

1. 第1回協議会の指摘事項と対応(案)

(1) LRT整備の目的と清水における位置づけについて

No.	ご意見等	対応(案)
1	LRTは、清水に賑わいを創出するまちづくりのための手段である。日の出地区では新たな開発の動きがあるが、ここでも自動車や旅客航路とかかわりを含めた地域計画との連携が必要である。これが、LRTの利便性と採算性を向上させることとなる。	日の出地区のまちづくりと連携したLRT導入の検討が必要であり、今後、まちづくり開発における内容、規模などを把握し、LRTの利便性と採算性の検討を行っていく。 資料3 P7
2	LRTを整備してもバス等の利用者が転移するだけでは、沿線の流入人口や交流人口が増加しない。LRTを誰が何の目的で利用するのかといった、導入目的と機能を明確にする必要がある。	清水都心における各拠点を交通結節点として、それぞれの役割(生活拠点、主に清水都心との交流拠点、観光拠点)を位置づけ、目的を明確にする。さらにLRT導入による具体的な効果を説明した資料を提示する。 資料3 P1、3、4、7
3	LRTの建設費や需要予測、採算性などの数値を示す必要がある。このことは需要を増やす施策等を考えるためにも重要な指標となる。交通事業で採算を維持することは難しいが、この課題をクリアしないと市民のコンセンサスは得られない。	LRTの建設費や需要予測、採算性などの概算数値を示す。なお、清水地区においては採算性の確保が重要な課題となるため、課題解決に向けては官民一体となった各種施策の取組みが必要である。具体的な施策について今後検討していく。 資料3 P5、7

(2) ルートについて

No.	ご意見等	対応(案)
1	清水ルートはどのような経緯で設定されたのか。かつての清水市内線のように清水橋を超えるルートは復活できないのか。	LRTの特徴を活かし、かつ導入効果が大いという観点から、JR清水駅、新清水駅、日の出地区の3拠点を結ぶルートを基本としている。それらを結ぶ経路を項目ごとに評価し、ルートを選定している。 資料3 P1～2
2	新清水駅の乗換はどのような形態となるのか。また、静岡鉄道静岡清水線もLRT化(低床車両化)するということか。	新清水駅の配線案について示す。乗換の利便性が高くなるよう検討している。また、静岡鉄道静岡清水線もLRT化し、乗換え無しで静岡鉄道と直通することが理想であるが、静岡鉄道の現在の輸送力の確保やホームの低床化等の課題がある。鉄道事業者との協議・調整も必要であり、現時点では将来的な目標との位置づけである。 資料3 P7