

基本方針 2：まちなかでも自転車が利用しやすい都心地区づくり

静岡市では、自転車の利用率が高く、市民の足として親しまれていますが、一方で都心部においては、自動車、歩行者との関係や適切な駐輪が課題となっています。このため、自転車の特徴を把握し、その特性に対応した取り組みを検討する必要があります。

施策【B-1】自転車の安全な通行の確保

静岡都心部は、歩行者、自動車、自転車ともに交通量が多い地区ですが、一方、走行空間である道路の幅員は狭く、将来的に幹線道路の交通量が減少した場合には、道路空間の再配分も考えられますが、現状では、自転車道を整備することは困難です。このため、自転車の安全な通行を呼び掛けるゾーンを設定し、このゾーン内では、押し歩きを推奨するなどの啓蒙啓発活動による取り組みを進めることが考えられます。



図 4-45 静岡都心地区内細街路の交通モード別交通量分布（平日）

- ・ 歩行者交通は、呉服町通りを中心に、その周辺細街路にも多く分布している。
- ・ 自転車交通もまた、数多くの商店が立地する呉服町通りを主動線としており、歩行者交通と錯綜している。
- ・ 自動車交通は、主に幹線道路に分布しており、呉服町通り、両替町通りにも比較的交通量が多い。

→静岡都心の道路特性は主に、呉服町通り、呉服町通り周辺の細街路、それを囲む幹線道路に分けられる。

《施策【B-1】 具体化のための考え方・取り組み方》

■自転車利用環境改善ゾーンの設定

静岡都心地区の自転車利用状況を見ると、呉服町通りを中心に、その周辺の細街路にまで広く分布しています。このように自転車利用者は、多方面から静岡都心地区内の細街路を通過して呉服町通り等商業集積地区へアクセスしており、そのアクセス道路としての細街路は、自動車と比較して重要なものとなっています。

そこで静岡都心地区では、碁盤の目状に張り巡らされている細街路を中心に、「自転車利用環境改善ゾーン」を設定することが考えられます。それらの街路は主に、自転車および歩行者が中心となって回遊するためのものであり、自動車利用者は進入を控える、もしくは自転車・歩行者を優先して走行する等の配慮をするのが望ましいと言えます。

また、「自転車利用環境改善ゾーン」は、「歩行者優先ゾーン」と重複していますが、歩行者優先ゾーンでは、自転車利用者は歩行者を優先し、押し歩きを推奨するなどの配慮をするのが望ましいと考えられます。

歩行者優先ゾーン	: 歩行者 > 自転車 > 自動車
自転車利用環境改善ゾーン	: 自転車 = 歩行者 > 自動車

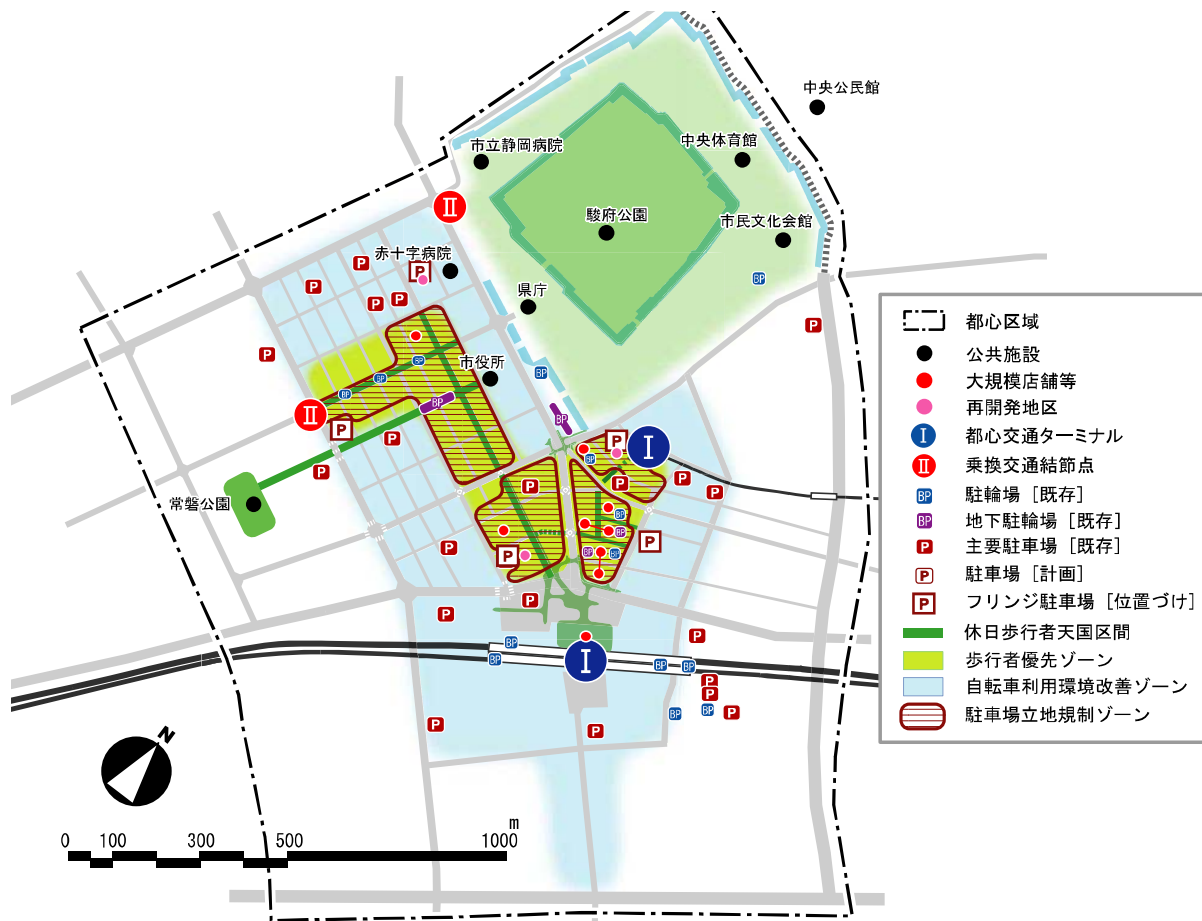


図 4-4-6 自転車利用環境改善ゾーンの設定イメージ

施策【B-2】自転車駐輪体系の見直し

現在の静岡都心地区における駐輪施策は、公共駐輪場、放置自転車禁止・規制区域の設定、放置自転車撤去、駐輪場附置義務条例により、公共駐輪場や建築物に駐輪場を用意し、路上駐輪については禁止、規制（違反した場合は撤去）するという手法で行われています。

しかしながら、実態として、静岡都心部では路上駐輪が多く見られ、場所によっては安全、安心な通行の妨げになっており、一方、自転車による来街者からは駐輪場がないという要望が多く見られます。地元商店街にとっては、自転車利用者も大切なお客様であり、撤去等により、お客様が不便を受けるといったことから、お客さまが止めやすい場所に止めさせることを望む声も大きいという状況があります。

駐輪場は、都心部では用地確保が困難であることから地下に整備されることが多く、青葉、呉服町駐輪場はともに地下駐輪場となっています。また、附置義務条例に基づく駐輪場は量的には用意されるものの、使い勝手まで考慮に入れられる場合は少なく、位置や出入り口など十分周知されていません。このため、駐輪場の利用に対して抵抗感があり、実態として、路上に駐輪され、撤去についても理解が得られにくい状況が生じています。

したがって、自転車駐輪対策として、自転車利用者のニーズを考慮した取り組みが必要であり、自転車により店舗を回る短時間駐輪と一度止めて徒歩でめぐる長時間駐輪と利用特性に応じた駐輪対策を検討していくことが必要であると言えます。

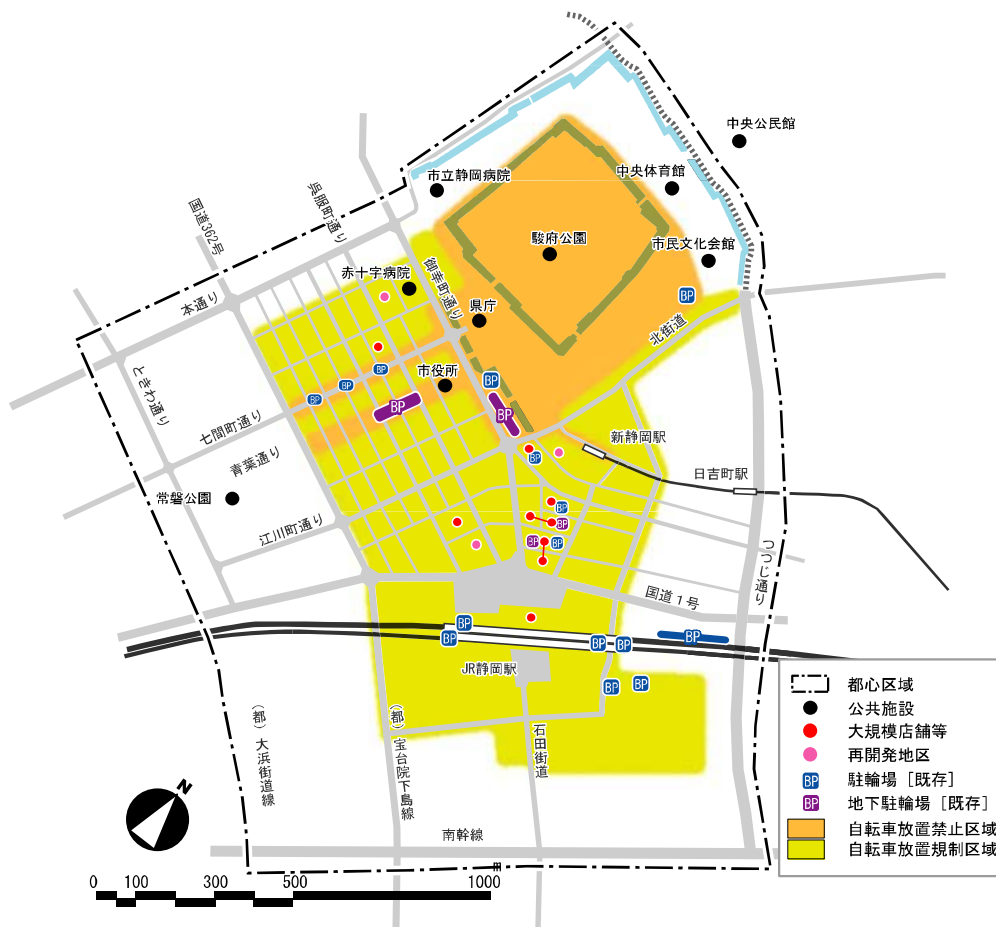


図 4 - 4 7 自転車駐輪場分布と自転車放置禁止/規制区域（静岡都心地区）



図4-48 付置義務駐輪場の分布

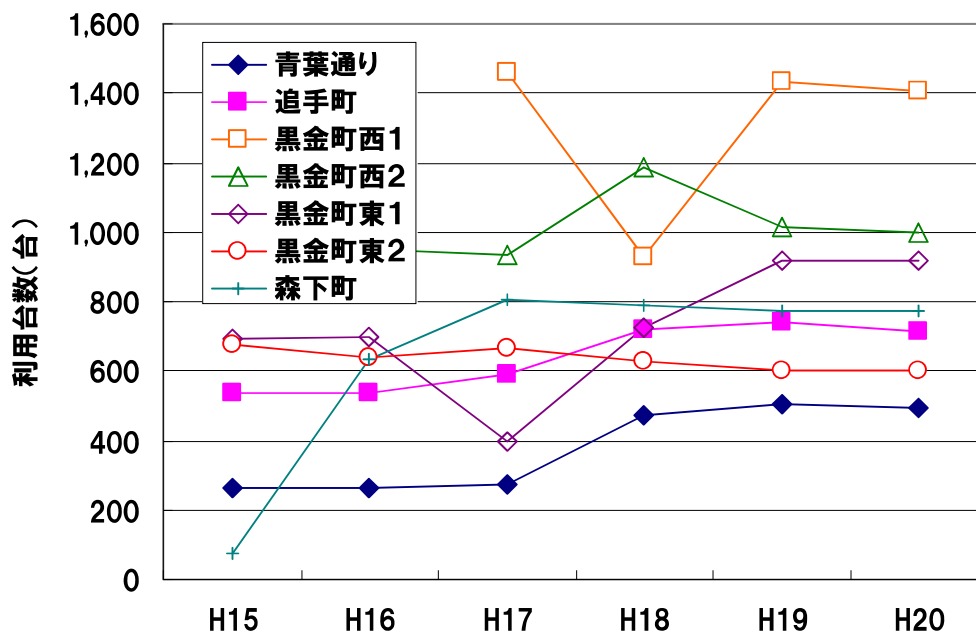


図4-49 公設駐輪場利用状況（静岡都心地区）

- ・ 静岡都心地区の街区は駐輪場が不足しており、放置自転車が飽和している状態である。
- ・ 自転車の利用目的別に見ると、駅周辺の職場への通勤や買物といったものが多く、長時間駐輪と短時間駐輪が混在している状況であるといえる。

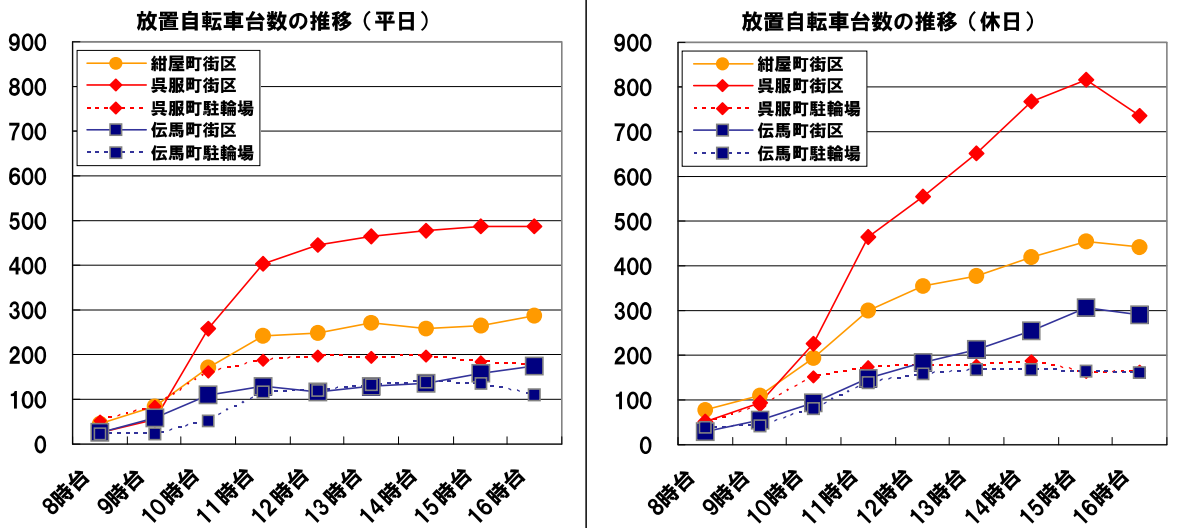


図4-50 街区ごとの放置自転車台数の推移

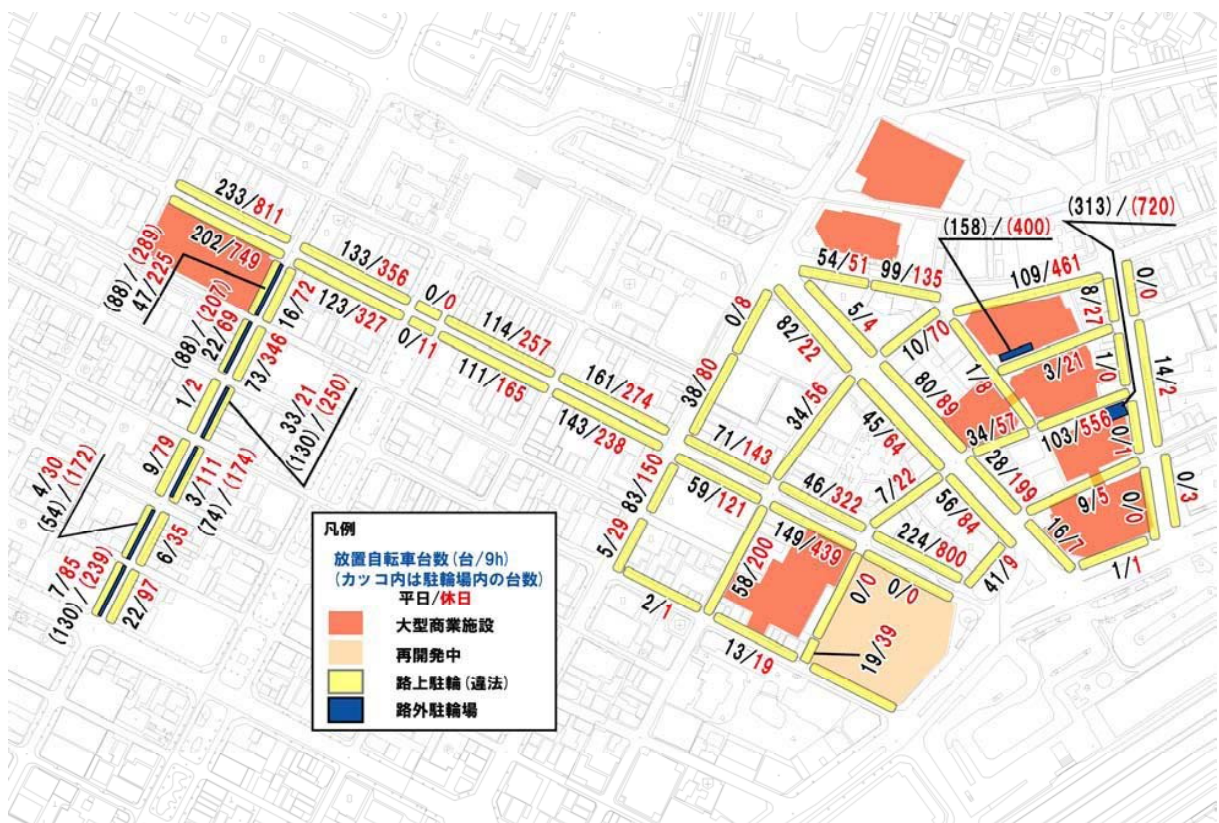


図4-51 商業集積地区の放置自転車台数(9h)

※紺屋町・呉服町・伝馬町の商業地域についてH20に調査

- ・ 静岡都心地区の自転車収容能力は約 6,280 台。
- ・ 収容余力と駐輪実態から、収容余力は 2,505 台あると想定される（森下駐輪場は 632 台全てを収容余力として計上）
- ・ 収容余力のある駐輪場への放置自転車の積極的な誘導を進めても、Bゾーン、Cゾーン、Dゾーン、Eゾーンではかなりの放置自転車が残る計算になる。
- ・ ゾーン端部に位置しているAゾーン、Gゾーンにおいては、駐輪スペースの確保を検討する必要がある。

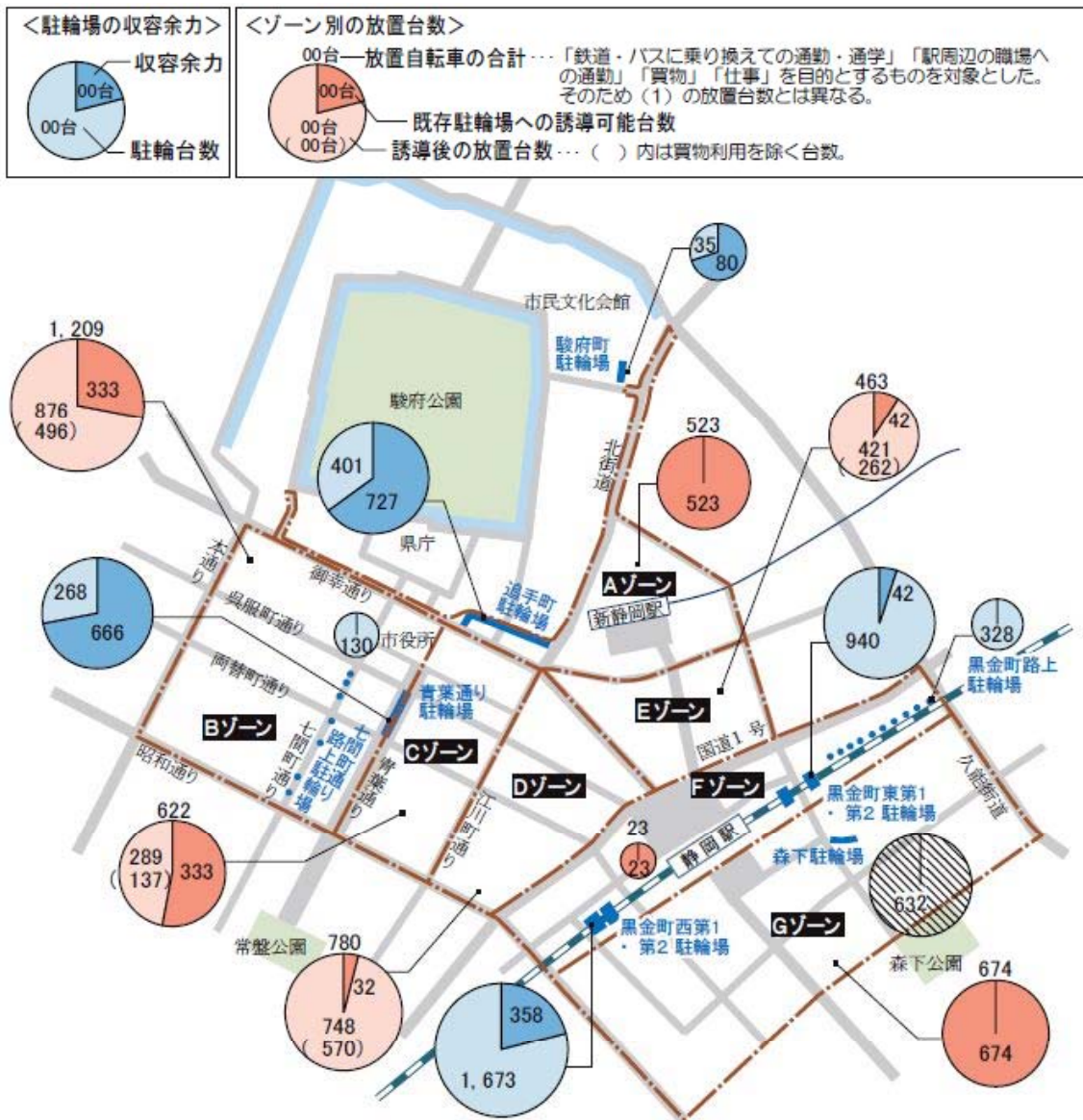


図 4-5-2 駐輪場の収容余力と駐輪場への誘導後の放置自転車台数

出典：平成 15 年度静岡地区自転車等駐輪場整備計画報告書

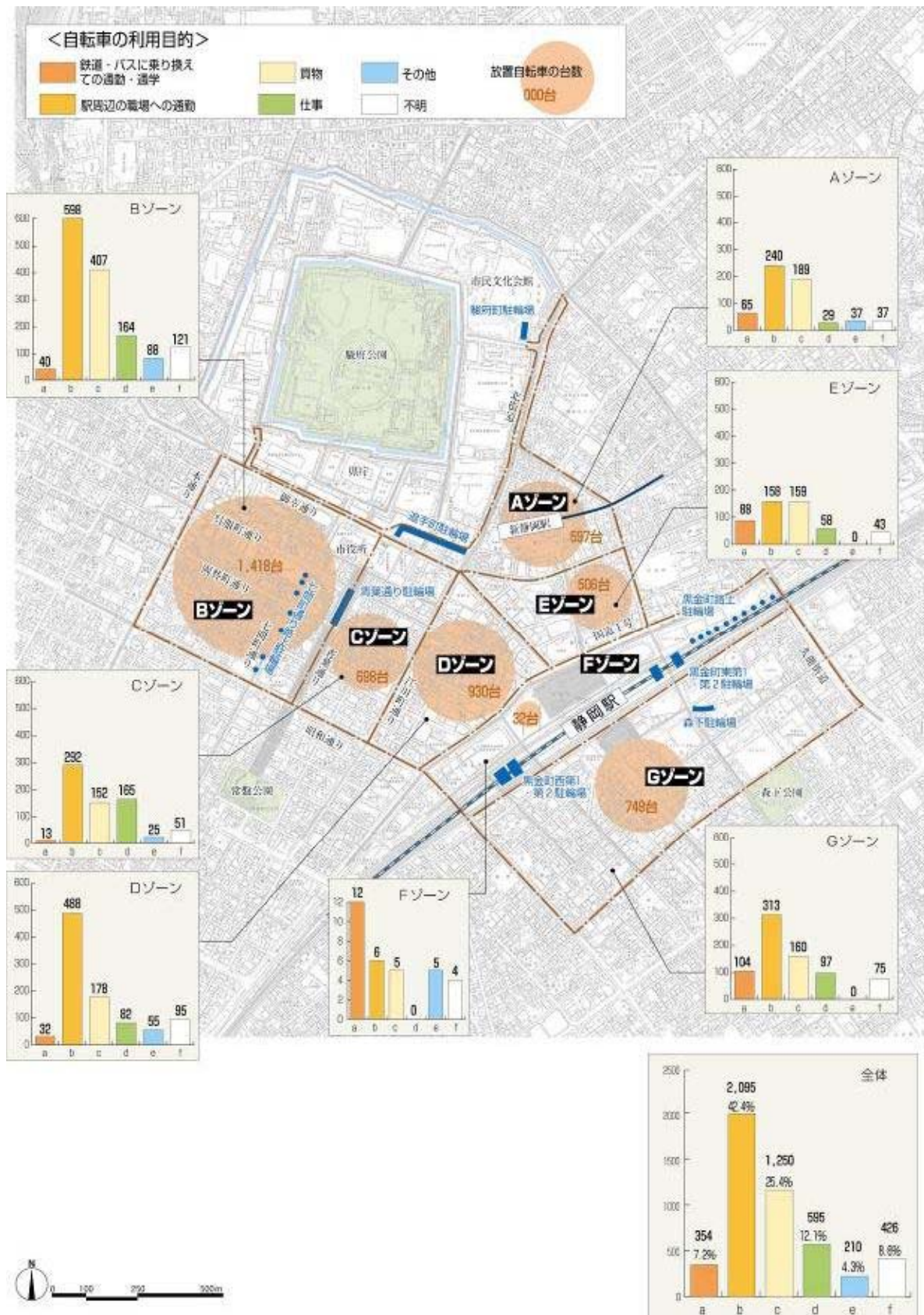


図 4-5-3 ゾーン別の放置自転車の状況

出典：平成 15 年度静岡地区自転車等駐輪場整備計画報告書

《施策【B-2】 具体化のための考え方・取り組み方》

■短時間駐輪対策／平面レベルの駐輪施設の検討

短時間駐輪への対応として、民地のオープンスペースを活用し、課金式の駐輪システムの導入を検討し、必要に応じ支援策の検討を行うことが考えられます。また、路上の駐輪を認めていく方策も考えられますが、道路上の駐輪についてはさまざまな基準が存在することから関係機関と協議する体制を構築し、設置可能箇所、設置の可否について検討を行っていく必要があります。

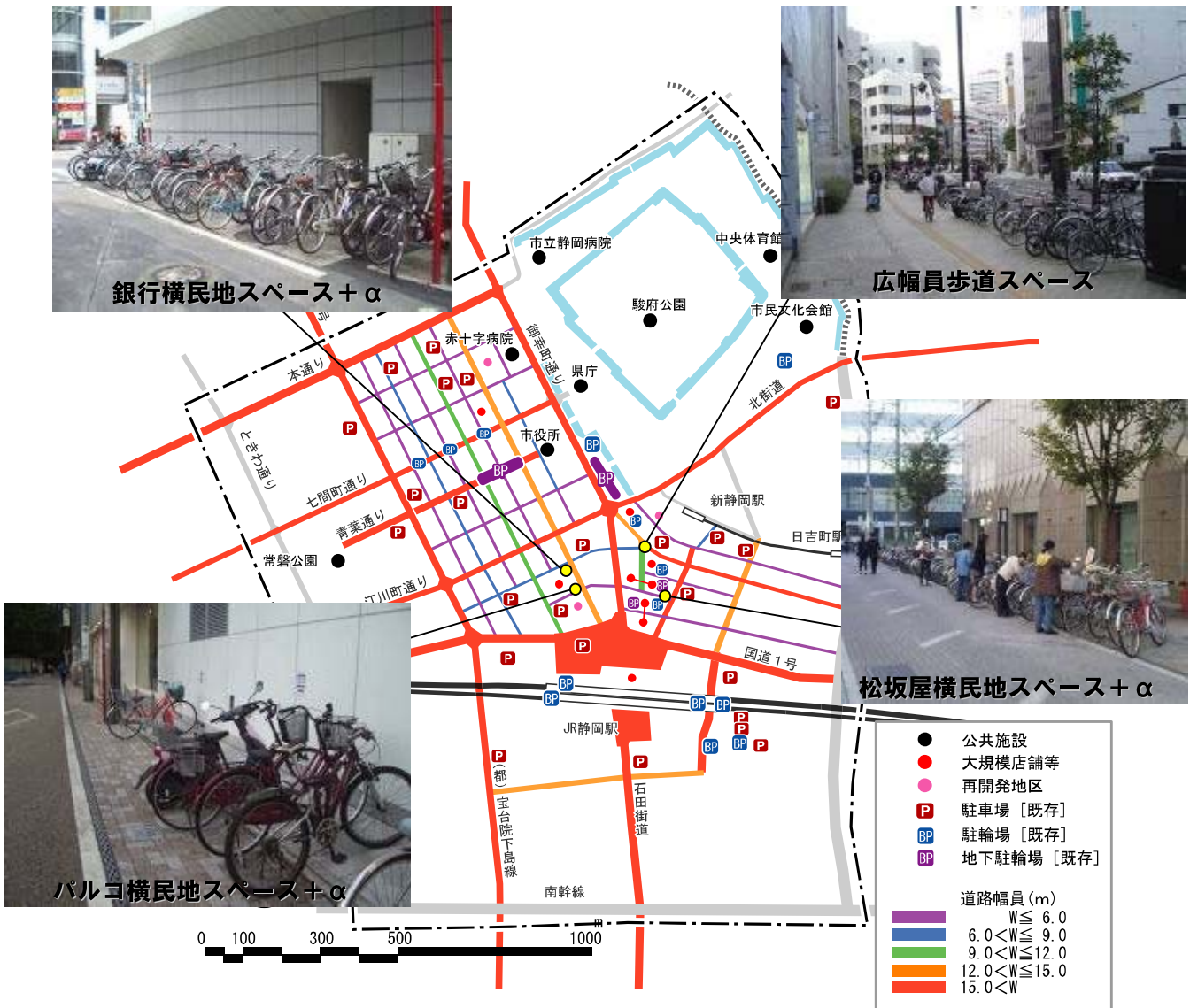


図4-5-4 道路幅員と路上駐輪スペース検討場所の抽出

■長時間駐輪への対策

長時間の駐輪に対しては、路上の駐輪ではなく、路外の駐輪場で対応することが必要です。現在、公共駐輪場は、青葉、呉服町の地下駐輪場があるが、静岡都心内の利用特性を見ると、街区ごとに一定の駐輪需要があり、一か所集約型駐輪場だけではなく、街区単位に駐輪場を用意することが望ましいと言えます。しかしながら、都心内でまとまった用地を適切な場所に整備することは困難であることから、附置義務により整備される駐輪場の活用や大規模開発、再開発等の建築物の更新に合わせて駐輪場を整備する手法の検討、省スペースの地下、地上駐輪場の整備手法を研究していくことが必要です。

■既存駐輪場の利用促進

- ・ 普段、最も多利用する駐輪場は、静岡駅周辺が多く、次いで呉服町と伝馬町がほぼ同程度
- ・ 駐輪場の利用形態は、地上駐輪場が3～4割と最も多く、地下駐輪場はあまり利用されていません。
- ・ 普段路上駐輪をしている割合は2～3割程度あり、その理由は「駐輪場の場所を知らない」という回答でした。

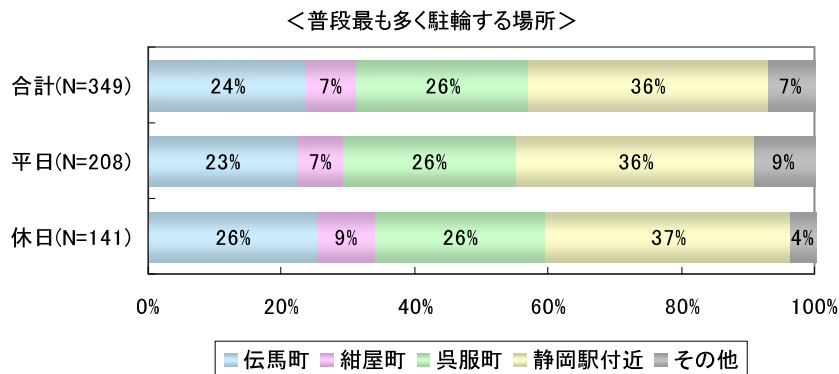


図4-55 普段最も多く利用する駐輪場

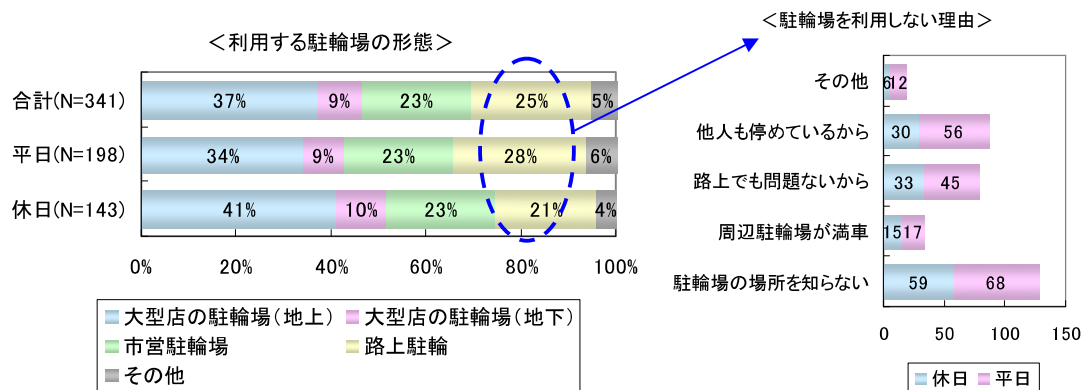


図4-56 利用する駐輪形態と駐輪場を利用しない理由

■附置義務条例の変更による附置義務駐輪場の質的向上施策の検討

駐輪場の附置義務制度においては、量的な義務付けを行うとともに、合わせて駐輪場の質的コントロールを行い、利用しやすい駐輪場を整備することが必要です。また、既存の附置義務駐輪場の利用を向上する方策や支援策などの検討を行うことが必要です。

■大規模開発、再開発等の建築物の更新に合わせた駐輪場整備の考え方

再開発等において、街区の必要な駐輪場を合わせて整備することが求められます。その際、各種基準に必要な駐輪場台数以上の駐輪場を設置する場合には補助し、質的な向上を義務付ける方策を検討します。

- ・ 駐輪場の入り口は奥まったところに配置するのではなく、利用者の利便性に配慮した駐輪場の配置を行う
- ・ 地下に設置する場合にはエレベータを用意し、地下駐輪場から建物内に直接入れるようにする
- ・ 駐輪場内はコンクリートの打ちっばなしではなくしつらえを施し、できるだけ明るい空間とする
- ・ 一定水準の管理を行うために有料制にする（有料にする場合も2時間無料、それ以上は有料、駐輪クーポンとのセット）

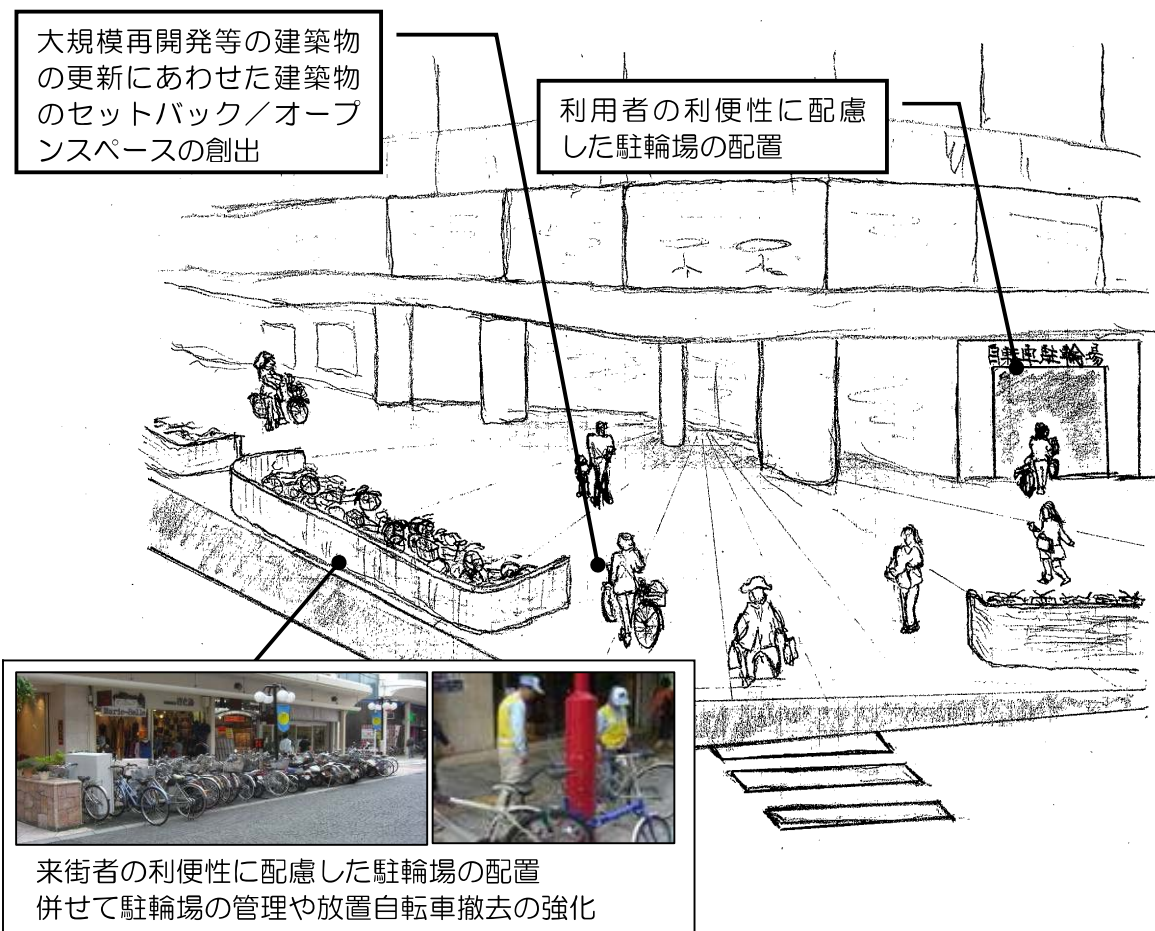


図4-57 大規模再開発等の建築物更新にあわせた駐輪場整備のイメージ



図4-58 大規模再開発等の建築物更新にあわせた駐輪場整備のイメージ（地下駐輪場）

■省スペースの駐輪場

現在、省スペースの駐輪場として、機械式で地上、地下に整備可能な駐輪場が開発されています。今後静岡市においても設置スペースや事業費等の有効性について研究を行うことが考えられます。

■都心部の自転車利用に関する啓蒙、啓発活動

以上の各施策の実施に伴い、都心部の自転車利用を啓蒙、啓発の仕方について、啓発するパンフレットの作成を検討していくことが考えられます。内容としては、静岡市の路上駐輪禁止マップの更新に合わせて、附置義務駐輪場の掲載や都心部における自転車利用、駐輪方法について、市民に広報することなどが挙げられます。

施策【B-3】公共交通と連動した自転車利用促進策

《施策【B-3】具体化のための考え方・取り組み方》

■サイクルトレインの実施

■サイクルバスの実施

自転車分担率が高い静岡市の特徴と、静岡鉄道やしずてつジャストラインといった公共交通機関を利用して、自転車による長距離トリップを手助けするサイクルトレイン事業に取り組むことが考えられます。これによって、自転車の利用環境が向上するだけでなく、公共交通利用者の増加等様々な波及効果が期待できます。

静岡鉄道では既に、サイクルトレインの実証実験を行なっています。このため、今後はサイクルトレインのより一層の利用促進を図るために、内容の発展やPRを積極的に行なうことが望まれます。



図4-59 静岡鉄道によるサイクルトレイン実施の様子

出典：静岡鉄道

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

施策【T-6】都心内回遊を支える公共交通ネットワークの構築

静岡都心地区は、JR静岡駅、静岡鉄道新静岡駅、伝馬町大規模店舗集積地区、呉服町商店街地区の他、医療施設が集積する中町交差点等の拠点が多数存在しています。今後、静岡都心地区の一層の活性化のためにも、静岡都心内を回遊する基幹公共交通の導入が望まれます。

このため、今後、都心内を回遊する基幹公共交通としてLRT等の検討を行なっていきます。



図4-60 静岡都心地区内基幹公共交通軸の考え方

施策【T-7】静岡駅・新静岡駅の交通結節機能の強化

<交通結節点の考え方>

- ・ 静岡市内に 3 段階の交通結節点（都心交通ターミナル（①）、乗換交通結節点（②）、地域交通結節点（③））を設け、公共交通間の連携を強力にし、公共交通利用を促進する。
- ・ 静岡駅や新静岡駅を想定して位置づけられる都心交通ターミナル（①）では、鉄道や新たな公共交通、幹線バス、駐車場、駐輪場など多様な交通手段が集まり、静岡都心の顔となる拠点を形成する。
- ・ 乗換交通結節点（②）や地域交通結節点（③）は、公共交通から公共交通、マイカー・自転車から公共交通への乗り継ぎを想定している。

《施策【T-7】具体化のための考え方・取り組み方》

■JR 静岡駅周辺整備

北口駅前広場は、JR乗降客の約7割が利用するとともに、路線バス、タクシーの交通機関が乗り入れ、また国道1号（約4万台／昼間12時間）、主要地方道井川湖御幸線（約2万台／昼間12時間）の主要幹線道路がアクセスする交通結節点となっています。現在の駅前広場（約10,800㎡）は昭和58年に整備されましたが、地上、地下とも様々な課題を抱えています。それらを改善するとともに将来の交通需要にも対応するため、駅前に完成した地下駐車場（エキパ）の地上部を含め約17,800㎡に拡大することにより、交通結節点機能の向上、修景的空間の充実等を図ることが考えられます。

なお、北口駅前広場整備後、順次南口駅前広場整備が進められる予定です。

■新静岡センター建て替え・静岡鉄道新静岡駅整備

新静岡駅は、新静岡センターの建て替えに連動し、地下にあった改札が地上に移動し、平面レベルでのアクセスが可能となります。また、本計画に合わせて、駐輪場整備も行われる予定です。



図4-61 JR 静岡駅前広場のイメージ



図4-62 新静岡センター再開発後のイメージ

出典：静岡鉄道

■静岡都心地区の交通施策総括図

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・休憩施設の設置

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

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

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

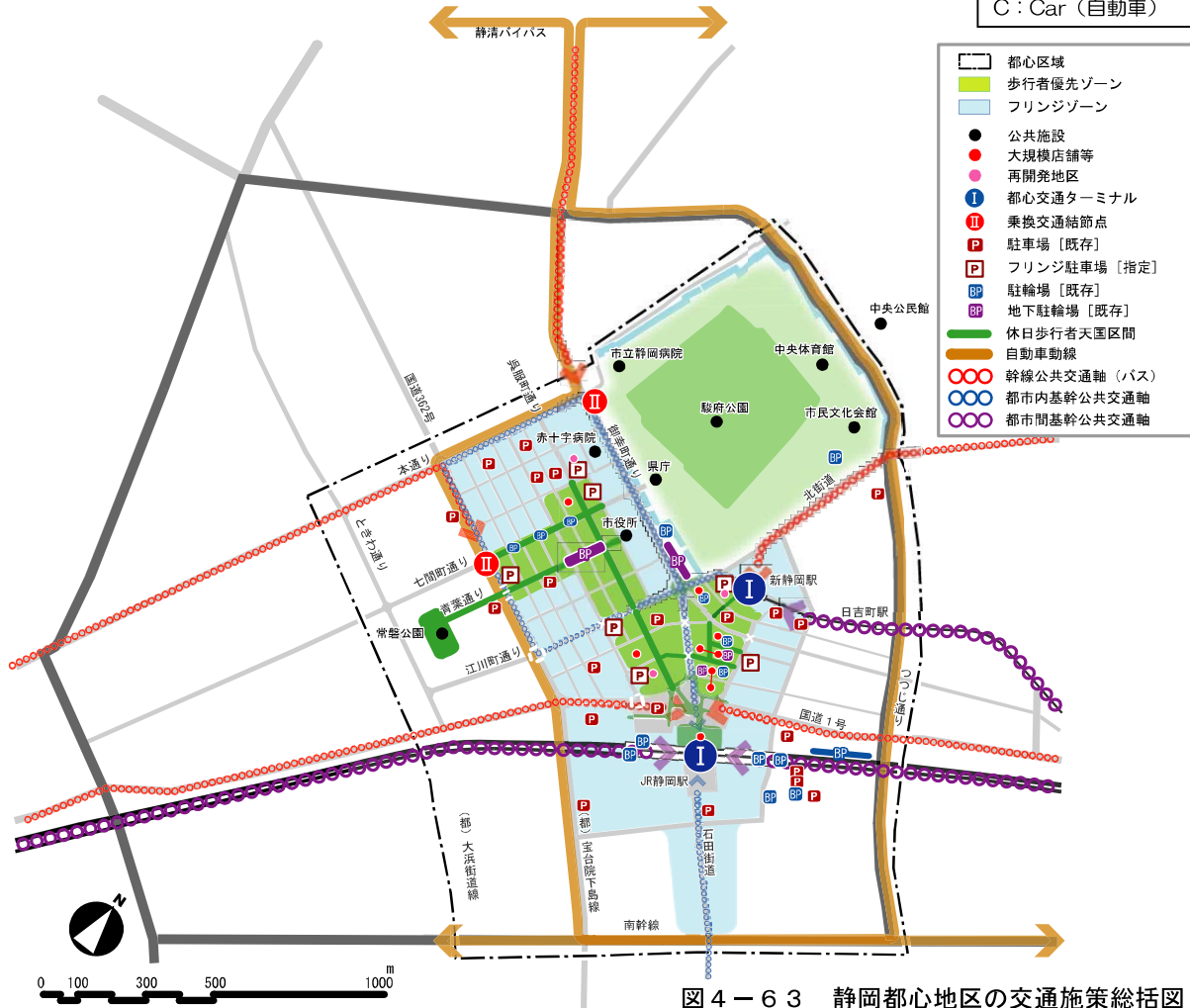


図4-63 静岡都心地区の交通施策総括図

■歩行者優先ゾーン
将来的には歩行者天国を目指す区域
自動車の通行：現状の歩行者天国の取り組みを基本に段階的に歩行者優先の取り組みを行う。
自転車の通行：自転車の押し歩きを求める。
駐車場：駐車場の整備を抑制し（附置義務条例の見直し等）、特に歩行者天国区間については、車路を設けないようにする。コインパーキングは抑制する。
駐輪場：地区内に大規模な建築（再開発等）を行う場合には、地区全体の駐輪を考えた規模を設け、出入り口等は明確にする。
荷捌き駐車場：店舗への荷物集配のため、歩行者動線を阻害しない等適正な荷捌き方策について、検討を行う。

■フリンジゾーン：将来的には、都心へのさまざまなアクセスを受け止める区域
自動車の通行：自転車／歩行者を優先し、自動車は極力徐行させ、通過交通は排除する。
自転車の通行：歩行者優先ゾーンへの自転車アクセス道として機能させる。
駐車場：歩行者優先ゾーンに設けない駐車場をこのゾーンにフリンジ駐車場として誘導する。コインパーキングは抑制する。
駐輪場：建築物等に必要駐輪場を確保する。
荷捌き駐車場：都心内への荷捌きを適正化するため、一定規模の集約荷捌き場の検討を行う。

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

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

清水都心地区は、今後の発展に向けて、港の魅力向上することを目標としており、これを支える交通体系の構築が求められています。

現在、清水駅東地区文化施設整備、魚市場（河岸の市）再整備、日の出地区開発検討など、清水都心地区では様々な施設計画があり、将来的には港と一体となった都市再開発をビジョンとして描いています。このため、将来の施設整備に対応した交通ネットワークの構築を目指します。

施策【C-6】海へ抜ける動線の確保

清水都心地区では、海・港を感じられるまちを目指して、市街地から港が視野に入る動線を確保することが求められています。現在、下記の動線が示されており、今後、都市開発の動向等を踏まえながら、港への見通しを持った動線の実現を目指すことが考えられます。

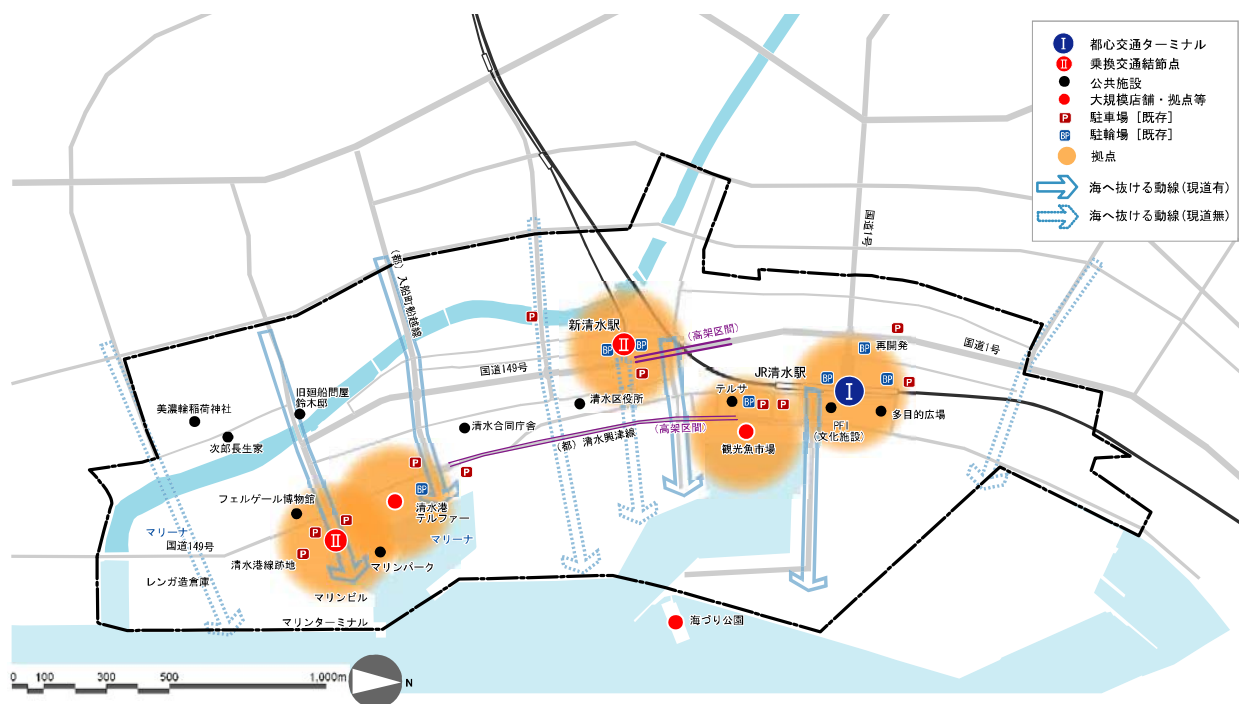


図4-64 海へ抜ける動線イメージ

施策【C-7】 都心地区周辺の幹線道路網の整備

清水都心地区は、南北方向に国道 149 号、国道 1 号、臨港道路が整備されていますが、鉄道を超えて港にアクセスする東西方向の道路が嶺神明伊佐布線、入船町船越線、港町下清水線の3車線となっているため、今後、「まちと港の一体化」に合わせて、快適に港へアクセスできる道路ネットワークの構築（30 ページ、清水都心地区の目標交通体系図を参照）を目指していきます。

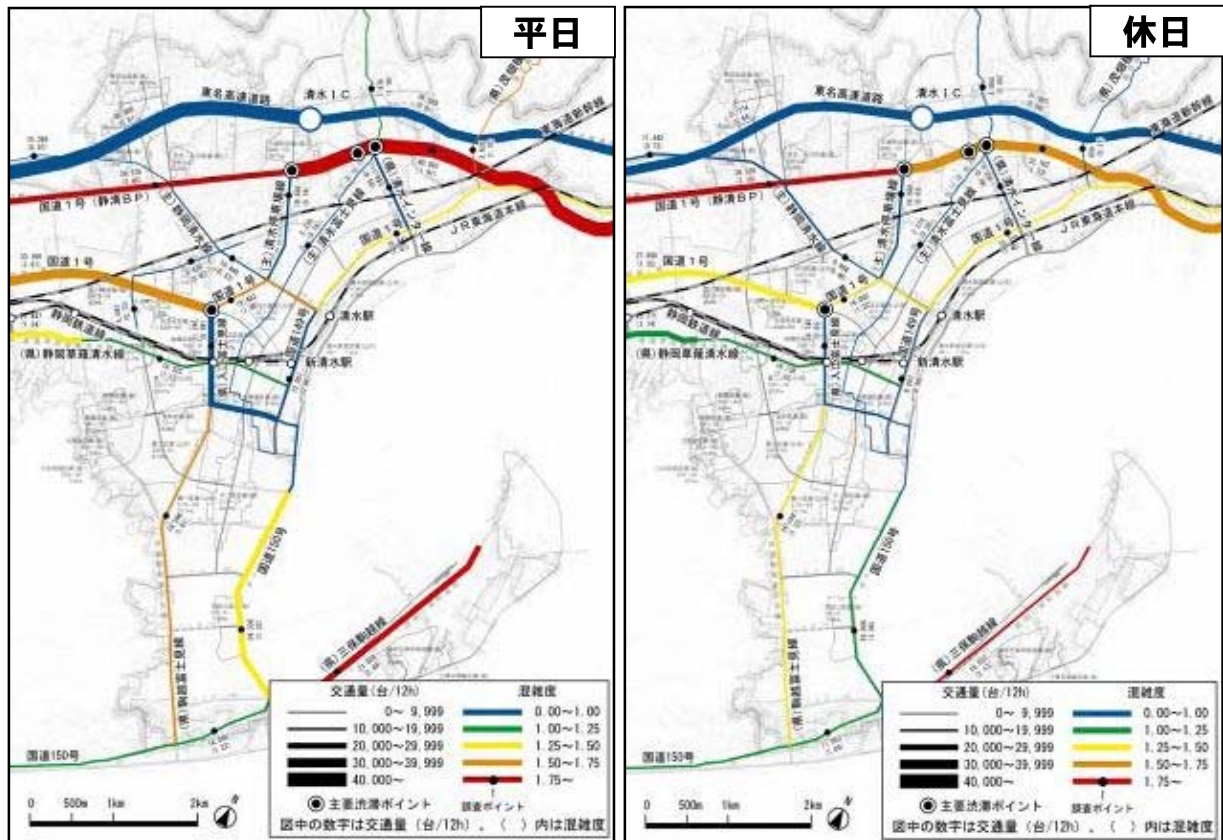


図 4-65 清水都心地区の交通量および混雑度

主要渋滞ポイントは、静岡県第 4 次渋滞対策プログラム（平成 18 年 12 月策定）

施策【C-8】都心内拠点の駐車場適正配置及び効率的運用

今後の清水都心地区では、開発等により、自動車によるアクセスは増加する可能性があります。このため、JR 清水駅、新清水駅、日の出地区において、それぞれが役割を分担しながら駐車場の立地を検討し、それらを効率的に利用できる仕組みづくりを進めることが必要と考えられます。

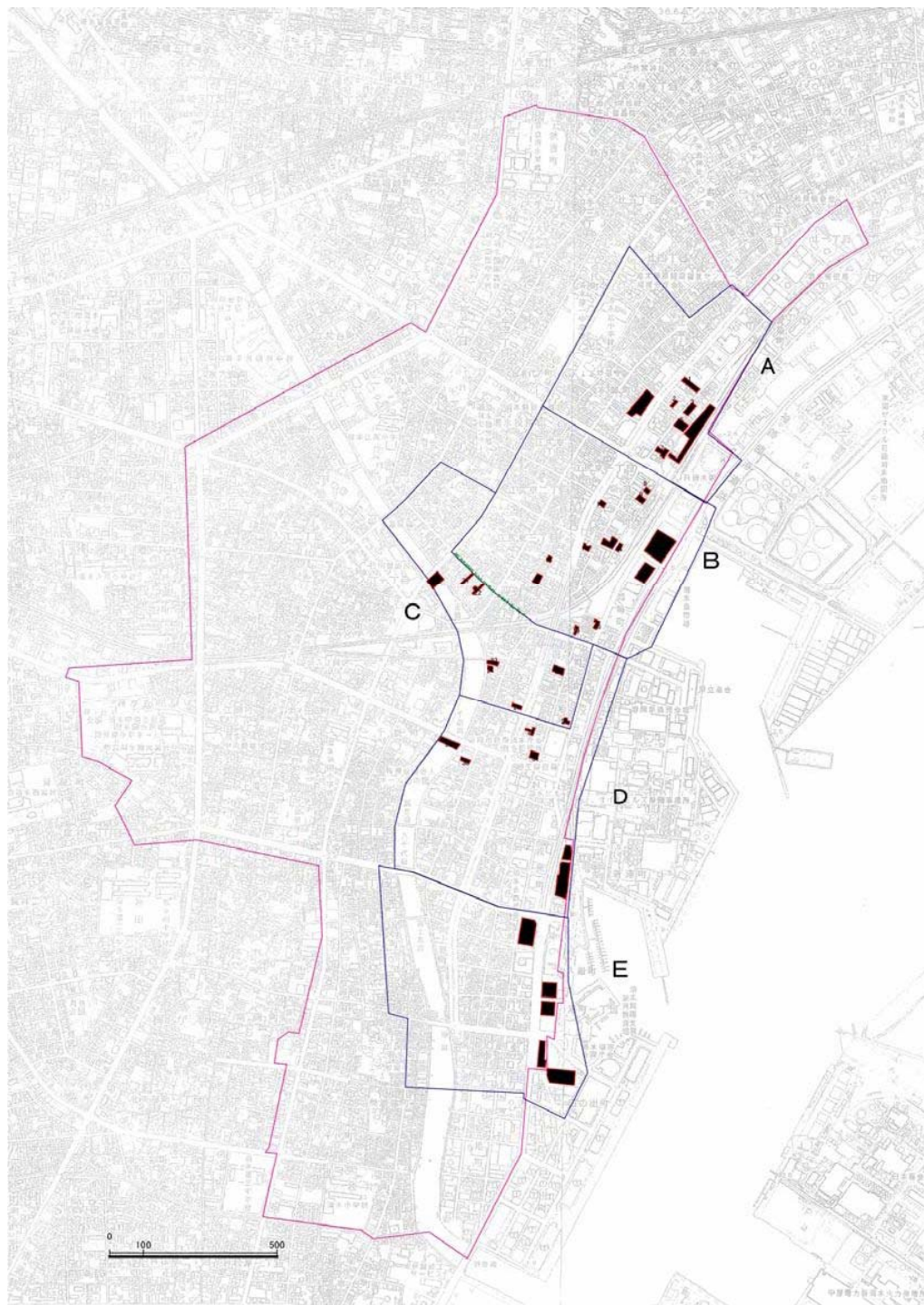


図 4-66 時間貸し駐車場の分布（清水都心地区）

《施策【C-8】 具体化のための考え方・取り組み方》

■カーシェアリングの利用促進

カーシェアリングは、クルマにかかる保険料や税金、車検などの維持費を会員・利用者間で分担し、それぞれの利用時間に応じて利用料を負担するため、一人あたりの費用負担は大幅に削減されます。カーシェアリングが普及すると、社会全体のクルマの台数が減り、省エネやCO2（二酸化炭素）の排出削減、渋滞の緩和などにつながります。お財布にも環境にもやさしい、賢いクルマの使い方として注目を浴びています。



図4-67 カーシェアリングの概念 出典：オリックスカーシェアリング

表4-11 全国のカーシェアリング事例

運営組織、関連団体等	名称 (事業名/システム名/実験名)	開始時期	実施地域	車両ステーション数 (カ所)	車両台数 (台)	会員数 (人)	確認月
オリックス自動車株式会社 (2007/4~)	オリックスカーシェアリング「アテナ」	1999/9*	東京都、神奈川県、千葉県	144	211	2,500	2009/1
		2004/10*	名古屋市	35	45	750	2009/1
		2007/10	京都市	26	36	450	2009/1
御移動サポート、早稲田大学交通計画浅野研究室	OUR GAR	2003/2	東京都三鷹市	1	3	30	2009/1
西尾レントオール株式会社	業務用車両共同運用システムmobi-system	2003/11*	大阪市、豊後市、愛知県豊田市、神戸市、千葉市	5	50	150	2009/1
阪急電鉄株式会社、(社)コミュニティ彩都	彩都カーシェアリングシステム	2004/4	大阪府茨木市	3	5	60	2009/1
柳屋レンタカー関西(JR西日本)	エコ乗りくらぶ	2004/4	大阪市、神戸市、京都市	4	7	200	2009/1
利用者、NPO法人「志木の輪」	志木「手作りカーシェアリング」	2004/5	埼玉県志木市	1	1	11	2009/1
ユービーアール(株)	U-PRカーシェアリングシステム	2004/12*	東京都港区・中央区・新宿区、青森市、つくば市	6	11	50	2009/1
タウンモビリティネットワーク北九州	カーシェアリング・レンタサイクル Ghocomo	2005/1	北九州府	3	4	63	2009/1
柳マツダレンタカー	カーシェア24	2005/2	札幌市、東京都、大阪市、神戸市、広島市、福岡市	16	45	823	2009/1
ウインド・カー(株)	Windcar(ウインドカー)	2005/03	北海道留萌市、札幌市、埼玉県川口市、大阪府箕面市、池田市、東大阪市、兵庫県宝塚市、広島県府中市、山口県岩国市	41	44	340	2009/1
柳アスク	マンションカーシェアリング	2005/11	東京都、神奈川県、大阪府、千葉県、埼玉県	17	23	408	2009/1
北星産業、辻商事、(提携)オリックス自動車(株)	カーシェア金沢	2006/11	石川県金沢市・野々市町・能美市	8	14	52	2009/1
ブライアント・パワーズ	マンションカーシェアリング	2007/5	大阪市	1	2		2009/1
エコヴィレッジ鶴川「きのかの家」乗物部会	きのかの家VSクラブ	2007/4	東京都町田市	1	2	6	2009/1
柳エブリカ	エブリカ・カーシェアリング	2007/10	大阪市	4	4	40	2009/1
トヨタ自動車(株)、(株)トヨタレンタリース東京、(株)トヨタレンタリース愛知、(株)トヨタレンタリース新大阪	トヨタカーシェアクラブ	2007/11	東京都区内、名古屋市、大阪府豊中市	5	14	130	2009/1
柳レンタカー四国	カーシェア四国	2008/3	香川県高松市	5	5	113	2009/1
日本駐車場開発(株)	エコロカカーシェアリング	2008/3	東京都、名古屋市	19	22	200	2009/1
(株)ディズム	QiiCar	2008/5	東京都世田谷区・板橋区(高島平)	2	3	20	2009/1
カーシェアリング・ジャパン(株)	careco(カレコ)・カーシェアリングクラブ	2009/1	東京都	10	12	募集中	2009/1
合 計				357	563	6,398	

(注1)開始時期のうち、*印は前身の実験または事業まで遡った開始時期。
(注2)きのかの家VSクラブの会員数は世帯数。

出典：交通エコロジー・モビリティ財団資料

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

都心地区まちづくり戦略【まちづくり編】において、清水都心地区はJR清水駅拠点、静鉄新清水拠点、日の出商業拠点の3つの拠点を中心に、賑わい拠点や潤い拠点を位置付けていますが、その配置は静岡都心地区と比較すると広範囲にわたっています。そのため都心地区内拠点を回遊できる交通システムを構築することが望ましいと言えます。具体的には、臨海部を歩行者が快適に回遊できる空間形成や、都心内を回遊できる自転車交通システムの構築、3つの拠点をつなぐ都心地区内基幹公共交通システムの構築を目指すことが考えられます。

施策【W-4】臨海部を歩行者が快適に回遊できる空間形成

清水都心地区は、「まちと港の融合」を都心地区まちづくりの理念として掲げており、臨海部の今後の土地利用に併せた交通を実現することが求められます。そのひとつとして、清水臨海部には既に歩行者専用道路および自転車専用道路が整備されています。

今後は、これらを利用したくなるような空間形成を実現するとともに、歩行者・自転車双方をネットワークでつなげることで、快適に回遊できる空間形成を目指すことが大切です。

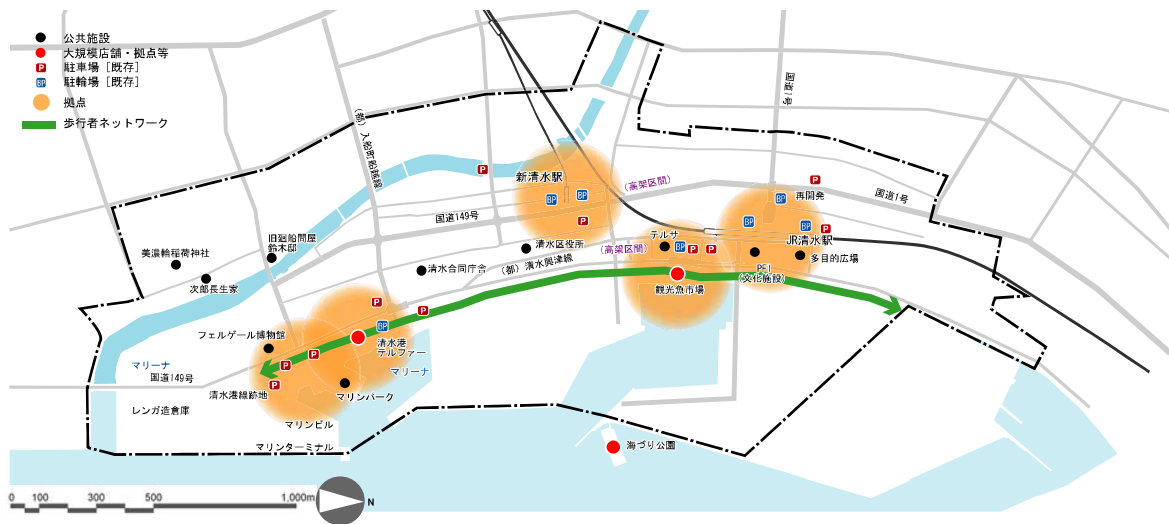


図 4-68 臨海部の歩行者ネットワークの形成イメージ



図 4-69 臨海部に整備された歩行者専用道路及び自転車専用道路

施策【B-4】都心内を回遊できる自転車交通システムの構築

清水都心地区は静岡都心地区と比較して、自転車走行空間や駐輪場が確保されている上、新たに整備する空間もあることから、引き続き自転車が安全かつ快適に利用できる環境を整備していくことが考えられます。具体的には、レンタサイクルの導入やサイクリートレインの推進などが挙げられます。

《施策【B-4】具体化のための考え方・取り組み方》

■レンタサイクルの導入

清水都心地区は、静岡都心地区と比較して、拠点間距離が長く、歩いて回遊することは困難です。したがって徒歩に代わる交通手段が必要であり、そのひとつとして自転車が近年注目を浴びています。

特に、レンタサイクルは、来街者や観光客等の自転車非保有者が、清水都心地区を自由に快適に回遊できる施策のひとつと言えます。従来のレンタサイクルは、借りる場所と返却場所が一致していたため、利便性が低いという問題点がありましたが、近年では、レンタサイクルポートを複数拠点に設け、どこに返却しても問題ないような（乗り捨て自由）システムが増えていきます。現在、清水駅前銀座商店街ではレンタサイクルサービスを実施しているため、既存の施設を活かしたレンタサイクルシステムの構築が望まれます。

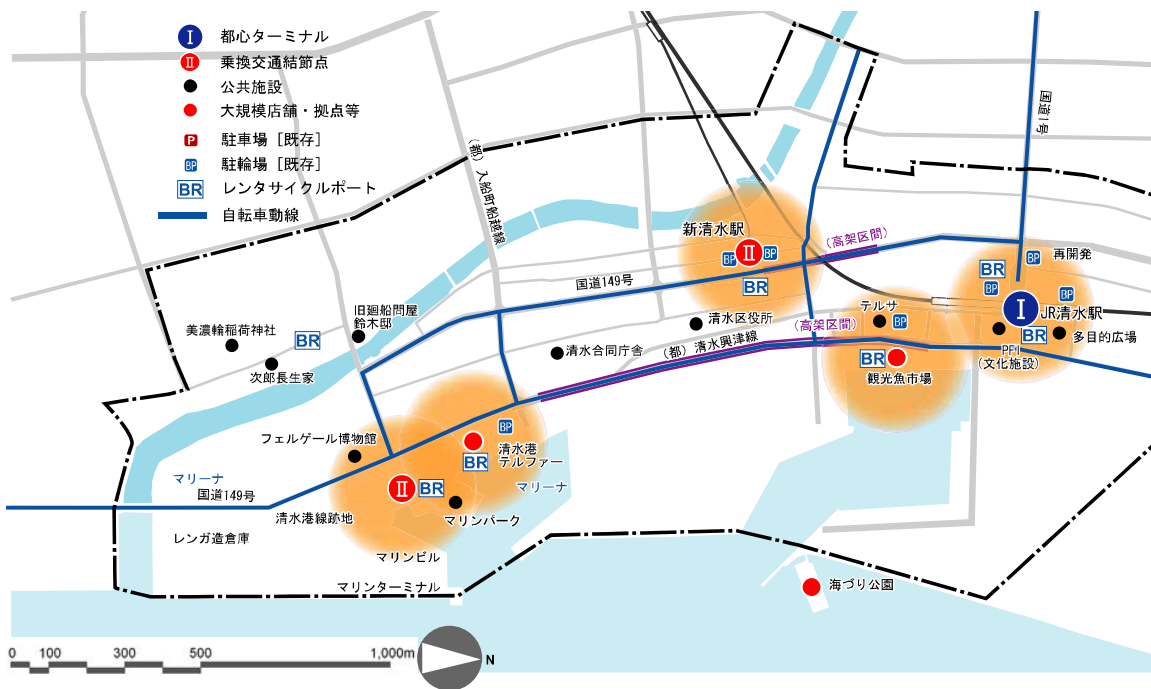


図4-70 清水都心地区におけるレンタサイクル（複数サイクルポート設置）のイメージ

■サイクリートレインの推進

市民等自転車保有者が、自転車でスムーズに静岡・清水両都心を移動できるように、サイクリートレイン（自転車のまま鉄道に乗車できる仕組み）を推進することが望まれます。

施策【T-8】3つの拠点をつなぐ公共交通ネットワークの構築

清水都心地区は、JR清水駅周辺、静岡鉄道新清水駅周辺、および日の出地区という3つの拠点を構成されています。しかし、3つの拠点は相互に離れており、徒歩で回遊することは比較的困難な状況にあります。現在エスパルスドリームプラザ、JR清水駅、新清水駅を結ぶ無料シャトルバスが運行されていますが、平日は2本/h、休日は4本/h（19時以降は2本/h）となっています。今後、公共交通手段として清水都心の3つの拠点を結ぶLRT等の検討を行うことが考えられます。

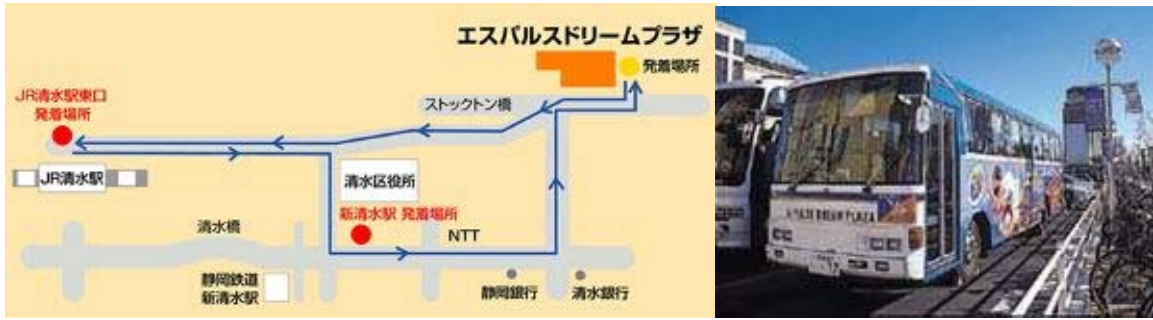


図4-7-1 清水都心地区を回遊している無料シャトルバス

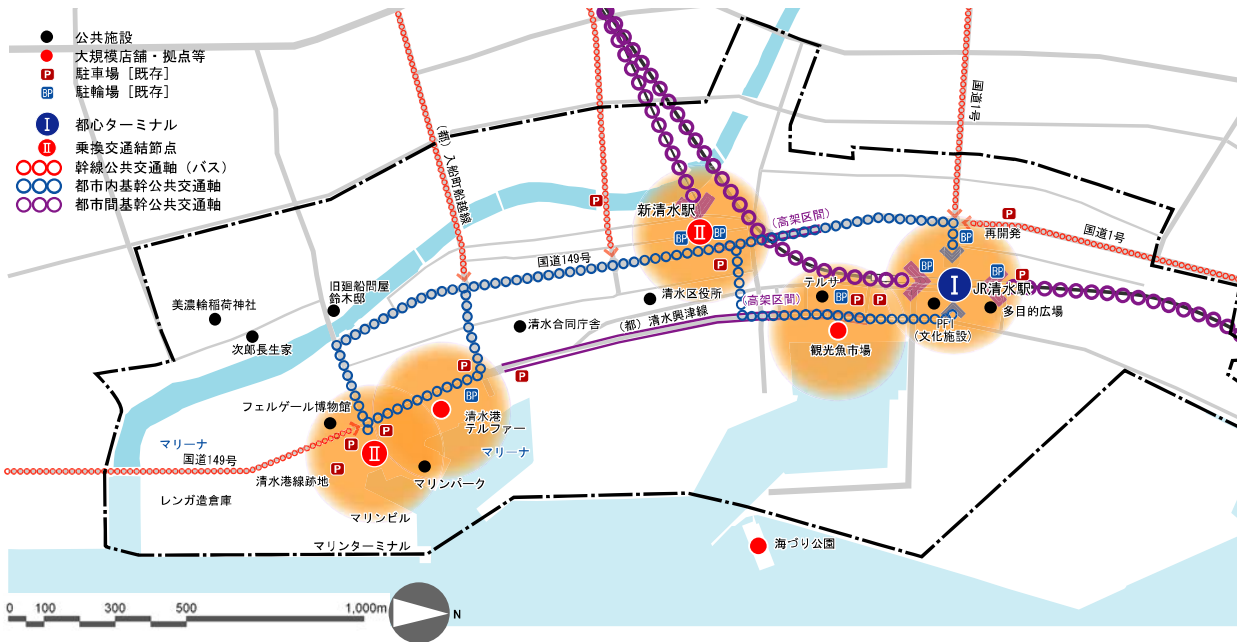


図4-7-2 清水都心地区内基幹公共交通軸の考え方