

第2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	現在示されているルートは、平成23年度の研究会において中心市街地の活性化や静岡鉄道との連携から導かれたものであり、これをベースとして将来的なLRTによるネットワークの構築を目指すとの考えで議論していきたい。	静岡市が目指す交通ネットワークは、協議会で示したLRTルートの導入のみで完結するものではなく、将来的な延伸や他のシステムも含めた交通ネットワークの構築を考えている。 資料3 P2
2	葵ルートは、既成市街地の将来の姿を見据えながらLRTの意義や位置づけを導く必要がある。ここでは商店街における道路空間のありかたも考える必要がある。	既成市街地の賑わいを維持し、波及させるため、LRT導入による道路の再構築を図り、歩行者主体のまちづくりの推進を目指す。またトランジットモールについても検討を行う。 資料3 P4、6～8
3	駿河ルートは、沿線居住地と中心市街地を結ぶ役割を担うので、ルートの設定においては人口の貼り付きや開発計画等を踏まえることが重要である。	駿河区ルートは、人口分布や商業施設、公共施設と中心市街地とを結ぶ軸となる様に検討する。また、将来的な延伸については、人口や開発計画等を視野に入れて検討を行う。 資料3 P3

(2) 需要・事業費及び採算性について

No.	ご意見等	対応(案)
1	今回の資料で示された需要や採算性は、平成23年度の研究会から一部見直されており、今回は概算値と理解するが、条件や考え方等について更に詳しい説明をいただきたい。また需要は10年前の交通実態調査を利用しており、データが古くないか。採算性は、一律150円の料金設定をとっているが、距離に応じて料金設定を変えるべきではないか。	平成23年度と平成24年度との算出方法の違いを明確にする。 参考資料 P1～4 最新版の交通実態調査(第4回静岡都市圏PT調査)の調査結果がH25年度末にとりまとまるので、今後はその結果を用いて、精査していく。また料金設定についても、距離に応じたものにするなど今後精査していく。
2	開業当初から30m級の車両を導入する点など、設備計画においてもまだ明確でない部分が多い。また静岡鉄道の車庫を活用することのだが、他都市の路面電車の車庫はどのようなものなのか。	30m級の車両の導入は、将来静鉄との相互乗り入れを見据えたものであり、停留場など新たに整備の必要がないよう、あらかじめ30m級の車両に対応したものとする。 また車両に関しては、需要に応じて18m車両の導入も検討する。 参考資料 P5～6 他都市の車庫や静岡市で想定されるLRTのフル機能の車庫や、LRT路線内車庫と長沼車庫の機能の分担を表で示す。 参考資料 P7～11

