

# 第3回 静岡市清水地区 LRT 導入協議会

## 1. 「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

### 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

■なぜコンパクトシティを目指すのか

○これまでの人口増加を前提とした施策により、郊外大型店舗の立地などが進み、車が無いと不便な都市構造となっている。

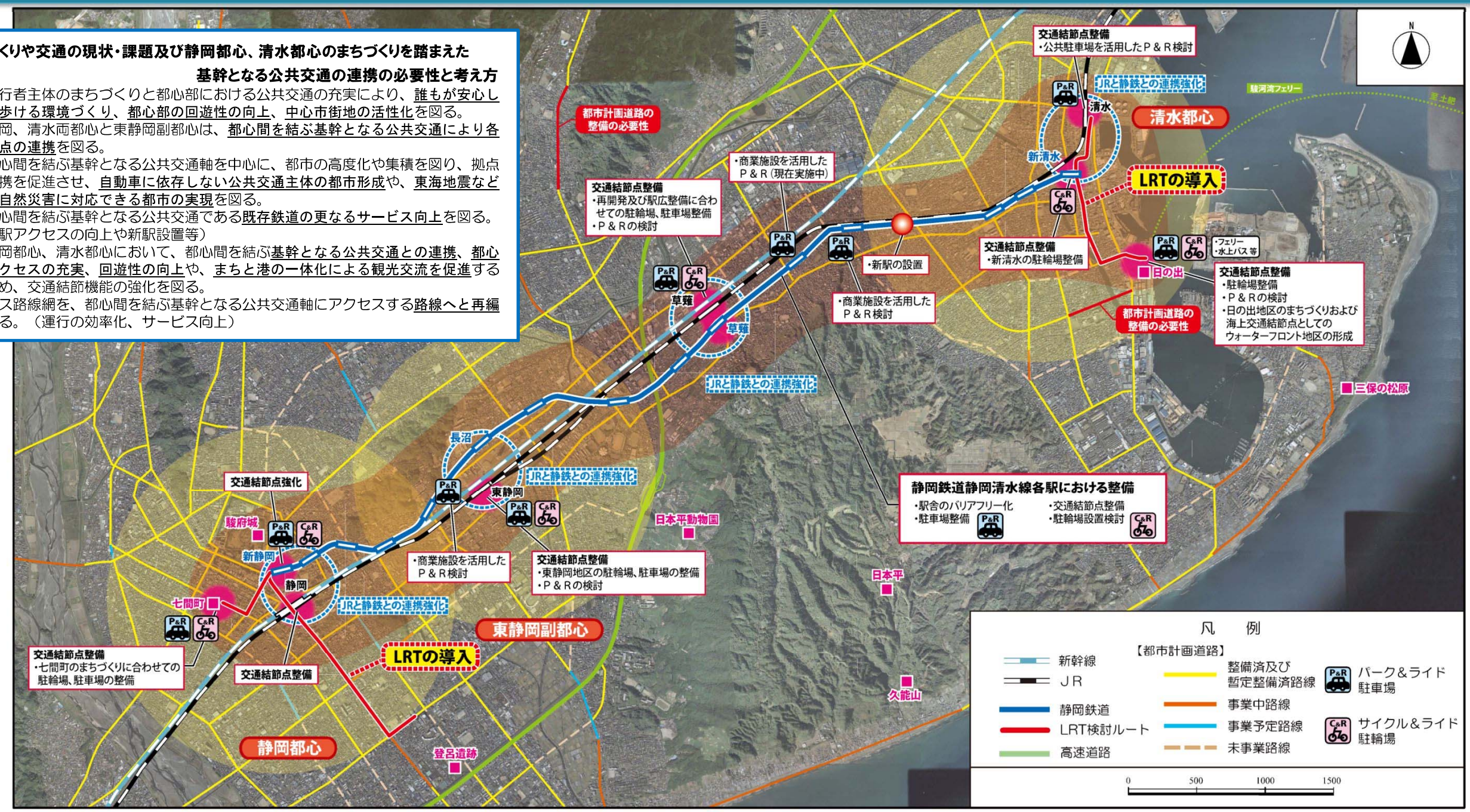
○今後は、超高齢化、人口減少社会を踏まえ、自動車に依存せず、公共交通や自転車で移動ができ、都市機能が集約したコンパクトなまちを形成することで、安心・安全で暮らしやすく、効率的で持続可能な都市経営を図る。

- ▶ 静岡型コンパクトシティとは、**静岡都心・清水都心・東静岡副都心及びそれら都心間を結ぶ鉄道沿線に密度の高い市街地を形成**させ、基幹となる公共交通を中心として、都心部、市街地、郊外部、中山間地における**それぞれの地域に適した公共交通が連続的・一体的に機能する交通ネットワークを構築**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**ることができ、更には「環境」「健康」「交流」「賑わい」というキーワードを備えた都市構造である。
- ▶ その実現に向けて、都市の顔である静岡都心、清水都心の魅力を高め、都心間の交流の促進を図るとともに、都心内を回遊することができ、また、静岡市における交通が連続的・一体的に機能させることができる交通システムとして、「環境」「健康」「交流」「賑わい」などまちづくりに効果が期待でき、**基幹となる公共交通である鉄道へも乗り入れることができるLRTの導入を検討**する。

## 『静岡型コンパクトシティの実現』に向けたLRTの活用 ～「環境」「健康」「交流」「賑わい」のあるまちしずおか～

まちづくりや交通の現状・課題及び静岡都心、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路線へと再編する。(運行の効率化、サービス向上)





## 2. 静岡市の目指す公共交通ネットワーク

誰もが安全・安心、便利で快適に移動でき、市内のそれぞれの地域に応じた交通システムが連続的・一体的に機能する交通ネットワークの構築

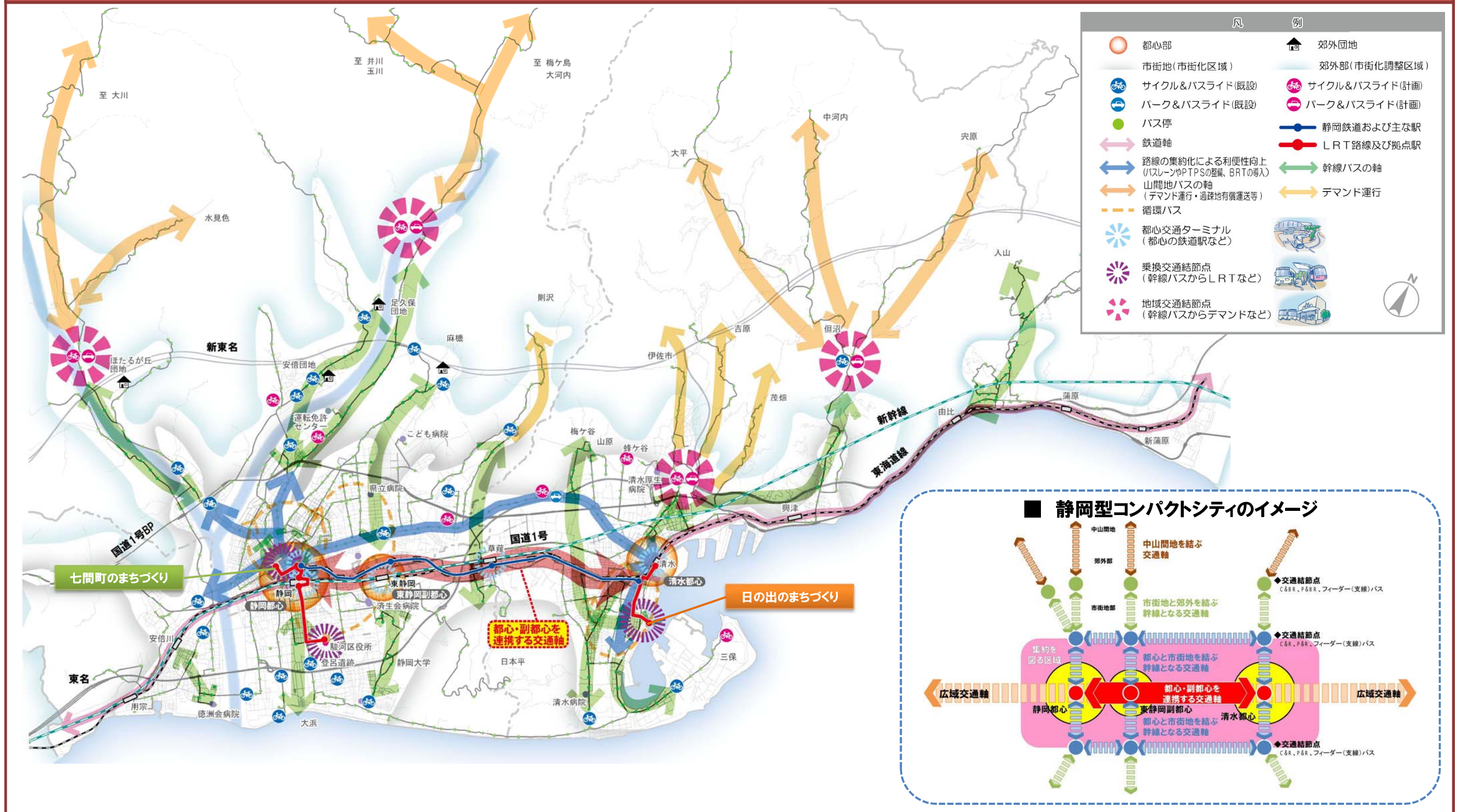
□ 静岡市バス交通計画で示される公共交通ネットワークのイメージを基本に、**鉄道やバス等、公共交通全体で連携し、静岡市の交通ネットワークを構築する。**

- 基幹となる公共交通である鉄道軸（東海道線・静岡鉄道）を中心に、**鉄道軸上の駅を交通ターミナルとして、それぞれの地域の状況に対応した公共交通が連続的・一体的に機能した交通のネットワークの構築を目指す。**
- LRTの導入により、まずは**静岡都心、清水都心において、中心市街地のまちづくりの推進や活性化を目的に導入に向けて取り組む。**
- 公共交通の利用状況や市街地周辺部での人口集積状況などを踏まえて、LRTの延伸も視野に入れる。

※LRTは、高頻度、高密度な都心部の運行と長距離区間の高速運転による速達性が必要となる郊外部の運行の双方に適用性があるシステムであるため、**将来的な路線延伸や他方面への路線展開も可能である。**

### ■ 将来の公共交通ネットワークのイメージ

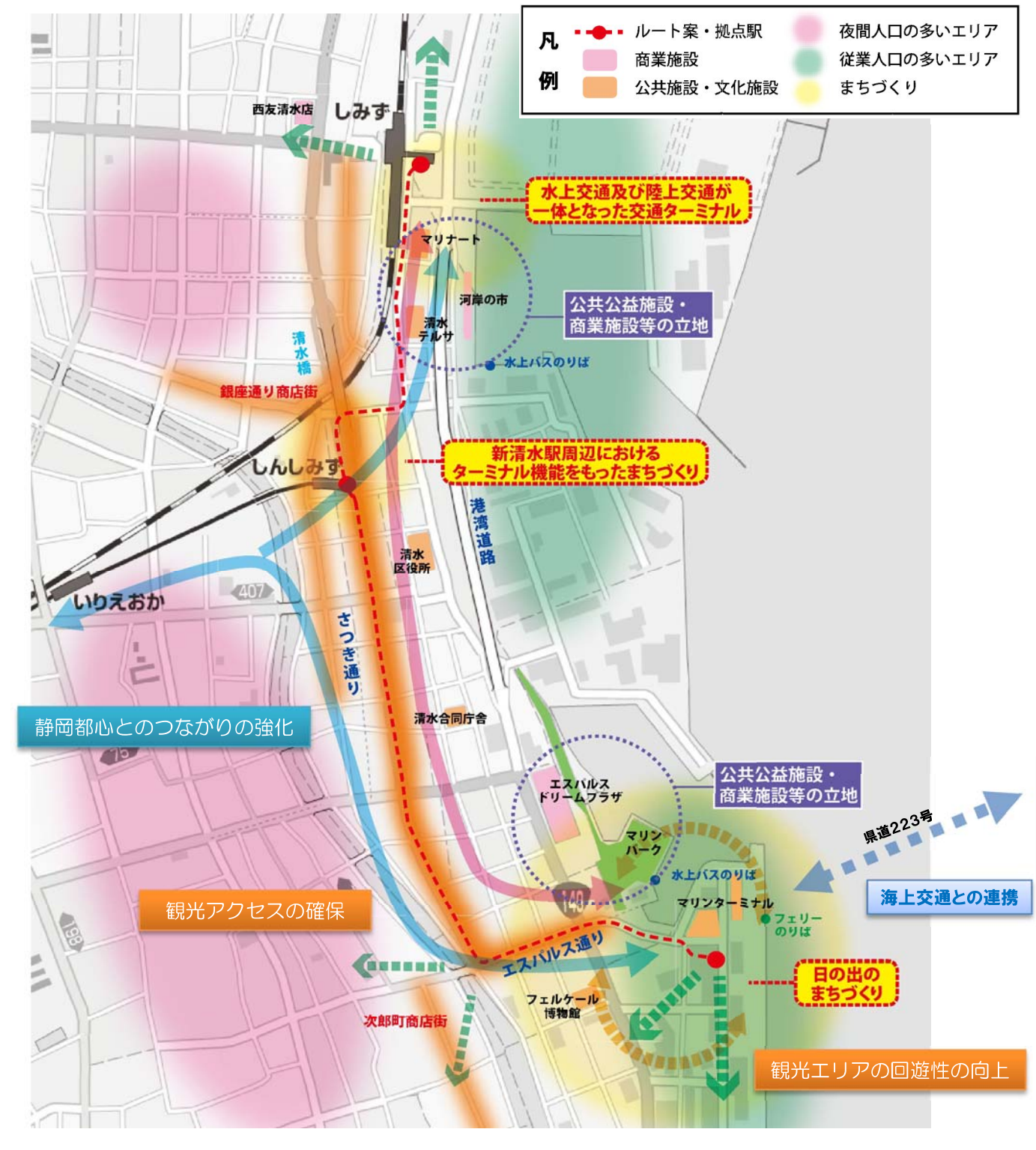
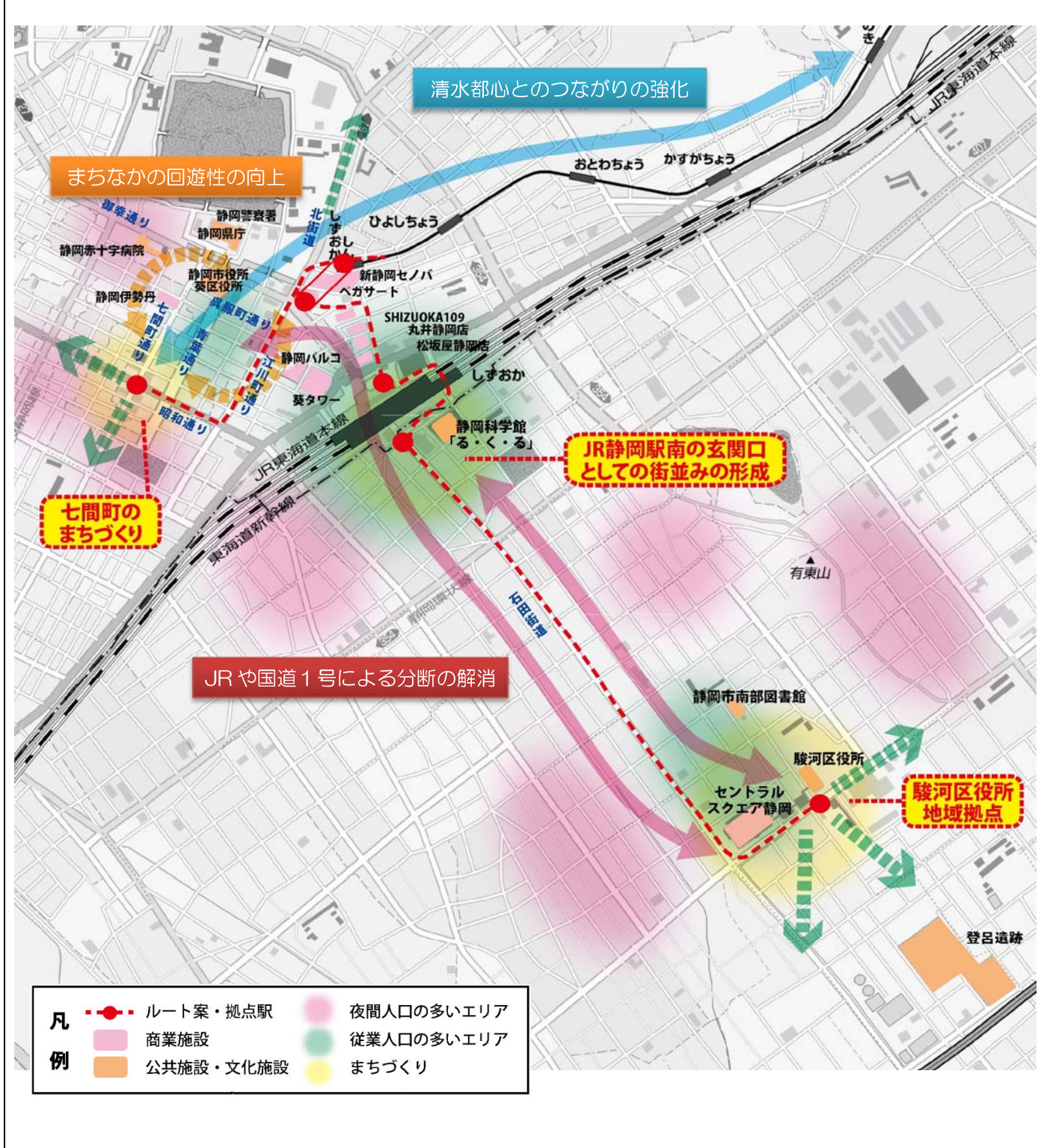
※静岡市バス交通計画（H25）資料を基に作成





3. 各都心における導入の目的

静岡都心 葵ルート・駿河ルート		清水都心 清水ルート	
<b>葵ルート: 歩行者主体のまちづくりの推進</b>	<b>駿河ルート: 静岡都心の一体感の向上</b>	<b>清水ルート: 日の出地区のまちづくりの促進、まちと港の一体化</b>	
○安心・安全で快適に歩行できる道路環境 ・幹線道路によって分断されている中心市街地の一体感の向上 ・道路空間を自動車中心から公共交通と歩行者主体へと再構築 ○まちの活性化や賑わいの創出 ・商店街や店舗の魅力や来街者へのサービスの向上による来街者の増加、歩行者の回遊性の向上 ・七間町のまちづくりや中心市街地のまちの再生促進 等	○静岡都心の一体感の向上 ・駅南地区と中心市街地とを結び基幹となる公共交通の確立 ・JRや国道1号による地域分断の解消 ○地域拠点の形成（駿河区役所周辺地区） ・交通結節機能、暮らしや行政・文化機能など、拠点としての交流機能の向上 ○沿線における土地利用の高度化 等	○まちと港が一体となった交流拠点の形成（日の出地区） ・フェリーや大型客船の寄港など、海上交通との結節点としての機能強化 ・海との親水空間がある大規模商業施設との連携 ・主要な業務機能である物流機能の移転による新たなまちづくり 等	
		○各拠点（JR 清水駅、新清水駅、日の出）の接続による都心内の拠点を回遊する基幹となる公共交通の確立 ・移動手段の選択肢の増加によるアクセス性の向上 ・港を活かしたまちづくりの促進 ○沿線における土地利用の高度化 等	





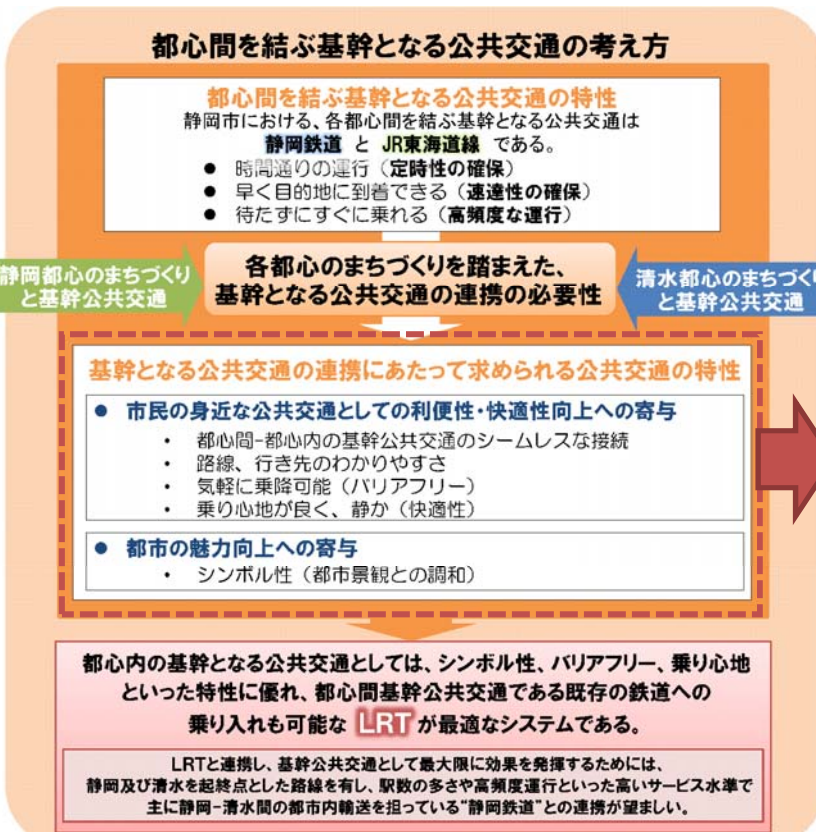
4. LRTシステムの選定理由

まちを「変える」「みがく」「つくる」LRT

静岡市が目指す「静岡型コンパクトシティ」の実現と、各ルートの導入の目的が実現できる交通システムの必要  
 ～都心へのアクセス性、静岡都心と清水都心との交流の活性化、都心内の回遊性の向上、まちづくりと民間活力を活性化～

第1回協議会 資料2 P2 「静岡都心と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」より

LRTとBRTとの機能比較 (第1回協議会 参考資料4より再構成)



**【静岡市において、求められる公共交通の特性】**


- 静岡都心・清水都心の交流の活性化 ⇒ 既存鉄道への乗り入れ可能性
- 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）
- 乗り心地がよく、静か（快適性）
- シンボル性
- まちづくりへの寄与

名称	LRT	BRT
写真		
概要	LRTは、従来の路面電車に対して、加減速性能の向上、乗り心地の改善、バリアフリー化等を図った高性能な車両（LRV）を用いた中量軌道系輸送システムである。既存の鉄道との直通運転も可能である。	バスを発展させ、輸送力、速達性を向上させたシステム。バスという以外に明確な定義はないが、走行方法としてバス専用レーンをもち、輸送力の大きい連節車両が走行するシステムをイメージされることが多い。
シームレスな接続 (他交通との結節性)	◎ (平面で結節可能)	◎ (平面で結節可能)
既存鉄道への乗り入れ	◎ (既存鉄道に乗り入れ、共通利用が可能)	×
路線、行き先のわかりやすさ	◎ (旅客案内システムの高度化)	◎ (旅客案内システムの高度化)
気軽に乗降 (バリアフリー)	◎ (歩道から乗降可能)	◎ (歩道から乗降可能)
乗り心地	◎	△
シンボル性	◎ (平面で目視) (デザインに優れた車両)	◎ (平面で目視) (通常のバスより優れる)
排気ガス排出	◎ (自家用車の約1割)	△ (自家用車の約3割)
対環境負荷	◎ (緑化軌道により都市緑化、吸音効果、ヒートアイランド現象の緩和に寄与)	△
路線の柔軟性	◎ (道路に合わせて設定)	◎ (道路に合わせて設定)
道路への影響	△ (道路内専用レーン)	△ (道路内専用レーン等)
まちづくりへの寄与	◎ (道路空間の再構築)	△ (現況道路と変わらない)
表定速度	約20km/h	約20km/h
輸送力	3,000~5,000人/h程度 ※連接車両により、輸送力向上が可能	約3,000人/h
事業費	20~30億円/km	5~15億円/km

**BRT(バス)ではなくLRTである理由**

- ・ 既存鉄道への乗り入れが可能
- ・ デザイン性に優れ、まちのシンボルとなりうる
- ・ 道路空間の再構築によるまちづくり  
 【まちを「変える」「みがく」「つくる」】

※BRT(バス)の場合、道路空間を再構築することなく導入でき、まちは変わらず現状のままである。



LRT導入後のまちのイメージ (フランス ナント)

LRTが静岡市に必要な交通システム



5. 各ルートの概要について

平成 23年度の研究会にて導かれたLRT導入に対する課題をベースとして、あらためて葵、駿河、清水の各ルートの課題の視点を明確にして示す。

静岡市LRT導入研究会からの提言（研究成果）

- 【静岡地区の課題】  
 都心部への自動車流入抑制、静岡鉄道との結節、JR横断及び静岡駅との結節
- 【静岡地区の課題対応策】  
 ◇都心部への自動車流入抑制、迂回ルートの確保  
 ◇歩行者主体のまちづくり（江川町交差点平面横断化等）  
 ◇新静岡駅での結節方法の決定  
 ◇JR横断箇所及び周辺交通処理の決定、JR静岡駅前広場の改修

- 【清水地区の課題】  
 需要の確保、静岡鉄道との結節、JR清水駅との結節
- 【清水地区の課題対応策】  
 ◇民間集客施設の立地、誘致の見直し ◇沿線事業所の通勤をLRT利用に転換誘導  
 ◇市民の定期利用者確保 ◇新清水駅での結節方法の決定  
 ◇JR清水駅前広場の改修

ルート名	葵ルート (新静岡駅～七間町方面)[延長 0.9km]	駿河ルート (新静岡駅～JR静岡駅～駿河区役所方面)[延長 3.1km]	清水ルート (JR清水駅～新清水駅～日の出方面)[延長 2.4km]
概要	新たな施設の開業等により賑わいを見せる新静岡エリアと中心市街地西側の賑わい拠点である七間町を結ぶことにより、中心市街地の回遊性向上等による賑わいの維持のできる路線とする。	静岡都心から JR 静岡駅南口を経由して駿河区役所を中心とする地域拠点を結び、JR や国道における分断を解消することにより、駿河区と静岡都心の一体感を高めることのできる路線とする。	都心内に分散する、JR 清水駅、新清水駅と清水を象徴する“みなと”の拠点である日の出地区を結ぶことにより、清水都心の一体感を高め、また、にぎわいを創出できる路線とする。
ルート図			
所要時間	5分	13分	10分
運行間隔	朝ピーク6分 オフピーク 10分	朝ピーク6分 オフピーク 10分	終日：10分
表定速度	13km/h	15km/h	15km/h
需要	6,500～10,900 人/日	5,100～8,600 人/日	1,900～3,200 人/日
採算性	約 181 百万円/年～約 371 百万円/年	約 45 百万円/年～約 195 百万円/年	約 -69 百万円/年～約 -13 百万円/年
概算事業費	約 86～113 億円	約 127～151 億円	約 86～95 億円
課題	<p><b>課題1：都心部への自動車流入抑制</b>                      ⇒交通量の多い御幸通り、北街道、江川町通りにおける自動車交通量の是正化</p> <p><b>課題2：静岡鉄道との結節</b>                      ⇒既存鉄道との乗継利便性の確保                      ⇒静岡鉄道の施設利用及び将来の直通運行を見据えた線路接続の検討</p> <p><b>課題3：七間町エリアの賑わいの再生</b>                      ⇒映画館街としてにぎわっていた七間町の中心市街地西側拠点としての賑わいの再生</p>	<p><b>課題1：JR横断及び静岡駅との結節</b>                      ⇒JR静岡駅の高架下を横断するため、その横断箇所及び方法の検討                      ⇒既存鉄道との乗継利便性の確保</p> <p><b>課題2：静岡都心の南側の顔（玄関口）の形成</b>                      ⇒商業・業務施設の集積による人々が集い交流するまちづくりの必要性</p> <p><b>課題3：駿河区の地域拠点の形成</b>                      ⇒駿河区役所の周辺に商業施設等と一体となった行政サービス拠点の形成</p>	<p><b>課題1：需要の確保</b>                      ⇒採算性を上げるような需要の確保の検討</p> <p><b>課題2：静岡鉄道との結節</b>                      ⇒既存鉄道との乗継利便性の確保                      ⇒静岡鉄道の施設利用及び将来の直通運行を見据えた線路接続の検討</p> <p><b>課題3：JR清水駅との結節</b>                      ⇒既存鉄道との乗継利便性の確保</p> <p><b>課題4：海上交通との結節</b>                      ⇒水上バス及びフェリーとの乗継利便性の確保</p> <p><b>課題5：日の出エリアのまちづくり</b>                      ⇒既存施設を活用した水域の賑わい機能の強化                      ⇒港のエントランス空間の整備                      ⇒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</p>

※研究会提言から、ルート設定やLRTの役割を見据えたうえで、あらためて課題を抽出した。



## 6. 目指すまちづくり及び課題解決に向けた施策(案)

各ルートの課題に対し、対応策を設定したうえで更に具体的に実施する施策(案)の検討を行う。また、課題解決だけでなく、より効果的なLRTの導入を目指すための施策(案)とすることに留意する必要がある。

### ●導入計画づくりのフレームワーク

LRT 導入計画の検討に際しては、以下に配慮しまちづくりと一体となった計画として検討を進める必要がある。

- ①まちづくりの目標設定
- ②具体化に向けた施策パッケージの設定と評価
- ③関連する都市交通施策・まちづくり施策・ソフト施策との統合



### ●都市構造の形成、まちづくり及び課題解決に向けた施策(案)

施策メニュー		都市全体		各導入ルート				
		静岡型コンパクトシティの実現に向けた	葵ルート	駿河ルート		清水ルート		
			まちづくり施策	課題解決施策	まちづくり施策	課題解決施策	まちづくり施策	課題解決施策
都市交通施策	都心部への自動車流入抑制、迂回ルートの確保	①都心部への自動車流入抑制	●	●	●			
		②幹線道路の整備(都心部の迂回路整備)	●	●	●			
	歩行者主体のまちづくり	③歩行空間の整備	●	●	●			●
		④トランジットモールの推進	●	●	●			
		⑤平面横断化(立体横断施設の解消)	●	●	●			
	交通ネットワーク及び交通結節機能の強化	⑥新静岡駅との結節	●	●	●			
		⑦新清水駅との結節	●					●
		⑧JR 静岡駅との結節(乗換しやすい駅配置及び駅前広場の整備・JR横断)	●	●	●	●	●	
		⑨JR 清水駅との結節(乗換しやすい駅配置及び駅前広場の整備)	●					●
		⑩既存鉄道への乗り入れ	●	●	●	●	●	●
		⑪バス網の再編	●	●		●		●
		⑫P&R駐車場やC&R駐輪場の整備	●	●		●		●
		⑬LRTとバスが同一ホームで乗換え可能な駅の整備	●	●		●	●	●
		⑭水上交通及びバス交通等との乗換利便性を高めた複合交通ターミナルの整備	●					●
		⑮自転車ネットワークの形成	●	●				●
まちづくり施策	⑯民間集客施設の立地・土地利用の高度化	●	●		●		●	
	⑰沿線における居住促進、建築物の建設促進及び耐震化促進	●	●		●		●	
	⑱都市の魅力を反映させたシンボリックな電停の整備	●	●		●		●	
	⑲七間町のまちづくりとの連携	●	●				●	
ソフト施策	⑳日の出のまちづくりとの連携	●	●				●	
	㉑ICカードの共通化(LuLuCa、Toica、Suica等)		●		●		●	
	㉒静岡鉄道や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施		●		●		●	
	㉓市民の定期利用者の確保		●		●		●	
	㉔既存の沿線及び周辺イベントとの連携		●		●		●	
	㉕商業施設との連携		●		●		●	
	㉖既存ポイントカード(LuLuCa)を活用した連携		●		●		●	
	㉗車両デザインの公募		●		●		●	
	㉘車両の愛称の公募		●		●		●	

まちづくりと一体となった

LRT導入計画づくり



+

### LRTの特徴

車両

- ユニバーサルデザイン
- 環境への配慮
- 柔軟な輸送力
- 高い走行性

施設

- 静かで揺れの少ない軌道
- 都市景観に配慮した架線
- 安全で快適な電停
- まちづくりに対応した多様な走行空間

質の高いサービス

- 使いやすさ
- わかりやすさ
- 定時性・速達性
- シンボリック
- デザイン性

7. 市民・経済界・交通事業者・市が一体となった連携・協力

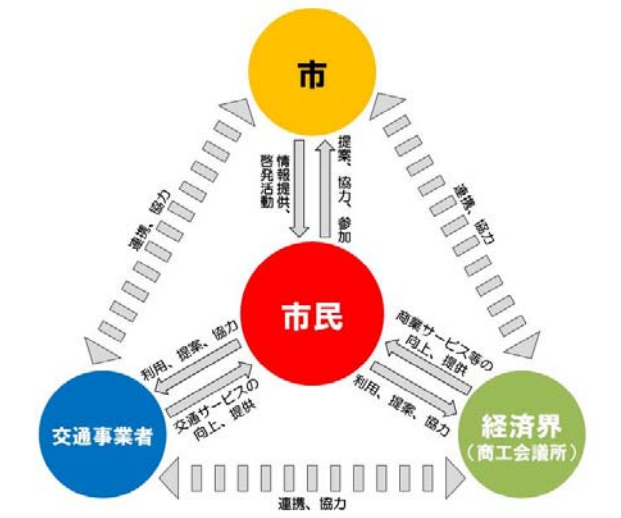
静岡市LRT導入研究会からの提言（研究成果）

○ LRTの実現に向けては、市民の合意が不可欠である。  
 その上で、市民・経済界・鉄道事業者・市がそれぞれの役割を踏まえ、一体となった連携・協力が必要である。

【それぞれの役割】

- ◇ 「市民」  
 LRT導入の協議への参加、需要の創出（積極的な利用）、  
 都心部への自動車流入抑制などの協力
- ◇ 「経済界」（静岡商工会議所）  
 沿線開発、需要の創出（通勤利用）などの協力
- ◇ 「鉄道事業者」（静岡鉄道）  
 技術、設備、人材などの協力、運営
- ◇ 「市」  
 市民への情報提供、意向把握、啓発活動、整備の推進

各施策に対しても、それぞれの役割を踏まえて実施し、それら一体となった連携・協力が必要である。  
 また、静岡市及び市民と民間との共同の組織を設立し、官民協働による推進体としてLRT導入に向けて取り組む必要がある。



市民・経済界・交通事業者・市との協働

施策メニュー		役割分担				
		市民	経済界	交通事業者	市	
都市交通施策	都心部への自動車流入抑制、迂回ルートの確保	●	●	●	●	
	歩行者主体のまちづくり	①都心部への自動車流入抑制	●	●	●	●
		②幹線道路の整備（都心部の迂回路整備）				●
		③歩行空間の整備				●
		④トランジットモールの推進	●	●	●	●
		⑤平面横断化（立体横断施設の解消）				●
	交通ネットワーク及び交通結節機能の強化	⑥新静岡駅との結節			●	●
		⑦新清水駅との結節			●	●
		⑧JR 静岡駅との結節（乗換しやすい駅配置及び駅前広場の整備・JR横断）			●	●
		⑨JR 清水駅との結節（乗換しやすい駅配置及び駅前広場の整備）			●	●
		⑩既存鉄道への乗り入れ			●	●
		⑪バス網の再編			●	●
		⑫P & R駐車場やC & R駐輪場の整備		●	●	●
		⑬LRTとバスが同一ホームで乗換え可能な駅の整備			●	●
		⑭水上交通及びバス交通等との乗換利便性を高めた複合交通ターミナルの整備			●	●
⑮自転車ネットワークの形成					●	
まちづくり施策	⑯民間集客施設の立地・土地利用の高度化		●	●	●	
	⑰沿線における居住促進、建築物の建設促進及び耐震化促進		●	●	●	
	⑱都市の魅力を反映させたシンボリックな電停の整備				●	
	⑲七間町のまちづくりとの連携	●	●		●	
	⑳日の出のまちづくりとの連携	●	●		●	
ソフト施策	㉑ICカードの共通化（LuLuCa、Toica、Suica等）			●	●	
	㉒静岡鉄道や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施			●	●	
	㉓市民の定期利用者の確保	●			●	
	㉔既存の沿線及び周辺イベントとの連携	●	●	●	●	
	㉕商業施設との連携		●	●	●	
	㉖既存ポイントカード（LuLuCa）を活用した連携		●	●	●	
	㉗車両デザインの公募	●	●	●	●	
	㉘車両の愛称の公募	●	●	●	●	

市民・経済界・交通事業者・市が一体となった連携・協力によるまちづくりの推進



8. 葵ルートの施策イメージ



**施策① 都心部における自動車交通量の適正化**

- ゾーンシステムの導入
- フリッジパーキングの整備
- シェアスペースの整備
- ライジングボラードの設置

シェアスペースのイメージ  
出典:京都市シェアード・スペース検討協議会

ライジングボラード(車止め)

**施策③ 歩行空間の整備**

○御幸通りをシンボル軸、呉服町通り、青葉通り、七間町通り、江川町通りを歩行軸として、歩行空間を整備

**施策⑤ 新静岡駅との結節**  
**施策⑩ 既存鉄道への乗り入れ**

LRT 静岡鉄道

**ソフト施策**

- 施策⑲ ICカードの共通化 (LuLuCa, Toica, Suica等)
- 施策⑳ 静岡鉄道や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施
- 施策㉑ 民間企業による定期券の購入
- 施策㉒ 既存の沿線及び周辺イベントとの連携
- 施策㉓ 商業施設との連携
- 施策㉔ 既存ポイントカード (LuLuCa) を活用した連携
- 施策㉕ 車両デザインの公募
- 施策㉖ 車両の愛称の公募

LuLuCa  
バス

**施策② 環状道路の整備**

**施策④ トランジットモールの整備**

○七間町通りトランジットモール化

**都心地区への自動車流入抑制**

**施策② 環状道路の整備**

**施策⑤ 江川町交差点における平面横断化**

シェアスペースの整備  
ライジングボラードの設置

歩行者優先ゾーン  
(静岡都心地区の交通ビジョン)

**施策⑰ 居住促進に向けた支援**

まちなか居住を誘導するゾーン  
(静岡市都心地区まちづくり戦略)

**施策⑪ バス網の再編**

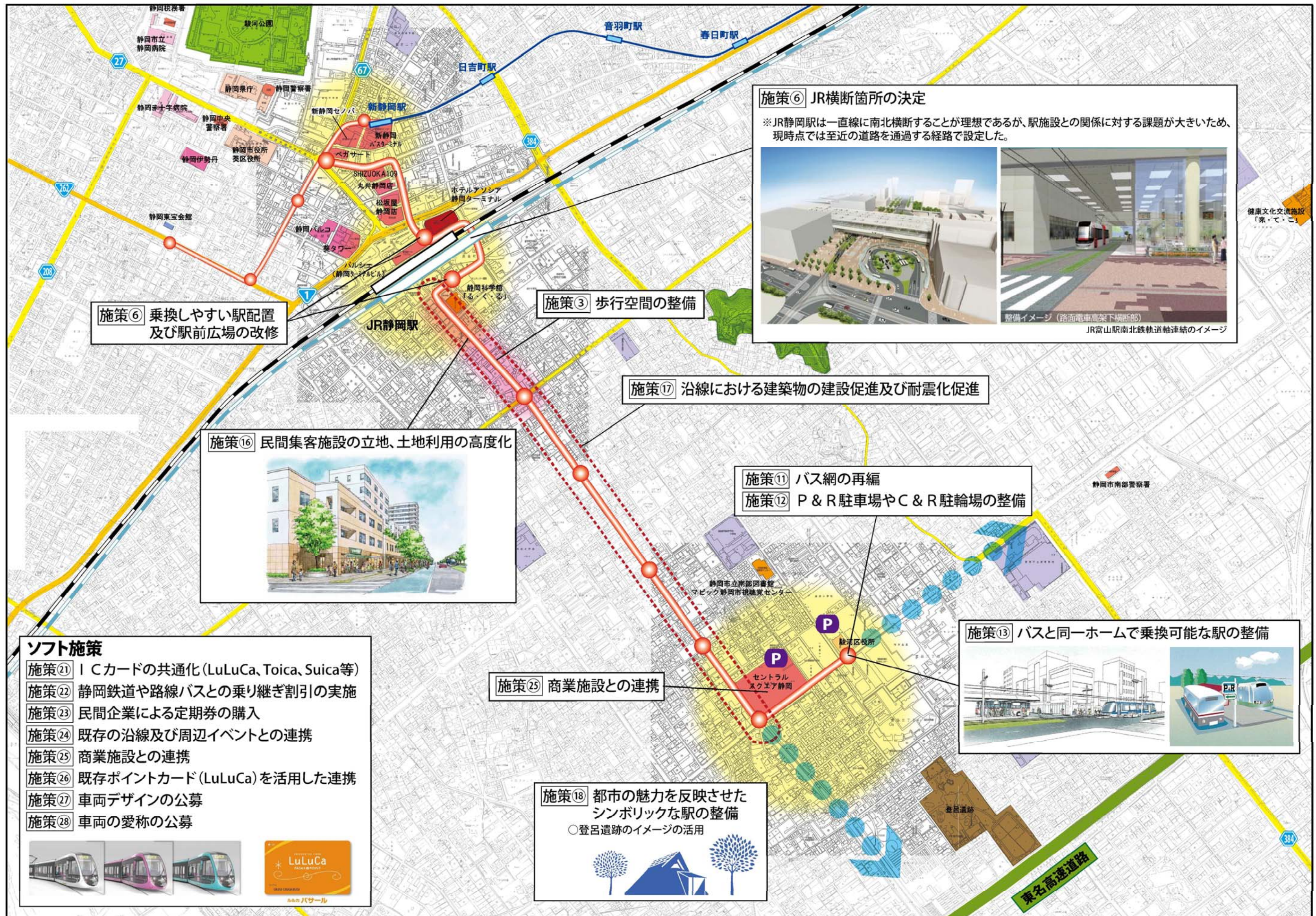
**施策⑬ バスと同一ホームで乗換可能な駅の整備**

**施策⑲ 七間町のまちづくりとの連携**

**施策⑱ 都市の魅力を反映させたシンボリックな駅の整備**



9. 駿河ルートの方策イメージ



方策⑥ JR横断箇所の決定

※JR静岡駅は一直線に南北横断することが理想であるが、駅施設との関係に対する課題が大きいため、現時点では至近の道路を通過する経路で設定した。



健康文化交流施設  
「茶・て・こ」

方策⑥ 乗換しやすい駅配置  
及び駅前広場の改修

方策③ 歩行空間の整備

方策⑰ 沿線における建築物の建設促進及び耐震化促進

方策⑯ 民間集客施設の立地、土地利用の高度化



方策⑪ バス網の再編

方策⑫ P & R 駐車場やC & R 駐輪場の整備

方策⑬ バスと同一ホームで乗換可能な駅の整備



方策⑮ 商業施設との連携

方策⑱ 都市の魅力を反映させた  
シンボリックな駅の整備

○登呂遺跡のイメージの活用



ソフト方策

- 方策⑳ ICカードの共通化 (LuLuCa、Toica、Suica等)
- 方策㉑ 静岡鉄道や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施
- 方策㉒ 民間企業による定期券の購入
- 方策㉓ 既存の沿線及び周辺イベントとの連携
- 方策㉔ 商業施設との連携
- 方策㉕ 既存ポイントカード (LuLuCa) を活用した連携
- 方策㉖ 車両デザインの公募
- 方策㉗ 車両の愛称の公募





10. 清水ルートの施策イメージ

**施策⑦ 新清水駅との結節**

- 線路接続
- 乗換しやすい駅配置

鉄道線に乗り入れる路面電車  
カールスルーエのトラムトレイン

**施策⑯ 民間集客施設の立地、土地利用の高度化**

**ソフト施策**

- 施策⑳ ICカードの共通化 (LuLuCa, Toica, Suica等)
- 施策㉑ 静岡鉄道や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施
- 施策㉒ 民間企業による定期券の購入
- 施策㉓ 既存の沿線及び周辺イベントとの連携
- 施策㉔ 商業施設との連携
- 施策㉕ 既存ポイントカード (LuLuCa) を活用した連携
- 施策㉖ 車両デザインの公募
- 施策㉗ 車両の愛称の公募

**施策⑥ 乗換しやすい駅配置  
及び駅前広場の改修**

**施策③ 歩行空間の整備**

**施策⑭ 水上交通及び陸上交通が一体となった  
交通ターミナルの整備**

**施策⑮ 商業施設との連携**

- 既存の水辺を意識した物販、飲食施設

**施策③ 歩行空間の整備**

**施策⑰ 沿線における居住促進および  
建築物の建設促進及び耐震化促進**

**施策⑪ バス網の再編**  
**施策⑫ P & R 駐車場やC & R 駐輪場の整備**

**施策⑱ 都市の魅力をもとにしたシンボリックな駅の整備**

- 漫画家さくらももこ先生とのタイアップ
- 富士山の眺望
- みなとまちとしてのイメージの活用

**施策⑮ 自転車ネットワークの形成**

- レンタサイクルの導入
- 乗り捨て自由で便利な  
レンタサイクルポートの整備

BR : レンタサイクルポート

**施策⑮ 商業施設との連携**

- 既存の水辺を意識した物販、飲食施設

**施策⑭ 水上交通及び陸上交通が一体となった  
交通ターミナルの整備**

**施策⑳ 日の出のまちづくりとの連携**