

第2回 新交通システム導入方策調査検討委員会 議事要旨

日 時：平成 16 年 11 月 12 日（金） 13：30～15：00

場 所：関東チサンホテル

出席者：古池、石井、臼井、篠崎、麦倉、小林、和田、寺内、根岸、中村、平田、馬場、
栗田、津田、森

[次第]

開会の挨拶（事務局）

前回議事の確認（事務局）

議題 < 資料説明(事務局)、議事(全体) >

- ・ 県央地域の公共交通システムのあり方について
- ・ L R T 導入支援策の動向について

閉会（委員長）



委員会の様子

< 県央地域の公共交通システムのあり方について >

委員：（事務局説明に関連して、「北関東圏における交通ネットワーク整備の新たな展開」について説明。）

< ポイント >

- ・ 北関東の交通ネットワークについて、以下の5つのポイントがある。

公共交通機能充実

- ・ バスについてその自由度を拠点間輸送に有効活用すべき（富山の例が先進的）

各種移動手段との連携強化

- ・ 各種手段との積極的な連携により、計画を具現化すべき（富山では温泉(観光)に着目し成功）

まちづくりと一体となった整備

- ・ 軌道系と連携して東西南北の足を確保する
人と地球にやさしい交通環境
- ・ 今の道路容量では自動車の需要には対応できず渋滞が発生。特に那須・日光等の渋滞は酷く、軌道系の交通が必要
県民・市民の理解
- ・ 現在では、まだ軌道系の交通に対して住民の意識が低い
- 具体的な対策を示していくことにより、県民・市民の目が軌道系にも向いてくる(理解が得られる)と考えられる。

委員長：今の2つの説明に基づき、「利用者」と「事業者」の視点から、自由に意見をいただきたい。まずは「利用者」の視点から始めたい。

委員：電車とバスの接続について、電車がホームに着いた時にちょうどバスが出発する等、連携が取れていない。そういった部分を解決するだけでも利便性が向上し、利用者が増えるのではないか。

自動車依存型の社会の中では、自動車の利用者が「乗り換えたい」という意識を持つような仕掛け(アメ)が必要。例えば、LRTを利用するために駐車場に車を停めたら無料、乗り換えがスムーズ、LRT利用料金は安い、定時制が確保される等、きめ細かく、「アメがこれだけある」と具体的に示していかなければならない。

また、まちの活性化へ向けた「まちづくり」の具体的な方策を同時に示していないと、市民は本気だとは思ってくれない。

委員長：JRとバスは、かつて連携していた。JRのダイヤ改正に継続的に対応できていないのではないか。これから街の長期ビジョン、市の次期総合開発計画等の中に望ましい連携について盛り込んでいくことが必要。

委員：障害者や高齢者にとっては、「乗り継ぎ」が非常に不便に感じるため、ドアツードアで乗り継ぎの不要な自動車を利用することになる。足腰が弱ってくると乗り継ぎの「段差」が大きな障害となっている。バスを降りたらそのままLRTに乗り継げる等のような利便性の向上が重要である。

「自動車の利用抑制」という抑えつける対策よりも「公共交通の利便性向上」により魅力を上げることにより、自動車からの乗り換えを進める方が良い。例えば、バスは停車していてもどれが初めに発車するかわかりづらいので、発車時刻をわかりやすく示す等の利便性向上策が必要。

委員長：ご指摘とおり、乗り継ぎについては、意見にあった物理的な面、時間的な面の問題があり、これに加えて料金の問題も大きい。ゾーン制にしてある一定時間内であれば自由に乗り換えられる等、利用者の立場に立った料金設定が必要。あと何分でバスが来るかわかる「バスロケーションシステム」については、現在はかなり安くなってきている。やる気になればいろんな技術が活用できるようになっている。

委員：公共交通による環境問題の解消を前面に押し出していくしかないのかなと思う。そういう教育から始めていかなないとなかなか利用者は増えないと思う。

軌道系の交通として、南北にJR、東西にLRTということになると思うが、それでカバーできない地域についても広域的に8の字ループのような形での運行を検討していくことが必要である。不便な地域を通してこそ利用者が増える。あ

と、深夜までとは言わないまでも、JRの運行時間内くらいまでは運行してもらいたい。昼間よりは夜の方が飲酒等の関係で利用したい人は多いと思う。

委員長： 個人の利便性と全体の効率性は相反する部分がある。どこで線を引くかが問題。広域的ネットワークの話については、まず最初は一本引いてみることから始まる。そして将来的に真岡鉄道、東武宇都宮線、JR日光線等との相互乗り入れ等を考えていくという方向である。初めの一本を引いて、そのきっかけがうまく行けば展開していく。

委員： 研究・検討をどのようにやっていくかというのが問題。社会実験等を早いうちに試行して具体的に落とし込んでみてはどうかと思う。

いかに公共交通の利用を動機づけるかということについては、いかにして利用抵抗(料金、乗り継ぎ等)を除いていくかということだと思う。まちづくりで言うと、「街に来る目的」というのも利用抵抗を下げる要素であり、是非必要だと思うが、それは商工会議所の大きな命題であるわけなので、合わせて内部的にも検討していきたい。

先ほどあった8の字ループに関して、何年か前に記念事業としてJRを利用した大きなスケールでの交通体系の提案を行ったことがある。

そういった、まだ夢の部分があるわけだが、市民の理解のために、大雑把な方向性を市民に示しておくことも必要だと思う。未だに駅東のみLR T整備の議論と考えている市民も多い。また、延伸や結節部分(駐車場等)をどうしていくのか等の周知が必要である。

委員長： 最近、東西一体の15kmのLR T整備という考え方が浸透してきていると思う。その先の延伸等の計画については、これまでの日本の路面電車の議論は、削るものばかりだったので、そのあたりの方向転換が必要となってきた。

委員： 商業系の方々はLR T整備に関してどのように考えているのか。そのあたりの動きが見えてこない。

委員： 商店街の人に聞くと、関心が無い訳ではない。ただ、一步踏み込むまでに至っていない状態である。地元を巻き込んで検討していくことが必要と考えており、何らかの形でやっていこうと自覚しているところである。

委員： はっきり言うと、街なかの人は思ったよりもまちづくりにたいして熱心でない。特に自治会や商店街を運営する立場の年配の方が熱心でないのが実情である。どちらかといえば受身の姿勢の方が多い。

委員長： 若い方は問題意識が高く、年配の方は低い傾向がある。しかし、駐車場無料の郊外型の大規模店舗が増えてきている中で、自動車利用者を対象にしたのでは太刀打ちできなくなっている。危機感を持っているグループもあるようなので、そのあたりに期待する。

みんなが都心に来たくなるような魅力を再び都心に持たせるべきである。商業だけでなく、美術館等の公共施設等の再編成が今後出てくるだろう。

委員： 郊外の商業とどう対峙するかということで、中心部の業種・業態がどのようになっているかについて商店街を巻き込んで調査を実施している。テンポは遅いが商店街としての動きはある。

委員長： 続いて「事業者」の視点ではどうか。

委員： バス事業者として、サービス向上について努力している。ただし、民間企業なので、体力の問題がある。「公共交通」の運営については、民間企業では限界がある。時代と逆行するが、民営ではとても持たないので、国営・県営としての「公共交通機関」という位置づけにしてもらいたい。そうしないと抜本的には解決しないと思う。

中心市街地の姿勢が良く見えないという話については、大通りにバスが多すぎるとか料金が高いとかいろいろと指摘を受けた。それらを受けて、いろいろと検討を行い、中心市街地では運賃 100 円均一という対策を講じた。結果ははっきり言って失敗である。それに対して、商店街としては、中心市街地の衰退という自身の問題に対して一体何をしたのか、と問いたい。そういう他の機関に頼った状況で、「活性化」というのはおかしいと思っている。

委員長： 公共交通機関の「公共」というところで民営企業として苦労しているということだが、総務省の別の委員会で議論しているところである。石井先生がこのご専門なので、是非ご意見を伺いたい。

世界中の先進国で運賃収入のみで全てコストをまかなっている国は一つもない。足りない部分への税金投入等により補填するという議論が出てきても良いと思うが。

委員： 特に、バスの問題が大きいのは事実である。バス事業者のような公営企業も、今、採算性重視の流れに置かれており、その結果として「身売り」が増加しているという状況である。今一度、「採算性」ということについて考える必要がある。公共交通といっても、バス、地下鉄、鉄道等いろいろあって状況が異なるので、各モード間の精査を行わなければならない。

みんなが持っている「移動できる権利(交通権)」について、きちんとした法律を作って、システムを作っていくべきである。現在国土交通省でも、「地方鉄道復活のシナリオ」に基づいていろいろと検討されているとのことだが、具体的なところが未だ見えてこない。今あらためて公共交通機関維持の方策を具体的に考えるときであると思う。

委員長： 鉄道事業者として何か意見はないか。

委員： JRについては、民営化後、「お客様への対応」が一番変わってきたところである。また、かつては競合してきた東武鉄道との相互直通等、お客様のニーズを考えながら、他社との協議によってフレキシブルな対策を行ってきた。また、「駅からハイキング」について、広報等を含めて収益を上げるためにいろいろなサービス提供を検討している。

今後、いろんな意味で交通の考え方というものはお客様のニーズに沿ってフレキシブルに考えなければならないと思っており、頑なにダメだというのではなくて、新しいネットワークというものを考えなければならないと思っている。

また、鉄道事業者として、バリアフリーをやらないと、乗車駅にあって降車駅になければ、障害を持っている方が苦労するので、そこは進めていこうとしている。

JRとバスとの接続については、関係機関といろいろと協議が必要で、要望になかなか応えられない部分もあるが、いただいた要望に対しては真摯に受け止めたいと思っている。

< L R T 導入支援策の動向について >

委員長： この方策の動向によっては、「採算性」は大幅に変わってくる。この動向を踏まえて、今後の検討をお願いしたいと思う。結果は次回以降提示していただくことになると思う。

委員： L R T 導入支援策の動向について、「L R T 整備費補助」として 50 億円…」と説明があったが、これはメディアによって出された数字であり、国土交通省として承知している数字ではない。国土交通省としての L R T への補助は、平成 17 年度の概算要求において、「新交通システム等いろいろと含めた予算の 364 億円の内数」ということになっている。

また、「都市再生交通拠点整備事業」について「拡充」となっているが、補足すると、これは L R T の整備推進を図るために道路局と鉄道局とが連携して総合的な助成を行うものである。この中で「限度額」というのは、現行制度の中で L R T 整備と同等の効果を得るために必要な他の手法(道路整備等)による事業費から運賃収入による償還可能額を控除して算定したもので、それを目処に補助をしていこうというものである。

委員長： 新交通システムを含めた補助予算として 364 億円というのは非常に大きい。今後、新交通システムは減ってくるので、L R T の補助予算の額は期待できる。

委員： 道路の建設費は回収しないのに、どうして新交通システムの話になると建設費を含めて償還する必要があるのか、というところをいつも不思議に思っている。L R T を推進していくことになるのであれば、そういうところをどんどんアピールしていくべきだと思う。

まず宇都宮市をどうして行きたいのかというような長期ビジョンから始まって、既存施設の活用(郊外施設の接続)、街の魅力、環境問題等についても議論を行い、必要などころにはお金をかけていく、という方針で進めていくという方法しかないのかなと思っている。

委員長： いただいた意見のような内容を含めた採算性の議論、また、会社の作り方(公立民営等いろいろな方法)について、この検討会の中の議論に含めていきたいと考えている。

< その他 >

事務局： 次回検討会の開催は 1 月半ばを目処に考えている。近づいたら改めて詳細連絡を行う。

委員長： 以上で閉会する。

以上