



テーマに対するご意見を
アイデア通信(7ページ)で
お寄せください。

交通渋滞や交通事故の増加、環境問題など
クルマは便利な一方でさまざまな課題の一因にもなっている。
将来に向けてクルマ以外の移動手段が求められている今、
誰もが自由に移動できるまちづくりについて考える。

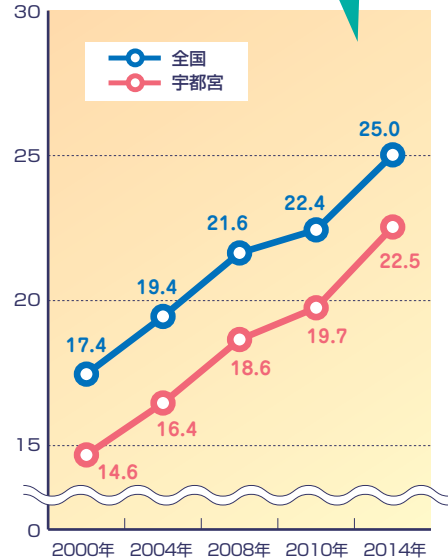


テーマ

まちづくりと交通

宇都宮市はこのままいけば、
**2020年に4人に1人が、
2050年に3人に1人が
高齢者(65歳以上)となる**

■高齢化率の推移



出典：国立社会保障・人口問題研究所作成の予測データより引用

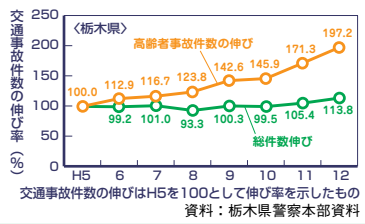
クルマ中心の社会がもたらしている課題



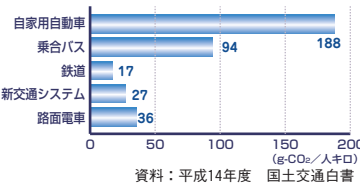
慢性的な渋滞



■高齢者が当事者の交通事故件数の推移(栃木県)



■二酸化炭素排出原単位



まちの活力低下

**クルマと公共交通が
手をつないだネットワーク**

栃木県では、移動手段の約9割に生活の足としてクルマが使用されている。さらに、宇都宮市は一人当たりのガソリン消費量が日本一とのデータもある。クルマは便利な乗り物であるが、過度なクルマへの依存は、交通渋滞や交通事故の増加、中心市街地の空洞化、環境問題など、さまざまな課題の一因にもなっている。

また、現在、高齢社会が進みつつある中、高齢者による交通事故の増加や、運転に対する不安から免許を返納する高齢者が増えているなど、将来に向けてクルマ以外の移動手段の確保が求められている。

そのため宇都宮市では、「クルマ中心のまち」から「クルマと共存する、公共交通を中心としたまち」への転換が必要であるとし、鉄道・バス・タクシー・LRTの各種公共交通とクルマや自転車を連携させた「公共交通ネットワーク」の整備を検討している。

**人が自由に移動できる
まちづくり**

市が目指している公共交通ネットワークとは、3ページ上図のような

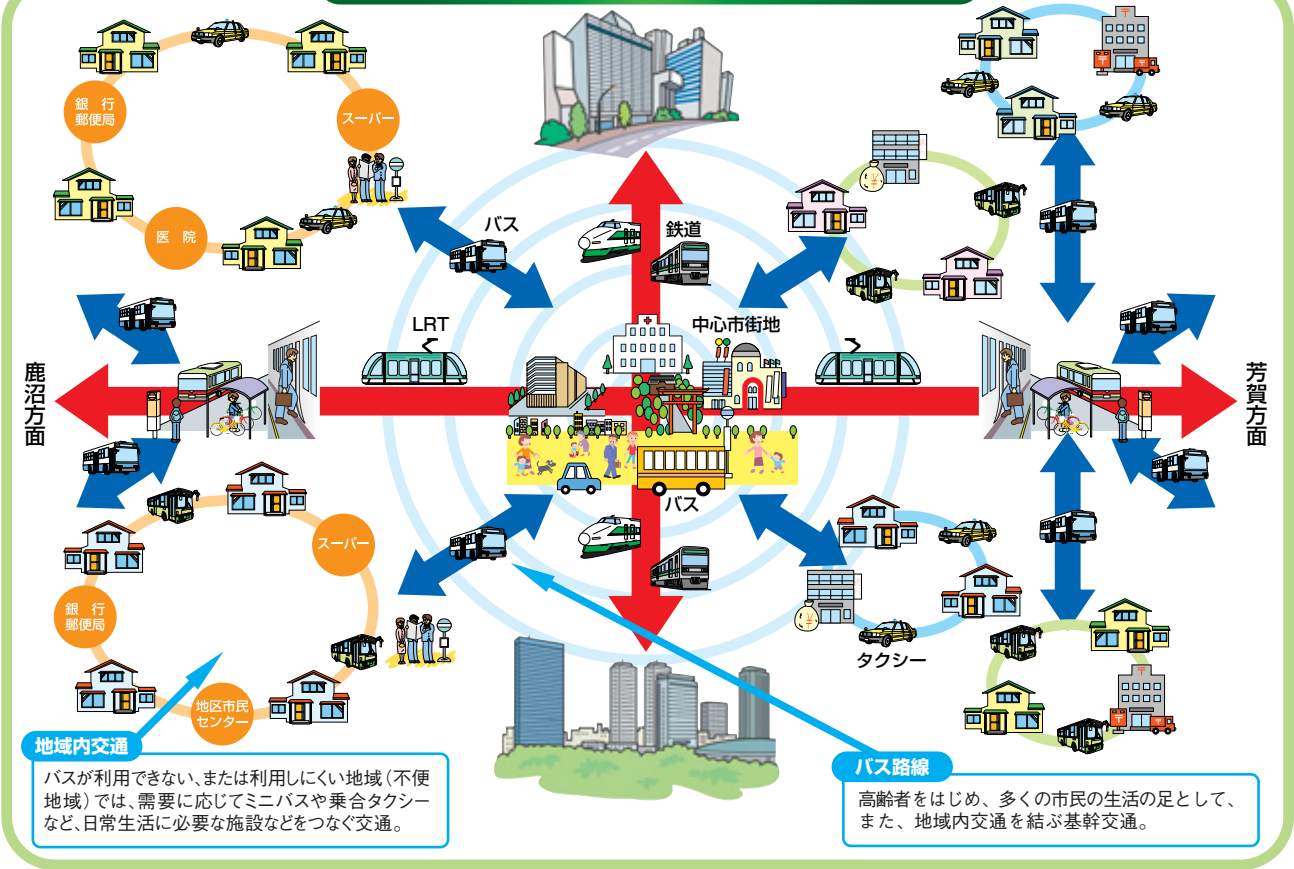
市域全体を公共交通で面的にカバーし、将来的には周辺市町への広がり可能性も含めてイメージしたものである。南北に走るJR線や東武線を基幹として、これにバスやタクシーを連携させるものである。郊外の地域においては、地域内交通などが地域の足として活躍することで、地域と地域を結ぶことができる。

このような公共交通を中心としたまちづくりは、前記した諸課題の解決に結びつくとともに、新たな人の流れが生まれることで、人と人との交流や、産業などの発展につながることを期待できる。また、クルマを運転できない子どもや高齢者、障害のある人などの交通弱者の皆さんも自分で自由に移動することが可能となり、積極的に外に出て活動することで、一人ひとりが元気に生活できると考えている。

さらに、おもてなし日本一のまち、観光都市としてアピールするためにも、誰もが分かりやすく、自由に移動できる都市交通を整備する必要があると考えている。現在、公共交通ネットワークの整備に向けて、交通事業者や市民の皆さんと連携しながらさまざまな取り組みを行っている。

※1 LRT…Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット) の略称。LRTVと呼ばれる未来型車両を中心とした、次世代型の交通システム。LRTは、鉄道、バス、乗用車、自転車など、ほかの交通機関と有機的な連携ができるものです。

宇都宮市が目指す公共交通ネットワークのイメージ



市民の移動手段の確保

市では、市民の誰もが安全・安心に移動できる社会の実現に向けて、平成17年度に市民の代表や交通事業者などによる懇談会を設置し、市民の日常生活に必要な移動手段の確保について検討を行い、「生活交通確保プラン」を策定した。このプランでは、生活交通の確保に向けて、市民・交通事業者・行政それぞれの連携を図りながら、既存のバス路線の維持・継続や地域に応じた交通（地域内交通）を導入し、市民の移動手段の確保を図ることとしている。

■ **バス路線の維持に対する取り組み**
赤字バス路線が廃止にならないよう、国や県とともにこれまでと同様、赤字分に対する運行支援を行うほか、市独自による新たな支援を行い、維持・継続を図っていく。

さらに、時刻表やバスマップの配布、ホームページへの掲載など、利用促進に向けた取り組みを行う。

■ **地域内交通確保に向けた取り組み**
市内には165路線のバスが運行されているが、市中心部から放射線状に運行されているため、特に郊外部において、バスを利用できない、または、利用しにくい地域（不便地域）

が存在している。

市では、このような不便地域を解消するため、地域住民・交通事業者・行政の三者が連携しながら、地域の実情に応じた、利便性の高い地域内交通を確保していく。

自分たちができることを一緒に考えよう

現在、市の一部の地域では、地域住民が主体となって、住民アンケート調査を実施するなど、地域内交通の導入に向けた取り組みが始められている。市では、地域の実情に合わせた移動手段の確保を進めるため、自分たちの生活交通の確保に取り組んでいる地域に対して、積極的な支援を行っていきたく考えている。

また、バス路線の維持や地域内交通の確保に当たっては、交通事業者や行政の取り組みとともに、住民自らが自分たちの生活の足として、公共交通を積極的に活用し、支えていくことが重要である。市では、「モビリティ・マネジメント」などの取り組みを通じて、マイカー利用者の意識啓発に努めるとともに、暮らしやすいまちづくりに向けて「地域住民として何ができるのか」について皆さんと一緒に考えていきたい。

※2 モビリティ・マネジメント…過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通への積極的な利用を促すための、対話を中心とした新たな交通施策。

LRTを基幹とした公共交通ネットワークのイメージ



明日のこつから 将来のこつへ

市では、皆さんの明日の足を確保するため、先に記載したようなさまざまな対応を行っている。それと同時に、将来を見据えた公共交通ネットワークの構築を目指し検討を進めている。

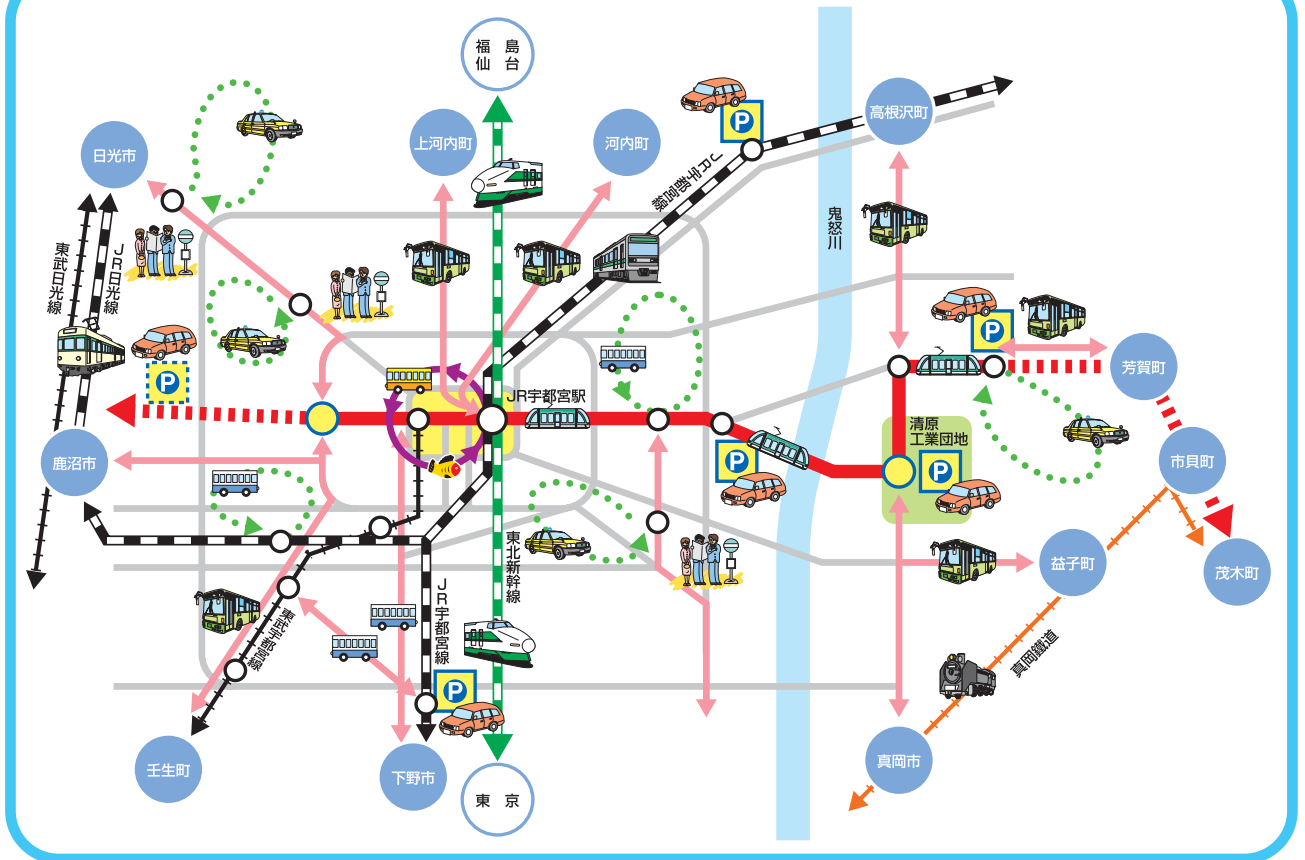
上図は、現在、県と市で設置している「新交通システム導入課題検討委員会」で、LRTを基幹とした公共交通ネットワーク構築のために必要な付属施設を想定したものである。これらの付属施設は、利用促進を図る上で重要な施設であり、利用者がストレスを感じることなく、気持ちよく利用できる施設として、一体的に整備されるものである。図中のトランジットセンター(Ⓧ)とは、バスや鉄道など、他の公共交通と乗り継ぐための施設であり、多方面から来るバスが集中する桜通り十文字周辺や、鉄道・バス・タクシーと複数の公共交通の結節拠点となるJR宇都宮駅周辺などに必要な施設である。また、パークアンドライド駐車場(Ⓧ)とは、クルマ利用者の乗り継ぎのための駐車場であり、停留場に隣接して整備するものである。海外では、駐車料金を低く抑えるため、

割引制度を導入するなど、利用者が利用しやすい仕組みを取り入れている事例が多い。また、自転車からの乗り継ぎ(サイクルアンドライド)のための施設を含め、これらを機能的に配置し、各種交通手段と組み合わせることで、初めてネットワークとしての機能を果たすことができる。将来的には、市内の各地域をLRTがネットワークで結び、さらに市域を超えて広がることにより、例えば、既存鉄道に乗り入れるなどして鹿沼市や日光市まで行ったり、ツインリンクもてぎにきた人が帰りに宇都宮に餃子を食べにきたりするなど、夢のある移動が可能になると考えている(5ページ上図)。

国の取り組みと 富山市の事例

このような、公共交通ネットワークの整備がもたらす効果は、「高齢社会への対応」「環境問題への対応」「まちの活性化」「過度なクルマ利用による各種交通問題への対応」と多岐にわたっている。そのため国では、このような効果が期待できるLRTを基幹とした公共交通ネットワークの整備に力を入れており、今後10年間で10都市にLRTを導入するとして考えを打ち出すとともに、整備に

県央地域における総合的な公共交通ネットワークのイメージ



対する補助制度を拡充しつつある。このような国の取り組みに後押しされながら、国内初として、今年4月にLRTを導入し、それを基幹とした公共交通ネットワークの整備に取り組んでいる富山市が今注目されている。

宇都宮市と同様に富山市はクルマ中心の社会で、同じような課題を抱えていた中、年々利用者が減少し、存続が危ぶまれていた「旧JR富山港線」を、北陸新幹線の整備計画をきっかけにLRT化することを決定した。LRT化にあたり運行本数や乗り継ぎ方法など、利用者への利便性を最優先に考えながら整備した結果、今では、予想以上の人が利用している。また、ネットワーク化することでまちとまちがつながり、移動しやすくなったため、市民の外出の機会が増え、さらに観光客なども増えたことから、まちににぎわいが戻ってきている。

公共交通は道路と同じく社会に必要なもの

近年では、「公共交通は、道路と同様、地域の人たちの生活や、まちの社会的基盤である」との考えから、行政の公共交通への関わり方が変わりつつあり、「青い森鉄道（八

戸市）」や「上毛電気鉄道（前橋市）」など、補助や施設整備、維持管理というかたちで行政が積極的に取り組む事例が増えてきている。

公共交通中心のまちづくりは三者連携のまちづくり

富山市も行政が積極的に取り組んだ事例の一つであるが、さらに、地元の方から、富山市が設置した基金への寄付や、記念プレートの購入など、積極的に事業を支援し、市民・交通事業者・行政の三者がうまく連携している事例としても注目されている。公共交通を中心としたまちづくりを進めるためには、三者の連携が重要であり、今後、本市としてもこれらの事例を参考にし、また、国の動向も見極めながら、行政の関わり方や整備手法、事業主体のあり方などを考えていきたい。そのため、交通事業者の皆さんなど関係者と協議を行いつつ、また、これらの課題について、今後もあらゆる機会をとらえ情報提供を行いながら、意見交換会などを実施し、幅広く市民の皆さんのご意見を伺っていきたい。

記念プレート



まちづくりに欠かせない交通 私たちが自身がまちをつくる

小針 協子さん

宇都宮というまちは、東京都心にも近い半都会という面と、自然が豊かな田舎という面がバランスよく組み合わさっていて、他県にも自慢できる素晴らしいところだと思います。しかし、公共交通が十分でないために、自由に行き来ができないことが弱みではないでしょうか。

ふれあいを生み出す人の行き来 鍵は「質の高い公共交通」

人が生きて生活して、いろいろな人とのふれあいの中で、生産したり消費したりしているのが「まち」だと思います。そして、ふれあいを生み出す人の行き来、それを支えるのが公共交通ではないでしょうか。

もちろん車を使うこともできます。でも、車では個々の移動となり、人とのふれあいが生まれません。さらに、みんなが車を使うとそれだけ環境に与える影響が大きくなります。さまざまな環境問題が指摘されている今、環境にやさしくない「交通」のままではいのでしょうか。やはり、「まち」の柱となるものとして、人とのふれあいを生み出す、人と環境にやさしい公共交通が必要であると

考えます。そして現在、それらに適した公共交通として考えられるのは、市でも検討しているLRTというシステムなのではないでしょうか。

環境にやさしい公共交通 人のところを育む場にも

よく、「公共交通を整備しても、宇都宮は車社会だから利用する人は少ないのでは」という意見を聞きます。果たして本当にそうでしょうか。

私の身近には、環境意識の高い人が大勢います。待機電力を抑えるためにこまめにコンセントを抜いたり、レジ袋が必要ないようにエコバッグを持参したりと、皆さん、環境に配慮しながら生活していますよね。もし、便利な公共交通が目の前にあれば、環境の面からも多くの人たちが積極的に使うと思います。

市民・交通事業者・行政が 役割分担と連携で

今まではクルマ中心で社会が発展してきましたが、最近では、交通渋滞や交通事故の増加、中心市街地の空洞化や環境問題、さらには高齢社会への対応などから公共交通の必要

また、公共交通は人とのかわりの場でもあります。車では得られない社会とのかわり、そうしたところから公共心も育てられ、いろいろな面で学んだり感動したりできる場所だとも思います。

交通はまちの要 そしてまちは私たちがつくるもの

交通は「まちの要」です。しかし、新しい公共交通システムができて、私たち住民がそれを生かさなければ意味がありません。そういう意味でも、私は「まち」は住民がつくるものと思っています。

自分たちの地域は自分たちが一番よく知っています。人にやってもらうのではなく、私たち自身がプライドを持ってまちづくりをする、私たちの「まち」にするという意気込み、そういう意識が、これからは必要なのではないでしょうか。

森本 章倫さん

性が再認識されてきています。

例えば、1日のうちで1度も車を使わない高齢者は、中心部と郊外部に多く居住しています。中心部は歩いて暮らせるため車を使わなくても



小針 協子さん

プロフィール

小針 協子さん (主婦・県央地域公共交通利活用促進協議会委員)

森本 章倫さん (宇都宮大学工学部建設学科助教授)



森本 章倫さん

生活できませんが、郊外部の高齢者は移動の手段を奪われてしまっています。その結果、郊外に住んでいる約6割に近い高齢者が、1日のうちで全く外出しなくなっています。

こういったことを解消するために、も公共交通の充実が必要なのです。

公共交通の再生 適切な役割分担で便利に

東京の山手線に乗るときに時刻表を見る人はいないと思います。それは、山手線は1日に330本も走っているからです。一方、市の大通りには1日片道1000本以上のバスが運行しています。これは山手線の3倍のサービスレベルです。ところが、JR宇都宮駅から大通りに行こうとしたとき、西口のどのバス停から乗っていいかわからないため、その利便性を十分に享受できていません。公

共交通にはそれぞれ得手不得手があります。各公共交通が適切な役割分担をすることで、利用者にとって便利な公共交通ネットワークを構築することが必要です。

行政の役割 各交通事業者のつなぎ役

公共交通は階層性になっており、ピラミッドで例えると上から、新幹線・JR・LRT・幹線バス・循環バスといったようなバランスのもと成り立っています。そこで行政には、まちづくりの中で長期ビジョンを持って、各交通事業者のつなぎ役として、まとめていってほしいのです。

その事例として、宇都宮市で、同じところに各バス会社のバス停が3本立っていたところを共通のひとつのバス停にした取り組みがあります。そのバス停に掲示する時刻表も併せてひとつにしています。こうすることで利用者にとって分かりやすくなります。これは行政と各交通事業者が連携し、実現させたものです。このように、少しずつできるところから始めることが必要なのです。

市民の役割 何かをすることでプラスの変化が

現在、乗合バスの分担率は、わず

7

アイデア通信

まちづくりと交通について私はこう考えます

1 市が考えている公共交通ネットワークについてどう思いますか？

2 どうすれば、公共交通の利用者が増えると思いますか？

か2%です。一方で自動車の分担率は90%です。その90%の車利用者が、月1回公共交通を利用すると乗合バスの分担率は3%増加し5%となり、現在の2倍以上になるのです。そうならば、バス事業者も、バスの本数を増やしたり、新しい路線の運行を検討したりすることができません。現在、公共交通で起こっている利用者減の悪循環を解消し、プラスの方向に転換することができれば、このように、自分たちが何かをすれば、少しずつ変わっていく、そう考えてほしいのです。

◀あなたの意見をお寄せください

市民の皆さんから、「まちづくりと交通」についての意見・提案をお受けします。寄せられた意見・提案は施策の参考とします。なお、一部を次回の特集号で紹介いたします。質問などへの回答は直接本人あてに返信しませんので、ご了承ください。

左のはがき（切手不要）を切り取り、平成19年1月4日（木）までにポストに投函してください。ほかのはがきや手紙、ファクス、Eメールでも受け付けます。

送付先

〒320-8540 市役所 総合政策部 広報広聴課
☎ (632) 2025、☎ (637) 5151
Eメール：u2030@city.utsunomiya.tochigi.jp

特集「まちづくりと交通」についての問い合わせ先

総合政策部 LRT導入推進室
☎ (632) 2305、☎ (632) 5422
Eメール：u2017@city.utsunomiya.tochigi.jp



前回の特集「中心市街地の活性化」に対して、市民100人から262件の意見をいただきました。代表的なものをご紹介します。

(1) あなたが考える「にぎわいのある中心市街地」とはどのようなことですか？

- TPOに応じてさまざまな人が行き交う空間があり、何となく人が集まってくる場所があること。(元今泉4丁目 30代)
- 中心市街地の活性化とは、市の個性を生かした街づくりである。(一条 70代)
- 娯楽施設が商業地の中に程良く融合し、商業施設も大型な物を中心に個性的な服飾商店、生活必需品店が調和されている街。そして安心して安全に歩ける街であること。(西1丁目 60代)
- とりましたオシャレな街ではなく、老若男女・子ども・誰もが「街に行くと楽しい」と思う下町のような気さくな商店がたくさんあること。(上戸祭4丁目 60代)
- 簡単なベンチを商店前の空き場所に置いてくれば有り難い。公衆トイレは数が少なく、あまりに汚い。また、バス運賃も高すぎる。バス会社と行政、商店街などが協力して買い物客がバス運賃半額になるような方策を。(緑2丁目)

(2) 中心市街地を回遊性のある魅力あるまちとするためには、どのようなことが必要だと思いますか？

- 点と点を結ぶ軸上に、車に心配する事無く安心して歩ける広い歩道を整備し、ちょっと立ち止まりたくなるような個性豊かで入りやすい店を点在させる。また、その導線に、疲れたら休憩できるポケットパークを整備することが必要であると思う。(匿名)
- 魅力ある都市はどこも川のある景観を有効活用しているので、釜川と田川を中心とする街づくりに取り組むこと。(東宿郷3丁目 30代)
- 老人がゆっくりと安全に歩ける歩道をつくり、いつものまにかこんなに歩けたと思わせ、足の訓練になり、また、休める場所を設け、友達をつくり楽しめる場を作ってほしい。ベンチをたくさん設け、車いすなども置いてほしい。(野沢町 50代)
- 高級品を扱うのではなく、仲見世のような小さな店が軒を連ね、一般の庶民が気軽に立ち寄り、楽しみながら買える、見ているだけでも楽しい「宇都宮のあそこに行けばいろいろあって楽しい」と皆が思える街にすること。(桜1丁目 60代)
- わざわざそこに行かなければならないような、写真を撮りたくなるような素敵な場所があること。(40代)

広報うつのみや特集号は、皆さんと一緒に考えていただきたいテーマを取り上げ、年4回発行します。また、毎月1日発行の通常号の次回(1月号)は、1月3日配布です。

広報うつのみや 特集号はホームページでも見られます。
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/>

100%再生紙、大豆油インクを使用しています。

前回の特集「中心市街地の活性化」の概要



にぎわいと回遊性のあるまちを目指して

中心市街地は、「まちの顔」として市全体の発展に大きな役割を担っている。市では、「都心部グランドデザイン」を平成14年8月に策定。「にぎわいと回遊性のある中心市街地の

復活」「まちの顔となるシンボルづくり」「居住しやすい環境づくり」などの視点に立ったまちづくりを進めている。中心地区とJR宇都宮駅周辺地区の2つを「都心核(コア)」。その都心核を結ぶ大通り沿線地区と八幡山公園・宇都宮城址公園を結ぶ2つの軸を「都心軸」と位置付ける。2つの拠点と2つの軸が連携することで、中心市街地全体の一体的な発展を目指している。

理想の中心市街地を目指して

JRコアの主な事業は、広域交流・シティセールスの新しい都市拠点としての「宇都宮駅東口地区整備事業」。センターコアの主な事業は、集い・ふれあう交流拠点としての「馬場通り中央地区・西地区再開発事業」、にぎわい・交流・憩いの場としての「中心市街地拠点広場整備」、市民の心のよりどころとなるための「宇都宮城址公園整備」がある。また、魅力的なまちなみのための道路景観整備事業や、中核都市にふさわしい商業地のための宇都宮にぎわい特区、新しい都心居住地の形成や良質住宅の供給のための若年夫婦世帯への家賃補助などの事業を展開している。

さらに活力に満ちあふれたまちにしていきたいために、これからも一緒にまちづくりについて考えてほしい。



料金受取人払

郵便はがき



3 2 0 8 7 4 0

差出有効期間
平成19年8月
11日まで
【切手不要】

(受取人)
宇都宮市旭1丁目1番5号

(宇都宮市役所)
宇都宮市総合政策部広報広聴課

行



3 2 0 8 7 4 0

3

氏名	住所	
年齢	歳	職業

差し支えがなければ記入してください。広報紙で意見を紹介する際には、氏名の記載はしません。なお、はがきの情報については、目的以外には使用しません。