

令和2年2月28日

浜松市都市整備部長
大村 兼資様

浜松都市環境フォーラム
代表 内田 宏康
連絡先 090-2133-6470

公開質問状（再質問：持続可能な地域公共交通網整備について）

標記の件につきましては、令和2年1月31日付でご回答をいただきありがとうございました。

随所に「これから検討と研究を行っていきます」という回答がありますが、「検討」「研究」「取り組んでいく」だけでは要領を得ず、内容を理解できませんので、再質問をさせていただきます。なお、質問番号は前回の質問時の番号にあわせてあります。

令和2年3月10日までにご返信くださいますようお願いいたします。

質問 2. 「年 4 億円の赤字」について

- (1) 「L R T 沿線地域のバス需要 237 万人」について、路線ごとの利用人数と運賃収入総額についてご説明をお願いします。
- (2) 「運賃収入は宇都宮市の運賃設定（150～400 円：174 円/人）を参考」との回答ですが、174 円の根拠についてご説明をお願いします。
- (3) 「収支計算は宇都宮市の運行計画を参考に同規模と想定」との回答ですが、収支だけが「4 億円の赤字」になるのは矛盾しています。ご説明をお願いします。

- ・宇都宮市の L R T 収支予測は「1.5 億円の黒字」です。
- ・宇都宮市の人口は、浜松市より約 18 万人少ない 519,000 人です。

- (4) 「需要予測は L R T 沿線地域バス利用者 237 万人が転換するものと想定。」との回答ですが、237 万人は利用実績ですので、需要予測の最低値となります。そして最低値の 2 倍以上の需要があれば収支は黒字となります。以下のデータから最低値の 3～4 倍の需要が見込まれるため、「4 億円の赤字」になることはあり得ません。市はこれまで L R T 調査費計上に基づく調査を行っていませんので、信頼度の高い客観的データに基づく需要予測と収支予測が必要です。ご検討のうえ、需要予測と収支予測をお示し願います。

- ・現行バスは 12 分毎、60 分毎の運行です。
 - 浜松駅—聖隷浜松病院間 ⇒日中 12 分毎運行（240 円）
 - 浜松駅—浜松工業高校間 ⇒日中 12 分毎運行（420 円）
 - 浜松駅—カインズモール都田間 ⇒日中 60 分毎運行（580 円）
- ・L R T は 6 分毎運行で定時性・利便性が高く、運賃が安い（150 円）いため、バスの 3～4 倍（約 700～950 万人）の需要が見込めます。
- ・遠鉄電車は 12 分毎運行で 1 千万人が利用しています。
- ・下表都市の路面電車も、浜松市より人口と営業キロが少なくても 600～1,600 万人が利用しています。

【路面電車輸送人員参考事例(H28)】

事業者	輸送人員	営業キロ	市人口
函館市交通局	580 万人	10.9 k m	253,000 人
長崎電気軌道	1,665 万人	11.5 k m	411,000 人
熊本市交通局	1,071 万人	12.1 k m	739,000 人
鹿児島市交通局	1,090 万人	13.1 k m	595,000 人

質問 3. 「既存の鉄道やバスを基本とする」について

「既存の鉄道やバスを基本に地域特性に応じた交通体系を構築していく。」との回答ですが、図-1 のとおり鉄道利用客数は横ばいで、バス利用客は激減し、危機的な状況にあります。その「鉄道とバス」を基本に、どのようにして公共交通分担率ワーストワンから脱出し、持続可能な公共交通をめざすのか、具体的な説明を願います。

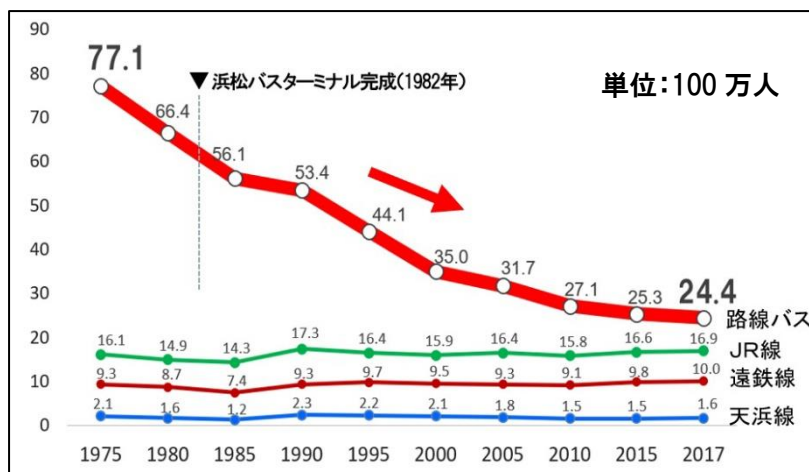


図-1 バス・鉄道の利用者数の推移(出典:静岡県統計年鑑他)

質問 5. 「社会的課題の解決」について

「今後も引き続き、公共交通の利用向上に向けた取り組みを推進してまいります。」との回答ですが、下記のとおり解決すべき課題が店晒しのままとなっています。問題先送りのツケを次世代市民に回すべきではありませんので再質問をさせていただきます。

- ・ 危機的状況のバス事業 (利用客の減少⇒車依存社会への悪循環)
- ・ 公共交通分担率は、政令指定都市中ワーストワン (4.4%)
- ・ 公共交通空白域・交通格差の拡大 (都心は過密、中山間地はバスゼロ)
- ・ 市民の約3割が交通弱者 (今後は高齢化による免許証返納者が増加)
- ・ 人身事故件数は、政令指定都市中11年連続ワーストワン
- ・ 中心市街地の衰退 (過度な車依存型都市、郊外の都市化)
- ・ 幹線道路の交通渋滞 (都田テクノロード他)

5-1 危機的なバス事業

- (1) 遠鉄バスは赤字解消のため、2015年に運賃を値上げしています。その後も赤字路線の廃止・減便が続いていますが、収支はどうなっているのでしょうか。2015年以降の年次別損益と、バス利用客数についてお伺いいたします。
- (2) 「市内の拠点を基幹的な交通で結び…」との回答ですが、「市内の拠点」とはどこを指すのか、「基幹的な交通」とは何を指すのでしょうか。ご説明をお願いします。
- (3) 自動運転とICTが実用化されるまでには、十年程度かかると言われており、今すぐ採用できる政策ではありません。危機的なバス事業を再生するための現実的な改革案をお示し下さい。

質問 5-3 公共交通分担率ワーストワンについて

- (1) 「公共交通分担率を高める施策として、パーク&ライド、サイクル&ライドなどの整備に取り組んでまいります。」との回答ですが、それにより何%高めることができるとお考えでしょうか、お伺いいたします。
- (2) パーク&ライド駐車場は市全体で188台ありますが、これだけでは焼け石に水です。市の管理は10台ですが(他は遠鉄55台、天竜浜名湖鉄道123台)、今後何ヵ所、何台分の駐車場を整備される計画か、お伺いいたします。
- (3) 公共交通分担率は、都市の住みやすさを示す指標の一つでもあります。政令指定都市の平均値並みが理想ですが現実的ではありません。少なくとも倍増の8.8%、最低でも最下位脱出の6%台をめざす必要があります。市として何%を目標としているのか、お伺いいたします。

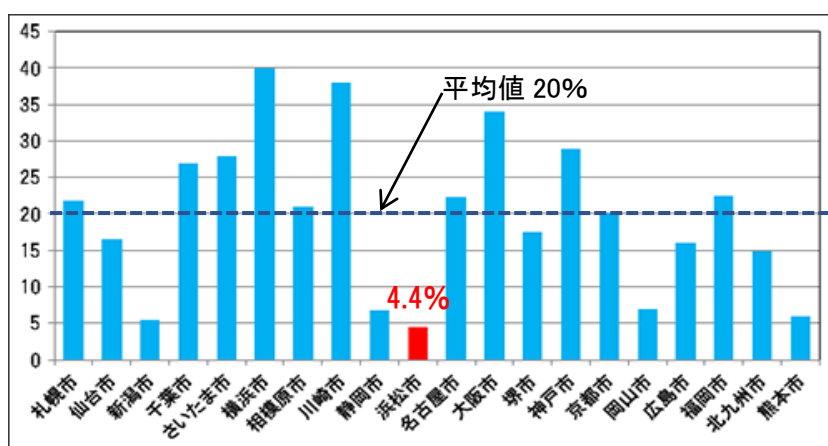


図-2 政令指定都市の公共交通分担率(2007年PT調査)

(4) 1985年の公共交通分担率は6.1%、バス利用者は5,610万人(図-1参照)です。2007年は4.4%、バス利用者は2,710万人です。鉄道利用者は横ばいのため、公共交通分担率を6.1%に上げるだけでも、バス利用者を2,900万人増やさなければなりません。バスだけでは不可能ですが、どのようにして利用者を増やすのか、具体策についてお伺いいたします。

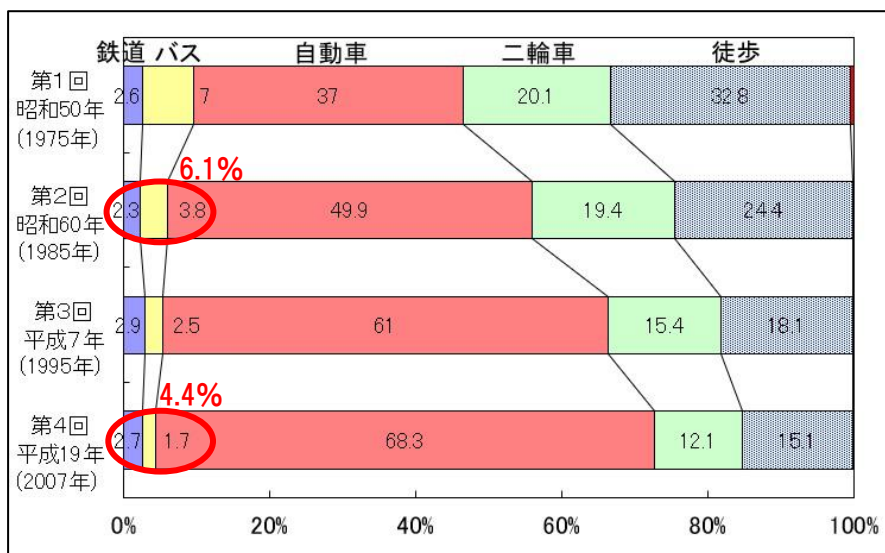


図-3 公共交通分担率(パーソントリップ調査による)

質問 5-6 中心市街地の衰退

「魅力ある都心のリノベーションなど、中心市街地の活性化に取り組んでいきます。」との回答ですが、松菱跡地は2012年から空地のままです。活性化は中心市街地だけの問題ではありません。浜松の両極には首都圏と関西圏があり都市間競争にさらされており、富裕層の購買力は大都市に流れています。「浜松駅北口広場再開発」、「松菱跡地への市庁舎移転」、「LRT導入」など活性化を具体化させるべきではないでしょうか。熊本市では「熊本駅ビル」、「サクラマチクマモト再開発」など、交通とまちづくりを一体化した都市づくりが進んでいます。浜松市民が誇りに思えるような持続可能な都心像をお示し下さい。

質問 5-7 幹線道路(都田テクノロード)の交通渋滞

(1) 産業集積エリアが本格稼働すると渋滞はさらに悪化し、経済活動にも支障をもたらすこととなります。「人の移動」と「物流」を支える交通は都市の血管でもあります。その欠陥が梗塞を起こしています。現状における施策で、企業・地域住民の双方にとって、安全で便利で快適なまちづくりを実現できるとお考えでしょうか。お伺いいたします。

(2) スズキ、ヤマハ、都田アソシエイツの企業バス導入の実態（便数及び利用者数）及びマイカー通勤者数の実態についてお伺いいたします。

質問 6 モビリティ改革について

「技術開発などの課題が解決され、社会への実装化が現実のものとなった段階に応じて、モビリティサービスの導入を検討していきたいと考えています。」との回答ですが、二重・三重に先送りする内容で要領を得ません。改革は社会の変動や危機に対し、政策を変更し現状を改善することであり、スピード感が必要です。質問 5 に掲げた社会的課題は相互に密接に関連しているため、一体的・総合的なモビリティ改革が必要です。具体的な改革案についてご説明をお願いします。

質問 8 「LRT調査費計上」について

「2020 年度では調査費の予算要求はしていません。」との回答ですが、その理由をお聞かせ下さい。

以上