

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)

ここでは、交通ビジョン実現施策として挙げた
様々な施策の中から、特に短期的(5 年間)に
実現できる可能性が高いものを取り上げ、
「総合交通戦略」として重点的に
取り組んでいくことを示します。

5-1.総合交通戦略とは

交通ビジョン実現に必要な様々な施策の中から、それらの実現性を検証し、短期5カ年の取り組みを選び出して「総合交通戦略」としてまとめます。

「総合交通戦略」として取り上げた事業については、近年国内外他都市でも実現事例が増えていることから、それらの情報も参考に、静岡市の状況に合わせ、導入の早期実現化を目指し、交通問題の改善を図ります。

また、1-3でも示したとおり、取り組みの効果を定期的に評価しながら、次の展開への検討材料としていきます。

なお、短期5カ年で実現性が困難な事業については、中長期の施策として引き続き検討、研究を進めるとともに、今後の社会情勢の変化や施策、地域の熟度に応じて実現に向けて取り組んでいくものとしします。

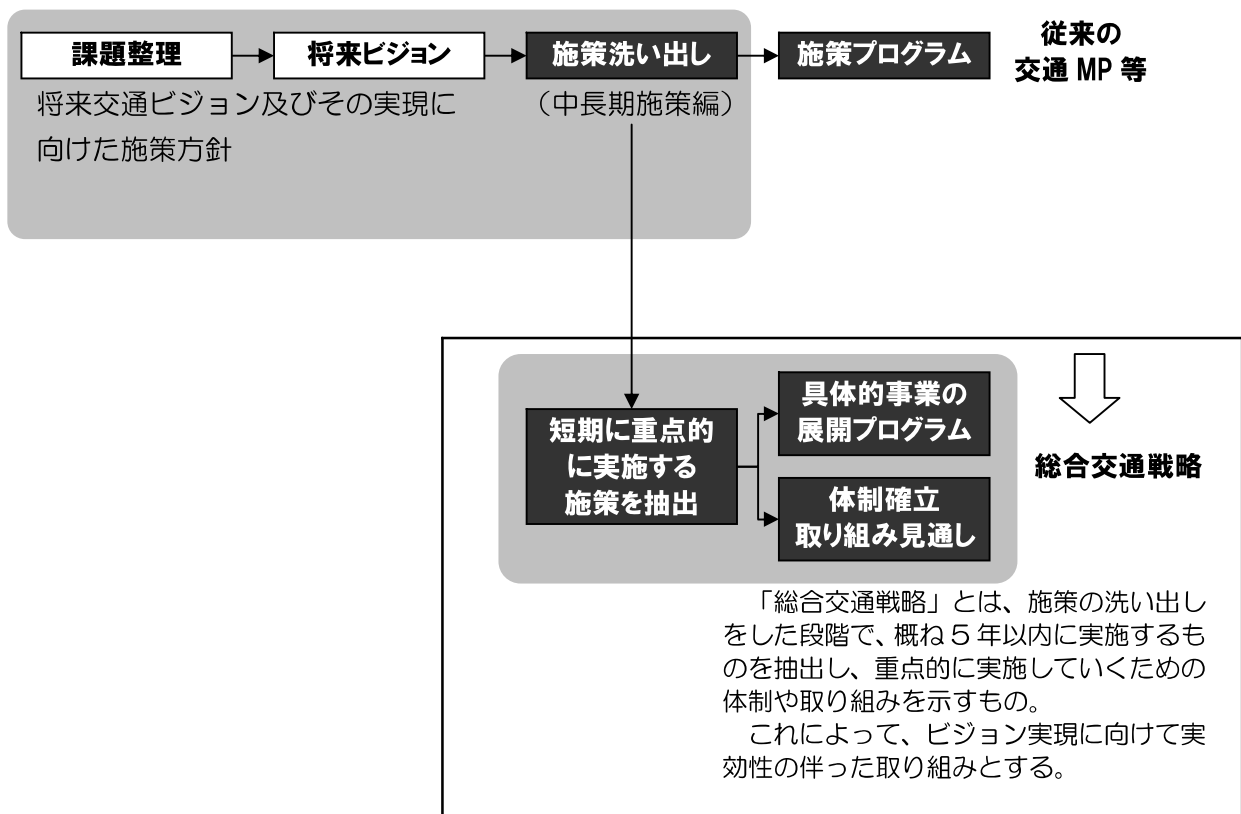


図5-1 従来の交通MPと総合交通戦略

5-2.静岡市全域の交通戦略 ～「つなぐ」戦略～

【つなぐ戦略】

- 目標1 公共交通／自転車の利便性向上による市民の「マルチモーダル」なアクセス性を確保
～晴れた日は自転車で！雨の日は公共交通で！自動車を使わなくても安心しておか～

●戦略事業

ソフト事業

- ① 公共交通利用促進条例等の策定
- ② 自動車に過度に依存し過ぎないためのモビリティ・マネジメントの実施（大規模事業所、大規模商業施設、官公庁職員等を対象）

ハード事業

- ③ 公共交通の円滑な運行を確保する道路整備
- ④ 交通結節機能の強化（駅舎、駅前広場、駐輪場の整備）
- ⑤ 自転車道の整備

●実現する交通

- ① 自動車だけに依存し過ぎない、多様な交通手段で都心にアクセス
- ② 全市で自転車利用が活発化、公共交通利用率が向上

●評価指標の例

静岡都心地区へアクセスする交通の自転車分担率、公共交通分担率

（平成22年度全国PTアドオン調査と第4回静岡中部都市圏PT調査の数値により比較可能）

5-3. 静岡都心地区の交通戦略 ～「めぐる」戦略・「つどう戦略」～

【めぐる戦略】

- 目標2 全国一番乗りのホコ天機能強化等による歩行者優先まちづくりの推進
～自動車でも自転車でも公共交通でも…最後はみんな都心を歩くのだから！～

●戦略事業

ソフト事業

- ⑤ 社会実験の実施による歩行者優先環境の向上
- ⑥ 都心の魅力を発信する公共サインの強化
- ⑦ 静岡都心を回遊する公共交通ネットワークの構築（LRT 導入検討）

ハード事業

- ⑧ 呉服町通り（紺屋町区間）道路空間再整備（リニューアル）
- ⑨ 市道御幸町鷹匠町2号線（電車道）歩行空間拡大
- ⑩ 無電柱化の推進

●実現する交通

- ① 歩行者が快適に移動できる空間が創出され回遊性が向上

●評価指標の例

歩行者通行量による評価

（静岡地域中心市街地通行量調査・お買物調査の経年変化により比較可能）

【つどう戦略】

●目標3 車両受け皿（駐輪場/駐車場）の質的/量的コントロールによる都心交通の整序化 ～都心の限られたスペースを有効活用できる波及効果がついてくる～

●戦略事業

ソフト事業

① 駐車場の量的/質的コントロールの仕組み作り

コインパーキングの設置に対するコントロール、駐車場規制誘導地区（不附置、上限設定、総量規制等）、駐車場規制誘導地区内の駐車場（既存・将来予定）をフリンジ駐車場に移転誘導などの検討

② 駐輪場の量的/質的コントロール

短時間駐輪への対応（平面レベル駐輪施設）、長時間駐輪への対応（街区単位における駐輪場の確保、駐輪場の質の向上）路上駐輪規制、禁止区域の見直し（駐輪対策に合わせた放置自転車撤去の強化）などの検討

●実現する交通

① 無秩序な駐車場立地が減少し、駐車待ち車両による錯綜が減少

② 駐輪目的に応じて、利用しやすい駐輪施設ができ、適切な自転車利用が図られる

●評価指標の例

- ・ 路上放置自転車状況（地元商店街の協力要請を検討）
- ・ 駐車場利用状況（駐車場事業者のデータ提供/利活用を検討）

静岡都心地区 総合交通戦略施策パッケージ(案)

～ 都心の骨格となる公共交通・自転車・歩行空間の充実を目指す ～

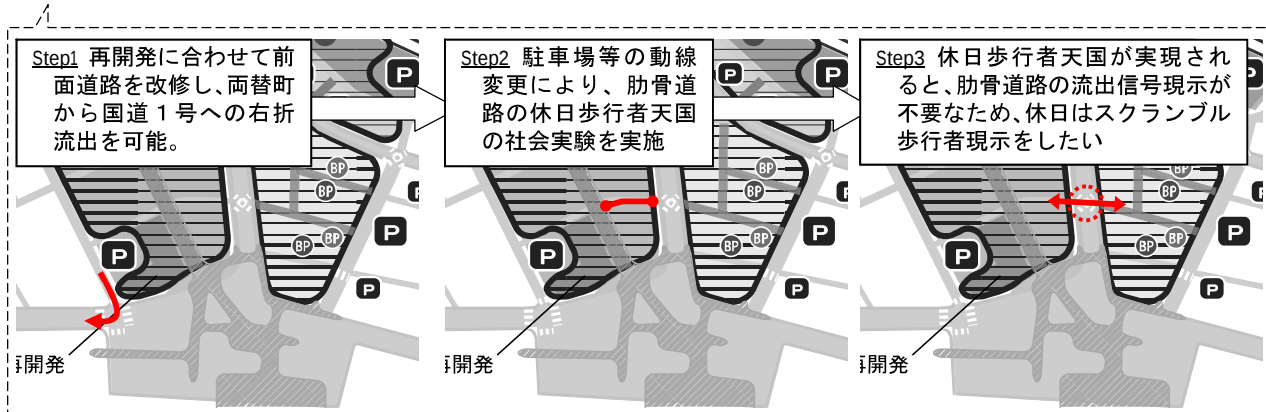
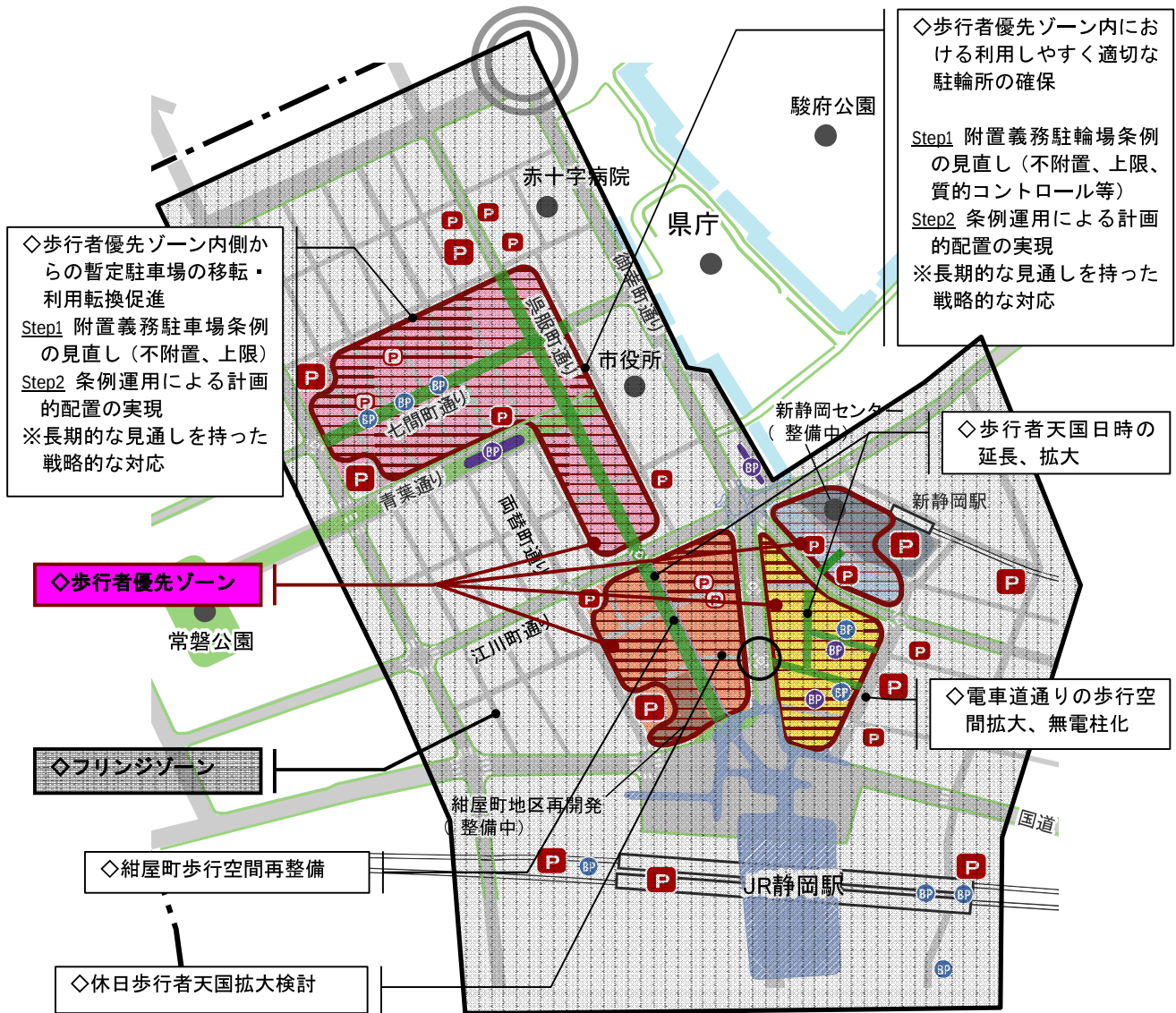


図5-2 静岡都心地区の交通戦略図

5-4.清水都心地区の交通戦略 ～「めぐる・つどう」戦略～

【めぐる／つどう戦略】

- | | |
|------|---|
| ●目標4 | 点(駅広／駐輪場)と線(自転車道)を結ぶ「ハード事業」とレンタサイクル「ソフト事業」のパッケージで、だれもが使える自転車交通システムの構築
～市民も来街者も学生も、自転車で清水をめぐろう！清水都心の再発見！～ |
|------|---|

●戦略事業

ソフト事業

- ① 複数レンタサイクルポートによる自転車利用促進
 - 既存のレンタサイクルポート(駅前商店街)の活用や新規のレンタサイクルポートの設置
レンタサイクルシステム(料金体系・乗り捨ての仕組み)の構築
 - レンタサイクルのPRやマップ(駐輪場・レンタサイクルポート・回遊コース等)
- ② 清水駅西口駐輪場を活用したサイクルシェアリング

ハード事業

- ③ 自転車道の整備(自転車通行環境モデル事業 清水駅前地区)
- ④ 道路のバリアフリー化
- ⑤ 清水駅西口駅前広場整備

●その他検討事項

- ⑥ 清水都心地区を回遊する公共交通ネットワークの構築(LRT 導入検討)

●実現する交通

- ① 清水駅前の交通結節機能の向上
- ② 自転車を活用して自由に回遊できる清水都心

●評価指標の例

清水都心地区へアクセスする交通の自転車分担率

(来年度全国PTアドオン調査と第4回静岡中部都市圏PT調査の数値により比較可能)

清水都心地区 総合交通戦略施策パッケージ

～ 生活者も来街者も学生も利用しやすい自転車交通システムの構築を目指す ～

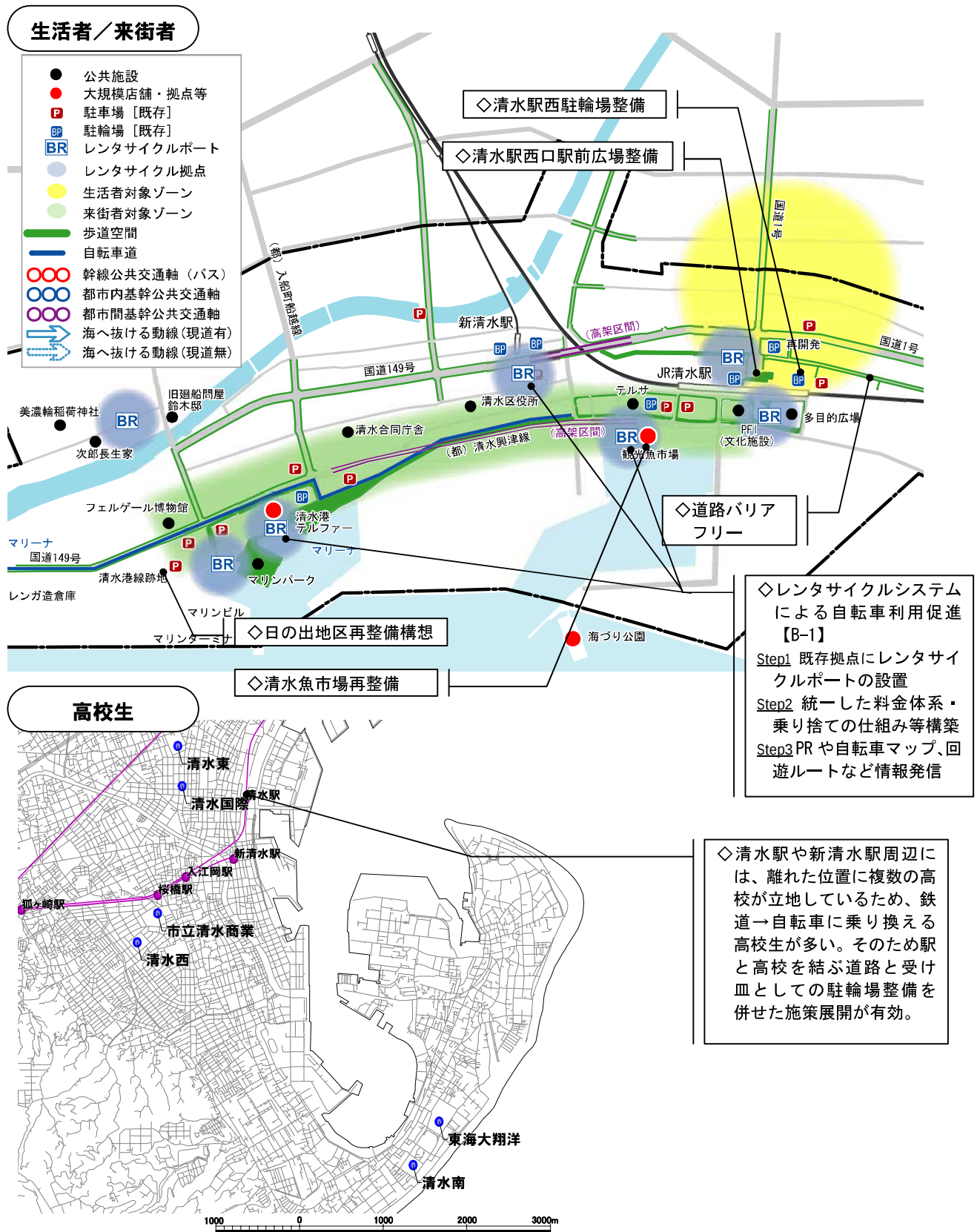


図 5-3 清水都心地区の交通戦略図

5-5.総合交通戦略推進のための体制

「都心地区まちづくり戦略【交通体系編】」の短期的実施計画としての前項までの「総合交通戦略」を実現していくためには、行政、市民、及び関係機関の相互協力が不可欠です。

そこで、（仮称）交通戦略推進協議会のような関係者が参加した連絡・協力体制を設け、様々な地区・主体の立場や利害関係を調整したり、交通実験などの取り組みを主催しながら、現実的な解決策を探っていくことが必要です。

● 推進体制のイメージ

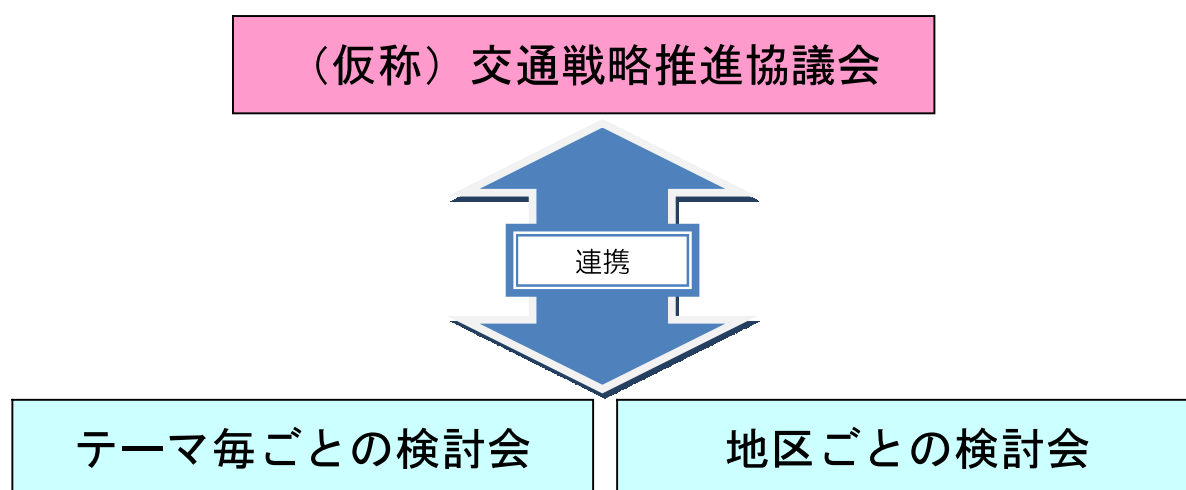


図5-4 推進体制のイメージ

● 総合交通戦略に関わる様々な関係主体が、戦略の実現に向けて協働し、各種施策に取り組む体制を構築

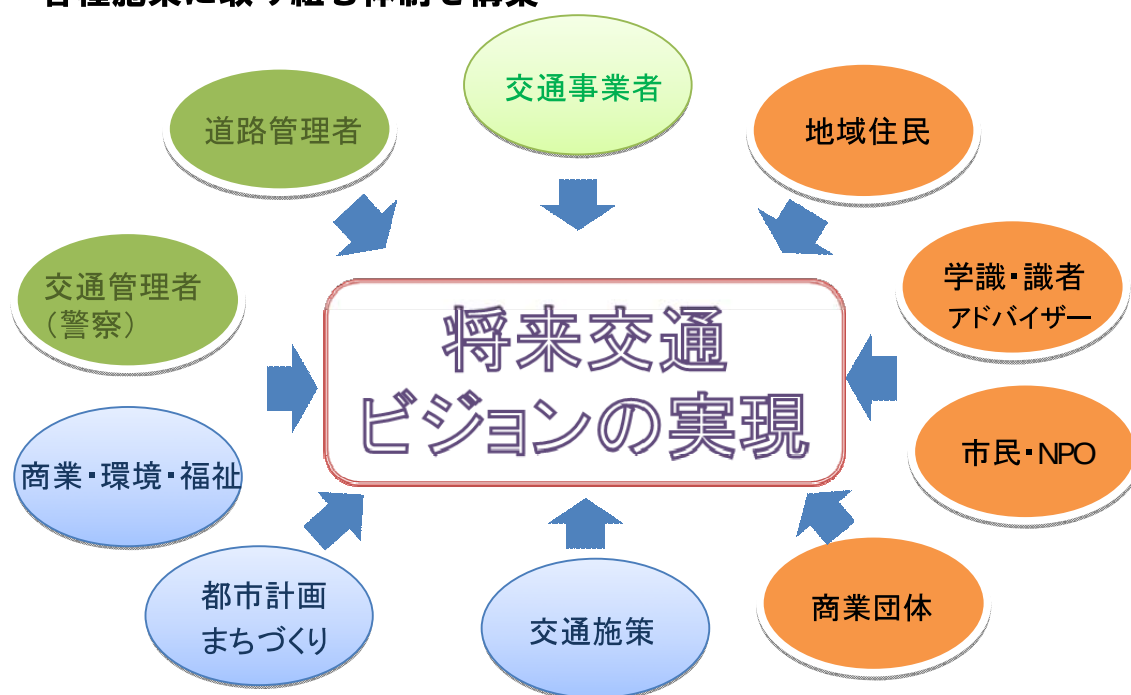


図5-5 将来交通ビジョン実現に向けた関係主体の協働