

第4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 2 月 25 日（金） 10：00～12：00

場 所：ホテルサンシャイン 2階エメラルドホール

出席者：古池、臼井、麦倉、和田、寺内、根岸、在原、平田、馬場、栗田、手塚、永嶋

[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
- まちづくりとの連携策について
- 健全な事業運営に向けた課題について

閉会（事務局）



委員会の様子

< 討議部分 >

委員： 地域特性に応じた公共交通サービスの考え方について、「住民・行政・事業者が協力」ということについては、市街化調整区域のみでなく、既成市街地（市街化区域）についても全て当てはまるのではないかと。

事務局： 事業規模が小さい部分についての足の確保が問題となるが、住民側の意識として公共交通を支えたいと考える場合、市街化調整区域の部分では住民・行政・事業者の連携が特に重要になると考え、この部分に明記している。

事務局： 現在、公共交通機関自体、事業者だけでなく住民を含めてどう支えて、どう運営していくのかということが問題になる。これについては、地域によって状況

が異なり、需要が大きく公共性の大きいものについて行政が主体的に係っていき、需要が小さいものについては地域住民が主体になっていくという流れがあると思われる。ご指摘を踏まえて表現について検討させていただく。

委員長：今の指摘は事業運営全体に係る話で、公共交通はこれまでのように事業者が営利目的でやっていくのではなくて、今後は社会サービスとして、住民・行政・事業者が一体となって進めていくものになっていくと考えられる。

委員長：TODという言葉があるが、今回示している「公共交通システムのあり方」にも反映されているか。公共交通志向型の開発について、もう少し強く謳っても良いと思う。

委員：公共交通システムのあり方に関する今後の検討課題として「単に交通が結節するだけでなく、まちの核としての機能を持たせる必要がある」とあるが、まさにそのとおりで力を入れていただきたい。資金的な支援も必要になると思われる。

まちづくりとの連携策に関する今後の検討課題に「交通管理者」という言葉が出てきているが、交通管理者がこの種の会議に出席していないことが気になる。早いうちに折衝しておくべきである。

運営主体の問題に関連して、4月以降、組織として県が主体で検討する形になるのか、宇都宮市が独自で検討するのか、また検討の整合性についてどのようにしていくのか、具体的にどのように考えているのか。

委員長：一つ目の指摘に対して、最近、「商業型TOD」が注目されている。二つ目の交通管理者との連携に関連して、警察でPTPS(パブリック・トランスポート・プライオリティ・システム)の実施が検討されており、そのあたりから連携ができていくのではないかと思う。運営主体については、事務局からご紹介いただきたい。

事務局：来年度の体制については、現在県と検討を進めている。その中で、来年度以降も会議を設けて、交通管理者を含めて県と市が共同で検討を深めていくことはお互いに確認済みである。また、周辺地域を含めた公共交通全体に関する県央地域の連携といった大きな視点での検討の場についても作っていく予定である。

委員：来年度さらに検討を深めていくという話を聞くと、いつできるのかということが気になる。すぐに実現するのは難しいと思うが、水面下の調整を含めてスケジュールを作っておいた方が良い。後手に回ると他都市に先を越されてしまう。

委員長：周辺状況は著しく変わっている。昨年度の新しい国交省の補助制度にとどまらず、総務省や環境省等においてもLRTに対する認識が大きく変わりつつある。堺、富山、広島、東京都等の他都市での検討も議論進んでいる。ご指摘にあったとおり、スケジュールについては是非検討していただきたい。

委員：国交省の方で、来年度LRTの新しい補助制度ができた(6億円強)。また、国内でLRTの導入が進んでいないということで、課題等の検討を引き続き行っている。他省庁についても支援策を出しているところである。

委員長：昨年6月頃、国交省で環境行動計画が打ち出されたことや先日の京都議定書の発効について追い風となると思われる。福田知事が衆参両院で、LRTについて講演もされている。

委員：事業運営に向けた課題の検討において、運賃が設定されているが、この基準が何かあれば教えていただきたい。

事務局：平均100円～150円と記載している。平均100円については、関東バスの一定区

間ワンコインの設定や、海外における設定を参照している。150 円については、栃木県と共同で策定した「新交通システム基本計画策定調査」の中での検討での平均的な支払い額を参考にしている。また、120 円に関しては、150 円の運賃に対して割引を考慮した場合として設定している。

委員長： 料金設定に関しては、採算性を考えて設定するというのではなく、都市の装置としての観点から考えると安く設定必要がある。そのために需要喚起策や補助の導入の議論が必要となってくる。運賃収入だけで費用を 100% 賄っているのは先進国ではおそらく日本だけであり、そろそろ日本においても検討していくべきである。例えば、道路特別会計の一般財源化等により公共交通へ活用していく方法等の検討が考えられる。

委員： 公共交通システムを誰が利用するのかを考えた場合、圧倒的に通勤通学の客が多いと考えられる。システムを導入して、もし利便性が低下する場合、予測している需要に到達するのかという疑問がある。導入を進める場合には使う人の気持ちを含めて検討する必要がある。使う側に立った場合、「乗り継ぎ」が 1 つの問題となると思う。例えば現在、学生は家の近くのバス停から学校まで直接通学しており、もし L R T を利用したら 2 回乗り換える形になり利便性が低下してしまう。

委員長： 「乗り継ぎ抵抗」をいかに下げるかということがポイントである。料金の問題、物理的な段差、待ち時間等、どのようにしていくかについて議論・調査が必要である。

委員： モータリゼーションに伴う郊外化による中心市街地が衰退化している背景の下、中心市街地に戻って来てもらうための L R T、T O D でなければならない。具体的な方策について、運営主体に関する議論や、会計制度に関する議論を行ってきたので、その成果を元に検討を進めていただきたい。

「乗り継ぎ」に関して、スイカ、パスネット、南関東バス共通カードの 18 年度を目途にした一本化に向け、パスネットバス会社という会社を作って対応を進めている。

委員： 事業運営に関する今後の検討課題の「既存交通事業者との連携」について、「共存」は可能であると思うが、「共栄」は果たして可能なのかと思う。福祉事業や慈善事業ではなく営利事業であるという基本理念があるので、あくまでも「共栄」を考えた上での公共交通ネットワークが必要である。

L R T のみの制度ではなく、バス事業に対する補助制度のあり方についても考えていく必要がある。

委員長： 公共交通共通の敵は「車」であり、全ての人に対して自動車の代替案を提供するという意味では共存は可能だと考えている。運営に関して、バス事業者にどういう形で L R T 事業にかかわってもらうかの検討が必要となるが、1 つの例としてドイツでは「運輸連合」という形で、公共交通全ての収入をプールして再配分する運営形態をとっている。

委員： 採算性の問題はあるが、公共性に着目して高齢者や障害者といった車を運転できない人の移動を考える場合、赤字でも仕方ないのではないかと思う。その部分をいかにして穴埋めしていくかについて考えていく必要があると思う。

また、整備・運営主体をどうするのかについてや道路のどちら側を通過するのか(立地する商店にとっては大きな問題となる)等の具体的な部分について検討を進

めていかないとなかなか結論が出せないと思う。

委員長： 整備・運営方式についてはこれまでの議論の中ではあまり出てこなかった考え方が現在出始めている。採算性を考慮した結果、路線を廃止して交通弱者を増やしていくという方向ではなく、高齢者や障害者の移動手段の確保に対応していけるような積極的社会的な公共交通のあり方というのが今後議論されていくのではないかと思う。

委員： バス利用者としてはバス料金はまだ高いという印象を受ける。また朝は渋滞しており待ち時間も長く、時間も読めない状態である。そういう状況の中、朝はサラリーマン等がかなり利用しており、よくみんなちゃんと利用しているなど思う。また午後は、高齢者の方が、長く歩くのが大変なのでバスをこまめに乗り継いでいるが、お金が高くて時間もかかるという2重3重の負担になっており、出かける時の抵抗感になっているようである。利用者の気持ちに立って、運賃収入や社会全体のお金の使い方を考えれば、もっと適切な使い方ができると思う。

また、小中学生の環境教育の効果は大きく、大人よりも環境に対する意識はかなり進んでいる。環境教育の一環として、公共交通のあり方についても教育を施していくことにより、長い目で見たときに車から公共交通への乗り換えて幾世代が育っていくと思う。新交通システムそのものの視点からだけでなく、まち全体、社会全体の視点から新交通システムについて考えたりアピールしたりする場はいろいろとあると思う。

< 検討委員会のまとめ >

委員長： 平成15年5月の「新交通システム導入基本計画」において明らかになった課題に対する対応策の検討のためにこの委員会が設置され、4回に渡って議論を行ってきた。その中で、国の支援の取り組みや他地域での取り組み等、LRTを取り巻く環境は大きく変わってきており、それらも含めて、LRT導入が最終目的ではなく、それをまちづくりの起爆剤として活用していくという視点で議論をしてきた。また、これまでの検討で欠落していた住民側のニーズに応えるために「交通まちづくり懇談会」の意見を積極的に取り入れてきた。さらに、地元バス事業者3社、JR・東武の鉄道事業者を含めて、地方都市の公共交通の抱える課題・問題についても議論できたことも大きな収穫である。

LRTの導入は道路交通問題の解決にとどまらず、都市再生、高齢社会、環境問題の視点から「都市の装置」として必要不可欠なものであるが、実現のためにはまだ多くの問題があり、今後さらに関係者の方々と議論して以下なければならない。しかし、宇都宮にLRTを走らせることができれば、全国的に注目され、栃木県や宇都宮の大きなPR材料となり、また、公共交通ネットワークを活かした新しいまちづくりのモデルケースになる。

本検討会での検討結果を積極的に情報発信し、住民を巻き込んだまちづくりや地域づくりに係る議論を深めていけるような環境づくりを積極的に行っていただきたい。

日本で最初のLRT導入が宇都宮で実現されることを期待して、この検討会のまとめとしたい。

<その他>

座長： 本日の御意見を踏まえた上での報告書の作成については、事務局と私に御一任いただきたい。

事務局： 報告書については、まとめ次第、委員の皆様にご報告させていただきます。

以上