

静岡市の現状とLRT導入の必要性

資料集

平成24年12月13日

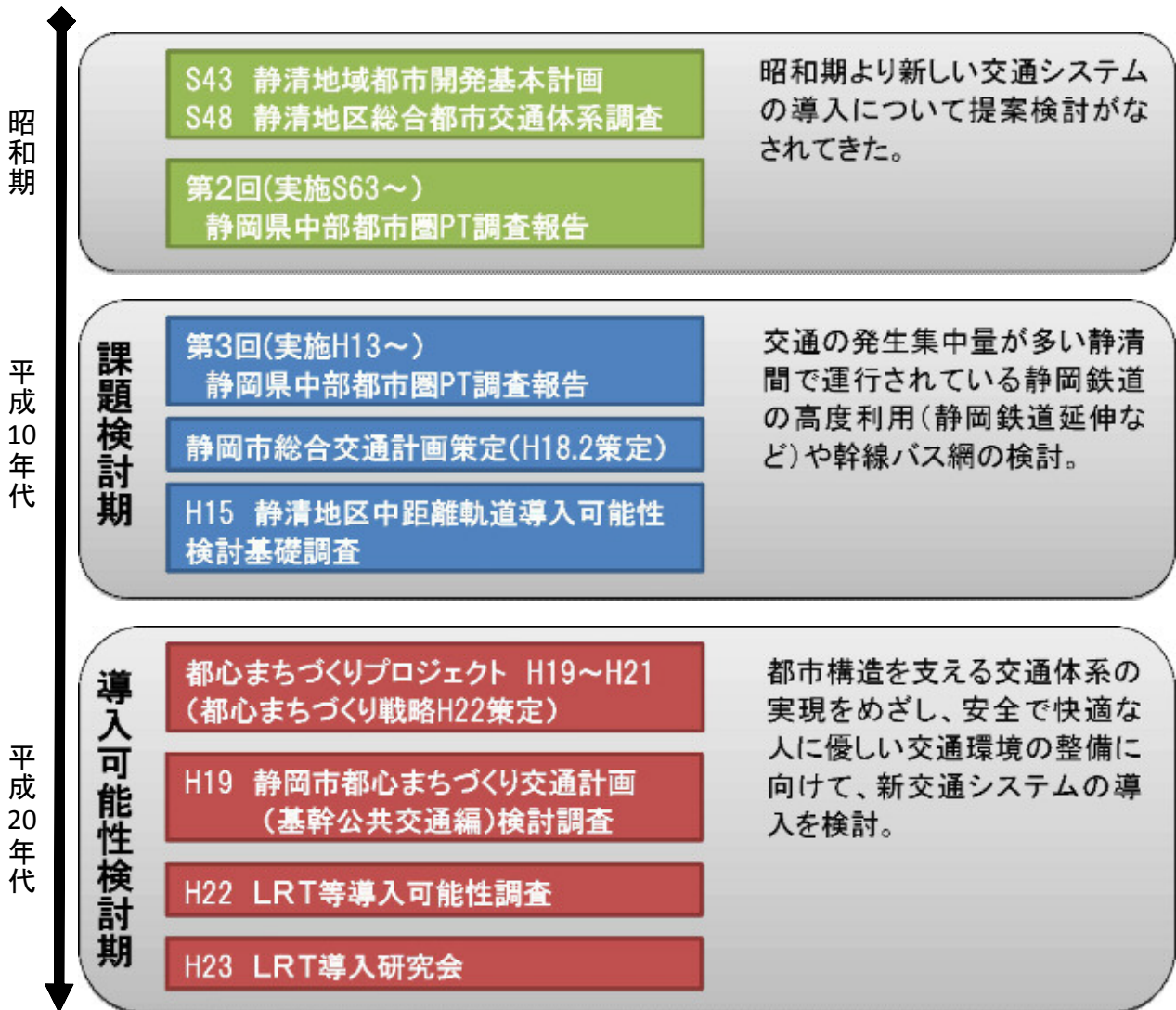
静岡市

目次

1. 新たな交通システムの検討の経緯.....	1
2. 上位計画.....	3
3. 静岡市におけるまちづくりと基幹公共交通のありかた.....	16
3. 1 静岡市におけるまちづくりと公共交通の現状と課題.....	17
3. 2 静岡都心及び清水都心におけるまちづくりと公共交通の現状と課題.....	34
3. 3 公共交通ネットワークの整備方針と基幹公共交通の位置づけ.....	51
3. 4 基幹公共交通の整備目的と整備方針.....	59
4. LRTの特徴等.....	60

1. 新たな交通システムの検討の経緯

新たな交通システムの検討の経緯



2. 上位計画

上位計画の関係

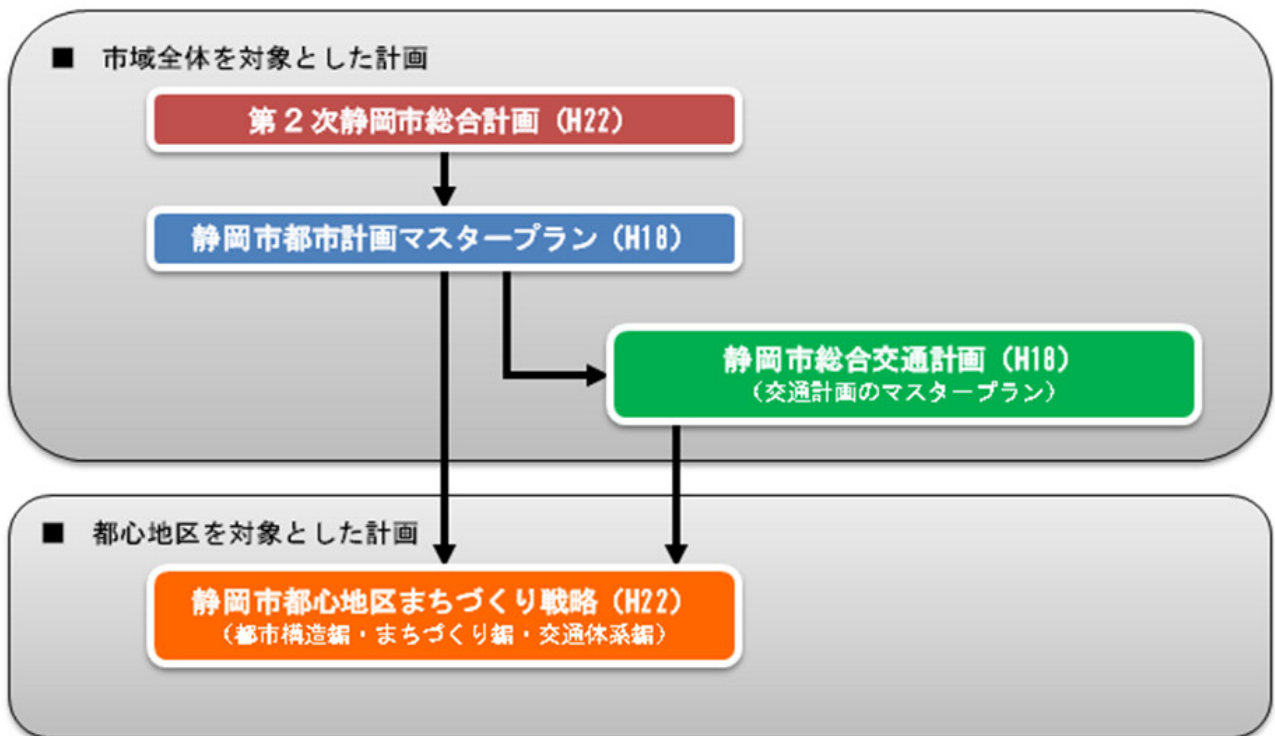


図-1 上位計画の関係

上記計画のうち、

第2次静岡市総合計画（平成22年3月）
静岡市都市計画マスタープラン（平成18年2月）
静岡市総合交通計画（平成18年2月）

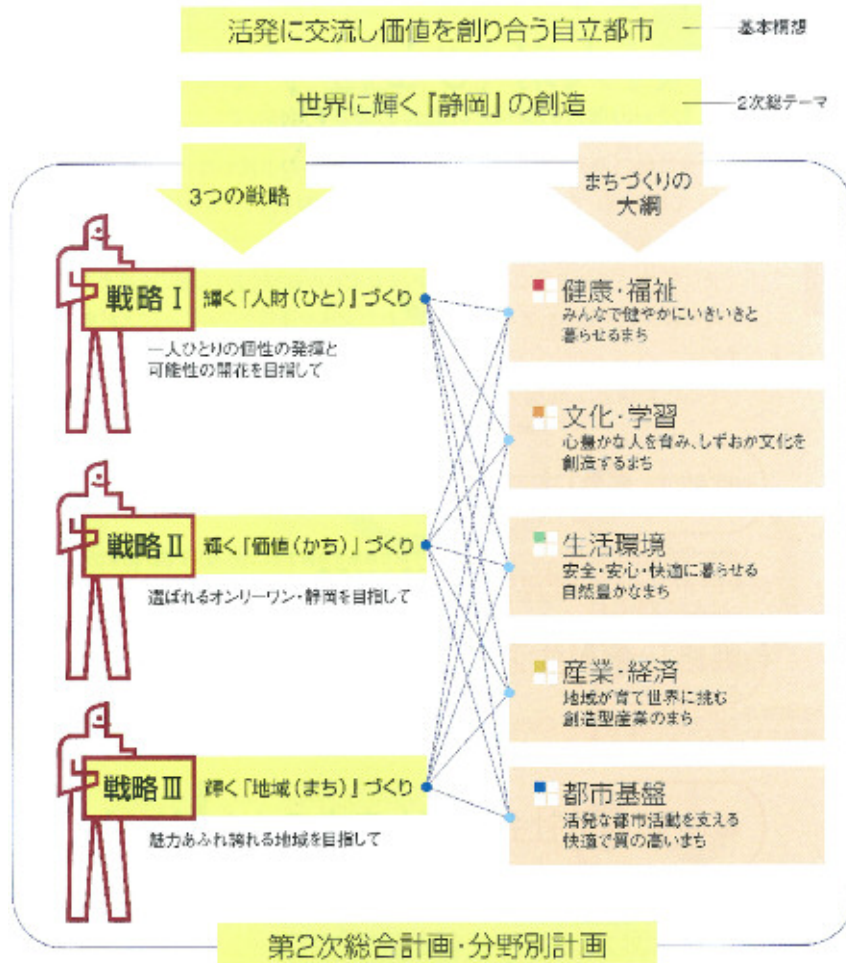
の概要を示す。なお、

都心地区まちづくり交通戦略（平成22年9月）

については、3.3 公共交通ネットワークの整備方針と基幹公共交通の位置づけで詳述する。

第2次静岡市総合計画（平成 22 年 3 月）

【基本構想・テーマと 3 つの戦略】



【戦略Ⅲ 3つのプロジェクト】

戦略Ⅲ ① 活力と交流のネットワークシティプロジェクト

都心、副都心等の特色に応じた整備と、それらの交流・連携やアクセスの利便性向上を図り、高次都市機能がコンパクトに集積した質の高い都市空間の形成を目指します。

戦略Ⅲ ② 市民が誇れる美しいまちプロジェクト

市民、団体、市の協働により、ごみの減量や汚染の健全、市街地の緑化、文化的景観の保全と形成などを通じて、市民の誰もが誇れる美しいまちの創出を目指します。

戦略Ⅲ ③ 魅力あふれる中山間地域活性化プロジェクト

都市部と農山村部が共生する新しいタイプの抱定都市として、おいしい水や豊かな緑を守り育み、都市活動を支えている中山間地域の魅力を活かした活性化を目指します。

【戦略Ⅲ 1. 活力と交流のネットワークシティブロジェクト】



【基本計画 分野別計画 V 都市基盤 将来都市構造】

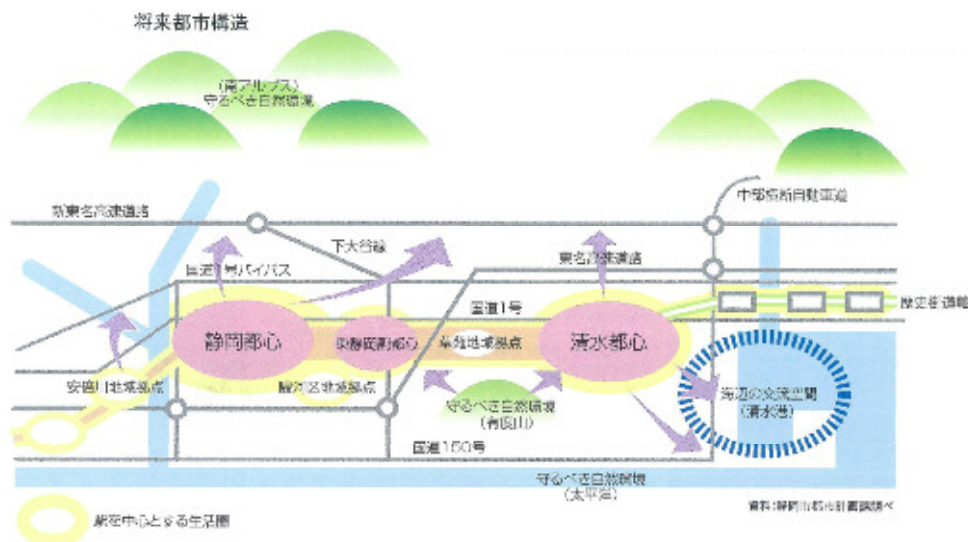
■動向と課題

1. 都市全般のまちづくり
 - ・人口が減少するなか、これまでの市街地拡大を基本とする都市整備からの転換
 - ・市全体として効率的でバランスのとれた**集約型の都市構造へと計画的に転換**していく
4. 交通手段の選択肢の多様化
 - ・都心への公共交通の利便性向上や、交通結節点の機能強化による乗り換えの円滑化が求められる
 - ・**自動車利用から徒歩、自転車、公共交通機関などを基軸としたシステムへの転換の促進**による、安全、便利で環境負荷の少ない交通体系の構築

■政策の方針

2. にぎわいと風格のある「まちの顔」づくり
 - (2) 2つの都心地区の都市機能の高度化、集積化
 - ・**静岡、清水の2つの都心地区**は、今後も景観などそれぞれの特性を活かしながら都市機能を一層高め、コンパクトで魅力あるまちづくりを推進するため、都心地区の**整備充実を図る**。

- ・静岡都心では、歴史に培われ、県都として厚く集積された多様な都市機能を活かし、商業・業務機能の一層の高度化、多様化により**持続的发展**を目指す。それにより、多機能で人が集まる都市づくりを行う。
- ・清水都心では、特定重要港湾である清水港や港まちとして発展してきた歴史や文化を活かし、**まちと港の一体化を推進**する。国際交流拠点として流通・貿易などを促進するとともに、国内外からの多くの訪問者が、地域の文化や市民と活発に交流できる都市づくりを行う。



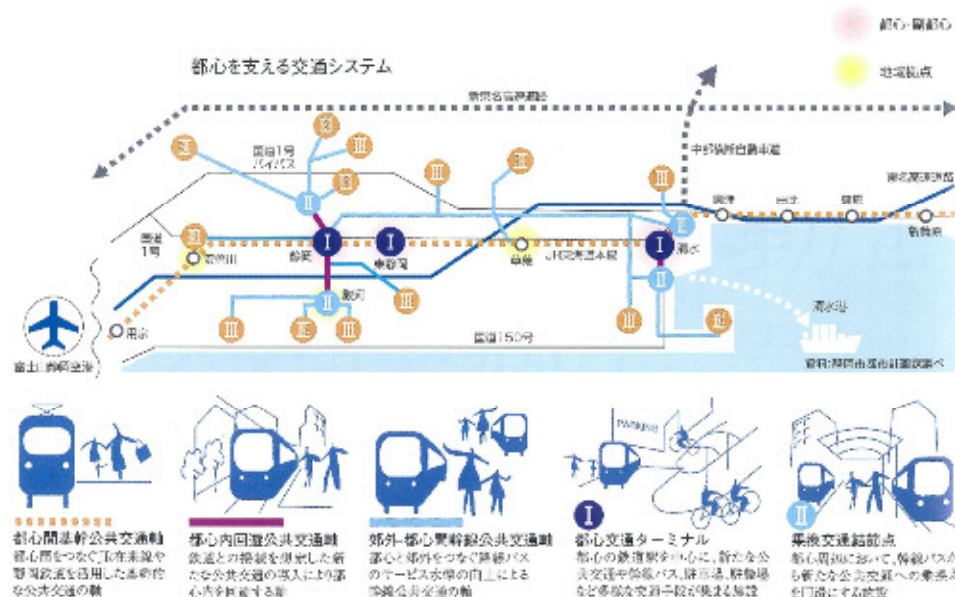
3 多彩な交流と活動を支える交通・情報体系の構築

(2) 人と環境にやさしい交通体系の構築

- ・環境負荷の高まりや高齢社会における新たな都市のあり方に対応した都市交通の再構築のため、公共交通の優先性の考えのもと、各種交通機関が適切に役割分担した都市総合交通体系を構築。

□主な事業

- ・LRT（ライトレールトランジット）導入の検討



静岡市都市計画マスタープラン（平成 18 年 2 月）

【都市整備上の課題】

人口が減少することを踏まえた都市づくりへの転換

中心市街地の機能回復

多核機能連携型都市構造の構築と拠点相互の連携強化

公共交通を中心とした総合交通体系の構築

広域的な交通体系及び拠点相互の円滑な連携を支える道路交通体系を確立するとともに、これまでの車中心社会から人や環境にやさしい交通社会への転換を目指して、**新交通システムの導入**も視野に入れながら鉄道・バス等の公共交通を中心とした総合的な交通体系を構築する必要があります。

多様なニーズに対応した市街地の整備

産業構造の変化による土地利用転換への対応

ユニバーサルデザインのまちづくりの推進

【基本理念】

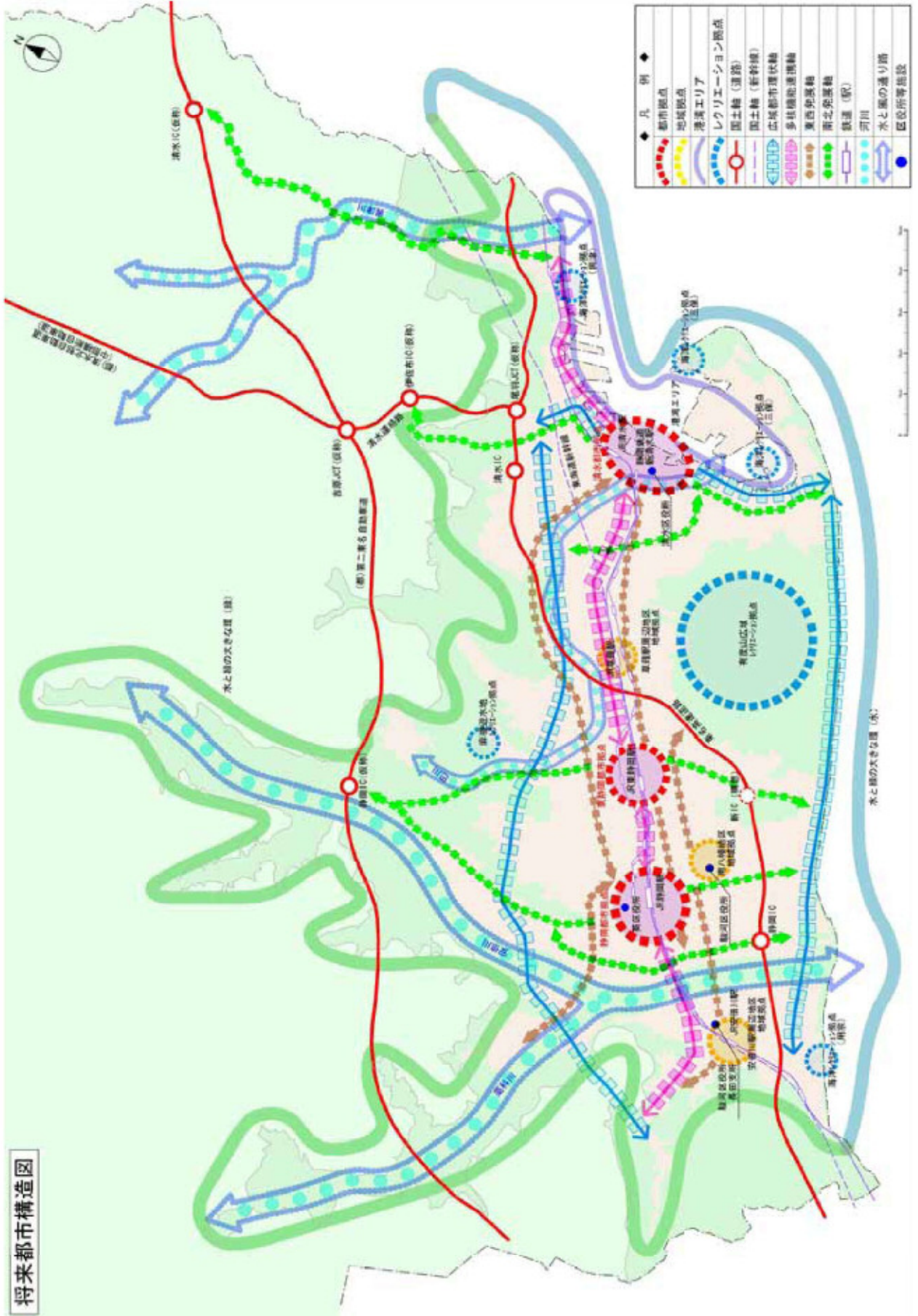
- 市民・企業・行政等の協働によるまちづくり
- 新たな活力に満ちた交流の盛んなまちづくり
- 地域資源を活かした個性あふれるまちづくり
- 誰にでも安全で安心なまちづくり
- 環境負荷の小さい自然豊かなまちづくり

【将来都市構造】

－交流を盛んにする拠点地区の形成と連携軸の実現－

【都市拠点】

- ・ JR 静岡駅を中心とした地区
→ 商業・業務拠点として機能の更新と集積を図る
- ・ JR 東静岡駅を中心とした地区
→ 情報・芸術拠点として、文化、国際交流、情報発信等の高度な都市機能の集積を図る
- ・ JR 清水駅と日の出を結ぶ地区
→ 海洋文化・レクリエーション拠点として、JR 清水駅周辺の商業機能の更新と集積を図るとともに、海洋文化、交流、レクリエーション機能の集積を図る。



【土地利用の基本方針】

中心市街地における土地の高度利用

- ・中心市街地では、既存の集積を維持しながら、土地の高度利用や機能の更新を進める。

港湾地域の土地利用の誘導

- ・清水港においては、物流機能の向上と交流・レクリエーション機能の充実を図るため、それぞれの区域を明確に区切り、土地の有効利用や機能更新を図る。

中心市街地周辺の土地利用の誘導

- ・中層建築物を計画的に誘導し、地域コミュニティを重視した生活拠点商業地の形成を目指す。

【都市交通の基本方針】

- 総合交通体系の構築
- 都市構造を支える交通体系の実現
- 安全で快適な人に優しい交通環境の整備
- 自然環境に優しい交通体系の形成

【公共交通機関の方針】

□鉄道網・新交通の方針

環境問題や高齢社会到来の対応として、鉄道及びバス等の公共交通機関の優位性を再認識し、鉄道やバス等の利用促進に向けた施策に取組みます。

環境への配慮や広域化する交通需要に対応した**ライトレールシステム等の新交通システムの導入を検討します。**

静岡中心市街地における静岡鉄道の立体化の推進や、大坪地区への静岡鉄道の新駅設置の検討を進めます。

【道路整備の方針】

骨格的幹線道路網の整備促進と生活道路の整備を進めることで、総合的な道路網を構築

【その他の交通施設の方針】

□海上交通とのネットワークの整備方針

清水港を拠点として駿河湾を横断する海上交通と他の交通機関とのネットワークの強化を図ります。

【都市環境の基本方針】

【都市環境の誘導方針】

□エネルギー効率型都市の実現

都市活動においては、太陽光等のクリーンエネルギーの利活用と廃熱等を活用したエネルギーの効率的利用を促進し、また、都市交通においては、アイドリングストップの励行や自動車交通を円滑に処理する環状道路等の整備を進め、エネルギー需要の増加を抑え、さらに、交通手段においても、**公共交通や自転車等への転換を新交通システムの導入を含めて総合的に検討**して、大気に排出される窒素酸化物や二酸化炭素等の環境破壊誘引物質の減量化と省エネルギーを実践する都市環境への誘導を図ります。

【市街地整備の基本方針】

- 土地区画整理事業等の推進
- 市街地再開発事業等の促進
- 中心市街地における定住促進

【区別構想】

■葵区

○区の骨格を形成する拠点と連携軸の形成

【都市拠点の形成】

- ・静岡都市拠点：JR 静岡駅を中心とした地区
- ・東静岡都市拠点：JR 東静岡駅を中心とした地区

○区の産業・経済活力を支えるための土地利用の方針

【静岡駅北側周辺～東静岡駅北側周辺地区】

- ・現在の都市機能を十分に活用するとともに、引き続き土地区画整理事業や市街地再開発事業等により都市機能を充実させ、低未利用地の有効利用・高度利用を図ることにより、ニーズに合致した都市型住宅棟の供給による定住人口の回復や、魅力ある商業・業務施設等の集積による交流人口の増加を目指した土地利用に誘導。

○区の都市交通の方針

【主要な交通結節点の方針】

- ・区を中心となる結節点：JR 静岡駅（区の中心的な交通結節点としての機能を強化。歩行者等の駅前空間における歩行性の向上等を図るため、中心市街地を含む駅周辺におけるトランジットモールの導入等について検討）
- ・区の副次的結節点：JR 東静岡駅、静岡鉄道新静岡駅及びバスターミナル

■駿河区

○区の骨格を形成する拠点と連携軸の形成

【都市拠点の形成】

- ・静岡都市拠点：JR 静岡駅を中心とした地区
- ・東静岡都市拠点：JR 東静岡駅を中心とした地区

○区の産業・経済活力を支えるための土地利用の方針

【静岡駅南側周辺～東静岡駅南側周辺地区】

- ・現在の都市機能を十分に活用するとともに、引き続き土地区画整理事業や市街地再開発事業等により都市機能を充実させ、低未利用地の有効利用・高度利用を図り、定住人口の回復と交流人口の増加を目指した土地利用に誘導。

○区の都市交通の方針

【主要な交通結節点の方針】

- ・区を中心となる結節点：JR 静岡駅（JR 静岡駅南口においては、区の中心的な交通結節点としての機能を強化）
- ・区の副次的結節点：JR 東静岡駅

■清水区

○区の骨格を形成する拠点と連携軸の形成

【都市拠点の形成】

- ・清水都市拠点：JR 清水駅から日の出地区

○区の産業・経済活力を支えるための土地利用の方針

【清水駅～日の出地区】

- ・土地区画整理事業や市街地再開発事業等により都市機能の更新を積極的に実施するとともに、低未利用地の有効利用・高度利用を図ることにより、ニーズに合致した都市型住宅棟の供給による定住人口の回復や、魅力ある商業・業務施設等の集積による交流人口の増加を目指した土地利用に誘導。

○区の都市交通の方針

【主要な交通結節点の方針】

- ・区を中心となる結節点：JR 清水駅（歩行者等の駅前空間における歩行性の向上等を図るため、駅周辺においてトランジットモールの導入等について検討。JR 清水駅東口では臨海部との連携を強化し、海上交通との新たなネットワーク形成等を検討）
- ・区の副次的結節点：静岡鉄道新清水駅、清水港日の出地区におけるフェリーターミナル機能

静岡市総合交通計画（平成 18 年 2 月）

【基本方針】

【静岡市の交通課題】

- 各拠点や東西幹線交通網間の連絡
- 地域特性に応じた地区間交通の確保
- 都心部の高度化や多機能化に資する交通体系の形成
- 交通安全に資する交通体系の形成
- 高齢化・環境保全に資する交通体系の形成

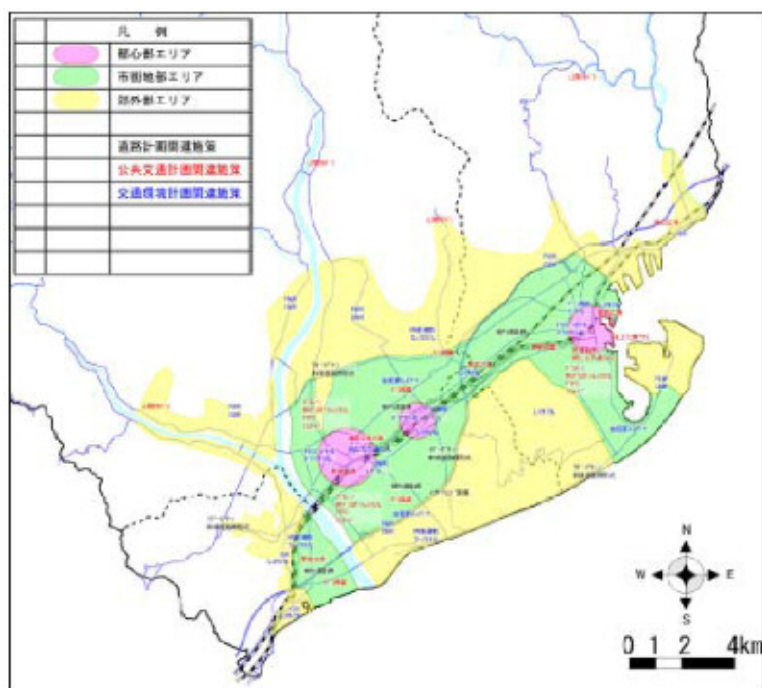
【総合交通体系のあり方】

自動車に過度に依存せず、地域のニーズに応じて、公共交通や自転車により快適に移動できる総合交通体系を目指す

【静岡市の総合交通体系の基本方針】

- 東西幹線道路間や核とを結ぶ南北幹線道路の形成
- 核となる地区間の公共交通による連絡
- 交通結節点における円滑な交通処理
- 自動車利用の抑制とバス・自転車利用の推進
- 歩行空間の確保とバリアフリー化の推進

【交通施策の配置】



都心部：公共交通や自転車で容易にアクセスし、徒歩で自由に回遊できる

市街地部：地区内交通と通過交通を適正に処理し、安全で快適な移動ができる

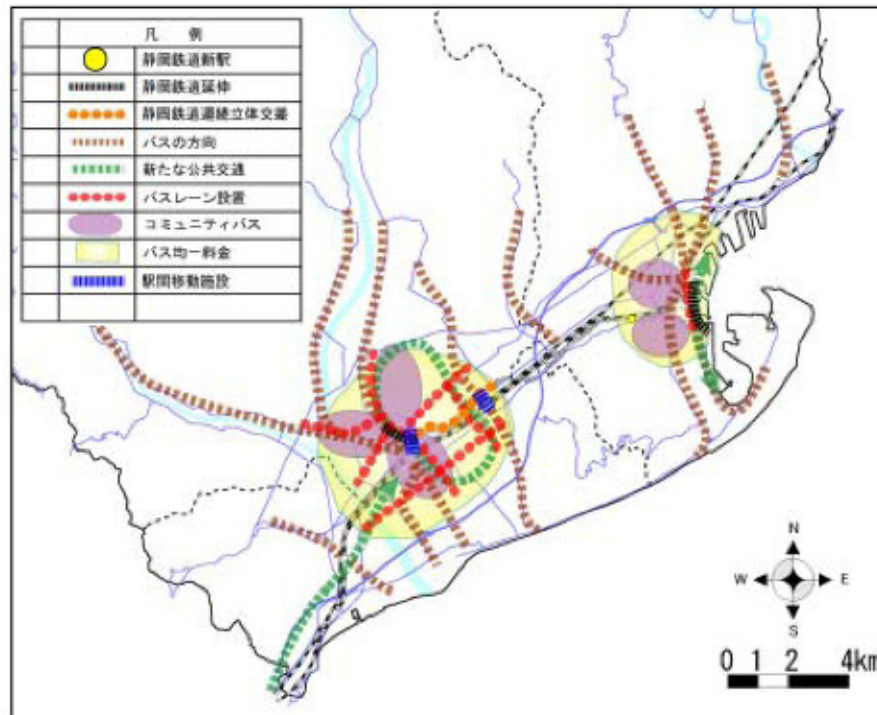
郊外部：幹線道路やバス路線へのアクセスが確保されている

中山間地：必要に応じた公共交通利用が可能で、自動車が便利に使える

【公共交通計画】

【公共交通計画の概要】

- 鉄道……鉄道は、東西方向の背骨となる骨格公共交通であることから、輸送力を高めるとともに、まちづくりと一体となった、利便性の向上を図る施策を推進する。
- バス……バス網は、鉄道を背骨とした場合のあばら骨にあたる公共交通を担うことから、拠点整備や土地利用状況の変動に合わせ、バス網の再編を検討するとともに、オムニバスタウン計画で位置付けている施策を推進し、将来的には各鉄道駅からの南北公共交通軸として整備を図る。
- その他……静岡空港からの高速バスや、清水港における海上交通網の活用、静岡郡心や清水郡心における新交通システムの導入など、新しい交通体系の構築の検討を進める。



(2) 鉄道

1) 新駅設置

静岡鉄道の中で比較的駅間距離が長く、人口密度が比較的高い、大坪・追分地区において**新駅設置を検討**する。（桜橋駅～狐ヶ崎駅間）

新駅へのアクセス道路となる今後の都市計画道路日の出押切線の整備との調整を図りながら、静岡鉄道の（仮）大坪駅の検討を進める。

2) 連続立体交差事業の検討

静岡都市の静岡鉄道の連続立体交差事業については、静岡鉄道とJRの踏み切り部や国道1号において、主要渋滞ポイントが点在しており、遮断量においても連続立体交差事業の採択基準を満たすことから、新静岡駅から古庄駅の区間における連続立体交差事業を検討する。

3) 輸送力増強等

市内外の東西方向の移動は鉄道を軸とするため、**バスや自転車などの末端交通を整備**するとともに、車両数や便数、始発や終電といった鉄道の容量、自転車の持ち込みを可能とするような利便性の向上を含めた輸送力の増強を検討する。

また、**JR 東海道本線と静岡鉄道の乗り換え**が行われているのは、現状で、**草薙駅間と新静岡駅～静岡駅間**である。これに、**東静岡駅～長沼駅間**を含めた3箇所については**乗り換えがしやすい移動空間を確保し、利便性を強化**する。

4) 鉄道延伸の検討

新静岡駅利用者の目的地は県庁や静岡庁舎、総合病院が立地する追手町や商業地である呉服

町付近が多く、JR への乗り換え需要も見られる。また、新清水駅利用者では、清水庁舎が立地する旭町やエスパルスドリームプラザ等の立地する港町が多くなっており、清水駅東口地区の整備も進められている。

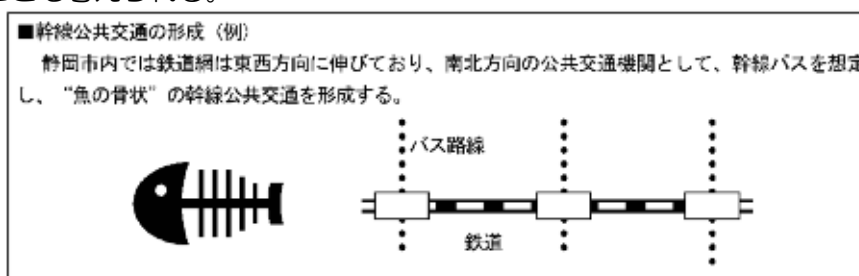
以上のことから、静岡都心では、静岡庁舎・県庁方面及び JR 静岡駅への、清水都心では JR 清水駅及び日の出地区方面への静岡鉄道の延伸を検討する。

(3)バス

1) バス路線の再編

本市の都市構造は東西に伸びる JR 東海道本線や静岡鉄道といった鉄道沿線に静岡、東静岡、清水といった核となる地域が連担している。基本的な考え方としてこれを**フィッシュボーン型の公共交通網を形成**することにより、将来の公共交通体系を構築することが求められる。

また、バスレーンの導入等により走行性を高めた路線を幹線として、沿線地域を支線やコミュニティバスでサービス確保することや、駿河区においては区役所などを踏まえた既存バス網の見直すことも考えられる。



(4)その他

1) 海上交通アクセス

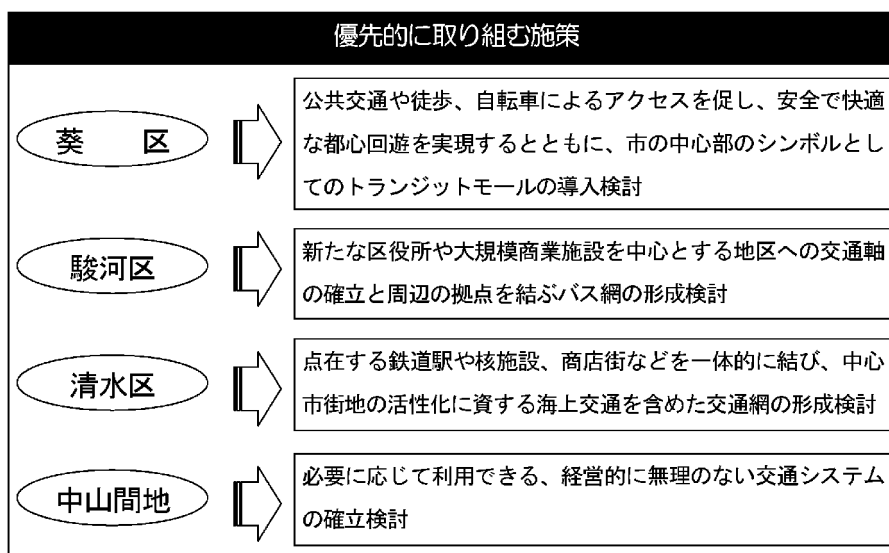
清水港では、カーフェリー及び水上バスが運行されているが、利用者数はあまり多くない、特に水上バスについては、陸路では遠回りとなる三保半島への足として平常時の利用を進めるとともに、休日には観光レクリエーションとしてレンタサイクルなど、**他の交通手段との連携を強化した使い方ができるシステムづくり**が必要である。

3) 新交通システム検討

本計画では、バス網の再編と鉄道との連絡強化などにより、幹線公共交通網の形成を目指している。将来的需要増加によっては、より輸送力の大きいシステムの転換も考えられるが、都市規模が比較的に近い政令指定都市では、広島で新交通システム、北九州、千葉でのモノレールが見られる程度である。

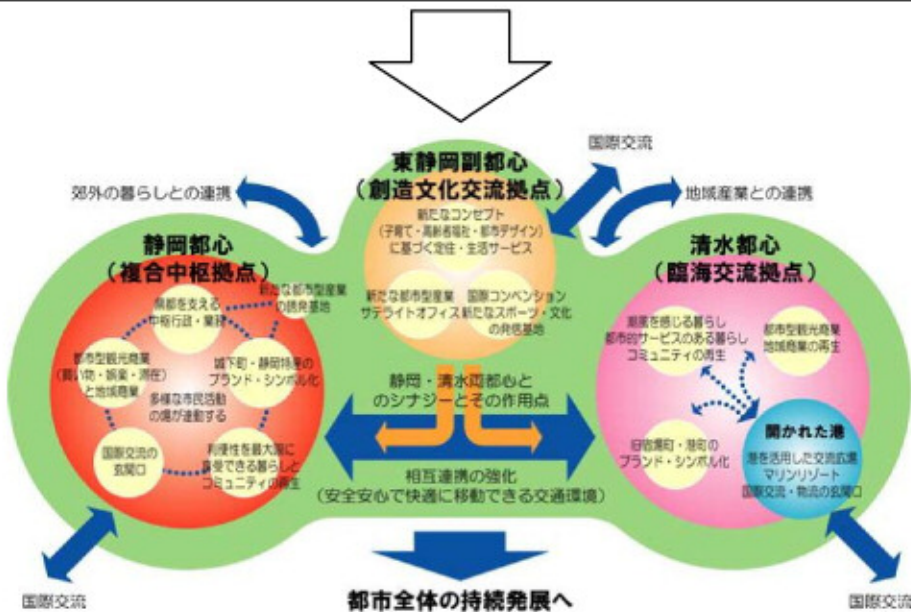
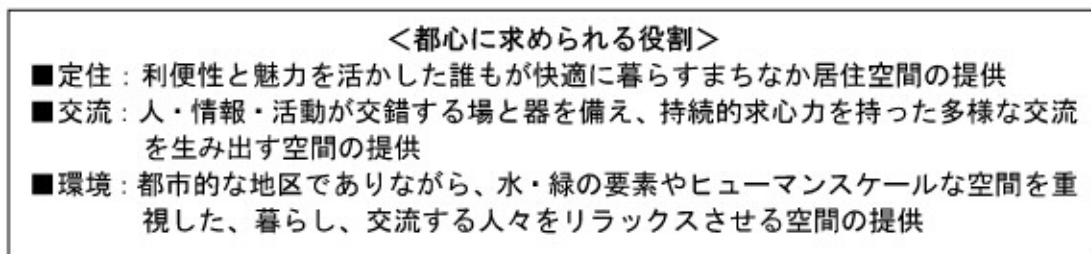
しかしながら、単に採算性だけでなく、都市の魅力向上、シンボルや市民の交流の場としての**新たな交通システムを検討**する。

【優先的に取り組む施策】



まとめ

- ・ 上位計画で示されている、集約連携型都市構造を目指す上では、都市全体の成長力を牽引する場として、静岡・清水の両都心及び東静岡の副都心が重要な役割を担っており、活気・活動の集積密度の高さや時代を捉えた都市活動・文化を創造し続けるために、集中的な整備が必要である。
- ・ 交通体系については、誰もが移動しやすく、環境にも優しい都市づくりに向けて、公共交通や自転車、徒歩で移動しやすいまちづくりをめざし、3つの都心・副都心を中心とした、周辺鉄道駅や郊外の地域拠点を連携する公共交通システムを軸に、施策の展開が必要である。



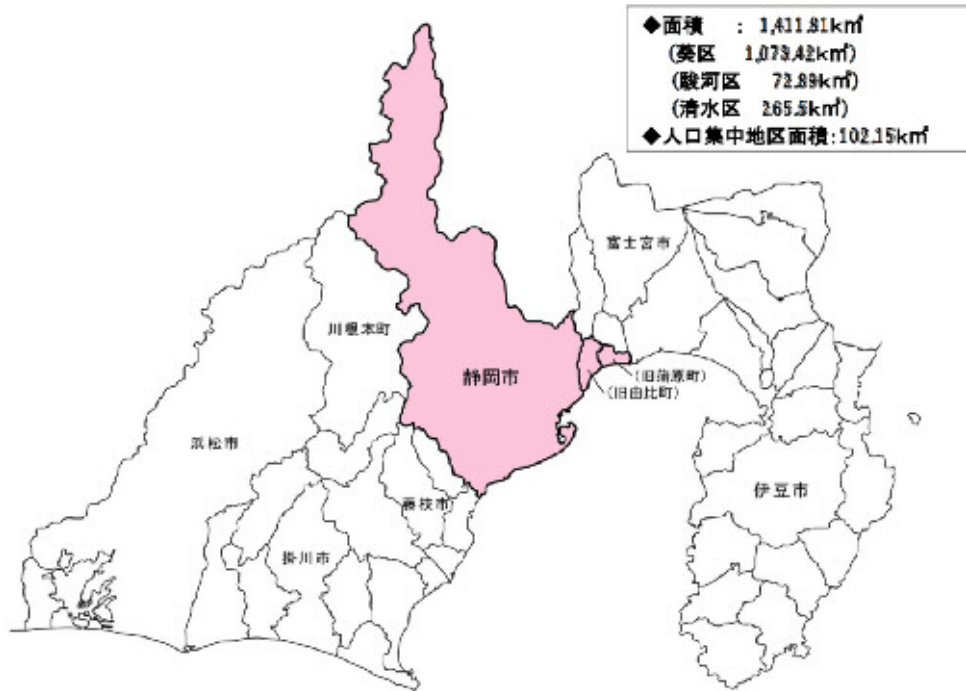
3. 静岡市におけるまちづくりと基幹公共交通のありかた

3. 1 静岡市におけるまちづくり及び公共交通の現状と課題

天然のコンパクトシティ

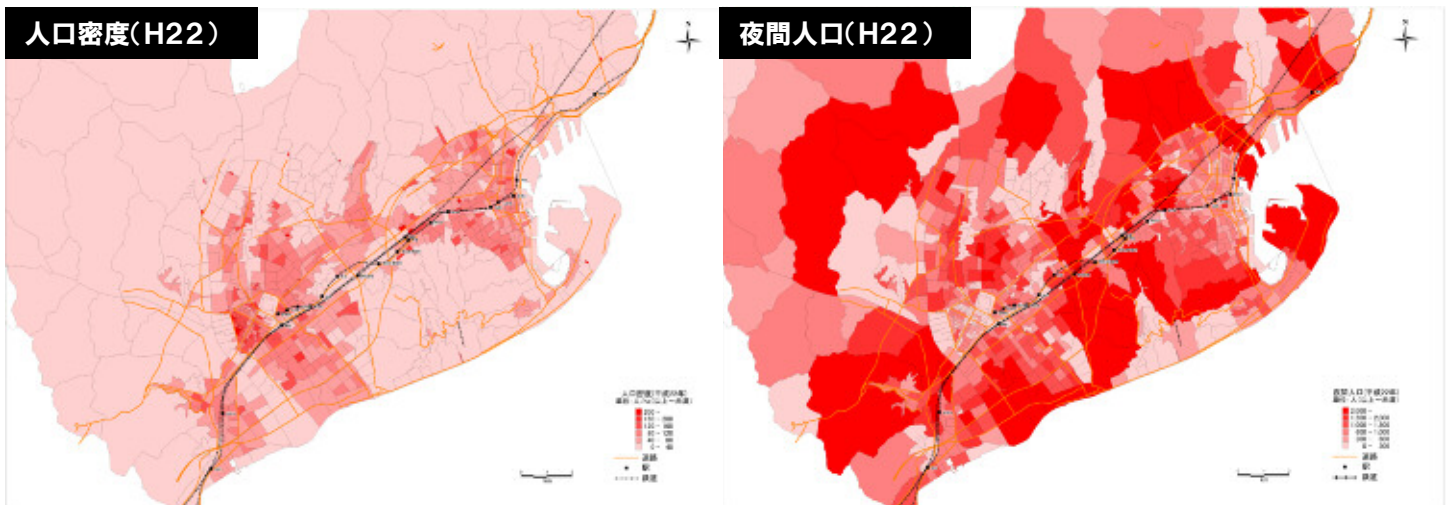
- 全国で第5位の市域を有しているが、市街地は市全域の約7%である。
- 市街地に人口の約87%が生活しており、人口推移は都心部から市街地周辺部にかけて増加傾向である。
- 人口密度は、市街地部が高く、夜間人口は、市街地周辺部が高い。

→市街地周辺から市街地へと人が集まる天然のコンパクトシティである。



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 静岡市の位置



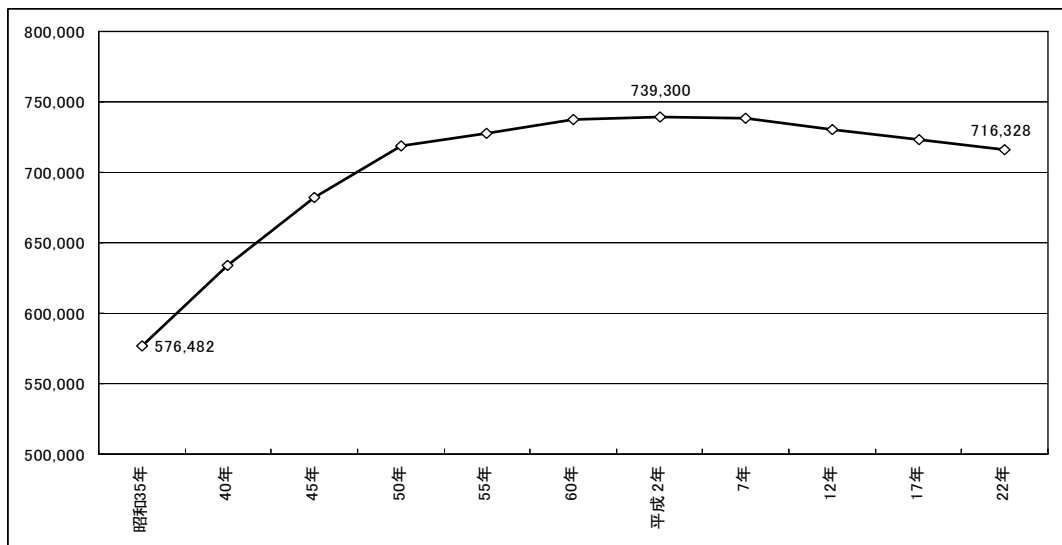
国勢調査結果より集計

図 町丁目別静岡市の人口の推移

人口の減少

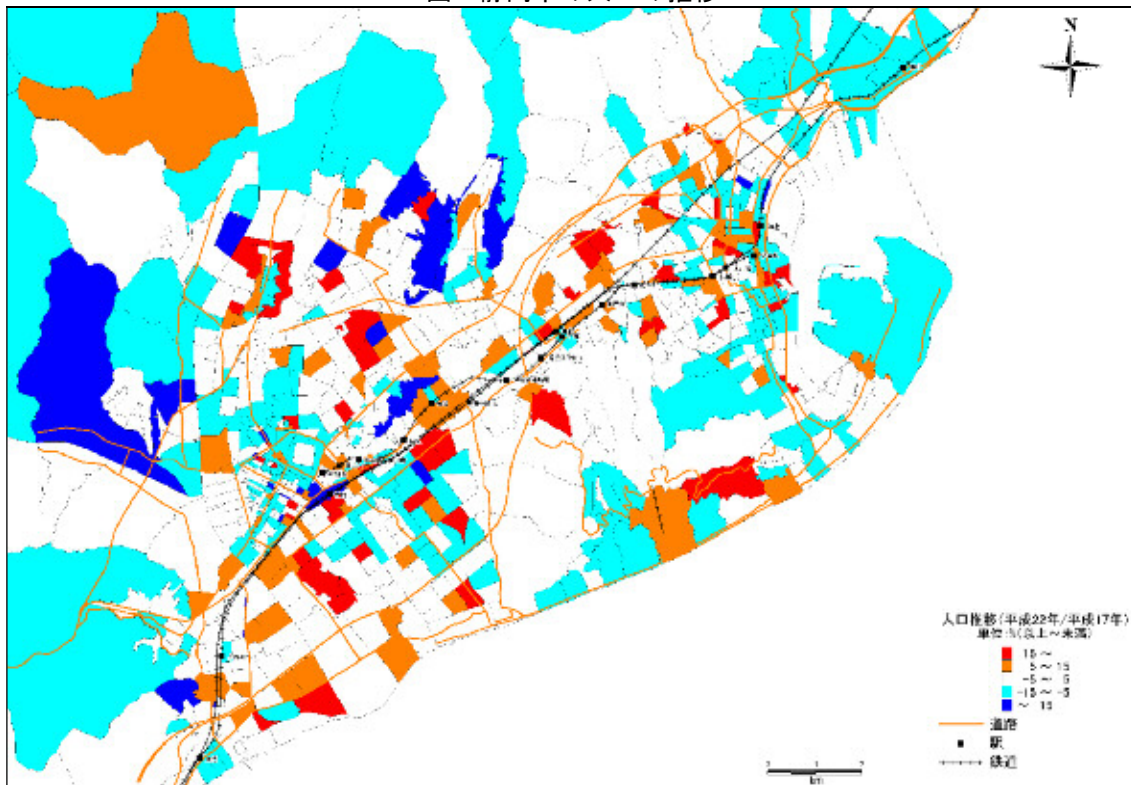
- 国勢調査結果によると、静岡市の人口は平成2年以降減少に転じた。また、将来予測では平成32年には約68万人まで減少している。
- 都心部でも、静岡都心、清水都心とも一部地域で再開発等の影響により人口増が認められるが、全体的には人口減少傾向が続いている状況である。

→ 拡張型の都市整備は限界があるとして、今後は、人口減少を踏まえた、まちづくり及び交通手段の確保が求められる。



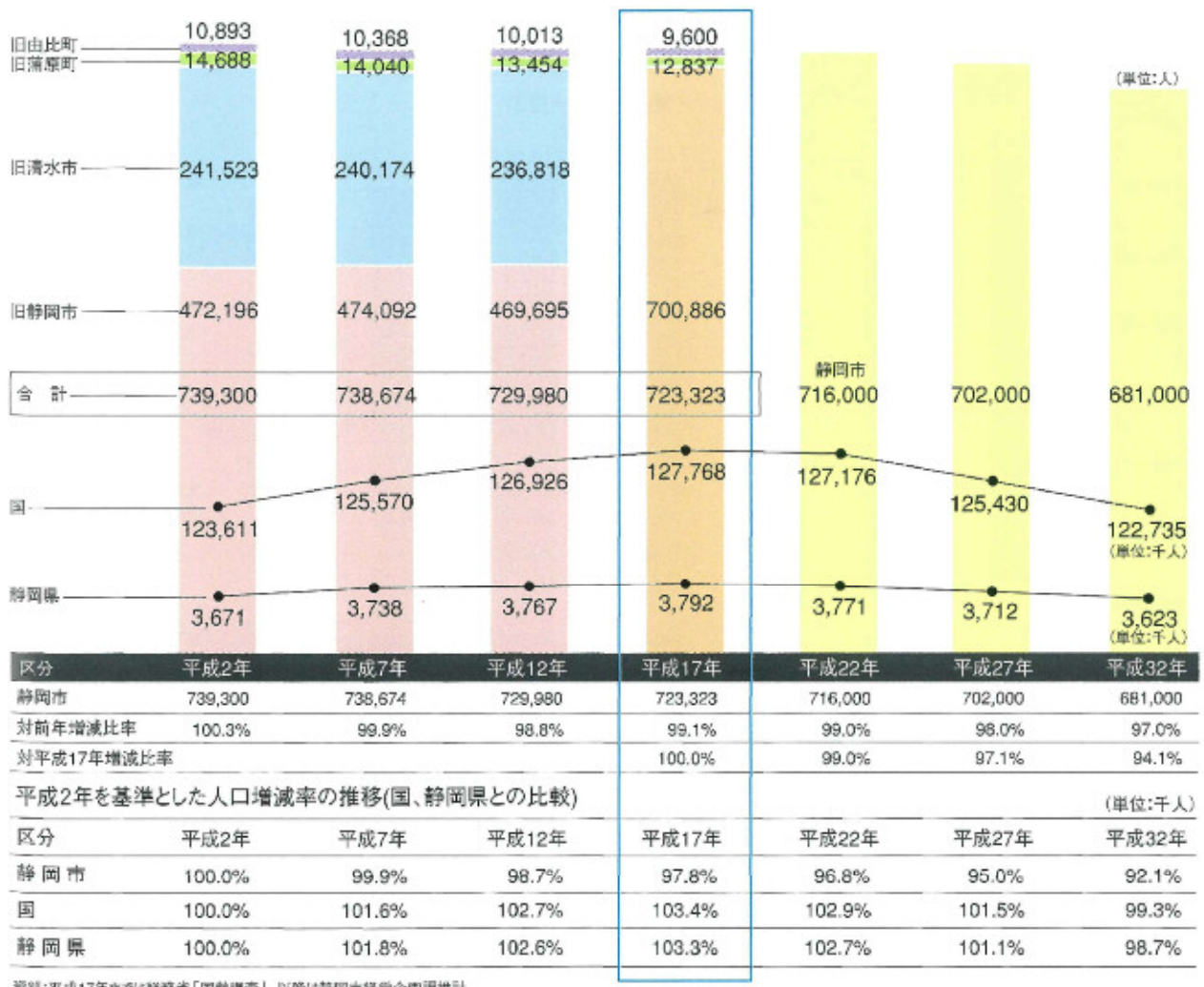
国勢調査結果より集計

図 静岡市の人口の推移



国勢調査結果より集計

図 町丁目別の人口推移(平成22年/平成17年)



資料:平成17年までは総務省「国勢調査」、以降は静岡市経営企画課推計
 (注)平成17年以前の静岡市の人口は、旧静岡市、旧清水市及び旧蒲原町の人口に平成20年11月1日合併した旧由比町の人口を合算したものとし、平成22年以降はその人口を基にした推計値。

出典：第2次静岡市総合計画

図 静岡市の将来推計人口

高齢化社会の到来

- 国勢調査結果によると、静岡市の高齢化率も年々上昇しており、平成22年度には全市で24.5%となった。また、将来予測では65歳以上の高齢者数は約22万人となり、高齢化率は32.5%と、人口の3人に1人が高齢者になると予測されている。
- 区別の高齢化率は、清水区の上昇率が高く、平成22年度には3区の中でもっとも高齢化率が高くなった。
- 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。

→高齢化社会の到来、つまり交通弱者の増加を踏まえたまちづくり及び交通手段の確保が求められる。

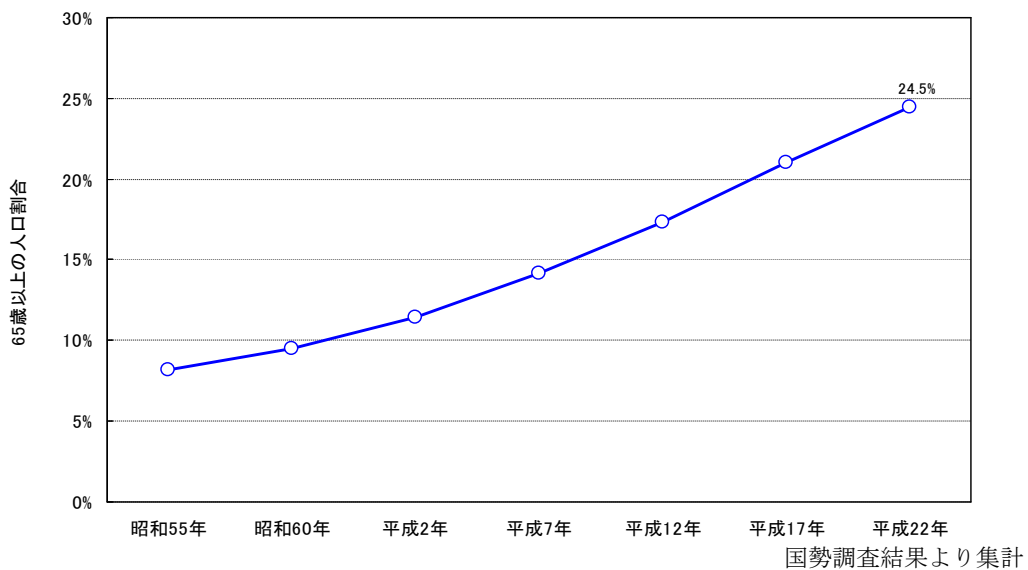


図 静岡市の高齢化率の推移

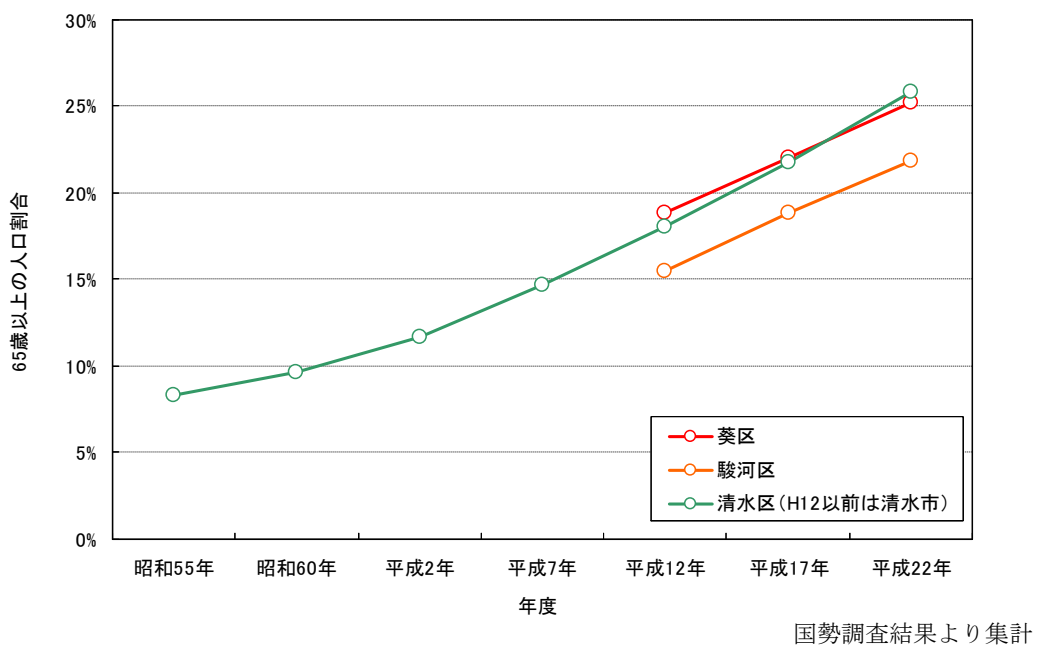


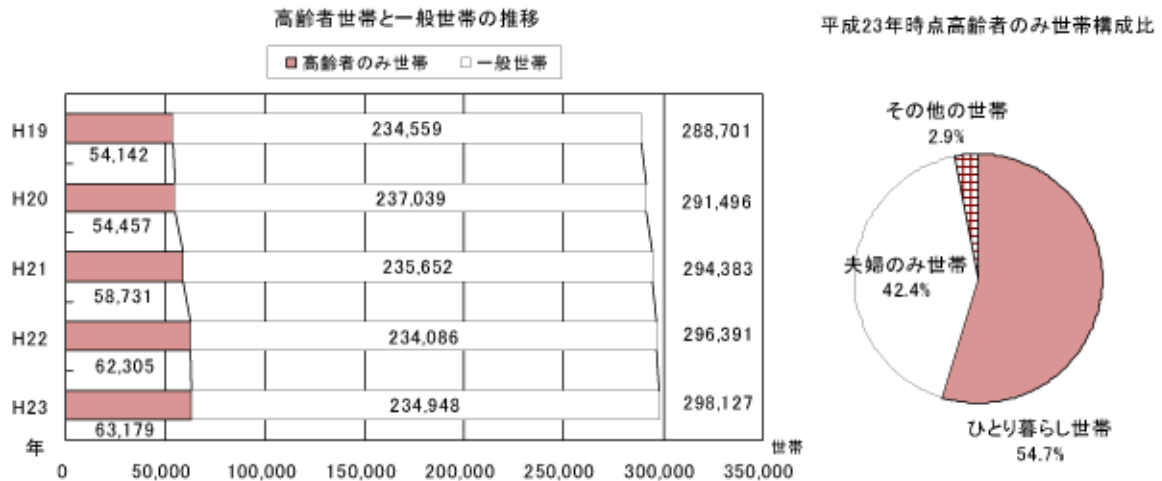
図 区別の高齢化率の推移

表 高齢者のひとり暮らし世帯数の推移

(単位：世帯)

区 分	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
総 世 帯 数	288,701	291,496	294,383	296,391	298,127
高齢者のみ世帯数	54,142	54,457	58,731	62,305	63,179
ひとり暮らし世帯	29,458	28,934	31,546	33,970	34,536
夫婦のみ世帯	23,122	23,961	25,343	26,434	26,795
その他の世帯	1,562	1,562	1,842	1,901	1,848
高齢者のみ世帯の割合	18.8%	18.7%	20.0%	21.0%	21.2%
ひとり暮らし世帯の割合	10.2%	9.9%	10.7%	11.5%	11.6%
夫婦のみ世帯の割合	8.0%	8.2%	8.6%	8.9%	9.0%

出典：静岡市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画



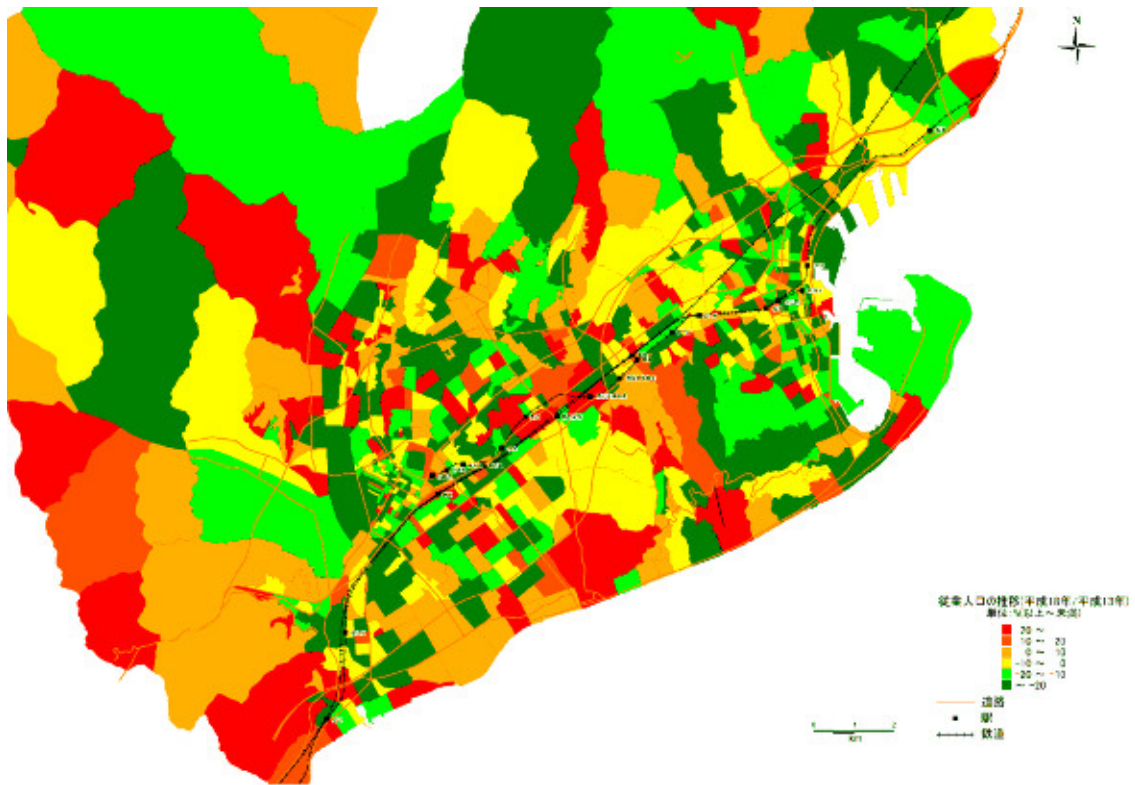
出典：静岡市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画

図 高齢者世帯数の推移と高齢者のみの世帯構成比

従業人口の減少

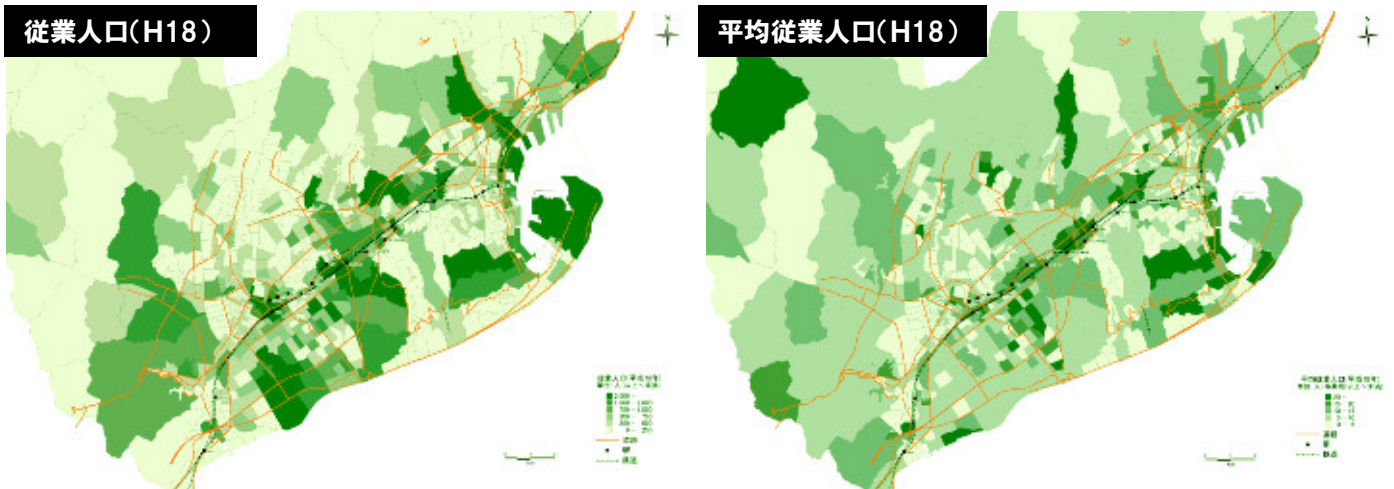
- 静岡都心における従業人口は、新静岡駅より西側で減少傾向であり、清水都心では全体的に減少傾向である。
- 特に、清水都心では、港町である日の出ふ頭の従業人口の減少が顕著である。

→都心内における従業人口の増加が求められる。



出典：国勢調査結果より集計

図 従業人口の推移



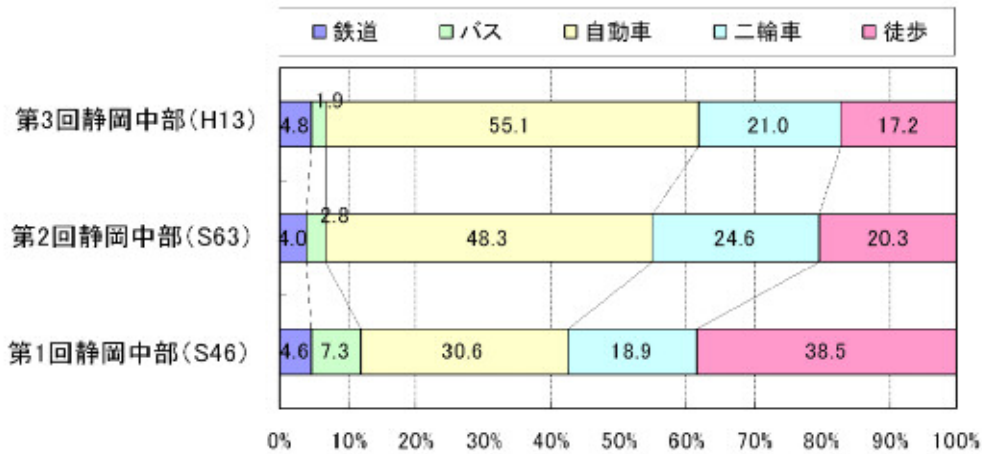
出典：国勢調査結果より集計

図 従業人口、平均従業人口

過度な自動車依存による CO2 排出量の増加

- パーソントリップ調査結果によると、昭和 63 年から平成 13 年にかけて、代表交通手段における自動車の分担率は約 5%増加している。
- 自家用車利用の増加により交通渋滞が発生し、地球環境の悪化につながる。

→環境負荷の小さな都市の構築が求められる。



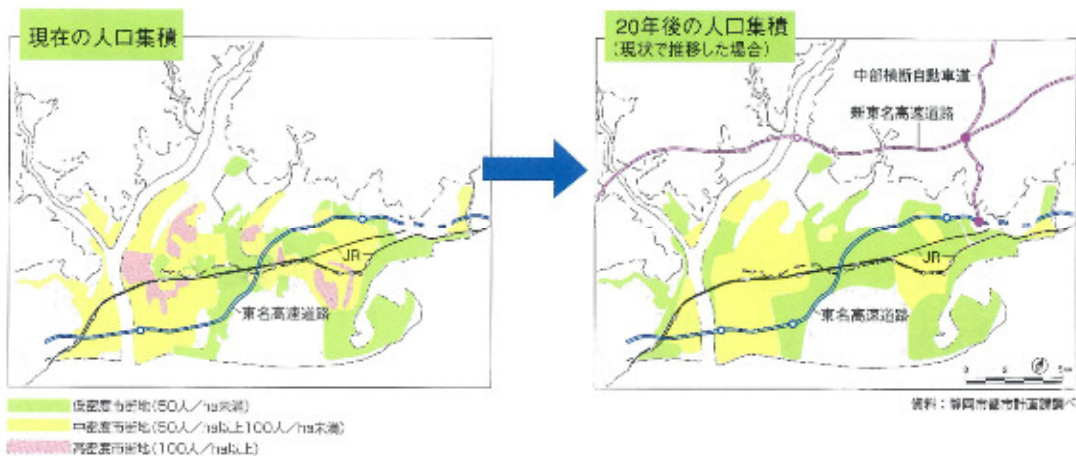
出典：第3回静岡中部都市圏PT調査より作成

図 代表交通手段分担率の変化

市街地での低密度化

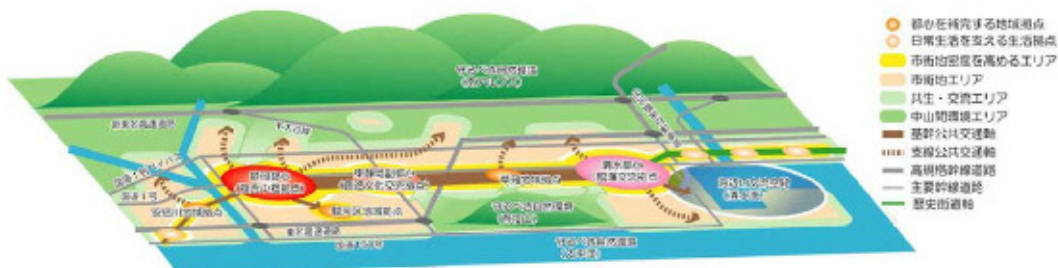
- 現在の趨勢のまま都市構造が推移すると、中心市街地の人口減少、郊外部での人口定着により、全体的に市街地の低密度化が進展すると予想される。
- 都市基盤が比較的充実している都心や鉄道沿線地域よりも外側に人口集積が移行するため、さらに多くの行政コスト（都市施設の維持管理、福祉サービス等）が必要になる。

→ 今後は、集約連携型の都市構造が求められる。



出典：第2次静岡市総合計画

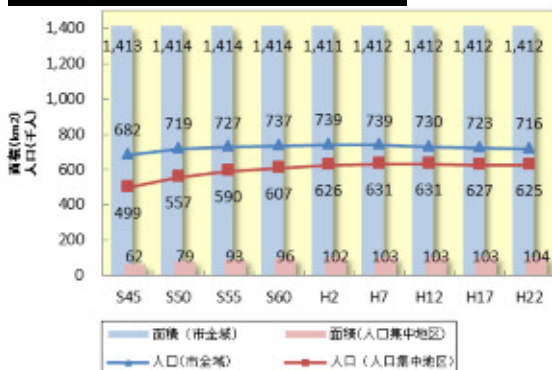
図 市街地の低密度化



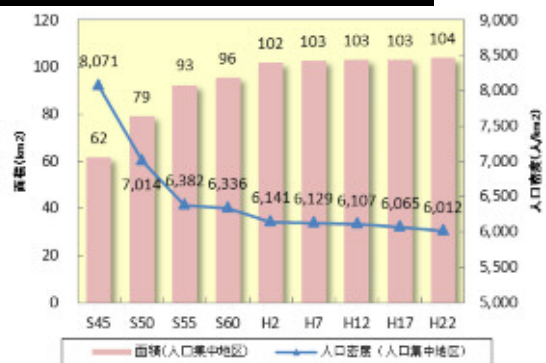
出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 集約型都市構造

市域と市街地の面積と人口の推移



市街地の面積の拡大と人口密度の低下



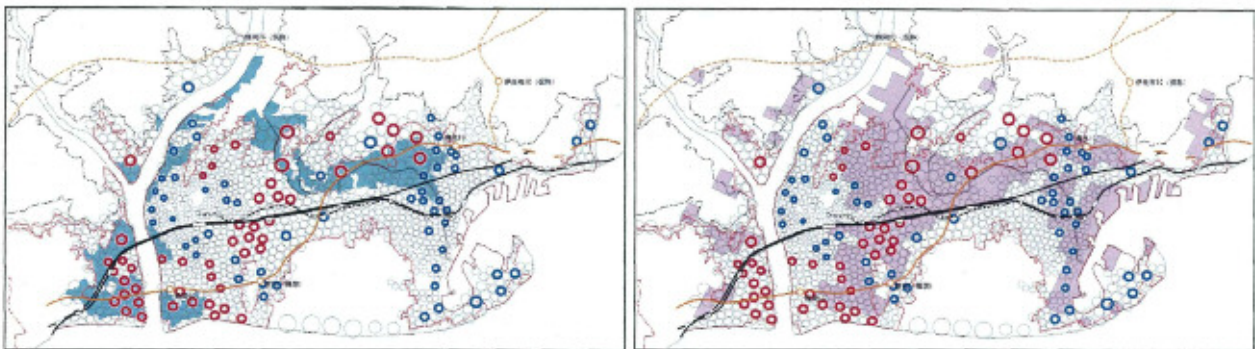
出典：国勢調査

図 市域、市街地面積の推移と人口、人口密度の推移の関係

災害リスクの増大

- 市街地が拡大し、郊外部で人口定着が進むことで、「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、地震による液状化や河川の氾濫による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。

→ 拡散型の都市構造を是正し、都市の防災機能の向上（災害リスクの減少）の観点からの土地利用計画も求められる。



浸水50cm以上の地区
 ※静岡市洪水避難地図（洪水ハザードマップ（平成16年3月：静岡市）、国勢調査より作成

図2-9 浸水危険性と人口動向



液状化発生の高い地区
 ※第3次地震被害想定報告書（静岡県）、国勢調査より作成

図2-10 液状化危険性と人口動向

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

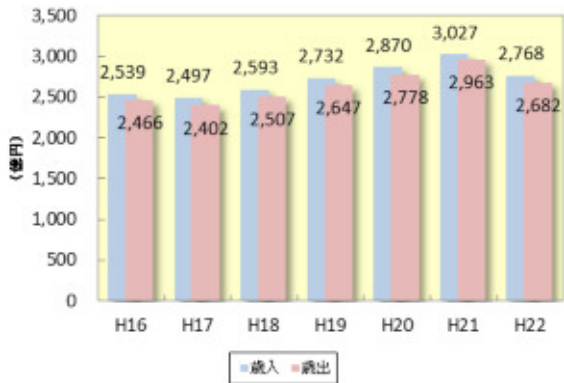
図 浸水危険性及び液状化危険性と人口動向

財政状況

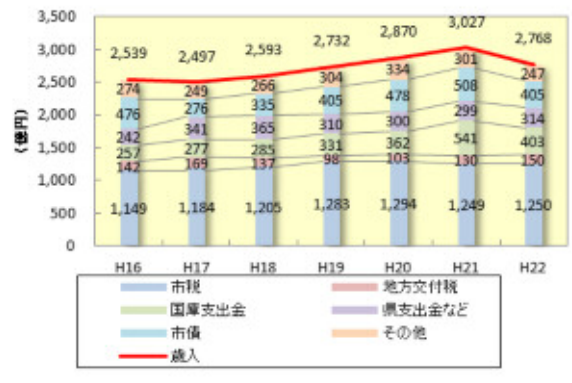
- 歳入・歳出ともに増加傾向である。
- 歳入は市税が約45%を占めており、歳出に関しては、平成16年から平成22年で、民生費が約37%増加、土木費が約29%増加している。

→ 今後は、より効率的な都市経営が求められる。

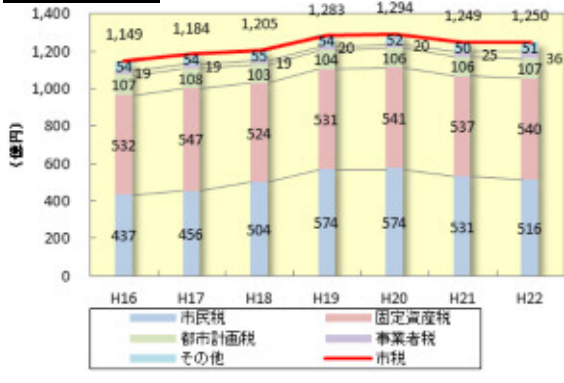
歳入と歳出の推移



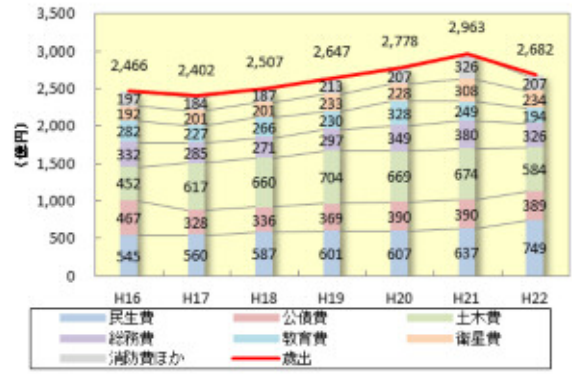
歳入の推移



市税の推移



歳出の推移



出典：静岡市財政課資料

図 静岡市の財政状況

拠点地区間、交通結節機能の連携不十分

- 静岡都心、清水都心とも交通ターミナルが分散しており、拠点地区を結ぶ交通や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はない。
- 静岡鉄道の各駅で、駅前空間を有する駅はほとんどなく、バスや自家用車との結節点として有効に機能していないだけでなく、駅が小規模で、かつターミナル的な要素が少ないことから鉄道とまちとをつなぐ空間的な広がりにも乏しい。
- まちの賑わいの低下や自動車利用の増加につながる。

→公共交通のモード間の連携強化、交通結節機能の強化による公共交通の利便性向上が求められる。



公共交通利用者の減少

- JR、静岡鉄道の利用者は、平成 16～17 年頃に減少傾向から微増に転じたが、その後また減少に転じている。
- 路線バスも運行回数、乗車人員ともに減少傾向が続いている。
- 公共交通の利用者の減少→サービスの低下→更なる利用者の減少という負のスパイラルに陥り、公共交通サービスの低下が懸念される。

→公共交通を中心とした総合交通体系の構築による都市構造を支える交通体系の実現が求められる。

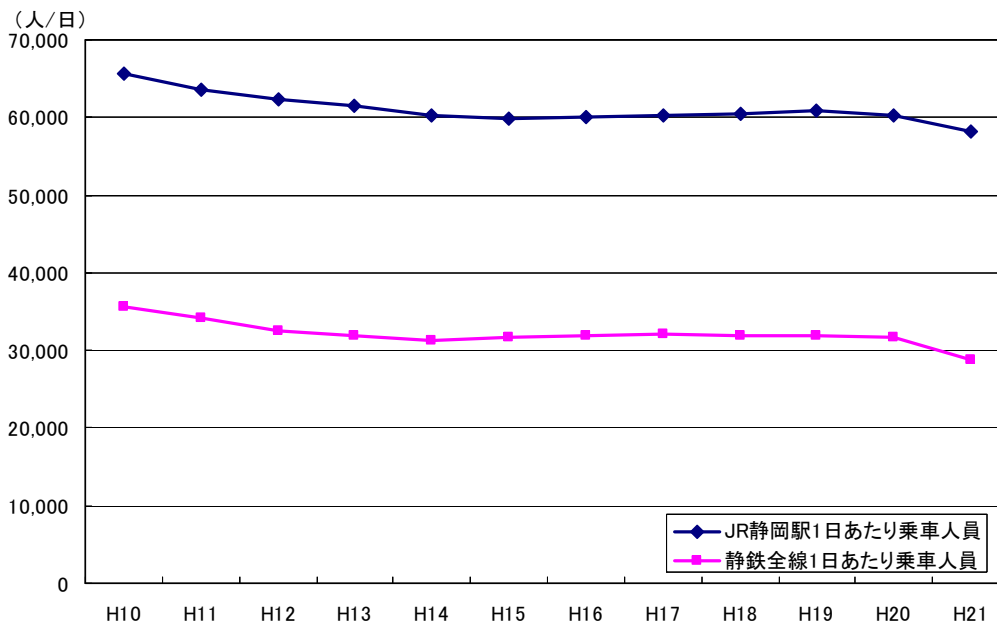


図 JR 静岡駅及び静鉄の 1 日あたり乗車人員の推移

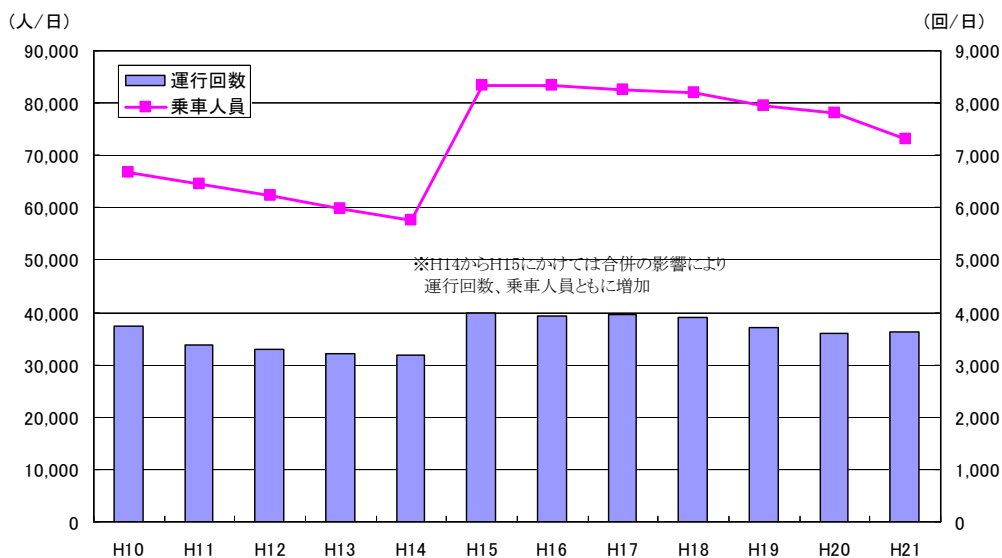
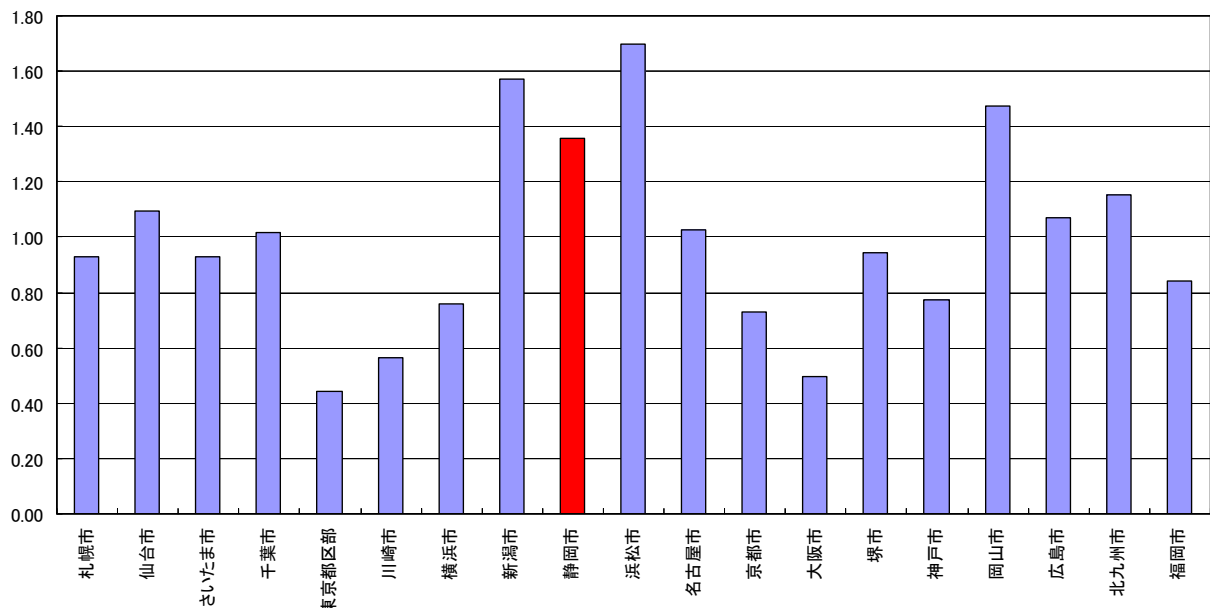


図 静岡市における静鉄ジャストラインの 1 日あたり運行回数と乗車人員の推移

自動車利用の増加

- 静岡市は、大都市の中でも世帯あたりの自動車保有台数が大きい。
- パーソントリップ調査結果によると、昭和 63 年から平成 13 年にかけて、代表交通手段における自動車の分担率は約 5%増加している。
- 自家用車利用の増加は、市街地の外延化や公共交通の利用減少につながる。

→人口減少・高齢化社会の到来を踏まえ、自動車に頼らずに公共交通で移動が可能な安全で快適な人に優しい交通環境の整備が求められる。



(自動車台数は、乗用自動車(普通車、小型車)、軽自動車(四輪車)の合計値とし、貨物自動車やバス、特種用途車、大型特殊車、小型二輪車、軽自動車(三輪車、二輪車)の台数は含んでいない)

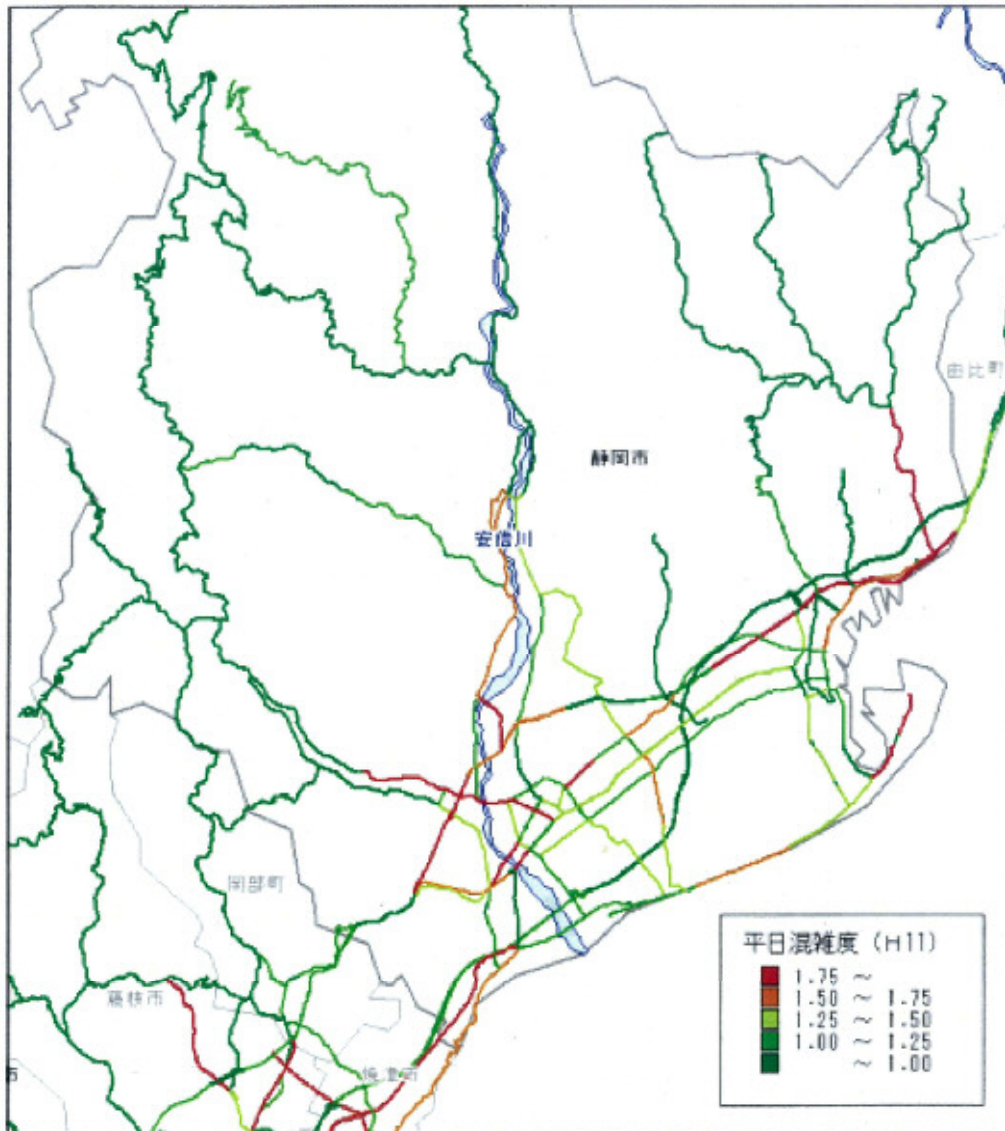
出典：静岡市 HP (各種統計調査結果—大都市比較年表) より作成

図 政令指定都市における1世帯あたりの保有自動車台数

道路混雑

- 東西方向の道路（国道 1 号、北街道、国道 150 号等）や放射状路線の安倍川渡河断面等で混雑している。
- 交通渋滞の発生による CO₂、NO_x 排出等の環境影響、バスの表定速度の低下や定時性の悪化を招いている。

→地球環境に優しい交通体系の構築による環境負荷の軽減が求められる。



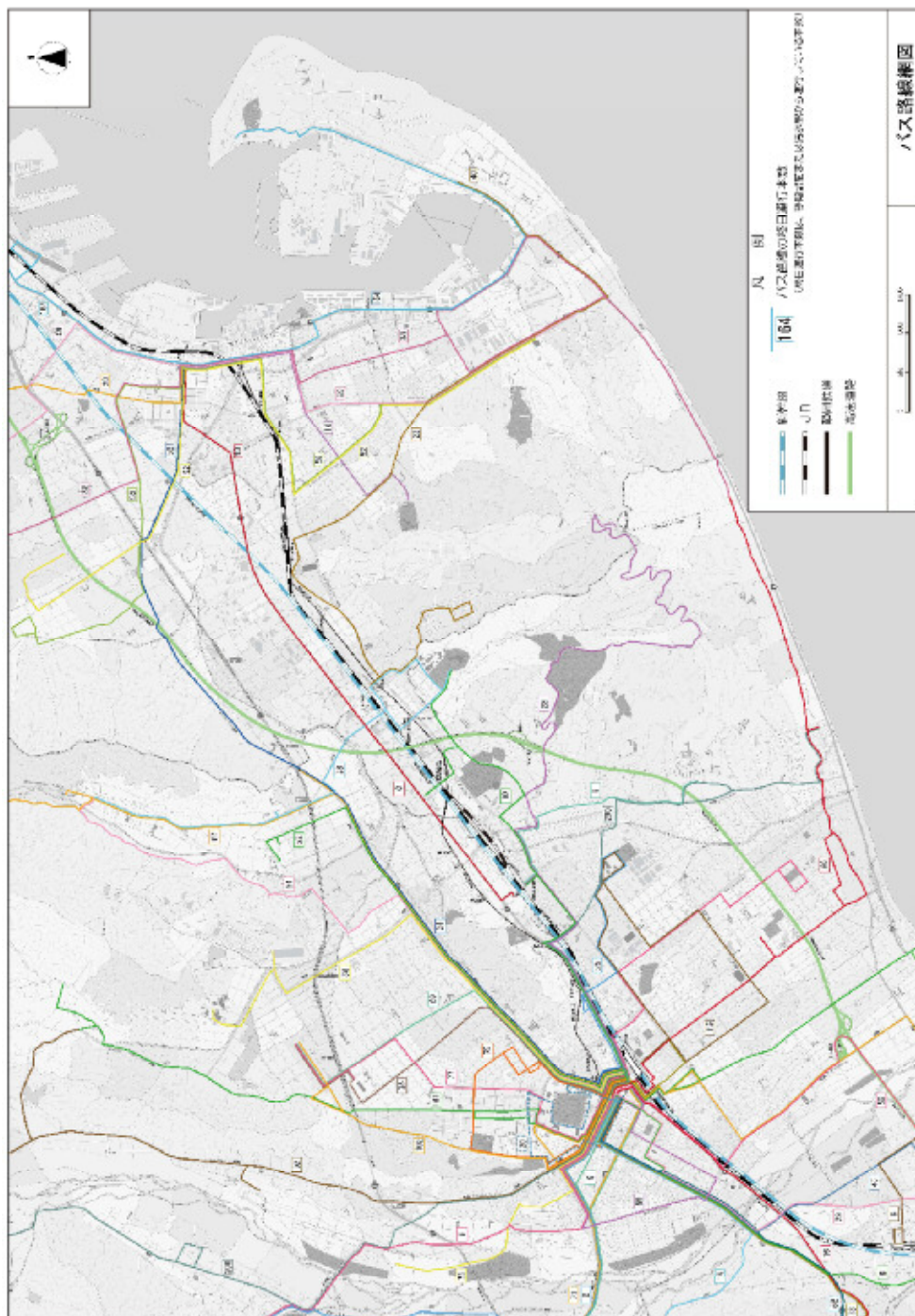
出典：静岡市総合交通計画

図 平日道路混雑状況

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型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となっている。
- 特に葵区側では、比較的延長の長い多くの路線が北街道に集まり、ほとんどが都心に向かう路線設定となっており、北街道の混雑を悪化させる要因にもなっている。

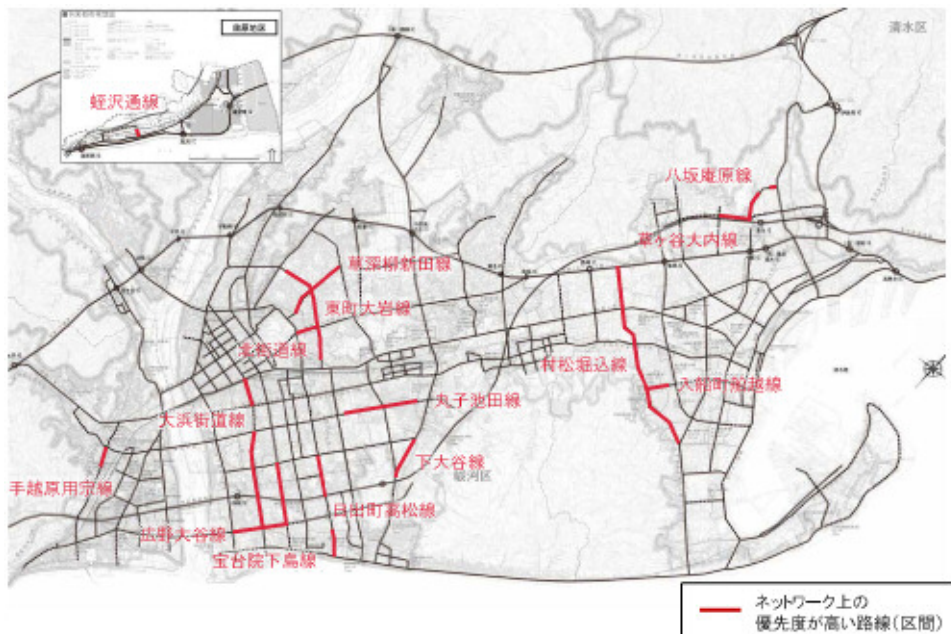
→基幹公共交通との連携による効率的なバス路線網の設定による公共交通の利便性向上、バス運行の効率化、サービス向上が求められる。



弱い南北連絡

- 東西交通は新東名、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、地形的な要因もあり、南北を結ぶ道路が脆弱である。
- 結果として、南北方向の幹線道路に自動車交通が集中し、東西方向の路線との交差点を中心に渋滞が発生している。

→静岡市において都市計画道路の見直しが行われており、南北道路の強化は整備優先度を検討する際の指標の一つになっている。このような南北方向の都市計画道路の整備にあわせたバス路線網の再編が求められる。

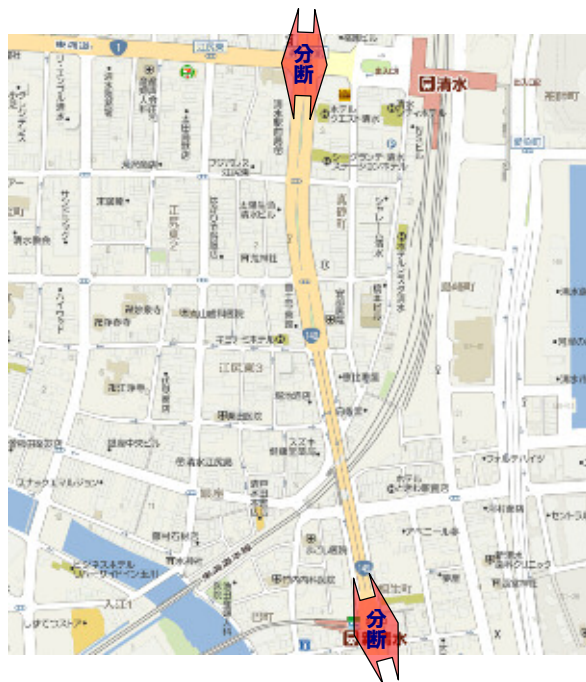


①幹線道路網の強化	都心放射状・環状道路の強化
	南北道路の強化
②現道課題の緊急性	渋滞損失時間
	年間死傷者数
	年間CO2排出量

都心部での幹線道路による分断

- 静岡都心では、交通ターミナルである JR 静岡駅、静岡鉄道新静岡駅が離れた位置にあり、2つのターミナルと都心は幹線道路で分断されている。地下道で接続されているもののバリアフリー化経路も限定的であり、アクセスの利便性が高いとは言えない。
- 清水都心でも、交通ターミナルである JR 清水駅、静岡鉄道新清水駅が離れた位置にあり、幹線道路により分断されており、かつ平面横断ができず、地下道もバリアフリー化されていない。

→安全で快適な交通利用環境が求められる。



3.2 静岡都心及び清水都心におけるまちづくりと公共交通の現状と課題

静岡地区—中心市街地の商業減速傾向

- 静岡都心は、一定の賑わいを維持。
- 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。
- 郊外大型店での買い物客数は確実に伸び、徐々に消費者の中心市街地離れが進んでいる。
- 賑やかに見える静岡都心も、中心市街地の活力低下の傾向が現れており、加速度的な衰退も懸念される。

→静岡都心では、**中心市街地の賑わいの維持**が求められる。

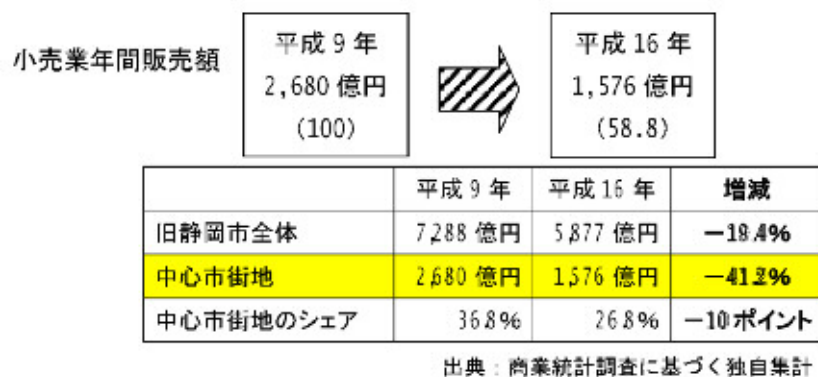


図 中心市街地の小売業年間販売額

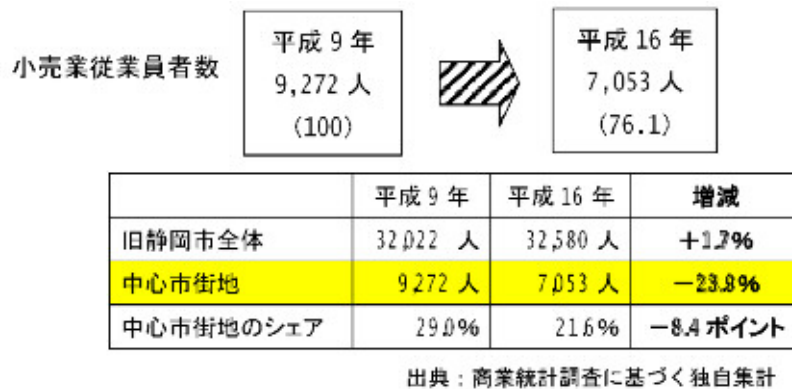
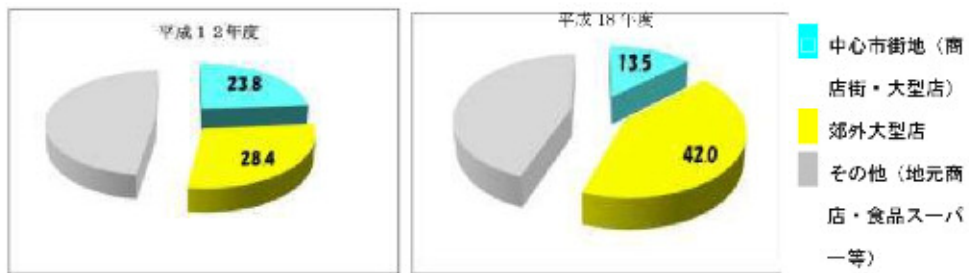


図 中心市街地の小売業従業者数

買い物客数	平成 12 年		⇒	平成 18 年度	
	中心市街地	23.8%			中心市街地
郊外大型店	28.4%		郊外大型店	42.0%	



出典：消費動向調査（静岡商工会議所・静岡県商業まちづくり室）

図 中心市街地と郊外大型店の買い物客数の変化

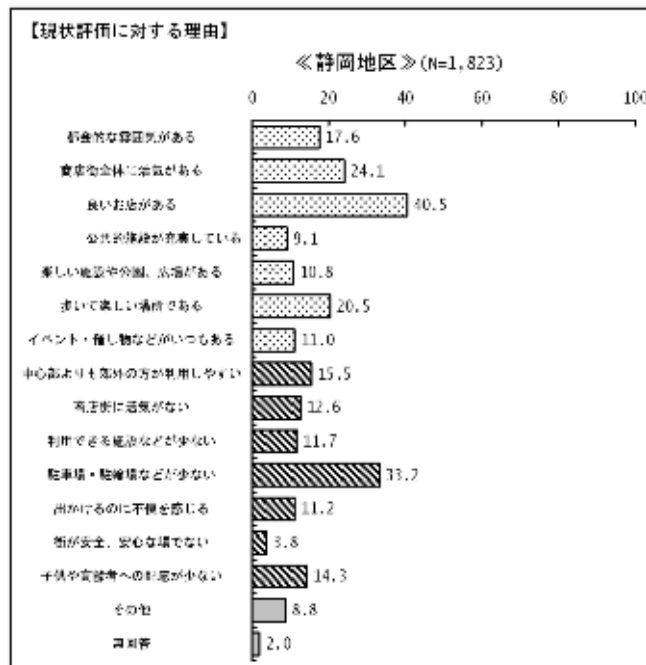


図 賑わいを見せる呉服町通り

静岡地区一都心の施設・サービスが利用者ニーズへ対応できていない

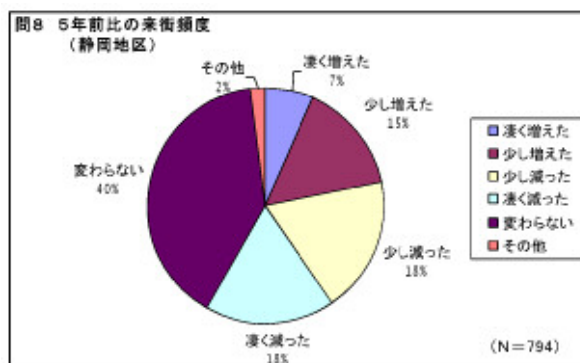
- 中心市街地への来街頻度や滞在時間は減少。
- 駐車場・駐輪場の不足や子供・高齢者への配慮不足等、郊外と比較して機能・施設が利用者ニーズに対応できていない。
- 自家用車でのアクセス、公共交通でのアクセスの両面から、使いやすい都心であること、また「滞在する」ためや「回遊する」ための機能が求められている。
- 主に子育て世代であるミドル世代のトリップ数の減少等、自家用車の利用を前提とした郊外型店舗の利便性に対して、中心市街地の優位性が薄れてきている。

→高齢者やミドル世代等の**多様化する利用者ニーズに対応できる施設やサービスを提供し、滞在や回遊が可能で魅力的な都心が求められる。**



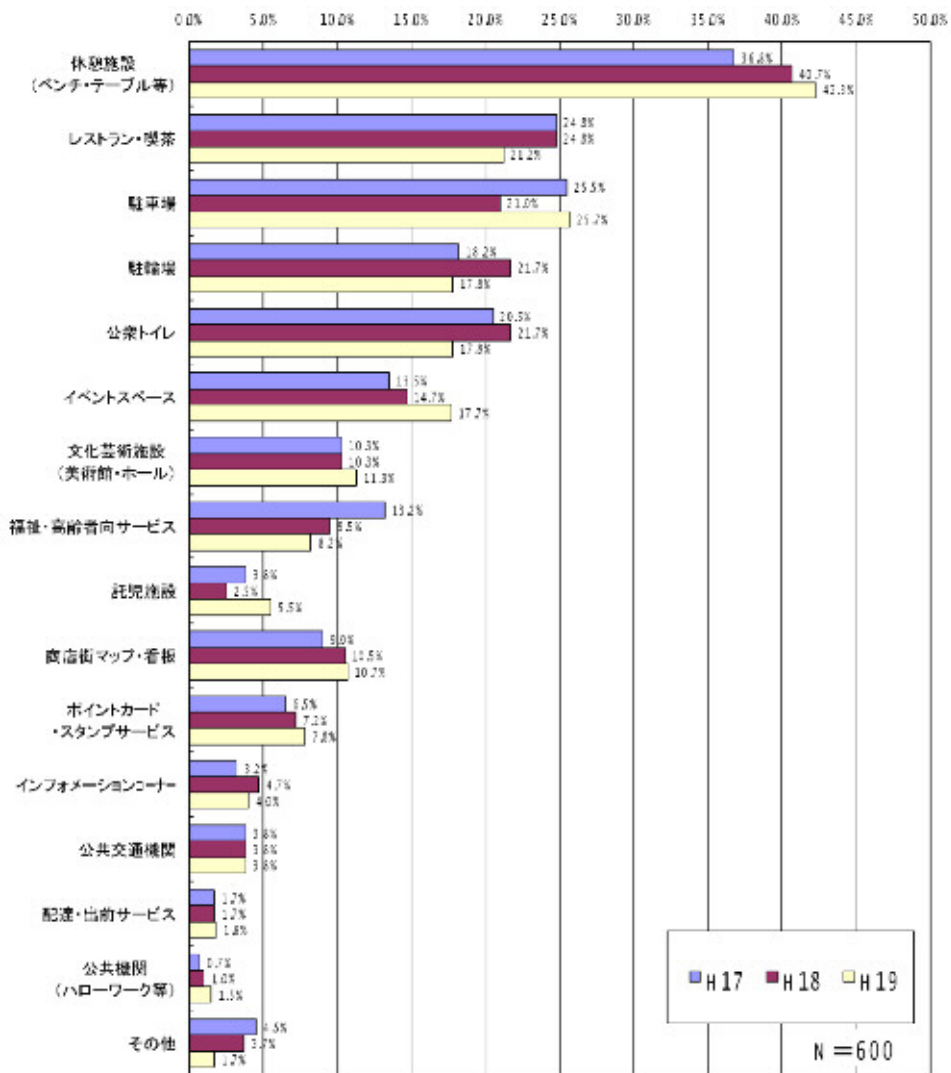
出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 中心市街地の施設・機能の評価



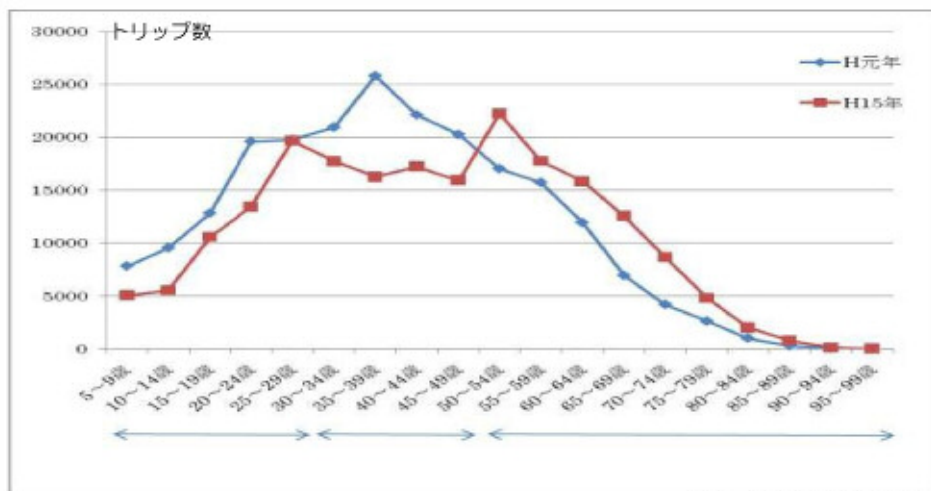
出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 中心市街地の来街頻度・滞在時間の変化



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 中心市街地に欲しい（増やして欲しい）施設・サービス



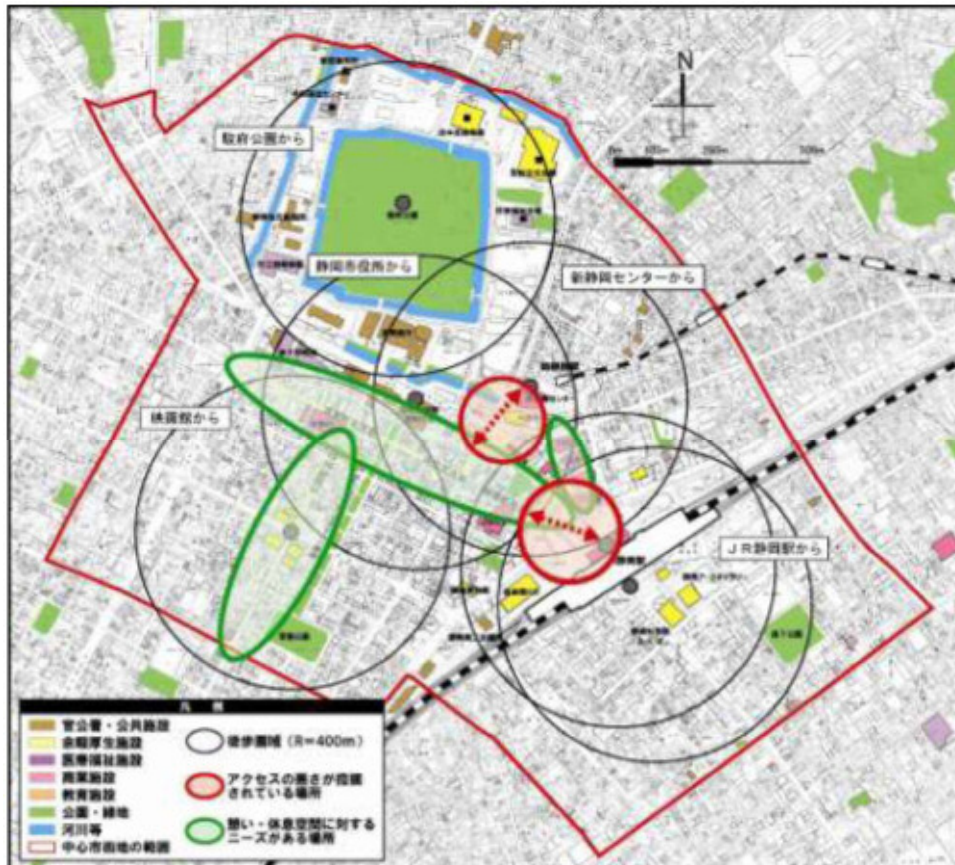
出典：PT調査（静岡県）

図 年代別の中心市街地におけるトリップ数の推移（全目的）

静岡地区一ターミナルと都心との間に分断がある

- 主要な交通結節点である JR 静岡駅及び静岡鉄道新静岡駅と都心部とは幹線道路での分断がある。
- 地下道の接続はあるが、バリアフリー化経路も限定的であり、アクセスの利便性が高いとは言えない。

→都心部を誰もが安心・安全に移動できる環境が求められる。



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 中心市街地の都市機能の状況

静岡地区一バスの表定速度の低下

- 静岡都心周辺における路線バスの表定速度は、利用者の多い美和大谷線や大浜麻機線で12km/h程度（朝ピーク時：時刻表上の表定速度）。
- 朝ピーク時と昼間帯とは2～3km/h程度の差。

→特に**ピーク時における公共交通の速達性の向上**が求められる。

表 路線バスの表定速度

路線名及び区間	区間距離	所要時間	表定速度
大浜麻機線（小島→静岡駅前）	5.5km	朝ピーク：26分	12.7km/h
		昼間帯：23分	14.3km/h
美和大谷線（下与左エ門～静岡駅前）	5.7km	朝ピーク：30分	11.4km/h
		昼間帯：23分	14.9km/h

※区間距離は地図上での計測による。

静岡地区—道路渋滞の発生

- 静岡都心の道路は平日混雑度が1を上回り、慢性的に混雑。
- 平均旅行速度は都心部では20km/hを下回り、都心を走行するバスも特に朝夕のピーク時には道路混雑の影響を受ける。
- 道路の混雑はバスの速達性の低下だけでなく、定時性の確保にも影響している。

→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**が求められる。

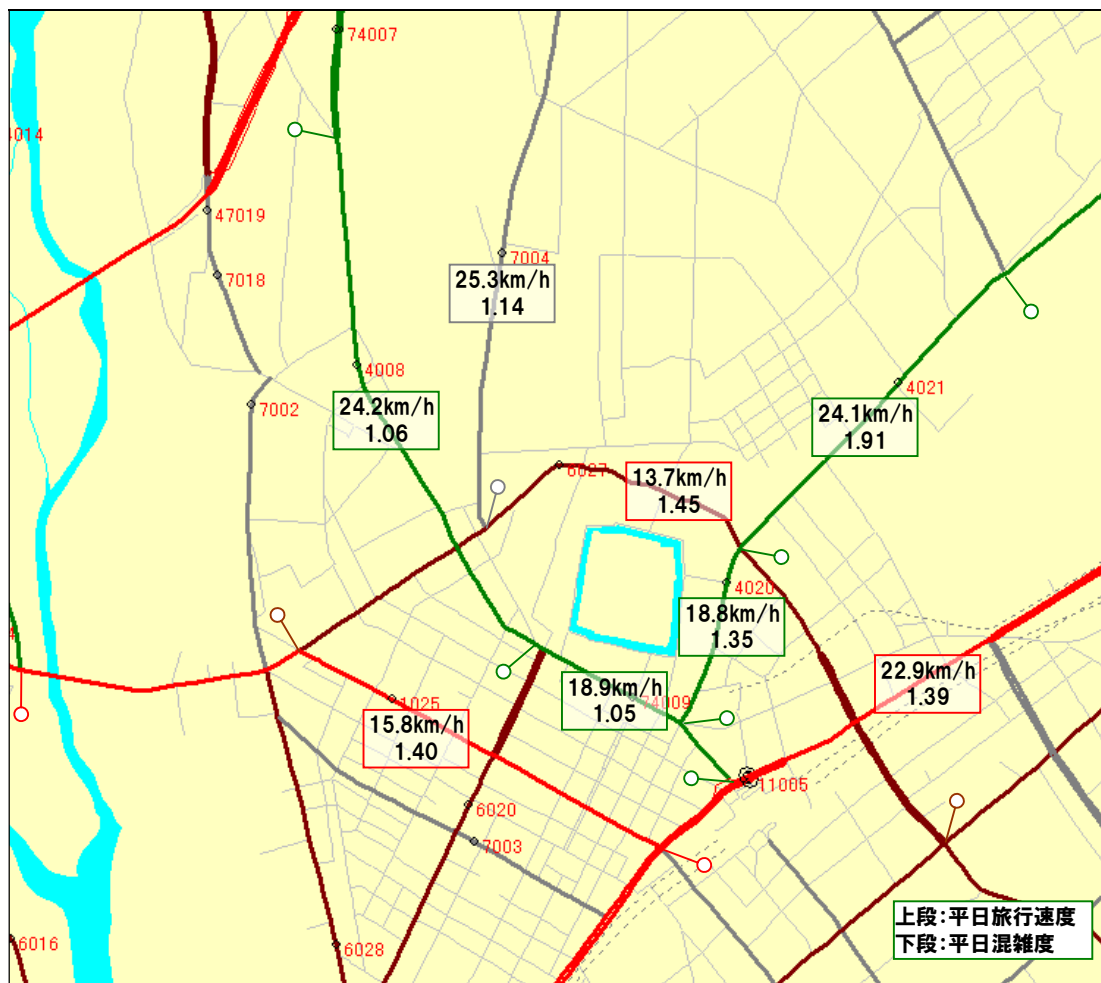
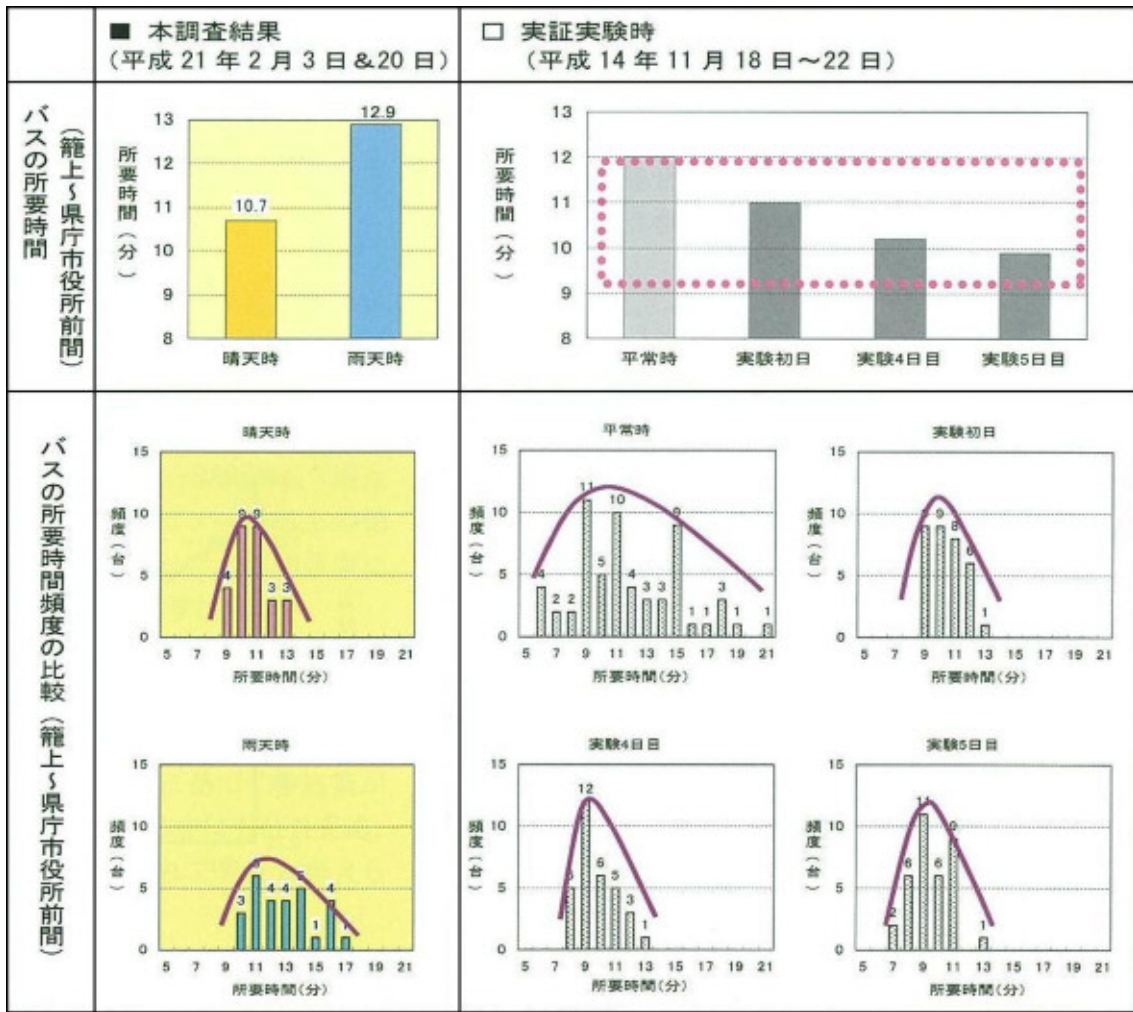


図 静岡都心周辺道路の旅行速度、混雑率(平成17年度道路交通センサス結果)



出典：静岡市 HP

図 バス優先レーン設置による効果

静岡地区一バスの過密

- 静岡市のバス路線網はほとんどが放射状路線であり、静鉄新静岡駅、JR 静岡駅を経由する路線設定となっている。
- 特に JR 静岡駅～中町区間（御幸通り）では、各方面からのバス路線が集中し、バスの運行本数、利用者数が多い。
- 運行本数は片方向で約 1 分に 1 本のバスが通過する状況であり、過密なバス運行となっている

→ 渋滞の緩和や、路線のわかりやすさ等の利用者利便性向上の観点から、**バスの過密の解消**が求められる。



※発車本数は、県庁・静岡市役所葵区役所前停留所及び中町停留所の時刻表よりカウントした。

図 バスの過密状況

清水地区—中心市街地の衰退

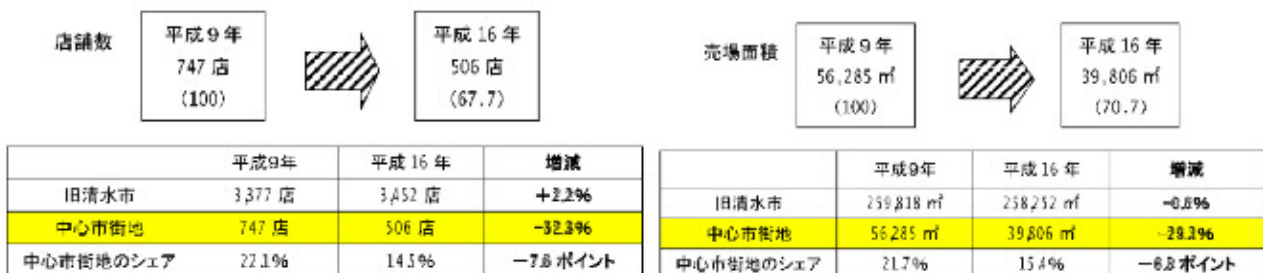
- 旧清水市の時代から、店舗数、売場面積、小売商業年間販売額や単位面積当たり販売額等の指標はいずれも減少傾向。
- 大型商業施設の相次ぐ閉店、商店街空店舗の増加により中心市街地の空洞化が加速度的に進行。
- 来街者数も減少し、清水地区中心市街地内の商店街の歩行者通行量は、平成3年から18年の15年間で平日約5割減、休日約7割減。

→清水都心においては、喫緊の課題として中心市街地の再生が求められている。



出典：清水都心ウォーターフロント活性化検討委員会

図 静岡都心の現状



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

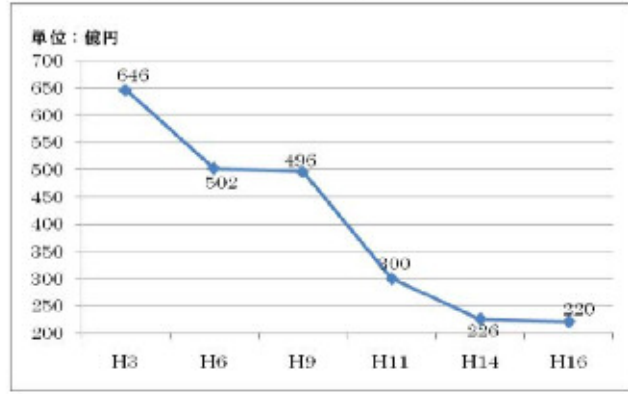
図 清水中心市街地における店舗数、売り場面積の変化



	平成3年	平成9年	平成16年	増減
旧清水市	2,419億円	2,520億円	2,145億円	-11.3%
中心市街地	646億円	496億円	220億円	-65.9%
中心市街地のシェア	26.7%	18.6%	10.3%	-18.4ポイント

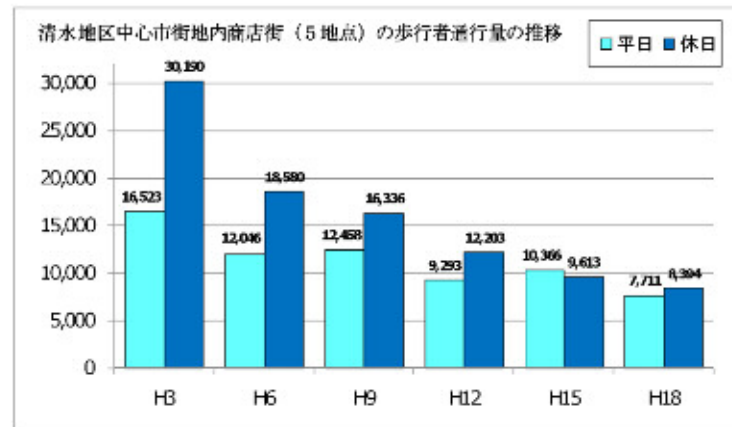
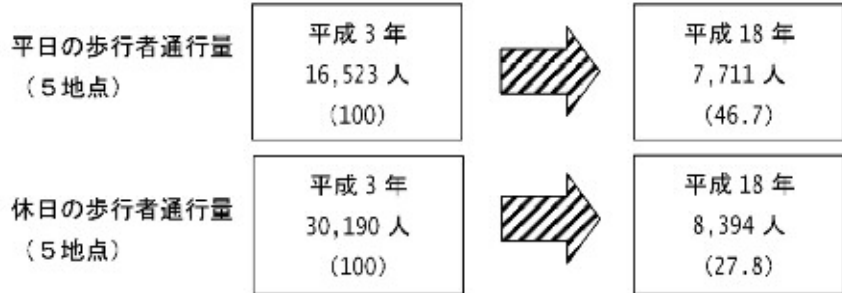
出典：商業統計に基づく独自集計

清水中心市街地 年間小売業販売額の推移



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 清水中心市街地における小売業年間販売額の推移



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 清水中心市街地における歩行者交通量の推移

清水地区一拠点地区の分散

- 清水地区には3つの拠点
 - ①JR 清水駅を中心としたエリア
 - ②静鉄新清水駅を中心としたエリア
 - ③港に面した日の出地区を中心としたエリア
- それぞれの拠点は幹線道路にて分断され、都市空間としての連続性に乏しい。
- 各拠点間は気軽に歩くには距離があり、かつ拠点間の歩行者動線を導くような施設の集積や連続性にも乏しい。

→分散する拠点の一体性を高めるような**都市構造の誘導**が求められている。



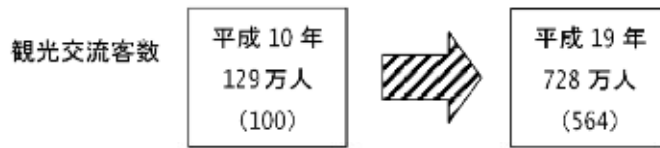
出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 清水中心市街地の主要な施設分布

清水地区—観光交流拠点としての魅力向上

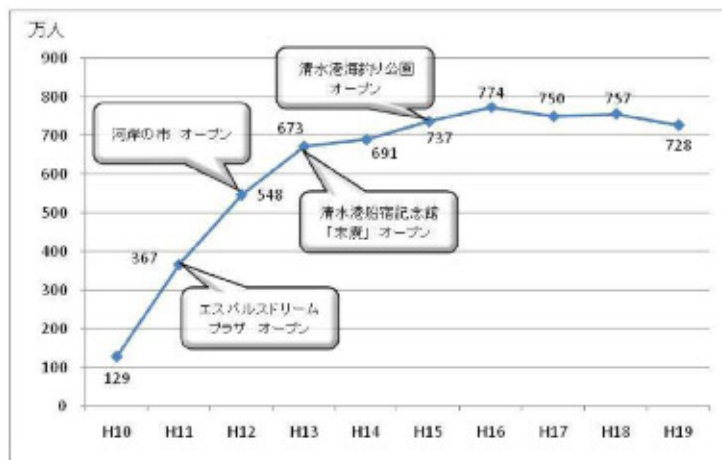
- 中心市街地の観光交流客数は、平成 10 年度から 19 年度にかけて、約 5.6 倍に増加。
※海や港といった地域資源を活かした観光集客施設の整備効果。
- 中心市街地への観光交流施設の集中的な整備が、必ずしも中心市街地全体の賑わいにはつながっていない。

→清水の重要な資源・魅力である観光交流に着目し、交流施設という「点」の賑わいを「面的」に拡大していくことが求められる。



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 清水中心市街地に整備された観光集客施設



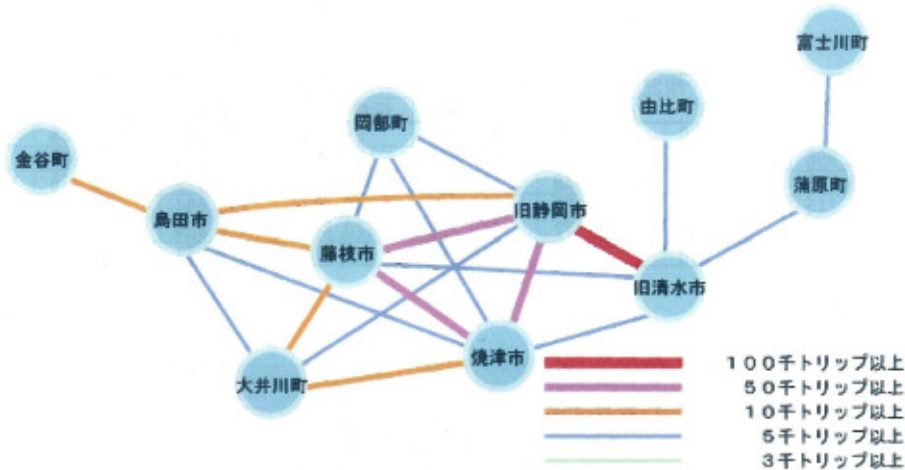
出典：静岡県観光統計データ

図 清水中心市街地の観光交流客数の推移

清水地区—静岡都心との結びつきが強い

- 将来的にも旧静岡市と旧清水市間の流動が最も多いと予測（第3回静岡中部都市圏パーソントリップ調査結果）。
- 静岡鉄道新清水駅利用者のうち、新静岡駅までの利用者の割合は29.4%であり、最も利用者が多い。

→清水都心においては、**静岡都心へのアクセス利便性**が求められる。



出典：第3回静岡中部都市圏パーソントリップ調査

図 将来の地域間流動予測

表 静岡鉄道利用者 OD（2011年1月28日一日のデータ）

乗車駅	降車駅	新静岡	日吉町	音羽町	春日町	袖木	長沼	古庄	運動場	美術館	草薙	御門台	狐ヶ崎	桜橋	入江岡	新清水	乗車		
																	下り	上り	計
新静岡		71	41	171	362	475	361	677	613	395	647	485	768	769	163	801	6,728	0	6,728
日吉町		29	3	9	42	47	76	117	99	59	151	109	165	124	29	160	1,187	29	1,216
音羽町		214	10	7	16	20	21	29	48	48	113	19	52	56	11	129	562	224	786
春日町		433	43	11	1	6	14	38	33	14	145	29	59	54	8	80	480	487	967
袖木		586	46	18	11	1	7	32	41	15	162	34	56	74	12	90	523	661	1,184
長沼		411	70	23	20	15	2	15	32	31	98	22	102	124	15	126	565	539	1,104
古庄		786	122	31	38	30	20	7	16	28	128	31	69	105	7	123	507	1,027	1,534
運動場		699	104	51	28	18	21	12	4	15	195	27	68	80	7	140	532	933	1,465
美術館		446	75	46	18	17	29	20	8	0	52	31	48	45	9	94	279	659	938
草薙		680	179	126	151	182	87	127	187	48	12	219	562	434	82	348	1,645	1,767	3,412
御門台		477	118	19	26	40	23	29	19	34	188	2	66	68	32	286	452	973	1,425
狐ヶ崎		829	192	45	68	63	97	61	60	50	535	56	0	57	41	308	406	2,056	2,462
桜橋		797	148	62	49	87	122	100	89	44	423	67	58	6	2	169	171	2,046	2,217
入江岡		206	44	15	11	17	16	10	11	9	83	25	45	1	7	32	32	493	525
新清水		833	191	116	78	93	127	108	117	85	358	236	297	161	31	35	0	2,831	2,831
		29.4%	6.7%	4.1%	2.8%	3.3%	4.5%	3.8%	4.1%	3.0%	12.6%	8.3%	10.5%	5.7%	1.1%	1.2%			
降車	下り	0	41	180	420	548	479	908	882	605	1,691	1,006	2,015	1,990	418	2,886	14,069	0	0
	上り	7,426	1,342	563	498	562	542	467	491	270	1,587	384	400	162	31	0	0	14,725	0
	合計	7,426	1,383	743	918	1,110	1,021	1,375	1,373	875	3,278	1,390	2,415	2,152	449	2,886	0	0	28,794

清水地区一道路の混雑

- 東西方向の幹線道路である国道1号で平日混雑度が1を上回っており混雑。
- 国道149号や三保に続く国道150号、県道155号は静岡県第4次渋滞対策プログラムにおける主要渋滞区間に含まれており、道路交通量の多い区間である。

→静岡都心とを接続する**東西方向の道路混雑の緩和**が求められる。

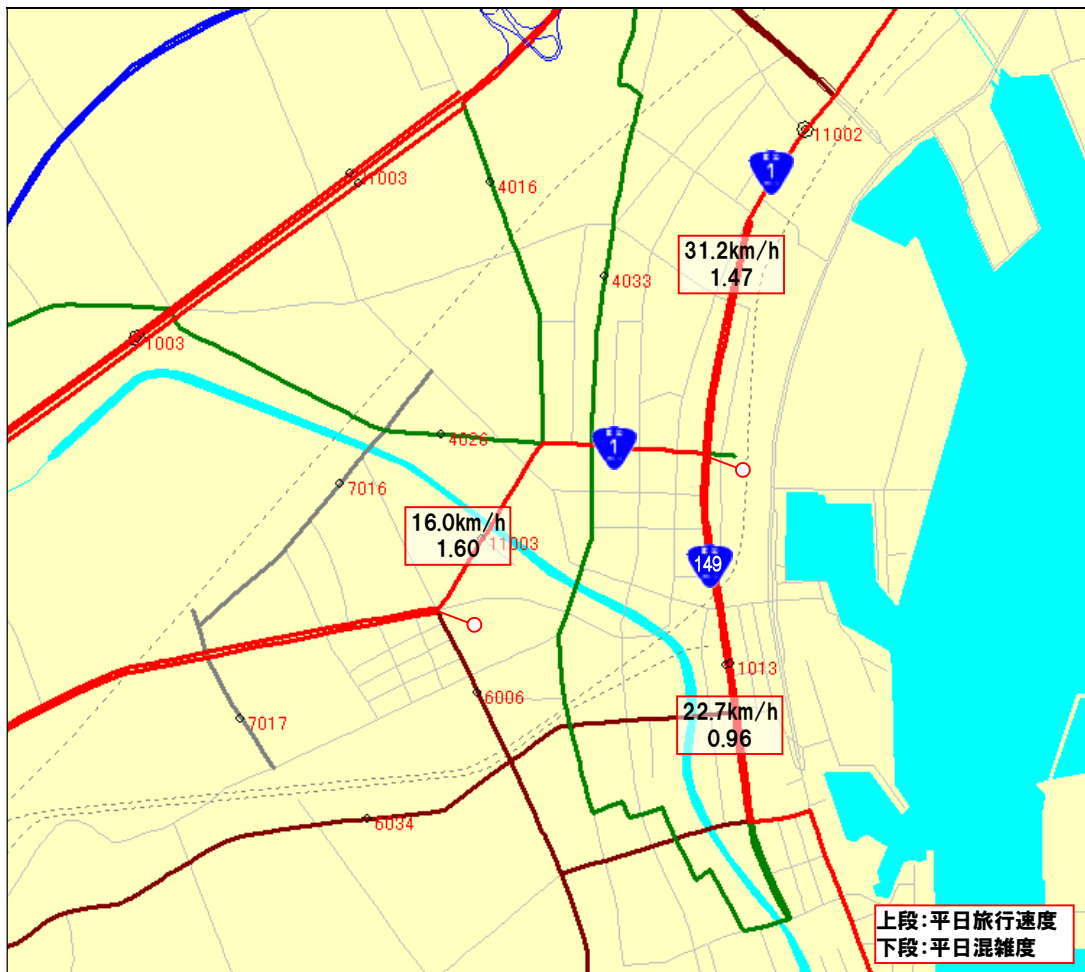


図-2 清水都心周辺道路の旅行速度、混雑率（平成17年度道路交通センサス結果）



路線No	路線名	所在地	混雑率
57	一般国道1号	静岡市駿河区国吉田	7.5
58	(一)静岡専修清水線	静岡市駿河区曲金	2.8
59	(一)静岡専修清水線	静岡市清水区草薙	4.7
60	(市)大子新田江野三丁目線	静岡市駿河区東新田	2.8
61	一般国道150号	静岡市駿河区広野	0.5
62	一般国道150号	静岡市駿河区下川原	2.6
63	(主)中島河安宿線	静岡市駿河区中野新田字橋下	2.0
64	一般国道1号	静岡市清水区江尻大石町	1.5
65	(一)静岡専修清水線	静岡市清水区大井	2.3
66	一般国道1号	静岡市清水区辻町	6.0
67	一般国道149号	静岡市清水区相生町	2.8
68	一般国道150号	静岡市清水区村松地先新田	2.5
69	(一)三保駒崎線	静岡市清水区新戸	3.1

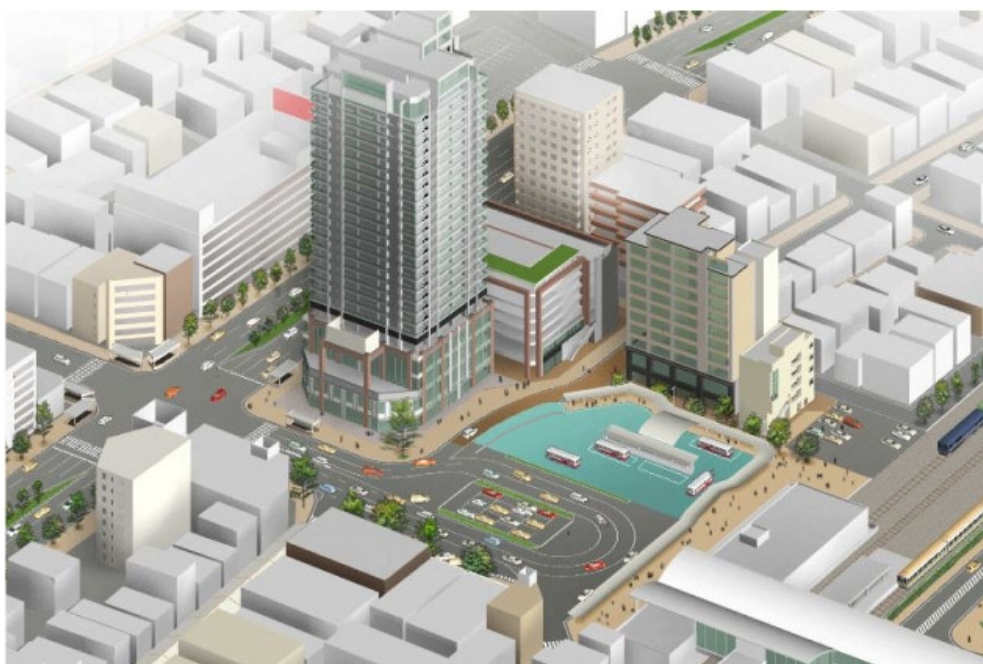
出典：静岡県第4次渋滞対策プログラム

図 清水周辺における主要渋滞区間

清水地区—交通結節機能の向上

- JR 清水駅周辺では、駅舎橋上化・東西自由通路の整備、東口の広場整備が完了し、現在西口の駅前広場の整備や再開発が進行中である。
- 静岡鉄道新清水駅周辺は、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。
 - ・駅前空間としての懐が狭く、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 号は地平での横断ができない
 - ・横断のための地下道はバリアフリー化されていない

→清水中心市街地を形成する重要な拠点である JR 清水駅・静鉄新清水駅・日の出の 3 拠点の連携を図るためには、**静岡鉄道新清水駅における交通結節機能の向上**が求められる。



出典：静岡市 HP

図 清水駅西土地区画整理事業



図 静岡鉄道新清水駅周辺の状況

3.3 公共交通ネットワークの整備方針と基幹公共交通の位置づけ

都心地区まちづくり交通戦略(平成 22 年 9 月)

- 中・長期的（概ね 20 年間）な視点に立ち、市全体の都市構造のあり方を示し、それを踏まえた静岡・清水両都心地区のまちづくりの目標及び実現のための取組や進め方の方向性を示す。

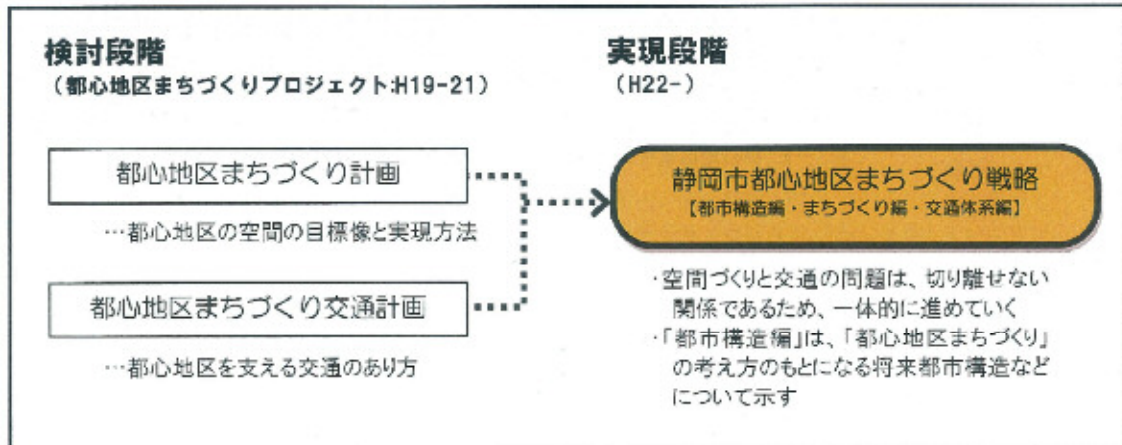


図1-1 「まちづくり」と「交通」の問題を一体的に取り組む「都心地区まちづくり戦略」

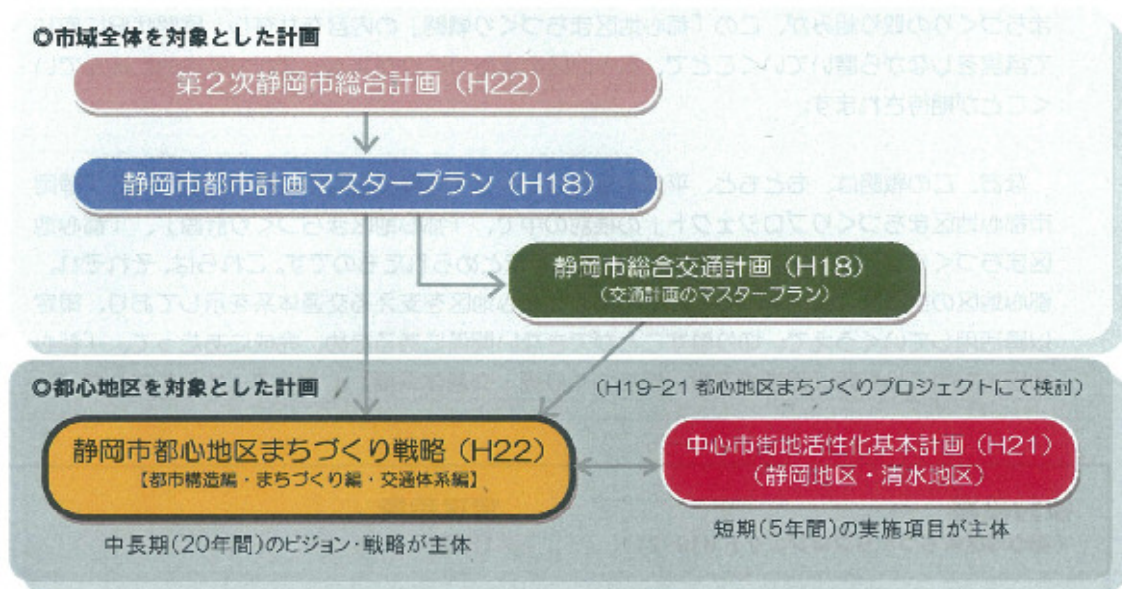


図1-2 都心地区まちづくり戦略と現行の静岡市関連計画の関係

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 静岡市都心地区まちづくり戦略

都心地区の目指す都市構造

(1) 静岡都心地区

- まちづくりの理念：「静岡 DNA が息づき、人々を刺激する都心」
- まちづくりの目標
 - “人がまん中”の都心づくり
 - “らしさ”があふれ出す都心づくり
 - “人と人がつながっている”都心づくり

《静岡都心地区のまちづくりの理念》

静岡DNAが息づき、人々を刺激する都心

江戸時代から継承されてきた町割、駿府城址や青葉通りに代表される広がりのある空間など、先代が築き上げてきた資産を継承し、新たな取り組みにより資産を磨き、魅力を高め、更なる発展へとつなげていきます。

《静岡都心地区のまちづくりの目標》

【目標1】 “人がまん中”の都心づくり

人が行き交い、多様な都市活動を展開していくための空間であることを意識し、だれもが使いやすく、回遊性のあるまちづくりを進めていくことにより、さらなる賑わいが生み出される都心を目指します。

【目標2】 “らしさ”があふれ出す都心づくり

静岡の歴史や伝統といったまちの大切な資源や、県都・商都としての機能、国際交流機能等の集積にさらなる磨きをかけ、まちづくりの基本に据えていくことにより、他都市に類のない誇れる都心を目指します。

【目標3】 “人と人がつながっている”都心づくり

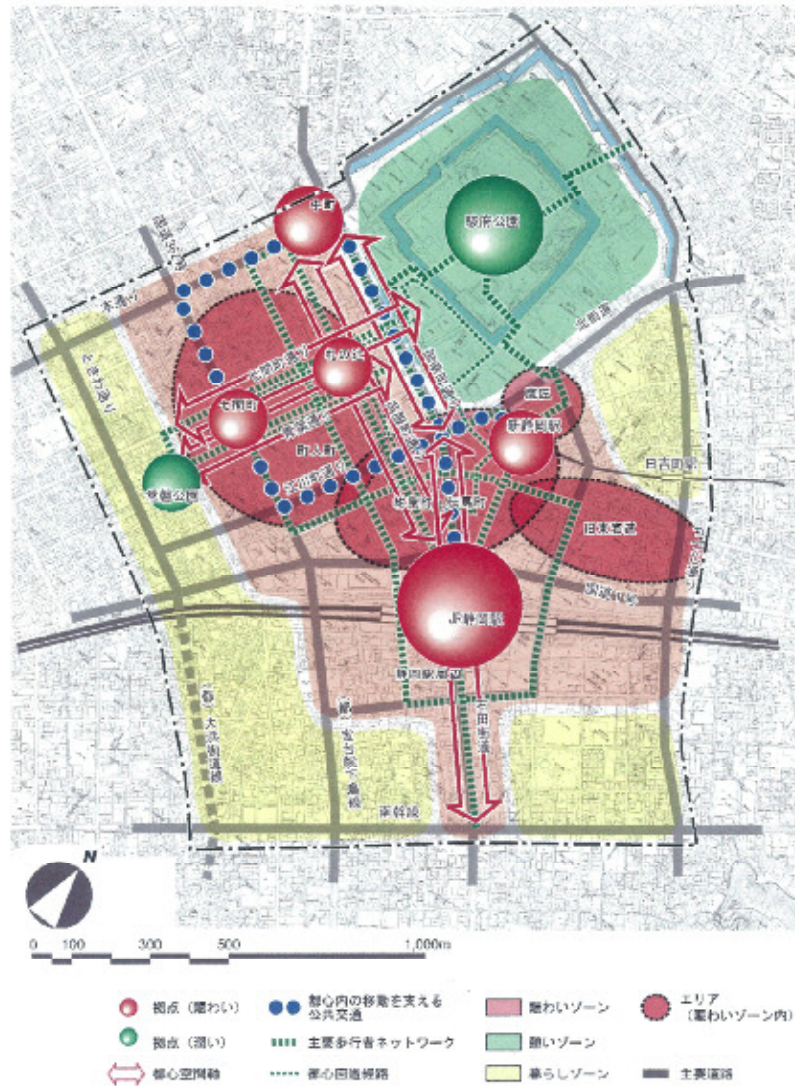
「賑わい」の中に「暮らし」を溶け込ませることにより、常にまちのあちこちから人と人の語らいや息づかいが聞こえてくるようなコミュニティあふれる都心を目指します。

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 静岡都心地区のまちづくりの理念・まちづくりの目標

➤ 都心地区が目指す空間構造

JR 静岡駅周辺や静鉄新静岡駅周辺、中町等の「賑わい拠点」を結ぶ都心空間軸を位置づけ、歩行者・自転車ネットワークや回遊型の公共交通システムで接続する構造



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 静岡都心地区が目指す空間構造

(2) 清水都心地区

- まちづくりの理念：「まちと港が融合する都心」
- まちづくりの目標
 - 港が輝く都心づくり
 - 港を身近に感じることができる都心づくり
 - 暮らしを支える都心づくり

《清水都心地区のまちづくりの理念》

まちと港が融合する都心

長い歴史のもとで工業と海運を中心に清水都心の賑わいを支えてきた清水港を市民や来街者に開かれた交流空間として再生するとともに、その効果をまちなかへ取り込んでいくことにより、都市活力を向上させ、豊かな暮らしを創出します。

《清水都心地区のまちづくりの目標》

【目標1】 港が輝く都心づくり

港とともに歩んできた産業をさらに発展させるとともに、新興津埠頭整備などの港機能の再編とあわせて、清水港をまちのシンボル空間として活用し、様々な交流が創出される都心を目指します。

【目標2】 港を身近に感じることができる都心づくり

駅周辺などの街なかの拠点再生とともに、交通ネットワークや都市デザインといったまちづくりの中で港とまちの連携を高めていくことにより、港を中心としてまち全体が魅力と賑わいを醸し出す都心を目指します。

【目標3】 暮らしを支える都心づくり

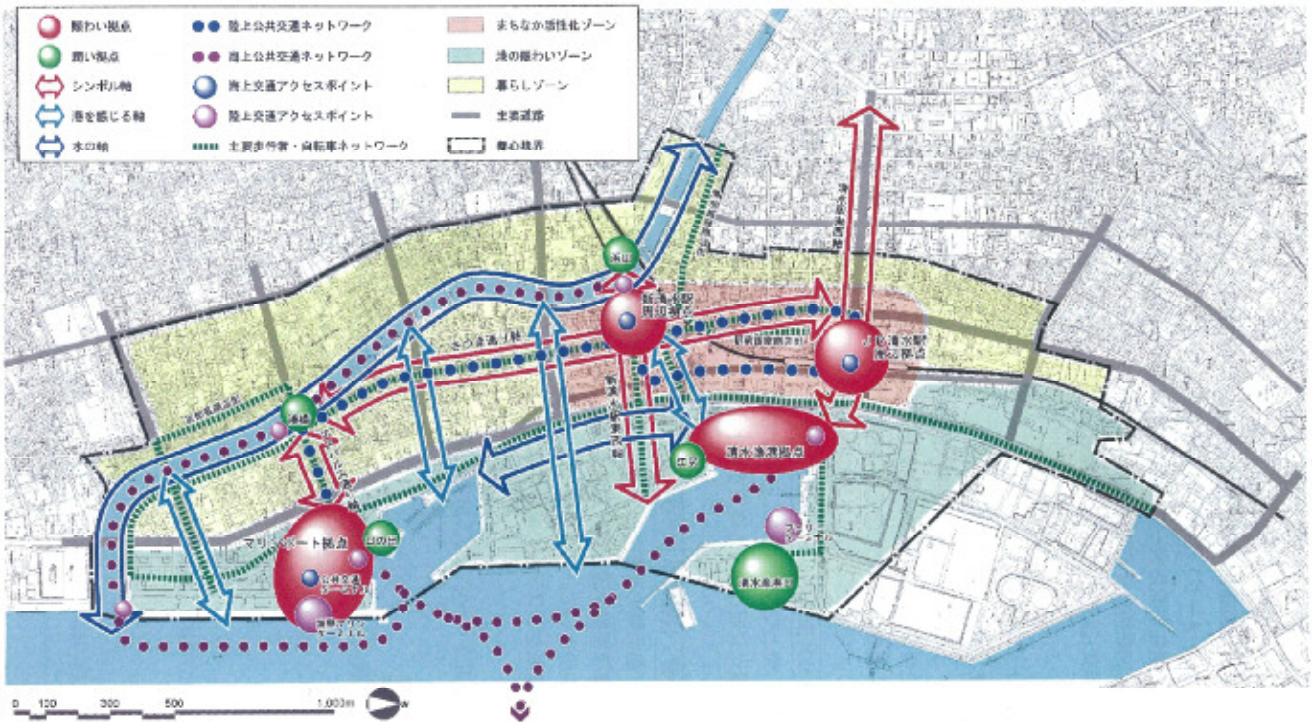
港町として豊かな自然・文化のもとで育んできたコミュニティを大切にしながら、豊かで利便性の高い暮らしの空間を提供し、居住者に愛される都心を目指します。

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 清水都心地区のまちづくりの理念・まちづくりの目標

➤ 都心地区が目指す空間構造

JR 清水駅周辺、静鉄新清水駅周辺、日の出地区（マリポート拠点）、清水漁港拠点を拠点に位置づけ、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、歩行者・自転車ネットワークや回遊型の公共交通システムで接続する構造



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 清水都心地区が目指す空間構造

市全域の公共交通体系の考え方

➤ 静岡市全域の公共交通の基本目標

「誰もが移動しやすく、環境にも優しい都市づくりに向けて、公共交通や自転車、徒歩で移動しやすいまちづくりを目指し、3つの都心・副都心を中心とした周辺鉄道駅や郊外の地域拠点を連携する公共交通システムを軸に、静岡・清水いずれかの両都心地区まで公共交通で30分でアクセスできる圏域の拡大を目指す。」

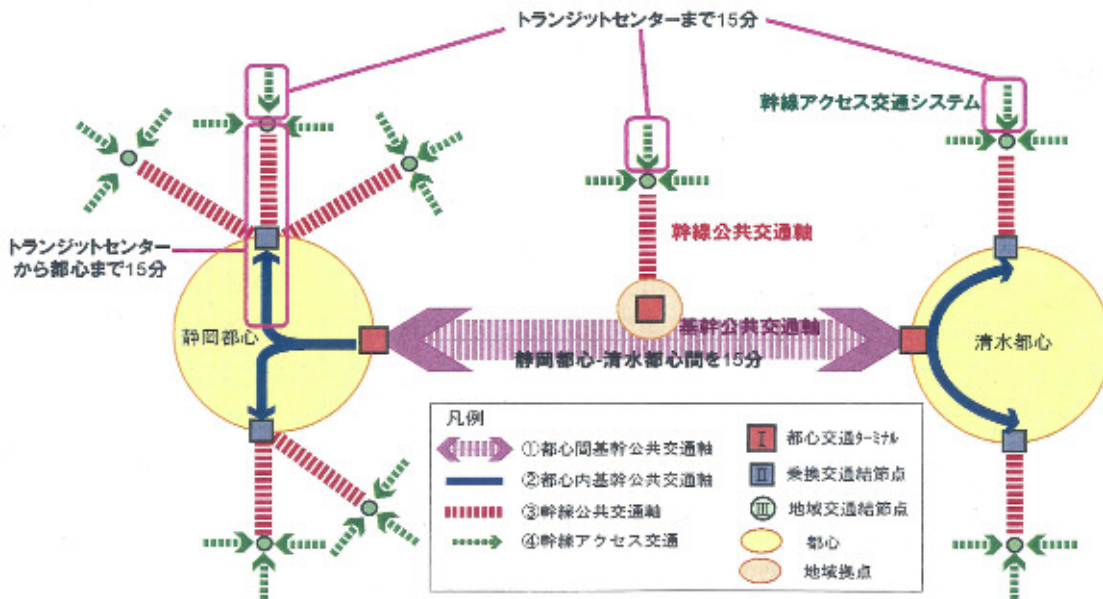
➤ 階層性をもった交通軸及び交通結節点

【公共交通軸】

- ① 都心間基幹公共交通軸
- ② 都心内基幹公共交通軸
- ③ 幹線公共交通軸

【交通結節点】

- ① 都心交通ターミナル
- ② 乗換交通結節点
- ③ 地域交通結節点



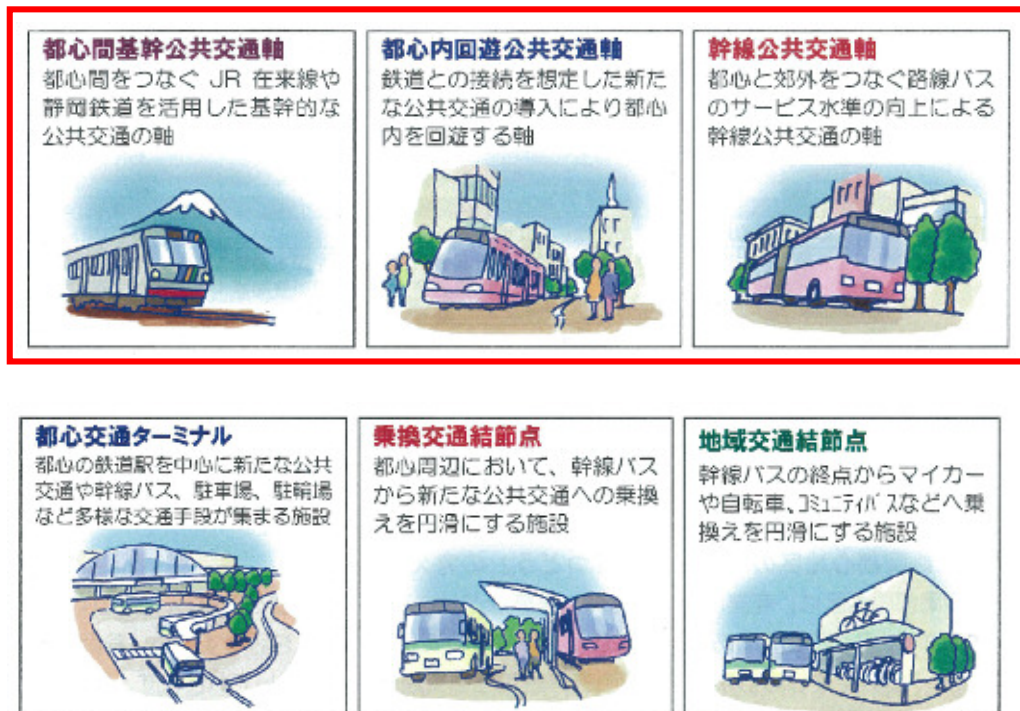
出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 都心地区間や都心地区－郊外間を結ぶ全市域公共交通体系の目標像（概念図）

公共交通軸の考え方

表 公共交通軸の位置づけと求められる役割

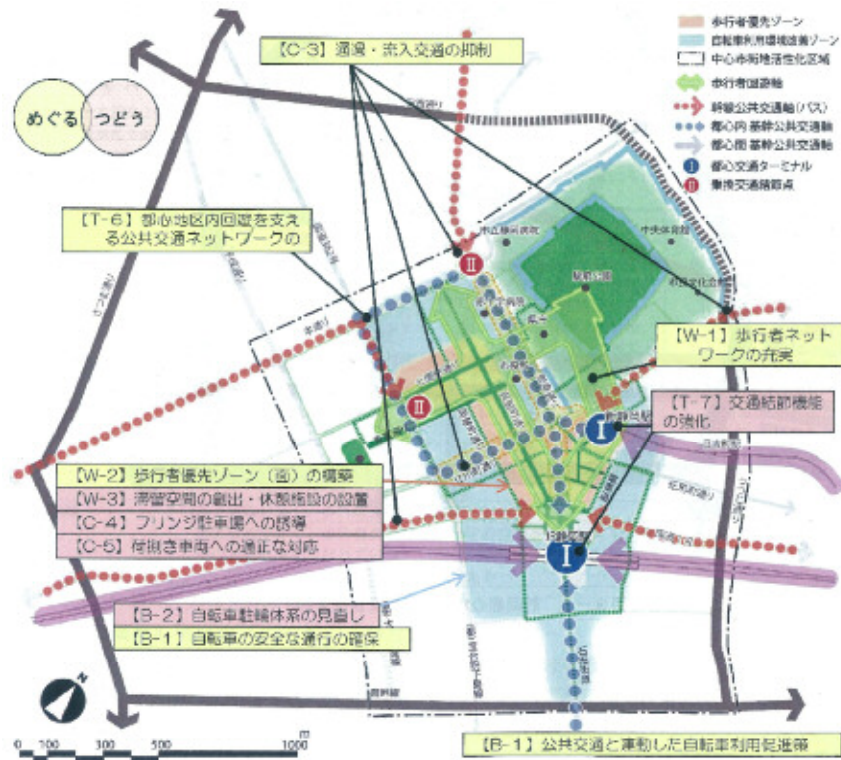
公共交通軸	求められる役割
都心間基幹公共交通軸	静岡都心と清水都心との輸送力と速達性の確保 (大量・速達性)
都心内基幹公共交通軸	歩行者ネットワークとの連携により都心内の回遊性を高める役割(高頻度、歩行支援)
幹線公共交通軸	郊外から都心への輸送を担う役割(中量・速達性)



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

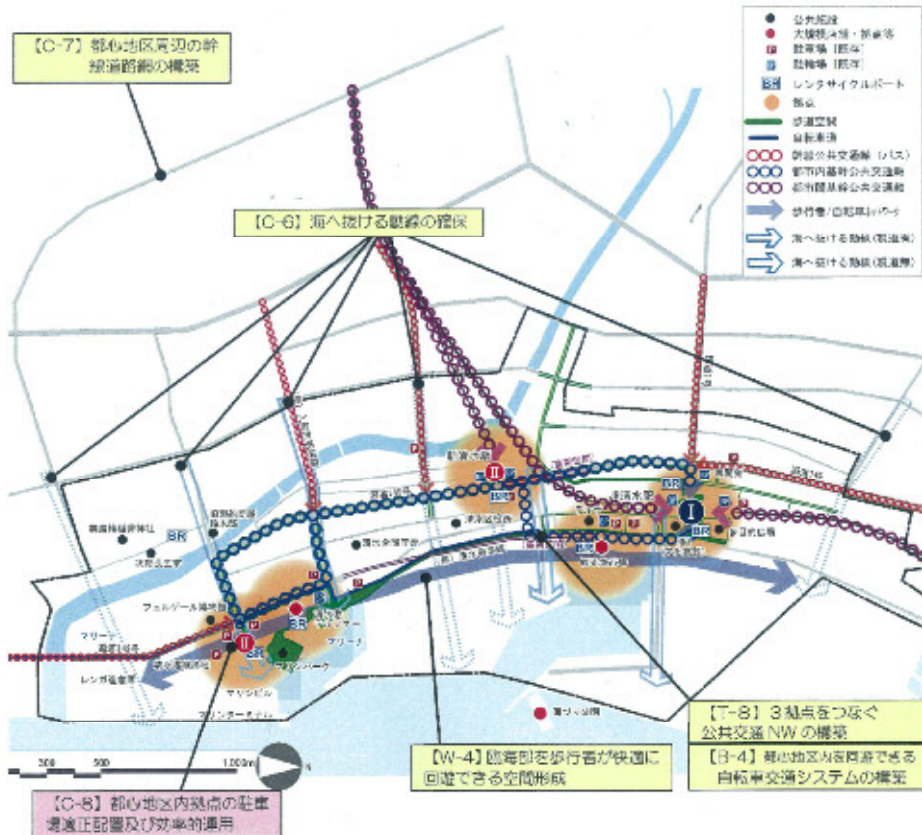
図 3つの公共交通軸のイメージ

都心地区の交通施策



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 静岡都心地区における交通施策図



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 清水都心地区における交通施策図

3.4 基幹公共交通の整備目的と整備方針

	静岡地区(都心地区)	清水地区(都心地区)
まちづくりの現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・高齢化社会の到来を踏まえ、自動車に頼らずに公共交通で移動が可能なまちづくり及び交通体系が求められる。 中心市街地の賑わいの維持が求められる 多様化する利用者ニーズに対応できる施設やサービスを提供し、滞在や回遊が可能で魅力的な都心が求められる。 都心部を誰もが安心・安全に移動できる環境が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> 喫緊の課題として中心市街地の再生が求められている。 分散する拠点の一体性を高めるような都市構造の誘導が求められている。 清水の重要な資源・魅力である観光交流に着目し、交流施設という「点」の賑わいを「面的」に拡大していくことが求められる。
交通の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ピーク時における公共交通の速達性の向上が求められる。 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・定時性の確保が求められる。 バスの過密状態の解消が求められる。 	<ul style="list-style-type: none"> 静岡都心へのアクセス利便性が求められる。 東西方向の道路混雑の緩和が求められる。 静岡鉄道新清水駅における交通結節機能の向上が求められる。
まちづくりの理念	静岡 DNA が息つき、人々を刺激する都心	まちと港が融合する都心
まちづくりの目標	「“人がまん中”の都心づくり」 「“らしさ”があふれ出す都心づくり」 「“人と人がつながっている”都心づくり」	「港が輝く都心づくり」 「港を身近に感じることができる都心づくり」 「暮らしを支える都心づくり」
	↓	↓
基幹公共交通システムの整備目的	「静岡都心地区の賑わいを高める」 <ul style="list-style-type: none"> 静岡都心は、現状では一定の賑わいを維持できているが、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て、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ことを目的とする。 	「まちの再生・都市構造の誘導に寄与する」 <ul style="list-style-type: none"> 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も着目し、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ことを目的とする。
基幹公共交通システムの整備方針	誰もが安心して便利に利用でき、かつ魅力的な交通システム <ol style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性向上、高齢化社会への対応 速達性・定時性の確保、バリアフリー化、鉄道駅との結節 都心内の回遊行動の拡大 歩行支援、魅力的なシステム 自家用車との連携 パークアンドライド、都心部での駐車場アクセス 	住みたくなるまち・行きたくなるまちを演出する交通システム <ol style="list-style-type: none"> 公共交通を軸としたまちづくりへの寄与 都心への利便性向上(所要時間短縮)、新清水駅との結節 観光交流施設へのアクセス改善、中心市街地での回遊性向上 観光交流施設アクセス、回遊型ネットワーク 土地利用の転換等、都市構造の誘導に寄与 優れたデザイン、わかりやすさ、魅力的

4. LRTの特徴等

LRT(Light Rail Transit)の特徴

LRT (Light Rail Transit) とは、単に低床式車両(LRV)の活用だけでなく、走行路面、電停、運行システム、デザインなど従来の機能を大幅に向上させた次世代型路面電車システムである。

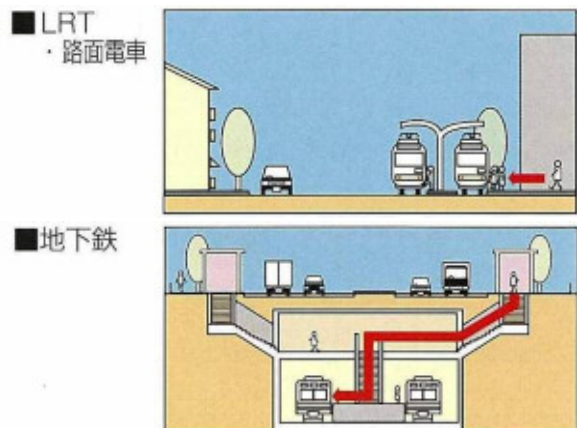
(1) 鉄道のように早く、路面電車のように便利に！

従来の路面電車に比べて大幅な車両性能の向上が図られており、既存鉄道と同等の走行速度を発揮できる。また、優れた加減速性能を有し、道路内に導入した場合でも安全に走行が可能である。こうした性能を活かし、**中心市街地では駅間距離を短くしてアクセスの利便性を高くし、郊外では駅間を長くし、高速運転を行う等、都市の中で様々な対応が可能である。**



(2) バリアフリーで、誰もが使いやすく！

低床型車両を用いることで、高齢者や車いす、ベビーカーの利用者等、全ての利用者にとって使いやすい交通システムである。また、道路上では、路面からの水平移動だけで直接乗り降りできるだけでなく、**駅間が短く、どこからでも自由に乗り降り可能な身近な交通システムである。**



(3) 歩行者・公共交通優先の都心形成につながる！

都心部においては、トランジットモール、歩行者モール、トラフィックゾーンなどと組み合わせることにより、歩行者・公共交通優先の都心空間を形成し、**中心市街地の活性化につなげることが可能となる。**



(4) 安心して使える！

専用の軌道を走行するため、バスのように道路渋滞の影響を受けず、定時性が高い。

また、路線が目に見えるため、安心して使うことができる。



(5) 洗練されたデザインで、まちのシンボルに！

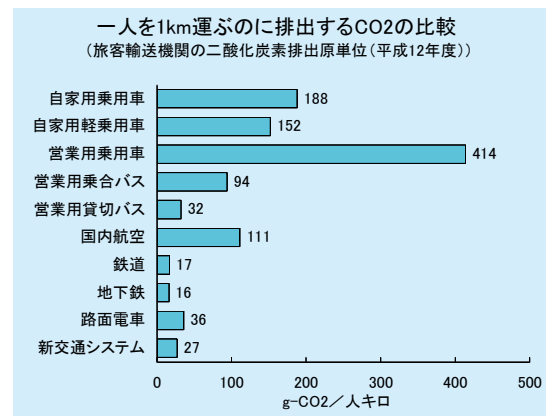
先進的な技術・デザインを持つ交通システムであり、軌道によるまちの分断も少なく、景観等、都心空間の形成に資することで、それ自体がまちの魅力のひとつとなる。



(6) 低騒音、低振動、CO2の削減にも！

電気を動力としているため、大気汚染の心配が少ない。

また、従来の路面電車に比べ、騒音、振動等も大幅な改善が図られている。



出典:平成15年度 国土交通白書

(7) 路線の自由度が高く、しかも経済的！

道路内に設置することができるため、鉄道に比べて路線延伸の自由度が高く、地下鉄の概ね1/10の費用で整備することができる。

既存鉄道とLRTの接続について

- 静岡市における基幹公共交通軸は、清水都心と静岡都心とを東西に接続する静岡鉄道及びJRが位置づけられる。
- 特に、静岡鉄道は、サービスレベルが高く清水～静岡間で15の駅を有し（平均駅間距離：0.79km）、都市間及び都市内輸送の役割を果たしている。
- 静岡都心、清水都心においては、都心内の基幹公共交通の整備の考え方を踏まえると、バリアフリー、優れたデザイン、フレキシブルな輸送力の確保といった特性を持つLRTやBRTといった新しい交通システムの導入が適していると考えられる。
- 静岡市のまちづくりとしては、都心間基幹公共交通軸沿線を中心に都市の密度を高め、公共交通主体のまちづくりによる集約連携型都市構造の実現をめざす。
- 両都心における基幹公共交通としては、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、市民の利便性向上が期待できる。
- 以上前記各号を勘案し、鉄軌道系の路面公共交通システム、つまりLRTの導入が望ましい。