

特集

港湾と空港から見る地方の未来



特集

港湾と空港から見る地方の未来

静岡県静岡市清水区は、古くから海運の中継地や水軍の基地として発展してきたみなとまちです。近年以降も物流、工業、産業の歴史を刻むとともに、様々なプロジェクトに取り組み、独自のみなとまちづくりに取り組んできました。そこで今号では、清水には欠かせない鈴与グループの鈴木代表と東海大学の東名誉教授にご登場いただき、清水のみなとまちづくりのこれまでとこれからをご紹介します。そして、芝浦工業大学の前田教授には、まさに今進行中のプロジェクトについてご寄稿いただきました。



富士山静岡空港を拠点に静岡と地方都市を結ぶフジドリームエアラインズ(FDA)

CONTENTS

- RANDOM FOCUS 寄稿..... 3
清水みなとまちづくりグランドデザインの今
前田 英寿 芝浦工業大学 建築学部 教授・博士(工学)／一般社団法人 清水みなとまちづくり公民連携協議会 会長
- TOP INTERVIEW..... 8
**強いビジョンを持ったリーダーの下で
「共創」から生まれる清水のまちづくり**
鈴木 与平 鈴与グループ 代表
東 恵子 東海大学 名誉教授／清水港みなと色彩計画推進協議会 会長
山縣 宣彦 SCOPE 理事長
- BEHIND PROJECT①..... 16
**地域をつなぎ、地域を牽引する、
リージョナル・ランドマーク・エアポート**
富士山静岡空港株式会社
- BEHIND PROJECT②..... 20
**清水港が「信頼され選ばれる港」で
あり続けるために**
静岡県 交通基盤部 港湾局
- ZOOM UP..... 24
子どもが遊べる水辺へ 現代版花咲じいさんになる
日比野 忠史 広島大学大学院 先進理工系科学研究科 准教授
- COFFEE BREAK..... 27
佐賀を豆腐の聖地に 第3回 人の問題
平川 大計

清水みなとまちづくりグランドデザインの今

清水みなとまちづくり公民連携協議会 7年の経過報告

今号は「港湾と空港から見る地方の未来」を特集テーマに、静岡県の清水港と富士山静岡空港を取り上げて、今後の静岡の未来像について紹介します。ここでは、清水港とその背後圏を含む「清水みなとまちづくりグランドデザイン」に携わる、芝浦工業大学の前田教授に、これまでの取り組みについてご寄稿いただきました。

1. はじめに 清水港とみなとまちづくり

本稿では清水港及び周辺(静岡県静岡市清水区)のみなとまちづくりの構想、清水みなとまちづくりグランドデザイン(以下、グランドデザイン)の2019年7月公表から5年半と、その推進組織、清水みなとまちづくり公民連携協議会(以下、公民連携協議会)の2018年4月設立から7年の経過を報告する。みなとまちづくりは地域の持続的発展のためにみなどの資産を最大限活用して美しく活力あるみなと空間を市民の合意のもとで形成することをいう^{文1}。近年「新しいみなとまちづくり」として、①民間による水辺空間の有効利活用、②みなどの再生による地域全体の価値向上、③ある程度の公的な計画によるコン

トロール、④みなと全体と背後とのネットワーク化、⑤みなとまちの水辺空間の有効利活用が提唱され、清水港も一例に挙げられている文²。

清水港は本州太平洋側の真ん中、東京にも名古屋にも150km程にある。古くから交通の要衝だった巴川河口が江戸時代清水湊として駿府城下の水運拠点を担い、明治時代駿河湾に面して波止場が築かれて1899年開港場に指定されると茶葉輸出・木材輸入・水産加工で発展、戦中に金属・エネルギー産業が進出した。1952年特定重要港湾(現・国際拠点港湾等)に指定され、1970年代貨物輸送のコンテナ化から1984年国鉄清水港線廃線を経てJR清水駅に近い江尻地区から開港の中心だった日の出地区に至る清水都心ウォーターフロント地区で1999年エスパルスドリームプラザや2012年静岡市清水文化会館マリナートなどの再開発が進んだ。沿岸一帯は清水港・みなと色彩計画等により山と海に調和した景観を保ち、駿河湾越しに富士山を拝む三保松原が2013年登録世界文化遺産「富士山：信仰の対象と芸術の源泉」の構成資産となっている。2010年代後半からクルーズ船の寄港が急増し、2024年度は過去最多90隻近くが見込まれる。1899年開港以来産業港として成長してきた近代清水港にとって、みなとまちづくりは1980～2000年代ウォーターフロント開発に続く港湾の機能再編となる。



前田 英寿

芝浦工業大学 建築学部 教授・博士(工学)
(一社)清水みなとまちづくり公民連携協議会 会長

2. 清水みなとまちづくり 公民連携協議会

2011年東日本大震災とインバウンド観光の伸長があった2010年代清水港及び周辺では清水港海岸江尻・日の出地区津波防護施設整備計画(静岡県2015年)、折戸湾再開発プラン(民間経渉団体2017年)、清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針(静岡県・静岡市2017年)、清水港海洋文化拠点施設基本構想(静岡市2017年)、国際旅客船拠点形成港湾指定(国土交通省2017年)が続いた。これらを具体的に連携して進めるために2018年4月港湾管理者の静岡県、地元静岡市、第三セクターの清水埠頭(株)と清水港振興(株)、(株)静岡銀行、(株)清水銀行、静岡鉄道(株)、鈴与(株)が公民連携協議会を設立、翌2019年4月静岡商工会議所が加入、2021年3月一般社団法人となった。現在の会員数21は県、市、商工会議所、港湾関係第三セクター2社、銀行2社、物流8社、エネルギー2社、鉄道・建設・商事・食品各1社からなる。一般社団法人以前来の9会員が理事と運営委員を輩出、これと別に学識者が会長兼理事に就く。県、市、第三セクター2社の理事が副会長兼代表理事を務め、この4会員と当初来会員の地元大手企業が主たる資金と要員を分担、県と市から技術職員各1名と第三セクターから民間社員2名が事務局に出向する。

公民連携協議会の主旨は設立以来一貫し、定款に目的として「清水港及び周辺において“みなと”と“まち”を一つの資産として最大限に活かす“みなとまちづくり”を公民連携により推進する」を掲げ、活動内容(1)清水港及び周辺地域全体のみなとまちづくりの構想とその実現に係る各地区の実行計画と運用(シンクタンク事業)、同(2)みなとまちづくりに係る交流促進と情報発信(プラットフォーム

事業)、同(3)みなとまちづくりに係る社会実験、イベント、土地利活用の企画及び支援(エンパワーメント事業)、同(4)みなとまちづくりに係る活動拠点の設置と運営(デザインセンター事業)を実施している。

3. 清水みなとまちづくり グランドデザイン

グランドデザインは臨港地区約500haを軸に後背市街地と水域を含む清水港及び周辺の将来20年の構想であり、清水港長期構想(静岡県2019年8月)と同時期に方向性を共有しながら策定された。公民連携協議会は2018年4月設立と同時に活動内容(1)シンクタンク事業の前半「清水港及び周辺地域全体のみなとまちづくりの構想」としてグランドデザインに着手、事務局を中心に理事会7回、運営委員会8回、公募検討会(ワークショップ)と公開説明会(シンポジウム)各1回を経て2019年7月清水港開港120周年に公表、5年後2024年7月に必要最小限の更新を加えた。

グランドデザインの目標「ひらく・みなとまち：産業と市民の共存、活力と美しさの両立」は、清水港が全国23の国際戦略及び国際拠点港湾のうち面積最小ながら面積あたり貿易額が東京港に次ぐ第2位の高効率な港であり、技術革新をともなって産業が継続しながら観光・商業・市民利用が進むこと、富士山と駿河湾の類稀な自然を尊重することを意味する。

グランドデザインはみなとまちづくりの課題と可能性を「10の視点」としている。産業の視点：①海洋経済(物流、エネルギー、水産、造船等)、②海洋交流(クルーズ船寄港、集客施設、マリーナ、イベント)、③海洋研究(拠点形成、環境整備、国際会議等誘致)、④海洋生活(スポーツ、レジャー、食文化)。

市民の視点：⑤自然・歴史・文化、⑥回遊動線と心地よい場所、⑦先端技術の実装・活用、⑧防災減災と環境、⑨多様性と循環、⑩協働・連携・共創。各視点は公民連携協議会会員の事業や計画を反映していて、例えば視点⑦は静岡市が選定された脱炭素先行地域（環境省）に、視点⑧は静岡県と民間企業による防潮堤と商業施設の連続的整備に係る（図1）。



図1 防潮堤と商業施設の連続的整備

グランドデザインはみなとまちづくりの展開イメージを「湾心湾環構造」、先導的地区を「リーディングプロジェクト」としている。湾心湾環構造は臨港地区と後背市街地が「し」の字に巡る半同心円の港湾都市形態を描いたもので、中心市街地に接する江戸及び日の出地区と対岸の貝島地区に内接する直径1kmの円周から1kmまでを湾心、3kmまでを湾環とすると、北の旧東海道興津宿以外の臨港地区と後背市街地が入る。リーディングプロジェクトは港湾計画の9地区と後背市街地から6地区を設定したもので、公民連携協議会が主導する3地区と、他主体が主導して公民連携協議会が協力する3地区がある（図2）。

公民連携協議会が主導するリーディングプロジェクトは、清水都心ウォーターフロント地区を南北二分した清水駅東口・江戸地区と日の出・巴川河口地区、対岸で土地利用転換が進んだ貝島・塚間地区であり、3地区とも湾心に位置する。公民連携協議会が協力する

リーディングプロジェクトは、水面貯木場全廃後に海洋レジャーが進む折戸湾地区、旧東海道興津宿とその地先にコンテナ埠頭が整い人工海浜が造成される旧興津宿・新興津地区、美浜と松林が伸びる三保海岸地区である。

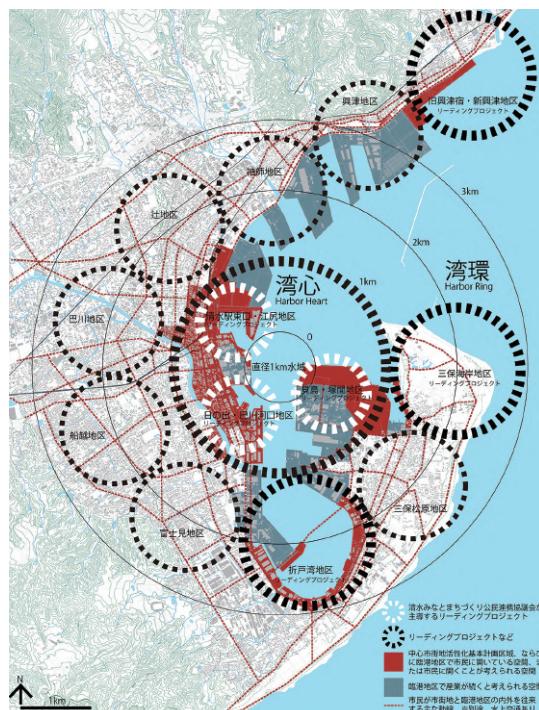


図2 湾心湾環構造とリーディングプロジェクト

以上の①港格に応じた目標設定（産業と市民の共存、活力と美しさの両立）、②関係者の事業や計画と係る課題と可能性の抽出（10の視点）、③港湾都市の形態から導出した展開イメージ（湾心湾環構造）、④港湾計画に則った地区設定（リーディングプロジェクト）から自明なようにグランドデザインは独創ではなく、清水港及び周辺に既にある資源と資産、それらに対する関係者の意向と動向をみなとまちづくりの観点から再構成したものである。

4. リーディングプロジェクトのガイドプラン

公民連携協議会は6つのリーディングプロジェクトのうち機能転換が先行する清水駅東

口・江尻地区と日の出・巴川河口地区に活動内容(1)シンクタンク事業の後半「各地区の実行計画と運用」を適用し、関係者の協議を経て「ガイドプラン」を策定した。実行計画をガイドプランと読み換えたのは、ガイドプランは法定計画でも開発計画でもないが、それらの権限を持つ関係者が共有することにより各々の計画や事業の指針となるからである。

●日の出・巴川河口地区ガイドプラン

最初のガイドプランは1899年開港から近代清水港を担った日の出・巴川河口地区の臨港地区約25haに着手された。グランドデザインを公表した2019年7月公民連携協議会が運営委員会に地権者と事業者を招いて同地区部会を設置、コロナ禍による中断をはさんで公募検討会(ワークショップ)1回と公開説明会(シンポジウム)2回を経て2023年2月公表した。当時同地区では、①北部分で1990年代後半ウォーターフロント開発以来商業・観光施設が活発に営業、②南部分で物流事業が稼働継続、③中央部分で緑地とともに防潮堤の整備、クルーズ船ターミナルの拡充、海洋文化施設の計画が進んでいた。個々の施設整備には静岡県と静岡市が共同で設置した清水都心ウォーターフロント都市デザイン専門家会議に諮る手続きがあった。日の出・巴川河口地区ガイドプランはこれらを踏まえて機能転換の進度に応じてゾーンを設



図3 日の出・巴川河口地区ガイドプラン
「施設・空間のあり方」

定、物流と観光の動線分離など課題を洗い出し、個々の施設・空間や事業の関係を整理して実行可能な全体計画を示した(図3)。

●清水駅東口・江尻地区ガイドプラン

第二のガイドプランは日の出・巴川河口地区とともに清水都心ウォーターフロント地区をなす清水駅東口・江尻地区の内、JR清水駅東方のエネルギー事業用地とその南の漁港区等からなる臨港地区約90haに2021年4月着手された。関係者と協議を重ね、公開説明会(シンポジウム)2回を経て2022年7月に公表した。エネルギー事業用地のJR清水駅に隣接する製油所跡地約15haについてエネルギー事業者と静岡県は2020年7月、静岡市は2021年7月にそれぞれ「次世代型エネルギーの推進と地域づくりに係る基本合意書」を締結、2022年静岡市は環境省より当地を含む脱炭素先行地域に選定された。主要駅直近の製油所跡地に市民の関心は高く、公民連携協議会が2021年12月～2022年1月に実施したアンケートに回答6026件、「防災性を確保した上で集客施設」の要望が多数を占めた。こうした行政判断、地権者の意向、市民の意見を調整して集約したのが清水駅東口・江尻地区ガイドプランである(図4)。



図4 清水駅東口・江尻地区ガイドプラン「将来イメージ」

5 おわりに

以上の経過から今後のグランドデザインと

公民連携協議会を展望して本稿の結びとする。

展望① これまでの最大の成果は活動内容(1)シンクタンク事業としてグランドデザインを堅持し、リーディングプロジェクトのガイドプランを順次策定することによって実行の道筋を立てたことにあり、今後も継続していく。

展望② これまでの過程と成果は活動内容(2)プラットフォーム事業として7回の清水みなとまちづくりシンポジウムと前後の同ワークショップまたはアンケートを通して公開し、活動内容(4)デザインセンター事業として一般社団法人設立の翌月2021年4月港湾管理者等が入居する清水マリンビルの玄関ラウンジ約80m²に設えた清水みなとまちテラスに展示している(図5)。グランドデザインを市民の合意にもとづいて進めるために今後も市民参加と情報発信に一層努める。

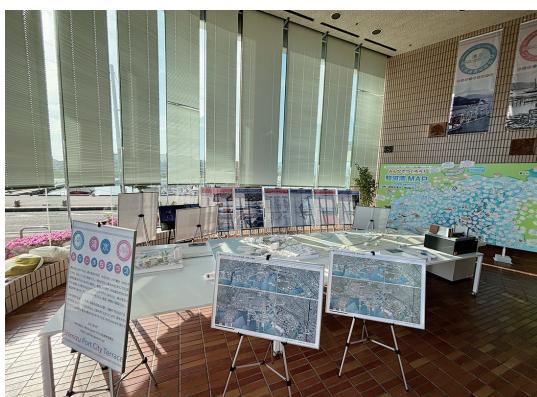


図5 清水みなとまちテラス

■参考文献・注釈

- 注1) 本稿の図版は文3から使用した。
 注2) 本稿は文4にそれ以降の経過を加筆し、分析及び考察を改めて加えたものである。
 文1) 交通政策審議会(2002)経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方(答申)

展望③ グランドデザインの10の視点は清水港及び周辺全体に及ぶ課題と可能性であり、場所と主体がある程度特定されるリーディングプロジェクトとは進め方が異なる。一例として2023年度下半期に視点⑥(回遊動線と心地よい場所)に取り上げた清水都心ウォーターフロント地区の新しい公共交通の検討があり、活動内容(2)プラットフォーム事業として2024年2月第7回清水みなとまちづくりシンポジウムで検討報告と事例紹介を行い、同(3)エンパワーメント事業として同3月静岡市の電動低速小型車両グリーンスローモビリティ調査運行を支援した(図6)。今後も10の視点とリーディングプロジェクトをグランドデザインの両輪として駆動していく。

以上の展望を含めてグランドデザインと公民連携協議会の今後について機会があれば続報したいし、それを待つまでもなく多くの方に静岡県内を訪れていただき、清水港本来の魅力と未来に向けた新しい動きを合わせて確かめていただきたい。



図6 電動低速小型車両グリーンスローモビリティの調査運行

- 文2) (一財)みなと総合研究財団(2019)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
 文3) (一社)清水みなとまちづくり公民連携協議会ホームページ <https://shimizuportcity.jp/>
 文4) 前田英寿(2023)清水みなとまちづくり公民連携協議会及びグランドデザインの初動5年、公民連携による港湾都市の将来構想とその推進、都市計画報告集22巻1号pp.24-28、日本都市計画学会

強いビジョンを持ったリーダーの下で 「共創」から生まれる清水のまちづくり



■ GUEST

鈴木 与平鈴与グループ
代表

■ GUEST

東 恵子東海大学 名誉教授
清水港みなと色彩計画推進協議会 会長

■ INTERVIEWER

山縣 宣彦SCOPE
理事長**常に良いサービスを提供する港**

山縣 SCOPEは2024年に設立30周年を迎え、設立以来、港湾や空港のプロジェクトの施工のお手伝いを一貫して行ってきました。しかし、この30年間でずいぶんとその様相も変わってきました。

清水港もこの30年間を見てもずいぶん変わってきたと思います。最初に思うことはやはり物流です。コンテナ化への対応。同様にバルク貨物への対応もそうです。また船舶の大型化への対応と、それらに対応した形で港湾の整備を進められた。そのような意味で物流機能も変わってきたと思います。

人流ではクルーズです。30年前は清水港がクルーズで脚光を浴びるとは誰も予想がつかなかったと思います。今

写真上：富士山を背景に。写真背後は再開発の検討が進む江戸埠頭背後地の油槽所跡地

では富士山が目の前に広がる景観がインバウンドの方にも魅力のある港となり、クルーズへの対応ということで整備を進めている。これも大きな変化だと思います。

まちづくりでは、直近では芝浦工大の前田先生を中心に、改めて清水のみなとまちづくりを考えていこうという動きが出ている。実際に日の出や江戸地区の開発がどんどん進められています。

その中で、東先生は30数年前から「清水港・みなと色彩計画」を始められて、色彩、景観という観点からみなとまちづくりに関わられ、清水港はずいぶん美しい港になった。そういう意味からも、清水港はこの30年間の様々な変化にきちんと対応してきたと思っています。

そして、鈴木さんが代表を務める鈴与です。この清水の

地で1801年に創業し、以来、清水港とともに長い歴史を

歩んでこられました。まずは鈴木代表から、先代の皆さんの活動も含めて、清水港とみなとまちづくりについてコメントをいただければと思います。

鈴木 清水港は、京浜と名古屋の大きな港に挟まれた中間に位置する小さい港です。ですから非常に強いプレッシャーを受けており、他港以上に良いサービスをしないと船が寄つてももらえない港でした。

そのような清水港を支えた大きな産業は2つあります。1つは臨海工業です。大手企業による臨海工業地帯としての役割があった。もう1つが地場産業。これには4つあります。

1つ目は材木です。特に関東大震災の発災後の復興資材が必要ということから、大井川、天竜川の2つの川を利用して、山で伐採した木材を港に運び、製材して東京に運びました。その時に河川流域の材木屋が清水に出てこられて工場を作られた。それで材木が盛んになり、一時は約300万tを取り扱う国内でも4大港に入る木材港だったわけです。

2つ目は缶詰です。清水は焼津と並ぶ漁港として、今では全国一のマグロの集積地といわれていますが、昔はマグロの刺身といえば本マグロを指して、ビンチョウマグロはおいしくないと敬遠されていました。そこでこれを缶詰に

してアメリカに売り出したらどうかと考えた水産大学出身の技術者がいて、この方と私の祖父が組んで試作品をアメリカに送ったら、ものすごく評判が良く飛ぶように売れたわけです。これをきっかけに清水に雨後の筍のようにたくさん缶詰工場ができました。

そうすると次は日本中の漁船が集まり、マグロとカツオを水揚げするようになる。つまり3つ目の遠洋漁業です。そして漁船は水揚げ後にドックに入りますから、今度は造船所ができる。このようなことから、清水に水産加工業を中心とした産業クラスターができたわけです。これらが清水港を支える大きな地場産業になるわけです。

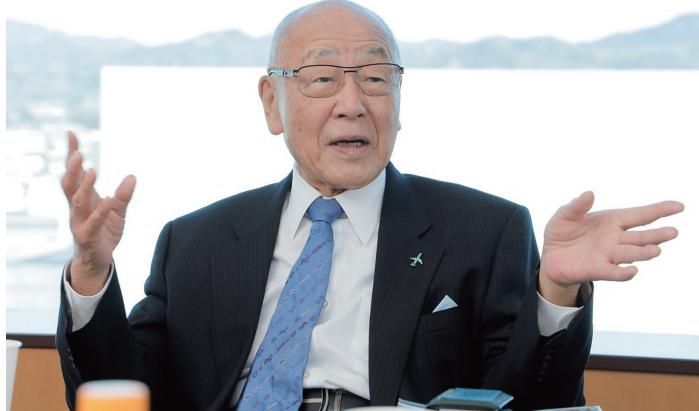
それから4つ目は、本来の港の役割である物流です。お茶とミカンを中心にアメリカに輸出しました。

ミカンは明治時代からアメリカやカナダに輸出しようという話がありましたが、当初は冷蔵・冷凍技術の問題もあり難しかった。しかし寒い時期に北太平洋を通ってシアトルやバンクーバーに送ると短時間で送れて傷まないことがわかりました。そこでオレンジボートというものができて、つい最近まで高速の貨物船でクリスマスシーズンになるとミカンが輸出されていました。

戦後は状況がだんだん変わってきます。日本の遠洋漁業がどんどん中国や韓国へ移っていくわけです。当然、日本



① 日本平より富士山を背景にした美しく整然とした清水港の眺望



② コロナ明けの2023年3月全国に先駆けて清水港に寄港した外国クルーズ船「アマデア」

が一番大きな消費地ですから、静岡の港へ海外の船が入ろうとします。しかし焼津港は農林省の管轄ですから、日本の船しか入れない。一方、清水の漁港は、国際貿易港の中にある漁港ですから、ここへ集中して外国の船が入るようになります。ますます賑やかになりました。これに目をつけた大手商社が、マグロの刺身を大々的に取り扱おうと、ここに超低温の冷蔵庫ができました。その結果、清水はマグロの集散地になり、世界中のマグロが集まるようなことが起こりました。

それから物流も、お茶、ミカン、缶詰に代わって、浜松で作られたオートバイや楽器が海外に出て行くようになりました。このようなことから、幸いなことに清水港は戦前戦後を通して貨物の輸出入の取り扱いが続いてきたことになります。

山縣 私の理解では、戦前戦後を通して物流が途絶えなかつたのは、常に良いサービスを提供しなければいけないという危機感があったからなのだと思います。それが今のコンテナターミナルの24時間運用に取り組まれたことにつな

がってくるのでしょうか。

鈴木 そうですね。これは非常にデリケートな問題であります。しかし、清水港の労働組合の皆さんも、この港が大きな港に挟まれた中間港であることを非常に意識されています。清水港は中間港という性格上、入港はどうしても夜間になります。荷役自体は6～8時間で終わりますので、東京・名古屋港に朝入港するために清水を出港します。このように夜間の荷役が多い港でそれとも、そういうことも受けて立とうと非常に協力していただいている。私も社長時代に港湾関係者の方に叱られましたけれども、清水はそうしないと生きていけない港であることは間違いないですね。

山縣 現在も清水港では、最新鋭の荷役機械等の実証試験をしていると思います。やはり率先してそのようなことに取り組むことも、常に危機感を持っていることが支えとなっているからなのでしょうね。

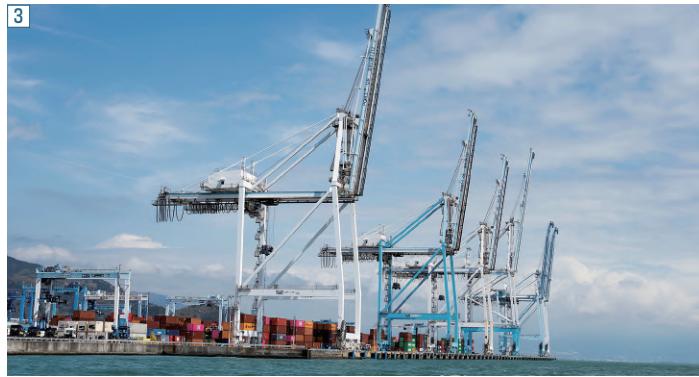
鈴木 そうですね。清水港の興津コンテナターミナルのオペレーションシステムは、おそらく東京や神戸のシステム以上のソフトを使っていると思います。特に貨物コンテナ1函を15～20分のデリバリーの早さで出しています。東京では3～4時間かかったりしますから。

山縣 また東京は渋滞がひどいですからね。

鈴木 最近は圏央道が延伸したおかげで、清水港の商圈が北関東まで伸びています。北関東方面から京浜港と清水港に荷物を運ぶ時間があまり変わらなくなっています。中部横断自動車道もできましたので、長野県も商圈に入ってきて、だいぶマーケットが広がってきています。

山縣 さらに第二東名（新東名高速道路）も開通しました。高速道路というネットワーク網から見て清水港の位置づけ





③「色彩計画」の下で青と白の色調で統一された新興津コンテナターミナル



④⑤⑥ 清水港の臨海部に立地する事業者は「色彩計画」に協力し、自主的に施設の色彩を変更した



いぶ落ち着いてきました。

東 明らかに客層が変わってきましたね。

防災+景観の調和を「共創」する

山縣 次に東先生から、これまで取り組んできた「清水

はどう考えていますか。

鈴木 結果から見て、清水港は日本のへそのようなところにちょうど位置していますので、各方面からのアクセスが非常によくなつたと思います。

増え続ける外国クルーズ船の寄港

山縣 次にクルーズについてお聞かせください。コロナ禍で外国クルーズ船の寄港数は一瞬凹みましたが、コロナ明け後は再び寄港数が戻ってきているようです。清水港の日の出地区の岸壁も2バースが整備されて2隻同時着岸も可能になりました。一方で、日本郵船や商船三井など日本の船社も新しいクルーズ船を造られたことから、やはり旅客は富士山が見たいと、ますますクルーズの港として清水のポテンシャルが高まるような気がします。

鈴木 今年2025年は予定も含めて100回以上寄港するといわれています。課題は港自体も受入施設もそれほど大きくないところです。そこに1隻4000人規模の旅客を乗せた船が入ってくる。そうしますと、ちょっとしたお祭り騒ぎになります。例えば、久能山東照宮は年配のクルーズ旅客が半日ツアーに行くには良いところですが、来訪者数が多くなりケーブルカーのキャパを超えて、船の出港時間にあわや遅れそうになったと大騒ぎになったことがあります。

また、クルーズ船の寄港が増えた当初は、中国の旅客が多く、寄港時には中国の旅行会社が手配したバスがたくさん来て、下船後はみんなバスに乗って御殿場のアウトレットに買い物に行き、夕方に帰ってきて、そのまま船に乗って出港するということもありました。まさに「トンビに油揚げ」の状態でした。しかし、最近の旅客は欧米の方が増えて、地元を散策されたり、ミニツアーに出かけられたりと、だ

港・みなと色彩計画(以下、「色彩計画」という)」についてお聞きしたいと思います。30数年間も計画を継続するためには、やはり東先生のような方がリーダーシップを発揮しなければ、おそらく遂行できなかつたのではないかと思います。

東 鈴木代表のお話の通り、清水港は工業、産業、物流の港として歴史を重ねて、それらに特化してきたため、市民が立ち入ることができない殺風景な港でした。そこに新しい付加価値を付けていくために「色彩計画」が始まったわけです。

港を支えてきた女性たちの取り組み「レディス・マリン・フォーラム」から始まり、色彩計画は1991年に策定されました。

色彩計画は、臨海部に立地する事業者の施設を、背後の富士山、三保松原、日本平等の自然景観に調和する色彩に変更していただくものです。この計画は行政からの補助金も法制度、免税制度もありません。あくまで事業者の皆様の自主的な協力をいただきながら行うもので、そのため事業者が取り組みやすい仕組みを作りながら、地道に活動を進めてきました。その結果、今では整然とした美しい港ができあがっています。

この港の景観に関して、クルーズ関係の皆様にアンケート調査を行いました。その結果、「整然とした」という回答を多くいただきました。「美しい」というよりは「整然とした」です。その理由は富士山かもしれませんし、事業者の皆様にご協力いただいた臨海部の色調、あるいは静穏な海域ということもあるかもしれません。日本三大美港の神戸、長崎、清水に共通するのは、背後地が緑で囲まれていることです。清水の場合は、入港路は山原、三保松原の緑に迎え



7 ドリームプラザ新館と清水マリンパークシンボル緑地

られ、日本平を目指して、日の出埠頭に着岸します。このような地勢、コンテクストについて、私たち研究室では調査・分析してきました。

色彩計画は策定から2025年で33年目になります。その間、皆様のご参画をいただきながら、段階的に景観を整えてきています。太陽光は通常黒色ですが、清水では濃紺色のパネルで設置いただいている。日本平から見た港の風景は、駿河湾の海域に溶け込み、大変美しく整然としています。

山縣 現在の取り組みでトピック的なものはございますか。

東 実は日の出・江尻地区は無提地区であり、防潮堤がありません。この度、ドリームプラザ新館と清水マリンパークシンボル緑地と一体的整備を計画し、防潮堤をデッキの下に設置しています。その防潮堤の高さを活かし、なだらかなアンジュレーションによる盛土により、芝生広場を整備しました。一見すると防潮堤の存在は、わかりません。

鈴木 清水港の再開発は国と自治体と民間がうまく連携しており、なかなか我々の常識ではできないような施設もうまく作っていただいている。

東 この緑地を整備したことで、富士山の眺望エリアも拡げられ、清水港発祥の地にパワースポットを作ることが



8 シンボル緑地は富士山の新たな眺望エリアに



9 ドリームプラザ新館とシンボル緑地をつなぐデッキ。この下に防潮堤がある

できたと思います。

鈴木 今後はドリームプラザ本館周辺に、透明なアクリル板の防潮堤が初めての試みで作っていただく予定です。人が集まるエリアですから、コンクリート製では景観が味気なくなるという理由もあります。

東 清水港管理局がARを使ってこの防潮堤の完成予想図を作成しています。それを見ると既存の施設と調和のとれた防潮堤であることが確認できます。

現在、多くの皆様に利用され、愛されているマリーナ、国の登録文化財「清水テルファー」のウォーターフロントの景観を活かし、より質の高い整備を目指していきたいと思います。

山縣 やはり3.11以降、防災意識が高まり、各自治体も防潮堤や防潮ラインを作られています。しかし、それの中には、巨大なコンクリートの壁のようなものもあり、地元の皆さんの中には違和感を覚えている方もいらっしゃるようです。この計画のように、防災機能と景観への配慮を兼ね備えた工夫は、良い事例になると思います。SCOPEとしても全国にPRさせていただきたい。みなとまちづくりはこのようにしていかないといけないと思います。

鈴木 おっしゃる通りです。例えば、清水でも海側にあった病院も地震が心配だと、山側に移転したことがありました。しかし、みなとまちの中心になるような施設が山側に逃げてしまうとまちそのものが寂れてしまいます。海をただ怖がっていてはみなとまちではなくなってしまいます。防潮堤は必要ですが、この計画のように工夫しなければ、地元の皆さんから海が遠くなってしまいます。海が遠いみなとまちには存在価値がなくなってしまいます。

東 私たちの美しいみなとまちづくりは「共創」をテーマ

に関係者との意見交換を重ねることを重視しています。先ほどの防潮堤の緑地では、官民関係者の皆さんと徹底的に話し合い、より良い整備を検討し進めてきました。

その結果、防潮堤基盤の緑地からは、正面に海の玄関口、富士山眺望、清水港が一望できる場を設計することができ、関係者全員の自信につながりました。この後もこの経験を活かして安全・安心と利用、快適性の最適化を目指し、より一層良い空間を生み出していきたいと思っています。

山縣 防災対策は、何よりも命が大事だという発想から始まりますから、どうしても景観という観点が抜け落ちる傾向にあります。特に清水港の日の出・江戸のエリアは人々が集う親水空間でもあるわけですから、さきほどの緑地化やアクリル板の防潮堤のように、同じ整備でも人々に親しまれるような視点を持つことは必要だと思います。ぜひ今後も「共創」、一緒に考えていくことを続けていただきたいと思います。

今までのみなとまちづくりや再開発は、いわゆる観光的な視点から集客力のある商業施設を中心に考えていたところがあったと思います。しかしそれでは、人が集うという意味では、どうしても週末に集中するなど、年間を通じて波が生じてしまいます。少し考え方を変える必要があると思います。例えば学ぶ場を作る、仕事の場を作る、住む場ももちろんですが、実際に生活する場をみなとのまちづくりの中で考える。当然、物流とは交錯しないようにうまく整合性をとるわけですが、そのような視点からみなとまちづくりを考えてもよいかと思います。

鈴木 それはすごく大事なことだと思います。現在、清水も区役所の建替えの課題があります。やはり防災の観点から山側への移転という話も出ていますが、我々としてはみ

10



10[1] 地元県民の憩いの場「エスパルスドリームプラザ」は、日の出埠頭に寄港したクルーズ旅客が最初に目にする複合商業施設

11



などに持って来たらいいと思っています。

区役所などの施設は、地元の皆さんが常に出入りする日常性が非常に強い施設です。清水はコンパクトなまちですから、アクセスの良いみなとまちにある方がいいと思います。

山縣 おっしゃる通りですね。加えて区役所のような公共施設は耐震性に優れた構造で作られますから、あらかじめ上階を避難所にすればいい。わざわざ山に逃げる必要はない。やはり、防災を意識したみなとまちづくりという観点からも、清水は一番の最前線にいると思います。

地方同士の交流が生む化学反応

山縣 鈴木代表は、富士山静岡空港を拠点とするフジドリームエアラインズ(FDA)の会長も務めいらっしゃいます。

地方空港で一番行きたい空港は羽田だと思います。しかし羽田は既に発着枠がいっぱいですから、せっかくの地方空港が活用できないと思っています。そういう意味ではFDAによる地方同士を結ぶという新たな開拓は、地方空港の賑わいの創出とともに、日本人が国内の他の地域を知る

きっかけとしても良いことだと思っています。

鈴木 FDAは、人の交流は直接できることが一番大事ということから、ローカルの空港を結ぼうではないかと始まったエアラインです。実際に就航を開始すると多くのお客様にご利用いただき手応えを感じています。今は定期便に加えてチャーター便の開発に力を入れています。例えば稚内・利尻・礼文を周遊するツアーは、全国の空港で募集したところ6~8月で約2万人の応募があり、お客様だけではなく、受け入れ側の地元の皆さんにも大変喜ばれました。

山縣 日本中の地方を結ぶことで、日本人の交流や行動パターンも変わってくる。また地域振興という意味でもいろいろなビジネスが生まれるのではないかと思います。

鈴木 やはり地方同士が交流することで化学反応が起こり、レベルの高いいろいろな新しいことが起きてくると思っています。

数十年後の壮大なビジョンを持つ

山縣 次に未来の話を伺いたいと思います。おそらく清水港も産官民が連携した長期構想など統一されたビジョンを



12 13 国の登録文化財「清水港テルファー」に集う人たち。テルファーは木材を鉄道の貨車に積み込むために設置された荷揚げクレーンのこと 14 エスパルスドリームプラザのテラスでくつろぐ外国クルーズ旅客 15 大型クルーズ船の寄港に合わせて開催される「清水クルーズ祭り」



鼎談はJR清水駅近郊の「清水テルサ」にて開催

お持ちだと思います。当然それは必要です。しかし私は、その先の30～50年後をどうするのかというビジョンを持って、バックキャスティングで逆算的に考えていく必要があると考えています。現在の問題に対して、その解決策ばかりを考えてしまうと、どうしても目先の解決にしかならない。革新的なことができないと思っています。

かつての日本では、数十年後の壮大な夢を持ちながら、一所懸命に取り組んだ時代がありました。ある時期からストンとそういうものがなくなってしまったようです。今は目先のことばかりを追っているようで、停滞感がこの約30年間にあったような気がしています。やはり、30～50年後の未来の人たちに対して、こういうみなとまちづくりにするべきだというビジョンを持つ必要があると思っています。

東 それについては、色彩計画が始まった1990年代、当時は「景観」を「警官」と間違われていました。まだ「景観」が皆さんに理解されていませんでした。

それが主体的な景観への取り組みを積み重ね、一層の参画者が増え拡がりをみせています。約30年後の今は、SDGs、持続可能な社会を目指して自然環境と人間社会のバランスをとるランドスケープから、全体を俯瞰して取り組まなければならない時代を迎えてるよう思います。

また、産業に特化していた約30年前、地元では「魅力的な港」といってもなかなか理解は得られませんでした。しかし、世界の港を見てこられている港湾関係者の皆様のおかげで、私自身も港の進化とともに「清水らしい、魅力あるみなと」への夢を持ちここまで続けられたと思います。

山縣 最近、若い人たちは海外に行かなくなりましたね。しかし、海外でもまちづくりは、いろいろなトライアルを

経て取り組んでいます。そんな事例を今はインターネット経由で見た気になっていますけれども、やはり実際に現地に身を置いて自分の目で見て歩いて感じる経験が大切な糧になると思います。そういう若い人たちが、どういうみなとまちづくりをしたいのか。奇想天外な夢でも構いませんが、そういったビジョンを持っていただかないと、日本のみなとまちづくりは大きく動かないのではないかと思っています。

鈴木 実は清水港の日の出地区の開発は、1枚のポンチ絵から始まっています。開発の初期段階で、ある建築家にポンチ絵を描いていただいた。それを市に見せたら、それが県にも上がって、こんなことができたら面白いねと皆さんで共有された。そして、その考え方方に添った形で日の出の開発が実現したわけです。今の理事長のお話のように、このまちで次に何をやっていくかを、1枚の絵に作ることも大事なことではないかと思います。

山縣 ただの平面図ではビジョンを共有できませんからね。私は港湾や空港を本当に良いものにしていくためには、強い思いを持ったリーダーが常に夢を持ちながら全体をリードしていくかなかなか進まないと思っています。

特に役人は制度上、人事異動で数年で替わらざるを得ません。ですから、各地の地元に根付いて、地元のことを考え続けて、かつ行動する人がいないと、やはりまちは変わらないかと思っています。そういう意味では、清水には御二方がいらっしゃるし、成功した地域ではそういう方がきちんといらっしゃいます。ぜひ、また良い事例として先導してご活躍していただけるよう期待させていただきます。本日は非常に有意義なお話をいただきありがとうございました。

港湾と空港から見る地方の未来

地域をつなぎ、地域を牽引する、
リージョナル・ランドマーク・エアポート

富士山静岡空港株式会社

2009年に開港した富士山静岡空港（以下、「静岡空港」という）は、静岡県が設置し、現在は富士山静岡空港株式会社が管理・運営する地方管理空港だ。2018年4月、三菱地所と東京急行電鉄（現 東急）が富士山静岡空港特定運営事業等に係る基本協定を締結。翌19年4月より同社による運営権事業が開始され、滑走路や旅客ターミナルビル等の各施設の管理・運営を担っている。運営権の設定期間は2039年3月末、その後も20年間のオプション延長が可能だ。

開港後まもなく、静岡空港を拠点としたリージョナル航空会社フジドリームエアラインズ（以下、「FDA」という）が運航を開始し、地域路線を小型ジェット旅客機でカバーしている。

静岡空港の現状や地方空港ならではの課題について、富士山静岡空港株式会社の西村代表取締役社長（取材当時に伺った）に伺った。

20年後の空港利用者倍増に向けて

現在、静岡空港では、国内線では札幌（新千歳）、出雲、福岡、熊本、鹿児島、那覇、丘珠（夏ダイヤのみ）の7路線が、国際線ではソウル、上海、杭州、香港への定期便とチャーチャー便が就航している。

タ一便が就航している（寧波、南昌、台北は運休中）。

周辺企業・産業への経済波及効果は、2023年度で271億5,000万円、開港からの累計で3,388億5,000万円と推計。同社は2038年度を目処に、実質的に地域の象徴となるべく「リージョナル・ランドマーク・エアポート」を目指す。

具体的目標は、2038年までに旅客数を2018年度比で135万人への倍増を、また飛行機に搭乗しない非旅客についても、現在100万人程度に対して200万人を目指す。

そのため必要なのは、二次交通網の強化、空港アクセスバスの拡充だ。県西部や東部はもちろん、山梨県や神奈川県の西部までキャッチメントエリア拡大を図る。さらに空港として6路線の新規就航も目標に掲げる。東北の仙台、四国の高松、成田への国内路線の増加、国際線についてはバンコク、グアム、香港の3路線の就航を計画しており、先んじて2024年12月には開港以来の新規路線、香港便が就航している。

さらに、空港施設の運営面では今後のインバウンド増大も見越した上で、待ち時間の少ないストレスフリーで空港利用者の利便性向上と、ワクワクできるような空港構成・演出を仕掛けたいとする。



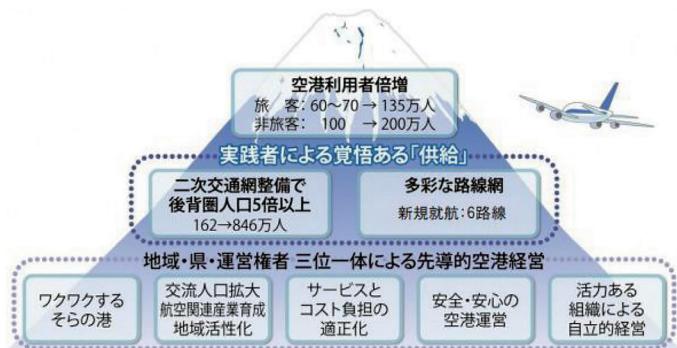
富士山静岡空港株式会社
代表取締役社長

西村 等

富士山静岡空港	
所在地	静岡県牧之原市・島田市
運用時間	7:30～22:00
国内定期便	新千歳、札幌丘珠、出雲、福岡、熊本（期間運航）、鹿児島、那覇
国際定期便	運航中：ソウル、上海、杭州、香港 運休中：寧波、南昌、台北
開港日	2009年6月4日
空港の種類	地方管理空港（設置者：静岡県、管理・運営者：富士山静岡空港（株））
滑走路	延長2,500m×幅60m×1本
管理面積	約190ha（周辺含む全体面積約500ha）
エプロン	8スポット



旅客ターミナルビル内に展示されている地元高校書道部の書画



「リージョナル・ランドマーク・エアポート」の将来イメージ

「インバウンドの増加を見越し、地元企業と連携した観光コンテンツの整備は必要です。空港の西側用地の賑わい施設整備に向けた検討を行っており、将来的にはエアポートホテル等の誘致につなげたいと考えています。また、安心・安全面の強化・効率化も重要で、県とA2－BCP体制の連携を強化する等、対応力向上に努めています。さらには、次世代を見据えたカーボンニュートラルの取り組みとして、PPA事業者と連携し太陽光パネルの設置を2025年度に予定しており、空港脱炭素化推進計画を踏まえた具体施策の検討を行っています」

コロナ禍での喜びとコロナ明けの回復

コロナ禍では、他空港と同様に国際線の利用者数が激減したが、国内線を中心に少しずつ客足は戻り、2019年の国内線46.2万人が、2022年35.0万人、2023年40.6万人に回復した。空港への観光客も同様に回復の兆しを見せる。

「コロナ禍で嬉しかったのは、地元の小中高校が修学旅行に行けない代わりに、社会科見学として空港見学を学校単位で申し込んでくれたことです。地元の子どもたちが空港に親近感を持ってくれたようです。現在は、空港年間搭乗

者は回復の兆しを見せ、2019年度の最高値73万8,000人に及びませんが、2023年に50万人を超えるました」

さらにアフターコロナを見越し、旅客数増加に向けた先行投資として、国内線のチェックインカウンター移転、国際線セミインライン化・チェックインカウンター拡大と自動チェックイン機導入、航空旅客搭乗橋の増設、航空機燃料タンク増設を2021年まで行った。

全国の空港共通の課題への対応

現在、全国の空港で共通の課題は、航空燃油の供給不足と、グランドハンドリングにおける人材不足の問題だ。

「燃油に関しては、航空会社と元売り会社との契約問題になりますから、我々としてはあくまでサポートに徹し、個別にお願いしている状況になります」

グランドハンドリングについては、現在(株)エスエーエス1社で担っているが、苦労している状況でもあり、今後は運航便数の増加に合わせて人材を増やしていく必要があるため、エスエーエスと静岡県空港振興局、富士山静岡空港とで定期的にミーティングを行って課題解決に対応している。

「人員確保は航空路線を増やす以前に行う必要があるので、民間企業1社では限界があります。行政も含めて地域一帯となってサポート体制を整えたいと考えています」

空港アクセス向上も重要課題

さらに、旅客数増加のために早急に解決すべきなのが、二次交通網の連携強化である。現在、静岡空港へのアクセスはバス、タクシー、レンタカー、マイカーになる。空港と静岡駅を結ぶバス路線を増強したいものの、運転手不足



2019年度以降の搭乗者数の推移



2019～2021年度に実施した旅客数増加に向けた先行投資

で十分な対応ができない。そのため、バスで15分の距離にあるJR金谷駅への増便を実施、現在18便で対応している。

今後、県西部も取り込むためには、掛川や浜松等西部へのアクセス面の増強が求められる。インバウンド需要に対しても、それぞれのケースに応じた強化が必要だ。

「最近はソウルや香港からの訪日客がレンタカーを利用するケースが増えていて、レンタカーの受付が混雑しています。航空機の遅延等により飛行機を降りても、バスに乗れるのが2時間後というケースもあって、早急に整備すべきと考えています。訪日客は、JRに乗れればそのまま静岡や浜松まで行けるので、金谷駅着でも無理はない。飛行機の離着陸に合わせて、金谷駅までピストン輸送で対応するのが現実的かと思います。また、中国からは団体客がほとんどなので、団体バスの確保も重要な課題です」

地方空港とリージョナル航空のメリットを活かす

静岡空港のもう一つの大きな強みが、リージョナル航空会社FDAの存在だ。現在15機の小型ジェット旅客機を運



空港周辺マップ

航し、静岡のほか名古屋小牧、福岡などを拠点に、熊本、花巻、青森、新潟、高知、山形、出雲へと地方路線を拡大する。インバウンド需要としても、大都市だけではなく、地方の観光エリアへの良好なアクセスは大きなアピールになる。

当然、静岡県民にとっても静岡を拠点にした航空会社があるのは大きなメリットだ。ビジネス利用として、静岡から直接、福岡や鹿児島に行けるのは利便性が高い。例えば、お茶の生産量は、静岡や鹿児島が国内トップクラスであるが、生産地間が直接つながることで、新たなビジネスニーズが生まれる。

「リージョナル航空は、地方航空路線の新たな担い手として、さらなる発展が期待されています。地方空港とリージョナル航空の存在意義を明確に意識し、大都市中心のネットワークを補完しつつ地方都市と地方都市を結んでいける航空ネットワークを先導できればと考えています」

空港を観光コンテンツとして企画立案

一方、空港の魅力づくりとして、現在、力を入れているのが、非日常感を味わうイベント空間として楽しむための仕掛けづくりを行う企画運営だ。

「空港を観光コンテンツの一つとして捉えて、通常では入れない場所や非日常感を楽しめるようなイベントを行っています。例えば、早朝4時から滑走路を歩くツアーを実施、通常歩けない場所を楽しめる体験として好評です」

さらに、大井川鐵道やFDAと連携し、FDAの機材を使って富士山遊覧フライトを行った後に、大井川鐵道のSLに乗車するツアーについても2018年から実施している。

昨年2024年には開港15周年を記念し、記念イベントを開催し、大勢の人で賑わった。静岡県の著名人を招いてのトークショーや、県を代表する漫画家さくらももこ氏のキャラ



富士川静岡空港旅客ターミナルビル



静岡空港を拠点とするFDA小型ジェット旅客機の乗客定員数は観光バス2台分の約80名



コロナ禍で修学旅行が中止になった地元小中高校生を対象に実施された空港の社会科見学



普段は立入禁止の滑走路の一部を自由に歩ける「ランウェイウォークツアー」。早朝開催にも関わらず毎回多数の応募があるとのこと

ラクター「コジコジ」による、15周年プロモーションを展開した。



「コジコジ」をイメージキャラクターに 開港15周年記念式典
開港15周年をアピール



FDAトークショー



ANAオーケストラ演奏会

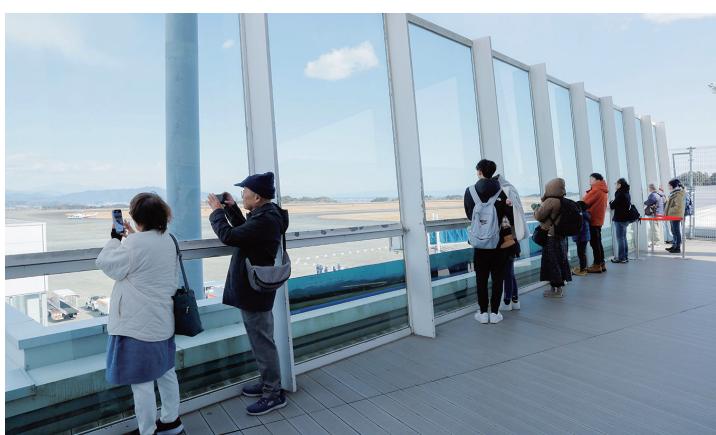
2024年6月1・2日、8・9日に開催された開港15周年記念イベント

富士山という最大の魅力を活用して

観光面での強化を考える上では、富士山の魅力もさらに

アピール、活用したい。静岡空港の一番の魅力といつても、富士山の存在だ。富士山を間近に望むことができる空港というものが、セールスポイントでもある。

「利用者数最高値の2019年度は、国際線が27.5万人、国内線が46.2万人で、国際線が約4割と比率は高かった。当時の国際線の旅客数で見ると地方管理空港では1位でした。国際線は静岡でイン＆アウトという利用が比較的少ないのが特徴で、関空から入って静岡で出て行く、成田から入って静岡で出て行くというルートが多い。海外の方は東京や大阪に行きたいが、富士山も見たいと思われる所以、例えば関空から日本に入って関西を観光し、新幹線で東京に行って、最後に富士山を見て静岡空港から出て行くといったように、他の地方空港にはない利用の仕方をしています。静岡空港は東京と大阪の空港に、いわばゴールデンルートに挟まれ、競争力が弱いというデメリットがあるものの、反面、その中央に位置するという地理的ポテンシャルは非常に高い。世界的に見ても富士山を知らない人はいません。ホテルなどの観光施設を増やすとともに、観光業をどう産業として発展させていくのか、地域企業を巻き込んでオール静岡で進めていくことが必要かと思います」



旅客ターミナルビルの展望デッキで思い思いに過ごす利用者。
天候が良ければ富士山を背景に飛行機の離発着を見ることができる



旅客ターミナルビル内のフードコート。土日には飛行機の利用とは関係なく地元の県民の皆さんが空港によく訪れるという

港湾と空港から見る地方の未来

清水港が「信頼され選ばれる港」であり続けるために

静岡県 交通基盤部 港湾局

インバウンド隆盛の現在、新型コロナ感染症の影響で一時は落ち込んだ外国クルーズ船の寄港数も、徐々に回復傾向を見せており。そんな中で、静岡県の清水港は1990年に「クイーン・エリザベス2」が寄港したのを皮切りに、多くの外国クルーズ船が寄港。官民一体となってソフト・ハード両面で受入体制を整備し、港の魅力向上と地域の活性化に努めた結果、コロナ後は大幅に寄港数が増加している。清水港の外国クルーズ船の現状や今後の課題、展望などについて静岡県交通基盤部港湾局の戸谷局長に伺った。

長年にわたる地道な誘致活動の成果

清水港の歴史は古く、西暦600年代(飛鳥時代)には、当時の百濟への救援船がここから出港したという記録が残っている。戦国から江戸期には軍事上の要地として、また海陸の交易地として幕府から重用されてきた。その後、1899年8月4日の開港場指定によって近代港湾としての歴史がスタート。お茶の海外直接輸出から始まり、柑橘、缶詰、オートバイ、楽器等、静岡県内をはじめとした近隣地域の生産品を中心に輸出し、臨海部の工業化の進展に合わせて港域と機能を拡張した。また、時代の要求に沿ってコンテ

ナ輸送への対応にもいち早く対応し、国内有数の輸出港として成長するとともに、木材、大豆、ボーキサイト等の原材料の輸入港としても県内及び中部日本の経済圏を支え、高度経済成長期の日本で重要な役割を果たしてきた。

清水港は日本一深い水深を持つ駿河湾に面し、静岡県のほぼ中央に位置する。雄大な富士山を仰ぎ、三保松原に囲まれた美しい港で、長崎港、神戸港とともに「日本三大美港」の一つに数えられている。そのロケーションを活かして、富士山が2013年にユネスコ世界文化遺産に登録された頃から、外国クルーズ船の寄港数が増加し始めた。新型コロナウイルス感染症の影響によって受け入れは一時的に中止されたが、2023年にドイツの「アマデア」が寄港。これがコロナ後の外国クルーズ船の国内受け入れ第1号となった。これ以降、2023年53回、2024年81回と順調に寄港数が増加し、2025年は100回を超える見込みだ。

「寄港増加の要因の1つは、長年にわたる地道な誘致活動にあります。1990年に『クイーン・エリザベス2』が初寄港したのをきっかけに、静岡県、静岡市、海運事業者、港湾関係団体、商工会議所、観光協会などで構成される『清水港客船誘致委員会』が設立され、30年以上にわたって官



静岡県 交通基盤部
港湾局 局長

戸谷 洋子





2023年3月1日、清水港に寄港した「アマデア」。コロナ明けの外国クルーズ再開後では日本初寄港となる



「アマデア」寄港時のクルーズ旅客の観光の様子。「日本平夢テラス」にて

民一体となったポートセールス活動を展開してきました。『富士山が見える港』を核に、三保松原、静岡浅間大社、久能山東照宮をはじめとした観光地や、港周辺の商業施設などを一体的にアピールしています。また清水港は地理的に東京、横浜出港前後の寄港地として無理のないスケジュールが組める港であることに加え、三保半島が天然の防波堤の役割を担っているため、外海の影響を受けづらく静穏であることも利点となって、寄港数が順調に伸びています」

ソフト・ハード両面で受入体制を整備

施設面でもクルーズ船の受入体制の整備が進められてきた。まずハード面では、2017年に清水港が国際旅客船拠点形成港湾の指定を受け、国の直轄事業として係船柱、防

舷材等の改良工事が行われた。また、2018～22年にかけて国庫補助事業として、CIQターミナル、緑地、伸縮式屋根付き通路、照明施設、バスターミナル等の整備が行われた。2024年には国の直轄事業による日の出岸壁増深改良が完了。これにより、15万トン級船舶の2隻同時接岸が可能になった。さらに、津波・高潮対策と交流・賑わいの両立のため、日の出地区において、緑地型防潮堤と民間商業施設の一体的な整備も進められた。これも、クルーズ船の寄港にとって追い風となる出来事といえる。

現在、日の出地区には、土肥港と清水港を結ぶ駿河湾フェリーの乗り場があるが、江尻埠頭の岸壁整備により、これを江尻地区に移転する計画が進められている。これによって、日の出岸壁に大型クルーズ船が2隻同時に接岸するこ



日の出埠頭クルーズ船受入環境整備。
岸壁2バース(延長820m、水深-12m)
の整備により2隻同時接岸が可能に



江尻埠頭岸壁整備。現在、日の出地区にある駿河湾フェリー乗場を江尻地区に移転。JR清水駅と駿河湾フェリーの結節性が強化され、フェリー利用者の利便性が大幅に向上。また移転により、日の出地区のクルーズ船受入環境が大幅に向上する



「エスパルスドリームプラザ」より日の出埠頭に寄港した外国クルーズ船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」を望む

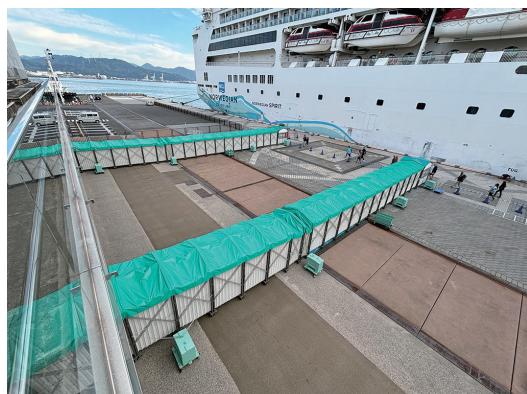
とが可能となり、クルーズ船の受入環境が大幅に向上する。同時に、鉄道と駿河湾フェリーの結節性が強化され、駿河湾フェリー利用者の利便性も大幅に向上する。この事業は2024年度中に概ね完成予定だ。また、静岡市では日の出地区に海洋文化の拠点施設である「静岡市海洋・地球総合ミュージアム(仮)」の整備を予定しており、クルーズ旅客にも楽しめる施設となることが期待される。

こうしたハード面とともに、ソフト面の取り組みも強化している。

「清水港客船誘致委員会の活動に加え、首都圏連携事業にも取り組んでいます。東京都、静岡県、和歌山県、高知県、鹿児島県が連携し、東京港が発着港となることを想定



整備を進めたことでクルーズ船2隻同時接岸も可能に



風雨除けのために伸縮式の屋根付通路を設置

して太平洋側港湾で連携した“線”で誘致活動を展開することにより、港湾情報及び観光の魅力を効果的に外国船社にPRすることなどを目的とした事業です。また、歓迎セレモニー等のイベントにも取り組んでいます。2024年に大型クルーズ船『クァンタム・オブ・ザ・シーズ』が寄港した際には、それに合わせて地元有志により『清水クルーズ祭り』を初開催。2万人を超える皆さんのが来場しました」

2隻同時寄港時の受入対応が課題

清水港の外国クルーズ船の寄港は、朝7～8時頃入港、17時～20時頃出港のパターンが多い。寄港は春と秋に集中しており、乗客の国籍は、アメリカ、オーストラリア、日本、イギリス、カナダの順に多く、7割程度は欧米系となっているのが特徴だ。寄港地ツアーバスの訪問先は、三保松原や日本平、久能山東照宮、富士山本宮浅間大社、富士山世界遺産センターなどが多くなっている。

静岡県の調査によると、外国クルーズ船の経済効果は1回の寄港あたり2,000万円程度となっている。この数字をさらに伸ばすとともに、より地域に波及するような形にしたいというのが関係者の思いだ。そのために、様々な課題に1つずつ取り組んでいる。

「例えば2016年の時点では、CIQターミナルがなく仮設テントで税関検査を実施していたので、風雨の影響を受けやすいという現実がありました。また、客船寄港中も接岸場所正面で荷役を実施していたため、乗客の安全確保が課題となっていました。しかし、その後、上屋をCIQターミナルに改装し、上屋を撤去、緑地を整備したことでイベン



日の出地区的クルーズ船受入体制の整備状況。2024年10月。上屋を撤去、緑地を整備しイベントの開催も可能にした

トやマルシェの開催も可能になり、現在では受入環境は大幅に改善しました。2023年8月に大型クルーズ船『スペクトラム・オブ・ザ・シーズ』が寄港した際には税関待ちで長蛇の列ができ、船社側からクレームも出したことから、各関係者と調整し、税関レーンの増設と分散下船の徹底等を行い対応しました。その結果、昨年『クァンタム・オブ・ザ・シーズ』が寄港した時には、大きなトラブルも発生しませんでした。今後は、大型船が2隻同時に寄港した際の受入対応がスムーズに行われるかが課題になってくると思います」

新たな魅力的な観光コンテンツの開発

清水港にとって富士山がキラーコンテンツであることは間違いないが、その富士山は年間を通して見えるわけではない。富士山が見えない場合を想定して、それに代わる新たな魅力的な観光地の開発も大きな課題となる。また、船内で地域の产品を購入してもらうような工夫も必要だ。「お茶、マグロなどの静岡の食品はもちろんのこと、静岡市はプラモデルの出荷額が全国一であることから、船内でプラモデル作りを楽しんでもらうなど様々な可能性を検討しています。清水の伝統文化である清水芸妓による歌、踊りを船内で体験してもらうような提案も検討中です。さらに、乗客乗員の周遊を促して地元における経済効果を生むためには、港での観光案内機能の強化が課題。多様化する乗客のニーズや増加する乗客数に対応するために、市が観光知識に長けた専門人材を配置する観光案内所の設置を進めています」

清水港を信頼され選ばれる港に

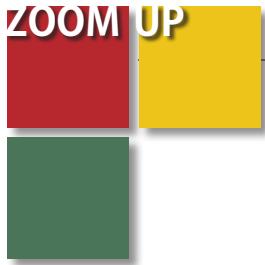
今後、日の出埠頭では2隻同時寄港の本格運用が開始される予定だ。旧4号上屋を改装した施設の待合所としての活用も検討されている。「静岡市海洋・地球総合ミュージアム(仮)」の完成も待たれるところだ。江戸埠頭でも、駿河湾フェリー乗り場移転による清水駅周辺の活性化が進められている。「清水魚市場 河岸の市」のリニューアルオープンも予定されている。こうした中で、県ではさらなる寄港数増と乗客満足度の向上に向けて、様々な施策に取り組んでいくつもりだ。

「私が着任したのは昨年2024年4月。直後の4月6日には、『クイーン・エリザベス』が寄港し、歓迎式典が行われました。これは、“1990年に清水港に客船として初めて寄港した『クイーン・エリザベス2』の寄港をもう一度実現させたい”という強い思いで長年取り組んできた皆さんの努力の成果です。その時に見た光景は強く印象に残っています。富士山をバックに停泊する船、湾に囲まれた景観など、清水港とはなんて美しい港なのかと感動しました。特に目の前に迫る富士山の雄大さには衝撃を受けました。この美しい港に、できるだけ多くの方に来ていただきたい。清水港が、これからも、『信頼され選ばれる港』であり続けられるよう、多くの官民の皆さんと連携しながら、清水港とその周辺がますます魅力的になるように努力していきたいと思います。また、伊豆半島をはじめ、県内には魅力的な観光資源が多くあります。清水港以外の県内港湾にもクルーズ客が訪れ楽しんでいただけるよう、関係者の皆様とともに努めていきたいと思っています」



クルーズ船寄港時の歓迎セレモニーの様子





この人の仕事の流儀

子どもが遊べる水辺へ 現代の花咲じいさんになる —「NO」は言わずには挑戦する力—



防衛大学校から自衛隊勤務の後、30代で研究者の道へ、人に言われたことは何でも逃げずに挑戦したからこそ幅広い知見が得られたという日比野准教授。石炭灰を使って水辺を蘇らせる現代の花咲じいさんとして、もっと世の中をハッピーにしたいとおっしゃいます。



日比野 忠史

広島大学大学院
先進理工系科学研究科 准教授

経歴

- 1961年生まれ 愛知県出身
- 1984年 防衛大学校(横須賀)、第12施設群(岩見沢)所属
- 1989年 防衛大学校理工学研究科地球工学・土質工学専攻修了、測量大隊(立川)所属
- 1992年 測量大隊複製中隊長を終え、中央大学理工学部技術員
- 1994年 中央大学理工学部退職、広島大学工学部助手
- 1997年 運輸省港湾技術研究所主任研究官
- 2000年 広島大学大学院先進理工系科学研究科准教授

広島湾や福山市内港など 沿岸再生に大きな成果

広島大学の日比野准教授のご専門は、河口域の水環境を守るために基礎研究や新たな水環境計測技術の開発です。鉄鋼スラグや石炭灰造粒物等の産業副産物を活用したカーボンニュートラル港の実現、微生物燃料電池による堆積泥からの電力回収と泥の浄化、ヘドロ化した環境の浄化技術の開発、洪水時の河川流量測定技術の開発などに携わっています。

特に近年は、沿岸環境の再生に注力され、広島湾やそこに流れ込む太田川の河口域、福山市の内港など、水質改善に大きな成果を上げられました。平成29年度福山環境賞、平成30年度科学技術分野の文部科学大臣表彰 科学技術賞(開発部門)、令和3年度土木学会環境省等を受賞されています。

防大でのリーダーシップ教育が 教育者としての礎に

日比野准教授は、防衛大学校から陸上自衛隊を経て、中央大学、港湾技術研究所、広島大学の准教授に至るまで、様々な経験を経ていらっしゃいます。

その原点は、どんなことに対しても「NO」と言わず、全て受け入れて挑戦し続けたことだとか。防衛大学校への進学を決めたのも、祖父に入学を勧められてのことでした。

防衛大学校では、幹部自衛官として必要な識見及び能力を与え、かつ、伸展性のある資質を与えることを目標とし、幅広い学びとリーダー教育、心身共に強靭



大きさも様々な石炭灰造粒物のHi ビーズ(中国電力)

な人材を育成します。リーダーとして人を育てる能力を養う学びは、その後の教育者として大いに役立つこととなりました。

とはいって、現実はなかなか厳しいようです。1年生の間は先輩たちの厳しい指導も多く、逃げ出したくなることもあったとか。乗り越えられたのは、4年生にも負けない水泳があったからでした。

「人は大変なことや辛いことがあっても、毎日1時間でも楽しい時間があれば乗り越えられるものです。私にはそれが水泳部でした。水泳なら誰にも負けなかつたのです。無心で泳げる時間があったからこそ、厳しい指導にも歯を食いしばって耐えられました」

心身共に鍛え上げられた日々が、日比野准教授の教育者としての土台となりました。

■ 恩師や学生たち 人の出会いに恵まれて

防衛大学校卒業後は、河川土木関連の技術系幹部として陸上自衛隊に勤務し、測量大隊では地図作成のための基準点測量等技術作業を習得されました。

除隊後、防大時代の恩師である山田正先生に中央大学に招かれ技術員として勤務、博士号取得後は広島大学福岡捷二先生の助手として広島大学に赴任されました。

その間運輸省港湾技術研究所にも3年間勤務され、境影響評価研究や、藻場、干潟を中心とした生態系の創造や大気海洋の相互作用等の研究に携わられています。

「私は、研究者としては30代と遅めのスタートですが、人に助けられてここまでやってこられました。山田先生や福岡先生のご指導はもちろん、学生たちの献

身的な努力もあって、研究成果をあげていくことができたのです。特に学生たちが、当時、私の博士論文研究を懸命に進めてくれたことには感謝しかない。自分の人生は、学生のためにささげようと思ったきっかけです」とおっしゃいます。

■ Hiビーズでヘドロの海が よみがえる

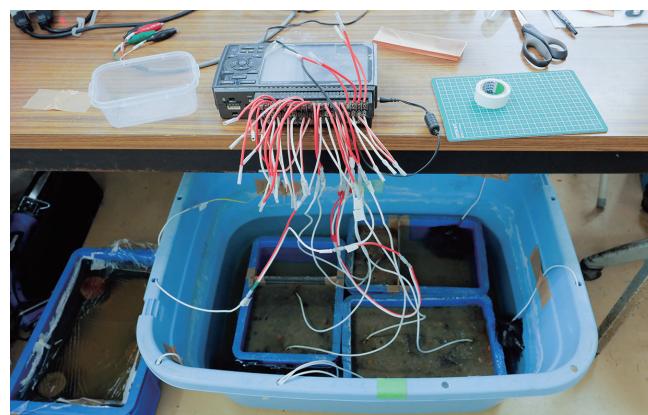
多様な経験を経て、気象学、地盤工学、河川工学など様々な研究に打ち込み続けた結果、広い知識を習得されるとともに、領域分野にこだわらない柔軟性が養われたとおっしゃいます。

「潮流と気象との関連性を発表したり、水質の決め手が泥だとする研究など、分野を横断する研究をしてきました。喫緊の社会課題に応じるために、こうした複合的な知識の融合が求められますから、これらの体験は有意義なものでした」

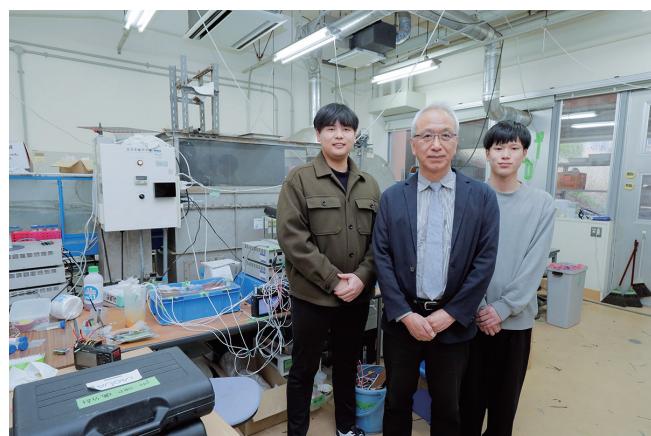
広島大学で日比野准教授に持ち込まれた問題が、広島県の湾内や河口での汚泥問題でした。広島湾の奥海域や河口域には、有機物を多量に含んだ含水量が高い泥が堆積しています。生活排水を含む汚水や汚泥が、河川環境に悪影響を与えています。

そこで日比野准教授が着目したのが、石炭火力発電所で生まれる石炭灰でした。中国電力グループの石炭灰に少量のセメントを混ぜて固めたHiビーズを使って、ヘドロが堆積した場所に散布したのです。石炭灰は、ヘドロの悪臭の原因となる硫化水素や赤潮を引き起こす栄養塩の溶出を抑える働きがあります。

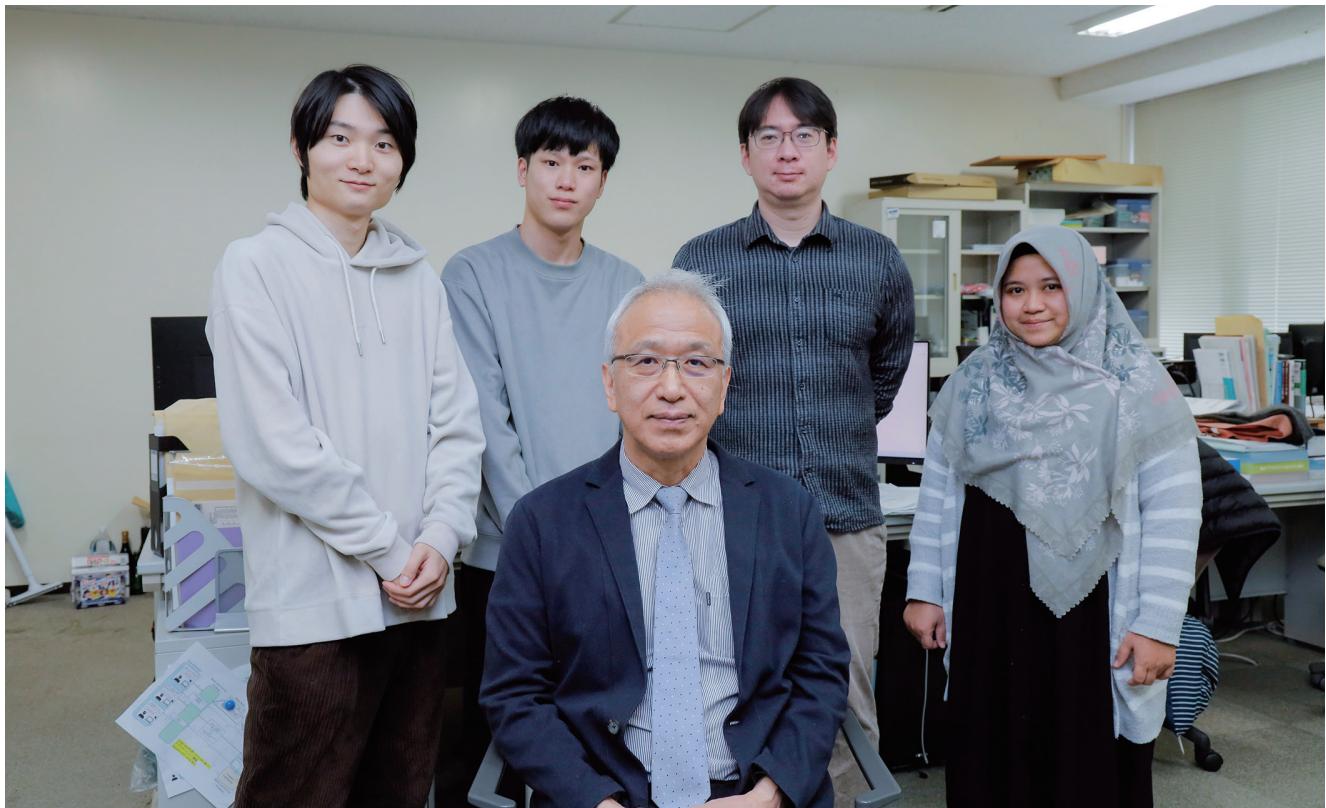
広島県内の京橋川や太田川、福山市内港で、Hiビーズ



微生物が有機物を消化するときに出る水素イオン(H^+)と電子(e^-)を燃料にした微生物燃料電池の実験



様々な器材が並ぶ実験室にて



研究室にて特任助教、学生たちと。国家公務員を目指す学生は、ほぼ全員が合格。うちの学生は非常に優秀だと日比野准教授

による環境修復事業を進めたところ、Hiビーズで覆砂したエリアでは親水性が向上し、ヘドロの堆積が減少して、歩行可能になる場所もみられました。硫化水素の発生も抑えられ、生物生息環境も改善しました。

「福山市内港は閉鎖的な水域で水の流れがほとんどなく、生活排水が流れ込んでヘドロが何メートルにもわたって堆積し、悪臭や景観悪化を引き起こしていました。事業を始める準備として、学生たちと福山港に溜まっていたヘドロを大学の研究室に持ち帰ったところ、あまりの異臭で大学中大騒ぎになってしまったこともあるぐらい。それがHiビーズをまいてしばらくしたら、海底のヘドロがぐっと減ったのには驚きました。藻も繁殖し生物も戻って、子どもが遊べる水場になった。まさに灰で枯れ木に花を咲かせる現代の花咲じいさんとなったわけです」

また、ヘドロを燃料にした微生物燃料用電池を開発され、ヘドロを効率的に浄化するとともに電力が得られる研究にも着手され、実証実験を進められています。

港湾技術のDX化を促進し 学生たちが活躍する明るい未来へ

これからの目標について日比野准教授に伺うと、「港

湾のDX化を目指す」と即答されました。

「先だっての土木学会でAIに関する講演を聴いて衝撃を受けました。早急にも港湾でも進めなくてはなりません。AIによる業務の効率化、省人化は急務です。ぜひ自分たちも挑戦したいと研究計画をまとめ、SCOPEの助成金を申請しました」

日比野准教授は、SCOPEや港湾関係の職員にも話をもちかけ課題を抽出、その計画は「生成AI時代を見据えた海象学習モデルの構築」にまとめられ、令和6年度の研究開発助成事業に採択されました。

思い立つと、すぐに実行に移し、プロジェクトを進めてしまう力強さと多くの人を巻き込む懐の深さをお持ちの日比野准教授。その推進力の理由を伺うと、こんなお答えをいただきました。

「私は自分自身がYESしか言わず、与えられたことは何でも挑戦し続けた人間です。だから前向きのぐいぐいくるような人が好きなのです。港湾や行政に携わる人は、そんな前向きの明るい人が多いので、大いに協力していきたいと思ってしまうのです。そして、学生たちが活躍できる、そして市民がハッピーに暮らせる社会を築くお手伝いができるべきだと思っています」

佐賀を豆腐の聖地に

第3回

人の問題



家内工業からの脱却

2006年に会社の代表になりました。しかし、その後もたくさんの大きな壁がありました。その一つが人の問題です。

通販が伸び利益を生んではいましたが、歳暮期の12月だけが極端に売上が高く他の月の倍以上、ひどい時には3.5倍といういびつな形になりました。12月は、毎日長時間の残業になるのですが、夏は暇で赤字。しかも夏の現場は、猛烈に暑く、労働環境は非常に悪い。ブラック企業そのものです。当然人は定着せず、採用しても採用しても、すぐに辞めてしまうような状況が何年も続きました。

技術の継承もできず、唯一頼りになった工場長も定年退職し、一時は素人集団でお豆腐を作ることになりました。その結果、不良品の山ができ、さらに労働時間が伸びていくという悪循環に陥っていました。売上は順調に上がっていくのに現場は崩壊寸前でした。

そのような中、現場を立て直すべく食品安全マネジメントシステムに関する国際規格ISO22000を取得し、属人になっていた現場の標準化を進めました。さらに豆腐作りの専門家を招いて、少しづつですが技術力向上を図り設備を更新していきました。今考えれば、家内工業からの脱却期間であったと思います。

そのような期間を経て2018年に工場を倍以上の規模に増設しました。そのおかげで、大型の機械を導入することができ、導線も改善したことで圧倒的に作業しやすくなりました。品質は上がり、生産性も大きく向上しました。その結果、残業時間を大幅に削減し、休日は増え、労働環境も

劇的に改善することができました。ようやく、人が働き続けられるような環境が整いつつありました。



増設した工場

集団退職

一方で、人気店になりつつあった店舗でも問題が発生しました。

2010年にオープンした嬉野店は、オープン当初こそお客様に来ていただけませんでしたが、SNSの普及により徐々に認知を広げ、毎年着実にお客様が増えていました。

その頃は工場を回すのに精一杯で、店舗の運営は店舗スタッフに任せっていました。しかし、看過できない問題が散見されるようになってきたため、それを正そうとしたところ大きな反発を招くこととなります。コミュニケーションが希薄になっていたことから相互に不信感が生まれ、埋め難い大きな溝ができていました。

結局、集団退職という事態に発展し、スタッフの2/3がいきなり来なくなるという苦い経験をすることになりました。

深刻化する人手不足

工場増設直後は、需要が落ちていたことと生産性が大幅に向上したことから一時的に人手不足感は解消しました。しかし、その後のリブランディングや新店舗オープンの影響で需要が一気に拡大したことから、深刻な人手不足に直面します。以前は時給を上げればどうにかスタッフの確保はできていたものの、もはやそういうレベルではなくなり、求人を出しても誰も応募してくれない状況が続いていました。

そのような中の2023年12月、当時の工場の責任者から退職届を受け取ることになります。技術も責任感もあった彼の退職は本当にショックで、連鎖的に他のスタッフも退職する事態になれば技術も途絶え、豆腐屋なのにお豆腐を作れない事態に発展しかねません。ここから本気で採用活動を行っていくことになります。

まずは、現場の負担を軽くするために生産性の低い商品を終売とし、需要を抑制するために値上げをしました。生産性の向上に資する設備も積極的に導入していきました。採用の専門家と連携しながら、これまでにない賃上げをして、労働環境も整えていきました。矢継ぎ早に手を打っていったこと、この頃は店舗が人気店になっていたこと、メディアでも頻繁に取り上げていたこともあって、採用が一気に進みました。スタッフが集まりづらいとされる豆腐屋にもかかわらず、こちらが驚くほどうまくいって積年の課題であった人手不足が急速に解消していきます。

表紙写真



日本平ホテルの庭園から望む富士山と清水港の眺望。富士山がもっともよく見られるのは例年12月～2月までの約3カ月。

編集後記

今回は、静岡県の清水港と富士山静岡空港をターゲットとして、これまでの歴史やそれぞれの未来像について特集しました。清水港は、長い歴史の中で鉱与グレープをはじめとする地場産業がその発展の中心となり、みなとまちづくりのグランドデザインを清水みなとまちづくり公民連携協議会が担っていました。また、富士山静岡空港の管理・運営は、三菱地所と東京急行電鉄が出資する富士山静岡空港(株)が行い、コロナ禍を乗り越え、地域空港として特徴的な発展をしていました。

いずれも官のみに頼らず発展していく活力を感じましたが、どこを取材しても、どなたの口からも「富士山」という言葉が登場しました。やはり、静岡の活力の源は「富士山」にあるのではないかと感じました。

取材にご協力いただいた方々に感謝いたします。



発 行 一般財団法人 港湾空港総合技術センター

〒100-0013 東京都千代田区霞が関3-3-1 尚友会館3F

TEL 03-3503-2081(代表) FAX 03-5512-7515

URL <http://www.scopenet.or.jp>



本紙は地環境保護を考慮し、植物油インクを使用しております。