

想定ルートにおける課題の整理

【総括】

第2回研究会の想定ルートにおける課題に対する対応の考え方等は、以下のとおりである。

1. 交通量の多い江川町通り、御幸通り、国道1号への導入について

- ・交通量の多い御幸通り、江川町通りへLRTを導入する場合、ルート設定路線を中心に道路混雑度の悪化や旅行時間の増加が確認され、自動車交通へ与える影響が極めて大きい。
- ・導入のためには、周辺交差点での右左折レーンの設置や信号オフセットの見直しによる通過交通の環状道路への誘導等、都心部への自動車交通の流入抑制策の実施が必須と考えられる。


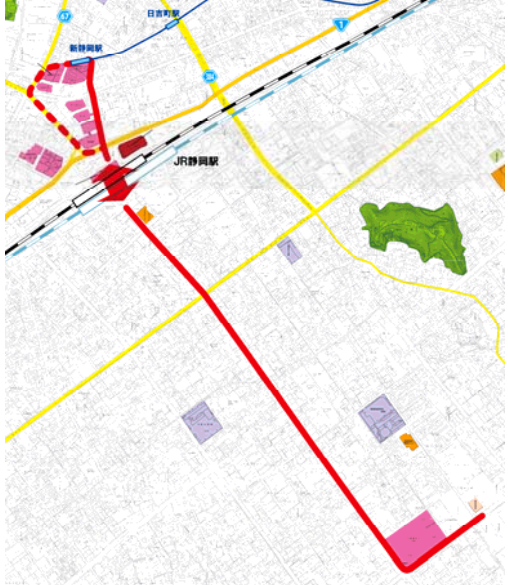
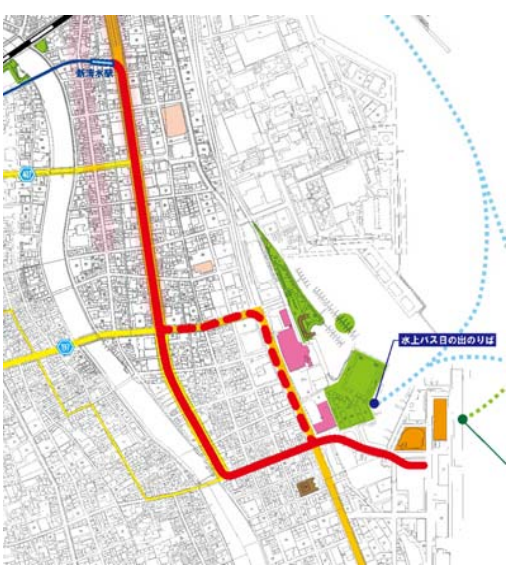
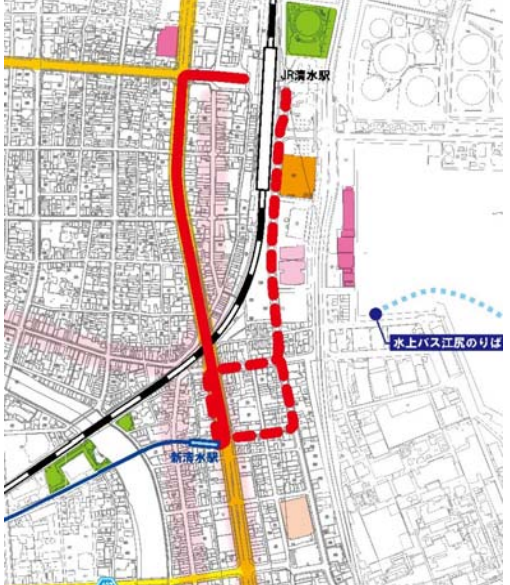
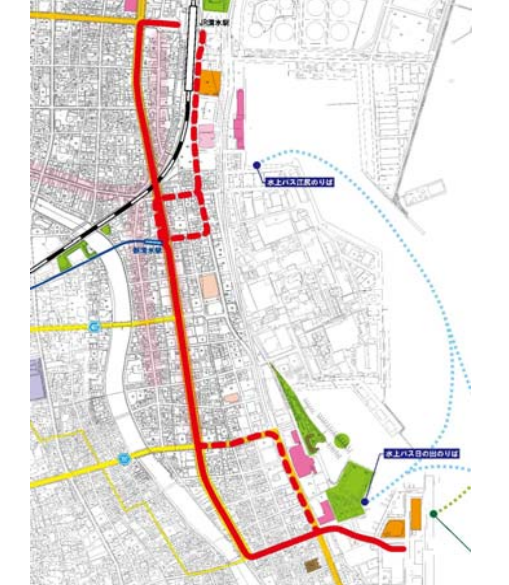

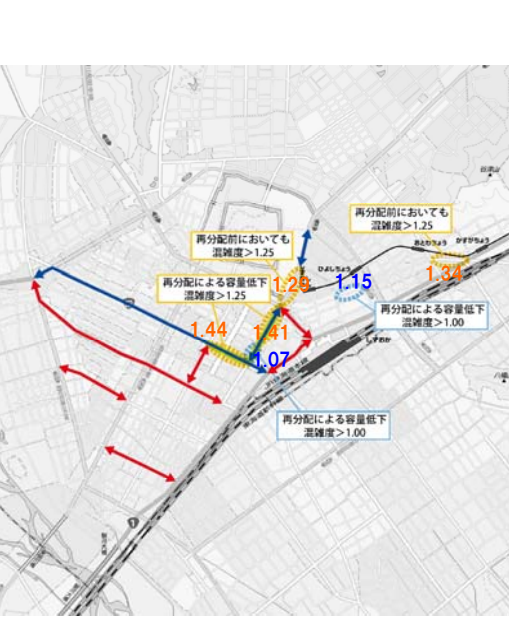
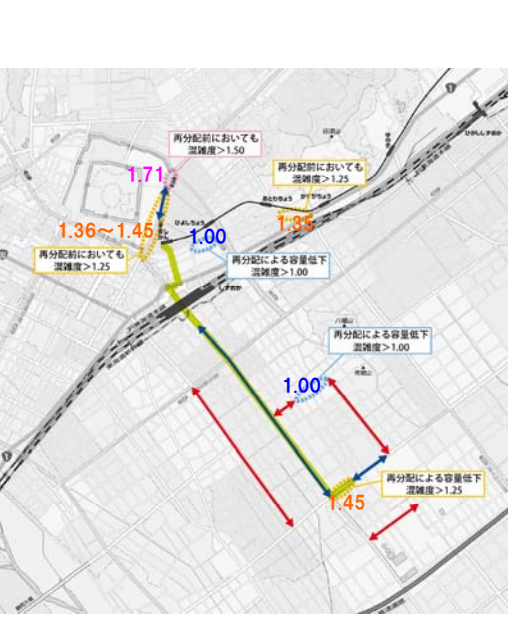

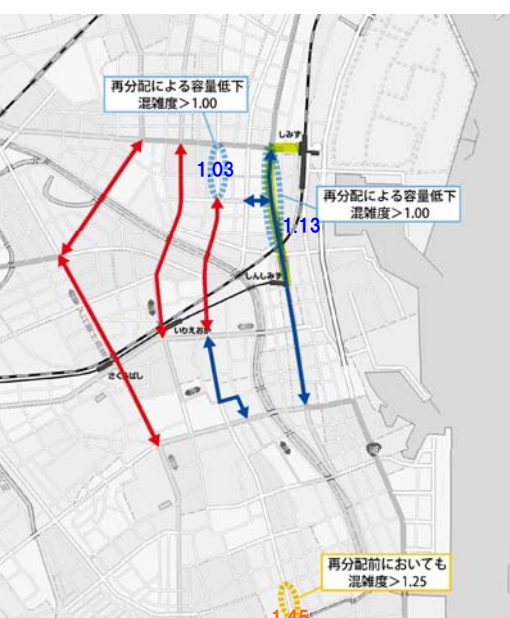
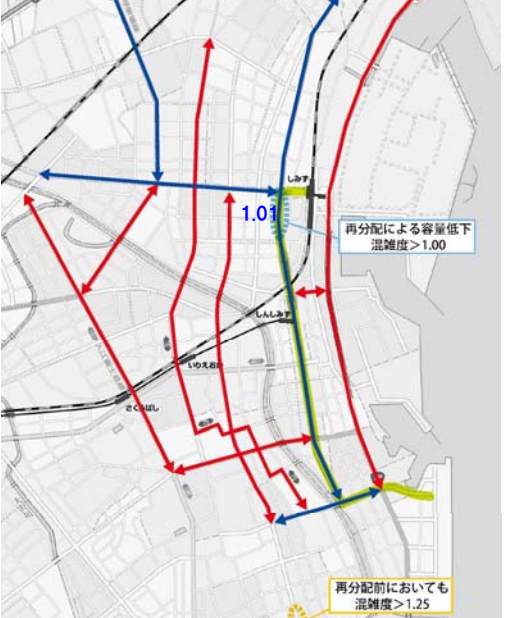
2. 静岡BルートにおけるJR横断について

- ・静岡Bルートは、JR在来線及び新幹線横断を想定しており、横断箇所としては駅周辺の4箇所が考えられる。
- ・1箇所は高架下の店舗に支障する。残り3箇所は桁下空頭は概ね満足すると考えられるが、現在の構造物のスパンでは、LRTの複線導入空間と道路空間の両方を確保する場合には幅員が不足する。よって、LRTの導入空間確保のためには、横断区間での一部単線化や自動車通行禁止等の対策が必要である。

○ LRT ルートにおける道路混雑度について

- ・今回検討の各ルートの導入を想定し、道路交通量配分を実施した。
- ・その結果、特に静岡 A ルートでは、導入ルートで車線数が 4 車線から 2 車線に減少することによって交通容量が低下し、混雑度が 1.25 を超える区間が生じる結果となった。また、周辺道路への迂回交通の発生により都心部の道路が混雑する結果となった。
- ・静岡 B ルートでは、LRT 導入ルートのうち、駿河区役所前の SBS 通りの一部区間で混雑の増加が予想されるが影響は限定的である。
- ・清水ルートでは、大きな混雑の発生は認められないが、清水 B ルート、清水 A+B ルートでは、新清水駅～JR 清水駅間の国道 149 号で、新たに混雑度が 1.0 を超える区間が生じる結果となった。

各ルートにおける道路混雑度

	静岡地区		清水地区		
	静岡 A ルート	静岡 B ルート	清水 A ルート	清水 B ルート	清水 A+B ルート
交通量配分結果					
	<ul style="list-style-type: none"> ・ LRT 導入ルートの江川町通り、昭和町通り(国道 362 号)では交通量が減少するが、交通容量の低下により新たに混雑度が 1.25 以上となり道路混雑が予想される。都心部での道路混雑が悪化すると考えられる。 ・ 迂回交通は主に 1 本南側のときわ通り等に配分される結果となった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ LRT 導入ルートのうち、駿河区役所前の SBS 通りの一部区間で混雑の増加が予想されるが影響は限定的である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ LRT 導入ルートである国道 149 号の交通量が減少し、清水興津線等に交通量が配分される結果となった。 ・ 新たに混雑度が 1.0 以上となる区間は認められない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ LRT 導入ルートである国道 149 号の交通量が減少するとともに、新清水～JR 清水の区間で混雑度が 1.0 を超える結果となった。 ・ 交通量は主に西側の道路に配分されるが新たな混雑の発生は限定的であり、大きな影響はないものと考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 清水ルートの中では最も影響範囲が大きい。新たな混雑の発生が限定的であり、大きな影響はないものと考えられる。
凡例 					

1. 交通量の多い江川町通り、御幸通り、国道1号への導入について

- ・ 過年度に検討を行った、江川町交差点での平面横断化に関するシミュレーション結果によると、江川町交差点での歩行者専用現示の導入や道路空間再配分により、周辺道路での大幅な混雑が予想されている。
- ・ 静岡都心部へのLRTの導入は、CASE3道路空間再配分に近いイメージであると言えるため、交通量の多い江川町通り、御幸通り等へのLRTの導入及びそれに伴うLRT専用現示の設定等によって、慢性的な渋滞の発生が懸念される。

○シミュレーション条件

ケース	概要	シミュレーション条件
CASE0	現況再現	-
CASE1	【歩行者専用現示導入】 現状の交通条件のまま、スクランブル交差点にした場合を想定	CASE0の設定を基準として、周辺との運動性の観点から、信号サイクルは150秒に固定したまま、 ・江川町交差点に歩行者専用現示を45秒設定 ・中町交差点に歩行者専用現示40秒を設定
CASE2	【迂回路走行性向上】 都心部の歩行者回遊促進策に加えて、自動車交通の都心部への流入抑制策をセットで講じた場合を想定	CASE1に加えて、 ・安倍町交差点を左折専用レーンに設定 ・中町交差点の右折専用レーンを2レーンに設定 ・水落交差点の左折専用レーンを追加 ・日出町羽鳥線の信号サイクルを120秒に統一 ・信号待ちが生じないように信号オフセット設定 ・自動車走行性改善を想定した旅行速度の向上
CASE3	【道路空間再配分】 公共交通を優先とした道路空間の使い方を想定	CASE2に加えて、 都心地区内の井川湖御幸線を2車線に減少。その際右折レーンなどは便宜上現状維持のままで設定

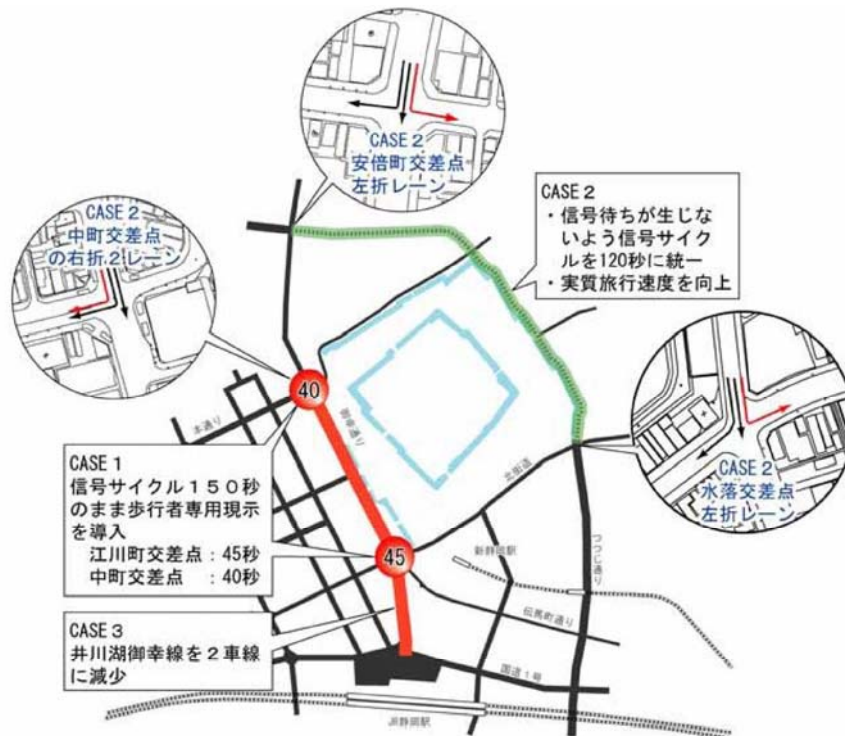


図 4-17 ケース別のシミュレーション条件

表 4-8 主要経路の交通量・平均旅行時間のケース間比較

CASE1 (歩行者専用現示導入)	中町及び江川町交差点に歩行者専用現示を導入したことにより、直進ルートの平均旅行時間が現況 (CASE0) に比べて 150 秒以上増加し、慢性的な交通渋滞が発生している。
CASE2 (迂回路走行性向上策)	迂回路の走行性を向上させたことにより、井川湖御幸線の流入交通が現況の 1000 台程度から 670 台程度に減少し、東迂回路の交通量が現況の 570 台程度から 1000 台程度に増加している。 平均所要時間をみると、CASE1 程の慢性的な渋滞は発生しておらず、CASE0 と比較しても、直進ルートは 40 秒程度の増加幅で収まっている。一方迂回路は走行性の向上により、交通量が増加したとしても 40~120 秒程度の時間短縮が図られている。
CASE3 (道路空間再配分)	井川湖御幸線を 4 車線から 2 車線にしたことにより、これまで直進ルートを走行していた交通量が大幅に迂回しはじめる。通過交通は迂回路の走行性を向上させたため問題は無いが、静岡都心地区に目的地を持つ交通が迂回してまで流入するため、迂回した流入路となる江川町通りや北街道に慢性的な渋滞が発生する。(次項の参考を参照)

	リンク長(m)	交通量(台)				交通量(台キロ)				平均旅行時間(s)									
		CASE0	CASE1	CASE2	CASE3	CASE0	CASE1	CASE2	CASE3	CASE0	CASE1	CASE2	CASE3	CASE0	CASE1	CASE2	CASE3		
共通	御幸通り北	499.1	997	982	662	465	497.6	490.1	330.4	232.1	72.4	93	133	288.7					
西	直進	御幸通り	880.6	250	256	246	174	220.2	225.4	216.6	153.2	143.6	277.5	136.5	511.5	236.3	391.1	289.7	822.6
		国道1号	296.2	383	390	380	377	113.4	115.5	112.6	111.7	20.3	20.6	20.2	22.4				
	迂回	本通り	407.0	699	694	671	549	284.5	282.5	273.1	223.4	50.2	53.8	55	51.4	339.8	374.6	297.8	699.4
		国道362号	712.2	670	652	662	556	477.2	464.4	471.5	396.0	217.2	227.8	109.8	359.3				
東	直進①	御幸通り	895.6	219	228	139	5	196.1	204.2	124.5	4.5	171.2	321.1	146.1	545.5	307.6	478.0	343.0	890.9
		国道1号	497.9	1219	1233	1157	1106	606.9	613.9	576.1	550.7	64	63.9	63.9	56.7				
	直進②	御幸通り	556.5	996	1030	715	381	554.3	573.2	397.9	212.0	57.3	200.2	56.3	457.8				
		伝馬町通り	620.7	472	489	267	229	293.0	303.5	165.7	142.1	90.7	90.8	89.1	97.1	288.9	452.9	335.3	903.3
		つじ通り	139.8	450	448	528	645	62.9	62.6	73.8	90.2	68.5	68.9	56.9	59.7				
	迂回	環状線北	577.6	569	572	846	1024	328.7	330.4	488.6	591.5	86.7	87.7	57.3	49.4				
	環状線中	710.7	176	177	454	678	125.1	125.8	322.7	481.9	158.2	157.3	97.3	60.6	427.7	430.3	301.5	274.6	
	環状線南	747.1	357	357	437	526	266.7	266.7	326.5	393.0	182.8	185.3	146.9	164.6					

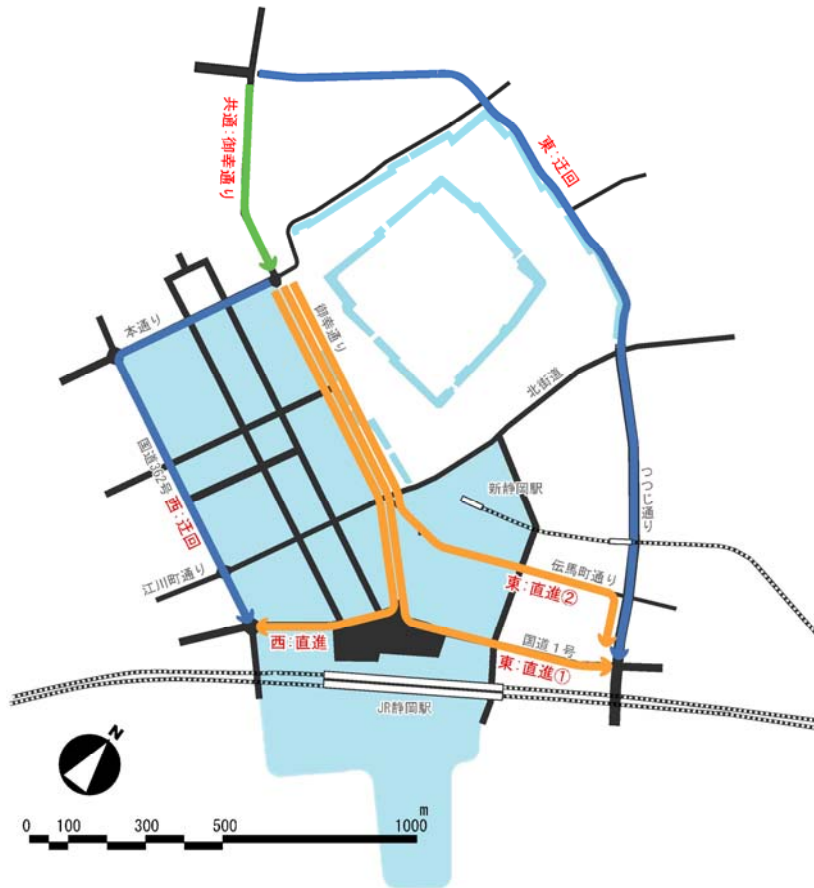


図 4-4 2 直進/迂回ルート別の経路の設定

※「共通：御幸通り」は、「西：直進」「西：迂回」「東：直進①」「東：直進②」ルートで共通となるルートであり、唯一「東：迂回」ルートでは通過しないことになる。

【対策の考え方】

・上記結果を踏まえ、静岡都心でのLRTルート設定にあたっては、下図に示すような都心部への自動車交通の流入抑制策の実施が必須と考えられる。

静岡都心地区への自動車交通流入を抑制する方策としては、

- ・安倍町交差点の左折レーン設置
- ・中町交差点の右折レーン（迂回方向）の増強
- ・水落交差点の左折レーン設置
- ・日出町羽鳥線の信号間オフセット設定
- ・歩行者、自転車、自動車が安心して走行できる空間確保
- ・日出町羽鳥線と静岡鉄道の立体交差

などが考えられる。

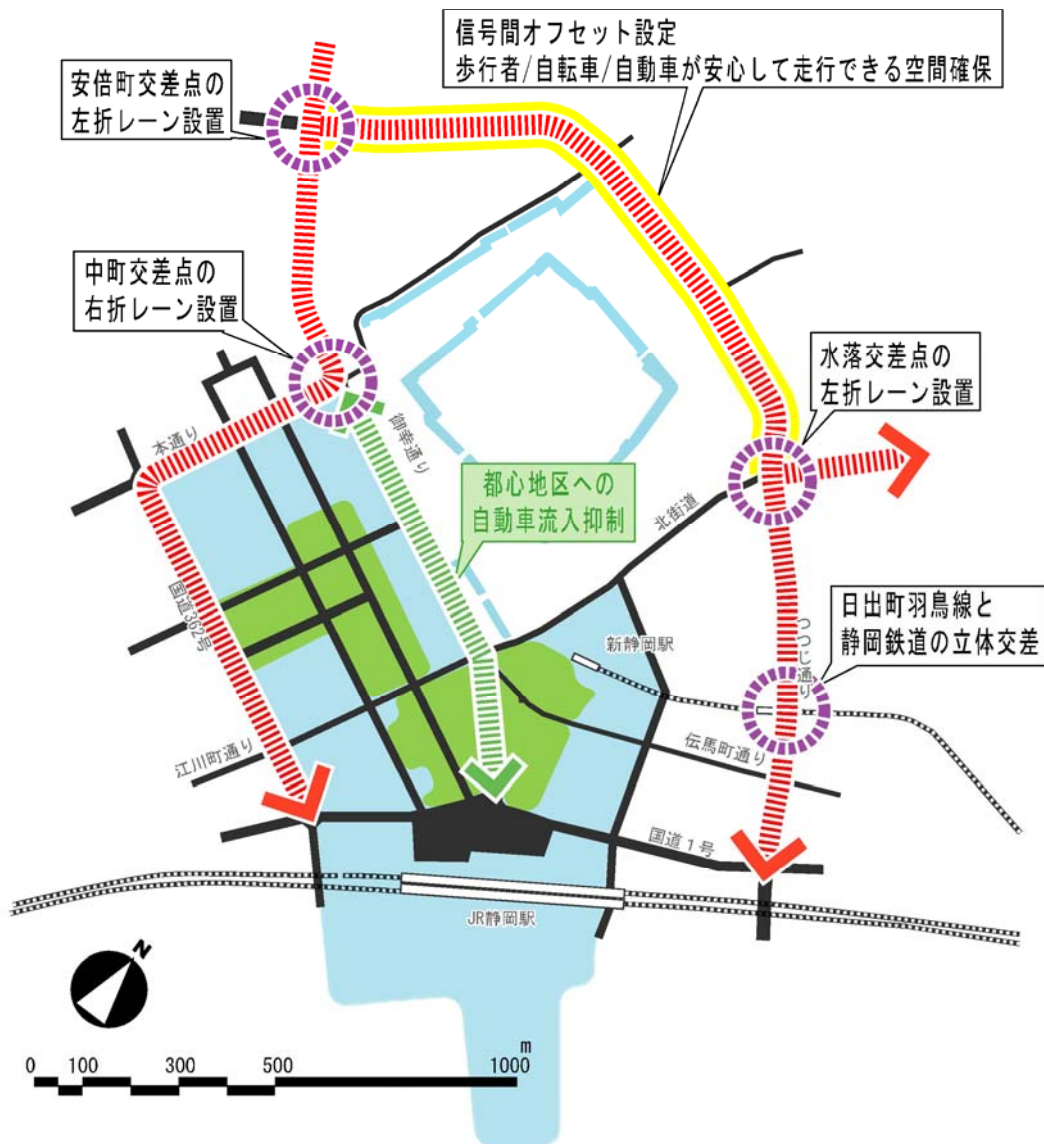


図 4-45 静岡都心地区への自動車交通流入抑制策（案）

2. 静岡BルートにおけるJR横断について

静岡Bルートは、JR 静岡駅の高架下を横断するため、その横断箇所や横断方法について整理する必要がある。

横断箇所としては以下の4箇所が考えられ、平面、断面的にその導入空間を検討する。



図 JR 駅横断候補箇所

2. 1 必要導入空間

(1) 必要高さ

桁と架空電車線との離隔は、鉄道に関する技術基準によると、0.25m以上の離隔が必要とされている。また、跨線橋部分の架空電車線高さは、軌道建設規程(第32条の5)により、走行する車両のうち集電装置を折りたたんだ場合の高さが最高であるものの高さに0.4mを加えた高さ以上とすることが必要である。LRVの集電装置折たたみ高さは、車両によって異なるがおよそ3.4m~3.8mであり、交差のための必要空頭は4.05m~4.45m以上となる。

ただし、道路の建築限界を確保するためには、4.95m (4.7+0.25)が必要となる。

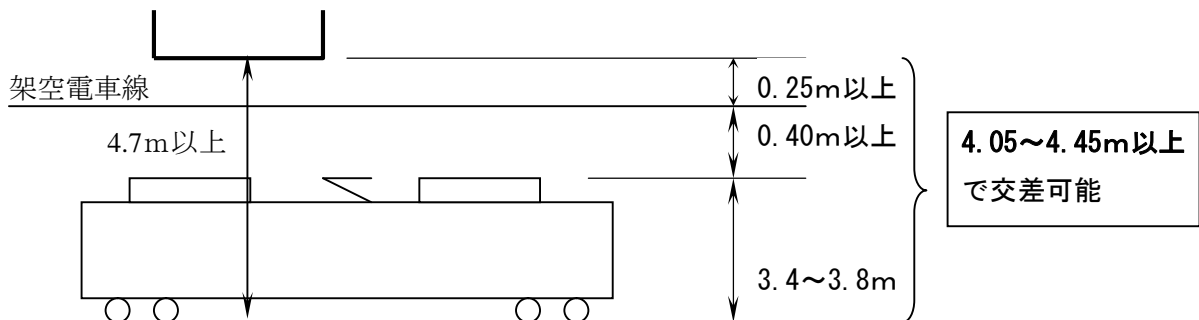



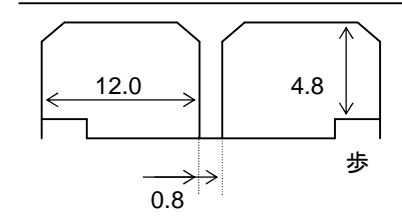

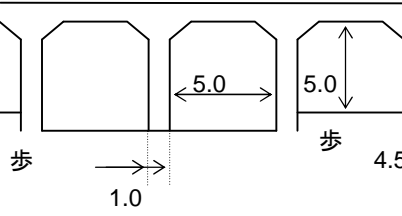

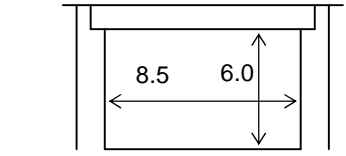

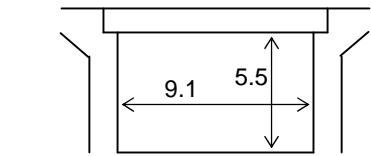
図 桁下部分の架空電車線高さ


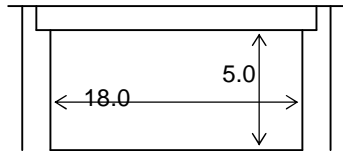

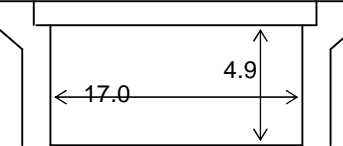
(2) 必要幅

静岡Bルートは複線を想定しており、概ね6.0m程度の幅が必要となる。

2.2 交差候補箇所の導入空間と課題

導入検討箇所の現況写真及び断面図を以下に示す。

		現況写真	断面図	評価
①	在来線側			<ul style="list-style-type: none"> • 高さ空間は確保されている。(5.0m以上) • 道路部は2径間となっており、1径間分の幅員は新幹線側の構造物の条件が厳しく、約5mである。 • よって、1径間に複線を導入できないため、当該位置で交差をする場合には、自動車は通行不可となる。 • 交差部を単線化する方法も考えられるが、残りの1径間分で道路2車線を確保できないため、一方通行とする必要がある。
	新幹線側			
③	在来線側			<ul style="list-style-type: none"> • 高さ空間は確保されている。(約5.5m) • 道路幅員(橋脚前面間の距離)は在来線側で約8.5mであり、複線で導入すると自動車通行は不可となる。 • 交差部を単線化する方法も考えられるが、道路2車線を確保できないため、一方通行とする必要がある。
	新幹線側			

		現況写真	断面図	評価
④	在来線側			<ul style="list-style-type: none"> 高さ空間は概ね確保されている。(約4.9m) 道路幅員(橋脚前面間の距離)は約18mあるが、2車線道路となっており、複線で導入し、道路を2車線確保すると、歩道の幅員はほとんど残らないと考えられる。
	新幹線側			<ul style="list-style-type: none"> 交差部を単線化する場合には、歩道は現在の幅員よりも狭くなるが、道路2車線と歩道の確保は可能と考えられる。

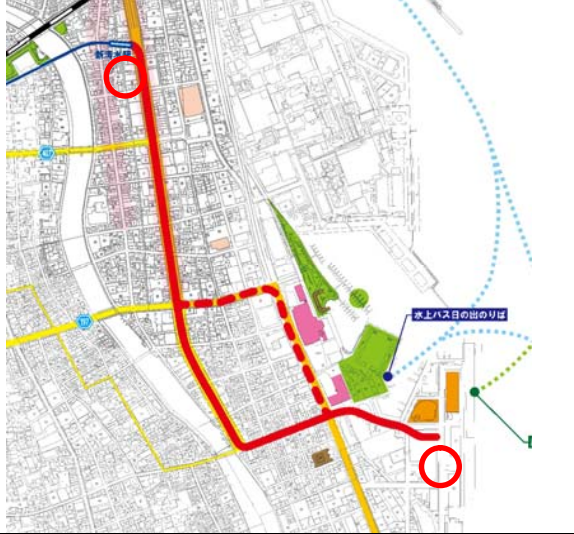
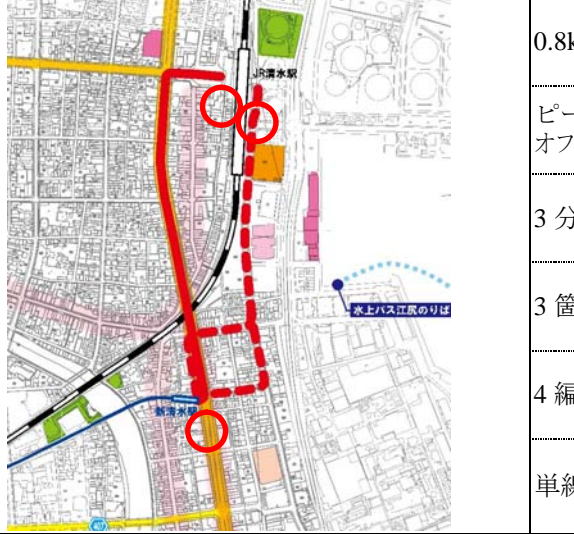
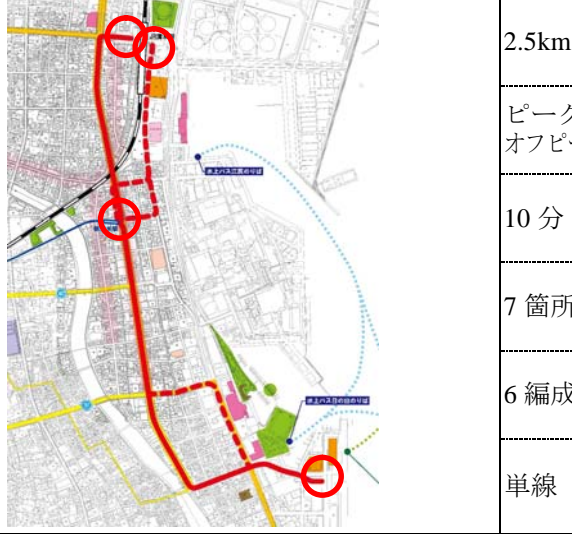
※ ②は、構造的には駅部のラーメン高架橋の区間と考えられるため、スパンは10m～15m程度と想定される。高さは不明である。高さが確保できれば、物理的にはLRVの横断は可能と考えられるが、現在は店舗利用されており、店舗への支障が課題である。



② 在来線側より

静岡 LRT 導入検討 ルート案検討のまとめ

		静岡 A ルート			静岡 B ルート		
概要	1. ルート・延長						
	ル	1.0km			2.6km		
	3.1 運行頻度	ピーク：6分間隔 オフピーク：10分間隔			ピーク：6分間隔 オフピーク：10分間隔		
	サービスレベ	4分			10分		
	3.3 電停数 (起終点含む)	4箇所			7箇所		
4. 車両・編成数	5編成 (18m 車両)			8編成 (18m 車両)			
5. 路線規格	複線			複線			
2. 想定需要		1,800～3,000 人/日			700～1,100 人/日		
6. 概算事業費	軌道整備事業	約 58 億円			約 86 億円 (+JR 横断費用)		
	関連事業	約 3 億円			約 7 億円		
	費用	約 15 億円			約 9 億円		
	その他	参考値 600 千円/㎡と想定			参考値 300 千円/㎡と想定		
		<ul style="list-style-type: none"> 車両基地：約 15 億円(2,500 ㎡) 車両：約 12 億円 道路事業 			<ul style="list-style-type: none"> 車両基地：約 18 億円(3,000 ㎡) 車両：約 19 億円 道路事業 		
		<ul style="list-style-type: none"> 地下埋設物移設 静岡鉄道との接続 支障家屋営業補償 			<ul style="list-style-type: none"> 地下埋設物移設 静岡鉄道との接続 駅前広場改修 交通結節点整備 支障家屋営業補償 		
7. 採算性検討	①ランニング収支	min(1,800)	中間(2,400)	max(3,000)	min(700)	中間(900)	max(1,100)
		-20 百万円/年	7 百万円/年	34 百万円/年	-145 百万円/年	-136 百万円/年	-127 百万円/年
	運輸収入 (運賃 150 円均一)	約 80 百万円/年	約 107 百万円/年	約 134 百万円/年	約 31 百万円/年	約 40 百万円/年	約 49 百万円/年
	運営費		約 100 百万円/年			約 176 百万円/年	
	②線路使用料【参考値】		約 4 百万円/年			約 9 百万円/年	
	採算性：①-②	-24 百万円/年	3 百万円/年	30 百万円/年	-154 百万円/年	-145 百万円/年	-136 百万円/年
採算条件					○需要：4,100 人/日 ≡ 駅勢圏の夜間人口に対する LRT 利用率が静岡鉄道沿線 (=約 5%) の約 2.5 倍に上昇する。		
課題	導入空間・交通への影響	<ul style="list-style-type: none"> 静岡鉄道と相互直通運転を行う場合には、既存の駅舎等の改築や大規模な用地買収、建物補償等が必要となり、膨大な建設費が必要となる。 交通量の多い御幸通り、江川町通りへの導入は、自動車交通への影響が大きいため、交差点での右左折レーンの設置や信号オフセットの見直しによる通過交通の環状道路への誘導等、都心部への自動車交通の流入抑制策の実施が必須と考えられる 七間町通りに LRT を導入すると自動車の通行が不可となる。荷さばき等への対応が必要である。また、トランジットモール化等の検討が必要 (現行軌道法での位置づけの整理が必要) 			<ul style="list-style-type: none"> 静岡鉄道と相互直通運転を行う場合には、既存の駅舎等の改築や大規模な用地買収、建物補償等が必要となり、膨大な建設費が必要となる。 JR 在来線及び新幹線横断を想定しており、横断箇所としては駅周辺の 4 箇所が考えられる。うち 1 箇所は高架下の店舗に支障する。残り 3 箇所は桁下空頭は概ね満足と考えられるが、幅員が不足するため、導入空間確保のためには、横断区間の一部単線化や自動車通行禁止等の対策が必要である。 交通量の多い御幸通り、江川町通りへの導入は、自動車交通への影響が大きいため、交差点での右左折レーンの設置や信号オフセットの見直しによる通過交通の環状道路への誘導等、都心部への自動車交通の流入抑制策の実施が必須と考えられる 静岡駅の南北駅前広場に導入することから、駅前広場の改修が必要になる。 石田街道の車線減により、周辺路線に交通量が転換するが、影響は軽微である。 		
	車両基地	<ul style="list-style-type: none"> 単独整備の場合には、都心部に約 2,500 ㎡の用地を確保する必要があり、用地買収費・建物補償費の増大 (約 30 億円と試算) が大きな課題となる。 			<ul style="list-style-type: none"> 単独整備の場合には、都心部に約 3,000 ㎡の用地を確保する必要があり、用地買収費・建物補償費の増大 (約 27 億円と試算) が大きな課題となる。 		
	関連施策	<ul style="list-style-type: none"> 都心部における歩行者優先のまちづくりとの連携が求められる (七間町通りのトランジットモール化、江川町交差点の平面交差化等) 路線に沿って賑わいの面的な広がりを作るため、沿線における 1 階部分への魅力的な施設誘導等の対策が求められる。 七間町のまちづくりとの連携が求められる (交通ターミナルの整備、公共空間と民有空間が協調した空間整備等) 			<ul style="list-style-type: none"> ランニング収支がマイナスであり、沿線居住の促進策や商業機能等の導入促進 (土地利用の高度化) により、夜間人口や従業人口の増加を図ることが求められる。 石田街道沿線の土地利用の高度化等まちづくり施策との連携が求められる。 駿河区役所周辺での交通ターミナル整備が求められる。 		
	基幹公共交通軸との連携について	<ul style="list-style-type: none"> いずれのルートも延長が短く、単独整備では公共交通ネットワークの整備効果は低い。したがって、上記 LRT ルートの整備により、都心アクセスの充実や都心部での回遊性向上、港との接続といった整備効果を発揮するためには、静岡都心と清水都心とを連絡する基幹公共交通軸との連携の強化による一体的な交通ネットワーク整備が必要である。静岡鉄道との乗換利便性の確保や静岡鉄道への乗り入れによるシームレスな接続等も考慮した計画が求められる。 静岡市における集約連携型都市構造の実現のためには、この LRT と基幹公共交通軸との連携のみならず、基幹公共交通軸を中心としたバス路線網の再編や、パークアンドライド駐車場や駐輪場等の整備による駅アクセス利便性向上などの公共交通利便性向上施策や上記まちづくり施策との一体的推進による公共交通主体の交通体系の構築が必須である。 					

		清水 A ルート			清水 B ルート			清水 A+B ルート			
概要	1. ルート・延長										
	3. サービスレベル	3.1 運行頻度	1.6km			0.8km			2.5km		
		3.2 所要時間 (片道)	ピーク：10 分間隔 オフピーク：10 分間隔			ピーク：10 分間隔 オフピーク：10 分間隔			ピーク：6 分間隔 オフピーク：10 分間隔		
		3.3 電停数 (起終点含む)	6 分			3 分			10 分		
	4. 車両・編成数	5 箇所			3 箇所			7 箇所			
5. 路線規格	4 編成 (18m 車両)			4 編成 (18m 車両)			6 編成 (18m 車両)				
2. 想定需要		300~500 人/日			500~800 人/日			800~1,300 人/日			
6. 概算事業費	軌道整備事業	約 48 億円			西側：約 42 億円 (+清水橋改築費用) 東側：約 48 億円			西側：約 67 億円 (+清水橋改築費用) 東側：約 73 億円			
	関連事業	約 4 億円			約 2 億円			約 7 億円			
	費用その他	車両基地 家屋補償費	約 9 億円(2,200 m ²) 約 10 億円			約 9 億円(2,200 m ²) 約 10 億円			約 11.5 億円(2,700 m ²) 約 14.5 億円		
		その他 +α要素	・道路事業 日の出地区で確保のため、家屋補償はなしと想定 ・交通結節点整備			・道路事業 参考値 200 千円/m ² と想定 ・支障家屋営業補償費 (東側)			・道路事業 日の出地区で確保のため、家屋補償はなしと想定 ・支障家屋営業補償費 (東側)		
7. 採算性検討	①ランニング収支	min(300)	中間(400)	max(500)	min(500)	中間(650)	max(800)	min(800)	中間(1,050)	max(1,300)	
		-97 百万円/年	-92 百万円/年	-88 百万円/年	-64 百万円/年	-57 百万円/年	-50 百万円/年	-115 百万円/年	-104 百万円/年	-93 百万円/年	
	運輸収入 (運賃 150 円均一)	約 13 百万円/年	約 18 百万円/年	約 22 百万円/年	約 22 百万円/年	約 29 百万円/年	約 36 百万円/年	約 36 百万円/年	約 47 百万円/年	約 58 百万円/年	
	運営費	約 110 百万円/年			約 86 百万円/年			約 151 百万円/年			
	②線路使用料【参考値】	約 5 百万円/年			約 3 百万円/年			約 8 百万円/年			
	採算性：①-②	-102 百万円/年	-97 百万円/年	-93 百万円/年	-67 百万円/年	-60 百万円/年	-53 百万円/年	-123 百万円/年	-112 百万円/年	-101 百万円/年	
採算条件	○需要：2,700 人/日 ≒ 駅勢圏の夜間人口に対する LRT 利用率が静岡鉄道沿線 (=約 5%) の約 2 倍に上昇する。			○需要：2,000 人/日 ≒ 駅勢圏の夜間人口に対する LRT 利用率が静岡鉄道沿線 (=約 5%) の約 1.5 倍に上昇する。			○需要：3,400 人/日				
課題	導入空間・交通への影響	・静岡鉄道との接続にあたって、新清水駅前への導入空間の確保や駅舎の改築等が必要になる。 ・国道 149 号の車線減により、港橋横砂線で新たな混雑が発生が予想されるが、影響範囲は狭い。			・西側ルートは、清水橋の改築もしくは架替が必要になり、事業費の増大につながる。 ・静岡鉄道との接続にあたって、新清水駅前への導入空間の確保や駅舎の改築等が必要になる。 ・清水駅の東西駅前広場に導入することから、駅前広場の改修が必要になる。 ・東側ルートは、軌道整備のための用地買収・建物補償等が必要になり、事業費の増大につながる。 ・国道 149 号の車線減により、港橋横砂線で新たな混雑が発生が予想されるが、影響範囲は狭い。			※ A ルートの課題+B ルートの課題と同じ。			
	車両基地	・単独整備の場合には、約 2,200 m ² の用地を確保する必要があるが、日の出地区等での確保が可能と考えられる。			・単独整備の場合には、約 2,200 m ² の用地を確保する必要があり、用地買収費・建物補償費の増大 (約 13 億円と試算) が大きな課題となる。						
	関連施策	・ランニング収支がマイナスであり、沿線居住の促進策や商業機能等の導入促進 (土地利用の高度化) により、夜間人口や従業人口の増加を図ることが求められる。 ・日の出地区においては、海上交通との交通結節機能の向上が求められる。 ・将来的な港エリアのまちづくりとの連携が求められる。			・ランニング収支がマイナスであり、沿線居住の促進策や商業機能等の導入促進 (土地利用の高度化) により、夜間人口や従業人口の増加を図ることが求められる。 ・トランジットモール化等の歩行者優先施策との連携が求められる。						
	基幹公共交通軸との連携について	・いずれのルートも延長が短く、単独整備では公共交通ネットワークの整備効果は低い。したがって、上記 LRT ルートの整備により、都心アクセスの充実や都心部での回遊性向上、港との接続といった整備効果を発揮するためには、静岡都心と清水都心とを連絡する基幹公共交通軸との連携の強化による一体的な交通ネットワーク整備が必要である。静岡鉄道との乗換利便性の確保や静岡鉄道への乗り入れによるシームレスな接続等も考慮した計画が求められる。 ・静岡市における集約連携型都市構造の実現のためには、この LRT と基幹公共交通軸との連携のみならず、基幹公共交通軸を中心としたバス路線網の再編や、パークアンドライド駐車場や駐輪場等の整備による駅アクセス利便性向上などの公共交通利便性向上施策や上記まちづくり施策との一体的推進による公共交通主体の交通体系の構築が必須である。									



界索性や賑わいの連続性をつくる

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略（平成22年）

交通量の多い御幸通り・江川町通りへの導入による自動車交通、バス交通への影響

トランジットモール化等歩行者優先道路施策との一体的取り組み

静岡鉄道との結節方法

江川町交差点

七間町周辺における映画館跡地利用推進方策等のまちづくりの検討

歩行者中心の都市空間づくりとLRTの整合

公共空間と民有空間が強調した街並み・空間をつくる

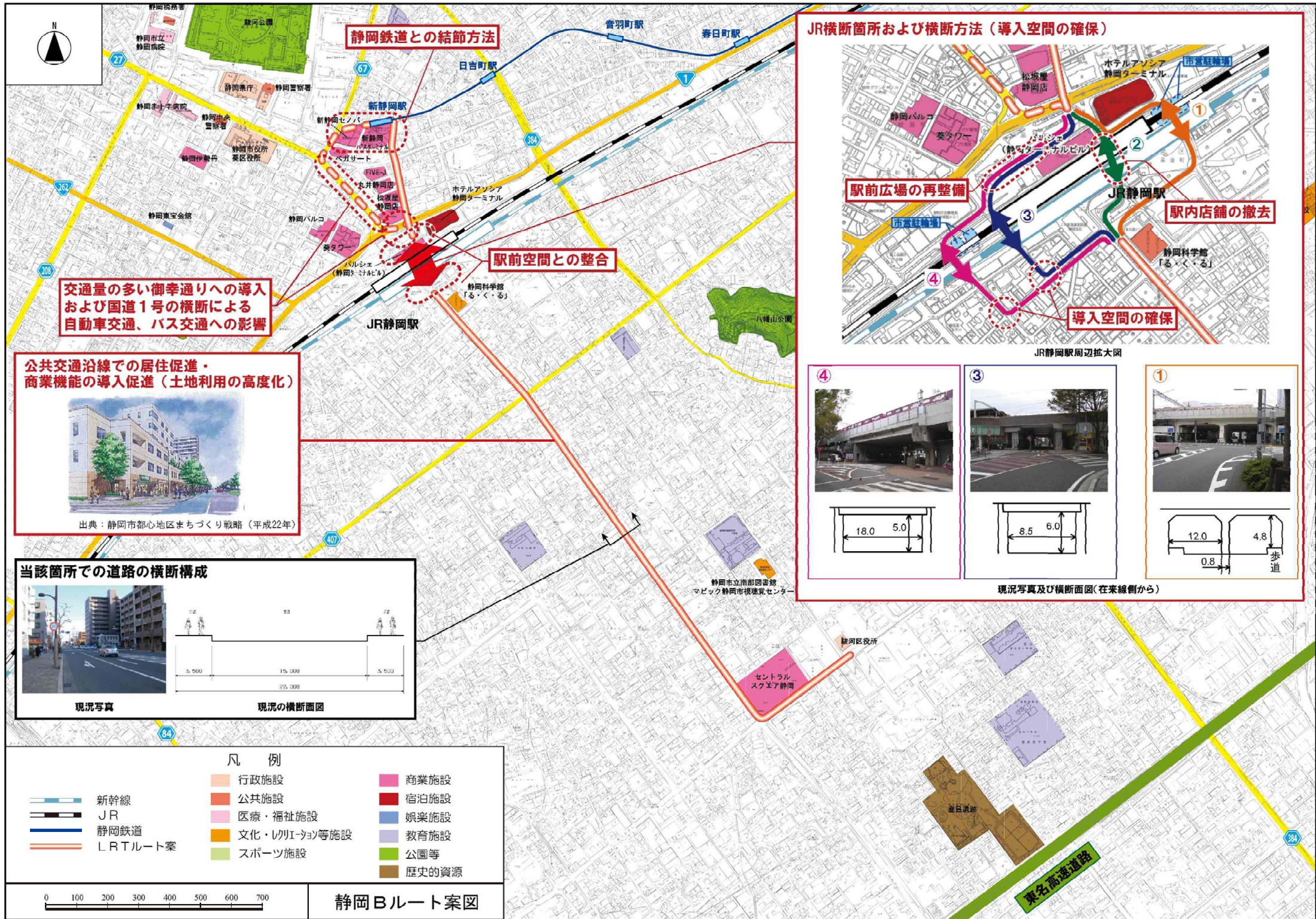
オープンスペースによる通りの賑わいと潤いの醸成

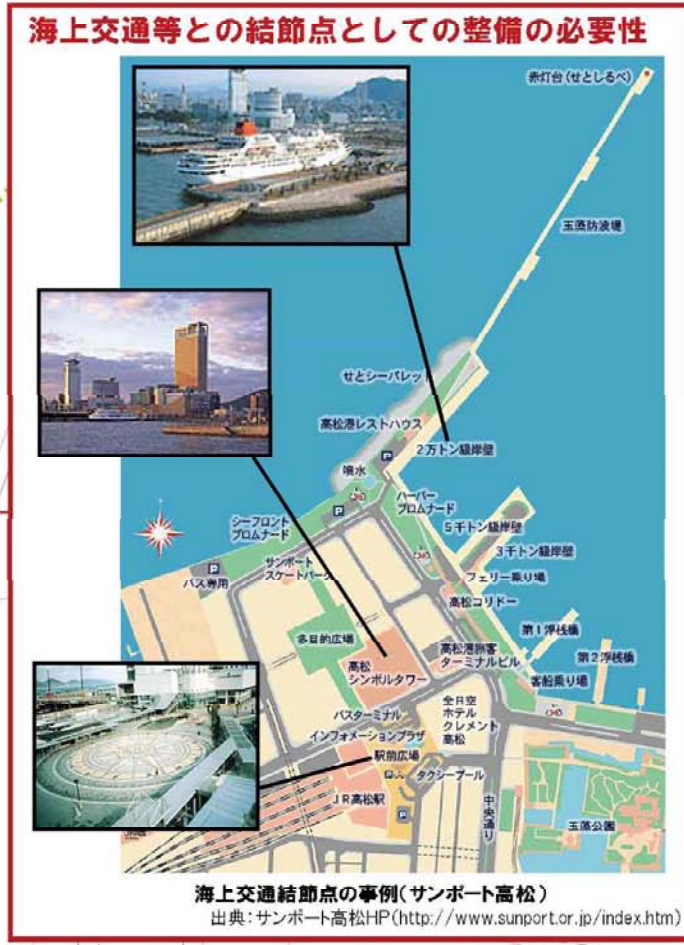
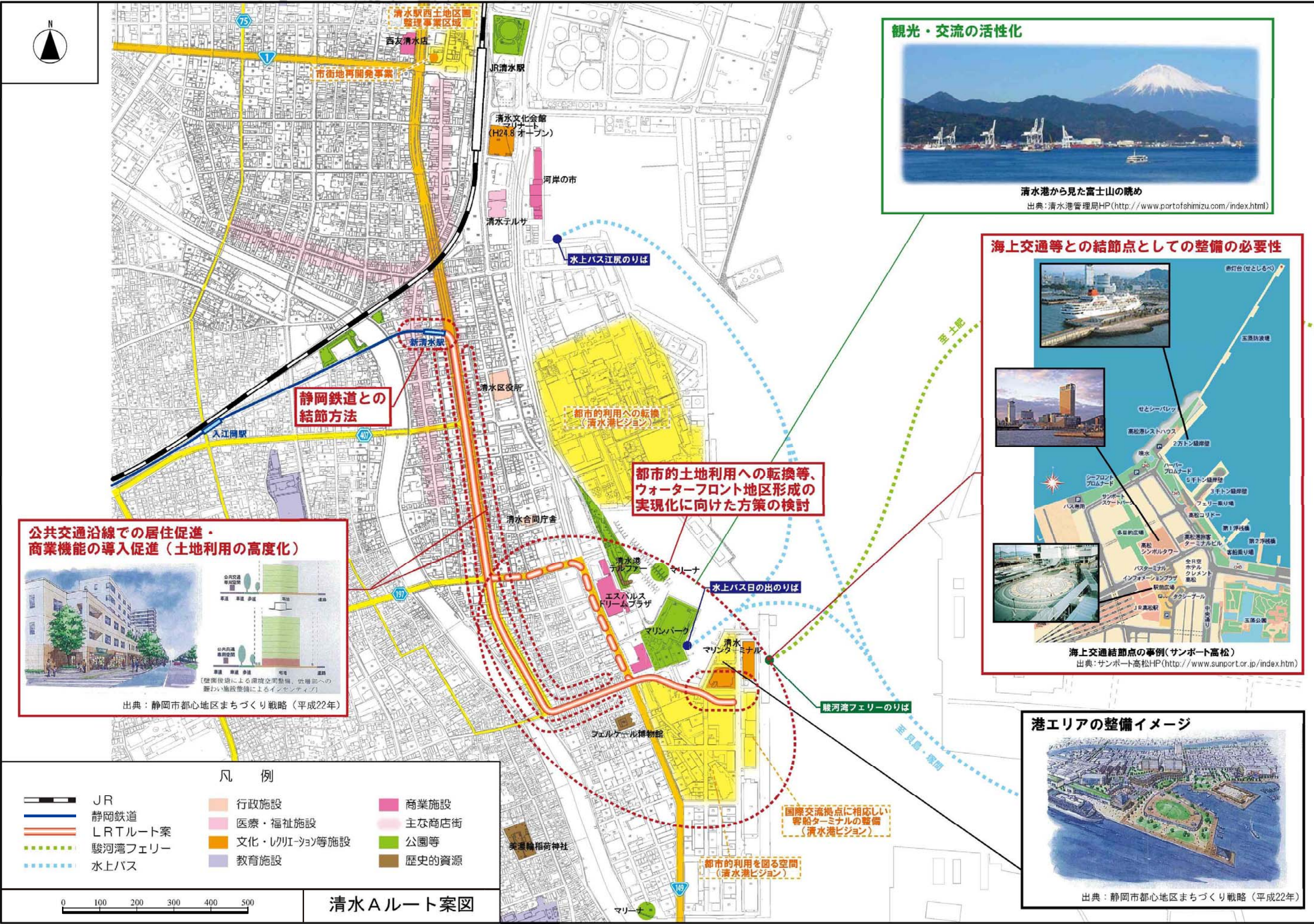
民有空間 公共空間 民有空間

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略（平成22年）

公共交通沿線での居住促進・商業機能の導入促進（土地利用の高度化）

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略（平成22年）





静岡鉄道との結節方法

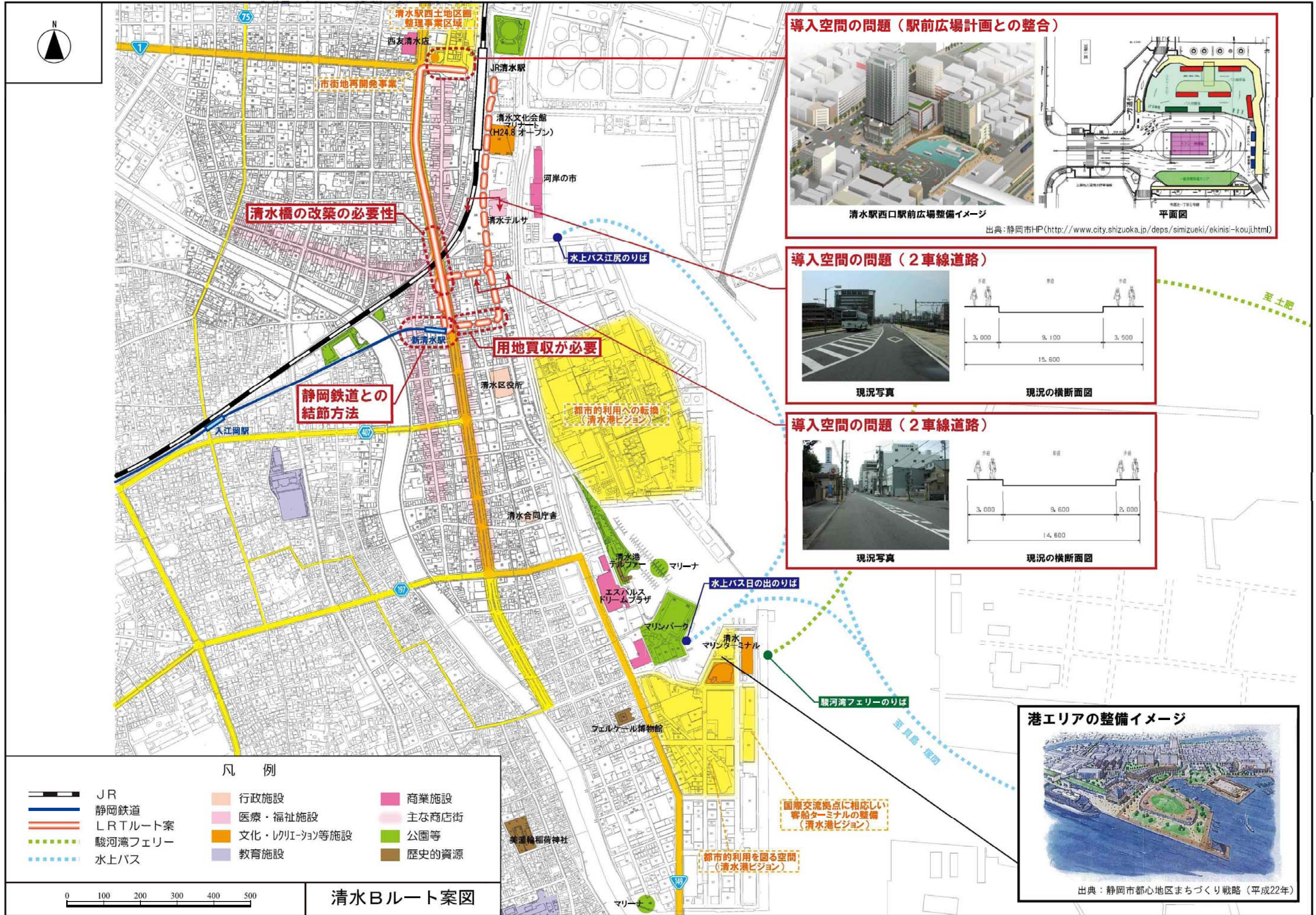
都市的土地利用への転換等、ウォーターフロント地区形成の実現化に向けた方策の検討

凡例

	JR		行政施設		商業施設
	静岡鉄道		医療・福祉施設		主な商店街
	LRTルート案		文化・レジャー等施設		公園等
	駿河湾フェリー		教育施設		歴史的資源
	水上バス				



清水Aルート案図



導入空間の問題（駅前広場計画との整合）

清水駅西口駅前広場整備イメージ

平面図

出典：静岡市HP (<http://www.city.shizuoka.jp/deps/simizueki/ekinisi-kouji.html>)

導入空間の問題（2車線道路）

現況写真

現況の横断面図

3,000 9,100 3,500

15,600

導入空間の問題（2車線道路）

現況写真

現況の横断面図

3,000 9,600 2,000

14,600

港エリアの整備イメージ

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略（平成22年）

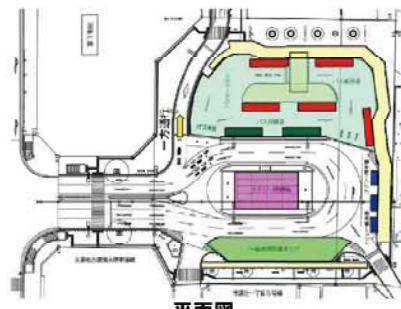
凡 例			
	JR		商業施設
	静岡鉄道		医療・福祉施設
	LRTルート案		主な商店街
	駿河湾フェリー		文化・レジャー等施設
	水上バス		公園等
			教育施設
			歴史的資源

清水Bルート案図

導入空間の問題（駅前広場計画との整合）



清水駅西口駅前広場整備イメージ



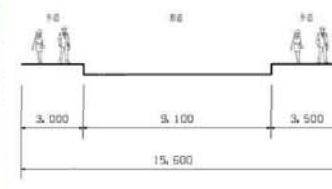
平面図

出典：静岡市HP (<http://www.city.shizuoka.jp/deps/simizueki/ekinisi-kouji.html>)

導入空間の問題（2車線道路）



現況写真

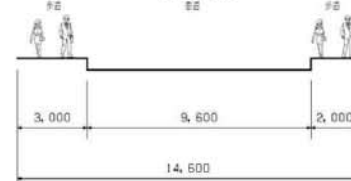


現況の横断面図

導入空間の問題（2車線道路）



現況写真



現況の横断面図

観光・交流の活性化



清水港から見た富士山の眺め

出典：清水港管理局HP (<http://www.portofshizuoka.com/index.html>)

海上交通等との結節点としての整備の必要性



海上交通結節点の事例(サンポート高松)

出典：サンポート高松HP (<http://www.sunport.or.jp/index.htm>)

港エリアの整備イメージ



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略（平成22年）

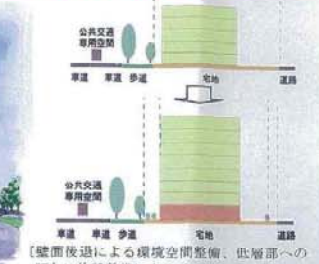
清水橋の改築の必要性

用地買収が必要

静岡鉄道との結節方法

都市的土地利用への転換等、ウォーターフロント地区形成の実現化に向けた方策の検討

公共交通沿線での居住促進・商業機能の導入促進（土地利用の高度化）



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略（平成22年）

凡例

- | | | | | | |
|--|---------|--|------------|--|-------|
| | JR | | 行政施設 | | 商業施設 |
| | 静岡鉄道 | | 医療・福祉施設 | | 主な商店街 |
| | LRTルート案 | | 文化・レジャー等施設 | | 公園等 |
| | 駿河湾フェリー | | 教育施設 | | 歴史的資源 |
| | 水上バス | | | | |



清水A+Bルート案図

