

## 第37回 「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」結果概要

- 日 時 令和5年11月27日（月）午後2時00分～午後3時20分
- 場 所 ライトキューブ宇都宮 大会議室202
- 内 容
  - 1 開 会
  - 2 あいさつ（森本委員長）
  - 3 設置要綱の一部改正について
  - 4 報 告
    - (1) 「ライトライン」開業後の状況について
  - 5 議 題
    - (1) LRT整備効果の検討状況について
    - (2) 沿線従業者・学生等アンケートの結果について
  - 6 そ の 他
  - 7 閉 会

### 【会議結果】

- 3 設置要綱の一部改正について

【各委員，了承】

- 5 議 題

- (1) LRT整備効果の検討状況について

【各委員，了承】

- (2) 沿線従業者・学生等アンケートの結果について

【各委員，了承】

## 【主な発言の要旨】

### 3 設置要綱の一部改正について・・・資料1

#### 【事務局】

- ・ 資料1説明

#### 【各委員，了承】

## 4 報 告

### (1) 「ライトライン」開業後の状況について・・・資料2

#### 【事務局】

- ・ 資料2説明

#### 【大森委員】

- ・ 駐輪場・駐車場については、現時点で大変多くの方にご利用いただいているところであり、今後、利用者に対してアンケート調査が実施されるとのことなので、しっかりと利用実態について把握していただきたい。
- ・ 特に、LRT開業前にどのようにトリップしていたのか、恐らく、開業前は車で直接JR宇都宮駅東口まで来てコインパーキングに止めて、鉄道に乗り、東京方面に行く人なども多かったのではないかと思うが、LRT開業後にパークアンドライドに転換をされた方も多いたことが想定されるので、その辺をしっかりと調査していただきたい。
- ・ そして、飛山城跡停留場については、送迎車両の待機施設として整備されたところであるが、実態はパークアンドライド駐車場として利用されているということなので、利用状況を見ながら停留場南側に位置する市有地の暫定駐車場については、今後、パークアンドライド駐車場としての位置付けを検討する必要があるのではないかと考えている。

#### 【事務局】

- ・ 本日から駐車場と駐輪場の方に、先ほどご説明したアンケートのQRコードの貼付作業を行っており、間もなくアンケート調査も開始されるところである。
- ・ 今後、飛山城跡停留場の駐車場の利用実態について詳細な調査を行い、利用状況を把握し、その位置付けについて検討していきたいと考えている。

### 【望月委員】

- ・ L R Tは非常に利便性の高い交通手段なので、端末において、どのくらいの水準のサービスにするかということが大きな問題である。
- ・ 乗り継ぎのバス等様々なものがあるが、利便性がL R Tほど高くないこともあり、端末としては車を利用している状況にあるものとする。
- ・ 需要が増えるということで、需要に対応した施設を暫定的に整備するということだが、是非、先ほど大森委員の話にあったように全体の利用動向を調べた上で、将来的に長時間駐車について駐車料金が無料のままがいいのか、有料にするのかという議論は行っていただきたい。
- ・ 無料のままにしておく、他の駅前広場などの駐車場政策と、若干の齟齬が生じるのではないかと思う。
- ・ 自動車で都心に乗り入れることを防ぐという効果と、L R Tを利用することに関連する費用を出すということのバランスを考えながら、駐車場料金の有料化についても、選択肢の一つとして検討することが必要であり、そのための調査をやっていただきたいと思う。

### 【事務局】

- ・ 利用実態について把握し、駐車場料金の将来的な有料化について、その検討時期等を見極めていきたい。

### 【中尾委員】

- ・ 駐車場の料金については、無料だと駐車しやすい。有料だと、その金額にもよりますが、駐車しにくくなり、そのまま市内の方に自動車で向かわれる可能性もある。
- ・ そうなった時に、L R Tの利用者数の変化が今後どのように推移していくのか、その辺が非常に経営収支に影響してくる大きな問題になるので、慎重な検討をしていただきたい。

### 【森本委員長】

- ・ 得られたデータを利用して、それがどの程度のボリュームで、将来的にどの程度の需要として整備する必要があるのかということと、仮に、駐車場料金の有料化を検討するのであれば、それによってL R Tの利用者数がどの程度変動するのかということと併せて、議論していただきたい。

### 【森本委員長】

- ・ 資料の13ページについて、コロナ前に比べて自動車交通量全体は、比較的早い段階で元の水準に戻ったというふうに理解しているが、こういった形で減少傾向が見られるということについて、長田委員、何か補足はあるか。

### 【長田委員】

- ・ こちらについては「宇都宮市東部地域渋滞対策協議会」を11月17日に開催し、開業前後を中心に2ヶ月分の分析を行ったものである。引き続き、分析を進めていきたいと考えている。
- ・ また、資料では交通量について西進方向が多いと記載しているが、こちらの分散ができるように12月4日からLED表示板を設置し、交通を誘導するということをやってみたいと思っている。その結果がまとまり次第、「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」でもご報告させていただく。

## 5 議 題

### (1) LRT整備効果の検討状況について・・・資料3

#### 【事務局】

- ・ 資料3説明

#### 【森本委員長】

- ・ 「LRT整備効果検討部会」の部会長である長田委員より、補足をお願いする。

#### 【長田委員】

- ・ 令和4年度、開業前の状況を把握するためのアンケートを行ったところである。
- ・ 芳賀・宇都宮LRTについては、全国からメディアに取り上げていただいております。様々な効果が出ているものと思っている。一方で、この整備効果というのは、短期的というよりも中長期で捉える必要があると考えているので、今日の説明にもあったようなアンケート調査やオープンデータを使いながら継続的にモニタリングしていきたい。
- ・ それによって、LRTが導入されたことによるまちづくりの効果などの整備効果について、皆様の方から忌憚のないご意見をいただき、評価できるようにしていきたい。

### 【森本委員長】

- ・ データを見る限り、L R T沿線の魅力は向上していると評価しているが、一方で、人口のデータなどは開業前のデータであると思うので、L R T開業に伴って発生する効果は、来年以降のデータに反映されると思う。
- ・ 2、3年ぐらい前からマンションも増えてきており、人口は間違いなく増えていると思う。継続的に調査をしていただいて、実際に開業後どれぐらいの方がお住まいになられた、あるいはL R Tを利用されたかをチェックしていただきたい。
- ・ 地価のデータはいつ時点のものか。

### 【事務局】

- ・ 令和5年1月1日時点のものである。

### 【東副市長】

- ・ 今回の利用者アンケート、市民・町民向けのアンケートを通じて、是非、市民・町民のウェルビーイングもしくは幸福度みたいなものがどのように変化したのか、マクロ的に表現できたらと思っているため、継続的な調査をお願いする。
- ・ 沿線の企業や事業所の企業活動にどのような変化が生じているのか、また、企業の働き方なども大きく変わってきているような兆しが出ていると、地域全体として良くなっているという評価もできると思う。引き続き、アンケートなどを工夫するなど、ご検討いただきたい。

### 【中尾委員】

- ・ 我々、運行管理者からすると、偏った集中的なまちの発展に繋がると、それが予想しきれないという問題が起きる可能性もある。沿線開発を均等にし、どこから利用してもそれなりに乗れるという環境が好ましい。
- ・ 現在、開業から3ヶ月だが、大型商業店舗の利用者が土日には集中多客になっており、中々座れないという批判もいただいているところである。
- ・ また、工業団地についても朝ラッシュが大体7時前後になっており、工業団地の方のご協力のもと、時間差通勤などをお願いしながら、均等な乗車率になるようにしていきたいと思っている。

### 【森本委員長】

- ・ 需要を1箇所を集めずに沿線に散らばせ、平日・休日の上り下りを均等にしていくことによって、インフラを持たせながらまちづくりを進めていく。日本の鉄道沿線まちづくりは100年の歴史があるので、まちづくりの観点から利用者を誘導することが今後必要なのではないかと感じる。

### 【大森委員】

- ・ 網羅的に様々な観点から評価していただいております、さらに、沿線とそれ以外で分けて効果を出しているののでわかりやすい。
- ・ しかし、沿線の住民が一番恩恵を受けるというのは当然であることから、沿線以外の宇都宮市民・芳賀町民にとっても、LRTの開業によってこれだけの良い効果があったというところを示していただきたい。

### 【森本委員長】

- ・ 元々、コンパクトプラスネットワークという政策を進めるうちの一つとしてLRTは位置づけされており、集約をさせるという効果は見えてきた。
- ・ 一方で、それらをネットワーク化させ、都市全体に波及させるためにはLRTだけでは当然難しいので、二次交通あるいはバスネットワークの再編計画とあわせて地域全体に便益を発生させるというのが、そもそもの目的のため、その辺をきっちり抑えていく必要がある。
- ・ いくつかご意見をいただいたため、これは引き続き検討をしていただきたい。他にご意見がなければ、事務局からの提案について、ご了承いただいたということによろしいか。

### 【各委員，了承】

## (2) 沿線従業者・学生等アンケートの結果について・・・資料4

### 【事務局】

- ・ 資料4説明

### 【森本委員長】

- ・ 本日欠席の岸井委員からコメントをいただいているので、事務局から紹介をお願いする。

### 【事務局】

- ・ 岸井委員から、「交通結節点等基盤整備部会」の部会長としての立場からコメントをいただいているので、紹介させていただく。
- ・ 沿線従業者・学生等アンケートの結果については、標本数による精度や居住地分布、L R T利用意向など既往調査と比較し、一定アンケートの結果の妥当性はあるものと考えており、今後、このアンケート結果を踏まえ、通勤・通学の需要見込みを算出するなど、皆様からのご意見をいただきながら、引き続き、需要予測の取組を進めていただきたいと考えている。

### 【中尾委員】

- ・ アンケートの調査対象者は、実際に乗る人と、乗らない人に乖離があるものと認識している。
- ・ 現在、「軌道運送高度化実施計画」で出していただいた需要予測上の数字とL R Tの利用者数が、約13,000人とほぼ同様であり、驚いた。
- ・ これまで数字を出していただいた需要予測は、今回説明があったものと同じような四段階推計法で利用者数を調べて予測を出していただいているが、今後もあまり乖離はないものだと期待している。
- ・ そのような中、3年間ぐらいは徐々に利用者が増えていくのではないかとということで、利用者数を8割、9割、10割と段階で数値を出しているが、今後これらがその数値通りにいくためには、先ほど申し上げたように、沿線開発や停留場からの2次交通3次交通の利便性をこれからも継続的にやっていただきたい。

### 【森本委員長】

- ・ 貴重なご意見という形でお受けする。

### 【望月委員】

- ・ 15ページで収支・整備効果の分析をこれから進めていくという話だったが、これはJ R宇都宮駅西側の需要予測を行うということでよいか。

### 【事務局】

- ・ J R宇都宮駅西側についての需要予測ということである。

### 【望月委員】

- ・ 資料の14ページに、学生・従業員のアンケート調査ということで、LRTができると利用する、あるいは状況に応じて考えるという割合が出ている。
- ・ この割合について、他の既往調査と比べて同程度、あるいは調査のデータ数等で妥当性があるという話だったが、実際のベースの需要がどのくらいかということ想定するには、「実際に運行しないとわからない」と回答した人、これが実際にどのくらい転換しているのかということ把握することが大切である。
- ・ 今回、宇都宮駅東側で供用が開始されて、実際にLRTを利用されている方がいるわけなので、その実数が、今回の予想した中の「定期的に利用する」、それから「実際に運行しないとわからない」ということで予測した数値とどういう関係にあるのかということをやはり分析をしていただくことが必要だと思う。
- ・ これは先ほど中尾委員がおっしゃったように、開業当時とこれが1年経ち2年経つと徐々に変わってくるだろうと思うため、継続的に分析をする必要があるが、実際に通学・通勤でどのくらい手段を転換してLRTを利用されているのかということ把握していただいて、今後の分析に繋げられるようにしていただきたい。

### 【事務局】

- ・ 西側の取組については、先ほどお話もありましたように、実態調査の中で「LRT利用者調査」というものを近々行うことを考えている。
- ・ その調査の中で、「LRTへの転換元が何になっているのか」といった詳細な分析をしていきたいと考えているため、そのデータについても、今後の需要の見込みの中で、反映をしながら検討を進めていきたいと考えている。

### 【東副市長】

- ・ 今のご説明の通りどう転換したのか今回調べられるため、ぜひそこを追求して、「定期的に利用する」だけでなく、「実際に運行しないとわからない」方がどこまで転換したのか確認しておきたい。
- ・ また、元々「実際に運行しないとわからない」だった人がそのまま変わらないというケースもあると思うため、どういう施策手段、ツール、サービスを提供すると乗ろうという意識が高まるのかということをもう少し踏み込んでいくと、西側の検討に活かせるかと思う。

### 【森本委員長】

- ・ これから運行頻度だけでなく、快速運行や今の速度制限の40キロということに対して、今後どういう特許申請をしながら速度を速めていくかという議論もあるため、データ取りをしてきちんと分析をしていくということだと思う。
- ・ それでは、沿線就業者学生等アンケートということで、先ほど岸井委員からもコメントあったが、一定程度のデータの妥当性は取れており、利用実態と今後の方向性が掴めるということで、これをステップにして、引き続き分析調査を進めていただければと思う。
- ・ 審議事項のため、これについては、了承されたということによろしいか。

### 【各委員，了承】

## 5 その他

### 【森本委員長】

- ・ その他であるが、何かあるか。
- ・ その他としてなければ、全体を通じて少し言い忘れた、あるいは補足したいことがあれば最後にお聞きするが、皆様の方から何かあるか。

### 【行政アドバイザー】

- ・ 途中の議題の話でもあったかと思うが、LRTを活用して、NCCを進めていくということは、LRTにどう接続をしていくかというところが非常に大事だと思っている。
- ・ LRTに関しては、多くの自治体に行くと、乗り継ぎがどうなっているのかと自分自身も聞かれることがある。
- ・ その中で、やはり多くの自治体がLRTではないが、バスで幹線と支線の乗り継ぎをやっているが、正直言ってなかなかうまくいっている自治体はそんなに多くないため、我々としても、このLRTの乗り継ぎがうまくいくのかというところは非常に注目している。
- ・ 途中の説明にもあったが、関東自動車の路線が、まだまだ収支比率的には達していないため、この改善をどう進めていくかが大切であり、まだ乗り継ぎをしていない方がどのようにしたら乗り継ぎをしていただけるかという潜在的なニーズの把握をやっていただきたいと思っている。

### 【中尾委員】

- ・ 現在の状況からすると、なかなかLRTとバスとの乗り継ぎがスムーズにうまくいってないようである。
- ・ LRTのダイヤと、バスのダイヤが違うため、せっかく清原まで行っても、そこで降りて、次の2次交通でちょっと行きたいと言った時に、なかなかそれが行けない。降りてそこで20分30分待つことが不便なため、結局、LRTの方もお客さんが来てもらえず利用してもらえない。
- ・ 今、バスの運転手さん、タクシーの運転手さん不足で非常に難儀してるということだが、場所によっては地方によっては自動運転が相当に進んできている。
- ・ 例えば、清原の工業団地は非常に大きく幅広い道路で区画整理がされており、自動運転にはもってこいの道路環境だと思う。
- ・ また、県の総合運動公園、あそこも試験的に自動運転がやられたこともあり、近辺の町でも、自動運転がかなり深度を上げてきているので、LRTと2次交通を同じような頻度にするためには、自動運転でいけば運転手さんもいないという今の時代にうってつけのようなシステムじゃないかと思うため、ぜひ運行していただけるようお願いする。

### 【行政アドバイザー】

- ・ まず、自動運転の話だが、今まさしく実証実験を行っており、運転手が同乗しないレベル4(無人自動運転サービス)を目指している。
- ・ 国においても、令和7年度に一部運行するということが検討されている中、それに追従するような形で実証実験に取り組んでいるところである。
- ・ しかしながら、技術的な問題や社会受容性などいろいろな社会要件もあるので、今後、皆様のご協力をいただきながら、なるべく利用しやすい本格運行を目指していくため、運行事業者、市・町が全一体となって取り組む必要があるため、そこら辺をしっかりとやらせていただきたい。
- ・ 先ほど、交通結節点の充実ということが非常に重要というお話もあったが、幹枝葉の三つをうまく活用して交通結節点の充実を図り、利用者の利便性を高めるような方策も考えていくべきと思っておりますので、いろいろ議論を重ねながら、検討していきたい。

### 【森本委員長】

- ・ 最後に事務局から連絡事項などがあればお願いする。

## 【事務局】

- ・ 次回の検討委員会については、後日、改めて案内させていただく。

## 【森本委員長】

- ・ 以上で本日の議事は全て終了した。
- ・ 最後にだが、令和5年3月に「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」を開催し、LRT開業後、今日初めての「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」で数値も皆様と確認をさせていただいた。
- ・ 中尾委員から先ほど発言があったが、予測の数値がぴったりあたるとというのは、我々の業界でもそんなにある話ではない。そういう意味では、宇都宮のこのやり方で、予測をかなり精度高くできたというのは大変誇れる事実と思っており、このやり方を今後も続けていきながら、西側においても正確にデータの予測をしながらやっていくべきである。
- ・ これはひとえに、宇都宮市を中心として様々な調査をやっていただいているからであり、自治体ではなかなかここまで調査をしてもらえないため、日本の中でも先駆けになると考えている。
- ・ 昨日、土木計画学の研究発表会で、日本の都市交通のデータガバナンスは大変遅れていると指摘があった。他の先進国を見ると、バスの交通、LRT、自転車、シェアサイクルなど多様な交通データを市が管理をし、進捗状況を把握することが進んでいる。今後、宇都宮がデータガバナンスの上でも最先端になるために、今回LRTという一つの基軸を取って、より一層、緻密なデータを取りながら将来推計をして市民や県民の皆さんのQOLやウェルビーイング上がるように頑張っていきたいと思っている。
- ・ 事務局にお返りする。

## 【事務局】

- ・ 以上で、本日の会議を終了する。