

清水港日の出地区とその後背地域の戦後における変遷

正会員	○ 萩原 拓也 *
同	黒瀬 武史 **
同	大森 文彦 ***
同	越村 高至 *

港湾	波止場	後背地域
再開発	清水港	

1. 研究の目的と手法

清水港は、静岡市清水区にある港湾で、中京圏の物流拠点として県内外の産業を支えている。前稿¹⁾では、終戦前に行われた第二次修築工事の状況と日の出地区周辺に残る歴史的資産について整理し、港橋から波止場通り、波止場へと貫く都市構造の重要性を明らかにした。本研究は、戦後以降の清水港の整備過程を整理した上で、それに伴った日の出地区の後背地域の変化を明らかにすることを目的とした。調査には文献及び昔の住宅地図を使用し、2012 年 7 月に波止場通りの商店主から聞き取りを行った。

2. 戦後の清水港・日の出地区

2.1 戦後の成長

戦後直後の清水港は、1945 年の空襲で港湾施設のほとんどが破壊された上、港や工場はすべて米軍の管理下に置かれ、自由に貿易ができなかった。しかし、1947 年 8 月に制限付きながら民間貿易が再開され、状況は改善。この際、GHQ から全国 12 港の貿易港の 1 つに指定され、また港の景観が優れた「景観港」としての指定もされた。1950 年には新しい港湾法の公布より清水港は重要港湾に指定され、管理主体は国から県に移った。さらに、1950 年に起きた朝鮮動乱時の特需が清水港の活性剤になり、貿易額が急激に伸び、1951 年には貿易額で戦前のピークである 1941 年を大きく上回った。貿易のこの著しい伸びにより 1952 年に清水港は特定重要港湾に指定された。

当時、日本の輸出額は世界の貿易拡大の 2 倍のスピードで伸びており、清水港では、1961 年から 66 年の 5 年間で 2.2 倍の伸びとなっていた。清水港はこの時期あたりから大きな転換期を迎える。1966 年から 68 年の工事で、大型コンテナ船の接岸が可能な興津第 1・第 2 埠頭が完成すると、清水港の規模は飛躍的に拡大。港の中心はこれまでの日の出地区から興津・袖師地区に移っていった。

2.2 日の出地区再開発事業

在来型の埠頭であった日の出地区は、コンテナ荷役には対応できないことから、次第に港湾施設としての機能が低下し、空き地や未利用倉庫などが発生していった。また、背後の商店街の衰退が見られるようになり、背後都市活性化が求められるようになると、運輸省のポータルネッサンス事業による支援で、海洋性レクリエーションの発展やウォーターフロントの高度利用促進等を目指した、大規模な再開発事業が 1988 年に計画着手されることになった。

2000 年頃まで続いた一連の再開発により、複合型商業施設や集合住宅等が整備され、日の出地区は賑わいの空間

へと変化していった。また、再開発と一体で行われた緑地整備事業に伴い、かつての船着場は埋め立てられ、港橋から波止場通り、海への直線的な都市構造は影を潜めた。現在は「次郎長堤」が当時の波止場の痕跡を残すのみである。



図 1 戦後における日の出地区の空間整備

3. 後背地域の状況

3.1 波止場通りの活況

戦後期からコンテナ埠頭完成までの間の、日の出地区周辺と清水港の発展において、その後背地域である波止場通り（現エスパルス通り）は大きな役割を果たした。

当時の日の出地区周辺の様子を知る波止場通りの商店主らによれば、戦後から昭和中期にかけて、波止場通りには居酒屋や船食屋、漁具屋等の商店が数多く建ち並んでいた。また、波止場周辺には国鉄清水港線（1944 年旅客営業開始）と静岡鉄道清水市内線（1929 年開業）が通り、波止場通りの東西にそれぞれ駅・電停が設置されていた。

波止場通りや波止場周辺の商店や居酒屋には清水港の港湾関係者や寄港した船舶の乗員、周辺の工場の従業員らが通い、活況を呈していた。加えて当時、清水における工業の柱であった三保半島の造船所に勤める労働者の多くが静鉄清水市内線と渡船を利用して通勤しており、通勤や帰宅の際には波止場通りや波止場周辺の商店や居酒屋に立ち寄る姿が多く見られ、さらなる賑わいをもたらした。

図 2 港橋停留所 (1930)²⁾図 3 波止場通り (1958)³⁾

Study on transition of the Hinode area Shimizu-port and the back area in the postwar period

HAGIWARA Takuya, KUROSE Takefumi,
OMORI Fumihiko, KOSHIMURA Takashi

3.2 波止場通りの衰退

1966年以降の興津・袖師コンテナ埠頭の整備が進むにしたがって、港湾機能の中心は日の出地区から興津・袖師地区に移っていった。また、機械化が進んだことで荷役にかかる時間が短縮されたために、船舶の停泊期間が短くなり、日の出地区で働く労働者数が減少していった。

一方で、1974年7月7日の七夕豪雨により、当時の静岡市、清水市周辺は大きな被害を受けた。静岡鉄道清水市内線も被災し、この影響で翌年に静岡鉄道清水市内線が廃線となり、同年からバスによる代替輸送が開始された。また、高度経済成長期に入り清水市内やその周辺においてもモータリゼーションによって自家用車の利用率が高まりを見せていた。この影響で清水港線の利用客は激減し、1972年には赤字路線となった。加えて、物流も自動車輸送が主流となっていたこともあり、1984年に清水港線は廃線となり、バス路線に代替された。清水港線の廃線により一層、三保半島への通勤者の自動車利用が高まった。

これらが要因となって、かつて波止場通りの活況を支えていた日の出地区で働く港湾労働者や船員、造船工員らが波止場通りを訪れる機会が減少していった。さらに、日の出地区再開発事業に伴う波止場の埋め立ての影響等もあり、波止場付近や波止場通り沿いに多く建ち並んだ居酒屋や商店が減少し、活気を失っていく事となった。

4. 日の出地区と後背地域の現状

日の出埠頭の主な土地利用は、現在も埠頭完成時から変化しておらず倉庫用途である。しかし、倉庫の集約化、大規模化が起こり、その数は減少している。一方で、自動車の普及に伴い、マリンパーキング等の駐車場が急増している。また、2001年のアメリカ同時多発テロを契機とした2002年のSOLAS条約改正によって、日の出埠頭東側岸壁には一般人の立ち入りができなくなっているほか、県営上屋の老朽化が進み、再開発の検討がなされている。

日の出地区のうち再開発が行われたエスパルスドリームプラザやマリンパーク周辺では、定期的イベントが行われ、団体バスにより大勢の観光客が来訪するようになるなど、賑わいの空間となっている。現在は大きな経営的問題も見られていない。

波止場通り沿いを中心とした、日の出地区周辺の店舗は

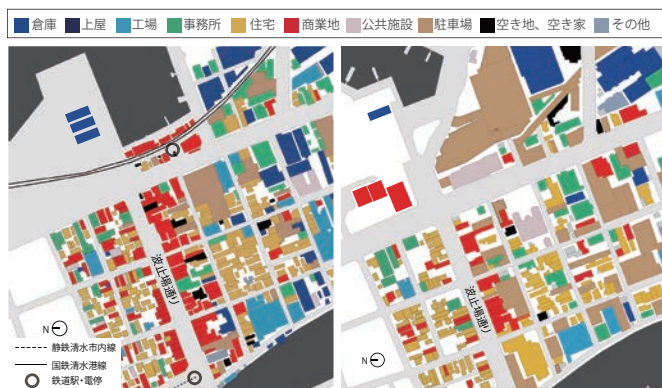


図4 波止場通り周辺の建物用途 左:1973年⁴⁾、右:2011年⁵⁾

* 東京大学大学院工学系研究科 修士課程
** 東京大学大学院工学系研究科 助教・修士(工学)
*** 東京急行電鉄株式会社 修士(工学)

1973年には70軒ほどあった商店が30軒程度まで減少している。特に、居酒屋や食堂など、港湾労働者向け商店の減少が大きい。その他、築地町などに見られた工場が減少。住宅密度が下がった一方で、高層マンションが建設されている。また、波止場通りでは日の出地区の再開発計画に合わせて歩道の拡張整備と西洋風の街並みへの修景を試みているが、日常的な賑わい創出には繋がっていない。

日の出地区と波止場通りの間には、広幅員のしみずマリロードが通り、両者には分断が見られた。しかし、現在はマリロードと波止場通りとの交差点付近に再開発計画上の仮設的大型衣料品店が出店し、賑わいをもたらした。このことが、波止場通り付近も含めた回遊性向上に寄与しているという声も波止場通りの商店主から聞かれた。



図5 再開発後の日の出地区



図6 現在の波止場通り

5. まとめ

以上のように、かつての波止場や第二次修築工事で完成した日の出地区の港湾施設は、明治から戦後にかけて清水港の飛躍的な発展を支えた。その後、興津・袖師のコンテナ埠頭の完成以降陳腐化し、その役割は縮小していった。

日の出地区の後背地域である波止場通り周辺は、日の出地区が清水港の中心であった時代には、多くの港湾労働者や三保半島で働く人々で活況を呈し、日の出地区の機能低下とともに、徐々に活気を失っていった。このように、後背地域は臨港地区と常に密接な関係にあり、その盛衰は臨港地区の状況に大きく左右されている。また、鉄道廃線により、波止場周辺が交通結節点としての機能を失ったことも、波止場通りの衰退に繋がっている。

近年の日の出地区再開発事業は、こうした後背地域活性化に向けた起爆剤としても期待された。再開発地区内では一定の賑わいを見せているものの、臨港地区と後背地域との関係が希薄化した現在、再開発の後背地域への波及効果は小さくなっている。今後、波止場通り等の日の出地区後背地域の再生に向けては、これまで地域の産業や賑わいを支えた港湾機能が低下しているという前提を理解し、波止場通りが持っている日の出地区にとっての都市構造的な重要性を十分に考慮した上で、空間整備を行っていくことが求められる。

1) 大森 文彦、黒瀬 武史：清水港における港湾成立の歴史と歴史的資産に関する研究，日本建築学会大会学術梗概集，p753-754, 2012年9月

参考文献

- 松原正明：「写真が語る清水の今昔」，1987年
- 清水港開港100年の会：「清水港開港100年史」清水港開港100年史編集室、1999年
- 東海善隣出版社：「ゼンリンの住宅地図清水市 1973」，1973年
- ゼンリン：「ゼンリン住宅地図静岡市清水区 2011」，2011年
- 鈴木社史編集委員会：「鈴木百七十年史」鈴木社史編集委員会，1971年
- 清水港港湾局：「清水港要覧」，2011年

*Master course, Graduate school of Faculty of Eng., The Univ. of Tokyo
**Assist. Prof., Faculty of Eng., The Univ. of Tokyo, master of Eng.
*** Tokyu Coporation, master of Eng.