

公共交通問題調査特別委員会報告書

平成26年9月9日

宇都宮市議会議長 熊本和夫様

公共交通問題調査特別委員会

委員長 南木清一

本委員会は、平成24年10月3日の本会議において設置され、「公共交通ネットワークの構築について」の調査研究を行ってまいりました。

平成25年6月5日の中間報告に引き続き、このたび最終報告としてとりまとめましたので、その経過と結果について次のとおり報告いたします。

委 員 名 簿

(平成26年9月9日現在)

委 員 長 南 木 清 一

副 委 員 長 綱 河 秀 二

委 員 荒 木 英 知

同 今 井 政 範

同 増 渕 一 基

同 櫻 井 啓 一

同 小 平 美 智 雄

同 高 橋 美 幸

同 岡 本 芳 明

同 五 月 女 伸 夫

同 遠 藤 和 信

同 荒 川 恒 男

同 藤 井 弘 一

同 山 本 正 人

同 篠 崎 光 男

同 齊 藤 さ ち こ

(平成24年10月31日辞任)

同 福 田 智 恵

(平成25年8月23日辞職)

目 次

I	調査の経過	1
1	委員会の開会	
(1)	第1回委員会から第15回委員会まで	
2	先進都市の視察調査	
(1)	富山市，高岡市	
(2)	八戸市	
II	提 言	4
	付託調査事項：公共交通ネットワークの構築について	
1	バスネットワークの構築について	4
(1)	既存バス路線の充実について	
(2)	バス路線新設社会実験について	
2	地域内交通について	5
(1)	運営のあり方について	
(2)	目的地の設定について	
(3)	他地区との連携について	
(4)	他の交通機関との結節について	
(5)	安定した運営に向けた取り組みについて	
3	公共交通ネットワークの構築について	7
(1)	階層性のある公共交通ネットワークの構築について	
(2)	乗り継ぎ負担の解消に向けた取り組みについて	
(3)	ICカードの導入について	
(4)	公共交通の活性化について	
(5)	公共交通と一体となったまちづくりについて	
III	む す び	10
	参考資料（中間報告書提言部分抜粋）	11

I 調査の経過

1 委員会の開会

(1) 第1回委員会（平成24年10月3日）

ア 議長の招集により開会され、委員会条例第6条の規定に基づいて正副委員長の互選を行い、委員長に南木清一議員，副委員長に綱河秀二議員を選任した。

(2) 第2回委員会（平成24年11月6日）

ア 本市の公共交通ネットワークの構築について執行部から説明を受け，質疑等を行った。

(3) 第3回委員会（平成25年1月25日）

ア LRTに関する検討状況について執行部から説明を受け，質疑等を行った。

イ 本委員会の調査日程等について協議し，「東西基幹公共交通の導入について」を重点調査項目とし，先行して調査を進めることとした。

(4) 第4回委員会（平成25年2月22日）

ア これまでの委員からの意見や執行部からの説明等を踏まえ，「LRTの特性と留意事項及びそれらに対する所見」について意見交換を行った。

(5) 第5回委員会（平成25年3月26日）

ア 前回の委員会に引き続き，「LRTの特性と留意事項及びそれらに対する所見」について意見交換を行った。

(6) 第6回委員会（平成25年4月25日）

ア 4月18日から19日に実施した先進都市の視察調査（富山市・高岡市）を踏まえ、東西基幹公共交通の導入に向けた課題などについて意見交換を行った。

イ これまでの委員からの意見を踏まえ、東西基幹公共交通の導入に向けた諸課題等について取りまとめ、委員会の中間報告を提出することに決定した。

(7) 第7回委員会（平成25年5月21日）

ア 中間報告書（案）について、取りまとめを行った。

(8) 第8回委員会（平成25年6月3日）

ア 前回の委員会に引き続き、中間報告書（案）について、取りまとめを行った。

(9) 第9回委員会（平成25年8月26日）

ア バス路線新設社会実験の現状を把握するため、「平松本町線」の現地調査を行った。

イ 地域内交通の現状を把握するため、「みずほの愛のり号」の現地調査を行い、瑞穂野地区公共交通委員会との意見交換を行った。

(10) 第10回委員会（平成25年11月1日）

ア バス路線新設社会実験及び地域内交通について意見交換を行った。

(11) 第11回委員会（平成25年11月25日）

ア 八戸市の行政視察に係る視察報告書の作成について協議を行った。

イ バス路線新設社会実験及び地域内交通について執行部から説明を受け、質疑等を行った。

(12) 第12回委員会（平成26年2月24日）

ア バス路線新設社会実験及び地域内交通について意見交換を行った。

(13) 第13回委員会（平成26年6月6日）

ア LRT整備に合わせた駅東側におけるバスネットワークの再編についてとICカード導入の検討状況について執行部から説明を受け、質疑等を行った。

イ バス路線新設社会実験及び地域内交通について意見交換を行った。

ウ 公共交通活性化策について意見交換を行った。

(14) 第14回委員会（平成26年8月11日）

ア バスネットワークの再編と公共交通活性化策及び誰もが利用しやすい公共交通ネットワークについて意見交換を行った。

イ 公共交通ネットワークの構築についての総括を行った。

(15) 第15回委員会（平成26年8月25日）

ア 本委員会の報告書（案）について取りまとめを行った。

2 先進都市の視察調査

(1) 富山市と高岡市の視察調査

富山市の「LRTに関する取り組み」についてと、高岡市の「万葉線に関する取り組み」について調査をするため、平成25年4月18日から19日までの2日間にわたり視察を行った。

(2) 八戸市の視察調査

八戸市の「公共交通の活性化に関する取り組み」について調査をするため、平成25年11月18日に視察を行った。

II 提 言

本委員会においては、本市が目指すネットワーク型コンパクトシティの形成を支える重要な都市軸となる東西基幹公共交通導入に向けた諸課題について、先行して調査研究を行い、東西基幹公共交通導入に当たって、定時性の確保や交通結節機能の充実・強化、快適でわかりやすい公共交通の構築、さらには都市の魅力・都市アメニティ向上などについて提言するとともに、本市にふさわしい東西基幹公共交通としては「LRTを整備推進すべきであるとの意見が多い」などとした中間報告書を取りまとめ、平成25年6月、議長に提出した。

また、将来的に持続可能な公共交通ネットワークを確立するためには、東西基幹公共交通の導入に併せ、公共交通空白地域の解消や幹線・支線バスの整備など効率的に目的地へ移動できる階層性をもった公共交通ネットワークを構築する必要があることから、地域内交通、バス路線新設社会実験の現地調査や公共交通活性化に積極的な先進都市の視察を実施し、委員間で意見交換を重ね、本市の公共交通ネットワークの構築について、最終的な報告として取りまとめたところである。公共交通ネットワークの構築に当たっては、中間報告で示した事項に加え、下記の事項の実現について十分に配慮するよう提言する。

1 バスネットワークの構築について

(1) 既存バス路線の充実について

公共交通全体の利用率を高めるためには東西基幹公共交通の整備や地域内交通の導入だけではなく、それぞれの公共交通の橋渡し役となる幹線・支線バスの充実が求められる。

東西基幹公共交通に接続する幹線・支線バスの路線新設や運行頻度の向上を図るとともに、鉄道や東西基幹公共交通の運行時間に合わせ、始発の繰り上げ、終発の繰り下げを行うなど、バスの利便性を向上させる取り組みが必要である。

また、バス路線を再編する場合は、バス事業者との連携に努め、バス事業者の収益構造への過大な影響が出ないように配慮すべきである。

(2) バス路線新設社会実験について

本市では、公共交通空白・不便地域を解消し、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークを整備していくため、平成25年1月から、バス路線新設社会実験として「中心市街地南循環線」「平松本町線」が運行されている。

モータリゼーションの進行によりバス利用者が減少し、民間バス事業者は、独立採算の原則のもと厳しい経営を強いられてきたことから、新たな路線の新設は確実な需要を見込めない限り困難な状況である。

このような中、一定の需要が見込まれる地区へ民間バス事業者の参入を促す取り組みとして、当該社会実験は有効である。

現状として、朝夕の通勤や通院での利用が多く、日中の買い物利用等での利用者拡大が課題となっており、運行ダイヤの見直しや需要喚起策が必要な状況であることから、例えば、沿線の公共施設において、高齢者の健康づくり等の生涯学習活動を実施したり、日中利用の中心となる層を対象とした協賛クーポン券の配布を行うなど、利用者拡大を図るための施策の充実が必要である。

また、雨天時の利用も多いことから、社会実験が一定期間経過し、本格運行が見込まれる路線については、拠点となるバス停への上屋の設置を行うとともに、新たな需要を喚起するため、サイクル・アンド・ライド施設の整備など、誰でも気軽に利用できる環境整備を行うことが肝要である。

今後は、民間バス事業者による事業継続性に関して、検証を進めるとともに、社会実験によって抽出された課題について、行政支援のあり方も含めて検討すべきである。

また、都心部等の公共交通空白地域を中心に、一定の需要が見込まれる地域において、同様の取り組みを行うことを検討すべきである。

2 地域内交通について

(1) 運営のあり方について

通勤・通学、通院、買い物などの生活支援の一つとして、公共交通に頼らざるを得ない、いわゆる交通弱者の「足の確保」は重要である。

地域内交通の運営については、それぞれの地域の運行主体で検討することが肝要であり、公平性・公正性も考慮しながら、一定の基準を作成する必要がある。

しかし、地域内の商業拠点や事業者数、医療機関数等、市内全域が同じ環境ではないため、地域特性に応じた支援も検討すべきである。

行政は地域住民が本当に使いたいと思える地域内交通を実現させるための調整役を担っており、地域とともに知恵を出し合いながら地域の実情に応じた運行を目指すべきである。

(2) 目的地の設定について

地域内交通を最低限の「地域の足」として位置付けるのであれば、その地域内での移動を前提とした目的地設定を行うべきである。

一方で、利用者ニーズに即した目的地設定となるよう配慮する必要もあることから、地域住民から要望の多い隣接地域等への目的地設定については、一定の需要が見込まれる場合、民間バス事業者が路線新設を行う可能性も考慮し、行政が民間バス事業者の意思を確認するなど調整を行うことで実現の可能性を検討すべきである。

また、公共交通ネットワークを構築していく上で、駅や図書館・スポーツ施設等の公共施設を、複数の地域内交通との結節ポイントとして設定していくことも必要である。

(3) 他地区との連携について

市内各地で地域内交通が運行されている中、隣接地域と連携することにより、運行の効率化が図られるなど、一定の効果が期待できる。

しかし、それぞれの地域における運行主体、収支状況に違いがある中、互いが連携することは難しいことから、行政として、それぞれの地域内交通の現状、課題や工夫点などを共有し、地域住民へのサービスの向上につながるような協議の場の設定・調整を行うことや、複数の地域内交通が合同で計画した運行計画に対して適宜アドバイスを行うことなどの支援策を講じる必要がある。

(4) 他の交通機関との結節について

地域内交通においても、他の公共交通機関との乗り継ぎをスムーズに行えるよう、フィーダー機能の導入やパーク・アンド・ライド施設の設置など、地域実情に応じた施設整備を検討していく必要がある。その際、公共施設や地域のショッピングセンターなどの民間施設の協力を得て、駐車場などの敷地内に乗継施設を設置するなど、利便性を向上させる取り組みも検討すべきである。

また、東西基幹公共交通や幹線バスなどの広域交通は「線」であり、地域内交通は「空白の面」を補完する性格もあることから、それぞれの役割を明確に定め、相乗的な公共交通の利用者増加策を検討すべきである。例えば、民間バス事業者と地域内交通の運営主体との協議の場を設定し必要な調整を行うなど、互いの連携を促す取り組みも必要である。

(5) 安定した運営に向けた取り組みについて

地域内交通を利用したいという地域からの声は多いが、自家用車からの転換は難しく、実際の利用にはつながっていない部分もある。

そのため、利用者の確保に向けて、例えば、利用者アンケートを実施して地域住民の声を積極的に把握し活用する仕組みの構築や、地域内交通の運営主体が地元商業事業者や医療機関、介護事業者等との連携を図るための協議の場の設置など、行政として必要な支援を検討すべきである。

3 公共交通ネットワークの構築について

(1) 階層性のある公共交通ネットワークの構築について

将来的に持続可能な公共交通ネットワークを実現するためには、南北方向に延びるJR線や東武線、東西方向の軸として整備する東西基幹公共交通を中心に、幹線・支線バスや地域内交通などが相互に連携し、効率的に移動することが可能な階層性を持った公共交通ネットワークの構築が求められる。

そのため、東西基幹公共交通の整備と併せ、既存バス路線の充実、地域

内交通や路線バスによる公共交通空白地域の解消など、市内全域において、それぞれの地域特性に応じた公共交通の整備を推進する必要がある。

また、それぞれの公共交通の整備に当たっては、費用対効果を検証した上で、事業費の抑制にも配慮すべきである。

(2) 乗り継ぎ負担の解消に向けた取り組みについて

公共交通をより多くの市民に利用してもらうには、階層性を持った公共交通をいかにスムーズに接続できるかが重要なポイントとなる。

そのため、JR線や東武線各駅の交通結節機能の充実・強化に努めるとともに、最新の需要予測に即して、トランジットセンターなどの交通結節点を整備するほか、運行情報を提供するロケーションシステムの整備などにより、乗り継ぎによるストレスを最大限排除することが肝要である。

また、鉄道や東西基幹公共交通に接続する幹線・支線バスの定時性を確保し、乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの設定をすることにより、公共交通ネットワーク全体の信頼性の向上を図るべきである。

さらには、乗り継ぎ負担の解消に向けて、交通結節点を単なる乗り継ぎ地点と捉えず、目的地化する取り組みも必要である。例えば、既存の商業施設を活用して交通結節点を整備することで、買い物を楽しんだりカフェで飲食するなど、待ち時間を快適に過ごすことのできる環境が創出され、乗り継ぎによるストレスの解消が期待できる。

(3) ICカードの導入について

ICカードの導入は乗降時間の短縮や料金体系の構築に寄与するだけでなく、異なる交通モードをスムーズに乗り継ぎできるようになるなどメリットが大きく、公共交通ネットワークを構築する上でも有効な手段である。

特に、SuicaやPASMOなどとの連携については、Suicaの利用者が全国で4千万人を超えている現実を捉えれば、市民をはじめ来街者の利便性向上の観点から前向きに検討すべきである。

しかし、本市で導入するICカードとの相互連携には多額の費用を要することから、現在、本市で実施している高齢者に対するバスカード補助事

業等との整合性や今後展開が期待される地元商店街と連携など必要な施策や費用対効果なども考慮しながら十分な検討を行う必要がある。

(4) 公共交通の活性化について

持続可能な公共交通ネットワークの構築において、公共交通の活性化は大きな課題の一つである。

八戸市では方面別に色分けされたアルファベット記号と行き先を表示する路線ナンバリングの設定や簡単に展開・収納可能なミウラ折りで作成されたバスマップの全戸配布など「わかりやすく使いやすい」公共交通サービスの提供に努めている。

また、公共交通の乗り継ぎにおける情報バリアの解消と公共交通の利用促進を図ることを目的として、観光客や市民の「旅」をトータルコーディネートする交通アテンダント「はちこ」の導入など、利用者視点のきめ細やかな公共交通利便化促進策を実施した結果、公共交通利用者の減少に歯止めをかけるなど、一定の成果を挙げている。

本市においても、実情に応じて、適切な公共交通利便化促進策を講じるなど公共交通の活性化に取り組むべきである。

(5) 公共交通と一体となったまちづくりについて

ネットワーク型コンパクトシティを実現するためには、まちづくりと連携した公共ネットワークの構築が求められる。

現在、本市において検討を進めているネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンとの整合を図りながら、まちづくりの観点から必要に応じた公共交通の整備を行うなど、公共交通と一体となったまちづくりを展開すべきである。

また、近隣自治体とも連携しながら、広域交通ネットワークの形成に配慮したまちづくりも必要である。

Ⅲ む す び

人口減少・超高齢社会の到来など，社会全体が大きな転換期を迎える中，本市においてはネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた取り組みを推進しており，自家用車に過度に依存せず，誰もが効率よく移動できる持続可能な公共交通ネットワークの構築は喫緊の課題である。

本市ではL R T導入に向けた取り組みを推進しているが，持続可能な公共交通ネットワークを構築するためには，L R Tを導入するだけではなく，公共交通空白地域の解消や幹線・支線バスの整備など効率的に目的地へ移動できる階層性をもった公共交通ネットワークの構築が必要である。行政はまちづくりの全体像と公共交通の果たす役割を市民にわかりやすく示した上で，地域の実情に応じた質の高い公共交通ネットワークを提供する責務がある。

本委員会の提言に基づき，将来にわたり持続可能な，誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築が図られていくことを望むものである。

参考資料 中間報告書（提言部分抜粋）

Ⅱ 提 言

人口減少，超高齢社会，地球環境問題に対応し，本市が将来にわたって持続可能なまちとして発展するためには，自動車交通に過度に依存した社会からの転換が求められており，都市拠点や産業拠点，地域拠点などを円滑につなぎ，本市が目指すネットワーク型コンパクトシティの形成を支える重要な都市軸となる，東西基幹公共交通の整備は喫緊の最重要課題となっている。

このような状況を踏まえ，本委員会においては，東西基幹公共交通，とりわけ本市が導入を検討しているLRT（次世代型路面電車）について，その特性に着目しながら意見交換を重ねるなど，先行して調査研究を進めてきたところである。

その中で，LRTの整備そのものに対する賛否については，委員間で考え方に違いがあるものの，本市の公共交通ネットワークを構築する上で，東西基幹公共交通に求められる機能を踏まえ，導入に向け取り組むべき諸課題について，意見がまとまったことから，以下のとおり提言するものである。

1 交通機能の円滑化について

（1） 定時性の確保について

ネットワーク型コンパクトシティの形成を支える重要な都市軸である東西基幹公共交通として，LRTやBRT（バス高速輸送システム）などの交通システムを導入し，その役割を十分に果たしていくためには，交通渋滞に左右されることなく，時間どおりに安定した運行が可能となるよう定時性を確保していく必要がある。

そのための方策として，運賃の収受についてICカードを活用した信用乗車方式を採用し，乗降時間の短縮を図るとともに，中心市街地での優先信号システムの採用や郊外部での専用走行空間の導入など，区間ごとの地域特性に応じ，整備検討を行う必要がある。

また、LRTやBRTについては速達性や明示性にすぐれたシステムであるものの、主要な交差点部周辺において、車線の減少等に伴う新たな渋滞発生も懸念されることから、幹線・支線バスや地域内交通を含めた交通ネットワーク全体を考慮し、適切な車線の確保や適正な信号制御設定等による対策検討を行うなど、効率のよい交通ネットワークを構築していく必要がある。

(2) 交通結節機能の充実・強化について

本市の公共交通ネットワークを構築する上では、南北方向に延びるJR線と東武線、市内全域を網羅する幹線・支線バスや地域内交通を、東西方向の軸となる東西基幹公共交通によって有機的に結ぶことが重要であり、交通結節機能を充実・強化していくことが求められる。

そのため、東西基幹公共交通と鉄道、幹線・支線バスや地域内交通との乗り継ぎをスムーズに行えるよう、フィーダー機能の導入やパークアンドライド施設の設置など、地域実情にも応じながら乗継施設の整備を検討していく必要がある。

また、LRTを導入する場合、鉄道やバス路線が集中し、乗継需要が大きいJR宇都宮駅や東武宇都宮駅については、利用者の利便性を最大限に考慮し、駅構内への乗り入れや駅周辺施設のトランジットモール化の可能性も含めて、多角的な検討を行う必要がある。

さらに、将来的には、広域的な公共交通ネットワークの構築に向け、近隣自治体と連携して、既存鉄道への乗り入れを検討すべきであるが、採算性なども考慮しながら、将来の方向性について慎重に調査していく必要がある。

2 快適でわかりやすい公共交通の構築について

(1) 快適性の向上について

市民に公共交通の利用を選択してもらうためには、誰もが利用したいと思うような、快適性にすぐれた質の高い公共交通ネットワークを構築していかなければならない。

特に、東西基幹公共交通と幹線・支線バスや地域内交通との間では乗り継ぎが必要となるため、利用者の負担をできるだけ軽減し、快適に移動できるようにすることが肝要であり、乗継施設の整備にあたっては、雨にぬれない屋根の設置はもちろん、乗り継ぎに係る待ち時間を快適に過ごすことができる施設整備を追求すべきである。

また、誰もが安心して利用できる公共交通ネットワークを構築するため、ユニバーサルデザインに配慮した施設整備を行うとともに、停留所付近の安全対策に対しては万全を期す必要がある。

(2) わかりやすい公共交通の構築について

目的地や経路のわかりにくい路線設定は、公共交通の利用を妨げる要因となるものであり、東西基幹公共交通の導入を契機として、誰もがわかりやすい公共交通ネットワークを構築していくことが求められる。

また、各施設におけるサイン表示は、高齢者や障がい者にわかりやすいものとなるよう配慮するとともに、市民はもちろん、ビジネスや観光で訪れた来街者にもわかりやすい公共交通となるよう、駅や停留所等の各施設において、運行状況をリアルタイムに確認することができるロケーションシステムを導入すべきである。

さらに、駅やフィーダー機能を有した施設やパークアンドライド施設では、乗り継ぎに必要な情報が一目でわかるよう、東西基幹公共交通と結節する幹線・支線バスや地域内交通も含めた運行状況を情報提供する必要がある。

3 都市の魅力・都市アメニティの向上について

(1) 都市景観の向上について

様々な都市機能が集積し、多くの人々が住まい、集う中心市街地においては魅力的な都市空間の創出が求められており、デザイン性にすぐれた車両が特徴であるLRTやBRTなどの導入を契機として、景観を重視した沿線のまちづくりを推進すべきである。

富山市においては、L R Tの導入にあたって、それぞれの地域の景観を考慮し、地域ごとに景観形成のテーマを定め、車両の外観デザインやカラーデザインも含めたシステム全体でのトータルデザインの考え方にに基づき、都市の魅力を高めるための誘導的施策を講じるなど、良好な都市空間の形成に努めている。

本市においてもアンバランスな景観形成が進まないよう、沿線地域の景観を踏まえながら、トータルデザインに配慮したシステムとして整備を行うべきである。

また、L R Tを導入する場合、芝生軌道を採用するなど、緑を取り入れた空間づくりを進めることも検討すべきであるが、ランニングコストの問題もあることから、運営者の過度な負担とならないよう慎重に検討する必要がある。芝生軌道や沿線の緑化に対して、市民の参画を促すなどの取り組みも必要である。

(2) 都市基盤の整備及び拠点化の促進について

東西基幹公共交通の導入によって、沿線が無秩序に開発されることは避けなければならない。

そのため、都市の将来像を明確にした上で、必要に応じて都市計画の見直しを行い、東西基幹公共交通導入による都市基盤の整備や拠点化の促進を図るべきである。

4 公共交通の利用促進について

(1) 料金体系について

割高で煩雑な料金体系は、公共交通の利用を阻害する大きな要因となっており、公共交通の利用を促すためには、わかりやすく、できるだけ低廉な料金の設定が必要であり、乗り継ぎによる料金負担の増加は避けなければならない。

そのため、ゾーン制などによるわかりやすい料金体系の構築や乗継割引制度の導入などを検討すべきである。

(2) 市民の外出機会の促進について

市民の公共交通利用が促進されることにより、排気ガスの抑制など環境負荷の低減につながるほか、市民の健康増進にも大きく寄与するものと考えられる。

また、利便性の高い公共交通が整備されることにより、中心市街地への回帰や教育、スポーツ・文化活動、イベント等への参加、さらにはプロスポーツ観戦などの余暇活動も含め、市民活動様式の転換にもつながるものと考えられる。

富山市で導入されている「おでかけ定期券」のように、中心市街地に出かける場合に運賃が割引になる制度の導入、沿線の商店街や商業施設と協力し公共交通利用者に対する特典を設ける仕組みの創設、運転免許返納者への割引制度の導入など、市民が外出したくなるような施策を積極的に検討する必要がある。

また、歩行者や自転車に配慮したまちづくりを進めるとともに、自転車貸出サービスの実施や東西基幹公共交通について、自転車の持ち込みが可能な車両を導入することなど、「自転車のまち」としてふさわしい施策を検討する必要がある。

(3) ICカードの導入について

東西基幹公共交通、幹線・支線バス、地域内交通を有機的に結ぶためには交通結節機能の充実・強化といったハード面での取り組みとともに、料金収受の利便性向上などのソフト面での施策が重要であり、ICカードの導入は乗継負担の軽減に寄与するだけでなく、料金体系の構築にも大きな役割を果たすものと考えられる。

また、導入するICカードについては、JR線や東武線などの利用者の利便性を考慮し、全国の鉄道やバスなどで相互利用が可能となっているSuicaやPASMOとの連携を図るべきである。

5 公共交通に対する市民理解の促進について

(1) 公共交通を支える環境の整備について

市民の公共交通への理解促進を図るためには、行政が公共交通を中心としたまちづくりを進めていくという強い意志を示す必要がある。

例えば、本市職員の職員証に公共交通のＩＣカード機能を組み込むなど、職員の公共交通利用を積極的に推進すべきである。

さらに、沿線の企業や大学などに働きかけを行い、公共交通のＩＣカード機能を有した社員証や学生証の導入を促すなど、全市を挙げて公共交通を支える環境を整備する必要がある。

(2) モビリティマネジメント施策の充実について

公共交通に対する市民理解を促進する上では、市民に対し適切な情報提供を行うことにより、公共交通の利用を促していくモビリティマネジメント施策を積極的に推進し、市民意識の向上を図ることが肝要である。

また、東西基幹公共交通は、内陸型の工業団地としては国内最大級の規模を誇る清原工業団地などの産業拠点を結ぶ重要な軸となるものであり、現在の渋滞問題を解消する上でも、工業団地通勤者の利用に向けて、全力で取り組むべきである。

そのため、工業団地の企業などに対しては、工業団地通勤者の就業時間等に十分配慮した運行計画の作成や企業の公共交通に対する理解促進を図っていく必要があり、企業アンケートの実施も含め企業との協議の場を設置し、積極的に情報交換を行うなど連携を図り、企業にとっても利用しやすい公共交通となるよう配慮すべきである。

また、将来的には物流の観点から商用利用を図ることができないか、その可能性について、検討を行う必要がある。

6 本市にふさわしい東西基幹公共交通について

東西基幹公共交通として本市が導入すべきシステムについて、本委員会においては、本市の置かれている状況を踏まえ、定時性、明示性、快適性、

シンボル性、環境性能や将来を見据えた拡張性などL R Tの持つ特性を総合的に判断した結果、L R Tを整備推進すべきであるとの意見が多くを占める一方で、本市の目指す公共交通ネットワークの再編に向けた全体像が具体的に示されていないことや採算性、その導入効果を疑問視し、L R Tの導入に対して慎重な立場を示す意見や、整備手法によってはL R Tと同様な特性や導入効果が期待され、投資負担の少ないB R Tを導入すべきであるとの意見もある。

今後、市民への丁寧でわかりやすい説明を続けていくことはもちろん、議会に対しても積極的に情報を提供するよう強く望むものである。

Ⅲ む す び

過日、行政視察を行った富山市のL R T整備に対するアンケート調査によれば、沿線の市民だけでなく、沿線以外の市民の多くが、「L R T事業について評価する」と回答しており、従来より路面電車が運行されてきたという点において、本市と違いはあるものの、行政が都市の将来像を具体的に示した上で、公共交通ネットワークの構築に取り組む姿勢が沿線以外の市民にも評価され、積極的な公共交通整備に対する理解が得られているものと考えられる。

本市においても、今後、L R T導入に向けた調査が進められることとなっているが、本市のまちづくりにおける将来像を明確にし、計画的な公共交通ネットワークの整備に努めるべきであり、事業の適正化に向けて、計画内容を精査するなど検討を行う必要がある。

また、新たな公共交通ネットワークの構築に対して、真に市民の理解を得るためにも、市民に対し、本市の目指すまちづくりの全体像を具体的に示した上で、地域実情に合致した最良の公共交通ネットワークを提案していくことが必要である。

本委員会の提言に基づき、将来にわたり誰もが利用したいと思うような、快適性、利便性にすぐれた質の高い公共交通の整備が進められていくことを、大いに期待したい。

なお、今回の中間報告は、喫緊の最重要課題となっている東西基幹公共交通について、先行して提言を行うものであり、引き続き、東西基幹公共交通を含め、幹線・支線バスや地域内交通、公共交通利用促進策などについて調査を重ねていくものである。