

(1) 広域的な交通対策について

想定課題

国会等が移転してきた場合、県内外から相当の交通需要が予想されるが、隣接県も含めた広域的な交通ネットワークはどうすべきか。

対応方向

栃木県では、県の総合計画である「とちぎ21世紀プラン」において、新世紀における県土づくりの基本的な方向を示しています。それは「全国や海外を視野に入れた広域交流の中心『国土交流拠点とちぎ』として成長していく」というものです。そして、そのために、地域間の交流と連携を支える県土の基盤（コリドール・ネットワーク）を一層強化・活用していくとしています。この「国土交流拠点」という考え方は、まさに国会等移転における新都市づくりの考え方と合致するものです。

栃木県には、JR東北新幹線、JR宇都宮線、東北縦貫自動車道、国道4号など縦の基幹的な交通軸（センターコリドールに相当する）が既に整備されており、国会等の移転に伴う初期の段階における広域的な交通ネットワークは、概ね現状の交通基盤で対応できると考えます。

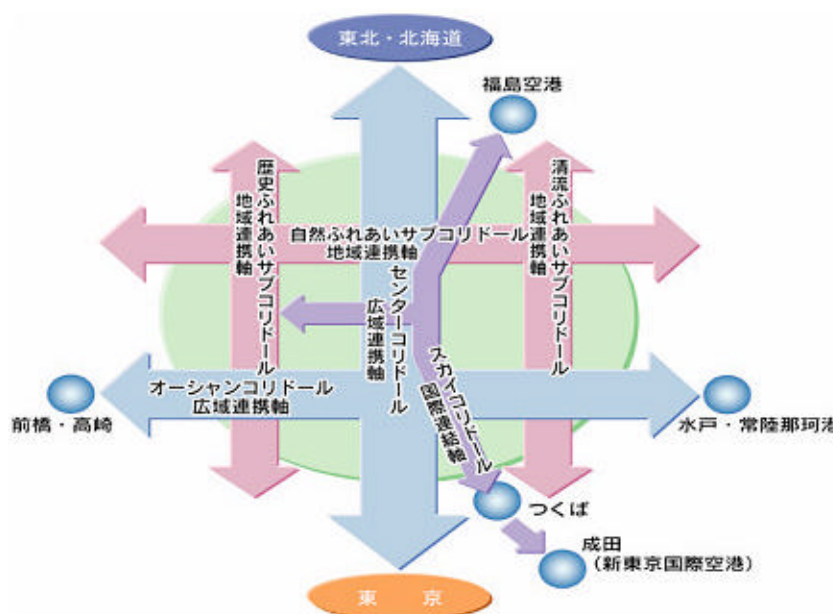
国会等移転の成熟段階における広域的な交通体系については、既存の高速交通網の強化も含め、新都市の規模及びその機能の配置などを踏まえた長期的視野にたった検討を行い、新都市の成長にあわせて段階的に整備していく必要があると考えます。

また、新都市は国際政治都市として世界に開かれた都市となるわけですから、空の玄関口である空港や海の玄関口となる港湾との円滑な連絡を確保することが重要です。国際政治都市としての新都市の主な玄関は福島空港となりますが、広く世界に開かれた都市となっていくためには、成田空港や羽田空港、さらには民間共用化の方向が決定されている百里飛行場へのアクセスを強化する必要があります。また、常陸那珂港、日立港、いわき港あるいは日本海側の新潟港などへのアクセスを強化することも重要です。このため、北関東自動車道の整備促進に加えて、東部広域幹線（清流ふれあいサブコリドール）や北部横断広域幹線（自然ふれあいサブコリドール）などの整備が必要になってくるものと考えます。

「国土交流拠点とちぎ」の概念図



コリドール・ネットワーク



[資料] とちぎ21世紀プラン (栃木県総合計画)

(2) 那須地域における交通対策について

想定課題

既存都市を含む各クラスター間の緊密な連携が求められる新都市の交通体系はどうあるべきか。

対応方向

那須新都市は、広大な那須地域の中に既存都市を含む小規模な市街地が分散して配置されるクラスター構造の都市になることから、各クラスターが国政クラスターを中心として相互に緊密な連携が図れる構造とする必要があります。

各クラスターの緊密な連携を確保していくためには、体系的な交通網の整備が必要となりますが、国会等が移転してくることになれば、交通需要も増加することになりますので、現在の自動車交通を中心とした交通体系は見直す必要があると考えます。

また、新都市は環境共生のモデル都市となるわけですから、那須新都市の新たな交通体系の中心となる移動手段は、増加する交通需要に効率良く対応できるものであると同時に、環境負荷低減の観点から、二酸化炭素や窒素酸化物などの排出が少ない低公害型のものとする必要があります。

具体的には、大量輸送が可能で環境負荷の小さい交通施設として、LRTなどの「新しい交通システム」や低公害型バスなどの導入が考えられます。例えば、LRTは既に欧米諸国を中心に導入が進んでおり、「環境首都」とも称されているドイツのフライブルグ市やフランスのストラスブール市などが有名です。これらの都市では、LRTを都市になくしてはならない道路や公園、下水道などの都市施設と同様に捉え、生活者の利便性を高める施設として積極的に導入しています。また、日本でも現在大きな課題となっている中心市街地の活性化を図る手段としても有効に活用されています。

そして、このような環境負荷の小さい交通施設の導入と同時に、それぞれの交通施設が効率的に機能するための公共交通ネットワークを整備していくことが重要であると考えます。

さらに、公共交通を基本としながらも、これを補完するものとして、電気自動車や自転車といった環境負荷の少ない個別の移動手段の利用を組み込んだ、総合的な交通体系を構築していく必要があると考えます。

L R Tの整備事例（フランス・ストラスブール市）



新しい交通システムの例

L R T（Light Rail Transit：軽快電車）

路面電車を新しいシステムとして再生したもの。道路と分離した専用の軌道を走行し、部分的には高架化・地下化を積極的に行う。

モノレール

1本の軌道桁の上をゴムタイヤの車両がまたがって走る跨座型と、軌道桁を走る台車から車体がぶら下がり走る懸垂型とがある。

A G T（Automated Guideway Transit：案内軌条式鉄道）

高架の専用軌道に小型軽量のゴムタイヤ付きの車両を、コンピュータによって運行管理するシステム。最小の間隔で運転し、無人運転も可能。

リニア地下鉄（小断面地下鉄）

リニアモータの採用で車両を小断面化することで、トンネル断面を小さくし、建設費の低減を図ろうとするもの。

H S S T（High Speed Surface Transport：常電動磁気浮上式鉄道）

磁気の吸引力で車両が浮上し、リニアモータで推進するシステム。

都市交通としては巡航速度 100 km/h タイプを開発中。

(3) 都市内における交通対策について

想定課題

国会等が移転してきた場合、交通渋滞や交通事故の増加につながり、生活環境が悪化するのではないか。

対応方向

新たな都市づくりに当たっては、基本的に「脱車社会」に象徴されるような「地球環境と人にやさしい」、「ベストミックス（適正な組み合わせと役割分担）」の交通体系と交通システム運営を目指していくことが重要であると考えます。

国会等が移転してきた場合、交通量の増加に伴って、特に生活道路と周辺都市へのアクセス道路とが重複する場所等において、交通渋滞が発生したり、交通事故が増加したりすることが懸念されます。

このような問題の発生を未然に防止するためには、バス、鉄道、あるいは「新しい交通システム」などで構成する合理的な公共交通ネットワークを構築し、公共交通を優先した交通管理体制を確立した上で、適切な「交通需要マネジメント（TDM）」を行っていく必要があると考えます。

具体的には、市街地の周辺部に整備された駐車場でLRTなどの公共交通に乗り換えて中心部へと移動する「パークアンドライド」や新幹線からLRTなどに乗り換えて中心部へと移動する「ライドアンドライド」のシステムを導入したり、公共交通優先の都市交通管制システムを構築することにより、公共交通ネットワークが有効に機能するよう適切な信号制御を行うとともに、「新交通管理システム（UTMS）」を導入することにより、道路利用者に対して正確な交通情報の提供と的確な経路誘導を行うことなどが考えられます。

また、那須地域の平坦性に着目した場合、自転車を最大限に活用した交通体系を構築していくことも可能であろうと考えます。

例えば、公共交通のターミナルに駐輪場を整備するだけでなく、各ターミナル間におけるレンタサイクルの乗り捨てシステムを併せて導入することにより、自転車利用を促進するといった施策などが考えられます。

このようなソフト面での施策を総合的に推進する一方で、道路の沿道緑化、自転車歩行者専用道路の設置など、生活環境を守るためのハード面の整備を一体的に進めていくことにより、安全で魅力ある交通環境と生活環境をつくっていくことができるものと考えます。

公共交通ネットワークの整備イメージ



[資料]とちぎ21世紀プラン(栃木県総合計画)

TDM (Transportation Demand Management : 交通需要マネジメント)

自動車による道路の混雑を緩和する対策として、生まれてきた考え方で、現在では交通規制だけではなく、自動車以外の交通手段に誘導することも含めた総合的交通対策をいう。同時に、交通混雑の緩和に伴う大気汚染軽減効果も期待できる。

時差出勤の導入

都心への車乗り入れに賦課金

パークアンドライドの導入と施設設置

相乗りの条件整備

使いやすい便利な公共交通機関の導入

交通対策と連動した土地利用開発許可制度の導入等

UTMS (Universal Traffic Management Systems : 新交通管理システム)

光学式車両感知器(光ビーコン)を通じた個々の車両との双方向通信により、ドライバーに対してリアルタイムの交通情報を提供するとともに、安全運転支援、緊急時対策、旅客・物流の効率化を含めた交通の流れを積極的に管理することによって、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すもの。

(4) 空港へのアクセスについて

想定課題

国会等移転審議会の答申では、福島空港の活用を前提として栃木・福島地域が移転先候補地とされたが、成田や福島空港へのアクセスはどのように確保するのか。

対応方向

国会等の移転先となる新都市には、国内における政治行政の中心としての役割に加えて、国際政治都市としての役割が求められますが、この役割を果たしていくためには空港の存在が不可欠です。

国会等移転審議会では、移転先候補地の選定を行う過程で、移転先候補地の新都市のイメージを描いていますが、栃木・福島地域においては、那須地域に国会都市を想定し、福島空港を空の玄関口として位置付け、国会都市と福島空港とのアクセス性をより高めるために、東北新幹線から分岐する「新しい鉄軌道」整備の方向を示しています。

福島空港の活用とアクセス強化という国会等移転審議会の考え方は、これまでの県の考え方と合致するものですが、那須地域から福島空港へのアクセスは、東北縦貫自動車道やあぶくま高原道路を利用することにより、現在でも約30分程度であり新都市が国際政治都市としての役割を果たしていく条件は備わっています。さらに、「新しい鉄軌道」を整備することによって、東京、国会都市、福島空港を直結する大量輸送手段が確保できることとなります。また、福島空港は2010年を目途に現在の2,500m滑走路から3,000m級滑走路を有する空港へとその機能拡充を目指しており、第7次空港整備7ヶ年計画においては、利用状況等をもて整備を図る方針が示されるなど、国際空港としての機能強化が期待されます。

一方、海外とのアクセスについて、国会等移転審議会は新東京国際空港（成田空港）の利用が不可欠との考えを示しておりますが、この点については、県の総合計画「とちぎ21世紀プラン」に位置づけられているスカイコリドールを実現することによって、新東京国際空港へのアクセスはもちろん、第7次空港整備7ヶ年計画で民間共用化の方針が示されている百里飛行場へのアクセスをも強化することが可能であると考えます。

なお、県内での新たな空港の整備については、その必要性を含め、長期的な視点から検討していくことも必要であると思われま

スカイコリドール

地域間の連携・交流を進める「国土交流拠点とちぎ整備構想」の一部。スカイコリドール（国際連結軸、コリドールは地域の連なり）として（首都圏中央連絡自動車道や鬼怒テクノ通り等を活用）成田、つくば、宇都宮、日光が直結され、さらに、宇都宮から福島空港へと結ばれ、最新の科学技術や産業、文化、観光の国際的な連携・交流が展開される。

