

### 4-3. 静岡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：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

静岡都心地区は、静岡大都市圏の中心として、広域から多くの来街者が訪れる地区です。商業、業務、医療機関、文化施設など多様な機能がバランスよく配置され、面的なにぎわいをもった都心地区となっています。

また、休日は、呉服町通り、七間町通り、けやき通り地区において、歩行者天国（13:00～18:00）が実施され、青葉通り等ではさまざまなイベントが行われています。

このような強みを活かし、都心地区内では、歩行者を中心としたまちづくりを進め、住民、来街者が安全かつ快適に歩いて楽しめる交通環境の構築を目指していくことが必要です。

しかしながら、都心地区では、交通に関する事業（鉄道・バス・駐車場等の事業や警察による交通管理）はさまざまな主体により行われており、歩行者を中心としたまちづくりの実現にあたっては、関係機関と十分に協議を行いながら施策展開を進めていくことが必要です。

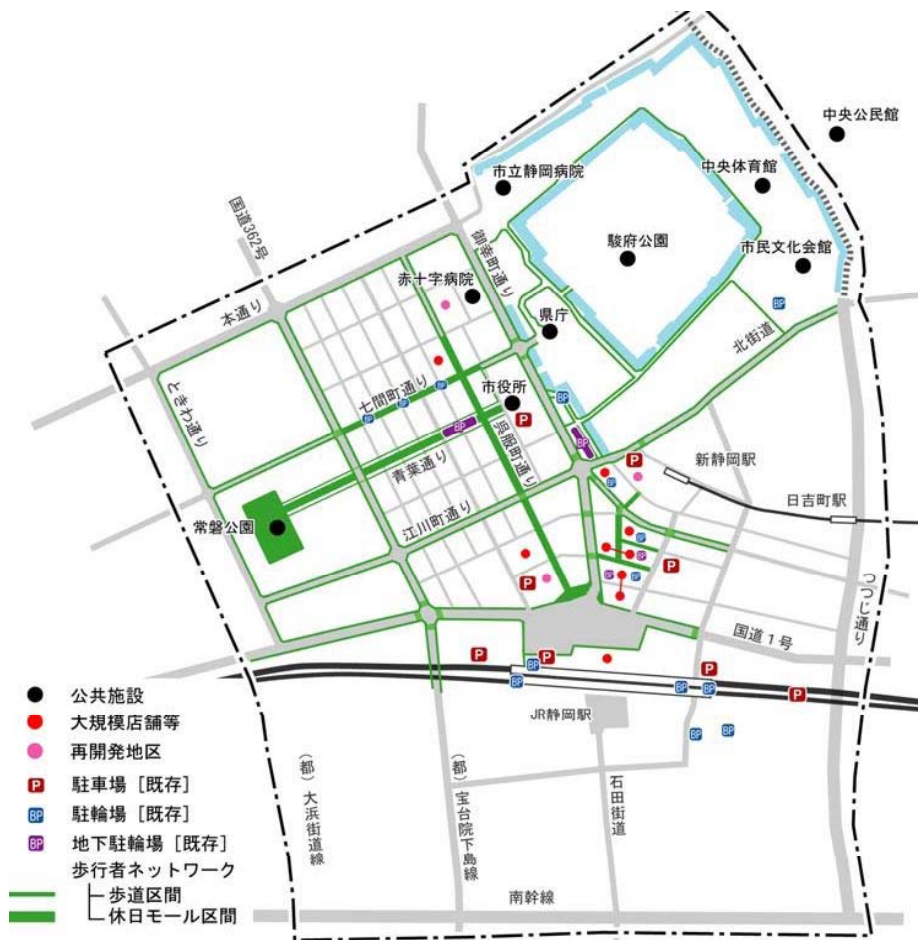


図 4-20 静岡都心地区の歩行者ネットワークの状況

### 施策【C-3】流入・通過交通処理のため取り組み

静岡都心地区の主要幹線道路である（都）静岡駅賤機線（主要地方道井川湖御幸線）、（都）北街道線（主要地方道静岡清水線）、また、JR 静岡駅と都心地区間に位置する（都）中央幹線（国道1号）については、将来的な静岡都心地区の一体化や歩行者優先のまちづくりに向けて、車線数の減少や歩行者の横断を目指していきます。

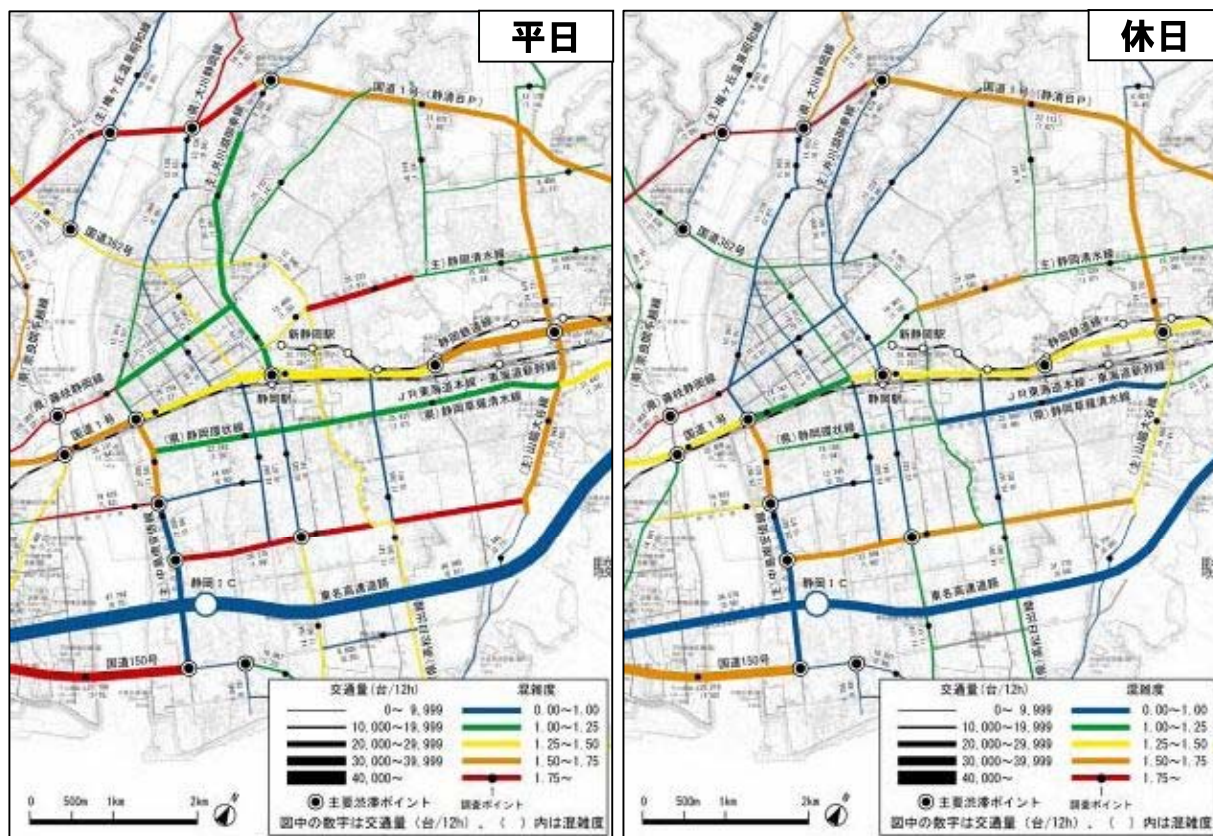


図4-21 静岡都心地区の交通量および混雑度

出典：交通量及び混雑度は、平成17年度道路交通センサス、  
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-3】 具体化のための考え方・取り組み方》

「来街者が安全かつ快適に歩いて楽しめる都心づくり」を実現するには、静岡都心地区の交通ビジョンでも示した「歩行者優先ゾーン」や「自転車利用環境改善ゾーン」を分断する路線について、将来的な道路空間利用のあり方について長期的な視点から検討しなければなりません。

そして、当該路線の将来的な道路空間利用のあり方について検討する際には、当該路線を除いた場合でも、周辺交通へ影響が及ばない（小さい）自動車動線（環状道路やバイパス道路等）が確保されていることが前提条件となります。将来的な道路空間利用のあり方を検討するにあたり、道路空間検討路線それぞれの特徴や課題について、次ページ以降に整理します。



図 4 - 2 2 道路空間検討区間と自動車動線の考え方

### <道路空間再配分のイメージ案>

#### ① 御幸通り（JR静岡駅～江川町交差点の区間）「しずおかの顔になる道づくり」<約 300m>

- ・当該区間は、政令指定都市しずおかの顔になる道づくりを実施することが望ましい。
- ・歩行者優先ゾーンを分断しているため、歩行者や自転車優先の道路空間再配分が考えられる。
- ・LRT等の公共交通強化の可能性も想定し、トランジットモールを視野に入れた道路空間再配分が考えられる。

代替案0 従来通りに自動車アクセス

代替案1 基幹公共交通軸として再構築（トランジットモール等）

代替案2 自転車レーン、道路上駐輪施設中心に再構築

代替案3 歩行者、街路樹、路上広場中心に再構築

#### ② 御幸通り（江川町交差点～中町の区間）の道路空間再構築<約 400m>

- ・当該区間は、呉服町地区の商店街と駿府公園を分断している路線である。
- ・LRT等の公共交通強化の可能性も想定し、トランジットモールを視野に入れた道路空間再配分が考えられる。

代替案0 従来通りに自動車アクセス

代替案1 基幹公共交通軸として再構築（トランジットモール等）

代替案2 自転車レーン、道路上駐輪施設中心に再構築

#### ③ 江川町通り（静鉄新静岡センター前～国道 362 号の区間）の道路空間再構築<約 600m>

- ・当該区間は、歩行者動線を分断している江川町交差点（五差路）の構成路線である。
- ・御幸通りや伝馬町通りのあり方と併せて検討する必要がある。
- ・LRT等の公共交通強化の可能性も想定し、トランジットモールを視野に入れた道路空間再配分が考えられる。

代替案0 従来通りに自動車アクセス

代替案1 基幹公共交通軸として再構築（トランジットモール等）

代替案2 自転車レーン、道路上駐輪施設中心に再構築

#### ④ 国道 1 号（JR静岡駅北口駅前広場区間）の道路空間再構築<約 600m>

- ・当該区間は、都心ターミナルである静岡駅と商業集積地区である呉服町や伝馬町を分断しており、政令指定都市しずおかの顔になる道づくりを検討することが望ましい。
- ・一部大規模駐車場が隣接して立地しているため、利害調整が困難である。
- ・地下には地下駐車場等埋設物があり、地下化にはそれらの配慮した案が必要である。

代替案0 従来通りに自動車の4車線

代替案1 迂回交通施設整備とあわせた2車線化

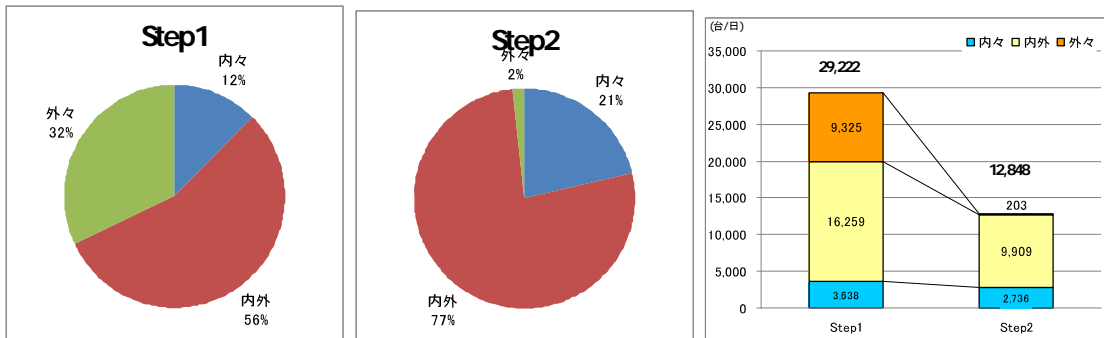
代替案2 地下化（大深度地下）による平面横断、オープンスペースの創出



**参考：幹線道路の利用実態（通過交通割合の把握）**

**① 御幸通りの道路空間再配分の可能性検討**

- ・現状の井川湖御幸線現況交通量（市役所前付近） 2万9,200台
- ・2車線の道路交通量 9,600台（4種1級道路）
- ・道路空間再配分を行うために必要な削減量 1万9,600台
- ・現在の通過交通を削減する取り組みとして、静岡環状道路（都市計画道路日の出町羽鳥線）を4車線に拡幅した場合に生じする交通量の流れの変化を検証した。その結果、通過交通の削減効果は、1万2,800台まで減少効果が見られた。



**検討評価条件**

- ・静岡都心部は、本図の緑色エリア
- ・基幹公共交通導入空間確保区間は水色太線区間、OD内訳着目箇所は市役所前
- ・Step1は現状  
現況道路網×H17センサスOD（PTゾーンに細分化したOD）配分
- ・Step2は、基幹公共交通導入ケース  
区間は2車線設定（容量9600台/日、40km）、都、日出町羽鳥線現況2車区間の4車整備



図 4-23 御幸通りの道路空間再配分が周辺交通へ及ぼす影響

## ②国道1号の通過交通割合

- ・ 安倍川橋 (A) から日の出町交差点 (C) の区間を通過する交通量 (西→東) は、区間内の交通量全体の約 34% を占めており、当区間の通過交通量は約 4,960 台程度であると推計される。
- ・ B～C (国道 362 号昭和通り西～つつじ通り東) の区間を通過する交通量 (西→東) は、B～C の断面交通量全体の 46% を占めており、当区間の通過交通量は 7,550 台程度であると推計される。

表4-5 交差点交通量結果と国道1号の通過交通割合

西→東	1	2	3	4	5	6
12時間交通量(直進計)	10885	13425	19301	14021	14886	13418
12時間交通量(流入計)	14388	16564	20374	16270	17199	16870
国道1号の直進割合	0.76	0.81	0.95	0.86	0.87	0.80
					A～C	0.34
					B～C	0.46

東→西	1	2	3	4	5	6
12時間交通量(直進計)	9663	10766	15048	11617	15666	13102
12時間交通量(流入計)	12699	15458	16368	17826	17442	16131
国道1号の直進割合	0.76	0.70	0.92	0.65	0.90	0.81
					C～A	0.23
					C～B	0.30

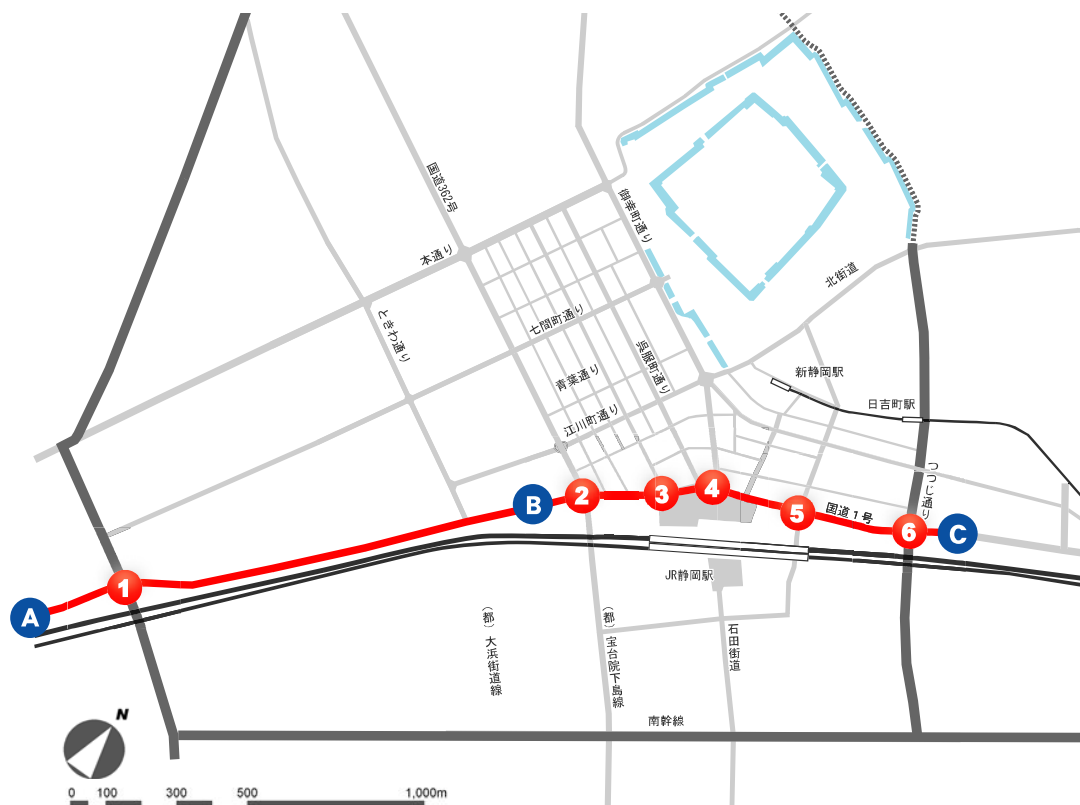


図4-24 国道1号の通過交通割合の見通し

- ※ ただし、全ての交差点交通量を観測しているわけではないので、実際の通過交通割合は上記の数値よりも若干小さくなる。
- ※ 正確な通過交通割合を調査するためには、ナンバープレート調査を実施することが望ましい。

参考:LRT 導入前後の配分交通量推計

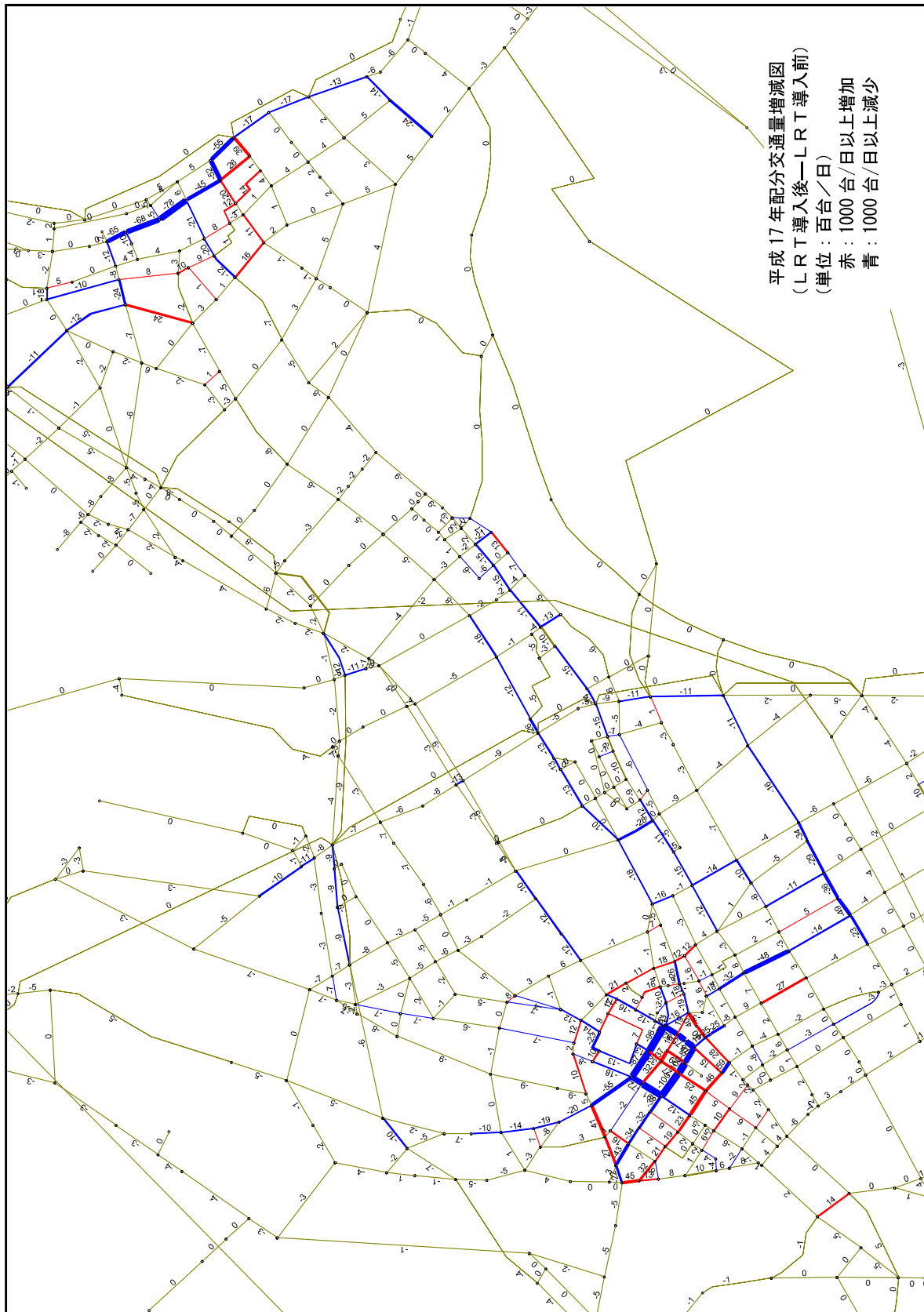


図4-25 LRT 導入前後の配分交通量推計結果

## 施策【C-4】フリンジ駐車場への誘導

静岡都心地区へのアクセス手段として、自動車は重要な交通手段であり、来街者の要望で駐車場設置を希望する声は依然として少なくありません。

現在、静岡都心地区においては、その受け皿となる公共駐車場として、静岡駅前北口駐車場（400台）を整備し、また都心の駐車需要の増大に対応するため、一定の要件を満たす建築物に対して駐車場の設置を義務付ける駐車場附置義務条例により駐車場の量的な施策を進めてきています。更に近年の動向として、紺屋町再開発、新静岡センター建て替え、呉服町再開発など、建築物の更新に合わせ、大規模な駐車場の立地が進められています。また、一時的な土地利用の運用形態として、平面コインパーキングを開業する例が多く見られ、都心の駐車場容量は増加しています。このため、都心の駐車場利用状況をみると、休日は特定の駐車場で駐車待ちが発生している状況が目立つ一方、一部の駐車場では空きのある駐車場も見られます。

そして、こうした結果、都心の駐車場は、近年の増加傾向で無秩序に立地したことにより、自動車が都心内部まで流入し、都心部の魅力低下や歩行者の安全で快適な通行への阻害となっているという状況があります。また、静岡都心の駐車場はすべて有料であり、商店街、大規模店舗はお買い物駐車券を発行することで都心部への来街者を確保しているといった状況もあります。このため、駐車場の量的な施策だけではなく、立地やサービス方法など、きめ細やかな質的なコントロールが必要になってきています。また、すでに整備されている駐車場の有効活用を図るため、ITを活用した駐車場案内システムの導入などの効率化も考えられます。

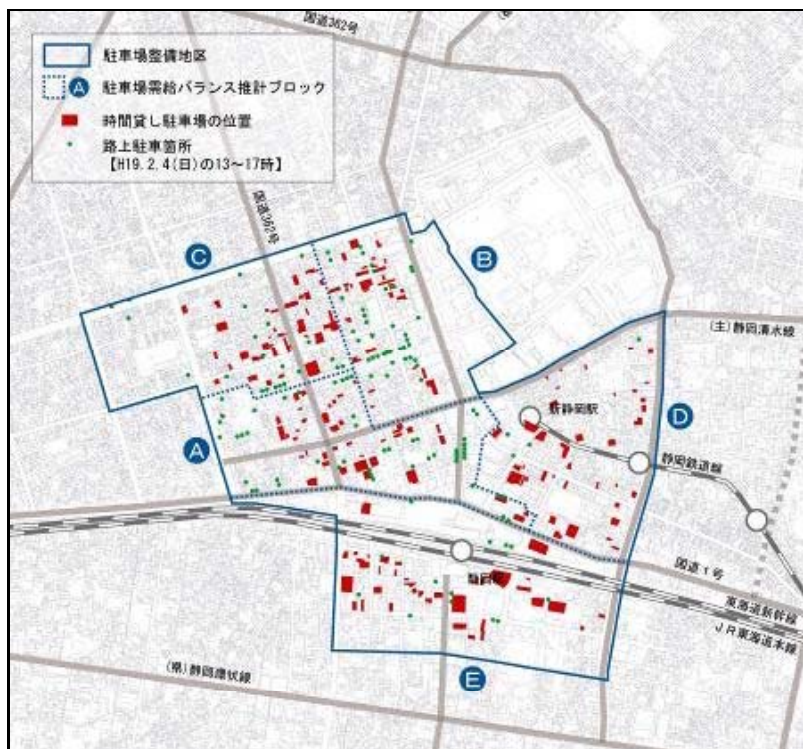


図4-26 時間貸し駐車場の分布（静岡都心地区）

出典：平成18年度静岡市駐車場整備計画見直し検討調査



## 《施策【C-4】 具体化のための考え方・取り組み方》

### ○駐車場の量的／質的コントロール

都心地区内においては、歩行者動線との交錯を避け、歩行者の安全で快適な動線確保を図るため、周辺交通環境や景観、回遊性などに配慮して立地されるように誘導する方策の検討を行います。また、今後も都心地区内に大規模な開発に伴う大型駐車場が立地することも考えられることから、駐車場の必要量を検証するとともに、駐車場の適正立地について検討を行っていくことが必要です。

また、コインパーキングの立地については、地区内の交通環境や景観、商店街活動に配慮し、適正な立地を誘導する取り組みを検討していくことが求められます。

### ■駐車場の適正な配置に関する方策の検討

駐車場の立地について、周辺の交通環境や景観、歩行者の回遊性に配慮した整備を誘導する手法を検討します。

### ■駐車場集約化の検討

駐車場を適正な位置に立地を誘導するため、附置義務等で小規模な駐車場を立地する場合には、周辺の大規模駐車場に集約するような取り組みを検討します。

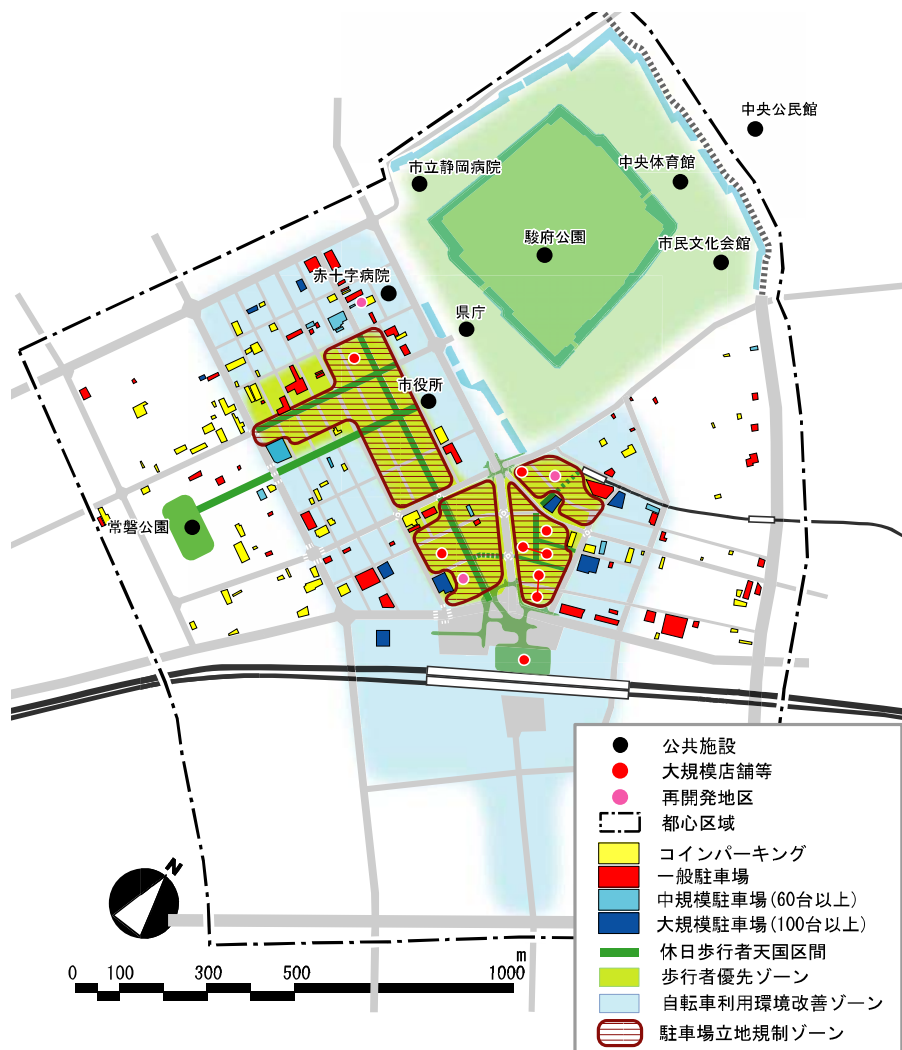


図4-27 駐車場新規立地規制ゾーンの設定イメージ

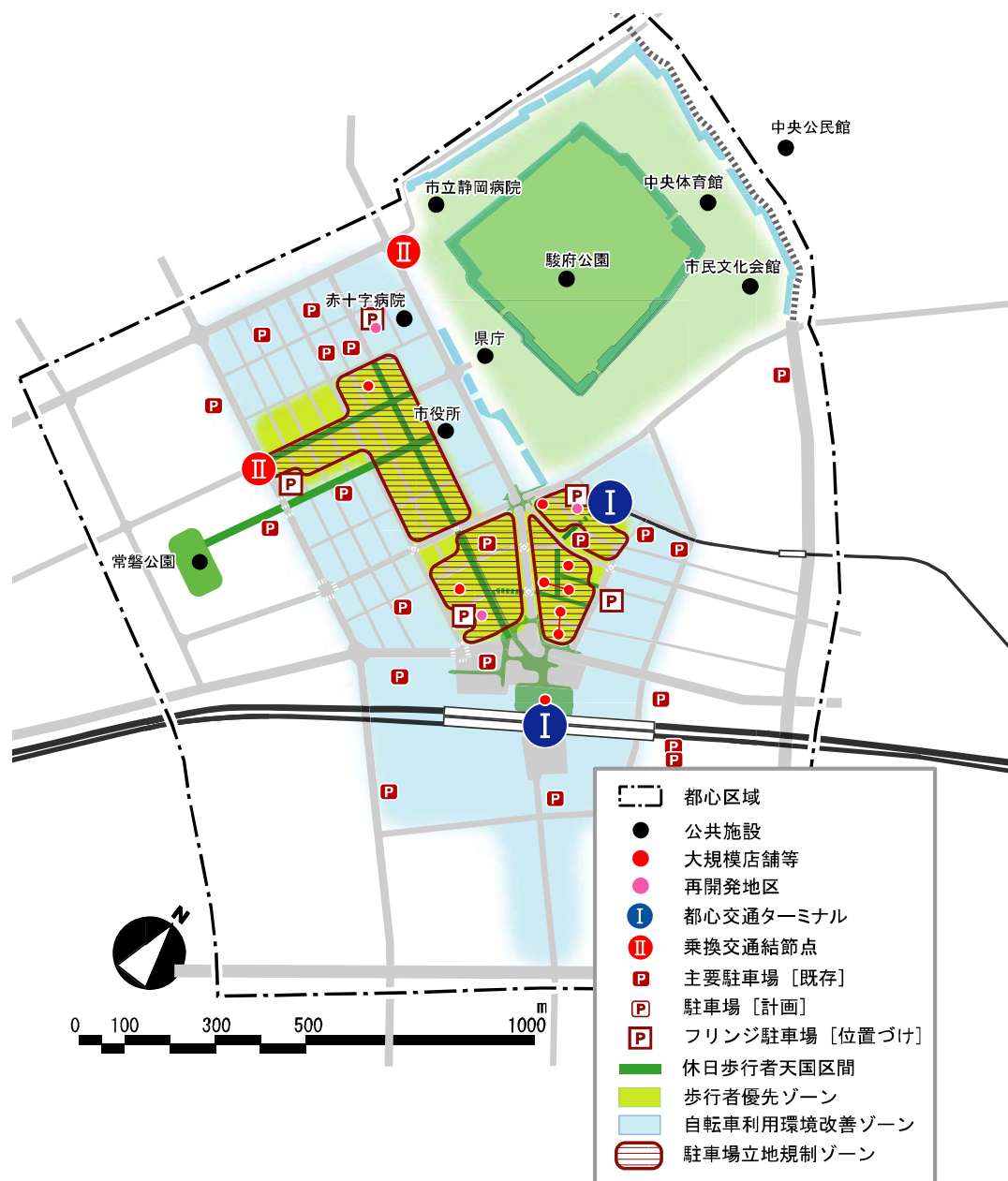


図 4-28 既存大規模駐車場へのフリンジ駐車場位置づけ

### ■ 駐車場案内システムの高度化

既存の駐車場案内システムについては、施設の老朽化に伴い、検討を行う必要が生じています。施設更新にあたり、既存のシステムの有用性を再検証するとともに、現在、駐車場案内については、技術開発により VICS、カーナビゲーション、インターネットにより効率の良い情報提供手段が運用されているといった状況もあり、今後の駐車場案内については、情報通信技術の活用などの視点も重要と言えます。

## ■駐車場における電気自動車への対応

地球温暖化の防止や都市環境の改善、石油依存度の低減など「環境・資源問題」への有望な切り札の一つとして、高い環境性能などを持った電気自動車(EV)の普及が全国各地で進められています。その際、電気自動車普及においては、急速充電器を街なかにもう普及させるかがひとつの問題となっています。

昨今、電力会社と時間貸駐車場業者が提携して、電気自動車用の急速充電器を設置する実証実験を行なっています。また高速道路株式会社でもパーキングエリアでの急速充電器設置といった同様の動きが見られます。また、岡山県では、公用車として電気自動車20台を導入し、同時に庁内の駐車場に急速充電器の設置を試みています。

このように、急速充電器等のインフラ設備の設置などを、静岡都心地区の駐車場等でも検討していくなど、電気自動車普及への対応についても考えていくことが重要です。



図4-29 パーキングエリアに設置された電気自動車用急速充電器

出典：首都高速株式会社 HP

### 施策【C-5】荷捌（さば）き車両への適正な対応

静岡都心地区は、大規模商業施設と個店からなる商店街により、高い商業集積が形成されています。商業施設には、物流は必要不可欠であり、多くの荷捌き車両が毎日都心部で荷物の集配を行う必要があります。

大規模集客施設は、自らの施設内に物流集配スペースを用意していますが、個店では荷捌きスペースを持つことは困難であり、道路上で荷物の集配を行っているのが実態です。

このため、都心部においては、個々の集配業者が道路上に車両を駐車して、集配を行っており、道路交通法改正に伴い、取り締まりが強化されたことや歩行者優先まちづくりの流れなどもふまえ、安全、安心な荷物の集配システムの構築が求められています。

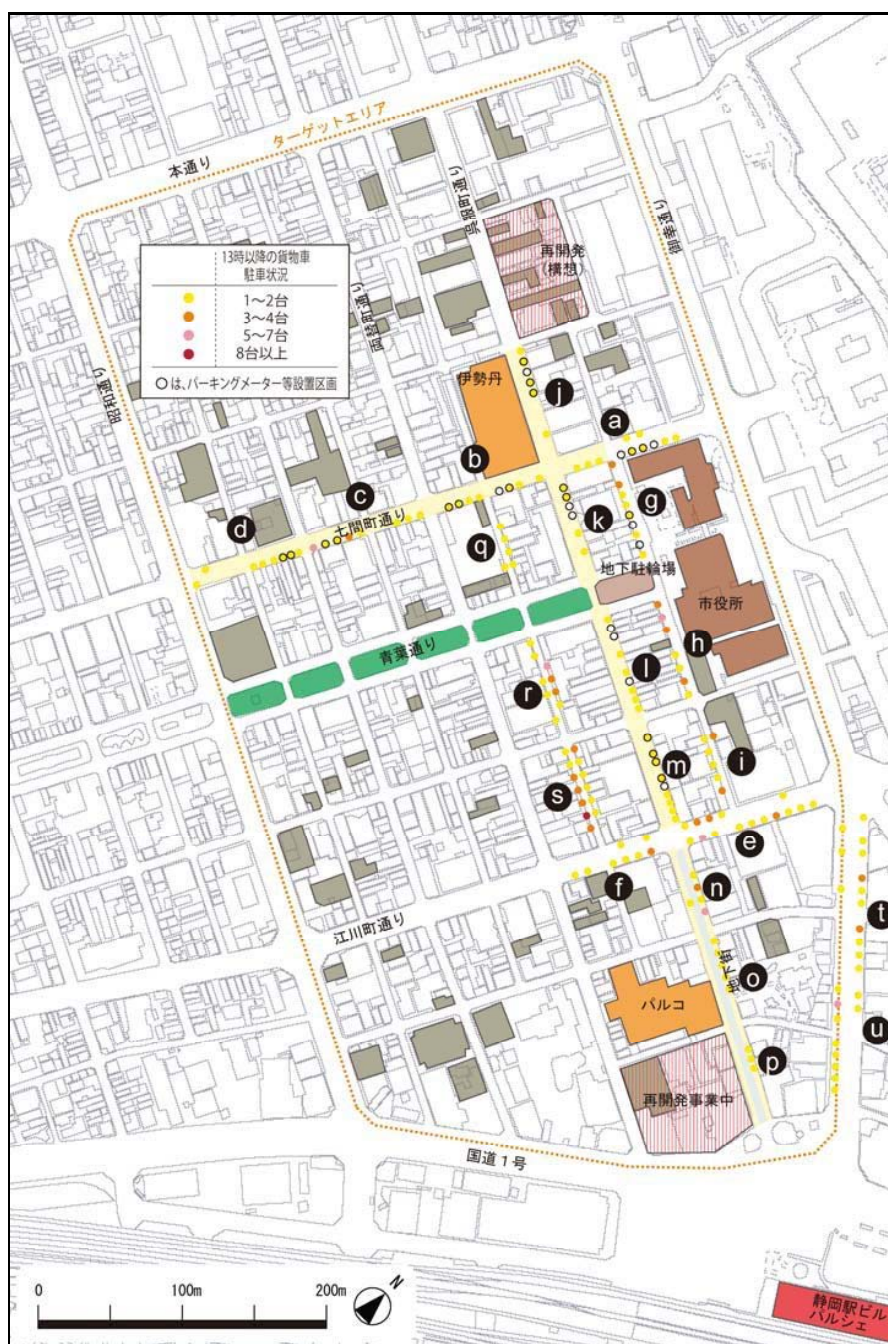


図4-30 貨物車の路上駐車状況（平日13時以降）



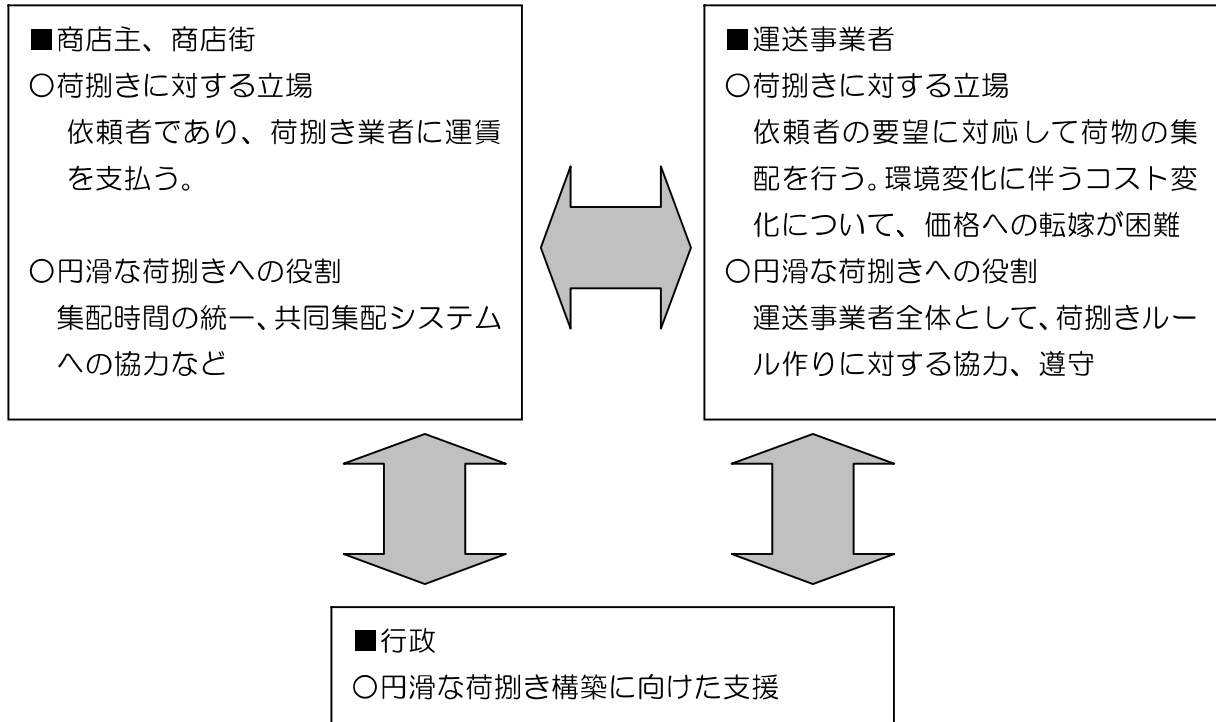


図4-31 荷捌き対策に関する各主体の相関図

※段階的取り組み

円滑な荷捌きにあたっては、スペースを用意するだけでは、十分な対策とはならず、荷主、運送業者が一体となって、ルール作りを行い、遵守する体制を構築し、共同集配システムの構築に向けて取り組んでいくことが必要です。このため、引き続き静岡都心地区の荷捌き対策について、荷主、運送業者、行政と良好な荷捌き実現に向けて意見を交わしていく枠組みづくりが必要と言えます。

《施策【C-5】 具体化のための考え方・取り組み方》

■紺屋町地区を事例とした荷捌き交通の対応策の提案

表 4-6 平成 20 年度社会実験に基づく紺屋町の荷捌き対応策

荷捌き対応策	メリット	デメリット	備考
肋骨道路での路上荷捌き施設の設置検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コストがかからない</li> <li>・ 安心かつ快適な歩行空間を呉服町通りに確保できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 肋骨道路沿道店舗の同意が必要</li> <li>・ また道路としての位置づけをはずす必要がある</li> </ul>	<p>歩行者モール化の議論とセットで考える必要がある</p> <p>その運用方法やスペース確保の考え方など、関係機関、関係団体と調整を行っていくことが必要</p>
呉服町通りでの路上荷さばき施設の設置検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コストがかからない</li> <li>・ 容易に荷捌き空間を確保できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 荷捌き業者の同意が必要</li> <li>・ 警察との協議が必要</li> </ul>	<p>現状でも 8 時から 10 時までの 2 時間、荷捌き車両専用駐車場所として確保されている</p>
路外荷捌き施設の設置検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 呉服町通りに荷捌き車両が進ませず、安心かつ快適な歩行空間を確保できる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 空間や予算上の制約や問題が生じる</li> <li>・ 荷捌き業者の同意が必要</li> </ul>	<p>H21 社会実験時には、より使い勝手の良い路外荷捌き施設を要望している</p>
共同集配システムの構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 静岡都心地区への荷捌き車両の総量が削減され、静岡都心地区の目指すべき都市像との整合がとれている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地元の受け入れ体制や荷捌き業者の共同体制など、地元商店街、運送業者、行政等ステークホルダーとの調整に時間を要する</li> </ul>	

## ■伝馬町地区を事例とした荷捌き交通の対応策の提案

- ・丸井、松坂屋、109 等の大規模商業施設は敷地内に荷捌き機能を確保している。
- ・しかし伝馬町の路上駐停車状況をみると、平日の駐停車車両 275 台のうち、1/3 程度である 95 台が荷捌き車両となっており、これらの車両は大規模店舗以外の小型商店への荷捌きであると予想される。(交通実態調査より)
- ・今回の路上駐停車状況の調査区域以外にも、御幸通りでは日常的に路上駐車による荷捌きが行われていることが確認されている。(現地調査より)
- ・しかしこれらの駐停車車両の約 7 割は、10 分以内の短時間駐車となっている。(交通実態調査より)

⇒これより伝馬町地区では、大規模商業施設周辺に立地する小型商店への短時間荷捌きへの対応が求められます。以下に、それらの車両への対応策をいくつか例示します。

- ① 大規模商業施設が確保している荷捌き駐車場を、地区内で共同利用する仕組みを構築する  
大規模商業施設の荷捌き施設は、常時利用されているわけではないため、時間帯をずらすことによって、地区内物流機能を向上させることが期待されます。そのためには、協議会等を立ち上げて、大規模商業施設と小型商店とが協議する場を設ける必要があります。
- ② 地区内に点在するコインパーキング等を荷捌き施設へと転換する  
伝馬町地区には、いくつかのコインパーキングが点在しているため、これらの一部を荷捌き施設に転換することで、地区内物流機能を向上されることが期待されます。しかしその際、スペース確保のための費用負担や、横持ち距離等の運用上の課題が残されています。(←荷捌き車両のほとんどが短時間駐車であるため)
- ③ けやき通りを中心とする街区内道路（休日歩行者天国区間）へ時間帯を指定した形で路上荷捌きを容認する。  
けやき通りを中心とする街区内道路は、静岡都心地区でも有数のにぎわいを創出しているエリアであり、本来であれば当該区間へ路上荷捌きを容認することは望ましいとは言えない。しかし現地の状況をみると、早朝や夜間（20 時以降）は、人通りが非常に少なくなることから、時間帯を指定して路上荷捌きを容認することは、空間利用の観点からも望ましいと考えられる。

（１）紺屋町社会実験

平成20年11月に、静岡市紺屋町において、既存コインパーキングを借上げることによる路外荷捌きスペースを確保する社会実験を実施しました。

8時から10時までの2時間は、実験区間に4箇所設置されている荷捌き車両専用駐車場所（一部はさらに軽車両のみ）を荷捌き場所として適正に確保しました。（現状は、一般自動車の駐停車が見られるため、これを排除する。）10時以降20時までの荷捌きは、実験時に用意する臨時荷捌き場所を用いるよう、誘導を行いました。その結果は、以下のような状況が見られました。

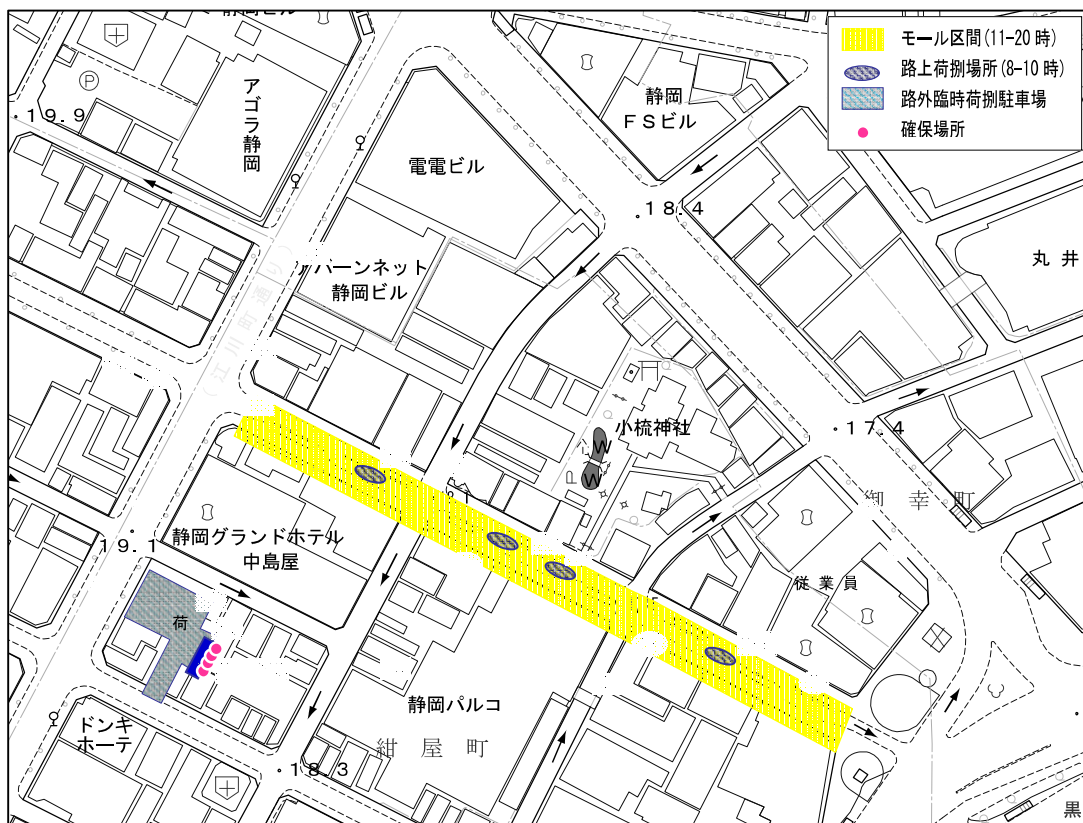


図4-32 路外荷捌きスペースを確保した社会実験概要

路外荷捌きスペースに関して

- ・ 路外荷捌き車両スペースを設けたが、マスが小さく、使える車種が限られた。（2t車でもショートは可だが、ロングは不可）
- ・ 駐車場が奥にあり、クランク状になっているため、使い勝手が悪かった。
- ・ 全体的に短時間利用が多く、10分以内の利用者が4割、30分以内までの利用者で6割を占めている。

路上駐車に関して

- ・ 8時から11時までの3時間、呉服町通りに設置されている路上駐車スペースの利用状況



については、実験中 10 時台に駆け込み需要が確認されたものの、通常時とさほど変わらない利用台数だった。

- ・ 肋骨道路の荷捌き状況については、実験時だけでなく通常時から利用が確認されており、実験による影響ではない。
- ・ 実験時は江川町通りでも、路上荷捌きが行なわれていた（ただし通常時から路上荷捌きが行なわれていたかどうかは確認していない。）



図4-33 荷捌き社会実験の様子(左: 荷捌きスペース、右: 路上荷捌き増加)

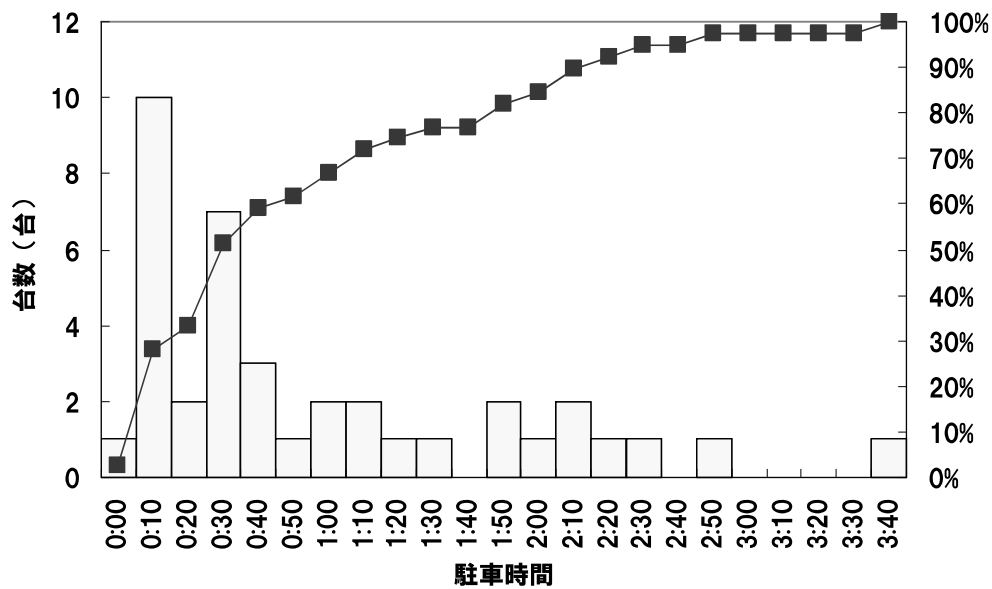


図4-34 路外荷捌きスペースの利用時間分布

(2) 伝馬町社会実験

平成21年度、伝馬町を中心として、平日歩行者モール、道路空間再配分、自転車クーポン等の社会実験を行ないました。その際、当該地区の路上駐停車車両について調査した結果は、以下の通りでした。

- ・電车道は、通常時は、1日(9-20時)で約200台程度の駐停車車両がある。
- ・通常時平日の駐停車車両275台のうち、荷捌き車両は95台(35%)と約1/3であり、過半は荷捌き車両ではない。
- ・通常時と実験時を比較すると、荷捌き車両は平日：95台→45台、休日：20台→13台と半分になっているが、その他の駐停車車両は、平日：180台→53台、休日230台→28台と大幅に減少している。
- ・実験時に丸井南側道路の駐停車車両は増えている。電车道の実験により、駐停車ができなくなった一部が丸井南側の道路を利用していると考えられる。ただし、電车道を利用していた数の1/10程度である。

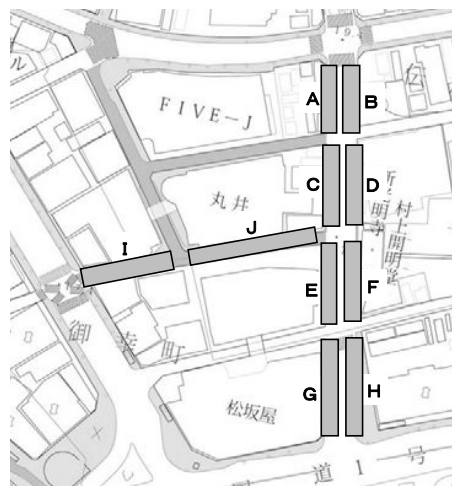


図4-35 駐停車状況調査箇所

表4-7 社会実験実施結果

◎路上駐車状況

(台)

調査種類	平日			休日			
	通常時	実験時	割合 (実験時/通常時)	通常時	実験時	割合 (実験時/通常時)	
地区分類	電车道	194	0	0.0%	225	0	0.0%
	丸井南側	81	98	121.0%	25	41	164.0%
	合計	275	98	35.6%	250	41	16.4%
駐停車台数	駐車	129	58	45.0%	40	9	22.5%
	停車	146	40	27.4%	210	32	15.2%
	合計	275	98	35.6%	250	41	16.4%
荷捌き台数	有	95	45	47.4%	20	13	65.0%
	無	180	53	29.4%	230	28	12.2%
	合計	275	98	35.6%	250	41	16.4%
駐停車時間別台数	0~4分	146	64	43.8%	145	29	20.0%
	5~9分	61	15	24.6%	39	8	20.5%
	10分以上	66	19	28.8%	61	4	6.6%
	合計	273	98	35.9%	245	41	16.7%
平均駐停車時間(分)	駐車	8.9	7.5	84.2%	6.0	7.8	129.7%
	停車	2.1	0.2	11.5%	2.9	0.2	6.6%
	全体	7.2	5.6	77.4%	6.6	4.2	63.2%

※休日の電车道一けやき通り間は歩行者天国のため、12時~17時まで実施していない。

※実験時の22日、26日は電车道通りは実施していない。

### 施策【W-1】歩行者ネットワーク(線)の充実

静岡都心地区では、昭和45年より現在まで、休日歩行者天国が13:00から18:00まで実施されています。(※下図参照 このように面的に歩行者天国が実施されている都市は全国でも多くありません。)この取り組みにより、歩行者天国が実施されている区間は道路に面して駐車場が作られないなどまちづくりへの効果も大きく、静岡都心地区のにぎわい創出に大きく貢献していると考えられます。

静岡都心地区において、面的な賑わいエリアを快適に歩いて回遊できる空間を実現するにあたっては、さまざまな関係者との協議調整が必要であるため、下記の取り組み方針のもと関係機関と協議を進めながら、段階的に取り組んでいくことが重要です。

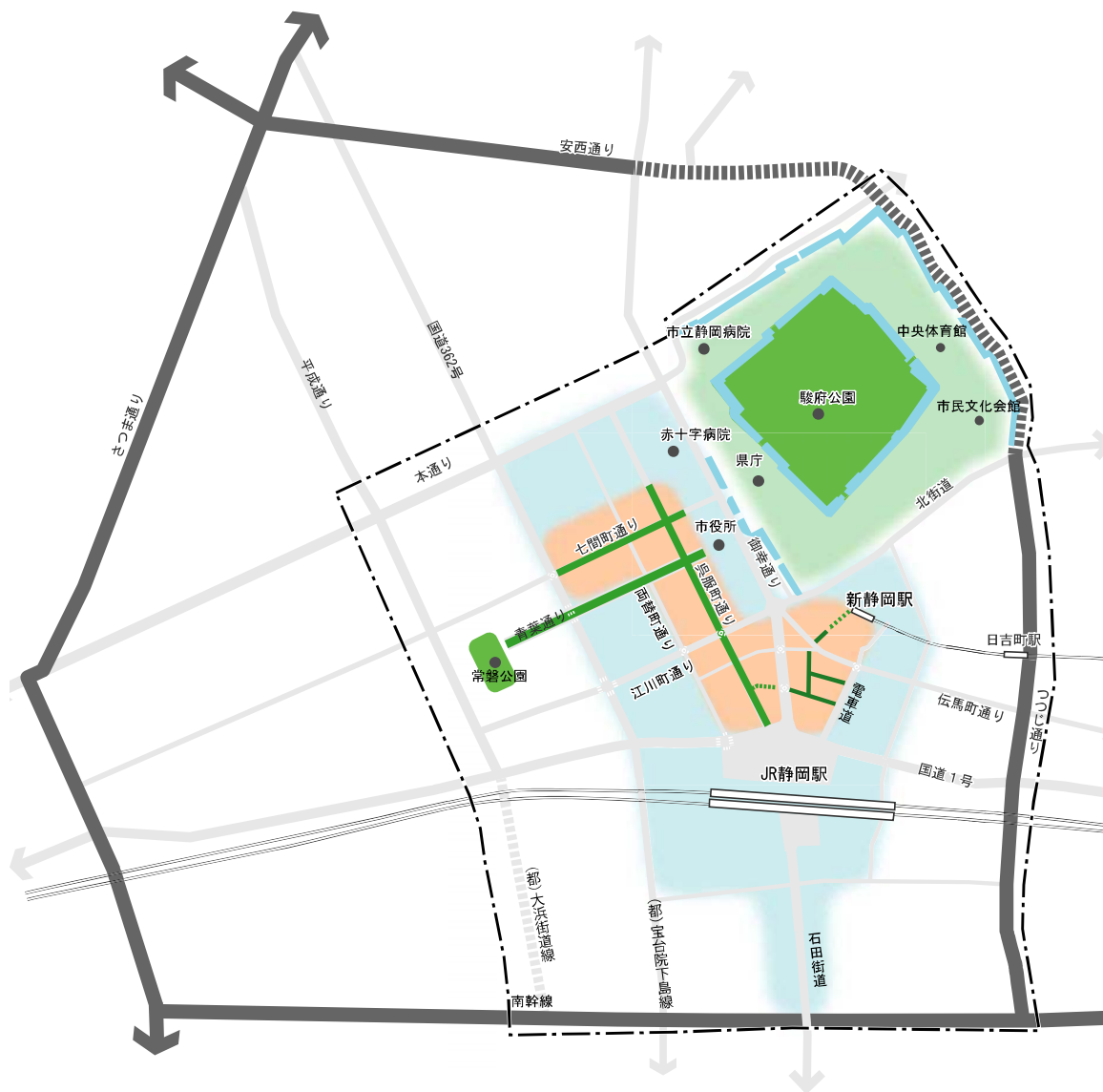


図4-36 静岡都心における休日歩行者天国実施区間

- ・ 主要商店街の歩行者通行量は年々微減傾向である。
- ・ しかし主要交差点等、部分的には、歩行者通行量が増加しているところもある。
- ・ 歩行者動線を見極めつつ、歩行者が快適に回遊できる施策を実施する必要がある。

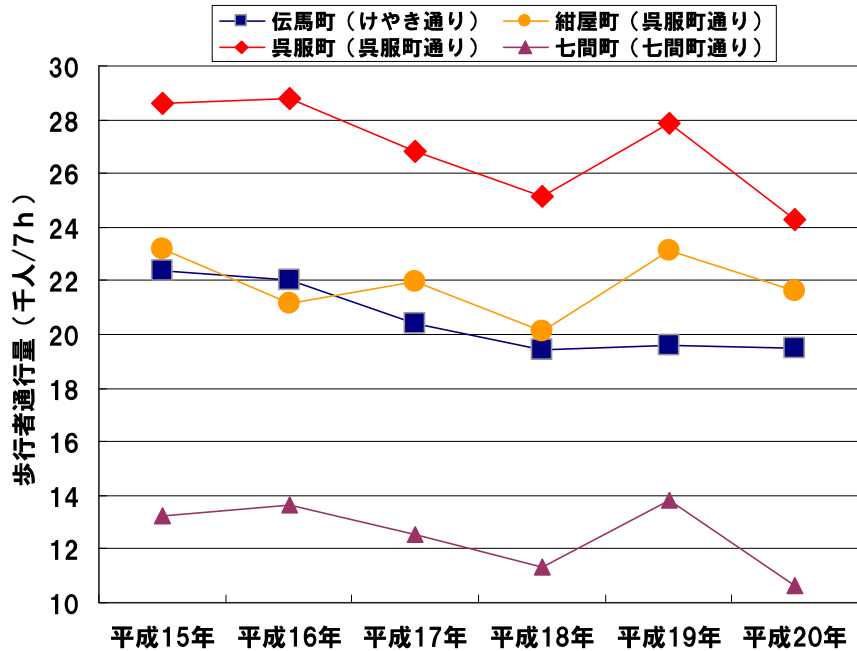


図 4-37 静岡市主要商店街の歩行者通行量の推移

出典：静岡商工会議所，静岡地域中心市街地通行量調査・お買物調査

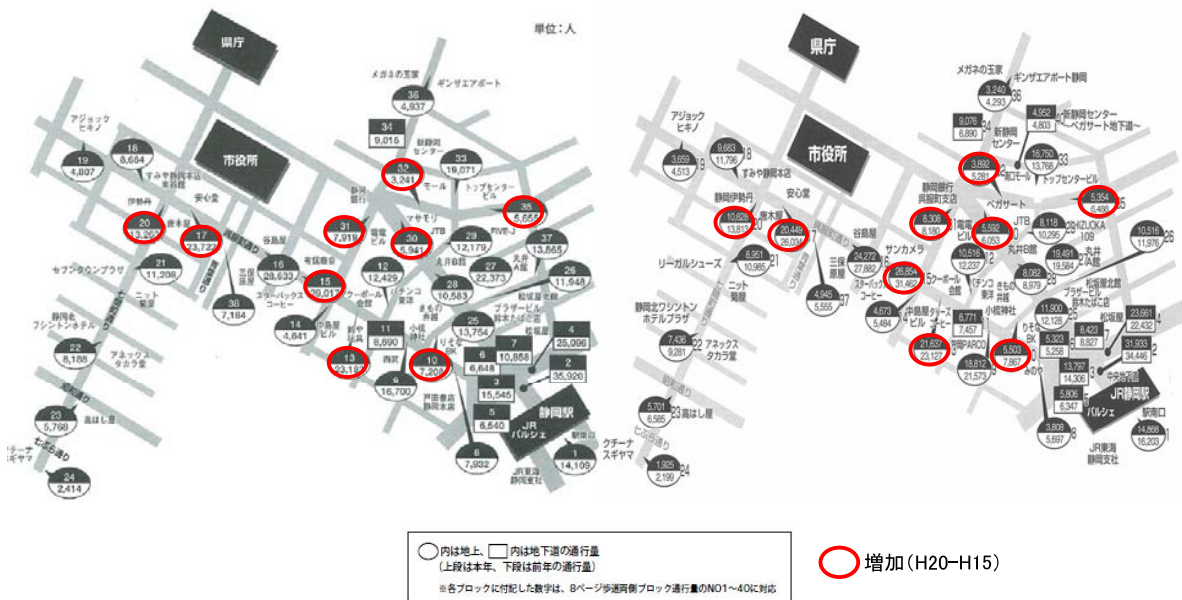


図 4-38 静岡都心地区の歩行者通行量 (左：平成15年度、右：平成20年度)

出典：静岡商工会議所，静岡地域中心市街地通行量調査・お買物調査



## 《施策【W-1】 具体化のための考え方・取り組み方》

### ■平日歩行者天国

期間限定的に、可能なところから社会実験の実施を検討し、地域と協働しながら実現に向けて取り組んでいくことが考えられます。また、建築物のオープンスペースのしつらえや道路空間再整備により、歩行者が滞留、回遊しやすい空間の創出が可能であることから、規制を伴わない形で心理的に車両が通行しにくい空間をつくっていくことなども考えられます。

**対 象**：呉服町通り紺屋町区間、けやき通りなど

**手 法**：期間限定方式 夏休み中など人の出がなくなる時期  
曜日指定方式 金曜日など

### ■休日歩行者天国の時間延長

現在の休日歩行者天国は、13:00～18:00 となっていますが、各店舗の営業状況を見ると10:00から20:00が多く、歩行者天国の時間よりも若干長くなっています。また、歩行者の通行量を見ても、人の流れが出てくる時間が遅くなっており、ピーク時間が14:00頃となっています。このため、歩行者天国の時間が長くなることにより、都心の滞在時間の向上やお昼時を挟むことにより、都心での滞在方法に効果がある可能性があります。このため、休日歩行者天国の拡大に向け、地域と協働して取り組んでいくことが考えられます。

表 4-8 静岡都心地区の大規模店舗の影響状況

店舗	平日営業時間	休日営業時間
松坂屋	10:00～19:00 ※本館・北館の1F・B1Fは10:00～19:30 ※本館8階レストランは11:00～22:00	
丸井	10:30～20:00	10:30～19:30
109	10:30～20:00	
パルコ	10:00～20:00 ※2F サルヴァトーレクオモ 11:00～23:00 ※7F レストラン 11:00～22:00	
伊勢丹	10:00～19:30	

### ■休日歩行者天国の区域拡大

現在実施している休日歩行者天国について、周辺交通環境への影響やまちづくりへの効果、歩行者の安全で快適な通行の観点から、必要に応じて社会実験等により検証し、区域の拡大を目指すことが考えられます。

## 施策【W-2】歩行者優先ゾーン(面)の構築

静岡都心地区は、商店街と大規模店舗で構成される紺屋町街区、商店街が交差する呉服町街区、大規模店舗が複数立地する伝馬町街区、県庁及び駿府公園が立地する駿府公園街区の4つの街区が、御幸通り、江川町通りという幹線道路で分断されています。また、これらの街区と静岡駅も国道1号によって分断されています。

静岡駅と商業集積地域を結ぶ動線や御幸通りと江川町通りが交わる江川町交差点等は、地下通路が整備されていますが、歩行者の回遊性や高齢化に伴うバリアフリーへの対応という観点からは、歩行者ネットワークとして十分な機能を持ち合わせていない状況です。

静岡都心地区の回遊性向上のため、また、街区内部での快適な移動環境の構築をはかるため、街区分断要素となっている地下道による横断の解消を目指すことが必要です。しかしながら、平面横断の実現に向けては、現状の交通量では困難であり、「【C-3】流入・通過交通処理のため取り組み」により、交通量が減少することで実現可能性が増す取り組みと考えられます。

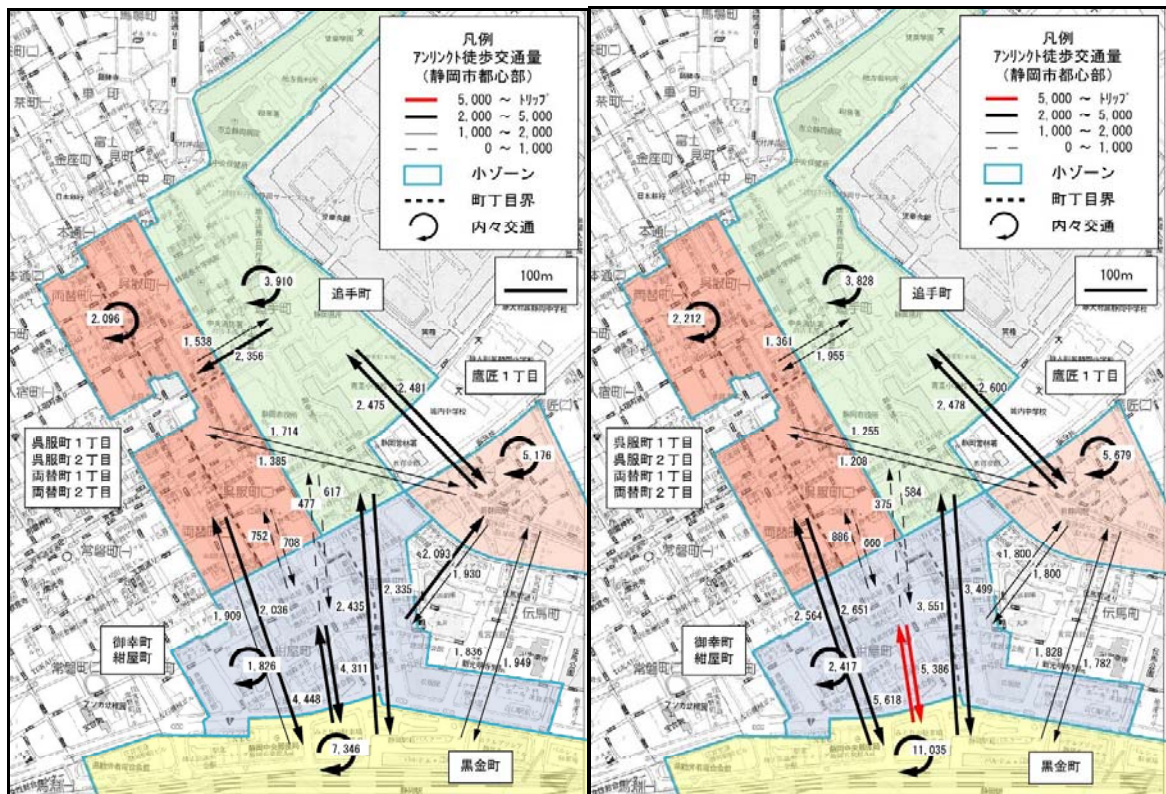


図4-39 徒歩でのゾーン間移動状況（左：昭和63年平日、右：平成13年平日）

出典：第3回静岡中部都市圏パーソントリップ調査報告書（現況分析編）

《施策【W-2】 具体化のための考え方・取り組み方》

- 御幸通り県庁前交差点のスクランブル化
- 御幸通りの新規横断歩道設置
- 北街道の横断歩道の利便性向上
- 江川町交差点の平面横断化

- ・ 御幸通りを横断する歩行者通行量は平日が約2万人、休日が約3万人。
- ・ 平日と休日では、横断通行量の多い箇所が異なり、平日は江川町地下道の通行量が多いが、休日は御幸通りのスクランブル交差点の通行量が倍増する。
- ・ ペガサート北側の北街道を乱横断する歩行者通行量は1日2~300人ほどだが、自転車乱横断は3倍の600~1000台。

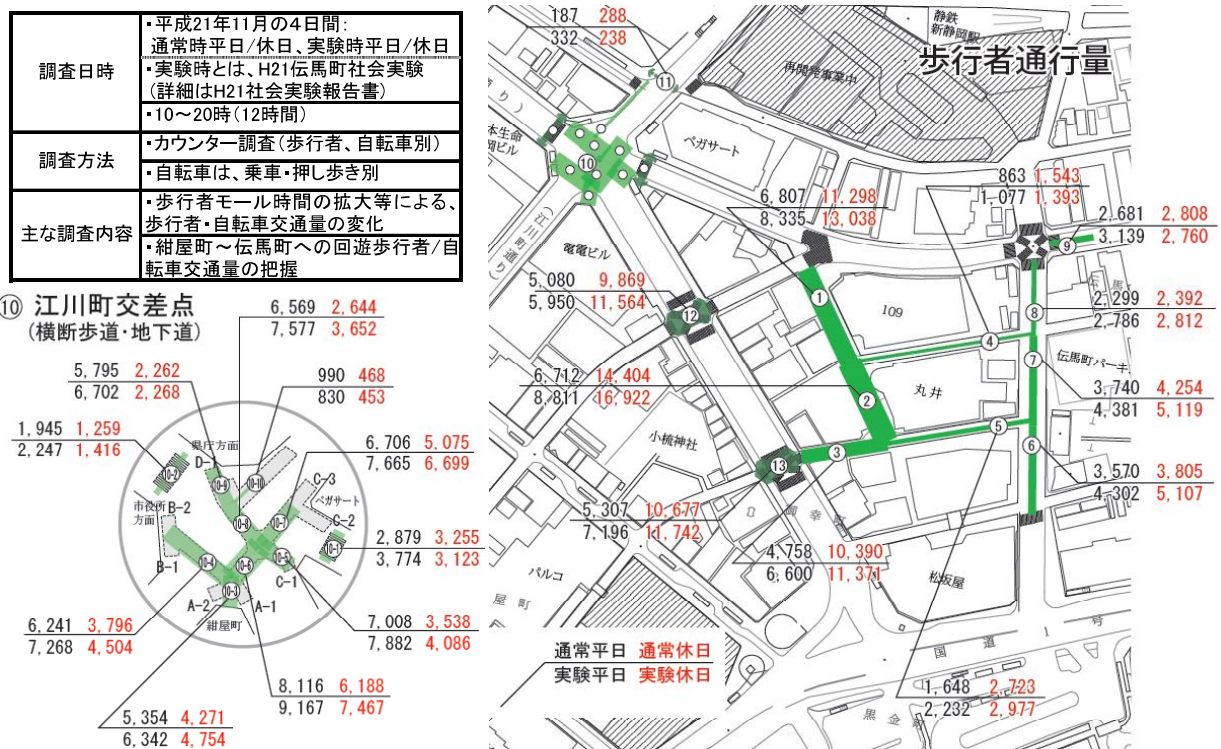


図4-40 御幸通り周辺の歩行者横断状況

表4-9 御幸通り周辺の歩行者・自転車通行量

地点名	歩行者				自転車(乗車)				自転車(降車)				自転車合計			
	平日		休日		平日		休日		平日		休日		平日		休日	
	通常時	実験時	通常時	実験時	通常時	実験時	通常時	実験時	通常時	実験時	通常時	実験時	通常時	実験時	通常時	実験時
モール区間(①②③④⑤)	20,788	27,055	40,349	45,701	3,417	5,875	4,020	2,812	103	323	251	214	3,520	6,198	4,271	3,026
電車道(⑥⑦⑧)	9,609	11,451	10,451	13,038	2,022	3,657	2,590	1,794	74	144	69	85	2,096	3,801	2,659	1,879
伝馬町通り(⑨)	2,681	3,139	2,808	2,760	1,268	2,067	1,604	1,111	24	39	23	21	1,292	2,106	1,627	1,132
江川町交差点(⑩~1~10)	51,603	59,454	32,756	38,422	1,936	3,209	1,949	1,442	127	224	88	76	2,063	3,433	2,037	1,518
北街道乱横断(⑪)	187	332	288	238	682	1,060	695	603	11	15	6	6	693	1,075	701	609
御幸通り横断(⑫⑬)	10,387	13,146	20,546	23,306	2,875	4,721	3,457	2,578	108	301	167	137	2,983	5,022	3,624	2,715
電車道横断(⑭~1~3)	6,002	7,377	8,311	9,971	856	1,374	982	711	16	51	34	29	872	1,425	1,016	740
合計	101,257	121,954	115,509	133,436	13,056	21,963	15,297	11,051	463	1,097	638	568	13,519	23,060	15,935	11,619

## ■道路空間再配分

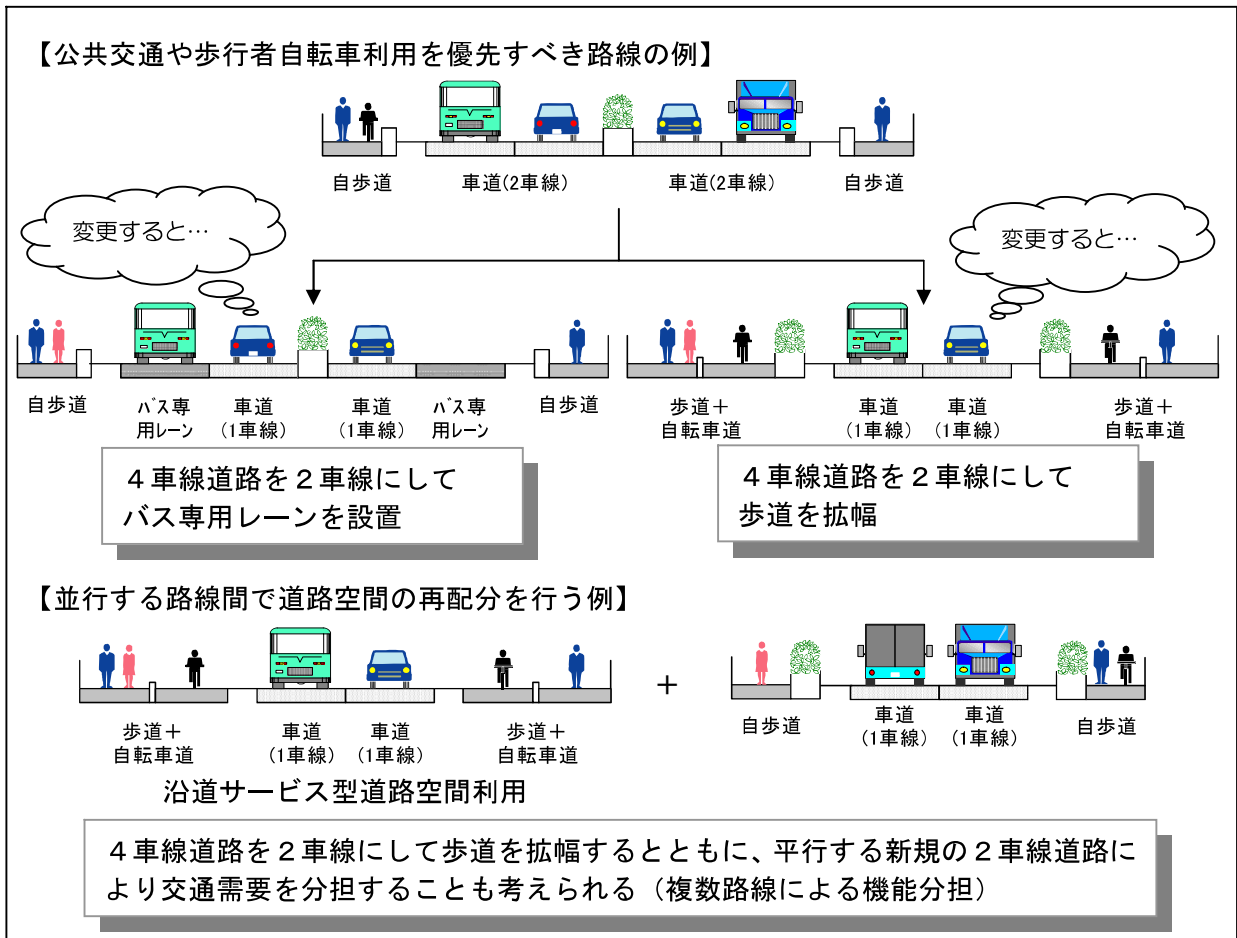


図 4-4-1 道路空間再配分のイメージ

出典：第3回静岡中部都市圏パーソントリップ調査

## ■カラー舗装による自転車専用通行帯の設置

歩行者や自転車、バスレーン等にカラー舗装を施すことによって、自動車ドライバーへ喚起することは、コストも割安であり、有効な手段であるといえる。



■ゾーニングの設定（歩行者優先ゾーン、フリンジゾーン）



図 4-42 ゾーニングの設定イメージ

■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（附置義務条例の見直しにより必要台数設定を下げる）し、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ることとし、出入口等はわかりやすくする。

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：建築物等に必要な駐輪場を確保する。

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。



### 施策【W-3】 滞留空間の創出・休憩施設の設置

静岡都心地区では、呉服町（呉服町通り）や七間町（七間町通り）といった一部のメインストリートにおいて、モニュメントの役割も担った常設のベンチが設置されているが、量的には充足しておらず、来街者からも休憩施設の要望が高くなっている状況です。

静岡市では、平成 20 年度紺屋町社会実験、平成 21 年度伝馬町社会実験において、オープンカフェを実施しました。今後、商店街や地元のニーズを汲み取りつつ、常設・仮設等の設置方法や周辺景観との調和を図るような設え等に配慮し、快適な滞留空間の創出を図ります。



図 4-43 紺屋町及び七間町の常設ベンチの様子



図 4-44 紺屋町社会実験におけるオープンカフェ・ベンチ設置の様子（平成 20 年度）

表 4-10 静岡中心市街地に望まれる施設・サービス

内 容	H17	H18
休憩施設	36.8%	40.7%
レストラン・喫茶	24.8%	24.8%
駐輪場	18.2%	21.7%
公衆トイレ	20.5%	21.7%
駐車場	25.5%	21.0%
イベントスペース	13.5%	14.7%
商店街マップ・看板	9.0%	10.5%
文化芸術施設（美術館・ホール）	10.3%	10.3%
福祉・高齢者向サービス	13.2%	9.5%
ポイントカード・スタンプサービス	6.5%	7.2%
インフォメーションコーナー	3.2%	4.7%
公共交通機関	3.8%	3.8%
その他	4.5%	3.7%
託児施設	3.8%	2.5%
配達・出前サービス	1.7%	1.7%
公共機関（ハローワーク等）	0.7%	1.0%

出典：静岡商工会議所，  
平成 19 年度静岡地域中心市街地  
通行量調査・お買物調査

### 《施策【W-3】 具体化のための考え方・取り組み方》

- ベンチ・テーブル等の休憩施設を積極的に配置
- 既存の歩道空間に休憩施設を積極的に配置
- 歩行者モールの検証とあわせて、オープンカフェやイベント等の実施