

# 第2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16年1月24日(土) 午後1時30分から

場所：清原工業団地管理センター 大会議室



## LRTの運賃について

新交通には基本的に賛成であるが、利用者として気になるのは、具体的な運賃である。清原から駅東まで、いくら位かかるのか？

### 【回答】

- ・ 基本計画策定調査の中では、中心市街地内ではワンコイン(100円)、それより外に出た場合、段階的に上昇し、清原から駅東までは、400円程度に設定しています。
- ・ また、利用者が支払う平均的な金額は、150円となります。
- ・ 清原から駅東までの現在のバス料金よりも安くすることは可能であり、そこが大切なところ です。

## 駅の場所や他の交通との乗り換えについて

駅は、どの辺りに何箇所ぐらい出来るのか？また、バスや自動車との乗り換えはどの様に考えているのか？

### 【回答】

- ・ 今回の計画をつくる上での仮定ですが、駅の設置間隔は、市街化区域の商業地域では300～500m、住居系地域では500～700m、工業系の部分や市街化調整区域では700m程度の間隔で設定しています。
- ・ 数としては、JR宇都宮駅からテクノポリスセンター地区の12km区間に、15箇所程度を想定していますが、具体的な場所については、今後検討していきます。
- ・ バス路線が集まる場所や、自動車からの乗り換えに便利な場所(幹線道路との交差点など)に、駐車場を備えた乗り継ぎ施設を整備していきます。

## 採算性について

コストや収益，お金の問題も重要であるが，それ以外の重要なこともあるのではないか？

### 【回答】

- ・ 建設事業費は公共側が出す部分と，事業者が出す部分の2種類がある。事業者がいかに借入金を少なくするかが大きな課題です。
- ・ 新交通の場合，現行の補助制度や法制度をそのまま適用しようとしても，なかなか実現は難しく，いかにして新しい補助制度などを取り入れていくかが重要です。
- ・ 例えば，道路特定財源をどの様に使っていかなども，重要なポイントとなります。
- ・ 日本の地方都市が抱える自動車社会の問題は限界にきています。少子高齢化，中心市街地の活性化などは全国共通で，この現状から，一歩前へ踏み出さないとはいけません。

## 新しい橋の建設について

渋滞で大変困っている。柳田大橋の上に県が橋を架ける事となり，新交通でも橋を架けることとなっているが，先行して道路橋として整備をすることはできないのか？

### 【回答】

- ・ 県の積極的な取組みによって進められている鬼怒川への新しい橋は，暫定2車線で5～6年後には完成します。
- ・ いま現在，橋を渡るだけで30分かかっているのを半分にするには，理屈として，橋は今の2倍（10本），つまり新たに5本の橋が必要となり，それに伴う道路整備も必要となります。
- ・ 橋の部分は渋滞が改善されても，今度は，その道路が合流する場所に渋滞の箇所が移り，また道路を造れば造るほどクルマを呼び込んで，新たな渋滞を引き起こしてしまいます。
- ・ クルマ1台には，ほとんどが一人しか乗っていませんが，LRTなら一度に多くの人を運べます。
- ・ クルマの数を減らすことの方が，地球環境の問題や高齢社会の問題に対しては，より有効な対応が可能です。
- ・ LRTのみを整備するのではなく，クルマ利用に対する意識の転換を，一緒に進めて行かなくてはなりません。



### L R Tが通るまでの高齢者の足の確保について

L R Tにゴーサインが出てても時間はかかる。その間にも運転が出来ない高齢者は増え続けるし、現実的には日常生活をする上で、公共交通は高くして不便な状況にある。

65歳以上のバス定期の優待券でバス利用者が増えた事例があるが、L R T導入前にもその様なことを考えてもらいたい。

#### 【回答】

- ・ 昨年10月より、75歳以上の人には1,000円で5,000円分のバスカードが買える制度を導入し、12月までに約3,000人が利用しています。
- ・ L R Tの駅が出来れば、そこを中心に、新たな形でバス網を整備し、どうしてもバスが届かない所には、行政がバスを運行するなどの方策を検討していきます。

### L R Tに対する温度差について

宇都宮市内でも、北や南の地域の人たちにとっては、自分たちに直接関係がなく、中心部には駐車場が必要であるという声も聞く。 地域によって、まだまだ温度差があるので、全体的な意義についても早急に話を進めるべきである。

#### 【回答】

- ・ 住んでいる地域に関係なく、誰もが、いつまでもクルマを運転できるとは限らないし、事実として、高齢者の事故は年々増加しています。
- ・ クルマを補うシステムも早急に考えていかなければならない時代に来ています。
- ・ 駐車場をまちなかに作ると平面駐車場で1台あたり約1,000万円、地下駐車場では約3,000万円かかります。  
同じ税金を使うのであれば、公共交通機関を乗り継いで、誰もが、どこにでも行ける仕組みが有効です。
- ・ L R Tを考える一方で、公共交通のない所の人をどの様に考えていくか、支援をどの様にしていくかを重要なテーマとして考えていきます。



### 市民の立場での取組について

L R T導入のために、具体的には市民としてどのような形で取り組んでいけばいいのか？

#### 【回答】

- ・ 市民，行政，事業者が三位一体となって取り組むことが重要です。
- ・ 市民団体の活動など，市民がどんどん声を出せば，行政も動きます。
- ・ 富山県の万葉線は廃止の危機に瀕していましたが，維持・存続に向けた市民の積極的な働きかけや利用促進運動など，現在も，市民が中心となって支えています。
- ・ 宇都宮にL R Tが導入されたとしたら，多くの市民に愛されるように，今からの運動が重要です。

### L R Tの延長計画について

高齢者に対応をするのであれば，公共性の高い病院，例えば健康の森やロマンチック村などにL R Tを延長してほしい。また，高齢者にやさしいバスシステムについてはどうするのか？

#### 【回答】

- ・ L R Tは東西交通の幹となる部分であり，その幹から細かい枝の部分は，バスがその役割を担うこととなります。
- ・ L R Tの延伸については，将来的に，利用者の増加や必要性の高まりにあわせて検討していきます。
- ・ 高齢者にやさしいバスについては，近年，床が低くて乗降がしやすいバス（ノンステップバス）が普及しつつあり，行政も積極的に，車輛の購入支援を行っています。

### L R Tに対する理解について

まちづくりの中で交通は血管。どんなに橋を架けてもクルマを減らさなければ，その血管の詰まりは直らない。

L R Tの良さを判ってもらうためには，一体どうすればよいのか？

#### 【回答】

- ・ 人口が減り始める時期にきていますが，その様な中で，ツインリンク，ロマンチック村はそれぞれ100万人の利用者がいて，その多くはクルマを利用しています。
- ・ 2カ所を一度に訪れることは，殆どありませんが，東西を結ぶ公共交通が加わることによって，その100万人の行き来が可能となります。
- ・ 年間100万人出ると言われている首都圏の退職者を迎える準備として，宇都宮は東京に近く，自然があり，山歩きが出来て，魚釣り，農作業も可能ですが，車しか使えないのであれば，人は，いずれ来なくなります。
- ・ 新交通については，これまで橋の部分の交通渋滞をどの様にするかという観点から，検討を続けてきましたが，この10年間で社会情勢は大きく変わりました。
- ・ 高齢社会の著しい進展，中心市街地の空洞化など，交通渋滞解消だけでなく，将来のまちづくりに大きなウエイトが置かれるようになっていきます。
- ・ 多くの人に宇都宮に来ていただくため，「都市の装置」としてL R Tが必要ですし，このまま道路整備を続けていくだけでは，地産地消の仕組みは出来ません。

## 聴覚障害者にとっての心配事について

聴覚障害者の立場から、電光掲示などは車輦や駅には考えているのか。トランジットモールを歩く際に、後ろから車輦がきたとき、どの様にすればよいのか。

### 【回答】

- ・ 車輦や停留場に液晶ディスプレイを設置するなど、IT技術の進展がLRTのシステムに応用されることは、十分予想されます。
- ・ 障害者にとって使いやすくすることは、健常者が使いやすいことに結びつきます。
- ・ LRTは、あまりにも静かなので、障害者だけでなく、一般の人も、車輦が近づいていることに気が付かないことがあります。
- ・ 軌道を横切ることであっても、軌道敷内を歩くことは危険ですので、やめていただきたいと思います。

