

第3回協議会の指摘事項と対応(案)

清水地区

(1) 市民の理解

No.	ご意見等	対応(案)
1	市民の理解を得るためには、L R T検討に対する情報開示やPRをすべき。	今年度、シンポジウムによる情報発信をするとともに、市民合意を図るためにオープンハウスなどを計画中である。
2	L R Tの整備に相応の巨額を要し、かつその運営も赤字では事業の必要性が説明できない。整備効果すなわち社会便益を定量的に示すことはできないか。	これまで定性的に提示していた整備効果について、定量的な評価を行い、便益を算出する。 協議会資料(本編) <u>P3~4</u>

(2) ルート

No.	ご意見等	対応(案)
1	道路空間の再配分の方法等、具体的な検討内容を提示してほしい。	交通結節点や道路空間の再配分等の検討を行っており、その検討結果に基づき、概算建設費を算出している。具体的な検討図面を提示する。 協議会資料(資料編) <u>P24~29</u>
2	J R清水駅の接続は西口であるべき。 清水橋通過の件は「通せない」のではなく「どうしたら通せるのか」として検討すべき。	近年架け替えられた清水橋のL R T通過は課題が多いとの見通しや、マリナート及び清水テルサなどの公共施設の立地から、まずJ R東口への連絡ルートを想定した。J R西口へのルート案も引き続き検討していく。 協議会資料(資料編) <u>P22</u>

(3) 需要予測

No.	ご意見等	対応(案)
1	現計画の沿線には人口が少ないので、利用者の確保には他地域からの入れ込みを期待することになる。このように、誰が何の目的で利用するのかを見据えないと、ルートも需要喚起も議論できない。従って例えば利用者やその移動目的の想定によって、需要予測値も複数のパターンがあるべき。	日の出地区の開発や従業員人口の増加等のパターンを想定し、複数の需要予測値を提示する。 協議会資料(本編) <u>P8</u> 協議会資料(資料編) <u>P21</u>

(4) 整備及び運営スキーム

No.	ご意見等	対応(案)
1	LRT整備には国等の補助が入るので、静岡市の実負担額がどの位になるのかを知りたい。運営についても同様である。	「公設民営」をベースとして、補助制度と補助割合から負担額を提示する。 協議会資料(本編) P5~7

(5) 日の出地区の開発

No.	ご意見等	対応(案)
1	日の出地区の商業開発や観光化を前提としているが、その姿や見通しが示されないなかでは、LRTの目的や意義を議論するに至らない。	みなとの将来整備計画は「清水都心ウォーターフロント活性化検討委員」でも議論している。日の出地区は興津への機能移転により、その跡地は市民に開かれた交流ゾーンとして位置づけられており、開発の姿は今後少しずつ見えてくると思う。 本資料 P8~10

(6) 道路交通への影響

No.	ご意見等	対応(案)
1	LRT導入後の既存道路交通に対する影響度の検討が必要である。	LRT導入により周辺交通への影響については、ミクロ交通シミュレーションにより把握し、大きな影響がないこと整理。 協議会資料(資料編) P31

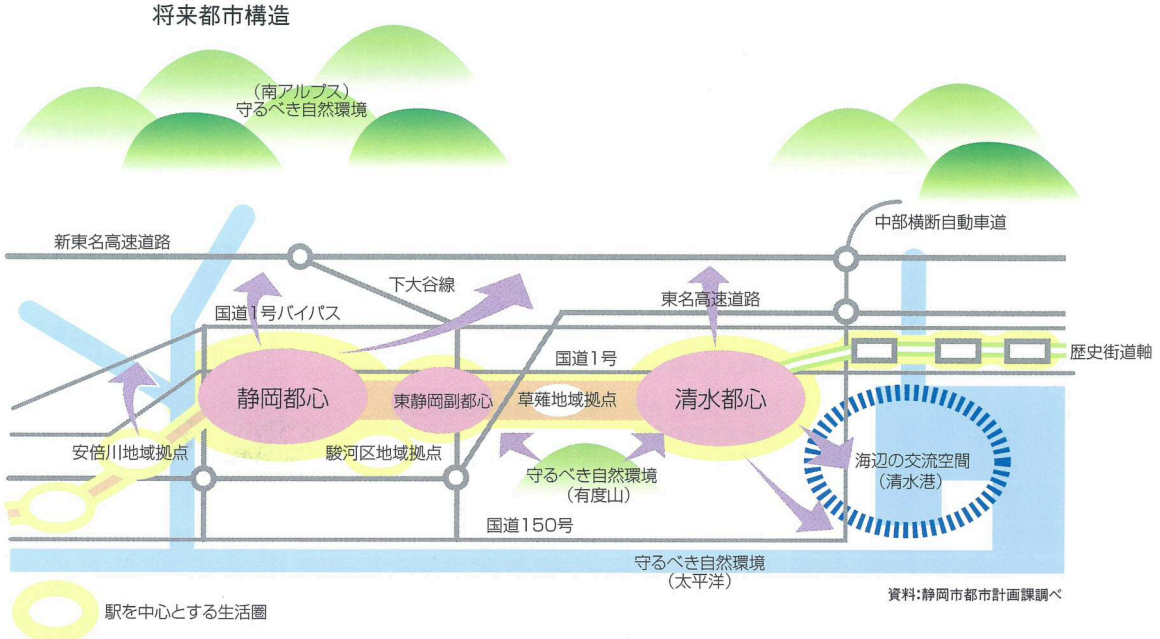
目次

1. 静岡市の目指す交通ネットワーク	1
2. 清水都心ウォーターフロント活性化の基本方針	8

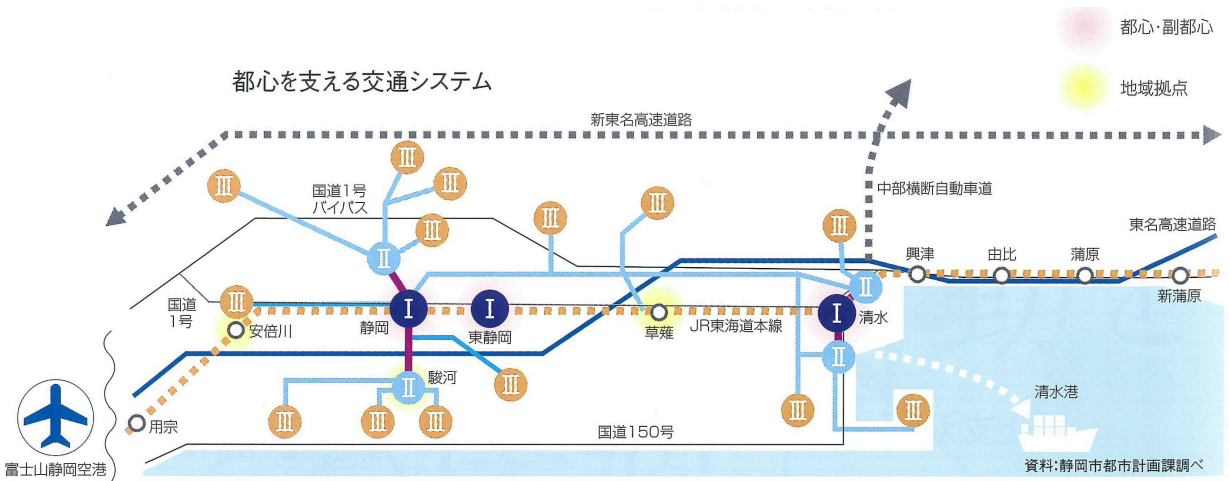
1. 静岡市の目指す交通ネットワーク

静岡市の目指す集約型の都市構造

- ▶ 静岡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を目指す。静岡都心清水都心の2つの都心地区の都市機能の高度化、集積化し、それらを結ぶ基幹公共交通軸を形成する。
- ▶ 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ており、自動車利用から徒歩、自転車、公共交通機関（新たな交通システム等）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を目指す。



出典 静岡市第2次総合計画



- 都心間基幹公共交通軸**
都心間をつなぐJR在来線や静岡鉄道を活用した基幹的な公共交通の軸
- 都心内回遊公共交通軸**
鉄道との接続を想定した新たな公共交通の導入により都心内を回遊する軸
- 郊外-都心間幹線公共交通軸**
都心と郊外をつなぐ路線バスのサービス水準の向上による幹線公共交通の軸
- 都心交通ターミナル**
都心の鉄道駅を中心に、新たな公共交通や幹線バス、駐車場、駐輪場など多様な交通手段が集まる施設
- 乗換交通結節点**
都心周辺において、幹線バスから新たな公共交通への乗換えを円滑にする施設

出典 静岡市第2次総合計画

静岡市の将来交通ビジョンの考え方

- ▶ 静岡市が目指す集約型都市構造の実現のためには、各都心間や拠点間のアクセス性（つなぐ）、各都心内の回遊性（めぐる）、及び滞留や荷捌き（つどう）が快適に行われることが重要である。
- ▶ それら「つなぐ」「めぐる」「つどう」のキーワードを考慮し、それぞれに見合う交通手段、空間整備等を行う必要がある。

つなぐ

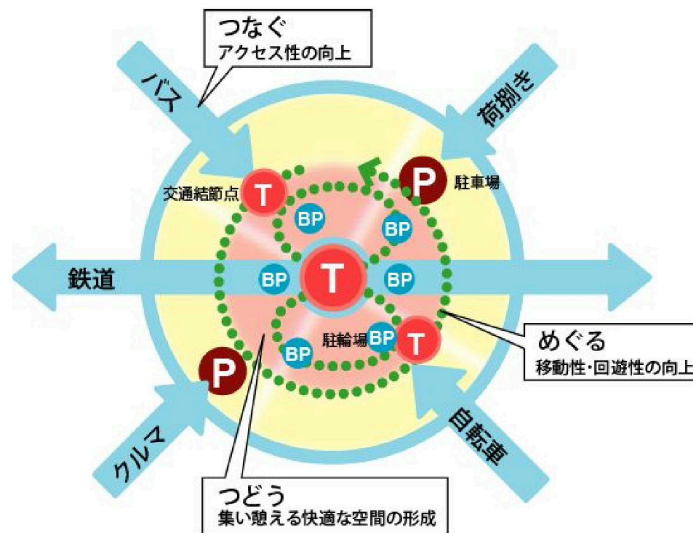
外から都心地区までのアクセスを改善します
（公共交通（鉄道・バス）、自動車、自転車等様々な交通手段について）

めぐる

都心地区内での交通手段を歩行者・自転車・公共交通を中心に考え、安全・快適に移動・回遊できる動線や交通機関を整えます

つどう

都心地区内での快適な回遊を支える「集い憩える空間（公園等）」や「交通結節点（駅等）」を充実させ、さらに、回遊を妨げない駐車、駐輪、荷捌きの工夫を進めます

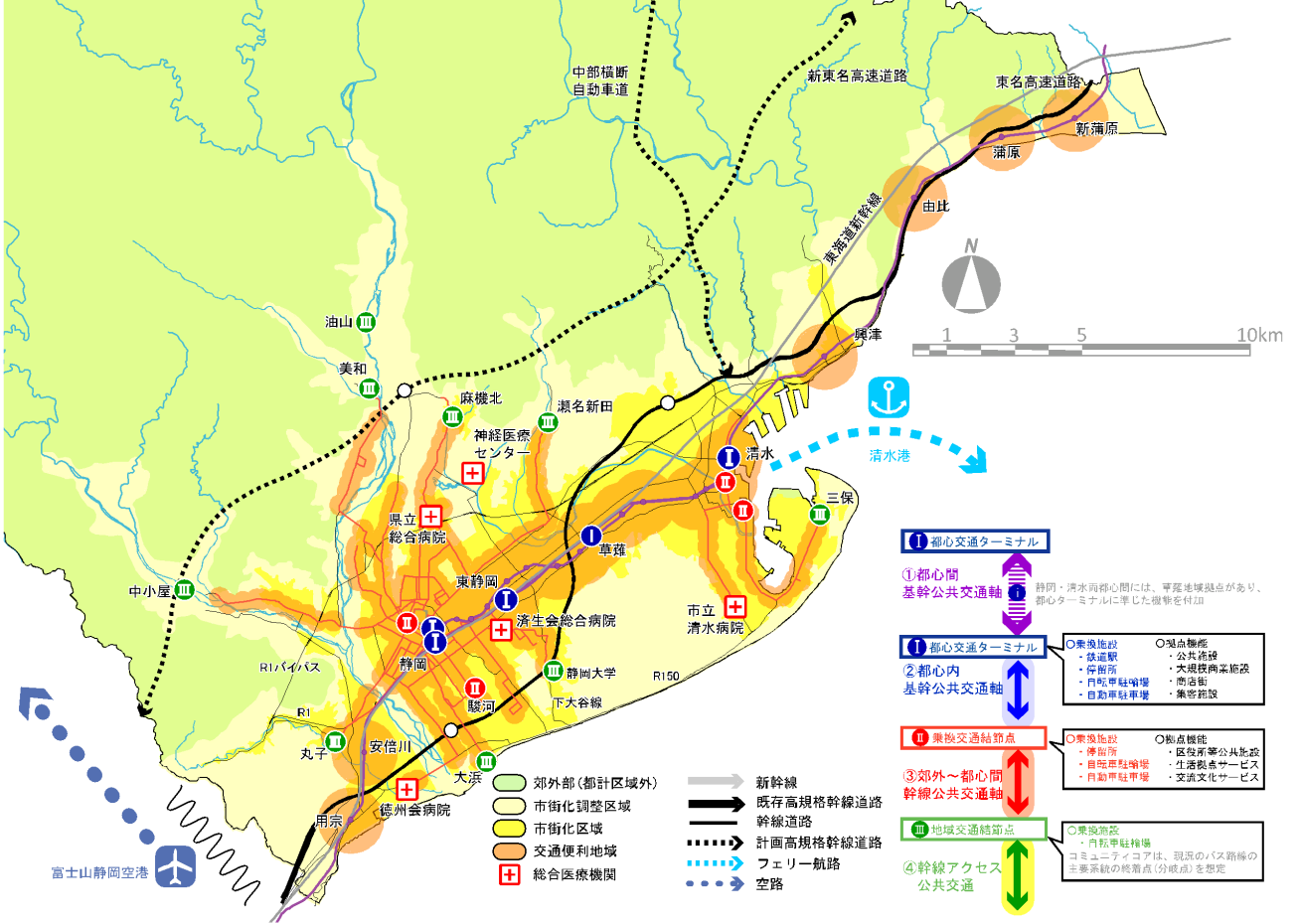


		つなぐ (アクセス性)	めぐる (回遊性)	つどう (滞留・荷捌き)
空間の広がり		市域全体	静岡都心 ・ 清水都心	
交通手段	歩行者	—	歩行者ネットワーク	オープンスペース・滞留施設
	自転車	自転車道ネットワーク	都市内自転車走行空間	駐輪場
	鉄軌道	鉄軌道ネットワーク	都心内を回遊する公共交通	駅・電停・駅前広場等
	バス	バスネットワーク	—	バス停
	自動車	道路ネットワーク	—	駐車場
	(荷捌き車両)			荷捌き施設

出典 静岡都心地区まちづくり戦略

静岡市全域の公共交通の目標

- 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を目指す。
- 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した交通ネットワークの構築を目指す。



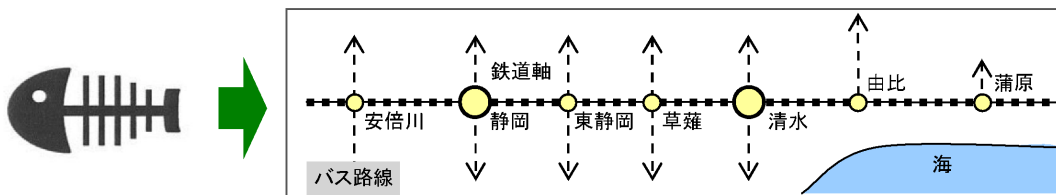
<p>都心間基幹公共交通軸 都心間をつなぐ JR 在来線や静岡鉄道を活用した基幹的な公共交通の軸</p>	<p>都心内回遊公共交通軸 鉄道との接続を想定した新たな公共交通の導入により都心内を回遊する軸</p>	<p>幹線公共交通軸 都心と郊外をつなぐ路線バスのサービス水準の向上による幹線公共交通の軸</p>
<p>都心交通ターミナル 都心の鉄道駅を中心に新たな公共交通や幹線バス、駐車場、駐輪場など多様な交通手段が集まる施設</p>	<p>乗換交通結節点 都心周辺において、幹線バスから新たな公共交通への乗換えを円滑にする施設</p>	<p>地域交通結節点 幹線バスの終点からマイカーや自転車、シェアバスなどへ乗換えを円滑にする施設</p>

出典 静岡都心地区まちづくり戦略

将来交通ネットワークのイメージ

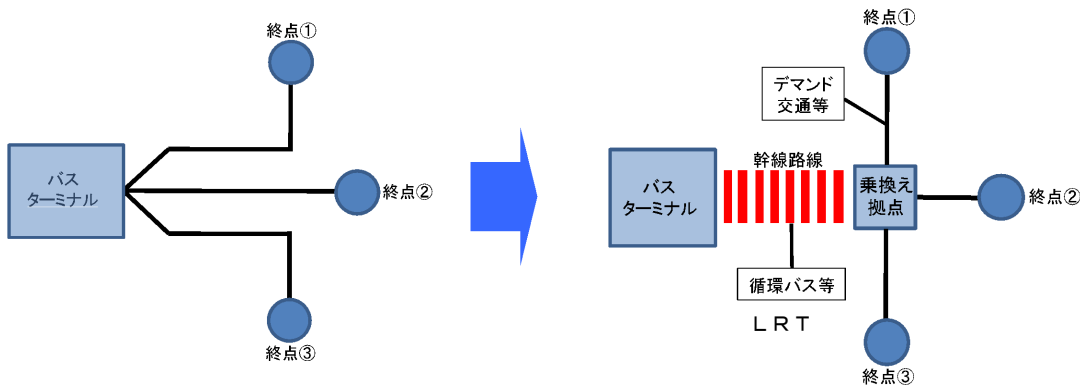
- 市内の都心間基幹交通軸として、鉄道や現在検討されている新しい交通システムが受け持ち、各駅から南北方向への幹線交通軸、山間地・郊外部から幹線アクセス公共交通をバス交通が担った、フィッシュボーンパターンの形成を図る。
- 同じ方向に向かうバス路線を途中まで集約し、走行環境や輸送力をあげることで、幹線バス路線としての利便性を高め、また、集約化にあたっては、輸送力のあるLRTやBRTの導入、コミュニティバスの導入及びバスレーン整備と併せた検討を行う。
- バス路線の再編にあたり、市街地区間と山間地区間の運行を分離することで、採算性の低い郊外部～山間地間の効率的な運行が期待できることから、乗り継ぎ施設となるバスターミナル整備を検討する。

◆フィッシュボーンパターンの交通交通網



出典 静岡市バス交通計画 (H25)

◆幹線路線の設定と走行環境の整備



出典 静岡市バス交通計画 (H25)

◆交通ターミナルの整備



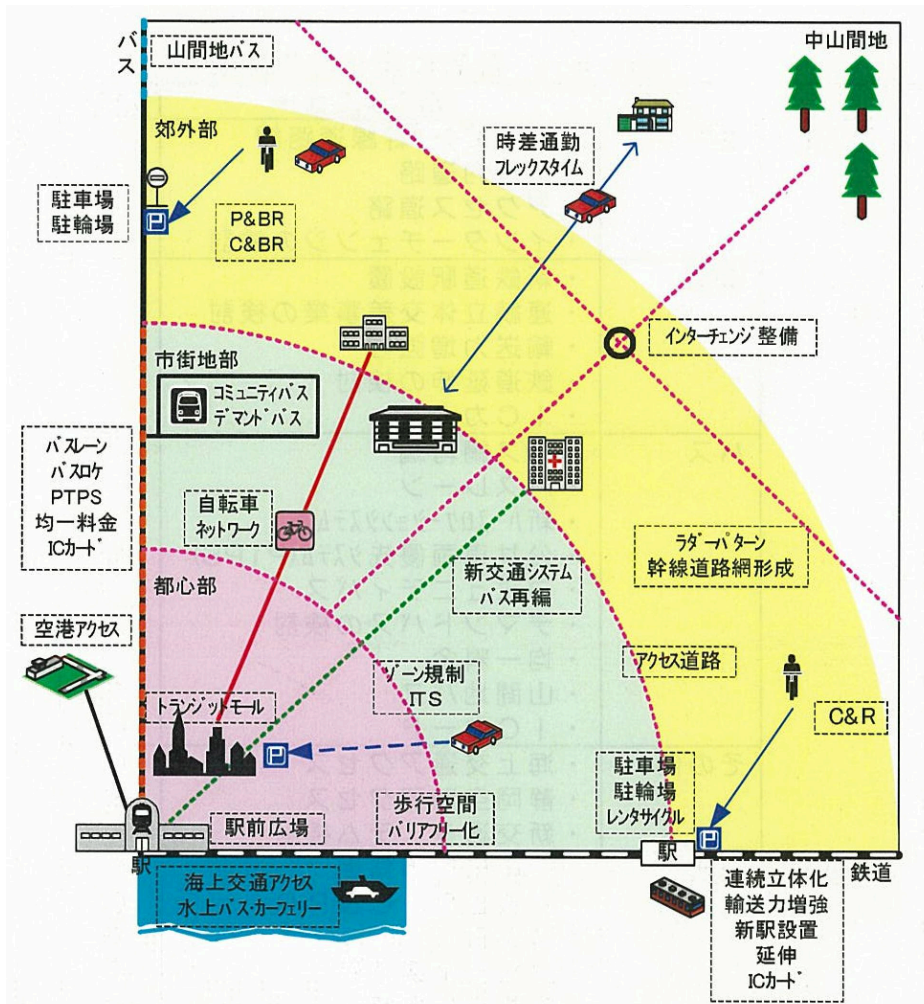
○バスターミナルに、駐車場や駐輪場を設けることで、自動車からバスへの転換やより広域な地域からのバス利用を可能にすることが期待される。

○バスターミナルの整備とあわせて、生活圏の拡大や移動性向上に寄与するアクセス交通（コミュニティバス等）の導入を検討する。

出典 静岡市バス交通計画 (H25)

交通施策対象のゾーン分け

- ▶ 主要駅からの距離を基本として、地域を「都心部」「市街地部」「郊外部」「都市計画区域外」と分類し、各地域における施策内容を検討する。
- ▶ 駅中心とする都心部から離れることにより人の動きは少なくなることから、需要に見合った交通サービスの提供を検討する必要がある。

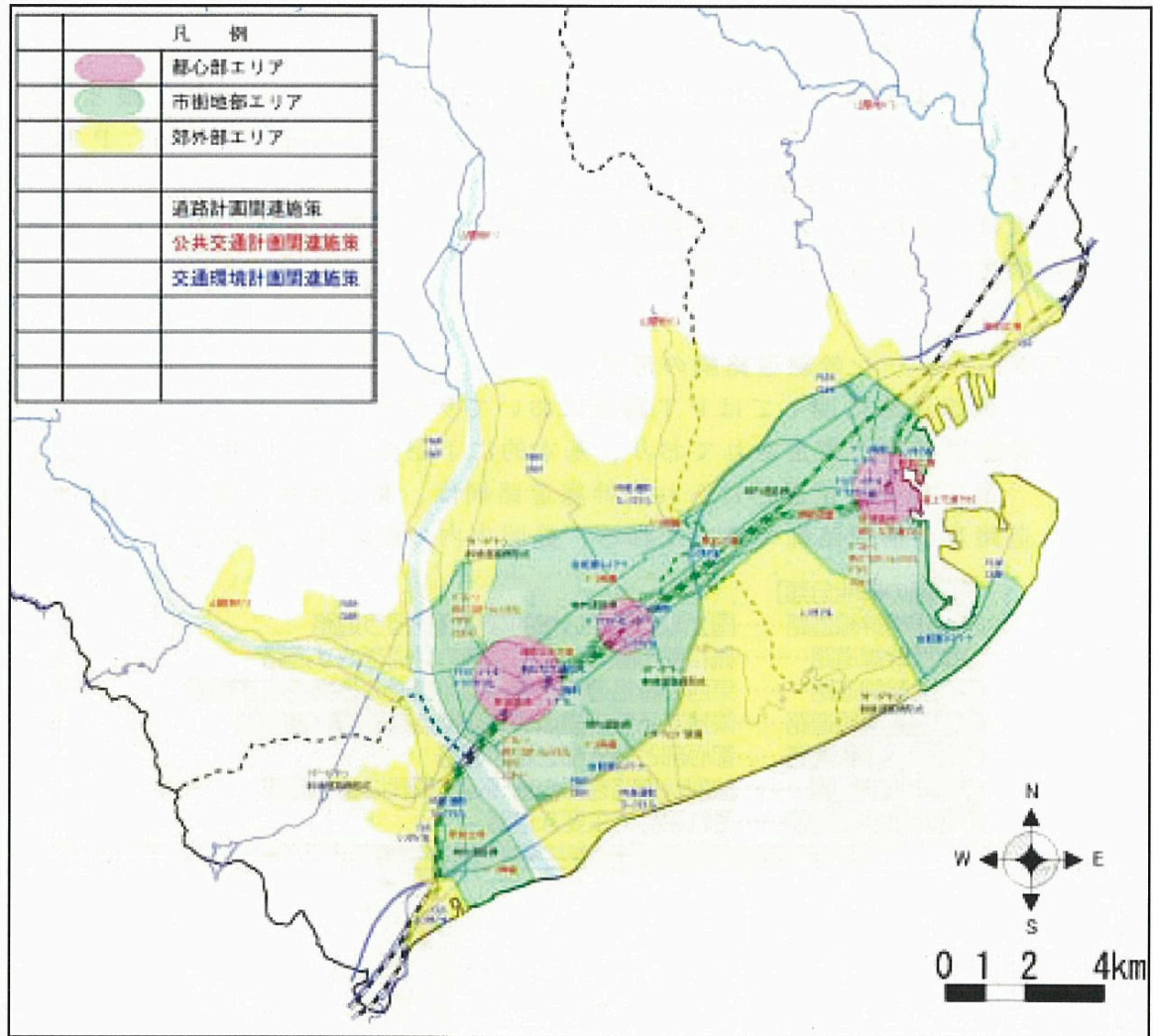


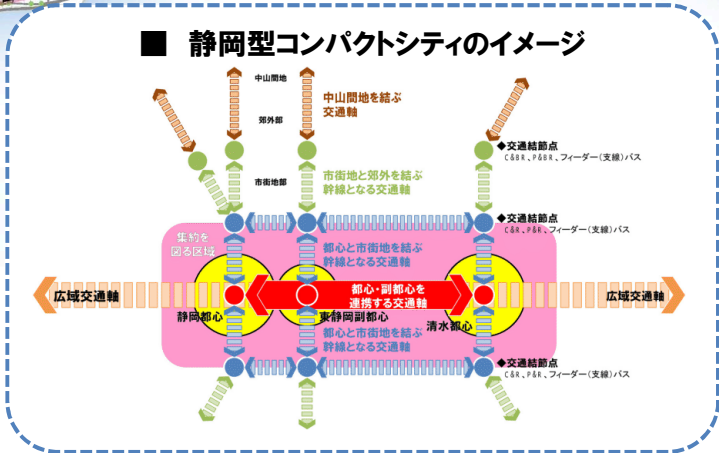
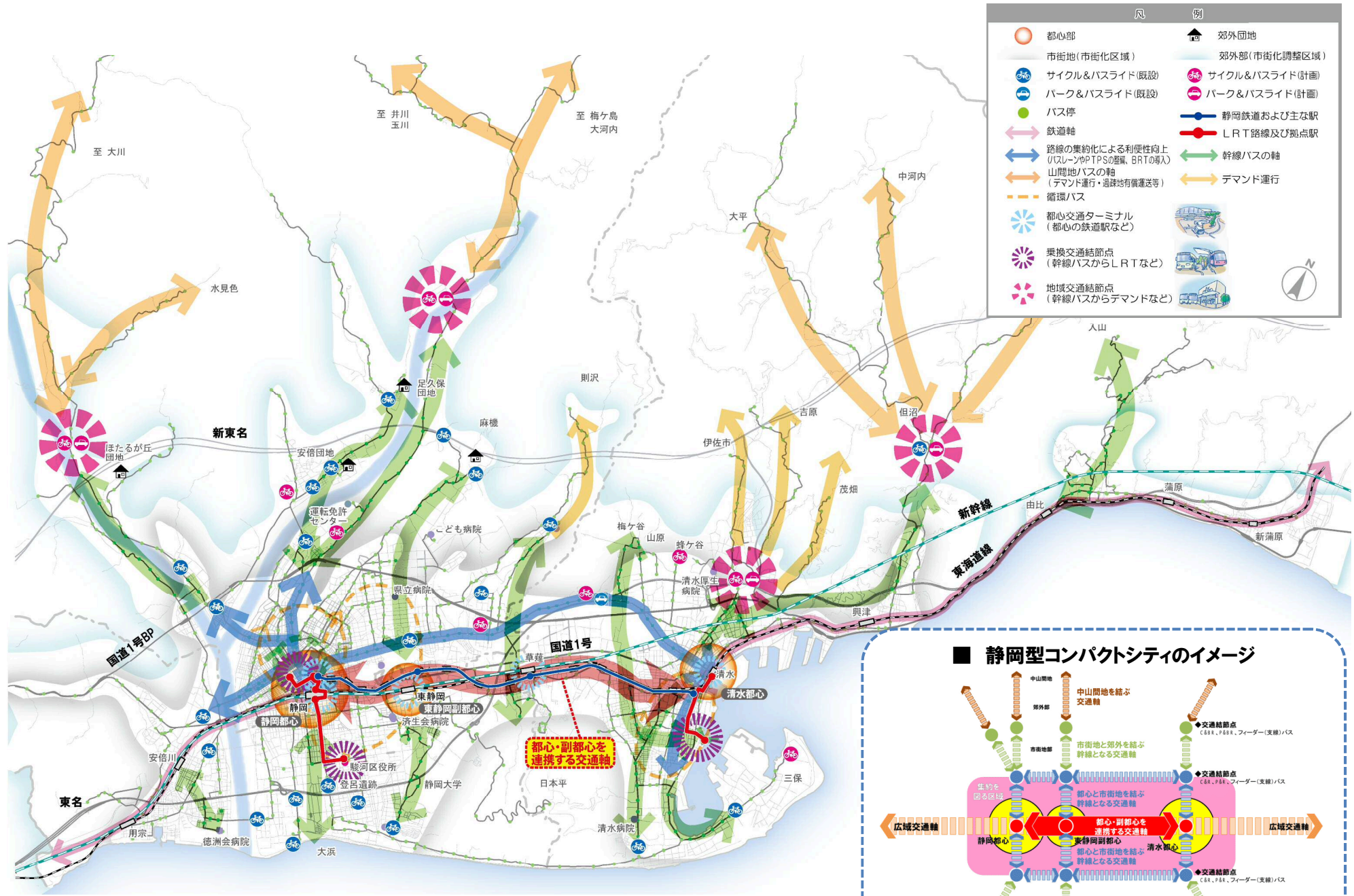
都心部：公共交通や自転車で容易にアクセスし、徒歩で自由に回遊できる

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





2. 清水都心ウォーターフロント活性化の基本方針

3. 清水都心ウォーターフロントの活性化に向けた基本方針

3. 1 活性化実現に向けた基本的な方針

(1) 「ウォーターフロント活性化」の考え方

「まち」と「みなと」が一体となった清水都心ウォーターフロントを形成していくためには、中心市街地活性化などの既存の市街地側の取り組みに加えて、本プランにおいて、「清水駅前の江尻漁港から日の出地区（日の出ふ頭まで）の異なる魅力の拠点を磨き、つなげていく」ことを重点目標として掲げ、目指していくこととします。

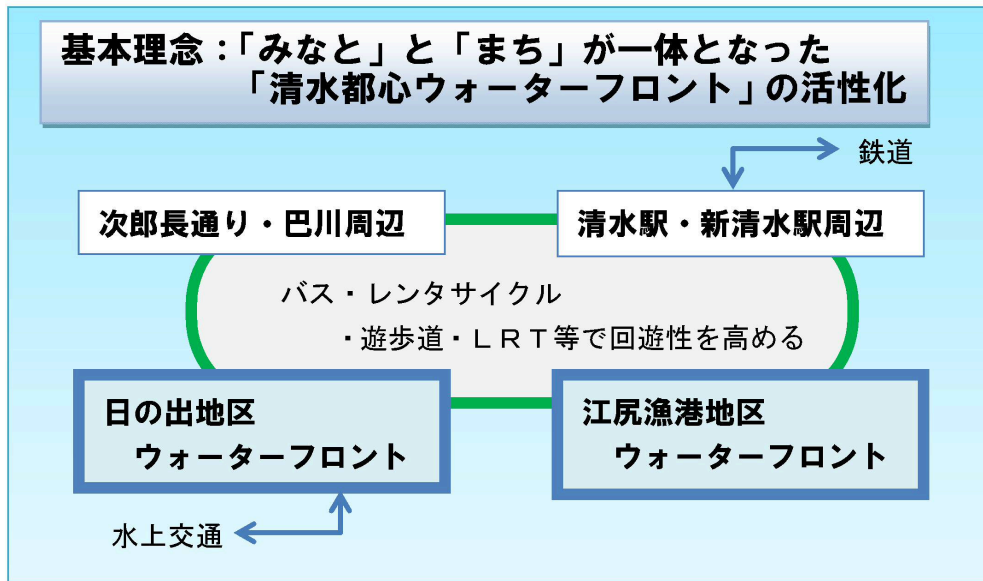


図 「みなと」と「まち」が一体となった「清水都心ウォーターフロント」の形成イメージ

重点目標：江尻地区から日の出地区の異なる魅力の拠点を磨き、つなげていく



図 目指すべき清水都心ウォーターフロントと重点目標

(3) 物流機能からにぎわい空間への機能転換の進め方

ウォーターフロント活性化を進めるうえでは、従来、物流機能として港を支えてきた空間を状況に応じて、にぎわい・交流の空間として転換していくことが必要となります。

特に、日の出地区は、徐々に物流産業機能を終える土地が見られる一方で、現在も物流機能が稼働している街区も見られ、当面は、地区全体で一度に機能転換が進むものではなく、港湾緑地やフェリーターミナルなどがある、北側の地区から、転換が進むものと考えられます。

物流活動とにぎわい空間が混在することは、相互にとって望ましくないため、下図のような段階的な機能転換の考え方を関係者で共有していくことが必要です。

こうした整理をした上で、本プランにおいては、まず先導的に達成されるべき「第1段階（短期）」の実現に焦点を当てることとします。

