

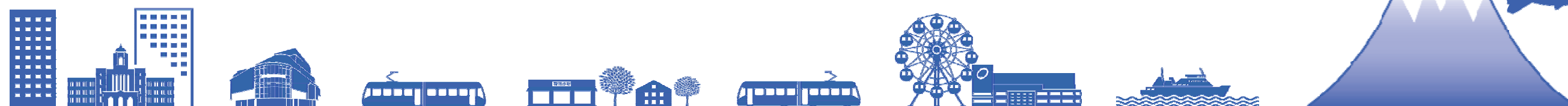
第5回 静岡市清水地区LRT導入検討協議会

静岡市清水地区 LRT 導入検討協議会

目次

1. 清水地区LRT導入検討協議会のまとめ.....	1
2. 第1回協議会での主な指摘事項.....	8
3. 第2回協議会での主な指摘事項.....	9
4. 第3回協議会での主な指摘事項.....	10
5. 第4回協議会での主な指摘事項.....	11

平成25年10月16日
静岡市



清水地区LRT導入検討協議会のまとめ

第1回～第4回協議会の協議内容と指摘事項

第1回協議会 静岡市の現状とLRT導入の必要性	第2回協議会 清水地区におけるLRTのルート設定と 利活用による導入効果	第3回協議会 LRT導入に向けた施策の検討	第4回協議会 LRT導入に向けた 整備効果と実現性について
<p>【ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> かつての清水市内線のように清水橋を越えるルートは復活できないのか。 LRTは公共交通体系の一翼を担うものであり、バス等との結節に留意した連携策を重視する必要がある。 <p>【LRT整備の目的について】</p> <ul style="list-style-type: none"> LRTは、清水に賑わいを創出するまちづくりのための手段である。日の出地区では新たな開発の動きがあるが、ここでも自動車や旅客航路とかかわりを含めた地域計画との連携が必要である。これが、LRTの利便性と採算性を向上させることとなる。 LRTを整備してもバス等の利用者が転移するだけでは、沿線の流入人口や交流人口が増加しない。LRTを誰が何の目的で利用するのかといった、導入目的と機能を明確にする必要がある。 LRTの建設費や需要予測、採算性などの数値を示す必要がある。このことは需要を増やす施策等を考えるためにも重要な指標となる。交通事業で採算を維持することは難しいが、この課題をクリアしないと市民のコンセンサスは得られない。 	<p>【ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 居住人口の多い地区にこそLRTを導入して、その利便性を多くの市民が享受できるようにするべきではないか。 JR清水駅の接続は、市街地であり将来延伸の可能性もある西口側が望ましいと考える。 <p>【需要及び採算性について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 需要を増やす方策を議論することに加えて、公共交通の位置づけとこれを整備し維持するための負担に対して、市民の合意をどのように得ていくかが重要な議題となる。 <p>【LRT整備の目的について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ルート設定とも関係するが、誰がどのような移動目的でLRTを利用するのか、すなわちターゲットを明確にするべき。これはLRTの必要性を示すことにも繋がる。 <p>【LRT導入について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 清水を活性化させる必要がある。採算が合わないからといって断念することなく、清水のシンボル、活性化のためと考えてほしい。 	<p>【ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 JR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。 <p>【道路交通への影響について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【日の出のまちづくりについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【需要予測について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 	<p>【ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 清水橋だけでなくJR東海道本線との交差、JR清水駅前の交通処理など課題が多い。西口ルートは、どのような検討をするのか。 清水橋ルートは、架け替えではなく嵩上げで対応できるのではないか。 <p>【道路交通への影響について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車を排除するのではなく、自動車利用の適正化を図り、まちのビジョンを示す必要がある。 <p>【日の出のまちづくりについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日の出の開発をLRT整備と並行して進めるべき。 民間が儲かることをリアルな形で見せないと、民活は刺激できない。民活に期待しすぎでは良くない。 <p>【静岡鉄道との結節について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新清水駅での相互乗入れは難しいのではないか。定時性確保、ホームの低床化といった事を検討する必要がある。

協議会での審議内容の要点

<p>【LRT導入について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 清水を活性化させる必要がある。日の出の開発が需要や採算性に影響する。採算性が合わないからといって断念するのではなく、清水のシンボル、活性化のためとして考えて欲しい。 	<p>【ルートについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地であり将来延伸の可能性もあることを考慮すると、JR清水駅の接続は西口側が望ましい。西口ルート実現のためにも清水橋を通過できないか。 	<p>【日の出のまちづくりについて】</p> <ul style="list-style-type: none"> 日の出地区の商業開発や観光化の姿や見通しが示されていない。 民間企業が利益を上げることができるとい担保がないと、民間活力は刺激できない。民活に期待しすぎでは良くない。官民一体となってまちづくりすることが重要である。 	<p>【需要予測について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 需要の想定について、三保松原の観光の需要予測を見込んだケース等、採算性確保に向けて必要な対策等を検討してほしい。 	<p>【静岡鉄道との結節について】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新清水駅での相互乗入れは難しいのではないか。定時性の確保、ホームの低床化といった事を検討する必要がある。
<p>●まちづくりの起爆剤となるLRT導入が必要 ⇒駅と港を連絡する公共交通が必要である。 ⇒まちの起爆剤として、LRT導入を先行的に検討する必要がある。</p>	<p>●新清水駅～JR清水駅区間は、清水橋横断等多くの課題がある。 ●西口、東口ルートも含め、今後も引き続き検討が必要。 ⇒協議会では、駅西口での接続を期待する意見があった。 ⇒実現のためには、清水橋の縦断勾配の法令遵守等の課題がある。 ⇒導入空間の選定に向けて、引き続き、検討が必要である。</p>	<p>●清水都心の活性化に向けた日の出地区の開発計画の具体化が必要 ⇒当該区間の最優先課題は、日の出地区の開発による需要の確保である。 ⇒日の出地区の具体的な開発計画の策定、実現に向けた用地確保等のスケジュール提示、積極的な企業誘致に向けた方策検討（インセンティブの明確化）等について、官民共同で検討する必要がある。</p>	<p>●昨今の社会情勢を踏まえた需要確保方策の具体化が必要 ⇒三保松原の世界文化遺産への登録を機に、観光需要が高まることが期待される。 ⇒日の出地区の開発は前提とし、既存の観光施設、新規開発で見込める観光需要増加、沿線での住環境整備により夜間人口増加等を確保するための検討が必要である。</p>	<p>●まずは、新清水駅での乗換抵抗のない結節が必要で、その後、静岡都心からの清水都心への交流促進に向け、併用軌道区間の定時性確保、ホームの低床化方法に関して、静岡鉄道と共同での検討が必要 ⇒新清水駅での乗換抵抗の少ない結節を検討し、その後、併用軌道区間の定時性確保による現行の運行頻度の維持、施工時を考慮したホーム低床化方法の検討について、静岡鉄道と共同で検討する必要がある。</p>

今後の検討の方向性

- 日の出地区のウォーターフロントまちづくり、拠点機能の具体化
- 既存ストック及び新規インフラ整備の有効活用による需要確保方策の具体化
- 静岡鉄道との連続的・一体的となった結節性の検討
- LRT整備の必要性の明確化
- 新清水駅から日の出地区におけるLRT導入の詳細検討

【昨今の主な社会情勢の変化】

- ・「三保松原の世界遺産登録」
- ・「平成29年度の中部横断自動車道の開通」

交流人口の拡大に大きく寄与する観光資源や交通ネットワーク整備

環境、健康、交流、賑わいといったまちづくりに資する交通ネットワーク整備が必要

今後の検討の方向性

1. 日の出地区のウォーターフロントまちづくり、拠点機能の具体化

- 日の出地区のまちづくりの方向性やスケジュールを明確にすることで、LRTの必要性が示され、「市民合意」や「経済界の協力」が得られる。
- 日の出地区は、フェリーや海上交通の結節点であり、三保や日本平といった観光ポイントにアクセスしやすい位置に立地している。
- また、静岡地区からのアクセスを向上させることで、ウォーターフロントエリア及び観光、賑わい拠点として、その機能を高めることができる。
- 上記を踏まえ、日の出地区の開発計画の具体化、スケジュールの公開、民間活力の活用に向けた検討（インセンティブの明確化）を行う事が重要である。

2. 既存ストック及び新規インフラ整備の有効活用による需要確保方策の具体化

2.1 観光資源の活用

- 清水地区には、世界遺産の「三保松原」や「日本平」、「清水港」、周辺には国宝の「久能山東照宮」、また、食として「まぐろ」や「さくらえび」など駿河湾の食材があり、これらを有機的に結び付け、活用することにより、交流人口を促進することができる。

2.2 大規模社会資本整備の活用

- 新東名が平成24年に静岡県内開通、32年に全線開通予定、中部横断自動車道が平成29年に全線開通予定、また、清水港では船舶の大型化への対応や輸送効率向上のため、新興津埠頭整備など大規模社会資本の整備が進められている。
- 清水港の整備については、整備状況に応じて、日の出地区における海外との物流機能の移転が予定されており、移転により都市的土地利用への転換を目指している。
- これらのことにより、交流人口の拡大や港の都市的土地利用の促進を図ることができることから、大規模社会資本の整備を見据え、交通のネットワーク構築や都心の回遊性向上、魅力あるまちづくりを促進させていくことが必要である。

3. 静岡鉄道との連続的・一体的となった結節性の検討

- LRTの導入にあたっては、まずは、新清水駅での乗換抵抗のない結節が必要である。それにより静岡・清水間の交流を促進させることが重要である。
- 現在の静岡鉄道の利用状況としては、清水から静岡へのビジネス的利用が主であるため、日の出地区とを結ぶことにより観光的要素が加わり、静岡から清水へと観光利用を促進させることで交流の活性化に期待が持てる。
- それには静岡鉄道とLRTは連続的・一体的に機能することが必要であり、乗り換え抵抗のない結節が不可欠である。

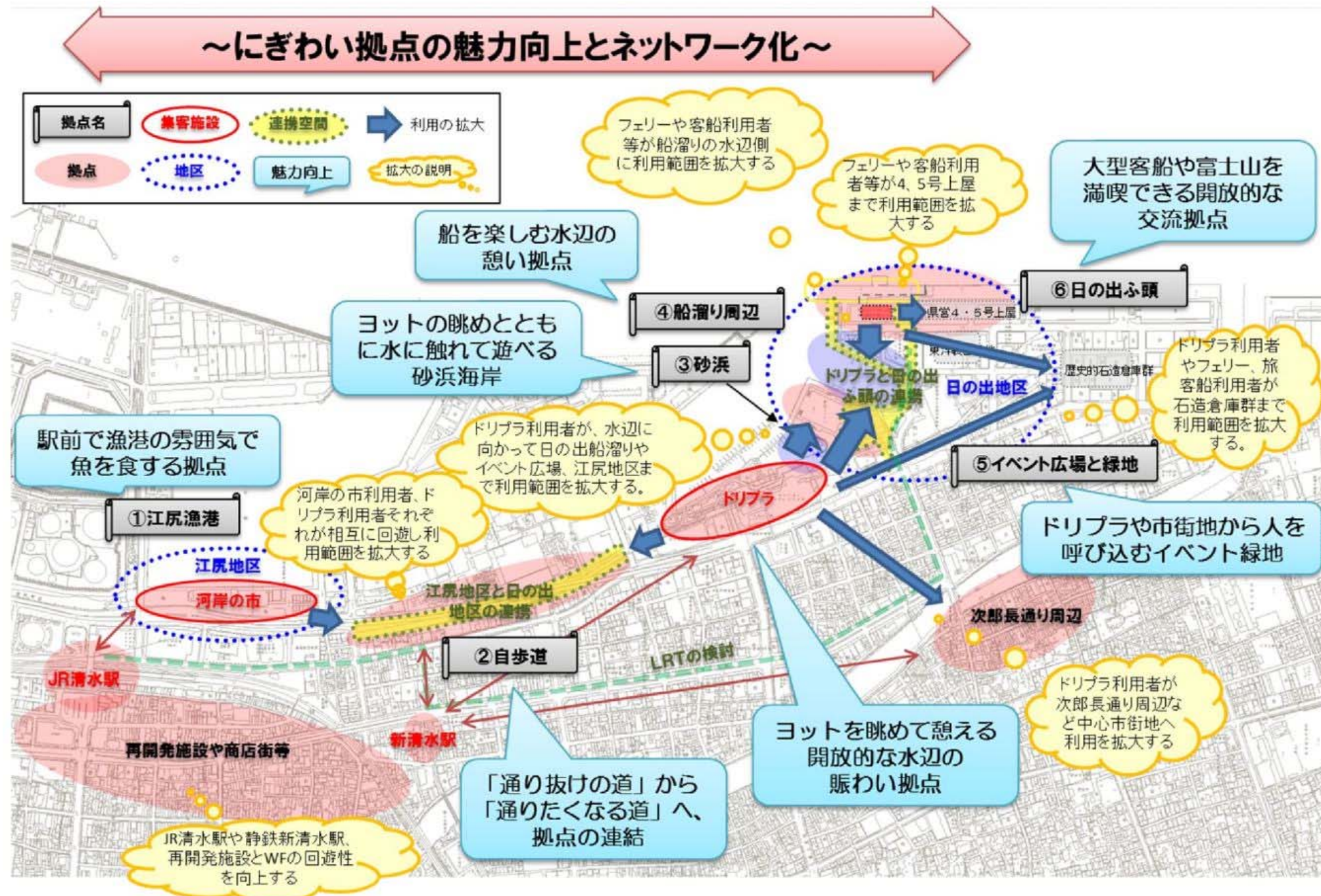
4. LRT整備の必要性の明確化

- 1～3を踏まえると、欧米や富山市で「環境」、「健康」、「交流」、「賑わい」などのまちづくりに実績があるLRTの導入が有効である。
- 導入にあたっては、まちづくりと一体となった計画の深度化が必要であり、LRT整備の必要性を明確にする。

5. 新清水駅から日の出地区におけるLRT導入の詳細検討

- 想定しているJR清水駅、新清水駅、日の出地区を結ぶルートにおいて、JR清水駅と新清水駅を結ぶ路線については、導入空間の確保や清水駅の東口、西口どちらにアクセスさせるか、今後も検討が必要である。
- 新清水駅と日の出地区を結ぶ路線については、導入空間も確保することが可能であり、日の出地区のまちづくり促進に期待ができる。
- LRTは清水地区のまちづくり促進に有効な交通システムであることから、まずは新清水駅から日の出地区を結ぶ路線について、導入における詳細な検討を進める。

日の出地区のウォーターフロントまちづくり、拠点機能の具体化



開発計画の具体化、スケジュールの公開、民間活力の活用

既存ストック及び新規インフラ整備の有効活用による需要確保方策の具体化



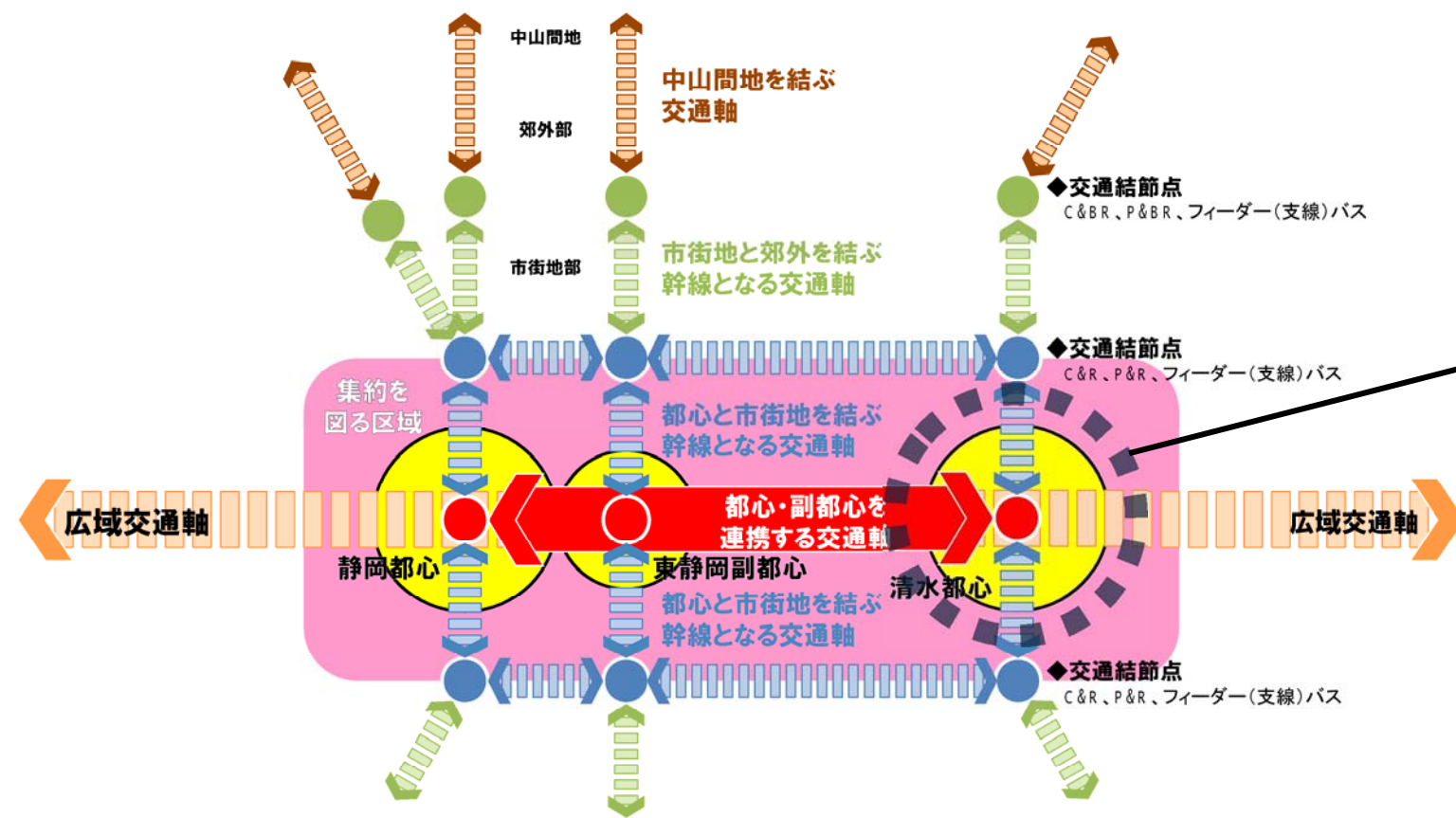
三保松原と富士山



久能山東照宮

交流人口の拡大、清水港の都市的土地利用等による需要の確保

静岡鉄道との連続的・一体的となった結節性の検討



静岡鉄道とのシームレスな接続の実現

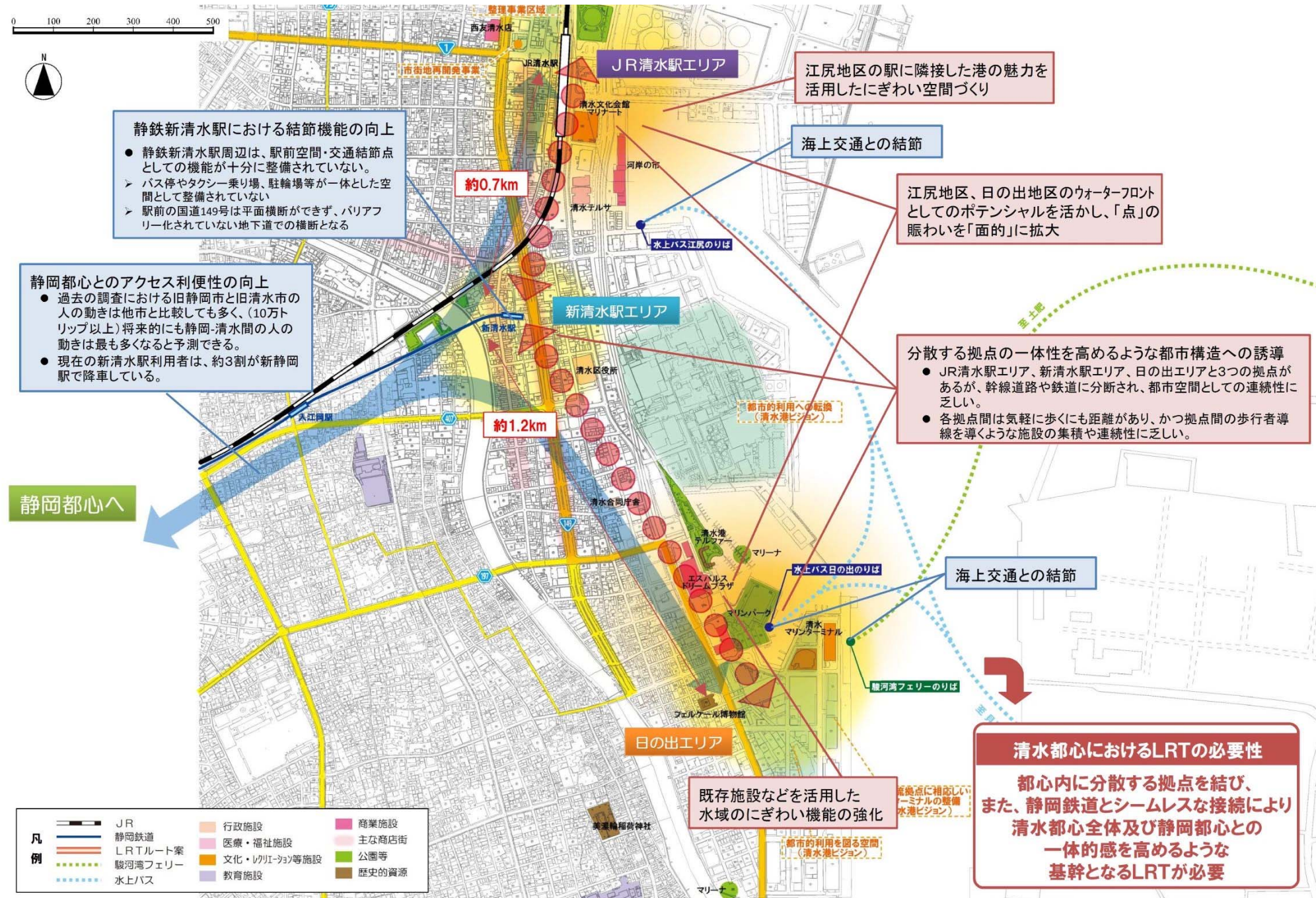


- 乗継抵抗感の少ないシームレスな接続に必要な要件
- 可能な限り短距離かつ段差のない平面移動
 - 雨天時においても濡れない屋根等の設備の設置



静岡・清水都心間の交流を促進させるため、静岡鉄道との結節性を検討

LRT整備の必要性の明確化



まちづくりと一体となった計画の深度化及びLRT整備の必要性の明確化

新清水駅から日の出地区におけるLRT導入の詳細検討

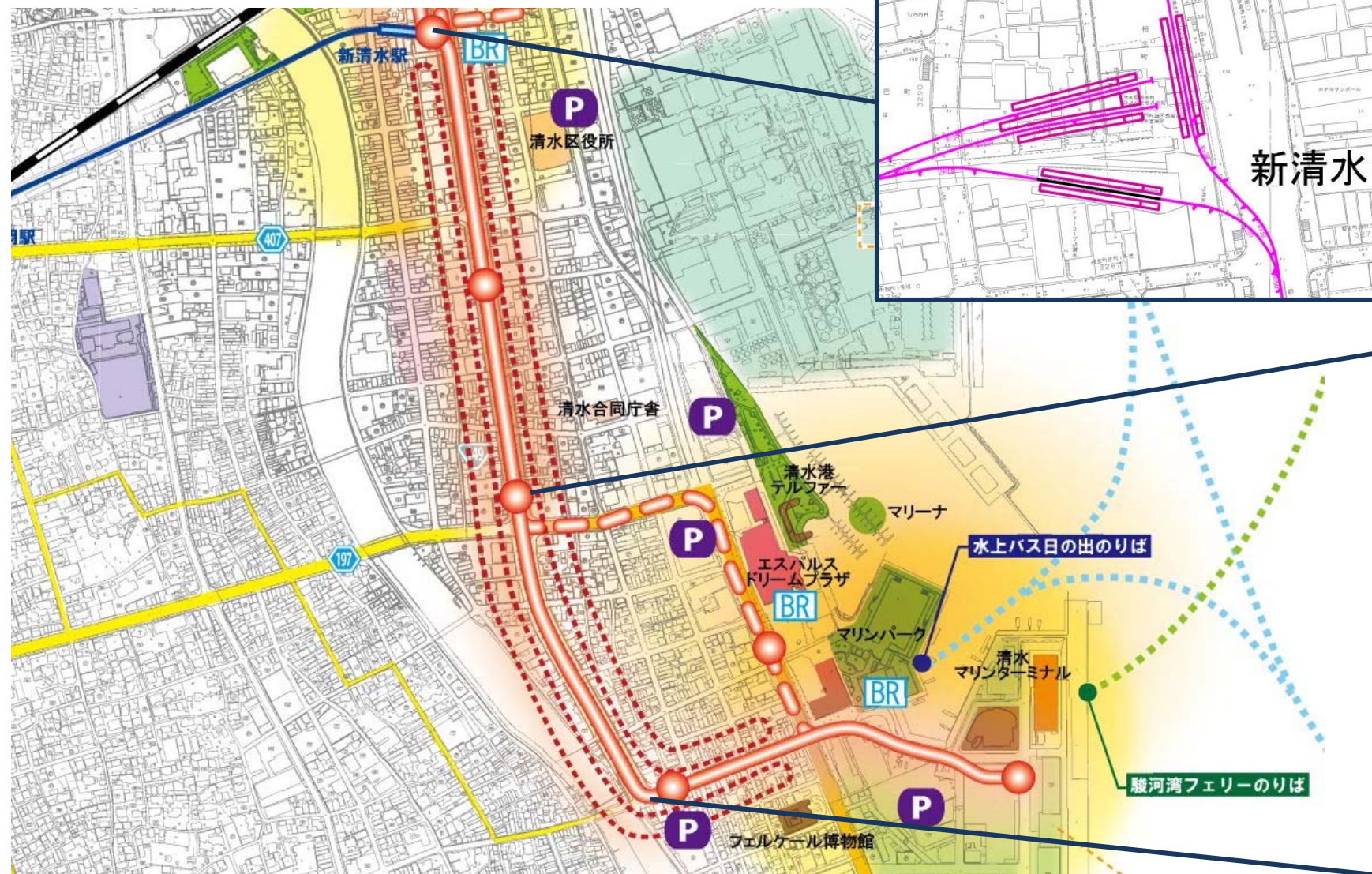
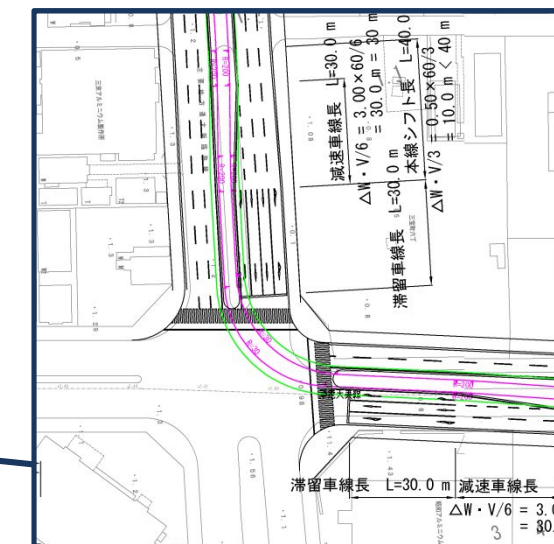
【静岡鉄道との結節性の検討】



【電停部の検討】



【交差点部の検討】



交差点部や電停部等を含むLRT導入ルートのご概略設計を実施

【協議事項】静岡市の現状とLRT導入の必要性

- 静岡市のまちづくりと交通のありかた
- 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・考え方
- 静岡型コンパクトシティのイメージ
- 清水都心における現状と課題から導くLRTの必要性
- 清水都心におけるLRT導入のイメージ
- LRT導入効果（富山市の事例）

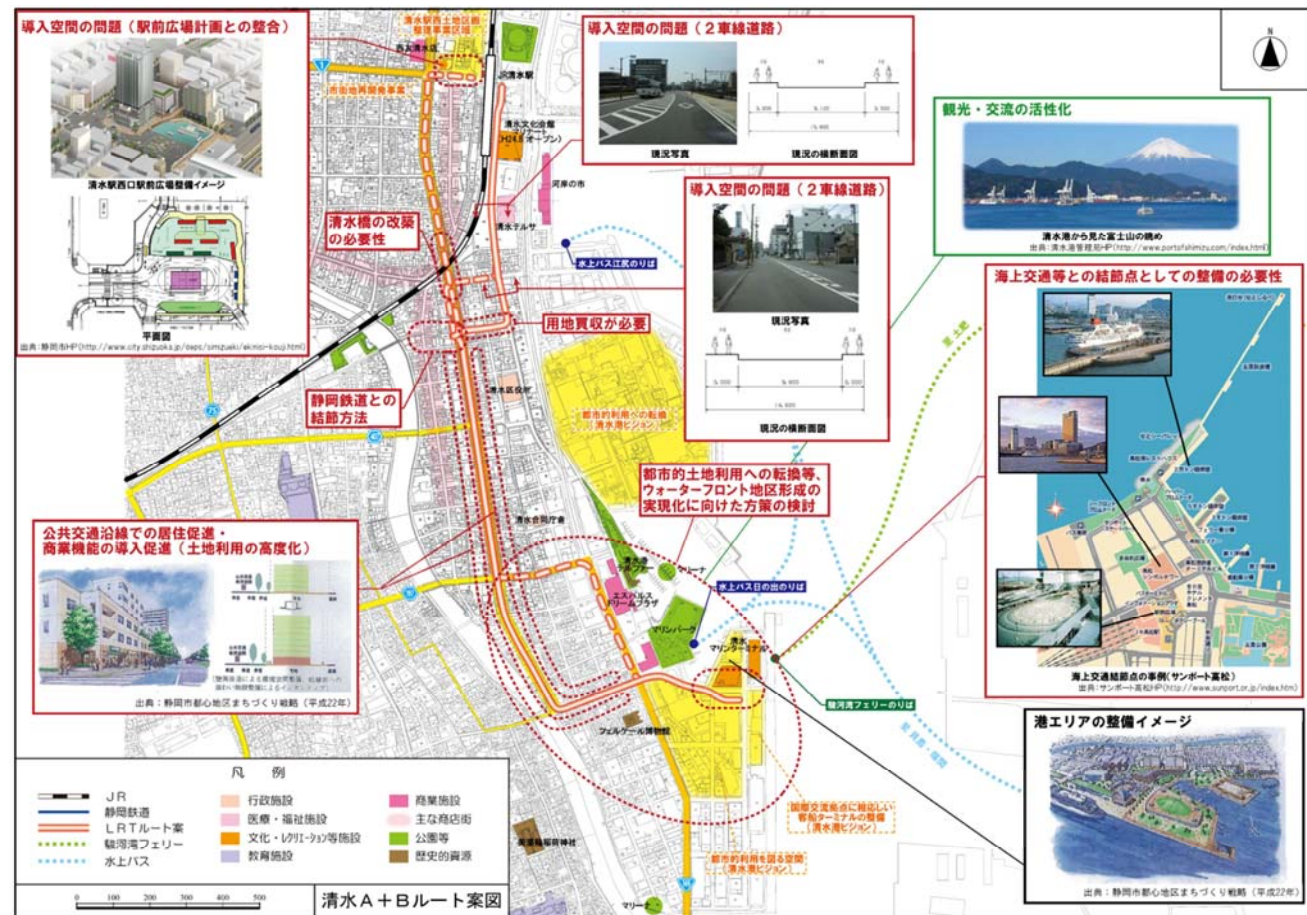
指摘事項

【LRT整備の目的と清水における位置づけについて】

- LRTは、清水に賑わいを創出するまちづくりのための手段である。日の出地区では新たな開発の動きがあるが、ここでも自動車や旅客航路とかかわりを含めた地域計画との連携が必要である。これが、LRTの利便性と採算性を向上させることとなる。
- LRTを整備してもバス等の利用者が転移するだけでは、沿線の流入人口や交流人口が増加しない。LRTを誰が何の目的で利用するのかといった、導入目的と機能を明確にする必要がある。
- LRTの建設費や需要予測、採算性などの数値を示す必要がある。このことは需要を増やす施策等を考えるためにも重要な指標となる。交通事業で採算を維持することは難しいが、この課題をクリアしないと市民のコンセンサスは得られない。

【ルートについて】

- 清水ルートはどのような経緯で設定されたのか。
かつての清水市内線のように清水橋を越えるルートは復活できないのか。
- 新清水駅の乗換はどのような形態となるのか。
また、静岡鉄道静岡清水線もLRT化（低床車両化）するというのか。



【協議事項】清水地区におけるLRTのルート設定と利活用による導入効果

- 清水都心（清水ルート）におけるルート設定の考え方
- 設定ルートの利活用による清水都心で期待される効果、効果のイメージ
- 清水ルートにおける需要及び採算性
- 清水ルートにおける軌道整備の考え方
- 清水ルートの導入に向けた研究会で示された課題解決の方向性
- 静岡市におけるLRT導入の効果

指摘事項

【LRT整備の目的について】

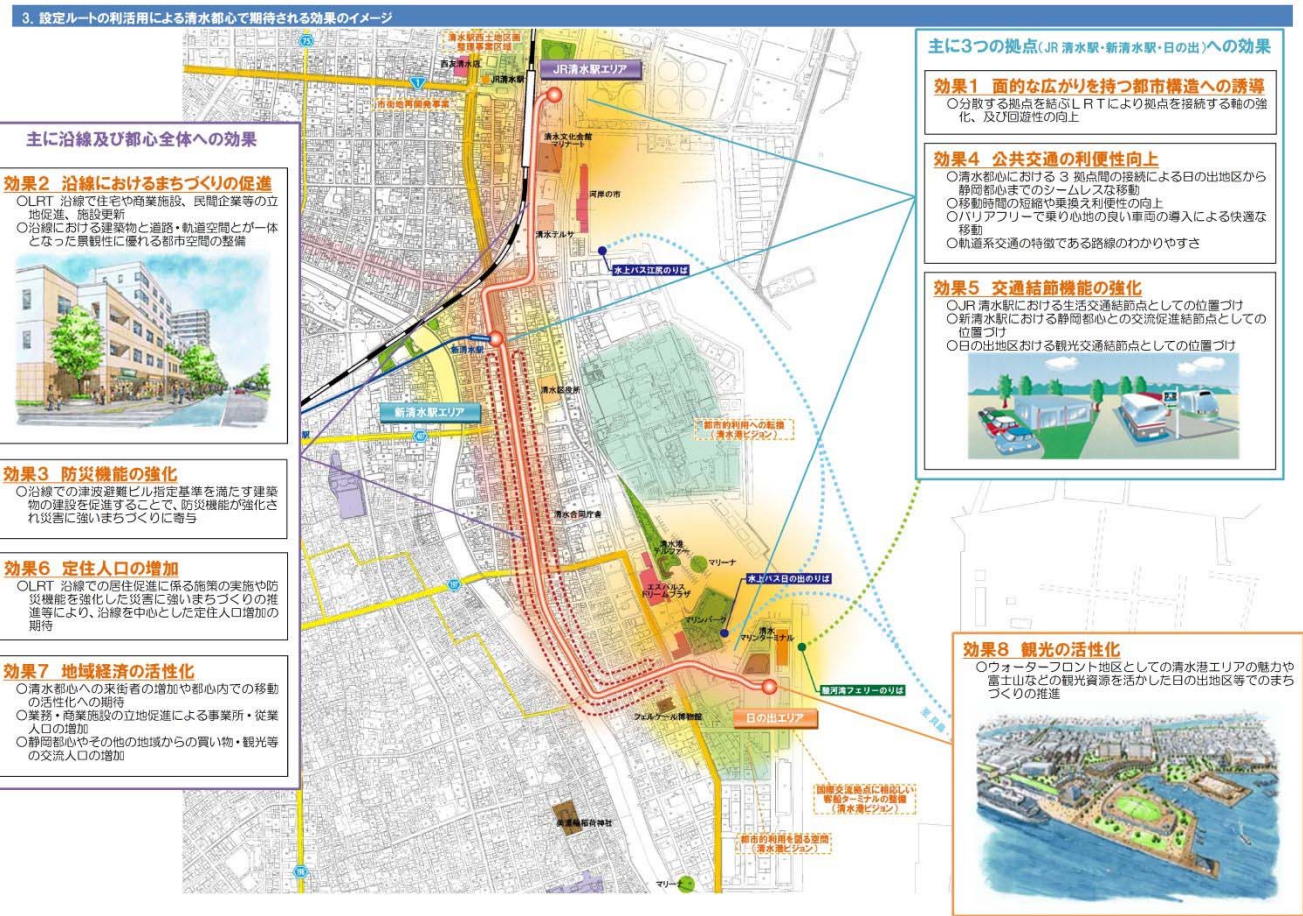
- 清水のまちづくりや賑わいの創出といった施策を示したうえで、LRTの必要性を導くプロセスがあるべき。また、歩行空間の充実やBRTなどのシステムよりLRTの整備が望ましい理由の説明も必要である。
- ルート設定とも関係するが、誰がどのような移動目的でLRTを利用するのか、すなわちターゲットを明確にするべき。これはLRTの必要性を示すことにも繋がる。
- LRT導入の意義や位置づけは、多くの市民から理解を得るために今後何度も議論や説明をしていく必要がある。

【需要及び採算性について】

- 需要を増やす方策を議論することに加えて、公共交通の位置づけとこれを整備し維持するための負担に対して、市民の合意をどのように得ていくかが重要な議題となる。

【ルートについて】

- 居住人口の多い地区にこそLRTを導入して、その利便性を多くの市民が享受できるようにするべきではないか。これにより民間が主体となった地域の発展も期待できる。
- JR清水駅の接続は、市街地であり将来延伸の可能性もある西口側が望ましいと考える。



【協議事項】LRT導入に向けた施策の検討

- 「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
- 静岡市の目指す公共交通ネットワーク
- 各都心における導入の目的
- LRTシステムの選定理由
- 各ルートの概要について
- 目指すまちづくり及び課題解決に向けた施策（案）
- 市民・経済界・交通事業者・市が一体となった連携・協力
- ルートの施策イメージ

指摘事項

【市民の理解について】

- 市民の理解を得るためには、LRT検討に対する情報開示やPRをすべき。
- LRT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。

【ルートについて】

- 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。
- JR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。

【需要予測について】

- 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。

【整備及び事業スキームについて】

- 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。

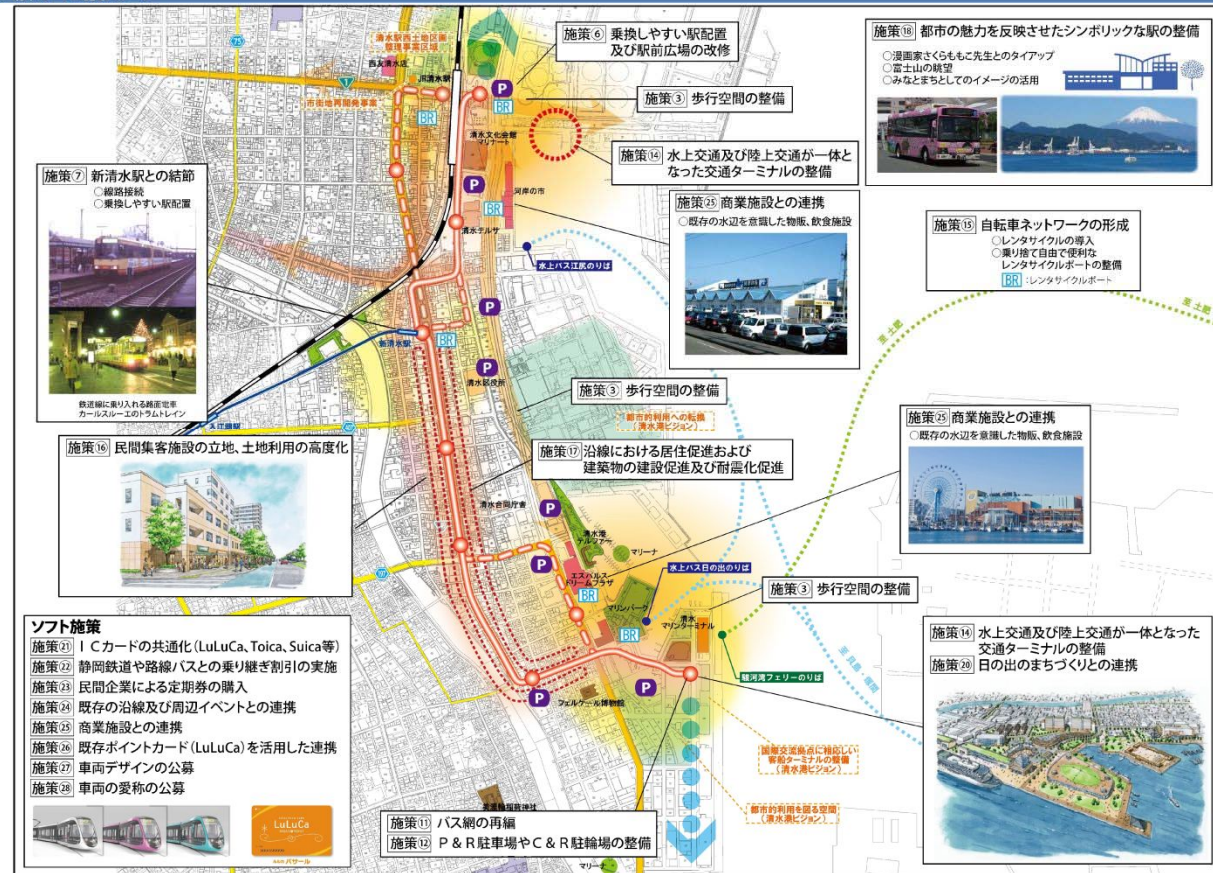
【日の出のまちづくりについて】

- 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。

【道路交通への影響について】

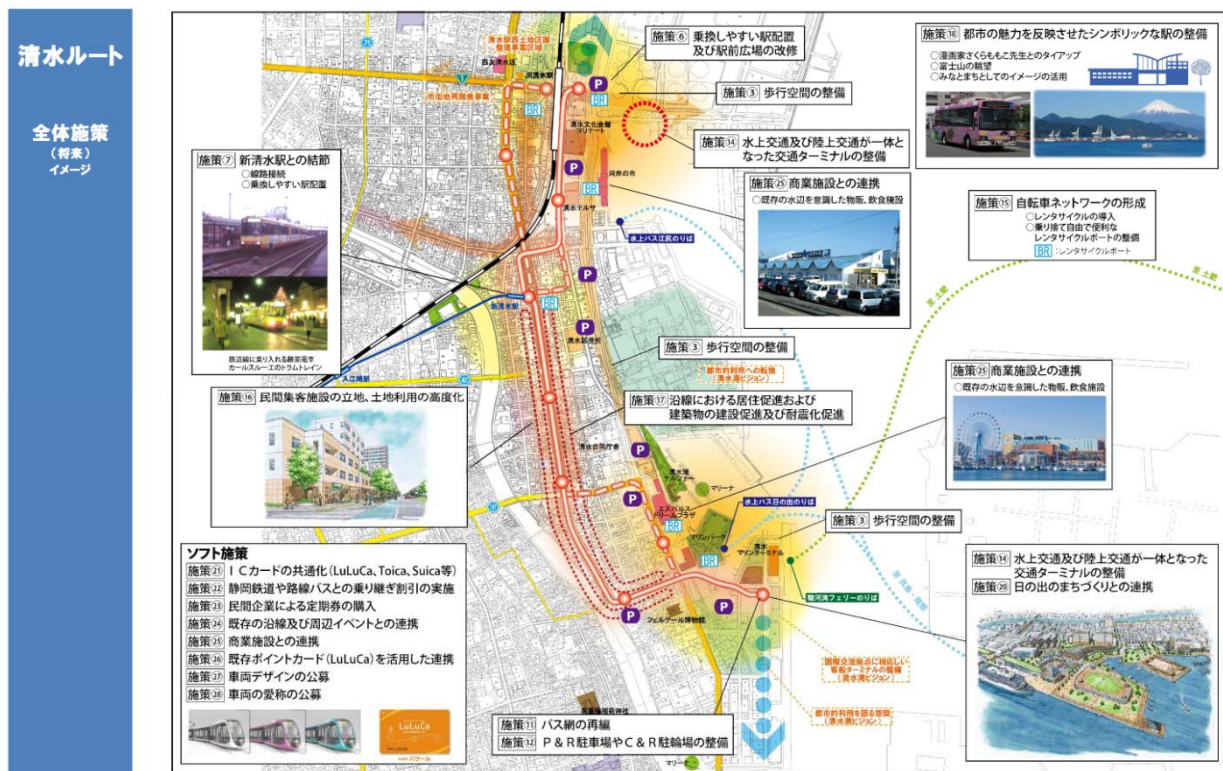
- LRT導入後の既存道路交通に対する影響度の検討が必要である。

10. 清水ルートの施策イメージ



【協議事項】LRT導入に向けた整備効果と実現性について

- 事業の必要性（導入の必要性、整備効果）
- 事業の現実性（ルート、施設整備、事業費、需要、事業形態、採算性、交通への影響）



指摘事項

【ルートについて】

- 「JR清水駅西口ルートも引き続き検討していく」とあるが、清水橋だけでなくJR東海道本線との交差、JR清水駅前の交通処理など課題が多い。西口ルートについてどのような検討をするのか。
- 清水橋ルートは、架け替えではなく嵩上げで対応できるのではないかな。

【静岡鉄道との結節について】

- 新清水駅での相互乗入れは難しいのではないかな。定時性確保、ホームの低床化といった事を検討する必要がある。

【概算事業費について】

- 施設の維持管理費は考慮されているのか。限られた財源のなかで施設をどのように維持管理していくかという議論もすべき。

【需要予測について】

- 需要の想定について、資料で示したケース以外で考えられるものはないか。例えば、三保松原の観光の需要予測が増えそうなケースを考慮するなど、需要確保に向けての数値をもう少し精査してほしい。

【日の出のまちづくりについて】

- 静岡都心から清水都心への人の流れが悪い原因、清水都心の不動産価値が上がらず、空き地が多くできている。不動産価値を高めるためにも、ウォーターフロントの活性化について引き続き検討していくべき。また日の出の開発をLRT整備と並行して進めるべき。
- 日の出地区の活性化事業は指定管理者が受託し実施しているが、人を集めるのは大変である。是非民間と行政と一緒に取り組んでほしい。
- 市は民活に期待しているが、民間が儲かることをリアルな形で見せない、民活は刺激できない。港湾エリアの民間企業が業態を変えるリスクを伴ってでもやりたいというきっかけがLRTであればインセンティブになるが、その辺りの説得力が弱い。民活に期待しすぎては良くない。

【三保松原について】

- 日の出地区から海上交通を利用した三保松原へのアクセスも展開が図っていいのではないかな。
- 世界文化遺産に登録された三保松原は今後開発の余地がある。清水のシンボルとして皆で取り組むことができないかな。

【便益分析について】

- 総括表の数値が今後公表されるため、これらの数値を精査する必要がある。

【清水ルートの課題について】

- 清水ルートの5つの課題は解決できるのか。