

平成20年度 第3回 新交通システム検討委員会 議事録

日 時：平成21年2月17日（火）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3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）事業・運営手法について、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「事業・運営手法資料」について説明】

藤本委員長

- ・ 質疑に入る。始めに「1. リスクへの対応策」、「2. 事業・運営スキームの検討」について御意見、御質問等はあるか。

加藤委員

- ・ 2ページ、「リスクが発生すると想定された場合の対応策」のうち車両費償還期間の延長について、13年から30年と記載されているが、これは法定耐用年数や、車両償却年数といった観点からなのか。また、13年から30年と単純に車両の入れ替え期間を長期化することで古い車両を少しでも長く使用するといった趣旨なのか、具体的に教えて欲しい。

事務局（本橋室長）

- ・ 車両費償還期間の年数の御質問について、前提条件で示したとおり、減価償却にかかわる耐用年数として13年と設定したところであるが、今回の例については、それを30年、40年とすることで検討を行なうとしている。
- ・ これは鉄道事業における収支関係で、30年あるいは、40年で黒字転換という考え方があることから、この年数での設定を行なった。

加藤委員

- ・ 償還期間を 30 年、法定耐用年数を 13 年と仮定した場合、13 年後の車両費償還前に車両の入れ替えが必要となり、新たに費用負担が発生してしまうこととなるがどうか。

事務局（宇都宮市 L R T 導入推進室 矢野係長）

- ・ 車両の減価償却期間完了を 13 年と設定したものであり、寿命が 13 年ということではない。
- ・ その上で償還期間を 30 年間、40 年間と延長する考えを示したところであり、それに関しては、鉄道事業は初期投資が大きい事業であることから 30 年もしくは 40 年後に黒字転換されることが望ましいという事が特許申請上、求められる話であるため、今回、お示しし、30 年間に延長した場合の収支に与える影響について検討を行ったところである。
- ・ なお、車両の耐用年数については 30 年から 40 年程度と言われているので、その後、車両の入れ替えが発生すると考えられる。

保坂委員

- ・ 4 ページ、5 ページで示されているグラフについて、数値が入っていないため、実際にこのようになるか判断できない。概念図として捉えることしか出来ない。
- ・ 例えば、需要に合わせた運行の実施をすると、5 ページの左上のように 5 年目、15 年目で黒字になるということだと思うが、需要に合わせた運行とは運行本数を減らすということであり、経験からすると、運行本数を減らすと不便になり、客離れが生じることによって売り上げも減り、これが悪循環となって更なる客離れが生じることにつながるが、このことをどのくらい見込んで、グラフを作成したかなど数値が入っていないので何とも言えない。
- ・ あくまでこれは概念図であって、実際このような対応を打つことにより、こう変われば良いというものであり、こうなりますというものではないと受け取ってよろしいか。

事務局（本橋室長）

- ・ 数値が入っていないことで概念図としか捉えようがないということであるが、数字については、内部的に検討した上で、今回、このような形でお示したところである。
- ・ 需要に合わせた運行、対応ケース 1 につきましては、あくまでケーススタディということで検討を行ったものであり、現実的な現在の本数を実態的なものとしてとらえていない。

藤本委員長

- ・ 他にはいかがか。

高津戸委員

- ・ ただ今の質問に関連して、4ページ、5ページに示してある収支採算性への影響分析のグラフについてであるが、いずれのグラフも5年目、15年目ということで記載されているが、15年になると全て収支がよくなっている。通常、5年目というのは、収支が安定することから経営が安定すると想定されるが、なぜ15年という先の数字でないと利益が出ないのか。
- ・ 期間の設定として、3年目、5年目とし5年目には十分に採算が取れるという期間の設定でもよかったのではないかと。15年というのは先の数字であることから見通しがつきづらいがどうなのか。

事務局（本橋室長）

- ・ 5年、15年の設定については、先ほど説明した車両の償還が、13年という状況があるので、13年目以降になると支出が改善されて収支が黒字になることが想定されていることから、15年目という形で示したところである。

瀧田委員

- ・ 同じく4ページ、5ページであるが、運行本数を減らすことによって車両が少なくなるということなのか、または人件費が削減できるということなのか。

事務局（矢野係長）

- ・ 4ページ右側の③検討ケースのとおり、新4号以東の運行をピーク時15本から10本、オフピーク時10本から6本と運行本数を減らすことにより、人件費を減らすということである。
- ・ 人件費の考え方については、1日間に走る電車の総走行距離から原単位ということで想定させていた人件費を算出しているものであるから、まず走行距離を減じれば、結果的に人件費が減り、経費も減らすことができるという事となる。

瀧田委員

- ・ ピーク時が15本から10本、オフピーク時が10本から6本に変わるということは、ピーク時は4分間隔に1本ぐらいの車両が走りオフピーク時は6分間に1本の車両が走るという形になっているわけであるが、この数字は、4万5,000人の乗降客をもとにして試算された数字ということか。

事務局（矢野係長）

- ・ ピーク時の15本、オフピーク時の10本に関しましては4万4,900人を前提としている。
- ・ これは、全15キロの区間を通しピーク時は時間15本走る、オフピーク時は時間10本走るという考え方である。

瀧田委員

- ・ 参考資料5ページ前提条件について、以前も意見が出ていたと思うが、1人当たりの人件費が620万円というのは高過ぎるのではないか。
- ・ また、需要予測4万5,000人に関して、宇都宮の市民の人数から割ると10人に1人が毎日このLRTに乗るのかということから、再度検討してほしいという話もあった。
- ・ 過去の意見がこういったところに反映されていないのかどうか確認したい。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ 人件費の620万円については、福利厚生も含んでいる単価の中で、これを抑えればいいのかどうかという議論もあるが、むしろ今後、検討するに当たっては、高めに設定することでリスクとしてとらえる事を考え、更には、ワーキング等々を通して、この数字でおおむね収束したと考えている。
- ・ 需要について、4万4,900人が本当に妥当なのかということについては、あくまでも予測の範疇であることから、リスク分析の中で、需要予測に対し変動要因を3割減として試算をしたところである。
- ・ この3割については、平成4年度のPTから路線バスのOD表を作成し、LRT沿線のどのぐらいの方が現況のバスを使用するのか想定し算出している。これに基づき今回リスク分析を行ったところであるが、3割減ということがどういう意味合いかというと、別冊参考資料5ページより、最大の断面利用者数が1万8,900人ということが分かるが、単純にこれが3割減る。さらにこの部分において1日にどのぐらいのバスが走っているかと考えると2,000台強と言われている。すると1台のバスに6、7人程度の人が乗っていれば需要は賄える計算となる。

藤本委員長

- ・ 次に「3. 実現性・成立性の向上策の検討」について御意見、御質問等はあるか。

瀧田委員

- ・ 11ページ12ページ、(3)営業主体の組織形態についてであるが、この中には営業主体を既存の民間公共交通事業者とするが、それがだめであれば新会社を設立するということが書かれてある。この場合、行政で新会社を設立して運営していくこととなると思うが、こういった事例は他の自治体でもあるのか確認したい。
- ・ こういった自治体が新会社を設立するということは、我々市民感覚からすると新たな天下りの温床になるのではないのかとの心配もある。また、今回配られた資料には記載はないが、前回配られた資料には、NPOを運営している方に担当してもらうなど書かれていたが、人選に偏りが発生するおそれがあるので、この新会社の設立については余り好ましくないのではないか。

事務局（本橋室長）

- ・ ただ今の御質問について、既存の民間公共交通事業者がだめであるから新たな会社を設立するというものではない。組織形態として単体の事業者、あるいは新たな会社として民間企業や既存の民間公共交通事業者が出資して参与する場合、そういったものの形態をメリット、デメリットについて整理し、評価したところである。

佐藤委員

- ・ 10ページの施設使用料については、本来的に営業主体が負担すべきものであれば合理的な金額を積み上げるべきだと考える。これを収益の範囲内で増減させるというのでは、公共支援の一部のようなイメージがあり違和感を感じる。
- ・ 収支構造を明確にした上で、公共支援、事業者へのインセンティブ等を整理してもらいたい。

藤本委員長

- ・ 意見として承っておくということによいか。
- ・ 他にはいかがか。

保坂委員

- ・ 組織形態についてであるが、ある意味ここが肝心なところではないかと思う。
- ・ 事業採算が赤か黒かということに関して、この事業が非常に利益が上がるということであれば、既存の交通事業者だけではなく、新規も含めて、多くの手が上がると思うが、かたや半分公共という部分があるわけで、そんな儲かる事業を、民間がどんどんやっていいのか、そこのところの折り合いをどうつけるのか。
- ・ 事業主体に採算に対する責任を取らせようということであっても、近年、地方における公共交通機関というのは非常に経営が厳しい状況であり、多くの会社で国または地方自治体から補助金を貰い運行しているが、この事業においても厳しい経営が強いられた場合、同様に補助を貰い運行することとなり、民間事業者からすると、絶対に赤にならないおいしい事業であると定義できてしまう。このことについて公共の立場からすると疑問を感じるどころであり整理が必要なのではないか。
- ・ 本資料でいうと、12ページ、メリット、デメリットを整理した表において既存事業者の欄に記載されているように、「経営に不確定要素が多いことから、事業に参入しない可能性がある」とあり、参入しやすくするということは、損はしないという担保をすることと考えられ、民間の立場からすると、絶対、赤にはならない事業は有り得ないわけでありこの辺の折り合いをどうつけるかである。
- ・ この辺はしっかりと押さえておかないと様々な問題が出てくるのではないか。

藤本委員長

- ・ 保坂委員の貴重な御意見も参考として承っておいていただきたい。
- ・ 他にはいかがか。

加藤委員

- ・ 13 ページ利用促進について、前回の委員会で宇都宮市市役所職員の通勤手段の比率を教えていただいたわけであるが、群馬県、前橋市では「自転車のまち」というものを掲げており、そういった中で、前橋市職員の自転車通勤 500 人増加という取組みが行われ、これにより通勤手当の変更を行った結果、年間 100 万円の通勤費の削減、「自転車のまち」としてのイメージアップ、更には環境対策に効果があるとしている。これは 2 月 5 日付け上毛新聞に掲載されていた。
- ・ 宇都宮においては、宇都宮市役所本庁の職員の車利用率が 48%、自転車等が 35%、公共交通機関が 17%という回答を前回いただきましたが、宇都宮市では L R T をテーマに掲げていることや、環境問題の観点からも行政の立場として率先垂範し L R T の利用促進について何らかの案を示すべきである。現時点であれば教えていただきたい。

事務局（本橋室長）

- ・ L R T に関する利用促進策については、施設計画において、乗り継ぎ施設など、利用者の立場から施設の整備や、車・バス・自転車といったものの利活用について整備を進めることにより、促進策が図れるものと考えているところである。

藤本委員長

- ・ このあたりは次の議題で説明をお願いしたい。
- ・ 次に「4. 事業・運営手法に関するまとめ」について御意見、御質問等はあるか。

瀧田委員

- ・ (2) の中の「段階的整備を考慮した事業・運営の検討」において、「全区間同時に整備することが望ましい」との記載があるが、この部分に関して疑問を感じるが、どのような意なのか。

事務局（本橋室長）

- ・ L R T につきましては、宇都宮市の公共交通ネットワークにおける、東西の基幹公共交通ということで全長 15 キロを検討しているところである。そういったことから可能であれば全区間 15 キロを一気に整備し公共交通の利用促進を図ることが望ましいと考えているところである。

高津戸委員

- ・ (1) まとめ、事業主体について、「市民が事業に関わることによってマイレール意識の醸成」という記載があるが、これについては基金の設立が、一つの醸成としてあると思うが、それ以外にどういったことでこの市民参画というものを考えているのかお聞きする。

事務局（矢野係長）

- ・ 富山市で開業した富山ライトレールの事例では、市民から寄附金をいただき電停に設置されたベンチにネームプレートを張り、自分がこの事業に参画したという意識を持っていただいた上で、富山ライトレールを使い、支えていただくという取組みが行われている。
- ・ 同様に、本市においても、基金の寄付等をきっかけに、末永くLRTを愛していただき、利用していただくと考えている。

傳法谷代理委員

- ・ (1) まとめ、運営について、「営業主体と整備主体の上下間でリスクの予防策と対応策を事前に十分協議し」と記載があるが、資料の説明の中で、リスクの対応策については、運賃の値上げなどいくつかのメニューが出ていたが、予防策というのは具体的にどういったものを考えているのか教えていただきたい。

事務局（本橋室長）

- ・ 予防策については、2ページ「安定経営と収入の確保に向けて」に記載のある経費の軽減、利用促進策といったものが考えられるが、実際に予防という面で考えると、基金の設立といったことも考えられる。

森本委員

- ・ リスク予防に関して、最大のリスク予防としては、集約型まちづくりを推し進めることではないか。
- ・ 総合計画でネットワーク型コンパクトシティすなわち、公共交通軸を主体とした集約型都市構造を20年、30年かけてつくると言っているわけであるが、あくまで今回のリスク分析は、低密に住んでいる市街地を前提にした需要推定のもとでの分析ですから、リスクを発生させないという目的としては、宇都宮市が総合計画や都市マスタープランで議論しているような都市構造へ少しずつ転換していくことがとが重要であり、具体的には、富山がやっているような家賃補助や、公共交通の不便な地域に対しての様々な補助政策を行っていくなど、交通だけでなく、土地利用政策と合わせていくということが最大のリスク予防になるのではないか。

藤本委員長

- ・ 議題（１）についての検討を終了する。
- ・ 議題（２）の施設計画について、事務局から説明を願う。

事務局（本橋室長）

- ・ 【資料２「施設計画資料」について説明】

藤本委員長

- ・ 前回までは、各施設を整備する際の基本的な考え方を中心にして整理してきたわけであるが、今回は、次年度以降の取組みを示すことが必要であることから、地域別の整備のあり方、地域特性等を示し、優先整備区間をイメージさせる資料を用意したところである。
- ・ 各地域からどのような人々の利用が期待できるのかといった利用者イメージについては、次回委員会で提案する予定になっている。
- ・ それでは、御意見を願います。

保坂委員

- ・ 参考資料の１ページで「トランジットセンター」と「結節点」という言葉が同時に使われているが、これは同じものか。トランジットセンターイコール結節点とすると「L R T導入に伴う交通結節点の配置（案）」として８カ所示してあるがこれがトランジットセンターと認識してよいか。

事務局（本橋室長）

- ・ 基本的には同じものである。

保坂委員

- ・ このトランジットセンターの部分について、交通結節点としての機能ということで路線バスとあるが、タクシーについても機能に入れていただきたい。
- ・ 地域内交通ということで、本市においても、清原などで地域内の乗り合いタクシー等、進めているところであり、これらが乗り入れるスペースを考慮して欲しい。
- ・ また、公共の乗り合いタクシーだけでなく、L R Tに乗ってきた方が、結節点で降り、次の場所に乗り換えて向かうとき、あるいは自宅からL R T利用のために結節点に向かうときなど、特にお年寄りにはタクシーが有効な交通手段であると思う。このような部分も含めバスだけではなく、タクシーが乗降または待機できるスペースも考慮していただきたい。

藤本委員長

- ・ 検討をお願いします。
- ・ 他にはいかがか。

宇梶委員

- ・ 3 ページ, 「自動車との結節の点」において「フリンジ駐車場」という記載があるあるがこれについて説明をいただきたい。
- ・ この3 ページの地区においては時間帯により新たな交通渋滞の要因となるのではないかと考えられるが, その辺の考えを教えていただきたい。

事務局 (矢野係長)

- ・ 新しい駐車場を中心市街地に新たに造り活用するのではなく, 中心市街地の外側にある駐車場等を活用し, できるだけ中心市街地に車を乗り入れすることを抑制するというような考え方の駐車場をフリンジ駐車場と言っている。
- ・ そのような考え方をもち, できるだけ中心市街地に車を乗り入れることなく, 徒歩, 自転車といったものが中心になるような公共交通の充実というものも併せて考えていくというものであり, 新たに中心市街地に車を乗り入れ, 渋滞が発生するということは, 想定していない。

藤本委員長

- ・ 他にはいかがか。
- ・ 特になければ, 議題3, 報告骨子案についてに進めたいと思うがよろしいか。
- ・ では, 事務局から説明を願う。

事務局 (本橋室長)

- ・ 【資料3「報告骨子(案)」について説明】

藤本委員長

- ・ 御質問等あるか。

瀧田委員

- ・ 次回が最終回という形になるのか。

事務局（本橋室長）

- ・ そのように考えている。

瀧田委員

- ・ 最終回で、我々はどんなことをまとめなければいけないのかを確認したい。

事務局（本橋室長）

- ・ 作成させていただいた報告書案を基に協議をしていただきたいと考えている。

藤本委員長

- ・ 他にはあるか。
- ・ ないようなので、議題（４）その他ということで、事務局。
- ・ その前に御意見とういことか。

瀧田委員

- ・ 進行が早く言いそびれたところがあるので発言させていただく。
- ・ まず、資料１事業・運営手法の検討、１ページのリスクへの対応策の検討について、「営業主体の経営に大きな影響を及ぼす要因を特定する」と書かれているが、リスクというのは、営業主体の経営に対して大きなリスクを与えるものだけではないのではなく、行政に与えられるリスクというものもあるのではないか。
- ・ 行政に与えるリスクについては、税金を使うことから市民に与えるリスクとも言えるが、営業主体の経営に大きな影響を及ぼすリスクだけでなく、行政に対するリスクについても検討していただきたい。

藤本委員長

- ・ 検討、よろしく願います。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ ただ今の件についてであるが、この委員会を進めるに当たり、第１回委員会において、論点を明確にするという観点から整理したとおり、委員会の中では事業・運営に絞った形で議論を行っている。
- ・ この事業を実施するに当たり、行政に与えるリスクについても検討しなければならない事項ではあるが、この委員会の中で議論することは考えていない。

瀧田委員

- ・ 公募の委員として、市民の代表としてこの会議に参加させていただいており、市民の目線でを提言させていただいているつもりであるが、行政に対するリスクについても是非、検討していただきたい。
- ・ もし検討できないのであれば、次回開催されるこの会議の中のうち「実現にあたってさらに取り組む事項」という中で取り組んでいただけないと納得できない。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ 先ほど申し上げたとおり、瀧田委員の意見については重々事務局としても考えているところではあるが、この委員会の中でという話ではないので、今後検討すべき事項という中に、今提案のあったような意見も取り入れて進めていきたいと考えている。

瀧田委員

- ・ LRTの事業に関しては355億円という投資をする訳であるが、あくまでこの355億円については、施設計画の中で示してあるトランジットセンターやパーク・アンド・ライド等の施設費は含まれていない。
- ・ 前回の会議において、ある程度の実施形態がわかった段階で総体の金額を示してほしいという要望をしたところであるがまだ回答いただけていない。
- ・ 現段階で355億円の支出をするわけであるが、その355億円うちの220億円について、市と県で負担する形になる。220億円を単純に市と県で110億円ずつ負担するという形で、市民1人当たり幾らの負担になるかを計算すると、宇都宮市以外の市民は1人1万円、宇都宮の市民は1人3万円を拠出する形になり、当然これは税金を使うわけになる。一度に払うわけではないが、これから将来にわたって払っていかねばいけなくなる形になるわけである。
- ・ 1人3万円ということは、4人家族であれば12万円となるが、あくまでもこれは355億円を前提とした数字であり、これが倍かかるのであれば24万円というお金を市民が出すこととなる。
- ・ これらのことから、この辺をしっかりと検討していただかないと納得できない。

事務局（本橋室長）

- ・ 施設整備計画につきましては、トランジットセンターの規模あるいは概算事業費について、次回にお示しする考えである。
- ・ また、全体の事業費、355億円についてであるが、見直しという形は現時点で考えていない。

大林委員

- ・ 瀧田委員の御意見に対して発言する。
- ・ 事務局からも説明があったとおり、第1回目の委員会において、委員会の目的あるいは役割について説明したところであり、第1回目から瀧田委員が述べている税金等について、「この委員会で方向性を示したい」、「どうするのか」、といった議論はこの委員会で目指す方向性の議論と違うのではないか。
- ・ 税投入について、議論したところで、この委員会が決めることはできなく、そういった役割はないわけであり、この委員会では当初設置の目的に沿った部分について最終的にはまとめるべきである。

瀧田委員

- ・ 確かにそういう形で仕方ないのかと思うが、数字的なもので、納得のいかない部分が多くある。
- ・ リスク分析の中で2割、3割という話があるが、バス事業者によると1日にバスに乗る人は2万人ぐらいだということから、その時点で5割減という形になり、根底から覆されてしまうのではないかという気もするので、真剣に議論していただければと思う。

藤本委員長

- ・ 森本委員，関連して，意見をお願いします。

森本委員

- ・ 学識経験者の一人として発言させていただくが、需要推定については、交通工学、交通計画学という学問の体系上、30年間かけて作り上げてきた需要推定モデルを適切に用い、当時の技術水準の中で適切に算出したものであり、学術的には、何の間違った計算もしていないと考えられる。
- ・ また、この検討委員会の目的であるが、これも大林委員が言われたように、最初に議論されたように、何に留意すれば持続可能な公共交通として、LRTという新交通システムが実現可能になるのかということを集約した検討であり、その枠を超えたような議論は別の機関、別の機会に議論すべきであり、このメンバーの中でそれを議論するというのは賛成しかねる。

藤本委員長

- ・ ありがとうございます。
- ・ 議論が尽きないが、このような議論があったということをきちんと記録していただきたい。
- ・ また、検討の余地があることについてはきちんと検討していただきたい。
- ・ 今の議論に関連し意見はあるか。

加藤委員

- ・ この委員会でやるべきことは、先ほど森本委員が発言したとおりであれば、その他の検討については、次回「実現にあたってさらに取り組む事項」において挙げていき、それらについて、今後、新たな委員会等に引き継ぐということで理解してよろしいか。

事務局（本橋室長）

- ・ 骨子案にあるように、「実現にあたってさらに取り組む事項」というものについて事務局としての案を作成し、次回、協議を行う考えである。また、それについては、別の組織に引き継ぐというわけではなく、行政としてその意見等を踏まえ、今後検討に当たっていきたいと考えている。

藤本委員長

- ・ 今後の方向について御協議をいただいた。
- ・ 他にはいかがか。

赤星委員

- ・ 今回はまとめということなので、とりまとめに向けて3点だけ申し上げたい。
- ・ 1つ目は、コスト削減の方策について、いくつか案が出ているが、効果の大きい内容のみにある程度絞ってみてはどうか。全体の方向を統一したほうが、わかりやすいとりまとめができるように思われる。
- ・ 2つ目は、リスク分析における改善策の案について、大小の方策が混ざっている印象がある。例えば「マイレール意識」と「コンパクトシティ」とが併記してあるが、これらの持つ乗客増の効果は桁が違うものと思われる。
- ・ 利用者の視点からしても、交通やまちづくりの中で最も便利な手段として基幹的交通を利用する、ということが持つ意味と、最も便利な手段ではないけれど頑張って利用する、ということとは大きく異なり、これから整備するものに対して後者を前提とした議論をするのはおかしい。
- ・ これはつまり、支援策に挙げられている方策の中で、廃止しそうな路線への支援策と、高質なサービス提供のための方策とが混同されている、ということではないかと思われる。共通部分はあると思うが、意識して区別をしておいた方が、整理しやすいのではないか。
- ・ 最後に、施設計画について、かなり具体的なイメージが伝わるように工夫されていると感じるが、市民の全員が便利に利用できるということが伝わりにくくもったいない。

- ・ 今回の説明では、基幹的交通がまずあり、まちなかから郊外へ向かう移動の説明となっている。しかし、このような目的を持つ流動はそう多くはなく、むしろ街中へ向かう移動を中心に据え、全地域を出発点として基幹的交通に集約されて街中に至る、という流れをイメージできるようにしてはどうか。
- ・ たとえば、パークアンドライド、という言葉が示すように、自宅から車で出発したあと基幹的交通へ乗り継ぎを行うことも計画では想定されているはずだが、今回の説明では、沿線住民の利用を中心に想定しているような誤解を持たれる恐れがあり、これは大変もったいない。沿線以外の市民も便利になるということをきちんと表現して欲しい。
- ・ 要するに、自宅からどんな交通手段で出発したとしても、いろいろなサービスを利用しながら、最終的に街中に到着する段階では、自然に基幹的交通を利用することができ、これは現在よりも遥かに便利で快適な移動となっている、ということがイメージできることが、多くの人の判断材料としてはとても大切なポイントとなる。
- ・ 計画にはこのような内容が十分に盛り込まれていたと思うので、誤解を招くことなく、より良い判断材料となるように、とりまとめて欲しい。

藤本委員長

- ・ それでは、検討はこの程度にして、事務局から何かあるか。

事務局（吉川室長補佐）

- ・ 本日の資料について、その他御意見がありましたら、別途添付されている連絡表により御連絡をお願いします。
- ・ 次回の委員会については、3月18日15時から宇都宮市総合福祉センターで開催を予定している。詳細については、後日、委員の皆様へ御連絡をお送りするので、出席をお願いします。
- ・ 事務局より以上である。

藤本委員長

- ・ それでは、新交通システム検討委員会をこれで閉会する。