

資料集

平成25年5月7日

静岡市

目次

1. 需要の想定	1
2. L R T車両の種類(18m級及び30m級)	5
3. 施策について	12
4. 市民意見について	38

1. 需要の想定

- 人の動きのデータからの需要を得るとして、導入対象都市である静岡市のパーソントリップ調査（以下PT調査）のデータを用いる。
- ODデータから人の動きを導き、静岡鉄道の利用分担率から、LRTの距離帯別分担率を算定し、ODデータにかけてLRT需要を算定する。
- ただし、今回用いたPT調査は、第3回静岡都市圏PT調査（H13実施）であるため、H24までの開発等による発生集中交通量を加味したデータを用いて算定した。
- また、今後はH24に行われた第4回静岡都市圏PT調査結果を用いて、さらに現状に則した需要を算定し、精査していく予定である。

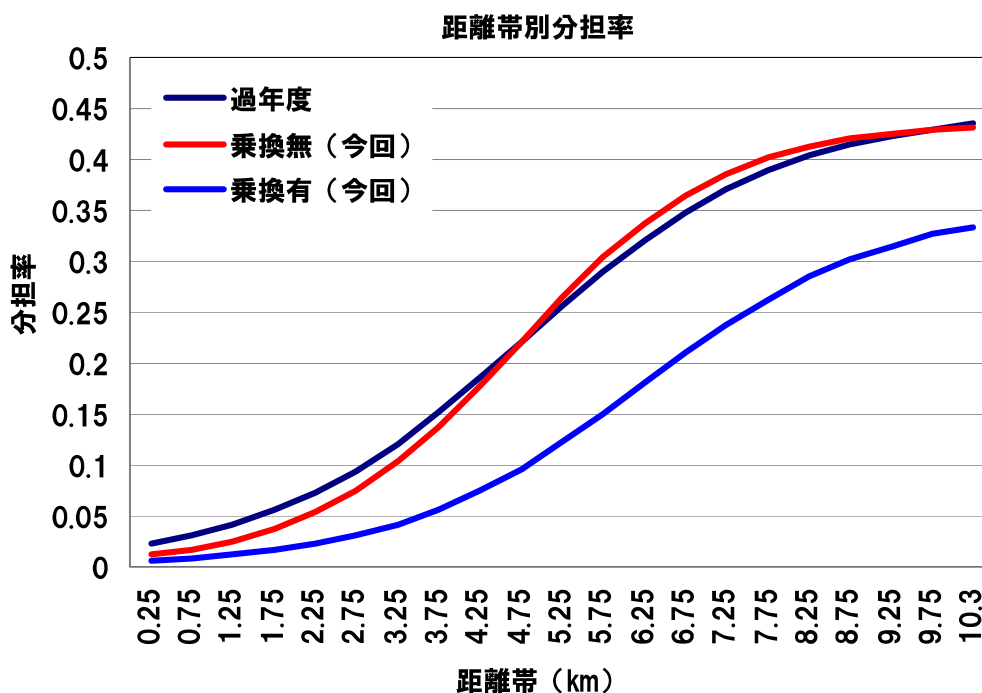
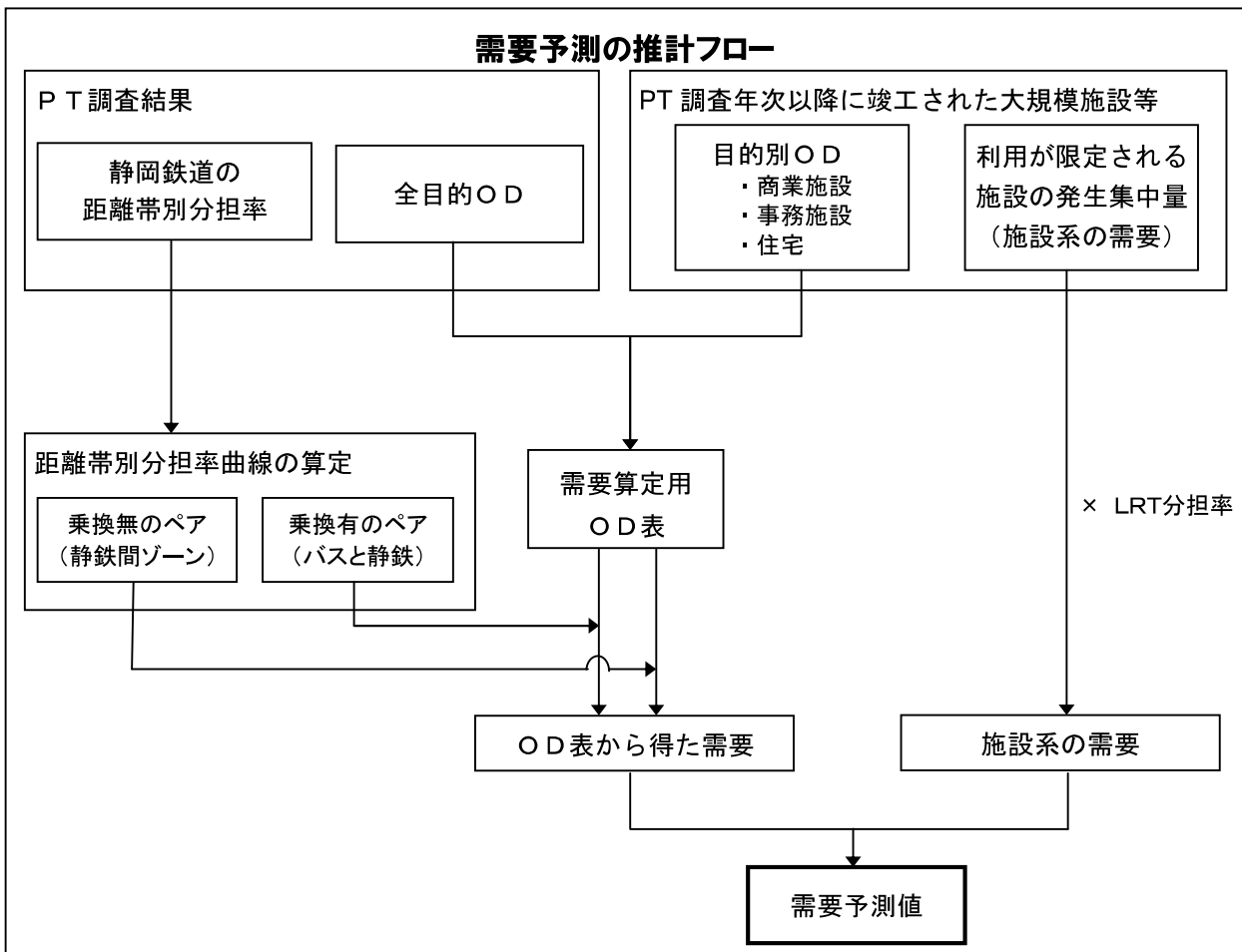


図 ケース別の交通機関分担率曲線

次のページから、算定手順を記載する。

- 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 L R T 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。
- L R T 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、L R T 導入後は静岡鉄道と L R T 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 L R T 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 L R T 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 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する。
 - ⇒ バス路線は再編されないとして、L R T 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 L R T 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。



【需要の算出】

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

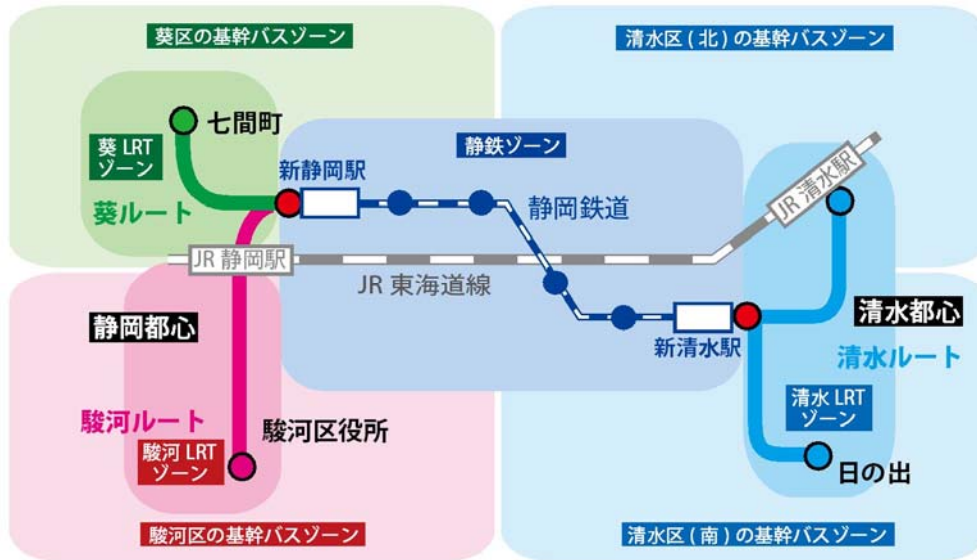
【今年度検討における算出方法】

- 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】





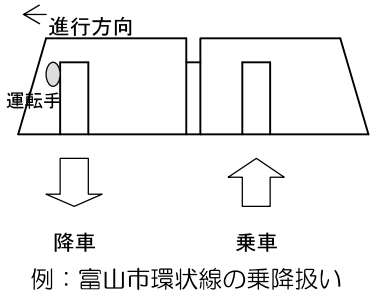
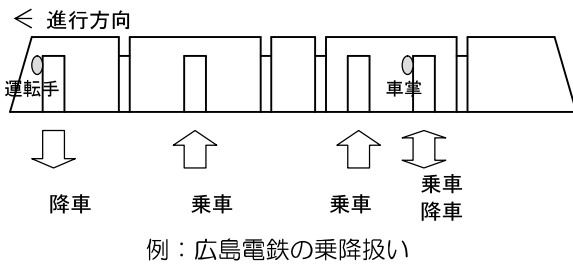


各ルートの需要に含む移動パターン

2. 導入設備について

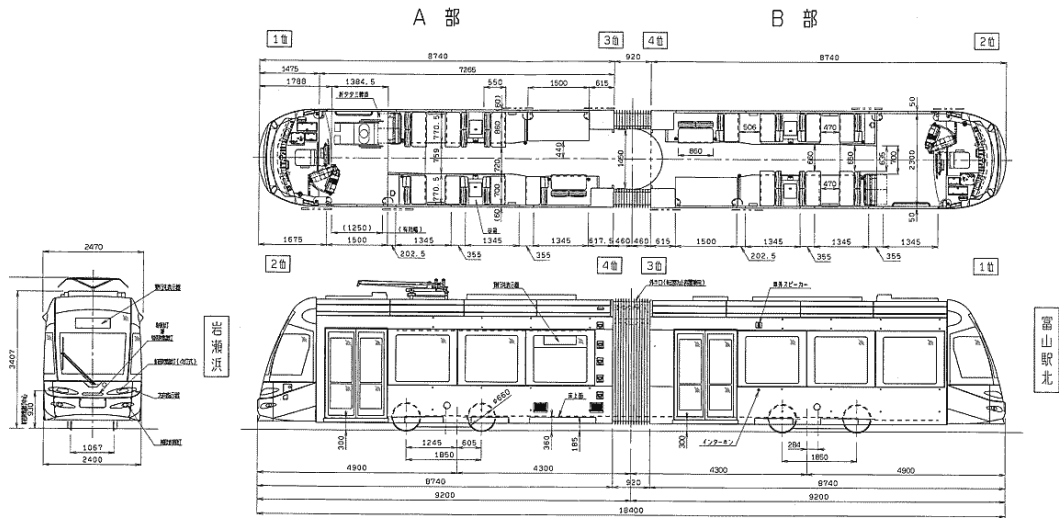
LRT車両の種類（18m級及び30m級）

国内の全低床型 LRT 車両はその全長から 18m 級と 30m 級に大別できる。

区分	18m級	30m級
全長	約 16～18m	約 27～30m
事例	<p>富山市環状線 デ 9000 形</p>  <p>豊橋鉄道 T1000 形</p> 	<p>広島電鉄 5100 形</p>  <p>福井鉄道 F1000 形</p> 
定員 (含座席)	約 75～80 人	約 150～155 人
位置付け 機能	<ul style="list-style-type: none"> ・定員が従来タイプ(12～13m 級)の路面電車(約 80 人)と同等 ・片側 2 扉でワンマン運転を実施  <p>例：富山市環状線の乗降扱い</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・現行法規内で最大の編成長として定員を確保 ・運転手＋車掌の 2 人乗務  <p>例：広島電鉄の乗降扱い</p>
価格	約 2.5 億円	約 3.5 億円

■形式図

・18m 級車両事例



富山ライトレール TLR0600 形

～同系車～

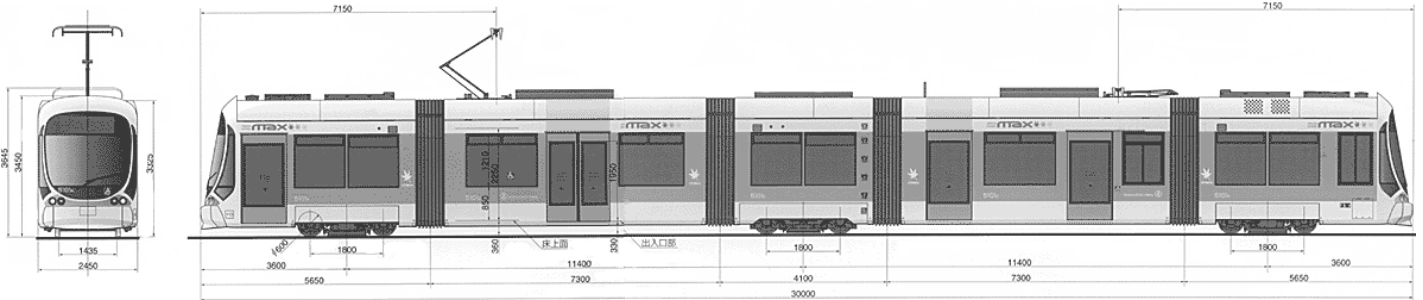
熊本市 9700 形、0800 形

岡山電気軌道 9200 形

万葉線 MLRV1000 形

富山市環状線 デ9000 形

・30m 級車両事例



広島電鉄 5100 形

車両基地

(1) 路面電車の車両基地一覧

車両基地の機能や併設されている施設が異なるため、路線延長あたりまたは車両数あたりの車両基地面積は一定しない。

事業者/路線	路線延長 (km)	車両数		車両基地			
		うち	接続	名称	最寄停留所	面積(m ²)	備考
札幌市交通局	8.5	30	0	電車事業所	電車事業所前	9,000	
函館市企業局交通部	10.9	32	2	駒場車庫	駒場車庫前	9,500	
東京都交通局/荒川線	12.2	37	0	荒川車両検修場	荒川車庫前	11,000	
東京急行電鉄 /世田谷線	5.0	10	10	雪が谷検車区上町班	上町	1,500	車載機器は鉄道線の基地に持出して整備
豊橋鉄道/市内線	5.4	17	1	赤岩口車庫	赤岩口	4,200	
富山地方鉄道 /富山軌道線	7.3	20	4	南富山車両区	南富山駅前	3,600	上位検査は鉄道線の基地で実施
富山ライトレール	7.6	7	7	城川原車両基地	城川原	2,500	本社併設
万葉線	12.8	11	6	米島口車庫	米島口	7,300	本社併設
京福電気鉄道	11.0	28	0	西院車庫	西院	3,700	
阪堺電気軌道	18.7	38	0	あびこ道車庫	我孫子道	15,000	本社併設
岡山電気軌道	4.7	22	2	東山車庫	東山	3,700	
広島電鉄 (宮島線を含む)	35.1	136	68	千田車庫	広電本社前	14,000	本社併設
				江波車庫	江波	5,700	
				荒手車庫	商工センター入口	7,700	
伊予鉄道/市内線	9.6	38	0	古町車庫	古町	12,000	鉄道線と共用
土佐電気鉄道	25.3	66	2	棧橋車庫	棧橋車庫前	7,000	
長崎電気軌道	11.5	78	4	浦上車庫	浦上車庫前	8,700	本社併設
熊本市交通局	12.1	44	8	上熊本車両基地	上熊本駅前	8,000	
鹿児島市交通局	13.1	55	4	交通局車庫	交通局前	6,000	

(2) 静岡市LRTで想定されるフル機能の車庫

LRT線内においてフル機能の車両基地を整備する場合の平面図を以下に示す。

(葵ルートと駿河ルートは両ルート共用で1箇所、清水ルートは単独で1箇所となる。)

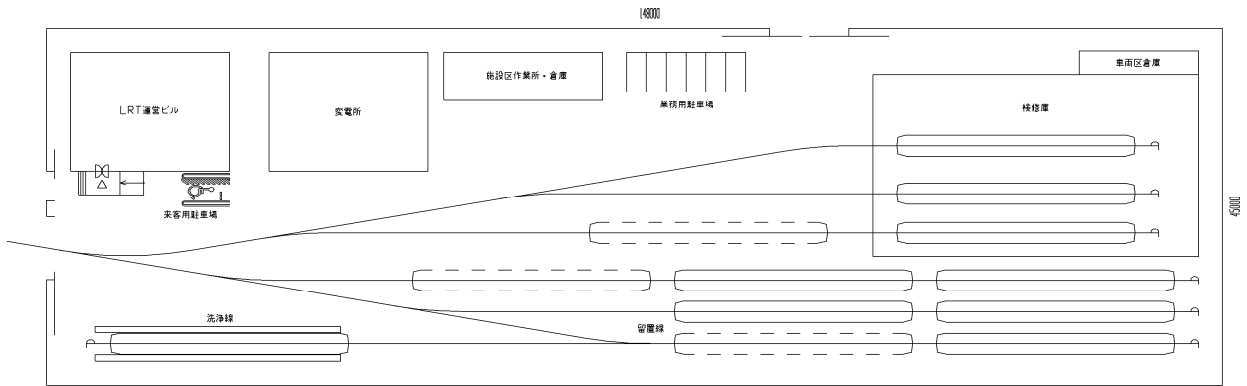


図 静岡市LRTフル機能車両基地想定平面図

面積：約 6700m²



- フル機能の車両基地は広大な面積を必要とする。
- 静岡市LRTは主に都心内のルートであるため、フル機能の車両基地を建設するための用地取得には、買収価格及び買収期間の両面で制約が大きい。
- 従って静岡市LRTの実現のためには、既存の静岡鉄道／長沼車庫をできるだけ活用することが有効である。

(3) 車両基地の事例

① 富山ライトレール 城川原車両基地

開設：平成 16 年(2004 年)

建築概要

主体構造：鉄骨造〔検修庫：2 階、変電所：平屋〕
 地業工事：既成コンクリート杭(認定節杭建込み工法)
 建築面積：検修庫：754.1m²、変電所：147.0m²
 延床面積：検修庫：891.4m²、変電所：147.0m²
 屋根：陸屋根 アスファルト露出防水(断熱工法)
 外壁：腰 コンクリート打設、吹付タイル(GL+1.0m)
 腰上 ALC 板、吹付タイル

施設概要

検修庫 1 階：車体作業場、車両検査場、事務室、休憩室、充電室、電工室、機器修理室、予備品倉庫、キャットウォーク、点検ピット
 検修庫 2 階：事務室、機材置場
 主要設備：電気、ガス、給排水衛生、空調・換気、消防用設備

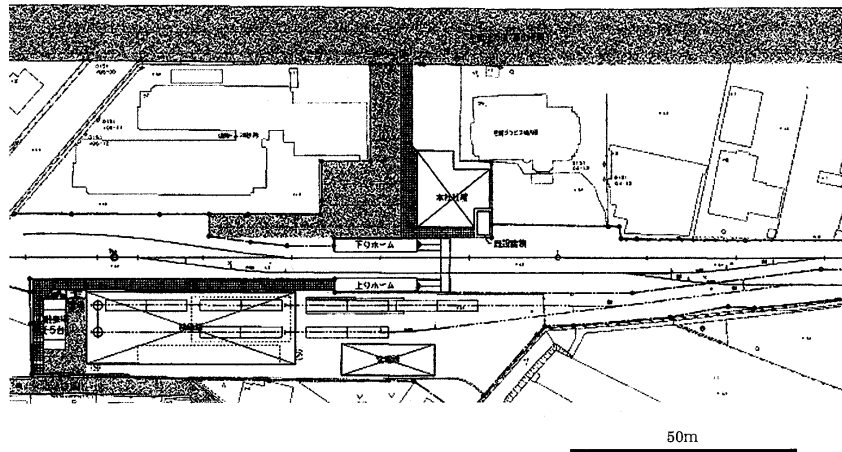


図 城川原駅平面図

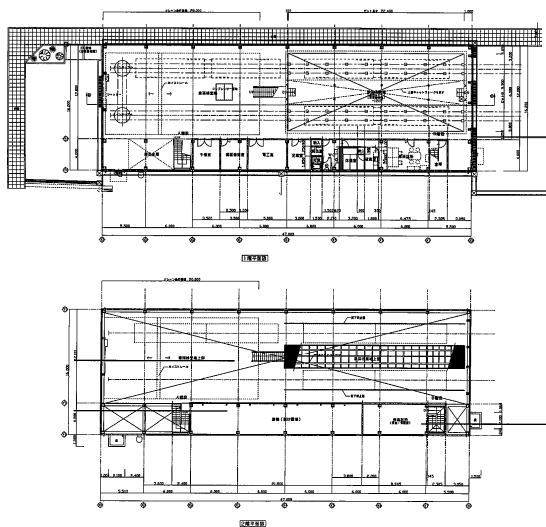


図 城川原車両基地検修庫平面図



図 城川原車両基地外観

② 熊本市交通局 上熊本車両基地

開設：平成 14 年(2002 年)

敷地面積約 8,000m²

施設概要

線群

入出庫線：1 線

留置線：4 線(44 両留置)

洗浄線：1 線

車両工場(約 2,500m²)

塗装作業用ピット 24m×1 線

車体作業用ピット 44m×3 線

車両検査用ピット 30m×3 線

特徴

- ・本線切換部及び構内の線路に護輪軌条のいない溝レールを使用
- ・分岐器、転てつ機にモノブロック分岐器を採用
- ・構内分岐器はすべて電磁転てつ機を使用し、進路は操作担当者が現場で扱う
- ・本線部は分岐器を含めてコンクリート路盤、制振軌道方式を採用
- ・構内軌道部は原則としてアスファルト舗装

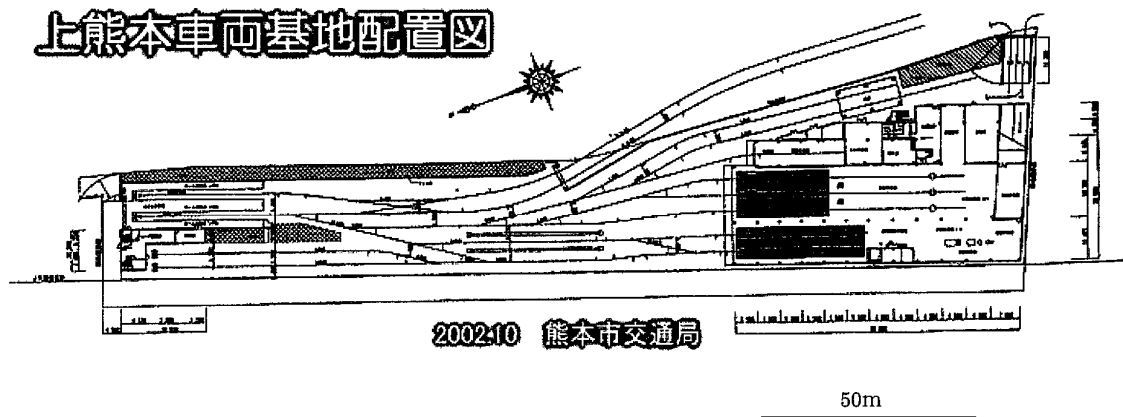


図 上熊本車両基地車両基地配置図

(4) LRT線内車庫の必要性と長沼車庫の機能分担

静岡市LRTにおいて長沼車庫を活用する場合においても、一部の車両留置、始発の仕業点検、故障対応を行うため、LRTのルートに直結する最小限の車庫(LRT線内車庫)が必要となる。

なお、車庫には一般的に営業所、乗務区、保守関係諸施設、変電所などを併設することが多い。以下に諸施設を併設したLRT線内車庫の平面イメージを示す。

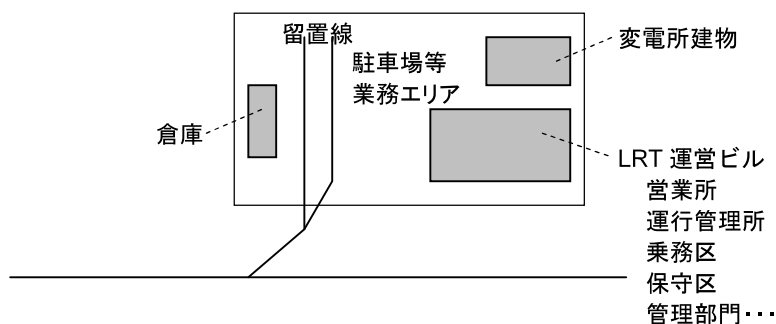


図 LRT 路線内車庫イメージ

LRT車両の保守は、LRT線内車庫と長沼車庫の両方で役割を分担を行うことになる。両車庫の機能と業務分担の一例を下表に示す。

表 車庫の機能と業務分担例

区分	種別	回帰	所要時間	作業内容	LRT車庫	長沼車庫
留置	車両留置	—	—	営業時間外及び夜間に車両を留め置く	停泊分	回送分
検査	出庫点検	毎日	10分	毎朝運用前に行う外観点検及び機能の確認を行う	停泊分	回送分
	列車検査	7日	2時間	主要機器に対し機能確認を行う検査	—	○
	月検査	3ヶ月(90日)	1日	ほぼ全ての機器に対し機能の確認を行う検査	—	○
	重要部検査	3年	2ヶ月	車両の主要部分を分解し、機能回復を図る検査	—	○
	全般検査	6年	2ヶ月	車両を分解し機能回復を図る検査	—	○
	臨時検査、修理	—	—	必要に応じて実施する検査及び修理	—	○
清掃	機械洗浄	7日	10分	車体外板を自動洗浄機にて洗車する	—	○
	手洗浄		1時間	作業員により車内外の清掃を行う	—	○

注) 検査種別や回帰及び所要時間は事業者が実情に合わせて制定するが、ここでは一般的な事例をベースとして記載した。

4. 施策について

LRT は、需要確保や輸送効率化の観点から、線状に市街地が集積した都市への適合性が高い。また、市街地が面的に広がる拡散型都市で LRT を導入するには、都市のコンパクト化（沿線市街地の高密化）と、線的な LRT と他交通手段との統合等によるシームレスな公共交通ネットワークの構築に取り組む必要があり、都市交通施策やまちづくりとともに検討していく必要がある。

よって、以下のようなポイントに留意して計画立案に取り組むことが重要である。

表 LRT 導入計画のポイント



(1)計画づくりの フレームワークの工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの目標の明確化 ・LRT 導入と連携して実施すべきまちづくりの一体的な計画づくり あわせて <ul style="list-style-type: none"> ・計画の初期段階からの市民との協働の推進 ・具体化に向けて地域が支援する方法の検討
(2)導入効果をも 高めるための工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・都市交通施策との統合 ・まちづくりとの統合 ・ソフト施策との統合
(3)円滑な実現を 図るための工夫	<ul style="list-style-type: none"> ・従来の考え方にとらわれない柔軟な路線計画 ・限られた道路空間の賢い活用 ・透明性の高い需要予測と官民連携を見据えた経営採算見込みの検討 ・整備効果と影響の明示 ・事業経営に関する工夫

参考：「まちづくりと一体となった LRT 導入計画ガイドンス」（国土交通省 平成 17 年 10 月）

静岡市における施策の項目を以下の表に示し、具体的な内容を次ページに記載する。

都市交通施策・まちづくり施策・ソフト施策との統合	
■都市交通施策	1) 安全・快適な歩行空間 2) 自動車交通のコントロール 3) 駐車場の量と配置 4) 都市内の公共交通の連携（バス、LRT、タクシー等） 5) 自転車交通との連携
■まちづくり施策	1) 土地利用の高度化 2) 区画整理、再開発等の市街地整備 3) 住宅施策 4) LRT 沿線空間の整備
■ソフト施策	1) 他公共交通機関連携 2) 民間企業との連携 3) 沿線イベントとの連携 4) 商業との連携 5) 車両デザインや愛称の募集

<p>④トランジットモーターの整備</p>	<p>都市交通施策の分類</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 1) 安全・快適な歩行空間 ○ 2) 自動車交通のコントロール ○ 3) 駐車場の量と配置 ○ 4) 都市内の公共交通の連携（バス、LRT、タクシー等） ○ 5) 自転車交通との連携 	<p>トランジットモーターを整備し、LRTや公共交通と歩行者のみの空間をつくる。 静岡都心は基盤の目方で交差点が多く、その中でも、七間町通りは、道路幅員、歩道幅も低い。歩行者が安全、安心に歩行できる環境となるようには、トランジットモーターを整備し、LRTや公共交通と歩行者だけが回遊できる空間とすることが望ましい。</p>
<p>趣旨・概要</p>		
<p>具体案</p>	<p>○七間町通りのトランジットモーター化</p>	
<p>具体案のイメージ</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  <p>要ルート</p> </div> <div style="width: 45%;">  <p>七間町のトランジットモーター化のイメージ</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>歩行者中心のまちづくり</p> <p>人がまん中の通りづくりを推進</p>  </div> <p>※ただし、我が国においては、欧米のように歩行者が乱横断可能なトランジットモーターは、道路交差点において路面電車が歩行者用道路上を通行することを想定していない。（車両は許可を受けて通行できるが、路面電車は道路交差点で定義される「車両」に含まれない）等の理由から、現時点では実現できていない。</p>	

<p>事例①:トランジットモーターの整備(フランス・ストラスブール)</p>  <p>出典:日本交通計画協会 ライトレール研究会ホームページ</p>	<p>事例②:トランジットモーターの整備(フランス・アンジェ)</p> 
<p>事例等</p>	<p>市民、静岡市商工会議所、交通事業者、静岡市</p>
<p>関係者</p>	<p>市民、静岡市商工会議所、交通事業者、静岡市</p>

<p>⑤平面横断化（立体横断施設の解消）</p>	<p>○ 1) 安全・快適な歩行空間 2) 自動車交通のコントロール 3) 駐車場の量と配置 4) 都市内の公共交通の連携（バス、L.R.T、タクシー等） 5) 自転車交通との連携</p>
<p>趣旨・概要</p>	<p>地下通路による横断のみの交差点を、横断歩道による平面交差化することによって、バリアフリーでかつ見通しの良い、平面的なまちづくりにより、歩行者主体のまちづくりを行う。</p>
<p>具体案</p>	<p>○江川町交差点の平面交差化</p>
<p>具体案のイメージ</p>	<div data-bbox="478 1243 973 1769"> </div> <div data-bbox="973 1243 1460 2105"> <p>◆平面横断化のイメージ</p> <p>まちなかは歩き回りが容易</p> <p>江川町交差点を簡単に渡るようになるので、静岡のまちなかを歩きまわることが容易になります。バリアフリーや歩行者の安心にもつながります。</p> <p>新しいルートが選べるようになり、歩行者の利便性も高まります。</p> <p>上下階層がなくスムーズな移動が可能になります。</p> <p>社会課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者用信号が新たに設置されますので、交通ルールを必ず守ってください。 歩行者のみが渡れる信号の時間を確保することで、江川町交差点付近は現在より混雑することが予想されますので、ドライハイの方は時間にゆとりを持ってお出かけください。 実施にあたり、交通量調査やアンケートを実施しますのでご協力のお願いします。 <p>横断歩道は2か所 横断歩道は5箇所</p> <p>社会課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道に追加歩行者のみの渡れる時間帯を設けます 歩行者が暴走待ち電する空間を広げます 地下道も使えて地上と地下の両方が横断可能 <p>社会課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 社会課題への対応 社会課題への対応 社会課題への対応 <p>関係者</p> <p>静岡市 都市局 都市計画部 都市計画課 お問い合わせ窓口 (054-221-1406) 裏面に続く</p> <p>出典: 静岡市 江川町通り平面横断化社会実験チラシ</p> </div>

<p>江川町通り平面横断化社会実験(静岡市)</p>	<div data-bbox="167 123 606 985"> </div> <div data-bbox="606 123 1316 985"> <p>江川町交差点 平面横断化社会実験を実施します</p> <p>平成24年 11月17日(土)～25日(日) 終日実施</p> <p>江川町交差点を地上でも移動できるようになります</p> <p>横断歩道に追加歩行者のみの渡れる時間帯を設けます</p> <p>歩行者が暴走待ち電する空間を広げます</p> <p>地下道も使えて地上と地下の両方が横断可能</p> <p>社会課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者用信号が新たに設置されますので、交通ルールを必ず守ってください。 歩行者のみが渡れる信号の時間を確保することで、江川町交差点付近は現在より混雑することが予想されますので、ドライハイの方は時間にゆとりを持ってお出かけください。 実施にあたり、交通量調査やアンケートを実施しますのでご協力のお願いします。 <p>横断歩道は2か所 横断歩道は5箇所</p> <p>社会課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 横断歩道に追加歩行者のみの渡れる時間帯を設けます 歩行者が暴走待ち電する空間を広げます 地下道も使えて地上と地下の両方が横断可能 <p>社会課題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 社会課題への対応 社会課題への対応 社会課題への対応 <p>関係者</p> <p>静岡市 都市局 都市計画部 都市計画課 お問い合わせ窓口 (054-221-1406) 裏面に続く</p> <p>出典: 静岡市 江川町通り平面横断化社会実験チラシ</p> </div>
<p>事例等</p>	<p>静岡市</p>
<p>関係者</p>	<p>静岡市</p>

(3) 交通ネットワーク及び交通結節機能の強化

⑥新静岡駅との結節

都市交通施策の分類	1) 安全・快適な歩行空間 2) 自動車交通のコントロール 3) 駐車場の量と配置 4) 都市内の公共交通の連携（バス、LRT、タクシー等） 5) 自転車交通との連携
-----------	---

静岡都心、清水都心の都心間・都心内基幹公共交通が一体的・連続的に機能することにより、市民の利便性向上が期待できる。車両、設備、運行等の技術面で経験、人材を有する静岡鉄道の支援を受けることで、コストの削減を図ることができ、LRT導入の実現に近づくものと考えられる。

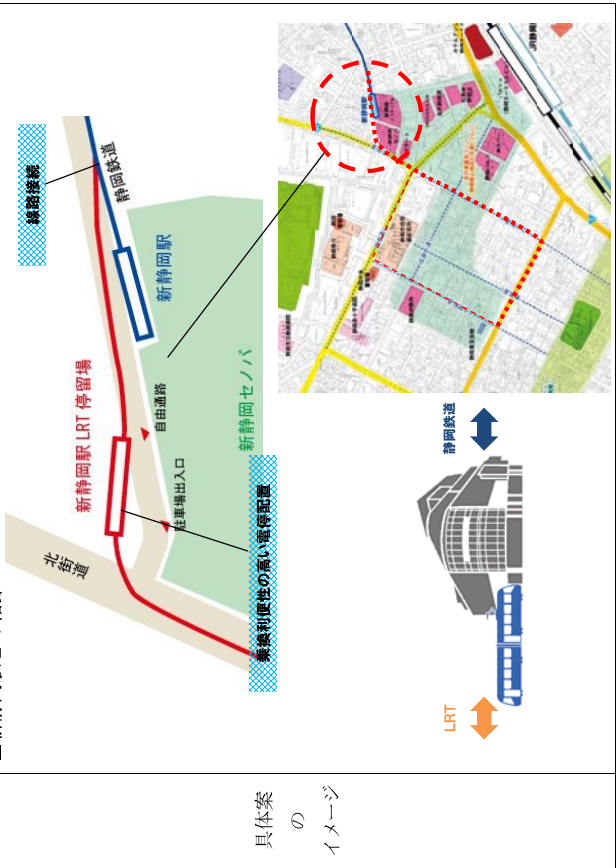
例えば静岡鉄道の支援を受けずに、新たに車両基地を設ける場合は検査、修繕設備と人材養成が必要となる。このため、既存の静岡、清水間の路線と連絡し、線路接続することが望ましい。

さらに、静岡清水間の路線と連携することは、需要面でもプラス効果が見込まれ、特に清水における経営の成立性を高めることが期待できる。

また、将来的な交通ネットワークの構築のための直通化も踏まえた検討を行う。

- 新静岡駅における線路接続
- 新静岡駅における乗換利便性の高い電停配置

■新静岡駅との結節



具体案のイメージ

事例①:ケルン・ボン鉄道のLRTへの統合(ケルン、ボン ドイツ)

かつてのケルンとボンを結ぶ普通鉄道を、それぞれの市内の路面電車システムで統合している。




Foto: Jochen Kehl
180-26-52-53
http://www.mysnip.de/forum-archiv/thema-13803-597740/Koeln-Bonner-Eisenbahn+KBE+_80er_.html

事例等




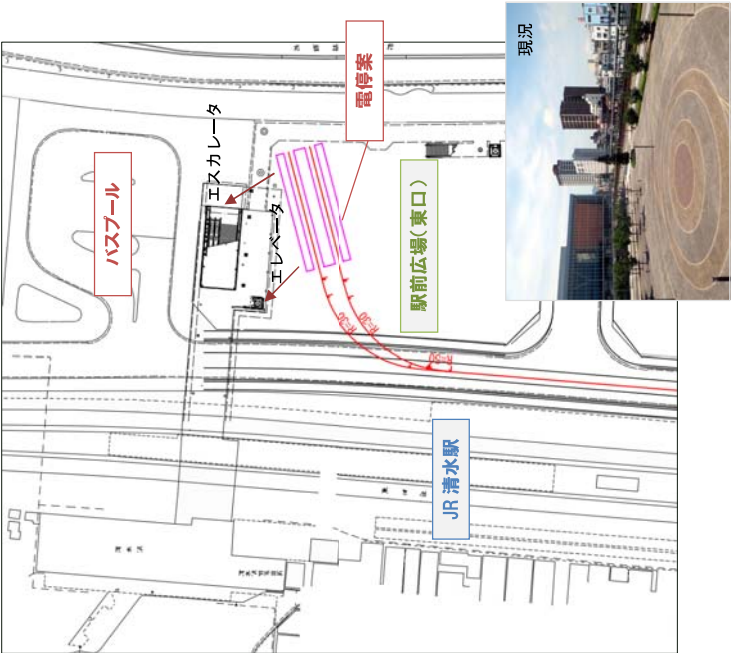
関係者




交通事業者、静岡市

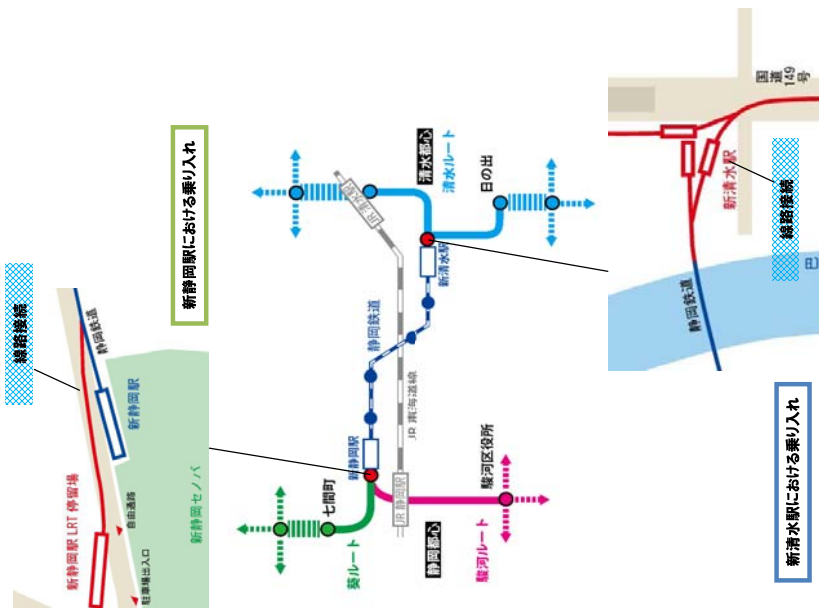
<p>事例等</p>	<p>事例:トラムトレイン(路面電車の鉄道線乗り入れ)×カールスルーエ(ドイツ) 路面電車に鉄道線に乗り入れ、郊外からまちなかまでのアクセス利便性を高める。</p> 	<p>関係者 交通事業者、静岡市</p>
------------	--	--------------------------

<p>①新清水駅との結節</p>	<p>都市交通施策 1) 安全・快適な歩行空間 2) 自動車交通のコントロール 3) 駐車場の量と配置 4) 都市内の公共交通の連携 (バス、L.R.T、タクシー等) 5) 自転車交通との連携</p>	<p>静岡都心、清水都心の都心間・都心内基幹公共交通が一体的・連続的に機能することにより、市民の利便性向上が期待できる。車両、設備、運行等の技術面で経験、人材を有する静岡鉄道の支援を受けることで、コストの削減を図ることができ、L.R.T導入の実現に近づくものと考えられる。 例えば静岡鉄道の支援を受けずに、新たに車両基地を設ける場合は検査、修繕設備と人材養成が必要となる。このため、既存の静岡、清水間の路線と連絡し、線路接続することが望ましい。 さらに、静岡清水間の路線と連携することは、需要面でもプラス効果が見込まれ、特に清水における経営の成立性を高めることが期待できる。 また、将来的な交通ネットワークの構築のための直通化も踏まえた検討を行う。</p>	<p>具体案 ○新清水駅における線路接続 ○新清水駅における乗換利便性の高い電停配置</p>	<p>■新清水駅との結節</p> <p>具体案のイメージ</p>
------------------	--	--	--	----------------------------------

<p>事例等</p>	<p>事例：鉄道駅の駅前広場まで乗り入れるLRT(高岡市) 駅の再開発事業（駅舎の高架化、自由通路の整備）に併せて、乗換利便性の向上のために万葉線の電停位置を駅舎下に入り入れる計画がされている。</p>  <p>出典：高岡市 ホームページ</p>	<p>関係者 交通事業者、静岡市</p>
------------	---	---

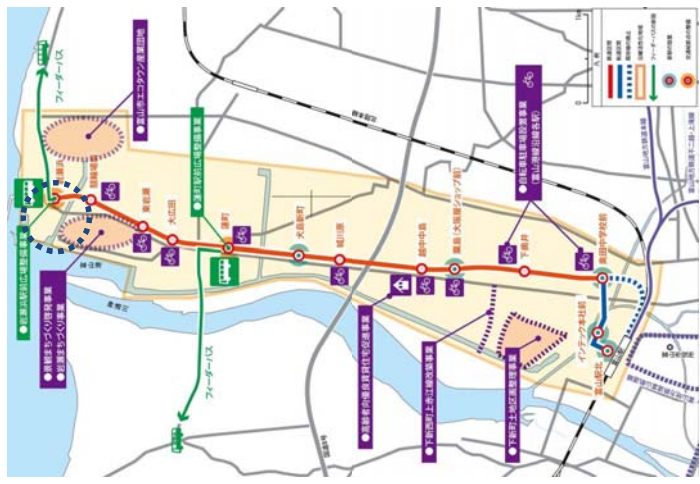

<p>⑨ JR清水駅との結節（乗換ししやすい駅配置及び駅前広場の整備）</p> <table border="1"> <tr> <td>都市交通施策</td> <td>1) 安全・快適な歩行空間</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2) 自動車交通のコントロール</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3) 駐車場の量と配置</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>4) 都市内の公共交通の連携（バス、L.R.T.、タクシー等）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5) 自転車交通との連携</td> </tr> </table>	都市交通施策	1) 安全・快適な歩行空間		2) 自動車交通のコントロール		3) 駐車場の量と配置	○	4) 都市内の公共交通の連携（バス、L.R.T.、タクシー等）		5) 自転車交通との連携	<p>都心間・都心内基幹公共交通が一体的・連続的に機能することにより、市民の利便性向上が期待できる。広域交通拠点である JR 静岡駅と LRT の接続性を高めることで、静岡市の交通ネットワークを強化する。 利用者利便性、快適性を考慮した駅前広場の整備も併せて実施する。</p>	<p>具体案 ○ JR 清水駅の駅前広場への L.R.T の乗入れ（西口） ■ JR 清水駅との結節 乗換利便性を高めるため、JR 駅のアプローチやバスブールにできる限り近い場所に電停を整備する。 バリアフリーも考慮する必要がある。JR 清水駅は高架駅であり、東口にエスカレータおよびエレベーターが整備されているため、電停からそこまでのアクセスにおいて段差をなくし、わかりやすい案内（サイン）を整備する必要がある。</p>	
都市交通施策	1) 安全・快適な歩行空間												
	2) 自動車交通のコントロール												
	3) 駐車場の量と配置												
○	4) 都市内の公共交通の連携（バス、L.R.T.、タクシー等）												
	5) 自転車交通との連携												
<p>施策パッケージの分類</p>	<p>具体案のイメージ</p>												

<p>事例等</p>	<p>事例①:ケルン・ボン鉄道はLRTへの統合(ケルン、ボン ドイツ)</p> <p>かつてのケルンとボンを結ぶ普通鉄道を、それぞれの市内の路面電車システムで統合している。</p>   <p>Foto: Jochen Kehl 180-26-52-53 http://www.mysnip.de/forum-archiv/hema-13803-597740/Koeln-Bonner-Eisenbahn+KBE+_80er_.html</p> <p>事例②:トラムトレイン(路面電車の鉄道線乗り入れ)(カールスルーエ ドイツ)</p> <p>路面電車に鉄道を乗り入れ、郊外からまちなかまでのアクセス利便性を高めている。</p> 	<p>関係者</p> <p>交通事業者、静岡市</p>
------------	---	-----------------------------

<p>⑩既存鉄道への乗り入れ</p>	<p>1) 安全・快適な歩行空間 2) 自動車交通のコントロール 3) 駐車場の量と配置 4) 都市内の公共交通の連携 (バス、LRT、タクシー等) 5) 自転車交通との連携</p> <p>静岡市の基幹公共交通としての静岡鉄道を紹介して、静岡都心及び清水都心を乗り換えることなくアクセスを可能にするため、新静岡駅及び新清水駅で線路接続する。さらに静岡鉄道駅を低床化して静岡鉄道沿線とLRT沿線のアクセス利便性を高めることで、静岡市の交通ネットワークの強化を図る。</p> <p>運営体系や運賃体系における連携を図り、誰もがわかりやすく安心安全に利用できる基幹公共交通の確立を目指す。</p> <p>○新静岡駅・新清水駅における線路接続 ○静岡鉄道駅の低床化</p> <p>■静岡鉄道への乗り入れ</p>	 <p>新静岡駅における乗り入れ</p> <p>新清水駅における乗り入れ</p> <p>具体案のイメージ</p>
--------------------	---	--

<p>バス網の再編のイメージ</p>	<p>事例：LRTを軸とした網羅的な公共交通ネットワーク(フランス ナント)</p>
<p>事例等</p>	<p>関係者、静岡市 交通事業者、静岡市</p>

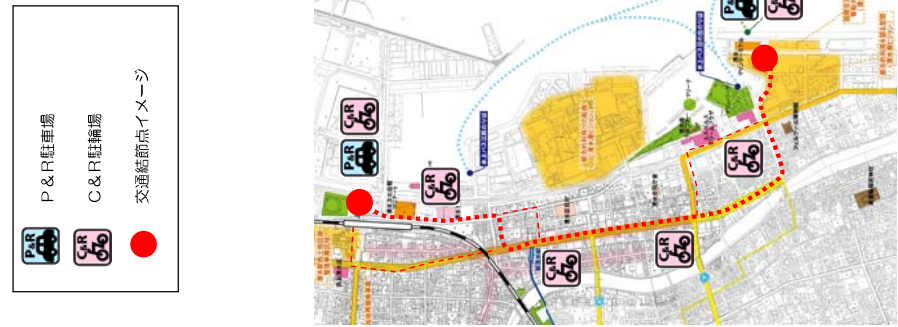



<p>⑪バス網の再編</p>	<p>施策パッケージの分類</p> <ul style="list-style-type: none"> 1) 安全・快適な歩行空間 2) 自動車交通のコントロール 3) 駐車場の量と配置 4) 都市内の公共交通の連携 (バス、LRT、タクシー等) 5) 自転車交通との連携 <p>LRTは公共交通ネットワークを構成する要素のひとつである。そのため都市全体で効率的な公共交通ネットワークの構築を進める上では、ネットワーク全体の中でLRTの位置付けや役割を明確に示した上で、都市内を面的にサービスする既存の路線バスとの役割分担や連携について検討することが必要である。そのため、LRT導入計画の検討と並行して、LRTとの関係性を考慮したバス網の再編について検討する必要がある。</p> <p>○LRT路線と競合しないバス路線の再編 ○フィーダーバスの整備</p> <p>■静岡市のバス網の再編</p>
<p>趣旨・概要</p>	<p>○LRT路線と競合しないバス路線の再編 ○フィーダーバスの整備</p>
<p>具体案</p>	<p>○LRT路線と競合しないバス路線の再編 ○フィーダーバスの整備</p>
<p>具体案のイメージ</p>	<p>○LRT路線と競合しないバス路線の再編 ○フィーダーバスの整備</p> <p>■静岡市のバス網の再編</p>

<p>事例①：C&R駐輪場の整備(富山ライトレール 富山市)</p>	 <p>出典：日本交通計画協会 ライトレール研究会ホームページ</p>
<p>事例②：バス停、パークアンドライド駐車を一体化したラジックセンター(フランス ストラスブール)</p>	 <p>LRT バス停 パークアンドライド 駐車場</p>

事例等

静岡市商工会議所、交通事業者、静岡市

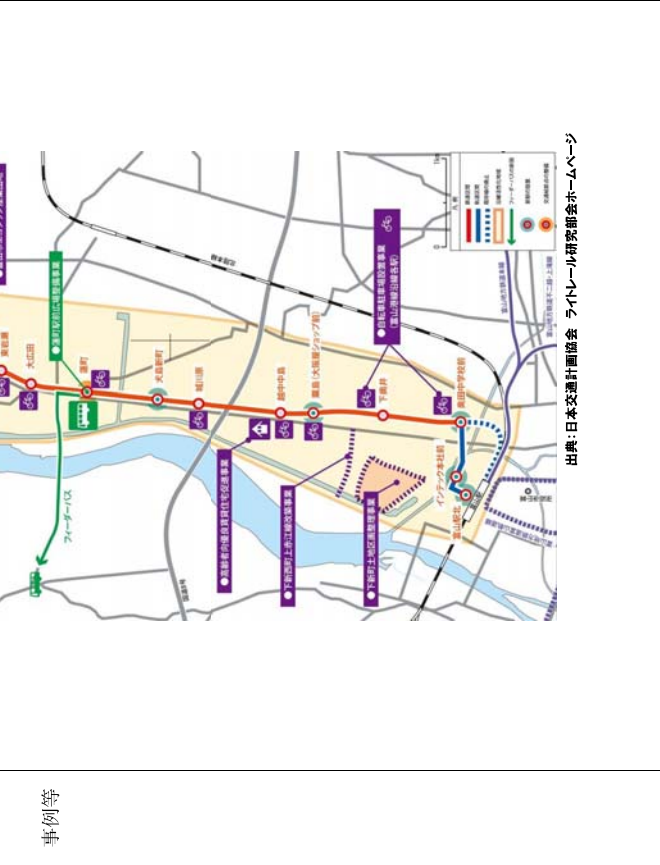
⑫ P & R 駐車場やC & R 駐輪場の整備

<p>施策パッケージの分類</p>	<p>1) 安全・快適な歩行空間 2) 自動車交通のコントロール 3) 駐車場の量と配置 4) 都市内の公共交通の連携(バス、L.R.T、タクシー等) 5) 自転車交通との連携</p>
<p>趣旨</p>	<p>L.R.Tのサービス享受できる地域の拡大、都心部における自動車交通の適正化の観点から、L.R.T導入と一体的にパーク&ライドについて検討することが重要である。検討にあたっては、パーク&ライド駐車場の設置位置や低廉な料金の設定に留意する必要がある。</p>
<p>概要</p>	<p>○拠点電停(主にL.R.T路線端部)におけるP & R駐車場の整備 ○可能な限り電停にC & R駐輪場を整備</p>
<p>具体案</p>	<p>■静岡市のP & R駐車場およびC & R駐輪場の整備</p>  <p>  P & R駐車場  C & R駐輪場  交通結節点イメージ </p>
<p>具体案のイメージ</p>	



出典：富山ライトレールの誕生 日本初本格的 LRT によるコンパクトなまちづくり

事例等



出典：日本交通計画協会 ライトレール研究会ホームページ

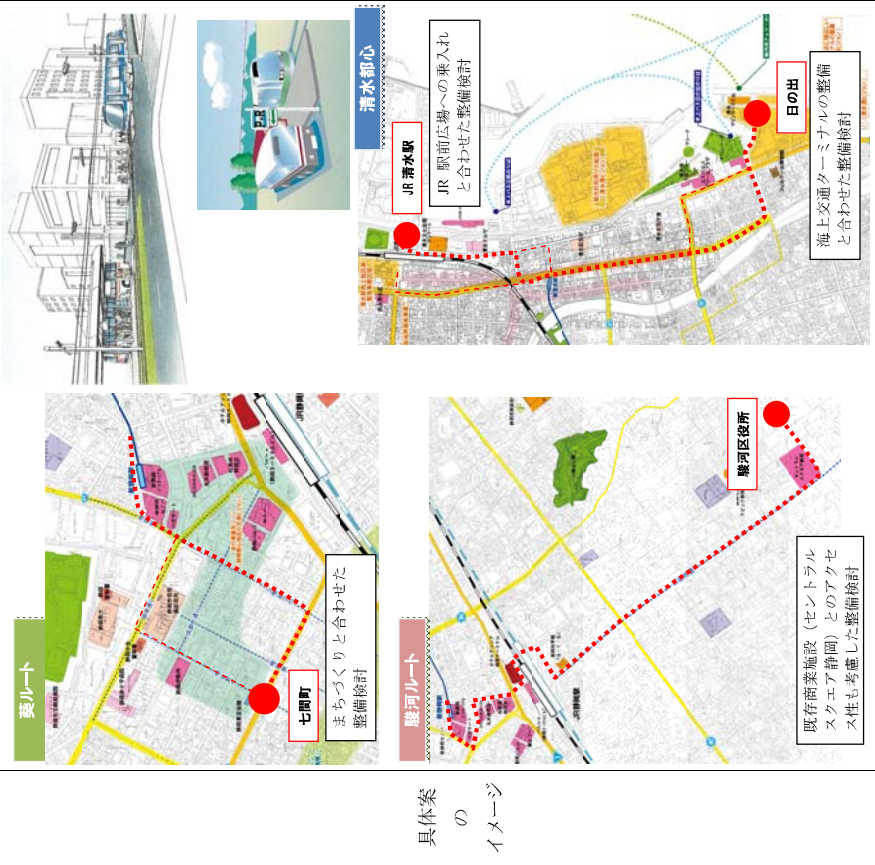
関係者 交通事業者、静岡市

⑬ LRT から郊外へのバスと同一ホームでの乗換え可能な駅の整備

都市交通施策	1) 安全・快適な歩行空間
バリエーション	2) 自動車交通のコントロール
の分類	3) 駐車場の量と配置
	4) 都市内の公共交通の連携（バス、LRT、タクシー等）
	5) 自転車交通との連携

乗換利便性を高めるため、LRT 電停と路線バスのホーム共通化またはシームレス化を図る。

- 七間町、駿河区役所、日の出における同一ホームの整備
- JR 清水駅における駅前広場への乗入れ

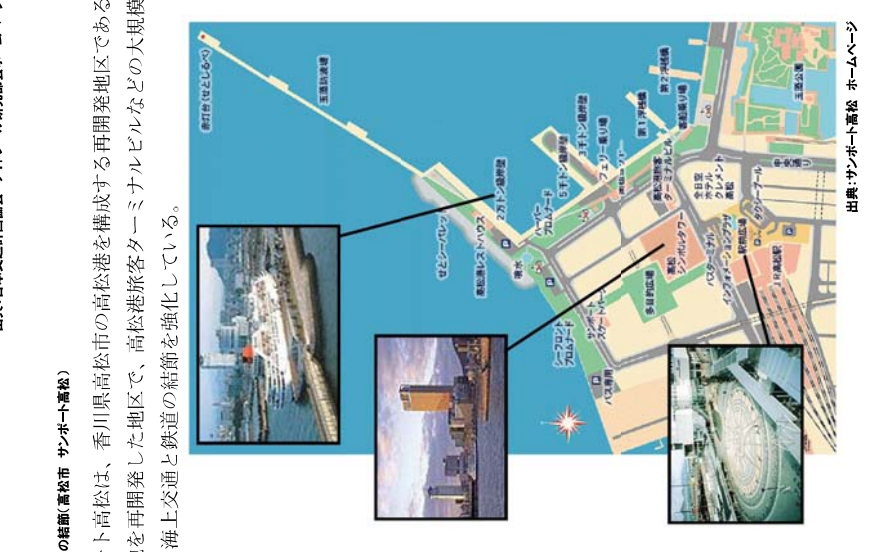


具体案のイメージ

<p>事例：トランジットセンターの整備（フランス・ストラスブール）</p>	<p>事例：海上交通との結節（高松市 サンポート高松）</p> <p>事例：海上交通との結節（高松市 サンポート高松）</p> <p>サンポート高松は、香川県高松市の高松港を構成する再開発地区である。旧・高松貨物駅跡地を再開発した地区で、高松港旅客ターミナルビルなどの大規模施設が立地しており、海上交通と鉄道の結節を強化している。</p>	<p>関係者</p> <p>交通事業者、静岡市</p>										
<p>⑭水上交通及びバス交通等との乗換利便性を高めたターミナルの整備</p>	<table border="1"> <tr> <td>都市交通施策</td> <td>1) 安全・快適な歩行空間</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2) 自動車交通のコントロール</td> </tr> <tr> <td></td> <td>3) 駐車場の量と配置</td> </tr> <tr> <td>施策の分類</td> <td>○ 都市内の公共交通の連携（バス、LRT、タクシー等）</td> </tr> <tr> <td></td> <td>5) 自転車交通との連携</td> </tr> </table> <p>清水都心は海辺に面しており、水上バス乗り場やフェリーターミナルが存在し、水上交通が発達している。それらとLRTやバスなどの公共交通機関との接続性を高め、水上交通とも連携した交通結節点を整備する。</p> <p>○ 広域交通拠点としてのJ R清水駅の西側に、水上交通、バス交通等一体となったターミナルを整備し、西口駅前広場のLRT駅との乗り継ぎ利便性を高める。</p> <p>○ 今後まちづくりが推進される日の出エリアにおいて、LRTと水上交通、バス交通が一体となったターミナル駅を整備</p> <p>■ J R清水駅西側におけるターミナルの整備</p> <p>■ 日の出エリアにおけるターミナルの整備</p>	都市交通施策	1) 安全・快適な歩行空間		2) 自動車交通のコントロール		3) 駐車場の量と配置	施策の分類	○ 都市内の公共交通の連携（バス、LRT、タクシー等）		5) 自転車交通との連携	<p>事例等</p> <p>出典：日本交通計画協会 ライトレール研究会ホームページ</p> <p>出典：サンポート高松 ホームページ</p>
都市交通施策	1) 安全・快適な歩行空間											
	2) 自動車交通のコントロール											
	3) 駐車場の量と配置											
施策の分類	○ 都市内の公共交通の連携（バス、LRT、タクシー等）											
	5) 自転車交通との連携											
<p>関係者</p>	<p>事例等</p>	<p>関係者</p>										



事例：トランジットセンターの整備（フランス・ストラスブール）



事例：海上交通との結節（高松市 サンポート高松）

サンポート高松は、香川県高松市の高松港を構成する再開発地区である。旧・高松貨物駅跡地を再開発した地区で、高松港旅客ターミナルビルなどの大規模施設が立地しており、海上交通と鉄道の結節を強化している。



出典：サンポート高松 ホームページ



■ J R清水駅西側におけるターミナルの整備

■ 日の出エリアにおけるターミナルの整備

日の出エリアのターミナル整備イメージ

<p>事例等</p>	<p>事例：自転車専用道路の整備(宇都宮市 等) カラー舗装による「自転車専用通行帯」や「自転車歩行者通行帯」、路面への「注意喚起表示」などを行う。</p>   <p>出典 宇都宮市 自転車利用・活用基本計画</p>	<p>関係者 静岡市</p>
------------	--	-------------------------------------

<p>15) 自転車ネットワークの形成</p>	<p>1) 安全・快適な歩行空間 2) 自動車交通のコントロール 3) 駐車場の量と配置 4) 都市内の公共交通の連携 (バス、LRT、タクシー等) 5) 自転車交通との連携</p> <p>拠点間の移動を円滑にするため、新たな公共交通システムに加えて市民や来訪者が多様な移動手段を選択できるよう、既存空間などを中心として、環境に優しい歩行者・自転車によるネットワークを構築し、必要な空間の確保とシステムの構築を図る。</p> <p>○静岡都心における既存駐輪場への誘導及びわかりやすい駐輪場整備 ○清水都心におけるレンタサイクルの導入</p>	<p>■静岡都心における既存駐輪場への誘導及びわかりやすい駐輪場整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下に整備された駐輪場が多くわかりにくい。 路上放置自転車がちまなかにあふれている。 わかりやすい案内サイン、もしくはわかりやすい駐輪場を新たに整備する。 	<p>■清水都心におけるレンタサイクルの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状で自転車歩行空間や駐輪場が確保されている。 来街者や観光客等が、都心内を自由に快適に回遊するために、レンタサイクルポートを複数拠点に設け、乗り捨て自由とするシステムを導入する。 
<p>具体案のイメージ</p>			

①沿線における居住促進および建築物の建設促進及び耐震化促進

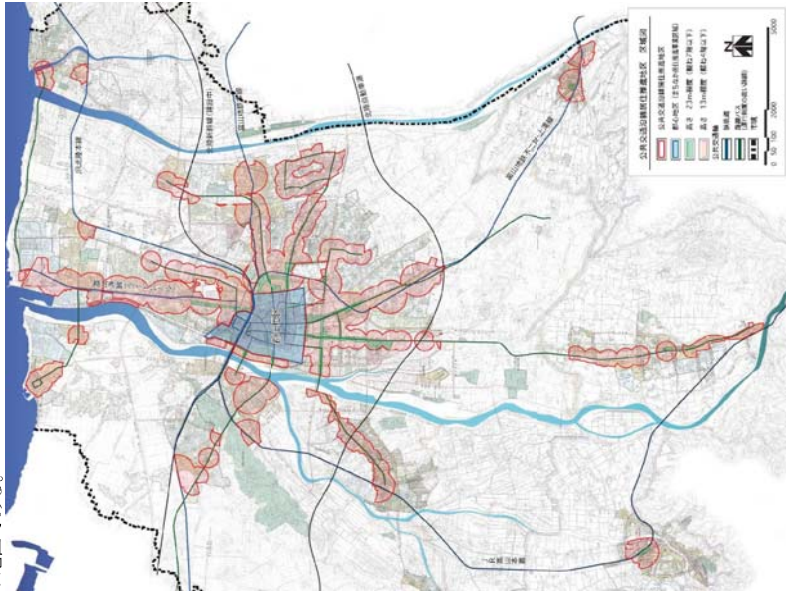
施策パッケージの分類 まちづくり	1) 土地利用の高度化 2) 区画整理、再開発等の市街地整備 3) 住宅施策 4) LRT沿線空間の整備
	公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化などの都市の機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のまちづくりを指すとして、LRT沿線またはその周辺を対象として、共同住宅の建設や住宅取得を促進するための支援を行うことを検討する。
趣旨・概要	○葵ルートにおけるまちなか居住を誘導するゾーンにおける支援の検討 ○駿河ルート、清水ルートにおけるLRT沿線における支援の検討
具体案のイメージ	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>葵ルート</p> <p>葵ルートは、都心まちづくり戦略においてまちなか居住を誘導するゾーンが設定されており、そのゾーン内の住宅取得等を促進するための支援を検討する。</p> <p>まちなか居住を誘導するゾーン</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>駿河ルート</p> <p>駿河ルートは、LRT沿線(石田街道周辺)を居住推進地域として、その地域内の住宅取得等を促進するための支援を検討する。</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>清水ルート</p> <p>LRT沿線における居住促進</p> <p>LRT沿線や日の出エリアを居住推進地域として、その地域内の住宅取得等を促進するための支援を検討する。</p> </div> </div>

事例：居住推進事業地区の指定(富山市)

富山型コンパクトなまちづくりを行うために、富山市では大きく分けて以下の2種の居住推進事業を行っている。

- ・まちなか居住推進事業
- ・公共交通居住推進事業

まちなか居住推進事業の対象地区は、富山市中心市街地活性化基本計画によって定められた地区であり、公共交通居住推進事業の対象地区は、まちなか居住推進事業の対象地区を除く、富山市都市マスタープランの富山型コンパクトなまちづくり施策で述べる徒歩圏の地区である。



- まちなか居住推進事業地区
 - ・中心市街地活性化基本計画によって定められた地区
 - ・公共交通居住推進事業地区：以下の条件を満たす地区
 - ・公共交通沿線(半徑500m) + バス停留所(半徑300m)の範囲内
 - ・鉄道駅圏(半徑500m) + バス停留所(半徑300m)の範囲内
 - ・用途地域が定められている区域(工業地域及び工業専用地域を除く)
 - ・都心地区(まちなか居住推進事業地区)を除く

出典：富山市公共交通居住推進事業ハンドブック

事例等

関係者

静岡市商工会議所、交通事業者、静岡市

⑬七間町のまちづくりとの連携

施策パッケージの分類	まちづくり	1) 土地利用の高度化
	まちづくり	2) 区画整理、再開発等の市街地整備
	まちづくり	3) 住宅施策
	まちづくり	4) LRT沿線空間の整備
趣旨・概要	映画館街として静岡中心市街地西側の賑わいの創出、映画館の移転による賑わいの低下が危惧されている七間町で、新たな賑わいの創出、エリア活性化に向けたまちづくりが検討されており、LRTとの連携により、都心内の回遊性の向上を図ることが重要であると考えられる。	

具体案

- 七間町の新たな賑わいの創出、エリアの活性化に向けたまちづくり
- 映画館街跡地として「文化・映画」、「歴史」、「水」を活かしたまちづくり
- 下町的な魅力と新たなまちの担い手のエネルギーが共存した「職・住・遊」一体の地
- 中心市街地の回遊導線という観点から七ぶらシネマ通りの沿道公共空間の充実
- 通りごとの性格・特徴をふまえた空間づくり
- 空間づくりにおいて、地域の歴史的蓄積の意識継承
- 交通結節拠点として、交通便利性の高い空間づくり



出典：静岡市ホームページ

図 七間町のまちづくり検討範囲（七ぶらエリア）

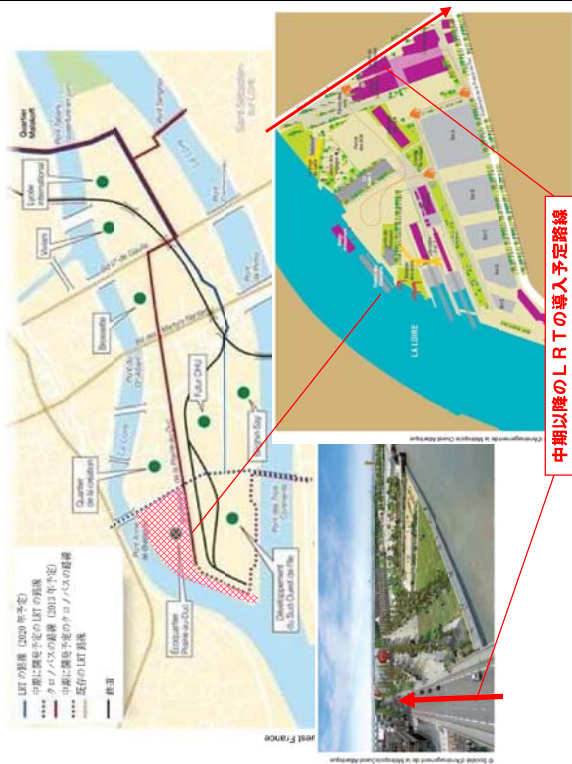


出典：七間町映画館跡地周辺地区まちづくりガイドライン
 図 エリアの価値を高める策の一例（半公共空間の魅力向上）

具体案のイメージ

事例：再開発プロジェクトとLRT開通予定(フランス・ナント島)

再開発されたナント島へのアクセスを強化するとともに、今後の人口増加に備え、2020年までにLRTが新設されることが決定している。



ナント島の再開発地区およびLRT・BRTの計画路線



ナント島のLRT (左) とBRT (クロノバス 右)

事例等

関係者

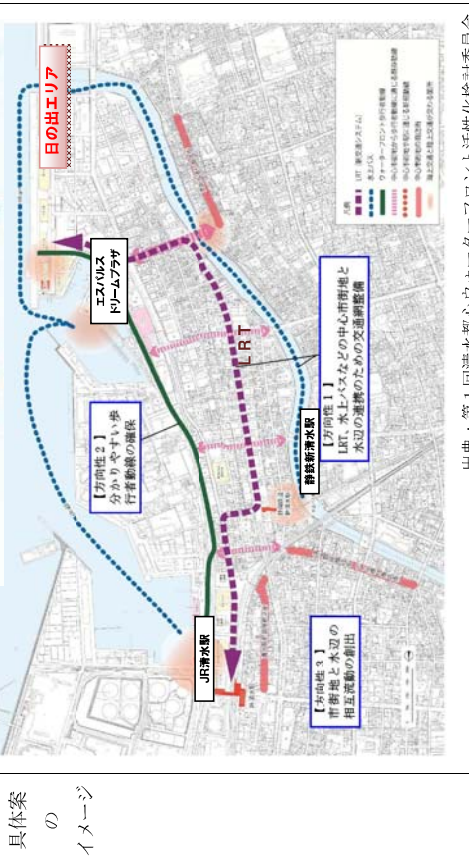
市民、静岡市商工会議所、静岡市

②③日の出のまちづくりとの連携

施策パッケージの分類	まちづくり	1) 土地利用の高度化
	まちづくり	2) 区画整理、再開発等の市街地整備
	まちづくり	3) 住宅施策
	まちづくり	4) LRT沿線空間の整備

清水都心では、ウォーターフロントとして、「みなと」と「まち」が一体となった活性化が検討されており、その中で日の出エリアのまちづくりが検討されている。日の出エリアのまちづくりによる賑わいを清水都心へと波及させるため、清水エリアの回遊性を高めるLRTを活用できるようなまちづくりを検討することが重要である。

- 日の出へのLRT路線の引き込み水上交通とリンクさせ、交通拠点の形成と共に日の出の賑わいを清水都心全体へと波及
- 清水地区の中心市街地における水辺の交通ネットワークの形成



具体案のイメージ

出典：第1回清水都心ウォーターフロント活性化検討委員会

事例：老朽化した港湾地区の再開発(ロッテルダム市 オランダ)
 老朽化した港湾地区であったコブ・ファン・ゼイト地区(総面積125ヘクタール)に郊外地区としての機能を与え、魅力的な建築物を建築することで、ロッテルダム市中心部の延長線にある新地域として再開発するプロジェクトである。

【プロジェクトの成功要因】
 ○新たな地下鉄駅の建設(ヴェルヘルミナブレイン)
 ○LRTの敷設
 ○ミュージアムを渡るエラスムス橋の建設

- コブ・ファン・ゼイト地区の再開発プロジェクトは6つのエリアに分けて実施された。
- ① ヴェルヘルミナ橋橋脚エリア
 - ② ゼイドカード エリア
 - ③ ランドトングエリア
 - ④ 倉庫エリア
 - ⑤ スタッドスチューネンエリア
 - ⑥ バルクスタットエリア



事例等



ゼイドカードは地下鉄とLRTの結節点となっている



地下鉄(青色)とLRT(緑色)路線図

関係者

市民、静岡市商工会議所、静岡市

(5) ソフト施策

① ICカードの共通化 (LuLuCa、Toica、Suica 等)

施策パッケージの分類	○ 他公共交通機関との連携
	○ 民間企業との連携
	○ 沿線イベントとの連携
	○ 商業との連携
	○ 住民参加型の施策

利用者の視点にたった利便性と魅力のある料金体系及び様々な乗車券の検討、利便性と発展性に優れたICカードを活用した運賃收受方式の採用等を行うことが望ましい。特に、ICカードシステムの共通化を図ることも重要である。乗り継ぎ抵抗感の軽減はもちろん、既存鉄道である静岡鉄道との連携に非常に重要となる。

○ 静鉄グループ独自のカード (LuLuCa) の活用

○ 静岡鉄道のICカードと共通化することで、あらゆる面でLRTと静岡鉄道との連携が図れ、利用者利便性の向上にもつながる。

○ 現在、LuLuCaは、全国相互利用サービスには対応していないが、今後、導入を検討する必要がある。ただし、そのためにはシステムやカードそのものの変更が必須であり、全国相互利用サービスへの対応するための課題となっている。



図 10 乗車機能つき LuLuCa カード

【参考】全国相互利用サービスを開始した交通系ICカード

図 全国相互利用サービスのシンボルマーク

事例等

事例：市内のLRTとバスにおけるICカードの相互利用(富山市)

富山市では、富山ライトレールの「passca」と富山地方鉄道の「えこまいか」の2種類のICカードがあり、それらを相互に利用できるサービスを実施している。この相互サービスにより、利用者は一枚のカードで富山ライトレールと富山地方鉄道の市内電車・路線バス等を利用できる。



利用機関	カードの種類	
	富山ライトレールICカード パスカ	地鉄ICカード えこまいか
富山ライトレール	○	○
ファイダーバス	○	○
まいどはやバス	○	○
富山地方鉄道市内電車(環状線含む)	○	○
富山地方鉄道路線バス	○	○
グラントパーキング	○	×

運賃 (富山ライトレール線、ファイダーバス、富山地方鉄道市内電車、環状線) ○: 利用可能 ×: 利用不可

	現金	シルバークレジットカード 利用時	バス利用時	地鉄ICカード えこまいか利用時
大人	200円	日中100円 (当社線に限る)	170円	170円
子ども	100円	—	90円	90円

【1】運賃割引

- 富山ライトレール、ファイダーバスで「passca」利用時に受けられる運賃割引は、「えこまいか」利用時にも適用されます。
- 富山地方鉄道市内電車・路線バスで「えこまいか」利用時に受けられる運賃割引は、「passca」利用時にも適用されます。
- シルバークレジットカードでは、富山地方鉄道市内電車・路線バスを100円では利用できません。

【2】乗継割引

- 「えこまいか」でも、富山ライトレールとファイダーバス乗り継ぎ時に2番目の交通機関が100円(子ども50円)に割引されます。
- 「passca」利用時も富山地方鉄道市内電車と環状線の乗継割引が適用されます。
- 富山ライトレールと富山地方鉄道の乗継割引はございません。

出典: 富山ライトレールホームページ

交通事業者、静岡市

関係者

②③市民の定期利用者の確保	
<p>施策パッケージの分類</p> <p>ソフト</p>	<p>1) 他公共交通機関との連携</p> <p>○ 2) 民間企業との連携</p> <p>3) 沿線イベントとの連携</p> <p>4) 商業との連携</p> <p>5) 住民参加型の施策</p>
<p>趣旨・概要</p>	<p>定期的な利用者の確保のため、市民の定期券購入を促す。一般的に、通勤目的による定期利用が多く、企業等と連携が求められる。</p> <p>○沿線や周辺企業と連携して、定期券を購入していただき、一定の利用者を確保。</p>
<p>具体案のイメージ</p>	<p>清水駅周辺</p> <p>清水区役所</p> <p>清水テルサ</p> <p>モリカワ</p> <p>エスハラスポーツクラブ</p> <p>日の出エリアにおける新設企業</p> <p>駿河駅周辺</p> <p>静岡市役所</p> <p>静岡駅前</p> <p>駿河ルート</p> <p>セントラルスクエア静岡</p> <p>駿河区役所</p>
<p>関係者</p>	<p>市民、静岡市</p>

②④既存の沿線及び周辺イベントとの連携	
<p>施策パッケージの分類</p> <p>ソフト</p>	<p>○ 1) 他公共交通機関との連携</p> <p>2) 民間企業との連携</p> <p>3) 沿線イベントとの連携</p> <p>4) 商業との連携</p> <p>5) 住民参加型の施策</p>
<p>趣旨・概要</p>	<p>中心市街地の活性化やLR Tの利用促進といった観点からは、LR T沿線地域におけるイベントの実施等のソフト施策についても検討することも重要である。</p> <p>イベントとの連携策については、LR T運行事業者と、沿線地域の住民や企業、関係自治体等が連携を図って進めることが重要である。</p> <p>現状、定期的に行われるイベント等と連携、または新規にイベントを開催し、地域の認知度や関心を高めるとする。</p>
<p>具体案</p>	<p>■既存の定期イベントとの連携</p> <p>○大道芸ワールドカップ in 静岡との連携</p> <p>○みなと祭りとの連携</p> <p>⇒定期イベントのチラシにLRVの情報を掲載する。(運賃、最寄停留所等)</p> <p>⇒帰りの乗車券の割引販売等</p> <p>■新規イベントの開催</p> <p>○LRV車両基地見学</p> <p>○車両を活用したイベント等</p>
<p>具体案のイメージや事例</p>	<p>①市電フェスティバルの開催(札幌市交通局)</p> <p>札幌市で、平成22年8月29日に、地域住民の方・商業者の方・中央区役所とともに、参加者約10,000人の22年度市電フェスティバルが開催された。</p> <p>出典:平成22年度交通局実施プラン中間報告(札幌市交通局)</p> <p>図 22年度の市電フェスティバル(市電と綱引き)</p>
<p>関係者</p>	<p>市民、静岡市商工会議所、交通事業者、静岡市、イベント業者</p>

②⑤商業施設との連携

施策 パッケージ の分類	1) 他公共交通機関との連携 2) 民間企業との連携 3) 沿線イベントとの連携 4) 商業との連携 5) 住民参加型の施策
趣旨 概要	LRT導入を契機とした中心市街地の活性化をより効果的に実現するためには、買物乗車券の導入による商業との連携策も重要である。買物乗車券の導入等による商店街との連携策についても実施することで、相乗的な効果が高められる。

○市内の商店に、LRTで買物に来た場合における割引サービスを実施
○清水都心における、水辺を意識した物販、飲食施設との連携

具体案のイメージ

具体案のイメージ

LRTで買物に来た場合のサービス例

- 一定額以上の買物により帰りの乗車券をサービス
- 記念品のアレゼント
- 共通ポイントカードの導入 等

静岡市商工会議所、交通事業者、静岡市

②⑥既存ポイントカード（LuLuCa）を活用した連携

施策 パッケージ の分類	1) 他公共交通機関との連携 2) 民間企業との連携 3) 沿線イベントとの連携 4) 商業との連携 5) 住民参加型の施策
趣旨・概要	静鉄グループには独自のポイントカード（LuLuCa）があり、IC乗車機能の付属するものもある。このICカードを活用して、LRTで来店し、商品を購入すれば、帰りの乗車券がサービスされるなど、利用促進効果施策として連携が考えられる。
具体案	○静岡市中心部まで静鉄電車・しずてつジャストライン一般路線バスにLuLuCaで乗車した後、新静岡セノバへ来店したカード会員が、同所に設けられたクーポン抽選機にカードをタッチすると、発券当日限り有効の500円商品券（一部取扱い外店舗およびサービスあり）が抽選で受領できるというサービスが実施された。（2012年10月5日～14日）LRTにおいてICカードを共通化できれば、同様のサービスを提供することは可能である。

出典：静鉄グループホームページ

関係者 静岡市商工会議所、交通事業者、静岡市

⑦車両デザインの公募

施策 パッケージ の分類	1) 他公共交通機関との連携 2) 民間企業との連携 3) 沿線イベントとの連携 4) 商業との連携 5) 住民参加型の施策																																																																																
趣旨・概要	新たなLRTの認知率を向上させ、また、関心を高めてもらうため、また市民に対して公共交通利用のPRやまちのシンボルとしてイメージアップを図るために実施する。 市民の財産であるという意識を高め、丁寧な利用を促すために、市民が親しみを感ずてもらえるようなデザインを公募する。																																																																																
具体案	■市民への公募 市内広報誌や情報誌、また、インターネットを活用して、市民に公募する。 公募には、以下の2種類のパターンが考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> ● 愛称そのものを公募 ● 複数の愛称を用意し、選択性とする公募 																																																																																
具体案のイメージや事例	■事例：住民投票によるLRTの色の選定(フザンソン市、フランス) フザンソン市では、LRT利用者の多くはまちの住民であるとして住民参加の重要性を認識し、LRTのカラーリングに対して投票を行った。投票は2011年春、50日間をかけて下図3色に対して実施され、ターコイズブルーに決定した。 <div style="text-align: center;"> </div> <table border="1"> <caption>図 公募の際のウェブページ 表 投票結果</caption> <thead> <tr> <th></th> <th>Rose fuchsia</th> <th>Blanc nacré</th> <th>Bleu turquoise</th> <th>Total</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>50日間、市庁舎に設置された投票所 (18%)</td> <td>199</td> <td>217</td> <td>30</td> <td>446</td> </tr> <tr> <td>不定期に実施された催し物会場 (45%)</td> <td>473</td> <td>474</td> <td>60</td> <td>1007</td> </tr> <tr> <td>バス等駅前広場 (9%)</td> <td>585</td> <td>474</td> <td>60</td> <td>1119</td> </tr> <tr> <td>ネットサイト (31%)</td> <td>242</td> <td>263</td> <td>418</td> <td>923</td> </tr> <tr> <td></td> <td>139</td> <td>139</td> <td>254</td> <td>532</td> </tr> <tr> <td></td> <td>44</td> <td>84</td> <td>128</td> <td>256</td> </tr> <tr> <td></td> <td>63</td> <td>90</td> <td>151</td> <td>304</td> </tr> <tr> <td></td> <td>177</td> <td>248</td> <td>317</td> <td>742</td> </tr> <tr> <td></td> <td>280</td> <td>316</td> <td>561</td> <td>1157</td> </tr> <tr> <td></td> <td>417</td> <td>314</td> <td>529</td> <td>1260</td> </tr> <tr> <td></td> <td>287</td> <td>269</td> <td>346</td> <td>902</td> </tr> <tr> <td></td> <td>416</td> <td>416</td> <td>503</td> <td>1335</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1510</td> <td>1647</td> <td>2037</td> <td>5194</td> </tr> <tr> <td></td> <td>4380</td> <td>4664</td> <td>6392</td> <td>15440</td> </tr> <tr> <td></td> <td>28.37%</td> <td>30.23%</td> <td>41.40%</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Rose fuchsia	Blanc nacré	Bleu turquoise	Total	50日間、市庁舎に設置された投票所 (18%)	199	217	30	446	不定期に実施された催し物会場 (45%)	473	474	60	1007	バス等駅前広場 (9%)	585	474	60	1119	ネットサイト (31%)	242	263	418	923		139	139	254	532		44	84	128	256		63	90	151	304		177	248	317	742		280	316	561	1157		417	314	529	1260		287	269	346	902		416	416	503	1335		1510	1647	2037	5194		4380	4664	6392	15440		28.37%	30.23%	41.40%	
	Rose fuchsia	Blanc nacré	Bleu turquoise	Total																																																																													
50日間、市庁舎に設置された投票所 (18%)	199	217	30	446																																																																													
不定期に実施された催し物会場 (45%)	473	474	60	1007																																																																													
バス等駅前広場 (9%)	585	474	60	1119																																																																													
ネットサイト (31%)	242	263	418	923																																																																													
	139	139	254	532																																																																													
	44	84	128	256																																																																													
	63	90	151	304																																																																													
	177	248	317	742																																																																													
	280	316	561	1157																																																																													
	417	314	529	1260																																																																													
	287	269	346	902																																																																													
	416	416	503	1335																																																																													
	1510	1647	2037	5194																																																																													
	4380	4664	6392	15440																																																																													
	28.37%	30.23%	41.40%																																																																														

施策 パッケージ の分類	ソフト 1) 他公共交通機関との連携 2) 民間企業との連携 3) 沿線イベントとの連携 4) 商業との連携 ○ 5) 住民参加型の施策															
趣旨・概要	新たなL R Tの認知率を上げさせ、また、関心を高めてもらうため、また市民に対して公共交通利用のPRやまちのシンボルとしてイメージアップを図るために実施する。 市民の財産であるという意識を高め、丁寧な利用を促すために、市民が親しみを感ずてもらえるような愛称を公募する。															
具体案	■市民への公募 市内広報誌や情報誌、また、インターネットを活用して、市民に公募する。 公募には、以下の2種類のパターンが考えられる。 ● 愛称そのものを公募 ● 複数の愛称を用意し、選択性とする公募															
事例等	①住居公募による愛称の決定 新型のLRV導入の際に、市民に親しみをもってもらうために愛称の公募が日本各地で行われている。公募により命名されたLRVの一例を以下に示す。 <table border="1" data-bbox="885 1366 1069 1904"> <thead> <tr> <th colspan="2">愛称</th> <th>事業者・都市</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ポートルム</td> <td>富山ライトレール</td> <td>富山市</td> </tr> <tr> <td>セントラム</td> <td>富山地方鉄道</td> <td>富山市</td> </tr> <tr> <td>アイトラム</td> <td>万葉線</td> <td>高岡市</td> </tr> <tr> <td>ほっトラム</td> <td>豊橋鉄道</td> <td>豊橋市</td> </tr> </tbody> </table>	愛称		事業者・都市	ポートルム	富山ライトレール	富山市	セントラム	富山地方鉄道	富山市	アイトラム	万葉線	高岡市	ほっトラム	豊橋鉄道	豊橋市
愛称		事業者・都市														
ポートルム	富山ライトレール	富山市														
セントラム	富山地方鉄道	富山市														
アイトラム	万葉線	高岡市														
ほっトラム	豊橋鉄道	豊橋市														
関係者	市民、静岡市商工会議所、交通事業者、静岡市															

3. 市民意見について

【調査の概要】

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）

調査結果

(1) 回答者属性

- 年齢層は、10代と70代がweb調査の特性上やや少ないが、概ね全年齢層の回答を得た。
- 性別は男性は6割、女性が4割と、やや男性が多い。
- 96.4%が静岡市民からの回答である。
- 職業は56%が社会人であり、20%に家事専業、無職となっている。
- まちなかに週1回以上行くのは約6割である。
- まちなかへの交通手段は、鉄道、バスなどの公共交通と自家用車が同程度の約35%である。

①年齢

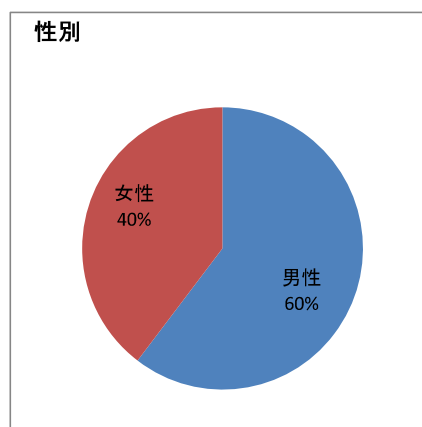
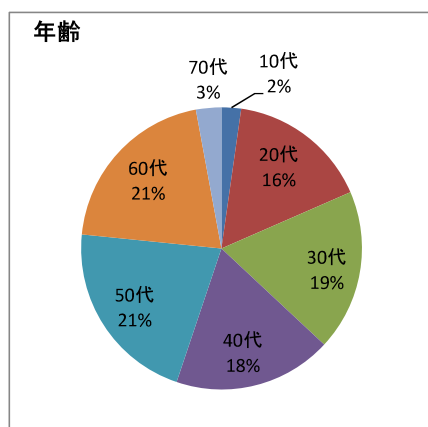
		回答数	%
全体		444	100.0%
1	10代	10	2.3%
2	20代	72	16.2%
3	30代	82	18.5%
4	40代	81	18.2%
5	50代	95	21.4%
6	60代	91	20.5%
7	70代	13	2.9%

②性別

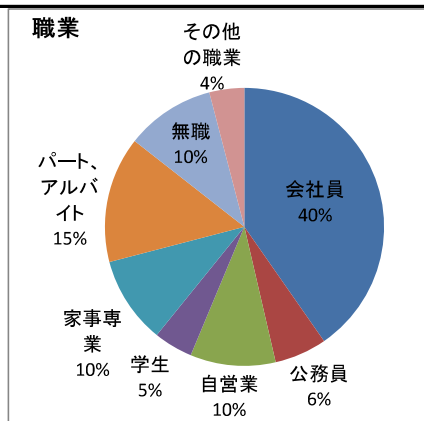
		回答数	%
全体		444	100.0%
1	男性	268	60.4%
2	女性	176	39.6%

③住所

		回答数	%
全体		444	100.0%
1	静岡市内	428	96.4%
2	静岡市外	9	2.0%
3	静岡県外	7	1.6%

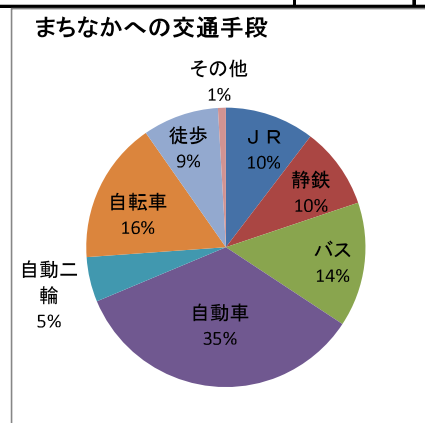
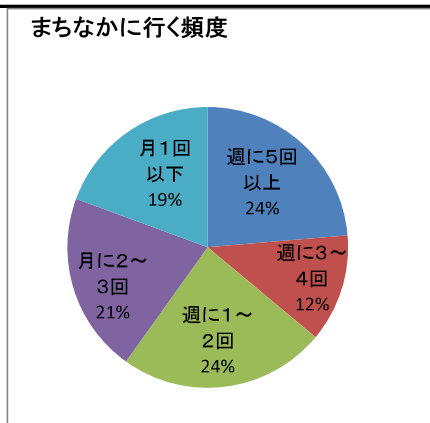


④職業		回答数	%
全体		444	100.0%
1	会社員	179	40.3%
2	公務員	27	6.1%
3	自営業	44	9.9%
4	学生	20	4.5%
5	家事専業	45	10.1%
6	パート、アルバイト	65	14.6%
7	無職	46	10.4%
8	その他の職業	18	4.1%



⑤まちなかに行く頻度		回答数	%
全体		444	100.0%
1	週に5回以上	105	23.6%
2	週に3～4回	55	12.4%
3	週に1～2回	106	23.9%
4	月に2～3回	92	20.7%
5	月1回以下	86	19.4%

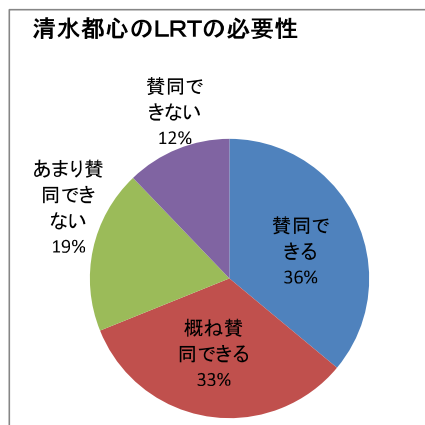
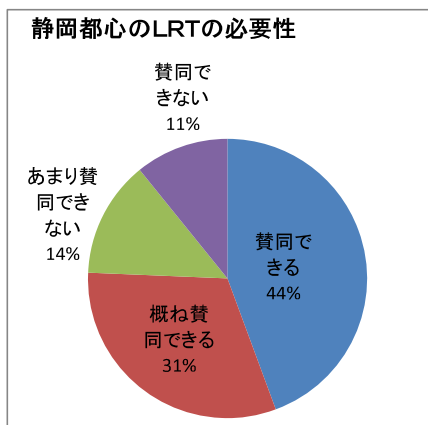
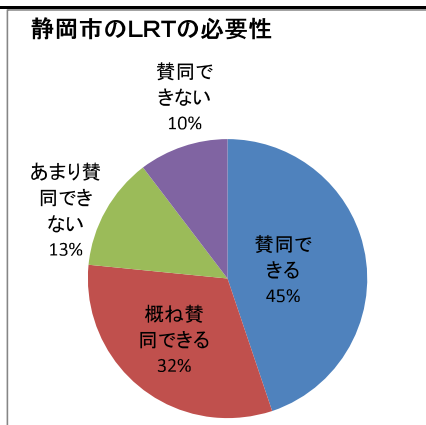
⑥まちなかへの交通手段		回答数	%
全体		444	100.0%
1	J R	46	10.4%
2	静鉄	42	9.5%
3	バス	64	14.4%
4	自動車	153	34.5%
5	自動二輪	23	5.2%
6	自転車	73	16.4%
7	徒歩	39	8.8%
8	その他	4	0.9%



(2) LRT の必要性について

- 静岡市におけるLRTの必要性に賛同する回答者は77%である。
- 静岡都心は75%、清水都心は69%であり、各都心におけるLRTの必要性の意識は高いと考えられる。

①静岡市におけるLRTの必要性		回答数	%
全体		444	100.0%
1	賛同できる	199	44.8%
2	概ね賛同できる	141	31.8%
3	あまり賛同できない	58	13.1%
4	賛同できない	46	10.4%
②静岡都心におけるLRTの必要性		回答数	%
全体		444	100.0%
1	賛同できる	197	44.4%
2	概ね賛同できる	139	31.3%
3	あまり賛同できない	60	13.5%
4	賛同できない	48	10.8%
③清水都心におけるLRTの必要性		回答数	%
全体		444	100.0%
1	賛同できる	160	36.0%
2	概ね賛同できる	146	32.9%
3	あまり賛同できない	84	18.9%
4	賛同できない	54	12.2%

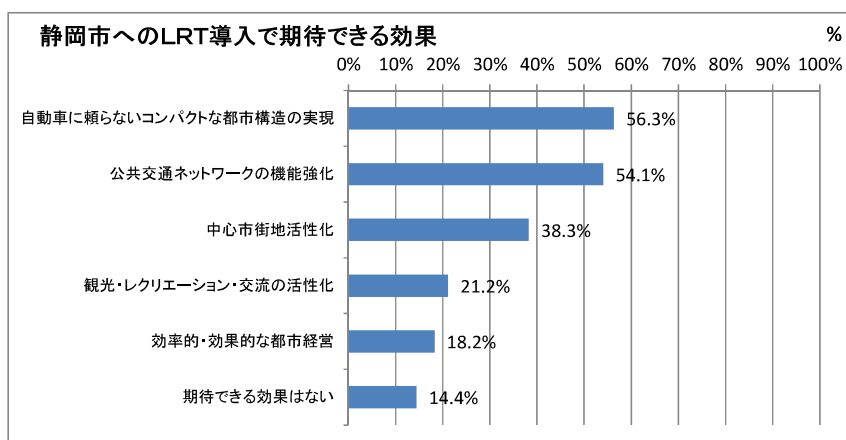


(3) LRT 導入により期待できる効果について

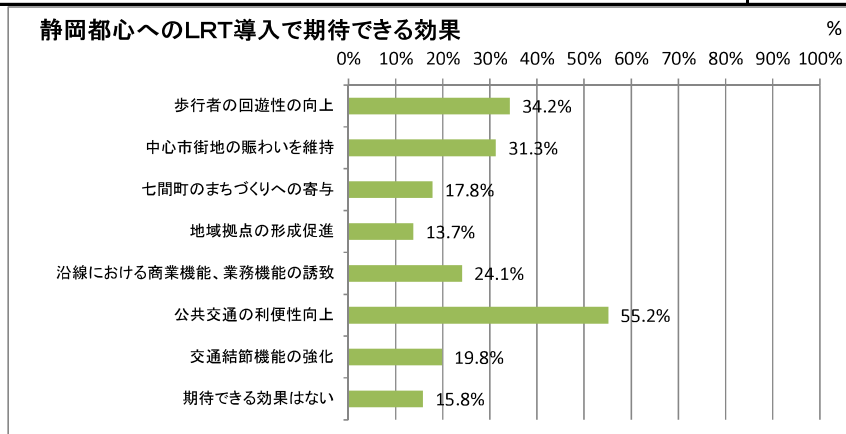
- 静岡市における期待できる効果としては、「自動車に頼らないコンパクトな都市構造の実現」が56.1%、「交通ネットワークの機能強化」が54.1%など、静岡市が将来目指す都市構造について賛同する結果となった。
- 静岡都心における期待できる効果としては、「公共交通の利便性向上」が55.2%と高く、また、「歩行者回遊性の向上」が34.2%、「中心市街地の賑わいを維持」が31.3%と都心内のまちづくりとの連携への期待が高いことと考えられる。
- 清水都心における期待できる効果としては、「公共交通の利便性向上」が45.5%と高く、また、「沿線におけるまちづくりの促進」が26.1%、「地域経済の活性化」が25.2%と、清水のまちづくりへの期待高い。更に「観光の活性化」が26.4%であり、清水の魅力の発信への期待も高い。

①静岡市における期待できる効果

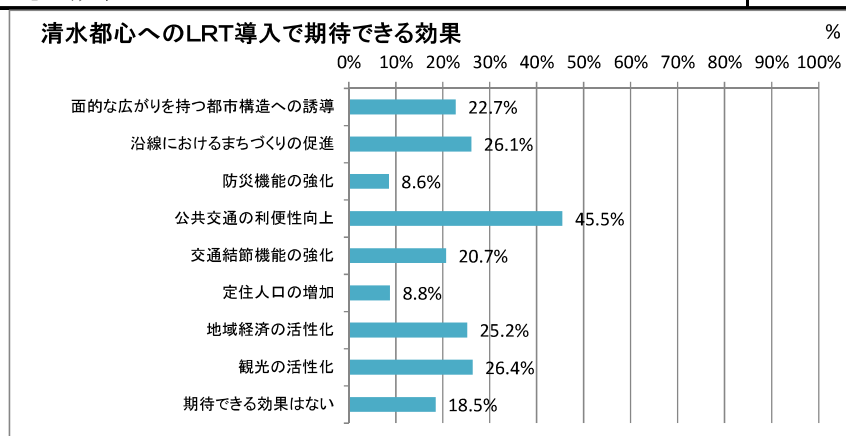
		回答数	%
全体		444	100.0%
1	自動車に頼らないコンパクトな都市構造の実現	250	56.3%
2	公共交通ネットワークの機能強化	240	54.1%
3	中心市街地活性化	170	38.3%
4	観光・レクリエーション・交流の活性化	94	21.2%
5	効率的・効果的な都市経営	81	18.2%
6	期待できる効果はない	64	14.4%



②静岡都心における期待できる効果		回答数	%
全体		444	100.0%
1	歩行者の回遊性の向上	152	34.2%
2	中心市街地の賑わいを維持	139	31.3%
3	七間町のまちづくりへの寄与	79	17.8%
4	地域拠点の形成促進	61	13.7%
5	沿線における商業機能、業務機能の誘致	107	24.1%
6	公共交通の利便性向上	245	55.2%
7	交通結節機能の強化	88	19.8%
8	期待できる効果はない	70	15.8%



③清水都心における期待できる効果		回答数	%
全体		444	100.0%
1	面的な広がりを持つ都市構造への誘導	101	22.7%
2	沿線におけるまちづくりの促進	116	26.1%
3	防災機能の強化	38	8.6%
4	公共交通の利便性向上	202	45.5%
5	交通結節機能の強化	92	20.7%
6	定住人口の増加	39	8.8%
7	地域経済の活性化	112	25.2%
8	観光の活性化	117	26.4%
9	期待できる効果はない	82	18.5%

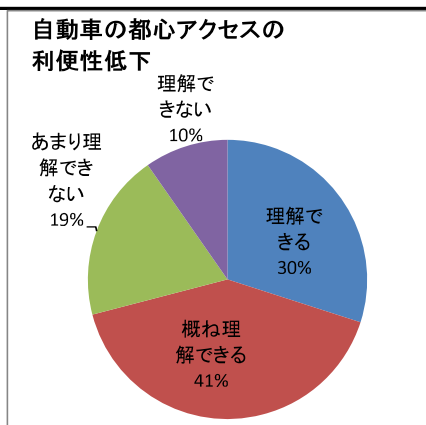


(4) LRT 導入における課題

- LRTの導入による、自動車の都心アクセスの利便性低下について、理解できると回答したのは71.0%である。
- LRTの運行を維持するために、公的資金を投入する事について、理解できると回答したのは61.7%である。

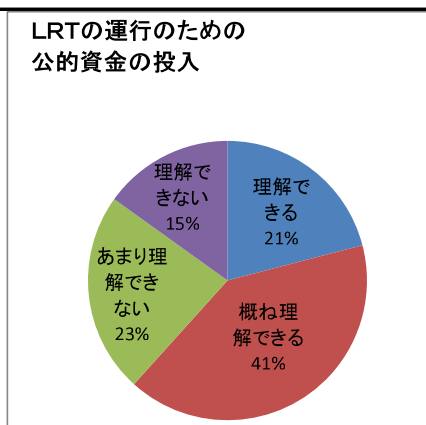
①自動車の都心アクセスの利便性低下について

		回答数	%
全体		444	100.0%
1	理解できる	133	30.0%
2	概ね理解できる	182	41.0%
3	あまり理解できない	86	19.4%
4	理解できない	43	9.7%



②LRTの運行のための公的資金投入

		回答数	%
全体		444	100.0%
1	理解できる	93	20.9%
2	概ね理解できる	181	40.8%
3	あまり理解できない	103	23.2%
4	理解できない	67	15.1%



(5) LRT の利便性向上施策

- 1枚のICカードで、市内すべての公共交通を利用できることにたいして57.9%の回答者が希望している。
- PTPSの導入による速達性の向上が33.8%と、速達性を求める声は多い。
- バスとLRTの同一ホームでの乗換が32.7%、鉄道駅前広場への停留場設置が36.8%と、鉄道やバスの高い乗換利便性が求められている。
- LRTに自転車と乗車可が26.8%と、自転車との連携が求められている。
- 沿線への高齢者の優先居住が26.1%である。
- ポイントカード製の導入が27.9%と、お得に使えるサービスが求められている。

全体		回答数	%
1	LRTの導入と共に、PTPS（公共交通優先信号）を導入することで、公共交通での移動時間が短縮される	150	33.8%
2	LRTの停留所を駅前広場に整備することにより、鉄道とLRTの利便性の高い乗換えができる	119	26.8%
3	バスとLRTが同一ホームで乗換えできる	145	32.7%
4	駅の近くに駐車場が整備され、自動車とLRTの利便性の高い乗換えができる	88	19.8%
5	駅の近くに駐輪場が整備され、自転車とLRTの利便性の高い乗換えができる	64	14.4%
6	LRTに自転車を乗せて移動することができる。	119	26.8%
7	LRTの沿線で住宅（戸建、マンション等）を取得する場合に補助金を受け取れる	42	9.5%
8	高齢者の場合、LRT沿線の集合住宅に優先的に入居できる	116	26.1%
9	1枚のICカードで、市内すべての公共交通を利用できる	257	57.9%
10	LRTと他の公共交通を利用する場合、運賃が割引になる	97	21.8%
11	運転免許証を返納することにより、公共交通の年間パスがもらえる	94	21.2%
12	通勤定期券1枚で、家族も土・日・祝日に割引運賃で利用できる	46	10.4%
13	LRTに乗る事で、市内の商業施設等で利用できるポイントがたまる	124	27.9%
14	LRTの沿線でイベントを実施し、スタンプラリーやイベント車両の走行等を楽しむことができる	48	10.8%
15	あてはまるものはない	58	13.1%

