

1 調査名称：L R T導入可能性調査業務

2 調査主体：静岡市

3 調査圏域：静岡市都市計画区域

4 調査期間：平成24年7月5日 ～ 平成25年3月25日

5 調査費： 27,900千円（当年度までの合計：27,900千円）
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

静岡市では、平成23年度に静岡市L R T導入研究会を開催し、12月には「静岡市へのL R T導入に関する提言書」をとりまとめ、市長に報告を行った。

本提言書では、静岡市の将来の交通ネットワークや効率的な都市経営、効果的な都市基盤整備等を見据え、L R Tの導入及び「静岡型コンパクトシティ」の実現の必要性が示されるとともに、「需要の確保」、「都心部への自動車流入抑制」、「静岡鉄道との結節」、「J R横断及び静岡駅、清水駅との結節」など、L R T実現に向けての課題が解決されたルートから、導入に向けて取り組むとの考えが示され、L R Tの実現に向けては市民の合意が不可欠であり、その上で、市民・経済界・鉄道事業者・市それぞれが役割を踏まえ、一体となって連携・協力することが必要であるとしている。

本業務は、研究会で示されたこれら課題を踏まえ、課題解決の検討を深度化するとともに、事業実現化に向け、運行計画、路線・施設計画等や、施設設計の基本仕様の検討により、L R T基本計画を策定する。また、関連事業の検討とあわせて、施策パッケージの検討により、L R T整備計画案を策定することを目的とする。

I 調査概要

1 調査名 平成24年度 交委第7号 LRT導入可能性調査業務

2 報告書目次

I. LRT基本計画(案)

概要版

本編

1. LRT計画に関わるこれまでの経緯
2. 静岡市の都心地区まちづくり戦略
3. まちづくりと交通の現状と課題
4. LRT導入の必要性
5. LRT導入の基本仕様
6. LRT導入により期待される効果
7. 関連事業計画
8. LRT導入推進への取り組み

資料編

II. 施設設計の基本仕様検討

1. 施設の基本仕様の検討
基本方針及び条件設定
各施設の基本仕様の検討
2. 静鉄との意見交換会

III. 関係者協議・協議資料作成

1. 静岡市静岡地区LRT導入協議会
第1回 静岡市の現状とLRT導入の必要性
第2回 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
2. 静岡市清水地区LRT導入協議会
第1回 静岡市の現状とLRT導入の必要性
第2回 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

IV. 住民意見反映・住民合意のための取り組み

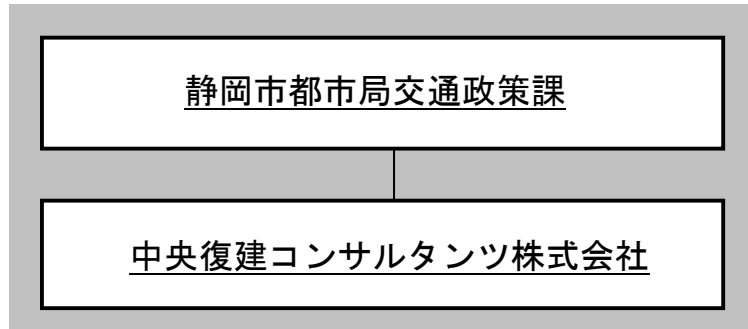
1. シンポジウムの開催
静岡地区 『公共交通が「まち」「生活」を変える』
清水地区 『まちの活性化と公共交通』
2. 市民への意見聴取

V. 参考資料

VI. 図面

3 調査体制

調査業務のため、静岡市から業者への委託という形で実施しました。



4 委員会名簿等：

静岡地区及び清水地区でそれぞれ協議会を組織し、協議会での審議をおこなった。
なお、本協議会での審議は平成25年度も継続する予定となっている。

静岡市静岡地区L R T導入検討協議会 名簿

	団体名	役職	氏名	備考
1	埼玉大学大学院	教授	久保田 尚	学識者
2	葵区自治会連合会	会長	瀧 義弘	市民 (地域住民)
3	駿河区自治会連合会	副会長	坪井 英明	市民 (地域住民)
4	静岡にもL R Tを走らせる会	事務局長	山本 耕三	市民 (市民団体)
5	静岡商工会議所	副会頭	櫻井 透	経済界 (経済界代表)
6	(公財)静岡市まちづくり公社	理事長	小股芳太郎	経済界 (中心市街地関係)
7	静岡市商店会連盟	会長	村松孝次郎	経済界 (商店会関係)
8	静岡市中央商店街連合会	会長	北村 正敏	経済界 (商店会関係)
9	静岡県百貨店協会	会長	丹羽 亨	経済界 (大規模商業施設)
10	静岡鉄道(株)	取締役 鉄道部長	柳沢 透	交通事業者 (鉄道事業者)
11	しずてつジャストライン(株)	常務取締役	風間 直幸	交通事業者 (バス事業者)

関係者

12	静岡中央警察署	交通第一課長	田村 太郎	関係行政機関 (交通管理者)
13	静岡南警察署	交通課長	見崎 訓之	関係行政機関 (交通管理者)
14	静岡市	道路計画課長	寺田 薫	関係行政機関 (道路管理者)
15	静岡市	道路保全課長	鈴木 雅章	関係行政機関 (道路管理者)

事務局

静岡市 都市局 都市計画部 交通政策課

静岡市清水地区LRT導入検討協議会 名簿

会員

	団体名	役職	氏名	備考
1	静岡文化芸術大学大学院	教授	川口 宗敏	学識者
2	清水区自治会連合会	会長	遠藤日出夫	市民 (地域住民)
3	LRTで結ぶ会	会長	小川 尚子	市民 (市民団体)
4	静岡商工会議所	副会頭	水島 章隆	経済界 (経済界代表)
5	(公財)静岡市まちづくり公社	理事長	小股芳太郎	経済界 (中心市街地関係)
6	静岡市清水商店街連盟	会長	春田 政孝	経済界 (商店会関係)
7	魅力ある清水を創る会	運営委員長	笠井 貢	経済界 (企業団体等任意団体)
8	(株)ドリームプラザ	代表取締役 社長	大井 一郎	経済界 (大規模商業施設)
9	清水港振興(株)	常務取締役	齋藤 善計	経済界 (港湾関係)
10	清水港利用促進協会	幹事長	新聞 克樹	経済界 (港湾関係)
11	静岡鉄道(株)	取締役 鉄道部長	柳沢 透	交通事業者 (鉄道事業者)
12	しずてつジャストライン(株)	常務取締役	風間 直幸	交通事業者 (バス事業者)

関係者

13	清水警察署	交通課長	松本 高好	関係行政機関 (交通管理者)
14	静岡県清水港管理局	企画振興 課長	古屋 薫	関係行政機関 (港湾管理者)
15	静岡市	道路計画 課長	寺田 薫	関係行政機関 (道路管理者)
16	静岡市	道路保全 課長	鈴木 雅章	関係行政機関 (道路管理者)

事務局

静岡市 都市局 都市計画部 交通政策課				
---------------------	--	--	--	--

II 調査成果

1 調査目的

静岡市では、平成23年度に静岡市LRT導入研究会を開催し、12月には「静岡市へのLRT導入に関する提言書」をとりまとめ、市長に報告を行った。

本提言書では、静岡市の将来の交通ネットワークや効率的な都市経営、効果的な都市基盤整備等を見据え、LRTの導入及び「静岡型コンパクトシティ」の実現の必要性が示されるとともに、「需要の確保」、「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、清水駅との結節」など、LRT実現に向けての課題が解決されたルートから、導入に向けて取り組むとの考えが示され、LRTの実現に向けては市民の合意が不可欠であり、その上で、市民・経済界・鉄道事業者・市それぞれが役割を踏まえ、一体となって連携・協力することが必要であるとしている。

本業務は、研究会で示されたこれら課題を踏まえ、課題解決の検討を深度化するとともに、事業実現化に向け、運行計画、路線・施設計画等や、施設設計の基本仕様の検討により、LRT基本計画を策定する。また、関連事業の検討とあわせて、施策パッケージの検討により、LRT整備計画案を策定することを目的とする。

2 調査フロー

調査フローを以下に示す。

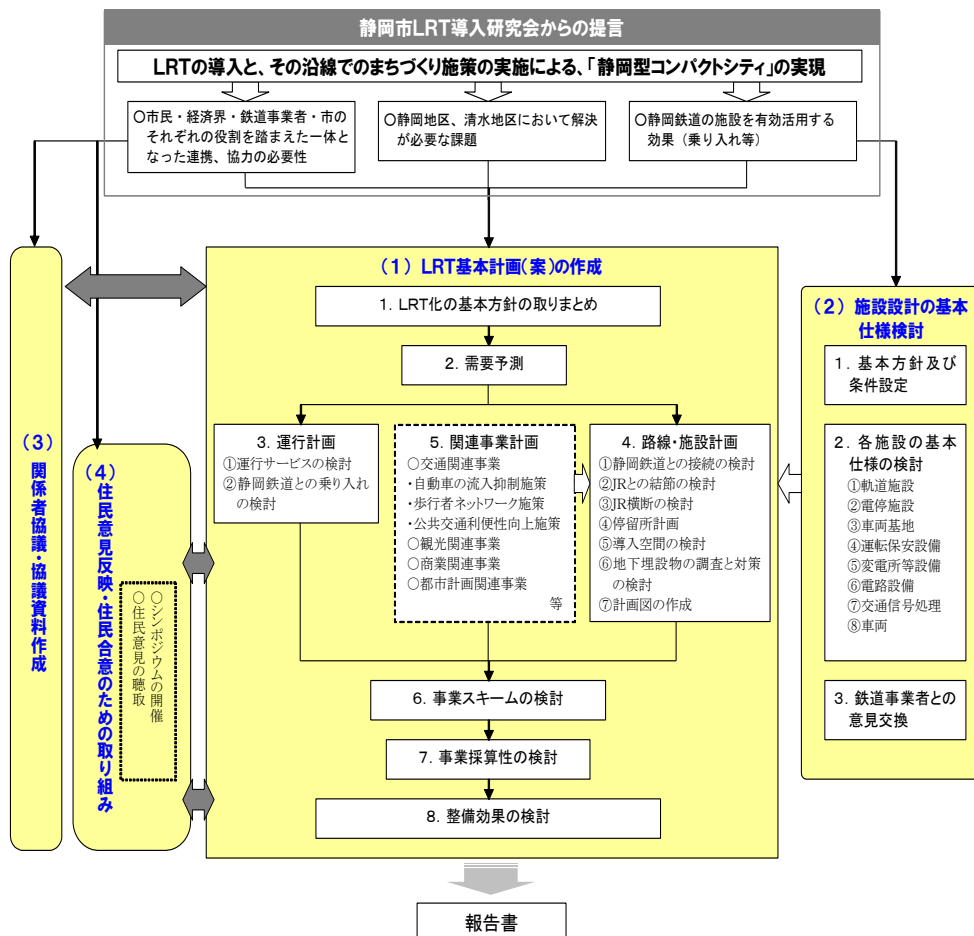


図-1 調査フロー

3 調査圏域図

当業務では、静岡都心と清水都心とを接続する基幹的な公共交通としてLRTの導入検討を行うものであり、調査対象圏域は、静岡都心地区（葵区、駿河区）、清水都心地区（清水区）及び幹線公共交通軸である静岡鉄道沿線地区とする。

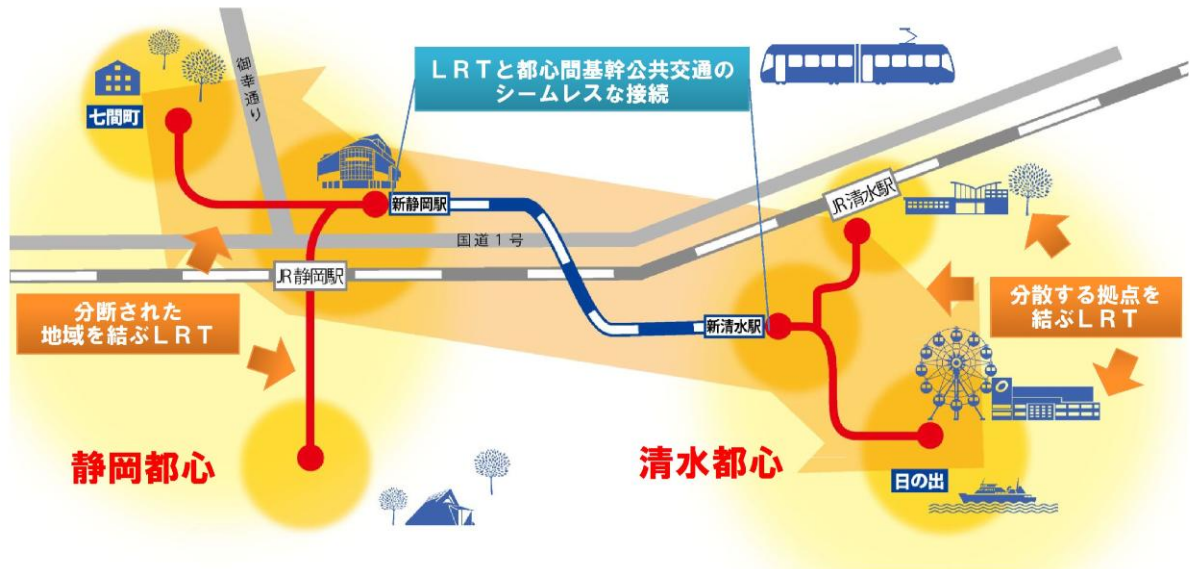


図-2 調査対象地区

4 調査成果

(1) L R T基本計画（案）の作成

平成 23 年度の研究会成果を踏まえ、事業の実現化に向けた課題解決の方策等について検討し、下記のとりのまとめを行った。

これにより、静岡市における L R T 導入の考え方（素案）としてとりまとめた。
また、本素案を協議会に提示し、協議会で審議した。

○静岡市が目指すまちづくりと交通のすがた

静岡市におけるまちづくり、交通の現状と問題点や上位計画を踏まえ、都市整備、交通ネットワーク、関連する産業・経済における課題を抽出し、その解決に向け、静岡市が目指すまちづくりと交通のあり方を示した。

○静岡市にふさわしい基幹公共交通としての L R T

都心内を回遊できる基幹となる公共交通、また、各都心間を結ぶ基幹となる公共交通の必要性と考え方を示し、さらに、それらが連携し、一体となった交通ネットワークの必要性を示した。

○静岡都心、清水都心における L R T の必要性

静岡都心（葵区、駿河区）と清水都心（清水区）におけるまちづくりと交通の現状を踏まえた L R T の導入の必要性を示した。

○L R T 導入の考え方

静岡都心（葵区、駿河区）と清水都心（清水区）におけるルート設定の基本的な考え方とそれから導かれたルート（葵ルート、駿河ルート、清水ルート）の概要を示した。また、導入に向けた課題を示した。

○導入に向けての課題とその解決策及び効果的な導入に向けた考え方

課題の解決策及び具体的な施策（案）、また、更なる効果的な L R T 導入を目指した具体的な施策（案）を示した。

○L R T 導入により期待される効果

L R T の導入により、市民生活がどのように変化するのか、L R T の整備効果について示した。

○今後の取り組みの考え方

L R T の導入に向けて、今後、誰が、どのように取り組むかの考え方を示した。

2. 静岡都市と清水都市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

静岡都市における基幹となる公共交通の必要性、考え方

- 中心市街地の賑わいの維持
 - 多様化する利用者ニーズに対応し、滞在や回遊が可能で魅力的な都市環境
 - 都市圏を誰もが安心・安全に移動できる環境整備

「静岡都市圏の賑わいを高める基幹公共交通」
 ～誰もが安心して利用でき、かつ魅力的な交通システム～

- 静岡都市圏では、現状では一定の賑わいを維持しているが、すでに中心市街地賑わいの見込みが乏しい。中心市街地の活力低下は地域的なアイデンティティの喪失につながる。
- 静岡都市圏では、ファミリー世代や今後増加するであろう高齢者世代などによって必ずしもニーズを満足する施設やサービスを提供できていない。
- 今後、中心市街地の人を呼び戻し、現在の中心市街地の賑わいを維持し、人々を刺激する中心市街地を創出するために、全県で以上に公共交通の利便性の向上が必要であり、多様化する利用者ニーズに対応し、郊外部から遠征性の確保や都市圏内の回遊性の向上、自家用車からの転換、バスサービスの改善等に寄与する公共交通システムが求められる。

ピーク時における公共交通の運送性の向上
 都市圏へ流入する自動車交通の減少による道路混雑の緩和、公共交通の運送性・定時性の確保
 バスの過密状態の解消

都市間を結ぶ基幹となる公共交通の考え方

- 都市間を結ぶ基幹となる公共交通の特性
 - 静岡都市圏、各都市間を結ぶ基幹となる公共交通は静岡鉄道とJR東海道線である。
 - 駅高踏りの運行（定時性の確保）
 - 早く目的地に到着できる（運送性の確保）
 - 待たずにすぐに乗れる（高頻度な運行）

各都市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

- 基幹となる公共交通の連携にあたって求められる公共交通の特性
 - 市民の身近な公共交通としての利便性・快適性向上への寄与
 - 都市圏-都市間の基幹公共交通のシームレスな接続
 - 路線、行き先のわかりやすさ
 - 乗り換え可能な（バリアフリー）
 - 乗り心地の良さ、静か（快適性）
 - 都市の魅力を向上への寄与
 - シンボル性（都市景観との調和）

都市内の基幹となる公共交通としては、シンボル性、バリアフリー、乗り心地といった特性に優れ、都市間基幹公共交通である既存の鉄道への乗り入れも可能なLRTが最適なシステムである。

LRTと連携し、基幹公共交通として最大限に効果を発揮するためには、静岡及び清水を結ぶ基幹となる路線を創出し、駅間の歩きや高頻度運行といった高いサービス水準を主に静岡・清水間の都市圏内輸送に据える「静岡鉄道」の連携が求められる。

清水都市における基幹となる公共交通の必要性、考え方

- 中心市街地の再生
 - 分散する拠点を一体的に高めるような都市構造の誘導
 - 観光交流に着目し、「点」の賑わいを「面」に拡大

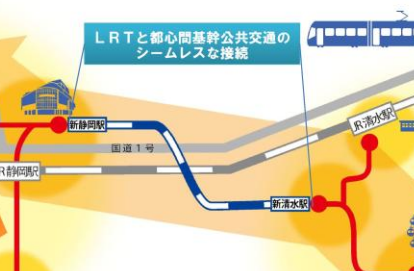
「まちの再生・都市構造の誘導に寄与する基幹公共交通」
 ～ますます多くなるまち・行きたくなるまちを演出する交通システム～

- 清水都市においては、中心市街地の再生が喫緊の課題となっている。一方で観光交流の面で明るい兆しも見える。
- 清水都市の再生においては、人口の減少に歯止めをかけ、地域の暮らしを支える都市の機能をコンパクトに配置するとともに、清水の重要な資産・魅力である「港」を中心とした観光交流に着目し、まちと港の密接な広がりを実現し、地域内の回遊性を向上させるような都市構造へと誘導する必要がある。
- そのためには、静岡都市と公共交通の利便性（運送性等）を確保しつつ、地域内での生活利便性の確保、港までのアクセスの充実、土地利用の転換、交通結節機能の向上等、公共交通を軸としたまちづくりに寄与する公共交通システムが求められる。

静岡都市へのアクセス利便性の確保
 海上交通との結節
 静岡鉄道清水駅における交通結節機能の向上

静岡都市のまちづくり

- 各拠点（新静岡、七間町、中野町周辺）の回遊性の向上による中心市街地の賑わいの広がりを目標に掲げている。
 - しかし、近年、七間町の鉄道駅の閉鎖や新静岡周辺に新たな商業施設が増えたことにより、人が新静岡周辺に集まる傾向がある。
 - よって、七間町の賑わいを維持することによって、拠点間の回遊性を高める。
- 七間町のまちづくりの重要性
- 中心市街地を形成する西の拠点としての役割が期待される。
- 西の拠点としての魅力向上
 - 交通結節機能の高度化
 - 中心市街地の賑わいの広がり 等



清水都市のまちづくり

- JR清水駅周辺、新清水駅周辺、日の出地区を拠点に位置付け、拠点間を接続する「シンボル軸」、また港へ向けた「港を感じる軸」を設定し、港が輝く、港を感じることの楽しさをまちづくりで見ている。
 - 清水都市は港に近く、また富士山を眺望できるという魅力のある観光資源があり、カーブツーリズムとしての魅力を十分に引き出している。
 - よって、目的の目におけるまちづくりとともに、拠点間の回遊性を高める。
- 日の出のまちづくりの重要性
- 港の近くにイベント広場等が既にあり、それらを一体的・連続的に整備し、魅力ある結節拠点としての役割が期待される。
- 「海と港」とまちのつながりを意識
 - 魅力ある港の観光空間づくり

3. 静岡都市(葵区)における現状と課題から導くLRTの必要性

- JR
- 静岡鉄道
- LRTルート案
- 行政施設
- 医療・福祉施設
- 文化・レジャー・スポーツ施設
- 教育施設
- 商業施設
- 主な商店街
- 公園等
- 歴史的資源

交通量の多い幹線道路による地域の分断

- 交通量が多い、御幸通り、北街道、江川町通りによる地域の分断
- 上記道路が交差する江川町交差点は、地下道による横断のためバリアフリーに対応していない。

中心市街地の賑わいの維持

- 静岡都市は、一定の賑わいを維持しているが、郊外大型店での買い物客数は確実に伸び、徐々に消費者の中心市街地離れが進んでいる。
- にぎやかに見える静岡都市も、中心市街地の活力低下の傾向が見られている。

買い物客割合の変化

	平成12年	平成18年
中心市街地	23.9%	13.5%
郊外の大形店舗	28.3%	42.0%

販売額・従業員数の減少

	平成04年	平成16年
小売業	2,880億円	1,570億円
年間販売額	(100%)	(54.5%)
小売業	9,272人	7,053人
年間従業員数	(100%)	(76.1%)

出典：静岡市都市圏活性化基本計画（静岡地区）

七間町エリアの賑わいの再生

- 映画館として、静岡中心市街地西側の賑わい拠点であったが、映画館の移転による賑わい低下が危惧されている。
- 平成28年度に、映画館跡地に静岡市上下水道局の移転が予定され、庁舎機能の他、賑わいを創出する施設の設置も予定されている。
- また、地元住民などを交え、まちの賑わいの再生などのまちづくり検討を行っている。



新静岡駅周辺の賑わいを中心市街地全体へと波及

- 新静岡駅周辺は、新静岡セゾの開業により賑わいを現している。
- 中心市街地の賑わいの維持のためには、このような新静岡駅周辺の新しい人の流れを風通し通りや七間町通り方面まで波及させるような回遊性の向上施策が必要である。

清水都市とのアクセス利便性の向上

- 過去の調査における旧静岡市と旧清水市の人の動きは他市と比較しても多く、(10万トリップ以上)将来的にも静岡-清水間の動きは最も多くなると予測できる。
- 現在の新清水駅利用者は、約3割が新静岡駅で降車している。

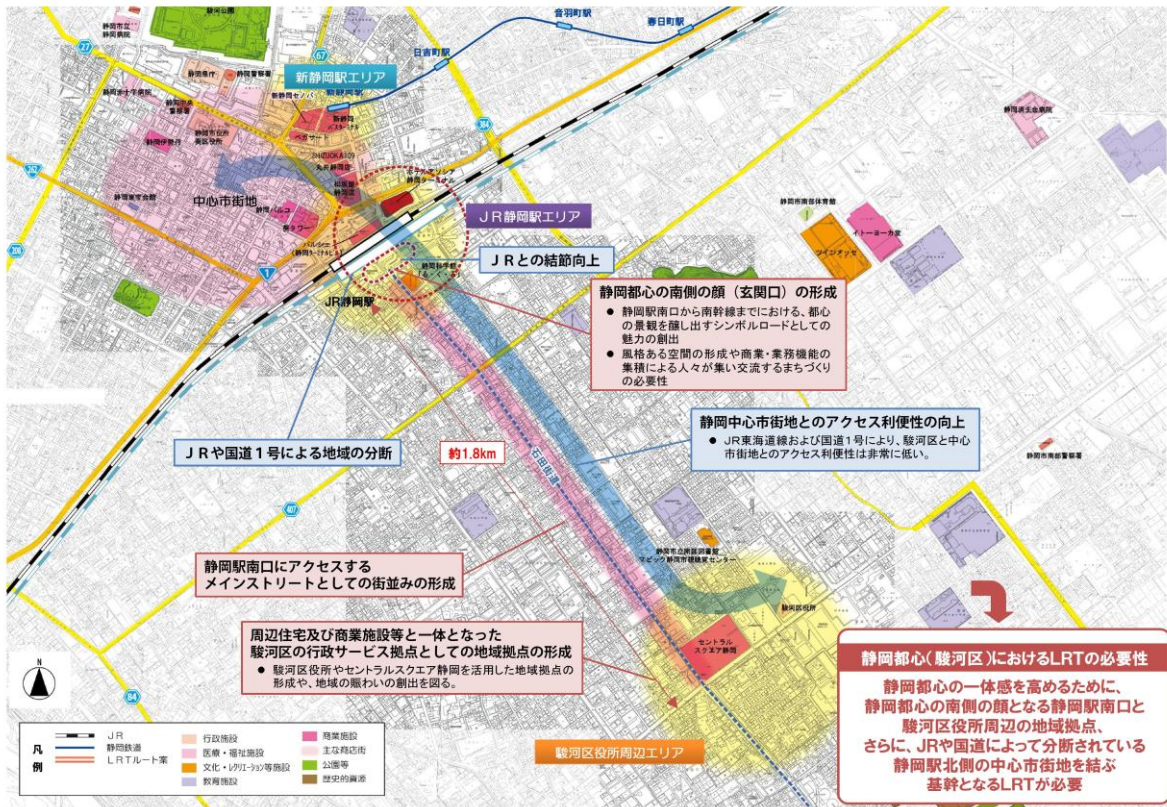
歩行者の回遊性の向上

- 中心市街地の歩行者交通量は、全域にわたって減少している。
- 中心市街地の歩行者交通量の変化
- | | 平成10年 | 平成19年 |
|--------|---------|---------|
| 歩行者交通量 | 31,723人 | 28,232人 |
| | (100%) | (89.0%) |
- 出典：静岡市都市圏活性化基本計画（静岡地区）

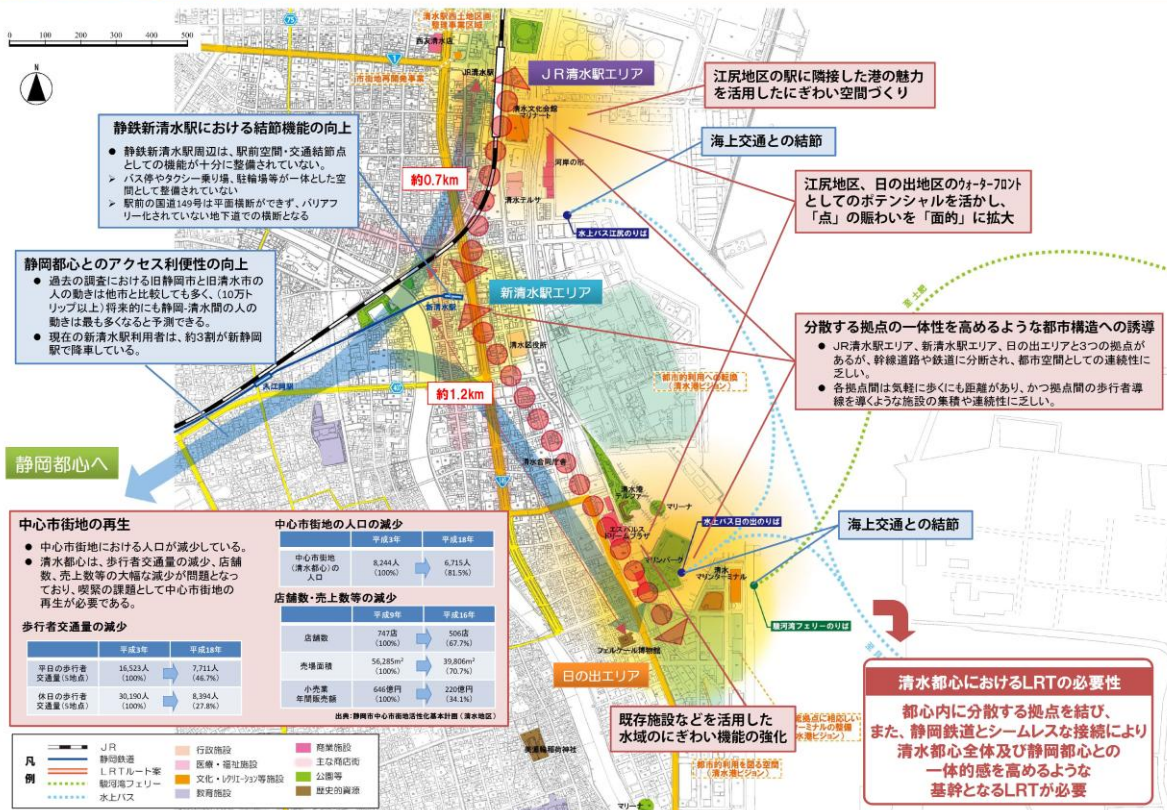
静岡都市(葵区)におけるLRTの必要性

中心市街地での回遊性向上等による賑わいの維持のため、新静岡駅エリアと七間町エリアを結びまた、静岡鉄道とシームレスな接続により静岡都市と清水都市との一体感を高めるような基幹となるLRTが必要

4. 静岡都心(駿河区)における現状と課題から導くLRTの必要性

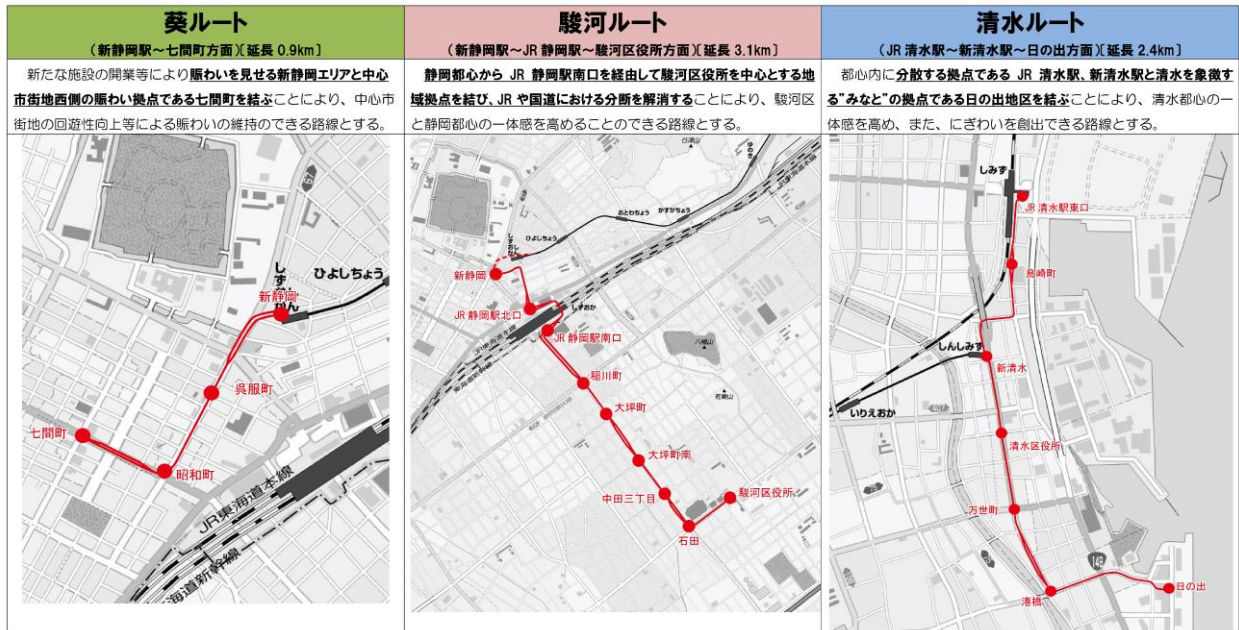


5. 清水都心における現状と課題から導くLRTの必要性



6. ルートの基本的な考え方

- 市が目指す「静岡コンパクトシティ」では、その実現のための公共交通ネットワークが提唱されている。
- 交通機関の役割と分担を明確にすることにより、現行の公共交通に対する諸問題を解決し、さらに機能の高度化により円滑かつ快適な都市機能を実現するものとなっている。
- LRT は、高頻度、高密度な都市部の運行と長距離間的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、将来は路線延伸や他方面への路線展開も視野に入れた計画としている。
- LRT のルートは、各種の条件やさまざまな要因を加味しながら、総合的に最適な形態を設定することが望まれる。
- 導入地域において現状や課題をふまえ、公共交通軸を決定し、いくつかの導入経路を検討の上、評価し決定する。



9. 各ルートの課題に対する考え方

各ルートへの LRT 導入には、いくつか課題があります。その課題に向けて対応策を設定し、具体的に実施する施策(案)の検討を行っています。また、課題解決だけでなく、より効果的な LRT の導入を目指すための施策(案)の検討を行っています。ただし、その施策(案)の実施に対する課題もあり、導入に向けてはそれらの解決に向けた検討が必要となります。現在、具体的な施策や、それに対する補助などについて、市民・経済界・鉄道事業者・市が、一体となって検討を行っています。

以下の表に各ルートおよび全ルートで実施する施策(案)について整理します。

		課題	課題解決に向けた施策(案)
静岡都市	葵ルート	課題 1 : 都心部への自動車流入抑制	① 都心部における自動車交通量の適正化
		1-1 : 都心部への自動車流入抑制、迂回ルートの確保	② 環状道路の整備
		1-2 : 歩行者主体のまちづくり	③ 歩行者軸の設定及び整備 ④ トランジットモールの整備 ⑤ 江川町交差点の平面横断化 ⑥ 七間町のまちづくりとの連携
	駿河ルート	課題 2 : 静岡鉄道との結節	⑦ 新静岡駅と乗継しやすい駅の整備
		2-1 : 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	⑧ 静岡鉄道と LRT の線路接続
		課題 3 : JR 横断及び静岡駅との結節	⑨ JR 横断位置の決定 ⑩ 異換しやすい駅配置及び駅前広場の改修
清水都市	清水ルート	課題 1 : 需要の確保	⑪ 沿線の施設誘致に対する補助
		1-1 : 民間集客施設の立地、誘致	⑫ 民間企業による定期券の購入
		1-2 : 沿線事業者の通勤を LRT 利用に転換誘導	⑬ 沿線における居住促進に向けた支援
	1-3 : 市民の定期利用者確保	⑭ 海上交通ターミナルの整備	
	1-4 : 海上交通との結節や、その他公共交通との連携	⑮ バスと同一ホームで乗換可能な駅の整備	
	1-5 : 日の出のまちづくりとの連携	⑯ 静岡鉄道や路線バス等との乗り継ぎ割引の実施	
	⑰ 歩行者軸の設定、整備		
	⑱ 自転車ネットワークの形成		
	⑲ LRT 導入を前提とした日の出のまちづくりの整備		
全ルート	課題 2 : 静岡鉄道との結節	⑳ 新清水駅と乗継しやすい駅の整備	
	2-1 : 静岡鉄道との乗継利便性の確保	㉑ 静岡鉄道と LRT の線路接続	
	2-2 : 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	㉒ 乗換しやすい駅配置及び駅前広場の改修	
課題 3 : JR 清水駅との結節			
3-1 : 乗継利便性の高い JR 清水駅前広場の改修			
静岡市全体	全ルート	項目	効果的な導入に向けた施策(案)
		1-1 : 利用者の利便性の確保	㉓ 商業施設との連携
		1-2 : 市民の LRT に対する関心の向上	㉔ I Cカードの共通化 (LuLuCa、Toica、Suica 等)
		1-3 : 魅力ある空間整備	㉕ イベントとの連携
		1-4 : 住民参加型の検討	㉖ 都市の特徴を反映させたシンボリックな駅の整備 ㉗ 車両デザインの公募 ㉘ 車両(または、LRT システムそのもの)の愛称の公募

(2) 施設設計の基本仕様検討

LRTの施設（軌道施設、電停施設、車両基地、運転保安設備、変電所設備、電路設備、交通信号処理、車両）について、基本仕様をとりまとめた。本検討は静岡鉄道との7回の意見交換を踏まえとりまとめた。

また、平成23年度の研究会で検討課題となっていた静岡鉄道との結節の方策についても具体的な解決方策の検討を行った。

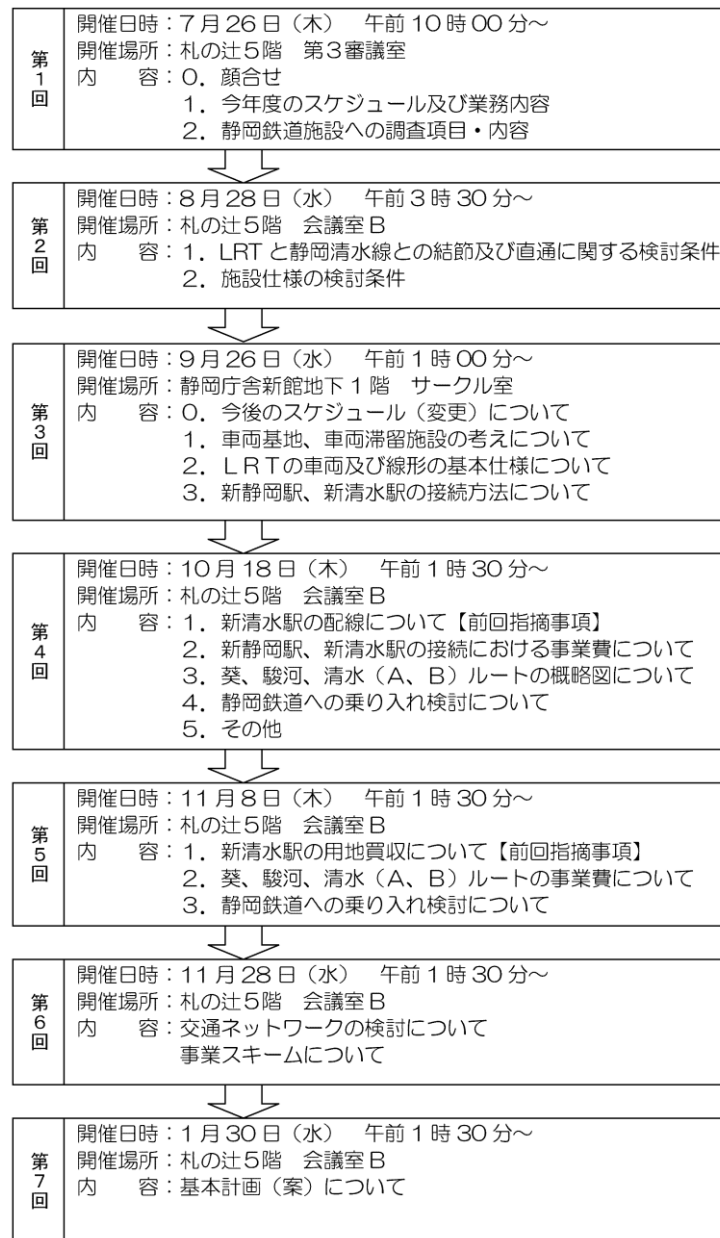
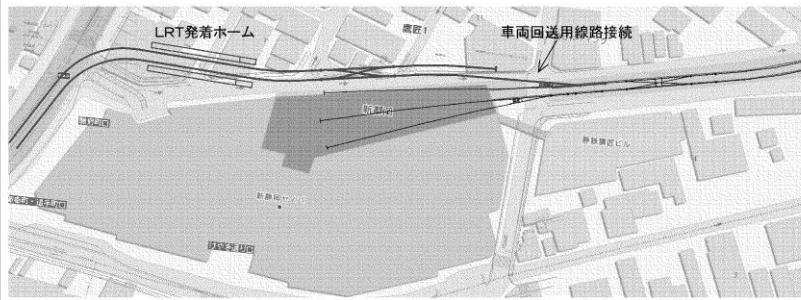


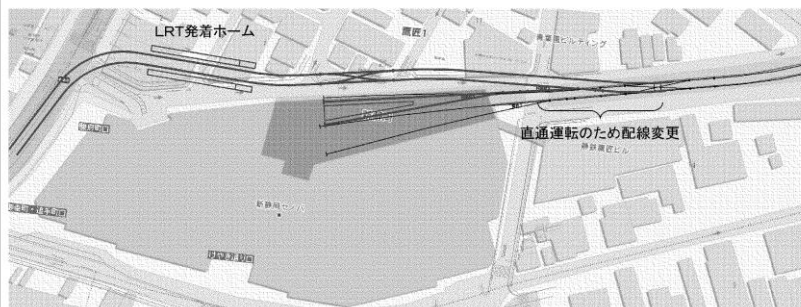
図 静岡鉄道との意見交換の開催経緯

LRT 独立運行時



- セノバ北側に LRT 停留場を設ける。ターミナルで利用者が多いため乗降分離とする。
- LRT 停留場は、北街道からセノバ立体駐車場への自動車入出路を支障しないこと、セノバ内の現自由通路の延長位置から乗降できることを条件とする。
- 静岡清水線との間に車両回送用の線路を設置する。
- 静岡清水線の運行は現状どおりである。

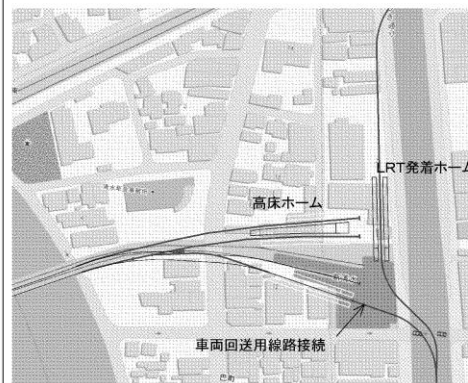
直通運行時



- セノバ北側の LRT 停留場は、静岡清水線との直通列車も使用する。
- 日中の全列車は LRT と静岡清水線を直通するため、両者は複線かつスムーズな線形で接続する。
- 現清水駅 3 線のうち 2 線を、静岡清水線内折り返しとして使用する。(主にラッシュ時のみ使用)

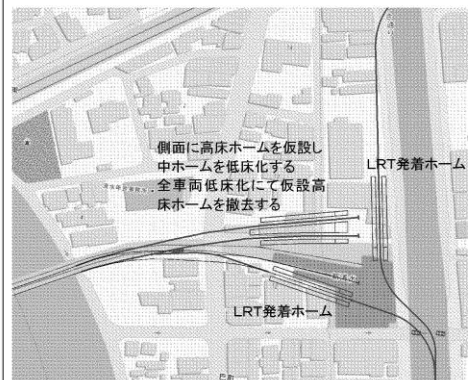
図 新静岡駅における静岡鉄道との結節方策

LRT 独立運行時



- LRT 新清水停留場は現行の新清水駅至近として乗り換え利便性を確保する。
- 静岡清水線のホームは現行位置の北側に移設する。この場合、新静岡方巴川橋梁手前の半径 100m の曲線は、鉄道の規格である R=160m に緩和する。
- 静岡清水線との間に車両回送用の線路を設置する。
- 静岡清水線の運行は現状どおりである。

直通運行時

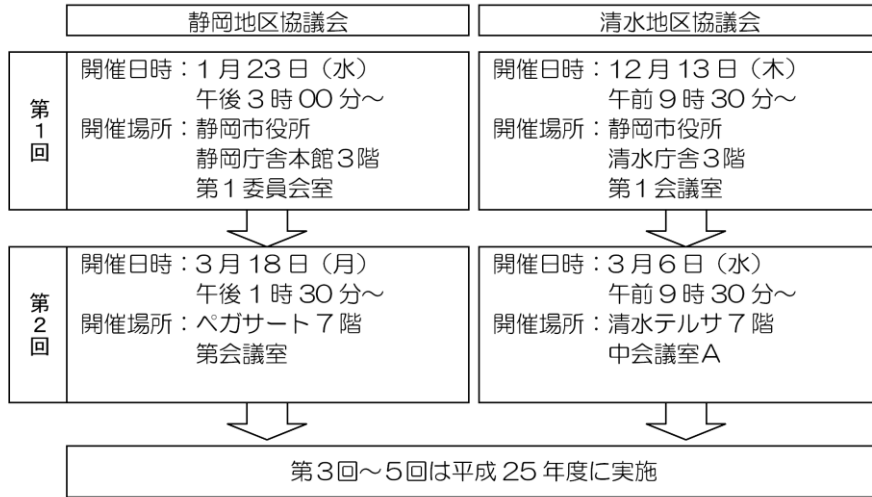


- 車両回送用の線路は直通列車のホームとなる。
- 静岡清水線内折り返し専用ホームは、車両の低床化に従って低床化する。

図 新清水駅における静岡鉄道との結節方策

(3) 関係者協議・協議資料作成

LRT導入可能性調査業務の実施に当たり、静岡地区及び清水地区におけるLRTの導入に係る課題とその対応策について、関係者から意見を聴くため、静岡市静岡地区LRT導入検討協議会及び静岡市清水地区LRT導入検討協議会を設置した。各種検討結果を反映させた協議会資料作成や協議会の運営補助を行った。



第1回 静岡市静岡地区LRT導入検討協議会

資料 2

静岡市の現状とLRT導入の必要性

概要版

平成25年1月23日
静岡市

LRTの導入効果(富山市の事例)

富山港線のLRT化(平成18年4月開業)

① 整備前後の運行サービス比較

項目	整備前	整備後
運行時間	30～60分	15分(ラッシュ時10分)
始発-終発	5時～23時台	1時～23時台
駅数	3駅(山形駅前C)	13駅
車両	普通車両	低床車両

② 利用者数の推移

● 開業後、利用者は約2倍に増加
● 平日は約4,000人前後で推移
● 休日は減少したものの、約3,300人前後で推移

③ 日別の時間別利用者数の変化(平日)

● 日中の利用者が大様に増加
● 60代、70代は、約3.5倍に増加

④ 目的別利用者数の変化(平日)

● 通勤目的が約2倍に増加
● 通勤目的以外も全体的に増加

⑤ LRT沿線・非沿線別の地価推移

● LRT沿線では土地が割増

静岡市のまちづくりと交通のありかた

静岡市が目指す「コンパクトシティ」と「コンパクト交通」の両立

「公共交通のネットワークが構築された持続的発展型都市」

「コンパクトシティ」の推進
● 都市機能の集約
● 都市機能の分散
● 都市機能の再編

「コンパクト交通」の推進
● 公共交通のネットワークの構築
● 公共交通の利便性の向上
● 公共交通の持続可能性の確保

「持続的発展型都市」の構築
● 公共交通のネットワークの構築
● 公共交通の利便性の向上
● 公共交通の持続可能性の確保

「コンパクトシティ」と「コンパクト交通」の両立
● 公共交通のネットワークの構築
● 公共交通の利便性の向上
● 公共交通の持続可能性の確保

(4) 住民意見反映・住民合意のための取り組み

静岡市の公共交通のあり方、LRT導入についての考え方等について市民に情報提供を行うと共に、今後の住民との合意形成に向けて、住民との議論や意見反映の場とすること目的に公共交通シンポジウムを2回開催した。

静岡地区シンポジウム	清水地区シンポジウム
開催日時：9月5日(水) 午後2時00分～	開催日時：1月19日(土) 午前3時00分～
開催場所：しずぎんホール 「ユーフォニア」	開催場所：清水テルサ1階 「テルサホール」



静岡市公共交通シンポジウム

公共交通が「まち」「生活」を変える

～「環境」「健康」「交流」「賑わい」を育むLRTの実現に向けて～

静岡市では、高齢社会の対応、環境問題などを踏まえ、交通利便性の向上、都市のシンボルとして「活気のあるまちづくり」に寄与する次世代路面電車(LRT)の導入を検討しています。
「なぜ、今、LRTなのか?」導入の必要性や課題などを専門家、交通事業者などと、将来の公共交通や交通まちづくりについて考えてみませんか?

入場無料
定員460名

平成24年9月5日(水)

時間：14時00分～16時30分(総増13時30分)
場所：しずぎんホール「ユーフォニア」
静岡市東区治字町1-1-3 アゴラ静岡OP

※会場には駐車場がありませんので、公共交通機関をご利用ください。

基調講演1	演 題：「都市における交通まちづくり ～LRT導入研究会の研究成果と静岡都市における交通まちづくりへの取り組み～」
基調講演2	演 題：「ストラスブールのLRTを中心とする総合交通対策 ～30年間かけた車社会から「歩いて楽しい」まちづくりへの道～」
パネルディスカッション	演 題：「公共交通の活性化と都市における交通まちづくり」

司 会 史 聡(鉄道ジャーナリスト)

主催：静岡市 後援：静岡商工会議所、静鉄グループ
◎お問い合わせ：静岡市都市部都市計画部 交通政策課 企画担当 Tel: 054-221-1471



静岡市公共交通シンポジウム

まちの活性化と公共交通

～まちづくりと一体となったLRTの導入～

入場無料
定員500名

平成25年1月19日(土)

時間：15時00分～17時50分(総増14時30分)
場所：清水テルサ1階「テルサホール」
静岡市清水区島崎町223 TEL:054-355-3111

静岡市では、誰もが安全、安心で快適に移動できる交通ネットワークの構築により、中心市街地の活性化や活力ある地域経済の発展を促し、生活の豊かさを向上させたいと考えています。そこで、「環境」「健康」「交流」「賑わい」に効果が見込めるLRT(次世代路面電車)の導入を検討しています。
静岡を希望の街にみかきあけるため、まちの活性化と公共交通について一緒に考えてみませんか?

基調講演1	演 題：「LRTとまちづくり ～経済学的な視点から～」
基調講演2	演 題：「公共交通導入で賑わうフランスの地方都市・ストラスブールの例」
パネルディスカッション	演 題：「まちの活性化と公共交通」

司 会 神 谷 幸 恵(フリーアナウンサー)

主催：静岡市 後援：静岡商工会議所、静鉄グループ 協力：LRTで結ぶ会



また、とりまとめたLRT導入に関する考え方（素案）について、以下の方法により意見聴取を行った。

調査方法：ウェブ上に調査ページを作成し、以下の2通りの方法で回答を収集

方法① ウェブメールにて静岡市民1,015人に配信

方法② 静岡市のホームページに調査ページのリンクを貼り付け

調査期間：平成25年3月15日（金）～22日（金）

調査対象：主として静岡市民（ただし、全国の回答も回収対象とする。）

回収数：444人 方法① 400人、方法② 44人

（静岡市内428人 静岡市外：9人 静岡県外7人）

