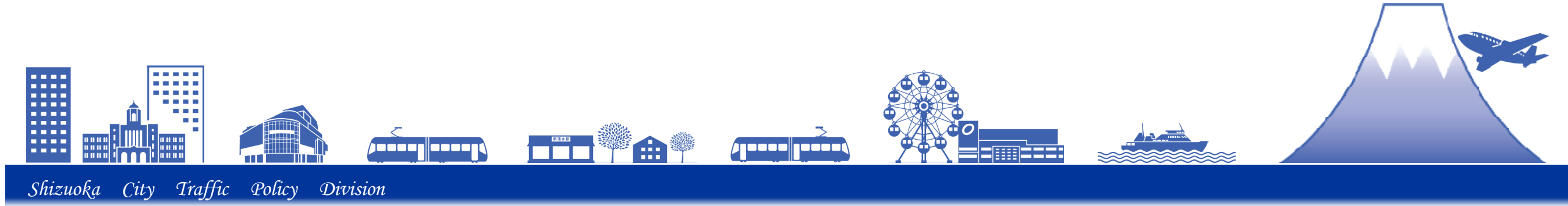


第4回 静岡市清水地区LRT導入検討協議会

静岡市清水地区 LRT 導入検討協議会

| 目 次 | |
|----------------------|---|
| 1. 導入の目的と導入効果..... | 1 |
| 1.1 導入の目的..... | 1 |
| 1.2 導入効果..... | 3 |
| 2. 事業の実現性..... | 5 |
| 2.1 各ルートの概算事業費..... | 5 |
| 2.2 事業スキーム..... | 6 |
| 2.3 清水ルートの課題と対応..... | 8 |
| 3. 関連施策について..... | 9 |

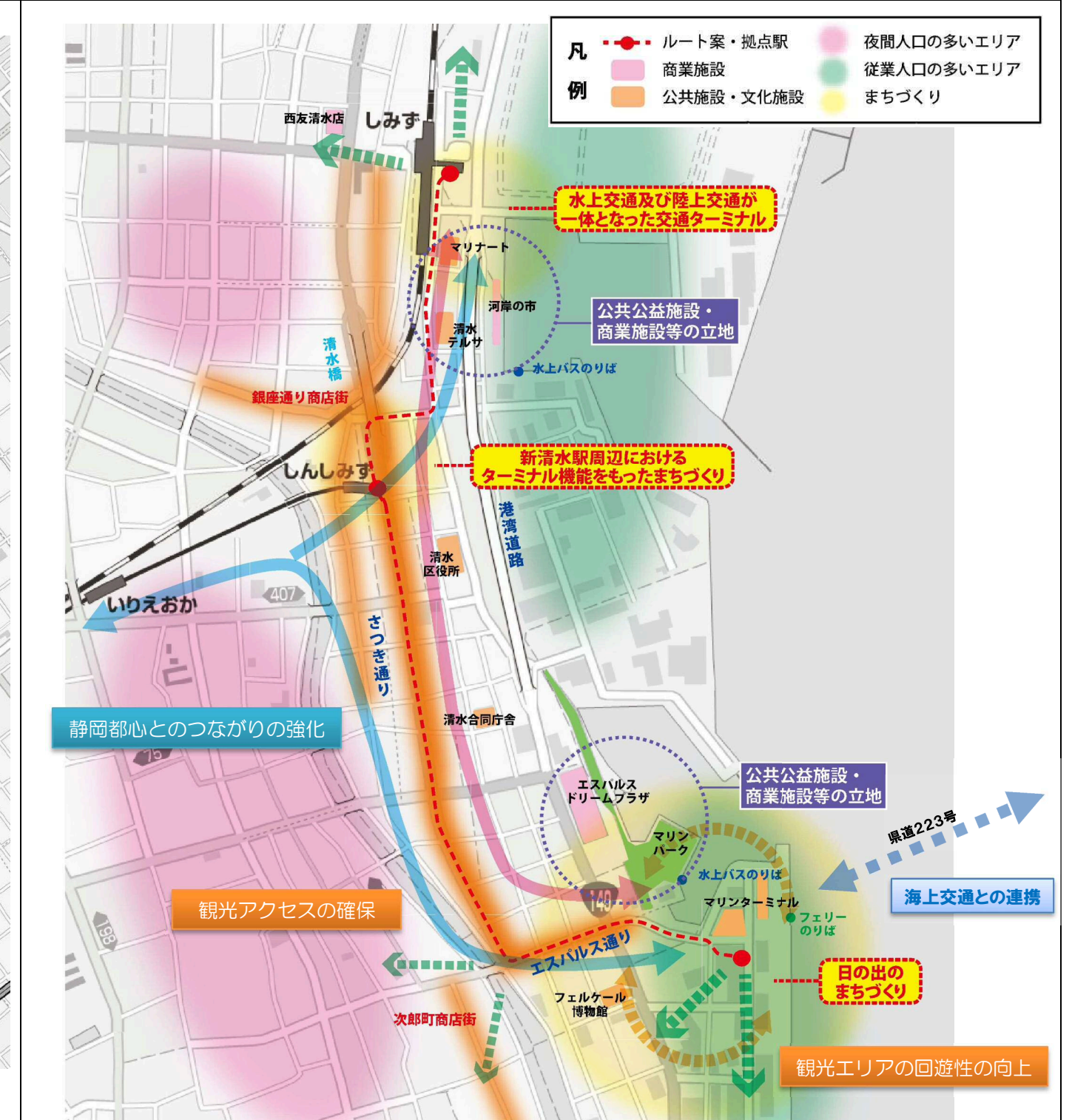
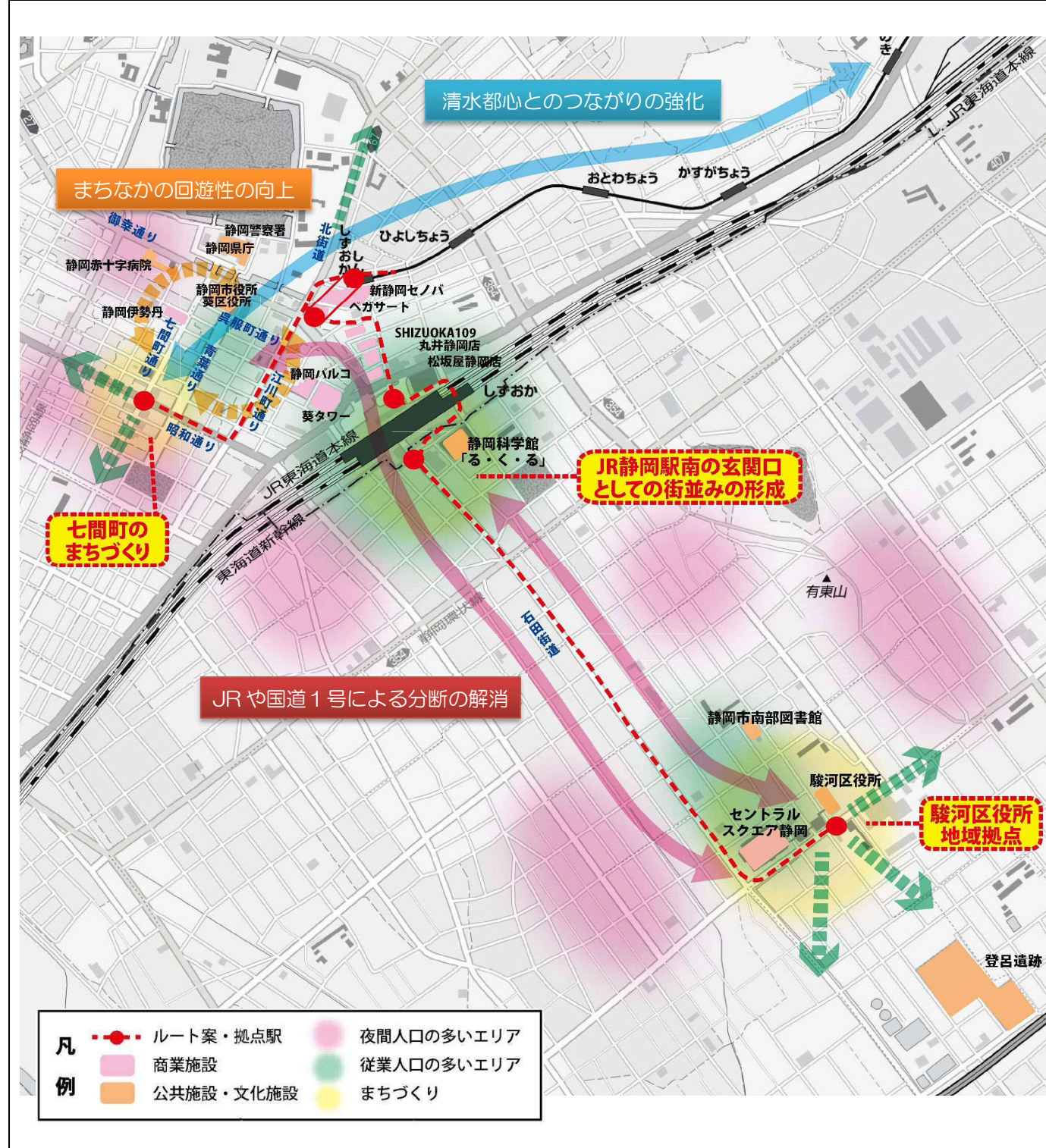
平成25年7月24日
静岡市



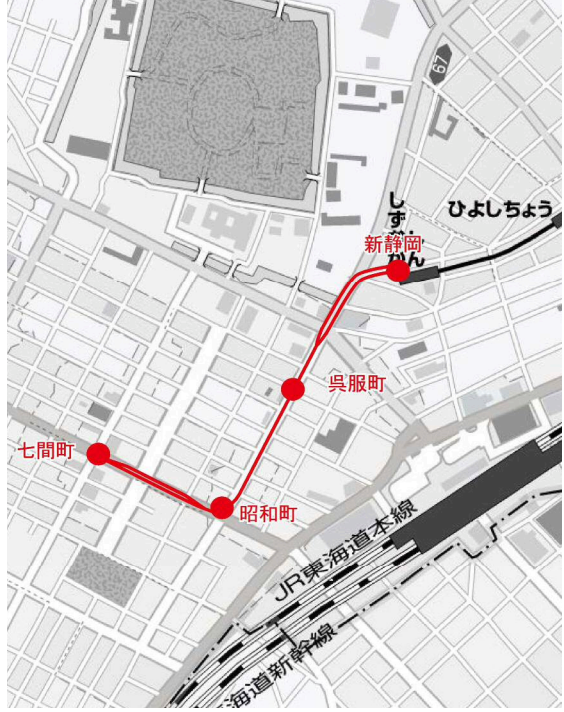
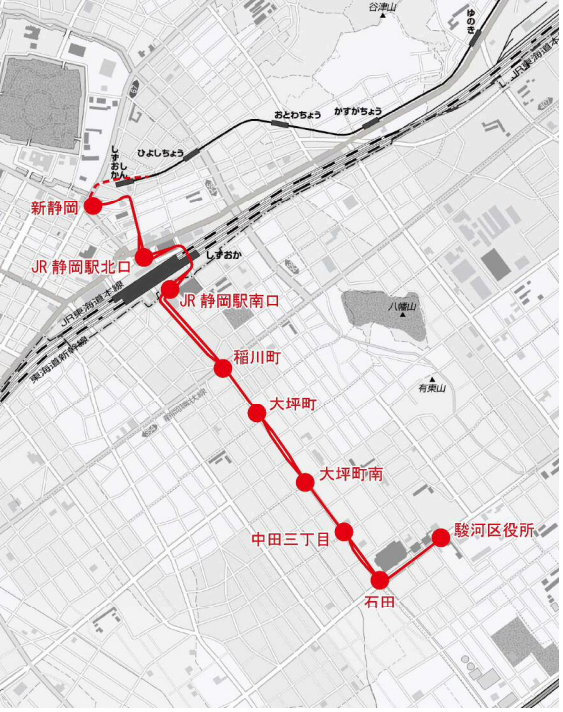
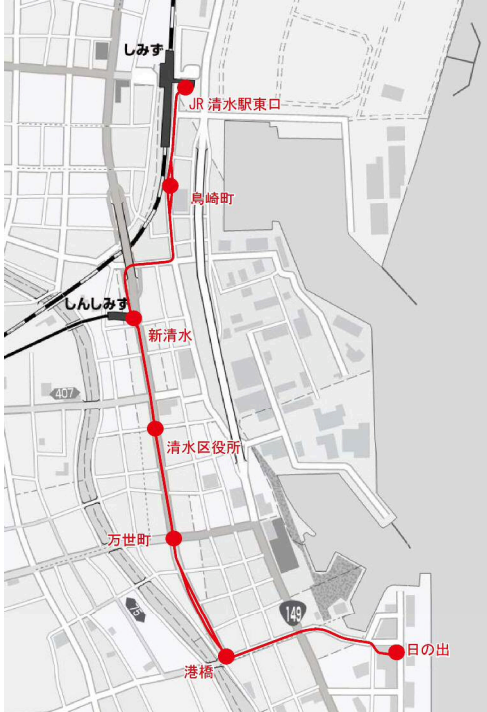
1. 導入の目的と導入効果

1.1 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 | |
|---|---|---|---|
| 葵ルート: 歩行者主体のまちづくりの推進 ○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 | 駿河ルート: 静岡都心の一体感の向上 ○静岡都心の一体感の向上 ・駅南地区と中心市街地とを結ぶ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 | 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 ○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 |



【各ルートの概要について】

| 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 |  |  |  |
| 導入効果 | 【次頁参照】 | 【次頁参照】 | 【次頁参照】 |
| 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 | ※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。 課題1：都心部への自動車流入抑制 ⇒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 課題2：静岡鉄道との結節 ⇒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 課題3：七間町エリアの賑わいの再生 ⇒元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 | 課題1：JR 横断及び静岡駅との結節 ⇒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 課題2：静岡都心の南側の顔（玄関口）の形成 ⇒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 課題3：駿河区の地域拠点の形成 ⇒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 | 課題1：需要の確保 ⇒採算性を上げるような需要の確保の検討 課題2：静岡鉄道との結節 ⇒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 課題3：JR 清水駅との結節 ⇒既存鉄道との乗継利便性の確保 課題4：海上交通との結節 ⇒水上バス及びフェリーとの乗継利便性の確保 課題5：日の出エリアのまちづくり ⇒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 |

1. 導入の目的と導入効果

1.2 導入効果

静岡市全体における効果

効果1 自動車に頼らないコンパクトな都市構造の実現

- 自動車に頼らなくても自由に移動・回遊でき、便利で豊かな生活ができる都市構造（集約連携型都市構造）が実現

効果2 公共交通ネットワークの機能強化

- 都心、市街地、市街地周辺や中山間地において、その地域での公共交通の役割を明確にし、更にはそれぞれが一体的・連続的に機能する交通体系の構築

効果3 中心市街地活性化

- 静岡都心で顕在化しつつある七間町等中心市街地の減速傾向や清水都心での喫緊の課題である中心市街地の再生への寄与

効果4 観光・レクリエーション・交流の活性化

- 静岡都心と清水都心さらには、観光、レクリエーション、水上交通の結節点である日の出地区等の港エリアを直結することで、公共交通アクセスの利便性を大幅に向上
- 日の出地区で計画されているまちづくりとの相乗効果による、観光・レクリエーション・交流の活性化への寄与

効果5 効率的・効果的な都市経営

- 市街地の拡散抑制による道路等インフラの維持管理費用の削減
- 都心部に投資し、大きな税収を得ることによる、郊外部に対しても投資が増加する可能性
- 交通弱者である高齢者等の外出機会の増加による市民の健康増進への貢献、医療費の削減等

静岡都心における効果

効果1 歩行者の回遊性の向上 葵区

- 交通量の多い御幸通りによって分断された新静岡駅と中心市街地を結ぶ軸を強化
- 中心市街地における歩行者の回遊性の向上
- 中心市街地における界索性や賑わいの連続性をつくり、LRT 導入とあわせた魅力のある歩行空間の整備
- 歩行者主体のまちづくりの実現

効果2 中心市街地の賑わいを維持 葵区

- LRT 導入によりアクセスを確保することで、大規模商業施設等が立地し、賑わいを見せる新静岡駅周辺の人の流れを中心市街地全体へと波及させる。
- 呉服町通りや七間町通り方面等に賑わいを波及
- 静岡都心への来街者の増加や都心内での移動の活性化への期待
- 都心内における商業施設の売上げの増加の期待

効果3 七間町のまちづくりへの寄与 葵区

- 七間町までのアクセス確保や七間町周辺の沿道公共空間の充実による七間町地区における賑わいの再生の促進
- 中心市街地の回遊導線としての機能を強化、賑わいを創出

効果4 地域拠点の形成促進 駿河区

- 周辺住宅、商業施設と一体となった行政サービス拠点としての駿河区役所周辺と JR 静岡駅南口および中心市街地と結ぶ軸（石田街道）への LRT 導入による、交通軸の強化
- 行政サービス拠点としての、駿河区の地域拠点を形成

効果5 沿線における商業機能、業務機能の誘致 駿河区

- シンボル性に優れる LRT の導入及び沿線での施設立地（商業施設、民間企業等）、景観性に係る施策の実施
- 建築物と道路・軌道空間とが一体となった景観性に優れる都市空間整備

効果6 公共交通の利便性向上 葵区 駿河区

- 移動時間の短縮や乗換え利便性の向上等、公共交通の利便性が向上
- 都心間のシームレスな移動
- バリアフリーで乗り心地の良い車両の導入や軌道系交通の特徴である路線のわかりやすさにより、観光客など地元の地理に詳しくない利用者にとっても利便性が向上
- 誰もが利用しやすく、快適な移動が可能

効果7 交通結節機能の強化 葵区 駿河区

- JR 静岡駅南口、駿河区役所周辺それぞれの特性を活かした LRT の導入及びバス路線網の再編
- 交通結節機能の強化

LRTの存在便益

- バスと比較して、LRT は、まちづくりへの寄与、良好な都市景観の形成、観光活性化への寄与等の効果が高いものと考えられる。
- これらの効果は、以下に示すように LRT が街に「存在」することの効果と考えられる。

○間接利用効果

LRT が走っている景観を見ることによる満足感

○オプション効果

いつでも利用できるという安心感・期待感

○代位効果

家族等の送迎の心理的な不安を回避できることによる満足感（家族に気兼ねせずに外出できる）

○地域イメージアップ効果

LRT が地域のシンボルとなり、地域のイメージが高まる効果

- このような存在効果について、仮想的市場評価法（CVM）調査を実施し、市民や観光客に対して、LRT が整備されることに対する「支払い意思額」を問うことで、定量化を試みた。

移動時間の短縮便益

- LRT と静岡鉄道との円滑な結節の実現による、利用者の移動時間短縮の便益を計測する。
- 静岡鉄道と LRT の乗換えありの場合と乗換えなし（静岡鉄道と直通）の場合の 2 パターンについて便益を計測する。

仮想的市場評価法(CVM)調査とは、アンケート調査を用いて人々に支払意思額を尋ねることで、市場で取引されていない財（効果）の価値を計測する手法である。CVM 調査は、経済効率性のみならず、快適性、安心感などの価値を定量的に算出する手法として、多方面で実施されている。

清水都心における効果

効果1 面的な広がりを持つ都市構造への誘導 清水区

- 分散する 3 拠点のアクセス性の強化、回遊性の向上
- 面的な広がりをもつ都市構造へ誘導・転換
- 中心市街地における界索性や賑わいの連続性をつくり、LRT 導入とあわせた魅力のある歩行空間の整備
- 歩行者主体のまちづくりを実現

効果2 沿線におけるまちづくりの促進 清水区

- シンボル性に優れる LRT の導入及び沿線での施設立地（商業施設、民間企業等）、景観性に係る施策の実施
- 建築物と道路・軌道空間とが一体となった景観性に優れる都市空間整備
- 日の出地区までの公共交通によるアクセス確保
- 日の出のまちづくりの促進

効果3 防災機能の強化 清水区

- 沿線での住宅新築や施設立地・更新に合わせた津波避難ビル指定基準（耐震性や避難場所の面積、高さ等の基準）を満たす建築物の建設を促進
- 防災機能が強化され災害に強いまちづくりに寄与

効果4 公共交通の利便性向上 清水区

- 移動時間の短縮や乗換え利便性の向上等、公共交通の利便性が向上
- 都心間のシームレスな移動
- バリアフリーで乗り心地の良い車両の導入や軌道系交通の特徴である路線のわかりやすさにより、観光客など地元の地理に詳しくない利用者にとっても利便性が向上
- 誰もが利用しやすく、快適な移動が可能

効果5 交通結節機能の強化 清水区

- JR 清水駅、新清水駅、日の出地区それぞれの特性を活かした LRT の導入及びバス路線網の再編
- 交通結節機能の強化

効果6 定住人口の増加 清水区

- LRT 沿線での居住促進に係る施策の実施や防災機能を強化した災害に強いまちづくりの推進
- 沿線を中心に定住人口の増加への期待

効果7 地域経済の活性化 清水区

- 清水都心への来街者の増加や都心内での移動の活性化への期待
- 定住人口（住宅の立地促進）、事業所・従業員（業務・商業施設の立地促進）、交流人口（清水都心外からの買物・観光等）の増加
- 都心内の人口増による経済活動や購買行動の活性化

効果8 観光の活性化 清水区

- ウォーターフロント地区としての魅力や、富士山などの観光資源を活かしたまちづくりの推進およびデザイン性・シンボル性の高い魅力的な公共交通の導入
- 観光の活性化が期待

1. 導入の目的と導入効果

1.2 導入効果

- LRT整備により期待される効果を、地域社会への効果（LRTの存在便益）とLRT利用者への効果（移動時間短縮便益）により算出した。
- LRTの存在便益は、LRT整備による静岡市民、観光客等の支払意思額等のアンケート調査結果を用いたCVM調査結果をもとに算出した。

便益の総括表

| 期待される効果 | 定性的効果の項目 | | 静岡都心のみで LRTを整備した場合 | 清水都心のみで LRTを整備した場合 | 静岡・清水両都心で LRTを整備した場合 |
|-----------------|----------|---|--|-----------------------|-------------------------|
| 地域社会への効果 | LRTの存在便益 | <ul style="list-style-type: none"> ● 間接利用効果 ● オプション効果 ● 代位効果 | 3.52億円/年 | 2.38億円/年 | 3.65億円/年 |
| | | 地域イメージアップ効果 | 9.28億円/年 | | 9.28億円/年 |
| LRT利用者への効果 | 移動時間短縮便益 | 乗換あり | 新静岡駅と新静岡バスターミナルが近接しているため、移動時間短縮効果は期待できない | 0.035億円/年 | 0.035億円/年 |
| | | 乗換なし | | 0.275億円/年 | 0.275億円/年 |
| LRT整備により期待される効果 | 便益計 | 乗換あり | 12.80億円/年 | 11.70億円/年 | 12.97億円/年 |
| | | 乗換なし | | 11.94億円/年 | 13.21億円/年 |

※ LRTの存在便益はアンケート調査を用いた仮想的市場評価法（CVM）調査により算出

※ 乗換えあり：新清水駅におけるLRTと静岡鉄道の乗換えを想定

※ 乗換えなし：新清水駅におけるLRTと静岡鉄道の相互直通を想定

2. 事業の実現性

2.1 各ルートのご概算事業費

| | 葵ルート〔延長0.9km〕 (新静岡駅～七間町方面) | | | | | | 駿河ルート〔延長3.1km〕 (新静岡駅～JR静岡駅～駿河区役所方面) | | | | | | 清水ルート〔延長2.4km〕 (JR清水駅～新清水駅～日の出方面) | | | | | |
|-------|-------------------------------|-----------|------|------|-------|-------|--|-----------|------|------|-------|-------|--------------------------------------|-----------|------|------|-------|-------|
| 概要図 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 概要工事費 | 約 86～113 億円 | | | | | | 約 127～151 億円 | | | | | | 約 86～95 億円 | | | | | |
| 内訳 | | 全体 | 補助率 | 国 | 市 | 事業者 | | 全体 | 補助率 | 国 | 市 | 事業者 | | 全体 | 補助率 | 国 | 市 | 事業者 |
| | 軌道・設備 | 約 22 億円 | 1/3 | 7.2 | 14.8 | — | 軌道・設備 | 約 43 億円 | 1/3 | 14.5 | 28.5 | — | 軌道・設備 | 約 28 億円 | 1/3 | 9.3 | 18.7 | — |
| | 車両基地等 | 約 3～30 億円 | 1/3 | 1.0 | 2.0 | — | 車両基地等 | 約 3～27 億円 | 1/3 | 1.0 | 2.0 | — | 車両基地等 | 約 3～12 億円 | 1/3 | 1.0 | 2.0 | — |
| | 関連道路 | 約 3 億円 | 1/2 | 1.5 | 1.0 | — | 関連道路 | 約 7 億円 | 1/2 | 3.5 | 3.5 | — | 関連道路 | 約 7 億円 | 1/2 | 3.5 | 3.5 | — |
| | 用地費等 | 約 35 億円 | 0 | — | 35.0 | — | 用地費等 | 約 35 億円 | 0 | — | 35.0 | — | 用地費等 | 約 20 億円 | 0 | — | 20.0 | — |
| | 車両 | 約 18 億円 | 1/3 | 6.0 | 12.0 | (0.0) | 車両 | 約 25 億円 | 1/3 | 8.3 | 16.7 | (0.0) | 車両 | 約 18 億円 | 1/3 | 6.0 | 12.0 | (0.0) |
| | 路盤・停留場 | 約 5 億円 | 1/2 | 2.5 | 2.5 | — | 路盤・停留場 | 約 14 億円 | 1/2 | 7.0 | 7.0 | — | 路盤・停留場 | 約 10 億円 | 1/2 | 5.0 | 5.0 | — |
| 合計 | 約 86～113 億円 | — | 18.2 | 67.8 | (0.0) | 合計 | 約 127～151 億円 | — | 34.3 | 92.7 | (0.0) | 合計 | 約 86～95 億円 | — | 24.8 | 61.2 | (0.0) | |
| 市の負担額 | 約 68 億円 | | | | | | 約 93 億円 | | | | | | 約 61 億円 | | | | | |

○概算事業費は、費用細目ごとに個数、距離などの単価を設定し、数量を計上することで事業費を算出する。

- 【軌道・設備】 軌道、変電所、電車線、信号、通信
- 【車両基地等】 検査・修繕機能、留置線、運営ビル
- 【関連道路】 関連道路
- 【用地費等】 用地費、建物補償費
- 【車両】 30m車両
- 【路盤・停留場】 路盤、停留場

○単価は国内路面電車の事例等から設定した。

○上記概算事業費+α要素として、地下埋設物移設、交通結節点整備や駅前広場の改修、支障家屋営業補償費等がある。

○研究会では、静岡鉄道との線路接続が技術的に可能であると示されているため、長沼車庫の車両検修基地など既存施設の一部を活用することも視野に入れ、最小と最大の工事費を示している。

○市の負担額算定ケースは、車両基地3億円の場合である。

【補助率】

⇒社会資本整備総合交付金：路盤・停留場1/2、軌道・設備1/3

⇒地域公共交通確保維持改善事業：車両1/3

※車両費について、市が事業者分（1/3）を負担する場合を前提に算定。

2. 事業の実現性

2.2 事業スキーム

LRT整備等に対する総合的な支援スキーム

- LRT整備等に対する総合的な支援制度として、地方公共団体向けに、公設部分への「社会資本整備総合交付金制度」が、軌道事業者向けに、維持改善への補助金制度が充実しているため、この支援制度を有効に活用する。



総合的な支援スキームを有効に活用する運営形態

○運営形態の動向

鉄軌道事業の整備・運営スキームについては、かつては民間事業者（第三セクターを含む）あるいは公共事業者による整備・運営が主流であった。しかし、近年では、モータリゼーションの進展とともに利用者及び収入が伸び悩み、公的支援が薄いこともあり民間事業者による新線の整備意欲が減退している。

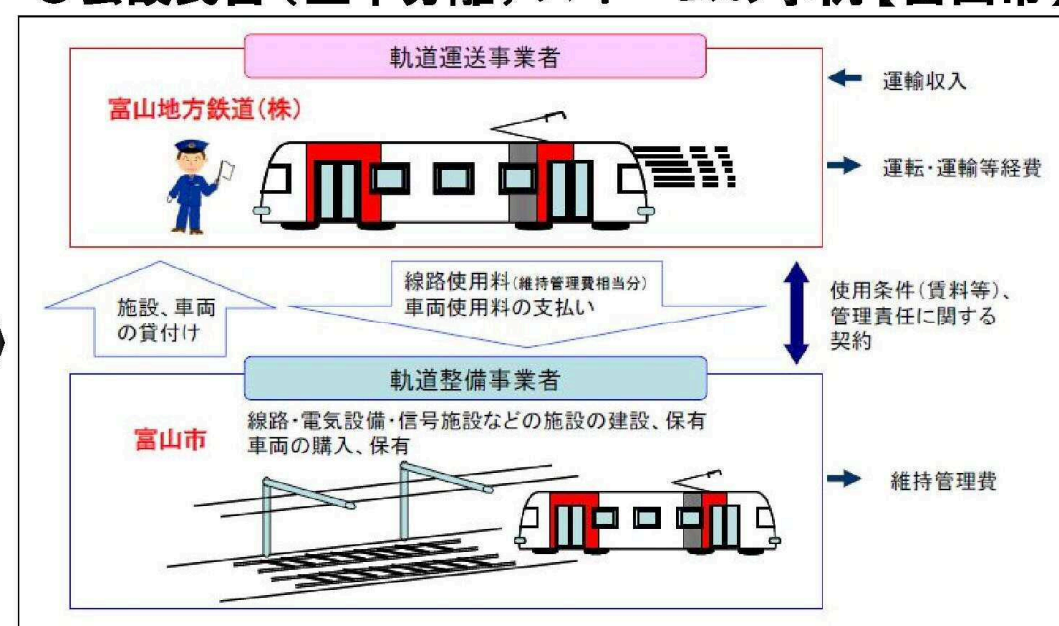
一方、公営交通の場合には、民間に比べて人件費が高く運営効率が劣ることから民営化の方向にある。このような中で、LRTの整備・運営においては、総合的な支援スキームが充実してきていることを背景に、有利な公的資金の調達と民間の効率的な運営ノウハウを活用する上下分離による公設民営方式が採用されるようになってきた。

注) 軌道法による上下分離は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年）の施行により可能となった。

上：軌道運送事業者（民間）：敷設された軌道を使用して旅客の運送を行う事業

下：軌道整備事業者（公共）：軌道を敷設してこれを旅客の運送を行う事業に使用させる事業

○公設民営（上下分離）スキームの事例【富山市】



∴ 有利な公的資金の調達と、民間のノウハウの活用が可能な公設民営スキームが考えられる。

| 整備・運営スキーム | 上下一体型 | | 上下分離型 |
|-----------|--|---------------------------------------|--|
| | 民営スキーム（第三セクター含む） | 公営スキーム | 公設民営スキーム |
| 運営主体 | 施設、車両の整備および運営すべてを民間で行う | 施設、車両の整備および運営すべてを公共で行う | 民営：民間事業者の運営ノウハウを活用する |
| 整備主体 | | | 公設：施設、車両等の整備を公共が整備する 注) 公共と民間の整備対象は多様なパターンが考えられる |
| 整備資金調達 | 事業者向けの支援制度しか活用できないため、民間独自の資金調達が必要となり、調達スキームとして劣る | 総合的な支援スキームの活用+自治体による整備資金を調達できる有利なスキーム | 総合的な支援スキームの活用を前提に、事業採算を可能とする範囲で民間資金を調達できる有利なスキーム |
| 施設の保有・管理 | 民間による保有、管理 | 公共による保有、管理 | 整備スキームの区分による保有、管理が基本 |
| 施設使用料 | 使用料は発生しない | 使用料は発生しない | 運営主体は公共により整備した施設の使用料が発生する |
| 固定資産税 | 減価償却・固定資産税が発生する | 固定資産税は発生しない | 公設の保有施設については固定資産税は発生しないが、民間事業者の保有施設については、減価償却・固定資産税が発生する |
| リスク分散 | リスクはすべて民間に集中する | リスクはすべて公共に集中する | 有利な公的資金の調達と民間の運営ノウハウの活用により、リスクの抑制・分散ができる |
| 事業主体の設立 | 民間事業者または第三セクターの設立が必要 | 新たな事業者として交通局が必要（市条例による） | 民間事業者または第三セクターの設立が必要 |
| 運転士の確保 | 新たに運転士の養成が必要（運転士の養成には国家試験を含め1年を要する） | 新たに運転士の養成が必要（運転士の養成には国家試験を含め1年を要する） | 新たに運転士の養成が必要（運転士の養成には国家試験を含め1年を要する） |

2. 事業の実現性

2.3 清水ルートの問題と対応

- 清水ルートの実現性に係る課題として、下記の内容が挙げられる。この中で、特に需要の確保による採算性の確保が重要な課題である。
- 現在の需要予測には、日の出のまちづくりの進展による来街者等の増加、沿線での住環境整備による夜間人口の増加、沿線で公共交通の利便性が向上することによる公共交通分担率の向上、沿線の事業所等における通勤交通の公共交通への転換、観光需要等のまちづくりや観光・交流促進等による需要増を見込んでいない。
- LRT の導入にあわせて、これらまちづくり施策を一体的に推進することにより、採算確保の可能性は十分にあるものと考えられる。そのためにも、市民・経済界・交通事業者・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。

課題1：需要の確保

⇒採算性を上げるような需要の確保の検討

課題2：静岡鉄道との結節

⇒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

課題3：JR 清水駅との結節

⇒既存鉄道との乗継利便性の確保

課題4：海上交通との結節

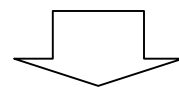
⇒水上バス及びフェリーとの乗継利便性の確保

課題5：日の出エリアのまちづくり

⇒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



清水ルートは、現在の需要予測結果では採算が確保されておらず、需要の確保が LRT 導入に際しての重要な判断材料となる。採算性を確保するためには、850 人程度の需要確保が必要となる。

日の出のまちづくりの進展による来訪者等の増加や沿線での住環境整備による需要増によって需要確保の可能性を有している。そのため、LRT 導入にあわせて、官民連携の体制構築による再開発等のまちづくり施策の一体的な推進が重要である。

- 清水ルートの想定需要を 1,900～3,200 人/日とした場合、採算性は約-69 百万円/年～約-13 百万円/年となり、年間収支は赤字の結果となる。
- 需要の中間値（2,550 人/日）とした場合、採算性を確保するためには 850 人の需要を確保する必要がある。

【清水ルートの採算性】

| | |
|------|------------------------|
| 運行経費 | 約 151 百万円/年 |
| 運賃収入 | 約 82 百万円/年～約 138 百万円/年 |
| 採算性 | 約-69 百万円/年～約-13 百万円/年 |

■需要の確保について

- 現在の需要は、パーソントリップ調査結果を基にした現況交通ベースの予測値となっており、以下の要素が考慮されていない。これらの要素は清水地区におけるまちづくりの進展や観光・交流の促進等による効果であり、十分可能性のある需要と考えられる。

- 日の出のまちづくりの進展による来街者等の増加
- 沿線での住環境整備による夜間人口の増加
(沿線で公共交通の利便性が向上することによる公共交通分担率の向上)
- 沿線の事業所等における通勤交通の公共交通への転換
- 観光需要

- そこで、上記要素を考慮した需要を想定した。これらの要素を考慮した場合には、清水ルートにおいても収支は黒字になると想定される。

| | 基本 | ケース1 | ケース2 | ケース3 |
|------|--------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 需要 | 2,550 人/日 (中間値) | 4,000 人/日 (2550+1450) | 3,430 人/日 (2550+880) | 3930 人/日 (2550+1380) |
| 運行経費 | 約 150 百万円/年 | | | |
| 運賃収入 | 約 114 百万円 | 約 178 百万円 | 約 153 百万円 | 約 175 百万円 |
| 採算性 | 約-35 百万円/年 | 約+28 百万円/年 | 約+3 百万円/年 | 約+25 百万円/年 |

| | ケース1 | ケース2 | ケース3 |
|--------------------------|--|---|---|
| 公共交通分担率 ※3 | 5% 路線バスと鉄道の間接レベル | 5% 路線バスと鉄道の間接レベル | 8% 静鉄沿線レベル |
| ①日の出の開発 (集客施設の立地) | 25,000 m ² ドリームプラザと同規模 1,455 人 ※1 | 10,000 m ² ドリームプラザの半分規模 607 人 ※1 | 10,000 m ² ドリームプラザの半分規模 971 人 ※1 |
| ②沿線人口 | - | 500 戸 マークス・ザ・タワー清水 (134 戸) と同程度の高層マンション2棟及びキララシティ (80 戸) と同規模の集合住宅3棟 | 200 戸 マークス・ザ・タワー清水 (134 戸) と同程度の高層マンション1棟及びキララシティ (80 戸) と同規模の集合住宅1棟 |
| ③従業者(事務所等) のLRT利用者の増加 | - | 175 人 ※2 | 112 人 ※2 |
| ④観光 | - | 100 人 | 100 人 |
| 計 | 1,455人 | 882人 | 1,383人 |

※1:大規模開発マニュアルの商業施設の延床面積当りの発生集中原単位を用いて算出

※2:大規模開発マニュアルの住宅の延床面積当りの発生集中原単位を用いて算出

(人数は乗降人数)

※3:パーソントリップ調査の全体トリップ(人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位)に対する公共交通を利用したトリップの割合。

3. 関連施策について

◆清水都心へのLRT導入に伴う関連施策について

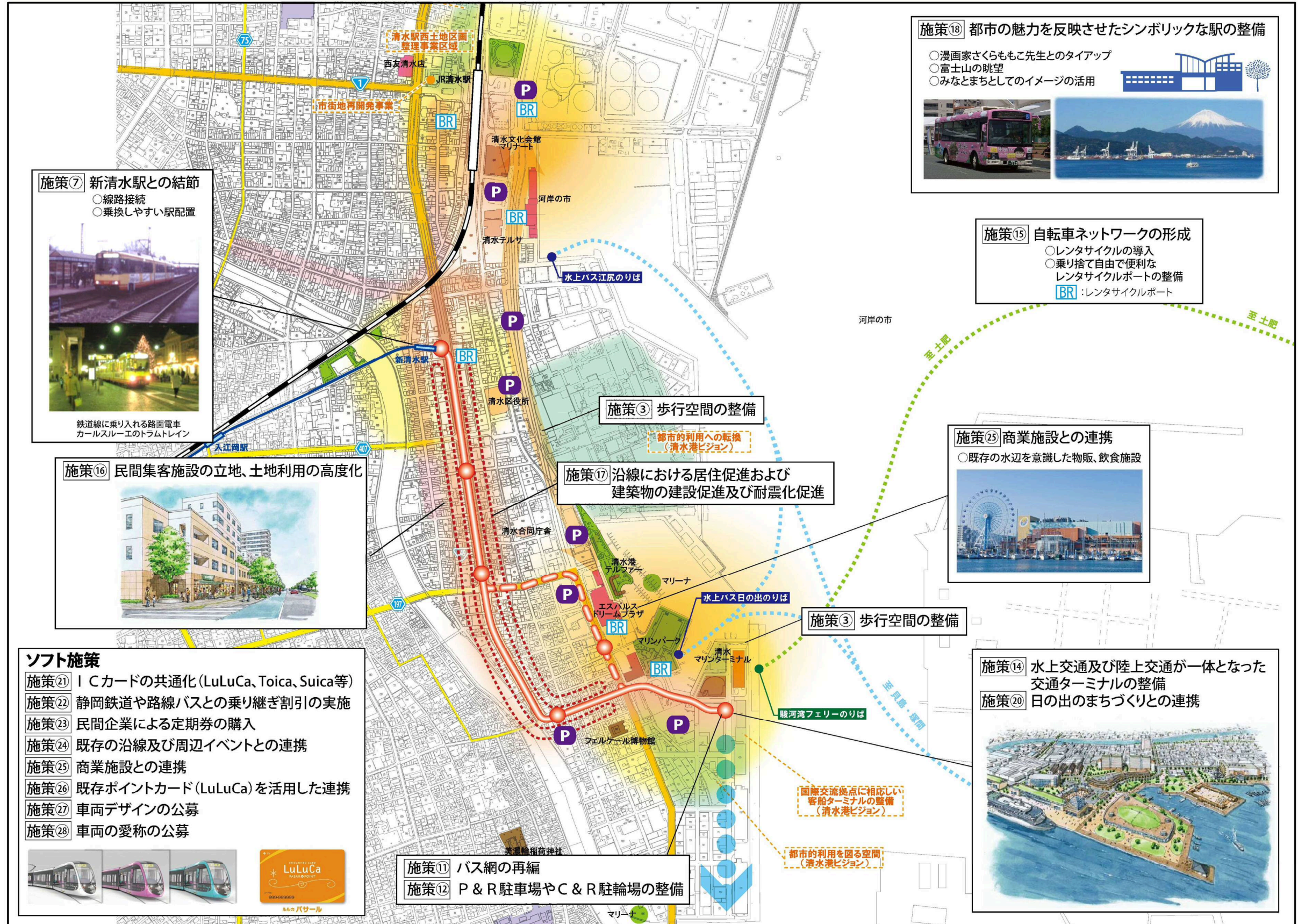
- ・2.3 で示したとおり、清水ルートにおいては、特に需要の確保による採算性の確保が重要な課題である。
- ・現在の需要予測には、日の出のまちづくりの進展による来街者等の増加、沿線での住環境整備による夜間人口の増加、沿線で公共交通の利便性が向上することによる公共交通分担率の向上、沿線の事業所等における通勤交通の公共交通への転換、観光需要等のまちづくりや観光・交流促進等による需要増を見込んでいないことから、LRT の導入にあわせて、これらまちづくり施策を一体的に推進することにより、採算確保の可能性は十分にあるものと考えられる。
- ・LRT はバスにはない存在効果も認められ、まちづくりの起爆剤としての役割も期待される。よって、日の出地区等のまちづくり計画等との一体的な取り組みを推進する中で、LRT の導入実現化を図ることが重要である。

| 施策メニュー | | 実施時期 | | | 役割分担 | | | | |
|---------------|----------------------------------|--------------------------------------|------|------|------|-----|-------|---|---|
| | | 清水ルート | | | 市民 | 経済界 | 交通事業者 | 市 | |
| | | 第1段階 | 第2段階 | 第3段階 | | | | | |
| 都市交通施策 | ○LRTの導入 | | | | | | ● | ● | |
| | 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 | | | | | | | | |
| | ⑲日の出のまちづくりとの連携 | | | | ● | ● | | ● | |
| ソフト施策 | ⑳ICカードの共通化（LuLuCa、Toica、Suica 等） | | | | | | ● | ● | |
| | ㉑静岡鉄道や路線バスとの乗り継ぎ割引の実施 | | | | | | ● | ● | |
| | ㉒市民の定期利用者の確保 | | | | ● | | | ● | |
| | ㉓既存の沿線及び周辺イベントとの連携 | | | | ● | ● | ● | ● | |
| | ㉔商業施設との連携 | | | | | ● | ● | ● | |
| | ㉕既存ポイントカード（LuLuCa）を活用した連携 | | | | | ● | ● | ● | |
| | ㉖車両デザインの公募 | | | | ● | ● | ● | ● | |
| | ㉗車両の愛称の公募 | | | | ● | ● | ● | ● | |

※ は、静岡都心における施策

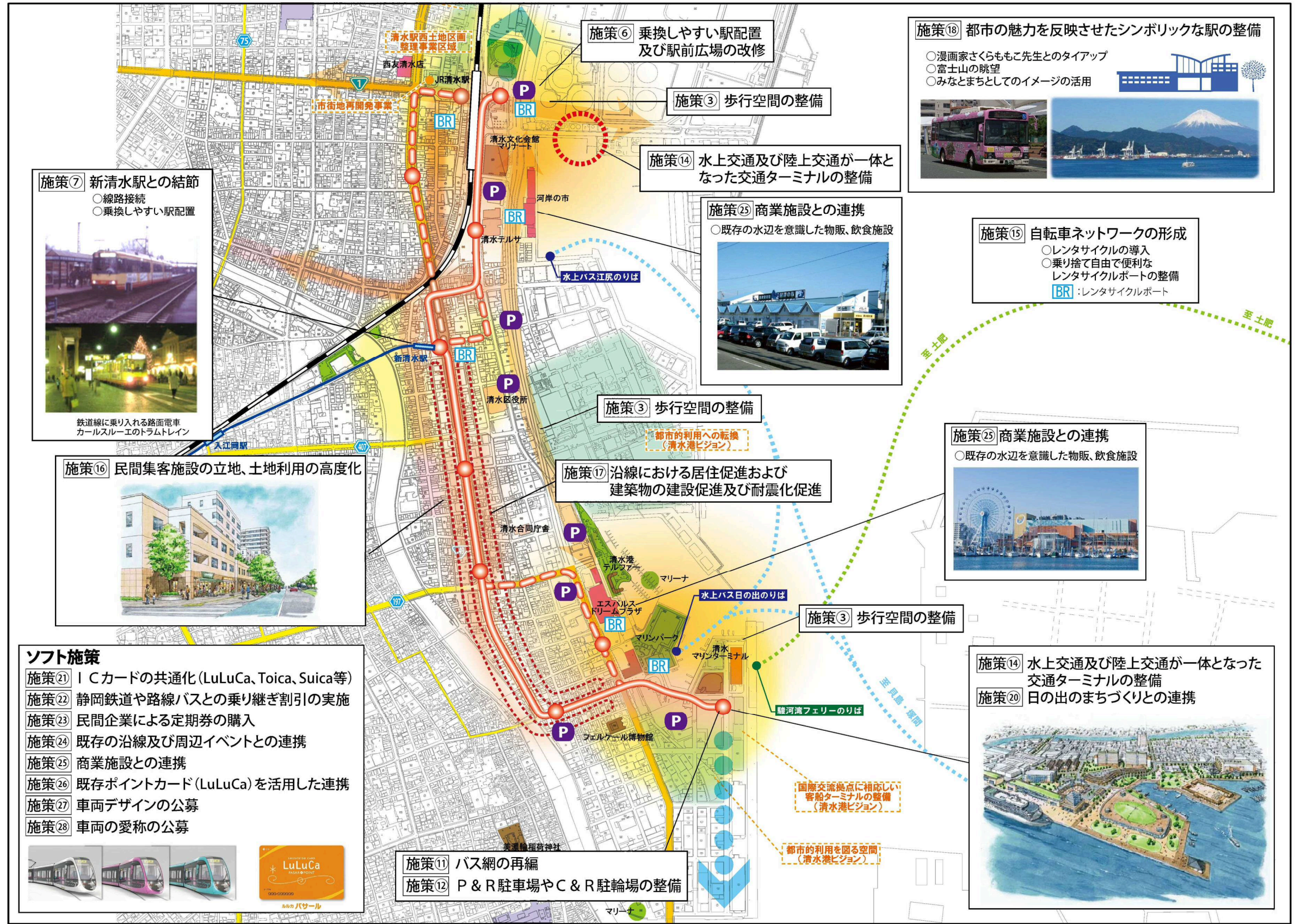
清水ルート

第1段階施策 イメージ



清水ルート

全体施策 (将来) 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⑲ 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③ 歩行空間の整備

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

- 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⑲ 商業施設との連携

- 既存の水辺を意識した物販、飲食施設

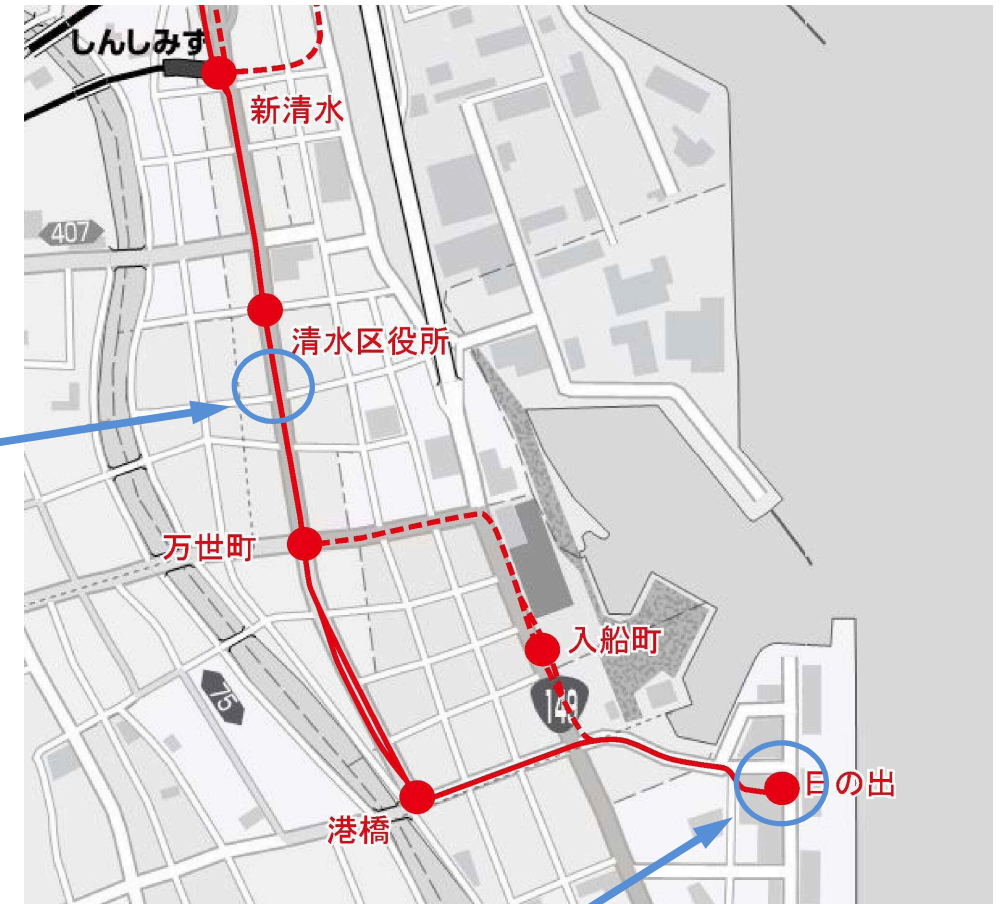


施策⑭ 水上交通及び陸上交通が一体とな った交通ターミナルの整備

施策⑳ 日の出のまちづくりとの連携



～さつき通り～



～日の出～

