

LRT導入に関するパブリックコメント(意見まとめ)

募集期間：平成23年11月1日(火)～11月30日(水)

募集結果：29人から39件の意見

1. ルート設定について

<p>路線案について</p>	<p>路線案が0.8～2.6キロメートルと短すぎるのではないかと。清水Aルートは、LRTよりも静鉄電車が新清水から波止場まで乗り入れるほうがよい。清水Bルートは、LRTよりも静鉄電車が新清水からJR清水駅西口に乗入れるほうがよい。清水A,Bルートに48億円、42億円投入して赤字運営するならば、JR清水駅～新清水駅～波止場の間を10分間隔で無料シャトルバスを運行した方がよい。</p> <p>路線案としては、静清バイパス高架下を利用して清水駅～静岡駅の間を結ぶもので、バイパス高架下以外の区間は路面区間とする。</p>
<p>LRT導入について検討しているルート</p>	<p>通しやすいところではなく、必要な路線(需要がある)が重要 観光や回遊性も大事だが市民の生活に密着している事。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東部方面 中町を起点に北や西ではなく内堀を通った東だと思ふ。 御幸通りから内堀、安東、瀬名方面は総合病院 3～4、高校が5～6、官庁、各種公共交通施設など、どこよりも重要であると思ふ。内堀を1周するだけでも公園が生きて思う。 ・東西方面(他の市町からの流入) 丸子池田線の丸子からツインメッセ、東静岡間。 ・南部方面 静岡市を分断している国道1号線、JR静岡駅を通し、南北を繋げる。
<p>発表されている路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新静岡～区役所、県庁、駿府公園、呉服町、七間町からさらに西に延伸し、JR在来線から離れている焼津、藤枝の住宅地や市街地を経て静岡空港まで。 ・駿河区役所、競輪場、新しく予定している東名スマートICから動物園まで。 ・清水市内、ドリプラ、清水港ターミナル、市立病院、アウスタ、久能山、東海大学等人的の集まる場所を結ぶ路線。 ・JR、静鉄の踏切がまだ数多く残っていて、交通渋滞の最大要因になっているのは誰もがわかっていることです。抜本的改善も急務かと思ひます。
<p>LRTと水上バスによる新たな観光ルート</p>	<p>由比港、清水港、用宗港を結ぶ水上バスの開設とLRTによる、陸と海から富士山、東海道観光ルートの開発、もう一つの役目として、災害時の海上輸送ルートの確保、由比、蒲原の観光立地と災害時における人員の輸送や飲料水や物資の輸送など孤立化を防ぐ。</p>
<p>静岡市葵区中心市街地へのルートについて</p>	<p>LRTは既存の静岡清水線との直通であることを前提に回答します。</p> <p>葵区中心市街地へのルートについて、新静岡駅～呉服町～七間町が想定されていますが、新静岡駅から江川町交差点付近までは既存の静岡清水線も新静岡駅はセノバと一体化しているため、直接江川町交差点付近まで直通させるには構造上無理があるのではないかと。</p> <p>そのため、日吉町駅～新静岡駅までの線路からトンネルを掘り新静岡駅はセノバの地下と直結する地下駅として江川町交差点付近で地上にあがる一部地下化してはどうか。江川町交差点のスクランブル化も検討されており、江川町交差点の地下道がなくなるとペガサート地下からセノバ地下までの人の流れは少なくなるでしょうから、セノバ地下駅を建設することで江川町交差点をスクランブル化された場合もペガサート地下からセノバ地区までの人の流れが少なくなることを防止できると思ひます。</p>

LRTのルート、全体計画の作成が必要で	資料にあるLRT導入ルートと市民が期待している導入ルートには大きな差があると思います。市民が望んでいるLRTのルートは、問題点に記されているように南北交通の混雑緩和や北街道、南幹線ルートやそして鉄道のJR東静岡駅、草薙駅、そして静鉄との連絡ルートです。清水側のルートも同様です。その効果として都心部の活性化につながるはずで、全体計画をまず作り上げる必要があります。
人に集まる街づくりに観光コースとしてLRT	静岡市の最大の観光資源は富士山です。人が集まる街づくりに観光用LRTの考えも必要です。広島市の広島駅から安芸の宮島駅までの路面電車のように、用宗港や登呂遺跡、日本平、三保、これらの地点から富士山を望むことが出来るルートも検討すべきです。
東静岡駅、草薙駅と連絡する交通機関LRTが必要で	現在のJR静岡駅、新静岡駅へ集中する乗客の流れを緩和するため、通勤、通学の人々、そして交通弱者のために東静岡駅や草薙駅など、JRや静鉄の人を連絡ルートとする交通機関としてLRTを検討する必要があります。
資料4ページ	3路線の案が描かれていますが、優先順位はあるのでしょうか。新静岡駅から駿河区役所への路線では、太い点線で矢印が引かれていますが、何を意味するのでしょうか。
タイトルなし	<p>①公共交通の利便性の向上と一体となって考えるべきである。</p> <p>②郊外から中心市街地へ快適に移動できることを考えるべきである。</p> <p>③ルートについて</p> <ul style="list-style-type: none"> ・静岡Aルートは江川町平面横断化の問題があるため、当面は進めなくて良いと思う。 ・静岡BルートはLRTの目玉であるので、積極的に進めてほしい。現在の想定ルートから、浅間神社、登呂遺跡、久能山まで将来的には延伸を。 ・清水ルートについてはA,Bを統合して考えてほしい。外からの観光客と市民の利用で最も利便性が高いのが、清水駅～新清水～清水マリンターミナルであると思う。さらに将来的には三保ノ松原まで延伸を提案する。
LRT導入ではなく、七間町をバスターミナルに	検討されている静岡Aルートですが、新静岡駅と七間町を結ぶだけであるなら、LRTにするメリットはあまりないと思う。静岡駅周辺への交通手段はJR、自動車、バスの順。静岡Aルートの場合、静岡鉄道利用者を七間町まで連れてくる可能性はありますが、JRやバスの利用者は七間町まで連れてくるのは難しい。七間町の活性化を目指すのであれば、現在、県庁前、中町を通っているバス路線を平日の昼間や土日祝日には必ず七間町のバス停を経由するようにした方が効果的だと思う。バス路線の変更であればLRTより費用がかからないという利点があります。
「LRT導入について」賛成します。	高齢社会の対応、環境問題を考えバス路線の減少を望むためです。交通利便性が向上し、活気あるまちとなります。赤字にならない経営のために病院や学校、区役所、安倍川駅、東静岡駅等と結び、道路拡張の際、専用路線を確保すべきだと考えます。将来は市内循環となるような計画を立てる必要があろうかと思えます。
中部エリア構想	TV、新聞で見た仮LRT路線では短く、魅力を感じませんでした。住みやすく、将来を見据えた路線を考えるべきで中途半端な良くはないです。(順次実施する。) 広島や仙台もこれくらいは公共交通が発展しています。自分としては実現可能そうな路線を考えてみました。是非早期LRT工事着工を願っています。

2. LRT導入の早期実現について

<p>LRTを5年以内に導入願います。</p>	<p>LRTの導入を積極的に進めるべきである。それも早期(5年以内)に実現願いたい。 地方の中核都市でも街の中心部の商店街がいわゆるシャッター通り化しているところが多い。街の中心部が疲れていると、実質的な面だけではなく、来訪者にネガティブなイメージを与え、地元住民の自信喪失感にもつながる。 街の中心部に人を呼び寄せる点においては、LRT以外にも既存の鉄道やバス、自動車、自転車もあるが、LRTはその中でも乗降が楽であり、乗り心地もバスより優しく、運行ダイヤのずれも少なく、弱者や住民に対して従来の交通手段にはない有利な点が多く、非常に都合の良い交通手段で魅力あるものと考えます。 現時点では健全だが、静岡市葵区の中心市街地商店街にもシャッター通り化は静かに忍び寄っており、更に高齢化は待ったなしであり、自転車利用による事故の増加も懸念されているため、時間的余裕がない。資料にはLRT導入完了時期が明記されていなかったが、LRT実現された時に、時すでに遅しとならないよう、早急な実現を望みます。</p>
<p>進化したチンチン電車がほしい</p>	<p>今、高齢社会の高齢者となり、昔のチンチン電車が恋しくてなりません。 毎日何かと出掛ける用事がある。買い物、病院、郵便局、区役所、本屋等。しかし、バスが1時間に1本、夕方は18時13分に終わるため、あてにならない。団地が出来て45年なろうとしている今、みんなが困っています。1日も早くLRTを要望します。</p>
<p>LRT導入の考え方について</p>	<p>基本的に早くつくってほしい計画のスピードアップをはかってもらいたい。 しかしこれは一部の企業や中心商店街のものではない。 市民の方をしっかりと向いて将来の具体的なプランを示してほしい。 また無駄な箱物行政と言われないためにも、もっと積極的な広報が必要。ほとんどの人が知らない。そして多くの人々が納得し、絶対妥協のない市民のためのものにして欲しいと思う。</p>

3. 検討内容、整備について

<p>タイトルなし</p>	<p>①LRTをなぜ導入しなければいけないのか、現状のバス輸送ではだめなのか明確に示されていない。 ②交通手段の整備の検討の仕方が逆である。 ③高齢者や障害者、ベビーカー利用者にやさしいのは車両だけである。 ④1キロ前後の距離の計画で既存のバス路線があるのに、多額の投資をして運営面や物理的にも問題が多く、収支においても年1億近く赤字がでるのになぜこんなにやりたがっているのか。 ⑤LRTは高齢者対策に必要と示しているが、現在はもっと深刻である。 ⑥自転車の事が一言も触れられていない。自動車社会からの脱皮ばかりである。 ⑦公共交通整備によるスロー現象発生の危険性の指摘がない。 ⑧7月に行われた市の事業仕分けの結果が全く活かされていない。 清水地区においては ①想定需要がかなり低いのに、ランニング収支、軌道事業費でも建設すると住民に市は本気で説明できているのか。 ②震災対策、津波対策が全くできていない。 ③清水ルートに沿線開発について ④非現実的は清水橋の架け替え ⑤運営費の赤字に関する補助金の二重支出</p>
<p>タイトルなし</p>	<p>①需要想定が過小 人口規模、人口密度の割に利用者が少ないのではないかと。レールボーン高橋によるマイカーからの乗換が無視されているように思われる。 ②軌道整備費が相場より高い 想定距離が短いため、車両や車庫を入れたとしても併用軌道がキロ40～60億とは高いと思う。 ③「既存交通への影響の大きさ」「既存交通ネットワークに与える影響」とは？ そもそもLRTがなぜ渋滞緩和に役立つのか考えていない。</p>
<p>LRTについての意見・再提案</p>	<p>新静岡に人をかき集めるのが主体的に見える。また、駿河区について主要施設をことごとく外した路線のため、コミュニティバスに乗り換える必要があり、移動効率が悪い点もそのままである。県外、海外からの利用客の利便性を考えられなければ観光客の減少につながり、地域衰退の原因にもなりうる。それを考えると、静岡駅からの乗換は1回のみが利便性としての限度という点には変わらない。 専用車線を作ったの実証実験を数パターン行う事である。LRTは一般車道を潰す上で、失敗時の線路の敷設変更が困難であるためだ。 鉄道系の交通網は構築する場合、50年、100年単位で使用することが求められる修正の難しい問題である。本来ならばモノレール、地下鉄の方が利便性が高いが、すでにLRTの話が進んでいる以上、市民のみではなく、市外・県外・海外からの利用客にも利便性を考慮した交通システムを望む。</p>
<p>LRT導入による影響、ルートについて</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・LRT導入後の渋滞発生予測について、もう少し詳しい説明がほしい。今以上の渋滞が予測されるならば、LRT導入はすべきではない。 ・自転車交通への影響も考慮して下さい。LRTより自転車レーンの設置により、自転車・歩行者を保護することを優先すべき。 ・LRTだけでなく、バスレーンや地下鉄などの整備も検討してほしい。 ・LRTと静岡清水線を直通運転した場合、LRTの運行遅延が静岡清水線の運行にも影響を与える可能性がある。 ・LRTを走らせる場合、架線による景観への影響を考慮して下さい。 ・LRTが静岡駅周辺を通ると道路交通への影響が大きいと思います。
<p>都市内基幹公共交通の考え方</p>	<p>高齢者、障害者にもやさしいLRTの導入には大賛成。 それに加え、以下のような景観や安全性を考慮することが必要かと思えます。 ・架線を必要としないLRTの検討。国内メーカーでバッテリーで駆動する車両を生産している会社がある。 ・軌道を2本レールにするなど、LRTの通行帯を明確にし、安全性を図る。</p>

<p>LRTが市民に愛されてこそシンボルとなる！</p>	<p>日常の市民の足として定着し、赤字にならぬ経営が出来るであろうか？経済効果として、建設時は建設業者が一時的に潤うかもしれない。多額の借金を抱えている静岡市があえて投資をし、静岡市中心部の賑わいが復活するのか、更に深く検討しなければますます財政が厳しくなってしまう。</p> <p>現状、人口減少や高齢化が進み、公共交通機関の必要性、重要性が高まっていることは市民自身も感じていることである。LRTの車両は年々進化し、乗りやすく便利な手段であることは周知のとおりであり、国交省も導入支援を打ち出している。全国19のLRTが活躍しており、それぞれの都市では市民の足として定着し、活躍している。</p> <p>静岡市に新たな交通手段としてLRTが導入されれば、市民の生活は便利になり、一義的には歓迎されると思う。しかし、実際に一般道の一部軌道として占有し、四輪車、二輪車と並走することになるのである。検討されている路線における現在の道路状況は幅員や周囲の環境を考えると、導入が厳しい路線がほとんどである。路面電車が一般車両と同じ道を走るため、交差点では電車が右左折する際などは、一般車両の運転手はよく注意しなければならない。交差点での信号待ち時間も増える可能性があり、渋滞の原因にもなりうる。</p> <p>私はLRTの導入に賛成か反対かを問われれば基本的に「賛成」である。しかし、建設コスト、運営コストを含めて採算性はどうか、周囲に与える影響はどうか、具体的に市民に判断材料を公表して意見を聞くべきであると考えます。</p> <p>多角的に検討を重ね、導入に向けて進んでもらいたい。諸問題がクリアされ、市民の生活の利便性が上がり、経済的効果が生まれてこそLRTが静岡のシンボルとなり、活気あふれる静岡市になる。その活気あふれる静岡市になってこそ静岡市に人が生まれるのではないかと。静岡市が「希望の岡」になるよう、官民一体となって実現に向けて頑張ってください！</p>
<p>静岡市のLRT整備計画に期待しています。</p>	<p>日本型の市内電車(路面電車)の利便性を追求するのではなく、特に中心地では「ここはどこかのヨーロッパの街かな」と思わせるような整備をぜひ行ってほしい。そのために軌道法などの例外適用や法改正が必要かもしれないが、安易に幅員の大きな道路に整備するのではなく、むしろ狭い道路をトランジットモール化して整備するのではなく、むしろ狭い道路をトランジットモール化して整備することを求めたいと思う。単線では7～8m、複線でも12mの道幅があればLRTを通せると思います。また、最近行った静岡駅北口再開発が無駄なものになってしまったかも知れないことを危惧する。</p>
<p>低床式LRTと高床式LRTについて</p>	<p>LRTは一般的に、低床ホームと低床式車両を用いた低床式LRTシステムのイメージが強いが、海外や国内においては東京都の荒川線において高床ホーム、高床式車両を用いた高床式LRTシステムもある。</p> <p>静岡清水線への乗り入れを考えるのであれば、高床式LRTシステムの導入や高床式と低床式の2つのLRTシステムの併用を考えてもいいのではないかと。</p>
<p>LRTを導入想定ルートとLRT車両基地について</p>	<p>LRTを導入する際、LRT車両の保守・管理を行う車両基地が必要になる。静岡、清水ルートについて、どこに車両基地をつくるのか明記されていなかった。静岡市では長沼車庫をLRTの車両基地として考えているのか。それともこれから車両基地をどこに置くかを決めるつもりなのでしょうか。</p>
<p>公共交通の利便性向上により、「自動車に頼らない健康な街」を実現することについて</p>	<p>公共交通の利便性を向上し、自動車に頼らない街を作るという目標は非常に共感し、断固やるべきだと思う。また、LRTも必ず導入すべきだと思う。</p> <p>今後の超高齢社会の到来を考えると車に頼らない街の実現が重要だと考えます。しかし、資料を見る限りでは、LRTを導入するだけでこのような街が作れるか疑問です。</p> <p>まず、自動車は公共交通と比べて自由度が高く自動車に乗れる人にとっては便利である点。また、自家用車の乗り入れ制限が不可欠だと思います。</p> <p>自家用車利用を厳しく制限し、公共交通・自転車・徒歩での移動を推進するという視点が、LRTの導入に際しては欠かせないと思う。</p>
<p>資料2ページ</p>	<p>静岡鉄道の運行間隔が5分となっていますが、10月改正以前なら6分、以後であれば6-7分ではないのでしょうか。</p>

4. まちづくりへの効果について

タイトルなし	LRTの導入について、交通政策ではなくて福祉政策の一環としてとらえるべきである。静岡市においても高齢化が進み免許返納で自動車を運転する人は減少すると思う。当初は採算がとれなくても長い目でみるべきと考える。
都市のシンボルとしてのLRT導入を	静岡市中心部が環境にやさしい街、人に優しい街になり、全国から注目され人の集まる街になって欲しい。市の名前のおり「静かな岡」を作って欲しい。 そのために中心部には乗用車では入れない様にし、輸送手段としてLRT・バスを活用。電線を地中化し、フランスのアンジェの様なきれいな街づくりを実現して欲しい。 宇都宮市など他都市もLRT導入に向け動き始めている中、早急な対応をよろしくお願いします。
きれいな空気の街づくり	スイスのツェルマットの様な美しい街を目指して排気ガスのない住みよい街になればと思う。
LRTの導入を是非実現して下さい。大賛成	この度、静岡市に路面電車・LRTを計画という嬉しいニュースをいただきました。計画しているLRTは排気ガスを出さないのみどりの都市を目指す静岡市にふさわしい！！そして地上からすぐ乗れて便利、高齢者・幼児にも優しいので福祉都市を目指す静岡市にもふさわしい。さらにLRTは定時性があるってほぼ予定時刻に到着できるので、便利でやさしい、建設費が地下鉄と比べて格段に安い等の利点がある。是非、このLRTをわが街静岡市に、しかも観光都市をうたうなら清水区の港湾沿いに敷設してほしいと願います。
LRT導入は市内の交通緩和を基本的な目的として	都心部にもLRTは必要ですが、市民が生活するため、買い物などに行くための交通手段として、LRTが先決です。七間町や元映画館の活性化には、巢鴨のおばあちゃん原宿のような魅力ある街が必要です。若い人をターゲットにした街と、シニア世代を対象とした街は両立すると思います。
LRT大賛成	<ul style="list-style-type: none"> ・LRTにはリニアカーで線路がない方式がベストであると思う。 ・設置できる道路から線路を敷いてください。 ・区間が重なる場合、バス、LRTとの乗り継ぎが自由であること。 ・高齢者、障害者、子供等にやさしい街としてのLRT敷設という意見を示そう。 ・全国の市があっと驚くようなLRTの街にし、観光的にも充実させよう。
LRTの導入をお願いします。	清水地区にLRTを走らせていただきたいと思う。景気低迷の中、観光に良いと思う。少しでも目玉として人を呼ぶことを考えてほしい。高齢化社会に突入し、車運転ができない人が増える中、市民の足として使えるようにしてほしいと切望します。

5. 財政負担について

<p>LRTは本当に必要ですか？</p>	<p>①本当に必要だろうか。 1路線安いところで40億、高いところで80億の試算がでている。市民の声はそれだけの税金があるなら、郊外からのバスの便を増やす、タクシーへの補助金をつけて格安で利用できる等だ。これは100億円を超える無駄な公共投資と思う。</p> <p>②静岡空港の二の舞の大赤字間違いなし。 郊外からLRTに乗るためにわざわざ出かける人は少ない。わざわざLRTの電停までバスで来て、そこからLRTに乗り換えることはせず、バスでそのまま中心市街地へ行くであろう。需要予想ではじまり、需要予想で終わると言われた静岡空港は大きな水増し需要をたて、建設を強行した。運行開始して、赤字続きなのにやめるにやめられず、税金をつぎ込んでいる。LRTを導入したら同じことがおこる。</p> <p>③乗る人数の予測がでていた。清水区では最大500人だったが、これはどのような調査がされたのか？この数字で赤字を出さずに運行出来るのか、その根拠は？教えていただきたい。</p> <p>④なぜLRTなのか？他の交通手段、たとえばバスに電車の車輪をつけた乗り物が開発されている。これなら、新静岡駅で乗り換えなしで街中を走れる。この乗り物を含めた他の交通手段の検討をされたのか？されたならば市民に公開してほしい。</p> <p>⑤市民からLRTについてどんなアンケート聞き取りをしてきたのか？その結果どのような意見が集まったのか、市民に公開してほしい。</p> <p>⑥LRTのメリットとして二酸化炭素をださない乗り物、と言われています。が、車が進化し電気バスができれば優位性はなくなります。電気自動車が普及すればバスにも当然適用される。この点をどうふまえているのか。 公共交通といいながら、LRT導入ありきがみえみえと見える。</p>
<p>LRTの建設促進、利用促進のために市民に資本参加</p>	<p>新交通機関(LRT)に市民は期待しております、それには多くの資金が必要と考えられる。補助金や起債、市、県からの資金だけでなく、新交通機関を利用する多くの市民や民間会社からの資本参加を求め、創設期のルート選定は、その利用価値が市民の目に見え、実感出来る場所を選定してLRTを建設して頂きたい。</p>

6. 静岡鉄道との連携について

LRT車両乗り入れ時の静岡清水線各駅のホームについて	静岡清水線へのLRT車両の直通乗り入れを行う場合、静岡清水線の既存のホームはどうなるのでしょうか。 低床車両に合わせたホームに改良するのか、それとも高床式車両のための現状維持としてそのままでのホームを利用するのか。
「LRT導入について検討しているルート」について	検討しているルートはいずれも静岡鉄道静岡清水線の両端に接続するルートになっているが、これは「将来的に静岡清水線にLRTを直通乗り入れさせる」ことを前提として検討されているのか？

7. 情報公開について

市当局の「LRT導入の考え方について」他について	<p>①市当局の「LRT導入の考え方について」以下の3点から同意できない。</p> <ul style="list-style-type: none">・まちづくりの課題への未対応・研究会の検討内容との不一致・リスクマネジメントの不在 <p>②パブリックコメントのやり直しと徹底した情報公開と説明</p> <p>①により、現時点でLRT導入について、賛否を表すことはできない。しかるべき検討を加えた上で、再度パブリックコメントを実施しなければならない。</p> <p>また、アンジェの例等を学び、「研究会」の議論の内容自体を公開するとともに、これを説明し、市民の理解・関心を深め、市民の意見を聞き、研究会に持ち帰る「意見聴衆員(仮)」を多数雇用して活動するなど、静岡にふさわしいやり方により、徹底した情報公開と説明を通じて、LRT導入を成功させるべきである。</p>
--------------------------	---