

第4回 まちづくりと交通に関する懇談会 意見交換の要旨

日時：平成16年2月7日(土) 午後1時30分から

場所：コンセーレ・アイリスホール



具体的な内容について

現在の東西方向の大量な交通量に対し、渋滞を解消するだけの輸送力を確保できるのか？

車両が何編成必要で、購入費用がどの位かかり、編成当たりの定員や運行のダイヤなども具体的に示してほしい。

宇都宮の活性化を図るためには、市の中心部を東西に遮断しているJR線を越えなくてはならないと思うが、東西自由通路を活かして上手く越えるべきである。具体的には、どの程度の勾配まで大丈夫なのか？

【回答】

- ・ 宇都宮市で検討しているのは2両連結の車輛で、定員は立ち席を含めて120人程度です。
- ・ ラッシュ時には、運行間隔を短くしたり、将来的に利用者が増えた場合は、車両を増やすなどの対応は可能です。
- ・ JRの横断方法については、在来線と新幹線の間を越える2階部分で、駅の北側を回る案が最も可能性が高いとされていますが、今後、具体的に検討していきます。
- ・ LRTは、現在の技術力で7～8%の勾配（水平に100m行って7～8m上がる）を上ることが可能ですが、それには軌道法の規制緩和も必要となります。



外国の事例との違いや現実的な対応を考えるべきとの指摘

PRビデオやパンフレットは外国の事例を参考にしている。ストラスプールと宇都宮市は都市構造が違う。成功したからといってそのまま持ち込むことについては、疑問を感じる。

中心部に自家用車の乗り入れを規制するのであれば、新しいシステムを導入するような税金の無駄遣いをする前に、既存のバスや公共交通を上手く活用、強化する事も考えられるのではないか。

パークアンドライドは、桜十文字付近には場所がないので、実際には不可能だと思うし、可能な場所まで伸ばす（具体的には外環状線付近）には、桜十文字以西の大谷街道の拡幅が必要となるので、用地買収費も増えるなど、税金の無駄遣いにつながる。

宇都宮市に最初に導入する事に価値があると言われていたが、市民の本当の利便性などを考慮した上で入れる時期を考えるべき。

【回答】

- ・ 外国の事例を用いていますが、技術的には、日本版のLRTの実現は十分可能です。1994年にLRTが導入されたストラスプールは、多くの人に関心を持ち、世界中から人を集めており、観光客が飛躍的に増加しました。
- ・ 宇都宮に日本で最初に導入されれば、同様に日本中から人が集まり、PR効果は計り知れません。
- ・ しかし実際に大切なことは、どれだけの利便性が市民に対して提供できるか、そして、まちづくりにどのように活かしていくのかという点です。
- ・ 軌道系の交通システムは、線として捉えがちですが、駅を中心として面でカバーできることも忘れてはならず、これがまちづくりに大きく寄与します。
- ・ パークアンドライドの具体的な計画については、様々な利用を想定し、再度、細かい検討が必要と考えています。
- ・ バスは、一般の自動車と同じ道路を走りますが、市内でも優先走行レーンが守られていない現状にあります。そのため渋滞に巻き込まれて、定時性、速達性が確保されず、また大量輸送もできません。
- ・ そのため様々な角度から、最も適しているのがLRTとしたところですが、今後、具体的な内容について、多くの市民の皆さんと詰めていく必要があると考えています。



県の姿勢について

ＬＲＴよりも道路整備を優先すべきという県や知事の姿勢に対し憤りを感じる。
懇談会を積み重ねるにあたって、大変な障害になるのではないか。

【回答】

- ・ 道路や駐車場整備を優先すべきという考え方と、少子高齢化などに対し軌道系のシステムも必要であるという考え方の違いがあり、どちらを選択するかは、最終的には市民の判断となります。
- ・ しかし道路をつくれれば、便利になった道路に、それまで乗り出さなかったクルマが走り出すため、以前にも増して交通混雑が激しくなるとも言われています。
- ・ 現に、宮環が出来た際、宇都宮市の渋滞問題は解決されると言われてきましたが、現状は、宮環本線やその周辺道路が混雑している状況にあります。これは橋を２本架けても同じ事で、クルマそのものの使い方を考えるべき時にあることが言えます。
- ・ ロンドンでは、「ロードプライシング」と言って、市内に乗り入れをするクルマに対し、１台当たり１，０００円程度のお金を取り、徴収されたお金は公共交通の整備や運営費補助に充てられています。
- ・ また都心部に駐車場を作る費用は莫大であり、クルマを使い続けることは社会的にも大きな負担になります。
- ・ 県と共同でまとめた基本計画では、導入に向けた課題として、採算性の確保が指摘されていますが、これについて宇都宮市では、平成１６年度予算で、運営費・借入金の圧縮、運賃収入拡大方策や公的支援のあり方、バス交通との連携などについて具体的に検討していきます。
- ・ また新交通システムは、宇都宮市だけの問題ではなく、県央地域全体の問題であると考えており、新交通の整備とともに、バスとも連携して、人の動きが活発になれば、地域興しの起爆剤となること、また環境問題にも対応した新しい公共交通はどのようなものが良いのか、どの様なまちづくりを進めていくのかを、宇都宮市が周辺市町と一緒に検討を進めていきます。



歩行者を優先したまちづくりについて

ＬＲＴ問題より先に解決してもらいたい交通問題もある。歩道を歩く際にマナーの悪い自転車に危険を感じている。ヨーロッパのように歩行者，自転車，クルマを分けて高齢者がおしゃべりをしながら安心して歩けるような歩道を整備してもらいたい。オリオン通りも同じである。

宇都宮市の様々な公共施設は，クルマを利用しないと行けない状況にある。せっかくの施設がウィークデイには閑散としている。クルマを利用できない人も，上手く利用が出来るようなサービスも考えてほしい。

ＬＲＴを導入するのであれば，中心市街地は，ＬＲＴと歩行者だけにして安心して人が集まれるようにしてほしい。

【回答】

- ・ 交通の優先性を考える場合，１番目は歩行者，２番目が自転車，３番目が公共交通，４番目がクルマ利用者ではないでしょうか。今まではこの順番が逆転していましたが，これからはこれを考え直さなくてはならない時代であると考えています。
- ・ 例えば，クルマで市役所に来た人からは駐車料金を徴収し，徒歩・自転車利用者には何かプレゼントをさし上げるようなことですが，地球環境や人にやさしいまちを考えれば当然のことと思います。
- ・ 歩行者中心のまちづくりを進めるためには，歩道を整備しなくてはならない場所も，市内にたくさんありますが，市としても頑張っていることを理解していただきたいと思います。
- ・ 公共施設を利用する人たちの足の確保についても，行政として積極的に取り組む課題として認識しています。



自動車からの乗り換えについてなど

バブル時代に、街中の交通問題として渋滞・駐車場不足が課題になった。それぞれの道路も大変な思いをして整備を進めてきた。

この大変な時代に、L R Tはバブルの発想を引きずっているように思えてならない。東を先に整備するとしているが、工業団地に通う人は宇都宮駅から直接向かう人よりも、様々な地域からクルマによって集まってきているのが現状ではないか。

四方八方から集まってくるクルマを、どの様に集めてL R Tに乗せるかが、イメージできない。東に向かう人を、どこで乗り換えさせるのか？

宮環の整備は、宇都宮の交通の革命。大通りはずいぶん混雑が緩和された。これらを考慮して、空いた道路に上手く既存のバスを活用することを考えても良いのではないか。

【回答】

- ・ 宇都宮に一番多くの人が入って来ているのが鹿沼市で、逆に宇都宮から一番多くの人に向かってるのは芳賀町ですが、それらを踏まえた公共交通ネットワークの整備が必要であると考えています。
- ・ そのためL R Tへの乗り換え方法など市民が心配する問題について、1つ1つ解決をして行かなくてはならないと認識しています。
- ・ バブル時代は、まちづくりを含めてすべてのものが拡大するという発想でしたが、今は、身近な所で生活の用を満すことの出来るコンパクト化へと、考え方が変わってきています。
- ・ L R Tは、コンパクトなまちを作っていくという新しい考え方に立って検討しているものであり、今後の宇都宮のまちづくりを考える上で、今現在、最も有効なシステムであるとされています。

料金について

中心部には魅力が乏しく出かける気にならない。魅力ある中心部にすることが先決。バスが家の近くを走っていても、家族で利用するとなると、料金の負担が大きいのでクルマを使ってしまう。

新交通が整備されて、料金が安くても、多分、利用はしないと思う。

【回答】

- ・ 上野百貨店跡地の再開発では、人が集まる公共施設の整備も計画しているなど、中心部の魅力向上に努めています。
- ・ 公共交通の料金については、外国の事例になりますが、ロサンゼルスでは、L R Tを含めた公共交通を1日利用して3ドル、ポートランドでは、市内で無料となっており、L R Tに、安い・早い・安全のサービスが提供できることとなれば、多くの人を利用してくれると考えています。

中央小や宮環など既存の施設の有効活用について

宇都宮の中心部に人を集めるのであれば、もっと駐車場を整備すべき。例えば、児童数が減っている中央小学校を学区再編で統廃合した上で、駐車場にし、建物は老人施設に転用してはどうか。

LRTは、あまりにも大きな話で、雲をつかむような話。それよりも、宮環を活かして、市街化調整区域などの網を外した上で、土地利用を行うほうが、宇都宮市の発展につながるのではないか。

また、宇都宮城には観光バスが他県から乗り入れてくるような活気あるものとしてまちづくりに活かしてほしい。

【回答】

- ・ 人が増えない時代には、基盤整備が完了しているまちの中に住んでもらう事を、積極的に進める必要があります。
- ・ そのため、児童数が少なくなったからと言って、中央小学校の校庭を安易に駐車場にすることは、考えておりません。
- ・ また大型バスで宇都宮城を訪れる際には、市役所の駐車場を利用して宇都宮城まで歩いて行けるような、緑道の整備も検討しています。

自転車のマナーについて

宇都宮市の自転車マナーについて、先日放映された日本テレビの番組を見てがっかりした。全国に地方都市はたくさんあるのに宇都宮がそこに取り上げられたことにはまちづくりそのものに何か問題があるのではないか？

放映されたビデオを教材に指導を行った高校もあると聞いている。LRTを含め、この問題に対しても、積極的に考えていただきたい。

【回答】

- ・ 地理的・地形的な条件もあって、宇都宮は自転車利用が進んでいます。
- ・ オリオン通りにも自転車のスピードを落とさせるため、路面に「ハンプ」と呼ばれる凹凸をつけることも考えられますが、一方で、バリアフリーの時代に逆行することにもなります。
- ・ 自転車利用者のマナー向上に、学校、地域、市役所が一体的になって取り組んでいく必要があると認識しています。



市民の意識改革について

家の門を出た瞬間から命の危険を感じる。

ヨーロッパにおけるクルマからの転換，意識改革はどの様に進められたのか？

【回答】

- ・ ヨーロッパで注目されていたLRTが，自動車王国アメリカでも20以上の都市で導入計画が進められています。
- ・ 世界一ガソリン消費量が多い都市はヒューストン，日本で一番は宇都宮とされていますが，ヒューストンでもLRTを導入し，自動車交通を減らす試みを始めています。
- ・ こうした中，クルマ利用者には，ガソリン代やクルマの購入費だけでなく，道路や駐車場の整備など，多くのものに税金が使われていることを，もう少し考えていただきたいと思います。
- ・ また，採算性を重視することについても，日本の公共交通の多くは，民間会社が独立採算で行っており，利用者が減れば，料金を上げざるを得ない状況にもあります。
- ・ 外国も昔はこのような状況にありましたが，現在は交通税などを財源にして，ほとんどの国が，公的な助成を行っています。
- ・ 日本でも，外国では既に一般化しつつある「交通権の保障」という考え方に立って，意識改革に取り組んでいく必要があるのではないのでしょうか。

LRTの効果について

山梨県立美術館では，周囲の反対を押し切ってミレーの「種をまく人」を購入し，このことが，山梨県民，甲府市民の誇りにつながっていると聞く。

安い・早い・安全だけではなく，まちを美しくするといった精神面での訴えが足りないのではないのか。LRT導入をもっと市民に対して積極的なPRを行ってほしい。

【回答】

- ・ まちが美しくなることは，市民の誇りにもなります。これは非常に重要なことです。
- ・ また日本でLRT第1号になることも，市民の誇りにつながるものと考えています。

建設期間について

建設にはどの位の期間がかかるのか？

【回答】

- ・ 東側は基本的に5年を想定しているが，経費圧縮の観点からもう少し工事期間も短縮する事も検討する必要があります。