

5－9. 新静岡駅周辺エリア

1. 現況と課題

交通結節点*1への近接／両駅間の連携不足

静岡駅と新静岡駅の2つの交通結節点に近接し、交通の便に優れていますが、両駅間の乗り換え経路や交通機能の配置がわかりづらいなどの課題があります。



新静岡駅



主要なバスルートとして両駅をつなぐ旧電車通り

魅力的な店舗の点在

新静岡駅北側の鷹匠エリアには、魅力的で個性ある飲食店等が点在しています。



多様な個店が集まる低層複合施設



通りに開かれた魅力的な店舗複合施設

若者の来街や滞在

大型商業施設や教育機関等の立地によって、若者中心の来街者が目立っています。



若者の往来が目立つけやき通り

周辺エリアとの歩行者動線のつながりの弱さ

広幅員の幹線道路が歩行者動線を分断することで回遊性が低下しています。



御幸通りによるエリアの分断

駅前空間の開放性と滞在性の不足

新静岡駅の南北の駅前空間は開放性に乏しく、歩行者が滞在・回遊できるスペースが不足しています。



新静岡駅北口の正面外観



新静岡駅南側の駅前道路

大規模商業施設の集積

大型商業施設が集積する中心市街地の中核エリアですが、近年は商業間の競争や生活様式の変化等により、空き店舗の点在やテナントの入れ替わりが多くみられます。



通りの顔であるけやきプラザ

人通りの多いけやき通り

けやき通りは、ゆとりある歩行空間が確保されており、休日の歩行者天国では、マルシェやイベントが開催されるなど多様な活動が展開されています。



通りに開くマルシェ



*1 交通結節点

電車、バス、タクシーなど、異なる交通手段への乗り換えができる拠点（静岡駅、新静岡駅など）

2. エリアの強み・弱み／まちづくりの着眼点

エリアの現状から、これからのまちづくりを進めるにあたっての強みと弱み、このエリアのまちづくりの着眼点を整理します。

強み

- **交通結節点^{*1}との近接**
静岡駅と新静岡駅の2つの交通結節点に近接し、歩行者の交通量が多くなっています。
- **大規模商業施設と個性的な飲食店の集積**
静岡駅からけやき通り、新静岡駅にかけての一体的なエリアは、大規模商業施設が集積しています。一方、鷹匠エリアには小さく魅力ある店舗が点在しています。
- **若者を中心とした来街**
魅力的な商業施設や教育機関の立地等により、若者を中心と来街者が目立っています

弱み

- **新静岡駅を中心とした南北エリアの分断**
新静岡駅前は、まちなかへの誘導に欠け、南北のエリア間のつながりは希薄です。
- **周辺エリアとの動線の分断**
国道1号や御幸通り、北街道により周辺エリアとの接続が弱められているため、わかりやすい動線やつながりの向上が求められています。
- **大規模商業施設のテナントの入れ替わり**
テナントの入れ替わりが多く見られ、人を呼び込むための機能をどのように確保するかが課題となっています。
- **静岡駅と新静岡駅との連携不足**
両駅間の乗り換えや交通機能配置の効率性の観点からは課題があります。

まちづくりの着眼点

- 静岡市の重要な2つの交通結節点が近接していることから、静岡のまちなかに対しての出入口として、周辺エリアと**人が安全で快適に行き来できる歩行者空間を創出**する必要があります。
- 県内でも有数の商業機能、業務機能が多く集積しており、多数の人を呼び寄せる機能をもっていることから、**まちに人を呼び寄せる機能を持続的に維持・強化**する必要があります。
- 若者や来街者など人が多く集まるという特性を活かし、**多様な世代と価値観が交わり、文化が育まれる交流の場の形成**を目指すことが重要です。

^{*1}交通結節点

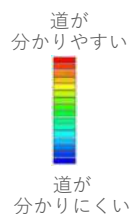
電車、バス、タクシーなど、異なる交通手段への乗り換えができる拠点(静岡駅、新静岡駅など)

3.空間特性・歩行者行動から見た特徴

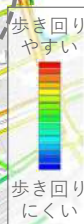
- 新静岡駅周辺の通りは、歩きやすさ・回遊のしやすさは良く、歩行者が通り抜けやすい空間特性を持つ一方で、主軸となる通りがなく、まちの『中心』としての認識が弱いため、目的地になるようなエリアづくりが重要です。
- 人が集まりやすい機能や空間を備えているため、周辺とつながる面的な歩行者動線を強化し、鷹匠エリアや呉服町通り、駿府城公園などを含めた、まち全体の回遊性を高めることが重要です。



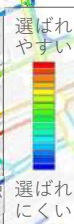
- ・新静岡駅周辺には、主軸として認識されづらい小さな通りが広がっています。中でも、鷹匠エリア内やけやき通り、主要な通りの脇道などは、初めての人には道を把握しにくい状況と言えます。



「見つけやすさ・わかりやすさ」



「歩きやすさ・回遊のしやすさ」



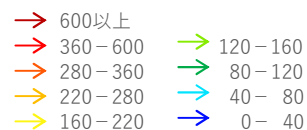
「通り掛かりやすさ」

- ・新静岡駅周辺や伝馬町通りは、道の構造的なつながりが良く、歩行者にとって非常に歩きやすくなっています。
- ・呉服町方面から新静岡駅へ続く肋骨道路は、自然と足が向く経路として、通り抜けしやすい特性を持っています。
- ・一方、鷹匠エリアは、線路沿いを除いて、歩行者動線の『主軸』となる通りがなく、全体として、通り抜ける経路としては選ばれにくいエリアとなっています。



- ・静岡駅からけやき通りを経由し、新静岡駅へと至る経路は、特に歩行者の通行が多くなっています。
- ・休日には、江川町通りや東西の通り（肋骨道路）を通じて、呉服町通り方面からの人の流れが生まれています。

通行量（人/時間）



人通り（通行量）（休日）



建物全体の「出入口」の分布



「店舗の種類」の分布傾向

- ・新静岡駅周辺には、店舗出入口の連担する通りが集まって広がっています。
- ・鷹匠エリアは、飲食店舗が、けやき通り周辺では物販店舗が集中しています。

- 入口の向きと業態
- 店舗
 - 住居
 - 事務所
 - その他

- 店舗種類の傾向
- 物販・飲食（同等）
 - 物販
 - 飲食
 - サービス
 - どれも少ない

4. まちづくりの基本的考え方

第4章で示した「10の方策」における、このエリアで特に重要な位置づけを以下の視点から整理します。

- 新静岡駅界わいは、道路や線路を境に、それぞれに特色ある4つの界わい^{*1}と隣接しています。
- 界わい間を分断する御幸通りや北街道をまたいで歩行者動線をつなぐことで、界わい間のまとまり、つながりを創出します。

■ 界わい
■ 界わい間の接続
■ 分断要素



訪れたいくなる界わいの形成とそのつながり強化

- 伝馬町通り、北街道沿いに路上駐輪場を整備し、新静岡駅前に放置される長時間駐輪や、けやき通りへの自転車の進入を抑制します。
- 御幸通り等については、民間事業者と協力しながら、シェアサイクルなどの導入を検討し、駅からまちなかや観光地への身近な移動手段の拡充を図ります。

■ 主なバス路線
■ 歩行者動線
■ 交通拠点
■ 路上分散型駐輪場の設置候補



まちなかの移動手段の多様化

^{*1}界わい
特徴のあるまとまった区域

- 新静岡駅周辺に位置する、駿府城公園外堀に面する通り、伝馬町通り、けやき通り、肋骨道路などについては、まちなかの景観形成上重要と考えられるため、建物更新にあたって、デザイン調整^{*2}を行い、良好な街並みを維持・形成します。
- 伝馬町通りなどにおける壁面位置に関する任意協定について配慮するとともに、必要に応じてそのあり方について検討します。

■ デザイン調整の対象沿道
■ 街並みルールの設定と綿密なデザイン調整の対象沿道



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

- 肋骨道路の歩行者空間化、新静岡駅から駿府ホリノテラスを経て玄南通りに至る歩行者動線の優先化を通じて、呉服町通り周辺と新静岡駅周辺のつながりを強化します。
- 鷹匠エリアは、動線の主軸となる経路の歩行者優先化を検討し、駅からエリア内への回遊性の向上を図ります。

■ 通過交通を分担する道路
■ 歩行者専用道路（時間規制を含む）
■ 歩行者優先道路
■ その他の道路



歩行者と車が共存するための道路の役割分担

^{*2}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

5.まちづくりの方針

学生や若い世代を惹きつける機能の集積と、 多様な活動と交流を生み出す拠点の形成

若者を惹きつける機能の集積と魅力的な店舗の誘導による個性が際立つ土地利用の推進

- けやき通り周辺では、比較的大規模な土地利用や大学などの広域から人を集める機能の誘導により、静岡を代表する商業拠点としての更なる魅力の向上を図ります。
- 魅力的な店舗が点在する鷹匠エリアでは、歩行者優先の街路整備を通じた回遊性の向上を図り、更なる店舗の立地を促進します。

エリア内外の動線をつなぐことによる回遊性の向上

- 駅へとつながる街路空間の歩行者優先化や景観整備により、駅とまちなかのつながりを高め、鷹匠・新静岡駅・新静岡駅間の回遊性を向上させます。
- 交通機能の効果的・効率的配置や静岡駅・新静岡駅間の更なる回遊性の向上を目標として掲げ、両駅を一体でとらえた空間の形成を検討します。
- 周辺エリアとつながる歩行者動線を強化し、呉服町通り方面や駿府城公園等との回遊性を向上します。
- シェアサイクル等の拡充などにより、駅からまちなかへの身近な移動手段の拡充を図ります。

交流を育む「場」と「仕組み」づくり

- 多様な交流や新しい文化の創出に向けて、様々な主体による継続的な活動の場づくりや仕組みづくりを推進します。
- 道路空間や沿道民地内の公共空間を、滞留や利活用がしやすい場として再構成し、滞在性の向上を図ります。
- けやき通り、駿府ホリノテラスで行われるイベントや民地内の公共空間と道路空間との一体的な活用を推し進めるため、御伝鷹まちづくり株式会社をはじめとする民間主体のエリアマネジメント^{*1}への支援等を検討します。

^{*1}エリアマネジメント

地域住民や事業者が主体となり、まちの価値を高めるために行う様々な活動（清掃、イベント開催、ルール作りなど）

6.空間づくりの方針

エリア共通の方針

- 高度利用による風格ある景観誘導
- 多様な滞留空間の創出

- 静岡駅北口の再編と連動し、新静岡駅・静岡駅両駅と市街地が連続する空間の形成を検討



凡例

- | | | | |
|---|--------------|----------------|----------------|
| ○ | 交差点部の顔づくりに配慮 | 開かれた公共空間の創出・活用 | 沿道と道路空間の一体的な活用 |
| → | 歩行者回遊動線の強化 | 歩行者専用道路 | 歩行者専用道路（エリア外） |
| ↔ | 道路の横断整備 | 歩行者優先道路 | 歩行者優先道路（エリア外） |

0 10 20 100m



6.空間づくりの方針

- 新静岡駅南側および外堀沿いの道路の歩車共存道路化、御幸通りの地上横断（横断歩道設置）、新静岡駅北側道路周辺の舗装の高質化等の推進を通じて、新静岡駅周辺の界わい^{*1}（新静岡駅界わい、北街道・鷹匠、日吉町界わい、呉服町・七間町・両替町界わい、駿府城界わい）間をつなぐ歩行者動線の強化と回遊性の向上を図ります。
- 外堀沿いの通りは、車両の乗り入れは可能としつつも、通過交通を排除する道路形態とすることで、歩行者優先の空間を実現します。



凡例
 歩行者動線 (Orange solid line)
 通過交通の抑制を図る車両動線 (Blue dashed line)
 車両動線 (Blue solid line)
 道路の美装化 (Green shaded area)



現状

- 新静岡駅北側の歩車道の段差をなくすことによる道路の一体化、舗装の高質化等により、裏通り感を払しょくするとともに、まちへの連続性を高め、明るく開かれた駅前空間を創出します。



整備イメージ

^{*1}界わい
 特徴のあるまとまった区域

7. 将来像

学生や若い世代を惹きつける機能の集積と、
多様な活動と交流を生み出す拠点の形成

