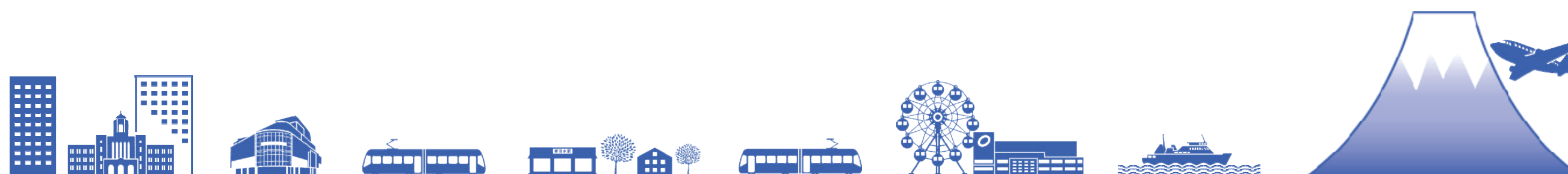


静岡市の現状とLRT導入の必要性

概要版

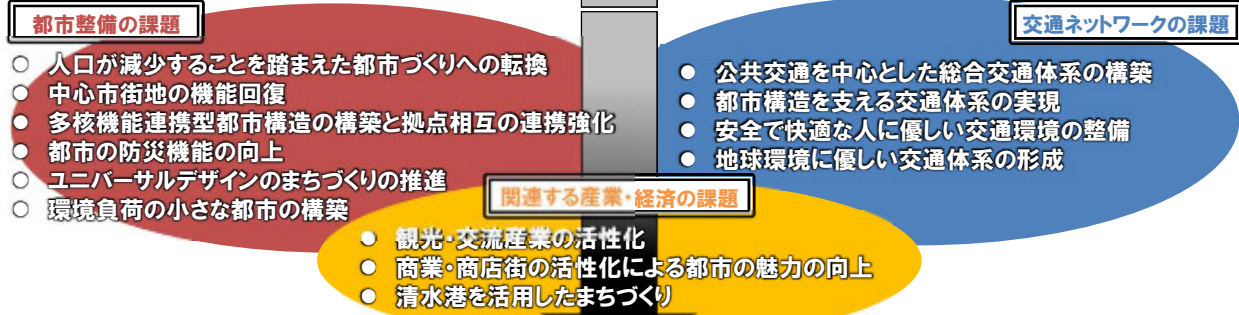
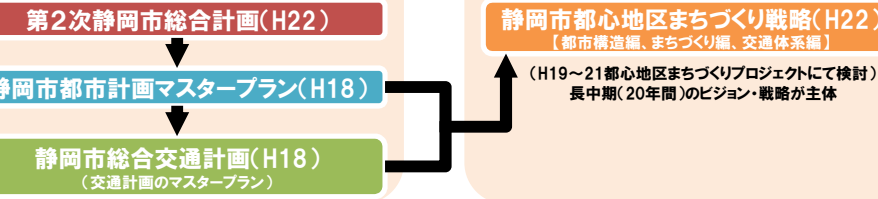
平成24年12月13日
静岡市



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22万人となり、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。
 - 高齢者のひとり暮らし世帯数が、H19からH23までに約17%増加し、全世帯数の約12%を占めている。
 - **交通弱者の増加**
 - **移手段の確保**
- 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展している。
 - **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**

上位計画



静岡市が目指す“まちづくり”と“交通”

静岡型コンパクトシティの実現

『公共交通のネットワークが構築された集約連携型都市構造』

静岡型コンパクトシティの目指すもの

●都市経営の観点

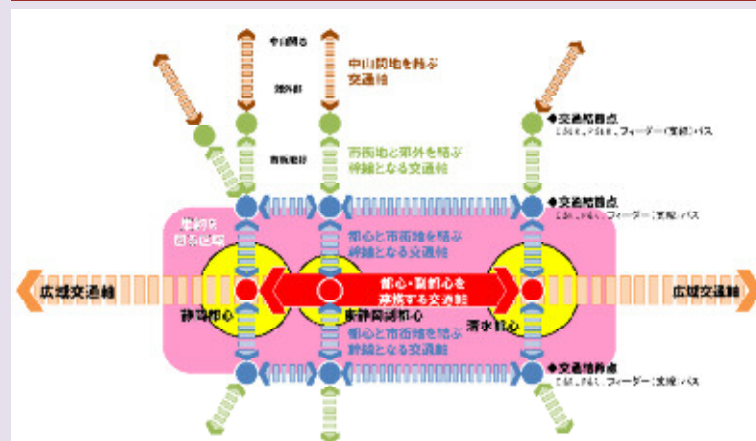
- ・効率的な都市経営
- ・効果的な都市基盤整備

●まちづくりの観点

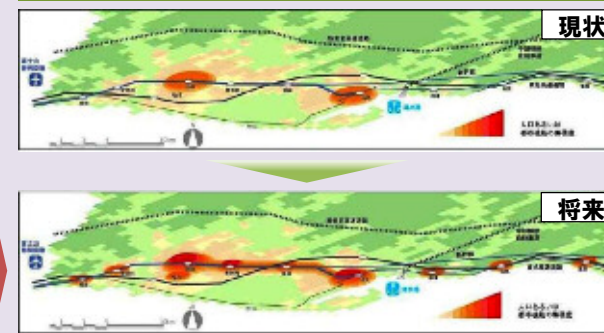
- ・公共交通で快適・便利に移動ができる『環境』にやさしいまち
- ・コンパクトで安全・安心に歩いて暮らせる『健康』なまち
- ・回遊性が高く、人の移動が活発で『交流』できるまち
- ・都市の魅力が高く、活力に満ちあふれた『賑わい』のあるまち

- 静岡都心、清水都心のまちづくりを踏まえた、基幹となる公共交通の連携の必要性と考え方
- 歩行者主体のまちづくりと都心部における公共交通の充実により、誰もが安心して歩ける環境づくり、都心部の回遊性の向上、中心市街地の活性化を図る。
 - 静岡、清水両都心と東静岡副都心は、都心間を結ぶ基幹となる公共交通により各拠点の連携を図る。
 - 都心間を結ぶ基幹となる公共交通軸を中心に、都市の高度化や集積を図り、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。
 - 都心間を結ぶ基幹となる公共交通である既存鉄道の更なるサービス向上を図る。(駅アクセスの向上や新駅設置等)
 - 静岡都心、清水都心において、都心間を結ぶ基幹となる公共交通との連携、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、都心間を結ぶ基幹となる公共交通軸にアクセスするフィードバック路線へと再編する。(運行の効率化、サービス向上)

目指す交通のネットワーク

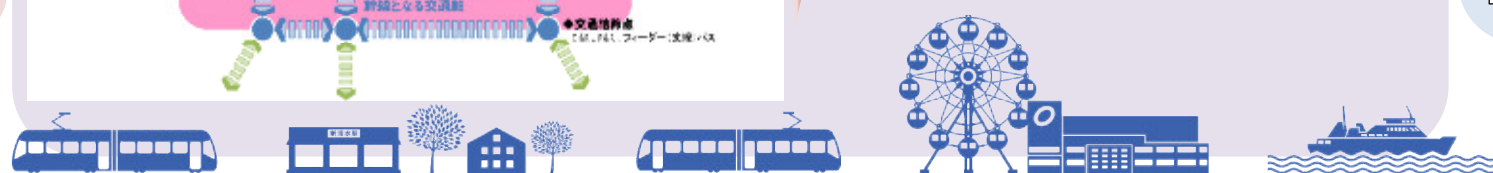


集約連携型都市構造の展開イメージ



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の利用者は減少傾向である。
 - **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多い。
 - 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・清水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**



静岡都心における基幹となる公共交通の必要性、考え方

- まじく**
- 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者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。

- 公共交通**
- 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・定時性の確保
 - バスの過密状態の解消

静岡都心のまちづくり

- 各拠点間（新静岡、七間町、中町周辺）の回遊性の向上による中心市街地の賑わいの広がりを目標に掲げている。
- しかし、近年、七間町の映画館の閉鎖や新静岡周辺に新たな商業施設が増えたことにより、人が新静岡周辺に集まる傾向にある。
- よって、七間町の賑わいを維持することによって、拠点間の回遊性を高める。

七間町のまちづくりの重要性

中心市街地を形成する西の拠点としての役割が期待される。

- 西の拠点としての魅力向上
- 交通結節機能の高度化
- 中心市街地の賑わいの広がり 等

都心間を結ぶ基幹となる公共交通の考え方

都心間を結ぶ基幹となる公共交通の特性
静岡市における、各都心間を結ぶ基幹となる公共交通は**静岡鉄道**と**JR東海道線**である。

- 時間通りの運行（**定時性の確保**）
- 早く目的地に到着できる（**速達性の確保**）
- 待たずすぐに乗れる（**高頻度な運行**）

静岡都心のまちづくりと基幹公共交通 **各都心のまちづくりを踏まえた、基幹となる公共交通の連携の必要性** 清水都心のまちづくりと基幹公共交通

基幹となる公共交通の連携にあたって求められる公共交通の特性

- 市民の身近な公共交通としての利便性・快適性向上への寄与**
 - 都心間-都心内の基幹公共交通のシームレスな接続
 - 路線、行き先のわかりやすさ
 - 気軽に乗降可能（**バリアフリー**）
 - 乗り心地が良く、静か（**快適性**）
- 都市の魅力向上への寄与**
 - シンボル性（都市景観との調和）

都心内の基幹となる公共交通としては、シンボル性、バリアフリー、乗り心地といった特性に優れ、都心間基幹公共交通である既存の鉄道への乗り入れも可能な**LRT**が最適なシステムである。

LRTと連携し、基幹公共交通として最大限に効果を発揮するためには、静岡及び清水を起終点とした路線を有し、駅数の多さや高頻度運行といった高いサービス水準で主に静岡-清水間の都市内輸送を担っている「静岡鉄道」との連携が望ましい。

清水都心における基幹となる公共交通の必要性、考え方

- まじく**
- 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」
～すみたくまち・行きたく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。

- 公共交通**
- 静岡都心へのアクセス利便性の確保
 - 海上交通との結節
 - 静岡鉄道新清水駅における交通結節機能の向上

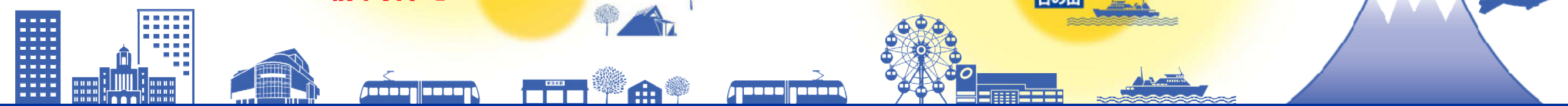
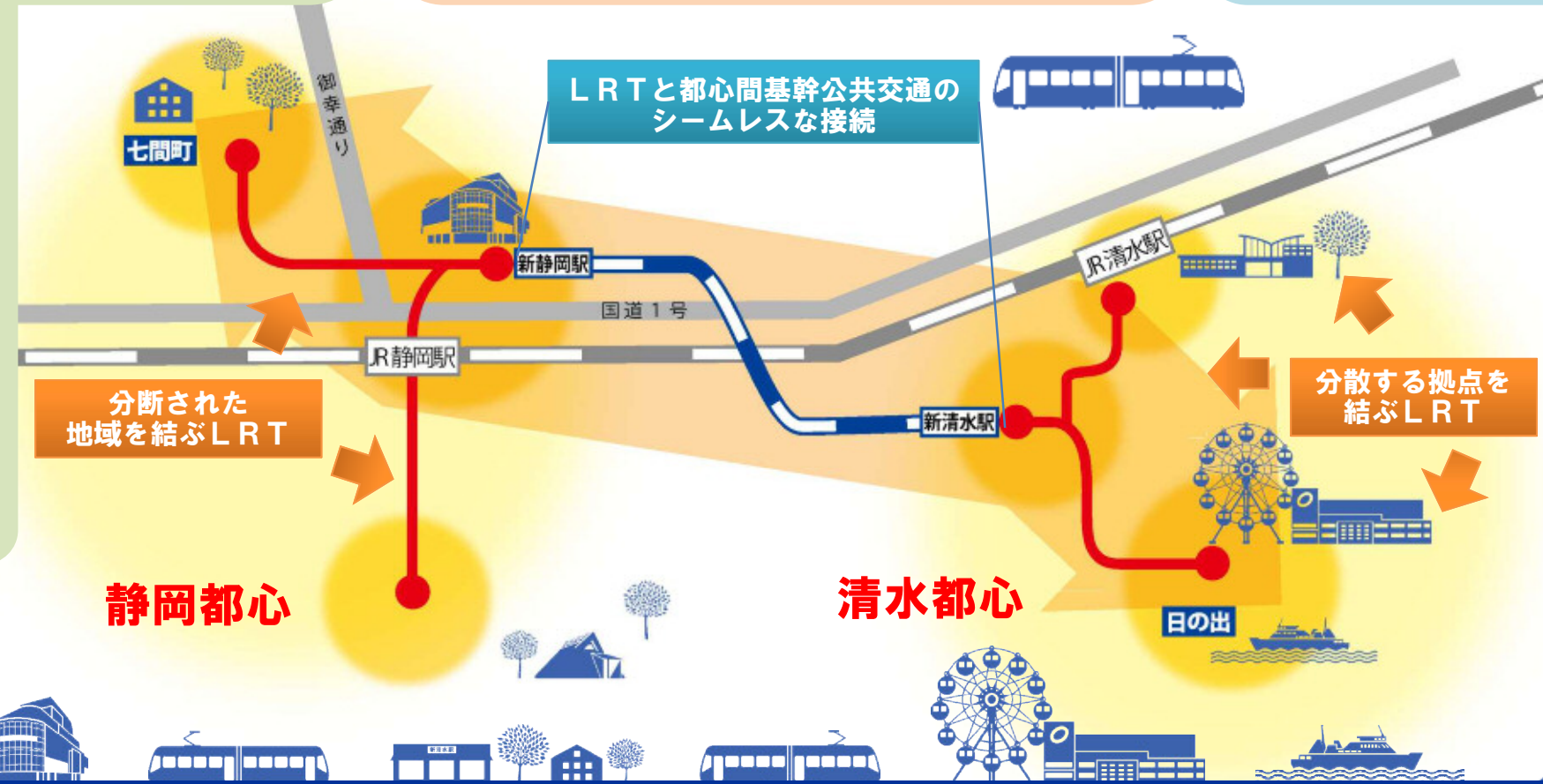
清水都心のまちづくり

- JR清水駅周辺、新清水駅周辺、日の出地区を拠点に位置付け、拠点間を接続する「**シンボル軸**」、また港へ向けた「**港を感じる軸**」を設定し、港が輝く、港を感じることでできるまちづくりを目指している。
- 清水都心は港に近く、また富士山を眺望できるという魅力のある観光資源があり、ウォーターフロントとしての魅力向上に取り組んでいる。
- よって、日の出におけるまちづくりとともに、拠点間の回遊性を高める。

日の出のまちづくりの重要性

港の近くにイベント広場等が既にあり、それらを一体的・連続的に整備し、魅力ある結節拠点としての役割が期待される。

- 海の玄関口としてのターミナル空間
- 「海と港」と「まち」のつながりを意識
- 魅力ある港の親水空間づくり



「静岡型コンパクトシティ」の実現に向けた公共交通の整備及びまちづくりの推進

公共交通の利便性向上や土地利用の高度化等によるまちづくりの推進

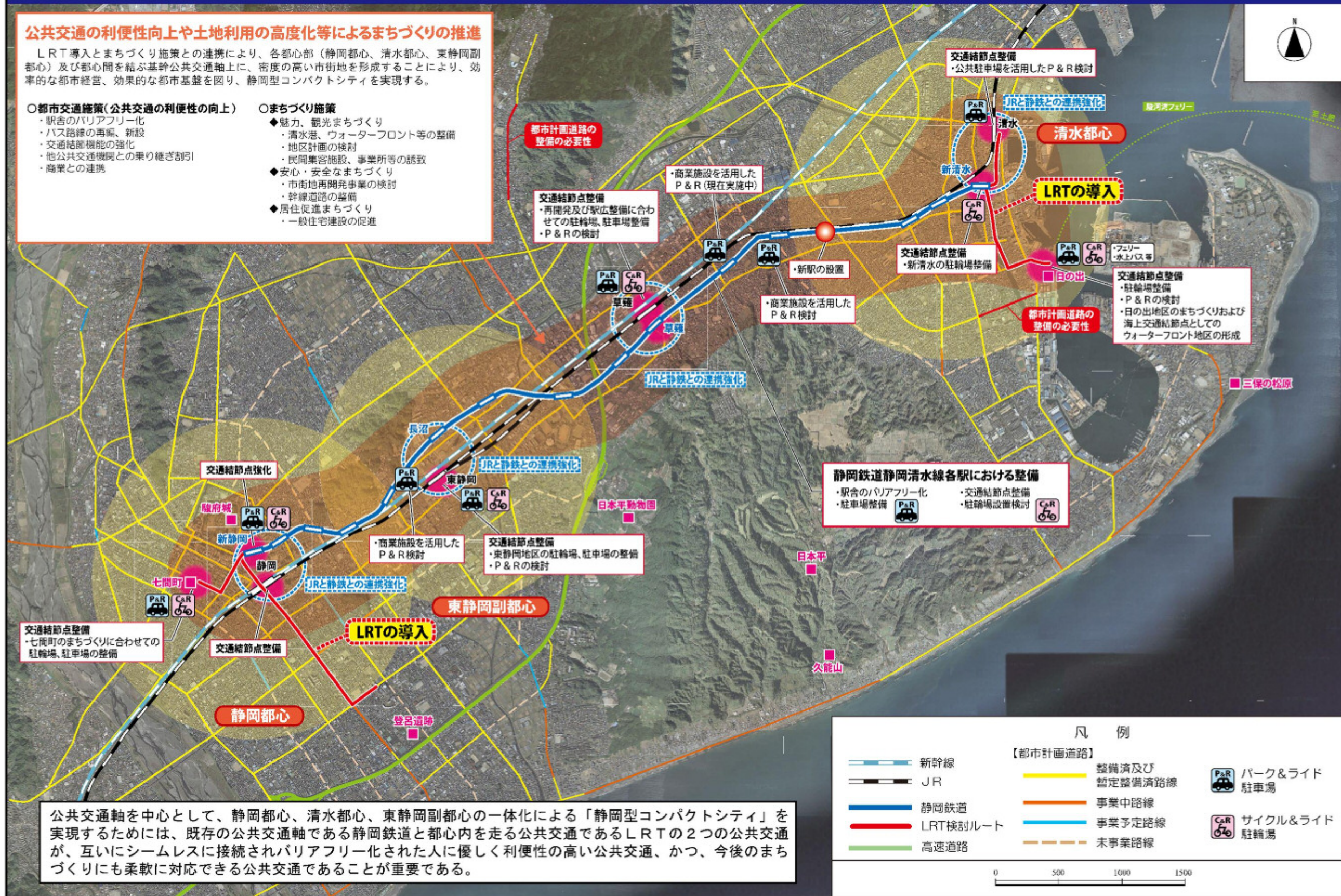
LRT導入とまちづくり施策との連携により、各都心部（静岡都心、清水都心、東静岡副都心）及び都心間を結ぶ基幹公共交通軸上に、密度の高い市街地を形成することにより、効率的な都市経営、効果的な都市基盤を図り、静岡型コンパクトシティを実現する。

○都市交通施策(公共交通の利便性の向上)

- ・駅舎のバリアフリー化
- ・バス路線の再編、新設
- ・交通結節機能の強化
- ・他公共交通機関との乗り継ぎ割引
- ・商業との連携

○まちづくり施策

- ◆魅力、観光まちづくり
 - ・清水港、ウォーターフロント等の整備
 - ・地区計画の検討
 - ・民間集客施設、事業所等の誘致
- ◆安心・安全なまちづくり
 - ・市街地再開発事業の検討
 - ・幹線道路の整備
- ◆居住促進まちづくり
 - ・一般住宅建設の促進



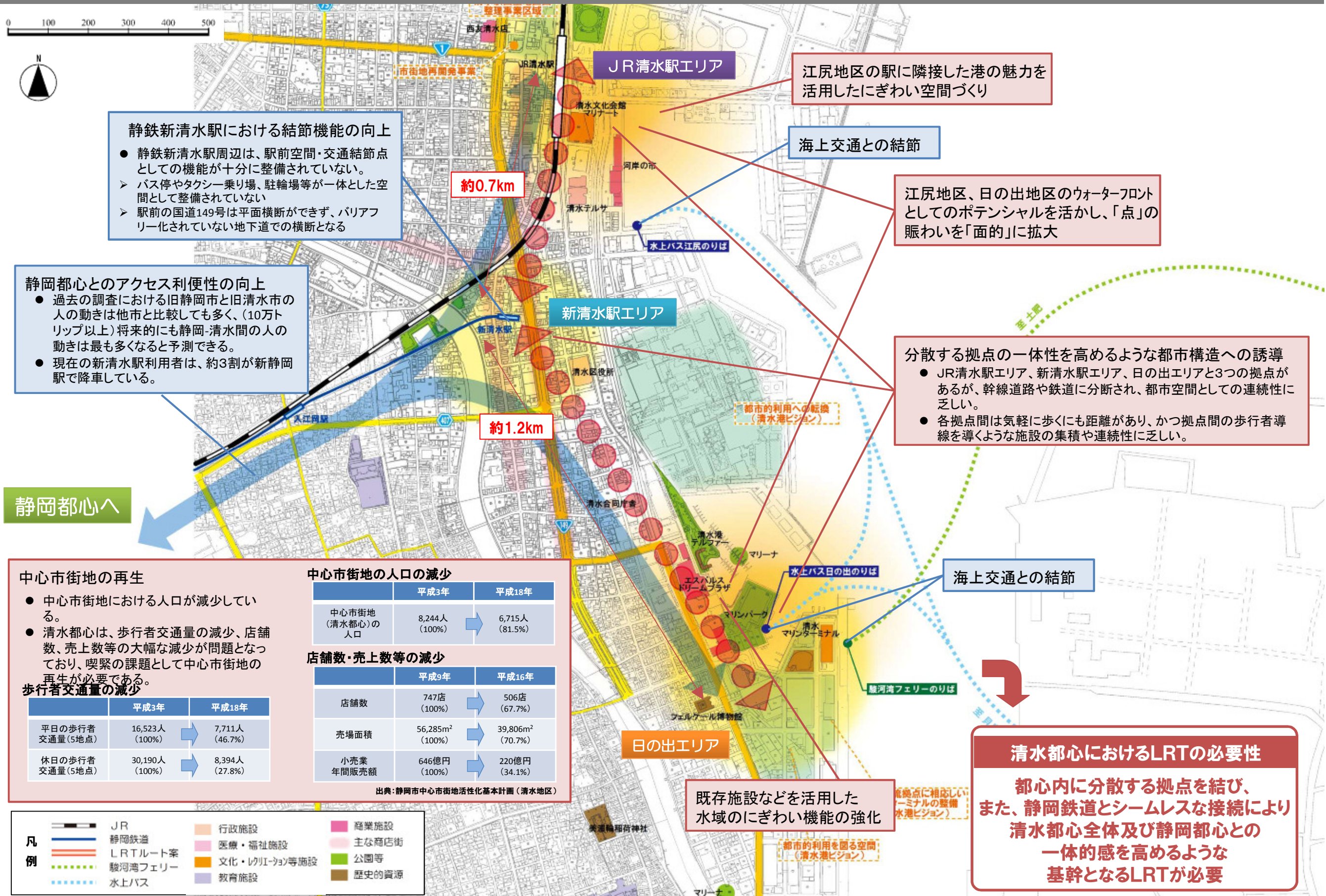
公共交通軸を中心として、静岡都心、清水都心、東静岡副都心の一体化による「静岡型コンパクトシティ」を実現するためには、既存の公共交通軸である静岡鉄道と都心内を走る公共交通であるLRTの2つの公共交通が、互いにシームレスに接続されバリアフリー化された人に優しく利便性の高い公共交通、かつ、今後のまちづくりにも柔軟に対応できる公共交通であることが重要である。

凡例

新幹線	【都市計画道路】	整備済及び暫定整備済路線	パーク&ライド 駐車場
JR	事業中路線	事業予定路線	サイクル&ライド 駐輪場
静岡鉄道	未事業路線		
LRT検討ルート			
高速道路			

0 500 1000 1500

清水都心における現状と課題から導くLRTの必要性



静鉄新清水駅における結節機能の向上

- 静鉄新清水駅周辺は、駅前空間・交通結節点としての機能が十分に整備されていない。
- バス停やタクシー乗り場、駐輪場等が一体とした空間として整備されていない
- 駅前の国道149号は平面横断ができず、バリアフリー化されていない地下道での横断となる

静岡都心とのアクセス利便性の向上

- 過去の調査における旧静岡市と旧清水市の人の動きは他市と比較しても多く、(10万トリップ以上)将来的にも静岡-清水間の人の動きは最も多くなると予測できる。
- 現在の新清水駅利用者は、約3割が新静岡駅で降車している。

静岡都心へ

中心市街地の再生

- 中心市街地における人口が減少している。
- 清水都心は、歩行者交通量の減少、店舗数、売上数等の大幅な減少が問題となっており、喫緊の課題として中心市街地の再生が必要である。

歩行者交通量の減少

	平成3年	平成18年
平日の歩行者交通量(5地点)	16,523人 (100%)	7,711人 (46.7%)
休日の歩行者交通量(5地点)	30,190人 (100%)	8,394人 (27.8%)

中心市街地の人口の減少

	平成3年	平成18年
中心市街地(清水都心)の人口	8,244人 (100%)	6,715人 (81.5%)

店舗数・売上数等の減少

	平成9年	平成16年
店舗数	747店 (100%)	506店 (67.7%)
売場面積	56,285m ² (100%)	39,806m ² (70.7%)
小売業年間販売額	646億円 (100%)	220億円 (34.1%)

出典：静岡市中心市街地活性化基本計画（清水地区）

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・レクリエーション等施設	公園等
駿河湾フェリー	教育施設	歴史的資源
水上バス		

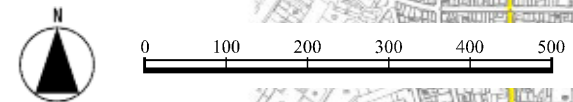
清水都心におけるLRTの必要性

都心内に分散する拠点を結び、また、静岡鉄道とシームレスな接続により清水都心全体及び静岡都心との一体的感を高めるような基幹となるLRTが必要

研究会から示された清水都心におけるLRT導入の課題とイメージ

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・クリエイション等施設		公園等
	駿河湾フェリー		教育施設		歴史的資源
	水上バス				



新清水駅での結節方法の決定
交通結節拠点としての機能を強化した駅の整備

西広島駅 出典: 広島電鉄ホームページ

さつき通り周辺のイメージ

シンボル軸の道路中心を走行するLRT

中低層を基調とした連続性のある街並み (低層部の壁面は揃える一方、高層部はセットバック)

敷地内での植栽やオープンカフェ等、道路と一体化した空間利用

歩道空間 自転車レーン 自動車 公共交通

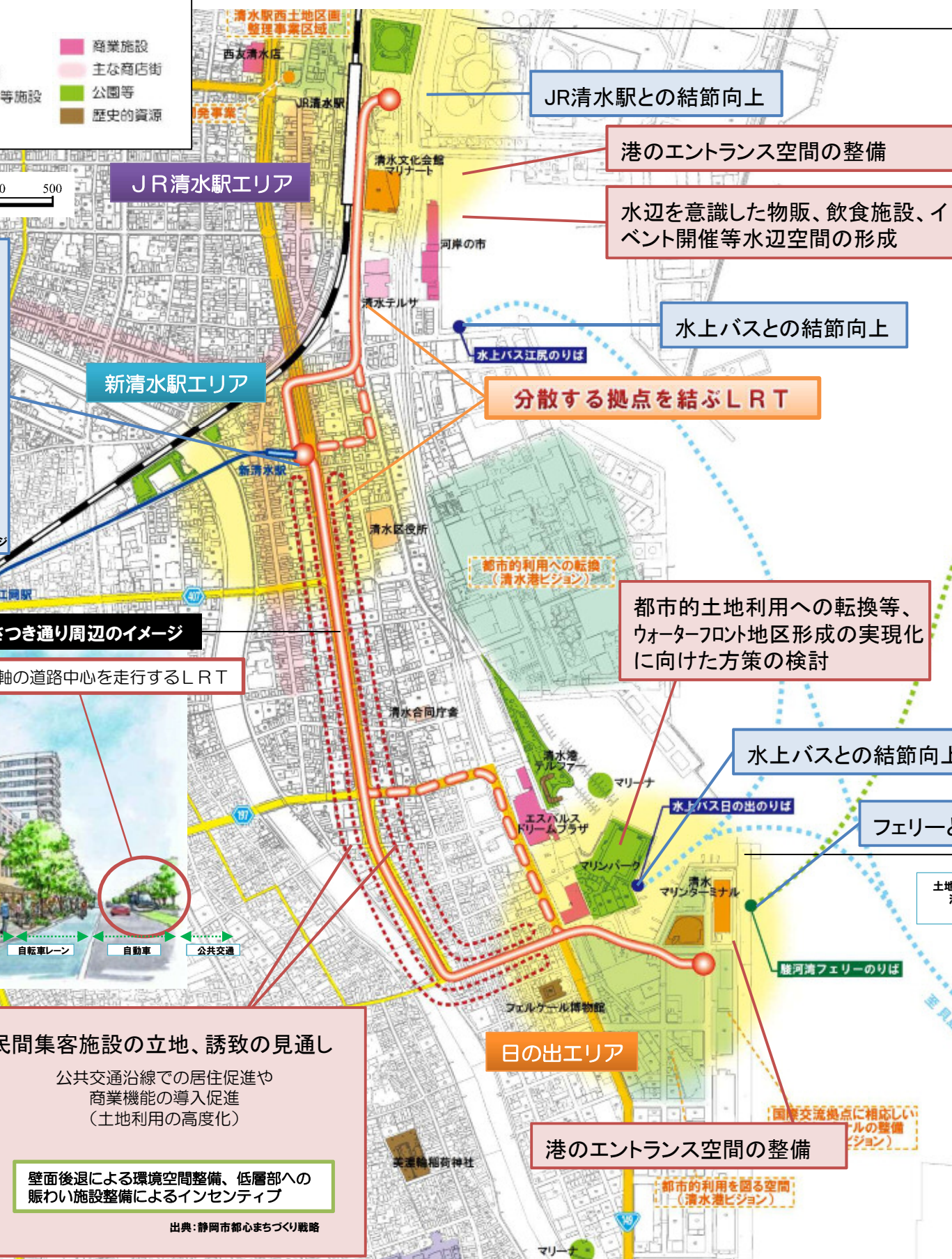
出典: 静岡市都心まちづくり戦略

民間集客施設の立地、誘致の見通し

公共交通沿線での居住促進や商業機能の導入促進 (土地利用の高度化)

壁面後退による環境空間整備、低層部への賑わい施設整備によるインセンティブ

出典: 静岡市都心まちづくり戦略



JR清水駅周辺のイメージ

デザインに優れた公共施設等の誘導

水上交通の拠点の連携

歩行者デッキ延伸による駅・施設間のネットワークづくり

水際の歩行空間

港湾関連産業から市民利用への土地利用転換

出典: 静岡市都心まちづくり戦略

沿線事業者の通勤をLRT利用に転換誘導

市民の定期利用者確保

観光交流の活性化

清水港から見た富士山の眺め

出典: 清水管理局ホームページ

日の出エリア周辺のイメージ

土地利用転換に合わせ、港周辺に港湾産業の歴史を継承した賑わい拠点を増やしていく

新たな公共交通路線を引き込み、水上交通とリンクさせる

フェリーターミナル (広域水上交通拠点)

港湾関連公共施設の建替え (シンボリック建築物の誘致)

水上バス等 (地区内水上交通拠点)

ドリームプラザ等の既存の賑わい拠点

日の出エリアまで乗り入れるLRT

出典: 静岡市都心まちづくり戦略

富山港線のLRT化(平成18年4月開業)

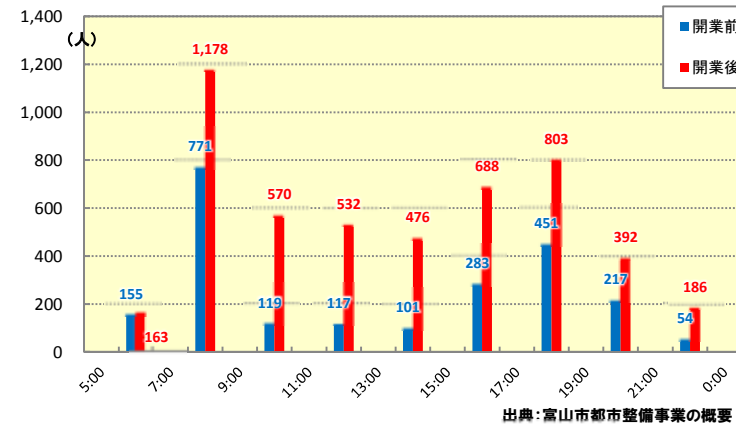
① 整備前後の運行サービス比較

	整備前	整備後
運行間隔	30~60分	15分(ラッシュ時10分)
始発・終電	5時・21時台	5時・23時台
駅数	9駅(富山駅除く)	13電停
車両	鉄道車両	超低床車両

出典:富山市都市整備事業の概要

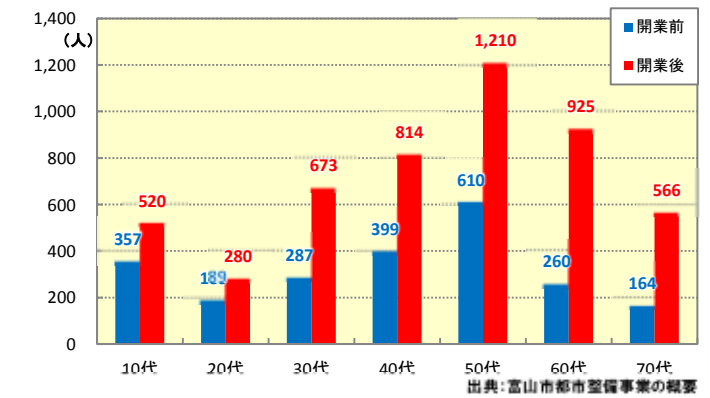
- LRT化により運行サービスの大幅な向上

③ 1日当たり 時間別利用者数の変化(平日)



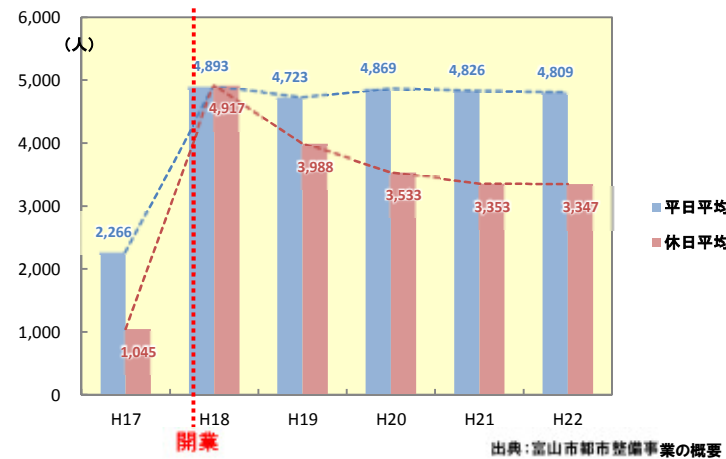
- 日中の利用者が大幅に増加

⑤ 1日当たり 年代別利用者数の変化(平日)



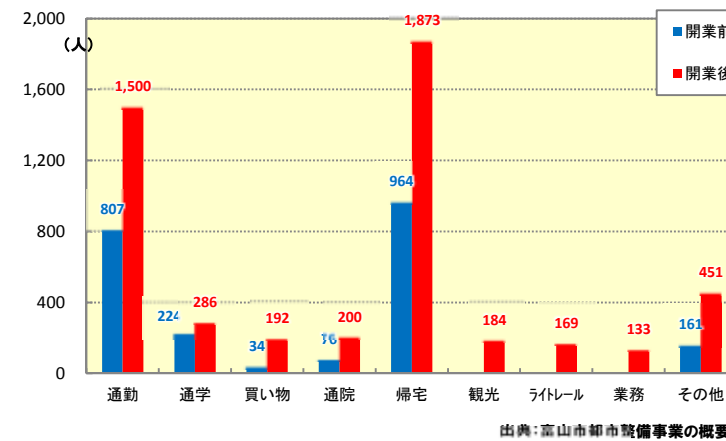
- 50代の利用者が、約2倍に増加
- 60代、70代は、約3.5倍に増加

② 1日当たり 利用者数の推移



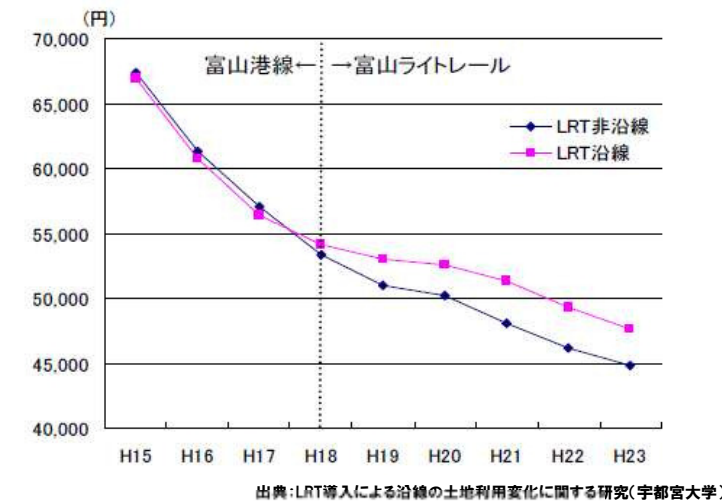
- 開業後、利用者は約2倍に増加
- 平日は約4,800人前後で推移
- 休日は減少したものの、約3,300人前後で推移

④ 1日当たり 目的別利用者数の変化(平日)



- 通勤目的が約2倍に増加
- 通勤目的以外も全体的に増加

⑥ LRT沿線・非沿線別の地価推移



- LRT沿線では土地の下落が抑制

