

地方創生と清水の明日

平成29年1月19日
魅力ある清水を創る会

目 次

1)	はじめに	… 1
2)	町づくりの基本的な考え方	… 4
	➤ 町づくりには時間がかかる	
	➤ 集積が力を呼ぶ	
	➤ 清水の町の美しさ（自然美と人工美の調和）	
	➤ 清水のアイデンティティ	
3)	現在、清水で話題となっている事柄	…10
4)	清水の明日を決める、これからの力	…11
	➤ 20万坪の土地	
	➤ 折戸湾の再開発（新しい海洋スポーツの中心地に）	
	➤ 東名・新東名・中部横断道路の結節点	
	➤ 再評価される清水港	
	➤ 豊富な観光資源	
	➤ 海洋関連施設の集積	
	➤ 草薙駅周辺の都市計画見直し	
5)	JR線清水駅東口の再開発と、日の出地区再開発の連携・一体化	…16
	➤ 清水駅東口の再開発	
	➤ 日の出地区再開発	
	➤ “清水駅東口～日の出地区～三保”の流れをつくる	
	➤ 新たな清水都心地区の形成	
6)	地方創生	…22
7)	海洋産業クラスターの創造と、東京海洋大学の誘致	…24
8)	終わりに	…27

※ 別添参考資料: 「東京海洋大学の清水誘致 要望書」

1) はじめに

今、清水ではいろいろな課題が議論されています。

例えば、三保地区の景観改善、折戸湾の環境整備、地球深部探査船『ちきゅう』を起爆剤とした海洋都市構想、市庁舎（正確には区役所庁舎）建て替え、老朽化したサッカー場の新設など、枚挙に暇がないくらいです。皆さんの情熱とエネルギーには頭が下がる思いですが、今の所バラバラの議論に留まってしまっており、将来の清水に向かって市当局や県を動かす、大きな纏まった力になっていない気がします。

やはり、もう一度将来に向かって清水のあるべき都市像を見直し、いろいろな提案を吟味し、市民のコンセンサスをベースに統合化し、実現するための議論を深めていく必要があります。

2003年に清水と静岡が一緒になってから13年がたちましたが、残念ながら合併が劇的な大きな効果をもたらしたとは言えません。また合併後、清水のアイデンティティをしっかりと保ちながら、未来に向かってどんな町作りをしていくのか、なかなか具体的な絵が描き切れていないような気も致します。

地方都市の町づくりは、一度に何もかもを実現しようとしても、できるものではありません。ただでさえ厳しい市の財政状況の中では、困難な問題がたくさんあります。しかし、市民のコンセンサスを得た都市ビジョンを作り上げ、長い年月を掛けて、実現に向かって順番に、しっかりと問題を解決していく、そしてそれを積み重ねていく必要があります。

今、直近の問題として議論されているのは、清水区役所の老朽化に伴う移転問題や、桜ヶ丘病院の建て替えといった問題です。また、日の出地区の水族館・海洋関係施設の建設やサッカー場の移転建て替えなどの問題も、話題に上っています。

こうした問題を個別の問題とせず、むしろ起爆剤として、もう一度清水の都市計画を見直しながら、課題をうまく組み合わせて再配置を行い、集積を高め、活気ある清水の町づくりを考えてみる必要があります。

現在政府が、幸いなことに地方創生を政策に掲げており、東京にあるいろいろな施設の地方移転を検討しています。このタイミングに合わせて、新しい清水の将来図を描くことができなかと考えています。それが、清水の町を支える新しい力となってくれることを願ってやみません。

かつて、清水は、臨海工業が栄え、大変活気のある町でした。

日立製作所・小糸製作所・日本軽金属・東亜燃料・日本鋼管といった大手企業の工場が、太平洋戦争以前から立地し、多くの地元の人間を雇用し、生産活動を行っていました。さらに、港を利用した地場産業である合板・製材などの木材関連作業も活況を呈し、そこで使われる材木を保管する貯木場は置き場に困るくらいいっぱい、その取扱量は

全国でもトップクラスの規模を誇りました。

また清水港の漁港部門は、遠洋漁業の基地として全国から多くの大型遠洋漁船が寄港し、そこで大量に水揚げされる「まぐろ・鯨」をはじめ、冬場は地元の名産品であった「みかん」を原料として缶詰産業が大きく発展し、全世界に向けて缶詰が輸出されました。またこうして大変盛んになった缶詰工場や遠洋漁業を支える東洋製罐・大和製缶などの製缶工場や、三保造船所・金指造船所・清港ドックなどの造船所も設立されました。特に造船所は、一時は大型貨物船を建造するほどに成長を遂げました。

当時は清水に日本全国から人が集まり、三井物産・三菱商事などの大手商社も支店を清水に設け、木材や缶詰の製品や原料の取り扱いを盛んに行っていました。このころの清水は、こうして多くの産業が栄えた結果、それが地元の人々を潤し、町は活気に溢れ、商店街も大変賑やかでした。



最初のツナ缶「FUJIMARU」ブランド（1930）



清水港と富士山が描かれた「まぐろ長者煮」ラベル

※出典：フェルケール博物館 HP



折戸湾の貯木場での作業風景

しかし時が過ぎ、時代が変わり、国際化・円高の中、日本の産業構造が少しずつ変わるに連れ、清水でその繁栄を謳歌してきた臨海工業も少しずつ変化していきます。清水の大手企業の工場は、こうした時代の変化に合わせて、その規模を縮小したり、工場としての操業を停止したりする所も出てきました。もちろん、現在でも大変元気に活動を続けておられる工場や、それを支える地元の鉄鋼・機械・電気関係の事業所もあります。

かつてあれほど栄えていた地場産業も、大きく変わりました。合板関係産業では、最盛期 16 社あったものが 1 社になり、原木を大量に輸入していた製材業も、製材そのものをコンテナで輸入して加工するように事業内容を変えていっています。かつて清水の貯木場を埋め尽くしていた木材（原木）は姿を消し、逆に日本の杉やヒノキが、韓国や中国に輸出されるようになりました。

また、あれほど栄えた缶詰産業も、スペインやタイ・中国などの台頭と共に、まぐろ・みかん缶詰の輸出が激減。日本の国内マーケットを志向するようになり、輸出の花形商品であった缶詰は、輸入された缶詰を国内で販売する形へと、ビジネスの形を変えていきました。

そして、清水では新しい工場用地の入手が難しいことから、缶詰工場を他所に移転していく企業もあって、市内の工場の数は減っていきました。

遠洋漁業も変わりました。世界の海で操業していた日本の遠洋漁業も、新興国の台頭で漁場の制限を受けることが多くなりました。日本経済の繁栄と共に人手が不足し、魚船員への希望者が少なくなり、高齢化が進み、韓国・台湾などの外国漁船が少しずつその役割を担うようになっていきます。遠洋漁業用の、日本の鰹まぐろ漁船の数も減り、それに伴って清水の造船所も大変苦しい経営を強いられる時代が続きました。

こうした結果、清水は今、人口の減少が静岡市内で一番多いと聞きます。清水の商店街も、駅前商店街が頑張っている他は、高齢化が進み、かつてのような賑わいをなかなか取り戻せないでいます。

幸いにも、今、市民の皆様から冒頭に述べたようないろいろな問題提起がなされています。そして政府は、地方創生を掲げて地方の再活性化を図ろうとしています。この機会に、しっかりした清水の未来地図を描き、その実現に向かって一歩一歩進んでいきたいものです。

2) 町づくりの基本的な考え方

清水だけでなく、都市を理想的な形で作り上げていくためには、市民一人一人が賛成し、理解していただかなくてはならない、4つの大切な事柄があります。どれも、言われれば当然のことですが、こうした事柄を市民のコンセンサスとしておくことが、町づくりには欠かせません。

◇町づくりには時間がかかる

第一は、都市づくりには時間がかかるということです。

冒頭で触れましたが、「どんなテーマの都市を目指すのか」という都市ビジョンを固め、それを市民に提案し、コンセンサスをもらう必要があります。半分夢のような物であっても構わないと思いますが、理想に向かって都市を造っていくのは時間のかかることです。ヨーロッパの町は、何百年という時間を掛けて造られました。スペインのバルセロナにあるカトリック教会のように、100年の時間を掛け、いまだ建築が続けられているような所もあります。高い理想の都市ビジョンに向かって、今日より明日、明日よりあさってと、一歩一歩足を踏み締めながら、時間を掛けて積み重ね、前進していくことが、都市づくりには大切です。

われわれの世代が積み上げていった都市づくりの、残された課題を、孫あるいはそのまた次の世代に手渡していく。こうして何十年かたってみると、清水の町づくりは見違えるようなすばらしい成果を生み出していることでしょう。

例えば、この清水にも、時間をかけながらコンセンサスを作り上げ、とても成果を挙げた例があります。

平成2年に、東海大学海洋学部の東 恵子教授を中心とした20~60代の女性23名で作る『レディス・マリナ・フォーラム』により「美しい港づくり」提言がなされ、平成4年、『清水港・みなと色彩計画推進協議会』を設置。この協議会は、港湾関連企業・学識経験者・行政・市民代表で構成されたもので、「何の統一も無くバラバラに立ち並んだ工場の建物や煙突・クレーン・倉庫などの構築物があるために、あまりきれいとは言えない清水港周辺を、色彩の統一された美しい港の風景に変えていこう」という提言がなされました。東教授の指導の下、『みなと色彩計画』として、港全体のシンボルカラーを「アクアブルー」と「ホワイト」に定め、ゾーンごとにその特性に合ったイメージカラーを配置していきました。

このプロジェクトがスタートした時には、行政からの補助金や減税などの推進策もなく、企業の理解もなかなか進まない上、難しい法律の壁もあり、大変であったろうと推察します。しかし、東教授によれば、色彩計画がスタートした当初「協力できない」と言っていた企業は、3年くらいたつと、その内80%が「良いことなので進めるべき

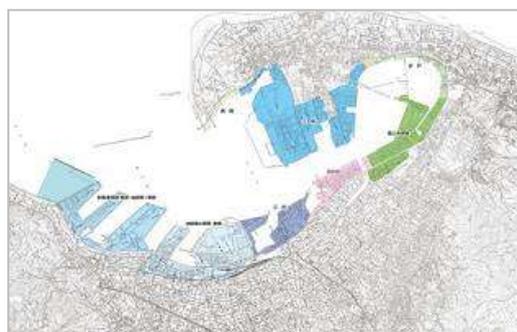
だ」という意見に変わり、今はさらに積極的に色彩計画に参加しているとのこと。

お恥ずかしい話ですが、当初は東先生のお話に半信半疑で、「それは素晴らしいけれど、へえ、本当にそんなことができるの?」といったところでした。色彩計画がスタートして25年。今、海から眺める清水港は、色彩が統一され、美しい港に変身しています。長崎港・神戸港と並んで、清水港は日本三大美港と言われるまでになりました。バルセロナやニースといったヨーロッパの美しい港と比較しても、清水の景観は決して見劣りする物ではありません。

その成功の鍵は何でしょうか?それは、東教授はじめこのプロジェクトの方々が、決して焦らず、時間を掛け、無理のない仕組みの中で行政や事業者の協力を仰ぎ、その力をだんだんと結集していったことにあるように思います。清水港の『みなと色彩計画』は、このように、実に20年の歳月の中で少しずつ理解者や協力者を増やし、大きな成果を上げ、全国から高い評価を得ました。都市づくりには時間が掛かるのです。



清水港色彩計画 配色計画



全体配色計画 ゾーニング図



アクアブルーとホワイトがシンボルカラーの清水港



新興津埠頭のガントリークレーン



エスパルスドリームプラザ

※出展：清水港・みなと色彩計画推進協議会 HP

◇集積が力を呼ぶ

第二は、町づくりにおける「集積」という考え方です。都市にある機能・文化的な物でも、商店でも、あるいは産業や官庁でも良いのですが、一つの機能の集積が進むと、分散してばらばらに立地するのとは違う、大きな別の力を持ち始めます。近くに立地するだけで、異なるものが融合したり、ぶつかり合ったりする中から、新しいエネルギーが生まれてきます。これがシナジー効果です。それは、他の都市との差別化を進め、都市の特色となり、多くの人を集めるようになっていきます。これからの清水の町づくりの中でも、常に「何を、どう集積していくか」「他の都市にはない独自の集積を高め、シナジー効果を上げて清水の特色をどう作り上げていくか」を考えながら、町づくりの議論を進める必要があるでしょう。

清水市は、元々、江尻町と清水町が一緒になってできたものです。二つの町にあったいろいろな都市機能は、当初、統一・集積されることなく、そのままバラバラに置かれていました。かろうじて当初は万世町周辺に市役所・病院・郵便局・商工会議所が集積されましたが、次第に病院は宮加三地区へ、郵便局は辻町へと移転し、公共関係の集積はみすぼらしい物になってしまいました。

また、官公庁関係のロケーションは、集積とは程遠く、残念ながらバラバラです。清水警察署は天王町に、清水税務署は江尻東に、郵便局は辻町に、港湾関係の官公署（※）は日の出地区に立地しています。それぞれの立地には、当時それなりの理由があったとは思いますが、地元として、町の賑わいを創り出せるよう、官公庁の集積が可能な場所を提供する都市計画を作っておくべきであったと感じます。

商店街についても、旧江尻町の清水駅前銀座と清水銀座、旧清水町の港町商店街と次郎長通り商店街とに分かれ、距離的にも少し離れており、静岡の商店街と比べると、清水市全体で集積の進んだ魅力ある中心商店街を形成できなかった歴史があります。加え

て、静岡市との合併の結果、ストロー効果で買い物客が静岡の商店街に流れ、さらに高齢化問題が重なって、日曜日でも人通りが少なくなっていました。

しかし清水市内には、お客さまをひきつけるチャーミングなお店もまだまだ点在しています。例えば末廣鮫さんのように、東京からわざわざお客さまが出かけられるようなお店もあります。このような全国からお客さまがやってくるようなお店が、清水のどこかに10軒も集積できれば、それだけで、寿司の町として清水は変わるのかもしれない。

JR線清水駅前の輝きをもう一度取り戻すためには、かろうじて未開発で残されている清水駅東口の再開発を進め、人が集まる集積を新たに作り上げることがポイントでしょう。例えば、区役所を駅前に移転させるのならば、それだけでなく、将来、清水に立地するであろういろいろな官公庁の出先機関（例えば税関清水支署、清水海上保安部）の合同庁舎も、同じ駅前に立地をお願いし、ミニ官庁町や事務所町のためのスペースを提供し、集積を高めていくことも考えられます。さらに、可能ならば、いずれ建て替えが必要なサッカー場を建設したり、フェリーの発着場を移転したりできれば、集積は大きく、夢は広がり、清水駅前が大きく変わり賑やかさを取り戻すことができるかもしれません。

※清水税関支署・清水海上保安部・入国管理局事務所・動物検疫所・植物防疫所・第五港湾建設局清水港工事事務所・静岡県清水港管理事務所 など。



天王町 清水警察署



日の出町 清水港湾合同庁舎

※出展：静岡市バリアフリーマップHP

◇清水の町の美しさ（自然美と人工美の調和）

第三は、「できるだけ美しい町をつくるということを、いつも考える」ということです。

これは、いろいろな地域区分をできるだけはっきりさせ、そこに住宅なら住宅、商店であればそれを集積して、色彩やデザインを統一することです。東教授が提唱され、大きな効果を上げた「港湾地域における色彩統一」を、市町地にまで拡大することができれば、素晴らしいと思います。もちろん清水にも、都市計画に沿って、商業地域・住宅専用地域・工業地域・港湾地域・農業地域などの区分はありますが、その機能があいまいになり、職住混在しているケースが多く見受けられます。

清水を美しい町に変身させる基本的なテーマは、自然美と人工美の調和にあります。

清水には多くの産業が立地していますし、港湾も大切な機能の一つです。工場の建物や港のクレーン・倉庫群と、清水を取り巻く海や山の自然美とを、どう調和させ、そこに新しい美をどう生み出していくか。まさに清水の美観形成の基本は、自然美と人工美の調和にあると思います。

日本平の山頂から見る駿河湾と富士山、そして、それにきれいに調和した清水港の遠景は、自然美と人工美調和のモデルと言えます。さらに遠景だけでなく、実際に町に足を踏み入れても同じように自然美と人工美の調和を図ることができれば、素晴らしいと思います。

また、郊外型のショッピングセンターが商店街の機能を吸い取ってしまい、主な道路沿いは、全国どこに行っても同じような個性のない景観になってしまいました。これはこれで便利な物として割り切るのであれば、個性に溢れた都市の町づくりは、それ以外の地域のゾーニングを明確にし、時間を掛けながら職住混在を少しずつ解消し、ゾーンごとの特色に合わせた集積を重ね、さらに緑の多い美しい町を作り上げていく必要があります。

清水を流れる巴川や大沢川は、今はコンクリートの堤防で囲まれ、水もきれいとは言えず、かつてのように子どもたちが魚釣りや水遊びをする場所ではなくなりました。清水の市民にとって、河川は海と同ようにとても大切な所です。こうした河川の改修時には、時間を掛けて周辺の美化環境整備も陳情していく必要があります。

電線の地中化の問題も簡単に進む問題とは思えませんが、清水の町並みの景観を考えながら、やはり時間を掛けて計画的に着実に進めるよう、粘り強く努力していく必要があります。その際には、道路樹についても、地元の意見を尊重しながら、美しい町並みが形成されるように選定していただきたいものです。

いずれにせよ清水の町づくりは、いわば100年掛かりで、しかし、一步一步着実に積みあげていくという気持ちが大切となります。



日本平山頂からの清水の夜景

◇清水のアイデンティティ

第四は、「清水のアイデンティティは何か」あるいは「何をアイデンティティとして育てていくのか」について議論を重ね、市民のコンセンサスを得ておくことです。

この意味で、1つの町でありながら、2つのアイデンティティを持つ、博多と福岡の関係は大いに参考になります。ご承知のように福岡は、城下町として発展した町。港がある博多は、商人の町でした。そして今では行政や政治の中心は福岡。市の名前も福岡市となりました。しかし、商人の町としての博多のアイデンティティは、博多祇園山笠に象徴されるように、忘れ去られるどころかますます元気で、この2つが、ある時は反発し、ある時は協力して、人口155万人の、いまだに発展を続ける元気な福岡市をつくっています。

これと同じように、合併して名前は静岡市になっても、清水のアイデンティティを忘れずに大事に育てていく必要があります。静岡の町と同じである必要はありません。

それでは、静岡と異なる清水のアイデンティティとは、どのような物でしょうか？

清水は港を抱え、臨海工業地域であったため、多くの業家が育ち、民間の人たちの元気が良い町です。また、町づくりにいろいろな意見が活発に交わされ、よく意見を述べる人が多く、一つの方向に結論が出ると、非常にまとまりが良いという特徴もあります。清水の『みなと祭り』は、昔から、民間のボランティアと市当局、そして商工会議所・産業界が三位一体になって盛り上げ、今に至っています。

われわれには、博多が持つような強烈なアイデンティティは今のところありませんが、今述べたような元気で活発な気風で、昔から清水が持つ多くの強みを生かしながら、新しい清水のアイデンティティを皆で作り上げていけば良いのではないのでしょうか。海、あるいは海洋といった物に関連するアイデンティティが育つことも期待されます。

3) 現在、清水で話題となっている事柄

今、市民の皆様の間で議論されている問題は、サッカー場の新設、桜ヶ丘病院の移転、JR 線清水駅前にもう一度賑わいを取り戻すこと、JR 線草薙駅周辺市町区の整備、日の出開発と客船バース新設、海洋文化拠点施設の新設、清水区役所の建て替え、折戸湾の再開発、火力発電所の新設など大変多く存在しています。それぞれに、かなりお金の掛かる物ですので、それぞれについてしっかりした議論を積み重ね、市民のコンセンサスを得て、順番付けをして、慌てず焦らず、時間を掛けながら、しかし着実に一步一步前進していくことが必要であると思われます。



清水区役所外観



以前の折戸湾での水面貯木の様子（清水港管理局）

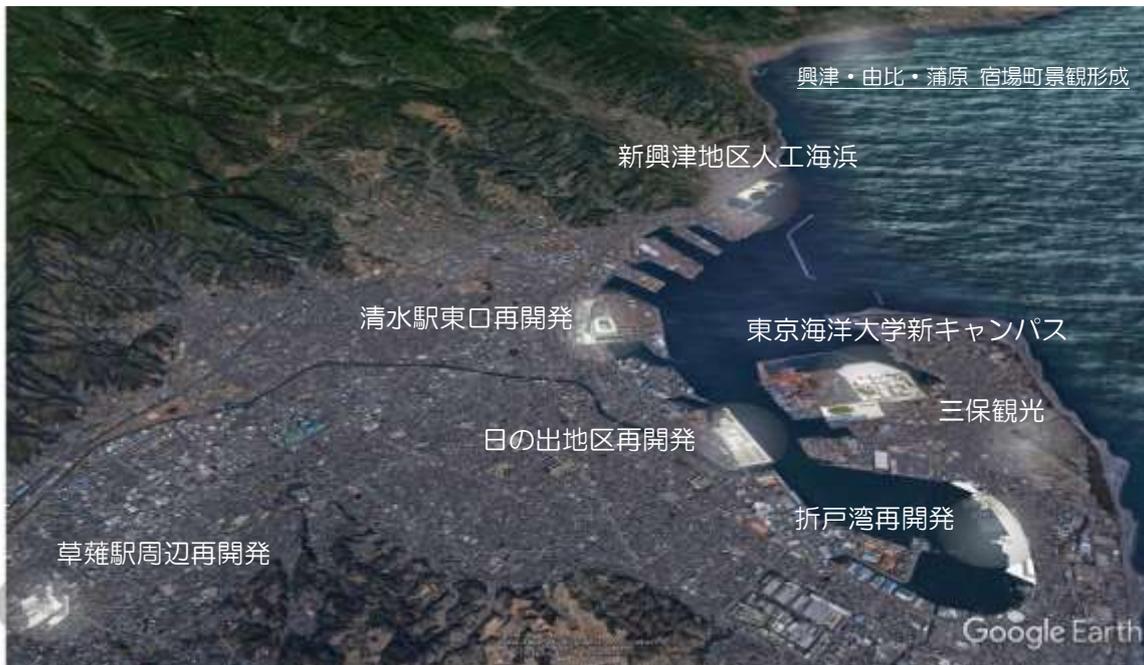


現在の折戸湾の様子

4) 清水の明日を決める、これからの力

日本経済の構造が変わるに連れ、清水に立地する産業も変化し、清水の地盤沈下が言われるようになりました。確かに今のところ、市が出される人口統計や経済数値は、あまり良くありません。

しかし、清水の将来について悲観的になる必要は全くありません。清水には、明日の活力を生み出す力や資源がまだまだたくさんあります。それでは具体的に、将来の清水の発展を担う力としてどのような事柄が考えられるのでしょうか？



清水区再開発 全体イメージ図

◇20万坪の土地

清水には、まだ十分に活用されていない土地がかなり残っています。これらは、かつての臨海産業の工場用地として使われていた土地（※）や、現在静岡県が埋め立て中の土地で、約20万坪くらいあると想定されます。もちろんこれらは民間の企業が所有していますから、所有者の了解なしに勝手に議論するわけにはいきませんが、さらなる清水の発展に役立つようなダイナミックな絵を書ければ、ご協力を頂くことも不可能とは言い切れません。

※東亜燃料清水工場跡（一部、LNG基地として既に使用済み）や、中部電力ソーラー発電所用地など

◇折戸湾の再開発（新しい海洋スポーツの中心地に）

同じように、十分に利用し切れていない清水の地域として、折戸湾が挙げられます。

かつて清水港には200万トンを超える丸太が輸入されており、それを一時係留しておくために、折戸湾の水域が使われていました。いわば水上倉庫の役割を果たしていた訳です。現在は木材の原木（丸太）での輸入量はほぼゼロに近く、かつて木材を繋いでいたコンクリートづくりの係留柵のみが残っています。

お金がかかりますから、この柵を一度に抜くことは難しいでしょうが、もしこれが取り払われるのならば、波静かな広い水面に、海洋水産関係の実験施設や訓練施設を設置できるでしょうし、海上スポーツ・海上レジャーで利用することも、眺めの良いホテルやレストランに使うことも考えられるでしょう。また、三保の松原周辺の観光開発とコラボレーションできれば、久能山・日本平や久能海岸でのイチゴ狩りと一体化して、周遊性が高まり、新しい力が生み出されるでしょう。



折戸湾再開発 イメージ図

◇東名・新東名・中部横断道路の結節点

東京を中心とする、関東圏や名古屋などの中京圏に好アクセスであることも、大きな利点です。『東名高速道路』に加え、『新東名高速道路』が開通し、さらに2～3年以内に、この両高速道路をつなぐ『中部横断道』が甲府まで開通します。

清水は、名古屋と東京の中間に位置していることに加え、山梨県・長野県がグッと清水に近くなることで、一層多くのお客さまに、比較的気軽に訪れていただけるようになります。もちろん従来の新幹線でも静岡駅と新富士駅に出られますから、「魅力ある清水」を作ることができれば、多くの方々においでいただけると思います。

このアクセスの良さは、今後、海洋観測船の乗組員や研究者の交代をはじめ、客船の

乗客・乗組員の交代にも大変有利になりますし、海洋関係のいろいろな施設を誘致する際にも、そこで働く人達の帰省・通勤に便利であるとしてセールスできます。

◇再評価される清水港

清水港そのものも、清水の発展の大きな力になります。今、コンテナ貨物・紙関係資材・冷凍魚（鮪）・燃料（LNG）など、さまざまな荷物が清水港で取り扱われています。

さらに、九州と結ぶフェリー航路も開設されました。かつて多くの貨物船で賑わった日の出地区は、今後は、客船を迎えるバースとして再開される予定です。

また周辺地域に、再開発によって水族館や海洋関係の施設などが設置されれば、第一次の日の出再開発で建設された『親水公園』や『イベント広場』『ドリームプラザ』などの施設との集積でシナジー効果が高まり、昔のような賑わいを取り戻し、市民・港・海をつなぐ接点の役割を果たすことも可能になります。

◇豊富な観光資源（由比・興津、三保・日本平周辺、日の出再開発地域と客船バース、山原、伊佐部地区）

清水には多くの観光資源があります。

蒲原由比興津地区には、旧東海道の名残をとどめる建物やお店があります。三保地区は羽衣の松や富士山の絶景があります。また日本平は景勝地ですが、それ以上に、静岡市の巨大な自然緑地としての意味も持っています。

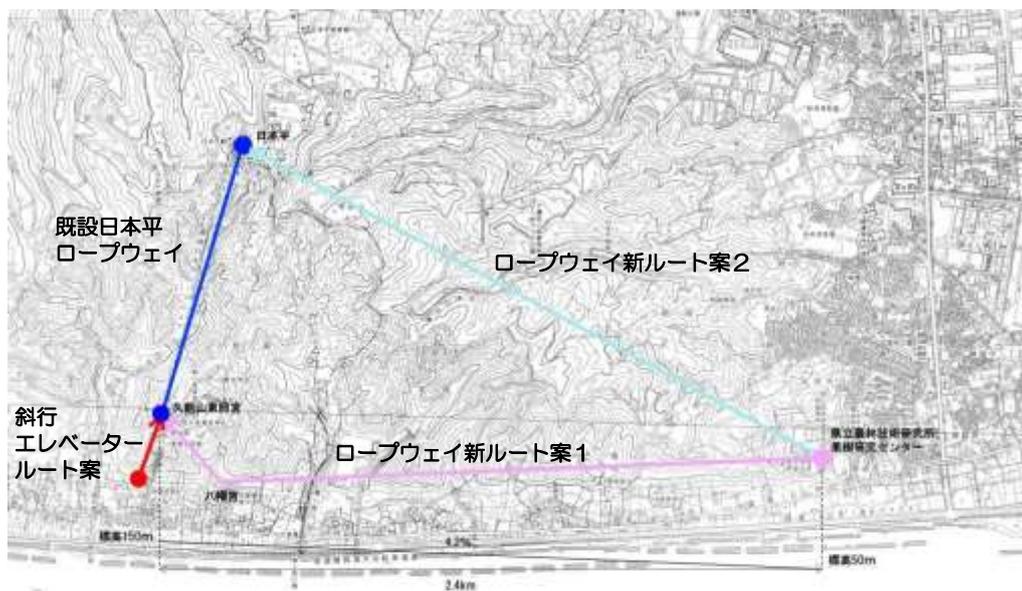
現在、三保に通じるイチゴ狩りで有名な久能街道側からは、階段を上る方法以外では久能山東照宮に参拝できません。これを、静岡県の柑橘試験場跡地などを利用し、自然保護に十分注意しながらロープウェイを建設し、年輩の方々の参拝を可能にしたり、三保地区との周遊性の良い観光開発を進めたりできれば、大きなエネルギーを生み出すことも可能になるでしょう。

もちろん、こうした動きの中で、竜華寺・鉄舟寺や、次郎長のお墓のある梅陰寺との連携化も大切です。清水にある貴重な観光資源をうまく連携させ、周遊性を高め、人々が訪れたいくなるような清水の観光を再構築するためには、久能山・日本平から三保・竜華寺・鉄舟寺・梅陰寺、そして興津・由比・蒲原など、それぞれの地区がバラバラに動くのではなく、協力し、一体となった絵を描き、行動することが必要でしょう。



久能山東照宮

※出展：久能山東照宮 HP



三保から日本平（東照宮）への新ルート案

◇海洋関連施設の集積

清水にはもう一つ、大きな資源があります。それは海洋関係施設の集積があることです。

まず、東海大学の海洋学部とその付属の海洋科学博物館と自然史博物館があります。ここの卒業生は、海に関係するいろいろな世界で活躍しておられますが、特に日本各地の水族館で活躍される方が多いと聞いています。

また清水港は、東海大学の研修船『望星丸』の母港でもあります。地球深部探査船『ちきゅう』をはじめ、さまざまな海洋観測船の寄港もあり、前に述べた清水のアクセスの良さは、こうした観測船の乗員の交代や休養・資材の補給にうってつけと言えます。

造船所も、三保造船所・カナサシ重工が、幾多の苦難の歴史を乗り越えて頑張っています。

水産関係では、超低温の冷蔵庫の集積があり、多くの冷凍運搬船が入港し、世界中の鮪の集散地になっています。それに関連した食品（缶詰）産業も盛んです。



清水に寄港する『みらい』(左)と『ちきゅう』(右)

◇草薙駅周辺の都市計画見直し

JR 線草薙駅前には、静岡銀行の本社ビルと南側の高層マンションビルの完成をきっかけに、これから大きく変わる、エネルギー溢れた場所です。さらに、旧ポーラ社の工場跡地には、常葉大学および常葉大学短期大学部がキャンパスを移転するという事で、これが完成すれば、学生・教職員の方々4,000人以上が出入りすることとなります。これに静岡銀行の社員 1,000 人くらいの出退勤があるとすると、近くにある静岡県立大学の皆さんも含め、大変な数の若い人たちが出入りする町になります。

しかも草薙地区は、東静岡地区と異なり、歴史のある商店街がありますから、生活の匂いがある賑わいで、今後大きな発展が期待できます。できるだけ早くに、優れた文教地区として都市計画の見直し・確定が必要となるでしょう。

こうして述べてきたように、清水には、日本の他の地方都市では見られない多くの優れた部分が、町づくりのためにまだまだ残されています。こうした力を有効に組み合わせ、清水に理想の町づくりの絵を描き、市民が力を合わせ、実現に向かって着実に努力を重ねていくことが必要となります。



JR 草薙駅自由通路および橋上駅舎完成イメージ

5) 清水駅東口の再開発と、日の出地区再開発の連携・一体化

◇清水駅東口の再開発

当面の問題として、静岡市と合併してもなかなか元気の出ない JR 線清水駅周辺の賑わいをもう一度取り戻すことが大切です。そのためには、現在静岡市が計画している清水区役所の移転を起爆剤として、新しく清水駅東口の再開発を進めることが非常に重要となります。

ここでも、集積という概念が大切です。単に区役所の移転だけではなく、この際、清水区内にバラバラに点在する国・県・市の出先機関も、将来同じ地域に集積できるように、合同庁舎用地をこの地域と一緒に確保する、あるいは区役所を高層化して、その中に入居してもらうという考え方もあるかもしれません。

例えば港湾関係では、日の出地区に、名古屋税関清水支署や清水海上保安部・入国管理局事務所などの官庁が入居する合同庁舎がありますが、将来清水駅東口に誘致できれば、また一つ清水駅周辺が賑やかになります。その他にも、多くの官公署の出先機関が清水にありますから、将来的にいろいろな関係諸団体も含め、一箇所に集積することができれば、それは大きな力になると思われれます。そうすると、周辺に事務所を持つことを希望する民間企業や団体も出てくるでしょうし、そのためのスペースも必要になるかもしれません。

また、興津・由比・蒲原地区の医療事情を考えると、病院をこの周辺に持ってくることも検討する必要もあるでしょう。さらに可能であれば、地震対策も考えると、だいぶ老朽化が進み、将来新設が必須であるサッカー場の建設を、地権者の協力を得て、清水駅近くに建設してはいかがでしょうか。一度に 1~2 万人の出入りがあるサッカーの試合には、鉄道のような大量輸送機関の駅が近くにあることは大きなメリットになりますし、試合がある度に駅前は大変賑わうこととなり、何よりも「サッカーの町 清水」の玄関口に、サッカー場がシンボルとしてあれば素晴らしいと思います。

江尻漁港の港湾計画の中に、清水と伊豆とを結ぶフェリーのターミナルを入れてもらうことも可能かもしれません。

少し時間がかかるかもしれませんが、清水駅東口の都市計画を見直して、将来を見据えたミニ官庁・事務所ビル・サッカー場などを組み合わせた、集積度の高い再開発を実現したいところです。



清水駅東口再開発 イメージ図

◇日の出地区再開発

一方、清水港客船誘致委員会の活躍で、従来貨物中心の港であった清水港に客船が訪れるようになり、多くの外国人クルーズ客が清水とその周辺の観光を楽しむようになりました。平成 23 年に 6 隻だったクルーズ船の入港は、平成 28 年度には 17 隻にまで増えることが予定されています。またそのクルーズ船は年々大型化し、一度に 2,500 人以上のお客さまを乗せてくる船もあります。

これからの清水港には、コンテナや穀物・LNG といった貨物を扱うスペースの他に、こうしたクルーズ船のお客さまをはじめ、人と人が交流し、また市民の皆さまが海に接することができるスペースが大切になります。こうした目的で、過去に官民共同事業として実施された日の出地区の再開発は、年間 200 万人の人が訪れるようになった、日本では数少ない地方港湾再開発の成功事例と言えます。この日の出地区の再開発の第二段階として、さらに集積を高めるため、客船の大型化に伴うピット（※）の建設や、水族館を含む海洋文化拠点の建設を推し進めていく必要があります。

これに、さらに民間の古い倉庫群の再開発が加われば、集積が高まって、日の出地区はより多くの人達を引き付ける場所になり、併せて、港町商店街の活性化にも寄与できると思われま

※船をつなぐ一種の杭



大型客船が接岸する日の出埠頭



日の出地区再開発 イメージ図

◇ “清水駅東口～日の出地区～三保” の流れをつくる

課題は、現在は JR 線清水駅周辺（河岸の市を含む）地域との関連性が遮断されていることで、この二つの地域がうまく連携できれば、周遊性が高まり、さらに多くの人々が訪れるようになるかと思えます。このためには、現在遊歩道と自転車道としてあまり利用されていない「旧清水港線」の跡地をもっと人が流れる道として整備・拡張し、有効利用していくことや、一部市民の皆さまからもご要望の多い LRT(※)の設置なども考えられます。あるいは、河岸の市から日の出をつなぐ、港内連絡線も良いかもしれません。

特に高低差が少なく温暖な静岡という土地柄においては、代表的な交通手段として自転車による移動が全国平均よりも高いと言われており、もっと身近に手軽に自転車で移動する環境を整備してはどうでしょうか。サイクルスポーツやサイクルツーリズムがより盛んな海外から客船で訪れる皆さまにも、清水の空気に触れながら、素晴らしい景色を楽しんで頂くことができると思えます。清水駅から日の出地区だけではなく、三保までのサイクルロードを充実させ、また水上バスを組み合わせることで周遊性を生み出すことができるはずです。またフェリーを利用して伊豆へサイクリングに出かける、ということもあるかもしれません。

ただし、自転車の利用を活発にするには、自転車道の整備だけではなく、主要な場所にレンタサイクルスポットを配置したり、サイクルスポーツの拠点となる施設や仕組みづくりも重要になるでしょう。

道路や施設を整備してしっかり流れを生み出すことで、各エリアの一体化に成功できれば、多くの人々が JR 線清水駅を利用するようになり、これによって表玄関としての清水駅西口ももっと賑やかになって、静岡とはまた違った特色ある清水都心地区が育っていくこととなります。



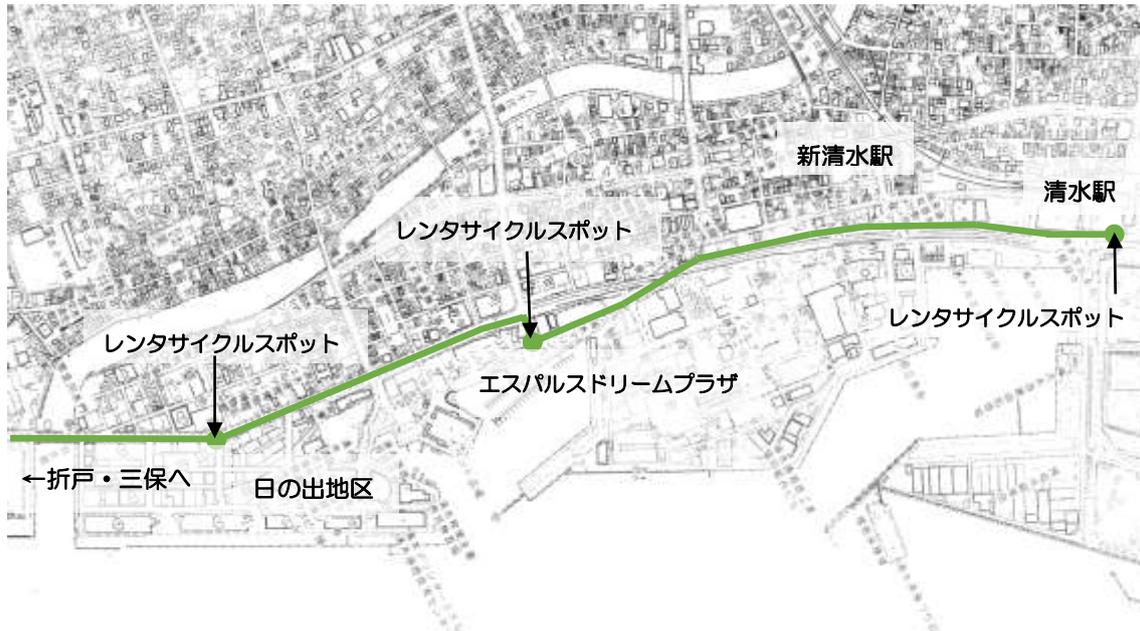
国鉄清水港線（現在のドリームプラザ周辺）

※写真提供：フェルケール博物館



清水港線跡地を利用した歩道・自転車道

※Light Rail Train（次世代型路面電車）



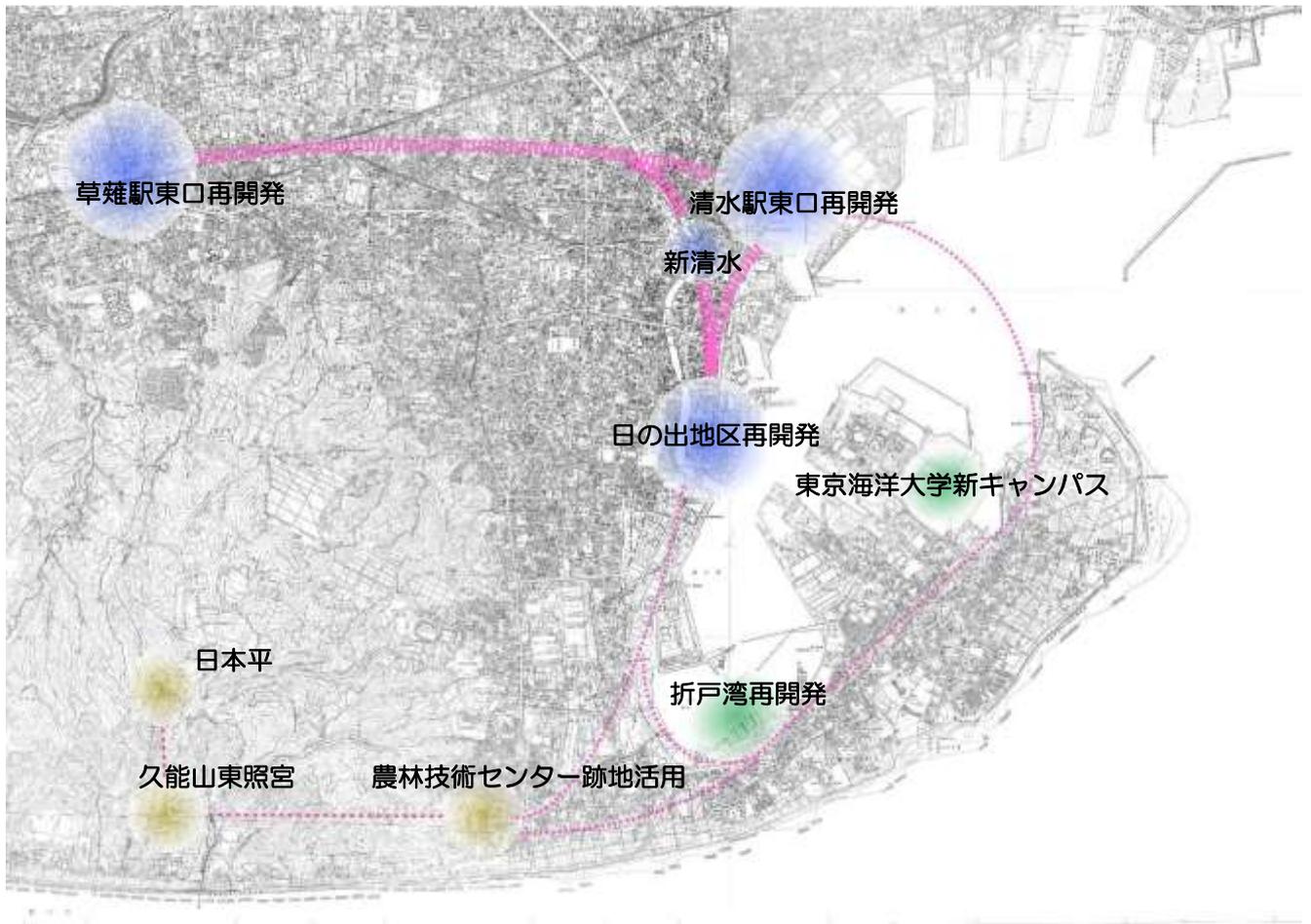
清水駅東口から日の出地区、三保へ通じる交通ルートの整備案

◇新たな清水都心地区の形成

また、清水都心地区の新しい形成には、草薙駅周辺の環境整備・都心開発も忘れることはできません。草薙地区には JR 線草薙駅と静岡鉄道草薙駅があり、JR 線清水駅、あるいは静岡鉄道新清水駅から電車で 10 分足らずの至近距離にあります。つまり清水都心地区との一体化は可能なのです。

最近完成した静岡銀行の本部関係の高層ビルと、それに付随するビル群が草薙駅周辺の景観を一変させ、JR 線を跨ぐ新しい草薙駅周辺環境整備が既に始まっていますが、これから常葉大学が新しいキャンパスを近くにつくられると言うことですので、静岡県立大学や県立美術館も含めて、若い人たちが多く集まる文教地区として新しく大きな発展が期待されます。また、草薙地区は歴史のある商店街が南側に発達しており、お隣の東静岡地区のようにすべて新しく作られた人工的な賑わいとは違った賑わいがあります。草薙地区の若い人たちに、静岡ではなく、清水駅周辺や清水の海にどんどん遊びに来てもらえるような、魅力ある町づくりも課題の一つでしょう。

静岡市における 2 つの都市拠点（静岡都心地区と、清水都心地区）の内、清水都心地区を、既に集積が進んでいる静岡都心地区に負けない都心地区に育て上げるためには、3 つの再開発が必要です。それは、JR 線清水駅東口再開発と、日の出地区再開発、そして草薙駅周辺地区の環境整備が協力し合い、清水地区都市としての都心としての役割をそれぞれ分担しながら、三位一体となって都市計画の中に位置づけられ、スケールの大きな都心形成を着実に進めていくことです。



清水区再開発 連携イメージ図

6) 地方創生

地方創生とは、人口減や雇用減が大きな課題となっている地方の自治体を活性化させようと、第二次 安倍内閣の時にはじめて使用された、「日本国内の地域・地方が、それぞれ自分の特徴を生かした自立的で持続的な社会を形作り、魅力あふれる地方を築き上げていこう」というものです。

2014年9月に、「まち・ひと・しごと創生本部」が発足、石破茂氏が、地方創生担当大臣に起用され、安倍晋三首相自らが本部長に就任しました。きっかけになったのは、増田 寛也氏の『地方消滅』の議論でした。

増田氏は、日本の人口減少の問題として、2010年に1億2,806万人であった日本の人口が、今世紀には4,959万人にまで減少する中で、地方から東京を中心とする大都市への人口流入がこれからも続かならば、人口を支える若年女性の数が半分以下に減ってしまう地方都市の数は、1,800の市区町村のうち、896市区町村にのぼるとした上で、こうした消滅の可能性の高い都市を「消滅可能都市」としてリストを公表しました。このリストは大きな反響を呼び、中央政界でも地方の人口問題の深刻さが大きく取り上げられるようになりました。

増田氏は、さらに、東京がブラックホールのように若年人口を吸収し、日本全体を衰退させていると警告しています。

現在の「地方創生」は、こうした深刻な問題を解決するため、東京一極集中に歯止めをかけ、地方の特性を生かしながら、地方の課題を解決しようとしています。しかし実は、東京一極集中とその過密化過大化についての議論はずっと以前からありました。1987年に策定された第四次全国総合開発計画（いわゆる四全総）に、既に「首都機能の体系的移転を検討すべきである」と述べられています。

また、堺屋 太一氏も、『新都建設』という本の中で、「東京一極集中の弊害」について、当時いろいろと指摘をされています。特に、東京が地震などの大規模災害に見舞われた際の、日本の国全体の中枢管理と情報発信機能が麻痺する恐れがあることへの言及は、大変鋭いものです。

「大規模災害の被害には、一次から四次までの段階があり、第一次被害とは地震そのものによって家屋や都市施設が破壊されることを言う。第二次被害はそれに伴う火災などの被害。第三次被害は一次二次の被害で都市交通・電力・ガス・水道が停止し、市民生活が混乱すること。第四次被害は被災地域の活動が停止することによる、日本全国の活動と機能の低下や麻痺による国民経済的損失」として、「災害による損失は機能が集中した大都市ほど極端に大きく、第一次被害はほぼ都市の規模に比例するが、第二次被害は規模の二乗に比例し、三次被害は都市の規模の三乗に比例、そして特に深刻なのは第四次被害で、都市の規模と機能集中度の四乗に比例し、人口約3,000万人の東京圏が被災すれば、今まで起きた地震被害とは比べ物にならない、すさまじい被害が生じる」

と述べ、「東京の道路や鉄道が止まり、水道・電力が停止すれば、日本全国が機能麻痺に陥る恐れがある。政治も行政も金融も停止し、情報発信も半減してしまう。この広大な都市では、公務員も会社員も、被災復旧に当たる作業員も道路と鉄道が止まれば出勤できなくなってしまう。・・・何より困った事は、このような被害を受けた東京を救う司令塔がないことだ。日本には、東京以外に全国から人と物を動員司令できる都市がないから、東京は外部からの組織的な救助のないままに放置される可能性すらある。東京での大災害は、日本の経済と社会に、長期にわたって壊滅的な打撃を与えるだろう」と述べています。

このような恐ろしい事態を避けるため、東京の一極集中を是正し、地方創生を目指す政策が安倍現政府から出されているわけですが、この時に合わせて、清水が東京のどのような施設機能を誘致し、新しい清水を創生していくのかを考えてみることは、とても大切であると思います。

一方、東京に若い人が集まり、東京にある役所や企業で働く人たちが東京を離れたがらないのには、それだけの理由があります。子どもを育てる環境・教育・文化すべてにおいて、お金さえあれば、東京はすてきな町です。政府の言う地方創生を、この清水で本気で実現しようと思ったら、誰もが住みたくなるような美しい町をつくり、教育環境や、文化レベルも上げていかななくてはなりません。しかし、東京と同じような条件をすべて清水で実現するのは、とても不可能です。やはりわれわれは、テーマを清水のアイデンティティに沿った「海」または「海洋」に絞り、海洋を通じて、海洋研究者や海好きな若者が住みたくなるような施設・環境を整え、町づくりをしていく必要があるのではないのでしょうか。

7) 海洋産業クラスターの創造と、東京海洋大学の誘致

政府が、地方創生を大きな政策目標に掲げているこの時期をチャンスと捉え、清水の、東京・名古屋まで約一時間という位置的な利便性や、清水港の持つさまざまな機能を生かしながら、さらに日本の海洋関係機関や施設の誘致を進め、その集積を高めていけば、清水は日本の海洋関係のメッカに生まれ変わるかも知れません。

最近、産・官・学が連携して、『静岡市海洋産業クラスター協議会』が発足しました。海洋産業クラスターとは、ぶどうの房のように、海洋関係の機関や産業が手を取り合って協力し合い、いろいろな海洋関連の研究プロジェクトや技術開発の成果を实らせることを意味します。

現在でも、清水には次のような、海洋関連の産業や施設が存在しています。

- 東海大学海洋学部
- 東海大学海洋科学博物館・自然史博物館
- 東海大学研修船「望星丸」母港
- 国立清水海上技術短期大学校（海員学校）
- 東京海洋大学水圏科学フィールド研究教育センター 清水ステーション
- 国際水産資源研究所（水産総合研究センター）
- 日本唯一の遠洋漁業船建造専門の三保造船所、特殊小型貨物船建造のカナサシ重工
- はごろもフーズ・ホテイフーズ・由比缶詰所・いなば食品などの、鮪をはじめとした水産缶詰産業
- 清水・焼津に展開する鮪・鯉遠洋漁業企業と、世界中から鮪を清水に運んでくる漁船や冷凍運搬船および、それを受け入れ、加工する超低温倉庫群
- 海洋研究開発機構（JAMSTEC）所属の、地球深部探査船『ちきゅう』などの寄港
- ヨットハーバーとサーフィン・ダイビングなどマリンスポーツが可能な海岸など

こうした施設が互いに連携することに加え、いろいろな新しい海洋関係の施設誘致が進めば、集積が高まり、シナジー効果によってさらに関係機関が集まって来て、いずれ大きな力となるでしょう。そのためには、多くの海洋関係機関に働く人々や、そのご家族にとって、研究や技術開発が進めやすく、また教育問題も含めて清水が住みやすい魅力的な町にならなくてはなりません。

また、このような海洋関係のインフラ・環境整備を進めていくことも大切ですが、同時に、海の大好きな若者にとって魅力があるように、清水の町を自然美と人工美の調和

した美しい町に作り変えていくことも忘れるわけにはいきません。海洋スポーツのメッカを目指す折戸湾の再開発は、その意味で、一つの大きなインパクトになるでしょう。

現在、百々 勇司氏が主張されている、「清水を、日本の海洋開発の中心地に育て上げる。そのためには、海洋関係の政府機関や東京海洋大学を清水に誘致するべきだ」という議論には、大きな夢を感じます。

確かに、清水は東京海洋大学を誘致するのに恥ずかしくない関係の歴史を持っています。かつて、清水の三保地区には、『国立東京高等商船学校』と『国立神戸高等商船学校』を統合した『清水高等商船学校』があり、多くの優秀な商船の船長を輩出しました。現在の東京海洋大学の前身が東京商船大学で、そのまた前身が清水高等商船学校ということになります。卒業生にとっては、折戸湾でのカッターやヨットでの訓練の日々は、忘れ難い青春の思い出になったことでしょう。



清水高等商船学校の校舎の絵葉書

※写真提供：フェルケール博物館

また、東京海洋大学のもう一つの前身は東京水産大学で、そのまた前身が東京水産講習所でした。戦前、清水では、鮪・みかんを中心とした缶詰産業が日本一の繁栄を誇っていたため、多くの優秀な同講習所の卒業生が清水に就職しています。特に、清水は大変気候が良く、冬も大変暖かいため、当時の卒業生で体の丈夫でなかった優秀な学生には、先生が清水へ就職することを薦めたという話もありました。

つまり、東京海洋大学の前身の二つの学校は、共に清水と大変ご縁が深い関係にあるのです。

地方創生の項で触れた、増田 寛也氏は、「地方が生きる6つのモデル」の1つに、大学や研究機関・専門学校を集積することにより、若い人たちを継続的に流入させ、ローカル経済を持続させることを挙げておられますが、まさに大学を中心にした町づくりは「清水の地方創生」の目玉になり得ます。

例えば、百々氏の言われる、東京海洋大学を清水に誘致することができれば、学生と教職員の移住・定住で、人口減少をくい止めるばかりでなく、市民と彼らとの交流を通じて、海の好きな若い人達が住みたくなるような、力強い、活気のある海洋文化を、清水に作り上げることが可能になります。

本来、東京海洋大学は、全国の海の好きな若者が集まる学園であるべきで、そのためには東京の都心ではなく、ヨット・カッター・サーフィン・カヌー・ダイビングなどのマリンスポーツも手近に触れられるような、もっともっと潮気の溢れる海の近くにキャ

ンパスがあるべきだと思います。

最近は、少子化のためか、大学入試でもあまり入学動機がはっきりしない子どもたちも増えていると聞きますが、かつての東京商船大学も東京水産大学も、海の好きな若者の集まりでした。もし東京海洋大学が清水にあるのならば、全国から、海の好きな子どもたちがいっぱい集まってくるかもしれません。



江尻でのドラゴンボートレース



三保でのウィンドサーフィン



東京海洋大学新キャンパス計画 イメージ図

8) 終わりに

このところ、清水はあまり元気がありませんでした。静岡との合併も、皆が期待したほどの効果はなく、全体的な地盤沈下の傾向に歯止めが掛かったとは言えません。かつて清水の繁栄を支えてくれた多くの臨海産業は、日本経済の構造変化の中でその姿を変え、次に新しく清水の町を支えてくれる基幹となる物が、なかなか見えて来ないことは確かです。

しかし、今回見てきたように、まだまだ清水には大きな可能性が沢山あります。

海洋文化都市というテーマを掲げ、その中で、市当局が当面解決していかななくてはならない、区役所の移転や桜ヶ丘病院の移転、海洋文化拠点施設の建設といった課題を起爆剤として、これらを大きく JR 線清水駅東口や日の出の再開発に繋げていく。そしてその中には、懸案のサッカー場の建設も将来の絵として組み込んでおく。清水の活性化の第一弾として、できるだけ早急に都市計画を見直し、これらの実現に向かって第一歩を踏み出したいところです。

またその間に、折戸湾の再開発や日本平・三保の観光開発、蒲原・由比・興津の旧東海道の観光開発の進め方を研究し、総合的な計画を固める必要があるでしょう。

さらに、少々時間がかかりますが、海洋を合言葉に、今ある海洋関係の施設や産業を結集し、海洋産業クラスターを創造していく。同時に、地方創生の下、東京海洋大学をはじめとする日本の海洋関係施設を、何とか清水に誘致するよう運動を継続し、海の好きな若い人たちであふれる町をつくり、その中から新しい「清水のアイデンティティ」を作り出していきたいものです。

いずれは、九州の福岡と博多の関係のように、静岡と清水が、お互いに異なるアイデンティティを持ちながら、ある時は競り合い、ある時は協力し合って静岡全体を活性化し、発展をつづけていく。そんな元気な清水・静岡を創っていききたいものです。