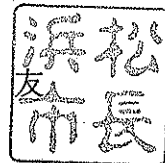




浜土企 第 60 号
平成 19 年 5 月 10 日

国土交通省道路局長 様

浜松市長 鈴木 康



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について（回答）

このことについて、別紙のとおり意見を提出いたします。

担当：土木部道路企画課
計画調整グループ
電話：053-457-2375

今後の道路政策や道路の整備・管理に関する意見

平成 19 年 5 月 10 日

浜松市長 鈴木 康 友

浜松市は平成 19 年 4 月 1 日に政令指定都市の仲間入りをしました。人口は約 82 万人、面積は約 1,511 km²で全国第 2 位となり、中部圏では名古屋市に次ぐ規模の都市となりました。県から市に委譲された国道・県道の延長は約 900km であり、政令市の平均延長(約 320 km)の約 3 倍の道路を管理することになります。

一方、市域の約 7 割を山間地が占め、交通手段の約 8 割を自動車や二輪車に頼っている状況です。政令市としての浜松市が市内各地域の連携を強めながら一体的な自治体として発展していくためには、着実に道路整備を進めることと、整備された道路をよりよい水準で維持管理していくことが重要です。

昨年本市で実施した「道路に関する市民アンケート」の結果からも、中山間地においては救急医療を支え、大雨や地震などの災害に強い道路整備を、市街地においては自転車・歩行者の安全と、生活を便利にする渋滞緩和のための道路整備を求める声が多く寄せられています。さらに、市内各地域を結ぶ国県道などの幹線道路整備が重要であるという意見も数多くありました。

このような状況を踏まえ、浜松市長として意見を申し上げます。

1 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

市内の各地域や各交通拠点を結び、地域間の交流や地域の活性化を促進する道路ネットワークの形成は、市の最重要課題です。課題解決のためには、市中心部と中山間地域・第二東名インターチェンジを結ぶ国道 152 号・257 号、市域を横断的に結ぶ国道 362 号・473 号などの国道や、市中心部に入る交通を分散する浜松環状線などの県道、産業拠点や観光地と交通拠点を結ぶ都市計画道路など、幹線道路の整備が必要です。特に中山間地の国県道については、幅員狭隘区間や防災面で不安を抱える箇所も多く、早急に整備を進めることが緊急の課題となっています。

また、現在市内で進められている全国的な道路ネットワークとなる第二東名

と三遠南信自動車道の整備促進も、市にとっては優先される施策です。このうち三遠南信自動車道は、長野県南信州地域や愛知県東三河地域との産業や観光の交流に資することは言うまでもありませんが、広大な面積を持つ浜松市内の拠点を安全・確実に連絡する道路としても早期に供用開始が望まれています。

一方、市街地においては、交通事故対策と渋滞対策が緊急の課題となっています。昨年の本市における10万人当たりの交通事故死者数6.06人、人身事故件数1,230件という数値は、ともに17政令市の中ではワーストワンの記録であり、危険箇所への歩道設置や、安全で円滑に交通を処理するための交差点改良事業などが必要となっております。

また、渋滞は幹線道路を中心として市街地の各所で発生し、渋滞損失時間は市民一人当たり年間16時間にも上っており、それによる経済損失や排気ガスによる環境へ負荷が問題になっています。これらを着実に解決するためには、公共交通の利用促進などソフト面にも配慮したバランスある効率的な道路の整備を進めるとともに、渋滞交差点の改良、鉄道による交通遮断解消のための連続立体交差事業などを推進することが必要であると考えています。

2 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

これらの道路事業を効率的に、かつスピード感をもって進めるために、整備箇所を選択し重点的に整備を推進するとともに、個別事業のスケジュール管理の徹底を図ることが重要となります。このため本市では「浜松市のみちづくり計画」を策定し、中期的な成果目標と整備時期を示した整備プログラムを公表することで、事業の透明性や説明責任の確保を図ってまいります。

また限られた予算で最大の効果を生み出すため、道路の特性や地域のニーズに応じた弾力的な整備や、既存の道路ストックの長寿命化と計画的・予防的な維持管理手法（アセットマネジメント）を導入することにより、道路のサービス水準の向上を目指していききたいと考えています。

3 その他道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

全国的な道路ネットワーク整備は国、地域内の交通を担う道路整備は県と市町、という役割分担を明確にすることが必要と考えます。そして、それぞれの事業主体が、中期的な整備計画を策定しそれを公表することで、国民への約束とし、その計画を密接な連携を持って着実に実現して行くことが重要であると

考えます。このことは同時に、道路整備に対する国民の理解と応援を得る最も近道であるとも考えます。

浜松市は政令市となり、自らの意志と実力により「浜松市のみちづくり計画」を策定し、実現に移そうとしています。計画実現の可否は、今後の整備予算の確保が重要なポイントであり、安定した道路整備財源の確保を切に望みます。

「今後の道路政策や道路の整備・
管理に関する意見」の参考資料

浜 松 市

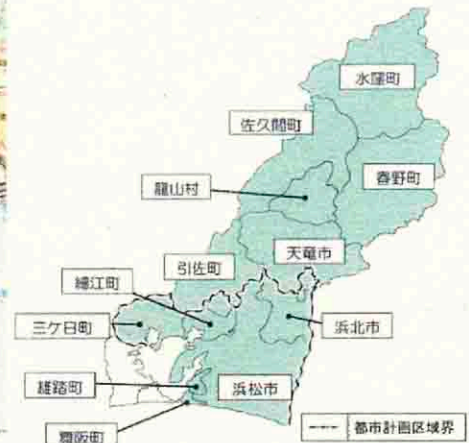
1 浜松市の現状

位置 市域

- ・首都圏と大阪圏のほぼ中間に位置し、東西方向の交通が活発です。
- ・静岡県西部地域に位置し、静岡県西部及び三遠南信地域といった広域圏の中心地域として、圏域を牽引する役割を担っています。
- ・12市町村の合併により 1,511k m²という広大な面積（岐阜県高山市に次いで全国2位・静岡県全体の約2割）を有しています。
- ・市域は南北およそ 73km、東西 52km です。水窪地域自治センターから市役所本庁までは自動車では約1時間50分かかります。



浜松市の位置



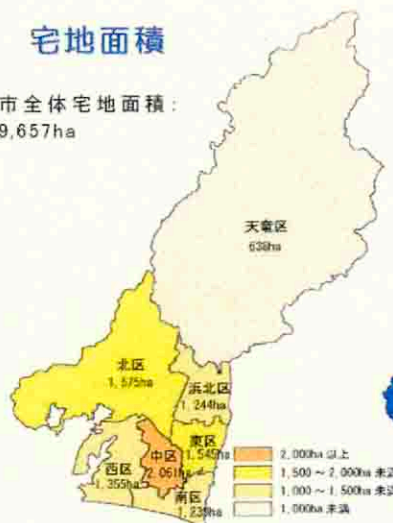
12市町村の合併

土地 利用

- ・市域は、森林が最も多く、約 68.1%を占めます。
- ・区別にみると、宅地面積が多いのは中区、水田面積が多いのは北区、森林面積が多いのは天竜区となっています。

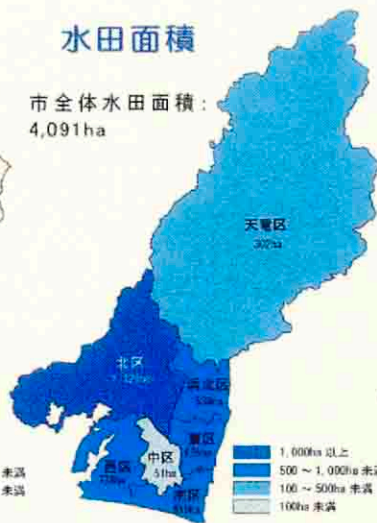
宅地面積

市全体宅地面積：
9,657ha



水田面積

市全体水田面積：
4,091ha



森林面積

市全体森林面積：
102,920ha



資料：宅地面積及び水田面積は H17 年土地課税台帳
森林面積は H16 年静岡県森林計画室調べ、森林法第 2 条 1 項に既定する森林の H16.3.31 現在の数値

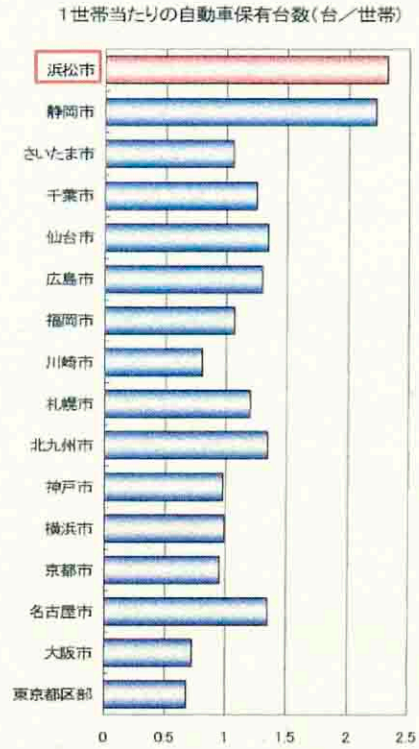
1 浜松市の現状

自動車保有台数

- ・平成17年の自動車保有台数は約67万台で、年々増加しています。
- ・他都市と比較すると、最も1世帯当たりの自動車保有台数が多いことがわかります。



資料:自動車保有台数調査



※浜松市は新市の枠組みで集計

資料:大都市比較統計年表(平成15年)

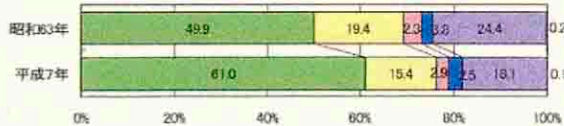
静岡県生活統計室自動車保有台数調査

交通手段分担率

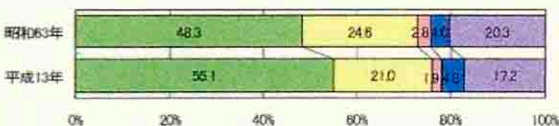
- ・パーソントリップ調査によると、代表交通手段の構成比は、自動車の分担率が最も高くなっています。
- ・他の都市圏や都市と比較しても、本市の自動車分担率は高いことがわかります。
- ・過去の調査結果と比較すると、自動車の分担率は上がっています。

交通手段構成

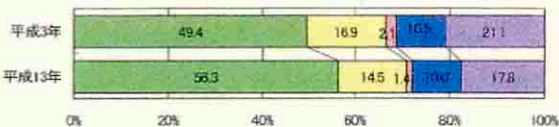
西遠都市圏パーソントリップ調査



静岡中部都市圏パーソントリップ調査

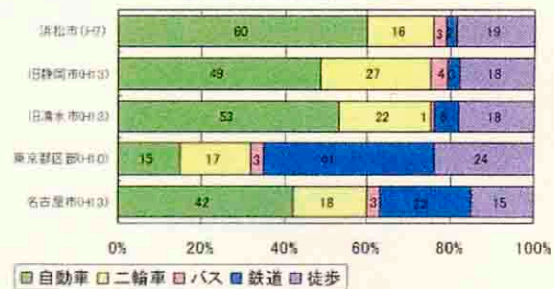


中京都市圏パーソントリップ調査



自動車 二輪車 バス 鉄道 徒歩 その他

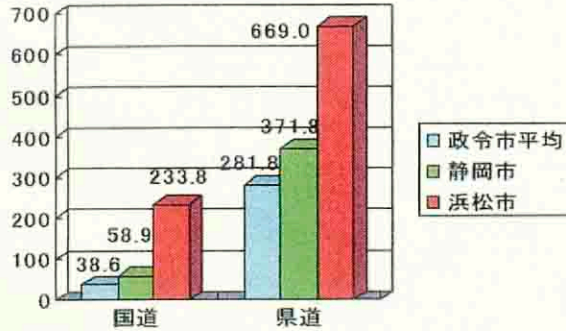
交通手段の分担率(他都市との比較)



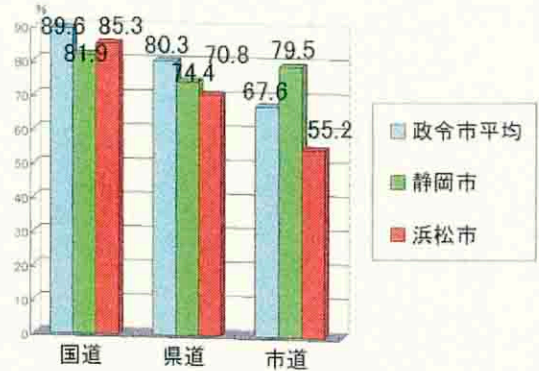
※浜松市は新市の枠組みで集計

1 浜松市の現状

国県道の実延長(政令市比較)

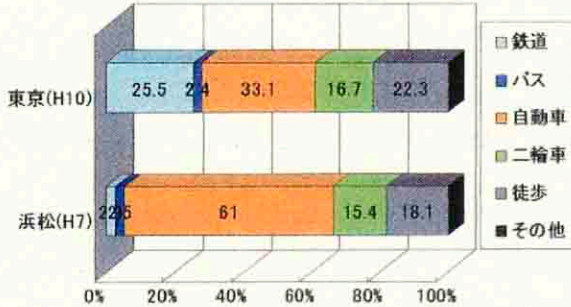


道路改良率(政令市比較)



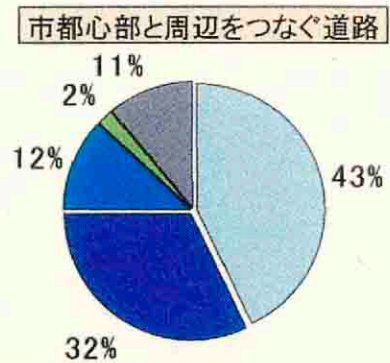
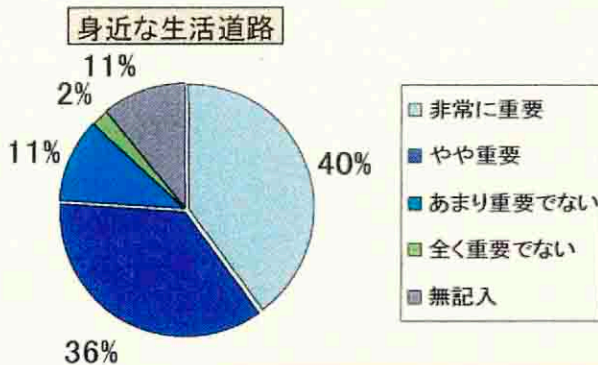
他の政令市に比べ道路延長が長く、改良率が低い
 だから、交差点改良、事故減少の対策や道路改良の課題が多い

交通機関分担率の状況



・自動車・二輪車の分担率が全体の3/4を占め東京に比べ5割増
 ・道路が経済活動や市民生活に必要であり、地域社会を支えている

市民アンケート(平成17年度)抜粋



市民の75%が身近な道路や都心部をつなぐ道路整備の必要性を感じている

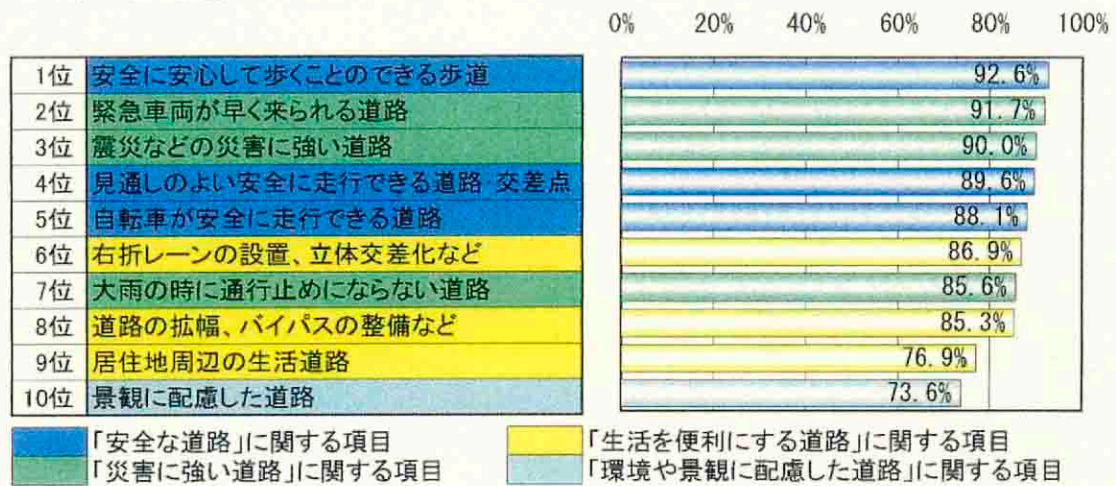
2 市民ニーズ

アンケート 調査 結果

・浜松市では、市政全般に対する満足度、関心、ニーズなどを把握するため、平成17年12月～平成18年1月にアンケートを実施しました。調査対象は浜松市在住の18才以上の市民3,000人で、有効回答者数は、1077人でした。

○今後の道路整備の重要度は、「安全」や「災害」、「渋滞」に関する項目が多くなっています。

●今後の道路整備に対し「非常に重要・やや重要」と回答した人の割合（上位10項目）

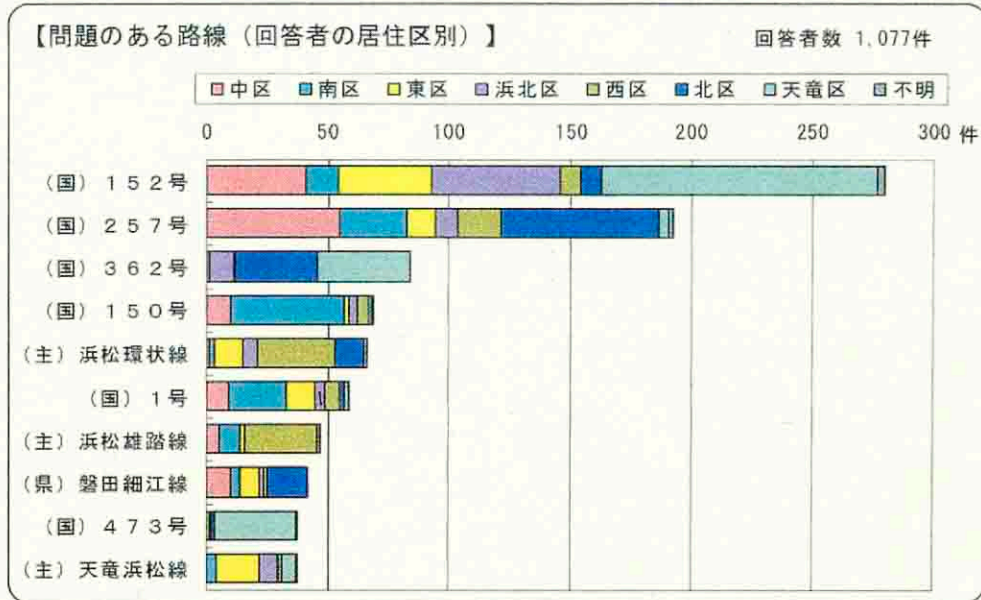


2 市民ニーズ

アンケート 調査 結果

○問題のある路線としては、国道152号、国道257号に関する意見が多くなっています。

●問題のある路線として意見が多かった上位10位路線（居住区別）



●問題のある道路に関する主な意見

- ・ 国道152号の山間部は、カーブが多くて道幅も狭く、長野県方面へのアクセスも悪い
- ・ 国道152号は、北遠地域を結ぶ通勤や産業、観光のために、改良工事をしてほしい
- ・ 国道152号の新原～飛龍大橋は、バイパス整備を早期に実施してほしい
- ・ 国道257号の伝馬町～成子交差点は、車線数が少なく渋滞や危険が多い
- ・ 国道257号は、朝夕の通勤時間帯の混雑が激しく、バイパスの設置が望まれる
- ・ 国道362号は、道幅が狭くて歩道もなく、大変危険である
- ・ 国道362号は代用道路がなく、事故による大渋滞や大雨による冠水通行止め時に困る
- ・ 国道150号掛塚橋は、恒常的に渋滞するため遠州大橋の無料化を考えてほしい
- ・ 浜松環状線は、西ヶ崎踏切と県道の連続交差で渋滞が発生しているため、未整備区間の4車線化とともに遠鉄の高架化を早期に実現してほしい
- ・ 国道473号は、道幅が狭く急カーブもあり、ダムの堆砂運搬ダンプも通行し危険である
- ・ 浜松ICから第二東名浜北ICを結ぶバイパス(浜北馬郡線)を早く整備してほしい

○これからの道路整備は、市民からの意見を聞くための機会を持ち、行政と協働して、進めていくことが求められています。

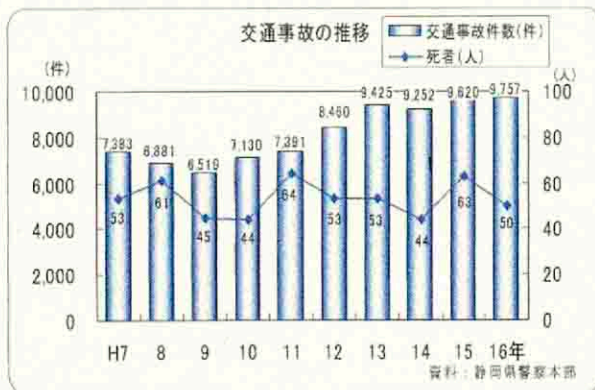
●住民参加と計画の透明性に関する主な意見

- ・ 交通計画の全体の青写真を提示し、市民の理解と協力を積極的に求める
- ・ 机上の設計でなく、地域の実情を理解し、人の命を優先する道路づくりを進めてほしい
- ・ 無計画な道路工事が多く、期間も長すぎる。市民が本当に望んでいることをやってほしい
- ・ 工事前に住民の意見を十分に聞いていない。もっと地域の声を聞いてほしい
- ・ アンケートだけでなく、地区の会合等で十分な話し合いができるようにしてほしい
- ・ 行政の人たちには、もっと市民感覚を持って仕事に臨んでほしい
- ・ 道路整備の時期や期間を広報はままつで公表してほしい
- ・ 道路整備の効果について、インプットとアウトプットの観点から説明してほしい

3 道路交通の状況

交通事故

- ・ 交通事故は年間 9,000 件以上発生しており、近年横ばい状態が続いています。
- ・ 死者数は、年によりバラツキがありますが、多い年で 60 人以上の人が亡くなっています。



道路の整備状況

- ・ 他の政令市と比較すると道路の改良率、都市計画道路の整備率ともに低い状況にあります。



3 道路交通の状況

2007. 4. 16 静岡新聞 (夕刊)

(第三種郵便物認可)

交通死者ワースト

政令市 昨年10万人当たり

浜松、静岡ワンツー

人身件数も1、3番目

全国に十七ある政令指定都市の中で、四月から新たに仲間入りを果たした浜松市が、昨年二年間の人口十万人当たりの人身事故件数と死者数を比較して全国ワーストを記録したことが、各政令市のまとめで分かった。静岡市も十万人当たりの人身事故件数でワースト3位、死者数は浜松市に次いでワースト2位。県内が全国的にも交通事故多発地域とされている現状があらためて浮き彫りになった。



浜松市内で今年1月に発生した交通事故現場。追突と出会い頭が目立つ。同市倉松町



多発傾向くっきり

浜松市では今年1月に入っても、交通事故の多発傾向が続いている。浜松中央

各都市のまとめによる、平成十八年に最も多く人身事故が発生したのは横浜で二万五千五百七十七件、浜松市は九番目で九千九百三十六件、静岡市は十二番目で七千三百五十二件だった。しかし、人口十万人当たりで換算すると、浜松市は二二・九・八件と最多で、静岡市も一〇・三〇・一件で福岡市に次いで三番目になる。

死者数は浜松市が四十九人、静岡市が三十九人、同様に人口十万人当たりで見ると、浜松市が六・〇六人、静岡市が五・五人と他都市に比べて突出して多かった。自動車一万台当たりや免許人口一万人当たりで計算しても、ワーストの1・4位に入る結果となった。

警管内では三月末現在、昨年の同時期を五件上回る千二百十七件の人身事故が発生。県外からの転入者を中心に「市内の交通ルールが乱れている。信号無視や無謀運転が多いので取り締まってほしい」との要望が寄せられているという。

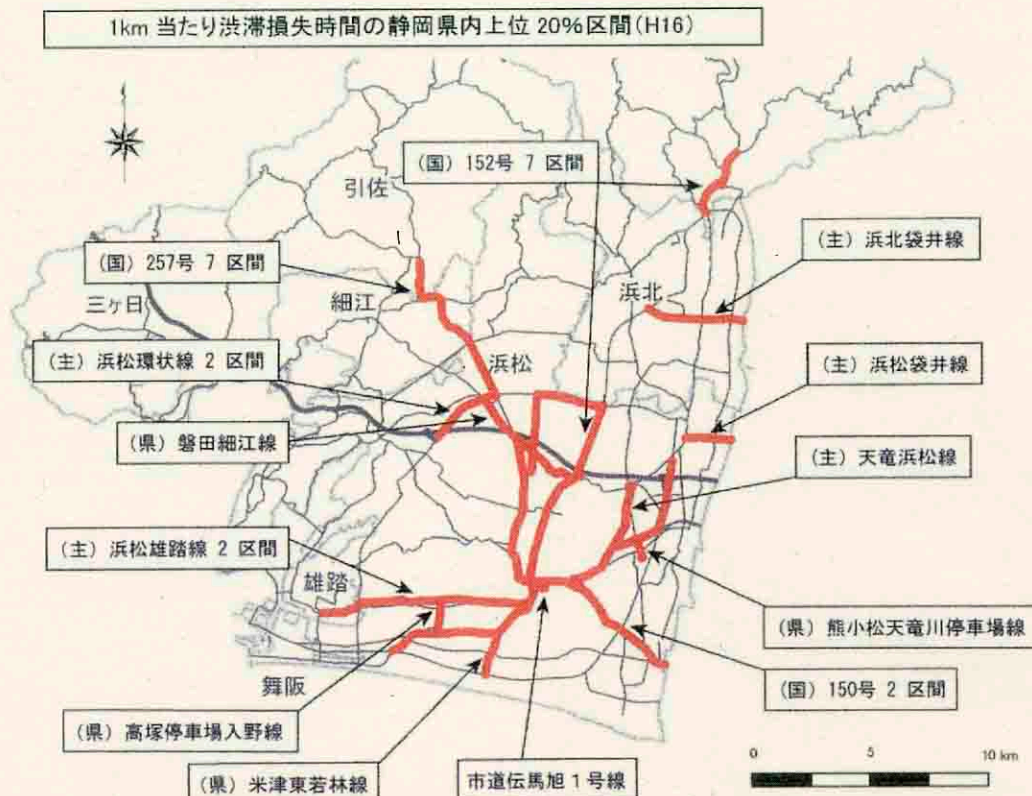
こうした現状に、浜松市の交通政策課は「ある程度予想していたが、まさかワーストとは」と驚きを隠せない。交通安全などの啓発活動対策の柱に掲げ「区制になってきめ細かい対応も可能になった。まずは最下位を脱出したい」と話す。

浜松中央署は「取り締まりだけでは限界がある」と指摘。追突と出会い頭が人身事故の65%を占めるため「少し注意すれば防げるものが多い。特効薬はないので、地道に啓発を続けて市民の交通安全意識を高めていくしかない」としている。

3 道路交通の状況

渋滞

- ・静岡県全体 770 区間のうち、渋滞損失時間の大きい上位 20%は 154 区間で、そのうちの 28 区間を浜松市が占めます。
- ・特に、国道 152 号、国道 257 号で渋滞損失時間が大きく、国道 152 号では年間約 400 万人時間の損失となっています。
- ・天竜川に架かる橋梁（鹿島橋、浜北大橋、かささぎ大橋、掛塚橋）で渋滞損失時間が大きくなっています。



●県内の上位20%区間(うち市内28区間)の渋滞損失時間

順位	路線名	区間数	渋滞損失時間 ^{※6} (人時間/年)
1位	一般国道152号	7	3,987,479
2位	一般国道257号	7	3,575,436
3位	浜松環状線	2	1,552,609
4位	浜松雄踏線	2	1,048,007
5位	浜北袋井線	1	612,507
6位	磐田細江線	1	439,498
7位	一般国道150号	2	415,453
8位	浜松袋井線	1	340,427
9位	熊小松天竜川停車場線	1	300,260
10位	天竜浜松線	1	234,745
11位	高塚停車場入野線	1	227,601
12位	米津東若林線	1	148,485
13位	市道伝馬旭1号線	1	57,364
	合計	28	12,939,871

12,939,871 人時間/年

820,000 人
 ≒ 16 時間/年
 (市民 1 人当たり)

※国管理の国道 1 号を除く

資料:平成 16 年 国土交通省中部地方整備局

4 浜松市のみちづくり計画概要

策定の流れ

策定の流れは下図に示すとおりです。

浜松市の現状、道路交通の状況、市民ニーズや上位計画・関連計画から道路整備の課題を明らかにします。これを踏まえ、道路整備の指針となる「浜松市のみちづくり計画」を策定しました。事業実施後は、「道路整備の成果目標」に基づき、5年後に事業の達成度を評価し、計画の見直しを行います。

