

# 新交通システム導入課題対応策検討調査

## 報 告 書

平成17年 3 月

宇 都 宮 市

## はじめに

21世紀の宇都宮地域が、活力にあふれ、魅力ある住みよいまちとして成熟していくためには、これからどんなまちづくり・地域づくりを進めるべきか、考える時期にある。

今日の都市を取り巻く環境は、拡大した都市構造とモータリゼーションの進展が相まって、交通や環境面で負の要素が顕著になりつつある。さらには、高齢社会の進展等から、誰もが安全で快適に移動できる基盤の整備が要請されている。

これらに対応する事を目的とした平成13、14年度の2カ年間、私が委員長を務めた「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」では、新交通システムの導入具体化という作業を通し、これからのまちづくりのあり方や方向性をどう考えていくべきか議論を重ね「新交通システム導入基本計画策定調査」結果が公表された。

しかしながら、同時に明らかにされた様々な課題に関する具体的な対応策は検討されておらず、私自身、この基本計画は、まだ十分ではないと感じていた次第である。

今回、宇都宮市で検討を進めることとなった「新交通システム導入課題対応策検討調査」に対しては、その様な思いから、設置する委員会における検討をお手伝いすることに対して、快く引き受けた次第であり、「新交通システム導入基本計画策定調査」で明らかにされた課題の対応策を検討する事によって、本当の意味での基本計画が完成させられると考えている。

現在、「新交通システム導入基本計画」が策定された当時に比べ、LRTに関して国が積極的に支援する動きもあり、状況も大きく変わっていると認識している。これらの社会情勢の変化も十分に勘案し、課題対応策の検討を進める必要がある。

しかしながら、LRT導入が目的ではなく、LRTをまちづくりの起爆剤として活用しまちづくりを進める取り組みが必要であることが重要である事からこれらの点も踏まえ大きな意味でのまちづくりとしての検討を進めるべきと考えている。

平成17年3月

「新交通システム導入方策調査検討委員会」委員長  
古池 弘隆（宇都宮大学教授）

# 目 次

---

1. 調査概要	1
1.1 調査の背景と目的	1
1.2 調査内容	4
2. L R Tを軸とした総合的な交通まちづくりに関する検討	5
2.1 県央地域における基幹公共交通ネットワークのあり方	5
(1) 県央地域の将来都市構造	5
(2) 県央地域における基幹公共交通ネットワークの基本的な考え方	9
(3) 基幹公共交通軸の整備方針	11
2.2 L R Tを軸とした公共交通システムのあり方	12
(1) 宇都宮地域の現状	12
(2) 東西基幹公共交通軸への導入システム	15
(3) 宇都宮地域における公共交通サービス提供の考え方	16
2.3 L R Tを軸とした中心市街地における交通まちづくりの考え方	19
(1) 中心市街地の課題と対応の方向	19
(2) 中心市街地における交通まちづくりの基本的考え方	22
(3) 交通まちづくり懇談会の提案	23
(4) L R Tを軸とした中心市街地における交通まちづくりの考え方	24
3. 事業運営に関する検討	35
3.1 新規補助制度による採算性の見通し	35
3.2 各種リスク分析	37
(1) 需要変動に対するリスク分析	37
(2) 料金変動に対するリスク分析	38
3.3 安定した利用者確保のための需要喚起策	39
(1) 導入基本計画で想定した需要の確保に向けた課題	39
(2) 新たな需要の喚起	41
3.4 事業運営主体	43
(1) 事業スキームの基本的な考え方	43
(2) 事業スキームの事例	44

4. 市民・関係団体との連携・協働	47
4.1 円滑な合意形成に向けた全体スキーム	47
4.2 合意形成の取り組み結果	49
4.3 広報・広聴活動の支援	65
5. 対応策のとりまとめ	68
(1) L R Tを軸とした公共交通システムの実現に向けた課題	68
(2) まちづくりと連携した面的な地域交通計画に関する課題	69
(3) 事業・運営に関する検討課題	69

## 1. 調査概要

### 1.1 調査の背景と目的

新交通システム導入検討については、平成5年度に栃木県と宇都宮市が共同で、宇都宮東部地域の交通渋滞解消を目的に検討を開始し、平成14年度に「新交通システム導入基本計画」を策定した。この基本計画では、新交通システム(LRT)導入は、これからのまちづくりを支える都市の装置として重要な役割を担うものであるが、導入には、様々な課題があることも明らかとなった。

平成15年度は、新交通システムに関する今後の進め方について、県と市の考え方の違いから、具体的な導入課題についての検討は実施できなかったが、市としては、基本計画についての説明会の開催、広報紙の発行、さらには「まちづくりと交通に関する懇談会」の開催などで、市民への情報提供と意見交換に努めてきたところである。

今年度は、本市において、事業運営等の課題と対応策の検討を掘り下げて行うとともに、まちづくりや総合的な交通施策との関わりについて、関係住民との協働で検討を行い、この結果を懇談会等で活用し、導入の必要性についての理解促進を図ることとした。

以上を踏まえ、本業務では、県央地域における新しい公共交通システムの導入に向け策定した「新交通システム導入基本計画」で明らかになった様々な課題について、その対応策の検討を行うとともに、専門的な見地からの助言・提案等と各種委員会の運営や資料作成などを行い、課題対応の方向性を明確にする支援を行う事を目的とする。

## 新交通システム導入基本計画策定調査(平成13～14年度)

- ・新たな交通システムの必要性
- ・導入の考え方(導入システム、区間・ルート等)
- ・需要予測/整備効果/事業化計画
- (実現化に向けた課題)
  - ・事業・運営に関する課題
  - ・法制度の適正運用/改訂
  - ・総合的な施策の展開
  - ・市民・関係団体との連携・協働



## 県の提案及び市の検討経過(平成15年度)

### 県の対応方針案提示(平成15年9月)

- ・A案:整備スケジュールの検討を5年程度凍結し、鬼怒川渡河部の交通渋滞緩和や中心市街地の活性化など、直面する様々な課題整理を優先
- ・B案:市が速やかに整備にとりかかりたい場合は、市が主体となって進められるように県が協力



### 住民との意見交換(平成15年12月～平成16年2月)

- ・「まちづくりと交通に関する懇談会」の開催(4会場で延べ776名が出席)
- ・「車と公共交通が共存した社会への転換」や「LRTの必要性」について概ね理解を頂く
- (今後の課題)
  - ・LRT導入によるまちの姿の明確化
  - ・採算性や他の公共交通との連携などLRTの導入課題の検討
  - ・幅広い情報と住民協議



### 推進方針のとりまとめ(平成16年3月)

- ・「県央地域における新交通システム導入促進協議会」の開催
- ・県央地域のまちづくりや新交通システムの導入課題、広報・啓発の推進方策について検討
- ・県からの提案に対する対応について協議



### 県への回答(平成16年3月)

- ・新交通システムの方向性が早急に見出せるよう、年限を設定せず、課題解決に向け、引き続き市と一体となって取り組んでいただくようお願いする。
- ・市は、平成16年度から、市民・関係住民の理解促進と、新交通システムを活用した県央地域のまちづくりや新交通システムの導入課題の検討に取り組むので、支援・協力をお願いする。



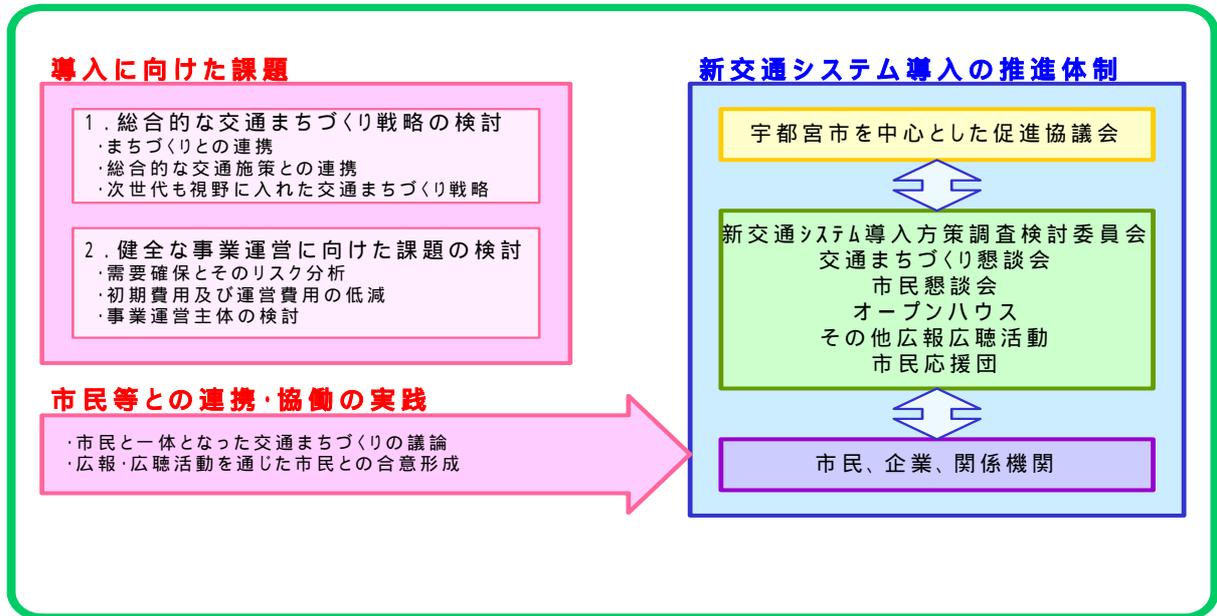
## 今後の取り組み方針

新交通システムの導入課題への対応策検討	県央地域グランドデザインの検討	情報提供・住民協議
<ul style="list-style-type: none"> <li>・初期投資軽減や経費圧縮などの事業採算性の確保策</li> <li>・バスや鉄道などの既存交通との連携方策</li> <li>・マイカー利用者の意識改革など利用拡大策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県央地域におけるまちづくりの方向性と交通ネットワークのあり方</li> <li>・新交通をツールとしたまちづくりのあり方</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住民等に対する情報提供</li> <li>・住民等との意見交換</li> <li>・住民が主体となった導入推進活動の支援</li> </ul>

図 これまでの検討経緯と今後の取り組み方針

「基本計画」で明らかになった課題

## 16年度の取り組み



今後の方向性

図 平成16年度調査の位置づけ

## 1.2 調査内容

### (1) 総合的な施策の展開に関する提案

まちづくりや総合的な交通施策との連携について検討作業及び提案を行う。

まちづくりとの連携

ア L R T 整備と連携した県央地域のまちづくり

イ 拠点開発計画との連携（最新の状況を踏まえて検討）

総合的な交通施策との連携

ア 乗り継ぎ拠点整備や機能的な関連バス網の構築等の端末交通手段との連携策

イ 環状道路整備・駐車場政策との連携策

ウ まちづくりと連携した面的な地域交通計画

### (2) 事業・運営に関する提案

基本計画の需要・収支予測をベースに以下の項目を勘案して検討作業及び提案を行う。

様々なケースに対して詳細な需要予測の検討を行うことに重点を置くのではなく、基本計画における需要予測結果をベースに各ケースにおける事業採算性を把握することをねらいとする。この際、全体計画区間の検討を基本として行う。

安定した利用者確保のための需要喚起策の提案

事業運営主体の提案

需要に対する各種リスク分析と対応策の提案

建設及び運営費用の軽減策の提案

### (3) 市民・関係団体との連携・協働

L R T 導入効果に関する市民の理解促進と市民・関係機関との合意形成を図りつつ、まちづくりと一体となったL R T 導入を進めるため、以下の検討作業及び提案を行う。

L R T の必要性，導入効果に関する市民理解促進の検討・支援

効果的で円滑な合意形成のための支援

各種委員会，懇談会の運営・支援

広報・広聴活動の支援

### (4) 対応策のとりまとめ

各種委員会の検討結果を踏まえ，導入に向けた課題の対応策についてとりまとめ作業を行う。その際，発注者と十分協議の上とりまとめ作業を行うこととする。

## 2. LRTを軸とした総合的な交通まちづくりに関する検討

### 2.1 県央地域における基幹公共交通ネットワークのあり方

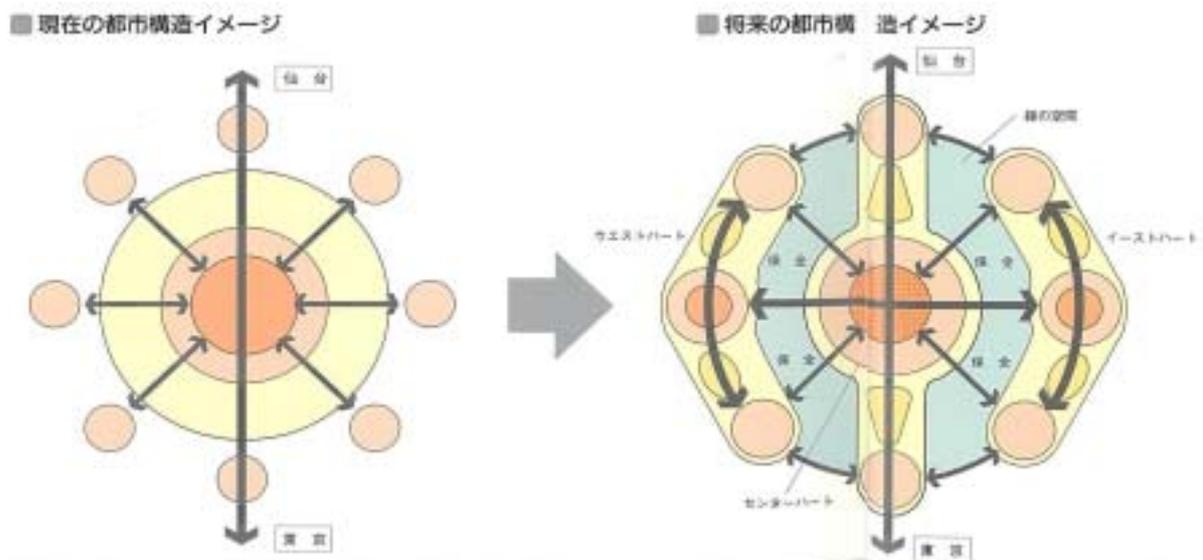
LRT整備と連携した県央地域のまちづくりにあたっては、以下に示す県央地域の将来都市構造をめざすとともに、それを支える県央地域における基幹公共交通ネットワークを構築する必要がある。

#### (1) 県央地域の将来都市構造

県央地域のまちづくりの基本理念としては、以下の5点が都市計画マスタープランで位置づけられている。

- ）業務・商業・サービス・高次教育機能などの広域拠点機能の強化
- ）東北新幹線や高速道路などの広域連携軸を活かしたまちづくり
- ）鉄道・バスなどの公共交通ネットワークを活かした総合的な交通体系の構築
- ）身近なところで日常生活が可能なコンパクトで機能的な生活空間の構築
- ）良好な営農環境との調和

このような基本理念に基づき、県央地域では、多角的な都市機能がネットワーク化された都市構造をめざすとともに、それを支える交通体系を構築する必要があり、特に、現在脆弱な東西方向の都市軸の強化が課題である。



出典：宇都宮都市圏の都市交通マスタープラン（平成8年、宇都宮都市圏総合都市交通計画協議会）

図 県央地域の将来都市構造

## 県央地域のまちづくりの基本理念

### ）業務・商業・サービス・高次教育機能などの広域拠点機能の強化

- 本区域は、これまで県内で増加する人口や産業の多くを集中的に受け入れてきており、高次都市機能や業務機能の集積度は、県内で最も高い地域となっている。
- 今後はこれらの集積を活かして、広域的な魅力ある業務・商業・サービス・高次教育機能及び娯楽機能、並びに高度な就業機会の確保など栃木県の発展の中心的な役割を担っていく。

### ）東北新幹線や高速道路などの広域連携軸を活かしたまちづくり

- 本区域は、首都圏から東北・北海道へ向かう北東国土軸上に位置し、JR 東北新幹線、東北縦貫自動車道という高速交通網や JR 東北本線、国道 4 号などの広域交通網など、充実した交通網が本区域の発展を支えてきた。
- さらに、北関東三県を横断し、太平洋と日本海を結ぶ地域連携軸として、北関東自動車道が現在整備中であり、東西軸についても交通網の強化が進んでいる。
- これらの良好な交通条件を活かし、幹線道路沿道やインターチェンジ周辺などにおける都市拠点の整備を進める。

### ）鉄道・バスなどの公共交通ネットワークを活かした総合的な交通体系の構築

- 本区域には、JR 東北新幹線、東北本線、日光線、烏山線のほか東武日光線及び東武宇都宮線、真岡鐵道といった鉄道網が整備されているとともに、東西方向の新交通システムの導入が検討されている。
- また、宇都宮市を中心としてバス交通網も充実している。
- これらの公共交通機関を活用しながら、土地利用や交通目的に応じた交通施設の整備とその運用面での充実、並びに交通機関相互の連携強化を促進する等により、本区域における総合的な交通体系の確立を図る。

### ）身近なところで日常生活が可能なコンパクトで機能的な生活空間の構築

- 人々が徒歩や自転車で行動できる範囲内で商業、文化、福祉等の都市的機能が享受できるようなまとまりのある生活環境の整備を進め、産業と生活空間とがバランスよく調和した職住近接のコンパクトなまちづくりを目指す。
- さらに、自動車交通による環境負荷や市街地の拡散による環境への影響を低減させ、公共投資の重点化にも効果的な「コンパクトで機能的な生活空間の構築」を目指していく。

## 県央地域の将来都市像（市街地像）

### ）多核的な都市構造

- 栃木県の中心都市圏として、商業・業務機能が集積する広域的な都市拠点の形成を目指すとともに、豊かな緑や水などの自然環境や歴史・文化資産を保全、活用しながら良好な市街地構造を構築する。
- また、中心拠点である宇都宮市中心部の成熟にあわせて、独立した地域形成に必要な都市機能をそなえた地域核拠点・地域拠点を育成し、多核的な都市構造を目指す。

### 中心拠点

- 県を代表する商業・業務機能が集積しているほか、文化、教育、福祉、行政などの多様な都市機能の強化を図る地域。

宇都宮市都心地区（おおよそ都心環状線内の地域）

### 副次拠点

- 商業・サービス機能などの都市的、日常的商業や業務機能の拡充のほか、文化、教育、福祉など都市機能の強化を図る地域。

鹿沼市中心市街地、真岡市中心市街地

### 地域拠点

- それぞれの地域の状況に合わせ、都市的な住宅市街地の形成、周辺自然環境に調和した低層低密度の住宅地の形成、生活利便施設の整備を図るなど、地域での「住みよいまちづくり」を実践していく地域。

中心拠点周辺の概ね宇都宮環状道路までの範囲、テクノポリスセンター地区及び雀宮地区、鹿沼市・真岡市の副次拠点の周辺に形成された住宅市街地、JR 岡本駅、JR 宝積寺駅、JR 石橋駅などのJR東北本線各駅周辺、真岡鉄道市塙駅周辺、上三川町、芳賀町、茂木町の町役場周辺など

### 産業拠点

- 研究開発機能や流通業務機能も含む高度な産業の集積を図る地域。

宇都宮工業団地、清原工業団地、真岡工業団地、インターチェンジ周辺に形成された産業集積地、芳賀工業団地、芳賀高根沢工業団地など

### 観光レクリエーション拠点

- 歴史・文化資源や自然景観などの地域資源を活かすとともに、多様なレクリエーション施設が点在した地域。

宇都宮市農村公園（ろまんちっく村）、宇都宮市森林公園、ツインリンク茂木、益子町（陶芸）など

## ）ネットワーク化された都市構造

- 鉄道、高速道路、国道などの主要幹線道路により構成される広域連携軸のほか、本区域の中心である宇都宮市と地域核拠点、地域拠点、産業拠点及び区域外の周辺市町村との間を連絡する各方向への放射軸と、各拠点間を連絡するネットワークにより構成された都市構造の形成を図る。

### 広域連携軸

- 広域的な交流連携を支える軸として、JR 東北新幹線、東北本線などの鉄道網、東北縦貫自動車道、北関東自動車道、国道 4 号、国道 119 号などの主要幹線道路、現在推進している L R T などの新交通システムを交流連携軸として位置づける。

### 拠点間連携軸

- 本区域の各拠点と周辺市町村との交流連携を支える軸として、国道 352 号（上三川町～石橋町～壬生町）及び主要地方道真岡上三川線、主要地方道宇都宮藤原線などを位置づける。

## (2) 県央地域における基幹公共交通ネットワークの基本的な考え方

(1)に示した将来都市構造に対し、現状の公共交通体系は東西都市軸及び鬼怒川左岸地域における南北都市軸の公共交通が脆弱である。

したがって、県央地域における公共交通システムとしては、東西都市軸に基幹公共交通を導入することで、既存鉄道（JR、東武鉄道、真岡鐵道）との連携を図るとともに、鬼怒川左岸地域における南北方向の公共交通軸を強化する必要がある。また、基幹公共交通を補完する幹線バスを導入することで、主要拠点間の公共交通移動の利便性を高める必要がある。

具体的には、以下に示す基幹公共交通軸及び基幹公共交通を補完する幹線バス軸を強化する必要がある。これをイメージ図にすると、次頁図のようになる。

表 新たに強化する公共交通軸

基幹公共交通軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西都市軸に基幹公共交通を導入(鹿沼～宇都宮～テクノ～芳賀～市貝)</li> <li>・鬼怒川左岸の南北都市軸に基幹公共交通を導入(高根沢～テクノ～真岡)</li> </ul>
基幹公共交通を補完する幹線バス軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・宇都宮～今市・日光方面</li> <li>・宇都宮～上河内方面</li> <li>・真岡市～上三川町～石橋町～壬生町</li> </ul>

ここで示す基幹公共交通軸は、LRTや基幹バスといった特定のシステムを示すものではなく、それぞれの基幹公共交通軸の特性に応じて、適切なシステム選定を検討する必要がある。

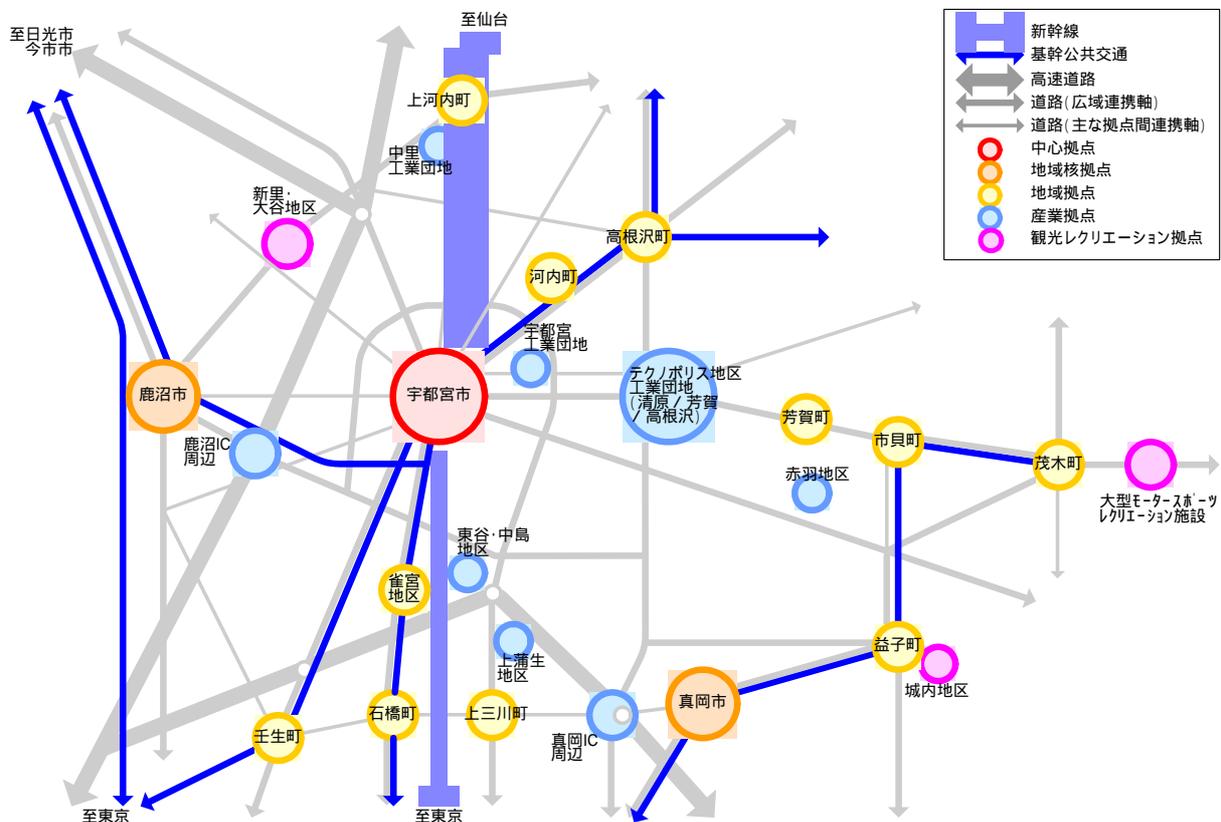


図 県央地域における基幹公共交通ネットワークの現状

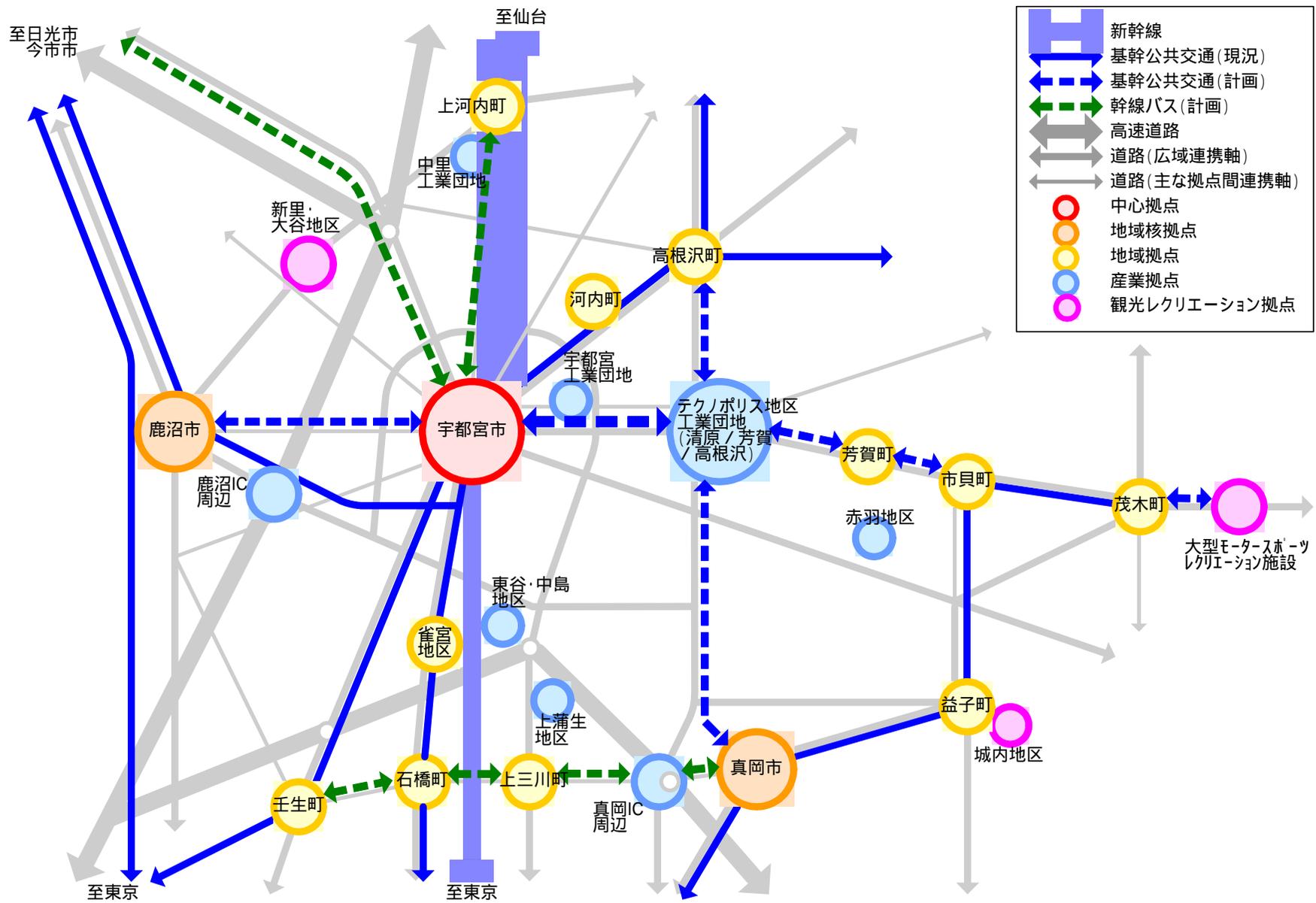


図 県央地域における将来の基幹公共交通ネットワークのイメージ

### (3) 基幹公共交通軸の整備方針

(1)に示した将来都市構造の実現のためには、現在の都市の主軸である南北都市軸に直行する東西都市軸の機能強化が最優先課題と考えられる。その中でも、県都である宇都宮市と県の産業を支える鬼怒川左岸の工業団地を結ぶ区間は、交通面だけでなく、宇都宮市中心市街地の活性化やテクノポリスセンター地区のまちづくりといった視点からも重要な区間である。

したがって、第1段階としては、「宇都宮市～鬼怒川左岸の工業団地」に優先的に基幹公共交通を導入することとし、この区間から東西方向に延伸する基幹公共交通軸や、鬼怒川左岸の南北基幹公共交通軸については第2段階の整備として位置づける。

#### (参考) 地域の交通まちづくり懇談会における意見

##### < 県央地域の連携強化について >

- 芳賀町にとって宇都宮市は生活圏であり、L R Tの延伸は重要な課題。
- 交流人口の増加は宇都宮市と茂木町相互にとって重要であり、今後も東西軸の公共交通に目を向け、東に向かって整備を進めて欲しい。
- 宇都宮の中心市街地に周辺地域から人を集めるという考え方は、周辺地域の商業者からみれば問題。
- 高根沢から宇都宮に買い物に行く人はいるが、逆はいない。宇都宮中心で考えすぎているのではないか。

##### < 県央地域全体の活性化について >

- 真岡市がただの「通過地点」となってしまうように、何か「売り」となるものをつくっていきべき。
- ツインリンク茂木等へのイベント集客の面からも、L R Tのような軌道系交通機関は重要。
- 首都圏に出る場合の乗り継ぎを考えると、L R Tができると便利になる。

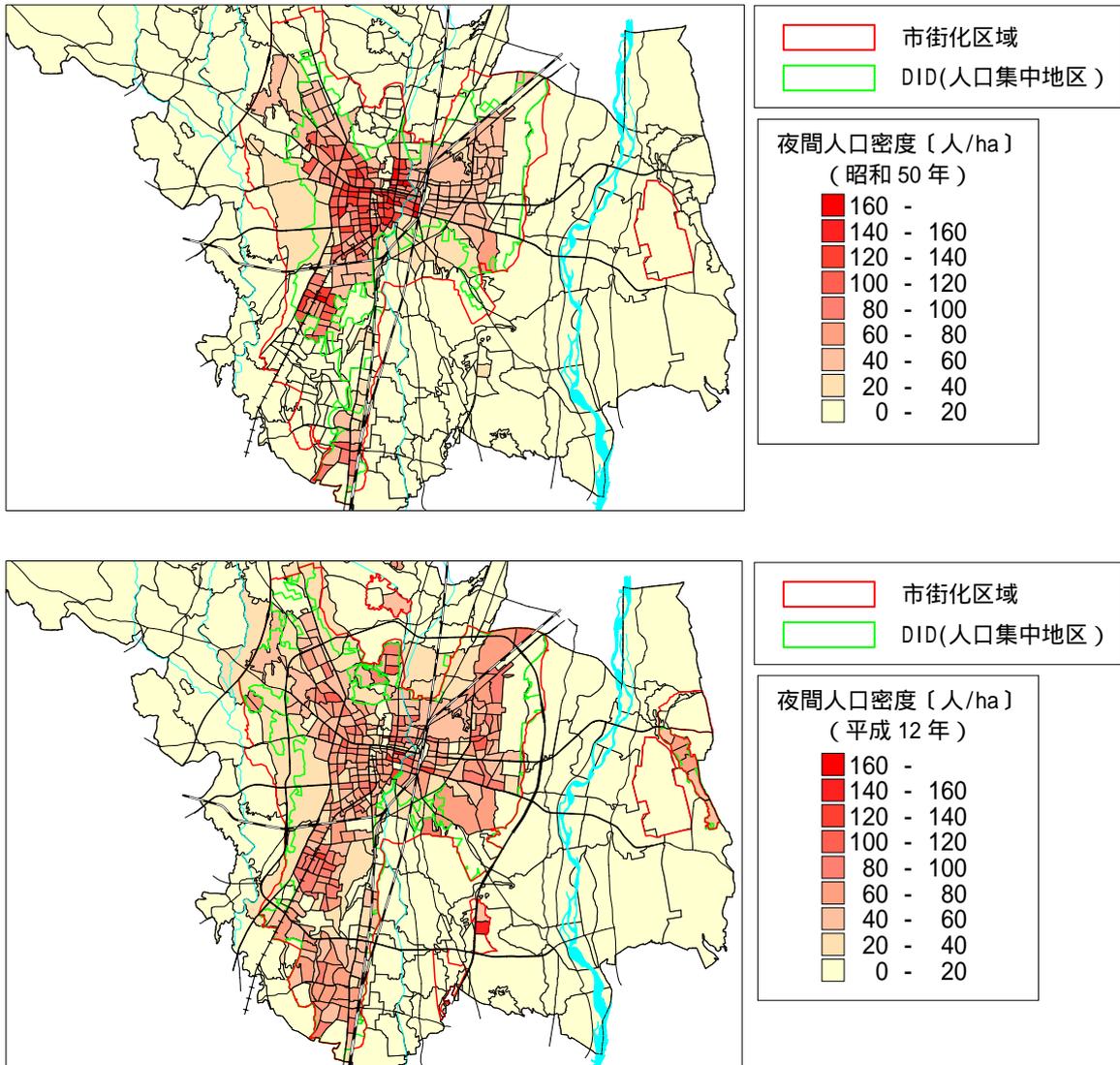
## 2.2 L R Tを軸とした公共交通システムのあり方

### (1) 宇都宮地域の現状

宇都宮地域の市街地状況及び公共交通ネットワークの現状を整理すると以下の通りとなる。

#### 市街地の状況

- 宇都宮地域では、JR宇都宮駅及び東武宇都宮駅を中心に人口の集中した市街化区域が広がるとともに、鬼怒川左岸においても市街化区域が形成されている。
- 近年、居住地の外延化、都市機能の郊外分散化等が進展し、低密度市街地が拡大する傾向にある。



資料：国勢調査

図 夜間人口および市街化区域の状況（昭和50年、平成12年）

### 公共交通ネットワーク

- 宇都宮地域では、南北方向を中心にＪＲ、東武線といった鉄道が運行しているが、東西方向についてはネットワークが形成されていない。また、鉄道の駅間隔が長いこともあり、可住地面積あたりの駅数は、県庁所在地の中でワースト２位になっている。
- バスについては、ＪＲ宇都宮駅および東武宇都宮駅を中心とした放射方向のバスネットワークが形成されているが、ＪＲ宇都宮線よりも東側の地域は、国道１２３号沿線を除いて十分な運行頻度が確保されておらず、利便性が低い。一方、ＪＲ宇都宮線よりも西側の地域については、複数のバス系統が集中する大通りにおいて、必ずしも効率的な運行がなされているとはいえない。さらに、道路混雑に伴う定時性・速達性の低下や、鉄道に比べて高い運賃といった問題もある。

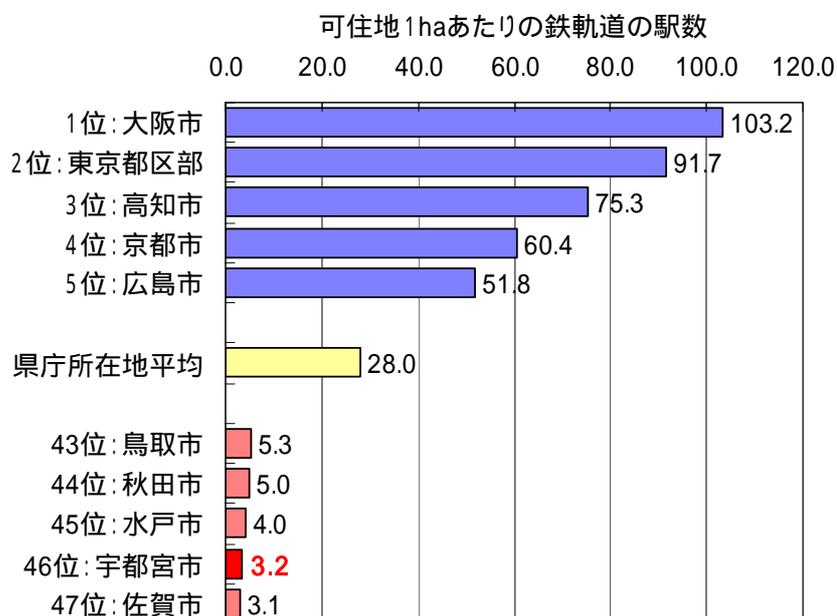


図 県庁所在都市における鉄軌道の整備状況

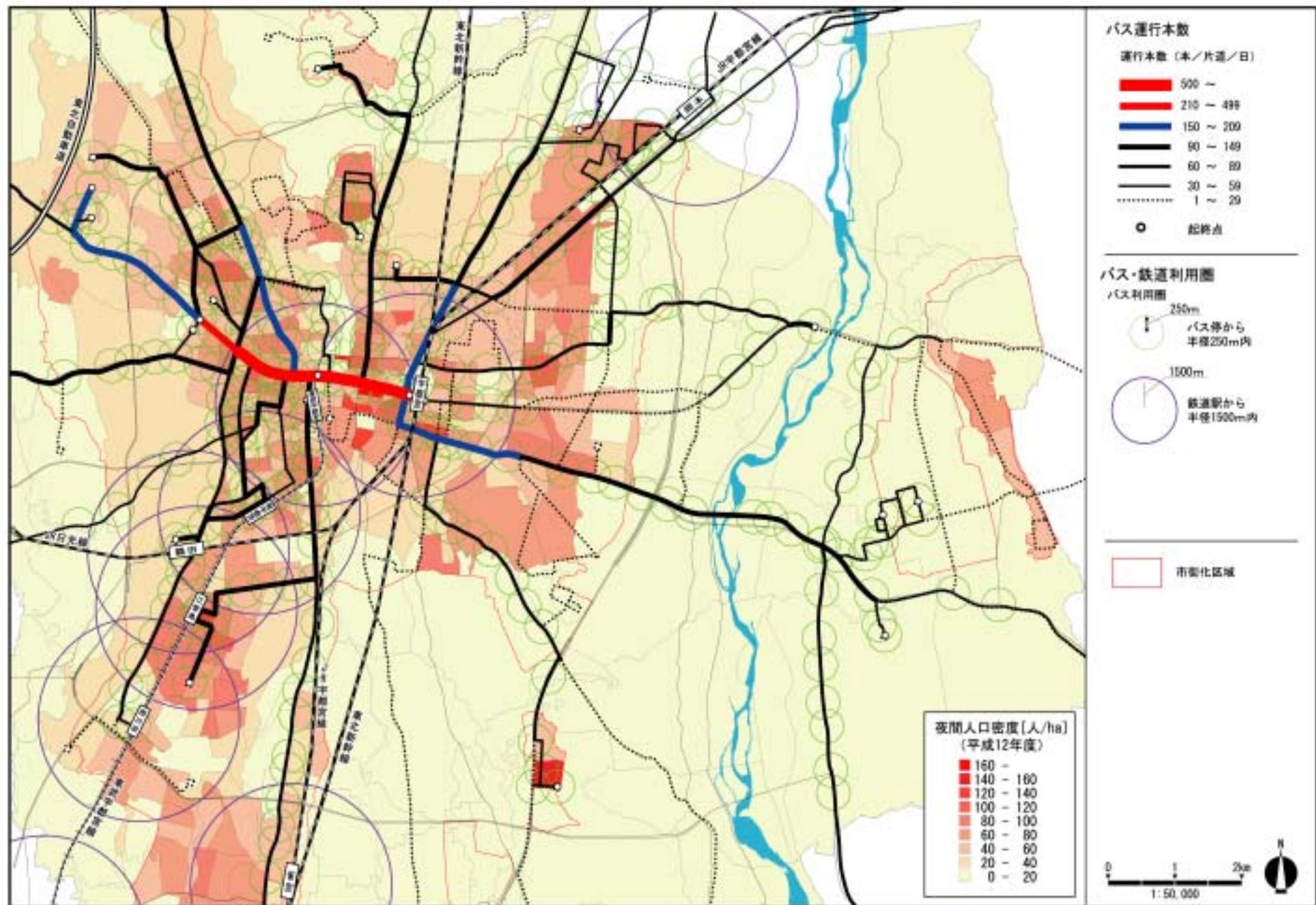


図 公共交通ネットワークの現状

## (2) 東西基幹公共交通軸への導入システム

(1)に示した宇都宮地域の現状に対し、2.1に示した県央地域における基幹公共交通ネットワークの考え方にに基づき、東西都市軸（宇都宮市～鬼怒川左岸の工業団地間）に基幹公共交通システムの導入を図ることにより、脆弱な公共交通ネットワークが改善される。

東西基幹公共交通軸への導入システムについては、新交通導入基本計画（平成15年3月）ではバスと軌道系システムの比較を行い、「軸上のコンパクトなまちづくり」という視点から「魅力ある軌道系システム」の導入が望ましいとされた。また、軌道系システムの機種としては、輸送力、定時性、まちづくり、事業費といった視点からLRTが望ましいとされた。

一方、本年度実施した交通まちづくり懇談会では、公共交通サービスの質や、まちづくりと交通の一体性といった点から、現在の公共交通に対する課題が指摘された。

これらの点を踏まえて、東西基幹公共交通軸への導入システムについては、軌道系システムとしての「わかりやすさ」、「定時性」、「シンボル性」といった観点から、魅力的な軌道系システムとして欧米を中心に実績のあるLRTが望ましいと考えられる。

表 交通まちづくり懇談会における公共交通システムに対する主な意見

公共交通サービスの質	<ul style="list-style-type: none"><li>・わかりやすさ（ネットワーク形態、料金体系等）</li><li>・速達性・定時性</li><li>・人と環境にやさしいシステム</li></ul>
まちづくりと交通の一体性	<ul style="list-style-type: none"><li>・賑わいのあるまちづくり（楽しみがあるまち、楽しく歩けるまち、明るく美しく安全なまち、わかりやすく安心のあるまち、公共交通を活用した都市観光等）</li><li>・誰もが住みやすいまちづくり（歩いて暮らせるまち、公共交通の充実等）</li></ul>

### (3) 宇都宮地域における公共交通サービス提供の考え方

(2)を踏まえると、宇都宮地域では、東西都市軸に導入するLRTを軸とした公共交通システムを構築する必要がある。この際、公共交通サービス提供にあたっては、以下の3つの視点が重要となる。

#### 地域に応じたサービスの提供

- (1)に示した宇都宮地域の市街地構造を踏まえ、宇都宮地域を4つの地域に分類し、その市街化状況等に応じた公共交通サービスを提供する。
- すなわち、既成市街地のなかでも市街化密度が高い都市軸に対しては基幹公共交通サービスを提供し、その周辺の中密度市街地では基幹公共交通に直結するフィーダー機能中心の公共交通サービスを提供する。一方、既成市街地内でも人口密度の低い地域や市街化調整区域については、自由度の高い公共交通により基幹公共交通やその支線への連携を図る。

表 地域特性に応じた公共交通サービスの考え方

地域区分		公共交通サービスの考え方	求められる輸送力
地域1	既成市街地	都市の基幹軸となる需要が大きい地域	大
地域2		需要が中程度の地域	中
地域3		需要が小さい地域	中～小
地域4	その他	将来においても需要が小さいと見込まれる地域	小

#### 階層性のある公共交通サービスの提供

- 交通まちづくり懇談会において意見があった「魚の骨のようなわかりやすい公共交通ネットワーク」というニーズを踏まえ、基幹公共交通を導入し、基幹公共交通に主要なバス路線が連結するような階層的な公共交通ネットワークを構築する。
- 具体的には、現在のJR宇都宮駅から放射状に広がる路線バス網ではなく、基幹軸上の複数の主要ターミナルから広がる路線バス網を構築する。

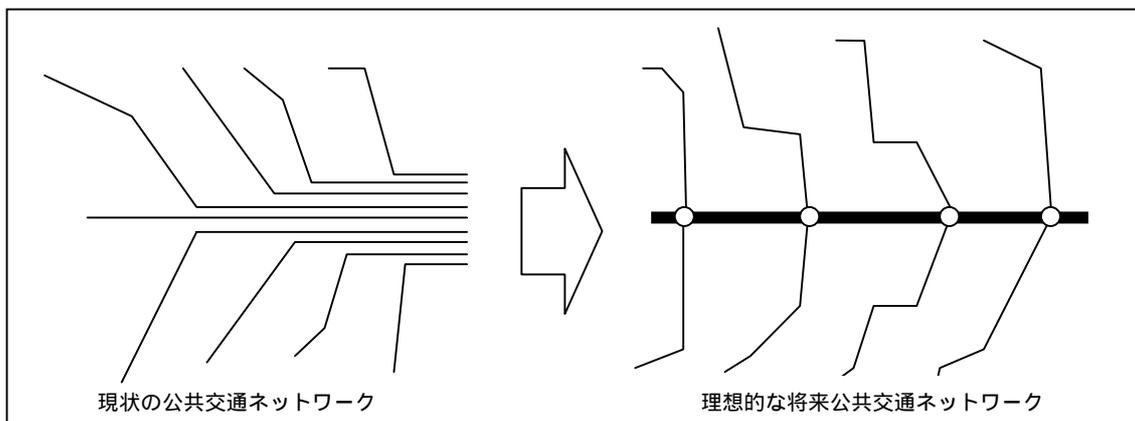


図 「魚の骨のような公共交通ネットワーク」のイメージ

輸送力に応じたサービスの提供

- 各地域において選択する公共交通については、求められる輸送力に対応した効率的な公共交通サービスを提供する。

以上を踏まえ、宇都宮地域におけるLRTを軸とした公共交通システムの考え方について、4つの地域区別に整理すると以下ようになる。

これらを踏まえて、宇都宮地域における公共交通のイメージ（乗り継ぎ拠点整備や機能的な関連バス網の構築等の端末交通手段との連携策等）を示すと、次頁図のようになる。

表 地域特性に応じた公共交通システムの考え方

地域区分		公共交通システム
地域1	既成市街地	都市の基幹軸となる需要が大きい地域 ・南北基幹軸：JR、東武鉄道 ・東西基幹軸：LRTを導入
地域2		需要が中程度の地域 ・路線バス
地域3		需要が小さい地域 ・地域特性に応じた自由度の高い公共交通 (コミュニティバスやデマンド型交通等)
地域4	その他	将来においても需要が小さいと見込まれる地域

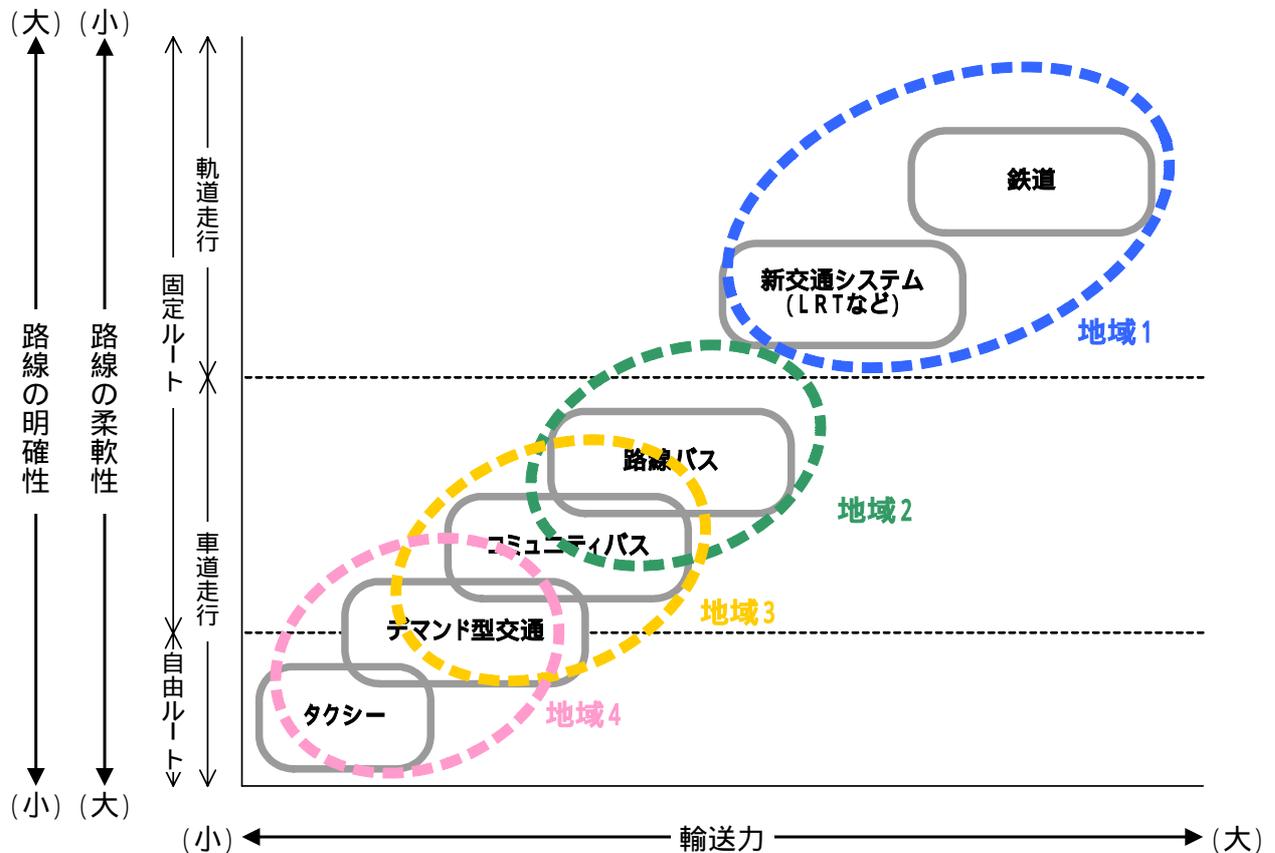


図 地域特性に応じた公共交通システムの考え方

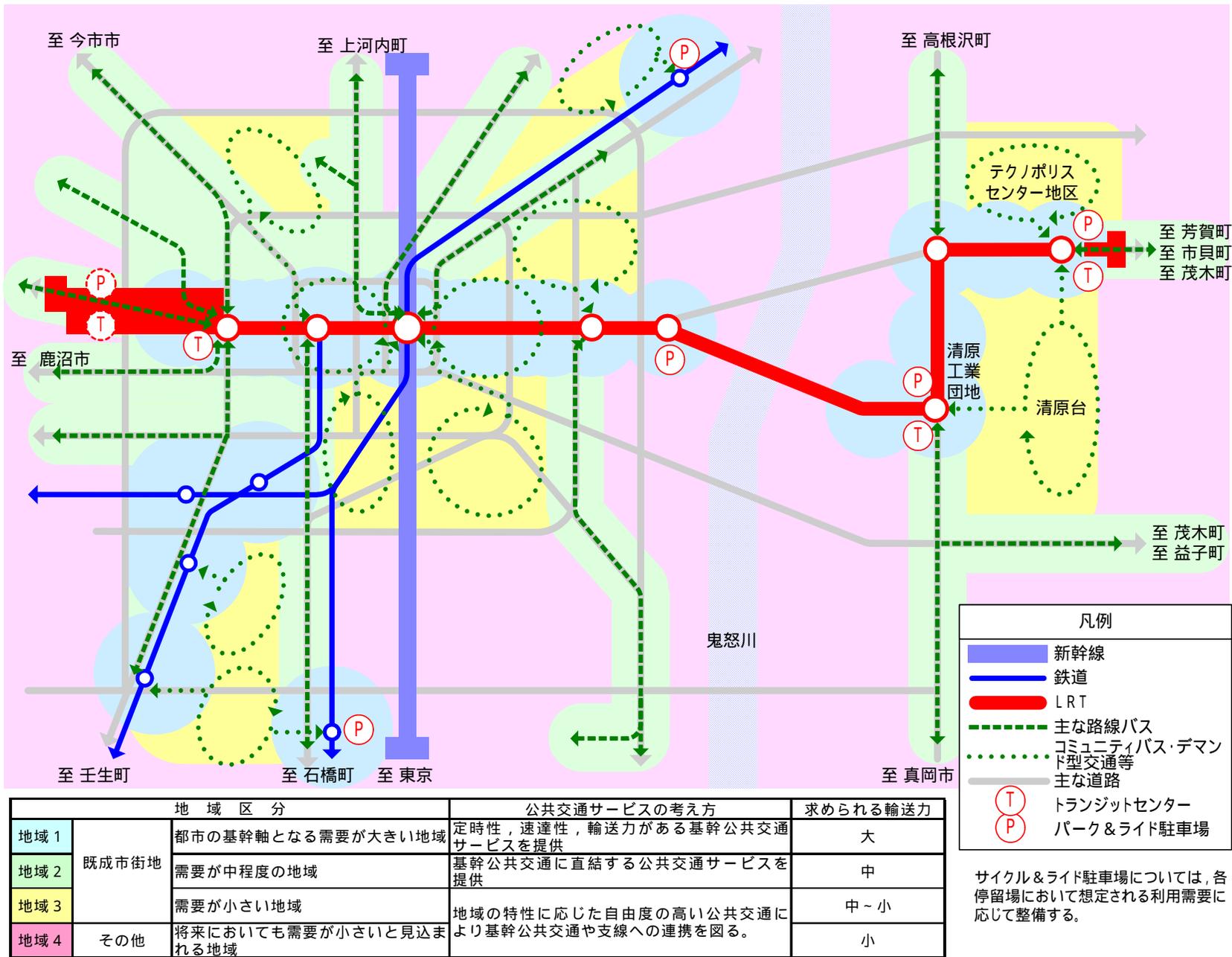


図 宇都宮地域における公共交通システムのイメージ

凡例

- 新幹線
- 鉄道
- LRT
- - - 主な路線バス
- · · · · コミュニティバス・デマンド型交通等
- 主な道路
- T トランジットセンター
- P パーク&ライド駐車場

サイクル&ライド駐車場については、各停留場において想定される利用需要に応じて整備する。

## 2.3 L R Tを軸とした中心市街地における交通まちづくりの考え方

### (1) 中心市街地の課題と対応の方向

「宇都宮都心部グランドデザイン（平成14年8月、宇都宮市）」では、宇都宮の中心市街地の現状と課題を以下のように整理し、次頁に示す方針で中心市街地の整備を進めることとしている。

表 中心市街地の現状と課題

	現状	課題
商業・業務機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業の衰退（来街者の減少、空き店舗の増加、郊外での大型ショッピングセンター立地等）</li> <li>商業環境の変化（宮環の開通、大型店の撤退、商店の老朽化等）</li> <li>経済のサービス化の進展（企業の視点の撤退・統合、産業支援サービスの未成熟）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商業機能の再編（「もの」から「総合的サービス提供」への転換、商店の個性化、商業機能と交流機能の融合等）</li> <li>商業環境の改善（回遊ゾーンと都市景観の形成、交通アクセスの確保、再開発等）</li> <li>多様な産業交流の充実（技術・商品開発力ある地域内発的な企業の育成、大企業と中小企業、大学等との連携）</li> </ul>
交通機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車中心の交通（交通渋滞、鉄道・バス利用者の減少、駐車場の不足等）</li> <li>J R 駅東西交通の不便性</li> <li>都心、内環状線幅員の狭隘さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車異存からの脱却（公共交通機関の整備、自動車流入抑制、効率的駐車場整備等）</li> <li>歩行者・自転車ネットワーク形成等</li> <li>幹線道路・交通結節点の整備</li> </ul>
生活環境機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市的イメージの希薄</li> <li>低い緑・水と都心空間の融合性</li> <li>ゆったり歩ける空間や魅力ある街並みの欠如</li> <li>文化、情報発信が未成熟（高次な文化施設、情報発信機能が弱い）</li> <li>高齢社会に対応したハード面の未整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>シンボルづくりと機能的な都市空間形成（歴史的文化と現代的文化が融合した都市軸・広場空間の形成、釜川・八幡山等の整備・活用、歩行者ネットワークの形成等）</li> <li>文化、教育等の交流機会の充実（文化・教育施設等の整備）</li> <li>バリアフリー等の推進</li> </ul>
居住機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心部内での人口減少の進行（都心コミュニティの崩壊、少子高齢化の進行等）</li> <li>無秩序な住・商混在の進行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心コミュニティの再生</li> <li>多様な便利施設の立地</li> <li>都市型居住地の整備（良好な居住環境の保全と確保等）</li> <li>土地利用ルールの確立（商業業務地区と住宅地区との適切な土地利用ルールの確立等）</li> </ul>

資料：宇都宮都心部グランドデザイン（平成14年8月、宇都宮市）

目標 中核市宇都宮にふさわしい賑わいと高次な都市機能を備えた多様性のあるまち

[都心づくりの方向性]

<p>産業が活発に交流し、活気ある都心づくり ・21世紀にふさわしい新たな産業の集積と魅力ある場の形成</p>	<p>市民が豊かに生活し、交流し合う賑わいのある都心づくり ・中核都市の先進生活・文化都市として魅力ある市民生活交流の場の形成</p>	<p>宇都宮らしい個性と景観のある顔を持った都心づくり ・歴史と風土、大谷石等鋸融資減、自然や水辺を活かした宇都宮らしい個性と景観のある顔を持った場の形成</p>	<p>高度な都市活動を支える都心づくり ・公共交通を中心とした交通・道路環境の整備、高度情報化社会に対応した情報基盤が整備された場の形成</p>
---	---	---	--

[都心部の構造]

<p>都心核構想 センターコア ・賑わいの拠点 ・「商業機能」、「交流機能」の充実を中心に、新たに「市民サービス機能」、「住居機能」等を集積 JRコア ・新都市拠点 ・「業務機能」、「情報機能」、「交通結節機能」の充実を中心に、新たに「コンベンション機能」、「産業支援機能」等を集積</p>	<p>都心軸構想 東西都心軸 ・高度な都心活動軸 ・センターコアとJRコアの役割を生かし、宇都宮のメインストリートにふさわしい空間として整備 南北都心軸 ・交流軸(八幡山公園～宇都宮城址公園) ・シンボル軸(県庁～市役所)</p>	<p>居住地区構想 ・都心核・都心軸の周辺地区 ・人々の生活空間として、核・軸を支えるコミュニティ機能、生活サービス機能(保育施設、ケア施設等)を備えた都心部居住地区として整備</p>	<p>交通、道路体系構想 歩行者空間の面的確大 ・既存道路や一方通行等を活用した歩行者空間の拡大 ・都心内の移動手段の確保 ・新交通システム、循環バス等の導入等 駐車場の整備と適正配置 ・都心環状線沿線への駐車場の配置・整備 都心の骨格となる道路の整備 ・都心環状線や都心へのアクセス道路の整備</p>
---	---	--	---

[整備方針]

<p>地区別整備方針 センターコア ・中核市にふさわしい商業地の形成・宇都宮の顔づくり ・市民交流の拠点づくり ・回遊性のある都心づくり JRコア ・新都心形成を誘導、支援する拠点づくり ・交通結節点としての拠点づくり ・交通・サービスの拠点づくり 大通り沿線地区 ・本社機能等が集積した高次な業務地区づくり 都心部居住地区 ・良質な住宅の供給・誘導 ・土地区画整理事業、市街地再開発事業等を中心とした新しい都心居住地の整備 ・良好な住宅地としての道路、公園、福祉施設等の整備</p>	<p>交通・情報基盤整備の方針 交通基盤整備 ・公共交通機関を中心とするシステム作り(都市新バスシステム、新交通システム等) ・都市の動脈づくり(都心環状線、都心放射線道路等) ・広域の玄関口づくり(交通結節点機能の強化等) ・歩行者・自転車ネットワークづくり 情報基盤整備 ・基幹的ネットワークの基盤整備(都市型CATV等) ・ITを活用した各種情報通信システムの導入(都市交通円滑化システム等)</p>
--	---

戦略プロジェクト(次頁図参照)

図 宇都宮都心部グランドデザイン(平成14年8月、宇都宮市)における中心市街地の整備方針

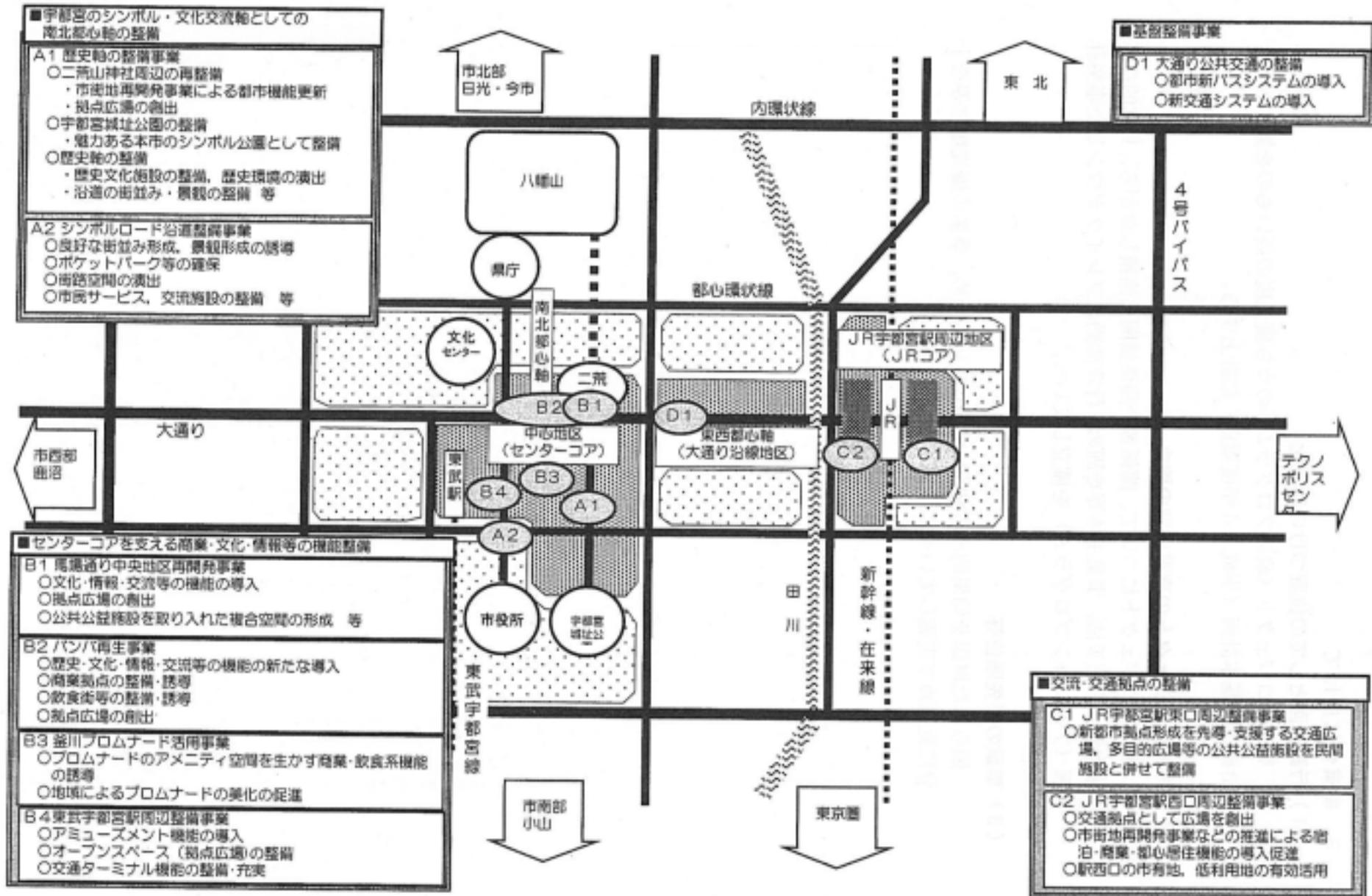


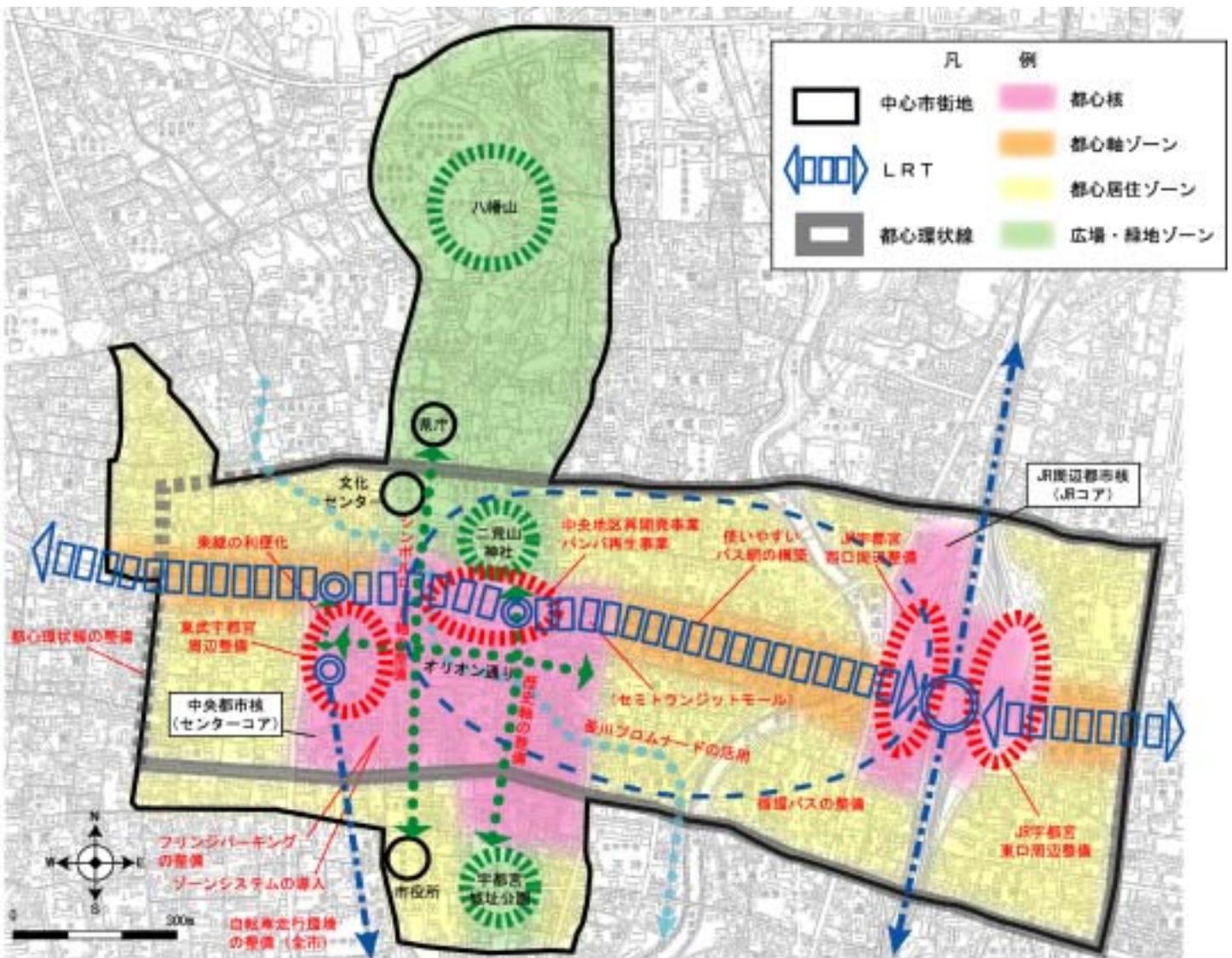
図 宇都宮市都心部ランドデザイン（平成 14 年 8 月、宇都宮市）における中心市街地の戦略プロジェクト

## (2) 中心市街地における交通まちづくりの基本的考え方

(1)に基づき、宇都宮におけるLRTを活かした中心市街地における交通まちづくりの基本的な考え方について整理すると以下ようになる。

バンパ付近の中心市街地では、LRT導入を軸とした公共交通と歩行者・自転車中心の交通環境整備を図っていくことが重要であり、大通りのセミ・トランジットモール化、ゾーンシステムの導入、フリンジパークングの整備、都心環状線の早期整備等について検討していくことが重要と考えられる。

まちづくり面においては、LRTの導入と再開発事業等との連携を図ることによってLRT沿線の商店街の再生を図るとともに、LRT停留場と一体となったシンボル広場等の整備や、魅力ある都市景観の創造、イベント等による賑わいの創出等により集客機能の向上を図ることが望まれる。また、来街者の集客だけでなく、LRT沿線において都心居住の推進も図ることも重要と考えられる。



宇都宮市都心部ランドデザイン（平成14年8月、宇都宮市）を参考に作成

図 LRTを活かした中心市街地における交通まちづくりの基本的考え方

### (3) 交通まちづくり懇談会の提案

交通まちづくり懇談会では、中心市街地の交通まちづくりに対して、下記のような問題指摘及び提案が行われた。



図 中心市街地における交通まちづくり上の問題点（交通まちづくり懇談会における意見）

表 交通まちづくり懇談会における提案

交通まちづくりの視点	交通まちづくりに対する提案
人を集めるための魅力づくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・楽しみがあるまち（商業施設、遊技場、オープンカフェ、イベント広場、都市観光、宇都宮城址、大道芸、お祭り等）</li> <li>・楽しく歩けるまち（歩行者中心の回遊ルートづくり、公共交通・自転車・歩行者の連携歩車分離、自動車に対する部分的な抑制と共存等）</li> <li>・公共性のあるまち（公共施設、病院等）</li> <li>・明るく美しく安全なまち（魅力ある街並み、水と緑の空間、ビオトープ性のある空間等）</li> <li>・わかりやすく安心のあるまち（交通、コミュニケーション）</li> </ul>
便利で住みやすいまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩いて暮らせるまち（公共交通の充実）</li> <li>・都心居住の支援（シルバーマンション等）</li> <li>・生活施設の充実（医療施設、スーパー等）</li> </ul>

#### (4) L R Tを軸とした中心市街地における交通まちづくりの考え方

##### 1) 交通まちづくりの基本的な考え方

(1)～(3)を踏まえ、L R Tを軸とした中心市街地における交通まちづくりの考え方を整理すると、以下ようになる。

##### L R Tを軸とした公共交通と歩行者・自転車中心の交通環境の整備

<p>歩行者・自転車環境の整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L R Tを導入する大通りは、オリオン通りや釜川プロムナードと一体的な歩行者・自転車空間として整備する。併せて、歴史軸（二荒山神社～宇都宮城址公園）、シンボルロード軸（県庁～市役所）の街路空間整備を行い、中心市街地における回遊性を高める。</li> <li>• 空地等を活用したポケットパークやパティオ等、ゆとり空間の整備についても検討する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>L R T導入と一体的に整備した広場 (モンペリエ(仏))</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>トランジットモールから回遊できる河川沿いのプロムナード(ストラスブール(仏))</p>  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;"> <p>L R T導入路と直行する商店街 (ボルドー(仏))</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>L R T導入と一体的に整備した自転車道 (ストラスブール(仏))</p>  </div> </div>
<p>公共交通の充実</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L R Tと連携し、各拠点施設を結ぶ循環バスを整備する。</li> </ul> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>L R Tと一体的に機能する循環バス (リヨン(仏))</p>  </div>

自動車交通の抑制

- 中心商業地区は、歩行者専用道路や一方通行道路等を組合せて通過交通の抑制を図るとともに、ゾーン30等により面的に自動車利用を規制する。一方で、抑制した通過交通の受け皿となる都心環状道路の早期整備を行う。
- 中心商業地区内では、隔地附置等の措置により駐車場供給量のコントロールを行う。また、駐車料金についても、都心部の負荷を大きくし、自動車利用に一定の抑制をかける。一方で中心商業地区外縁部にはフリッジパーキングを整備し、必要に応じて自動車アクセスを認めるなど自動車交通との共存にも配慮する。

LRT導入とゾーン30の連携(ナント(仏))



フリッジパーキング(ストラズブール(仏))



L R Tを活かした中心市街地の活性化

<p>L R T沿道の再生</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>上野百貨店といった核的空店舗の再生を中心に、L R T沿線商店の活用・再生を図る。その際、沿道施設のファサードの統一、パブリック・アートの設置、沿道の緑化、夜間のライトアップ等、L R Tと一体となった沿道景観の整備を行うことが望ましい。</li> <li>二荒山神社前等において、L R T停留場と一体的にシンボル広場の整備を行うとともに、オープンスペースを活用したイベント等を開催する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>L R T沿道の夜間のライトアップ (ストラスプール(仏))</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>L R T停留場と一体となったシンボル広場 (ストラスプール(仏))</p>  </div> </div>
<p>商店街等と公共交通の連携</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>買い物割引乗車券やICカードを利用した多機能乗車券など、商店街等と公共交通の連携を図る。</li> <li>まちの回遊性を高める情報提供システムを整備する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>買い物割引乗車券(琴平電鉄)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>駅に付帯する情報適用システム(名古屋)</p>  </div> </div>
<p>都心居住</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街地再開発事業等を契機に、都心居住型の住宅施設を整備する。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>L R T導入と一体的に整備した住宅 (オルレアン(仏))</p>  </div>
<p>その他</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>J R 宇都宮駅東口開発との連携し、適切な機能分担を図る。</li> </ul> <div style="text-align: center;"> <p>都心部再開発と一体的に導入したL R T (モンペリエ(仏))</p>  </div>

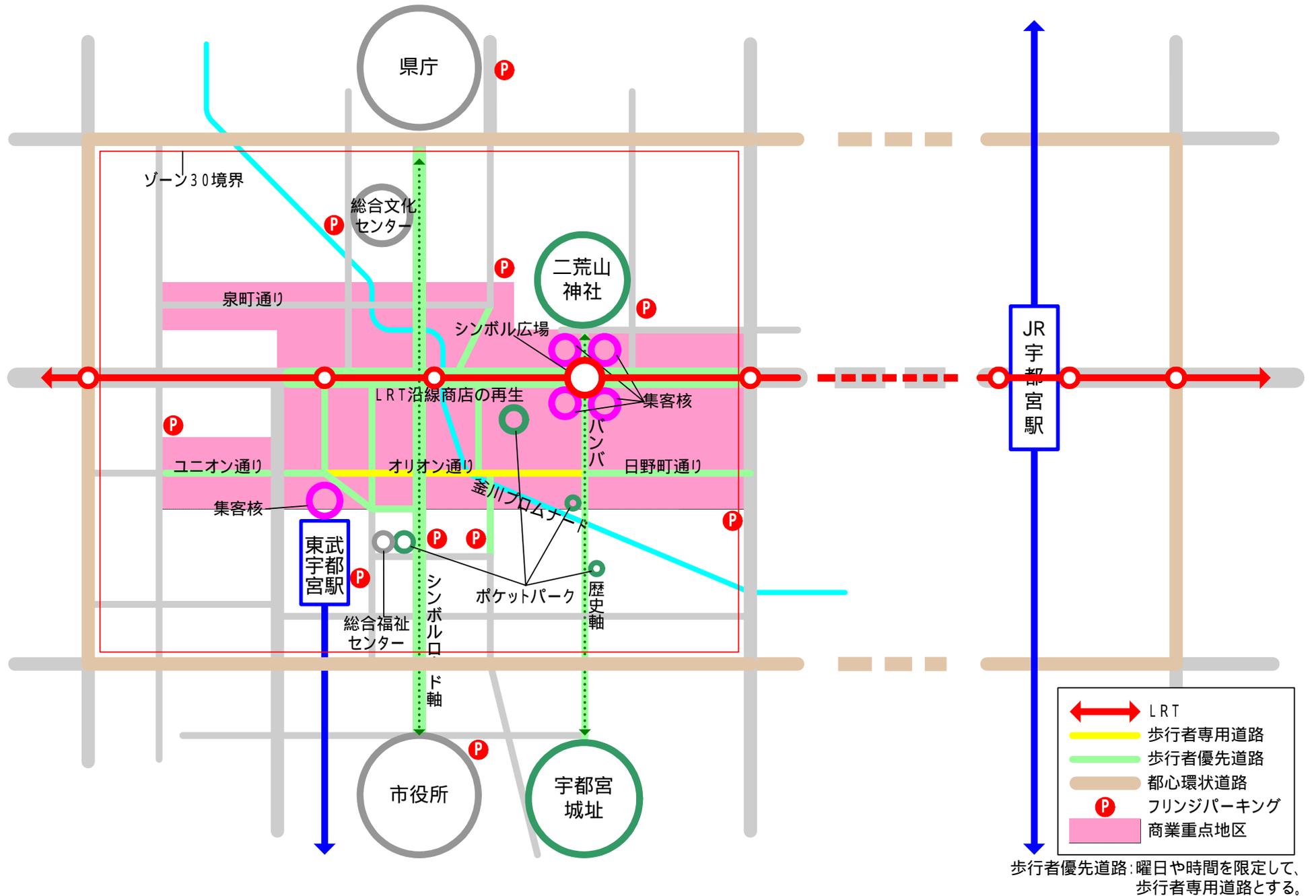


図 LRTを軸とした中心市街地における交通まちづくりの考え方(案)

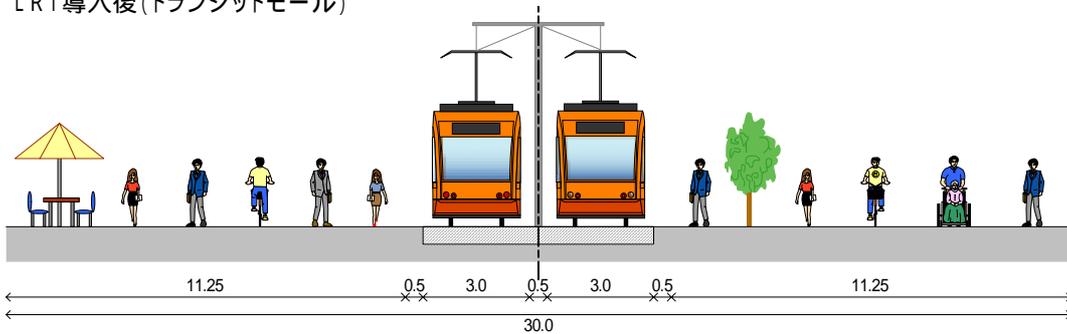
## 2) 大通りにおけるLRT導入の考え方

1)に示した交通まちづくりの実現のためには、バンパ付近の大通りへのLRTの導入パターンが大きな影響を与える。

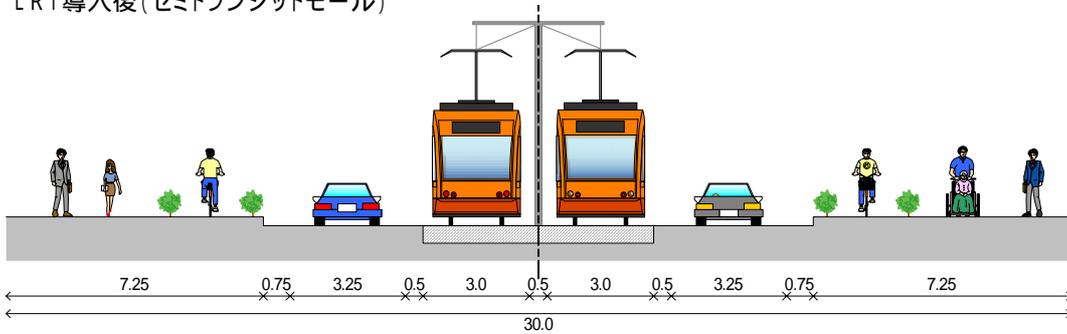
歩行者を中心とした回遊性の高いまちづくりという観点からは、海外事例で見られるようなトランジットモールとしての導入が理想的と考えられるが、沿道施設への自動車アクセスニーズ（荷物の運搬等）を勘案すると、課題も多いと考えられる。

これに対して、車道を2車線残したセミ・トランジットモールとし、時間帯や曜日を限定してフル・トランジットモールとして運用することも考えられる。また、LRTをオリオン通り側に寄せて導入することにより、オリオン通り側のみトランジットモールの運用する方策も考えられる。

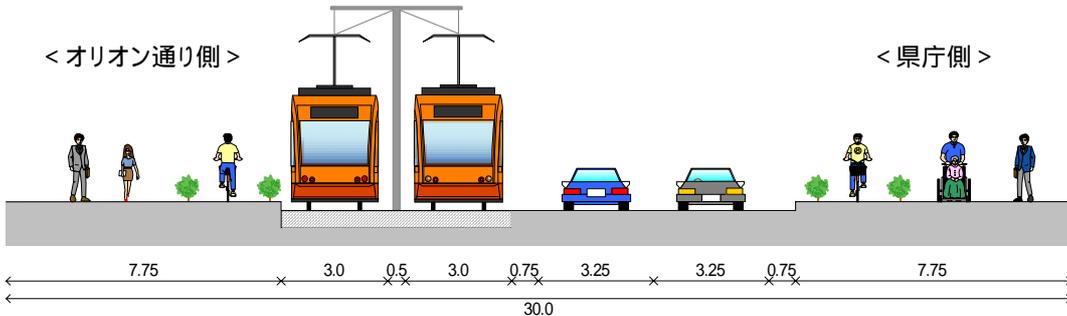
LRT導入後(トランジットモール)



LRT導入後(セミトランジットモール)



LRT導入後(片寄せ)



ボルドー（仏）



ストラスブール（仏）



オルレアン（仏）



ナンシー（仏）



図 トランジットモールの例

ナント（仏）



リヨン（仏）

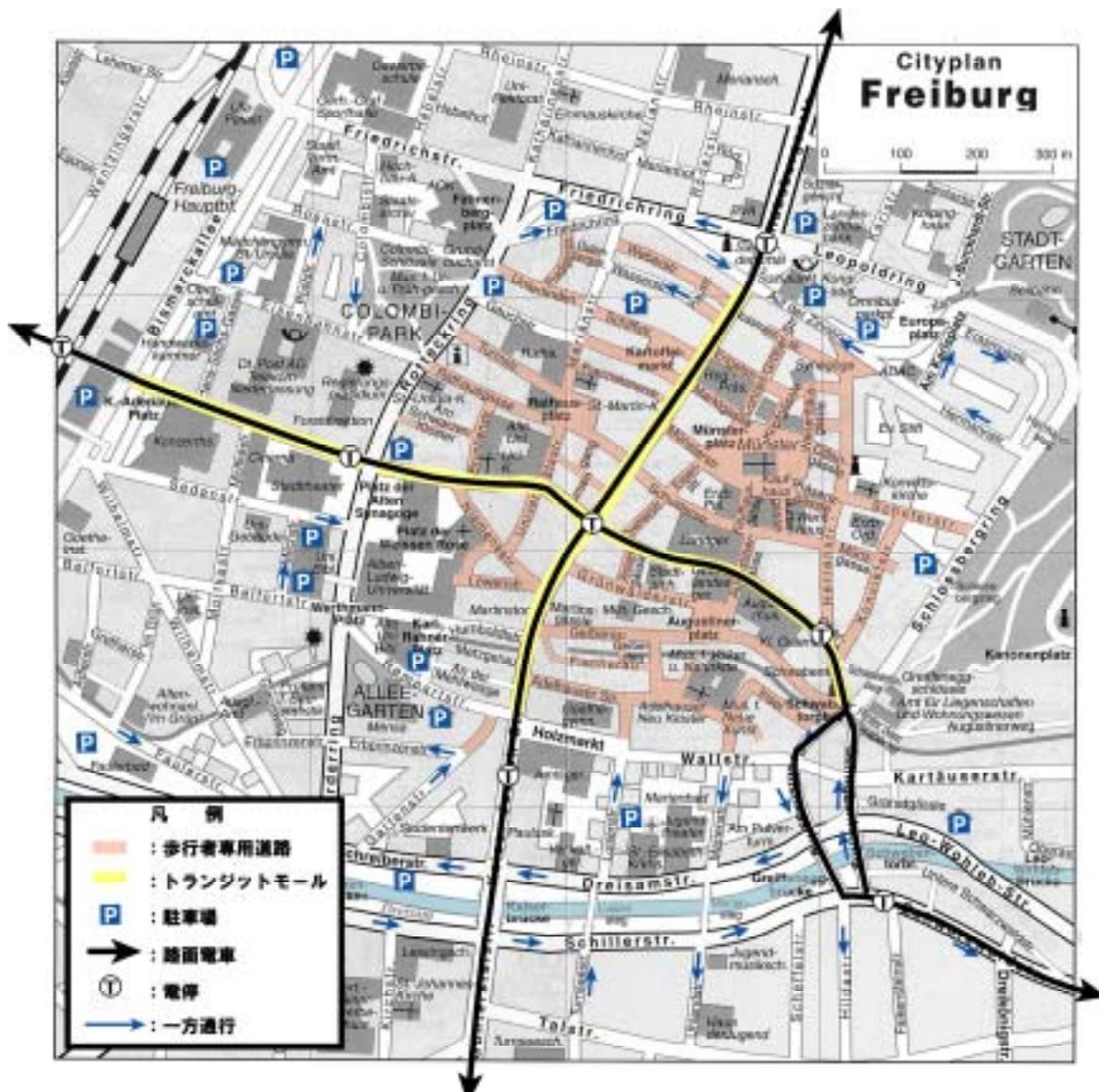


図 LRT片寄せの例

## (参考1) 海外の交通まちづくりの事例

### 【フライブルク(独)】

- フライブルク市の中心市街地では、ゾーン交通規制を導入し、トランジットモールを中心とした歩行者占有空間を形成している。また、ゾーン交通規制エリアの外側にフリンジパーキングを整備するとともに、郊外部よりも中心部の駐車料金を高くしパーク&ライドの推進を図るなど、駐車政策も一体的に取り組まれている。
- 一方、ドイツでは、土地利用が厳しく決められており、商業施設についても面積だけでなく商品の種類に至るまで市に許可を得る必要がある。フライブルク市では、郊外型の大規模ショッピングセンターについては数多く出店させない方針であり、さらに、出店できた大規模SCについても販売できる商品に制限をかけて、食料品などの日用品以外の商品は中心部の商店街でしか買えないような仕組みにしている。
- このように、土地利用や商業政策の面からも、中心市街地の活性化を支援する仕組みが機能している。



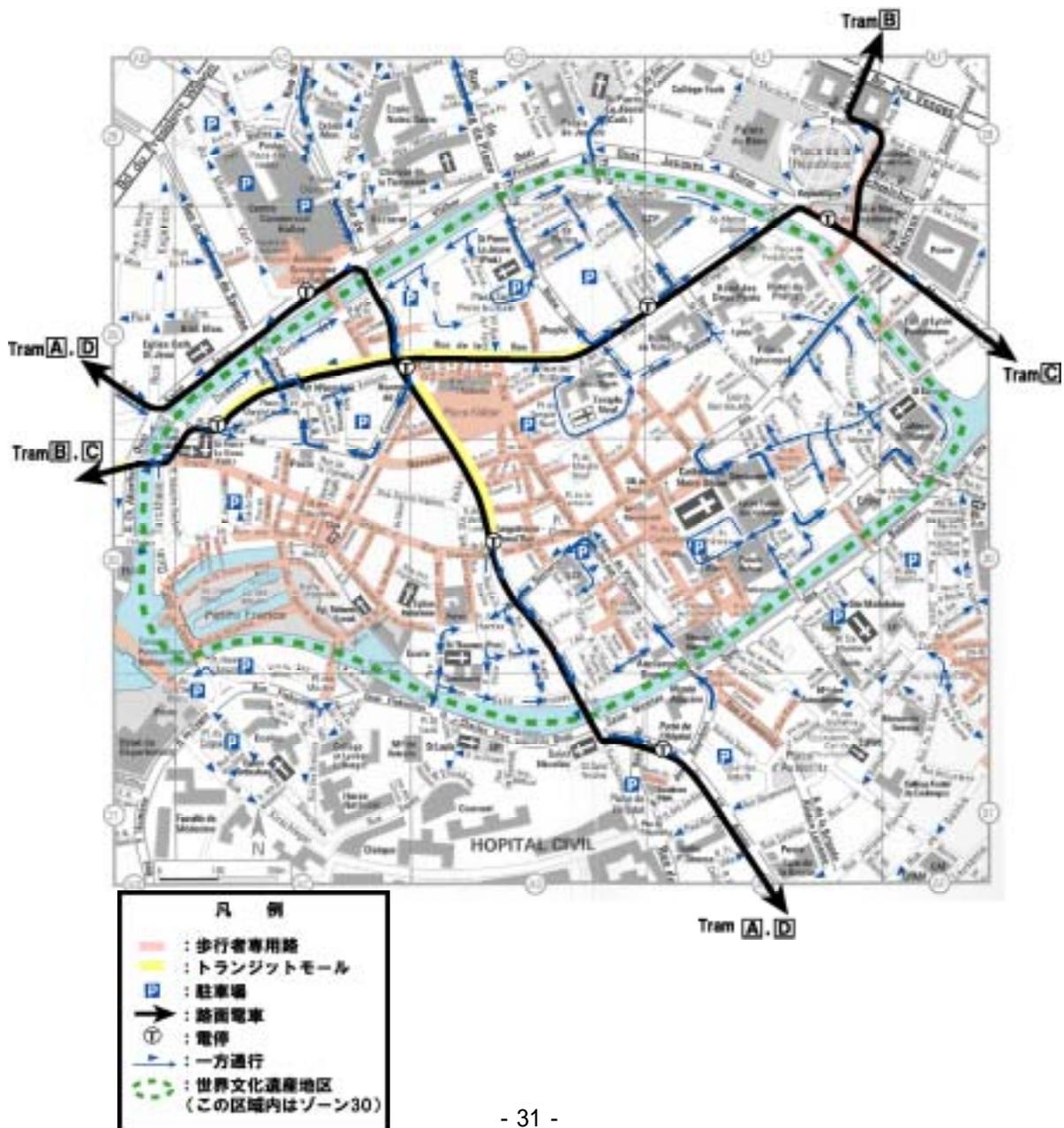
【ストラスブール(仏)】

- ストラスブール市の中心市街地では、L R T導入を契機に、環状道路整備等と一体となったゾーン交通規制により通過交通を排除するとともに、トランジットモールを中心とした歩行者占有空間を形成している。
- このような歩行者空間の快適性向上に加え、L R T導入による中心市街地へのアクセス性の向上、デザイン性に優れたL R Tによるイメージアップ等により中心市街地の活性化が図られ、買い物客が3割以上増加するなどの効果がみられる。

表 ストラスブール都市圏におけるL R T導入後の住民の買い物行動の変化  
(1988年 1997年、L R Tは1994年に開業)

住民の移動全体に占める買い物目的の移動の割合	10%から12%へ増加
買い物の回数	50%増加
買い物目的の中心部への移動回数	33%増加

資料：家庭交通調査、1997年、ストラスブール広域共同体



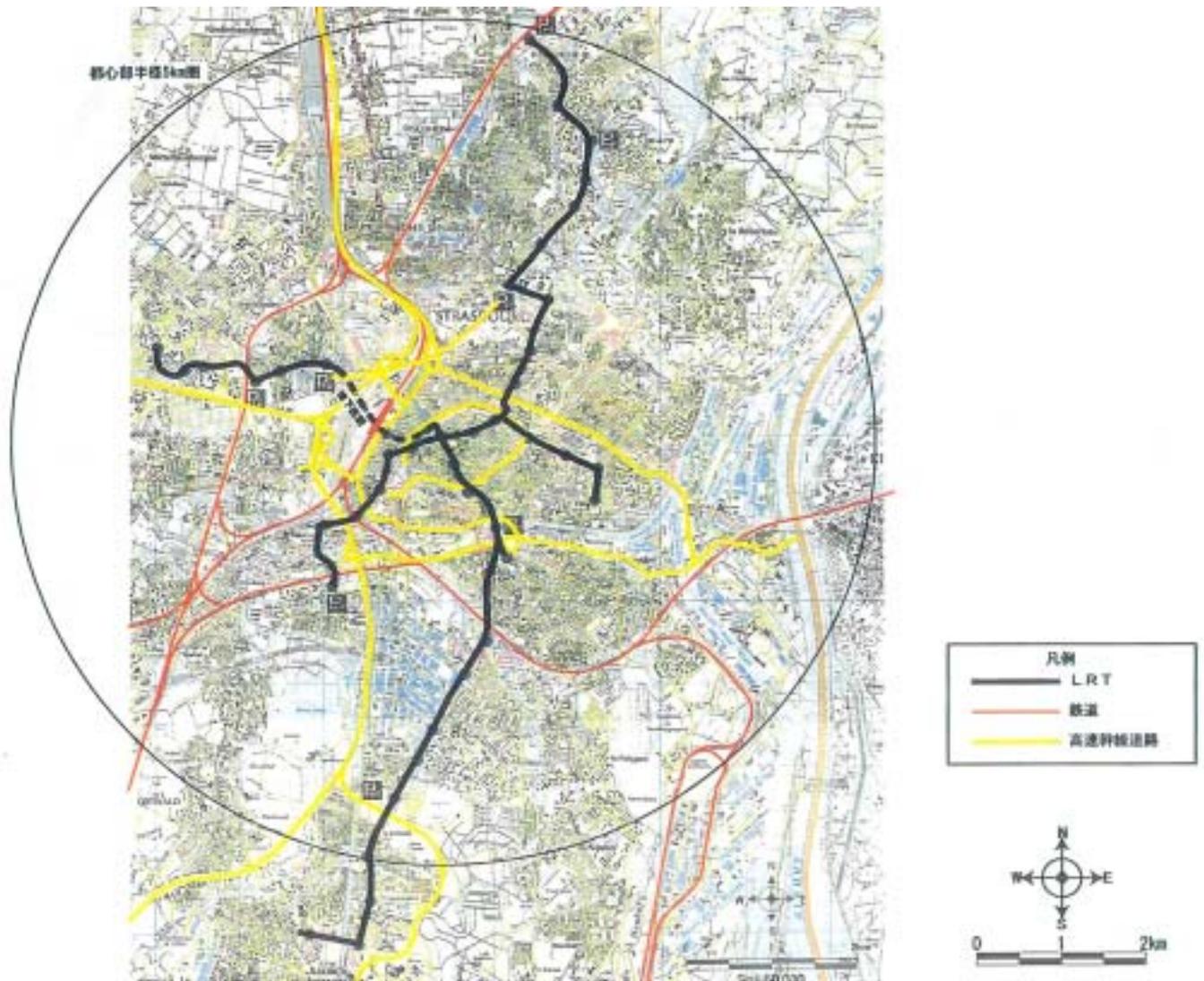
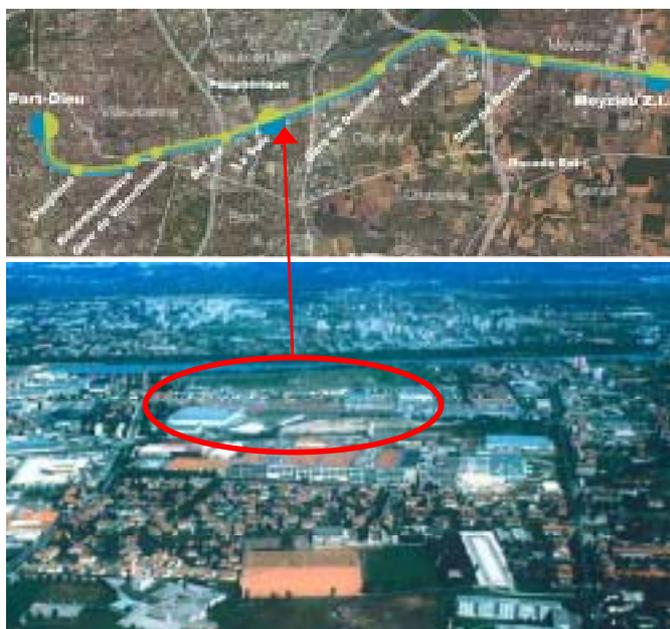
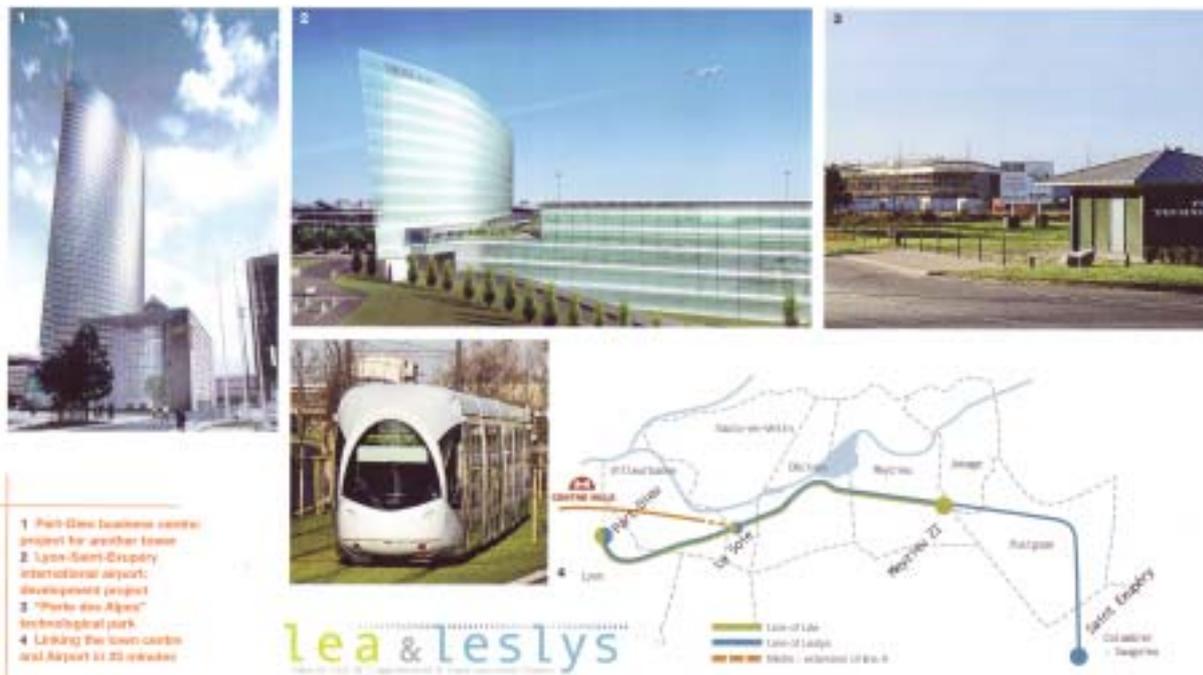


図 LRT整備と一体となった環状道路整備（ストラスブール（仏））

【リヨン（仏）】

- リヨンでは、空港と国鉄中央駅とを接続するLRTの新線整備に合わせ、拠点都市開発が計画されている。
- 例えば、LRT新線と地下鉄延伸線が結節するソイエ駅周辺では、大規模再開発（大規模商業・スポーツ・レジャー系開発）が事業中である。



開発イメージパース



図 LRT新線整備と一体的に実施される再開発計画（リヨン（仏））

## (参考2) 国内の先進的取り組み

### 【都心部における面的な交通対策に関する特区】

- 道路交通法では、都道府県の公安委員会が交通規制を行うが、以下の特区では、地方公共団体、所轄警察署、地域住民、バス・タクシー事業者等からなる地域参加型の協議会が計画を策定し、これに基づき公安委員会が交通規制を行う。
- このような特区を活用することで、都心部における面的な交通対策を実施することが可能と考えられる。

#### 松山市観て歩いて暮せるまちづくり交通特区（2003年11月認定）

- 地域参加型のまちづくり計画に基づく交通規制の実施。
- 松山市の場合、中心市街地及び観光地の活性化、職住近接等がねらい。具体的な対策例としては、中心市街地の自動車交通の円滑化、公共交通の利用促進、交通結節点整備、歩行者・自転車ネットワークの形成など。
- 事業化手法として、まちづくり交通安全対策事業の特例を要請し、2004年4月閣議決定。

#### 公共交通利用促進特区（岐阜市、2005年1月申請予定）

- 地域参加型の公共交通利用促進計画に基づく交通規制の実施。
- 岐阜市の場合、市街地の慢性的な渋滞緩和や活性化等がねらい。具体的な対策例としては、公共交通専用・優先レーンの導入や公共交通優先信号の設置など。中心市街地への自動車の流入抑制も目標。

### 3. 事業運営に関する検討

#### 3.1 新規補助制度による採算性の見通し

基本計画の検討結果を踏まえると、現行補助制度を前提とした場合、新交通システム導入基本計画の需要(約45,000人/日)では、ランニングコストは賄えるが(下図の赤線(17,000人/日)を超える)、初期投資に要する借入金の返済は賄えない(下図の青線(50,000人/日)を下回る)。

これに対して、新規補助制度(LRTシステム整備費補助)の適用を想定すると、初期投資に要する借入金の返済も可能と考えられる(採算ラインが下図の緑線(43,000人/日)に下がり需要が上回る)。また、鉄道用地内の整備についても道路認定を行い、路面電車走行空間改築事業の適用を想定した場合、採算ラインは39,000人/日(下図の黄緑線)まで下がる。

なお、費用低減策として、単線運行による建設費低減策や間引運行等による運営経費低減策等も考えられるが、サービス低下とも関連するため、慎重な検討が必要である。

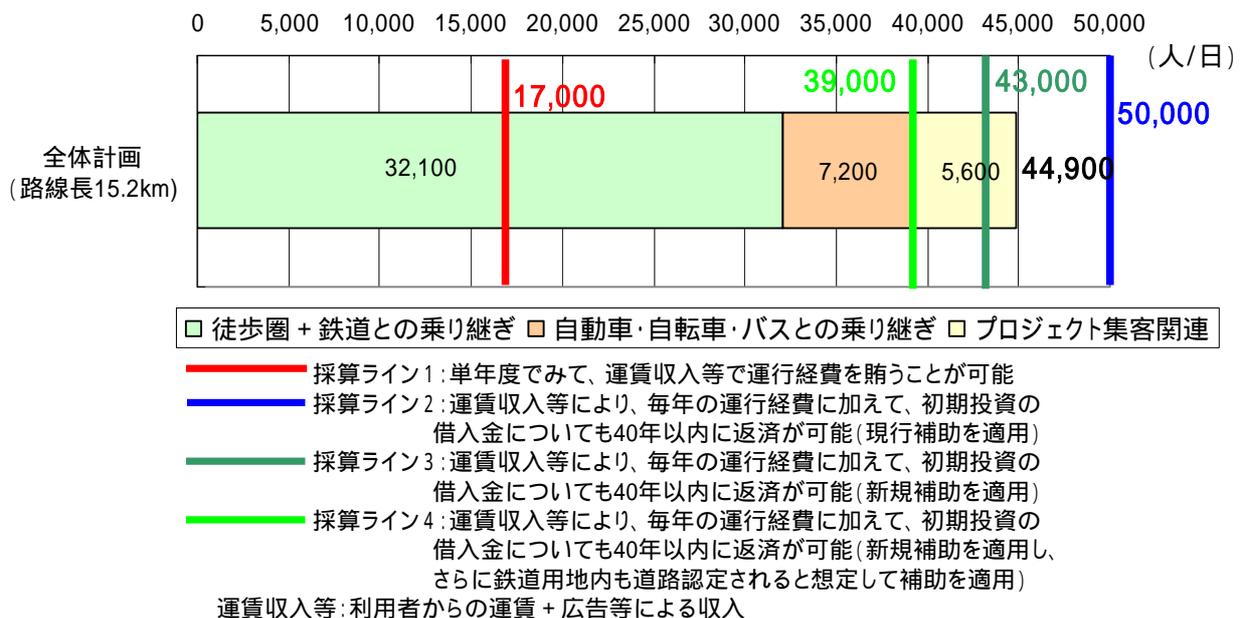


図 導入基本計画で想定した需要と採算ラインの関係の試算

表 収支予測の試算の前提条件

		設定値	備考
対象区間		全体計画区間	
サービス レベル	運行間隔	ピーク時 : 4分間隔 オフピーク時 : 6分間隔	基本計画における前提条件
	旅行速度	20km/h (停車等も含めた平均値)	基本計画における前提条件
	料金	平均 150 円	基本計画における前提条件 (100~400円の料金の平均値)
需要		44,900 人/日	基本計画で算出された値
建設費		約 355 億円 うち、インフラ部 : 約 80 億円 インフラ外部 : 約 275 億円	基本計画で算出された値
事業者負担額		現行補助 : 約 243 億円	基本計画において想定した値
		新規補助 : 約 166 億円	本試算において想定した値
運営費		長崎電気軌道(株)の事例に基づき設定	基本計画における前提条件
その他収支条件 (資金計画・金利・諸税等)		(略)	基本計画における前提条件

表 補助制度の適用条件

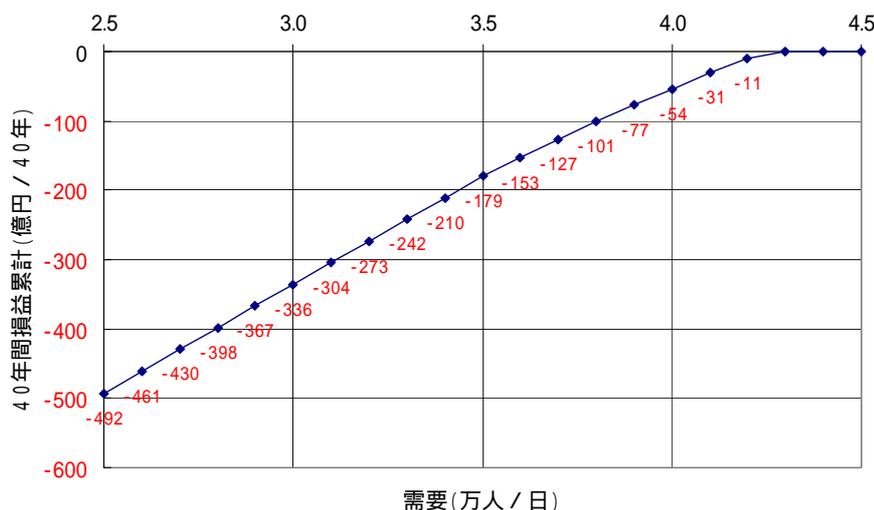
補助制度	補助項目	負担割合			今回の試算条件
		国	地方	事業者	
路面電車走行 空間改築事業	走行路面、停留場	1/2	1/2	-	・車両基地の走行路面及び用地費についても適用
都市再生交通 拠点事業	架線柱 (シェルター、停留場)	1/3	1/3	1/3	・シェルター、停留場については、補助率の高い路面電車走行空間改築事業を適用
L R T システム 整備費補助	低床式車両、レール (停留施設、変電所の 増強、車庫の増備、I Cカードシステム)	1/4	1/4	1/2	・停留施設については、補助率の高い路面電車走行空間改築事業を適用 ・車庫(車両基地)の用地及び路盤については、道路に附属する広場として100%補助を適用 ・ICカードシステムについては、事業費の中で明確に区分されていないので適用対象外

## 3.2 各種リスク分析

### (1) 需要変動に対するリスク分析

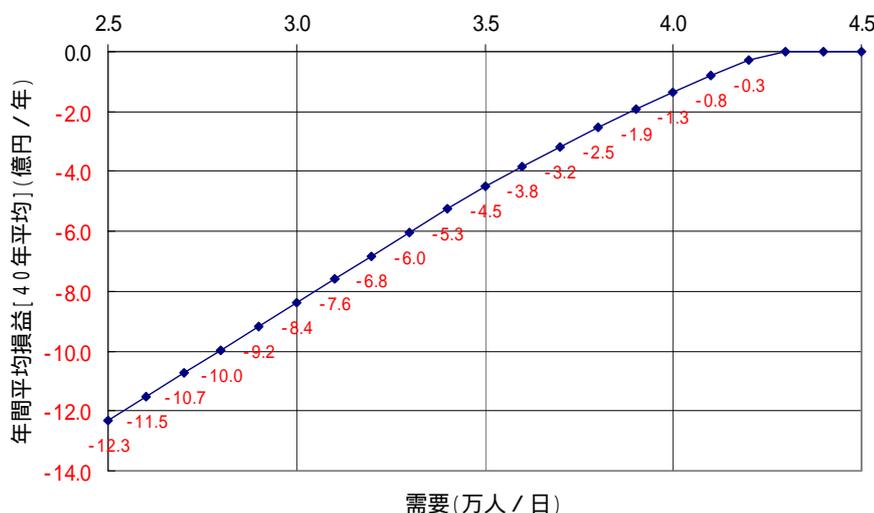
基本計画では、約 4.5 万人/日の需要を見込んでいるが、そのうち、比較的確実に見込める徒歩圏と鉄道端末の需要は約 3.2 万人であり、残りは他の交通手段との乗り継ぎ需要や大規模商業施設来訪者の利用である。また、比較的確実に見込めると想定している需要についても、宇都宮テクノポリスセンターといった沿線開発やバスと連携した公共交通ネットワークを前提にしており、開業直後の情勢等によっては予測した需要が得られない場合も予想される。

したがって、需要が 4.5 万人/日に満たない場合の損益状況を試算したところ下図のようになった。例えば、需要が 3.5 万人/日の場合、40 年間の累積赤字が 179 億円となり、平均すると 4.5 億円/年の支援が必要となる。



1. の補助要件に基づく試算

図 L R Tの需要と40年間の損益累計の関係



1. の補助要件に基づく試算

図 L R Tの需要と年間平均損益 [40年平均] の関係

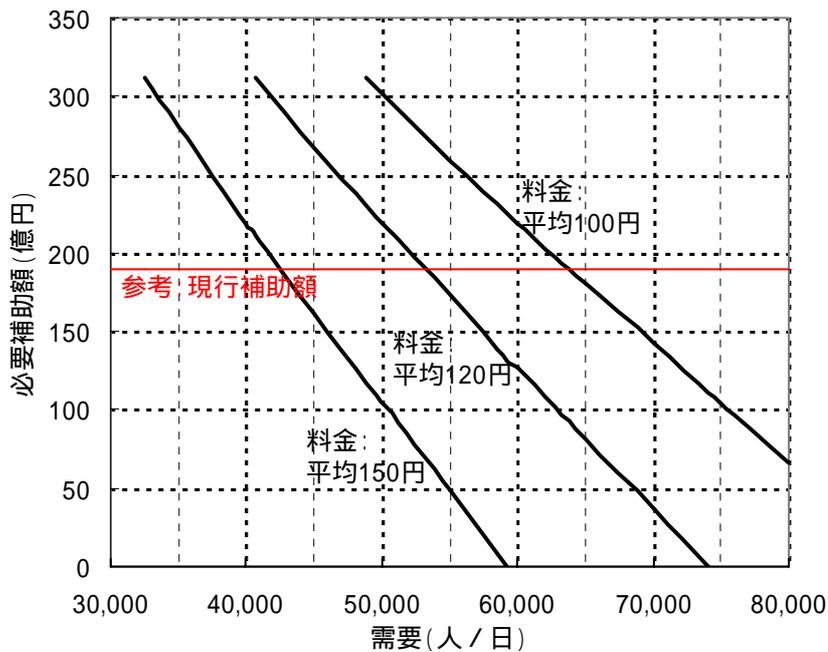
## (2) 料金変動に対するリスク分析

交通まちづくり懇談会では、分かりやすく安価な公共交通料金を望む意見が多く見られた。一般的に、料金を下げると需要は増えるが、下げ率ほどは増加しないと言われる。そこで、現行補助制度の元で、料金及び需要と必要補助額の関係进行分析したところ、下図のようになる。

これによると、現行補助制度を前提とすると、平均 150 円の料金の場合は約 4.3 万人/日の需要があれば初期投資に要する借入金の返済が可能となるが、平均 120 円の場合は約 5.3 万人/日、平均 100 円の場合は約 6.3 万人/日の需要が必要となる。

現実的には、L R T の平均料金が 100 円になることは考えにくい、バスとの乗り継ぎ割引や均一運賃等を考慮した場合、実質平均 100 円程度 になることは十分予想される。このような観点からも、さらなる支援強化が望まれる。

定期券割引等は含まない値。定期券割引等は収支計算の中で見込んでいる。



### 1. の補助要件に基づく試算

図 料金及び需要と必要補助額の関係

### 3.3 安定した利用者確保のための需要喚起策

安定した事業運営のためには、新交通システム導入基本計画で想定した需要を確実に確保するとともに、新たな需要喚起策を講じることが重要と考えられる。

#### (1) 導入基本計画で想定した需要の確保に向けた課題

新交通システム導入基本計画で想定した需要(45,000人/日)を確実に確保するためには、以下の課題が挙げられる。

##### 沿線開発の促進

- 基本利用圏(徒歩圏)からのLRT利用需要は、導入基本計画では約21,000人/日と見込まれている。
- このため、導入基本計画で想定している沿線人口を確保することが重要であり、特にプロジェクト規模の大きい宇都宮テクノポリスセンター地区の進捗が重要と考えられる。この際、宇都宮テクノポリスセンター地区は、TOD(公共交通志向型開発)としてLRT導入と一体的に開発することで、住宅の付加価値も向上すると考えられる。

##### バスとの連携強化

- バス&ライドの需要は、導入基本計画では約3,000人/日と見込んでいる。これに対して、特にJR宇都宮駅東側の地域では、LRT背後圏の工業団地や住宅地からの需要が見込まれるため、フィーダーバス網の構築が重要と考えられる。
- JR宇都宮駅西側の地域においても、LRTの定時性・速達性という特長を勘案すると、一定のバス&ライド需要が見込まれるが、その際には乗り継ぎ運賃割引等の工夫が重要と考えられる。
- 乗り継ぎ需要が多いと考えられるLRT停留場(トランジットセンター)では、バスとの乗り継ぎ移動抵抗の少ない形態の停留場となるような工夫が重要と考えられる。
- なお、JR宇都宮駅西側の地域では、バス網の形態によって基本利用圏(徒歩圏)からのLRT利用の需要も変動することに留意が必要である。

##### 自動車との連携強化

- パーク&ライドの需要は、導入基本計画では約1,000人/日と見込んでおり、さほど大きくない。
- しかし、ピーク時の道路渋滞が著しい鬼怒川渡河部より東側の地域では、LRT背後圏の工業団地や住宅地からの需要が見込まれるため、パーク&ライド駐車場の整備が重要となる。この際、駐車料金の低廉化により利用促進を図ることが重要と考えられる。

#### 自転車との連携強化

- サイクル&ライドの需要は、導入基本計画では約3,000人/日と見込んでいる。
- サイクル&ライドは、ある程度トリップ距離がないと成立しにくいことから、新4号バイパス以東の地域や桜通り十文字付近の停留場を中心に、駐輪場の整備を行うことが重要となる。この際、利用料金の低廉化により利用促進を図ることが重要と考えられる。

#### 大規模商業施設利用者に対するL R T利用促進

- 大規模商業施設(ベルモール)利用者の需要は、導入基本計画では6,000人/日近く見込まれており、比較的大きなウェイトを占める。
- したがって、買い物割引乗車券など商業施設利用者に対するL R T利用促進が重要と考えられる。この際、中心市街地の商店街とも連携し、中心市街地活性化策と一体的に取り組むことが望ましいと考えられる。

## (2) 新たな需要の喚起

新交通システム導入基本計画で想定した需要以外の新たな需要を獲得するためには、以下のような需要喚起策が考えられる。(あくまで例示であり、具体化のためには別途検討が必要)

### 中心市街地の魅力づくり

- 上野百貨店跡等核的空店舗の再生、L R T 沿道商店の再生、シンボル広場の整備等により、中心市街地の活性化を図る。
- シンボル広場等を活用し、各種イベントを開催。
- P & R 駐車場、フリンジ駐車場に合わせた、中心部へのクルマの流入制限。

### 沿線開発プロジェクトの推進(導入基本計画において見込んでいない計画)

- J R 宇都宮駅東口周辺開発については導入基本計画で見込んでいないことから、計画内容によっては、新たな需要喚起に大きく寄与すると考えられる。
- L R T を活用した新たなまちづくり計画。

### 既存集客施設の有効活用

- 清原工業団地のグリーンスタジアムや清原球場に、定期的にプロの試合等を誘致する。
- L R T を活用した新たな観光ルートの設定等、新たな観光需要を発掘する。

### 情報提供施設・サイン等の整備

- 停留場や交通結節点において、L R T 運行情報等を提供する情報提供施設を整備する。
- 歩行者支援 I T S を活用した情報提供を行う。(携帯電話での乗り継ぎ情報等)
- 停留場周辺において L R T 利用の案内サインを整備する

### 通勤利用の促進

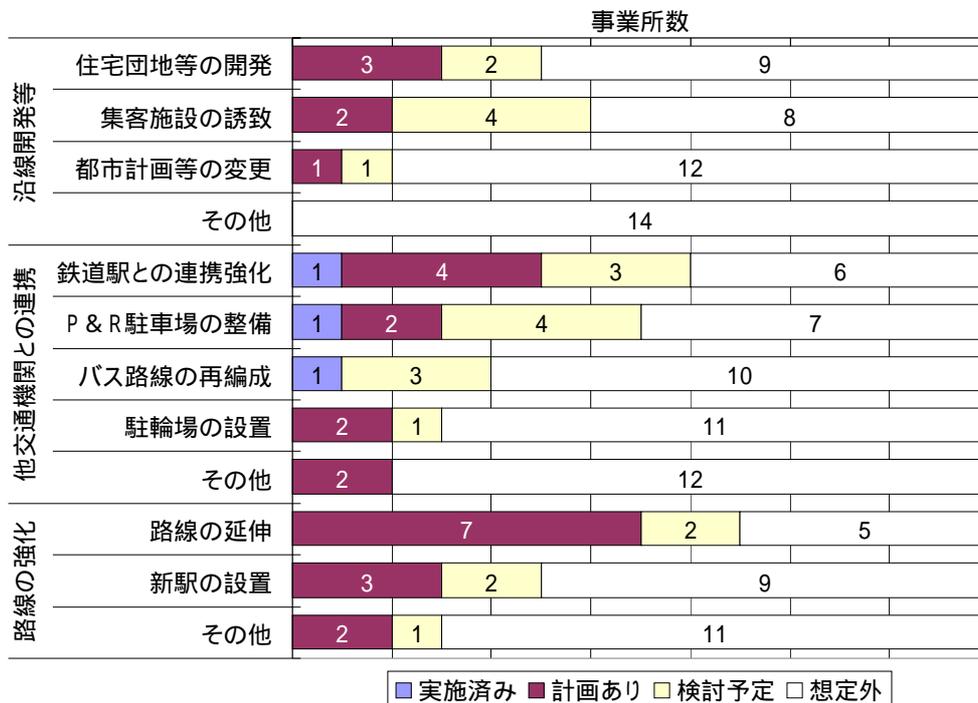
- 通勤利用者の優遇、事業所との連携により、クルマからの転換を図る。

### 様々なニーズに応えた乗車券の発行

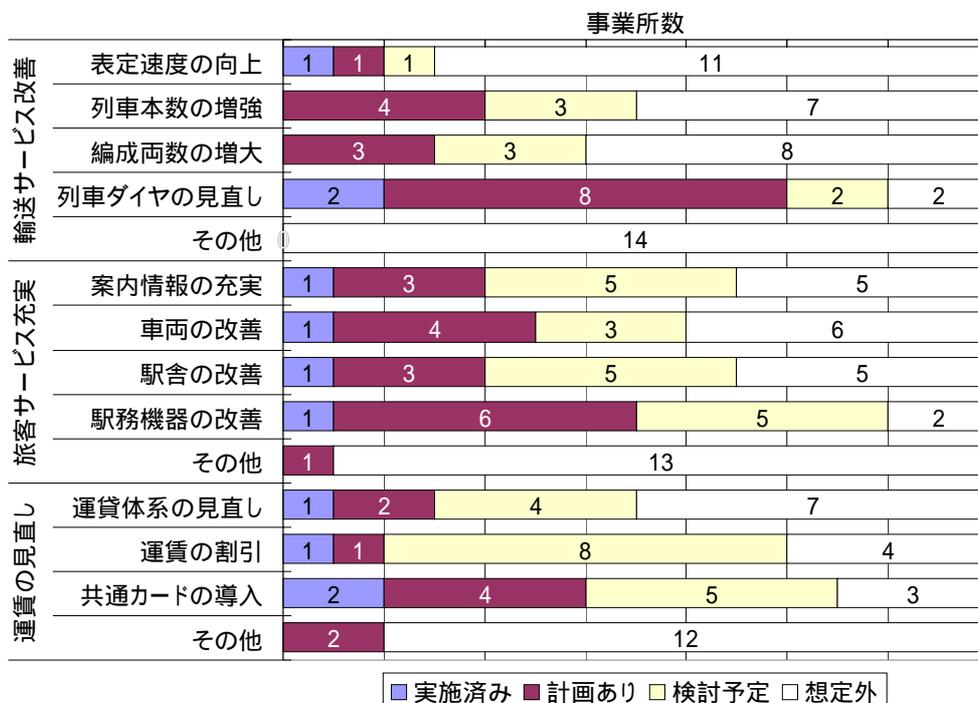
- 24 時間乗車券、高齢者・身体障害者割引乗車券、買い物割引乗車券、イベント等とのセット乗車券、家族割引乗車券等、利用者のニーズにあった様々な種類の乗車券を発行する。
- 近年、公共交通機関における適用事例が増えている非接触式 I C カード乗車券に、買い物などのクレジット機能、商店におけるポイント機能、身分証明や病院の予約等の I D カード機能等を持たせることで、商店街や病院等との連携を図る。

(参考) 既存事業者における需要確保・需要喚起に向けた取り組み状況

<自治体の取り組み>



<事業者の取り組み>



新交通システム、都市モノレール、ガイドウェイバス 14 事業者に対するヒアリング結果  
出典：都市モノレールセミナー資料（平成 16 年 12 月）

図 既存の中量高速交通システムの需要喚起策の取り組み状況

### 3.4 事業運営主体

#### (1) 事業スキームの基本的な考え方

基本計画においては、現行補助制度のもと、第3セクター方式が望ましいとして事業採算性の検討を行い、今回の検討についてもこの考え方を中心に事業採算性について、新規補助制度の導入も視野に入れた検討を行ってきた。

これに対して、このような事業スキームに加えて、さらなる補助の拡充や、場合によっては運営補助（バスとLRTの共通運賃等の低料金サービス等を実施する場合）が重要となると考えられる。

さらに、昨今の万葉線や富山ライトレール等の事例を見ると、上下分離方式（公設民営）の考え方を基に事業運営を行う取り組みも見られるようになってきた。これは、軌道等の施設整備は道路などと同じく公共事業として取り組み、運営については、民間の運営主体に委ねるという考え方である。

これらの状況を踏まえ、今後、事業運営主体や事業に対する公共支援策といった事業スキームについて検討を深める必要がある。

表 公共支援策のイメージ

		現行制度	補助拡充	公設民営
運行				
施設 整備	インフラ外部			
	インフラ部			

公共
  事業者

表 整備・運営スキームの例

		従来方式	上下分離方式	
		整備・運営スキームA (従来方式)	整備・運営スキームB (運行委託方式)	整備・運営スキームC (リース方式)
国・地方	下 施設 整備	民間・公営・第3セクター	第3セクター	
	上 運営 管理 (運営リスク)		第3セクター	運行事業者
	特長		<ul style="list-style-type: none"> <li>一元的な運営、管理が可能</li> <li>責任の所在が不明確になりやすい [第3セクター]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行事業者による効率的な運行が可能</li> <li>運行内容に対する第3セクターの法体性が確保可能</li> </ul>
国・地方	スキーム			
国・地方	整備主体	高鉄整備である民間企業を介して整備		
国・地方	スキーム			

## (2) 事業スキームの事例

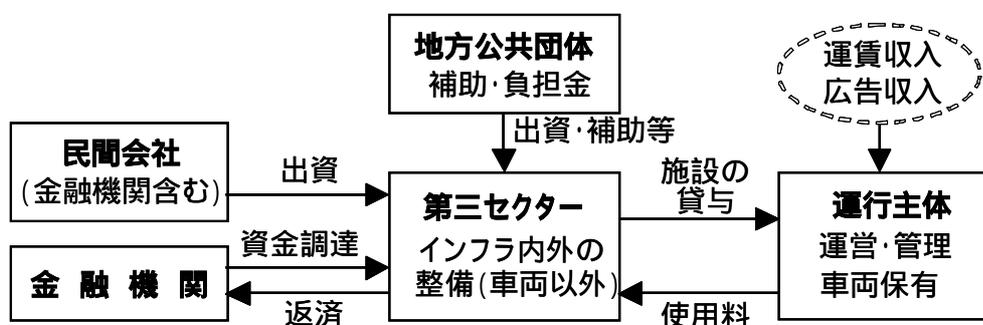
初期投資に係る公的助成としては、上下分離方式がある。上下分離方式は、償還型と公設型に大別される。公設型については、「青い森鉄道株式会社」の事業スキームのように自治体が施設を保有している例もある。

一方、運営費に係る公的助成としては、民間事業者が整備・運営するものと、第三セクターが整備・運営するものがある。前者としては「上毛電気鉄道」、「一畑電気鉄道」等の事例があり、後者としては「富山港線」の事例がある。

### 【上下分離方式の考え方】

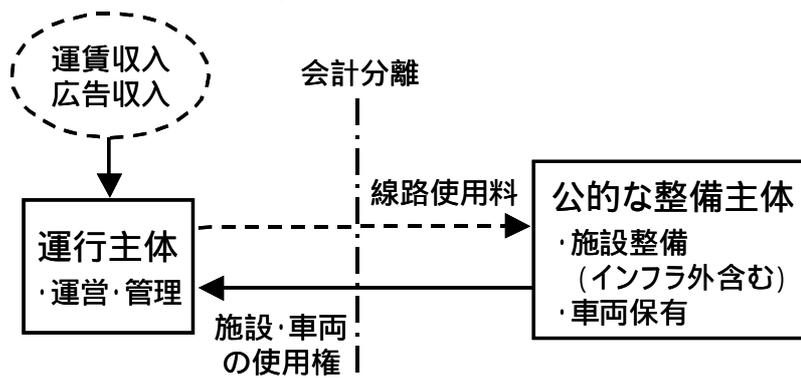
#### 償還型上下分離方式

- 借入金を線路使用料という形で償還する。



#### 公設型上下分離方式

- 受益の範囲で線路使用料を支払う。



【事例：青い森鉄道】

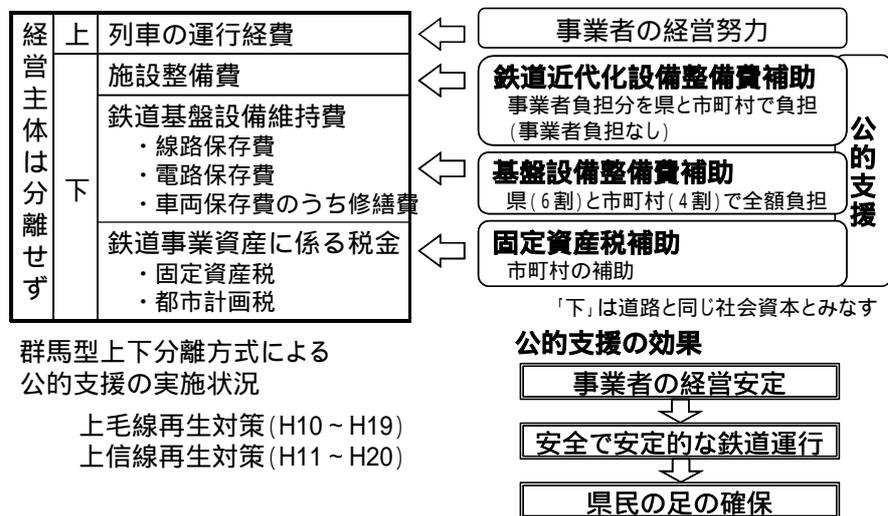
- 自治体が施設を保有している。



図 青い森鉄道株式会社の事業スキーム

【事例：上毛電気鉄道等】

- 自治体が全額負担して近代化投資を行い、さらに基盤の維持についても、基本的に負担するという上下分離方式。
- 上下の主体を分離することなく、県と市町村が下の維持管理と上の一部(車両の修繕)の経費を事業者に補助する方式である。
- 電路・線路等の基盤部分(下)は行政に任せて、列車の運行(上)は会社が行う。



## 【事例：富山港線】

### 富山港線路面電車化事業の特徴

- 十分な社会的便益が見込め、公的支援により健全な運営が可能であるという試算が出たことから、“公設民営”の考え方を導入した。
- 公共が施設に係る費用を負担し、鉄道事業者は市民に快適で安全な公共交通サービスを提供するという責任を果たすこととし、役割分担の明確化を図っている。

### 富山ライトレール（株）への支援

#### < 初期投資に対する支援 >

- 富山市富山港線路面電車整備事業補助金
  - ・ 設計、本工事、資産購入、付帯工事、補償、調査、事務に要する経費

#### < 運営費に対する支援 >

- 富山市富山港線路面電車運行事業補助金
  - ・ 施設の更新及び改良に要する経費
  - ・ 経常経費の運送費に係る修繕費、除雪費、損害保険料のほか車両及び施設の検査に要する経費（鉄道事業会計規則別表第1費用の表に規定）

### 財源の確保

- 事業費 58 億円のうち約 8 億円は街路事業（路面電車走行空間改築事業など）として市が実施する。
- ライトレール（株）が実施するものは残りの約 50 億円である。

#### （内訳）

- 連続立体交差事業の補償費：約 33 億円
- 鉄道事業補助：約 4 億円（資金要望）
- 事業者負担額：約 13 億円を想定（なお、この 13 億円については、JR西日本の寄付金も原資として活用しながら、平成 17 年度に市がライトレール（株）へ補助していくこととしている。）

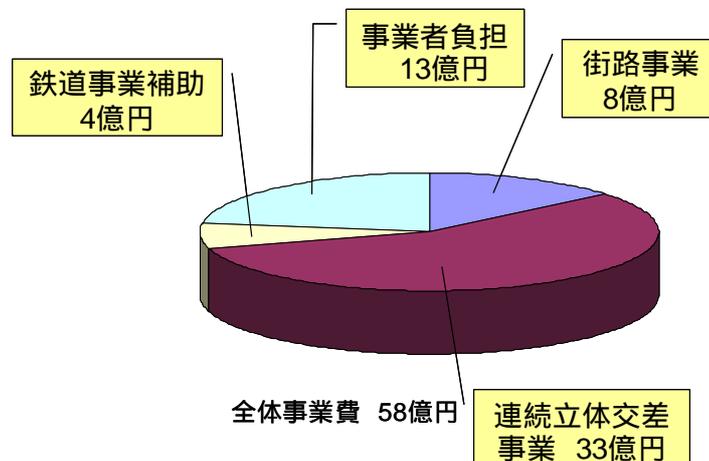




表 合意形成スキームの位置づけとアウトプットイメージ

手法	目的及び位置づけ・内容	アウトプットイメージ
交通まちづくり懇談会	<p>交通まちづくりに関する行政への提言を目的とする市民参画型の懇談会（提言内容は、行政に対する参考意見）</p> <p>市民自らが考える「議論のプロセス」も目的のひとつ（LRT事業は行政の押しつけでない）</p> <p>定期的な協議会開催により、LRTに関して継続的に議論を行う土壌をつくる</p> <p>促進協議会関係市町毎に設置する交通まちづくり懇談会での意見を集約し議論を行う</p>	<p>行政への提言書としてとりまとめ （提言内容の例）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・県央地域の将来像とLRTの必要性</li> <li>・LRTを軸とした交通まちづくり</li> <li>・行政・関係者・市民の役割について</li> </ul>
新交通システム導入方策調査検討委員会	<p>専門家を中心とした検討の場。基本計画で示された検討課題や、交通まちづくり懇談会等で挙げられた課題等について検討</p> <p>検討結果は、交通まちづくり懇談会や行政に対して発信</p>	<p>報告書としてとりまとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合的な施策の展開について</li> <li>・事業・運営について など</li> </ul>
市民・町民懇談会	<p>地域別の市民・町民に対する広報・広聴活動</p> <p>県央地域全体の交通とまちづくりに関する意見交換の場</p>	<p>懇談会の要旨としてとりまとめ（ホームページなどで公表）</p>
オープンハウス	<p>中心市街地の空き店舗等を活用した、不特定多数に対する広報・広聴活動（ラパーク長崎屋「世界と日本の新交通（LRT）展」）</p>	<p>オープンハウスの様子をホームページなどで公表</p>
市民活動支援	<p>市民のLRT導入推進活動の支援</p>	

## 4.2 合意形成の取り組み結果

4.1 のスキームに基づき、以下の取り組みを行った。

### 新交通システム導入方策調査検討委員会

- 委員長：古池弘隆宇都宮大学教授
- 構成者：学識経験者、交通事業者、利用者代表者、行政機関

### 交通まちづくり懇談会

- 座長：森本章倫宇都宮大学助教授
- 構成者：学識経験者，住民代表（公募委員も含む3市4町の関係住民代表者）

### オープンハウス

- H16.8.11～29 ラパーク長崎屋2階催事場「世界と日本のLRT展」開催

## 交通まちづくりに対する提案（第1～4回懇談会のまとめ）

### 1. 問題と課題の認識

- 交通まちづくり懇談会における「交通まちあるき点検」と「グループ討議」を通じて議論した、交通まちづくりに対する問題・課題を整理すると、「まちづくり」に係るもの、「自動車」に係るもの、「公共交通」に係るもの、に分類できる。
- また、この問題点について、地域に着目して整理すると、大きく、周辺部から中心市街地へ移動する際の問題点（県央地域全体の問題点）と中心市街地における移動にあたっての問題点（中心市街地の問題点）に分類できる。

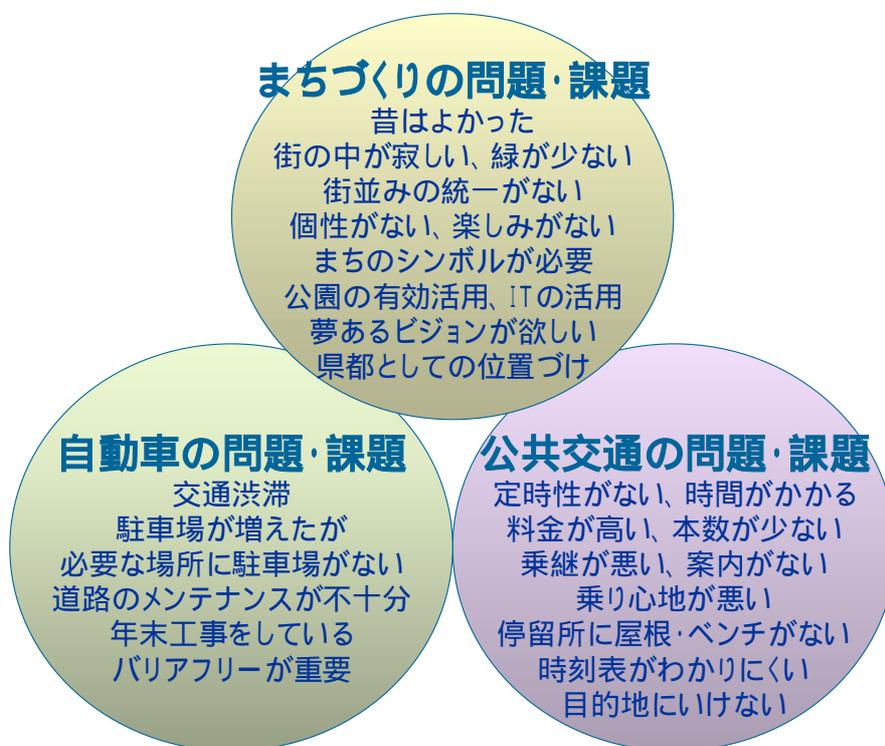
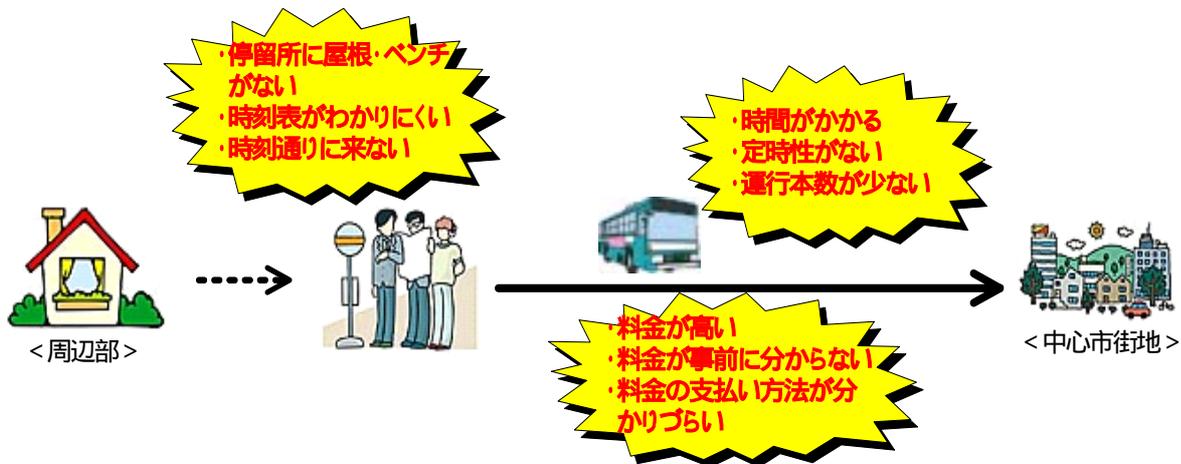


図 交通まちづくりに対する問題点・課題

(1) 県央地域全体の問題点（周辺部 中心市街地の移動を通じて）

<バスで移動するケース>



<バスと電車を乗り継いで移動するケース>

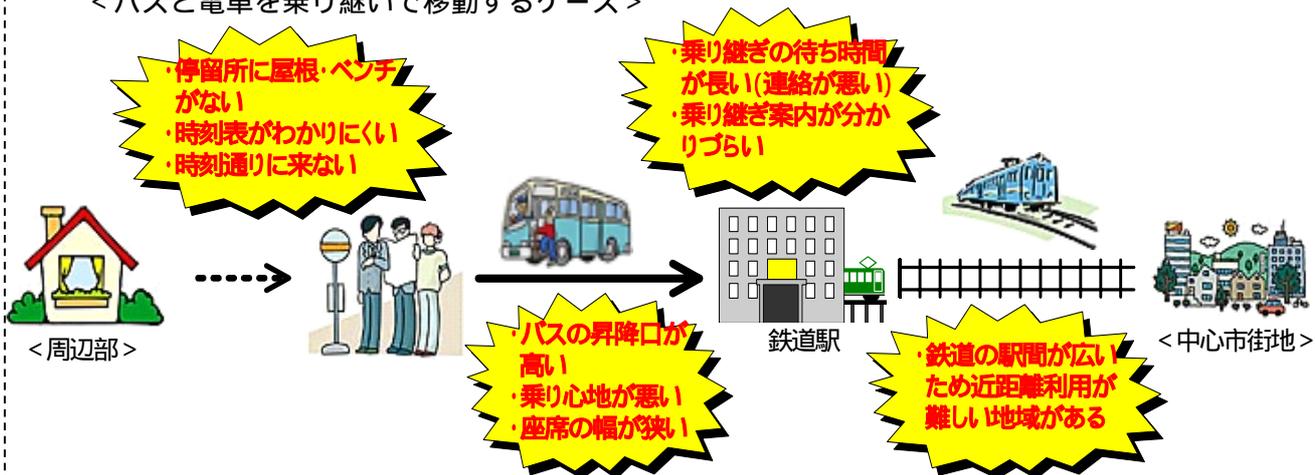


図 県央地域全体の問題点（周辺部 中心市街地の移動）

(2) 中心市街地の問題点（中心市街地における移動を通じて）

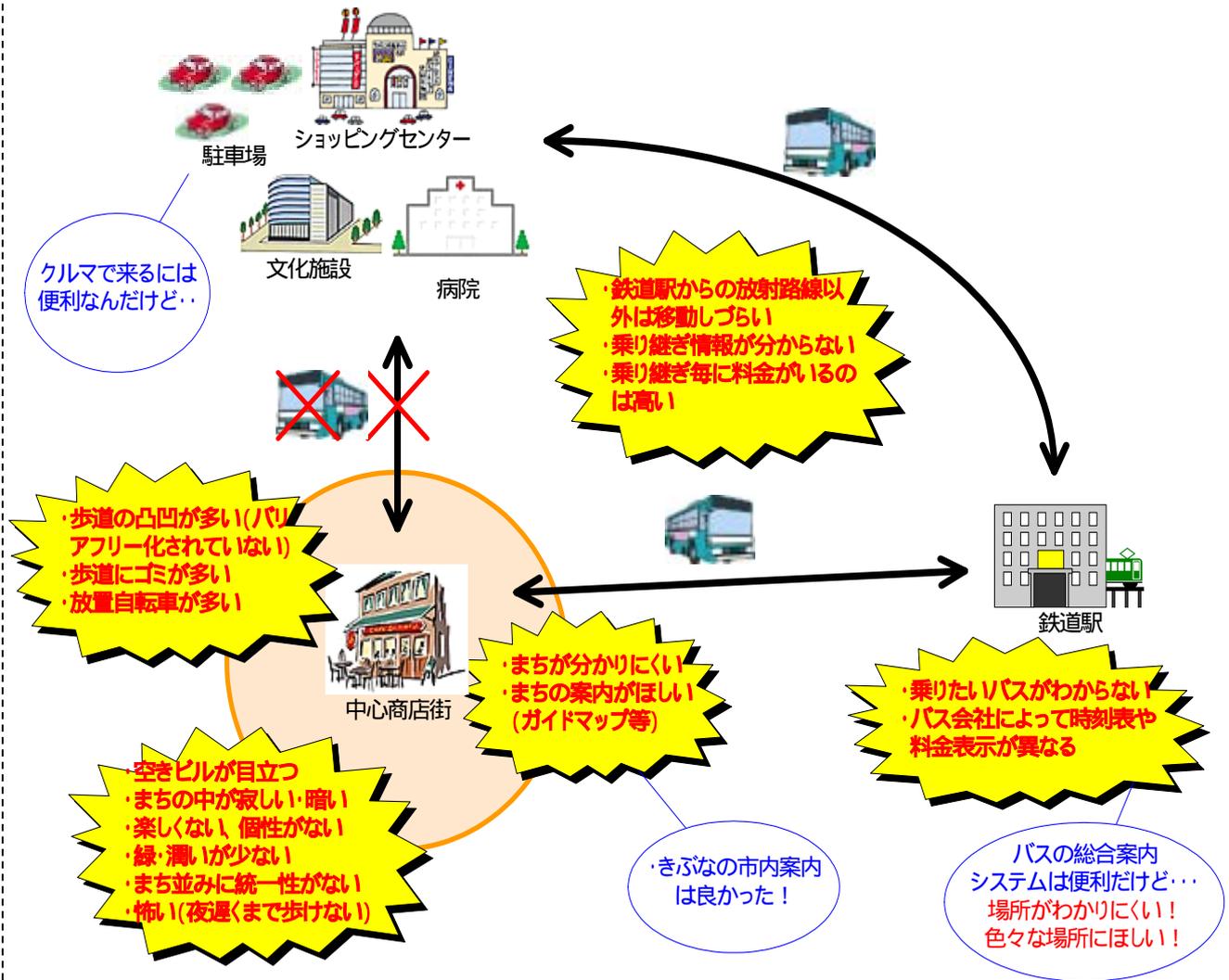


図 県央地域全体の問題点（中心市街地における移動）

## 2. 交通まちづくりの目標

- まちづくりと公共交通は密接な関係にあり、お互いに支え合っている。
- まちづくり面では、「賑わいのあるまちづくり」と「誰でも暮らしやすいまちづくり」が重要であるが、宇都宮市中心部と周辺部（隣接市町を含む）では、具体的な考え方が異なる。したがって、それぞれの地域の特徴に応じた地域間交流を想定し、県央地域の公共交通システムを考える必要がある。（例えば、平日は宇都宮市内で活動し、週末は周辺部へと交流する等）
- 一方で、公共交通システムにおいては、「質の高いサービス（多様な移動の選択性、速達性・定時性、わかりやすさ、低料金、バリアフリー、環境への配慮等）」と「利用しやすいネットワーク（階層性、シームレス）」が重要であり、想定した移動目的に応じて検討する必要がある。

表 交通まちづくりの目標

交通まちづくりの目標		
まちづくりのあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・賑わいのあるまちづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人を集めるための魅力づくり（中心市街地）</li> <li>・地域交流のため魅力づくり（周辺部）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・誰もが暮らしやすいまちづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便利で住みやすいまち（中心市街地）</li> <li>・ゆとりがあり住みよいまち（周辺部）</li> </ul>
公共交通システムのあり方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・質の高い公共交通サービスの提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な移動の選択性：いつでも、どこでも、誰にでも利用しやすい公共交通</li> <li>・速達性・定時性の確保</li> <li>・わかりやすく利用しやすい公共交通</li> <li>・安くてわかりやすい料金</li> <li>・人と環境にやさしい公共交通システム</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・わかりやすく利用しやすい公共交通ネットワークの構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階層性のある公共交通ネットワーク（魚の骨・樹木のような公共交通ネットワーク）</li> <li>・シームレスな（継ぎ目のない）公共交通ネットワーク</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通との共存（役割分担）</li> </ul>	

### 3. 交通まちづくりに対する提案

- 懇談会における討議に基づき、交通まちづくりに対する提案を整理すると、以下のとおりとなる。

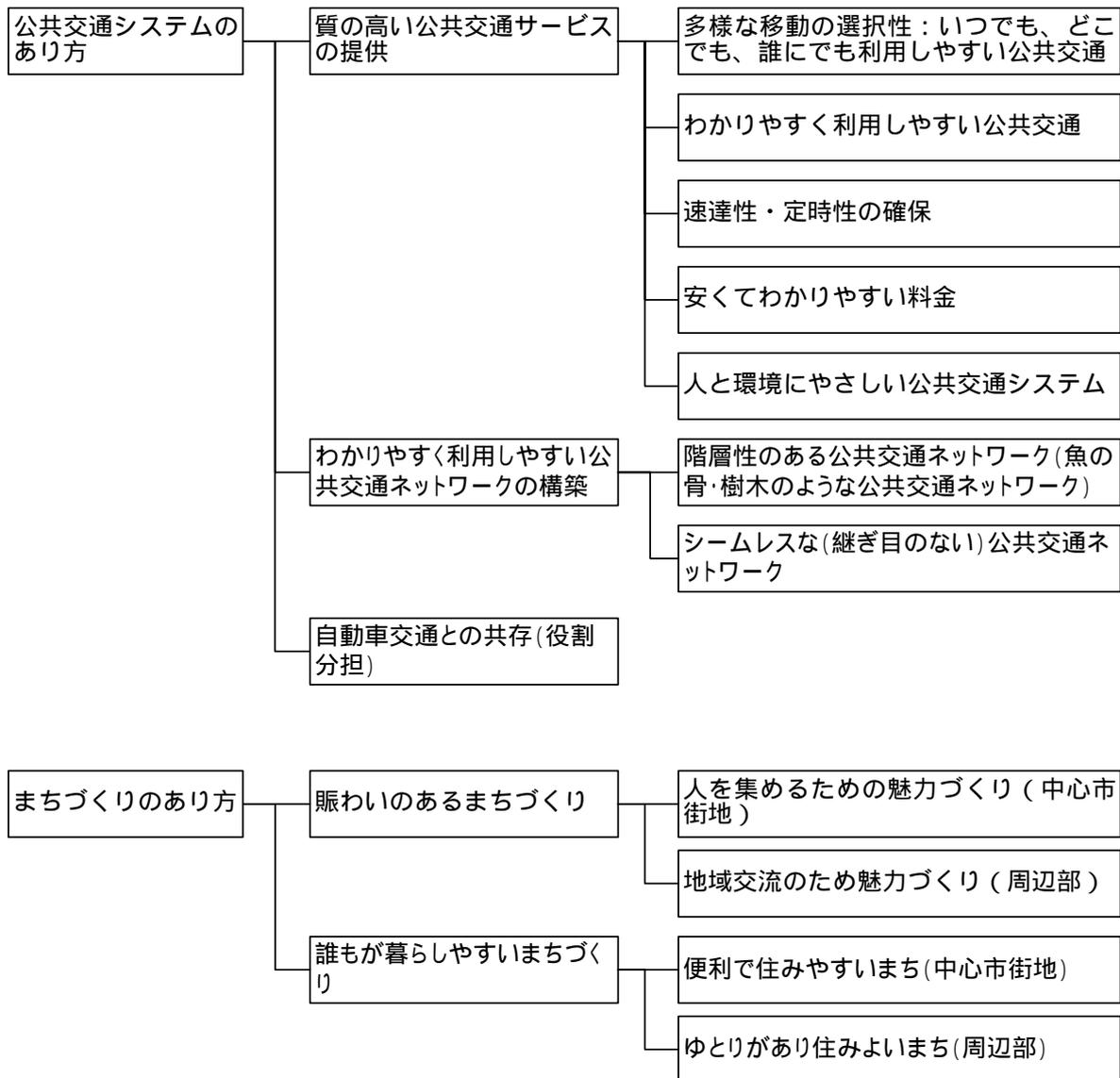


図 交通まちづくりに対する提案の体系図

## (1) まちづくりのあり方

### 1) 賑わいのあるまちづくり

人を集めるための魅力づくり（中心市街地）

- ・楽しみがあるまち（商業施設、遊技場、オープンカフェ、イベント広場、都市観光、宇都宮城址、大道芸、お祭り等）
- ・楽しく歩けるまち（歩行者中心の回遊ルートづくり、公共交通・自転車・歩行者の連携歩車分離、自動車に対する部分的な抑制と共存等）
- ・公共性のあるまち（公共施設、病院等）
- ・明るく美しく安全なまち（魅力ある街並み、水と緑の空間、ビオトープ性のある空間等）
- ・わかりやすく安心のあるまち（交通、コミュニケーション）

地域交流のための魅力づくり（周辺部）

- ・自然を活かした地域交流（グリーンツーリズム等）
- ・公共交通と観光スポットの連携

### 2) 誰もが暮らしやすいまちづくり

便利で住みやすいまち（中心市街地）

- ・歩いて暮らせるまち（公共交通の充実）
- ・都心居住の支援（シルバーマンション等）
- ・生活施設の充実（医療施設、スーパー等）

ゆとりがあり住みよいまち（周辺部）

- ・公共交通の充実（路線バス等）
- ・生活施設の充実（医療施設等）

## (2) 公共交通システムのあり方

### 1) 質の高い公共交通サービスの提供

多様な移動の選択性：いつでも、どこでも、誰にでも利用しやすい公共交通

- ・適切な運行間隔と運行時間
- ・適切な停留所間隔、鉄道新駅の設置
- ・自由度の高いきめ細かなサービス（小型バス、乗合タクシー、デマンド型サービス等）
- ・高齢者や病人への対応（介護タクシー等）

速達性・定時性の確保

- ・自動車に対抗できるスピードの確保 公共交通の優先信号
- ・乗換え時間の短縮：乗換え距離の短い結節点整備、ダイヤ調整による待ち時間の解消
- ・専用軌道による定時性の確保

わかりやすく利用しやすい公共交通

- ・公共交通ネットワークのわかりやすさ 2)参照
- ・ナビゲーションシステム（料金・時刻検索サービス、行き先検索（目的地、降車場所）、所要時間検索、到着時間案内、インターネットの活用等）

安くてわかりやすい料金

- ・低料金（高くても 200 円以内等）
- ・わかりやすい料金（100 円均一等）

人と環境にやさしい公共交通システム

- ・乗り心地の向上（鉄道並みが望ましい）
- ・バリアフリー（車両のバリアフリー化、乗り継ぎのバリアフリー化）
- ・環境にやさしいシステム（低公害）

## 2) わかりやすく利用しやすい公共交通ネットワークの構築

魚の骨・樹木のような公共交通ネットワーク（階層性のある公共交通ネットワーク）

- ・都市軸に対する基幹公共交通の導入（特に、宇都宮市中心部 東方面、東南方面）
- ・目的に応じて移動しやすい適切な公共交通ルート設定（特に中心部）
- ・周辺地域のバスの充実（特に鬼怒川左岸の公共交通不便地域）
- ・周辺地域間の広域連携（観光周遊等）に対する公共交通支援

継ぎ目のない（シームレスな）公共交通ネットワーク

- ・乗り継ぎ移動距離の軽減・バリアフリー化（バス停を鉄道駅に横付け等）
- ・乗り継ぎのないバス路線編成、L R T の鉄道乗り入れ
- ・ダイヤ調整による待ち時間の解消
- ・公共交通共通乗車券の導入

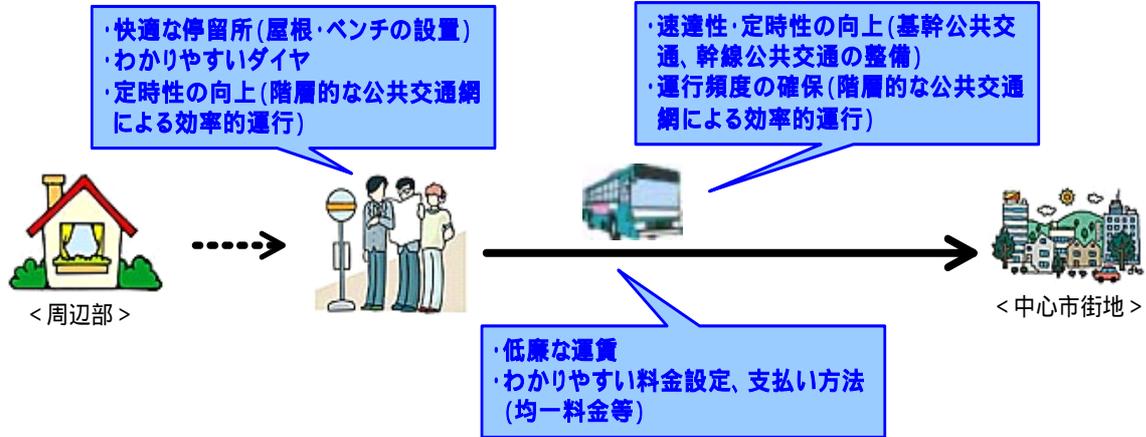
## 3) 自動車交通との共存（役割分担と連携）

- ・各種の移動手段による円滑なネットワーク化とその中での公共交通の役割の明確化（市内の移動は公共交通、市間の移動は自動車もしくは公共交通等）
- ・中心市街地における自動車利用の工夫（歩車分離、相乗り促進、流入抑制等）
- ・必要な道路整備の充実（工業団地付近の渋滞解消、都心環状道路の整備）
- ・自動車から公共交通への乗り換えのための駐車場の整備（周辺部の鉄道駅における駐車場整備等）

#### 4. 交通まちづくりのイメージ

##### (1) 県央地域全体の交通まちづくり

###### <バスで移動するケース>



###### <バスと電車・LRTを乗り継いで移動するケース>

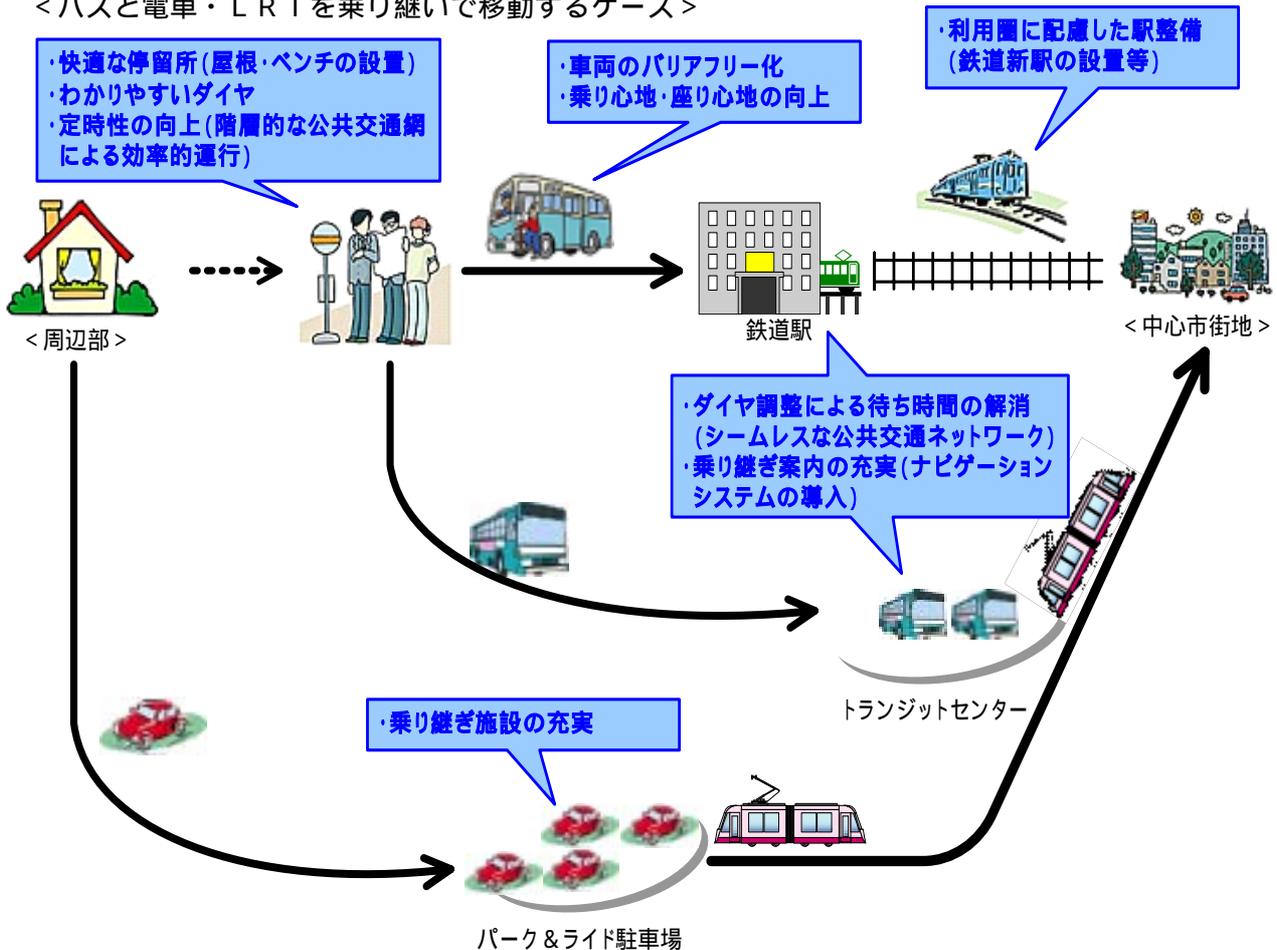


図 県央地域全体の問題点(周辺部 中心市街地の移動)

(2) 中心市街地の交通まちづくり

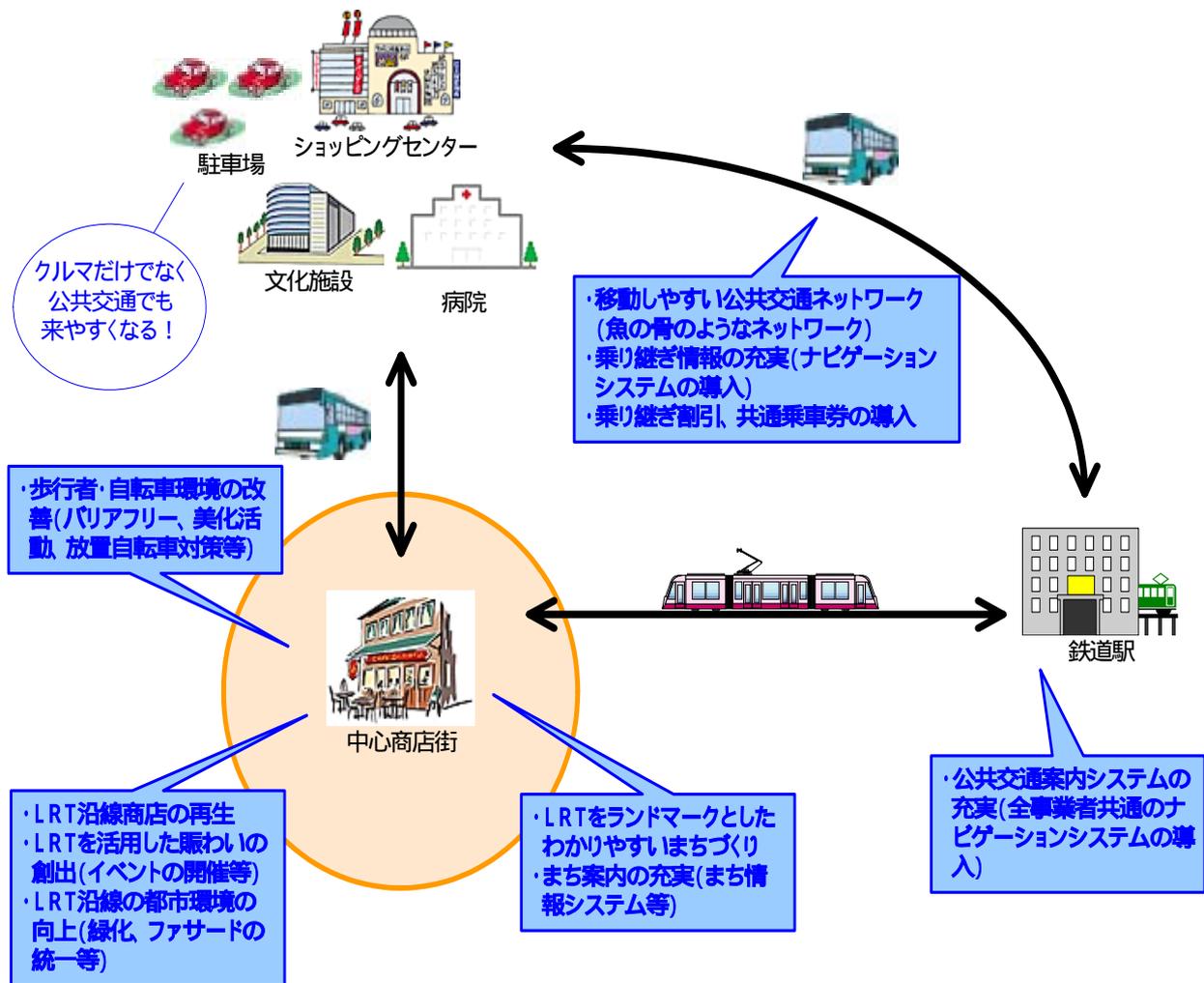


図 県央地域全体の問題点(中心市街地における移動)

## 県央地域における交通まちづくりに関する提案

### 公共交通が支える地域の絆 ～ 人をつなぐ、心をつなぐ、未来へつなぐ ～



#### 1. まちづくりと一体化した質の高い公共交通の充実

栃木県県央地域は、日本有数のクルマ社会となっています。確かに、クルマは便利な交通手段であり、今後も必要な道路整備の充実を図っていくことが重要ですが、一方で、交通渋滞の緩和、中心市街地の再生、地球環境問題への対応、高齢社会における交通手段の確保など、クルマだけでは対応できない課題も数多くあります。

そこで、これからの時代においては、以下に示すような、まちづくりと連携した質の高い公共交通の充実が不可欠と考えます。

#### まちの魅力と魅力をつなぐ公共交通の充実

まちづくりと交通は密接な関係にあり、お互い支えあっています。また、人と人との繋がりではちは発展していくものであり、人が出会う仕掛けを作っていくことが重要です。

県央地域には、豊かな自然を有する地域や便利な都市環境が整った地域など様々な特徴を持った地域がありますが、それらの地域を公共交通でつなげることで、地域と地域の絆を強め、相互交流を図ることが重要と考えます。

特に、県央地域においては、南北方向の公共交通は比較的充実していますが、東西方向には幹となる公共交通がありません。したがって、東西方向に基幹的な公共交通の充実を図ることが重要と考えます。

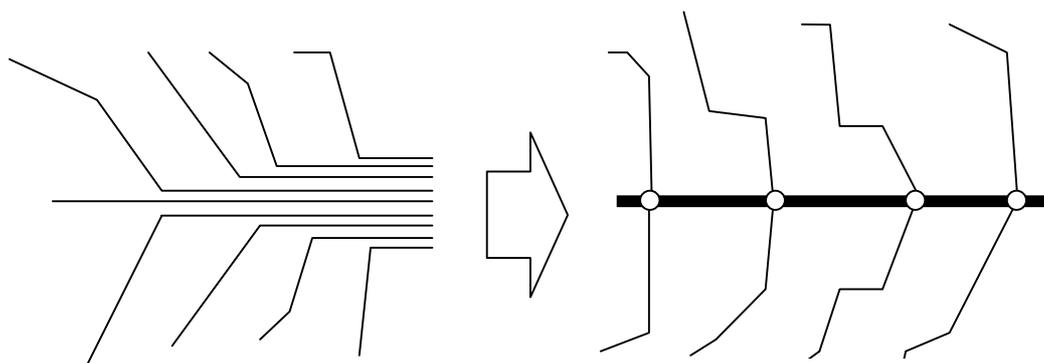
## 公共交通の質の向上～誰にでも利用しやすい公共交通～

公共交通の充実にあたっては、利用者の視点にたって、誰にでも利用しやすい公共交通にすることが重要です。このため、利用者のニーズにあった運行間隔や運行時間の設定、自動車と比較してストレスの感じない速度や定時性の確保、安くてわかりやすい料金、わかりやすい公共交通情報の提供など、公共交通の質の向上を図ることが重要です。



わかりやすいバス案内システム（JR宇都宮駅）

また、公共交通は、複数の鉄道やバスなどが面的にネットワークされて機能するものです。このため、「魚の骨のような公共交通ネットワーク」、「継ぎ目のない(シームレスな)公共交通ネットワーク」という考え方で、わかりやすく利用しやすい公共交通ネットワークを構築することが重要です。



重複したバス路線から「魚の骨のような公共交通ネットワーク」へ

## 公共交通を活かした魅力あるまちづくり～交通とまちづくりの連携～

まちには何かの目的を果たすために出てくるものであり、まちに魅力を作ることが重要です。このため、楽しく歩けるまち、明るく美しいまち、安全で安心のまちといった視点から、公共交通を活かした賑わいのあるまちづくりを行うことが重要です。また、公共交通の充実にによって、誰でも暮らしやすいまちづくりを行うことも重要と考えます。



賑わうトランジットモール（仏）

さらに、公共交通は、これらのまちづくりを支える手段であるとともに、情報の発信と交流の場として充実すべきです。

## 2. 交通まちづくりの実現に向けて

1. に示したような理想的な交通まちづくりの実現にあたっては、事業者、行政、住民がそれぞれの役割を果たしていく必要があると考えます。

### 事業者へのお願い

誰にでも利用しやすい公共交通とするためには、バスや鉄道といった交通事業者同士の連携を図ることが重要と考えます。

具体的には、バス停の共通化、重複した路線サービスの調整、時刻表や乗り継ぎ情報などの情報の一元化と効果的な発信、ダイヤ調整による待ち時間の解消、公共交通共通乗車券の導入などにより、継ぎ目のない公共交通システムが実現されることを望みます。

### 行政への期待

行政は、住民ニーズを踏まえ、目指すべきまちづくりの方向を示すとともに、それを支える質の高い公共交通サービスの確保・支援に対して、一定の役割を担うべきと考えます。

併せて、公共交通を活かした魅力あるまちづくりについても、先導的な役割を果たすべきと考えます。

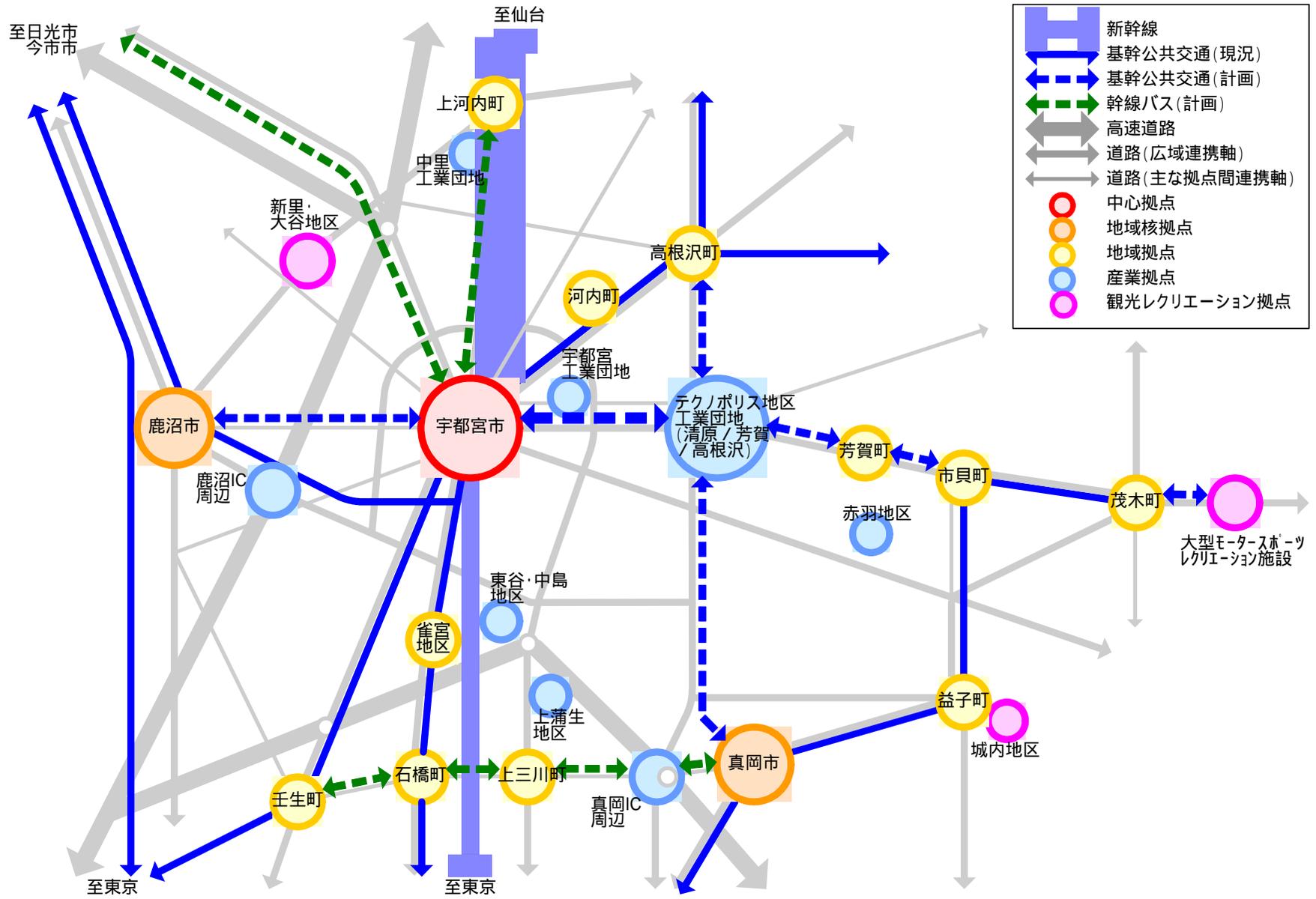
### 私たちにできること

事業者の努力と行政の支援だけでは、理想的な公共交通を支えるには限界があります。私たち住民一人ひとりが「公共交通はまちの財産である」ことを認識し、「公共交通を使おう」という意識改革を行い、クルマの使い方を工夫しながら、環境に優しい公共交通を支えていくべきと考えます。

平成 17 年 3 月

交通まちづくり懇談会

(参考) 県央地域における基幹公共交通ネットワークのイメージ



< 懇談会の経過 >

回数	日時・会場	議事
第1回	平成16年10月25日(月) 14:00~16:00 宇都宮市総合福祉センター10階 大会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通まちづくり懇談会について</li> <li>交通まちづくりに関する現状と課題について</li> <li>今後の進め方について</li> </ul>
第2回	平成16年12月22日(水) 午前: フィールドワーク(まちあるき) 午後: 宇都宮市総合福祉センター 9A会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>フィールドワーク</li> <li>グループ討議、全体討議...現況の交通の問題点について</li> </ul>
第3回	平成17年1月18日(火) 宇都宮市総合福祉センター 9A会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>グループ討議、全体討議...交通まちづくりについて</li> </ul>
第4回	平成17年2月17日(水) 13:30~15:30 宇都宮市総合福祉センター 9A会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通まちづくりに対する提案書(素案)について</li> </ul>
第5回	平成17年3月25日(金) 13:30~15:30 宇都宮市総合福祉センター 2階 視聴覚室	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通まちづくりに対する提案書について</li> <li>委員会における検討内容について</li> <li>最終提案書のイメージ(たたき台)について</li> </ul>

< 懇談会メンバー >

	氏名	所属
座長	森本 章倫	宇都宮大学工学部建設工学科助教授
宇都宮市推薦人	森崎 常正	宇都宮市自治会連合会会長職務代理者
	並木 正裕	宇都宮青年会議所理事
	石川 裕夫	元栃木県農業者懇談会事務局長
	奥備 一彦	まちづくり市民団体 駅東まちづくり21
鹿沼市推薦人	石川 昌一	鹿沼市自治会連合会副会長
	西村 松男	鹿沼商工会議所副会頭
真岡市推薦人	田上 貴	政策審議会会長 真岡商工会議所副会頭
	柳田 耕太	政策審議会副会長
芳賀町推薦人	山本 豊	芳賀町自治会連合会会長
	関 光一	芳賀町自治会連合会副会長
高根沢町推薦人	加藤 晴一	高根沢町区長会会長
	阿久井 敏男	高根沢町商工会副会長
市貝町推薦人	小林 重夫	市貝町商工会長
	藤平 元一	JA はが野専務
茂木町推薦人	小野 高義	地域づくり地区会長
	阿島 克行	地域づくり地区会長
公募委員	稲葉 克明	自営業
	小針 協子	主婦
	松本 千穂	学生
	梅林 孟	無職
	藤平 昌寿	自営業
行政機関	栗田 幹晴	宇都宮市総合政策部部長
	広田 靖	芳賀町企画課長

(フィールドワーク)



(ワークショップ)



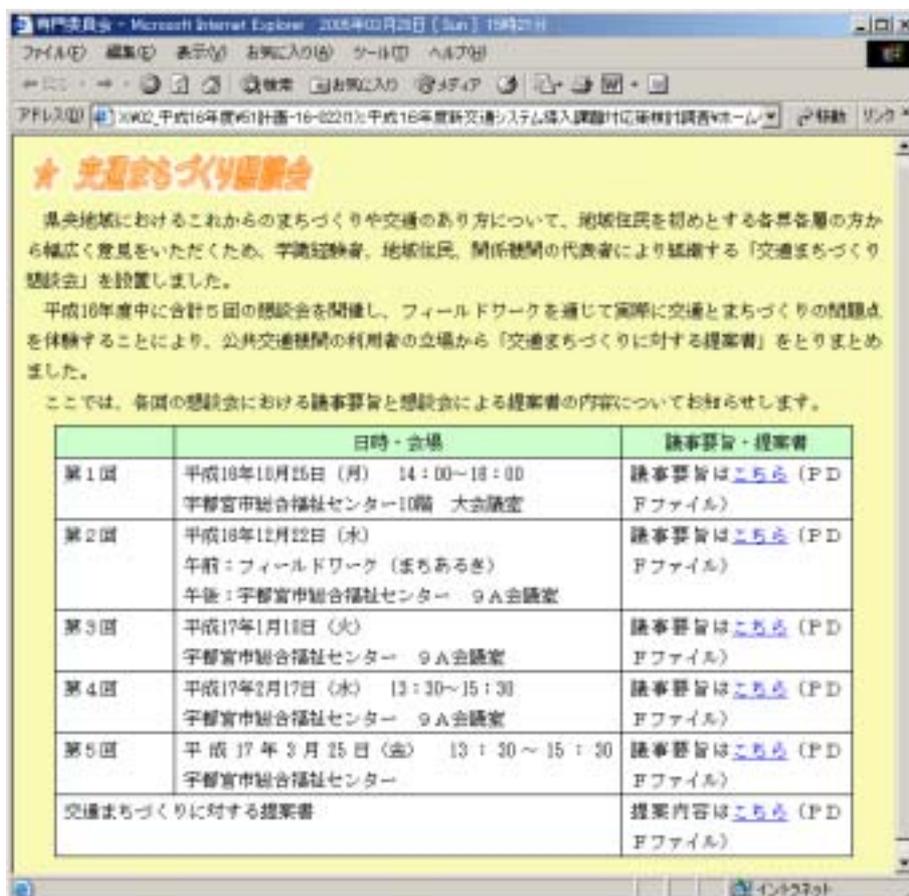
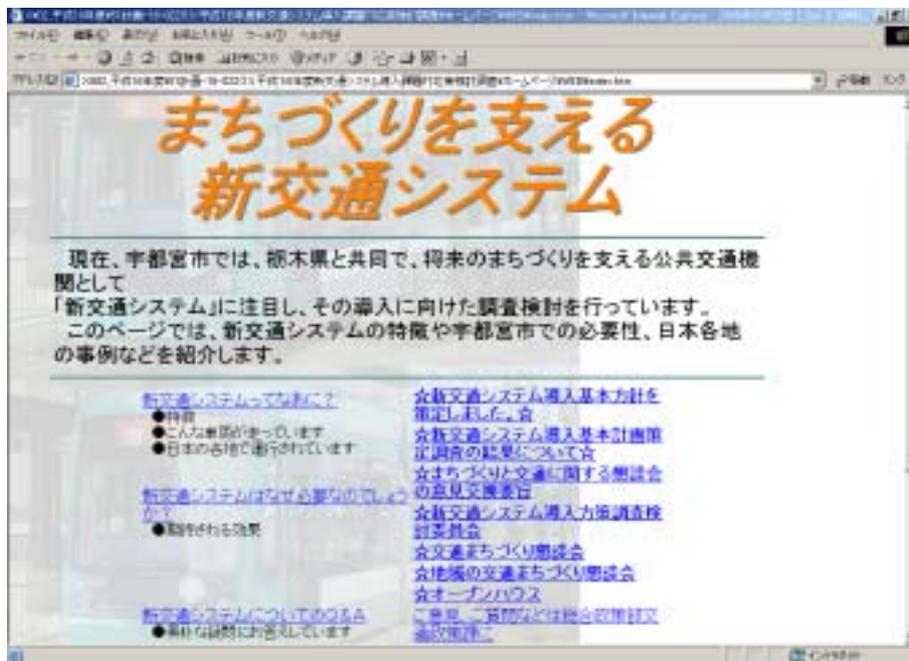
写真 交通まちづくり懇談会の様子



写真 オープンハウスの様子

## 4.3 広報・広聴活動の支援

4.1 で検討した合意形成スキームに従い、ホームページ作成等、広報・広聴活動を支援した。





専門委員会 - Microsoft Internet Explorer 2025年02月20日 [Thu] 15時22分

ファイル(F) 編集(E) 表示(V) お気に入り(I) ツール(T) ヘルプ(H)

アドレス http://www2.city.nagasaki.jp/.../...

## ★ オープンハウス

新交通システムの導入に向け、市民との合意形成・市民の意識改革を促進するために、市の施設や都心部の空き店舗等を活用して、パネル展示やビデオ放映等を通じて新交通システムに関する情報提供を行う「オープンハウス」を設置しました。このオープンハウス中に相談ブース等を設置し、参加者の方々から新交通システムの導入に係る意見をいただきました。

ここでは、オープンハウスに寄せられた主な意見について、お知らせします。

	日時・会場	主な意見
オープンハウス 「世界と日本の新交通 I.R.T展」	平成16年8月11日(水) ～8月19日(日) 宇都宮ラパーク長崎屋2階棟本場	オープンハウスに寄せられた 主な意見は <a href="#">こちら</a> (PDFドク メント)。

ページが表示されました

インターネット

## 5. 対応策のとりまとめ

前章までの検討を通じて、次年度以降の検討課題を整理すると、以下のようになる。

### (1) L R Tを軸とした公共交通システムの実現に向けた課題

シームレスな公共交通システムに向けた交通結節機能の強化

階層的な公共交通ネットワークの構築により、利用者にとってわかりやすい公共交通が実現すると考えられるが、その際ネットワークの継ぎ目となる交通結節点の機能強化が重要である。

特に、新たにトランジットセンターとして整備する桜通り十文字付近、清原地区センター付近、テクノポリスセンター地区付近については、単に交通が結節するだけでなく、まちの核としての機能を持たせる必要があると考えられる。

シームレスな公共交通システムに向けた乗り継ぎ利便性の向上

階層的な公共交通ネットワークを構築した場合、利用ルートによっては乗り継ぎが生じるケースがある。この場合、(1)に示したような交通結節点整備により物理的な移動抵抗を軽減するとともに、均一料金制やダイヤ調整などソフト面での乗り継ぎ抵抗を軽減することが重要である。

理想的な公共交通システムの実現にむけた住民・事業者・行政の協力

理想的な公共交通システムを実現するためには、当然のことながら一定のコストを要する。これに対して、これまでのように公共交通の事業採算性を重視して考えていくのではなく、必要な社会インフラの確保という観点から、住民・事業者・行政が連携協働していく方策について検討する必要がある。

例えば、住民においては、自分たちが使う公共交通に対する一定のコストを負担するとともに（運賃、税金、寄付金等）自ら進んで公共交通を利用するライフスタイルに転換することが望まれる。一方、事業者においては、事業採算性だけでなく、利用者の利便性を踏まえた理想的な公共交通システムの実現に向けた運営を行うことが望まれる。さらに、行政においては、このような理想的な公共交通システムの実現に向けて住民・事業者との協力・連携を図るとともに、採算面における支援として、例えば道路インフラと同様の考え方で必要な公共交通コストを負担するといった考え方の転換が重要と考えられる。

## (2) まちづくりと連携した面的な地域交通計画に関する課題

### 中心市街地における交通まちづくりの具体化

本委員会では、中心市街地における交通まちづくりに対するアイデアを整理し、望ましい交通まちづくりのあり方について検討してきた。

今後は、地元関係者や関係機関との連携のもと、宇都宮市中心市街地の実情に合わせて、より具体的な計画を検討していく必要がある。

### 交通管理者，道路管理者，商店主を含めた地元住民等との協議調整

国内でも、松山や岐阜などで、交通特区等を申請し、これまでよりも交通規制や道路使用に関して運用が容易くなってきたものの、あくまでも関係者の合意形成の下に行われることとなっているため、今後、これらの協議調整を積極的に進めていくことが課題となる。

上記を進める上で、実際の利害関係者（商店主，住民）が自らの問題として積極的に関与する姿勢が望まれる。

## (3) 事業・運営に関する検討課題

### L R T事業に対する支援策の強化

新規補助制度の導入により、基本計画で想定した需要の最大値を確保できれば、初期投資に要する借入金の返済も可能と考えられる。しかし、需要の不確実性・リスク、低廉な運賃サービス等を勘案すると、さらなる支援策の強化について検討する必要がある。

### 需要の確保及び喚起

に示したように、健全な事業運営のためには、基本計画で想定した需要を確保するとともに、それ以上の需要を喚起することが重要である。需要喚起策の検討にあたっては、公共交通利用に対するマーケティングの観点から利用者ニーズを的確に捉えることが重要である。また、公共交通事業者の努力だけでなく、シームレスな公共交通システムの構築や、適切な自動車利用の誘導、まちづくりとの一体的な取り組みについて検討する必要がある。

### 事業運営主体の検討

3.に示したように、事業運営スキームの考え方によって、事業採算性の見通しも大きく異なる。したがって、L R Tに対する支援策の動向も視野に入れ、宇都宮の情勢にあった事業運営主体について検討を行う必要がある。

### 既存交通事業者との連携強化

L R Tを導入するにあたっては、既存交通事業者との協力・連携が不可欠と考えられる。したがって、国内外の先進事例も参考にしつつ、必要な行政支援のあり方も含めて、既存交通事業者と協働で検討を進める必要がある。

## おわりに

今年度の検討作業は、平成 15 年 5 月に公表された「新交通システム導入基本計画策定調査結果」において明らかになった L R T 導入に対する課題等に対し、その対応策を検討する事を目的とし、「新交通システム導入方策調査検討委員会」を設置し 4 回の委員会において、様々な検討や議論を積み重ねてきた。

平成 16 年度は、「新交通システム導入基本計画」が策定された当時に比べ、L R T に関して国が積極的に支援する動きもあり、これらを取り巻く周辺環境も大きく変わっていると直接、肌で感じた。このような点を勘案し、委員会では、これら社会情勢の変化も十分に勘案し、課題対応策の検討を進めてきた。加えて私自身、まだ十分ではないと感じていた、基本計画を本当の意味で完成させるために、精力的に、議論、検討作業等に取組んできたつもりである。

また、「新交通システム導入基本計画策定調査」時において欠落していたとも考えられる、「市民を置き去りにした」部分については、今回、おそらく宇都宮では、初めての試みであろう、地域住民を中心にした委員で構成する「交通まちづくり懇談会」の意見も積極的に取り入れ、「地域住民と一緒に考える」形で検討を進めてきた。

「新交通システム導入方策調査検討委員会」でも、L R T を導入することが最終目的ではなく、L R T 導入をまちづくりの起爆剤として活用し、様々な取り組みを進める事の重要性を踏まえた考え方を中心に、地元バス事業者 3 社にもご参画頂き、宇都宮市を中心とする県央地域の公共交通が抱える課題、問題を真剣に議論できたことが何よりの収穫であり、現在、日本中の地方都市が抱える問題の、処方箋の一部を創ったとも思われる。

L R T 導入は、道路交通問題の解決に止まらず、都市再生、高齢社会、環境問題の視点から都市の装置、として必要不可欠なものであるが、L R T が宇都宮の街を走るまでには、今回検討を進めてきた課題以上の困難な問題が沢山ある（例えば：事業運営主体の問題、理想的な公共交通ネットワーク構築のための関係事業者間の調整）とも考えられる。しかし、これらを解決し、軌道がなかった宇都宮に L R T を走らせる事は、全国的にも注目を集め、栃木県・宇都宮の大きなアピール材料となり、公共交通ネットワークを十分に活かしたまちづくりを行うモデルケースになる。このような状況であるが、次年度より栃木県もこれらの課題解決に向けた取り組みに、復帰してくれるという心強い話もあり、導入にむけた歩みが一步步確実に進むことが期待されている。

今後、今年度検討がなされた内容を含め、様々な L R T 導入に関する情報を積極的に発信し、L R T 導入をテーマとして、まちづくり、地域づくりに関する住民との対話や議論の積み重ねが重要となり、多くの住民が他人事ではなく自分の事として、議論が深まるような周辺環境を行政が積極的に整えていく必要がある。

日本で最初に L R T が導入され斬新なデザインの車両が新しい宇都宮のシンボルになる日を夢見て。

平成 17 年 3 月

「新交通システム導入方策調査検討委員会」委員長  
古池 弘隆 （宇都宮大学教授）

発行：宇都宮市

編集：宇都宮市

連絡先 宇都宮市総合政策部交通政策課

栃木県宇都宮市旭 1-1-5

TEL 028-632- 2132 (直通)

調査委託 (社)日本交通計画協会

東京都文京区本郷 3-23-1

TEL 03-3816-1791