

平成18年度 第2回 新交通システム導入課題検討委員会 議事録

日 時：平成18年8月30日（水）10：00～

場 所：栃木県公館 大会議室

出席者：委員24名中24名 ほか

開 会

栃木県土木部長あいさつ

- ・平成5年度から検討を進めているが、中心市街地の活性化、少子高齢化への対策、地球環境問題など、新交通システム導入の目的や効果が変わってきている。
- ・国も平成17年度にLRTシステム整備費補助を新設し、平成19年度の予算編成に向けて新たな政策を盛り込むと聞いている。
- ・県土木部も公共交通を含めた新たな県土60分構想に基づき取り組んでいる。
- ・今後も宇都宮市と共に国や関係機関の御協力を頂きながら取り組んで参りますので、皆さんの御意見や御議論をお願いしたい。

藤本委員長

- ・本日は3つの議題を用意している。
- ・1つめは、検討内容の整理と今後の進め方について、事務局から説明がある。
- ・2つめは、LRTの車両基地などの付属施設の設置等の考え方についてです。
- ・3つめは、まちづくりの視点、総合的な交通施策の視点、事業運営手法についての今後の検討ポイントをまとめましたので、皆さんの意見を聞きたい。
- ・議題（1）「検討内容の整理と今後の進め方について」、事務局から説明願う。

事務局（宇都宮市LRT導入推進室・宇梶室長）

【資料1「検討内容の整理と今後の進め方について」説明】

石井委員 [補足説明]

- ・これから作業部会では、区間の選定や様々なインフラの設置場所等も含め、関係者を交えて議論していかねばならない。
- ・特に事業採算性については、市民県民の関心が高く、一番大きな問題であるので、後ほど詳しく説明する。

藤本委員長

- ・毎回議題毎に石井、古池両委員から補足説明を頂くが、樋口、森本両助教授においては、更に補足が必要と感じた場合には、遠慮無く御発言下さい。
- ・委員の皆様から御意見等無いようですので、議題2「付属施設の設置等の考え方について」事務局から説明願う。

事務局(宇梶室長)

【資料2「付属施設の設置等の考え方について」説明】

石井委員 [補足説明]

- ・平成13～14年度の「新交通システム導入基本計画策定調査」における15kmの全体計画区間をベースに、トランジットセンターや車両基地等を、作業部会で仮設定した。
- ・トランジットセンターでのバスとのスムーズな乗り換え等、既存のバス事業者さんとの連携に

配慮して仮設定を行っている。

- ・今後、関係者の皆さんとの意見交換を踏まえて、全体の交通ネットワークを設定して行く。

古池委員 [補足説明]

- ・今回のように即地的な場所のイメージが明らかになると、投機目的での土地の買い占めが起こり、トータルコストの上昇であるとか、適正なまちづくりが阻害される恐れが生じることから、今後はそのような視点からも検討していかねばならない。
- ・具体的な検討を進める一方で、当たり前だとして検討が疎かになっている事柄があるのでは。
- ・例えば軌道の幅については、委員会での議論はされていない。
- ・このような重要な事項を決定しないと、県民の皆さんにこれはまだ具体的な計画ではないという認識を持たれる心配がある。
- ・資料に「将来的な鉄道との相互乗り入れ等についても検討を進めるべきである」とあるが、狭軌の1,067mmでいく事を、仮設定に盛り込んでも良いのではないか。
- ・「～べきである」という表現は「検討を進める」という風に言い切って良いのではないか。
- ・またJ R宇都宮駅を越えられなければ、計画は頓挫してしまうので、委員会でもきちんと議論していきたい。

藤本委員長

- ・今の説明に対して、委員の皆様から御意見を頂きたい。
- ・樋口、森本御両名については、特にこちらから発言を求めませんので、適宜御発言下さい。

内海委員

- ・具体的なルートやパークアンドライド(以下「P&R」と略す)等の姿が明らかになって非常にわかりやすいと思うが、疑問も湧いてきた。
- ・清原工業団地内のトランジットセンターやP&Rの規模はどれくらいなのか。
- ・団地内は既に分譲が終わっており、大規模なスペースをどう確保するのか。

事務局(宇梶室長)

- ・具体的な検討はこれからであるが、清原工業団地の管理センター付近になると考えている。

内海委員

- ・現在空き地はないので、公園やテニスコートなどのスペースを見込んでいるのか。

事務局(宇梶室長)

- ・規模等については他都市の事例を参考にしながらこれから検討していきたい。

太田委員

- ・P&R駐車場の規模等については、大通りにLRTを導入した場合、バスを通すのか通さないのかによって大きく条件が変わるのでは。他県の事例を参考に判断するというのは少しおかしいのでは。

事務局(宇梶室長)

- ・大通りのバスについては、交通事業者の皆さんとの協議の中で進めていく問題であり、他都市の事例を参考に決めていくという事では無い。

新井委員

- ・車両基地を新4号の付近に置くと仮設定しているが、例えば清原には野球場とサッカー場があるが、休日ここに来る5千人とか1万人という利用者に対応するには、車両基地は出来るだけ

終点に近い位置に置いた方がいい。

- ・私は将来サッカーを見に来る人にLRTを使ってもらいたいと考えているが、グリーンスタジアム付近は駐車場が無く、交通渋滞問題に苦労している。
- ・宇都宮市がグリーンスタジアムの東に調整池を造る計画があるが、この辺りに車両基地と駐車場を造れば良いと思う。
- ・いずれにせよ技術的な細かい検討が必要と思うので、出来れば車両基地は土地の安い所で、なおかつ大勢のお客が捌ける所に造るべき。

事務局（栃木県都市計画課・池澤課長）

- ・LRTの導入については、常にその最大の課題である採算性という問題に向き合わねばならない。そういった中で導き出されたのが今回の車両基地の位置である。
- ・具体的な場所という話になると、現在も土地利用されているわけですので、新たな土地の取得や物件の移転も考えねばならず、それらは全て事業費に含まれてくるので、それらを考慮に入れて、論理的にその辺りが望ましいと表示させて頂いた。
- ・先ほど内海委員から質問がありましたトランジットセンター等についても、今回この辺りが望ましいという表示をさせて頂いているが、具体的な場所については、今後経費を含めた総合的な観点から判断させて頂きたい。
- ・イベントに対する受け皿としてのLRTについても、今後議論を深めていきたい。

平田委員

- ・トランジットセンターについては、乗り換え抵抗が極小にならないと車との競争に勝てない。
- ・バスやタクシー事業者との繋がりが重要。
- ・軌道の幅も栃木県内は全て1,067mmの狭軌鉄道であり、相互乗り入れを考えるとLRTも当然同じ幅が妥当。
- ・宇都宮市だけでなく他の地域の住民の理解を得るには、そういった将来のシステムの拡張性を示していく事が必要。
- ・そのほか中心市街地については、郊外のショッピングセンターとの兼ね合いなどを含めて、県民の理解を得られるような議論を進めるべき。

斎藤委員

- ・先ほど車両基地から東の需要が少ないところでは運行本数を減らす旨の説明があったが、サービスレベルが低いと東部から市内に入ってくる人達がLRTを利用せずに車利用に流れてしまう心配がある。

事務局（宇梶室長）

- ・効率的な運行という観点から資料を整理したが、具体については今後検討していきたい。

事務局（池澤課長）

- ・LRTの導入を考えると、利用者に対してどの様なサービス（料金・ダイヤなど）が出来るかが一番の課題。
- ・現在の輸送手段よりも料金やダイヤの面でLRTの方が優れていると、利用者には提示出来なければならない。
- ・しかしながら、その裏には常に採算性の問題が関係してくるので、その辺りを見極めながらよりよい公共交通としてのサービスが提供できるように検討して参りたい。

斎藤委員

- ・新4号交差点付近に一定の商業施設の集積を計画的に進めるとあるが、これから郊外の出店を或る程度規制していこうとする中で、どの様に考えているのか。

- ・デベロッパーにとっては大変良い話で、先ほど古池委員の言っていた投機的な動きも心配される。
- ・商業施設の立地を積極的に誘導していくのか、商業以外の施設も或る程度考えていくのか、トランジットセンターの利用方法について何か規制をかけていくのか。
- ・中心市街地商店街の活性化のためには、気になる事柄である。

事務局（池澤課長）

- ・新4号との交差部付近は市街化調整区域であり、「LRT沿線を如何に開発して、そこに生じる交通需要を利用者に取り込むか」という従来の考え方はやめて、現状でどれだけの利用してくれるかとか、車からどれだけLRTに乗り換えてくれるかという議論を今後深めていきたい。
- ・ただしLRT開通により民間資本が調整区域でやりたいという場合には、LRTとは違う議論で、宇都宮市が求めるまちづくりの方向性に沿うものであれば、十分議論の対象になると思う。
- ・しかし、現計画では調整区域のまま取り組んでいこうと思っている。

藤本委員長

- ・ただ今の議論は、この後の議題3のところでも少し詳しく議論頂ければと思う。
- ・議題3「今後の検討について」事務局から説明願う。

事務局(宇梶室長)

【資料3「今後の検討について」説明】

石井委員 [補足説明]

- ・事業運営手法については、富山ライトレールの事例をはじめ、官民が連携した様々な支援方法を研究している。
- ・一概に上下分離といっても様々なケースがあることから、それらを踏まえて採算分析を進めていきたい。
- ・これから具体的な検討にはいるが、検討のベースはH13、H14年度調査の15kmでやりたい。
- ・本日の議題2にありました附属施設の設置等の考え方を皆さんに承認頂ければ、これから作業部会でも、かなり具体的な数字が出せると思う。
- ・県民の皆さんに強く残っているLRT=赤字というイメージについても、払拭できるよう、市民県民の皆さんに負担をかけないようなケーススタディを通して、採算性を分析していきたい。
- ・今回は基本計画に基づいた採算分析をやるが、次の段階としては、運賃設定や運行区間、サービスレベルなど、利用者の現状等を踏まえた交通サービスの質や量についての詳細な検討も同時に進めないと、具体的な採算性の分析は出来ない。
- ・将来的にはインフラ整備に相当なお金がかかる事になるが、他社との相互乗り入れを考えるなど、単に15kmだけの議論ではなく、栃木県の鉄道ネットワークの全体的なあるべき姿を想定しながら検討していきたい。

古池委員 [補足説明]

- ・総合的な交通施策の展開については、どんな人でもリーズナブルな費用で好きな時に好きな所に行けることを目標としたときに、LRT単体の話ではなくて既存の交通事業者と如何にうまく連携できるかが、非常に重要な議論になる。
- ・この委員会が始まった一年前と比べると、交通事業者の皆さんとの対話を通じて、色々な意味で連携が深まりつつある感があるが、まだまだ続けていかねばならない。
- ・先ほど他の委員から指摘のあった大通りの使い方については、まだ完全に決まっている訳ではないが、全てのバスが今まで通り大通りを走るようになると、LRTに乗る人がいなくなる。
- ・郡部から来るバスの乗客をトランジットセンターで乗り換えてもらうか、という議論もまだ十分されていないと思うし、その前に大通りを一般の車が通り抜ける事を容認するのか、また許

さない場合その車は何処を通るのかという問題がある。

- ・都心環状道路の整備が終われば、大通りの自動車交通の負荷が減るが、大通り沿線の商店街の皆さんへの物流をはじめとするアクセスをどうするかという問題がある。
- ・大通りの使い方を一例として挙げたが、関係者の皆さんと引き続き具体的、現実的な議論を進めていく必要があると思う。

森本助教授 [補足説明]

- ・足掛け12年以上新交通の検討を行っているが、その間まちづくりは大きく変化してきている。
- ・特に大店立地法施行以来、郊外大型店舗の連立が激しく中心市街地の衰退に拍車をかけている。
- ・この様な状況下の中で、LRTを考えていくには、当然土地利用との適切な連携を考えていかないと、交通だけではうまくいかないだろうと考えている。
- ・具体的には、中心市街地活性化は勿論ですが、公共交通を指向した沿線の開発(TOD)のあり方について、絵姿を描いていく必要がある。
- ・東側では、ベルモールや車両基地、テクノポリスなどの土地利用とLRTとの連携をどう図っていくかについて、もう少し踏み込んだ議論をしていかなければと思う。
- ・まちづくり三法が改正され、郊外の1万㎡以上の店舗の出店が規制されるが、逆に言えばそれ以下の規模の店舗は何処にでも出来る可能性があるため、それらについてどの様に考えていくか等きちんと対策を講じておかないと、LRTだけの議論が先行してしまえば、絵に描いた餅になる可能性が高い。
- ・総合的な施策の展開については、利用者の視点からの議論が必要ではないか。
- ・90%以上を占める自家用車利用者が、LRT利用に転換する絵姿をどの様に描いていくか、具体的にはバスや自動車との連携の他に、電停周辺にサイクルアンドライドなどを考えて行かねばならない。
- ・大通りにLRTを導入した場合の交通シミュレーション等を活用して、交通渋滞の問題や大通りを補完する周辺道路の整備の必要性について引き続き議論していく必要がある。
- ・公共交通、特にバスの利用者は年々減少傾向にあり、LRTが出来るまでの間、公共交通をどのように保ちつつスムーズな連携を図っていくかが課題である事から、今年県央地域でモビリティマネージメントなど利用者の意識を変える試みを実施している。
- ・それらと連携した総合的な交通戦略を作っていかなければならない。

樋口助教授 [補足説明]

- ・事業運営手法については、端的に言って、行政が如何にこの事業に関わっていくか、整備運営を何処まで支援していくかという話になる。
- ・現在、採算性に対して県民の意識は非常に厳しく、お金を出す事自体に対して厳しいことから、県民の理解が課題の一つ。
- ・次の課題は、事業運営への参入に対してのインセンティブを如何に事業者に与えられるか。
- ・また、整備が終わって運営が始まったとき、事業者が継続的に適正な利潤を確保できるシステムを造らねばならない。
- ・もう一つは、利用者が安全、快適、リーズナブルな費用で利用できる手法を示していくこと。
- ・最後は運営開始まであと数十年かかってしまえば、効果が半減する。出来るだけ早い段階で現実的な案を出していかなければならない。

足立委員

- ・事業運営手法については、公共と民間の役割分担を踏まえた上で、如何に安く効率的に事業を行えるかという視点から、民間活力の導入やPPP(公共と民間のパートナーシップによる社会資本整備)とかの新しい仕組みの導入が必要。
- ・ただし、ライトレールはその事業性格上、公共的な性格が非常に強いので民間が負いきれないリスクが生じる。事業者に過度に負担させない観点を重要視しながら、民間の経営力を導入す

る仕組み作りがまずは重要である。

- ・鉄道事業は、数十年という単位で施設の更新を繰り返しながら続けていく事業であるので、持続可能性も考慮して事業運営手法を考えていくことが重要。
- ・ライトレール事業は、外部効果のある事業ですので、開発利益の還元の問題は、数量化してとらえていく必要がある。沿線開発をなるべく抑制するということだが、何らかの開発利益が生じた場合には可能な限り収支に織り込む仕組みを造る事が、事業採算性の点では重要。
- ・作業イメージについては、事業運営手法の検討を結果を踏まえて、再度仮設定を見直すフローとした方がよい。

平田委員

- ・行政の赤字補填については、事業者の初期投資に対する負担軽減策と同じ土俵で、議論していいのかが疑問に思う。
- ・まちづくりの視点から、LRTは都市システムとしてどんな意味があるかをよく説明しなければならない。
- ・自家用車対公共交通、あるいは中心市街地商店街対郊外ショッピングセンターの経済的な競争については、既に勝負がついていて、自家用車と郊外ショッピングセンターが勝っている。
- ・ただし自動車絶対論に関しては、整備の限界便益が急速に低下しており、国家財政を見てもこれ以上の改善は望めない。
- ・車のコストを含めた上下水道や迂回路の費用等を含めた社会的費用について、県民の理解が必要。
- ・少子化問題には対策が立てられるが、高齢化問題は現実に目の前に迫っており、後期高齢者をどうするか、将来的には家族が面倒を見なくてはならないという私的な費用負担が増加することを、県民の皆さんに理解してもらわないと、LRT事業もなかなか理解頂けないのでは。
- ・LRTを造れば、公共の負担を含めて皆さんのコストも低く、しかもサービスが向上するという視点からの説得が必要となる。
- ・これを実践するにはまちづくり三法の実施を含めて、まちづくりを踏まえた理論構成が必要。

小林委員

- ・郊外ショッピングセンターと中心市街地の商店街との問題の整理には、ある意味でかなり時間が掛かると思うが、果たしてそれで間に合うのかが疑問。
- ・LRTを導入したときの利用者の生活シーンを考えていく必要がある。
- ・例えば通勤通学に使うのか、土日の買い物に使うのか、イベントに使うのか、使い勝手のシーンは時間経過と共に変化していく。それらを想定しながら、利用促進をどう図るかが重要。
- ・利用する上での抵抗を如何に軽減するかが重要であり、車からの転換がまさにキーポイント。
- ・いくつか市民の話の話を聞いていると、検討している事すら知らないことがあるので、利用促進を含めて検討経過について市民に何らかの形で公開して欲しい。
- ・委員会での議論の枠から出るかもしれないが、車からの利用転換、公共交通の利用促進という視点からすると、将来の都市間の交通をどうするかが重要。
- ・今の15kmだけでなく延伸をどう考えていくのか等、県内の広域的な公共交通をどうするのかが見えてくると、今のうちに車利用から公共交通利用中心の生活に転換しようとする人が増えてくるかもしれない。

事務局（池澤課長）

- ・まちづくり三法の改正によって、郊外型の大型集客施設の出店は規制され、これまで適用除外であった学校や病院さえも、許可対象となる。
- ・宇都宮環状道路沿いなど郊外への進出が難しくなったことは、裏を返せば都市計画で定められた市街化区域に積極的に公共投資してよりよいまちを創っていくということで、LRTにとっては追い風になる。

- ・ L R Tのサービスは、ウィークディは通勤で週末は買い物、あるいは逆の組み合わせもあるかもしれないが、都市間の移動手段（ツール）として提供できたらと考える。
- ・ 広報活動については、パンフレットを作り、出前講座をセッティングするなど、要望があればいつでも伺える準備は整ったのですが、そういう事を知らないの方々が多々いることも承知しているので、それらも十分認識しながら広報活動に努めて参りたい。
- ・ 宇都宮に限定せずという意見があったが、県民の理解を得るためには、栃木県民200万人にとって有益な施設である事が必要である。
- ・ そうなると宇都宮市だけで完結する物ではなく、極論であるが「鹿沼発、宇都宮経由、真岡行き」という事も個人的には考えている。
- ・ そのような大きな話の中で、鉄道ネットワークの一助になればと考えている。

藤本委員長

- ・ パンフレット等の具体的な配布先は？

事務局（池澤課長）

- ・ 公共施設や公官庁にまずは出したい。

藤本委員長

- ・ 次回委員会に向けて、検討作業も佳境を迎えていくと思うが、石井、古池両委員並びに樋口助教授、森本助教授におかれては、関係者との議論や意見交換を十分に踏まえながら、課題解決に向けた具体的な作業に取り組んで頂きたい。
- ・ 議題4「その他」であるが、事務局から何かあるか。

事務局（栃木県交通対策課・栗山課長）

- ・ 先日、一部新聞で国土交通省がL R Tの整備を推進していく旨の報道があった。
- ・ 本日は、国土交通省の職員も出席しているので、国の方針や考え方について説明願いたい。

松澤街路係長（新屋委員代理）

- ・ 平成19年度の概算要求について、2点ほど話題がある。
- ・ 1点目は、8月4日に発表された道路局の重点施策についてであり、軌道系公共交通を全国10都市に導入する旨新聞に掲載されたことから本省に問い合わせが殺到しており、全国でL R Tの関心が高い事のあらわれでないかと思う。
- ・ この10都市というのは確定ではなく、また先着順とか公募するという意味でもなく、今後10年間に全国でL R Tを10都市ぐらい整備してくれるのではないかという、国の予想するボリュームであって、その中でも現在進んでいる堺市や宇都宮市の名前が挙がっているということである。
- ・ もう一つは、都市局の新規施策の「総合交通戦略の推進」であります。これは駅前広場やバスレーン、駐車場、P & R等の設置を、一つの事業としてパッケージ化し、集中的に補助しようとする施策である。
- ・ これらは概算要求として、今後財務省に要求していく内容ですので、まだ決まった訳ではないが、国が望むコンパクトで効率的なまちのために、集中して投資していく。

藤本委員長

- ・ 関東運輸局の中原委員から何かありますか。

中原委員

- ・ 国土交通省の重点施策には「都市・地域総合交通戦略（仮称）の支援」と掲載されており、ハード整備に限らずソフトも含めて、関係者が一堂に集まり戦略を策定する。

- ・国は戦略の策定そのものや、戦略に基づく施策を集中的に支援していくと聞いているが、まだ考え方を整理した段階であり、具体的にどういった支援が求められるのかは、今後詰めていく。

藤本委員長

- ・国の取り組み方針や考え方については、今後の作業部会で十分議論した上で、課題の検討に反映して頂きたい。
- ・各委員から意見はありますか。無ければ、これにて議事は終了とする。

事務局（栗山課長）

- ・次回委員会は、作業部会の検討成果を基に議論頂ければと思う。日程等は後日連絡する。
- ・何か御意見等有れば、事務局まで連絡頂きたい。
- ・これをもって「平成18年度 第2回新交通システム導入課題検討委員会」を閉会する。