

第1回 まちづくりと交通に関する懇談会 意見交換の要旨

日時：平成 15 年 12 月 18 日(木) 午後 7 時から
場所：東コミュニティセンター

《まちづくりに関する事項》

まちの魅力について

まちの中に魅力がないといけない。集客施設が必要と思うが、その考え方は？

(回答)

- ・ まちの中の魅力づくりにはいろいろな方法があり、宮まつりは、僅か数日で 20 万人を超える人を集めています。
- ・ 集客施設の整備とイベントを組み合わせ、人が集まりやすい環境にすることが重要で、それを助ける手段が L R T ではないかと考えられています。
- ・ 人が集まらないところには、お金は集まりませんし、魅力があるところやほしい情報がある所には、自然にたくさんの方が集まっています。
- ・ 宇都宮には良いところがたくさんあるのですから、これらを公共交通でつなぐことによって、さらに魅力あるまちづくりが可能になるはずです。

東西交通のあり方

大通りを J R 宇都宮駅のところで横断させ東西をつなぐべき。朝夕の激しい渋滞を解決してほしい。そうしないと西側の再生も出来ないのではないか。

(回答)

- ・ 東西の連結はクルマにのみ頼ろうとするから問題があり、L R T なら定時制の確保も出来るので、解決が可能と考えられます。
- ・ 都心内部にクルマを乗り入れることは、地価が高く、本来、別の目的として高度利用をすべき土地を駐車場として使うことになるなど、投資効率が、極めて悪くなります。
- ・ 高層ビルのエレベーターがあることが当たり前のように、まちの中の水平エレベーターが L R T であり、まさに「都市の装置」であると言えます。



《新交通に関する事項》

導入効果に関することについて

L R T 導入にあたっての費用対効果や経済的波及効果を、もっと具体的に、わかりやすく示してほしい。

(回答)

- ・ 導入効果には直接効果、間接効果の2種類があります。
- ・ 直接効果は、例えば、工事に要する費用が地元に着る経済的な効果が上げられます。
- ・ 間接効果は、民間投資の誘発効果や税の増収効果などが上げられます。
- ・ 直接効果は、目に見えるもので、比較的わかりやすいものの、間接効果については、なかなか目に見えにくくわかりにくいのが現状です。
- ・ 経済的波及効果については、中心市街地の活性化、環境への負荷の軽減、交通事故減少、渋滞による時間損失や、精神的なストレスの解消などを総合すれば、250億円かかる工事費に対して、その10倍以上の効果があると考えられます。
- ・ 一方、基本的人権として人が自由に移動する権利、いわゆる「交通権」が認められるべきとの考え方があり、公共交通を整備することは、これらを保障することにもなります。

導入機種に関することについて

なぜ、L R Tなのか？どうしてバスではダメなのか？

(回答)

- ・ 自動車の利便性、快適性を享受したドライバーの心を引きつけるためには、誰もが利用したくなるような、魅力的な公共交通でなくてはなりません。
- ・ 優れた交通計画を立てて、世界中から注目を浴びている都市では、自動車とは完全に分離された形で、L R Tや地下鉄などが整備されていますが、宇都宮のような中規模都市では、地下鉄に求められている高い輸送力は必要とせず、高い建設投資も出来ないため、以下の理由からL R Tが有効であると考えられています。
 - (1)建設コストが安い(1kmあたり約25億円)
 - (2)高齢者等にとってスムーズで快適な移動が可能
 - (3)騒音・振動が少なく、大気汚染がない
 - (4)定時性、速達性、輸送力、乗り心地などにおいて、バスでは達成できない機能を有している
 - (5)都心部の商業・業務地区の活性化に効果が期待される
- ・ L R Tは一本の線にすぎませんが、「きぶな」のような循環バスや、パークアンドライドでのクルマとの乗り継ぎ、自転車との組み合わせなどによって、面のネットワークが形成できます。
- ・ また、公共交通とクルマなどをうまく組み合わせることが重要であると考えています。

周辺道路との関係について

周辺道路の整備がなくては、導入実現の意味はない。その計画は？

(回答)

- ・ 道路整備を行ってもクルマの増えるスピードにはついていけない状況にあります。
- ・ 裁判所前の材木町通りの整備費用は、1m当たり1,000万円以上かかっているのに対して新交通は1mあたり200万円程度です。
- ・ 道路を整備することも必要ですが、公共交通を拡充することも必要であり、これらが相まって、住みよいまちが出来るのではないかと考えます。

知事との考え方の違いについて

どうして早く実現できないのか？どうして知事は反対しているのか？

(回答)

- ・ 日本で最初に導入することであり、お手本はなく、当然の事ながらリスクも伴います。
- ・ そのため導入に慎重になるのも当然であり、多くの人と議論することが重要です。

費用負担について

整備することに伴う増税はあるのか？

(回答)

- ・ 道路を造るに関しては、ガソリン税や自動車税を財源とする道路特定財源というものがありますが、LRTを建設する際には、交通事業者が、銀行などからの借入金で対応する点が大きく異なります。
- ・ ガソリン税や自動車税を公共交通に使うことは、欧米では当たり前の話ですが、まだ日本では、この考え方は一般的ではありません。
- ・ このようなことから、地元や事業者負担が軽くなるように、国庫補助制度の拡充やガソリン税、自動車税を公共交通の整備にも使えるよう、国に要望していく必要があります。
- ・ 運営自体が赤字になれば税金投入も考えなくてはなりません、これには限度がありますので、今後、多くの皆さんと議論したいと思います。

技術革新に関することについて

浜松では燃料電池を使うLRTを検討している。宇都宮ではどうするのか？

(回答)

- ・ 燃料電池で走るLRTの開発が順調に進められれば、宇都宮で実現する頃は、架線のないLRTが走ることも想定できます。
- ・ 宇都宮には、既に天然ガスがパイプラインで来ており、燃料電池のLRTも実現の可能性は高いと考えられます。
- ・ 将来は、真岡線、日光線、東武鉄道にも同じ車輛を用いた乗り入れが可能になります。

《クルマとの関係に関する事項》

公共交通との共存について

便利なクルマを否定するような考え方には、住民は、そう簡単に理解してくれないと思う。クルマとの共存を中心に考えるべきではないのか？ 普段混んでいるところの2車線分LRTに転換するため、益々混雑がひどくなると思うが。

(回答)

- ・クルマには魅力と弊害が同居しています。
- ・50年前は、多くの人々はクルマを持たない生活をしており、徒歩や公共交通を中心に生活が成り立っていました。
- ・クルマ利用を前提とする道路整備中心のまちづくりを進めてきましたが、もはや限界であり、新しい方法を考える時期に来ています。
- ・便利なクルマを否定するのではなく、公共交通機関との総合的な組み合わせによって使い分ける時代になってきていると考えています。

クルマ利用者の意識について

朝の激しい渋滞は身をもってわかっているが、自動車メーカーの社員などは果たして乗り換えてくれるのか？ その辺りの意向調査はしているのか？

(回答)

- ・トヨタ自動車では、クルマを多くの人に使ってもらうにも、渋滞がひどくなって「快適に走らなければクルマに乗る意味がない」との考えから、社員に対してマイカー通勤を自粛した事例が新聞で紹介されていました。
- ・これからは、車の使い方を工夫することがより重要であり、多くの人々の意識改革が必要不可欠であると考えています。

その他の交通との連携について

バスと乗り継ぐと料金が高くなるのではないかと？ また、自転車で行けるところは自転車で行ってしまうのが現状。本当にLRTに乗り換えるのか？

(回答)

- ・乗り継ぎ割引料金などの工夫が必要であると考えています。
- ・それぞれ特性の異なる交通手段を、条件にあわせて上手く組み合わせることが、今後、求められてきます。