平成１８年度　第３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１１月２８日（火）１４：００～
場　所：栃木県総合文化センター　特別会議室
出席者：委員 24 名中 21 名　ほか

開　会

藤本委員長
・８月３０日の前回委員会以降、作業部会では本日の議題の１から４について、関係者との意見交換等を交えながら検討を進めてきた。
・樋口、森本両助教授においては、適宜御意見や御説明を頂きたい。
・議題（１）「総合的な交通施策の展開」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）
【「課題検討委員会における全体作業イメージ」及び資料１「総合的な交通施策の展開について」説明】

石井委員［補足説明］
・２０世紀はマイカー依存の都市構造だったと言われているが、これをそのまま放っておいたら、快適な生活空間がどんどん損なわれていき、全国の都市間競争に敗れてしまう。
・宇都宮地域の目指す将来交通ネットワークのイメージ図が資料にあるが、このようなイメージをしっかり持って、これからは新しい将来の都市構造をしっかり創っていかなければならない。
・ですから今こそ、この理念に基づいて、新たな将来の都市構造に向けた布石を打たなければならない。
・私共もこれからは建設拡張の時代ではなく、維持管理あるいは更新の時代であることは充分解っているが、こういった新しい２１世紀型の都市構造を目指すための戦略的な投資というのは避けて通れない。
・市民県民が活き活きと安心安全な生活を享受できるためには、このような交通の新しい体系がまちづくりには必要であり、こういうイメージを描いて頂いたことは大変ありがたい。

古池委員［補足説明］
・総合的な交通施策の展開については、まちづくりを考えていく上で、それを支える交通が非常に重要な役割を担っていくという認識の下で議論を進めている。
・よくまちづくりが先か、交通が先かという議論があるが、このＬＲＴの議論に関しては、ＬＲＴありきで交通が先になっていると捉えられがちだが、宇都宮の場合は両方を同時並行的に行っていくべきと認識している。
・今回示した基本認識及び基本理念は、非常に重要だと認識しているが、理想の交通ネットワークを絵に描いただけでは意味が無く、これが確実に実現されて県民生活が豊かにならなければならない。
・そのためには、関係者の皆さんが知恵を出し合って連携していく必要がある。
・これまで市場原理や独立採算であった公共交通を、「公共」という部分に注目し、真の意味での公共交通にするためには、行政の果たすべき役割はますます大きくなっていくと考えるべき。
・市民県民の皆さんには、公共という真の意味を充分に理解していただいた上で、ネットワークの作り方や公共交通を自分の足として如何に活用していくか等について、積極的に議論に参加して頂きたい。
・この様な市民県民の理解や参加があって初めてこの計画は前に進むのではないか。

・特に交通事業者の皆様方は、それぞれ都合や立場があると思いますが、是非ここに示した考え方を充分に吟味して頂き、将来を見据えて協力頂ければと考えている。

藤本委員長
・ただいまの説明に対して、委員の皆様から御意見を頂きたい。

斉藤委員
・市民県民と協働で進めていければという話があったが、地元の新聞を見ていても、「ＬＲＴが通るとバスは一体どうなるのか」という意見を未だ一つも見たことがない。
・これまで様々な委員会があったが、大通りからバスがなくなるかもしれないということが、おそらく一つも情報提供されていない。
・そういった情報を提供しないから、議論が巻きあがらないのではないか。
・３ページ目の図面を見ても、市民県民が見ればなんだか解らない。
・事業者の立場から図面を見ると、ＪＲバスや東野交通さんは鬼怒川を越えられないようですので、利用者が多い鐺山からＪＲ宇都宮駅までの区間でお客を乗せられないと、どうなってしまうのかと、素朴に思う。
・関東バスとすれば西の方はどうなのかと疑問に思うので、そういったものを分かり易く示していけたら、議論も巻きあがるだろう。
・基本認識の中で「都市間競争」について述べられているが、果たしてこの語句を入れていいものか。ただ石井先生の説明を聞いて初めて理解した部分もあるので、特にこだわらない

藤本委員長
・私からの注文ですが、このイメージ図については、もう少し説明力を高めて頂きたい。

古池委員
・ともするとバス事業とＬＲＴは対立すると思われがちですが、バス事業者さんには、ＬＲＴがバス事業をつぶすものでは決してなく、むしろバス事業あってのＬＲＴだということを理解して欲しい。
・バス事業は公共交通の一つとして非常に重要なものであると考えておりますが、何故みんな車に乗ってバスを使わないのかを議論していきたい。
・この基本理念案にあるように、鉄道、バス、ＬＲＴ、タクシーなど公共交通全体がネットワークを形成し、日本で一番自動車に依存している都市形態から抜け出し、都市間競争に勝てるような地域を創っていきたい。
・イメージ図についての説明が無いものですから、色々誤解があるのかもしれませんが、これからの高齢社会あるいは都心部の空洞化、地球環境問題を考えても、自動車のみに依存した都市形態から脱却していかなければ、持続可能な社会にならないのでは。
・そういう意味でも、これからバス事業者の皆様とは色々話し合いをさせて頂ければと思う。

藤本委員長
・議題２「まちづくりの視点」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・吉川補佐)
【資料２「ＬＲＴが導入されたまちの姿」について説明】

石井委員［補足説明］
・これまで作業部会では、ラフな形ではあるがバス路線の本数などを示したが、今回は軌道の敷設位置等についての図面を示した。
・バス事業がいかに成り立つかが、ＬＲＴ成功のポイントだと考えている。

・今では公共交通を利用しないマイカー依存型の都市構造やまちづくりになったが、そのマイカーから公共交通に利用者を転換させることができるかどうかが一番大切なこと。
・ＬＲＴはバスと対立するとか鉄道と競争するというのではなくて、公共交通の復権である。
・作業部会での議論でも、これなくしては、２１世紀の栃木県央地域のまちづくりは出来ないのだという結論に至った。
・昨年もバス事業者さんと色々話をさせて頂いたが、事業に参画して頂くと同時に、バス事業者が成り立つような公共交通ネットワークのスキームを創ることが大切。
・そのためにはマスタープランの段階で停留場やトランジットセンターを核とした、バス・タクシーを含めた全体的な交通ネットワークの議論が必要。
・富山のＬＲＴは思った以上の誘発効果が現れており、国内外からも注目されている。
・富山の森市長は、その成功モデルを教えてくれと全国から引っ張りだこで、富山のイメージアップにつながっている。
・ＬＲＴ単体だけでなく、全体的な底上げ、イメージアップ、地域経済効果を含めた総合的な力を、地域政策として考えなければならないと、市長は言っている。

古池委員［補足説明］
・先ほどのネットワークのイメージと資料２の詳細な横断図の間に格差がありすぎるので、この間をつなぐ説明が必要。
・大通り沿線商店街の皆様と何度か話し合いをしたときに、例えば「もし入れたときに自分の店に荷物をどうやって運ぶのか」等、具体的な話が出た。
・これを受けて、少し詳細過ぎているかもしれないが、具体的にどのような道路配置、道路断面になるかを今回示した。
・斉藤委員からバスはどうなるかという意見があったが、バス停としての活用イメージもあるので、決してバスを考えていないということはない。
・ＬＲＴを導入した場合の道路の使い方について、市民や交通事業者との議論のたたき台として使って頂ければと思う。

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。
・私からの質問ですが、商店街との意見交換会で出された意見の内容は、この会議に出す予定は無いのか。

事務局(吉川補佐)
・具体的には自分たちの生活に関わる部分がどう変わっていくのかを知りたい旨の要望が地元から出ている

事務局(宇都宮市ＬＲＴ導入推進室・矢野総括主査)
・今回の絵を持って、もう一度意見交換会を開催するので、実際の意見は今後まとめて委員会に報告したい。

内海委員
・ＬＲＴの停留場には、バス等中間の交通機関が来ないことには足がつながらない。
・先ほど大通りの道路空間をバス停に使うとの説明があったが、各ステーション毎にバスが接続すると考えて良いか。

事務局(吉川補佐)
・資料１の説明にあった交通ネットワークの考え方に基づき、停留場からの乗り換えのバスも検討していかなくてはならないと考えている。

藤本委員長
・議題３「事業運営手法について」事務局から説明願う。

事務局(矢野総括主査)
【資料３「事業運営手法について」説明】

藤本委員長
・来年の街路事業関係の予算要求の背景や考え方等について、新屋委員から説明願う。

新屋委員
・来年度予算は、現在財務省と折衝中ですので、公設民営という新しい制度が認めら得るかどうかは１２月末に判るので、あと１ヶ月位待って欲しい。
・今まで車を中心にして都市が広がってきたが、超高齢社会の到来や人口減少、環境問題を考えると、自動車に過度に依存した都市でいいのか。
・国や地方の財政状況を鑑みれば、これからはコンパクトな街に方向転換していくべきであり、そのための重要な都市のツールがＬＲＴであると考えている。
・そのために、国においても毎年様々な制度要求を重ねて、補助制度を充実させている。
・今年度要求している制度の１つが「総合交通戦略推進事業」であり、都市内の道路やＬＲＴ、モノレール、駅前広場、駅の自由通路などの整備に対する支援については、これまで個別に行って来たが、都市の交通を行政や交通事業者、商業関係者など関係者が一緒になって考えて整備するのであれば、それらをパッケージで採択して、まとめて支援するという枠組み。
・宇都宮駅の周りの結節点の整備などは、この事業にぴったり合うのではないか。
・２番目が、公設民営の考え方による公共交通に関する事業等への支援の拡充です。
・ＬＲＴ先進国を見ると、場合によっては料金を下げて沢山利用してもらう替わりに運営の部分まで補助金を入れるなど、日本以上に公設の部分が大きい。
・現在要求しているのはここまでいくものではないが、少なくとも公設の部分についてはある程度しっかり公が支えるべきとの考えの下で制度要求をしている。

石井委員［補足説明］
・作業部会でも事業採算分析は一番重要な観点だという認識を持っており、今回も平成１５年３月の基本計画をベースに、それとの比較としてケース１、２、３をシミュレートした。
・ケース１が現行制度、ケース２が先ほど新屋委員から説明のあった平成１９年度予算要求を参考に、ケース３が公設民営の考え方を基にそれぞれケース設定した。
・先ほどの説明の冒頭で青森県の青い森鉄道のケース説明がありましたが、日本で初めて本格的な上下分離を導入した事例であり、私が県の委員会で座長を務めたが、事業主体が民間ベースでやっていけるスキームを創るという目標を持ってやった。
・今回の試算で宇都宮のＬＲＴ事業が成り立つ見通しが立ったということで、関係者の皆さんも安堵しているのではないか。
・しかし一方で将来に渡り安定した経営を可能にするためには公設民営が理想ではあるが、青い森鉄道でも５年後に延伸する新幹線の平行在来線をどうするかについては、県が１００ｋｍという非常に長い区間を維持管理し修繕していかねばならないのかという点で、侃々諤々の議論をしている最中であり、結論は出ていない。
・宇都宮の場合、基本計画では４万５千人／日の需要予測に対し、５万人／日乗れば採算が合うとしていたが、今回のケース２の採算ラインは３９，５００人／日、更に公設民営をやれば３２，９００人／日で充分採算が合う。
・この場合、公共の持ち出し分が相当に大きく、一方で事業主体の負担は３５億円、全体事業費３５５億円の９．９％となるので、宇都宮の場合にはケース２と３の中間の独自のスキームが

あって良いのではと思います。
・公共負担のあり方については、出来るだけ負担が少ない方がよいというのは当然であるので、事業主体には極限までの企業努力の下での健全な事業経営をお願いし、それでも無理な部分は公共が負担していくというようなスキームを考えていく必要があるので、今後精力的に作業を進めていきたい。
・ＬＲＴが導入されることによって、地価、地域経済、商業、工業、産業など様々な、外部経済効果が発生するが、基本計画では考慮されていないので、これらの分析を出来る限り３月までに作業部会でやっていきたい。

古池委員［補足説明］
・今まで事業採算性については、運賃収入とか直接的な費用等を中心に議論してきたが、公共交通システム全体として例えばバス網の充実による交通不便地の解消など県民市民の利便性の向上など、外部経済効果いわゆる間接的な効果が期待できる。
・その結果、これまで車を使わざるを得なかった方達が、公共交通に転換してもらえる。
・これは交通渋滞の解消や交通事故の減少、また１１月４、５日に行われた大通りの社会実験が成功に終わったという意味では、地域沿線の活性化も期待できる。
・高齢者など車を運転できない交通弱者が、街の中に出られるようになれば、街が活性化するだけでなく、高齢者自身の健康増進や医療費の減少につながるかもしれない。
・更にはCO_2、NO_Xの排出削減による地球温暖化に対する効果もある。
・また富山では、都市観光に関するＰＲ効果がかなりあったので、この様な今まで皆さんが議論していない側面も、今後検討していきたい。

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。

足立委員
・参考資料の３－２を見ると、１日あたり何万人乗れば借入金を４０年以内で返済できるかという形で採算性のケーススタディを行ったようだが、４０年というのは一般的なのか。
・例えば車両について４０年かけて借入金を返済するというのは、車両耐用年数など実態と乖離があると思うので、１５年か２０年で返済出来るケースも加えた方がよいのでは。
・また銀行も何年目で黒字転換するか判らないと赤字会社にお金を貸せないので、判断材料に、事業者の単年度収支が何年目で黒字になるかとか、累積欠損が何年目で解消されるかといった情報も入れて欲しい。
・４０年スパンで採算性を考えるとなると施設の更新投資や、人口減少に伴う需要予測の変動など様々な問題が生じると思う。
・ケース３の場合でも返済に４０年かかるのは大変厳しい事業と感じるが、維持運営コストの削減や増収策をどうするかといったあたりが今後の検討課題と感じている。

事務局(矢野総括主査)
・４０年という償還期間は、運輸特許を取得する際に４０年で黒字転換が条件となっているので、平成15年以来これを一つの目安として事業成立の分析をしている。
・ご指摘頂いたリスク分析等については、今後作業部会で検討していかねばならないので、アドバイスなど頂ければと思う。

藤本委員長
・最後の議題４「市民との連携」について事務局から説明願う。

事務局（宇梶室長）

【資料４「市民との連携について」説明】

古池委員［補足説明］
・市民の皆さんからＬＲＴという言葉は色々聞こえてくるが、ＬＲＴとは何かという事については、まだ充分に理解いただいていない。
・未だにモノレールではないかとか「ゆりかもめ」みたいなものではないかとか、間違った認識の上で採算性がどうこう言っている。
・まずは市民県民の皆さんに、ＬＲＴとは何かを含めて、導入計画やその利点あるいは問題点を充分理解頂いた上で、正しい判断して頂くことが必要。
・そういう意味で行政側のさらなるＰＲ活動は必要だが、市民の立場からその必要性を訴えるグループもある。

藤本委員長
・特に皆様からの意見も無いようですので、引き続き市民の理解促進を図って頂きたい。
・予定では今年度の委員会もあと２回を残すのみで、３月の最終委員会を除くと実質的に議論いただけるのは、次回第４回が最後になる。
・石井、古池両委員並びに樋口助教授、森本助教授においては、大変な苦労をかけるが、本日の意見を踏まえながら、作業に取り組んで頂きたい。
・議題５「その他」であるが、事務局から何かあるか。
・特に無いようですので、私から一つ伺いたい。
・先ほど古池委員から１０月の社会実験が大盛況であったと紹介があったが、これは単なるイベントではなく公共交通活用の観点からまちづくりを考えていく目的があったと聞いている。
・委員の皆さんの中にもこれに参加された方がいると思うので、何かご発言頂ければと思う。

森本助教授
・社会実験の委員会の副委員長を務めて
・１１月４、５日に大通りにぎわいまつりと題した交通社会実験をさせて頂いた。
・中心部が元気でなければどんな仕組みを創ってもしょうがないということで、中心部に賑わいを取り戻すことを目的とした。
・その際、公共交通がどんな役割を担うのかとか、公共交通の利便性を挙げて車をある程度抑制するので周辺が大渋滞するのではという懸念があったので、今回調査分析した。
・今まで地方都市でトランジットモールの実験をやると、車に依存しすぎてきたので売り上げが落ちると言われていたので、その点もチェックした。
・公式には社会実験の委員会での報告後に発表となるが、初日に４万人、５日の日に５万人の併せて９万人が大通りに出て来て、地元からは仲見世以来の賑わいだとか、こんなに人が出るのは見たことが無いなどの反響を頂いた。
・商店主の方々も比較的好感触で、具体的な売り上げの数字は出ていないが、非常に良かったとの意見を頂いた。
・渋滞も事前にコンピューターでシミュレーションした予測の範囲内に大体収まっており、極めて激しい渋滞で全く動かなかったということは無かったと認識している。
・今回の委員会ではセミトランジットモールを提案頂いたが、社会実験はフルトランジットモールで完全に自動車を遮断しても、あの程度の渋滞で済んだということとは、セミトランジットで実施しても大通りはある程度機能することを立証したと思っている。
・渋滞による外部不経済がある程度発生するのは仕方ないが、それにも増して９万人来たという外部経済の方が非常に大きかったということで、概ね成功したのではないかと思っている。

藤本委員長
・この取り組みについては、委員会の検討課題とも関連するので、作業部会でも充分参考にして

頂きたい。
・各委員から意見は有りますか。無ければ、これにて議事は終了とする。

事務局（栃木県交通対策課・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３回新交通システム導入課題検討委員会」を閉会する。