

## 第2回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」結果概要

○日 時 平成25年12月17日（火）午後1時30分～3時00分

○場 所 宇都宮市役所本庁（16階）16中会議室

- 内 容
- 1 開会
  - 2 あいさつ（森本委員長）
  - 3 議題
    - (1) 運営の採算見込みについて
    - (2) 従業者アンケート調査について
    - (3) LRTの整備効果について
  - 4 その他
  - 5 閉会

### 【主な発言の要旨】

#### 3 議題

##### (1) 運営の採算見込みについて

###### 【事務局】

- ・ **資料1**説明

###### 【森本委員長】

- ・ 皆さまのほうからご質問、ご意見をお受けしたいと思うが、いかがか。

###### 【行政アドバイザー】

- ・ **資料1**，3ページの運営費の試算のところ、民間軌道事業者の平均実績原単位というのは、全ての民間事業者の実績原単位を単純に足して平均して原単位をつくったのか。確か十数者、民間軌道事業者があったかと思うが。また、その後ろに、軌道と鉄道の両方を有する事業者2者と書いてあるが、この2者だけを抽出して原単位をつくった上で、その2者の実績原単位を最大と最小にしているように見えるが、他者の数字がこの間に入ってくるということであれば、これの表現は少し直したほうがいいかと思う。この資料の作成方法について、もう一度説明をお願いしたい。

###### 【事務局】

- ・ まず、**資料1**，2ページの要員数の算定については、民間軌道事業者5者の平均を用いている。これは、軌道事業のみを運営している事業者が5者あり、その5者を対象にしたものである。国内で19の軌道事業者がある。その中には、鉄道事業と鉄道・軌道両方の事業を営んでいる事業者、また、1つの路線で軌道事業部分と鉄道事業部分が存在する事業者がある。この5者というのは、軌道事業のみを運営している5者ということで抽出したものである。
- ・ また、経費の算定については、軌道事業者10者の平均値を用いている。こちらは、先ほどの5者に加え、鉄道事業も運営している事業者を加えている。ただ、その中でも、例えば実態として軌道事業ではなくて鉄道事業になっている、京阪電気鉄道などを除いて10者ということで、対象とさせていただいたところである。

### 【行政アドバイザー】

- ・ 福井鉄道と広島電鉄を抜き取ったときに、この数値が 10 者の中のどの辺の位置にあったのかというのは、いかがか。

### 【事務局】

- ・ 福井鉄道と広島電鉄については、1つの路線の中で鉄道部分と軌道部分の両方を有しているという中で、今回、広島電鉄と福井鉄道を抽出した。

### 【行政アドバイザー】

- ・ 数値自体は、民間の平均に比較的近いということか。

### 【事務局】

- ・ 経費で見ると、鉄道事業者のほうが割高の傾向になっている。また、人件費については、それぞれの事業者のサービス内容によってかなり異なってくる傾向が見られる。例えば広島電鉄では、グリーンムーバー1編成に運転手と車掌が必ず乗車している。こうしたところで、人件費等については、そのサービスの内容によって変わってくると思っている。

### 【行政アドバイザー】

- ・ 経費の算定のところを見るとよく分かるかと思うが、福井鉄道と広島電鉄との間でコストの内訳が非常に大きく異なる。なぜそういうことが起きているかという点、[資料1](#), 5ページに出てくるように、原単位をそれぞれ営業キロであったり車両走行キロであったり、そういうところでそれぞれの鉄道会社の特性が出てくると思う。鉄道の車両数に応じて従業員の数なども変わってくるので、私が確認した範囲では、車両数が福井鉄道と広島鉄道で10倍ぐらい違う。そうすると、コスト構造の傾向というのが変わってくると思う。
- ・ 今回、宇都宮を対象にした場合、どういうところの事業者の形態が予測するに当たってより妥当かというところを見る必要があるのではないか。この数字を見ると、そういう印象を持った次第である。感想という面で話すと、まさにその原単位の考え方について、今のほうでお考え等があれば、説明をお願いしたい。

### 【事務局】

- ・ 確かに事業者によって、車両の数の違い等で、原単位にしたといっても、実は各者で随分原単位の値が違ったりしている。よって、そういう面も踏まえて、もう少し精査したいと考えている。この宇都宮の路線長なり車両数なりに適しているのは本当にどこかというあたりについて、更に精査していく。

### 【荒川委員】

- ・ まず、先ほど説明があったところを補足すると、人件費については、一番マキシマムが広島電鉄で、一番安いのが福井鉄道。その平均なので、一人当たりということで見ると、大体そのような形になっていると考えてほしい。
- ・ [資料1](#), 3ページ(2)の経費については、ある年に保線に相当お金をかけたりしており、保守管理費についても、経年で見るとだいぶ凸凹がある。そういうことを踏まえつつ、全体的な傾向を見ると、やはり鉄道事業としてやっている事業者の運送費、保守管理費の合計の金額は、軌道事業としてだけやっているところに比べると、比較的高い傾向があるので、先ほど述べたように、宇都宮で行う軌道事業がどのレベルに一番合ったのかということについては、今後検討を要するところだが、ここでは、鉄道と軌道を持っている広島電鉄と福井鉄道というところを、安全側に見るために設定したものである。
- ・ そのため、これを見て分かるように、広島電鉄が2億8,900万円、福井鉄道が2億6,800

万円。実は軌道をメインでやっている事業者も含めての平均は、福井鉄道よりも低い。そういうところに平均値があるということである。

- ・ そこで、(1)のほうの件費については、ミニマムを福井鉄道、マキシマムを広島電鉄。そして、経費のほうについては、ミニマムを、軌道事業としてやっているところの全体平均の2億4,400万という民間平均。最大は広島電鉄ということで、安全側にとっていると理解してほしい。

#### 【望月委員】

- ・ **資料1**、1ページで通勤バスの運行状況調査から、前提のピーク率を55%に想定しているという話だが、事業者が特定できているので、その事業所がどのような勤務形態になっているかによって、ピーク率は、実態調査をしなくてもある程度想定はできると思う。
- ・ 要するに通勤バスの運行状況であるから、通勤バスを利用されている方が車を利用している方と同じ勤務状態なのかどうかはよくわからないが、そのところも含めて、確かな前提条件を置いた上での55%にしないと、このところでピークの車両の数が全部決まってしまうので、前提条件をしっかりと整理しておいていただきたい。
- ・ また、この数字がいいのかどうか判断できないが、そのところをいろんな観点からチェックし、ピーク率というのを、前提条件に置いていただきたい。

#### 【森本委員長】

- ・ おっしゃるとおりである。この場所は、フレックスタイムが入っているため、かなり需要が変動する可能性があるということを出している数値だと私は理解しているが、事務局から説明はあるか。

#### 【事務局】

- ・ おっしゃるとおり、今回かなり高いピーク率となっている。今後、この後の議題として出てくるが、従業員のアンケート調査によって実態に近い数値を把握していきたいと考えている。そうしたことによって、併せて今回の運転計画等についても精査していきたいと考えている。

#### 【荒川委員】

- ・ 1つだけ補足すると、一番収益が上がる形というのは、比較的ピーク率が小さくて、一日中ずっと乗っていただけという形が一番採算性としてはよくなる。今回の55%というのは、事務局の中でも相当議論があったのだが、比較的採算面では厳しく、朝にたくさん乗っていただいて昼間はあまり乗っていただかないという安全側の条件に立って、数字を出している。

#### 【坪川委員】

- ・ 情報が古いかもしれないが、私は2010年まで本田におり、本田技術研究所では、できるだけ地域の方々にご迷惑をかけたくないということで、企業バスとかフレックスも、通常一般的なのは10時から3時の5時間がコアタイムであるが、本田は1時間という超フレックス仕様でやっており、できるだけ仕事に影響がない範囲でばらついて出勤してほしいというようなことで進めていた。

#### 【行政アドバイザー】

- ・ 2点ほど伺いたいのだが、運転計画の中のピーク時と非ピーク時と、それに伴う車両の運用編成数。こちらはピーク時と非ピーク時等で考慮されたものになっているのかどうかというのが1点目。

- ・ 2点目は、ピーク時、時間帯ではなくて、19の箇所を停留場数で考えられていると思うが、その中でのピーク、非ピークという位置的なもの。それと時間帯の関係。その辺を教えてください。

**【事務局】**

- ・ まず車両編成数については、ピーク時、オフピーク時の時間設定に基づいて編成数を算定したものである。また、ピーク時については、基本的に、バスの利用者については駅から清原工業団地、または芳賀・高根沢工業団地に通勤している方である。そのため、今回のピーク率については、駅から終点までということで、停留場間については想定していない。

**(2) 従業者アンケート調査について**

**【事務局】**

- ・ **資料2**説明

**【坪川委員】**

- ・ **説明資料**、L R T計画概要のところでも少しお話をさせていただきたい。所要時間のところだが、JR宇都宮駅東口から本田技術研究所の北門までが43分ということになっている。これは、企業でバスを出しているのとあまり優位差がない。多少は早いかもしれないが、それほど大きな優位差ではないので、この辺のタイムをもう少し詰めることができないのかを検討していただきたい。
- ・ というのも、最高速が規定されると、タイムというのはそれで決まってしまう、なかなか難しいと思うが、例えば車両のほうの加減速性能を上げることによって、タイムが縮まるということもあろうかと思うので、検討をお願いしたい。

**【事務局】**

- ・ 私どもも、車から転換していただくためには、何より速達性が重要と考えている。今回、最高速度時速40キロの前提の下で算定しているところだが、例えば、その図の中でちょうど中心部、鬼怒川を横断する部分が、実線ではない表示となっているが、例えばこうした新設の区間は速度を上げていくとか、さらには、通勤快速も検討していきたいと考えている。

**【事務局】**

- ・ ご提示しているL R T計画概要の資料は、これまでの基本方針に基づくルートにある停留場について、先ほど述べたように最高速度および表定速度を想定しながら出している。所要時間がもう少し早くなれないかということだが、1つは、今話があったように、大きな丸で描いている、鬼怒川を越える部分だが、ここをもう少し専用軌道化して、速度をもっと上げられるような工夫をするということ。ならびに、朝の時間にもう少し停留場を飛ばして快速化するというようなことがあろうかと思う。
- ・ ただし、これはまだ線形を検討している段階であるため、おおむねこのルートのままで少し飛ばしたらということを見ると、先ほどご指摘のあった本田技術研究所北門という19番の停留場まで、おおむね数分早まるというような値はつかんでいる。

**【森本委員長】**

- ・ 東口からタクシーに乗った場合、すいていて大体30分ぐらい、朝のピーク時で50分ぐらいのイメージである。よって、40分そこそこというのは、大体その間ぐらいになって

いる。工夫によってはそれを少し縮めることが可能であるが、できるだけ時間の優位差が出れば出るほど利用率が高くなるということは大いに想像できるので、こういう検討をしていただければということである。

#### 【荒川委員】

- ・ 軌道法による事業で快速運転というのは可能なのか。運輸局の方で、もしお答えいただけたらと思う。

#### 【行政アドバイザー】

- ・ 特段、軌道法だから快速運転をしてはいけないというものはない。ただ、現実的に全国であるのかと言われれば、ほとんどないという回答をせざるを得ない。福井鉄道で、鉄道と軌道の併用路線という形で、主に鉄道の中で急行運転をしていて、その一部、軌道の中でも2つぐらい停留場を飛ばして運転しているものはあるが、この場合も単に停留場を飛ばしているだけである。ダイヤ上、追い越ししているわけではなくて、運転間隔がもともと宇都宮の設定のように10分間隔とかいう密なものではないので、もともと本数が少ないところで飛ばしているものである。
- ・ 軌道は、ご承知のように閉塞の関係があって、単純に目視で運転しているという絡みがあるので、通常信号等がない。追い越しということが通常考えられないという部分があるのと、この宇都宮市の想定ルートも、ほぼ併用軌道の部分が多いので、まず道路で追い越しは無理だろうという部分がある。この円の部分、先ほどのスピードを上げられないかといったような、専用軌道のところで仮に追い越し設備を造るといっているのであればできなくはないと思うが、その場合でも、法律上は駄目なのかと言われれば、特にないが、国土交通省としても、安全の絡みからは、仮に追い越し設備を造る場合には、どうしてもそこには信号等が必要である。前の車両を追い越しして、その後すぐ行っていいのかどうかという問題など、技術的な面はいろいろ出てくるので、基本、追い越しという形は少し厳しいのではないか。
- ・ もちろん、この後のダイヤの組み方によって、いろいろ考え方はあるのだと思うが、現実的にちょっと厳しいのではないか。

#### 【行政アドバイザー】

- ・ 需要予測とは少し違うが、今回アンケート調査を実施するというので、その中で、自家用車からLRTに転換することをアンケートで調べるのだが、ルート上に県道宇都宮向田線が予定されているということで、その中で、どのぐらいこのLRTによって実際に通っている車が増えるのか。それがもし可能であれば、参考に、数字的に使いたいと考えている。

#### 【森本委員長】

- ・ 道路混雑の状況も含めたお話で、事務局はいかがか。

#### 【事務局】

- ・ 企業ヒアリング、また、これから行う従業者へのアンケート調査の数字を基に、自動車からの転換といったものを算定し、道路交通への影響について検証していきたいと考えている。

#### 【行政アドバイザー】

- ・ 従業者の経路というのは、いろいろな路線を使ってくると思う。少し気にしているのは、宇都宮向田線の交通量がどういふふうに変化するのを見たいなというところである。

**【森本委員長】**

- ・ これは、精査をして、その数値が挙がってきたらまたこれも公表していくという形。それ以外にも、地域住民の方々にも、これを入れたことによって周辺の道路がどうなるのかというところも含めた疑問もあると思う。そういったところも丁寧な説明が必要と考える。

**【岸井委員】**

- ・ 既に議論がされているのかもしれないが、**資料2**、9ページの設問表があり、これに実際に書いていただくわけだと思うが、一番大事そうな問3が、どういう意向かということと従来を数字を確認するということだと思う。その際に、「この間では勤務先からLRT定期利用が全額支給される」、それから「宇都宮駅始発で1回乗車で勤務先に行ける企業バス、路線バスがない」という注意書きだけで大丈夫なのか。
- ・ 今、通勤手当をどうやって払っていらっしゃるのかよく分からないが、今回、こういう経路で移っていただくときには、キャッシュをお支払いになるのか、手当として通勤定期をお買い上げいただいたもので出すのかとか、LRTの駅までの分はどうするのか。その辺りは、前提としてはどうなっていると思えばよいか。

**【森本委員長】**

- ・ まず、この意図を少し説明していただけるか。前半部分には料金の表が書いてあって、ここで「お金は個人にはかかりません」というような設問になっているので、少しご説明いただけるか。

**【事務局】**

- ・ 今回のアンケートについては、工業団地等々の従業者へのアンケートということで、先だって実施した企業ヒアリング等において、通常、企業のほうで、公共交通利用の方には通勤手当という形で支給している。今回、それぞれの方が実際に自動車からLRTに転換する場合、自分で料金を支払うのではなく、その分は、例えば通勤定期分を会社のほうから支給されるという想定をしている。
- ・ 実際、その運賃表の中にあるように、通勤割引40%を想定ということで、定期代分を会社のほうから支給されて、それで利用するという想定をしている。そのため、現実的な形を想定したものである。一般の方であれば、当然、料金を支払って乗るため、実際はこの料金によってかなり抵抗が変わってくると考える。実際の場合には、それぞれ通勤手当として支給を受ける形になるので、そうした前提の下にやることで、より現実的な、確かな調査結果が得られると考えている。

**【森本委員長】**

- ・ アクセス、イグレスはいかがか。

**【事務局】**

- ・ 最初のご指摘のところであるが、基本的に、企業従業者にアンケートをするので、当初は、通勤費が払われているため、本来的にはこういう説明の部分に料金表はいらないと考えていた。しかし、所要時間を出したときに、次に料金をどれぐらいに考えているかということを見てもらうために出している。
- ・ あともう1つ、想定しているアクセス・イグレスの仕方は、トリップチェーンを書いており、それぞれ自宅から目的地までにどのような手段を組み合わせるかという聞き方をしているため、それで手段は分かると考えている。

### 【森本委員長】

- ・ 手段ではなくて、その費用も定期の中に出ると考えてよいかということである。

### 【事務局】

- ・ はい、通勤定期として出ると考えている。

### 【荒川委員】

- ・ **資料2**、4ページには清原工業団地、5ページには芳賀、及び芳賀・高根沢工業団地の一覧表があるが、全体から言うと、従業者数が250人以上の企業にヒアリングを実施してきた。その中では、それぞれの企業のほうで、現在、駅から企業バスを運行している。これに経費がかかっているため、そういった経費が年間いくらかかかっているかということ、既に各企業で計算されている。さらに、自動車通っている方がおられるので、自動車通うことによる通勤手当の支給分も、大体皆さん、大きなところは計算されているという状況である。
- ・ そして、各企業に我々がヒアリングに行ったときに、いくつかから言われたことは、まず、停留場の位置がどこに来るのかということ。そこからまたさらにフィーダーバスに乗らなければいけない可能性があるのかどうかということ、聞かれている。それが1つ。その上で、LRTの料金がいくらになるのか。それと、定期券における割引率がいくらになるのか。あとは、例えば宇都宮の駅まではどういうフィーダー交通で来るのか。
- ・ それらを踏まえて、各企業では、従前の企業バスの運行費プラス自動車による通勤手当と、LRTの定期券プラス駅までまたは停留場から工場までのバスの費用を比較して、経費として節減できるかどうかということを確認したいと言われているので、今の段階でその辺りがどうなっているかということの一つ一つの企業については答えられないが、今後、各企業にお願いしていく中で、そういったところも踏まえて説明をしつつ、検討していきたい。

### 【岸井委員】

- ・ 状況は分かったが、自分が答える立場に立ってみると、今、車で行っていて、通勤費はたぶんガソリン代か何かで出している、駐車場は企業の中にあれば無料かも分からない、いくらもらっているというものと、仮にここで乗り換えたときにいくらかかるのかということ、それをキャッシュでもらえるのか、定期しかくれないのか。少し異なるのではないか。
- ・ まず、いくらもらえるのか、どちらが大きいのかという問題と、それがお金でもらえるのか、定期でしか来ないのかということも違うので、安全側のほうを取りたかったら、お金でやるのではないか。しかし、本当に乗ってもらいたかったら定期で出したほうがよいであろうし、その辺りの整理が必要ではないか。
- ・ 答える側からすると、定期代は4割引になると言われても分からなくて、1カ月いくら出るとかいうのであれば判断ができるが、そうするとお金がもらえと思うのではないか。もらっているお金がガソリン代でいっているのとどちらが安いかなど思いながら、どういう方法を選択しようかと考えそうな気がするので、その辺の答え方にこれはかなり影響するので、安全側を取るのであれば、選ばなくてもしょうがないぐらいの言い方をしてもいいし、必ず乗ってほしいのだということ言いたかったらそういうことでもいいと思う。
- ・ もう1つは、今のは車からLRTに乗り変える場合のパターンだが、企業バスのほうだが、事情がよく分かっていないので教えてほしい。企業バスは全て駅前から出ていて座れ

ているのかどうかとか、様々な経路があつたりするものなのか。企業バスの発着の場所のことである。その辺も、今は全て宇都宮の駅前から出ることによって全部転換するという事になっているが、企業バスで行っている人のサービスは、個人にとって上がるのか、上がらないのか。その辺がもし分かれば、教えていただきたい。

**【事務局】**

- ・ まず企業バスは、JR 宇都宮駅東口から清原工業団地、また本田技術研究所のほうに3社が走っている。それぞれ、先ほど述べたように6時台、7時台、8時台の3時間がピークで、待っている方がいて、乗車人員、定員は50名ぐらいである。乗って、皆さん座った状態で発車する。それで、また次のバスに乗る。次々にそうした形になっている。基本、ほとんどルートが1つもしくは2つぐらいという状況である。
- ・ なお、その3社だが、6時台が3社で630人、7時台が760人、8時台が389人だが、バス停が決まっており、それぞれのバス停に次々にその会社のバスが着いて乗車するというような形になっている。

**【岸井委員】**

- ・ 今回、逆のパターンが起きるかどうかを心配している。今、企業バスで通っている方が、この条件だと企業バスは一切なしにするというときに、車で行こうかというような選択をされる可能性があるのかどうか。それも当然、この中では有りうるという考えでやっているということによいか。

**【事務局】**

- ・ 今回のアンケート調査の前提としては、企業バスは、LRTが入ったときにはないというような前提で行おうとしている。

**【岸井委員】**

- ・ 逆に、条件としては車に逃げるというのもありなのか。

**【事務局】**

- ・ そういうことになる。

**【荒川委員】**

- ・ どちらかというところだと座って行くか、座って行けないかというところだと思うが、それは可能性としてはあるが、極めて少ないと見込んで積算はしている。
- ・ というのは、実は、企業バスのほうは、先ほど述べたが、駅の東口から、基本的にはそれぞれの企業の場所まで行っている。途中1カ所ぐらい寄るときもあるが、ほとんどそこで乗降客は見込んでいない。宇都宮駅とは別に、岡本駅とか他のところからも出ているバスが若干あるが、それはこの中には見込んでいない。つまり、宇都宮駅東口から出ているバスということで、企業の事務所の場所に直接行くバスということを見込んでいないということである。
- ・ なお、実は車で行くとなると、座れるという意味ではよいが、各企業、大きく事業所を構えているため、逆に駐車場から事業所まで徒歩で行かなければいけないという抵抗が発生する。例えばキャノンでは、一番遠い駐車場では20分かかかる。一番遠い駐車場から事業所まで徒歩で20分かかかるため、車への転換は極めて少ないということを前提に、この数字は見込んでいない。

**【岸井委員】**

- ・ 車で行ったらいくらかかるのか、企業バスの場合はどういうふうになっているのかとか、

そういうことを加味してお考えになるのだろうと思うが、その辺の情報をうまく提供しないと、答えが少しゆがんでくるのではないか。

**【坪川委員】**

- ・ 岸井委員の前段の部分のご質問だが、限定される話になるが本田技術研究所と本田技研工業では、定期や車の燃料代も含めて全部給与振り込みになっており、現金で受け取るかたちにはなっていない。

**【岸井委員】**

- ・ 振り込みということは、キャッシュで振り込まれるということではないか。

**【坪川委員】**

- ・ つまり、定期も1対1でしか支給されないということ。定期代が1万円かかるなら、1万円給料に振り込まれる。ガソリン代、車通勤されている方は、細かく分類しており、2000cc以上であればキロ当たりいくらという燃費計算をして、多少不利益が出ないような形の設定になっている。

**【森本委員長】**

- ・ いずれにせよできるだけ正確なデータを取りたいので、実態に即したようなアンケートシートの作り込みをしていただきたい。

**(3) 整備効果について**

**【事務局】**

- ・ 資料3説明

**【望月委員】**

- ・ 今の説明に関して、前回私は欠席していたので、本来ならそのときに言うべき話だったと思うが、今回のLRTの計画は全体で15キロという計画がある。これを前提にして議論しているわけだが、前回の資料で言うと「基本方針策定の目的」というのがあり、「市民の誰もが活発に外出や交流ができ、来訪者にとっても便利な交通環境の創出」とか、「公共交通とクルマが共存できる社会への転換」とか、「栃木県全体の発展につながる広域的ネットワーク形成の促進」という題目が3つあって、それを踏まえて現実的なことを検討するとこの15キロになっているという説明があった。
- ・ たぶん中では十分議論されていて、前回の委員会では出てこなかったのだと思うが、その3つのテーマを具体的にかみ砕いてこういう問題があるところに対応するために必要なものがいくつか組み合わせると、この15キロのLRTが必要なのだと。たぶんそういう議論をされたのだと思う。
- ・ 今回のLRTの整備効果について言うと、やはりそういう整備課題をもう一度整理して、今回これを造ることによってどういう改善策ができるのかということ積み上げていくと、必ずしも定量的でなくても、金銭で算定できればよいが、できなくても、課題を解決するためのツールとしてこのLRTが必要だったということをいくつかのテーマごとに整理して、今回できることでそれらがよくなるのだということを説明することが、まず、第三者が見たときに、直接的に人をLRTで運ぶという以外の効果として出てくるのではないかと考えている。
- ・ その中に、今、1,000人従業員が増えるということが突然出てきて、非常に唐突な印象を受ける。たぶんこれは、考えるに、工業団地の中で、こういう通勤の環境がよくなるの

で事業を拡大するというような意向が仮にあるとか、あるいは、ここでの事業活動をするときに、通勤の交通状況が悪いということがネックになっているというようなことが課題として明確になっていて、今回、LRT を入れることによってその課題が解決すれば、そこで新たな投資ができ、業務の拡大をするということがある程度事業者のニーズとして把握されていて、そこで初めてこういう試算が出てくるのだろうと思っている。

- ・ だから、LRT を造れば 1,000 人の従業員が増えるというのは、これだけ見ると唐突感がある事業外効果である。だから、その前提のところを明確に整理して、その上で効果を出していくということをされたほうがいいのではないか。

#### 【事務局】

- ・ これまで企業ヒアリング等を行ってきた中でも、企業によっては、できれば、自動車交通に代わる公共交通があるのであれば、そちらを推奨したいという話があった。例えば、公共交通に自動車通勤者が転換することによって、駐車場用地が生産活動に活用できるのか、そうした話も伺っているが、ただいまいただいたようなご意見等を踏まえ、その辺のところを整理していきたいと考えている。

#### 【森本委員長】

- ・ もともとネットワーク型コンパクトシティという都市の大きな目標像があって、その中に東西基幹公共交通が総合計画、都市計画マスタープランに位置付けられて、そして脈々とした流れの中でこの LRT の話が出てきている。ならば、LRT の整備効果というのは、本源的になればまちづくりに対する効果であって、そういうことがきちんと前提で整理された中でこういうものを見せていくということなので、これは極めて道理の合った話である。
- ・ 既にまとめられている数字もあろうかと思うが、そういうものも併せて、市民 PR できるように、整理していただきたい。

#### 【荒川委員】

- ・ 実はその辺りについては、強めに言うと自明的な感じのところがあり、毎日の朝の渋滞に加え、先ほど事務局からあったように、企業ヒアリングの中で、具体的に、渋滞を懸念して従業員の増加や設備投資を若干控えめにしているという意見がいくつかの企業から出ていた。
- ・ それと、逆に、公共交通ということで渋滞という呪縛から解放されるのであれば、今、広大な土地を従業員用の駐車場として使っているの、その一部を先ほど事務局からあったように、生産活動のための土地として、新たな工業団地を造成することなく設備投資を自分の土地の中でしていきたいという話もあった。または、不要となった土地については、他の企業に売却していきたいと。
- ・ 清原工業団地でも残っているところはもう限られているため、そういった新しい設備投資に対しての余地をこの LRT が生んでくれるということを、われわれとしては期待しているということが 1 点である。
- ・ また、これはいいご指摘をいただいたところだが、実は私どもの基本方針の中で、沿線だけではなくて、ネットワークとして市域全体の公共交通の充実を図っていくということを考えており、今日示した採算性、または初期投資に対しての償還計画ということで、一定の目途が見込まれば、この基本方針に書かれている中にある、LRT から他の公共機関への乗り継ぎにおける割引制度の導入や、そういった市域全体の公共交通の利用を促進

するための施策についても、この委員会でも議論できたらと思う。

**【望月委員】**

- ・ 今話があったような前提条件を丁寧にこの中に入れて説明しなければ、突然 1,000 人増えるという話だと、何だろうということになるので、その辺は少し丁寧に資料づくりをしていただきたい。

**【行政アドバイザー】**

- ・ 1点、参考資料として付いている最後の資料、LRT 整備費 260 億円の地方負担イメージについて、事務局側に確認したい。これは当初のもともとの全線開業のときの数字を使っているのですが、その後どんどん見直されていくとは思いますが、今、ここに書いてある国負担 2分の1というのは、何の補助金を想定されているのか。鉄道局側が持っている予算だと、今は2分の1補助ではない。例えば車両に関しては3分の1しか出なかったりするので、ここで国の補助が変われば、地方負担もだいぶ変わってくるはずなので、この見せ方も注意されたほうがよい。

**【事務局】**

- ・ 記載した2分の1の国の補助金については、数年前に検討していた際、LRT に関する国土交通省の補助金の補助率を記載しており、どの部分までが補助の対象であるか、そうでないかというところの検討まで詳細にはできていなかった状況であるが、そういった調査状況から2分の1と記載している。
- ・ 今後は、既存の社会資本整備総合交付金等の補助を検討していく中で、こういったものが該当するかというようなことや、今後のいただいていく補助金の補助率ですとか、国と地方の負担割合等を精査していきたい。

**【荒川委員】**

- ・ 2分の1になっているが、例えば社会資本整備総合交付金だと10分の5.5という補助率もあると思うのだが、そういったことの適用の可能性というのは、いかがか。

**【行政アドバイザー】**

- ・ 道路ということであれば、10分の5.5というのが適用されるかと思う。

**【森本委員長】**

- ・ 様々な内訳があると思うので、できるだけ最新のデータで可能性を探ればよいのではないかと考える。

**【事務局】**

- ・ **資料2**のところ、坪川委員から、快速運転により、もう少し短くならないのかというご指摘をいただいたが、今、ざっと計算させていただいた。先ほどの中で、スピードを上げるという話と停留場を飛ばすという話があったが、スピードを上げる件に関しては持ち帰りたいと思う。現在は、前提条件として、停留場にそれぞれ30秒止まる計算をしている。つまり、飛ばした分の停留場×30秒が、少なくとも短縮効果として出てくると計算され、芳賀工業団地まで、約6分から7分は、少なくとも快速運転をすることによって短縮が可能と考えている。

**【森本委員長】**

- ・ 30秒×飛ばす停留場の数というふうに考えているということか。

**【事務局】**

- ・ はい。

**【森本委員長】**

- ・ 停留場を10箇所飛ばすと5分短縮ということか。

**【事務局】**

- ・ はい。また、停留場に対する加減速の分が、若干ではあるが加味されるため、それを合わせて6分から7分ということで考えていただいて結構である。さらに、先ほど言ったスピードアップだが、線形をよくする等により短縮はできると思うが、本日としてはそれぐらいの効果として答えさせていただきたい。

**【岸井委員】**

- ・ 最初のほうで費用の話があり、いろんな全国の事例で最低、最高の安全側を見ながら、検討しているとあった。ただ、福井鉄道や広島電鉄というのはピンとこないかも分からないので、15キロぐらいの同じぐらいの路線で、今回の宇都宮市のような工業団地がある都市で実施している例と比較すると分かりやすいのではないかと。数字はこれでよいと思うが、一般の方が見て分かりやすく、イメージできるものが一番いいのではないかと。

**【事務局】**

- ・ 引き続き検討していく。

#### 4 その他

**【事務局】**

- ・ 第3回検討委員会については、1月下旬を予定している。日程が決まり次第、ご連絡させていただくので、ご協力をお願いします。

**【森本委員長】**

- ・ 以上で本日の委員会を閉じさせていただく。

平成25年度 第2回 「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」 出席者名簿

(敬称略)

区 分	所属／職名	氏 名	出欠	代理者 職 名	代理者氏名
有識者委員	宇都宮大学大学院教授	森本 章倫	○		
	日本大学教授	岸井 隆幸	○		
	京都大学客員教授	望月 明彦	○		
	公認会計士	内野 直忠	○		
行政委員	宇都宮市副市長	荒川 辰雄	○		
	芳賀町副町長	坪川 幹雄	○		
行政アドバイザー	国土交通省都市局 街路交通施設課整備室長	河野 俊郎	代理	課長補佐	小路 剛志
	国土交通省関東地方整備局 建政部都市整備課長	能勢 和彦	代理	課長補佐	井手 統一
	国土交通省関東地方整備局 道路部道路計画第二課長	市川 広志	代理	調査第一係長	奥瀬 晃
	国土交通省関東地方整備局 宇都宮国道事務所長	戸倉 健司	○		
	国土交通省関東地方整備局 下館河川事務所長	長野 拓朗	代理	副所長	田崎 和彦
	国土交通省関東運輸局 企画観光部交通企画課長	榎本 考暁	代理	課長補佐	木部 康久
	国土交通省関東運輸局 鉄道部計画課長	岩田 信晴	代理	課長補佐	春山 忠嗣
	栃木県県土整備部 交通政策課長	福田 晴康	○		
	栃木県県土整備部 道路保全課長	横嶋 利光	○		
	栃木県警察本部交通部 交通規制課長	飯嶋 守	○		
オブザーバー	鹿沼市総務部企画課長	小太刀 亨	○		
	真岡市総務部企画課長	添野 郁	代理	課長補佐	中里 好樹
	上三川町企画課長	隅内 久雄	○		
	益子町総務部企画課長	大塚 隆彦	○		
	茂木町企画課長	星 光徳	○		
	市貝町企画振興課長	神野 正明	代理	企画担当係長	小林 敏章
	壬生町総務部総合政策課長	出井 透	代理	課長補佐	佐々木 正裕
	高根沢町総務企画部 地域安全課長	渡邊 登	○		
	東日本旅客鉄道株式会社 大宮支社総務部企画室長	中村 透	○		
	東武鉄道株式会社 経営企画部長	横田 芳美	○		
	関東自動車株式会社 取締役専務執行役員	吉田 元	○		
	東野交通株式会社 取締役業務部長	松山 一男	○		
	ジェイアールバス関東株式会社 常務取締役	渡邊 綱一郎	○		
	栃木県タクシー協会 専務理事	鉢村 敏雄	○		