

第34回 「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」結果概要

- 日時 令和4年8月23日（火）午後1時30分～午後3時10分
- 場所 栃木県産業会館 8階大会議室
- 内容
- 1 開 会
 - 2 あいさつ（森本委員長）
 - 3 設置要綱の一部改正について
 - 4 報 告
 - (1) 駅東側の工事完了の見通し、開業予定等について
 - (2) （仮称）ベルモール周辺トランジットセンター及び
（仮称）芳賀町工業団地トランジットセンターについて
 - 5 議 題
 - (1) 駅西側におけるLRT等によるNCCの更なる推進について
 - (2) 今後の芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会等の検討方針について
 - 6 その他（情報提供）
 - ・ 宇都宮市における地域内交通へのICカードシステムと乗継割引制度の導入について
 - 7 閉 会

【会議結果】

- 3 設置要綱の一部改正について
【各委員，了承】
- 5 議 題
 - (1) 駅西側におけるLRT等によるNCCの更なる推進について
【各委員，了承】
 - (2) 今後の芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会等の検討方針について
【各委員，了承】

【主な発言の要旨】

3 設置要綱の一部改正について・・・資料1

【事務局】

- ・ 資料1説明

【各委員，了承】

4 報告

(1) 駅東側の工事完了の見通し，開業予定等について・・・資料2

【事務局】

- ・ 資料2説明

【各委員，意見等なし】

(2) (仮称)ベルモール周辺トランジットセンター及び
(仮称)芳賀町工業団地トランジットセンターについて

・・・資料3-1，資料3-2

【事務局】

- ・ 資料3-1，資料3-2説明

【森本委員長】

- ・ (仮称)ベルモール周辺トランジットセンターについては，いつから使用可能となるのか。

【事務局】

- ・ 今後設計のうえ発注を行い，令和5年8月の開業までには完成させる予定である。

【森本委員長】

- ・ (仮称)芳賀町工業団地トランジットセンターについては，完成予定の令和5年3月から使えるということによろしいか。

【事務局】

- ・ その通りである。

5 議題

(1) 駅西側におけるLRT等によるNCCの更なる推進について・・・資料4

【事務局】

- ・ 資料4説明

【森本委員長】

- ・ 事務局の説明は以上であるが、皆様からご意見をいただく前に、本日欠席の、交通結節点等基盤整備部会の部会長である岸井委員からコメントをいただいているので、事務局から紹介をお願いします。

【事務局】

- ・ 本日欠席の岸井委員から、交通結節点等基盤整備部会の部会長としての立場からコメントをいただいているので、紹介させていただきます。
- ・ 駅西側の整備区間を検討するにあたっては、まちづくりの効果などにおける整備が望ましい区間の検討や、端部停留場に必要の折り返し運行を行うための技術的な観点からの検討を行った。
- ・ まずは、まちづくりの効果などにおける整備が望ましい区間の検討として、宇都宮市が目指しているネットワーク型コンパクトシティの形成の効果を早期に発現させる観点から、まちづくりの効果として、拠点化の促進や交通ネットワークの構築による評価を行うとともに、さらには、事業効率性として、沿線の人口や拠点施設の立地状況などによる評価を行い、その結果、平成30年に示した5つの区間のうち、「護国神社付近から宇都宮環状線付近まで」延伸することが望ましいと評価を行った。
- ・ その上で、端部停留場に必要の折り返し運行を行うための技術的な観点からの検討として、折り返し運行を行うための分岐器の設置可否の検討を行い、運行効率性の観点から、停留場と分岐器の配置や、分岐器設置箇所における軌道の縦断勾配などを勘案し、「教育会館付近」まで延伸することが望ましいとしたところである。
- ・ また、部会における検討結果を踏まえて、行政側でよく議論いただき、取りまとめていただくとしたところである。
- ・ 今回、市の方針として、整備区間などが示されたところであり、本日の芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会においても、ご議論いただければと考えている。
- ・ 今後は、今回市から示された整備区間において、バス路線の再編も含めた大通りの道路空間再編などについて検討を深め、LRT導入後も円滑な交通の確保が出来るよう、議論を進めていただきたいと考えている。
- ・ 岸井委員からのコメントは以上である。

【森本委員長】

- ・ それでは、皆様からご意見をお願いします。

【行政アドバイザー】

- ・ ウォーカブルなまちづくりの観点が随所にちりばめてあると思うが、そのような中で、自転車のまち宇都宮として自転車の走行空間の考えがあればお答え願いたい。

【事務局】

- ・ 本日の資料では自転車にあまり触れていないが、自転車のまち宇都宮に向け、引き続き都心部内における走行環境の向上や、レンタサイクル等の仕組みの充実などについて、拠点形成の取組でも検討していきたい。

【行政アドバイザー】

- ・ 走行空間の話が重要であると考え。この後の議論になると思うが、大通りをどうしようかという、LRTと車と荷捌きスペース、自転車、歩行者などのシェアの問題について、先日、「都心部まちづくりプラン」の懇談会が宇都宮市で行われたと思うが、色々な意見が出て、限られた空間ですべてを盛り込むのは無理ではないかとの意見が多かった。
- ・ そういった中で、提案のあったウォーカブルなまちづくりについては、行政として、歩道を狭める考えではなく、今の空間をしっかりと確保したうえで議論を進めていく大前提が必要だと考える。
- ・ 県道であるので、県の宇都宮土木事務所も含め、管理する部署が入りいろいろな協議をしていきたい。

【事務局】

- ・ ウォーカブルの考え方や、自転車などを大通りにどのように導入していくかとの意見を頂いた。
- ・ 今後、密に道路管理者、交通管理者などの関係機関と協議をしていきたいと考えている。

【東副市長】

- ・ 大通りの空間構成を考えると、まちなかの開発、まちづくりとして考えていく必要があると考えており、行政が主体的に用意をするということではなく、柔軟に関係機関とご相談させていただきたい。

【森本委員長】

- ・ 交通戦略の中で、公共交通、L R T、自転車、車など全体について市として議論しているため、西側の大通りについては、部分的にまちづくりのビジョンの中できちんと整理を行い、密接に県と市が調整していただければと思う。

【大森委員】

- ・ 自転車に関連して東側の話をしたいと思うが、東側の鬼怒通りは自転車のレーンを整備しないと伺っている。
- ・ 鬼怒通りを自転車で通りたいと考えている人もいると思うので、市民から鬼怒通りを自転車で通りたいときはどこを通ればよいのかを問われた際に、しっかりと答えられるようにしておかないといけない。
- ・ 市として自転車よりもL R Tを優先し、自転車の通行でなく、サイクルアンドライドしてくださいとは言えないと思う。また、自転車をL R Tに寄せられるようにするのかどうか、検討段階だと思うが、もう少し今の段階で考えたほうが良いのではないか。

【事務局】

- ・ 駅東側の自転車の利用については、ご指摘の通り、今後、道路管理者や交通管理者などと連携をしながら、交通マナーなどの周知に努めてまいりたいと考える。

【事務局】

- ・ 自転車をL R Tにさせることについては、軌道運送事業者である宇都宮ライトレールと協議し進めていきたいと考えている。

【大森委員】

- ・ 東側については自転車レーンを整備しないということになるので、開業後、それによる市民の交通行動や意見を十分にくみ取った上で、西側の道路空間のことを考えるのが必要だと考える。

【森本委員長】

- ・ 自転車のまちづくりとして、全体のバランスをどのように考えるのか、引き続き議論を進めていただければと考える。

【行政アドバイザー】

- ・ 2点意見を述べさせていただく。
- ・ 1つ目は、まちづくりの効果試算のところでは経済効果を出しているが、その経済効

果で測りうる以外のものでも、様々な整備効果があると思っており、今までの委員会の資料ではそういったものも出てきていたので、例えば足腰が悪いお年寄りの方たちも沢山外出するようになり医療費が減少していただくか、学生の送迎のコストが減り母親の働き方が楽になるとか、経済効果で測れること以外にも様々な効果があると思うので、合わせて一緒に出していったほうが良いのではないかと。

- ・ もう1点は、14ページに「プレイスメイキングの推進」とあり、LRTの車両が走るようになると、とてもシンボリックでまちに対し凄く印象が変わるものだと思うので、良い取組だなと思って聞いていた。
- ・ その助走というか、東側・東口の方でもできることが沢山あると考えており、プレイスメイキングというのは大々的な整備をしなくてもできるような仕掛けだと思うので、西口の助走も兼ねて、東口の新しく整備した広場やトランジットセンターなど、沢山人が待つようなところで、色々な仕掛けを行っていくとよいのではないかと。

【事務局】

- ・ アドバイザーからご意見をいただいた通り、LRT整備効果検討部会を設置し、主に、東側におけるLRTの効果や評価指標というものを整理しているところである。
- ・ 西側の整備効果については、まだ部会のなかで細かく検討していないという状況もあり、今回、西側の区間公表に当たり、経済波及効果というものを一つの指標として出させていただいた。

【事務局】

- ・ プレイスメイキングについては、既成市街地である西側の中心市街地において、既存の道路空間や民有地を一体的に捉えて、人中心の空間づくりを推進する取組として、民間団体とも連携しながら、本年3月に先行して社会実験を行ったところである。
- ・ 先ほどご意見いただいた東側についても、施設管理者のお話を伺いながら、活用できる場所であれば検討していきたい。

【中尾委員】

- ・ 軌道運送事業者の立場として、2点ほどお願いをしたい。
- ・ 1つ目であるが、来年8月の開業から東側の導入効果を挙げるためにも、西側延伸については色々と大きな期待を持っているところである。
- ・ しかしながら、西側については、運行上の問題とか地形上の問題に関することが多々あり、今後、十分な協議をお願いしたいと思っている。
- ・ もう1つは、駅西側から二荒山神社前、東武デパート間を歩く方が非常に多く、こういった歩行者のOD調査をしっかりとやっていただきたい。
- ・ 歩くのが好きだったり、お金がもったいないとか、バスに乗るのもなかなか分かり

にくい、というような様々な理由から歩かれているのではないかと思うので、LRTを利用しない方も多いのではないかと思う。

- ・ そうしたデータを基に、西側延伸の収支計画を立てることから、そのデータの基になる人の流れ・動きの実態を把握する必要があるためである。
- ・ また、先ほどからウォーカブルなまちづくりという話が色々出ているが、それが促進されると、一方で電車・バスなどの公共交通機関を利用する人たちが減ってくるという心配や恐れもあるのではないかと思っている。
- ・ そのあたりのさじ加減をうまくやっていただいて、電車・バスをもっと利用して、地域コミュニティバス等ともうまく連携しながら、それこそ他の地方都市にないような、今後、運転ができない人が多い高齢社会において、宇都宮を見習えというようなまちづくりにしていただきたいという風に思っているの、よろしくお願ひしたい。

【事務局】

- ・ 1点目であるが、今後西側の検討を進めるにあたっては、道路の勾配や曲線であったり様々な検討が必要であり、宇都宮ライトレール株式会社とも引き続き協議をさせていただきたいと考えている。
- ・ また、今後、西側の人々がどれくらい乗るのか、動きがどうなるのかということについては、部会や検討委員会などで、時期を見て協議をお願いしたいと考えており、引き続きよろしくお願ひしたい。

【森本委員長】

- ・ 中心市街地の方は、新しい機器を入れ、データを取り続けていると思うが、こういったデータを上手に活用しながら、できるだけ正しいデータのもとで需要推計をする、そういったことをぜひお願ひできればと思う。
- ・ 本日も欠席の長田委員がそのような研究をされていると理解している。

【行政アドバイザー】

- ・ **別紙1**の右下、「ウォーカブルなまちづくり」について、やはり西側の整備に当たっては大通りの交通流入が一番気になるところだと思っている。
- ・ 自動車の流入抑制対策として駐車場の駐車台数を減らす取組を進めていくということが書かれているけれども、素人考えではあるが、駐車台数を単に減らすだけの方法は、駐車場を探してさまよう自家用車が増えてしまう可能性もあり、例えばもう少し思い切った歩行者天国、交通ルールの導入などといった、そもそも自動車が流入しないような方法の検討も必要ではないかと思う。
- ・ パークアンドライドやバス路線の再編などによる、自動車との乗り継ぎやLRTとの乗り継ぎというの、も考えていく必要があるが、東側は土地に比較的余裕があったの

で、トランジットセンターを作りやすかったのではないかと思うのに対し、西側は既存市街地が張り付いているため、事業上そういった検討が難しい部分があり、逆にそういったところを東側よりも強く考えていかないと、なかなかLRTが邪魔なものとして上手くいかなくなってしまうと思うので、初期の段階からそういったことも含めて事業を検討していただきたいと思っている。

【事務局】

- ・ 駐車場に関する取組については、まちなかの駐車台数を減らす取組を例として記載させていただいたが、根幹にある目的は、まちなかの駐車場の配置を適正にしていくものと捉えている。
- ・ これまで増加してきた駐車場について、今後の公共交通の進展に合わせた需要の変化も予測しながら、適正配置に向けてLRT沿線等の駐車場を、まちなかから外れたエリアに集約化するような施策や、駐車場法だけでなく、立地適正化計画に基づく取組などさまざまな施策があり、制度の活用について検討していく。
- ・ こうした検討は、現在「都心部まちづくりビジョン」を実現するためのプランの策定に取り組んでいるところであり、今後、そういった中で駐車場に関する取組も議論していきたい。

【望月委員】

- ・ 今回、整備区間を決めるというのが大きな一つのポイントだと思う。
- ・ **資料4** 6ページから整備区間の抽出ということで段階を追って整理がされており、大谷観光地までは、全体のまちづくりの構成としてここまですべてを検討区間と位置付けているが、整備区間については、事業性などをきちっと検討したうえでここまでの区間にしているということをより明示した方がよい。
- ・ そういった意味で言うと、**資料4** 4ページ目の表中下から2つ目の欄にある沿線の人口密度、自動車からの転換可能性のトリップ数を見ていくと、まずは、①～③区間までのところが、事業性を高める区間だということで選ばれており、こういったロジックを明示したほうがいいのではないかと思う。
- ・ ⑤区間まで延びればよいとは思うものの、通常の運輸事業で行くとなかなかそこまでは難しいと思う。
- ・ 仮にやろうとすれば、色々な工夫をしなければいけない。とりあえずは、整備区間については、通常の事業性採算性がきちっととれる可能性がある③区間までを位置付けるということを明示したほうがよく、その上で、**資料4** 7ページで折り返しの地点を検討して位置づけたというロジックをたてた方がいいのかなと思っている。
- ・ それから、都市拠点の形成、これが非常に重要だと思っており、前からあったように、西側にLRTを伸ばすというのは目的ではなく手段である。

- ・ 宇都宮の中心市街地を50年先も確実に残すための非常に重要な手段だという位置づけだったので、この都市機能の強化というところはしっかりやっていただかなければならない。
- ・ どこに電停を作るかというのは、資料4 9ページのところに西口と二荒山神社と東武宇都宮駅と桜通り十文字、護国神社については配置し、その他は開発等踏まえて引き続き検討を進めるとあるため、都市機能を電停近くに確実に誘導していく。
- ・ これはすごく大事であると考えており、ぜひよろしくお願ひしたい。今、構想されている民間開発もございましょうから、それほど長い期間ではない段階で、電停をどこに作るかということを含め、計画を作っていかなければいけない。
- ・ 1点質問があり、資料4 13ページに東武宇都宮駅付近のところに、「交通結節機能の高度化に向けた周辺の民間開発との連携による将来的な施設整備についても検討」との記述があるが、具体的にはどんなことを考えているのか、今の段階で説明できるのであれば、よろしくお願ひする。

【事務局】

- ・ 東武駅周辺については、「都市部まちづくりビジョン」において、中心商業地の玄関口でありLRTや他の公共交通との交通結節点であるとともに、鉄道駅と商店街が一体となった賑わい交流が生まれるエリアとして位置づけている。
- ・ こうした将来像の実現に向けては、鉄道と、大通りに入るLRT、バスが相互に乗り換えしやすい結節機能の強化というのが、将来的には必要になるのではないかと考えている。
- ・ 交通結節機能の強化にあたっては、鉄道駅を中心とした周辺の民間開発等と連携した施設整備も視野に入れながら検討していく考えである。

【中尾委員】

- ・ 今のご回答にも関連するが、東武デパートから大通りまでの間の東武馬車道通りを、将来、トランジットモールにするというような計画はあるのか。

【事務局】

- ・ 先ほど申し上げたが、本年3月に人中心の空間づくりの社会実験を行ったのが、東武馬車道通りである。
- ・ 今後、どういう交通結節機能を強化していくべきかという議論のなかで、今ご指摘いただいたようなモール化ということも含め、空間のあり方についても検討していればと考えている。

【行政アドバイザー】

- ・ まず感想であるが、資料を拝見して、西側を今後具体的に検討していくんだという方針を示されたというのは、私は価値があることであると思っている。
- ・ 普段は大体わざと公共交通を乗らないで歩いているが、歩いての感想は、LRTがあつたら乗るだろうなという感想を持っており、この西側のLRTの計画は、まちづくりの大きな軸として50年先、100年までの宇都宮の経済を支える大きな柱となっていくのだろう、是非これが具体化していくことを期待したいという感想を持っている。
- ・ 1点気になっているのが、足利銀行の本店から大谷観光地までの間が、道路の幅が狭いような気がするが、作新学院を越えて教育会館までの間は、道路の拡幅もセットで考えているのかどうか、分かれば教えていただきたい。

【事務局】

- ・ 足利銀行本店、桜通り十文字付近という話になりますけれども、現在その周辺については、道路整備を行っており、現在、桜通り十文字付近につきましては、栃木県で街路整備の事業中のところもあり、最終的には、30メートルの幅員になり、概ね宇都宮環状線までは道路幅員が取れるという状況である。
- ・ 宇都宮環状線から先、東北自動車道、大谷観光地付近については、まだ若干道路が狭いという状況となっている。

【行政アドバイザー】

- ・ 教育会館前の終点については、芳賀の最終停留場と同じように道路の中央に作る予定であるか。

【事務局】

- ・ 今回区間を公表させていただいた中で検討した内容としては、道路の中央に停留場や折り返しの運行に必要な分岐器等も配置していく計画である。

【行政アドバイザー】

- ・ 今後様々な関係機関と協議をされると思うが、交通管理者としては、道路の中央でなく、ぜひ別なところにそういった施設を備えていただけるようなことも検討していただきたい。
- ・ 道路の中央で横断歩道や信号機などを付けることによる渋滞や交通事故の発生の可能性を考えた場合、別な、道路以外のところで往復運転ができるのであれば望ましいのではないかと個人的に思っており、ぜひそういった検討もよろしくお願ひしたい。

【事務局】

- ・ 今後、引続き道路管理者や交通管理者と綿密にご協議をさせていただきたいと思っている。
- ・ 我々としては、交差点の中に、既存の横断歩道等を活用する形の施設配置をしていきたいと考えているところであり、検討内容が整理でき次第、またご協議させていただければと思っているので、よろしくお願いします。

【行政アドバイザー】

- ・ 大通りについては、バスや一般車両、自転車、歩行者など、多くの方が利用されている中で、ウォークアブルなまちづくりを進めていくとなると、一般車両が制限を受けるものとする。
- ・ 大通りについては、商業施設など様々な施設が配置されている中で、一般車両がどのような形で移動するのかということが重要であることから、そのあたりを十分に検討していただきたい。

【事務局】

- ・ 大通りの道路をどのようにしていくかは重要であると考えており、自動車も含め、今後、さらに検討を深めていく中でご協議させていただきたい。

【行政アドバイザー】

- ・ 持続可能なまちづくりのためには、車中心は良くないということは共通認識だと考えている。
- ・ そのような中、車がどのような動きをするかということは、すでに宇都宮市や栃木県における道路整備を進めている中で、少しずつ大通りに入る車の状態も変わってきているものと認識しており、LRTを導入するためには思い切って車線を減らすというくらいの考えを持たなければならないのではないかと考えている。
- ・ また、バスの再編については、今後、肝になるものと考えており、沖縄のゆいレール（モノレール）の事例では、開業後に、路線バスも同時に運行したところ、発着地から目的地まで乗り換えなしに行けることから、路線バスの利用がモノレールを上回ってしまい、なかなか転換しなかったと聞いている。
- ・ そういった事例を踏まえると、LRTと路線バスを重複させて走らせることは、なかなかLRTに転換してもらえないのではという議論も出てくるのではないかと考えており、LRTと路線バスの役割分担の議論も深めていただきたいと考えている。
- ・ その上でバスの再編を行うことで、バス停の数が変わるなど、大通りの空間がさらに変わり、LRTの空間を生み出すといったところも含め、議論を深めていくことが必要だと考えている。

【事務局】

- ・ 今後のLRTの導入と併せ、バスの再編も重要であると認識しており、役割分担については、**資料4**12ページでもお示ししているが、西側のバス路線の再編にあたり、バスの利用者の利便性や、バス事業者の事業継続性についても十分配慮しながら進めていく必要があると考えている。
- ・ また、ネットワークの形成のほか、いかに公共交通利用者のサービスを高めていくか、あるいは意識啓発を図っていくかも併せて検討していくことで、LRTも、バスも、ご自分の移動の実態に合わせて選択していただけるような公共交通にしていきたいと考えている。
- ・ 議論を進めるにあたっては、事業者様はもとより、栃木県ともご協議させていただきながら、より良いものにしていきたいと考えている。

【森本委員長】

- ・ 本議題の目的は、NCCの更なる推進である。NCCは2008年の宇都宮市の総合計画の時にでてきたキーワードであり、かれこれ14年経ち、総合計画も作り変えられ、加えて都市計画のマスタープランも作り変えられた中で、宇都宮市は着実にこの政策を進めている。
- ・ そういった大きなフレームの中で、今回、西側の整備区間を教育会館付近までと選定したということは、一定の論理性はあるのではないかと考えている。
- ・ 一方で、望月委員からもあったように、整備区間を一定程度決めたということは、事業化に向け、事業性を議論するために、さらに詳細な調査を実施することが不可欠であり、一定程度の目標を決めてさらに照査をしていただきたい。
- ・ その中で、3点お話をさせていただくと、まず一つは、中心市街地に関し、都心部まちづくりビジョンを今年の2月に策定しているが、その中で、本日皆様に議論していただいた駐車場や歩行者のネットワーク、乗換え、まちづくりの方針など、様々な話がまちづくりの視点で作られており、引き続き、この計画と連携を密に図り、LRTが目的ではなく、本当の目的であるまちづくりを進めるために、LRTはどうあるべきかという議論をしていただきたい。
- ・ 二つ目は、行政アドバイザーからもあったが、公共交通のネットワーク再編が目的であって、LRT単独で進めることは目的ではない。バス事業者との密な連携は不可欠であり、今後も引き続き、利用者目線に立った公共交通網を作っていただきたい。そのためには、スマートシティやMa a Sなどの情報を上手に使い、利用者が何度もお金を払うことがないような仕組みづくりを是非していただき、交通利用者とまちづくりのウィンウィンの関係を作っていただきたい。
- ・ 三つ目について、整備効果については、経済だけではなく、社会や環境といった様々な視点で調査をしていくことは重要である。
- ・ 先ほど中尾委員からもあった歩行者の交通量調査も含め、現在、ビッグデータという形で様々なデータが蓄積されており、宇都宮市もUスマート協議会を立ち上げ、デ

ータを収集していることから、是非エビデンスに基づく提案をしていただきたい。

- その中で、コスト面に留意しながら、エビデンスをもって、市民や県民への伝え方について議論していただき、その上で、最新の情報を取り入れ、見直すべきところは見直していただきたい。
- また、整備効果検討部会の議論についても、機会を捉えて検討委員会に上げていただきたい。
- 本日皆様からいただいたご意見については、事務局のほうで引き続き検討をお願いします。
- 他にご意見等なければ、事務局からの説明内容について、この内容で了承いただいたということによろしいか。

【各委員，了承】

(2) 今後の芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会等の検討方針について・・・資料5

【事務局】

- ・ 資料5説明

【森本委員長】

- ・ 検討委員会での検討を引き続き続けていくとともに、東・西側の公共交通活性化協議会や、(仮称)都心部まちづくりプラン策定懇談会とも連携を図りつつ進めていくということである。
- ・ 事務局からの提案について、特にご意見等なければご了承いただいたということによろしいか。

【各委員，了承】

6 その他（情報提供）

- ・ 宇都宮市における地域内交通へのＩＣカードシステムと乗継割引制度の導入について・・・資料6

【事務局】

- ・ 資料6説明

【森本委員長】

- ・ 情報提供であるが、皆様から意見等があれば願います。

【行政アドバイザー】

- ・ 純粋に質問であるが、行きは上限500円で行けて、帰りは割引が適用されないという認識であっているか。

【事務局】

- ・ 帰日も、2乗車目のほうで割引がされる形となっている。

【望月委員】

- ・ 2点あるが、1点目は、これは地域内交通と路線バスの乗り継ぎ割引であり、路線バスと路線バスを乗り継いでも割引の対象にはならないのかという質問である。
- ・ 2点目は、割引制度により、公共交通に乗っていただくことを促進していくというのは賛成であるが、先ほど委員長からも、エビデンスを使ってというお話があったが、全体で公費を使って、全額市が負担をするということなので、ぜひ、全額負担をしたものと、その効果ということを把握していただき、その負担が適正なのかどうか、あるいは同じ負担をするのなら、もっと、効果のあるやり方があるのか、そこのところを評価し、常に改善をしていくような取組をしていただきたい。

【事務局】

- ・ まず、1点目のバスとバスの乗り継ぎ割引についてであるが、バス事業者の中の初乗りの部分についての金額に関して、実際の利用が、今コロナ禍で厳しい状況にあること、今後、ＩＣカードシステムとしての情報の取り方に関する事など、各種要素があり、今回の地域内交通導入のタイミングですぐに行うのは難しいと考えている。
- ・ 今後、事業者と更なる地域の運賃負担軽減策についても、引き続き検討していきたいと考えている。
- ・ また、公費負担の部分については、当然、制度導入後も検証を行っていくが、まず、昨年からのバスの上限運賃制度として、日中の上限400円と言う形で、運賃負担の軽減サービスを進めたところである。

- ・ この制度については、制度導入前の1年前と比べ、日中の利用者数が従来の400円を超える運賃だった頃の利用者数と比べ、実際に増えているという経緯がある。
- ・ 必ずしも、この制度だけが要因であるということではないが、一定こういった運賃負担サービスも十分寄与しているものと考えているところである。
- ・ 今後、引き続き、エビデンスに基づき、色々と検証しながら、制度の充実を図ってまいりたいと考えている。

【大森委員】

- ・ 地域内交通は、主に高齢者の方が使っておられると思うが、現在、支払い方法がどうなっているのかという基本的な質問と、高齢者の方に t o t r a がどのくらい普及していて、この導入に合わせて、どれくらい普及させたいのかの目標などがあれば教えていただきたい。

【事務局】

- ・ まず、1点目の地域内交通の今の実態であるが、高齢者外出支援事業という形で、利用者に1万円相当のポイントなり、回数券で利用できるようなサービスを市の事業として行っている。
- ・ 今の時点では、バスをご利用いただく方は、t o t r a を使ってポイントで使ってください、地域内交通を主に使う方については、回数券をお渡しし、ご利用いただいている状況であり、どちらかを選択していただくという形になっている。
- ・ 今回ICカードが導入されることで、どちらでも自由に使っていただける形になるため、サービスが向上していくと考えている。
- ・ また、高齢者の外出支援事業の普及としては、昨年度の実態だと、およそ2割の方がご利用いただいているという状況である。

【大森委員】

- ・ 中高生には t o t r a を配布したと思うが、例えば、高齢者に t o t r a を配るとか、そういうことは考えられているのか。

【事務局】

- ・ 高齢者の外出支援事業に当たり、まず、ポイントを付与するのにカードをお持ちいただくというのが前提になる。
- ・ まだ、カードをお持ちでなかった方については、最初の制度の登録をする際にカードの購入の受付も一緒に行い、後日、郵送でカードを送付するという形をとっており、制度と絡めて、必ず高齢者の方に t o t r a をお持ちいただくような形になっているところである。

【森本委員長】

- ・ 最後に事務局から連絡事項などがあればお願いします。

【事務局】

- ・ 次回の検討委員会については、後日、改めて案内させていただきます。

【森本委員長】

- ・ 本日の議題は全て終了であるが、最後に何か皆様から意見等があればお願いします。

【東副市長】

- ・ 本日はご議論いただき感謝申し上げます。
- ・ 最後に森本委員長にまとめていただいたが、L R Tは一つのツールという認識であり、本日も説明させていただいたとおり、N C Cに向けて、公共交通をどう再編するのか、拠点はどう作るのかなどのまちづくりの全体像のなかでL R Tの整備を行っていきたいと思っているので、引き続き皆様のご支援をお願いします。

【古谷副町長】

- ・ 駅東側の工事の関係については、芳賀町のほうでも、当初予定していたスケジュールよりも遅れてしまうということで、皆様にご心配・ご迷惑をおかけし、深くお詫び申し上げます。今後とも、皆様のご支援・ご協力のほど、何卒よろしくをお願いします。

【事務局】

- ・ 以上で、本日の会議を終了する。

以上