

(1) ルートについて

| No. | ご意見等 | 対応(案) |
|-----|---|--|
| 1 | <p>静岡鉄道の駅が近くにない地域にこそ導入すべき。</p> <p>駿河区のルートはいいが、葵区は郊外からまちにくるルートを考えるべき。</p> <p>GWの日本平周辺の、渋滞がひどく、日本平の様な観光地にこそLRTを引いて欲しい。</p> | <p>静岡市が目指す交通ネットワークは、協議会で示したLRTルートへの導入のみで完結するものではなく、将来的な延伸や他のシステムも含めた交通ネットワークの構築を考えている。</p> <p>これまでに各委員から多くのルート案が提示されているので、今後も総合的な見地から継続して検討していく。</p> <p>協議会資料(資料集) <u>P16~17</u> 本資料 <u>P1~7</u></p> |
| 2 | <p>七間町をトランジットモール化してLRTを通してほしい。</p> <p>ルートは都心部の多くの施策を踏まえ、大きな視点で見るとすべきである。</p> <p>いかにまち中に人を呼び込んでくるかが大事で、まち中は歩いて回遊すればよい。</p> | <p>既成市街地の賑わいを維持し、更に発展させるためには、歩行者が安心して回遊できる空間の整備が必要である。道路機能の再構築を図り、歩行者主体のまちづくりを推進することが、LRT導入の目的である。ここにはトランジットモール化の検討も含んでいる。</p> <p>協議会資料(本編) <u>P14</u></p> |

(2) LRTの必要性について

| No. | ご意見等 | 対応(案) |
|-----|---------------------------------------|--|
| 1 | <p>単なる移動手段ではなく、LRTは人と人との賑わいを生むもの。</p> | <p>前項「(1)ルートについてNo.2」のとおり、人と人との賑わいを再生が、LRTの導入目的と考えている。</p> <p>協議会資料(本編) <u>P14</u></p> |

(3) まちづくりについて

| No. | ご意見等 | 対応(案) |
|-----|---|--|
| 1 | <p>交通ゾーンシステムなど、住みよいまちにすることが大事。</p> <p>中山間地や海辺といった地域それぞれが便利な様にすべきである。LRTの検討でも、静岡全体をどの様にしたいか示していくことが必要。</p> | <p>静岡市が目指す交通ネットワークの提示</p> <p>本資料 <u>P1~8</u></p> |

(4) 導入に向けた施策について

| No. | ご意見等 | 対応(案) |
|-----|---|---|
| 1 | バスとの連携が大事。いかに安価で楽に 来られるか。ICカードが普及しているの で、ICカードによる施策が有効。 | 全国の主要な交通系ICカードは、本年3月に 共通化が実現している。流通系電子マネーの普及 も進んでいるので、利用者と事業者の双方にメリ ットのある施策を検討していきたい。 協議会資料(本編) P9~13 |
| 2 | 車をいかに街中に来させないかについて は、まちの外に駐車場を置いて車を来させ ない様な施策が考えられる。 | LRTの導入に関わらず、歩行者主体のまちづくり の構築を図っていきたい。 協議会資料(本編) P9~13 |

(5) 導入について

| No. | ご意見等 | 対応(案) |
|-----|--|---|
| 1 | 自動車で来る人がLRTの方が便利であ ると思う様なシステムにしなくてはなら ず、市民の合意を得て導入すべきもの。 | 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 などを計画中である。 |

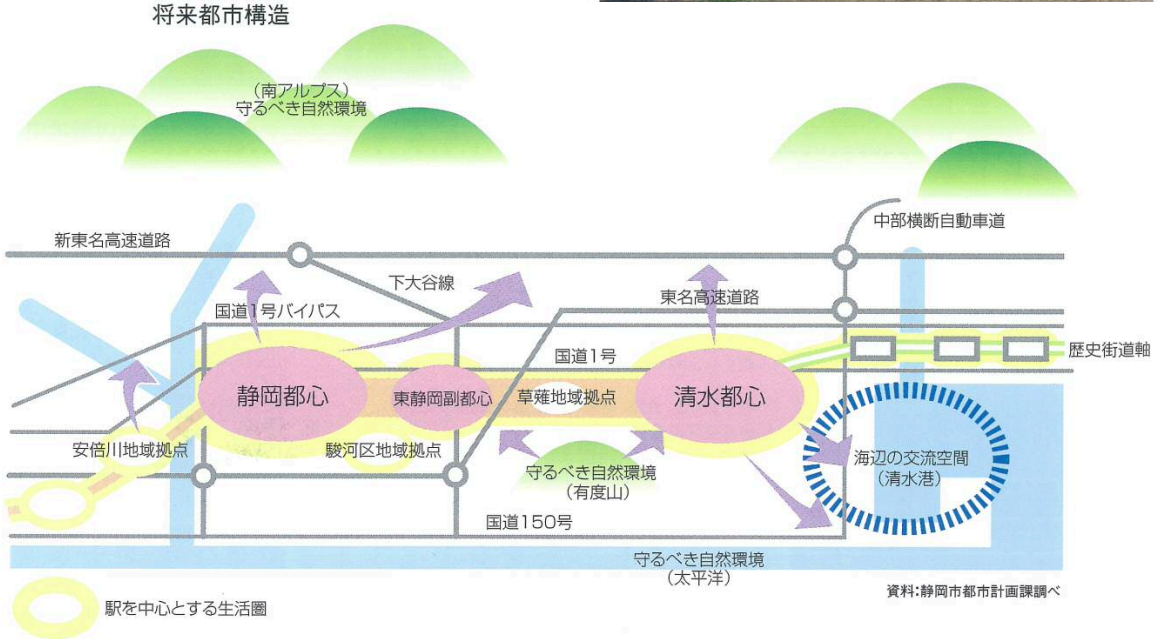
目次

| | |
|--------------------------|---|
| 1. 静岡市の目指す交通ネットワーク | 1 |
|--------------------------|---|

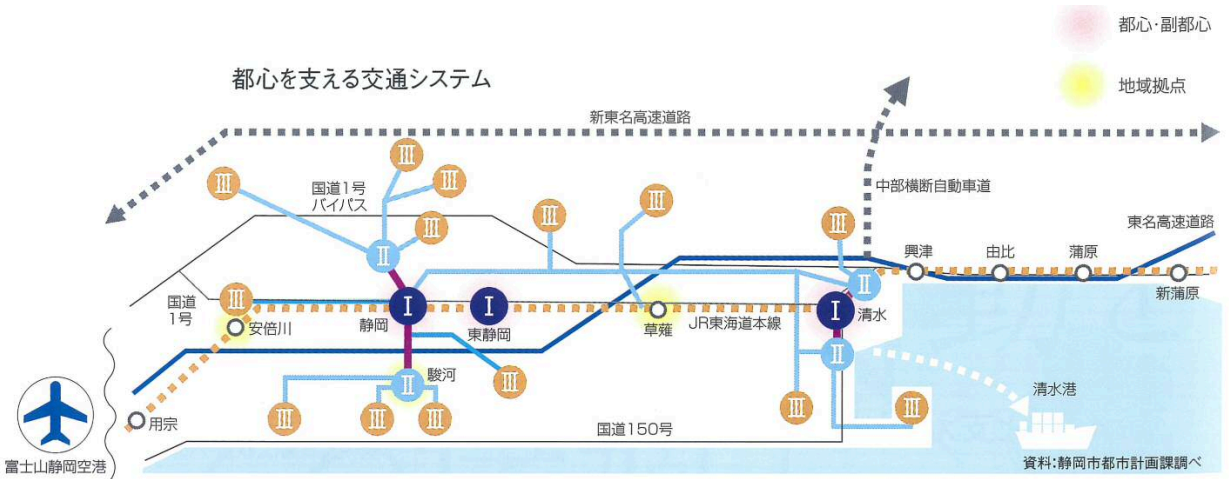
1. 静岡市の目指す交通ネットワーク

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

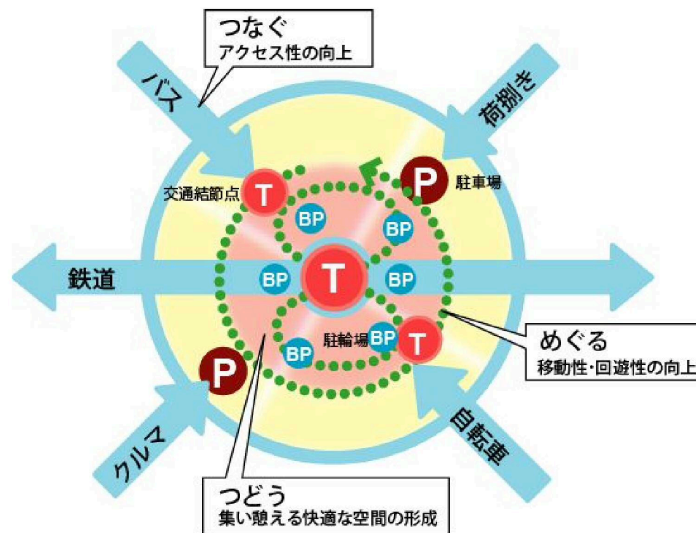
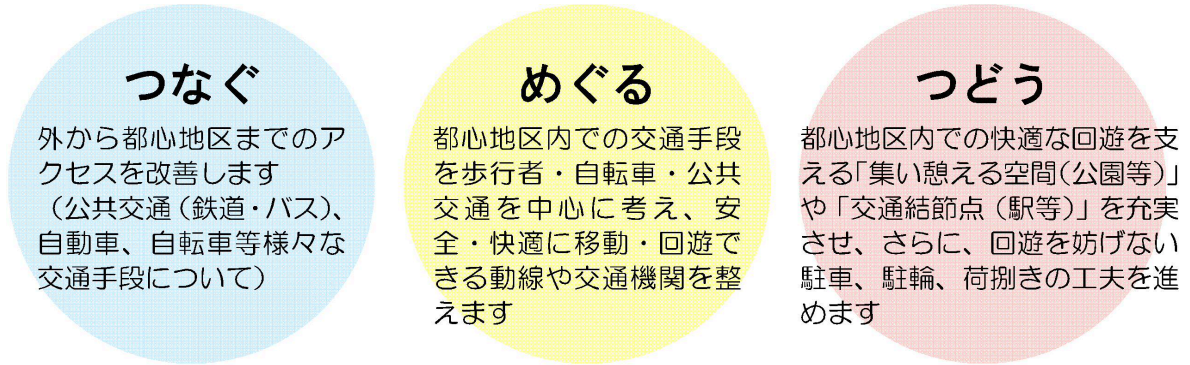
都心交通ターミナル
都心の鉄道駅を中心に、新たな公共交通や幹線バス、駐車場、駐輪場など多様な交通手段が集まる施設

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。

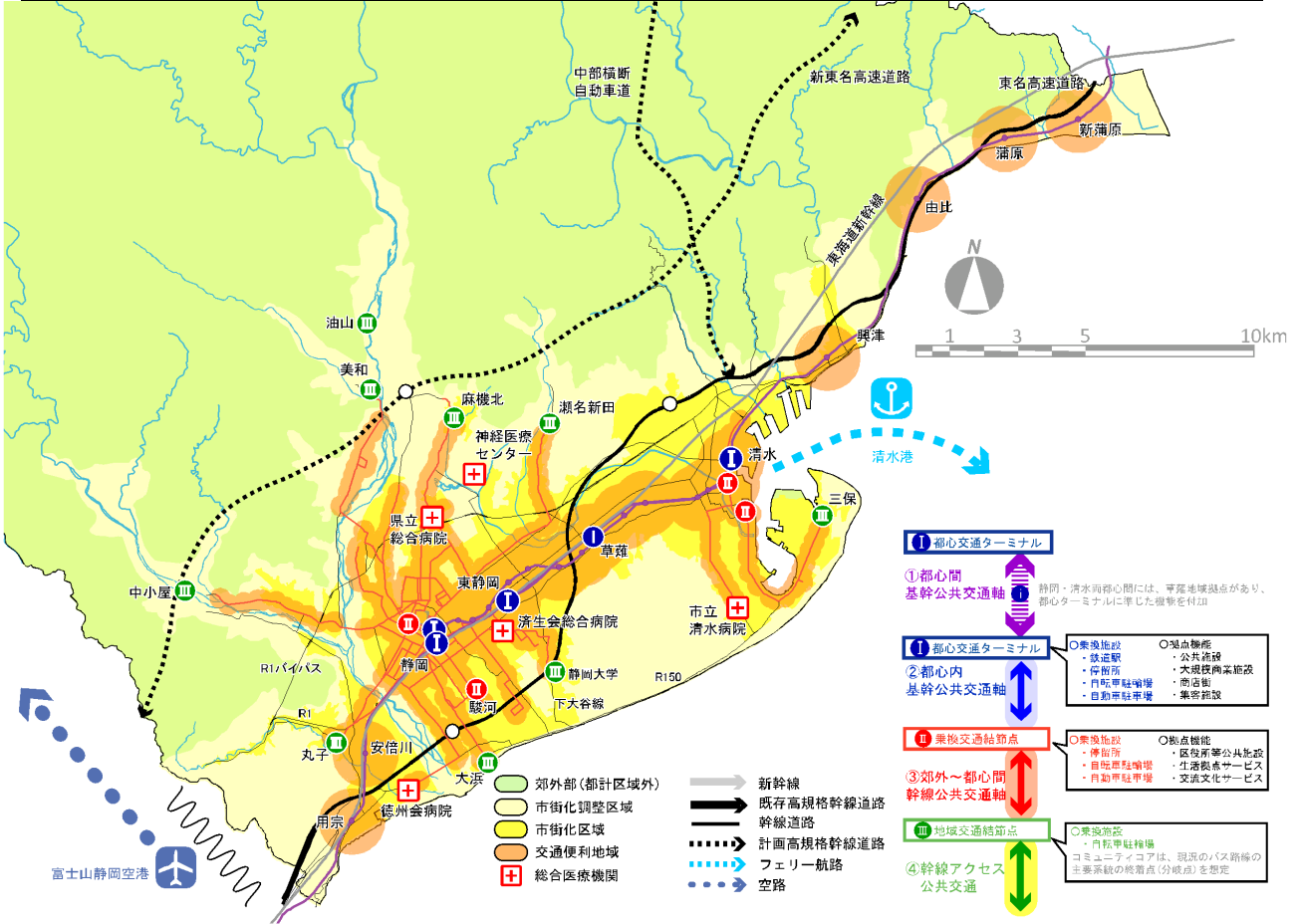


| | | つなぐ (アクセス性) | めぐる (回遊性) | つどう (滞留・荷捌き) |
|--------|---------|----------------|--------------|-----------------|
| 空間の広がり | | 市域全体 | 静岡都心 ・ 清水都心 | |
| 交通手段 | 歩行者 | — | 歩行者ネットワーク | オープンスペース・滞留施設 |
| | 自転車 | 自転車道ネットワーク | 都市内自転車走行空間 | 駐輪場 |
| | 鉄軌道 | 鉄軌道ネットワーク | 都心内を回遊する公共交通 | 駅・電停・駅前広場等 |
| | バス |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



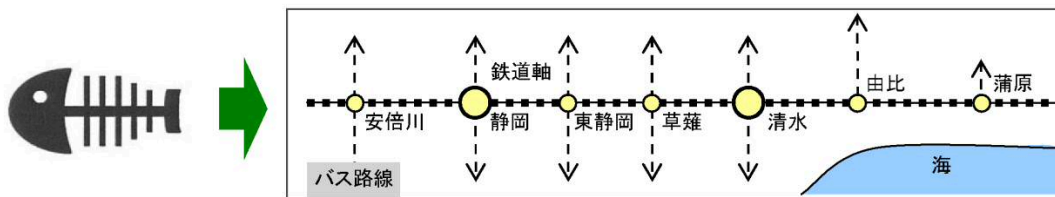
| | | |
|---|--|--|
| <p>都心間基幹公共交通軸 都心間をつなぐ JR 在来線や静岡鉄道を活用した基幹的な公共交通の軸</p> | <p>都心内回遊公共交通軸 鉄道との接続を想定した新たな公共交通の導入により都心内を回遊する軸</p> | <p>幹線公共交通軸 都心と郊外をつなぐ路線バスなどのサービス水準の向上による幹線公共交通の軸</p> |
| <p>都心交通ターミナル 都心の鉄道駅を中心に新たな公共交通や幹線バス、駐車場、駐輪場など多様な交通手段が集まる施設</p> | <p>乗換交通結節点 都心周辺において、幹線バスから新たな公共交通への乗換えを円滑にする施設</p>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

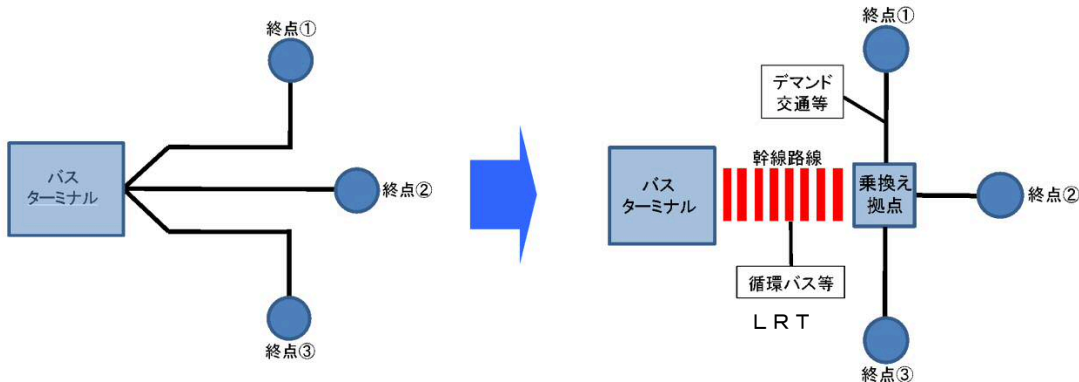
- 市内の都心間基幹交通軸として、鉄道や現在検討されている新しい交通システムが受け持ち、各駅から南北方向への幹線交通軸、山間地・郊外部から幹線アクセス公共交通をバス交通が担った、フィッシュボーンパターンの形成を図る。
- 同じ方向に向かうバス路線を途中まで集約し、走行環境や輸送力をあげることで、幹線バス路線としての利便性を高め、また、集約化にあたっては、輸送力のあるLRTやBRTの導入、コミュニティバスの導入及びバスレーン整備と併せた検討を行う。
- バス路線の再編にあたり、市街地区間と山間地区間の運行を分離することで、採算性の低い郊外部～山間地間の効率的な運行が期待できることから、乗り継ぎ施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



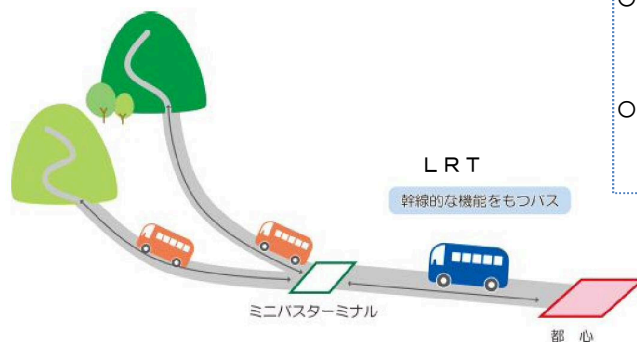
出典 静岡市バス交通計画 (H25)

◆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



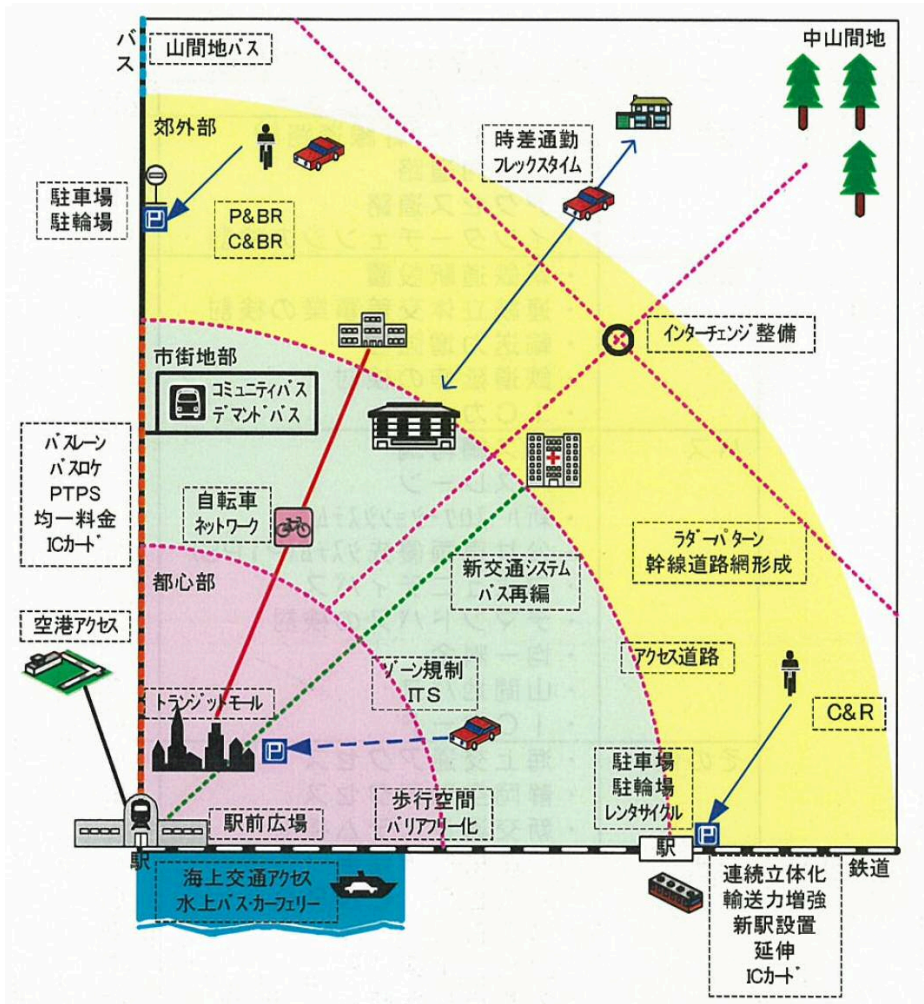
○バスターミナルに、駐車場や駐輪場を設けることで、自動車からバスへの転換やより広域な地域からのバス利用を可能にすることが期待される。

○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。



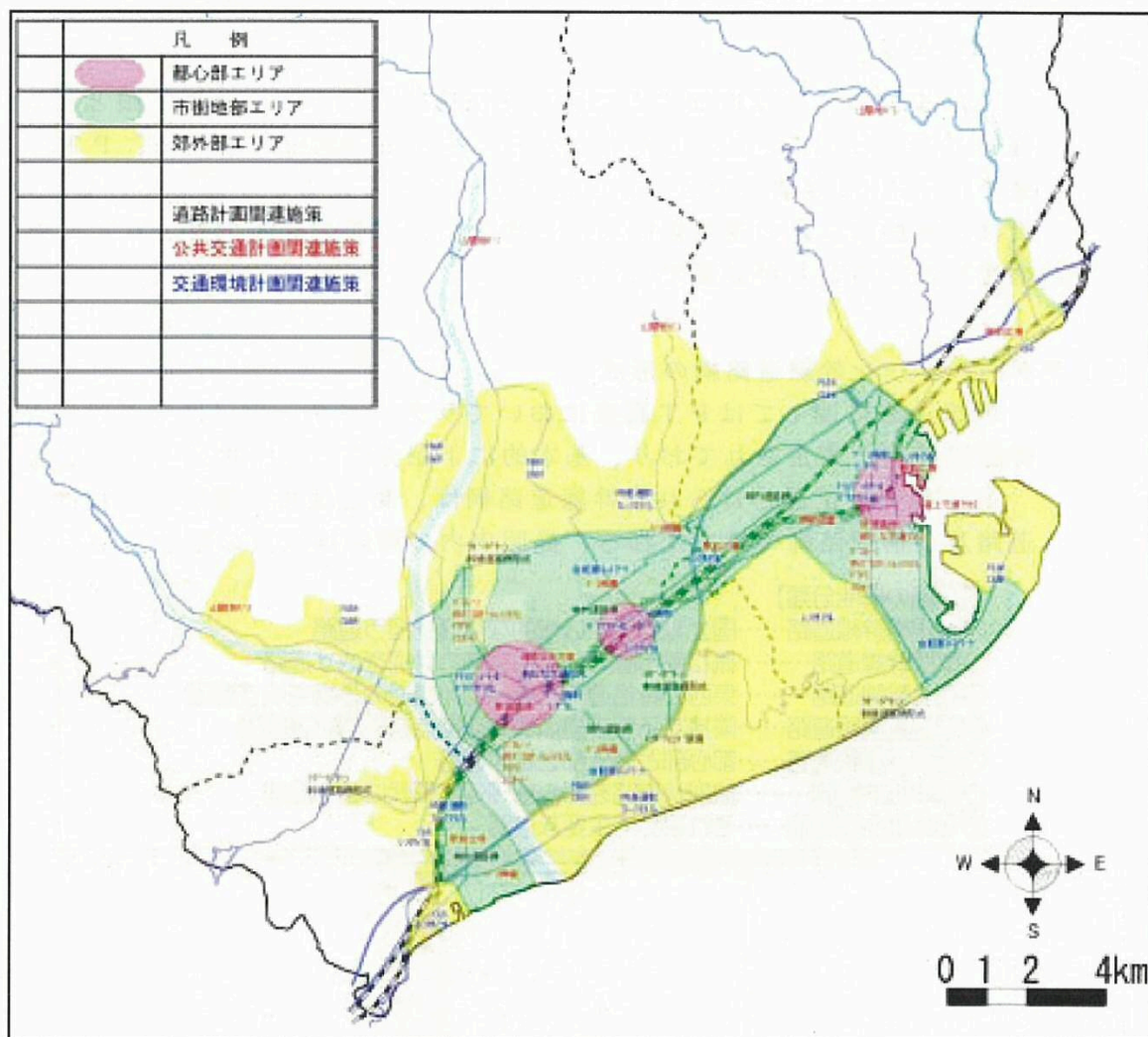
都心部：公共交通や自転車で容易にアクセスし、徒歩で自由に回遊できる

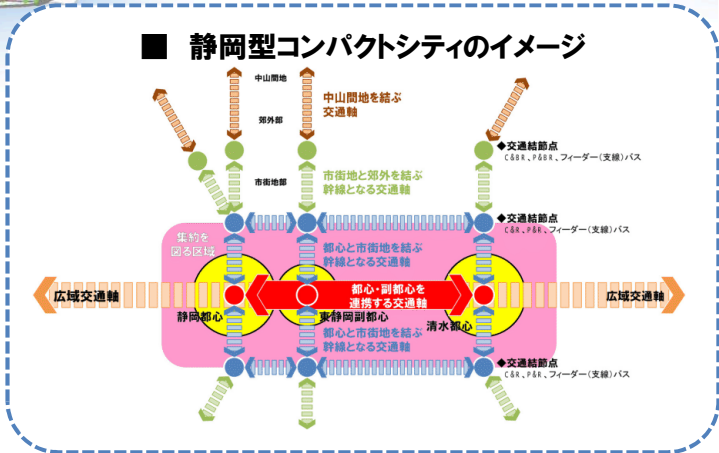
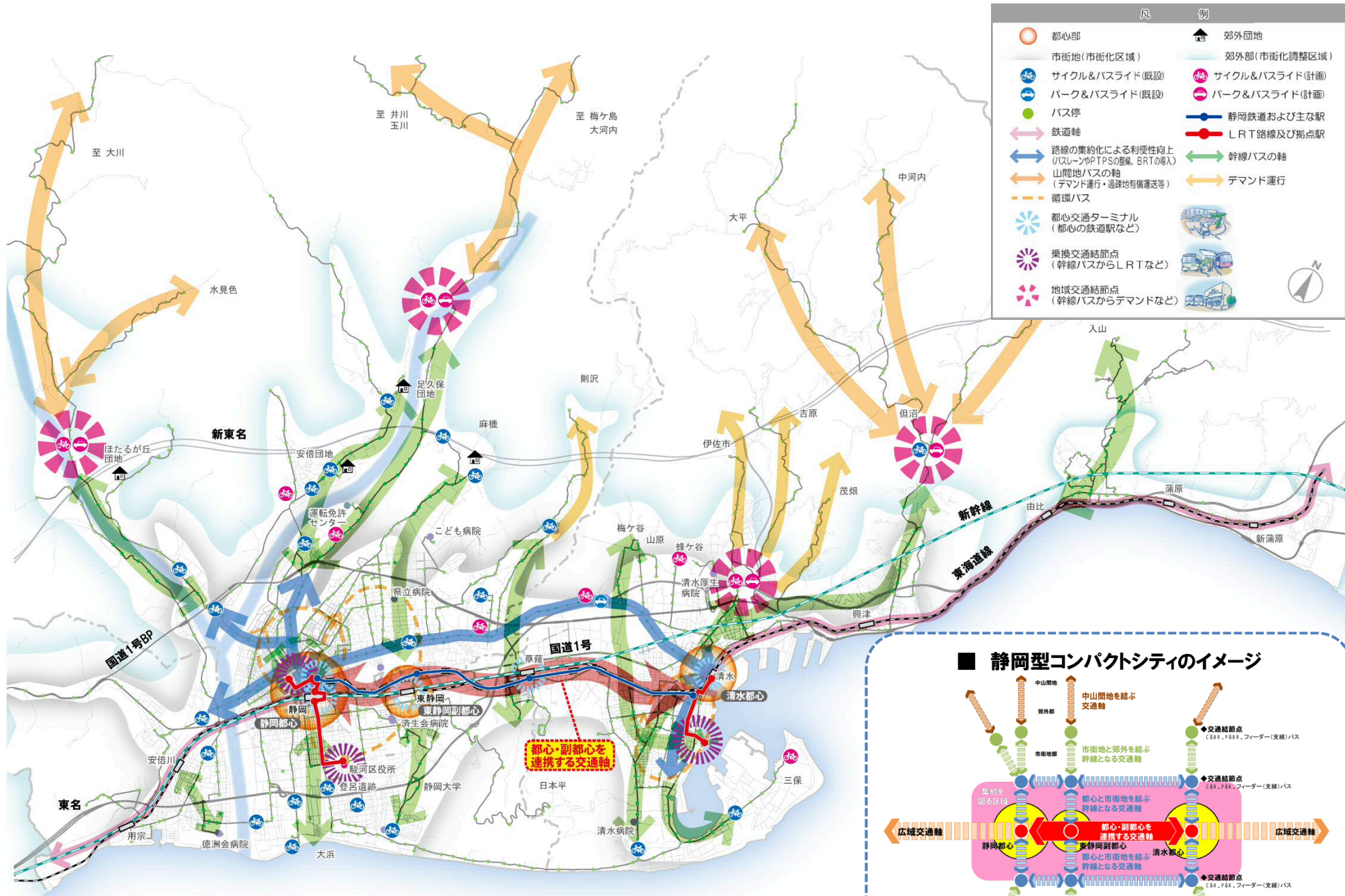
市街地部：地区内交通と通過交通を適正に処理し、安全で快適な移動ができる

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

出典 静岡市総合交通計画





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和考え方

- 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で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)

