

新都市拠点整備及び公共交通対策調査特別委員会

管外視察報告書

平成24年1月19日~20日

委員長 佐藤成子

★埼玉県北本市 1月19日(木)

『オンデマンド交通システムを利用した公共交通について』

総合政策部 政策推進課 三橋 浩範 政策推進担当主幹

北本市は、埼玉県の中心から少し東に位置する人口7万人余り。北本駅から半径3キロ圏内にほとんどの地域が含まれるコンパクトな市で、街の中で一番標高の高い処が30mの平坦な地形だ。緑にかこまれた健康な文化都市~共に緑を守り、助け合い、学びあうまち~を掲げ市政40周年を昨年迎えた。この秋から新庁舎建設に着手予定。さて、公共交通は、駅西口からは、有名な北里研究所メディカルセンター病院や自然観察公園等への路線バス。また、隣接・鴻巣市や吉見町の道の駅へのコミュニティーバスなどが駅西口に乗り入れている。又東口からは、工業団地や高等学校へ向かうバス、大型マンションの独自バス、関東グリコ株式会社への路線バスがあり、今後、グリコの工場がこの地へ集約されるとのことで、一層充実さ

れると思われる。北本市には、民間4社が運営する8本のバス路線があり、また近隣のバスやコミュニティーバス等も運行されているし、その上、デマンドバスが市内全域を走行している等、公共交通は大変恵まれていると言える。8本のバス路線のうち不採算路線は1本のみで、そこに市は600万円の補助をしている。更に、オンデマンドで、交通空白地域（路線バスから外れた市街化区域）や不便地域をカバーしている。平成21年にデマンド（東京大学オンデマンドシステム使用）のテスト運行をし、22年に実証運行、23年に本運行を開始したとのことだ。運行車両は8人乗りのワゴン車2台と4人乗りの普通車1台で運転している。運賃は市内300円均一。運行時間は朝8：30から夕方5：30まで。コミュニティーバスと違って、ドアtoドアで利用でき、時間もほぼ時間通りの運行で、好評な様子。今後の課題は①1人での利用が大半で、乗り合いになっていない。②事業者の収入が一定の為、インセンティブが働かない。③常に使う人がいる様子で、バスのない地域の人を優先してほしいとの声や、利用者の中で病院の診察等帰りの予測が出来ない場合の利用が困難の声が出ている④今のところ収支率20%前後で、利用者は、高齢者60%、通院40%だ。使用目的の拡大を。

《委員の所感》

- ★市民ニーズに応えた先行的対策は、人口減少社会の先を見据えたまちづくり政策だ。
- ★高齢社会には、デマンド交通は必要不可欠な乗り物だ。
- ★導入には、既存公共交通との整合性を綿密に予測検討する必要がある。
- ★総合的な都市計画を先に行わなければならない。
- ★実施に当たっては、地域に協議会を立ち上げ、話し合いを進めていくことだ。
- ★静岡のように中山間地を含めた全域交通システムの確立が必要な場合は、市街地周辺のみではないので、かなり無理だ。エリア別、拠点分散型のシステム対応が必要。
- ★バス路線が非常に充実していると感じた。更に、新たにデマンドを導入するのは、市の交通に対する認識の違いだと思う。
- ★デマンドは参考にならないと思う。むしろ地域運営のコミュニティーバスを考えた方がいいと思う。
- ★システムがシンプルで、車両と予約システムがあれば実施可能に思う。

★これまで聞いていたシステム導入費よりもかなり安価だ。

★なにしろ、利用者の使い勝手のいいシステムにしてほしい。

市当局の交通政策の考え方にかかっている。交通空白区をなくすためには、デマンドシステムの導入は欠かせないものだ。但し、運営する人の育成がまず必要だ。

★栃木県宇都宮市 1月20日（金）

『新交通システムの導入に向けた取り組みについて』

総合政策部 交通政策課 交通政策課 渡邊 義行係長

新交通システム推進室 大門 和則室長

宇都宮市は北関東最大の都市（中核市）で、東京から100km、県のほぼ中央に位置している。市内を東北新幹線、東北自動車道、鉄道各線が貫通する交通の要衝になっている。電気を始め、このあたりの最大の工業都市。2007年、隣接の2町を編入し、北関東初の50万都市になった。現在、市の施策で“ネットワーク

型コンパクトシティの形成”“中心市街地活性化の推進”“公共交通ネットワークの充実”“宇都宮ブランドの推進”等主要プロジェクトとして進められている。さて宇都宮市の公共交通について。平成5年ごろから、大規模工業団地の造成やテクノポリスセンター地区の宅地造成開発が始まり、交通量が増大。県や市、宇都宮市街地開発組合との共同での、新交通システムの研究がスタート。その後、12年ごろから市が主体となって、「新交通システム導入基本方針」を策定し、LRTを基本としての検討を始めた。15年には「導入基本計画」を決定し、そのルートを、基本方針に、宇都宮駅西側の3キロメートルを追加した東西15キロメートルへ、LRT導入検討・実現に向けての課題を提示し計画を進めることになった。まず、導入に当たっては、市民の理解が不可欠。そこで、「うつのみやが目指すまちづくりと公共ネットワーク」のパンフレットを作成し、市内全戸配布を行い市民の意見を収集した。又21会場でオープンハウスを開催し(4400人来場)市民の理解を図った。さまざまな意見はすべて、ホームページで公開された。

宇都宮の公共交通のネットワークのイメージは、LRT等の基幹

交通が東西に走り、その各駅から、循環バスや地域内バスが結ばれる。効率的に繋がる事で、公共交通空白区・不便地域が解消される。これは魚の骨にたとえられてフィッシュボーン型公共交通体系と呼ばれている。当初モノレールでの検討もあったようだが、LRTでの検討に切り替わり、総事業費は383億円を見込んでいる。

この東西軸の交通需要は確実で、西側の市街地、東側の工業団地を結び、朝夕のラッシュの解決に繋がる。

現在清原地区は公共交通空白地区だが、デマンドバスが運行されている。今後、郊外のバス路線空白地区、13か所全域に、地域内交通を運行させるべく運行の準備をしているとのことだ。このように、宇都宮市は、まずまちづくりの視点が明確で、それぞれの地域に応じた公共交通を総合的に進めている。市民が納得しやすい形である。

《委員の所感》

★紆余曲折はあったものの、決定から10年かけてようやく実現に漕ぎつけている。

★LRTを走らせればすべてOKのようなイメージだが、導入に

は都市部への車の乗り入れを、変えていかなければならない。投資効果も十分考えなければならない。

★静岡市の先達として、“LRT導入でまちづくり”の先をしめてほしい。

★憶測・推測の域を超えた説得力をもって、市民の理解を得なければならない。財政的に厳しい事業展開のなかだけに。

★導入により期待される効果も“だからこうなる”と言う具体的、説得力のある提示と産官住一体の体制づくりが必要だ。

★まちづくりの視点が明確だ。静鉄電車を活かさない手はない。

★慎重に、真に、市民ニーズに適合する新交通システムを選択すべきだ。安易に流行に流されてはいけない。

★コンパクトシティーには適合性が良いが、現在の静岡市の都市の広がりには適合しない。だから、I R T導入はむづかしい。

★もっと慎重な調査研究及び市民説明をすべきだ。

★宇都宮と静岡市は似たような困難な部分がある。

★費用対効果・敷設路線コース、利用者数の見込み・道路交通との調整等静岡市にL R T導入するには、解決すべき問題が多い。

★宇都宮市の導入目的が明確化している。それは、東西の基幹交

通を充実させることだ。

★静岡市で導入ルート案が示されたが、それが、今あるどういう課題解決になるのか、目的を明確化すべきだ。

L R T導入が、これからの静岡市の都市ビジョンとして、なぜ必要なのか、それが何を齎すのか、当局側の説明が足りない。

我が市の交通政策全般について、熟考し、英知を結集し施策を遂行すべきだ。