

1 調査名称：静岡市都心地区まちづくり交通計画検討調査

2 調査主体：静岡市

3 調査圏域：静岡市全域

4 調査期間：平成19年7月26日～平成20年3月31日

5 調査概要：

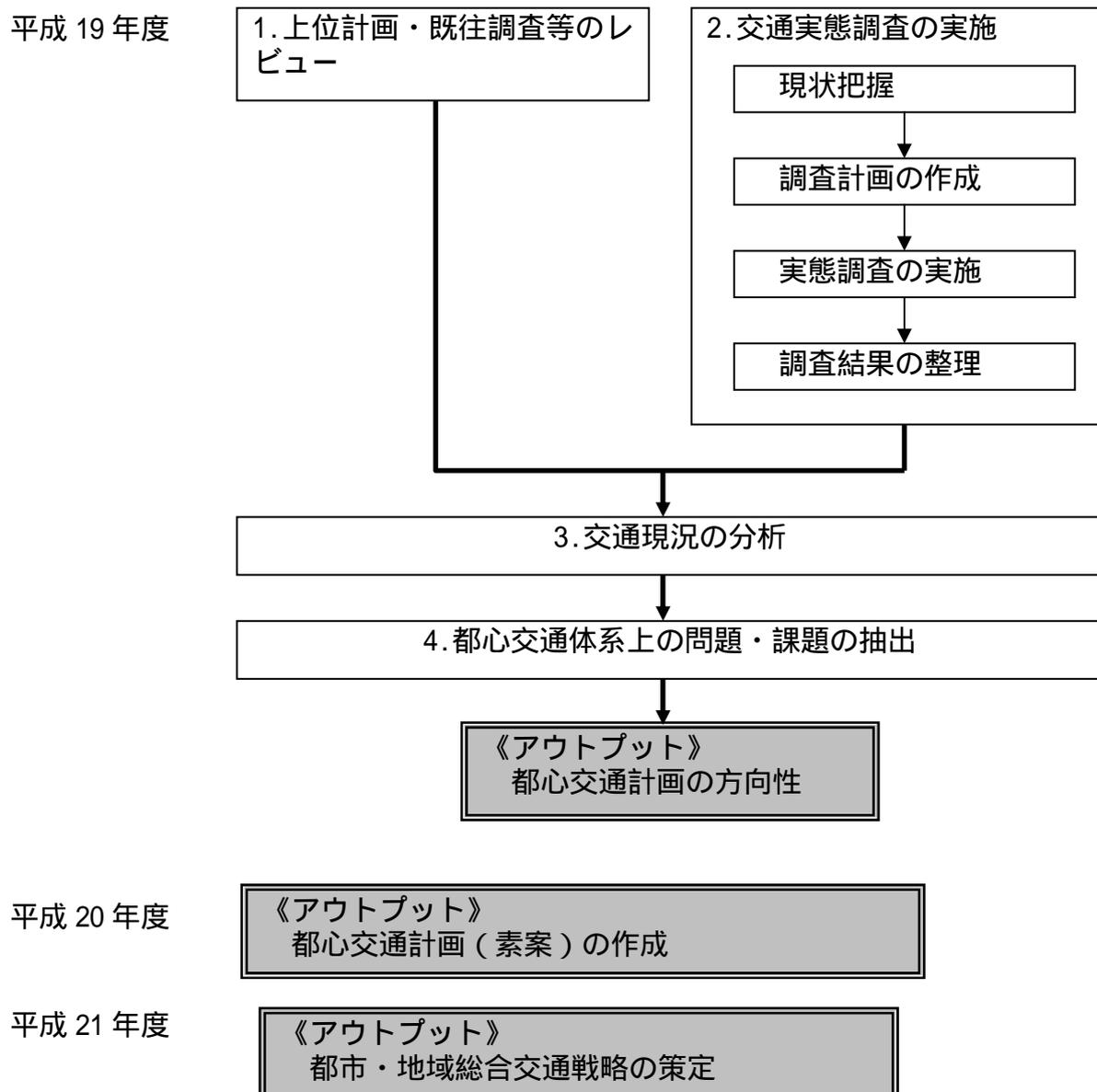
本調査の目的である都心交通の目標像とそれに基づく都心まちづくり交通計画を策定し、これを戦略的に展開するため、都心地区のまちづくり計画調査（都心の将来ビジョンの策定）及び交通社会実験との連携を考慮しながら、最初の段階で調査の全体計画を立案する。その際まず、上位計画等のレビュー及び都心の現況特性の把握を通じて、都心交通実態調査の計画・実施・分析を行なう。これらの現況分析を踏まえ、静岡市及び都心地区が抱える交通体系上の問題・課題を想定される様々な視点から抽出する。

< 調査成果 >

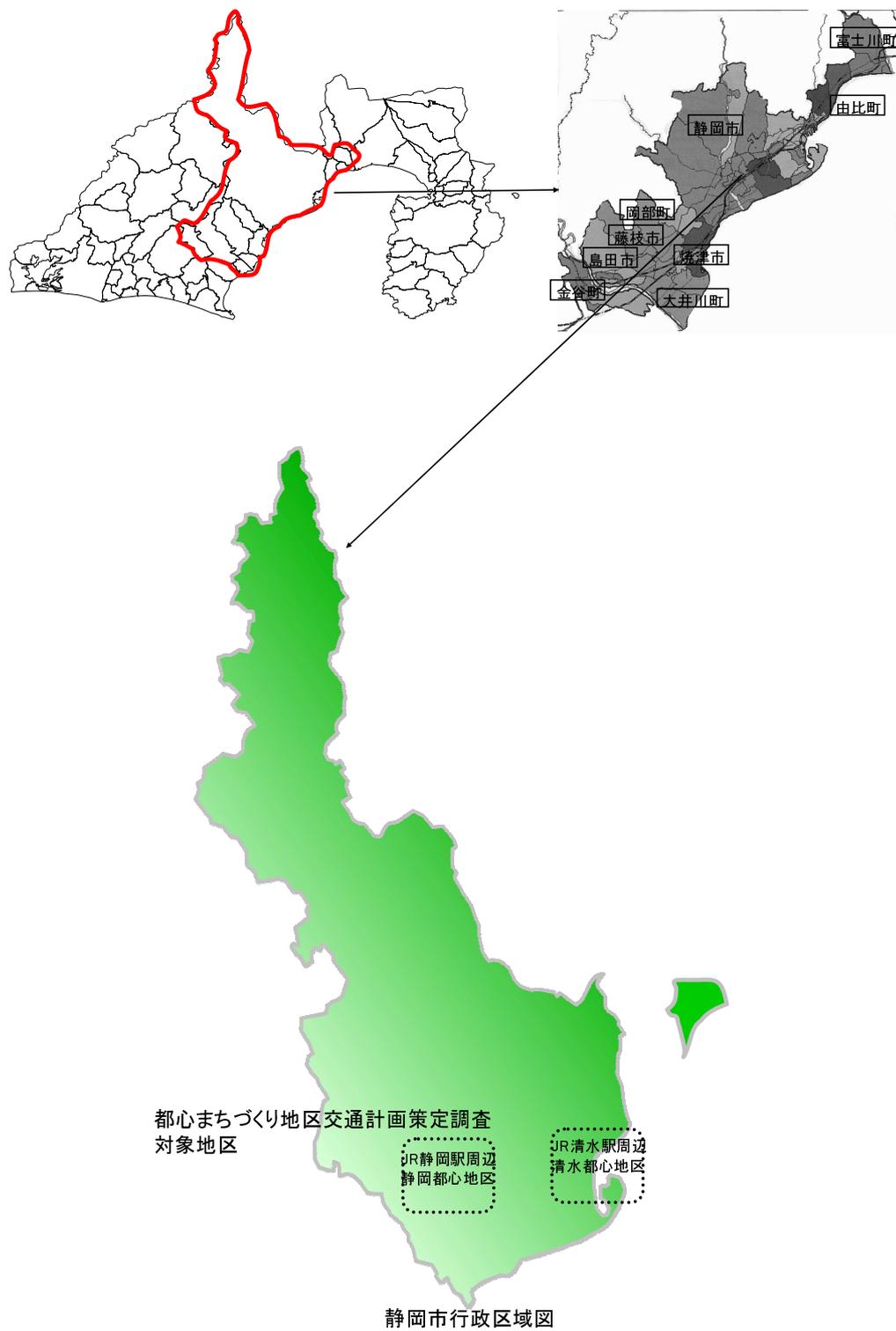
1 調査目的

本調査は、静岡、清水両都心地区を核とした、本市のまちづくりにとってふさわしい将来の都心交通のあり方について検討し、「都心まちづくり交通計画（実態調査編）」を策定するとともに、将来的には本市の「都市交通戦略」として展開していくことを目的とする。

2 調査フロー



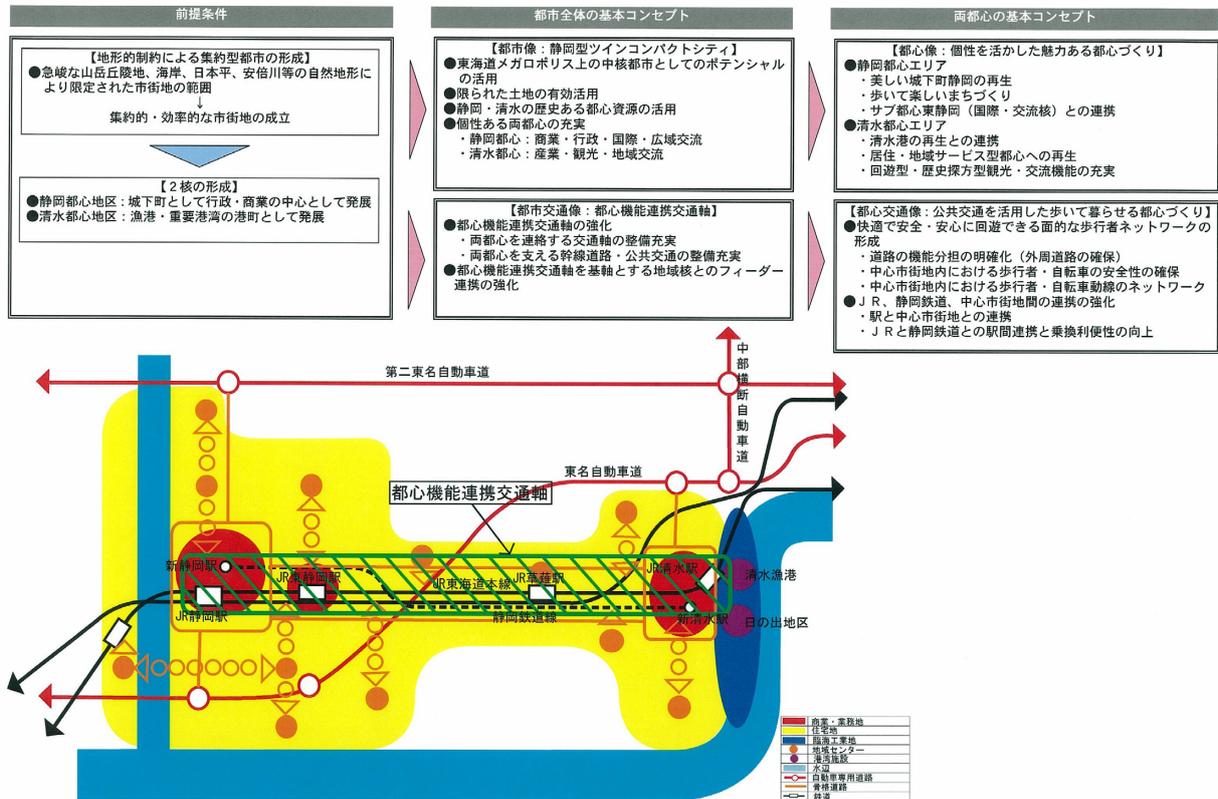
3 調査圏域図



4 調査成果

4-1 都心地区の交通計画の重要性

(1) 静岡型コンパクトシティ構想



(2) 静岡都心地区のストックからみた交通計画の重要性

多様な都市機能の集積

- ・ 市役所、県庁が都心に立地
- ・ 商業施設が面的に展開
- ・ 駿府公園をはじめとする歴史的ストックも都心に存在

骨格となる道路ネットワークの充実

- ・ 静岡駅北側については幅員 25m以上の4車線道路による骨格幹線道路がネットワーク化され、それに準ずる幅員 19~24m未満の地区幹線道路、幅員 15~19m未満の補助幹線道路が整備され、道路ネットワークが充実
- ・ 特に静岡駅北口駅前約 800m四方のエリアは、青葉通りの緑道を含めて理想的な道路ネットワークを完備

2つの鉄道を中心とする公共交通の充実

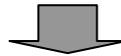
- ・ 静岡都心にはJR 静岡駅と静岡鉄道新静岡駅の2つの鉄道駅を有し、バスも含めた公共交通も充実

各種イベントによる集客

- ・ 静岡都心を舞台に、毎年 200 万人前後の観光客が集まるアジア最大の「大道芸ワールドカップ（毎年 11 月初旬開催）」や地域で活動するミュージシャンやアーティストを対象とした「ストーリーフェスティバル（11 月中下旬開催）」など各種イベントを開催

中心市街地の賑わい

- ・ 上記ストックからも分かるように、東海道筋において、東京、大阪、名古屋、京都に次ぐ都心のストックと賑わいを有する
- ・ この賑わいの主因として、高層垂直型の移動を志向せず、中低層水平型の移動を志向したことが想定される



将来目標：公共交通を活用した歩いて暮らせる賑わいのあるまちづくり

(3) 静岡都心地区の交通計画のポイント

紺屋町及び呉服町地区における面的歩行者ネットワークの形成

- ・ 道路ネットワークを活かした歩行者・自転車、公共交通、自動車の動線計画
JR 静岡駅と静岡鉄道新静岡駅との連携（静岡鉄道の延伸）
- ・ JR 静岡駅と静岡鉄道新静岡駅が連携されていないことにより、中心市街地が 2 分地下街と地上部の連携
- ・ JR 静岡駅北口駅前広場が整備されたことによる地下街と地上部の歩行者ネットワークの再編

4 - 2 静岡都心地区の交通実態調査の結果

静岡都心地区交通実態調査結果の概要

実態調査の実施

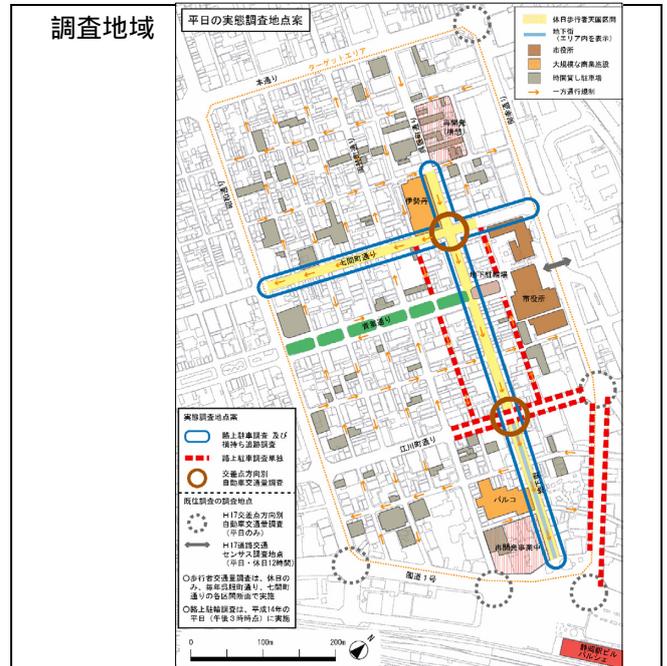
静岡都心地区における路上駐車や自動車流入等の交通実態調査以下の通り実施した。

調査実施日

平日：平成 19 年 11 月 20 日(火) 天候：晴れ
 休日：平成 19 年 11 月 18 日(日) 天候：晴れ

調査の種類

- 路上駐車調査
- 横持ち追跡調査（平日のみ）
- 交差点方向別自動車交通量調査



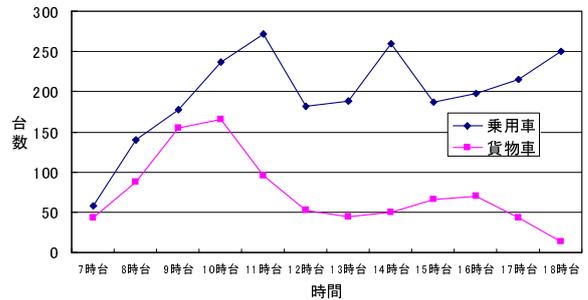
調査の種類	調査結果の概要
路上駐車調査	<p>路側に固定調査員を配置し路上駐車を観測</p> <p>【平日】7:00～19:00</p> <p>路上駐車台数 約3,200台/12h（ピーク率12%、10時台） うち貨物車台数 約 890台/12h（ピーク率19%、10時台） 平均駐車時間（全車） 8.6分 貨物車の平均駐車時間 8.1分</p> <p>【休日】7:00～19:00（但し、呉服町通りと七間町通りは7:00～13:00）</p> <p>路上駐車台数 約1,800台/12h（ピーク率13%、11時台） うち貨物車台数 約 260台/12h（ピーク率21%、9時台） 平均駐車時間（全車） 8.4分 貨物車の平均駐車時間 7.9分</p>
横持ち追跡調査	<p>路側に追跡調査員を配置し横持ちを観測</p> <p>【平日】7:00～19:00</p> <p>荷物の横持ち把握件数 約430件（総駐車台数 350台） 車両あたりの平均横持ち件数（トリップ数） 1.23 件/台 主要運搬手段 66.3% 平均駐車時間 8.2 分</p>
交差点方向別自動車交通量調査	<p>呉服町通りと七間町通りの交差点、及び呉服町通りと江川町通りの交差点の2箇所で、調査員が交差点に流入する自動車交通量を観測</p> <p>【平日】7:00～19:00</p> <p>（呉服町通りと七間町通りの交差点） 交差点総交通量 6,729台/12h（ピーク率10.2%、14時台） うち貨物車台数 1,428台/12h（ピーク率14.0%、10時台）</p> <p>（呉服町通りと江川町通りの交差点） 交差点総交通量 13,682台/12h（ピーク率 9.1%、8時台） うち貨物車台数 3,692台/12h（ピーク率11.8%、9時台）</p> <p>【休日】7:00～13:00</p> <p>（呉服町通りと七間町通りの交差点） 交差点総交通量 1,593台/6h（ピーク率26.2%、10時台） うち貨物車台数 160台/6h（ピーク率25.0%、10時台）</p> <p>（呉服町通りと江川町通りの交差点） 交差点総交通量 4,156台/6h（ピーク率23.0%、11時台） うち貨物車台数 473台/6h（ピーク率20.3%、9時台）</p>

実態調査結果

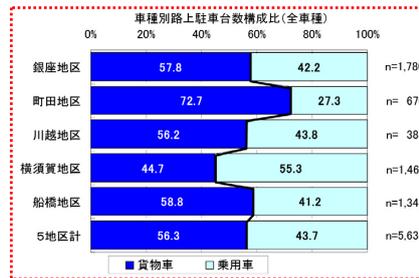
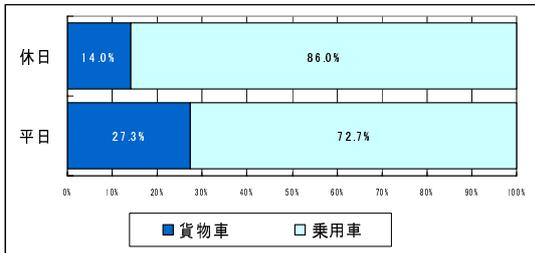
路上駐車の状態

車種別路上駐車台数構成比(台/12h)

	乗用車	貨物車	合計
7:00-13:00	1,066	600	1,666
13:00-19:00	1,297	288	1,585
合計	2,363	888	3,251



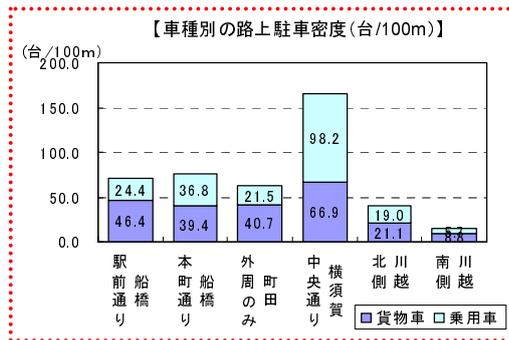
車種別路上駐車台数構成比



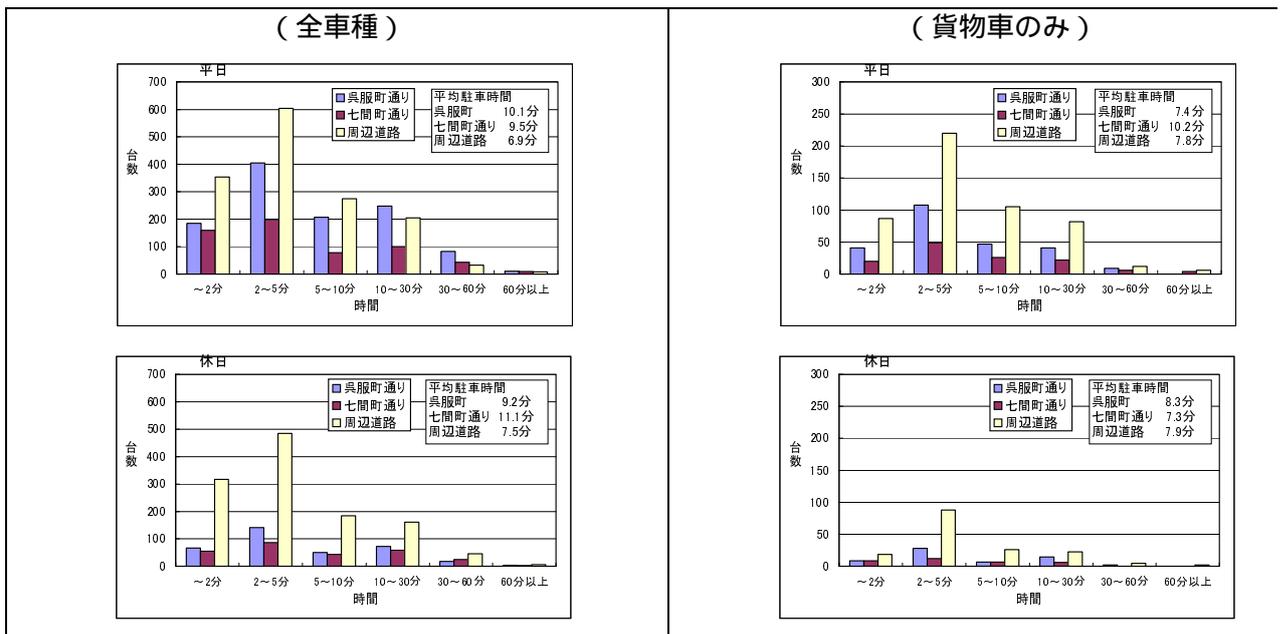
路上駐車密度

通り別路上駐車密度(台/100m・12h)

	貨物車	乗用車
呉服町通り	44.1	163.9
七間町通り	33.4	124.2
江川町通り	60.5	132.0
御幸通り	44.4	98.8
市役所前	55.2	128.0
伊勢丹裏	57.6	56.8

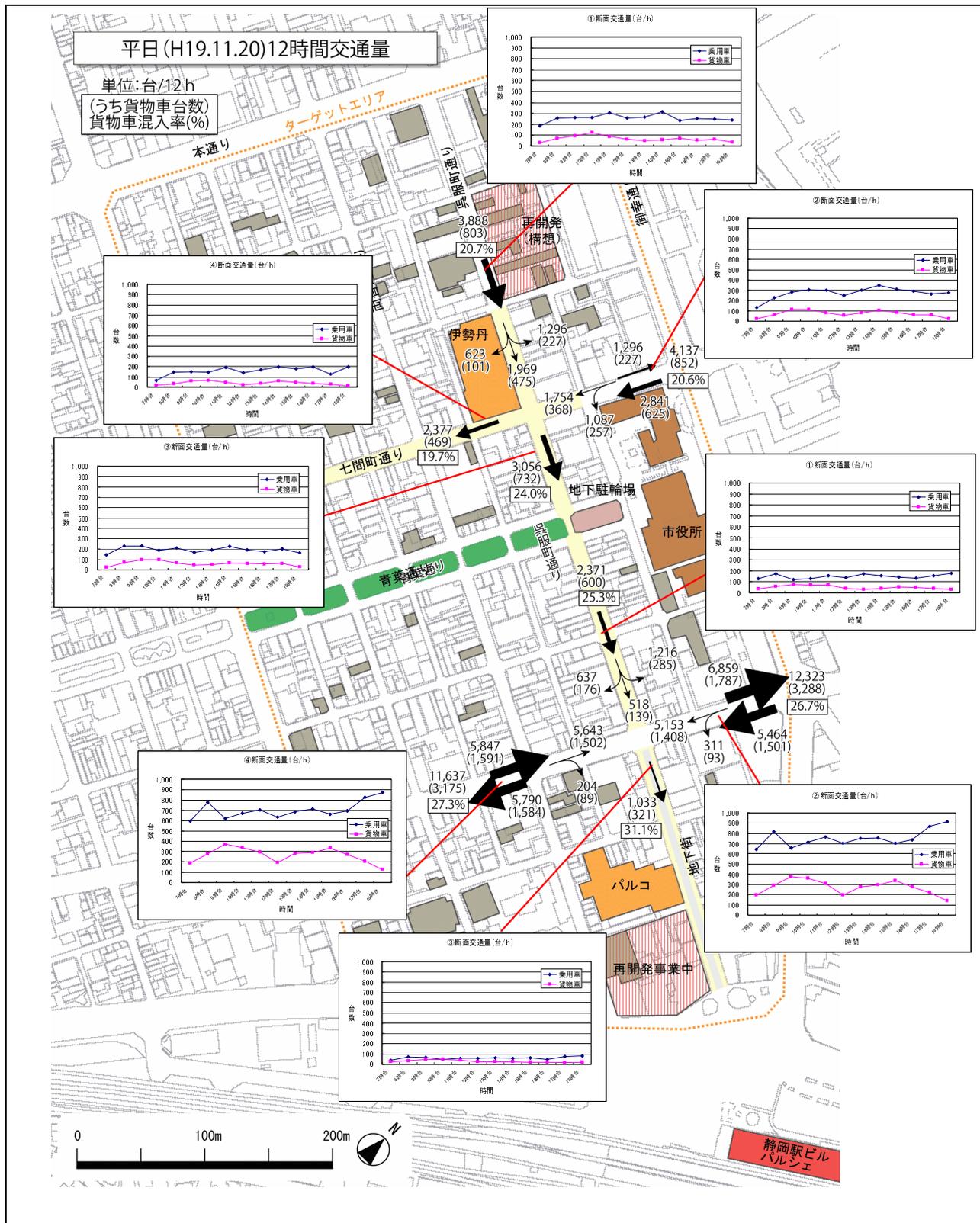


平均駐車時間



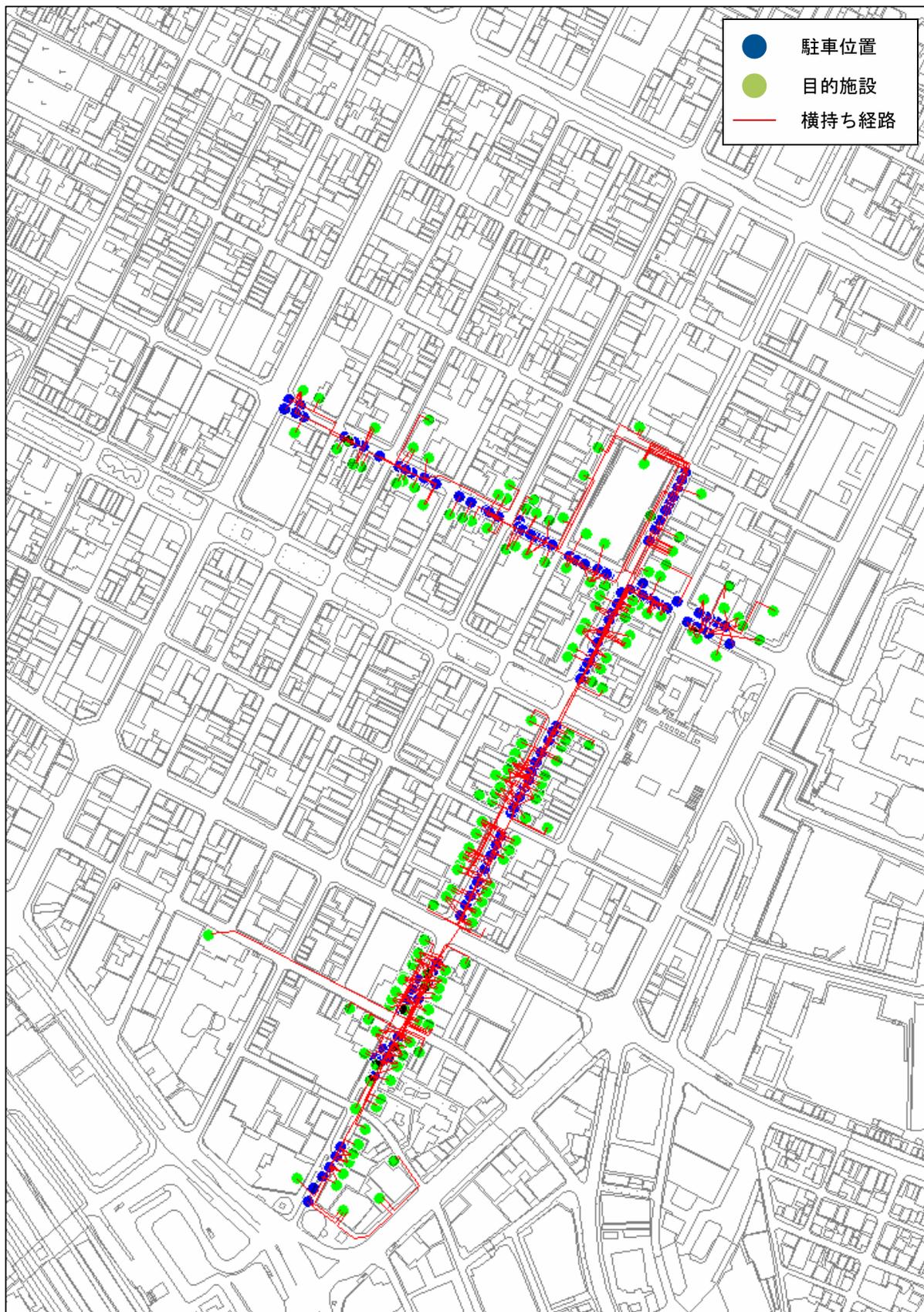
交差点方向別自動車交通量

歩行者モール化を行っていない平日には、呉服町通りに 3000 台前後の交通量を観測した。これは平日歩行者モールを試みる上での課題である。



横持ち調査結果（全サンプル 426 件を表示）

呉服町通りを通過する交通量のうち、荷捌き車両の横持ち調査を行なったが、比較的店頭に停車して短時間で荷捌きを行なっている傾向にある。



4 - 3 都心まちづくり交通計画の課題と方向性

1. わが国における都市交通政策の動向

集約型都市構造への再編

公共交通の活用

全ての都市交通関係主体（県、市、道路管理者、警察、交通事業者、地元等）

都市交通施策のパッケージアプローチ（ハードとソフトの一体的取組み）



2. 静岡市の都市交通特性

静岡 - 清水間の連携が強い

公共交通の分担率が低い

郊外に伸びる不採算バス路線

鉄道を軸とする集約型都市構造

3. 静岡市の総合交通体系（既往調査）

《目標》

自動車に過度に依存せず、地域のニーズに応じて、公共交通や自転車により快適に移動できる総合交通体系を目指す。



4. 静岡市の都心交通ビジョンの基本的考え方

公共交通を活用し、歩行者・自転車を中心とした集約型都市構造の更なる強化

つなぐ、めぐる、たまるという3つの視点から都心交通戦略を構築（ 1 ）

都市交通関係主体（県、市、警察、交通事業者、地元商業・物流関係者等）の計画当初からの参画

交通社会実験による検証型都市交通施策の展開

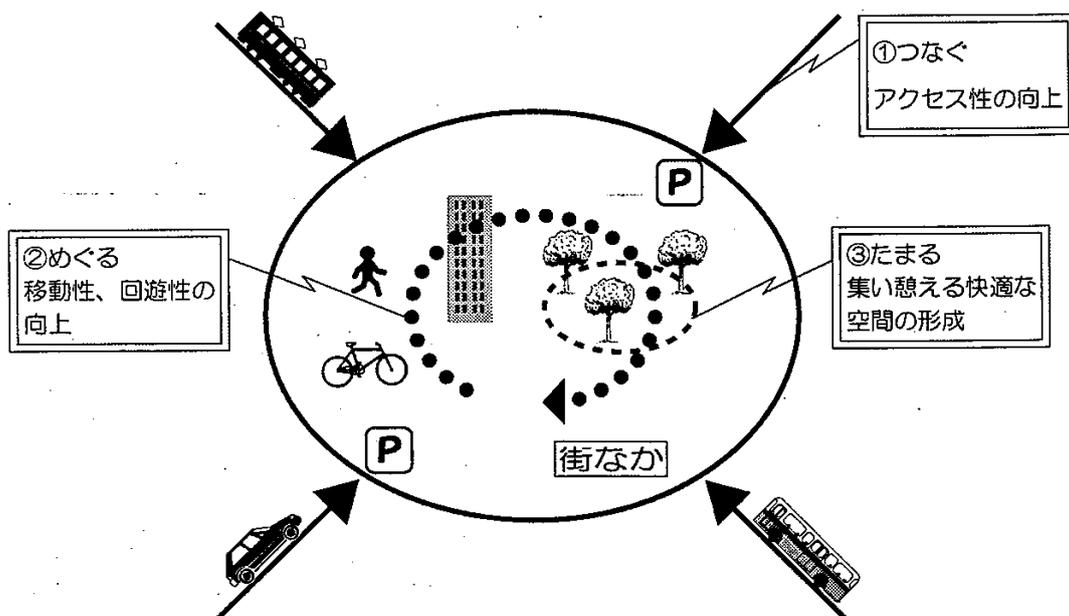
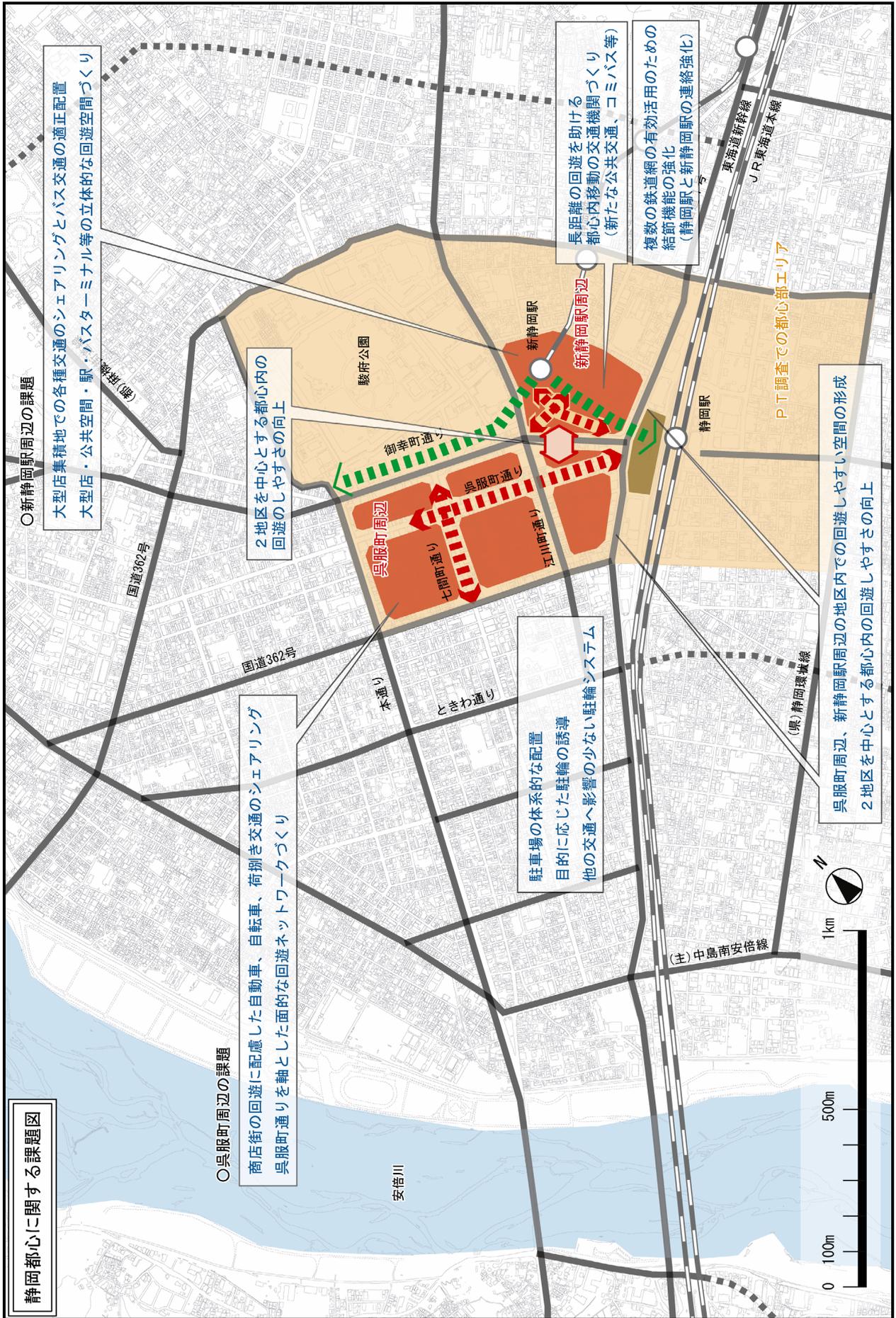


図 つなぐ、めぐる、たまるの都心交通計画の概念（ 1 ）

出典）中心市街地活性化講習会 2001 テキスト



静岡都心に関する課題図

○新静岡駅周辺の課題

大型店集積地での各種交通のシェアリングとバス交通の適正配置
大型店・公共空間・駅・バスターミナル等の立体的な回遊空間づくり

2地区を中心とする都心内の回遊のしやすさの向上

○呉服町周辺の課題

商店街の回遊に配慮した自動車、自転車、荷捌き交通のシェアリング
呉服町通りを軸とした面的な回遊ネットワークづくり

駐車場の体系的な配置
目的に応じた駐輪の誘導
他の交通へ影響の少ない駐輪システム

長距離の回遊を助ける
都心内移動の交通機関づくり
(新たな公共交通、コミバス等)

複数の鉄道網の有効活用のための
結節機能の強化
(静岡駅と新静岡駅の連絡強化)

呉服町周辺、新静岡駅周辺の地区内での回遊しやすい空間の形成
2地区を中心とする都心内の回遊しやすさの向上

P.T調査での都心部エリア

