

1. 「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、活気に満ちあふれた『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、公共交通や自転車での移動ができ、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上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連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と考え方

- 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)



凡例

【都市計画道路】

新幹線	整備済及び 暫定整備済路線	パーク&ライド 駐車場
JR	事業中路線	サイクル&ライド 駐輪場
静岡鉄道	事業予定路線	未事業路線
LRT検討ルート		
高速道路		

0 500 1000 1500

2. 静岡市の目指す公共交通ネットワーク

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

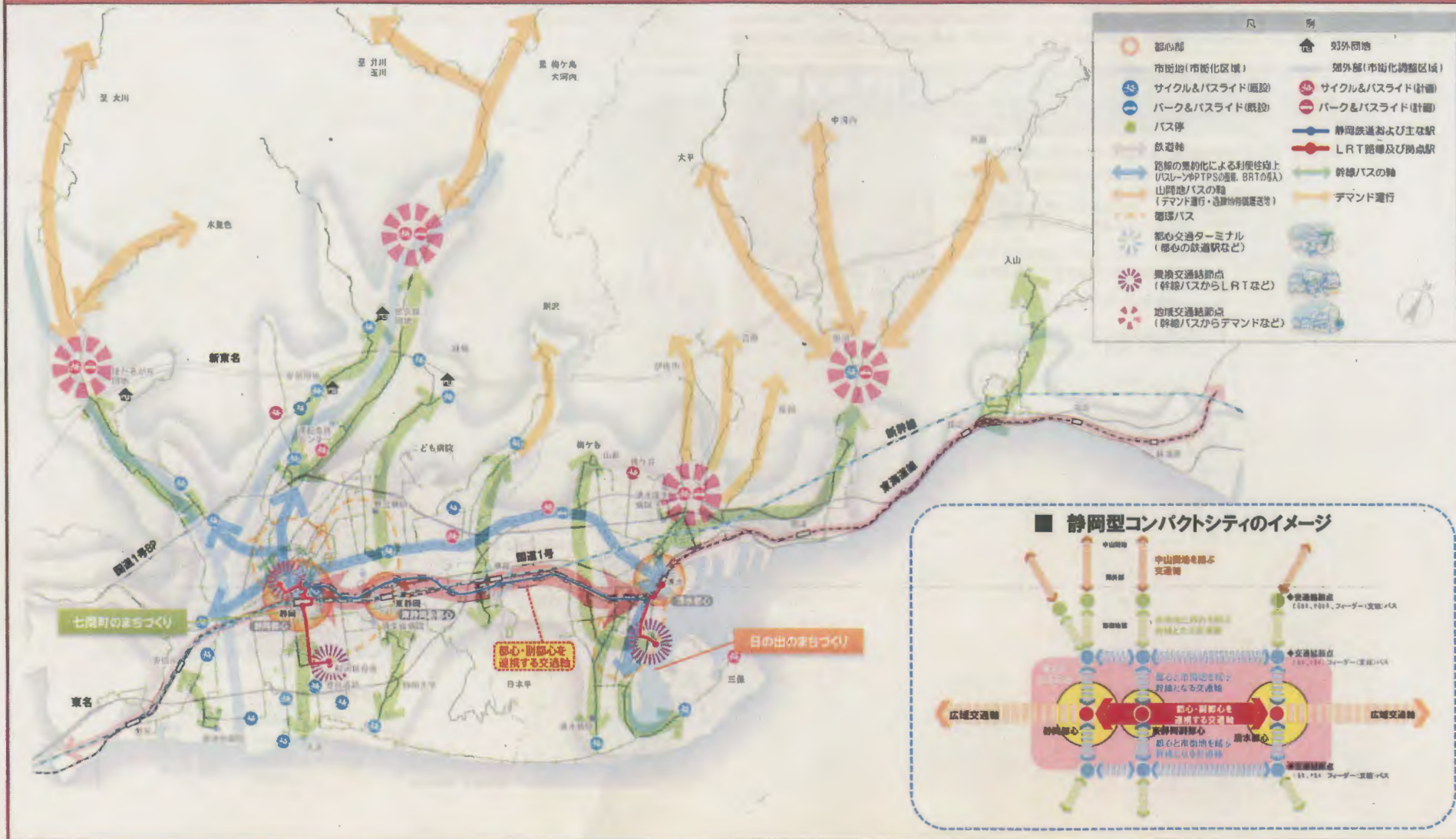
□ 静岡市バス交通計画で示される公共交通ネットワークのイメージを基本に、鉄道やバス等、公共交通全体で連携し、静岡市の交通ネットワークを構築する。

- 基幹となる公共交通である鉄道軸（東海道線・静岡鉄道）を中心に、鉄道軸上の駅を交通ターミナルとして、それぞれの地域の状況に対応した公共交通が連続的・一体的に機能した交通のネットワークの構築を目指す。
- LRTの導入により、まずは静岡都市、清水都市において、中心市街地のまちづくりの推進や活性化を目的に導入に向けて取り組む。
- 公共交通の利用状況や市街地周辺部での人口集積状況などを踏まえて、LRTの延伸も視野に入れる。

※LRTは、高頻度、高密度な都市部の運行と長距離区間の高速運転による速達性が必要となる郊外部の運行の双方に適用性があるシステムであるため、将来的な路線延伸や他方面への路線展開も可能である。

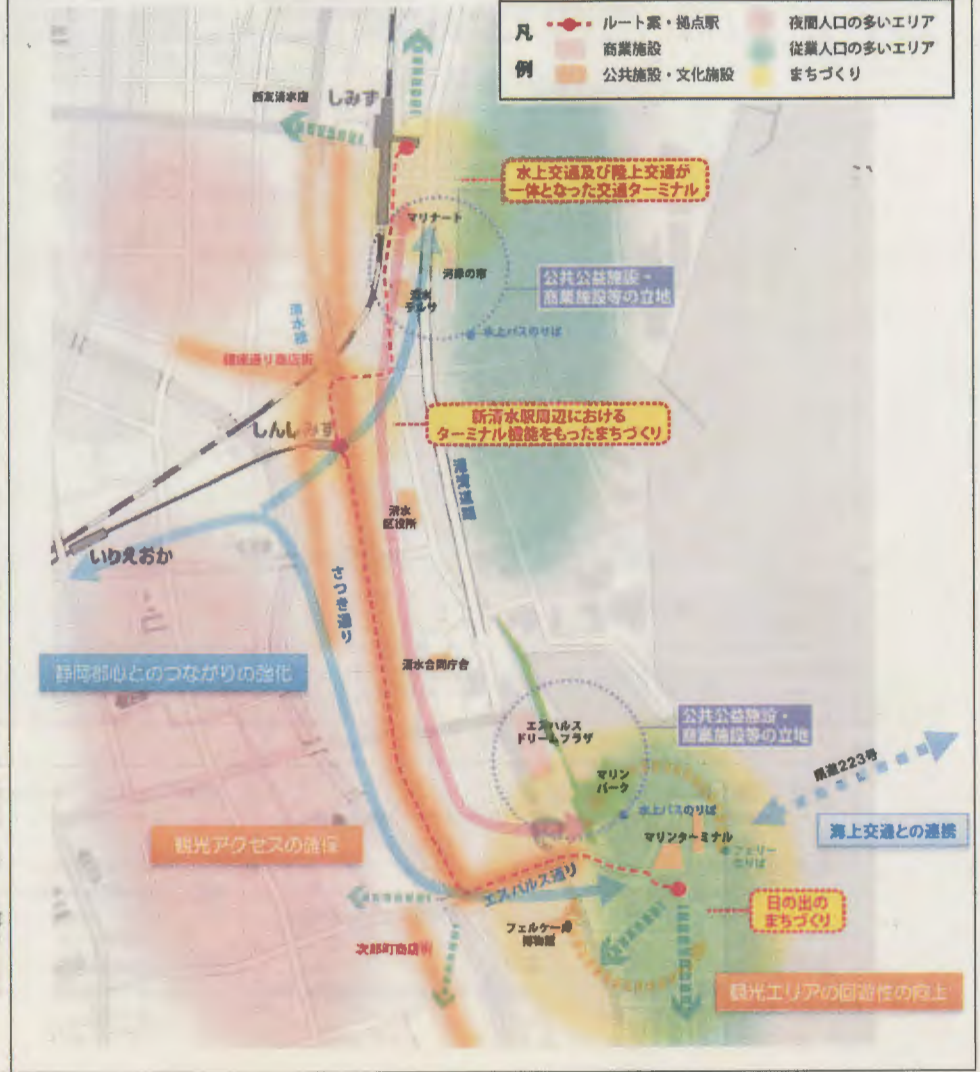
■ 将来の公共交通ネットワークのイメージ

※静岡市バス交通計画（H25）資料を基に作成



3. 各都心における導入の目的

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



4. 各ルートの概要について

平成 23年度の研究会にて導かれたLRT導入に対する課題をベースとして、あらためて葵、駿河、清水の各ルートの課題の視点を明確にして示す。

静岡市LRT導入研究会からの提言（研究成果）

【静岡地区の課題】

- 都心部への自動車流入抑制、静岡鉄道との結節、JR横断及び静岡駅との結節
- 【静岡地区の課題対応策】
 - 都心部への自動車流入抑制、迂回ルートの確保
 - 歩行者主体のまちづくり（江川町交差点平面横断化等）
 - 新静岡駅での結節方法の決定
 - JR横断箇所及び周辺交通処理の決定、JR静岡駅前広場の改修

【清水地区の課題】

- 需要の確保、静岡鉄道との結節、JR清水駅との結節
- 【清水地区の課題対応策】
 - 民間集客施設の立地、誘致の見直し
 - 沿線事業所の通勤をLRT利用に転換誘導
 - 市民の定期利用者確保
 - 新清水駅での結節方法の決定
 - JR清水駅前広場の改修

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静岡駅南口を經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			
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	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>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</p>

主に葵区への効果

効果1 歩行者の回遊性の向上

- 新静岡駅と中心市街地を結ぶ軸を強化
- OLRT 導入とあわせて魅力のある歩行空間の整備により、歩行者主体のまちづくりを実現



効果2 中心市街地の賑わいを維持

- 賑わいを見せる新静岡駅周辺の新しい人の流れを呉服町通りや七間町通り方面等に波及
- 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

効果3 七間町のまちづくりへの寄与

- 七間町地区における賑わいの再生の促進
- 七間町周辺の沿道公共空間の充実
- 中心市街地の回遊導線としての機能を強化

効果6 公共交通の利便性向上

- 静岡都心へのアクセス利便性の向上
- 都心間のシームレスな移動が可能
- 移動時間の短縮や乗換え利便性の向上
- バリアフリーで乗り心地の良い車両の導入による快適な移動
- 軌道系交通の特徴である路線のわかりやすさ

効果7 交通結節機能の強化

- 新静岡駅における静岡都心との交流促進結節点としての位置づけ
- 七間町における生活交通結節点としての位置づけ

主に駿河区への効果

効果4 地域拠点の形成促進

- 分散する拠点を結びLRTにより拠点を接続する軸を強化、及び回遊性を向上

効果5 沿線における商業機能、業務機能の誘致

- OLRT 沿線で住宅や商業施設、民間企業等の立地促進、施設更新
- 沿線における建築物と道路・軌道空間とが一体となった景観性に優れた都市空間の整備

効果6 公共交通の利便性向上

- 静岡都心へのアクセス利便性の向上
- 都心間のシームレスな移動が可能
- 移動時間の短縮や乗換え利便性の向上
- バリアフリーで乗り心地の良い車両の導入による快適な移動
- 軌道系交通の特徴である路線のわかりやすさ

効果7 交通結節機能の強化

- JR 静岡駅北口における静岡都心の顔（玄関口）としての位置づけ
- JR 静岡駅南口における静岡都心の南側の顔（玄関口）としての位置づけ
- 駿河区役所における生活交通結節点としての位置づけ



6. 清水都心で期待される効果のイメージ

主に沿線及び都心全体への効果

効果2 沿線におけるまちづくりの促進

- OLRT 沿線で住宅や商業施設、民間企業等の立地促進、施設更新
- 沿線における建築物と道路・軌道空間とが一体となった景観性に優れた都市空間の整備



効果3 防災機能の強化

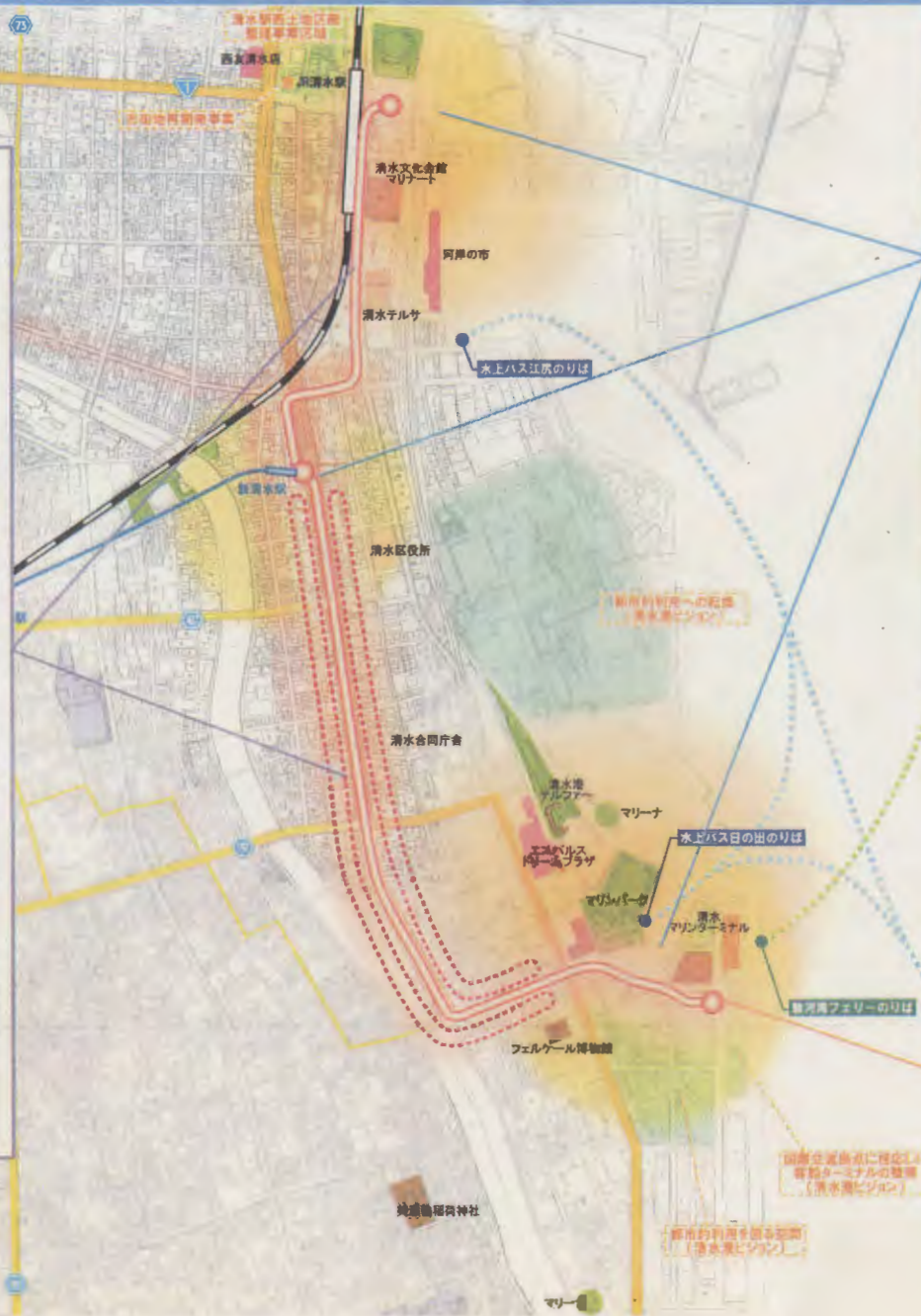
- 沿線での津波避難ビル指定基準を満たす建築物の建設を促進することで、防災機能が強化され災害に強いまちづくりに寄与

効果6 定住人口の増加

- OLRT 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等により、沿線を中心とした定住人口増加の期待

効果7 地域経済の活性化

- 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
- 業務・商業施設の立地促進による事業所・従業員人口の増加
- 静岡都心やその他の地域からの買い物・観光等の交流人口の増加



主に3つの拠点(JR 清水駅・新清水駅・日の出)への効果

効果1 面的な広がりを持つ都市構造への誘導

- 分散する拠点を結ぶLRTにより拠点を接続する軸の強化、及び回遊性の向上

効果4 公共交通の利便性向上

- 清水都心における3拠点間の接続による日の出地区から静岡都心までのシームレスな移動
- 移動時間の短縮や乗換え利便性の向上
- バリアフリーで乗り心地の良い車両の導入による快適な移動
- 軌道系交通の特徴である路線のわかりやすさ

効果5 交通結節機能の強化

- JR 清水駅における生活交通結節点としての位置づけ
- 新清水駅における静岡都心との交流促進結節点としての位置づけ
- 日の出地区における観光交通結節点としての位置づけ



効果8 観光の活性化

- ウォーターフロント地区としての清水港エリアの魅力や富士山などの観光資源を活かした日の出地区等でのまちづくりの推進

