

第3回 バスシステム検討委員会 議事録

日 時：平成21年2月10日(火)

15:30～17:20

場 所：宇都宮市教育センター

コミュニティーホール

出席者：委員10名 ほか

開 会

永井委員長

- ・ 第2回会議のあとワーキングを2回開催し、今回の第3回会議で取りまとめたいと考えている。積極的なご意見をいただいて、いい案がまとめられるようにご協力願いたい。

事務局

【資料1「ワーキング等の経過について」説明】

【資料2「公共交通ネットワークについて（第3回戦略会議資料）」説明】

永井委員長

- ・ ここまでは、戦略会議で合意した部分として、これを前提に、バス委員会でバスのシステムの役割を考えていくということだと思いがよろしいか。
- ・ なければ、また必要に応じて戻るということで、3の議題に進みます。

事務局

【資料3「バスネットワークについて」説明】

永井委員長

- ・ それでは資料3の協議に入ります。

斎藤委員

- ・ サービスレベルで5分～10分とか20分の表現は、目標とするのか、最低ラインとするのか、ワーキングのときにも協議したが、再度確認したい。

事務局

- ・ 基本的な考え方として最低限と考えているが、資料にも記載してあるとおり具体化するに当たっては、居住人口や現行の運行状況など地域の状況や今後のまちづくりなどにも配慮しながら考えていく。

鈴木委員

- ・ 階層化のイメージを出す指標として使っていると理解して良いのではないか。
- ・ 具体的に実施する場合、これ以上の水準であるのがまずいということではなくて、斎藤委員が前から言っているように、実際には需要と供給があるわけですから、広範な調査等を行ってから実施するとも今後考えられるのではないか。

事務局

- ・ バス事業者とも協議しながら、バスの台数などいろいろな面で考えていかななくてはならない。

永井委員長

- ・ ほかにありますか。

鈴木委員

- ・ サービスレベルの、「具体化するに当たっては」という部分は、各路線の周辺の状況やまちづくりなどに配慮するという説明で基本的には良いと思うが、具体化するときに一番重要なのは、その地域の人たちがどこへ行きたいのかなどの移動ニーズがどこにあるかという部分が非常に重要だろうと思う。
- ・ 場合によっては、幹線あるいは支線の運行方法の再編成も必要となるかもしれないことを考えると、やはり移動ニーズをきちんと考慮すべきではないかと思う。

事務局

- ・ 当然、そういったニーズや目的地がどこにあるのかということも併せて考えていかなければならないと考えている。

鈴木委員

- ・ できれば、そういったニーズをきちんと酌むということを書いていただきたいと思っている。

事務局

- ・ 具体的なサービスレベル設定をする中で需要なども考慮していきたい。

永井委員長

- ・ それでは、議題（２）の「東西交通について」の説明をお願いします。

事務局

- 【資料４「東西交通軸について」説明】
- 【資料５「効果と留意点について」説明】
- 【資料６「ネットワークの実現化に向けて」説明】

永井委員長

- ・ それでは資料４，５，６の協議に入ります。

齋藤委員

- ・ 資料4の高頻度な運行に書かれている「連節バス」について、関東自動車とすれば、連節バスは最終形であり、当初からの目的では、今のところは考えていない。
- ・ 「需要に応じ」という言葉が入ってはいるが、最終的に連節バスだけでいいのか、例えば、通常11～12メートルの大型バスより長いバスも可能性としてあると思うので、表現を「連節バス等」としてはどうか。

事務局

- ・ 連節バスについては、需要に応じた大量輸送が可能なバスを運行する意味であり、その他でも利便性を高めるために適したバスがあるならば、「連節バス等」とする。

鈴木委員

- ・ 私も、余り連節バスというものだけに限定しなくても、例えばヨーロッパでは単体で15メートルの都市型のノンステップバスがたくさん走っているので、そのような可能性も含める意味で「連節バス等」の方がよいと思う。
- ・ 資料5も「連節バス等の導入」としていただくとして、留意点のところに、「大型車両」と書いてあるが、一般的に普通のバスも大型車両なので、実際に京成バスの連節バスとか、あるいはJRバスの15メートル車に書いてあるような「超大型バス」という表記にしておいた方が、意味がわかりやすいと思う。
- ・ また、仮に連節バスを導入するとしても、ただ車両を入れればよいというものではなく、留意点に書かれている以外にもいろいろ課題があり、例えば、扉が3つあるなかでどのように乗降して、いつどこで運賃收受するのかという部分も考えなければならぬ。
- ・ それから、京成バスにしても神奈川中央交通のバスにしても、導入までに相当な期間、様々な調整をするため、それぞれ4年ぐらいかかっていることを考えると、計画してから導入するまでの期間がそれなりにかかるというのも、やはり留意点だろうと思うので、導入するまでにはいろいろな留意点があることは分かるようにしておいた方がよいと思う。

事務局

- ・ 「超大型」と修正し、「運賃收受方式の検討など」としてそのほかにも留意点が分かるようにする。

齋藤委員

- ・ 資料4-1の運行内容で東西直結について記載がある部分に「環境整備が整ったら、基幹バスが駅を横断する東西直結による急行運行も検討」と修正してもらいたい。

永井委員長

- ・ そうすると資料4についても同様に修正した方がよいのか。

齋藤委員

- ・ 資料4-1には案1と案2があるので、案1の方に加えていただくだけでよい。

事務局

- ・ 環境整備が整えばということは、具体的にどういった環境整備なのか。

斎藤委員

- ・ 私どもは、今は直結する必要はなく、東口と西口ということで考えている。市民や行政から直結した方がいいという声とかニーズが出てきて、そういった条件、環境整備が整ったときに考えればいいと考えている。

永井委員長

- ・ 今の斎藤委員の意見について、ほかの委員の方、何かご意見ありますか。
- ・ 前にも申し上げたが、資料の案はこの委員会の案として議論してもらいたい。現在、市場の均衡の中で行っているサービスだけでは、自動車とバスの適正な分担が図れないというのが、宇都宮市が進めている交通戦略も含めて提案している話である。
- ・ 今、斎藤委員のご提案は、今の利用状況での必要性の面からの考え方であり、政策としてバス事業者が、将来のバスの役割として目指すものとして考えるならニュアンスが違ってくるのではないかと思う。
- ・ 多くの人は、今、宇都宮の交通体系が自動車に依存し過ぎていて、全体的な効率や、高齢者など交通弱者の方を考えてみても、今のままのバランスではよくないと思っている。
- ・ それをどのように変えようかというときに、いろいろな提案があるけれど、その一つが、バスは真ん中から都心部に入れる。自動車は真ん中からは入れないというサービス水準の差をつけるということは、バスと公共交通の均衡を図るときに有効かどうか、そういうお考えまで持っていただきたい。
- ・ 決してこれは、この東西交通をバス事業者さんに実施してくれということを行う話ではないと思う。

斎藤委員

- ・ 市民あるいは世相などから直結するという観点ができれば反対するものではないが、現状を見ると、中長期的にこうあるべきというところはちょっと悩ましくなるが、今はそこまで考えなくてもいいのではないかと考えている。

永井委員長

- ・ 今の状況では、東西直結したからといって、そんなに乗客は増えないと思っているということを斎藤委員は言っているのですね。

斎藤委員

- ・ それもあります。

永井委員長

- ・ バス事業者の方として見れば、通行環境がよくなる可能性が十分あると思うので、今はやりたくないという議論をバス事業者さんがする必要は、ないのではないかと考える。

斎藤委員

- ・ 政策的にもどうしても必要だということになれば、批判や否定するということは決してなく、政策的に固めていくなれば、それなりに協力できることは、こちらとしても実施していく必要は十分考えている。

鈴木委員

- ・ 私は、もっと物理的な問題なのかなと考えている。現行の道路では、西口へ入って、それから東口へ迂回をして入ることとなり、西口と東口の間を所要時間をかなり取らなければならない、歩いて西口と東口の間を抜けた方が早いというような状況になりかねない。
- ・ そういう状況の中で直結しても、余り意味がないということの方が大きいと考えるので、いわゆる道路条件として東西が直結できれば十分可能性もあるし、早くなるということもあるのと考えている。
- ・ 関連して、資料5の直結のところの留意点の部分に、もう少し課題を書き込んでもらおうと、もう少しすっきりするのかなと思う。
- ・ 同じように、資料5の一番上の基幹バス、トランジットセンターの効果の部分に、「系統が短くなることによる定時運行の可能性の向上」という言葉があるのですが、現状で東西を直結するという事は、今度は逆の話が出てくるわけで、系統が長くなることによって定時性が損なわれるおそれがあるという部分も多分ある。
- ・ 資料5の留意点の書き方をちょっと精査していただいて、東西を直結する場合の課題みたいなものを出していった方がいいのかなと思う。

永井委員長

- ・ 今の鈴木委員の意見だと、この資料4の今泉・築瀬アンダーからの迂回運行というのは、東西の駅へみんな入るということか。

事務局

- ・ 今の道路の現状だと、築瀬アンダーと今泉アンダーを迂回して東西をつなぐことになる。

永井委員長

- ・ 両方行くということは、案の中に入れてないで良いのではないかとっているのではないか。

鈴木委員

- ・ 現行の道路だと迂回して行くしかないで、そのことは、資料4の概要についての案として入れるよりは、そのこと自体を資料5の留意点のところに、現行だとうなるということを入れた方が良く考えている。

永井委員長

- ・ 迂回した場合には、東西駅から時間がかかって無駄だということを使うために入れておいた方がいいと。

鈴木委員

- ・ 現行では、両方へ行こうとすると迂回運行せざるを得ないわけなので。

事務局

- ・ 資料4のアンダーからの迂回運行の部分を、資料5の留意点の方に持っていく。

鈴木委員

- ・ それで良いと思う。まず今の状態では迂回となるので、直結ではなくて分断とし、動く歩道やエスカレーター、エレベーターなどを充実させて行けば、お年寄りや体の具合の悪い方でも、全部苦勞なくして、乗り換えでも全部時間的にロスがなくて済むということである。

事務局

- ・ この東西の直結については、当初は分離ということで議論してきたが、直結については、委員長がおっしゃられたように、今は分断している公共交通を直結すれば便利になることから、先ほど議論いただいた物理的な課題も含め検討する一つの材料として書いたほうが良いという意見がワーキングの中で出たことから資料に記載したものです。

永井委員長

- ・ 「環境整備が整ったら」という表現はやはり入れたほうが良いのか。

斎藤委員

- ・ 是非お願いしたい。

永井委員長

- ・ 今回の検討ではバスの特徴として、基幹交通も含めどうにでもできますよという話になってしまっているところがある。
- ・ 幹線基幹交通の将来サービス水準については、戦略委員会の方で議論いただき詰めていただいて、できれば全体のサービス水準に対して、バスが担うときにはここまですべて、ここから先はだめという形で、目標をなるべく明確にし、それに沿った形で、バスならどのように実施するかという形にまとめていただきたい。
- ・ また、資料4-1については、こういうものもできるよという例にして一つの案にできないかと思うのですが、何かご意見ございませんか。

鈴木委員

- ・ 今回出ている2つの案は、そんなに大きな違いがあるわけではなく、結局は、運行形態を決めるときに、どのような運用をするかというところだけが違う。
- ・ こういう体系をつくったから必ず乗り換えにしなければいけないと決めるのではなく、乗車状況などに配慮しながら、実際の運用の場合にどのようにするかを合理的に決めていくということを前提とすれば、2つの案の差は、ほとんどないと思うので、条件ごとの運用方法を書き込むことで一つの案に持っていくということではできると思う。

斎藤委員

- ・内容的にはそんな大きな差は確かにはないので、市の方と事務局の方とすり合わせれば一つの案になる可能性は十分にあると思う。

永井委員長

- ・事務局と斎藤委員と協議いただいて1案としていただきたい。

事務局

- ・案1をベースにまとめて行きたい。

永井委員長

- ・フレキシブルであり、例としていろいろなやり方があるという方向で調整いただきたい。

廣田委員

- ・私も、案の1と案の2と2つにきちんと分けるのではなくて、基本的に1つの考え方として、速達性の向上の効果などの条件やニーズを踏まえて実施していくという形が良いと思う。

斎藤委員

- ・資料5のJR宇都宮駅での東西の中の直結で留意点に「事業手法等の整理」と記載されているのは、具体的にどういったことなのかご説明いただきたい。

事務局

- ・これは、JR宇都宮駅の真ん中を抜くような形になるので、整備手法等の整理などの課題整理が必要ということです。

斎藤委員

- ・またぐのか、くぐるのか、そのときにどんな課題があるのか、その辺のところということですか。

事務局

- ・くぐるというのは考えていなかったが、JR線のところの新幹線と在来線の間を通すということで考えた。

斎藤委員

- ・間を通すということで考えているわけですね、遠い先かわからないが、下をくぐるのは全く考えていないと。

事務局

- ・そういったものも含めて課題としておいた方が良いか。

永井委員長

- ・下をくぐると、物理的に宮の橋のところまで上がってくるのが大変ですね。

斎藤委員

- ・地理的には問題なさそうですね。できるという話も聞いている。ただ、宮の橋あたりからくぐり出すと、出てくるのは随分東の方になる。

永井委員長

- ・ これも私も何回か話しました。

斎藤委員

- ・ 下をくぐることを考えていないというのはそれで結構だが、それでは、駅の東西を直結する場合、新幹線の間を通すことを今のところ考えているのか。

事務局

- ・ まだ直結する手法を具体的に考えていたわけではなかったが、直結する場合は事業手法などで課題があるだろうということで記載した。

斎藤委員

- ・ 今の時点では、またぐのか、くぐるのか、その辺だけ疑問だったので、そこまで考えていないということであれば結構です。

永井委員長

- ・ 東西直結についてなにか情報をお持ちの方、廣田委員何かございませんか。

廣田委員

- ・ 鉄道を改良されるときに直結されたという事例は多いと思うが、1階レベルと3階レベルの間あるいは1階の下というのは、情報を持っていない。

永井委員長

- ・ 赤星委員何かございませんか。

赤星委員

- ・ 新幹線駅が3階にあるというのはあるが、そこも普通、1階に在来線があって、2階にはコンコースがあるわけだから、そこに乗り場があるといいですね。

廣田委員

- ・ あくまで新潟の例としてご理解いただきたいが、新潟は、今度1階の在来線を2階に上げるので、多分その時には、今分かれているバスターミナルについて回遊性を増加させる観点から改良するという話を聞いたことがある。

永井委員長

- ・ 全部上げるわけですか。

廣田委員

- ・ そういうことだと思う。富山の場合は、3階に今度新しく新幹線が来るので、そのときに在来線を2階に上げて、南と北が結ばれるという話を聞いたことがある。

赤星委員

- ・ 富山は、1階の在来線を上げた後にLRTを入れて、改札を下りたらすぐ乗れるようにするという事なので、電車を上げるのは大変ですから、バスが2階に入るというのは、交通計画としては十分あり得るのかなと思う。

永井委員長

- ・ そのぐらいの考え方でいいですね。

齋藤委員

- ・ 事業の手法についてはわかりました。
- ・ 資料5の連節バスの後に等を入れていただきたい。

事務局

- ・ 先ほどの「等」を入れる。

齋藤委員

- ・ 留意点の中では、「需要に応じた運行の検討」ということですが、更に「環境が整ったら」という文言も入れていただきたい。

永井委員長

- ・ ここの部分は、さっきのように一つの案にまとめるので、考え方は変わらないけれども、構成は大幅に変わるでしょう。

齋藤委員

- ・ 考え方はほとんど変わらない。

永井委員長

- ・ 表現は変わらないが、文言は今一個一個全部修正するのではなく、案をまとめるときに齋藤委員も一緒に見てもらうことで進めたい。

齋藤委員

- ・ 資料6のネットワークの実現に向けての中で、私どもとすれば、東西の基幹は最終形で、結果としてという前提があるので、課題の中で「宇都宮市における将来交通ネットワーク構築に向けた東西方向の基幹となる公共交通軸をバスで担う場合のネットワーク」とあるが、「宇都宮市」から「東西方向の基幹となる」の部分は必要ないと考える。ネットワークということでもっとずっと広がるので、少なくとも「東西方向の基幹」という部分は入れなくてもいいのではないかと思う。あくまでもここでは広い意味で取ってもいいのではないかと思う。少なくとも、事務局の方はどうしても必要だというのであれば、せめて「東西方向」、その辺だけでも削ってもらった上で文章整理していただきたい。

事務局

- ・ 「東西方向」は、このバスシステム委員会のそもそもの目的である東西方向の基幹をバスとした場合はということで入れたものであって、「東西方向」を削除する。

永井委員長

- ・ 齋藤委員の意見の場合では、さっき議論した資料が要らないのではないかという話になってしまう。

齋藤委員

- ・ それはあると思う。当初、私は、本来、戦略会議、新交通会議、バス会議と3つあって、それは横に並んだ別個にそれぞれ独立したものと聞いているし、私もそのとおりだと思っているので、本来なら、この戦略会議の中の資料そのものは、バス会

議で別に報告しなくてもいいのではないかと考えている。バスはバス委員会の中で、ネットワークでも基本的なものでもいろいろ考えていけば良いことなので、議案の中に戦略会議の中の冒頭の部分を持ってきているが、バスの委員会の中でその部分を改めて考えても良いのではないかと思う。

永井委員長

- ・ 今苦労しているのは、いろいろな意見があるのを何とか、共通項のところで束ねられるものは何とか束ねて、最後に残った違うところは議論しなければいけないということであり、大体同じところは譲って、一つの案にして、これで行けるよねというのを今つくっている最中なので、それをもとに戻されてしまうと、「1年間何をしてきたの」となってしまう。

斎藤委員

- ・ 戦略会議の部分を外せというのは、もう別にいいのです、ネットワークだけで見ればつながっているから、それはわかっているのですけれども、ただ、あえてこのぐらいいかがでしようかということ。

永井委員長

- ・ それであれば、やはり戦略会議でネットワークの形成のときに1つ「違うのだから」というコメントを入れておいていただいて、それは皆さんが合意するかどうかは分からないが、そこで議論していただきたい。

斎藤委員

- ・ 資料6のその他で、役割分担の部分に、あえて事業者としての、行政としての責任というのを入れたらどうでしょうか。

事務局

- ・ 当然、市民、事業者、行政がそれぞれに責任を持って実施していくということなので、役割と責任ということにする。

永井委員長

- ・ 役割をどのように分担するのか。宇都宮方式を今一生懸命つくっているところなので、そこをどう詰めるかという議論をしている。いろいろなまちによって、異なるわけなので、宇都宮方式の役割分担、責任をどういうふう組織化して、みんなお互いに了解するものをつくるかということが、今我々が議論しているところなのではないかと思う。
- ・ ここに「役割」と並べて「責任」ということを入れていただきたい。

斎藤委員

- ・ ネットワークの連携で、これは事業者としての心配だが、連携するのはいいが、そこには収支というものが事業者とすればついて回ってくるので、収支バランスも考慮しながら実施していくというようなことも入れていただきたい。

永井委員長

- ・ それはもちろんだが、どう書いたらいいか。

事務局

- ・ 公共交通全体をこれから整備していくので、それはバス事業者さんの趣旨と勿論一緒だが、公共交通に今後シフトしていくというようなことから考えると、その収支だけをという表現については当然進めていかなくてはならないことなので、あえて入れなくてもいいと考えている。

永井委員長

- ・ 公共交通のシステムとしては、ある面で赤字になるのはわかるが、斎藤委員が言っているのは、バス事業者としては収支をきちんと守って欲しいということ。
- ・ バス事業者さんは赤字になるが、シフトを組んだから実施すると言ってしまったらできなくなってしまう。
- ・ 公共政策としては、ある年限赤字になっても実施するというのはあり得るが、バス事業者にそれを負担させて、赤字でも実施すると言うのは無理な話なので、それをどうするかを書くのが、公共交通の戦略会議のときの一番のポイントなので、戦略会議でもしも言う機会があれば私が言う。
- ・ 斎藤委員が言ったような収支に関することは守りながら、公共交通を整備していきますということは、どこまで書くかわからないけれども、全体の基本的なポリシーだと思う。そのようにご理解いただいて、ここでネットワーク形成のときに言う話より、もっと大きな話ではないかと思う。
- ・ この部分は事務局で、どこかでわかるようなところを一番おさまりのいいところで考えてください。

事務局

- ・ はい。

鈴木委員

- ・ 今の問題は、資料6のその他の役割分担、責任分担の近くにそういったことを一言入れるという方法もあるかなとは思う。

永井委員長

- ・ ただ、今の話は、ネットワークをつくる部分というよりは、公共交通政策の基本的な考え方は何なのかという部分に入っていなければいけない問題です。だから、書くべきところは、留意事項とかではなく一番基本的な問題なのではないか。
- ・ ここで書いてしまうと、「そんな程度？」となってしまうのではないかという気もするので、そこはちょっとお考えいただきたい。

鈴木委員

- ・ 勿論、確実にそういった基本的な問題としてきちんと考慮するということが全体でわかれば、それはそれで構わないと思う。

- ・ 私が申し上げたいのは、もしネットワークの実現化の部分で書くとしたら、関係者の役割分担及び責任分担に隣接させて書き込むかあたりと思った。

永井委員長

- ・ 池澤委員どうですか、ちょっと何かお考えありますか。

池澤委員

- ・ 斎藤委員の言っていることもよく分かるが、私たちが目指すものは何かということ。まちをきちんとつくろうという話の中で、人々の移動手段をどう確保していくかというときに、バスにスポットライトを当てているわけなので、政策を実現していくことはまた別なフェーズで議論された方がいいと思う。まず、こうあるべきだということをきちんとご提言いただいた方がやりやすいと思う。
- ・ 多分、斎藤委員がご心配されているのは、費用負担の部分だと思うが、私たちは、データが欲しい。本当に市民の人たちがどういうことを願っているのか、あるいは、今バスを利用している人たちが、更にどういうバスを欲しがっているのかが非常に重要と考えている。
- ・ いずれにしても、ネットワークが重要だということは大きいことですから、それから更にどう発展させていくかという議論が待たれる感じがする。

斎藤委員

- ・ 今のお話ですが、私どもは最初からずっとニーズが欲しい、それを求めて調査してほしいと言っている。私ども一部はやりました。あと、市の方で世論調査とかという話も以前にあったと思うが、そうではなくて、やはりニーズはニーズとして、どんなふうに、何を市民が求めているのか、そういうものを積み上げてほしい、いろいろな施策に結びつけましようと言っている。

永井委員長

- ・ 今、池澤委員の意見は、これからの宇都宮市が21世紀に目指すまちの方向という中で交通を考えていくことを、もう少し議論したらどうかという趣旨だと思う、それはそれで一つ非常に重要な検討だと思う。これは供給の方の議論。
- ・ 需要の方の問題は、これは、池澤委員の意見からすると、市民の方は、現状の前提条件を外した場合に自分がどう行動するかということを経済として出すのは非常に難しい。今のサービス水準の中でバスはどうだという議論しかできない話になってくるので、今の方々のニーズを押さえて、本音で聞いたら、そう簡単にみんな「乗り換えるよ」という答えは出てきにくいかもしれない。だから、住民の方々のニーズ、今の域内交通ニーズといった、住民の意見をどのように把握するかというのは、非常に大きな問題になってくると思う。

赤星委員

- ・ 資料から見ると、事務局は、整備も運営もみんなでやろうという程度で考えているので、その中で、運営だけ先に条件も整えないでやれということはもともと考えて

いないと思う。この運営を別にバス事業者に押しつけようとも考えていなくて、そういうものを抜きにして、どういうサービスがあるかという話を多分しているのではないかと。だから、例えば事業者としては条件を整えば実施すると言うともうちよっとわかりやすいなという気がする。

- ・ それから、議論が複雑になるのは、時間の話がないためだと思う。向こう10年ぐらい出来そうに無いから書かないという話があるかと思えば、長期的な話も書こうということがあり。そこは、何年にこれを実施するという話では決してなくて、こういうことから実施する、それが順番に連携して効果を生んでいくようなところまでイメージできれば戦略的になっていくと思う。今日はまとめということなので、そのぐらいの大きな枠組みで理解すれば良いと思いで発言させていただいた。

永井委員長

- ・ バスの場合には、プロセスというものが非常にある面では特徴が出てくると思う。
- ・ 最後、皆様に一回りご意見を伺うので、それを結果報告の最後のところに「委員のコメント」という形でまとめてもらいたい。
- ・ 斎藤委員の心配に対するご意見も入れますが、どこに入れるかはご相談させていただきたい。

斎藤委員

- ・ 1つお願いですが私どもの提案書の12ページに、方向性などをいろいろ述べている、それが、この中でどこに当てはまっているかを、後で事務局の方とチェックさせてほしい。

事務局

- ・ どの部分にそういった記載があるかというのを確認するということですね。

永井委員長

- ・ よろしいですか。それでは、議題(3)の「利便化策について」の説明をお願いします。

事務局

【資料7・8「バス利便化策について」説明】

永井委員長

- ・ それではご質問等ありましたらどうぞ。

廣田委員

- ・ 細かい指摘もあるかと思うので、最終的に反映されるかどうかは事務局にお任せするという前提の上で何点かお願いします。
- ・ 循環バスの運行はいろいろなタイプがありまして、私の理解だと、基幹公共交通、幹線バスを補完する位置づけかと理解している。それが必ず循環しているかについて、私は懐疑的なのですが、カッコでミニバスと書いてあるのでそこはよしとして、

多分事務局も当然そういう認識はあると思うが、幹線バスを補完するという前提だ
と思うので、その認識をできれば文章で出していただきたい。

- ・なぜそういうことを言うかという、必ず循環バスは「本数を増加し」と書いてあ
り、イメージがわからないが、基幹とか幹線については利用者が多いので本数を増
加することになると思うがここには書いていない、ミニバスのところは、本数を増
加することが前提みたいな表現になっているのが非常に気がかり。
- ・この文章でもいいが、補完的な役割を担うとした場合の適正なあり方を考えなけれ
ばいけないはずなので、できればそういう文章に直していただきたい、もし、どう
してもこの書きぶりがいいというご判断を事務局でされるのであれば、そういう認
識の上でこの施策が上がっているという理解でいいかということだけは確認した
いと思う。
- ・これは質問になるが、バス優先レーンの拡充の話が出ているが、優先レーン自体は、
私は公共交通の部分では非常に大事な部分だと思う。宇都宮市はかなり渋滞の課題
を抱えている市なので、今どういうところでレーンを導入していて、その状況がど
うなのかについてご説明いただけるとありがたい。次の実施場所はどこかみたいな
話は今後詰める部分だと思うのですが、是非、渋滞のお悩みがすごく高い都市なの
で、ちょっとバス優先レーンの考え方みたいな話を、雑駁なものでも教えていただ
きたい。

事務局

- ・1点目の循環バスの運行につきましては、幹線バスを補完するという考えです。ま
た、「本数を増加し利用しやすいバス」でイメージしているものは、現在走ってい
る「きぶな」が、実験当初では15分置きというもので両側を走っていたものが、
実施に当たりまして片側だけになった。それから、実際に利用者がだんだん減って
きまして、その間隔も延びていったというものがあり、それをもとに戻すというも
のも含めて、運行本数を増加して便利な循環バスにしたいという考えがあり、その
ような表現をした。
- ・優先レーンの設置箇所につきましては、これまで大通り等を中心にして、バスの通
行量が多い片側2車線以上の道路に設置された経過がある。これらの路線の延長で
道路改良により車線が確保された道路において、今後整備の検討をしていきたいと
考えている。
- ・現在の渋滞の状況につきましては、設置はされているが、実際に守られていないと
いう状況にある。本来、専用・優先レーンの規制が守られれば、定時性とか速達性
などの効果が出ると考えているが、なかなかそうならない状況にある。

廣田委員

- ・循環バスは、「きぶな」が補完なのかどうかというのは多分議論あるところだと思
うが、一応やはり補完だということですね。前提として確認しておきたいと思った

ので、改めてお聴きしましたが、わかりました。

- ・ 魚の骨とか公共交通体系の整理をしているので、現実問題どう当てはめていくかについては今後の議論だと思うのですが、循環バスを増やした分だけ需要が増えるわけでもないと思うので、そういう認識は持っていただいた方が良いと思う。

事務局

- ・ バスネットワークについてのミニバスのところに、「幹線のバス路線をつなぐ循環路線」と記載しているので、バス利便化策の方にも、同じような表現で「幹線バスをつなぐ」ということを記載したいと考えます。

齋藤委員

- ・ 資料7と8のJR宇都宮駅西口交通環境整備の部分に「バスロータリー内でのバスの円滑な運行を確保する」となっているが、「バスの円滑かつ安全」として「安全」を入れていただきたい。
- ・ 資料8の西口整備で、短期的な取り組みは書かれているが、中長期的には、バス、タクシー、自家用車、そういったものの使い分け、すみ分けという表現か、あるいは規制という表現か、その辺をきちんと中長期的には書いていただきたい。
- ・ 資料7、8のバス利用環境整備ですが、複数バス停の統合というところですが、もう既に統合している場所がありますが、場所によっては、統合により渋滞を引き起こす可能性が十分にありますので、その文言を「走行環境に影響を与えないことを前提にバス停の統合化を検討していく」というようなことで修正していただきたい。
- ・ 資料7の需要喚起策、「モビリティ・マネジメント」ですが、多分これは公表されると思うので、非常にモビリティ・マネジメントについて、一般の方から見てもよくわかるような書き方で表現しておいていただきたい。
- ・ 資料8の3ページで「乗り継ぎ割引制度の導入」と書いてあるが、その中の実施主体が、ここでは「バス事業者」のみになっている。地域内交通の事業者も、割引制度を一緒に実施することも想定されるのでつけ加えていただきたい。

事務局

- ・ 資料8の3ページで「乗り継ぎ割引制度の導入」は実施主体に地域内交通の事業者を加える。
- ・ 資料7のJR宇都宮駅西口環境整備の部分は、「円滑かつ安全」とする。
- ・ 資料8の8ページの複数バス停の統合では、「走行環境等を配慮し」ということでご指摘の意味も含む表現と考えている。
- ・ モビリティ・マネジメントは注釈を入れて分かるようにする。

鈴木委員

- ・ 資料8の方の実施主体の部分を、それぞれの項目でもう一度チェックしていただきたい。ほかにも実施主体がある、または関係主体が本来書かれるべきだと思われる

ところもある。

- ・ 例えば、9ページ「後ろ乗り前降りなどの乗降方法の見直しを行う」では、実際に乗降方法を変えていくのは確かにバス事業者だが、実施するに当たっては、例えば植栽を変えたり、あるいはガードレールを切ったりというようなことも必要になる可能性がありますし、そういったことを考えると、実施主体あるいは関係部署がバス事業者と書いてあるだけでは、ちょっと不備な部分もあると思う。

事務局

- ・ わかりました。

永井委員長

- ・ 最後のまとめ、「検討結果の報告」について説明をお願いします。

【資料9「検討結果報告（素案）」説明】

永井委員長

- ・ こういうようなまとめですが、ご意見はありますか。

齋藤委員

- ・ もう一度こだわっていて申し訳ないが、資料9の中で、バスによるネットワークだけというわけにはいかないでしょうか。東西交通軸、それは必ずどうしても入れなければいけないでしょうか。確かに東西交通軸をずっと話してきたのは間違いないですが、この表で、表紙の頭に東西交通軸というのはどうしても入れなければならないのか。

事務局

- ・ この委員会設置の目的が、東西交通をバスで担った場合とその利便化策という目的で設置している。その中で、これを抜いてしまうと、何のために検討してきたのかというのが分からなくなってしまうと思うので、抜くことは難しい。

齋藤委員

- ・ わかりました。ちょっと私どもは私どもでこだわりがあったものですから。

永井委員長

- ・ 時間も押しているなので、今のこの検討結果報告をどう使うかも含めて、齋藤委員の方から回って、1年間の感想でも結構ですし、成果と、それから問題点、いろいろあると思うが、手短に何か全体のまとめをお願いしたい。

齋藤委員

- ・ 1年間やらせていただいて、特に、まず、このバスシステム委員会の立ち上げ、本当にありがとうございましたというのと、非常に時間のない中で議論してきたので、もっと考える時間、討議する時間が欲しかった、余りにも短過ぎたと、もっとしっかりやりたかったという思いがあった。

大井委員

- ・ どうも1年間ありがとうございました。交通事業者としてかなり勉強になった部分もあります。総論になると思うが、いろいろ具体的な案が出て、バスシステムをいい方に構築していくということでこの委員会はあったと思うが、交通事業と行政の決定的に違うところは、事業者はあくまでも利益を出さないと、どうしても事業存続が難しいというところがあります。そういったものが若干はさまになっているところがあるかと思う。
- ・ 今回、交通事業者が3社入っているが、当然それぞれ運営環境も経営環境も違うので、その辺の、溝とは言いませんが、そういったものが見え隠れしているのがちょっときつかったかなという部分もあります。当然、交通事業者としてのミッションとして、今すぐに実施できることも非常に多くなっているので、こういったものを活用し、更にいいものとして実施していくために交通事業者として何ができるかというのを今後模索して、戦略の方へつなげていきたいと思っている。

齋藤委員

- ・ 1つすみません。今、この次第の中のどこを議論しているのですか。

永井委員長

- ・ 議事の最後の部分になります。

齋藤委員

- ・ それでは、また、その他があると考えてよろしいか。

永井委員長

- ・ まだ何かありますか。

齋藤委員

- ・ はい、あります。

永井委員長

- ・ では、ひとまず、皆様のご意見を伺ってからお願いします。

廣田委員

- ・ 先ほど、役割と責任という話が出ましたけれども、公共交通の問題を考える上で、いろいろな方が総力戦でやらないとだめだという話をされている。役割を言うまでもないと思うが、行政、それから国にもかなり責任部分があると思うが、まず、市の公共交通、地域の公共交通の戦略をコーディネートし、そして引っ張っていく自治体としての役割、事業者は事業者として、そういう調整の中でやられて、果たすべきとされた役割を安全な運行で担うということと、利用者利便のために何ができるかということを追求しながら、当然それは一定の利益水準の確保が前提ですけれども、やられるということ。
- ・ あと、市民の役割というのが最近注目されていて、市民のニーズを反映させるということもありますけれども、「乗って残す」という言葉に集約されるように、市民

としての役割を求められる。

- ・ そういう意味で、今たまたま3つの役割分担、3つの主体に分類しましたがけれども、そういった方々が、それぞれの持ち場、持ち場で、当然それを決めるときには協議・連携が必要ですが、そういった持ち場、持ち場でそれぞれの強みを発揮して頂くことが非常に大事だと思う。
- ・ 宇都宮市においては、そういう課題の認識が醸成されていて、突っ込んだ議論ができてきていることは、我々非常に注目しているし、今後もそういった形で議論が継続されていくことを、国としても非常に注目し期待しているので、今後とも、こちらもよろしくお願ひしたい。

芝野代理委員

- ・ 中期的施策の中では、大通りのトランジットモールと記載されているが、例えば東西の基幹交通をバスまたはLRTとした場合、他の一般交通に与える影響は大きいと当然予想される。資料6の内容を見ると、一般車両の走行性が低下するということから、実効性の検討が必要とされている。現在の交通量の中で、バスシステムあるいはLRTを運用した時に、どのような影響が出てくるのかについてシミュレーションをしていただき、それによって、その後の規制などを含めた課題がでてくると思う。

阿久津委員

- ・ 先ほどモビリティ・マネジメントという話がありましたが、宇都宮市では今年度3路線議論しており、日光街道を初め、清原方面などではありますが、非常に評判が良いと聞いている。
- ・ バス利用者のニーズというお話ですが、ニーズを把握するのはもちろんですが、それを掘り起こす、あるいはニーズをつくるといったようなことも必要ではないかと考えていて、その中で、モビリティ・マネジメント、併せて、市としては第1と第3の水曜日「エコ通勤デー」というのを始め、300人ぐらいの職員が車通勤からバスの方に乗り換えたと思う。今後、そのようなニーズをつくっていくという方向で公共交通を守り育てるといのが必要ではないかと考えている。

池澤委員

- ・ 私はいつも考えるのですが、今の宇都宮の大通りは多くのバスが走って、お客さんが利用しているが、これが10年後、20年後、どんなまちになっているだろうか。きっとあの建物も建て替えになっている、あの人はもう、きっと車の運転はできないと考えたときに、実は私もそういう公共交通がないと生きていけない様になると思う。
- ・ そんなときに力を出すのは何だろうと考えると、やはり行政がしっかりとした政策を立てることだと思っている。20年後を考えたときの人の移動手段をもう一度今回の委員会で再確認させてもらい、ますます行政の責任が重いと感じた。

赤星委員

- ・ バスのネットワークをみんなで考えるという、大変すばらしい取り組みだなと思って参加させていただいた。是非、ここまで来たからには、ほかの都市が見本とするような美しいまとめ方をさせていただきたいと思っている。
- ・ 先ほど言いましたが、前半はあるべき論をみんなでやろうということで良いのかなど。資料7, 8のあたりに主体が出てきますので、そういったまとめ方もあるのかなと思いましたので、検討いただければと思う。
- ・ これはいつも言っているのだが、短期施策を23年までと決めると、23年まではこれをしておけば良いとなりがち。それは行政に言えることですが、そうではなくて、これからも改善を日々検討していったら、23年までの間でも出来る部分とはどんどん実施していくということをどこかに書いておけば、継続した取り組みができると思う。
- ・ 例えば、バス専用レーンがあって、一般車が入ってきているならば物理的に分離するとか、やろうと思えばすぐできる話で、ご検討いただければいいのかなと思う。

根岸委員

- ・ ワーキングも含めて何回も会議を開催して、結局何をしてきたのかなと思うと、要は、バス事業者として何ができるのか。
- ・ バスの利便化策は短・中・長とあるわけですが、私は多分、最初に申し上げたと思うが、できるものからやりましょうと。できるものって何だろうということで幾つかの施策ができたわけではありますが、バス事業者としては、やはり費用対効果を配慮した施策の実施であること。そして、やはり利用者、乗客の視点に立ったバス施策の実施。そして、何度も言われているが、適切な役割分担のもと、行政サイドの協力、あるいは支援がないとできないというような考えを持っている。
- ・ 以前は、私どもも行政との関わりは少なかったのですが、行政とも関わりを持って、かなり視野が広がって、何を実施するにしても、行政の援助がないと難しいと思っているので、その辺のところは大目に見ていただいて、連携して、協調してやりたいと考えている。

鈴木委員

- ・ このバスシステ委員会に参加させていただきましてありがとうございました。
- ・ 基本的に、今非常に、90%以上マイカーに依存している現在の宇都宮の交通を改善する、それと、今後の少子高齢化の世の中に対応していくためにも、公共交通にシフトさせていくということのために、バスをどのように機能できる状態にして持続させるかという部分は、恐らくここにいるメンバーの認識というのは多分一緒だと思う。
- ・ 細かいところで、当然、その立場による違いはあるだろうと思うが、基本的なところでは、バスをいかに上手に使い、まちづくりにも生かしていくというような視点

が中心だったと思う。そういう中で議論してきて今回のような結果が出てきたことは、非常に良いことだろうと思う。

- ・ 問題は、これからどういうふうの実現に向けて動いていくかということだと思う。基本的な考え方は、今回、特に資料6あたりで示されていることというのは、非常に大切なことが書かれているので、特に、先ほど廣田委員からもご意見のあった、市民、事業者、行政などが役割分担、あるいは責任分担をしていく、私はここが非常に大切な部分だろうと認識している。
- ・ 今後どうしていくかという話ですけれども、これは別に書き込んでくれとか言うわけではなく、例えば、今回、利便化策についてのメニューがたくさん出てきました。これを見ていると、例えば今の新しい法に基づく公共交通の活性化再生事業などを使う方法もあると思うが、このメニューを総合的に一定の期間を使ってトータルで取り組んでいこうとすると、私は、オムニバスタウンのメニューに非常に近いなというイメージを持っている。オムニバスタウンということであれば、警察も巻き込んでトータルで取り組んでいけるものでもありますし、そういった手法も候補に入れて今後の進め方をいろいろ考えていただきたいと思う。
- ・ そういう意味では、かなり良いメニュー出しもできたし、いかにこれを実現に結びつけていくかという部分に今後心を砕いていただければと思う。それで、関係者が協力できるような仕組みをつくっていただければと思う。

永井委員長

- ・ どうもありがとうございました。今の総括的なご意見を踏まえて報告の方をまとめていただきたいと思う。事務局の方で、報告をどういう手順でまとめるかについて説明願います。

事務局

- ・ 今回の検討結果の報告の取りまとめ方法につきましては、本日いただいた提案等を踏まえまして、更に委員長等と再度調整、修正しながら取りまとめていきたいと考えております。

永井委員長

- ・ そのようなことでまとめさせていただきたいと思います。ご了承いただけますでしょうか。
- ・ それでは、ありがとうございました。その他については事務局の方でお願いします。

事務局

- ・ その他について、先ほどの齋藤委員からどうぞ。

齋藤委員

- ・ 鈴木委員の方からも既にお話が出てしまったが、これからということで、このままで終わってしまってもいけないので、今後どのようにこの出された課題について協議を継続していくのか。

- ・そしてまた、この内容は、オムニバスタウン構想へも極めて近いところまで来ているのではないかと。そういう意味で、私としては、これを更に進め、深くして、そちらの方向へ持って行ってほしいと思うので、事務局の方からその辺の答えを聞かせていただければと思う。今後、あるいはオムニバスの方へ向かって、21年度については無理かもしれないが、22年度にでも、別な会議体を立ち上げていただきたいと思う。

事務局

- ・オムニバスタウンと今後の進め方についてであります。バス交通というのは大変身近な足と考えており、将来においても、当然、バス交通というものが公共交通ネットワークを支える重要な役割と考えている。
- ・今後、宇都宮市としましては、将来のまちづくりというものを見据えた中で、バス交通も含めまして、車、歩行者、自転車、そういった相互の公共交通が連携を取れた計画を今後まとめていきたいと考えている。
- ・現在3つの委員会等がありますが、それらの検討結果を踏まえまして、市民の皆様にも、今後、宇都宮をどのようにしていくかをご説明し、それから、議会等にもご報告しながら進めていきたいと考えている。
- ・オムニバスタウンの指定というものは、さまざまな交通問題を解決し、整備していく上でも大変有効な考えであると思う。今後、その必要性も含めて検討していきたいと考えている。

齋藤委員

- ・わかりました。

事務局

- ・赤星委員から、都市構造についての資料の紹介があります。パワーポイントでの説明ということなので、よろしくお願ひします。

【赤星委員「都市構造に関する資料」紹介】

事務局

- ・ありがとうございました。その他については以上です。

永井委員長

- ・ありがとうございました。バス検討委員会につきましては、4月より協議いただきましてありがとうございました。今回をもって終了となります。
- ・長期にわたりましてご協力ありがとうございました。皆様のご協力を更にいただき、この成果がうまく運営されるようにしたいと思います。事務局の方もよろしくお願ひします。

事務局

- ・ 委員長，ありがとうございました。最後に，宇都宮市の総合政策部長，岡地よりごあいさつ申し上げます。

【岡地総合政策部長あいさつ】

事務局

- ・ それでは，これをもちましてバスシステム検討委員会は閉会させていただきます。ありがとうございました。