

第1回 バスシステム検討委員会 議事録

日 時：平成20年4月7日(月)

14:00～16:00

場 所：宇都宮市役所 16 中会議室

出席者：委員11名 ほか

開 会

総合政策部長あいさつ

- ・ 宇都宮市では、この3月に今後10年間のまちづくりの指針である第5次総合計画を策定した。
- ・ この中で、将来のまちづくりは、これからの人口減少時代に対応した人口規模や都市活動に見合った姿とする必要があることから、中心市街地など、それぞれの拠点の機能の高密化・集約化を促進し、併せて道路ネットワークやバス、鉄道など公共交通の充実により、拠点間の機能連携、補完軸の強化を図るなど、ネットワーク型コンパクトシティの形成を目指すとした。
- ・ このようなまちづくりを進めるため、既に昨年12月には、宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会を設置しまして、宇都宮市の将来のまちづくりを見据えた総合的な交通体系の確立に向けた検討を進めているところであります。中でも、JR宇都宮駅の東西方向につきましては、拠点が点在していることに加えまして、広域的な観点から、宇都宮市の骨格となる基幹公共軸の形成を図る必要があると考えているところであります。
- ・ このような中、本年2月に新交通システム検討委員会を設置しまして、当該の基幹公共交通としまして、LRTの成立性や実現性につきまして検討しているところでありますが、本委員会におきましては、東西の基幹公共交通をバスで担うとした場合の施策とその利便化策につきまして、技術的かつ専門的な観点から検討をお願いしたいと考えているところであります。
- ・ 結びになりますが、今後の本市のよりよいまちづくりのために忌憚のない活発な御意見をいただきますようお願い申し上げます、簡単でございますが、あいさつとさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

委員長選任

事務局

- ・ 事務局提案として、本市のまちづくりに精通し、加えて交通関係の専門家であり広い見識をお持ちの宇都宮大学工学部教授の永井委員をお願いしたい。

委員長あいさつ

- ・ 昔、近江商人が「いい商いをするときには3方よし」と言ったように、この会は、3方よしのところにうまくまとめていきたい。
- ・ 競争相手は明らかに自動車交通だと思うので、3方よしの売り手の方が仲良くやっていく折り合いをつけた3方よしのプランとしたい。

事務局

【資料－1「バスシステム検討委員会の設置」について説明】

永井委員長

- ・ ただいまの説明について、質問、討議に移りたい。

斎藤委員

- ・ 東西軸だけが非常に強調されているが、ここに周辺部のバス、バス全般についての利便化、そういったものも含めていただくわけにはいかないでしょうか。東西の大通りあるいは東側だけでいいのかどうか、バスシステム検討委員会に、これでいいのかどうかということを知りたい。

事務局

- ・ バス会社3社からの提案内容を整理した資料をもとに、今後どのように進めるかについては、議題の6番で議論いただきたい。

永井委員長

- ・ 3つ委員会のイメージとしては、新交通の方は結果が戦略会議の方に上がってくる。バス委員会の方は途中経過を戦略会議に上げて、その中で調整してバス委員会に降りてくるイメージで動かすのか。

事務局

- ・ 3つの委員会があるが、東西軸については、基幹的な公共交通軸を形成することで戦略の方で位置づけられており、その中で、今後、LRTが望ましいのか、例えばバスがいいのかというものについて、それぞれの委員会が関連した中で検討いただきたい。

永井委員長

- ・ 全部で4回の会議がある中で、3つの委員会の関係のイメージを言ってもらった方がわかりやすい。

事務局

- ・ 戦略の中では、東西南北の基幹となる軸を形成していくが、新交通システム委員会については新交通を、このバス委員会につきましては、東西軸に限ってバスとその利便化策について、それぞれが振り分けているような組織の関連となる。

永井委員長

- ・ バスシステム検討委員会の方でこういうことが大事だ、こういうことを検討しようということを言って、戦略会議の方で調整して、もう一回フィードバックして戻ってきて、みんなが大体これでいいとなるようなイメージでよろしいですか。

事務局

- ・ この後御説明しますけれども、それぞれの委員会がフィードバックしながら、連携を図りながら、戦略の中で、ネットワーク型のコンパクトシティを目指していく中で、それぞれの公共交通が連携の取れた交通体系としていくということでもとまってくると思います。

永井委員長

- ・ 皆さんよろしいですか。

斉藤委員

- ・ 具体的に各社の提案に沿った形も十分取り入れてやっていくということによろしいか。基幹交通は、東西だけではなくて、3社から提案も含めて、議論していくととらえていいですか。

事務局

- ・ 議題の5番、6番のところで検討いただきたい。

斉藤委員

- ・ わかりました。

事務局

- ・ 冒頭御説明したが、この委員会では、東西の基幹交通をバスとした場合、これだけではネットワークが構成できないので、併せてやはり利便化策についても当委員会の中で、バス事業者の方たちからの提案ももらいながら検討するという事で御理解いただきたい。

永井委員長

- ・ バスの事業者の方の意見としては、東西軸だけがうまくいっても、ほかがうまくいかなければ、結局、全体がだめということ。
- ・ 戦略会議の方は全体のネットワークをやられると思うので、バスの面からの提案を出して、全体としてまとめたものを、もう一回バスの立場からそれをチェックしてみるという流れで理解してよいかということです。

鈴木委員

- ・ バスは面的なネットワークで機能しているものですから、その一部分だけで議論することはできないだろうということが前提としてあります。
- ・ 3つの委員会があるとなれば、当然、このバスの委員会としては、バスのネットワークの中でできることはこういうことだと提言して、それを戦略の方でどのように位置づけるかというやり取りがあって、最終的にバスはこういう方向性があるのではないだろうかというところでまとまっていくイメージを持っているので、そういう意味では永井先生とほぼ同じ意見です。

永井委員長

- ・ 手続のやり方はなるべく早く、明確にしてください。

事務局（宇都宮市交通政策課：松嶋課長）

【資料－2「バス交通の現状」、資料－3の「これまでの検討経過」、資料－4「バス交通に関する現在の取り組み」について説明】

永井委員長

- ・ ただいまの説明について、質問、討議に移りたい。

斉藤委員

- ・ 3 ページの上の表「各バス会社調べ」は、この3社だけに個別に聞いて、それをまとめたものか、それとも、バス協会で一括して調査したものか。
- ・ 4 ページの方に大通に1日2,000台のバスが往復走っているとなっているが、本町交差点あるいは南町の交差点から駅寄りが2,000本であって、桜通り十文字交差点付近の東になれば半減、2,000本の半分以下になっており、全部が2,000台走っているのではないと思う。

事務局

- ・ 「バス会社調べ」は、年度当初に3社のバス事業者からそれぞれ聞いている数字を合算したものだ。バスの本数は、大通り全体ということではなくて、東武から駅西からということ。

永井委員長

- ・ ほかにいかがでしょうか。

鈴木委員

- ・ 資料の3番で示されているこれまでの検討結果の中で、公共交通のネットワーク整備計画の考え方そのものは、私はかなりいい形にまとまっているのではないかとは思っている。平成14年3月には基本計画ということで、整備計画を具現化したような形での提言になっているものと思うが、この考え方というのは、現時点で生きていると考えるべきなのか、それとも、新たにこの辺の考え方の整理をすることになるのか。

事務局

- ・ 全体的な公共交通ネットワークの整備の考え方というのは生きている。

永井委員長

- ・ 今、バス事業者からいろいろな意見が出ているので、事務局としては、一応これがベースになってくると考えているのか。

事務局

- ・ 戦略では、新たに5次総で位置づけられたネットワーク型のコンパクトシティという考え方に基づいて公共交通ネットワークを形成していく。
- ・ 新交通システム検討委員会につきましては、東西軸に関してLRTを軸としたということで検討し、このバスシステム検討委員会では、バスを基幹とするもの、東西軸をバスでやった場合ということで検討していただきたい。

斉藤委員

- ・ 平成14年3月の新しいバスシステム基本計画調査、これは現在も生きているということとともに、14年3月以降、宙に浮いた状態にあるということを知っている。
- ・ 私どもとしては、平成19年にこの基本計画調査を進化、具現化、更に高いレベルに持ち上げるべくこの委員会を設置してほしいということを公言して、市の方にもお話ししてきたところであるので、是非、これも一つのベースに置いてもらいたい。

事務局

- ・ このバスシステム検討委員会につきましては、東西軸をバスでやった場合、またその利便化策について検討してもらうための組織と考えている。

永井委員長

- ・ 国の方は、これ全体を見たときに、どういうバスのサービスのエリアがあって、それに対してどういうふうに分けしながらサポートしていくというようなことで考えておられるのかをちょっとお話しただけないですか。

廣田委員

- ・ 運輸局の支援のものとしては、基本的に経常的なものという意味では、広域的・幹線的なバスへの国庫補助制度が一つあって、それ以外のものについては、地域公共交通を活性化するなかで、イニシャルコストと当初の実証運行の経費というのが支援制度となっている。

永井委員長

- ・ 県と市では今どういうことになっているのか。先ほどの清原のさきがけ号は市だけなのか。

事務局

- ・ 市の単独で補助している。

永井委員長

- ・ 市だけでずっとやっていこうということですね。

事務局

- ・ はい、そうです。宇都宮市の地域公共交通計画を作らず、自主的に地域住民と一緒に立ち上げたものなので、補助は活用していない。

永井委員長

- ・ これからは、県には上げていくつもりなのか。

事務局

- ・ コミュニティバスとかジャンボタクシーを活用した地域内交通については、市の補助制度だけでやっていくということで今は考えております。

永井委員長

- ・ 県はどう考えているのか。

池澤委員

- ・ バスの空白地帯をよく調査して、本当に出かけたい人たちのサービスをバスが担うというところをきちんとやっていこうと思っているので、足りない分はできるだけ確保したい。できるだけ自治体と一緒にやっていく。
- ・ せっかく地域公共交通活性化・再生法ができたわけなので、それを動かすため、いろいろな支援方法があると思うが、国の方と相談しながらやっていきたい。

永井委員長

- ・ 結局、こういうものから全部うまくつながっていかないと、公共交通って、どこか一つだけ頑張っても、それだけでは、恐らくそんなに集まらないから、やはり全体でどうやってまとめていくかということが大事だと思う。
- ・ 今、バス会社さんが3人おられるけれども、そうじゃないバス事業者さんがこれからいっぱい出てくる可能性がある。そういう方々とどうやって仲よくやっていくかという議論が、一番大事なところではないかと思う。
- ・ きちんとみんなが安心して、その部分でみんな頑張ってやろうやということになれば、それはいろいろなやり方があると思う。
- ・ そのこのところがよく見えないから、みんな不安になるのではないかと思う。そのこの辺りのところの知恵をどうやって出すかというのが、僕は一番大事ではないかと思う。

池澤委員

- ・ 廣田委員も言っていますけれども、規制緩和したところの影の部分が出てきてはいる。それと、今回地域公共交通活性化・再生法ができ、地域が一体となってやるというところがあるから、おのずと改善されるものが出てくるだろうと思う。それもやはり行政が主体的に、最初はリーダーとなるのかなという話ですね。そういった意味では、これが先駆けになっていくと思う。

永井委員長

- ・ それでは、また必要があれば戻るということで、一応、今のところはよろしいですか。

永井委員長

- ・ それでは、次の（５）と（６）につきましては一括して議題としまして、事務局の説明の後から是非お願いしたいと思います。
- ・ なお、一番上のアについては、各バス事業者の方から提案のあった項目ですので、各バス事業者の委員の方々から内容の御説明をお願いできればと思っております。

斉藤委員

【資料－５－ア「バス会社の提案（関東バス）」について説明】

根岸委員

【資料－５－ア「バス会社の提案（東野バス）」について説明】

根岸委員

【資料－５－ア「バス会社の提案（東野バス）」について説明】

事務局（宇都宮市交通政策課：松嶋課長）

【資料－５－イ「提案内容の整理」について説明】

永井委員長

- ・ ただいまの説明について、質問、討議に移りたい。

齊藤委員

- ・ イの方の提案内容の整理ですけれども、先ほど私の方から、私どもの提案のニーズ関係といったものの中身は入っていないと考えてよろしいでしょうか。

事務局

- ・ ニーズの把握のうち、地域内交通のニーズについては、今後、宇都宮市の方で各地区を回ってそれぞれのニーズを詰めていきたいと考えているが、路線バス等の細かなニーズにつきましては、ニーズ調査までは難しいかと考えている。

齊藤委員

- ・ いろいろなニーズがあって初めて施策の方も実のあるものになってくるのではないかと思う。このニーズの把握、それなりに時間も費用もかかるかもしれないませんが、市が少しずつやっていくよりも、せつかくバス委員会があるのだから、その中の提案として取り上げて、ニーズの把握に努めて、この委員会の中にフィードバックし、それに基づいていろいろな施策を考えていく、短・中・長期に分けて考えられたらいいのではないかと、是非お願いしたい。
- ・ 資料6「今後の進め方」について、ここには宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会という名前が出ているが、それを除いた全部がバス委員会と考えてよろしいのか。そこに「施策の選別」と書いてあるが、この選別は一体だれが、どの会議で選別するのかお答えいただきたい。

事務局

- ・ 1点目のニーズ調査については、パーソントリップ調査などに基づき、バスだけではなく全体の交通の目的の調査などが、本来は必要になってくると考えており、バスだけの調査は今のところは難しいと考えている。
- ・ 全部をバスシステム検討委員会の中で議論するのかについては、設立目的でも御説明しましたが、それぞれ目的があります。戦略の協議会では、ネットワークの構築に向けた戦略の具体策について長期的な視点を見据えながら短・中期の各種取り組みの検討を行い、それらをフィードバックするような形でバスシステム検討委員会の方ではそれぞれの振り分けをお願いするような形で考えている。
- ・ 選別の考え方は、この場で協議して、記載されている事務局の案でよいかなどの大もとが決まったら、それぞれ施策の選別は、各具体的な施策について、ワーキンググループなどを活用しながら振り分けていきたい。

齊藤委員

- ・ このバスシステム検討委員会は4回ほどという話を聞いているが、これは単年度なのか複数年度でやるものなのか。

事務局

- ・ 当初、昨年度の開催を予定していたが、事情により継続調査になった経過があり、現在4回程度と考えている。協議の進み具合にもより4回で済むかどうかは分からないが、1年間で終わらせたいと考えている。

齊藤委員

- ・ 内容、進み方によっては次の年に、あるいは会議の名前を変えとかをしていく可能性もあると考えてよいか。

事務局

- ・ 次の年まで延びるということは今のところはないとは思いますがけれども、4回が5回とか6回とかいうのはあるかもしれない。

斉藤委員

- ・ それは、平成20年度ということで考えてよいか。

事務局

- ・ 20年度内には終了し、その後、名前は変えるかもしれないが、PDCAにより評価等を行うことで考えている。

斉藤委員

- ・ PDCAということでね。わかりました。
- ・ 時間をかけて、ほかの会議あるいはどこかでやっていくというような話もありますけれども、これで大変長い年数がかかってしまうのかなど。また、同じような会議もありますし、私もとすれば、是非このニーズの把握をお願いできればなど。できないということでもありますけれども、そちらに向けて是非少しでも進んでいただけたらと思います。

永井委員長

- ・ ほかにいかがでしょうか。

鈴木委員

- ・ 特に都市の中でのバスをどう動かしていくかというような話のときに、言い方によってはいろいろ出てくるが、4つぐらいポイントがあると考えている。
- ・ 1つは、いわゆる市民の本音のニーズがどこにあるかというところ。単年度では必ずしも全体ができるわけではなく難しい面もあるかもしれないが、やはりニーズあっての交通なので、ニーズ調査の必要性は無視できないと思う。
- ・ 2つ目は、これは今までの考え方、平成13年度、14年度の検討の考え方の中にも出ていますが、いかにメリハリをつけて、すべてのことをバスでやるべきなのかどうか、適材適所といった交通選択をしていくかという検討が必要だと思う。
- ・ 平成13年度、14年度の時期と比べて非常に変わってきていることを、事業者の方は恐らく痛切に感じているだろうと思うが、今、ドライバーが全く集まらない状況がある。
- ・ これからドライバーの候補者が増える予測も全く立たない、逆に大型2種免許を持っている方はどんどん減っていく人材の確保自体も難しい状況の中で、本当にバスでやっていくべきところ、あるいはバスの機能を十分発揮できる所と、それからバスの限界を超えているようなところ、この辺の線引きはやはり今後していかないと、多分、バス自体がもたなくなってしまう。
- ・ そういうことを考えますと、バスが本当に生かせる分野というのはどういうところなのかというのがあって、そこで、その生かせるところについてはバスを十分活用できるような仕組みをつくっていくことが必要なのではないかと思っています。

- ・ そういう点からすると、今回の議論の中で、東西基幹交通を中心として考えることは一つの方向性だろうと思うが、ただ、それと同時に、やはりそれに付随してどういうサービスを付加することによってその幹線軸が機能するのか、この辺はやはりきちんと議論していかないといけないという面があると思う。
- ・ 特に、バス事業者さんの方から提案があったさまざまな施策などをどういうふうに投入していくかというときに、この辺のメリハリによって、どういうところにどういう施策を投入していったら一番効果が上がるのかという辺りの議論になってくるかと思うので、やはりこのバス自体にメリハリをつけていく作業はどうしても必要になると思う。
- ・ 3つ目は、実際にバスを運行する事業者、行政、そして住民と、いろいろな主体があるわけだが、それぞれが、みんなが公共交通に対して当事者であるべきだろうと思う。
- ・ そういう意味で、それぞれができることが何なのか、あるいは役割分担であり責任分担でもあるかという議論をしていく必要があり、基幹交通の中、あるいは末端のコミュニティ交通ではだれが責任を持っていくのかという整理もしていく必要がありそうだ。
- ・ そのときに、特に「地域内交通の確保」というところでの市の、簡単に言ってしまうと、頑張ったところに対して市が支援するという考え方は非常にいい考え方だと思っている。そういうようなことも含めて、行政は、全体をコーディネーター的な役割でまとめる役割を持っているかと思うので、それぞれの役割というものを整理していく必要があるかと思っている。
- ・ もう一つは、基本的にやはり利用者が増えなければ成り立っていかない話、つまりいかにバスを利用していただくかというところが基本線になると思います。
- ・ 今、事業者サイドの、例えばコスト削減なんていうものは恐らく限界に来ていると思います。これ以上はまず無理だろう。そういうときに経営のことも併せて考えていったときに、やはり収入が取れる方法というのを考えていかないと長続きしなくなると思う。
- ・ 今までは補助金で埋めるというようなことを常にやってきているわけだが、赤字が出て、それを補助金で埋めるというだけのサイクルの中で考えていくと、どこかで必ず破綻が来る話なので、いかに基礎的な収入を増やしていくかということも考えると、いかに今乗っていない人に乗ってもらうかということを含めた利用者増ということの本気で考えていかないと、持続できるものにはならないと思う。
- ・ そのための施策については、各社さんからの御提案もありますし、それから今まで市の方で取り組んできたこともるが、もう一度整理して、何に集中的に取り組んだらいいのかという議論が必要と思う。

永井委員長

- ・ まずは、公共交通をどういうふうに位置づけるのかという議論になると思うが、そのあたりの取り組みの姿勢がどのくらい考えているかにすごく温度差がきつとあると思う。
- ・ どの程度みんな本気でやるのかなというところの合意、が非常に大事なところ。困った、困ったとは言っているけれども、そんなに困ってはいないよというのが現実のところであるようですが、ざっくばらんなお話どうでしょう。

斉藤委員

- ・ 70年、80年の長きにわたって栃木県内、ある時期は埼玉、茨城の方まで路線を延ばしていたときもありましたが、3年ほど前に破綻しました。それを、税金などを使わせていただいて再生させていただいたが、そのときの傷跡を今併せ持って業務にあたっている。
- ・ この再生させていただいたバスを、もう一度またもとの形に持っていくわけにはいかないた

めには、お客様にいかに乗っていただくか。もとは戻れない、前に進むしかないため、具体的なものまで含め、長期のものも含めて提案させていただいたので、何とせよやり遂げたい。

- ・ 新交通委員会と都市・地域交通戦略策定協議会、この2つしかなかったものを、やっこの思いでこのバスシステム検討委員会を立ち上げていただいたので、単なる委員会として1年間で終わって、何らかの報告を出すだけといったものにはしたくない、しないでほしい。

永井委員長

- ・ ニーズ調査もいろいろなことがあって、ある程度の骨格をつくって、それからニーズに入っていくというやり方もあるので、むしろ全体の骨格の話を少し詰めて、それで要点のみ特定するというのが、やはりこれからのやり方ではないかと思います。
- ・ 市の方もそういったニーズの調査はやっていただきたいと思うが、顧客ニーズを一番知っているべき事業者が、今あるシステムの中で取れるデータを示して、それから解析すると大体どういうニーズがあるというのをみんなにわかるように説明していただきたい。

斉藤委員

- ・ ニーズ調査について、地域内アンケート、乗り込みアンケート、あるいはバスモニターを現在やっておりますので、これのまとめた結果というものをお示ししたいと考えている。
- ・ それを私たちはもっとたくさんやりたい。やりたいけれども、この3回やってみて、自分たちで全部やることに、限度があると考えている。

永井委員長

- ・ 是非、なるべく早く出していただければと思う。

鈴木委員

- ・ ニーズ調査って定量的なものだけではないので、いろいろな形で取れる。例えばドライバーは各路線のことについては非常によく知っており、そういう情報を取ることもニーズ調査の一つです。必ずしもパーソントリップ調査とか、あるいはアンケート調査とか、大がかりに人や手間がかかってやるものだけでなく、いろいろな手法を含めた中でニーズの把握ということは考えていただければいいのではないかと。

永井委員長

- ・ 市では次の長期的な展望で公共交通をどうやろうかということを考えているが、バス事業者として、基幹バス、それから支線、コミュニティ、を仮にバスでやったときに、それはバス会社の方は大丈夫なのか。

根岸委員

- ・ 施策は短・中・長あるが、基本的に考えているのは、遠大な施策をやろうとしても無理な話なので、できるものから始めましょうという考えから始まった方がいいのではないかと。
- ・ 費用のかかる部分については行政の支援をいただきながら、ということも考えられますけれども、その許容範囲がありますので、それは事業者負担がどのくらいあるのか、どの程度であったら、この施策だったらできますねという部分から始まった方がいいのではないかと。

永井委員長

- ・ 先ほど事務局の方では、この委員会では長期の東西交通をやれとなっているけど、今の根岸委員の意見では、できるところからやろう。どっちかという戦略会議の方でワーキングに近いような話になってくる。

根岸委員

- ・ バスシステムと戦略会議はオーバーラップする施策がある。

永井委員長

- ・ 少なくとも我々がここで決める長期としては、基幹バスのところは、例えばガイドウェイバスだとかデュアルモードだとか、何かそういうことの話があつて、東西1本かどうかはわからないが、都心に向かうメインの基幹バス路線の入る道路はどれです程度は言っていないと、長期計画にはならないと思う。
- ・ それを決めた時に実際はバス事業者ができるのか。

斉藤委員

- ・ 現時点においてはやれます。

永井委員長

- ・ やらざるを得ないという覚悟でやれるのか。

根岸委員

- ・ ワーキングで、やれるか、やれないかの色分けが必要なのかなと思います。

永井委員長

- ・ 言ってみただけでも、という話にならないように、先ほどの3方よしでやれる覚悟を皆さん持っていただくことが、一番の問題だと思う。
- ・ 宇都宮の公共交通をバックアップするのは、下支えるのは絶対にバスだから、そのネットワークを長期で計画する以上は、やはり基幹バスが入る路線は片側2車線ないと基幹バスにならないというところが一番ポイントだと思う。

斉藤委員

- ・ そういったものを全部ワーキンググループでやって出していきたいと思う。

永井委員長

- ・ 赤星委員、何か御意見ありませんか。今度はバスの専用レーンだから、池澤委員のところまで4車線にしてくださいと言わないといけないけど。

赤星委員

- ・ 宇都宮の交通はこのままではいけない、という部分は共通認識となっているものと思われる。
- ・ 戦略会議では、L R Tとバスの高度化のどちらを選ぶかという議論がなされると思われるので、そのためのデータを揃えておくべき。
- ・ パーク・アンド・ライドや、フィーダーバスなど、東西軸以外についてはL R T計画と共通の内容も多々あるのではないかな。

- ・ 都市が拡散する中で、バス路線を維持していても、バスに乗れる可能性のある人が少なくなるというのが、全国的な傾向であり、どんどん赤字が拡大していくこととなる。これは悪循環で、事業者が悪いわけではなくて、都市の趨勢の問題。
- ・ そう考えると、宇都宮市のネットワーク型コンパクトシティは、人口の密度を高めて、そこを結んでいこうという話なので、バス事業者にとっても非常にいい話ではないかと思う。
- ・ ただ、実際には、交通があるから集まって住んでくださいという話と、集まって住むから交通があるという話と、どっちを先にやるかというのは難しい。先ほど事業者の方から、事前にバス路線を明示することができるという話があったが、これは極めて意義のあること。こうした議論というのは、宇都宮市の都市交通全体をよくするために非常に大切。
- ・ いずれにしても、みんなでどう協力し合っていくのか、赤字補てんではなく都市の交通サービスにどう投資していくかという話なので、ぜひ、戦略的に進めていっていただければと思う。

永井委員長

- ・ バスシステム検討委員会と戦略協議会がありますので、それぞれ連携しながら検討していく。
- ・ 進め方としまして、戦略の方でやっていたものを受けた形で、バスシステム検討委員会で検討するとか、内容や方向性をフィードバックしながら進めていくということで、同じものを重複してやっていくということではなく、バスシステム検討委員会は、戦略が終わった後を受けて、バスシステム検討委員会の中でまたそれを御議論いただくというような形で、バスの東西軸だけを議論していただくというのには、当然さまざまなバスの施策というものを詰めていく上での最終的というかその話になると思うので、そういう役割分担をしながら、進め方を工夫しながらやっていったらどうかと思うことで思っている。

事務局

- ・ 先ほどの説明のなかで、会議の名前を変えてP D C A評価をしていくとの説明は戦略会議の話になります。回数は4回程度ですが、最終報告の時期については、戦略が秋ごろを目途に最終をまとめていきたいので、それぞれ3つの委員会は別々であるが、それぞれ関連するため、1年ということではなくて、秋ごろを目標にそれぞれ最終報告をしていければと考えている。

永井委員長

- ・ 私は戦略会議の方は、これはちょっと、私は出ていないのでよく知らないけれども、利用者は、公共交通ということで、それは負担の問題もあるけれども、利用者のところより、今一番問題は、いろいろな交通事業者さんが協力しなければだめだよということ。協力してやっていけるようなことをどうやってやるのかというところが問題で、それと市場の効率性というものをどういうふうに使分けしていくかということについての基本的な市の方針を、僕は、戦略会議では本当は議論してほしい。
- ・ みんなが、このルールだったら協力できる。それは料金体系かもしれないけど、それが分かれば、そこのところさえOKすれば、こんなことを言ったらあれだけでも、交通手段は何だっていいじゃないかという議論だってあり得るし、一番効率のいいものでやればいいじゃないかということにもなり得ると思う。
- ・ この部分が不安となっているのが一つあるので、みんなでコラボレーションといったときに、それを担保するのは何かということを戦略の基本的な方針の中で議論してほしい。一応、口

ではコラボレーションといている、みんな仲よくやりましょうと言っているけれども、どうやったら仲よくやれるのかなというものの見通しを、そこが市の役割が一番大きいのではないかと思う。市がそこでどういうふうに大丈夫だよということを言えるかどうか。

- ・あとは大体、赤星委員の意見とそんなに違わない。交通手段がちょっと違うと言え、それはちょっとかもしれない、どっちでやったってうまくいくのではないかという話だっていないわけではないので、そこのところが一番大事なのではないかと思う。
- ・それから、戦略会議のときは、恐らく一番端末のところから交通体系を話しするから、駅のJRの線までの議論がきっと全部入ると思う。
- ・あとは、土地利用政策という議論が入ってくるのかどうか。どこまでやるのか。それをやると、やはり宇都宮市の意気込みというものがわかるような気がする。土地利用規制とか土地利用政策と交通体系って、本当にきちんと連動してできるということを、みんなにそれだったらできるねというのが分かると、かなり積極的にいろいろな議論ができる場になるのではないかと思う。だから、戦略のところでも議論してほしい。土地利用と交通政策って市の中でどういうふうに連動できるのか。それは、今度は都市マスの議論になってくると思うけど、そこで、なるほどそうだねとわかるようなものを出してくれると、周りの人はかなり安心できることになっていくと思う。
- ・もう一つは、バス事業者さんには、ある路線が出されたときには、それが営業的な観点から見たときに成り立つのか、成り立たないかの判断を一般の人にわかるように言える形にしてもらいたい。それは、簡単に言えば現状のデータで良い。現状のデータを使って、非常に簡単でいいから、ある路線が決まったとき、その路線が経営的に成り立つか成り立たないものなのかという判断ができる資料を是非ワーキングの中で作っていただく。
- ・それは、ある段階が来たときには、必ず路線のイメージが入ってくると思う。それでバスの方々が成り立たないようなことばかり書いていても、絵に描いたもちになりますから、何らかの案が出たときに、少なくともバス事業者さんの目を見たときに、営業的にこのぐらいの格好では成り立たないよ、あるいはこれなら何とかなるよという判断ができるシステムをつくっておいていただく。それは10月までに必ずそういうことをチェックする場面が入ってくると思いますので。
- ・要は、市は総合政策で、皆さんがこれなら乗れるねと安心できるような施策を、土地利用もそう、総合体系もそうです。それから、みんなが安心してコラボレーションできるということをもっと現実的に説得してもらいたい。今のままでは、お話し合いばかりやっただって、みんな納得しない。すべての政策がそこへ向かって動いているねということを庁内の中でコラボレーションして我々に出していただきたい。バス事業者さんも利用者も、「これなら市に任せられるね」というところの一番大事な条件、市の役割というところをよく議論していただきたいと思います。
- ・それから、バスシステムの方は、今申し上げたように評価指標、これは経営的な観点で、ある路線が出たときに、その路線が営業的に成り立つのか成り立たないのかは、みんなを説得できるような資料、今のデータでいいと思う。なるべく細かく今のデータで、これはこういうことで成り立つのが非常に難しいとか、これなら大丈夫とか判断ができるシステムをワーキングで議論していただきたい。
- ・今後委員会の中で、幹線のところだけやるのかどうかを、もう一回幹事会などの中で議論していただいて、各3つの委員会の役割をもう一回きちんと整理したもので、次回やる前に各委員の方にお話ししていただいて、次回やっていただきたい。

- ・ 一応、私のところはそんなようなまとめというか感想でございます。是非お願いします。

事務局

- ・ 何点か補足させてください。
- ・ まず、資料の6番にもありましたが、この施策の選別という話は、実際委員会の中で一つずつ見てもらうという話ではないので、実際の作業はワーキングの方になると思います。ただ、バスシステム検討委員会の中で実施すべきもの、あるいは戦略の中で実施すべきものと施策については、結構オーバーラップしている部分があります。今後それをどちらが上げるかという部分についても、ワーキングを含めてやっていきたいと考えている。
- ・ ただ、資料の1番で、市の方の設置に当たってという考えの中でございました。どうしてもバスシステムについて、一般からの御意見の中でも、バスの利便化、あるいはバスを高度化する、そういったものと比較すべきだという御意見もいただいております。この点はきちんとこの委員会の中の主な議題とはさせていただきたいと考えてございます。ただ、そちらの方で、今後さまざまなワーキングの中でも御意見いただいたものを、今後、委員会の中に上げてやっていく形になると考えています。

永井委員長

- ・ 僕は東西だけという議論ではないと思うよ。

事務局

- ・ それは議論を踏まえてです。それだけでなくネットワークが必要だという意見もありましたので。

永井委員長

- ・ その辺の何本から拾っていくという議論ではないかと思う。

事務局

- ・ 当然フィードバックというのは必要だと考えております。
- ・ はい。それと、戦略委員会で、いわゆる土地利用の視点というお話があったが、確かに、土地利用の観点を含めることも重要だと考えている。勿論ネットワーク型コンパクトシティをつくる上で、そういった拠点をきちんと、土地利用の観点からどうやって誘導していくという観点も必要だと思う。ただ、5次総の中のネットワーク型コンパクトシティも、まだ構想としてでき上がった段階で、個別の拠点性というものが、どこを本当に拠点にするのか、その辺も今後、別のテーブルの中での議論になろうかと思っている。
- ・ ただ、現状を踏まえれば、いわゆる公共交通あるいは道路の整備を複合的にネットワークさせていくことが必要だと考えているので、一応、戦略の中では、道路あるいは公共交通といったもののネットワークを、東西基幹あるいは南北の鉄道を強化しながらやっていきたいと考えている。

永井委員長

- ・ 要は、別に場所なんかは決まらないでいいのだけれども、今のネットワーク型コンパクトシティをつくるときの庁内の体制がどうなっているのかということを中心にきいてもらいたい。そこがばらばらやっているということではないということを示していただきたい。

永井委員長

- ・ 私の方は以上で、その他で何か議題があれば、事務局の方からお願いできればと思うのですが、けれども。

事務局

- ・ この後の委員会の開催日程につきましては、調整を行いまして、改めて皆様に御連絡差し上げたいと思います。よろしく申し上げます。

永井委員長

- ・ 今日はどうもありがとうございました。

事務局

- ・ 委員長ありがとうございました。以上で、委員の皆様には長時間にわたり熱心にありがとうございました。それでは、これをもちまして第1回バスシステム検討委員会を閉会させていただきます。委員の皆様、本当にありがとうございました。