

## まちづくりの現状と問題点

### □人口の減少

- H12以降人口は減少に転じており、H32に約68万人まで減少と予測。  
→ 拡張型の都市整備は限界

### □高齢社会の到来

- H32には65歳以上の高齢者数は約22万人となり、高齢化率32.5%と、人口の3人に1人が高齢者となると予測。
- 高齢者のひとり暮らし世帯数が、H19からH23までに約17%増加し、全世帯数の約12%を占めている。  
→ 交通弱者の増加  
→ 移動手段の確保

### □過度な自動車依存によるCO<sub>2</sub>排出量の増加

- 自動車分担率はS63Iには48.3%であったが、H13Iには55.1%と増加、また、交通渋滞の発生。  
→ 地球環境の悪化

### □市街地での低密度化

- 郊外部での人口増加が進み、都市機能の分散や、市街地の低密度化が進んでいる。  
→ 都市施設の維持管理  
→ 福祉サービス等の行政コストの増大

### □中心市街地の活力低下

- 静岡都心は、一定の賑わいを維持しているが、小売業年間販売額、小売業従業者数の減少など、中心市街地の落ち込みが目立つ。
- 清水都心においては、中心市街地の空洞化が加速度的に進行している。  
→ 静岡の中心性、アイデンティティの喪失

### □災害リスクの増大

- 市街地の拡大により、「東海地震」の発生や増加傾向にある「ゲリラ豪雨」等に対して、液状化や浸水被害等の危険性が高いエリアでの人口増加が進んでおり、災害リスクが増大している。  
→ 災害による被害の拡大の可能性

## ■ 市域全体を対象とした計画

## 上位計画

## ■ 都心地区を対象とした計画

第2次静岡市総合計画(H22)

静岡市都市計画マスタープラン(H18)

静岡市総合交通計画(H18)  
(交通計画のマスタープラン)

静岡市都心地区まちづくり戦略(H22)  
(都市構造、まちづくり、交通体系編)

(H19~21都心地区まちづくりプロジェクトにて検討)  
長中期(20年間)のビジョン・戦略が主体

### 都市整備の課題

- 人口が減少することを踏まえた都市づくりへの転換
- 中心市街地の機能回復
- 多核機能連携型都市構造の構築と拠点相互の連携強化
- 都市の防災機能の向上
- ユニバーサルデザインのまちづくりの推進
- 環境負荷の小さな都市の構築

### 交通ネットワークの課題

- 公共交通を中心とした総合交通体系の構築
- 都市構造を支える交通体系の実現
- 安全で快適な人に優しい交通環境の整備
- 地球環境に優しい交通体系の形成

### 関連する産業・経済の課題

- 観光・交流産業の活性化
- 商業・商店街の活性化による都市の魅力の向上
- 清水港を活用したまちづくり

## 静岡市が目指す“まちづくり”と“交通”

## 静岡型コンパクトシティの実現

### 『公共交通のネットワークが構築された集約連携型都市構造』

### 静岡型コンパクトシティの目指すもの

#### ●都市経営の観点

- ・効率的な都市経営
- ・効果的な都市基盤整備

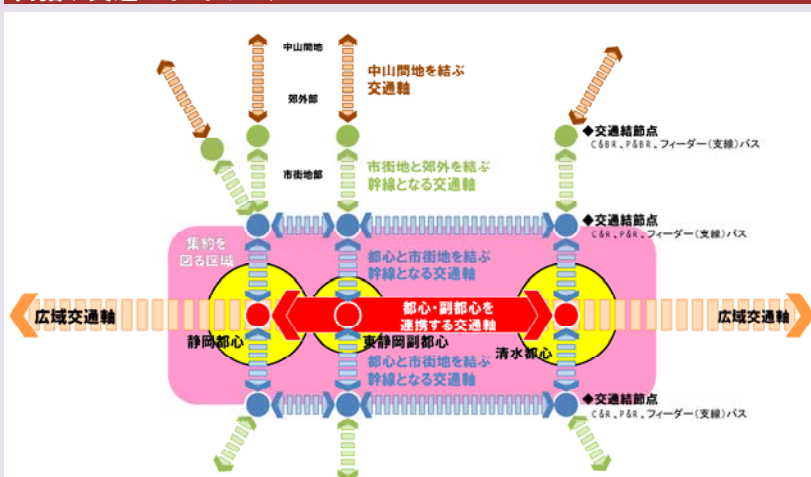
#### ●まちづくりの観点

- ・公共交通で快適・便利に移動ができる『環境』にやさしいまち
- ・コンパクトで安全・安心に歩いて暮らせる『健康』なまち
- ・回遊性が高く、人の移動が活発で『交流』できるまち
- ・都市の魅力が高く、活力に満ちあふれた『賑わい』のあるまち

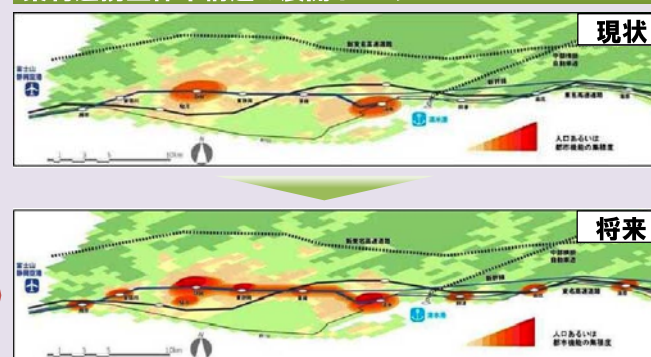
### 静岡都心、清水都心のまちづくりを踏まえた、基幹となる公共交通の連携の必要性和考え方

- 歩行者主体のまちづくりと都心部における公共交通の充実により、誰もが安心して歩ける環境づくり、都心部の回遊性の向上、中心市街地の活性化を図る。
- 静岡、清水両都心と東静岡副都心は、都心間を結ぶ基幹となる公共交通により各拠点の連携を図る。
- 都心間を結ぶ基幹となる公共交通軸を中心に、都市の高度化や集積を図り、拠点連携を促進させ、自動車に依存しない公共交通主体の都市形成や、東海地震などの自然災害に対応できる都市の実現を図る。
- 都心間を結ぶ基幹となる公共交通である既存鉄道の更なるサービス向上を図る。(駅アクセスの向上や新駅設置等)
- 静岡都心、清水都心において、都心間を結ぶ基幹となる公共交通との連携、都心アクセスの充実、回遊性の向上や、まちと港の一体化による観光交流を促進するため、交通結節機能の強化を図る。
- バス路線網を、都心間を結ぶ基幹となる公共交通軸にアクセスするフィードバック路線へと再編する。(運行の効率化、サービス向上)

### 目指す交通のネットワーク



### 集約連携型都市構造の展開イメージ



## 交通の現状と問題点

- 拠点地区間、交通結節機能の連携不十分
- 拠点地区を結ぶ交通、静岡鉄道の各駅におけるバス、自転車、自動車との連絡が十分でない。  
→ まちの賑わいの低下  
→ 自動車利用の増加

### □公共交通利用者の減少

- 都市内交通を担っている静岡鉄道や路線バスの利用者は減少傾向である。  
→ 公共交通サービス低下の負のスパイラルの危機

### □自動車利用の増加

- 大都市の中でも世帯当たりの自動車保有台数が多い。
- PT調査結果では、代表交通手段の自動車分担率が大幅に増加している。  
→ 市街地の外延化、公共交通利用減少

### □道路混雑

- 東西方向の道路(国道1号、国道150号、北街道等)や放射状路線の安倍川渡河断面等で混雑している。  
→ 交通渋滞による環境負荷  
→ 公共交通の定時制確保困難

### □バス路線の都心集中

- 路線バス網が静岡都心・清水都心へ集中する放射状のネットワークとなっており、都心部を中心にバスが過密状態。  
→ バスのサービス低下  
→ 運行効率低下

### □弱い南北連絡

- 東西道路は新東名、東名、国道1号BP、国道1号、国道150号と幹線道路が充実している一方、南北を結ぶ道路が脆弱。  
→ 南北方向の自動車の集中による渋滞の発生

### □都心部での幹線道路による分断

- JR静岡駅、清水駅、静岡鉄道新静岡駅、新清水駅においては、平面でなく地下道での横断を基本としており、バリアフリー化が十分でない。  
→ 平面横断  
→ バリアフリー化が不十分



## 静岡都心における基幹となる公共交通の必要性、考え方

- 中心市街地の賑わいの維持
- 多様化する利用者ニーズに対応し、滞在や回遊が可能で魅力的な都市整備
- 都心部を誰もが安心・安全に移動できる環境整備

**「静岡都心地区の賑わいを高める基幹公共交通」**  
 ～誰もが安心して利用でき、かつ魅力的な交通システム～

- 静岡都心では、現状では一定の賑わいを維持しているが、すでに**中心市街地離れの傾向**が見え始めている。中心市街地の活力低下は地域的なアイデンティティの喪失につながる。
- 静岡都心地区では、ファミリー世代や今後増加するであろう高齢者世代等にとって必ずしも**ニーズを満足する施設やサービスを提供できていない**。
- 今後、中心市街地に人を呼び戻し、現在の中心市街地の賑わいを維持し、人々を刺激する都心であり続けるためには、**今まで以上に公共交通の利便性向上が必要**であり、多様化する利用者ニーズに対応し、**郊外部から速達性の確保や都心内での回遊性の向上、自家用車からの転換、バスサービスの改善**等に寄与する公共交通システムが求められる。

- ピーク時における公共交通の速達性の向上
- 都心部へ流入する自動車交通の減少による道路混雑の緩和、公共交通の速達性・定時制の確保
- バスの過密状態の解消

**静岡都心のまちづくり**

- 各拠点間（新静岡、七間町、中町周辺）の回遊性の向上による中心市街地の賑わいの広がりを目標に掲げている。
- しかし、近年、七間町の映画館の閉鎖や新静岡周辺に新たな商業施設が増えたことにより、人が新静岡周辺に集まる傾向にある。
- よって、七間町の賑わいを維持することによって、拠点間の回遊性を高める。

**七間町のまちづくりの重要性**

中心市街地を形成する西の拠点としての役割が期待される。

- 西の拠点としての魅力向上
- 交通結節機能の高度化
- 中心市街地の賑わいの広がり 等

## 都心間を結ぶ基幹となる公共交通の考え方

**都心間を結ぶ基幹となる公共交通の特性**  
 静岡市における、各都心間を結ぶ基幹となる公共交通は**静岡鉄道**と**JR東海道線**である。

- 時間通りの運行（**定時性の確保**）
- 早く目的地に到着できる（**速達性の確保**）
- 待たずすぐに乗れる（**高頻度な運行**）

静岡都心のまちづくりと基幹公共交通      **各都心のまちづくりを踏まえた、基幹となる公共交通の連携の必要性**      清水都心のまちづくりと基幹公共交通

- 基幹となる公共交通の連携にあたって求められる公共交通の特性**
- 市民の身近な公共交通としての利便性・快適性向上への寄与**
    - 都心間-都心内の基幹公共交通のシームレスな接続
    - 路線、行き先のわかりやすさ
    - 気軽に乗降可能（バリアフリー）
    - 乗り心地が良く、静か（快適性）
  - 都市の魅力向上への寄与**
    - シンボル性（都市景観との調和）

都心内の基幹となる公共交通としては、シンボル性、バリアフリー、乗り心地といった特性に優れ、都心間基幹公共交通である既存の鉄道への乗り入れも可能な**LRT**が最適なシステムである。

LRTと連携し、基幹公共交通として最大限に効果を発揮するためには、静岡及び清水を起終点とした路線を有し、駅数の多さや高頻度運行といった高いサービス水準で主に静岡-清水間の都市内輸送を担っている「静岡鉄道」との連携が望ましい。

## 清水都心における基幹となる公共交通の必要性、考え方

- 中心市街地の再生
- 分散する拠点の一体性を高めるような都市構造の誘導
- 観光交流に着目し、「点」の賑わいを「面」に拡大

**「まちの再生・都市構造の誘導に寄与する基幹公共交通」**  
 ～すみたくなるまち・行きたくなるまちを演出する交通システム～

- 清水都心においては、**中心市街地の再生が喫緊の課題**となっている。一方で**観光交流の面では明るい兆し**も見える。
- 清水都心の再生においては、人口の減少に歯止めをかけ、地域の暮らしを支える都市の機能をコンパクトに配置するとともに、清水の重要な資源・魅力である「港」を中心とした観光交流に着目し、**まちと港の面的な広がりを確保し、地域内の回遊性を向上させるような都市構造へと誘導**する必要がある。
- そのためには、**静岡都心と公共交通の利便性（速達性等）を確保**しつつ、**地域内での生活利便性の確保、港までのアクセスの充実、土地利用の転換、交通結節機能の向上**等、公共交通を軸としたまちづくりに寄与する公共交通システムが求められる。

- 静岡都心へのアクセス利便性の確保
- 海上交通との結節
- 静岡鉄道新清水駅における交通結節機能の向上

**清水都心のまちづくり**

- JR清水駅周辺、新清水駅周辺、日の出地区を拠点に位置付け、拠点間を接続する「シンボル軸」、また港へ向けた「港を感じる軸」を設定し、港が輝く、港を感じることでできるまちづくりを目指している。
- 清水都心は港に近く、また富士山を眺望できるという魅力のある観光資源があり、ウォータースタンドとしての魅力向上に取り組んでいる。
- よって、日の出におけるまちづくりとともに、拠点間の回遊性を高める。

**日の出のまちづくりの重要性**

港の近くにイベント広場等が既にあり、それらを一体的・連続的に整備し、魅力ある結節拠点としての役割が期待される。

- 海の玄関口としてのターミナル空間
- 「海と港」と「まち」のつながりを意識
- 魅力ある港の親水空間づくり

