

地域の交通まちづくり懇談会における意見のまとめ

地域の交通まちづくり懇談会の概要

県央地域の地域特性（地域資源等）、地域間流動特性、広域的な公共交通ネットワーク等に着目するとともに、地域住民の意見等を踏まえて、県央地域のまちづくりの将来像とLRT導入の必要性について検討するため、宇都宮市周辺の県央地域を対象として地域の交通まちづくり懇談会を開催した。



茂木町の交通まちづくり懇談会の様子



市貝町の交通まちづくり懇談会の様子

地域の交通まちづくり懇談会における主な意見

1 新交通システムの計画全般について

(1) 県央地域の課題とL R Tの必要性について

< 県央地域の課題からみたL R Tの必要性 >

- 朝夕の道路混雑の緩和や、生活道路へ迂回交通が混入防止が最大の課題。
- 交通問題への対応だけなら、他の対策も考えられる（条例による自動車利用の禁止、企業における通勤バスの導入等）。渋滞対策とまちづくりを分けて考えることが必要。
- 環境問題の視点からL R Tは必要。
- 今後、高齢ドライバーが増えて危険な状況が増加すると考えられるため、公共交通を活用した交通手段が必要。

< L R Tという機種の妥当性～バスで良いのでは？～ >

- L R Tではなく、道路整備を進めて、バスを走らせる方が良いのではないか。
- バスは定時性に問題があるものの、車内の混雑がないので、時間さえ気にしなければリラックスして利用できる点が良い。
- トロリーバスは経費もあまりかからないと思われるが、L R Tの他の機種は考えていないのか。

(2) 全体計画や優先整備区間の考え方について

< 段階的整備 >

- L R Tの良さを活かすためには、市街地での整備をまず進めて、それから郊外へ展開していくというシナリオが自然。郊外からの通勤渋滞の緩和を主目的にすると違和感がある。
- L R Tが計画されてから時間が経過している。一部区間だけでも整備して軌道に乗せてはどうか。

< 将来構想 >

- L R Tは1路線しか計画しないのか。例えば、宇都宮市内で十文字にネットワークするような考え方はないのか。

(3) LRTの運行サービスについて

<速度・所要時間>

- LRTを使ってもらうためには、スピードが重要。しかし、LRTは停車回数が多いため速度が遅いのではないか。
- JR宇都宮駅からテクノポリスセンター地区まで何分かかるのか。

<運行頻度・運行時間帯>

- LRTの運行本数はどれくらいを想定しているのか。
- 始発と終電の時間が気になる。宇都宮でゆっくりと遊んで帰りたいので遅い時間まで運行してほしい。

<料金>

- 料金はどれくらいか。料金が高いと利用しない。
- 乗り継いだときに高くなると利用者が増えない。

2 総合的な交通施策との連携について

(1) LRTとクルマの共存について

<自動車と同じような利便性の確保>

- LRT利用の場合、クルマと違って買い物の際の荷物の持ち歩きが問題となる。特に、P&Rで乗り継ぐ場合は不便。
- LRTはクルマのように縦横無尽に走る訳にはいかず、自由な移動が難しい。高齢者が自由に移動できるような仕組みを考えて欲しい。

<自動車交通への影響>

- 導入区間では、自動車の走行をどのように考えているのか。
- LRTは自動車と同じ路面を走るので、道路渋滞にLRTが巻き込まれるのではないか。
- LRTを導入すれば道路の車線数が減るので、逆に道路混雑が増加するのではないか。
- 道路空間に軌道を敷設すれば、路面に凹凸が生じるのではないか。
- 自動車との共存のためには、道路の拡幅が必要。

<自動車利用との連携>

- LRTに乗るには、乗り継ぎのための大きな駐車場が必要。
- 大駐車場ができて、高根沢からわざわざ芳賀まで行って乗り継いで宇都宮へは行くとは考えられない。無料であれば使ってもいい。

<自動車利用の規制>

- 法的規制や住民理解が得られなければ、結局マイカー利用者は減らないのではないか。
- 強い規制（宇都宮への自動車乗り入れ禁止、自動車通勤のガソリン代支給禁止等）を行えばLRTを使うのではないか。

(2) LRTを軸とした公共交通ネットワークについて

<乗り継ぎの改善>

- 現在の公共交通は、乗り継ぎが不便で利用しづらい。LRTの検討を進めて少しでも良くなるようにしてほしい。
- 高根沢から宇都宮に行くには半日かかる。LRTのトランジットセンターまでアクセスするバスが必要。
- 宇都宮市から周辺地域に移動する際に、何回もの乗り継ぎが生じて不便ではないか。
- わざわざ、芳賀まで遠回りして宇都宮に行くのは考えられない。既存の鉄道があるのでそちらを利用する。特に高齢者は乗り継ぎが大変。

<鉄道への乗り入れ>

- LRTを鉄道に乗り入れさせられないのか。

3 まちづくりとの連携について

(1) 県央地域のまちづくりとの連携

< 県央地域の連携強化 >

- 芳賀町にとって宇都宮市は生活圏であり、L R Tの延伸は重要な課題。
- 交流人口の増加は宇都宮市と茂木町相互にとって重要であり、今後も東西軸の公共交通に目を向け、東に向かって整備を進めて欲しい。
- 宇都宮の中心市街地に周辺地域から人を集めるという考え方は、周辺地域の商業者からみれば問題。
- 高根沢から宇都宮に買い物に行く人はいるが、逆はいない。宇都宮中心で考えすぎているのではないか。

< 県央地域全体の活性化 >

- 真岡市がただの「通過地点」となってしまうように、何か「売り」となるものをつくっていくべき。
- ツインリンク茂木等へのイベント集客の面からも、L R Tのような軌道系交通機関は重要。
- 首都圏に出る場合の乗り継ぎを考えると、L R Tができると便利になる。

(2) 宇都宮市の中心市街地の魅力づくりとの連携

< 景観面での配慮 >

- 電線類が地中化されている宇都宮市中心市街地にL R Tが導入された場合、上空に架線が生じて景観的に良くないのではないか。

4 健全な事業運営に向けた課題について

< 需要の確保・喚起 >

- 利用者が確実に確保されるのか。
- 朝夕は利用してもらえらるだろうが、昼間は使ってもらえないのではないか。

< 採算性と補助 >

- 赤字になったらどうするのか。赤字補填は考えているのか。
- わが国の軌道系公共交通の経営実績を勘案すると、宇都宮の場合も採算的に厳しいのではないか。
- 我々は、年に1回くらいしか電車は乗らない。L R Tはおそらく1回も乗らない。それでも税金で負担するのか。
- 道路は税金で初期投資を行うが、有料道路としているところは少ない。初期投資とは何かということを考える必要がある。

<事業主体・運営主体>

- 運営についてしっかりと検討しておかないと実現は難しい。
- 第3セクターの運営では、関係機関の責任逃れになりうまくいかないのではないか。例えば、民間バス会社に運営を任せる等、全ての責任を持たせないと経営が成り立たないと思う。

5 市民等との連携・協働について

<市民等との合意形成>

- 実現のためには、高齢者の移動や環境等へのメリット等を整理し、「なぜ必要であるのか」をもっと強調してPRすべき。
- これからも地区別に説明会等の情報提供やPRを続けて欲しい。(茂木、芳賀、高根沢)
- 住民だけでなく工業団地等の企業に対する働きかけも重要。
- 税金を使って導入するのであるから、LRT沿線以外の周辺住民の理解が必要。

<市民の意識改革>

- 自動車が一番便利という自動車依存の意識が非常に強い中では効果が期待できない。意識改革を進める良い方法はないか。地域コミュニティや家庭単位での対策等は考えられないか。

<自治体間の協働>

- 県と市の足並みが揃っていないのではないか。県は、「赤字だからやらない」と聞いている。
- LRT導入のためには、住民との合意形成よりも県との合意形成の方が重要ではないか。
- 本当に実現可能な案を、周辺地域から提案していかないと、県を説得できないのではないか。