

令和5年度 第3回宇都宮都市交通戦略推進懇談会 結果概要

日 時 令和6年2月14日（水曜日）午前10時30分から午前11時30分まで

場 所 ライトキューブ宇都宮 大会議室201

出席者 別添資料のとおり

内 容 1 開会

2 議題

(1) 「第2次宇都宮都市交通戦略」の中間見直しについて

・ 計画素案について（基本理念、施策事業等の見直しについて）

3 閉会

開会

会長挨拶

- ・ 前回、第2回懇談会は昨年10月に開催したが、その際は本市の現状・課題についての情報共有があった上で、中間見直しの方向性について議論いただいた。本日は計画素案が示されているため、素案の中身についてご確認いただき、ご意見をいただきたい。スケジュールとしては、今年5月に向けて計画の見直し案をまとめていくことを予定している。限られた時間ではあるが、忌憚のないご意見をいただければと思う。

議題(1)「第2次宇都宮都市交通戦略」の中間見直しについて

事務局

- ・ 資料1 事務局より説明

会長

- ・ 11ページの交通ネットワークの将来の姿については、大きく分けて「移動の軸」と「移動の拠点」という書き方になっており、移動の拠点は、「交通結節点」という記載のみにとどまっている。その後に「モビリティハブ」という記載もみられ、単なる交通結節点というだけではなく、居住地サイドにも一定のシェアリングができる環境整備を行う記載があるので、モビリティハブのような記載を加えた方がよいのではないかと。

事務局

- ・ 交通結節点とモビリティハブを同分類にしていた。性質が異なるところは項目を分けて記載する。

委員

- ・ 25ページの目標・評価指標は、後期計画の目標値という説明があったが、前期計画の中

では、目標値は何らか設定されていたのか。また、令和10年度の目標数値は、どのように設定したのか、根拠についてご説明願いたい。

事務局

- ・ 前期計画でも目標指標を設定していた。5ページ目に前期計画の進捗状況を示している。基本方針（つくる、つなぐ、つかう、ひろげる）ごとにそれぞれ評価指標を設定している。
- ・ 25ページ目には後期計画の目標指標を示しており、前期計画から引き続き目指していく指標、見直しを図り、拡大を目指していく指標がある。黄色着色部分は、後期計画で新たに設定した指標であり、例えば、市内の移動にあたっての運賃負担額の軽減については既に目標を達成したため、さらに拡大して、「どこから乗ってもどこまで行っても実質片道最大500円以下」と設定している。また、ファミリーサポートセンター延べ利用人数については、子どもの一時預かりや送迎など、子育て事業との連携という観点で新たに設定した。各指標の根拠については、それぞれ精緻に検討して設定しており、一つひとつこの場で説明をするには長くなるため控えたいが、主なものとして、公共交通夜間人口カバー率は、市内全てのエリアで公共交通を利用できるようにしたいという趣旨で100%としている。交通ICカードによる運賃支払いの割合は9割と設定しているが、先進都市はいずれも9割を超えているので、そのように設定した。公共交通の年間利用者数は新型コロナウイルス感染症拡大による影響で減っているところもあるが、ライトラインの導入を契機として、回復させていきたい。

委員

- ・ 令和10年を見据えた目標で前期計画も設定していたのか。それとも、今回多少見直しを行ったのか。

事務局

- ・ 「都市計画道路の整備率」や「自転車走行空間の整備延長」など、関連計画に設定されている指標については、整合を図るため、その時点で最新のものとするなど、適宜更新しているものもある。

委員

- ・ 11ページの交通ネットワークの将来の姿のうち、ライトラインの記載については、開業したJR宇都宮駅東口におけるサービスの更なる充実化とあるが、具体的にはどのようなことをイメージされているのか。

委員

- ・ 現在、ライトラインについては、開業ダイヤということで、朝は8分間隔、昼は12分間隔で運行している。サービスレベルの最終的な目標としては、朝は6分間隔、昼は10分間隔として、春にダイヤ改正を予定している。バス事業者、地域内交通事業者の方々との連携により、各トランジットセンターで乗り継ぎがスムーズにいくような取組も進めていく予定である。サービスレベルを今まで以上に向上させたいと考えている。

委員

- ・それは非常に良いことだと感じる。ライトライン導入当時は人が乗るのかと心配していたが、実際運行が始まると、運行間隔が短いので利用しやすいという声が聞こえてくる。ライトライン沿線が発展するのではないかと非常に期待している。ぜひ進めていただきたい。

委員

- ・11ページの内容から、鉄道事業者の役割は、ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸への協力と、広域的な輸送・大量輸送手段というメリットを生かし、持続可能性と利便性の両立を実現していくことが役割と理解した。
- ・25ページの交通ICカードによる運賃支払いの割合について、“交通ICカード”と手段で記載した方が分かりやすいという趣旨であると思うが、基本的にはキャッシュレスを目指すという理解でよいか。

事務局

- ・趣旨としては、キャッシュレスを目指すということで間違いない。現時点でモニタリングできる数字として交通ICカードの情報が挙げられるため、このように記載している。

委員

- ・当社も労働力不足でどのように販売を効率化していくかが課題となっている。モバイル媒体を活用すると、いつでもどこでも利用者の好きな時間に購入・チャージができるので、推奨している。そういう点において、行政からもご配慮いただきたい。

委員

- ・19ページの宇都宮版「Ma a S」の推進について、市外からの来訪者に宇都宮市で楽しんでもらうために、イメージ図では「バスで、どこまで乗っても1乗車片道400円」と記載があるが、大谷地区等に観光客が訪れている実態を踏まえ、企画乗車券等も活用しながら、鉄道・ライトライン・バス等の複数の交通手段を組み合わせたMa a Sを推進することで、交流・観光の場面での利用者拡大が有益な手段となるのではないかなと思う。全国でも良い事例が増えてきているので参考にしながら、更なる拡大を図ったMa a Sの仕組みができればと思う。

事務局

- ・宇都宮版「Ma a S」の推進について、具体的な定義づけまでは対応できていないため、今後5年間で検討を進めたい。コロナ禍ではあるが、令和2年度には、大谷地域における観光Ma a Sの実証実験を行い、1日企画乗車券も大谷地域で実施している。そういった実績等から得られた成果を活かしながら検討していきたいと考えている。

委員

- ・17ページの高齢者・障がい者の外出支援について、新しく外出をさせるというように読み取れるが、どちらかと言えば、外出を支援するという表現の方が妥当なのではないか。
- ・14ページの都心部における駐車場の適正配置について、対象となるのは自家用車とい

う解釈でよいか。障がい者・高齢者など足腰が弱くなると、買い物などに出かける場合に、ドアツードアの移動が必要となる。バス等の公共交通も対象ということではなく、自家用車という解釈でよいか。

事務局

- ・ 17ページの高齢者外出支援事業の推進という記載については、必ずしも外出を拡大していくということではなく、現在実施している取組を引き続き実施していくという趣旨で記載している。誤解を招かない表現に改めたい。
- ・ 14ページのご指摘については、都心部における駐車場適正配置を施策に挙げているのは、ウォークアブルなまちづくりを推進するという意図があり、本市では中心市街地で人を優先した、歩きたくなるまちづくりを進めており、現状、中心市街地では駐車場が乱立している状況を改善し、まちなかをできるだけ歩きやすくしたいという考えがある。ドアツードアのニーズについては、まちづくりとも連携した取組を進めたい。

会長

- ・ 24ページの目標評価指標の設定の考え方について、関連して検討をお願いしたい。健康・福祉・医療の分野について、障がい者含め、多様な方が移動しやすい支援を行っていく必要がある。しかし、25ページ以降の指標では、それに関連する指標が見当たらない。障がい者の方々の移動がより便利になることは、社会的価値が大きいいため、障がい者・高齢者団体等への満足度調査や外出支援の度合い等を指標に反映できるように検討いただきたい。

事務局

- ・ 適切なモニタリング指標がないか、検討したい。

会長

- ・ 国の大きな目標の中でも“インクルーシブ”が掲げられており、ぜひ前向きに検討いただきたい。

委員

- ・ 地域内交通は、公共交通手段の少ない郊外部の地域まで入っているが、まちなかは、お年寄り、障がい者が多く居住されている地域があるものの、導入には課題がある。そのような地域に対しては、どのような対策や目標を考えているのか。

事務局

- ・ 中心市街地等でも道路が狭隘なエリアがあり、そういった地域にはバスや大きな車両が入っていくことができない。インクルーシブという考え方では、そのような地域の居住者や、車を運転できない子供等にも目を向けることが重要と考えている。どのような交通手段が良いかは検討していく必要があり、地域内交通を導入する方法も考えられるが、次年度実施予定のセミデマンド式など、新たな方式も視野に入れながら、各地域に適した交通手段を確保したい。このような取組みを推進しながら、公共交通夜間人口カバー率100%を目指したい。

委員

- ・なるべく早くそういった取組みを進めていただきたい。

委員

- ・14ページにバス路線の再編・拡充という記載がある。前回も少し触れたが、市内東部地域から中心市街地へのバスの乗り入れが全くない。バス路線が再編されて以降は、宇都宮駅東口までの移動の利便性は高くなり、地域の方々も喜んでいる。しかし、駅西側の中心市街地に行くにはJR宇都宮駅構内を通過して乗り換える必要がある。障がい者団体からは、障がいのある方にとっては、駅構内を通過して乗り換えるのが非常に困難であると聞いている。自治会の中でも様々な場面で要望される。今後、中心市街地に直接向かうようなバス路線が拡充される予定はあるのか。

事務局

- ・ご意見いただいた路線は、岡本駅を発着していた路線と認識している。当路線は、令和3年10月頃から、以前は東武宇都宮駅発着路線であったものがJR宇都宮駅東口発着になったため、JR宇都宮駅へのアクセスは非常に良くなった一方、今まで乗り換えなしで東武宇都宮駅までアクセス可能であったところが、再編後は乗り換えが必要になった。都市交通戦略に位置付けるバス路線の再編については、駅西側へのライトラインの再編時をイメージしているが、個別路線についても、より利用率を高める方法は今後も絶えず模索していきたい。個別路線について、現時点で回答できるものではないが、引き続き検討していきたい。

委員

- ・JR宇都宮駅東口に入る便が10あるとすれば、そのうちの1,2本は東武宇都宮駅に入るようにしてもらえないか。

事務局

- ・バス事業者との調整が必要になるので、この場でお答えはできないが、そういったご意見があるということで、引き続き検討したい。

会長

- ・公共交通全体の利便性を向上しながら、個別路線の利便性向上を進め、両輪で取り組んでいく必要がある。多岐にわたる問題を同時に解決していくことは困難ではあるが、関係機関と調整しながら検討いただければと思う。

委員

- ・言葉の説明をお願いしたい。11ページの「パーソナルモビリティ」とは、具体的には何を指しているのか。

事務局

- ・パーソナルモビリティについては、広く、主に一人乗りの乗り物を意図している。例えば、自転車のシェアリングや、今年度の実証実験で導入していた電動キックボード等も含まれる。トヨタ自動車から三輪の電動キックボードに近い乗り物も新しく出てきている。パ

パーソナルモビリティは、技術開発の競争が国内メーカーでも激しいので、新しいものも出てくると思うが、そういったものを活用していきたい。

委員

- ・ ライトライン沿線上に魅力ある施設の充実を望みたい。ライトラインが当初目標200万人以上乗車を達成したということで、非常に安堵しているが、住民の多くがまだ乗ったことがないと聞いている。その理由は、ライトラインに乗って行きたいと思う場所がないという意見がほとんどである。ライトラインの沿線上に東部総合公園が2年後に完成予定で、国内最大級となるスケートパークや、全国初となるスケートボードとBMXフリースタイルの専用コースを備えた施設ができると聞いた。このような魅力ある施設をこれからも沿線上にたくさんつくっていただき、積極的にその場所を目指してライトラインに乗る方が増えると良いと思う。

事務局

- ・ 事務局の交通政策課は公共交通を扱う部門だが、単に交通をつくるだけではなく、まちづくりと合わせて取り組んでいくことが重要と考えている。

委員

- ・ 11ページの交通ネットワークの将来の姿の中で、交通結節点という記載があるが、ライトラインの平石停留所では、朝早くから駐車場が車でいっぱいになり、その利用者のほとんどが東京等遠方へ出ており、丸一日で使われているため、ちょっとした利用をしたい人が利用できない状況になっている。こうした状況を改善できないか。議会でも議題に上がっており、駐車場の面積を広げる構想があるとは聞いているが、何の制限もしないと1日中車を置きっぱなしという状況が続くため、今後検討していただきたい。

事務局

- ・ 現在、検討を進めている段階にあり、引き続きの検討課題と考えている。

会長

- ・ トランジットセンターやパークアンドライドが無料ということもあり、スペースが足りなくなっている。何らかの対策が必要。

委員

- ・ タクシーはバスが入らない地域へ入り、トランジットセンターやバス停留所等につなげる役割を担っているものと認識している。

会長

- ・ タクシー事業者協議会そのものもドライバーの高齢化等、様々な課題を抱えられていると思う。大きな交通戦略の一つとして、バスが入らない地域への支援など、幅広い活躍を期待している。

会長

- ・ 明日からパブリックコメントを実施予定となっている。並行して、加筆修正作業に入る。
- ・ 都市交通戦略は、策定後も随時状況に応じて変化するものである。今後、自動運転など、

色んな側面で情勢の変化が見込まれる。引き続き色々な場面で協力をお願いできればと思う。進行を事務局にお返りする。

閉会

事務局

- ・ 今後、パブリックコメントを実施し、5月以降に第4回懇談会を実施し、パブリックコメントの結果等をご報告したい。詳細は改めてご連絡する。以上で、第3回宇都宮都市交通戦略推進懇談会を終了する。

以上