

令和5年 第1回浜松市議会定例会 代表質問及び浜松市答弁

質問者 市民クラブ 平間良明

質問	答弁
1 浜松市域“RE100”戦略の3本柱について 本市は12年前の東日本大震災以降、全国トップクラスの日照時間を誇る地域特性を生かした太陽光発電の取組みとして「住宅屋根に毎年10メガソーラー」をキャッチフレーズに住宅用太陽光発電設備の導入促進と、学校の屋上などの公共施設や、民間工場等の屋根への太陽光パネルの設置促進など、官民を挙げた取組によって太陽光発電導入量日本一を達成した。 また、市長直轄の「新エネルギー推進事業本部」の設置による部局横断的な取組みや「浜松市域“RE100”」の表明など、市長は本市のエネルギー施策の牽引役として取り組んできたことを高く評価している。 EVの普及などに伴い今後も電力需要増が見込まれる中で、再生可能エネルギーを安定的に利用するためには卒FIT電力の活用や、EVや蓄電池への蓄電及び水素貯留のほか、小水力やバイオマス、風力などの活用を促進すると共に、エネルギー価格の高騰で苦しむ市民や事業者に配慮したコスト低減の取組みも必要と考える。そこで、以下4点について伺う。 (1) 本市のエネルギー政策について 本市のエネルギー政策について、鈴木康友市政の4期16年間の総括と、今後の取組方針について伺う。 (2) バイオマスの利活用について 1本目の柱「再生可能エネルギーの導入・利用拡大」において、風力発電が計画通り進まずエネルギーの配分見直しが必要と考える。2021年の各実績はどうか。 また、バイオマス発電は2018年実績7万MWhに対して、2030年の目標12万MWh、2050年の目標20万MWhと他エネルギーと比較しても目標設定が低い。浜松市バイオマス産業都市	1. (1) 鈴木市長 2011年に発生した東日本大震災は、我が国のエネルギー政策に大転換をもたらした。この状況を目の当たりにし、分散化によるエネルギーの安定確保が必要であると痛感したため、2012年に「新エネルギー推進事業本部」を立ち上げ、独自のエネルギー政策に取り組んできた。2020年には「浜松市域“RE100”」を表明するなど、この間、再生可能エネルギー導入量で日本一を実現し、そして現在に至るまで維持し続けている。また、電力の地産地消、資金の市内循環による経済活性化を目的とした株式会社浜松新電力の設立や、官民連携のプラットフォームである「浜松市スマートシティ推進協議会」へ多くの事業者や有識者などに参画していただき“オール浜松”体制でエネルギー政策を推進することができた。今後も、市民生活や産業活動を支えるエネルギーを都市インフラとして確保する政策を進め、「エネルギーに対する不安のない強靱な脱炭素社会」の実現を目指していく。 1. (2) (3) (4) 村上カーボンニュートラル推進事業本部長 (2) 昨年度の再生可能エネルギーの導入実績は、太陽光発電は738,581MWh、風力発電は52,033MWh、バイオマス発電は66,030MWhとなっている。導入量は、毎年、エネルギービジョン推進計画において進捗状況を把握しており、必要に応じて目標値の見直しを図っていく。バイオマス発電については、生ごみの活用として、現在、民間事業者が西区にメタン発酵による2.4MWのガス化発電を計画し、2026年からの運転開始を予定している。また、木質バイオマスでは、天竜区において、地元のNPO法人を中心とした「夢プロジェクトさくま」協議会により、地域の木材を利用した農業ハウス運営など、雇用創出や活性化に向けた事業を検討中である。公共施設については、既に、天竜区役所や春野協働センターにおいて木質バイオマスを活用した空調設備を導入済みであり、新たに「浜松浜北温泉施設あらたまの湯」においても、温泉加温用の木質バイオマスボイラーの導入を検討している。バイオマスの推進は、資源循環やご

質問	答弁
構想では、中山間地域で発生する木質バイオマス、都市部で発生する生ごみ等を活用し、行政支援の下民間主導のプロジェクト実現を推進しているが、バイオマスの利活用について伺う。 (3) 水素社会の実現について 2本目の柱、「徹底した省エネ・イノベーション」の中に水素社会の実現とあり、環境省の水素サプライチェーンプラットフォームの絵が掲載されている。本市は日照時間がトップクラスの地の利を生かし、太陽光発電量の上方修正が可能と考えるが、卒FIT電力やメガソーラー等の電力で水素を生成して貯蔵するなど、水素社会実現に向けて大規模水素製造の実証、水素輸送・貯蔵技術の実証を進める必要がある。今後、本市が開発・整備を予定する天竜区阿蔵山地区の工業用地に、福島県浪江町などの先進事例を参考に、グリーン水素を「つくり、はこび、つかうサプライチェーン」の構築など、水素社会の実現に向けた取組みについて伺う。 (4) 二酸化炭素吸収について 3本目の柱、「森林の二酸化炭素吸収」について、本市は市域の約66%を森林が占めており、「グリーンカーボン」の核とも言える森林資源の活用と保全により二酸化炭素の吸収に寄与している。今後も森林の多面的な働きを高めていく必要があると思うが、これまでの取組みの成果と今後の新たな展開について伺う。 また、本市は森林のほかにも浜名湖のアマモ場の拡大など水産資源による二酸化炭素吸収量の増加やクレジット化を図る「ブルーカーボン」の取組みも期待できる。戦略の3本柱に「ブルーカーボン」を追加して取り組むべきと考えるが伺う。	み減量、森林保全や林業の活性化にもつながるため、専門家の派遣やセミナーの開催、補助金の交付など、引き続き支援していく。 (3)本市では、製鉄所や化学プラントなどで副産物として発生する水素や、水素の輸入可能な港湾も無いため、市内の太陽光発電などの再生可能エネルギーを活用したグリーン水素の製造が重要と考えている。水素社会の構築に向けては、現状では、コストや関係法令などが障壁となっているため、今後の技術革新や支援制度、法改正等の状況を注視しているところである。このような中、水素の利活用の推進を図るため、昨年締結した「山梨県と浜松市との幸福循環地域連携に関する共同宣言」により、水素・燃料電池分野での産学官連携の取組みを始めた。今後、市内における需要ポテンシャルや製造供給拠点の整備可能性調査、先進地視察、普及啓発イベントの実施など水素利活用に向けた取組みを進めていく。また、阿蔵山地区については、新たな産業用地として、来年度から産業部において、戦略的コンセプトをまとめたうえで開発、整備を進めていくので、今後も産業部と連携を図り、クリーンエネルギーの利活用についての可能性を検討していく。 (4)本市は、これまで林業政策の柱にFSC森林認証の取得を掲げ、森林の適正管理に取組み、市町村別で全国第1位の面積を誇っている。さらに、森林の価値を高めるための新たな取組みとして、本年度から民間専門人材を活用し、森林でのカーボンクレジット創出に向けた情報収集や分析などを始めている。今後も林業の成長産業化に加え、二酸化炭素吸収など、森林の多面的機能の活用が期待できる施策を実施し、持続可能な森林経営を推進していく。また、海洋生態系による炭素貯留であるブルーカーボンについても、地球温暖化対策における二酸化炭素吸収源の新しい選択肢として注目されている。現在、学識経験者や関係団体等で構成される「ブルーカーボン研究会」において、検討や研究が進められており、国においても、海草藻場によるCO₂の吸収・貯留量の計測方法やクレジット化について試行段階である。このため、削減量の算定方法や国の仕組みづくりなどの動向を注視しながら、ブルーカーボンへの取組みに向けて検討していく。

質問	答弁
2 大雨災害対応について 昨年 9 月 2 日の大雨及び台風第 15 号による大雨により市内各地域で被害が発生し、多くの人が被災した。今後も大雨による災害が多発する恐れがある中、今回の教訓を生かした災害対策が必要である。そこで、以下 2 点について伺う。 (1) 被災者が知りたい情報の一元化について 本市の公式ホームページの台風第 15 号の被害による支援策等では、災害（大雨や暴風）による罹災証明書や災害ごみの出し方などが掲載されている。被災時に行政支援を確認するために多くの人が自治体のホームページや SNS を活用して情報を収集しているが、被災者支援について、本市のほかに、国や県の制度など、それぞれ確認する必要がある、被災者が知りたい情報を早期に入手するためには、県や国の制度も含め情報の一元化が必要である。また、災害発生時の状況について、居住地のほか、勤務地及び通勤途上についても日頃からの市民周知など災害に備えておくことや、災害の予測段階や被災後の速やかな情報提供としてプッシュ型の情報発信が望ましいと考える。そこで、被災者が知りたい情報の一元化とプッシュ型の情報発信について本市の対応を伺う。 (2) 水道料金の減免について 台風第 15 号の大雨災害において、静岡市及び磐田市は水道料金を減額したが本市では行わなかった。浜松市水道料金の軽減又は免除に関する要綱では、「事案が発生した都度、その規模及び状況を考慮し管理者が減免内容を別に定める。」とあり、管理者の判断で減免できるとしている。本市が水道料金の減免をしなかった理由と、今後も頻発する可能性が高い大雨災害による被災者対応を迅速に行うためにも事案発生の都度減免内容を定めるのではなく、事前に判断基準を定めておく必要があると考えるがどうか伺う。	2. (1) 小松危機管理監 令和 4 年台風第 15 号における被災者支援の情報については、市ホームページや同報無線などのツールを活用して発信するとともに、自治会や民生委員、ボランティアなど多くの関係者の協力をいただきながら周知に取り組んだところである。しかし、支援策は、災害ごみの処理、住まいの確保、事業者への融資など多岐に亘るとともに、条件等も制度により様々なため、情報の羅列では、必要な情報の検索や制度の理解が難しいといった声が多く聞かれた。こうしたことから、「住まい」、「支援金」など、探しやすさに配慮した支援の項目に分類し直すとともに、支援の概要も併記することで、わかりやすく情報を提供できるようホームページの掲載を見直していく。また、市が実施する支援以外にも、国など関係機関が実施する支援情報もホームページに一元的に掲載し、被災者の迅速な生活再建へ繋がる情報発信に努めていく。さらに、支援情報のみならず、災害発生時等において、市民等の皆様が必要とする防災情報についても、防災ホットメールや市公式 LINE から緊急情報等を掲載した市ホームページへ誘導するプッシュ型の情報提供に取り組んでいく。 2. (2) 朝月水道事業及び下水道事業管理者 昨年 9 月の台風第 15 号の大雨災害において、本市では長期間にわたる大規模な断水被害が発生しなかったこと、また浸水被害については、清掃等で水を使った方へ支援すべきとの意見があるが、使用した「水量」や「対象者」の特定が困難であることなどから、水道料金の減免を実施しなかった。一方で、全国的に大雨による災害の発生が頻発し、災害の規模も大きくなってきており、政令市においても、ここ 5 年程度、水道料金の減免を実施し始めた事例も見られる。そうした減免を実施した政令市の多くは、災害の規模や状況に臨機応変に対応するため、本市と同様に特に基準を設けておらず、事案発生の都度、減免内容を定めていた。本市としても、基準を設けていない事業体が、減免実施の可否やその内容を決するまでのプロセスを含め、災害時の水道料金減免の在り方について、調査・研究を進めていく。

質問	答弁
3 遊休施設の有効活用について 普通財産のタテモノ資産について、全庁的に活用状況の調査を行い、浜松市遊休財産貸付に関する公募型プロポーザル方式として募集したが、問合せも含めた公募結果について伺う。また、普通財産のタテモノ資産は、天竜区と北区で約8割を占めているが、会派で視察をしたところ、公文書の保管場所として一部利用していることから遊休財産にならない施設も多くあった。以前から市民クラブが提案している公文書のデジタル化や公文書館の設置などにより、保管文書を削減し、市民が有効活用できる遊休施設を増やすべきと考えるがどうか伺う。	3. 石切山財務部長 遊休財産のタテモノ資産については、これまでも個別に公表、募集し活用を進めてきていたが、「保有する財産」から「活用する資産」へさらに転換していくために、全庁的に活用状況の調査を行い、調査結果を整理のうえ、準備の整ったものから順次プロポーザル方式で貸付先を公募している。このプロポーザル方式では、毎月締めで継続的に応募を受け付けており、いくつかの相談・問合せを経て、4件の応募につながった。いずれも、浜松市中山間地域における財産の貸付けの特例に関する条例に基づく地域振興を目的とした無償貸し付けで、2件は契約を締結し、2件は審査・契約協議中である。契約済み2件のうち、旧熊切小学校については、校舎を活用した室内野菜栽培やグラウンドを利用した二輪車限定のキャンプ場事業が予定されている。熊切幼稚園旧園舎については、地元食材を活用した加工食品の製造や飲食・保育関連の事業が予定されている。引き続き、定期的な普通財産の活用調査により施設の洗い出しを行い、関係部局が連携して有効活用を検討するとともに、活用の見込めない施設の解体・売却も併せて進めていく。
4 オール浜松で取り組む中山間地域の振興について 本市は「ひとつの浜松で築く中山間地域の未来」を基本理念とする浜松市中山間地域振興計画の下オール浜松体制で中山間地域振興に取り組んでいる。 静岡市では2015年3月にオクシズ地域おこし条例を施行し、奥静岡と呼ばれる中山間地域の地域経済活性化に向けて静岡市オクシズ地域おこし計画を基に部局横断的な取り組みを行っており、本市の参考となるものである。そこで、以下2点について伺う。 (1) 中山間地域の交流人口増について 本市の中山間地域の交流人口を増やす取り組みについて伺う。 (2) (仮称)「浜松市道路休憩施設」について 静岡市では中山間地域の活性化の取り組みとして、既存の観光・地域振興施設と連携を図り、『静岡市道路休憩施設』愛称「オクシズの駅」とし	4. (1) 奥家市民部長 本市では中山間地域振興計画の方針のひとつに、人の流れをつくることを掲げ、交流促進に力を入れている。その一つとして、小学生親子を主な対象としたクイズラリーを実施しており、マップをもとに遊びながら地域を回遊し、地域の魅力に触れる機会を提供している。参加者は直近3年間で延べ2,000人を超え、コロナ禍でも好評な事業となっている。参加者からは、いろいろな地域に行けて楽しかったとの声がある一方で、毎年新しい魅力に出会えるよう内容に工夫を求める声もある。中山間地域の振興に向けては、多くの方に中山間地域へ訪れていただき、地域の魅力を感じてもらうことが重要と考えているので、議員提案のライダーなどの幅広い層への取り組みは、有効であると考えている。より幅広い層が中山間地域を訪れたくなるよう、休憩所や飲食店などの情報を現在のマップに加え、多くの方に楽しんでいただけるクイズラリーを実施していく。 4. (2) 伏木土木部長 静岡市の道路休憩施設「オクシズの駅」は、中山間地域の道路にトイレや休憩施設が少なかったことから、観光施設や地域振興施設と連携し、既存の駐車場やトイレ

質問	答弁
て案内看板の整備やドライブマップなどを道路利用者に提供している。道路利用者の利便性向上にもつながることから、本市でも取り組んではどうか伺う。	を道路利用者に提供する取組みであり、道路利用者に向けた案内標識の設置やドライブマップの作成等を行っていると聞いている。本市の中山間地域には、「くんま水車の里」、「いっぷく処横川」、「天竜相津花桃の里」といった3箇所の「道の駅」があり、道路上に設置した案内標識により、駐車場やトイレが利用できることをお知らせしている。「道の駅」以外では、道路沿いの施設に設けられたトイレや駐車スペースの利用が想定されるが、多くの施設では標識等による案内は行われていない。こうした状況を踏まえ、道路沿いの施設の位置や施設間の距離、トイレや駐車スペースの有無などの状況把握に努めるとともに、道路利用者への案内方法等について研究していく。今後も、関係機関等と連携し、道路利用者の利便性向上に取り組んでいく。
5 税外収入の確保について 人口減少等に伴う将来の税収減を見据え、歳入確保に向けた一層の取組みが必要である。 本市ではネーミングライツの導入や、市が発行する広報物や公共施設内に掲示する広告収入、ふるさと納税などの寄附により税外収入の確保に努めている。そこで、以下3点について伺う。 (1) 企業版ふるさと納税について 先日都内で行われた「やらまいか交流会」において本市の企業版ふるさと納税について紹介があった。企業版ふるさと納税は、市外に本社のある企業が本市にふるさと納税をすることにより法人住民税などが軽減されるメリットがあるが、対象となる企業への働きかけなどの取組みやこれまでの実績について伺う。 (2) 現地決済型ふるさと納税の導入について ふるさと納税は各自治体が知恵を絞り様々な方法を用いて実施している。最近では電子クーポン等を活用した旅先での納税やふるさと納税自動販売機など、本市を訪れた観光客が現地にて返礼品選択やサービスを受けることができる現地決済型ふるさと納税が増えている。 本市は2月22日より「ふるさと納税ポータルサイトさとふる」の返礼品として、「P a y P a	5. (1) 石坂企画調整部長 企業版ふるさと納税は、2016年度に制度が創設され、2020年度の税制改正において、税額控除割合の引き上げや、手続きの簡素化等の大幅な見直しが行われて以降、全国的に増加傾向となっている。本市は、2019年度から寄付を受け入れており、2019年度、2020年度は、それぞれ約100万円の実績だったが、昨年度は、570万円まで増加している。本年度は、更なる寄付額増加に向けて全庁を挙げて取り組んでおり、各部局が、個別に企業に対して寄附をお願いしているほか、「やらまいか交流会」など、企業が集まる機会を活用して、制度の概要と本市の地方創生の取組みについて発信している。積極的なPR効果もあり、本年度は、2月末時点で、約1,200万円の寄附受入を見込んでいる。引き続き、各部局が、企業から共感を得やすい地域活性化や社会課題の解決につながる事業を積極的にPRしていくことで、寄附額増加につなげていく。 5. (2) 鈴木観光・ブランド振興担当部長 電子クーポン等を活用した旅先での納税やふるさと納税自動販売機などの現地決済型ふるさと納税は、新たなふるさと納税の手段として複数の自治体で導入事例がある。本市が現地決済型ふるさと納税として導入したP a y P a y商品券は、旅行等で訪れた方がその場で納税し、即時取得することで、飲食店や宿泊施設などでの支払いに利用することができる電子商品券で、現在、2,000店を上回る市内店舗での利用が可能。本市は、本

質問	答弁
y 商品券」の取扱いを開始した。導入により寄附受入額の増加と、市内の飲食店や観光産業の支援、地場産品の販売増につながると考えるがその狙いと周知方法について伺う。 また、自動販売機型など、インターネットやキャッシュレス決済を使わない人への対応について伺う。	商品券の導入によって、これまでふるさと納税への参画が難しかった飲食店や宿泊施設などの市内事業者も含めた、幅広い地域産業の活性化と交流人口の拡大につなげることを狙っている。今後、寄附金受付サイト内での周知に加え、対象店舗への販促物の配布等を通じて広く周知していく。また、本市では費用対効果を考慮し、ふるさと納税利用者の9割以上を占めるインターネット及びキャッシュレス決済利用者を対象とした事業展開を図ってきたが、様々な手法が導入される中、引き続き新たなふるさと納税手段の導入を検討するとともに、魅力的な返礼品を充実させることで、さらなる寄附額の増額と地域産業の振興を図っていく。
(3) ネーミングライツ及びその他税外収入確保に向けた取組みについて ネーミングライツは、本市の新たな財源を創出し、当該施設の良好な管理運営を維持するとともに、民間事業者等の広告活動の機会を拡大し、地域経済活動を活性化することを目的とし、公共施設の愛称など、ネーミングライツパートナーの募集にて推進し実績を上げていると認識している。 一方で歩道橋のネーミングライツなど、実績が少ないものもある。他都市では積極的に営業をかけている例もあるが、ネーミングライツの取組みについて伺う。 また、その他の税外収入確保に向けた取組みについて伺う。	5. (3) 石切山財務部長 ネーミングライツ制度は、民間事業者にとって企業名や商品等のPRやイメージアップ効果が期待でき、本市にとっても新たな財源を確保できることから、相乗効果が見込まれる貴重な施策である。このため、市のホームページや官民連携地域プラットフォームなどを利用してネーミングライツ制度の周知を行うとともに、施設を所管する課へ導入検討を促してきた。近年では、昨年度に花川運動公園庭球場、本年度は天竜清掃工場への導入が決まった。その他の税外収入の確保に向けた取組みとして、本市で運用しているスマート申請サービスに、新たに一般寄附の申込を追加し、オンラインで寄附の申込と決済ができるようにした。これにより申込手続きが簡素化され、寄附を検討している方にとって、手続き面でのハードルが低くなることが期待できる。また、本年度から開始したクラウドファンディングでは、所管課での活用をさらに促進するため、当初予算の編成に先立ち、庁内向けの研修会を開催し、クラウドファンディングに適した事業や有効な取組事例などについて周知した。 来年度は、7件の事業においてクラウドファンディングを実施する予定。今後も、新たな財源となる税外収入の確保に向け、積極的に取り組んでいく。
6 二輪車産業振興について 本市は「バイクのふるさと浜松」として二輪車産業振興に取り組んでいる。私は12年前の初登壇の際に「バイクのふるさと浜松」のPRとして原付バイクのナンバープレートをバイクの形にと提言して実現した。	6. (1) 藤野産業部長 バイク・ラブ・フォーラムは、2012年に発足し、毎年全国でフォーラムを開催するとともに、2030年を目標年次とする「二輪車産業政策ロードマップ2030」を策定し、この実現に向け構成団体が取組みを進めている。本市では、世界的なバイクメーカー創業の地・浜松から、バイ

質問	答弁
また、「バイクのふるさと浜松」のイベントに対して多くの提案をし、本市でしか体験できない魅力的なイベントを実施することができた。経済産業省が主催するバイク・ラブ・フォーラムの二輪車産業政策ロードマップ2020では、国内新車販売台数100万台を目指しているが、企業努力だけでは目標達成できないと考える。 市民クラブは二輪車の産業振興について、国への意見書提出や軽自動車税などの市税条例改正に関する反対討論、バイク駐車場などの社会基盤整備、普及を促進する補助金の創設など提言し推進してきた。そこで、以下2点について伺う。 (1) 二輪車産業政策ロードマップの取組み状況と第11回バイク・ラブ・フォーラムの開催準備について 来年度、バイクの業界団体や、国、地方自治体が核となって開催するバイク・ラブ・フォーラムの第11回目が静岡県で開催予定であるが、本市の二輪車産業政策ロードマップの取組み状況とフォーラムの開催準備について伺う。 (2) ライダーの利便性が向上する駐車場施設の環境整備について 2023年1月に浜松駅周辺自転車等再整備計画が策定された。また同年1月1日より自転車等駐車場条例の改正により原付バイクは原付2種125cc以下まで駐車が可能となり、バイク・ラブ・フォーラムのロードマップの目標をクリアできた。 バイクで本市に來訪する人が、雨天時に雨宿りやレインウェアを脱ぐスペースがある屋根つきの駐車場や、ヘルメットやジャンパーを収納できるコインロッカーつき駐車場の設置により、荷物を持たずに買い物や観光ができるようになれば、回遊性が向上して経済効果も高まると考える。そこでライダーの利便性が向上する駐車場施設の環境整備について伺う。	ク文化の発信及び交通安全啓発を目的に「バイクのふるさと浜松」を2003年から開催している。また、全国から集まるバイクファンに向けてツーリングマップをウェブサイトで公開し、二輪車と本市の魅力発信に努めるとともに、社会基盤として二輪車駐車場の整備も進めている。来年度の「第11回バイク・ラブ・フォーラム」は静岡県内での開催となることから、「バイクのふるさと浜松」との連携についてフォーラム主催者と調整を進めている。引き続き、秋頃、本市をメイン会場とし、関連イベントの開催のあり方や相互PR策について調整を続け、双方の事業効果を高めていきたいと考えている。加えて、「名古屋モーターサイクルショー」への出展や「鈴鹿8時間耐久ロードレース」でのPRを予定しており、こうした取組みを通じて本市二輪車産業のさらなる活性化を図っていく。 6. (2) 伏木土木部長 浜松駅周辺の自転車等駐車場においては、本年1月に策定した浜松駅周辺自転車等駐車場再整備計画の中で、有料化による適正な利用の誘導や盗難防止の強化と合わせて、自転車、バイクの駐車箇所が点在している駅西エリア駐車場において、バイク利用者の利便性向上のためのレイアウト変更を計画しており、一部のバイク駐車場に屋根を設置することも検討している。また、125ccまでを駐車可能とする改正自転車等駐車場条例を本年1月1日に施行し、天竜川駅南口東駐車場ほか12施設が新たに駐車可能となる等、バイク利用の拡大に努めている。 一方、本市に來訪される観光客等も想定し、より利用しやすい施設環境の整備も必要であると考えている。 こうしたなか、ヘルメット等が収納可能な専用ロッカーを設置している事例や、駐車スペースを十分に確保した駐車場整備に対するニーズを確認している。 引き続き、利用者ニーズ等を確認するとともに、関係機関との意見交換や庁内関係部署との連携を図り、より利用しやすい駐車場施設の環境整備について検討していく。

質問	答弁
7 地域公共交通の活性化について 本市の地域公共交通の課題は多いが、コロナ禍による事業者の経営悪化などにより路線バスの減便や撤退が加速している。 地域公共交通の果たす役割は移動の課題解決だけではなく、高齢化や人口減少にまつわる地域課題の解決にもつながるまちづくりの手段として推進すべきであり、地域公共交通政策は所管課である交通政策課だけではなく、まちづくり部門や福祉部門、さらに通学する児童・生徒が関係する学校教育部門なども巻き込んだ部局横断的な取り組みが必要であると考えている。そこで、以下3点について伺う。 (1) 公共交通の課題解決に向けた取り組みについて 本市の公共交通の課題解決に向けた取り組みについて伺う。 (2) 自動運転の実装について 国は改正道路交通法を2023年4月1日に施行し、自動運転運行許可制度により特定の条件下で自動運転の「レベル4」の実用化ができることとなった。昨年8月、会派で自治体初となる自動運転バスの実用化・生活路線へ導入している茨城県境町の「さかいアルマ」を視察したが、自動運転バスの最高速度は時速20キロの低速走行ではあるものの、町民の理解や沿道の商店会からの店先のバス停用地提供などによりバス停車中に追い越しやすい環境整備を行っているほか、低速走行により路線全体の車両通過スピードが下がることで、交通事故の削減にも寄与している。 また、境町は自動運転バスの運行経費に一般財源を投入せず、国の補助金やふるさと納税、行政視察受入れ料などの充当により運行費用を賄い無料運行をしている。 自動運転バス導入に対する市民の声として、「買い物に行けるようになった」、「塾の送迎が不要になった」、「免許返納しても生活できる見通しがついた」など、公共交通機関の課題解決につながるほか、境町への来訪者増加による経済効果からまちの活性化にもつながっている。	7. (1)長田副市長 本市では、総合的且つ部局横断的な視点から各交通手段を一体的にとらえた、「浜松市総合交通計画」を策定している。本計画の交通ビジョンが目指す将来の姿の一つとして、『日ごろの市民生活における移動が手軽な「くらし」』を設定し、様々な移動手段の組み合わせや、新技術による公共交通の維持などの施策を掲げている。具体的には、現在、地域住民の足を確保するための自主運行バス・地域バスの運行や、鉄道駅のバリアフリー化などを実施している。また、福祉や環境、デジタルスマートシティなどの観点から自動運転や共助型交通についても検討しているところである。一方、コロナ禍による公共交通利用者の急減など公共交通を取り巻く環境は厳しさを増しており、現状を維持することも難しい状況となっている。これを受け、国では各地域のニーズに見合う交通サービスを確保するために新たな制度の構築に向けた議論が始められたところである。今後も、国の動向に注視しつつ、地域や部局横断的な取り組みによる移動手段の確保など、総合交通計画の基本方針である「地域が主役となって育てる、持続可能な公共交通」の実現に向け、取り組んでいく。 7. (2) (3)井熊都市整備部長 (2) 公共交通における自動運転の活用については、まちの活性化や地域の足を確保するために茨城県境町など一部の自治体において、国の補助を受け、実装や実証実験が行われている。 また、2020年代半ばを目標にタクシー会社と協力し、交通量が多い都心部で、自動運転モビリティサービスの提供に向けた取り組みを進めている国内自動車メーカーもある。 しかしながら、公共交通における大きな課題の一つとして運転手不足があるが、運転手が不要となる自動運転の実現には、まだ時間が必要と考えている。 更に、現状の自動運転車両は、低速走行のため、乗車時間の増加や走行可能な地域が限られ、更に運行に要する費用も高額になるなど、多くの課題もある。 今後も、国や他都市の動向、自動車メーカーの開発状況などに注視し、調査・研究をしていく。

質問	答弁
境町では5年後の未来を「誰もが生活の足に困らない町」として、今後も運行ルートの延伸、バス停の増加、サイクルシェア等のラストワンマイル対応を推進する予定である。そこで、本市が庄内地区で実証実験をしている「やらまいか自動運転プロジェクト」や、水窪町での簡易型自動運転など、自動運転技術の実装について伺う。 (3) 高校生の公共交通通学補助について 公共交通機関の維持には利用者を増やす取り組みが必要である。公共交通事業者にとって日常利用する通勤・通学の定期券の収入が経営の安定化につながる。一例として、岐阜県中津川市の取り組みは、公共交通機関の赤字を補填する補助金ではなく、高校生の通学定期券の補助により公共交通利用者を増加させる取り組みであり、間接的に公共交通事業者支援につながっている。中津川市では高校生の30%がバス通学となった結果、事業者収益の半分が通学定期券により黒字運営となった。 本市の高校生の通学手段は自転車が多用されている。今後、本市では浜松駅周辺自転車等再整備計画の中で浜松駅周辺の自転車等駐輪場の有料化を検討しているが、通学定期券の補助によって自転車を利用する多くの高校生の通学手段が公共交通機関に代わり利用者増につながるものとする。有料化は放置自転車対策だけではなく、公共交通機関の活性化につながる政策や、まちなかの回遊を促す経済活性化政策などのまちづくりの観点で推進すべきと考える。また、自転車事故の減少により人身交通事故件数ワーストワン脱出にも寄与するものとする。 このことから、公共交通の利用者を増やす取り組みとして、高校生の公共交通機関の通学補助について伺う。	(3) 本市における路線バスは、運転手不足や利用者減少に伴う退出や減便が続いており、事業者や行政だけでは運行の継続が難しい状況になっている。 そこで、学生など地域の足を確保するために、路線バスが退出した地域を対象に地域が主体となり、運行ルートや時間などを検討し、地域バスを運行している。 また、路線バスが継続運行されるよう地域住民、事業者、市の三者が協力し合う取り組みの検討や共助型交通の導入支援に向けた協議を進めているところである。 このことから、利用者への直接的な支援となる高校生への通学補助は考えていないが、地域や関係部局と連携し、地域の足の確保に向けて、協議・検討を進めていく。