

第5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3月23日(月) 10:00～12:00

場 所：宇都宮市役所14大会議室

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。
- ・ 栃木県警の人事異動にともない、中沢豊栃木県警察本部交通規制課長が参画することとなった。
- ・ なお、本日は、中沢委員は都合により、代理として塚野氏に出席いただいている。
- ・ 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

- ・ 本日は宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会の最後の会議となり、報告書の取りまとめに向けて、委員の皆様には活発な議論をお願いしたい。
- ・ それでは次第に従い進行させていただく。
- ・ 追加・訂正資料について、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）

- ・ 前回までに御協議していただいた内容に追加したもの、修正部分について説明させていただく。

【報告書（案）について資料に基づき説明】

森本委員長

- ・ 事務局から修正点、訂正点について説明があったので、ここから中心に議論していく。
- ・ ただいまより、討議に移りたい。

斉藤委員

- ・ 報告書案のページと私の方で出した修正依頼資料のページ数と対応しているのか。
- ・ 修正箇所をわかりやすくしてほしい。

森本委員長

- ・ 報告書案の修正について、括弧つきのページ数が今回、協議会の報告書案と対応している。
- ・ 追加・訂正の箇所だけ、最初に御審議いただき、その他の項目は次の議題の方で議論する

ことをお願いする。

- ・ その他の意見はいかがか。

瀧田委員

- ・ 高齢者や交通弱者に対して「ドア・ツー・ドア」を提案したが、報告書では、どの部分になるのか。

森本委員長

- ・ 事務局から説明願う。

事務局（松嶋課長）

- ・ 地域内交通の基本はドア・ツー・ドアで考えている。
- ・ 福祉的なもの、高齢者、障がい者については、交通戦略として全体的には誰もが利用しやすいものと考えている。
- ・ そういうことで、「誰もが利用する」ということで、理念や目標に入れている。

瀧田委員

- ・ ドア・ツー・ドアは、地域内の交通整備と言う項目の中に含まれている解釈でよいか。
- ・ 「さきがけ号」の事例は、地元の自治会が中心となり検討し、それに対して市が助成しているが、地域内交通の整備は、あくまでもそういった行政が主体としてつくっていくという考えでよいか。

事務局（松嶋課長）

- ・ ドア・ツー・ドア的なものは地域内交通に含まれている。
- ・ 地域内交通は、行政と地元が一体となって取り組んでいる。運行主体は地域であるが、行政がいろいろな形で支援をする。

瀧田委員

- ・ 地域内交通は、行政が主体となって取り組む形が良いと思う。
- ・ 59ページにおいて、都心部、周辺市街地では、乗合タクシー等の欄にも「◎」を入れるべきではないか。

事務局（松嶋課長）

- ・ 地域内交通は、行政と地域が一体となって取り組むものであり、行政もできるだけ積極的な支援をしていく。
- ・ 地域内交通の郊外部は、現在、乗合タクシー等で運行している。中心市街地は、基幹と御説明させていただいた。中心部、郊外部は、主に幹線となるバスといったものが中心になっている。ここに「◎」をつけたのは、主に郊外部が中心になっているということで「◎」をつけた。

瀧田委員

- ・ 59ページの、乗合タクシー等と言うところは、都心部や周辺市街地部分には「○」か何かにすべき。
- ・ 53ページに東西基幹交通に求められる交通機能について、過去の協議会で都市構造や社会環境の変化に耐えられる公共交通を検討すべき。と提案したが、報告書に盛り込まれていない。理由を聞きたい。

森本委員長

- ・ 環境の変化に耐えられる公共交通機関はどういうイメージか。

瀧田委員

- ・ 都市構造は、いろいろな場所に、いろいろな変化で構造が変わる。今までは発展したが、ある施設ができたなら、そちらが発展してきた。そういったものにも耐えられる公共交通を構築していかなければならないと、過去の協議会で提案した。

森本委員長

- ・ 補足させていただく。
- ・ 都市構造として、集約型の都市構造、ネットワーク型コンパクトシティを宇都宮市は目指している。
- ・ その幹線公共交通は、集約させていくから、強い輸送力が必要。
- ・ 需要に対応するような機能については、具体的には、例えばダイヤモンド交通のような公共交通で対応するように仕分をしていると思う。

瀧田委員

- ・ 30ページ中「長期的なイメージ Dさんの場合」ショッピングセンターとか自宅をこういった圏内に移すと言った施策みたいなものを今後行政として検討していく考えがあるのか。

事務局（松嶋課長）

- ・ 将来的な宇都宮市が目指すネットワーク型のコンパクトシティに向けて、交通システムを改善することによる。
- ・ 具体的な施策は、施策事業一覧にあるが、中長期的な考えをもとに誘導化を図っていきたい。

森本委員長

- ・ その他の意見はいかがか。

磯野委員

- ・ 先ほどの乗合タクシーの件について、行政が主導となってという御意見であったが、自治会、実際に一番利用される、不便を感じる高齢者の方が中心となって活動していると思う。

その方たちが主導となって地域内交通を考えることは、ニーズに合った形、行政主導の押しつけ的なものでなくて、自分たちが自主的に動くことによって更にいいものになると思う。清原「さきがけ号」の形が一番理想的で、今後もそのような形で運行していただきたい。

- ・ ドア・ツー・ドアは、本当に歩けない方はそれが必要だが、ある程度歩かないと歩けなくなってしまう。すべてを飽和するサービスではなくて、みんなが少しずつ考えながら構築していく公共交通が、将来を見据えた形で一番すばらしいものになると思う。

森本委員長

- ・ その他の意見はいかがか。よろしいか。
- ・ 報告書全般について説明し、その後一括討議へ移りたい。
- ・ 事務局から説明願う。

事務局（松嶋課長）

- ・ 報告書案について説明させていただく。
【報告書案、斉藤委員からの修正内容について説明】

森本委員長

- ・ ただいまより、討議に移りたい。

近藤委員（代理：市川氏）

- ・ 報告書に、車社会からの脱皮と言う目標があるが、施策としてまとめられる中で、具体的に脱却できるかどうか問題である。
- ・ 脱却するためには、今取られる施策によって、マイカーがどの程度減って、その結果CO₂がどの程度削減できるのか、報告書には具体的に記載されていないが、理由を聞きたい。

森本委員長

- ・ 事務局から回答願う。

事務局（松嶋課長）

- ・ 環境の観点からという、車社会からの脱却というものについて、各種施策事業の中で、車から脱却するための公共交通の施策向上・利用促進策で盛り込んでいる。
- ・ 施策事業中、73・74ページで、バス路線の新設・基幹公共交通の整備・幹線バスの運行・バスの利便性向上、こういったいろいろな施策を展開することによって、車社会から公共交通ができるだけ利用しやすくするという施策を全体的に進めて、車社会を見直してもらって、公共交通にできるだけ乗り換えていただく。

近藤委員（代理：市川氏）

- ・ 公共交通機関が充実すればマイカーが減るとするのは、これは誰でもわかる。今回、目標とされているということで、具体的な数値まで上げている。この施策によって、例えば5

年後、10年後の中で、マイカーの率がどのくらい減ってCO₂がどのくらい削減できるという目標を聞きたい。

事務局（松嶋課長）

- ・ 公共交通の年間利用者数の目標として、72ページに具体的な数値ということで10年前の年間利用者数まで戻すという数値を記載した。
- ・ 環境については数字的に表すのが難しいことから、CO₂の排出等を指標として考えていたが、数字的なものでは表していない。

近藤委員（代理：市川氏）

- ・ 難しくはないと思う。単純に言えば、減った台数に排出量を掛ければ良い。
- ・ 車でも、ハイブリット、電気自動車、バスのハイブリット化など、各地でいろいろな試算も生まれている。
- ・ 交通施策で具体的にこれだけのCO₂を減らせれば、市民側からはアピール性が高い。
- ・ 環境問題にかかわっている者としては、大きな政策だと考えるので、検討していただきたい。

事務局（松嶋課長）

- ・ 検討させていただく。

森本委員長

- ・ その他の意見はいかがか。

金枝委員

- ・ 清原地区で実施されている地域内交通は、誠に結構なことで、ほかの地区にもすぐにでも実施していただきたい。
- ・ 63ページのフリンジパーキングを整備し、どの程度の人が利用するか疑問で、若い方は郊外へ行き、横付けで荷物を積んで帰る現状を、フリンジパーキングに駐車して買い物するとは思えない。
- ・ お年寄りがわざわざ車で来て、まちの中を通るのか。運転が心配になって、地域内交通に頼るようになるのに、どのような試算で、どのくらいの人が利用するから作るのか。つくったが、利用がなかったらどうなのだろうか。

森本委員長

- ・ 事務局から回答できるか。

事務局（松嶋課長）

- ・ フリンジパーキングは、63ページの下に記載してあるが、都心部に車が流入することを抑制する目的。
- ・ できるだけまちの中心部については、歩いて楽しめる回遊性のある整備をしていきたい。

- ・ まちの中には車はできるだけ乗り入れないで、できるだけ歩いて楽しく過ごしていただけるようなものを整備していく。
- ・ 「さきがけ号」のような地域内交通は、全市的に展開できるように検討している。

森本委員長

- ・ すぐに使えるわけではなく、歩いて楽しいまちをつくったが、中心市街地の中に駐車場があると車が入ってしまう。
- ・ 外側に駐車場を設けて、料金はできるだけ安くして、乗換えていただける方は乗換えていただく。と言う形で欧米を中心にこういうやり方を取っているようである。

斉藤委員

- ・ 私どもの方で出した報告書（案）各種検討に対する要望、要請に回答があったが、その回答について、改めて何か文書等でいただけるのか。今までやりとりもあった関係上、文書でいただきたい。

森本委員長

- ・ 事務局から回答を願う。

事務局（松嶋課長）

- ・ 文書で回答したい。

斉藤委員

- ・ 第4回の協議会で第5次総合計画、都市計画マスタープラン、戦略会議、この3つが上から順にあり、整合性が取れていないといけなとあり、戦略会議での検討は反映されないとあった。
- ・ 戦略会議は何なのか。当初は全体的な宇都宮市内の公共交通だという話であったが、参画するにあたって何も説明がない。まず、参画することに異論があった。
- ・ 第5次総合計画、都市計画マスタープランの基幹公共交通機関は、LRTとなっていた。そこは崩せないことになる。その中で、東西公共交通軸を打ち出したときに、議論の余地はない。この戦略会議の意思は全く反映されない、「一体何なんだ」と感じる。
- ・ 行政側からすると、整合性と言うことで重要性はもっているが、戦略会議としての連携もあるかもしれないが、一つの独立した協議会として考えるならば、反映されないとしても、協議会独自の検討結果、もしくは報告書にまとめるべきではないか。
- ・ 第5次総合計画、都市計画マスタープランに束縛されなくてもいいのではないか。

森本委員長

- ・ 事務局の前に、行政委員の方も出席されているので、御意見をいただきたい。

池澤委員

- ・ 今、議論しているのは、宇都宮市の将来を考えながら、人が住み、住んだ人たちがどのよ

うに移動するのかである。特に交通弱者が移動するために行政はどう係わるのか、交通事業者とどう連携をしていけばいいのかを議論する場として、この協議会ができたのだと思う。

- ・ 今の御質問にあった東西軸という話になると、51ページの「魚の骨ネットワーク」ということが随分議論されてきた。軸をしっかりしながら、その軸を基幹交通と位置づけ、それと既存のバスとを組み合わせながら、公共交通の空白地を解消していったらどうなのだろうという話が根本にあると理解している。
- ・ LRTを入れるということではないと思う。この軸が必要だと理解いただきたい。
- ・ その中で、提案があった速達性の高いバスを入れるのか、軌道系がいいのか議論が深まっていくと思う。
- ・ 魚の骨のような階層性を持ったネットワークを構築していくことが大切だということを理解していただければ、一つのステップアップかと思う。
- ・ まだまだLRTも詰めなければならないものがたくさんある。
- ・ 既存のバス路線との調整という課題もある。一概に東西軸イコールLRTとはならないと思っている。これからますます議論を深めるべき。

大林委員

- ・ 齊藤委員の御意見も含めて、第5次総合計画については宇都宮市の将来のまちづくりの指針である。都市計画マスタープランは策定中であるが、どちらかという土地利用の観点为主要となっている。
- ・ 第5次総合計画については、市議会の議決を持ち、市民の意見も反映されている。
- ・ それら計画の目標に加えて、公共交通の観点から、どうやったら宇都宮市にとって「一番利用しやすい公共交通ネットワークが構築できるか」という視点を持ち、これだけの委員の方にお集まりいただきながら、「戦略的にどう取り組んだらいいのか」それを中心に議論いただいている。
- ・ 池澤委員も触れたが、初めからLRTだけを取り出しているのではない。バス事業者のお気持ちはわかるが、市民の方を守る、これは行政の役割でもあるが、公共交通事業者の役割でもあると思う。
- ・ 今後、公共交通ネットワークを構築するに当たり、市民と行政が共同で行っていくので、バス事業者・タクシー事業者も一緒になって、将来に向かって検討や御協力をお願いしたい。

齊藤委員

- ・ 話は聞いてわかるが、私どもの要望書の中にもあった幹線はバス、基幹は何も書いていない、あるいは、そのほかにも紛らわしいような表現がある。はっきりとLRTという言葉が出てきているところもある。そういうところは報告書から削除していただきたい。
- ・ LRTでも、バスでもないわからない表現ではなく、どちらかに統一して欲しい。LRTにこだわっていないが、その表現をきちんとしていただきたい。
- ・ 基幹が何かわからない。幹線も同じようにバスかはっきりしない。LRTと記載しているところも全部外していただきたい。
- ・ 先の話だと思っているし、何が主体になるか、どうしたものが入るかわからない。そうい

ったところに車両と入ったり、乗り継ぎがどうか、何から乗り継ぐ、非常に紛らわしい表現がある。検討いただきたい。

- ・ 資料がたくさんあるが、あえて入れなくてもいい資料が見受けられる。
- ・ 14ページの「平成12年以降の鉄道路線の廃止路線図」はあえて載せることもない。
- ・ 16～17ページの東京都と栃木県の比較。なぜ、一番公共交通機関の発展している東京と栃木県を比較しなければならないのか。北関東や東北と比較したらどうか。
- ・ 人口密度を細かく分析する必要があるのか。
- ・ 要望書には出していないが、公共交通の衰退。「衰退」という言葉は極めて重い。あまり良い言葉ではない。もっと悪く言うと改廃なのかという気がする。
- ・ 46ページに、鶴田駅、雀宮駅、岡本駅での接続の連携が取られていないとあるが、鶴田駅は1日70本以上運行されているが、鶴田駅から乗る人は不便かもしれないが、大多数は宇都宮のまち中へ行く。
- ・ どちらを取るとなった場合、両方取れないことから、効率よくダイヤを編成しても、どこかで接続できない部分が出る。仮に全部接続できるようにすれば、宇都宮駅には接続しないが、鶴田駅に接続することになる。
- ・ 鶴田駅には、70本以上が運行しこれだけ待ち時間があって一概に連携が取られていないというのは、短絡的すぎる。

森本委員長

- ・ 今日、最後であるので、いろいろな方から御意見をいただきながら、まとめていきたい。
- ・ 斉藤委員から「全体的な言葉としてどうか」と御意見があったが、広域的な観点から見て感想をいただきたい。
- ・ 広い視点、学術的な視点から見たときに文言がどうなっているか御指摘願いたい。

赤星委員（代理：塚田氏）

- ・ 全体的な意見ということで、確かに細かい部分も含まれるが、言葉の統一というのはかなり大事かと思う。
- ・ 違う人が見たときに、別のページでは違う言葉を出していると、担当者はわかっているけど、違う人はわからないので、統一はしっかりさせた方がよい。

大森（宣）委員

- ・ 斉藤委員の御発言の中で、バスとかLRTという言葉はすべて削除して公共交通としてしまった方がいいのではないかという提案があったが、私はよくないと思う。
- ・ 一番重要なのは、本当に議論を深めてどんな交通システムが宇都宮に適しているのかということを議論することも非常に重要だが、それより大事なのは、いかにそれを早く実施するか、導入するかである。
- ・ 宇都宮は、ずっと昔からいろいろ議論をしているけれども、何も先に進んでいないというような認識を持たれている方が結構多いような気がする。
- ・ 先ほどの幹線の部分とか、東西軸の部分とか、幹線の部分は、もうバスが恐らく適しているのではないかというところまで議論が行っている。

- ・できるだけ具体的な言葉を使った方がいいと思う。東西軸のところは、新交通、モノレールとかいろいろあるが、できるだけ具体的な言葉で、「LRT等」でも、「等」の中にはバスも含まれるかもしれない、「LRT、バス等」でもどちらでもいいと思う。上位計画との整合性を取るのだったら同じ言葉を使うべきだとは思いますが、できるだけ具体的な用語を使っていった方がいいと思う。
- ・今後は来年以降、更に具体的に東西軸に何をを入れるのか議論していくものと思う。
- ・オランダの、アムステルダムとかユトレヒトとかのまちを見てきた。アムステルダムの公共交通はバスも結構あるが、LRTでずっとやっている。ユトレヒトは、バスがBRTに近いようなバス専用道路があり、高速でバスが走っている。その土地、その土地で適した基幹公共交通があると理解した。ユトレヒトのBRTは、数年後にLRTに変わると聞いた。輸送量の点ではLRTが良いとのことであったが、メリット・デメリットがある。乗り心地も関係するし、乗り換え、利便性、コストもある。
- ・今後は、もっと具体的に比較検討する場を持って、どちらがいいか早く決めて、早く導入することが一番重要だと思う。

磯野委員

- ・第5次総合計画の中でLRTを使っているのであれば、私は「LRT等」でいいと思う。
- ・データの件があったが、東京都との比較ということで、東京都が理想ではないが、かなり進んでいる。そこと比較して何が問題なのかと思う。
- ・交通の発達していない田舎と比べて、「ああ、宇都宮は進んでる。ああよかったね」と言っていたら何の意味もない。進んでいるところを対象とするのは当たり前の話。
- ・斉藤委員からの修正の御意見に関して、事業者さんの御都合をおっしゃられているにすぎない。まちづくり・都市づくりという観点からいくと、我々まちづくりを考えている団体の考えとはちょっとかけ離れてしまっている部分があるのかなと思う。
- ・負のスパイラルの意見があるが、負のスパイラルになっているのは事実。負のスパイラルとなっている事実をこの報告書に書かないというのは、おかしいことだと思う。逆に、ここから事業者さんがどんどん衰退していく可能性、衰退という言葉は訂正するが、負のスパイラルとなってしまうのであれば、逆に、新しい交通システムは、過激な言い方かもしれませんが、ビジネスチャンスだと思う。もし仮にLRTが導入されたときには、ビジネスチャンスとしてそこに参入していけばいいだけの話であって、自分たちの事業者としての利益がなくなってしまうということを議論するのではなく、まちづくりを考えた上での事業者としての考え方がこの議論には必要。会社として利益を求めただけではない発想、いろいろなところに冒険していくのが企業としての使命だと私は思う。
- ・是非、将来を見据えた自分たちの子ども、孫たちのためのことも含めて考えてこの会議を進めていただきたい。報告書がそのための報告書になることを私は望む。

森本委員長

- ・報告書としては、今日が最後である。
- ・この報告書でおおむね了承いただけるか、議論したい。

齊藤委員

- ・ 報告書はこれでよい。

森本委員長

- ・ 今日の意見を踏まえて修正はしていく。
- ・ 今日議論する最後の場であり、皆さんから御意見をいただきたい。

齊藤委員

- ・ 表現で変わったものはよい。
- ・ 基幹公共交通についての記載をわかりやすく誤解を生まないように統一して欲しい。
- ・ 報告書全体で、不要なものとか不適切なものをお願いしている中では、こちらとして、いいですよ、いいでしょうという感じにはなっていない。

近藤委員（代理：市川氏）

- ・ やはり温暖化対策として、公共交通機関でさえもCO₂をかなりまき散らしている。方向性が見えない中ではLRTも選択肢の一つと考えられる。具体的なものを上げたほうが、見るものはわかりやすいと思う。
- ・ 報告書では、自転車をもっとアピールしてもらいたい。ざっと見た感じでは、いろいろ書いてあるが、自転車のまちづくりぐらいのアピール性が欲しい。健康と環境という面から考えたとき、もっともっと宇都宮市として自転車を大きく取り上げたい。

森本委員長

- ・ その他の意見はいかがか。

瀧田委員

- ・ 新交通システム検討委員会の委員として、検討しているが、問題はまだ山積みで、検討していかなければならないことがたくさんあり、実現に向けてあと何年先になるかわからない。
- ・ 第5次総合計画の中でLRTとうたわれているから、この会議の中でもLRTを入れる必要は特にないと思う。佐藤市長は、第5次総合計画ではLRTをうたっているが、この会議の様子を見て、話を聴きながら判断したい。という話をしている。バス事業者にとっても、LRTを入れるのが心外であれば、「LRTとバス等」という形で、第5次総合計画などにとらわれずに、会議の中で出していったらいいのではないかと思う。
- ・ 「さきがけ号」の自治会主体の運営形態は、すばらしいと思う。しかし、各自治会でやっていたら、できない自治会も多いから、行政がある程度主導的な立場を取って、地域の住民と話し合って運営を行うべきである。

森本委員長

- ・ LRTの話題が議論になっているが、LRTを含めて公共交通や車や自転車や徒歩という宇都宮の将来像を議論しているので、抜本的な議論をしていただきたい。

- ・ 関連して、新交通システム検討委員会の委員長藤本先生に来ていただいているので、今日の議論を聞いて意見をいただければと思う。

藤本委員

- ・ 新交通システムの検討委員会を担当しているが、趣旨は、新交通システムを導入すればどんな課題があるのかということをやってきた。課題を出すだけでなく、その課題を解いていくためには、どういうことが考えられるか、その情報をたくさん事務局からいただきながら検討を進めてきた。皆さんのお知恵を拝借してやってきたことなので、その経過は尊重していただきたい。
- ・ 報告書27ページの公共交通ネットワークと道路ネットワークとの関係は、非常に重要だと思うが、情報量の多いイメージ図にしたほうが、公共交通と道路ネットワークの関係がつかめるのではないか。都心環状線と内環状線は未整備の部分があることで、都市計画道路の整備率を上げていく課題があるが、交通戦略として、特に外環状線の位置付けが薄いような感じがする。

大森（宣）委員

- ・ 前回の会議で成果指標の発表をさせていただいて指標が増えたような気がするが、まだまだ足りない気がする。
- ・ 例えば79ページの3つ目の指標。「ひとや環境にやさしい交通環境を整備する」目標指数がノンステップバスの導入率しかない。ノンステップバスが導入されれば、もう交通環境が整備されたのか。80・81ページの施策事業を見ても、多様な施策があることことから、数を増やす必要があると感じるが、設定が困難な場合は「代表的な目標指標」とするなど示し方の工夫が必要だと思う。

森本委員長

- ・ 1個しかないのは寂しい。代表的な指数を含めるようなものを入れていくとよい。
- ・ 議論は尽きないと思うが、決められた時間内で議論を集約させなければならない。今後の報告書の取りまとめについて、事務局から説明願う。

事務局（横山補佐）

- ・ 事務局として、皆様の貴重な御意見を踏まえ、事務局と委員長と調整・協議を行いながら、委員長に一任して報告書をまとめたい。

森本委員長

- ・ 今日いただいた意見をできる限り反映するという前提のもとで、報告書の取りまとめを私と事務局に一任していただきたい。

【「意義なし」と声あり】

森本委員長

- ・ その他に移りたい。
- ・ 事務局からあるか。

事務局（横山補佐）

- ・ その他はありません。
- ・ 先ほど近藤委員（代理：市川氏）から自転車のまちづくり関係で意見があったが、平成20年度での自転車の計画は終了し、22年度に新たな自転車のまちづくり計画を策定する予定であります。以上です。

森本委員長

- ・ 平成19年12月から、今日の5回目まで活発な議論をしてきた。
- ・ 事務局からの提案もあり、皆様からの貴重な御意見をいただいたが、これから迎える非常に厳しい時代、人口減少社会は、我が国の歴史の中で経験したことのない時代に突入する。
- ・ これまでの手法論でやっていくと、なかなか環境基準を達成できない等、いろいろな問題が山積している。
- ・ 交通戦略策定会議報告書の原案ができたが、これを実施するには市民との合意形成を最重要課題とし、これをもとに市民に御説明させていただきながら進めていく。
- ・ 関係機関、御列席の方を含めてより一層の連携強化と信頼を醸成しながら進めていくことが重要。
- ・ 宇都宮市の将来にわたって、この戦略会議の報告書が有意義になるよう祈り、あいさつにかえさせていただく。

事務局（横山補佐）

- ・ 最後に市長よりあいさつを頂く。

市長あいさつ

- ・ 平成19年9月に宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会を設置していただき、委員の皆様には5回にわたり協議をしていただき心より御礼申し上げます。
- ・ 環境問題は、生活している我々人間が、被害者であり加害者である。
- ・ この戦略策定会議は、これからの宇都宮市のまちづくりをどうとらえていくか、その中で環境問題、高齢化社会、そうした様々な課題を取り上げ、解決していく、そういう方向性の一つである。
- ・ 宇都宮市はCO₂の排出量が全国で4位。ガソリン消費量は全国2位の環境にあり、高齢化率も、2035年には3人に1人が65歳以上の想像もつかない構成になる。
- ・ そうした社会をこれから見据えて、しっかりと今のうちからまちを整えていき、100年先も持続できるまちをつくっていく。
- ・ 第5次総合計画をもとに、ネットワーク型コンパクトシティ、それぞれの地域が特色を生かし、地域の中で発展をし、それがまとまったネットワーク型で宇都宮市を持続発展的な都市にしていく。

- ・ 公共交通と車の共存を考え、それぞれの地域を公共交通で結び、利便性を高めていくことにより、CO₂の排出量も減る。
- ・ 車が運転できない方が増えていく中で、それぞれの地域を結んでいく公共交通機関があれば、これからも持続発展が可能である。
- ・ 皆様からいただいた御意見を踏まえて、更に精査して、宇都宮市として100年持続できるまちづくりに努めてまいりたい。
- ・ 長いこと皆様方には、大変御苦勞おかけしたことを、心から御礼申し上げて、あいさつにかえさせていただく。

事務局（横山補佐）

- ・ これをもって宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会を閉会する。