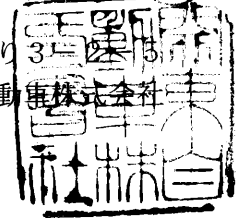


平成21年4月1日

バスシステム検討委員会 永井委員長 殿
バスシステム検討委員会 事務局 殿
写) 各委員 殿

バスシステム検討委員会 委員
齊藤俊夫

宇都宮市駅前通り3丁目3番地
関東自動車株式会社



バスシステム検討委員会報告書について

本日、事務局より最終報告書、3月31日付委員長信を受領し、拝読いたしました。

然るに2月20日付、3月11日付、3月25日付の当方の修正要請に対し、受領した最終報告書では部分的修正に止まっており、極めて大きな問題となるのは、当方の提案した各種施策を採用しているにもかかわらず、その非常に重要かつ必須である前提条件が記載されていないことです。これら前提条件抜きでの各種施策は成立し得ません。従って重ね重ね委員長並びに事務局宛修正要請をしてきたことをご承知のとおりです。

しかしながら、度重なる要請がほとんど受け入れられず、結果的に「最終報告書」と「当方の必須前提条件・提案」の間に非常に大きな乖離が生じております。極めて重要かつ必須である前提条件が削除されていることから、委員並びに関東自動車株式会社としては、本最終報告書を正式な報告書とすることは認められず、改めてそれら要請文書どおりの修正を重ねて要請いたします。

さらに修正要請書の報告書への掲載を要請していたにもかかわらず、2月20日付要請書(及びその回答)のみが配布され、3月11日付要請書(及びその回答)、3月25日付要請書は配布さえされておりました。改めてすべての修正要請書(及び回答)を、最終報告書への記載または添付資料として扱い、かつ各委員への配布を要請いたします。

本書は各委員へ配布願うと共に、報告書が万が一市長宛提出されているのであれば、極めて不本意であり、本書も提出願います。

以上

添付資料；平成21年3月11日付修正要請書及び回答書
平成21年3月25日付修正要請書

平成21年3月25日

バスシステム検討委員会 事務局 殿

写) バスシステム検討委員会 永井委員長 殿

バスシステム検討委員会 委員

齊藤俊夫

宇都宮市駅前通り3

関東自動車株式会社



バスシステム検討委員会「報告書」について

平成21年3月24日にバスシステム検討委員会事務局（交通政策課松嶋課長、横山課長補佐）に対して口頭で申し入れいたしました。改めて文書で申し入れいたします。

① 当社再要請：

当社はバスシステム検討委員会の委員の一人であるとともに、完成した報告書の各種施策の実施にあたって、行政と協働の一員であります。バスシステム検討委員会での議論については、実行することを念頭に置いた意見を述べており、平成21年2月20日付、3月11日付で修正要請書も提出しております。修正要請事項（含む削除）については公式なものであり、報告書【最終案】への反映を必ず確認させていただきたく、報告書【最終案】は時間的余裕を持って必ず事前提示を願います。

② 当社の修正要請文書の報告書への掲載を要請いたします。

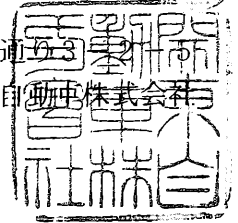
以上

平成21年3月11日

バスシステム検討委員会 事務局 殿
写) バスシステム検討委員会 永井委員長 殿

バスシステム検討委員会 委員
齊藤俊夫

宇都宮市駅前通り3番地
関東自動車株式会社



平成21年2月20日付当社要望に対する回答について

バスシステム検討委員会の委員として、平成21年2月20日付けで「バスシステム検討委員会の資料・最終報告書(案)の修正・追加および第4回バスシステム検討委員会の開催について」を提出し、今般ご回答をいただきましたが、改めて修正を要望いたします。また、再度修正とならない場合には理由を回答願います。

記

1. 最終報告書(案)の修正について (1) 表題

「バスによる東西交通軸ネットワークと利便化策について」
⇒「バスによる公共交通ネットワークと利便化策について」に変更

理由： バスシステム検討委員会ではバスによる公共交通ネットワークと利便化策を策定し、東西交通軸はその一部を抜き出したものであるため、報告書の表題は上記とすべきである。委員会の中でも永井委員長をはじめ各委員から再三にわたり「東西軸だけではバスネットワークは成り立たず、本委員会ではバスの全面的なネットワークを議論すべきである」との意見が出され、委員会において全面的なネットワークについてを議論してきました。(第1回、第2回委員会議事録参照)

また、設置要綱においても、第2条(協議事項)は

- (1) 宇都宮市におけるバスの利便化策に関する事項
- (2) その他宇都宮市における公共交通の将来ビジョン構築のうち、バスに関し必要な事項

となっています。協議の結果をまとめたものが「報告書」であり、表題は上記のとおりに変更願います。

(2) P3 「2 バスサービスレベルについて」

「路線設定やサービスレベルを具現化するにあたっては、路線ごとの居住人口や現行の運行状況、拠点設置、土地利用計画などを考慮するほか、必要に応じて利用者等に対するニーズ調査を行なう。」

第1回委員会において委員長をはじめ他の委員からも「ニーズ調査の重要性」を指摘されており、路線やサービスレベルの設定において利用者のニーズ調査は必須と考えております。当社提案の多くが採用されておりますが、これらはニーズ調査の実施が大前提となっております。当初要望どおり下記のとおり変更願います。

修正

- ・ 「路線設定やサービスレベルを具現化するにあたっては、十分なニーズ調査を実施し、路線ごとの居住人口や現行の運行状況、拠点設置、土地利用計画などを考慮する。」

(3) P 8 「2.3 効果と留意点」(連節バスの導入)

追加部分の表現では意味合いが大きく異なる。連節バスの導入についての下記当社提案(当社提案書P 12)の下線部分を留意点に記載していただきたい

車両

- A) 通常車両の使用を基本とする。連節バスはあくまで関東自動車が提案している全体像のうちごく一部の機能を担うに過ぎない。
- B) 各種施策実施後、下記の点の確認を行い、最終ステージにおいて連節バス導入の要否を決定する。
- 1.通常車両では対応限界を超えている状況に至っていること。
 - 2.経済合理性から明らかに優れていること。
 - 3.車両が高額なため、行政が応分の負担を行うこと。

- ・ 当社提案事項(当社提案書P 12)の反映

2. ネットワークの方向性(前提)

当社が提案する「基幹バス・交通結節点整備」は公共交通ネットワークは、全てバスが中心のネットワークであり、全てバスが中心に成り立つネットワークであり、他の交通手段との複合的組合わせは機軸がない。他の交通手段と並行的に組み合わせては、バス路線は大幅な赤字に陥れる。VILバスは全面撤退は避けられない。

①東口

- A)橋梁架設等を踏まえ、JR宇都宮駅～芳賀工業団地間に路線バスが必要か否か検証が必要。
B)バス事業者にとって適正収支バランスが担保出来ることの検証が必要。

②西口

- A)乗換
1.乗換に対する乗客の抵抗感は極めて強いものと推測される。乗換に関して乗客の合意形成が必要である。
2.乗換に関する乗客の合意形成が出来た場合には、次のステップとしてインフラ整備が必要であるが、事業者単独では不可能である。インフラ整備に関する行政の全面的財政支援が必要である。
B)既存バス路線に比し、乗客にとって利便性が向上することの検証・確認が改めて必要である。バス事業者・行政の独自判断による推進は避けるべきで、乗客の意見聴取等を通して行われるべきである。

③車両

- A)通常車両の使用を基本とする。連節バスはあくまで関東自動車提案している全体像のうちごく一部の機能を担うに過ぎない。
B)各種施策実施後、下記の点の確認を行い、最終ステージにおいて連節バス導入の要否を決定する。
1.通常車両では対応限界を超えている状況に至っていること。
2.経済合理性から明らかに優れていること。
3.車両が高額なため、行政が応分の負担を行うこと。

④段階的に実施・検証を繰り返しながら利便性向上の検証を行い進めること。

※下記する「基幹バス・交通結節点整備」はあくまで上記①～④の全てが確認された場合にのみ限定した案である。

当社の見解では、上記前提条件が十分反映されておりません。改めて最終報告書への、より直接的な反映が必要です。すでに同様の内容が反映されているとの回答ですが、どの部分に反映されているか、ご回答ください。

(4) P10「第3章 バス利便化策について」

① III ④「JR宇都宮駅西口交通環境整備」

・ 施策事業の概要

「JR宇都宮駅の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」

⇒「バス路線の集中するJR宇都宮駅で、バスロータリー内でのバスの円滑かつ安全な運行を確保する。」

※ バスシステム検討委員会であり、バスに関する事項がメインで、当初どおりバスロータリーについての言及とすべき

② IV ①「複数バス停の統合」 施策事業の概要

「走行環境に配慮し、同一箇所での複数のバス停や名称の異なるバス停を統合化する。」

⇒ 走行環境に影響を与えない前提で、同一箇所での複数のバス停や名称の異なるバス停を統合化する。

※ あくまでも走行環境に影響が出ないことがバス停統合の条件

2. 第4回委員会開催について

当社は一委員ではあるが、バスシステム検討委員会の決定事項のメインの実施者でもあり、今後各種施策を実施することを前提にすると、決定内容が納得できないものを最終報告書とすることは承諾できません。今回の修正をした最終報告書（素案）は、第3回委員会で議論した内容と大きく変わる部分があり、事務局と委員長だけで検討するのではなく、他の委員の意見も確認し委員会において最終決定をすべきと考えます。当社要望事項を反映させた最終報告書（案）の策定を願い、改めて第4回委員会の開催を求めます。

以上

齋藤委員のバス委員会資料等に対する修正要望（21.3.11付）への対応について

1 検討結果報告の修正について

	提案内容	修正内容
表題	「バスによる東西交通軸公共交通ネットワークと～」	修正なし ⇒バスシステム検討委員会は、東西交通をバスで担った場合とその利便化策という目的で設置しているため。
P3	路線設定やサービスレベルを具体化するにあたっては、 <u>十分なニーズ調査を実施し、路線ごとの居住人口や現行の運行状況、拠点配置、土地利用計画などを考慮するほか、必要に応じて利用者等に対するニーズ調査を行う。</u>	路線設定やサービスレベルを具体化するにあたっては、 <u>路線ごとの居住人口や拠点配置、土地利用計画、バス事業における収支バランス、現行の運行状況などを考慮するほか、必要に応じて利用者等に対するニーズ調査を行う。</u> ⇒全体の調査ではなく、路線設定やサービスレベルを具体化するにあたって、それぞれの路線で必要に応じて効果的・効率的なニーズ調査を行うため。
P8	表中の留意点の連節バスの導入に次の記載を追加する <u>「通常車両の使用を基本とする。連節バスはあくまで関東自動車が提案している全体像のうちごく一部の機能を担うに過ぎない。」</u> <u>「各種施策実施後、下記の点の確認を行い、最終ステージにおいて連節バス導入の可否を決定する。」</u> <u>1通常車両では対応限界を超えている状況に至っていること。</u> <u>2経済合理性が明らかに優れていること。</u> <u>3車両が高額なため、行政が応分の負担を行うこと。</u>	以下の点の確認を行い、 <u>要否を決定</u> → <u>通常車両では需要への対応が難しいこと</u> → <u>明らかな経済合理性があること</u> → <u>高額な車両の経費問題への対応ができること</u> ⇒提案事項のうち上記の部分を記載する。
P10	JR宇都宮駅西口交通環境整備 <u>バス路線の集中するJR宇都宮駅で、バスロータリー内でのバスの円滑かつ安全な運行を確保する</u>	JR宇都宮駅の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。 ⇒中長期的にはバスだけでなくタクシーや自家用車も含めて、JR宇都宮駅のロータリー全体で、それぞれの円滑かつ安全な運行を確保していくため。

	<p>複数バス停の統合 走行環境等の影響に配慮し、走行環境に影響を与えない前提で、同一箇所での複数のバス停や名称の異なるバス停を統合化する</p>	<p><u>走行環境等の影響に配慮し、同一箇所での複数のバス停や名称の異なるバス停を統合化する。</u></p> <p>⇒利用者の立場から見た場合、前提条件ではなく、走行環境等への影響に配慮し、影響が有る場合の対応策なども含めて検討を進める必要があると考えるため。</p>
	<p>提案事項(提案書 P12)の反映について</p>	<p>修正要望を全て(そのまま)記載することは困難。貴社の提案については P3,P5,P6,P8,P9 の中に、委員会の意見として表現を修正した上で反映している。</p>

2 第4回委員会開催について

前回の委員会で最後としたところであり、検討結果報告については、委員長と協議してとりまとめていく。