

パブリックコメント意見提出書

住 所 浜松市南区東若林町 1220-5

団 体 名 浜松都市環境フォーラム

氏 名 代表 内田宏康 他 14 名

電 話 053-447-2490

案の名称 浜松市総合交通計画改訂版(案)

【意見 1】 全体を通して 上位計画と整合性ある計画に

本市の公共交通分担率(4.4%)は、政令指定都市中最下位であり、平均値の 20%と比べ桁違いに低い。数値目標 5.5%(前計画)は、達成どころか 10 年の間に 4.3%に下落している。自動車依存からの政策転換は最重要課題となっている。

都市計画マスタープラン(案)は、都市交通の基本方針において『自動車に過度に依存することなく、公共交通を中心とする交通体系へ転換を図る』と明記しており、高く評価できる。本計画(案)では、「変化への対応」で方針は示しているが重点施策にはないため、重点施策にも盛り込み、上位計画との整合性を図る必要がある。

全体として、真正面から取り組むべき課題から目を逸らし、重点施策は「・・・を指します」という方針で留まっており、具体的な施策や実施計画が示されていない。「今さえよければ良い」という計画に見える。10 年後、本計画案の策定に参与した責任者は異動で、誰一人責任を取る者はいない。都市計画はより良き未来を創造し実現するためのものであり、次世代に責任の持てる計画(案)にしていきたい。

第 1 章 交通の現況及び将来の課題

◆「現況から見た主な課題」(2 ページ)

【提案 1】 《過度な自動車利用の・・・》について (2 ページ)

『都市の郊外化を背景とし、自動車利用は増加傾向にあり、徒歩、公共交通などの利用は減少傾向にあります。』という説明は、図 1-1 が示す問題提起を逸らす内容で適切ではない。『郊外の都市化により、自動車への依存度が高まる一方、公共交通の利用は 4.3%まで落ち込んでいます。』と、事実を明記すべきではないか。

【提案 2】 「政令指定都市の公共交通分担率比較グラフ」の掲載について (2 ページ)

公共交通分担率は、政令指定都市中最下位のうえ、平均値 20%とは大きな格差がある。現実を行政・市民・交通事業者が認識してこそ、克服のための知恵が生まれ、実現を目指した取り組みが可能となる。そこで標記グラフの掲載を提案する。それにより、

『過度な自動車利用を抑制し・・・などに取り組む必要があります。』という、囲み枠内のコメントと、図 1-1 のグラフが生きてくる。

【提案 3】 人身事故ワーストワンからの脱却について (2 ページ)

人身事故件数ワーストワンが 11 年も続いているが、第 1 章の課題にも、第 4 章の交通施策一覧、重点施策にも記載がない。課題にも施策にもなければ、問題は存在しないことになり、PDCA によって評価・検証されることもない。「課題」と「重要施策」に、「人身事故ワーストワンからの脱却」を明記することを提案する。

【提案 4】 「政令指定都市の人身事故件数グラフ」の掲載について (2 ページ)

人口 10 万人当たり人身事故件数は本市が 831 件、2 位の静岡市は 636 件、新潟市は 186 件と圧倒的に少ない。本気でワーストワンから抜け出すには、他都市と比べ如何に事故が多いかを認識する必要があり、標記グラフの掲載を提案する。

【提案 5】 《バスサービスの見直し・代替手段の検討》について (2 ページ)

『路線バスの運転手は減少しており、バス運転手不足を理由とした郊外部での路線バスの減便が発生しています。』という説明は、事実とは異なる。『乗車率の低い郊外・中山間地域等では、赤字路線バスの廃止・減便等が生じています。』に修正すべき。運転手不足は経営上の問題であり、図 1-3「バス会社の運転者数」グラフは、【提案 2】及び【提案 4】のグラフに比べ掲載意義が低いいため削除する。

【提案 6】 《快適に移動できる交通ネットワークの形成》について (2 ページ)

図 1-4「道路混雑度の割合」によると、「混雑度 1.25 以上」は 8%となっている。都市計画マスタープラン(案)は、基本方針で『ヒトやモノの円滑な移動を支える道路ネットワークの形成』を掲げており、混雑度の高い道路は重点的に整備が必要。それには混雑度を把握できる地図が必要であり、図 1-4 とセットで掲載することを提案する。

第 2 章 目指す将来の交通の姿

◆ 目指す将来の交通の姿 — 交通ビジョンの設定 —

【提案 7】 記載情報の整理・統合について (4 ページ)

「5 つの暮らし」に、「交通の課題」と「8 つの視点」を関連付けたため、重層化してわかりにくい。「交通の課題」は第 1 章に統合したらどうか。「8 つの視点」は、「5 つの暮らし」と内容が似通っており、削除したほうがわかりやすい。「交通ビジョン」は、どこの都市にもありそうな抽象的な表現でビジョンとは言い難い。都市計画マスタープラン(案)の基本方針を取り入れ、『コンパクトでメリハリの効いた拠点ネットワーク型都市づくり』としたらどうか。そのうえで、「5 つの暮らし」の各々に概要を示すことにより、次頁(5～6 ページ)の重点施策①～⑤へとつながり、シンプルで理解しやすくなる。

◆交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ

【提案 8】 掲載情報の整理について (5~6 ページ)

イラスト(吹き出し付き)は現実離れしており、10 年先を目標年次とする計画としては具体性に欠け適切ではない。イラストは削除し、「施策イメージ」を中心に、それぞれに該当する施策の概要を示したらどうか。紙面がスッキリし見やすくなる。

【提案 9】 「日頃の市民生活における・・・」について (5 ページ)

4 つ目の中ポツに、「公共交通を持続可能なものとするため、運転手を確保することや・・・」と記されているが、「運転手を確保すること」は適切な表現ではない。「新たな交通モードの導入や・・・」に差し替えたらどうか。

◆「将来の交通の指標と目標」 (7 ページ)

【意見 2】 **【指標】**公共交通の代表交通手段分担率について (7 ページ 表 2-1)

目標 5.5% (総合交通計画 2010) に対し、結果は 4.3% まで下落した。過去 40 年間、鉄道 3 線の利用者は横バイ、路線バスの利用者は激減しており、その「鉄道とバス」を中心とする政策では、最初から達成は不可能と危惧され、議会でも多くの議員から指摘されてきた。その結果、政策ミスにより貴重な 10 年が失われたことになる。この間には赤字路線の減便や廃止が相次いでおり、1年ごと、5年ごとに PDCA サイクルによる的確な評価・検証が行われていれば、政策の問題に気づき見直しができた筈である。「浜松 21 世紀都市交通会議」は、この結果をどう評価したのか伺いたい。

【意見 3】 交通政策の転換について (7 ページ 表 2-1)

都市計画マスタープラン(案)は、『自動車に過度に依存することなく、公共交通を中心として、安全かつ快適に移動できる交通体系への転換を図る』と、大きく基本方針を転じている。ところが、表 2-1 は公共交通分担率 5% を目標としている。これはほぼ現状維持であり、車に依存した政策に逆戻りすることになり、上位計画との整合性を図るべきである。何故、5%としたのか、根拠を示していただきたい。

【提案 10】 数値目標の引き上げについて (12 ページ 表 2-1)

政令指定都市の公共交通分担率平均値 20% を踏まえ、自動車依存から公共交通中心の交通体系に転換するには、公共交通分担率 10% 以上を達成できる新たな交通モードが必要となる。「鉄道とバス」では達成不可能なことが立証されたが、両者の弱点を補完する第三の交通モード(LRT)を導入し、パーク&ライド、サイクル&ライドの組み合わせにより可能となる。そこで、表 2-1 の数値目標 5% を 10% に修正することを提案する。

【提案 11】 **【指標】**「公共交通機関の利便性に…」について（7 ページ 表 2-1）

《計画の目標》の中に、「公共交通機関の利便性に関する市政満足度」が掲げられているが、個人の主観によって異なる「満足度」という指標は、都市計画の目標としては不適切である。削除して、重要度の高い**【提案 12】**の指標と差し替えを提案する。

【提案 12】 《計画の目標》への追加について（7 ページ 表 2-1）

自転車は通学や通勤、健康増進、地球環境にとって優れた移動手段であり、指標に「自転車走行環境の整備」を加えたらどうか。自転車専用道路や自転車走行空間等の整備など、指標と目標を記載することを提案する。市は自転車の活用を進めるための「浜松市自転車走行空間等整備計画」を策定しており連携強化が望まれる。

【意見 4】 **【指標】**混雑度の達成度について（7 ページ 表 2-1）

《計画の目標》のうち、「指標：混雑度」は、前計画では、「指標：道路交通渋滞」となっていたが、目標の 14 地域（現況 37 地域）は達成できたのか伺いたい。また何故、指標を「混雑度」に改定したのか伺いたい。

【提案 13】 **【指標】**混雑度の対象について（7 ページ 表 2-1）

指標：混雑度（1.00 以下の路線の割合）は、重点的に整備が必要な「混雑度 1.25 以上（全体の 8%）」を対象としたらどうか。「混雑度 1.75 以上」と「混雑度 1.25 以上」の道路延長（km）を目標とすれば、PDCA による進捗状況が的確に管理できるようになる。

◆道路ネットワーク 基本方針

◆安全・安心な移動を支える

【提案 14】 交差点改良による事故削減（10 ページ）

市の交通事故の原因は、「追突と出会い頭」が約7割と分析されている。愛知県日進市では、事故の多い交差点に「鋭角横断歩道」を導入し成果を挙げている（約半減）。事故が多発している複数の交差点を対象に、実証的に導入したらどうか。

第 4 章 交通施策の推進（12 ページ）

◆「重点施策」

【提案 15】 重点施策欄の整理統合（12 ページ）

重点施策欄は情報の詰め過ぎで、何が重点なのか焦点がボケている。そこで「社会経済状況の変化」は、第 1 章で扱うテーマであり、第 1 章に統合したらどうか。それに伴い、「変化への対応」は表題を「重点施策」に替えて①～⑤の番号を付け、「重点施策」は表題を「重点施策一覧」に替えて①～⑤の番号を削除し、重点的に推進すべき施策名を整理統合して掲載したらどうか。それにより 13～14 ページの重点施策①～⑤へと流れがつながり、紙面がスッキリとなる。

【提案 16】 新たな交通体系への転換 (12 ページ)

重点施策「変化への対応」の 3 枠目に、「鉄道と路線バス、新たな交通モード等を組み合わせた効率的な交通体系の構築」が掲げられているが、基本となる方針と具体的な策が示されていない。都市計画マスタープラン(案)が掲げている『公共交通を中心とする交通体系への転換』を実現するには、本計画において方針と具体策を示す必要がある。そこで、重点施策に「^{※1} 都心と産業立地拠点を結ぶ^{※2}LRT の整備」を記載することを提案する。

※1 浜松駅～都田テクノ～明神池運動公園を結ぶ延 15.2km

- ・背景 自動車依存から脱却するには、新たな交通モードの導入が必須
(鉄道とバス中心の政策は失敗、公共交通分担率は過去最低に)
沿線には工場・事業所・店舗・大学・高校・病院等が集積(市内最大)
日常的な幹線道路渋滞、迂回車両による生活道路の危険増
- ・導入の目的 沿線周辺の都市化を誘導し、沿線集約型コンパクトシティを実現
上記政策による市税大幅増収(固定資産税・都市計画税・市民税)
市民・来街者の誰もが乗ってみたいとなる移動手段で都市の魅力創出
南北交通幹線軸の人とモノの移動を最適化、渋滞解消
まちのシンボルとして若者のUターン、観光振興を促進
路線バスの弱点を補完し、公共交通分担率をUP
東西フィーダーバスとの接続による、公共交通の利用促進
パーク&ライド、サイクル&ライドによる、公共交通の利用促進
- ・整備費試算 約 450 億円(30 億円/km×15.2km=456 億円)
- ・市自己負担 228 億円(1/2) 国 228 億円(1/2)
- ・収支試算 運賃 150 円でトントン(需要予測 1,000 万人、赤電実績 1,030 万人)

※1 Light Rail Transit:次世代型超低床路面電車

- ・1 人の運転手がバスの 3 倍の乗客を運ぶため運転手不足、経営効率改善に貢献
- ・排ガスを出さないため低炭素都市づくりに貢献
- ・専用軌道による定刻運行、通勤・通学者の公共交通利用促進に貢献
- ・超低床車両により、高齢者・車椅子・ベビーカーが安全・安心して乗降できる

【提案 17】 重点施策⑤ 「JR 浜松駅前広場周辺の再開発」について (12 ページ)

浜松駅は、浜松都市圏最大の交通結節点。バスターミナルは国鉄高架化事業に伴い 1982 年に完成。それから 38 年が経過し、バス利用者は激減、路線バス事業は危機的な状況にある。さらにバスターミナルが駅前広場の人の流れを遮断し、中心市街地衰退の要因にもなっている。重点施策⑤には、「JR 浜松駅前広場周辺の都市空間の改善」が盛り込まれているが、具体的な実現を目指すには、さらに踏み込んで「JR 浜松駅前広場周辺の再開発」に修正したらどうか。

◆重点施策①～⑤（13～14 ページ）

【提案 18】 重点施策のタイトル変更について（13～14 ページ）

「重点施策①～⑤」のタイトルは、「市民への呼びかけ型」となっているが、市民が自由に利用できる公共交通は限られており、政策と実態が矛盾している。重点施策にふさわしいタイトルに修正する必要がある。その際、12 ページ重点施策の「変化への対応」の各記載内容との整合性が必要。また、重点施策は重要度・優先度が高く、10 年以内で達成できるよう、施策名、数値目標、具体的内容、実施年度等を示し、PDCA サイクルによる事業効果、進捗度等が検証できる計画に修正する必要がある。

◆アクションプログラムの見直し

【提案 19】 アクションプログラムの見直しについて（14 ページ）

重点施策は一定の要件（具体的施策、数値目標、実施年度等）が示されていないければ、評価や進捗度が確認できず、PDCA は有名無実となる。第 4 章 13～14 ページの「重点施策①～⑤」は、何が重点なのかか曖昧模糊としており、『・・・を目指します。』と総論を述べているだけで、上記の一定要件が示されていない。最初から PDCA の検証の網にかからない仕組みを改善すべきである。