

令和2年1月31日

浜松都市環境フォーラム
代表 内田 宏康 様

浜松市都市整備部長
大村 兼資

令和元年12月20日付けで提出された公開質問状につきまして、以下のとおり回答いたします。

1. 「整備費486億円」について

令和元年10月2日に行われた市議会本会議で答弁した整備費用の試算につきましては、平成27年に浜松北地域新交通システム推進協議会からLRT導入の要望を受けた際、LRTを導入する宇都宮市の検討資料を参考に、JR浜松駅から新都田地区までの約14.5kmにおける事業を想定したものです。

その整備費の内訳につきましては、宇都宮市の例（表①参照）を参考にして、走行空間や車両等に要する費用をキロ当りに換算した約30億円/kmに約14.5kmを乗じた約435億円と、交通結節点に要する費用として、浜松駅北口駅前広場やミニバスターミナル（中間の交通結節点）整備を含めた概算事業費を約51億円と試算したものを加え、全体の概算費用として約486億円と算出いたしました。

表①. LRT 整備費の内訳

宇都宮市	
項目	費用（億円）
走行路面・路盤等	301
低床式車両	62
車庫・変電所等	40
電気・信号	49
合計	452（15km）
キロ当たり	30.1

なお、事業費300～400億円との違いにつきましては、他都市の調査成果などを参考にした標準的なキロ当たり単価（20～30億円）を用いて算出したものに対し、宇都宮市単独の事例を参考に交通結節点整備の試算を加えていることによるものです。

2. 「年4億円の赤字」について

試算した収支計算の内訳につきましても、宇都宮市の運行計画（表②参照）を参考に浜松市も同規模と想定し、人件費、運送費、保守管理費に要する費用を年間約8億円と算出いたしました。

また、運賃収入につきましては、宇都宮市の運賃設定（150～400円：174円/人）を参考に、LRT沿線地域のバス需要が年間約237万人のため、この利用者が転換するものと想定し、約4億円と算出しております。

表② 運行計画

		宇都宮市案
運行区間		JR 宇都宮駅 ～ テクノ・工業団地
延長		約 15.0km
停留所数 (平均間隔)		19 箇所 (約 790m)
運行時間帯		6～23 時台
運行 間隔	ピーク	6 分間隔 (10 本/時)
	オフピーク	10 分間隔 (6 本/時)
運行本数 (片方向)		128 本/日
車両数		18 編成
車両走行キロ		3,840km/日 1,401,600km/年

なお、これらの試算につきましては、宇都宮市ホームページで公開されている資料を参考といたしました。(現在も宇都宮市ホームページで閲覧可能です。)

3. 「既存の鉄道とバスを基本とする」について

4. 「連節バス導入研究」について

5. 「社会的課題の解決」について

本市では、人口や利用者の減少、近年ではバス運転手の不足など、公共交通を取り巻く状況は厳しいものがあります。しかしながら、このような課題に対応し、将来に渡り持続可能な公共交通を目指していく必要があります。

このため、平成31年1月に策定した立地適正化計画や、現在見直しが進められている都市計画マスタープランでは、各拠点に必要なサービス施設や居住の誘導区域を設定し、それぞれの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ある拠点ネットワーク型都市構造を目指すこととしています。

現在、進めている総合交通計画の見直しにあたりましては、このような、まちづくりとの連携を図りながら、既存の鉄道やバスを基本に様々な地域特性に応じた交通体系を構築するとともに、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&ライドの整備や広報紙等を活用した公共交通利用への転換を促す取り組みなど、ハード、ソフト

の両面から計画に位置付けてまいります。

連節バスにつきましては、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（ART：アドバンスド・ラピッド・トランジット）や、名古屋市における新たな路面公共交通システム（SRT：スマート・ロードウェイ・トランジット）の研究開発が進められているところであり、本市もこれらの研究開発の動向を注視し、その導入可能性について研究してまいります。

いずれにしましても、現時点では、既存の鉄道やバスなどの公共交通を最大限ご利用していただくことが、持続可能な公共交通の実現に繋がるものと考えておりますので、今後引き続き、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。

代表的な具体案につきましては、次のとおりです。具体案を進めていくにあたりましては関係部署と連携を図りながら取り組んでまいります。

・危機的状況のバス事業

市内の拠点を基幹的な公共交通で結び、その沿線に住居の誘導を図ることで利便性が高く将来に渡って持続可能な公共交通を目指すとともに、自動運転やICTなどの交通に関する新しい技術も活用しながら、効率的で使いやすい公共交通を目指してまいります。

・公共交通空白域、交通格差の拡大

中山間地の交通空白地域では、NPOタクシーを活用することで、地域バスを補完する地域の公共交通として取り組むとともに、自動運転やICTなどの交通に関する新しい技術も活用しながら、効率的で使いやすい公共交通を目指してまいります。

・公共交通分担率は、政令指定都市中ワーストワン

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&ライドの整備や広報紙等を活用した公共交通利用への転換を促すなど、ハード、ソフトの両面から取り組んでまいります。

・市民の約3割が交通弱者

少子高齢化が進む中、交通事業者等と連携を図りながら、タクシーにユニバーサルデザイン車両の導入支援など、見直しを進めている計画に反映し、取り組んでまいります。

・人身事故件数は、政令指定都市中11年連続ワーストワン

現在、人身交通事故の大幅削減を目指して、浜松市交通事故ワースト1脱出作戦を展開中であり、その効果的な取り組み実施に向け、交通事故類型や市民の交通安全意識など、実態把握に努め、その判明した実態・特徴等を踏まえたソフト及びハード事業を関係団体と連携して実施しております。

こうした取り組み等により、人身交通事故件数は、作戦展開以降、毎年減少し、作戦実施前の平成26年の8,915件から令和元年は6,585件（速報値）と、作戦前と比較して2,330件（26.1%）減少しております。

今後におきましても、関係団体等と連携しながら、粘り強く実施することで交通事故の防止を図ってまいります。

・幹線道路の交通渋滞

交通渋滞の緩和に向けて、関係団体等との連携を図りながら、ソフト・ハード等の施策を総合的に進めてまいります。

(1)都田テクノロード

これまでに警察において信号現示の調整を実施しています。引続き、主要交差点の右折帯延長などの取り組みを関係機関と連携して進めてまいります。

また、工場等の立地が進む浜松北地域では、企業の進出に伴う交通集中の緩和に向けて、浜北駅を起点とする企業バスが運行されているほか、一部の企業では時差出勤に取り組んでおり、今後も引き続き、通勤におけるピーク時分散に向けた啓発を進めてまいります。

(2)国道1号浜松バイパス

現在、国において国道1号の渋滞対策の検討が進められています。本市としても、国と連携して渋滞対策を検討してまいります。

・中心市街地の衰退

魅力ある都心空間のリノベーションなど、関係部署や官民との連携によって、中心市街地の活性化に向けて取り組んでまいります。

また、様々な交通手段によって訪れる方々の移動や乗り換えなどの負担軽減を図り、ユニバーサルデザインに配慮した交通結節点の強化や安全で快適に回遊できる歩行空間の創出などに取り組んでまいります。

6. 「行革とモビリティ改革」について

近年では、公共交通における課題解消につながる手段の一つとして、技術開発の進歩が著しい自動運転技術やMaaSといった新しいモビリティサービスが注目されており、各地域で実証実験が行われている中、本市においても、西区庄内、和地地区内において「浜松自動運転やらまいかプロジェクト」第2回実証実験を令和元年12月10日～23日に行ったところです。しかしながら、自動運転に関しては道路交通法の改正が見込まれているものの、道路環境や通信技術の開発に課題があり、実用化に向けてはまだ時間を要するものと認識しております。

ご質問にもあるように、モビリティの変革期を迎えており、技術開発などの様々な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、本市の地域特性にあった効率よく利便性の高い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おります。

7. 「浜松市立地適正化計画の推進」について

現段階では、各駅や基幹的公共交通における将来の具体的な整備計画を示したものではありませんが、今後、立地適正化計画に基づく、都心機能や居住の誘導によるコンパクトでメリハリの効いたまちづくりの進展状況や必要となるニーズを踏まえ、関係部署と連携を図りながら、整備に向けた検討や研究をしてまいります。

8. 「LRT調査費計上」について

以上の状況から、2020年度では、調査費の予算要求はしておりません。