

平成18年度 第4回 新交通システム導入課題検討委員会次第

日時：平成19年 2月 1日(木)
10:00～

場所：宇都宮市役所
14階大会議室

1. 開 会
2. 議 題
 - (1) 総合的な交通施策の展開
 - (2) まちづくりの視点
 - (3) 事業運営手法
 - (4) 市民との連携
 - (5) その他
3. 閉 会

〔配布資料〕

次 第 席 次 表

斉藤委員からの意見書

資料1 総合的な交通施策の展開について

資料2 まちづくりの視点から ～沿線関係者との意見交換会を通じて～

資料3 事業運営手法について

資料4 市民との連携について

参考資料1 盛岡市のオムニバスタウン計画の事例紹介

参考資料2-1 意見交換会資料

(大通りにおける具体的導入空間イメージについて)

参考資料2-2 意見交換会における主な意見・疑問等について

参考資料3-1 広報うつのみや 特集号 ～テーマ「まちづくりと交通」～

参考資料3-2 JR宇都宮駅東口看板設置状況

社会実験の各種調査結果概要(速報)について

平成18年度 第3回新交通システム導入課題検討委員会議事録
連絡票

総合的な交通施策の展開について

宇都宮地域が目標とする将来交通ネットワークについて、関係する交通事業者の意見を伺いながら、課題の整理や基本的な認識の共有に努めると共に、公共交通ネットワークの考え方等について更なる検討を進めてきた。

1 将来交通ネットワークの基本理念について

前回の委員会において「将来交通ネットワークの基本理念（案）」を提示したところであるが、その後、バス事業者等との意見交換を通して内容を精査したことから、以下にその修正案を示す。

この修正案については、宇都宮地域において市民・県民、事業者、行政が共有すべき「将来の方向性」として位置づけ、これを基に具体的な交通ネットワークを検討していくほか、関係者の理解促進を図っていく。

(1) 将来交通ネットワークの基本理念（修正案） 前回委員会からの修正箇所：下線部

基本認識

県央地域が持続的な発展を遂げ、都市間競争に勝ち抜いていくためには、人々が誇りを持って住み、働き、訪れる人をもてなすことができる魅力的なまちづくりを進めることが重要です。

しかしながら、宇都宮市を中心とする県央地域においては、南北方向の交通軸は、JR宇都宮線、東武宇都宮線がありますが、東西方向は、自動車交通の影響を受けない基幹となる公共交通軸がないのが実情です。

公共交通をはじめとする移動手段は、まちづくりを支える根幹的な施設であり、特に超高齢社会や顕在化する環境問題に適切に対応していくためには、公共交通ネットワークの戦略的な整備・充実が必要不可欠です。

このため、以下の基本理念のもと、市民・県民と事業者及び行政が協働して、まちづくりを支える魅力ある将来交通ネットワークの実現に向けて取り組んでいきます。

理念1 魅力的なまちづくりを支える交通ネットワークの形成

超高齢社会や少子化問題、環境問題などに効率よく対応し、魅力あるまちづくりを進めるためには、都市機能を拠点市街地に集約するとともに、誰もが安全・快適に移動し活動できる交通環境を形成していくことが重要です。

そのために、鉄道、バス、LRT、タクシーなどの公共交通機関のネットワークを形成し魅力あるまちづくりを推進します。

更には、中心市街地における歩いて暮らせる便利でコンパクトな生活空間づくりなど、個々の地域における魅力的なまちづくりの実現のため、自動車を含めた移動手段の適切な役割分担を考慮した上で、地域の特性に応じた交通サービスの提供を図るなど、交通環境の改善に努めます。

理念2 公共交通機関相互の連携による分かりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの確立

主要地点への移動に際しては、公共交通機関相互の連携によって、わかりやすく利便性の高い「魚の骨のような公共交通ネットワーク」の実現を目指します。

例えばJR宇都宮駅など各種交通機関が集まる結節点においては、利用者の乗り降りや乗り換えのしやすさを確保するとともに、わかりやすい案内の情報提供などのソフト面の施策にも取り組んでいきます。

将来的には、基幹となる公共交通の相互乗り入れや延伸など、公共交通軸の連携・強化によって、公共交通ネットワークの拡大を図ります。

理念3 利用者の視点に立った公共交通サービスのレベルアップによる公共交通全体の利用拡大

利用者本位の公共交通を実現するため、所要時間の短縮、運行頻度、定時性の確保、利用しやすい料金の設定など、利用者の視点に立った質の高い公共交通サービスを目指していきます。

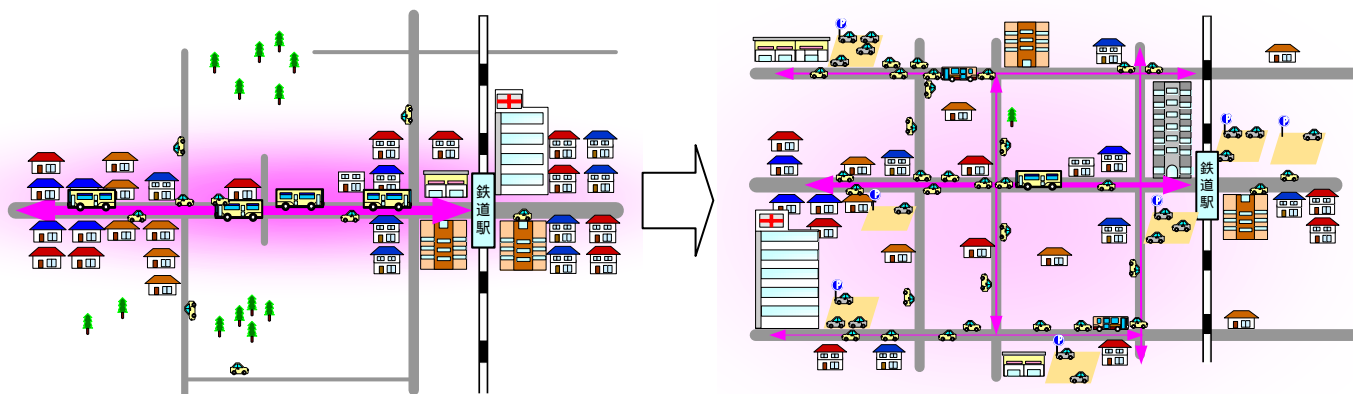
質の高い便利な公共交通サービスを提供し、自家用自動車利用からの利用転換を積極的に推進するとともに、市民・県民・企業等との連携を進め、公共交通全体の利用拡大を図ります。

(2) 基本理念についての補足説明

都市構造の変化と公共交通の関係 (イメージ)

従前

現在



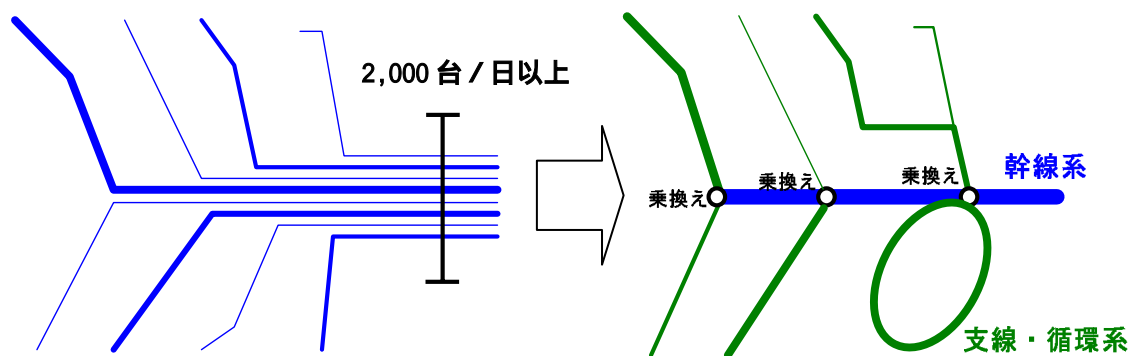
・駅と市街地等を結ぶ都市軸上に、土地利用が比較的集約されており、公共交通も高密度な需要に支えられ、一定水準のサービスを提供。

・市街地の拡散により、公共交通の需要も分散され、利用者減少のため、サービスレベルも低下。
・更なる利用者の減少を招く。

魚の骨のようなネットワークの必要性について

J R宇都宮駅西側のバス路線は、J R宇都宮駅から大通りを経由し、放射状に広がるネットワークを形成している。

しかしながら、大通りにおいては、最大で1日あたり2000台強のバスが運行しており、利用者にとっての分かり易さや、沿線の環境の改善、地域の実情や需要密度に応じたサービスの提供などの観点からも、より合理的で機能的なネットワークへの整理が必要である。



(現在)

(将来あるべき姿)

・大通りなど系統が集中する部分においては、乗車密度にばらつきが生じる。

・複雑なバス路線を幹線系と支線系を分け整理することで、利用者にとって分かり易く、また乗車密度が一定となるため、車両の効率的な運用が可能となる。
・幹線系の運行を効率化した分、支線系のサービスレベルを向上させることが可能となる。

事例紹介（盛岡市のオムニバスタウン計画）

盛岡市はゾーンバスシステム（注）を導入し、従来の複雑なバス系統を整理するとともに、乗り継ぎ割引料金の設定やバス専用レーンの整備、公共車両優先システム（PTPS）やバスロケーションシステムの導入等によりバスの利便性や定時制、速達性を向上させることで、自動車からバス利用への転換促進を図った。（参考資料1参照）

注：ゾーンバスシステムとは、長くて複雑なバス系統を整理して、主に住宅地を運行する支線バスと、市街地中心部へ向かう基幹バスから成り立ち、途中に乗り換え拠点を設置することで、バスの定時性の確保や車両の効率的な運用を図るシステム

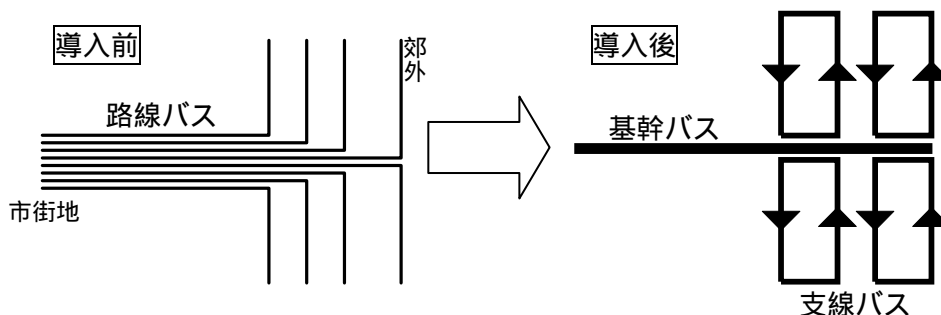


図 ゾーンバスシステムのイメージ

2 交通ネットワークの考え方について

自家用車への過度の依存や、少子高齢化の進行による通勤・通学者の減少、都市機能の郊外分散等により、公共交通の利用者数の減少傾向に歯止めがかからず、また、需給規制の廃止によるバス事業者の不採算路線からの撤退もあって、公共交通ネットワークの確保充実が、今後益々困難な状況になることが予想される。

このような状況の下、地域の発展とそれを将来にわたり支えていく持続可能な交通ネットワークの実現を図るためには、現在の拡散型都市から集約型都市構造への誘導を図ると共に、公共交通需要の喚起と安定的な確保の観点から、利用者にとって分かりやすく安価で高水準な公共交通サービスの提供を目指していくべきである。

また公共交通全体として機能性や効率性に優れたシステムを構築していくことも、事業者がネットワークを維持運営していく上で重要である。

(1) サービスレベル設定にあたっての考え方

周辺市町村間や拠点地域間の交流連携を強化するため、宇都宮地域の交通の動脈となる幹線的な公共交通機関については、利用者の移動傾向や交通需要等に基づきサービスレベルを設定する必要がある。

また、集約型都市構造への緩やかな誘導の促進や、地域のまちづくりを支えていくため、政策的な観点から、宇都宮市内の地域毎に目標とする面的なサービスレベルを設定することが望ましい。

幹線的な公共交通のサービスレベル

地域の実情に応じた交通手段の適切な役割分担の下、機能的で効率的な交通ネットワークの構築に向け、将来の交通流動の動向や将来目指すべき都市構造、公共交通機関の担う役割等を勘案し、周辺市町村間や拠点地域間を連携する公共交通機関のサービスレベルを設定する必要がある。

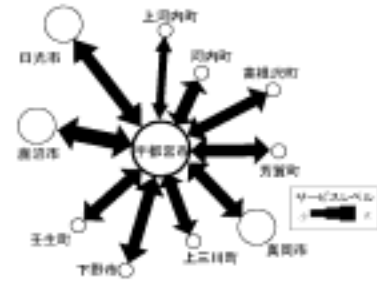


図 幹線的なサービスレベルのイメージ

(H12年国勢調査の結果をもとに作成)

面的な公共交通のサービスレベル

現在の拡散型都市構造から集約型都市構造への移行をスムーズに進めていくためには、行政が政策的な観点から中心市街地への都市機能の集積や社会基盤の整備、土地利用の誘導などに取り組んでいくことが重要であり、地域住民の自発的な都心部への住み替えなど社会的な流動を促すことにより、徐々に変遷していくことが望ましい。

このため、社会的な流動のインセンティブとして働く要因を市民に対して明確に示し、望ましい都市構造へ誘導していくことが重要である。

また個々の地域における魅力的なまちづくりの推進といった観点からも、宇都宮地域をいくつかの地域に分類し、そこに住む人々の将来のライフスタイルのイメージを明らかにすると共に、それらの生活が実現出来るような公共交通のサービスレベルを設定していく必要がある。

例えば都心部では、「公共交通と自家用自動車との賢い使い分け」が前提となるが、生活の足として利用する主な交通機関を、自動車から徒歩や自転車、公共交通にシフトしていくことや、その他の市街地や郊外部においては、既存の公共交通の確保充実や、デマンド型の交通サービス（乗り合いタクシーなど）の積極的な導入を図ることにより、過度に自動車に依存しない生活を推進していくことが想定される。

これら具体的なサービスレベル設定の考え方については、宇都宮の将来のまちづくりの方向性と整合を図りながら、関係者と共に検討を進めていく必要がある。

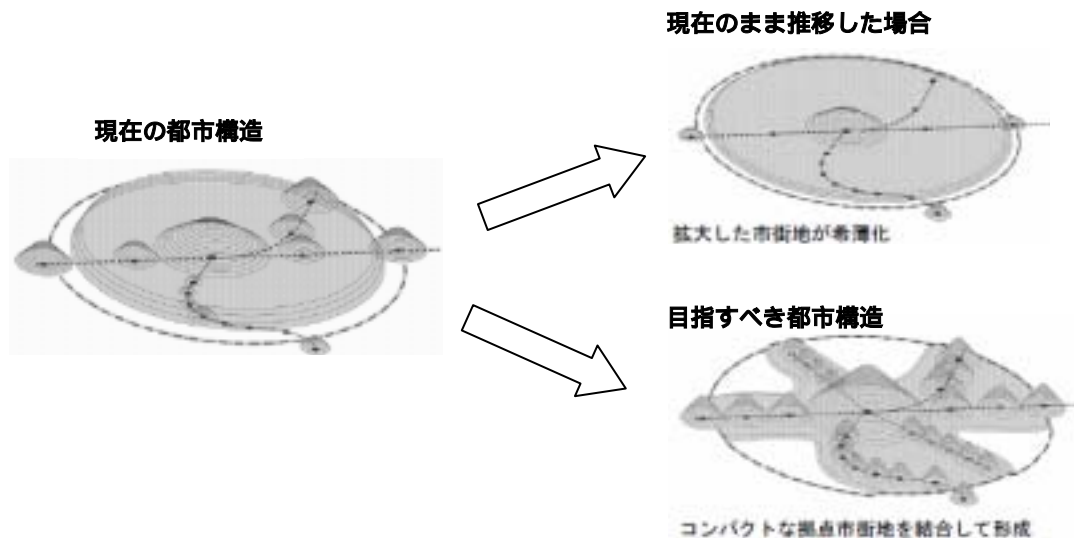


図 集約型都市構造の考え方のイメージ

(社会資本整備審議会 都市交通・市街地整備小委員会 中間とりまとめ骨子を参考に作成)

(2) L R T 導入とバスの運行について

バス事業者と意見交換を行い、事務局から L R T を導入した場合の現在想定している基本的なバスの運行方法等について考え方を説明し、事業者からそれらに関する意見や問題点を頂いた。その内容を基に、今後の検討の方向性について整理した。

基本的な考え方

大通りや宇都宮向田線（鬼怒通り）のバスの運行について

L R T が導入された場合、大通りや宇都宮向田線の自動車交通は片側 1 車線となることを想定しており、現在の路線バスの運行は大きく制限される。

トランジットセンターでの L R T とバスの接続について

鹿沼方面や茂木方面から J R 宇都宮駅へ向かうバスについては、桜通り十文字付近や清原工業団地、テクノポリスセンター地区等に設けるトランジットセンターで、L R T に接続する。

利便性の向上について

大通りや宇都宮向田線を経由して J R 宇都宮駅に接続している路線バスについては、一旦トランジットセンターで L R T に接続した後に、現在バスのサービスレベルが比較的低い都心環状線など、周辺道路を迂回して J R 宇都宮駅へアクセスするルートを検討していくことにより、従来からのバス利用者の利便性を確保する。

あわせて、支線バスの強化や都心部における循環バスの新設などによるバス交通全体のサービスレベルの向上により、新たなバス需要の拡大を目指す。

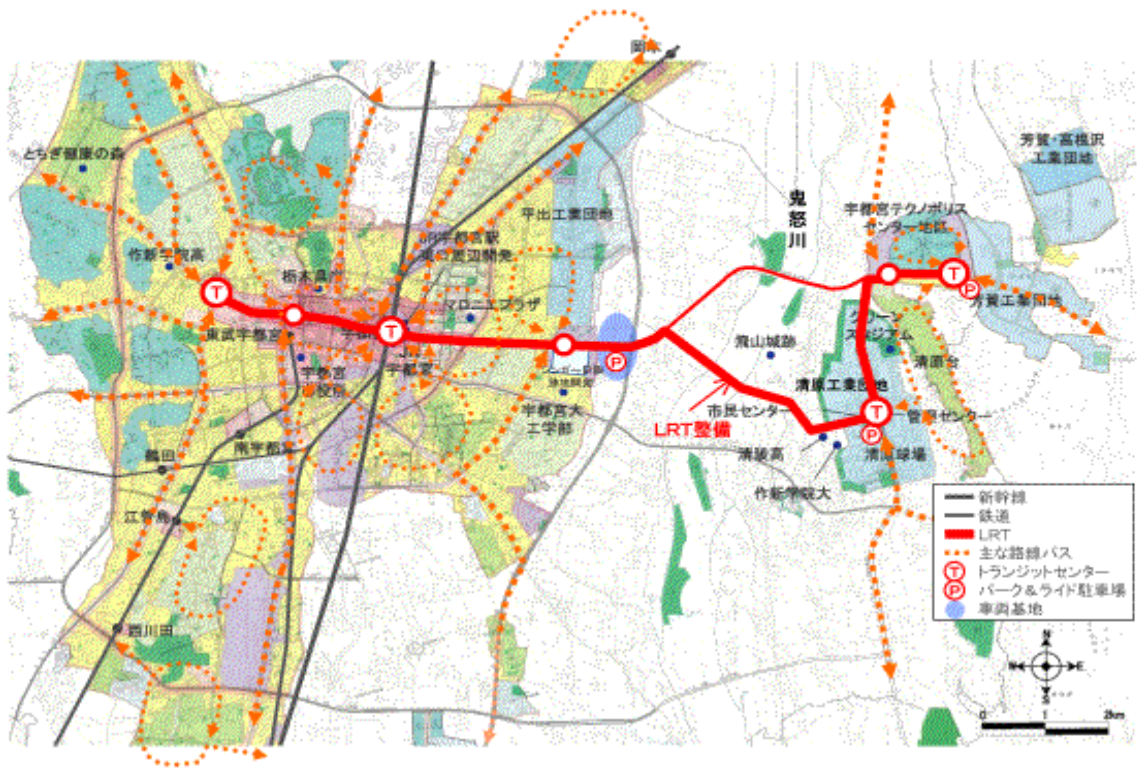
事業者からの主な意見・質問

- ・大通りや柳田街道における路線バスの運行ができなくなる懸念。
- ・ L R T 導入に伴い、既存の路線バスがトランジットセンターから市内に向かって運行できなくなることで、バスの採算が悪化し、路線維持が困難となる不安。
- ・トランジットセンターの具体的な規模、位置が不明確なまま、大通りのバスの運行制限を前提とした議論を進めることは困難。
- ・バスのトランジットセンターへの進入や退出の具体的な方法に対する質問。
- ・トランジットセンターでの乗り継ぎは機能的ではあるが、利用者の利便性を考慮していない。
- ・これまで、大通り等を迂回して J R 宇都宮駅へアクセスするイメージが示されていなかった事に対する懸念。
- ・新設する循環バスの需要に対する疑問。

今後の検討の方向性

- ・大通りでは現在、最大で一日あたり 2 0 0 0 台強のバスが運行しており、L R T 導入による影響は相当大きいことから、大通りや柳田街道における路線バスの運行については、都心環状線の活用や循環バスの導入等対応策を含め、引き続き関係者と共に検討していく。
- ・バスと L R T との接続方法や、トランジットセンターでの交通処理については、利用者の利便性確保等を考慮しながら、今後詳細に検討していく。
- ・支線バスの強化や循環バスの新設の検討にあたっては、都心部居住の推進や拠点地域への都市機能の集積などによる需要の創出を合わせて検討していく。

今回はバス事業者等との意見交換を基に、バスの運行について現時点での考え方等を整理したが、今後も関係者と意見交換を重ねながら、引き続き交通事業者と共に検討を行っていく。



図：宇都宮LRT導入計画の仮設定（平成18年度第2回委員会資料より）

3 今後取り組むべき事項

具体的な将来交通ネットワーク計画の策定

- ・宇都宮地域の将来のまちづくりを実現するための手段として、具体的な公共交通機関のサービスレベルの設定や交通ネットワーク計画を策定する必要がある。
- ・需要に応じた利用者本位の交通サービスを提供するため、バス利用状況等を詳細に把握する必要がある。
- ・大通りのバスの運行のあり方については、LRT導入による影響が相当大きいことから、その対応策を含め、事業者と共に検討する必要がある。

公共交通全体の利便性向上策の検討

- ・トランジットセンターやパークアンドライド駐車場、停留場、駅前バスターミナルなど付属施設の規模や具体的な施設配置計画を策定する必要がある。
- ・LRTとJR宇都宮線や東武宇都宮線との乗り換え方法や車両の相互乗り入れなど、公共交通機関相互の連携強化策について検討する必要がある。
- ・公共交通相互の乗り継ぎ運賃の設定や、共通ICカード（Suica、PASMOなど）の導入について検討する必要がある。

交通規制や具体的な交通処理の検討

- ・交差点やトランジットセンター、駅前広場などにおける円滑な交通処理のあり方について検討する必要がある。
- ・公共車両優先信号の導入や、自動車流入規制のあり方などについて検討する必要がある。
- ・LRTを導入した場合の周辺道路ネットワーク整備のあり方について検討する必要がある。

地元住民、商店街、企業との連携

- ・沿線商業施設と連携した運賃割引制度の検討や、公共交通による通勤の奨励など企業の理解促進を図る必要がある。

まちづくりの視点から ～沿線関係者との意見交換会を通じて～

鉄道・バス・LRT等の公共交通は、市民・県民が日常生活を営む上で根幹的な施設であり、将来のまちづくりを支える必要不可欠な基盤であることから、「まちづくりにどの様に活用すべきか」を検討していくことが重要である。

また、まちづくりについても、行政と実際に生活を営む関係者との対話を重ねながら、継続的な協働作業を進めていくことが極めて重要である。

これらの基本的な考え方にに基づき、具体的なLRT導入イメージを議論の素材として、第3回課題検討委員会以降、関係者との意見交換会を行った。

以下に、その結果、及びその際提出された意見の概要を示す。

1 意見交換会について

(1) 目的について

第3回課題検討委員会開催前に行った関係者との意見交換会では、「LRT導入の具体的イメージを示してほしい」「どの様に活用するのかイメージが湧かない」などの意見が多数出された。これらの意見に対応するために、第3回課題検討委員会で整理した「LRTを導入した場合の道路の空間配分を主とした具体的イメージ」を示しながら、LRTを導入するとした場合、道路の利用環境をはじめ、最も大きな影響が想定される大通り沿線にお住まいの方々と意見交換を行った。

今後とも、このような将来のまちづくりに関する議論を継続していくこととしている。

(2) 対象者について

これまでに、大通り沿線の関係者、並びに大規模店舗の関係者との意見交換会を以下のとおり実施した。

今後ともこのような取組を継続的に実施し、適宜、情報提供に努めるとともに、関係者の意向を汲み上げていくこととしている。

《沿線商店街》

- ・ 馬場通り商店会 (平成18年12月11日)
- ・ 池上商店会 (平成19年1月10日)
- ・ 駅前商店街 (平成19年1月23日)
- ・ 大工町商店街 (平成19年1月25日)

《大規模店舗》

- ・ パルコ (平成19年1月16日)
- ・ ララスクエア (平成19年1月22日)
- ・ 東武デパート (平成19年1月26日)
- ・ パセオ (平成19年1月31日)

(3) 意見交換会手法について

参考資料2-1の資料を基に、基本的な考え方(LRT導入に伴う道路空間の配分等について)に関する説明を行った上で、「LRTが導入されたまちの姿」を主なテーマとして意見交換を行った。

尚、LRTに関して初めて情報提供を行い、意見交換を実施する大規模店舗関係者に対しては、これらに加え、宇都宮市が行っている出前講座の「LRTとは」及び「宇都宮のLRT導入計画」に関する説明を付け加えた。

(4) 意見交換会の内容について

意見交換会における関係者からの意見を5つの項目に分類し、その中でも特に関心が高く意見が出されたものについて、以下にその概要を整理した。

尚、箇条書きの内容については、(商)は、沿線商店街、(大)は、大規模店舗との意見交換会において出された意見である。これらの意見交換会の議事要旨については参考資料2-2の通り。

【具体的導入のイメージについて】

具体的な図を示した上でも、LRTが導入された場合、大通りがどのように変わるのかイメージできない等の意見が出された。これは、導入の効果について、ある程度、認識できるものの関係者の日常生活が変化することに対する不安や心配等のマイナス面が大きな原因と考えられる。今後は、これらの不安要因を取り除くため、具体的な活用事例や宇都宮におけるケーススタディーなど最新の情報を、より積極的に提供していく必要がある。

主な意見・疑問

- ・ 移動手段の停留場が交差点毎に新設された場合の歩行者が減少してしまうことへの懸念(商)
- ・ セミトランジットモール、フルトランジットモール等の導入空間の早期決定と活用方策に関する意見(商)(大)
- ・ 中心市街地の交通規制により広域からの車利用による来店者が減少することに対する懸念(大)
- ・ 車線規制による商業活動への影響に対する懸念(大)

など

【利用空間(歩行空間)の活用について】

利用空間の活用について詳細な部分を検討するには、客層、商品に違いがあるなど商店街によっても考え方が異なる。また、沿線居住者の考え方も踏まえる必要があるため、今後も沿線商店会や地元自治会等と緊密な連携を図っていく必要があると考えられる。

主な意見・疑問

- ・ 個別店舗の事情に合わせた荷捌きスペースの具体的な活用に対する懸念(商)
- ・ 高齢者への対応策として、駐車スペースを有効に活用すべき(商)
- ・ 車利用と公共交通利用が両立できるLRT沿線郊外型店舗との格差に対する懸念(大)

など

【まちづくりについて】

宇都宮市全体のまちづくりについて行政がどのように考えているのか、L R Tをどのようにまちづくりに活かしていくつもりなのか、などの質問があった。関係機関との調整や連携を図りながら、地元関係者と協働で、官民一体となったまちづくりを進めていく必要がある。

主な意見・疑問

- ・ 宇都宮市の都市計画やまちづくりの方向性を明確に示してほしい(商)
- ・ L R T導入沿線の土地利用や公共・公益施設の配置の考え方を示してほしい(商)
- ・ まちなかの回遊性向上に対する具体的なL R Tの効果を示してほしい(商)
など

【公共交通全般について】

現在の公共交通が、L R T導入後どのように変わっていくのかについてなどの質問があった。今後は、公共交通の全体像や料金、乗り換えなど詳細な部分も検討し、具体的な将来公共交通の利用イメージを示すとともに、市民・県民に適宜、情報を提供して行く事が重要であると考えられる。

主な意見・疑問

- ・ 将来公共交通ネットワークの具体的な絵姿を示してほしい(商)
- ・ 具体的な乗り継ぎ料金や割引等について示してほしい(商)
- ・ 地元関係者よりも影響が大きいと考えられる交通事業者との意見交換を優先して実施すべき(商)
- ・ 少子高齢社会に対応した公共交通ネットワークを確保することは重要(大)
など

2 今後取り組むべき事項

このような形で多くの関係者と意見交換を行うことにより、多様な意見を聴取できたことは、今後のまちづくりやL R T導入を進める上で、有意義なことであり、これらの意見に対し、きめ細かく対応することが極めて重要である。しかしながら、L R T導入に関する情報提供が、十分とは言えず、市民に正確に伝わっていないと思われる事例も数多く見られた。このようなことから、今後も情報を積極的に発信しながら、市民との対話を重ねることにより、一層の理解促進を図る必要がある。

- ・ 継続的な広報公聴活動

今後は、L R T導入沿線のみならず市域の広範囲に渡り、継続的に説明会や意見交換等を行い議論を積み重ねる必要がある。

- ・ 関係機関との調整や地元商店街、自治会等との連携

例えば、富山市が富山港線 L R T 事業化に際して行った住民説明会の事例では、まちづくりそのもののトータルデザインを考え、鉄道や L R T を中心とした鉄軌道をどの様に活かしていくかがわかりやすく明確に記されている。

こうした事例を参考とし、宇都宮においても、将来のまちづくりの方向性をわかりやすく明示しながら、その中での公共交通のあり方や L R T の役割等について関係者との議論を重ね、目標を共有化していくことが極めて有効な取組と考えられる。

- ・ トータルのなまちづくり全体像の明確化
- ・ 公共公益施設の L R T 沿線地域への配置・誘導
- ・ まちづくり 3 法改正を踏まえた今後のまちづくりの方向性について

「事業・運営手法」について

第3回課題検討委員会では、国の施策の動向や、公設・民営の考え方による他の運営事例等を参考とし、事業採算性がどのように改善されるかについてケーススタディを行った。

その後、昨年12月に平成19年度における国土交通省予算案の概要が出され、本事業に係る補助制度の内容が明らかになったことから、これを踏まえた公共交通に対する行政関与のあり方、行政が公共交通に関与する意義について整理するとともに、運営主体がどのようにあるべきかについて検討を深めた。

1 整備手法について

(1) 平成19年度国予算案について

- ・昨今の社会・経済情勢の変化に伴い公共交通の重要性が再認識され、行政が施設整備を行い民間が運営を行う『公設・民営』方式の事業スキームに対し、包括的に支援する制度が創設され、持続可能なまちづくり実現のため公共交通事業への支援の大幅な拡充がなされた。
- ・特に、地域の公共交通の活性化を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、『都市交通システム整備事業』が新たに創設されるなど、LRT関連施設整備に対しての国の支援措置が大幅に強化された。

平成19年度予算案により新たに創設、拡充された事業

都市交通システム整備事業の創設

公共交通を核として、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進するため、『公設・民営』による整備を前提として公共交通施設の整備（車両を除く）に対し包括的に支援を行うため、新たに都市交通システム整備事業が創設された。

交通結節点改善事業の制度拡充

既存の事業である交通結節点改善事業について、円滑な乗り換えを確保するために必要となる路面電車の走行路面・停留所等の整備（道路区域外の空間を活用するものを含む）が追加された。

(2) 事業採算分析の精査について

平成 19 年度の国予算案を踏まえ、事業者の初期投資額がどのように変化してきたかを把握するため、以下の 3 ケースについて全体事業費 (L=15.2km、355 億円) における事業者と公共 (L R T 関連補助、その他) の各々の整備費を算出した。

基本計画時：新交通システム導入基本計画策定調査時 (H15.3)

現行補助：H 1 8 年度までの補助制度適用 (前回委員会でのケース 1)

H19 予算案：平成 19 年度予算案による補助制度適用

(『公設・民営』を前提とした制度であるため、前回委員会におけるケース 3 と同様の考えとなる)

なお、国の補助制度拡充は、「公設・民営」を前提としたものであるため、前回委員会で「ケース 2」として示した H 1 9 概算要求参考については、比較対象から除外した。(点線囲みで表示)

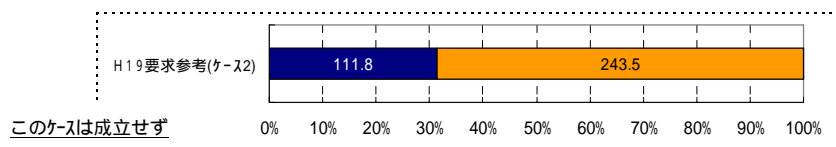
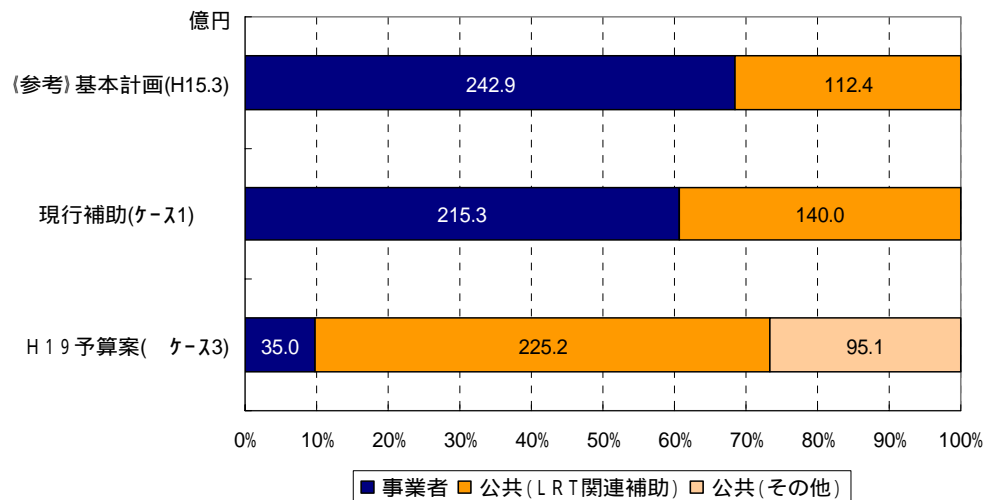
事業者負担額の変化

	基本計画時 (H15.3)		現行補助 (ケース1)		H19 予算案 (ケース3)		H19 要求参考 (ケース2)	
	事業者	公共	事業者	公共	事業者	公共	事業者	公共
国庫補助対象となるもの	35.0	112.4	60.0	140.0	1 35.0	2 225.2	38.4	243.5
国庫補助対象外	207.9	-	155.3	-	-	3 95.1	73.4	-
合計	242.9	112.4	215.3	140.0	35.0	320.3	111.8	243.5

億円

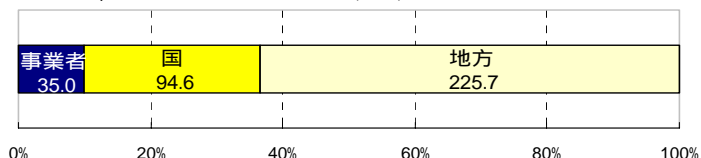
このケースは成立せず

- 1：H19 予算案 (ケース 3) では、「公設・民営」を前提とした補助制度の創設により事業者負担額が車両費 (国庫補助分除く) のみとなり、基本計画策定時に比べ負担額が大幅に低減された。
- 2：今回の制度拡充は、道路区域内、又は道路施設と見なせる区間での整備を対象とする補助制度である。
- 3：軌道のみ単独での整備を想定する区間が存在する宇都宮 L R T 計画において、その基盤施設を地方公共団体単独で整備を行わなければならない。



《参考》

H19予算案(ケース3) 財源別内訳 (億円)



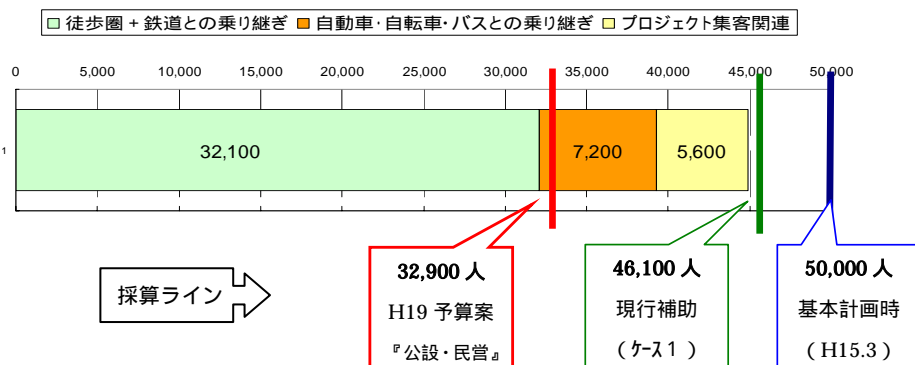
注) 基本計画や現行補助(ケース1)の内訳については、前回委員会での提示と同じ

- ・従来、事業者自らが資金調達をし、整備を行ってきた軌道等の施設についても、公共事業として整備する「都市交通システム整備事業」が新たに創設された。
- ・これは、社会・経済情勢の変化に伴い公共交通の重要性が再認識され、公共交通に係る施設についても、国策として河川や道路等と同様に重要な社会資本の一つと位置づけ、整備を推進するという方向性が明確化されたものである。
- ・この制度を踏まえ、事業の採算性を高めるため今後検討すべきことは、補助対象外施設について、道路事業等の国庫補助事業も組み合わせて整備するなど、既存の制度を最大限活用することである。
- ・その上でなお、国の支援の対象外となる施設についても、対象とするよう国に対し制度拡充を要望していく必要がある。
- ・さらに、初期投資額全体を圧縮させるため、コスト縮減の方策についても併せて検討する必要がある。

《参考：採算分析結果》

今回の採算分析を踏まえ、全体計画区間(L=15.2km)で、運賃収入等により、運行経費と初期投資の借入金について返済が可能となる目安のラインを算出し、基本計画との比較を行った。

(比較にあたっての支出に関する前提条件は基本計画と同一である)



- ・新しい補助制度を導入し『公設・民営』方式で整備した場合、基本計画時、及び今年度までの制度と比較して、大幅な採算性の改善が見込まれる。
- ・採算性を確保し、持続可能な運営を進めていくためには、特に、トランジットセンターや、パーク&ライド、サイクル&ライド駐車場を整備し、自動車、自転車、他の公共交通機関との乗継による需要確保、拡大を図って行くことが重要である。

(3) 公共関与の必要性と意義

背景

- ・今後、本格的な高齢社会を迎える中、日常の買い物や通院の際、高齢者の運転による事故、自動車の運転ができない不自由な生活を強いる高齢者等の増加等が懸念される。
- ・これまでのように、都市機能の広域的な拡散傾向が続けば、中心市街地の一層の衰退や通勤環境の悪化、防災、防犯、子育て環境などの様々な問題が顕在化する恐れがある。また、結果として車に依存する生活とならざるを得ず、CO2 排出量の増加や、社会基盤の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大をまねく恐れがある。
- ・さらには、車に過度に依存した生活実態を背景に公共交通利用者の減少傾向に歯止めがかからず、公共交通事業者においても、自助努力による運営が困難になりつつある。

目指すべきまちの姿

- ・今後目指していくべきまちにおいては、顕在化する問題に適切に対応するためにも、各種機能の集積を図り、生活に必要な諸機能を備え、自動車だけでなく、徒歩を中心とした移動で諸機能へアクセスが可能となる仕組みが必要である。
- ・公共交通はその集約型のまちを実現するために必要不可欠な「都市の装置」であり、徒歩を主体とした移動を補完するものである。
- ・そのような背景から、国としても『公設・民営』を前提とした公共交通施設整備に対する補助制度の大幅な拡充をしたところである。

公共が関与する意義について

- ・今後、自動車を利用しない人も安心して移動できる手段を得ることができるよう、前述の「総合的な交通施策の展開」で示した『基本理念』に基づき、将来交通ネットワークを整備・充実していくことが重要である。
- ・そのネットワークの基幹と位置づけるLRTは、目指すべきまちの姿を実現させるための重要な手段の一つであることから、その導入にあたっては、持続的な経営が可能となるよう公共で適切な関与を行っていく必要がある。

(4) 整備にあたっての基本的考え方

- ・目指すべきまちの姿を実現するため、整備については、財源的に有利である国庫補助制度を可能な限り活用し、「公設・民営」方式を詳細に検討することが必要である。
- ・公共主体の整備により運営事業者の初期投資軽減が図られることから、運営については、行政の支援を受けずに自立的経営が可能となることを前提とする仕組みについて併せて検討していくことが重要である。

2 運営主体について

『公設・民営』方式を前提とした運営主体のあり方について、基本的な考え方を整理し、それぞれの運営形態の特性を踏まえ、宇都宮LRT計画に最も適する主体を検討する必要がある。

(1) 基本的な考え方

・公共性・継続性の確保

公共交通は、単なる交通の一手段にとどまらず、市民・県民が安全・安心な日常生活を営むための基幹となる重要な施設であることから、その公共性・継続性を確保する必要がある。

・効率性の向上

初期投資の償還や人件費、施設維持のための経常的な費用が必要であることから、経営的な観点から、運営の効率化を追求していくことが重要である。

・良質のサービスの提供

利用者の視点に立って、利便性、快適性を踏まえ、ニーズに即したサービスを提供していくことが必要である。

(2) 各種運営形態の整理

・基本的考え方を踏まえ、公共交通事業者が保有する経営ノウハウの活用を前提に、民間事業者が参画できる仕組みを検討していく必要がある。

・「公設・民営」方式を前提とした場合の各運営形態のメリット・デメリットの整理や、他都市における交通事業の運営事例等を参考に、引き続き詳細な検討が必要である。

現在想定されるメリット・デメリット

運営主体	メリット	デメリット
民間	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な経営が期待できる。 ・利用者ニーズに対応したサービスの提供が期待できる。 ・関連事業の展開が期待できる。 ・経営責任を明確にできる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・長期的で低利の資金調達が困難。
第3セクター	<ul style="list-style-type: none"> ・公共と民間の一定の連携のもと公共性が確保される。 ・公共関与により、一定の信用性、市場に対する担保が得られる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・責任の所在が曖昧になりやすい。 ・運営体制に問題がある場合は、民活のメリットを喪失しかねない。
公共 (参考)	<ul style="list-style-type: none"> ・公課公租が免除されるため、経営負担を削減できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・経営に対するノウハウが乏しい。 ・人件費や運行効率など、3セクや民間と比較すると劣る傾向がある。 ・関連事業の展開等、柔軟な対応がしにくい。

3 今後取り組むべき事項の整理

導入の実現性、事業の成立性の検証のために、さらに以下の観点で検討を深めていく必要がある。

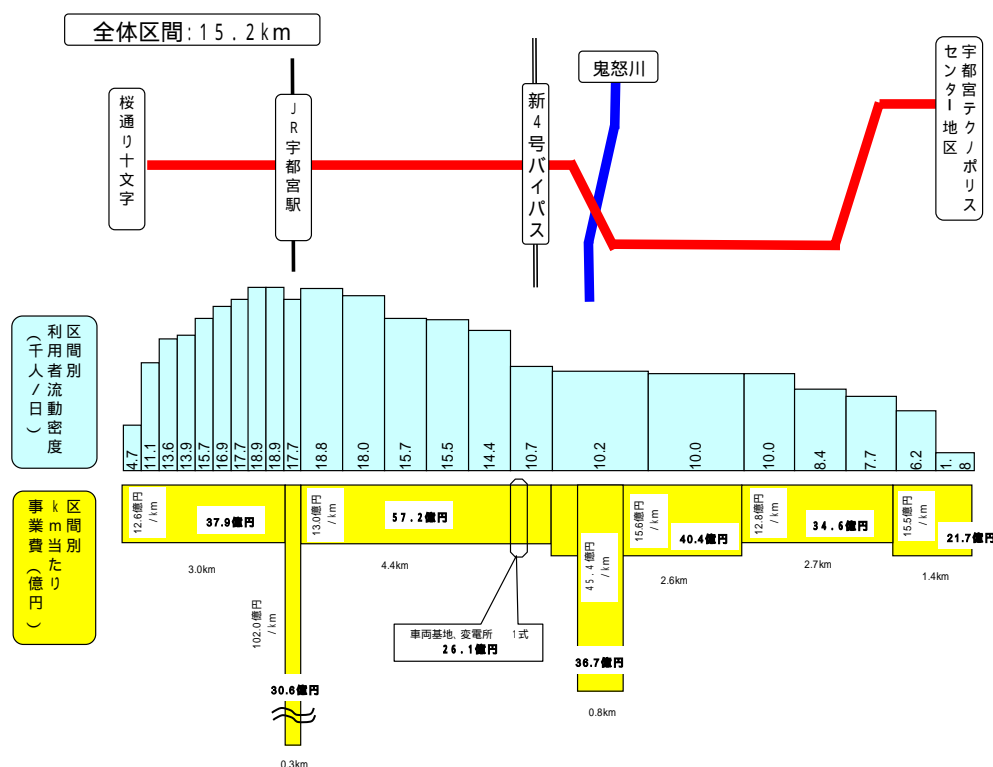
整備・運営に関する検討

- ・利用者ニーズにあったサービスを持続的に提供するために、『公設・民営』による整備を前提とし、行政の支援を受けない自立的経営が可能となる仕組みを検討する必要がある。
- ・特に、民間事業者が参画でき得る仕組みを前提に、企業へのアンケート調査の実施等も含め、より詳細な検討（会社組織、要員体制、資金計画等）を行っていく必要がある。

事業費・経費の縮減

- ・区間ごとの需要量や投資額、公共交通ネットワークの効果等を相対的に比較検討した上で、時間軸による管理概念をもって整備戦略を検討していく必要がある。
- ・その検討にあたっては、段階的整備を実施した場合の公共交通ネットワークとの関係や各施設の位置（車両基地、変電所、トランジットセンター、パーク&ライド駐車場等）に留意する必要がある。
- ・整備効果や求められるサービスレベルの確保を前提とした上で、部分的な軌道単線化や、既存の道路や橋梁を活用したルートについて比較検討を行う等、コスト縮減の方策についても併せて検討する必要がある。
- ・併せて、経営の合理化、経費の圧縮の工夫等による運営経費の節減方策を検討する必要がある。

区間別の利用者動向と事業費（新交通システム導入基本計画策定調査から引用）



変電所は車両基地付近に設置すると仮定

沿線関係者や市民との連携

- ・ 中心商店街や沿線企業、学校との連携による利用者確保のための仕組みづくりが必要である。「来街者を増やす」、「通勤・通学環境を良くする」といった共通の目標のもと、商店街割引乗車券の発行等の連携策の検討を沿線の関係者と協働で実施していく必要がある。
- ・ また、市民・県民に愛される施設となり、積極的に利用されることが何よりも重要である。そのためには、寄付金等での参画、市民活動、イベント実施等によるマイルール意識の高揚等についても併せて検討し、市民・県民の協働により宇都宮LRTが実現されるよう積極的に情報提供を行い、理解促進に努めていくことが極めて重要である。

「市民との連携」について

第3回課題検討委員会では、公共交通を支えるために市民自らが関わる市民との連携策の事例を紹介した。

しかしながら、これらの連携策を実現していくためにも、LRTを含めた公共交通全体に対する市民の理解促進が重要な意味を持つこととなる。そのため、ここでは市民理解の促進に関して宇都宮市の取り組み状況と今後の取り組みに関して報告を行うものである。

1. 現在の取り組み状況について

(1) 出前講座の実施

10月下旬に自治会回覧を実施、受講募集をしたところ、反響が大きく、申し込みや問い合わせが多数寄せられた。今年度の実施状況は以下のとおりである。

- ・実施回数 18回（平成19年2月1日現在）
- ・実施人数 401人（延べ）
- ・主な対象団体

団体の種類	団体数
自治会	5
まちづくり関係団体	5
サークル	3
企業等	3
学生	1
その他	1

(2) 政策広報の実施

市の広報紙の特集号である「政策広報」(12月15日号)に、「まちづくりと交通」(参考資料3-1)をテーマに、交通まちづくりの中での公共交通やLRTの役割について掲載した。その際、寄せられた意見総数が158通であり、通常政策広報に対する意見が100通に満たないことを勘案すると、関心の高さが示された。

特にその中でも、LRT導入に特化した意見も数多く寄せられている。なお、意見のとりまとめについては、現在作業中である。

(3) LRT看板の設置

無関心層に対するPRや、より多くの人へ周知・啓発することを目的に、馬場町への看板設置に引き続き、JR宇都宮駅東口土地区画整理地内へ平成18年12月25日に設置を行った。この看板については、駅東口方面からのみならず、新幹線ホーム、在来線ホームからも見る事が出来るよう配慮した。(参考資料3-2)

2. 今後の取り組みについて

(1) 継続的な説明会や意見交換会の開催

「まちづくりの視点」でも述べたが、継続的な説明会等を実施し、新しい情報を市民に対して提供していくことや、それらに対する市民の意見を聴取することは、極めて重要なことである。

加えて、関心は高いものの正確な情報の理解がなされていない現状もあり、市民・県民向けの情報提供は、これまで以上に力を入れて取り組むべき事項であると考えられる。

このようなことから、説明する内容を充実させながら広い範囲における説明会を実施する。実施にあたっては、内容を以下のように整理して行うこととする。

説明内容の拡充

新聞には、LRT導入に関する意見が数多く寄せられている。

更には、市・県に対する問い合わせ、出前講座や意見交換会、政策広報等においても様々な意見、質問、疑問、懸念等が寄せられており、これらの意見内容を整理・分析し、説明会などできめ細かい対応が出来るよう説明内容の拡充等を図る。

出前講座

今年度実施している出前講座を引き続き実施していく。

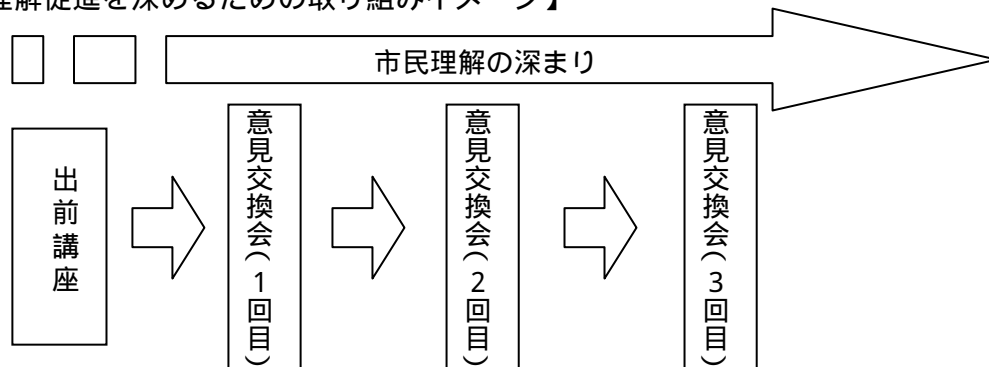
「LRTとは何か」「公共交通ネットワークはどうして必要か」などの内容を主として、行政側の考え方を知ってもらうために情報の提供を行う。

意見交換会

「出前講座」をすでに受講しているなど、基礎的な情報や知識を持っている地域や団体に対して、相手側の意見や疑問を聴き、答える形式で意見交換を行う。

一度だけでなく、くり返し実施することで理解を深めていく。

【理解促進を深めるための取り組みイメージ】



市民懇談会

課題検討委員会の検討内容も踏まえ、将来交通ネットワークのあり方や、公共交通を中心としたまちづくりなどについて、市長自らが市民と直接意見交換をする「市民懇談会」を今後実施していく予定であり、情報の提供や市民理解の促進に努める。

市民の疑問、懸念等に対応するパンフレットの作成

意見交換会、政策広報、新聞投稿等に寄せられた様々な意見に対し、現在の考え方や最新の情報を盛り込み対応するわかりやすい回答を示したパンフレットを作成、活用することにより市民理解の促進を図る。

これらに加え、広報紙や政策広報、市のホームページ、イベントなどあらゆる機会を捉えて、市民への最新情報の提供や対話を行っていく。

盛岡市のオムニバスタウン計画の事例紹介

盛岡市では、人口の郊外部への流出に伴う都市中心部へのマイカー通勤者の増大に伴い、朝夕の交通渋滞が年々激しさを増し、これによるバスの走行環境の悪化によりバス利用者が減少する悪循環に陥った。

このような問題に対応するため道路整備を進めてきたが、多大な費用と整備に長い時間を要することから、バスなど公共交通機関の機能を回復、向上させ、地域の足として再生させることが望まれてきた。

こうした背景から、盛岡市では平成10年度に「オムニバスタウン計画」を策定し、平成12年2月にオムニバスタウン推進地域の指定を受けた。

【ゾーンバスシステム（幹線バスと支線バスとの乗り継ぎシステム）の考え方】

- 幹線バスと支線バス、その乗り換えのためのバスターミナルから構成
- 新市街地（ニュータウン）周辺と都心地区をバス交通で効率的に結合

【公共交通軸の考え方】

- 路線バスが集中している路線
- 都心と乗り継ぎターミナル間

【盛岡市のバスシステムに関する施策】

走行環境の改善

- バス専用レーン
- P T P S（公共車両優先システム）

利用条件の改善

- ミニバスターミナル
- 乗り継ぎ割引料金

支援施策の実施

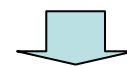
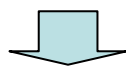
- ハイグレードバス停の設置
- バスロケーションシステムの導入
- パークアンドバスライド
- サイクルアンドバスライド
- レールアンドバスライド
- 低床バス・小型バスの導入



- ゾーンバスシステムの導入（バス路線の再編）に合わせて、市民ニーズに対応した差
 ビス水準を確保するため、需要に合わせた運行本数の確保、運賃の低廉化を図った。
- 幹線バスルートについては、バス専用レーン・PTPS・交通規制（一般車の進入規制）
 により、定時性、速達性の向上を図った。
- 支線バスに関してはバスの運行本数を増加させ、利便性を向上すると共に、バス停数を
 増加し、バス停アクセス距離の短縮により近接性を向上（従来より停留所数 1.8 倍）。

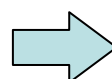
< 松園地区のバス運行本数が増加 >

< 松園団地周辺のバス停数 >



● 増設したバス停留所

- 一定以上のバス運行本数（安心感）
- 歩行距離縮小による車としての機能拡大
- 定時性確保による信頼性



バス利用者の増加に繋がった

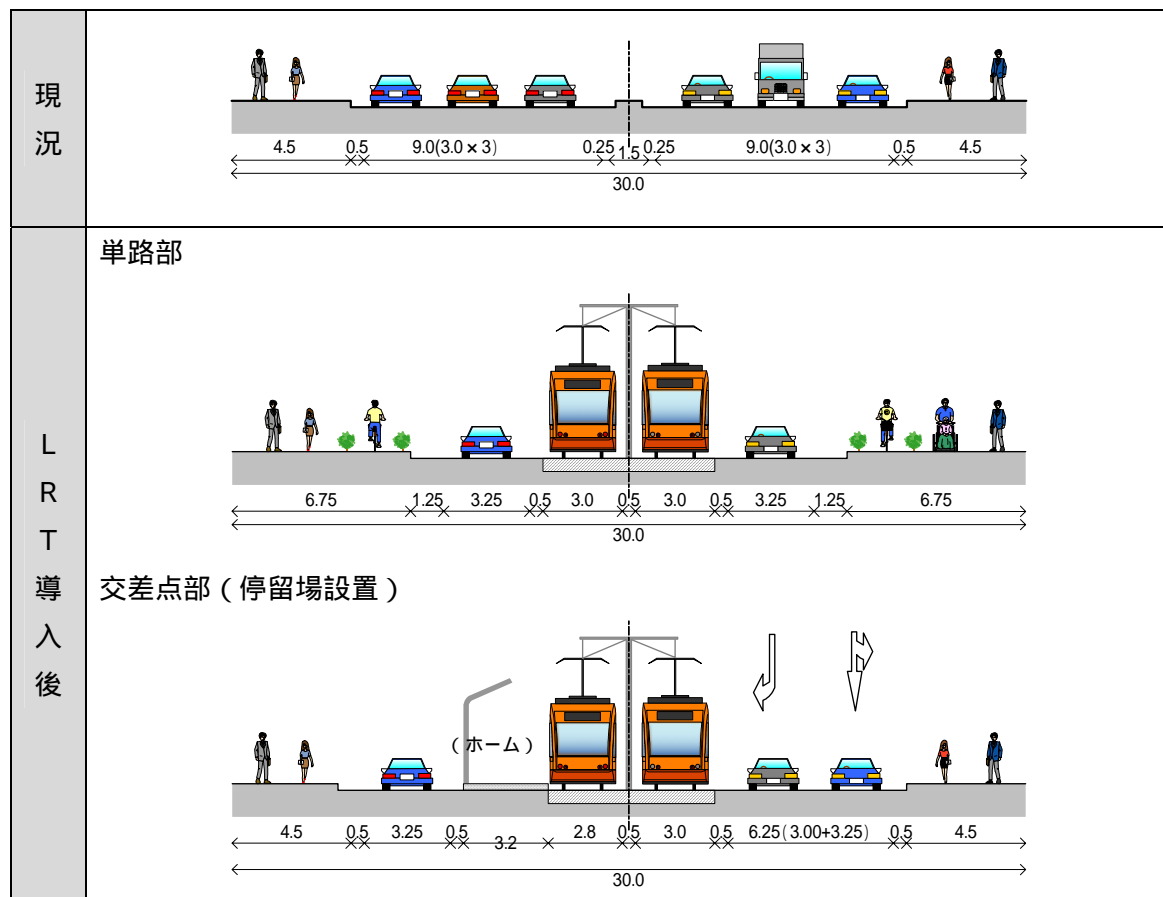
平成 13 年度以降、盛岡市のバス利用者数は減少から増加に転じており、ゾーンバスシステムの導入及びバスの利用環境改善策については、一定の効果があったものとする。

大通りににおける具体的導入空間のイメージについて

以下の観点を基本としてLRTを導入する際の道路空間の配分を検討する。

- 多くの人々が集い、溜まり、回遊するスペースとして、また、各種イベント時においては、賑わいの場を提供する空間を創出するため、可能な限り歩道空間を確保する。
- 電停の幅は、需要予測値等を勘案し「ゆとりある空間」として、3mを確保する。
- 通過交通は、環状線等に迂回させ、地先交通や徒歩・自転車等の移動を中心とした空間とする。このため、車道は往復2車線とし、低速度の速度規制とする。
- 商業施設等への荷捌きスペースについては、新たに創出された空間を活用し、地元関係者と調整しながら適宜、配置する。

【中心市街地】



利活用空間（歩行空間）の活用方策の提案

今回、新たに創出される空間については、徒歩のほか、以下のような活用方策が考えられる。

表 単路部の利活用空間の活用方策

活用形態	概要等	
車道としての活用	バス停留所	バス停留所としての活用 循環バス等をイメージ
	停車帯	荷捌き利用を想定した停車帯としての活用
歩道としての活用	ポケットパーク (植樹・歩道)	ベンチなどを設置した休憩スペース、歩道の拡幅、 イベント時の空間を提供
	駐輪場	自転車の利便性の向上やサイクル&ライドを促進させる駐輪場としての活用

図 車道部の余剰空間の創出イメージ

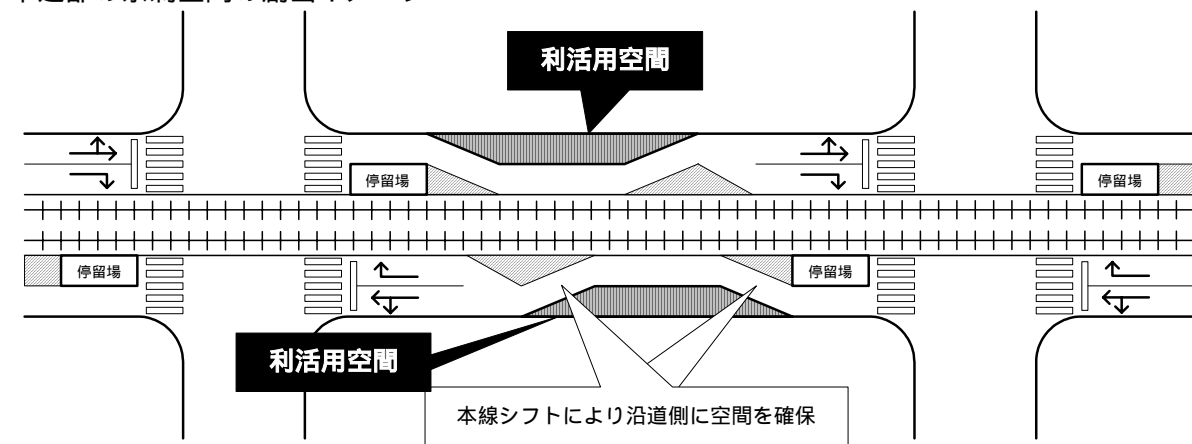
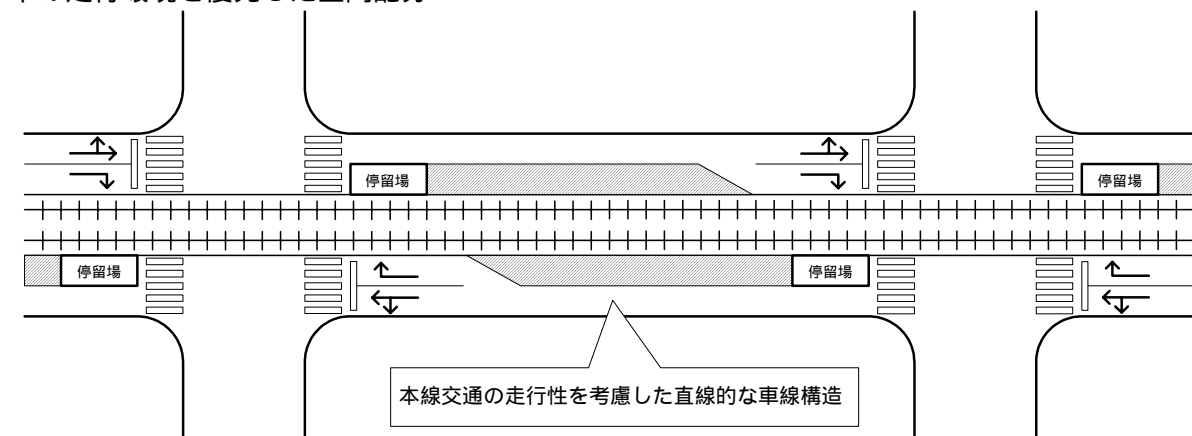


図 車の走行環境を優先した空間配分



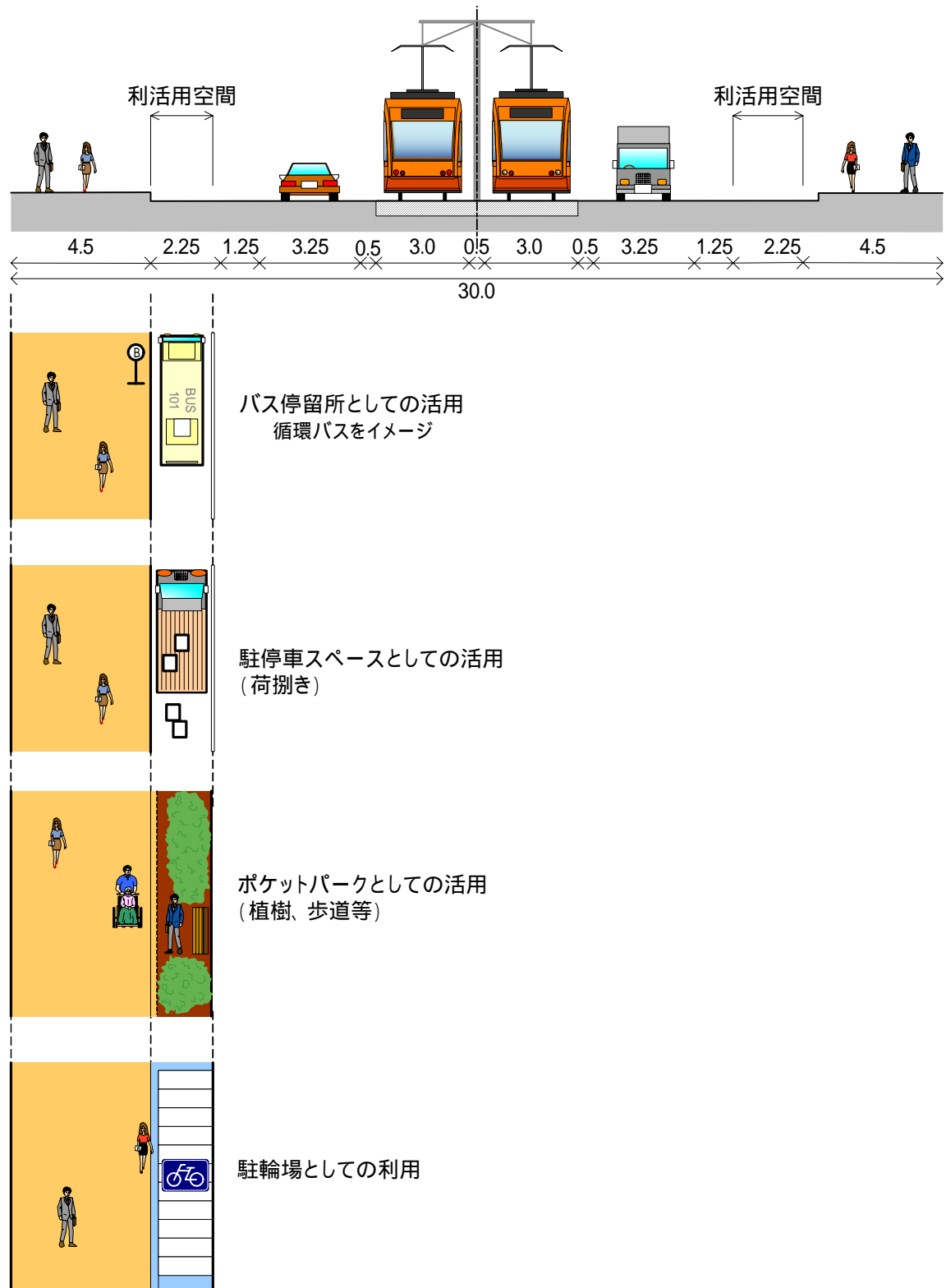
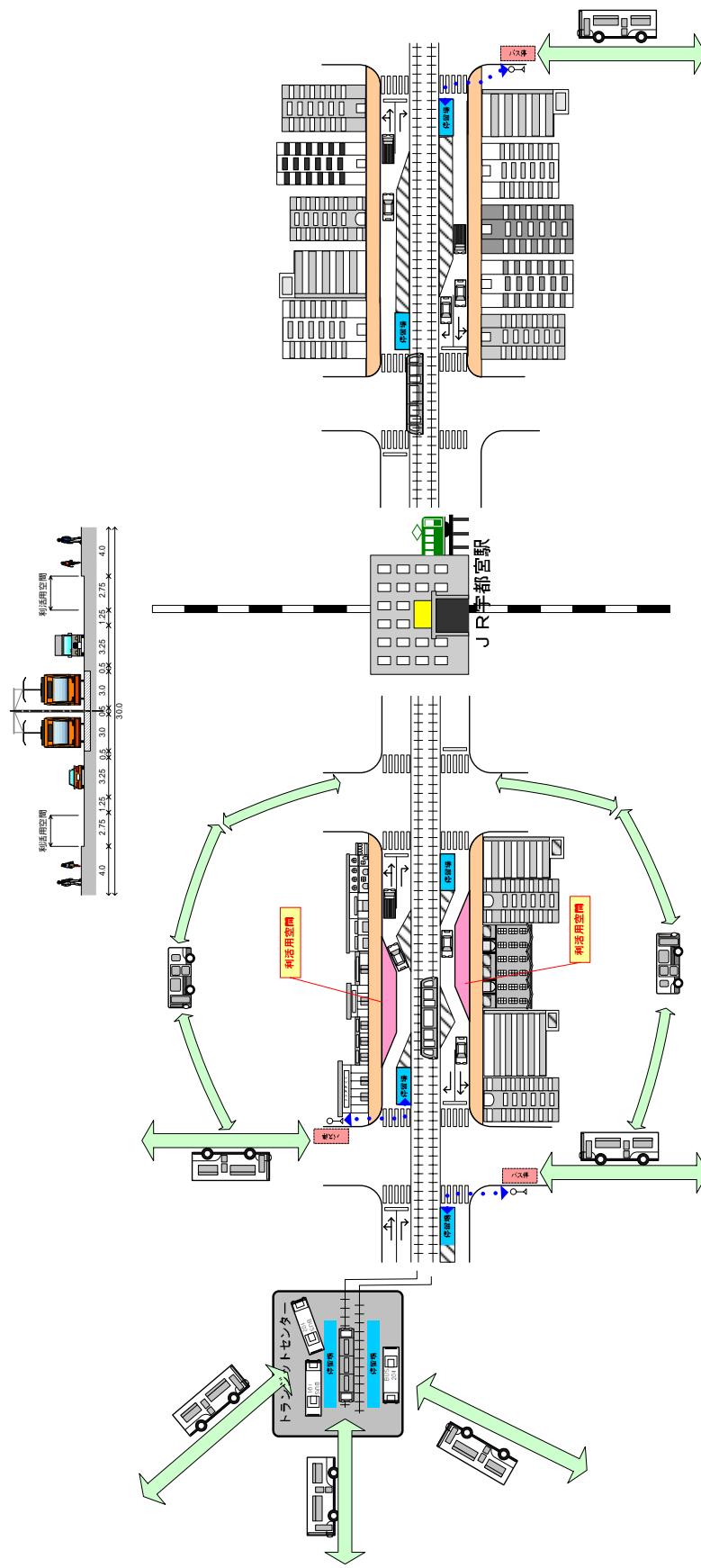


図 利活用空間の活用方策パターン例 (大通りでのイメージ)

中心市街地



意見交換会で出された主な意見・疑問等は以下のとおり

(商)は商店街,(大)は大規模店舗の意見・疑問等とする。

【具体的導入空間のイメージについて】

- ・交差点毎に停留場が出来るとなると、この間は、歩く人がいなくなるのではないかと考えている。(例えば、東京街道交差点からシンボルロードとの交差点の間に歩く人がいなくなるのでは)(商)
- ・単路部の歩道脇1.25mは何か、緊急時のためのものか。(商)
- ・利活用空間の絵(活用方策パターン例)では荷捌きが出来ないと思うが。(商)
- ・フルトラかセミトラかをはっきりすべき。フルトラでも規制されてない時間に荷捌きをすることは可能であると思う。(商)
- ・導入が決まってない中で、具体的な図面を見せられてもギャップがあって意見も出てこない。(商)
- ・車線はこんなにくねくねしてしまうのか。(商)
- ・LRTの導入がどこからどこまでで、停留場がどこにできるのかなどが決定していないのに車線をどうするのと言われても対処できない。(商)
- ・大通り真ん中を走らせることを想定した経緯は。(商)
- ・イメージとしては日野町通りみたいなものか。(商)
- ・東京街道との交差部が坂になっているが、平面部と違い利活用空間等に何か制約があるのか。(商)
- ・LRTが導入された場合、停留場から歩道に横断するときどの様になるのか、信号は付くのか。
- ・LRTを導入した場合、広域(福島・水戸など)から車での来店者が減少してしまうのではないかの考えがある。(大)
- ・11月の社会実験をやった様なスキームになっているのか。(大)
- ・現在、渋滞していると車で駅を越えるのに1時間位かかる場合があるが、P&Rなどを作って駐車させる考えであるのか。(大)
- ・どこを通過してJR駅を越えるのか、なぜ地下を通せないのか(商)(大)
- ・JR駅にLRTの停留場を作らずに素通りしてしまうのか。その場合駅前には寂しくなるのではないか。(商)
- ・道路の真ん中に走らせるのが決定でないならば、道路端を走らせた方が効率的でないか。(商)
- ・LRTが導入されたとして、停留場から歩道に行くときにどの様になるのか。信号は付くのか。(商)

- ・資料を見る限りでは、大通りにバスを通さない方向なのか。(商)
- ・JR 駅西は地下、東は地上という形には出来ないのか。金はかかると思うが。(商)
- ・複線なのか単線なのか。(商)
- ・東側を先につくればいいのか。(商)
- ・L R Tを導入してどこまで浸透するのが課題である。(大)
- ・L R T導入にあたってはマイカーと共存していくのがポイントと考えている。(大)

【利活用空間（歩行空間）の活用について】

- ・荷捌きスペースが店から離れた所に出来ると、荷物が大きいので運ぶのが大変でありお客が買い物をして荷物が積み込めない。(商)
- ・付置義務条例をやめるべきである。(商)
- ・ポケットパークとあるが、憩いの場があっても、屋根が付いていないと雨の日などはコーヒショップなどに入ってしまうのでは。(商)
- ・現在、駐車場が中心地では増えている状況。しかしながら、店舗の前に駐車スペースがないとお年寄りには不便。(商)
- ・荷降ろしの時に従業員が車の前に立つなど出来れば良いが、ほとんどの店は従業員を雇ってなく家族経営である。(商)
- ・駐車場，L R T，道路が広いなど交通機関が充実するベルモールと中心市街地ではハンデが付いてしまうと考える。(大)

【まちづくりについて】

- ・沿線の都市計画を考えてない。行政的には無理だと分かっているが、例えば、沿線に病院や学校等の誘致をすとかL R Tと一体でやるべきだ。今のままでは全体の計画性がないように思える。(商)
- ・昔はお客が店と店を回遊していた。今はそれがなく、車で来て直接その店で買い物をして帰ってしまう。店同士も競争で勝ち負けになっており、共存しているイメージではない。(商)
- ・環状線が出来た事により虫食い状態の乱開発が行われた。その二の舞になるのではないかと思う。(商)
- ・L R T導入に対して、開発利益を考えると中心地の活性化ではなく分散化につながっていく心配がある。1万㎡以下の開発と言ってもかなり大きい店舗が出来るため、中心地は通過するだけになってしまう。これに対して規制しなくてはいけない。このことについて約束してくれと言っても無理だと思う。(商)
- ・周りの道路だけ広くなって、中心地には車を入れなくするのは納得がいかない。なぜ、都心環状線が出来ないのか。これが出来ない限りL R Tは無理と考えている。(商)

- ・中心市街地の空洞化は宇都宮だけでなく、全国どこでも一緒だが、力のあるところがどんどん郊外に出て行っている。残った店舗は零細である。従業員も雇えず、年寄りがやっている。夜の7時以降店を開けておくのは無理がある。(商)
- ・まちなかを歩いて回遊できるものを考えていかなければならないと思っている。(商)
- ・にぎわまつりは一年に一度の突発的なものではなく定期的に年に何度か行うべき。(商)
- ・県庁前、東武駅前と1日に宇都宮で一番多くバス利用者が集まっている地域でもある。これらをうまく活かした活性化を考えるべき。(商)
- ・都心環状線とLRTの間に駐車場が必要である。車を駐車場に置かせ、LRTを利用させることによって回遊性が出ると考えられる。(商)
- ・これからのまちづくりの方向性が必要である。郊外の土地利用の規制など。(大)
- ・LRTを導入する場合、都心環状の内側に行政の土地の有効活用をし駐車場整備が必要であると考え。(中心地から300m以内の場所に)(大)
- ・市街地の中にあった美術館や病院が郊外に移転してしまった。(大)
- ・宇都宮市の考え方としては中心地に住居を作るというまちづくりの方向性なのか(商)
- ・大きなテナントは大宮にみんな行ってしまう。(商)
- ・清原工業団地付近に娯楽施設を作ってみたらどうか。(商)
- ・同じ350億円使うなら、街中廃墟ビルを老人が住めるようにしたら良いのではないか。(商)
- ・車社会が進んだ中で、マイカーに変わり街中に人をLRTが呼び戻してくれれば良いと考えている。(大)
- ・現在、大型店舗は中心地での競争ではなく郊外店舗との競争になっている。(大)

【公共交通全般】

- ・バス事業者との話し合いはどうなっているのか。(商)
- ・バスの定時運行が一番の問題であるが、現状は定時運行出来てないのか。駐車している車が無く渋滞していないので、大通りを通っているバスはスピードが昔より上がった。(商)
- ・郡部線のバスは大通りを通さないと無理ではないか。(商)
- ・公共交通全体の話が何も無い、知らされていない。全体のイメージがなくてはLRT導入とのギャップがあるのでは。(商)
- ・例えば、バスじゃ駄目なのかという議論もある。LRTありきで来てしまっている。今は、バスでも低床・低公害のものもある。(商)
- ・郊外に出るとバスが1時間に1本位しか走ってない。もう少し増便の対応は出来ないのか。(商)
- ・お年寄りが茂木からタクシーに乗って買い物に来る。実際この様に、高齢者は乗り継

- ぎをしてまでは来ないと思う。高齢者にはタクシーが有効である。(商)
- ・ L R Tを導入するには、他の公共交通とのネットワークを同時進行で行っていかないと別な人の流れができかねない。(商)
 - ・ バスの乗降客は駅前を除いて、私の地区が1番であると思っている。(商)
 - ・ L R Tを導入する場合は、他の公共交通と互換性を持たせていただきたい。(例えば、乗り継ぎ料金の割引とか)(商)
 - ・ P & Rの料金はいくらなのか(商)
 - ・ タクシーの利用者は、わざわざL R Tには乗り継がない。(商)
 - ・ 乗り換えと料金についてが問題であるとの意見がある。(商)
 - ・ 交通事業者との意見交換の方が先なのは。我々と意見交換をしてより良い物にしたとしても大きなところで覆されるのではないか。(商)
 - ・ 人の流れがL R Tによって出来れば問題がないと考えるが、朝日新聞に載った記事(とちメリカ)を見る限りでは車からの転換は難しいのではとも考えている。(大)
 - ・ 少子高齢で人口も増えることはないと思うので、公共交通基幹をしっかりと頂きたいとの考えはある。(大)
 - ・ L R Tだけでなく公共交通に関わってくる話だが、桜通り十文字付近にB & Rなどを設置するということが、他の公共交通とのネットワークをどう考えているのか。(商)
 - ・ L R TはJ R、東武と軌道幅が同じだと思うが、乗り入れを考えればいいのでは。(商)
 - ・ バスの郡部線はどうなるのか(商)
 - ・ L R Tを導入することによりバス会社が被害をこうむるのか。(商)
 - ・ バス会社がL R Tを運営するという考えもあるのか。(商)
 - ・ 黄ぶなみたいな小さなバスを縦横無尽に走らせて、直接駅まで行けるようにした方がL R Tより良いのでは。(商)
 - ・ 東武デパートでは、P & Rを実施しているが、それでもセールの際は渋滞する。あまり機能していないと思う。自分だったら便利なので車を使って直接行くと思う。市民のほとんどがそういう考えだからシャトルバスに乗らないのだと思う。L R Tが導入されても同じ様になるのではと考えられる。(商)