

第3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29日(木) 午後7時から

場所：宇都宮市役所 大会議室

優先区間の考え方

当初計画が、駅東から清原で延伸計画が駅から西となっているのはどのような理由からか。

激しい交通渋滞や公共交通が脆弱な事は理解できるが、採算性や中心市街地の活性化を考えるのであれば、東より西を優先すべきではないか？

【回答】

- ・ 当初、清原工業団地の分譲益で新交通をつくり、工業団地で働く人の交通問題を解決する事を優先すべきという考えで進んできましたが、中心市街地の活性化や便利な都心へ居住を進める事も重要になってきました。
- ・ 東部地域においては、新交通を引くことによって、約13,000人が新しく住むこととなるテクノポリスセンター地区の整備促進や、段差がなく人にやさしい新しいまちづくりも可能になります。
- ・ JR宇都宮駅をはさんで、東西の交通が活発になることで、まちが活気づき、宇都宮全体の発展につながります。
- ・ 東も西も同時に整備出来ることが理想ですが、今後、「新交通は必要なのか」そして「必要であるならば、どこから先なのか」などについて、市民と十分議論し、方向付けをしていくことが重要であると考えています。





先にバス網を整備するべき

「清原地区にバスがないから新交通を整備する」というのは本末転倒である。市民の足として本当に困っているのであれば、まずはバスを運行すべきではないか。お金をかけて、新しいシステムを入れるという発想は改めるべき。

【回答】

- ・ バスはクルマと同じ車線を走らなければならず、渋滞に巻き込まれれば結果的に、人は便利なクルマを捨てようとはしません。
- ・ L R Tは専用走行路を持ち、定時性・速達性、輸送力などに優れています。

クルマ利用者の意識について

L R Tを導入する際に、道路幅を広げるのか？ そうだとすれば、もっとお金がかかるのではないか。
栃木はクルマ王国、クルマからの転換には疑問が残る。

【回答】

- ・ 現状の道路幅で導入し、車線数を減らしてL R Tに転用します。そのため、クルマには少し遠慮をしていただくこととなります。
- ・ 多くの方は、クルマを使用するコストについては、毎日のガソリン代だけしか意識していないと思いますが、道路の整備や、街中の駐車場の整備に要するお金などもきちんと考え、その上でクルマの使い方を考えていただきたいのです。
- ・ L R Tを利用者していただくためには、待たないで乗れるなど、サービスレベルを上げて、クルマにも負けない魅力を持たせることも重要であると考えています。

クルマとの共存を考えるならモノレールが良いのでは

LR Tを走らせる部分の道路拡幅をしないと、クルマの走行を阻害してしまい、日本各地で廃止された市電と同様、クルマと共存は出来ないのではないか。

宇都宮には以前モノレール構想があった。高齢者が乗りにくい問題もあるが、モノレールは、多くの人を楽しみながら乗れる利点もあるのではないかと。

【回答】

- ・ クルマを阻害しないことに越したことはありませんが、軌道系のシステムの場合、高架にすると整備費用は高くなります。そのため、高齢者への配慮、限られた予算などから地表式のLR Tが優位としました。
- ・ モノレールの建設費は、LR Tの約5倍と言われ、また、景観を阻害するものとして、問題となっている都市もあります。
- ・ 国としても、モノレール整備ではなく、景観、コスト、乗降などの観点から、今後は、LR Tに力を入れようとしています。

採算性について

維持費や採算性については、今のバスの状況を見る限り大変不安。

資料を見る限り投入する税金に対して、疑問が残る。

ヨーロッパを視察した議員の話では、現地の方は「どうして赤字ではダメなのか？」と言っていたが、今の計画はどの位の赤字が見込まれるのか？

高齢社会を迎え、今後、若い人が、実際に負担をしなくてはならないのか？

【回答】

- ・ 採算面から言えば事業費の少ない方が良く、新交通の整備を進める上では、公共側の補助などによって、運営主体の負担を軽くすることが課題とされています。
- ・ 基本計画では、ランニングコストは、運賃収入でカバーされると分析されていますし、予測より多くの人を利用してくれれば、採算性の問題は解決できます。
- ・ 一方、新交通によって、まちに色々な仕掛けが可能になり、雇用も生み出せるなど、様々な効果が期待できます。
- ・ ヨーロッパでは、公共性の概念が大変強く、公共交通など日常的に使われるものには、行政が率先してお金を出す事が一般的です。
- ・ 日本でも、このようなことを考えても良い時期に、来ているのではないのでしょうか。



新交通を導入することの意義について

この30年間、宇都宮のまちの中へ、人を集めるための施策を行っていないように感じる。まずは、まちに人を集めることが、先決ではないのか。そうでないと、新交通が、何を目的としているかが見えてこない。

【回答】

- ・ 県内最大の渋滞スポットは、鬼怒川の橋の上。渋滞に巻き込まれているのも、宇都宮の市民が大半ですが、このままの交通状況が続けば、清原だけでなく芳賀や高根沢の企業も撤退してしまうことが、心配されます。
- ・ 例えば、ホンダ関連の従業員は、宇都宮とその周辺に約15,000人いると言われていますが、この人達がいなくなったらどうなるかも考えてほしいのです。
- ・ ツインリンク茂木、ろまんちっく村には、年間それぞれ100万人が来ます。この人たちは、ほとんどがクルマ利用者。今後、地域の活性化にとっては、昼間ツインリンクで楽しんだ人が、夕方ろまんちっく村で、温泉に入れるようにすることも重要であり、バスでは出来ないことが、LRTで実現することも可能になります。
- ・ ツインリンク茂木を訪れる人の主な宿泊先は茨城県ですが、栃木を訪れた人が、栃木県内を周遊出来るようにすれば、それだけでも地域は活性化します。そのため将来は、LRTが真岡鉄道に乗り入れすることも検討していく必要があります。
- ・ 今までには人口が増え、まちが外へと広がる「外縁化」の時代でしたが、これからは人口が減り、中へ中へという時代になります。
- ・ つまり、まちの中に住宅をつくって、その建物の中にショートステイ、デイホーム、医療施設などを入れ、便利なまちの中で、高齢者が安心して住んでもらう事を考えて行く時代です。
- ・ そのためにも、移動する際に多様な選択が出来ることが求められます。道路だけ、LRTだけ、バスだけではいけないと考えています。

市民への情報提供について

このような重要な案件について、話し合いの場を設けていただいたことには感謝するが、市長が「知ってほしい、理解してほしい」と言うのであれば、きちんと情報を提供してほしい。

「基本計画」を公開して、市民に情報を提供すべき。

【回答】

- ・ 「新交通システム導入基本計画策定調査」の報告書については、市役所の行政情報センターにて閲覧できます。
- ・ 今後、インターネットでも公開する予定です。

