

## 第3回 宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会 議事録

日 時：平成20年12月2日(火) 13:00～15:00

場 所：栃木県総合文化センター特別会議室

出席者：委員22名 ほか

### 開 会

#### 委員の変更

##### 事務局（宇都宮市交通政策課・横山補佐）

- ・ 議事に先立ち、委員の変更について報告する。
- ・ 栃木県環境カウンセラー協会の理事長交代にともない、近藤和雄新理事長が参画することとなった。
- ・ なお、本日は、近藤委員は都合により、代理として市川氏に出席いただいている。
- ・ 議事の前に、まず、参考資料について説明する。

##### 事務局（宇都宮市交通政策課・松嶋課長）

- ・ 参考資料の「宇都宮市都市・地域交通戦略策定スケジュール」に基づいて説明させていただく。  
【参考資料「宇都宮市都市・地域交通戦略策定スケジュール」について説明】

##### 事務局（宇都宮市交通政策課・横山補佐）

- ・ それでは、これ以降の議事進行を森本委員長にお願いする。

#### 森本委員長

- ・ 今までの第1回、第2回の検討結果を受けて、本日は、主にネットワークの再構築という、本市において極めて重要な課題を議論する場であり、皆様の積極的な議論をお願いします。
- ・ 本日は、議題が3点あるので、次第に従って順次進めていく。
- ・ まず、議題(1)「宇都宮市における公共交通ネットワークの重点課題と対応の方向性」について、事務局から説明願う。

##### 事務局（宇都宮市交通政策課・松嶋課長）

【資料1の「宇都宮市におけるまちづくりと交通について」、 「宇都宮市における公共交通ネットワークの重点課題と対応の方向性」及び「別冊資料」について説明】

#### 森本委員長

- ・ ただいまより、討議に移りたい。

## 斉藤委員

- ・ 第1回協議会において、「ファジーで、どんなところに着陸するのか内容がよく見えない。」といった発言をした委員がいたが、その発言のとおり、私も第1回、第2回までの協議はそのように感じていた。
- ・ 第3回協議会の資料を確認して、急に具体性を持ち始めたと感じており、今回はバスに関わるものが随分多くなったと感じた。
- ・ この協議会、バスシステム検討委員会、もう一つの委員会は、縦の関係ではなく、それぞれが平等な横の関係であり、並列双方向の関係と確認して検討が始まったと認識していた。そのうち、この協議会とバスシステム検討委員会の連携は不可欠なものとして認識していた。
- ・ しかし、今回の議事を見ると、内容的に納得がいかないものを感じる。
- ・ 本協議会及びバスシステム検討委員会の委員である関東自動車としては、今回の議事の取り上げ方、内容等がバスシステム検討委員会との連携を図ったものとは思えない。
- ・ 具体的な内容については、議事の中で意見又は質問していく。
- ・ 併せて、委員会の進め方について、関東自動車でも非常に時間のない中で議事の公表等の検討している状況であるので、是非、時間的な余裕を持ってそれぞれの委員会等が開催できるようお願いする。
- ・ まず、質問であるが、資料1の1ページの左側下の「趨勢型の将来像」という枠に3点書かれていることについては、「このままではもっともっとひどくなるであろう。」という表現なのか、あるいは、既にこの状況になっており、「もう既にここまでひどい状況が来ているのではないか。」という意図なのか説明願いたい。
- ・ 私は、この矢印はむしろ逆であっていいのではないかと思う。既に左側下の状態にあるのだから、この状況を直していくんだという方針があってもいいのではないかと感じている。

## 森本委員長

- ・ 事務局から回答願う。

## 事務局（松嶋課長）

- ・ 資料1では、趨勢型のまま進んだ場合の将来像ということで、現在においても負のスパイラルになっていることから、右側に矢印を向けて、右側の目指すべき将来像を示している。
- ・ スパイラルの矢印を逆に向け、実際に利用者の増加につながれば、都市の人口の集約、公共交通の収益の改善が見られるのではないかとすることを表現している。
- ・ 現在は負のスパイラルに陥っていると認識しており、その認識のもと、右側の正のスパイラルに転換していくために、都市交通戦略が必要となっているということである。

## 森本委員長

- ・ ただいまの説明でよろしいか。

#### 齊藤委員

- ・ 考え方は分かったが、ただ言えることは、この内容の状況はこの1～2年前からのことではなく、もう何年も前から言われていることであると思う。
- ・ 私は、「このままでは」ではなく、「もう既に」という認識であり、この認識が違っている。
- ・ この状況を何とか元に戻さなくてはならないということが私の意見である。

#### 森本委員長

- ・ 現状認識として、既に資料1の1ページ左下の状態になっているので、厳しい視点で臨んでいただきたいという意見であったと思う。
- ・ 齊藤委員の意見の冒頭に、3つの委員会の連携について述べられていた。
- ・ 本日は、新交通システム検討委員会の藤本委員長、バスシステム検討委員会の永井委員長に出席していただいているので、この協議会の中で連携が取れるとすれば取っていただき、また、後日連携を取る形であれば、事務局に調整をお願いする。
- ・ 他に意見はいかがか。

#### 齊藤委員

- ・ 資料1の1ページ上段右側の枠に、「公共交通の負のスパイラルの悪循環を正のスパイラルに転換させる戦略」と表現されているが、この点をもっと分かりやすく説明していただきたい。

#### 森本委員長

- ・ 事務局から説明願う。

#### 事務局（松嶋課長）

- ・ この後の具体的な施策という項目でも説明するが、現在は、車中心の社会であることから、車からできる限り公共交通に乗っていただくというのが戦略である。
- ・ 具体的には、現在も取り組んでいるモビリティマネジメントにより、できるだけ車に依存した社会から公共交通に転換する方策、あるいは、現在の公共交通の利便化策として、利用環境の整備、バス停の上屋やベンチの整備、サイクルアンドバスライド駐輪場の整備などを組合せながら、正のスパイラルに転換していこうとするものである。
- ・ 具体的な施策については、今後、第4回以降で、バス事業者とも協議しながら進めるが、そのような施策を展開しながら、正のスパイラルに転換していこうというものである。

#### 森本委員長

- ・ ただいまの説明でよろしいか。
- ・ その他の意見はいかがか。

#### 近藤委員（代理：市川氏）

- ・ 私が所属する組織は、車社会からの脱却と、宇都宮市のすぐれた環境の保全、活用を掲げている。
- ・ 商用等で、宇都宮市にはたくさんの方が来るが、公共交通が利用したくても利用しにくい状況と言える。
- ・ 例えば長岡地区など自然環境も含めて非常に優れた場所が多くあるが、残念ながら交通機関がほとんど、あるいは全くなく、車でしか行けない場所が多い。
- ・ 宇都宮市が将来的に発展するためには、そのような観光的要素も含めて、多くの方が来て、できれば滞在していただけるような魅力あるまちにしていくということを考える。その中には、当然、環境に配慮したまちづくりも含めて、車社会からの脱却も併せて考えていく必要がある。
- ・ 確かに、現在バスが通っていない場所にバスを走らせて儲かるかという点、現時点では困難だと思われるが、戦略であるから、将来に向けてそういった方針が必要かと思っている。
- ・ もう1点、公共交通機関だけではなく、自転車の利用環境をもっと整備していただきたいと思っている。
- ・ JR宇都宮駅西口では、駐輪場が満車で断られることもある。これからの高齢社会において、電動車椅子や自転車など、将来考えられる交通に配慮したまちづくりという意味で、現状ではまだ、そういった点が不足している。
- ・ 車社会からの脱却を目指すためには、自転車も戦略の中に盛り込んでいただきたいと思う。

#### 森本委員長

- ・ 意見として承ってよろしいか。

#### 近藤委員（代理：市川氏）

- ・ 市で、この協議会等の議論が始められてから、市役所職員の自転車や公共交通の利用率が高まったとの情報を得たが、市役所が率先して取組みをしていることについて具体的に聞きたい。
- ・ もう1点、市役所内にバス停が設けられたということを聞いたが、どのような効果が現れているか聞きたい。

#### 森本委員長

- ・ 事務局から説明を願う。

#### 事務局（松嶋課長）

- ・ 10月1日からエコ通勤推進デーという名称で、10月の第1、第3水曜日のノー残業デーに合わせて、公共交通への転換を呼びかける取組みを実施したところ、約半数の職員が公共交通を利用した。
- ・ マイカー通勤の職員も約30%の職員が利用したという結果で、効果があがっており、更に推進していく。
- ・ また、循環バス「きぶな」については、県庁及び市役所にバス停を設置して乗り入れが実施された結果、それぞれの利用者の方から大変好評を得ており、乗り入れの効果が出てきている状況である。

#### 森本委員長

- ・ ただいまの回答でよろしいか。
- ・ 今回は公共交通が中心の議題になっているが、自転車利活用についても、次回以降、是非盛り込んでいただきたいという要望であり、事務局の対応を願う。
- ・ 他の意見を伺う。

#### 大森（宣）委員

- ・ 本日は、公共交通の現状と課題を定量的なデータで色々と分析して、その内容の説明を受けたが、別冊資料を見ると、人口と路線の運行本数のデータをもとに、空白地域や不便地域などを示している。
- ・ これらの分析は、主に供給サイドのデータの分析であるが、できれば、実際の利用者がどのように移動しているかという、需要サイドのデータも併せて分析した結果が出ると、より現状と課題が明らかになると思う。
- ・ 本日、その観点の分析がされていない理由、及び何かできない理由などがあれば聞きたい。

#### 森本委員長

- ・ 事務局から回答願う。

#### 事務局（松嶋課長）

- ・ 宇都宮市では、公共交通の不便地域、空白地域における移動の確保として、現在、地域内交通にも取り組んでいるところである。
- ・ 地域内交通の導入にあたっては、各不便地域に出向いて、実際にどのような交通行動をしているか、あるいは、交通に対する問題や要望があるかという観点で、各地域住民の方と一緒に実態調査を進めているところであり、現在、そのうちのいくつかの地域でアンケート調査を実施し集計中である。
- ・ この事業は、全地域で同時に始まったわけではないが、先行して取り組んだ地域の状況を市が各地域に説明していく方針であり、既に一部の地域では地域内交通と公共交通の状況把握をしているので、取りまとめたものを報告したいと考えている。

#### 大森（宣）委員

- ・ 空白地域、不便地域だけではなく、パーソントリップデータのOD表などがあればいいと思う。
- ・ それがなくとも、例えば、資料1に「バス運行のサービス配分が不均衡」と重点課題を記載しており、バスの運行本数が大変多いところが問題だと記載されているが、利用者も同様に多いのであれば、バスの運行本数が多いことは別に問題ではなく、需要と供給のバランスが合っているということなのではないかと思う。
- ・ バス事業者のODデータ、バス停間の利用者数のデータなどがあれば、それを分析することにより、一番需要と供給のバランスを確認できるが、その点はどうか。

#### 森本委員長

- ・ 事務局から回答できるか。

#### 事務局（松嶋課長）

- ・ バスODデータがあれば、需要と供給のバランスが把握できるので、バス事業者にその提供を依頼しているが、企業秘密とのことで、データを提供していただけず、分析は困難な状況である。

#### 斉藤委員

- ・ ODデータは、この協議会だけではなく、他の委員会等、あるいは日常的に行政から提供を求められたことはあった。ただし、このデータは、先ほどの事務局の回答にあったとおり企業秘密に類する情報であり、安易に提供できない部分がある。
- ・ また、大通りの全部を提供することは、物理的にもかなりの労力を要する部分があり困難である。
- ・ なお、モビリティマネジメント等においては、決して影響がないわけではないが、個別路線のデータを提供するなど、協力できるところは協力しており、出せるところは出す。出せないところは出せないということである。

#### 森本委員長

- ・ この協議会においては、宇都宮市の将来の公共交通のあり方を見出すための交通戦略を策定しようとしていることから、可能な限り客観的データを入手し、分析しながら方向性を見出していくという大森委員の意見は、極めて一般性を持っているのではないかと思うが、複雑な諸事情があるようである。

## 齊藤委員

- ・ 資料1の2ページに、先ほど意見があったように「バス運行のサービス配分が不均衡」と記載されているが、バス運行はそのページに記載されているとおり、主要営業所に集中しているということもあるが、それだけではなく、起終点ではない車庫や主要営業所から回送でそれぞれの起終点に行っている事実がある。
- ・ そういったことから、資料1に記載されていることは、一部は合っているが、ほとんどは合っていないのではないかと思う。むしろこの表現の仕方はおかしいのではないかと思う。
- ・ そうでなくても、バスシステム検討委員会の中では、大通りの本数をどうするかやバスの規格など、色々なことを検討している最中であり、そのような状況でこのような表現を持ち出されることは、私としては理解に苦しむとともに、納得できない。決して完璧ではないが、そのような形をとっている。
- ・ また、関東自動車としては、これからの企業戦略としても、このような点についても考え始まっている部分もある。
- ・ 資料の先ほどの部分の下の<バス事業者の現状>に、この20年間で半減と記載があり、別冊資料の20ページの棒グラフのとおり確かに減ってはいるが、ここ最近になって、その減り方は相当なだらかになっているのではないかと思う。
- ・ 当社においては、遠距離の部分においてはまだ減っているが、近距離、大通りあるいはその周辺については減っているというより、横這い、あるいは季節に応じて微減という状況になっている。
- ・ そうであるから、他のバス事業者も、遠距離の部分については、おそらく減っているかもしれない。しかし、他のバス事業者も大通り等を運行しており、データは分からないが、近距離などについては、おそらく微減あるいは下げ止まりという状況ではないかと感じている。
- ・ そのようなことから、私は現状は多少違うのではないかと感じており、資料1のこの表現もどうかと言いたい。
- ・ さらに、同じ枠に「バス運転者の確保に懸念」と記載されているが、別の委員会等でも述べていることであり、間違いではない。
- ・ しかし、バス事業がもっと収益が上がり、運転者に給料をもっと支給できれば、確保は困難ではないはずである。
- ・ 都会では公営企業と地方の民間企業では、運転者の給料に相当な差があるため、運転者からすれば段々魅力がなくなっていると考えている。
- ・ それらの点から、資料1の2ページの「②バス運行のサービス配分が不均衡」の内容は、現状とはかけ離れた表現であり、私はあまり好ましくないのではないかと思っている。

## 森本委員長

- ・ その他に意見はあるか。

## 瀧田委員

- ・ お願いと質問がある。
- ・ 先ほど斉藤委員から、会議を進めるに当り、度時間的な余裕を持って欲しいという要望があったが、私も同感する。5日前に資料を事前送付されたが、その資料の中身と、本日配布された資料では数字的に違うところがあるため、事前に送付される資料は、きちんと精査したものを送付していただきたいと思う。その点についてよろしくお願ひしたい。
- ・ また質問であるが、資料1の2ページ、「公共交通の空白地域・不便地域の存在」に、バス停から半径250メートル以上のところは空白地帯という定義があるが、これは宇都宮市が独自に決めた数字か、それとも全体的な交通体系において、250メートル以上は空白地域という定義であるかを聞きたい。
- ・ また、斉藤委員からの意見と重複するが、今回この資料の中で、人口密度の少ないところに対してバスの発着数が多い等と記載されているが、この辺は、都市構造によって違ってくると思う。この表現などについて、私には、バス事業者の計画ができていないということを暗に示しているように受け取れる。実際には、都市計画を考える行政側にも問題があると思うので、その表現については、よく考えた方がよいのではないかと思う。

## 森本委員長

- ・ 質問があったので、回答を願う。

## 事務局（松嶋課長）

- ・ 1点目の資料に送付については、可能な限り早くに正確なデータで送付させていただきたいと思う。
- ・ 2点目の質問の、バス停から250メートル、あるいは鉄道駅から1,500メートルについては、宇都宮市独自のものであり、他の都市では、バス停から300メートルなどをバス利用圏域としているところもあるが、宇都宮市としては250メートル程度が、バス停までの歩く距離として、適切であると定義した。
- ・ 3点目の質問、斉藤委員からも意見があった表現については、データに基づくものであり、表現上のこともあるが、本市としては、今後、可能な限りバス事業者等と連携・協力し、アンバランスな路線など、現在、人口密度が高い地域であっても、バスが運行していない地域があるので、そのような地域をなくし、現在の車に依存し過ぎた社会を見直していただき、公共交通の利用者を増やし、公共交通と車が共存した社会に向けて、可能な限り市民が利用しやすい交通体系を目指していきたいというものである。目指すのはそういうものであることを理解していただきたい。

## 森本委員長

- ・ 今、事務局の説明もあったが、対応の方向性ということを皆様と一緒に議論している。重点課題については、幾つかの精査が必要であるという意見があったが、対応の方向性として、資料1の2ページ右側に「ネットワーク再構築による総合的な対応」と記載されているが、大きな方向性としてはこれでよろしいか。

## 齊藤委員

- ・ 対応の方向性へ入る前に、もう1点よろしいか。
- ・ ④「その他の課題」に、「利便性確保が不十分」との記載があり、定時性や、バリアフリーについて記載されている。
- ・ 定時性確保が困難というのは今に始まったことではなく、公共交通であるバス運行に対する、整備が全然追いついていないということが課題という認識をお願いしたい。この課題は、10年、20年も前からあり、それが引き続きあるということである。
- ・ また、バリアフリーに関して、ノンステップバスであるが、その導入率が14%、あるいは上屋の整備は2.6%と非常に低水準だということが記載されている。確かにそのとおりであり、ノンステップバスについては、自社でも2010年で30%ということで努力しているが、残念ながら、補助金に相当依存せざるを得ない状況がある。その補助金がこれから減っていき、逆に事業者の負担が増えるということも現実であり、課題の中でそれを忘れないでいただきたい。
- ・ バス停の上屋についても、建てることは非常にお金のかかることであり、現在100基程度は建てていると思うが、そのほとんどが交付金により建てたものである。事業者だけで建てた上屋は少なく、関東自動車でも、3～4基程である。
- ・ それは、障害を持った方がそこから乗る大きな学校等の施設などに自社で建てたものであるが、他の上屋が交付金で建てている状況で、自社で建てるとなると大変な金額を要する。
- ・ 現在は、事業者に対する補助制度もあるが、数が数だけに、その負担は大変なものがあるかと考えている。その点が課題であり、ただパーセントが低いというだけではなく、それにはそれ相応の設備投資が必要であるということを是非理解いただきたいと思う。

## 森本委員長

- ・ できるだけ皆様と課題について議論いただきたいと思うが、この後については、「対応の方向性」についても議論をしたい。
- ・ 今日、新交通システム検討委員会、バスシステム検討委員会の両委員長が出席されているので、後ほど意見をいただきたいと考えている。
- ・ では、「対応の方向性」について意見をいただきたい。

## 瀧田委員

- ・ 資料1の2ページの1番右側に「ネットワーク再構築による総合的な対応」という枠書きがあり、この中に、基幹と支線と地域内交通に分ける、それで再構築するという記載がされているが、基幹と支線に分けるとはどのようなことなのか説明が必要だ。基幹と支線に分けるということは、魚の幹と小骨という形になると思うが、基幹と支線に分ける必要があるのか、この点をもう一度よく議論した方がよいのではないかと思います。
- ・ この基幹と支線に分けることにより、乗り継ぎが発生し、それに対して、料金の問題なども発生してくると思う。公共交通にみんなに乗ってもらおうということで取り組んでいるわけであるが、乗り継ぎが大変だから、料金が高いから、公共交通を使わないで、車で移動しようという方向に行きかねないとの懸念もある。

#### 森本委員長

- ・ 瀧田委員の意見は、代案として、例えばこういうものがあると考えがあつての意見であるのか。

#### 瀧田委員

- ・ 個人的な代案というのは特にはないが、バスシステム検討委員会が出された、バス事業者の案などが、その一つになるのではないかと考えている。

#### 森本委員長

- ・ 他に意見等があれば。

#### 斉藤委員

- ・ 瀧田委員から、バスシステム検討委員会での提案について発言があつたが、事務局に要望がある。
- ・ バスシステム検討委員会バス3事業者がどのような提案しているのか、後日、この場に出席されている委員に、配付をお願いしたいと思う。

#### 森本委員長

- ・ 事務局は、是非、配布をお願いする。
- ・ 一部の委員の発言が多くなっているが、できれば皆さんと議論をする方向で進めたい。
- ・ 斉藤委員をお願いする。

#### 斉藤委員

- ・ 「対応の方向性」について、私としては表現に納得できない、理解に苦しむ。
- ・ この中に「バス停・優先レーン等の機能が限界」と記載されているが、優先レーン・専用レーンの機能が限界になるのではなく、もう既に、随分前から限界に達しており、今は全く機能していないという状況である。機能が限界ではない。その点の認識が全く違っていると思える。
- ・ また、「JR宇都宮駅西口機能が限界」と記載されている点について、栃木県の県都宇都宮市の玄関でありながら、少なくとも、バス事業者からすれば、バスの乗り場、交通に関してのロータリーとしては、限界ではなく、既に10年以上前から全く機能しておらず、無政府状態だと言える。

#### 森本委員長

- ・ 意見として承ってよろしいか。他に意見があれば。

## 磯野委員

- ・ 今までの議論の中で、瀧田委員と斉藤委員の意見に関連することだが、今の西口機能の限界という点に関しては、恐らく、バスの本数が多いから、あれだけの施設がありながら限界で、機能していないのではないかと思う。
- ・ 先ほど幹線、支線について意見があったが、誰かが、ここが幹線だと指定するわけではなく運行が多く、一番利用価値がある路線が幹線になるという認識を皆さん持っていると思う。まず幹線、支線の考え方はそこから始まるのが定義だと考えており、結果として、その幹線に多くのバスが流入してしまい、JR宇都宮駅の西口機能が限界を迎えてしまったという順番だと思う。
- ・ その課題を前向きに、これからどうすればいいのかを考えるのが、この交通戦略策定協議会のあるべき姿なのではないかと考えている。
- ・ まず、その順番を取り違えてしまうと、どちらが先の話か分からなくなってしまうおそれがあるので、その点をよく認識した方がよいのではないかと考えている。
- ・ その対応のために、新交通システムや、いろいろな公共交通システムでうまく対応しながら、前向きに未来に向かって検討していくべきだと思うので、そういった観点での議論をお願いしたいと思う。

## 森本委員長

- ・ 他に意見はいかがか。

## 斉藤委員

- ・ 宇都宮駅西口が限界ということは、決して、バスが多いことが原因ではない。バスが今以上に必要かどうかは別として、バスがもっと増えても、バス事業者同士でその調整は、十分に可能だと思う。機能していない原因は、バス以外に、乗用車、トラック等の他の車両がどんどん入ってくるためと考えられる。
- ・ それらの車両が入ることにより、バスのロータリーなのか、一般車のロータリーなのかわからない。50万都市のJRの駅において、このような状況で許されるのかと疑問を感じる。
- ・ その点は、はっきりとした区別が必要だと思う。

## 磯野委員

- ・ 発言の趣旨は理解した。結果として、自動車が多く流入してしまうのは、駅に来るのに車が便利だという地域が多いからではないか。私は、かなり駅から離れた地域に住んでいるので、車でしか駅に行けない状況である。
- ・ そういった意味で、幹線の充実を図れば、駅に流入する自動車も減るという方向に進むのではないかと思う。
- ・ また、駅に入る自動車を減らすということに関しては、警察に、協力してもらう必要があるのではないかと思う。都内であれば、バスレーンを走っただけで、すぐ警察が待ち構えて捕まえている光景もよく目にしていたので、そういったことも提案して、官庁の協力を得るべきではないかと思う。

### 森本委員長

- ・ 活発な議論をいただいているが、次の議題が控えており、この議題でまだ皆様の方から言い足りないことがあれば受けさせていただくのがいかか。

### 小関委員

- ・ 公共交通ネットワークを将来に向けて充実していこうということであり、資料1の2ページについては、定性的な分析ではなく、定量的に分析をして、新たに総合的な対応を図っていこうということと理解した。
- ・ 従って、定量評価が必要と考える。
- ・ 先ほど質問があった、バス停から半径 250 メートルの区域外は公共交通の空白地帯という定義については、統一したものではないという説明があったが、宇都宮市は、なるべく半径距離を小さくして、より高いサービス、公共交通にシフトしていこうという配慮があったと感じている。
- ・ その点については、いい方向だと思うので、他都市ではこうであるが、宇都宮市はより高いサービスを提供するために、このように定義したという注釈があると、理解が得られるのかと思ったので、工夫を願う。

### 森本委員長

- ・ 今の意見のとおり、是非わかりやすい資料の作成を事務局に願う。
- ・ 皆さんから特段の意見がなければ、これまでの議論と関連しているので、次の議題に移ってよろしいか。
- ・ それでは、議題（2）に移らせていただく。事務局から議題（2）について説明を願う。

### 事務局（松嶋課長）

#### 【資料1の「ネットワーク再構築による総合的な対応」について説明】

- ・ 先ほど斉藤委員から意見が出された、将来の公共交通のネットワーク化に向けて、東西軸をバスで担うとした場合と、その利便化策について議論、検討しているバスシステム検討委員会においても利便性向上の各種施策が提案なされたところであり、それについても、今後、ワーキング等で具体的な検討を進めたいと考えている。

### 森本委員長

- ・ それでは、ただいまの説明を踏まえて討議に移りたいと思う。
- ・ 意見等はいかがか。

### 瀧田委員

- ・ 資料1の4ページの中列に、サービスレベルの考え方という欄があり、「基幹公共交通は、乗り換えを円滑にするため5分～10分」等、その地域によって何分～何分という形で記載されているが、この数字はどういったものをもとにして算出した数字なのかを聞きたい。

#### 事務局（松嶋課長）

- ・ 基幹公共交通軸については、できる限り高いサービスレベルの幹線的な路線であり、乗降場に行けばすぐに乗れるサービス水準の運行として設定。
- ・ ピーク時にはサービスレベルをより高水準に設定ということで5分、あるいは、ピーク時以外では、10分程度ということで、5分～10分程度という設定の仕方である。

#### 森本委員長

- ・ 今回の回答でよろしいか。
- ・ 他にはいかがか。

#### 斉藤委員

- ・ 瀧田委員の発言と重複するが、10分～15分といっても、朝の5時から夜の11時、12時までの運行時間にはピークがいろいろある。先ほどの説明では、ピーク時に5分程度ということであったが、これは余りにもラフな表現の仕方かと感じる。
- ・ 私は幹線で10分～15分というのでは輸送し切れないであろうと思う。昼間でも、JRに電車が着いたときを考えれば、果たしてこれでいいのか疑問である。
- ・ また、郊外でも30分に1本、20分に1本等と提案されているが、1日の中で朝の時間帯は30分に1本でいいかという、そうではないと思う。
- ・ やはり10分、15分の間隔が必要な路線は、相当な箇所あるはずである。
- ・ 30分に1本でいいというのは、昼間あるいは夜の遅い時間帯であり、この表現もどうかと思う。
- ・ その路線、都市、そういった地域の実態に合わせて組んでいくべきなのであり、一概に幹線だから10分～15分という言い方は適当ではないと私は思う。

#### 森本委員長

- ・ 事務局から何か回答はあるか。

#### 事務局（松嶋課長）

- ・ 運行本数が多いに越したことがないとは当然考えている。
- ・ ただし、限られた車両や経費等を考慮し、全体的に、考えた結果、最低限確保すべきと考えた提案である。
- ・ 今後、更に議論していただき、30分に1本でなく20分に1本が必要となるなど、また、地域によって必要なサービスレベルもあり、そのような点を含めて最低水準としての考え方である。

## 森本委員長

- ・ 他にいかがか。
- ・ 2人の委員が多く発言いただいているので今日まだ発言していない委員から、一言ずつ意見をいただいた後に、時間に余裕があれば、是非また発言を願う。
- ・ 私からお聞きしたいが、栃木県の池澤委員。
- ・ 県の立場から、宇都宮市の交通戦略についてコメント、助言があれば伺いたい。

## 池澤委員

- ・ 別冊資料の19ページにバスの運行実態を図表にしているが、JR宇都宮駅の西口に向かって非常にたくさんの太い赤い線、すなわちバスの運行の本数が集中していることがうかがえる。
- ・ 私はJR宇都宮駅の西口で立ち止まって、バスから降りる客の様子を見ていることがあるが、あるバスはたくさんの乗客が降りて来るが、逆に、降りてく乗客が、1人、2人というバスも多々見受けられる。
- ・ そのような実情からすると、このバスの運行形態というのは、失礼ではあるが、需要と供給の中にきちんと組み込まれたダイヤになっているのだろうかと思うときがある。
- ・ 一般の車はどういう形で入ってくるかということ、非常に肩身の狭い思いというか、バスとバスの間に挟まれた形で、乗せてきた人を降ろす光景も目にする。
- ・ 交通というのは、限られた空間の中でどうさばいていくべきかと考えると、もう少し輸送の仕方を考えることも一つの方法かとも思われ、そのような状況で、この戦略協議会が設置されたと考えている。
- ・ そうした場合、提案のあったこの魚の骨のネットワークにおける太い骨をどういうものが担ったらいのかということをもう少し膨らませ、あるべき姿を行政として語ってもいいのではないかと感じられる。概念的なことではなく、プロジェクトとして、具体的なことを表現していいのではないかと考えている。
- ・ いずれにしても、車に依存したまちづくりは、ある程度限界であるということは、多くの市民の方が認識していると思う。
- ・ 免許を持たない子どもたちがおり、あるいはこれから、免許を持っていても運転のできない高齢者が増えてくるわけであり、そのような人たちをどのように移動できるようにするかという観点からも、今後の輸送のあり方を、この協議会で、一緒に考えていただけたらありがたいと考えている。

## 森本委員長

- ・ 関連して、国土交通省の関東運輸局、関東地方整備局から委員が来ていただいているので、関東全域も含めて、このような取組みについて助言いただければと思う。

## 赤星委員

- ・ 感想も交えて意見を述べたいと思う。
- ・ 宇都宮市の施策の特徴として、ネットワーク型コンパクトシティという非常に先進的な取組みがあり、実はこれは、交通の問題と非常に深く絡んでいる。
- ・ 資料1の1ページに、今、負のスパイラルで公共交通の利用者が減っていると同時に、人口が拡散してという説明があり、右側の「目指すべき将来像」、利便性向上のための支援を行い、サービス水準を上げて、公共交通利用者を増加するスパイラルにしようとするわけですが、右側に「人口の集約」というスパイラルもある。これは、恐らくネットワーク型コンパクトシティの推進を意味していると思う。
- ・ 公共交通を便利にすることによって、便利なところに人が住み、都心居住への誘導が図られるのではないかと思う。そのような、まちづくりと交通との連携により、利用者が増加して、車の便利さに徐々に迫っていくことにより、まちも正のスパイラルになるというのが、この資料に表現されていると感じた。
- ・ この資料は、「同じ目標を持ってみんなでやろう」というのが、今日の市の説明のポイントかと思ったので、そういう説明をもう少し書き加えてはどうかと思った。
- ・ もう一点は、いろいろなチャレンジングな数字も交えており、例えば公共交通の不便な地域に人口の4.5割がいる等、ある程度の試算だと思うが、このようなことを数字で示して議論していく提案であり、課題と目標の数字も出ている。
- ・ これは非常に進んだ取組みかと思ひ、今後の議論に非常に期待しているところである。
- ・ 更に、もう一点、資料1の4ページで指摘したいが、これはある程度人口密度を見据えて区分しているという印象があり、人が多くいるところは頻度も高い、人がある程度少ないところは頻度も少なくてもいいのではないかという発想かと思う。このように分けると、実は、郊外部などには、すぐにでも施策を実施できるのではないかと思う。このように地域区分をしたときに、まさにタクシーなどを高度化した乗合タクシー等で、外側から施策を実施し、徐々に内側の需要を喚起していくといった手法も戦略としては十分あり得ると思う。そのようなことをこの4ページからヒントとして感じたので、感想として申し上げる。

## 森本委員長

- ・ 有益な指摘を承った。
- ・ では、引き続いて、廣田委員。

## 廣田委員

- ・ いろいろな分析をしており、資料1の2ページに関して言うと、今回の戦略協議会では、別冊資料が分析の根拠になっている。
- ・ 資料1の2ページの①の「公共交通空白地域・不便地域の存在」を明らかにしたことについて、全国の他都市の総合計画策定事例でも、このような分析を行なっている都市が良い計画を策定していることが多い。
- ・ 分析ができたから良い計画が策定できるというわけではないが、ただ、大前提であり、このような分析ができているのは、好ましい傾向だと思う。

- ・ バス停から 250 メートル以遠という交通空白地域の定義については、手元に資料がないので正確ではないが、宇都宮市規模の都市の場合、200 m台であったと記憶している。
- ・ どの程度のサービスレベルが必要かについては、宇都宮市の都市規模や、地域の要望等に基づいて決めることであり、一般的な基準は存在していないが、他の都市の事例と比べて大きな差があるという印象は持たなかった。
- ・ 資料1の2ページの「バス運行のサービス配分が不均衡」という課題については、もう少し需要を見るべきという意見に対しては、事業者として企業秘密の部分もあるという回答もあった。
- ・ いずれにしても、サービス配分の問題を議論する場合、いろいろと企業秘密の部分があるということは、私なりに理解しているが、どのような形であっても、事務局を中心にもう少し違った角度から分析してみる必要があると思う。
- ・ 地域内交通について「ネットワークの一部」とするか、戦略が目指す「ネットワーク以外」とするかは、現時点では明確ではないが、このような都市と交通のグランドデザインを描くのは、まさに行政を主体としたこのような協議会の場を踏まえて行政が描いていくものだと思う。
- ・ このなかで、清原地区のような地域内交通を実施する場合、やはり地域住民の協力や、運行の意思等が非常に重要であるので、地域の自主性を尊重する、あるいは、自主性に期待するという方針が最終的に戦略に明記されると良いと思う。

#### 森本委員長

- ・ 的確な指摘を承った。
- ・ 続いて、櫛淵委員、金枝委員の意見を聞きたいと思う。

#### 櫛淵委員

- ・ 私のように車に乗れない主婦の立場から、日ごろの実情を説明したいと思う。
- ・ このような会議に出席する場合、「駐車場がございませんので公共交通機関を利用して下さい。」という通知が多くあるが、ベルモールや、とちぎ福祉プラザで会議等が開催される際の例を挙げて説明したい。
- ・ 過日、ベルモールで行事があり、私たちの団体の10数名が参加した。駐車場が確保できなかったため、会員の多くはバスで来たが、駅で乗り継ぎが必要となり、乗り継ぎの利便性が不便であったため、自宅分からベルモールまで1時間半を要した会員もいた。
- ・ また、とちぎ福祉プラザの場合、日光街道をバス運行しているが、停留所から施設までの距離がかなりある。施設のすぐ近くを通っているバスもあると思うが、その時間帯や、近くを運行しているということのPRが行き渡っていないような感じがしている。

#### 森本委員長

- ・ 利用者の視点からコメントをいただいた。
- ・ 続いて金枝委員からご意見等をお願いしたい。

### 金枝委員

- ・ 何年か前に函館市に行ったが、あそこには、古い路面電車が、5分であちらこちらに行け、とても便利に感じた。
- ・ だからそれを宇都宮市でも、といってもなかなか難しい話でもあるが、私たちは、これから年をとるばかりであるので、気軽で、便利に乗れる交通機関はとても大切だと思う。
- ・ 私たちの会員の中には、御幸、平松、清原台の人がおり、交通の話になると毎回、「私たちのことを何とかして欲しい。」という話になる。全く不便であり、まるで、陸の孤島である。
- ・ この現状を早急に改善していただきたい。

### 森本委員長

- ・ 切実なコメントを承った。
- ・ 私から発言していない委員に発言を求めたい。
- ・ 広域的な見地、消費者等の見地からの意見を聞いたので、宇都宮市の大林委員の意見を聞きたい。

### 大林委員

- ・ 事務局から本日は公共交通の現状と課題、あるいはその対応の方向性について、特に定量的に分析をして示したところであるが、その中で、斉藤委員を始めとして、表現・内容について指摘を受けた点があった。
- ・ これらについては、事務局とよく調整し、ワーキング等により、バス事業者のイメージダウンとならないよう、表現等について考慮したい。
- ・ 今回は、市民の方にも現状について、より分かってもらうために、事務局としては現状を分析をして、今回示したところである。
- ・ これまでも公共交通の充実・強化については述べてきたが、負のスパイラルに陥っている公共交通の現状を多くの人に理解していただき、また、本日の議論をしていただくために、事務局として今回その素材を提示したものと認識している。
- ・ 今後、本日の議論を経て、次回は具体的な事業等を提案すると思うが、宇都宮市としては、ただいま金枝委員などの意見にあったように、高齢社会あるいは環境問題に対応して、市民の足を確保する責務を果たすのは当然であると認識している。
- ・ この戦略策定に当たっては、市民あるいは事業者、行政が、改めて一丸となり、将来にわたっても持続可能な総合的な公共交通ネットワークはどうあるべきか、そして何をすべきかを皆様に議論をしていただきたいと思う。

### 森本委員長

- ・ 大林委員の意見のとおり是非活発な議論を引き続き願いたい。
- ・ それでは新交通システム検討委員会、バスシステム検討委員会の委員長2人の意見を伺っていく。初めに藤本委員。

## 藤本委員

- ・ 活発な議論を聞かせていただいた。
- ・ 私は新交通システム検討委員会の委員長でもあり、新交通システム検討委員会についても委員会開催の間があいているが、そうした中で、今日の策定協議会に出席していて、最初に斉藤委員から発言があったが、今日の検討内容がバスシステム検討委員会と関る部分が相当多いということであった。
- ・ 事務局への注文としては、バスシステム検討委員会とこの協議会との連携が十分取れていないのではないかという意見があったが、この点は、新交通システム検討委員会についても同じことがいえる。
- ・ それぞれの委員会の委員は、重複している方も多いが、協議会があり、2つの委員会があるという中で、その3者が風通しをよくし、お互いにやり取りをする関係を築く必要がある。
- ・ 協議会は、今後2回の開催が予定されているということであるが、そのような中でも、3つの基本理念、特にネットワーク型コンパクトシティについては、今日、意見が出たように、自転車交通等も含め、総合的な宇都宮市の都市交通戦略というものが必要になるわけであり、バスシステム検討委員会や、新交通システム検討委員会も、この全体の交通戦略に関わっていく部分があり、相互のすり合わせにより、総合的な戦略になっていくものだと思う。
- ・ 今後、ワーキングレベルでもよいので、新交通システム検討委員会に関しても、バスシステム検討委員会等とのすり合わせの機会を設けて欲しいと感じた。

## 森本委員長

- ・ では、永井委員にお願いします。

## 永井委員

- ・ 3点申し上げたい。
- ・ 1点目は率直に言って、本日の議論は、基幹公共交通がどのようなシステムなのかということが一つ論点になっているわけであり、それは、行政と交通事業者と市民という3者の中で、誰と誰の合意を得なければいけないかということが、当面の問題になる。
- ・ そのためには、議論を今年どこまで進められるのかということになり、合意していくということになると、一つは、交通のネットワーク構築のときの交通の各階層ごとのサービス水準をどのように考えるかということになる。
- ・ 新交通か、バスかということではなく、市民が必要なのは、どういうサービス水準の交通なのか、ということを経験することが必要になってくると思う。
- ・ そうすると、各階層をどのようなサービス水準で整備したら、宇都宮市全体の公共交通の水準がよくなるかということであり、交通機関は具体的には何であってもよい。市民から見れば、サービス水準を担保できるかどうかであり、あるいはどういうサービス水準ならば市民は負担できるのかということを経験することが一番基本だと思う。
- ・ このため、事務局からは、資料1の4ページに4段階、乗合タクシー・ミニバスを除いた場合3段階か、2段階かと思うが、このネットワークをなるべく具体的に詰めることが一

つの方法である。

- ・ 私は、5分、10分等の細かい議論があるが、基幹公共交通以外の基本的なネットワークの考え方については、バスシステム検討委員会の案も戦略策定協議会の案もそんなに変わらないと考えている。
- ・ 地域ごとの細かい場所を決める場合には、いろいろ議論になると思うが、支線、幹線という、基本的な考え方は合意できるのではないかと考えている。
- ・ 問題になるのは、やはり基幹交通であると思う。
- ・ 過日のバスシステム検討委員会で、関東自動車からの案と、一致している点もかなりある。まずターミナルは余り変わらず、どことどこを結ぶかも、ほぼ変わらない。一部のターミナルでは議論があるかもしれないが、いずれにしてもあまり変わらない。
- ・ このため、今の段階で合意できる部分はたくさんあると考えられ、一つ問題になるのは、乗り継ぎのサービス水準であり、乗り継ぎのサービス水準をどこまで確保できるかである。
- ・ これは具体的に検討すると意外と難しいもので、魚の骨の基幹公共交通と幹線・支線交通が結節することの議論において、バスシステム検討委員会における関東自動車案と戦略策定協議会の提案に乖離が生じていると理解しているが、いずれにしても、それ程大きな違いはない。
- ・ 2点目として、一番の相違点は、2つの案があったときの、その評価指標が違う。関東自動車の評価指標と市が全体で考えているときの、どのシステムがいいかという議論についての評価システムが違うと思う。
- ・ その点を次の段階で詰めるべきだと思う。
- ・ これは各委員会の中で、あるいは全体で合意できる、サービス水準に対応して可能性のあるシステムが幾つか考えられると思うので、それに対してどのような指標で評価するのかという議論が少ないために、大きな違いになっていると私は理解している。
- ・ 3点目は、斉藤委員の意見は、民間企業が市場の中で競争しながら、企業ができるのはここまでだと述べている。戦略協議会で議論しているのは、公共政策である。
- ・ この違いは、宇都宮市が公共交通のサービス水準の確保のためにどこまで関わるかと言う事を明確にしない限り、斉藤委員の意見と戦略の提案は合致しないと思う。片方が連携・協力と言っても民間企業は、他の企業と競争しながら営業しているわけであるから、民間企業の経営に対して、行政からは何も言えないと思う。
- ・ 逆に、行政が民間に介入するのであれば、コスト等をどうするかなどを、行政が考えをはっきり示すべきであるが、そこがはっきりしないため、議論が、どこに論点があるのか分からないというのが今の状況だと思う。
- ・ 宇都宮市は、公共政策として取組むということであれば、どこまでは公共政策としてやり、どこからは自由な市場経済に任せるのかという考え方を明確にしないと、いつまで議論しても、問題の論点が煮詰まらないのではないかとというのが、私の全体の印象である。

#### 森本委員長

- ・ 両委員長にかなり全体を俯瞰した意見をいただいた。
- ・ 全体を通して、意見を述べたい、または追加したいということがあれば意見を受けたいが、いかがか。
- ・ 特段なければ、今日いただいた意見をもとに、次回は来月というスケジュールであるので、事務局で次回に活かす形でまとめて欲しい。
- ・ それでは、議題の（３）のその他について、事務局から説明を願う。

#### 事務局（横山補佐）

- ・ その他については、事務局からの連絡になる。
- ・ 本日の資料内容について、意見等があれば、本日、配布した別紙のFAX連絡表により、12月12日金曜日までにFAX等で連絡いただきたい。
- ・ 事務局からは以上でございます。

#### 森本委員長

- ・ 長時間にわたり活発な審議をいただいた。以上をもって審議会議事を終了する。

#### 事務局（横山補佐）

- ・ これをもって第3回都市・地域交通戦略策定協議会を閉会する。