

## 平成19年度 第1回 新交通システム検討委員会 議事録

日 時：平成20年2月21日（木）10：00～

場 所：栃木県総合文化センター3階 特別会議室

出席者：委員16名 ほか

### 開 会

#### 宇都宮市総合政策部長あいさつ

- ・宇都宮市においては、第5次総合計画の中で、それぞれの地域、都市拠点が一体となったネットワーク型のコンパクトシティを目指すことを位置付けている。
- ・都市をつなぐためには、道路、公共交通、または情報インフラ、さまざまなものがネットワークされたまちをつくっていくという計画のもとに、第5次総合計画を策定している。
- ・特に、その中の都市交通は、身近な交通のインフラとして一番大切であり、現在、計画の中では、人や環境にやさしく、高齢社会にも最も適切であるLRTの導入についても、さまざまな視点から検討を進めてきたところである。
- ・これまでもLRT導入についての課題等についても検討し、その課題も明らかになってきた。
- ・今年度はその課題を踏まえ、より専門的な意見を伺うために、この委員会を設定した。
- ・宇都宮市の将来のまちづくりのために、よりよい一つのシステムというものを検討していただきたい。

#### 委員長選出

##### 事務局（宇都宮市LRT導入推進室 吉川室長補佐）

- ・皆様からご意見が無いようなので、事務局提案として、平成17、18、2カ年、新交通システム導入課題検討委員会で委員長を務めていただいた藤本委員にお願いしたいと考えているがいかがか。
- ・異議なしとの意見があったので、委員長は藤本委員にお願いする。

#### 藤本委員長あいさつ

- ・平成17年度、18年度の2カ年で行われた新交通システム導入課題検討委員会で数多くある課題解決のための方向性を整理してきた。
- ・2カ年の委員会で、LRTの導入に関して賛否さまざまな議論がなされてきたが、具体的な内容に踏み込んだ議論がなされていないのが現況であると思う。
- ・これは、具体的に議論を交わすための素材が少ない点にあり、市民の議論が活発になるような、より具体的な素材を課題検討の成果として示さなければいけないと感じている。
- ・専門家の先生方、交通事業者、金融関係の方々、そして、市民公募委員の力も借りながら検討を進めていきたいと思う。

#### 事務局（吉川室長補佐）

- ・藤本委員長に以降の進行をお願いしたい。

#### 藤本委員長

- ・議事に先立ち、本委員会の議事内容の公開、非公開について諮りたい。将来の宇都宮市の交通やまちづくりに大きな影響を与える検討を行うので、広く市民に知ってもらうために原則公開としたい。
- ・異議なしとの意見があったので、原則公開とする。
- ・議題（1）「新交通システム検討委員会の設置にあたって」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 本橋室長）

- ・【資料1「新交通システム検討委員会の設置にあたって」について説明】

#### 藤本委員長

- ・今年度は、市が主体的に取り組むこととしており、昨年度までの経過も踏まえて、県の池澤委員の方から御意見を頂きたい

#### 池澤委員

- ・2点ほどお願いをしたい。
- ・1点は、計画では約15キロを予定しているが、特に西側の区間は既存の公共交通事業者が営業をしている。
- ・そこに新交通システムの計画がかぶるわけだが、ここの調整は大変重要なキーになっていると思う。
- ・新交通システムはそこに割り込んでいくという考えは全く持っていない。あくまでも軌道系とバスが連携し、共存しながら、お互いの役割分担をきちんと決めていく必要があると認識している。
- ・軌道系だけでは機能しないので、そこを補完するためのフィーダーバスが必要であり、きちんと話をしながらやっていきたいと思う。
- ・2点目は、市民・県民から採算性が非常に問われている。
- ・前年度までの藤本委員会で、公設・民営を軸とした提案があり、さらに、政府においては、地域交通の活性化及び再生に関する法律が施行され、公共交通を必要な社会インフラとして、公設・民営を軸に進めることが可能となった。
- ・税金を投入し続けるものではなく、基本的なものについては税金で公設するが、運営主体については民でお願いするというのを堅持しながら検討を進めていただきたいと思う。
- ・その2点だけ、各委員にお願いしたいと思う。

#### 藤本委員長

- ・それでは委員の皆様から御質問、御意見等を頂きたい。

#### 保坂委員

- ・1点確認だが、新交通システム検討委員会の検討結果で、実現性・成立性が困難であるといった場合には、導入しないという結論もあり得るということでよろしいか。

#### 事務局（本橋室長）

- ・本市としては、LRTの導入ありきとは考えていない。
- ・これまでもさまざまな課題が出ているが、その課題を解決できる見通しを見極めながら、今後検討していく考えである。

#### 藤本委員長

- ・論点は2つあるということ。
- ・1つは、整備・運営のあり方と適切な役割分担、事業運営に関すること。
- ・2つ目は、施設計画、市民・県民の生活に根ざした身近で使いやすい交通施設のあり方。
- ・この2つの論点に絞って、当委員会では検討を進める。
- ・そのことをまず確認したい。

#### 瀧田委員

- ・委員会での論点の中でも、県民・市民の生活に根ざした身近で使いやすい公共施設のあり方を中心として議論・検討を進めてくという形になっているが、採算性というのも大変重要であると思う。
- ・採算性というのは、公設・民営化という形になるわけで、民間が抛出する部分で採算が取れるのかという話であるが、それだけではなく、県や市の財政はどういう状態になるのかということも、この論点の中に組み入れていただければと思うが、いかがか。

#### 藤本委員長

- ・論点1に含まれていると思うが、事務局から説明願う。

#### 事務局（本橋室長）

- ・今回の検討委員会の論点1で、民間を活用した運用の具体的な枠組みを検討するものである。
- ・今回、県、市の財政における検討については、基本的に行っていく予定はない。
- ・県、市それぞれの行政の中で、これらの全体の整備事業については検討していくものと考えている。

#### 瀧田委員

- ・我々市民からすると、それは、おかしいと思う。
- ・いろいろと国の施策も変わってくるので、来年になったら、民間が捻出する金額がゼロになる可能性もある。その辺の採算性というのはどうなのかなと思う。
- ・我々市民としては、血税を使う形になるので、十分に県・市の財務体質をよく確認し、本当に投資することが重要なことなのかを議論していただきたいと思う。

#### 藤本委員長

- ・今後、具体的な検討事項に入ってくるので、その中で瀧田委員の御意見を活かしていければと思うがいかがか。

#### 瀧田委員

- ・この論点の中に、税金を使うことに関してどうなのかという項目も入れていただければと思う。

#### 事務局（吉川室長補佐）

- ・今回の論点として採算性の議論、これはこのプロジェクト自体が可能かどうか検証していただくという論点である。
- ・公共がどこまで関与するか、税金を投入するかという問題については、今回お示しした論点の方が一定整理後に、県、市、それぞれの財政状況があるため、その中で包括的に考えていくものと考えている。

#### 瀧田委員

- ・税金投入に関しての検討というのは、この委員会の中でやらないという形になるのか。

#### 事務局（吉川室長補佐）

- ・プロジェクトとして成り立つかどうかについて、鉄道事業者、金融関係の方にも参加いただいている。
- ・この事業がまだ成り立つかわからない中で、その先の財政的な議論については、なかなか議論が深まっていけないと考えている。
- ・その前の段階として、この事業が成り立つのかどうかを委員会の中で見極めていきたいと考えている。

#### 瀧田委員

- ・民間が捻出する額が、これから先、いくらになるかわからない中、事業が成り立つかだけの検討というのはおかしいと思う。

#### 事務局（吉川室長補佐）

- ・今の補助制度を前提として、将来これがどういった方向に行くか、そちらのことまでリスク的に分析するのは、今現在では不可能であり、現在の状況を当てはめた中で、いかにあるべきかというところを論じていただきたいと考えている。

#### 瀧田委員

- ・一番市民が何を心配しているかというのは、税金投入の部分だと思う。
- ・そのところは、この検討会議の中で、4回で果たして議論が終わるのか疑問もあるが、そういったところにまで及んできちんと検討していただきたい。

#### 藤本委員長

- ・今後の議論の過程で、今の問題提起についても当然検討の内容に入っていくかと思うので、入り口としては、今そういう御意見があるということで承っておきたい。
- ・具体的な検討事項に入っていきたいと思う。（2）の事業・運営手法について事務局から説明願う。

#### 事務局（本橋室長）

- ・【資料2「事業・運営手法の検討」について説明】

#### 藤本委員長

- ・今の説明に、対して御質問、御意見等を頂きたい。

#### 保坂委員

- ・事業採算性の前提条件で、一番大事なのは需要予測だと思うが、データが古過ぎるというのが1つ気になる。
- ・どういう人が利用するのか、どういう目的で利用するのか、あるいは、現在、移動手段にどのようなものを使っているのか、マーケティング的な手法を使った調査がまず必要ではないかと思う。
- ・今の前提だと、1日4万5,000人が使うことになっているが、宇都宮市民の20人に1人が必ず利用するという前提となっており、幾らなんでも高過ぎる数字だと思う。
- ・今回参加されていないが、関東自動車では、利用客の路線別データを持っていると思うので、こういうデータをいただきながら、もっと現実的な数字に詰めていく必要があるのではないか。
- ・もう一つ、コストの計算方法は1キロ当たりのコストである。
- ・実際のコストというのは人件費がほとんどであり、その路線を走るのに労働時間をどれだけ投入しているかという形で計算しないと、本当の意味でのコストは出てこない。
- ・この営業キロ当たりでのコストの算定方式では、実際の採算は計算できない。
- ・もう一つ、人件費の原単位。人件費が1人年間600万。
- ・これは今の栃木県の交通事業者の中で言えば、非常に高い水準となり、この人件費で乗務員を雇われた場合、バス会社もタクシー会社も人がいなくなってしまう。
- ・労働市場という意味からすると、かなり、既存の業者は圧迫されると思う。

#### 藤本委員長

- ・需要予測値，運営コスト，人件費の3点についてご指摘をいただいた。事務局から説明願う。

#### 事務局（本橋室長）

- ・需要予測については，当初の需要予測値結果をもとに分析していきたいと考えており，平成14年度調査では古いという指摘があったが，今回については，その根本的な需要予測値は変更しないで，リスクにおいて，10%需要が減った場合，あるいは20%減った場合，そういったような形でリスク分析を考えている。
- ・コスト，人件費の計算だが，軌道法で営業距離が近い長崎電気軌道の最近の5カ年間の平均実績値を採用しているが，御指摘もいただいたので，今後，専門的な皆様の御意見を委員会以外のワーキング等で伺いながら，適正な数字，妥当な数値を探していきたいと考えている。

#### 保坂委員

- ・どの様に事業計画の数字が積み上がっているかが重要であり，そこら辺を皆さんにわかるような形で進めていただきたい。
- ・仮でもいいから，具体的なダイヤ，管理人員，運行人員のデータがないと実際には計算できないので，基礎データを用意していただきたい。

#### 藤本委員長

- ・事務局の検討課題とすることによるしいか。

#### 事務局（吉川室長補佐）

- ・需要予測については，市民・県民の方からも厳しい御意見等を伺っているので，今回，資料の中に参考資料として，算出根拠等について添付している。
- ・事業の採算性を見極める中では，10%，20%という事業の需要自体が減った場合のリスクを負わせながら検討していきたいと考えている。
- ・細かいダイヤ等々については，平成13～14基本計画策定調査の中で，オフピーク，オンピーク，それぞれ4分，6分の設定をし，それぞれの運行を考えた上で人員配置を行なっている。

#### 森本委員

- ・資料1で，LRTで何を指すのかという話があり，冒頭でも横松部長から，宇都宮市の5次総合計画の中でネットワーク型コンパクトシティをつくりたいという話をいただいた。
- ・国の方も昨年の社会資本整備審議会の第2次答申で集約型都市構造をつくっていかないと，地球温暖化に向けて，日本はとても維持不可能な状態になるという非常に強い危機感があり，それで，こういう新交通システムの検討委員会がスタートしたと認識している。
- ・ネットワーク型コンパクトシティをつくるということは，これから拠点を魅力的にし，拠点にある程度の機能を集約させながら，新交通を連携させていくというところに一番の強みがあると思う。
- ・事業採算性の議論は，現状のデータを前提にしつつ議論しなければいけないが，将来の都市構造に対してLRTが対応できるのかどうかという検討も同時にやらないと，正しい評価ができないと思う。
- ・採算性についてはリスク分析で十分だが，リスクになるか，プラスに働くのかも併せて検討していただければと思う。

## 瀧田委員

- ・LRTが重要だという話は、温暖化の防止とかにも絡んでくると思うが、これから先を考えた場合、果たして軌道を引くLRTというのが本当に温暖化に対していいのかという問題もある。
- ・当然これから燃料電池の車が出るとか、バスでもそういったものが出てくるとい形になれば、そういったものの方がいいかもしれない。
- ・将来的に軌道を引いた場合、軌道を変更するという事はできない、そういったことを観点として考えるのであれば、LRTありきではないかと思う。
- ・需要の採算というのはすごく重要である。
- ・民間の方に聞くと、1日大体2万人ぐらいしか乗っていないという話があり、2万人しか乗っていないのに採算ラインが3万2,900人ということは、約40%多く、40%多い中で計算していて、そこから10%、20%引いて果たしてどうなのか、論議自体がおかしい。
- ・この採算ラインはきちんと検証しなければいけない。
- ・この会議の中で出た案については、次回に資料を提出し対応していただければと思う。
- ・中心市街地活性化法案と宇都宮市の第5次総合計画の中でやっているコンパクトシティというのは方向性が違うのではないか。
- ・中心市街地だけを活性化するためにLRTを引くという前提なのに、コンパクトシティを周りにたくさんつくって、それを公共交通で結ぶということがやり方として正しいのか、この辺も国土交通省の方にお聞きできればと思う。

## 藤本委員長

- ・事務局で補足的に何か説明が必要か。
- ・ネットワーク型コンパクトシティについては、交通戦略協議会で議論されると思うが、森本委員からコメントをいただければと思う。

## 事務局（吉川室長補佐）

- ・地球温暖化、そういったためにLRTというのは時期尚早なのではないかとの御質問があったが、基本的に軌道事業ということで考えた場合に、宇都宮に合ったシステムとしては、LRTが望ましいのではないかという認識で検討している。
- ・確かに30年、50年といった場合に、いろいろな交通システムが出てくるかと思うが、現時点での検討としては、LRTが望ましいという考え方である。
- ・事業採算予測というものに関して、10%、20%のリスクではどうなのかといったことがあるが、リスク分析については、次回以降、資料として出していきたいと考えており、多い、少ないという議論もあるが、今後検討していく。

## 森本委員

- ・この委員会で議論すべき話ではないので、参考までに聞いていただきたい。
- ・この数年間、スプロール的な市街地が出てきて、これから人口減少局面にいくというときに、都市財政が圧迫される可能性が非常に高い。
- ・これを回避するには、どこの場所を、どういうコンセプトのもとで、計画的に開発しながら拠点整備を行っていくのかをきちんと議論しなければならない。
- ・宇都宮の中のどこの拠点をこれから20年、30年かけてきちんと整備していくのかということをやらないと、道路の維持管理コストだけでもべらぼうになってしまう。
- ・これを回避するためのネットワーク型のコンパクトシティである。

- ・拠点性はこれから明示していく。
- ・バスの方がいいじゃないか。なぜならば自由であると。自由であるというのは、スプロール型市街地にぴったりのパターンであり、こういう市街地の構造では、これから立ち行かないということなので、あえて、固定型の軌道系の方が集約型の場所をつくるにはよいのではないかという発想で、固定の軌道系を我々は検討している。
- ・もう一つ、中活法の話が出たが、これは問題ないと思っている。
- ・コンパクトシティには2通りあり、青森型と富山型がある。宇都宮の場合は、富山型に近い形で議論している。
- ・富山型の場合も、中心市街地の活性化が非常に重要であると言っており、宇都宮の場合も中心市街地活性化については非常に重要であると認識している。

#### 藤本委員長

- ・まだ疑問が解けない部分もあるかと思うが、後で議論の機会を設けるので、その機会を活用いただきたい。
- ・ほかの委員からご意見はいかがか。

#### 加藤委員

- ・本会議においては、LRT導入ありきではないとのことだが、無軌道の交通体系の議論というのは既にされているのかどうか。
- ・バス優先方策という中で、過去にバス優先レーン、専用レーンといった形もとられたと思うが、現状、有名無実化しているというのが実情かと思う。
- ・今の計画書を見ると、宇都宮駅の西口に関しては、3車線ある道路が1車線しか使えなくなるが、1車線の中で、バスと車の共存が果たしてできるのか。
- ・シームレスで高齢者にやさしい、定時性の確保、ということだが、そういうことを考えると、無軌道のバス専用道路等の活用のような乗り継ぎのない形というのはとれないのか。
- ・定時性ということで考えれば、軌道を引くか引かないかではなく、そういった専用の路線があるかどうかということが定時性の確保になるのではないか。
- ・これらも含め、LRTのR（レール）というものにこだわるのか、R（レール）なしの議論がなされたのかどうか。そういった検証のもとに今回の話し合いになっているのか教えていただきたい。
- ・需要予測についてだが、宇都宮市内の中心部の就業人口が多い事業所というのは、栃木県庁と宇都宮市役所ではないかと考えている。
- ・栃木県庁職員、もしくは宇都宮市職員の現在の通勤手段が果たしてどの程度公共交通機関を利用されているのか。また、どのくらいの比率になり、仮にLRTを導入した場合、公共交通機関の利用者、もしくは車通勤者がどのくらい利用するのか、そういうことは検証しているのか。
- ・市民の理解を得るには、率先垂範という形で、我々もこういった形で活用するから、市民も使ってくださいということが不可欠ではないかと思うが、その辺のところを教えていただきたい。

#### 藤本委員長

- ・今まで議論したのものも含まれているが、事務局から説明を願う。

#### 事務局（本橋室長）

- ・軌道を引くことの良し悪しについて検討がなされたかということだが、平成13～14年度の基本計画策定調査において、ほかの交通システムとの比較については、一定の検討をしており、LRTがもっとも

望ましいと結論を出したところである。

- ・バスの優先方策はできないのかということだが、今回宇都宮市の東西の基幹公共交通の軸としてLRTを検討しているが、宇都宮市全体のネットワークというものを充実する必要があると考えている。
- ・LRTだけでは当然市民の足を確保することはできないことから、バス、鉄道、そういったものと連携をする必要があると考えており、そのバスの優先方策については、今後、バスシステム検討委員会で議論していきたいと考えている。
- ・自動車からLRTに乗ることがあるのかといったものについては、これまでの調査の中でも、自動車から転換し、LRTに乗るといった需要も見込めるのではないかと考えている。

#### 加藤委員

- ・バス専用道路は、我が国において、その必要性和効果が十分には議論されていないということであり、十分に議論する価値があると考えられることから、バス検討委員会で議論していただきたい。
- ・県職員等の通勤状況を把握していないとのことだが、市民の立場からすると物足りない、ぜひともやっていただきたい。そういったものは公表していただきたい。

#### 事務局

- ・市、県職員の通勤状況については、今現在、手元に資料がないため、後日示す。

#### 加藤委員

- ・市、県職員がどの程度利用されているかというのは重要なポイントになると思う。
- ・アピールにもなり、将来的な宇都宮市の公共交通体系の成長につながると思うので、ぜひともよろしくお願ひしたい。

#### 藤本委員長

- ・事業運営に関しては、特に上下分離方式、この基本的な考え方を具体化するためにどういった前提条件があるかということをお理解いただければと思う。
- ・（3）の施設計画について、事務局の方から説明願う。

#### 事務局（本橋室長）

- ・【資料3「施設配置の検討」について説明】

#### 藤本委員長

- ・今の説明と資料に関して御協議願ひたい。

#### 瀧田委員

- ・速達性を早めるために停留場の間隔は300メートル程度にするとのことだが、全部で24カ所、駅の西口はJRから桜通りまで何箇所ぐらいになるのかということをお聞きしたい。

#### 事務局（本橋室長）

- ・桜通り十文字までは8カ所。



#### 瀧田委員

- ・現状のバスの停留場は、桜通りまでで 12 カ所あるが、今のバスの停留場よりも 4 カ所少なくなるという形でよろしいか。

#### 事務局（本橋室長）

- ・そういうことである。

#### 奥村委員

- ・大通りは、昼間の交通量が 2 万 2,000 台以上走行している。また、宇都宮向田線を使うような場合には、日中交通量 3 万 5,000 台である。
- ・こういった幹線道路にこれらの施設をつくった場合、完成に至るまでの交通処理について、こういった手法が必要なのか、また、つくったことによってどんな影響が出るのか、といったことも必要だと思う。
- ・L R T の成否そのものが宇都宮市の活性化に大きな影響を及ぼす大きな問題であり、現自動車交通に及ぼす影響についての調査をお願いしたい。

#### 藤本委員長

- ・事務局から回答願う。

#### 事務局（吉川室長補佐）

- ・L R T が入った場合の前提において、道路の使い方等々いろいろ変わってくると思うため、今後、具体的な絵を描きながら、交通管理者の方と協議させていただきたいと考えている。
- ・もう一点、24 カ所の停留場に関しては、あくまでも需要予測のための設定であり、決定ではないので御承知おき願いたい。

#### 奥村委員

- ・市民、県民の合意形成という形で、出前講座等を行なっていると思うが、こういった理想的な話と併せて、当面の弊害というか、現交通、県民生活、市民生活に影響を及ぼす点があるというのも、あきらかにしてから議論させていただきたい。

#### 藤本委員長

- ・完成後というだけでなく、整備過程での対応の仕方を、市民、県民にわかりやすく伝えていただきたいということだと思う。

#### 西野委員

- ・先程の議論もからめて発言したい。
- ・世界的に持続型社会というものをどうつくるのかという議論の潮流があるという認識は非常に重要である。
- ・宇都宮市で L R T の導入を検討されたということは、世界のさまざまな都市づくりの潮流の一端を担っていると思う。
- ・ドイツの場合は、酸性雨被害からそういうまちづくりの志向が高まったということだが、日本社会もこれからそういうことをきちんと考えていかなければならない。
- ・そういう中で、ここの委員会では、どういうまちづくりをするのかという論議は置いておいてということだが、もっと総論として、どういうまちをつくるのかという議論はきちんとやらなければいけない。

- ・フライブルク市は人口 24 万の都市で、路面電車を敷いているが、採算が合っているわけではなく運賃収入の 7 割しか賄えていない。3 割は州が補てんをしているということであるが、州が赤字を補てんする理由は、環境に L R T が貢献するからという立論になっている。
- ・これから持続型社会というものをつくる中で、税金の使い方、あるいはこれからの栃木県、宇都宮市の財政構造の一層のスリム化を図る中で、やっぱり L R T を入れてコンパクトシティをつくっていくことが重要だということを行政の姿勢としてきちんと示すということが必要である。このことは、市民、県民と議論をしていく糸口になるやもしれないと感じている。
- ・採算性の問題は、当然重要な議論であるが、欧米の都市では乗せる仕組みをつくる中でまちづくりをやっている。
- ・持続型社会を形成しつつも、市民、県民のニーズに応えられる、そういう枠組みを行政が示すことが重要。
- ・コンパクトなまちづくりをつくっていくことが、これからの将来を考えた場合、効率的で持続型の社会がつくられる、という枠組みを提示していただき、その上で細かい細部の議論をしていくべきだと思う。

#### 藤本委員長

- ・大変総括的な意見をいただいた。
- ・都市・地域交通戦略策定協議会でも反映していただければと思う。
- ・他にご意見を願う。

#### 保坂委員

- ・市民が使い勝手がよく使ってもらわなければ意味がない。
- ・企業の立場から言うと、プロダクトアウトの発想とマーケットインの発想がある。
- ・プロダクトアウトというのは、サービスや商品の供給者側が、我々が研究開発し、「こんないい商品ができたから、お客さんは買うべき」であるという発想であり、結果的に売れない。
- ・マーケットインというのは、謙虚にマーケットの消費者の皆さんの意見を聞きながら商品をつくっており、これなら使っていただけるというのを出すのがマーケットインの考え方である。
- ・そういう発想から言うと、この資料 3 は、プロダクトアウトという感じがする。
- ・自動車との結節点、配置方針の考え方で、例えば西側の方は、自動車からの乗り継ぎを図る停留場は要らないだろうと、こちらサイドが決めている。
- ・自転車にしても、そういうニュアンスがあり、西側の停留場が 8 カ所ということだが、それも歩けばいいだろうという発想である。
- ・歩くべきなのかもしれないが、本当に今のバスから L R T に切り替えて、その距離を喜んで歩くかどうか。こういうところを検証しないと、つくったはいいが、だれも利用しないということにもなりかねないと思う。
- ・もう一度マーケティング的な発想での総合的な調査というのをやって、どうやったらもっと利用されるのか、そういうことを検証していただきたい。

#### 藤本委員長

- ・施設計画については、かなり具体的で、たくさんの情報を整理し、また、提供もしていただいたが、最初の施設計画検討の目的のところを念頭に入れていただき、施設計画、施設配置のいわば初期条件の整理と検討の方向性をお示ししたということで御理解いただければと思う。
- ・他にご意見を願う。

### 赤星委員

- ・ どのような人がどういう使い方をするのかについて、共通認識を持てるとよい。
- ・ 夜間人口密度のみならず、昼間の人口や人の動きから説明することも可能ではないか。たとえば、宇都宮駅と中心市街地だけでも多くの人の動きがあるはず。
- ・ 交通手段の選択肢を多くの人に提供し、そのうちの何割がどのくらいの頻度で使う、等の表現も可能。
- ・ 普段は車を利用していても、公共交通を利用したい状況、たとえば怪我をしたり、飲酒したときなどに、公共交通サービスが確保されている、というのも都市のサービスの要素の一つ。
- ・ 利用する可能性のある人に、具体的な利用イメージを持ってもらえるよう意識をしながら、情報提供や施設設計をすることが大切。
- ・ いろいろな角度から説明して理解を得ていくためにも、この場を活用して議論したらよいのではないか。

### 藤本委員長

- ・ 次回以降の検討課題ということで承っておきたい。
- ・ 議題4のその他、事務局から何かあるか。

### 事務局（吉川室長補佐）

- ・ 今回御発言できなかった点、あるいは後から気付いた点、FAX送信票で御意見等を伺えればと思う。
- ・ 特に今回御議論いただいた中で、事業・運営手法の検討は、今後、分析するにあたって、資料2の前提条件をベースとして、各委員からいただいた意見、また、今後ワーキングあるいは個別にアドバイス等をいただきながら、作業の方は進めていきたいと考えている。
- ・ ワーキングについて、特に事業運営は、金融関係者、あるいは鉄道事業者の方々が重要と考えている。基本的には2事業者のアドバイスをいただきながら進めていきたいと考えているので、御承知おきいただきたい。
- ・ これをもって第1回新交通システム検討委員会を閉会する。