空中写真のトレース

対象資料をArcGIS Pro上に取り込み、位置情報を与えた後、各年代における街路網と埋立地の整備状況をトレースし、街路網と埋立地の形成過程図を作成した(図-2)。

##### d) 清水港整備計画に関する文献調査

『清水港開港100年史』<sup>19)</sup>や『清水港～これまで・今・これから』<sup>20)</sup>を用いた文献調査より、個別施設の整備や、港湾開発の経緯を把握した。

#### (2) 分析

図-2をもとに、清水港の街路網と埋立地の形成過程、及びその経緯の特徴と、清水港の港湾と背後地域における「空間的連携」の状態を分析した。

##### a) 埋立地の形成過程

1889年の開港から1933年までは、日の出地区、江尻地区、富士見地区、貝島地区で、1908年に「第一次修築工事」、1921年に「第二次修築工事」が行われ、旧海岸線に沿うように埋立地が造成された。1956年までは、1944年の戦時標準型貨物船建造のための「日本鋼管清水造船所」発足に対応するため、富士見埠頭、塚間地区、貝島地区で既存の埋立地が延長・拡大された<sup>21)</sup>。戦後から1984年にかけて、1960年の「清水港拡張十ヵ年計画」策定により、既成埋立地だけでなく、大規模な新規造成が

進行した<sup>22)</sup>。興津地区では自然海岸が埋め立てられ、海水浴場や釣り場が消失したと考えられる。袖師・江尻埠頭も併せて清水港全体が海側に拡大した。一方、1985年の「21世紀の港湾」を受けて、1989年に市民に親しまれる港づくりと広域的な観光の拠点を目指す「日の出再開発事業」が開始された<sup>23)</sup>。これにより、2002年までに日の出地区で新たに整備された埋立地には、商業施設や広場の立地がみられる。2021年までは、清水港の国際競争力強化のため新興津埠頭のコンテナ化が図られ、2003年の「新興津国際コンテナターミナル第一パース」、2013年の「第二パース」と、大規模な埋立地造成が進んだ<sup>24)</sup>。

このように、日の出地区では親水目的の埋立整備が行われたものの、1899～1984年にかけての物流・産業機能に特化した港湾整備や、2000年代以降の国際拠点港湾のための整備により、港湾が沖合へ大規模に拡大展開したことで港湾と背後地域の距離は物理的に離れてしまった。

表-1 本研究で使用する地図一覧

街路網		埋立地	
出版社：資料名称	内容年	出版社：資料名称	内容年
海軍省水路部：清水港日本・本州南岸・駿河湾	1933	海軍省水路部：清水港日本・本州南岸・駿河湾	1933
戸田書店：清水市全区	1950		1956
	1961	海上保安庁：清水港日本・本州南岸・駿河湾	1965
国土地理院：空中写真	1979		1984
	2005		2002

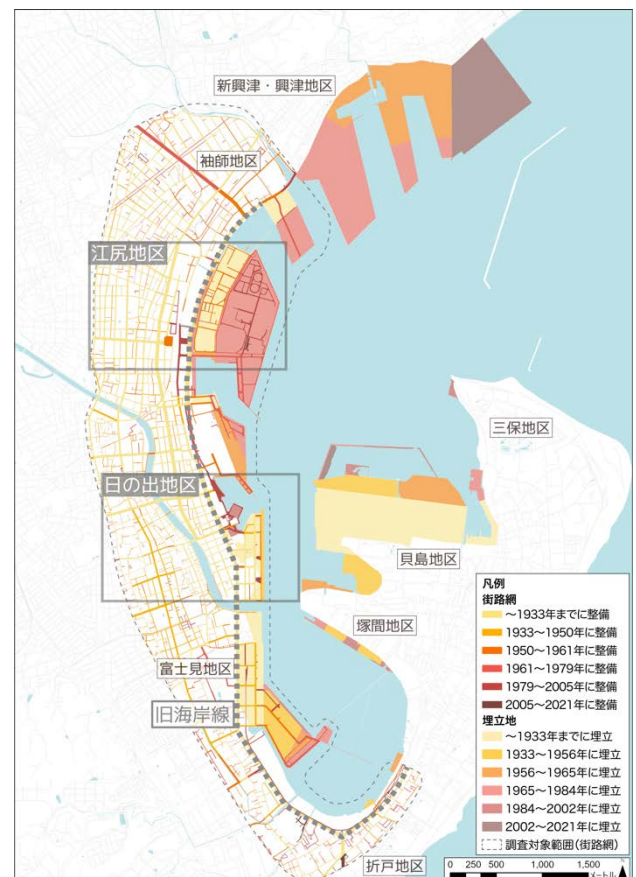


図-2 清水港の街路網及び埋立地の形成過程図

b) 街路網の形成過程

対象地全体のうち、巴川河口地区と富士見地区を除いた大部分では、1933年時点で既に清水港の骨格となる幹線道路が整備され、旧海岸線まで市街地が既に形成されていた。また、袖師地区と日の出地区では碁盤目状の道路整備が行われているが、それぞれ、農地から宅地、問屋街から宅地に転用されたことで、住む人の交通利便性を向上させる道路網は充実したが、必ずしも海岸に向けて整備されたものではないことがわかる。

ここで、街路網が空間的連携に与える影響を見るために、親水目的の埋立造成がなされた日の出地区と、他の物流・産業用地の中から江尻地区を代表として比較する。

日の出地区は、1933年以前の旧市街地形成段階で、河口港から海港への変化に対応する形で中心市街地から旧波止場を直線的に結ぶ道路や橋が整備されたため、港湾と背後地域間で連続した街路網が存在している(図-3)。

一方、江尻地区は、新設の埋立地内に整備された道路はあくまで埋立地内の交通利便性の向上を目的としており、港湾関係者以外立入禁止であることから、背後地域との連携が想定されていないことが分かる(図-4)。

以上より、港湾と背後地域が街路網によって空間的連携がとれているのは、結果的に港湾と結びつきを意図した市街地整備がなされた日の出地区周辺のみであり、清水港全体でみると、旧海岸線が空間的連携を有するか否かの重要な境界線になっているといえる。



図-3 街路網及び埋立地の形成過程 (日の出地区)



図-4 街路網及び埋立地の形成過程 (江尻地区)

4. 清水港の「視覚的連携」に関する調査

(1) 調査方法

a) 視点場調査

本研究では、『景観づくりの手引き』<sup>2)</sup>に記載されている「展望台のように固定されており、広がりを持つ眺望(パノラマ)や強い方向性を持つ眺望(ビスタ)が望める場所」を、視点場の定義として扱う。

清水港における水辺を眺望可能な視点場とそこからの眺望範囲を、現地調査より明らかにする。視点場の条件として、1)標高が地表面より高く、見晴らしが良い場所、2)一般市民が気軽に立ち入ることが可能な場所、3)水辺を眺望可能な場所、の3点とする。

b) 水際アクセシビリティ調査

第一に、清水港の水際線において市民が立入可能な場所を、現地調査より明らかにし、その場所における市民の活動状況も観察した。

第二に、新興津地区～折戸地区を通る旧海岸線からの眺望状況についても現地調査を行い、「水辺を眺望可能か否か」を把握した。

(2) 調査結果

a) 視点場調査

現地調査より、清水港における水辺を眺望可能な視点場は計6ヶ所得られた。これらの位置情報、及び水辺の眺望範囲を図-5に、視点場の概要を表-2に、視点場からの眺望を図-6～図-11に示す。視点場の立地場所は、複合施設内が3ヶ所と最も多く、次に緑地公園に2ヶ所、イベント広場に1ヶ所であり、日の出地区の水辺に集中している。また、①新興津緑地内の視点場に関しては、海岸側に新興津国際拠点ターミナルが整備されているため、水辺の眺望範囲はごく一部に限られている。

b) 水際アクセシビリティ調査

現地調査より、水際線及び旧海岸線に関して取得した情報を表-3、図-5に示す。清水港全体の水際線28.7kmのうち、市民が立ち入り可能なのは約21%の5.97kmだけであり、旧海岸線12.62kmのうち、水辺を眺望できるのは約6%の0.72kmのみであることが読み取れる。

表-2 視点場の概要

No.	施設名称 (詳細)	施設概要
①	新興津緑地 (東屋)	緑地公園
②	清水テルサ (7階休憩所)	複合施設
③	エスパルスドリームプラザ (3階テラス)	複合施設
④	清水マリンパーク (城壁風回廊)	イベント広場
⑤	清水マリニビル (7階展望室&屋上)	複合施設
⑥	静清浄化センター多目的広場 (東屋)	緑地公園



図-5 視点場の分布・水際へのアクセシビリティ状況図



図-6 ①からの眺望



図-7 ②からの眺望

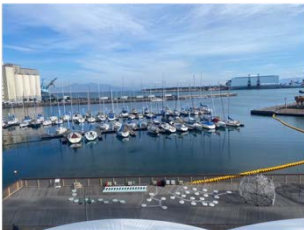


図-8 ③からの眺望



図-9 ④からの眺望



図-10 ⑤からの眺望

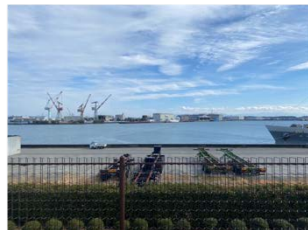


図-11 ⑥からの眺望

表-3 水際線及び旧海岸線の情報

水際線	長さ (km)	割合 (%)	旧海岸線	長さ (km)	割合 (%)
水辺を眺望不可能	11.18	79	市民が立ち入り不可能	21.83	92
水辺を眺望可能	0.72	21	市民が立ち入り可能	5.97	6
合計	11.9	100	合計	27.8	100

### (3) 分析

以上の「視覚的連携」結果に、埋立地内の利用業種情報を重ねた図を作成した(図-12)。ここからは、視覚的連携を有するのは交流拠点ゾーンと水産加工や食品倉庫利用部分、旧海岸線の橋上に限られており、それ以外の大部分を占める化学・エネルギー関連施設やコンテナ利用部分は、一般市民等の部外者に対しては排他的な空間であり、視覚的連携が取られていないことがわかる。

また、市民が立ち入り可能な水際線(箇所)の空間状況に着目すると、「集客を目的とした空間」と「集客整備がされていない空間」の2つに分類できる(表-4)。「集客を目的とした空間」は日の出地区やJR清水駅周辺といった交流拠点ゾーンに位置し、水辺付近には複合商業施設や魚市場が整備され、子供の水遊び利用が確認できるほか、水辺を眺望可能な視点場が付近に複数存在する。一方、江尻埠頭や富士見埠頭などに見られる「集客整備がされていない空間」は、港湾関連用地に位置し、水辺に直接入ることができないため訪れる人の大半は大人の釣り利用であったが、立ち入り可能な水際の存在は、背後地域から離れた場所でも連携が取れることを意味する。



図-12 視覚的連携情報と埋立地内の利用業種情報の重ね合わせ図

表-4 市民が立ち入り可能な水際線の空間状況

No.	分類名称	特徴
A, D	集客を目的とした空間	・ 交流拠点に位置する ・ 背後地域と一体化した空間
B, C, E, F	集客整備がされていない空間	・ 港湾関連用地に位置する ・ 背後地域と隔離された空間

### 5. 清水港の「活動的連携」に関する調査

#### (1) 調査方法

港湾と背後地域の「活動的連携」を把握するため、清水港周辺で行われている地域イベントについて文献調査を行った。対象期間は、新型コロナウイルスによる影響を除外するため、2019年1月1日～2019年12月31日の計1年間とする。清水港のイベント情報が網羅的に記載されている広報紙「静岡気分」「みなとしみず」、Facebook「清水区」、公式ブログ「清水港ブログ」の4点を文献資料とし、計68件のイベントを抽出した(表-5)。

抽出条件は、開催日数が年間24日以内<sup>26)</sup>のものをイベントと定義し、そのうち、1)実施場所が調査対象範囲内のもの、2)イベント名またはイベント内容に「港」「海」「船」「魚」のいずれかの文字があるもの(平仮名やカタカナを含む)とする。ただし、学校行事や婚活イベント・料理教室等の港に関係のないテーマは除いた。これらについて、イベント名、日付、開催場所、イベント内容、主催者の情報を収集した。

#### (2) 調査結果

まず、抽出した計68件のイベントを、イベント内容に着目して、「食販型/体験型/運動型/教育型/伝統型/娯楽型/展示型」の7つに分類した(表-6)。その際、主目的となる活動内容で分類をし、副次的な内容は省いた。また、1つのイベントで複数の内容が並列的に催されているものは重複してカウントし、1つのイベントで複数の開催場所があるものは開催場所ごとに分類した。その結果、乗船体験といった「体験型」が49件(45%)と半数近くを占め、次に食品を販売・配布する「食販型」が22件(20%)、シンポジウムといった「教育型」が18件(16%)、花火大会といった「娯楽型」が10件(9%)と続き、参加者が自然や港湾産業を体験できるようなイベントが数多く行われていることが読み取れる。

次に、開催場所ごとにイベント内容の割合を集計し、分布図を作成した(図-13)。円の大きさがイベント数を示している。これを用いて、①海上、②水辺やその近隣施設、③水辺から離れた背後地域の、3つのエリアに分けて「活動的連携」の特徴を分析する。

①海上では、清水港管理局、港湾事務所、静岡市など公的機関が主催の、清水港の役割や機能を船上から紹介する「清水港見学会」や、東海大学海洋学部が主催の、海洋調査の体験や計測・実験イベント、その他クルーズ

表-5 抽出したイベント数 (2019年)

No.	参照名称	媒体	発行者	閲覧数	イベント数
1	静岡気分	広報紙	静岡市	12号	68件
2	みなとしみず	広報紙	静岡港湾事務所	6号	
3	清水区	Facebook	清水区役所	525件	
4	清水港ブログ	公式ブログ	清水港管理局	20件	

表-6 清水港のイベント内容の分類

大分類	定義	中分類	例 イベント名	件数
食販型	食品・物品の提供	食品販売	清水フリトラ市	20
		食品配布	清水港マグロ祭り	2
体験型	参加者自らが体験	船見学	客船「飛鳥II」船内見学会	4
		乗船体験・クルージング	春休み清水港見学会	21
		施設見学	しずおか魅力発見ツアー	7
		マグロ解体見学	清水港オアシスマルシェ(清水港開港祭)	2
		制作体験	しずおか Only One & No.1 フェア(清水港開港祭)	2
		魚観察・採取体験	海の不思議こぼれる-望星丸は海の上の実験室-	3
		乗車体験	しずおか建設まつり	2
		船びき網体験	しずまえde体験「しらす船びき網漁」	1
		職業体験	海のおしごとフェス(清水港開港祭)	1
		科学実験	清水海洋展2019	2
		フラワー教室	清水港フラワーフェスタ2019	1
		街歩き	まち歩きin静岡市清水区	4
運動型	スポーツ	ヨット・ボード	清水ヨットフェスティバル	1
		球技	開港祭ステージイベント(清水港開港祭)	1
教育型	講演者と参加者の交流	講座	夏休み子供海洋講座「海を学ぼう」	13
		シンポジウム	清水みなとまちづくりシンポジウム	5
伝統型	儀式的行事	伝統芸能	港かっぽれ総おどり(清水みなと祭り)	3
		奉納祭	成功祈願祭(清水みなと祭り)	1
		灯籠流し	清水巴川灯ろうまつり	1
娯楽型	レクリエーション	ステージ	しずおか×カンヌウィーク	8
		雪遊び	清水みなと雪まつり	1
		花火大会	海上花火大会(清水みなと祭り)	1
展示型	展示物の鑑賞	清水港関連の展示	海の総合展(海フェスタしずおか)	3
合計				110

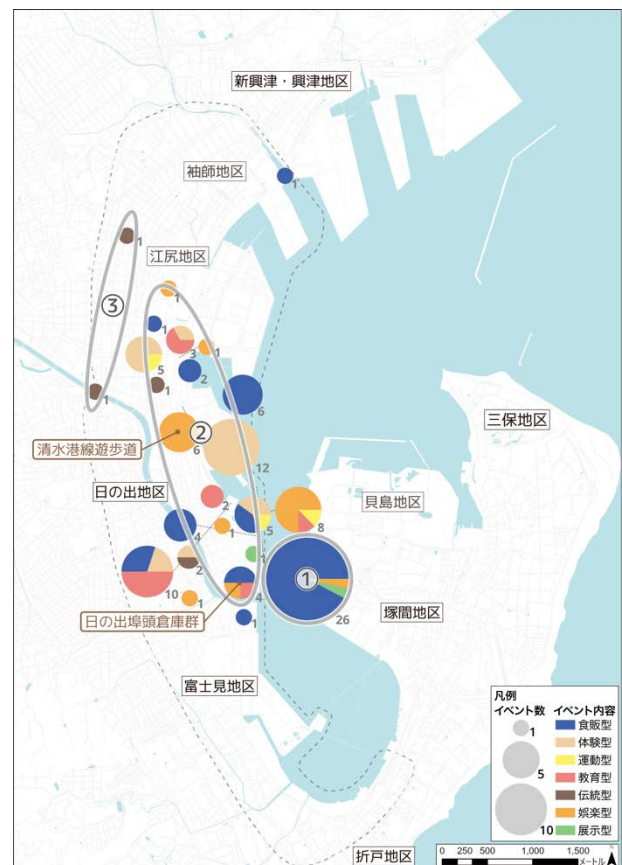


図-13 清水港における開催場所ごとのイベント内容の分布図

船に乗り景色を鑑賞するイベントなど、海や港湾に直接関係する多様な体験型イベントがあり、市民を海上に呼び込む重要な機会になっていることが分かる。

②水辺やその近隣施設では、魚や海産加工品に関する食販型・体験型イベントを中心に、娯楽型・教育型など多種多様なイベントが開催されており、開催場所となる行政施設や商業施設が臨海部に複数散在して、港湾と背後地域をソフトに連携する働きをしている。また、歴史的空間である清水港線遊歩道や産業遺産である日の出埠頭倉庫群では、地域資源を活用した食販型・教育型イベントが開催されている。

③水辺から離れた背後地域では、清水みなと祭りや清水水川灯ろうまつりといった伝統型イベントが少数ながら開催されており、港湾と物理的距離がある場所でも心理的に港湾を認知できる機会となっている。

### (3) 分析

以上の「活動的連携」情報に「視覚的連携」情報と緑地計画情報を重ねた(図-14)。その結果、「活動的連携」は、既に緑地整備や親水空間整備がなされている、立入可能な水際や視点場がある、背後地域に駅や商店街があるといった、限られた条件の場所に密集している。一方、臨海エリアから遠い市街地奥でも、祭りなどの伝統型イベントや教育型イベントを通じて、港湾との認識上の連携を取ることができている。

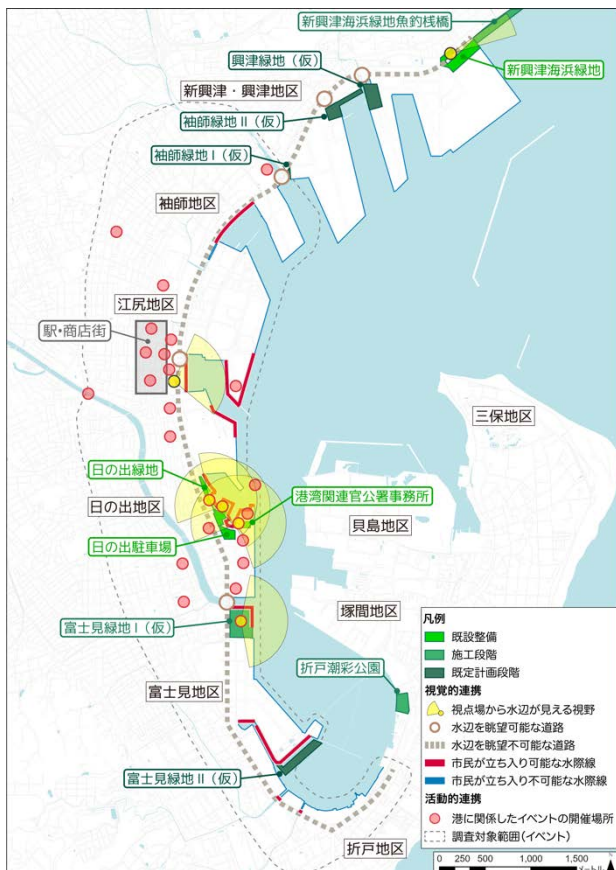


図-14 視覚的・活動的連携情報と緑地計画情報の重ね合わせ図

## 6. 清水港における港湾と背後地域の連携

### (1) 清水港の港湾と背後地域の連携特徴

以上から得られた空間的・視覚的・活動的連携情報を重ね合わせ(図-15)、清水港の港湾と背後地域の連携について考察する。海岸線の形状、及び埋立土地利用用途の条件によって領域を分割し、領域ごとに3つの連携の状態をパターン化した(図-16)。その結果、清水港における港湾と背後地域の連携は、空間構造(埋立地・街路網)を基礎にして連携数の多い順に①~⑥の6つの連携パターンが得られた。これら6つの連携パターンを、領域に当てはめた(図-17)。



図-15 空間的・視覚的・活動的連携情報の重ね合わせ図

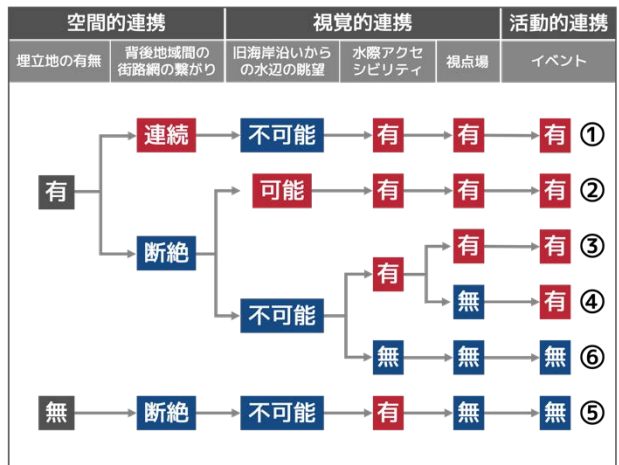


図-16 空間構造を基礎とした港湾と背後地域の連携パターン

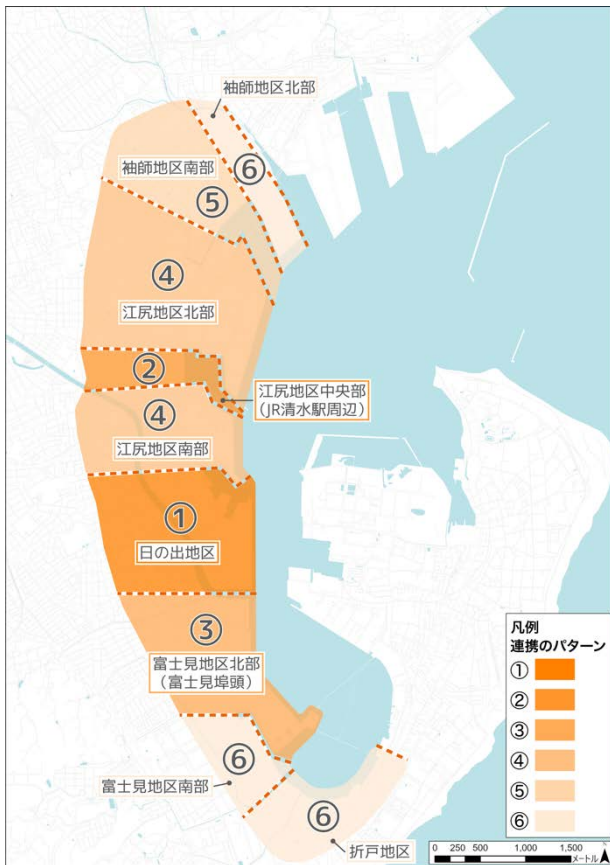


図-17 地域ごとの連携状況

① 日の出地区

明治初期の波止場が日の出地区に整備されていたこともあり、港の中心であった当地区周辺で問屋街が形成されていたため、戦前から海岸に繋がる道路整備が行われていた。また、1989年に日の出地区再開発事業が完成し、市民の交流拠点となる埋立地造成が行われた。この事業により整備された場所は、水辺を眺望可能な視点場や直接水辺に触れられる砂浜が存在する。活動的連携については、海岸側では船内見学や水辺を活かした娯楽イベントが数多く開催されているほか、日の出埠頭倉庫群では歴史的建造物を活用したイベントも見られる。以上より、日の出地区は、戦前から現在にかけて清水港の交流拠点として、3つの観点から見て連携が取れているといえる。

② 江尻地区中央部 (JR清水駅周辺)

港湾と背後地域間で街路網は断絶しているため、空間的連携は取れていない。しかし、海岸側に魚市場、内陸側にJR清水駅や商店街が存在し、その立地の良さから視覚的連携、活動的連携が取れている。

③ 富士見地区北部 (富士見埠頭)

港湾と背後地域間で街路網は断絶しているが、総合運動場が整備されているため、埋立地に市民が立入可能な水際線が存在する。また、海岸側に視点場としての機能がある静清浄化センター多目的広場が整備されており、広場空間ではイベントが行われていることから、視覚的連携、活動的連携が取れている。

④ 江尻地区北部, 江尻地区南部

港湾と背後地域間で鉄道路線で分断されているため、街路網は断絶している。戦前から整備されてきた埋立地には、現在は水産品を取り扱う工場や倉庫といった施設が立地しているものの、市民が立入可能な水際空間が一部存在するため、そこで釣りをする人も見受けられる。また、海岸側ではマグロ冷凍倉庫で定期的に見学イベント、内陸側では清水港線遊歩道で毎月フリーマーケットが開催されており、遊歩道を通じて水辺への回遊性向上を促す活動が行われている。よって、視覚的連携、活動的連携が取れているといえる。

⑤ 袖師地区南部

戦前から戦後にかけて、海岸側と内陸側を結ぶ道路が整備されている。しかし、静岡県道338号清水インター線を除く大半の道路は、背後にある既成道路との繋がりは見られない。また、一部市民が立入可能な水際線 (袖師第二船溜まり) は存在するが、海岸沿いに眺望の阻害要因となる建物や防波堤が立地しているため、旧海岸線からは水辺を眺望することができない。加えて、港に関係するイベント活動が行われていないことから、一部地域を除いて、空間的、視覚的、活動的のいずれも連携が取れているとはいえない。

⑥ 袖師地区北部, 富士見地区南部, 折戸地区

埋立地内は、全て港湾関連用地に区分されており、市民が立入不可能な閉鎖的な水辺空間が形成されているため、空間的、視覚的、活動的のいずれも連携が取れているとはいえない。

以上より、清水港では日の出地区から周辺に向かって連携度合いが弱くなる傾向がみられる。

(2) 清水港における港湾と背後地域の連携創出の考察

大規模港湾における新たな可能性について、③型の富士見埠頭 (図-18) に着目して考察する。

富士見埠頭上部に立地している浄水施設は、外周部が開放されているため、市民が立入可能な水際線が存在するほか、浄水施設内には緑地公園が整備されており、水辺を眺望可能な視点場が存在し、イベント活動が行われている。



図-18 富士見埠頭拡大図

富士見埠頭下部は、港湾施設や工場が立地しているが、外周の一部に開放部があることで視覚的連携が確保されている。また、現在イベント活動は行われていないが、水際開放部に隣接する沖合に緑地造成計画が策定されていることから、将来的に活動的連携が増加する可能性が見込まれる。

このように、既に港湾開発が進んでいる大規模港湾において、閉塞された埋立地内に一部でも開放部を有することが、港湾と背後地域の連携実現のために重要であると考えられる。

## 7. 結論

### (1) 成果

清水港における港湾と背後地域の関係性に関して、「空間的連携」、「視覚的連携」、「活動的連携」の3つの観点から連携状態の実態と特徴を把握し、清水港では近代以前から波止場と市街地が一体的に形成されていた日の出地区を中心に、大規模な港湾関連用地を有する周辺に向かって連携度合いが弱くなる傾向を明らかにした。

また、既に港湾開発が進んでいる大規模港湾においては、閉塞された埋立地内に一部でも立ち入り可能な開放部を有することが、港湾と背後地域の連携実現のために重要な要素になり得ることを示した。

### (2) 今後の課題

本研究で扱った清水港とは異なる近代化・産業化過程を経た他の港湾においても、3つの観点により港湾と背後地域の関係性を把握する本研究の手法が運用可能であるか検証する必要がある。また、港湾と背後地域の連携という観点から、みなとまちづくりにおける具体的な反映方策の検討が必要である。

## 参考文献

- 1) 運輸省港湾局編：21世紀への港湾，大蔵省印刷局，1985.
- 2) 国土交通省港湾局編：数字でみる港湾2006，日本港湾協会，p.242，2006.
- 3) 国土交通省港湾局：港湾行政における当面の課題～「みなとまちづくり」について～，平成24年3月12日，<https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kouwanbun/7/images/shiryu4.pdf>，[最終閲覧日 2021.12.6] .
- 4) みなとオアシス全国協議会一般社団法人 ウォーターフロント協会：みなとオアシスについて，<https://www.waterfront.or.jp/oasis/>，[最終閲覧日 2022.08.28] .
- 5) 国土交通省港湾局：「みなとオアシス」の概要，<https://www.mlit.go.jp/kowan/content/001493465.pdf>，[最終閲覧日 2022.09.25] .
- 6) 新みなとまちづくり研究会：新みなとまちづくり宣言―「新しいみなとまちづくりに向けて」―，[https://www.wave.or.jp/doc/2019/doc/20190531\\_shimminatomachidukuri.pdf](https://www.wave.or.jp/doc/2019/doc/20190531_shimminatomachidukuri.pdf)，[最終閲覧日 2022.08.28] .
- 7) 横内憲久，大越正之，岡田智秀：ウォーターフロントにおける土地区画整理事業の整備要件に関する研究―臨港地区における港湾再編事業を対象として―，日本建築学会計画系論文集，Vol.72，No.613，pp.283-290，2007.
- 8) 吉村晶子，加藤良紀，土久菜穂：みなとオアシス千葉みなとにおける空間構成と利用に関する研究，第60回土木計画学研究発表会・講演集，2019.
- 9) 土木学会編：港の景観設計，技報堂出版，1991.
- 10) 国土交通省港湾局：港湾景観形成ガイドライン，国土交通省港湾局，2005.
- 11) 松江正彦，小栗ひとみ，福井恒明，上島顕司：景観デザイン規範事例集（河川・海岸・港湾編），国土技術政策総合研究所，2008.
- 12) 高見亮介：明治32年に開港した港町の近代化に関する研究―空間形態と都市構想の変化に着目して―，東京大学大学院都市工学専攻2011年度修士論文梗概集，pp.1-6，2012.
- 13) 川名部弘揮，横内憲久，岡田智秀，今野将志：地元団体によるみなとまちづくりの取り組みに関する研究―「八幡浜みなとまちづくり協議会」を対象として―，日本大学理工学部学術講演会論文集，pp.411-412，2013.
- 14) 前掲12，pp.3-4.
- 15) 清水港港湾管理者静岡県：清水港港湾計画資料（その1）―改訂―令和3年3月，2021.
- 16) 静岡県：清水港開港100年史，清水港開港100周年の会，2001.
- 17) 企画公益財団法人静岡県文化財団：清水港～これまで・今・これから～，株式会社ことのは社，2019.
- 18) 国土地理院：地図・空中写真閲覧サービス，<https://maps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1>，[最終閲覧日 2022.08.28] .
- 19) 前掲16.
- 20) 前掲17.
- 21) 前掲16，p.273.
- 22) 前掲16，p.204.
- 23) 前掲16，pp.171-172.
- 24) 前掲17，p.177.
- 25) 青森県環境生活部文化・スポーツ振興課景観グループ：景観づくりの手引き，<https://www.pref.aomori.lg.jp/soshiki/kendo/toshikei/files/keikan-tebiki-zenhan.pdf>，[最終閲覧日 2022.8.28] .
- 26) 公益財団法人日本生産性本部：レジャー白書，日本生産性本部，p.13，1994.