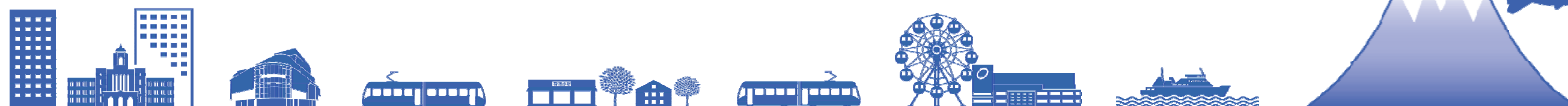


# 静岡市静岡地区 LRT 導入検討協議会

## 目次

1. 静岡地区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.....	6
3. 第2回協議会での主な指摘事項.....	7
4. 第3回協議会での主な指摘事項.....	8
5. 第4回協議会での主な指摘事項.....	9

平成25年10月11日  
静岡市



# 静岡地区LRT導入検討協議会のまとめ

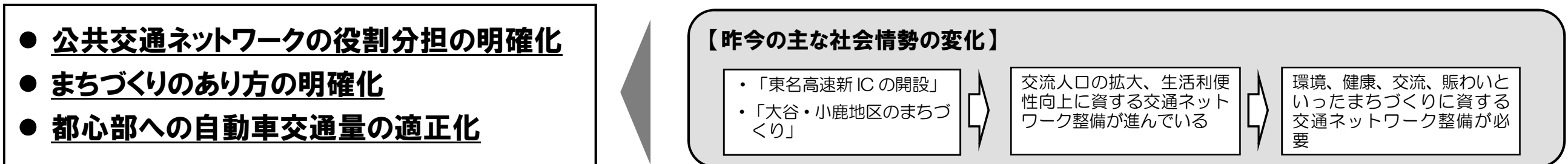
## 第1回～第4回協議会の協議内容と指摘事項

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 静岡地区におけるLRTのルート設定と 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><b>【ルートについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在の案では、中心市街地を主体としたルートが設定されているが、将来はその他の地域への延伸も見据えているのか。</li> <li>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。</li> </ul> <p><b>【まちづくりについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市街地に導入するLRTでは、自動車交通との関係が大きなテーマである。流入規制などの施策に対して市民から理解を得るためには、そのことが快適なまちづくりと地域の活性化に繋がる効果を示す必要がある。</li> <li>地域経済の活性化、高齢化対策、過疎化対策などの生活に直結する多面的な切り口からも検討する必要がある。</li> <li>LRTの計画では地域との調和も重要な事項であるので、地元の意見を反映できる態勢が望まれる。</li> </ul>	<p><b>【ルートについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>現在示されているルートは、平成23年度の研究会において中心市街地の活性化や静岡鉄道との連携から導かれたものであり、これをベースとして将来的なLRTによるネットワークの構築を目指すとの考えで議論していきたい。</li> <li>葵ルートは、既成市街地の将来の姿を見据えながらLRTの意義や位置づけを導く必要がある。ここでは商店街における道路空間のありかたも考える必要がある。</li> <li>駿河ルートは、沿線居住地と中心市街地を結ぶ役割を担うので、ルートの設定においては人口の貼り付きや開発計画等を踏まえることが重要である。</li> </ul> <p><b>【需要、事業費について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>今回の資料で示された需要や採算性は、平成23年度の研究会から一部見直されており、今回は概算値と理解するが、条件や考え方等について更に詳しい説明をいただきたい。</li> </ul>	<p><b>【ルートについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>葵ルートは郊外からまちにくるルートを考えるべき。</li> <li>七間町をトランジットモール化してLRTを通してほしい。</li> </ul> <p><b>【道路交通への影響について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>車をいかにまちなか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。</li> </ul> <p><b>【まちづくりについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。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。</li> </ul> <p><b>【LRT導入について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<p><b>【ルートについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>葵ルートは、中心市街地から中山間地へ伸ばすようなルート案に見直してもらいたい。駿河ルートは、観光の視点も考慮したルートを考えてはどうか。</li> </ul> <p><b>【道路交通への影響について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> <p><b>【LRTの整備効果について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>LRT整備には、用地買収や車両基地整備など初期コストが必要となる。長期的にみると社会的効果の発現が期待される。そのあたりも整理してほしい。</li> </ul> <p><b>【情報開示方法について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>事業費が高いと、税金の無駄遣いだという市民からの反発を受ける。環境に優しい、人間中心のまちにするという明るいイメージを強調する方が良い。</li> </ul>

## 協議会での審議内容の要点

<p><b>【ルートについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>葵ルートは中心市街地から郊外、中山間地へ伸ばすようなルートに見直してほしい。</li> <li>駿河ルートは、観光地へのアクセスも考慮したルートを検討すべき。</li> </ul>	<p><b>【まちづくりについて】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>地域経済の活性化、高齢化対策、過疎化対策などの生活に直結する多面的な切り口からも検討する必要がある。</li> </ul>	<p><b>【道路交通への影響について】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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、同時にまちの外に駐車場を整備して車を来させない様な施策をとるべきである。</li> </ul>
<p><b>●公共交通ネットワークの役割分担の明確化が必要</b> ⇒当初の計画思想は、「歩行者主体」のまちづくりの一環として回遊性向上を主眼として計画していた。 ⇒協議会では、郊外からのアクセスという別の視点からの提案があった。 ⇒現在、郊外から中心市街地へのアクセスはバスがその役割を担っている。 ⇒上記を踏まえ、再度、静岡市全体の公共交通ネットワークの中で、バス、LRTが担う役割を明確にする事が重要である。</p> <p><b>●LRTが担う役割に応じてルートの再検討</b> ⇒LRTが担うルートに関しては、需要や周辺交通への影響、他の公共交通と結節性を考慮し、再検討する必要がある。</p>	<p><b>●歩行者を中心とする地区、自家用車等と共存する地区等、静岡都心におけるまちづくりのあり方検討が必要</b> ⇒高齢化社会においては、自家用車に過度に依存しなくても、誰もが安全・安心に暮らせるまちを構築する事が重要である ⇒特に静岡都心においては、歩行者が安心・安全で快適に歩行でき、まちの活性化、賑わいの創出に資する空間整備が必要である ⇒上記の踏まえ、歩行者が主体となる地区、自家用車と共存する地区を明確にする事が重要である。</p>	<p><b>●環状道路等の整備、TDM、MM等、ハードとソフトの施策の組合せにより、都心部の自動車交通量の適正化を図る事が必要</b> ⇒現況のまま車線数を減少させると、周辺交通への影響が大きい ⇒「まちづくりのあり方」や「公共交通の役割分担」を明確にした上で、公共交通ネットワークの充実と環状道路等の整備により自動車交通の適正な分散を図る事が重要である。 ⇒その上で、周辺交通への影響について把握し、適切な対策等を検討することが必要となる。</p>

## 今後の検討の方向性



今後の検討の方向性

### 1. 公共交通ネットワークの役割分担の明確化

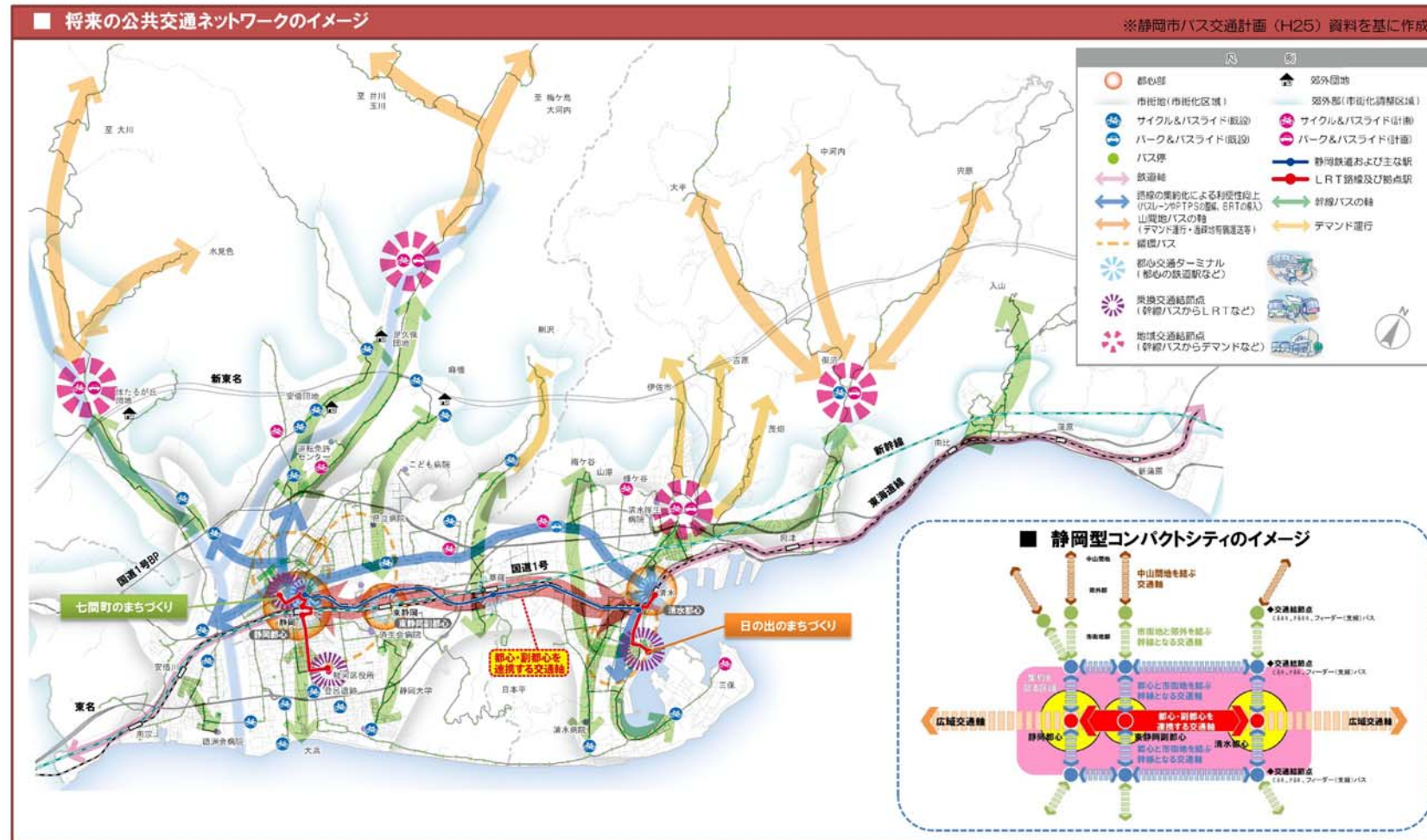
- 平成24年度に策定した「バス交通計画」を基に、鉄道、LRT、バスそれぞれの特性を考慮した役割分担を明確にし、望ましい公共交通ネットワークを構築させる。
- 公共交通の結節点についても、「バス交通計画」を基に、活性化や賑わいの創出、今後の基盤整備による交通流の変化といった視点も踏まえて検討を行う。

【観光資源活用の視点】

- 登呂遺跡や日本平動物園などの観光資源を、有機的に結びつけ活用することにより、交流人口を促進させる。

【基盤整備活用の視点】

- 東名新ICの開通が平成29年に予定されており、また大谷・小鹿地区のまちづくり事業や、静岡駅から静岡大学までの道路整備も併せて進められている。これらの基盤整備を活かした基幹となる公共交通の充実を図る。



### 2. まちづくりのあり方の明確化

- 歩行者主体のまちづくりにより、中心市街地の活性化を図ろうとしている。
- 自動車交通量の適正化が図られることで、地元商店街などと中心市街地のまちづくりについて一体に取り組むことができる。
- 将来を見据えたまちづくりの方向性が明確になることで、LRTの導入ルートや必要性についても明確となる。

### 3. 都心部への自動車交通量の適正化

- 交通量推計やマイクロ交通流シミュレーション等により周辺交通への影響を把握する。
- 周辺交通量の影響について、地元、道路管理者、交通管理者、交通事業者と協議・調整を行う。
- 自動車交通量の適正化について、市民一人一人に理解していただける様に、シンポジウムなどによる情報発信を継続的に行う。



# まちづくりのあり方の明確化

## 葵区のまちづくりのあり方

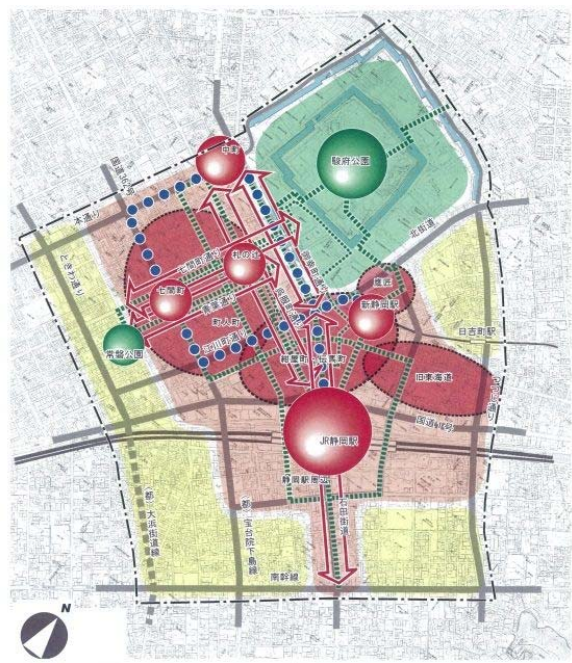


歩行者主体のまちづくりのイメージ

## 駿河区のまちづくりのあり方

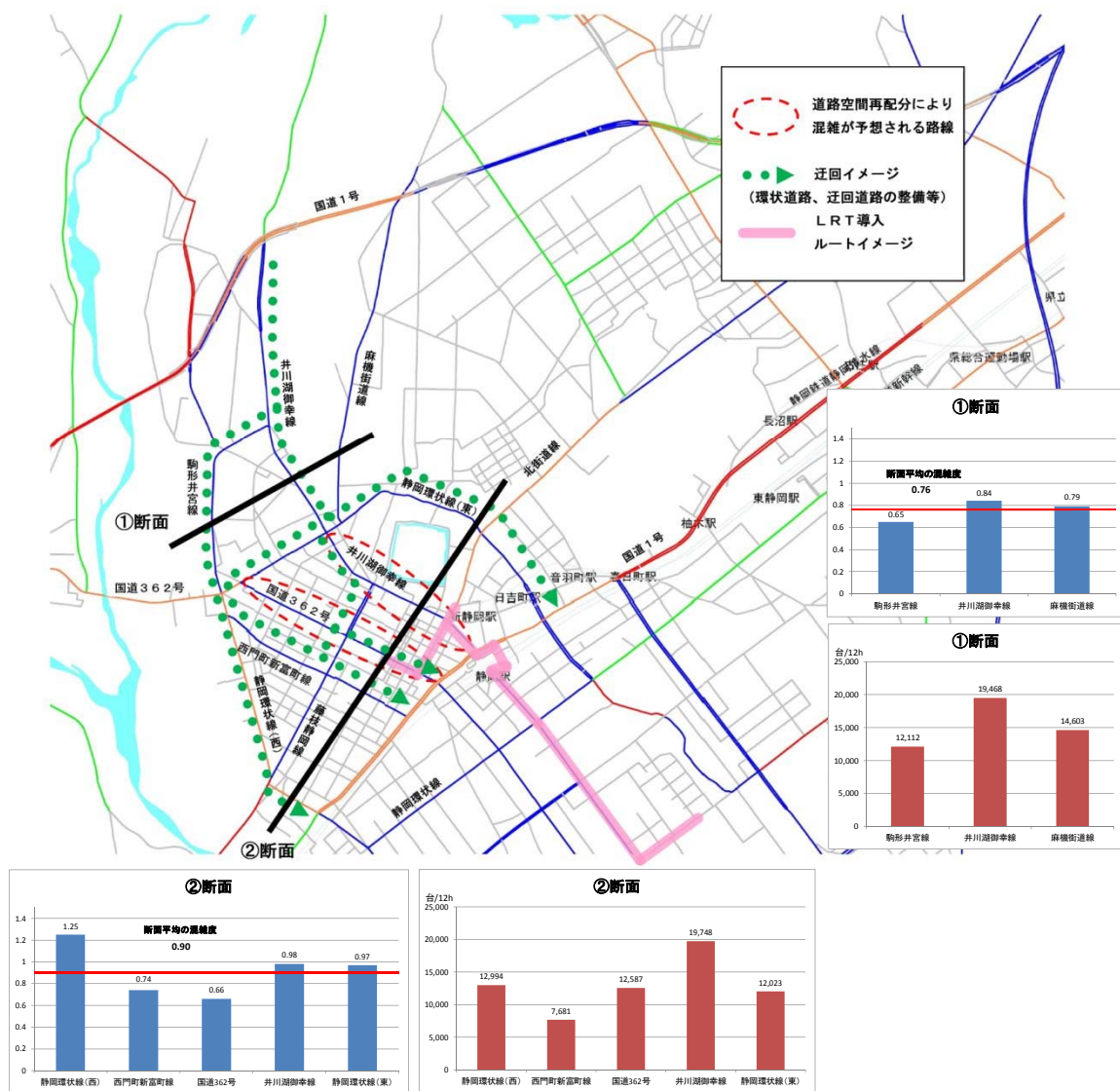


## 静岡都心が目指す空間構造



歩行者主体、自動車との共存等の今後のまちづくりのあり方を明確化

# 都心部への自動車交通量の適正化



資料：H22年度道路交通センサスより検討

## 周辺交通への影響把握

交通量推計

+

マイクロ交通流シミュレーション

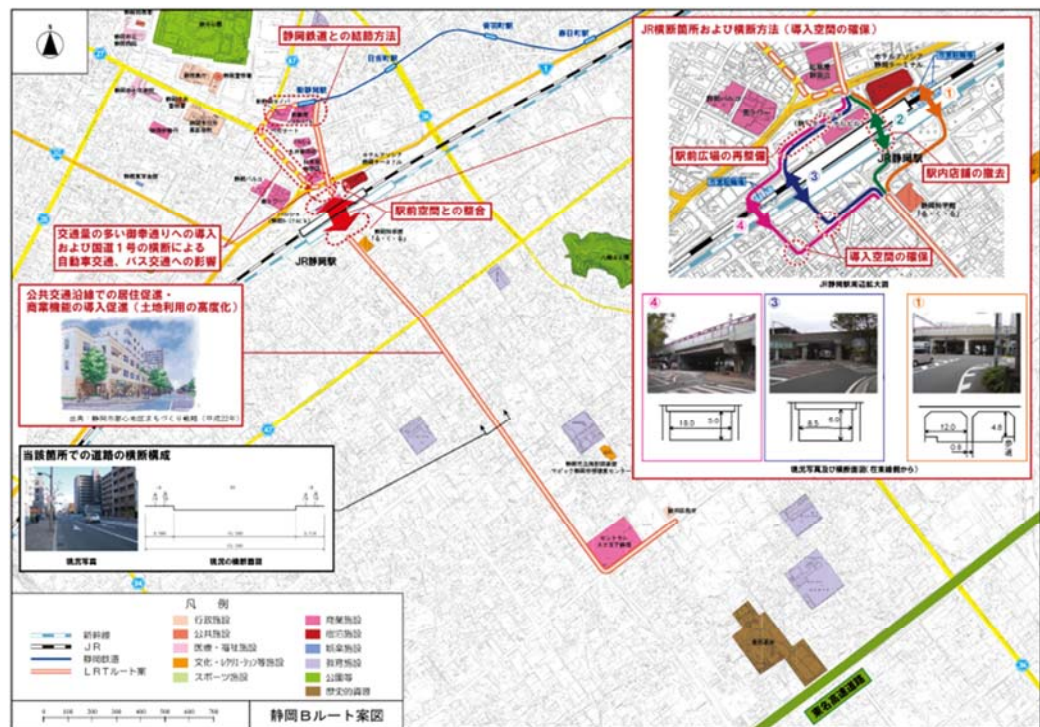
## シンポジウムなど情報発信の実施



周辺交通への影響及び都心部への自動車交通量の適正化について、関係者と協議・調整

【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
- 静岡都心における現状と課題から導くLRTの必要性
- 静岡都心におけるLRT導入のイメージ
- LRT導入効果（富山市の事例）



指摘事項

【ルートについて】

- 現在の案では、整備効果の観点から中心市街地を主体としたルートが設定されているが、将来はその他の地域への延伸も見据えているのか。
- 新静岡や JR 静岡駅前は近年整備が終わった状況であり、LRT 線路の乗り入れに市民の理解が得られるかが鍵となる。
- 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。

【まちづくりについて】

- 市街地に導入する LRT では、自動車交通との関係が大きなテーマである。流入規制などの施策に対して市民から理解を得るためには、そのことが快適なまちづくりと地域の活性化に繋がる効果を示す必要がある。
- LRT がまちづくりの手段として位置づけられていることは理解するが、更に地域経済の活性化、高齢化対策、過疎化対策などの生活に直結する多面的な切り口からも検討する必要がある。
- LRT の計画では地域との調和も重要な事項であるので、地元の意見を反映できる態勢が望まれる。

【協議事項】静岡地区におけるLRTのルート設定と利活用による導入効果

- 静岡都心（葵・駿河ルート）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静岡都心で期待される効果、効果のイメージ
- 葵・駿河ルートにおける需要及び採算性
- 葵・駿河ルートにおける軌道整備の考え方
- 葵・駿河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

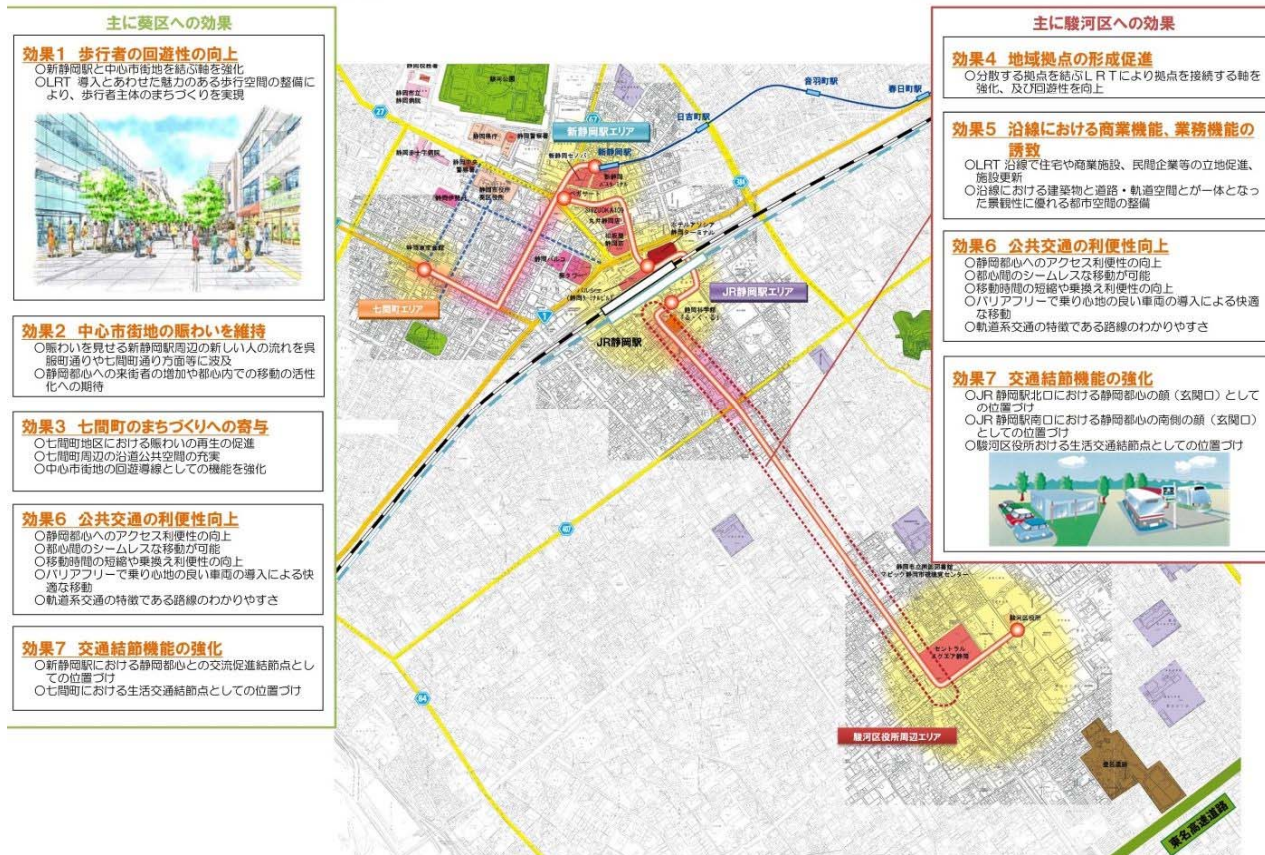
【ルートについて】

- 現在示されているルートは、平成23年度の研究会において中心市街地の活性化や静岡鉄道との連携から導かれたものであり、これをベースとして将来的なLRTによるネットワークの構築を目指すとの考えで議論していきたい。
- 葵ルートは、既成市街地の将来の姿を見据えながらLRTの意義や位置づけを導く必要がある。ここでは商店街における道路空間のありかたも考える必要がある。
- 駿河ルートは、沿線居住地と中心市街地を結ぶ役割を担うので、ルートの設定においては人口の貼り付きや開発計画等を踏まえることが重要である。

【需要、事業費について】

- 今回の資料で示された需要や採算性は、平成23年度の研究会から一部見直されており、今回は概算値と理解するが、条件や考え方等について更に詳しい説明をいただきたい。また需要は10年前の交通実態調査を利用しており、データが古くないか。

3. 設定ルートの利活用による静岡都心で期待される効果のイメージ





【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

【ルートについて】

- 静岡鉄道の駅が近くにない地域にこそ導入すべき。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。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。
- 七間町をトランジットモール化してLRTを通してほしい。ルートは都心部の多くの施策を踏まえて、大きな視点で見るとすべきである。いかにまちなかに人を呼び込んでくるかが大事で、まちなかは歩いて回遊すればよい。

【道路交通への影響について】

- 車をいかにまちなか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。

【まちづくりについて】

- 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。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。

【LRT導入について】

- 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。
- 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。
- 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。

【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）
- 事業の実現性（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】

- 葵ルートは、中心市街地の拠点から中山間地へ伸ばすようなルート案に見直してもらいたい。また、常盤公園や浅間神社、市民文化会館まで人を来させて、まちを回遊してもらうような公共交通があれば、商店街も賑やかになる。
- 駿河ルートは、あくまでも駿河区役所を中心に考えられている。観光の視点も考慮したルートを考えてはどうか。

【道路交通への影響について】

- 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。高齢化が進むなかで、過度に自家用車に依存する必要がない社会を構築し、公共交通を利用した歩行者中心のまちづくりを目指すべき。
- 「自動車の流入抑制」と表現すると抵抗意識が働くため、言葉遣いに気を付けてほしい。

【LRTの整備効果について】

- LRT整備には、用地買収や車両基地整備など初期コストが必要となる。長期的にみると社会的効果の発現が期待される。そのあたりも整理してほしい。
- LRT導入による便益分析について、第三者の意見を取り入れ、客観性を担保するべき。

【今後の協議会の進め方について】

- 公共交通に詳しい専門家を招待し、公共交通の考え方について議論してほしい。
- 協議会終了後も、プロジェクトとして継続できるようにしてほしい。

【情報開示方法について】

- 事業費が高いと、税金の無駄遣いだという市民からの反発を受ける。環境に優しい、人間中心のまちにするという明るいイメージを強調する方が良い。