

(仮称)宇都宮都市交通戦略(案)に関するパブリックコメントについて

1 パブリックコメントの実施状況

(1) 意見の募集期間 平成21年8月3日(月)～9月3日(木)

(2) 意見の応募者数・件数 29名(75件)

(3) 提出方法の内訳

	郵送	ファクシミリ	Eメール	持参	電話	計
人数	1	5	5	18	0	29

2 意見の概要と市の考え方

(1)「第1章 宇都宮市が目指す都市」について(2件)

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	コンパクトシティの考えは、とても良い。車がないと移動に困る状態は早く改善し、車がなくても生活に困らないまちづくりを進めて欲しいので、公共交通の充実を図って欲しい。	戦略における公共交通ネットワークを実現することにより、過度に自動車に依存しない、まちづくりにつながるものと考えております。
2	都市周辺に新たな集約型集落を形成し、既存の集落・新しい集落間を公共交通機関で結ぶスタイルが望ましいのではないかと。	宇都宮市においては、既に形成されている地域拠点、生活圏などを活かしながら、土地利用の適正化や拠点化の促進による「集約化」と、公共交通等による拠点間の「ネットワーク化」(連携)を図るとともに、水や緑、農地の保全など環境に配慮した「都市的機能と自然環境の調和」を目指してまいります。

(3)「第3章 宇都宮市が目指す都市交通の将来像」について (3件)

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
3	素案にある公共交通ネットワークで公共交通空白地域や不便地域を解消するとの考えでは、市内に薄く広く人口密度を拡散させてしまう。不便地域に住んでいる方に人口集中地区に住んでもらうことがコンパクトシティにつながるのではないか。	地域の状況や土地利用に応じたサービスレベルの公共交通の整備などにより、戦略における公共交通ネットワークを実現することが、集約型の都市構造への転換につながるものと考えております。
4	バス路線の「広義の公共財」化を目指して、補助率向上などのアクションを戦略目標に入れられないか。	交通事業者による適切な運行サービスの提供に対し、必要に応じて積極的かつ効果的な支援を行ってまいります。
5	この計画を定めた意義として、公共交通優先政策への転換を堂々と掲げるべきである。	基本理念において、「関係者相互で連携し、公共交通を守り、育てる“マイバス”、“マイレール”意識の醸成」を掲げ、総力を結集して魅力ある公共交通の実現に向け取り組んでいくことを示しております。

(4)「第4章 将来の交通体系」について(32件)

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
6	<p>宇都宮市の基幹公共交通は、南北に鉄道があるが、東西にない。この交通戦略(案)の東西基幹公共交通は、LRTとして、早期に推進すべきである。また、LRTの導入を行うとともに、それにアクセスする交通網の整備も同時に実施する必要がある、利用者である市民、事業者、行政が相互連携によって公共交通であるLRTの実現に向けて取り組むことが必要である。</p>	<p>東西の基幹公共交通につきましては、効率的でわかりやすい路線体系である「魚の骨ネットワーク」の中心をなす交通軸であり、「高い輸送力及び輸送効率」「高い速達性」などの機能が求められるものと考えております。</p> <p>なお、基幹公共交通の具体化につきましては、今後、市民の皆さんのご意見も十分伺いながら、検討をまいります。</p>
7	<p>魚の骨ネットワークを実現するためには、乗り継ぎの円滑化や定時性の確保が重要であり、バスだけのシステムでは達成することはできない。バスとLRTのような軌道系のシステムを有機的に組み合わせることによってのみ、この計画が可能になるものとする。</p>	
8	<p>基幹公共交通については、JR宇都宮駅より東方面は、LRT、BRTなどの軸となるものを検討し、西方面は、当面は大通り等をBRTによりバス走行帯を確保し、BRTの成果により、延伸や規模拡大する施策としてLRT等の導入を検討してはどうか。</p>	
9	<p>第1章で、基幹公共交通は“LRT等”とあるが、何が基幹公共交通システムに適するかを選定作業が示されていない。宇都宮市に最適な交通システムを選定する作業を加える必要があると思う。</p>	
10	<p>過渡期的な選択であっても、駅東地区において比較的短期的に導入できる交通機関としての連節バスについて、宇都宮市に当てはめた場合の想定が記載されていない。</p>	
11	<p>LRTを導入する場合は、大通りへの一般車両乗り入れ禁止及び歩道と完全分離した自転車レーンの設置が必要である。</p>	
12	<p>LRTは、きちんとした収支をもっと具体的に出すべきである。</p>	

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
13	宇都宮市の東西を結ぶ公共交通については、バスとし、バス路線の充実が図れるよう東・西をトンネルで結ぶことを提案する。	前ページNo.6の「意見に対する市の考え方」と同じ
14	高齢化社会を踏まえ、住みよい生活環境の形成など、まちづくりの基本として、LRT事業の促進を希望する。 【同様な意見16件】	
31	将来的には、西川田駅から雀宮駅、インターパーク方面への基幹公共交通を導入してはどうか。	新規バス路線の導入箇所に位置付けております。
32	東部の渋滞は芳賀町の工業団地が原因であり、宇都宮の問題ではない。	本市の活力維持に向けては、工業団地にアクセスする道路の混雑解消など良好な生産環境の確保が課題となっていると考えております。
33	基幹になる交通が、徒歩・自転車・乗用車・バスと有機的連携を図り、交通弱者に優しい交通システム導入の早期実現を願っている。	徒歩や自転車、自動車、公共交通など各種交通が相互に連携した、安全で利便性の高い交通ネットワークの整備を目指してまいります。
34	公共交通は、バスによるものとし、バスを利用しやすい環境を醸成するため、「縦横にわたるバス路線のネットワーク」を構築して、バス利用者や市民の立場に立って支援する構想として欲しい。	戦略においては、バスによる幹線、支線公共交通ネットワークの構築を目指しております。 なお、基幹公共交通の具体化につきましては、今後、市民の皆さんのご意見も十分伺いながら、検討をしております。
35	道路の整備を決める際、公共交通の利便性につながる道路を優先的に整備すべき。	市街地の交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支える道路整備を推進してまいります。
36	自転車を宇都宮の主要交通手段とするため、「(仮称)自転車によるまちづくり整備10ヵ年計画10ヶ条の整備方針」を策定し、“宇都宮市自転車交通都市宣言”を行ってはどうか。	現在、「(仮称)自転車のまち推進計画」の策定を進めておりますことから、いただいたご意見は計画策定にあたり参考とさせていただきます。
37	自転車駐輪場には、屋根を設置するなどの自転車利用者へのバックアップを考えるべきである。	

(5)「第5章 具体的な施策」について(34件)

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
38	「バス利便性の向上」や「公共交通の利用促進策の実施」は市民にとって非常に関心の高い項目であり、具体策（運賃体系や運行頻度）の目標をどのように設定するのか。或いはしたいのか等を示せないのか。	今後、施策事業を実施していくなかで、検討してまいります。
39	清原地区では、地域内交通を運行しているが、経費削減のために旧里美村方式の乗合タクシーの導入も検討すべきではないか。	地域内交通の整備にあたっては、ミニバスや乗合タクシー等、地域特性に合わせた整備を行ってまいります。
40	乗合タクシーを認めるなど、新しいアイデアで政策を行って欲しい。	
41	高速バスについての記載が脱落している。	いただいたご意見は、今後、施策事業「目的・ニーズに応じたバスの運行」を検討する際の参考とさせていただきます。
42	深夜バスや、ホンダの社会実験による通勤バスの運行に関するデータは、基幹公共交通の導入を計画する際に活用できると思うがどうか。	いただいたご意見は、今後、基幹公共交通の導入を検討する際の参考とさせていただきます。
43	乗り換えしやすいバス停を増やすことは、バスのネットワーク強化に欠かせない施策と思われることから、「乗り継ぎバス停の位置の最適化」は、早期に実施すべきではないか。	引き続き、施策事業の早期実施に向けて取り組んでまいります。
44	基幹公共交通を導入した場合、路線バスや鉄道との乗り継ぎ割引など、地域一体となった優遇策を導入すべきと考える。	いただいたご意見は、今後、施策事業「乗り継ぎ割引制度の導入」を検討する際の参考とさせていただきます。
45	バスの利便性向上について、最も効果が上がるのは、バスの営業平均速度の改善である。そのため、バスの優先対策や街路空間の配分調整などの施策事業の実施が重要である。	バスの利便性向上に向けて、「バス優先（専用）レーンの設置」、「公共交通優先システム（PTPS）の導入」を具体的な施策事業に位置付けております。
46	「バス停の利用環境整備」は短期に実施するとあるが、具体的な事業スケジュールを明示すべきである。	今後、施策事業を実施していくなかで、検討してまいります。
47	「バスの乗降時間の短縮」のための乗降方法を後乗り、前降りにすることは、即効性の高い施策であり、速やかに実施すべきではないか。	引き続き、施策事業の早期実施に向けて取り組んでまいります。

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
48	バスを前降り・後乗りにし、Suica や Pasma が使用できるようにして欲しい。	引き続き、施策事業の早期実施に向けて取り組んでまいります。
49	バスの利便性向上として、バスでも利用できる I C カードの導入を早期に取り組むべきではないか	
50	「 I C カードの導入」が、実現すれば利便性の向上は計り知れない。可能な限り早く実現できるよう検討を進めるべきではないか。	
51	I C カード導入化に向けて、事業者に資金提供するスキームはできないか。	
52	「公共交通の案内情報の充実」にあたっては、経費削減や宣伝効果を上げるために、プロアマによるコンペ形式の取組をしてはどうか。	いただいたご意見は、施策事業の実施にあたり参考とさせていただきます。
53	J R 宇都宮駅の西口ロータリーを整理し、ペDESTリアンデッキを再整備すべきであり、短期的には、車線の分離やタクシー、自家用車スペース、駐車場の配置の見直しを検討し、中長期的には、 L R T の導入にあわせたロータリーの大規模な改築や西口再開発を重点的に支援し、ペDESTリアンデッキの再整備を行うべきと考える。	まちづくりと一体となった駅機能の改善を図り、既存鉄道の利便性向上を促進するために具体的な施策事業として「既存駅の機能強化」を位置付けたところであります。いただいたご意見は施策事業の実施にあたり参考とさせていただきます。
54	東武宇都宮駅周辺の整備を早期に推進すべきではないか。	
55	既存駅の機能強化は、 J R 線各駅だけでなく、東武線の各駅の機能改善も促進すべきではないか。	
56	J R 宇都宮駅に魅力ある機能を充実させ、より利便性の高い駅となるよう、増改築も含め、 J R と協議すべきではないか。	
57	J R 宇都宮駅東口の活用方法の記載がないのはなぜか。	
58	J R 宇都宮駅西口のバスターミナルの機能は飽和状態であり、同駅東口や東武宇都宮駅、さらには氏家駅などとの機能分担・連携も選択肢として考えられないか。	

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
59	J R 宇都宮駅東口ロータリーの乗降車レーンは、混雑時に送迎車が入りきれず、ロータリー内を回ったり、本来駐車すべきでないところに駐車している現状から、レーンの増設をすべきではないか。	前ページNo.53の「意見に対する市の考え方」と同じ
60	L R Tの導入とともに、今ある鉄道路線をさらに使いやすくすることも必要である。	
61	東武宇都宮線の振興策や沿線の市町との連携も課題である。	
62	東武線とJ R線の連絡のために、J R日光線と東武宇都宮線交差箇所に、乗換え駅の新設を設置すべきではないか。	公共交通空白地域を改善し、公共交通ネットワークの強化を図るために具体的な施策事業として「新駅の設置」を位置付けております。いただいたご意見は、施策事業の実施にあたり参考とさせていただきます。
63	東武宇都宮線とJ R日光線の交差箇所に誰もが利用しやすい公共交通結節点を設置すべきではないか。	
64	「新駅の設置」について、現在の市内の鉄道を都市内交通として活用するにはよりきめ細かいサービスが必要不可欠だと思う。この計画の計画期間中に実現できるよう検討に着手すべきと考える。	
65	既存の鉄道利用者増加のために、J R宇都宮駅と最寄り駅との間に新駅を設置してはどうか。	
66	誰もが安心して利用できるインフォメーションや授乳室、休憩所の設置などにより、ユニバーサルデザインによる交通体系を確立すべきではないか。	
67	車社会からの脱皮のため、地球環境問題に関して、低公害車・低燃費車・自転車などの普及化や公共交通機関の整備などにより、二酸化炭素の排出量の削減をすべきではないか。	ハイブリッドバスやCNGバス（圧縮天然ガス）などの低公害車両の導入を促進することにより、施策事業の目標である温室効果ガスの削減を図ってまいります。
68	「環境にやさしい交通環境を整備する」とは、近い将来の電気自動車、水素燃料電池車などの運行を支援するインフラを整備することなのか、あるいは排ガスの無い、少ない乗物を導入するという事なのか。	

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
69	「環境にやさしいバスの導入」は、環境負荷の軽減だけでなく、利用者の増加も期待できることから前倒しで導入すべきではないか。	引き続き、施策事業の早期実施に向けて取り組んでまいります。
70	公共交通利用促進に関し、「分かりやすさ」「乗りやすさ」「支払いやすさ」のスローガンを検討し、効果的にアピールすべきではないか。	いただいたご意見は、施策事業の実施にあたり参考とさせていただきます。
71	モビリティ・マネジメントの実施は、公共交通利用を促進するため、車と比較しメリットを感じさせる継続的な工夫が必要である。	いただいたご意見は、施策事業の実施にあたり参考とさせていただきます

(6) 第6章「推進体制と進行管理」について（2件）

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
72	赤字バス路線は容易に廃止され、それを阻止しようとする公共の名のもとに税金を補填している。公共交通を市場経済だけに任せず、行政の積極的な参画を検討する時期ではないか。	戦略の着実な実施に向けては、市民、交通事業者、行政がそれぞれの立場と役割分担のもとで、積極的に施策事業に参画していくことが重要であると考えておりますことから、第6章において各主体の役割を定めたところであります。今後は、三者の協力と連携により戦略を推進してまいります。
73	公共交通事業者の事業サービスの提供については、都市問題として、市民に問うべきである。	

(7) その他について（2件）

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
74	モラルやマナーの欠如による、利用者と交通事業者との間にある相互不信を改善するためのマインド調査を実施してはどうか。	いただいたご意見は、戦略の推進にあたり参考とさせていただきます。
75	バスを含む公共交通機関の料金が低い、高いから乗らない、乗らないからさらに高くなる、負のスパイラルである。	この計画においては、現在の負のスパイラルから、サービス水準の向上を軸とした正のスパイラルへ転換することを目指しております。