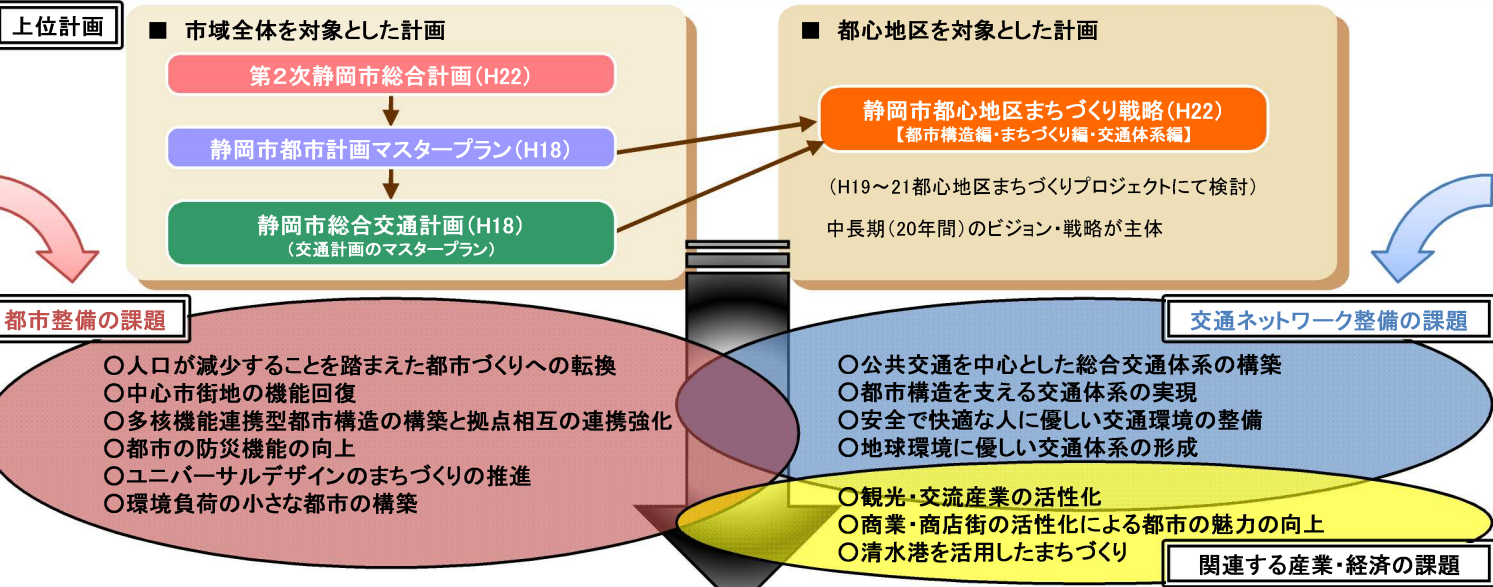


まちづくりの現状と問題点

- 人口の減少**
・H12以降人口は減少に転じており、H32には約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。
⇒交通弱者の増加
- 過度な自動車依存によるCO2排出量の増加**
・自動車分担率はS63には48.3%であったが、H13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



交通の現状と問題点

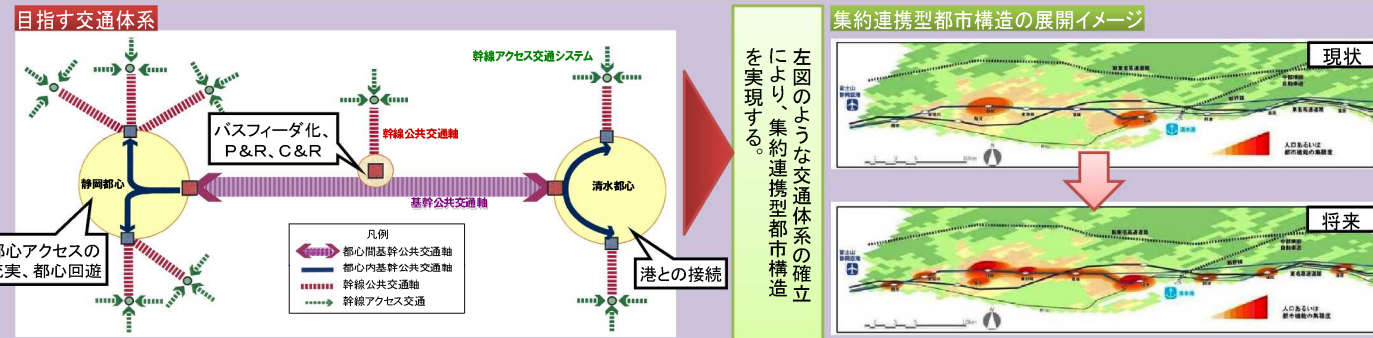
- 拠点地区間、交通結節機能の連携不十分**
・拠点地区を結ぶ交通、静岡鉄道の各駅におけるバス、自転車、自動車との連絡が十分でない。
⇒まちの賑わいの低下、自動車利用の増加
- 公共交通利用者の減少**
・都市内交通を担っている静岡鉄道や路線バス(しずてつジャストライン)の利用者は減少している。
⇒公共交通サービス低下の負のスパイラルの危機
- 自動車利用の増加**
・大都市の中でも世帯当たりの自動車保有台数が大きい。
・PT調査結果では、代表交通手段の自動車分担率が大幅に増加している。
⇒市街地の外延化、公共交通利用減少
- 道路混雑**
・東西方向の道路(国道1号、国道150号、北街道等)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

静岡市の目指すまちづくりと基幹公共交通

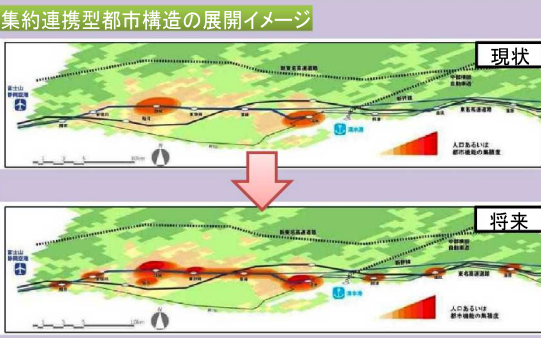
～集約連携型都市構造の実現～

『静岡市の都心・副都心である静岡・清水・東静岡は都心間基幹公共交通軸である鉄道沿線に形成されている。』

- 都市構造**
・静岡、清水両都心と東静岡副都心は、都心間基幹公共交通軸により各拠点の連携を図る。
・都心間基幹公共交通軸を中心に都市の高度化・集積を図ることにより、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。
- 公共交通**
・都心間基幹公共交通軸である既存鉄道のサービス向上を図る。(駅アクセスの利便性向上や新駅設置等)
・静岡都心、清水都心において、都心間基幹公共交通との連携、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、都心間基幹公共交通軸のフィードバック路線へと再編する。(バス運行の効率化、サービス向上)



左図のような交通体系を実現する。集約連携型都市構造の確立



静岡清水間の運行サービス

	JR	静岡鉄道
駅数	4駅	15駅
運行間隔	約10分	約5分
所要時間	約11分	約20分

都心間基幹公共交通としては、
 ○JRは静岡都心、清水都心及び東静岡副都心を結ぶとともに、より広域的な交通を担っている。
 ○静岡鉄道は静岡・清水都心間において、駅間隔が短く、15の駅が配置され、運行頻度が高い。
 ・静岡鉄道は、静岡清水間においては、高い公共交通サービスを提供し、都心にアクセスする交通ネットワークを形成しやすい都心間基幹公共交通となっている。

- 集約連携型都市構造の実現には静岡都心、清水都心への更なる都市機能の高度化・集積や人口集積が求められ、それらに対応し、まちの賑わいや再生のためには都心間を連携し、都心内を走行する基幹公共交通が求められる。
- 都心内基幹公共交通の考え方を踏まえると、JR静岡駅、清水駅、静岡鉄道新静岡駅、新清水駅や、地域拠点などと密に連絡し、バリアフリー、輸送力、シンボル性や、フレキシブルなルート設定ができるなどの特性を持つ交通システムとして、LRT、BRTの導入が適していると考えられる。
- 都心間、都心内基幹公共交通が一体的・連続的に機能することにより、市民の利便性が向上できることを考えると、静岡市の都心間基幹公共交通軸である鉄道と一体となって、ネットワークすることができるLRTが都心内基幹公共交通に最も適した交通システムであると考えられる。

⇒これらのことから、LRTは静岡市が目指す『集約連携型都市構造』の実現に向けて、都心・副都心の高度化・集約化だけでなく、都心間基幹公共交通軸と一体となることにより、都心内での回遊を向上させ、都心・副都心を連携し、利便性が高い都市構造を形成させることができると考えている。

静岡都心における基幹公共交通の必要性、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

清水都心における基幹公共交通の必要性、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
- 東西方向の道路混在の緩和
- 静岡鉄道新清水駅における交通結節機能の向上