

第4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26年7月25日（金）午前10時00分～11時30分

○場 所 宇都宮市役所本庁（14階）14大会議室

○内 容 1 開会

2 あいさつ（森本委員長）

3 議題

(1) 従業者アンケート調査結果と需要見込みについて

(2) 交通円滑化方策について

(3) 県央広域都市圏生活行動実態調査について

4 その他

5 閉会

【主な発言の要旨】

3 議題

(1) 従業者アンケート調査結果と需要見込みについて

【事務局】

- ・ 資料1説明

【内野委員】

- ・ 21ページで、運行間隔や混雑率の記載があり、車両については30m級とあるが、30m級車両とした理由についてお聞きしたい。

【森本委員長】

- ・ 30m級とした経緯について、事務局から説明をお願いしたい。

【事務局】

- ・ LRTは軌道事業であり、法律の中で車両長は30m以内という基準が設定されている。そのことから、30m級車両を想定しているところである。ただし、30mを越える場合が絶対に認められないということではなく、特認という方法もあり、他の軌道事業者で特認を受けているケースはある。

【森本委員長】

- ・ 行政アドバイザーから補足があればお願いしたい。

【行政アドバイザー】

- ・ 原則30mとなっている。

【荒川委員】

- ・ できれば30mに制限されている理由について、分かる範囲で教えていただきたい。

【行政アドバイザー】

- ・ 現行の軌道法の中で原則とされている。車両長がそれ以上になるものについては、事業に照らし合わせた形で判断したいと考える。

【森本委員長】

- ・ 車両が長くなれば、当然輸送力も高くなるが、道路に対する負担も大きくなると考えられる。交差点処理等、様々な点をチェックする必要がある。

【オブザーバー】

- ・ 通勤需要の算出について、ケース1を基本ケースとして、ケース2、ケース3とアップサイドが期待できる内容になっている。
- ・ 一方で、今後の検討においては、リスクケースも併せておさえておいた方が良いのではないかと。配布されているアンケートで1の「快速がなくとも利用すると思う」と答えた方の転換率で基本ケースは計算していて、確かに基本ケースはそういうことなのかと思うが、アンケート結果をそのまま採用して良いかという点も併せて頭に入れておく必要があり、一定の掛け目を考慮したシナリオもおさえた方が良い。
- ・ 経験上、回答者は、あったら便利ということで、気軽に「利用する」と回答する傾向がある。しかし、実際に実施してみるとアンケート結果のようにはいかない。どうしても、アンケートでは強めの数値が出る傾向がある。今回の検討においては、通勤需要が肝だと思われるので、少なくとも通勤需要については、一定の掛け目を考慮した、ケースの検討も併せて必要かと考える。

【事務局】

- ・ 今回のアンケートでは、「実際に運行しないと分からない」という回答項目を用意しており、回答割合は18.1パーセントとかなり高い割合となっている。利用意向が微妙な人の多くはこの項目を選んだと考えられることから、「快速がなくとも利用する」、「快速があれば利用する」の回答については、比較的信頼できる数値であると考えている。

【森本委員長】

- ・ 利用者数そのものは季節変動、日変動等により変化するものであり、リスクとして様々な検討を行うことはよいことである。ただ、今回の結果は比較的多くの方から回答をいただいております、ある程度信頼性はあると考えられる。また、デマンド交通や地域公共交通のアンケートを実施すると、そういうものが欲しいということで、利用すると回答する方もおられる。そのような意味でのリスクというものについても、引き続き勘案しながら事務局で進めてもらいたい。
- ・ アンケートで需要者数の推計をした中で、サイクルアンドライド、パークアンドライドなどが利用可能ということを前提に回答されている方もいると思われるので、今後その仕組みを十分検討していただきたい。
- ・ 事務局で、本日欠席の委員からコメントなどあれば、報告していただきたい。

【事務局】

- ・ **資料1**について岸井委員からコメントをいただいている。
「需要については比較的良く取れている。標本数は12,300人あり、4割近い回収率であるなど、偏りない調査結果といえる。詳細な内容については、次の機会にアドバイスしたい。」とのコメントをいただいている。

(2) 交通円滑化方策について

【事務局】

- ・ **資料2**説明

【森本委員長】

- ・ 車からの転換に関しては、**資料1**で説明があったとおり1日約2,800人であり、それだけ道路が空くことにもなる。実際に車から転換された場合に、道路容量の負担がどの程度低下して、LRTという輸送力の高いものに転換することによって、今後どのような状態になるの

か、推計結果との整合を図りながら、交通円滑化の議論の中で検討をお願いする。

【事務局】

- ・ 今回の需要予測により、新たな需要が算出されたことも踏まえ、条件整理や検討をしたいと考えている。

【荒川委員】

- ・ 補足をさせていただくが、**資料2**の1ページでは、人員の輸送能力の観点からは900人～2,000人が増加することを示している。これはいいのだが、そうするとあたかも鬼怒通りが空くという誤解を招いてしまうのではないかと思う。3ページをご覧いただきたい。LRTは路線が1本しか通らないが、道路については選択性があり、鬼怒通りだけを通るわけではない。通常は、道路ネットワーク全体の中で、最短の時間と距離で目的地に到達できる経路を選択することになる。LRTが通ることによって空いた分、他の路線から鬼怒通りへ転換されることもあり、ネットワーク全体が大きく変化することになる。LRTを含む全体の交通ネットワークは楽になるが、箇所によっては車が集中するリスクも考慮する必要がある。将来の道路ネットワークのバランスについては、各交差点の状況について、シミュレーションを通じて渋滞が発生することがないよう、対策を講じていかなければならないと考える。

【森本委員長】

- ・ ご指摘のとおり。一般的に交通流シミュレーターというもので、広域交通流の再現、交差点レベルの再現ができるもので、詳細に言うと、電停の位置や信号のサイクル等をコンピューターに設定し予測するものであるが、現在の技術は大変発達している。このようなシミュレーターを使って、渋滞に関しては詳細に分析しながら対策していくことが必要であると考えている。

【森本委員長】

- ・ さきほど同様、事務局で本日欠席の委員からコメントなどあれば、報告していただきたい。

【事務局】

- ・ **資料2**について、望月委員から以下のとおりコメントをいただいている。
「今回、従業者アンケート調査で把握された自動車交通の転換率をもとに、交通シミュレーションを実施する考えがあるのかどうか。」とのご質問をいただいている。

【事務局】

- ・ 現在実施している自動車交通への影響を確認するためのシミュレーションについては、関係機関の確認のもと、自動車からの転換をより安全面の設定にすることで、これまでの企業ヒアリング調査において把握した3.6パーセントの転換率を採用し協議してきた。ご意見いただいた点については、将来にわたり、交差点形状等の詳細な協議等に必要かどうか、関係機関と協議しながら進めていきたいと考えている。

(3) 県央広域都市圏生活行動実態調査について

【事務局】

- ・ **資料3**説明

【森本委員長】

- ・ この調査は、事務局から説明があったとおりにかなり高い回収率になっている。それだけ対象地域、特定のエリアの方の問題意識が高いように感じる。今後、データを整理し、有効票であるかのチェック、コーディングをしていくことになるが、スケジュールとしてはいつ結果が出るのか、ご説明をお願いしたい。

【事務局】

- ・ **資料3**の6ページをご覧いただきたい。回収したデータのエディティング、コーディング、オリジナルファイルの作成等、9月末にはデータ処理を行うスケジュールを考えている。その後の基礎集計を経て、2月末には需要予測につなげたいと考えている。

【森本委員長】

- ・ 従来だと1年半程度かかるものだと想定されるが、短期間での作業になり大変だろうと思う。頑張ってください。

【森本委員長】

- ・ 全体を通してご意見、ご質問等あれば伺う。

【荒川委員】

- ・ 本日は、**資料1**で論点を4つ提示させていただいた。確認と、お願いという意味を含めてお話しさせていただきたい。一般的に行われる交通調査では、利用すると答えた方が多くいたにもかかわらず、2～3割、ときには半分程度が利用しないという結果になることがある。我々も、十分にそれがあり得ることを理解したうえで、今回の調査を企画した。

1つ目は、**別紙1**のとおり、路線図、停留場の位置、所要時間、料金などを詳細に記載したものを今回のアンケート対象者に配布し回答していただいた。また、快速がなくとも乗る、快速があれば乗る、乗らない、の間に、実際に運行してみないと分からないという選択肢を設け、そこに不確実性がある方の回答を受けている。これによって、利用回答の中に不確実性のある人が混在しないように工夫をしている。このことで、不確実性が完全に除去されたわけではないが、一般的なアンケートと比較した場合、格段に需要見込みの精度は高いのではないかと評価している。

この点について、もしご意見があればいただきたい。

- ・ 2つ目に、そのような調査だという評価を我々がした上で、論点Ⅰ、Ⅱで3つのブロックに分けてケース別に需要推計をする方法。論点Ⅲで、ピーク時1時間とする方法。そして、論点Ⅳで、ピーク時1時間における混雑率の目標値として150パーセントという設定をしている点。この4つの論点について、本日、十分に資料を見ていただけていないこともあると思うので、次回までに、もしご意見があれば出していただきたい。そして、これからこのデータをベースに設計を始め、事業の認可等の手続きを行うので、始まってから後戻りするようなことになると相当な時間的ロスが発生する。気をつけておくべき点があれば、アドバイスをいただきたい。
- ・ 3つ目に、**資料1**の20ページにあるとおり、従来は3.6パーセントの転換率を想定し、ピーク時も6分間隔で運行すると混雑率が109パーセントとなり、これを基本としていたが、今回の結果から需要を考えると、ケース1ではどうにか対応できるが、ケース2になると、6分間隔では混雑率が194パーセントになってしまう。その場合、150パーセントの目標を達成するためには、4分間隔で運行をしなければならない。これでは運転要員数が十数人増加してしまうことになる。この運転士の確保は、プロジェクトにとって相当クリティカルな事項であり、このことから3両ではなく、場合によっては4両という編成も視野に入れてこれから検討していきたいと考えている。30mを超える特認にあたっての、チェックポイント等について、これから関係機関と協議をさせていただきたい。自動車交通への影響や軌道の安全性の問題に関することであり、関係行政機関の皆様にはこれらの調整について、今後とも宜しくお願いしたい。

【森本委員長】

- ・ 論点が提示されているが、皆さんからご意見があればお願いしたい。本日、ご意見がないということであれば、後日、事務局までお願いしたい。できるだけ、活発にご議論いただき前向きに進んでいければと思う。また、特認の話があったが、運転速度の件もあるので、できるだけ早い段階から議論ができればと考えている。ご協力をお願いします。

4 その他

【事務局】

- ・ 第5回検討委員会については、8月下旬を予定している。開催日時等については、あらためてお知らせするのでご協力をお願いします。
- ・ 以上で本日の検討委員会を閉じさせていただく。