

第4回協議会の指摘事項と対応(案)

(1) ルートについて

No	ご意見等	対応(案)
1	「JR 清水駅西口ルートも引き続き検討していく」とあるが、清水橋だけでなく JR 東海道本線との交差、JR 清水駅前の交通処理など課題が多い。西口ルートについてどのような検討をするのか。	軌道建設規定上、清水橋を横断するルートは難しく、また JR 清水駅前広場は近年整備されたばかりで改修は難しい。清水橋の縦断勾配 8%は、技術的に不可能ではなく、LRT の安全性等を国に示すことが必要となる。これらの課題解決の検討も踏まえ、引き続き西口、東口ルートを検討していく。
2	清水橋ルートは、架け替えではなく嵩上げで対応できるのではないか。	嵩上げによる縦断勾配の低減が技術的に可能であるか、道路交通の安全性を十分に確保できるかなど、架け替えと併せて今後も検討する。

(2) 静岡鉄道との結節について

No	ご意見等	対応(案)
1	新清水駅との相互乗入れは難しいのではないか。定時性確保、電停の低床化といった事を検討する必要がある。	静岡鉄道と LRT が相互直通すれば、利用者の利便性が向上する事が期待できる。しかし、ご指摘のように相互乗入れに関しては多くの課題がある。今後、静岡鉄道と協同で、課題解決に向けて検討していきたい。 本資料 p.5

(3) 概算事業費について

No	ご意見等	対応(案)
1	施設の維持管理費は考慮されているのか。限られた財源のなかで施設をどのように維持管理していくかという議論もすべき。	今回の採算性の検討では、維持管理費として、年間の修繕費は考慮しているが、施設の大幅な更新に係る費用は含まれていない。今後は、減価償却などの観点も踏まえ、整理していく。

(4) 需要予測について

No	ご意見等	対応(案)
1	需要の想定について、資料で示したケース以外で考えられるものはないか。例えば、三保松原の観光の需要予測が増えそうなケースを考慮するなど、需要確保に向けて検討してほしい。	今回の需要予測では想定していなかった三保松原の世界文化遺産への登録を機に、観光需要が高まることも十分に考慮し、採算性が確保できる需要について、今後検討していく。 本資料 p.6

(5) 清水都心ウォーターフロント活性化について

No	ご意見等	対応(案)
1	<p>静岡都心から清水都心への人の流れが悪く、清水都心の不動産価値が上がらず、空き地が多くなる。不動産価値を高めるためにも、ウォーターフロントの活性化について引き続き検討していくべき。</p> <p>また日の出地区への来訪者増加のため、日の出の開発とLRT整備と並行して進めるべき。</p>	<p>「まち」と「みなと」が一体となった清水都心ウォーターフロントを形成するため、日の出地区と江尻地区の異なる魅力をさらに磨き、それぞれをつなげることを重点目標に掲げている。これを実現する具体的な施策について、今後も継続的に検討を進めていく。</p> <p>また日の出の開発にあたり、まずは港湾緑地やフェリーターミナルなどがある北側地区の機能を物流からにぎわい空間へと転換を進め、それと同時並行でLRTの整備を進める。 <u>本資料 p.7</u></p>
2	<p>日の出地区の活性化事業は、官民連携して取り組むべき。</p>	<p>日の出地区の開発は、施設を運営する民間企業のみが携わるものではなく、市民、経済界、市が一体となって取り組むべきものであり、今後、関係機関相互の連携体制を整えていく。</p> <p><u>本資料 p.7</u></p>
3	<p>市は民活に期待しているが、民間が儲かることをリアルな形で見せないと、民活は刺激できない。港湾エリアの民間企業が業態を変えるリスクを伴ってでもやりたいというきっかけがLRTであればインセンティブになるが、その辺りの説得力が弱い。民活に期待しすぎては良くない。</p>	<p>日の出地区の北側において公共が保有する土地を活用し、物流機能からにぎわいや交流の空間へと転換する事業が、民活を刺激する誘因となると考えている。</p> <p>この土地活用を進め、にぎわいが創出される状況にさせることで、民間企業が日の出地区の土地を利用しようと積極的な姿勢を見せるようなまちづくりを推進する。これらを推進するとともに、まちづくりの手段としてLRT導入と一体的となった検討を行う。</p> <p><u>本資料 p.7</u></p>

(6) 三保松原について

No	ご意見等	対応(案)
1	<p>日の出地区から海上交通を利用した三保松原へのアクセスも展開が図っていないのではないかと。</p>	<p>現在、しずてつジャストラインバスが日の出と三保松原の間を結んでおり、本数も充実しているが、今後観光需要が高まるであろう三保松原へのアクセスには、幹線バスのみならず海上交通等も活用し、交通ネットワークの充実を図っていく。</p>

No	ご意見等	対応（案）
2	世界文化遺産に登録された三保松原は今後開発の余地がある。清水のシンボルとして皆で取り組むことができないか。	世界文化遺産への登録により観光客の増加が見込まれるなか、清水を象徴する三保松原にさらなるにぎわいと交流を生み出すためにも、官民一体となって三保松原の開発・整備に取り組む。 本資料 p.6

（7）便益分析について

No	ご意見等	対応（案）
1	総括表の数値が今後公表されるため、これらの数値を精査する必要がある。	時間短縮便益や LRT の存在効果として算出した便益について、その算出方法、金額が適切なものであるかどうかについて、再度精査する。

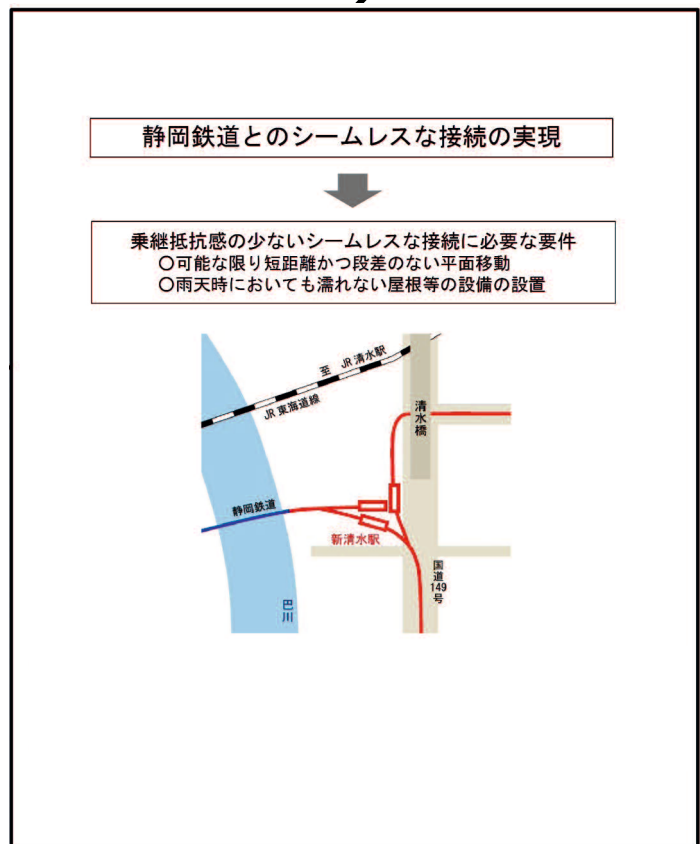
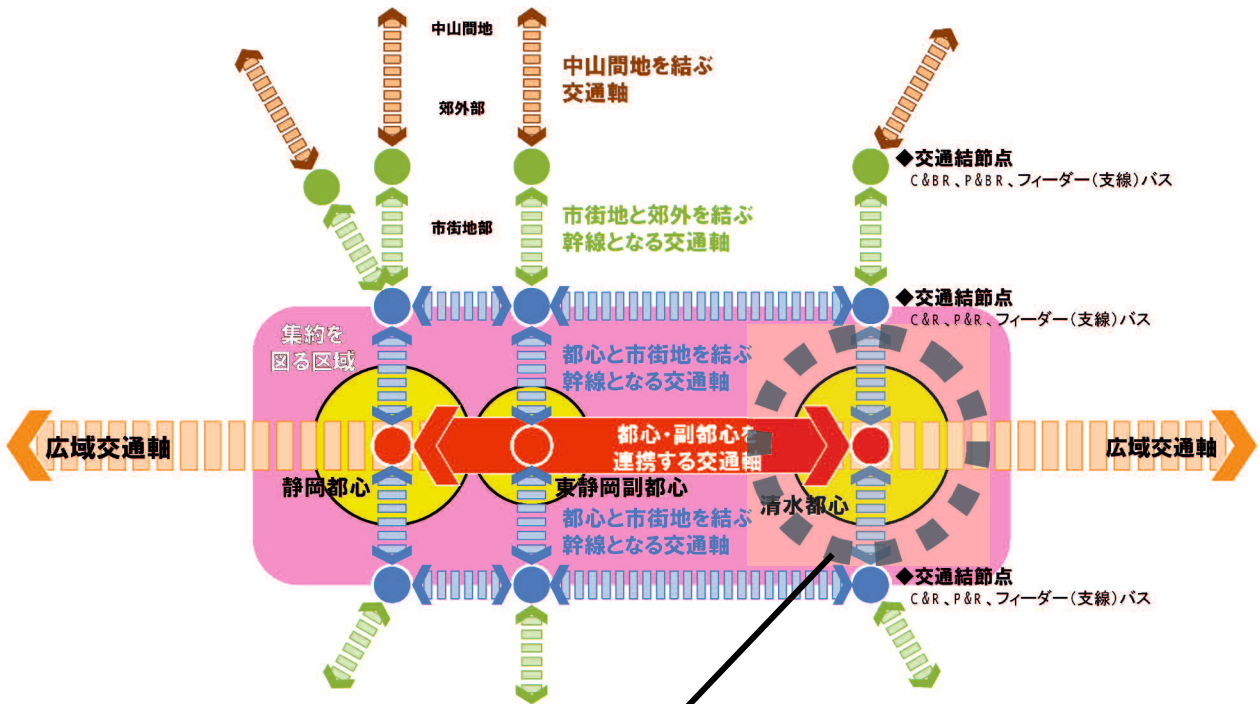
（8）清水ルート of 課題について

No	ご意見等	対応（案）
1	清水ルートの 5 つの課題は解決できるのか。 課題 1：需要の確保 課題 2：静岡鉄道との結節 課題 3：JR 清水駅との結節 課題 4：海上交通との結節 課題 5：日の出エリアのまちづくり	解決できると考えているが、市民、経済界、交通事業者が清水を良くしていこうという同じ方向を向いていないと課題は解決できない。課題解決のためにも、点だけではなく面的に清水を回遊できることが必要である。

目次

1. 静岡鉄道との結節について.....	5
2. 需要予測・三保松原について.....	6
3. 清水都心ウォーターフロント活性化について.....	7

1. 静岡鉄道との結節について



静岡都心からの清水都心への交流促進に向け、併用軌道区間の定時性確保、ホームの低床化方法に関して、静岡鉄道と共同での検討が必要

2. 需要予測・三保松原について



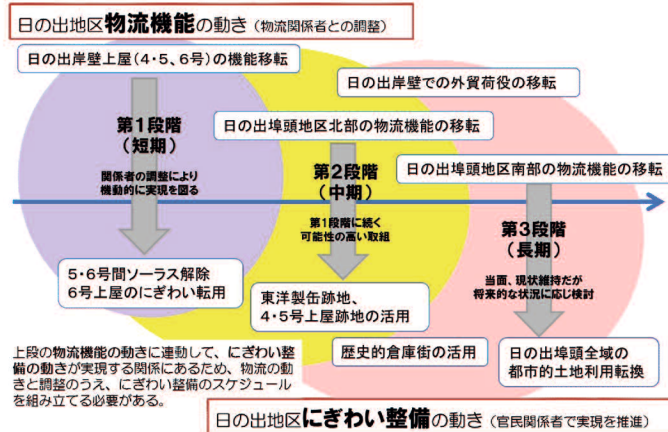
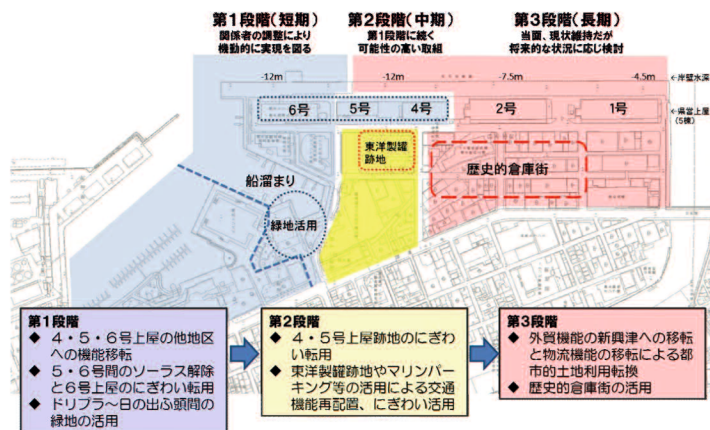
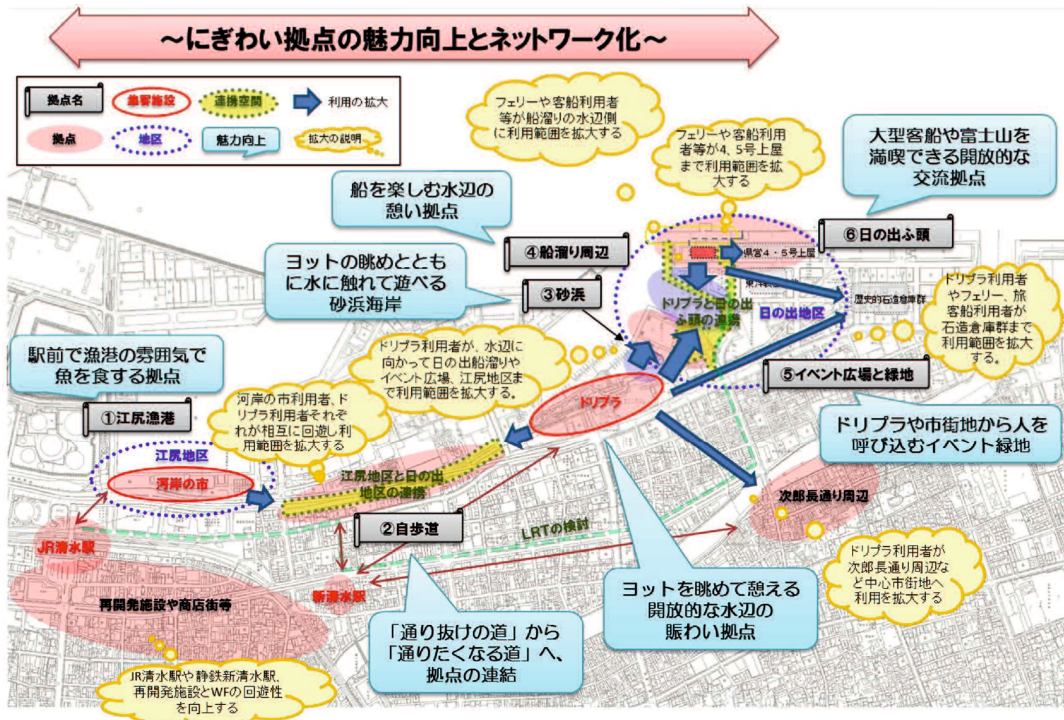
久能山東照宮



三保松原と富士山

昨今の社会情勢を踏まえた需要確保方策の具体化が必要

3. 清水都心ウォーターフロント活性化について



日の出地区の具体的な開発計画の策定、実現に向けた用地確保等のスケジュール提示、積極的な企業誘致に向けた方策検討(インセンティブの明確化)等について、官民共同での検討が必要