

浜松創生・市民案

浜松型次世代交通システムと
音楽・観光産業振興による地方創生

CG動画掲載中 >>> <https://youtu.be/MnUGJURLCR8>

浜松都市環境フォーラム（静岡大学イノベーション社会連携推進機構支援事業）



鍛冶町通りを走るLRT（イメージ図）



浜名湖の絶景 写真提供：NPO 法人はまなこ里海の会



地方創生を成し遂げるには、人口減少問題を克服するための具体策として、「若者が住み続けたい魅力あるまちづくり」を実現することが、最大の課題となります。本市民案では、その具体策として「音楽と観光と交通」を成長戦略とする地方創生を提案しています。最大の特色は、まちづくりに要した費用を都市自らが生みだし、償還していくことで、次世代に持続可能な都市を残すことにあります。

浜松創生・市民案の作成にあたって

右肩上がりが増え続けてきた日本の人口は、2008年を境に減少に転じました。国は人口減少問題を克服し、東京一極集中の是正を図るため、地方創生に取り組んでおり(2015～2019年度)、全国の市町村は2015年度に「地方人口ビジョン」と「地方版総合戦略」を策定し、事業を推進しています。国は策定にあたって、産官学金労言、女性、若者、高齢者などあらゆる人の協力と参画を促しており、本市民案はこうした主旨のもとに、静岡大学イノベーション社会連携推進機構の支援を受け、市民の立場からまとめたものです。

成長戦略による浜松創生！

人口減少に歯止めをかけ、一定の人口を維持するには概ね30年を要すると言われています。浜松市は30年後の人口を25%減の60万人と推定していますので、約20万人の人口が減少することになります。人口減少に伴い、消費や地域経済は縮小し、税収も減ることになります。

一方、医療費や社会保障費、老朽化する道路や橋梁等のインフラの維持管理には、多額の財源が必要となります。さらに、地方創生を成し遂げ、「若者が住み続けたい魅力あるまちづくり」を実現するにも多くの財源が必要となります。財源不足は明らかですので、徹底した行革とともに、新たな財源を生み出すための「成長戦略」が必要となります。

本市民案は、30年先を見据えた成長戦略として、「4つの未来」を提案しています。最大のポイントは、「4つの未来」で示した政策を推進することにより、新たな雇用と経済効果、安定した税収を生み出し、都市づくりに要した費用を都市自らが償還していくことにあります。それにより、「予算がないからできない」として、諦めてきた課題や政策を実現し、私たちの子や孫の世代に「持続可能な都市」を残していくことができます。

地方創生の主役は市民ですが、決断するのは行政と議会の役割ですので、今後は行政と議会において、具体的な政策に煮詰めていただき、本市民案が実現することを願っています。

2016年3月31日

2017年2月20日(改訂)

浜松都市環境フォーラム
代表 内田 宏康

■これまでの経緯

国が重要政策として掲げた「地方創生」を機に、「静岡大学イノベーション社会連携推進機構」の支援を受けて「浜松創生」をテーマとした研究を2015年5月にスタート。16年3月まで、静岡大学構内において延べ25回にわたり研究を重ねてきた(夜間)。中間報告として、第1回地方創生市民シンポジウムを開催し、石破茂地方創生大臣(当時)をお招きして、「地方から創生する我が国の未来」をテーマに講演をして頂いた。講演では「浜松の魅力を最大限引き出すまちづくりは浜松にしかできない」、「5年間で浜松をどうするか、知恵を絞り総合戦略を出してほしい」、「行政頼りのお任せ民主主義ではダメだ!」という力強い言葉を頂いた。

研究終了後は、第2回地方創生市民シンポジウムを開催し、研究成果の発表と徹底討論を行い、会場からは多くの意見・提案を頂いた。これらの研究成果をもとに、「浜松創生・市民案」としてまとめ、16年3月に浜松市に提出させて頂いた。その後、約1年にわたり追加研究を行い、2017年2月に「改訂版」を発表、現在は提案内容の実現に向けた活動を続けている。



第1回市民シンポジウム



石破茂地方創生担当大臣の講演



第2回市民シンポジウム

■研究スタッフ

・研究スタッフ

内田 宏康	飯田 浩敬	猪股 明人	鈴木 信明	影山 明日香
河岡 徳彦	佐倉 康男	鈴木 利協	曾根原今朝敏	田中 義雄
中森 時子	袴田 昌男	皆川 秀逸	宮本 光夫	吉田 和子

・学生スタッフ

青木 優汰(浜松西高)	大高 真寛(浜松西高)
久保寺康介(浜松北高)	高橋 響(浜松北高)

・支援スタッフ

西原 純 (静岡大学情報学部情報社会学科教授・理学博士)
戸田三津夫(静岡大学工学部化学バイオ工学科准教授)
磯村 克郎(静岡文化芸術大学デザイン学部教授)
日比谷憲彦(静岡文化芸術大学デザイン学部准教授)

浜松都市環境フォーラム

〒432-8052 静岡県浜松市南区東若林町 1220-5

TEL 053-448-7119 FAX 053-448-7164

E-mail wbs02606@mail.wbs.ne.jp

5-8-4 自転車通学生の分布

自転車で通学する生徒は、その理由として「公共交通を利用したくても、近くに利用できる鉄道や路線バスがない」、「交通費の負担が少なく済む」ことをあげている。下図は都田テクノロードに近接する3高校(浜工・城北工高・啓陽高校)の協力により(2015年調査)、自転車通学の生徒一人一人の自宅位置を示したもののだが、北は井伊谷、南は遠州浜、東は磐田市まで広がっている。最長距離の生徒は片道90分をかけて通学している。3校の自転車通学生徒に共通しているのは、東西方向の路線バスがないため、自転車に頼らざるを得ない点にある。南北幹線交通となるLRT三方原本線の実現と、東西方向に走る路線バスの整備(P20 図 5-18 参照)により、公共交通利用が促進されることになる。



図 5-31 市内3高校(浜工・城北工高・啓陽高校)の自転車通学生徒分布図

公共交通分担率^{※1} :パーソントリップ調査の結果をもとに、人々の移動を都市全体として、鉄道・バス・自動車・自転車・徒歩に分類し、比率で示したものの。
 P&R(パーク&ライド)^{※2} :自動車を駐車場にとめて、公共交通に乗り継ぐこと。
 C&R(サイクル&ライド)^{※3} :自転車を駐輪場にとめて、公共交通に乗り継ぐこと。
 パersoントリップ調査^{※4} :全国の都市において、人々が「どこから」「どこへ」「どのような交通手段を利用して」移動したのかなど、一日の動きを調査し、交通実態を把握するための調査(概ね10年毎に実施)。

目次

第1章 地方人口ビジョン	～はじめに～	2
1-1	人口消滅可能性市町村	
1-2	現状における課題	
1-3	目標	
第2章 地方版総合戦略Ⅰ	～地域資源がつくる未来～	4
2-1	林業再生による地方創生	
2-2	ダム堆砂利活用による地方創生	
第3章 地方版総合戦略Ⅱ	～音楽がつくる未来～	6
3-1	背景	
3-2	現状における課題	
3-3	目標	
3-4	「音楽の都・浜松」をめざしたまちづくり	
第4章 地方版総合戦略Ⅲ	～観光がつくる未来～	8
4-1	背景	
4-2	現状における課題	
4-3	目標	
4-4	浜名湖観光圏整備事業	
4-5	埋もれた観光資源の利活用	
4-5	浜松産業博物館整備事業	
第5章 地方版総合戦略Ⅳ	～LRTがつくる未来～	14
5-1	背景	
5-2	目標	
5-3	LRT整備事業	
5-4	中心市街地活性化事業	
5-5	路線バス再編事業	
5-6	先進的未来都市整備事業	
5-7	西遠都市圏運輸連合整備事業	
5-8	人身事故ワーストワンからの脱出	

■これまでの経緯

第1章 地方人口ビジョン

～はじめに～

1-1 人口消滅可能性市町村

2014年、増田レポート^{※1}により、「全国消滅可能性市町村896」が公表された。概ね30年後に、人口の増減を左右する20～39歳の女性の人口が50%以上減少する市町村を示したもので、県内では川根本町(71.%)をトップに10市町村名が含まれている。浜松市は38.3%で対象外となっている。

1-2 現状における課題

1-2-1 人口減少、出生率の低下

2015年の浜松市人口は809,065人。2010年国勢調査時と比べると0.3%の減少だが、区別では天竜区が10.8%の大幅な減少となっている。これは県内減少率ワースト2の川根本町と同率であり、人口消滅可能性地区ともいべき深刻な状況にある。また、浜松市の合計特殊出生率^{※2}は「1.47」と低く、一定の人口を維持できる水準の「2.07」を大幅に下回っている。

表1-1 浜松市区別人口(浜松市人口統計による:2015年10月1日)

区	人口/比率	高齢者数/高齢化率	20-39女性/比率	対2010年人口比
中区	239,862 29.7%	59,040 24.6%	26,867 11.2%	▲998人 ▲0.4%
東区	129,855 16.0%	31,210 24.0%	14,823 11.4%	1,990人 1.6%
西区	113,165 14.0%	28,732 25.4%	11,782 10.4%	▲2,254人 ▲2.0%
南区	103,409 12.8%	26,361 25.5%	11,126 10.8%	▲1,470人 ▲1.4%
北区	94,329 11.7%	25,439 26.9%	9,857 10.4%	▲1,056人 ▲1.1%
浜北区	97,212 12.0%	23,865 24.5%	10,945 11.2%	4,830人 5.3%
天竜区	31,233 3.8%	12,818 41.2%	2,291 7.4%	▲3,656人 ▲10.8%
合計	809,065 100.0%	207,465 25.6%	87,691 10.8%	▲2,614人 ▲0.3%

表1-2 天竜区地区別人口(浜松市人口統計による:2015年10月1日)

地区	人口/比率	高齢者数/高齢化率	20-39女性/比率
天竜	19,512 62.6%	6,764 34.7%	1,740 8.9%
春野	4,779 15.3%	2,217 46.4%	283 5.9%
佐久間	3,953 12.6%	2,166 54.8%	168 4.2%
水窪	2,291 7.3%	1,270 55.4%	79 3.4%
龍山	698 2.2%	401 57.4%	21 3.0%
合計	31,233 100.0%	12,818 41.0%	2,291 7.3%

1-2-2 人口(若者)の流出

浜松市の2014年における人口移動は、390人の転出超過となっている。転出先は東京が最も多く(静岡県人口統計)、東京に憧れる若者を引き留めるには、それ以上の「個性と魅力ある都市づくり」が必要となる。全国政令指定都市の転出・転入状況は以下の通り(総務省住民基本台帳移動報告より)。

- 転出超過 北九州市(2,483人)が最多、静岡・堺・神戸・浜松・新潟・熊本市が続いている。
- 転入超過 札幌市(8,363人)が最多、福岡・大阪・川崎・さいたま・横浜・名古屋・仙台・千葉・京都市

5-8 人身事故ワーストワンからの脱出

人身事故を減らすには、自動車の総交通量を抑制することが最も有効かつ現実的な対策となる。総交通量については、次世代交通システムの導入により、大幅な削減が可能となるが、それまでは、下図円グラフが示す通り、最も比率の高い「出会いがしら」と「追突」事故を削減するための対策が必要となる。

5-8-1 交通事故の実態と傾向

- 自動車による事故は、「追突」と「出会いがしら」が全体の約7割を占めている。
- “ ” 交差点が51.9%を占め、その半数は信号機のない交差点で起きている。
- 自転車による事故は、「出会いがしら」と「右左折」が全体の7割強を占めている。
- 人身事故は、朝のラッシュ時(6時～10時)と帰宅時(16時～20時)が最も多い。
- 交差点での信号無視や、一時不停止による事故の割合は他の政令指定都市より高い。

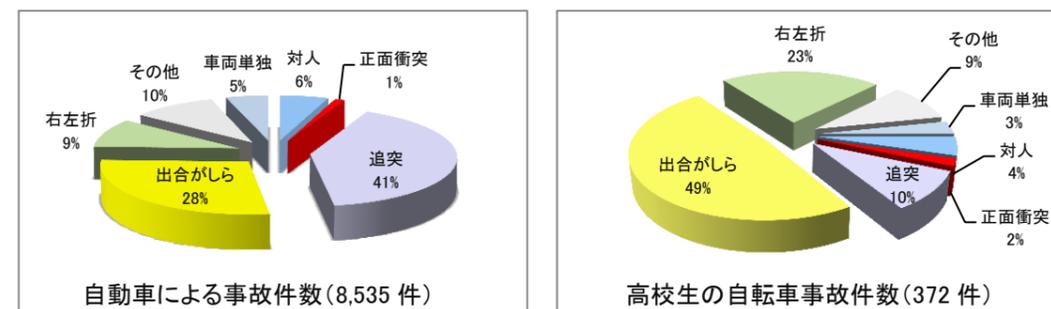


図5-29 浜松市内における人身事故件数グラフ(浜松中央警察署:H27.1.1～12.24)

5-8-2 高校生の自転車通学の実態

浜松市内の全高校28校について、生徒及び教職員の通学・通勤実態調査をした結果(2015年実施)、すべての高校から回答が得られた。下表の通り、1万4,816人(全高校生の62.8%)の生徒が自転車で通学している。通学時間帯は朝のラッシュ時の渋滞と重なるため、交通事故の危険性も高く、件数も多い。なお、教職員は90.7%がマイカーで通勤しており、自動車への依存度が高いことを示している。

表5-4 浜松市内の高校生・教職員の通学通勤実態調査結果

区分	生徒					教職員	
	総数	自転車	公共交通	複合	その他	総数	自転車
生徒総数	23,586	14,816	4,651	3,175	944	2,035	1,846
比率	100%	62.8%	19.7%	13.5%	4.0%	100%	90.7%

5-8-3 高校生の自転車事故の実態

●高校での交通安全教育の徹底

高校生の自転車による人身事故は、年間372件も起きている(平成27年)。上図円グラフの示す通り、事故の内容は「出会いがしら」、「右左折」、「追突」が全体の82%(301件)を占めており、朝のラッシュ時と帰宅時に60%が起きている。いずれも注意すれば防げるもので、これを「ゼロ」に近づければ、人身事故ワーストワンから脱出することができる。各高校での交通安全指導の徹底と、「生徒会活動」等による安全走行への自己管理が求められる。自転車専用レーンの整備も積極的に進め、自転車による事故を削減していく。



図5-30 自転車専用レーン(市内細島町)

(3) 天浜線沿線移住促進事業

天浜線沿線の美しい自然と、首都圏・関西圏がレールでつながっている利点を活かし、天浜線沿線周辺への移住促進事業を推進する。長期的には森林産業が次世代産業として期待されることから、新たな雇用を創出し、沿線集約型のコンパクトな都市づくりを推進する。

(4) 地方創生回廊(庄内半島縦貫ルート)との接続

天浜線「佐久米駅」に水上バスの乗船場を整備し、舘山寺～JR弁天島駅間を結ぶ地方創生回廊を実現し、観光路線として顧客拡大を図る(9P図4-2参照)。

5-7-8 交通結節点整備事業(西鹿島駅)

西鹿島駅は、天竜浜名湖鉄道と遠州鉄道が交わる重要な交通結節点となっている。ところが、両鉄道のホームは地下道で結ばれており、高齢者や車椅子などにとって大きなバリアとなっている。天竜区は市内7区のうち最も高齢化率が高く(41.2%)、特に車を利用できない人々にとっては、鉄道は中心市街地に行くうえで重要な交通手段となっている。浜松市はユニバーサルデザイン(UD)を基本としたまちづくりを推進していることから、地方創生の重点施策として、同一ホームで乗り継ぎできるように優先的に整備する。



図 5-27 西鹿島駅周辺図

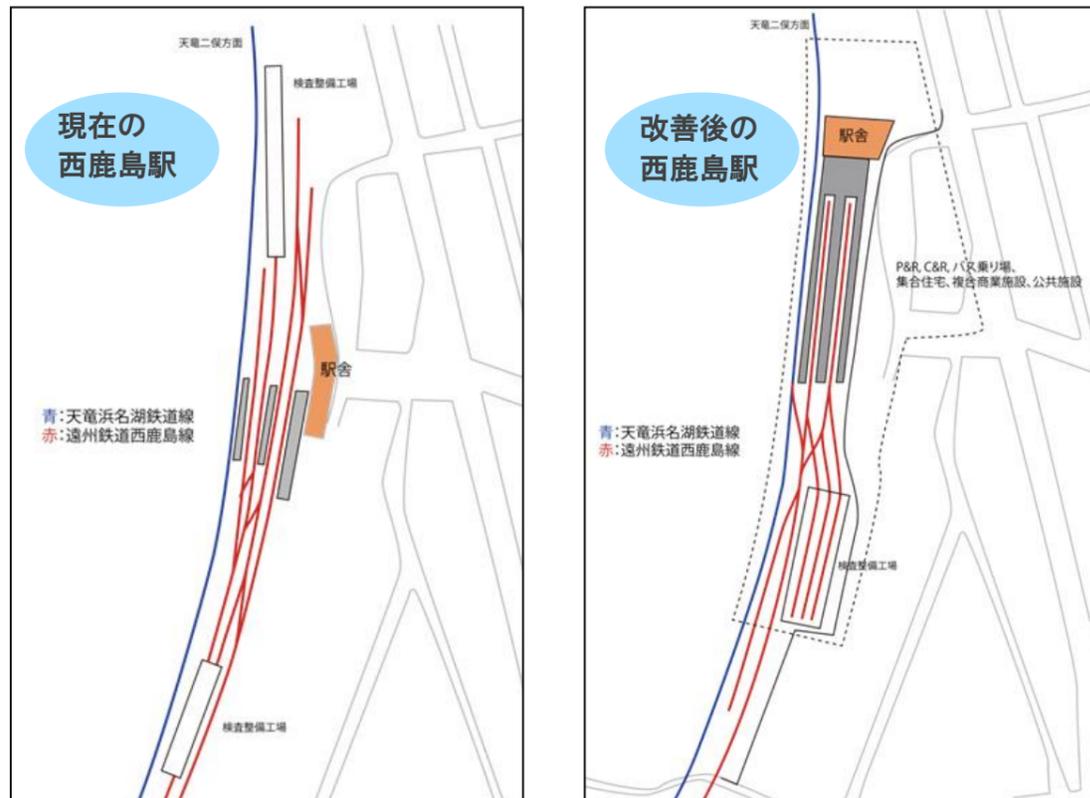


図 5-28 西鹿島駅UD化計画案(同一ホームでの乗り換え)

1-2-3 雇用機会の減少

浜松市は工業都市として発展してきたが、製造品出荷額の推移をみると、2007年をピークに減少している。ホンダ二輪部門の九州への移転、ヤマハピアノ製造部門の掛川市への移転をはじめ、発展途上国における現地生産化等により、雇用機会の減少は今後も続くことが予測される。製造業に偏らない企業誘致や、新たな成長産業の育成、雇用創出等の施策が求められる。(図1-1出典:県西部地域しんきん経済研究所)

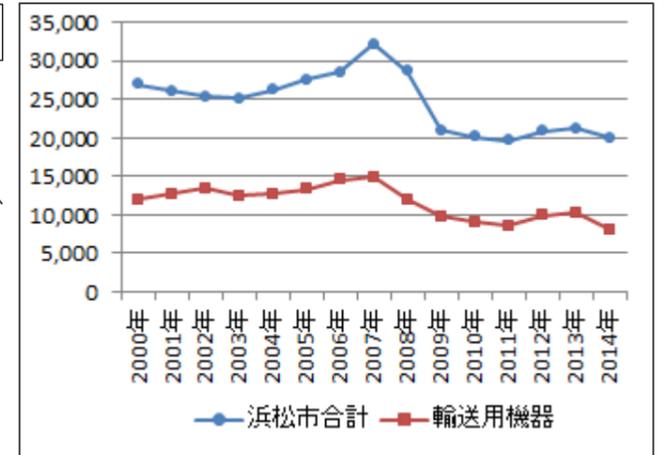


図 1-1 浜松市製造品出荷額(単位億円)

1-2-4 求められる成長戦略

人口減少に歯止めをかけ、一定の人口を維持していくまでのおよそ30年間は、人口は減り続け、消費や地域経済も縮小し、税収も減る。一方、医療費や社会保障費は年々上昇し、道路や橋梁などの維持・老朽化対策、人口減少問題対策にも多額の財源が必要となる。さらに、夢と希望の持てる未来を次の世代に引き継いでいくには、「浜松ならではの成長戦略」が不可欠となる。

1-3 目標

1-3-1 出生率「2.07」をめざす

人口減少の2大要因は、「出生率の低下」と「若者の流出」にある。そこで、一定の人口を維持できる「出生率2.07」を目標に、財政的投資効果の高い各種施策を確実に推進するとともに、PDCAサイクル^{※3}による長期的・継続的な費用対効果を検証し、目標達成をめざしていく。

- 出産奨励金制度の充実/正規雇用の促進 /非正規雇用の待遇改善
- 共働き世代支援制度の充実(待機児童ゼロ/育児休暇取得/保育園無料化/延長保育等)
- 大学生Uターン奨学金制度/保育所付賃貸マンション/高齢者施設併設保育園の整備支援等々。

1-3-2 成長戦略による雇用の創出

若者の流出を止めるには、「働きがいのある「しごと」と、「未来に夢と希望をもてる魅力あるまちづくり」が求められる。そこで、短期・中期的には、「音楽と観光と交通」を成長戦略とする重点的整備事業を推進して、「経済のパイ」を拡大し、新たな雇用(しごと)と、安定した税収(財源)を生み出していく。長期・超長期的には、天竜区の埋もれた地域資源(広大な森林資源と、佐久間ダムの堆砂)の活用により、50年・100年先にも対応できる次世代産業へと発展させ、人口減少に歯止めをかけていく。

増田レポート^{※1} : 日本創生会議座長の増田寛也氏(元岩手県知事、元総務大臣、東京大学公共政策大学院客員教授)が公表したもので、2012年の合計特殊出生率1.41のうち、95%は20~39歳の女性によるもので、この年代の女性が減り続ける限り、人口減少に歯止めがかからないとしている。

合計特殊出生率^{※2} : 一人の女性が生涯に産むと見込まれる子供の数で、2.07人が人口を維持できる数。

PDCAサイクル^{※3} : PLAN(計画)、DO(実施)、CHECK(評価)、ACTION(改善)のプロセスを繰り返すことによって、継続的な管理業務を円滑に推進する手法の一つ。

第2章 地方総合戦略 I

～地域資源がつくる未来～

2-1 林業再生による地方創生(天竜区)

2-1-1 背景

浜松市は市域の約6割を山林が占め、そのうち9割を天竜区が占めている。天竜は吉野・尾鷲と並んで日本三大人工美林の一つとして知られており、江戸時代から治山治水を目的に植林が行われてきた。明治中期には、金原明善翁によって、龍山村の御料林に292万本が植林され、私有地にも401万本が植林され、今日の育成型林業の基礎が築かれてきた。そして、先人たちが50年・100年先の世代のために植林してきた人工林(約7割が杉・桧)が、伐採期を迎えている(樹齢41年以上48%、樹齢61年以上 34%)。ところが、輸入材に押され、採算性に合わないことから伐採は進まず、広大な人工林は埋もれた地域資源として、活用される時を待っている。



図 2-1 浜松市衛星写真

2-1-2 現状における課題

近年は国内需要の約7割を輸入材が占め、国内材価格の低迷が続いている。さらに、人口減少と高齢化による林業従事者の減少、安定的に木材生産を行うための基盤整備の遅れが、林業再生の大きな障壁となっている。森林産業がビジネスとして成り立ち、成長産業へと発展させることが、地方創生にとって重要な課題となっている。

2-1-3 目標・提言内容

無尽蔵ともいえる「広大な森林資源」を活用し、伐採から製材・乾燥・加工・販売・バイオマス発電等の事業を総合的に推進し、成長産業へと発展させ、林業の「6次産業化^{※1}」をめざしていく。

- 1) 経済的な搬出方法の構築(除伐・枝打ち、間伐・皆伐材の搬出)
 - ・林道・作業道の整備、架線式自走搬機による搬出。
- 2) 製材場、加工場の整備(ダム周辺等)
 - ・若者にとって魅力のある職場の整備
- 3) 間伐材によるCLT(クロス・ラミネイテッド・ティンバー:直交集成板)の製造・販売
 - ・中大規模建築の木造化を可能にしたCLT(H25年JAS規格)は、将来性が期待されている。
- 4) バイオマス発電及び木質ペレット生産・販売(先進事例:岡山県真庭市)
 - ・製材場から出る「おが粉」、「かんな屑」の有効活用(ペレット製造)
 - ・下刈り、枝打ちなどで派生する未利用木材(端材をチップ加工)によるバイオマス発電。
 - ・発電排熱利用による木材乾燥、ハウス栽培(農業)、養殖(漁業)などへの展開。
- 5) 植林、下刈り(植林後5年ほど毎年行う)
- 6) 木材輸送システムの整備(伐り出した丸太、製材品輸送のための森林鉄道等の整備)
 - ・ダム堆砂の輸送を兼ねた輸送システムの研究

5-7-6 公的補助による運賃の引き下げ

地方都市ではラッシュ時以外の乗客を増やすことが最大の課題となっている。電車もバスも、乗客の多少に関わらずダイヤ通り運行していることを考えると、欧米のように割安な運賃に引き下げ、より多くの人々に利用してもらうほうが、地域にとっても事業者にとってもプラスとなる。特に、西遠都市圏の住民は、97%が都市圏内で移動しており、消費と交通の商圏が一致しているため、公共交通により外出を促進することにより、乗客は行く先々で飲食や買い物をするようになる。その結果、西遠都市圏内での消費が活発になり、地域経済・観光産業の振興に寄与することになる。そこに、運輸連合に対する公的補助を投入する意義と価値がある。運輸連合では個々の交通事業者ではできなかったサービスが可能となり、地域公共交通の果たすべき本来の役割を取り戻すことになる。

運賃を無料にしたら乗客が11.5倍に!

富山市が市街地のイベントにあわせて、LRTと路面電車の運賃を無料にしてパーク&ライドの社会実験を行った。その結果、普段の**11.5倍**の乗客があったことが報告されている。これは、ある程度まで運賃を下げれば、「マイカー利用者も公共交通を使う」という価値ある実験であったといえる。



図 5-24 富山ライトレール「ポートラム」

5-7-7 天浜線活性化事業

天浜線(天竜浜名湖鉄道(株)延 67.7km、全39駅)は、赤字脱却に向けて静岡県から財政支援を受けている(2014~2018年)。人口減少・高齢時代を迎え、地方鉄道は「コンパクトな都市づくり」を推進するうえで、貴重な地域資源として存在価値が見直されつつある。地方創生を機に、これまで困難とされてきた諸課題を解決し、本格的な再生をめざしていく。

(1) 二大都市圏の潜在交流人口を誘引

天浜線の両極には、新幹線でわずか90分の距離に首都圏と関西圏がある。天浜線沿線には豊富な自然や観光スポットがあり、二大都市圏の交流人口を天浜線に引き込むことが、地方創生の鍵となる。そこで、「サイクルトレイン整備事業」、「沿線移住促進事業」、「地方創生回廊整備事業」等を重点的に推進する。

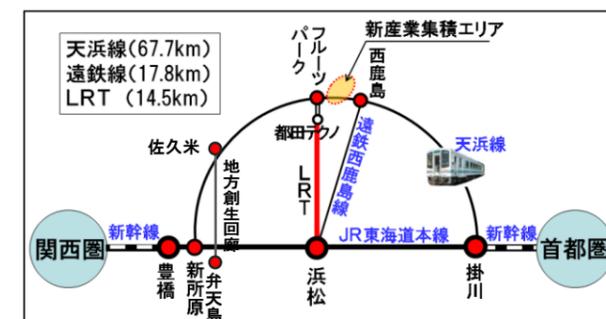


図 5-25 天浜線と首都圏・関西圏との接続図

(2) サイクルトレイン整備事業

ローカル鉄道の場合、自宅から駅までと、下車後の目的地までの交通アクセスが不便ことが多い。そこで、自転車ごと乗車できる「サイクルトレイン」を整備する。モデル事業として、既存車両のボックス型座席の一部をベンチシート型に改造し、実際に運行してみる。結果が良ければ、他の車両も改造する。Web サイトから情報を発信し、通勤・通学の乗客だけでなく、観光客を招致する。天浜線沿線や各駅周辺には、自然文化や四季折々の魅力があることから、サイクルトレインの導入により、沿線を探訪するリピーターを生み出していく。



図 5-26 サイクルトレイン(えちぜん鉄道)

(3)パーク&ライド、サイクル&ライド

鉄道・バス・LRTによる面的ネットワークでカバーできない公共交通空白域については、パーク&ライド、サイクル&ライドの整備により、自動車と自転車の利便性を活用し、よりきめ細かなメッシュ(網目)の交通ネットワークをつくり、公共交通への乗り継ぎを促進する。

5-7-5 事業の内容

(1)ICカード化

一つの乗車券(ICカード)により、その都度切符を買う煩わしさや時間ロスを解消する。訪日外国人旅行者は電車やバスを利用しているが、切符の買い方や乗り方に不案内なため、ICカード化はインバウンド拡大にもつながる。すでに世の中はカード社会となっていることから、ナイスパス(遠鉄)を中心に、Suica(JR東日本)、ICOCA(JR西日本)、toica(JR東海)等との相互利用ができるものとする。

(2)共通運賃制度の導入

一つの運賃制度により、2種以上の異種交通機関を利用する場合の初乗り運賃の課金を廃止する。運賃はゾーン料金制によりわかりやすくするとともに、公的資金投入により政策的に低く抑え、車を利用するよりも割安感のある料金設定をめざす。また、割安なフリーチケット(半日・1日・2日・3日・1週間・1か月・3か月・半年など)を販売するとともに、観光施設等の入場料割引等のサービスを提供する。

(3)共通ダイヤ化

一つの時刻表により、異種交通機関への乗り継ぎの待ち時間を短縮し、公共交通の利便性を高めることで、利用者の拡大を図る。内閣府が発表した「公共交通に関する世論調査」によると、観光や出張で鉄道やバスを利用する場合、最も重要な情報として「時刻表に関する情報」がトップになっている。そこで、共通ダイヤ化に伴い、運輸連合全体の路線マップと、異種交通機関との乗り継ぎ時間を調整した共通時刻表を作成する。

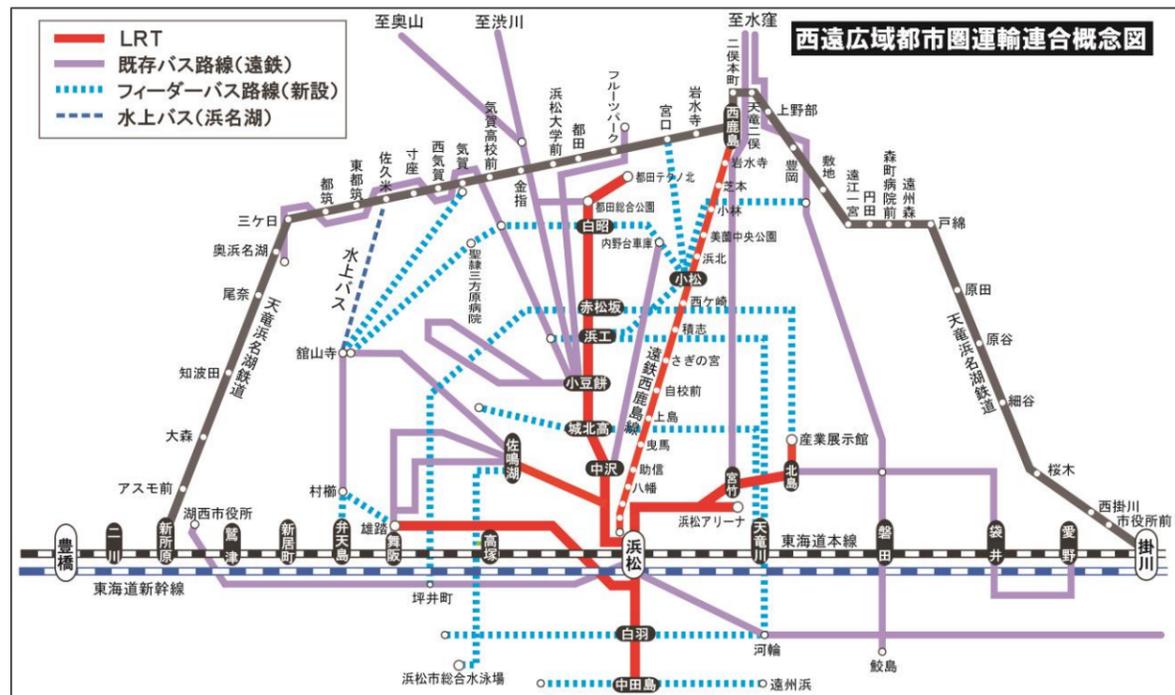


図 5-23 異種交通機関による運輸連合系統図(案)

2-2 ダム堆砂利活用による地方創生(天竜区)

2-2-1 背景

天竜川水系には治水・利水を目的とした多数のダムがあるが、堆砂によるダム機能の低下や、土砂の移動遮断による海岸線の浸食問題等が起きている。佐久間ダムは完成後(1956年)61年が過ぎ、堆砂量は約1億1千万 m^3 (総貯水量の約1/3)となり、さらに毎年130万 m^3 の土砂が増加している。砂利採取組合(民間)により、年間約40万 m^3 の堆砂が採取されているが、それだけでは堆砂は増える一方で、抜本的かつ超長期的な対策が必要となっている。

2-2-2 現状における課題

堆砂はダムにとっては障害物だが、取り出せば海岸線の浸食防止や、コンクリートやアスファルト用骨材として、貴重な資源に生まれ変わる。だが、膨大な量の堆砂を超長期にわたって、河口近くまで運ぶ手段が確立されていない。国(国土交通省中部地方整備局)により、堆砂バイパストンネルによる排砂や、堆砂を河道に仮置きし、洪水流で下流に移動させる等の実験が行われているが、研究段階の域を出ていない。

2-2-3 目標・提言内容

毎年増加する流入分の堆砂130万 m^3 を、半恒久的に利活用するシステムを事業化し、「ダム機能の維持」、「建設用骨材への活用」、「海岸線の浸食防止」を図ることにより、天竜区の成長産業へと発展させていく。

- 1) 浚渫・掘削による堆砂陸揚げシステムの構築
 - ・佐久間ダム上部部での浚渫・掘削(130万 m^3 /年)
 - ・運搬船により佐久間ダムまで輸送(ダムから陸揚げ)
- 2) 骨材生産プラント設備の整備
 - ・処理能力:砕石・砂 40万 m^3 /年
- 3) 海岸線の浸食防止(90万 m^3 /年)
 - ・海岸線への堆砂供給方法の確立
- 4) 大量輸送システムの整備(森林鉄道)。
 - ・整備区間:全長約50.0km(佐久間駅~天竜川駅)
 - ・輸送力:1,000t(1編成30輛)
 - ・輸送量:130万 m^3 /年(2,600万トン)、5,200 m^3 /日(1万400トン)
 - ※横山~天竜二俣間は未成線(佐久間線)の活用を検討
 - ※下り坂を利用した車両発電の研究(標高差約250m)
 - ※鉄道は森林産業と兼用、観光利用も検討



図 2-2 天竜川流域周辺図

6次産業化^{※1}
 農林・水産業などの第一次産業が、加工・流通販売にも業務展開し、経営の多角化をめざすこと。

第3章 地方版総合戦略 II

～音楽がつくる未来！～

3-1 背景

浜松は「楽器産業のまち」として発展し、ヤマハ・カワイ・ローランドなど世界を代表する楽器メーカーや、楽器関連会社が集積している。また「音楽のまち」としても多くの実績を重ね、以下のようなイベントが開催されている。2014年にはユネスコ創造都市ネットワーク(音楽部門)への加盟が認定された。

- 浜松国際ピアノコンクール(過去9回開催)
- 静岡国際オペラコンクール(1996年スタート、3年に1回開催)
- 全日本高等学校選抜吹奏楽大会(27回:吹奏楽の“春の甲子園”として有名)
- やらまいかミュージックフェスティバルinはままつ(10回)
- ハママツ・ジャズ・ウィーク(1992年スタート24回)
- 浜名湖フォークジャンボリー(12回)
- プロムナードコンサート(4月～10月毎週土曜日)
- 浜松交響楽団、ヤマハ吹奏楽団、浜松フロイデ合唱団、ジュニアオーケストラ浜松などによる演奏会 etc.

3-2 現状における課題

3-2-1 戦略に欠ける音楽のまちづくり

「楽器・音楽のまち」として輝かしい歴史と実績を持ちながら、地域経済の発展にまでつなげない。音楽イベント等の多くは、アウトシティを中心とした都心部周辺で開催されているが、マイカー利用者は終演とともに帰宅し、公共交通利用者も終電・終バスの時刻を気にして早々に帰宅し、中心市街地は大切な消費者を逃がしており、アフターコンサートの楽しめる音楽のまちづくりが求められる。

3-2-2 演奏会場・練習会場の不足

浜松では学校関係者や企業・市民団体等による各種コンサートや発表会が開催され、さまざまな音楽教室が開かれているが、会場の絶対数が少ないうえ、はまホールの休館により、演奏会場・練習会場が不足している。アウト大ホールは、国際的なシンポジウムやコンサート等で2年先まで予約が埋まっており、アウト中ホールは収容力が少ないため、新たな専用ホールが必要となっている。ハード・ソフト両面から、学生や市民団体等が低料金で利用できる練習施設の整備充実が求められている。

表3-1 音楽ホールとして利用可能な施設

名称	収容人数	摘要	名称	収容人数	摘要
アウトシティ大ホール	2,336	多目的ホール	浜北文化センターホール	1,208	小ホール306
〃 中ホール	1,030	〃	なゆたホール	406	多目的ホール
はまホール(教育文化会館)	1,492	〃	雄踏文化センター	604	〃
福祉交流センターホール	600	〃	壬生ホール	507	〃
Uホール(勤労会館)	552	〃	佐久間協働センターホール	500	〃
クワイエット浜松ホール	450	多目的ホール	音楽工房ホール(民間)	308	専用ホール
アイホール	250	〃	夢・汎ホール(〃)	80	
かじまちヤマハホール	144	専用ホール	KJホール(〃)	60	

※はまホールは、2015年3月をもって休館。

5-7 西遠都市圏運輸連合整備事業

5-7-1 運輸連合ってなに？

一つの都市圏もしくは周辺都市圏の公共交通機関全体を一元的に運営管轄するシステム。交通事業者間の壁を取り払い、公共交通を「一つの時刻表」「一つの乗車券」「一つの運賃制度」で利用できるようにして、公共交通全体の運行効率・経営効率を高め、利用者にとっての利便性とサービス向上をめざしている。欧州では、運輸連合に政策的に補助金を投入し、車を利用するよりも割安感のある運賃を実現して、公共交通の利用促進に成功している。

5-7-2 対象となる交通機関

運輸連合は西遠都市圏(浜松市・湖西市・磐田市・袋井市・森町の都市圏、人口約112万人)の交通事業者(遠鉄電車・バス・天浜線・くるる・JR・LRT)を想定している。西遠都市圏の住民は、97%が都市圏内で移動しており(パーソントリップ調査より)、交通事業者もJR以外はほぼ西遠都市圏内を営業範囲としている。都市圏住民の消費と交通の商圏が一致しているため、運輸連合を構成しやすい環境が整っている。



図 5-21 西遠都市圏図

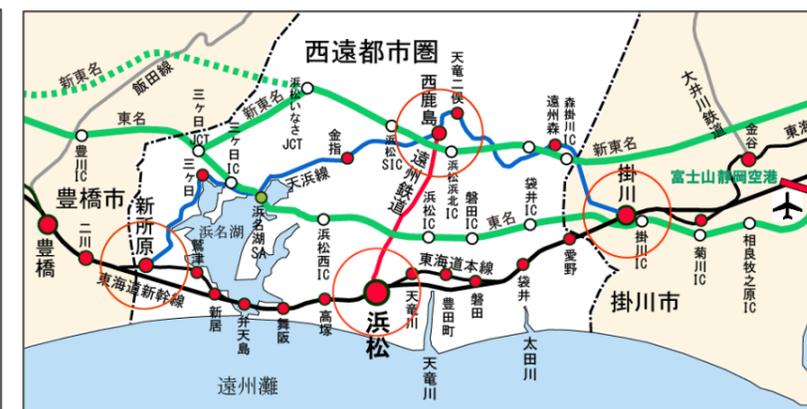


図 5-22 運輸連合を構成する対象地域

5-7-3 現状における課題

●不便で運賃が高い

各交通事業者は「線」として鉄道やバスを運行しているが、利用者は通勤や通学・仕事や買い物など「面」で移動している。そのため複数の交通機関を利用することが多く、割高な運賃や乗り継ぎの不便さ、待ち時間等に不満を抱いている。特に、家族で移動する場合、運賃は人数に比例して高くなるため、公共交通の利用促進にとって大きな妨げとなっている。

5-7-4 事業の目的

(1) 利用者のためのサービス向上

都市圏内の異種交通機関を「面」で結び、一つの「時刻表・乗車券・運賃体系」で利用できるシステムに転換して、事業者本位から利用者本位の便利で快適な公共交通システムを実現する。同時に、欧米のように公的資金の投入により、車を利用するよりも割安感のある料金体制を実現する。

(2) 交通事業者の経営効率の改善

一つの「時刻表・乗車券・運賃体系」により、公共交通全体の運行効率・経営効率を高め、長期的に安定した地域公共交通を実現する。

(2) 中心市街地へのアクセス改善

LRTは輸送力・定時性に優れ、渋滞による遅刻の心配がないため、多くの人々が通勤や通学、外出に利用するようになる。さらに、一律 150 円という低運賃とP&R効果(1回1日100円程度)により、中山間地や海浜エリアの住民にとっては浜松駅方面への利便性が飛躍的に高まり、アクセス時間も大幅に短縮されることになる。中心市街地には大勢の消費者が訪れるようになり、活気を取り戻すことになる。

(3) 南北幹線軸の防災・環境対策

LRTは架線がないため、美しい都市景観を創出できる。また、支柱がないため震災時に受けるダメージが少なく、速やかな復旧・復興活動に対応できるメリットがある。特に、東名・新東名に挟まれた都田テクノロードは、工業都市浜松の心臓部となるため、震災等の大災害時には救急・復旧・復興道路として重要な役割を担うことになる。そこで、防災・減災対策として、都田テクノロードの無電柱化を優先的に推進する。

(4) 三方原防風林の有効活用

都田テクノロード沿線には、浜松工高以北の約 3.6km の区間に、市が管理する防風林(1号防風林緑地)が続いている。この区間には、スズキやヤマハの工場があり、最も交通量の増加が予測されることから、この貴重な地域資源の一部を活用して、LRT専用軌道と自転車専用レーン・歩道を整備する。車とLRT、自転車・歩行者とのすみわけを明確にし、安全で快適な先進的未來都市にふさわしい通りを実現させる。

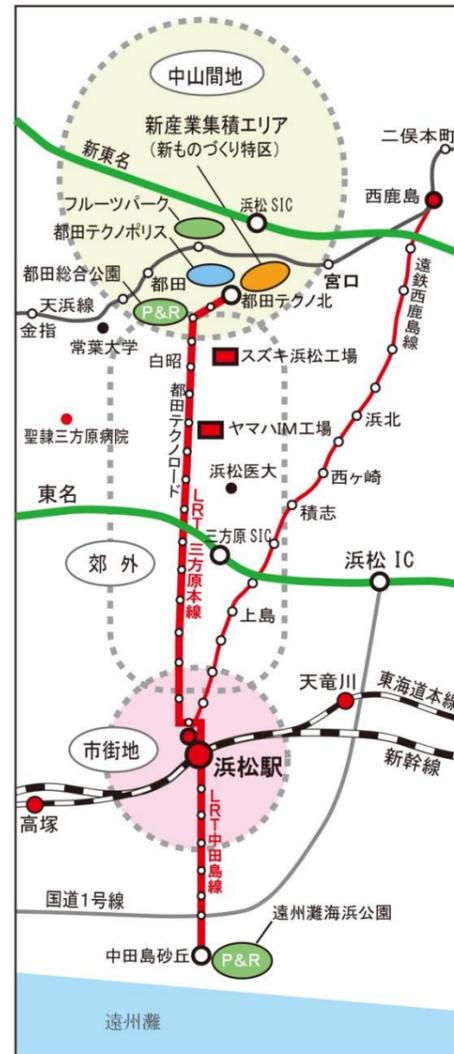


図 5-20 先進的未來都市イメージ図

5-6-5 職住接近の快適生活ゾーン

(1) LRTが街を変える

LRT三方原本線北端には都田総合公園やフルーツパークがあり、中ほどには航空自衛隊浜松基地広報館エアパークがある。接続先のLRT中田島線南端には、中田島砂丘や遠州灘海浜公園があり、5月には壮大な凧揚げ祭りが開催される。LRTは待たずに乗れる(6分間隔)うえ、騒音も排気ガスも出さないため、LRT沿線周辺は市内で最も快適な生活ゾーンとなる。ものづくり特区への進出企業誘致にも貢献することになる。

(2) 保育所付賃貸型マンション等の整備

LRT導入により、利便性・快適性の高まったLRT沿線周辺は住宅や事業所が集積し、職住接近の地域が形成される。それに伴い、LRT沿線に「保育所付賃貸型マンション」や「高齢者施設併設保育園」等の整備を誘導し、待機児童ゼロ、送迎負担軽減などの子育て世代の支援を行い、出生率 2.07 をめざしたまちづくりを推進する。

3-3 目標

「楽器のまち」と「音楽のまち」という強力な個性と魅力を融合して、音楽を成長産業へと発展させ、他都市にはないオンリーワンといえる「音楽の都・浜松」をめざしていく。

3-4 「音楽の都・浜松」をめざしたまちづくり

音楽産業の最大の顧客は、聴衆と演奏家たちであることから、「中心市街地」と「浜名湖」を中心とした音楽のまちづくりを推進し、「聴く・感動する文化」と、「奏でる・育てる文化」を市内全域に広めていく。

3-4-1 「中心市街地」を拠点とした音楽のまちづくり

(1) 専用コンサートホール・各種練習施設の整備

「音楽の都・浜松」にふさわしい本格的なオーケストラ専用ホールを整備するとともに、学生や市民団体等が、いつでも低料金で利用できる演奏会場・練習施設を整備していく。

- はまホールに代わる、浜松版サントリーホール(大ホール2,000席)の整備
- 小規模ホール(200人~500人収容の各種ホール)の整備

(2) ザザシティの空きフロアを練習室に

中心市街地活性化対策として、ザザシティの空きフロアを借り上げて各種の音楽練習室を設け、「音楽の都・浜松」の活動拠点として、市民の音楽活動を支援していく。

(3) アフターコンサートを楽しめるまちづくり

LRTの導入に伴い、深夜便を運行(浜松駅発24:30)し、コンサートなどを鑑賞した後、ゆっくりとナイトライフを楽しむことのできるまちづくりを推進する。街中を静かに滑るように走るLRTを見ながら、食事のできるレストランやオープンカフェなど、中心市街地の魅力を高めていく。

(4) 楽器工房と楽器直販店

浜松で生産される楽器には職人技による楽器も数多くある。これらの工房と楽器直販店をまとめたまちづくりを進め、工房を「見える化」することで、秋葉原の「家電街」、神田の「書店街」のように、浜松の「楽器街」を生み出して、中心市街地の活性化を図っていく。



(5) 音楽大学の創設

「音楽の都・浜松」をめざすうえで、また音楽文化の東京一極集中を是正するうえで、音楽大学の創設は重要な課題となる。単に演奏者を育てるだけでなく、音の世界を切り拓くクリエイターを育成し、全国から若者が集まるような大学をめざし、人口減少対策、中心市街地の活性化を図る。

3-4-2 「浜名湖」を拠点とした音楽のまちづくり

●「野外ライブのメッカ」をめざした観光圏づくり

「浜名湖ガーデンパーク」と「渚園」では、5万人規模の野外ライブが開催されている。全国から観客が訪れ、近隣市のホテルが満室になるほど経済波及効果は大きい。そこで、例年行事として5万人規模の野外ライブを招致し、「野外ライブのメッカ」として浜名湖のブランド力を高めていく。

●音楽とのコラボによる観光圏づくり

ライブの前後に、浜名湖の観光も楽しめるように、観光と宿泊をセットにしたチケットを販売し、「音楽と観光のコラボ」による連泊型観光圏づくりを推進していく。ライブ時の交通整理や駐車場整理等、地元ボランティアによる支援体制を整え、積極的に野外ライブを招致していく。

第4章 地方版総合戦略 III

～観光がつくる未来～

4-1 背景

国・地方ともに厳しい財政状況のなかで、限られた税収に頼っているだけでは地方の未来は拓けない。「観光」は、成長戦略として最も有望な分野であり、浜松には「浜名湖」という最大の観光資源がある。だが、下図 4-1 で示す通り、宿泊者数は減少を続けており、抜本的な観光産業振興策が求められている。

4-1-1 国のインバウンド政策

国は観光立国をめざし、東京五輪が開かれる2020年までにインバウンド（訪日外国人旅行者）を4,000万人に増やす観光戦略を打ち出している（2016年3月）。すでに大都市ではホテルが満室で予約できない現象が起きており、民泊ニーズも急増、地方の観光振興にとって強い追い風が吹いている。

4-1-2 浜名湖観光圏

国は全国13地域を観光圏として認定し、その一つとして「浜名湖観光圏」が認定された（整備事業2014年～2019年）。認定制度は地域の幅広い資源を活用し、国内外の観光客が2泊以上宿泊するような魅力ある観光圏づくりをめざしている。

4-2 現状における課題

4-2-1 脆弱な地域公共交通

浜松は新幹線や高速道路などの都市間交通に恵まれている反面、市内の交通アクセスは極めて悪く、観光産業振興にとって大きなネックとなっている。特に、訪日外国人旅行者は、公共交通を利用するため、シームレスに移動できる公共交通機関の整備が不可欠となっている。

4-2-2 減り続ける観光客

右のグラフは浜名湖周辺の宿泊者数を示したもののだが、特に集客力の高い館山寺と三ヶ日が大きく減少している。2015年には、全体で105万人が宿泊しているが、観光客のニーズは多様化しており、美しい自然や景観に加え、そのまちなしかないオンリーワン、ナンバーワンといえるものが求められている。その点、浜名湖は高いポテンシャルを秘めており、活性化のための戦略が必要となっている。

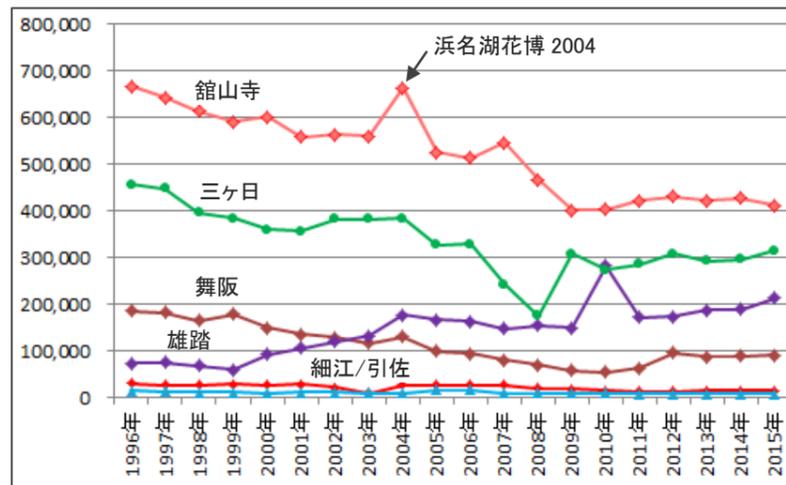


図 4-1 浜名湖周辺観光施設の宿泊者数 (浜松市2015年度観光統計資料)

5-6 先進的未來都市整備事業

5-6-1 背景

新東名開通により、東名以北の都田テクノロード沿線周辺浜松北地域（三方原・都田・新都田）は、立地の良さから研究・生産・物流拠点として急速な開発が進んでいる。都田テクノロードは、北地域と中心市街地を結ぶ重要な南北幹線道路だが、進出企業の通勤・配送車両等による渋滞対策が大きな問題となっており、地域住民からは改善を求める署名が提出されている（2015年5月、約22,000人）。

5-6-2 現状における課題

(1) 大規模開発の進む浜松北地域

浜松市は新東名浜松スマートIC南に新産業集積エリア（50 ㍊）の開発を進めている。また、スズキ（株）は、沿岸部の開発・生産拠点を都田町のスズキ浜松工場に移管する（従業員約2,300人）。ヤマハ発動機もIM事業部を早出町から豊岡町に全面移転する（従業員約1,400人）。これらの企業は5年以内の操業開始を計画しており、一挙に数千台の通勤車両が増えることが予測されている（ヤマハは17年3月移働）。

(2) 渋滞問題の解決

都田テクノロード沿線周辺には、すでに多くの事業所や高校・大学・病院等が集積しており、北端の都田テクノには、53社の先端企業が集積（従業員23,000人）している。渋滞は年々悪化しており、さらに交通量が増えると、幹線道路は大渋滞となり、企業の生産活動にも悪影響を及ぼす。生活道路にも迂回車両が流入し、渋滞や交通事故など危険性が増すことになる。また、渋滞はCO₂などの環境問題を引き起こすため抜本的な対策が求められている。

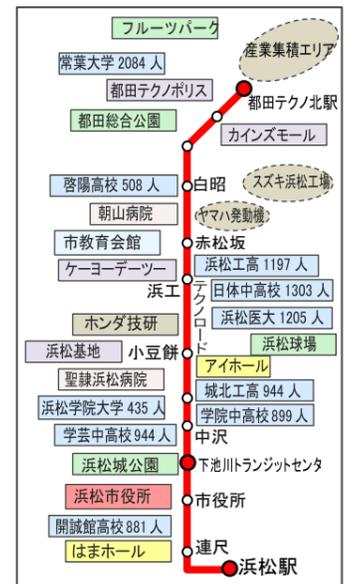


図 5-19 都田テクノロード沿線の状況

5-6-3 事業の目的

企業を誘致するだけでは、都市づくりは成功しない。現状における渋滞問題を解決するとともに、進出企業をはじめ、地域住民や事業所、学校や病院などすべての人々が「住むこと」、「働くこと」に誇りを持てるような、便利で快適な都市づくりが必要となる。そこで、浜松北地域一帯を「先進的未來都市」と位置づけ、日本で最も進んだ安全で美しく、便利で快適な都市づくりをめざしていく。

5-6-4 事業の内容

(1) LRT三方原本線の整備

工業地域として生産活動に不可欠なモノの流れ（物流車両）は止めることはできないが、人の流れ（マイカー）は、より便利な代替交通を整備することにより削減できる。そこで、浜松駅・都田テクノ北間に、輸送力・定時性・快適性に優れたLRTを導入し、P&Rの整備と、フィーダーバス路線の新設により、マイカーの利用を抑制して渋滞を緩和する。LRTは優先信号により、定刻通りの運行ができ、渋滞の心配がないため、通勤・通学者には最適の乗物となり、渋滞により失う時間もなくなり、通学・通勤が楽しくなる。

5-5 路線バス再編事業

5-5-1 背景

(1) ジリ貧の路線バス

浜松の路線バス利用率は、約40年前の第1回パーソントリップ調査時の7.0%から減り続けている。赤字路線バスが廃止されるたびに、自動車への依存度が高まり、自動車の利用率が増えている。右図赤○の公共交通分担率4.4%（鉄道+バス）は、第4回の調査結果だが、すでに10年が経過しており、更に分担率は低下している。

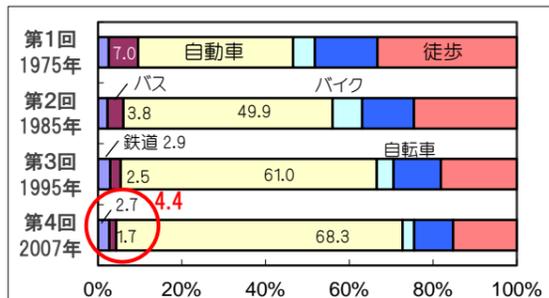


図 5-16 公共交通分担率(パーソントリップ調査より)

(2) 利便性の悪い路線網

浜松の既存バス路線は、大半が浜松駅を中心に放射状に伸びており、東西方向を結ぶ路線や環状線がほとんどない。そのため、郊外から郊外へ移動する時は、一旦浜松駅まで行き、目的地行きのバスに乗り換えることになり、時間・運賃ともにロスの多い「V字型」交通となっている。



図 5-17 V字型バス路線

5-5-2 事業の内容

LRT導入により余剰となるバスを、LRT主要電停からフィーダーバスとして運行する。さらに、鉄道駅や地域拠点、学校・病院・公共施設等を結ぶ路線に再配分する(水色が新設路線案)。



図 5-18 LRT導入に伴う路線バス再編検討図(案)

4-3 目標

4-3-1 次回サミットを浜名湖に招致

2016年のサミット(主要先進国首脳会議)は、三重県伊勢志摩で開催され、浜名湖は誘致合戦に敗れた。サミットは開催都市に大きな経済波及効果をもたらすとともに、開催地の名が世界に知られることになるため、観光地にとって非常に大きなメリットがある。7年後にも日本で開催されることから、この教訓を活かし、「他都市にない個性と魅力の創出」、「シームレスな公共交通アクセスの整備」、「埋もれている観光資源の活用」等、戦略的な投資により浜名湖への「サミット招致」を成功させる。

4-4 浜名湖観光圏整備事業

4-4-1 交通アクセスの整備(地方創生回廊の整備)

(1) 事業の目的

JR線弁天島駅と天浜線佐久米駅間を、地方創生回廊(陸上ルート/水上ルート)で結び、庄内半島をスムーズに移動できるようにして、鉄道・東名利用客を庄内半島に招き入れ、観光産業の振興を図る。地方創生回廊は、多種の交通機関(飛行機・新幹線・ローカル鉄道・電気バス・水上バス・自転車)を楽しむことのできる、魅力的なコースとなることを内外に発信していく。

(2) 事業の概要

陸上ルートは、JR線弁天島駅～舘山寺間を電気バス(EV)で結び、水上ルートは、舘山寺港～東名浜名湖SA港～天浜線佐久米駅間を水上バスで接続する。舘山寺港・東名浜名湖SA港・水上バスは既存の施設を利用する。

(3) 東名浜名湖SA港の整備

東名浜名湖SAは、年間260万台にのぼる利用がある。浜名湖SAには、すでに栈橋が整備されており、浜名湖漁師による「海の湖船めぐり」が運航されている。そこで、定員50人の水上バス(観光バス1台分)が接岸できる栈橋に再整備するとともに、休憩施設や木陰を整備する。

(4) 佐久米駅港の整備

佐久米駅南面に水上バス用の栈橋を新設する。佐久米駅は、渡り鳥のユリカモメが飛来することで知られ、「冬だけ賑わう駅」としてナルホド珍百景にも認定されている。水上ルートにより、冬だけでなく四季を通して賑わう駅に変貌させ、天浜線の活性化を図る。



図 4-2 地方創生回廊ルート図(案)



図 4-3 ユリカモメの群れ

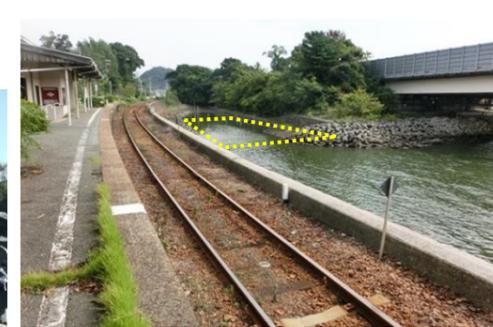


図 4-4 佐久米駅(黄点線は栈橋候補地)

4-4-2 JR弁天島駅の整備

JR線「弁天島駅」は、浜名湖観光圏の表玄関として、海水浴や潮干狩り、花火大会をはじめ、「渚園」や「浜名湖ガーデンパーク」で開催されるイベントや野外ライブ開催時など、最寄り駅として重要な存在となっている。野外ライブには5万人を超える観客が訪れるため、安全・便利に利用できる橋上駅が望まれる(弁天島海浜公園側と空中回廊で接続)。橋上駅については、掛川駅～新居駅間は「弁天島駅」だけが未整備のため、観光産業振興のうえから早期実現をめざしていく。

4-4-3 公共トイレの整備(UD化)

高齢社会の到来により、公共トイレの整備は観光産業振興にとって重要な課題となっている。観光バスは渋滞による遅延などを考慮し、トイレや買物休憩を組み込んでおり、高速道路SAはホテルのようなトイレを整備している。浜名湖観光圏は老朽化したトイレや和式便器のトイレが多いため、既存の公共トイレを総点検し、和式便器の改善・ファミリートイレの整備などのUD^{※1}化を進め、観光客にやさしいまちづくりを推進する。特に、以下の主要観光ポイントは、観光バスのトイレ休憩ポイントとして選ばれるように、浜名湖観光圏として戦略的に整備する(高速道路SA並みの快適なトイレに改善)。

- 館山寺、弁天島海浜公園、新居関所、気賀関所、龍潭寺、奥山方広寺。
- 女性用トイレは、十分な数のトイレブースとパウダールームを整備する。



図 4-5 館山寺橋東公共トイレ



図 4-6 佐久米駅前広場公共トイレ

4-4-4 案内・誘導サインの整備

観光地を訪れる人々にとって、観光ポイントや公共トイレの設置場所を示す案内・誘導サインは、重要な情報源となる。そこで、浜名湖観光圏全体の取り組みとして、遠くから視認でき、誰にもわかりやすい案内・誘導サインを要所に設置し、観光客にやさしいまちづくりを推進する。

4-5 埋れた観光資源の利活用

浜名湖観光圏には、観光資源として活かされていない貴重な地域資源が眠っている。そこで、これらの地域資源を、新たな光観スポットに変えるための整備を行い、浜名湖観光圏の相対的な魅力を高め、全国に情報を発信していく。

4-5-1 弁天島海浜公園の整備

浜名湖は約 500 年前の地震と津波によって「今切」が生じ、汽水湖となった。かつて交通の難所であった「今切」は、今は日本でも珍しい特殊工法によるPC橋(浜名大橋)で一跨ぎできる。これらの景観を一望できる「弁天島海浜公園」は、弁天島駅から徒歩5分の近距離にあるが、観光施設がないため訪れる人もない。この素晴らしい景観を活かし、観光客を惹きつける海浜公園を整備する。



図 4-7 朱塗りの鳥居と今切れにかかる浜名大橋

5-4 中心市街地活性化事業

5-4-1 背景

(1)時代遅れとなった浜松駅バスターミナル

浜松駅バスターミナルは、旧国鉄高架化事業に伴い1982年に完成した。しかし、完成後一度も乗客数が増えることなく、ピーク時に比べ7割も減少(15P図 5-4 参照)している。また駅前の都心の一等地を専有しているため、地上での人の往来が遮断され、中心市街地空洞化の一因となっている。



図 5-11 1955年頃の浜松駅



図 5-12 1981年頃の浜松駅



図 5-13 現在のバスターミナル

(2)相次ぐ大手商業資本の撤退

モータリゼーションの影響により、中心市街地からニチイ(H3年)、長崎屋(H4年)、丸井(H6年)、西武(H9年)、イトヨーカドー(H19年)が撤退し、老舗の松菱は倒産(H13年)した。そして今、人口減少という未知の世界に直面している。中心市街地は西遠都市圏最大の消費地であり、浜松駅は交通の要衝として高いポテンシャルを秘めていることから、地方創生を機に30年・50年先を見据えた駅前広場に整備する。

5-4-2 事業内容

(1)LRT/バスターミナルの整備

中心市街地の最大の顧客は郊外の住民である。そこで浜松駅北口広場全体を巨大ショッピングモール化し、LRTにより郊外から大量の消費者が訪れるような魅力ある街区に変貌させる。地上は歩行者優先を基本に、「LRT&バスターミナル」に改造し、LRT・バス乗降場、市民広場を整備し、ガラスドームで覆う。駅前にはビクターズセンターやミニコンサート広場を整備し、地下には送迎レーン、タクシー乗り場・待機場等を整備する。

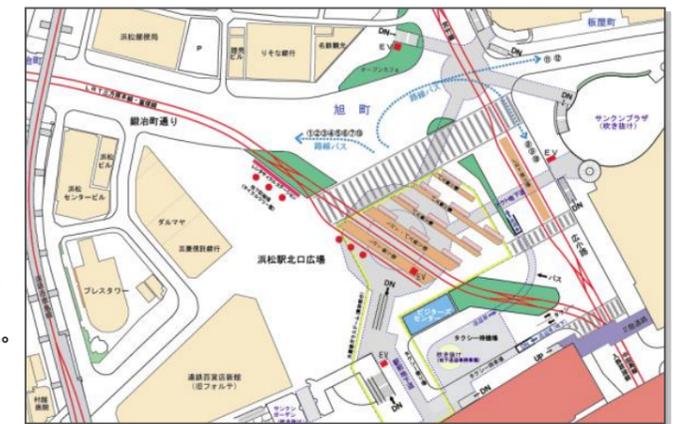


図 5-14 浜松駅LRT&バスターミナル(改造計画案)

(2)地下駐輪場の整備

LRTの導入により、中心市街地への流入車両が減り、余裕の生まれる道路は歩行者に開放するとともに、自転車専用レーンを整備する。また、放置自転車の最も多い場所(自転車にとって最も便利な場所)に、サイクルツリー型地下駐輪場を整備し、美しい街並みを実現し、自転車での買物を支援する。また、レンタサイクルシステムを導入し、気軽に自由に移動できるまちづくりを推進する。



図 5-15 サイクルツリー型地下駐輪場

表 5-3 LRT各路線の需要予測

路線名	営業キロ	電停数	駅間距離	編成数	沿線人口	需要予測	摘要
三方原本線	14.5km	19	760m	22(2)	182,009	15,523,706	最優先で整備
中田島線	4.8km	8	600m	6(1)	58,590	10,024,162	国1以南は高架化
富塚線	4.7km	7	670m	8(1)	41,819	4,664,426	
入野雄踏線	10.8km	16	670m	14(1)	89,145	9,295,604	
宮竹線	7.8km	13	600m	12(1)	81,408	7,357,118	
合計	42.6km	62	690m	62(6)	452,971	46,865,016	

※編成数の()内数字は車両の予備編成数を示す。 ※参考データ:赤電年間930万人を輸送(12分間隔運行)

5-3-5 LRT整備費

(1)整備費は約900億円(地元負担600億円)

LRTは、道路上にレールを敷設するため、地下鉄等と比べ工期が短く整備費が安い(1km約20億円)。本提案では、LRT整備約900億円を見込んでおり、国が1/3、地元が2/3の600億円を負担することを想定している。

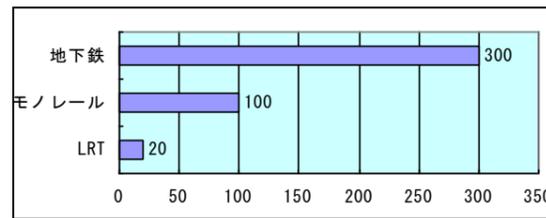


図 5-10 1kmあたりの建設コストの比較(単位:億円)

(2)上下分離方式による公設民営

上下分離方式により、「施設の建設維持管理」と「運営」を分ける公設民営方式とする。道路の改造や電停・レール・車両・車庫の整備等は公(市等)が行い、運営や運行は民間の軌道事業者等が行う。

5-3-6 採算性の高いLRT(約27億円の黒字)

整備費600億円、年間輸送人員を4,600万人、運賃を一律150円とした場合、運賃収入69億円、営業経費42億円(年間キロあたり1億円:全国事例を参考に算出)、営業収益27億円の試算となる。償還期間を20年とした場合、年あたりの負担は約10億円で、市財政(一般会計予算約3,000億円)に及ぼす影響は少ない。浜松の路線バスは、直近の2年間は約2億円の赤字となっており、将来性が展望できないのに対し、LRTは採算性があるうえ、以下のような経済効果をもたらすことから、地方創生の切り札となる。

5-3-7 LRT導入による経済効果

(1)中心市街地の活性化に貢献

LRT全線が開通すると、中心市街地の求心力は飛躍的に高まる。郊外住民は、最寄りのP&Rに車を預けると(1回1日100円)、4人家族でも1,000円で、中心市街地間を往復できる。渋滞の心配もなく、車で行くよりも便利で経済的となる。深夜便により、ナイトライフも一変し、消費活動も活発になり、中心市街地活性化に貢献することになる。

(2)利用促進による消費拡大

最先端のLRTは、市民からも観光客からも注目され、公共交通の利用が促進される。それにより、目的地での消費が活発となり、地域経済の発展に寄与することになる。

(3)沿線集約型コンパクトシティの実現

利便性・快適性の高まったLRT沿線周辺には、住宅や店舗・事業所等の集積が誘導され、四半世紀が過ぎる頃には、延べ42.6kmのLRT沿線の宅地化が進むことになる。経済的・効率的なコンパクトシティが実現し、固定資産税は増収となり、市の財政を潤すことになる。

- フィッシャーマンズワークの整備、グルメスポット、オープンカフェ、土産物店等の整備
- 観光バス対応型の公共トイレ、レンタサイクルステーションの整備
- 「汽水湖」と「今切れの渡し」、「新居関所」との歴史的つながりを観光資源としてPR

4-5-2 遊歩道の整備

館山遊歩道(下図参照)には、安倍総理そっくりの観音様の立像がある。横穴式古墳もあり、弘法大師自作の石像が安置されており、「穴大師」として眼病にご利益があるとされている。また、内浦遊歩道には、湖面を眺める絶景ポイントや天然温泉の足湯があるが、PR不足のため訪れる人が少ない。積極的なPRとともに、観光客が安心して楽しめる遊歩道へと環境整備を進めていく。



図 4-8 顔拡大

図 4-9 館山寺大観音

- 路面の整備、案内・誘導サインの整備。
- 木製手摺改修、急斜面への階段設置(館山遊歩道)。

4-5-3 館山～大草山吊り橋の整備

館山寺のある「館山」と、オルゴールミュージアムのある「大草山」を結ぶつり橋を架け、門前通りから館山寺、館山遊歩道、つり橋、大草山展望台、ロープウェイ、内浦遊歩道へと回遊する絶景の散策コースを整備する。地方創生回廊と組み合わせ、浜名湖観光圏の新名所として、全国にPRしていく。



図4-10 館山～大草山つり橋構想図

このつり橋構想は、平成15年に「館山寺温泉街整備計画推進会議」からも提案されている。類似施設としては三島スカイウォークがあり、開業1年目で120万人の入場者数を達成している。

参考:三島スカイウォーク
日本最長(400m)の観光目的の歩行者専用つり橋。2015年12月開業、総事業費約40億円。入場料¥1,000、営業時間9:00~17:00、年中無休。

4-5-4 庄内半島ウォーターフロント計画

庄内半島の美しい自然を乱開発から守るとともに、水辺の景観を活かして、運河を巡らしたまちづくりを推進し、日本一の観光・リゾート地をめざしていく。地方創生回廊により、通勤圏が広がるため、快適な居住環境を整備していく。30年後には庄内半島全体の宅地化が進み、固定資産税等の増収が期待できる。



図 4-11 運河に面した住宅(オランダ)

4-5-5 和食文化を活かした郷土料理の創作

日本人の伝統的な食文化「和食」が、2013年にユネスコの無形文化遺産に登録された。和食は世界的なブームとなっていることから、地元で獲れる豊富な海産物や野菜等の食材を使った郷土料理を創作し、「浜名湖料理」として広め、浜名湖観光圏のブランド力を高めていく。

4-6 浜松産業博物館整備事業

4-6-1 背景

浜松には戦後 70 年にわたって工業都市として発展してきた歴史がある。黎明期の繊維産業から楽器・オートバイ・自動車・光電子産業へと発展し、今も成長を続けている。その中からホンダ・スズキ・ヤマハ・カワイ・ローランド・浜松ホトニクス等の世界的ブランドが生まれた。一地方都市からこれだけ多くの世界的企業が生まれた都市は稀有に近い。技術革新の歴史と、時代を切り拓いてきた人物史は、後世に遺すべき貴重な文化資源だが、その多くは埋もれたままとなっている。

4-6-2 事業の目的

20世紀は人類の歴史の中で、最も科学技術の進んだ世紀だといわれる。この時代に浜松から生まれた産業の歴史を、新たな観光資源として活用していくため「浜松産業博物館」を整備する。美しい景観の浜名湖畔に立地させることで、浜名湖観光圏の新たなシンボルとする。各館を見学・体験して廻るには、1日では足りないほどの内容のボリュームとなることから、音楽のまちづくりとの相乗効果により、通過型観光地から宿泊型観光地へと発展させ、国内外から観光客を招致する。



図 4-12 浜松産業博物館

4-6-3 事業の内容

(1) 動態展示博物館

浜松産業博物館は、「繊維・織機博物館」、「楽器・音楽博物館」、「オートバイ博物館」、「光・電子博物館」の4館で構成する。一般的な博物館とは異なり、展示物が動いたり、走ったり、奏でたりする「動態展示博物館」となる。その文化的価値は、単に、浜松だけではなく、日本の文化資源としても貴重な存在となり、内容・規模ともに、世界に例のないオンリーワンの存在となる。

(2) 今世紀を代表する建築物に

庄内半島南端に、新幹線の乗客の視線を惹きつけるような、21世紀を代表するデザインの博物館群を配置する。建築物自体が広告塔の役割を果たし、シドニーのオペラハウスのように、世界から注目され、諸外国の旅行ガイドブックにも掲載されるようになれば、インバウンドの推進にも多大な貢献をすることになる。



図 4-13 シドニー・オペラハウス

4-6-4 各館の概要

(1) 繊維博物館

浜松の産業の歴史は、江戸中期頃より綿織物を中心とする繊維産業から始まっている。そこで初期の「足踏式織機」から「手織り機」、「力織機」、さらに「高速自動織機」へと進化を遂げた技術革新の歴史を動態展示で紹介する。スイッチを入れると実際に動き出し、縦糸と横糸が織り上げていく過程を実演していく。屋外ヤードでは、繊維の原料となる「綿花」「生糸」「羊毛」の栽培と飼育を行い、糸に紡いでいく過程の実演、体験コーナーを設けていく。

5-3-3 LRTの整備

(1) 5路線・延 42.6km を整備

浜松創生の重点事業として、三方原本線、中田島線、富塚線、入野雄踏線、宮竹線の5路線のLRT(延 42.6km)を整備する。南北幹線となる三方原本線と中田島線を優先し、急速な都市開発が進んでいる三方原・都田地区の交通問題を解決する。なお中田島線の国道1号線以南約1kmは高架とし、津波避難場所として整備する。

(2) 運賃は150円、P&Rは1回100円

運賃は5路線とも一律150円(子ども半額)の低運賃とし、P&Rの駐車料金は、政策的に1回100円の低料金に抑え、車からLRTへの乗り継ぎを誘導し、交通渋滞を緩和する。

(3) 信用乗車方式を採用

停車時間を短縮し、利便性や速達性を高めるため、乗務員による運賃収受は行わず、ICカードをかざすことにより(QRコード型乗車券等)、すべてのドアから乗降できる方式を採用する。

(4) 各路線の特徴

浜松駅から東西・南北方向に延びるLRTと、LRT主要電停から病院や学校、公共施設、人口集中地区などを経由するフィーダーバスにより、誰もが利用しやすい面的な公共交通ネットワークを実現する。

表 5-2 LRT各路線

路線名	営業キロ	沿線の特徴・導入効果
三方原本線	14.5km	沿線両側(各1km)には18万2千人の人口があり、市役所や多くの事業所、高校・大学、病院等が集積しており、浜松市の南北幹線交通軸となる。また、中田島線と接続することで、都田総合公園やフルーツパーク、中田島砂丘、遠州灘海浜公園への交通アクセスが開かれ、観光産業の振興、市民の余暇利用につながる。
中田島線	4.8km	国1以南は高架(約1km)とし、津波避難場所として兼用する。岡揚げ祭りにはシャトル便を運行。遠州灘海浜公園への大型スポーツ施設の誘致も可能となる。
富塚線	4.7km	三方原本線の途中から分岐する路線。終点の富塚西(トランジットセンター)からは5路線のフィーダーバスを運行する。
入野雄踏線	10.8km	浜松駅と雄踏を結ぶ東西幹線軸。
宮竹線	7.8km	東名浜松IC及び天竜川以東から流入してくる車両をP&Rで受け止め、不用な車の中心街への流入を抑制する。浜松アリーナへの接続も可能。

5-3-4 LRTの需要予測

LRT沿線両側各1kmの带状地域の人口をもとに、下記の算定方式により算出。年間4,600万人の需要が見込まれる試算となった。なお、この算定には、沿線周辺以外の地域から、LRT沿線周辺の事業所や学校等に通勤・通学する人は含まれていないため、需要予測はこれよりも上回ることになる。

- ・年少人口(0歳~14歳) 全員が月1回利用すると仮定(往復2回)
- ・生産人口(15歳~64歳) 全体の1/4が200回通勤等に利用すると仮定(往復2回)
全体の1/4が月1回利用すると仮定(〃)
- ・老年人口(65歳以上) 全員が週2回外出すると仮定(〃)



図 5-9 LRT/幹線バス路線図(案)

5-3 LRT整備事業

5-3-1 LRTってなに? ライト・レール・トランジット (Light Rail Transit)

道路上の軌道を走る超低床次世代型路面電車。床面が道路面から30cmと低いため、お年寄りや車いす・ベビーカーでも楽に乗り降りできる。ほかにも浜松LRTは以下のような特色がある。



図 5-5 超低床式のLRT

- 輸送力・運行効率が高い(輸送力はバスの2~3倍)
 - ・全線複線、軌間1,435mm、車長最大 30.0m (定員 150~190名)
 - ・同じ人数を運ぶには車だと75台必要(図 5-6 左)、渋滞の原因
- 静穏性が高い(車内、車外ともに静か)
- 定時性が高い(渋滞による遅延・遅刻の心配がない)
- 待たずに乗れる(日中6分毎、ラッシュ時3分毎運行)
- 最終便は浜松駅発 24:30
- 架線レスLRT (リチウムイオン電池)
- 架線がないため震災時等の復旧・復興に役立つ
- 自転車のまま乗車できる(2階建て車両の場合)。
- 排ガスやCO₂を出さない(下図は、一人の人間を1km運ぶのに排出されるCO₂の量)

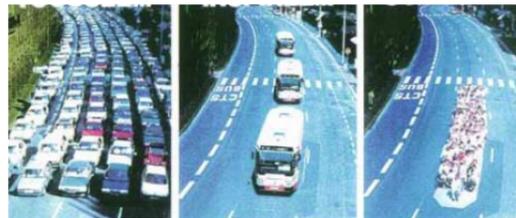


図 5-6 渋滞のメカニズム(車・バス・LRT)

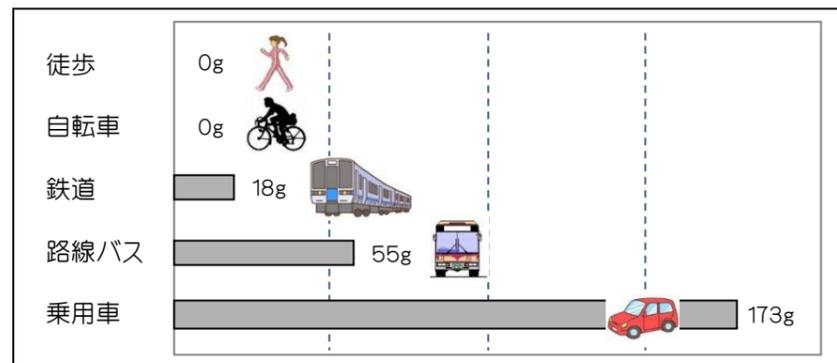


図 5-7 交通手段別CO₂ 排出量 出典: 交通エコロジーモビリティ財団

地球温暖化防止

2015年12月、すべての発展途上国を含む世界196か国は、2050年までに産業革命以降の気温上昇を2度未満に抑えることとした「パリ協定」に合意した。公共交通利用促進は、地球温暖化防止のうえからも重要かつ現実の問題となってきた。

5-3-2 事業の目的

(1) 地域間交通格差是正・交通弱者救済

路線バス輻輳区間に、輸送力・定時性の高いLRTを導入することで、路線バス 2,000 便分を削減することができる。余剰となるバスの一部を、駅や地域拠点、病院や学校、公共施設等とを結び支線バスとして再配分する。また、郊外や中山間地の交通空白域にも再配分し、地域間交通格差を縮小し、交通弱者の移動性を高める。

(2) 公共交通分担率を倍増

LRT導入と、余剰となる路線バスの再編、P&R、C&Rによる自動車、自転車からの乗り継ぎを促進し、公共交通全体の輸送力と運行効率を高め、公共交通分担率を倍増する。

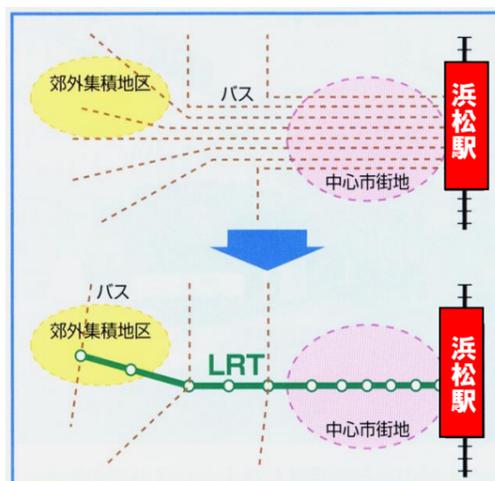


図 5-8 LRT導入前(上)と導入後(下)の効果

(2) 楽器・音楽博物館

楽器産業の歴史は、山葉虎楠の日本初のオルガン製造に始まっている。楽器は大きく分けると、弦楽器、吹奏楽器、打楽器、鍵盤楽器に分類され、それぞれの楽器には開発や改良の歴史がある。そこで、各メーカーが製造した主要な楽器を展示するとともに、楽器体験コーナーや練習室・各種コンサートホール・リハーサルコテージ等を整備する。さらに、10万人規模の野外ライブ場を整備し、音楽と観光が楽しめる宿泊型の観光地をめざし「浜名湖のブランド力」を高めていく。

(3) オートバイ博物館

日本のバイク産業は、浜松空襲により焼け野原となった一角から始まった。最盛期には35社のメーカーが生き残りを賭けて競いあった歴史がある。その中から世界の「ホンダ」「スズキ」「ヤマハ」が生まれたが、ライラックのように多くの製品を世に送り出したものの姿を消した会社もある。同社のバイク愛好家が「ライラック友の会」の活動を続けているが、散逸する前に恒久保存が望まれる。バイク産業発祥の地浜松に、すべてのメーカーのバイクを一堂に展示してこそ意義がある。オートバイ博物館は、オートバイを展示する「展示館」と、モトクロスやトライアルバイク等の競技や練習を行う施設、子どもたちが楽しめる「ミニバイクコーナー」などで構成する。

(4) 光・電子博物館

1926年、世界で始めて、高柳健次郎博士がテレビのブラウン管に「イ」の字を写し出すのに成功したのは浜松である。2002年には小柴昌俊博士がニュートリノ天文学を確立しノーベル物理学賞を受賞した。その研究施設として作られた岐阜県スーパーカミオカンデには、浜松ホトニクスが開発した光電子倍增管が採用されている。2014年には、浜松西高出身の天野浩博士が青色発光ダイオードの開発により、ノーベル物理学賞を受賞した。光電子技術は飛躍的な進歩を続けており、発展成長型の博物館として、来館者に夢や希望を与えることになる。



図 4-14 世界初テレビ画像

4-6-5 経済効果

(1) 入場料収入

年間 300 万人入場、入場料 1,500 円(4館共通券)、パーク内での飲食や買物の客単価を 1,000 円と想定すると 75 億円の売り上げが見込まれる。

参考資料

- ※「浜名湖花博2004」は半年間で 540 万人入場。入場料は 2,900 円。
- ※「浜名湖花博 2014」は3か月間で 129 万人入場(浜名湖ガーデンパーク、浜松フラワーパーク2会場合計)。入場料は2会場セット券(前売り 1,800 円)
- ※東京ディズニーランド 6,900 円。浜松楽器博物館 400 円、トヨタ博物館 1,000 円、富岡製糸場 1,000 円。

(2) 宿泊・雇用創出効果

国内オンリーワンとなる「浜松産業博物館」が実現し、地方創生回廊が整備され、各種コンサートが開催されるようになると、周辺宿泊施設や交通機関の利用促進に貢献することになる。博物館については、上記売上高 75 億円の 30%を人件費と想定すると、22.5 億円に相当する雇用が生まれ、地域経済の振興に貢献することになる。

UD^{*1} Universal Design (ユニバーサルデザイン)の略。性別や年齢、国籍や文化の違い、障害の有無や能力の如何を問わず、誰もが容易に、安全に利用できる施設や製品、情報やサービスをいう。浜松市は全国に先駆けて、UDを基本とする都市づくりに取り組んでいる。

第5章 地方版総合戦略 IV

～LRTがつくる未来～

5-1 背景

モータリゼーションにより、都市は郊外に無秩序に拡散し、さらに、市町村合併により浜松市の市域は6倍に拡大し、伊豆半島を超える広大な面積となった。そして、誰もが経験したことのない人口減少・超高齢社会を迎えている。「浜松型次世代交通システム」は、これらの困難な課題を解決し、若者が未来に夢や希望を抱ける魅力ある都市づくりを実現するための成長戦略で、浜松創生の切り札となる。

5-1-1 公共交通分担率は、政令指定都市中ワーストワン！

浜松市の公共交通分担率^{*1}は、わずか4.4%（住民の公共交通利用率）で、全国政令指定都市中最下位となっている。この数字は都市の魅力や住み良さを示す指標でもあり、各都市が長年にわたって公共交通の整備に取り組んできた証でもある。

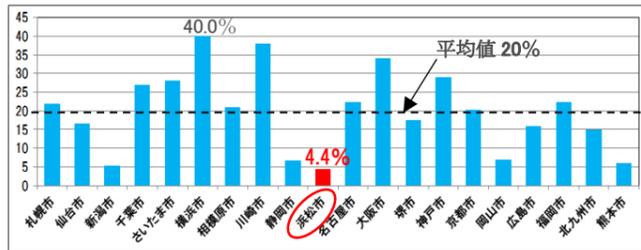


図 5-1 全国政令指定都市の公共交通分担率比較

5-1-2 人口の約4割が交通弱者

上記グラフが示す通り、浜松市は典型的な自動車依存都市となっている。車を利用できない交通弱者と言われる人たちは人口の約4割を占め、高齢化の進展により、今後もさらに増えていく。このままでは、ますます不便で住みにくいまちとなり、若者は他都市へと流出することになる。

5-1-3 拡大する地域間交通格差

浜松駅バスターミナルには、1日 3,000 便のバスが発着している。中心市街地の運行過密地域では毎時30便近くが運行しており、渋滞や排ガスなどの環境問題が起きている。一方、郊外や中山間地では、毎時1便以下や、バス・ゼロの過疎地域があり、地域間交通格差が拡大している。都市計画で、人口30万人以上の都市はバス中心の公共交通には限界があるとされている。



図 5-2 浜松駅周辺のバス路線図

5-1-4 人身事故件数もワーストワン

浜松市は政令指定都市の中で、人口10万人あたり的人身事故件数が、2009年以降7年連続でワーストワンが続いている。ワースト2位の北九州市とは250件の大差がある。その差は川崎市や横浜市の1年間の総件数とほぼ同数であり、異常事態と言える。抜本的な対策が求められている。

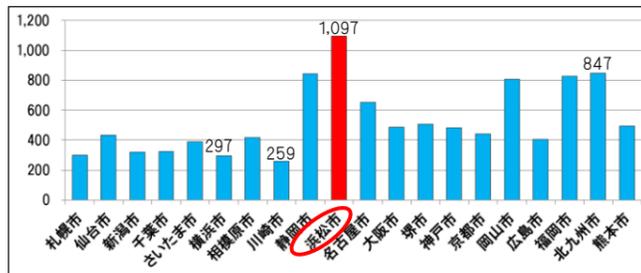


図 5-3 人口10万人当りの人身事故件数(2014年度)

5-1-5 浜松のバス交通は危機的状況！

浜松市のバス利用者は、40年間にわたって減少の一途をたどっている。ピーク時の7,710万人から2,490万人へと、5,220万人も減少している。赤字路線の廃線や減便が繰り返され、自動車への依存度が高まるという悪循環が続いている。2013・2014年度は各2億円近い赤字となり、市民生活を支えているバス交通は危機的な状況にある。



図 5-4 バス・鉄道利用者の推移(出典:静岡県統計年鑑他)

5-2 目標

5-2-1 浜松型次世代交通システムの整備

(1)東西・南北交通幹線軸にLRTを導入

上図 5-4 の通り、鉄道利用者はほぼ横ばいだが、バス利用者は右肩下がり激減している。公共交通分担率を倍増するには、バスだけでは不可能なことがわかる。そこで、第三の交通機関として、輸送力・定時性・快適性の高いLRTを、路線バスの過密運行区域に導入し、東西及び南北交通の幹線軸を作り、渋滞による運行ロス、遅延問題等の解決を図る。

(2)路線バス再編による地域間交通格差の縮小

LRTの導入により、余剰となるバスの一部を再配分し、乗降ニーズの高い鉄道駅や人口集積地区、病院や大学・高校、公共施設等を結ぶメッシュ(網目)型の交通ネットワークをつくり、公共交通全体の利便性を向上させ、地域間の交通格差を縮小する。

(3)P&R、C&Rによる公共交通の利用促進

LRTの主要電停にP&R(パーク・アンド・ライド)^{*2}を整備する。駐車料金は政策的に低く抑え(1回100円程度)、LRTへの乗り継ぎを促進する。また、主要バス停には、C&R(サイクル&ライド)^{*3}を整備し、二輪車からバスへの乗り継ぎを促進する。これにより、鉄道・LRT・バス・自動車・二輪車の特性をミックスした「浜松型次世代交通システム」を実現し、公共交通全体の利便性を高め、中心市街地への車輛の流入を抑制し、渋滞を緩和する。

5-2-2 公共交通分担率を倍増

浜松型次世代交通システムの整備により、公共交通全体の経営効率・利便性を高め、交通格差、交通弱者を減らし、公共交通分担率を8.8%(LRT全線開通時)に倍増する。

表 5-1 公共交通分担率倍増計画(目標)

	現況	中期目標(2025年)		長期目標
	年間利用者数	年間利用者数	摘要	
JR 東海道本線	1,640 万人	1,640 万人	±0	中期目標を達成したとしても、全国政令指定都市の中では15位程度にとどまり、交通格差を是正するにはほど遠いため、更なる努力が必要となる。
遠鉄電車	930 万人	1,023 万人	1.10 倍	
天浜線	162 万人	178 万人	1.10 倍	
遠鉄バス	3,170 万人	4,438 万人	1.40 倍	
LRT	0 人	4,600 万人	—	
合計	5,902 万人	1億 1,879 万人	2.01 倍	
公共交通分担率	4.4%	8.8%		

*現況欄は、2007年パーソナルトリップ調査^{*4}時の数値を示す。