

# 資料集

平成25年3月18日

静岡市

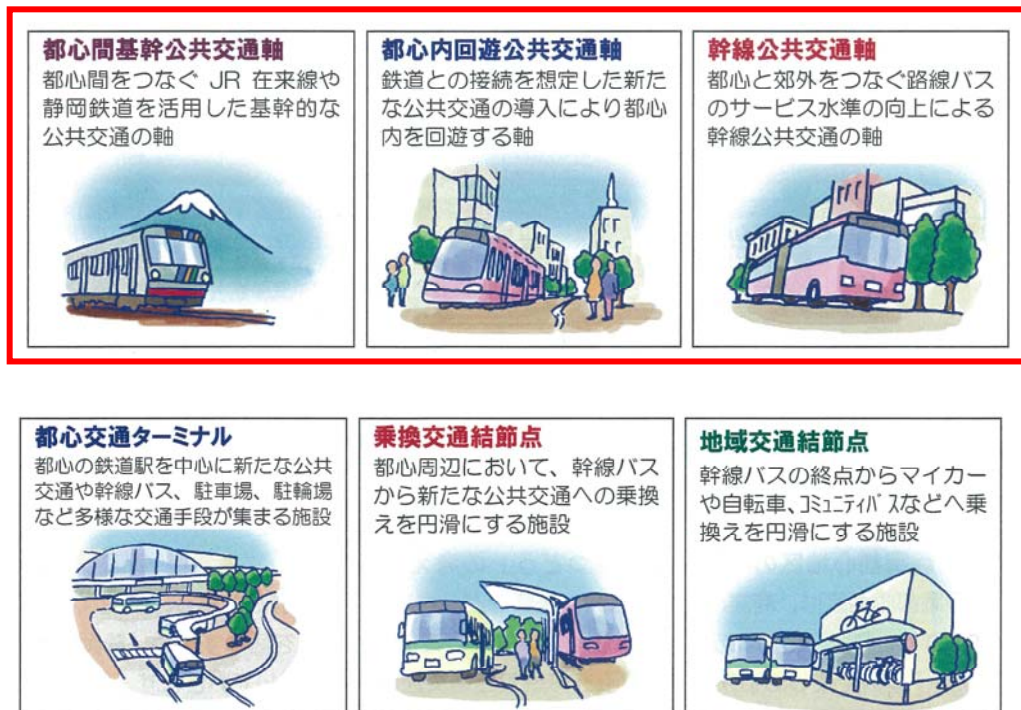
# 目次

<b>1. 公共交通軸の考え方</b> .....	<b>1</b>
<b>2. LRT導入地域における現状と課題の確認</b> .....	<b>2</b>
2. 1 上位計画.....	2
2. 2 静岡地区の現状と課題.....	4
2. 3 静岡都心（葵区）の現状と課題から導くLRTの必要性.....	13
2. 4 静岡都心（駿河区）の現状と課題から導くLRTの必要性.....	14
<b>3. 導入経路検討のための基礎データ</b> .....	<b>15</b>
<b>4. 導入経路評価のためのデータ</b> .....	<b>31</b>
<b>5. LRTの特徴等</b> .....	<b>39</b>
5. 1 ルート設定の基本要件.....	39
5. 2 運行計画.....	41
5. 3 路線・設備計画.....	43
5. 4 事業採算性.....	47

# 1. 公共交通軸の考え方

表 公共交通軸の位置づけと求められる役割

公共交通軸	求められる役割
都心間基幹公共交通軸	静岡都心と清水都心との輸送力と速達性の確保 (大量・速達性)
都心内基幹公共交通軸	歩行者ネットワークとの連携により都心内の回遊性を高める役割(高頻度、歩行支援)
幹線公共交通軸	郊外から都心への輸送を担う役割(中量・速達性)



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 3つの公共交通軸のイメージ

## 2 LRT導入地域における現状と課題の確認

### 2.1 上位計画

- まちづくりの理念：「静岡 DNA が息づき、人々を刺激する都心」
- まちづくりの目標
  - “人がまん中”の都心づくり
  - “らしさ”があふれ出す都心づくり
  - “人と人がつながっている”都心づくり

#### 《静岡都心地区のまちづくりの理念》

#### 静岡DNAが息づき、人々を刺激する都心

江戸時代から継承されてきた町割、駿府城址や青葉通りに代表される広がりのある空間など、先代が築き上げてきた資産を継承し、新たな取り組みにより資産を磨き、魅力を高め、更なる発展へとつなげていきます。

#### 《静岡都心地区のまちづくりの目標》

##### 【目標1】 “人がまん中”の都心づくり

人が行き交い、多様な都市活動を展開していくための空間であることを意識し、だれもが使いやすく、回遊性のあるまちづくりを進めていくことにより、さらなる賑わいが生み出される都心を目指します。

##### 【目標2】 “らしさ”があふれ出す都心づくり

静岡の歴史や伝統といったまちの大切な資源や、県都・商都としての機能、国際交流機能等の集積にさらなる磨きをかけ、まちづくりの基本に据えていくことにより、他都市に類のない誇れる都心を目指します。

##### 【目標3】 “人と人がつながっている”都心づくり

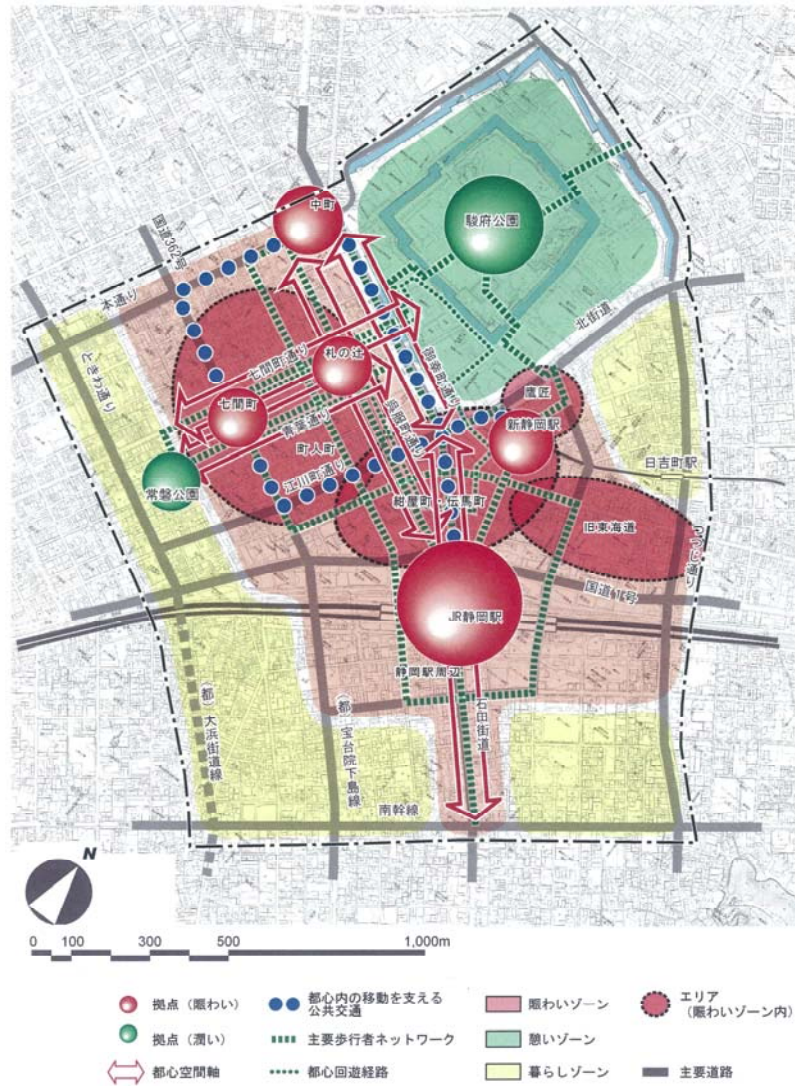
「賑わい」の中に「暮らし」を溶け込ませることにより、常にまちのあちこちから人と人の語らいや息づかいが聞こえてくるようなコミュニティあふれる都心を目指します。

出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

図 静岡都心地区のまちづくりの理念・まちづくりの目標

➤ 都心地区が目指す空間構造

JR 静岡駅周辺や静鉄新静岡駅周辺、中町等の「賑わい拠点」を結ぶ都心空間軸を位置づけ、歩行者・自転車ネットワークや回遊型の公共交通システムで接続する構造



出典：静岡市都心地区まちづくり戦略

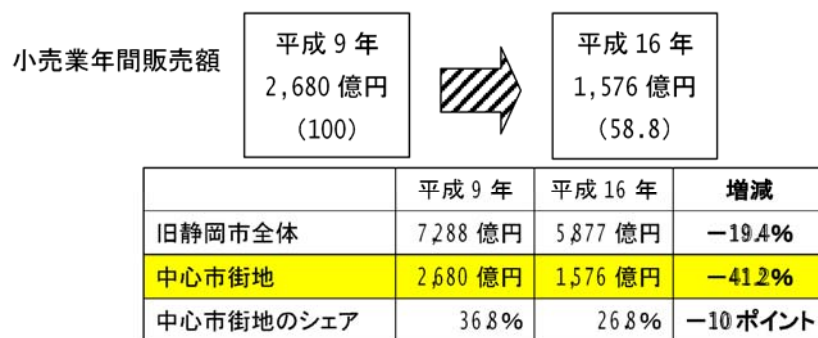
図 静岡都心地区が目指す空間構造

## 2.2 静岡地区の現状と課題

### 静岡地区—中心市街地の商業減速傾向

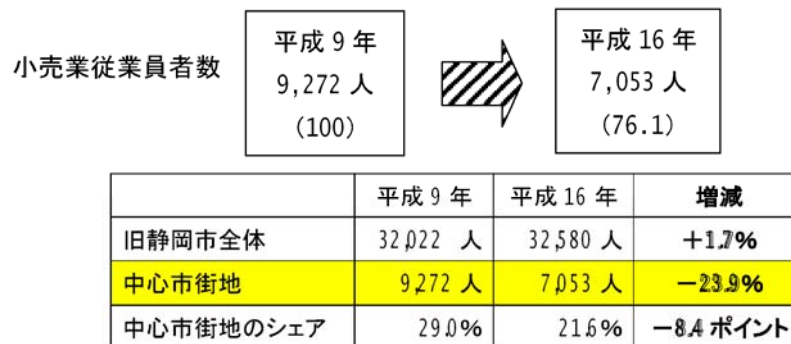
- 静岡都心は、一定の賑わいを維持。
- 小売業年間販売額、小売業従業者数の減少など、中心市街地の落ち込みが目立つ。
- 郊外大型店での買い物客数は確実に伸び、徐々に消費者の中心市街地離れが進んでいる。
- 賑やかに見える静岡都心も、中心市街地の活力低下の傾向が現れており、加速度的な衰退も懸念される。

→静岡都心では、**中心市街地の賑わいの維持**が求められる。



出典：商業統計調査に基づく独自集計

図 中心市街地の小売業年間販売額

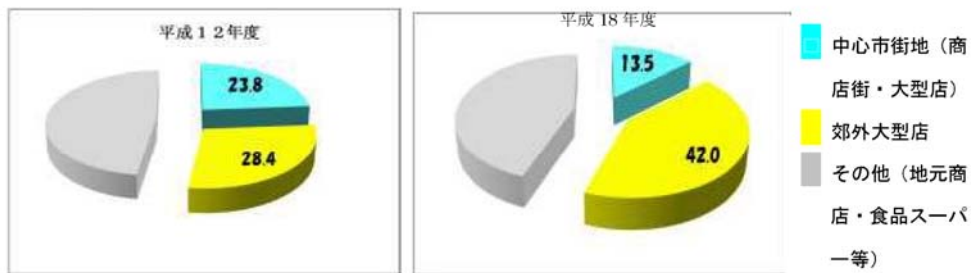


出典：商業統計調査に基づく独自集計

図 中心市街地の小売業従業者数



買い物客数	平成 12 年	⇒	平成 18 年度
	中心市街地 23.8%		中心市街地 13.5%
	郊外大型店 28.4%		郊外大型店 42.0%



出典：消費動向調査（静岡商工会議所・静岡県商業まちづくり室）

図 中心市街地と郊外大型店の買い物客数の変化

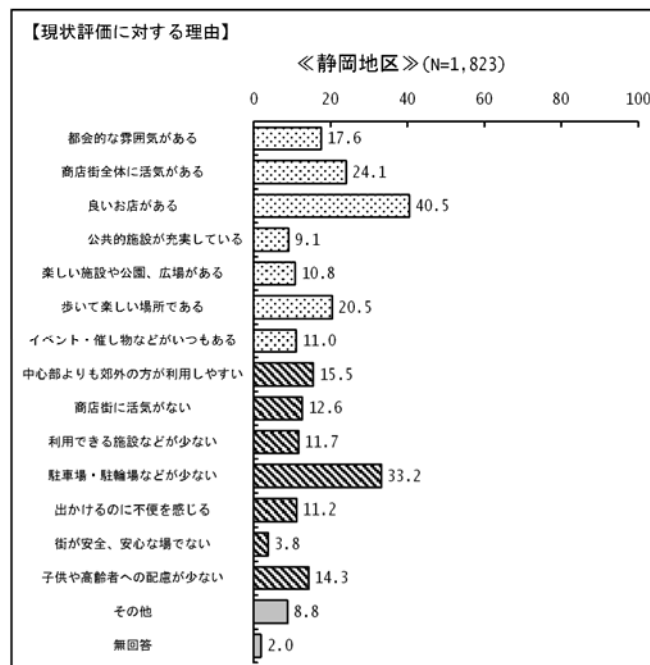


図 賑わいを見せる呉服町通り

## 静岡地区一都心の施設・サービスが利用者ニーズへ対応できていない

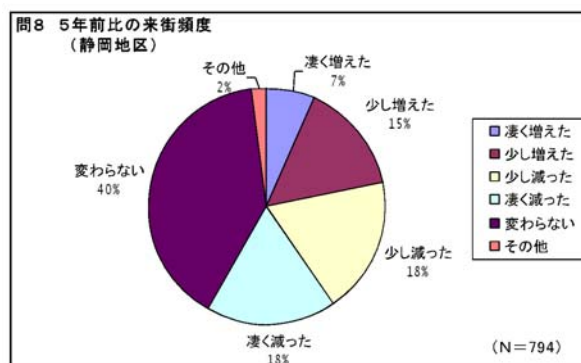
- 中心市街地への来街頻度や滞在時間は減少。
- 駐車場・駐輪場の不足や子供・高齢者への配慮不足等、郊外と比較して機能・施設が利用者ニーズに対応できていない。
- 自家用車でのアクセス、公共交通でのアクセスの両面から、使いやすい都心であること、また「滞在する」ためや「回遊する」ための機能が求められている。
- 主に子育て世代であるミドル世代のトリップ数の減少等、自家用車の利用を前提とした郊外型店舗の利便性に対して、中心市街地の優位性が薄れてきている。

→高齢者やミドル世代等の**多様化する利用者ニーズに対応できる施設やサービスを提供し、滞在や回遊が可能で魅力的な都心が求められる。**



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

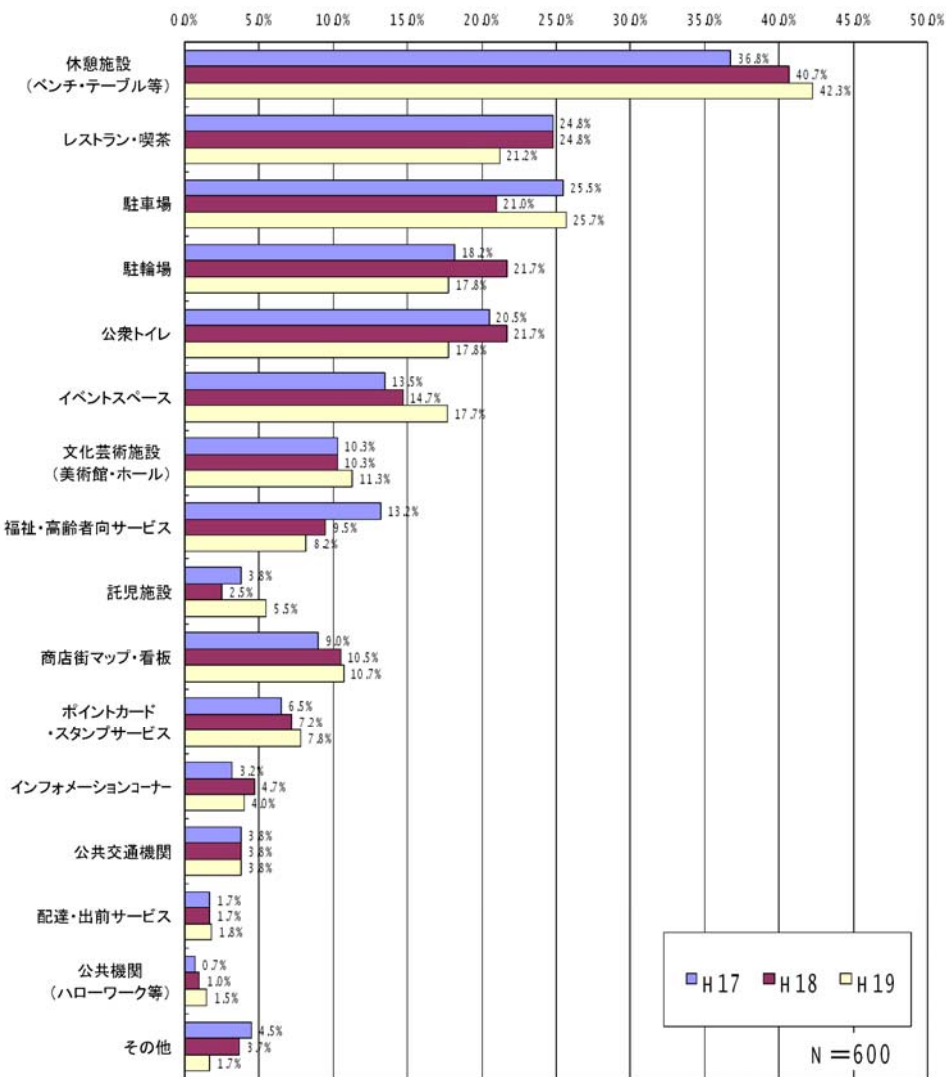
図 中心市街地の施設・機能の評価



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

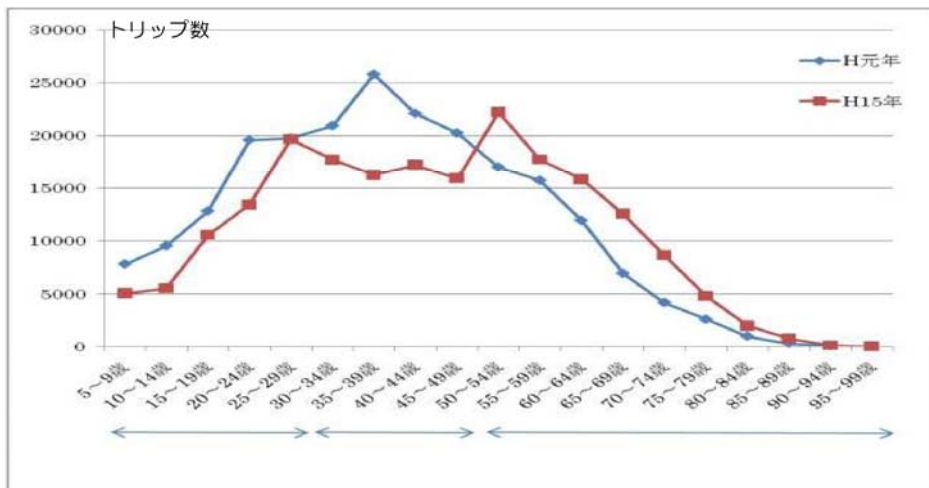
図 中心市街地の来街頻度・滞在時間の変化





出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 中心市街地に欲しい（増やして欲しい）施設・サービス



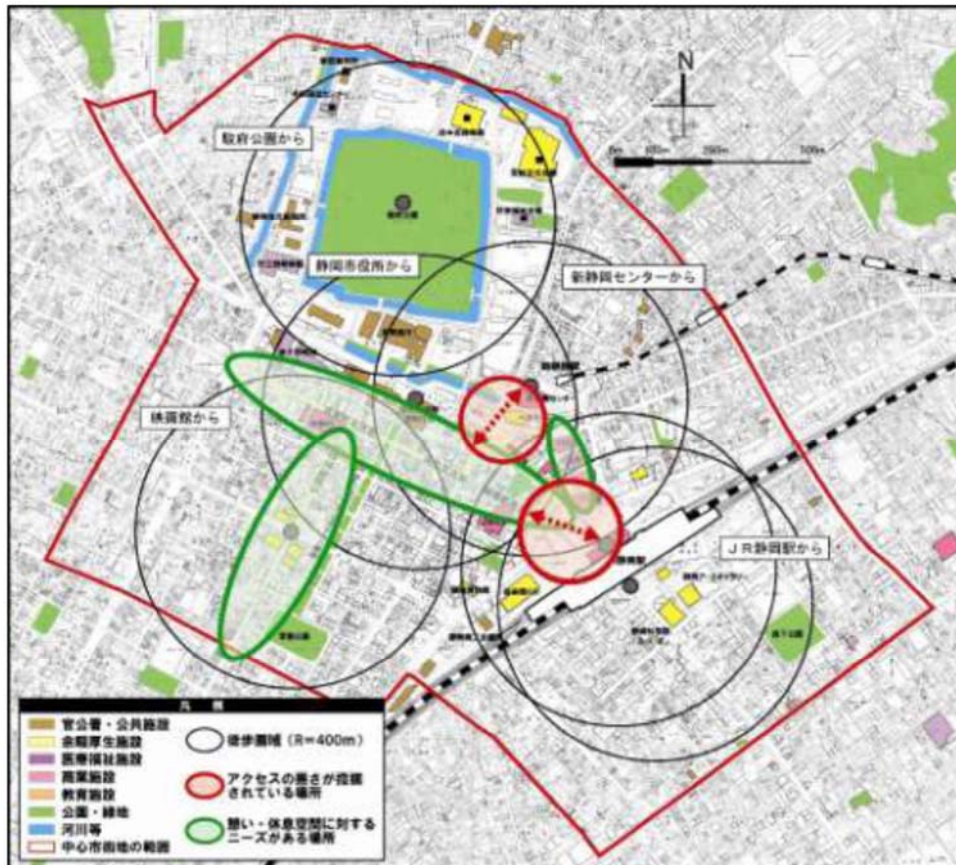
出典：PT調査（静岡県）

図 年代別の中心市街地におけるトリップ数の推移（全目的）

## 静岡地区一ターミナルと都心との間に分断がある

- 主要な交通結節点である JR 静岡駅及び静岡鉄道新静岡駅と都心部とは幹線道路での分断がある。
- 地下道の接続はあるが、バリアフリー化経路も限定的であり、アクセスの利便性が高いとは言えない。

→都心部を誰もが安心・安全に移動できる環境が求められる。



出典：静岡市中心市街地活性化基本計画

図 中心市街地の都市機能の状況

## 静岡地区一バスの表定速度の低下

- 静岡都心周辺における路線バスの表定速度は、利用者の多い美和大谷線や大浜麻機線で12km/h程度（朝ピーク時：時刻表上の表定速度）。
- 朝ピーク時と昼間帯とは2～3km/h程度の差。

→特にピーク時における公共交通の速達性の向上が求められる。

表 路線バスの表定速度

路線名及び区間	区間距離	所要時間	表定速度
大浜麻機線（小島→静岡駅前）	5.5km	朝ピーク：26分	12.7km/h
		昼間帯：23分	14.3km/h
美和大谷線（下与左エ門～静岡駅前）	5.7km	朝ピーク：30分	11.4km/h
		昼間帯：23分	14.9km/h

※区間距離は地図上での計測による。

## 静岡地区一道路渋滞の発生

- 静岡都心の道路は平日混雑度が1を上回り、慢性的に混雑。
- 平均旅行速度は都心部では20km/hを下回り、都心を走行するバスも特に朝夕のピーク時には道路混雑の影響を受ける。
- 道路の混雑はバスの速達性の低下だけでなく、定時性の確保にも影響している。

→都心部へ流入する**自動車交通の減少による道路混雑の緩和、公共交通の速達性・定時性の確保**が求められる。

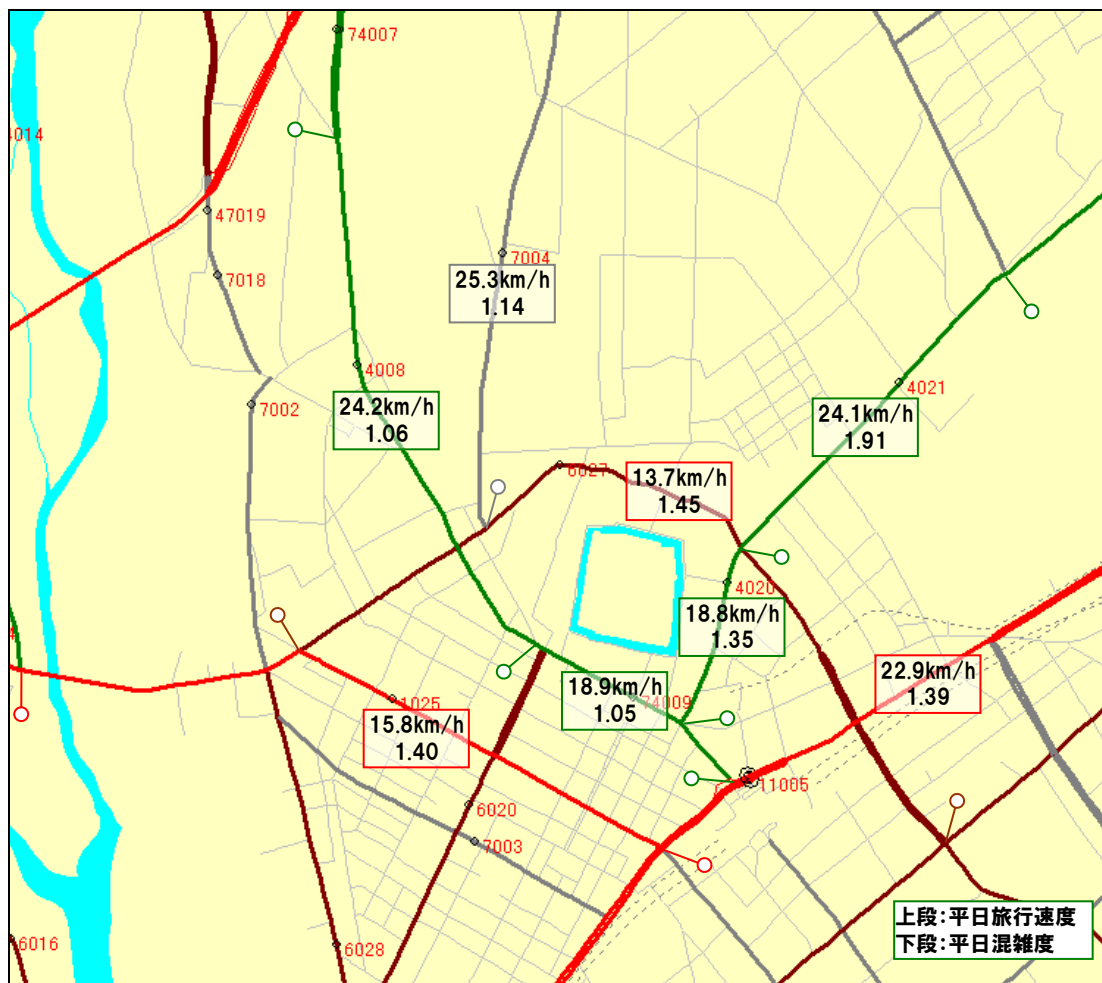
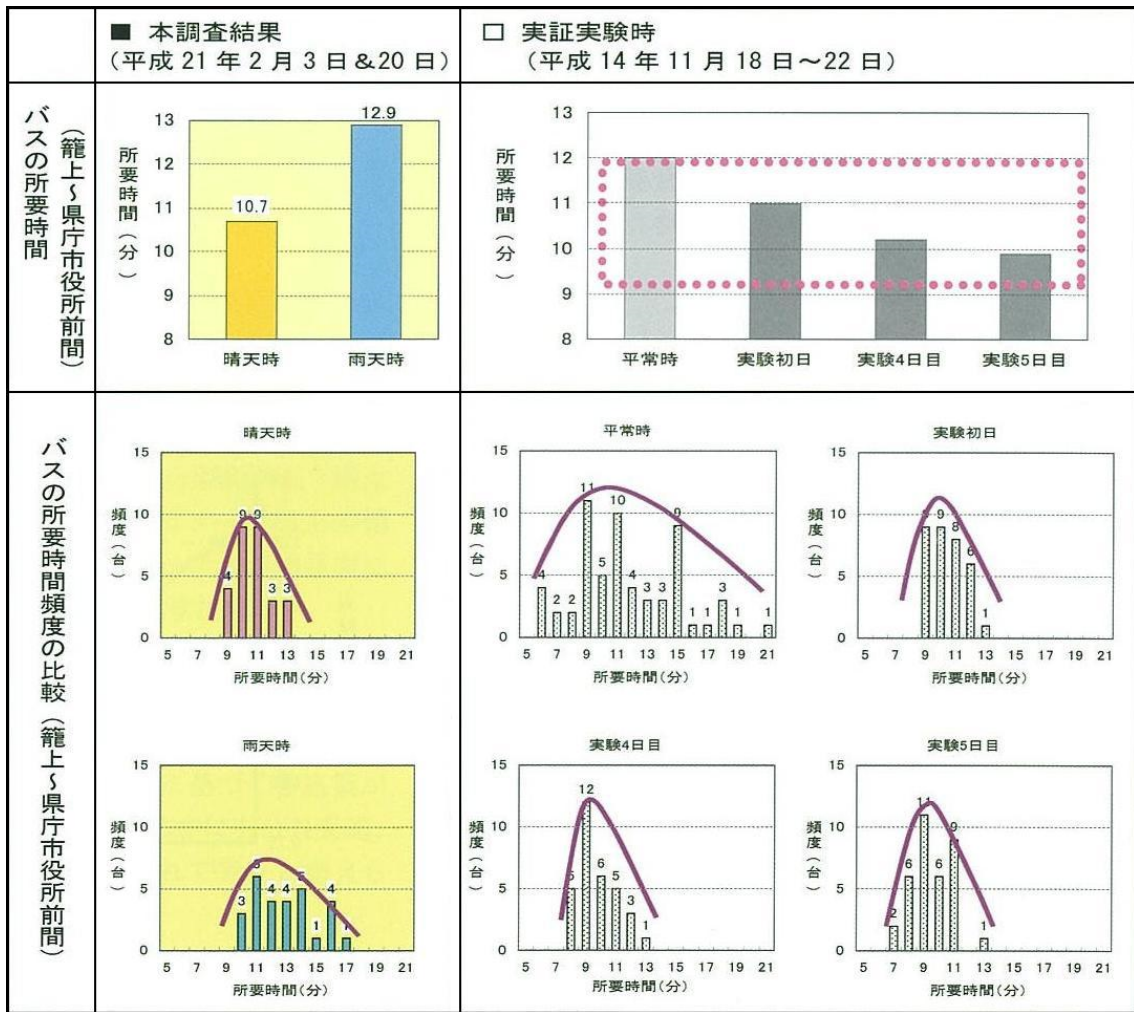


図 静岡都心周辺道路の旅行速度、混雑率(平成17年度道路交通センサス結果)



出典：静岡市 HP

図 バス優先レーン設置による効果



## 静岡地区一バスの過密

- 静岡市のバス路線網はほとんどが放射状路線であり、静鉄新静岡駅、JR 静岡駅を経由する路線設定となっている。
- 特に JR 静岡駅～中町区間（御幸通り）では、各方面からのバス路線が集中し、バスの運行本数、利用者数が多い。
- 運行本数は片方向で約 1 分に 1 本のバスが通過する状況であり、過密なバス運行となっている

→ 渋滞の緩和や、路線のわかりやすさ等の利用者利便性向上の観点から、**バスの過密の解消**が求められる。



※発車本数は、県庁・静岡市役所葵区役所前停留所及び中町停留所の時刻表よりカウントした。

図 バスの過密状況

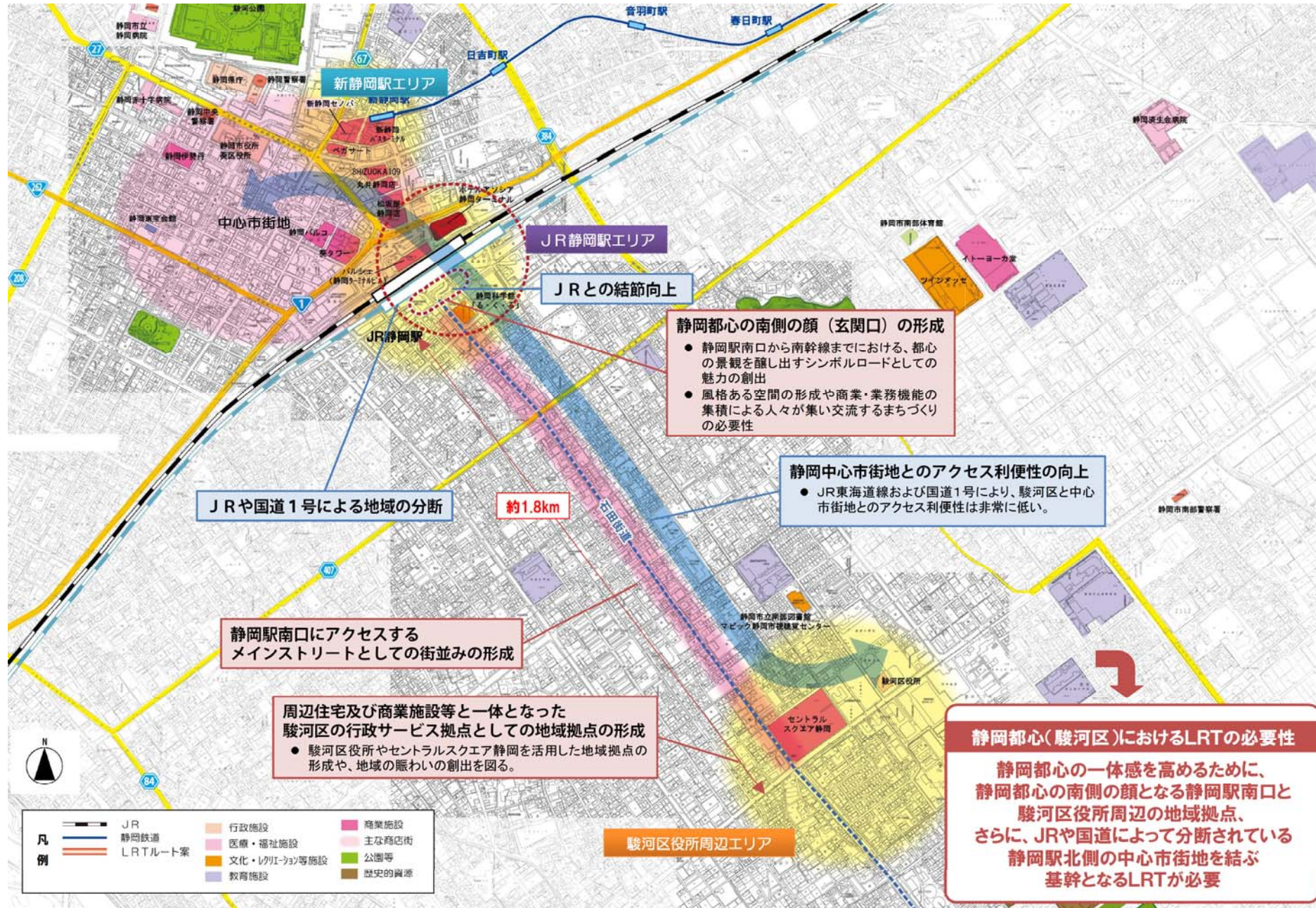


## 2.3 静岡都心(葵区)の現状と課題から導くLRTの必要性





## 2.4 静岡都心(駿河区)の現状と課題から導くLRTの必要性





### 3. LRT 導入経路検討のための基礎データ

#### 交通ネットワーク

- ひと月の利用者数が 10 万人を超え、特に利用者数の多い路線は、美和大谷線、大浜麻機線、県立病院高松線の 3 路線である。
- これら 3 路線はいずれも南北方向の路線であり、東海道本線・東海道新幹線を南北に横断して、葵区と駿河区の両区にまたがる路線となっている。
- 3 路線は、都心部においては静岡市内で最も路線バスの断面輸送量が多い御幸通りを通過し、かつ JR 静岡駅・静岡鉄道新静岡駅を経由することから、都心アクセスに利便性の高い路線となっている。
- 以上より、静岡都心においては、上記 3 路線を考慮したルート設定を行う。
- なお、OD データからは、東海道本線・東海道新幹線をはさみ、南北の地区をまたぐ利用が約 15%あることが確認できるため、ルート設定に当たっては、南北ルートを接続することが利用者の利便性向上に寄与するものと考えられる。

利用者の多い路線は、下表に挙げる路線及び区間である。

表 利用者が多い路線・区間（静岡地区）

路線	区間（バス停名称）	断面輸送量
美和大谷線	籠上中 ～ 片山	3,000～6,000 人/日程度
大浜麻端線	記念碑 ～ 馬淵四丁目	2,000～3,000 人/日程度
県立病院高松線	城北高校 ～ 南郵便局ツインメッセ前	2,000～2,500 人/日程度
安倍線	籠上中 ～ 中町	2,000 人/日程度
中原池ヶ谷線	大岩町 ～ 寿町	1,000～2,000 人/日程度

各路線で見えた場合の断面輸送量のトップ 5 を抽出

【OD データからみる利用特性】

- ・利用の多い美和大谷線、大浜麻機線、県立病院高松線に着目し、OD データから利用特性を分析した。
- ・いずれの路線も東海道本線・新幹線を挟んで北側と南側にまたがる路線であるが、利用実態としては北側のみ、南側のみ（それぞれのエリアから JR 静岡駅・静鉄新静岡駅まで）の利用が多い。
- ・大浜麻機線、県立病院高松線は、北側のみで全体の約半数、南側のみで約 1/3 の利用があり、北側と南側をまたいだ利用は約 15%となっている。この南北をまたいだ利用のうち、約 7 割が都心部（県庁・市役所、中町）の利用である。
- ・美和大谷線は、南側の利用者数が上記 2 路線に比べ多く、北側のみで約 45%、南側のみで約 43%の利用と、ほぼ同数となっており、南北をまたいだ利用は約 13%である。このうち、約 7 割は都心部（県庁・市役所、中町）の利用である。
- ・以上より、南北をまたぐ利用はいずれの路線でも 15%程度あることから、ルートの設定に当たっては、南北ルートを接続することが利用者の利便性向上に寄与するものと考えられる。

	北側利用者数			計	南側利用者数			⑤北側⇄南側利用者数		利用者数計
	①北側内々 うち都心部 アクセス	②北側→駅			③南側内々	④南側→駅		うち都心部 アクセス		
美和大谷線	2,109	1,393	1,758	3,867	697	3,006	3,703	1,112	768	8,682
				44.5%			42.7%	12.8%	69%	
大浜麻機線	1,691	1,139	1,619	3,310	445	1,646	2,091	939	628	6,340
				52.2%			33.0%	14.8%	67%	
県立病院高松線	1,231	890	1,593	2,824	304	1,507	1,811	797	541	5,432
				52.0%			33.3%	14.7%	68%	

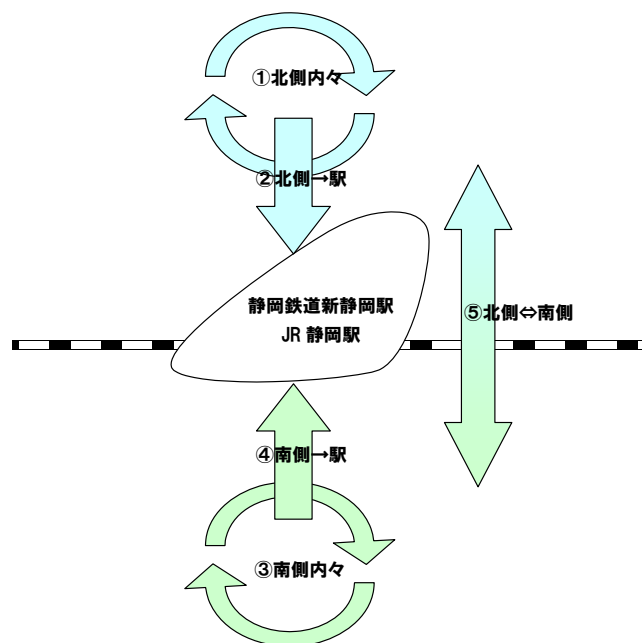
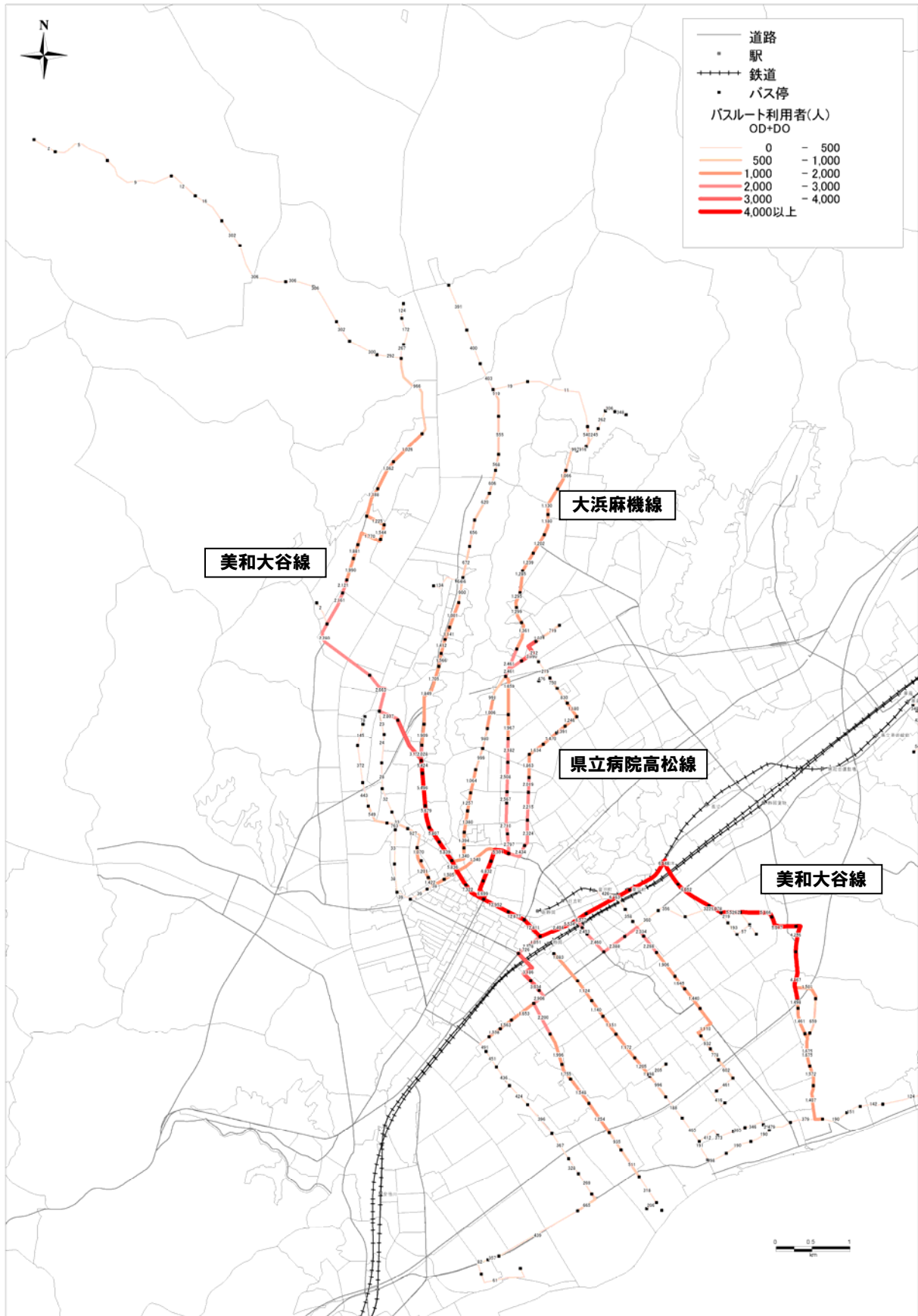


図 OD データからみる利用特性





路線バス断面利用者数

## 夜間人口・従業人口

- 利用者の多いバス路線の沿線では、概ね夜間人口及び従業人口が多く、人口密度も高いことが確認できる。
- よって、人口分布からも路線バスルートの基本としたルート設定の妥当性が確認できる。

夜間人口や人口密度、高齢化率、夜間人口の推移（平成 17 年～平成 22 年）は、次ページ以降に示すとおりである。

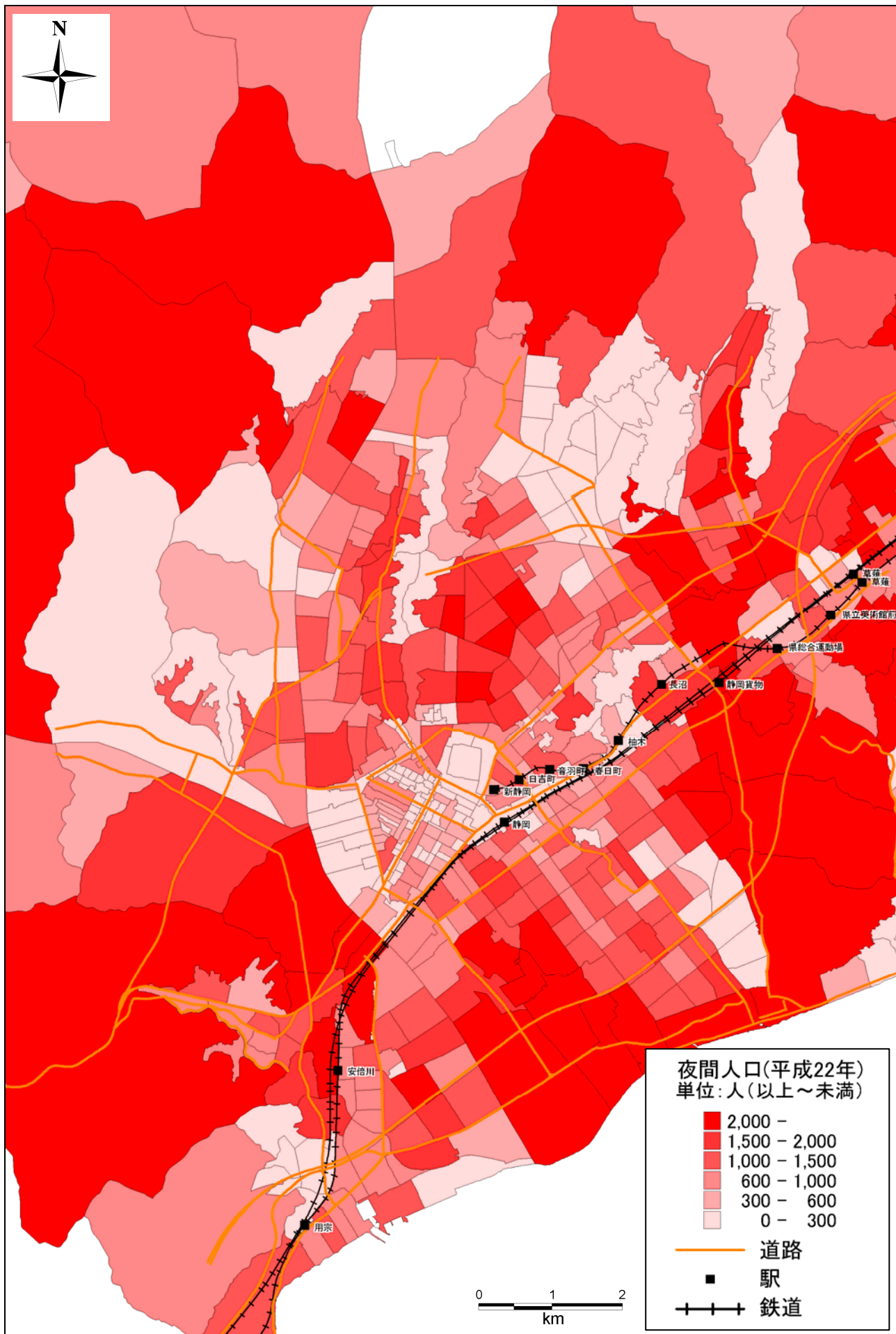
それらのデータから、静岡地区については以下のような傾向が読み取れる。

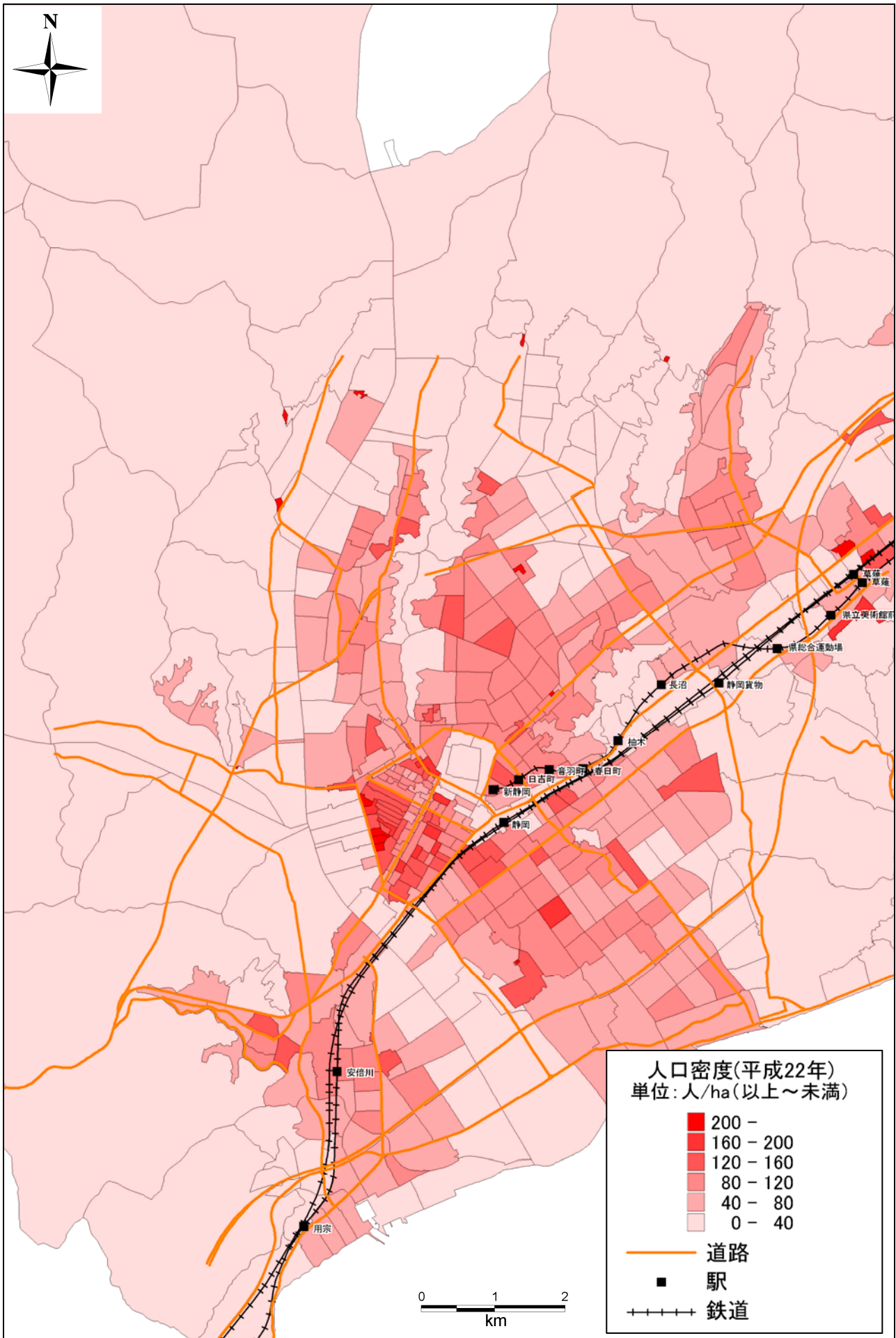
### 【静岡地区の夜間人口について】

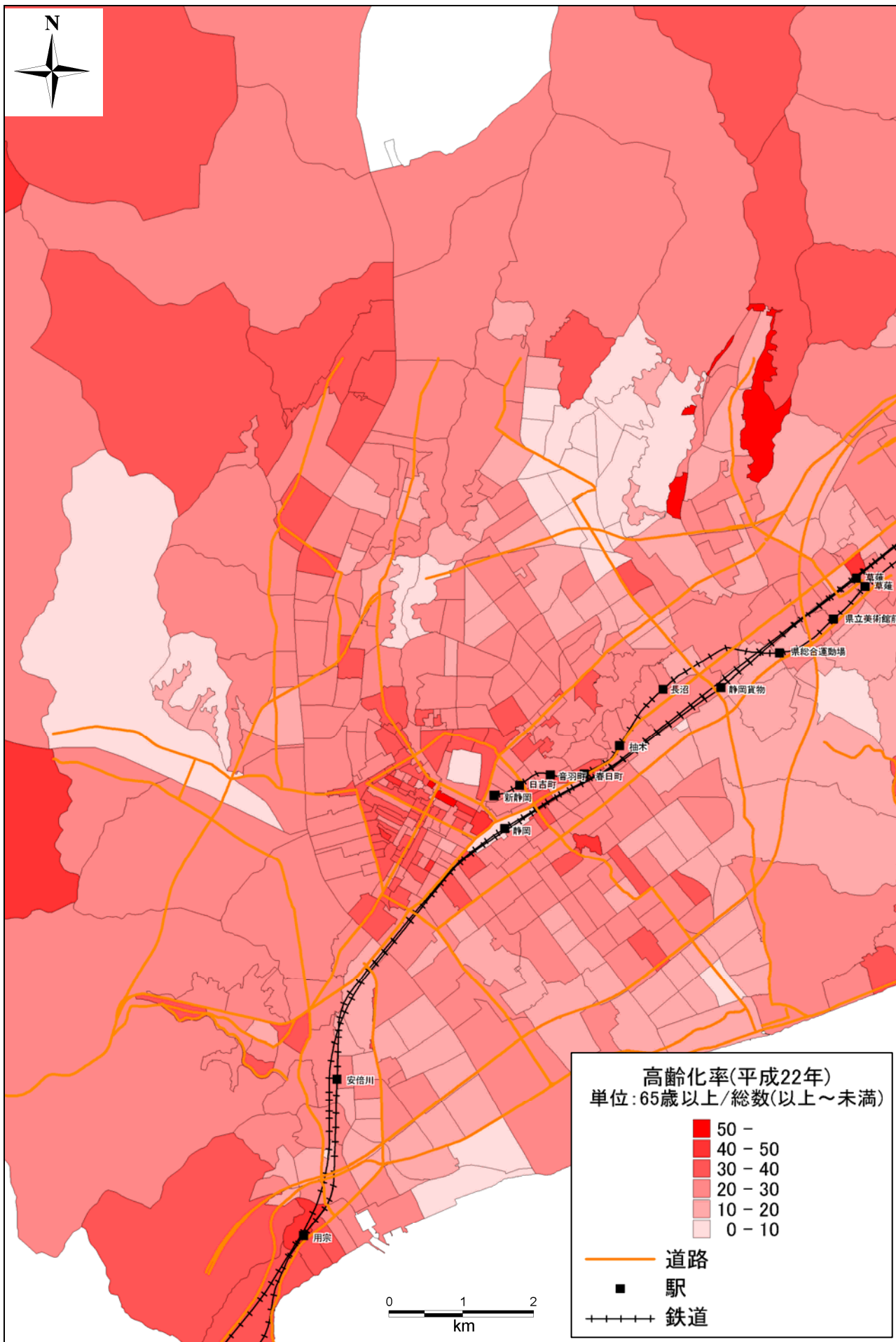
- 都心に近い地域で減少傾向にあり、都心から離れた地域は増加傾向にある。
- 人口密度が高い地域は、都心及び県立病院周辺や JR 静岡駅以南に点在している。
- 高齢化率は、都心周辺が高い傾向にある。また、富士見台や有明町等の都心から見て南東部にも高齢化率が高い地域が見られる。

### 【静岡地区の従業人口について】

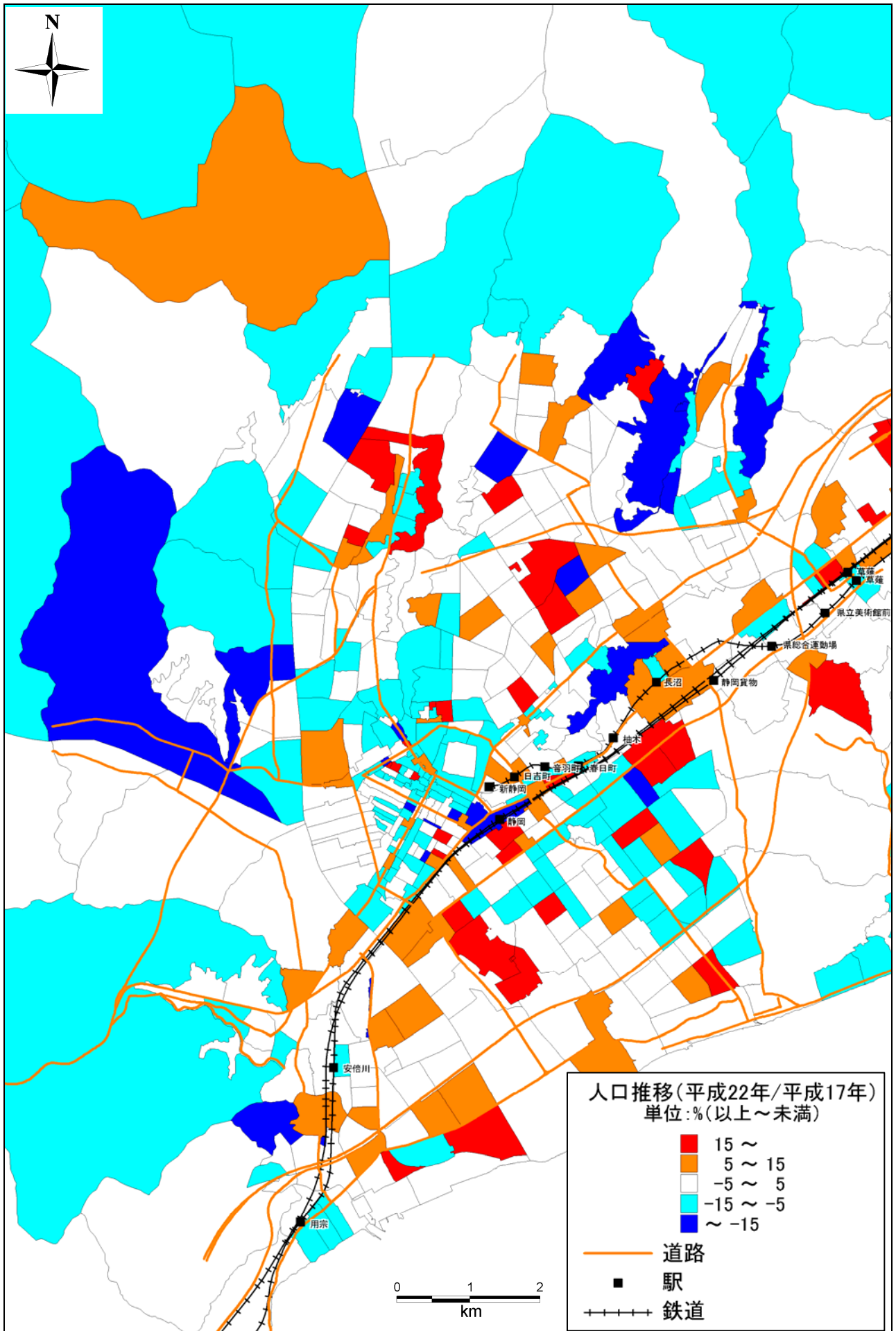
- 都心及び小鹿や曲金等の都心から東側の地域に従業人口が集積している。
- 1 事業所当たりの従業者数が多い地域は、上記の地域に加えて西大谷や南八幡町等の都心より南側の地域に点在している。
- 従業人口の推移を見ると、与一、新伝馬等の安倍川周辺の地域、大岩等の都心から北側の地域、南八幡町等の都心から南側の地域が増加しており、都心に近いその他の地域は概ね減少している。

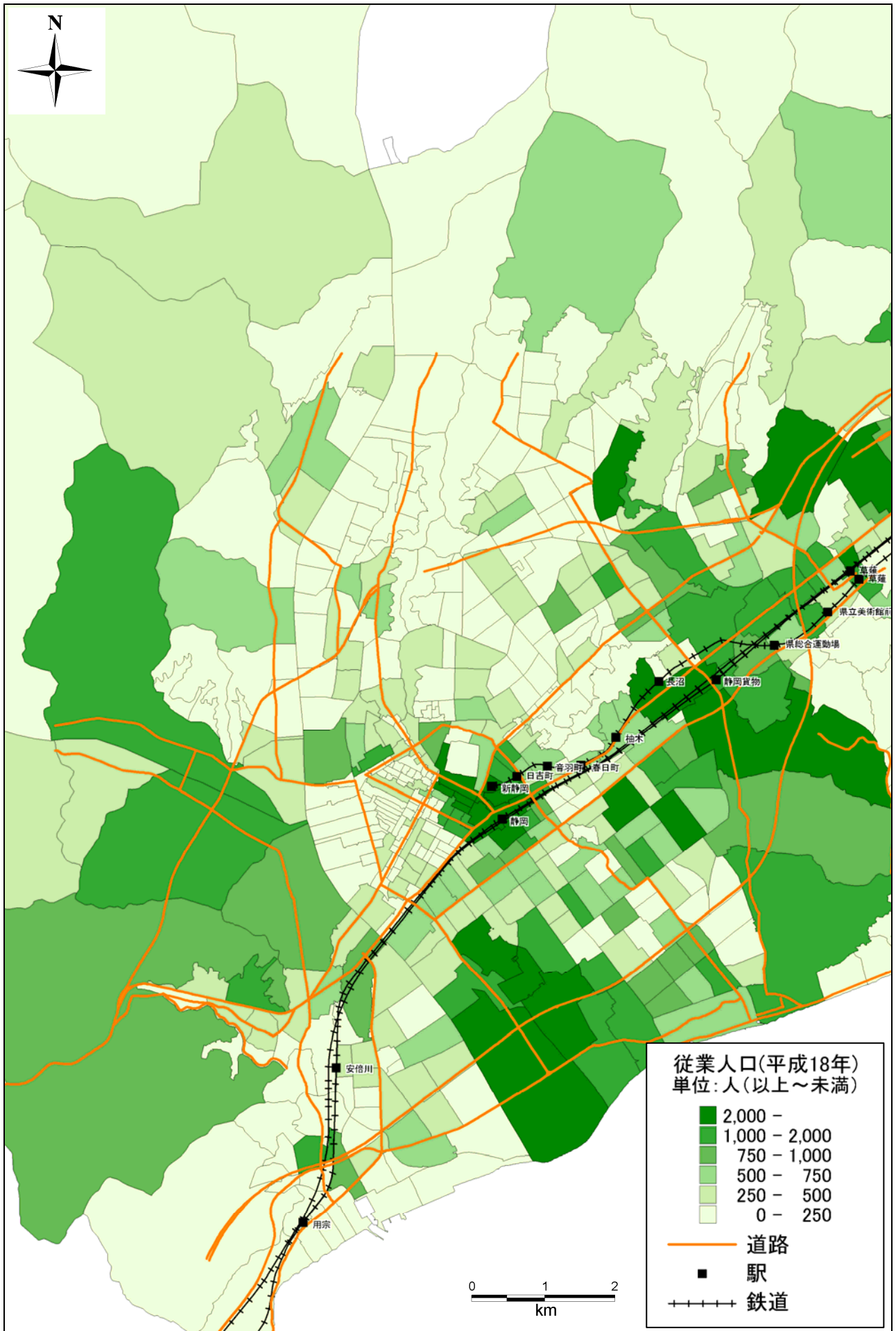


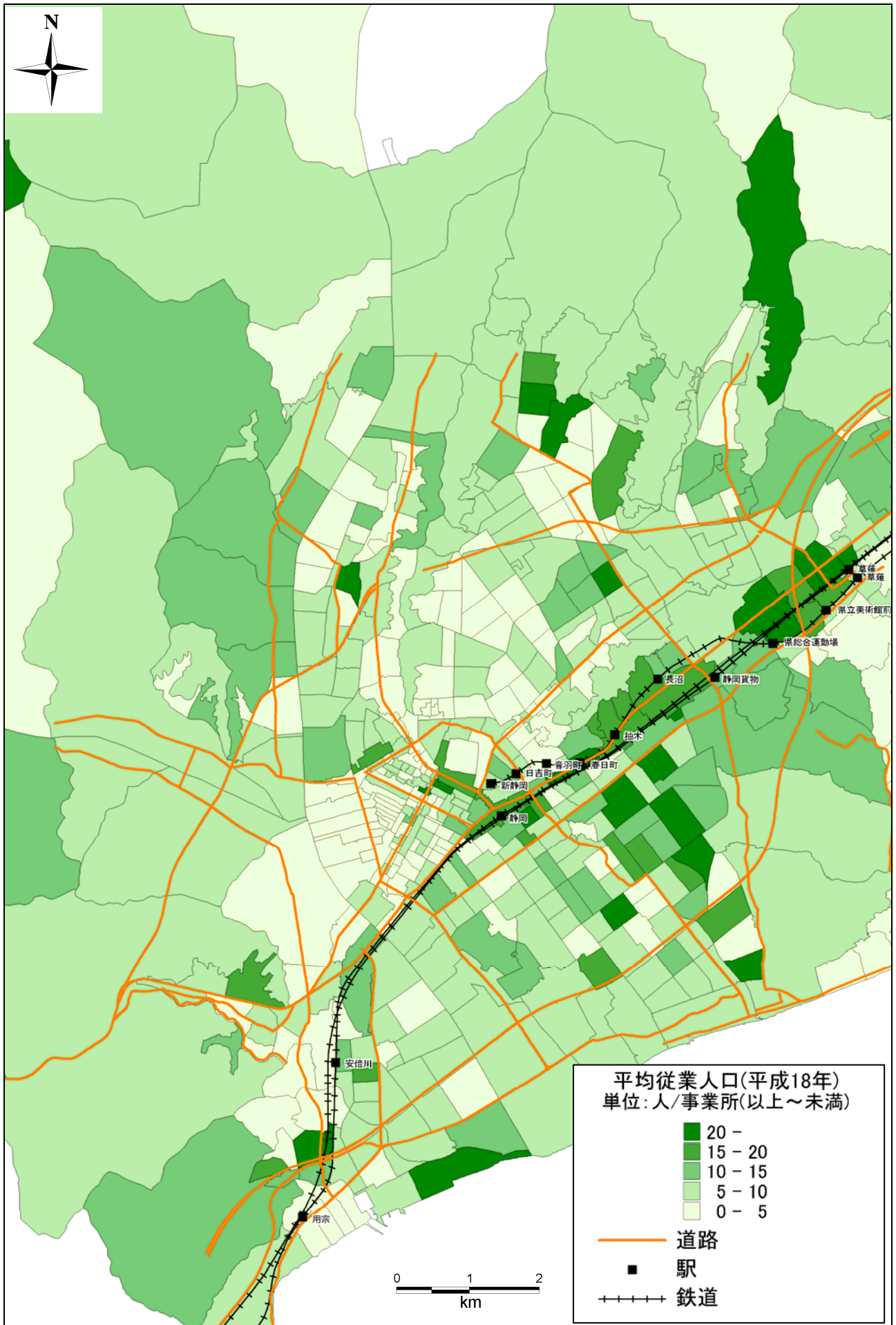


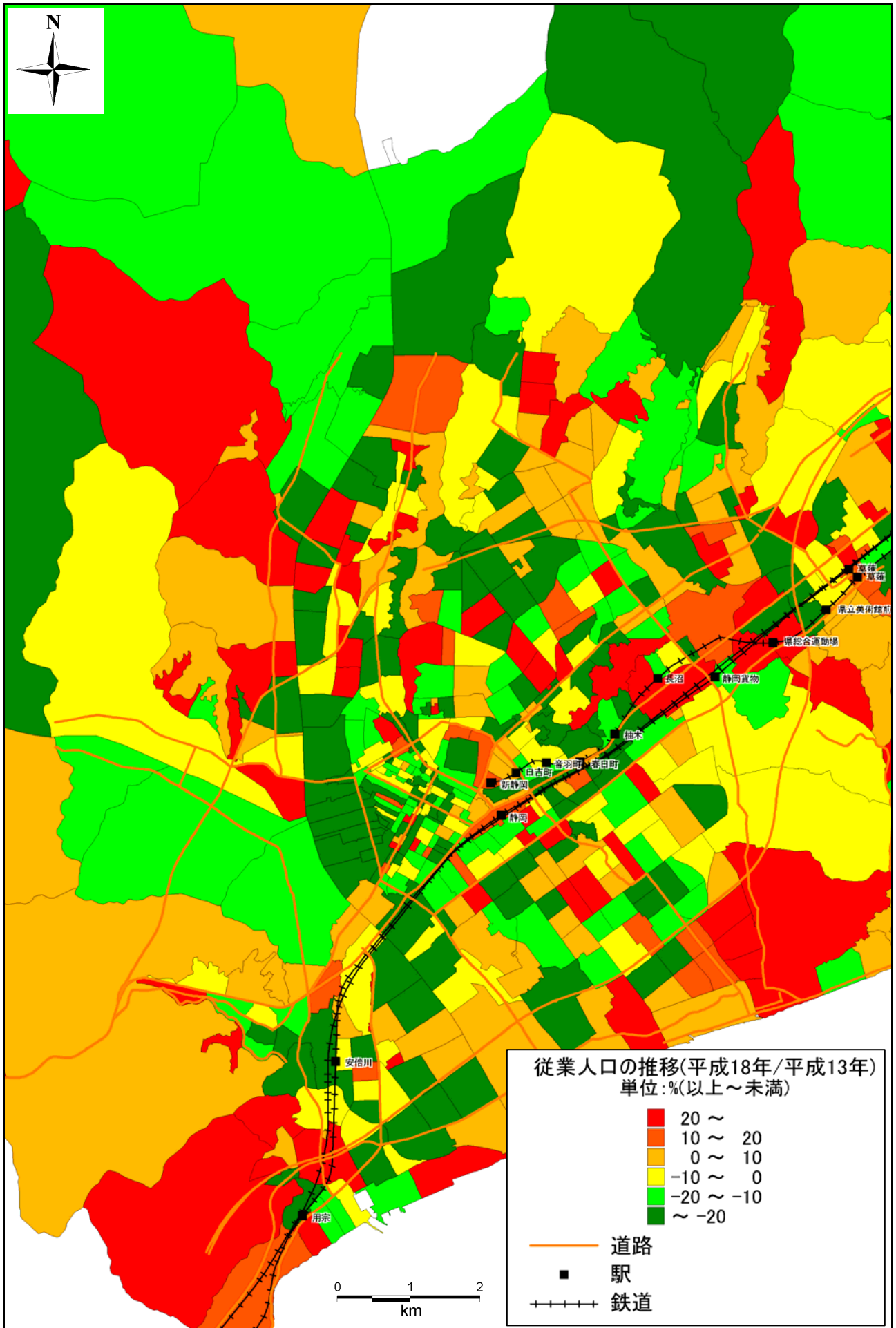














## 施設の立地状況・利用状況及び土地利用現況

- 市民の利用機会を考慮すると、公共性の高い以下の施設へのアクセスを考慮するルート設定が利用者の利便性向上、採算性向上に寄与するものと考えられる。

分類	施設名称	
市役所・区役所	○静岡市役所・葵区役所	○駿河区役所
総合病院	○静岡市立静岡病院 ○静岡済生会総合病院 ○静岡厚生病院	○静岡県立総合病院 ○静岡赤十字病院
高校・大学等	○静岡大学 など	○静岡県立大学短期大学部
利用の多い公共施設等	○ツインメッセ静岡 ○市立図書館(中央・御幸町・南部等)	○静岡市民文化会館

26

下表に利用者数が多い施設を整理した。また、次ページにそれらの位置を整理した。

### 【静岡地区】

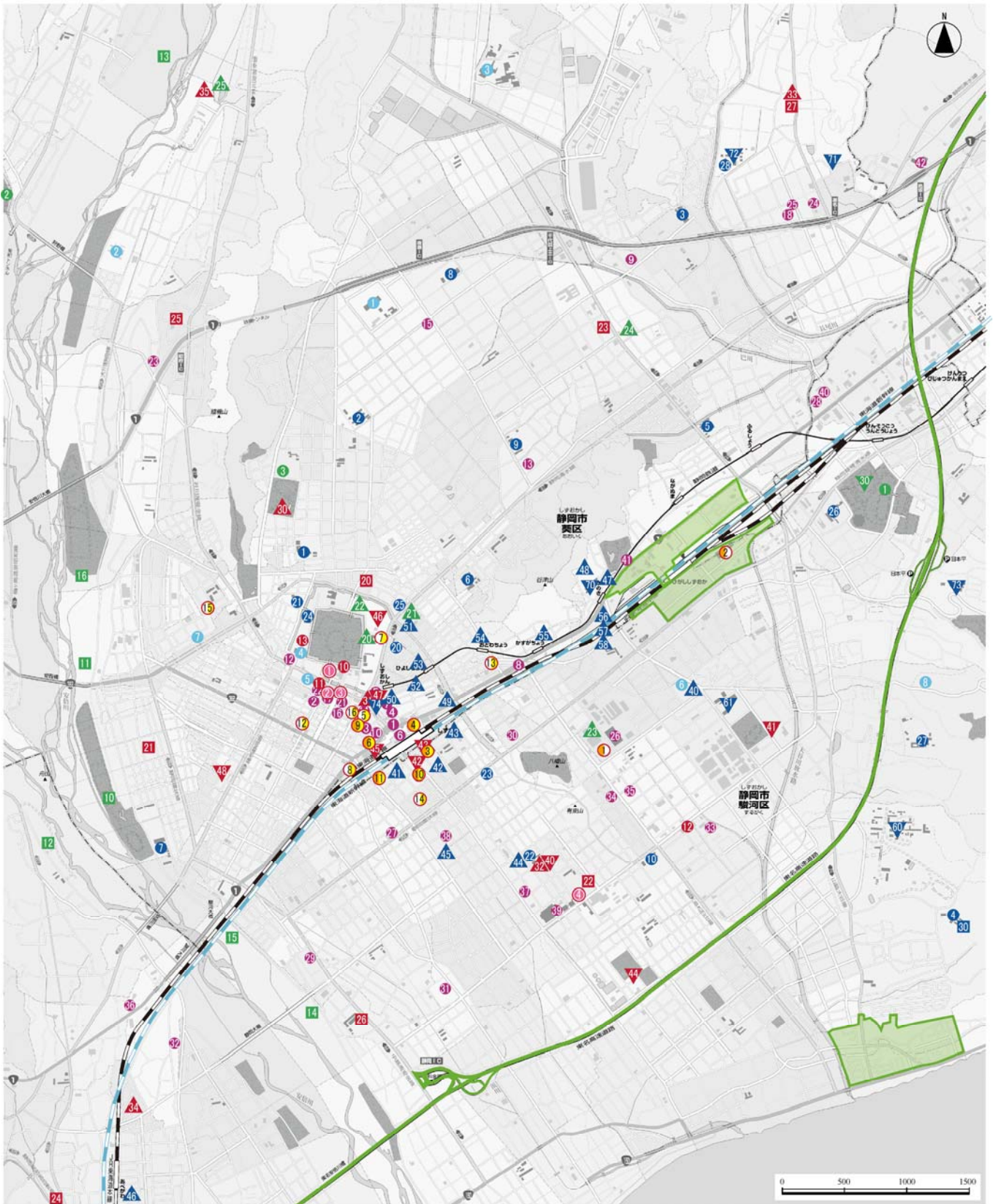
- 静岡地区において年間 30 万人以上の利用がある公共・公益施設は下表のとおりである。

表Ⅱ-11 利用者数が多い施設

名称	利用者数(単位:人/年)
ツインメッセ静岡	1,331,548
静岡市民文化会館	573,197
静岡市立御幸町図書館	523,753
静岡市立静岡病院	458,223
静岡市立南部図書館	413,761
静岡市立中央図書館	341,303
静岡競輪場	326,408

出典：第7回静岡市統計書（平成 21 年版）及び  
（財）静岡産業振興協会平成 21 年度決算書

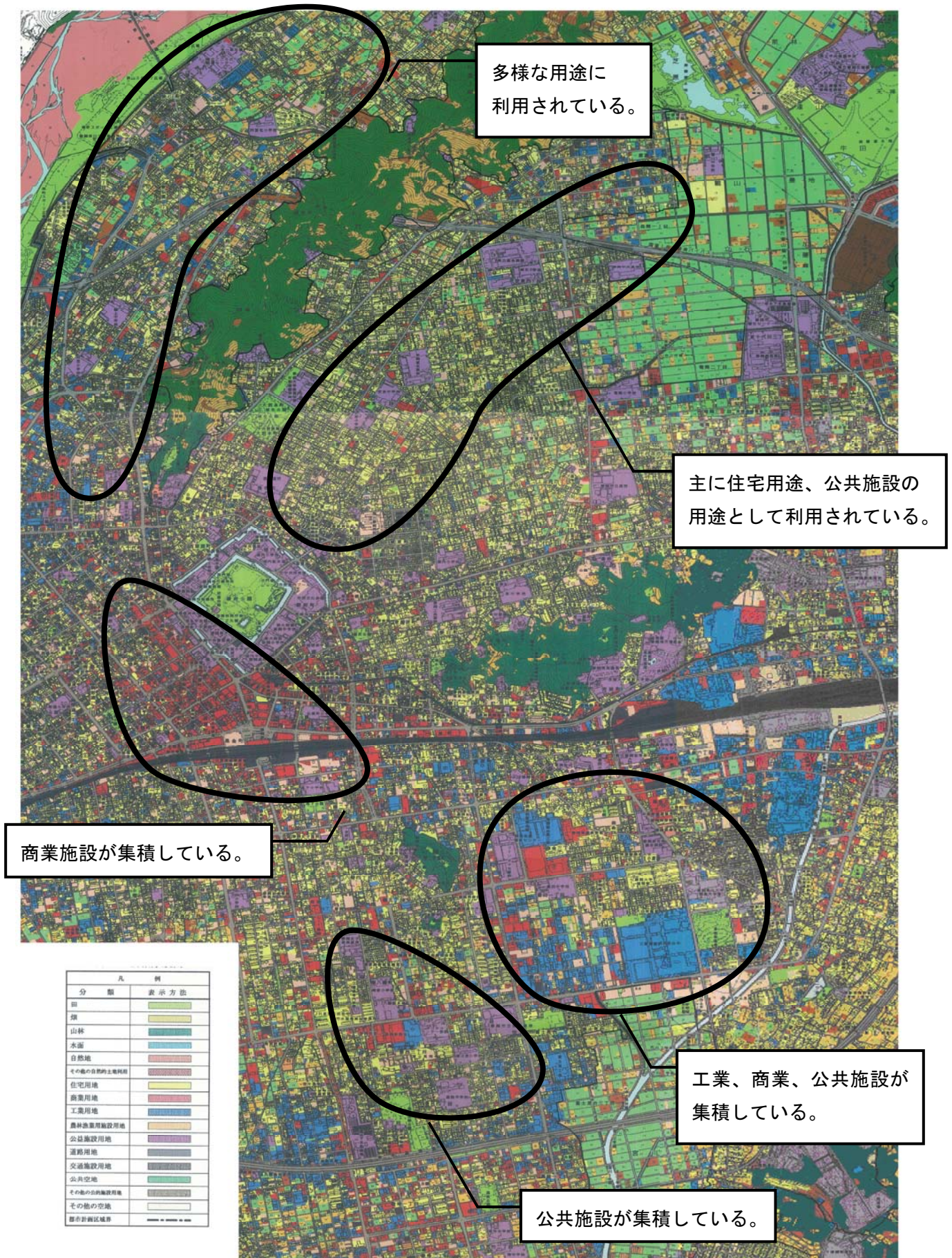




凡 例		
① 役所	① 総合運動場	▼ 私立大学
② 警察・税務署	① 運動広場	① 主な店舗
③ 公民館	▲ 体育館	■ 現在進行中の区画整理事業
▲ 県立・市立図書館一覧	▼ 球技場	
▼ その他の施設	① 主な病院	
① ホール/会議室	① 公立・私立高等学校	
① 宿泊施設	① 特別支援学校	
② ホール/会議室・宿泊施設両方有り	▲ 各種学校・専門学校	

共通凡例	
— — — — —	新幹線
— + — + —	JR
— — — — —	静岡鉄道
— — — — —	高速道路





出典：平成 13 年度 清水市都市計画基礎調査

図 土地利用現況（静岡地区）



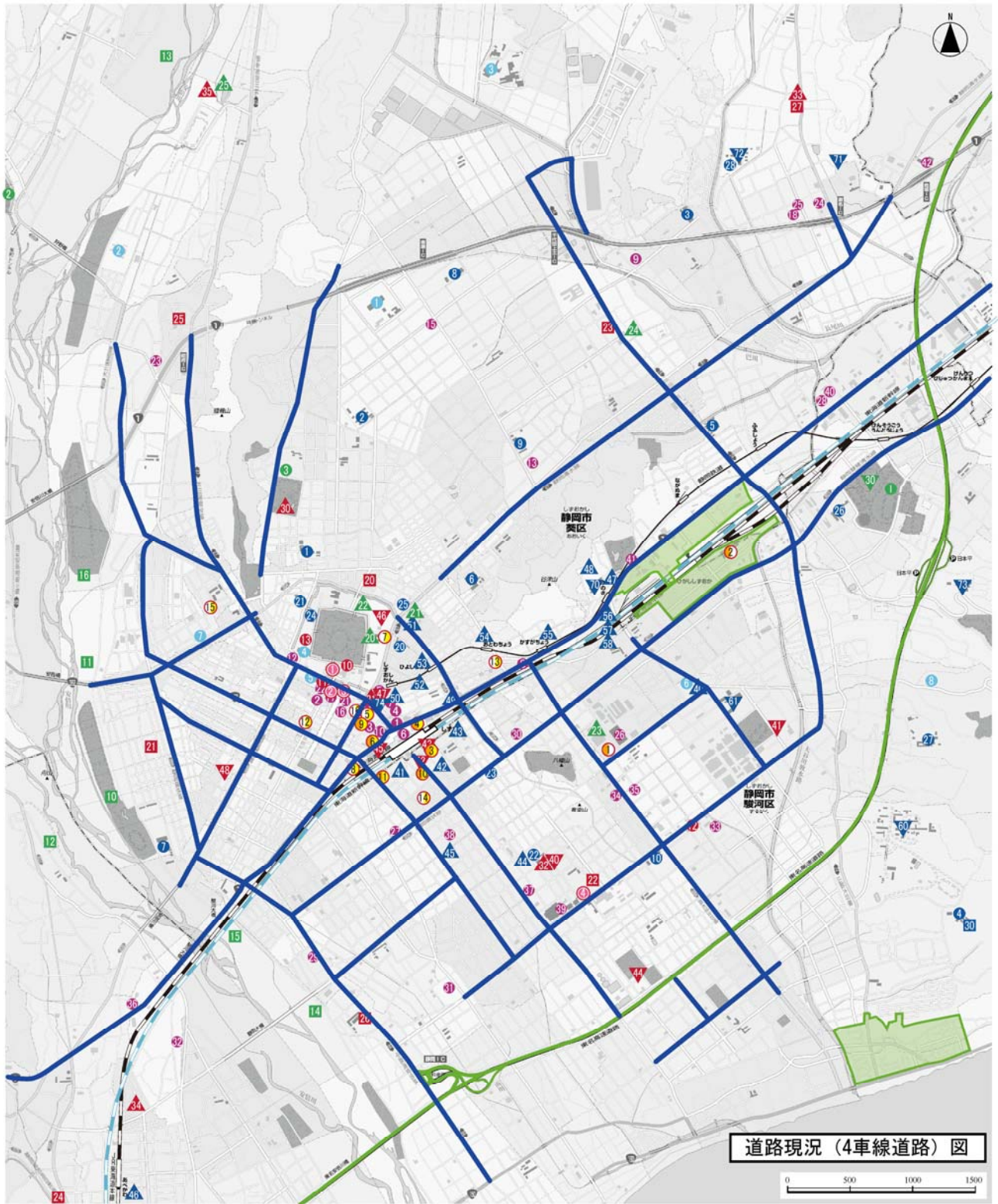
## 導入空間の確認

- 軌道の導入にあたっては、自動車交通への影響を最小限とする必要があり、幅員に余裕のある道路への導入が必要となるため、現状の道路幅員を調べた。主に4車線以上ある道路をピックアップして検討を行う。ただし、4車線以上でない場合も、車道幅員、歩道幅員によって自動車交通に影響を及ぼさない場合もあり、その都度検討を行う。

次ページに4車線以上の道路位置を整理した。

※静岡都心、特に中心市街地においては、導入対象の道路幅員が小さい事、また、多くの自動車が都心へ流入しているため自動車交通量が多く、道路混雑が問題となっていることから、LRT 導入による道路交通量への影響が大きいと昨年度研究会において示されている。





道路現況 (4車線道路) 図

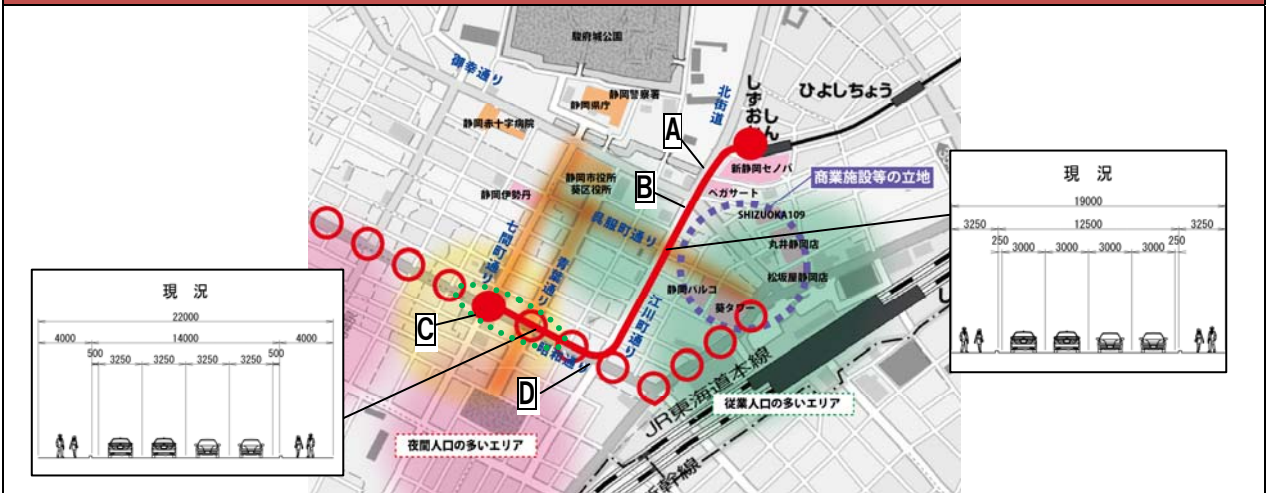


凡 例		
① 役所	① 総合運動場	▽ 私立大学
② 警察・税務署	② 運動広場	● 主な店舗
③ 公民館	③ 体育館	■ 現在進行中の区画整理事業
④ 県立・市立図書館一覧	④ 球技場	— 新幹線
⑤ その他の施設	⑤ 主な病院	— JR
⑥ ホール/会議室	⑥ 公立・私立高等学校	— 静岡鉄道
⑦ 宿泊施設	⑦ 特別支援学校	— 高速道路
⑧ ホール/会議室・宿泊施設両方有り	⑧ 各種学校・専門学校	

共通凡例	
—	新幹線
—	JR
—	静岡鉄道
—	高速道路

## 4. 導入経路評価のための基礎データ

### 経路 〔案1〕 ⇒ 江川町通り経由ルート



#### ①自動車交通への影響

- 1) 北街道（新静岡駅～江川町交差点）⇒4車線道路、右折レーン1ヶ所（江川町交差点北側流入部〔A〕）
  - ・対象道路上に停留場計画がないため、右折レーン以外においては複線の導入が可能。
  - ・右折レーン確保のために単線にする必要がある。
- 2) 江川町通り（江川町交差点～昭和町交差点）⇒4車線道路、右折レーン1ヶ所（江川町交差点南側流入部〔B〕）
  - ・対象道路上に停留場計画があり、右折レーンの確保と合わせて、単線整備となる。
- 3) 昭和通り（昭和町交差点～七間町交差点）⇒4車線道路、一部道路幅員の大きい箇所（常磐町交差点から西側〔C〕）、右折レーン1ヶ所（昭和町交差点西側流入部〔D〕）
  - ・対象道路上に停留場計画があり、右折レーンの確保と合わせて、単線整備となるが、一部道路幅員の大きい箇所があるため、行違いの複線整備が可能である。

◆朝ピーク3時間（7時～10時）の交通量（平成23年度交通量調査より）

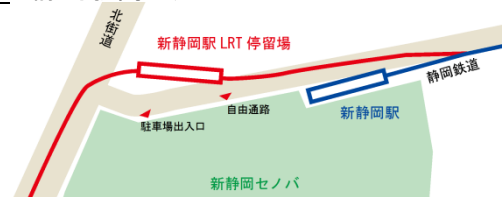
江川町交差点：北街道断面の流入量約1,700台

昭和町交差点：昭和通り断面の流入量約2,000台

#### ②既存公共交通との結節性（新静岡駅・JR静岡駅北口・JR静岡駅南口）

##### 【新静岡駅】

新静岡セノバの自由通路北側へ停留場を設置することで、静岡鉄道との乗換利便性は確保できる。また、線路接続も可能である。



#### ③既存施設等へのアクセシビリティ

静岡パルコ、葵タワー等、商業施設へのアクセス利便性が高い。既存商店街とLRTルートが環状するため、面的なまちの広がりとなり、歩行者の回遊性が向上することで、中心市街全体へのアクセス利便性が向上する。

#### ④需要に影響を与えるまちづくり等の可能性

既存商店街とLRTルートが環状するため、面的なまちの広がりとなり、歩行者の回遊性が向上する。

七間町の新たなまちづくりの可能性がある。江川町通りや昭和通りは主要歩行者ネットワークの一部に位置付けられており、歩行空間の整備等、魅力ある沿線空間の形成と共に、沿道の開発促進に期待できる。

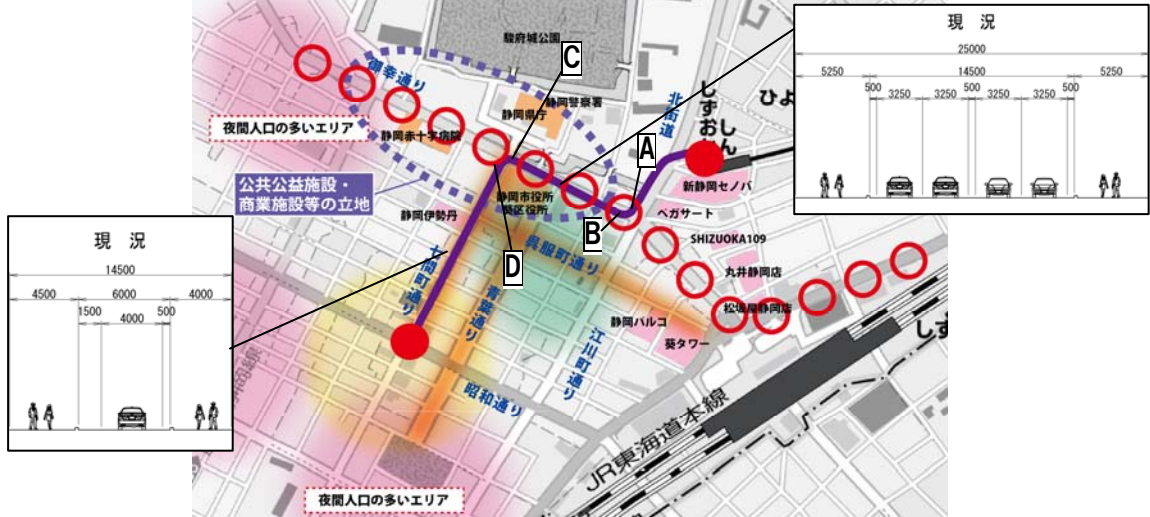
#### ⑤工事費に影響を与える個別要素

新静岡駅周辺（新静岡セノバ北側）の用地買収（約2200㎡）・建物補償が必要となる。





経路 〔案2〕 ⇒七間町通り経由ルート



①自動車交通への影響

- 1) 北街道（新静岡駅～江川町交差点）⇒4車線道路、右折レーン1ヶ所（江川町交差点北側流入部〔A〕）
  - ・対象道路上に停留場計画がないため、右折レーン以外においては複線の導入が可能。
  - ・右折レーン確保のために単線にする必要がある。
- 2) 御幸通り（江川町交差点～県庁前交差点）⇒4車線道路、右折レーン2ヶ所（江川町交差点西側流入部〔B〕、県庁前交差点東側流入部〔C〕）
  - ・対象道路上に停留場計画があり、右折レーンの確保と合わせると、距離も短いことから単線整備となる。
  - ・バス優先レーンのあるバス路線の集中する道路への導入であることから、バス交通のサービスを低下させる可能性がある。
- 3) 七間町通り（県庁前交差点～七間町交差点）
  - i) 県庁前交差点～七間町通り-呉服町通り交差点 ⇒2車線道路、右折レーン1ヶ所（県庁前交差点北側流入部〔D〕）
    - ・2車線道路であり、単線整備となる。
  - ii) 七間町通り-呉服町通り交差点～七間町交差点 ⇒1車線道路（一方通行）、右折レーンなし
    - ・1車線道路であり、歩道空間をと合わせた道路空間の再整備を行えば、単線整備となる。ただし、七間町通りは都市空間軸として位置づけられており歩行空間の確保は重要であるとして現況の歩道空間の確保とすると、車道幅員を確保できない。

※トランジットモールとしての整備の可能性はある。

◆朝ピーク3時間（7時～10時）の交通量（平成23年度交通量調査より）

江川町交差点：御幸通り西側断面の流入量約2,900台

②既存公共交通との結節性（新静岡駅・JR静岡駅北口・JR静岡駅南口）

【新静岡駅】

新静岡セノバの自由通路北側へ停留場を設置することで、静岡鉄道との乗換利便性は確保できる。また、線路接続も可能である。



③既存施設等へのアクセシビリティ

官公庁や総合病院等、公共施設へのアクセシビリティが高い。

④需要に影響を与えるまちづくり等の可能性

御幸通りや七間町通りは都市空間軸として位置づけられており、その沿線の開発促進に期待できる。

七間町の新たなまちづくりの可能性もある。

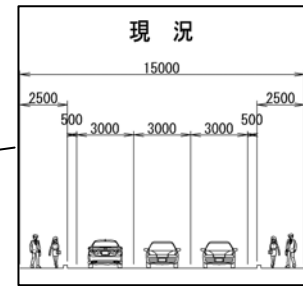
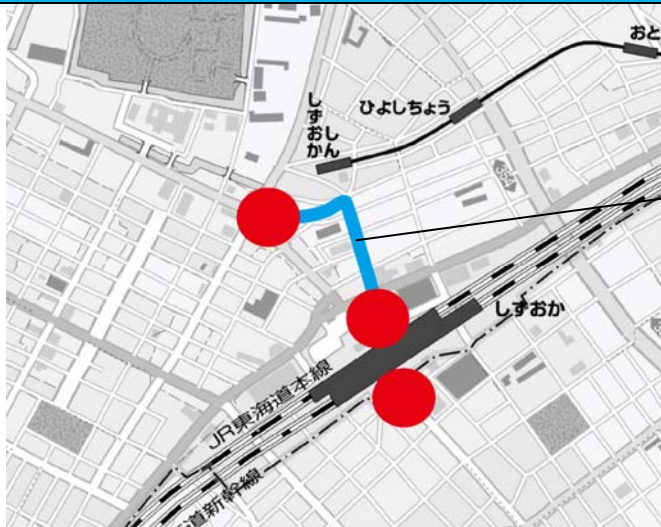
⑤工事費に影響を与える個別要素

新静岡駅周辺(新静岡セノバ北側)の用地買収(約2200㎡)・建物補償が必要となる。





経路 駿河1 ⇒伝馬町通り経由ルート



①自動車交通への影響

江川町交差点から伝馬町交差点までの伝馬町通りにおいて、単線であれば自動車走行空間を確保することができる。

◆朝ピーク3時間（7時～10時）の交通量（平成23年度交通量調査より）

伝馬町交差点：伝馬通り側断面の流出量約550台（うち280台が大型車）

②既存公共交通との結節性（新静岡駅・JR静岡駅北口・JR静岡駅南口）

【新静岡駅】

新静岡セノバの自由通路南側の延長箇所（ペガサート南側付近）への停留場の設置となり、静岡鉄道との乗換の際には移動を伴う。また、線路接続については、葵ルートへの接続により可能である。



③既存施設等へのアクセス性

（新静岡駅からJR静岡駅までには停留所なし。）

④需要に影響を与えるまちづくり等の可能性

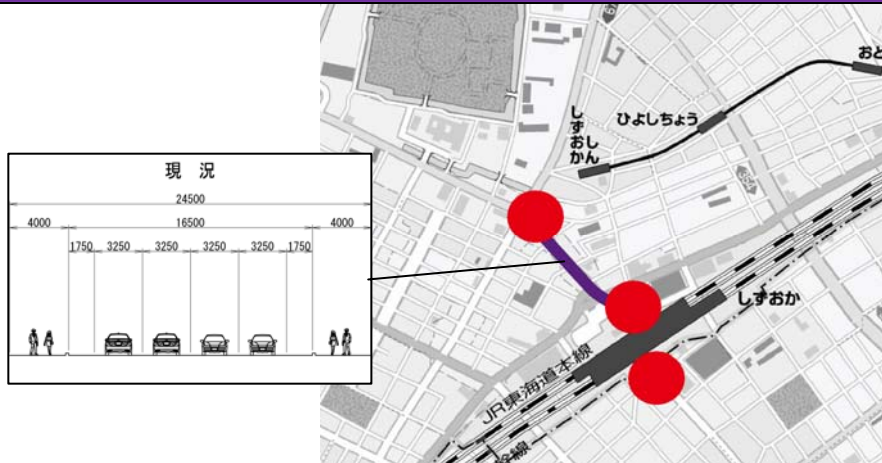
電車通りは主要歩行者ネットワークの一部に位置付けられており、歩行空間の整備等、魅力ある沿線空間の形成と共に、沿道の開発促進に期待できる。

⑤工事費に影響を与える個別要素

JR静岡駅の北口駅前広場の最も東側を通過するため、駅前広場の再整備の費用が抑えられる可能性がある。



経路 駿河2 ⇒伝馬町通り経由ルート



①自動車交通への影響

御幸通りは4車線あるため、複線の導入であっても自動車走行空間を確保することができるが、自動車通行量が多いため、自動車交通への影響が大きい。

バス路線の集中する御幸通りへの導入により、バス優先レーンを廃止することになるため、バス交通のサービスを低下させる可能性がある。

◆朝ピーク3時間（7時～10時）の交通量（平成23年度交通量調査より）

江川町交差点：御幸通り西側断面の流入量約2,900台

②既存公共交通との結節性（新静岡駅・JR静岡駅北口・JR静岡駅南口）

【新静岡駅】

御幸通りへ停留場の設置となり、静岡鉄道との乗換の際には移動を伴う。また、線路接続も可能である。（線路接続し、静岡セノバの自由通路北側へ停留場を設置すれば、静岡鉄道との乗換利便性は確保できるが、中心市街地へのアクセス性はやや低下する。）



③既存施設等へのアクセス性

（新静岡駅からJR静岡駅までには停留所なし。）

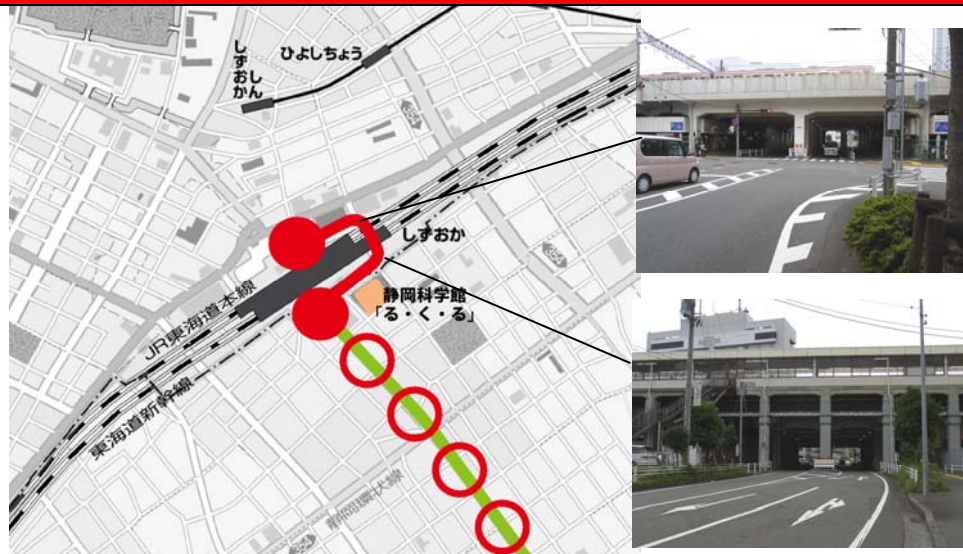
④需要に影響を与えるまちづくり等の可能性

御幸通りは都市空間軸として位置づけられており、その沿線の開発促進に期待できる。

⑤工事費に影響を与える個別要素

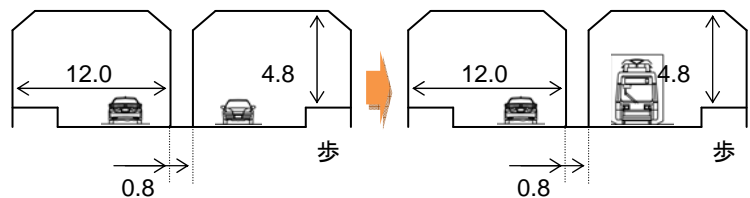
JR静岡駅の北口駅前広場を分断するような通過位置となり、駅前広場の再整備の費用が膨大となる可能性がある。





①自動車交通への影響

JR横断自動車交通を2車線から1車線にし、かつ一方通行とする必要があるため、自動車交通への影響が大きい。



②既存公共交通との結節性（新静岡駅・JR静岡駅北口・JR静岡駅南口）

- 【北口】駅前広場内の停留所設置ができるため、アクセス利便性が高い。
- 【南口】駅前広場内の停留所設置ができるため、アクセス利便性が高い。

③既存施設等へのアクセス性

駿河区からのJR静岡駅及びその周辺のアクセス利便性が高い。

④需要に影響を与えるまちづくり等の可能性

（特になし）

⑤工事費に影響を与える個別要素

北口駅前広場の大幅な再整備が必要である。  
南口については駅前広場の計画があるため、都市計画とLRT停留場と合わせた駅前広場整備が可能である。





経路 JR2 ⇒ 既存商業施設通過ルート



①自動車交通への影響

JR横断箇所が、道路空間への導入ではないため自動車交通への影響はない。

②既存公共交通との結節性（新静岡駅・JR 静岡駅北口・JR 静岡駅南口）

JR高架下への停留所設置ができるため、結節性の高い停留場の導入が可能である。

③既存施設等へのアクセス性

駿河区からの JR 静岡駅及びその周辺のアクセス利便性が高くなるが、既存集客施設（商業施設）が撤去される。

④需要に影響を与えるまちづくり等の可能性

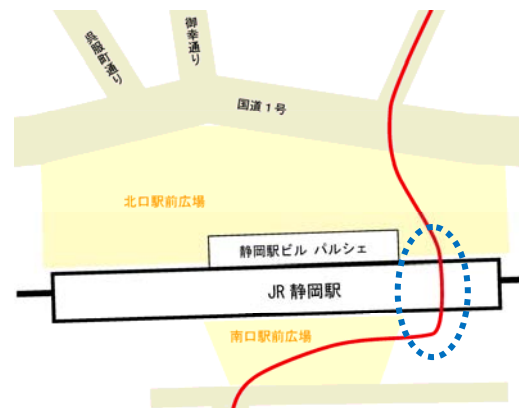
（特になし）

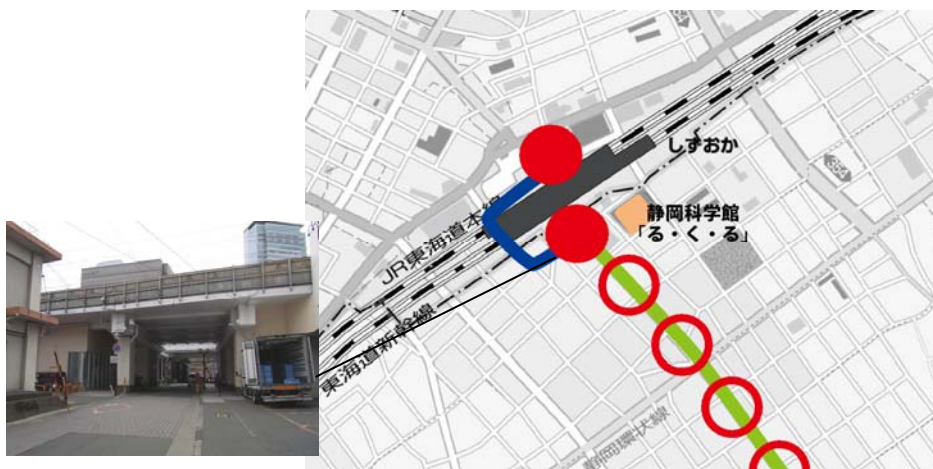
⑤工事費に影響を与える個別要素

北口及び駅前広場の大幅な再整備が必要である。

南口については駅前広場の計画があるため、都市計画とLRT停留場と合わせた駅前広場整備が可能である。

駅高架下の既存の商業施設を撤去の上整備するため、膨大な用地買収、建物補償費が必要となる。





①自動車交通への影響

JR横断箇所の一般車の通行を禁止するため、自動車交通への影響が大きい。  
また、横断中間部に駅への自動車搬入口があるため、自動車交通の通行を確保する必要がある。

②既存公共交通との結節性（新静岡駅・JR静岡駅北口・JR静岡駅南口）

- 【北口】駅前広場内の停留所設置ができるため、アクセス利便性が高い。
- 【南口】駅前広場内の停留所設置とするためには、南口と石田街道は迂回しなければ接続できないため、アクセス利便性が低い。



③既存施設等へのアクセス性

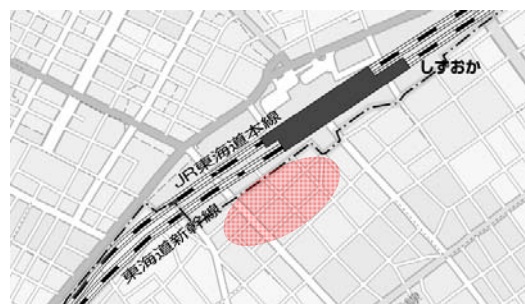
駿河区からのJR静岡駅及びその周辺へは、迂回しなければならないため、アクセス利便性がやや低い。

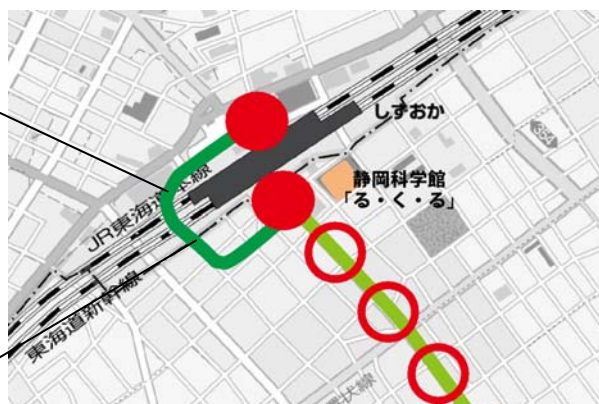
④需要に影響を与えるまちづくり等の可能性

(特になし)

⑤工事費に影響を与える個別要素

北口駅前広場の大幅な再整備が必要である。  
また、JR横断位置から南口駅前広場までの導入空間確保には、現状の道路幅員での導入が困難であるため、膨大な用地買収、建物補償費が必要となる。





**①自動車交通への影響**

JR横断箇所は自動車交通量が少ない道路であるため、自動車交通への影響は小さい。

**②既存公共交通との結節性（新静岡駅・JR静岡駅北口・JR静岡駅南口）**

【北口】駅前広場内の停留所設置ができるため、アクセス利便性が高い。

【南口】駅前広場内の停留所設置とするためには、南口と石田街道は迂回しなければ接続できないため、アクセス利便性が低い。



**③既存施設等へのアクセス性**

駿河区からのJR静岡駅及びその周辺へは、迂回しなければならないため、アクセス利便性がやや低い。

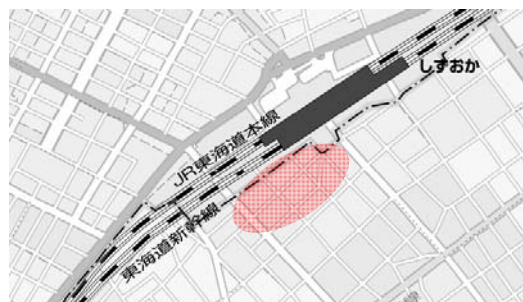
**④需要に影響を与えるまちづくり等の可能性**

（特になし）

**⑤工事費に影響を与える個別要素**

北口駅前広場の大幅な再整備が必要である。

また、JR横断位置から南口駅前広場までの導入空間確保には、現状の道路幅員での導入が困難であるため、膨大な用地買収、建物補償費が必要となる。





## 5. 運行内容について

### 5.1 ルート設定の基本要件

#### 道路空間

- LRT の走行数は道路に求めることを基本とする。この場合、既存の道路に一定の幅を有することが条件となる
- LRT が導入可能な道路幅員の目安は、複線が概ね 21m、単線が概ね 18m である。  
 複線の場合は約 9m、単線の場合は約 6m の用地幅を必要とする。ここに車道上下 2 車線と歩道を含む幅員の目安として 12m を加えると、おおむね複線の場合 21m、単線の場合は 18m の現状幅員を有する道路であれば LRT を敷設することが可能と見なすことができる。

LRT が占有する単線および複線の用地幅を図に示す。

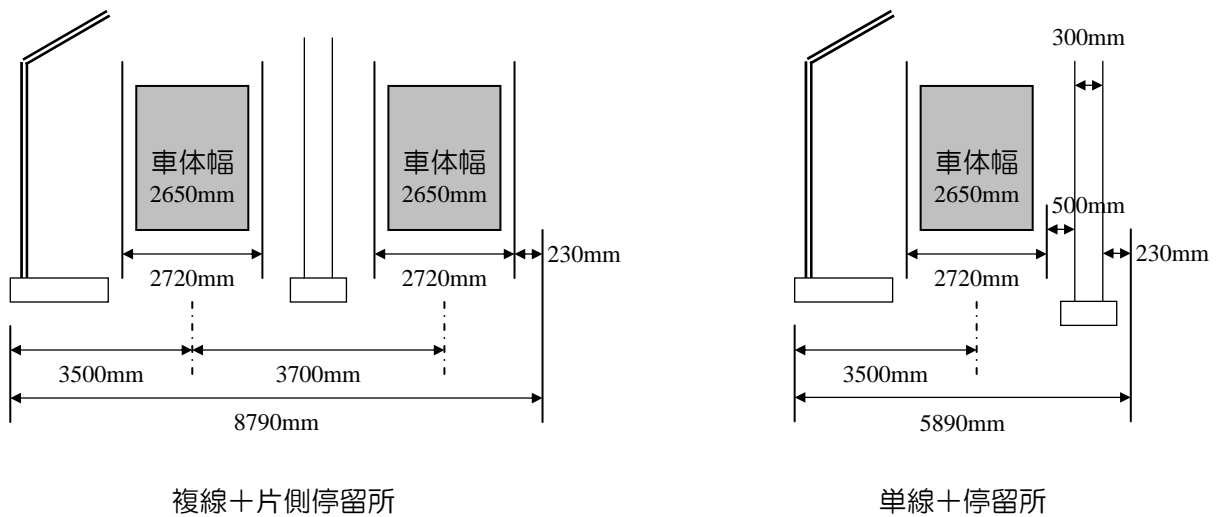


図 停留所を含む LRT 用地幅

## 停留所位置

- 既存鉄道の拠点及びバスターミナルに接続する。
- 利用者の多い公共施設、商業施設、事業所等の至近に設置する。
- 停留所間隔が適正となるように配置する。市街地部は、停留所から目的地まで容易に徒歩移動ができるように 300～400m 程度、郊外部は速達性確保のため 400～500m 程度が目安となる。

具体的な検討においては、駅前広場等の既設駅周辺の状況、道路の幅員や車線との関係、交差点の状況、将来的な沿線の開発状況などの要因を総合的に捉えた上で停留場の位置を設定する。

停留所位置は、市街地内の LRT に求められる拠点性と、回遊性の向上に資することを目的として概ね 0.3～0.5km の間隔を念頭に設定した、この結果現行のバス停とほぼ同一となる地点は、現行の静鉄ジャストライン位置を継承して”馴染みやすさ”を求めるものとした。

停留所名称(仮称)については、地域の名称を原則としたが、周辺民間施設などによる命名権（ネーミングライツ）を活用することを視野にいれるものとする。

※ネーミングライツの事例：富山ライトレール インテック(情報処理)、大阪屋(スーパーマーケット)

## LRT の走行条件

- LRT の路線として、最小半径、勾配等の条件を満たす必要がある。その目安は以下のとおりである。
  - ・ 平面曲線半径：25m 以上
  - ・ 縦断勾配：5% 以下

## 5.2 運行計画

### 運行間隔

- 運行間隔は、都市交通としてのサービス水準を確保するため、朝ラッシュ時6分間隔、昼間時10分間隔を目安とする。
- 今後の実施に向けた具体的なダイヤは、路線ごとの整備段階や需要に応じて適正に設定する必要がある。

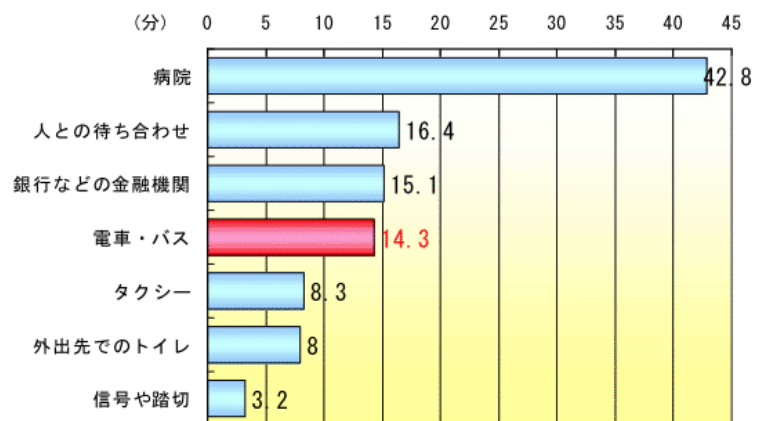
静岡市LRTが計画されている地域は、既にJR東海道本線、静岡鉄道静岡清水線、しずてつジャストラインによる公共交通サービスが行われており、都心部であることから高頻度な運行となっている。従って、この環境下に新しく整備されるLRTにおいてもこの利便性に匹敵する運行頻度を確保する必要がある。

表 既存鉄道及びバス路線の運行頻度

事業者・路線	区間	平日朝ラッシュ時	平日昼間時
静岡鉄道静岡清水線	新静岡～新清水	約4分(急行等を含む) 15本/1時間	約7分 9本/1時間
JR東海道本線	静岡～清水	約8分 8本/1時間	約10分 6本/1時間
しずてつ ジャストライン	港橋→新清水方面 (LRT清水ルートに相当)	約5分 12本/1時間	約10分 6本/1時間
	石田→静岡駅南口 (LRT駿河ルートに相当)	約12分 5本/1時間	約15分 4本/1時間

当初のダイヤは開業時の朝ラッシュ時の需要に即した運行間隔とし、利用者の増加に従って車両増備により運行間隔を縮めるものとする。昼間時の運行間隔は需要ではなく利便性の観点から設定されるものである。現在の各路線も“待たずに乗れる”15分以下の運行間隔となっていることから、LRTにおいても整備段階に応じて10分～15分程度の運行間隔にて運行することが望ましい。

#### ◎いらいらずに待てる時間 (電通消費者研究センター)



出典：電通消費者研究センター(インターネットによるアンケート)



## 表定速度

- 国内路面電車の表定速度は 11km/h～13km/h である。
- 静岡市 LRT は新設の路線であり、交通信号を電車優先とするなどの施策により表定速度を向上できるものとして 15km/h と設定する。
- ただし、葵ルートは静岡都心内の路線で距離も短いこと、交通信号による制約や多客により乗降時間を要することが想定されるため、表定速度は 13km/h とする。

表定速度とは、路線の起点から終点までの移動距離と実ダイヤの所要時間から算出される速度である。(従って、停留所や交通信号による停車時間を含んでいる。) この表定速度は、交通システムの利用者が享受できる速達性を表す指標と捉えることができる。

国内の路面電車における表定速度の実情は、概ね 11km/h～13km/h となっている。

表 国内路面電車の表定速度

事業者	区間	距離	列車時刻	表定速度
札幌市	西4丁目→すすきの	8.4km	8:01→8:44	11.7km/h
函館市	湯の川→函館どつく前	9.5km	8:10→8:54	13.0km/h
豊橋鉄道	赤岩口→駅前	4.8km	8:01→8:23	13.1km/h
富山地方鉄道	南富山→大学前	6.4km	8:01→8:29	13.7km/h
万葉線	米島口→高岡駅	4.3km	8:14→8:37	11.2km/h
岡山電気軌道	東山→岡山駅前	3.0km	8:00→8:21	8.6km/h
広島電鉄	己斐→広島駅前	5.4km	8:03→8:41	8.5km/h
伊予鉄道	松山駅前→道後温泉	3.6km	8:05→8:24	11.4km/h
土佐電気鉄道	知寄町→鏡川橋	6.1km	8:04→8:33	12.6km/h
長崎電気鉄道	蛸茶屋→石橋	3.5km	8:01→8:19	11.7km/h
熊本市	健軍町→田崎橋	9.2km	8:00→8:47	11.7km/h
鹿児島市	郡元→鹿児島駅前	5.6km	8:04→8:28	14.0km/h

静岡市 LRT は新設路線であり PTPS(公共車両優先システム)などにより電車の走行を優先して速達性を向上させることが可能であることから、表定速度を事例より高い 15km/h と設定する。

ただし、葵ルートは静岡都心内の路線で距離も短いこと、交通信号による制約や多客により乗降時間を要することが想定されるため、表定速度は 13km/h とする。

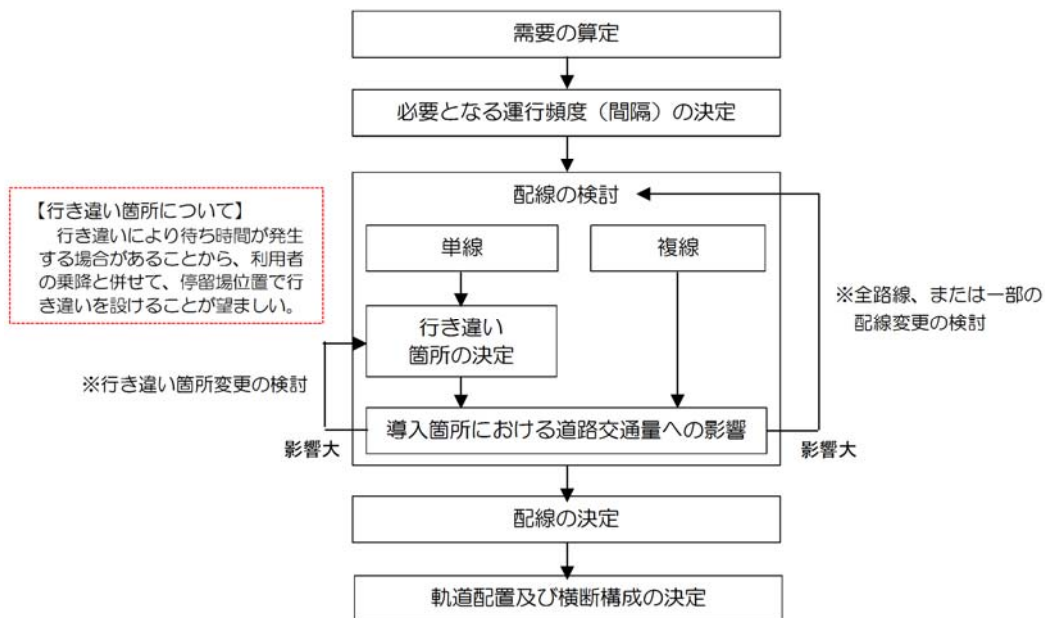
## 5.3 路線・設備計画

### 軌道整備

- 配線は、葵ルート、駿河ルート共に単線整備を基本とする。
- ただし、行違い箇所は、現況の交差点における右折レーンを確保し、自動車交通への影響をできるだけ回避する形とする。
- 軌道配置は、センターリザーベーション（中央寄せ）とする。
- ただし、用地買収など、事業費に大きく影響を与えるような箇所においては、サイドリザーベーション（片寄せ）を検討する。

#### ◆道路空間の再構築の考え方

LRTの導入に伴う道路空間の再構築にあたっては、現状の自動車交通への影響を考慮し、また、軌道の配線は、道路空間の確保、需要、運行計画等を踏まえて検討する。



#### ◆軌道配置の考え方

軌道の道路空間への配置位置は、基本はセンターリザーベーション（中央寄せ）であるが、沿道の荷捌き等への影響や交差点処理、利用者利便性（停留場位置等）を踏まえて、総合的な評価からサイドリザーベーション（片寄せ）とする場合もある。

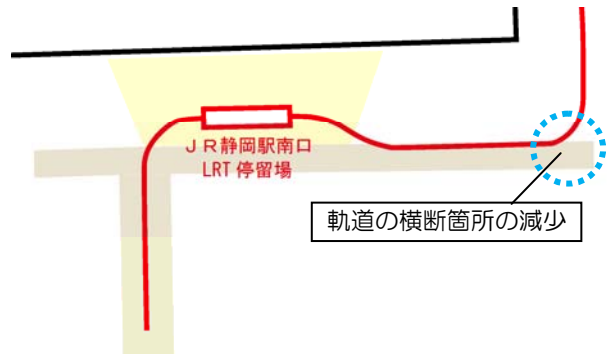
#### ○伝馬町通り－電車通り（経路 駿河1）

新静岡駅から JR 静岡駅までの経路の伝馬町交差点において、センターリザーベーション（中央寄せ）での線形では、最小曲線半径を確保すると交差点を曲がりきれず、交差点角における用地買収・建物補償が必要となる。そのため、その区間はサイドリザーベーション（片寄せ）として最小曲線半径を確保したうえで、用地買収・建物補償にかかる事業費を最小限とする。



○JR横断以降南口駅前広場前（経路 JR1）

JR横断後、アクセス利便性の向上のために、南口駅前広場内のLRT停留場設置が求められる。センターリゼーションとすると、軌道の道路横断が2回必要となる。短距離における軌道の道路横断が増えることは好ましくないため、サイドリゼーション（片寄せ）とする。



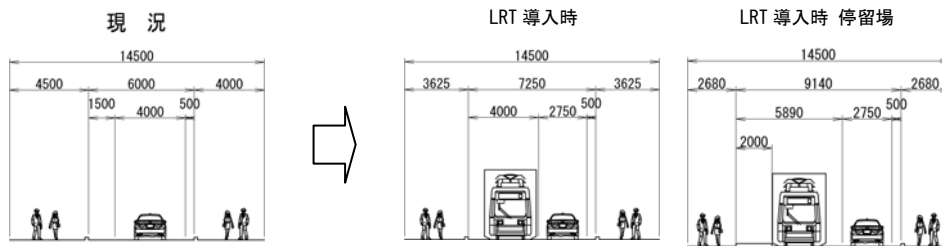
○七間町通り（経路 葵2）

七間町通りにおいて呉服町通りとの交差点より南側では、一方通行一車線道路となっているため、自動車交通を確保するならば、必然的にサイドリゼーション（片寄せ）となる。ただし、その場合、歩道幅員の減少や行違いの確保が困難となるため、七間町通りにおける軌道整備には課題が残る。

【参考】七間町通りの軌道整備の考え方

(1) 自動車交通を確保

→1車線+軌道となり、必然的に再度リゼーションとなる。ただし、その場合、歩道幅員の減少し、行違いの確保が困難となる。



(2) 歩道空間を確保（トランジットモール化）

→軌道+歩行空間のみとしてトランジットモール化する。ただし、一般車の進入はできない。

→行き違いの確保のための、複線の導入も可能である。ただし、歩道幅員は減少する。

→歩道を含めた一体的な空間整備として、魅力的な歩行空間の構築が可能である。





## 車両

- 将来的な静岡鉄道への直通運行の可能性を見据えて、現行の静岡鉄道の利用者を輸送できる車両とすることが必要である。
- 可能な限り多くの定員数を確保するため、車両長さは軌道法で認められる 30m、幅は国際的にも最大幅である 2,650mm とする。

- ・ 現行の静岡清水線にて用いられている車両(2両編成)の定員は 240 人である。
- ・ この定員に極力近づけるために路面電車としては最大級の車両を想定する。編成長さは軌道法で認められる 30m、幅は国際的にも最大幅である 2650mm とする。この車両の定員は約 150 人（少なく見積もった場合）である。
- ・ 上記の車両に置き換えた場合、列車本数を増加させない条件では、ピーク 1 時間の混雑率は現行の約 70%から約 110%に増加する。ただし、都市交通における混雑率は 150%まで許容されており、現状の利用者を賄えるといえる。

ここで想定した編成長 30m 級、幅 2650mm の車両は、平成 25 年 3 月 31 日に福井鉄道に導入される。



全長:約 27m 定員:155 人(うち座席 53)  
福井鉄道が導入する 30m 級車両イメージ

図 福井鉄道が導入する 30m 級車両イメージ

なお、30m 級の路面電車は、広島電鉄において多く使用されている。(車体幅は 2500mm)

## 停留場

- 利用者利便性を考慮し、300～500m間隔とする。また、馴染みやすさの観点から、現行の静鉄ジャストライン及び清水まちなか巡回バスの位置を考慮する。
- 導入車両と合わせ、停留場長さは車両長さ 30m に停止余裕長 3m を加えた 33m とする。

### ① 長さ、高さ

乗降場長 : 静岡市 LRT の車両長 30m に、停止余裕長 3m を加えた 33m とする。

乗降場高さ: 低床車の乗降高さは 300～350mm が一般的であるため、乗降場高さは 300mm とする。

### ② 幅員

幅員は、一般的な停留所形態である片側使用の場合 1.5m 以上が指針となっている。停留所の後端側は手すり、上屋柱、案内掲示板、券売機などを設置することから、これらスペースとして 0.5m を確保して停留所幅員は 2.0m 以上とする。

### ③ スロープ

スロープ勾配は 5%以下とすることが求められている。乗降場高さは 300mm であるので、スロープ部の水平距離は 6000mm 必要である。

具体的な平面寸法を、図に示す。

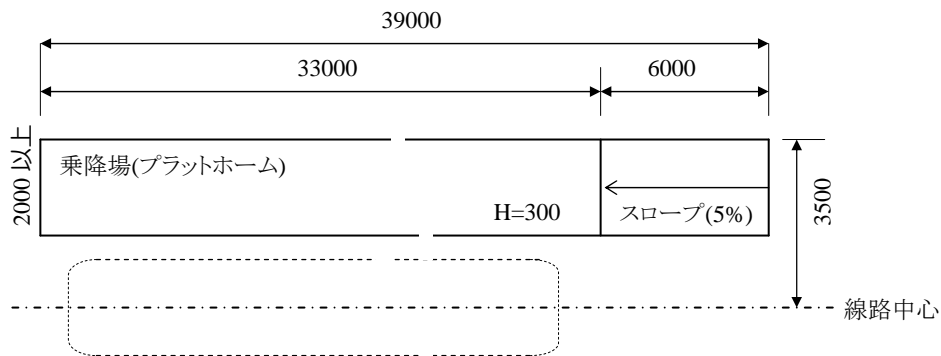
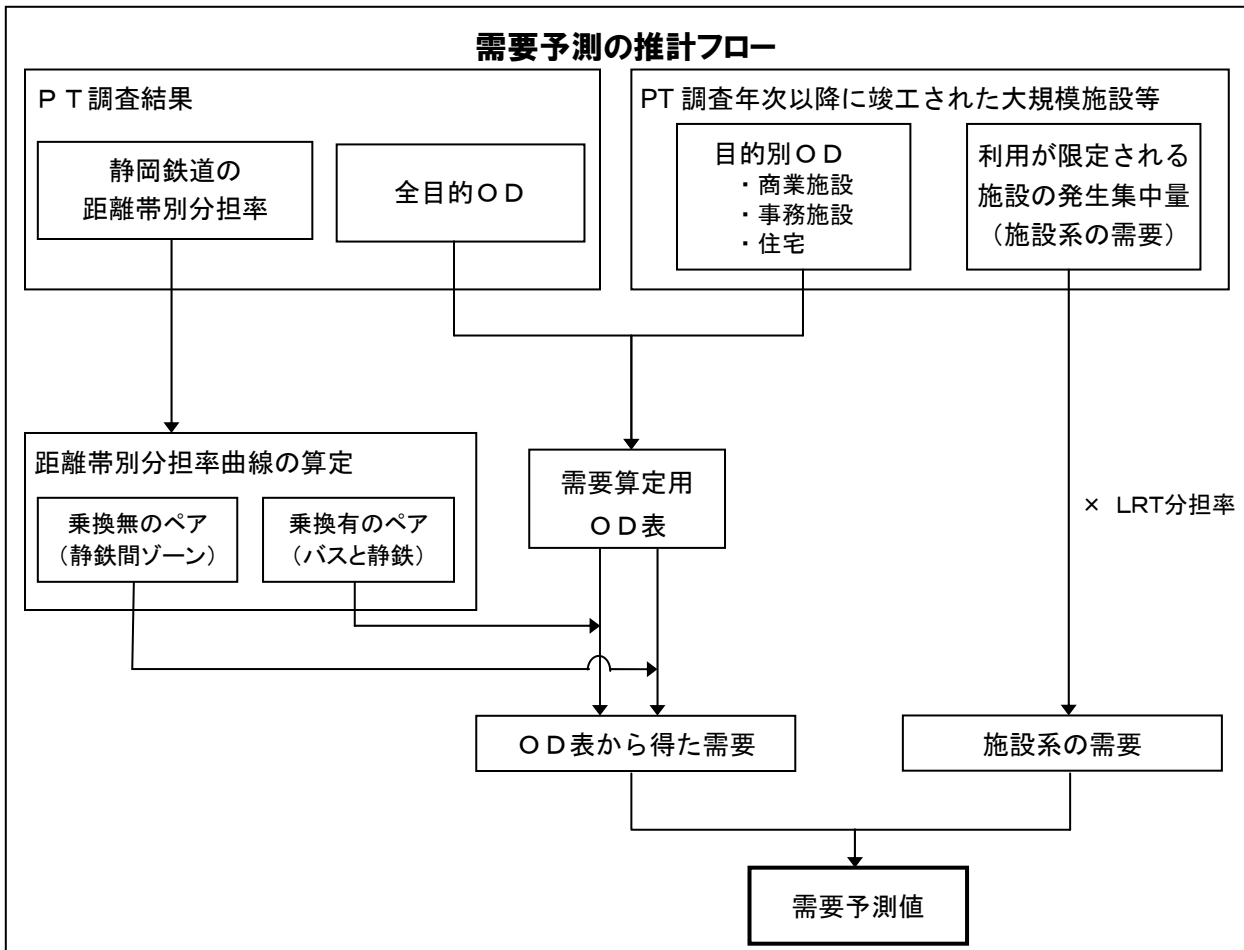


図 停留所平面寸法図

## 5.4 事業採算性

### 需要の想定

- 需要は、全交通手段 OD に LRT 分担率を乗じて算出した。以下から導いた OD の合計を用いている。
  - ⇒ 第 3 回静岡中部都市圏パーソントリップ調査データ
  - ⇒ 調査年次以降に竣工された大規模施設による発生集中量
- 静岡鉄道と LRT が乗継無しで利用できる同システムの場合と、乗継を必要とする別システムの場合で算定した。ただし別システムの場合であっても、十分に乗継利便性の高い結節となっていると想定した。
- LRT の分担率は、現静岡鉄道のサービス水準と同等のものと仮定し、静岡鉄道の距離帯別分担率のデータから設定した。なお、分担率はシステムの乗換の有無によりその割合が変化するものとして二種類の分担率曲線を設定した。
- 現在の静岡鉄道利用者は、LRT 導入後は静岡鉄道と LRT を共に利用する場合もあると想定して、静鉄沿線ゾーンと LRT 沿線ゾーン及び基幹的なバス路線沿線ゾーンを追加して推計した。
- 静鉄沿線ゾーンと LRT 沿線ゾーン及び基幹的なバス路線沿線ゾーンの三種について、乗換条件が変化（乗換回数の増加等）により需要を算出する。その条件は以下とする。
  - ⇒ 乗継が 2 回以上発生するゾーン間 OD は需要に計上しない。ただし、片側を LRT 沿線ゾーンとし、静鉄沿線ゾーンを挟むようなゾーン間 OD においては、乗継利便性が高められているとして、乗継回数は 1 回とみなして需要に計上する。
  - ⇒ バス路線は再編されないとして、LRT 沿線ゾーン及び基幹的なバス路線沿線ゾーンが同区の場合、乗換えてまで LRT を利用せずバスのみの利用となるとして、需要に計上しない。





静岡鉄道と別システムで乗継が発生する場合と、同システムで乗継発生しない場合において算定した。  
 昨年度研究会で得られた結果も併せて示している。

推計 時期	新規需要	
	静岡鉄道乗換あり	静岡鉄道乗換なし
H24	葵 : 6,500~10,900 人/日 駿河 : 5,100~8,600 人/日 清水 : 1,900~3,200 人/日	葵 : 9,000~15,000 人/日 駿河 : 6,900~11,500 人/日 清水 : 2,700~4,400 人/日
H23 研究会	葵 : 1,800~3,000 人/日 駿河 : 700~1,100 人/日 清水 : 800~1,300 人/日	葵 : 2,900~4,800 人/日 駿河 : 1,300~2,100 人/日 清水 : 1,400~2,400 人/日

研究会における算出方法をベースに、本年度検討ではいくつかの手法を用いて算出した。

【研究会における算出方法】

- H13OD に分担率を乗じて算出
- 静鉄沿線ゾーンとL R T沿線ゾーンのODのみで算出
- 分担率は乗換無パターンと乗換有パターンで、それぞれロジスティック曲線による推計
- 現静鉄利用者は静鉄のみを利用すると仮定

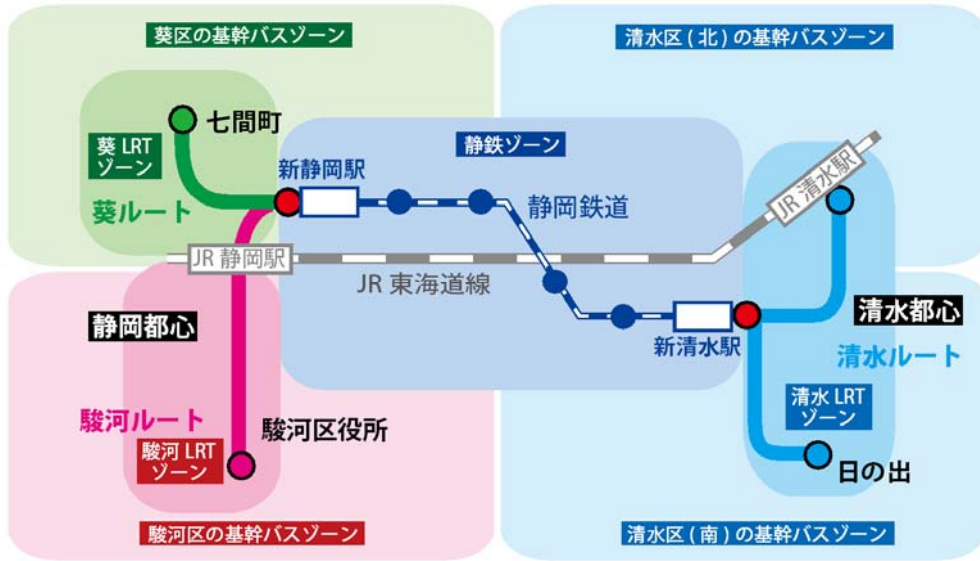
【今年度検討における算出方法】

- H13OD に分担率を乗じて算出
- 分担率は乗換無パターンと乗換有パターンで、それぞれロジスティック曲線による推計
- 現静鉄利用者は、静鉄のみではなく端末交通としてL R Tを利用すると仮定
- PT 調査以降の開発による発生集中量を考慮
- 静鉄沿線ゾーンとL R T沿線ゾーンに基幹的なバス路線沿線ゾーンを追加してそのODで算出
- 現静鉄利用者も、端末交通としてL R Tを利用すると仮定
- 乗継が2回以上発生するゾーン間ODは需要に計上しない。ただし、片側をL R T沿線ゾーンとし、静鉄沿線ゾーンを挟むようなゾーン間ODにおいては、乗継利便性が高められているとして、乗継回数は1回とみなして需要に計上
- 基幹バスゾーンから同区へは、乗り換えてまでL R Tを利用しないとしてそのODを除外

■今年度検討と研究会における算出方法の違い

- 平成13年（第3回静岡都市圏PT調査）以降の開発による発生集中量を考慮
- 基幹バスゾーンを追加 ※ただし、同区内のL R T沿線ゾーン⇔基幹バスゾーンのODは除く
- 乗換が2回以上発生する需要は除く  
 ※ただし、静岡鉄道を挟んだODは、乗継利便性が高められているとして、需要に計上する。

【各ルートにおける需要が見込まれる移動のイメージ】



各ルートの需要に含む移動パターン

## 概算事業費

- 概算事業費は、費用細目ごとに個数、距離などの単価を設定し、数量を計上することで事業費を算出する。
  - 【軌道・停留場】 軌道、停留場、変電所、電車線、信号、通信
  - 【用地費等】 用地費、建物補償費
  - 【車両基地】 検査・修繕機能、留置線、運営ビル
  - 【車両】 30m車両
  - 【関連道路】 関連道路
- 単価は国内路面電車の事例等から設定した。
- 上記概算事業費+ $\alpha$ 要素として、地下埋設物移設、交通結節点整備や駅前広場の改修、支障家屋営業補償費等がある。
- 研究会では、静岡鉄道との線路接続が技術的に可能であると示されているため、長沼車庫の車両検修基地など既存施設の一部を活用することも視野に入れ、最小と最大の工事費を示している。
- 既存施設の活用により、事業費の縮減を図る。

	年度	概算工事費計	軌道・停留場	用地費等	車両基地	車両	関連道路
葵 ルート	H24	約 86～113 億円	約 27 億円	約 35 億円	約 3～30 億円	約 18 億円	約 3 億円
	H23	約 76 億円	約 31 億円	-	約 30 億円	約 12 億円	約 3 億円
駿河 ルート	H24	約 127～151 億円 (+JR横断)	約 57 億円	約 35 億円	約 3～27 億円	約 25 億円	約 7 億円
	H23	約 102 億円 (+JR横断)	約 49 億円	-	約 27 億円	約 19 億円	約 7 億円
葵・駿河 両ルート	H24	約 174～201 億円 (+JR横断)	約 84 億円	約 35 億円	約 3～30 億円	約 42 億円	約 10 億円

※用地費等とは用地費+建物補償費。

※車両基地は、検査・修繕機能などを合わせたフル規格での車両基地の工事費を最大とし、また、新清水駅における線路接続により、静岡鉄道の設備（長沼車庫）にて検査・修繕を行うとして、留置線や運営ビルのみので建設費を計上していた工事費を最小としている。

※両ルートの整備においては、用地費、建物補償費、車両基地は共通であるため、重複分を除いて示している。

※車両は葵ルートでは 30m車両 5 編成、駿河ルートでは 30m車両 7 編成である

※H23 の研究会においては、用地費・建物補償費を考慮していない。



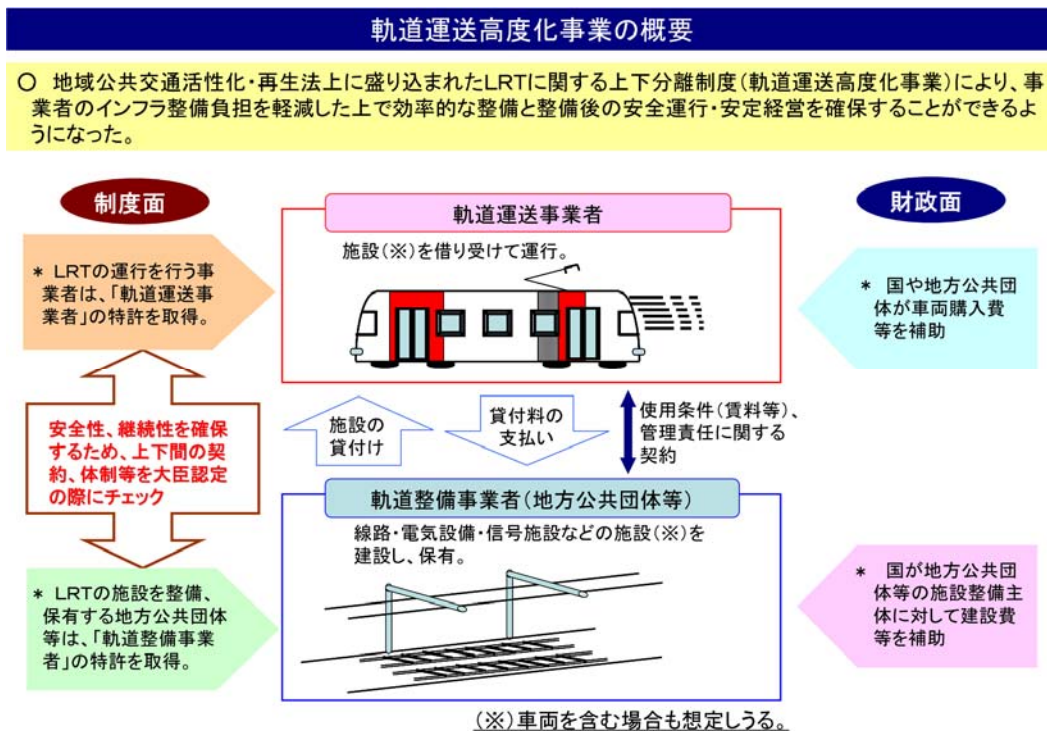
## 運営形態

### (1) 事業形態

- 路面電車は、国土交通大臣より「軌道法」に基づく事業認可(特許という)を受ける必要がある。これは整備と運営を同一事業者が実施する形態である。
- 「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」(地域公共交通活性化法)に基づき、国土交通大臣より「軌道運送高度化実施計画」の認定を受けると、特例により上下分離の軌道事業の実施が認められる。
- 静岡市 LRT はコンパクトシティを目指すまちづくり政策の一環として位置づけられているため、市と事業者が連携して「軌道運送高度化実施計画」を策定し、公設民営による上下分離による運営スキームを採用することが望ましい。

### ※軌道運送高度化事業の概要

平成 19 年に施行された「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」(地域公共交通活性化法)に基づき、国土交通大臣より「軌道運送高度化実施計画」の認定を受けると、特例により上下分離の軌道事業の実施が認められる。この認定は軌道法の特許に相当する。(みなし特許) 富山環状線はこのスキームにより実現した



### ～要点～

- 軌道運送高度化事業に上下分離実施の手続きが盛り込まれている
- 「上」を民間、「下」を公共団体が担えばいわゆる「公設民営」となる。
- 軌道運送高度化事業は必ずしも上下分離を求めているものではない。

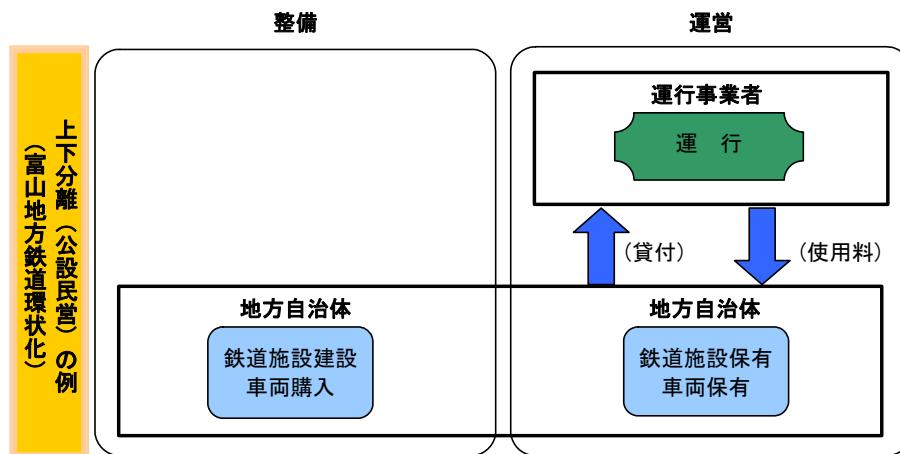


図 上下分離（公設民営）の例（富山地方鉄道環状化）

(2) 軌道運送事業者の形態

- 軌道運営事業者は、市が関与しかつ民間の経営手法が生かせる事業形態が望ましい。
- 軌道運営事業者の設立は、沿線の集客施設や事業所等から広く出資を募ることによって、地域に根付いた運営体制を構築する。
- 開業準備並びに開業後の事業を円滑に進めるために、鉄軌道の運営ノウハウを有する既存事業者の参画が必要である。

現在のところ、鉄軌道事業は整備に巨額を要することから、整備から運営までを営利目的とした一般企業が行うことは不可能である。また、交通事業は公共性が高いため、行政による地域施策のひとつと位置づけられることから、地方公共団体が鉄軌道に資金的に関与することは、整備や運営に不可欠なものとなっている。このため、第三セクターによる形態が多く採られている。

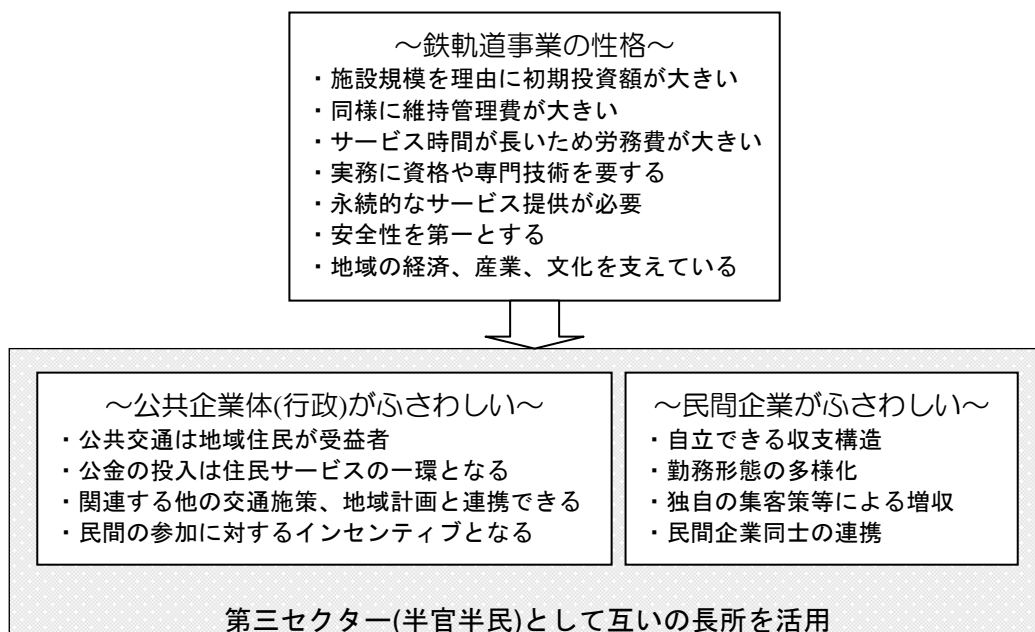


図 鉄軌道事業の性格と事業形態

### (3) 運賃の設定

- 新設される交通システムは、既存の交通機関より利便性に優れることからその運賃よりやや高く設定することが一般的である。
- 路面電車や市内バスでは、運賃収受の簡便さから均一運賃とすることが多い。
- 静岡 LRT の普通運賃は、現行の鉄道やバスの現況に鑑み均一 150 円(おとな)と設定する。
- 普通運賃とは別に、回数券や定期券などの長期割引制度、1 日乗車券などの利便性の高い企画券による利用喚起が望まれる。

現行の公共交通機関の運賃を表に示す。

現行の鉄道及びバス運賃

事業者・路線	最短区間運賃※	備考
静岡鉄道静岡清水線	120 円	～2km：120 円 ～4km：130 円
JR 東海道本線	140 円	～3km：140 円 ～6km：180 円
しずてつ ジャストライン	100 円 (100 円均一区間)	静岡駅南口ー駿河区役所：180 円

※：通称「初乗り運賃」

しずてつジャストラインは、静岡地区、草薙地区、清水地区において市街地部を 100 円均一運賃としている。

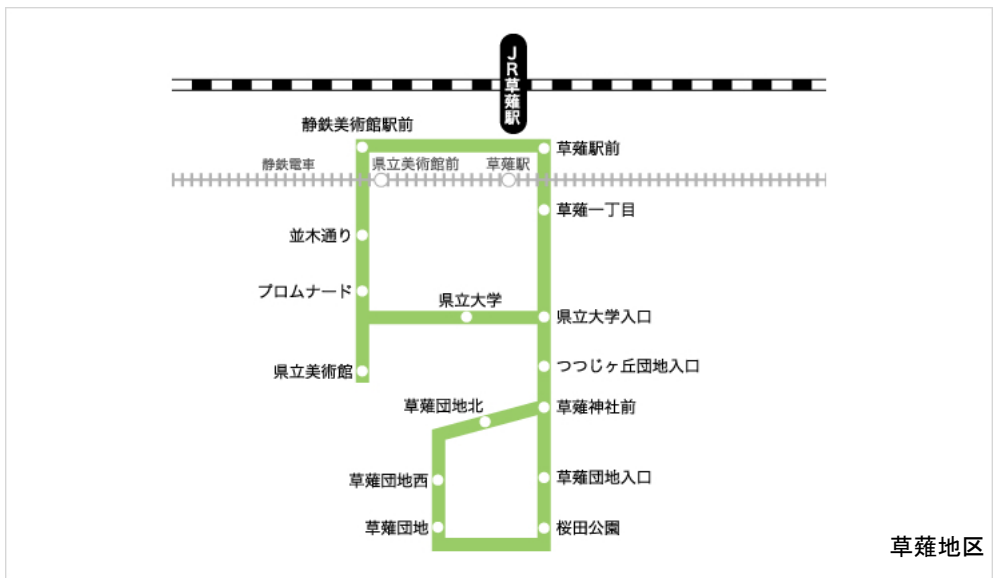


駅から100円。駅まで100円。

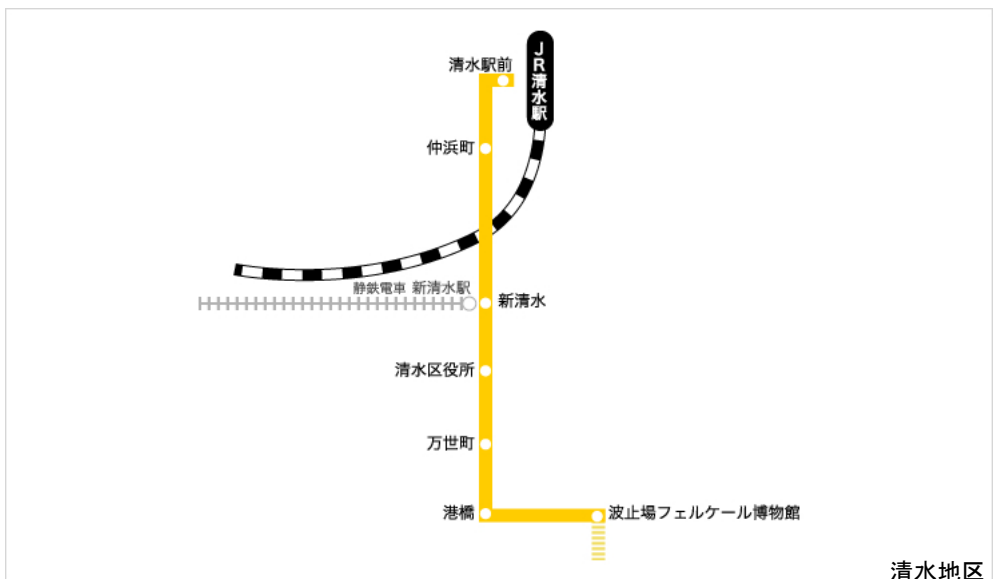
# 100 One coin Bus



静岡地区



草薙地区



清水地区

図 しずてつジャストラインの100円均一運賃区間

## 収支採算性

- 上下分離の事業スキームを想定し、運行主体が運営のために必要な経費を運輸収入でまかない得るかにより採算性を判断する。（運行主体の支払う線路使用料は考慮していない。）
  - ⇒運行経費は、国内路面電車の事例等から設定した運行サービス（運行頻度等）を想定して試算している。
  - ⇒採算性検討における運賃はおとな 150 円均一と想定する。
  - ⇒こども運賃や定期券等による割引を考慮した実収率は 79%とする。
- 結果は葵ルートで年間約 2 億～4 億、駿河ルートで年間約 4 千万～2 億の黒字となり、採算性を満たす。

### 【葵ルート】

	H24	H23研究会
運行経費	約 100 百万円/年	約 100 百万円/年
運賃収受	約 281 百万円/年～約 471 百万円/年	約 80 百万円/年～約 134 百万円/年
採算性	約 181 百万円/年～約 371 百万円/年	約-20 百万円/年～約-34 百万円/年

### 【駿河ルート】

	H24	H23研究会
運行経費	約 176 百万円/年	約 176 百万円/年
運賃収受	約 221 百万円/年～約 372 百万円/年	約 31 百万円/年～約 49 百万円/年
採算性	約 45 百万円/年～約 195 百万円/年	約-145 百万円/年～約-127 百万円/年