

浜松市議会におけるLRT関連質問/答弁集

2019.11.10

浜松市議会会議録より、「LRT」をキーワードに検索し、議会と市の交通政策に関する検証を行った。これまでに23回の代表質問、一般質問が行われているが、同じ質問と答弁が繰り返され、何一つ進展していないことが歴然となった。この間、当フォーラムはじめ、市民団体や経済団体からLRT導入を求める提案や要望書が出され、超党派による推進議連も設立されている。

地方自治法では、長と議会の関係は対立の原理を基本としながら、相互の抑制と均衡によって、いずれかの独善と専制を防止する体制をとっているが、浜松市では議会本来の機能が麻痺している。

特に、前北脇市政から鈴木市政に代わってからの公共交通は、ビジョンも政策も示されないまま、議会ではその場しのぎの回答が繰り返され、市民は無為無策のまま12年間にわたり騙され続けてきたことになる。この間に浜松市の公共交通は危機的な状況に追い込まれている。国内外では100年に一度と言われるモビリティ革命が始まっており、浜松も失われた空白の12年を取り戻すための大改革が必要となっている。

浜松都市環境フォーラム

浜松市議会 本会議 LRT関連質問

	年	月日	種別	質問議員	会派	答弁者
1	平成13年	3月12日	代表質問	大木新也	緑風会	北脇保之市長
2	平成15年	3月12日	代表質問	中村勝也	市民クラブ	北脇保之市長
3	平成16年	3月11日	代表質問	中村勝彦	新世紀浜松	北脇保之市長
4	平成17年	9月13日	代表質問	松下正行	公明党	北脇保之市長
5	平成17年	9月16日	一般質問	花井和夫	自民党浜松	花嶋秀樹都市計画部長
6	平成18年	9月12日	代表質問	斎藤晴明	市民クラブ	北脇保之市長
7	平成18年	9月13日	一般質問	太田康隆	自民党浜松	北脇保之市長
8	平成19年	3月6日	代表質問	花井和夫	新世紀浜松	北脇保之市長
9	平成19年	3月8日	一般質問	大橋敏男		花嶋秀樹都市計画部長
1	平成20年	6月30日	代表質問	吉村哲志	自民党浜松	鈴木康友市長
2	平成21年	6月9日	一般質問	柳川樹一郎	自民党浜松	柴田邦弘都市計画部長
3	平成22年	3月8日	代表質問	渥美誠	自民党浜松	鈴木康友市長
4	平成22年	6月9日	一般質問	柳川樹一郎	自民党浜松	花嶋秀樹副市長
5	平成22年	9月14日	一般質問	関イチロー	創造浜松	鈴木康友市長
6	平成22年	11月26日	代表質問	渥美 誠	自由民主党	鈴木康友市長
7	平成23年	6月13日	代表質問	太田康隆	自由民主党	鈴木康友市長
8	平成26年	9月12日	代表質問	花井和夫	自由民主党	星野悟副市長
9	平成27年	9月30日	代表質問	和久田哲男	自由民主党	鈴木康友市長
10	平成27年	10月1日	一般質問	吉村哲司	自由民主党	星野悟副市長
11	平成28年	3月9日	一般質問	高林 修	自由民主党	朝倉義孝土木部長
12	平成28年	3月10日	一般質問	丸 英之	公明党	木村祥基都市整備部長
13	平成30年	3月 8 日	代表質問	戸田 誠	自由民主党	鈴木康友市長 岡本光一都市整備部長
14	令和元年	10月 2 日	一般質問	加茂俊武	自由民主党	大村兼資都市整備部長

※北脇保之市長 平成11年5月1日～平成19年4月30日

※鈴木康友市長 平成19年5月1日～現在に至る

答弁内容の分析(アンダーラインで分類)

——— 肯定的な答弁(一般論)

————— より肯定的答弁(検討する)

===== 否定的な答弁

北脇前市長答弁の概要（平成13年～平成19年）

- ・最初の質問には、『LRT等新たな交通システムも研究課題としていきたい。』と回答している。
- ・最後の代表質問（18年9月）には、『LRT導入にあたっては、策定中の総合交通計画において、LRTを含めた最適な公共交通について検討していきたい。』と前向きの答弁をしている。

年 度	質問者	答弁概要
平成13年 (3月)	緑風会 大木 新也 (代表質問)	将来的にはLRTなど、新たな都市交通システムも視野に入れた研究を今後の課題として進めていきたい。
平成15年 (3月)	市民クラブ 中村 勝也 (代表質問)	LRTはレール交通の中では低コストに抑えることができ、実現の可能性を検討できると思われる。 LRTについては採算性や、バス交通との兼ね合いなど検討課題もあるため、新市の中で研究していくことを提案していきたい。
平成16年 (3月)	新世紀浜松 中村 勝彦 (代表質問)	自動車交通だけでなく、公共交通を重視した交通システムが必要。 LRTについては採算性や、バス交通との兼ね合いなど検討課題もあるため、新市の中で研究していくことを提案していきたい。
平成17年 (9月)	公明党 松下 正行 (代表質問)	広大な市域となる新市とにとって交通計画は、地域間の連携や環境負荷軽減、地域産業の活性化などから極めて重要な課題。 公共交通ネットワークを検討する中で、環境やUDに配慮したLRTなどの新交通システムを研究していく。
平成18年 (9月)	市民クラブ 斉藤 晴明 (代表質問)	国交省がLRT総合整備事業を制定し、積極的な支援策に着手、今後10年で10都市程度を整備していく意向が示された。 現在策定している総合交通計画の中で、公共交通のあるべき姿を議論し、LRTを含めた最適な公共交通について検討していく。
平成18年 (9月)	太田 康隆 (一般質問)	LRTは環境面・定時性でバスや車より優れた点も多く見られ、検討している都市も出てきている。 LRTについては将来を見据え、策定中の総合交通計画の中で、投資効果を踏まえ、新たな交通システムの可能性について研究していく。
平成19年 (3月)	新世紀浜松 花井 和夫 (代表質問)	LRTについて専門的な検証を実施し、公開の場で幅広く議論を行い、導入に対する共通認識を深め計画を策定していくことが必要。 自動車利用を抑制し、公共交通利用へと誘導していくなど、策定中の総合交通計画の中で、本市の都市構造を勘案し、投資効果を踏まえ新たな交通システムの一つとしてLRT導入の検討を進めていきたい。
平成19年 (3月)	大橋 敏男 (一般質問)	LRTについて専門的な検証を実施し、公開の場で幅広く議論を行い、導入に対する共通認識を深め計画を策定していくことが必要。 策定中の総合交通計画の中で、都市交通のあるべき姿を見定め、LRTを含め便利で効率的な公共交通について検討していく（答弁：花嶋秀樹都市計画部長）。

鈴木市長答弁の概要（平成19年～令和元年）

年 度	質問者	答弁概要
平成20年 (6月)	吉村 哲志 (代表質問)	LRT導入に向けては、初期投資やランニングコスト等の採算性、軌道設置による道路空間の制約等課題も多いと認識している。 策定中の総合交通計画の中で、導入可能性検討部会を設置し、LRTのみならずバス交通など最適な交通システムを研究していく。
平成21年 (6月)	柳川樹一郎 (一般質問)	LRTは運営主体や初期投資、採算性、軌道設置による道路空間の制約など課題も多いと認識している。 策定中の総合交通計画で、LRTのみならず新たな交通システムについて、需要、建設、運行コスト、輸送力、導入空間、まちづくりなどの視点から、市として最適な交通システムを研究している。
平成22年 (3月)	渥美 誠 (代表質問)	LRTについては、特に採算性が課題であると考えている。 当面はバスや鉄道などを活用することを基本としていく。
平成22年 (6月)	柳川樹一郎 (一般質問)	LRTについては、採算性等に課題が残ることから、当面は需要の変化に対応できるバス及び鉄道の活用を基本とする。 将来、利用者の需要に対応できない場合は次世代の交通システムの一つとして想定している。 運輸連合は、公共交通の利便性を高めるものと認識している。交通事業者と連携し、市に適した運輸連合のあり方について検討していく。
平成22年 (9月)	関イチロー (一般質問)	採算性等の課題があり、当面は鉄道やバスを主体にしていく。
平成22年 (11月)	渥美 誠 (代表質問)	採算性が課題。当面はバスや鉄道などの既存ストックを活用していく。
平成23年 (6月)	太田 康隆 (代表質問)	採算性に課題があり、バスや鉄道などの既存ストックを活用していく。 国の技術革新の動向を踏まえ、将来の交通システムを検討していく。
平成26年 (9月)	花井 和夫 (代表質問)	採算性に課題があり、バスや鉄道などの既存ストックを活用していく。 国は自動隊列走行の実用化に取り組んでおり、技術の実用化を待つて、市の都市構造にあった新交通システムについて検討していく。
平成27年 (9月)	和久田哲男 (代表質問)	公的負担を前提としたLRTは、民間主体で運営されているバス交通に比べ、採算性に課題があると考えている。 国は軌道を必要とせず道路空間を自動走行する次世代交通システムの実用化に取り組んでおり、本市の分散型の都市構造に合致していることから、今後の研究開発の動向を踏まえて検討を進めていく。
平成27年 (10月)	吉村 哲志 (一般質問)	LRTに関しては、採算性に少なからず課題があると考えている。
平成28年 (3月)	丸 英之 (一般質問)	バス以外の交通システムは、軌道や高架橋、地下施設、専用車両等の莫大な事業費が必要となる。 国は2020年東京五輪を目途に軌道を必要とせず、道路空間を自動走行するバスシステムの研究開発を進めている。柔軟に路線を設定でき新たな投資を必要とせず、計画、運行まで民間主体で運営できる利点があると述べている。
令和元年 (10月)	加茂 俊武 (一般質問)	LRTの整備費は486億円、4億円の赤字が見込まれ採算がとれないため、既存の鉄道とバスを基本としていく。

答弁内容の分析(鈴木市政) 平成19年～

- ・平成20年の議会で、『LRTは初期投資や採算性など課題が多いと認識している』と答弁。
- ・その一方、『策定中の総合交通計画の中で、導入可能性検討部会を設置し、LRTのみならずバス交通など最適な交通システムを研究していく』と答えているが、その結果は不明。
- ・『採算性に課題がある』という答弁は、毎回繰り返されているが、その根拠となる説明やデータを求める質問が一度もされていない。
- ・令和元年9月の一般質問で、初めて整備費と赤字額が示されたが、その根拠は示されていない。
- ・平成26年頃からは、『国が研究開発中の自動走行車両の動向を踏まえ、検討を進めていく』という、問題先送りの非現実的な答弁がされている。

【総論賛成・各論反対】

- ・LRTの有用性は肯定しながら、導入については「採算性」について一貫して否定している。
- ・当面は「バスを基本とする」としながら、将来、利用者の需要に対応できなくなったときは、「次世代交通システムを想定している」と述べている。
- ・「肯定と否定」、「当面と将来」を使い分け、後年、問題先送りの批判を受けた時の責任回避のための曖昧な回答に終始している。

【反対の理由は二つ】

- ・答弁で最も多いのが、「初期投資や採算性に課題がある」をあげている。
- ・次に「当面は鉄道やバスを主体にしていく」を挙げている。

【将来ビジョンの欠如】

- ・毎回、反対の理由を挙げるだけで、市としての将来ビジョンを一度も示していない。
- ・平成22年から、「当面はバス主体で・・・」という問題先送りの回答が続いている。
- ・行革により支出を抑制し、市債を償還するだけでは地方の未来は拓けない。「行革」と「将来世代のための投資」の均衡のとれた行財政運営が必要。

【現状認識の欠如と政策放棄】

- ・浜松市の公共交通分担率は4.4%、全国政令指定都市中最下位(平均は20%)
- ・人口の約4割を占める交通弱者対策は無策。浜松市は典型的な自動車依存都市。
- ・人口10万人あたりの人身事故件数は、11年連続全国政令指定都市中ワースト1。
- ・遠鉄バスの利用者は、1975年以降連続で減少(37年間に5,120万人減少)
- ・赤字のバス路線の廃止・減便により、ますます自動車への依存度が上昇。
- ・最後のセーフティネットといわれる地域バスの存続も危ぶまれている。
- ・バスを主体とした交通政策は、破綻している。
- ・遠鉄は、バス車庫をマンション経営に転じ始めており、バス事業再編が困難になる。

【失われた12年】

- ・12年の間に、LRTに関する一般質問7回、代表質問7回が行われている。
- ・質問議員の意見を否定するだけで、将来のあるべきビジョンや対案が一度も示されていない。
- ・12年にわたる議員の質問が市政に反映されないのは、行政能力の欠如か議会軽視。

- ・市長就任時に、上杉鷹山の言葉を引用し、『為せば成るなさねばならぬ何事も、為せぬは人のなさぬ成りけり』の精神で全力を尽くすと語っていたが、その精神は何処へ。
- ・平成19年には「地域公共交通活性化推進議連」が設立されている。
- ・北脇前市長の意向を引き継いでいれば、今頃「LRTは実現している」。

【要望書の提出状況】

- ・平成19年 「地域公共交通の活性化及び再生に関する要望書」（地域公共交通活性化推進議連）
- ・平成22年 「浜松型次世代交通システムの提案」と「早期実現を求める要望書」
- ・平成26年 「次世代型路面電車（LRT）の導入を求める要望書」（高台商工発展連合会）

今後の課題

代表質問/一般質問後の対応について

- ・『LRTは採算性等に課題がある』という答弁が繰り返されてきたが、令和の時代になってはじめて赤字額が示された。その根拠を示す明確な説明とデータを求める質問が必要。
- ・一方、『当面はバスと鉄道を基本としていく』という、無為無策の答弁が繰り返され、それを議会が甘んじて受けてきたことにも大きな問題がある。
- ・市からすれば、議会に説明済みとなり、責任不在の密室政治ということになる。
- ・議会は地方自治の原点に立ち、市長の独善と専制を止めるべきである。
- ・市の交通政策を担う最高責任者（都市整備部長）に対する代表質問を行い、以下の事実を明確にしたうえで、どのような対策を考えているのかを引き出す必要がある。答えられないようであれば、能力のない者を任命した市長の責任となる。
 - ☆浜松市の路線バスは危機的状況にある。利用者は30年間で半減し今も減り続けている。
 - ☆遠鉄は一部のバス車庫を廃止しマンション等に転用、バス事業の衰退は加速する。
 - ☆市民の約4割が交通弱者、路線バスの廃止・減便により外出難民と化す。
 - ☆鉄道利用客数は過去30年間、ほぼ横ばいで「伸びしろ」は限られている。
 - ☆バスはジリ貧、鉄道はJR線を含め3路線のみでは、交通ネットワークとは言えない。
 - ☆『当面はバスと鉄道を主体にしていく』という答弁は、問題の先送り。
 - ☆公共交通分担率は政令指定都市中最下位（4.4%）。これは12年前（平成19年）のパーソントリップ調査結果であり、相次ぐバス路線の廃線・減便により3%台に下がっている。
 - ☆総合交通計画において、2030年の公共交通分担率を5.5%という目標を掲げているが、具体的な政策がなければ達成は不可能。
- ・『検討する又は研究する』という、答弁はこれ以上容認すべきではない。
- ・すでに空白の12年が過ぎており、これ以上の問題先送りは許されない。

質問＆答弁概要集(一部抜粋)

平成13年3月12日 代表質問(一部抜粋)

質問 大木新也(緑風会)

新たな世紀を迎え、本市の取り組むべき課題は山積されています。とりわけ交通計画は、地球環境に優しい循環型社会の実現に向けて最も重要と考えます。さらに、21世紀型の交通環境のもとで、浜名湖などの自然環境や進取の気性に富んだ市民性を含む風度を生かした個性ある地域づくりや自立した地域の魅力づくりをどのように創出していくかも重要と考えております。

市長が標榜する世界都市浜松に向けて、地球規模の視点で地域の特色をデザインし、これに交通に関する社会資本の整備を結びつける方策や進め方をどのように考えるか伺うものであります。

第3回パーソントリップ調査からも、市中心部と北及び北西方向のトリップ数が多いことが示されています。さらに、第2回調査以降の増加率も高くなっており、舘山寺地区を中心とした浜名湖リゾートへの休日観光交通への対応など、交通都市軸強化が北西方向に必要であります。さらに、この方向は南信濃地域に通じる幅も、奥行きも広いことから、交通環境の改善の上からも、環境負荷の少ないライトレールトランジット(LRT)などの軌道系と基幹バスなどの専用道系を組み合わせた方策も必要であると考えます。そこで、軌道系・専用道系公共交通サービスのない市中心部から北西方向への高規格公共交通機関を導入検討してはどうか、お考えをお伺いいたします。

答弁 北脇保之(浜松市長)

バス計画につきましては、より一層の利便性の向上を目指して、本年度、公共交通高規格化促進区間のうち、御質問の北西方向に当たります国道257号をモデル路線とした交差点改良、信号現示の改良、バスルート改編などを含むバス路線整備計画を策定しております。今後、調査結果をもとにして、関係機関との調整に入るなど、計画の実現を目指して積極的な取り組みをしてまいりたいと考えております。なお、将来的には、新しいタイプの路面電車でありますLRTなど、新たな都市交通システムも視野に入れた公共交通の段階的な高規格化が提案されておりますので、今後の研究課題としてまいりたいと考えております。

平成15年3月12日 代表質問

質問 中村勝也(市民クラブ)

来期の戦略的政策で示されています新交通システム(LRT・水上交通など)の導入についてでございます。長期的視点でとらえますと、交通弱者層の増加は避けられないことは周知のとおりでございます。また、合併における地理的条件を勘案すると、新たな交通システムの導入による交通結線の整備・充実、魅力ある地方都市の発展に不可欠であるとの考えには同感でございますが、市長の現時点での新交通システム構想についてお伺いをいたします。

答弁 北脇保之(市長)

交通・通信手段の著しい発達により、住民の日常行動範囲が拡大する現代社会にあって、合併による市域の拡大に対応した地域内の交通ネットワークの充実、住民生活の利便性向上はもとより、

都市内交流による地域活性化の点からも、ますます重要になると考えております。また、御指摘のとおり、今後も増加する高齢者などの交通弱者に配慮するとともに、環境社会に対応した交通システムの充実、これからの都市に求められた課題でございます。

こうしたことから、新交通システムの導入については、その必要性を強く認識しているところでございます。とりわけLRTと言われます新しいタイプの路面電車につきましては、環境面や利便性、さらにはコスト面から、ヨーロッパなどの各都市で単なる輸送機関ではなく、中心市街地の活性化など、まちづくりに大きな効果をもたらしております。既存の政令指定都市のような地下鉄やモノレールは、整備に巨額な経費を必要としますが、建設費用1キロメートル当たり 20 億円程度と言われます。LRTは、レール交通の中では低コストに抑えることができ、本地域においても実現の可能性を検討できるものと思われま。

しかしながら、採算性を初め、主要な移動手段でありますバス交通との兼ね合いなど、LRTの導入に当たっては検討すべき課題も多くあります。このため、新市においてLRT導入の研究が進められますよう今後提案してまいりたいと考えております。

平成16年3月11日 代表質問

質問 中村勝彦(新世紀浜松)

合併後の新市は、先ほども申し上げたとおり、1500 平方キロメートルを超える広大な市域となりますことは承知をしておりますが、広いがゆえに都市内の交通ネットワークの整備は大変重要であると考えます。最近、都市交通システムとして、LRTなどが注目されております。また、愛知万博では、デュアル・モール・バスと呼ばれる新しい交通システムが実験使用されると聞いておりますし、今後もいろいろな交通手段が提案されてくるものと思ひます。

答弁 北脇保之浜松市長

御指摘のありました新交通システムにつきましては、今後の地域社会のあり方を考えた場合、高齢者など交通弱者への配慮や、環境共生社会に対応した交通システムの充実、また、域内交通の円滑化を図る上からも、自動車交通だけでなく、公共交通を重視した交通システムをつくり上げていくことが必要であると考えております。

このため、既存の鉄道やバス、さらには自転車まで含めたいろんな交通手段を複合的に利用する、いわゆるマルチモーダルと呼ばれる仕組みについて検討していくことが重要であると考えております。そして、その一つにLRTがあると考えております。

このLRTと言われる新しいタイプの路面電車につきましては、環境面や利便性、さらにはコスト面からヨーロッパなどの各都市では単なる輸送機関としてだけではなく、中心市街地の活性化など、まちづくりに大きな効果をもたらしております。しかしながら、採算性を初め、バス交通との兼ね合いなど、検討すべき課題が多いことから、このLRTを初めとした新交通システム導入も含め、新たな交通システムについて、新しい市の中で研究していくことを提案していきたいというふうに考えております。また、都市計画の基本方針であります都市計画マスタープランの見直しを通して、道路網や鉄道・バスなどの公共交通、水上交通など、新市の交通ネットワークに関する方針についても総合的に検討を進めていくことを、あわせて提案していきたいと考えております。

平成17年9月13日 代表質問

質問 松下正行(公明党)

新市の広域性、自然環境、道路網、観光客誘致、回遊性、交通弱者、都市部と山間部との交流を考慮すれば、基幹交通としてのLRTを初めDMV、その他ITS、カーシェアリングの交通運営システム、環境・観光誘客交通対策としてのペロタクシー、観光タクシーまたは周遊バスの導入などを検討課題として考えるが、交通計画の見直しをお伺いいたします。

答弁 北脇保之(浜松市長)

交通計画の見直しについてお答えいたします。新市にとって交通計画は、広大な市域の移動における時間を短縮することにより、地域間の連携や環境負荷の軽減、災害時や緊急時の対応、さらに地域産業の活性化などの観点から極めて重要な課題であります。そのため、都市部における渋滞対策や中山間地域における高齢者など交通弱者対策など、地域内における生活交通について、地域の特性を生かしつつ安全・安心に配慮した計画も必要となります。また、公共交通のネットワークを検討する中で、環境やユニバーサルデザインに配慮したLRTなどの新交通システムを研究してまいります。

さらに、観光誘客の交通対策を図るため、観光客が円滑に移動できる周遊交通方策なども検討してまいりたいと考えております。これらのことから、道路などの都市基盤と、歩行者・公共交通・自動車などの交通手段をバランスよく組み合わせ、円滑な交通流動を確立することを目的として、市民や地域の意向を反映した実現性のある総合交通計画を策定してまいります。

平成17年9月16日 一般質問

質問 花井和夫

遠州鉄道西ヶ崎駅周辺は、遠州鉄道西鹿島線と整備が進む浜松環状線と交わる交通結節点に当たり、遠州鉄道西鹿島線のほぼ中間地点に位置し、新浜松駅までおよそ18分、西鹿島駅までおよそ14分で行くことができます。二俣街道が並行して通っており、西には国道152号線が通り、東には浜北馬郡線が通ることとなり、道路交通上においても重要な地点であるかと思えます。また、踏切除却事業による高架化も計画をされており、バスと鉄道の連携やパークアンドライドなど、自動車交通との連携も期待をされます。私もことし、会派でドイツのフライブルグを訪れ、LRTやバス、パークアンドライドなど交通政策について視察してきたところであります。都心から自動車を締め出し、駐車場を減らすなど、公共交通機関なくして都心へのアクセスができない施策の中で、鉄道とバス、そして自動車交通の連携の重要性を肌で感じさせていただきました。浜松市の交通政策においても、バスや鉄道などの公共交通利用による都心へのアクセスは重要課題であり、公共交通の利用促進を初め、交通結節点においてのミニバスターミナルの整備も計画をされております。バス交通は交通渋滞の緩和や環境対策、これからの高齢化社会にあって交通弱者である高齢者に欠かせない足であり、バス利用の促進に当たっても、交通結節点の整備は大切なものと思えます。そこで、交通結節点として西ヶ崎駅周辺を交通政策上どのように考えるのか、都市計画部長にお伺いいたします。

答弁 都市計画部長(花嶋秀樹)

西ヶ崎駅周辺は遠州鉄道線と浜松環状道路が交わることから、都市計画マスタープランにおいて、旧浜松市における北部地域の核となる地区生活拠点として位置づけられており、自動車、自転車及び公共交通の交通結節点の機能強化を図るとともに、周辺地区住民の日常生活における利便性を高め、暮らしやすい地区の環境創出を目指すこととしております。こうしたことから、現在浜松環状線踏切除却事業が進められており、その事業の中で鉄道線が高架化され、浜松環状線と立体交差化する計画となっております。それに伴い、遠州西ヶ崎駅も高架駅となりますことから、今後事業の進捗に合わせ、自動車、自転車から鉄道への乗り継ぎを容易にする交通結節点の機能強化を検討してまいりたいと考えております。また、バスと鉄道の連携につきましては、現在、遠州西ヶ崎駅に接続するバス路線がないことから、バス路線の再編やバスとの乗り継ぎができるようミニバスターミナルの設置などを、新市総合交通計画の中で調査・検討してまいりたいと考えております。

平成18年9月12日 代表質問

質問 斎藤晴明(市民クラブ)

私たち市民クラブは、昨年、北脇市長が理想のモデル都市としているドイツのシュツットガルトに視察に行ってきました。シュツットガルトは人口約 59 万人で、浜松市と同じように自動車産業のまちとして、ベンツやポルシェの本社工場がある都市です。州都で経済圏が広範とはいえ、約 59 万人という浜松市より小さな都市でLRTが運行され、またパークアンドライドも積極的に取り組まれています。環境へのさまざまな取り組みがされている中で、LRTは環境対策の一つとして、また渋滞対策として大きな役割を果たしていました。

LRTは、道から車を排除して路面電車を走らせ、交通渋滞の解消や排ガスの抑制による環境の改善、さらには都市の活性化など期待されていますが、日本では道が狭く、法律上の制約や多額な設備投資と維持管理コストがかかるため、導入が難しいとされてきました。しかし、近年、国の支援や企業による開発が活発化して、全国の都市でもさまざまな角度から検討がされています。LRTの導入を検討するに当たり、コストはもちろんのこと、浜松市としてどのような視点で、どのような都市を目指すのが重要であります。そこで、国土交通省が 2016 年度までの 10 年間に、低床で加減速の性能がすぐれた次世代型路面電車LRTを新たに全国の約 10 都市で整備する方針を固め、具体的には平成 20 年度以降に導入都市を決定するとの新聞報道がされましたが、どのような支援策であるのか。また、浜松市としてこれをどのようにとらえ、今後の浜松市総合交通計画に組み込んでいくのか、考えをお伺いします。

答弁 北脇 保之浜松市長

LRT、いわゆる次世代型路面電車は人と環境に優しい公共交通であるとともに、定時性や速達性、快適性などの面ですぐれた特徴を有する新交通システムの一つであります。海外では、これまでに 70 以上の都市においてLRTの導入が進んでおり、ただ単なる輸送機関としてだけではなく、中心市街地の活性化など、まちづくりに大きな効果をもたらしております。一方、国内においても、高齢化社会に対応した交通手段の確保、地球環境負荷の軽減、中心市街地の活性化といった面や、建設費においても地下鉄と比較すると約 10 分の1、モノレールとの比較でも約5分の2と比較的安価な

ことから、近年新たな公共交通として注目されております。これら多くのすぐれた特徴を持つLRTがありますが、自動車交通の抑制に対する市民合意やバス事業者、交通管理者など、関係機関との調整、初期投資やランニングコストを含めた事業の採算性、道路空間の制約など、解決すべき課題も多いことから、現在、路面電車が運行している都市を除きますと、新規に導入する都市は少ないのが現状でございます。

御質問の新聞報道にありましたLRT導入の支援策についてでございますが、国土交通省においては、LRTが持つ利便性、機能性に着目し、都市内交通機関として本格的な導入を行うため、平成17年度から、低床式車両の購入や走行路面、シェルターなどの整備を一体的に支援するLRT総合整備事業を制定し、積極的な支援に乗り出したところでございます。国土交通省はこの制度の積極的な活用に向け、今後10年間で10都市程度を整備していきたい意向が発表されたところでございまして、今後、具体的な都市や内容について示されるものと受けとめております。こうしたことから、本市といたしましては、今後これら国の動向や制度改正を注視しつつ、現在策定しております総合交通計画の中で公共交通体系のあるべき姿を議論した上で、それを実現しLRTを含めた最適な公共交通について検討してまいります。その際、これまで交通事業等の事業化に際して行っていました費用対効果の検討に加え、この事業についてのバランスシートの作成など、企業の会計手法も取り入れ、企業化実現可能性の評価も踏まえた上で検討してまいりたいと考えております。

平成18年9月13日 一般質問

質問 太田 康隆

次に、公共交通への誘導についてお尋ねします。コンパクトシティが脚光を浴びる背景には人口減少、財政的事情、エネルギー問題などがあります。しかし、将来世代への投資を怠ることは、世代間の衡平性を欠くことになり、将来のストックにつながる道路など都市基盤整備には、引き続き力を入れていく必要があります。その際、エネルギーなど環境問題に配慮しながら、低成長下の都市のグランドデザインを考えていかねばなりません。財源がなければ、1年のところを2年かけるという発想でどうでしょうか。昭和30年代の車社会の台頭から50年。当時、100万台だった乗用車は5000万台を超えました。想像もできないほどの車社会です。今から50年後、私たちは想像もできないほどのエコ社会を実現するのでなければ、地球環境は危機的な状況になっているでしょう。

50年後の浜松のために、一つの提案をします。例えば、良好な住宅地が低密に広がる高台地区を公共交通へ誘導するため、国道257号線に軌道系の公共交通機関、具体的にはLRTを検討してはどうでしょうか。これまで車社会を無批判に受け入れてきた結果、崩壊した公共交通をこの辺で再構築する必要があります。その際、バスではなく、あくまで定時制のある軌道系が市民にとっても魅力的で支持されるはずで、国土交通省所管の社会資本整備審議会道路分科会の答申にも、国は過去の自動車交通を中心とした交通機能重視への反省や、画一的な道路づくりへの反省から、新しい時代の道路づくりの方針を示しています。それは移動空間としてだけでなく、都市景観、防災、環境などの多様な機能です。浜松市の幹線道路である、国道257号線を整備し、LRTなど路面電車を走らせることで道路に都市空間としての風格も生まれます。浜松環状線との交差点あたりに広大な駐車場を設けて、パークアンドランドを実現させれば、結節の効果はさらに広がります。50年かけた事業で考えてみてはいかがでしょうか、お尋ねをします。

答弁 北脇保之(市長)

公共交通への誘導についてお答えいたします。我が国は今日、少子高齢化や人口減少、環境問題等を抱え、都市拡大の時代から都市再構築の時代に移り、今後これらの社会動向を踏まえた都市政策を進めることが必要であると考えております。そうした中であって、本市はこれまで都市の発展に伴い、宅地開発や事業所等が郊外へ拡大したことから、車に依存する都市構造となっております。これを全国パーソントリップ調査の交通分担率で比較してみますと、全国の自動車交通の平均が 44.7%であるのに対し、本市においては 60.5%となっており、15.8 ポイント高く、車への依存率が極めて高くなっております。しかしながら、今後、車社会から公共交通への誘導は、少子高齢化社会における生活の足の確保とともに、地球温暖化の防止に向けた環境対策としても重要な施策であると考えております。

御提案の路面電車についてでございますが、経済活動やモータリゼーションの進展により、車と路面電車の混在による交通障害が顕著となり、全国では 17 都市、約 210 キロメートルの運行にとどまり、極めて少なくなっているのが実情であります。しかし、路面電車等の軌道系交通は、環境面・定時制で路線バス等の自動車交通よりもすぐれた点も多く見られることから、昨今見直しされ、LRTなどの次世代型の路面電車について検討している都市も出てきたところでございます。御質問にあります現況の国道 257 号への路面電車の導入につきましては、交通量や道路幅員、沿道の土地利用等の状況を見ますと、現段階では困難と言わざるを得ないというふうに考えております。ただ、こうした点につきましては、さらに専門的な検討が必要であり、その結果に基づいて、こうした提案について、これがどのように評価されるか、それについての共通認識を持つ必要があるというふうに考えております。

路面電車等の軌道系交通につきましては、将来を見据え、公共交通の一つとして、現在策定中であります総合交通計画の中で本市の都市構造を勘案し、投資効果を十分踏まえ、新たな交通システムの可能性について研究してまいりたいと考えております。この公共交通への誘導、これが今の本市にとりましても大きな課題になっている、この点については御指摘のとおりでございますので具体的な検討について総合交通計画の中で進めてまいりたいと考えます。

平成19年3月6日 代表質問

質問 花井 和夫(新世紀浜松)

フランスのパリ市内に 70 年ぶりに路面電車が復活して話題となりました。国内においても新交通システムについて導入検討を進めている自治体も多く、県内においても、富士市でのデュアル・モード・ビークル(DMV)の導入計画や天竜浜名湖鉄道でのDMVの導入検討、また、静岡市でのLRTの導入検討などといったニュースが伝わってきております。

本市は政令指定都市移行により市域が拡大し、都心や郊外、また生活拠点を結び、活発な経済活動や市民の交流活動を促す新たな公共交通の期待やニーズが高まっております。ことし2月6日付の新聞によりますと、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が、今国会に提出されるとの報道がされておりました。この法律案によりますと、地域公共交通の活性化・再生を通じた魅力ある地方を創出するため、LRTなどの軌道運送の高度化やオムニバスタウンなどの道路運送の高度化、また、電車やバスなどの乗り継ぎを円滑化するための事業に支援をすることとなっております。

また、これまで個々に認可を受けなければならなかった軌道法や鉄道法、また道路運送法などの交通事業法に係る事業認可を一括して受けることができる新地域旅客運送事業制度を設けるなど、関係法律に基づく手続の合理化の措置を講ずるとされております。

LRTの整備についても、軌道事業の上下分離制度の導入などの特例措置を設けるなど規制を緩和して、**LRT**導入促進に弾みがつくことが期待されております。我々の会派におきましても、富山市など導入している都市、あるいは宇都宮市など、これから導入を検討している都市への視察を行い、今後の公共交通について、少子高齢化社会に対応し、交通弱者の足として有効であるばかりでなく、自動車から公共交通機関に乗りかえることによる二酸化炭素排出削減といった環境面での期待や効果も大きく、新交通システムである**LRT**導入促進についての必要性を強く認識をしているところでございます。また、導入について調査研究するために有志による議員連盟の結成を準備しているところでもあります。ことし2月には、**LRT**の導入を進める市民団体、また障害者の団体、そして商店会、地域など六つの団体の連名により要望書を市長へ提出いたしました。**LRT**導入に向けて、行政での担当部署の設置などを要望いたしましたところであります。

本市においても平成21年度までに新しい総合交通計画を策定することになっており、この中で都市圏内の道路ネットワークの再構築はもちろんのこと、公共交通の利活用など総合的な都市交通体系の見直しを行うこととしております。鉄道やバス、タクシー、自動車などとパークアンドライドにより有機的に結ぶ新交通システムとしての**LRT**は、高齢者や身体障害者が乗りおりしやすい、床が低い構造や、燃料電池車両の使用により二酸化炭素が排出されないことは地球環境の負荷の低減にもつながり、観光や中心市街地の活性化にも効果が期待できる、人と環境に優しい新しい公共交通機関であります。建設費も鉄道や地下鉄など、他の軌道系交通機関の建設費に比べ比較的安価なことからも注目されているところであります。本市としても、**LRT**導入促進についてどのように考えているかお伺いいたします。過去にも議会答弁がされておりますが、市長の踏み込んだお答えを期待したいと思います。

答弁 鈴木康友 浜松市長

LRTについては、人と環境に優しい公共交通であるとともに、定時性や快適性など多くの面ですぐれた特徴を有する新交通システムの一つであります。国内においても、高齢化社会に対応した交通手段の確保や地球環境負荷の軽減の観点から、近年、新たな公共交通として全国的に注目されております。

御質問の中にありました地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案は、事業認可に関する手続合理化の措置でございまして、電車やバスなど複数の交通機関の相互連携により、一貫した運輸サービスを提供する交通機関の事業実施を円滑化させ、早期に事業効果を発生させることが可能となるものであります。このように国の支援策が充実しつつある**LRT**でありますが、導入に当たっては、初期投資やランニングコストを含めた事業採算性、軌道設置による道路空間の制約や自動車交通の抑制など、解決すべき課題も多いと認識しております。こうしたことから、**LRT**について専門的な検証を早期に実施し、その調査結果をもとに市民が参加した公開の場で幅広く議論を深めていただき、**LRT**導入に対する評価について共通認識を持っていただくことが必要であると考えております。

いずれにいたしましても、**LRT**導入に当たっては、どのような社会基盤や交通環境が必要となる

のか、また日常生活において、どのように自動車利用を抑制し、公共交通利用へと誘導していくかなど、将来を見据えた公共交通として、現在策定中であります総合交通計画の中で本市の都市構造を勘案し、投資効果を十分踏まえ、新たな交通システムの一つとして検討を進めてまいりたいと考えております。

平成19年3月8日 一般質問

質問 大橋 敏男

次世代型路面電車**LRT**についてお伺いいたします。この**LRT**については、一昨日の代表質問で、市長の認識、対応はおおむね理解するところでありますが、まずは庁内で検討したその後、専門家や市民を含めたオープンな場での議論に進めていきたいと、また、市民の理解も得ていきたいとの考えであります。新総合交通計画策定に向けての交通専門家から成る策定委員会との関係、かわりはどうなるのか、一体として検討していくのか、わかっていればお伺いいたします。

新聞報道によりますと、国土交通省は先月2月5日、**LRT**導入や赤字ローカル鉄道の生き残りを支援するために、今国会に地方公共交通の活性化・再生法案を提出することが明らかになった。地元自治体と交通事業者、住民が作成した計画に基づき、国が認めた事業に対する規制緩和や地方交付税の優先配分などを盛り込んでいます、このような記事でございました。そこで、新交通計画の課題でもあります遠州鉄道の天浜線への乗り入れなど検討する中で、旧天竜市街と浜北の公共施設、病院、商業施設などを結ぶ天浜線を利用したDMVの導入についての考えをお伺いいたします。

答弁 花嶋秀樹都市計画部長

次世代型路面電車**LRT**についてお答えいたします。近年、**LRT**は都市づくりの一つの手段として注目され、全国でさまざまな検討がされております。これは**LRT**が、車両の床を低くする低床化など、ユニバーサルデザインへの配慮や道路面のみならず多様な都市空間を走行することにより、速達性や定時性の向上を初め、環境面からも路線バスなどの自動車交通よりもすぐれた点が多く見られることが評価されているものであります。このようにすぐれた特性を持ち、国の支援策が充実しつつある**LRT**であります。導入に当たっては、費用対効果や軌道設置による道路空間の制約などの面からも市民合意が必要であり、解決すべき課題も多くあります。こうしたことから、現在、交通専門家の参加により策定中であります総合交通計画の中で、本市の都市構造を勘案し、**LRT**について専門的な検証を行い、その調査結果をもとに市民が参加した公開の場で議論を深め、**LRT**導入に対する共通認識を持っていただき、計画の策定を進めていくことが必要であると考えております。

次に、浜北地域の公共交通機関の現状につきましては、鉄道交通として遠州鉄道と天竜浜名湖鉄道があり、バス交通としては遠州鉄道の路線バスと市の自主事業の浜北コミュニティバスがごございます。そしてさらに、本年3月下旬より、浜松バス株式会社が乗り合いバス事業に新規に参入すると聞いております。一方、本地域においては平口地区に大型商業施設が開発されるなど、市民生活を取り巻く環境が大きく変貌していく中、公共交通機関の充実が重要な課題であります。こうした状況を踏まえまして、浜北地域の公共交通機関の推進に当たっては、市域を南北に連絡する重要な都市軸であります遠州鉄道線が位置しますことから、さらにその都市軸を強化し活用を図るため、パークアンドライドなどの充実、駅前広場の整備などにより、交通結節機能の強化が重要と考えて

おります。また、バス交通につきましては、鉄道を補完するものとして、鉄道駅へのアクセス性の向上を図るとともに、今年度社会実験で実施したように、バス路線を急行バスなどの幹線と地域循環バスなどの支線に機能分担することにより、利便性や効率性の向上を図るミニバスターミナル構想についても、大規模開発などの動向を見据えながら、バス事業者や商業者などと協働して進めていく必要があると考えております。

いずれにいたしましても、現在進めております総合交通計画の中で、都市交通のあるべき姿を見定めた上で、交通結節機能の強化やさきに申し上げましたLRTやDMVなどの新交通システムも含めまして、利用しやすく、かつ効率的な公共交通ネットワークについて検討してまいります。

平成20年6月3日 代表質問

質問者 吉村 哲志(自由民主党浜松)

つい最近、西遠都市圏内の交通網の再構築と公共交通利活用の総合的な都市交通体系の見直しのために日常交通の調査を行いました。いわゆるパーソントリップ調査というものです。それによりますと、公共交通の利用割合が4.4%と極端に低くなっています。昭和50年の調査では10.0%でしたから、公共交通機関の利用が急激に減り、その分、自動車の利用がふえてきているということです。地球温暖化防止や高齢者を含む交通弱者の交通手段の確保、そして中心市街地の活性化等の面から見て、現在の交通体系を抜本的に見直しをする必要があります。折しも、市では本年度、総合交通計画を策定中でありますので、以下4点のことについて、総合計画を年頭に置きながらお答えいただきたいと思います。一つ目、総合交通計画の柱は何か、二つ目、公共交通の現状と将来をどのように考えているのか、三つ目、**LRT**導入についての市の考え、四つ目、総合交通計画の中に自転車交通をどのように位置づけるのか、また自転車の走行環境向上や安全対策についてどのように取り組んでいくのか伺います。

答弁 鈴木康友浜松市長

次に、**LRT**の導入についてお答えいたします。**LRT**は定時性や快適性など多くの面ですぐれた特徴を有する交通システムの一つであり、国内においても、高齢化社会に対応した交通手段の確保や地球環境負荷の軽減の観点から、近年、新たな公共交通として全国的に注目されております。しかしながら、導入に向けては、初期投資やランニングコストを含めた事業採算性、軌道設置による道路空間の制約など、課題も多いと認識しております。こうしたことから、現在策定中であります総合交通計画の中で、環境負荷の小さい新たな交通システム導入可能性検討専門部会を設置し、本市の都市構造や投資効果を十分踏まえた上で、**LRT**のみならず高度化させたバス交通システム等の新たな交通システムについて、需要、建設及び運行コスト、旅行速度、輸送力、導入空間、まちづくり、他都市のシステム導入状況などの視点で検証を行うなど、浜松市としての最適な交通システムを研究してまいります。

質問 柳川 樹一郎

次に、地域公共交通のあり方について市長にお伺いします。

超党派の議員連盟の参加によって設立されました地域公共交通活性化推進議員連盟は、本市におけるこれからの公共交通について、環境や健康、そして市民の足としての利便性と市民の経済性、安全性を重視し、研究を重ねております。昨年には、静岡大学及び静岡文化芸術大学の教授の皆さんと市民代表の皆さんで都市交通デザイン研究会を立ち上げていただきました。このようにいろいろな立場から、公共交通を何とかしようとの思いを出し合ってきました。そこで、以下の点についてお伺いいたします。

バスは公共交通として市民に一番身近な存在ですが、市の全体利用率は 2.2%と最悪の状況です。高校生の通学アンケートの結果を見ても 8.36%となっており、このようにバスを利用する生徒は決して多くはありません。また、朝の通勤ラッシュの時間帯などでは渋滞のもとになっており、厄介者扱いされることさえあります。運行している会社にしてみれば、利用者の少ない路線は採算が合わないから廃止するといったように悪循環になっていると感じます。先日も6路線プラス2路線の廃止計画が出されたばかりであります。そこで、交通渋滞のもとになっている主要道におけるバスカットの設置を進め、渋滞の解消を図ってはどうかと考えますが、いかがでしょうか。また、浜松市の場合には駅を中心にバス路線が放射状に広がっており、もう少し知恵を凝らした路線計画をしたらどうかと考えます。何が何でも浜松駅に向かって運行するのではなく、最寄りのJRの駅や遠州鉄道西鹿島線などの駅に接続するフィーダーバスの運行、さらには、ミニバスターミナルを設けてそこから中心市街地への特急バスなどを運行させるなど、利用者の利便を図る考えはないか伺います。

4点目は、天竜浜名湖鉄道の3区分化と遠州鉄道西鹿島線と天竜浜名湖鉄道の連続性についてお伺いします。私は以前から天竜浜名湖鉄道の利便性を図るためには、3分割して運行してはどうかと思っていました。新所原から三ヶ日、三ヶ日から二俣、そして二俣から掛川までとし、その間の便を増発し運行時間の短縮を図ってみてはいかがかと考えております。そして、西鹿島駅で天竜浜名湖鉄道との連続性機能を高め、乗り継ぎ時間の短縮に努めることです。例えば、三ヶ日駅から西鹿島間を 25 分で結び、5分の乗り継ぎ時間を含めて1時間少々で浜松まで行けるものなら最高と感じます。三ヶ日から浜松の中心街へ通勤されている方が、雨降りともなれば2時間もかけて通っていると聞きました。そこで、天竜浜名湖鉄道と遠州鉄道西鹿島線を有機的にジョイントして利用者の利便を図る考えはないか伺います。

それでは、ここでメーンのことを披露したいと思います。(LRT模型を披露)5点目は、LRTの導入についてであります。 当市におけるLRT導入については、民間の研究グループが以前から活動しており、議員連盟とともに調査研究を重ねております。さらに、都市交通デザイン研究会においても、高い見識から、市民の大切な意見をもとに毎月研究会を重ねております。先月 16 日には、静岡文化芸術大学において、浜松型次世代交通システムの間接研究発表会を開催し、新交通システムの導



入による環境改善効果、それから、運輸連合による地域公共交通の活性化、歩行者と自転車のまちづくり、**LRT**車両、電停デザインとトータルデザインの報告があり、大変大きな刺激を与えていただきました。(写真のパネルを掲げる)このように2階建てのデザインになっております。初めて見る方はおっと声を上げるかと思ったのですが、いかがなものございましょうか。そういうことで、大変大きな、そして刺激を与えてくれました。その際、浜松オリジナルの世界初という2階建て新型車両のモデルが展示され、さらには**LRT**の路線計画まで示され、参加者の目を引き、驚きと感激を与えてくれました。きょうは路線の計画は示せませんでした、浜松を網羅する路線計画まで立てていただいております。今の社会情勢の中、地球環境や高齢化社会等、さまざまなことを思うと、次世代公共交通を真剣に考えるときが迫っていると思います。そこで、フィーダーバスの利用計画を絡めて**LRT**の導入計画などをどのように考えるか、お伺いいたします。

答弁 鈴木康友浜松市長

第55番自由民主党浜松柳川樹一郎議員の御質問にお答えいたします。柳川議員には巨大模型をお持ち込みいただきまして、大変ビジュアルで楽しい御質問をありがとうございました。

答弁 都市計画部長(柴田邦弘)

駅やバス停での駐輪場設置についてでございますが、自転車は最寄りの駅やバス停までの手軽なアクセス手段であることから、電車やバスなどの公共交通の利用促進を図るため、通勤や通学する方々の自転車駐輪場を積極的に整備してまいりました。現在のところ、JR線、遠州鉄道線、天竜浜名湖鉄道線など市内36駅に約1万2200台、27バス停に約750台を設置しております。このうち、交通事業者みずから公共交通利用の促進を図るために約3400台を設置しております。今後につきましては、より一層公共交通への転換や利用促進を図るため、市と事業者が協働して、パーソントリップの調査結果をもとに駐輪場が必要となる主要な駅やバス停に新設、または増設を進めてまいります。

次に、バスについてお答えいたします。初めに、バスカットの設置につきましては、朝夕の通勤通学時間帯の渋滞解消策の一つとして有効であると考えておりますことから、主要道路のバスによる渋滞箇所を把握するとともに、既存道路内での設置や用地確保の可能性などを調査し、設置可能な箇所につきましては、必要性が高い箇所から設置してまいります。

次に、最寄りの駅に接続するフィーダーバスの運行についてでございますが、現在の浜松市のバス交通は、JR浜松駅を中心に放射状に形成されていることから、一度浜松駅に出ないと目的地に行くことができないといった課題がございます。これらを解消するため、将来の公共交通ネットワークの考え方としまして、ミニバスターミナル構想を提案しております。この構想は、鉄道駅や大型商業施設など公共交通の結節点となる交通拠点にミニバスターミナルを配置し、バス路線をサービスレベルの高い幹線と支線、いわゆるフィーダーに再編し、さらに、このミニバスターミナル間を支線で結ぶことにより、環状方向にもサービスしようとするものであります。したがって、このミニバスターミナル構想を具現化していくため、現在策定中であります総合交通計画の中で実施計画を明確にし、御指摘のような鉄道とバスが連携した使いやすい公共交通ネットワークの構築に努めてまいります。

次に、**LRT**の導入についてお答えします。**LRT**は、定時性や快適性など多くの面ですぐれた特徴

を有する交通システムの一つであり、国内においても、従来の路面電車などをもとに車両の低床化などユニバーサルデザイン化を図ったものや外観も美しくデザイン化され、都市のシンボルとなる公共交通機関として全国的に注目されております。しかしながら、導入に向けましては、運営主体、初期投資額やランニングコストを含めた事業採算性、軌道設置による道路空間の制約など、課題も多いと認識しております。こうしたことから、現在策定中であります総合交通計画におきましては、本市の都市構造や投資効果を十分踏まえ、LRTのみならず高度化させたバス交通システムなどの新たな交通システムについて、需要、建設、運行コスト、輸送力、導入空間、まちづくりなどの視点で検証を行うなど、本市として最適な交通システムを研究しております。この中で、先ほど述べました将来の公共交通ネットワークを支える基幹路線の交通システムとしましては、当面、路線の柔軟性を持つ既存のバスシステムを基本とし、郊外部におきましてはミニバスターミナルを介してフィーダーバスの運行を考えております。今後につきましては、公共交通利用者が増加し、このバスシステムでは利用者の需要に対応できない場合には、大量輸送が可能なLRTについても次世代の新たな交通システムの一つとして想定しております。

平成22年3月8日 代表質問

質問 渥美 誠(自由民主党浜松)

1982 年、フランスで交通基本法が公布されました。基本法では、すべての人の移動する権利、交通手段選択の自由の権利などを交通権として定義し、だれもが容易に低コストで快適に、さらに社会的コストも増加させないで移動することの実現を目的にしています。昨年 11 月 13 日、国土交通省は交通基本法検討会を設置、初会合を開き、人の移動の保障と公共交通の維持・再生に向け、すべての交通体系を包含した法制化に乗り出しました。移動の権利を保障することにより、社会的な規制が行われるという弊害が起きることも予想されますが、交通政策は今後の都市計画やまちづくりを変えていく重要な位置づけになるのではないかと思います。そこで、20 年後を目標年次と定めた全市域を計画対象区域とする中・長期計画である浜松市総合交通計画策定に当たっての明確なビジョンと、それを実行するための具体策について伺いいたします。

1 点目は、浜松市を含む磐田市、袋井市、湖西市、森町、新居町の西遠都市圏での人の移動、いわゆるパーソントリップ調査におけるトリップ数を見ると、総トリップ数 272 万トリップのうち、262 万トリップ 96.3%が内から内となっており、西遠都市圏の外への移動は4%以下であり、10 年以上横ばいの状態が続いております。このことは、市民の生活圏が都市圏の中で安定しているためであります。こうしたことから、浜松市総合交通計画における計画対象区域についても、西遠都市圏の中の浜松市としての位置づけによる対応が必要ではないかと思いますが、いかがでしょうか。また、西遠都市圏総合都市交通計画協議会では、このことについてどのような検討がなされているのか、伺いいたします。

2 点目は、浜松市総合交通計画は浜松市都市計画マスタープランとの整合性を図っていくという前提はありますが、平成 42 年ごろには約 24 万人が高齢者、高齢化率が約 32%となる高齢社会が予測されることや、交通分野における環境負荷削減による地球環境問題への対応を考える上でも、公共交通の確保・拡充は大変重要であり、さらには、中心市街地の再生、観光産業振興、過疎地対策など、さまざまな課題に対応する次世代交通システムとしての公共交通を構築する必要が迫ら

れているのではないのでしょうか。また、パーソントリップ調査において、交通手段として鉄道、バスを利用する人の割合、いわゆる公共交通分担率は昭和50年9.6%、昭和60年6.7%、平成7年5.6%、そして平成19年には4.4%と年々下がっています。全国政令指定都市との単純比較では、静岡市が6.7%、新潟市18.3%、千葉市27.0%、最高は横浜市の40.0%となっており、本市の公共交通分担率の引き上げは、移動が制約される人たちの交通格差是正の上でも喫緊の課題であります。

フランスのリヨン市では、リヨン大都市共同体による車優先社会見直しによる公共交通推進とまちづくりが同時並行で行われ、9人以上従業員を抱える企業から給与の1.4%を交通税として徴収しております。パリ市でも、パリ市内における自動車使用削減のため、公共交通サービス拡充を図り、65年ぶりにLRT(トラムT3)を開通させるなど、パリ市内の移動手段における公共交通の割合を64%とするなど、脱自動車社会に向けた公共交通政策が行われています。そこで、公共交通分担率の目標値の明確化について、また、過疎地のみならず20年後に予想される高齢社会やCO2削減などの環境問題に対する公共交通の果たすべき具体的な施策について、さらに、中心市街地再生、観光振興など、さまざまな課題に対応する次世代交通システム施策について伺います。

答弁 鈴木康友 浜松市長

次に、西遠都市圏の中の浜松市としての位置づけについてお答えいたします。

本計画は地域の特性に対応しつつ、過度に自動車交通に依存しない、公共交通を基軸とした交通行動への転換を図ることを基本的な方針とし、公共交通の路線と交通結節点で構成する使いやすい公共交通ネットワークの構築を進めていくこととしています。こうしたことを踏まえ、本計画と同時期に策定している西遠都市圏総合都市交通計画の計画対象区域は、住民の日常生活圏、産業活動圏などを踏まえ、袋井市から湖西市までの4市2町とし、また西遠都市圏に隣接する広域都市圏の交通行動も反映し、策定を進めております。この中で、本市は西遠都市圏の交通ネットワークの中心と位置づけられていることから、本市の総合交通計画は、西遠都市圏全体の交通の動きと整合した計画として策定を進めております。

次に2点目、公共交通分担率の目標の明確化とさまざまな課題への対応についてお答えいたします。まず、公共交通分担率の目標値の明確化についてですが、計画の実現に向けて、市民にわかりやすい指標として、渋滞の緩和、移動時間の短縮、自動車交通の二酸化炭素排出量の削減を示してまいります。さらに、過度に自動車交通へ依存しない交通行動への転換を図ることを目指す公共交通利用者数と公共交通分担率もその指標として示してまいります。

本計画の中では、高齢社会や地球環境問題に対応するため、地域の特性に対応した、より使いやすい公共交通ネットワークを構築していくこととしております。これを実現するため、バス路線の再編や交通結節点の強化などを行い、自動車利用から公共交通利用への転換を図ってまいります。さらに、地域が主役となって育てる持続可能な公共交通を実現するため、地域の皆様とともに、車両の小型化やデマンド運行など、バスの運行改善に取り組んでまいります。

次に、LRTなどの次世代交通システム施策についてですが、これらの交通システムは幾つかの特徴を有する交通システムと認識しています。しかしながら、この導入に向けては、特に事業の採算性が課題であると考えています。このため、当面は都市構造や市民ニーズの変化に柔軟に対応できるバスや鉄道などの既存ストックを十分に活用することを基本といたします。

質問 柳川 樹一郎(自由民主党浜松)

公共交通、地域の足は地域で守る。浜松市でも議員による地域公共交通活性化推進議員連盟を立ち上げ、また一般市民と大学の教授で構成されている都市交通デザイン研究会とで研究を続けてきました。フランスでは国内交通基本法で、だれもが低コストで快適に移動できる権利として交通権が保障されております。日本では、去る5月18日の交通新聞によると、国土交通省が来年の通常国会への提出を目指して交通基本法案をめぐって、自由に移動できる権利を移動権として保障する新法の骨格が固まったというようなことで新聞に載っております。

そこで、1点目は、地域公共交通の利用が低下してきている現象についてであります。地域公共交通の重要性は大変大きいものと思います。そこで、浜松の現状を見てみますと驚きです。公共交通分担率(バス・鉄道)が何と4.4%。政令市中最低であります。私が大学を卒業したころ、約10%でありました。ちなみに静岡市は7.4%、名古屋市になりますと25.4%となっております。昭和50年にバスの分担率が7%あったものが、現在では2.2%まで落ち込んだものです。どうしてでしょうか。自家用車の普及だけが原因ではないと思います。どのような理由が考えられるのか、お伺いします。

2点目ですが、バス路線のあり方が、地域公共交通の利用者を一層減らしているのではないかと思います。バス会社にしてみれば、赤字路線は廃止の方向ですというように、会社は廃止すればよいのですが、利用者にとっては困ったものです。私が最良の提案をするのでよく理解していただきたいと思います。現在のバス路線は、何が何でも浜松駅に向かって路線が編成されています。そこで、鉄道を利用できるようにJR東海道線や遠鉄西鹿島線、天竜浜名湖鉄道線の最寄りの駅に通勤・通学用フィーダーバスを循環させ、運輸連合を結成して運賃の一元化を図ってみてはと思うものであります。さらにつけ加えるならば、おおむね1時間で浜松の中心部に出入れるようにしてはいいかなものではないでしょうか。そこで、運輸連合の実行性についてはいいかなものかお伺いいたします。

5点目については、市長が一番嫌がる事柄についてお伺いいたします。それはLRTです。バス交通に比べて定時性や輸送力、静穏性にすぐれ、人や環境にも優しい乗り物です。私たち団塊世代が年老いていく中、いつまでも車を運転できるものではありません。浜松市の高齢者対策・障害者対策が万全で心配ないというならば別ですが、私はそうは思いません。LRTを導入すると同時に、パークアンドライドとの組み合わせやフィーダーバスとの乗り継ぎなどにより利用促進を図れば、現在の交通状況を一変させるものと察しております。バス路線のところでも話をさせていただきましたが、重複するバス路線を取りやめて、基幹となるLRT路線を有効的に活用することが最良だと思います。LRTはだれが運営するのか、また建設費はどのくらい必要なものか、採算性はどうかという人がいますが、路線の引き方次第で観光の名所にもなると思いますし、あくまでも公共性を重視しての考えでLRTの導入はいいかなものか、お伺いいたします。

答弁 花嶋 秀樹(副市長)

御提案の運輸連合につきましては、複数の交通事業者が連携して公共交通施策を一元的に運営する中で、公共交通ネットワークの再編や、それに伴いますダイヤ編成、統一的な運賃制度の導入など、総合的な交通施策を実施することによりまして、公共交通全体の利便性を高めるものであると認識しております。御質問にあります鉄道駅を活用して支線バス路線を循環させる運行、いわゆ

るフィーダーバスにつきましては、利便性の高い交通ネットワークを構築し、過度な自家用車利用から公共交通利用を促すためには効果的な手段でありますことから、本市の総合交通計画においても、鉄道駅を活用したバス路線を将来の公共交通ネットワークとして位置づけをしております。このネットワークの早期実現に向けましては、主要な鉄道駅をミニバスターミナルとして位置づけ、一定の需要が見込める地域におきましては、環状方向への新規バス路線の実証運行を実施するなど、複数の交通事業者と協力しながら、利便性の高い公共交通ネットワークを構築してまいります。また、運賃の一元化と運輸連合の実行性につきましては、複数の交通事業者が連携したICカードの統一、乗り継ぎ運賃の割引など、運賃の一元化は利用者の負担を軽減し、利便性を高めますことから、利用者数の増加や利用満足度の向上につながるものと考えております。こうしたことから、交通事業者と連携し、公共交通の活性化に結びつく本市に適した運輸連合のあり方について検討してまいります。

次に、5点目の**LRT**導入計画についてお答えいたします。**LRT**は、定時性や快適性など多くの面ですぐれた特徴を有する交通システムの一つであり、国内においても、従来の路面電車をもとに車両の低床化や専用の軌道化を図り、停留所も美しくデザイン化することにより、都市のシンボルとなる公共交通機関として全国的に注目されております。こうしたことから、総合交通計画策定の中で、本市の都市構造や投資効果を踏まえ、**LRT**のみならず高度化させたバス交通システムなどの新たな交通システムについて、その採算性や導入空間などの視点で検討を行ってまいりました。その結果、**LRT**につきましては、現段階では採算性等に課題が残ることから、当面は需要の変化に柔軟に対応できるバス及び既存の鉄道の活用を基本といたします。

将来につきましては、公共交通利用者が増加し、利用者の需要に対応できない場合には、大量輸送が可能な**LRT**につきましても、次世代の新たな交通システムの一つとして想定しております。

要望 柳川 樹一郎(自由民主党浜松)

LRTですが、**LRT**というのは私たちがいつまでも車を運転できるわけではございません。そういう中で、今言う、今の既存の鉄道にかわるべきものというのではなくて、新たなものを敷いたらどうだというふうに私は思うのです。奥山半僧坊から昔、奥山線がありました。この中にも乗った方があるはずなのです。そういうふうに見ると、あの利便性の高いものはやっぱりもう一回再考してみたらどうか、また、もっと言うならば、私は浜松駅から中田島のまつり会館のところまでやったらどうか、そして観光の一つの目玉に変えたらどうかというふうなことも考えて、余り経費をかけないで、そして観光客誘致――今浜松駅に台湾とか韓国とか中国からの観光客が新幹線で名古屋から浜松へ来て、浜松でバスに乗りかえて伊豆のほうへ行く、そういう観光客がかなり多いのです。そういった人をちょっと中田島まで足を引っ張ろうかというようなことも知恵を出していただければなというふうに思うと、**LRT**というのは魅力のあるものでございますので、ぜひともお願いしたいものでございます。そして、お金がないというのだったら、交通税のようなものをかけたらどうかというふうにも思う次第でございます。フランスのリヨンでは交通税を取って、そして**LRT**、それから今言う自転車、バス、そういうものに投下しているというようなことを伺ってまいりました。

平成22年9月14日 一般質問

質問 関イチロー

浜松型次世代交通システムの提案は、大学教授やサポートメンバーから成る都市交通デザイン研究会から提言されました。この研究会に先立ち、平成19年、全国に先駆け、ここにいる市議会議員の多くの賛同を得、柳川議員を会長とする地域公共交通活性化推進議員連盟が設立されました。提案の骨子は、1、**LRT**導入の提案、2、次世代交通システムによる都心再生として、都心は歩行者を最優先としたまちとして再構築し、歩行者に優しい交通環境を提案しています。かなり幅広い視野を持った提案書は160ページを超え、図録、表までついた具体的なものとなっています。今後、都心再生フォーラムからの提言もあるようですが、これらの提言につき、行政も呼応し、真摯に検証・検討することが非常に重要と考え、また、それらの結果をつまびらかにする必要があります。どのように対処してこられたのか、また、ともに都心再生への協議を重ね、具体的なあるべき姿を目指すことが真の市民協働、共生共助ではないかと考えますが、市長の見解を伺います。

答弁 鈴木 康友(市長)

次に、都市交通デザイン研究会からは、**LRT**導入を前提に、車優先から歩行者優先のまちづくりなどによる都心再生について提言をいただいております。この提言に関する本市の都心交通の取り組みでございしますが、提言と同じく歩行者優先の基本方針のもと、歩行者が交通結節点である駅前広場から商業施設や憩い空間へと広がっていくよう、都心へのアクセシビリティや回遊性を向上させることとしております。しかしながら、**LRT**導入については、現段階では事業採算性等の課題があることから、当面は既存の鉄道やバスを主体に、使いやすい交通ネットワークの形成を目指すこととしております。

平成22年11月26日 代表質問

質問 渥美 誠(自由民主党)

本年5月に都市交通デザイン研究会から、今までの車に依存した都市形成政策を根本から見直し、地域公共交通を基軸とする政策への転換に向けた、だれでもが容易に移動できる人と環境に優しい都市づくりを目指す浜松型次世代交通システムの提案が提出されました。新交通システムの導入については、代表質問・一般質問でも多くの議員がその必要性を提案してきました。公共交通システム整備による市民の移動や機動性の確保は、広大な市域を有する政令市としての拠点充実のためには欠くことができないものであり、都市の発展につながるものであります。マスタープランで都心と位置づけられたJR浜松駅周辺に高い都市機能を集積し、都心を再生させることが、新しい都市構造の構築につなげる重要な政策であります。拠点ネットワーク型都市構造の構築に、公共交通が明確に位置づけられています。総合交通計画における30年後の公共交通分担率5.5%は、現状でも全国政令市の中で最も低く、他都市と比較した場合、将来に向けた都市間競争に負けないための成長戦略が見えません。それには、利便性や効率性を高め、公共交通分担率を大幅にふやす必要があります。そして、公共交通全体の運行効率を改善するには、輸送力が低く、渋滞によるおくれなどの欠点があるバスだけでは限界があります。バス交通の弱点をカバーする定時性や輸送力などにすぐれた**LRT**など、新たな新交通システムの導入により、高齢者や障害者といった移

動制約者、いわゆる交通弱者をなくすことにもつながり、車依存型の交通政策の転換につながります。この提案に対して、民間交通事業者においても関心が高く、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく国の総合的な支援を受けるための法定協議会の設置に向けた取り組みも模索されているようです。また、町なかのにぎわい再生は不可欠であり、そのためのLRT導入やP&R(パークアンドライド)やC&R(サイクルアンドライド)などによる次世代交通システムの必要性和広域運輸連合による西遠都市圏の公共交通ネットワーク再編の重要性を認識されています。以上のことから、改めて、拠点ネットワーク型都市構造の構築を図るためには、LRTなどの新交通システムの導入が必要であると思いますが、長期的なビジョンを踏まえた見解をお伺いいたします。

答弁 鈴木 康友(市長)

新交通システムの導入についてでございますが、本年5月には、本市の将来にわたる交通の取り組みを位置づけた総合交通計画を策定しております。この計画では公共交通分担率の増加を目指し、研究会の提言と同様に公共交通を基軸とした施策の展開により、さまざまな交通手段を連携させ、拠点となる交通結節点においては、都市基盤施設の改善を進めるなど、市民の暮らしに対応した安全・安心、快適な交通環境の創出を目指しております。いただいた提言にありますLRTなどにつきましても、交通結節点の拠点形成を進める上で、都市のシンボルとなるなどの特徴を有する交通システムと認識しています。しかし、この導入に向けては、特に事業の採算性が課題であると考えております。このため、当面は都市構造や市民ニーズの変化に柔軟に対応できるバスや鉄道などの既存ストックを十分に活用することを基本としてまいります。また、現在、国におきましては、専用軌道、つまりレール等の整備が不要で、交通需要の少ない時間帯や郊外部では路線バスと同様の単独走行、交通需要の多い時間帯や市街地部ではLRTのように隊列走行に切りかえることにより、利用者の需要に柔軟に対応できる効率的な新交通システムの研究が開始されています。今後、こうした技術革新の動向を踏まえ、本市にふさわしい将来の公共交通システムの検討を行ってまいります。

平成23年6月13日 代表質問

質問 太田康隆(自由民主党)

まちづくりと交通政策についてお尋ねいたします。

平成19年度のパーソントリップ調査によると、浜松市の交通手段分担率に占める自動車の割合は66.8%を示し、極端に自動車に偏った交通環境にあるという特徴があらわれています。また、毎年行われている市民アンケート調査でも、鉄道やバスなどの公共交通の利便性に対して不満であるとする市民が多く、この分野での市民満足度は長い間、満たされることなく、その比率は、合併後は40%を超えています。公共交通の充実と、過度な自動車利用から公共交通への誘導は、浜松市の交通政策の大きな課題ですが、昨年つくられた総合交通計画でも、低密度に拡散した都市を前提とした現状追認の交通政策からは大きく抜け出せず、上位計画である都市計画マスタープランでも、新しい公共交通網を戦略的に整備するところにはまだ踏み込んでいません。そこで、以下3点について伺います。

年齢とともに、私たちはいつまでも車が運転できるわけではありません。交通弱者に配慮した政策が必要です。そこで、高齢化社会に対応し、環境にも優しい**LRT**(次世代型路面電車)を導入する考えはないか伺います。また、大量輸送と定時性が確保されることから、ヨーロッパでは軌道系の交通機関が再評価されています。中心市街地活性化と環境対策の両面から、人口密集度の高い高台地区を公共交通へ誘導するため、国道 257 号を拡幅整備して、将来、軌道系の**LRT**を導入していく考えはないか、お尋ねいたします。既存のバスだけでなく、公共交通としての**LRT**を含めた交通システムのあり方を、都市戦略として考えていく必要があります。浜松 21 世紀都市交通会議などの機関で研究していく考えはないか、お尋ねいたします。

今から 30 年前の 1982 年に完成した浜松駅北口駅前広場は、歩行者とバスの動線分離と、乗りかえ機能に徹した合理的デザインで、都市計画学会賞を受賞しました。モータリゼーション時代の象徴でしたが、その後の低速の公共交通と歩行者の地上レベルでの共存というコンセプトに合わなくなり、また、今となっては北口の東西交通の障害にもなっています。この際、都心機能の再構築のため、歩行者優先の思想で大改造すべきと思いますが、いかがでしょうか。

答弁 鈴木 康友(市長)

本市は昨年5月、将来にわたる交通の取り組みを位置づけた総合交通計画を策定いたしました。この計画は、公共交通を基盤にさまざまな交通手段を連携させるとともに、拠点となる交通結節点においては、都市基盤施設の改善を進めるなど、市民の暮らしに対応した安全・安心、快適な交通環境の創出を目指しております。御質問の**LRT**につきましては、高齢社会への対応や地球環境負荷の軽減の観点からもすぐれた交通システムと認識しておりますが、この導入に向けては、特に事業の採算性が課題であると考えております。このため、当面は都市構造や市民ニーズの変化に柔軟に対応できるバスや鉄道などの既存ストックを十分に活用することを基本としてまいります。また、国道 257 号の拡幅整備による**LRT**の導入についてでございますが、国道 257 号沿道の土地利用状況を考えますと、現段階では国道 257 号の拡幅整備は困難な状況にあります。

次に、2点目の新しい交通システムと研究機関についてお答えいたします。総合交通計画の策定段階では、環境負荷の小さい新たな交通システム導入可能性を検討しており、本市の市街地や人口の分布、道路構造等を踏まえ、当面はバスを主体とした交通システムを採用することといたしました。また、現在、国におきましては、専用軌道の整備が不要で、利用者の需要に合わせて柔軟に輸送量を変えられる画期的な新交通システムの研究が開始されております。今後こうした国等の技術革新の動向を踏まえ、本市にふさわしい将来の公共交通システムの検討を行ってまいります。

次に、3点目の浜松駅北口広場の改造についてお答えいたします。北口広場は、鉄道、バス、タクシー、マイカーといった交通機関相互の乗りかえや歩行者動線と自動車の分離など機能的な構造となっております。しかしながら、完成から約 30 年が経過する中、高齢社会の到来、ユニバーサルデザインの推進等、社会情勢変化への対応の面から、駅前広場から周辺施設、商店街への連続性の強化が必要であると認識しております。また、南口広場は送迎レーンが手狭な上、駅南地下駐車場の出入り口もあり、朝夕には自動車混雑が発生している状況にあります。このため、本年度、北口及び南口広場を含む浜松駅周辺交通円滑化調査を実施し、歩行者優先に向けた駅前広場の機能更新及び北口と南口の機能分担について検討した上で、平成 25 年度末に駅南地下駐車場が県道路公社から本市に移管されることから、南口広場の再整備を先行して取り組んでまいります。

平成26年9月12日 代表質問

質問 花井 和夫(自由民主党)

人口減少や高齢化が進展する中において、地域社会の活力を維持し向上させるために、地域公共交通が果たす役割はますます重要となっております。

広大な市域を持ち、国土縮図型政令指定都市と言われる本市においては、バス利用者の減少や路線の撤退など、全国と同様の状況にあるかと思います。高齢者を初め交通弱者にとって、公共交通は必要不可欠な存在であり、集約型都市構造の推進を目指す本市にとっても、地域公共交通の充実を図ることがますます重要となっております。また、平成22年度に策定されました総合交通計画では、バスや電車などを利用する公共交通分担率4.4%を、20年後には5.5%に上げる目標が掲げられていますが、実際には路線バス利用者の減少などにより、伸びるどころかさらに低くなっていると思われます。公共交通のネットワークの維持とともに、過度な自動車利用を公共交通へ転換していくことも重要な施策であります。一方で、高齢化社会に対応した環境にも優しいLRTなどの新交通システムのあり方や導入について、まちづくりの戦略手段として検討していく必要があるかと考えます。そこで、3点についてお伺いいたします。

一つ目に、都市計画マスタープラン及び総合交通計画の見直しが検討されておりますが、公共交通についての位置づけについての考えをお伺いいたします。

二つ目に、公共交通利用促進に向けたモビリティ・マネジメントについて、これまでの取り組みや成果、今後の対応についてお伺いいたします。

三つ目に、次世代型路面電車であるLRTなどの新交通システム導入については、会派としてこれまでも質問や提案をしてまいりました。また、浜松商工会議所青年部の提言や高台商工発展連合会からの要望もあり、市民の関心もありますので、導入について改めてお伺いいたします。

答弁 星野 悟(副市長)

LRTは、都市のシンボルとなり、ユニバーサルデザインへの対応や地球環境負荷の軽減の観点からもすぐれた交通システムと認識しており、次世代の新たな交通システムの一つとして考えられます。一方で、この導入に向けては、特に事業の採算性が課題であることから、市といたしましては、都市構造や市民ニーズの変化に柔軟に対応できるバスや鉄道などの既存ストックを十分に活用することをまずは基本としてまいります。現在、国におきましては、これまでの研究開発を基礎として、自動走行等の技術の目覚ましい進歩により、進行方向や速度の情報を車両間で無線通信し、自動隊列走行が可能な新たな次世代交通システムの実用化に取り組んでおり、2020年の東京オリンピック開催を目標として研究開発に着手しております。今後こうした技術の実用化を待って、本市の都市構造に合った新交通システムについて検討してまいります。

平成27年9月30日 代表質問

質問 和久田 哲男(自由民主党)

LRTを基幹交通とする新交通システムの導入につきましては、過去8年の間に一般質問が4回、自由民主党浜松による代表質問が6回行われてきました。また、それ以前の北脇前市長の時代にも一般質問が2回行われ、松風会を初め、市民クラブ、新世紀浜松、公明党による代表質問が5回

行われています。松風会による代表質問が行われたのは平成 13 年3月のことでしたので、足かけ 14 年にわたり同じ質問が繰り返されたことになります。

北脇前市長は、平成 18 年9月の代表質問に対し、策定中の総合交通計画において、**LRT**を含めた最適な公共交通について検討していくと答弁され、その翌年、引退しております。行政の継続性から、鈴木市長にはその意思を継承していただけるものと思っていましたが、答弁の中で市長は、事業の採算性が課題であり、当面は鉄道やバスを主体でいくと答弁しています。

LRTを基幹交通とする新交通システムの導入につきましては、市民団体を初め、経済団体、地域公共交通活性化推進議員連盟から早期実現を求める要望書が出されています。また、東日本大震災の影響を受けての企業の高台移転及び新東名の開通による急速な大規模開発により、浜松北地域における渋滞問題は深刻かつ重大な課題となっております。地域の安全や生活環境を守るため、地元自治会連合会を中心に浜松北地域新交通システム推進協議会が設立され、地域住民の皆さんからは署名簿まで提出されるという異例の事態となっております。

このような状況から、現状の交通政策は限界を迎えることは歴然で、これ以上、問題を先送りすることは市民の利益に著しく反することになります。幸いなことに、大学と市民団体の協働による浜松型次世代交通システムの提案という実現可能で夢のある提案が、既に5年前に当局及び議会に提出されており、実現に向けた市民運動が続けられております。

先日、市民団体が主催する地域創生市民シンポジウムが開催され、観光と交通をテーマとした研究発表が行われ、さらに具体的な提案が行われています。そのとき、特別講演として石破茂地方創生担当大臣から、地方から創生する我が国の未来というテーマで講演が行われ、大臣は、浜松の力を最大限引き出すまちづくりは浜松にしかできない。行政任せのお任せ民主主義から脱却し、産・官・学・金・労・言の連携を強く求めておられました。シンポジウムで提案された内容は、そこで出された意見をもとに、さらに地方創生・市民案に練り上げ、年末には浜松市及び市議会に提出することでした。皆さんに配付された資料は、シンポジウム参加者に配付された資料の一部です。

そこで、これまでの8年間の一般質問、代表質問の答弁の中から鈴木市長に2点伺います。

1点目として、**LRT**は採算性に課題があると答弁してきましたが、さきの市民シンポジウムにおける提案では、黒字経営になることが期されています。そこで、市は採算性に課題があるとして既に検討されていると思いますので、その根拠について伺います。

2点目として、当分の間は、鉄道やバス主体の交通でいくと答弁をしております。しかし、バスの利用客は 40 年間減少し続けており、近年は赤字経営に転落しています。一方、鉄道は 40 年間、ほぼ横ばいであることから、運輸事業者によれば、実質的な公共交通分担率は2%台に落ち込んでいるとのこと。この状況をどのように捉えているのか伺います。

答弁 鈴木 康友(市長)

次に、御質問の7番目の1点目、**LRT**導入についてお答えをします。

バス交通は、既存の道路空間を走行するため新たな投資を必要とせず、車両も交通事業者により調達されるなど、計画、投資、運行まで民間主体で運営をされております。一方で、**LRT**は、近年、導入を計画している他都市の事例では、軌道整備に加え、車両購入等までも公的負担している状況でございます。これらの費用は、他都市における実績や研究成果によると、1キロメートル当たり 20 億円から 30 億円とされており、仮に浜松駅から都田テクノポリスまでの約 14.5 キロメートルを

整備した場合は、300 億円から 400 億円と莫大な事業費が必要となります。こうしたことから、公的負担を前提とした LRT は、民間主体で運営されているバス交通に比べ、採算性に課題があると考えております。

このような中、国におきましては、軌道を必要とせず、既存の道路空間を自動走行する技術を活用した次世代交通システムの実用化に取り組んでおり、2020 年の東京オリンピック・パラリンピック開催までの導入を目指して研究開発に着手しています。この交通システムは、本市のような分散型の都市構造に合致していることから、今後の研究開発の動向を踏まえて検討を進めてまいります。

平成27年 10 月 1 日 一般質問

質問 吉村 哲志(自由民主党)

観光事業の発展と新交通システムの導入について、同じく星野副市長に伺います。

本市では、観光客数 2000 万人という目標のもと、これまでの観光交流課から観光・シティプロモーションの部門を設置し、担当部長を中心にして目標達成する姿が具体的に示されたことに、観光事業を強化する意気込みを感じます。また、浜名湖観光圏も国から二度目の認定を受け、湖北五山、浜名湖を売り出すチャンスがめぐってきました。また、それに加えて、再来年の大河ドラマに「おんな城主直虎」が決定し、本市の観光行政に強い追い風が吹いてきたことを感じます。大河ドラマの効果を一過性のものにすることなく、県内外、さらには外国からの客を呼び込み、浜松を一大観光地として売り出すこと、これはまさに千載一遇のチャンスであります。

そのためには、観光地を結ぶ交通インフラを導入することを提案いたします。具体的には、浜松駅から LRT で新都田へ、新都田から天竜浜名湖鉄道のフルーツパーク駅へのデュアル・モード・ビークルで行き、そして天浜線で佐久米駅へ、そこからは水陸両用のバスで浜名湖遊覧に向かう。以上のように、観光地はもとより、観光地と観光地を結ぶ交通手段にも興味を、関心を持ってもらう、そして観光客を増加させる要因になるものと考えます。観光事業の一層の発展により、観光インフラに投資した以上に収入を確保できる、そんな浜松市にしていきたいと思いますが、当局の考えを伺います。

答弁 星野 悟(副市長)

御質問にありました新たな交通手段のうち、LRT の導入に関しましては、さまざまな場において議論されてきておりますが、事業の採算性に少なからず課題があると考えております。また、各地で実証実験走行が行われました DMV (デュアル・モード・ビークル) に関しても、現在のところ国内で営業運行しているところはありません。一方、水陸両用バスについては、諏訪湖や山中湖などの観光地で民間事業者により運行されている例があります。したがって、まずは浜名湖観光圏において水陸両用バスが本市における観光資源となり得るのかを運輸・観光・宿泊など民間事業者と採算性を含め調査・研究してまいります。

質問 高林 修(自由民主党)

本年2月19日に浜松市交通事故防止対策会議の第3回幹事会が開かれました。そこで平成27年の交通事故件数の速報値が示されました。平成27年も浜松市は交通事故の人口10万人当たりの件数において、政令市ワースト1位でありました。これで平成20年の2位を除き、過去9年間で8回ワースト1位であります。

政令市比較でいえば、道路管理延長は本市が最長であり、交差点の数も最多であると思われます。また、公共交通機関利用者の減少、すなわち車両運転者が減らないことを意味しています。ちなみに運転免許保有者率は、浜松市は約70%で26年度政令都市中1位でありました。これは本市の特徴で、**LRT**やBRTの整備された他の自治体とは違いがあつて当然とも言えます。

いろいろな分析はあると思いますが、要は本市では人身事故によって苦しんでいる方が最多であることに変わりはありません。本市の東区は、7区のワースト1位が続いていますが、2月28日現在、死亡事故ゼロの日が325日継続中であります。連続200日を達成すると県交通安全対策協議会より表彰されますが、200日を大幅に超え、継続中であります。

東区区協議会では7区中、唯一、交通安全委員会を設置し、多くの議論もされています。ゾーン30も和田、笠井、長上地区に設定されています。東区は人身事故件数、死者数、負傷者数が27年は26年に比べ減少しており、7区の中、トリプル減は東区のみであります。交通事故分析とワースト1位とはいえ、結果を残している東区の交通事故対策について、以下2点伺います。

1点目は、交通事故原因分析に基づく対策、またヒューマンエラーに対する事故削減対策について、朝倉土木部長に伺います。2点目は、東区のこれまでの交通事故削減への取り組みについて、朝月東区長に伺います。

答弁 浅倉 義孝(土木部長)

交通事故の原因は、その多くがヒューマンエラーによるものであり、人間が起こすものとされています。しかし、見通しの悪い交差点など、道路の環境に起因していると考えられる場合もあります。このため、市では生活道路や完成道路における交通事故多発箇所において、警察から提供を受けた事故データを有効に活用し、時間、天候、運転者の年齢等に関する原因を分析し、事故防止対策を実施しています。この結果、ここ数年は事故件数、死者数、負傷者数のいずれも減少が続いています。

次に、ヒューマンエラーによる交通事故についてですが、安全不確認や脇見運転など、運転者自身が安全運転義務を怠ったことによる事故は約76%と大きな割合を占めています。そのほとんどは運転者自身にほんの少しの注意があれば防ぐことができたものです。このため、ヒューマンエラーによる事故件数を減らすためには、市民一人一人の交通安全意識を高めることが不可欠であると考えています。

こうしたことから、1人でも多くの市民の皆様には交通安全意識が定着するよう、庁内に交通安全に関する推進員を新たに創設することで、各課がそれぞれの関係する市民や団体等に交通安全意識を発信してまいります。あわせて、各区において地域に即した交通安全の取り組みを行うなど、より効果的に交通事故を防ぐための広報・啓発に努めてまいります。

平成28年3月10日 一般質問

質問 丸 英之(公明党)

本年1月に国土交通省のBRTの概要、**LRT**の最近の動向について学ばせていただきました。

本市における次世代交通システムを考える中、当初予算に次世代交通システム検討事業が初めて計上されました。目的の中に国が進めている次世代交通システムの本市への適合性検証や地域のバスの効率的な運行の検証を行い、本市としての新しい公共交通の姿を模索するとあります。これまでの議会質問では**LRT**に向けた質問が数多くありましたが、答弁は導入に前向きではありませんでした。そこで、バスを次世代交通システムの手段とした根拠について、木村都市整備部長にお伺いします。

答弁 木村 祥基(都市整備部長)

バスを次世代交通システムの手段とした根拠についてお答えいたします。国が研究開発を進める次世代交通システムは、軌道を必要とせず、既存の道路空間を自動走行するバスを活用したシステムであり、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催を目途とした実用化に取り組んでおります。この研究開発のベースとしているバスは、都市構造や市民ニーズの変化に対し、柔軟に路線を設定でき、また既存の道路空間を走行するため、新たな投資を必要とせず、車両も交通事業者により調達されるなど、計画、投資、運行まで民間主体で運営されています。

一方で、バス以外の交通システムは、軌道や高架橋、地下施設、専用車両等の莫大な事業費が必要となります。近年、導入を計画している他都市の事例では、軌道等整備に加え、車両購入や運行までも公的負担している状況が見られます。

こうしたことから、バスを次世代交通システムの手段とした根拠は、都市構造への適合性が高いこと、民間主体で運営されることでございます。

平成30年3月8日 代表質問

質問 戸田 誠(自由民主党)

今、本市は立地適正化計画を立案している最中です。立地適正化計画によって、本市としてどのような効果をもたらしたいと考えているのか、岡本都市整備部長にお伺いいたします。

まちづくりで重要な要素の一つは公共交通で、魅力あるまち、交通事故の少ないまちは、公共交通が充実していると考えます。今月2日より引佐地域で、実証実験のICTを活用した地域バス実証運行が始まりました。予約の方法の改善や、バス停、目的地を増加するなど、利用勝手が以前のものより数段向上したものです。大いに期待をしています。

公共交通手段の薄いところでは、福祉的意味合いを持った交通手段が必要であります。立地適正化計画は市街化区域の計画で、市街化区域内に居住誘導地域を設定し、その地域に誘導していく計画になりますが、誘導していく手だての一番が公共交通の利便性だと考えます。本市も、**LRT**構想やBRT構想が浮かんでは消えています。自動運転技術などの発達で解決できる時代が来るかもしれませんが、まだそこには至っていないのが現状です。公共交通の発展は、定時性、地域の実情に見合った輸送が重要であると考えます。

そこで今後のまちづくりに重要である公共交通の未来像について、総合交通計画の見直しの中で今後どのように考えて計画していくのか、岡本都市整備部長にお伺いいたします。

答弁 鈴木 康友(市長)

本市の都市計画マスタープランは、まちづくりの基本的な方針として平成 22 年に策定をし、その後の社会経済情勢の変化に対応するため、10 年が経過する平成 32 年の改定を目指し、現在作業を進めております。見直しに当たっては、人口減少時代を見据え、これまでの行政主導によるインフラ整備や規制等によるコントロールから、都市をマネジメントする観点で、既存ストックや民間活力を生かしたまちづくりの視点を取り入れております。具体的には、民間企業の持つ資金力やノウハウ、ビッグデータ等の情報通信技術を生かすとともに、市民のアイデアや地域活動を創出するため、国の制度に基づく都市再生整備計画の提案など新たな仕組みを創設し、市民や民間企業が多様な形でまちづくりに参画できる土壌を整備することを示してまいりたいと考えております。また、都市の将来像の実現を目指し、庁内各課で構成する検討会を設置し、諸課題への対応や関連計画との連携を図りつつ、まちづくりに参画する市民や企業の皆様にわかりやすいマスタープランを策定いたします。

答弁 岡本 光一(都市整備部長)

現在、平成 30 年度の公表に向け策定を進めている立地適正化計画は、拠点ネットワーク型都市構造の実現に向け、都市機能と居住を公共交通の利便性の高いエリアに誘導するための計画です。これにより、人口減少社会においても市街地の人口密度を維持し、日常生活に必要なサービス機能を確保しようとするものです。

計画の効果といたしましては、公共交通やサービス施設等が身近に存在することによる市民の生活利便性やサービス産業の生産性の向上、また、民間投資の誘発による地域経済の活性化を見込んでおります。創造都市の玄関口である中心市街地においては、さまざまな都市機能や居住の集積により、多様な世代の人々が集まり、交流やにぎわいが創出される拠点を形成します。また、インフラの維持管理や行政サービスの効率化、歩いて暮らせる健康的なライフスタイルの促進が図られると考えております。さらに、公共交通の利用促進による地球環境への負荷の低減なども見込まれます。このように立地適正化計画により市民の利便性や都市活力の向上と、効率的で持続可能な都市経営の両立を目指してまいります。

地域公共交通を取り巻く環境は、少子・高齢化、人口減少、交通状況の変化などにより、大きく変化しております。さらに、自動運転やICTなど先端技術の創出が期待され、策定から 10 年経過した総合交通計画は見直しが必要であり、平成 32 年までに改定を予定しております。

その中で本市では、ICTを利用した新たな取り組みとして、昨年 12 月より佐久間地区でのNPOタクシー予約システム運行や、本年3月より、いなさみどりバスのデマンド予約システムによる実証運行が開始されております。また、新しい交通システムの導入については、国において 2020 年を目途に、バスを活用した道路空間を自動走行するシステムの研究開発を進めており、本市においても有用であると考え、これらの新しい技術を取り入れることも検討しております。

今後も、地域や交通事業者などと緊密に連携を深め、先端技術を積極的に検討し、新たなまちづくりの構築を視野に入れ、利便性の高い交通ネットワークの実現を目指してまいります。

質問 賀茂 俊武(自由民主党)

令和2年度に見直し版としての公表を予定している総合交通計画の現段階での進捗状況について大村都市整備部長に伺います。

1点目として、立地適正化計画における都市機能誘導区域と居住誘導区域の拠点間ネットワークの形成について、総合交通計画の見直しの方向性を伺います。

2点目として、大型バス運転手不足に対応した交通手段整備について伺います。自動運転技術は、次期計画中にある程度進むと考えられますが、普及が10年後か20年後かにより公共交通の果たす役割が大きく変わります。しかし、普及したとしても、交通事故削減、渋滞対策、定時性の確保等の観点から公共交通が不要となることはありません。公共交通は運転手が不足していようと、市民の安心・安全のために行政が責任を持って維持させる必要があると思います。運転手不足に対応するためには、やはり一度に多くの人が移動できる交通手段を整備することが解決方法の一つと考えます。そこで、従来のバスよりも輸送能力の大きな道路空間内での軽量軌道交通である**LRT**や、連節バスなどが道路上に設けられた専用空間を走行するBRTの導入などの新たな交通手段の整備について、本市の考えを伺います。

3点目として、交通事故ワーストワン脱出にも大きくかわると考えられる公共交通分担率を高めるための方策について考えを伺います。ここで分割いたします。答弁よろしく願いいたします。

答弁 大村兼資(都市整備部長)

1点目の総合交通計画の見直しの方向性について、立地適正化計画では、各拠点において生活に必要なサービス施設などの都市機能を誘導する都市機能誘導区域と、拠点周辺及び基幹的な公共交通の路線周辺において人口密度の維持により生活サービスが持続的に確保されるよう居住誘導区域を設定しております。都市機能誘導区域を設定した拠点間を公共交通ネットワークで結び、その沿線に居住の誘導を図ることで、コンパクトでメリハリのきいた拠点ネットワーク型都市構造を目指しております。この実現に向けて、現在、総合交通計画の見直しを進めており、その中で公共交通の分野を抜き出し、各地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするマスタープランとしての地域公共交通網形成計画を策定し、安全で快適な交通環境の構築を目指してまいります。

次に、2点目の大型バスの運転手不足につきましては、全国的な課題となっております。本市においても、路線バスの退出意向が示されている中、生活に必要な市民の皆様の足を確保していくことは重要な役割であると認識しております。

このような課題の解消につながる手段の一つとして、近年、自動運転における技術開発が進み、本市を含め全国的にさまざまな地域で実証実験が取り組まれています。一方で、自動運転にかかわる法的な整備が進んでいないことなどから、本格的な実用に向けてはまだ課題があると認識しております。こうした中で、現在、引佐地域ではICTを活用した移動手段を取り入れ、利便性の向上や効率的な運行が可能となるかの実証運行を実施しております。今後、実証運行の結果を検証し、課題解決に向け取り組んでまいります。

御指摘の新たな交通手段としてのLRTについては、一度に多くの人が移動できる手段としては有効であると考えられますが、本市では、膨大な整備費用に対して採算がとれないものと試算しているため、既存の鉄道やバスを基本としていきたいと考えております。連節バスの導入可能性につきましては、交通事業者と協議を重ね、技術面や走行環境を含め研究してまいります。

次に、3点目の交通手段の分担率につきましては、自動車が約67%、徒歩・2輪車が約29%、鉄道・バスの公共交通は約4%となっており、本市の交通手段は自動車利用の割合が高い状況となっております。このようなことから、公共交通の分担率を高める施策として、ハード面では公共交通への乗りかえ促進を図るため、駅やバス停などの交通結節点の隣接地にパーク・アンド・ライドやサイクル・アンド・ライドに対応した駐車場・駐輪場について交通事業者が整備することに対し、市は補助金を交付しております。今後は、交通事業者の意向を踏まえ、市有地の遊休地を活用した駐車場・駐輪場の整備の可能性についても調査研究してまいります。

ソフト面においては、自動車利用から公共交通利用などへの転換を自発的に促す取り組みとして、広報紙やホームページを活用し、市民の皆様と呼びかけております。また、転入者への公共交通の情報提供や企業へのエコ通勤の協力依頼など、幅広く広報に取り組んでおります。このようなハード・ソフトの両施策を行うことにより、主要な駅やバス停においては公共交通の利用者が増加するなど、一定の効果が見られることから、引き続き公共交通の分担率を高める施策を実施してまいります。

質問 賀茂 俊武(自由民主党)

1点、再質問をさせていただきます。過去何度も答弁でありましたLRTは、膨大な費用に対して採算がとれないと試算しているとのことでしたが、どのような試算をしたのか伺います。また、渋滞解消や事故削減、ストック効果についても試算したのか伺います。

答弁 大村兼資(都市整備部長)

LRTの導入に対する採算性は、基本的に運賃収入によって賄う必要があると考えております。平成27年に浜松北地域新交通システム推進協議会から御要望を受けた際、LRTを導入している他都市の事例を参考に、JR浜松駅から新都田地区までの間をLRTに置きかえた場合の費用を試算いたしました。その結果、イニシャルコストは約486億円、減価償却費用を除いたランニングコストは約8億円、運賃収入は約4億円となりました。ランニングコストから運賃収入を差し引くと約4億円の欠損が生じ、この費用を賄うだけでも対象となる地域のバス利用者の倍以上の需要が必要となります。このため、採算性を確保することは非常に厳しいものと考えております。以上のことからLRTが機能することにより、中長期的にわたり得られるストック効果の把握は行っておりません。まずは、先ほど答弁申し上げましたとおり、一度に多くの人が移動できる連節バスの導入可能性について研究してまいります。

質問 賀茂 俊武(自由民主党)

LRTの新交通システム導入には、やはり過去の答弁であったとお考えないということだ

と思います。運賃収入 4 億円と試算したとのことですが、運賃 300 円平均で 133 万人の利用です。現在、遠州鉄道の赤電ですよね、乗客数は 1000 万人です。倍の 270 万人乗車、8 億円を超える運賃収入は決して難しい話ではないかもしれません。ストック効果も把握していないということです、ちょっと非常に残念です。平成 30 年 2 月、戸田議員が代表質問において、**LRT**や BRT など投資が必要なものが行政負担をふやすと考えるのではなく、将来のコンパクトで暮らしやすいまちをつくるための先行投資と考えていただけないものかと意見をしています。私も全く同意見です。ふだん公共交通に恵まれず、苦勞している地域を見ているからこそその意見です。浜松駅周辺は 10 分間に数台、下手をするとバスが二、三台連なって走行しています。1 日待ってもバスが来ない地区もあります。きのう松本議員が免許返納者へのバス・タクシー券について質問していましたが、バスも来ない、タクシー券もない、これでは免許返納などなかなか思い切ってできないと思います。あと、拠点ネットワーク型都市構造については、2010 年からの総合交通計画においても示されていました。10 年たった今でも、どこを拠点としたのか私には本当に余りわかりません。今回は立地適正化計画の都市機能誘導区域が示されましたので、確実に拠点化ネットワーク形成していただきたいと思います。連節バスの導入は研究するということです、公共交通に関する特別委員会もできましたので、ぜひ LRT は含めるかどうかあれですが、さまざまな新交通システムの導入の可能性について、まずは議論、検討する場を設けていただきたいというふうに思います。

委員会発言集(一部抜粋)

平成20年5月12日 建設委員会

質問 丸井通晴委員

◆ 最終目的が、公共交通機関の利用を促進するという調査の目的でうたっています。要するにバス、電車は別として、例えば、私は公共交通機関を利用したくても、ルート、時間帯、あるいはバス停の位置等を含めて利用できにくい状況にあるから車の利用が多いと思います。おおむね7割の方が車を利用しています。そうすると、これからは最終的に8割の方が公共交通機関を利用したいというアンケート調査が出ていると書いてありますが、実際、本当にそういったことができるかどうか。そうすると、いわゆる公共交通機関であるバス会社とか、今、時々話題になっているLRTとかそういうところにつながってきます。もう一つは、先ほどのこの都市計画道路の見直しで、どういうアンケートで調査されたかわかりませんが、西遠都市圏内の浜松市のデータとして、どういうルートで車を利用しているのかという細かな分析もすると、この都市計画道路の見直しにもつながってくると思います。それともう一つは、先ほど言ったようにバス交通です。浜松の公共交通は今のところバスしかないものですから、どうリンクさせていくのか大切だと思います。都市計画道路の見直し案、それから、この後の交通事故の発生状況も、大いに関連してくるものですから、総合的な判断をしながら進めていってほしいと思っていますけれども、その辺の考え方はどうですか。

答弁 交通政策課長

◎ 今回の調査は、西遠都市圏全体を細かく160ぐらいのゾーンというかブロック分けをしています。そのブロックの中から、どういう目的でどこへどういう手段で行ったか、何時ごろ行ったか、男性か女性か、その辺がすべてわかるような調査です。今年度さらに集計したものが出てきます。具体的に言いますと、例えば笠井周辺の高齢者の方が、医大とか聖隷住吉へ行くことを仮定します。しかし、浜松の場合、一たん浜松駅へ出て乗りかえて行くという、恐らくそういうトリップになってくると思います。そういった実際の現状を今回の調査の中でさらに細かく分析して、例えば公共交通の構想とか環状方向のバスネットとか、このパーソンの中でしっかり基本的な計画について位置づけ、今回同時並行でやっています浜松の総合交通計画に反映していきます。その公共交通分野の専門部会等を設けて、さらに深い研究をしてまいりますので、よろしくお願いします

平成22年3月11日 建設委員会

説明 都市計画部次長(都市計画課長)

◎ お手元の浜松市都市計画マスタープランの策定について(修正案)及びパブリックコメント実施結果の公表並びに浜松市都市計画マスタープラン(案)の修正の新旧対照表で説明します。浜松市都市計画マスタープランは、平成17年7月の12市町村合併及び平成19年4月の政令指定都市への移行など、ここ数年の都市の姿及び大きな変化に対応し、また、少子高齢化及び人口減少並びに地球温暖化に対応して、総合的・一体的なまちづくりを進めていくために、都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針として策定するものです。平成21年12月14日から平成22年1月18日までパブリックコメントを実施しました。その結果、意見提出者は102人で、意見

数は 281 件でした。意見の内訳として、提案が 196 件、要望が 47 件、質問が 38 件でした。案に対する反映度として、案の修正が 26 件、今後の参考意見が 7 件で、既に盛り込み済みが 43 件、その他が 205 件でした。今後、パブリックコメントの意見とその意見に対する市の考え方について、4 月 15 日に公表していく予定です。また、最終的に取りまとめた浜松市都市計画マスタープランの策定を5月中旬ごろに予定しています。

次に、パブリックコメント実施結果の公表の 21 ページをごらんください。分野別の方針の 4-2 の交通です。提案 54 以降で **LRT** などの新交通システムに関する意見です。これに対する市の考え方として、当面、鉄道及びバスなどの既存の交通ストックを活用するとしています。

平成24年6月28日 地域活性化特別委員会

意見 花井和夫委員

◆ 商業だけではなくて、歴史、伝統、文化、さまざまに中心市街地の魅力を上げていくというのは、本当にそのとおりだと思います。ただ、郊外があつての中心市街地だと思います。その中で公共交通というのは大変重要になってくると思います。公共交通分担率が政令市の中でも最低の 4.4% しかない。担当部署は違うと思いますが、公共交通政策をもう少ししっかりと連携させていくことが、中心市街地の交流人口をふやしていく一番のもとになると思います。ちょうどこれが策定されたころに、文芸大、静大、あるいは市民の皆さんと会って、地域公共交通活性化推進議員連盟を立ち上げて、その中で、**LRT** や新交通システム、接続バスなど、いろいろな提案もしたけれども、一向に進んでいない状況にあると思います。やはりこれから、公共交通施策は大きなテーマになってくると思いますので、しっかりと議論の中に入れていただきたいと思います。

やはり「く・る・る」も、町なかだけではなくて、シームレスな接続が重要なポイントになってくると思いますので、JR や遠鉄、天竜浜名湖鉄道などと一体感を持ってやっていかないと、幾ら魅力を高めても来ていただけない。自動車中心ではなかなか来ていただけない状況が続くと思いますので、そこをしっかりとやっていただきたいと思います。

質問 高林修委員

◆ 部長にもう少し聞きたいのですが、先ほど各部局で知恵を出し合うというお話がありましたが、今の件に関してはどう思われますか。

答弁 産業部長

◎ 確かに幾ら町なかをよくしても、一つは駐車場問題、それと公共機関という足の問題はあると思います。交通について、我々は「く・る・る」で見直しを図ろうと思っていますけれども、先ほどの交流人口をふやす、いろいろな知恵を絞っていく中に、例えば「く・る・る」を町なかだけではなくて、郊外を走らせるとか、あるいは観光地と結ぶとか、拠点と結ぶとか、いろいろな可能性があると思いますし、議論をしなければいけないと思っています。

それについては交通政策課とも絡んでいきますので、議論していきたいと思っております。

意見 神間智博副委員長

◆ 実際、調べてみると、遠鉄の電車ですが、例えば半田山、あれだけの大きな団地がありながら、電車の駅まで来るすべがない。私のところの新都田でも、あれだけの世帯がありながら、電車で

町なかまで出てくるすべがない。車に頼っていかざるを得ない部分があります。

南区にお住まいの方も、映画を見るときに、車でサンストリート浜北まで行くと聞きました。駐車場代金がかかるということで、まちなかなか行きにくくなっている部分があると思います。特に女性は、町なかの駐車場に車をとめるのが非常に嫌なのです。

やはり交通政策の面を、近々に検討していただきたいと思います。そのために遠鉄電車や東海道線をもっと活用する手段をうまくつくってほしいと思います。

平成26年3月12日 建設消防委員会

意見 渥美誠委員

◆ 中山間地域の移動手段の確保について、福祉や教育でも必要な事業です。例えば、スクールバスの運行ルート上に、お年寄りが行きたいところがあっても乗車できません。子供たちがお年寄りに優しくとか学ぶ一方で、バスは勝手に動いてしまう。福祉、教育も一体となって、地域事情に適した事業にしていきたいと思います。

質問 花井和夫委員

◆ 新交通システムの関係でLRTの導入可能性はどうかと提案したこともありますが、市長は質問の答弁で、まずバス交通を優先的に、可能性を試すということでした。今後、総合交通計画を見直す中で、どのように考えていますか。

答弁 交通政策課長

◎ LRTは非常に難しいと考えています。まずは、企業バスを各企業にお願いしてまいります。

意見 花井和夫委員

◆ 市長の答弁以降、時間がたっています。バス交通の見直しも、一度連節バスの実証実験はしたもの、進んでいないと感じています。積極的に議論し政策を進めてください。

平成26年6月20日 地域活性化特別委員会

意見 花井和夫委員

◆ 期待をしたいと思います。都心のにぎわいの促進、居住人口の拡大も大事ですが、町なかがあって郊外があります。今回の事業の目的に公共交通の再生があるのは評価します。22年度浜松市総合交通計画が策定されて、公共交通分担率4.4%を20年後に5.5%に上げようということですが、具体的な事業がなされていませんでした。今後はもっと自動車の割合が多くなるというのが実感です。過疎地ではバス路線の廃止、公共交通のネットワークの維持が大変だと思います。昨年、国では交通政策基本法が策定されましたが、今後、地方においても法律に基づいて計画を策定していく中で、市の交通総合計画も3・11の東日本大震災を受けて状況も変化しているので、27年度には見直すことになっています。我々もLRTや新交通システムの提案をしていますが、公共交通の位置づけをしっかりとってほしいと思います。浜松市総合交通計画では浜松都心まで30分圏域を拡大していこうということも示されています。中心市街地があるということは郊外、周りがあることを認識して計画を立てていただきたいと思います。

質問 内田幸博委員

◆ 要望書の中にある、利便性のある公共交通導入ということについては、何を指しているのかどのように考えていますか。

答弁 産業部参与(都市政策調整官)

◎ 地元との詳細な調整を行っておらず、具体的な話はこれからということになりますが、**LRT**を含めてという話だと聞いています。市としては、これまで答弁させていただいているとおり、**LRT**については、採算性を含めて課題が非常に多いということですので、まずは既存のバスや鉄道のネットワークといったものを中心に、さらに、自動運転等の交通に関する技術開発が進んでいますので、その動向を踏まえた中で対策を考えていきたいと思っています。

意見 内田幸博委員

◆ **LRT**、要するに路面電車の話というのは、市の財政を何百億円も使うことになって、今の浜松の健全財政を維持する中で、そこまでの余裕はありません。そのようなできないことの話ではなく、現在ある遠鉄西鹿島線や天竜浜名湖線、東西のバス交通、企業における時差通勤といった、現在できる限りのことをやってもらいたい。**LRT**については、今まで議会でも議論しており、確かにいい話だとは思いますが、大昔から路面電車が既設であるのならいいのですが、新たにつくるとなると、それこそ膨大な予算が必要なので、そういった意味で考えると、現状をどう理解して、どうやっていくか。要望書の1と3の項目については、当然やってもらわないと困ることです。

質問 酒井豊実委員

◆ 新交通システムについては、明らかに**LRT**を想定したものというのにはわかりましたが、浜松北地域というのは具体的にどこを指すのですか。これは合併前の浜松市の地区分けということなのか。そうすると、天竜区や引佐地域は浜松市のどのような地域に当たるのかということも含めて整理する必要があると思いますが、当局としてはどのように捉えて対応しようとしているのか。

答弁 産業部参与(都市政策調整官)

◎ 市としては、産業部ではなく、都市整備部が所管することになります。私は都市政策調整官を兼務しているのでお答えさせていただきますが、このエリアについては、見直しをした総合交通計画の増補版でも、工場立地が集中するということで、課題のある地域と捉えています。それを踏まえて、今年度このエリアを中心として公共交通ネットワークの実現性に関する調査を実施したいと思っています。その調査の状況によって、対策を考えていきたいと思っています。

意見 酒井豊実委員

◆ 要望書の項目2に対しては、問題・課題が余りにも多いということで、内田委員と同感です。富山市の富山ライトレールに視察に行き、全線に乗ってみました。もともとあった路線は駅前まで来ていなかったのですが、市街地の道路を通って、富山駅の正面につけたということで、言うなれば遠州鉄道線を上島か曳馬あたりから、高架ではなく道路におろして、その中央を走らせるというようなことだと思いました。浜松に欲しいものですが、遠州鉄道との関係も含めて、坂道の多い浜松でもありますので、問題があると思って見ていたところでした。新たに路線を開発するとなると、非常に多額

の費用がかかるので、公共交通としては、さらに有効な電気バスなども含めて、いろいろと創造性豊かに、自然エネルギーも利用して路面を走るものということを考えていました。先ほどの参与の話では**LRT**については課題・問題がたくさんあるということでしたが、当局としてそれらをまとめた資料があれば提示していただきたいと思います。

質問 吉村哲志委員

◆ 三方原、都田、新都田地区の関係なのでお話しいたしますと、このような問題が上がってきたというのは、**LRT**のことは別にしておいて、数年の間に開発により地区が変貌を遂げているということがありますが、これから一層変貌していきます。それによって、確かに開発によって地域のにぎわいということにはプラスになると思いますが、家もたくさんできて、工場もできて、生活道まで車が入ってきます。雇用の拡大や税収がふえるとか、それは市全体にとって非常にいいことですが、そのしわ寄せをその地域だけで負うことはどうなのかと、地域ではそのような考え方が強いのです。

それで、交通の問題については今年度 700 万円ぐらいの委託料がつき、現状はどうなっていて、これからどの方向でいくのかということで調査をしていくということですが、調査結果が出てきたら、それに対していつごろまでに何をやっていくのかというめどを立てておく必要があります。29 年度にはスズキが完全稼働し、ヤマハ発動機も完全稼働します。33 年度には第三都田地区も完売させるというめども立っています。そうすると、どれだけ工場ができるのかわかります。そのようなことを考えると、交通についての検証をしたら、即実行していかないと、大きな禍根を残すようになります。

私も実際に市役所から都田公園まで車を走らせましたことがあります。通常で 35 分かかるところ、朝は 50 分から 55 分ぐらいかかりました。1 時間はかかりませんでしたが、倍近くかかっています。そうすると、生活道にもどんどん車が流れ込んできます。以上のような問題が出てくるので、とにかく対策をやってもらいたい。企業バスを出すとか、連結バスの実証実験もありました。フレックスタイムもあります。そのようなことを真剣に、具体的に講じてもらいたい。

LRTについては、全体で約 800 億円、三方原本線だけで約 300 億円かかるということで、今の行政ではそれだけかけることはどうかと思います。テクノロードを通せば、道路が片側 1 車線になって、さらに交通渋滞を招くので、そこも検討が必要です。**LRT**そのものは観光として、天竜浜名湖線や浜名湖の舟運などと結びつけていけば、浜松にとって重要なものになっていく可能性はあると感じています。今回、浜名湖観光圏が認定されて、観光と結びつけて通勤・通学ともあわせて考えていけば、要望書の項目 2 も俎上にのせることはあるかと思います。まずは、実証の結果をどのように生かしていくのか伺います。

答弁 産業部参与(都市政策調整官)

◎ 今年度の調査の中身は、本年度策定した浜松市総合交通計画の増補版の中にも、工場立地が進む三方原、都田、新都田地区については、交通ネットワーク検証エリアという位置づけをしており、増加交通数の把握をするとともに、交通手段の転換を促進するとしております。これを受け、本年度公共交通ネットワークの実現性の検証調査を実施したいと考えています。具体的には、企業バス運行の可能性、路線バスの運行可能性の検討を行う予定です。

検討した上での対応については、本調査の進捗を踏まえて、地元の方々とも相談・調整をさせていただきながら、さらに具体的なバス等の導入可能性については運行事業者とも調整しながら、対応を進めていきたいと思っています。