

# 第2回交通まちづくり懇談会 全体会議 議事要旨

日 時：平成 16 年 12 月 22 日（水）

場 所：宇都宮市総合福祉センター 9 A 会議室

参加者：<座長> 森本

<A 班> 森崎、奥備、小林、藤平(元)、小野、松本、阿島

<B 班> 並木、加藤、稲葉、梅林、広田

<C 班> 西村、柳田、小針、藤平(昌)

[ 全体会議：次第 ]

- ・各班による発表
- ・質疑応答
- ・論点のまとめ(座長)



フィールドワーク(まちあるき)の様子



懇談会の様子

[ 各班による発表 ]

A 班発表：

A 班の移動は、JR 宇都宮駅から日光線で JR 鶴田駅まで行き、そこから関東バスで文化会館まで移動。文化会館から南宇都宮駅まで歩き、東武宇都宮線で東武宇都宮駅まで移動して、総合福祉センターまで歩くというもの。

模造紙上のまとめについては、青い紙にメリット・赤い紙にデメリットを記した。

交通面について、もっとも多く出た意見はバスの料金が高すぎる事。車内で新紙幣が使えないなどの不満もあった。運行については、バスの定時制が守られない、運行本数が少ない、乗り換えの連絡が悪いなど。また、乗り心地が悪い、バス停周辺の整備が遅れている、車内がバリアフリーでなく、運転手はお年寄りに手助けをしない、乗車口の位置が高いなどの不満があった。バスの良い点は、循環バスがあるところは値段がリーズナブルであること、バス停に屋根がついていることの2点のみ。

案内サインについては、駅に案内がない、バスの案内表示が見にくいなどの問題点があった。また、時刻表の表示がない・見にくい・不備がある、案内表示が小さすぎて高齢者は読めないなど、表示の仕方にも問題があった。

まちづくりについては、オリオン通りについて、暗くて人通りが少ない・ガムなどのゴミが多いため行きたくないなどがあった。また、オリオン通りは治安の面で怖いので、夜遅くに散歩することができないなど、治安面の不安が指摘された。

道路については、歩道が汚い、地下道は急勾配の階段しかないので高齢者には不便、スロープにでこぼこがあるなどバリアフリーになっていない等が指摘された。

駐車場について、交通の起点になる駅・バス停に駐車場がない、駐車場が止めづらい等があった。

まちの環境については、ゴミが多い、空気がよどんでいるなど。

公共施設のサービス面については、公共施設が郊外にあるので行くまでに時間がかかる・たくさんの用事をこなすのに時間がかかりすぎる等。また、回遊できるようにしていない、自転車や車がないと生活に必要なものは揃えられないなどが指摘された。

交通については、交通渋滞がひどい、JR 駅前の交通整備ができていないなどがあった。

観光については、観光路線づくりができていないという意見があった。

その他、地元の良いところとしては、りんご・ナシ等の特産物が自慢できる、123号線は自転車専用道ができて交通の安全面の整備ができた、茂木駅前にはバス乗り場のところがバリアフリーになっている、街中の電柱が埋まっているところはきれい、JR 宇都宮駅は新幹線があるので東京に行きやすい、ということが挙げられた。

#### B 班発表：

B 班は JR 宇都宮駅より東武デパートに寄ってから、済生会病院へ見舞いに行き、また JR 宇都宮駅まで戻って来てから福祉センターへ行く、という想定で移動した。

まず、東武デパートまでのバスの路線を駅前で確認したところ、路線図からバスですぐに行けることはわかった。しかし、どのバスを使って行けばいいかわからないため、駅前に設置してあるバスの総合案内システムを利用した。これは4桁程度の番号を入力すると、行き先のバス停と料金が表示され、さらにプリントアウトができるというもの。非常にわかりやすいシステムだが、駅前に1ヶ所しかない。それを使って循環バス「きぶな」に乗ったが、他の路線の方が速く東武デパートへ行かれるということが後でわかった。

東武デパートで買い物をしてから、済生会病院に行くのだが、東武宇都宮駅前には案内システムもサービス窓口もない。東武バスの窓口で聞くと、東武バスでは病院には行けないことがわかった。東武鉄道の駅員に行き方を聞くと、JR宇都宮駅に行った方がいいと言われる。東武から病院までの直通バスは1日に数本しかない。実際に宇都宮駅から乗り換えた方が早い。よって、JR宇都宮駅まで戻り、再びバス総合案内システムで行き先のバス停と路線を調べて、済生会病院へ向かった。

模造紙上のまとめは、青い紙がいいと思ったところ、赤い紙が疑問に思ったところで分けたが、赤い紙が多かった。

バスの総合案内システムについては非常にわかりやすかったが、その端末までの案内がわかりにくかった。システムがあっても、案内がなければ利用できないだろう。

バス路線のネットワークについては、乗り継ぎの案内が非常に少ない。東武宇都宮駅から済生会病院に行くときは、一度JR宇都宮駅へ行った方がいいなど、細かい案内があった方がいい。また、バスは目的地までの所要時間がわからないので、到着時間の予想ができない。さらに、郊外からの交通手段としては、バスの運賃は高すぎるだろう。

循環バス「きぶな」に乗って市内をまわったが、まちの案内を車内でアナウンスしているのが観光などの面で評価できる。

郊外からの交通手段として、日常生活でバスを使う人たち、郊外から観光や仕事等で宇都宮に来るためにバスを使う人たちがいるが、路線バスは両者に利用しにくいものになっている。まず本数が少なすぎる。私立高校のスクールバスは運行されるようになったが、路線バスの本数は極端に少なくなっている。

まちづくりについては、歩行空間とまちの案内という視点で整理した。

歩行空間について、道路をボランティアが清掃しているのは良いと思う。歩道は放置自転車が多く、それも点字ブロック上に駐輪しているなどがあった。放置自転車は取り締まりをしていくべきだろう。

まちの案内については、案内板は数が少ない上に、わかりにくい。ガイドマップはあるが、わかりやすく整理すべき。ITを活用したメディアがあってもいい。

また、まちの象徴になるようなシンボリックな施設があるといい。公共交通は、わかりやすさが利用を促進するための必要条件である。

まちづくりを進める上で、宇都宮の魅力・県の中心地としての魅力とは何なのかを再確認すべきだろう。

C班発表：

C班の移動は、JR 宇都宮駅から駅東の商業施設である「ベルモール」へ行って映画を見たのち、バスで駅西へ出てユニオン通りの美容院に寄ってから総合福祉センターへ行くという設定。

9:30 から JR 宇都宮駅西口でバスを待っていたが、持っていた時刻表が古かったためバスが来なかった。10:20 頃に東口のバス停からベルモールに向かった。ベルモールを散策したのち、バスを利用して県庁前へ移動した。ユニオン通りに行く予定を多少省略して釜川沿いやオリオン通りを散策して総合福祉センターに到着した。

模造紙のまとめは、青い紙が肯定的な意見、赤い紙が否定的な意見。他の班に比べて青の紙が多い。良いところを我々は見いだせたのかなと思う。カテゴリはかなりざっくりと分けた。良いところもあるけれど悪いところも多いという表裏一体の意見が多かった。

市街地関係について言えば、C班は交通そのものより、そこから発展した市街地のまちづくりについて、魅力をつくるにはどうしたらいいかという話を中心に議論した。鉄道と車というカテゴリで分けたが、相対的に我々のキーワードとして、公共交通に関しての情報量が非常に少ないということが挙げられる。情報が主体的に発信されていないために、非常に使いづらい町になっている。バスで言うならば、時刻表は作成されているので、どのバスに乗ればいいのかわかっていれば調べられるが、乗るバスがわからないときにはどうしたらいいかわからないだろう。また、バス会社間でまとまった時刻表がないことも問題である。同じ停留所に異なる会社のバスが入っているとき、時刻表はバラバラのフォーマットで作成されている。ベルモールでは時刻表に奥さんやお年寄りが集まっていて、どのバスに乗ったらいいか全くわからないと話していた。情報の一元化と事業者による発信が少ない。

市街地についても、情報の一元化や情報発信が少ないということが、まとめとして挙げられた。

[ 質疑応答 ]

座長： 班別討議も発表も時間が限られているので、この会で一体何が言えるのだろうかという感想はあると思うが、各班で作成した検討結果はのちほど事務局で精査する。一連の発表について、何か意見や質問はあるか。

参加者：今日はバスが主体の話が多かったが、全体的に考えるとなぜバス路線が弱体化・廃止に追い込まれてしまったのか。その部分をしっかりと見極めないと、これからの交通は動かないのではないか。バスを市町村など行政機関が運行しているところもあるが、経営は赤字である。そのあたりについて、町民・行政・事業者できちんとした議論をしないと、話が先に進まない。

座長：その通りだろう。バスが衰退した原因を真摯に見つめて、何ができるのかを議論すべき。議論するにもいろいろなスパンによるものがある。LRT整備など長期の議論もあるし、今日のような身近なところから直していけるような議論もある。異なる事業者のバス停3つを一元化するなどは、そんなにお金もかからないだろう。

今日、皆さんには文化施設、医療施設、商業施設とバラバラの場所に行ってもらった。公共交通で行くと、帰りの時間を気にすることになる。医療施設であれば、お見舞いが終われば早くバスが来て欲しいと思うだろう。病院で30分や1時間も待たされてもすることがない。しかしショッピングセンターで30分空いたとしても中で楽しめる。異なる種類の場所に行ってもらった意図は、目的に応じた部分で、人の交通行動は変わってくるのではないかというところ。すなわち、まちのつくり方と公共交通の連携というものは、このようなところにヒントがあるのではないかということである。交通とまちづくりの連携について、ほかに何か感じたことはないか。

参加者：いま座長が話したことは、ワークショップ中にも話題に出た。「卵と鶏」のような関係になるが、まちが人を呼び、交通がまちをつくるという相互関係を重視して構築していく必要がある。そうしないと、交通の便が悪いため人が来ない箱物整備のようになってしまうのでは。

JR 宇都宮駅を歩いていたとき、電車を待つ場合は時間をどうつぶすかという議論があった。時間を有効に使う手段としての公共交通のあり方はどうなるのかということが、この懇談会でも重要なテーマなのではないかと思う。

参加者：今の議論に関連するが、例えば東武デパートに買い物に行くとき、大渋滞でなかなか駐車場に入れない。それを見て、東武デパートは客が大いに入って売れているんだろうと思った。しかし、実際入ってみると紳士服売り場は閑散としていて、商売になっていない。駐車場を整備したとしても、入れる時間は限られており、さらに車一台に一人しか乗っていないことが多い。こんな効率の悪い商売をしていては、いずれはだめになる。ひいては、まちがだめになってしまうだろう。宇都宮からデパートがなくなっていったが、東武デパートも考え直さないと危ない。車であれば一ヶ所に行って、ついでに別の用事も済ませようということが多い。しかし、再び別の駐車場に止めることを考えると後回しにしがちになって、用事は1つしかこなせずに帰ってしまう。これはまちに

としては大損だ。「ついでにここに行こう」ということがあるので、宣伝広告も力を発揮すると思うが、関連性が乏しいために宇都宮では宣伝広告もうまくいかない。

こういうことを考えると、交通とまちづくりというのは言葉の上では一体で話されることが多いが、実際はその通りに扱われていない。欧州の国の行政機関は、まちづくりの部署に道路行政が入っているためうまくいっているようだが、まちづくりと交通を別に話していたのでは、なかなかうまくいかない。

こういう場で皆さんの意見を聞いても、だれがそれをとりまとめていくのか、だれが予算づけをするのか。そこまで追っていかないと、このまま話で終わってしまう。

#### [ 論点のまとめ ]

座長： 今日の論点整理を行った。

A班は、文化施設ということで、鉄道の案内・サイン、バスの良い点・悪い点ということでまとめた。まちづくりに関しては、交通の結節点における駐車場の話から、まちの周遊性について。道路はバリアフリーの問題など。オリオン通りでは歩いて怖いという治安の安全性の話があった。交通まちづくりということで、渋滞の問題や、観光についての話もあった。

B班は、バスについて議論してもらった。バスのサービスの問題、特に案内システムの問題、車内案内、バスのネットワークの問題、郊外からの交通手段、歩行空間などが議論された。キーワードとして、交通のわかりやすさと中心市街地における目的地の魅力が挙げられた。

C班は、バスと鉄道と車ということで、モードごとに議論した。良い点が多かったということなので、何が良かったのかはのちほど再点検したい。特に強調していたのは情報を一元化して発信しようということ。

これらを踏まえて、バス交通について、行動をベースにした場合の問題をまとめてみる。

- 1) 運行しているかわからないと乗れない
- 2) わかったとしても、バス停の位置がわからないと乗れない
- 3) わかって待っていても30分待たなければ乗れない。運行間隔・スケジュールがわからない
- 4) 乗ってみたらバリアフリーじゃなかったなどの問題がある
- 5) 下りた後の目的地までの案内誘導や、帰りの問題がある

以上のような問題点が挙げられた。

まちづくりでは、まず目的地に魅力がなければ、人は行かない。小さな魅力だけでは公共交通は存続しないだろう。目的地が1ヶ所しかなければ、車で行っ

てすぐ帰ってしまう。公共交通機関は多くの人を乗せているので、行く先に大きな魅力がないと成り立たない。あとはバス停周辺のバリアフリーの問題。また、違法駐輪も問題である。どんなに良い空間を作っても、放置自転車を排除するようなソフトができていないと自転車が増えて台無しにされてしまう。

交通まちづくりでいえば、公共交通とまちづくりを連携させようとするとき、需要をばらばらでなく、一定規模以上集約させる必要がある。また、運行情報をきちんと公表することも必要。公共交通は決められたスケジュールで決められたルートにしか行かないので、これらの点は最低押さえておく必要がある。

一方、車型のまちづくりというのは需要が分散している。この場合、道路渋滞がなく、駐車場がタダであれば良い。魅力がないとすぐ帰ることができる。需要には鋭敏に反応するが、人々を長く滞在させるのは難しい。バスの場合は、帰りの便を待たなければならない。これらがまちづくりのキーになるだろう。

行政のメンバーにも活発な議論をしてもらった。その意見については、今日は時間がないので、第3回の懇談会で活用させてもらうことにする。バス事業者との連携や、車の問題、まちづくりの問題などが議論された。

今日頂いた意見がある程度事務局で集約する。問題を各班でグループ分けしたが、ある班は交通モードで、別の班は問題で分けたりしていたので、それをフレーム分けして再整理したものをベースに、第3回の懇談会で議論する。

事務局： 次回の開催日は、1月中旬以降に予定する。日付はあらためて皆さんと調整したい。内容は座長からあったように、今日の問題点について、場合によっては解決策についてもグループ内で討議してもらうことになる。

- 以上 -