

第4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21年2月23日(月) 10:00～12:00

場 所：栃木県総合文化センター特別会議室

出席者：委員20名 ほか

事務局（宇都宮市交通政策課・横山補佐）

- ・ 定刻になりましたので、ただ今より、第4回宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会を開催する。
- ・ それでは、森本委員長に進行をお願いします。

森本委員長

- ・ 今日、重要なネットワークの骨格についてや、交通戦略全体の構想といったようなものを御審議いただき、交通戦略の策定に向けて充実した議論をお願いします。
- ・ では、次第に従い進行を行う。
- ・ 議題（1）「交通ネットワークについて」ということで、事務局から説明を願う。

事務局（宇都宮市交通政策課・松島課長）

- ・ 【資料1「まちづくりの方針と交通体系」、資料2「交通ネットワーク」について説明】

森本委員長

- ・ 多岐にわたり説明を受けたところであるが、討議に入る前に全体の討議方針について話す。
- ・ 今から討議を行う都市・地域交通戦略について、総合計画や都市マスタープランを受けての交通戦略であるという前提を認識した上で、公共交通や、説明のあった車、歩行者、自転車のネットワークという多様な交通手段のネットワークを宇都宮市の中につくっていくというところが今回のポイントになる。
- ・ 限られた時間であるが、できるだけ一つのことにこだわらず、全体を俯瞰し、このような流れのものでよいのか確認し、議論していきたい。
- ・ それでは、御質問、御意見等はあるか。

斉藤委員

- ・ 委員長からの説明を受けて、疑問点がいくつかある。
- ・ まず、戦略協議会については、5次総やマスタープランから反映を受けているということは分かるが、逆に、本協議会の議論がマスタープランへどのような形で反映されていくのか、または、反映されないのか。
- ・ また、第2次宇都宮市都市計画マスタープランとあるが、第1次はどのようなものであったのか。第1次と、第2次においての違い、例えば、公共交通関係でどういったところが違って出てきているのかなどが、端的に分かるような資料が欲しかった。

- ・ もう一点としては、資料の中のネットワーク図の中に、東西基幹公共交通（L R T等）と記載があるが、なぜここに「L R T」という表現がはいつてくるのか、疑問を感じる。
- ・ 佐藤市長は、報道において、「L R Tについてはまだわからない」という話をしていの中で、このように「L R T等」と記載するのはどうなのか。入れるのであればバスについても一緒に記載すべきである。

事務局（松嶋課長）

- ・ 第1点目の質問について、第5次総合計画というものは、宇都宮市の基本的な考え方が示され、それに基づき、都市計画マスタープランが設定されるが、それらを受け、交通に特化したものが、交通戦略であり、5次総や、マスタープランに反映するといった関連になっていない。
- ・ また、第1次との違いについて、第2次については、これからの高齢化社会、環境社会への対応として、コンパクトなまちづくり、「ネットワーク型のコンパクトシティ」といったものを示している点が大きな違いになっている。
- ・ 最後に、「L R T等」といった記載についてであるが、基幹公共交通とはまさに東西の基幹となるものであることから、大量輸送、定時性、速達性といったものを備えている必要があり、現在、L R Tやバスを高度化したものが検討されているが、そういった中で都市計画マスタープランの表現と合わせて「L R T等」としたところである。

森本委員長

- ・ このことについて、大林委員、何か補足することがあるか。

大林委員

- ・ 事務局から斉藤委員の意見について説明したところであるが、冒頭において、委員長から話があったように、この戦略については、宇都宮市における、まちづくりの考え方を示した、総合計画や、それと併せて、現在策定中の都市マスタープランを受けているところであるが、総合計画、都市マスタープランのどちらについても、東西の基幹軸としては、将来的には「L R T」、また都市マスタープランにおいては「L R T等」ということで「等」が入った記載となっている。
- ・ これを受け、戦略の策定に当たっても、将来を見据えた中で整合性を図る意味からも、今回、「L R T等」という表現をしたものだと理解している。

斉藤委員

- ・ 上から下へ、5次総、マスタープラン、交通戦略であり、交通戦略の中で話したことは上へ反映されないとなると、先ほど、「L R T等」という記載に対し、意見を述べたところであるが、そういった意見がどこにも活かされず、議論の意味がなくなってしまう。
- ・ また、戦略策定の上では、5次総、マスタープランに基づき進めていくというのが流れになると思うが、今回、示されたマスタープランは素案であり、素案をもとに何を議論すればよいのか疑問を感じる。

事務局（松嶋課長）

- ・ マスタープランについては、現在、パブリックコメント中であり、まだ素案の段階である。
- ・ 今後、この都市計画マスタープラン、5次総といったものにおける、まちづくりの方針といったものを踏まえ、整合を図った上で、宇都宮市の交通戦略を作成する方向であることから、資料の中に示したところであり、マスタープラン自体については、議論するために記載したわけではない。

斉藤委員

- ・ そのようなことであれば、議事の1つとして資料の中に組み込む必要はなく、参考資料として別にし、現在、こんな形でマスタープランは進んでいますよというお知らせ程度の示し方でよかったのではないかと。

事務局（松嶋課長）

- ・ これは議題ということではなく、議題に入る前の戦略の方向性、考え方を示したものである。

瀧田委員

- ・ 斉藤委員の意見のとおり、私も「L R T」という言葉を資料の中に使うのはおかしいのではないかと思う。
- ・ 第5次総合計画では、新しい交通システムとしてL R Tを導入することが確定したかのような記載のされ方がされており、市民にも誤解が生じている。
- ・ L R T導入については確定していないことから、第5次総合計画を作成した部署に対し、文書等、内容の修正依頼をしていただきたい。

森本委員長

- ・ この場合は、総合計画や都市マスタープランについて議論する場ではなく、あくまで交通戦略という立場から活発な議論をしていただきたい。
- ・ 資料の中身についていかがか。

瀧田委員

- ・ 資料2-1の1ページ目、公共交通ネットワーク整備の中の「（3）交通結節点の整備」においてであるが、前回の会議の中で、交通結節点の整備の中にタクシーも入れて欲しいという意見があったが、今回も記載が見られない。是非、この中にタクシーという言葉を入れていただきたい。
- ・ また、次の2ページ、2項目目の「公共交通ネットワークの骨格軸を補完する公共交通の整備」について、以前、公共交通を語る中で、高齢者や、体の不自由な方にとっては、ドア・ツー・ドアの施策も必要ではないのかと提案したと思うが、その点については、（3）「地域内交通の整備」の中に記載のある、「乗合タクシー」が役目を果たすと思われるが、公共交通ネットワークを補完する目的として、例えば、運転免許を返上した75歳以上の方に対しバスの回数券を支給するなどの施策も、ここに中に入れるとよいのではないかと。

事務局（松嶋課長）

- ・ 1点目、資料2-1については、マスタープランから抜粋し作成した部分であり、本協議会において、修正することはできない。
- ・ また、高齢者や障がい者に配慮した施策については、資料3、具体的な施策において、示しているところであり、そちらでまた説明させていただく。

森本委員長

- ・ ではそれについては次の議題で説明をお願いします。
- ・ 他には意見はないか。

廣田委員

- ・ 資料2-3までの事項については概ね理解できたが、資料2-4について理解ができなかったため、再度、説明を願う。
- ・ 具体的に言うと、ページ上部の「公共交通ネットワークは都心から郊外へ」、「道路ネットワークは郊外から都心へ」という意味が理解できないので、資料2-3までの話で出てきているのであれば流れに沿って説明をいただきたい。また、話に出てきていないのであれば、この部分は唐突過ぎるのではないかと思う。

事務局（松嶋課長）

- ・ 資料については、公共交通、道路、自転車、歩行者において、それぞれ別々にネットワークといったものを説明した上で、これらは連携する必要があることから、資料2-4において、その連携の概念図を示したところである。
- ・ 概念図について、中心の色が濃くなっていると思うが、これは、中心部において公共交通ネットワークを密にするという意味であり、道路については、外側において、大量輸送、高速性といったものが求められるというものを概念図といった形で説明させていただいた。

廣田委員

- ・ であるならば、なぜ、「都心から郊外へ」とか「郊外から都心へ」という記載が入るのか。
- ・ これでは、都心から郊外へ行く人に対応するのが公共交通ネットワークであり、郊外から都心に来る人に対応するのが道路ネットワークという意味と認識でき、今の事務局からの説明とは大きく異なるのではないか。
- ・ 郊外部の人の移動の中で道路ネットワークは欠かせないという意味であれば、「郊外から都心へ」とはならないと思う。

森本委員長

- ・ 私が理解している範囲内で補足させていただく。
- ・ この「都心から郊外へ」というのは、公共交通のネットワークをつくる上で、ピラミッド構造で一番上であり、高速交通機関とも言われる、新幹線や鉄道などから、細部の個別の輸送機関、最後は歩行者に至るまでのネットワークを構築されたときに、都心内に最も速い高速交通機関を配置し、郊外へ行けば行くほど個別性の交通機関に変わっていくという意味である。都心から郊外へ人が流れるというような意味ではない。
- ・ 自動車と公共交通を並列的に取り上げ、メニューとして示すより、その相互の関係がどうなっているかを示す必然性があることから、この資料2-4の考え方、各モード間がどのような関係を持っているのかをきちんと示す必要があると感じる。
- ・ しかし、説明不足の感が否めないことから、報告書においては、この部分について加筆修正するようお願いする。
- ・ その他、意見はないか。
- ・ 自転車のネットワーク、道路のネットワークについては、これまで十分議論して来なかったところであるが、今回このような形で示されたことから、意見をいただきたい。

大森（宣）委員

- ・ 自転車ネットワークについて、私も毎日、自転車を利用しているところではあるが、かなり狭い歩道においても自転車通行可とされている箇所が非常に多い。
- ・ そういったところも、整備が終わったという認識ではなく、より自転車で通行しやすくなるよう整備を続けて欲しい。

森本委員長

- ・ 自転車に関しては、社会実験が今日から国道で始まるが、その辺の話も含め、現在、自転車ネットワークがどのように動いているのか、早野委員に意見をいただきたい。

早野代理委員

- ・ 本協会議でも取り扱われている自転車道ネットワークについて、現在、全国で98カ所のモデル箇所が認定されている。そのうち3カ所が社会実験という形で動いているが、その一つが宇都宮市である。
- ・ 歩道の中で自転車と歩行者が混在していると事故が多発するという中で、どのような形で歩道と分離していったらいいかという課題に対し、「自転車走行環境改善に向けた社会実験」として、本日23日から3月13日まで、国道4号の元今泉町において実施している。
- ・ 内容としては、歩道の片側を使い、柵を設け、その柵の高さを変えたり、柵を外し分離だけをするなどし、それぞれにおいて、利用者のアンケート等を取るというものである。
- ・ また、県で県庁通りや、藤原宇都宮線東通りにおいても同様に、歩行者と自転車道の分離構造の実験を行う予定であり、今後、国道事務所としても、宇都宮市内の自転車ネットワーク整備に向けて県・市とも調整していきたい。

森本委員長

- ・ 現在、動いている自転車道の整備についても戦略の中に組み込みながら実施していただきたい。
- ・ 道路ネットワークについては、宇都宮市の「道路見える化計画」との連携もあることから、宇都宮市土木管理課長の飯野委員に発言をお願いします。

飯野委員

- ・ 宇都宮市の「道路見える化計画」については、アンケート調査を実施し、要望やニーズの把握を行い、交通渋滞を起こしてしているところ、移動性が悪いところ、事故等があるところについて、市内の区域の中での路線を選定している。
- ・ 移動性の向上というのが6ヶ所、事故多発地区が2カ所、設定し、地域の方と連携を持って整備を進めている。
- ・ そういう中で、国と県と市が連携して整備を行い、平成20年3月29日に開通した、石那田インターにおいては、交通の流れが非常によくなっている。

森本委員長

- ・ 道路ネットワークについても、具体的に「見える化計画」での道路の効率的な整備というものを戦略の中に取り込みながら、相互のモードとの関係も考慮していきながら進めていただきたい。

市川代理委員

- ・ 現在、全国どこの市町村でも、脱車社会ということで自転車の有効性、重要性を訴えているところであるが、宇都宮市の戦略の中でも、社会実験等の結果も踏まえ、市民が誇れるような自転車のまちとなるような方向へ持って行っていただきたい。
- ・ 自転車といっても、いろいろなスタイルの自転車があり、ユニバーサルデザインということで、老人に配慮した電動自転車などの対応や、自転車用のパーキングを細かく置き利便性の向上を図るなど工夫し、それらを戦略的に重要な位置に位置づけて、市民の意識を自転車で行動しようという方向性に誘導して行くことが重要である。それにより、公共交通機関の考え方も変わってくるのではないかと。
- ・ 健康面の問題もあり、自転車、歩行は大変重要であるが、市民が歩くためにも魅力あるまちづくりが必要になってくるのではないかと。

森本委員長

- ・ 貴重なコメントいただいた。
- ・ 駐輪場については、状態の中で増やすのは非常に難しいところであると思うが、県や市の公有地もそうであるが、民間の商業施設部分など、多様な連携を取りながら、バス停の周辺で空間があれば、自転車が置けるような空間を整備していくなど、考え方を明示すると良いのではないかと。

富田代理委員

- ・ 自転車に関して、一番の課題は、歩道、それから車道の分離であり、車道の走行は、非常に危なく、歩道を走ると歩行者への危険性が生じる。
- ・ このことから、自転車を利用できない方が多いと思うが、もう少し安全に走行できるようになれば利用者は増えるのではないか。
- ・ また、どうしても利用せざるを得ない高校生などが、細い道等において、事故を起こしてしまうケースが多いと感じる。
- ・ 通勤通学等は、日常の足ということで一番身近な足だと思いつことから、宇都宮市が中心となり、どこをどう改善していかなければならないのかを考えていく必要がある。
- ・ そういう中で、市道、県道、国道とそれぞれ道路管理者が異なるわけであるが十分な調整を図り、社会実験の結果も踏まえ、行政の取組みとして進めていく必要があると感じている。
- ・ 今後、自転車交通が非常に重要になってくると思うが、広く一般の方にも利用してもらえるようなものにしていく必要があるかと思っているので、協力をお願いしたい。

大森（宣）委員

- ・ 自転車のネットワークを整備する上では、まず、空間を確保しないといけないが、すると、今、自動車で使っている空間を自転車に配分し直さないとならない。
- ・ その場合、ハードの整備だけではなくて、交通規制やなどソフトの整備も併せて考えていかないと快適に自転車走行できるような空間は確保できないと思うので、その辺も含めて考慮していただきたい。

森本委員長

- ・ 資料2-4においても、説明があったが、道路空間というのは何に使うかが戦略であり、場所により、公共交通、歩行者、自転車に使うという、全体の整理を詰めていけばいいのではないかと感じる。
- ・ 時間が来たので、議題（2）「目標とする交通環境と役割・施策事業について」に移る。
- ・ 事務局に説明をお願いします。

事務局（松嶋課長）

- ・ 【資料3「目標とする交通環境と役割・施策事業」について説明】

森本委員長

- ・ それでは意見はないか。

市川代理委員

- ・ 公共交通機関のひとにやさしいというところで、先ほども発言したが、是非ともユニバーサルデザインというものを取り込んでほしい。
- ・ バリアフリーというのは当然のことであるが、公共交通の利用者というのは、老人、障がい者、子どもを抱えた親、それから外国人であったり、いろいろな立場の方が利用されるわけであり、あらゆる人に利用しやすくなるという発想で検討いただければと思う。

保坂委員

- ・ 1つの政策の方向性として重要な柱になるのは、道路を整備していくことであつたと思うが、道路を整備すると、公共交通が走りやすくなるが、同時に、車も使いやすくなる。
- ・ そういった中で、資料3-1、市民の役割において、「どんどん道路が便利になるけれども、バス・鉄道を積極的に利用しなさい」あるいは、「できる限り自家用車を使わないでください」ということを求めているわけであるが、これは、行政の立場からの意見であり、受け手からすると、「便利になるのに使えないのか」という話になる。
- ・ それを受けた形で、資料3-2の4ページの一番下に、「公共交通の利用促進策の実施」ということで「モビリティ・マネジメントの実施」が上げられていると理解できるが、この政策によっては、車が減ったり、逆に増えたりするのではないかと思う。
- ・ そういう中で、「マイカーから環境にやさしい公共交通や自転車などへの利用転換を図る」とし、重点施策事項ということで網がかかっているわけであるが、この施策の中身を具体的に説明していただきたい。

事務局（松嶋課長）

- ・ 確かに、道路が整備されれば、車の利用者も増えるのではないかという課題もありますが、モビリティ・マネジメントの実施ということで、車利用者等に対して、できるだけ公共交通を利用していただくという取組みを現在実施しているところであり、平成19年度から、国道123号、白沢街道といった、バス路線の運行本数が多い路線において、車が環境には余りよくないといったこと、また、公共交通を利用すれば、できるだけ快適な移動ができるといったことを市民に伝えるなどの施策を展開している。
- ・ 具体的な効果としては、20数%の方が車から公共交通を利用するようになったとも聞いている。また、路線において、実数を量ったところ、前年度と比べ、6%の方がバスに乗換えたという効果も上げており、今後も14路線ある重点路線について、中心に実施していきたい。

森本委員長

- ・ 他にはいかがか。

斉藤委員

- ・ 資料3-2、「施策事業一覧」を見るとバスシステム検討委員会の中で示された施策事業が多く入っているが、バス以外の協議会、あるいは宇都宮市事務局独自の施策についても一緒に組み込まれているのか。
- ・ また、ノンステップバスの導入目標30%についてであるが、行政の補助を貰いながら、この目標達成に向けて、現在、頑張っているところであるが、国、県、市のどこかで急遽、補助が途絶えた場合、私どもの負担が増えてしまい導入したくても導入できないという状況が発生することもあると認識していただけないか。

事務局（松嶋課長）

- ・ 施策事業について、バスに関しては、バスシステム委員会等で3事業者の方へどのような施策があるのかといった照会をかけ、取りまとめを行ったものを掲載している。

- ・ それ以外の施策については、道路や自転車、歩行者、あるいは環境にやさしいといった面からの施策事業について掲載しているところである。
- ・ また、ノンステップバスについては、予算化をするときに、バス事業者から来年度以降の導入計画といったものを伺いながら、それに合わせた形で県と宇都宮市の方で協調補助をしている状況である。

森本委員長。

- ・ 他に質問等はないか。

金枝委員

- ・ 資料3に入り、トランジットという語句が多く出てきたが、「乗継ぎと」という意味で解釈してよいか。

森本委員長

- ・ トランジットの意味は、「公共交通」とである。
- ・ 飛行機の乗継ぎについても使用するが、ここでは公共交通と理解していただきたい。

金枝委員

- ・ 理解した。
- ・ 資料2について、地域内交通でコミュニティバスや乗合タクシーなどとあるが、現在、地域内交通により市民の足の確保を図るという試みを、清原で試験的におこなっており、大変好評だと聞く。
- ・ これは早く各地区で実施してほしいと思う。
- ・ 民生委員として、ひとり暮らしの老人を45名担当しているが、2～3年後、この方たちは買い物など、どうするんだろうと心配である。
- ・ 便利な交通網の拡充を早急に図っていただきたい。

森本委員長

- ・ 貴重な御意見をいただいた。
- ・ 地域内公共交通は、現在も動いており、次年度からも動く予定であるが、希望に沿えるような整備をお願いしたい。
- ・ 他にはいかがか。

廣田委員

- ・ 資料3-2, 2ページで、①「鉄道駅のインフォメーションの改善」、②「3社共通の系統番号の導入」については、バスのサービスの情報提供をよりよいものにしていこうという施策であると考えられるが、②「3社共通の系統番号の導入」について、現在の状況を事業者からコメントをいただきたい。

- ・ また、①「鉄道駅のインフォメーション改善」について、宇都宮駅西口においては、バスの数が多く、どのバスに乗ればいいのか分かりづらく、私は宇都宮に来るときは、必ず西口の情報システムを利用し乗り場を確認しているところであるが、この情報システムの利用者は多いのか少ないのか、また少ないのであればなにか利用点に問題があるのか伺いたい。
- ・ 地域内交通の導入について、宇都宮市でも、非常に良い事例が出てきているようであるが、今後の導入に当り、行政としての関り方、財政的に負担、または、利用促進についてなど、ブレークダウンした導入の指針となるものを整理しする必要があるのではないかと。
- ・ また、モビリティ・マネジメントについて、宇都宮では、一般の市民に対し行って来ているところであるが、方策として、学生の通学や、企業の通勤にも目を向け、学校や企業と共同に取り組むとよいのではないかと。

森本委員長

- ・ 貴重なコメントをいただいた。
- ・ 質問のあった、「3社共通の系統番号の導入」について、バス事業者に説明をお願いしたい。

斉藤委員

- ・ 関東自動車としては、県央地域公共交通活用促進協議会というものへ参加しており、県央地域の公共交通の利便性向上と利活用の促進のため現在、検討を進めている。
- ・ その中で3社共通の系統番号の導入についても検討を進めているところであり、現在、関東自動車においてはすべて番号が入っているが、他の2社ではまだ入っていなかったと記憶している。

事務局（松嶋課長）

- ・ 鉄道駅のインフォメーション改善については、現在、様々な検討が行われており、来年度実施して行く予定である。
- ・ 具体的に上げると、鉄道駅を出たところの床面に分かりやすい表示をしたり、乗換え案内板の設置したり、観光案内所を利用し、人的なカバーを行うなどがある。
- ・ 観光に来られた方や、乗換えされる方が、スムーズに利用出来るような施策を今後詰めていきたいと考えている。

森本委員長

- ・ 是非お願いしたい。
- ・ その他に意見はないか。

大森（宣）委員

- ・ 目標とする交通環境に対し、成果指標が設定されているが、それぞれに対し、1つか2つしかなく少なく感じる。もっと多い方がよいのではないかと。

事務局（松嶋課長）

- ・ 目標指標の設定については、資料3-3、指標の選定に記載のあるように、客観的な指標や、検証可能な指標といったもので、できるだけ多くを指標として設定しようとしたところであるが、今回このような形としたところである。
- ・ 環境面での指標など、今後、設定可能なものを指標として検討していきたいと考える。

大森（宣）委員

- ・ 先ほどから、ユニバーサルデザインや、自転車の利用、自動車から公共交通への転換について等、様々な話があったが、ここにある指標だけでは不十分だと思う。
- ・ もう少し増やせるのであれば検討していただきたい。

森本委員長

- ・ 指標としては、必ずしも定量的な数値でなく、定性的なものでよいと感じる。
- ・ 頭出しだけきちんとされていれば、それで構わないと思うので、是非、検討していただきたい。
- ・ その他にはいかがか。

瀧田委員

- ・ 資料3-1、「市民・交通事業者・行政の各主体の役割」について、市民の役割の部分に、「積極的に利用する」とか、「出来る限り、自家用車の利用を控えるよう努力する」という記載があるが、精神的に訴えるだけでは、なかなかそれにつながってこないのではないか。
- ・ 大企業等では、通勤規定というものがきちんと決まっており、一部の企業では、通勤に公共交通を利用して1時間以上かかる場所でなければ自家用車の通勤は許可しないというところもあり、そういった通勤規定の見直しをしてもらおうよう行政から働きかけることも必要なのではないか。
- ・ そのとき、一方的に働きかけるだけではなく、そういった対策に対して賛同してくれた企業に対して、優遇策を設けたり、名前を掲げるなどすると良いのではないか。
- ・ また、資料3-3、「公共交通利用者数」について、平成9年から平成18年の間にかけて利用者数が減っているところであるが、その要因については既に分析されているかと思う。
- ・ その分析したものに対して、改善策を講じる必要があるのではないかと考える。
- ・ 自動車を利用して公共交通機関を利用しなくなってしまった原因の一つに、大店舗が中心地から郊外に進出してしまったということもあるでしょうから、今後は、魅力あるまちをつくっていくためには、こういったことをしていかなければならないかということも並行して考えていかなければ、目標を達成することができないのではないか。
- ・ 資料3-4については、戦略を実施するに当たっての事業施策という形になってくるかと思うが、この中に、市民への説明という項目も付け加え、行政側、またはバス事業者として、こういった形で市民に説明していくか、理解を得るかということも示していただきたい。

森本委員長

- ・ 意見という形でよろしいか。
- ・ では、続けて、櫛淵委員にお願いする。

櫛淵委員

- ・ 市民への理解という言葉がでたが、資料3-1、下段に記載のある、「市民・交通事業者・行政の各主体の役割」のうち、市民の役割において、市民自身の公共交通の利用が利便性を向上させるという役割を明確にしなければ一般の市民の方には理解できないのではないか。

森本委員長

- ・ 意見として伺ってよいか。
- ・ 貴重な意見という形で検討していただきたい。その他にはいかがか。

赤星委員

- ・ これまでの検討を踏まえ、とりまとめにあたり1点だけお話ししたい。資料5を見ると、将来の公共交通ネットワーク、道路ネットワーク、歩行者・自転車ネットワークが独立して記載されており、これまでの検討が十分に活かされていない。これらが相互に連携し合いながら機能することは非常に重要であることをきちんと表現しておいていただければと思う。
- ・ 一例として、家を出る時には、自転車利用が最も便利だと考える人の立場で考えると、途中でバスに乗り換えるためのソフト、ハードをシステムとして組むことにより、交通の利便性は大きく向上する。たとえば、目的地の近くに駐輪場がないが、バス停があるという場合などを考えるとわかりやすい。そのような場合、各交通のつながりを改善し、たとえば、自転車や自動車から公共交通に乗り換える利便性を向上するだけで、投資に対して非常に大きな効果が出せる。
- ・ この改善により、派生的な効果として、まちのにぎわいに不可欠な、回遊性の向上の効果も見込まれる。たとえば、商店街の手前の停留所や駅で降りて、商店街を歩き、別のバス停からバスに乗って戻る、ということが公共交通では自然と可能となる。都市内の移動については徒歩や公共交通の利用の方が便利であることも多く、人の移動のネットワーク、という観点から交通全体を俯瞰し、利用者の利便性向上とともに、多くの市民が便利に利用できるネットワークのイメージを表現していただければと思う。
- ・ この中で、バス停と住宅団地等間の歩道の優先整備をしたり、バス停付近の空き地を駐車場にして、そこにバス停を移動しトランジットセンターと位置付けたり、ショッピングセンターの駐車場等、平日は空いているところの駐車場利用を想定して、バス停を配置するなど、これまで提案されてきた具体的な施策も盛り込むと、よりわかりやすくなるのではないか。要するに、利用者がどう使うか、市民がどのように便利になるのか、という観点から、自転車なり道路なり公共交通なりの施策が組み合わせられた交通ネットワークを多くの方々で共有することが、今後の検討で大切になってくると思われるので、その点を踏まえて、とりまとめいただければと思う。

森本委員長

- ・ 貴重な意見をいただいた。
- ・ 交通ネットワークの部分の最後に、各モード間の連携についても、きちんと書いた方がいいのではないかとのことですので、引き続き、検討課題という形で受け止めていただければと思う。
- ・ では、次の議題ということで、（３）「推進体制と進行管理について」、（４）「報告書骨子（案）について」、合わせて事務局から説明を願う。

事務局（松嶋課長）

- ・ 【資料４「推進体制と進行管理」、資料５「報告書骨子（案）」について説明】

森本委員長

- ・ それでは、質疑に移る。意見等はあるか。

市川代理委員

- ・ 資料５として報告書骨子（案）が示されたところであるが、これまで行われた協議会の中で資料を見てきたが、専門的な部分が多く、全体としては非常に難しい。
- ・ 先ほど話にも出たように、実際に家から出て、まちに行くのに、交通戦略によってこう変わるよとか、あるいは観光で来た方が、実際に市内に入るのにこういうふうになるよという市民目線に立った、わかりやすい市民向け版の報告書を作成していただき、市民のコンセンサスを得られるよう努力していただきたい。

斉藤委員

- ・ 資料４の中に「交通戦略推進協議会」というものがあるが、これは本協議会とは別に新たに設けるということか。

事務局（松嶋課長）

- ・ この戦略でまとめたものを今後、推進、管理していくというものであり、本協議会とは別である。

瀧田委員

- ・ 資料４，２ページ，イメージ図を見ると、市民と交通戦略推進協議会の間で、協議会の方から市民に対して情報提供をおこない、市民の方から意見を聴くという形になっているが、この市民から意見を聴くというところについては、様々な方法があると思うが、パブリックコメントのような方法であると、限られた人からの意見しか得られないことが多いので、地域や、年代を分けて複数の方に聴いてもらえるような仕組みを作り、実施していただきたい。

森本委員長

- ・ 来年からオープンハウスというような話も出ているが、そういったものも市民から意見を聴

く機会と受け止めてよいか。

事務局（松嶋課長）

- ・ 出来るだけ多くの方から意見をいただこうと考えているところであり、その一つにオープンハウスといったものもある。

瀧田委員

- ・ オープンハウスという話が出てきたが、果たしてどれぐらいの人が来るのか、というところであり、多くの人を集めていただきたいと思う。
- ・ また、資料3-4に戻るが、この項目別実施事業のうち、誰もが移動しやすい交通環境を整備するという中に、「市民への説明」というものを追加していただきたいと思いますので、意見として単純に流さずに、この中に反映させていただきたい。
- ・ 実施の主体としては、宇都宮市と、県、そしてバスの事業者という形で加えていただければと思う。

事務局（松嶋課長）

- ・ 市民への説明については、資料3-1 行政の役割の中に、市民への意識啓発や情報提供を行うといったものが含まれている。
- ・ 資料3-4については、各種それぞれの施策事業を示したものであり、各施策事業については、市民への説明というものが当然入ってくることから、行政の役割の部分での整理でよいのではないかと考えている。

瀧田委員

- ・ 当然入ってくるのであれば、ここに入れてもよいのではないかと。必ず入れて欲しい。

事務局（松嶋課長）

- ・ 資料3-4の具体的な施策の部分ではなく、市民の役割、行政の役割、交通事業者の役割というところに明確に示していきたいと考えている。

瀧田委員

- ・ 新交通に関しては、これからやらなければいけない議題になるわけであるが、現在、2つの意見が出ており、それらについて、説明が偏らない為にも市民への説明については、行政主体でやるのではなく、バス事業者も共同して行っていただきたい。

森本委員長

- ・ このような意見があるということで受け止めておいていただきたい。
- ・ その他にはいかがか。

保坂委員

- ・ 資料4の2ページにおいて、今後の進行管理として、交通戦略推進協議会というものを立ち上げるといことであるが、本交通戦略協議会の他、新交通システム検討委員会、バスシステム検討委員会で論議された結果を受け、この推進協議会に集約し、議論、検討していくという形と理解してよいか。

事務局（松嶋課長）

- ・ 交通戦略推進協議会については、新交通やバスシステム委員会の結果について議論していくものではなく、あくまで都市・地域交通戦略について進行管理、施策展開をしていくものである。

保坂委員

- ・ 今度この交通戦略推進協議会の中で、具体的に、路線をつくるかつくらないかや、今度はこうしたらいいとか、ここはバスがいいのではないか、タクシーがいいのではないかとといった議論をするのか。

事務局（松嶋課長）

- ・ この交通戦略の中で位置づけられた施策事業についての進捗状況を確認し、目標が達成しているかなどをこの推進協議会の中でP D C Aサイクルに基づいてやっていくというものである。

森本委員長

- ・ ここで計画を立てるといよりも、推進していく過程をきちんとチェックしていきながら市民と合意を取っていく組織だと認識していただきたい。

瀧田委員

- ・ 来年度から始まる交通戦略推進協議会において、市民と交通事業者、また国と市と県という形で書いてあるが、この市民のところに地元の代表者等ということで学識経験者と書かれているが、この中に一般市民も入れていただきたい。

森本委員長

- ・ 全体を通していかがか。
- ・ 特にないようですので、議題（3）、（4）は終了する。
- ・ 議題（5）「その他」ということで、事務局にお願いします。

事務局（横山補佐）

- ・ その他ということで、本協議会の今後のスケジュールについて、次回、最後となります第5回協議会については、現在、3月23日月曜日、午前10時から、市役所の大会議室で予定している。

- ・ なお、案内等については、別途通知を送付する。
- ・ また、本日お配りした、資料の内容について意見等あれば、別紙、連絡表を用い3月2日月曜日までにファクスにより連絡いただきたい。

森本委員長

- ・ 次回が最後になことから、皆様と協力しながら最終的な報告書をまとめていきたい。
- ・ 以上で今日の議題はすべて終了いたしました。その他、意見等あるか。
- ・ 特段なければ、以上をもちまして第4回宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会を終了する。

事務局（横山補佐）

- ・ 委員長ありがとうございました。
- ・ 委員の皆様には、長時間にわたり熱心に御議論いただいた。
- ・ それでは、これをもちまして第4回宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会を閉会する。