

平成18年度 第4回 新交通システム導入課題検討委員会 議事録

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

出席者：委員 24名中 21名 ほか

開 会

藤本委員長

- ・本日の議題の1から4については、作業部会において関係者との意見交換等を交えながら検討を進めてきた。
- ・議題5では、報告書の取りまとめについての説明と、大通りの社会実験の報告がある。
- ・今回は実質的な議論が出来る最後の委員会なので、資料の説明時間を極力短くするなどして、出来るだけ委員の皆さんが議論する時間を確保したい。
- ・補足説明は省略するので、作業部会の古池委員、そして樋口、森本両助教授においては、適宜御発言を頂きたい。
- ・議題(1)「総合的な交通施策の展開」に入るが、まず斉藤委員の意見書について、本人から説明をお願いします。

斉藤(俊)委員

- ・意見書は、社内のLRTに関するチームで作成したものであり、会社としての意見でもある。
- ・まず「まちづくりと一体となったLRT導入計画ガイダンス」において指導されている「LRT以外の施策パッケージとの比較検討」が必要なこと、施策パッケージの評価、透明性の高い需要予測が必要なことの3点を記載させていただいた。
- ・西口に関しては、「バス利便化」を中心とするパッケージとの比較検証が不十分ということで、弊社前任委員の福田がH17年にLRT反対を表明した経緯があるが、やはり現状ではバス事業者としては導入に賛成できない、反対だということを明言したい。
- ・反対理由の一つ目は、先ほどと重複するが、「バス利便化」を中心とするパッケージ、「道路整備」を中心としたパッケージとの比較検証がまだ不十分ではないかということ。
- ・2つ目は、LRTの特性は既存一般乗合バスの利便化を中心としたパッケージで十分対応可能であり、経済合理性から見てもはるかに優位性があるのではと認識していること。
- ・3つ目は、大通りの自動車交通への影響については、LRTの導入実験と銘打って、平日の複数日にまたがって実験が行われなければ、信頼できる結果が出ないと認識している。
- ・4つ目は、大通りにおける既存の一般乗り合いバスの運行継続、廃止を明確にして頂きたい。
- ・またバスだけでなく、タクシーや一般自動車も通り抜けできるのか、またバスの迂回ルート運行を認めるのかについても、明確にして頂きたい。
- ・多額の費用を投じて既存のバス公共交通と入れ替える経済合理性、必要性を明確にすべき。
- ・大通りへのLRT導入は、利用者にとっての利便性の低下や負担増に直結する危険性が高いが、当社の路線は乗り換えなしで宇都宮中心市街地やJR宇都宮駅に行きたいという利用者の強いニーズに応えたものである。
- ・大通りの運賃収入で補填されている郊外部の赤字拡大に伴う補助により、県民・市民の税金負担増大につながる可能性が大きい。
- ・赤字が税金負担で賄いきれない場合、赤字路線の統廃合が避けられず、交通機関の不便地域の拡大につながる懸念が増大することから、西口のLRT導入は反対。
- ・東口については、当初の目的であった渋滞問題が概ね解消しつつあることから、一旦立ち止まって「道路整備」を中心とするパッケージと比較する時期にきているのでは。
- ・需要については、実際やってみないと判らないことが多いと思うので、楽観的に論じることは避け

なければならない。

- ・多摩都市モノレールや埼玉高速鉄道の需要予測にあたっては、事前に充分精査されたが、それでも当初計画と実績が大きく乖離し、多額の損失を抱えている。
- ・予算概算要求について、対象はLRTだけなのか、道路やバスについても適用されるのか。
- ・LRT導入はバス事業者への影響を避けられず、多大なる企業価値の毀損や財務体質の弱体に繋がる恐れがあることから、民間事業者として営業補償金を求めざるをえない。
- ・地域の皆様に未永く利用頂く交通事業者として、健全な財務状態の維持が必要な事を理解頂きたい。
- ・事業者が公営か民営かについては、適正収益が確保されなければ民間は参画不可能である。
- ・車両以外のLRT関連設備の更新費が事業計画に計上されていないのではないか。
- ・民間事業者の現実的な経営感覚からすれば、初期投資で相当額税金が投入されても、事業を採算ラインに乗せるのは難しく、民間事業者の参画は不可能ではないか。
- ・もし運営費しか賄えないのであれば、資本の論理からしても、民間が事業者となる公設民営は不可能であり、第三セクター方式しかないのではないか。
- ・採算性については、最善のケースと最悪のケースを示し、最悪のケース以下にならないことを行政が市民県民にコミットする必要がある。
- ・恒久的なバス運行補助の増加について、宇都宮市民だけでなく他の市町村民にも同意してもらう必要がある。
- ・初期投資に対する国の負担が94億円のみで、県民市民の負担が225億円を超えることを充分認識すべき。

藤本委員長

- ・ただ今の意見に対して、事務局から何かあるか。

事務局（栃木県都市計画課・池澤課長）

- ・斉藤委員の意見は、バスの経営や将来のLRTの運営に対する不安であると認識した。
- ・モータリゼーションの進展に伴い、バス利用者が減少傾向にある一方で、行政は公共交通の利用促進を呼びかけており、そこにギャップがある。
- ・これまで行政や事業者が様々な利用者増加策を講じてきたが、その成果は一向に現れていない。
- ・中心市街地が衰退し、環境問題が顕在化するにつれ、免許を持たない交通弱者の移動手段の確保が必要との声が市民の間から高まってきた。
- ・こうした中で、新たな公共交通をやるのではなく、現在のバスを中心とした公共交通ネットワークの中にLRTを入れたらどうかということで、検討が始まった。
- ・JR宇都宮駅西側の大通りには、1日2000台を超えるバスが走っているが、これを全てLRTが取って代わるのではない。
- ・如何に乗換抵抗を低減していくかを議論していかなければ、サービスレベルの向上は無理。
- ・経営については、これまで行政は補助金を出すだけで、交通事業者に全て任せていたが、少しその仕組みを変えていきたい。
- ・先進都市では、行政が交通局などを設けるなど公共が運営してきたところもあるが、赤字で行き詰まっていることから、公共は一步下がってインフラの整備だけに関わって、運営は民間に任せようという「公設民営」のシステムを前回委員会でも提案した。
- ・決してLRT導入が決定したわけではなく、LRTをたたき台として、皆さんに乗ってもらえる公共交通について議論していきたい。

事務局（宇都宮市・久保副参事）

- ・次年度は、LRT導入を含めた将来公共交通ネットワークの実現に向けた検討を行っていく。
- ・行政や交通事業者など関係者で構成される協議会を設置し、具体的に乗換施設や役割分担などを議論しながら、宇都宮市の都市交通戦略を策定したい。
- ・そのためには行政と事業者の密接な連携が必要不可欠なことから、今後も引き続き意見交換など交

えながら検討作業を進めたい。

藤本委員長

- ・事業者の意見を伺うことは大切であると思う。
- ・委員の皆様から御意見を頂きたい。

平田委員

- ・当社も同じ交通事業者として、つくばエクスプレスなどの開業に伴う旅客の減収が予想される中、経営努力をして鉄道を維持していかなばならない立場にある。
- ・「需要予測が楽観的すぎる」という意見について、新交通システム導入基本計画策定委員会では、先行事例での需要予測の誤りを参考に、かなり厳しい需要予測を行ったという経緯をご存じなのか伺いたい。
- ・「L R Tは交通事業としてインフラ率が低く、事業採算性が厳しい結果になる事例が多い」という意味が個人的には理解できない。
- ・L R Tと「バス利便化」、「道路整備」との比較検証が不十分といているが、「バス利便化の方が明らかに経済合理的に優位である」と述べていることと矛盾するのではないか。

斉藤（俊）委員

- ・今のご質問は会社に持ち帰って後日回答したい。

藤本委員長

- ・他に意見がなければ、資料1の説明をお願いします。

事務局（宇都宮市L R T導入推進室・宇梶室長）

【資料1「総合的な交通施策の展開について」説明】

藤本委員長

- ・委員の皆様から御意見を頂きたい。
- ・意見が無いようですので、資料2の説明に入りたい。
- ・何か御意見があれば、後ほど承りたい。
- ・資料2の説明を簡潔にお願いしたい。

事務局（宇梶室長）

【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～」説明】

藤本委員長

- ・委員の皆様から御意見を頂きたい。
- ・今回の委員会が実質的に皆さんと議論できる最後の機会でありますので、一人ずつ御意見をいただく時間を設けたい。
- ・ついては、資料の説明を先に最後まで済ませたあとに、皆様からの意見を一括して受けたい。
- ・よろしければ、説明をお願いしたい。

事務局（宇梶室長）

【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」説明】

藤本委員長

- ・資料1～4について委員の皆様から御意見を頂きたい。

佐藤委員

- ・基本理念の基本認識について、「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・・・」とあるが、「栃木県が・・・」というのがあると何となく良い。
- ・資料1の今後の検討課題に、新渡河橋の交通量の実態把握を入れて欲しい。

内海委員

- ・LRTの推進には賛成だが、車社会を変えていくとなると、非常に明確な意思表示が必要。
- ・利用者がLRTの電停までどうやって行くかが重要なカギであり、バスなどを充実する事によって利便性が上がるので、是非力を入れて検討して欲しい。
- ・採算性を重視しすぎると利便性が落ちるので、充実する方向で検討して欲しい。

中村委員

- ・資料1に車両の相互乗り入れとあるが、将来的に検討すると理解すればよいのか。
- ・JRの立場から言えば、もし乗り入れるのであれば安全面など検討すべき項目が、かなりあるので、あまり期待するような表現は良くないのでは。
- ・公設民営方式とした場合の採算ラインが32,900人となるが、そのときの事業者の負担は35億円だけなのか、詳細を教えて欲しい。
- ・魚の骨のネットワークは、高齢者などに乗換が生じるので、理解を得られるようなPRが必要。

事務局（宇梶室長）

- ・まずはLRTとJR宇都宮線や東武宇都宮線とうまく乗り換えられる仕組みを造って行くことを考えており、相互乗り入れは将来の課題である。
- ・32,900人という採算ラインは、H19年度の国の予算案の公設民営方式を前提とした数字であり、車両にかかる初期投資とランニングコストを見込んでいる。

斎藤（公）委員

- ・大型店は、車に依存するところが大きく、極論を言えば大型店の駐車場に入る車の台数を計算すれば、売り上げも計算できる。
- ・大通りの車線が1車線になったとき、どれだけ車の通行量が減るのか、具体的な数字を出すことは出来ないのか。

藤本委員長

- ・大変重要な要望でした。ありがとうございました。
- ・それでは、一人ずつ御意見をいただきたい。

足立委員

- ・事業運営手法については、大枠が決まってから運営事業者の段階で採算性向上を工夫できる範囲は限定されるのでは。
- ・例えば需要予測が3万3千人を大きくはずれた場合、事業者が負担できるリスクは限られており、需要リスクは大元の総合交通政策の部分で担保されていないと一事業者がリスクを負いきれない。
- ・関係者できちんと責任を明確にして役割分担を図る必要がある。
- ・利用料金や乗換時間がどうなるかなど、具体的なイメージを早く提示して、その上で需要予測などを検討していく必要がある。

新井委員

- ・初期投資の事業者負担35億円については、関東自動車の斉藤（俊）委員の発言にあったように、大変難しいと思うが、県の方で何か考えはあるのか。
- ・斉藤（俊）委員の話の内容については、非常に納得のいかないところがある。

- ・人体に例えると大動脈、大静脈をLRTが担い、毛細血管をバス会社が担うということで、結果的に、駅を中心とした循環バスという新しい路線が開発される。
- ・大通りには2千台のバスが走っているが、馬場町の商店街の人に聞くと、ガラガラでほとんど人が乗っていないということなので、これが2百台に減らせるのでは。
- ・そうなると盛岡でやっているバスターミナルは絶対必要。
- ・この様なことを、果たして関東自動車さんは、会社をあげてどこまで考えたことがあるのか。
- ・盛岡では、ゾーンバスシステムを導入して燃料消費等の点で非常に合理的になったと、バス会社も喜んでいて。
- ・JR宇都宮駅西口のバスの大混雑や、乗り場が判らないといったお客に不便をかけている現在のシステムをどう改善していくのかということが、関東自動車に課せられた義務だと思うので、行政と関東自動車に対する指導をお願いしたい。

事務局（宇梶室長）

- ・35億円については、H19年度の補助制度を基に前提条件を整理したもので、初期投資負担の軽減や事業運営主体の検討と関連して検討していく部分と考える。

事務局（池澤課長）

- ・ケース3において、35億円は事業者負担であり、225.2億円が国庫補助事業、95.1億円が国庫補助の対象にならない県や市の単独事業部分である。
- ・今回のケースでは、32,900人が乗らなければ経営が成り立たないという結果を一応出しているが、これだけ乗せるための取り組みや仕組みを考えていくことが今後の課題である。
- ・この事業者負担の35億円を軽減できないかという点については、低利な融資等様々な方策を模索していきたい。

臼井委員

- ・私はいわゆる交通弱者ではないが、これから積極的に公共交通を利用したいと考えている。
- ・納得いく料金で便利であればいくらでも使いたいし、色々なことを考慮すると税金を投入することもあるべきだと思う。
- ・斉藤（俊）委員の意見書の中に「既存一般乗り合いバスの利便化を中心としたパッケージで十分対応可能、かつ経済合理性から見て遙かに優位性がある」旨があるが、本当に関東自動車が具体的なアイデアを持っているのなら、是非伺いたい。
- ・前回の委員会でも、バスは一体どうなのかという発言があったが、一般利用者としては、公共交通を担う事業者としてどうするのかということを知りたい。
- ・私も生まれて五十数年バスに乗っているが、今のままでは大変不便である。
- ・雨の日などは、お年寄りが座るところも無く濡れながら傘を差してバスを待っている。そういうところを改善するのが公共交通事業者としての経営努力だと思う。
- ・広島電鉄では、利用者を立たせず、待たせず、濡らさずというのを一番に考えていると聞いており、それが利用者に伝わると、利用者も少し頑張らなくて済むようになる気持ちになる。
- ・お金を掛けなくても出来る、利用者に分かり易い形のきめ細やかな企業努力はまだまだあると思う。

大井委員

- ・大事な税金を使っている訳ですから、きちんとした形で市民の方に理解を求めることが必要。
- ・先日的大通りにぎわいまつりで、市民の方々と話す機会があったが、LRT構想そのものが伝わっていないように感じた。
- ・交通事業者として言わせて貰うと、祖母井茂木方面からの路線バスは現在行政から補助をいただきながら運営しているので、LRTの路線と重複するとなるとバス路線の削減に拍車がかかる懸念がある。

大田委員

- ・バス側としての意見は先ほどの斉藤（俊）委員の意見に包括される。
- ・基本理念については、理念は行政が作るものでバス事業者が作るものではない。
- ・理念は理念で判るが、現実のバス経営とマッチしないのではないか。
- ・例えばトランジットセンターを設けて循環バスでいいのではと言われても、お客が本当に満足するのかが、まだよく分からない。
- ・補助制度の新設を受けて、採算ラインが4万5千人から3万2千人に下がったが、栃木県全体のバス利用者が1日6万人ですので、本当にこれだけ乗るのか。
- ・需要予測を見るとバスからの乗り継ぎ7千2百人が無くても採算が取れそうに見えるが、本当にそうなのか。3万2千百人はどこから出てきた数字なのか。

金柿委員

- ・今日の具体的な資料の中の数字とは違う、全体的なまちづくりという観点で話をしたい。
- ・宇都宮はバスもかなり多く通っていると思うが、知らない都市から来た人が利用しやすいかという点、正直利用しづらいという意見を聞く。
- ・その辺をバス事業者の今後の課題として検討し、利用しやすいような方策が必要ではないか。
- ・何より、短いスパンでなく、これからますます進む高齢化社会、交通弱者が安心して安全に暮らせるまち宇都宮に。
- ・大通りの交通渋滞や自転車の問題などの悪いイメージもある中、新たなLRTという視点でのまちづくりで悪いイメージを払拭して、いいイメージになるように。
- ・宇都宮という都市が道州制の州都として「誇れるまち」ということが、子供達に残していく我々の責務ではないかと思う。

小林委員

- ・商店街など、2, 3回続けてやっていくと「よくわかってきた」という意見を聞く。1回目は対立して構えている感じだが、それが崩れてくる。基本的には情報不足という感じがする。資料にも今後継続していくとあるので、ぜひ継続をお願いしたい。
- ・大通りがどうなるかということは大きな関心事ではあるが、それ以外のまちづくりの部分で公共交通の認識がなかなか出てこない。盛岡の事例があるが、こういうものでより具体的に、例えば今泉にお住まいなら盛岡の事例だとなつていくというようなものがあればよりわかりやすくなると思う。
- ・また、「利用者としてどういうコースがあればいいか」というような意見を聞くようにするとより身近に感じられると思う。
- ・最大の課題は乗換抵抗。なかなか妙案が出ないがなるべく早いうちに検討してほしい。

斉藤（公）委員

- ・資料2の「トータル的なまちづくり全体像の明確化」「公共公益施設のLRT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」は皆同じ意味だと思う。これを文字だけでなくぜひ実行してほしい。こういうことを前提にLRTを実行してほしい。
- ・加えて、自家用車からLRT、公共交通に転換するという市民県民の意識を高める運動がこれから大変重要。これをしないと、せっかく出来ても誰も乗らないということになってしまうのでよろしくをお願いしたい。

新屋委員

- ・今日は、資料1で都市構造をこういうふうにしていくという資料が出てきたのは非常によかったと思う。
- ・LRTの議論をしているとどうしても各論に入ってしまう、LRTのためのLRTになってしまうが、そうではなくて、目指さないといけない都市構造があって、それを実現するためにLRTが必要だということは絶対に見失ってはいけない。

- ・今後、LRTとしての検討と併せて、将来目指すべき都市構造の姿についても、もっとわかりやすくビジュアル的に示す努力を平行していただければと思う。
- ・また、バスについていろいろな方から意見があり、電停に人を持ってくるためにバスをもっと充実させるべきという話だったが、全く同感。いろいろな電停にバスで利用者運ぶ取り組みを市と県でも進めてほしい。そうすることによって初めてLRTが成立すると思うのでそういう取り組みをぜひ進めていただければと思う。

中原委員

- ・資料1で総合的な交通施策の展開という視点が出てきたことが1番大きいと思う。
- ・幹線を位置づけそれ以外のところについては支線を送り込むという視点は、現状の宇都宮市の交通を考えたときに弱い視点だったと思う。
- ・市民との連携という形でいろいろな取り組みを展開していると思うが、その際にも、どこを幹線と位置づけ、そこに支線交通を毛細血管のような形で送り込むというコンセプトで市内の交通を展開させるということを一体的に市民に示していく努力をしてほしい。
- ・ポイントは支線となる交通をいかに便利にしていくかということと、乗継のポイントをいかに抵抗なくしていくかということ。
- ・LRTも幹線交通の一つのツールと考えているので、LRTがいいのかバスを便利にする方がいいのか議論になっていけばいいと思う。

中村委員

- ・資料1の基本認識の3つ目、「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」はまさにそのとおりだと思う。このためには、公的資金投入も必要だと思っている。
- ・今後は、県民の理解を得ながら検討を進めていくということやっていければと思う。

根岸委員

- ・我々バス事業者は、いわゆるフィッシュボーンネットワークと、フィーダー路線を担う一般乗合の各自動車運送事業が成り立っていくのかということが一番懸念している。
- ・LRTとの共存はあっても共栄があるのか。

平田委員

- ・宇都宮のLRTについては、宇都宮エリアのみならず、県全体の帰趨を左右する重要な問題と認識している。
- ・東武鉄道においても、今後の厳しい経営環境の中で事業を維持していくためには、中心市街地の活性化が必須であると考えている。
- ・LRTは交通機関というより、都市施設の一環として、まちづくり総体の中で考える必要がある。
- ・事業運営手法について、第三セクターはデメリットを生じるケースが多くなっている。
- ・バランスシートを崩さない確実なスキームを担保できるかどうか、民間出資を仰ぐ上での前提となる。
- ・さらに、地域に愛着を持つ熱意ある経営者を得ることも重要。

矢口委員

- ・お年寄りや障害者がストレスを持たないで気軽に乗れたらどんなに素晴らしいか。
- ・どうしても元気な方々のつくる計画ということもあり、高齢者や障害者の立場になってみないとわからないことがたくさんある。
- ・弱者と言われる人たちとよく話し合っ、その人達にこれからは安心してまちの中に出て行けると理解してもらえたらうれしい。

渡辺委員

- ・ L R Tを引くということは、環境をよくすることと、自家用車の利用者を公共交通に転換させることだと考えているが、L R Tがどんなに便利でも、L R Tよりいいものが出来ても、自家用車が一番便利。それを考えると、自家用車をいかに制限するかということをもう少し具体的にやらないと、いくらいい案を出しても机上の空論ではないかと思う。

古池委員

- ・ 斉藤委員からの意見書をスタートに話を伺ってきたが、根本的にバスとL R Tの対立の構図で話が進んでいる気がする。しかも、既にかなり小さくなっている公共交通の利用者を奪い合う構図で進んできたのではないかという気がしている。
- ・ 渡辺委員の指摘のとおり問題は自動車。栃木県は日本で2番目に保有率が高い自動車社会。日本で1人当たりのガソリンの消費量が高いのが宇都宮。これだけの自動車依存社会に対してどういう対策をとるか。
- ・ 今日の下野新聞によると、人口10万人当たりの交通事故死亡者数ワーストワンに栃木県がなっている。その少なからぬ部分が高齢者。高齢者事故は10年前の倍以上に増えている。
- ・ 空洞化の問題、渋滞の問題、これらは全て自動車依存社会に端を発しているのではないか。
- ・ I P C Cという気候変動に関する政府パネルによると、過去100年の地球の温度変化は0.8度だった。6年前、今後100年の温度上昇は6度と言っていたのが、100年で7度上がるということがかなりの確度で報告されることになっている。
- ・ 日本の場合、CO2の排出の少なくとも2割以上が車からの排出。しかも栃木県においては排出量の伸びが非常に大きい。
- ・ こうした状況を考えた場合、今の宇都宮が本当に持続可能な都市となりうるのか、問題提起をしたいと思っている。
- ・ 採算性の問題もずっと議論されてきた。当時の補助制度のもとで、一つの試算として第三セクターで試算して赤字になった。その後ずっと、この赤字、黒字の議論が続いている。
- ・ 新しい公設民営という考え方が出てきたことは非常に心強い動きではないかと思っている。
- ・ 税金をL R Tに使っていいのかという議論があるが、公共交通は都市のインフラ。道路は税金を使ってどんどん造っているが、同様に車を運転できない人の移動の確保を担保するL R Tを含めた公共交通の整備は絶対に必要ではないか。
- ・ そういう認識を県民、市民の皆さんに理解いただく意味では行政や我々の仕事は大切。
- ・ 地球環境問題、高齢者が安心して快適に暮らせる社会を作っていくためにも、公共交通とまちづくりを前向きに考えていく必要があるのではないかと考える。

森本助教授

- ・ 皆様のご意見はごもっともだが、交通政策の評価軸がどんどん変わっているという認識をぜひ皆さんに持っていただきたい。
- ・ 従来交通政策は、交通円滑化や単独事業での採算性を議論していたが、今は、まちづくり全体で評価するのが世界の先進国の常識となっている。
- ・ いまだに昔の評価軸で皆さんが議論しようとしているところに、本当にこれでいいのかという感じがする。
- ・ こんなまちをつくるんだ、こういう土地利用計画でこういう都市の形をつくるんだということを、市民県民に強烈にアピールしていかなくてはと思う。

樋口助教授

- ・ 採算性の問題は、適切な事業者を選定し、あるいは適切な事業舞台を構築し、その運営をモニタリングさえすればある程度対応できる問題だと思う。
- ・ 交通事業者の方を交えていかに今後議論を深めていくかが、今後の最大の課題だと思う。

藤本委員長

- ・作業部会にはまた大変な苦勞をかけるかと思うが、今いただいたたくさんの意見、要望を参考に、次回の最終委員会に向けて引き続き検討作業をお願いしたい。
- ・最後に、議題(5)「その他」について、事務局から報告書の取りまとめについて説明をお願いする。

事務局(宇都宮市LRT導入推進室・宇梶室長)

- ・本年度4つのキーワードで議論し整理していただいた内容については、昨年度の報告書とは別冊にして、今年度版ということで取りまとめ作業を行っていきたい。
- ・素案が整理された段階で各委員の皆様へ提示し、ご意見をいただきながら加筆修正を行い、次回の委員会には成案の形でお示ししたい。

藤本委員長

- ・今の説明にあったような方針で報告書を取りまとめるということによろしいか。
- ・委員の皆様には事前に素案をお示しして意見をいただくことになるので、ご協力をお願いしたい。
- ・次回の委員会には、いただいた意見をもとに成案の形でお示するということが、表現方法等については事務局に一任いただくこともあるかと思われるのでご了承願いたい。
- ・続いて、「大通りにぎわいまつり」の結果報告について報告をお願いする。

事務局(宇都宮市LRT導入推進室・宇梶室長)

- ・道路空間を活用した中心市街地のにぎわい創出では、2日間で9万人の参加があり、まちの回遊性が生まれたと言えるかと思う。資料2枚目のグラフに結果を示している。
- ・トランジットモール化による自動車交通や商店街への影響は3枚目の資料の赤い矢印でその状況を示している。また、4枚目の資料で、それぞれの評価を棒グラフで示している。
- ・歩行者、自転車、公共交通を中心とした交通体系形成に関する課題では、バスの運行に関するもの、パーク&バスライドやサイクル&ライドの仕組みについて、自転車駐輪の3点で課題を整理した。

藤本委員長

- ・各委員から意見はありますか。無ければ、これにて議事は終了とする。

事務局(宇都宮市LRT導入推進室・宇梶室長)

- ・報告書についてはなるべく早い段階でお送りしたいと思う。何かお気づきの点、不明な点等がありましたらご連絡いただきたい。
- ・次回は最終委員会になり、3月下旬を予定している。日程等は後日連絡する。
- ・何かご意見等あれば、事務局まで連絡頂きたい。
- ・これをもって「平成18年度 第4回新交通システム導入課題検討委員会」を閉会する。