

平成26年度第4回「市長とランチでトーク」

- 開催日 平成26年11月25日（火） 12:00～13:00
- 内容 市役所3階特別会議室にて市長と懇談
- 出席者 〈参加者〉 宇都宮共和大学
宇都宮の環境について考える学生提案グループ 12名
（親子で自然に親しむ会（バーベナ） 5名）
（「クールシェアコンサート」実施スタッフ 7名）
〈市側〉 市長

- 主な内容（抜粋）

〈環境活動について〉

- 市長： 「親子で自然に親しむ会」の皆さんは、様々な活動を企画するにあたって、どこかで研修などを受けているのですか。自分たちで考えているのですか。
- 参加者： 先生方にアドバイスを受けながら、自分たちで計画をたてています。
- 市長： 皆さんが実施した「クールシェアコンサート」は、どういう人が対象で、どんな演目でしたか。
- 参加者： 消費電力の多い時間帯に、旧大工町（現・南大通り1・2丁目付近）にお住まいの方にコンサートに来ていただきました。曲は、大学の軽音楽部や地元で活躍している方に演奏してもらい、約2時間くらいやりました。
- 市長： 市中心部で実施すると、公共交通で来場できるので、CO₂の削減にもつながりますね。

〈LRTについて〉

- 参加者： LRTの運賃はいくらくらいになる予定ですか。
- 市長： 150円～最大で400円くらいを見込んでいます。人によっていろいろ割引が受けられるようにする予定です。また、「トランジットセンター」という、駐車場や駐輪場があり、自動車やバス等と乗り継ぎがしやすい施設を整備する予定ですが、「トランジットセンター」まで車で来た時は割引が受けられる、というような制度を考えています。通勤通学割引なども予定しています。場所によっては、現在バスで行く時にかかっている運賃より、安く行けるようになります。

普段から公共交通を利用する習慣をつけていただくことが大事だと思っています。車は便利ですが、バスなどをたくさんの方が利用することによって運賃を下げることができます。利用する人が少なければ、運賃もどんどん高くなり、最終的には利用者がいなくなり廃線になる、そういう事態になります。将来、年齢を重ねて車の運転ができなくなると、多くの方が困ります。

宇都宮市は、県庁所在地の中でCO₂の排出量が多い都市です。皆さんがやっている環境に対する取組も今後ますます必要になってきます。

今、大都市に住んでいてまもなく定年を迎える人にアンケートを取ったところ、定年後に別の都市に住みたいと考えている人は、移住したい都市の条件として、公共交通が充実している都市、自然豊かかつ利便性もある都市が望ましい、という回答があがってきました。宇都宮市は「とかいなか」などと呼ばれますが、ほどよく東京に近く利便性もよい、車で少し走れば田園風景もある、そういう魅力を宇都宮の武器として発信し、都市間競争で勝ち残っていかなければと考えています。

皆さんが通っている宇都宮共和大学のキャンパスの前にも、いずれLRTが通る予定ですが、近くには大きな病院もあって、電車でJR宇都宮駅まで来た人がLRTに乗って病院にもすぐ来られるようになり便利になると思います。

参加者： LRTを整備するにあたってのメリット、デメリットを教えてください。また、宇都宮大学の学生から、JR宇都宮駅からバスに乗って大学に行こうとした時、どこからどのバスに乗ったら行けるのかわからなかったという話を聞きました。わかりやすい案内のシステムを作ることも必要だと思います。

市長： LRT整備にお金がかかりすぎて市の財政が破綻するのではないかと心配するご意見をいただくことがあります。宇都宮市が整備する12キロメートルの区間の整備費は約400億円ですが、そのうちの半分の200億円を国が出し、残りの200億円を宇都宮市や栃木県が出します。では、この200億円をどうやって出すかですが、一括払いではなく、20年で支払っていきます。払う金額は毎年一律ではありませんが、最大で支払う年で年間13億円、その額を宇都宮市と栃木県が按分して払うとすると、宇都宮市の負担は多い年で年間約6億円となります。

整備にお金がかかりすぎることはデメリットではないか、というご意見をいただきますが、宇都宮市の財政力指数は中核市の中で上位ですし、宇都宮市の予算規模から判断し、整備費がかかりすぎてデメリットになるとは考えていません。

メリットは、工業団地に通勤する人が、交通渋滞から解放されることです。渋滞が酷い場合、朝と夕方の通勤時間は、JR宇都宮駅から工業団地まで約1時間程度かかると伺っています。このような状態がいつまでも続けば、工業団地の企業は他の都市に移ってしまい税金にも影響が出てしまうかもしれません。また、

停留場が出来ることで、新たな拠点・まちが生まれ、人が集まり、消費が活発になり、まち全体が潤っていきます。そういう大きなメリットがあります。

また、バスの案内がわかりにくいというお話が先ほどありましたが、JR宇都宮駅の2階に、バスの発車時刻・停留所の場所・乗り継ぎなどを案内する「バス総合案内システム」がありますが、わかりにくいという声を聞きます。その案内を見ても、バスがどこを走るかわからないからだと思います。LRTは線路がありますので、わかりやすいです。ある場所に行くには、どこから何に乗ったらいいか、宇都宮市に住んでいる人だけでなく他から来た人にもわかりやすいシステムの構築が必要と考えています。

参加者： 今、工業団地に通っている人はたくさんいますが、LRTはその人たちすべてが乗れるような規模ですか。

市長： 全員は無理です。清原工業団地や芳賀・芳賀高根沢工業団地、ベルモールに勤務している人約33,000人にアンケートを取り、そのうち38%の方にご回答いただきました。「快速がなくとも利用する」と回答した人が約13%、「快速があれば利用する」と回答した人を含むと利用したいと答えた人は約23%でした。そのくらいの人数であれば乗ることが可能で、赤字にもなりません。「実際に運行しないとわからない」と回答した人もいますので、場合によっては走らせる本数や車両の数を増やす必要も出てきます。今は、3両編成で、ピーク時には6分間隔の運転を考えていますが、快速運転を行う場合なども考えて整備費を試算しています。

参加者： 交通渋滞は本当に解消されますか。

市長： 3.6%の人が車からLRTに乗り換えたとの設定で、交通シミュレーションを行ったところ、交通渋滞は緩和され、特に渋滞がひどい交差点では、交差点の改良等も合わせて行うことで、渋滞の完全解消は難しいですが、今までよりも渋滞する時間が短くなる、という結果が出ています。

参加者： 宇都宮市は自転車に乗っている人が多いと思いますが、自転車の事故も多いと感じます。道路上に自転車走行専用の青く塗ってあるゾーンを見かけますが、自転車の事故を減らすためにどのような対策をしていますか。

市長： 道路を青く塗って走る部分を明確にすることによって、車のドライバーも安心です。栃木県警と調査をした結果、自転車が歩道を走るよりも事故は少なくなっており、自転車同士や歩行者との接触事故は随分減っています。幅が狭い道路については整備が難しい場合もありますが、今後も、可能な限り自転車専用通行帯を増やしていこうと考えています。

参加者： 先ほど、LRTについてのDVDで、自転車も一緒に乗せている人の映像がありました。宇都宮のLRTでも同じように自転車も乗れますか。

市長： 自転車も乗れるように整備できればと考えています。

参加者： 現在，ＪＲ宇都宮駅周辺の道路はバスや車で渋滞しています。ＬＲＴが整備されてもバスは今までと同じように走ると思いますが，今ある車線が少なくなり，渋滞は更にひどくなりませんか。

市長： ＪＲ宇都宮駅付近は，現在，１日で約２，０００本バスが走っていますが，ＬＲＴを整備したら，バスの運行本数を見直す必要があります。

参加者： ＬＲＴを整備することで市中心部は活性化すると思いますが，特に宇都宮市の北部は全然バスが走っていませんので，ＬＲＴの整備よりも先に，現在バスが不便な地域の対策も必要と感じます。また，ジャパンカップクリテリウムを市中心部で毎年やっていますが，ＬＲＴが市中心部に通るとクリテリウムは出来なくなってしまうのではないのでしょうか。

市長： 公共交通が不便な地域は，現在バス路線を増やしています。ＬＲＴだけを整備するのではなく，ＬＲＴやバス，地域内交通などで宇都宮市全体をカバーすることが大切だと考えています。また，宮まつりやクリテリウムについても，今までと変わらず開催できるよう，ＪＲ宇都宮駅西側の具体的な検討を進める中で，主催者などと調整を図っていきたいと考えています。

参加者： ＬＲＴはいつ出来ますか。

市長： 平成２８年度に着工し，平成３１年度にＪＲ宇都宮駅東側の運行開始を目標にしています。駅西側は，今後，需要予測や関係機関との協議を踏まえながら取り組んでいきます。

懇談の様子

