富士山静岡空港開港に期待する―静岡市

社団法人中部開発センター
客員研究員　青山　征人

はじめに

静岡県が、静岡市と浜松市のほぼ中間地点の牧之原台地に建設を進めてきた富士山静岡空港が６月に開港する。空港を設置することで、国内外からの企業誘致を働きかけるとともに、観光促進、農産物の販路開拓など県の活性化が期待されている。空港からバスで40分の静岡市としては「これまでの東名高速道路や新幹線の陸路、清水港の海路に、新たに空路が加わればいわゆる陸・海・空の大規模ネットワークを結ぶことができる」（小嶋善吉市長）と期待する。静岡市は、2003年４月に旧静岡市、旧清水市が、06年３月に旧蒲原町が合併し、さらに08年11月に旧由比町を加えた、人口728,900人（08年12月末現在）の政令指定都市である。東西の長さが42㎞、南北が83㎞、面積1,411㎢で、市域には南アルプスの3,000ｍ級の山々から、駿河湾までの雄大な自然が含まれる。風光明媚で、海の幸、山の幸に恵まれるとともに、今川・徳川時代に代表される多彩な歴史と文化を持つ。同市は、目指す町の姿として「活発に交流し、価値を創り合う自立都市」を掲げ、第１次静岡市総合計画（05－09年度）に引き続き第２次総合計画を策定して、「品格ある」都市づくりを進めていく。

Ⅰ　静岡は交通の要衝

１　静岡空港が６月に開港

静岡市の将来に大きく関わる富士山静岡空港の建設状況を見るため、自動車で名古屋から東名高速道路を東進した。相良牧之原インターチェンジで降り、国道473号と一般道を使って空港全体を見下ろす石雲院展望台にたどり着いた。空港は滑走路、旅客ターミナルビルがほぼ完成し、一部整地作業を行っている。関西国際空港や中部国際空港など海上を埋め立てた空港と違って山を削った造成地だけに周囲を緑に囲まれ、東の方角には富士山が優美な姿を見せるなどロケーションはすばらしい。牧之原・金谷ルートと榛原・吉田ICルートのアクセス道路２本を整備しており、完成後は自動車で、静岡市から40分、浜松市から50分、沼津市から１時間20分でアクセスできるという。そ

完成近い静岡空港。
６月初めには一番機が飛ぶ。

れにしてもこの空港、建設候補地が決定してから完成まで20年かかった。建設反対運動が起きて用地取得が難航したためである。結局用地取得が完了したのが2007年３月、それから工事に着手して、今度こそ完成かと期待を抱かせたが、滑走路の端にある立ち木などが航空法の安全制限に引っかかるとあって、この木を除去しない限りは2,500ｍの滑走路が出来ないことが分かった。県では300ｍ短縮し2,200ｍの滑走路として暫定運用することで開港にこぎつけた。この空港には日本航空が静岡―新千歳線１日１往復、静岡―福岡線同３往復、全日空が静岡―新千歳線同１往復、静岡―那覇線同１往復を就航させるほか、地元のフジドリームエアラインズ（FDA）が、７月から静岡―小松（石川県）線同２往復、静岡―熊本線同１往復、静岡―鹿児島線同１往復を就航させる。一方、国際線ではアシアナ航空と大韓航空がそれぞれ静岡―ソウル線を１日１往復就航するとし、中国東方航空は静岡―上海線を毎週４往復させることが決まった。県や空港運営会社は、この空港を利用すれば、東京や名古屋など大都市を経由することなく、静岡県と国内遠隔地やアジア主要都市と直接に結ぶことができると、引き続きポートセールスしていく。

２　宇津ノ谷集落と吐月峰柴屋寺

空港から東名高速道路に戻るため今度は吉田ICを利用した。これだと吉田ICまでは20分と近い。焼津ICで降りて国道１号線を東進し、宇津ノ谷トンネルを越えると静岡市の西端、宇津ノ谷地区である。同地区は、旧東海道五十三次の岡部宿（藤枝市岡部町）と丸子宿（静岡市）の中間に位置し、「宇津の山越え」として平安後期から鎌倉・室町時代にかけての歌や物語に登場する。40軒程度の小さな集落だが、歴史的な街並み景観が残されており、静岡市は同地区を旧都市景観条例の「美しいまちづくり推進地区」に指定し、屋根、外壁等の修景に助成をしてきた。その１軒が「お羽織屋」である。豊臣秀吉が小田原征伐に向かう際、立ち寄った。主人の石川忠左衛門から「勝利を祈っております」と言われた事に気をよくし、帰り際に着用していた陣羽織を与えたと伝えられている。その羽織はガラスケースに収められているが、衿やすそは修復不可能なくらいにボロボロだ。子孫の石川としさん（88歳）によると、東海道を往復する徳川家康や諸大名が秀吉の強運にあやかろうと触ったためらしい。このほかにも家康の贈った茶碗や旅道具などを陳列し、としさんは400年前のことを今見てきたかのように面白おかしく説明してくれる。近くには中世まで利用された官道の蔦の細道や明治のトンネルが残されており、ハイキングに適している。

国道１号線を数kmほど東に行くと丸子の宿。十返舎一九の「東海道中膝栗毛」で弥次さん、喜多さんが食べ損ねたとろろ汁が名物だ。自然薯をす

宇津ノ谷集落の「お羽織屋」には豊臣秀吉の陣羽織が保存されている。石川としさんの右後方。

今川氏親（義元の父）のお抱え連歌師・宗長が草庵を結んだ吐月峰柴屋寺。山を取り入れた借景庭園が美しい。

りおろし、麦飯にかける単純な食べものだが、芋の種類が違うのか、それとも味付けが違うのか、とにかく美味い。国道１号から山側に入ると吐月峰柴屋寺（とげっぽうさいおくじ）や工芸品の体験工房駿府匠宿がある。柴屋寺は、戦国大名の今川氏親（義元の父）のお抱え連歌師、宗長が草庵を結んだところである。本堂の西側に小池を造り、岩清水を引き込み、池畔には樹石を配す。西方にそびえる天注山、首陽山を取り入れた見事な借景庭園である。戦国期の今川家は、氏親の正室、寿桂尼が中御門宣胤(注)の娘だったことから京都の公家達が京都の戦乱を避け、多数駿河に下向した。公家達は京文化を持ち込み、柴屋寺は歌会や連歌の会で賑わった。しかし駿河・遠江・三河の３国を支配し、甲斐の武田氏、小田原の北条氏と張り合った今川氏も桶狭間の合戦で義元が織田信長に討たれると勢いをなくし、義元死後10年で滅んだ。柴屋寺には今も後水尾天皇の宸筆や足利義政から贈られた文福茶釜が残されている。

（注）なかのみかどのぶたね（1442-1525）。戦国時代の公卿。応仁の乱以降、乱れた朝廷儀式の復興に尽力した人物として知られる。書道家、歌人としても活躍した。

３　家康は隠棲の場所を駿府に

安倍川を渡ると静岡市市街である。途端に街並みが混み出す。1940年の静岡大火、1945年の静岡空襲で罹災したことと、外敵から守る城下町特有の入り組んだ構造になっているため、道は狭く、住宅が建て混んでいる。それでも10年前訪れた時に比べると格段にきれいになっている。特にJR静岡駅周辺地区が大きく変わった。政令指定都市・静岡市の顔として静岡市が整備に力を入れているためだろう。広場が完成し、駅前の国道１号に面した紺屋町地区では市街地再開発事業による地下２階、地上25階建てビルの建設が進行中だ。市では駅から駿府公園にいたる地区を中心市街地と定め、景観計画を進め、屋外看板も幾分小さめになっているようだ。

駿府公園は、将軍職を秀忠に譲った徳川家康が江戸城から移り住んだ駿府城の跡。家康は、府中が江戸と大阪の中間にあり、気候が温暖で、米穀の実りがよく、人の気質が卑しくないというところから選んだと言われる。諸大名を動員して大規模改築を行い、広大な天守閣が築造されたが、１度目は1607年に失火で、２度目は家康の死から19年後の1635年に城下の火災で類焼、以後再建されることはなかった。それでも堀の石垣は堅牢で美しいし、木造２層３階の巽櫓（たつみやぐら）や東御門が復元されたことで、城郭としての風格を取り戻しつつある。

一方、ＪＲ静岡駅南口も市街地再開発事業等で道路が整備され、街並みがすっきりした。かつては登呂遺跡まで行くのに、道路が混雑し、クルマで30分以上かかったと思われるが、今回行ったら15分程度で到着した。登呂遺跡は２、３世紀の弥生後期の住居跡と、矢板や杭で補強された畔を持つ水田跡からなる遺跡である。一体となった発見は例が少なく、国は特別史跡に指定した。住居

駿府城東南角に復元された巽櫓（たつみやぐら）と東御門。

弥生時代後期の農耕文化を伝える登呂遺跡。考古資料を展示する博物館は建て替え工事中。

と高床式倉庫が復元されているが、市では歴史公園としての景観整備を行っていくことになり、現在登呂博物館のリニューアル工事を進めている（2010年に完成オープン）。

4　日本平と久能山東照宮

登呂からいちご海岸通りと呼ばれる国道150号を20分ほど進むと久能山とそれに連なる有度山が見えてくる。日当たりの良い南面は静岡特産のいちご栽培用ビニールハウスがびっしり連なり、道路端では栽培農家がいちご狩りの客を呼び込む。ビニールハウスの間の小道を入っていくと久能山東照宮の表参道がある。石段は勾配が急な上、段数が1,159段もあって上るには一苦労だ。登り切ったところが家康を祭る東照宮である。徳川２代将軍秀忠が、家康の死後１か月後に造営に着手、わずか１年７か月の短期間で完成させた。社殿、桜門、透塀など主要な建造物は権現造り、総漆塗り、極彩色の桃山時代の技法を取り入れた豪華絢爛たる建物である。社殿や門自体が重要文化財に指定されているほか、博物館には家康の遺品や徳川歴代将軍の武具、刀剣、書画など、国宝、重要文化財75種185件を含む2,000点が収蔵されている。家康が初陣の時着用した具足をはじめ具足だけで63領もあり圧倒される。足に自信のない人には日本平公園からロープウエイに乗ることをお勧めする。

徳川家康を祭る久能山東照宮。敷地内の博物館は徳川歴代将軍の武具や古文書など2,000点を所蔵。

有度山（標高307m）山頂（通称日本平）からは、富士山、南アルプス、駿河湾、伊豆半島などの大パノラマが眺望できる。一帯は緑が多い上、草薙神社や東照宮、県立美術館、日本平動物園など施設が多数あり、市は自然、海岸、歴史文化、農業が融和した景観づくりを目指している。

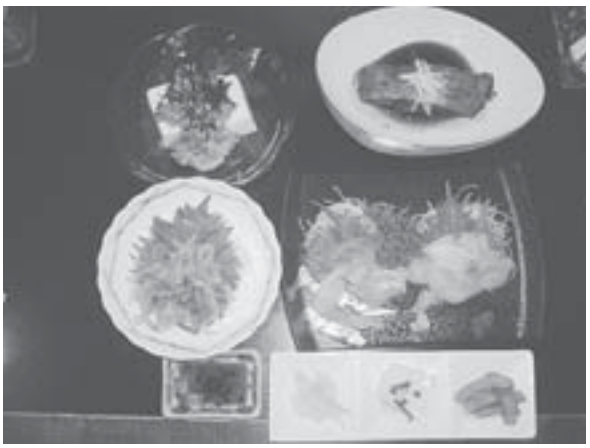
5　JR清水駅周辺を再開発

国道150号を道なりに進み、倉庫が目立つようになると、そこは特定重要港湾・清水港。旧清水市時代から「日の出地区」を旧都市景観条例に基づく都市景観形成、重点地区に指定し、再開発事業を行った結果、見違えるような景観とにぎわいを取り戻した。船の模型や船舶用品、歴史資料を集めたフェルケール博物館や自然石の回廊を設けた清水マリンパーク、清水マリンターミナルが建設され、海の玄関口にふさわしい様相を見せる。外観は「みなと色彩計画」に基づいたカラーで統一しているため、自然景観と人工景観が程よく調和して、けばけばしくない。この港から徒歩で行ける範囲に侠客清水次郎長こと山本長五郎の生家や船宿記念館、一家の墓がある梅蔭禅寺がある。この地区と並んで現在進行中なのが、ＪＲ清水駅周辺の整備である。清水の玄関口にふさわしい魅力あふれる商業・業務地区にしようと、駅西地区で、土地区画整理事業や市街地再開発事業を展開して中心市街地の活性化を推進、将来的には日の出地区と繋ぐ考えだ。

日暮れとなったため今夜の宿を清水駅から徒歩３分のビジネスホテルに決定。選んだのは、築２年と新しい上、窓越しに富士山を見ることができるという単純な理由だが、気に入ったのはホテルが夕食を提供しない代わり、客の好みに応じて周辺の飲食店舗を紹介してくれること。客は店名、料理内容と特徴、地図を書きこんだ手書きのグルメマップ１枚を渡され「お好きなところにどうぞ」という訳。外部資本のホテルながら、地元商店街と共存共栄を図る姿勢は好ましい。マップにある１軒の居酒屋を選んだ。女将のこだわりで、食材

子供からお年寄りまで楽しめるシーサイドショッピングセンター「エスパルスドリームプラザ」

東海道屈指の名刹、清見寺。国の名勝に指定された庭園や、多くの指定文化財を保有する。



清水での夕食。左から時計回りに桜えびの生食、納豆豆腐、金目煮付、かんぱち・こちの刺身。合計3,750円。

薩埵（さった）峠から眺めた富士山。広重が描いた光景と同じだが、今は東名高速道路や国道１号をひっきりなしにクルマが通る。

には冷凍ものを一切使わず、その日清水港で水揚げされた魚介類だけを料理する。女将に愛想はないが、特産桜えびの生食、かんぱち、こちの刺身、金目の煮付けは絶品。カウンター８席は満席だった。

６　興津、由比、蒲原はかつての宿場

清水駅前から国道１号を東へ行くと、興津。臨済宗の名刹清見寺がある。白鳳時代に関所を守る仏堂が置かれたのが寺の始まりと伝えられ、本堂、山門、鐘楼は風格があり、家康が指示して作らせた池泉回遊式庭園は国の名勝。境内には島崎藤村が作品にした五百羅漢がある。ここを過ぎると難所で名高い薩埵峠。山が波打ち際まで迫っており、狭い場所をＪＲ東海道本線、東名高速道路、

由比宿の中心地、由比本陣公園。由比正雪の生家と伝えられている紺屋は公園の目の前。

国道１号の主要幹線が接するように走っている。峠から見る富士山は歌川広重が描いた当時と全く同じ絶景。川を渡ると由比宿。江戸時代は本陣１軒、脇本陣１軒、旅館32軒を数えた宿場町として

賑わった。本陣を再現した由比本陣公園や東海道広重美術館が整備されている。本陣の向かいに由井正雪の生家といわれる紺屋があり、現在も営業している。由比から４km先に蒲原宿がある。

江戸時代に整備された東海道五十三次のうち、22宿が静岡県にあり、旧由比町の合併で、静岡市には蒲原から丸子まで６宿が繋がった。市ではこの６宿と２つの峠が連携すれば、観光地化できると判断。地元やNPOなどを取り込んで仮称旧東海道静岡宿場町協議会を立ち上げ、ネットワーク化していく計画だ。

Ⅱ　静岡市の目指すところ

１「都市の品格を高める」

静岡市は、2003年の旧静岡・旧清水合併後、05年４月に全国14番目の政令指定都市に移行した。06年には旧蒲原町、08年には旧由比町が加わった。旧静岡市と旧清水市は中核市と特例市という、全国的にも例がない大型合併だけに、４年間に及ぶ合併協議は思惑が絡み合い、難航した。両市は互いに接しており、生活、経済圏とも一体化しているとはいうものの、都市としての発展過程が違い、それぞれプライドを持っているだけに微妙な問題点が出てきた。特に新しい市の名称を巡っては旧清水市民から「対等合併なのに『清水市』の名前が消えることは我慢できない」という意見もあった。合併協議会の投票の結果、「駿河市」、「日本平市」をしりぞけ「静岡市」とすることに落ち着いたが、旧清水市民はくやしい想いをしただろう。しかし市域が拡大し、政令指定都市に移行したため、行政組織や財政上の特例、そして府県並の権限が与えられることから、これまで１市単独では解決できないことも可能となった。事実、旧清水市で課題となっていたゴミ処理や生活用水の供給不安は解消されたし、ＪＲ清水駅周辺の拠点整備も進んだ。

市では、将来のあるべき姿として「活発に交流し価値を創り合う自立都市」を掲げ、第１次総合計画を策定し、20年度の「静岡市の経営方針」として①活力ある交流都市の形成、②次世代の育成支援、③魅力ある都市の整備、④安全・安心・快適な環境整備の４つの方針を掲げ、重点的に行っている。具体的には小中学校の耐震化や都市基盤整備としての道路整備など多岐に亘るが、静岡市にとって追い風となるのは富士山静岡空港の開港と2012年度の新東名高速道路（御殿場～引佐区間）、2017年度の中部横断自動車道（富沢～吉原区間）の開通である。大規模社会資本が一層充実することで、経済活動の圏域が拡大し、企業誘致の促進や観光客の呼び込みがやりやすくなる。

２　景観計画では富士山の眺望を

静岡市は、山々の緑、海や川など自然資産や歴史遺産を活用し、住んでみたい、訪れたいと思わせるような魅力的なまちづくりを目指す。このため2005年６月の景観法施行に伴い、静岡市域全域を景観計画区域とする「静岡市景観計画」を08年10月に施行し良好な景観形成に取り組んでいる。景観計画重点地区の指定は、地区ごとに景観形成の目標、方針、景観形成基準などを住民等の合意形成を図りながら行われている。１章で述べたように、ＪＲ静岡駅周辺は玄関口としてふさわしい風格と活気のある都市景観に、またＪＲ清水駅周辺は、「みなとまち清水」の雰囲気が感じられる賑わいのある都市景観に、さらにＪＲ東静岡駅周辺は芸術、文化が感じられる都市景観をそれぞれ目指している。それと静岡市には、富士山や南アルプス、駿河湾などすばらしい景観があり、それを眺望するのに最適な場所、日本平、薩埵峠、三保海岸などを眺望地点として指定し、交流人口の拡大を図っている。

■　感想

静岡市は、豊かな自然環境と今川・徳川に代表される歴史、文化を持つなど観光資源に恵まれている。産業面でも商業、サービス業など第３次産

業のウエイトが高いとはいえ、食品、自動車部品など工業も活発。また農業はお茶、かんきつ類、いちご、トマトなど特産品も多く、漁業もマグロを主力とした遠洋漁業のほか、しらす、桜えびなどの水揚げが多い。バランスの良い産業構造になっているため、今回のサブプライム不況でも他の工業都市のような深刻な影響は受けないと思われる。こういうタイミングで空港が開港し、高速道路網が開通することは飛躍のチャンスである。大規模社会資本を活用して、積極的にヒト、モノ、カネ、情報が交流する仕組みを作っていけば、新たなビジネスチャンスが生れ、明日の静岡市を支えることになる。

参考文献

(1989):「駿府の歴史」(静岡市観光協会)
(1994):「静岡の文化36号」(静岡県文化財団)
(1994):「静岡県史・資料編21」(静岡県)
(1998):「静岡県の歴史」(山川出版社)
(2002):「この国のかたちが変る」(日本評論社)
(2004):「街道の日本史・東海道と伊勢湾」
(吉川弘文館)

市長インタビュー

静岡市長　小嶋善吉氏に聞く

コメント「静岡空港が完成すれば静岡市は陸・海・空の大規模ネットワークを構築できる」と期待する小嶋善吉市長

略歴
1971年６月　東大法学部卒
1971年７月　第一勧業銀行入社
1979年４月　静岡県議会議員就任
1994年８月　旧静岡市長就任
2003年４月　静岡市長就任

静岡県出身、61歳

―富士山静岡空港の開港が近づいてきました。静岡市としてどんな効果を期待しますか。

小嶋　空港に最も近い大都市は静岡市。それだけに市民の期待は大きい。本市は、昔から太平洋ベルト地帯の主要都市を結ぶ「東西軸」と、日本海と太平洋を結ぶ「南北軸」のクロスポイントに位置しており、重要な交流拠点である。陸路ではこれまでの東名高速道路、新幹線、国道１号に加えて、新東名高速道路、中部横断自動車道など陸路が整備され、海路では清水港の新興津第２バースが整備中。これに空路が加われば「陸・海・空」の大規模なネットワークが構築されることになり、上手く使いこなせば大きな相乗効果が得られると考える。これまで北海道や九州の遠隔地から静岡に

来てもらうには一旦東京なり、名古屋に立ち寄って、そこから新幹線を利用してもらう必要があったが、空港が出来ればストレートに来ていただくことができる。海外からも同じ。例えば韓国の場合、徳川家康が朝鮮通信使を受け入れた関係で、静岡市には親しみを持ってくれているが、なかなか来てくれなかった。空港があれば、短時間で静岡市の自然や温泉を満喫してもらうことができる。産業面でも、８年後には静岡県と山梨県が中部横断自動車道で直結することになり、中枢都市としての圏域が拡大する。静岡市としては、恵まれた自然や歴史、文化、特産品など固有の資源を活用するとともに、交流する機会を増やしていく。そのためにも空の玄関口を最大限利用したいと思っている。

―内外の観光客を引き寄せるために、静岡市はどんな施策を。

小嶋　観光交流客数を増やすためには、市の魅力を高め、その情報を積極的に発信することだと思う。具体的には、富士山の眺望や豊富な海の幸、山の幸、歴史など市が誇る観光資源に、おしゃれで、楽しい先進都市としての魅力や活気ある清水港の海の魅力を加えていくこと。静岡市へ行けば、見るもの、食べるものが一杯あり、一日中遊ぶことができるとなれば、客は増えるし、滞在時間も長くなる。最近は参加体験型観光や産業観光といった新しい分野の観光が伸びているといわれるので、静岡市としても取り組んでいきたい。外国人観光客への対応も重要な課題である。富士山静岡空港の開港を控えて、観光案内板やパンフレットは多言語で表すようにしているほか、中部広域観光推進協議会などに参加して静岡市に来てもらうよう宣伝している。

―静岡市は景観形成計画を策定していますが、どんな都市景観を目指しますか。

小嶋　合併前の旧静岡市、旧清水市の時代から、独自の都市景観条例を策定して、歴史的なまち並み保全・修復や清水港の港湾景観の保全に取り組んできた。また景観についての市民意識の向上にも努め、一定の成果を挙げてきた。政令指定都市となればさらに努力する必要があり、景観法に基づく規制や誘導と、今までの経験を効果的に組み合わせた「静岡市景観計画」を策定し、2008年10月から施行した。目的は都市としての品格を高め、ずっと住み続けたい魅力ある都市にすること。そうすればヒト、モノ、情報は自然に集まってくる。都市と自然と人が調和し、住む人、訪れる人の両方に心地よさを感じてもらうまちをつくり、市民の共有財産として、次世代に引き継ぎたい。一例をあげると、静岡駅南口で再開発事業を行った結果、道路が広くなり、町がきれいになったために静岡南部の人口がどんどん増えている。

―旧静岡市、旧清水市が合併し６年が経過しました。そこに旧蒲原町と旧由比町が加わりましたが、当初の狙い通りの成果が出ましたか。

小嶋　旧静岡市、旧清水市の合併は全国的にも珍しい大型合併でかつ２年で政令指定都市へ移行するなど「平成大合併」の成功例と言われている。政令指定都市を目指す自治体に大きな影響を与えたのではないか。自治体にとって「合併は最大の行財政改革」と言われているように、様々な効果がある。管理部門を集約化すれば職員数が削減できるし、人が不足している部門に回すこともできる。静岡市の場合、合併当時の職員数6,892人から471人削減し、2008年４月現在6,421人とした。また都市基盤整備を推進できることも大きい。旧清水市の場合、ゴミ処理問題や上水不足で困っていたが、合併後新しい処理場を整備することでゴミ処理問題は解決したし、上水不足も旧静岡市側から取水することで解消した。市民サービスについても、旧清水市は保育料の大幅軽減や高齢者の住宅改造補助などでサービスが向上した。私はサラリーマン時代に、勤務先の合併の経験をしたが、どうしても不平不満が出てくる。だから不満が出ないような気配りは絶えずしているつもり。

―自治体の財源不足が深刻化しています。静岡市の現状と対策は。

小嶋　2008年２月の「財政の中期見通し」段階で、2011年までの各年度で60―80億円、退職手当債発行予定額を加えると90―110億円程度の財源不足になる厳しい状況だった。そこに今回の100年に１度の金融危機。税収は減少し、影響は大きい。メリハリのある事務事業評価を行って、支出を抑える以外に手はない。

―産業活性化策は何ですか

小嶋　世界的な金融不安や景気後退で、中小企業を取り巻く経営環境は大変厳しくなっている。このため景気変動対策資金利子補給制度を発足させたほか、緊急経済対策本部も設置した。この事態をいかに乗り切るかを最優先する。

　中期的には企業誘致に力を入れたい。外部から製造業や研究施設、空港関連などを誘致すると同時に、市内の企業が外に出ていかないように、工業団地を確保して、そこに移転してもらうように働きかける。またお茶やまぐろ、ホビー（模型）など静岡ブランド商品を発信していきたい。

―ありがとうございました