

4 将来像の実現に向けた10の方策

ここでは、将来像の実現のための3つのまちづくりの方針に沿った具体的な「10の方策」を示します。

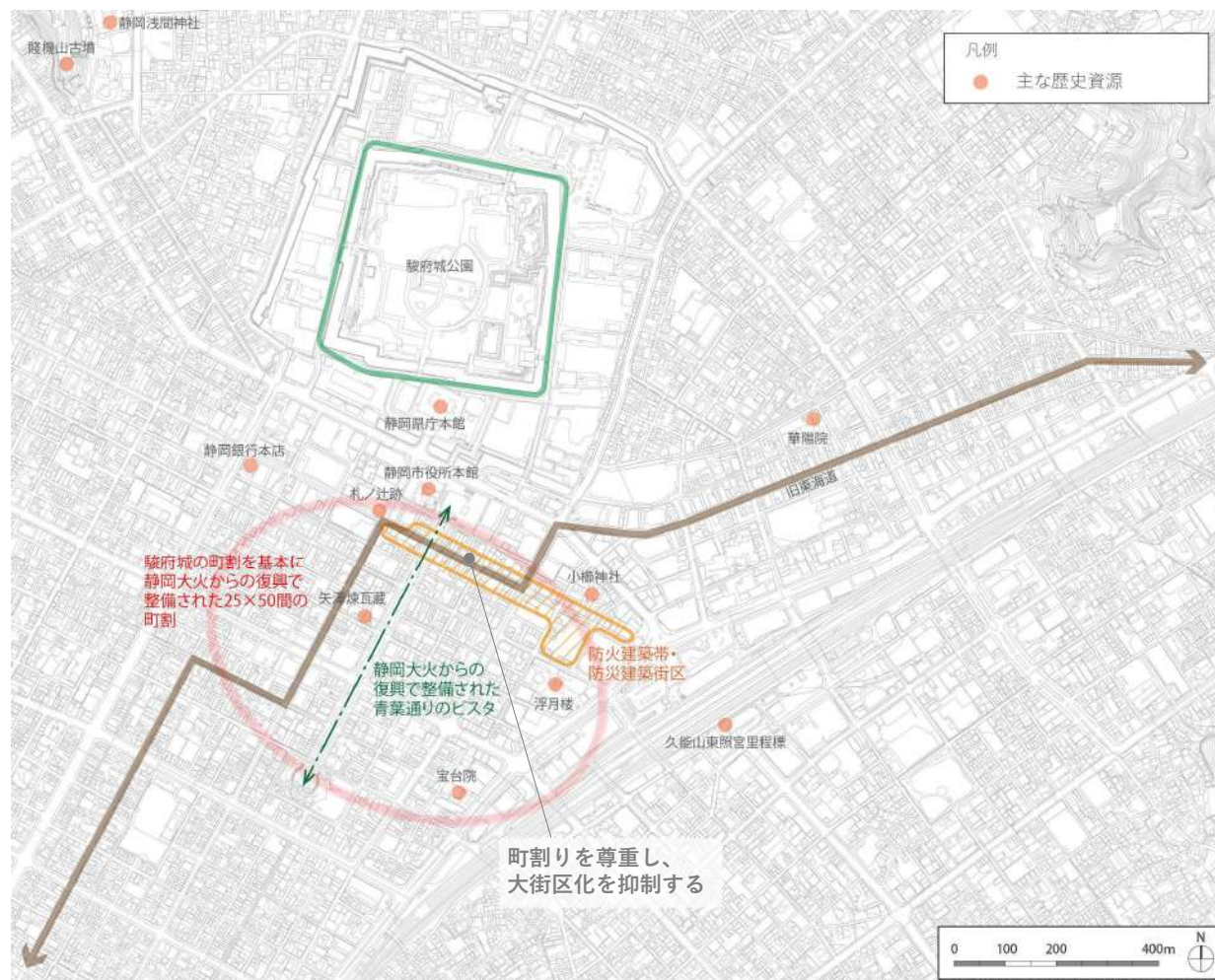
静岡都心地区の魅力を高め、持続的な発展を促すための公共空間の整備や民間開発、市民との共創で行う取組を推進する上での具体的な考えを示し、多様な主体とともに「訪れたい」、「暮らしたい」と思えるまちを着実につくっていきます。

将来像の実現に向けた10の方策		まちづくりの方針との関係性		
方策1	おまちの歴史の尊重と継承	つくる	つなぐ	楽しむ
方策2	地域の誇りと愛着を育む緑環境・景観づくり	つくる	つなぐ	楽しむ
方策3	訪れたいくなる界わい ^{*1} の形成とそのつながり強化	つくる	つなぐ	楽しむ
方策4	回遊性を高める面的な歩行者ネットワークの形成	つくる	つなぐ	楽しむ
方策5	歩行者と車が共存するための道路の役割分担	つくる	つなぐ	楽しむ
方策6	体験を育む滞留空間の適切な配置	つくる	つなぐ	楽しむ
方策7	広域からのアクセスの強化	つくる	つなぐ	楽しむ
方策8	まちなかの移動手段の多様化	つくる	つなぐ	楽しむ
方策9	多様な店舗の連なりと人が心地良く感じる街並みの継承	つくる	つなぐ	楽しむ
方策10	都市の顔となる街並み形成に向けた建築物のデザイン調整	つくる	つなぐ	楽しむ

^{*1}界わい
特徴のあるまとまった区域

静岡のまちが長年にわたり積み重ねてきた歴史や都市構造は、「まちの個性」の源泉となっており、この独自の魅力を高めていくことが、選ばれるまちとなるために不可欠な要素です。単に過去を保存するのではなく、歴史の中で形づくられてきたまちの「らしさ」を現代のまちづくりに活かすことで、まちの歴史を大切に未来へ受け継いでいきます。

- **町割^{*1}の尊重**：駿府城下の町割を基盤とし、静岡大火を契機に街区に背割り道路^{*2}を入れて更新された25間×50間（約45m×約90m）の町割は、おまちの都市構造にとって極めて重要な遺産です。この町割が、無秩序な開発を抑制し、低層で、人が心地よく感じ、歩きやすいまちを生み出しています。この町割を都市の骨格として尊重し、今後の開発等において、区画がまとまり大街区となってしまうよう抑制します。
- **旧東海道の歴史的価値の再認識**：旧東海道沿いに残る史跡や、街道筋が育んだ街の個性・特徴を大切にします。これらをまちづくりに活かすことで、静岡都心ならではのまちの独自性を強化し、市民や来訪者に愛されるまちの基盤をつくります。
- **防火建築帯の資源としての価値**：防火建築帯^{*3}造成事業や防災建築街区^{*4}造成事業によって整備された人が心地よく感じる低層で統一感のある街並みは、戦後復興の証であり、後世に受け継ぐべき貴重な都市の資産です。この特徴的な街並みの特徴を尊重・継承することで、市民や来訪者にとって心地よく歩くことのできるまちをつくります。



***1町割**

城下町などで、道路によって区切られた区画のこと

***2背割り道路**

街区(区画)の裏側(背中)同士を分けるように通る細い道

***3防火建築帯**

戦後、都市の復興の一環として火災の延焼を防ぐため、燃えにくい（耐火）構造の建物を帯状に連ねて整備したもの

***4防災建築街区**

防火建築帯の考え方をさらに発展させ、区画全体を燃えにくい建物で整備したもの



今に息づく25×50間の町割^{*1}

資料：G空間情報センターウェブサイト



札の辻跡付近に整備された高札場跡



市役所から常磐公園へと視線が抜ける景観：青葉通り

静岡都心では、通りの雰囲気や視界の抜け、その先に見える山々や建造物によって、独自の景観と心地良い緑が形成されており、まちづくりにあたっては、この貴重な風景を尊重していくことが重要です。また、緑豊かな環境は、自動車中心で無機質になりがちな空間に心地よさと安らぎを与え、歩行者にとって親しみやすく居心地の良い空間をつくるために欠かせない要素です。「独自の景観」と「心地良い緑」が調和した環境をつくることで、市民のまちへの愛着を育み、来訪者に親しまれる都市空間を創出します。

■ **都市の骨格の緑化と景観形成：**静岡都心の主要な通りは、まちの印象を決める大切な場所です。それぞれの通りの特徴に合わせた緑化や景観形成に取り組むことで、市民にとって自慢の場所をつくり、まちへの愛着を育みます。

- － **御幸通り、石田街道：**県都の顔となる道路として、道路の幅員構成^{*1}を考慮しつつ、質の高い象徴的な緑化を推進する
- － **青葉通り：**静岡大火からの復興で整備されたまちのつくりを体現する通りとして、その特徴的な視線が抜ける景観を大切にするとともに、まちなかの貴重な憩いの場所として、身近に感じられる緑化を推進する
- － **呉服町通り：**まちなかの主動線として、沿道の開発に合わせ、統一感を感じられ、心地よさと魅力をもたらす緑化を推進する
- － **その他の道路：**利用可能な余剰な空間を積極的に見出し、街路空間の緑化を推進する

■ **眺望景観の保全と形成：**周囲の山々や歴史資源への眺望は、静岡のまちが長年にわたり積み重ねてきた駿府城下の町割^{*2}や地理的特徴がつくり出した貴重な景観です。周辺の山々への視界の抜けや歴史的資源への眺望に配慮することで、市民や来訪者に静岡ならではの魅力的な都市空間を提供します。

- － **骨格道路からの眺望：**御幸通り、呉服町通り、昭和通り、ときわ通り、本通りなど、碁盤目状の都市構造の骨格を成す道路については、周辺の山々への視界の抜けを継続的に確保する
- － **歴史的資源への眺望：**駿府城公園やその城壁、その他の歴史的資源等に対する眺望に十分に配慮したまちづくりを推進する
- － **視線の先に見える建造物：**視線が抜ける通りの突き当りに位置する建造物については、その改修・再整備等の際には、視線が集まる場所としてふさわしい調和のとれた外観となるよう十分に配慮する

^{*1}幅員構成

道路全体の幅のうち、車道・歩道・中央分離帯などの幅が、それぞれ何メートルずつで構成されているかということ

^{*2}町割

城下町などで、道路によって区切られた区画（ブロック）のこと。



県都の顔としてのシンボル性が求められる御幸通り



周囲の山々への視界の抜け



視線の先に見えるの県庁本館

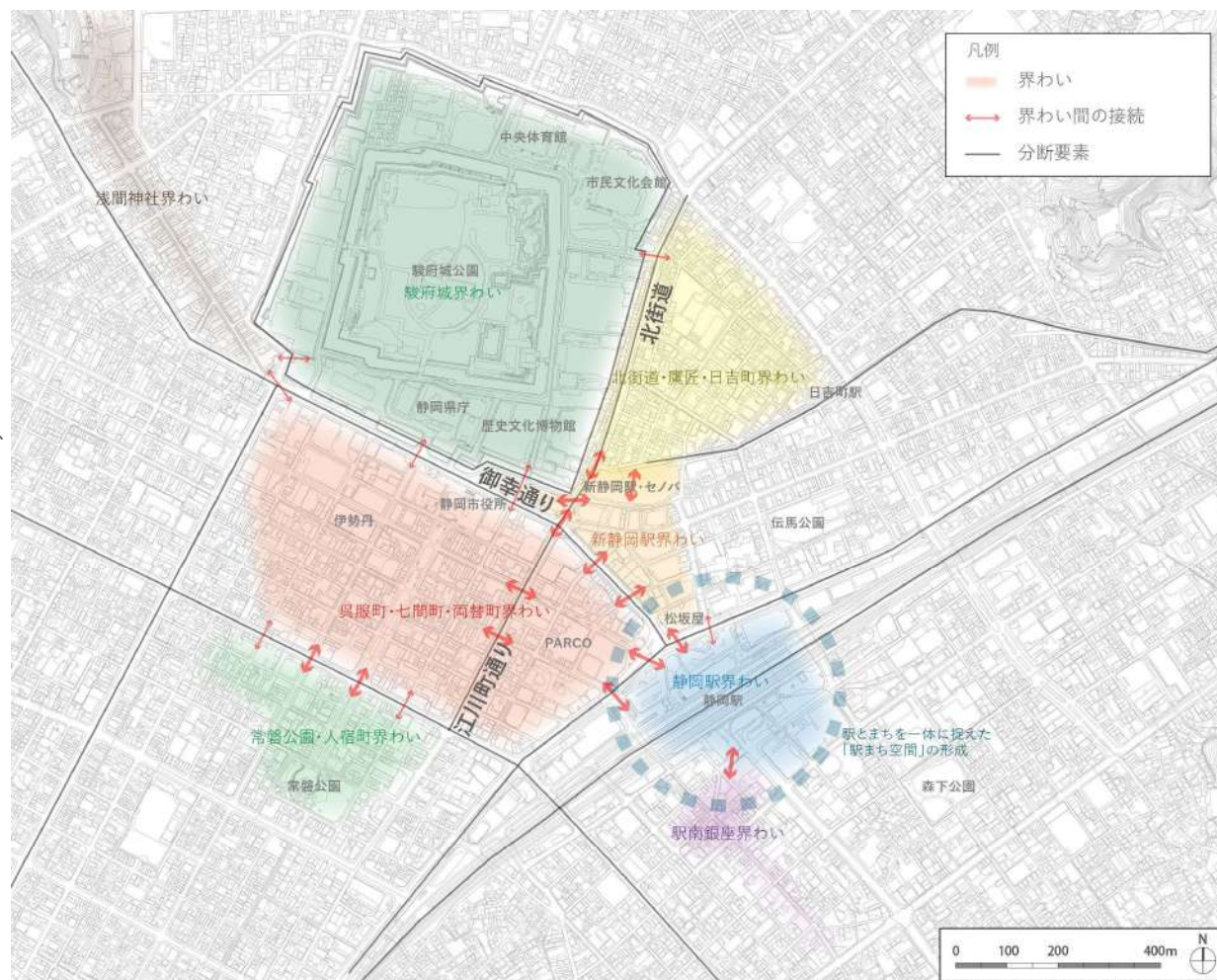
「界わい」とは、単なる地理的な区分ではなく、その場所独自の雰囲気、歴史、文化、地域の交流やつながりを持つ、まとまりのあるエリアのことです。それぞれの「界わい」の個性や魅力を高めていくことは、都市の魅力を高め、市民や来訪者が愛着を感じる「訪れたい」、「暮らしたい」と思えるまちを実現する上で非常に重要です。加えて、個々の界わいを円滑につなぐことで、歩行者の回遊性を高め、多様な人々が集まり交流する都市空間を創出し、まちなか全体の活性化につなげます。

■ **魅力的な界わいの形成：**魅力的な空間、施設を充実させ、街の顔として誰もが認識できるようなまとまりのあるエリアにします。

- 各エリアが持つ歴史的背景や独自の文化、既存の建築物などの資源を活用し、エリアの個性を際立たせる
- その場所ならではの素材や建築様式などをデザインに取り入れ、地域性を強める
- 店舗だけでなく、オフィス、文化施設、教育施設などを適切に配置し、多様な人々の交流や活動を生み出す
- 人々が自然と集い、滞在したくなる魅力的な公共空間を創出し、さらなる交流や活動を促す

■ **界わい間の連携強化：**界わい間の移動を物理的・心理的に阻害している道路や鉄道等の要素の課題を解消し、移動しやすい面的な歩行者動線を創出します。

- 幹線道路による分断の改善：**御幸通り、北街道・江川町通り（水落交差点～昭和町交差点）による分断が改善されることで、界わいのさらなる一体感の醸成と、界わい間のつながりを強化する
- 北街道、鷹匠エリアの連携：**一体的で魅力的な界わいとして認識されるように、連動したまちづくりを推進する
- 駅周辺の一体化：**静岡駅の北口と南口、そして駅構内商業施設、周辺のまち等が一体となった魅力的で利便性の高い「えきまち空間」を形成する
- 主要交差点周辺の分断解消：**中町交差点周辺の歩行動線の分断を解消することにより、駿府城公園界わいや呉服町・七間町・両替町界わいと浅間神社界わい間の回遊性を向上させる



建物出入口の分布

- 呉服町通りから連続する店舗の間口は本通り手前で途切れており、浅間通りまでの連続性が保たれていません。
- 北街道では、江川町交差点周辺で、店舗間口の連続性が途絶えています。



みつけやすさ、わかりやすさ
(道の分かりやすさ)

- 呉服町通りから本通りを経由し、浅間通りへ至る動線は、主要な動線として認識されていますが、地上部のつながりは、中町交差点で分断されています。

静岡都心には魅力的な施設や空間が点在しますが、それらが「点」として孤立しないよう、それらをつなぐ歩行者動線の接続性を高め、都心地区全体の回遊を後押しする面的な歩行者ネットワークを形成することが重要です。道路の歩行者空間化や、移動の支障となっている交差点を改良し、歩行者が安全・快適に移動できる歩行者動線を整備することで、これまでつながりの薄かった界わい間の連携を生み出し、新たな人の往来や活動の創出へとつなげます。

■ **南北の歩行者動線の強化：**静岡駅とまちの往来を円滑にし、快適に移動できる環境を目指します。これにあわせて、接続する建物の建て替え等の機会にあわせて、将来的な地下道のあり方を検討します。

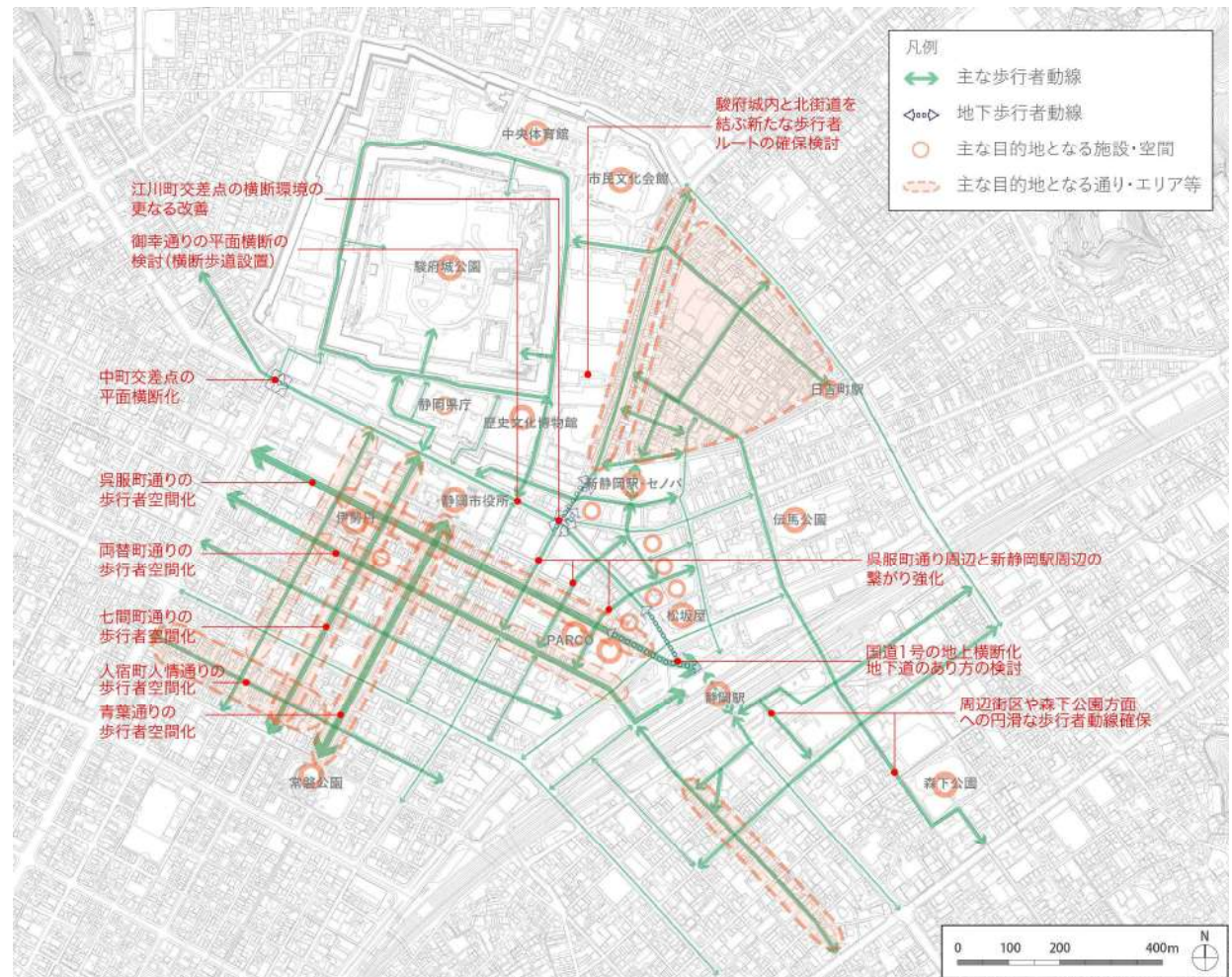
- － **静岡駅～呉服町通り：**国道1号の地上横断化により、呉服町通りへの移動しやすい動線の確保を目指す
- － **呉服町通りの歩行者空間化：**静岡都心の主要な商店街である呉服町通りの歩行者空間化を通じて、快適な歩行環境を実現する
- － **静岡駅南口の歩行者動線の確保：**静岡駅南口駅前広場の再整備を通じて、駅から周辺街区や森下公園への安全で円滑な歩行者動線を確保する

■ **界わい間の連携強化：**まちの回遊性を面的に広げるため、それぞれ異なる魅力を持つ界わい間のつながりを強化します。

- － **呉服町通り～新静岡駅周辺：**江川町交差点の横断環境の更なる向上、主要な通りをつなぐ肋骨道路の歩行者空間化の検討等を通じて、歩行者動線を強化する
- － **呉服町通り～駿府城公園周辺：**御幸通りにおいて、玄南通りと城内をつなぐ横断歩道増設等を検討し、都心地区から静岡市歴史博物館や静岡市民文化会館等が位置する駿府城公園エリアへの歩行者の移動を強化する
- － **北街道・鷹匠周辺～駿府城公園周辺：**北街道から駿府城公園に通じる新たな歩行者動線の可能性を検討し、駿府城公園との連携を強化する
- － **浅間通りへの接続：**中町交差点の地上横断化を通じて、浅間通りへの歩行者の接続性を強化する

■ **広域的な歩行者優先エリアの形成：**主要道路の歩行者空間化を通じて、人宿町から鷹匠、駿府城公園に至る広がりを持った歩行者優先エリアを形成し、魅力的な目的地を相互に接続します。

■ **歩行空間の高質化：**主な歩行者動線等を中心に、道路の役割を踏まえつつ、質の高い空間づくりや利用者にとって安全で快適な環境の創出を図ります。



歩行者の軌跡（休日）

- ・歩行者の主動線は、静岡駅～新静岡駅間（御幸通り⇔けやき通り）および呉服町通りに集中しています。
- ・呉服町通り周辺と新静岡駅周辺をつなぐ肋骨道路（特に北側）は東西方向の移動に比較的良好に利用されています。しかし、全体としては一部の街路に動線が集中しており、面的な歩行者動線が十分に形成されているとは言えません。



夜の両替町通り

- ・夜間は呉服町通りではなく、静岡県最大の歓楽街である両替町通りが最も人通りの多い通りへと変化します。

歩行者優先のまちづくりを実現する上では、都心機能を支える物流等の自動車への配慮も必要です。立地や沿道の状況等の各通りの特性に応じて、道路の役割を明確化し、歩行者と自動車が共存できる環境を整えることで、まちなか全体として回遊しやすい環境をつくることができます。あわせて、都心地区内の通過交通の迂回や駐車場配置を適切に行い、都心部の交通環境の改善にも貢献しながら、安全で快適な歩行空間を広げることで、歩行者の回遊性が向上し、滞在時間の延長や消費活動の活性化を目指します。

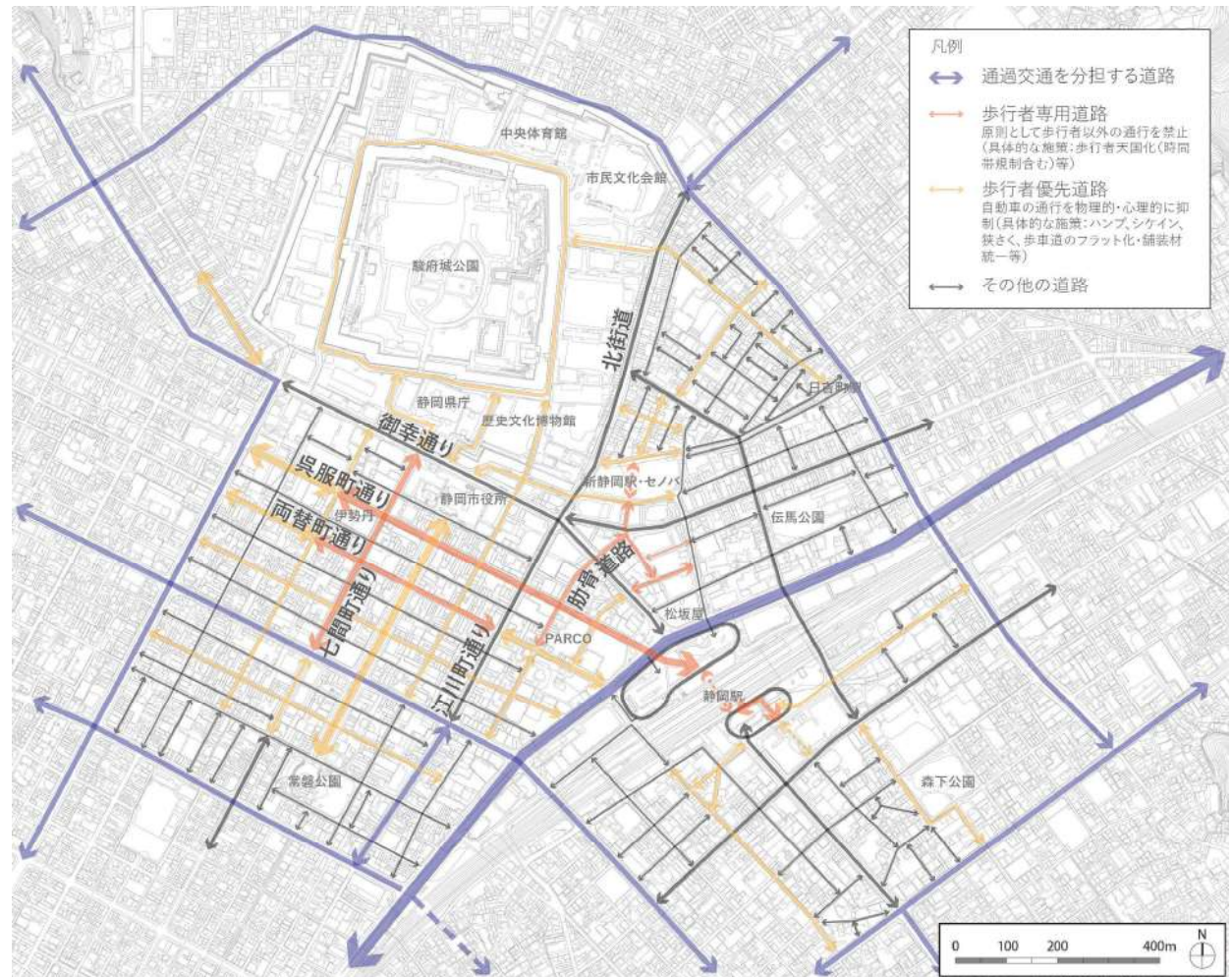
- **歩行者優先のまちづくり**：都心地区への通過交通の流入を極力抑制し、歩行者中心のまちづくりを目指します。また、通過交通を処理する役割を担っている幹線道路の一部の位置づけを、静岡都心内の移動や物流を支える道路へと転換します。

- **通過交通の流入抑制**：御幸通り、北街道・江川町通り（水落交差点～昭和町交差点）は、エリアの分断を解消するため、交差点改良等を通じて通過交通の流入を抑制する
- **御幸通りの再編**：車線数の削減や歩道拡幅などの道路空間の再配分^{*2}を通じて、政令指定都市の顔となる質の高い都市空間の創出を目指す
- **国道1号の地上横断化**：御幸通りや静岡駅北口駅前広場の再編等により、国道1号の地上横断化を目指す
- **主要な商店街の歩行者空間化**：呉服町通り、七間町通り、両替町通りについては、時間帯規制等を伴う歩行者専用道路へと段階的に改編する（当該道路のうち、静岡駅から離れたエリアは、歩行者優先化を目指す）
- **肋骨道路^{*3}の歩行者空間化の検討**：呉服町通りとけやき通りを結ぶ東西方向の細街路の歩行者空間化により、御幸通り以东・以西エリア間の接続性を強化する

- **歩車共存道路^{*4}の計画的配置**：御幸通りから常磐公園に向かって、歩行者を優先する道路と荷捌きや駐車場へのアクセス等を担う道路を交互に配置し、歩行者の安全性と商業活動の円滑化が両立した市街地を形成します。

- **駐車場配置の適正化**：新規駐車場は、通過交通を担う道路沿いへの配置を積極的に誘導します。それが難しい場合も、前述の荷捌きや駐車場アクセスを担う道路沿いへの配置を誘導し、歩行者優先空間への車両流入を抑制します。

- **面的な歩行者中心空間の創出**：主要な通りの歩行者専用化・優先化に連動する形で、周辺街路においても歩行者空間の整備を進め、面的な広がりを持つ歩行者中心の街路空間づくりを推進します。



^{*1}界わい
特徴のあるまとまった区域

^{*2}道路空間の再配分
道路の幅を、車道・歩道・自転車道・緑地などに割り振り直すこと。

^{*3}肋骨道路
主要な通り同士をつなぐ細い道。（ここでは、両替町通りとけやき通りをつなぐ2本の通りの通称）

^{*4}歩車共存道路
車と歩行者が同じ空間を安全に共有する道路

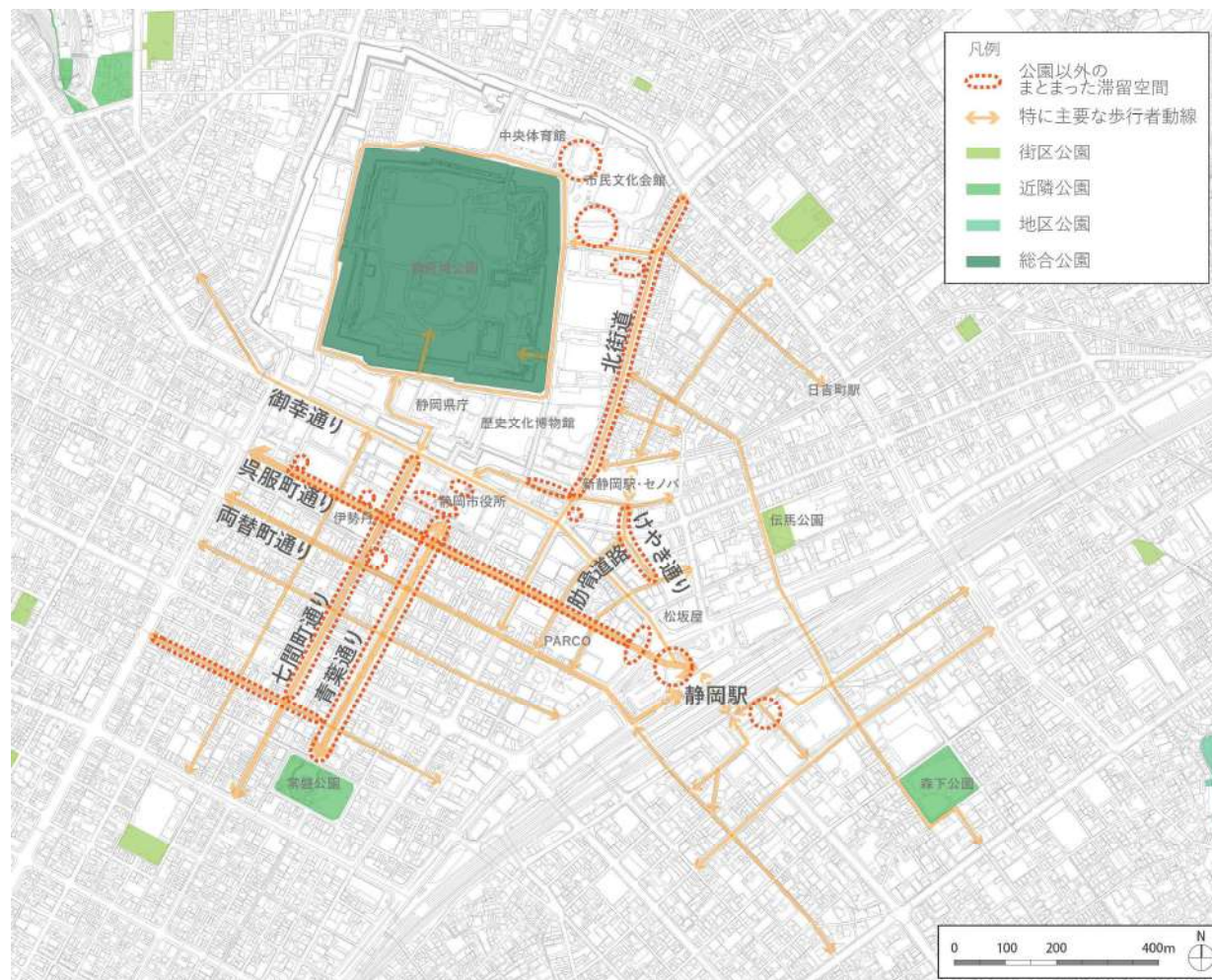


通り掛かりやすさ
（最適な経路としての選ばれやすさ）

- ・ 呉服町通りの中でも、静岡駅に近い紺屋町街区は歩行経路として選ばれづらい傾向があり、駅との歩行経路のつながりに課題があります。
- ・ 呉服町通り周辺と新静岡駅周辺をつなぐ肋骨道路は界わい間をつなぐ便利な経路として利用されています。

歩行者の回遊動線上に、質の高い憩いの空間や滞留空間が適切に配置されていることは、高齢者や小さな子ども連れなど、誰もが安心して楽しく歩くために非常に重要です。静岡都心は徒歩で歩ける範囲に都市機能が集約された歩きやすいまちですが、まちなかの要所に魅力的な居場所があることで、歩行者に心地良い休息や心理的な安らぎを提供するとともに、出会いや交流といった多様な活動が生まれます。これらがまち歩きの楽しさを向上させることとなり、まちなかをより広範囲に回遊することや滞在時間の延長につながります。

- **主要な通りにおける滞留空間整備**：呉服町通り、青葉通り、御幸通り、けやき通りをはじめとする道路空間を「移動のための道路」から「過ごすための空間」へと転換し、歩行者空間化と歩道等を活用した滞留空間の整備を推進します。
- **交通結節点等における滞留空間整備**：交通結節点である静岡駅の北口・南口の駅前広場の再整備や公共建築物の更新の機会に合わせ、人々が集い、交流できる滞留空間を創出します。
- **民間開発における滞留空間の創出**：民間の建て替えや再開発事業等の際には、民間事業者との協議・調整等を通じて、敷地の一部をまちに開かれたオープンスペースとして整備するよう積極的に誘導します。
- **滞留空間の質の向上**：快適に過ごすための緑陰をつくる植栽や座り心地の良いベンチや椅子等を配置するとともに、沿道店舗などと連動し、「楽しみや活気が生まれる場所」となるよう質を高めます。
- **滞留空間の面的配置による回遊性向上**：人々の交流を育む滞留空間を適切な間隔で配置するとともに、歩行者動線で接続することにより、まちなか全体の回遊性を高めます。



都市公園の誘致距離の分布

- ・現在の都市公園の配置を見ると、まちなかの一部に公園の誘致距離（住民が容易に利用できる範囲）外となるエリアが存在しています。



呉服町通りにおける滞留空間設置社会実験（ハニカムスクエア）

- ・「移動のための道路」から「過ごすための空間」への転換に向け、令和2年9月から令和5年3月にかけて社会実験が行われました。



駿府ホリノテラス

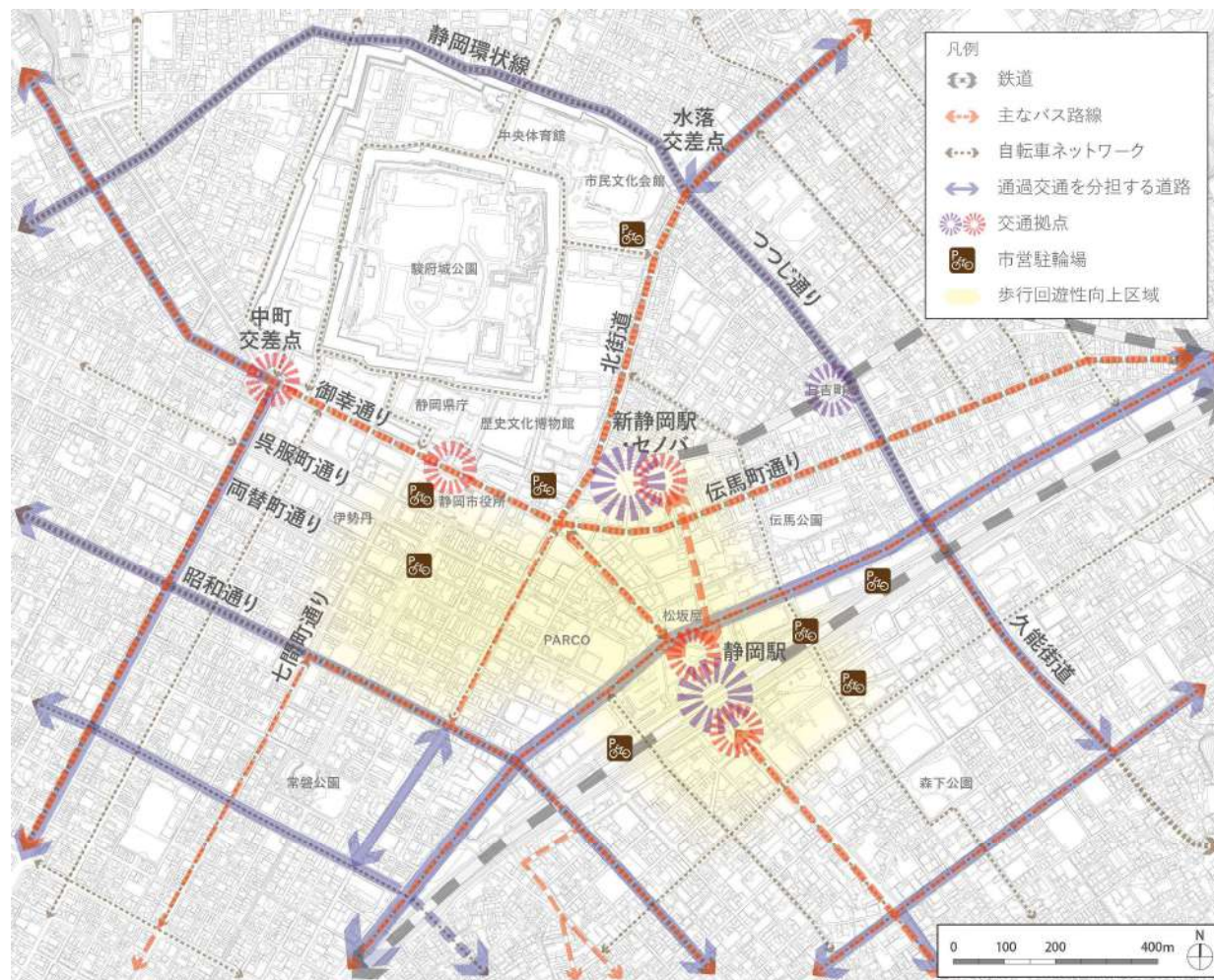
- ・まちに開かれた公共空間として、の利活用が行われています。

公共交通や自転車利用の利便性を向上することは、環境への配慮やまちなかへの来訪を促進する上で重要です。あわせて、車両う回路の確保と適切な駐車場配置により、「歩行者中心のまちづくり」を推進し、静岡都心への移動のしやすさと、訪れた人が安心して回遊することのできる環境の両立を図ります。

- **交通結節機能の強化**：鉄道駅の駅前広場やバスターミナルの機能の見直しや再整備により、多様な交通手段が接続する重要な拠点として、その交通結節機能を向上させます。
- **公共交通の維持**：郊外からまちなかへの市民の日常的な足として、既存の鉄道やバス等の路線維持に努めます。
- **バスの定時性や利便性の向上**：利用者の多いバス路線に対して、輸送力の増強に向け連節バスを導入します。あわせてバス専用、優先レーン等のPTPS^{*1}（公共車両優先システム）の検証など、バスの定時性や利便性の向上に向け、道路・交通管理者と連携し交通環境改善を進めます。また、中町交差点や水落交差点などの交差点改良により、都心地区内に流入する一般車両の抑制やう回を図り、都心地区内のバス交通の円滑化を進めます。
- **広域自転車ネットワークの整備**：御幸通り・伝馬町通り、北街道、昭和通り、静岡環状線・つつじ通り・久能街道といった幹線道路は、広域的な自転車での移動を担う経路となっています。これらとあわせて、道路構造上、自転車走行空間が確保可能な道路をつなぐとともに、その近傍に駐輪場を確保し、適切に運用することで、平坦で自転車移動に適したまちなかではの自転車ネットワークを形成し、自転車での来街を促します。
- **歩行者と車両の動線を踏まえた駐車場配置の検討**：人中心のまちづくりの推進に向け、歩行者中心の区域である「歩行回遊性向上区域」にできるだけ車両が侵入しない駐車場の配置を基本とします。適切な量および質の駐車場の配置に向け、附置義務の緩和や出入口の位置・構造等の協議・調整、集約および誘導の検討を進めていきます。

^{*1}PTPS

Public Transportation Priority Systems＝公共車両優先システム。バス等の公共車両が優先的に通行できるよう、専用・優先レーンの設置や、停止時間を極力短縮する信号制御等を通じて支援するシステム



バス利用者数及びバス路線維持経費の推移

資料：静岡市地域公共交通網形成計画

- ・人口減少により、バス利用者が減少傾向となる一方で、一定のバス路線を維持するための人件費や燃料費は必要となるため、利用者1人あたりの負担増加が懸念されます。



静岡駅北口駅前広場

人中心のまちづくりを進める上では、徒歩によるまちなかの回遊性の向上を図りつつも、高齢者や小さな子ども連れの方、障がいを持つ方など、徒歩での移動に制約のある人であっても、まちなかの様々な場所に容易にアクセスすることのできる多様な移動手段を整えることが重要です。徒歩を補完する手段として移動の選択肢が増えることで、商業施設や観光施設への移動の自由度が高まり、交流の機会や経済活動等がさらに活発になることが期待されます。

■ **まちなかの回遊を支える移動手段の検討：**誰もが安心して回遊ができるよう、徒歩での移動を支える新たな移動手段を検討します。

- 新たな乗り物の検討にあたっては、例えば駿府城公園、浅間神社、呉服町通り、人宿町、常磐公園、青葉通り、静岡市役所、静岡市民文化会館といった主要な目的地を効率的に結ぶ経路を設定する。
- 単に歩行を補完する移動手段というだけでなく、利用自体が楽しい「体験価値を生む乗り物」の導入を検討する。
- 右回り・左回りの経路を設定するなど、利用者にとって利便性の高い路線となるよう検討を進める。

■ **シェアサイクルなどの充実：**民間事業者と協力しながらシェアサイクルなどを充実させ、来訪者や市民の身近な移動手段の選択肢を増やすとともに、駅やバス停等の交通拠点やまちの縁辺部に配置された駐車場等からの円滑な移動環境を整えます。

■ **駐輪環境の整備と美観向上：**集客力のある呉服町通りや新静岡駅周辺では、歩道上に放置駐輪が目立ち、歩行者の通行や買い回りの支障となっています。地域との共創により、安全で利便性の高い駐輪環境を充実させることで、自転車での来店のしやすさと歩行者の安全性の双方の向上を目指します。

- 駐輪需要（短時間/長時間など）を適切に把握したうえで、長時間駐輪は市営の地下駐輪場へ誘導する
- 短時間駐輪は、目的地に近い場所に駐輪する特性を考慮し、既存の民地内駐輪場や再開発等で生み出した民間空地の利用状況を見直し、駐輪場の確保に努める
- 不足する短時間駐輪の需要に対しては、歩行者の通行を阻害しないことを前提に、道路空間に分散する形で路上駐輪場を整備し、駐輪需要に一時的に対応する。なお、デザイン性の高い駐輪器具を設置するなど、利便性と美観向上の双方に配慮する
- 将来的な建物更新の機会を捉え、建築計画と一体で駐輪できる場所を確保するとともに、これに合わせ、路上駐輪場は公共的な役割を担うシェアサイクルポート^{*1}等、より質の高い都市空間へと転換を図る



^{*1}シェアサイクルポート
シェアサイクルの貸し借りをするための専用の場所



呉服町通りにおける
放置駐輪の状態



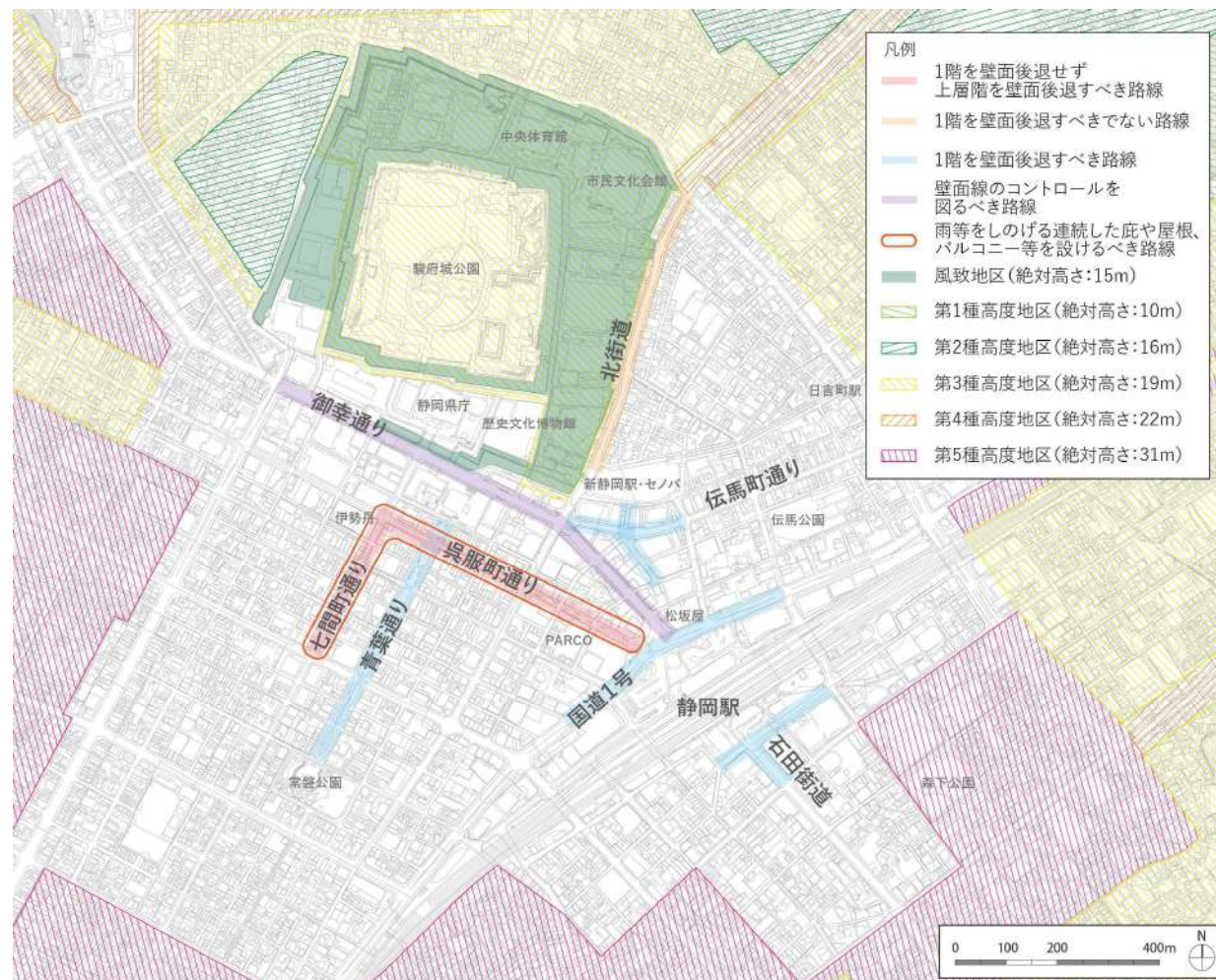
市内のシェアサイクルポート

老朽化が進む建物の建て替えは、これまで培われてきた商店街の店舗や多様な活動の連なり、親しみと心地良さを感じる街並みを未来へ継承するための重要な機会です。個々の建物の更新が通り全体の魅力向上につながり、多くの人々を惹きつけ、選ばれるまちであり続けられるよう、通りの性格に合わせた建物の配置や形状を適切に誘導します。

■ **商業を中心とした通りにおける活気ある空間づくり**：建物更新においては、歩行者の居心地につながる1階部分の店舗やしつらえによる活気の連なり、快適性を確保するとともに、空の広がりを感じられる街並みを未来へと継承します。また、シンボル性や見通しの良さ、滞留性の向上等を期待し、交差点部の顔づくりを推進し、建物・道路が連動した景観を創出します。

- 呉服町通り（パルコ前～七間町通り）、七間町通り（呉服町通り～昭和通り）、北街道（新静岡駅前交差点～水落交差点）においては、商店街形状を継承し、個店が連担した活気の密度や連なりを確保するため、原則として1階部分の壁面の後退を行わない。ただし、間口部分等、壁面の一部を凹状（アルコーブ状）に後退させること等を妨げるものではない。
- 呉服町通り及び七間町通りの一部の上層階については、来街者が通りから受ける圧迫感を軽減し、快適性を確保するため、壁面を後退させる。
- 静岡駅から札の辻交差点にかけての呉服町通り及び七間町通りについては、現在も存在する雨や日差しをしのぐことのできる庇や屋根、バルコニー等の設置を、建物更新後も継続して誘導し、歩行者の利便性と快適性を確保する。
- デザイン調整等の関係者間での対話のもと、少なくとも街区単位で意匠上の調和と連続性が生まれるように配慮する。

■ **都市のシンボルロード等における一体的な空間形成**：国道1号、御幸通り、青葉通り、石田街道等の大通りや、沿道に大きな商業施設が建ち並ぶけやき通りについては、都市のシンボルとして、ゆとりある空間に人々の活動や交流が滲みだすよう、建物の1階の壁面後退を行い、まちに開かれた空間を創出します。創出された民地内の空間と道路空間との一体的な空間づくりに努め、滞留や活動を生み出すとともに、ゆとりと魅力ある都市景観を形成します。



壁面位置の統一による店舗の連続性



呉服町通りの連続するバルコニー



民地と道路空間の一体的な利用

利益や効率性のみを優先した建物整備は、まちづくりとの連携や相乗効果が見込めず、都市の魅力や歩行者の快適性を損なう要因となります。良好な街並みを維持・形成し、活動や交流を生み出すためには、建物は「まちを構成する重要な要素」とであるという視点で土地の特性や周辺環境に配慮し、個々の建物のあり方を意匠面・動線面・経済面等から総合的に検討することが不可欠です。個々の開発が通りやまち全体に良い効果をもたらすよう、都市の印象を決定づける主要な通りにおいて、建築物の望ましい形態や意匠、導入する機能に関する一定のルールや仕組みを導入します。これにより、周囲と調和した外観やまちへの機能的な貢献を総合的に調整し、市民の愛着を育むとともに、訪れる人が静岡らしさを感じる都市空間を目指します。

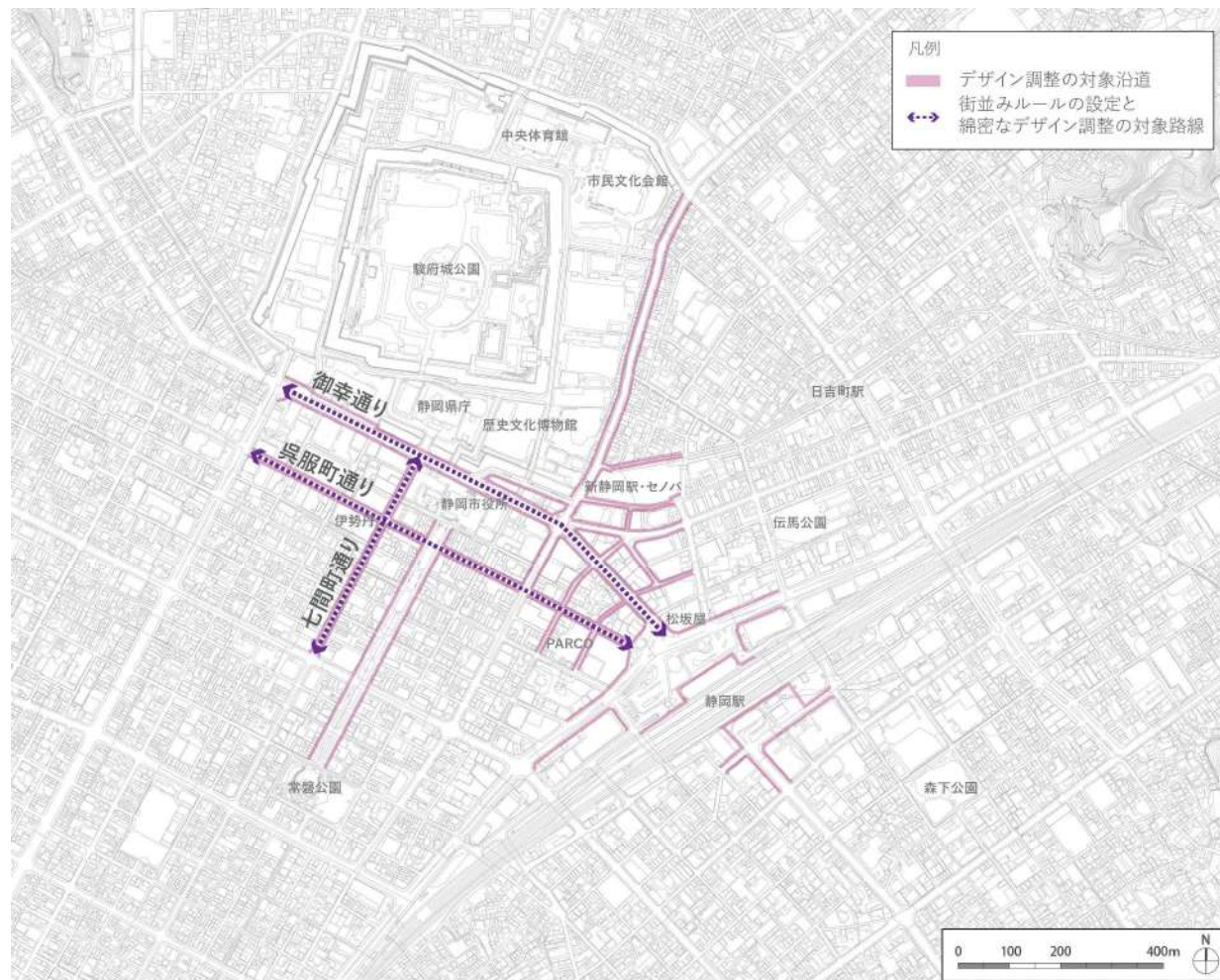
- **デザイン調整^{*1}の実施**：まちなかの重要な通りでは、沿道の建築物や工作物の新築、増築、外観の変更等にあって、設計者・事業者等と専門家が協議・調整を行う「デザイン調整」の仕組みを導入します。デザイン調整では、良好な街並みの維持・形成だけでなく、まちでの活動や交流を生むことを重視して対話を行います。

デザイン調整は、以下の視点から、特に公共性・重要性が高いと判断される通りの沿道を対象とします。

- － 駅本体及び駅や駅前広場に面する通り
- － まちの骨格・シンボルであり、人通りの多い通り
- － 景観形成重点地区^{*2}
- － 界わい^{*3}間の連携強化に重要な通り

- **特に重要な通りの街並みルールづくりと運用**：おまちの骨格をなし、人の移動の中心を担う、特に重要な呉服町通り、七間町通り、御幸通りについては、沿道の地権者等と協議・調整の上、より具体的かつ詳細な「街並みルール」を定め、それに基づき綿密なデザイン調整を行います。

地域で既に運用されている任意協定等の既存のルールがある場合は、その取り組みを尊重し、継続や更新について十分に検討します。また、より実効性のある条例などへの移行についても、地域と協議・調整します。



^{*1}デザイン調整

建物のデザインなどが、まちの景観や方針と合うように、専門家と話し合い、整えていくこと

^{*2}景観形成重点地区

特に景観(まちなみ)に配慮すべきとして(景観法に基づき)指定された地区

^{*3}界わい

特徴のあるまとまった区域

デザイン調整の現場の例



- ・ 模型や図面を囲みながら、設計者・事業者と専門家の間で相互通行の意見交換を行います。周辺環境と調和したより良いデザインを実現するために効果的な手法として、国からも推奨されています。



静岡呉服町名店街まちづくり協定

- ・ 呉服町名店街では、商店街として任意協定を定めており、細目として建物形態に関する事項（建築物の高さ、アーケードの取り扱い、外壁のデザイン・材質・色彩、看板・広告物・日除け類、1階の開口部の扱い、緑化を規定）、道路の維持管理に関する事項、営業時間、定休日について具体的に規定を設けています。