

都市・地域総合交通戦略の実践に向けて

～静岡市をケーススタディとして～

Practical Approach to Comprehensive Transport Strategy

～A Case Study of Shizuoka City～

鈴木 弘之* 鈴木 奏到* 逸見 朋子*

By Hiroyuki SUZUKI, Kanato SUZUKI and Tomoko HEMMI

1. はじめに

昨今の都市を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ、今後の都市交通施策及び市街地整備施策のあり方を考える上で、拡散型の都市構造を見直すことが重要であるとして、国土交通省は社会資本整備審議会答申（第一次答申：平成18年2月1日、第二次答申¹⁾：平成19年7月20日）の中で「集約型都市構造」を提言した。更に、集約型都市構造を実現するための根幹的な施策を都市交通施策と位置づけ、総合的かつ戦略的に推進していくことが言及されている。

具体的には、①都市交通施策を実施するためのステークホルダーによって構成される協議会を設置し、将来の都市の目標像を明確にした上で、②必要となる都市交通施策やアクションプログラム等を盛り込んだ「都市・地域総合交通戦略」を策定し、確実に推進する体制を構築することとしている。これまで自治体の都市交通施策は、「いつ、だれが、どのようにして」実施していくのが不明確であったため、「絵に描いた餅」になりがちであったが、総合的・戦略的に計画を実現する体制の構築が位置づけられた意義は大きい。

静岡市は、平成15年4月に静岡市と清水市が合併し、平成17年4月に政令指定都市となり、静岡・清水両都心を核とした将来の都心交通のあり方が求められ、都心地区まちづくり交通計画を策定するとともに、将来的には都市・地域総合交通戦略として展開しようとしている。

本稿では、静岡市をケーススタディとして、都市・地域総合交通戦略の実践に向けた初年度の取り組みと、今後の展開を報告する。

2. 都心地区まちづくり交通計画の概要

(1) 全体計画

本調査は3ヵ年調査の枠組みの中で、1年目は都心交通実態調査に基づく課題を明確にし、都心まちづくり交通計画の基本方針を設定する。2年目は基本方針に基づく将来の都心交通ビジョンを策定するとともに、これを実現化するための施策・事業の洗い出しと施策検証のための社会実験を行なう。そして、3年目はこれらの施策・事業を有効かつ効率的に実現するための施策パッケージと展開プログラムによる都心交通戦略を策定する。

(2) 都心地区まちづくり交通計画の基本方針

上位計画・既往調査及び交通実態調査から静岡市では以下の都市交通特性が抽出された。

- ・静岡－清水都心間の連携が強い。
- ・公共交通（鉄道、バス）の分担率が低い。
- ・郊外まで伸びるバス路線は不採算路線となっている。
- ・鉄道を軸とする集約型都市構造が形成されている。

また、平成17年度に策定された静岡市総合交通計画²⁾では、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動車により快適に移動できる総合交通体系を目指すことが目標とされた。

これまでの静岡市の総合交通体系の目標、並びに、現在の静岡市の都市交通特性及び国の動向を踏まえ、都心地区まちづくり交通計画の基本方針を以下のように設定する。

- ・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強化
- ・①つなぐ、②めぐる、③たまるの3つの視点から

*都市・地域計画研究室

都心交通戦略を構築

- ・都市交通関係主体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

3. 都心交通の課題と対応方針

(1) つなぐ（都心アクセス）課題と対応方針

「つなぐ」視点から見ると、静岡市は他の政令指定都市に比べて公共交通の分担率は低いが、自転車の分担率は高く、環境にやさしい交通の利用促進が課題である。

特に、公共交通の利用促進策として、図-1の都市交通ビジョン（案）に示すように、静岡-清水都心間の基幹公共交通軸の強化とそれに合わせたバス路線網の見直しが必要である。

(2) めぐる（都心内回遊）課題と対応方針

「めぐる」視点から見ると、静岡・清水両都心が有する課題はそれぞれ異なる。

静岡都心は、商業地域が面的に広がり、JRと静岡鉄道の駅も離れているため、歩行者の回遊性の確保が課題である。歩行者回遊性の確保策としては、

図-2の静岡都心交通対応方針（案）に示すように、歩行者ネットワークの形成とこれと錯綜しない自転車、自動車、荷捌き交通の動線確保と運用システムの構築が必要である。

清水都心は、JRと静岡鉄道の駅、並びに日の出地区の集客施設がそれぞれ離れているため、これら3拠点間の連携が課題である。また、臨海部としての特性を活かした市街地と港湾の連携も課題である。これら拠点間の連携策としては、図-3の清水都心交通対応方針（案）に示すように、拠点間を移動するための公共交通システムの導入や歩行者ネットワークの形成など、清水都心のウォーターフロントとしての特性を十分に活かした交通施策の展開が必要である。

(3) たまる（滞留）課題と対応方針

「たまる」視点から見ると、特に静岡都心は、休憩施設の不足や路上駐輪が多く、歩行者空間における快適性の確保が喫緊の課題である。この快適性確保策としては、道路空間の再編による休憩スペースの確保や自転車駐輪対策が必要である。

①静岡-清水公共交通連携軸の強化 ②バス路線網の見直し ③都心の回遊性に資する交通ネットワークの強化

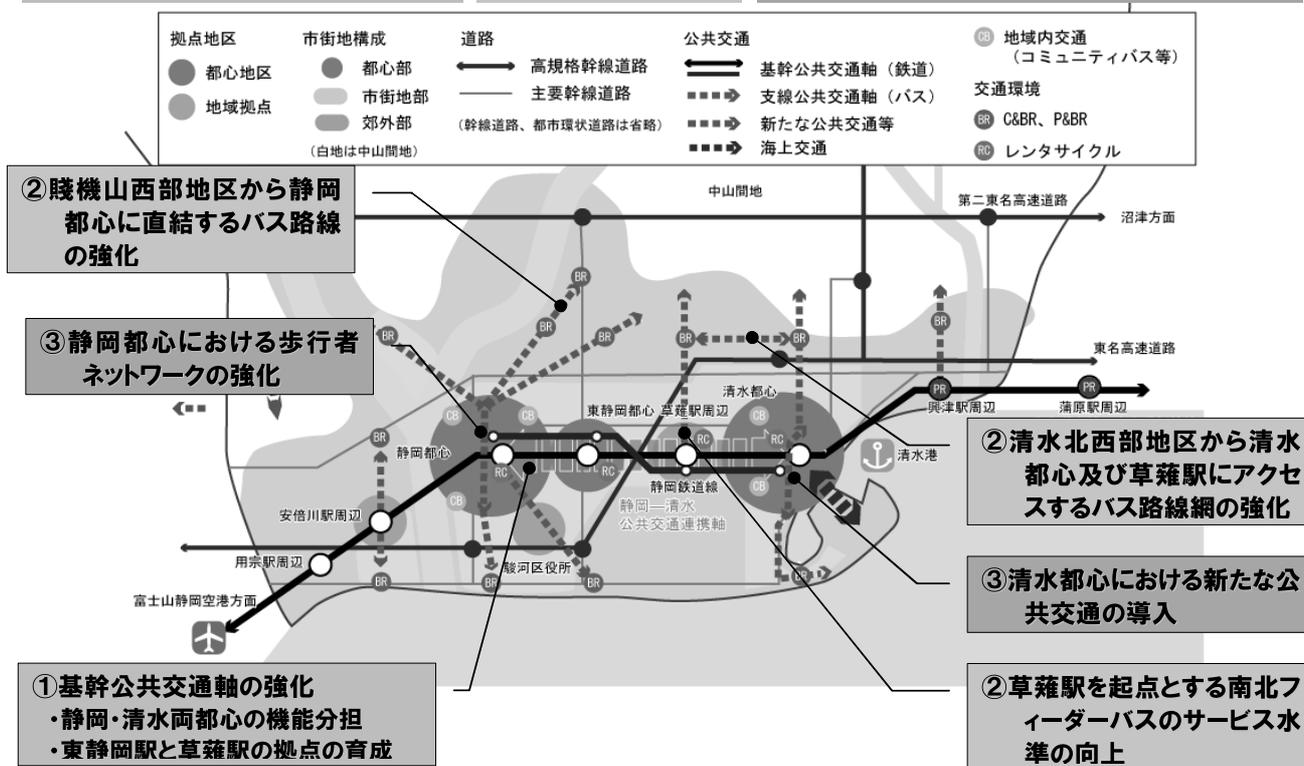


図-1 静岡市全体の都市交通ビジョン（案）

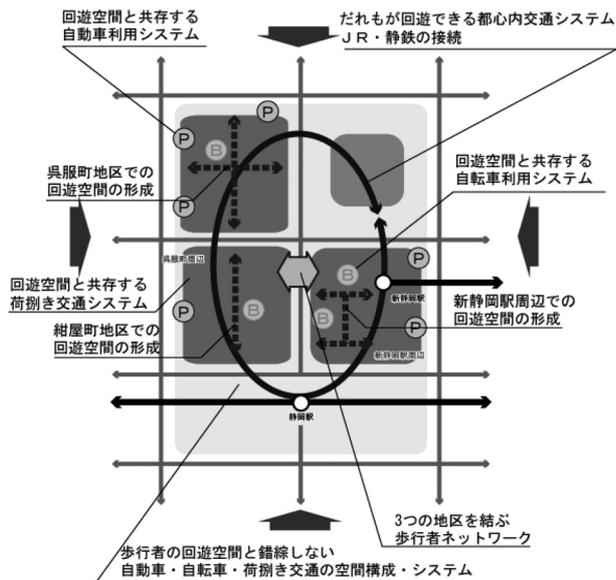


図-2 静岡都心交通対応方針 (案)

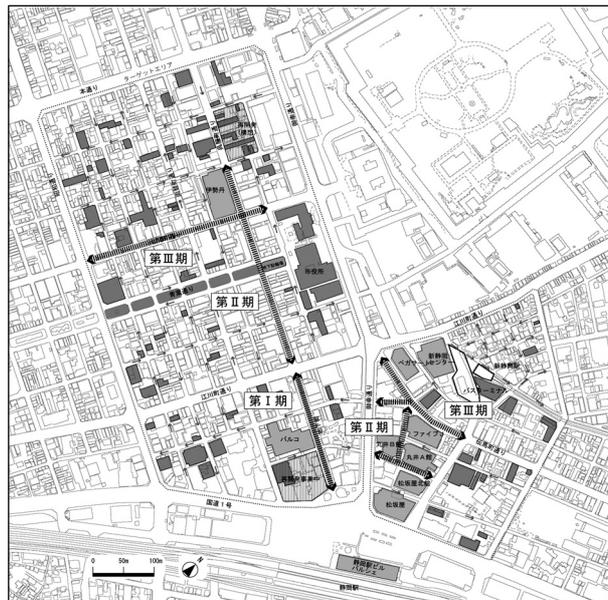


図-4 段階的歩行者モール社会実験計画 (案)

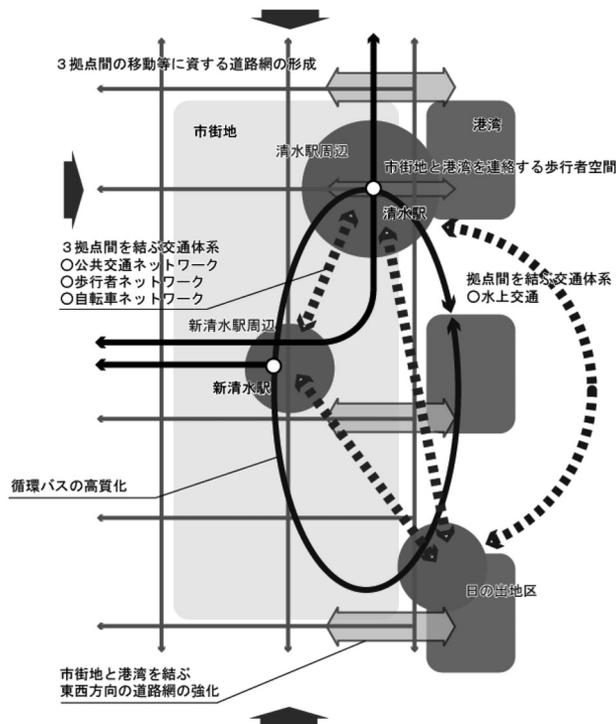


図-3 清水都心交通対応方針 (案)

4. おわりに

今後の展開としては、図-2, 3の静岡・清水両都心の交通対応方針 (案) に基づく都心交通ビジョンを策定するとともに、これを実現するための具体的な施策・事業の洗い出しを行う。

特に静岡都心については、歩行者・自転車を中心とした賑わいのある中心市街地の形成を目標とする都心交通施策を展開する。具体的には、図-4のように第Ⅰ期～第Ⅲ期に渡る段階的な歩行者モールの社会実験を行い、交通施策として実施することが可能かどうかを検証しながら、実験だけで終わらせることなく、実現化に向けた戦略的な展開を推進する。

参考文献

- 1) 社会資本整備審議会：新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。(第二次答申：平成19年7月20日)
- 2) 静岡市：静岡市総合交通計画 (平成17年)