

平成20年度 第4回 新交通システム検討委員会 議事録

日 時：平成21年3月18日（水）15：00～

場 所：宇都宮市総合福祉センター 10F 特別会議室

出席者：委員15名 ほか

事務局（宇都宮市LRT導入推進室 吉川室長補佐）

- ・ ただいまから第4回新交通システム検討委員会を開会する。
- ・ 次第に従い進行させていただく。ここからの議事進行については、藤本委員長にお願いする。

藤本委員長

- ・ それでは、議題（1）施設計画について、事務局から説明を願う。

事務局（宇都宮市LRT導入推進室 本橋室長）

- ・ 【資料1「施設計画」について説明】

藤本委員長

- ・ 質疑に入る。御意見、御質問等はあるか。

瀧田委員

- ・ 資料1の2ページ、3ページにLRTがJR宇都宮駅の東西を横断する形になっているが、これは具体的にどのような形で通過するのか、また、それは技術的に可能なのか。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ JRの横断については、現在も検討を進めているところである。基本的には、JR宇都宮駅の北側2階部分、在来線と新幹線の間を通るルートを想定している。今後、鉄道事業者との個別な調整が必要となる。構造や障害になる建物などを考慮しながら検討しており、北側2階案が望ましいと考えている。

瀧田委員

- ・ その横断ルートが技術的に無理な場合について、何か想定しているのか。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ 現在、構造的にどれだけの空間を確保できるか、支障物件は何があるのかを中心に検討しており、今後、関係者との協議を進めながら、検討していく。

瀧田委員

- ・ 資料1の7ページ、バス結節A型、B型、C型の設置数を聞きたい。

事務局（本橋室長）

- ・ 資料1の8ページに示してあるが、バス結節5箇所に対し、A型が1つ、B型が3つ、C型が1つとなる。

瀧田委員

- ・ 駐車場の台数確保について、A型が30台、B型が20台、C型が12台となっているが、これは送迎用の駐車スペースということか、それとも自動車でアクセスする場合の結節点を考慮した駐車場の数ということか。

事務局（宇都宮市LRT導入推進室 矢野係長）

- ・ 現時点では、パーク・アンド・ライドや送迎用のキス・アンド・ライド、また、一時的な駐車も含め、想定される数として記載した。

瀧田委員

- ・ 資料1の8ページ、⑥新4号バイパス周辺（車両基地）、整備方針欄の〈自動車との結節〉に、「広域的な自動車でのアクセスとの結節機能を強化し、LRTと自動車交通との連携・共存を図る。」と記載されているが、新4号バイパスの結節点として、この駐車台数ではかなり少ないと感じる。また、これを200台、300台程度の収容を得るような施設をつくるとなると、今の計画の2倍から3倍の用地が必要になるのではないか。

事務局（矢野係長）

- ・ 新4号バイパスの結節点は、車両基地を想定しており、車両基地の中にB型を設けるが、車両基地の全てが車両を置くために使うことではなく、その土地の中を有効に活用することや、近傍にある大型ショッピングセンターの駐車場等との機能分担も考えられることから、この施設パターンにした。

瀧田委員

- ・ 特に桜通り十文字周辺のトランジットセンターについては、LRTへの車からの乗り換えが多数考えられるので、施設パターンについて、もう少し検討が必要だと思う。
- ・ 資料1の5ページ、右側の表中、「交通結節点」②東武宇都宮駅周辺、③JR宇都宮駅西口、④JR宇都宮駅東口の「検討対象箇所の設定」欄に、〈別途事業等に際して検討〉と記載され、LRT整備費用としては、検討対象外としているが、LRTの事業をほかの事業に付け替えるとの印象をうけるがいかがか。

事務局（本橋室長）

- ・ LRTの事業をほかの事業に付け替える考えはない。宇都宮市のまちづくりの中で、それぞれの事業が別途検討されており、②東武宇都宮駅周辺及び③JR宇都宮駅西口については、駅前広場の整備として検討され、④JR宇都宮駅東口については、東口区画整理事業として計画済みであることからの記載である。

瀧田委員

- ・ LRTの事業に対してどれだけの費用がかかるのか、市民に対し明確に伝えるため、LRTの関係で使う費用をきちんと明示して、市民に公表しなければ、総体の概算費用がわからないと思う。

加藤委員

- ・ 1点目として資料1、5ページ右側の表、交通結節点について、③JR宇都宮駅西口と④JR宇都宮駅東口があるが、市民の立場からすると、LRTは東西交通基幹軸なので、当然、利用しやすい

結節点が本来の理想的なものとする。

- 例えば、JR宇都宮駅で降りた人が、すぐに乗り換えして東にも西にも行けるとするのが一番望ましいと考えると、結節点を東西2箇所には設ける必要があるのか。東口と西口を最短距離で直結させ、結節点を一つにすることが、本来の市民の足として必要なものとする。
- 2点目として、トランジットセンターの中で、桜通り十文字のケースがあるが、桜通り十文字は戸祭方面や大谷方面、また逆からのバスの乗り入れがある。例えば、JR宇都宮駅から朝、通学する場合に一々乗換えが必要になるのか。トランジットセンターで乗り換えるというイメージをしているのか、高校生などは、乗り換えることで逆に利便性を損なうのではないのか。

事務局（本橋室長）

- 1点目について、基本的に結節点の考え方は、バスやタクシー、それから自動車、それぞれがLRTと結びつき、乗り換えをすることから、東西それぞれを結節点と位置づけた。

事務局（吉川室長補佐）

- 2点目について、桜通り十文字は、各方面からのバスが集中してくる部分であり、基本的には、LRTに乗り換えることを想定している。全ての対象者に対して、利便性を上げることは難しいが、様々な意見を聞きながら、今後検討していく。

加藤委員

- 1点目について、再度質問する。東西を最短で結ぶことができないため、JR宇都宮駅の東口と西口にLRTの駅を設置するのか。

事務局（吉川室長補佐）

- 東西直通の可能性がないわけではないが、最短ルートである東西連絡通路付近には、商業施設などもあり、さまざまな問題がある。

保坂委員

- トランジットセンター（結節点）について、先ほど瀧田委員から駐車場についての意見があったが、タクシーについても、全パターンとして2台分のスペースしかない。LRT導入の目的の一つに、マイカーをなるべく自粛し、公共交通を使ってもらえるようにインフラを整備することがあるが、このトランジットセンターの規模では、少ないのではないのか。
- 本気でパーク・アンド・ライドを進めるためには、資料1の4ページに掲載されているストラスプールの駐車場のように広いスペースを確保する必要があるのではないのか。
- 結節点としての利便性が確保できるよう、トランジットセンターのあり方について、もう少し突っ込んで検討する必要があると思うが、いかがか。

事務局（吉川室長補佐）

- トランジットセンターについては、資料1の7ページに施設パターンを示してあるが、バスバースを先行して考え、その空きスペースに対してどういった配置が可能か考え設定した。その上で、8ページに示したとおり結節点に対して、どのパターンが適当か考え、現時点で想定できる標準パターンとして当てはめた。
- それぞれの結節点に地域の特色があり、第3回目の委員会の中でも、各地域の交通結節点のあり方について示したところである。特に、都心部に近い桜通り十文字付近に、大規模な駐車場を確保す

るのは、難しいと考える。

- ・ 将来においては、桜通り十文字付近からさらに延伸し、宇都宮環状道路の先まで行ったときに、そこに大規模駐車場等を確保して、L R Tに乗り換えて誘導することも考えられる。
- ・ 現計画において、パーク・アンド・ライドの中心となるのは、宇都宮駅の東側を想定せざるを得ないとする。

藤本委員長

- ・ 他に御意見、御質問等はあるか。

森本委員

- ・ 都市計画の観点から意見を述べる。宇都宮市は、ネットワーク型コンパクトシティを掲げ、中長期的には集約型の都市構造を目指しながら、まちづくり戦略を取っている。その中で、パーク・アンド・ライドという政策の位置づけは、あくまでも短期的な政策で、現在は車の利用が多いので、L R Tをつくってもすぐ使える人たちは少ない。そこで、今の時点でできるだけ使っていただくために、パーク・アンド・ライドの駐車場をつくる。長期的には、アクセスは徒歩や自転車など、地球環境に優しい交通手段でL R Tへアプローチしていただくことが、大前提になると考える。
- ・ 最初の段階で必要以上に大きな需要を描いて、大きな駐車場を想定するというのは、長期計画にもそぐわないし、そもそも初期投資の金額を膨大にするだけである。

藤本委員長

- ・ 他に御意見、御質問等はあるか。

廣田委員

- ・ 関連した意見を述べる。トランジットセンターの規模については、二次交通としてのバスや地域内交通のレベルをどうするかによってかなり変わってくると考える。
- ・ 加藤委員の乗り継ぎの話については、非常に難しい問題である。乗り換えをすることは、若干、運行の効率性から言うと非常にいい話であり、幹線交通と支線交通を分けてやっていくことは、非常に効率性がある。ただし、私も利用者の一人として思うが、乗り継ぎするという事は、非常に不便さとか面倒さを伴うことも事実である。
- ・ 効率性も不便性もあるので、今後議論していく上での検討課題として、市民の方に、どの程度だったらいのかなど、乗り継ぎの必要性を理解していただきながら、市民のニーズを把握する必要もあると考える。
- ・ 利用者は、1人で自由に移動ができないような方や元気な高校生などさまざまだが、是非、公共交通に乗っていただく上で、交通計画への理解をしていただくための説明が必要だと考える。また、果たしてそれではできない部分というのは何なのかというものを、そこから考えていくことも大事だと考える。

藤本委員長

- ・ 以上で、議題（1）についての検討を終了する。
- ・ 次に、議題（2）の報告案について、事務局から説明を願う。

事務局（宇都宮市L R T導入推進室 本橋室長）

- ・ 【資料2「新交通システム導入に係る『事業・運営手法』と『施設計画』の検討結果報告（案）」

について説明】

藤本委員長

- ・ 質疑に入る。御意見、御質問等はあるか。

高津戸委員

- ・ 意見を述べる。高齢化社会が進んでいることから、公共交通は高齢者に優しい交通の乗り物になっている。
- ・ 先ほどから乗り換えに対する意見が出ているが、まさに乗り換えがポイントとなる。自助努力で可能な方はいいが、高齢者の方については、そういうわけにはいかない。L R Tから他の交通機関への乗り換えについては、あまり負担をかけないような計画そして具体的な準備に努めていただきたい。

藤本委員長

- ・ 他に御意見、御質問等はあるか。

廣田委員

- ・ 事実確認として意見を述べる。資料2の9ページに「営業主体の組織形態について」の記載がある。①既存の民間公共交通事業者と②新会社の設立のメリット、デメリットが整理されており、今後、それぞれの関係者の意向を踏まえながら見極めていく必要性について、強調して記載されている。
- ・ 「どちらの場合にもメリット、デメリットがある」ということが、この委員会での議論の結果だと認識しているが、50ページ、3.2「官民一体となった推進」の文章中に記載されている「会社設立に向けて具体的な検討、調整を進めることが必要である。」の表現は、②新会社の設立の方向に進むような印象を受ける。「望ましい組織形態の議論に向けて」など、①と②が中立になる表現に変えたほうが良いと考える。

藤本委員長

- ・ 文章表現については、事務局にて検討を願う。
- ・ 他に御意見、御質問等はあるか。

保坂委員

- ・ 交通事業者の立場から意見を述べる。資料2の50ページ、3.3「関係機関との連携・協力体制の確立」に記載されてあるとおり、連携と協力は必要と考えるが、新しい交通網ができることにより、バス事業者やタクシー事業者など既存交通事業者は経営にダメージを受ける。
- ・ 駅の東口中心に拠点を持っているタクシー事業者は、工業団地関係の需要がL R Tにシフトすることから、かなりの打撃を受ける。実際問題、タクシー事業者では、去年の秋口からの景気悪化に伴い、駅東では2割から3割売り上げが減っている状態である。これに加え、交通機関が入れ替わることになると、会社の存続が危なくなる。
- ・ この状況を踏まえ、既存交通事業者との共存を念頭に置きながら進めていただきたい。

藤本委員長

- ・ 他に御意見、御質問等はあるか。

佐藤委員

- ・ L R Tの運営事業については、国の支援制度の拡充、公設型上下分離方式等により、平成13年、14年度の調査において事業性が認められないとされていた段階から現実的な検討を行うに値する段階になってきたものと思う。
- ・ 本プロジェクトも公民連携の形態をとるが、過去の公民連携の問題の一つには、「誰が、何を、どこまで責任を持つのか」について曖昧なまま事業を進めてしまったことがある。
- ・ その観点からも、定められた条件、求められる責任を果たした上で営業努力により獲得した利益は運営事業者に帰属することを明確にした方がいいと思うが、3ページにある「不当な利益の回避」は、これを認めない場合もあるという趣旨か。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ 契約の中で個別に定めていくことになるが、営業努力によって利潤を得たものについては、当然のことながら、その営業主体の利益になる。

佐藤委員

- ・ それでは不当な利益とは何を想定しているのか。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ 公設型上下分離方式にて、公共が整備し、民間が運営する場合、営業主体がどの程度までの利益を上げていいのか、どこまでが適正な利潤なのかの判断は難しいことから、契約の中で個別に定める必要があり、現段階において具体的な想定はしていない。
- ・ 今までの資料から民間の実態としては、営業の1割程度を目標に利潤を設定している。

藤本委員長

- ・ 内容については、今まで回数を重ねて検討してきた。
- ・ 全体の構成等について、御意見、御質問等はあるか。

西野委員

- ・ この検討結果報告（案）について、内容的にはよいと思うが、さらに詰める必要のある課題もあると思う。一番大きな課題は、市民の皆さんにL R T事業をどのように理解していただくのかである。
- ・ 報告書の最後に、今後取り組む事項として4つ上げられているが、具体的に行財政改革とL R T建設の関係など、現在の行政サービスを確保しながら、新しい公共交通のあり方を考えていくことや、L R T事業により、もたらされる定性的な効果などを市民の皆様にもわかっていただくことも必要であることから、普及啓発も重要と考える。
- ・ 政策的なプライオリティの問題、医療、福祉や教育など、いろいろな課題があるが、市民の皆さんの政策的なニーズと今回市が進めようとしているL R Tの交通政策とのかかわり方など、整合性をきちんと深めていく必要がある。
- ・ この時代において、あえて新たな公共交通の整備を進める市のスタンスを明確にすることが、非常に重要であると考えます。

藤本委員長

- ・ 西野委員のような観点から、他に御意見、御質問等はあるか。

瀧田委員

- ・ 使う立場の市民にとって、「どれぐらいの資金がこの事業に対して投入されるのか」が、一番の関心事だと思う。具体的に何にどれぐらいかかるのか、用地の購入に関してなど、費用を精査して、市民に分かりやすく提示する必要がある。最終的には、これだけかかるという形で、市民とのコンセンサスが取れるよう進めていただきたい。

藤本委員長

- ・ 他に御意見、御質問等はあるか。

加藤委員

- ・ 市民の立場から意見を述べる。4万4,900人という需要予測が出ているが、果たしてそれが妥当かどうかについても議論する必要がある。1日当たり4万4,900人乗ると仮定した場合から、3割減った場合には、若干赤字になるとなっているが、公共交通という立場からすると、ある程度の赤字はやむを得ないという考え方もあると思う。
- ・ 本当のワーストケースを想定した場合に、このぐらいの赤字になり、その場合の市民1人当たりの税負担は幾らぐらいになるなども検証した上で、それでも宇都宮にとってLRTが必要との説明が必要になる。
- ・ 現在、宇都宮の公共交通に関して、バス、タクシーは必要かつ不可欠なものだと思う。一方でLRTは、あったらいいなというレベルではないかと考える。LRTが本当に必要だと市民が理解できるような形で、今後、議論を進めていただきたい。

藤本委員長

- ・ 他に御意見、御質問等はあるか。
- ・ ないようなので、議題（2）についての検討を終了する。
- ・ 議題（3）のその他について、事務局から説明を願う。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ 事務局から提案する。本日、議論いただいた報告書（案）の内容については、文言の表現等を含め、藤本委員長と調整のうえ修正し、まとめ次第、委員の皆様へ送付させていただく。

藤本委員長

- ・ 報告書（案）の修正等について、事務局の提案どおり進めてよいか。

（「異議なし」と声あり）

藤本委員長

- ・ そのように進める。
- ・ 今回の会議で最後となるが、各委員から御意見、御質問等はあるか。
- ・ ないようなので、以上をもって議事を終了する。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ 第4回新交通システム検討委員会を閉会する。