

# 静岡市都心地区まちづくり戦略

## 【Ⅲ 交通体系編】

※本編は国交省が策定を支援する「都市・地域総合交通戦略（静岡市総合交通戦略）」として作られています。

### 目 次

---

1. 都心地区まちづくり戦略【交通体系編】の概要	
1-1. 都心地区まちづくり戦略【交通体系編】で示す内容	… 5
1-2. 「まちづくり」と「交通」の一体的な取り組みの必要性	… 5
1-3. 将来交通ビジョン実現の目標期間	… 6
2. 交通に関する静岡市の関連計画の整理	
2-1. 静岡市総合交通計画（H18）に示された静岡市の交通体系	… 9
2-2. 静岡市の上位・関連計画における交通体系の位置づけ	… 10
3. 都心地区まちづくりに対応する将来交通ビジョン	
3-1. 静岡市の将来交通ビジョンの考え方	… 21
3-2. 静岡市全域の公共交通ビジョン ～「つなぐ」ビジョン～	… 23
3-3. 静岡都心地区の交通ビジョン ～「めぐる」・「つどう」ビジョン～	… 26
3-4. 清水都心地区の交通ビジョン ～「めぐる」・「つどう」ビジョン～	… 29
4. 交通ビジョン実現のための施策	
4-1. 地域ごとの施策の分類	… 35
4-2. 静岡市全域の公共交通ビジョンに対する「つなぐ」施策	… 36
4-3. 静岡都心地区の交通ビジョンに対する「めぐる」・「つどう」施策	… 55
4-4. 清水都心地区の交通ビジョンに対する「めぐる」・「つどう」施策	… 96
5. 交通ビジョン実現に向けた短期的な取り組み（静岡市総合交通戦略）	
5-1. 総合交通戦略とは	… 105
5-2. 静岡市全域の交通戦略	… 106
5-3. 静岡都心地区の交通戦略	… 107
5-4. 清水都心地区の交通戦略	… 110
5-5. 総合交通戦略推進のための体制	… 112



# 1. 都心地区まちづくり戦略 【交通体系編】の概要

ここでは、都心地区まちづくり戦略【交通体系編】  
として示す内容や目標期間などの  
基本的な事項を示します。



## 1-1. 都心地区まちづくり戦略【交通体系編】で示す内容

都心地区まちづくり戦略【交通体系編】においては、同戦略の【都市構造編・まちづくり編】で示された将来都市構造や静岡都心地区、清水都心地区の「空間像」を支える交通体系のあり方を示すものです。

【交通体系編】の内容や背景をより深く理解するためには、【都市構造編・まちづくり編】に示された背景となる都市構造や都心地区像を参照してください。

## 1-2. 「まちづくり」と「交通」の一体的な取り組みの必要性

都心地区まちづくり戦略【まちづくり編】において示したとおり、「都心地区」は様々な都市的機能が集積し、多くの人を訪れ、活動する場です。

このため、多くの人々が、都心地区に集まるため、そして地区内で移動するための「交通」機能は、都心地区における土地利用や空間づくりの取り組みと切り離して考えることはできません。

具体的には、「公共交通をどのように活用するか」「歩行者の環境をどのように充実させるか」「駐車場や駐輪場を作るべき場所はどこか」といったことは、都心地区においては、その他の地区と比べて重要であると同時に、解決が難しい問題です。

そこで、「まちづくり編」と目標を共有し、土地利用や空間の変化と交通環境の改善を連携して取り組んでいくことが必要です。

### 1-3. 将来交通ビジョン実現の目標期間

【交通体系編】で示す将来交通ビジョン実現の目標期間は、【まちづくり編】と同じく、およそ 20 年後を想定していますが、そのビジョンを実現させる施策の中で、重要性、実現性の観点から、短期的（おおむね5カ年以内）に着手するものを静岡・清水各地区の「総合交通戦略」として位置付け取り組んでいきます。（※第5章を参照）

そして、長期の交通ビジョンを実現させていくには、施策を定期的に点検・評価し、次の施策展開期間に反映させるという PDCA（計画→実行→評価→改善）サイクルを構築しながら施策・事業を進めていくことが大切です。。

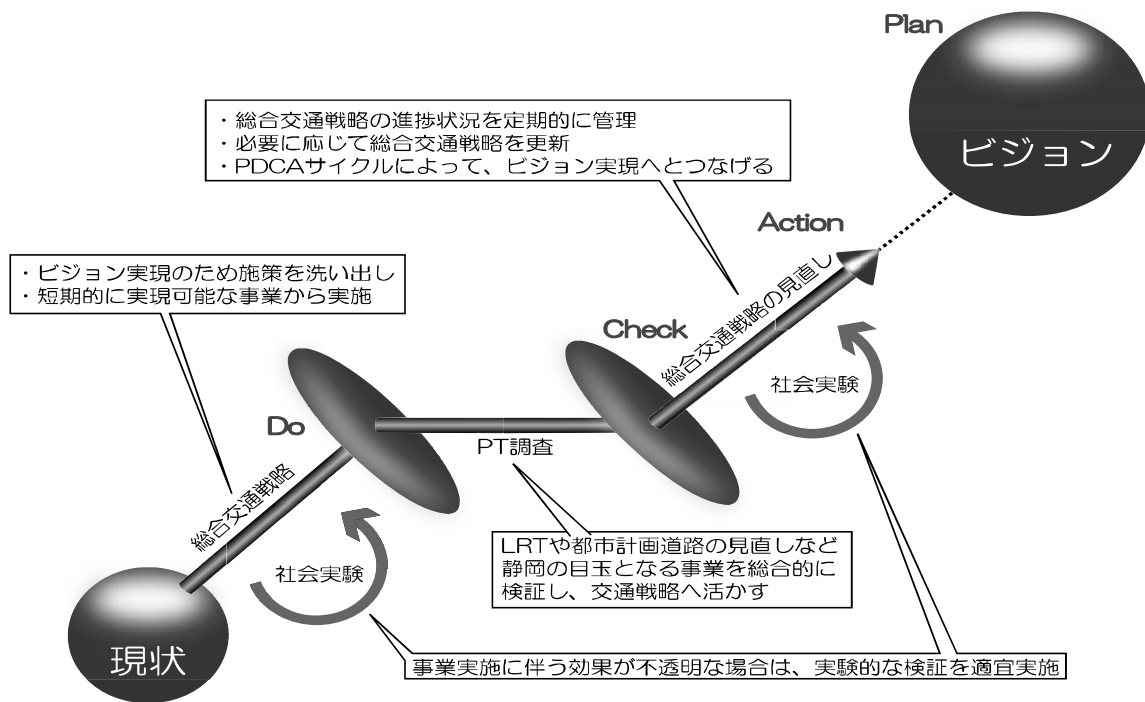


図 1-1 都心地区まちづくり交通計画の PDCA の考え方

## 2. 交通に関する静岡市の関連計画の整理

ここでは、これまでまとめられてきた  
静岡市のまちづくりに関する計画の中での  
都市交通体系に関連する事項を振り返り、整理します。





## 2-1. 静岡市総合交通計画(H18)に示された静岡市の交通体系

静岡市では、平成 18 年に「静岡市総合交通計画」を策定しています。これは、広域の交通計画である第 3 回静岡中部都市圏総合都市交通計画（静岡中部 PT）をふまえ、静岡市の交通計画のマスタープランとして策定したものです。

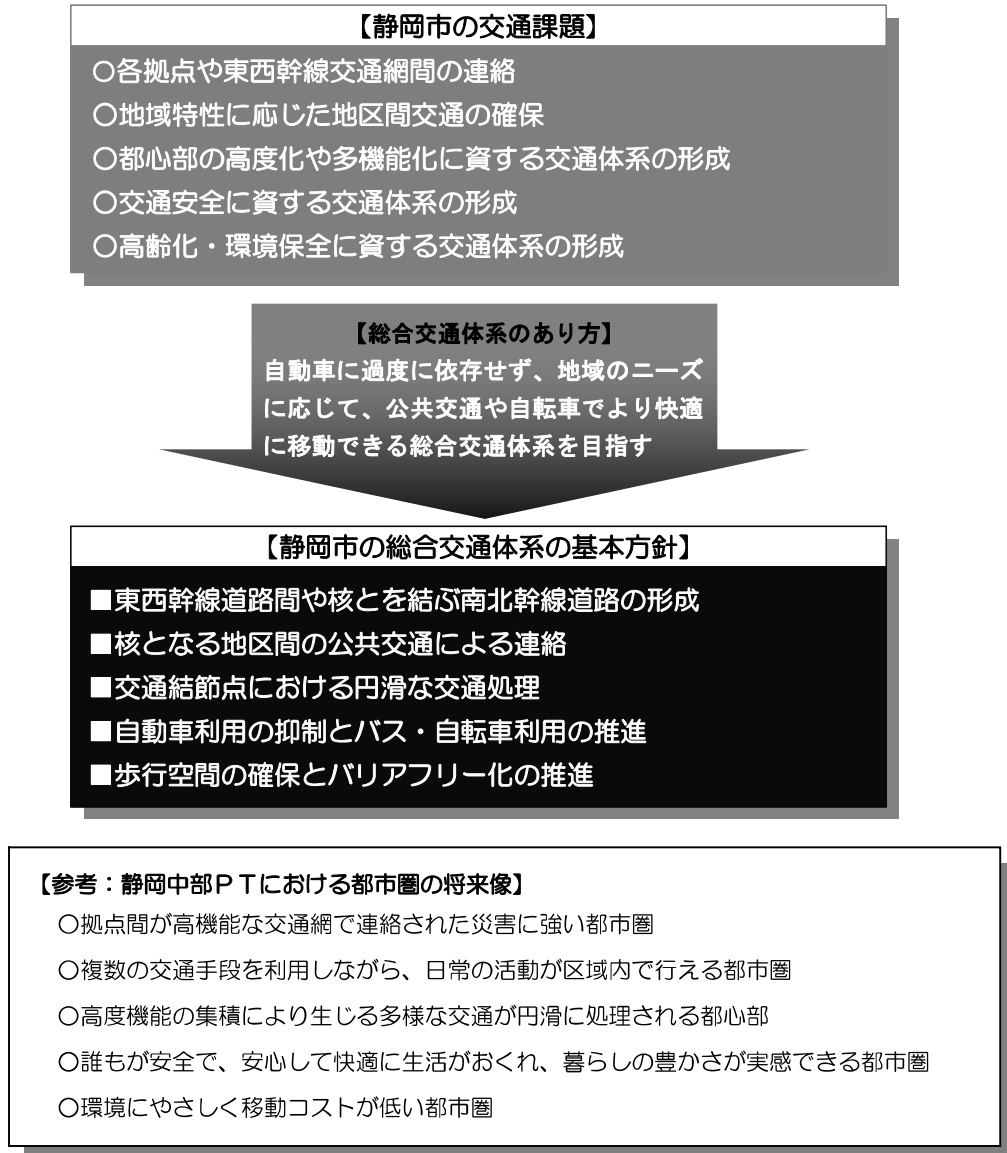


図 2-1 静岡市総合交通体系の基本方針

## 2-2.静岡市の上位・関連計画における交通体系の位置づけ

### (1) 関連計画における交通体系各要素の位置づけ

「静岡市総合交通計画」においては、市全体の「交通体系」として、下表の項目を含んでいますが、それらは、上位・関連の各計画においても同様に位置づけられています。

表2-1 上位・関連計画での交通体系の位置づけ整理

構成要素		位置づけられている内容	上位・関連計画			
			総合計画	都市マス	PT	総合交通
<b>拠点地区</b>						
都心地区	静岡都心	商業・業務拠点	○	○	○	○
	清水都心	海洋文化交流拠点	○	○	○	○
	東静岡都心	情報文化・芸術拠点	○	○	○	○
地域拠点		駿河区役所、草薙駅周辺、安倍川駅周辺		○		○
<b>市街地構成</b>						
都心部		静岡都心、清水都心、東静岡都心				○
市街地部		鉄道駅を中心とした市街地が形成している区域 (概ね市街化区域)				○
郊外部		市外地区を除く都市計画区域内				○
中山間地		都市計画区域外				○
<b>道路：ラダーパターン幹線道路網</b>						
高規格幹線道路		国土軸となる広域的な交通を担う道路		○	○	○
主要幹線道路		概ね都市圏での東西交通の骨格を成す道路 東西の骨格道路を結ぶ南北交通の骨格を成す道路		○	○	○
幹線道路		隣接する都市拠点や交通拠点を連絡する道路 都心部と郊外部を結ぶ道路		○	○	○
都市環状道路		放射状道路を都心部周辺で環状に結ぶ道路		○	○	○
<b>公共交通：フィッシュボーン（魚の骨）型公共交通網</b>						
基幹公共交通軸（東西）		鉄道（JR東海道本線、静岡鉄道線）			○	○
支線公共交通軸（南北）		バス路線、新たな公共交通			○	○
地区内公共交通		コミュニティバス等			○	○
その他の公共交通		海上交通、静岡空港アクセス交通等			○	○
<b>交通環境</b>						
交通結節点		鉄道駅			○	○
		郊外のC&BR・P&BR拠点			○	○
歩行者自転車		レンタサイクル、歩行者・自転車空間等			○	○

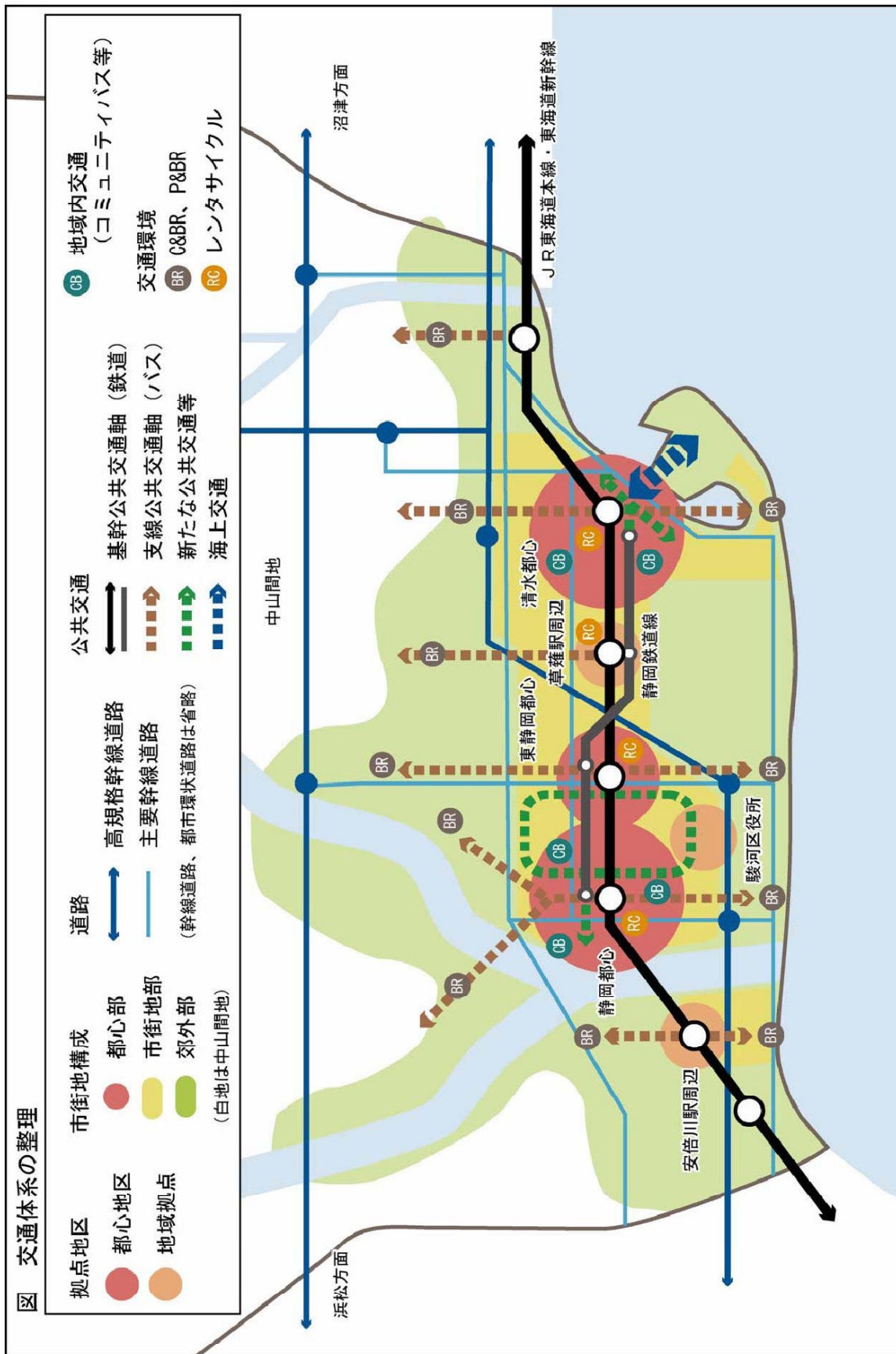


図 2 - 2 これまでの計画・調査による交通体系及び施策整理

## (2) 上位・関連計画における静岡都心地区の交通に対する考え方

静岡都心地区の交通について、これまでの諸計画での考え方や施策を整理すると、以下のようにまとめられます。

### 1) 上位・関連計画の体系

表2-2 静岡都心地区の上位・関連計画の体系

	まちづくり	交通
都市・都市圏		<p>ア. 第1次静岡市総合計画（2005～2009）</p> <p>イ. 静岡市都市計画マスタープラン（2005～2024）</p> <p>ウ. 静岡中部都市圏パーク・ソートリップ調査（2004 策定）</p> <p>エ. 静岡市都市圏交通円滑化総合計画（2004 策定）</p> <p>オ. 静岡市総合交通計画（2005 策定）</p>
都心地区		<p>ウ. 静岡中部都市圏パーク・ソートリップ調査（2004 策定） （中心市街地活性化を支援する交通施策として計画）</p> <p>エ. 静岡市都市圏交通円滑化総合計画（2004 策定） （地域別事業計画として計画）</p>
個別のモード・施設		<p>カ. 静岡市オムニバスタウン計画（2004 策定）</p> <p>キ. 静岡市駐車場整備計画見直し検討調査（2007 策定）</p> <p>ク. 静岡地区自転車等駐車場整備計画（2004 策定）</p> <p>ケ. 交通バリアフリー基本構想</p> <p>コ. 青葉ソポロード再整備計画検討基礎調査（2006 策定）</p>

2) 静岡都心地区の主な交通施策

表 2-3 静岡都心地区の主な交通施策

種別	施策	上位・関連計画
①歩行者優先の空間形成	○ゾーンシステムの導入と自動車抑制 (ゾーン内の歩行者優先化)	ウ
	○シンボル軸・歩行者軸等での歩行空間整備	ウ
	○地下歩道のネットワーク化	ウ
	○主要経路のバリアフリー化	オ、ク
	○青葉シンボルロードの再整備	ケ
②主要な幹線道路での混雑軽減策の実施	○主要道路の整備・改良	ウ、エ、オ、カ
	○ボトルネック交差点の道路交通情報の提供	エ
③都心地区内での自動車交通の適切な誘導	○ゾーンシステムの導入と自動車抑制	ウ、オ
	○フリンジパーキングの推進	オ
	○自動二輪車駐車場の整備	キ
④公共交通を優先する新たな公共交通システムの導入	○静岡鉄道の連続立体交差化(新静岡～古庄)	ウ、エ、オ
	○静岡鉄道の延伸 (県庁・市役所方面、静岡駅方面)	ウ、オ
	○南北方向の幹線公共交通の整備	ウ
	○バスレーン・PTPSの導入	ウ、エ、オ、カ
	○トランジットモールの導入	エ、オ、カ
	○コミュニティバスの導入	オ、カ
	○郊外でのP&BR、C&BRの推進	オ、カ
	○静岡駅でのバス案内システムの整備	エ、カ
	○公共交通利用促進の啓発活動	オ、カ
⑤自転車の利用しやすい空間・駐輪場の整備・配置	○自転車ネットワークの整備	ウ、オ
	○駐輪場の整備・配置	オ、ク
	○既存駐輪場の利用促進	ウ
	○商店街等での駐輪スペースの確保	ウ、ク
	○リンク・コミュニティサイクルシステム等の導入	オ、ク
⑥物流交通の適正化	○商店街等での荷捌き駐車施設の整備	キ
	○物流の共同集配等	エ
⑦JR静岡駅と静鉄新静岡駅の連絡強化	○交通結節点のバリアフリー化	ウ
	○静岡駅北口駅前広場の整備	エ、オ
⑧東静岡駅周辺での総合的な交通整備	○駐車場及び入口の適性配置	ウ
	○駐車場案内システムやITS技術等を活用した自動車交通の円滑な誘導	ウ
	○自転車・電動車いす等の貸し出し	ウ
	○共同集配システム	ウ
	○交通網の立体化(鉄道・道路・歩行者空間)	ウ
	○幹線バス路線、新たな交通システムの導入	ウ、オ
○鉄道駅間の連絡	ウ	

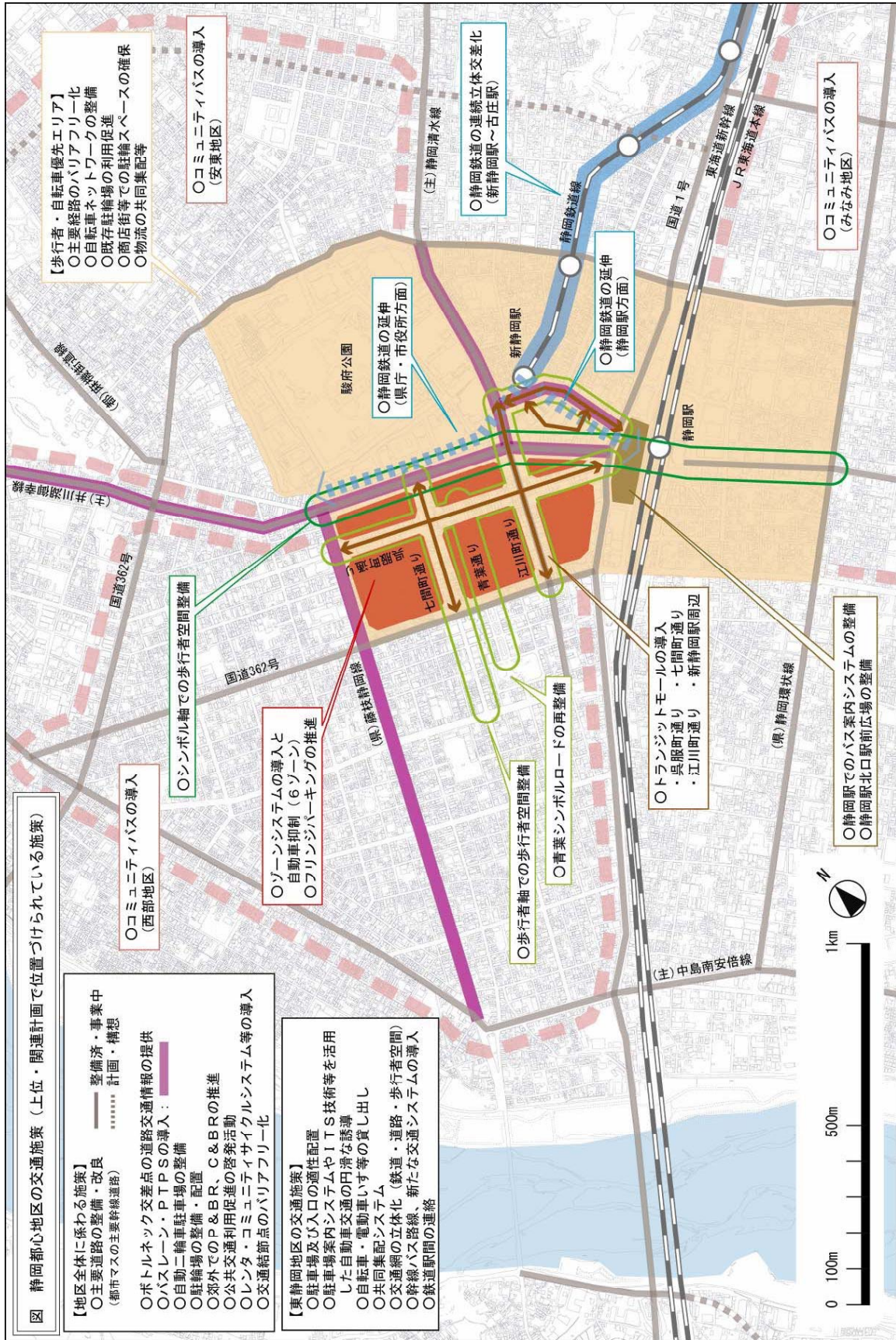


図2-3 上位計画等で位置づけられている静岡都心地区の交通施策

(3) 上位・関連計画における清水都心地区の交通に対する考え方

清水都心地区の交通について、これまでの諸計画での考え方や施策を整理すると、以下のようにまとめられます。

1) 上位・関連計画の体系

表 2-4 清水都心地区の主な交通施策

	まちづくり	交通
都市・都市圏	ア. 第1次静岡市総合計画 (2005~2009)	
	イ. 静岡市都市計画マスタープラン (2005~2024)	
		ウ. 静岡中部都市圏パーストリップ調査 (2004 策定)
		エ. 静岡市都市圏交通円滑化総合計画 (2004 策定)
		オ. 静岡市総合交通計画 (2005 策定)
都心地区		ウ. 静岡中部都市圏パーストリップ調査 (2004 策定) (中心市街地活性化を支援する交通施策として計画)
		エ. 静岡市都市圏交通円滑化総合計画 (2004 策定) (地域別事業計画として計画)
個別のモード・施設		カ. 静岡市オムニバスタウン計画 (2004 策定)
		キ. 静岡市駐車場整備計画見直し検討調査 (2007 策定)
		サ. 静岡市清水区中心市街地自転車等駐車場整備計画 (2006 策定)

## 2) 清水都心地区の主な交通施策

表2-5 清水都心地区の上位・関連計画の体系

種別	施策	上位・関連計画
①歩行者優先の空間形成	○歩行者軸の設定と自動車の進入禁止 (JR清水駅から日の出地区や商店街)	ウ
	○JR清水駅の東西自由通路を含めた駅東西のシンボル軸の整備	ウ
	○トラフィックセルを基本とした自動車交通規制・駐車場配置による歩行者空間の確保	ウ
②主要な幹線道路での混雑軽減策の実施	○主要道路の整備・改良	エ、オ、カ
	○ボトルネック交差点の道路交通情報の提供	エ
	○フレックスタイム・時差出勤	エ
	○駐車場案内システムの導入による駐車交通の誘導	ウ
③南北方向の公共交通での連絡強化	○都心南北方向の公共交通の強化	ウ
	○静岡鉄道の延伸 (清水駅方向、日の出地区方向)	オ
	○バスレーン等・PTPSの導入	エ、オ、カ
	○トランジットモールの導入 (JR清水駅から清水駅商店街)	ウ、オ、カ
	○各駅や日の出地区の交通結節機能の強化	ウ
	○清水駅西口駅前広場の整備	エ、オ
	○コミュニティバスの導入	オ、カ
	○郊外部でのP&BR、C&BRの推進	エ、オ、カ
	○JR清水駅でのバス案内システムの設置	カ
	○公共交通利用促進の啓発活動	オ、カ
④自転車の利用しやすい空間・駐輪場の整備・配置	○自転車ネットワークの整備	ウ、オ、サ
	○駐輪場等の駐輪スペースの確保 (清水駅周辺、新清水駅周辺)	サ
	○道路上の駐輪スペースの確保	サ
	○既存レンタサイクルの強化	ウ、オ、サ
	○放置自転車対策の強化	サ
⑤物流交通の適正化	○商店街等での荷捌き駐車施設の整備	キ
⑥海上交通の活用	○JR清水駅東にシーバスやフェリーターミナルの設置(駅東口と三保半島・江尻地区)	ウ、オ
⑦観光に対応した交通サービスの提供	○既存レンタサイクルの強化	ウ、オ、サ



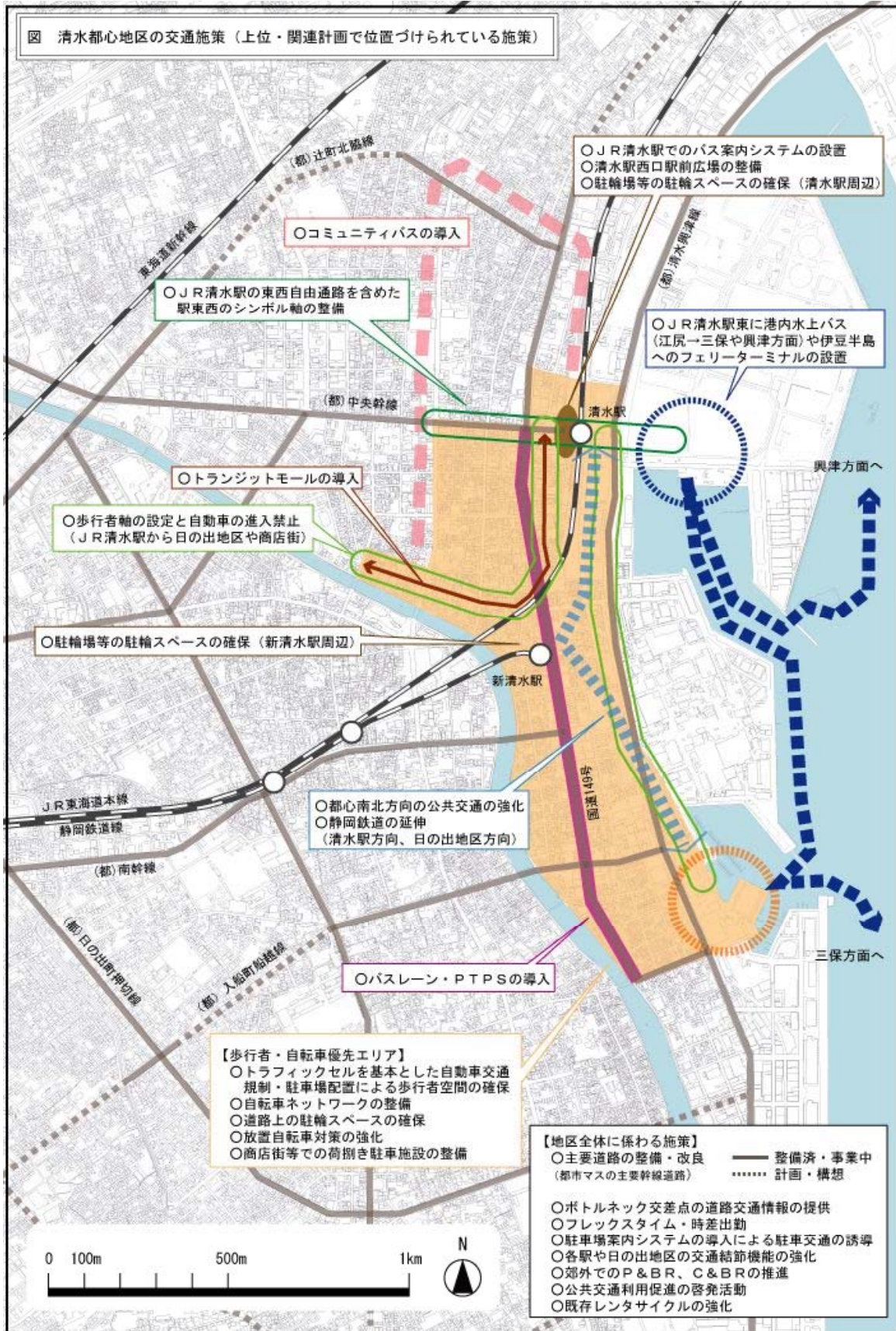


図2-4 上位計画等で位置づけられている清水都心地区の交通施策



### 3. 都心地区まちづくりに対応する 将来交通ビジョン

ここでは、都心地区まちづくり戦略【都市構造編・まちづくり編】  
で示された、静岡市の将来都市構造や  
静岡・清水都心地区の目標像を踏まえた  
「交通」のあり方をビジョンとして提示します。



### 3-1. 静岡市の将来交通ビジョンの考え方

「都心地区まちづくり戦略【都市構造編・まちづくり編】」で示した将来都市構造や静岡・清水都心地区の目標像に対応した「交通ビジョン」を簡潔に示すと、「つなぐ」「めぐる」「つどう」の3つのキーワードが重要です。また、それに基づく施策は、次ページのように整理できます。

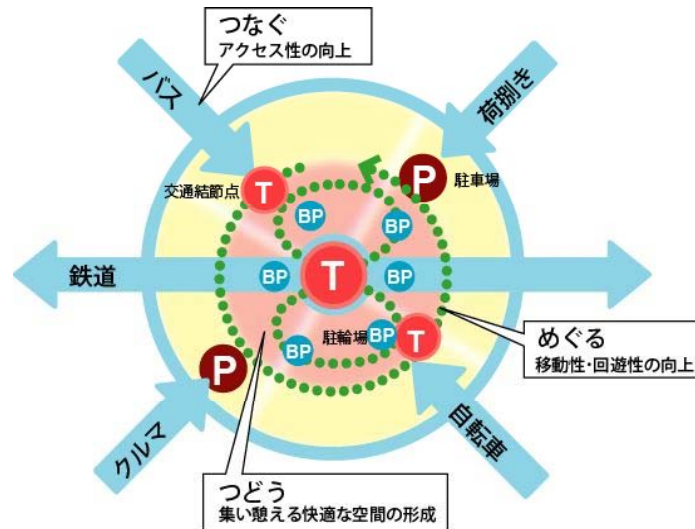
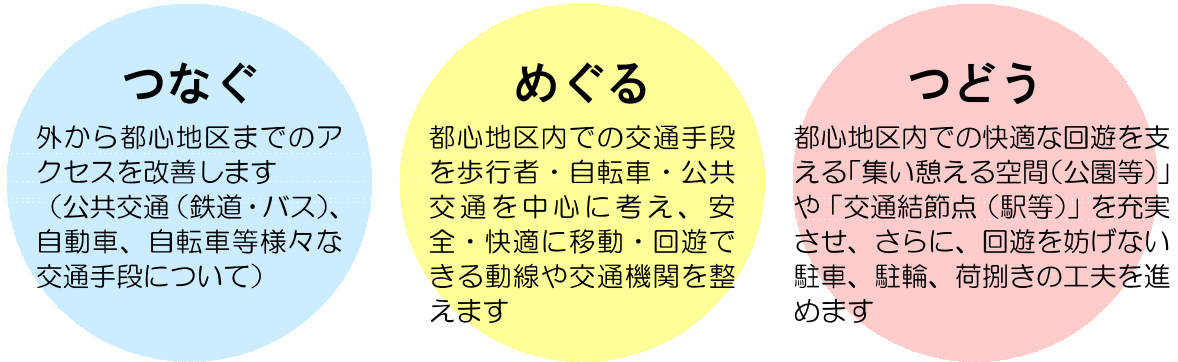


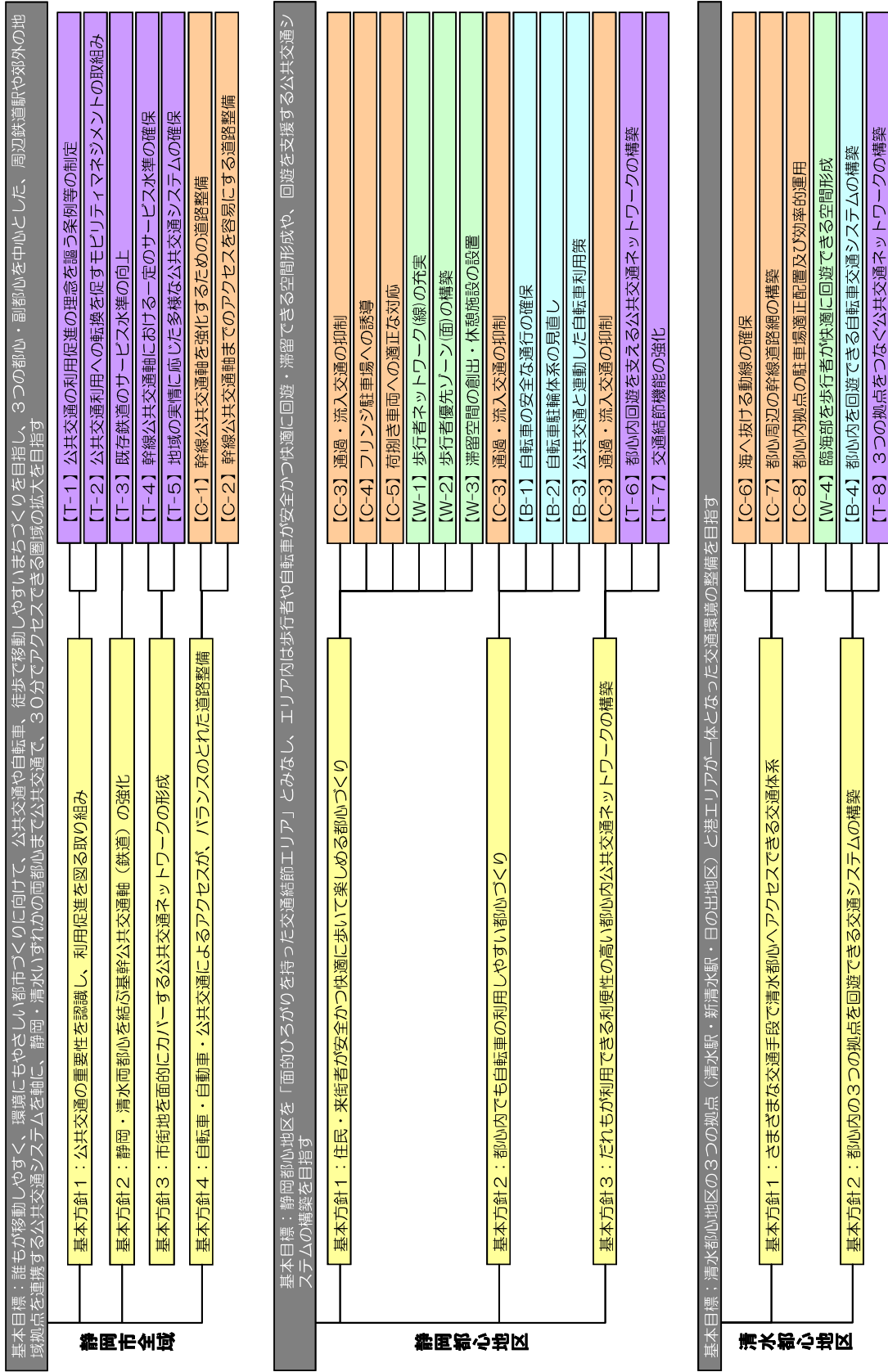
図3-1 「つなぐ/めぐる/つどう」の考え方

表3-1 「つなぐ・めぐる・つどう」で扱う内容

		つなぐ (アクセス性)	めぐる (回遊性)	つどう (滞留・荷捌き)
空間の広がり		市域全体	静岡都心 ・ 清水都心	
交通手段	歩行者	—	歩行者ネットワーク	オープンスペース・滞留施設
	自転車	自転車道ネットワーク	都市内自転車走行空間	駐輪場
	鉄軌道	鉄軌道ネットワーク	都心内を回遊する公共交通	駅・電停・駅前広場等
	バス	バスネットワーク	—	バス停
	自動車	道路ネットワーク	—	駐車場
	(荷捌き車両)	—	—	荷捌き施設

# 静岡市都心地区まちづくり戦略【交通体系編】 施策体系図

W : Walk (歩行者)  
 B : Bicycle (自転車)  
 T : Transit (公共交通)  
 C : Car (自動車)



## 3-2. 静岡市全域の公共交通ビジョン ～「つなぐ」ビジョン～

### 3-2-1. 静岡市全域の交通課題の整理

都心地区へのアクセスに着目した静岡市全域の交通課題を整理すると下表のようになります。

表 3-2 静岡市全域の課題整理

		動向		課題
		現状	将来	
つなぐ(アクセス性)	静岡-清水連絡	○静岡都心地区と清水都心地区の連携が強い(都市圏内で最も流動が多い)		○交通サービスの向上による更なる連携強化
		・静岡-清水の流動量が多い	・将来も静岡-清水の流動の多さは継続	
	郊外→都心地区	○都心交通量が減少するなかで、自動車交通量はほぼ横ばいである。		○環境等に配慮した適正な交通機関分担
		○一方で、公共交通の利用者数が減少、自転車交通量が減少する。		
		・東西方向、特に安倍川断面で道路交通混雑	・都心交通量は減少するものの、自動車交通は微減	
	・静岡都心地区を中心としたバス路線網、不採算路線もある	・鉄道で約3割、バスで約1割の交通量が減少	○静岡都心地区アクセスにおける公共交通利用者の利用低下(低い交通サービス水準)	
	・周辺市等の都心に比べて、自転車の分担率が高い	・約2割の自転車交通量が減少	○都心アクセス手段としての自転車の利用低下	
	広域→都心地区	○静岡市は、都市圏西部の市との流動量が多く、今後とも増加する。		○増大する都市圏西部から静岡都心地区への交通サービスの向上

### 3-2-2. 「つなぐ」ビジョン ～静岡市全域の将来公共交通～ の考え方

本市の都心地区にアクセスする交通手段としては、自動車、公共交通、自転車、原付バイク、自動二輪、徒歩がありますが、自動車、自転車、原付バイク、自動二輪については、道路整備プログラム、自転車道ネットワーク整備計画により整備計画が示されています。

「つなぐ」ビジョンでは、特に公共交通について、公共交通の沿線上に人口や都市機能を配置する集約連携型都市構造や環境にやさしいまちづくり、誰もが安全で快適に移動できる交通環境の実現に向け、その役割を明確化するとともに、地域の実情や利用実態に応じた交通システムの構築や利用促進、利便性向上に向けて取り組むことを重視します。

### 3-2-3. 静岡市全域の公共交通の目標及び施策体系

前節までの課題・考え方を踏まえ、静岡市全域の公共交通の基本目標及び施策体系を以下のように示します。

#### 《静岡市全域の公共交通の基本目標》

誰もが移動しやすく、環境にもやさしい都市づくりに向けて、公共交通や自転車、徒歩で移動しやすいまちづくりを目指し、3つの都心・副都心を中心とした、周辺鉄道駅や郊外の地域拠点を連携する公共交通システムを軸に、静岡・清水いずれかの両都心地区まで公共交通で、30分でアクセスできる圏域の拡大を目指します。

#### 《目標実現のための基本方針と施策》

##### 基本方針1:公共交通の重要性を認識し、利用促進を図る取り組み

- 【T-1】公共交通の利用促進の理念をうたう条例等の制定
- 【T-2】公共交通利用への転換を促すモビリティマネジメントの取り組み

T : Transit (公共交通)  
C : Car (自動車)

##### 基本方針2:静岡・清水両都心地区を結ぶ基幹公共交通軸(鉄道)の強化

- 【T-3】既存鉄道のサービス水準の向上

##### 基本方針3:市街地を面的にカバーする幹線公共交通軸(バス)の形成

- 【T-4】幹線公共交通軸における一定のサービス水準の確保
- 【T-5】地域の実情に応じた多様な公共交通システムの確保

##### 基本方針4:自転車・自動車・公共交通により都心地区へアクセスできるバランスのとれた道路整備

- 【C-1】幹線公共交通軸を強化するための道路整備
- 【C-2】幹線公共交通軸までのアクセスを容易にする道路整備

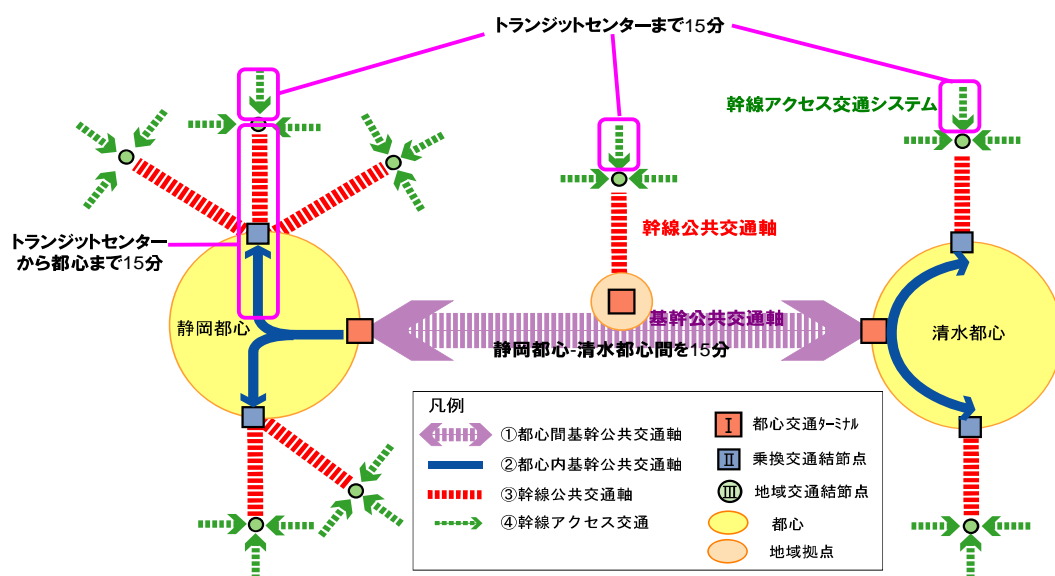


図3-2 都心地区間や都心地区一郊外間を結ぶ全市域公共交通体系の目標像(概念図)





### 3-3. 静岡都心地区の交通ビジョン ～「めぐる」・「つどう」ビジョン～

#### 3-3-1. 静岡都心地区の交通課題の整理

静岡都心地区の交通課題を整理すると下表のようになります。

表 3-3 静岡都心地区の課題整理

	動向		課題	
	現状	将来		
めぐる(回遊性)	呉服町周辺～新静岡駅周辺の回遊	<ul style="list-style-type: none"> <li>○呉服町周辺・新静岡駅周辺が静岡都心の集客の中心となっているが、これらの2地区では回遊が減少する傾向にある。</li> <li>▪ 呉服町周辺と新静岡駅周辺が静岡都心の中心となっている</li> <li>▪ 2地区ともに歩行者交通量が減少</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 2地区間の歩行者回遊が減少する傾向にあり、今後も減少する可能性がある</li> </ul>	○呉服町周辺、新静岡駅周辺の地区内での歩行環境の減少(賑わいの低下)
	歩行者と他の交通との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>○歩行者交通と他の交通(自動車・自転車・荷捌き)との錯綜が起きている。</li> <li>▪ 2地区の歩行者空間へ、自動車交通が進入</li> <li>▪ 自転車交通も多い</li> <li>▪ 回遊空間となる商店街で、荷捌きが行われている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 今後も歩行者交通と、自動車交通、自転車交通、荷捌き交通の錯綜が続く可能性がある</li> </ul>	○自動車、自転車、荷捌きの混在による快適性・安全性の低下(魅力の低下)
	誰もが回遊しやすい環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○歩行者空間のバリアフリー化は進む一方で、都心内回遊のための交通機関が乏しい。</li> <li>▪ バリアフリー基本構想を策定し、歩行者空間等を整備</li> <li>▪ 徒歩以外の都心内回遊の交通機関が乏しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 将来、バリアフリー化された歩行者ネットワークが形成</li> <li>▪ 長い距離の回遊がしにくい状況が継続する</li> </ul>	○バリアの存在による都心地区内の移動の制約(魅力の低下)
つどう(滞り)	駅・バスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> <li>○静岡駅と新静岡駅が離れて立地し、移動がしにくい状況となっている。</li> <li>▪ 静岡都心の玄関口となる静岡駅、新静岡駅、バスターミナルが離れている</li> <li>▪ 静岡駅～新静岡駅の乗換は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 両駅を中心として静岡都心が2分化されている特性が継続される可能性がある</li> <li>▪ 広域的な鉄道網(新幹線、JR東海道本線)の端末として静鉄が利用しにくい状況が継続される。</li> </ul>	○乗り継ぎ抵抗の存在による鉄道利便性の低下
	駐車	<ul style="list-style-type: none"> <li>○静岡都心内に駐車場が分散して立地している。</li> <li>▪ 都心内に時間貸し駐車場が分散して立地</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 都心内で駐車場を探す迷走交通が発生し、回遊空間等と錯綜する可能性がある</li> </ul>	○自動車の unnecessary 都心地区への流入による歩行者の快適性の低下
	駐輪	<ul style="list-style-type: none"> <li>○路上駐輪が多く、歩行者交通等の障害となっている。</li> <li>▪ 路上駐輪が多く、歩行者交通等、他の交通の障害となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 回遊空間を形成しても、路上駐輪の場となる可能性がある</li> </ul>	○路上駐輪の存在による歩行者の快適性の低下

#### 3-3-2. 静岡都心地区の「めぐる」・「つどう」の考え方

静岡都心地区は、商業、業務、行政、医療など、さまざまな機能が集積し、面的なにぎわいが広がり、「回遊性」のある構造になっています。この「強み」を活かすため、静岡都心地区では、「歩いて楽しめるまちづくり」を体現できる交通体系を構築していきます。「めぐる」では、歩行者が安全、快適に移動できる環境づくり、「つどう」では、歩行者が憩い、安らぎを与える環境づくり、また、自動車、自転車が歩行者と共存しながら円滑にアクセスできる環境づくりを目指します。

### 3-3-3. 静岡都心地区の目標及び施策体系

前節までの課題・考え方を踏まえ、静岡都心地区の基本目標及び施策体系を以下に示します。

#### 《静岡都心地区の基本目標》

静岡都心地区を「面的ひろがりを持った交通結節エリア」とみなし、エリア内で歩行者や自転車が安全かつ快適に回遊・滞留できる空間形成や、回遊を支援する公共交通システムの構築を目指します。

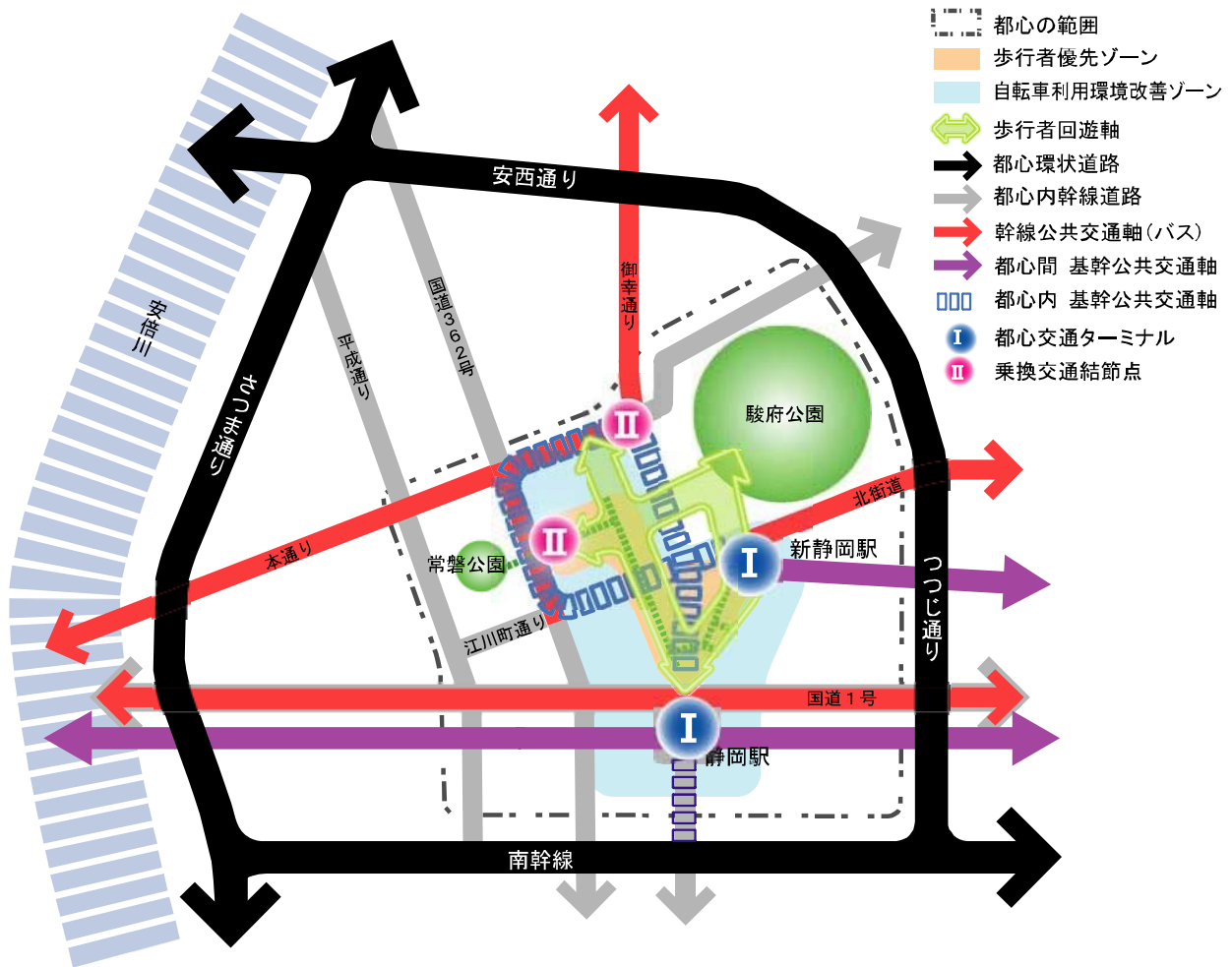


図3-5 静岡都心地区の目標交通体系図

《目標実現のための基本方針と施策》

**基本方針1:住民・来街者が安全かつ快適に歩いて楽しめる都心地区づくり**

- 【C-3】 通過・流入交通の抑制
- 【C-4】 フリンジ駐車場への誘導
- 【C-5】 荷捌き車両への適正な対応
- 【W-1】 歩行者ネットワーク(線)の充実
- 【W-2】 歩行者優先ゾーン(面)の構築
- 【W-3】 滞留空間の創出・休憩施設の設定

**基本方針2:まちなかでも自転車の利用しやすい都心地区づくり**

- 【C-3】 通過・流入交通の抑制
- 【B-1】 自転車の安全な通行の確保
- 【B-2】 自転車駐輪体系の見直し
- 【B-3】 公共交通と連動した自転車利用促進策

W	: Walk (歩行者)
B	: Bicycle (自転車)
T	: Transit (公共交通)
C	: Car (自動車)

**基本方針3:だれもが利用できる利便性の高い都心内公共交通ネットワークの構築**

- 【C-3】 通過・流入交通の抑制
- 【T-6】 都心内回遊を支える公共交通ネットワークの構築
- 【T-7】 交通結節機能の強化

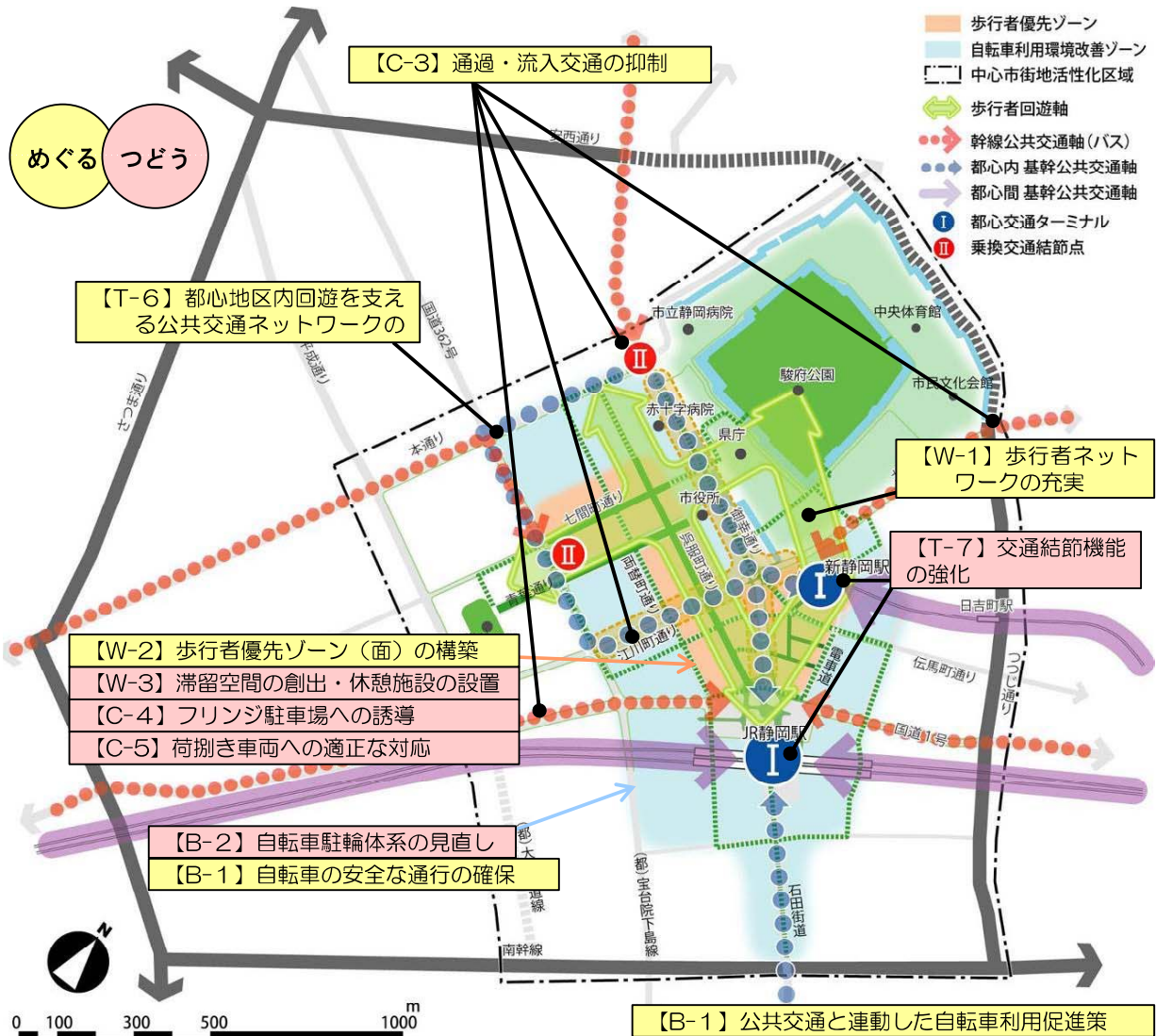


図3-6 静岡都心地区における交通施策図

### 3-4. 清水都心地区の交通ビジョン ～「めぐる」・「つどう」ビジョン～

#### 3-4-1. 清水都心地区の交通課題の整理

清水都心地区の交通課題を整理すると下表のようになります。

表 3-4 清水都心地区の課題整理

	動向		課題	
	現状	将来		
めぐる(回遊)	自転車による回遊性	○3つの拠点間が離れており、回遊性に欠ける。 ▪自動車・自転車等を保有しない交通弱者は自由に回遊することが困難	▪自転車利用者の多い強みを活かした施策展開	○自転車保有者・非保有者がともに利用できる自転車交通システムの構築
	公共交通による回遊性	○交通弱者は自由に回遊することが困難。 ▪3つの拠点をつなぐ公共交通サービス水準が低い	▪臨海部の魅力が乏しいまま ▪交通弱者への対応、交流人口増大のための取組が必要	○清水都心の3つの拠点をつなぐ都心内基幹公共交通システムの導入
	海上交通による回遊性	○ウォーターフロントとしての本来の魅力を活かしきれていない。 ▪臨海部を回遊する交通手段に乏しい	▪臨海部の魅力が乏しいまま	○海上交通（フェリー等）の更なる利活用
	自動車の動線	○海へ抜ける東西方向の道路が少なく、ウォーターフロントとしての本来の魅力を活かしきれていない。 ▪自動車での清水都心へのアクセスがしづらく、清水都心への来街者が著しく減少し衰退している	▪清水都心の更なる地盤沈下も懸念される	○バリアの存在による都心地区内の移動の制約（魅力の低下）
つどう(滞在)	市街地と臨海部の一体性	○ウォーターフロントとしての本来の魅力を活かしきれていない。 ▪市街地と臨海部に一体性がない	▪清水都心としての一体性がなく、魅力が向上しない	○臨海部を歩行者が快適に回遊できる空間を形成
	駐車	○駐車場が無秩序に立地している。 ▪一部の駐車場に利用者が偏っており、ニーズを的確に反映していない	▪都心に車で来訪する人も減少する	○都心内拠点の駐車場適正配置
	土地利用	○清水都心への来街者が著しく減少し衰退している。 ▪清水都心地区に魅力ある拠点の数が少ない ▪臨海部において都市的土地利用がなされておらず、ウォーターフロントとしての本来の魅力を活かしきれていない	▪何も講じなければ都心としての位置づけが希薄化する	○都市基盤整備と民間都市開発等の誘致 ○臨海部の都市的土地利用への転換

#### 3-4-2. 清水都心地区の「めぐる」・「つどう」の考え方

現在、清水港については、新興津埠頭の整備が進み、これまで港湾・産業機能を担ってきた江尻地区～日の出地区の臨海部では、今後土地利用の転換が進んでいくことが考えられます。このため、清水都心地区の交通体系は、こうした地域変化に伴い「まちと港の融合」が進む可能性を見据えて考えていくことが大切です。

清水都心地区のまちと港の一体化を目指し、「めぐる」では、交通結節点であるJR清水駅、新清水駅、港の賑わい拠点であり水上交通拠点である日の出地区の地区間連携の強化、港に快適にアクセスできる交通環境づくり、「つどう」では、各地区において、港を感じられる道路環境づくりを目指していきます。

### 3-4-3. 清水都心地区の目標及び施策体系

前節までの課題・考え方を踏まえ、清水都心地区の基本目標及び施策体系を以下のように示します。

#### 《清水都心地区の基本目標》

清水都心地区の3つの拠点（清水駅・新清水駅・日の出地区）と港エリアが一体となった交通環境の整備を目指します。

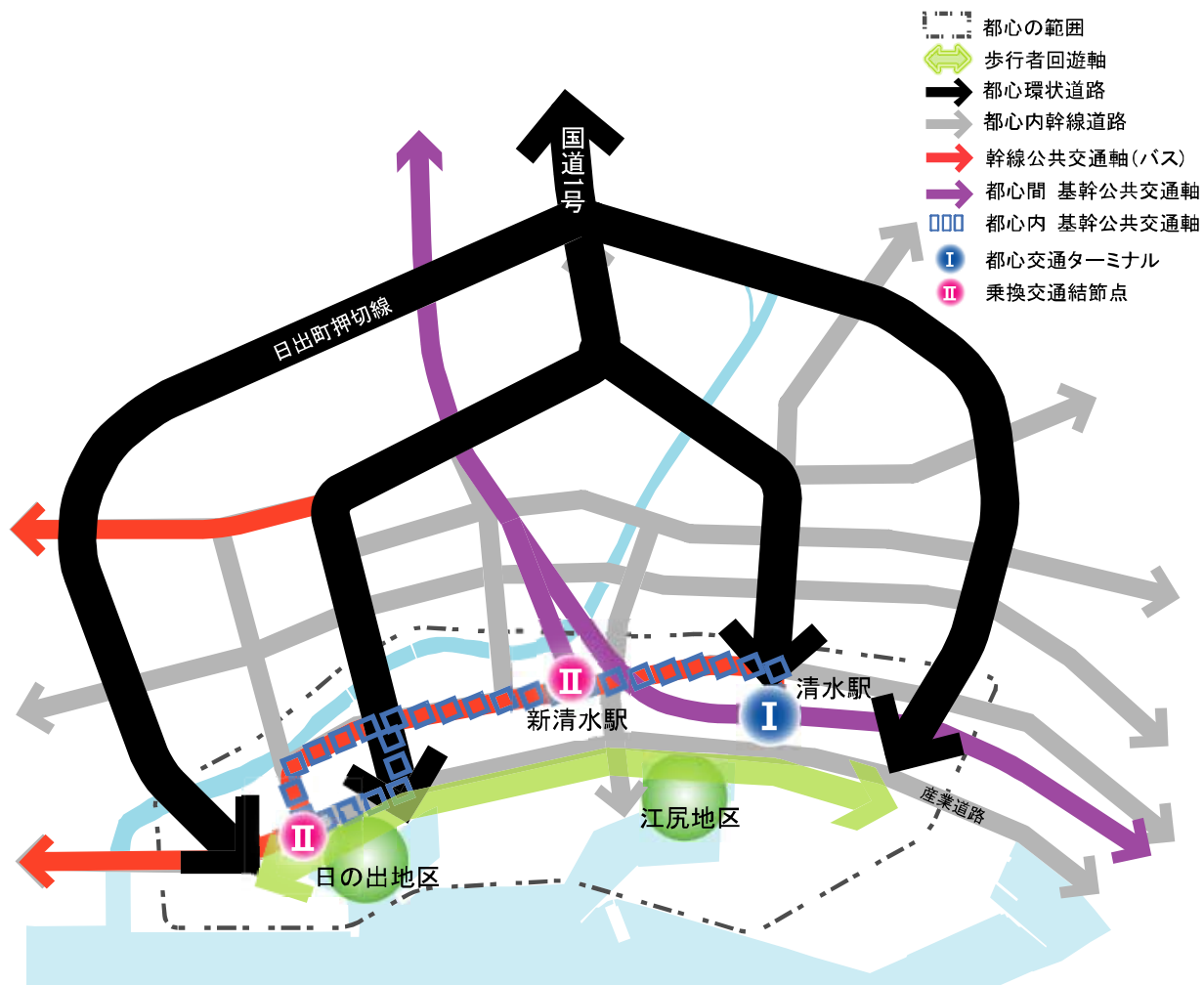


図 3-7 清水都心地区の目標交通体系図

《目標実現のための基本方針と施策》

**基本方針1：さまざまな交通手段でアクセスできる交通体系**

- 【C-6】 海へ抜ける動線の確保
- 【C-7】 都心地区周辺の幹線道路網の構築
- 【C-8】 都心地区内拠点の駐車場適正配置及び効率的運用

W：Walk（歩行者）  
B：Bicycle（自転車）  
T：Transit（公共交通）  
C：Car（自動車）

**基本方針2：都心地区内の3つの拠点を回遊できる交通システムの構築**

- 【W-4】 臨海部を歩行者が快適に回遊できる空間形成
- 【B-4】 都心地区内を回遊できる自転車交通システムの構築
- 【T-8】 3つの拠点をつなく公共交通ネットワークの構築

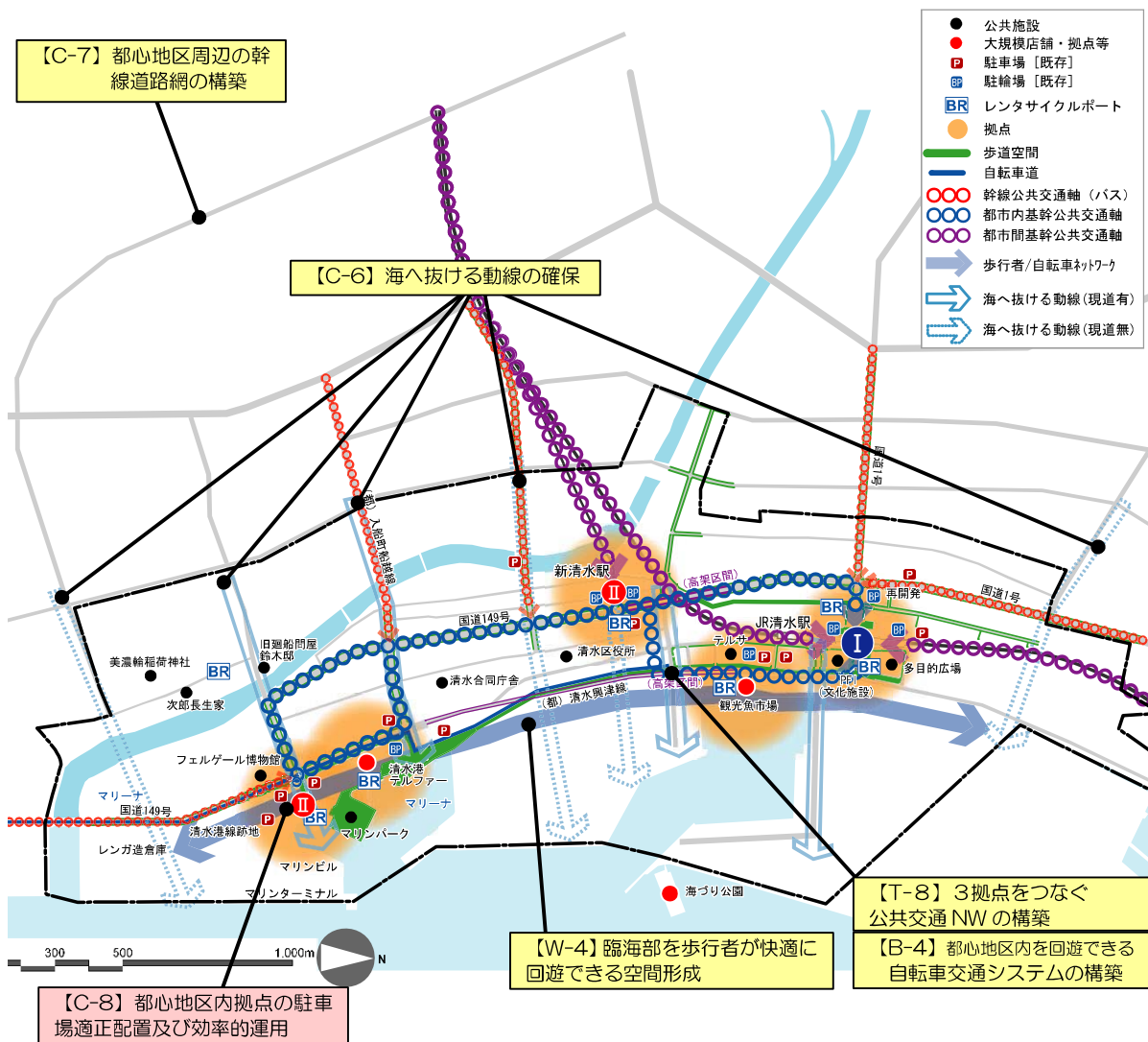
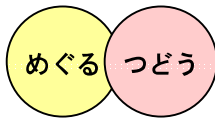


図3-8 清水都心地区における交通施策図

