

新交通システム導入課題の

検討結果報告書

平成19年3月

新交通システム導入課題検討委員会

平成18年度課題検討委員会報告書目次

第1章	平成17年度までの「新交通システム導入課題検討委員会」の検討経緯	1
第2章	課題解決策の検討結果	2
1	「総合的な交通施策の展開」	2
	（1）将来交通ネットワークの基本理念	2
	（2）交通ネットワークの考え方	4
	（3）関連する道路ネットワークのあり方	7
	（4）今後の対応	8
2	「まちづくりの視点」	9
	（1）地域毎のLRT導入イメージ	9
	（2）まちづくり施策との連携	19
	（3）今後の対応	19
3	「事業・運営手法」	21
	（1）事業採算分析のケーススタディ	21
	（2）整備・運営について	25
	（3）今後の対応	26
4	「市民との連携」	27
	（1）市民との連携策	27
	（2）宇都宮市における理解促進の取り組み	28
	（3）今後の対応	29
第3章	総括	30
	おわりに	32
参考資料		
1	基本理念についての補足説明	参考 - 1
2	将来都市のあるべき姿	参考 - 5
3	関東自動車(株)齋藤委員からの意見書	参考 - 7
4	付属施設の設置等の考え方	参考 - 9
5	意見交換会配付資料	参考 - 16
6	意見交換会実施状況	参考 - 18
7	公共交通に対する行政関与の事例	参考 - 22
8	補助対象施設と費用について	参考 - 24
9	収支分析の前提条件	参考 - 25
10	平成19年度拡充補助制度について	参考 - 27
11	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案	参考 - 29
付属資料		
1	委員会の開催経過	付属 - 1
2	委員会名簿	付属 - 3

第1章 平成17年度までの「新交通システム導入課題検討委員会」の経緯

栃木県と宇都宮市では、新交通システム導入に関する調査検討を行ってきた。

平成13・14年度の2カ年で「新交通システム導入基本計画策定調査」が実施され、導入システム（LRT）や導入区間、需要予測や事業採算性などを含む具体的な計画が検討され、これによって、LRTを導入することによる効果のみならず、様々な課題も明らかにされた。

平成17年度に設置した「新交通システム導入課題検討委員会」においては、これまでの検討の成果も含め、様々な観点からLRT導入に関する課題を抽出し整理を行った。

これらの課題には、LRT導入の是非を問う根本的なものから、導入後の活用策や他の施策との連携や市民理解の促進など他の課題と相互に連携し、早急に解決策を示すものや同時にあるいは順番立てて検討すべきものなど、LRT導入にあたっての諸課題は、多岐にわたっている。

このようなことから、本委員会における検討にあたっては、LRT導入の課題と考えられる項目について、体系的に整理し、その上で、以下の通り要点を整理した4つのキーワードに大別し、対応策や解決策等の検討を行った。

なお、検討にあたり、中心市街地の商店街や宇都宮東部地域の工業団地、既存交通事業者等の関係者からの情報や意見の交換を行い、それらの意見等を踏まえ、専門的な見地はもとより幅広い観点からの検討を行った。

1 総合的な交通施策の展開

- ・ 関連道路網や交通規制のあり方
- ・ 公共交通網の充実策

2 まちづくりの視点

- ・ まちづくり施策との連携策

3 事業・運営手法

- ・ 公共関与のあり方
- ・ 利用促進策や採算性の分析

4 市民との連携

- ・ 市民・県民への情報提供策
- ・ 市民・企業との連携策

これらの検討を通して、課題解決に向けた具体的な取り組みや検討の方向性を整理した。

第2章 課題解決策の検討結果

平成18年度は、道路空間の使い方や車線規制のあり方、更にはパークアンドライド駐車場やトランジットセンターの配置について具体的な検討を行い、「LRTが導入された将来のまちの姿」を描きながら、「総合的な交通施策の展開」、「まちづくりの視点」の2点について、交通事業者をはじめとする関係者の方々と議論を深めてきた。

また「事業運営手法」については、「公設民営方式」を前提とした国の新たな支援制度に基づいて、概ねの採算分析を行うとともに、運営する会社組織のあり方について、情報収集を基に検討を進めた。

なお「市民との連携」については、平成17年度の課題検討委員会の検討結果をもとに、宇都宮市と栃木県が連携しながら、市民県民の理解促進に努めるなど様々な取り組みを行ってきた。

1 「総合的な交通施策の展開」

栃木県の公共交通を取り巻く現状は、特に住民の生活の足となるバス事業において、利用者の減少傾向に歯止めがかからず、赤字路線の拡大や更には路線の廃止が進行し、ネットワークの維持が困難となっており、今後、高齢者等の移動手段の確保や中心市街地の活性化等の課題に対応していくためには、公共交通需要喚起と確保等の観点から、自家用自動車から公共交通への利用転換を積極的に促進していく必要がある。

特に県都宇都宮市を中心とする県央地域においては、新たな基幹公共交通軸の導入だけにとどまらず、鉄道やバス、タクシーなど公共交通機関相互の連携の強化や利便性の向上によるネットワーク全体のサービスレベル（運行頻度や運賃等）の向上を図り、利用者にとって分かりやすく、使い易い公共交通ネットワークを形成していくことが重要である。そしてそのためには何よりも交通事業者との相互理解と協力が必要不可欠である。

そこで県央地域が目標とする将来交通ネットワークについて、関係する交通事業者の意見を伺いながら、課題の整理や基本的な認識の共有に努めると共に、将来交通ネットワーク計画策定に当たっての基本的な考え方等について、以下のとおり検討を進めてきた。

(1) 将来交通ネットワークの基本理念

将来交通ネットワーク計画の検討に当たっては、関係する交通事業者と「目標とする公共交通の将来像」について基本的な認識を共有するため、バス事業者など関係者の意見を参考に「将来交通ネットワークの基本理念」を定めた。

この基本理念については、県央地域における住民、事業者、行政が共有すべき「将来の方向性」として広く認知されるよう、理解促進を図っていくことが重要である。

将来交通ネットワークの基本理念

基本認識

栃木県が、今後とも持続的な発展を遂げ、地域間競争に勝ち抜いていくためには、人々が誇りを持って住み、働き、訪れる人をもてなすことができる魅力的な県土づくりを進めることが重要です。

しかしながら、公共交通に関しては、モータリゼーションの発達に伴う「車社会」が進行し、利用者の減少傾向が続いているなど、様々な問題を抱えている現状にあります。

特に県都宇都宮市を中心とする県央地域においては、南北方向の交通軸は、JR宇都宮線、東武宇都宮線がありますが、東西方向は、自動車交通の影響を受けない基幹となる公共交通軸が無いのが実情です。

公共交通をはじめとする移動手段は、まちづくりを支える根幹的な施設であり、特に超高齢社会や顕在化する環境問題に適切に対応していくためには、公共交通ネットワークの戦略的な整備・充実が必要不可欠です。

このため、以下の基本理念のもと、市民・県民と事業者及び行政が協働して、まちづくりを支える魅力ある将来交通ネットワークの実現に向けて取り組んでいきます。

理念1 魅力的なまちづくりを支える交通ネットワークの形成

超高齢社会や少子化問題、環境問題などに効率よく対応し、魅力あるまちづくりを進めるためには、都市機能を拠点市街地に集約するとともに、誰もが安全・快適に移動し活動できる交通環境を形成していくことが重要です。

そのために、鉄道、バス、LRT、タクシーなどの公共交通機関のネットワークを形成し魅力あるまちづくりを推進します。

更には、中心市街地における歩いて暮らせる便利でコンパクトな生活空間づくりなど、個々の地域における魅力的なまちづくりの実現のため、自動車を含めた移動手段の適切な役割分担を考慮した上で、地域の特性に応じた交通サービスの提供を図るなど、交通環境の改善に努めます。

理念2 公共交通機関相互の連携による分かりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの確立

主要地点への移動に際しては、公共交通機関相互の連携によって、わかりやすく利便性の高い「魚の骨のような公共交通ネットワーク」の実現を目指します。

例えばJR宇都宮駅など各種交通機関が集まる結節点においては、利用者の乗り降りや乗り換えのしやすさを確保するとともに、わかりやすい案内の情報提供などのソフト面の施策にも取り組んでいきます。

将来的には、基幹となる公共交通の相互乗り入れや延伸なども検討し、公共交通軸の連携・強化によって、公共交通ネットワークの拡大を図ります。

理念3 利用者の視点に立った公共交通サービスのレベルアップによる公共交通全体の利用拡大

利用者本位の公共交通を実現するため、所要時間の短縮、運行頻度、定時性の確保、利用しやすい料金の設定など、利用者の視点に立った質の高い公共交通サービスを目指していきます。

質の高い便利な公共交通サービスを提供し、自家用自動車利用からの利用転換を積極的に推進するとともに、市民・県民・企業等との連携を進め、公共交通全体の利用拡大を図ります。

(2) 交通ネットワークの考え方

昨今の自家用車への過度の依存や、少子高齢化の進行による通勤・通学者の減少、都市機能の郊外分散等により、公共交通の利用者数の減少傾向に歯止めがかからず、また、需給規制の廃止によるバス事業者の不採算路線からの撤退もあって、公共交通ネットワークの確保が、今後益々困難になることが予想される。

このような状況の下、地域の発展とそれを将来にわたり支えていく持続可能な交通ネットワークの実現を図るためには、現在の拡散型都市から集約型都市構造への誘導を図ると共に（参考資料2参照）、公共交通需要の喚起と安定的な確保の観点から、利用者にとって分かり易く安価で高水準な公共交通サービスの提供を目指していくべきである。

また公共交通全体として機能性や効率性に優れたシステムを構築していくことも、事業者がネットワークを維持運営していく上で重要である。

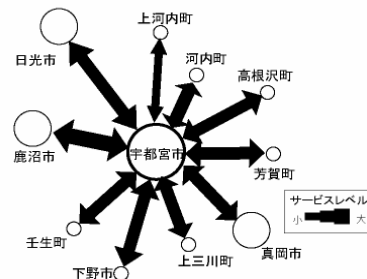
サービスレベル設定にあたっての考え方

周辺市町村間や拠点地域間の交流連携を強化するため、宇都宮地域の交通の動脈となる幹線的な公共交通機関については、将来のまちの姿や利用者の移動傾向、交通需要等に基づきサービスレベルを設定する必要がある。

また、集約型都市構造への緩やかな誘導の促進や、地域のまちづくりを支えていくため、政策的な観点から、地域毎に目標とする面的なサービスレベルを設定することが望ましい。

ア 幹線的な公共交通のサービスレベル

地域の実情に応じた交通手段の適切な役割分担の下、機能的で効率的な交通ネットワークの構築に向け、将来の交通流動の動向や将来目指すべき都市構造、公共交通機関の担う役割等を勘案し、周辺市町村間や拠点地域間を連携する公共交通機関のサービスレベルを設定する必要がある。



参考図 宇都宮と周辺地域の交通流動量のイメージ
(H12年国勢調査の結果をもとに作成)

イ 面的な公共交通のサービスレベル

現在の拡散型都市構造から、国が社会資本整備審議会等において示している集約型都市構造への移行をスムーズに進めていくためには、行政が政策的な観点から中心市街地への都市機能の集積や社会基盤の整備、土地利用の誘導などに取り組んでいくことが重要であり、地域住民の自発的な都心部への住み替えなど社会的な流動を促していくことが望ましい。

このため、社会的な流動のインセンティブとして働く要因を市民に対して明確に示

し、望ましい都市構造へ誘導していくことが重要である。

また、個々の地域における魅力的なまちづくりの推進といった観点からも、宇都宮地域をいくつかの地域に分類し、地域ごとのまちの将来像や、そこに住む人々の将来のライフスタイルのイメージを明らかにすると共に、それらの生活が実現出来るような公共交通のサービスレベルを設定していく必要がある。

例えば都心部では、「公共交通と自家用自動車との賢い使い分け」が前提となるが、生活の足として利用する主な交通機関を、自動車から徒歩や自転車、公共交通にシフトしていくことや、その他の市街地や郊外部においては、既存の公共交通の確保充実や、デマンド型の交通サービス（乗り合いタクシーなど）の積極的な導入を図ることにより、過度に自動車に依存しない生活を推進していくことが想定される。

これら具体的なサービスレベル設定の考え方については、宇都宮の将来のまちづくりの方向性と整合を図りながら、関係者と共に検討を進めていく必要がある。

L R T 導入に伴うバスへの影響について

基本理念を整理していく過程で、L R T を導入した場合のバスの運行に与える影響等を懸念する声がバス事業者からあったことから、現時点での事務局の基本的な考え方を事業者の説明し、それに対する意見や問題点を以下のとおり整理した。

また、バス事業者の委員からは、別途、意見書（参考資料3参照）をいただいた。

委員会ではそれらの内容を基に、バスの運行に関する今後の検討のポイント等について整理を行った。

バスの運行方法についての基本的な考え方

大通りや宇都宮向田線（鬼怒通り）のバスの運行について

L R T が導入された場合、大通りや宇都宮向田線の自動車交通は片側1車線となることを想定しており、現在の路線バスの運行は大きく制限される。

トランジットセンター（複合乗り継ぎ施設）でのL R T とバスの接続について

鹿沼方面や茂木方面からJ R 宇都宮駅へ向かうバスについては、桜通り十文字付近や清原工業団地、テクノポリスセンター地区等に設けるトランジットセンターで、L R T に接続する。

利便性の向上について

現在、郊外から大通りや宇都宮向田線を経由してJ R 宇都宮駅に接続している路線バスについては、L R T 導入に伴い、一旦トランジットセンターでL R T と接続することとなるが、その後、例えばバスのサービスレベルが比較的低い都心環状線等の周辺道路へ迂回してJ R 宇都宮駅へアクセスするなど、従来からのバス利用者の利便性を確保するための方策として迂回ルートの検討を行っていく。

あわせて、支線バスの強化や都心部における循環バスの新設などによるバス交通全体のサービスレベルの向上により、新たなバス需要の拡大を目指す。

事業者からの主な意見（抜粋）

- ・大通りや宇都宮向田線（鬼怒通り）における路線バスの運行ができなくなることに
対する懸念。
- ・L R T 導入に伴い、既存の路線バスがトランジットセンターから市内に向かって運
行できなくなることで、バスの採算が悪化し、路線維持が困難となる不安。
- ・トランジットセンターの具体的な規模、位置が不明確なまま、大通りのバスの運行
制限を前提とした議論を進めることは困難。
- ・バスのトランジットセンターへの進入や退出の具体的な方法が不明。
- ・トランジットセンターでの乗り継ぎは機能的ではあるが、利用者の利便性を考慮し
ていない。
- ・これまで、大通り等を迂回して J R 宇都宮駅へアクセスするイメージが示されてい
なかった事に対する懸念。
- ・新設する循環バスの需要に対する疑問。

意見書について

意見書の内容は、大通りのバスの運行方法に関するものの他、バス事業の採算性の悪化や、不採算路線の廃止に伴う交通不便地域の拡大等を懸念するものである。

委員会においては、この意見書に対して一定の理解を示す一方で、公共交通の利便性の向上に対し、交通事業者自らのより一層の企業努力を期待する旨の意見もあった。

今後の検討にあたって留意すべき事項

本委員会では、バス事業者等との意見交換を基に、バスの運行について今後の検討にあたって留意すべき事項を次の通り整理した。

しかしながら意見交換会における事業者の発言や、意見書で明らかにされているように、L R T 導入に対するバス事業者の不安や懸念は非常に大きいものがあり、合意に達するには至っていない。

今後はこれらの事項を踏まえ、具体的なバスの運行方法等について、引き続き関係者と意見交換を重ねながら検討を進めていく必要があるが、特に公共交通全体の利便性向上策を主体とした基本理念の実現に向けて、交通事業者と共に取り組んでいくことが重要である。

大通りでは現在、最大で一日あたり 2 0 0 0 台強のバスが運行しており、L R T 導入による影響を避けることが出来ないことから、大通りや柳田街道における路線バスの運行については、都心環状線の活用や循環バスの導入等対応策を含め、引き続き関係者と共に検討していく。

バスとLRTとの接続方法や、トランジットセンターでの交通処理については、利用者の利便性確保等を考慮しながら、今後詳細に検討していく。

支線バスの強化や循環バスの新設の検討にあたっては、都心部居住の推進や拠点地域への都市機能の集積などによる需要の創出を併せて検討していく。

LRT導入に伴う付属施設の仮設定

平成13、14に策定された「新交通システム導入基本計画策定調査報告書」においては、LRT導入予定区間の具体的なルートが明示されているものの、車両基地やトランジットセンター、パークアンドライド駐車場等の付属施設については、未整理の状態にあった。

このため、今後具体的な将来交通ネットワーク計画を策定するにあたり、これら施設の位置等を明らかにすることが必要なことから、参考資料4に示す「LRT導入に伴う付属施設と設置条件」の検討を踏まえ、次の通り設定した。



図：LRT導入に伴う付属施設の仮設定

(3) 関連する道路ネットワークのあり方

マイカー利用から公共交通利用への転換を促進するためには、公共交通が走りやすい道路交通環境の整備(例えばバスレーンの整備や公共車両優先信号の導入など)や、サービスレベルの向上にあわせて、利便性の高いパークアンドライド駐車場の整備を進める必要がある。

また、L R Tを導入した場合の周辺道路のあり方については、新たなバス路線設定の観点や、まちなかを通過する自動車交通の円滑な迂回誘導といった観点、周辺地域のまちづくりの観点などから検討していく必要があるとともに、自動車の流入規制などの検討も必要である。

(4) 今後の対応

宇都宮地域の将来のまちづくりを実現するために必要な都市の骨格を担う基幹的な交通軸や、住民の日常生活の足となる生活交通等の将来像について、関係者との認識を共有するため「将来交通ネットワークの基本理念」を整理した。今後はこの理念を踏まえ、目指すべきまちづくりのイメージに合致した将来公共交通ネットワークを構築していくために、関係する事業者等との意見交換を重ねながら、公共交通の利用状況等のデータを基に、具体的なサービスレベルの設定や公共交通ネットワークの整備計画を策定する必要がある。

一方、L R T導入に対するバス事業者の不安や懸念は非常に大きく、特に大通りのバスの運行については、L R T導入による影響を避けることが出来ないことから、その対応策を含め、バス事業者と協議、調整を重ねながら、最も望ましい方向を探ることが極めて重要である。

また、各種交通機関相互の連携強化を図るため、結節点となるトランジットセンターやパークアンドライド駐車場、停留場、駅前バスターミナルなど付属施設の規模や具体的な施設配置計画を策定し、関係者や市民が自分たちの日常生活の中で「L R Tやバス等の公共交通をどの様に使うのか」が想像できるよう、理解を深めていく事が重要である。

更には、交差点やトランジットセンター、駅前広場などにおける円滑な交通処理のあり方について、必要な対策を講じると共に、公共交通の走行環境の改善を図るため、公共車両優先信号の導入やバスレーンの整備やL R Tを導入した場合の周辺道路ネットワーク整備のあり方、これらに合わせた自動車流入規制の方策などの交通規制についても検討していく必要がある。

今後取り組むべき事項

- ・ まちづくりと公共交通ネットワークの将来イメージの具体化
- ・ 交通結節点(トランジットセンター、パークアンドライド駐車場、停留場、駅前バスターミナル等)の規模や配置計画の具体化
- ・ 公共交通優先とする際の自動車流入規制等の交通規制の具体化
- ・ L R Tを導入した際の周辺道路ネットワーク整備のあり方

2 「まちづくりの視点」

県都である宇都宮市は、古くから栃木県の政治・経済を牽引するとともに、多くの市民・県民の日常生活の中心地として栄え、中心市街地が形成されていた。しかしながら、モータリゼーションの発展を主とした社会情勢の変化に伴い、市街地が郊外に向かって急速に拡大し、さらには1980年代後半からのバブル経済による地価の高騰、大規模商業施設の郊外出店等によって、その傾向が一層顕在化し、中心市街地の衰退は深刻な状況となっている。

全国各都市で見られるこのような背景のもと、国においては、公共的施設を街の中心部や公共交通沿線に配置するほか、徒歩と公共交通を基本的な手段とする日常生活の実現等、将来の人々が暮らしやすい都市を実現するため、集約型の都市構造を目指すことが望ましいとの考え方を示している。（参考資料 - 2）

宇都宮地域は、通勤や通学、さらには買い物等をはじめとする日常生活において多くの県民が訪れ、様々な交流が図られる場であることから、今後も持続的な発展を成し遂げるため、人々が集う様々な施設の集約的な配置と、自動車との適切な役割分担のもと快適で使いやすい公共交通を配置することが必要である。

また、このようなまちづくりを目指すことについては、その担い手である市民・県民をはじめとする様々な関係者との対話を通じた「合意形成」が何よりも重要であり、将来の公共交通において基幹的に位置づけているLRTの導入についても、このような取り組みの中で検討すべきものと考えられる。

このような観点から、昨年度来、東部地域の工業団地や中心市街地の関係者の方々と意見交換を行ってきたところである。

（1） 地域毎のLRT導入イメージ

意見交換を行う際、LRTが導入されたまちの姿を具体的にイメージしていただけるよう、LRTを導入した場合の道路の空間配分を主とした具体的なイメージ図を作成し、意見交換に活用した。また、併せて、これまでに進めてきた様々な事業に関する情報も併せて提供し、まちづくりの方向性に関する意見、要望を伺うとともに、LRTが導入されることによる不安や疑問等についてもお聞きし意見交換を行った。

なお、導入空間の配置については、「新交通システム導入基本計画策定調査」において検討がなされた軌道敷設等に関する基本的な考え方を基に行った。

中心市街地

ア 中心市街地のまちの概況

a JR宇都宮駅西地区

二荒山神社を中心に古くから、宇都宮市の中心地として栄え、かつては、バンバをぶらつく、いわゆる「バンブラ」の言葉のとおり、特に休日ともなると多くの人々が集い、賑わうなど、活況を呈していた。しかしながら、ここ数年は、大型商業施設の郊外立地や撤退が相次ぎ、空き店舗も目立つようになってきた。

現在は、かつての賑わいを取り戻すべく市街地再開発事業や空き店舗対策等、ハード・ソフトに係わる対策が進められているところであり、沿線関係者や来街者との協働のもと、各種施策を重点的に推進している。

b JR宇都宮駅東地区

JR宇都宮駅東地区は、昭和40年代初めから区画整理事業によるまちづくりが積極的に進められてきた地区であり、主に業務系施設やマンション等が立地している。特に近年は、飲食店も数多く立地し、飲食店街が形成されつつある。

更には、JR宇都宮駅東口周辺地区においては、高度な都市機能の導入及び交通結節機能の強化を目指し、宇都宮市の新たな都市拠点としての整備が進められている。

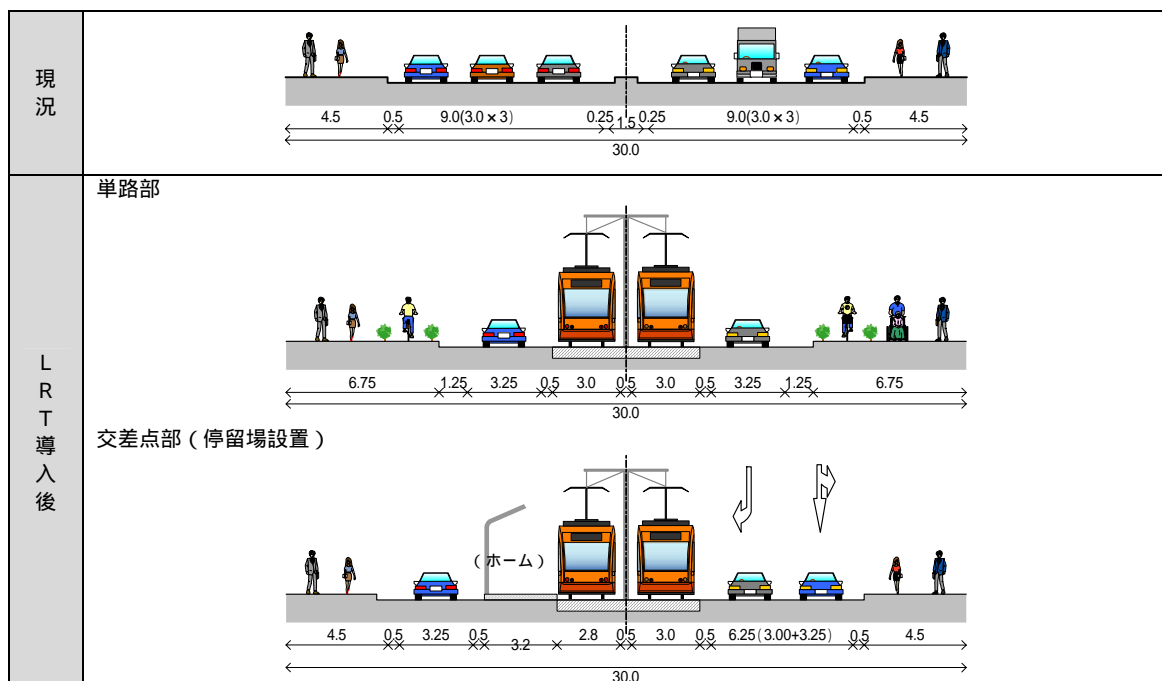
JR宇都宮駅の東西を貫く基幹公共交通を整備し、JR駅東西の一層の交流促進を図り、一体的なまちづくりを進めていくことが重要である。

イ 具体的導入空間のイメージ

以下の観点を基本としてLRTを導入する際の道路空間の配分を行う。

- 多くの人々が集い、溜まり、回遊するスペースとして、また、各種イベント時においては、賑わいの場を提供する空間を創出するため、可能な限り歩道空間を確保する。
- 停留場の幅は、需要予測値等を勘案し「ゆとりある空間」として、3mを確保する。
- 通過交通は、環状線等に迂回させ、地先交通や徒歩・自転車等の移動を中心とした空間とする。このため、車道は往復2車線とし、低速度の速度規制とする。
- 商業施設等への荷捌きスペースについては、新たに創出された空間を活用し、地元関係者と調整しながら適宜、配置する。

【中心市街地】



ウ 利活用空間（歩行空間）の活用方策の提案

今回、新たに創出される空間については、徒歩のほか、以下のような活用方策が考えられる。

表 単路部の利活用空間の活用方策

活用形態		概要等
車道としての活用	バス停留所	バス停留所としての活用 循環バスをイメージ
	停車帯	荷捌き利用を想定した停車帯としての活用
歩道としての活用	ポケットパーク (植樹・歩道)	ベンチなどを設置した休憩スペース、歩道の拡幅、 イベント時の空間を提供
	駐輪場	自転車の利便性の向上やサイクル&ライドを促進させる駐輪場としての活用

図 車道部の余剰空間の創出イメージ

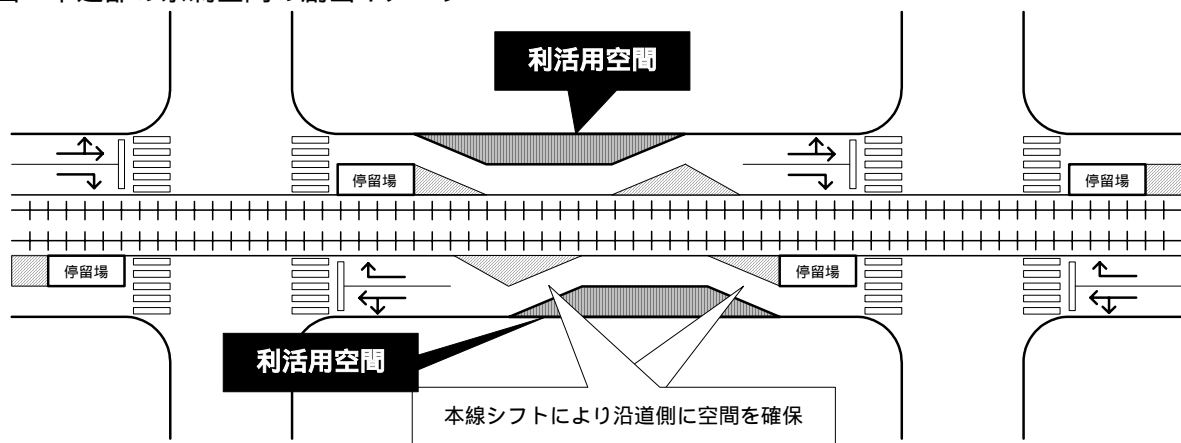
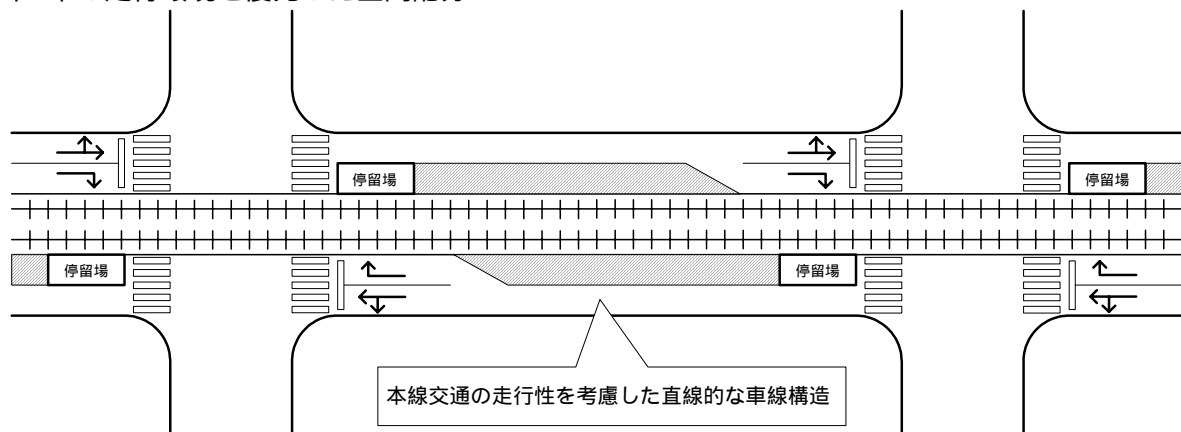


図 車の走行環境を優先した空間配分



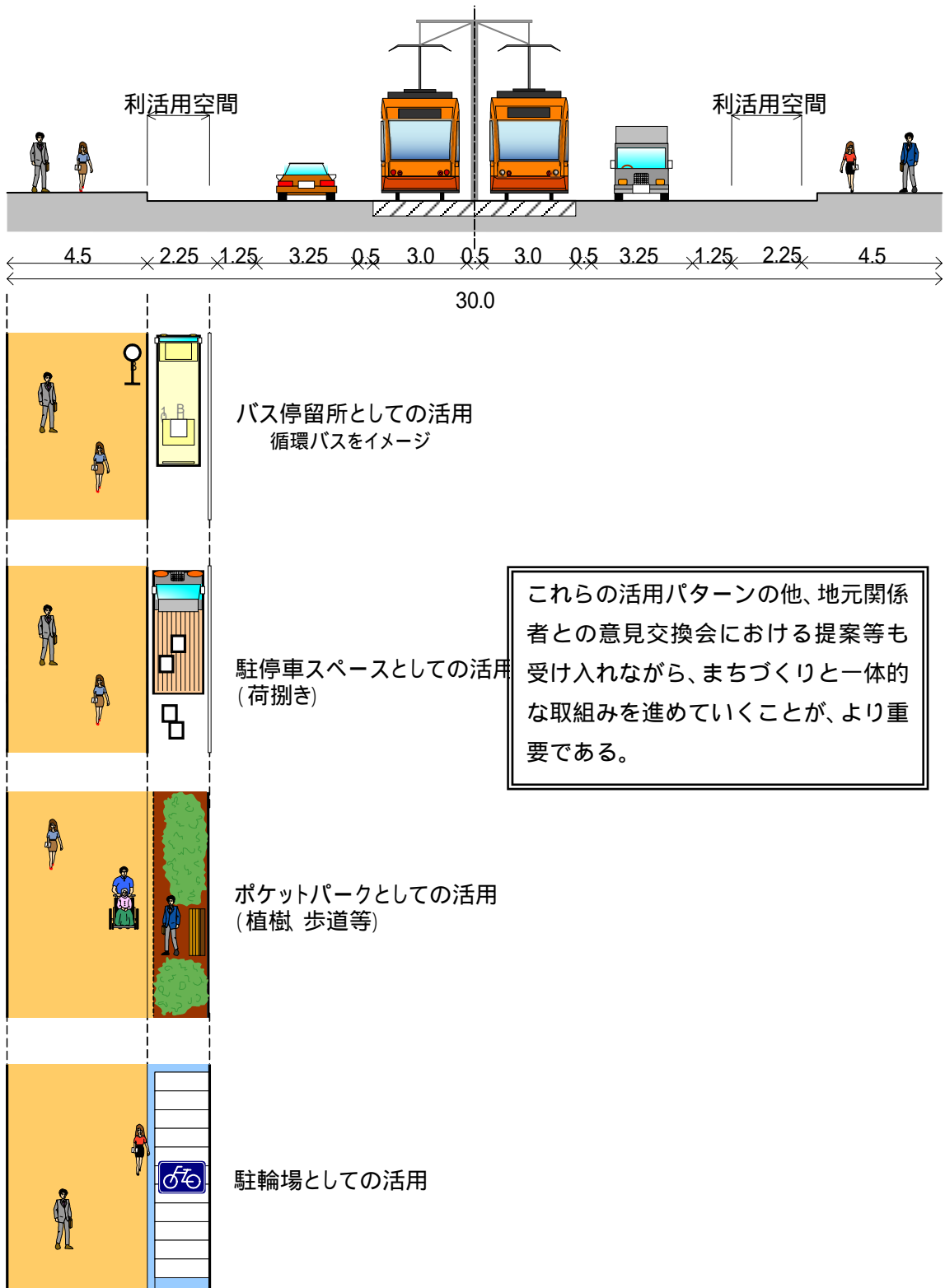


図 利活用空間の活用方策パターン例（大通りでのイメージ）

陽東・平石地区

ア 陽東・平石地区の概況

平出工業団地等に企業立地が進められるとともに、新興住宅地として開発がなされたまちである。近年は、大型複合施設も立地したほか、高層マンション等も建設されつつある。

JR 駅にも近接した当該地域は、開発のポテンシャルが高く、今後も住居系を主とした立地が進んでいくものと想定される。

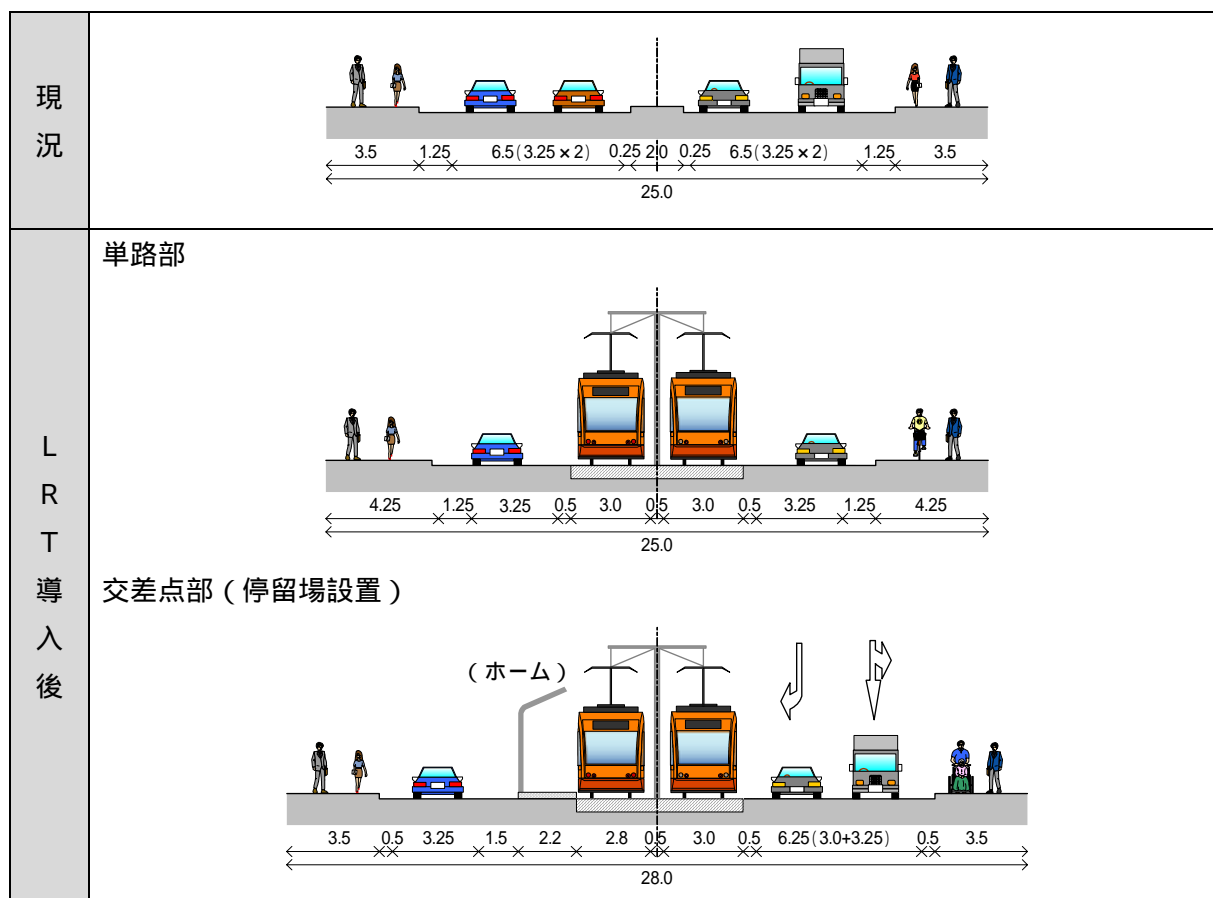
一方、鬼怒川周辺部分は、農地の整備が進められた緑豊かな田園地帯が広がっている。

このため、地域の開発と豊かな自然環境の適切な保全との調和を図りながら、土地利用の誘導と規制を適切に行っていく必要がある。

イ 具体的導入空間のイメージ

- 沿道の商業施設や住宅等へのアクセス性と円滑な本線交通を確保するため、停車帯幅員（1.25 m）は現況の幅員を確保する。
- 歩道についても、現況幅員（3.5 m）以上を確保する。
- 停留場を設置する交差点部においては、右折専用車線を設置すると現在の道路用地内で収めることが不可能であり、約 3 m 程度の拡幅が必要となる。

【宇都宮向田線】



清原工業団地周辺

ア 清原工業団地周辺の概況

当該地域においては、昭和50年代に内陸型工業団地で国内最大規模の清原工業団地が造成され、国内外の有力企業が相次いで進出し、現在も宇都宮市のみならず栃木県の経済を牽引する産業集積地となっている。清原工業団地内の道路は、南北に幅員5.2m（環境施設帯を含む）の道路を中心に、東西に幅員約3.0m前後（環境施設帯を含む）の道路が整備されている。

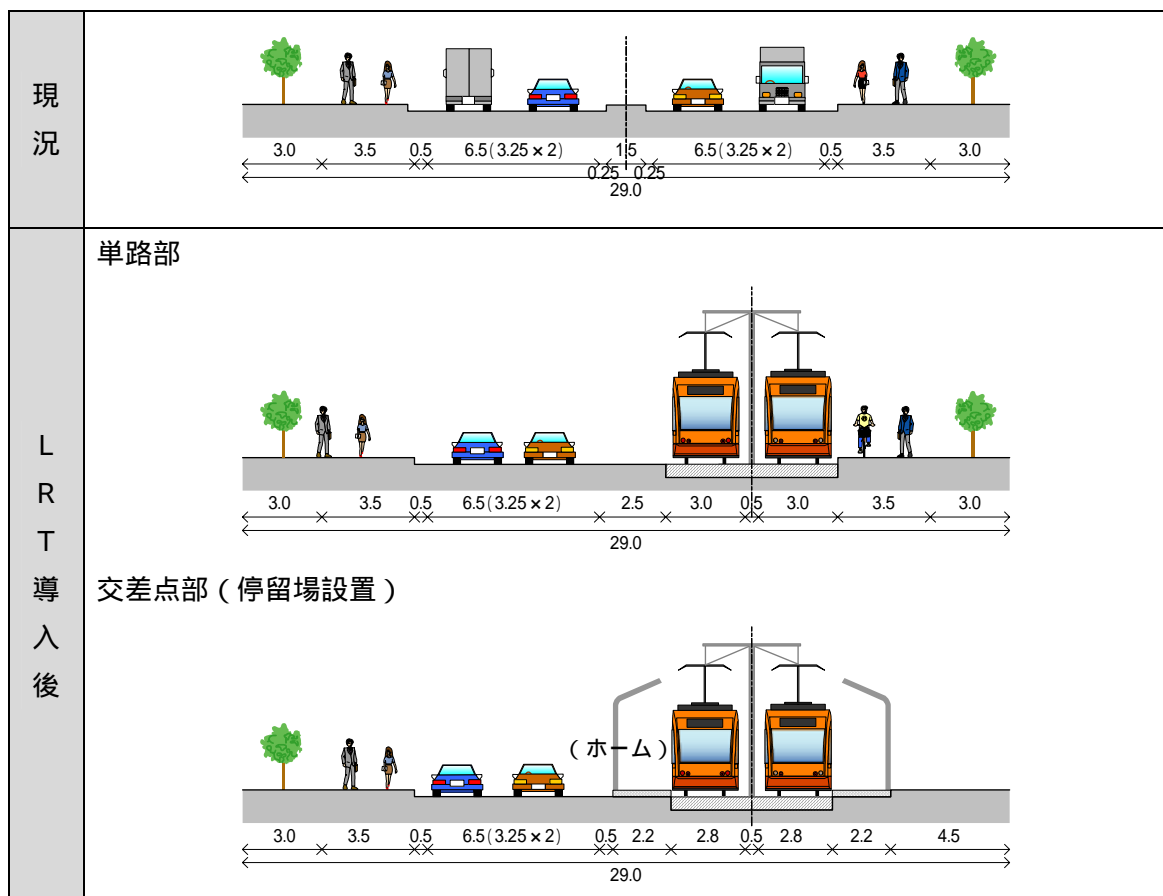
この地域には、作新学院大学や宇都宮清陵高校等の教育施設やグリーンスタジアム、清原球場等の集客施設も立地している。更には、テクノポリスセンター地区の開発も進められているところであり、産・学・住・遊の機能が融合した新たなまちづくりが積極的に進められているところである。

また、当該地域は、通勤時間帯において慢性的に交通渋滞が発生しており、現在、新鬼怒川渡河道路をはじめとした道路整備が積極的に進められているが、通勤者の円滑な移動手段を確保するほか、周辺住民の生活の足として公共交通の整備が必要である。

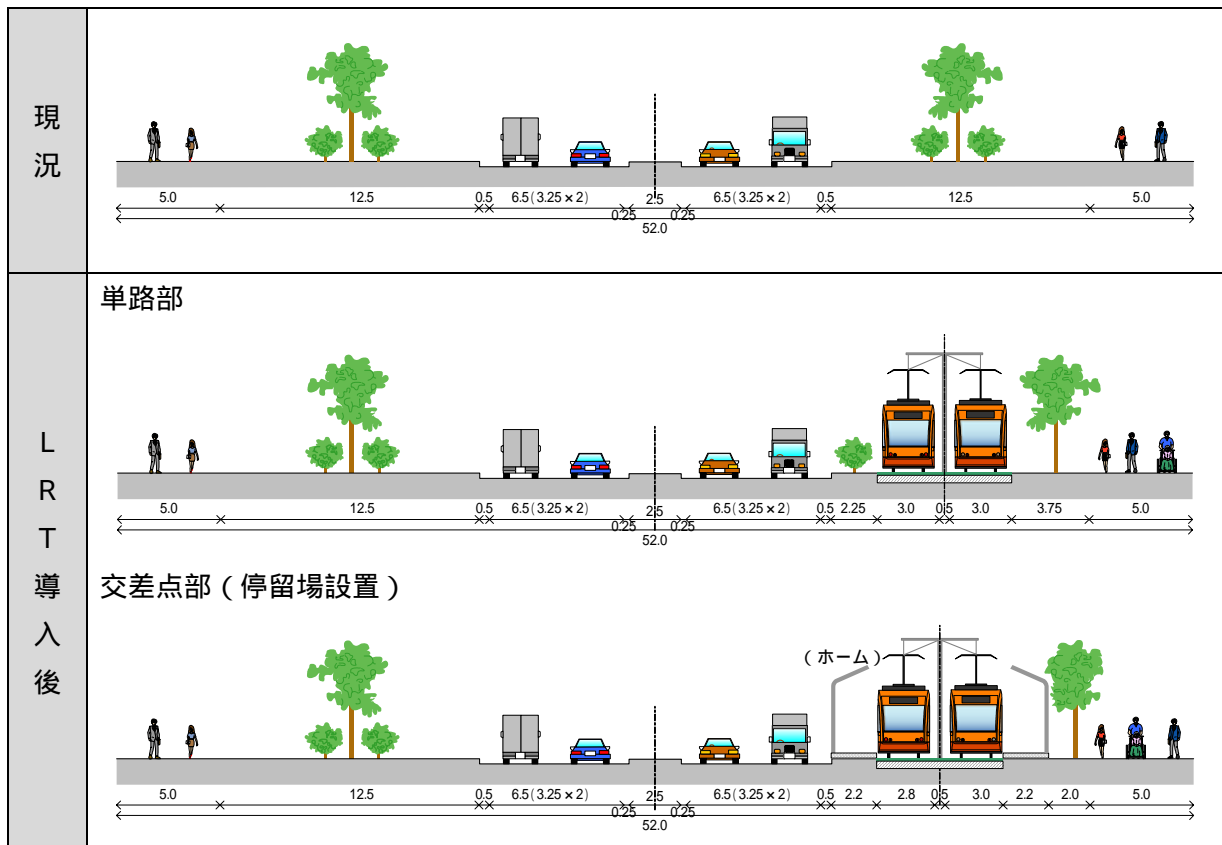
イ 具体的導入空間のイメージ

- 清原中央通りは、地域高規格道路「常総・宇都宮東部連絡道路」として指定されていることから、トラフィック機能を確保するため車線部は現状のままとする。
- LRTは、十分に余裕のある環境施設帯内に集約して配置する。
- 以上、車とLRTの輻輳を避け、安全で円滑な交通を確保するため、工業団地西側の道路を含め、工業団地内は、片側集約配置とする。

【清原工業団地周辺 東西】



【清原工業団地 南北】



LRTの導入イメージ

地域毎に描いたLRT導入イメージを、全体計画区間におけるイメージとして以下に示す。

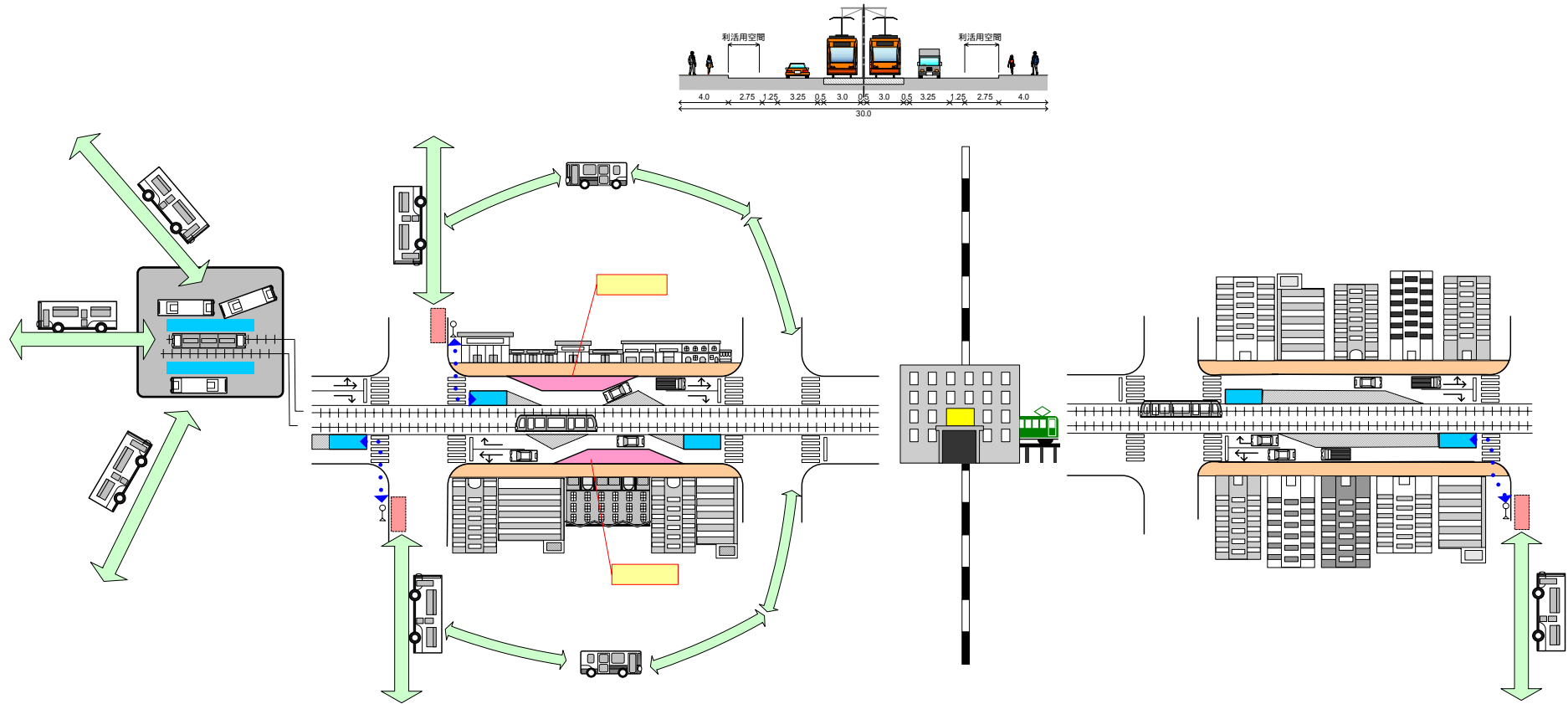


図 LRT導入イメージ (1/3)

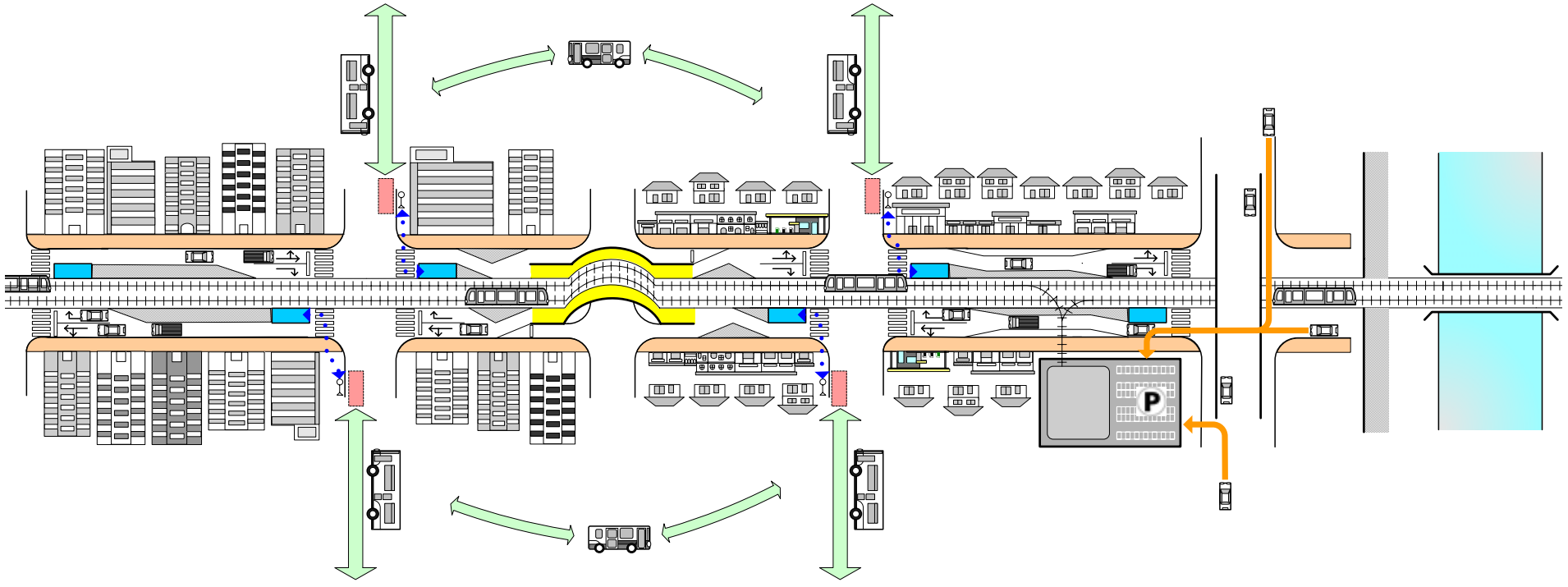
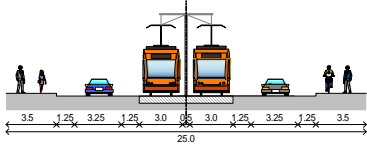
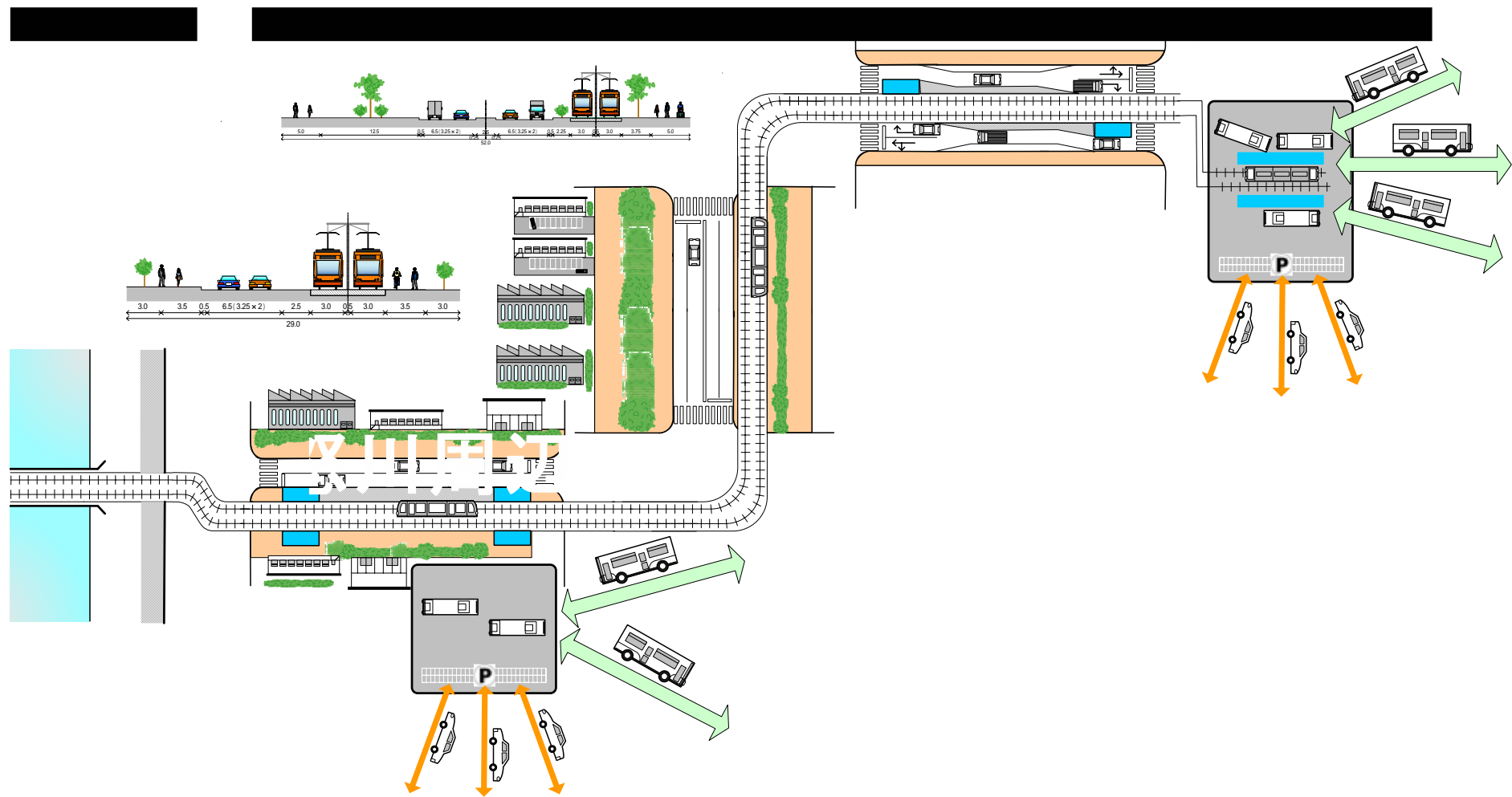


図 LRT導入イメージ (2/3)



☒ LRT導入イメージ(3/3)

(2) まちづくり施策との連携

関係者との意見交換において、「L R T 導入の具体的なイメージを示してほしい」「どの様に活用するのかイメージが湧かない」などの意見が多数出された。そこで、「L R T を導入した場合の道路の空間配分を主とした具体的なイメージ」を作成し、これを示しながら、車線の使い方がどの様になるのか、交通規制の考え方、さらには既存のバスがどの様になるのか等について、関係者の方々と意見交換を行った。その中で、特に多くの意見が出され、関心が高かったと思われるものについて、以下に整理した。

【具体的導入のイメージについて】

- ・ L R T が導入された場合、現在の大通りを走行する車やバスで渋滞してしまうのではないか
- ・ 交通量が減ると、さらに来街者が減ってしまうのではないか
- ・ L R T が導入された場合、大通りがどの様になるのかイメージできない

【利用空間（歩行空間）の活用について】

- ・ 商店によっては、それぞれの客層、品揃え等が異なるが、これに対して適確に対応できるのか
- ・ 現在でも来街者が減っているのに、道路の利用形態が変わるとさらに来街者が減ってしまうのではないか

【まちづくりについて】

- ・ L R T が導入されることによって中心市街地が活性化するのか
- ・ まちづくりの中でL R T をどの様に活用していくのか

【公共交通全般について】

- ・ 乗り換えが発生して、現在よりも不便になってしまうのではないか
- ・ 圏域全体の公共交通をどの様に考えているのか

(3) 今後の対応

今回の意見交換を通して、将来のまちの全体的なイメージを求める声が多く寄せられた。例えば中心市街地においては、再開発事業や公園整備等の活性化のために多くの施策が進められているものの、全体的な方向性が見にくいことに起因するものと考えられる。

一方、まちづくりは、行政の取組みのみでは限界があり、地域住民や来街者との協働により進められるべきものであることから、今回の取組みを契機として、まちづくりや公共交通のあり方等については、関係者と継続的な意見交換の場を設けることが重要である。

国においては、近年の社会・経済情勢の変化、超高齢社会や人口減少社会の到来、顕在化する環境問題等を背景として、都市計画法や中心市街地活性化法の改正、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の制定等、これまでの土地利用や公共交通に関する施策を大幅に転換する状況にある。

【参考：意見交換の実施状況】

《沿線商店街等関係者》

- ・ 馬場通り商店会 第1回（平成18年 8月25日）
第2回（平成18年12月11日）
- ・ 池上商店会 第1回（平成18年 9月14日）
第2回（平成19年 1月10日）
- ・ J R 宇都宮駅前商店会 第1回（平成18年10月 6日）
第2回（平成19年 1月23日）
- ・ 大工町大通商店街 第1回（平成18年10月27日）
第2回（平成19年 1月25日）
- ・ 清原工業団地関係者 （平成18年11月17日）

《大規模店舗関係者》

- ・ パルコ （平成19年 1月16日）
- ・ ララスクエア （平成19年 1月22日）
- ・ 東武デパート （平成19年 1月26日）
- ・ パセオ （平成19年 1月31日）

これらの動向を踏まえて、宇都宮地域においても、L R T 導入等の公共交通施策と併せて、今後の都市構造や土地利用のあり方、公共広域施設の配置の考え方等について、総合的な検討が必要である。

例えば、昨年4月にL R T を開業させた富山市では、まちづくりのトータルのデザインを考え、鉄道やL R T を中心とした公共交通を含めて、まちづくりの全体像を市民に分かりやすく示している。こうした事例を参考とし、宇都宮においても、将来のまちづくりの方向性を分かりやすく明示しながら、その中での公共交通のあり方やL R T の役割等について関係者との議論を重ね、目標を共有化していくことが必要である。

【今後取り組むべき事項】

- ・ 今後のまちづくりの方向性の明確化
- ・ 公共公益施設の公共交通沿線地域への配置・誘導
- ・ 継続的な市民・関係者等との意見交換

3 「事業・運営手法」

「新交通システム導入基本計画策定調査報告書（以下基本計画という）」においては、需要推計した利用者数では初期投資の借入金の償還は困難としており、初期投資の事業者負担の軽減、運営主体のあり方といった点が課題とされていた。

その後、社会・経済情勢の変化に伴い、持続可能なまちづくりを進める上での公共交通の重要性が再認識され、公共交通事業への大幅な支援拡充を内容とする補助制度が平成19年度の国土交通省予算案に盛り込まれ、また、新たな地域公共交通の導入円滑化を図るために必要な措置を盛り込んだ法律案が国会に提出されている。

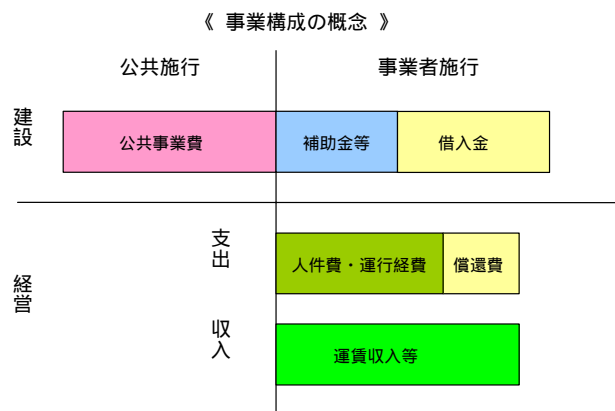
更には、公共交通が地域を支える重要な足と捉え、地方独自のスキームにより行政が積極的に関与を行ってきている先事例も見られるようになってきた。（参考資料7参照）

これらを踏まえ、公共交通に対する行政関与のあり方や、運営主体がどのようにあるべきかについて検討を行った。

（1）事業採算分析のケーススタディ

事業の採算性を確保するためには、公共交通のサービスレベルの向上（低廉な運賃、一定間隔の運行等）を主とした利用者の増加を図るとともに、次世代に負担を残さないという観点から、事業者が行う初期投資の負担軽減を図ることが何より重要である。

その観点から、国の施策の動向や他都市における公共交通事例を踏まえ、基本計画の前提条件をベースに3つのケース設定を行い、事業採算性がどの程度改善されるかケーススタディを行った。



平成19年度の国予算案を踏まえ、事業者の初期投資額がどのように変化してきたかを把握するため、以下の3ケースについて全体事業費（L=15.2km、355億円）における事業者と公共（LRT関連補助、その他）の各々の整備費を算出した。

（参考資料8参照）

基本計画時：新交通システム導入基本計画策定調査時（H15.3）

H18補助：H18年度までの補助制度適用

H19予算案：平成19年度予算案による補助制度適用

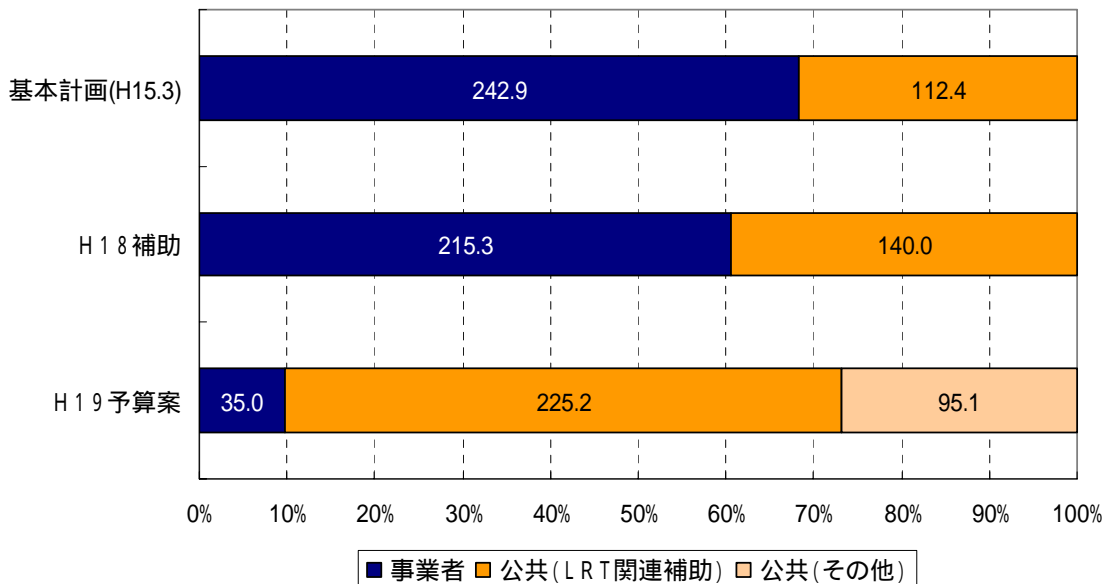
事業者負担額の変化

(億円)

	基本計画時 (H15.3)		H18補助		H19予算案	
	事業者	公共	事業者	公共	事業者	公共
国庫補助対象となるもの	35.0	112.4	60.0	140.0	35.0	² 225.2
国庫補助対象外	207.9	-	155.3	-	-	³ 95.1
合計	242.9	112.4	215.3	140.0	¹ 35.0	320.3

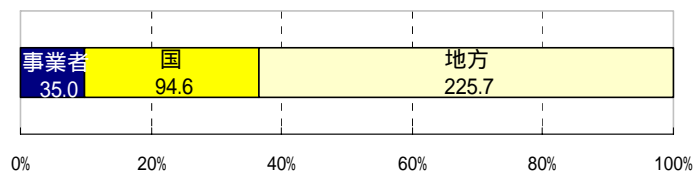
- 1 : H19 予算案では、行政が施設整備を行い民間が運営を行う『公設・民営』を前提とした補助制度の創設により、事業者負担額が車両費（国庫補助分除く）のみとなり、基本計画策定時に比べ負担額が大幅に低減された。
- 2 : 今回の制度拡充は、道路区域内、又は道路施設と見なせる区間での整備を対象とする補助制度である。
- 3 : 軌道のみ単独での整備を想定する区間（JR 跨線部や鬼怒川渡河部）が存在する宇都宮 L R T 計画においては、走行路面・路盤、橋梁等の基盤施設は、地方公共団体が単独で整備を行わなければならない。

億円



《参考》

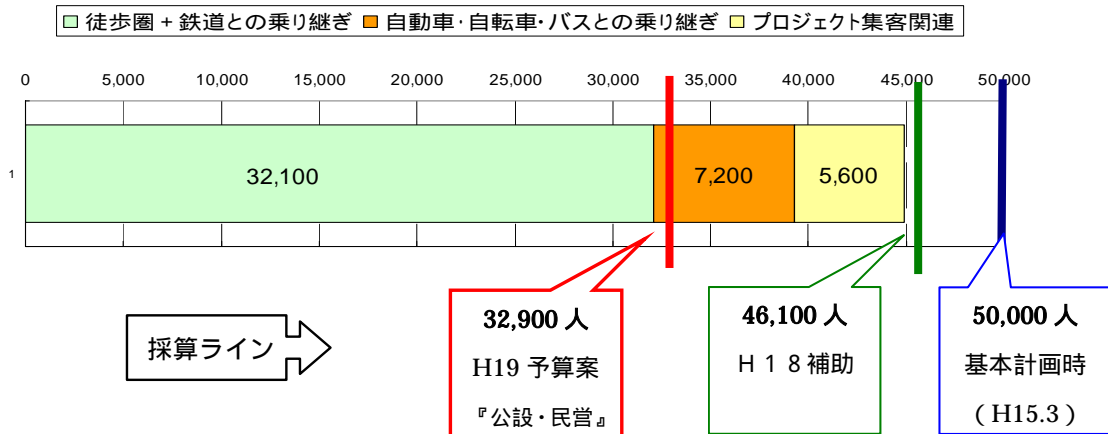
H19予算案における財源別内訳 (億円)



採算分析のケーススタディ

今回の事業者負担額の変化を踏まえ、全体計画区間（L=15.2km）で、運賃収入等により、運行経費と初期投資の借入金について返済が可能となる目安となる採算ラインを算出し、基本計画との比較を行った。

（比較にあたっての支出に関する前提条件は基本計画と同一である・・・参考資料9参照）



- ・従来、事業者自らが資金調達をし、整備を行ってきた軌道等の施設についても、公共事業として整備する「都市交通システム整備事業」が新たな補助制度として創設された。
- ・これは、社会・経済情勢の変化に伴い公共交通の重要性が再認識され、公共交通に係る施設についても、国策として河川や道路等と同様に重要な社会資本の一つと位置づけ、整備を推進するという方向性が明確化されたものである。
- ・この制度を踏まえ、事業の採算性を高めるため今後検討すべきことは、補助対象外施設について、道路事業等の国庫補助事業も組み合わせるなど、既存の補助制度を最大限活用することである。
- ・その上でなお、国の支援の対象外となる施設についても、対象となるよう国に対し制度拡充を要望していく必要がある。
- ・さらに、初期投資額全体を圧縮させるため、コスト縮減の方策についても併せて検討する必要がある。
- ・『公設・民営』方式を前提とした新しい補助制度により整備した場合、基本計画時、及び今年度までの制度と比較して、大幅な採算性の改善が見込まれる。
- ・採算性を確保し、持続可能な運営を進めていくためには、特に、トランジットセンターや、パーク＆ライド駐車場、サイクル＆ライド駐輪場を整備し、自動車、自転車、他の公共交通機関との乗り継ぎによる需要確保、拡大を図って行くことが重要である。

国の補助制度、法制度の動き

以下の国の動向を踏まえ事業採算分析のケーススタディを行った。

平成19年度国の予算案

・昨今の社会・経済情勢の変化に伴い公共交通の重要性が再認識され、行政が施設整備を行い民間が運営を行う『公設・民営』方式の事業スキームに対し、包括的に支援する制度が創設され、持続可能なまちづくり実現のため公共交通事業への支援の大幅な拡充がなされた。

平成19年度予算案により新たに創設、拡充された事業（参考資料10参照）

都市交通システム整備事業の創設

公共交通を核として、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進するため、『公設・民営』による整備を前提として公共交通施設の整備（車両を除く）に対し包括的に支援を行うため、新たに都市交通システム整備事業が創設された。

交通結節点改善事業の制度拡充

既存の事業である交通結節点改善事業について、円滑な乗り換えを確保するために必要となる路面電車の走行路面・停留所等の整備が補助対象に追加された。

『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案』について
（参考資料11参照）

地域公共交通の活性化・再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するための法律案が国会に提出されている。

【法律案の概要】

市町村は、関係する公共交通事業者、道路管理者等で構成する協議会での協議を経て地域公共交通の活性化・再生を総合的かつ一体的に推進するための計画（地域公共交通総合連携計画）を作成する。

国は、LRT事業への上下分離制度の導入を認めることや、自治体が交通事業者に助成する場合に起債の対象とするなど法令上の特例措置を講じるとともに、予算の重点配分を行うことなどにより総合的に支援を行う。

(2) 整備、運営について

今後、自動車を利用しない人も安心して移動できる手段を得ることができるよう、前述の「総合的な交通施策の展開」で整理した『基本理念』に基づき、将来交通ネットワークを整備・充実していくことが重要である。

そのネットワークの基幹と位置づけるLRTは、目指すべきまちの姿を実現させるための重要な手段の一つであることから、その導入にあたっては、持続的な経営が可能となるよう公共で適切な関与を行っていく必要がある。

整備についての基本的考え方

- ・整備については、『公設・民営』方式を基本とし、財源的に有利である国庫補助制度を可能な限り活用する等、その詳細を検討することが必要である。

運営主体

- ・運営については、行政の支援を受けずに自立的経営が可能となることを前提とする仕組みについて検討していくことが重要である。
- ・『公設・民営』方式を前提とした運営主体のあり方を検討する際、以下に掲げる点が必要不可欠な条件となる。

公共性・継続性の確保

公共交通は、単なる交通の一手段にとどまらず、市民・県民が安全・安心な日常生活を営むための基幹となる重要な施設であることから、その公共性・継続性を確保すること。

効率性の向上

初期投資の償還や人件費、施設維持のための経常的な費用が必要であることから、運営の効率化を図ること。

良質なサービスの提供

利便性、快適性を高めるなど、利用者のニーズに即したサービスを提供していくこと。

- ・これらの条件を基本に、公共交通事業者が保有する経営ノウハウの活用を前提として民間事業者が参画でき得る仕組みを検討していく必要がある。
- ・「公設・民営」方式を前提とした場合の民間や第三セクター等の各運営形態のメリット・デメリットの整理や、他都市における交通事業の運営事例等を参考に、引き続き詳細な検討が必要である。

(3) 今後の対応

今後、自動車を運転できない人も安心して移動できる仕組みを構築することが重要であり、そのための公共交通施設も河川や道路と同様な重要な社会資本の一つであるということ踏まえ、宇都宮LR計画は、公共が関与する意義を踏まえ「公設・民営」による整備を前提とし、行政の支援を受けずに自立的経営が可能となるような仕組みとすることが必要である。

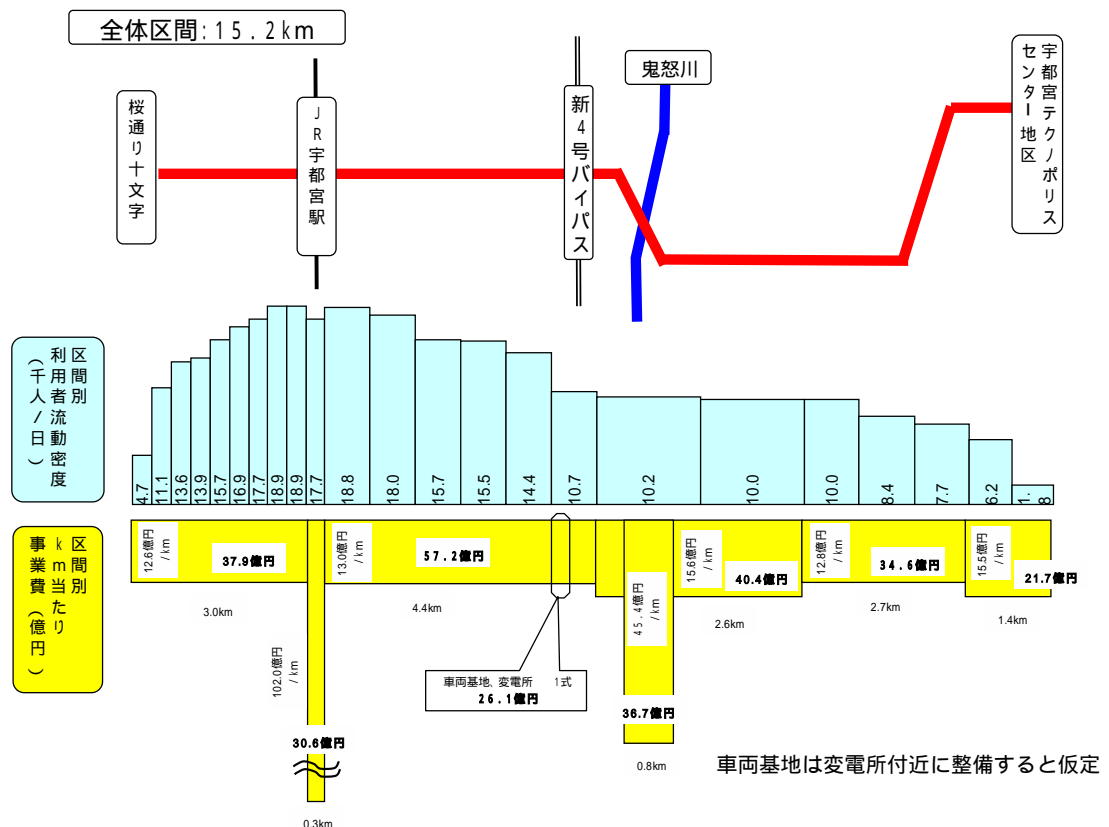
特に運営主体については、民間事業者がリスクに対する対応等も考慮し参画でき得る組織形態を前提に、企業へのアンケート調査の実施等も含め、より詳細な検討（会社組織、要員体制、資金計画等）を行っていく必要がある。

さらには、整備効果や求められるサービスレベルの確保を前提とした部分的な軌道単線化や既存道路を活用したルートと比較検討を行う等の経費節減策、時間軸を踏まえた整備戦略等についても併せて検討していくことが極めて重要である。

【今後取り組むべき事項】

- ・ 「公設・民営」の整備と行政負担を前提としない運営形態の詳細な検討
- ・ 公共交通事業者の経営ノウハウの活用を前提として民間事業者が参画できる運営形態の具体化
- ・ 事業費・経費の縮減策の具体化
- ・ 区間毎の需要量や投資額、公共交通ネットワークの整備効果等を相対的に比較検討した上での整備戦略の明確化

《参考》区間別の利用者動向と事業費（新交通システム導入基本計画策定調査から引用）



4 「市民との連携」

ＬＲＴが市民・県民の日常生活を支える上で、安全で安心な魅力ある「市民・県民の身近な足」として発展していくためには「私達の公共交通」として愛着を持って育てることが大切であり、市民・県民自らが関わる仕組みづくりが有効である。

このようなことから、宇都宮におけるＬＲＴが市民・県民に身近な施設になるよう検討を進めたものである。また、地元企業との連携も重要であるため、これらを含めて他都市の事例を参考とし研究を行った。

なお今年度は、「市民との連携」を図るために必要不可欠である理解促進活動を別表のとおり実施し、評価を行った。

(1) 市民との連携策

富山ライトレールの事例

・富山市においては、富山ライトレールを市民生活を支える安全で安心な魅力ある公共交通機関と位置付け、市民参加による積極的な支援を行っている。市民に対し広く募金を募り、施設の維持・修繕・改良などの費用として支援を行うほか、市民・地元企業が参加できる様々な事業を行っている。(基金の創設・ネーミングライツなど)

高岡万葉線の事例

・富山県高岡市の万葉線においては、過去には存廃問題があったが、事業収支が赤字でも万葉線を大切なものとして将来的に活かすべきと市民が考え、市民が関わる仕組みとして出資金1億円を集め存続させることに成功した事例である。他に市民啓発事業や地元商店街と連携をした取組み等を行っている。

評価

・各事例において、市民自身が将来を考え、公共交通を支える意識を高めるための様々な取り組みがなされている。このことから「市民との連携」を行う下地が整備されており、市民や地元企業、地元商店会との連携をした取り組みが着実に行える状況にあったものである。宇都宮において、この事例を参考に「市民との連携」を図るためには、市民と行政がともに公共交通を支える意識を持って下地を整備することが必要不可欠であり、市民の意識改革を促すことが望ましい。

(2) 宇都宮市における理解促進の取り組み

宇都宮市における様々な理解促進活動の状況

(別表)

	目 的	実 績	評 価
出前講座	L R Tの必要性，意義，現在の検討状況などの説明と意見交換	・広報うつのみや6月号に掲載 ・10月下旬に案内チラシを全自治会に回覧 ・広報うつのみや11月号に掲載 ・H19.3.25 現在、実施回数20回、実施人数延べ430人	・自治会回覧を実施後申し込みが多数あった。今後、積極的に実施するためには、受講募集方法の見直しを検討することが望ましい。
L R T看板設置	より多くの人に具体的イメージの認知度を高める	・宇都宮馬場通り中央地区市街地再開発事業の仮囲いに設置(H18.8月) ・JR宇都宮駅東口土地区画整理地内に設置(H18.12月)	・看板自体が一過性のものではないため現時点での評価は出来ないが、掲示内容と活用方策を検討することが望ましい。
イベントでのPR	不特定多数の市民に対する広報・広聴	・「フェスタmyうつのみや」(4/9)「はなみずきフェスタ」(4/29)「よー元気まつり」(5/27)「さぼせんまつり」(10/7)「うつのみやエコプロジェクト」(10/14)「大通りにぎわいまつり」(11/4・5)「芳賀町民まつり」(11/12)「子どもフェスタ」(11/18)に参加	・家族で訪れる事が多いイベントなので、市民団体による模型等の展示やパンフレットの配布により、幅広くPRが可能。今後も積極的に参加しPRを行うことが望ましい。
パンフレットの自治会回覧	広く市民にL R Tの必要性、現在の検討状況などを発信	・10月下旬にパンフレット「L R Tがまちを変えるよ！」の全自治会回覧実施	・広く市民に周知することが可能。今後も検討状況に合わせ実施することが望ましい。
政策広報の発行	広く市民に「まちづくりと交通」の考え方を発信	・広報紙の特集号でH18.12.15号に掲載	・一回だけでなく、繰り返し発行することが望ましい。
ホームページ	取り組み状況など、最新情報を常時提供	・県・市のホームページにて随時掲載	・内容を見直しながら最新の情報提供を見やすく、分かりやすく継続して行うことが望ましい。

(3) 今後の対応

昨今の社会・経済情勢の変化から、公共交通の重要性が再認識されていることを背景に、行政、事業者、市民の3者が連携し公共交通を支える事例が国内においても見られるようになってきている。

このような連携策を宇都宮においても進めるためには、先ず、L R T 導入や公共交通の積極的な利用促進に対する市民の理解が極めて重要である。

このようなことから、宇都宮市においては、出前講座や政策広報誌の発行など様々な取り組みが進められてきた。

今後においても、L R T 導入に関する検討状況等については適宜適切に情報提供をしていくとともに、これまで以上に積極的かつ、きめ細やかな意見交換等の場を設けることが極めて重要である。

一方、このL R T 導入に関する市民・県民レベルの関心は、宇都宮地域を除くと決して高いものとは言えない状況にある。宇都宮地域においては通勤や通学をはじめとする多くの県民の交流がある、本県経済等の中枢を担っている等の観点から、このL R T 導入に関する課題については、広く市民・県民に関わるものであるということをP Rするとともに、その波及効果等についてもわかりやすく説明していく必要がある。

さらに、導入するとした場合は、L R T や公共交通機関が市民・県民に愛される施設となり、積極的に利用されることが何よりも重要である。そのためには、市民活動、イベント実施等によるマイレール意識の高揚や募金等での参画についても併せて検討し、市民・県民の協働により宇都宮L R T が実現されるよう積極的に情報提供を行い、理解促進に努めていくことが望ましい。

【今後取り組むべき事項】

- ・これまで寄せられた疑問・不安、意見等に対応した説明内容の拡充
- ・出前講座受講後のフォローアップ(継続的な意見交換会の実施)
- ・様々な意見に対し、回答を示したパンフレットを作成し、活用することによる市民理解の促進
- ・L R T 導入の目的、効果を広く県民にP R
- ・既存公共交通の利活用の推進と市民意識の改革

第3章 総 括

本委員会においては、平成17、18年度の2ヶ年の検討によりLRT導入にあたっての課題を概ね整理・体系化してきた。

また、今後さらに詳細な議論や検討が必要な項目や、専門的かつ技術的な観点から、より掘り下げた調査・検討が必要な項目についても抽出を行った。以下にその概要を整理する。

なお、便宜上、これまでの検討に習って4つのキーワード毎に分類したため、重複する項目や相互に深く関連する項目もある。

1 総合的な交通施策の展開

- ・ 宇都宮地域のまちづくりに向け、行政と交通事業者との相互理解と協力のもと、公共交通全体のサービスレベルの向上を図っていくことが必要である。
- ・ そのためには、目標とする公共交通の将来像についての基本的な認識を関係者と共有する必要があることから、「将来交通ネットワークの基本理念」を策定した。
- ・ 今後は基本理念を基に、次のような検討を具体的に行っていく必要があるが、一方で、LRT導入に対するバス事業者の不安や懸念は非常に大きく、特に大通りのバスの運行については、LRT導入による影響が避けられないことから、その対応策等について、バス事業者との調整を行っていくことが重要である。

《今後取り組むべき事項》

- ・ まちづくりと公共交通ネットワークの将来イメージの具体化
- ・ 交通結節点(トランジットセンター、パークアンドライド駐車場、停留場、駅前バスターミナル等)の規模や配置計画の具体化
- ・ 公共交通優先とする際の自動車流入規制等の交通規制の具体化
- ・ LRTを導入した際の周辺道路ネットワーク整備のあり方

2 まちづくりの視点

- ・ LRT導入については、単に交通問題としての議論にとどまらず、今後の宇都宮のまちづくりをどうしていくかという視点が重要であり、まちづくりの担い手である市民・県民・関係者等との対話を通じた「合意形成」を図る必要がある。
- ・ 今年度は、LRTを導入するとした場合の道路空間のイメージ図を作成し、道路の利用環境をはじめ、最も大きな影響が想定される大通り沿線の関係者と意見交換を行った。
- ・ その際、LRT導入にとどまらずまちづくり全体の話にまで及ぶ意見、疑問、不安が数多く出された。
- ・ 今後とも、このような将来のまちづくりに関する議論を継続していくことが重要であることから、次のような取り組みを進めていく必要がある。

《今後取り組むべき事項》

- ・ 今後のまちづくりの方向性の明確化
- ・ 公共公益施設の公共交通沿線地域への配置・誘導
- ・ 継続的な市民・関係者等との意見交換

3 事業・運営手法

- ・ 国の公共交通事業への補助制度の拡充や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」という新たな法案制定の動き、さらには、行政が公共交通に積極的に関与している事例等を踏まえ、宇都宮LRT計画における事業採算分析のケーススタディを実施した。
- ・ また、公共が関与する意義を踏まえた上で、「公設・民営」方式による整備、行政の支援を受けずに自立的経営が可能となる仕組みとする整備・運営の基本的考え方を整理した。
- ・ その持続可能な運営のためには、自動車、自転車、他の公共交通機関との乗継ぎによる需要確保、拡大が重要であることを再認識した。
- ・ コスト縮減方策の検討や、既存補助制度の最大限の活用、さらには、補助対象外施設が補助適用となるよう国への制度要望等、初期投資額圧縮のための方策検討が重要である。
- ・ 「公設・民営」方式を前提とした場合の民間や第三セクター等、各種運営形態の長所・短所をよく見極めた上で運営主体の検討を行う必要がある。

《今後取り組むべき事項》

- ・ 「公設・民営」の整備と行政負担を前提としない運営形態の詳細な検討
- ・ 公共交通事業者の経営ノウハウの活用を前提として民間事業者が参画できる運営形態の具体化
- ・ 事業費・経費の縮減策の具体化
- ・ 区間毎の需要量や投資額、整備効果等を踏まえた上での整備戦略の明確化

4 市民との連携

- ・ 宇都宮地域におけるLRTが、利用者にとって身近な施設となり、自らが支えていくためにはどのような仕組みがあるか等を他都市の事例を参考に研究を行った。
- ・ 「市民との連携」策を進めるためにも、LRT導入や公共交通の積極的な利用促進に対する市民の理解を得ることが極めて重要であるため、様々な理解促進活動や啓発活動を実施した。
- ・ 今後とも、理解促進においては、無関心層や関心がある市民等も含めた様々な方に対応できるよう、出前講座、LRT看板の設置、各種イベントへの参加、パンフレットの自治会回覧、政策広報の発行、ホームページへの掲示を継続して行っていく必要がある。
- ・ 特に、宇都宮地域は通勤や通学をはじめとする多くの県民が行き交うほか、本県経済等の中心を担う地域であるといった観点から、このLRT導入に対する議論・検討は広く県民に関わるものであることをPRする必要がある。

《今後取り組むべき事項》

- ・ これまで寄せられた疑問・不安、意見等に対応した説明内容の拡充
- ・ 出前講座受講後のフォローアップ(継続的な意見交換会の実施)
- ・ 様々な意見に対し、回答を示したパンフレットを作成し、活用することによる市民理解の促進
- ・ LRT導入の目的、効果を広く県民にPR
- ・ 既存公共交通の利活用の推進と市民意識の改革

おわりに

本委員会は、平成 17 年度に設置され、これまでに栃木県と宇都宮市が導入に関する調査検討を進めてきた新交通システム（以下、「L R T」）について、導入を前提とした場合の諸課題を整理するとともに、対応策や解決策について専門的な見地はもとより、幅広い観点から検討を行ってきた。

平成 17 年度は、L R T 導入にあたっての課題を、「まちづくりの視点」、「総合的な交通施策の展開」、「市民との連携」、さらには「事業・運営手法」の 4 つのキーワードに大別し、対応策や解決策の検討を行った。

また平成 18 年度は、L R T 導入空間の具体的なイメージ図を作成するほか、国が新たに創設した補助制度を活用した事業費や採算性を試算するなど、昨年度に整理した課題をより具体的に掘り下げて検討を進めてきた。併せて、より専門的かつ技術的な観点から、今後検討が必要と考えられる項目について抽出作業を行った。

この 2 年間に渡る検討により、L R T 導入にあたっての課題を体系化するとともに、課題解決の方向性や今後重点的に取り組むべき事項等について、一定の整理・取りまとめがなされたものと考えている。

これらの検討にあたっては、中心市街地の商店街や宇都宮東部地域の工業団地の関係者、さらには交通事業者などとの議論や意見交換を行ってきたところであり、これらに御参加いただいた皆様には、この場を借りて御礼申し上げます。

最後に、本委員会で取りまとめた成果が、今後の L R T 導入についての議論・検討の一助となることを祈念するとともに、本委員会の円滑な運営に多大な御協力をいただいた委員各位に御礼を申し上げます。

平成 19 年 3 月
新交通システム導入課題検討委員会
委員長 藤本 信義