

5 分野別の施策

5-1 公共交通分野

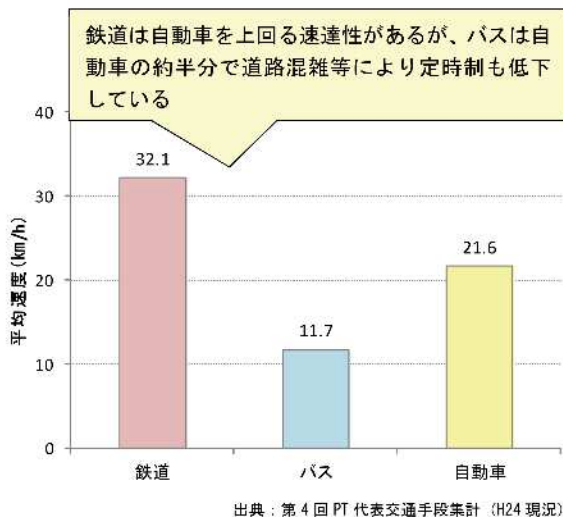
(1) 公共交通網再編の考え方

公共交通の主な課題と公共交通分野の方針及び目標を以下のとおり定め、目標を達成するため各施策に取り組みます。

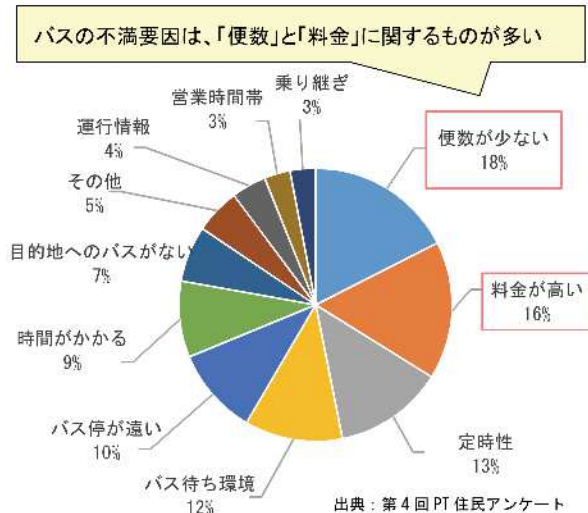
公共交通の主な課題（問題）

1. 速達性・定時性の向上（バスは交通手段の中で一番遅い）
2. 利便性・低廉性の向上（便数と料金がバス満足度が低い主要因）
3. 持続性の向上（利用者減少による収入減、維持費用の増加）
4. 利用者数の維持（人口減少による利用者減少、収入減、サービス低下）

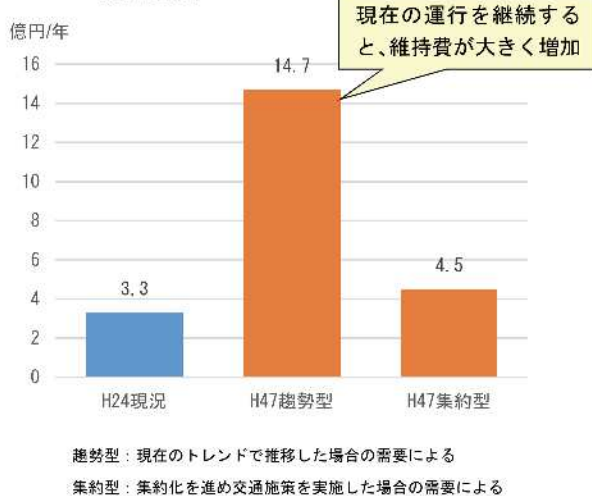
1. 公共交通と自動車の平均速度



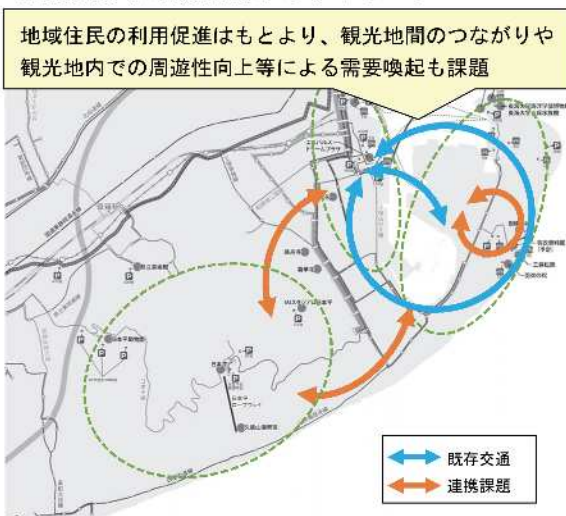
2. バスの不満要因



3. バス維持費用



4. 観光地等の拠点間のネットワーク

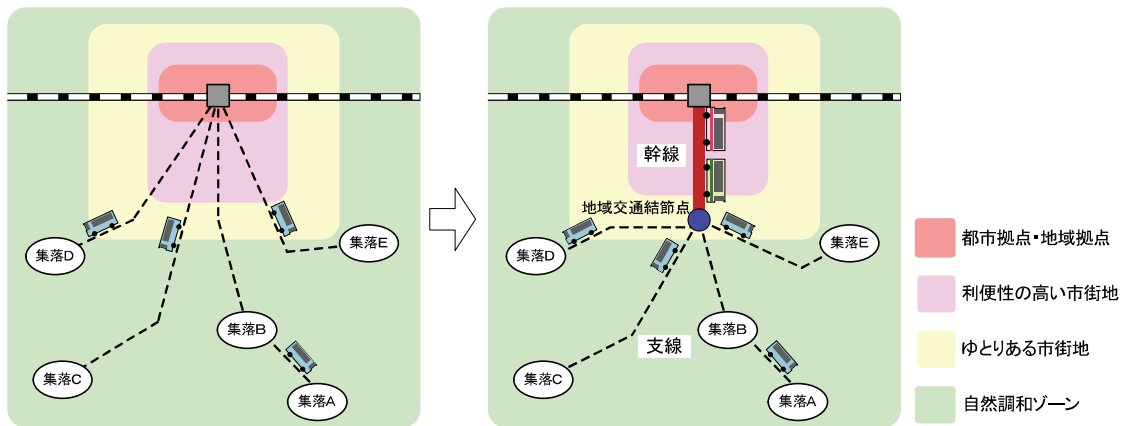


【方針】公共交通網の再編

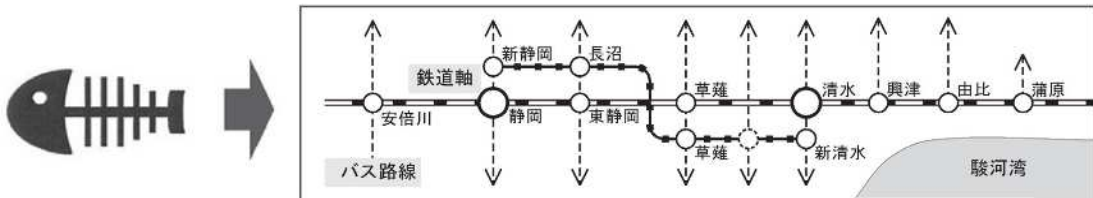
地域区別のサービスレベル設定(利用者数に応じた運行)が可能な公共交通網への再編を図ります。

- 【目標】
- (1) 公共交通の優先 (中心市街地における公共交通の優先等)
 - (2) 公共交通の利便性向上 (鉄道とバスの連携等)
 - (3) 公共交通の維持 (乗換拠点の設置、需要に応じた運行等)
 - (4) 公共交通の利用促進 (多様な需要の統合や需要創出等)

(1)(2)(3)結節点設置により「幹線」と「支線」に区分 (需要に応じた便数や車両の設定)



(2)フィッシュボーン型の網形成 (東西軸: 鉄道+南北軸: 幹線バス等)



(4)結節点の多機能化 (需要の統合や創出)

小さな拠点、商業施設へのバス乗入れ等



出典: 「小さな拠点づくり」ガイドブック実践編 H27.3 (国土交通省国土政策局)

(4)多様な交通手段のネットワーク化

<交通手段>

- ・鉄道
- ・路線バス
- ・循環バス
- ・水上交通
- ・ロープウェイ
- ・レンタサイクル 等

<交通手段間の連携>

- ・乗換ダイヤの調整
- ・乗継割引
- ・共通フリーパス 等

<バス再編の考え方>

- ・立地適正化計画（策定中）と連携し、中心市街地でのバスサービス向上、郊外部での運行効率化など、需要に応じたサービス水準設定が可能なバス網、鉄道等と連携したバス網への再編を目指します。
- ・公共交通サービスである「速達性」、「定時性」、「低廉性」、「利便性」をバランスよく総合的に改善していきます。

■ネットワークの考え方

地域区分や需要に応じたサービスとするため、以下の公共交通（運行形態）を設定します。

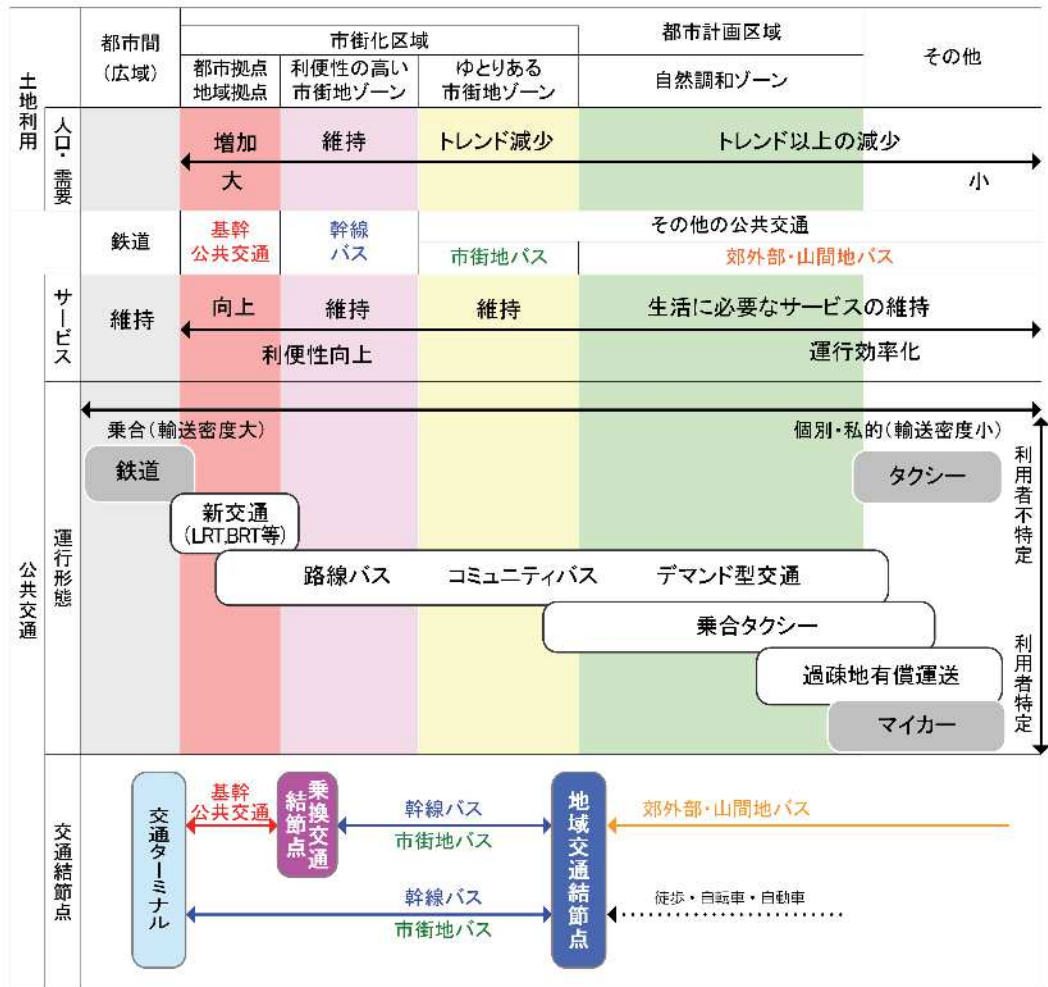
地域区分（需要）		サービス	公共交通（主な運行形態）
市街地	都市拠点・地域拠点	主要駅～区役所・総合病院など（特に需要の多い区間）	基幹公共交通 （新交通（LRT,BRT等）、基幹的な路線バス等）
	利便性の高い市街地ゾーン	鉄道駅へ向かう主要な路線など（需要の多い区間）	幹線バス （主要な路線バス等）
	ゆとりある市街地ゾーン	市街地の各地～主要施設等を結ぶ路線など（需要がある程度見込まれる区間）	市街地バス （路線バス、コミュニティバス等）
自然調和ゾーン		郊外部や山地部など（需要の少ない区間）	郊外部・山間地バス （コミュニティバス、デマンド型交通、乗合タクシー等）
その他		山間部など（需要が著しく少ない区間）	〃 （デマンド型交通、乗合タクシー、過疎地有償運送等）

■結節点の考え方

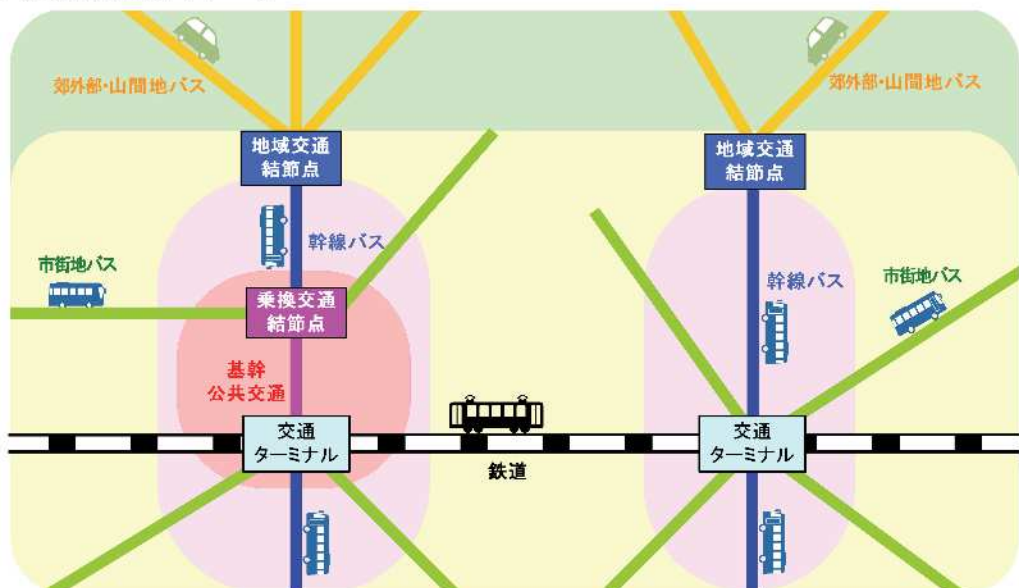
区間の需要に応じたサービスを設定できるようにするため、以下の結節点を設定します。

結節点	設定の考え方	対象箇所
交通ターミナル	鉄道、新交通（LRT,BRT等）、路線バス、駐車場、駐輪場など、多様な交通手段が集まる乗り換え拠点	主要な鉄道駅
乗換交通結節点	新交通（LRT,BRT等）の終点から幹線バスへ乗り換えるための施設	新交通（LRT,BRT等）の終点
地域交通結節点	幹線バスの終点からコミュニティバスやデマンド型交通、自動車や自転車等へ乗り換えるための施設	幹線バスの終点等

■サービスに応じた公共交通の運行形態イメージ



■バス網の再編イメージ



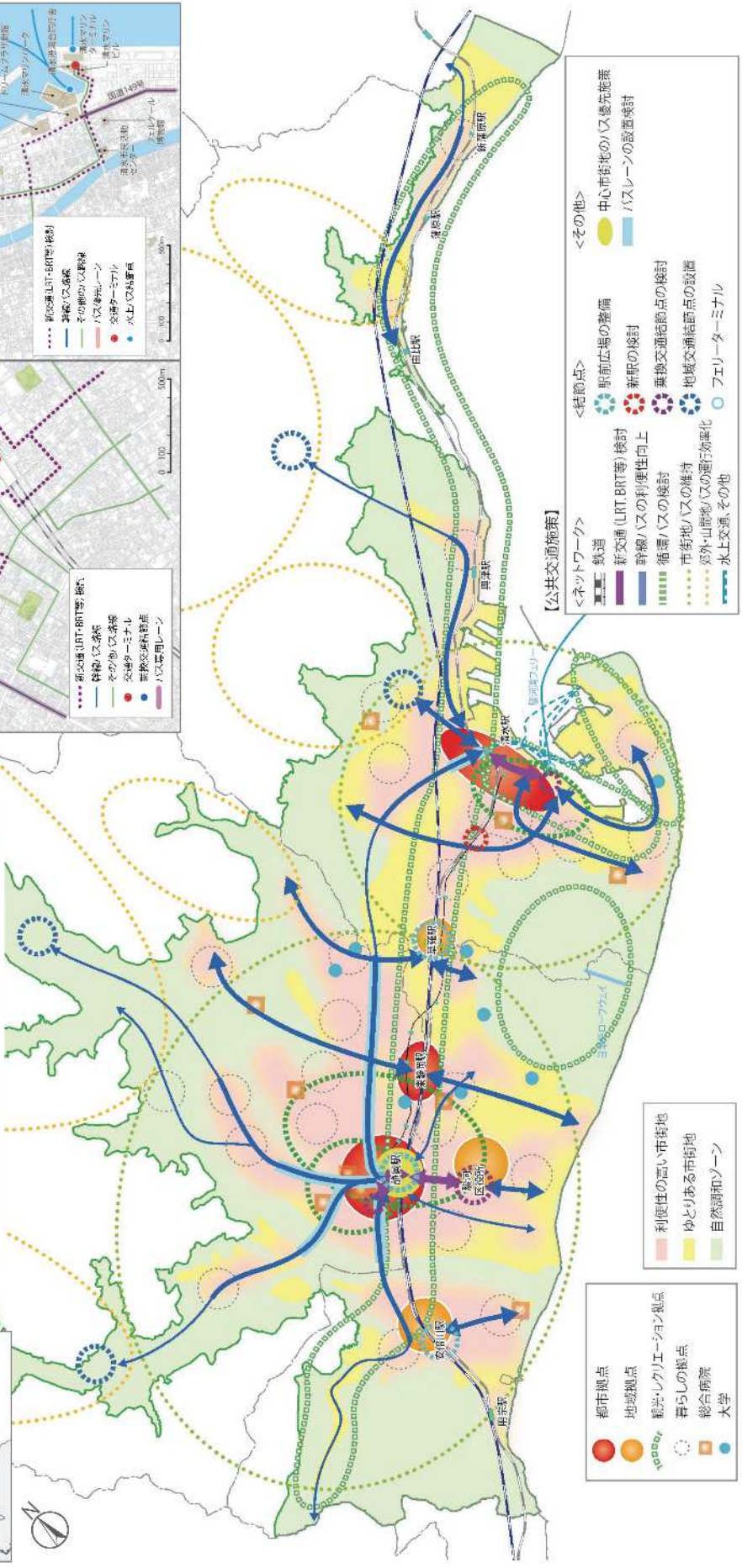
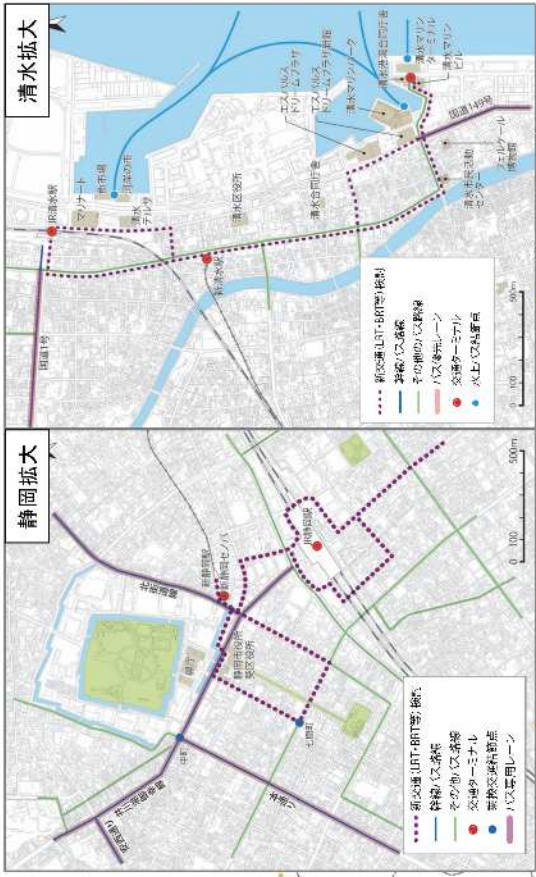
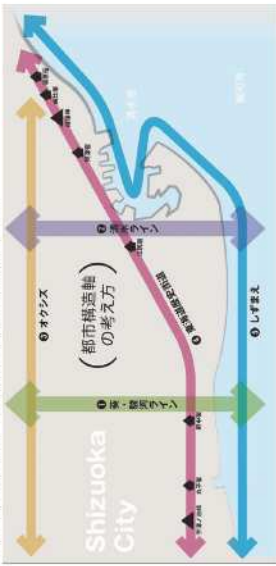
(2) 公共交通施策

①	施策	ページ	施策の場所	施策の目標			
				(1)	(2)	(3)	(4)
①	バス路線網の再編	49	静岡市全域				
②	新交通（LRT,BRT 等）及び循環バスの導入検討	50 51	葵区・駿河区・清水区の都心地区				
③	乗換交通結節点の設置検討	52	七間町、駿河区役所、日の出				
④	中心市街地におけるバス優先施策の推進	53	葵区、駿河区				
⑤	バスレーンの設置、公共車両優先システム（PTPS）の導入検討	54	県道森枝静岡線（本通り）、国道362号（安西通り）、国道1号（清水）、県道静岡清水線（北街道線）				
⑥	幹線バス路線のサービス維持・利便性向上	55	鉄道駅や主要施設へのバス路線				
⑦	料金体系の改善（乗り継ぎ割引、均一料金等）	56	鉄道・バス				
⑧	バス停の整備	57	利用者の多いバス停				
⑨	バリアフリー化や安全対策の推進	58	新蒲原駅、由比駅、静岡清水線、草薙駅の駅舎改修				
⑩	駅前広場の整備	59	安倍川駅、静岡駅南口、草薙駅北口				
⑪	C&R駐輪場の整備（駐輪環境の適正化）	60	安倍川駅、草薙駅（JR、静岡鉄道）				
⑫	新駅の検討	61	静岡鉄道(仮)追分・大坪駅				
⑬	駅間移動施設の検討	62	静岡鉄道とJRの乗り換え支援（新静岡駅～静岡駅、長沼駅～東静岡駅、静岡鉄道草薙駅～JR草薙駅間）				
⑭	連続立体交差事業の検討	63	静岡鉄道（新静岡駅～古庄駅）				
⑮	市街地バス路線のサービス維持	64	市街地バス				
⑯	C&BR駐輪場の整備	65	徒歩圏外利用者の多いバス停				
⑰	地域交通結節点の設置	66	静岡市（安倍・両河内・庵原地区）				
⑱	郊外部・山間地バス路線のデマンド運行拡大	67	郊外部・山間地バス				
⑲	地域交通システムの導入	68	静岡市全域				
⑳	免許返納制度の充実化	69	鉄道・バス				
㉑	乗り継ぎダイヤの改善	70	鉄道・バス				
㉒	利用しやすい車両等の導入	71	鉄道・バス				
㉓	運行情報の提供	72	鉄道・バス				
㉔	公共交通への自転車持ち込み	73	鉄道・バス・水上交通				
㉕	広域交通拠点の活用（乗換利便性の向上、案内やPR）	74	静岡駅、富士山静岡空港アクセスバス				
㉖	観光交通のネットワーク化（新ルート設定、乗継ダイヤ調整、共通フリーパス発着）	75	鉄道・バス・タクシー・旅客船・自転車・航空・水上交通・その他				
㉗	公共交通施策に併せたモビリティ・マネジメント	76	静岡市全域				

公共交通施策図



都市構造軸 (第3次静岡市総合計画)



- 都市拠点 (City Node)
- 地域拠点 (Regional Node)
- 観光・レクリエーション拠点 (Tourism/Recreation Node)
- 暮らしの拠点 (Living Node)
- 総合病院 (General Hospital)
- 大学 (University)

- 利便性の高い市街地 (Highly Convenient Urban Area)
- ゆとりある市街地 (Spacious Urban Area)
- 自然静和ゾーン (Natural Quiet Zone)

【公共交通施策】

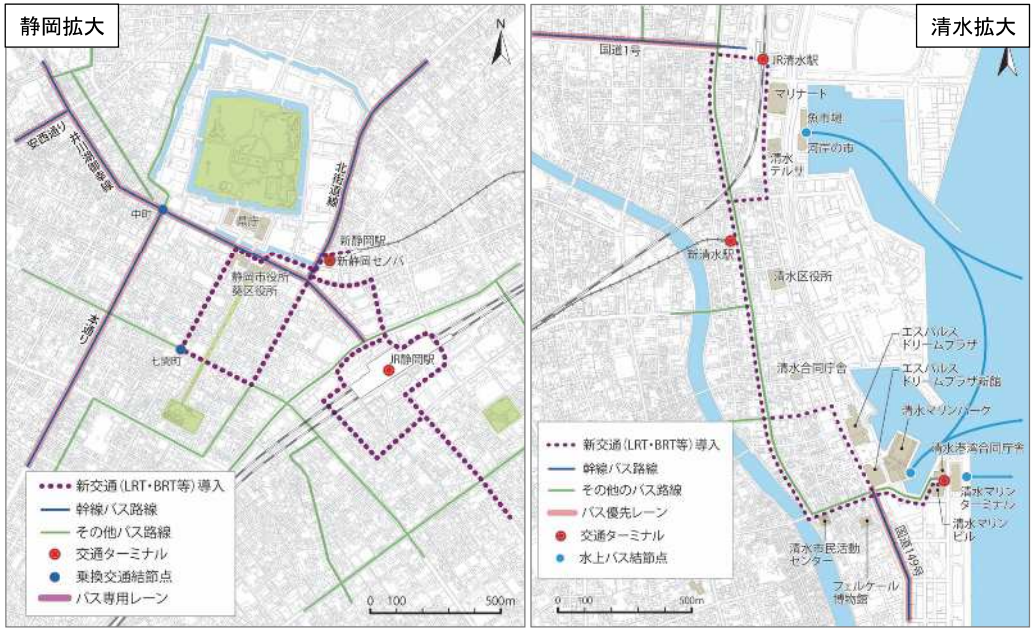
- <ネットワーク>**
 - 鉄道 (Railway)
 - 新交通 (LRT・BRT等) 検討 (New Transit (LRT/BRT, etc.) Study)
 - 幹線バス (主要バス) の利便性向上 (Improvement of Convenience for Mainline Buses)
 - 循環バス (Loop Bus) の検討 (Study of Loop Buses)
 - 市街地バスの維持 (Maintenance of Urban Buses)
 - 郊外・山間地バスの運行効率化 (Efficiency Improvement of Rural/Mountain Buses)
 - 水上交通、その他 (Water Transport, etc.)
- <結節点>**
 - 駅前広場の整備 (Station Plaza Improvement)
 - 新駅の検討 (Study of New Stations)
 - 乗換交通結節点の検討 (Study of Transfer Transit Nodes)
 - 地域交通結節点の設置 (Setting of Regional Transit Nodes)
 - フェリーターミナル (Ferry Terminal)
- <その他>**
 - 中心市街地のバス優先施策 (Bus Priority Measures in Central Urban Area)
 - バスレーンの設置検討 (Study of Bus Lane Installation)

公共交通施策	①バス路線網の再編（フィッシュボーン型網形成の検討）																
施策目的	地域別のサービスレベル設定（需要に応じた運行）が可能な公共交通網への再編を図るとともに、公共交通の速達性・定時性の改善によりバス利用率向上を図る。																
施策内容	<p>鉄道駅へアクセスする南北方向の都市計画道路の整備に伴い、鉄道駅へアクセスする新規幹線バス路線を設定する。</p> <p>公共交通網の主な問題点</p> <p>①持続性（利用者減少による収入減、維持費用の増加）</p> <p>②速達性・定時性（バスは交通手段の中で一番遅い）</p> <div data-bbox="359 656 1369 1081"> <p>①バス維持費用</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>シナリオ</th> <th>維持費用 (億円/年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H24現況</td> <td>3.3</td> </tr> <tr> <td>H47趨勢型</td> <td>14.7</td> </tr> <tr> <td>H47集約型</td> <td>4.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：趨勢型は現在のトレンドで推移した場合の需要による、集約型は集約化を進め交通施策を実施した場合の需要による。</p> <p>②公共交通と自動車の平均速度</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>交通手段</th> <th>平均速度 (km/h)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>32.1</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>11.7</td> </tr> <tr> <td>自動車</td> <td>21.6</td> </tr> </tbody> </table> <p>注：鉄道は自動車を上回る速達性があるが、バスは自動車の約半分で道路混雑等により定時制も低下している。</p> </div> <p>↓</p> <p>公共交通網の再編方針</p> <p>①バス網の再編（乗換拠点の設置、需要に応じた運行等）</p> <p>②鉄道とバスの連携（東西軸：鉄道＋南北軸：幹線バス等）</p> <div data-bbox="395 1294 1348 1684"> <p>①結節点設置により「幹線」と「支線」に区分（需要に応じた便数や車両の設定）</p> <p>都市拠点・地域拠点 利便性の高い市街地 ゆとりある市街地 自然調和ゾーン</p> </div> <p>②フィッシュボーン型の網形成（東西軸：鉄道＋南北軸：幹線バス等）</p>	シナリオ	維持費用 (億円/年)	H24現況	3.3	H47趨勢型	14.7	H47集約型	4.5	交通手段	平均速度 (km/h)	鉄道	32.1	バス	11.7	自動車	21.6
シナリオ	維持費用 (億円/年)																
H24現況	3.3																
H47趨勢型	14.7																
H47集約型	4.5																
交通手段	平均速度 (km/h)																
鉄道	32.1																
バス	11.7																
自動車	21.6																

公共交通施策 ②新交通（LRT, BRT 等）及び循環バスの導入検討

施策目的 交通の集中する中心市街地において、輸送効率の高い公共交通を優先し、速達性向上を図る。

施策内容 LRTは輸送力、快適性、シンボル性等に優れるものの、乗換えを必要とする場合、利用者の利便性向上や時間短縮が図られない。
 このため、既存バス網の再編とともに、長期的な視点からLRTやBRT（専用車線や優先信号が整備された路線バス区間）等の新交通システムの導入について検討する。
 なお、ルートは、静岡地区の「歴史文化拠点」や清水地区の「海洋文化拠点」の推進を踏まえ、利用者の多い主要施設間や回遊性など、まちづくり面やコスト面も踏まえた総合的な検討が必要であるため、起終点間を結ぶ複数代替案として提示する。



【LRT の特徴】

- バリアフリー
- 歩行者・公共交通優先の都心空間を形成
- まちのシンボルとなる
- 環境に配慮した乗り物
- フレキシブルなルート設定



出典：LRT 導入検討協議会まとめ H25.12

公共交通施策 ②新交通（LRT, BRT 等）及び循環バスの導入検討（BRTの導入検討）

施策目的 交通結節点から主要施設間の移動について利便性向上を図るとともに、都心部の魅力向上、観光資源としての集客力向上、公共交通の利用促進を図る。

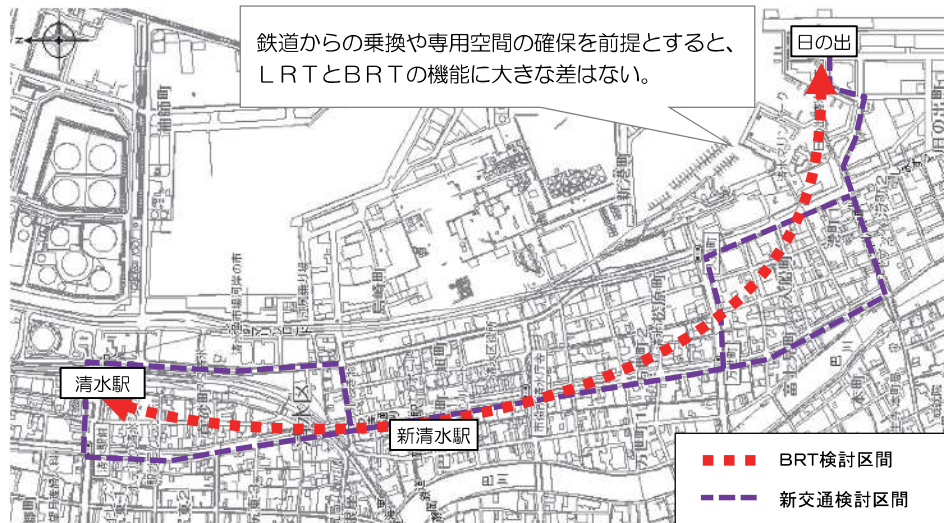
施策内容 シンボル性のある BRT 車両の導入について検討する。



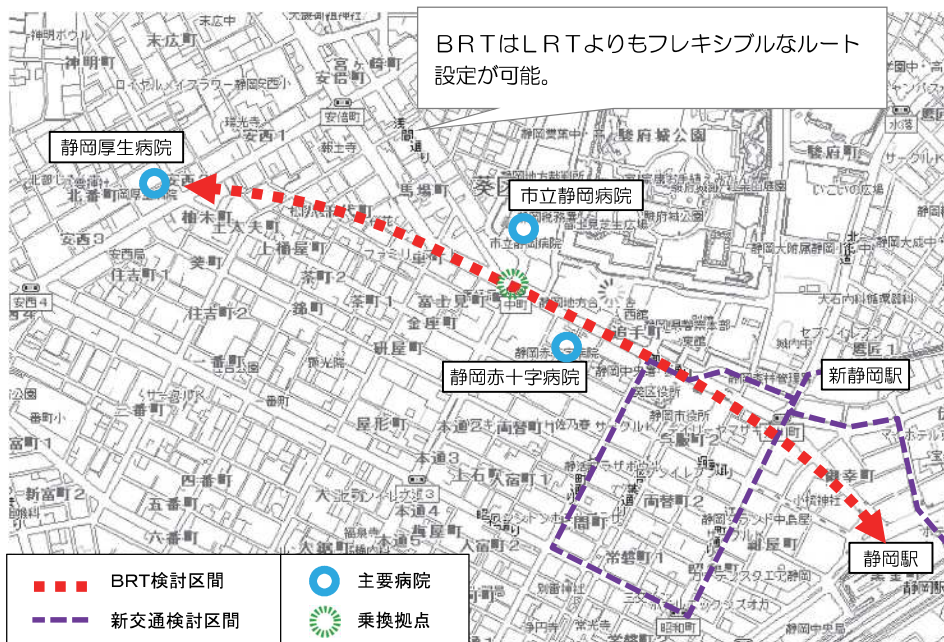
BRT(連節バス)/岐阜市ホームページ

【BRT検討区間】

1) 清水地区



2) 静岡地区



公共交通施策	③乗換交通結節点の設置検討
施策目的	新交通（LRT・BRT等）導入時の起終点において、公共交通の乗り換え利便性を向上し、公共交通相互の乗換え利用を促進する。
施策内容	<p>新交通（LRT・BRT等）導入の起終点において、新交通とその他の交通手段との乗換のための結節点設置を検討する。</p> 

公共交通施策 ④中心市街地におけるバス優先施策の推進

施策目的 交通の集中する静岡駅周辺において、輸送効率の高い公共交通を優先し、速達性向上を図る。

施策内容 中心市街地におけるバス路線について、信号交差点を回避するなど時間短縮を図るバスルート改善等を推進する。

【バスルートの改善案】

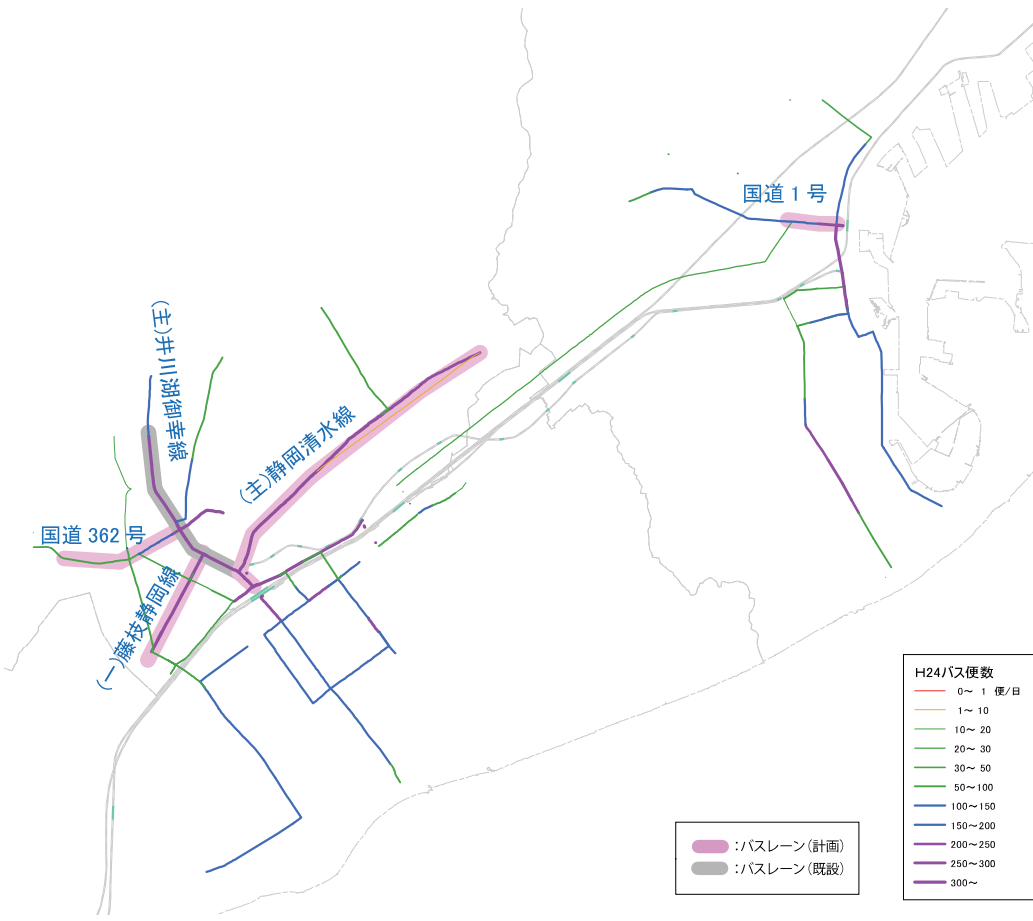


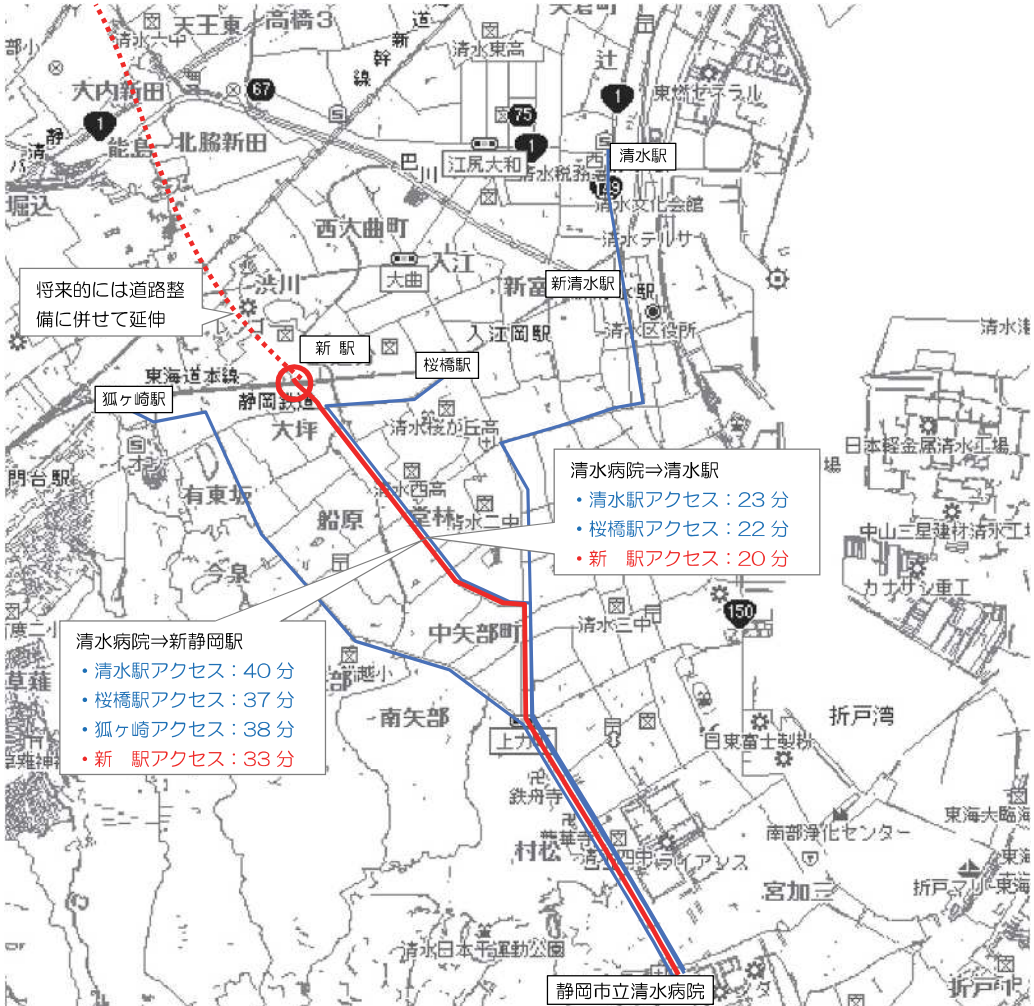
【静岡駅周辺バス路線の速度低下状況】

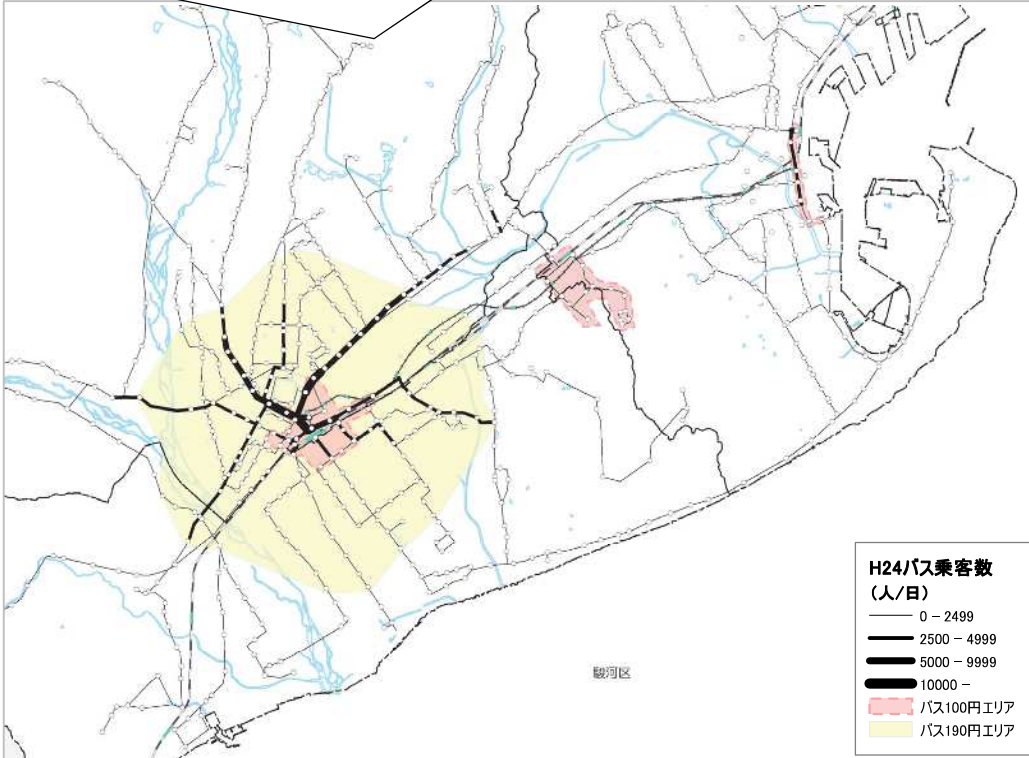



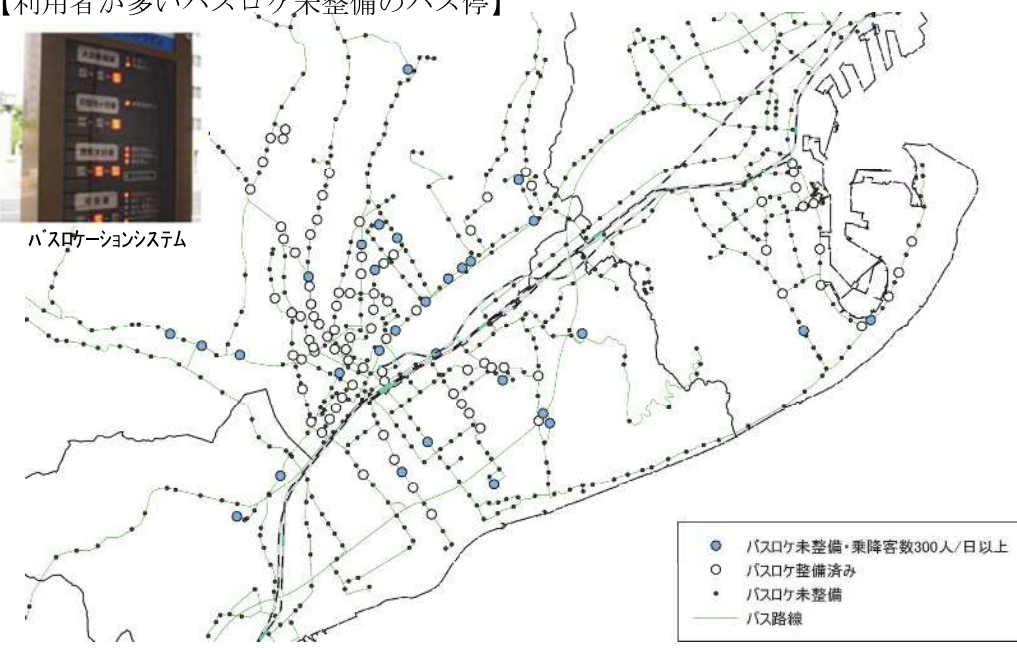
注1) 朝ピーク速度：道路プローブデータ (H24年9~11月)

注2) H24バス乗客数：しずてつジャストライン資料をもとに作成

公共交通施策	⑤バスレーンの設置、公共車両優先システム（PTPS）の導入検討
施策目的	都心部に集中する交通について、輸送効率の高い公共交通を優先し、速達性・定時性の向上を図る。
施策内容	<p>バス便数が多く速度が低下している区間においてバスレーンを設置するとともに、設置区間における公共車両優先システム（PTPS）導入について検討する。</p> <p>【バスレーン区間】 以下の①～③の全てに該当する区間を抽出</p> <ul style="list-style-type: none"> ①バス便数・利用者数：便数 100 便/日以上かつ利用者数 1,000 人/日以上 ②道路速度低下区間：H22 センサスで 20km/h 未満の区間がある ③道路幅員：バスレーンの設置可能性がある計画幅員 

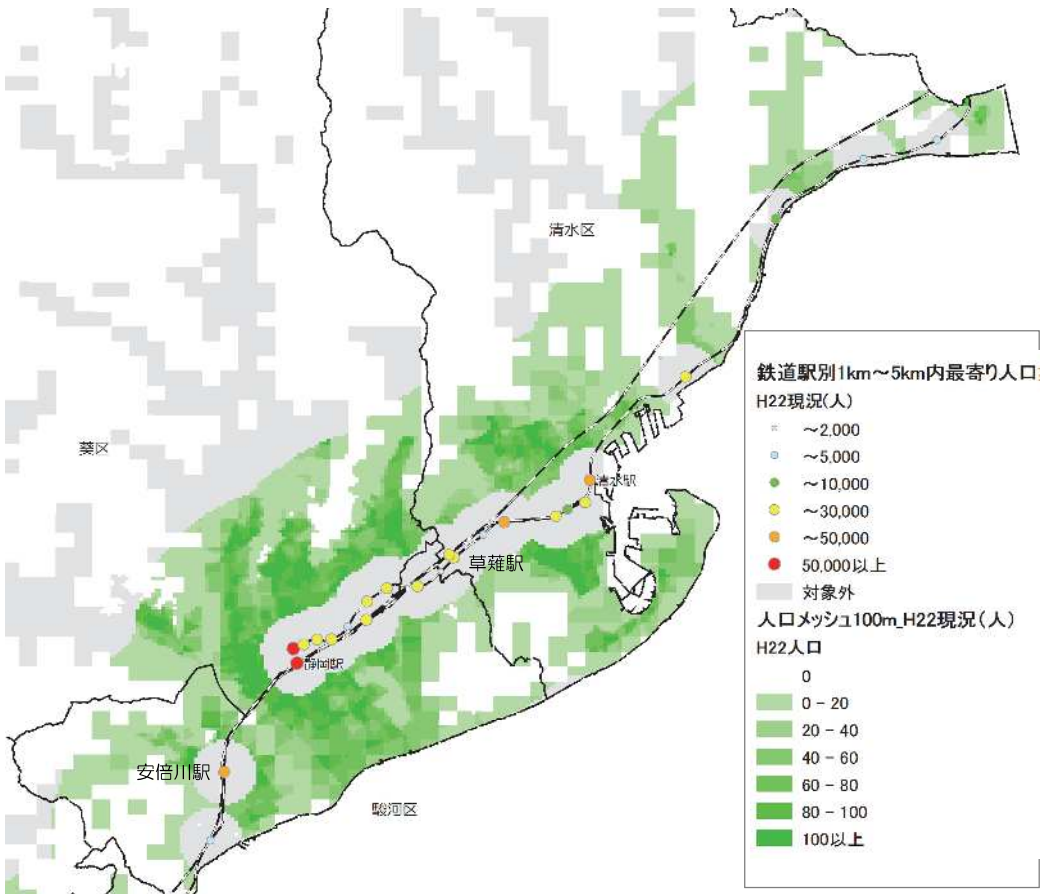
公共交通施策	⑥幹線バス路線のサービス維持・利便性向上（新駅アクセス路線の検討）
施策目的	鉄道駅アクセス路線の新設、乗り換え環境の改善など、公共交通を使いやすい環境整備を図る。
施策内容	<p>静岡鉄道（狐ヶ崎～桜橋間）の新駅設置検討にあわせて、新駅へアクセスする新規幹線バス路線を検討する。</p> <p>【新規幹線バス路線及び既存路線との所要時間比較】</p>  <p>将来的には道路整備に併せて延伸</p> <p>清水病院⇒清水駅 ・清水駅アクセス：23分 ・桜橋駅アクセス：22分 ・新 駅アクセス：20分</p> <p>清水病院⇒新静岡駅 ・清水駅アクセス：40分 ・桜橋駅アクセス：37分 ・狐ヶ崎アクセス：38分 ・新 駅アクセス：33分</p> <p>静岡市立清水病院</p> <p>（注）所要時間は静岡鉄道及びびずてつジャストライン時刻表による（乗換時間は運行間隔等から4分とした）</p> <p>【新規幹線バス路線の需要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・H24PT調査では、清水病院へのバス利用は往復で約600トリップ/日で、うち約1割が静岡鉄道沿線からの利用となっている。 ・H24バスODデータでは、清水病院～桜橋駅間沿線から桜橋駅への利用者数は、往復で約110トリップ/日の利用となっている。 ・隣接駅からの転換、清水駅からの転換（清水駅経由・静岡方面への利用者）を合わせると、往復で約300トリップ/日の利用が想定される。


公共交通施策	⑦料金体系の改善（乗り継ぎ割引、均一料金等）
施策目的	鉄道駅アクセス路線の新設などバス網の再編等とあわせて、利用者がより公共交通を使いやすい環境への改善を図る。
施策内容	<p>鉄道とバスの乗り継ぎに対する割引制度、ワンコインバス等の均一料金制度など、利用者が公共交通を使いやすくなる料金体系の改善を推進する。</p> <p>【料金均一エリアとバス利用者数】</p> <p>乗り継ぎ割引定期券や均一料金エリアは導入されているが、利用者の多い区間や居住誘導区域で、割安感のある均一料金制や乗り継ぎ割引を拡大することで、居住メリットによる集約化や利用促進が期待される</p>  <p>注) H24 バス乗客数：しずてつジャストライン資料をもとに作成</p> <p>【静岡市の乗継トリップ数】 H24PT 調査集計</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバス：20,660トリップ/日 ・バスとバス：60トリップ/日 注)バスとバスの乗継は省略回答している可能性がある

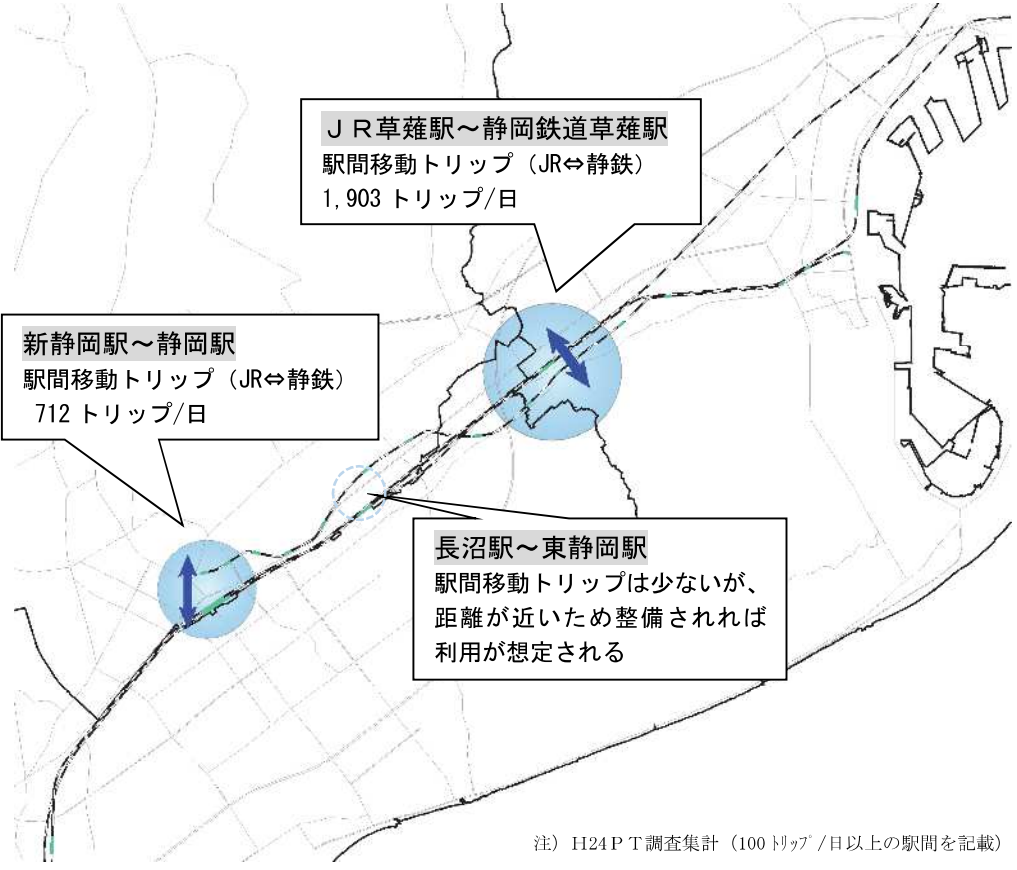
公共交通施策	⑧バス停の整備
施策目的	バス待ち環境や乗り換え環境の改善など、公共交通を使いやすい環境整備を図る。
施策内容	<p>バス利用者の多いバス停における上屋整備、バスロケーションシステム（バス近接情報）設置を推進する。</p> <p>【利用者が多い上屋未整備のバス停】</p>  <p>上屋設置状況</p> <p>● 上屋未整備・乗降客数300人/日以上 ○ 上屋整備済み ・ 上屋未整備 — バス路線</p> <p>【利用者が多いバスロケ未整備のバス停】</p>  <p>バスロケーションシステム</p> <p>● バスロケ未整備・乗降客数300人/日以上 ○ バスロケ整備済み ・ バスロケ未整備 — バス路線</p> <p>注) 乗降客数(H24)：しずてつジャストライン資料をもとに作成</p>

公共交通施策	⑨バリアフリー化や安全対策の推進
施策目的	誰もが公共交通で移動しやすい交通環境整備を図る。
施策内容	<p>鉄道駅など利用者の多い施設に対し、バリアフリー化や安全対策を推進する。</p> <p>【対象箇所】 新蒲原駅、由比駅、静岡清水線、草薙駅の駅舎改修</p> <p>【バリアフリー施設】 (用宗駅)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="445 696 831 1043">  <p>れっしやびっさんけいようじそうち 列車接近表示装置</p> </div> <div data-bbox="884 696 1264 1032">  <p>エレベーター</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="429 1081 807 1364">  <p>ないほうせん づつ ぐんじょう 内方線付き点状ブロック</p> </div> <div data-bbox="884 1066 1246 1379">  <p>おんせいしよくらばん 音声触知盤</p> </div> </div> <p>(安倍川駅)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="429 1464 807 1800">  <p>エレベーター</p> </div> <div data-bbox="876 1464 1257 1800">  <p>バリアフリー対応トイレ</p> </div> </div>

公共交通施策	⑩駅前広場の整備
施策目的	交通結節点としての機能向上により、乗換え利便性の向上、公共交通の利用促進を図る。また、滞留や憩いの空間、良好な都市景観をそなえたシンボル、地域の活性化のにぎわい空間として、利用者の快適性向上や拠点地域の魅力向上を図る。
施策内容	<p>鉄道駅における駅前広場、駅舎、自由通路、アクセス道路等の整備を推進する。</p> <p>【対象箇所】 安倍川駅、草薙駅北口、静岡駅南口 (整備検討箇所)</p> <p>出典：安倍川駅周辺整備事業パンフレット（静岡市市街地整備課）</p>

公共交通施策	⑪ C & R 駐輪場の整備（駐輪環境の適正化）
施策目的	駐輪環境の適正化を図るとともに、自転車から鉄道への乗り換えを促進し、鉄道利用圏域の拡大を図る。
施策内容	<p>需要が多く駐輪場が未整備の駅における駐輪場整備を推進する。また、駐輪需要に応じ、有料化や駐輪方法の見直しによる管理の方法や施設の縮小など、駐輪環境の適正化を推進する。</p> <p>【対象箇所】 [整備検討] 安倍川駅、草薙駅（JR、静岡鉄道） [適正化検討箇所] 1日の乗降客数5,000人未満の駅（JR、静岡鉄道）</p> <p>【需要】 鉄道駅別1km～5km内最寄り人口集計 ・鉄道駅別に徒歩圏外（1km外）から自転車利用圏内（5km内）の圏域人口（最寄鉄道駅となる地域の居住人口）を下図に示す。</p> 

公共交通施策	⑫新駅の検討
施策目的	静岡鉄道駅へのアクセス時間短縮や目的地までの所要時間短縮により、利用者の利便性向上や利用者数の増加を図る。
施策内容	<p>静岡鉄道の駅間距離が長い狐ヶ崎駅～桜橋駅間において、新駅の設置を検討する。</p> <p>【対象箇所】 静岡鉄道（狐ヶ崎駅～桜橋駅間）：（仮称）追分・大坪駅</p>  <p>【期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡鉄道へのアクセス時間や目的地までの所要時間が短縮され、静岡鉄道利用者の利便性が向上する。 ・特に静岡方面に対しては、（都）日の出町押切線へのバスルート新設により、北部からは約8分、南部からは約4分の所要時間短縮効果が期待される。 ・静岡鉄道の利用圏域が拡大し、利用者数の増加が期待される。 ・新駅周辺の開発や人口集約など、鉄道を軸としたコンパクト化が期待される。

公共交通施策	⑬ 駅間移動施設の検討
施策目的	静岡鉄道と J R の乗り換え利便性向上により公共交通利用者の増加を図る。
施策内容	<p>静岡鉄道と J R の乗り換え支援のため、今後の商業・業務施設の開発に合わせて、歩行者移動空間（駅－商業・業務施設－駅）の連絡性向上について検討する。</p> <p>【対象箇所】 新静岡駅～静岡駅、長沼駅～東静岡駅、 J R 草薙駅～静岡鉄道草薙駅間</p> <p>【駅間トリップ数（J R 東海道本線⇔静岡鉄道）】</p>  <p>新静岡駅～静岡駅 駅間移動トリップ（J R ⇔ 静鉄） 712 トリップ/日</p> <p>J R 草薙駅～静岡鉄道草薙駅 駅間移動トリップ（J R ⇔ 静鉄） 1,903 トリップ/日</p> <p>長沼駅～東静岡駅 駅間移動トリップは少ないが、 距離が近いので整備されれば 利用が想定される</p> <p>注）H24 P T 調査集計（100 トリップ / 日以上の駅間を記載）</p>

公共交通施策	⑭連続立体交差事業の検討
施策目的	踏切の解消による駅周辺の移動円滑化と南北市街地の一体化を図る。
施策内容	<p>第3回PT調査において静岡鉄道連続立体化（新静岡駅～古庄駅）検討提案がなされ、その後「静岡鉄道沿線市街地再整備方策検討調査見直し」（平成19年3月）が行われている。今後、踏切の交通状況や周辺地域の開発動向等を踏まえ、将来的なまちづくりとともに検討する。</p> <p>【対象箇所】 静岡鉄道（新静岡駅～古庄駅）</p> 

公共交通施策 ⑮市街地バス路線のサービス維持

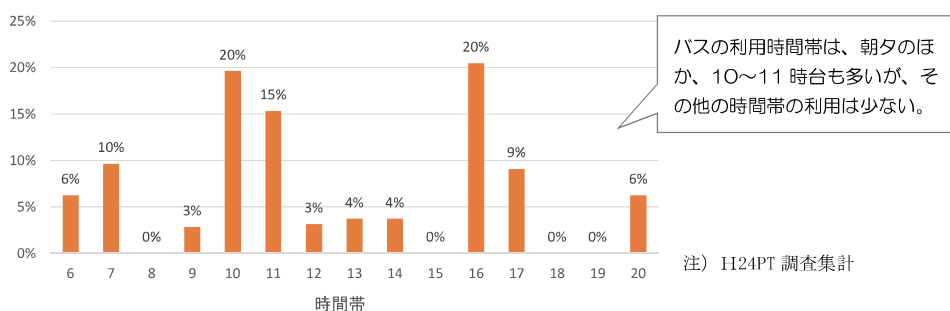
施策目的 地域の公共交通を維持するため、利用者数や地域に応じた運行の効率化を図る。

施策内容 三保草薙線のうち、バス利用者の比較的少ない草薙団地（第1種低層住居専用地域）への運行を別路線として、草薙団地～草薙駅間をフィーダー路線として運行する。
【三保草薙線位置図（H24バス乗車密度図）】



注) H24バス乗車密度：しずてつジャストライン資料をもとに作成

草薙団地ゾーン発着バストリップの時間帯別比率

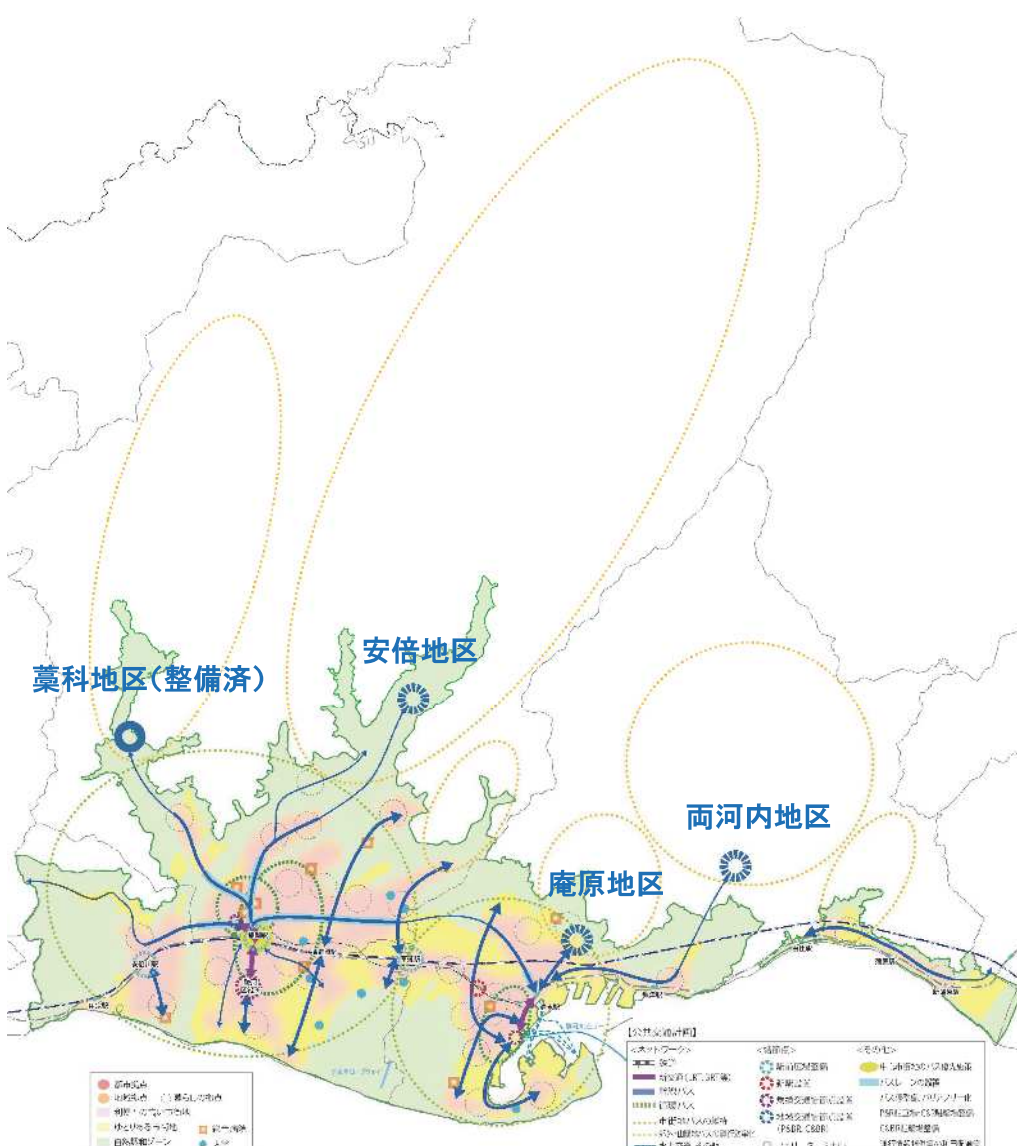


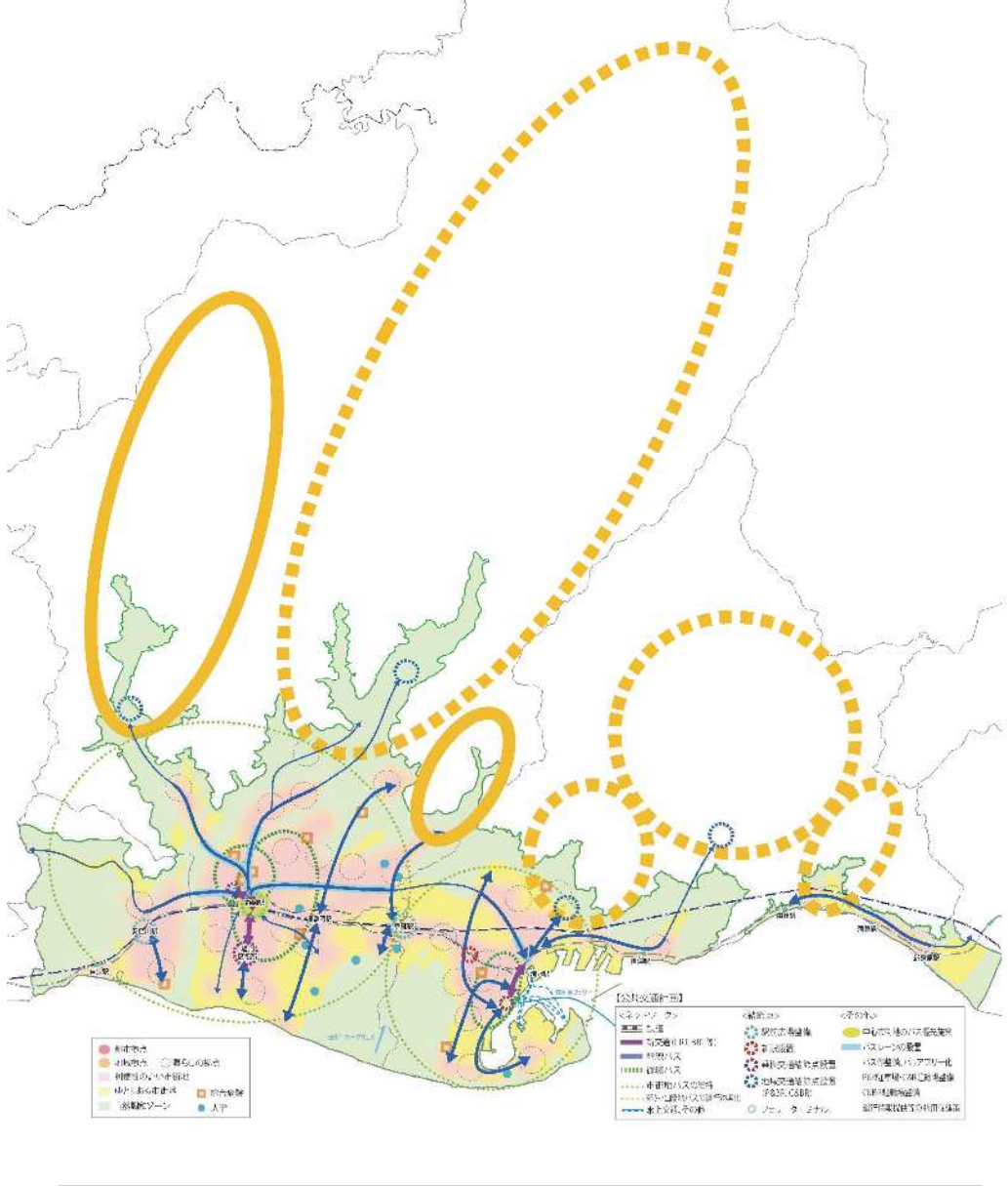
注) H24PT 調査集計

【フィーダー路線（草薙団地～草薙駅間）の運行需要】

- ・草薙団地エリア（つつじヶ丘団地入口以南）のバス利用者数はH24年で192トリップ/日であるが、H47年には87トリップ/日と半数程度に減少すると予測される。
- ・運行形態は既存バス路線の停留所を活用した草薙駅へのフィーダーバス（支線バス）とする。
- ・便数はH27現在の往復34便（1時間間隔、ピーク時30分間隔）を基本に、将来的には需要に応じた対応を図っていく。

公共交通施策	⑩ C & B R 駐輪場の整備
施策目的	バス路線沿線以外の地域においても、バスを利用しやすくするため、バス停に駐輪場を設置し、バス利用圏域の拡大とバスの利用促進を図る。
施策内容	<p>バス停から 300m の範囲でカバーされない地域において、カバー人口（最寄バス停となる圏域の人口）が多いバス停を抽出し、駐輪場の設置を検討する。</p> <p>【バス路線及び既存駐輪場によるカバーエリア（グレー）と施策候補箇所】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線及び既存駐輪場によるカバーエリア外を自転車で補完できる人口が多いバス停を抽出（駐輪場によりカバーされる圏域は 1km とした（徒歩 300m と同程度の所要時間）） <div data-bbox="354 667 1385 1870"> <p>由比・蒲原</p> <ul style="list-style-type: none"> ●：新設候補箇所（カバー人口 2,000 人以上） ⇒ 広野口、県立短大、飯田小学校入口、三保ふれあい広場 ●：新設検討候補箇所（カバー人口 1,500 人以上） ⇒ 大里中学校、安西四丁目、富士見台・駿河総合高校入口、小鹿公民館 <p>100m メッシュ人口 (H22) 0 (人) 0 - 20 20 - 40 40 - 60 60 - 80 80 - 100 100 以上</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ サイクル & (バス) ライド (既設) ■ サイクル & (バス) ライド (新設) ● カバー人口の多い箇所 (新設候補) ● カバー人口の多い箇所 (新設検討候補) ■ バス停 300m 範囲・既設駐輪場 1km 範囲 — バス路線 </div>

公共交通施策	⑰地域交通結節点の設置
施策目的	公共交通への乗り換え利便性を向上し、公共交通の利用を促進する。
施策内容	<p>中山間地バス路線（需要に応じた運行システム）から市街地内バス路線に乗り継ぐ地域交通結節点（ターミナル、乗り換え駐車場・駐輪場等）の整備を推進する。</p> <p>【対象】 安倍地区、庵原地区、両河内地区</p>  <p>The map illustrates the geographical layout of the study area, including the Anai, Aihara, and Ryuguchi regions. It details the current bus network and identifies key locations for new regional transportation nodes. The nodes are represented by sunburst symbols, which are defined in the legend as 'Regional Transportation Nodes' (地域交通結節点). The legend also includes symbols for bus routes, bus stops, and other transportation facilities.</p>

公共交通施策	⑩郊外部・山間地バス路線のデマンド運行拡大
施策目的	地域の公共交通を維持するため、利用者数や地域に応じた運行の効率化を図る。
施策内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 郊外部や山間地の既存バス網について、公共交通（生活に必要なサービス水準）の維持を図る。 ・ 郊外部や山間地では市街地よりも著しい人口減少が予測されるため、効率的な運行方法への改善（デマンド運行・過疎地有償運送等の導入・拡大等）を図る。 ・ 公共交通の維持や運行方法の改善については、確保すべき水準の目安を検討する。  <p>○（点線）：デマンド運行拡大 ○（実線）：デマンド運行導入済</p>

公共交通施策 ⑱地域交通システムの導入

施策目的 地域内の移動手段を確保するため、利用者数や地域に応じた運行の効率化を図る。

施策内容 事業者による運行が困難な地域や人口・バス利用者が少ない地域などにおいては、地域住民等が主体となった運行を推進し、自治体が補助・支援する地域交通システムの導入を図る。

【事例】 やまびこ号（清沢地区）

（静岡市） 過疎地有償運送で最寄り停留所までのフィーダー輸送を確保

名称	やまびこ号	—地域データ—	
法令	道路運送法79条（過疎地有償運送）	地域	静岡県 静岡市
事業主体	NPO法人 フロンティア清沢	高齢化率（%）	23.0
運行事業者	同上	人口（人）	720,044
運行区域	静岡県静岡市（清沢地区）	財政力指数	0.90
キーワード	人材、組織構造、戦略	世帯数（世帯）	288,447
		鉄道駅	有り

■ 背景・取り組みの概要

背景 問題 ○清沢地区には、路線バス（しずてつジャストライン(株) 葉科線の終点である久能尾停留所があり、市街地とは10本/日程度のバスで結ばれていますが、当該停留所より奥地の中村/峰山/中塚/蛇塚/杉尾の5地区は公共交通空白地域となっていました。

意識 ○公共交通空白地対策

課題 ○公共交通空白地対策

取り組みの概要 ○公共交通空白地域と最寄りの路線バス停留所「久能尾停留所」を結ぶフィーダー輸送を確保するため、「NPO法人フロンティア清沢」が事業主体となり「やまびこ号」の運行を開始しました。



■ 実現されたシステム（路線概要など）

—基礎データ—【やまびこ号】

※データは平成21年度実績、収支の単位は千円

運行の開始	ルート延長	日運行本数	運行日	運賃	車両定員	年間利用者数
2006年11月	-	10本	平日のみ	300~500円	5人	399人
運行経費計	運営収入	国負担額	県負担額	市負担額	その他収入	収支率
591	99	-	-	486	-	16.8%

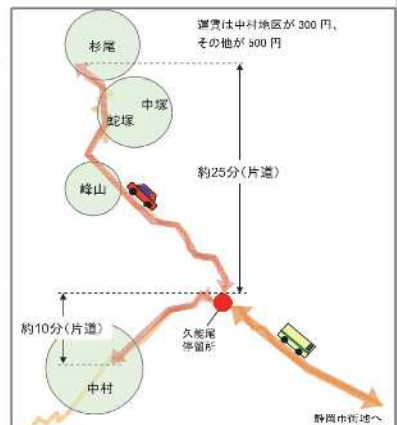
○車両は5人乗りの普通乗用車を利用し、各地区と路線バスの終点である久能尾停留所間を結ぶフィーダー路線として機能しています（久能尾発6本、久能尾着4本の路線バスと接続）。

○会員制となっており、利用のためには2日前までの予約も必要です（予約がない場合は運行しません）。また、時刻表は、路線バスとの乗り継ぎ時刻に合わせて、久能尾停留所の発着時刻が定められており、予約の状況に合わせて運転手が順路などを調整し、玄関前まで送迎します。

○予約の受付は、同NPOが運営する「きよさわりの駅」で行っており、スタッフが電話対応・調整などを行っています。



○利用者は70歳以上の高齢者の方がほとんどで、市街地への通院や買い物のために利用されています。

○対象となっている5地区には、全部で82世帯が居住していますが、今ではその多くが会員として登録されている状況です。

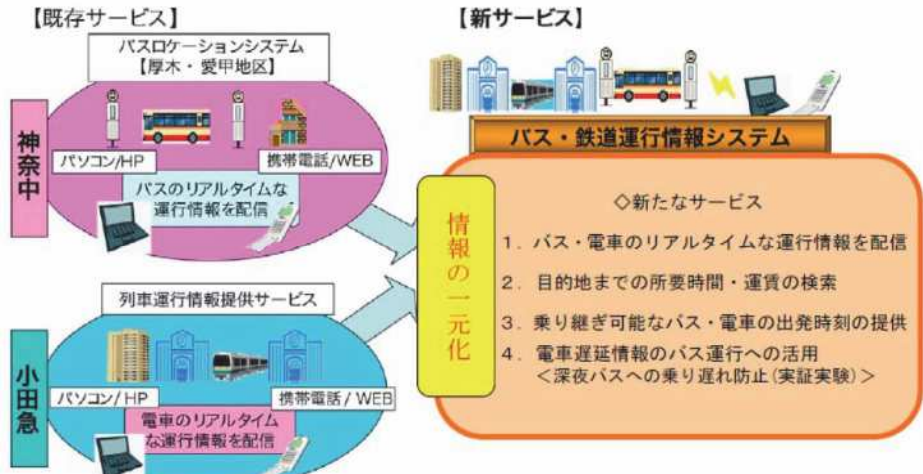


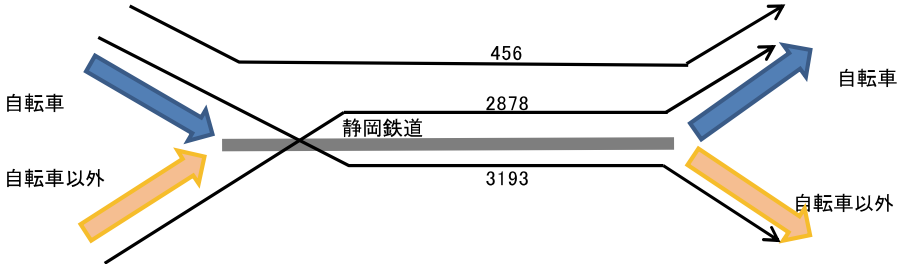
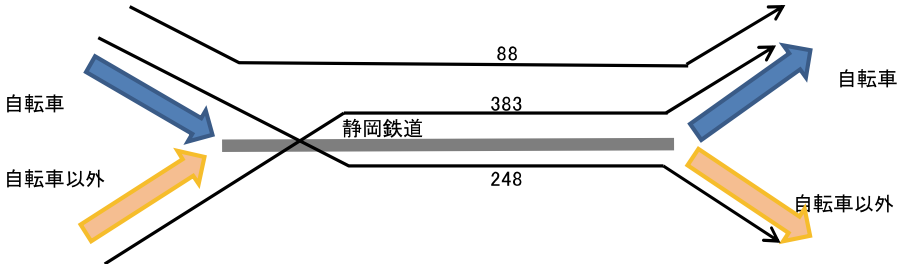
出典：中部運輸局ホームページ（公共交通を考えるためのツール集 > 公共交通活性化事例集）

公共交通施策	⑳免許返納制度の充実化															
施策目的	自動車の交通事故削減や健康増進等のため、自動車から公共交通への転換を促す取り組みを推進する。															
施策内容	<p>免許返納者に対する優遇措置の充実化、高齢者優遇料金制度について検討する。</p> <p>【事例】 運転免許返納を促す取り組み</p> <table border="1" data-bbox="359 580 1369 1090"> <thead> <tr> <th data-bbox="363 586 611 651">事例</th> <th data-bbox="616 586 1062 651">概要</th> <th data-bbox="1067 586 1364 651">実施主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="363 658 611 775">運転経歴証明書等の発行手数料の助成</td> <td data-bbox="616 658 1062 775">運転経歴証明書の発行手数料 1000 円の助成等</td> <td data-bbox="1067 658 1364 775">伊東市、藤枝市など</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 781 611 846">タクシー割引</td> <td data-bbox="616 781 1062 846">利用料金 1 割引</td> <td data-bbox="1067 781 1364 846">静岡県タクシー協会</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 853 611 969">交通助成制度</td> <td data-bbox="616 853 1062 969">利用券や定期券の交付 (所得に応じた本人負担等)</td> <td data-bbox="1067 853 1364 969">浜松市、福岡市、横浜市、京都市など</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 976 611 1084">企業や協力店による優遇サービス</td> <td data-bbox="616 976 1062 1084">料金割引、無料サービス、粗品贈呈等</td> <td data-bbox="1067 976 1364 1084">交通事業者、企業、協力店など</td> </tr> </tbody> </table> <p>【効果】</p> <p>免許返納による公共交通利用を促進することで、高齢者の事故防止、歩く機会の増加による健康効果、外出機会の増加による経済効果や社会参加効果、環境負荷の低減等が期待される。</p>	事例	概要	実施主体	運転経歴証明書等の発行手数料の助成	運転経歴証明書の発行手数料 1000 円の助成等	伊東市、藤枝市など	タクシー割引	利用料金 1 割引	静岡県タクシー協会	交通助成制度	利用券や定期券の交付 (所得に応じた本人負担等)	浜松市、福岡市、横浜市、京都市など	企業や協力店による優遇サービス	料金割引、無料サービス、粗品贈呈等	交通事業者、企業、協力店など
事例	概要	実施主体														
運転経歴証明書等の発行手数料の助成	運転経歴証明書の発行手数料 1000 円の助成等	伊東市、藤枝市など														
タクシー割引	利用料金 1 割引	静岡県タクシー協会														
交通助成制度	利用券や定期券の交付 (所得に応じた本人負担等)	浜松市、福岡市、横浜市、京都市など														
企業や協力店による優遇サービス	料金割引、無料サービス、粗品贈呈等	交通事業者、企業、協力店など														

公共交通施策	②1 乗り継ぎダイヤの改善																																				
施策目的	公共交通の利用を促進するため、公共交通相互の乗り換え利便性の向上を図る。																																				
施策内容	<p>鉄道・バス・水上交通など公共交通相互のダイヤ調整、わかりやすい運行ダイヤなど、利用者の利便性を向上する乗り継ぎダイヤの改善を推進する。</p> <p>【公共交通相互のダイヤ調整(例)】</p> <p>鉄道8:20着 (30分待ち) バス8:50発 鉄道8:20着 (10分待ち) バス8:30発</p>  <p>【わかりやすい運行ダイヤ(例)】</p> <p>時間帯ごとに異なるダイヤ パターンダイヤ</p> <table border="1" data-bbox="395 857 778 1025"> <thead> <tr> <th>時</th> <th colspan="2">分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10</td> <td>03</td> <td>36</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>09</td> <td>43</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>14</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>22</td> <td>53</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>27</td> <td>59</td> </tr> </tbody> </table>  <table border="1" data-bbox="927 857 1310 1025"> <thead> <tr> <th>時</th> <th colspan="2">分</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10</td> <td>00</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>00</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>00</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>00</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>00</td> <td>30</td> </tr> </tbody> </table>	時	分		10	03	36	11	09	43	12	14	45	13	22	53	14	27	59	時	分		10	00	30	11	00	30	12	00	30	13	00	30	14	00	30
時	分																																				
10	03	36																																			
11	09	43																																			
12	14	45																																			
13	22	53																																			
14	27	59																																			
時	分																																				
10	00	30																																			
11	00	30																																			
12	00	30																																			
13	00	30																																			
14	00	30																																			

公共交通施策	⑳ 利用しやすい車両等の導入
施策目的	公共交通の利用を促進するため、利用者の安全性や快適性の向上を図る。
施策内容	<p>静岡鉄道では、車両入替時に、バリアフリー化など、より安全で快適な車両への改善を図る。バスでは、超低床ノンステップバスの導入を推進する。</p> <div data-bbox="352 510 1382 1473" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p>新型車両 A3000形の性能について</p> <p>形式名「A3000形」に込めた想い。「A」は以下の3つの頭文字であり、新型車両の導入により実現を目指すことを表します。</p> <p>Activate (活性化する)……さらなるにぎわいを創出し、沿線をはじめ静岡清水エリアを活性化すること。</p> <p>Amuse (楽しませる)……乗ること、眺めることを通じて人を楽しませること。</p> <p>Axis (軸)……静岡清水を結び、これからの静岡市が目指すコンパクトシティの軸となること。</p>  <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="448 891 858 992"> <p>もっと、安全に。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ステンレス鋼製の車体は、万が一の衝突時を考慮して高強度化しています。 ・主要機器を二重化することで、車両故障による遅延などを低減します。 ・台車に滑走防止装置を装備し、雨天時などの車輪の滑りを減らします。 </div> <div data-bbox="895 891 1353 1010"> <p>もっと、快適に。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車内に液晶画面を新設することで、多様な情報を提供します。 ・座席端部に仕切り板を新設し、お客様同士の接触を減らします。 ・ユニバーサルデザインに配慮し、使いやすい居り手やすり手の採用、ベビーカー・車いすスペースの新設など、すべての人に使いやすい車内空間を追求します。 </div> </div>   <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div data-bbox="376 1285 596 1420">  <p>車内イメージ</p> </div> <div data-bbox="608 1285 828 1420">  <p>ベビーカー・車いすスペースイメージ</p> </div> <div data-bbox="847 1285 1374 1420"> <p>もっと、環境との調和を。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ステンレス材の車体でアルミ車と同等の軽量化を実現します。リサイクル性にも優れています。 ・効率の良いモーターやLEDの採用により、現在比50%以上の省エネルギー化を図ります。 ・最新の全閉構造モーターの採用により、騒音を低減します。 </div> </div> </div> <p style="text-align: right;">出典：静岡鉄道ホームページ</p>

公共交通施策	②③運行情報の提供
施策目的	公共交通の利用を促進するため、バス情報提供の改善を図る。
施策内容	<p>バスロケーションシステム、パソコンや携帯電話におけるバス近接情報の提供、ホームページにおける路線図や時刻表等の情報提供が実施されている。このような利用者の利便性を向上する情報提供の取組を推進する。</p> <p>1) 総合交通情報の提供に向けた検討</p> <p>公共交通の事業者ごとに情報提供している状況であり、利用者はそれぞれの情報を入手する必要がある。公共交通の乗継利用の利便性向上を図るため、包括的な情報提供ツール(感覚的に使いやすいWEBサイト:地図上で起終点を選択すると所要時間・料金が表示される等)など、利用者が乗継しやすい情報提供を推進する。</p> <p>【バスと鉄道の運行情報一元化(事例)】</p>  <p>出典：国土交通省ホームページ</p> <p>2) 結節点整備等に対応した情報提供の充実</p> <p>中山間地をはじめとするバスサービスの変化(デマンド型交通の導入等)に伴う情報提供、P&B R駐車場・C&B R駐輪場の情報提供の充実を図る。また、鉄道駅に接続するバス路線再編に伴うバス接続情報の充実を図る。</p> <p>3) 高齢者にも分かり易い情報提供</p> <p>高齢者にとって公共交通は不可欠な交通手段であり、高齢者に分かり易い情報提供(インターネットだけでなく、広報や掲示板、パンフレットや地図等の配布)充実を図る。</p>

公共交通施策	⑳公共交通への自転車持ち込み																								
施策目的	公共交通と自転車の多様な利用形態に対応し、公共交通と自転車の利用促進を図る。																								
施策内容	<p>土日・祝日など、乗車スペースに余裕のある場合において、主に観光を目的とした自転車の公共交通への持ち込みを認める取り組みを検討する。</p> <p>【事例】 自転車の公共交通への持ち込み 駿河湾フェリー、水上バス、静岡鉄道で、主に観光を目的とした自転車持ち込みが、イベントや期間限定で実施されている。また、全国的には、鉄道をはじめ、バスやタクシーにおいても自転車利用の事例がある。</p> <p>【参考】 サイクルトレインの潜在需要（平日） サイクルトレインは、鉄道のアクセス・イグレス※の両方で自転車を利用する動きであり、PT 調査（平日）では 456 トリップ／日、10 時～16 時の時間帯では 88 トリップがこのような動きである。ピーク時混雑による運行制約のほか、保安要員の配置や駅施設の改良などコスト面での課題もある。</p> <p>※アクセス：出発地から鉄道駅までの交通 ※イグレス：鉄道駅から目的地までの交通</p> <p>静岡鉄道(自転車アクセス・自転車イグレス)集計(全日)</p>  <table border="1" data-bbox="475 1160 1377 1422"> <tr> <td>自転車</td> <td>456</td> <td>自転車</td> </tr> <tr> <td>自転車以外</td> <td>2878</td> <td>自転車以外</td> </tr> <tr> <td colspan="2">静岡鉄道</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>3193</td> <td></td> </tr> </table> <p>静岡鉄道(自転車アクセス・自転車イグレス)集計(10時～16時)</p>  <table border="1" data-bbox="475 1534 1377 1796"> <tr> <td>自転車</td> <td>88</td> <td>自転車</td> </tr> <tr> <td>自転車以外</td> <td>383</td> <td>自転車以外</td> </tr> <tr> <td colspan="2">静岡鉄道</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>248</td> <td></td> </tr> </table> <p>注：H24PT 調査集計（静岡鉄道全駅対象）</p>	自転車	456	自転車	自転車以外	2878	自転車以外	静岡鉄道			合計	3193		自転車	88	自転車	自転車以外	383	自転車以外	静岡鉄道			合計	248	
自転車	456	自転車																							
自転車以外	2878	自転車以外																							
静岡鉄道																									
合計	3193																								
自転車	88	自転車																							
自転車以外	383	自転車以外																							
静岡鉄道																									
合計	248																								

公共交通施策 ②⑤ 広域交通拠点の活用

施策目的 新幹線静岡駅及び駅周辺において、広域交通結節点としての乗り換え利便性の向上を図るとともに、静岡市の広域的な玄関口として魅力向上を図る。

施策内容 新幹線静岡駅及び駅周辺において、「新幹線や富士山静岡空港アクセスバス」と「JR東海道本線、バス、静岡鉄道」の乗換利便性の向上、乗換に関する案内や利用PRの推進を図る。

- ・ 乗り場案内やサインの改善（観光客にでもわかりやすい案内、外国語表記等）
- ・ 公共交通情報、観光情報等の充実化（情報案内板、ガイド・マップ、WEBサイト等）
- ・ 静岡駅と新静岡駅のアクセス確保、静岡駅アクセスバスの円滑化 等

【公共交通情報と観光情報を併せたPRの事例】

出典：しずてつジャストライン株式会社ホームページ

公共交通施策	⑳観光交通のネットワーク化														
施策目的	観光振興と公共交通利用促進の相乗効果を目指し、公共交通ネットワークの一体性の向上を図る。														
施策内容	<p>鉄道・バス・タクシー・旅客船・自転車・航空・水上交通・その他、公共交通ネットワークについて、新たな周遊ルート設定、乗継ダイヤの調整、共通フリーパスの検討、公共交通の観光利用やイベントの実施、レンタサイクルの強化等の推進を図る。</p> <p>【事例】観光振興に関する計画事例（網形成計画）</p> <table border="1" data-bbox="359 656 1369 1339"> <thead> <tr> <th data-bbox="363 663 1066 712">計画事例</th> <th data-bbox="1070 663 1364 712">計画主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="363 719 1066 768">・鉄道、バスを利用した観光イベントなどの継続実施</td> <td data-bbox="1070 719 1364 768">三重県四日市市</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 775 1066 824">・観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施</td> <td data-bbox="1070 775 1364 824">大阪府河内長野市</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 831 1066 925">・観光地に移動しやすい回遊性のある公共交通システム ・観光エリア内で周遊可能な公共交通体系</td> <td data-bbox="1070 831 1364 925">新潟県佐渡市</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 931 1066 1025">・観光客に配慮した公共交通網の構築と周知 ・観光乗合タクシーの充実</td> <td data-bbox="1070 931 1364 1025">岡山県高梁市</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 1032 1066 1198">・観光客誘客のための交通機関の活用 ・観光客に対する地域公共交通情報の提供 ・公共交通を活用した観光コンテンツの開発 ・観光客が利用するきっかけの提供</td> <td data-bbox="1070 1032 1364 1198">岐阜県飛騨市</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 1205 1066 1332">・観光施設へのアクセスサイン充実 ・スタンプラリーの実施 ・おでかけマップの作成</td> <td data-bbox="1070 1205 1364 1332">京都府木津川市</td> </tr> </tbody> </table>	計画事例	計画主体	・鉄道、バスを利用した観光イベントなどの継続実施	三重県四日市市	・観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施	大阪府河内長野市	・観光地に移動しやすい回遊性のある公共交通システム ・観光エリア内で周遊可能な公共交通体系	新潟県佐渡市	・観光客に配慮した公共交通網の構築と周知 ・観光乗合タクシーの充実	岡山県高梁市	・観光客誘客のための交通機関の活用 ・観光客に対する地域公共交通情報の提供 ・公共交通を活用した観光コンテンツの開発 ・観光客が利用するきっかけの提供	岐阜県飛騨市	・観光施設へのアクセスサイン充実 ・スタンプラリーの実施 ・おでかけマップの作成	京都府木津川市
計画事例	計画主体														
・鉄道、バスを利用した観光イベントなどの継続実施	三重県四日市市														
・観光資源と路線バスを活用した取り組みの実施	大阪府河内長野市														
・観光地に移動しやすい回遊性のある公共交通システム ・観光エリア内で周遊可能な公共交通体系	新潟県佐渡市														
・観光客に配慮した公共交通網の構築と周知 ・観光乗合タクシーの充実	岡山県高梁市														
・観光客誘客のための交通機関の活用 ・観光客に対する地域公共交通情報の提供 ・公共交通を活用した観光コンテンツの開発 ・観光客が利用するきっかけの提供	岐阜県飛騨市														
・観光施設へのアクセスサイン充実 ・スタンプラリーの実施 ・おでかけマップの作成	京都府木津川市														

公共交通施策	⑦公共交通施策に併せたモビリティ・マネジメント															
施策目的	地域住民等へのPRやコミュニケーションにより公共交通の利用を促進する。															
施策内容	<p>鉄道駅や主要なバス停など結節点における駐車場や駐輪場の整備、バス路線の再編、バスレーンの設置など、公共交通施策の周知や利用メリットのPR、実際に使ってみる機会を創出する体験イベントやアンケート等の取組を推進する。</p> <p>【MM施策(案)】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>公共交通施策</th> <th>MM施策の対象</th> <th>MM施策(案)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地域交通結節点 (駐車場・駐輪場)</td> <td rowspan="3">利用が見込まれる地域の住民</td> <td rowspan="3">広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施、バス路線図や自転車マップへの掲載等</td> </tr> <tr> <td>C&R駐輪場 (駅前広場整備)</td> </tr> <tr> <td>C&BR駐輪場</td> </tr> <tr> <td>バスレーン導入</td> <td>バスレーンを導入する幹線バス路線の沿線住民</td> <td>広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施等</td> </tr> <tr> <td>バス路線の新設</td> <td>バス路線の沿線住民</td> <td>広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施、バス路線図や時刻表の配布等</td> </tr> </tbody> </table> <p>注1) MM(モビリティマネジメント):モビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策</p> <p>注2) TFP(トラベルフィードバックプログラム):個人の交通行動の調査とその結果に基づく診断を提示するなどフィードバックを繰り返し自発的な行動の変化を促すコミュニケーション・プログラム</p>		公共交通施策	MM施策の対象	MM施策(案)	地域交通結節点 (駐車場・駐輪場)	利用が見込まれる地域の住民	広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施、バス路線図や自転車マップへの掲載等	C&R駐輪場 (駅前広場整備)	C&BR駐輪場	バスレーン導入	バスレーンを導入する幹線バス路線の沿線住民	広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施等	バス路線の新設	バス路線の沿線住民	広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施、バス路線図や時刻表の配布等
公共交通施策	MM施策の対象	MM施策(案)														
地域交通結節点 (駐車場・駐輪場)	利用が見込まれる地域の住民	広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施、バス路線図や自転車マップへの掲載等														
C&R駐輪場 (駅前広場整備)																
C&BR駐輪場																
バスレーン導入	バスレーンを導入する幹線バス路線の沿線住民	広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施等														
バス路線の新設	バス路線の沿線住民	広報・チラシ、TFPや体験イベントの実施、バス路線図や時刻表の配布等														

5-2 交通環境分野

(1) 交通環境施策の考え方

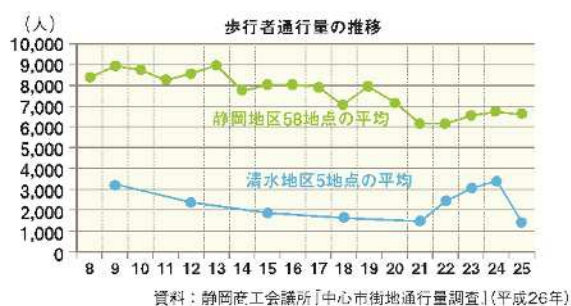
交通環境の主な課題と交通環境分野の方針及び目標を以下のとおり定め、目標を達成するため各施策に取り組みます。

交通環境の主な課題（問題）

1. 中心市街地の活力向上（歩行者通行量が減少）
2. 自転車分担率の向上（自転車の分担率が減少傾向）
3. 過度な自動車依存の抑制（短距離移動で自動車分担率が増加傾向）
4. 観光周遊性の向上（観光地間や観光地内の周遊性が弱い）

1. 歩行者通行量の減少

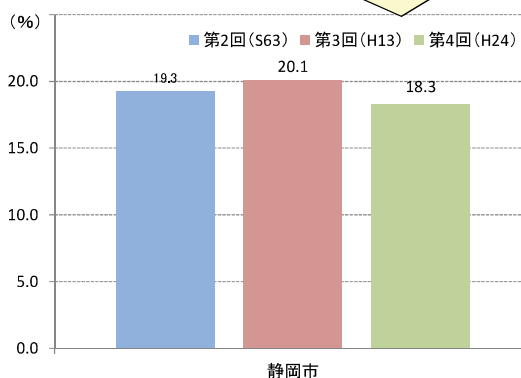
静岡地区・清水地区ともに、長期的な傾向としては歩行者通行量が減少



出典：第3次総合計画

2. 自転車分担率の推移

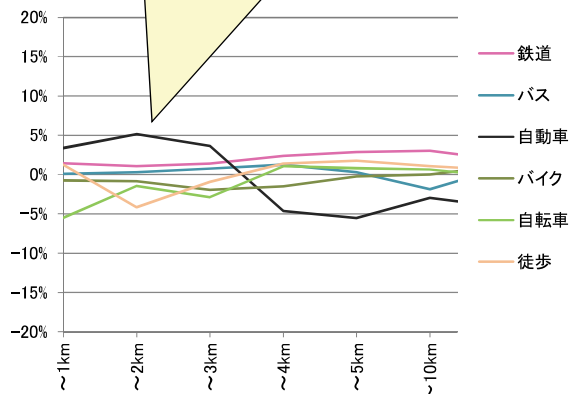
約10年前と比較して自転車の分担率が減少傾向



出典：PT調査代表交通手段集計

3. 手段分担率の変化（H24分担率-H13分担率）

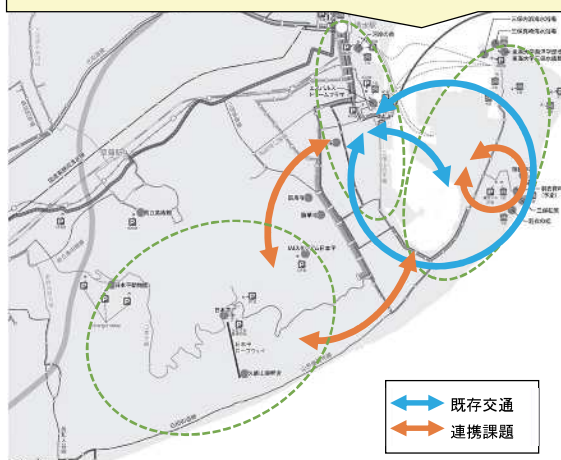
徒歩や自転車で済む3km以下の距離における自動車利用が増加



出典：PT調査代表交通手段集計

4. 観光地間のつながり

観光地間のつながりや観光地内での周遊性に課題



【方針】 公共交通を使いやすい交通環境整備

生活や観光等において、公共交通で移動しやすい交通環境の整備を推進します。

【目標】 (5) 中心市街地の交通環境整備

(6) 歩行者・自転車の交通環境整備

(7) モビリティ・マネジメント

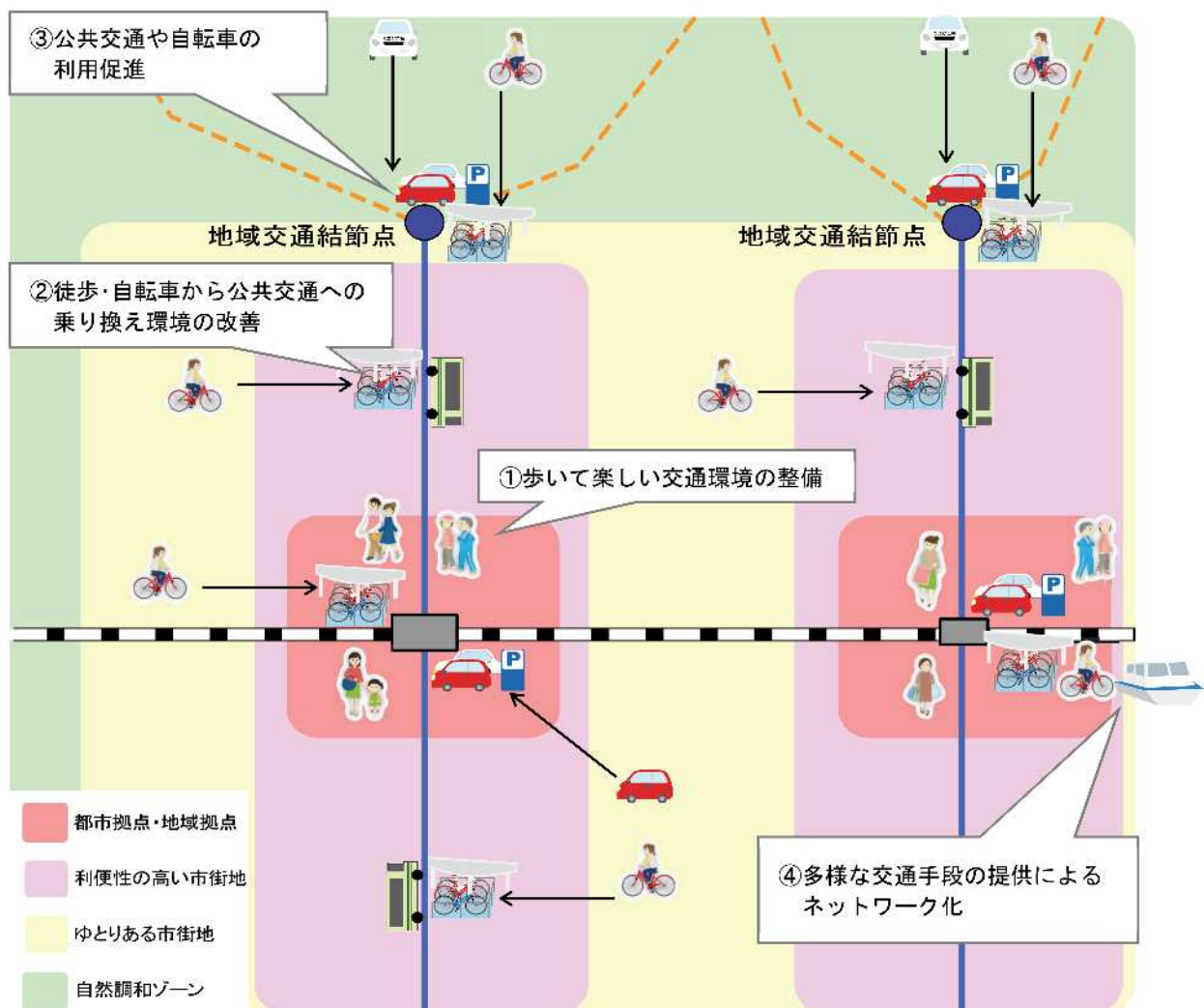
(8) 観光を支援する交通環境整備

■交通環境整備のイメージ

第3次静岡市総合計画および静岡市都市計画マスタープランにて、コンパクトシティを目指していく旨の方針を示しています。

そのためには、公共交通を軸としたまちづくりが重要であり、公共交通や徒歩・自転車で移動しやすい環境整備を推進します。

また、自動車から公共交通や徒歩・自転車への転換を促進する取り組みにより、健康増進、自動車事故の削減、渋滞緩和や環境負荷の軽減、公共交通維持費の削減、観光周遊性の向上など、個人的にも社会的にも望ましい交通環境の実現を図ります。

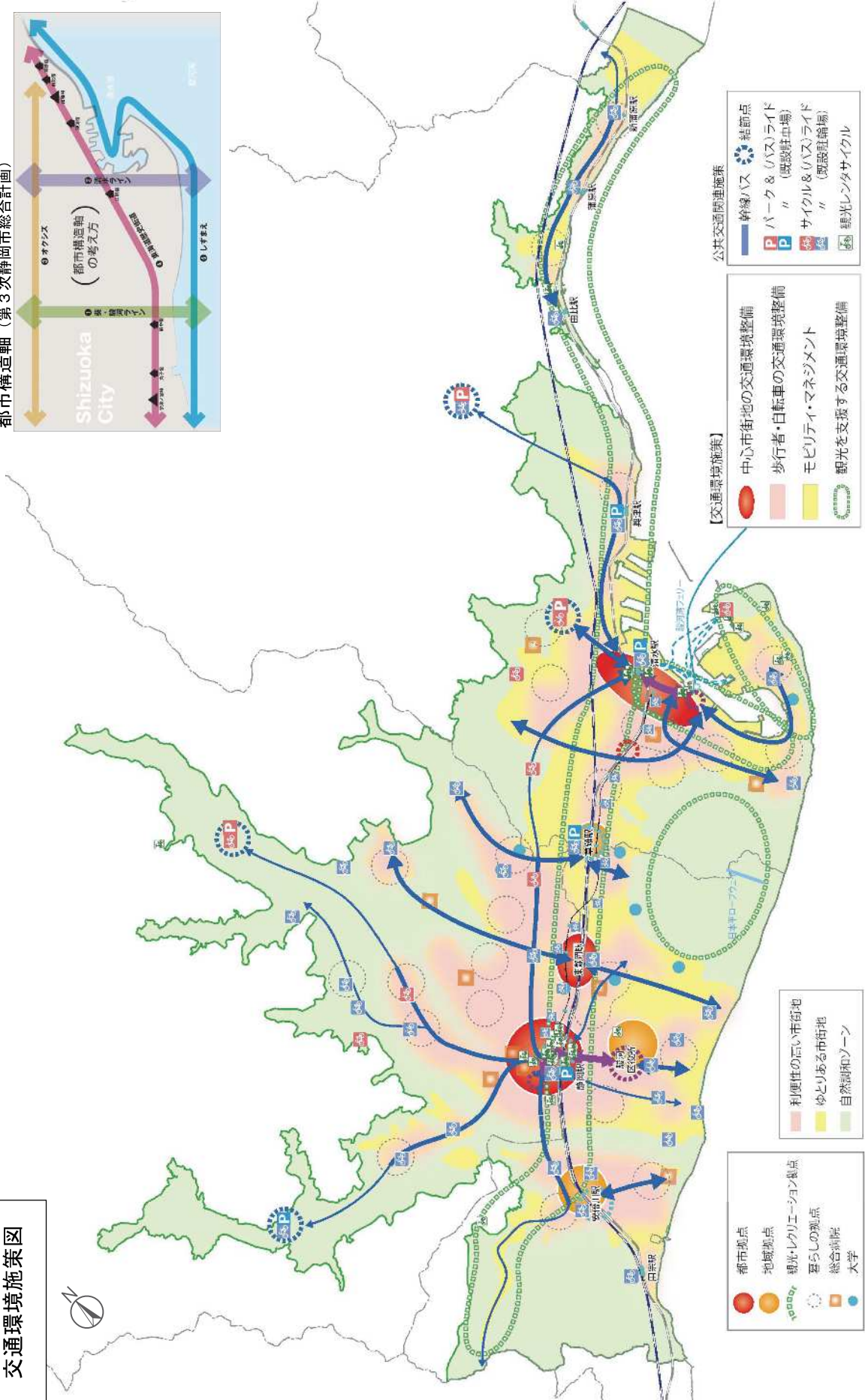
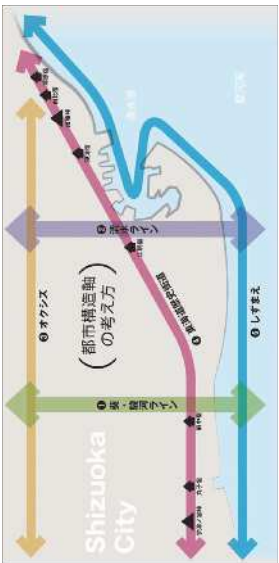


(2) 交通環境施策

施策	ページ	施策の場所	施策の目標			
			(5)	(6)	(7)	(8)
⑳ 道路空間の再配分	81	中心市街地				
㉑ モール機能の充実	82	中心市街地				
㉒ ゾーンシステム導入	83	中心市街地				
㉓ 歩行者優先ゾーンを活かす隔地駐車場の誘導	84	中心市街地				
㉔ 駐車場案内情報の再構築	85	中心市街地				
㉕ 駐輪環境の改善	86	中心市街地				
㉖ カーシェアリング	87	中心市街地				
㉗ レンタサイクルの拡充 (コミュニティサイクルの検討を含む)	88	静岡駅周辺、東静岡駅周辺、柚木駅周辺、草薙駅周辺等				
㉘ 歩道確保やゾーン 30 の取り組み推進	89	整備計画区間				
㉙ 自転車利用環境の整備	90	静岡市全域				
㉚ ノーカーデー、相乗りの促進、企業送迎 バスの共同化、時差通勤やフレックスタイム等	91	公共交通が便利な地域				
㉛ P&R (パークアンドライド) C&R (サイクルアンドライド)	92	駐車場や駐輪場が利用できる鉄道駅				
㉜ P&BR (パークアンドバスライド)	93	谷津ターミナル、安倍地区、両河内地区、庵原地区				
㉝ C&BR (サイクルアンドバスライド)	94	徒歩圏外利用者の多いバス停				
㉞ 観光・レクリエーション拠点の交通環境整備 (海上交通、バス、アクセス道路、駐車場、レンタサイクル、サイン等)	95	観光・レクリエーション拠点				
㉟ 東海道歴史街道二峠六宿まち歩き観光 (日本風景街道) の取り組み促進	96	東海道歴史街道二峠六宿 (東海道「駿河2 峠6 宿風景街道」)				

交通環境施策図

都市構造軸 (第3次静岡市総合計画)



- 都市拠点 (City Node)
- 地域拠点 (Regional Node)
- 観光・レクリエーション拠点 (Tourism/Recreation Node)
- 暮らしの拠点 (Living Node)
- 総合病院 (General Hospital)
- 大学 (University)

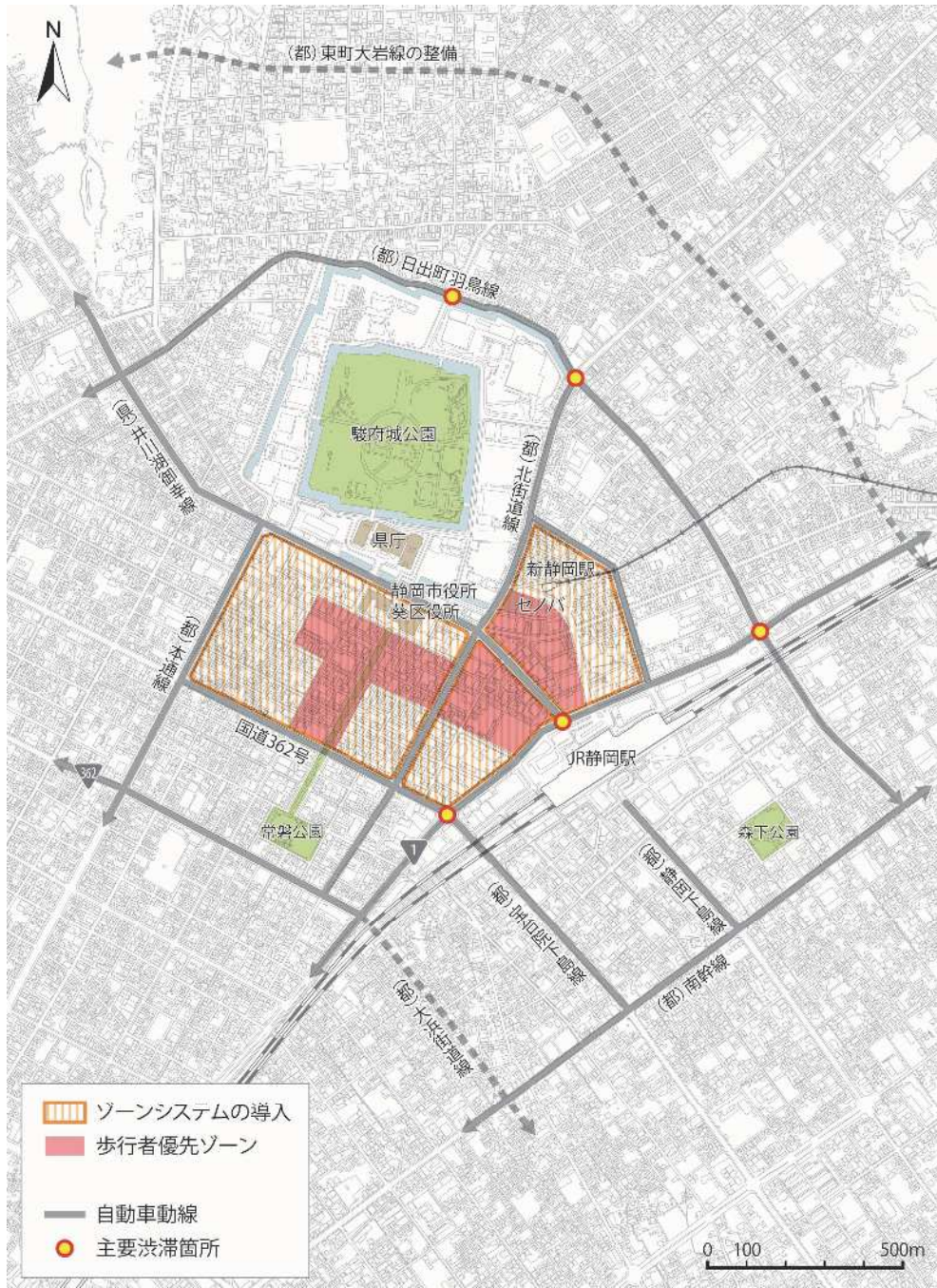
- 利便性の高い市街地 (Highly Convenient Urban Area)
- 砂とりある市街地 (Urban Area with Sand-trapping)
- 自然調和ゾーン (Natural Harmony Zone)

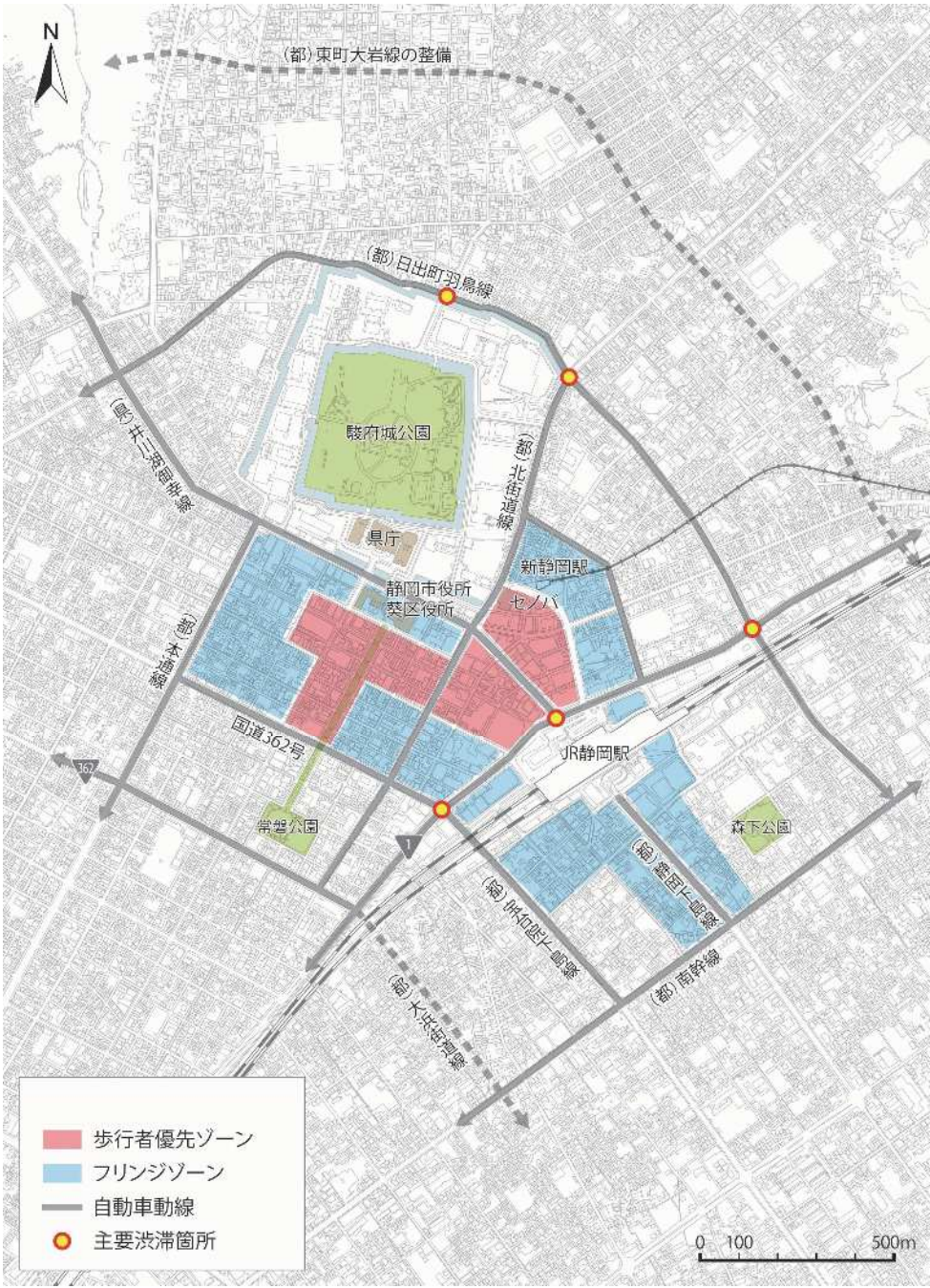
- 【交通環境施策】
- 中心市街地の交通環境整備 (Traffic Environment Improvement in Central Urban Area)
 - 歩行者・自転車の交通環境整備 (Traffic Environment Improvement for Pedestrians/Bicyclists)
 - モビリティ・マネジメント (Mobility Management)
 - 観光を支える交通環境整備 (Traffic Environment Improvement Supporting Tourism)

- 公共交通関連施策
- 幹線バス (Main Bus)
 - パーク & (バス)ライド (Park & (Bus) Ride)
 - 〃 (既設駐車場) (Existing Parking Lot)
 - サイクル & (バス)ライド (Cycling & (Bus) Ride)
 - 〃 (既設駐輪場) (Existing Bicycle Parking)
 - 観光レンタサイクル (Tourism Rental Bicycle)

交通環境施策	⑳道路空間の再配分
施策目的	中心市街地や中心市街地へのアクセス区間において、歩行者・自転車や公共交通の交通環境改善を図る。
施策内容	<p>車道幅員の縮小等により、歩行者空間・自転車空間・公共交通空間の創出を図る。</p> <p>【対象区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の交通環境改善に必要な区間 ・自転車走行空間の整備に必要な区間 ・公共交通施策（バスレーンの導入等）の導入に必要な区間 <p><歩行者の交通環境改善></p> <p>休日モール区間では、道路に面した駐車場立地が抑制され、歩行者の回遊性確保や都心地区のにぎわい創出に繋がっており、歩行者動線にあわせたモール区間の連続性拡大等を推進する。</p>  <p>江川町交差点における歩行者横断の平面化</p>  <p>横断歩道設置前</p> <p>横断歩道設置後</p>

交通環境施策	⑳ モール機能の充実
施策目的	中心市街地の魅力向上のため、歩いて楽しい歩行空間、歩行者が安全・快適に移動や滞在ができる空間の創出を図る。
施策内容	<p>駐車場の適正配置の誘導、都心部の環状機能を有する道路の整備促進により、自動車の都心部流入を適正化し、歩行者空間の充実を図る。</p>  <p>○ :モール機能の充実</p> <p>■ ソーンシステムの導入</p> <p>■ 歩行者優先ゾーン</p> <p>■ フリンジゾーン</p> <p>— 自動車動線</p> <p>● 主要渋滞箇所</p> <p>呉服町通りの空間イメージ(静岡市都心地区まちづくり戦略)</p>

交通環境施策	③⑩ゾーンシステム導入
施策目的	中心市街地の魅力向上、歩いて楽しい歩行空間の創出のため、地区内における自動車通過交通の適正化を図る。
施策内容	<p>地区をいくつかのゾーンに分割して、自動車はゾーン間の直接往来ができない（外周道路へ出て迂回する）交通システムの導入を図る。</p> 

交通環境施策	③ 歩行者優先ゾーンを活かす隔地駐車場の誘導
施策目的	中心市街地の魅力向上、歩いて楽しい歩行空間の創出のため、駐車・駐輪環境の改善を図る。
施策内容	歩行者優先ゾーン内の附置義務駐車場をフリンジゾーンで確保するように誘導する。 

交通環境施策 ③② 駐車場案内情報の再構築

施策目的 中心市街地の魅力向上のため、駐車場案内と併せて情報提供サービスの向上を図る。

施策内容 駐車場の位置情報・満空情報だけでなく、インターネットやIT技術を活用した商業施設のサービス情報の提供など、駐車場案内手段の再構築を検討する。

【現在の駐車場案内システム】

駐車場探しがとても楽になる

①ブロック別案内板
中心市街地周辺の幹線道路に設置し、中心市街地をちっつのブロックに分け、ブロック単位で駐車場の満率、最終、空車の状況がひと目で分かるように表示します。

②補助案内板
対象地区周辺の幹線道路上に設置し、進行方向の個別案内板に表示された駐車場の情報を表示します。

③個別案内板
対象地区道路沿いに設置し、個々の駐車場への方向や酒場、休業などの情報を表示します。*矢印は、空車を表しています。

駐車場の状況、満・空の色で表示します。

街の中に入ると次は補助案内板を自走して・・・

二つ目の標を右折すれば空き駐車場ね！

ここからなら目的地駐車場へ入れよう！

現在地

案内板の色の意味は・・・
緑＝ブロック内に速やかに入庫できる駐車場があります。
橙＝ブロック内に入庫できる駐車場もあるが、高車の駐車場もかなりあります。
赤＝ブロック内のほとんどの駐車場が満車で入庫できません。

④補助案内板、③個別案内板は平成7年3月完成予定です。

駐車場案内システム整備事業
市では、今年度から中心市街地にある駐車場を有効的に利用してもらうため、駐車場案内システムの一部をスタートさせます。これは、道路上の情報案内板で、ドライバーの皆さんに駐車場利用状況を知らせ、空いている駐車場までスムーズに案内しようとするものです。
事業主体：建設省・静岡県・静岡県警察本部・静岡市
問い合わせ先：静岡市 都市整備部 都市計画課
☎ 054(254)2111 内線3210

出典：駐車場案内システムパンフレット

交通環境施策	③③駐輪環境の改善
施策目的	中心市街地の魅力向上、歩いて楽しい歩行空間の創出のため、駐輪環境の改善を図る。
施策内容	<p>駐輪場の増設（小規模多数配置、駐車場の抑制と合わせた駐輪場への転換促進）、レンタサイクル箇所の増設、既設公共駐輪場の有効活用や小規模空地を活用したポケット駐輪場整備、自転車利用のルール指導等を検討する。</p> 

交通環境施策	③④カーシェアリング
施策目的	中心市街地の魅力向上のため、多様な交通手段の提供を図る。
施策内容	<p>カーシェアリングは 1 台の自動車を複数の人が共同で利用する自動車の利用形態で、土地の有効利用や市街地における交通手段の充実化のため、自動車の共同利用を検討する。</p> <p>【コンパクト化市街地での自動車利用需要への対応】 集約が進んだ市街地では自動車保有コストは増加し、自動車を手放すケースが増加する。しかし、買物・通院・業務など短時間の自動車利用ニーズは存在する。この自動車ニーズに応えるシステムとして、カーシェアリングが考えられる。</p> <p>【来訪者の短時間観光移動への対応】 分散する観光地への全ての移動を公共交通で行うのは効率が悪く、自動車利用での移動ニーズも多い。また、来訪者の数時間の立ち寄り観光需要も見込まれる。これらの観光ニーズに対して、カーシェアリングを利用することが考えられる。</p>

交通環境施策	③⑤ レンタサイクルの拡充（コミュニティサイクルの検討を含む）																							
施策目的	<p>中心市街地の魅力や利便性の向上を図るため、観光客や来訪者に対し、徒歩やバスを補完する交通手段として自転車を提供する。徒歩では遠くバス停からも離れた目的地にも行きやすくすることで、自動車利用の抑制も期待される。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光戦略の推進（観光客の利便性向上、観光需要の創出） ・公共交通の機能補完（まちなか等における交通手段選択肢の増加） ・自動車利用の抑制（まちなか等における環境負荷の軽減） 																							
施策内容	<p>駅周辺におけるレンタサイクルの台数確保、品質向上、案内改善等を図る。駅周辺の駐輪場を活用したコミュニティサイクルの導入を検討する。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="354 757 817 1048"> <p>【レンタサイクル】</p> <p>借りた場所に返却</p> </div> <div data-bbox="858 757 1343 1048"> <p>【コミュニティサイクル】</p> <p>任意のサイクルポートで借用・返却</p> </div> </div> <p>【静岡駅周辺において想定される需要（長距離徒歩⇒自転車）】</p> <p>アンリクト徒歩（私事・業務）トリップ数（トリップ/日）</p> <table border="1" data-bbox="354 1218 798 1375"> <thead> <tr> <th rowspan="2">徒歩</th> <th colspan="3">発地中ゾーン</th> </tr> <tr> <th>101</th> <th>102</th> <th>201</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>距離帯</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>0～1km</td> <td>23,035</td> <td>13,870</td> <td>1,469</td> </tr> <tr> <td>1～2km</td> <td>2,095</td> <td>3,375</td> <td>1,987</td> </tr> <tr> <td>2km以上</td> <td>383</td> <td>365</td> <td>138</td> </tr> </tbody> </table> <p>※H24第4回PT調査集計（不明データを除く）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>2km以上の徒歩が往復で約900トリップ/日あるため、最大で約450台分の需要が想定される。</p> </div> <div style="text-align: right; margin-top: 20px;"> <p>静岡駅周辺の駐輪場</p> <p>注）静岡市自転車MAPをもとに作成</p> </div>	徒歩	発地中ゾーン			101	102	201	距離帯				0～1km	23,035	13,870	1,469	1～2km	2,095	3,375	1,987	2km以上	383	365	138
徒歩	発地中ゾーン																							
	101	102	201																					
距離帯																								
0～1km	23,035	13,870	1,469																					
1～2km	2,095	3,375	1,987																					
2km以上	383	365	138																					

交通環境施策 ③⑥歩道確保やゾーン 30 の取り組み推進

施策目的 安全で快適な生活環境を確保するため、歩行者の交通環境改善を推進する。

施策内容 市街地における歩道確保やゾーン 30 の取り組みを推進する。

【ゾーン 30】

市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、区域（ゾーン）を設定して最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制、通行禁止等の交通規制・路側帯の設置・拡幅、ハンプの設置等により区域内における速度抑制や通過交通の抑制・排除を図るものです。



出典：静岡県警察ホームページ

交通環境施策 ③⑦ 自転車利用環境の整備

施策目的 渋滞緩和、環境負荷低減、健康増進等のため、自転車を利用しやすい交通環境整備を推進する。

施策内容 静岡市自転車利用計画(H27.3)の施策事業により総合的な取り組みを推進する。

基本理念	対応の柱	施策事業	具体的な取組み	スケジュール											
				短期	中期	長期	中期	長期	長期						
「世界水準の自転車都市『しずおか』の実現」	注1 ハード的対応 安全・安心で快適に利用できる走行空間づくり - 歩行者の思いがけない自転車環境づくり	共通	1. 自転車サポーター制度の導入	新設設計											
			2. 自転車走行空間ネットワーク整備の拡充												
			3. 三保地区自転車走行空間ネットワークの整備												
		注2 ソフト的対応 ルール・マナーを基とする確立づくり - ルール・マナーを徹底する体制づくり	自転車走行環境の整備・管理・運営	4. リサイクルバスライク運転指導等の検討	検討										
				5. 駐輪場指定管理区域の導入検討	検討										
				6. 駐輪場の利便性・安否性向上	検討										
			まちなか駐輪場の整備	7. 多機能駐輪場の検討	検討										
				8. 路上駐輪場の検討	検討										
				9. 公共駐輪場の利用促進	一部実施										
			コミュニティサイクルの導入検討	10. 定評駐輪場との連携・有効活用	検討										
				11. 駅前・郊外駐輪場の整備	検討・一部実施										
				12. 地下駐輪場等を活用した「まちの魅力の創出」	検討										
			注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車走行空間の確保と告知 - 安全を高める体制づくり	自転車走行空間の告知	13. コミュニティサイクルの導入検討	検討									
					14. 自転車走行マナー啓発社会実験	社会実験・啓発									
					15. 自転車走行空間確保完了に伴う走行ルールの告知	実施									
	安全を高める体制づくり	16. 自転車利用に関する条例制定の検討		検討											
		17. 自転車通学奨励券		検討											
		18. 自転車通学奨励券を使った除		実施											
	注2 ソフト的対応 ルール・マナーを基とする確立づくり - ルール・マナーを徹底する体制づくり	周知・啓発の強化		19. 自転車通学における歩行者の歩中実例(ライオンズグループ)	実施										
				20. 交通安全運動の推進	実施										
				21. 自転車通学とルール・マナーの啓発	実施										
		安全啓発の推進		22. イベント時の啓発の充実	実施										
				23. 自転車通学マナーによる周知	実施										
				24. 自転車の安全に関する出前講座の検討	検討										
			25. 中学校による小学生への交通安全教室	実施											
			26. 先輩が教える安心安全通学マップ	実施											
			27. 中学生による放課自転車検定体験の検討	検討											
	注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車通学奨励券やポイント付与する制度づくり - 自転車に寄り添う環境づくり	コア人材の育成と自転車の魅力啓発	28. スタントマンや自転車シミュレーターでの安全教育	実施											
			29. ヘルメット着用・保険加入・定期点検の促進	実施											
			30. 市職員への自転車安全利用講習	検討											
		注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車通学奨励券やポイント付与する制度づくり - 自転車に寄り添う環境づくり	自転車利用の促進	31. サイクルリポーターによる情報発信	検討										
				32. サイクルナビゲーションの活用	検討										
				33. 自転車シェアリングの活用	実施										
			注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車通学奨励券やポイント付与する制度づくり - 自転車に寄り添う環境づくり	注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車通学奨励券やポイント付与する制度づくり - 自転車に寄り添う環境づくり	34. 新たな需要となる自転車の導入	導入									
					35. サイクリング関連団体の支援	実施									
					36. 自転車関連施設整備の検討	検討									
			注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車通学奨励券やポイント付与する制度づくり - 自転車に寄り添う環境づくり	注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車通学奨励券やポイント付与する制度づくり - 自転車に寄り添う環境づくり	37. 各種イベントの開催	実施									
					38. ローワーバイクチームの育成	実施									
					39. 富士山や自転車通学マナーとした映像作品の発信	検討									
				注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車通学奨励券やポイント付与する制度づくり - 自転車に寄り添う環境づくり	注3 ハード・ソフト 中間的仕組み - 自転車通学奨励券やポイント付与する制度づくり - 自転車に寄り添う環境づくり	40. サイクリングリーダーの育成	実施								
						41. 自転車マップの作成	実施								
						42. 自転車通学の啓蒙	実施								
	43. 駅構内における自転車の活用	検討													

出典：静岡市自転車利用計画(H27.3)

〔利用促進目標〕

- ・ 静岡市自転車利用計画(H27.3)では、「世界水準の自転車都市『しずおか』」の実現を基本理念に、自転車分担率を(H24)18.3%⇒(H46)30%にすることを目標としている。


〔利用促進目標の達成条件〕

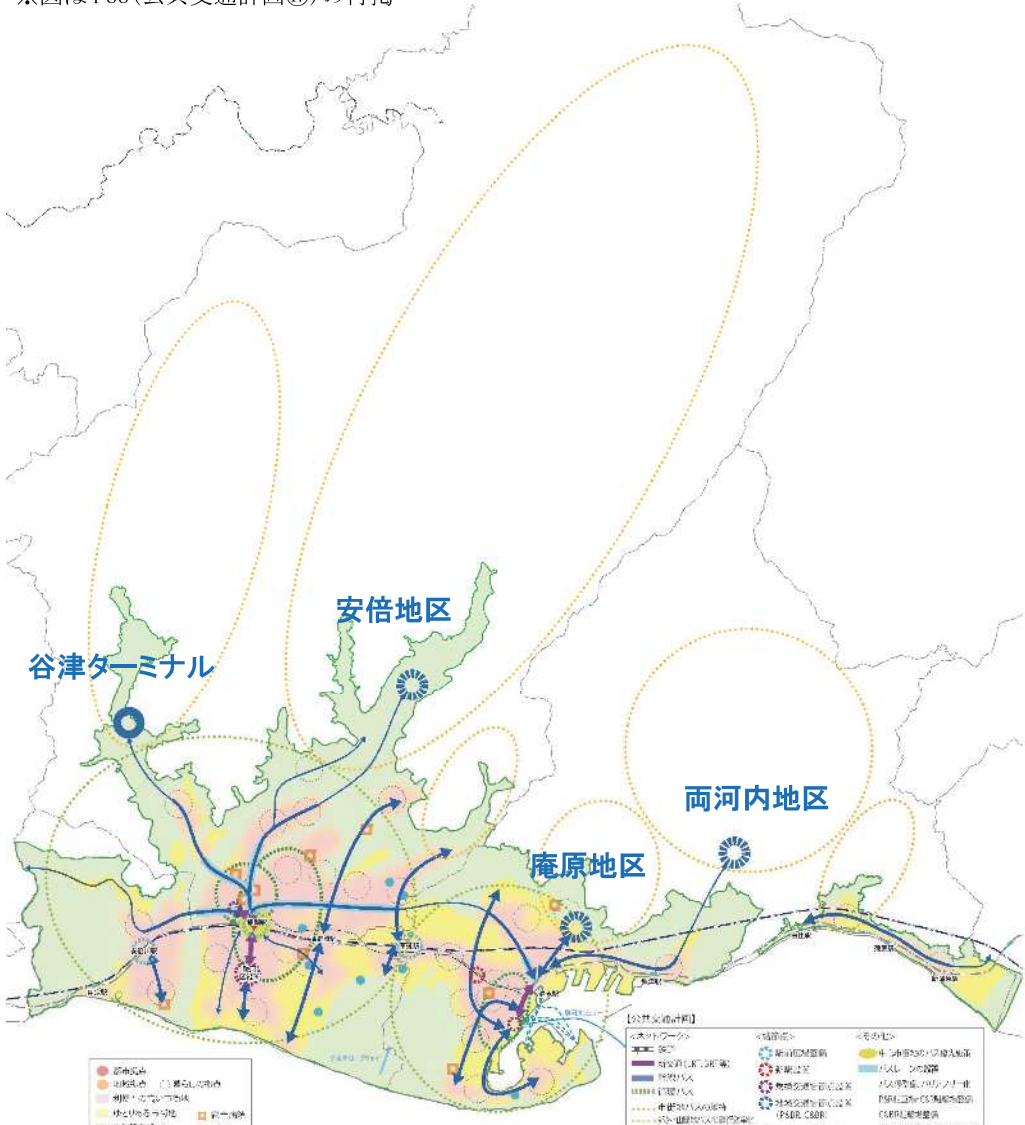
- ・ 施策目的から、自動車から自転車への転換を促進することが課題であり、自動車交通の半数以上を占める5km未満が自転車への転換可能性が高い。
- ・ 5km以下の短距離自動車トリップ約47.6万トリップのうち、転換可能性のある(通院や送迎を除く)自動車トリップは約34.5万トリップ(約7割)。
- ・ そのうち約15万トリップ(約43%)を自転車に転換することで30%を達成可能。

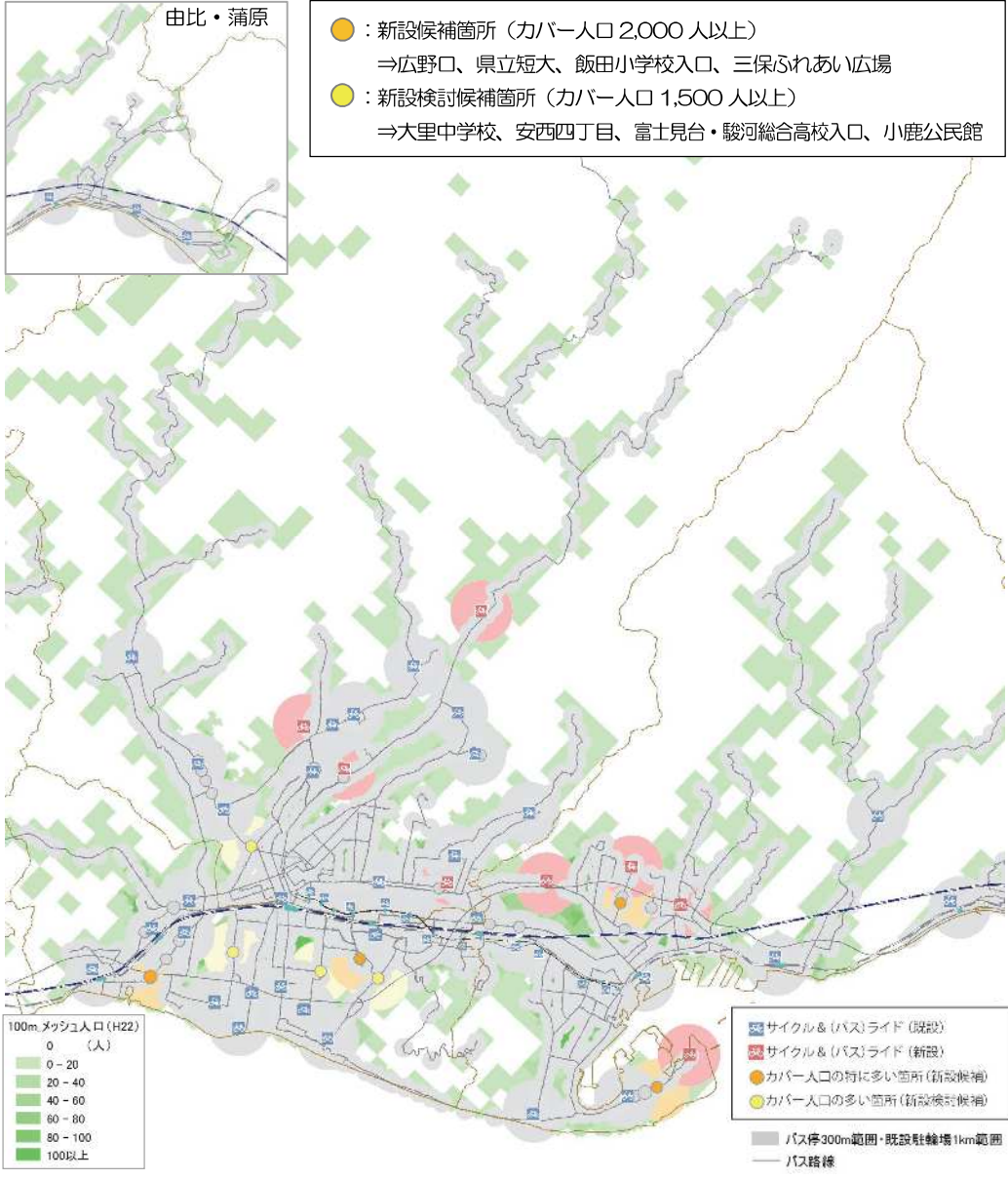
〔目標が達成された場合の効果〕

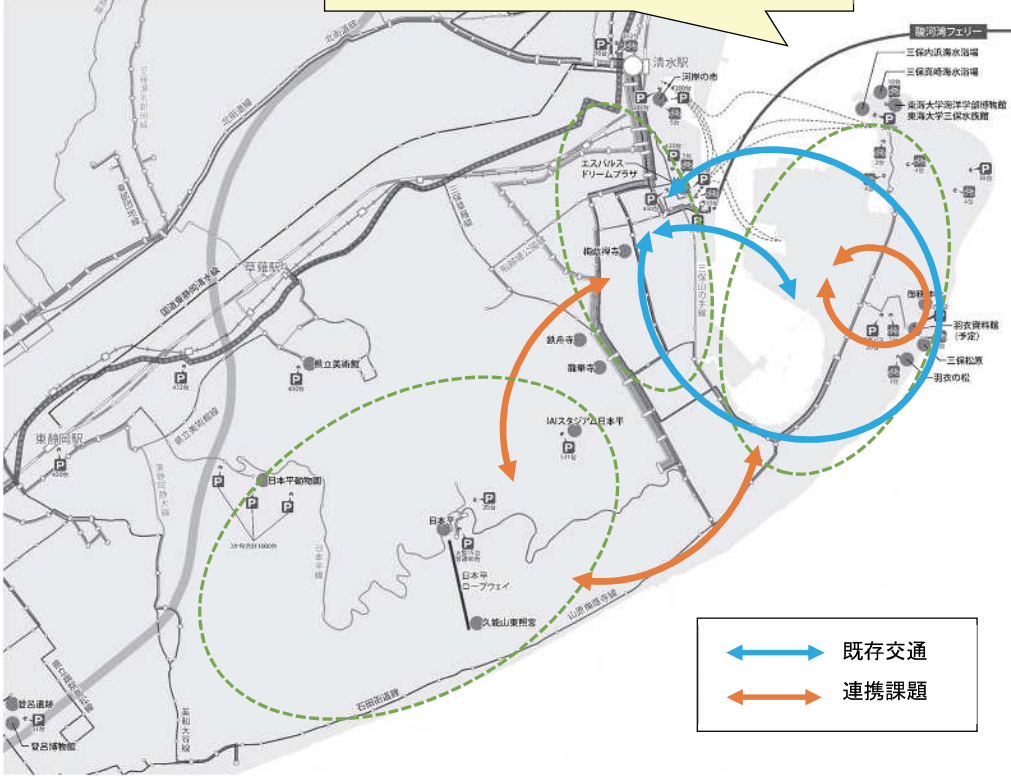
- ・ 自動車削減効果：混雑区間延長が24km(2%)減少、CO2排出量が167t-co2/日(5%)削減
- ・ 健康の促進効果：消費カロリーの増加、医療費の削減、健康寿命の延伸

交通環境施策	⑳ノーカーデー、相乗りの促進、企業送迎バスの共同化、時差通勤やフレックスタイム等		
施策目的	地域住民等を対象に、自動車から公共交通への転換を促進する。		
施策内容	ノーカーデー、相乗りの促進、企業送迎バスの共同化、時差通勤やフレックスタイム、公共交通や自転車での通勤等の取組を推進する。		
	種別	施策メニュー	概要（実施例）
TFP	1	住民 MM	公共交通施策を実施するバス路線沿線や地域において、施策の案内やアンケート調査を実施し、公共交通や自転車マップの配布を行う。
	2	事業所 MM	アンケート調査を実施し、相乗りの促進、企業送迎バスの共同化、時差通勤やフレックスタイム、公共交通や自転車での通勤等を働きかける。
情報提供	3	P&R等の推進	P&RのメリットやP&R 駐車場情報のWEB を活用した広報、大型ショッピングセンターや駐車場管理会社と連携した駐車料金の割引・PR等を働きかける。
	4	高齢者 MM	高齢者等にICカードの利用方法や割引制度の周知、啓発資料・バス情報・アンケート等を配布。
	5	学校 MM	MM 教材や子供向けパンフレット等をWEB 上で紹介。
	6	観光 MM	公共交通のメリットや特典を記載した「公共交通でまわる観光マップ」を観光案内所やホテルに配布。
	7	MM ホームページの作成	MM のサイトを設置し、対象者別のMM の取組やメリット等をWEB 上で紹介。
	8	大学生 MM	各大学の交通情報マップを入学手続き資料等に同封。
	9	企業 MM	エコ通勤のメリット、事例紹介、エコ事業所の認定等をWEB 上で紹介。
	10	転入者 MM	転入者に対し、おでかけガイドや時刻表を、市役所の窓口等で配布する。
イベント	11	小学生 MM 教育	小学生を対象とした「親子でバス博士」を実施。
	12	小学生向けバス乗り方教室	小学校等を訪問し、授業の中で乗り方体験やバスの役割を説明。
	14	体験乗車会	BRT や新型車両の導入など施策実施時に無料乗車体験の実施や路線図・時刻表等を配布。
	15	自転車イベントの実施	自転車を用いた体験イベントやゲーム等のイベントを実施。
	16	スタンプラリー・クイズラリー	公共交通やレンタサイクルを利用する機会を創出するイベントを実施。
	17	シンポジウム	シンポジウムやオープンハウスを実施。
	18	ノーカーデー	ノーカーデーの実施、ノーカーデーにおける中心市街地の歩行者専用化実験やイベントの実施等。
	注1) MM(モビリティマネジメント):モビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策		
注2) TFP(トラベルフィードバックプログラム):個人の交通行動の調査とその結果に基づく診断を提示するなどフィードバックを繰り返し自発的な行動の変化を促すコミュニケーション・プログラム			

交通環境施策	③9 P & R（パークアンドライド）、C & R（サイクルアンドライド）
施策目的	地域住民等を対象に、自動車から鉄道への転換を促進する。
施策内容	<p>駐車場や駐輪場が利用できる鉄道駅において、P & R（パークアンドライド）やC & R（サイクルアンドライド）を推進する。</p> <p>1) 駐車場・駐輪場の確保 駅周辺整備に併せた駐輪場整備のほか、既存商業施設等駐車場のP & R利用などについて検討する。</p>  <p>2) 関連して取り組むべき施策の検討 利用が想定される地域住民へのモビリティマネジメント、中心市街地事業所への自動車通勤者のモビリティマネジメント、中心市街地への自動車流入適正化や駐車場施策等の関連施策について検討する。</p>

交通環境施策	④ P & B R (パークアンドバスライド)
施策目的	地域住民等を対象に、自動車からバスへの転換を促進する。
施策内容	<p>地域交通結節点（山間地バスから市街地バスに乗り換える地点）において、乗り換え駐車場等の整備にあわせて、利用が想定される地域住民とのコミュニケーション（PRやアンケート等）によりP & B R（パークアンドバスライド）を推進する。</p> <p>【対象箇所】 谷津ターミナル、安倍地区、庵原地区、両河内地区</p> <p>※図は P66(公共交通計画⑦)の再掲</p>  <p>：地域交通結節点</p>

交通環境施策	④1 C&B R (サイクルアンドバスライド)
施策目的	バス路線沿線以外の地域においても、バスを利用しやすくするため、バス停に駐輪場を設置し、バス利用圏域の拡大とバスの利用促進を図る。
施策内容	<p>駐輪場を設置したバス停において、利用が想定される地域住民とのコミュニケーション (PRやアンケート等) によりC&B R (サイクルアンドバスライド) を推進する。</p> <p>【バス路線及び既存駐輪場によるカバーエリア (グレー) と施策候補箇所】</p> <p>※図は P65 (公共交通計画⑩) の再掲</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線及び既存駐輪場によるカバーエリア外を自転車で補完できる人口が多いバス停を抽出 (駐輪場によりカバーされる圏域は1kmとした (徒歩300mと同程度の所要時間))  <p>100m メッシュ人口 (H22)</p> <p>0 (人)</p> <p>0 - 20</p> <p>20 - 40</p> <p>40 - 60</p> <p>60 - 80</p> <p>80 - 100</p> <p>100以上</p> <p>● 新設候補箇所 (カバー人口2,000人以上) ⇒ 広野口、県立短大、飯田小学校入口、三保ふれあい広場</p> <p>● 新設検討候補箇所 (カバー人口1,500人以上) ⇒ 大里中学校、安西四丁目、富士見台・駿河総合高校入口、小鹿公民館</p> <p>■ サイクル&(バス)ライド (既設)</p> <p>■ サイクル&(バス)ライド (新設)</p> <p>● カバー人口の多い箇所 (新設候補)</p> <p>● カバー人口の多い箇所 (新設検討候補)</p> <p>■ バス停300m圏域・既設駐輪場1km圏域</p> <p>— バス路線</p>

交通環境施策	④観光・レクリエーション拠点の交通環境整備
施策目的	観光・レクリエーション拠点の周遊性向上のため、多様な交通手段によるネットワーク強化を図る。
施策内容	<p>鉄道、バス、水上交通、アクセス道路、駐車場、レンタサイクル、サイン等の整備を図るとともに、観光地間および観光地内における周遊性向上を図る。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="384 521 791 902" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><交通手段のネットワーク化></p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 ・路線バス ・循環バス ・水上交通 ・ロープウェイ ・レンタサイクル 等 </div> <div data-bbox="810 521 1217 902" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><交通手段間の連携></p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗換ダイヤの調整 ・乗継割引 ・共通フリーパス 等 </div> </div> <p>【観光地間のつながり】</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> 観光地間のつながりや観光地内での周遊性に課題 </div>  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: fit-content;"> <p> ↔ 既存交通 ↔ 連携課題 </p> </div>

交通環境施策 ④東海道歴史街道二峠六宿まち歩き観光（日本風景街道）の取り組み促進

施策目的 地域資源を活かした観光や地域の活性化を図る。

施策内容 東海道歴史街道二峠六宿まち歩き観光（日本風景街道（東海道「駿河2峠6宿風景街道」））の取り組みを促進する。

トピックス

日本風景街道 ～静岡国道事務所管内の風景街道の紹介～

日本風景街道は、住民、NPO、企業など地域が主体となって、行政と連携しながら、道を舞台に地域ならではの風景や自然、歴史、文化などの資源を活かした「美しい景観づくり」や「活力ある地域づくり」への取り組みです。国土交通省が全国127ルートを登録し、「よここび」や「感動」など地域の活性化に向けた活動が展開されています。

静岡県の「日本風景街道」



〈日本風景街道のイメージ〉



〈静岡国道事務所管内の「風景街道」〉

ぐるり・富士山風景街道

日本一の山・富士山の見える道風景と裾野に広がる巡りの道を中心に、美しい地域と道空間作りの支援を通じて「訪れる人」と「迎える地域」の豊かな交流による地域コミュニティの再生を目指した取り組みです。

○平成25年度 主な活動

1. 案内サイン集約化への取り組み
2. 「富士山古道・トレイル研究会」にて、富士山周辺トレイルルートの検討作業
3. プチメンテナンス(ゴミ拾い、草刈り等)




世界遺産登録された富士山の眺望 構成資産のひとつ「白糸の滝」

東海道「駿河2峠6宿風景街道」

静岡市にある東海道の6つの宿場と2つの峠を道における地域ブランドとして、“歩いて楽しむ”旅のスタイルを確立し、街道観光という新しい価値の創出を目指した取り組みです。

○平成25年度 主な活動

1. 環境整備事業
 - ・宇津ノ谷峠にて景観維持のための草刈り等
 - ・府中宿つじ通りにて街道みがき(プチメンテナンス)を実施
2. 情報発信事業
 - ・フォトコンテストの成果を使ったPR活動
 - ・かわら版の発行(宇津ノ谷峠周辺世帯に配布)
 - ・SNSによる情報発信




うづのや
「宇津ノ谷峠」の明治時代に掘られたトンネル 「江尻宿」清水港と富士山

【出典】静岡国道事務所平成26年度事業概要

5-3 道路分野

(1) 道路施策の考え方

道路交通の主な課題と道路分野の方針及び目標を以下のとおり定め、目標を達成するため各施策に取り組みます。

道路交通の主な課題（問題）

1. 歩行者空間の環境改善（中心市街地における自動車の通過交通が多い）
2. 道路混雑の改善（依然として残る道路混雑）
3. 自転車の交通利便性の向上（交通手段の中で自転車の満足度が最も低い）
4. 産業拠点等へのアクセス向上（人口減少に伴う地域活力の低下）

1. 中心市街地を通過する自動車走行台キロ

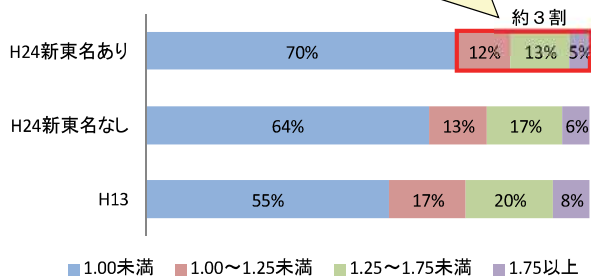
中心市街地に用事のない通過交通が多くなっており、中心市街地の活性化や集約型都市構造を進めるにあたり、歩行者の快適性・安全性の向上が課題

H24交通量推計 幹線道路の通過交通比率	
静岡中心市街地	58%
清水区中心市街地	72%
東静岡中心市街地	79%



2. 道路混雑度ランク別の道路延長比率

依然として道路混雑が残っており、拠点間の移動円滑化や良好な生活環境を確保する道路ネットワークの構築が課題



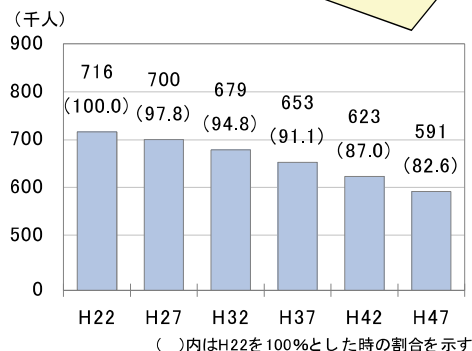
3. 交通手段に対する満足度

交通手段の中で自転車の満足度が最も低く、自転車走行空間が狭いことが主な不満要因となっている



4. 将来人口推計

将来人口減少が予測されるなか、人口維持を図るとともに、交流の拡大や地域活力を支援する道路整備が課題



【方針】 拠点間のネットワーク化

拠点間を相互に連結し、利便性・安全性の高い
道路交通ネットワークを構築します。

【目標】 (9) 道路の快適性・安全性の向上

(10) 道路網の整備による交流機能向上

(11) 自転車走行空間の整備

(12) 広域交通ネットワークの強化

■各拠点の「ネットワーク化」による都市形成の支援（第2次静岡市のみちづくり）

平成26年7月に公表された「国土のグランドデザイン2050（国土交通省）」の基本的考え方では、人口減少下において、行政や医療、商業等、生活に必要な各種サービスを維持し、効率的に提供していくため、一定のエリアに各種サービスを集約化『コンパクト化』することが不可欠であるとともに、『コンパクト化』された拠点を『ネットワーク化』して地域を支え、国全体の『生産性』を高めていくことが鍵となること示されています。

静岡市においても、第3次静岡市総合計画および静岡市都市計画マスタープランにて、コンパクトシティを目指していく旨の方針を示しています。

今後予想される人口減少問題に対し、オール静岡で様々な施策に取り組んでいきますが、「第2次静岡市のみちづくり」としては、集約化された都心・副都心をはじめとする都市拠点と、高速IC・鉄道駅等の広域交通拠点、国内外の「モノ」の玄関口である清水港等の物流拠点、三保松原や南アルプス等の観光拠点など、各拠点を相互に連結し、利便性・安全性の高い道路交通ネットワークを構築し、産業・経済の発展を支援していきます。



出典：第2次静岡市のみちづくり

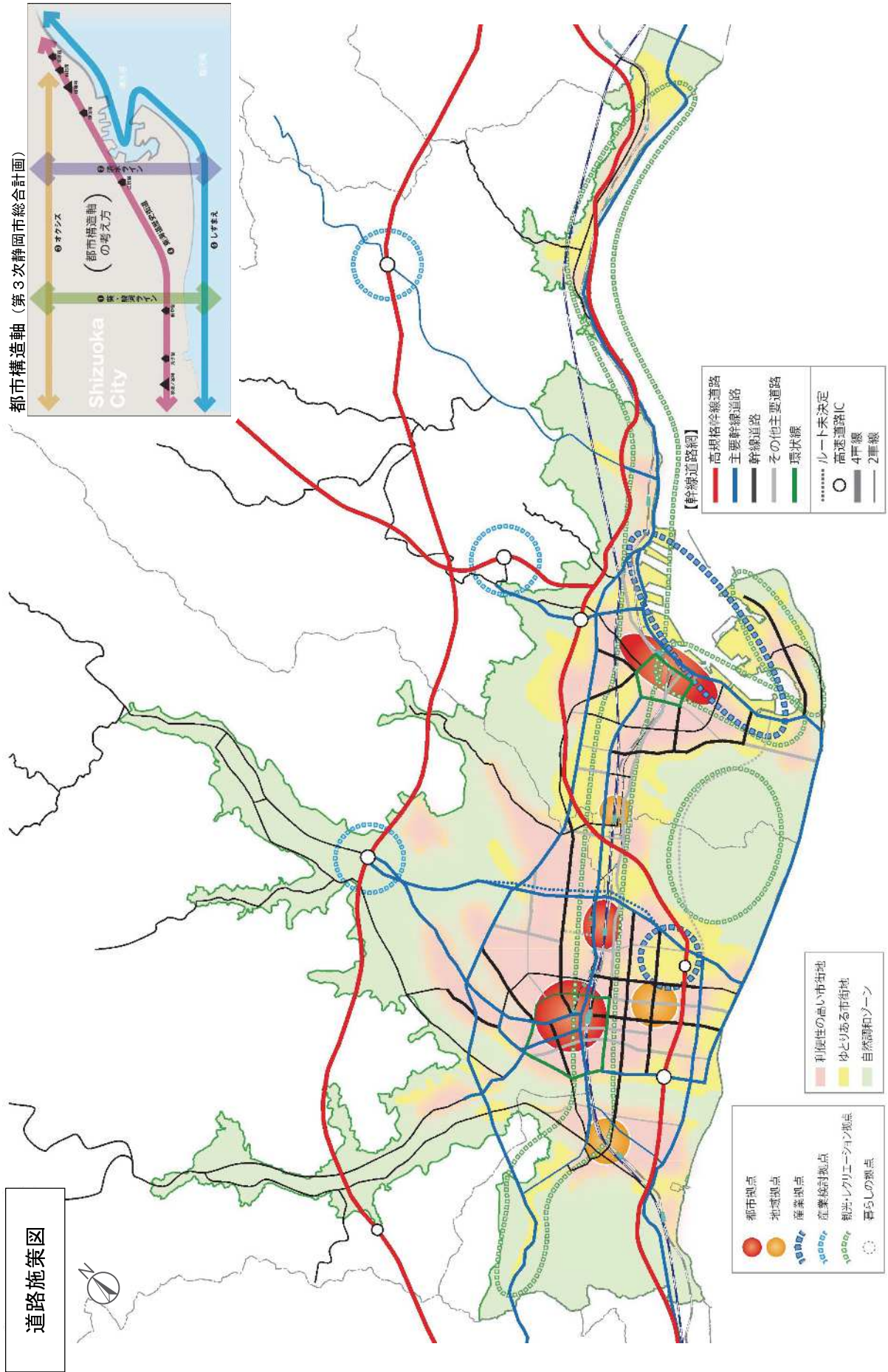
(2) 道路施策

施策	ページ	施策の場所	施策の目標			
			(9)	(10)	(11)	(12)
④④ 駅周辺地区におけるバリアフリー化の推進	103	清水駅周辺地区、草薙駅周辺地区、安倍川駅周辺地区				
④⑤ 通学路等における歩行空間の整備	104	通学路等				
④⑥ 道路網の整備	105	道路整備計画区間				
④⑦ 自転車走行空間ネットワークの整備の推進	106	自転車走行空間ネットワーク整備計画区間				
④⑧ 中部横断自動車道路の整備促進	107	中部横断自動車道路				
④⑨ 東名新インターチェンジの開設	108	(仮)東名静岡東スマート IC				
⑤⑩ 高速道路 IC のアクセス道路整備	109	高速道路 IC のアクセス道路				
⑤⑪ 国道 1 号静岡バイパスの整備促進	110	国道 1 号静岡バイパス				
⑤⑫ 道路施設（橋梁、トンネル、舗装、標識等）の維持管理	111	必要箇所				
⑤⑬ 橋梁の耐震補強やのり面対策の推進	112	必要箇所				

【幹線道路網の機能と配置】

道路種別	機能	配置	位置づける路線
高規格幹線道路	自動車の交通機能に特化、完全に出入制限された機能を確保	高規格幹線道路網計画に基づいて高速道路を配置	新東名高速道路 東名高速道路 中部横断自動車道
主要幹線道路	自動車の交通機能を重視、市街地内ではアクセス機能や歩行者等の交通機能も確保	広域道路や都市拠点・地域拠点等の拠点間を連絡する道路	(都) 国道 1 号バイパス線 (都) 海岸幹線 (都) 下大谷線 など
幹線道路	自動車の交通機能、アクセス機能、歩行者等の交通機能を確保	市街地の骨格を形成する道路、都市内の各地区や主要施設間の交通を集約して処理する道路を配置	(都) 丸子池田線 (都) 静岡下島線 (都) 清水港三保線 など
環状線	自動車の交通機能を重視、都市拠点内への分散導入を図るとともに通過交通を抑制	都市拠点（静岡、清水）の環状道路を配置	(都) 日出町羽鳥線 (都) 南幹線 (都) 中央幹線 など

道路施策図



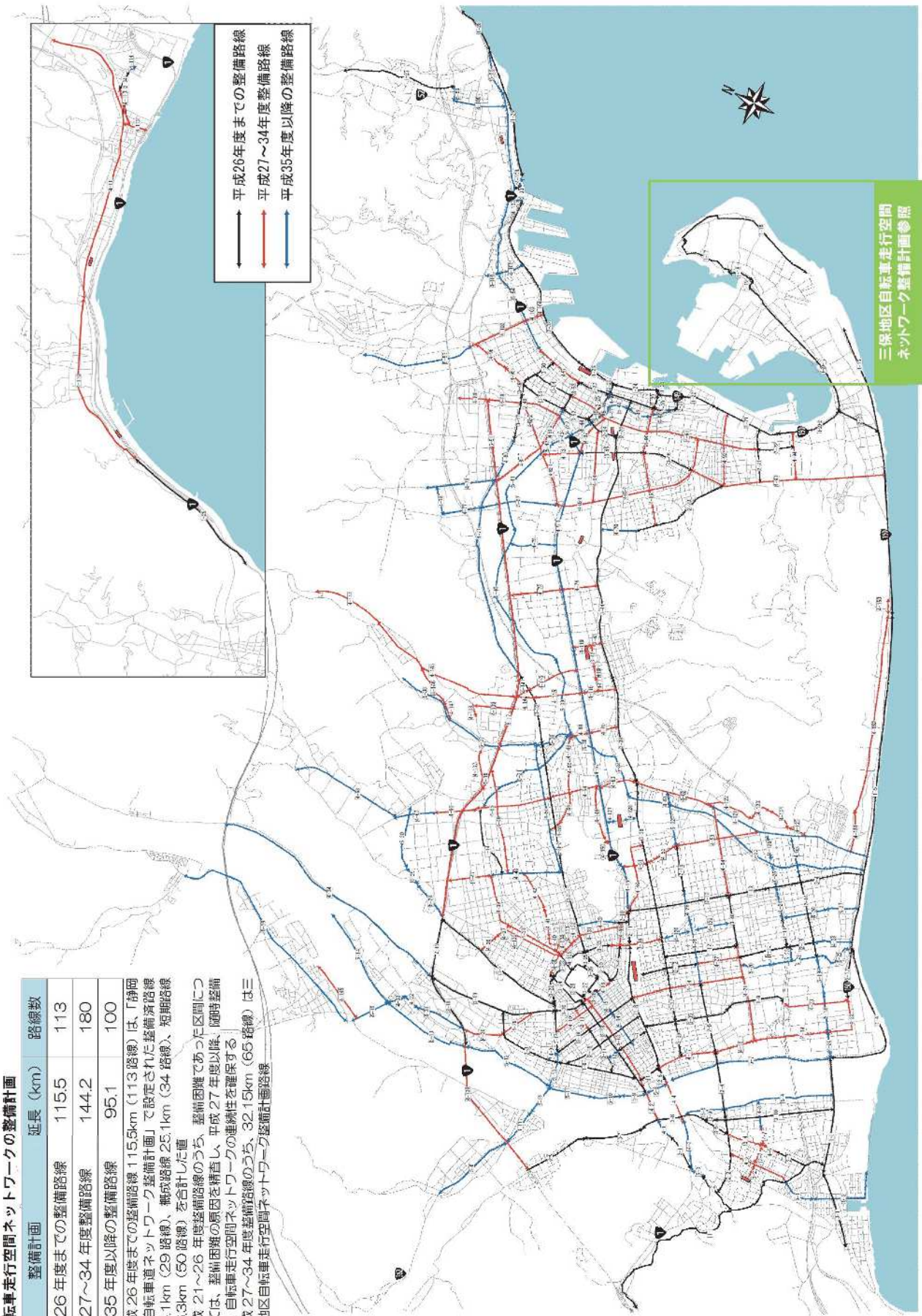
■ 自転車走行空間ネットワークの整備計画

整備計画	延長 (km)	路線数
平成 26 年度までの整備路線	115.5	113
平成 27～34 年度整備路線	144.2	180
平成 35 年度以降の整備路線	95.1	100

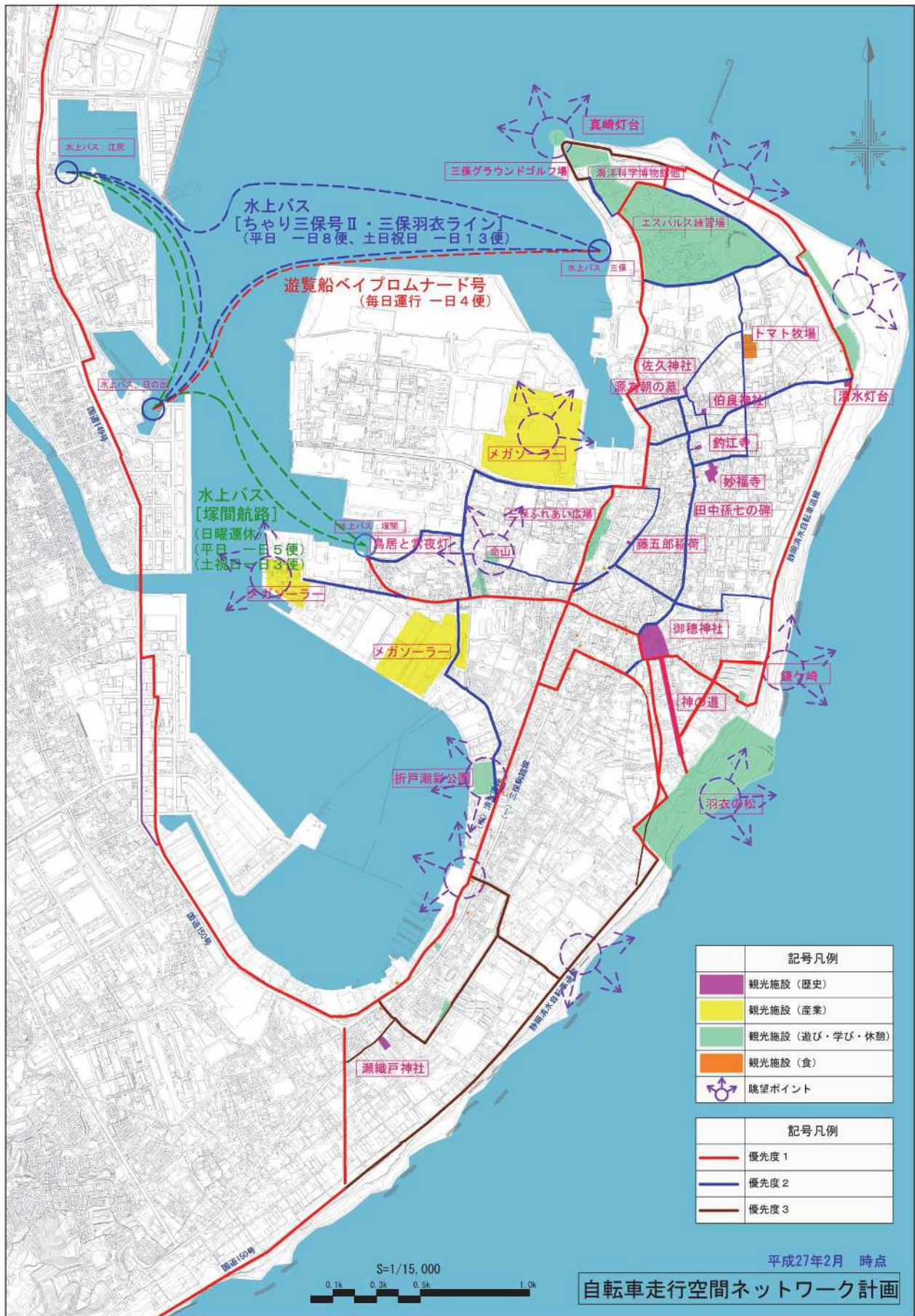
※平成 26 年度までの整備路線 115.5km (113 路線) は、「静岡市自転車ネットワーク整備計画」で設定された整備路線 44.1km (29 路線)、補完路線 25.1km (34 路線)、短期路線 46.3km (50 路線) を合計した値

※平成 27～26 年度整備路線のうち、整備困難であった区間については、基幹困難の原因を精査し、平成 27 年度以降、随時整備し、自転車走行空間ネットワークの連続性を確保する


※平成 27～34 年度整備路線のうち、32.15km (65 路線) は三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画路線



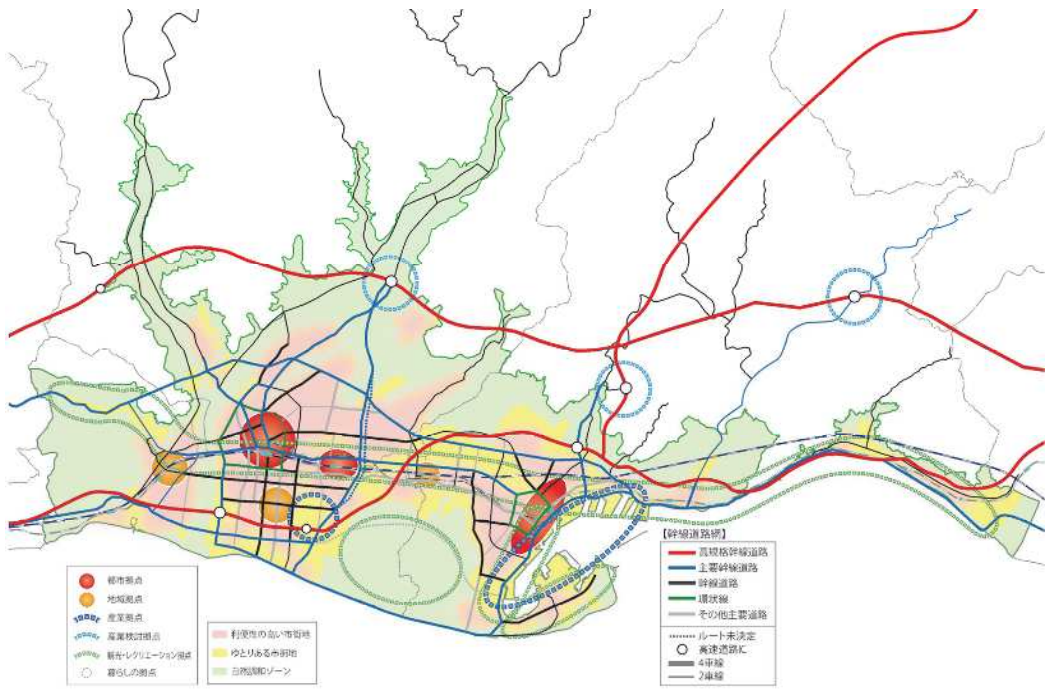
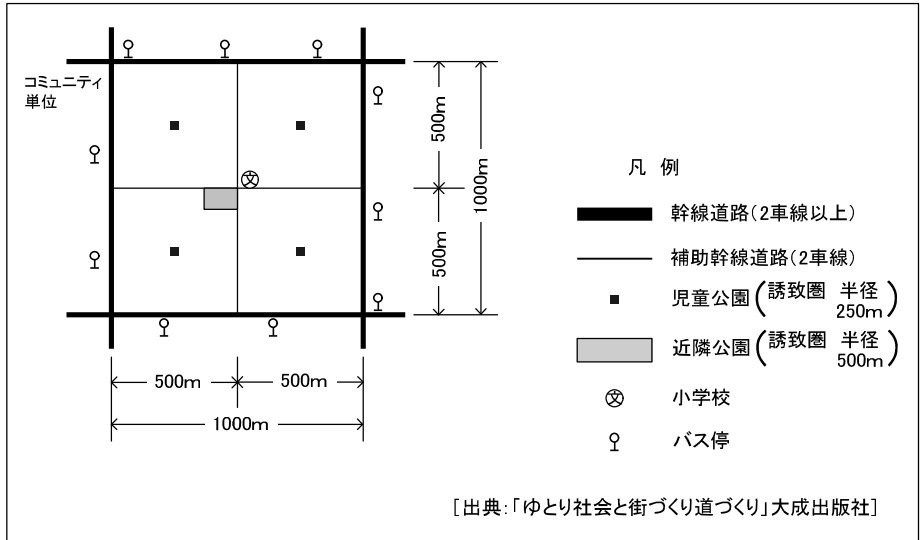
三保地区自転車走行空間
ネットワーク整備計画参照

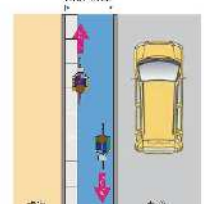


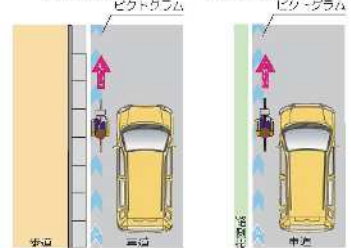

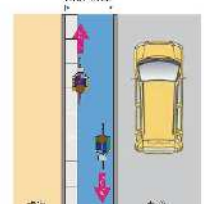


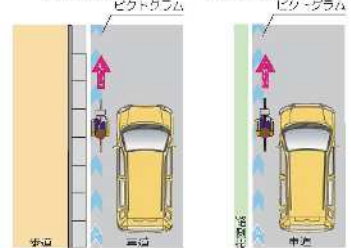

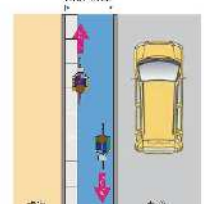


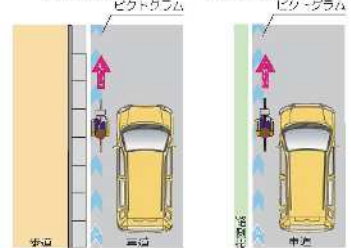




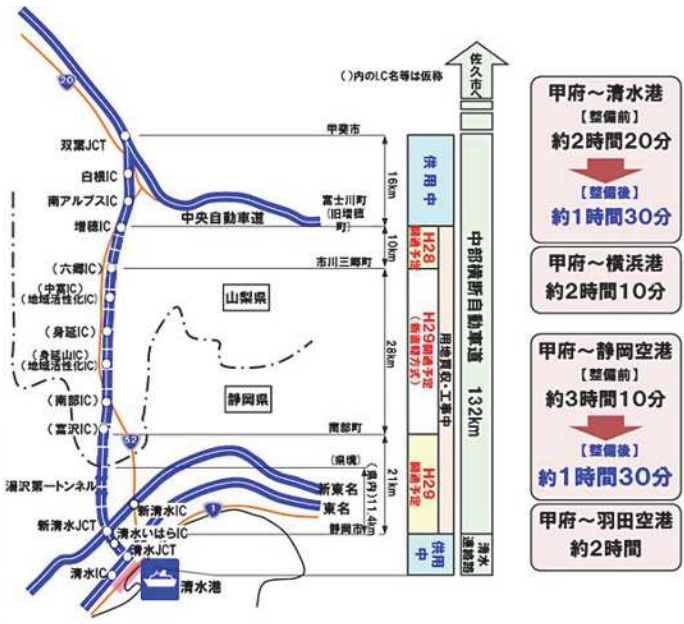
出典：三保地区自転車走行空間ネットワーク整備計画 H27. 3

道路施策	④④駅周辺地区におけるバリアフリー化の推進
施策目的	歩行者等の快適性・安全性を向上する。
施策内容	<p>清水駅、草薙駅、安倍川駅周辺地区において、駅と生活関連施設を結ぶ重要な経路及び生活関連施設相互を結ぶ経路について、特に重点的に、段差の解消や誘導ブロック等の設置、歩道幅員や勾配にも配慮して、高齢者などが安心して歩ける歩道整備を推進する。</p> <p>また、静岡市が管理するすべての歩道について、横断歩道等に接続する段差は2cmではなく、1cm という独自条例を定め、安全かつ誰でも利用しやすい道路空間の整備を推進する。</p> <p><バリアフリー歩道の整備></p>  <p><横断歩道等に接続する歩道等の段差（静岡市条例）></p>  <p>出典：第2次静岡市のみちづくり</p>

道路施策	④通学路等における歩行空間の整備
施策目的	歩行者等の快適性・安全性を向上する。
施策内容	<p>「静岡市通学路交通安全プログラム」に基づき、警察、教育委員会等と連携し、通学路の合同点検に基づく危険箇所の対策を実施する。また、小学校周辺での歩道及びグリーンベルト設置により、通学路の交通安全確保に取り組む。</p> <p><通学路の安全性確保事例></p> <div data-bbox="384 645 1358 981" data-label="Image"> </div> <p>出典：第2次静岡市のみちづくり</p>

道路施策	④道路網の整備
施策目的	市街地の良好な環境確保や地域活力向上のため、道路機能に応じた段階的な道路網構成により交通の整序化を図る。
施策内容	<p>「市街地における賑わいと交流を生み出し、まちを形成する都市計画道路の整備」、 「主要な地域及び地点を相互に結び、都市の骨格を形成する国道・県道の整備」、 「日常生活の安心・安全を確保し、利便性を向上させる市道の整備」を推進する。</p> <p>【幹線道路網】</p>  <p>【居住地域における幹線道路及び補助幹線道路のネットワークの概念図】</p>  <p>[出典:「ゆとり社会と街づくり道づくり」大成出版社]</p>

道路施策	④自転車走行空間ネットワークの整備の推進																										
施策目的	主要施設へのアクセスやサイクリング等がしやすい自転車走行空間ネットワークの整備を推進する。																										
施策内容	<p>静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画に基づき、自転車道・自転車専用通行帯・自転車走行誘導帯・自転車通行表示等の整備を推進する。</p> <p>【自転車走行空間の整備手法一覧】</p> <table border="1" data-bbox="359 638 1380 1937"> <thead> <tr> <th data-bbox="359 638 422 672">No</th> <th data-bbox="422 638 590 672">整備手法</th> <th data-bbox="590 638 837 672">整備イメージ</th> <th data-bbox="837 638 1380 672">特徴</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="359 672 422 907">①</td> <td data-bbox="422 672 590 907">自転車道</td> <td data-bbox="590 672 837 907">  </td> <td data-bbox="837 672 1380 907"> <ul style="list-style-type: none"> 自転車と歩行者の通行帯を縁石等により物理的に分離 双方方向通行の場合、幅員2.0m以上 片側通行の場合、幅員1.5m以上 自転車走行帯を青色により着色 自転車、歩行者の通行帯を明示する啓発サインを設置 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="359 907 422 1176">②</td> <td data-bbox="422 907 590 1176">自転車専用通行帯 ～自転車レーン～</td> <td data-bbox="590 907 837 1176">  </td> <td data-bbox="837 907 1380 1176"> <ul style="list-style-type: none"> 車道の左側に自転車専用の車線を設置（青色により着色） 幅員1.5m以上（やむを得ない場合1.0m以上） 規模の大きい交差点内も、自転車の走行空間を連続して着色 「自転車専用」「矢印マーク」の路面表示を設置 通行帯を示す標識を設置 自転車以外の車両は走行不可 自動車交通量の多い場合は減速路面標示を設置 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="359 1176 422 1422">③</td> <td data-bbox="422 1176 590 1422">自転車走行誘導帯 ブルーレーン</td> <td data-bbox="590 1176 837 1422">  </td> <td data-bbox="837 1176 1380 1422"> <ul style="list-style-type: none"> 外側線（白線）の外側（路端）を青色で着色し、自転車の通行位置を明示（幅員：1.0m） 幅員1.0m以上 ※着色部分は側溝部分を除いて1.0m以上を確保することが望ましい。 自転車の進行方向・通行位置を示す路面表示を設置 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="359 1422 422 1713">④</td> <td data-bbox="422 1422 590 1713">自転車通行表示</td> <td data-bbox="590 1422 837 1713">  </td> <td data-bbox="837 1422 1380 1713"> <ul style="list-style-type: none"> 自転車の通行位置（車道左側端）を明示 ※歩道がない場合、自転車は路側帯の通行も可能であるが、歩行者優先 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="359 1713 422 1937">⑤</td> <td data-bbox="422 1713 590 1937">当面の整備</td> <td data-bbox="590 1713 837 1937">  </td> <td data-bbox="837 1713 1380 1937"> <ul style="list-style-type: none"> 通行帯を明示する啓発サインを設置 歩道内では自転車は徐行※歩行者優先 </td> </tr> </tbody> </table>			No	整備手法	整備イメージ	特徴	①	自転車道		<ul style="list-style-type: none"> 自転車と歩行者の通行帯を縁石等により物理的に分離 双方方向通行の場合、幅員2.0m以上 片側通行の場合、幅員1.5m以上 自転車走行帯を青色により着色 自転車、歩行者の通行帯を明示する啓発サインを設置 	②	自転車専用通行帯 ～自転車レーン～		<ul style="list-style-type: none"> 車道の左側に自転車専用の車線を設置（青色により着色） 幅員1.5m以上（やむを得ない場合1.0m以上） 規模の大きい交差点内も、自転車の走行空間を連続して着色 「自転車専用」「矢印マーク」の路面表示を設置 通行帯を示す標識を設置 自転車以外の車両は走行不可 自動車交通量の多い場合は減速路面標示を設置 	③	自転車走行誘導帯 ブルーレーン		<ul style="list-style-type: none"> 外側線（白線）の外側（路端）を青色で着色し、自転車の通行位置を明示（幅員：1.0m） 幅員1.0m以上 ※着色部分は側溝部分を除いて1.0m以上を確保することが望ましい。 自転車の進行方向・通行位置を示す路面表示を設置 	④	自転車通行表示		<ul style="list-style-type: none"> 自転車の通行位置（車道左側端）を明示 ※歩道がない場合、自転車は路側帯の通行も可能であるが、歩行者優先 	⑤	当面の整備		<ul style="list-style-type: none"> 通行帯を明示する啓発サインを設置 歩道内では自転車は徐行※歩行者優先
No	整備手法	整備イメージ	特徴																								
①	自転車道		<ul style="list-style-type: none"> 自転車と歩行者の通行帯を縁石等により物理的に分離 双方方向通行の場合、幅員2.0m以上 片側通行の場合、幅員1.5m以上 自転車走行帯を青色により着色 自転車、歩行者の通行帯を明示する啓発サインを設置 																								
②	自転車専用通行帯 ～自転車レーン～		<ul style="list-style-type: none"> 車道の左側に自転車専用の車線を設置（青色により着色） 幅員1.5m以上（やむを得ない場合1.0m以上） 規模の大きい交差点内も、自転車の走行空間を連続して着色 「自転車専用」「矢印マーク」の路面表示を設置 通行帯を示す標識を設置 自転車以外の車両は走行不可 自動車交通量の多い場合は減速路面標示を設置 																								
③	自転車走行誘導帯 ブルーレーン		<ul style="list-style-type: none"> 外側線（白線）の外側（路端）を青色で着色し、自転車の通行位置を明示（幅員：1.0m） 幅員1.0m以上 ※着色部分は側溝部分を除いて1.0m以上を確保することが望ましい。 自転車の進行方向・通行位置を示す路面表示を設置 																								
④	自転車通行表示		<ul style="list-style-type: none"> 自転車の通行位置（車道左側端）を明示 ※歩道がない場合、自転車は路側帯の通行も可能であるが、歩行者優先 																								
⑤	当面の整備		<ul style="list-style-type: none"> 通行帯を明示する啓発サインを設置 歩道内では自転車は徐行※歩行者優先 																								
出典：静岡市自転車走行空間ネットワーク整備計画																											

道路施策	④中部横断自動車道の整備促進												
施策目的	交流の拡大、産業活発化を支援するため、高規格幹線道路の整備を推進する。												
施策内容	<p>中部横断自動車道（（都）清水北部自動車道）の整備を促進する。</p> <p>【対象箇所と期待される効果】</p> <p>中部横断自動車道は、静岡県、山梨県、長野県を南北に結び、新東名、中央自動車道、上信越自動車道と相互に連結する延長約 132km の高速自動車国道です。本自動車道の開通により、静岡市清水区～甲府市間の移動時間は約 40 分短縮し、清水港を利用した新たな物流ルートが形成されるなど、甲信エリアとの交流や経済活動の活性化が期待されています。</p> <div data-bbox="363 853 667 981" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>中部横断自動車道の役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ◎ 高規格幹線と連携した広域交流の促進 東名や中央道、新東名(建設中)と連携した高速ネットワークの形成 ◎ 物流体系の新拠点を結ぶ幹線道路 山梨県等の内陸山間部産業と清水港等の貿易拠点との連絡 </div> <table border="1" data-bbox="363 987 646 1193" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">計画概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事業主体</td> <td>国土交通省及び 中日本高速道路株</td> </tr> <tr> <td>区間</td> <td>静岡県静岡市 ～長野県佐久市</td> </tr> <tr> <td>延長</td> <td>約132km (うち静岡県内分11.4km)</td> </tr> <tr> <td>設計速度</td> <td>80km(1種3級)</td> </tr> <tr> <td>車線数</td> <td>4車線(暫定2車線)</td> </tr> </tbody> </table> <div data-bbox="363 1200 687 1413" style="margin-top: 10px;"> <p>興津川橋 (H25年10月)</p>  </div> <div data-bbox="699 779 1385 1400" style="margin-top: 20px;">  <div style="position: absolute; top: 10%; right: 10%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>甲府～清水港 〔整備前〕 約2時間20分 ↓ 〔整備後〕 約1時間30分</p> <p>甲府～横浜港 約2時間10分</p> <p>甲府～静岡空港 〔整備前〕 約3時間10分 ↓ 〔整備後〕 約1時間30分</p> <p>甲府～羽田空港 約2時間</p> </div> </div>	計画概要		事業主体	国土交通省及び 中日本高速道路株	区間	静岡県静岡市 ～長野県佐久市	延長	約132km (うち静岡県内分11.4km)	設計速度	80km(1種3級)	車線数	4車線(暫定2車線)
計画概要													
事業主体	国土交通省及び 中日本高速道路株												
区間	静岡県静岡市 ～長野県佐久市												
延長	約132km (うち静岡県内分11.4km)												
設計速度	80km(1種3級)												
車線数	4車線(暫定2車線)												

出典：静岡県ホームページ

道路施策 ④東名新インターチェンジの開設

施策目的 交流の拡大、産業活発化を支援するため、高規格幹線道路の活用を推進する。

施策内容 地域活性化等を図るための東名新ICの整備を推進する。

【対象箇所と期待される効果】

中部横断自動車道や高速道路ICのアクセス道路整備と併せた新ICの整備により、新IC周辺の大谷・小鹿地区では、道路交通環境の飛躍的な向上が見込まれ、新たな企業立地や土地利用計画（交流・工業・物流・農業・居住機能）の推進により、静岡市全体の発展につながることを期待されます。



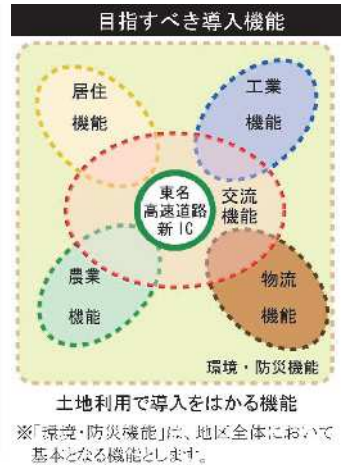
出典：第2次静岡市のみちづくり

（仮）東名静岡東スマートICおよびアクセス道路の整備により、東名高速道路の利便性が向上し、静岡IC周辺の交通分散、日本平や三保松原等の観光地へのアクセス向上が図れます。

（左）東名静岡東スマートICの建設状況
（右）東名静岡東スマートICの完成イメージ

（左）高速道路には防災対策としても重要だよ！
（中）三保地区へのアクセスが向上するよ！
（右）交通量が増えても、広くて安全な道路になるわ！

出典：第2次静岡市のみちづくり



出典：大谷・小鹿地区まちづくりランドデザイン

道路施策	⑤⑩高速道路 IC のアクセス道路整備																											
施策目的	道路を賢く使い広域的な交流・連携を促進する。																											
施策内容	<p>中部横断自動車道や新スマート IC 供用に合わせた高速道路 IC アクセス道路の整備を推進する。</p> <p>【対象箇所と期待される効果】</p> <p>中部横断自動車道・新東名高速道路の整備や新スマート IC 整備が進んでおり、これらの高速道路網と連携した高速道路 IC アクセス道路の整備により、物流基盤の強化や国内外からの観光客の誘致による地域活性化が期待されます。</p> <div data-bbox="363 745 933 1164"> </div> <div data-bbox="941 790 1377 996"> <p>▼路線別延長内訳</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>全体延長(km)</th> <th>H26完了済延長(km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>① (主)清水富士宮線</td> <td>3.32</td> <td>0.58</td> </tr> <tr> <td>② (主)井川湖御幸線</td> <td>2.50</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>③ (都)静岡駅賤機線</td> <td>1.60</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>④ (都)下大谷線</td> <td>0.84</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>⑤ (主)山譜大谷線</td> <td>0.31</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>⑥ (仮)静岡東スマートインターチェンジランプ線</td> <td>1.34</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>⑦ (市)大谷土地改良区7号線</td> <td>0.80</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>10.41</td> <td>0.58</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div data-bbox="451 1211 1289 1753"> <p>新静岡IC周辺では、 (主)井川湖御幸線と(都)静岡駅賤機線の4車線化により、 静岡都心と新静岡IC間のスムーズな交通が図られるほか、 歩道も広くなり安全に利用しやすくなります。</p> <p>※(都)静岡駅賤機線は、(主)井川湖御幸線の仮設計画による名称です。</p> <div data-bbox="483 1413 855 1693"> <p>(都)静岡駅賤機線(市内市工区)</p> </div> <div data-bbox="871 1413 1098 1733"> <p>完成イメージ</p> </div> <div data-bbox="1121 1395 1273 1733"> <p>😊 道路は車が走りやすくなるね!</p> <p>😊 歩道は歩きやすくなるね!</p> <p>😊 移動時間を節約できるね!</p> </div> </div> <p>出典：第2次静岡市のみちづくり</p>	路線名	全体延長(km)	H26完了済延長(km)	① (主)清水富士宮線	3.32	0.58	② (主)井川湖御幸線	2.50	0.00	③ (都)静岡駅賤機線	1.60	0.00	④ (都)下大谷線	0.84	0.00	⑤ (主)山譜大谷線	0.31	0.00	⑥ (仮)静岡東スマートインターチェンジランプ線	1.34	0.00	⑦ (市)大谷土地改良区7号線	0.80	0.00	合計	10.41	0.58
路線名	全体延長(km)	H26完了済延長(km)																										
① (主)清水富士宮線	3.32	0.58																										
② (主)井川湖御幸線	2.50	0.00																										
③ (都)静岡駅賤機線	1.60	0.00																										
④ (都)下大谷線	0.84	0.00																										
⑤ (主)山譜大谷線	0.31	0.00																										
⑥ (仮)静岡東スマートインターチェンジランプ線	1.34	0.00																										
⑦ (市)大谷土地改良区7号線	0.80	0.00																										
合計	10.41	0.58																										

道路施策	⑤ 国道1号静岡バイパスの整備促進
施策目的	交通混雑の緩和、交通安全の確保、静岡都市圏の発展を支援する。
施策内容	<p>広域都市環状軸強化のため、国道1号静岡バイパスの全線4車線化、清水立体化の整備を促進する。</p> <p>【対象箇所と期待される効果】</p> <p>国道1号静岡バイパスの4車線化や清水立体化により、清水IC周辺の渋滞緩和や通過時間の短縮が期待されます。また、物流効率化により、県内発着コンテナ貨物の約6割が集積する国際拠点港湾「清水港」のコンテナ取扱貨物の増加など、地域企業の産業活動支援効果や産業活性化が期待されます。</p> <div data-bbox="387 824 1358 1377" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="453 1435 785 1682" data-label="Image"> <p>国道1号(静岡バイパス)</p> </div> <div data-bbox="821 1512 890 1601" data-label="Image"> </div> <div data-bbox="919 1429 1214 1697" data-label="Image"> <p>清水立体事業(完成イメージ)</p> </div> <p style="text-align: right;">出典：第2次静岡市のみちづくり</p>

道路施策	⑫道路施設（橋梁、トンネル、舗装、標識等）の維持管理
施策目的	持続可能な運営を図るための計画的な維持管理・更新を推進する。
施策内容	<p>道路などの土木構造物を社会資産ととらえ、計画的・効率的に管理していく手法「アセットマネジメント」を取り入れ、道路施設の維持管理サイクルを構築し、高齢化及び老朽化する構造物を計画的かつ効率的に管理する。</p> <p><橋梁の補修例（瑞穂橋）></p>  <p><トンネルの補修例（美和トンネル）></p>  <p><舗装の健全度の評価事例></p>  <p>出典：第2次静岡市のみちづくり</p>

道路施策	⑤③ 橋梁の耐震補強やのり面对策の推進
施策目的	自然災害に耐えうる社会基盤の強靱化を推進する。
施策内容	<p>南海トラフ巨大地震の発生時や、異常気象時にも道路交通機能を確保するため、緊急輸送路や孤立が予想される集落に接続する路線を中心に、橋梁耐震化事業やのり面保護等の自然災害防除事業を推進する。</p> <p><耐震補強の実施例></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>補強前</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;">  <p>補強後</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>補強前</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;">  <p>補強後</p> </div> </div> <p><のり面对策の実施例></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>対策前</p> </div> <div style="font-size: 2em;">➔</div> <div style="text-align: center;">  <p>対策後</p> </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">出典：第2次静岡市のみちづくり</p>

