

3月19日付齊藤委員（関東自動車株式会社）からの配布資料への修正要請について【21年3月23日付事務局回答】

No.	該当箇所（当日資料箇所）	理由・修正後（要望）	事務局修正案
P 1～8 （P 4, P 9）			
1	「東西基幹公共交通（LRT等）」	東西軸については常にLRT導入が前提のような表現となっている ⇒「東西基幹公共交通（LRT、 <u>バス</u> 等）」	「都市計画マスタープラン」における記載内容である。
P 20 （P 22）			
2	「②交通サービスの需要と供給のミスマッチ」	需要との関係は会議では全く検討されておらず、人口密度とは一致していないとの分析結果である。 利用者ニーズは人口密度だけで決まるものではなく、移動ニーズなどのニーズ調査を踏まえた検討により、結論付けられるものである。したがって人口密度だけで「不均衡」と結論付けるのは不適切な表現である。 ⇒「人口密度に対してバス運行サービスが不一致」に修正あるいは削除	交通サービスと人口密度のミスマッチという表現に修正済み。
P 23 （P 25）			
3	「公共交通の負のスパイラル現象の悪循環」 「負のダブルスパイラル」	一度修正しない旨の回答をもらったが得心できる理由ではなく、不適切な表現である。 報告書においては削除していただきたい ⇒これに係る部分すべて削除	モータリゼーションの進展や都市の拡大、人口の拡散などにより、公共交通、特にバス利用者は減少している。そのため、収益の減少につながり、それがサービスの低下につながるという、負のスパイラルに陥るといふ悪循環を表したものである。行政としても人口拡散の都市構造についての反省も含めての表現である。 公共交通の利用促進、公共交通のサービス向上、人口の集約などを図ることにより「正のスパイラル」を目指すことが必要である。

No.	該当箇所（当日資料箇所）	理由・修正後（要望）	事務局修正案
P 3 5 （P 3 7）			
4	2) バス運行のサービス配分 ①バス運行の不均衡	「バス運行のサービス配分が不均衡」との表現であるが、人口密度とは一致していないとの分析結果である。 利用者ニーズは人口密度だけで決まるものではなく、移動ニーズなどのニーズ調査を踏まえた検討により、結論付けられるものである。したがって人口密度だけで「不均衡」と結論付けるのは不適切な表現である。 ⇒「①人口密度とバス運行の不一致」あるいは削除 「人口密度での検討だけでなく、ニーズ調査に基づく検討が不可欠である」との文言を追加	夜間人口や従業員人口密度の高い地域において、公共交通の空白、不便地域があることからバス運行の不均衡と表現したもので、データに基づく課題の表現である。
P 3 9 （P 4 1）			
5	「現状のバスサービスはJR宇都宮駅と主要な営業所等に集中し、～」	「JR宇都宮駅と主要な営業所に集中し」の部分は、需要があるにもかかわらず、JR宇都宮駅と営業所を中心にバスを走らせているとの誤解を与えるため不適切な表現である ⇒左記部分を削除 (文脈的に削除しても問題ない)	営業所等に集中するデータに基づく結果の表現である。
P 4 3 （P 4 5）			
6	「現状において、バス事業者各社は、運転者の確保に関して不安を抱えています」	運転者の確保に大きな問題は生じておらず不適切な表現 同ページの分析資料と関係ない表現であり、記載不要 (運転者が不足しているから路線を削減していると誤解を与える) ⇒削除	バス事業者からのヒアリングや当協議会でも発言をいただいた内容を記載したものである。
P 4 7 （P 4 8）			
7	「人にやさしい低床車両の導入は～」	低床車両＝ノンステップ＋ワンステップバス ここではノンステップだけを意味するので「ノンステップバス」に修正 ⇒「人にやさしいノンステップバスの導入～」	「ノンステップバス」に修正する。

No.	該当箇所（当日資料箇所）	理由・修正後（要望）	事務局修正案
P 4 8 （P 5 0）			
8	【バス増便することによる対応】 【空白・不便地域にサービスを再配分することによる対応】点線の四角の中	短絡的に、空白不便地域とJR宇都宮駅をバスで結ぶ方策で、バスでは対応不可と結論付けている 地域内交通等での対応を全く検証していない バスでの対応可能性を否定するための検証だけであり、不適切な表現である。 記載するのであれば、地域内交通等での対応の場合も検証・記載すべきである。 ⇒（点線の四角の中）全部削除	郊外部を地域内交通で対応し、市街化区域における解消策として、現行バスで対応した場合のシミュレーションである。 バスだけでは、解消は困難であり、「幹線、支線、地域内交通などによる階層性のネットワークが必要としたものである。
P 5 0 （P 5 2）			
9	拠点間 「・バスや鉄道からの～」	より具体的な表現に修正 ⇒「・幹線・支線交通や鉄道からの～」	幹線・支線公共交通はバスとしている。
P 5 1 （P 5 3）			
10	b) 基幹・幹線公共交通を中心とした公共交通ネットワークを構築するうえで、基幹公共交通は、ネットワークの中心的な機能を担うため、大量輸送機能や定時性・速達性を備えた交通機関とします	基幹公共交通に求められているのはシステムであり、設備的な収容能力の多寡の問題ではない。表現を修正 ⇒「～大量輸送や定時性・速達性を備えた交通システムとします」	基幹公共交通は、交通機関として捉えている。
P 5 3 （P 5 6）			
11	「※これらのネットワークの整備については、交通事業者等との十分な協議・調整を経た上で具体的に実施していきます」	補完する公共交通についてもバスシステム検討委員会で報告書を作成しており、その報告書を基本に進めていくべき ⇒下線部分を追加 「※これらのネットワークの整備については、 <u>バスシステム検討委員会報告書を基本に</u> 、交通事業者等との十分な協議・調整を経た上で具体的に実施していきます」	バス検討委員会での検討も踏まえ、当協議会の検討結果としてまとめる。

No.	該当箇所（当日資料箇所）	理由・修正後（要望）	事務局修正案
P 5 3 （P 5 6）			
12	「また、必要に応じて利用者等に対するニーズ調査を行ないます」	行政・事業者の視点だけでの独自判断では利用者から受け入れられない恐れがあり、ニーズ調査の上、具体的施策を決めなければならない ⇒「必要に応じて」を削除	ニーズ把握は、効果的・効率的に行うことが重要であり、必要に応じた調査を行う。
P 5 6 （P 5 3）			
13	a) 高い輸送力及び輸送効率 「それとともに、持続可能なネットワーク構築に向けて、環境負荷が小さく、輸送効率の高い（1台あたりの輸送力が大きい等）ことが求められます」	基幹公共交通はシステムの問題であり、設備的な収容能力の多寡の問題ではない ⇒「それとともに、持続可能なネットワーク構築に向けて、環境負荷が小さく、輸送効率の高いシステムであることが求められます」	基幹公共交通は交通機関と捉えており、二酸化炭素の排出など、より環境負荷を小さくすることも必要であり、「1台あたりの輸送力が大きい等」と記載したものである。
P 5 7 （P 5 4）			
14	c) シンボル性	基幹公共交通の最重要課題はシステムの問題であり、シンボル性は本協議会では検討されていないので記載するのは不適切である ⇒削除	将来のまちづくりを見据え、まちの魅力向上、持続可能な公共交通としてシンボル性が求められる。
P 6 6 （P 7 0）			
15	①階層性のあるネットワークを構築するための中長期的施策	追加行政・事業者の視点だけでの独自判断では利用者から受け入れられない恐れがあり、ニーズ調査の上、具体的施策を決めなければならない 乗換に関しては否定的な意見が多く、押し付けでの乗換制度の導入は危険であり、事前の合意形成手続きが不可欠である ⇒下記を追加 「・ ニーズ調査の実施のうえで具体的施策の策定」 「・（乗換が生じるシステムとなる場合には）合意形成」	施策の実施に当たっては、十分、市民の声やニーズを把握し、市民に説明を行い進めていく。

No.	該当箇所（当日資料箇所）	理由・修正後（要望）	事務局修正案
P 6 6 （P 7 0）			
16	②将来のネットワーク構築につなげるための短期的施策	行政・事業者の視点だけでの独自判断では利用者から受け入れられない恐れがあり、ニーズ調査の上、具体的施策を決めなければならない ⇒下記を追加 「・ニーズ調査の実施のうえで具体的施策の策定」	N o 1 5 と同様
P 6 9 （P 7 3）			
17	施策事業一覧 2 ①公共交通の利用者が多く見込まれる路線にLRT等の大量輸送に対応した基幹公共交通を整備する	右記を追加 ⇒公共交通の利用者が多く見込まれる路線にLRT、 <u>バス</u> 等の大量輸送に対応した基幹公共交通を整備する	都市計画マスタープランの表現との整合を図ったものである。
18	2 ③トランジットセンターの整備 (P76(P80)も同様) 基幹公共交通とバスの乗り継ぎ拠点として	右記に修正 P 5 0 (P 5 2)記載の「基幹公共交通」「幹線支線交通」に文言を統一 ⇒基幹公共交通と <u>幹線支線交通</u> の乗り継ぎ拠点	幹線、支線公共交通は、バスとしている。
P 7 0 （P 7 4）			
19	5 ①JR宇都宮駅西口交通環境整備 「JR宇都宮駅のバスロータリーにおいて、バス・タクシー・自家用車などの円滑かつ安全な運行を確保する」	バスロータリーへの自家用車、タクシーの進入により、安全性が確保されておらず、自家用車・タクシーの記載を削除 ⇒「JR宇都宮駅のバスロータリーにおいて、バスの円滑かつ安全な運行を確保する」	現在、ロータリーは、タクシーや自家用車の進入は可能である。

No.	該当箇所（当日資料箇所）	理由・修正後（要望）	事務局修正案
P 7 5 （P 7 9）			
20	②目標指数 ノンステップバス導 入率 「平成24年度 30.0%」	国の指針である「平成22年度」を目標とすべき 公共交通は高齢対策でもある ⇒「平成22年度 30.0%」	国の指針に合わせ22年度とする。
P 7 8 （P 8 2）			
21	人にやさしいバスの 導入率 「平成24年度 30.0%」	国の指針である「平成22年度」を目標とすべき ⇒「平成22年度 30.0%」	N○20と同様
P 8 5 （P 8 9）			
22	人にやさしいバスの 導入率 「平成24年度 30.0%」	国の指針である「平成22年度」を目標とすべき ⇒「平成22年度 30.0%」	N○20と同様
P 8 6 （P 9 0）			
23	表 市民・交通事業者・ 行政の各主体の役割	右記を追加 ⇒行政：ニーズ調査の実施	戦略プログラムの進行管理を行うための、市民・ 交通事業者・行政の役割である。
P 5 2、P 5 4、P 5 9、P 6 0、P 6 1、P 6 2 （P 5 5、5 7、5 8、6 2、6 3、6 4、6 5、6 6）			
24	（凡例） 基幹公共交通 幹線公共交通 （幹線バス）	幹線公共交通にだけ「幹線バス」と表示されており、基幹公共交通 には何も記載されていないため、バスではない（=LRT）と読める ⇒（幹線バス）を削除 または「基幹公共交通（バス又はLRT）」との表現に変更	幹線、支線公共交通は、バスとしている。 基幹公共交通は表現を統一する。