

# 第3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 17 年 1 月 24 日（月） 15：30～17：30

場 所：宇都宮市総合福祉センター 9 階 9 A 会議室

出席者：古池、石井、臼井、小花、小林、寺内、根岸、在原、平田、東、野澤、金子、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
- 中心市街地の交通まちづくりのあり方について
- 健全な事業運営に向けた課題について

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 >

委員長：「県央地域」の定義はどのあたりまでか。

事務局：促進協議会の 3 市 4 町（宇都宮市、鹿沼市、真岡市、芳賀町、高根沢町、市貝町、茂木町）に加え、益子町、上三川町、石橋町、河内町といった周辺の地域も含んでいる。

委員長：今までの LRT 路線は東西方向の図しか見なかったが、p5 の図は南北方向が初めて出てきた。東西のみでは「わたしには関係ない」という人が多い。そういう意味では新しい展開だ。

委員：公共交通ネットワークについて、県央地域はバス交通のみでは難しいとあるが、論理的になぜ難しいのかを整理する必要がある。徹底したバス専用レーンの確保や運行に関する行政的な支援があれば、問題を解決することは可能かもしれない。

宇都宮駅を中心とする東西方向の基幹交通は LRT であるとあたりまえのように書いているが、なぜ軌道交通が必要なのかをもう少し詳しく説明する必要があるのではないか。

委員長：現状の公共交通ネットワークではバスは産業拠点を迂回しているのか。

委員：JR バスは産業拠点を通っている。ラッシュ時間帯のバスにとって定時性は悩みの種だ。行政も定時性が確保できるような方策を考えてほしい。JR バスは LRT の路線とほぼ重なっているのだから、路線ができれば撤退することになり、会社にとっては厳しい。JR バスは違った形の交通を考えていかなければならない。

委員長：「LRT ができたのでバスをなくす」ということではなく、連携するということを考えてほしい。相手は LRT ではなく、車中心社会である。連携することによって車から公共交通に転換することができれば、共存共栄が図れる。そういう方向に議論をしていきたい。難しいのは承知しているが、撤退とは言わないでほしい。

委員：東武鉄道では沿線エリアを 9 つに分けて、トリップに関してさまざまな分析を行っている。東東京エリアは、比較的公共交通が整っているエリア。宇都宮は群馬栃木エリアだが、首都圏パーソンの地域に入っていないので、車の使用率が大きい北埼玉を参考にする。東東京エリアにおけるトリップ数は 2.5~3.5 回で高齢者のトリップ数も高い。北埼玉エリアは後期高齢者、特に男性のトリップ数が極端に低い。車が前提となっているエリアでは、車を運転できなくなった段階で外出できなくなってしまうという特徴がわかる。また、30 代の女性のトリップ数が大きい。これは車でしか学校に通えない子供を送迎したり、パートなどに行くために車を使っている。女性の労働力率が最低になる 30 代にトリップ数のピークがあることから、男女平等参画社会としては障害である。

先ほど親子井というキーワードがあったが、LRT だけではだめであり、コンパクトシティを目指して公共交通を再配置するだけでも成立しない。これらを両輪として整備していかないと都市の再生は難しい。

委員長：北埼玉の高齢者のパターンは宇都宮に似ている。都心部でも全体の半分しか外に出ないが、郊外へ行くと家から一歩も出ないという人が大勢いる。

委員：現在、自然の豊かなところが特に首都圏に住む人に人気がある。家族や定年後の夫婦、女性グループなどが、従来の「日光日帰り観光」といったものではなく、茂木や益子などに滞在して農業や自然を満喫しようとする人が増えている。しかしそのような人たちは田舎には行くが、宇都宮等の都市部には興味を持たず、遊びに来てくれない。宇都宮が街としての魅力を備えるのが前提だが、市街地と周辺部をむすぶ動きが出てくれば良いと感じた。

委員長：発言のあった宇都宮の観光拠点は、ギョーザやジャス・カクテルの街などのイメージか。説明の中では観光レクリエーション拠点には「ろまんちっく村」や森林公園などが挙げられているが。

委員：首都圏の人は本物の農業や自然を求めて来る。ギョーザ等も観光資源としては重要だが、宇都宮の魅力についてはもう一度見直していくべきだろう。

< 中心市街地の交通まちづくりのあり方について >

委員：LRT が通る予定地周辺を観察しているが、最初の LRT が成功しない限り、次には続いて行かないと感じる。都心部から人が離れていかなないようにするためにも初めが重要。宇都宮から大きな店がなくなったが、わずかな数坪のアクセサリショ

ップや古着屋が表通りではなく裏路地にたくさんできるようになった。釜川沿いから路地に入ったところなど、車では行きにくいところに、ここ3～4年でかなり店舗が増えた。路上でギョーザ屋の場所を聞かれても、駐車場は空きがなく、場所も教えにくい。休日は渋滞もひどいが、天気が悪い・子供がいて買い物をしなければならぬとなれば、車を使わざるを得ない。バスは待たされる・バス停に屋根がないなどを考えるとどうしても車を使ってしまう。どうしたら、多少の不便を強いられても公共交通を使ってもらえるか、路線からはずれたエリアの人にも興味を持ってもらえるかを皆さんに聞きたい。

委員長：関東バスは「きぶな」で循環バスを行っている。小型バスの環状線は将来的にはLRTとの連携も考えられる。

委員：宇都宮東地区は道路が狭隘で、大型バスでは通りにくい。輸送空白地域の人のために、29人以下の小型バスの導入を図り、宇都宮東地区で循環線を運行している。14路線あるが、客が少しずつ増えている。他にもJR岡本駅に接続する路線も運行している。これからは輸送空白地帯にも足を伸ばして利用者の利便性の向上に寄与していきたい。

委員長：「きぶな」はJR宇都宮駅や役所など主要な拠点をつないでいるので、空白地帯を走るバスではないと思うが。

委員：宇都宮市は中心街でも、大通りから一步路地に入ってしまうと空白地帯に近いと言える。小型バスは循環する路線の方が、一便あたりの乗客が多い。「きぶな」は実験運行の時に運賃を無料にしたため、今でも料金が高いと言われる。

委員長：「きぶな」は片方向の循環というが、両方向の循環にはできないか。小山で両方向の循環線があったが、片方向に変更したら人が乗らなくなったと聞いている。

委員：サービスとしてはその方がいいのだが、コスト面でなかなか実現しにくい。

委員長：循環バスは、そうでない路線のバスに比べて利用者にとって使いやすい。LRTと連携する公共交通の方策に使えるだろう。

委員：循環バスは駅などを経由すると利用しやすい。LRTでも車や自転車が止められるような駅拠点を介して、他の循環路線で住宅等と結ばれば、利用者には使いやすい。

委員長：輸送空白地帯をなくすということが、車からの転換を図る上で重要だろう。「既存中心市街地(センターコア)における交通まちづくりのイメージ(例)」では、歩行者専用道路はオリオン通りのみだが、歩行者優先道路とは？

事務局：ゾーン30とは交通規制の仕方で、ゾーン内では歩行者・自転車が道を横断するとき、横断歩道以外でも車より優先させるというもの。実現にはさまざまな問題があると思うが、歩行者・自転車の回遊性を高めることができる。同時に公共交通を整備すれば、都心部に人が来やすいような環境を整えることができる。「既存中心市街地(センターコア)における交通まちづくりのイメージ(例)」はそれをイメージしたものである。

委員長：「歩行者優先道路」ということだが、ストラスプールやフライブルグの「歩行者専用道路」との違いは？

事務局：ストラスプールはゾーンシステムを取っており、4つのゾーンに分かれている。1つのゾーンに入った車は、直接隣接するゾーンに進入することはできない。このイメージ図では、そのような所まで宇都宮に導入することは考えていない。

委員長：類似した規制を日本で導入した事例はあるのか？

事務局：長野で一時的に「セルシステム」という規制を行った事例はある。

委員長：都心環状線が完成すれば、都心部にゾーンシステムやトランジットモールを導入する議論もできるようになるだろう。

委員：p6の図について、軌道駅から周辺の済生会病院や県庁などへ向けて、シャトルバスが走るようになると良い。

委員長：現状でも駐車場はたくさんあるが、Pマークはそこに集約させるということか？

事務局：車を全て排除するというわけではないので、ある程度の駐車場も整備する必要がある。

委員：前回の検討会后に、地元の方々とLRTや公共交通の話をする機会があったが、オリオン通りの商店主にもLRTを疑問視する向きがあった。大通りに「LRT沿道商店の再生」と説明があるが、少しニュアンスが違う。大通りの商店主は自家用車は止められるようにしてほしいという。そういう方々については、一挙にある交通規制が行われるというのではなく、順次どうしていくかということの説明が必要がある。また、「きぶな」などは中心でなく辺縁部を通して利用者には好評を得ているが、逆に道が危険になったという意見もある。中心部の公共交通を議論するのみでなく、例えばタクシーはどうするかなど、複合的に考えていくべきだろう。それを随時説明していくことが必要で、それがないと商店主は交通規制のみ見せられて「ノー」と言うことになる。

委員長：ストラスプールで規制を導入したときも、商店街の人は客が減るのを恐れて反対した。しかし、導入後は客が増えたということである。それについては商店街に説明していく必要がある。

また、公共交通のルート選定や、交通を複合的に考えるということについては、公共空白地帯のないようにタクシーも含めた議論を行っていくべきだろう。現状からどういったプロセスを経るのかを考えることも重要である。

委員：大通りで車を停めて買い物をしている人は、あまり多くないように見える。実際、大通りに面した店には魅力がない。しかし、オリオン通りは人がかなり歩いているし、裏の方の路地にできた小規模店舗は若者でにぎわっている。大通りだけでなくエリア全体について、公共交通でも車でも買い物に行けるような街にすれば、郊外のショッピングセンターとは違った魅力を中心部に作る事が可能だろう。

委員：その通りだと思う。大通りで買い物している人は店にとって貴重だが、それだけでは商売にならない。商業重点地区に店舗の移動を促しているが、なかなか進まない。店主の世代はなかなか交代しないし、または自分の代のみ営業して、後は貸店舗にしてしまう。立て替えできないような狭い道に面している店舗もある。

<健全な事業運営に向けた課題について>

委員：(主なポイント)

- ・栃木県には優れた公共交通機関があるが、それらがネットワーク化されていない。
- ・都市内と都市間の交通問題は別なので、切り離して考えるべき。
- ・自然回帰として栃木県東部・南部が注目されているが、宇都宮にはなかなか来てくれない。
- ・中距離の拠点間交通が注目されている。宇都宮を中心にした都市間、地方都市間を結ぶような路線の需要予測をしてほしい。

- ・テクノポリスはバス運賃が高いので、乗合タクシーが増えている。
- ・定時制の問題で、バスが使えない。路上駐車もまだ多い。交差点では石井街道などはよくなった。ボトルネックになる場所はほぼ決まっているので、重点的に整備してほしい。
- ・都市内では、JR 宇都宮駅と東武宇都宮駅の連絡に問題がある。センターコアと JR 宇都宮駅を分ける必要はない。JR からわずか 1km のオリオン通りにも人を導けるようにできないか。
- ・LRT の採算については、事業者サイドへ 1/4 の整備費補助が出る。初期投資の借入で 40 年以内とあるが、これもかなり有利になってきている。上下水道・工業用水道等への借入で、過去の高金利の貸し付けへ補助を行おうという動きがある。また、総務省は公庫の借り換えも部分的に導入している。郵貯資金はあと 3 年で財投が終了するが、これから自治体への貸出が行われる。現在の自治体への貸し付けは郵貯全体の 3% しかない。新たに間に別な組織を挟まずに、ダイレクトに融資ができるようお願いしている。現在の 40 年の金利、元利で計算すると、今の公庫・財投と同じようなお金を返さなければいけないが、それを半分くらいにできる。郵貯を含めた公的金融がダイレクトに自治体へ貸し付けされる、できればその第 1 号を宇都宮の LRT へ行ってほしいと要望している。それが可能ならば、採算性をもっと良くすることができる。総合的なリスクヘッジも考慮した収支分析を行う必要がある。
- ・バスの再編をするときは、バスの運行事業者がうまく営業できるように、総合的な調整を行うべき。委員会でも知恵を出し合ってもらいたい。

委員：交通と環境は切れない関係になってきており、環境交通計画なども作成している。ボトルネック解消の問題、個別の車両の問題、公共交通の問題などについて、ミックスさせて考えるべき。LRT 導入を契機として、周辺の公共交通や歩行者空間、既存のバスをどうしていくかなどを議論していくべきだろう。

<その他>

事務局：次回検討会の開催は 2 月下旬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