

## 知ろう! 乗ろう! とちぎの公共交通



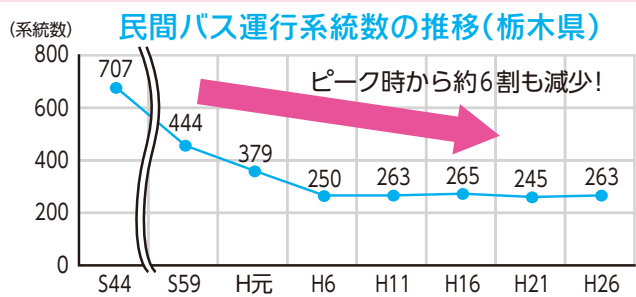
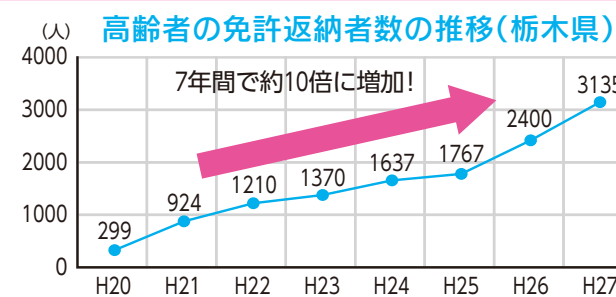
県では、「すべての人にとって安全・安心・快適な移動手段の確保」を目指し、一人ひとりのニーズや地域の実情に応じた、より効果的で効率的な公共交通ネットワークの実現に向けた取り組みを推進しています。今回は、県が行っている公共交通の維持・充実に向けたさまざまな取り組みや、宇都宮市と芳賀町が導入を進めているLRTについて紹介します。

### “とちぎの公共交通”の今

高齢化の進行や、高齢者による自動車事故が増えているため、免許証を返納する方が年々増加しています。運転ができない高齢者や子どもを含め、公共交通を必要とする方が、容易に移動できる交通手段を確保することが必要です。

マイカーが普及したことにより、鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者が減少したことで、特にバス路線の多くが廃止になり、運行系統数が減少しました。その結果、さらに公共交通の利用者が減少するという悪循環に陥っています。

- すべての人が安全・安心で快適に暮らすことができる地域社会を築いていくため、また、未来の子どもたちや自分自身の老後のためにも、皆さんの生活を支える公共交通を維持・充実させていくことが重要です。
- そのためには、交通事業者、国、県、市町が連携して取り組んでいくとともに、県民一人ひとりが自家用車に大きく依存した生活を考え直し、少しでも公共交通を利用するライフスタイルに転換していくことも必要です。



### 県は市町と共に“公共交通”の維持・充実に取り組んでいます!

#### 鉄道

交通ネットワークの大動脈。通勤・通学などの暮らしの足であるとともに、県の産業・観光を支える大切な移動手段です。

##### ●第三セクター鉄道への支援

本県には、地方自治体と民間が出資してできた第三セクター鉄道が3社3路線あり、生活・観光路線として重要な役割を果たしています。県では、レールやトンネルなどの設備整備や、経営安定化のための支援を行っています。



ホームの修繕(わたらせ渓谷鐵道)

##### ●鉄道駅のバリアフリーに対する支援

高齢者や障害者の方などの安全性、利便性の確保のため、エレベーターや多機能トイレの整備などといった、鉄道事業者が行う駅のバリアフリー化を支援しています。



鉄道駅のバリアフリー化

#### 路線バス

駅と地域の拠点や、地域の拠点同士などを結び、通勤・通学、通院などの日常生活に欠かすことのできない移動手段です。

##### ●路線バス事業者・市町への支援

地域住民の日常生活を支えるバス路線の維持確保を図るため、県では、路線バス事業者や、コミュニティバスを運行する市町に対して、支援を行っています。



那須塩原市コミュニティバス「ゆーバス」

##### ●利用環境の整備に対する支援

高齢者や障害者の方も含め、誰もが利用しやすい環境になるよう、バス停への屋根やベンチの設置のほか、ノンステップバスの導入など、利用環境の整備を支援しています。



ノンステップバス(関東自動車)

#### デマンド型交通

路線バスが走らない地域を補うもので、地域内の駅やスーパー、診療所などの施設を目的地とし、利用者のニーズに応じて柔軟に運行する身近な移動手段です。

##### ●運行を行う市町への支援

地域内の移動手段を確保するため、県では、デマンド型交通を運行している市町に対して、支援を行っています。



予約を受けて運行  
デマンド型交通のイメージ

##### ●生活交通ネットワークの再構築への支援

使いやすいルートやダイヤを設定するなど、効果的・効率的な運行となるよう、市町が行う生活交通ネットワークの改善・充実のための取り組みに対して、支援をしています。



茂木町デマンドタクシー「めぐるくん」

# 県は宇都宮市・芳賀町が進めるLRTを支援します!

## ●LRTとは?

宇都宮市と芳賀町が進めるLRT (Light Rail Transitの略) は、一度に多くの人を、速やかに時間通り運ぶことができる次世代型の路面電車システムです。県央地域の東西基幹交通として、その沿線地域だけでなく、周辺市町の各地を結ぶ路線バスやデマンド型交通などとも連携することで、広域的な公共交通ネットワークの実現に大きな役割を果たします。また、バリアフリー対応で、すべての人に優しい乗り物です。



LRTの車両イメージ(福井鉄道)

## ●LRT計画沿線の工業団地群

LRT計画の沿線には、鬼怒川左岸地域の工業団地群(清原工業団地、芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地)があり、世界規模の企業が多く立地するなど、本県の産業活動を牽引しています。



内陸型工業団地として国内最大級の清原工業団地

LRTの導入により、交通環境が改善され、公共交通ネットワークが充実することで、鬼怒川左岸地域に立地する企業の競争力が高まるとともに、県内各地に立地する関連企業への幅広い経済波及効果なども期待できます。

※鬼怒川左岸地域の工業団地群の規模

- ◆従業員数: 約3万5千人 → 県内の工業団地全体に占める割合: 約29%
- ◆製造品出荷額等: 約1兆4,200億円 → 県全体に占める割合: 約17%

## ●とちぎの未来を切り開いていくために...

誰もが住みやすく、活力に満ちた地域社会にするためには、将来にわたって持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークをつくる必要があります。

県では、そのネットワークの軸となるLRTを含め、鉄道、バス、デマンド型交通など公共交通の充実に向けて、各種支援策に取り組んでいきます。

## LRT導入後の公共交通ネットワークのイメージ



鉄道やLRTなどの“基幹交通”と、路線バスやデマンド型交通などを効率的につなげることで、公共交通空白・不便地域を解消し、誰もが容易に移動できる社会を目指します。

LRTは、県民の皆さんはもとより、国内外からの来訪者の方々にとっても、魅力的な交通手段で、栃木県に元気をもたらし、「選ばれる“とちぎ”」に向けて大きな力となることから、県としても支援していきます。



## LRTと車やバス等を連携させることが成功のカギ! デュポン株式会社 宇都宮事業所 田中 雅明 所長



LRT計画沿線の清原工業団地内にある「デュポン株式会社宇都宮事業所」。所長である田中さんに、LRTへ寄せる期待やご意見などについて伺いました。

**Q** 現在の貴社の通勤形態はどのような状況でしょうか。

**A** 平成25年に全従業員約300人に通勤意識調査を行いました。ほとんどの従業員が自家用車通勤をしていましたが、そのうち3割は、他の交通手段がないために自家用車通勤をしていることが分かりました。仕方なく自家用車通勤をしている方が意外と多いというのが感想です。

**Q** LRTに何を期待しますか。

**A** LRTを核として、バス等の乗り継ぎ拠点、駐車場などが整備され、さらにそれらへの交通手段を整えることで、車を持たない子どもや若者、お年寄りも容易に移動できる街になることを期待しています。

**Q** LRTの成功に不可欠なものは何でしょうか。

**A** LRTと車やバス、タクシー等をいかにスムーズに連携させるかに懸かっていると思います。バス等の乗り継ぎ拠点や沿線に駐車場を確保することで、他の交通手段がないために車通勤している人や運転に不安を感じながらも運転せざるを得ない高齢者、タクシー利用者などにLRTを利用してもらえるのではないのでしょうか。

**Q** LRTは県民にとって身近な移動手段となるのでしょうか。

**A** 市の中心部までは車で通勤したくないが、LRT沿線の駐車場に車を止め、LRTに乗り換えて通勤したいという需要は多いと思います。また、通勤・通学で、JR宇都宮駅や市の中心部まで送迎していたのが、LRTの停留場までの送迎で済むとなれば、家族の負担軽減にもなると思います。こうしたことなどから、住民の身近な足になるのではないのでしょうか。

また、LRT沿線では、バスケットボールの「リンク栃木ブレックス」やサッカーの「栃木SC」、プロ野球、自転車ロードレース、マラソン大会などのわくわくするようなスポーツイベントがあり、LRTでアクセスすれば、駐車場の心配をせずにイベントを存分に楽しむことができると思います。こういったイベントなどを通して、沿線以外の県民にとってもLRTは身近な移動手段になるのではないのでしょうか。

## コンパクトなまちづくりの実現を目指し、LRTを導入! 富山市 森 雅志 市長

富山市では、人口減少や超高齢社会といった課題を解決するため、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを目指そうと、平成18年にLRTを導入。当時の経緯や現在の状況などを伺いました。



**Q** LRTを導入した経緯について、導入当時の状況をお伺いします。

**A** 市長に就任した平成14年当時、人口減少と超高齢社会の課題の大きさに愕然としました。車一辺倒から公共交通も使った暮らしに変えていかないと、高齢者が車を利用できなくなったときには、市民生活が立ち行かなくなると思いました。

**Q** LRTを導入した狙いは何でしょうか。

**A** これまでの拡散型のまちづくりをやめないと、都市の持続性がないと気が付きました。富山市では、一極集中型ではなく、公共交通を活性化させ、その沿線に居住や都市の諸機能を集積する「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」を目指すことにしました。その実現に向けて、①公共交通の活性化、②公共交通沿線地区への居住促進、③中心市街地の活性化の3本柱を掲げ、核となる事業として、全国初の本格的なLRTの整備に挑戦しました。

**Q** LRTを導入した結果、どのような効果が現れましたか。

**A** LRTの導入に当たり、公共交通利用者減少の悪循環を断ち切るため、全車両と全停留場のバリアフリー化や高頻度での運行など、利用促進につながる取り組みを行いました。これらが功を奏し、LRT導入前と比べ、昨年度までの平均利用者数が平日で2.1倍、休日で3.4倍へと増加し、高齢者の外出機会の創出にもつながっています。

**Q** 公共交通とそれによるまちづくりについて、今後の課題は何でしょうか。

**A** 現在進めている、富山駅高架下での路面電車の南北接続を完成させることが、最大の課題です。完成すれば、人の流れが劇的に変わり、中心市街地への来訪者が増えるとともに、路面電車の利便性が高まることにより沿線の居住人口が増え、本市が目指すコンパクトなまちづくりを推進できると考えています。



富山市内を走るLRT(富山地方鉄道)