

建設環境委員会視察報告概要

1 視察日時 令和4年11月17日(木)
午後1時15分から午後2時40分まで

2 視察先及び視察事項

- ・視察先 栃木県宇都宮市
- ・視察事項 「公共交通ネットワークについて」

3 参加委員

委員長 杉田 忠彦 副委員長 青木 利幸
佐野 允彦 小林 澄子 石本 亮三
西沢 一郎 松本 明信 秋田 孝

4 視察の目的

所沢市では、人口減少・少子超高齢社会の到来を踏まえ、都市機能を集約したコンパクトな街の形成が求められているなか、地域公共交通に関して生活のための移動手段の確保、公共交通の利便性の向上、自家用車からの転換と公共交通利用の促進など多様な課題を抱えています。

宇都宮市では、人口減少・少子高齢化という厳しい社会を生き抜くために、車が運転できなくても多くの人が市内を移動でき、慢性的な交通渋滞の緩和に向け、公共交通ネットワークを作ることが必要であると考え、その重要な装置としてLRTを導入することから、LRTを活用した公共交通の取組について委員会として今後の審査等の参考とするため、視察を行いました。

5 視察の概要

宇都宮市役所議会棟第1会議室において、舟本肇宇都宮市議会副議長の挨拶、杉田委員長の挨拶の後、宇都宮市総合政策部交通政策課による概要説明が行われた。質疑応答が行われ、青木副委員長の挨拶をもって終了した。

6 概要説明

【序章 宇都宮市について】

宇都宮市は東京から北に約100km、東北新幹線で東京駅から最速49分で東京の通勤圏にある。道路ネットワークとしては「東北自動車道」が南北に縦貫し、川口JCTから鹿沼ICまで約1時間の距離にある。

人口は52万人で、栃木県人口の約3割を占めている。もの造りの拠点都市として市の東部に清原工業団地があり、CalbeeやCannon等の企業があり、隣町にはHONDAがある。

【1 宇都宮市の現状～都市の課題～】

(1) 人口の特性

人口減少の局面に入っている。一方で高齢化も進んでおり、2050年頃には高齢化率が約4割に到達しようかという予測が出ている。

(2) 市街地特性

土地利用では郊外化が進んでおり、宇都宮市は地形が平坦であり、住宅地を郊外に広げやすいためスプロール化が進んでいる。

(3) 交通特性

自動車への依存度が高い。平成4年に代表交通手段分担率での自動車の割合は全体の57.6%だったのが、平成27年には69.3%になっており、休日になると8割を超える。免許の有無にかかわらず、非高齢者で58%が車、高齢者も49%が車であり、他者に乗せてもらい車移動をしている。非高齢者で多いのが、学生で市内学校が夏休みの期間は道路がとても空く。渋滞の1割が減れば、渋滞が解消されるといわれているが、学生の送迎がないだけで渋滞がなくなる。一人当たりの自動車保有台数は中核市では全国第8位になる。

公共交通は苦しい状況にあり、路線バスの日当たりの利用者数は昭和45年ごろがピークで一日40万人近くが乗っていたが、最近では5万人を割り込む。赤字の路線バスの数が増え、行政の支援で維持し、赤字の補助金額は右肩上がりが増えていく。廃止した路線も相当数ある。路線が残っても本数が減少し、公共交通のサービスが下がっている状況にある。中心市街地から郊外部の出張所等に向けて幹線バスがあるが、本数が少なく、日中のピーク時に30分1本以上の幹線バスがあるのは14路線中の9路線で残りの5地区については、30分に1本すらなく、少ないところだと2時間半に1本というところもある。国本地区という場所は本数が非常に少なく、始発バスに乗っても高校の授業開始に間に合わないという話もある。本数を増やしたり、始発の便を早めたりというサービスを高めていくというのが重要だと考えている。バス運賃では400円以内の利用が多いが、一番高いところで片道800円になっている。市内の中心部から放射状にバス路線が伸びているので、市内の大通りにはバスが集中する。一方で鬼怒川を渡河し、工業集積地域へ向かう公共交通サービスは脆弱で、自家用車の移動が多く、大渋滞になる。各企業が自前でバスを運行したことで多少は緩和された。公共交通利用圏域は面積比で約95%、人口比で約90%をカバーできているが、残り10%をどうするかという課題がある。高齢者の事故率が高く、運転免許の自主返納者数も増加しており、自家用車に頼らない生活環境の構築が課題になっている。

【2 公共交通ネットワークの構築に向けた取組】

(1) 宇都宮市が目指すまちづくり

人口減少・超高齢化社会に対応できる効率的なまちづくりを目指し、その理想形を『ネットワーク型コンパクトシティ』としている。地域拠点を設け、拠点の間を公共交通でつなぐイメージになる。

(2) 公共交通ネットワークの構築

階層性のある効率的な公共交通ネットワークを構築し、移動需要に合わせた公共交通手段を適切に使用していく。南北ではJR宇都宮線があるが、東西の基幹公共交通が弱

いのでLRTを整備していく。一定の需要がある地域にはバスを活用していく。状況に応じて乗り継いでいただき、交通手段を分けることで需要に適切に対応し、将来へ維持していける効率性の高い公共交通ネットワークを目指している。LRTには新しい人の流れを作る効果があるので、バスを含め移動しやすい交通環境を作っていく、健康増進、経済活性化の効果を生み、都市を持続的に発展させる装置として整備を進めている。

(3) LRTの導入

LRTは車両の床が低く、バリアフリーになっており、バスとは違い専用空間を走行するので時間に正確である。また車両デザインが洗練されておりまちのシンボル化が期待できる。

導入ルートとしては最西端が県教育会館付近になり、最東端が芳賀・高根沢工業団地になり、優先整備区間としては14.6kmで来年の8月開業を予定している。運転最高速度は全線時速40kmで、運転時間帯は午前6時台から午後11時台で新幹線の始発・終電の乗り継ぎに対応できるように考えている。運行間隔としてはピーク時に6分間隔、オフピーク時に10分間隔を予定している。運賃は初乗り150円から400円を予定し、バス運賃の約半分となっており、收受方法は交通系ICカードを導入する。また学校が多い宇都宮駅西側への整備、駅東西を乗り換えせずに横断できるようLRTの導入を考えている。

(4) バス路線の再編

既存のバス路線について、LRTが導入されれば並走する必要がないので郊外部の走行を考えている。LRTを補完する意味で、LRTが走行しない部分のバス路線を強化し、トランジットセンターを結ぶバス路線を新しく作り、ネットワークの網を強くしていくための取組を行う。

(5) 地域内交通の導入

宇都宮市は昭和・平成の大合併を繰り返し拡大した都市になり、旧町村単位を一つの各地域（連合自治会）とし、連合自治会毎に地域内交通を導入している。地域の中だけを運行し、地域住民のみが使う乗り物としてタクシー車両等を活用した地域内交通の導入を進めている。全14地区で17路線が運行。宇都宮市のデマンドタクシーの特徴は地域住民が運営しており、行政は補助金や運行のアドバイスの支援を行う。17路線中2路線が定時定路方式でルートと停留所、時刻表が定められており、残りの15路線がデマンド方式になる。収支構造は、運行に係る経費を市の補助金、運賃収入、自治会支援金、企業協賛金で賄っている。

(6) 公共交通間の連携強化

トランジットセンターという乗り継ぎ施設を整備し、LRTを降りた場所のすぐ近くでバスや自転車、自動車に乗り換えられるイメージになる。全部で5箇所の設置を目指している。

交通系のICカード「totra」を市内バス事業者と協働し取り入れている。「Suica」の機能を持ちながら、地域独自のサービスも提供される新しい交通系ICカードになる。独自サービスとして交通ポイントを2%付与、高齢者外出支援事業、精神障がい者交通費助成事業等がある。LRTは各扉乗車で各自がセルフで近くの扉からIC決済を行い、乗降時間の短縮を目指す。

運賃負担軽減策としてバスの上限運賃制度という最大で800円の運賃を日中に限り上限400円にするという政策を取り入れている。本制度導入後、400円以上の運賃の場所からの移動が15%以上増えている。乗継割引制度を合わせて導入しており、バスと地域内交通、バスとLRTというような複数の交通手段を乗り継いだときに運賃を割り引く制度になる。バスと地域内交通の乗り継ぎは今年9月に導入済みでLRTは運行次第順次拡大していく。上限運賃制度と乗継割引制度を組み合わせることでどこから乗っても乗り継いでも街中まで500円以内となり、最終的にはどこから乗ってもどこまで行っても実質片道500円以内となる制度を目指している。

【3 その他の取組】

(1) 公共交通の案内情報の充実

市内を運行している関東バスはデジタル技術に積極的で、バス接近表示機の設置やバスロケーションシステムを導入し情報提供を行っている。

(2) 公共交通の利用促進の取組

バスの乗り方教室の開催や県央地域の住民代表、交通事業者及び行政で構成する「県央地域公共交通利活用促進協議会」を設置し、バス路線マップ等の作成等を行い利用促進に取り組んでいる。

(3) 新技術の活用（地域内交通予約・配車システム）

地域内交通予約・配車システムの導入を進めており、まだ実験段階ではあるがデマンドタクシーは電話予約になっており、予約が煩わしいという意見があり、スマートフォンで地域内交通の予約ができるシステムの導入に取り組んでいる。利用者の利便性と、予約受付対応の効率の向上につながる。

(4) 脱炭素社会の構築

宇都宮市では地域電力会社「宇都宮ライトパワー株式会社」を設立しており、ごみの焼却熱や家庭用太陽光発電から生まれた電力を買い取り、LRTの運行電力として使用する取組を行っている。

(5) LRT情報発信

オープンスクエアを常設で造り、市内の商業施設で常に情報発信を行っている。

7 質疑応答

質疑： LRTの導入にあたり市民の反応は。

応答： LRT沿線の土地は5年ほど前から価格が上昇しており、マンションの新規建設も増えている。なかには駐車場を持たないマンションもあり、自動車社会の宇都宮市で特に若年層に需要がある。旧住民からは固定資産税が上がり困るといった話もある。LRTから離れた地域では無関係という人や反対の意見もあるが、全体としてはよいと捉えている。

質疑： LRTとコミュニティバスの連携で市内バス会社、タクシー会社に影響が出ると思うが、その調整はどうするのか。

応答： 地域内交通で地区から外に出られないというのはバス会社やタクシー会社への配慮で、地域内交通は運賃が安くて便利なので、その他の面でバスやタクシーより不便な面を作らないといけないのであえて不便にしてる。地域公共交通

会議という交通事業者が全員集まる会議があり、そういった場で議事として諮ったうえで、承認が得られた場所だけ運行を開始している。

質疑： テレビ報道でLRT反対運動を知ったが、今の状況は。

応答： LRTに限らず、公共交通ではどのような事業でも反対される意見があるのは当然だと思っている。反対運動については、そういった組織と会があるというのは認識しているが、この事業が止まるわけではなく、その方たちの反対により事業が遅れているということはない。

質疑： 地域内交通の自治会支援金とあるが、自治会の負担はどのくらいなのか。

応答： 地区にもよるが、登録料が多いと思う。登録者に年会費として払ってもらっている場合や自治会費からいくらか持ち出しているところもあるが、市が指導する部分ではないので各自治会に任せている。

質疑： あくまでも自治会加入者からのみ徴収しているのか。

応答： 地域内交通は自治会未加入者でも利用できるが、自治会加入者は1回300円だが、未加入者は500円と差をつけている運営しているところが多い。

質疑： 団地があり高齢化が進んでいる場所があると聞いたが、そこにLRTは通らないのか。

応答： 宇都宮市のネットワークは需要に応じて効率的に交通手段を配置していきたいということで、大量輸送が必要な場所はLRT、中くらいの場合はバス、少ないところは地域内交通と分けている。全体を網羅できるようネットワークを作っている。

質疑： 地域内交通について、自治会で運営しているとのことだが大変ではないか。

応答： 自治会とは別の運営組織があり、検討開始から導入まで2～3年期間を要している。市内でも広がっている事業なので、検討を始めれば近くに運行例があるので、イメージが持ちやすいという意味では宇都宮市は有利だと思う。

質疑： 民間のバス会社は市内に何社あるのか。

応答： 2社あり、関東自動車とJRバス関東でシェアの98%は関東自動車で残り2%がJRバス関東になる。

質疑： 路面電車とLRTの違いは。

応答： 明確な違いはないが車両が低床で、バリアフリーで乗りやすいという点がある。

質疑： 富山県のLRTに乗ったことがあるが、そこと同じなのか。

応答： デザインの違いはあるが基本的には同じになる。

質疑： LRT事業について、近隣他市にもつなげてほしいという話はあるか。

応答： 各方面では自分の市まで延ばしたいという話や、線路を延ばせなくてもバスをLRTに向けて増便し、乗り継ぎしやすくしたいという話は聞いている。

質疑： 何年前から計画していたのか。

応答： 最初に研究が始まったのは平成5年で、当時は県が中心に検討を進めていたが宇都宮市が主体になり、本格的に動き始めたのは平成24～25年頃になる。

質疑： 現県知事は前宇都宮市長だが、県知事はこの事業に大変理解があるのか。

応答： 検討は現県知事の市長在任前から始まっていた。今回の事業には県から補助金もいただき、理解を得ている。

質疑： L R Tの運営主体は市が業者に委託するのか。

応答： 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律で決まっており、施設は行政が整備し、運行は民間が行う。市も出資している第3セクターの宇都宮ライトレールが運行する。運行は委託ではなく、宇都宮ライトレールが施設や車両の賃借料を支払い、市から会社が借り、運賃を稼ぎ支払いを行うという形になる。

質疑： 第3セクター方式が多いのか。

応答： 必ずしもそうではないが、市が提示する基準を満たしたのが宇都宮市の場合はそのしかなかった。

質疑： I CカードはSuicaも兼ねているということだが、どのようにシステムの開発を進めてきたのか。

応答： 地域連携 I Cカードという J R 東日本の商品で、宇都宮市のために J R 東日本が開発してくれたもので、市やバス事業者が相応の負担金を払っている。

質疑： 独自サービスを加えるというのは、負担金を支払えば簡単に行えるのか。

応答： システムの開発費用を払えばだと思いが、独自サービスの部分は市が全額負担している。

質疑： デマンドタクシー導入に当たっての車両購入費はどうしているのか。

応答： 地域運営組織からタクシー会社に委託するので、協議会等が車両を持っているということではない。車両の減価償却も含め、委託料として地域からタクシー会社に毎年支払っている。

質疑： 年間の予算はどのくらいなのか。

応答： おおよそ1,200万～1,500万円だと思う。

8 委員長所感

所沢市は現在、人口減少や少子・高齢化社会が進む中、自動車の依存を減らし公共交通の利用拡大を検討している。視察先の宇都宮市では同じ状況下、先んじて公共交通ネットワーク事業の再構築の検討を実施している。

これまでの公共交通は、南北には J R 線があり充実しているが、東西は路線バスの宇都宮駅への乗り入れが主な手段であったところ、そこに L R Tを整備することで、路線バスの始発・終点を L R Tの各駅に分散することができ、人の流れを変え渋滞緩和など、効率的に移動できるしくみを考えた。また、少人数の移動を地域内交通という考えで、ジャンボタクシーなどによる定時定路方式やデマンド方式で補うとの事である。

今回の視察は、特に公共交通のネットワークや地域内交通の考え方など大変、参考となるものになりました。