

浜松市総合交通計画 改定版(案) に対するご意見ありがとうございました

市民の皆さんからの提出意見と
その意見に対する市の考え方の公表



令和2年8月3日から9月1日にかけて実施しました浜松市総合交通計画 改定版(案)に対する意見募集(パブリック・コメントの実施)に貴重なご意見をいただきました。ありがとうございます。

意見募集を行った結果、市民等47人・3団体から184件のご意見が寄せられましたので、それらのご意見とご意見に対する市の考え方を公表いたします。

ご意見につきましては、項目ごとに整理し、適宜要約し掲載しております。

また、お寄せいただきましたご意見を考慮して、「浜松市総合交通計画 改定版」を策定し、令和3年3月からの実施を予定しています。今後とも、浜松市交通政策に対するご理解とご協力をお願いいたします。

なお、この内容は、市ホームページ (<https://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp>) にも掲載しております。

令和3年1月

浜松市都市整備部交通政策課

〒430-8652 浜松市中区元城町103番地の2

TEL 053-457-2441

FAX 050-3730-5234

Eメールアドレス

kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp

募集結果

【実施時期】	令和2年8月3日から令和2年9月1日
【意見提出者数】	47人・3団体
【提出方法】	持参(0) 郵便(10) 電子メール(12) FAX(17) 説明会等(11)
【意見数内訳】	184件 (提案 102件、要望 63件、質問 19件)
【案に対する反映度】	案の修正 8件 今後の参考 7件 盛り込み済 17件 その他 152件

目次

序章 (意見数 0件)	
序-1 はじめに (意見数 0件)	
序-2 役割と位置付け (意見数 0件)	
序-3 目標年次と対象区域 (意見数 0件)	
序-4 構成 (意見数 0件)	
序-5 都市の将来像 (意見数 0件)	
序-6 持続可能な開発目標 (SDGs) への貢献 (意見数 0件)	
第1章 交通の現況及び将来の課題 (意見数 11件)	3ページ
1-1 現況から見た課題 (意見数 7件)	
1-2 将来の変化への対応から見た課題 (意見数 4件)	
1-3 上位計画に基づく都市の将来像の実現 (意見数 0件)	
1-4 交通の課題のまとめ (意見数 0件)	
第2章 目指す将来の交通の姿 (意見数 15件)	8ページ
2-1 将来の交通を考える視点 (意見数 0件)	
2-2 目指す将来の交通の姿ー交通ビジョンの設定ー (意見数 3件)	
2-3 交通ビジョンが目指す「暮らし」のイメージ (意見数 6件)	
2-4 将来の交通の指標と目標 (意見数 6件)	

第3章 基本となる交通の方針（意見数 118件）	12ページ
3-1 公共交通（意見数 81件）	
3-2 道路（意見数 37件）	
3-3 都心交通（意見数 0件）	
第4章 交通施策の推進（意見数 21件）	26ページ
4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策（意見数 8件）	
4-2 重点施策（意見数 11件）	
4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）（意見数 0件）	
4-4 公共交通の運行に関する基準・ルール（意見数 0件）	
4-5 施策の評価（意見数 2件）	
4-6 アクションプログラムの見直し（意見数 0件）	
おわりに（意見数 0件）	
参考資料（意見数 0件）	
その他（意見数 19件）	34ページ

第1章 交通の現況及び将来の課題（11件）

1-1 現況から見た課題（7件）

提案 1	P13の『都市の郊外化を背景とし、・・・』という説明は、「図1-4 代表交通手段分担率の推移」が示す内容が曲解されており適切ではない。『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。
-----------------	---

【市の考え方】 案の修正

提案内容を踏まえ、次のとおり文章を修正します。

《修正内容》 P13 1行目を修正

（修正前）

郊外の都市化を背景とし、1975（昭和50）年以降、自動車利用は増加傾向にあり、2018（平成30）年時点で自動車の分担率は66.6%と推計されます。一方で、徒歩、自転車、公共交通などの利用は減少傾向にあります。

（修正後）

郊外の都市化を背景とし、1975（昭和50）年以降、自動車利用の割合は増加している一方で、鉄道、バスなどの公共交通の分担率は4.3%まで減少しています。

提案 2	「政令指定都市の公共交通分担率比較グラフ」のグラフがあると、本市の公共交通分担率が如何に低いかが認識でき、何が課題かが一目瞭然となる。課題を行政・市民・交通事業者が認識してこそ、課題克服のための知恵と政策が生まれ、実現を目指した取り組みが可能となる。そこで、標記グラフの掲載と、図1-4との関連性についての説明文の掲載を提案する。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

公共交通分担率の政令指定都市間の比較は、地勢、都市構造、産業構造、市町村合併の経緯、調査年度の相違などの状況があり、単純な比較対象とならないことから掲載しておりません。

提案 3	P15に記載の「バス運転手の減少」は、主に労働待遇の問題であるので、補助金を出して待遇改善すれば状況は好転するのではないか。省力化をはかるのであれば、よりたくさんの人を運べる中量公共交通の整備が必要ではないか。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

第4章交通施策の推進において、「27-1 持続可能な公共交通提供の取り組み」として乗務員確保のための取り組みを明記しており、交通事業者と協議しながら検討してまいります。

提案 4	『路線バスの運転手は減少しており、・・・』という説明は、事実とは異なる。そこで、『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。』に修正すべきではないか。図 1-7「バス会社の運転者数」は、経営上の問題であり、必要度が低いため削除すべき。
-------------	---

【市の考え方】 その他

路線バスの運転手不足については、全国的にも課題となっており、本市においても同様です。そのため、持続可能な公共交通を維持していくためには、運転手の確保が必要となるため、課題として記載しております。

提案 5	図 1-10 道路混雑度の割合の一番上のグラフは、割合の総和が 100%にならない。最大割合の 74%を 75%にして数値を丸めるべきではないか。
-------------	---

【市の考え方】 案の修正

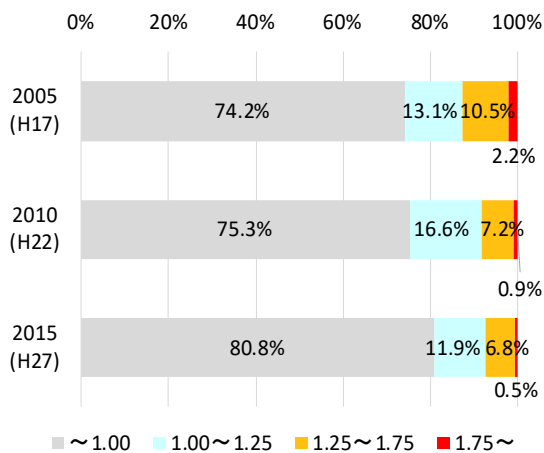
提案内容を踏まえ、道路延長の割合（混雑度ランク別）のグラフは、小数点第一位までの表示に修正します。

《修正内容》 P16 図 1-10 を修正

(修正前)



(修正後)



提 案 6	概要版の「図 1-4 道路混雑度の割合」によると、「混雑度 1.25 以上」の道路が 8%を占めている。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する必要がある。それには混雑度を把握できる道路地図が必要であり、図 1-4 とセットで掲載することを提案する。なお、表題の「交通ネットワーク」は、「道路ネットワーク」の方が良いのではないかと。
----------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

ご提案の混雑度を把握できる道路地図については、16 ページに「図 1-11 路線別混雑度」として記載しています。道路混雑については、道路整備や交差点改良等のハード整備に加えて、公共交通や自転車、徒歩への転換等のソフト対策も重要であることから、道路ネットワークではなく、より広義の交通ネットワークとしております。

要 望 1	「く・る・る」の運行終了は、結局は浜松市の施策が良好な結果をもたらさなかった結果であり、単に「終了」とするのはどうかと思う。施策の PDCA の精神が反映されてない。なぜ終了したのか客観的に評価してほしい。
----------------------	---

【市の考え方】その他

循環まちバス「く・る・る」は、中心市街地の来街・回遊性の向上・公共交通機関の利用促進を図ることを目的として運行しておりました。2010（平成 22）年以降、利用者が減少し、運行見直し等を行いました。利用者増加には繋がらず、運行終了となりました。都心交通については、都心への都市機能の集積やにぎわい増加に対する支援として、「回遊」、「交通結節点」、「アクセス」の観点から交通施策を実施していくという考えです。

1-2 将来の変化への対応から見た課題（4件）

質問 1	「増加する高齢者の移動を支える交通環境を創出する必要があります。」はもったもだが、既存の自家用車ではこれは達成できず、バスでも絶望的だと思うが、どのようなシミュレーションによりそれが実現可能と判断されているのか。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

高齢者をはじめとした交通弱者の移動を支える交通手段の確保としては、地域の情勢に応じた地域バスの導入やICT等新技术を活用した運行形態の導入検討、免許返納者等への割引検討等、公共交通の利用促進を推進するとともに、ユニバーサルデザインに配慮した道路空間の確保や交通結節点のバリアフリー化等の施策を計画に位置付け、誰もが利用しやすい公共交通となるよう取り組んでまいります。

質問 2	人口減少による2045年における将来人口が約70万人の想定や、少子高齢等も含め関係し計画を見直しされていると思うが、今後、行政として更に人口減少を見込んでいるのか、何とか人口70万人を持たせるように対策をしていくのか。
-----------------	---

【市の考え方】その他

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市では2045（令和27）年頃には、70.4万人程度まで減少し、65歳以上の割合は37.6%に達すると予測されています。

一方、国の将来交通需要の予測によると、自動車交通需要は、人口が減少しても、しばらくは微増若しくは現状維持で推移すると予測されています。

このため、人口減少下においてもコンパクトなまちづくりと共に、持続可能な交通ネットワークの形成を進めていく必要があります。

質問 3	小田急電鉄が開発した「Ma a S」というアプリを使い対象エリア内でモビリティの乗り降りの自由、もしくは優待が受けられる企画のチケット・飲食チケットの販売をし、浜松のグルメの魅力を発信するために30店舗参加されたとのことですが、どの辺のエリアでやられたのか、参加された方のご意見があったら教えて欲しい。
-----------------	---

【市の考え方】その他

2020年2月に、遠州鉄道と小田急電鉄が共同するMa a Sアプリ「Emo t」を使って、公共交通での移動に加えて飲食店等の利用が可能なサービスの実証実験「はままつスマぐるウィーク」を行いました。鍛冶町、肴町などの飲食店33店舗が参加されました。

浜松市が提案した「M a a S」の実験で、経済産業省と国土交通省が、天竜区の中山間地での移動診療車によるオンライン診療や再生可能エネルギーを使った電気自動車のタクシー運行を採択されたと聞いた。

特にオンライン診療の場合は春野町で通院困難な高齢者のお宅に看護師が移動診療車で訪問する、ICTを使用し遠隔診療をする、また薬剤師が服薬指導しドローンで薬を配送する等を11月12月に実証を目指す」と記事にあった。

今後、中山間地での生活サービスの低下が想像されるが、公共交通を使えない地域では再生可能なエネルギーが重要視され、電気タクシー等が重要視されてくると思う。また、ICT等を活用し、地元の経済効果を上げることも大切だと思うので、できるだけ早期に形にさせていただけるよう要望する。

【市の考え方】 その他

本市では令和元年10月に「デジタルファースト宣言」を行い、AI・ICT等先端技術やデータ活用など、デジタルの力を最大限に活かした持続可能な都市づくりを推進しております。

モビリティ分野におきましても、令和2年度に浜松版M a a S構想を策定するとともに、実証実験を通して効果の検証や課題の抽出を行い、その後の社会実装に向けた取り組みに繋げてまいります。

第2章 目指す将来の交通の姿（15件）

2-2 目指す将来の交通の姿 —交通ビジョンの設定—（3件）

要望 3	<p>交通ビジョンでは「はままつ流の多様な暮らしに対応した「安全・安心・快適」な交通を目指して」とある。浜松市は多くのバイクや自動車メーカーが創業し、現在も浜松経済を支えており、自動車産業の発展により大きくなっており、もっとバイクや自動車が使いやすいまちを目指すべきでありそれが浜松流だと考える。</p> <p style="text-align: right;">（同様の意見 外1件）</p>
-----------------	--

【市の考え方】その他

ご指摘の通り、バイクや自動車等のものづくり産業は本市の強みであり、今後も産業活力の維持・向上を支援していく必要があります。本計画では、道路に関する基本方針の一つとして「産業経済活動や観光を支える」視点を挙げており、基本方針に基づき、3つの高規格幹線道路、5つの環状道路、11の放射道路による道路ネットワークの実現を推進してまいります。

提案 7	<p>概要版では、「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らどうか。「交通ビジョン」は、どこの都市にもありそうな表現のため、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」各々に概要を示すことにより、次頁の重点施策①～⑤へとつながり、シンプルで理解しやすくなる。</p>
-----------------	---

【市の考え方】盛り込み済

「交通ビジョン」は、平成22年度の策定時に、目標年次である2030年の目指す将来の交通の姿として設定しており、中間年を迎えた今回の見直しにおいても継承していきます。そのため、「8つの視点」や「5つの暮らし」についての考え方も現行計画と同様です。

また、計画書本編では、第1章に「課題のまとめ」、第2章に「将来の交通を考える8つの視点」を記載しています。

「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり（拠点ネットワーク型都市構造）」については、将来の交通を考える視点のひとつとして記載しています。本計画では、「将来の交通」が市民や来訪者などの日常生活や産業経済活動などの様々な場面で役立つものにするため、市民の「暮らし」をキーワードとして設定し、暮らし毎に目標値と施策を設定しています。

2-3 交通ビジョンが示す「暮らし」のイメージ（6件）

質問 4	「公共交通、自転車、徒歩を組み合わせて行きやすくする」とあるが、市内の、特に中心地に駐輪スペースがないことをどう考えているか。自家用車の過度の使用を削減するのであれば、少なくとも駐車場から目的地までの距離よりも、駐輪場からの距離の方が短いはずではないか。
-----------------	---

【市の考え方】盛り込み済

都心部の駐輪場に関しては、「第4章 交通施策の推進」において、「9-2 自転車駐車場の整備」として位置付けており、現在、駅周辺の放置車両解消と、自転車・原付・自動二輪の利用環境向上を目指し、駐車場内の再配置や有料化への転換などを含め、駐車場再整備の検討を行っております。

質問 5	渋滞をなくしてバスを走りやすくすることには意味があると思うが、自家用車の利用者をどのようにしてバス利用に誘導するかのビジョンが伴わなければ、実現はできない。また、姫街道や金指街道、雄踏街道のように片側1車線ではそもそも実現可能性はほとんどないのではないか。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

自家用車利用から公共交通への転換については、チラシやHPによる公共交通利用促進の呼びかけや小学生や高齢者を対象としたバス乗り方教室の実施等のモビリティ・マネジメントを行うとともに、公共交通の利便性向上を図っていきます。

また、渋滞対策については、道路整備、交差点改良等のハード対策や、ピーク時間を避けた時差出勤等の呼びかけや公共交通、自転車等への転換等、交通渋滞を緩和させるソフト対策を推進し、ハード、ソフト両面から対策を実施してまいります。

提案 8	『日ごろの市民生活における移動が手頃な「暮らし」』の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、MaaS や自動運転など新しい技術によって維持する。」と記されているが、適切な表現ではない。「運転手を確保すること」に替えて、「新たな交通モードの導入や・・・」とした方が、後の文脈につながるのではないか。
-----------------	--

【市の考え方】その他

路線バスの運転手不足については、全国的にも課題となっており、本市においても同様です。そのため、持続可能な公共交通を維持していくためには、運転手の確保が必要となるため記載しています。

質問 6	『災害に強く、事故の無い安全・安心な「暮らし」』に記載の、広い幅員を持つ道路を整備することについて、随所で道路の維持管理も潤沢に行われていない現状で、ましてや都市計画道路の建設計画が後退している現状で、どうしてそのような目標が立てられるのか、説明をお願いしたい。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

災害の拡大を防ぐための広い幅員を持つ道路については、火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能としての観点から記載しております。また、都市計画道路については、社会経済情勢や交通需要の変化に伴い、都市計画決定当初の必要性や役割に変化が生じてきたため、見直しを行っておりますが、選択と集中の考えのもと、必要性の高い路線・事業については順次整備を進めております。

質問 7	今の危機的な状況で、「交通安全意識の啓発」が問題を解決するとは思えない。これまで、啓発活動によってどの程度交通事故を削減させることができたか、エビデンスはあるのか。
-----------------	--

【市の考え方】 その他

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通事故を防止するためには、交通安全の大切さを再確認してもらうため、交通事故の怖さ・悲惨さを伝える等の啓発を行うことが重要と考えているため、施策に位置付けております。

なお、交通事故件数は、平成 22 年計画策定時の 9,050 件から、平成 31 年では 6,582 件に減少しています。引き続き、交通安全対策として、交通事故多発交差点の改良やコミュニティゾーン事業の実施等、ハード、ソフトの両面から対策を推進してまいります。

提案 9	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。そこでイラストは削除し、「施策イメージ」を中心に展開し、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。
-----------------	--

【市の考え方】 その他

イラストは、将来の交通の姿がイメージしやすいように記載させていただいております。具体の施策の内容は、第 4 章交通施策の推進に記載しております。

2-4 将来の交通の指標と目標（6件）

質問 8	効果を試算されての目標だと思うが、この目標数字で渋滞がどの程度緩和され、交通事故がどの程度減少し、公共交通の遅延がどの程度軽減されると試算されているか。
-----------------	--

【市の考え方】 その他

数値目標は、道路整備の推進、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメント等を実施することで、目指すべき数値目標を示しています。

数値目標から、渋滞緩和などの定量的な効果は試算しておりませんが、道路の混雑度、交通事故削減に関する目標値を設定し、定期的にモニタリングしてまいります。

質問 9	意見聴取母集団、サンプル数について教えて欲しい。また、サービス主体が民営であるなかで「市政満足度」をどのように評価できると考えているのか、説明をお願いしたい。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

市政満足度は毎年本市で実施している市民アンケートの項目の1つです。

令和元年度は1,305名から回答を頂いています。

また、調査項目は「鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性確保に向けた市の取り組み」としており、交通に関する様々な施策を行うことで、満足度の向上を目指したいと考えています。

質問 10	公共交通分担率の数値目標5%は、果たして達成可能か。過去40年間、鉄道3線の利用者は横ばい、路線バスの利用者は激減しており、前計画（総合交通計画2010）時においても、「鉄道とバス」を中心とする政策では目標達成は困難と危惧され、議会でも多くの議員から指摘されてきた。不幸にも指摘は的中し、政策のミスリードにより市民にとって貴重な10年が失われた。同じ失敗は許されないので、達成できるとした根拠と施策を示していただきたい。
------------------	--

【市の考え方】 その他

数値目標は、交通事業者などと協議をしながら道路整備の推進、公共交通の利便性向上、モビリティ・マネジメント等を実施することで、達成を目指します。

具体的な事業は第4章交通施策の推進に基づき取り組んでまいります。

提案 10	「公共交通機関の利便性に関する市政満足度」は、個人の主観によって異なり、都市計画の指標としては不適切であり、削除することを提案する。
------------------	--

【市の考え方】 その他

市民満足度の目標値については、計画に基づき各施策を実施したことにより、交通環境の向上や日々のくらしが豊かになったことを市民が実感できるような指標として設定しております。

提案 11	指標：混雑度（1.00以下の路線の割合）は、「混雑度 1.75以上」と「混雑度 1.25以上」の道路を対象にしたらどうか。対象道路延長（km）を目標とすれば、より重点的な整備が促進され、PDCAによる的確な評価・検証も可能になると思う。
------------------	--

【市の考え方】その他

目標値としては、「混雑がほとんどなく、円滑に走行可能な状況である混雑度 1.00以下」を目標とさせていただきます。

質問 11	総合交通計画概要版（案）7ページの「将来の交通の指標と目標」について、中間年である2020年度における指標と目標及びそれらの現況値を説明していただきたい。
------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

指標と目標については、浜松市総合交通計画「2-4 将来の交通の指標と目標」に記載しております。計画の目標としては、「表 2-1 目標年次時点における計画全体を対象とする指標と目標」、5年毎の目標として、「表 2-2 目標年次途中時点における5つの「くらし」ごとの指標と目標」の2つ目標値を設定しております。

直近の実績値については、参考資料 15ページの「表-3 見直し後の「5つのくらし」ごとの指標」に記載しております。

第3章 基本となる交通の方針（118件）

3-1 公共交通（81件）

提案 12	環状路線は、主要生活拠点と生活拠点、主要鉄道駅と放射状の主要基幹路線、基幹路線を公共交通で連絡するとともに、鉄道やバス、各種パーク&ライドを併用することで、都心を経由せず目的地へ行き易くするバス路線の区間である。構想路線でなく環状路線としてしっかり位置付けるべきである。 (同様の意見 外11件)
提案 24	P65の環状方向の交通手段において、公共交通の依存度は小さいとされているが、都市マスの将来都市構造図における各拠点の連絡強化、集中する交通分散の観点から東西方向の公共交通の位置づけを向上、積極的な推進に位置付けることは、考えられないか。
提案 25	P68（表 3-4）について、環状路線は基幹路線として、基幹路線と準基幹路線の間に表記すべきである。環状路線は、各拠点や、主要鉄道駅と放射状の主要基幹路線、基幹路線を公共交通で連絡するとともに、鉄道やバス、各種パーク&ライドを併用することで、都心を経由せず目的地へ行き易くするバス路線である。 構想路線でなく基幹路線として位置付けるべきである。 (同様の意見 外11件)

<p>提案 37</p>	<p>P73（図 3-21）について、浜松駅からの放射状路線が強調されており、環状路線の表示が弱いのではないかと。構想路線であっても明確に表示すべきと思う。実際、放射状路線が合流する場所では頻繁に渋滞が起きており、時間帯によっては路線バスの大幅な遅延が発生している。このことから、各生活拠点間を直接結ぶ環状路線は必要だと思われる。</p>
<p>提案 38</p>	<p>環状路線（構想）は、大変素晴らしい構想なので、是非前倒しで押し進めていただきたい。</p>
<p>提案 39</p>	<p>公共交通ネットワークでは、浜松駅を起点に放射状に鉄道やバス路線が基幹路線として設定され、JR 東海道線と遠州鉄道、主要なバス路線を横に連絡する環状路線が構想路線となっている。環状路線は、主要な鉄道駅とバス路線を繋ぐことで乗り換えなど、公共交通利用者の利便性や利用者数の向上が図られる重要な路線である。構想路線ではなく、計画に位置づける必要がある。</p>
<p>提案 40</p>	<p>天竜川駅からイオン市野にバスを運行していたが、利用者は少なかった。その際に提案させて頂いたが、天竜川駅からイオン、北病院、浜松医科大、日体高校、浜松工業高校、聖隷三方原病院までの路線をつくれれば、需要はあるのではないかと考えている。</p>
<p>提案 41</p>	<p>天竜川駅から市野までバスを運行していたが、市が目標としていた人数には達しない結果となった。一方で、免許の無い人が、西ヶ崎から東区役所に来る場合、タクシーを利用するか、赤電で浜松駅まで行き、1 時間に 1 本来るか来ないかわからないバスで区役所へ来なければならない状況である。以前、東区内に巡回バスを導入してくれないかという要望を出したが、市の回答は、あくまで路線バスは遠鉄が運行しているため、それに則っているというものであった。今回の計画についても、出来れば地域の要望を相当入れてもらわないと、机上計算だけでは、折角計画を作ってもダメだったということになる。</p>
<p>提案 42</p>	<p>環状路線は、「都心を経由せず、目的地に行きやすくするため、都心周辺の拠点を環状方向で結ぶ路線」として想定しているが、「都心を経由せず、」にこだわる必要がない。</p> <p>また、環状路線は「基幹路線」と「準基幹路線」の間が望ましい。</p> <p>理由としては、現状は、環状路線と基幹路線を併用して、都心部又は郊外へと利用する者も多く存在している。まさに基幹路線と環状路線は、交通網を形成する両輪であり、同各レベルにあるべきものである。特に、都市部に近い環状線ほど、公共交通機関の利用者も多く、利便性の高い数値が将来的にも、継続が予想される。</p> <p>現状は道路拡幅計画の遅れから、慢性渋滞と交通事故多発を余技無きものにしてしている。それらを解決するのも必要である。浜松市は、政令指定都市の中でも、断トツに交通事故件数が多く、11 年連続ワースト 1 が続いている。公共交通に切り替えるのも良い策だが、浜松人の気質を変えなければ無理であろう。</p>

【市の考え方】その他

環状方向を結ぶ路線については、今回の計画では、構想路線として位置づけています。理由としましては、パーソントリップ調査の結果から、環状方向の交通手段別の移動状況を確認すると、浜松駅等を経由した公共交通（鉄道、バス）による移動は少ない状況であることに加え、環状路線の必要性を確かめるため、平成24年から約2年間、JR 天竜川駅からイオンモール浜松市野間を結ぶ環状路線バス「ひがしくん」の実証実験を行いました。永続的に路線を続けるだけの成果は得られませんでした。

また、市民アンケートで需要の確認を行いました。新規路線を必要とする割合は3割程度であり、その6割は、「利用頻度は週1回以下」という回答で、需要は非常に少ないと考えています。

ただし、環状方向については、車を中心に一定の移動が見られており、今後の社会経済情勢の変化（拠点周辺への居住誘導、インフラ整備、交通事業者の運転手不足の解消）に伴い、必要性が高まれば導入の検討を行います。

提案 43	<p>環状路線について、高塚駅から佐鳴湖西岸を経由して、弥生団地を通り、上島駅に向かうルートになっているが、このルートは沿線人口が少なく拠点となる施設も少ないと思う。</p> <p>こうした観点から、高塚駅から多くの商業施設が立地し、人口が集中しており、高い拠点性を有する入野地区（イオン浜松西店周辺）を経由して、人口密度が高い佐鳴湖東岸を通り、医療センター経由して、住吉町の聖隷病院を通り上島駅に向かうルートに変更して欲しい。</p> <p>折角、新路線を設定させるならば、多くの利用を見込めるルートで設定すべき。</p>
------------------	--

【市の考え方】その他

構想路線となっている、環状路線のルートの選定に際しては、地域住民の需要に加えて、道路整備状況なども踏まえて、検討してまいります。

提案 44	<p>P57 (図 3-4) 及び P73 (図 3-21) について、都市計画マスタープランでは、公共ネットワークは、主要基幹路線、基幹路線、準基幹路線、環状路線で構成すると表記している。主要基幹路線を表記するとともに、環状路線は基幹路線として、基幹路線と準基幹路線の間に表記すべきである。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外 1 1 件)</p>
提案 56	<p>P58 (表 3-2) について、基幹路線を主要基幹路線と基幹路線とに分類するとともに、主要幹線バス路線には BRT などの新交通システムを導入し、定時性と輸送力の向上を図るべきである。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外 9 件)</p>
提案 66	<p>都市計画マスタープランと総合交通計画、地域公共交通網形成化計画の 2 つの計画で用語の表記や指定路線、指定区間が統一されていないので、統一して欲しい。折角同時期に計画を策定したのだから、こういったところを統一していただかないと、効果が薄れ意味がないと思われる。(例、都市計画マスタープランの参考資料の各地域の構想図の公共交通路線の凡例と他の 2 つの計画の将来公共交通ネットワークの地図における表記の違い)</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外 2 件)</p>
提案 69	<p>都市計画マスタープランでは、公共交通を主要基幹路線、基幹路線、準基幹路線、環状路線に分類されているが、総合交通計画と公共交通網形成計画では、基幹路線、準基幹路線、環状路線に分類されている。違いはなぜか。</p>

【市の考え方】 その他

基幹路線は、「市が骨格的な公共交通として必要と考える路線」であり、都市計画マスタープランにおける副都心、地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結ぶ路線や立地適正化計画で居住誘導を図る路線を指します。

都市計画マスタープランでは、まちづくりの観点から本計画で基幹路線と定める路線の中で、特に都心と地域拠点などを結ぶ路線を主要基幹路線と位置付けております。

本計画は、2010 (平成 22) 年に策定した、総合交通計画を踏まえた計画であることに加え、主要基幹路線と基幹路線にサービスレベルの違いは考えていないことから、主要基幹路線の分類をしておりません。

また、第 4 章交通施策の推進において、「3-1 高度なバス運行の提供」の中で、連節バス等高度なバス運行サービスの検討を行うことを明記しており、他市や交通事業者の取組みの情報を収集し、本市での導入可能性を検討してまいります。

提案
70

乗り継ぎターミナルのイメージの2つの図にそれぞれ【市街地・市街地外】と【中山間地】と記載してありますが、ミニバスターミナルのイメージの2つの図に対しては説明がされていないため、説明が必要である。

【市の考え方】案の修正

ミニバスターミナルにつきましては、市街地・市街地外及び中山間地いずれにも設置する可能性があることから、ご提案を踏まえ、次のとおり説明を追加します。

《修正内容》 P71 図3-17を修正
(修正前)

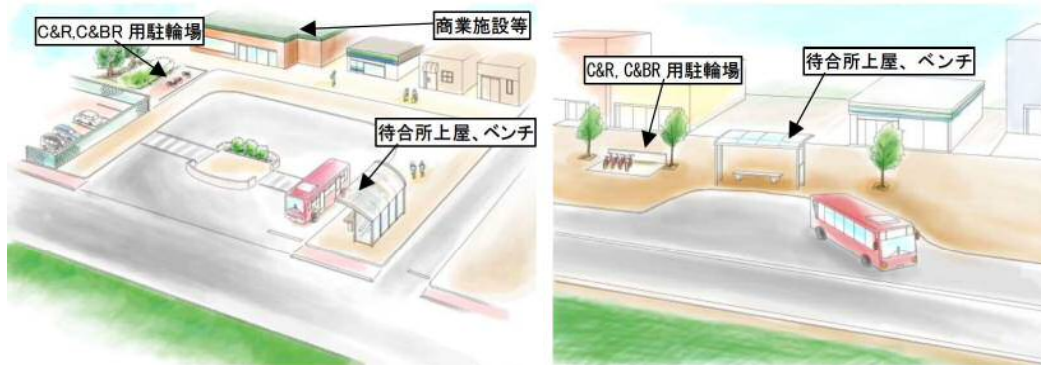


図 3-17 ミニバスターミナルのイメージ

(修正後)

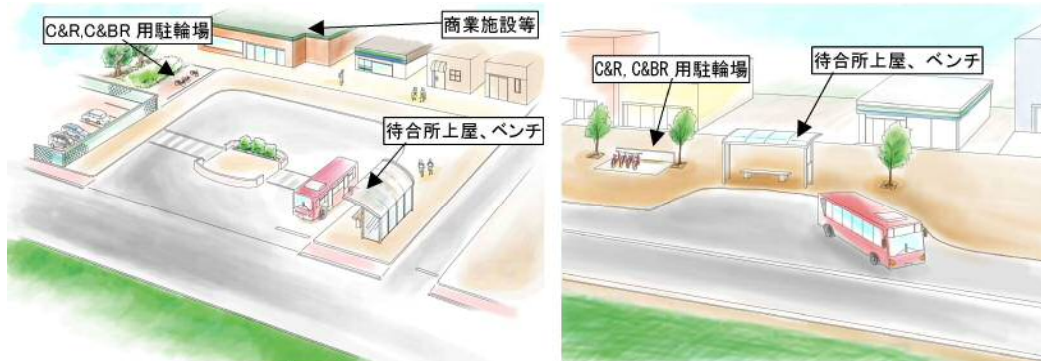


図 3-17 ミニバスターミナルのイメージ(市街地・市街地外/中山間地)

提案 71	<p>図 3-21 公共交通ネットワークのイメージに副都心が記載されておりますが、ピンク色で小さいため分かりにくい。</p> <p>副都心は都心に次ぐ重要な拠点であるため、分かりやすくしてほしい。</p>
------------------	--

【市の考え方】案の修正

ご提案を踏まえ、次のとおり図 3-21 を修正します。

《修正内容》 P73 図 3-21 を修正
(修正前)

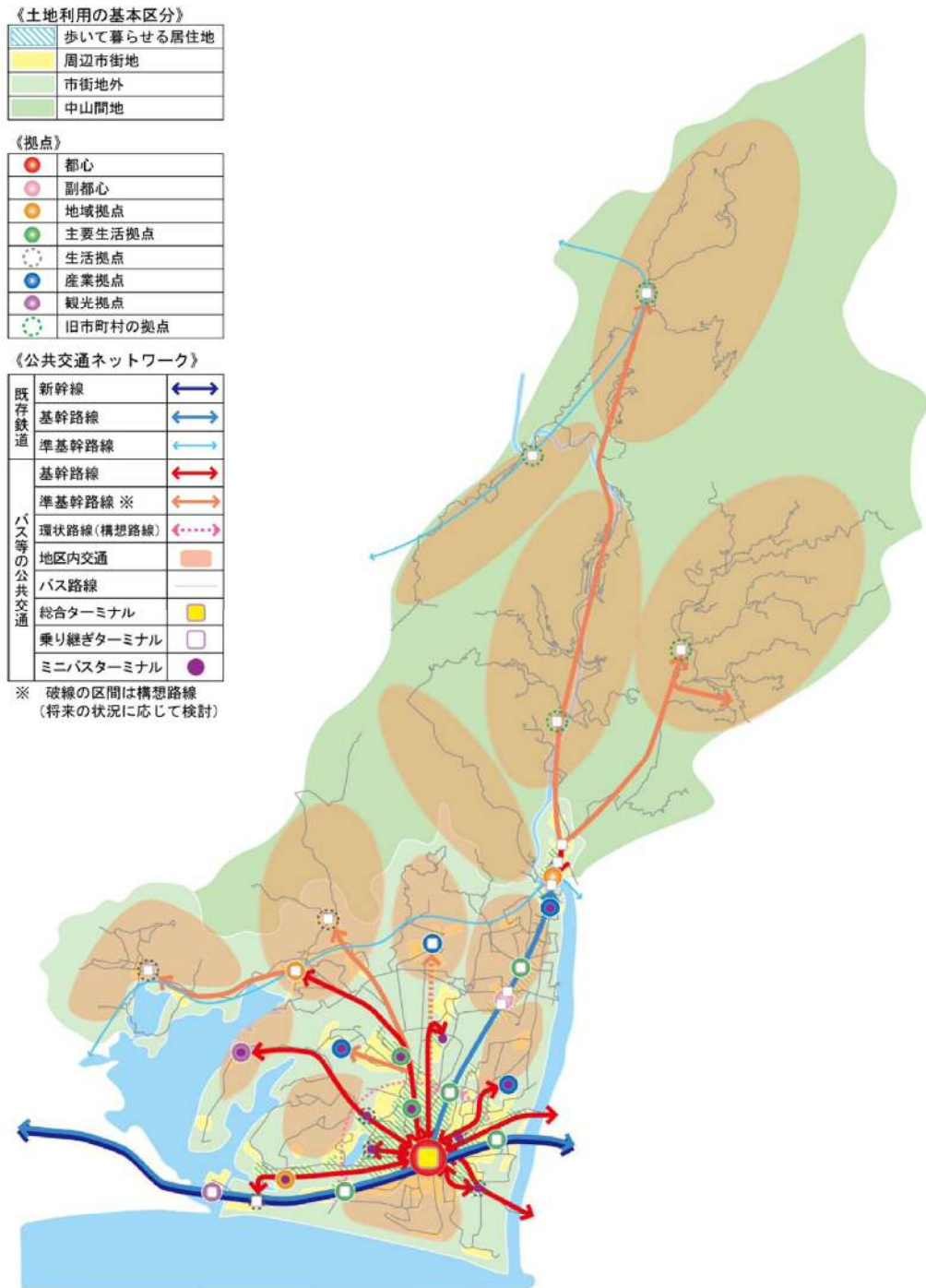


図 3-21 公共交通ネットワークのイメージ

(修正後)

《土地利用の基本区分》

	歩いて暮らせる居住地
	周辺市街地
	市街地外
	中山間地

《拠点》

	都心
	副都心
	地域拠点
	主要生活拠点
	生活拠点
	産業拠点
	観光拠点
	旧市町村の拠点

《公共交通ネットワーク》

既設鉄道	基幹線	
	基幹路線	
	準基幹路線	
バス等の公共交通	基幹路線	
	準基幹路線 ※	
	福祉路線(構想路線)	
	地区内交通	
	バス路線	
	総合ターミナル	
	乗り継ぎターミナル	
	ミニバスターミナル	

※ 破線の区間は構想路線
(将来の状況に応じて検討)

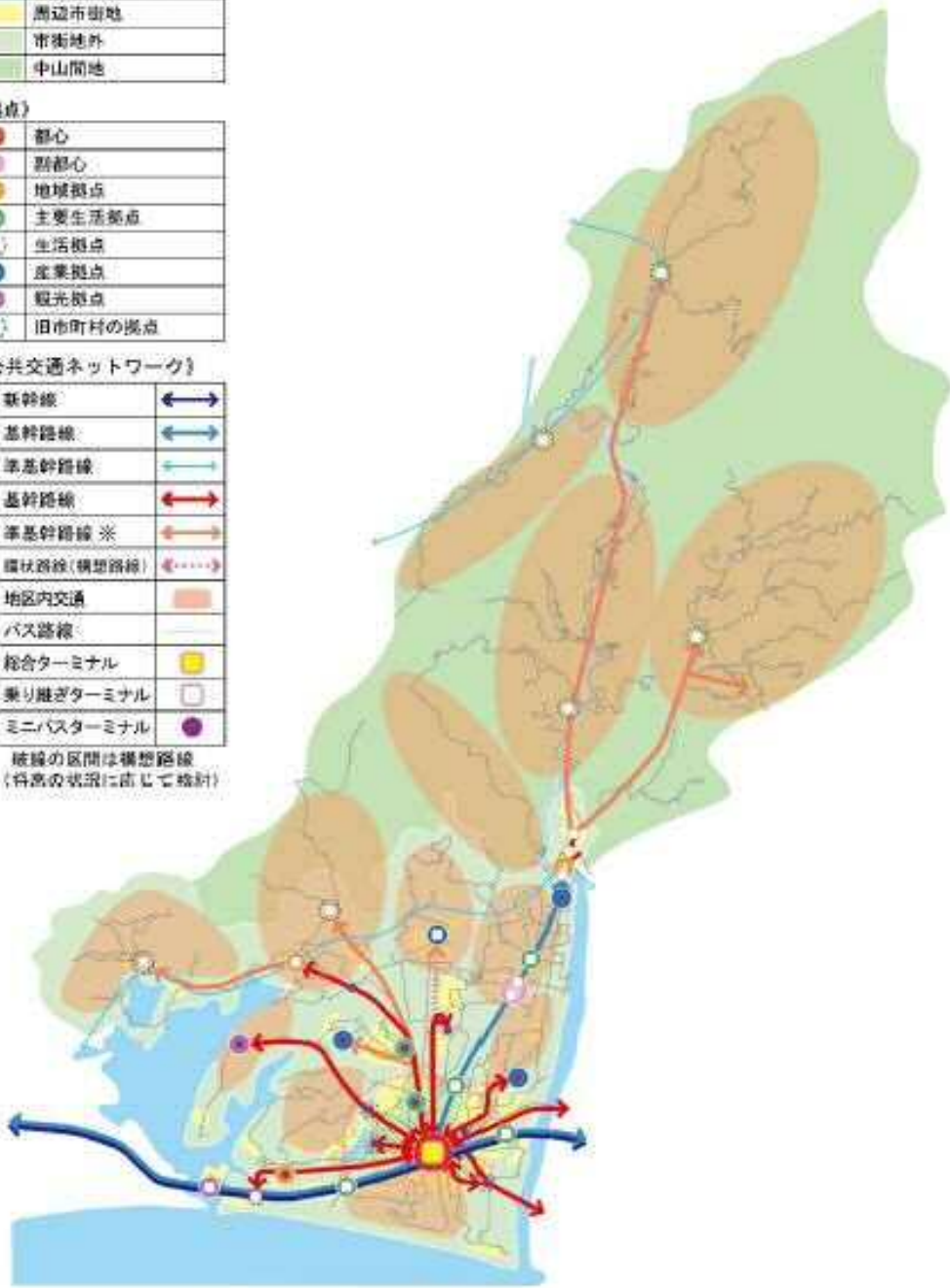


図 3-21 公共交通ネットワークのイメージ

要望 5	P73の地図の中で聖隷三方原病院のミニバスターミナルが表記されていないので、表記して欲しい。
-----------------	--

【市の考え方】案の修正

ご提案を踏まえ、次のとおり文章を修正します。

《修正内容》 P73 図を修正 (前頁に記載)

提案 72	P74・75 (図 3-22) について、浜松環状線と主要基幹路線、基幹路線の交差部並びに舞阪駅、西ヶ崎駅周辺への交通結節点も設置すべきである。 (同様の意見 外9件)
要望 6	イオン浜松西店などの多くの商業施設が立地し、人口が集中しており、浜松駅からのバス路線であり主要基幹路線にも位置付けられる「志都呂宇布見線」と浜松駅、医療センター方面からのバス路線「大平台線」が交差する上に、人口が密集して古くから市街地西部の拠点として位置付けられ 高い拠点性を有する入野地区 (イオン浜松西店周辺) を指定して欲しい。
要望 7	高い拠点性を有する入野地区 (イオン浜松西店周辺) について、乗り継ぎターミナルかミニバスターミナルの設置予定場所に指定して欲しい。
要望 8	浜松環状線と交差し、笠井地区や浜松医科大学、内野台、きらりタウンとも連絡しやすい遠州鉄道西ヶ崎駅を指定していただきたい。
要望 9	富塚地区のミニバスターミナルを弥生団地から佐鳴湖パークタウン付近か現在の富塚バス停付近に移して欲しい。
要望 10	雄踏町には遠鉄バスの営業所があり、人口が集積しており拠点性があることから、雄踏町宇布見地区を指定して欲しい。
要望 11	浜松医科大学と聖隷三方原病院が指定されているが、同地域は都市計画マスタープランで拠点に設定されていないので、両者の整合性を図る観点から都市計画マスタープランでも拠点に指定いただきたい。

【市の考え方】その他

公共交通ネットワークを形成する交通結節点は、公共交通と生活の一体化を図ることを目的としており、都市計画マスタープランで示す拠点を基に設定しています。

また、都市計画区域内においては、医科大学は基幹路線の終着点であること、聖隷三方原病院は複数の地域バスの乗換え地点であり、交通結節点に位置付けました。

舞阪駅については、都市計画マスタープランで生活拠点として位置づけられており、本計画でも交通結節点に設定しています。

要望 12	大平台線の佐鳴台から入野までを基幹路線に指定して欲しい。
------------------	------------------------------

【市の考え方】 その他

基幹路線は、「市が骨格的な公共交通として必要と考える路線」であり、都市計画マスタープランにおける副都心、地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結ぶ路線や立地適正化計画で居住誘導を図る路線を設定しています。

提案 82	公共交通の発展は都心部ではなく、市外地施設への拡大を進めて頂きたい。浜松の魅力は観光地や自然、その他飲食店にあると思う。
------------------	--

【市の考え方】 盛り込み済

公共交通ネットワークは、都市計画マスタープランにおける拠点の階層性に応じた役割分担と機能連携に応じて設定しています。観光地については、浜名湖を中心とした観光拠点が設定されており、市内外から訪れる観光客の移動しやすさを確保するため、観光拠点と都心などの都市機能を集積する拠点とを結ぶ公共交通ネットワークを設定しています。

要望 13	県で管理している「はまゆう大橋」という橋がある。この橋から見る景色はきれいであり、観光、生活には重要な橋になるため、それを含めた交通網を構築できないか。
------------------	--

【市の考え方】 今後の参考

当該橋梁については、浜名湖観光圏整備計画の中で観光を図ることを位置づけています。また、本計画では、都市計画マスタープランで浜名湖を中心に観光拠点と位置付けた箇所について、交通結節点とし、基幹路線として結んだ交通ネットワークを設定しています。

質問 12	現行計画の策定から10年経過したので、見直しをしたということであるが、当初と大きく変わったところを教えて欲しい。
------------------	--

【市の考え方】 その他

今回の見直しでは、社会情勢の変化に対応すると共に、上位計画である都市計画マスタープランの拠点と整合したメリハリのある交通ネットワークへ見直しを行いました。

3-2 道路（37件）

提 案 83	P78の道路の基本方針においては、防災、景観の観点から無電柱化の推進の記載も必要と思われる。また、これまでの移動のための空間から、MaaS等の効果的な運用のため、ICT等情報の収容、運用空間としての積極的な活用の記載も有益と考える。
-----------------------	--

【市の考え方】今後の参考

現在、浜松市では、防災・減災の観点から緊急輸送路を整備優先箇所と位置付けて無電柱化を推進しているところです。

また、MaaS等の効果的な運用のための道路空間整備については、今後の技術革新に注視してまいります。

質 問 13	現在の浜松の道路事情では、震災や津波の際に自家用車で移動する人が多数であろうと予想される。迅速な避難、緊急車両の通行、物資輸送などを考えた際に、道路の防災機能は確保できないと考えますが、どのように解決される計画か説明をお願いしたい。
-----------------------	--

【市の考え方】その他

災害に強いまちづくりを進めるため、避難路や緊急輸送路等の道路を整備・保全し、ネットワークの強化を図ってまいります。

提 案 84	P83（図3-25）について、副都心と「放⑧」を放射道路で結んで欲しい。この2つの拠点は近い距離にあり、新都田方面の企業方面に、浜北区からの通勤する人や浜北駅からタクシーを利用する訪問者が多いからである。今後、（都）平口大原線（大原二号線）が開通すれば、この2拠点の交通の流れが変わり、結びつきが強化される。
-----------------------	--

【市の考え方】その他

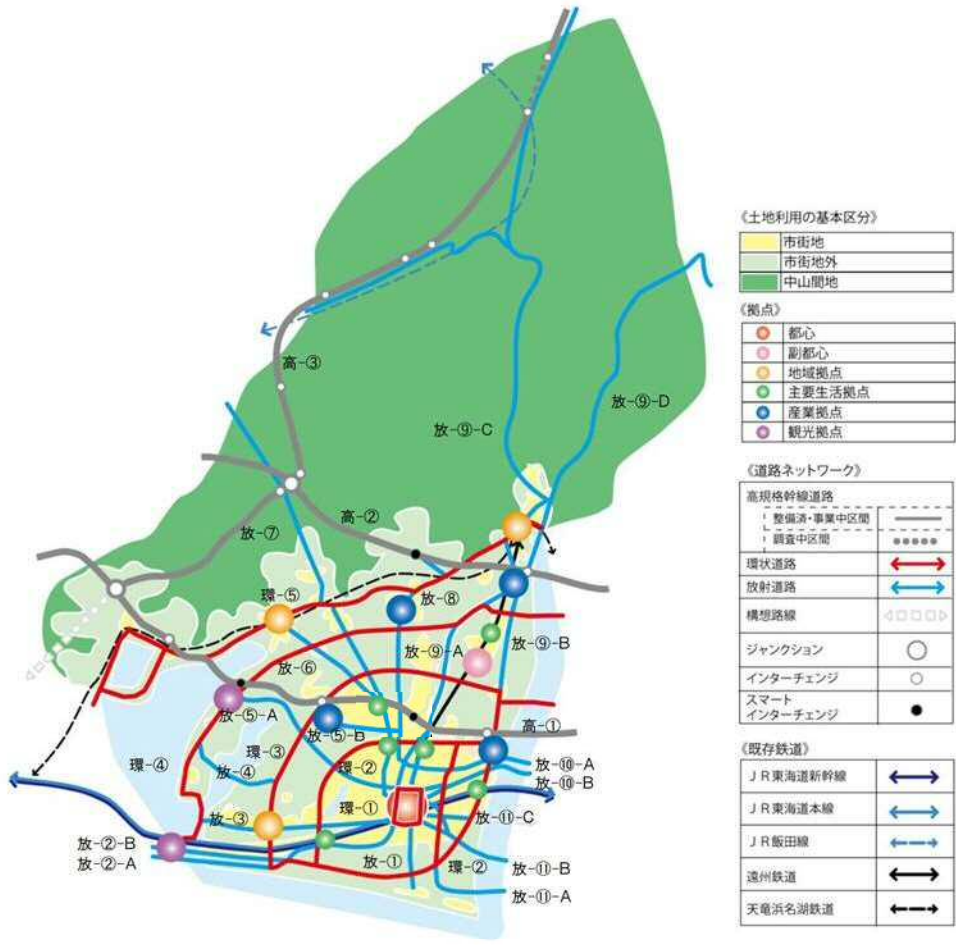
道路ネットワークについては、今後予定しているパーソントリップ調査（人の移動を分析する調査）等の調査結果を踏まえて検討することから、本案ではネットワークの変更は行いません。

提案 85 P83 (図 3-25) について、遠州鉄道の東名高速以南が表示されていないため、表示して欲しい。

【市の考え方】 案の修正

ご指摘の通り、遠州鉄道の東名高速道路以南を表示しました。

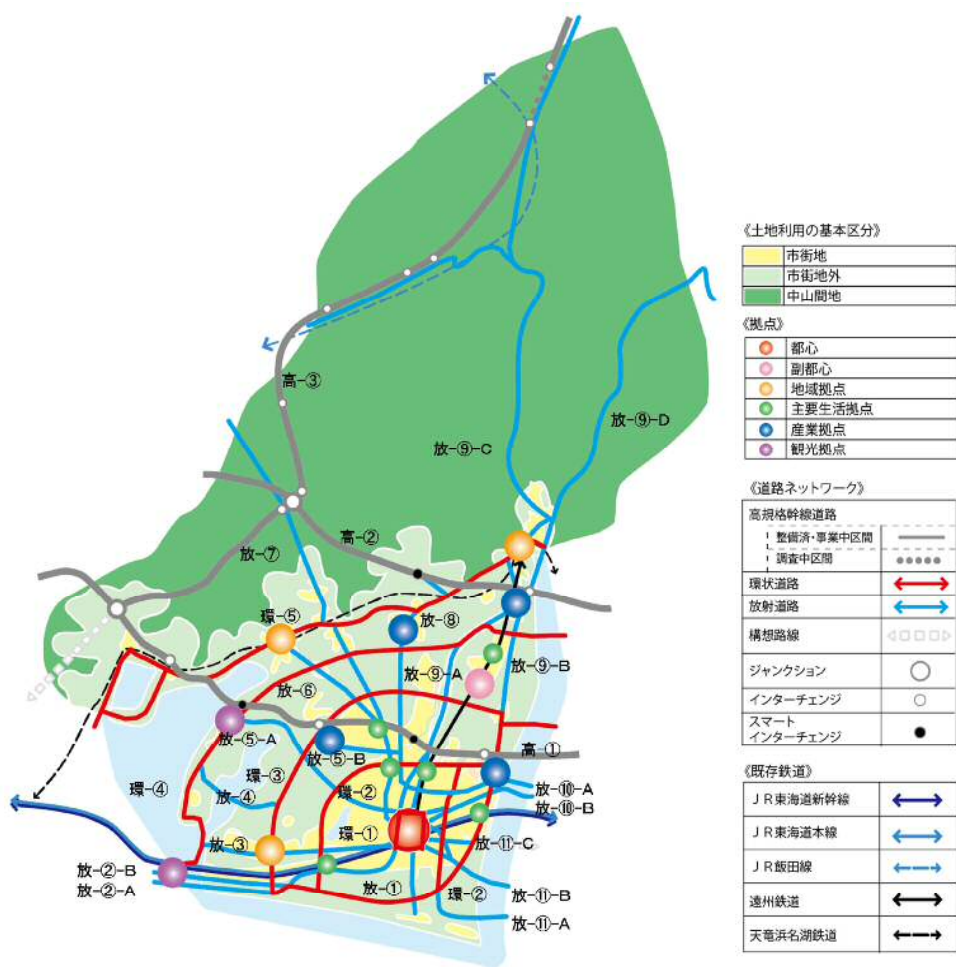
《修正内容》 P83 図 3-25 を修正
(修正前)



[環-①：環状1号線、放-②-A：放射2号線 [A] を示す]

図 3-25 道路ネットワークのイメージ

(修正後)



[環-①：環状1号線、放-②-A：放射2号線〔A〕を示す]

図 3-25 道路ネットワークのイメージ

要望 14	<p>P84・85の道路ネットワークにおける主要幹線道路名称と構成する主な道路について、放射5号線の市道植松和地線・(主) 館山寺鹿谷線は、(都) 植松伊左地線・(主) 館山寺鹿谷線と記載すべきである。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外11件)</p>
要望 26	<p>「浜松市総合交通計画」では、P84「既存の主要な国道、県道、市道を最大限活用する」との考え方を前提に、(都) 植松伊左地線の西山町伊左地町地域の代替え道路として(主) 館山寺鹿谷線を記載している。(主) 館山寺鹿谷線の西山町伊左地町地域は、道幅も狭く歩道もない。さらにバス停車帯もないところもある。また、単路線の交差点のため、朝夕の慢性的な渋滞を起こしている。早急に改善を求めたい。それに伴いP85の記載も「既存」と単に書くのではなく、「既存(改善)」と記載した方がよい。また、代替道路の改善が難しい場合も考えられるから、現在保留状態になっている(都) 植松伊左地線を、「一部完成」として、計画上に位置づけ明記してほしい。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外4件)</p>

【市の考え方】 その他

当該区間は、既存ストックを最大限活用する考えから、館山寺鹿谷線を主要幹線道路に位置づけています。

道路ネットワークについては、現況を的確に把握した上で、将来を見通して計画すべきと捉えており、今後予定しているパーソントリップ調査(人の移動を分析する調査)等の調査結果を踏まえて検討することから、本案では道路ネットワークの位置づけについて変更は行いません。

要望 31	<p>P84(都) 上島柏原線は、「一部完成」と記載されている。弥生団地から市営グラウンド付近が未完成である。早急に、進めてほしい。(都) 上島柏原線が未完成のため、公共交通の環状路線が構想路線に設定されているのではないだろうか。公共交通の移動状況と市民アンケート結果より構想路線にしたと記述されているが、弥生団地から市営グラウンド付近までが開通していれば、大きく状況はかわったであろう。都心から出る放射状の基幹路線とそれらを結ぶ環状路線の公共交通ネットワークの形成の推進は、事実状、ストップの状態となった。本当にこれで良いだろうか。浜松市都市計画マスタープランの理念具現のためにも、上島柏原線の早期開通を望む。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外4件)</p>
要望 36	<p>大平台からの道路の整備が、富塚町で止まっている。その先の道路計画はどうなっているのか、笠井町等の環状線の整備は進んでいる。</p>

【市の考え方】 その他

市街地環状線については、放射道路に集中する自動車交通を環状方向へ分散させることにより市街地内の道路混雑の解消や公共交通の定時性、速達性を確保するために重要な路線として、道路ネットワークに位置付けております。なお、本計画は、道路ネットワークの方向性を示すものであることから、具体的な道路整備等については、ご意見として承ります。

要望 37	<p>86・87ページ（図3-26・27）について、浜松三ヶ日豊橋道路（仮称）は、6月に中部地域小委員会で3ルート案が示され、計画段階評価の作業に入っている。構想路線ではなく、高規格幹線道路調査中区間として表記すべきである。また、三遠南信自動車道（水窪IC～水窪北IC）は調査中ではなく、事業中区間として表記すべき。</p>
------------------	--

【市の考え方】 その他

ご意見のとおり、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）については概略ルート・構造の検討を進めている状況ですが、ルートが確定したものではないことから、構想路線として位置づけています。

また、三遠南信自動車道の水窪IC～水窪北ICは、高規格幹線としては調査中と位置づけられております。

要望 38	<p>市街地環状線としての位置づけで描かれていた三島篠原線は、小池三島線から森田亀山線に結ぶ計画路線だった。</p> <p>しかし、市街地環状線の位置づけが変更になり、計画が描かれたままとなった。地域住民は大いに期待していたので、ぜひとも実施していただきたい。</p>
要望 39	<p>南部地域における東西道路は、国道1号と県道舞阪竜洋線だけである。白脇地区においては、掛舞線を西進して市街地に向かう右折車が多く右折帯もないため、渋滞を起こしている。</p> <p>県道舞阪竜洋線の整備を優先して計画に入れて欲しい。</p> <p style="text-align: right;">（同様の意見 外5件）</p>
要望 45	<p>掛舞線（舞阪竜洋線）については、朝晩の国道1号の渋滞もあり、迂回車が渋滞に拍車をかけている。</p> <p>寺脇鉄工団地、白脇小学校、中田島線の信号で西進車の右折車（北進車）が多くあり、渋滞の要因になっている。</p> <p>交通規制、道路の改善（右折レーンの増設等）を早急に希望する。通学の小学生も危険にさらされている。</p>
要望 46	<p>竜洋舞坂線に並行して計画されていた都市計画道路（大柳篠原線）が廃止されたが、市南部の東西主要道路として通勤中学及び日常生活道路として、歩行者、自転車、バイク、軽自動車から大型車両まで多くの利用があり、渋滞も各所で発生しているため、歩道の整備と共に右折帯の整備を優先し、市南部の主要道路として、安全安心な道路として早急な計画をされたい。</p>

【市の考え方】 その他

本計画は、道路ネットワークの方向性を示すものであることから、具体的な道路整備等については、ご意見として承ります。

第4章 交通施策の推進（21件）

4-1 「5つの暮らし」を実現する交通施策（8件）

質問 14	浜松市独自の施策として、パーク&サイクルライド（公共交通結節点の駐輪場）、パーク&ライド（公共交通結節点の駐車場）をどのくらい整備したのか実績を示してほしい。民間企業等の協力を得ることも大切だが、浜松市が自ら行動して資金と汗を投入しないと民間も付いてこない。
------------------	---

【市の考え方】 その他

これまでに、本市の補助制度を活用したパーク&ライド、サイクル&ライドに対応した駐車場、駐輪場は15か所整備してまいりました。

今後も、第4章交通施策の推進の「2交通結節点の配置」に従い、パーク&ライド、サイクル&ライドの整備を推進したいと考えています。

質問 15	朝夕のバス優先レーンが全く機能していないとは言わないが、バス専用レーンを設けて一般車が全く入らないシステムにでもしない限り目的は達成できない、現状分析から判断できないか。
------------------	---

【市の考え方】 その他

バス専用レーンの運用等に関しては、今後の交通量の変化を確認しながら、交通管理者と協議し検討していきます。

提案 86	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、自転車専用道路や自転車走行空間等の道路整備が重要となっている。そこで、指標に「自転車走行環境の整備」を加えることを提案する。市は自転車の活用を進めるため、「浜松市自転車走行空間等整備計画」を推進しており、連携強化が期待できる。
------------------	---

【市の考え方】 盛り込み済

自転車通行空間の整備については、第4章交通施策の推進において、「9-1 自転車通行空間の整備」として位置付けております。また、施策のアウトプット指標として自転車通行空間の整備延長を位置付けており、担当部局と連携し、自転車活用の推進を図ってまいります。

要望 47	浜北区の市街地は自転車で走りやすい道が少なく、交通量の多い狭い道をどう迂回するかといつも困っている。低炭素で身軽な自転車が利用しやすい道路づくりをお願いしたい。また、浜松駅まで出なくても公共機関がもう少し使いやすいことを望む。
------------------	---

【市の考え方】 盛り込み済

自転車通行空間の整備については、第4章交通施策の推進において、「9-1 自転車通行空間の整備」として位置付けておりますが、具体的な整備については、ご意見として承ります。

質問 16	JR の飯田線などについて、パークアンドライドの拡充についてどのように考えているか。
------------------	--

【市の考え方】 盛り込み済

第4章交通施策の推進において、「2 交通結節点の配置」として「パーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場の整備」を検討していくことを明記しています。

JR 飯田線では水窪駅、中部天竜駅が乗り継ぎターミナルに位置付けられています。但し、整備するためには多額な費用と時間を要することから、交通事業者とも協議しながら、検討を進めていきたいと考えています。

質問 17	公共交通では、高齢者問題がクローズアップされているが、本市はSDGs の宣言をし、排ガス減少のため自動車を少なくしようとしている。その中で公共交通の利用を高めたいとの目標が掲げられ指標があるが、若者に対しての指標がない。この計画は高齢者だけがターゲットなのか、若者などはどのように考えているのか。
------------------	--

【市の考え方】 盛り込み済

本計画では高齢社会の進展や高齢者の重大事故などが社会問題化していることを踏まえ、高齢者などの交通弱者の生活交通確保を課題として記述しています。第4章交通施策の推進において、「25 モビリティ・マネジメント」のための取組みとして若者も含めた公共交通の利用促進策についても引き続き検討していきたいと考えています。

質問 18	地域バスの ICT 運行システムとはどのようなものか。
------------------	-----------------------------

【市の考え方】 盛り込み済

電話に加えて、スマートフォンを使って予約なども出来るシステムです。

また、複数の予約があった場合、ICT を活用して、最短経路を設定し、効率的な運行を提供することが出来ます。バス停が複数あっても、効率的な運行を設定することが出来ます。

提案 87	スマートフォンを活用した公共交通の予約や決済の取り組みについて、高齢者のスマートフォン普及率は10年前より進んでいると思うが、まだまだ使いこなせない高齢者への細やかな配慮を組み入れ、広く普及されるような計画にしていきたいと思う。
------------------	--

【市の考え方】 今後の参考

高齢者の方でスマートフォンが使えない方への対応としては、浜松市では引佐町でICTを使った取り組みにおいて、パソコンからの予約に加えて、電話の予約も可能としています。今後はスマートフォンを使える高齢者の方の増加は予想されますが、使いこなせない方への配慮も継続していきたいと考えています。

4-2 重点施策（11件）

要望 48	重点施策の変化への対応について「過度な自動車利用の抑制」とあるが、自動車ユーザーの視点からすると、浜松の公共交通機関が不便だから自動車を利用しており、その点が改善されなければ自動車利用の抑制はできない。浜松のバス、電車は浜松駅に向かう縦の路線が多く、横路線が少ない。
------------------	---

【市の考え方】 その他

変化への対応に記載の「過度な自動車利用の抑制」については、東日本大震災以降の工場の内陸移転による自動車交通混雑等の課題から記載しております。この課題に対応する重点施策④では、公共交通利用への転換を促すモビリティ・マネジメントや既存路線バスの見直し、新規路線バスの導入検討を位置付けており、当該地域の交通環境の改善を図ってまいります。

また、公共交通の環状路線に関するご意見については、P12 提案 12～42 と同様の市の考え方です。

提案 88	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章で述べることとし、「変化への対応」と「重点施策」で構成したらどうか。そのうえで、「変化への対応」の表題を「重点施策」に替えて①～⑤の番号を付け、「重点施策」の表題を「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を整理統合して掲載したらどうか。それにより重点施策が明確となり、重点施策①～⑤へと流れがつながるのではないかと。
------------------	--

【市の考え方】 その他

重点施策は、計画策定から10年間の変化した課題に対応するため、本計画に位置付けた施策の中から、特に重点的に進めていく施策を課題ごとに整理したものです。

提案 89	「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代替公共交通機関は限られており、政策と実態が矛盾している。そこで12ページの重点施策「変化への対応」を構成する5項目の記載内容（またはその要約）を新しいタイトルとするなど検討が必要。
------------------	---

【市の考え方】 案の修正

ご提案を踏まえ、重点施策のタイトルに「変化への対応」を記載しました。キャッチフレーズは、市民への親しみやすさ、公共交通利用促進の観点から、市民への呼びかけ型とさせていただきます。

《修正内容》 P104、106、108、110、112 重点施策タイトルを修正

(修正前)

4-2-1 重点施策①

4-2-2 重点施策②

4-2-3 重点施策③

4-2-4 重点施策④

4-2-5 重点施策⑤

(修正後)

4-2-1 重点施策①: 基幹・準基幹路線等の公共交通路線の見直し・拠点間の移動の確保

4-2-2 重点施策②: 高齢者をはじめ、交通弱者の移動を支える交通手段の確保

4-2-3 重点施策③: 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公共交通体系の構築

4-2-4 重点施策④: 過度な自動車利用の抑制による交通環境の改善

4-2-5 重点施策⑤: 歩きやすさ、移動しやすさの向上・公共空間を活用した「まち」のにぎわい創出

要望 49	<p>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。公共交通分担率は10年前の4.4%から4.3%に下落しており、自動車依存からの政策転換は、いよいよ現実の問題となり、喫緊の課題となっている。</p> <p>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示されていないため、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。</p>
------------------	--

【市の考え方】盛り込み済

本計画は、都市計画マスタープランが目指す拠点ネットワーク都市構造の実現を交通分野から支える計画となります。そのため、『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』という考えは本計画でも同様です。

重点施策は、計画策定から10年間での変化した課題に対応するため、本計画に位置付けた施策の中から、特に重点的に進めていく施策を課題ごとに整理したものです。それぞれの施策の具体的な内容は「4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）」に今度約10年間の事業実施スケジュールを示しています。

要望 50	<p>重点施策②について、免許返納者等の割引企画提案など高齢者等を中心とした施策だが、バスの学割補助など若者に対する施策も行うべき。若いうちから公共交通機関を利用していることが公共交通機関の利用増につながることや、中・高校生の自転車事故も削減できるため、11年連続の人身交通事故件数ワースト1脱出のためにも検討して欲しい。</p>
------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

バス等公共交通機関の学生割引については、交通事業者において、通常の定期券よりも割引率の高い通学用定期券を販売しています。

また、第4章交通施策の推進において、「25-5 児童、学生への働きかけ」を位置付け、若いうちからバスへの興味・親しみを持ってもらうことを目的に、市内小学校を対象としたバス乗り方教室の実施や乗り方動画DVDの配布をしております。

提案 90	<p>重点施策③について、遠鉄の路線バスは、浜松駅を中心に放射状に運行されており、目的地には浜松駅経由で行く必要があり不便である。この不便さがバス利用者減少の一つの原因だと考える。</p> <p>副都心の玄関口である浜北駅前には既に駅前広場が整備されているため、浜北駅前を浜松市北部の交通結節点としてもっと有効活用を図るべき。</p>
------------------	---

【市の考え方】 その他

浜北駅から都田・三方原を結ぶ地域には、民間路線バスや地域バスが運行していますが、それぞれを結ぶ交通手段別の移動状況を確認すると、公共交通（バス）による移動は少ない状況です。

また、当該地域において、企業アンケートを実施したところ、約9割の方が路線バスを「利用しない」と回答しており、幅広い利用が見込めないと判断したため、基幹路線等に入れておりません。

但し、総合交通計画において、新東名浜松SAスマートIC付近の交通円滑化は、重点施策と位置付けており、今後は、第三都田地区を含めた企業の進出状況を確認し、必要性が高まれば、道路整備状況を考慮しながら、地区内交通として導入の検討を行います。

提案 91	<p>重点施策④について、ヤマハ発動機ロボティクス事業所は、浜北駅から通勤バスを運行しており、自動車交通集中対策や浜北駅の交通結節点の機能向上に大きく貢献している。今後も第三都田地区等に企業が進出されるため「企業へ通勤バス運行の働きかけ」を追加で記載して頂きたい。</p>
------------------	--

【市の考え方】 案の修正

第三都田地区を含む新東名浜松SAスマートIC周辺の地域に対する交通混雑への対応として、これまでも「企業への通勤バス運行の働きかけ」を実施して参りました。今後も引き続き行っていくことから、施策 No. 26「新東名浜松SIC周辺地域の交通円滑化」を長期スケジュールに追記します。

《修正内容》 P138、139 「26 新東名浜松SIC周辺地域の交通円滑化」
事業実施スケジュール長期 を修正

(修正前)

→時差出勤やエコ通勤等による混雑緩和への協力を対象企業へ要請

(修正後)

→時差出勤やエコ通勤、企業バスの運行等による混雑緩和への協力を対象企業へ要請

提案 92	<p>「過度な自動車利用を抑制していく」と記載があるが、自動車の使用用途は人それぞれで必ずしも都市中心へ行くだけに使用されている訳ではない。</p> <p>例えば、スーパーへの買い物、イオンなどでのショッピングなど様々あり、そのような方には自動車は必要不可欠であることも認識していただきたい。</p>
要望 51	<p>概要版の自動車の交通集中を緩和する施策の中に、「自動車利用を減らそう！」となっているが、バスが○に対し、自動車での通勤＝×の印象を与えている。</p> <p>自動車通勤をせざるを得ない浜松市の背景があることに對し不適切であり見直して欲しい。「自動車利用を減らそう！」ではなく、「交通渋滞を減らそう！」と表現を改めるべきである。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外1件)</p>

【市の考え方】 その他

本市の自動車利用は増加傾向にあり、平成30年時点の自動車の代表交通手段分担率は66.6%を占めています。過度な自動車利用は、交通渋滞や交通事故の発生、環境負荷の増加、公共交通の衰退など、交通に係る様々な問題に繋がります。

本計画は自動車利用を全面的に否定するものではなく、公共交通を軸とし、過度に自動車に依存することなく移動できる交通ネットワークの形成を目指すものです。

提案 93	<p>重点施策⑤について、浜松駅は、浜松都市圏最大の交通結節点である。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、実現を目指すにはさらに踏み込んだ方針と施策が必要となる。そこで「JR浜松駅前広場周辺の再開発」に表題の修正を提案する。</p>
------------------	---

【市の考え方】 その他

重点施策⑤については、JR浜松駅前広場周辺の検討も含め、都心全体の活性化を図るための交通に関する施策を位置付けております。そのため、再開発に限定した表題ではなく、都心全体の活性化を支える交通に関する表題としております。

4-5 施策の評価（2件）

質問 19	交通施策については、必要で効果的な施策があげてある。「計画」が夢 想に終わらないようにどのようにしてそれを実現するのか、具体性と実 現可能性について説明をお願いしたい。また、今後のPDCAの際には、 実現できなかったものはどうしてそうなったのか、是非評価検証して欲 しい。
------------------	--

【市の考え方】盛り込み済

施策の進め方については、第4章交通施策の推進の「4-3 施策の展開（アクションプログラムの策定）」において、今後約10年間の事業実施スケジュールを示しています。

また、PDCAサイクルについては、必要に応じて、5年毎にアクションプログラムの見直しを行うことを前提に、各施策で設定したアウトプット指標やアウトカム指標により、施策の評価を行います。

提案 94	PDCAサイクルによる1年ごとの評価や進捗状況の管理、政策の見直しなどには、一定の要件（施策名、施策内容、数値目標、実施年度等）が必要であり、それらが示されていないとPDCAは有名無実となる。その点、第4章「重点施策①～⑤」は、何が重点なのか、プラン（P）が曖昧模糊としているため、施策展開（D）は困難となる。したがって評価（C）も、見直し（A）も困難という結果が予測できる。そこで、計画当初からの確なPDCAサイクルができるような内容に、本計画案の不備を修正することを提案する。
------------------	--

【市の考え方】盛り込み済

計画の評価は施策毎にも行います。「第4章交通施策の推進」の「4-5 施策の評価」において、アウトプット指標とアウトカム指標を示しています。計画の見直しはこれらの指標と「第2章 目指す将来の交通の姿」に示す「5つの暮らし毎の指標」により評価してまいります。

その他（19件）

提案 95	人身事故件数連続11年ワーストワンが続いているが、本計画案にはその情報が欠落している。これでは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。そこで、他都市と比べ如何に事故が多いかを認識するため、標記グラフの掲載を提案する。それに伴い、「課題」と「重要施策」欄に、「人身事故ワーストワン」と「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。
------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

人身交通事故件数については、計画の指標として、第2章 目指す将来の交通の姿の「2-4 将来の交通の指標と目標」に、目標値と現況値を記載しております。また、施策の評価のためのアウトカム指標としても位置付けており、施策の進捗とあわせて継続的にモニタリングしてまいります。

交通事故削減に関する施策は、第4章 交通施策の推進において、「21 交通安全啓発活動の実施」、「22 コミュニティゾーン事業の実施」、「23 交通事故多発交差点の改良」として位置付けて、施策を推進してまいります。

要望 53	これまで10年以上も、政令市人口当たり人身事故件数ワーストであった反省がまったく読み取れない。市民の生命がかかったまさに異常事態であり、短期の改善は容易でないかもしれないがその原因解析は容易なはずである。人身事故削減に向けた改善の方法についてどのように考えているか。具体的に、交差点内での運転挙動について、他府県他都市での調査などされているのか。この件は警察任せではいけない。市の担当者が自らの足と頭で原因を究明して改善する行動を開始するようお願いする。
------------------	---

【市の考え方】その他

交通事故削減に関する施策は、第4章 交通施策の推進において、「21 交通安全啓発活動の実施」、「22 コミュニティゾーン事業の実施」、「23 交通事故多発交差点の改良」として位置付けて、施策を推進してまいります。

提案 96	本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）。人身事故ワーストワン脱出対策として、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。
------------------	---

【市の考え方】その他

交通事故削減に関する施策は、第4章 交通施策の推進において、「21 交通安全啓発活動の実施」、「22 コミュニティゾーン事業の実施」、「23 交通事故多発交差点の改良」として位置付けて、施策を推進してまいります。ご提案いただいた鋭角横断歩道の導入については、ご意見として承ります。

要望 54	<p>11年連続で政令市交通事故ワースト1である。これは自動車が多いことや電車が少ないことが明らかである。その中で免許更新時、静岡県は静岡県では交通事故が減っていることを覚えてくださいと話している。市は県と協力し交通事故対策を推進してほしい。</p>
------------------	---

【市の考え方】 その他

交通事故対策としては、中央分離帯の閉鎖や事故多発交差点の改良等、様々な対策を交通管理者とともに実施して参りました。自動車所有率の高さや、市内の通過車両の多さなどの要件から、ワースト1を脱却できていないものの、県や国とも連携し対策にあたっております。

提案 97	<p>交通混雑を避けるために、計画で示した路線を使う自動車については、前車速追従機能がある自動車を増やすような施策をするべき。</p> <p>渋滞の原因は、運転技量が上手な人と下手な人が混在して路面を動いていることが大きいため、運転技量を自動車でカバーできる全車速追従機能付き自動車が増えれば混雑は解消していくと考える。</p> <p>今の市販車には既にこの機能を装備した車が市販されているし、これから出る自動車では標準装備となる。標準装備車が増加することを見据えて信号間隔制御を行うべきである。</p>
------------------	--

【市の考え方】 その他

国においては、65歳以上の方を対象に予防安全装置などを備えた車両の購入時に補助金を受けることが出来ます。今後の技術革新に注視しながら、ご意見として承ります。

なお、渋滞対策については、道路整備、交差点改良等のハード対策や、ピーク時間を避けた時差出勤等の呼びかけや公共交通、自転車等への転換等、交通渋滞を緩和させるソフト対策も推進しており、ハード、ソフト両面から対策を実施してまいります。

要望 55	<p>市中区、南区等地域より三方原・都田等、市北部への移動時の道路は信号も多く大変な時間を要している、時間的には磐田市・袋井市・掛川市・湖西市の方が移動時間は短くて済む状況であり、市内であっても遠い地域である、朝夕の時間には渋滞が激しく毎日の利用者にとっては大変な時間と経費の無駄使いをしている。</p> <p>これからの都市交通として信号の無い高架式のバイパス道路等（公共交通）を計画して、無駄のない地域移動が出来、様々な交流が活発に行われるように早急な計画をされたい。</p>
------------------	--

【市の考え方】 その他

渋滞対策については、道路整備、交差点改良等のハード対策を順次実施していますが、ハード対策は効果が高い一方、時間と費用を要するため、早期の整備は困難です。そのため、本計画では、ハード対策に加えて、時差出勤等の呼びかけや公共交通、自転車等への転換等、交通渋滞を緩和させるソフト対策も位置付けています。

要望 56	<p>国道一号の高架化について、渋滞を避けた車が一般道に迂回して事故を起こしているため、交通事故の削減と交通事故ワーストワン脱出のためにも国道一号線の高架化を進めていただきたい。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外1件)</p>
要望 58	<p>市が国に要望している国道1号線浜松バイパスの整備（高架化、道の駅整備計画）について各計画に明記して欲しい。</p>

【市の考え方】 その他

国道1号の課題解決については、国と連携して進めてまいります。

提案 98	<p>公共交通を快適にすることは重要だが、公共交通利用への誘導は快適性では達成できない。例えば、速達性や車内空間環境ではバスは自家用車に劣る面がある。自家用車利用から公共交通利用に誘導するには、特に料金を含む総合コスト、速達性、そして最後に快適性が達成されなければならない。そのように考えれば、交通密度の高い渋滞区間ではバスは無力であり、新たな軌道系中量交通が必要ではないか。</p>
提案 99	<p>都市計画マスタープラン（案）が掲げる『自動車依存から公共交通中心の交通体系への転換』を図るには、少なくとも公共交通分担率10%以上を目指す必要がある。同時に、それを達成できる新たな交通モード（LRT）が必要となる。「鉄道とバス」中心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新たな交通モードと、パーク&ライド、サイクル&ライドにより、自動車と自転車からの公共交通利用促進により可能となる。</p>
提案 100	<p>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施策が示されていない。上位計画が掲げている『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「※都心と産業立地拠点を結ぶLRTの整備」を記載することを提案する。</p> <p style="text-align: center;">※浜松駅～都田テクノ～明神池運動公園を結ぶ延15.2km</p>
提案 101	<p>公共交通利用者数と公共交通分担率向上のため、LRT等の新規軌道系公共交通機関の整備の検討を明記欲しい。国土交通省など国の補助があり、既存の路面電車が無い宇都宮市でも2022年に開業予定で整備が進んでいるので浜松市においても十分に可能性がある。</p> <p>浜松市の財政の健全性からも整備の可能性が十分にあると思われる。</p> <p>現状の維持では、市民のやる気がなくなり公共交通利用者数の大幅な増加は不可かと思われるし、現状の目標の達成も危ぶまれるのではないか。こうした観点から、現在の情勢から近い未来の整備は無理でも、将来の市政の方向性の転換の可能性も勘案してLRT整備の検討の可能性だけでも記載して欲しい。</p>

提案 102	<p>個々のコミュニティを結ぶ、ワクワクする夢のある新交通システムの研究開発も早急の課題と考える。全てのコミュニティが、新都市交通システムで連携され、リモートもエッセンシャルワーク経済も健全に発展し、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通機関等が持続可能な未来志向の計画が必要と考えているが如何か。防災マップとのすり合わせして2回・3回と石橋を叩く安全対策の検討をお願いしたい。</p>
-------------------	--

【市の考え方】 その他

LRTは、ユニバーサルデザインへの対応や地球環境負荷の軽減、都市のシンボリック性の観点から優れた交通システムと認識していますが、導入に向けては道路空間の制約や事業の採算性、継続性など多くの課題があります。

よって、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考えておりますが、今後、公共交通の需要が増した場合は、車両やシステムの高度化を図るなど、本市の都市構造に適した交通システムについて検討してまいります。

要望 59	<p>リニア中央新幹線の開業に関わらず、ひかり号の100%停車と増便を目標とした停車本数増加や市内の在来線への新駅設置及び快速列車の運転など JR 東海道本線の利便性向上を静岡県や静岡市、浜松商工会議所はじめとする経済界や自治会、公募市民など住民一丸となって JR 東海に働きかけると同時にその旨この各計画においても明記して欲しい。</p>
要望 60	<p>リニア中央新幹線の開業に際して、グリーン車の連結やそれを活用した東京直通の快速列車の運行（現在の高速バスに対抗するもの）も要望して欲しい。</p>

【市の考え方】 今後の参考

第4章 交通施策の推進において、「25 モビリティ・マネジメントの実施」として「リニア中央新幹線の開通を見越して情報共有する」ことを明記しており、東海旅客鉄道株式会社（JR東海）に意見を伝えさせていただきます。

要望 61	水窪地区、佐久間地区はリニア中央新幹線の長野県飯田市に開業される新駅から飯田線、三遠南信自動車道で直結され大変大きなアクセス改善が見込まれる。こうしたことから、水窪地区、佐久間地区へのリニア中央新幹線の開業効果についても分析して表記して欲しい。また、三遠南信自動車道経由での飯田市から両地区を経由して浜松市中心部への高速バスの運行の検討も表記して欲しい。
------------------	---

【市の考え方】 今後の参考

第4章 交通施策の推進において、「25 モビリティ・マネジメントの実施」として「リニア中央新幹線の開通を見越して情報共有する」ことを明記しており、東海旅客鉄道株式会社（JR東海）に意見を伝えさせていただきます。

また、高速バス等の運行については、リニア中央新幹線の開通時期やルートを踏まえ、検討する必要があると考えます。

要望 62	本市は、UDを基本とする都市計画を推進しているが、本冊子はその視点からの配慮に欠けている。情報の詰め込みにより見にくいことや、文字が小さくて読めないなど、今後の編集段階において検討されることを要望する。
------------------	---

【市の考え方】 今後の参考

ご要望を踏まえ、文字の大きさ、デザインに配慮した見やすい計画書に修正します。

要望 63	静岡市と根本的に違うのは都心の歩き難さである。脱車社会を前面に掲げて公共機関を使い自転車、電気自転車を中心としたはしけのスタイルを取れば良い。工業に対しての物流はJITを目標にするも、トラックヤードを整備して製造と販売のロジスティックを考えて欲しい。トラックも還流が出来ると共に水澄ましの様に回流して荷物の乗降をして行く事により排気ガスによる温暖化も回避出来る。
------------------	---

【市の考え方】 その他

本計画は、本市の目指すべき将来都市構造の実現を支える交通に関する「あるべき姿」とその実現に向けた「取り組み」を示すものです。具体の物流システムについては、ご意見として承ります。

浜松市地域公共交通網形成計画(案) に対するご意見ありがとうございました

市民の皆さんからの提出意見と
その意見に対する市の考え方の公表



令和2年8月3日から9月1日にかけて実施しました浜松市地域公共交通網形成計画(案)に対する意見募集(パブリック・コメントの実施)に貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。

意見募集を行った結果、市民等46人・3団体から198件のご意見が寄せられましたので、それらのご意見とご意見に対する市の考え方を公表いたします。

ご意見につきましては、項目ごとに整理し、適宜要約し掲載しております。

また、お寄せいただきましたご意見を考慮して、「浜松市地域公共交通網形成計画」を策定し、令和3年3月からの実施を予定しています。今後とも、浜松市交通施策に対するご理解とご協力をお願いいたします。

なお、この内容は、市ホームページ (<https://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp>) にも掲載しております。

令和3年1月

浜松市都市整備部交通政策課

〒430-8652 浜松市中区元城町103番地の2

TEL 053-457-2441

FAX 050-3730-5234

Eメールアドレス

kotsu@city.hamamatsu.shizuoka.jp

募集結果

【実施時期】	令和2年8月3日から令和2年9月1日
【意見提出者数】	46人・3団体
【提出方法】	持参(0) 郵便(12) 電子メール(18) FAX(9) 説明会等(10)
【意見数内訳】	198件 (提案 118件、要望 61件、質問 19件)
【案に対する反映度】	案の修正 12件 今後の参考 26件 盛り込み済 41件 その他 119件

目次

1. はじめに (意見数 2件)	3ページ
1. 1 背景と目的 (意見数 2件)	
1. 2 計画の区域 (意見数 0件)	
1. 3 本計画の位置付け (意見数 0件)	
1. 4 上位・関連計画 (意見数 0件)	
1. 5 計画期間 (意見数 0件)	
2. 公共交通に関する課題 (意見数 13件)	4ページ
2. 1 公共交通の現況 (意見数 0件)	
2. 2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題 (意見数 11件)	
2. 3 現況の問題・課題の取りまとめ (意見数 2件)	
3. 公共交通に関する基本方針と目標 (意見数 9件)	8ページ
3. 1 浜松市総合交通計画における基本方針 (意見数 1件)	
3. 2 「5つの暮らし」と「基本となる交通」(意見数 0件)	
3. 3 浜松市の公共交通に関する基本方針 (意見数 0件)	
3. 4 浜松市の公共交通のあるべき姿 (意見数 0件)	
3. 5 数値目標 (意見数 8件)	

4. 将来公共交通ネットワークの構築 (意見数 65件)	11 ページ
4. 1 公共交通ネットワークの方向性 (意見数 32件)	
4. 2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定 (意見数 1件)	
4. 3 公共交通ネットワークの設定 (意見数 32件)	
5. 公共交通 (バス等) の維持・改善及び新規導入の基準・ルール (意見数 36件)	18 ページ
5. 1 路線を維持・改善するための手続き (意見数 35件)	
5. 2 新規路線を導入するための手続き (意見数 1件)	
6. アクションプログラム (意見数 42件)	26 ページ
6. 1 交通ビジョンが目指す暮らしを実現するための施策体系 (意見数 0件)	
6. 2 アクションプログラム (意見数 42件)	
7. 計画の見直し (意見数 1件)	36 ページ
7. 1 計画の評価 (意見数 1件)	
7. 2 計画の見直し (意見数 0件)	
別紙 施策シート (意見数 1件)	36 ページ
その他 (意見数 19件)	37 ページ
概要版 (意見数 10件)	41 ページ

1. はじめに (2件)

1.4 上位・関連計画 (2件)

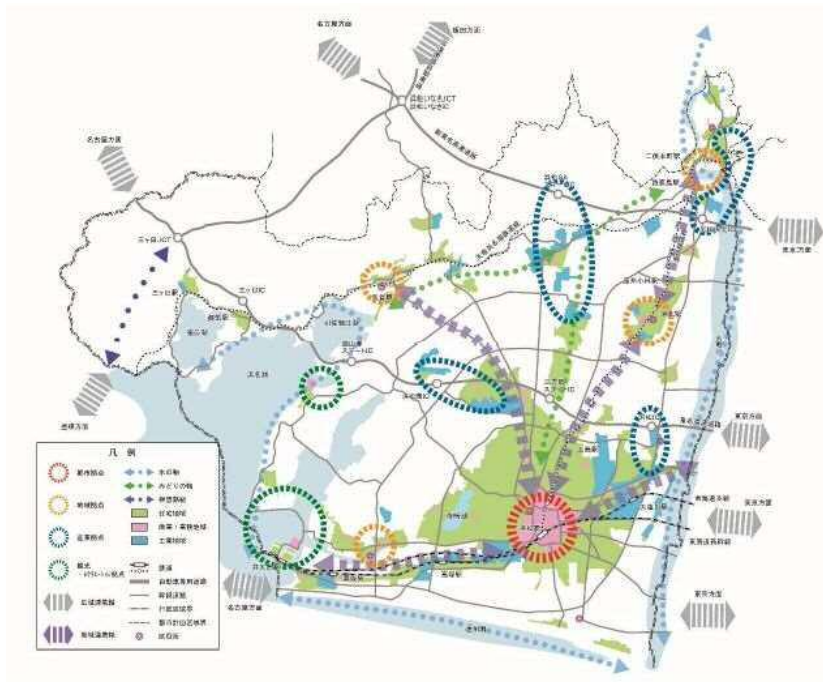
要望 1	P7 (図 1-6)において、入野町付近 (入野小学校西部から南平までの雄踏街道と雄踏バイパスに挟まれたエリア) の工業系用途地区が工業地域としてゾーンニングされていないので、修正するべきである。
-----------------	--

【市の考え方】案の修正

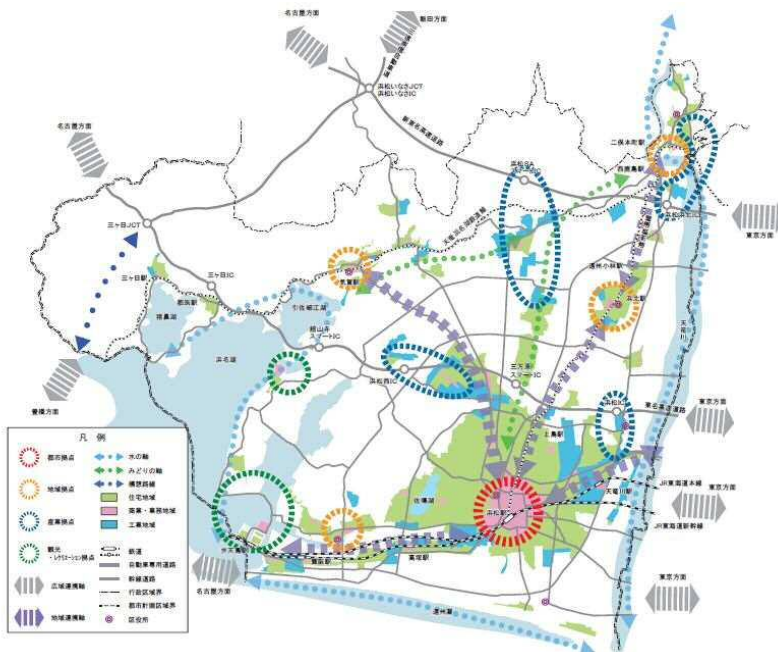
提案内容を踏まえ、次のとおり文章を修正します。

《修正内容》 P7 図を修正

(修正前)



(修正後)



要望 2	P8 (図 1-7) 将来都市構造に副都心(浜北駅・小松駅周辺)と浜松スマート IC・新都田地区周辺を拠点間連携軸で結んでもらえないか。 理由は、この 2 拠点は近い距離にある。また、新都田方面の企業に、浜北区から通勤する人や浜北駅からタクシーを利用する訪問者が多いからである。今後、整備中の大原浄水場北側の都市計画道路が開通すれば、この 2 拠点の交通の流れが変わり、結びつきが強化される。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

浜北駅から都田・三方原を結ぶ地域には、民間路線バスや地域バスが運行していますが、それぞれを結ぶ交通手段別の移動状況を確認すると、公共交通（バス）による移動は少ない状況です。

また、当該地域において、企業アンケートを実施したところ、約 9 割の方が路線バスを「利用しない」と回答しており、幅広い利用が見込めないと判断したため、基幹路線等に入れておりません。

但し、総合交通計画において、新東名浜松 SA スマート IC 付近の交通円滑化は、重点施策と位置付けており、今後は、第三都田地区を含めた企業の進出状況を確認し、必要性が高まれば、道路整備状況を考慮しながら、地区内交通として導入の検討を行います。

2. 公共交通に関する課題（13 件）

2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題（11 件）

質問 1	人口減少による 2045 年における将来人口が約 70 万人の想定や、少子高齢等も含め関係し計画を見直しされていると思うが、今後、行政として更に人口減少を見込んでいるのか、何とか人口 70 万人を持たせるように対策をしていくのか。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、本市では 2045（令和 27）年頃には、70.4 万人程度まで減少し、65 歳以上の割合は 37.6%に達すると予測されています。

一方、国の将来交通需要の予測によると、自動車交通需要は、人口が減少しても、しばらくは微増若しくは現状維持で推移すると予測されています。

このため、人口減少下においてもコンパクトなまちづくりと共に、持続可能な交通ネットワークの形成を進めていく必要があります。

提 案 1	<p>2.2 公共交通を取り巻く現況の問題・課題に記載の自動車利用の増加について『本市では、自動車への依存が高く、過度な自動車依存の見直しが求められています。』とあるが公共交通機関だけでは広大な浜松市全域をカバーするのは困難であると捉えている。</p> <p>公共交通機関をうまく活用すると共に、運転ができない方でも自動車を利用できる自動運転をいち早く実用化し、移動手段の選択肢を持たせることも重要である。</p>
----------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「新しい技術の活用に向けた取組み」の中で、自動運転など新しい技術について、他市や交通事業者の取組みを注視し、導入を検討することを記載しています。

質 問 2	<p>「自動車を運転しなくても移動ができる交通手段を確保する必要があります」について、高齢化と公共交通衰退の影響で出かけられない人が増加している危惧がある。</p> <p>統計上、一人当たりトリップ数は減少の傾向にないか。</p>
----------------------	---

【市の考え方】その他

ご指摘の通り、地方都市圏では、1人1日当たりのトリップ数は年々減少にあります。(1987(昭和62)年:2.74トリップ/人・日→2015(平成27)年:2.18トリップ/人・日)

交通施策の推進で気軽に外出できる機会を創出する必要があると考えています。

提 案 2	<p>環境面においては燃料電池車の普及及びインフラの整備をすることで対応が可能と考える。</p> <p>『高齢者の重大事故が社会的な問題となっています。』とあるがサポカーなどの安全運転補助装置などを普及させ、車を運転していても事故を減らすことができると考える。</p>
提 案 3	<p>浜松市は政令市交通事故件数ワースト1という不名誉な記録があるため、高齢者だけに特化するのではなく普及させる取組みを行うことも必要だと考える。</p>

【市の考え方】今後の参考

国においては、燃料電池車など環境に優しい車を購入する際に、補助金を交付しています。また、65歳以上の方を対象に予防安全装置などを備えた車両の購入時に補助金を受けることができます。

今後の技術革新に注視してまいります。

質問 3	小田急電鉄が開発した「MaaS」というアプリを使い対象エリア内でモビリティの乗り降りの自由、もしくは優待が受けられる企画のチケット・飲食チケットの販売をし、浜松のグルメの魅力を発信するために30店舗参加されたとのことですが、どの辺のエリアでやられたのか、参加された方のご意見があったら教えて欲しい。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

2020年2月に、遠州鉄道と小田急電鉄が共同するMaaSアプリ「Emot」を使って、公共交通での移動に加えて飲食店等の利用が可能なサービスの実証実験「はままつスマぐるウィーク」を行いました。鍛冶町、肴町などの飲食店33店舗が参加されました。

要望 3	<p>「MaaS」の実験で、浜松市が提案した事業で、経済産業省と国土交通省が、天竜区の中山間地での移動診療車によるオンライン診療や再生可能エネルギーを使った電気自動車のタクシー運行を採択されたと聞いた。</p> <p>特にオンライン診療の場合は春野町で通院困難な高齢者のお宅に看護師が移動診療車で訪問する、ICTを使用し遠隔診療をする、また薬剤師が服薬指導しドローンで薬を配送する等を11月12月に実証を目指す記事にあった。</p> <p>今後、中山間地での生活サービスの低下が想像されるが、公共交通を使えない地域では再生可能エネルギーが重要視され、電気タクシー等が重要視されてくると思う。また、ICT等を活用し、地元の経済効果を上げることも大切だと思うので、できるだけ早期に形にさせていただけるよう要望する。</p>
-----------------	---

【市の考え方】 その他

本市では令和元年10月に「デジタルファースト宣言」を行い、AI・ICT等先端技術やデータ活用など、デジタルの力を最大限に活かした持続可能な都市づくりを推進しております。

モビリティ分野におきましても、令和2年度に浜松版MaaS構想を策定するとともに、実証実験を通して効果の検証や課題の抽出を行い、その後の社会実装に向けた取り組みに繋げてまいります。

提案 4	課題の設定などについて、浜松市全体としての分析が行われているが、区毎の分析も行い、全体の分析との違いが大きい項目については、その理由や原因についても検討すべきである。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

本計画策定にあたり、市民アンケートは各区の人口を参考に、配布数を設定し、幅広い意見の把握に努めております。詳細分析は可能であり、施策の実施においては、各区毎の結果を活用したいと考えています。

提案 5	P43 (2.2.3 公共交通に対するニーズ) について、浜松市全体で 38% の回収率となっているが、次回のアンケートは少しでも回収率が良くなるような事前の告知等も含めて浜松市は努力すべきだと思う。
-------------	--

【市の考え方】 その他

ご提案の通り、次回実施の際には、回収率向上につながる方法の検討を行いたいと思います。

要望 4	<p>P62【公共交通に対するニーズに関する現況の問題】について、「公共交通を維持するべきとの意識がある一方、より日常生活に根差した交通環境の整備」と書かれているが、「一方」という言葉は必要であるか。</p> <p>P61 でまとめられている文章は「市の交通施策に対しては、「歩行者・自動車空間の整備」や「公共交通が不便な地域の維持・改善」、「生活道路などの整備推進」等、より日常生活に根差した施策へ、高い期待が寄せられています。」となっていて、中山間地域においても市の交通政策に対する期待はほとんど同じである。</p> <p>むしろ「日常生活に根差した交通環境の整備」に加えて、「中山間地等の公共交通が不便な地域では、市が負担を増やしても、公共交通を充実させるべきと考える方が多い」とすべき。</p>
-------------	---

【市の考え方】 案の修正

ご提案を踏まえ、次のとおり文章を修正します。

《修正内容》 P 62 4 行目を修正

(修正前)

→中山間地等の公共交通が不便な地域では、市が負担を増やしても、公共交通を充実させるべきと考える方が多い (P59) 等、公共交通を維持するべきとの意識がある一方、より日常生活に根差した交通環境の整備に対する施策への期待が高くなっています (P60)。

(修正後)

→本市の交通施策に対しては、より日常生活に根差した「歩行者・自転車空間の整備」など交通環境整備などの施策への期待が高くなっています (P. 60) が、将来の公共交通についての意向は「中山間地の路線を拡充し、市の負担をふやすべき」と考える方が多くなっています (P59)。

提案 6	<p>P62【公共交通に対するニーズに関する現況の課題】でまとめられていることが、アンケートのニーズを反映していないのではないか。</p> <p>「市が負担を増やしても、公共交通を充実させるべき」と「効率的に運営する」とでは目指す方向が同じとは言えない。</p>
-------------	---

【市の考え方】 盛り込み済

「中山間地の路線を拡充し、市の負担を増やすべき」と考える方に対しては、「●高齢者をはじめ、交通弱者の移動を支える交通手段の確保」において、対応する旨記載しています。

2.3 現況の問題・課題の取りまとめ（2件）

提案 7	本市は政令指定都市中、人身事故件数 11 年連続ワーストワンという大きな課題を抱えている。課題を正しく認識してこそ、対策と解決が可能となる。そこで、『人口 10 万人当たりの人身事故件数は、11 年連続ワーストワンが続いています。』に差し替えることを提案する。
提案 8	P30（図 2-14）について、市内の交通事故による死者・負傷者数が記載されているが、11 年連続ワーストワンという汚名を返上するには、他都市との相対評価が必要だが、そのデータを示すグラフが記載されていない。

【市の考え方】 その他

本計画では、市内の交通事故死者数、交通事故件数を掲載しています。

人身交通事故件数ワーストワンの脱却ではなく、公共交通への転換を促すことで、交通事故件数の減少につなげていきたいと考えていることから、課題には「高齢者をはじめ、交通弱者の移動を支える交通手段の確保」としています。

3. 公共交通に関する基本方針と目標（9件）

3.3 浜松市の公共交通に関する基本方針（1件）

提案 9	立案された際の「浜松の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク」及び「市民の生活を支える為に必要な公共交通サービスの提供」とする基本方針は、魅力があり、使いやすい生活を支える将来の交通ビジョンとしては疑問である。 10 年を期間と考えるならば、もっと大胆で実現性のある構想が必要と考える。
-----------------	---

【市の考え方】 今後の参考

公共交通に関する基本方針は、浜松市総合交通計画策定時（平成 22 年度）に、公共交通の課題解消を目指すと共に、「交通ビジョン」及び「5つの暮らし」を踏まえ、様々な地域特性に対応した公共交通サービスを提供すること（（1）公共交通サービスの方針）、これらの公共交通を維持し、将来にわたり市民生活の足を確保すること（（2）公共交通の運営、維持、管理する仕組み）の視点から定め、本計画でも 2030（令和 2）年まで、引き続き継続してまいります。

基本方針は、上位計画である総合交通計画で定めておりますが、次期見直し時の参考とさせていただきます。

3.5 数値目標（8件）

提案 10	P76（図 3-8）について、H19～H29 の 10 年間の増減平均値から、R12 バスの年間利用者数を約 1,617 万人と予測しているが、H23～H29 の 6 年間の直近の増減平均値は 0.025 万人の減であり、R12 バス利用者数は 2,187 万人と想定できる。P 74 に記載の数値目標を再検討すべきである。
------------------	--

【市の考え方】 その他

本計画の利用者数は、浜松市総合交通計画の目標値と関連しております。

浜松市総合交通計画は 2010（平成 22）年から 2030（令和 12）年までの計画であることから、今回の見直しにおいては、10 年間の利用者数のトレンドを元に、2030（令和 12）年の予測値を設定しております。

また、数値目標は、道路整備の推進、バス路線網の再編、モビリティ・マネジメント等を実施することで、2007（平成 19）年の水準まで回復させることを目指します。

提案 11	数値目標について、示された事業の実施だけで、設定された目標を達成できるとは到底思えない。具体的な事業の提示をすべき。
質問 4	数値目標について、この数値目標で問題の解決がどの程度期待できるか説明をお願いしたい。高齢化が進む中、免許を返納する人が増加するだろう。その中で公共交通利用を促進するには強力な誘導策が必要だが具体的にはどうするのか。
提案 12	本計画案は、今後 10 年かけて実現を目指すものだが、アクションプログラムが示しているのはバス関連施策が中心で、数値目標に掲げた「公共交通分担率 5%達成や、「交通ビジョン」や「将来交通ネットワーク」実現のための具体策、実施年度等が示されていない。 具体的な施策のないアクションプログラムは、1 年ごとの検証が曖昧となり、絵に描いた餅に終わる可能性が高い。PDCA サイクルによる進捗状況や実施効果について、的確な評価ができるように、実効性の高い計画案にして欲しい。
提案 13	6.2 アクションプログラムについて、公共交通の利用者数を増やすための短期事業が挙げられている。 2010 年～2019 年の事業の実施を受けて、2021 年～2030 年の計画が記されているが、その内容が新たな PR 方法の検討」「新たな働きかけの検討」「新たな取り組みの検討」などとなっていて、具体性を欠いている。 公共交通利用者数については、2030 年までに約 1.1 倍に増やすことが数値目標となっている。この（案）が成立してから具体的な検討を行う事になっているのかもしれないが、高い目標値を設定しているにもかかわらず、その達成への道筋が不透明と感じる。
要望 5	人身事故 11 年連続ワーストワンの、公共交通分担率の最低値の問題点は市当局のやる気不足。真剣に取り組んでいる姿が具体的に見えなかった。 具体策の一遍もなく、分担率をいきなり 5.0 への設定は邪道であり、達成できなかった時の責任はだれが負うのか、明記するべきではないか。

提案 14	P78（図 3-11）について、市政満足度の達成については、示された事業の実施だけで、設定された目標を達成できるとは到底思えない。具体的な事業の提示をすべき。
-----------------	---

【市の考え方】盛り込み済

数値目標は、交通事業者などと協議をしながら道路整備の推進、バス路線網の再編、モビリティ・マネジメント等を実施することで、達成を目指します。

具体的な事業は6章アクションプログラム、別添施策シートに記載の内容を取り組んでまいります。

提案 15	市民満足度の目標設定の削除について、「公共交通に対する市民満足度の目標設定」は、アンケートによる個人の主観に基づくもので、数値目標として掲載する必要性は低い。満足度 30%は、裏を返せば 70%の市民は満足と感じていないことでもあり、削除することを提案する。
-----------------	---

【市の考え方】その他

本市では、社会情勢の変化に伴う市民の生活意識や市政に対する関心やニーズ等を把握することを目的に、年に1回、市民アンケート調査を実施しています。市民満足度は市民アンケート調査の1項目として設定されており、浜松市地域公共交通総合連携計画策定時 2007（平成 19）年からの変化も確認できることから、目標の1つに設定しています。

4. 将来公共交通ネットワークの構築 (65 件)

4.1 公共交通ネットワークの方向性 (32 件)

提案 16 ①	P81 (表 4-2)、P82 (表 4-6) について、基幹路線を主要基幹路線と基幹路線とに分類すべきであるとともに、主要基幹バス路線への BRT などの新交通システム導入を明記すべきである。 (同様の意見 外 11 件)
提案 28	都市計画マスタープランでは、公共交通を主要基幹路線、基幹路線、準基幹路線、環状路線に分類されているが、総合交通計画と公共交通網形成計画では、基幹路線、準基幹路線、環状路線に分類されている。違いはなぜか。
要望 6	公共交通の基幹路線について、都市計画マスタープランと総合交通計画、地域公共交通網形成化計画の 2 つの計画で用語の表記や指定路線、指定区間が統一されていないので、統一して欲しい。

【市の考え方】 その他

基幹路線は、「市が骨格的な公共交通として必要と考える路線」であり、都市計画マスタープランにおける副都心、地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結ぶ路線や立地適正化計画で居住誘導を図る路線を指します。

都市計画マスタープランでは、まちづくりの観点から本計画で基幹路線と定める路線の中で、特に都心と地域拠点などを結ぶ路線を主要基幹路線と位置付けております。

本計画は、2010 (平成 22) 年に策定した、総合交通計画を踏まえた計画であることに加え、主要基幹路線と基幹路線にサービスレベルの違いは考えていないことから、主要基幹路線の分類をしておりません。

また、6 章アクションプログラムにおいて、「高度なバス運行の提供」の中で、連節バス等高度なバス運行サービスの検討を行うことを明記しており、他市や交通事業者の取組みの情報を収集し、本市での導入可能性を検討してまいります。

要望 7	公共交通の基幹路線について、大平台線の佐鳴台から入野までを基幹路線に指定して欲しい。
-----------------	--

【市の考え方】 その他

基幹路線は、「市が骨格的な公共交通として必要と考える路線」であり、都市計画マスタープランにおける副都心、地域拠点、主要生活拠点、観光拠点を結ぶ路線や立地適正化計画で居住誘導を図る路線を設定しています。

提案 29	P90 (図 4-7)、P91 (図 4-8) の基幹路線、準基幹路線、環状路線及び交通結節点について、浜松環状線と主要基幹路線、基幹路線の交差部並びに舞阪駅、西ヶ崎駅周辺への交通結節点も設置すべきである。 (同様の意見 外 9 件)
提案 39	交通結節点はそれ自体が目的地となりうる場所に設置が望ましい。地域コミュニティ育成や交流の場としての活用も視野に入れ、単なる乗り継ぎのみならず公共交通利用促進効果も期待できるのではないか。
要望 8	交通結節点について、イオン浜松西店などの多くの商業施設が立地している、浜松駅からのバス路線である「志都呂宇布見線」と浜松駅、医療センター方面からのバス路線「大平台線」が交差しており、人口が密集して古くから市街地西部の拠点として位置付けられ、高い拠点性を有する入野地区 (イオン浜松西店周辺) を指定して欲しい。
要望 9	高い拠点性を有する入野地区 (イオン浜松西店周辺) について、乗り継ぎターミナルかミニバスターミナルに指定して欲しい。
要望 10	交通結節点について、浜松環状線と交差し、笠井地区や浜松医科大学、内野台、きらりタウンとも連絡しやすい遠州鉄道西ヶ崎駅を指定していただきたい。
要望 11	交通結節点について、富塚地区のミニバスターミナルを弥生団地から佐鳴湖パークタウン付近か現在の富塚バス停付近に移して欲しい。
要望 12	交通結節点について、雄踏町には遠鉄バスの営業所があり、人口が集積しており拠点性があることから、雄踏町宇布見地区を指定して欲しい。
要望 13	交通結節点について、浜松医科大学と聖隷三方原病院が指定されているが、同地域は都市計画マスタープランで拠点に設定されていないので、両者の整合性を図る観点から都市計画マスタープランでも拠点に指定していただきたい。

【市の考え方】その他

公共交通ネットワークを形成する交通結節点は、公共交通と生活の一体化を図ることを目的としており、都市計画マスタープランで示す拠点を基に設定しています。

また、都市計画区域内においては、医科大学は基幹路線の終着点であること、聖隷三方原病院は複数の地域バスの乗換え地点であり、交通結節点に位置付けました。

舞阪駅については、都市計画マスタープランで生活拠点として位置づけられており、本計画でも交通結節点に設定しています。

4.2 基幹・準基幹路線・地区内交通の選定及び交通結節点の設定 (1 件)

提案 40	P88 (図 4-2~図 4-5) について、乗り継ぎターミナルのイメージの 2 つの図にそれぞれ【市街地・市街地外】と【中山間地】と記載してあるが、ミニバスターミナルのイメージの 2 つの図に対しては説明がされていないので、説明が必要だと思う。
----------	---

【市の考え方】案の修正

ミニバスターミナルにつきましては、市街地・市街地外及び中山間地いずれにも設置する可能性があることから、ご提案を踏まえ、次のとおり説明を追加します。

《修正内容》P88 図4-5を修正

(修正前)

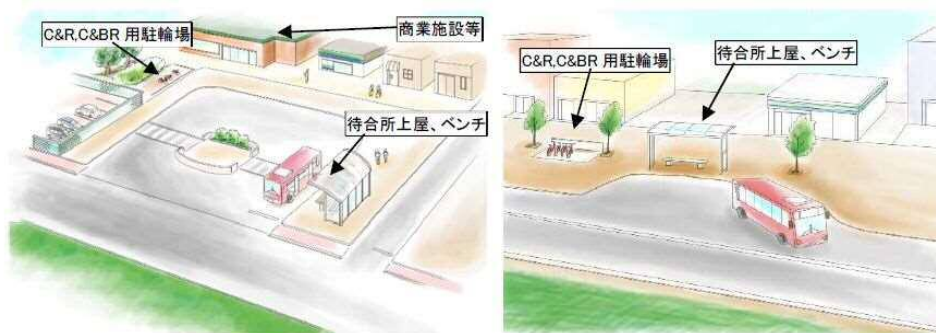


図4-5 ミニバスターミナルのイメージ

(修正後)



図4-5 ミニバスターミナルのイメージ(市街地・市街地外/中山間地)

4.3 公共交通ネットワークの設定 (32件)

<p>要望14</p>	<p>遠鉄の路線バスは、浜松駅を中心に放射状に運行されており、目的地には浜松駅経由で行く必要があり不便である。</p> <p>解決方法として、浜北駅には駅前広場が整備されているため、浜北駅前を交通結節点として、バス路線を浜北駅まで延伸(内野台線・笠井線等)し、浜北駅経由で各方面に移動できるようになれば、バス利用者の移動時間が軽減され利便性が向上される。</p>
<p>要望15</p>	<p>P89 (図4-6) 公共交通ネットワークのイメージについて、浜北駅と新都田地区をバス等の公共交通の構想路線として結んで欲しい。</p> <p>平成22年5月発行の「浜松市総合交通計画 2010～2030」に路線案として記載されている。</p> <p>また、策定中の『浜松市総合交通計画』の重点施策④にも自動車交通集中を緩和するため新規路線バスの導入検討と記載されている。</p>

【市の考え方】その他

P4 要望2と同様の考え方です。

<p>提案 16 ②</p>	<p>環状路線は基幹路線として、基幹路線と準基幹路線の間に記載すべきである。</p> <p>さらに、特徴についても、各拠点や主要鉄道駅と主要基幹路線、基幹路線を公共交通で連絡するとともに、鉄道やバス、各種パーク&ライドを併用することで、都心を経由せず目的地へ行き易くするバス路線である。と表記すべきである。</p> <p>公共交通利用者分担率を上げるためには、環状路線を構想路線ではなく、計画にしっかり位置付け、市街地環状道路の整備の促進、鉄道とバスの連携や各種パーク&ライドなどの交通施策の促進し、実行性のある公共交通ネットワークの実現を推進するべきである。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外 11 件)</p>
<p>提案 41</p>	<p>環状路線は、主要な鉄道駅とバス路線を繋ぐことで乗り換えなど、公共交通利用者の利便性や利用者数の向上が図られる重要な路線である。構想路線ではなく、計画に位置づける必要がある。</p>
<p>提案 42</p>	<p>P80 (図 4-1) 及び P89 (図 4-6) について、環状路線は基幹路線として、基幹路線と準基幹路線の間に表記すべきである。環状路線は、各拠点や、主要鉄道駅と放射状の主要基幹路線、基幹路線を公共交通で連絡するとともに、鉄道やバス、各種パーク&ライドを併用することで、都心を経由せず目的地へ行き易くするバス路線である。</p> <p>構想路線でなく基幹路線として位置付けるべきである。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外 11 件)</p>
<p>提案 54</p>	<p>環状路線は、策定中の浜松市総合交通計画では「構想路線」と記述され、さらに「今度の社会情勢の変化にともない必要性が高まれば導入する」と記載されている。また、浜松市地域公共交通網形成計画にも環状路線の導入について、その記載が弱められていると感じる。</p> <p>マスタープランの理念や目標を受けて、浜松市総合交通計画との連携による環状路線導入の取り組みについても、触れる項目を入れて頂きたい。</p> <p style="text-align: right;">(同様の意見 外 4 件)</p>
<p>提案 59</p>	<p>現在バス路線は、浜松駅を中心に放射線状に各地に向かっている。このため自宅と目的地により浜松駅まで出て乗り換えが多い。乗り換えが近くなるようなバスが必要である。</p> <p>市営バス時代の、西循環・東循環・南循環・北循環があれば便利になる。</p>
<p>提案 60</p>	<p>P89(図 4-6)について、浜松駅からの放射状路線が強調されており、環状路線の表示が弱いのではないかと感じる。構想路線であっても明確に表示すべきと思う。実際、放射状路線が合流する場所では頻繁に渋滞が起きており、時間帯によっては路線バスの大幅な遅延が発生している。このことから、各生活拠点間を直接結ぶ環状路線は必要だと考える。</p>
<p>提案 61</p>	<p>都心から放射状の交通網の考えは排除して環状線でも都心に出なくても衛星拠点をつなぐ交通網の整備をお願いしたい。</p>

提案 62	天竜川駅からイオン市野にバスを運行していたが、利用者は少なかった。その際に提案させて頂いたが、天竜川駅からイオン、北病院、浜松医科大、日体高校、浜松工業高校、聖隷三方原病院までの路線をつくれれば、需要はあるのではないかと考える。
提案 63	西ヶ崎から東区役所に来る免許証の無い人は、タクシーを利用するか、赤電で浜松駅まで行き、1時間に1本来るか来ないかわからないバスで区役所へ来ることとなり、不便である。

【市の考え方】 その他

環状方向を結ぶ路線については、今回の計画では、構想路線として位置づけています。理由としましては、パーソントリップ調査の結果から、環状方向の交通手段別の移動状況を確認すると、浜松駅等を経由した公共交通（鉄道、バス）による移動は少ない状況であることに加え、環状路線の必要性を確かめるため、平成24年から約2年間、JR 天竜川駅からイオンモール浜松市野間を結ぶ環状路線バス「ひがしくん」の実証実験を行いました。永続的に路線を続けるだけの成果は得られませんでした。

また、市民アンケートで需要の確認を行いました。新規路線を必要とする割合は3割程度であり、その6割は、「利用頻度は週1回以下」という回答で、需要は非常に少ないと考えています。

ただし、環状方向については、車を中心に一定の移動が見られており、今後の社会経済情勢の変化（拠点周辺への居住誘導、インフラ整備、交通事業者の運転手不足の解消）に伴い、必要性が高まれば導入の検討を行います。

要望 16	環状路線について、高塚駅から佐鳴湖西岸を経由して、弥生団地を通り、上島駅に向かうルートになっているが、このルートは沿線人口が少なく拠点となる施設も少ないと考える。 こうした観点から、高塚駅から入野地区（イオン浜松西店周辺）を経由して人口密度が高い佐鳴湖東岸を通り、医療センター経由して、聖隷病院を通り上島駅に向かうルートに変更を希望する。
----------	--

【市の考え方】 その他

構想路線となっている、環状路線のルートの選定に際しては、地域住民の需要に加えて、道路整備状況なども踏まえて、検討してまいります。

要望 17	<p>自動車を運転しなくても移動ができる交通手段を確保することが課題として挙げられているが、現状では公共交通ネットワークから漏れている地域が多数あると思う。</p> <p>例えば、舞阪町の場合、東隣の馬郡までは浜松都心からのバスが多くあるが、それより西の弁天島まで行けるバスは一日に3本しかない。</p> <p>また弁天島駅から北、村櫛方面に向かう公共交通もない。</p> <p>市営のバスがないので、遠州鉄道バス等と連携してこのような空白を埋める施策が必要ではないか。</p>
-----------------	---

【市の考え方】その他

日常生活の移動のために必要と考える公共交通で、市が各区の政策的に必要と判断した場合、または、地域（住民、企業など）からの要望によって、市が必要と判断した場合に地域バスの導入を検討することが出来ます。

また、本計画で公共交通として位置付けているタクシーも、緊急時には移動手段として、活用いただければと思います。

提案 64	<p>P89（図4-6）について、図に副都心が記載されているが、ピンク色で小さいため分かりにくい。</p> <p>副都心は都心に次ぐ重要な拠点である。○の大きさは都心と地域拠点の中間くらいが良い。</p>
-----------------	--

【市の考え方】案の修正

ご提案を踏まえ、次のとおり修正します。

《修正内容》P89 図4-6について、
浜北駅の○の大きさを修正（次ページに記載）

要望 18 交通結節点について、地域公共交通網形成化計画 P89 の地図の中で聖隷三方原病院のミニバスターミナルが表記されていないので、表記して欲しい。

【市の考え方】案の修正

ご提案を踏まえ、次のとおり修正します。

《修正内容》P 89 図を修正

(修正前)

(修正後)



図 4-6 公共交通ネットワークのイメージ

図 4-6 公共交通ネットワークのイメージ

要望 19 本計画は、危機的な状況にある路線バスを、何とか代替交通で乗り切るための現状維持策に留まっていると感じる。抜本的な危機からの打開策や、「公共交通を中心とした交通ネットワークを構築する」ための総合的な施策に欠け、上位計画が目指している基本理念が骨抜きになっているのではないかと感じる。

【市の考え方】盛り込み済

公共交通ネットワークは、上位計画である浜松市総合交通計画に従い、浜松市の公共交通に関する基本方針で定めた公共交通サービスの方針「浜松市の魅力を高める、使いやすい公共交通ネットワーク」に基づき、都市計画マスタープランで示す拠点を骨格的な公共交通で結んでいます。

まちづくりに関する計画と連携し、路線バス利用者の減少や運転手不足、それに伴う退出・減便などの問題に対応し、持続可能な公共交通を維持するための交通ネットワークを設定しています。

要望 20	県で管理している「はまゆう大橋」という橋がある。この橋から見る景色はきれいであり、観光、生活には重要な橋になるため、それを含めた交通網を構築できないか。
-----------------	--

【市の考え方】 今後の参考

当該橋梁については、浜名湖観光圏整備計画の中で観光を図ることを位置づけています。また、本計画では、都市計画マスタープランで浜名湖を中心に観光拠点と位置付けた箇所について、交通結節点とし、基幹路線として結んだ交通ネットワークを設定しております。

質問 5	現行計画の策定から10年経過したので、見直しをしたということであるが、当初と大きく変わったところを教えてください。
----------------	---

【市の考え方】 その他

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正に伴い、新たに策定した計画です。

また、浜松市総合交通計画（平成22年度策定）は、社会情勢の変化に対応すると共に、上位計画である都市計画マスタープランの拠点と整合したメリハリのある交通ネットワークへ見直しを行いました。

5. 公共交通（バス停）の維持・改善及び新規導入の基準・ルール（36件）

5.1 路線を維持・改善するための手続き（35件）

提案 65	概ね半年ごとに、利用状況（利用者数、1便当たり乗車人数等）や運行収入・運行経費等を確認し、軽微な改善も行うことができるとあるが、「軽微な改善」とはどのような改善を指すのかが分からず、具体性に欠けるのではないか。
-----------------	---

【市の考え方】 案の修正

ご提案を踏まえ、次のとおり文章を修正します。

《修正内容》P95 17行目を修正

（修正前）

→概ね半年ごとに、利用状況（利用者数、1便当たり乗車人数等）や運行収入・運行経費等を確認し、軽微な改善も行うことができます。

（修正後）

→概ね半年ごとに、利用状況（利用者数、1便当たり乗車人数等）や運賃収入・運行経費等を確認し、軽微な改善（バス停の移動、時刻、曜日の変更など）も行うことができます。

質問 6	半年毎に「地域交通検討会」を開催するという事か。
-----------------	--------------------------

【市の考え方】 その他

最低でも概ね半年毎に地域交通検討会を開催して、状況を共有していただきたいと考えておりますが、開催する回数は、地域毎に検討可能です。

提案 66	P96（図 5-1）の下段において「運行取りやめ」の記載があるが、「非固定ルートでのデマンド型交通による運行継続を検討・・・」等の記載にはできないか。過疎地、高齢市民の救済や計画目標の「誰もが自動車に頼ることなく安心して外出・・・」にも合致すると思う。
------------------	--

【市の考え方】 その他

バス等の公共交通を維持するために投入できる市の財源には限りがあることから、利用者数が著しく少ない場合（概ね1運行当たりの平均利用者数が1人未満/便）に運行廃止を検討することで、地域バスを持続可能なものとしていきたいと考えています。

要望 21	現在使われているデマンドバスは弱者（高齢者、身障者等）には利用しにくい。
------------------	--------------------------------------

【市の考え方】 今後の参考

デマンド運行（事前予約式）の使い方について、理解していただくための啓発活動は今後も地域検討会を通じて実施してまいります。

質問 7	地域バスの ICT 運行システムとはどのようなものか。
-----------------	-----------------------------

【市の考え方】 盛り込み済

電話に加えて、スマートフォンを使って予約なども出来るシステムです。

また、複数の予約があった場合、ICT を活用して、最短経路を設定し、効率的な運行を提供することが出来ます。

バス停が複数あっても、効率的な運行を設定することが出来ます。

提案 67	スマートフォンを活用した公共交通の予約や決済の取り組みについて、高齢者のスマートフォン普及率は10年前より進んでいると思うが、まだまだ使いこなせない高齢者への細やかな配慮を組み入れ、広く普及されるような計画にしていきたいと思う。
-----------------	--

【市の考え方】 今後の参考

高齢者の方でスマートフォンが使えない方への対応としては、浜松市では引佐町でICTを使った取り組みにおいて、パソコンからの予約に加えて、電話の予約も可能としています。今後はスマートフォンを使える高齢者の方の増加は予想されますが、使いこなせない方への配慮も継続していきたいと考えています。

提案 68	地域バスの改善運行時に行う、評価シートは浜松市のホームページで公表すべきである。
-----------------	--

【市の考え方】 今後の参考

各地域交通検討会で、評価シートの公開について合意が得られれば、対応検討してまいります。

質問 8	評価シートはどこが主体となって作成及び評価をするのか。また「地域活動状況」の詳細については、その活動を行った主体が申告する必要があるのか。
----------------	---

【市の考え方】 その他

評価シートは、地域バスにおける、地域の活動を浜松市が評価するものです。日頃、地域交通検討会で報告いただいている事項に加えて、各区担当者より、地域にヒアリングして得られた内容を「地域活動状況」としてまとめています。

提案 69	P101 (図 5-3) について、評価シートを作成するのは行政側になると思われるが、「(2) 地域活動状況」の詳細にある「具体的な地域活動状況」についての情報集・評価・点数化について、指針となるものが明示されていない。評価・点数化が作成者の恣意的な判断が入り込まないという根拠を示すべき。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

各地域交通検討会で、評価シートの評価・点数について、恣意的な判断のないよう各項目の詳細を説明し、地域の合意が得られたものを最終資料としています。

質問 9	P101 (図 5-3) について、「(2) 地域活動状況の詳細」②増収対策活動に「区役所単独の行動」という項目があるが、これは具体的にどのような行動を指すのか。
----------------	---

【市の考え方】 その他

区役所が、地域バスの増収対策として行う活動を指します。具体的には、バスの乗り方教室、企業協力金の依頼などで増収につながる活動を指します。

質問 10	P101（図 5-3）について、③啓発活動に「ウォーキングコース等の設定」とあるが、これは具体的にどのような事を指すのか。
------------------	---

【市の考え方】 その他

地域バスの利用を兼ねたウォーキングコースの設定を指します。

実施いただいている活動が、地域バスの利用促進につながるのであれば、加算することは可能です。

要望 22	地域バスも実際に運行されないと利用が判らない、朝のスタートはあるが、帰路の時間のタイミングが良くない
------------------	--

【市の考え方】 盛り込み済

「地域交通検討会」では、地域のニーズ把握をはじめ、運行計画や改善運行を検討しており、現在の運行に問題がある場合、次期改善運行で変更可能です。

質問 11	「地域交通検討会」を開催は行政主導なのか、それとも地域主導なのかわからない。
質問 12	地域交通検討会の開催は誰がどのように決めるのか。地域として開催を決める事も出来るのか。

【市の考え方】 その他

地域交通検討会は、「地域が守り、育てる公共交通」を趣旨とし、運行計画や改善計画を検討する場であり、地域主導となります。

開催についても地域が決めることも可能です。

要望 23	地域バスの改善運行において、「地域の総意としての継続意向を確認」とあるが、具体的に何をもって総意とするのかが曖昧である。
------------------	--

【市の考え方】 その他

地域交通検討会での協議結果が地域の総意となります。

提案 70	P103（表 5-9）について、地域交通検討会のメンバーは幅広く募るべきである。地域の自治会や関連団体だけでなく、対象路線に関心を持っている学校、団体、事業者などもメンバーとする事で、違った観点からの分析や改善案が見いだせる可能性もある。
提案 71	P103（表 5-9）について、地域交通検討会には利用者代表も含めるべきだと考えます。また地域交通に関わる民間事業者や NPO 事業者などの幅広い参加が重要であり、従来のメンバー選定にとらわれず、より深い関心を持っている団体、事業者などの参加を募るべきだと考える。

提案 72	地域交通検討会について、限られたメンバーによる検討会のみで「維持・改善」を行うというやり方では、不十分ではないか。例えば対象となる路線の運行に「関心を待つ人」を地域に関係なく幅広く集め、違った視点からの意見やアイデアを「維持・改善」に活かすような広がりを持つべきだと思う。
------------------	--

【市の考え方】盛り込み済

地域交通検討会のメンバーは、自治会、利用者代表、学校・医療・観光関係者、地元企業、市民団体などから各地域交通検討会の合意が得られれば、選出することが可能です。

提案 73	地域交通検討会で何が議論されたのかなどが分かるように、速やかに議事録等を公開すべきである。 情報を公開する事で、地域の人々やメディアの関心も高まると考える。
------------------	---

【市の考え方】その他

各地域交通検討会で、議事録の公開について合意が得られれば、対応検討してまいります。

要望 24	2009年に算出された収支率は、当時、市が維持していた路線全ての経費と運賃収入から算出されているが、どうしてそのような方法を採用することになったのか。
要望 25	維持基準の設定についての議事録が存在せず、何故当時市が補助していた40系統を対象とし、その系統「全ての」年間経常経費と年間運送収入の「合計」から計算されたものを維持基準としたかについて検討が出来ないと考える。
要望 26	維持基準の設定について、「前計画と同様に」とあるが、どのような考え方や検討を経てその維持基準が設定されたのかが不透明であるにも関わらず、今回も同じ方法で維持基準を設定するというのは問題があると思う。
要望 27	維持基準に設定について、「前計画と同様に」とあるが、前計画時の設定が不透明なままに、そしてその点について何ら検討する事なしに、同じ算出方法を採用するのは妥当性に欠けると考える。

【市の考え方】その他

本来、バス等の公共交通は、運賃や広告料等の収入によって維持されるものですが、現状では、中山間地域を中心に、収入だけでは運営が難しく、行政が補助や委託により維持しております。

そこで、地域公共交通を将来的にも持続可能なものとするため、地域バスでは維持基準を設定しています。

維持基準は、最低限確保すべき水準として、浜松市地域公共交通総合連携計画（2010（平成22）年策定）において、中山間地を運行するバス路線の収支平均を参考に、20%（運行経費に占める運賃収入）に設定しました。

要望 28	各区、毎に地形、距離、習慣、文化が異なるが、中山間地域も郊外の運営するバスも同様条件で維持基準が算出されている。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

地域バスの維持基準は「収支率 16%以上」としておりますが、過疎地域自立促進特別措置法（過疎法）に指定される「過疎地域（水窪、佐久間、春野、龍山地域）」において運行する地域バスについては、人口減少、高齢化などの地域特性を考慮し、14%を目標値とすることを許容しています。

質問 13	10年前の計画案の公文書が見つからないが、それを根拠として維持基準が算出されている。
-----------------	--

【市の考え方】その他

地域バスの維持基準は、2010（平成 22）年に策定した浜松市地域公共交通総合連携計画において、最低限確保すべき水準で、地域の公共交通を育てることを目的に、詳細検討しております。

検討に際しては、中山間地や郊外地において、浜松市が維持している路線（103系統）のうち、無料バス、準基幹路線（北遠本線、秋葉線）を除いた 40 系統を対象とし、収支率の整理をしました。

40 系統の収支率は 22.3%だったことから、地域バスの維持基準は 20%に設定しました。

要望 29	高齢者の運転免許証返納が進められている今日で、16%以下はバスの廃止がされてしまう。老人世帯は中山間地域に住めなくなる行政では基本的人権の侵害にならないか。
-----------------	--

【市の考え方】その他

地域バスの維持基準は、地域（住民、企業など）のニーズに合った公共交通に改善を図るための目安として、運行状況を評価・チェックするために設定しています。

維持基準を割った場合は、運行廃止になるものではなく、行政として、シビルミニマムの観点から、必要な生活交通を確保するための公共交通サービスとして週 2 日 1 日 2 往復までを基本とする「生活支援運行」を運行します。

提案 74	自主運行バスと地域バスでは運行形態も違い、それらを同等に扱って収支率を算出するのはおかしいと考える。別々に収支率を算出し、維持基準を設定すべきではないか。
提案 75	P107（表 5-11）について、浜松市が事業者に補助・委託し運行を維持している「全ての路線」の運行経費と運賃収入から、維持基準のもととなる収支率を計算する方法には問題があると考えます。自主運行バスと地域バスは分けて考えるべきである。

【市の考え方】 その他

維持基準は、地域公共交通を持続可能なものとするため、最低限確保すべき水準として、設定しております。そのため、利用者の極端に少ないバスのみ平均するのではなく、運行形態は異なりますが自主運行バス、地域バスなどの平均から算出しました。

要望 30	全体の運行経費/運賃収入に大きな比率を占めている阿多古線について、2019年10月1日からデマンド方式により自主運行バスとなり、2020年10月1日からは地域バスに移行する。運行形態が変わっている、阿多古線を加えて、算出するのは無理があるのではないか。
要望 31	妥当性、整合性に欠けた維持基準が今後10年間の基準となる事は納得できない。

【市の考え方】 その他

計画を策定する際に、対象となる路線から算出を行いました。
ご意見として承ります。

提案 76	過疎地域における維持基準を14%とした事について、収支率は平成27年～29年の「地域バス」の平均収支率をもとに算出されている。浜松市の維持基準とした16%と「違う算出方法」が採られていて整合性に欠けているのではないか。
要望 32	「過疎地域」の維持基準とした14%の設定方法は「浜松市が事業者に補助・委託し運行を維持している全ての路線の運行経費と運賃収入」をもとにした計算ではなく、「地域バスの平均収支率11.4%」をもとに設定されている。算出方法についてはどちらかに統一すべきである。
要望 33	この維持基準が今後10年間の地域バスの運行に大きな影響を与える事になるので、収支率の算出や維持基準の設定については、もっと慎重かつ深く検討すべきである。

【市の考え方】 その他

浜松市地域公共交通総合連携計画（2010（平成22）年策定）においては、全地域一律の維持基準でしたが、本計画では、過疎地域については、人口減少、高齢化などの地域特性を考慮した数値設定をしました。

過疎地域の収支率を確認すると、全地域と比べて2%程度低いことから、維持基準を14%とすることを許容しています。

要望 34	みどりバスについて、本計画から維持基準を下げてください、感謝申し上げます。 利用地域の負担が減ることは、大歓迎であるが、同時に利用料が最大600円から1000円に代わるのは交通弱者にとって大変な負担増である。収支率を例えば17%にしても、利用者の負担を今まで通りにする案はないのか。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

いなさみどりバス（なおとら線）は、ICTの技術を活用しており、利用者の希望する乗降時間を決められることや、自宅から近い停留所を利用できるなどの利便性が高いサービスが提供されます。一方で、システム導入に係る初期費用、管理経費が追加的に発生することから、運賃を高く設定しています。

提案 77	公共サービスに採算性という考え方はなじまないのではないかと。日本では、民間交通事業者は独立採算を基本とした運営が行われているが、例えば、ヨーロッパ諸国のように、自動車から公共交通への利用者誘導策として大幅な補助金支出を考えてはどうか。
-----------------	---

【市の考え方】その他

人口減少に加えて、バス利用者の減少や公共交通の衰退により、市民の要望に十分に対応したサービスレベルで運行し続けることは難しい状況です。

一方で、行政として、地域バスを運行することで、シビルミニマムの観点から高齢者等交通弱者の生活を支え、必要な生活交通を支えていきたいと考えています。

5.2 新規路線を導入するための手続き（1件）

要望 35	政令指定都市としての浜松市は、中山間地の公共交通システムを開発する行政ができると信じているが、特別区のような法的処置に合致した（PDCA）に基づく実験をして頂きたい。
-----------------	---

【市の考え方】盛り込み済

地域バスは、日常生活の移動のために必要と考える公共交通で、市が各区の政策的に必要と判断した場合、または、地域（住民、企業など）からの要望によって、市が必要と判断した場合に導入を検討します。

また、長期に渡って運行を維持するため、2年毎にPDCAサイクルを回し、運行の見直しを継続的に実施してまいります。

6. アクションプログラム (42件)

6.2 アクションプログラム (42件)

提案 78	戦時中、疎開にて田舎の人口が増え、約百年サイクルにて、大きな変革があったが、疫病、有事は歴史的に繰り返されている。市民の安全は経済的判断だけでなく、「生きる」倫理感も市民にアピールして、行政の価値観方向転換が必要ではないか。
-----------------	--

【市の考え方】 その他

6章アクションプログラムにおいて、交通ビジョンが目指す「5つの暮らし」の実現を目指す交通施策を設定しております。様々な施策を行う中で、はままつ流の多様な暮らしに対応した「安全・安心・快適」な交通を目指していきたいと考えています。

要望 36	計画の内容について、全てが受け身の感じがする。施策で誘導してまちづくりをしていこうという迫力が感じられない。
-----------------	--

【市の考え方】 盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、交通ビジョンが目指す「5つの暮らし」を実現する、様々な交通施策を示しており、交通事業者と協議しながら施策を実施してまいります。

要望 37	アクションプログラムについて、バスレーンを実効性のあるものにするには、田町中央通りのように、車線変更できないように連続ポールを立てるなどすべきではないか。
-----------------	---

【市の考え方】 今後の参考

本市では現在、7時～9時、17時～19時の時間帯について、バス専用としているため、車線分離標の設置は出来ません。ご意見として承ります。

要望 38	基幹路線や環状路線の基盤である5環状11放射道路の整備促進が必要不可欠であり、そのためには、基幹路線、環状路線の改善・導入にも触れた計画であってほしい。 例えば、(主) 館山寺鹿谷線の西山町伊左地町付近は、道幅も狭く歩道も無い。さらにバス停車帯もないところもある。また、単路線の交差点のため、朝夕の慢性的な渋滞を起こしている。何よりも問題は人命に危険状態になっている。交差点の改善、歩道の設置、バス停車帯の設置等、基幹路線の整備促進に努めてほしい。(同様の意見 外4件)
-----------------	--

【市の考え方】 盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「2. バス路線の走行性向上」のための取組みとして「バスレーン、PTPS、バスベイの整備」「交差点改良」などのハード整備を検討していくことを明記しております。

提案 79	<p>市民のアンケート結果は、P61のまとめのように、バスに対して満足感を示している。</p> <p>遠鉄バスは、車両も良く地方都市としては遅くまで運行され便利である。特にバス停の表示はトップクラスと考える。</p> <p>バスの利用者が少ないのは、道路政策が人より自動車優先であり、中心部も駐車場に恵まれ、かつ制限速度も50Kmと自動車優先であるからと考える。そこで、バス優先レーンを徹底すべきと考える。これにより中心部は自家用車からバス利用へ転化すると考える。</p>
------------------	--

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「2.バス路線の走行性向上」のための取組みとして「バスレーン（バス専用レーン、優先区間）の整備、周知・啓発」を検討していくことを明記しています。

提案 80	<p>これからはLRT (Light Rail Transit) を主体とした交通網の整備を基本として、バスはそれを補完する交通手段として考えるべきである。</p> <p>LRTは、環境問題や交通事故（浜松市では政令市で11年連続ワーストワン）を考えると公害発生の無い命を大切にする乗り物である。</p>
提案 81	<p>「公共交通ネットワークの再編」について、路線バスは、経営的に危機的な状況にあるが最も重要な交通機関であり、存続・発展のための起死回生の策が必要となる。上位計画は、過度に自動車に頼ることなく、公共交通を中心とした移動体系への転換を目指しており、それにはバスの弱点を補完する新たな交通モード（LRT）が必要と考える。</p>
提案 82	<p>産業立地の内陸移動が進んでいることへの対応について、輸送力と速達性を兼ね備えた利便性が高い公共交通をどのように整備されるのか説明をお願いしたい。</p>
提案 83	<p>観光につながる交通網の整備について、LRTを中心とした交通網の整備は観光産業も活発となり効果がある。</p>
提案 84	<p>浜松駅から将来の中心地となる三方原、新都田地区への交通アクセス手段は、宇都宮方式（来年度完成の路面電車・LRT）を実現する手当てしかない。浜松駅と北地域（都田地域）を結ぶ交通ネットワークが必ず浜松発展の原動力になり、浜松中央本線の名称として地方創生活活性化具現的対策の成功事例として国策事業の発展に結び付ける。</p>
要望 43	<p>公共交通利用者数と公共交通分担率向上のため、LRT等の新規軌道系公共交通機関の整備の検討を明記欲しい。</p> <p>LRTに限らず、新たな軌道系交通機関整備には可能だと考えているので、公共交通利用者数や公共分担率の増加のための切り札にもなると考える。現在の情勢から近い未来の整備は無理でも、将来の市政の方向性の転換の可能性も勘案してLRT整備の検討の可能性だけでも記載して欲しい。</p>

提案 85	<p>他の都市の状況としては、国内では広島、富山、宇都宮、熊本、岡山、他富士山登山鉄道にも LRT 構想があり、京都でも LRT の機運があがっていると聞いている。</p> <p>また、海外では、1980 年からの 20 年間に欧米の 55 の都市を中心に LRT が活躍している。</p> <p>本市では、LRT をつくる路線の案としては、都田地域線、中田島線、舘山寺線、環状線などが考えられる。</p> <p>バスは LRT の主要駅から乗客を目的地まで送迎する。地域によってはマイクロバスや自動運転の車でも可能だと考える。</p> <p>LRT 実現による付加的効果としては、交通事故の減少、高齢者の安全を守る、同時に進める無電柱化推進により自転車専用道路をつくり、通勤が自転車でも安全な地帯をつくる、自転車も自家用車もパークアンドライドを活用する、無電柱化の推進により歩道も広くなり、景観もよくなる、などが考えられる。</p>
提案 86	<p>個々のコミュニティを結ぶ、ワクワクする夢のある新交通システムの研究開発も早急の課題と考える。全てのコミュニティが、新都市交通システムで連携され、リモートもエッセンシャルワーク経済も健全に発展し、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通機関等が持続可能な未来志向の計画が必要と考えているが如何か。</p>

【市の考え方】 今後の参考

LRT は、ユニバーサルデザインへの対応や地球環境負荷の軽減、都市のシンボリック性の観点から優れた交通システムと認識していますが、導入に向けては道路空間の制約や事業の採算性、継続性など多くの課題があります。

よって、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考えておりますが、今後、公共交通の需要が増した場合は、車両やシステムの高度化を図るなど、本市の都市構造に適した交通システムについて検討してまいります。

提案 87	<p>中山間地域に人間が不在となると、国土保全、水資源の維持は（山河の維持）はどうなるのか不安である。</p> <p>公共の交通は人口が少なくなる防止策の一つと思う。コロナ対応により三密を防ぐ対策として地方分散の動きが検討される時代に、主要な地方基幹交通は誰でもが利用しやすい、小型バス定時運行が必要になると思う。</p>
------------------	---

【市の考え方】 盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「3. 地域の実情に応じた運行形態の検討」のための取組みとして「地域バスの運行検討・実施、新たな運行形態の検討」を検討していくことを明記しており、地域の実状に応じた運行形態の検討を実施してまいります。

提案 88	4.1 公共交通ネットワークの方向性について、交通ネットワークの構築に加え、MaaSによる情報ネットワークによる公共効率の向上を積極的に記載すべきと考える。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「4. 持続可能な公共交通の提供」のための取組みとして「MaaS など新しい技術の活用に向けた取組み」を検討していくことを明記しております。

提案 89	<p>「持続可能な公共交通の整備」は、本計画の中で最も重要なテーマだが、内容が的外れでアクションプログラムとは言えない。「乗務員確保の取組み」は重要だが、本項で扱うほどのテーマではない。MaaS等の新技術は、開発途上にあり、「課題」や「基本的な方針と目標」の項で記載すべきではないか。</p> <p>それよりも重要な、「公共交通分担率 5.0%の実現」と、「鉄道と路線バス、新たな交通モードを組み合わせて公共交通体系の構築」実現のためのアクションプログラムを明記することを提案する。</p>
-----------------	---

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「6. 自動車との連携強化策」「7. 自転車との連携強化策」「13. モビリティマネジメントの実施」のための取組みとして「パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場」の整備や「公共交通の PR、路線維持の PR」など利用促進の取組みを検討していくことを明記しており、公共交通分担率 5%の実現を目指します。

また、「3. 地域の実情に応じた運行形態の検討」「4. 持続可能な公共交通の提供のための取組みとして「新たな運行形態の検討や新しい技術の活用に向けた取組み」などを検討していくことを明記しており、「鉄道と路線バス、新たな交通モードを組み合わせた公共交通体系の構築」の実現を目指します。

提案 90	<p>浜松市の致命的な都市体系は都心に駐車場を確保しなくてはならない点である。</p> <p>電気自転車、自転車をシェアして走り回る交通網を考えるべきではないか。</p>
-----------------	---

【市の考え方】その他

6章アクションプログラムにおいて、「4. 持続可能な公共交通の提供」のための取組みとして「MaaS、自動運転など新しい技術の活用に向けた取組み」を検討していくことを明記しており、導入検討を実施してまいります。

提案 91	6章アクションプログラムに、 ○利用しやすいバス停の工夫 ・利用者がバスを待つ間の安全・安心な環境づくりのため、屋根・椅子の設置を検討、実施します。 を追加、挿入を希望する。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「5. ターミナル整備」のための取組みとして「総合ターミナル・乗り継ぎターミナル・ミニバスターミナル」の整備を検討していくことを明記しています。

交通結節点の整備は、安心・安全な環境づくりのため、バス停の上屋、ベンチ、情報提供板の設置等も交通事業者と協力しながら、検討してまいります。

また、交通結節点以外のバス停についても、利用者の意見を伺いながら、交通事業者と協力して、環境整備に努めてまいります。

提案 92	既存鉄道との連携について、遠鉄西鹿島線と天浜線の相互乗り入れの実現、さらに、LRTと天浜線と同じホームで乗降可能とする、浜北駅にLRTに乗り換えが便利な乗降ホームをつくるなども考えられる。
提案 93	乗り継ぎターミナルの整備について、「西鹿島駅」は遠鉄線と天浜線が乗り入れる重要な交通結節点だが、地下道を経由しなければ両鉄道を乗り継ぐことができない。そこで、同一ホームで両鉄道の乗り継ぎができるようにするため、『西鹿島駅乗り継ぎ改善事業』を重点施策に加え、実現を目指すことを提案する。

【市の考え方】今後の提案

西鹿島駅については、交通結節点（乗り継ぎターミナル）に設定しており、優先的に整備検討を図ってまいります。その中で、鉄道駅のバリアフリー化は交通事業者が施行者であることから、西鹿島駅についても、バリアフリー化の実現に向けた交通事業者の取り組みを支援してまいります。

質問 14	JRの飯田線などについて、パーク&ライドの拡充についてどのように考えているか。
-----------------	---

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「6. 自動車との連携強化策」「7. 自転車との連携強化策」のための取組みとして「パーク&ライド駐車場、サイクル&ライド駐輪場の整備」を検討していくことを明記しています。

JR 飯田線では水窪駅、中部天竜駅が乗り継ぎターミナルに位置付けられています。但し、整備するためには多額な費用と時間を要することから、交通事業者とも協議しながら、検討を進めていきたいと考えています。

提案 94	<p>遠州鉄道主要駅や遠鉄バス主要駅に遠州鉄道利用者の駐車を整備することが必要である。</p> <p>遠鉄西鹿島駅や新橋の虚空蔵寺に駐車を設置しているが、これをもっと強化し、自宅から最寄りの停車場までは自家用車や自転車を利用し、中心部へは電車・バス利用の徹底を強化する。</p>
提案 95	<p>交通結節点の事業整備が公共交通の発展に結びつくと考える。</p> <p>浜松中央本線（仮称）か東西へのフィーダーバス運行により公共交通の利用度を引き上げる。その目的手段の基本がパークアンドライド駅（交通結節駅）であり、20～30カ所以上の駅を設置し、公共交通利用度の発展の礎にする。</p>

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「6. 自動車との連携強化策」「7. 自転車との連携強化策」のための取組みとして「パーク&ライド駐輪場、サイクル&ライド駐輪場の整備」を検討していくことを明記しています。

提案 96	<p>パーク&ライドは、遠鉄線・天浜線主要駅とバス停8か所にあり、駐車台数は198台に過ぎない。公共交通の利用促進と渋滞緩和を図るには10倍以上の整備が必要となる。そこで、市推進の「エコ・モビ応援隊」により、カインズホームやイオン、ニトリ、ケイヨーデーツーなど郊外大型店への協力を積極的に求めるとともに、市独自の施策により延2,000台程度を目標とする施策を、アクションプログラムにおいて示すことを提案する。</p>
------------------	--

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「5. ターミナル整備」「6. 自動車との連携強化策」のための取組みとして「乗り継ぎターミナルの整備、パーク&ライド駐輪場の整備」などの取組みを検討していくことを明記しております。

また、「13. モビリティマネジメントの実施」のための取組みとして「企業への働きかけ」を明記しており、パーク&ライドに協力して頂く企業（エコモビ応援隊）を募集することを継続して行ってまいります。

提案 97	<p>バス停に整備した駐輪場は40か所不足で、鉄道各駅の駐輪場整備に比べ相当に遅れている。危機的な路線バスの経営を改善するには、サイクル&ライドによる利用者拡大が最も有効な策となる。高校生の自転車通学は9割近くを占めており、自転車事故削減、バス利用の促進からも期待されている。そこで、対象を徒歩圏から自転車圏（バス停から約3キロ）に拡大し、200ヶ所程度の「屋根付駐輪場整備計画」をアクションプログラムにおいて示すことを提案する。</p>
------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「5. ターミナル整備」「7. 自転車との連携強化策」のための取組みとして「乗り継ぎターミナルの整備、サイクル&ライド駐輪場の整備」などの取組みを検討していくことを明記しております。

提案 198	<p>サイクル&ライドの整備については、市街地の自転車専用レーンの整備遅れと歩道の脆弱さが問題と考える。早急に点検し年度ごとの整備予算を地域自治体に示すべきと考える。例えば、浜松工高の交差点から西へ北星中入口までの東西の道路整備、特に歩道の平面化を着手してほしい。</p> <p>また、自転車専用レーンの設置も急務と考える。高校生の自転車通学の実数値からも早急に交通環境整備を図るべきと考える。</p>
------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「7. 自転車との連携強化策」のための取組みとして「サイクル&ライド駐輪場の整備」を検討していくことを明記しています。

また、道路関係の整備につきましては、ご意見として承ります。

要望 44	<p>遠州鉄道バスの使い勝手も極めて悪く、例えば交通系の IC カード (Suica など) がそもそも使えない。</p> <p>改善できる点は早急に対応すべきと思う。</p>
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「8. キャッシュレス決済の推進」のための取組みとして「IC カード共通化の推進」を検討していくことを明記しており、交通事業者と協議しながら導入検討を実施してまいります。

提案 99	<p>アクションプログラム 料金・情報案内施策について、バス運賃の補助低減は是非やって欲しい。現状を変えるには、自家用車に4人乗って中心地駐車場に2時間停めて、4人分の往復バス運賃の方が安いぐらいの設定にしないと効果はないと思う。</p>
-----------------	---

【市の考え方】盛り込み済み

6章アクションプログラムにおいて、「9. 乗り継ぎ割引施策の導入」「10. その他割引施策の導入のための取組み」として様々な運賃割引を検討することを明記しており、交通事業者と協議しながら導入検討を実施してまいります。

要望 45	<p>アクションプログラム 料金・情報案内施策について、バスに乗り慣れない人は、怖くて乗れないと聞く。それは、どこに向かって走行するか把握しにくいからだそうである。あらかじめ、どこに行きたいか容易にわかり、バス停に近づくと知らせてくれるような画期的なシステムが必要ではないか。</p>
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「11. 利用しやすい案内表示の工夫」「12. 交通情報の提供」として「目的地までのわかりやすい表示やリアルタイム交通情報の提供」などを検討することを明記しており、交通事業者と協議しながら導入検討を実施してまいります。

提案 100	本市は11年連続政令都市10万人当たり交通事故ワーストワンである。自動車使用を極力減らすことと交通法規を順守する（車も歩行者も）ことが事故減少の最大要因である。
提案 101	バス利用者が増加すれば、遠鉄も便を増加し利用者も便利になる。

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「13. モビリティマネジメントの実施」のための取組みとして「公共交通の PR、転入者への働きかけ、企業への働きかけ、児童・生徒への働きかけ、体験イベントの実施」を検討していくことを明記しており、公共交通利用促進の取組みを実施してまいります。

要望 46	<p>東区笠井町に在住しているが、公共交通はバスのみである。路線は何種類かあるが、すべて浜松駅行きである。</p> <p>現状、東区役所ですら公共交通で行くことができず、また浜松南北の重要な交通機関の遠鉄電車に行くことができない。</p> <p>ここ数年、唯一の浜松駅行きの路線バスも本数が減り、高齢化が進む地域の不安はぬぐえない。</p> <p>マスタープランは確かに長期の都市計画に関する基本的な方針だが、優先順位を明確にして決め打ち的に実行していくことも必要ではないか。</p>
----------	--

【市の考え方】その他

路線バスの利用者は、車社会の進展により、1975（昭和 50）年から約3分の1に減少しており、路線バスは減便・退出などが増え、衰退傾向にあります。一方、交通事業者は深刻な運転手不足にあり、行政が赤字補填をしても、運行を維持することは難しい状況にあります。このような中で、路線バスを使いやすいものにしていくためには、まずは、現状のバス路線を使っていただくことが非常に重要だと考えています。

6章アクションプログラムにおいて、「13. モビリティマネジメントの実施」として様々な利用促進策を検討することを明記しており、少しでもバス利用者を増やす取組みを行っていきたいと考えています。

提案 102	<p>公共交通に対するニーズの低下の原因のひとつに学生の利用減少が考えられる。</p> <p>例えば、過去は部活動の移動の際には電車、バスを利用して現地集合(学校や総合体育館、グラウンドなど)することが主流であったが、現在は様々な安全面の配慮から保護者による送迎が主流となっている。</p> <p>自動車の利用を減らす施策ではなく、各学校へ市から公共交通の利用を促すことも一つの対策であると考える。</p>
------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

6章アクションプログラムにおいて、「13. モビリティマネジメントの実施」のための取組みとして「児童、生徒への働きかけ」「体験イベントの実施」などの取組みを検討していくことを明記しており、公共交通の利用を促す取組みを継続して行ってまいります。

要望 47	<p>リニア中央新幹線の開業に関わらず、ひかり号の100%停車と増便を目標とした停車本数増加や市内の在来線への新駅設置及び快速列車の運転など JR 東海道本線の利便性向上を、JR 東海に働きかけてほしい。</p>
要望 48	<p>リニア中央新幹線の開業に際して、グリーン車の連結やそれを活用した東京直通の快速列車の運行(現在の高速バスに対抗するもの)も要望して欲しい。</p>

【市の考え方】今後の参考

6章アクションプログラムにおいて、「13. モビリティマネジメントの実施」として「リニア中央新幹線の開通を見越して情報共有する」ことを明記しており、東海旅客鉄道株式会社(JR 東海)に意見を伝えさせていただきます。

要望 49	<p>水窪地区、佐久間地区はリニア中央新幹線の長野県飯田市に開業される新駅から飯田線、三遠南信自動車道で直結され大変大きなアクセス改善が見込まれる。こうしたことから、水窪地区、佐久間地区へのリニア中央新幹線の開業効果についても分析して表記して欲しい。また、三遠南信自動車道経由での飯田市から両地区を経由して浜松市中心部への高速バスの運行の検討も表記して欲しい。</p>
-----------------	--

【市の考え方】今後の参考

6章アクションプログラムにおいて、「13. モビリティマネジメントの実施」として「リニア中央新幹線の開通を見越して情報共有する」ことを明記しており、東海旅客鉄道株式会社(JR 東海)に意見を伝えさせていただきます。

また、高速バス等の運行については、リニア中央新幹線の開通時期やルートを踏まえ、検討する必要があると考えます。

提案 103	マイカー30台を企業バスで30人、20台（20カ所から）運行すれば600人の人員を運び、マイカー台数が600台相当減ると考えることから、企業バスの働きかけを希望する。
------------------	---

【市の考え方】 その他

都田・三方原地域の企業を対象に、平成31年2月に企業バスの運行に関するアンケートを行ったところ、運行中の2社以外は、運行の予定は無しとの回答でした。

また、周辺企業との共同バスの運行について利用意向を確認したところ、85%は利用したくないとの回答であり、企業バスを運行しても企業からの利用を見込むことは非常に厳しい状況です。

一方、6章アクションプログラムにおいて、「13. モビリティマネジメントの実施」のための取組みとして「企業への働きかけ」を検討していくことを明記しており、企業に対して公共交通の利用促進などについて実施してまいります。

質問 15	公共交通では、高齢者問題がクローズアップされているが、本市はSDGsの宣言をし、排ガス減少のため自動車を少なくしようとしている。その中で公共交通の利用を高めたいとの目標が掲げられ指標があるが、若者に対しての指標がない。この計画は高齢者だけがターゲットなのか、若者などはどのように考えているのか。
-----------------	---

【市の考え方】 盛り込み済

本計画では高齢社会の進展や高齢者の重大事故などが社会問題化していることを踏まえ、高齢者などの交通弱者の生活交通確保を課題として記述しています。6章アクションプログラムにおいて、「13. モビリティマネジメント」のための取組みとして、若者も含めた公共交通の利用促進策についても引き続き検討していきたいと考えています。

7. 計画の見直し（1件）

7.1 計画の評価（1件）

質問 16	<p>見直しのシステムとして、PDCA サイクルが謳われており、「計画が予定通り進んでいるか、期待していた効果が得られているかについて、浜松 21 世紀都市交通会議において評価し、必要に応じて計画を見直します。」とある。</p> <p>浜松 21 世紀都市交通会議が令和元年 12 月、令和 2 年 5 月に開催されているが、その議事内容の公開は極めて限定的で、議論は希薄に感じる。しかも、会長と国土交通省からの 2 名（役職）は、交通計画の策定会議と CHECK 会議(浜松 21 世紀都市交通会議)の委員を兼務しているようである。チェックされる側とチェックする側に同じ人選がされていることに問題ないのか。とても客観的に評価（CHECK）ができるとは思えない。</p>
-----------------	---

【市の考え方】 その他

計画の見直しは、策定事務局（浜松市交通政策課）で素案を作成し、学識経験者、交通事業者などが委員を務める分科会で素案を協議したうえで、庁内検討会にて調整を行い、策定委員会である浜松 21 世紀都市交通会議において、ご意見を頂きながら検討を進めてまいりました。

施策の進捗確認等の評価についても、事務局で素案を作成し、浜松 21 世紀都市交通会議にて協議しております。

また、分科会と 21 世紀都市交通会議の会長はそれぞれ別の学識経験者に委嘱しており、兼務している事実はありません。

別紙 施策シート（1件）

提案 104	<p>「方針と目標」に掲げられた交通ビジョンは、理想の姿を述べているが、具体策には踏み込んでおらず、アクションプログラムには数値目標が設定されていない。本計画案の目標年次は 10 年後の 2030 年であり、記載されたビジョンは単なる作文であってはならない。そこで、PDCA サイクルによる検証可能な計画案に修正し、次世代市民に責任の持てる計画にしていきたい。</p>
------------------	--

【市の考え方】 盛り込み済

6 章アクションプログラムで設定している取組みは別紙施策シートに詳細を記載しており、各施策についてアウトプット指標、アウトカム指標を設けています。取組状況については、毎年評価を行い、把握を行ってまいります。

その他 (19件)

要望 50	11年連続で政令市交通事故ワースト1である。これは自動車が多いことや電車が少ないことが明らかである。その中で免許更新時、静岡県 の教官は静岡県では交通事故が減っていることを覚えてくださいと話している。市は県と協力し交通事故対策を推進してほしい。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

交通事故対策としては、中央分離帯の閉鎖や事故多発交差点の改良等、様々な対策を交通管理者とともに実施してまいりました。自動車所有率の高さや、市内の通過車両の多さなどの要件から、ワースト1を脱却できていないものの、県や国とも連携し対策にあたっております。

質問 17	浜松市の3区の区割り再編成が計画の中で反映しているのか教えてください。
-----------------	-------------------------------------

【市の考え方】 その他

区割り再編成については、検討中の内容であり、今回の計画では反映しておりません。

質問 18	高齢者の移動を支える交通手段の確保について、これから益々、高齢化社会が進み免許の返納等もあり、高齢者の移動を支えることが大変重要になってくると思う。県では地域住民が主体となる高齢者の移動サービスについて、新規立ち上げや継続に関する相談窓口を開設したとあった。浜松市として地域住民が主体となる高齢者の移動サービスについての支援体制や具体策があれば教えて欲しい。
-----------------	---

【市の考え方】 その他

本市では、高齢者の生活支援については福祉部門で対応しております。

本計画においては、福祉的な輸送については、反映されておりませんが、人口が減少、高齢社会の進展に備え、地域の助け合も含めた幅広い生活交通の確保は重要となりますので、今後は福祉部門と共同で取り組んで行く必要があると考えています。

要望 51	現在計画している浜松駅周辺の駐輪場整備計画も早急に進められたい。周辺部の自宅から駅まで自転車を利用し、浜松駅からJR・遠州鉄道・遠鉄バスに乗り換え目的地に向かうようにする。
-----------------	--

【市の考え方】 今後の参考

浜松市総合交通計画では、4章交通施策の推進において、自転車駐車場の整備を施策に位置づけており、現在、駅周辺の放置車両解消と、自転車・原付・自動二輪の利用環境向上を目指し、駐車場内の再配置や有料化への転換などを含め、駐車場再整備の検討を行っています。

要望 52	鍛冶町大通り・田町大通り・神明通り・連尺伝馬町通りについては、路線バスと荷物運搬搬入車両及び地元在住者位に特化すべきだと考える。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

浜松市総合交通計画では、都心に関する交通は徒歩を主とすることとし、「回遊」「交通結節点」「アクセス」の観点から、各種施策を位置付けています。

安全で快適な歩行空間の創出や都心環状線の整備による自動車交通の整流化、荷捌き施設の検討、自転車通行空間の整備などを検討してまいります。

要望 53	成子～伝馬町四つ角の道路拡幅を早期に終了し、伝馬町地下道の廃止と平面通行の早期化が必要と考える。
-----------------	--

【市の考え方】盛り込み済

現行の浜松市総合交通計画に位置付けた地下道の平面横断化は、関係機関と協議しながら順次整備を進めているところです。その中で、伝馬町地下道の平面横断化については、改定する浜松市総合交通計画において4章「交通施策の推進」に継続して位置付けており、整備の検討を進めてまいります。

要望 54	JR 浜松駅前広場周辺の大改築について、広大な市有地を市民のためになるエリアにモデルチェンジすることを要望する。今の地下方式を歩行者が平面移動できるようにし、高齢化時代に適応する施設駅コンコースの様にスムーズに歩行できるよう大改築する。バス利用者が平面歩行出来ることが基本原則だと考える。
-----------------	--

【市の考え方】今後の参考

JR 浜松駅前広場周辺の整備については、浜松市総合交通計画の第4章交通施策の推進に「JR 浜松駅 駅前広場周辺の都市空間の改善」として位置付けています。

現状のバスターミナルは地下通路からアクセスすることで、歩行者と自動車が分離され、交通施設としては安全で効率的な施設となっておりますが、一方で、ユニバーサルデザインや賑やかさの観点からは十分とは言えない空間とあります。

今後も引き続き、駅前広場の歩行空間と路線バス乗降場、周辺街区とのつながりのあり方について検討してまいります。

提案 105	東海道在来線に快速を走らせるべきである。 熱海から豊橋迄約 190 k mあるが快速はないのが不思議である。 人の往来を便利にするということが浜松にも他県、他市から多くの人 が来てくれるということである。
提案 106	東海道新幹線の浜松に「のぞみ」を停車すべきである。 「のぞみ」が停車すれば、首都圏も京都・大阪も通勤圏となる。人口 減の問題を心配するよりまず人の流れを盛んにすることが重要である。 首都圏一極集中の問題のほか、コロナによる地域分散の話が出てきた ことは統治への移住や観光客呼び込みの絶好のチャンスと考える。

【市の考え方】 今後の参考

東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）に意見を伝えさせていただきます。

提案 107	天浜線に関する提案について、桜並木、紅葉並木をつくることを提案 する。現在も市民の協力を得て花壇の整備をしているというが、車窓か ら見ると支線の先には届かない。 春と秋桜と紅葉、夜はライトアップすれば、良い景色だと思う。
提案 108	天浜線に関する提案について、SL活用を提案する。 転車台とかユリカモとかも PR されているが、決め手は SL だと考える。 二俣駅前とフラワーパークに静態保存されており、活用を検討すべき。
提案 109	天浜線に関する提案について、参考として以下の現地視察を望む ・東武鉄道、渡良瀬溪谷鉄道、京都嵐山線、叡山線

【市の考え方】 今後の参考

天竜浜名湖鉄道株式会社に意見を伝えさせていただきます。

要望 55	駅南地区の東西に貫通する道路整備について、都市計画道路が計画さ れているが、駅南地区には満足いく東西道路がない。 この様な状況では、一般市道での出会い頭の事故が絶えないと考える ことから、速やかな都市計画道路の整備を求める。
要望 56	都市計画道路三島篠原線の整備について、白脇地村が浜松市に合併し た昭和 14 年に、市から道路の計画路線が示された。 しかし、中郡福塚線・小池三島線・有玉南中田島線・国道 1 号バイパ ス・竜洋掛塚舞阪線・三島篠原線についてはいまだに以前のままである。 早急な手立てを依頼したい。
要望 57	竜洋掛塚舞阪線における歩道設置について、都市計画道路大柳篠原線 が計画されていたが、道づくり計画変更の折計画が廃止された。 変更することにより従来の県道における歩道整備を優先して整備して 欲しい。

要望 58	<p>竜洋掛塚舞阪線の渋滞解消対策について、南部地域における東西道路は、国道1号線と竜洋掛塚舞阪線だけである。</p> <p>白脇地区においては、竜洋掛塚舞阪線を西進して市街地に向かう右折車が多く右折帯もなく渋滞を起こしている。</p> <p>竜洋掛塚舞阪線の整備を優先して計画に入れて欲しい。</p>
-----------------	---

【市の考え方】 その他

浜松市総合交通計画は、道路ネットワークの方向性を示すものであることから、具体的な道路整備等については、ご意見として承ります。

要望 59	<p>国道1号線の高架化が進められていると聞いている。</p> <p>渋滞を避けた車が一般市道に迂回して事故を起こしている。</p> <p>交通事故の削減と交通事故ワーストワン脱出の為にも国道1号線の高架化を希望する。</p>
要望 60	<p>国道1号線浜松バイパスの整備について、市が国に要望している国道1号線浜松バイパスの整備（高架化、道の駅整備計画）について各計画に明記して欲しい。</p>

【市の考え方】 その他

国道1号の課題解決については、国と連携して進めてまいります。

提案 110	<p>市内中心部に入らない環状道路を作るのが公共交通網である。</p> <p>市中心から放射状に伸びる道路は環状道路と交差する。</p> <p>その際、交差点でなく環状道路と放射状道路の立体交差での合流・離脱をする立体道路とすべきである。</p> <p>単に立体道路とするだけでなく環状道路の優先度を上げて作るべきである。</p>
------------------	---

【市の考え方】 今後の参考

道路整備は、渋滞対策としての効果が高い一方で、時間と費用を要するため、早期の整備は困難です。そのため、本計画では、ハード対策に加えて、時差出勤等の呼びかけや公共交通、自転車等への転換等、交通渋滞を緩和させるソフト対策も位置付けており、ハード、ソフトの両面から渋滞対策を実施してまいります。

概要版（10件）

提案 111	概要版 P2 について、表題の「高齢者の移動を支える交通手段の確保」は、「市民の…」に修正したらどうか。公共交通利用者は通勤や通学、買い物など幅広い市民が利用しており、高齢者に限定すると、交通政策全体を見誤ることになる。
------------------	--

【市の考え方】案の修正

本計画では、高齢化の進展や高齢者の重大事故等を課題として設定しておりますが、ご指摘を踏まえ、本編に合わせて、概要版についても以下の通り修正させていただきます。

《修正内容》 概要版 P 2 文章を修正

（修正前）

→●高齢者の移動を支える交通手段の確保

（修正後）

→●高齢者をはじめ、交通弱者の移動を支える交通手段の確保

提案 112	概要版 P3（バスサービスへの満足度の）について、路線バスは、市民の約8割が「年に数回程度」しか利用していない。赤字路線の廃止・減便が相次ぎ利便性が低下している中、「バスサービスの満足度」グラフを掲載する必要性はない。文字も小さくて読めない。図 2-7 及び図 2-9 の削除を提案する。
------------------	--

【市の考え方】案の修正

アンケートの結果、市民の約8割は「年に数回程度」しか利用しておりませんが、使用している方の多くは現在のサービスに満足されていることから、出来る限り、現在のサービスを維持していくことを目的に明記しております。

文字については、大きくするなどし、見やすく変更いたします。

提案 113	概要版 P3 について、「バスの運転手不足等により、路線バスの減便や廃止が生じています。は、事実が曲解されている。減便や廃止は「乗車率の低い路線の赤字化」によるもので、運転手不足が主要因ではない。そこで、「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・減便が生じています。」に趨勢することを提案する。それに伴い、「浜松市内のバス事業者の運転手数」は必要性が低いため削除する。
------------------	--

【市の考え方】案の修正

ご提案を踏まえ、次のとおり文章を修正します。

《修正内容》 概要版 P 3 文章を修正

（修正前）

→バスの運転手不足等により、路線バスの減便や廃止が生じています。

（修正後）

→利用者減少に加え、バスの運転手不足により、減便や廃止が生じています。

提案 114	概要版 P2 の公共交通に関する課題において、代表交通手段の分担率の推移があるが、平成 19 年と 30 年とほとんど変わっていない。P3 には路線バスの利用者が減少しているとあるが、多少減っているがほぼ横ばいで減少しているとは言い難く、数字的な面で辻褄が合っていない。
------------------	---

【市の考え方】盛り込み済

路線バスの利用者は、1975（昭和 50）年と比較して 3 分の 1 程度まで減少しており、近年は下げ止まりの傾向にあります。

提案 115	概要版 P8 に記載のあるターミナル整備について、「総合ターミナル、ミニバスターミナル、乗り継ぎターミナルの整備を進めます」と記載してあるが、「総合ターミナル、乗り継ぎターミナル、ミニバスターミナルの整備を進めます」の順番に変更して欲しい。
------------------	--

【市の考え方】案の修正

ご提案の通り、次のとおり文章を修正します。

《修正内容》概要版 P 8 文章を修正

（修正前）

→総合ターミナル、ミニバスターミナル、乗り継ぎターミナルの整備を進めます

（修正後）

→総合ターミナル、乗り継ぎターミナル、ミニバスターミナルの整備を進めます

提案 116	概要版 P8 に記載の自転車との連携強化策について、「パーク&ライド駐輪場の整備」と記載してあるが、「パーク&ライド駐車場の整備」に変更すべきである。
------------------	---

【市の考え方】案の修正

ご提案の通り、次のとおり文章を修正します。

《修正内容》概要版 P 8 文章を修正

（修正前）

→パーク&ライド駐輪場の整備

（修正後）

→パーク&ライド駐車場の整備

質問 19	概要版 P8 に記載の写真のパーク&ライド、サイクル&ライドの事業主体、所有者はどこか。
-----------------	--

【市の考え方】その他

- 西友有玉南店屋上の駐車場：事業主体、所有者…西友有玉南店
- 浜工高前の駐輪場：事業主体、所有者…遠州鉄道株式会社 となります。

要望 61	6章アクションプログラムのバス路線走行性の向上の写真について、バス走行レーンと自転車走行レーンが重なっていて、危険と感じる。安全面を配慮した走行レーンの設置を希望する。
-----------------	--

【市の考え方】 今後の参考

ご意見として承ります。

提案 117	概要版 P9 料金・情報案内施策について、 ○キャッシュレス決裁の推進など、上記の文中 「検討します」を「検討、実施します」に修正を希望する。
------------------	--

【市の考え方】 その他

記載の施策は、交通事業者が施行者である取組みもあることから、このような記載にしております。

提案 118	概要版 P11 について、各鉄道路線の主要駅が記載されている。遠州鉄道路線に「浜北駅」を記載して欲しい。 理由は、「浜北駅」は副都心の玄関口の位置づけであり、遠州鉄道路線では新浜松駅の次に乗降客が多い主要駅だからである。
------------------	---

【市の考え方】 案の修正

ご提案の通り、次のとおり修正します。

《修正内容》 概要版 P11 図を修正

浜北駅を追記しました。

