

令和元年 11 月定例会（第 3 日目）

本文 2019-12-02

○7 番（堀 努君） よろしくお願ひします。

それでは、通告に従い、大項目、清水みなとまちづくりランドデザインを主題として進めてまいります。

今回取り上げるランドデザインは、清水みなとまちづくり公民連携協議会が策定して、ことしの 7 月 14 日、清水港開港 120 周年記念事業の一環で開催された市民向けのシンポジウムにて発表されたものです。

皆様御承知のとおり、公民連携協議会は都市デザインの専門家である芝浦工業大学の前田英寿教授を会長にお迎えして、本市と県、港湾関連企業、銀行、鉄道会社、そして商工会議所で構成されている任意団体です。県、市連携の受け皿となり、本市と民間が相互交通で情報共有できる点において重要な組織であると私は理解しております。

ランドデザインは、本市の国際海洋文化都市施策、そして県による清水港長期構想、さらに民間の動向を踏まえた上で清水港ウオーターフロントの 20 年後の将来像を集約したものです。これで今後は、SDGs と同様にバックキャスト思考でまちづくりを実践することが可能となりました。

私が考えるこのランドデザインのすぐれている点は、港とまちに対して俯瞰的に 10 の視点から捉え、強み、機会などのメリットだけでなく、弱み、脅威などのデメリットに対して客観的に分析しているところであり、それが実現可能性の裏づけとなると思うからです。

そして、公民連携協議会はランドデザイン策定後、引き続き行政や企業、市民と連携して将来像の実現に向けてフォローアップすること、実現に向けて当事者としての立場を表明している点も大事なポイントであると思います。

さて、ランドデザインでは、将来像実現の鍵を握る 6 つの主要エリアをリーディングプロジェクトと名づけていますが、今回はそのうち 3 つのエリアに関する質問を中項目に沿っていたします。

まず初めに、リーディングプロジェクト清水駅東口・江尻地区、そして日の出地区・巴川河口地区について伺います。

皆様の机に資料を配布しました。参考までにごらんください。

ごらんとおり、清水駅東口・江尻地区は、公共交通に恵まれた地区として、地図上には本市が令和 4 年度中の完成を目指す新清水庁舎が表記されております。

次に、日の出・巴川河口地区は、港町の礎を築いた清水港の歴史的な中心として、地図上には令和 5 年度中の開業を目指す海洋文化拠点施設、いわゆる海洋・地球総合ミュージアムが表記されております。

私は、これら本市発信による大型公共投資計画がリーディングプロジェクトとして組み込まれ、県や民間と計画が共有されることになったことは、田辺市長が標榜する、公共投資を呼び水に民間投資を喚起、の発言を後押ししてくれることを期待しております。

さて、さきの 9 月定例会では、我が会派の大村議員より新清水庁舎と海洋・地球総合ミュージアムに関する総括質問がありました。そして、さらにさまざまな立場から激論が交わされた後、関連議案が可決されました。

私は水族館が大好きな子供を抱える父親として、本定例会において海洋ミュージアムに関する踏み込んだ質問をするつもりでおりましたが、本市は目下、要求水準書を踏まえてPFI事業者の公募と選定作業中のため、今はタイミングではないと判断しました。そのため、今回は視点を変えて、ミュージアム成功の外堀を埋めるための集客力向上方法について、交通アクセスの視点から伺います。

集客力向上については、さきの2月定例会において既に同じ趣旨の議論が行われているため、重複する部分があるかもしれませんが、御容赦ください。

リーディングプロジェクト清水駅東口・江尻地区、そして日の出地区・巴川河口地区は、ランドデザインによると、湾の中心という意味の湾心という言葉で表現されております。鉄道2駅と路線バス、そして水上バスなどが相互に結ばれた公共交通が充実した清水港の中心的エリアと言えます。

しかし、ランドデザインで弱みとして挙げられている港とまちへのアクセス、そして徒歩、鉄道、バス、海上交通などのつながりが不十分であるというデメリットもあわせて含まれているエリアであると思います。その一例として、水上バスは河岸の市からドリームプラザまでを約10分で結ぶ一方で、JR清水駅側からの観光客の視点では、水上バス乗り場が河岸の市の建物の陰に隠れているため、わかりづらいという点でつながりが不十分であると言えます。あるいは清水港線跡の遊歩道は、江尻、日の出間を結び、もうすぐイルミネーションで彩られる産業遺産を活用した徒歩での交通手段と言えますが、JR清水駅と静鉄新清水駅から遊歩道までをつなぐ動線

が不十分であるため、やはりつながりが不十分であると言えます。こうした弱みの克服は、海洋・地球総合ミュージアムの集客力向上のためには必要不可欠であると思います。

今後、日の出地区では、県による国際クルーズ船拠点としての施策や民間による石造り倉庫群活用の展望等が控えております。公民連携の立場からも、交通の弱みを克服することが本市には求められております。

以上を踏まえて質問いたします。

今後、日の出地区へのアクセスのしやすさをどのように高めようとしているのか、お聞かせください。

次に、リーディングプロジェクト折戸湾地区について伺います。

私の自宅は折戸湾から直線距離で500メートル程度しか離れていないため、このリーディングプロジェクトを地元の大型案件として、今回取り上げることにいたしました。

さて、折戸湾地区についてランドデザインでは、日本平を背にして湾越しに見る富士山の眺望は清水を象徴する風景であると紹介しています。そして、今後は水面利用と環境再生を図り、海洋レジャーの増進を目指すエリアとしてその可能性を示しています。現在、清水マリンロードの車窓から富士山を眺めても倉庫などの建屋に遮られるため、見晴らしは余りよくありません。しかし、実は海面から無数に顔をのぞかせる貯木くい越しに見る富士山はこの場所でしか見られないため、清水を象徴する風景と言えますし、条件がそろえば逆さ富士も海面に映る場合がある、富士山を眺めるには絶好のエリアとなっております。

折戸湾地区に関する公民連携協議会の立

ち位置は、ほかの主体が主導してそこに連携するという立場を表明しています。ほかの主体とは主に静岡経済同友会、折戸湾事業化推進委員会と地権者のことを指しております。経済同友会主体による折戸湾の再開発に関する取り組みは平成27年から始まり、平成29年2月に完成した折戸湾再開発プラン報告書に関する記事が新聞に取り上げられたことにより、市民の広く知るところとなりました。

私もそれに触発される形で、平成29年9月定例会において、折戸湾再開発プラン報告書に関する総括質問を行い、本市の意向を確認いたしました。当時の企画局長の答弁は、民間主導の開発検討の進展を見きわめながら、行政として開発の効果を高めるための対応を検討したいという内容でした。

それから2年余りが経過した令和元年6月28日、折戸湾事業活性化推進委員会は、地権者と協力して、報告書を発展的継承した折戸湾活性化事業基本計画書を完成させました。そして、8月6日には知事と面会して、この基本計画を令和2年度改定予定の清水港港湾計画に反映するよう求める提言書を提出しました。その後、10月10日には、折戸湾を囲む4つの連合自治会役員に対する基本計画への説明会が開催されました。後日、出席者から話を伺いましたが、ある自治会長からは大いに賛成する趣旨の発言があった一方、別の自治会長からは期待とともに、本当に実現できるのかと心配する声も聞かれました。

さて、私が質問した当時と比べると、本市においても海洋文化都市推進本部が設立されて、その後、公民連携協議会が発足しました。現在、公民連携協議会の運営委員として推進本部の職員1名が県職員とともに

に協議会事務所にて職務を遂行しております。また、本市は清水港開港120周年記念事業の一環で、折戸湾環境創造プロジェクトと名づけた市内中高生対象の環境教育プログラムを本年4月と9月に催し、折戸湾の今を知る取り組みを実施しました。

以上の動向を踏まえて、本市の意向を改めて確認する質問をいたします。

折戸湾地区に関して、本年6月に地元関係者が取りまとめた折戸湾活性化事業基本計画について、市としてどのように受けとめているのか、お聞かせください。

以上で1回目の質問を終わります。

51〇海洋文化都市統括監（山本高匡君）
清水みなとまちづくりグランドデザインの2件の御質問にお答えいたします。

まず最初に、日の出地区へのアクセスのしやすさをどのように高めていこうとしているのかについてでございます。

日の出地区へのアクセスは、現状、路線バスでは臨港道路沿いの波止場バス停があるものの、客船が着く埠頭などから離れているという点では不便なところがございます。

また、自動車アクセスが1本の臨港道路、特に浪漫館のある港町交差点に集中していることなどから、日の出埠頭でのイベント開催時には、現在でも臨港道路の道路混雑が発生しております。

今後、国際クルーズ拠点や海洋・地球総合ミュージアムなどの施設が整備され、さらに多くの人を訪れることになった場合には、こうした課題への対策として、本地区へのアクセスを自家用車から、可能な限り公共交通に振りかえてもらうことが必要であると考えております。例えば路線バスや水上バス等の公共交通の利用を高めるよう、停留所、発着所を集客施設の近くに移

設・増設していくことやパーク・アンド・ライドの考え方を取り入れ、例えば清水駅周辺の駐車場に駐車してからバスや水上バスに乗りかえたり、新興津地区人工海浜に設けられる駐車場に駐車してから水上バスに乗りかえるといった、日の出地区へのアクセス方法についても検討することが効果的と考えております。

このほか清水みなとまちづくり公民連携協議会においては、日の出地区内での駐車場の整備や日の出地区周辺の交差点の改良の必要性なども議論しており、今後の開発の進展による来訪者の増加にあわせ、集客施設や公共交通、駐車場などの事業者とも連携し、さまざまな手法を組み合わせる日の出地区へのアクセスのしやすさを高めていきたいと考えております。

次に、折戸湾活性化の民間提案に対する市の受けとめ方についてでございます。

折戸湾は貯木場としての利用終了後、水辺の一部がマリーナとして利用されているほかは長年十分な利活用が図られておらず、市としても折戸湾の地域再生の必要性は認識しておりました。

平成27年に魅力ある清水を創る会から、県と市に対して折戸湾の利用・再生に関する要望という形で課題提起がされておりましたが、この地域、特に臨港地区の開発につきましては、県や地元地権者に権限が属することから、市としてはどのようなかわり、支援が可能なのかという視点から関係者の動向を注視してきたところでございます。

そのような中、今回、議員から御説明がありましたとおり、静岡経済同友会と地権者の皆さんがこの地区の課題を共有し、長きにわたり議論を重ね、折戸湾活性化事業基本計画をまとめ上げたその労力と、地域

の活性化をみずからの課題として主体的に取り組んでいただいたことに対して、市としても敬意を表するものであります。

また、今回の提言にある折戸湾のすばらしい環境を生かし、折戸に市民や来訪者が心から楽しめる癒しの空間を創造するという理念は、公民連携協議会の清水みなとまちづくりランドデザインで示す方向性と一致しており、今後リーディングプロジェクトとして折戸湾地区のまちづくりを具体化し、実現を図っていく推進力になると期待しているところです。

この計画の具体化に向けては、地権者との合意形成ですとか港湾整備との調整などさまざまな課題が残されてはおりますが、本市としましては公民連携協議会を通して市の役割を果たしていきたいと考えております。

〔7番堀 努君登壇〕

52〇7番（堀 努君） 2回目です。

日の出地区へのアクセス向上に関する質問について、山本統括監より御答弁いただきました。日の出地区でのさまざまな交流拠点の立地に伴う車でのアクセス増加について、できるだけ公共交通など、ほかの手段に振りかえてもらう仕掛けが必要との認識を示されました。

そこで、まず2回目は、公共交通の新たな手法について伺います。

本年5月に県は、日本平夢テラスと駐車場までの傾斜がきついアクセス道について、高齢者や足の不自由な観光客向けに電動ゴルフカートの走行実験を行いました。現在、来年度からの本格導入に向けた準備を進めているとのことでした。

さて、電動ゴルフカートとは、国土交通省が昨年から普及活動を行っているグリーンスローモビリティの1つであります。

電動で時速 20 キロ未満で公道を走る 4 人乗り以上のパブリックモビリティと定義されておりますが、一言で言えば電動小型低速車のことです。

国交省によると、グリーンスローモビリティはグリーン、スロー、セーフティー、スモール、オープンという 5 つの特徴を持つとされております。グリーンは電気自動車のため環境に優しいこと、スローはゆっくり走ること、セーフティーは安全な乗り物であること、電動カートは低床式仕様で乗りおりが楽となっております。スモールは小型であること、電動カートは普通乗用車の約 8 割の大きさです。そして、オープンは窓ガラスがないことです。電動カートは側面のドアがありません。

私は以上の電動カートの特徴を踏まえて、日の出地区における公共交通の接続の不十分さを克服する手段として電動カートが有効な手段の 1 つであると考えております。JR 清水駅東口から海洋ミュージアムまでの約 2.3 キロ間を結ぶ新たな観光客向けの公共交通として、清水港線跡の遊歩道で電動カートの走行実験を行えないでしょうか。電動カートは車幅が小型であるため、清水港線跡の遊歩道の一部を専用軌道として割り当て、そこに電磁誘導線を整備すれば安全な自動運転走行が可能になると思います。

さて、電動ゴルフカートを交通手段として活用するアイデアは石川県輪島市が発祥とされておりますが、国交省の支援もあり、現在、全国各地で実証実験が行われております。県内では、磐田市がヤマハ発動機と包括協定を結び、本年 7 月より県内初となる電動カートの公道実験が行われています。

また、本市では、清水港開港 120 周年を

祝う開港祭において、将来の移動手段を体験できる次世代モビリティ見本市を日の出地区で開催して、海洋ミュージアム建設予定地付近からドリームプラザまでの区間で電動カートの体験乗車を催しました。私は、開港祭にて自動運転化された電動カートを畑田議員とともに体験乗車しましたが、単なる移動手段としてではなく、乗って楽しいアクティビティとして導入の価値があると感じました。本市はその後、10 月 14 日に開催されたミナトブンカサイ 2019 において、石造り倉庫群からドリームプラザまでの区間で電動カートの体験乗車イベントを開催しました。恐らく海洋文化都市推進本部は、このようなイベントを通じて電動カートの実証実験を行っていたと思うのですが、利用者の反応はいかがだったでしょうか。

以上を踏まえて質問いたします。

清水駅から日の出地区にかけての交通対策として、清水港開港 120 周年事業などで試行された電動カートの導入可能性についてはどのように考えているのか、お聞かせください。

なお、グランドデザインにおいて、江尻や日の出地区など市民空間を広く実現する地区では、次世代小型モビリティの回遊運転の実験が提案されていることもつけ加えさせていただきます。

次に、折戸湾に関する質問に移ります。

先ほど山本統括監から、計画実現にはさまざまな課題の解決や調整が必要との見解と同時に、公民連携協議会を通して市の役割を果たしていくという、前回よりも一歩進んだ御答弁をいただきました。

ここで折戸湾活性化事業基本計画書の中身について少し触れたいと思います。

基本計画書は人が安心して海に近づける

ことが折戸湾のあるべき姿と設定し、折戸に新たなにぎわいが生まれる方法を道しるべとして明らかにすることを目指しております。その道しるべは大きく3つの工程を段階的に踏んでいく構成となっております。

第1段階は、護岸整備事業です。廃線跡を再生して魅力的な場所、風景をつくり出したニューヨークのハイラインの成功例を参考に、折戸湾の水辺沿いに折戸シーラインという親水護岸を整備して、人々が集い過ごせる海の居場所をつくることを目指しております。

第2段階では、整備された折戸シーライン周辺に、PFI方式により、にぎわいの呼び水となるモデル事業を展開します。具体的な事業として、温泉、飲食・物販、海上ホテル・レストラン、マリナー、スーパーヨット受け入れ、ヘリポート整備が検討されております。

そして、最後の段階は、折戸シーラインの交流人口がふえることで周辺地域の価値が上がり、新たな民間事業や雇用の機会が創出されることで、地域活性化の実現を目指します。

以上3段階の道しるべとなりますが、先ほどの御答弁にありました計画実現のための課題と調整について、私なりの考えを述べたいと思います。

第1段階の護岸工事は港湾管理者による公共工事が必要となるため、県との調整が必要となる点です。静岡新聞によると、知事は8月の面会時、計画を共有し、港湾計画に入れていくと発言されましたので、現時点では調整がうまく進んでいるものと考えられます。

次に、計画区域内に立地している企業や地権者に対しては、特に水域を利用してい

る造船業やマリナーとの十分な調整が必要となる点です。

私が思う本市の役割は、公民連携協議会の一員として推進委員会と連携してこれら課題解決に取り組むことは当然のことですが、さらには産業政策の視点から、計画区域内にある産業の事業継続という課題に取り組むこと、そして都市計画の視点から、後背市街地との関係性を意識したまちづくりを主体的に行うことが求められると考えております。

そこで、質問します。

折戸湾の再開発を進めようとする際、既に立地する産業への配慮も課題となると考えるが、清水みなとまちづくりグランドデザインにおいては、臨海部の産業とにぎわいのバランスや共存をどのように図っていくべきだと考えているのか、お聞かせください。

以上で2回目の質問を終わりにします。

53〇海洋文化都市統括監（山本高匡君）日の出地区周辺への交通対策としての電動カートの導入可能性についてでございます。

日の出地区は、今後、海洋・地球総合ミュージアムの整備、クルーズ船の入港の増加、商業施設の民間開発など観光交流客が集中するエリアとなっていくことが予想されるため、この地区を歩行者優先の安全で快適な空間につくりかえていくことが求められます。

一方、日の出地区内には、駐車場や岸壁、マリンパーク、今後開発が期待される石造り倉庫群など交通結節点や集客スポットが点在しており、観光交流客が各スポットを徒歩で移動するには距離が離れ過ぎていることから、本年7月の清水港開港120周年記念事業、開港祭において、スローモ

ビリティの1つである電動カートを使った社会実験を実施いたしました。その結果、電動カートは3日間ほぼフル回転で運転し、5,577人の方に乗車していただきました。乗車していただきました皆様からはおおむね好評価をいただき、日の出地区の緑地や埠頭、道路を歩行者と共存しながら行き来できるスローモビリティの有用性を確認できましたほか、今後、エリア内への自動車の流入抑制や歩車分離もあわせて考えていく必要性といった課題についても確認ができました。

さらに、こうしたエリアにおいては、今後、電動カート以外にも現在、本市で導入を進めているシェアサイクルや欧米で普及し、日本で普及が期待される電動キックボードなど多様なモビリティが可能性を持っていると考えております。電動カートも含め、それらの利便性と事業性についても総合的に検証しながら、地区内を快適に移動できる手段の導入を目指していきたいと考えております。

最後に、清水みなとまちづくりグランドデザインにおける臨海部の産業とにぎわいのバランスや共存に対する考え方についてですが、清水はコンパクトな臨港地区と流通、製造、商業、観光、学術などの機能、施設を有する市街地が隣接しており、それらの産業が地域の経済と生活に貢献し、港を介して海洋文化を育んでまいりました。

1960年代以降の清水港は、市民が臨港地区に近づきにくい時期もございましたが、近年は産業転換と物流の拠点が新興津地区に集約、効率化されていくことにより、日の出地区では、マリンパーク等の再開発やクルーズ船の増加など港に人と物が行き交う姿を取り戻しつつあります。

清水みなとまちづくりグランドデザイン

においても、清水港及び周辺でこれからの20年で目指す姿を「ひらく・みなとまち」と掲げております。このグランドデザインの中で20年後の清水の産業展望を描いておりますが、これまで未開拓な分野であった観光、海洋レジャーや海洋調査研究など新たな産業が立地する一方で、食品・水産加工業や港湾物流、造船業などこれまで清水を支えてきた歴史ある地場産業が持続し、次世代の形で発展するという、新たな産業と既存産業が共存する姿を目指しております。

また、臨海部などで発生した低未利用地は、開かれた港にふさわしい形で段階的に市民に開かれた土地利用を図っていくこととしております。

このような取り組みを通して臨海部の産業とにぎわいの共存を実現していくことを目指してまいります。

〔7番堀 努君登壇〕

54〇7番（堀 努君） 3回目は意見・要望です。

電動カートの導入可能性について、山本統括監からは開港祭で電動カートの有効性を確認できたこと、そして電動カートを含めた多様なモビリティの利便性と事業性を検証しながら地区内を快適に移動できる手段の導入を目指したいという内容の御答弁がありました。

今後も引き続きイベント時におけるにぎわい創出を兼ねた電動カートの実証実験を実施していただき、将来の導入可能性をシミュレーションしていただきたいと思っております。例えば大型クルーズ船寄港時における乗客向けに、おもてなしを兼ねた実証実験はいかがでしょうか。ぜひ近い将来、クルーズ船客をターミナル経由で海洋ミュージアムへといざなうツールとして電動カート

を導入してほしいと願っております。

そこで、要望ですが、実証実験のたびに電動カートをレンタルしたのでは、コストパフォーマンスが悪いと思います。ぜひ本市で1台購入してみたいかでしょうか。

次に、折戸湾における臨海部の産業とにぎわいのバランスについて、山本統括監から新たな産業が立地する一方で、これまで清水を支えてきた歴史ある地場産業が持続し、次世代の形で発展する姿を求めているとの御答弁をいただきました。

それに少し関連するのですが、公民連携協議会の前田英寿会長は、静岡県文化財団出版の書籍「清水港」において、産業をやめて観光だけの港にすることは可能かもしれないが、港で物をつくりお金を稼ぐ、そういった産業景観をよいものとして評価する。海で育った産業もまた美しい地域の資源として大事に守っていくべきだと述べられており、私はその言葉に感銘を受けました。例えば、以前は折戸湾の貯木くいについて、水面の利活用や水質浄化への期待からくいを抜くことが望ましいと思っておりましたが、清水の歴史的産業遺産として積極的に残す選択肢があるということに気がつきました。清水港は産業構造の転換が必要とされておりますが、それは働く港か楽しむ港か二者択一を迫るものではなく、いかにして産業とにぎわいのバランスや共存を図るのかという視点が大切であるという考えに至りました。

最後に、今回の質問では触れませんでした。リーディングプロジェクト……

55○副議長（亀澤敏之君） あと1分です。

56○7番（堀 努君）（続） 日の出・巴川地区では、巴川の活用部分で屋台船を

活用する提言がございました。私は昨年5月、島議員、そして丹沢議員とともに折戸湾から巴川をボートで遡上する体験を行いました。そこから見る清水のまちはふだん見ることのできない清水の風景であり、大変美しいと感じました。ぜひ本市においても体験実験を催していただき、今後の施策に反映していただきたいと思っております。

以上で私の質問を終了といたします。ありがとうございます。

~~~~~  
~~~~~