

2019年12月20日

浜松市都市整備部長
大村兼資様

浜松市南区東若林町 1220-5
浜松都市環境フォーラム
代表 内田宏康
TEL 447-2490

公開質問状(持続可能な公共交通網整備について)

拝啓

時下ますますご清祥のこととお喜び申し上げます。

去る10月3日の新聞で、加茂俊武議員の一般質問に対する答弁記事を拝読いたしました。過去の市議会会議録を検索したところ、LRT導入に関する質問は、鈴木市政になってから代表質問と一般質問が7回づつ行われています。その都度、「採算性に課題があり、鉄道やバスを基本としていく」という答弁が繰り返され、実に12年に渡って問題が先送りされており、愕然としました。

この間、バス利用客は減り続け、浜松市の公共交通は危機的状況にあり、公共交通分担率4.4%は政令指定都市中最下位です。最も公共交通を必要としている交通弱者は、市民の約3割を占め外出の自由が奪われています。

議会は地方自治体の最終意思決定機関です。議会からの質問や提案を否定するだけで、改革案を示すこともなく、長年にわたり問題を先送りしてきたことは地方自治の根幹を揺るがす大問題です。今般、LRT導入について「整備費486億円」「年4億円の赤字」という重要な答弁が行われていますが、肝心の根拠についての説明がされていません。核心に触れる議論もなく、「言いつばなし、聞きつばなし」のまま終わっており、これでは議会制民主主義が機能しているとは言えません。これ以上、行政と議会の慣れ合いとも言える市民不在の密室政治により、市民が不利益を被ってはならないと考え、公開質問状を提出させていただきました。文書にてご回答下さいますようお願いいたします。

申し遅れましたが、当フォーラムは2002年から浜松市の公共交通に関する研究提案活動を続けている市民団体です。2010年には都市交通デザイン研究会との共同研究によりLRTを基幹交通とする「浜松型次世代交通システムの提案」を、別紙要望書とともに浜松市に提出させて頂いています。なお、LRTに関する要望書は、「地域公共交通活性化推進議連」、「浜松市高台商工発展連合会」からも提出されています。参考までに関係資料を添付させて頂きました。

敬具

はじめに

議会でのL R Tに関する議論は「採算性」に偏執しており、重要な本質論が欠落しています。L R Tは環境に優しく、「経済効果」「税収効果」「コンパクトシティ効果」等の優れた導入効果があります。L R Tに関する認識を深めていただき、是々非々の議論をして頂きたく、はじめに、当フォーラム提案の「L R T三方原線」について概要を述べさせていただきます。

浜松市は新幹線はじめ、J R 線・天浜線・国1・東名・新東名等、東西方向の幹線交通は非常に恵まれています。反面、南北方向の幹線交通は遠鉄西鹿島線のみで非常に脆弱です。「L R T三方原線」は、浜松駅と浜北区の明神池公園を結ぶ構想（約15km）で、脆弱な南北幹線軸の強化をめざしています。沿線周辺には約18万人の人口があり、市役所やホテル、事業所や高校・大学、病院、工業団地等が集積しており、市内でも有数の交通需要の高い路線です。特に、東名と新東名に挟まれた区域は、流通拠点として最適な立地環境にあり、発展が期待されているエリアです。

L R T整備費は約450億円を想定しています（国補助1/2、市実質整備費225億円）。主要電停にP & R、C & Rを整備し、東西にフィーダーバスを運行するとともに、バス路線再編により100年先まで利用できる持続可能な公共交通をめざしています。整備費225億円は、年間予算約3,500億円の浜松市にとって、20年間で十分に返済できる事業だと思います。採算性については、年1.5億円の黒字の試算となっています（需要予測1,100万人、運賃一律150円、年間経費15億円）。

L R Tは輸送力・利便性・定時制・快適性・静穏性の高い超低床式の乗物です。バス交通の弱点を補完する公共交通として、国内外で導入されています。電停間に架線はなく、排ガスを出さず、低運賃、低料金（P & R1回100円程度）、待たずに乗れる（日中6分間隔運行）のため、沿線周辺の景観・環境・利便性は飛躍的に向上します。事業所や店舗、工場、住居、マンション、福祉施設等が集積し、沿線集約型コンパクトシティが実現することになります。地域経済の発展と、固定資産税等地方税の大幅増収が見込まれ、雇用も創出されます。シンボリックなL R Tの導入により、中心市街地の集客力は高まり、観光客の増加も期待されます。車や自転車からL R Tへの乗り継ぎにより、公共交通の利用促進、渋滞の緩和、交通事故削減にも貢献することになります。

質問事項

1. 「整備費 486 億円」について

LRT整備費について、「2015年度試算では486億円」と、虚偽の答弁をされていますが、市長は同年「浜松駅から都田テクノポリスまでの14.5kmを整備した場合、300～400億円の莫大な事業費が必要となる」と答弁されています。そこでお伺いいたします。

- (1) 市長答弁と今回の部長答弁のどちらが正しいのでしょうか。
- (2) 整備費は4年の間に100億円以上も増えています。486億円の根拠について詳しいご説明をお願いいたします。

2. 「年4億円の赤字」について

LRTは「年4億円の赤字」という重要な答弁をされています。ほぼ同規模の宇都宮市LRTは、1.5億円の利益を見込んでおり、本当に4億円の赤字になるのか疑問がありますが、根拠についての説明はなく、本格的な議論もなく疑問点を残したまま終わっています。翌日の新聞には「年4億円の赤字」と報道されており、答弁用に捏造された数字だとしたら、議会と市民を欺いたこととなります。そこでお伺いいたします。

収支見込みは需要予測、運賃など前提条件次第で増減します。下記前提条件をどのように設定されたのかお伺いいたします。

- | | |
|---------|------------------|
| ・年間輸送人員 | 万人（算定根拠もお示し下さい） |
| ・運行総本数 | 本（1日） |
| ・運行間隔 | 分/分（ピーク時、オフピーク時） |
| ・車両定員 | 人 |
| ・車両全長 | m |
| ・運賃設定 | 円（初乗り） |
| ・運営経費 | 億円（年間） |

3. 「既存の鉄道とバスを基本とする」について

市内には地方鉄道3線（JR線、天浜線、遠鉄線）があります。年間利用客は1975年以降いずれもほぼ横ばいで、これ以上の伸びは期待できません。一方、バス利用客は7,710万人（1975年）から2,440万人（2017年）に激減し、今も廃線や減便が続いています。このような危機的な状況にありながら、「既存の鉄道とバスを基本とする」という答弁を繰り返しているだけでは、問題は解決できません。そこでお伺いいたします。

担当部長として当然、市民のための最善策となる「方針と政策」をお持ちの筈ですので、議会と我々市民に示して頂きたいと思っております。

4. 連節バス導入研究について

「今後は連節バスの可能性について研究していく」と答弁されていますが、2009年に3日間の連節バス実証実験が行われ、不採用となっています。10年前に結論が出された案件を蒸し返し、研究を再開することは問題の先送りに過ぎず、政策担当能力の有無が問われることとなります。市民のため行政がすべきことは、持続可能な公共交通を構築することで、それは接続バスで解決できるようなレベルではありません。そこでお伺いいたします。

- (1) この答弁は、都市整備部長のお考えとしてされたものでしょうか。
- (2) 担当部・課内で十分に議論と検討が行われた結果の答弁でしょうか。

5. 社会的課題の解決について

浜松市は下記のような深刻な社会的課題を抱えています。いずれも10年以上未解決のままで状況は悪化しつつあります。これらの課題は相互に関連しあっているため、関係部署による横断的、総合的な改革が必要です。具体的な改革案を示していただきたいと思えます。

- ・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）
- ・公共交通空白域・交通格差の拡大（都心は過剰、中山間地はバスゼロ）
- ・公共交通分担率は、政令指定都市中ワーストワン（4.4%）
- ・市民の約3割が交通弱者
- ・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（典型的な車依存型都市、郊外の都市化）
- ・幹線道路の交通渋滞（都田テクノロード、国1バイパス）

6. 行革とモビリティ改革について

LRT導入問題が先送りされてきた根本原因は、「行革一辺倒」の市政にあります。行革で生み出した財源は、「市債償還」と「未来への投資」にバランスよく配分すべきですが、経費節減を優先するあまり、多額の予算を必要とする未来への投資は「無駄」とみなされてきました。その結果「LRTは採算制に課題がある」という市長答弁が踏襲され、市民の未来や、議員の意見よりも、経費節減が優先されてきました。仮に市債償還に充てた約900億円の1/4（約225億円）を、LRT整備に向けていたとすれば、前問の社会的課題の解決と、持続可能な公共交通の整備が進んでいたと思えます。

国内外では「100年に一度」と言われるモビリティ革命が進んでいます。その改革を推進すべき立場にいるのは都市整備部長です。担当の部・課には優秀な職員がいるはずで、部下を信じ、政策能力を最大限に引き出し、改革案をまとめ、市長を説得し、議会に提出すべきではないでしょうか。職員のモチベーションを高め、風通しの良い市政にすることが、市民にとって最大の行革となります。都市整備部長の信念のほどをお聞かせください。

7. 浜松市立地適正化計画の推進について

(1) 都心機能誘導区域のまちづくり計画について

立地適正化計画は、「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」への転換を求めており、「都心機能誘導区域」を定め、該当駅名を示しています。計画を推進するには、バスやデマンド交通、歩道や自転車走行空間の整備等、身近な移動手段の整備が必要です。各駅の具体的な計画はいつ示されるのでしょうか。お伺いいたします。

- ・ 広域サービス型 浜松駅周辺
- ・ 市域サービス型 浜北駅・小松駅周辺
- ・ 地域サービス型 天竜二俣駅・西鹿島駅・気賀駅周辺
- ・ 生活サービス型 天竜川駅・高塚駅・上島駅・小林駅周辺

(2) 基幹的公共交通の整備について

都市機能誘導区域間をつなぐ「基幹的公共交通」は、鉄道やLRTのような定時性の高い交通が適しています。現行のバス路線は大半が浜松駅を中心とする放射状線のため、誘導区域によっては利便性・定時性が低く魅力に欠けます。バス事業が危機的な状況の中で、基幹的公共交通をどのように整備されるのでしょうか。お伺いいたします。

8. LRT調査費計上について

浜松市の危機的な公共交通を立て直し、持続可能な公共交通を構築するには、10年単位の歳月が必要です。失われた12年は余りにも犠牲が大きく、不退転の覚悟で取り戻す義務と責任があります。すでに2007年に、市議で構成する地域公共交通活性化推進議連が「LRT等新交通システム調査費」計上について要望書を提出しています。要望を真摯に受け止め実施していれば、今頃は「LRT」が実現し、地方創生の切り札となっていたと思います。

そこで、2020年度予算に「LRT整備調査費」を計上し、「採算性」「経済効果」「税収効果」「コンパクトシティ効果」等について、研究及び計画の策定に本格的に取り組むべきだと思えます。都市整備部長の見解をお伺いいたします。

以上、ご回答のほどよろしくお伺いいたします。