

## 第2回 新交通システム検討委員会議事録

日 時：平成20年8月20日（水）10:00～

場 所：栃木県自治会館4階 大会議室

出席者：委員15名ほか

### 開 会

#### 委員の変更

##### 事務局（宇都宮市LRT導入推進室 吉川補佐）

- ・会議に先立ち、人事異動等にもなった委員の変更を報告する。
- ・日本政策投資銀行地方開発部、紀課長にかわり、公共ソリューション部、佐藤公一企画審議役。
- ・栃木県警察本部交通部交通規制課、奥村課長にかわり、新井一夫課長にそれぞれ変更させていただく。
- ・なお、新井委員においては、所用のため欠席する旨、連絡をいただいている。
- ・ここからの議事進行については、藤本委員長にお願いします。

#### 藤本委員長

- ・それでは、早速議事に入る。（1）の事業・運営手法について、説明を事務局から願う。

##### 事務局（LRT導入推進室 本橋室長）

- ・まず、資料－1の説明に入る前に、前回委員会で質問があった栃木県と宇都宮市の職員の通勤手段の現状について報告させていただく。
- ・手元に資料はないが、口頭で説明させていただく。
- ・栃木県庁においては、約2,000人の職員が勤めているが、バスと電車の公共交通の利用者については50%、自動車については32%、そして自転車、バイク、徒歩、その他が18%となっている。
- ・また、宇都宮市においては、約1,700人のうち、バス・電車の公共交通について17%の利用者、自動車については48%、自転車等については35%となっている。
- ・それでは、資料－1の説明に入らせていただく。
- ・【資料－1「事業・運営手法の検討」について説明】

#### 藤本委員長

- ・それでは、御質問等いただきたい。

#### 高津戸委員

- ・今の基本計画策定調査と今回の調査の結果のシミュレーションが載っているが、これについて、まさに今回は公設型上下分離方式ということで減価償却費が発生しないため、右側の説明の様に利益が上がるということである。
- ・本来こういった設備は、当然、減価償却とか、借入金利子とかが発生するが、今回は公設型上下分離方式により、整備主体が持つということで、初めから利益が出るような体質になっている。
- ・経費の部分は、今回の調査の収支構造では、整備主体に支払わせようということで一括されているが、この数字いかんによっては、収入の増減に関係なく利益が出る体質になっている。
- ・営業主体は恐らく民間の契約になると思うが、初めから常に黒字になるというのではなく、先程も幾つかの事例が出ていたが、この中には、減価償却しても、なおかつ利益、営業損益が出ているも

のが幾つかあり、初めからそういうものをなくしてしまうというのは、営業主体にとっては大変ありがたい話だが、果たしてこれでいいのだろうかという問題がある。

- ・その辺いかがであるか。

#### 藤本委員長

- ・疑問点が提示されたが、事務局で回答願う。

#### 事務局（本橋室長）

- ・只今の御質問であるが、現時点において、公設型の上下分離方式というものを採用した場合に、単年度の収支においてこういった結果になるという、現時点での単純な結果と、捉えて頂きたいと思う。
- ・整備主体に支払う費用によってというような話であるが、これについても、現時点で確定しているものではないので、先程、前提条件として設定した費用とした場合には、こういう状況になっていると御理解いただければと思う。

#### 藤本委員長

- ・他に意見を願う。

#### 瀧田委員

- ・7ページだが、変動幅等の考え方に、1割増減の範囲で感度分析実施が例示されるという形になっているが、前提条件の1割の範囲内で感度分析をやるという形で受け止められる。
- ・そこで、この前提条件だが、1日の需要予測として4万5,000人が乗るのではないかという、この数字に妥当性があるのかどうか、この辺がすごく大きなポイントになってくるのではないと思う。
- ・需要予測の前提条件が、どういったタイミングで実施されているのか、当然、公共交通に乗る方は3分の1ぐらいが学生になってくるかと思うが、調査をした時間帯、日にち、そういったところによっても大分この幅が変わってくるのではないかと思う。
- ・この辺が本当に、4万5,000人が正しい数字なのかによって、前提が大きく崩れてくると思われる。
- ・この辺をもう一度よく検証した方がいいのではないか。

#### 藤本委員長

- ・御意見として承っておいてよろしいか。

#### 瀧田委員

- ・意見というより、これは一番重要なポイントになってくると思うので、この数字を出したのが、どういう機関で、どういうタイミングで、どういう時期に調査したのかを我々としては知りたいということ。
- ・あとは、それが、本当に妥当性があるのかどうか。
- ・これを調べているのは多分、日本交通計画協会調べているのではないと思うが、これは国土交通省の外郭団体であり、LRTを推進しているようなところで調べた数字であるから、反対に、この数字をうのみにしていいのか疑問に感じるところがある。
- ・できれば地元の民間の交通事業者の方々と、本当にこの数字で妥当性があるのかを検証していただければと思う。

#### 藤本委員長

- ・この数値に関しては、皆さん非常に関心を持たれているところだと思うが、この数値の算定根拠について、今までの繰り返しになると思うが、若干説明願いたい。

#### 事務局（本橋室長）

- ・ 前回もそういった御質問があったが、需要予測に関しては、当時、適正な手法を用いて設定しており、設定した人口フレームなども、過大な数値を用いているものではない。しかしながら、その需要予測については、あくまでも予測値というものであり、御意見があったように、必ず実際に正しいものとは言い切れないとも考えている。
- ・ 実際にどういった形で行ったにせよ、あくまで予測値ということで考えており、現時点で精密な調査を行っても、予測であるため正確な数値は難しいと考えている。
- ・ そのため今回、前回の需要予測について、今後、感度というものを設定し、その収支を検討していきたいと考えている。

#### 藤本委員長

- ・ 前提条件については、先の委員会で提示し、更にこれを詰めるということで、御専門の委員の方々にも伺ったところだと聞いているが、御専門の分野から、この前提条件について御意見等を願いたい。

#### 森本委員

- ・ 2点あるが、一つは需要推定の話で、当時に得られるあらゆるデータを入手し、当時の技術、需要推計モデルを駆使してつくられており、私もそのモデルの構造を見せていただいたが、モデルの構造そのものは適正だと判断できる。
- ・ 逆に言うと、新交通システム導入基本計画策定調査で、各学識経験者も入れて審議した結果と受け止めていただいた方がよろしいかと思う。
- ・ 今ここで議論すべきなのは、数年前にやった予測モデルであり、当然、今、事務局から説明あったように、予測精度というものには必ず誤差がついている。その誤差をどう判断していくのかということをも多分議論すればいいと思う。
- ・ そういう意味で、今回、感度分析という手法になっているのだが、ただ、この感度分析をするときに3点ばかり考えていただきたいと思う。
- ・ 1点目は、予測モデルを、当時つくった予測モデルの統計的な予測手法での誤差をまずは考えていただきたい。これは、統計的に言うと95%の信頼水準の上部位置、下位位置とかというようなところを設け、一体どれくらいのモデルで誤差、精度が発生しているのかというのを科学的に見ていただきたい。
- ・ 2点目は、当時の状況とかなり社会状況も変わってきている。例えば、LRTの推定される沿線人口も変化しているし、就業人口も変化してきている。元々のデータを入れる数値がどの程度変化してきたのかを見ていただきたい。考えられるのは、例えばバスの利用者数の増減なども含めて、現在、入手出来るすべてのデータを見た上で判断していただきたいというのが2点目。
- ・ 3点目は、変動幅を考えると、我々はLRTを入れる委員会ではなく、これの適性を判断しているわけであるから、上位計画を無視したLRTはあり得ないため、上位計画である総合計画で、どのような将来像のビジョンになっているか、そのビジョンに従った需要推定になっているかどうかというのを検討していただきたい。

#### 藤本委員長

- ・ これは、委員会での議論に対する御注文ということでよろしいか。
- ・ 他に意見を願う。

#### 瀧田委員

- ・ 前回の委員会の中で話が出ていたが、この約4万5,000人という数字、数字にこだわるということで

大変申し訳ないが、本当にこれは重要なポイントだと思う。

- ・宇都宮市の人口が50万人であり、約10人に1人が毎日このL R Tに乗るのかというところを考えると、果たして本当に乗るのか、という疑問点が出てくると、あと、我々が今やっている新交通システム検討委員会がどういう目的かという、最初に配られた検討組織の位置付けの中にもあるが、「宇都宮地域の東西軸を担う公共交通をL R Tとした場合の現実性・成立性を見極めるための検討を実施する」ということであり、これが、本当に成立するかどうかの大前提になる重要なポイントだと思うので、この辺はしっかり詰めなければならないと思う。

#### 藤本委員長

- ・ほかに御意見を願う。

#### 保坂委員

- ・二つ質問があるが、一つは、今の需要予測だけではなく、この検討結果のことであるが、これは、誰が判断する数字なのかというのが一つ。
- ・会社であれば、こういう企画が上がってくれば、経営判断ということで、最終的に、やる、やらないが決まるわけであるが、今回この事業は、誰がこれを見て、やるとかやらないとか判断するのか。
- ・つまり、この委員会の検討組織の位置付け。
- ・前回の資料で、この委員会は、L R Tとした場合の「実現性・成立性を見極めるための検討を実施する」ことなので、検討を実施するのはこの委員会だと思うが、誰が見極めるのか。
- ・それによって精度のレベルというものが要求されると思う。最終的にこれをもって経営判断させるということであれば、もっと詰めなければいけないと思うし、取りあえず、まだそこまで詰める段階ではないということであれば、余りこだわる必要はないかと思う。
- ・例えば需要予測も、多い少ないというのは、いろいろな意見があるので、最終的には答えはない。やってみないとわからないというのが最終的にあるのだが、やってみなければわからないが、やる前に誰かが判断するわけであるから、その判断する人がどういう人で、どういうレベルの方なのかによって、この人ならこのレベルでも正しい判断をするだろうとか、このレベルならもっと注釈をつけないと判断を間違えてしまうだろうというのがあるので、この見極めるというのが、誰が、どういうところで見極めるのかというのが、一つの質問である。
- ・もう一つは、6ページ。これを単純に言うと、前回までの検討では整備主体と事業主体が一緒だったということ。それで、この左側の収支の図になっていると思うが、今回、法が変わったことで、公設民営で、上（運営）の部分は営業主体、下（整備）の部分は公設にするということだが、そうすると、この右側の説明で収支が出ているのは、下の部分を外すとこうなるからである。
- ・そうした場合に、下の部分は幾らかかるのか。これは税金である。
- ・恐らく国が出すとか、県が出すとか、市が出すとかというレベルはあると思うが、今回のことによって、税金を投入する部分が出てきたということで、その税負担がどれぐらいの金額になるのかというのを教えていただきたい。

#### 藤本委員長

- ・事務局で回答願う。

#### 事務局（本橋室長）

- ・まず1点目であるが、試算結果というものを誰が判断するのか、どのように見極めていくのかというものだが、今回の検討委員会については、事業の運営形態、それと、その営業主体が、もし実施するというものになった場合の事業の採算性を検討していくというのが目的である。
- ・今回提示しているものは、単純収支ということで、その収支構造を示すものであるが、最終的には、

営業主体の収支分析について、事務局で資料を示し、それについて、検討委員会の御意見を踏まえ、最終的に行政が見極めていく考えである。

- ・また、下の部分が幾らになるのかについて、現時点では、基本計画策定調査において算出している355億円であるが、この後、御説明するが、施設計画の検討を行っており、そういったものも含めて事業費を算出するものであり、現時点においての下部分が幾らになるかという正確な数値については、算出していない。

#### 藤本委員長

- ・他にご意見等願う。

#### 加藤委員

- ・仮にLRTを導入するという最終結論が出たとしても、運営主体が受けるかどうかという部分があると思うが、1点目として、運営主体としてどういうイメージをしているのか。純粋な民間というイメージなのか、もしくは第三セクターとかそういったものも考えているのか。
- ・当然、その1のケース、2のケースによって、収支がどの程度で引き受けてもらえるかというパターンが変わっていくかと思うので、その辺を教えていただきたいというのが第1点目。
- ・第2点目として、6ページの今回調査における収支構造の中で収入と支出があるが、3ページの前提条件の、LRT車両費というところで、営業主体が車両を購入し、借入れをして、それを返済していくという流れになるのかと思う。
- ・初期段階では、営業主体ではなく、設備を整備主体が負担するというイメージだと思うが、いずれは車両費を営業主体が負担し、それを返済していくとなると思うので、それを考えた場合、この支出の中に借入利息とかが入っていないが、この辺のところはどう考えたらいいか。

#### 事務局（本橋室長）

- ・導入する前提として、当然運営会社というものが必要になってくる。運営会社がなければ、LRTそのものの実施が困難と考えている。
- ・そういったことから、今回の当初の論点の一つである、民間企業が魅力を感じるような事業運営形態、あるいはスキームというものを提案し、今回の委員会で検討していただくものであり、営業主体が第三セクターになるのか、民間になるのかという御質問であるが、現時点においては、それぞれの運営形態のメリット、デメリットというものがあり、今後、宇都宮の特性に合った運営会社はどのようなものを検討する考えである。
- ・2点目の車両費のあり方についてであるが、これについては、先ほど御説明したように、整備主体が購入し、それを貸し付けるという考え方であるので、運営主体が購入をするための費用というものは現時点では入っていない。また、その償還費については、1億8,500万円を13年間償還していくという考え方である。保有は公共、整備主体という考え方である。

#### 藤本委員長

他にいかがか。

#### 西野委員

- ・先程、瀧田委員から4万5,000人の需要予測が果たして妥当なのかと御質問があったが、平成15年3月にまとめ上げた報告書を見ると、平成4年のパーソントリップ調査、平成13年の需要調査が基になっているということだが、その際に、夜間人口フレームを見ると、宇都宮の場合、平成12年から20年後の平成32年の夜間人口の将来推計が、2次推計フレームでは1.01倍、1次推計フレームでは1.14倍となっている。

- ・こういう人口の推計，それから住居人口のフレームについても伸びるという方向に行っているわけであるが，こういう需要推計，将来の宇都宮市の人口の推計について，その後，宇都宮市の方ではこの数字に対して何か変化があったのかどうか。
- ・宇都宮市の人口フレームは，こういう感じで伸びていくんだということが前提になっているかどうか，そこをまず一つお尋ねしたいと思う。
- ・その上で，この4万4,900人という1日の需要量が妥当かどうかという判断がつく部分があるかと思う。
- ・もう一つは，このパーソントリップ調査は平成4年度というものであるが，随分古いパーソントリップである。
- ・これは，移動量，移動パターンを見ているのだと思うが，平成4年のパーソントリップが基になっているということだが，先ほど森本委員から，モデルは適正だという話があったが，問題ないのか。
- ・需要予測の部分でももう少し説得力を持たせることができないのかというのが，一つある。
- ・市民が，この需要に対して疑問を抱くのは，結局，赤字が出た場合に市民が負担するのではないかという事から，そういう疑問が出てくるのである。
- ・納税者の立場から見れば，税金がどのように使われるかということに対して，意見を持つのは当然のことである。
- ・行政は，それに答えなければいけない訳であり，仮に，4万4,900人という数字を下回るとした場合，今日の収支構造を見ると，運営者に関しては，収支構造は問題が無い訳であるが，この下の方を整備する行政機関が，整備にお金を出すわけであり，そういうお金を出しても，きちんと市民サービスあるいは県民サービスに問題がない，行政の無駄を徹底的に省いて，これを入れても市民への行政サービスは落ちないのだということをきちんと論理的に証明していくことが必要ではないか。
- ・市民の心配を解くには，そういう作業が非常に必要だと思う。
- ・こういう地方都市で，今まで路面電車がなくてLR Tを入れるというのは，日本にとってみても世紀の大事業だと認識しているが，それを生んでいくのか，生んでいかないのか，そこを判断する際に，数字だけで判断するのか，あるいは将来の子供達や地域に住んでいる方々の将来を考えなくていか、そのあたりも含めて，定性的な部分でもLR Tの評価をする必要もあると思う。
- ・それをする前提としては，今言ったことを行政の側が県民，市民に示していく必要があるのではないかと思う。

#### 藤本委員長

- ・今，西野委員からあったように，需要予測，これに説得力を持たせるためにはどうしたらいいのか，皆様から御意見を伺っているところである。
- ・ただいまの御意見についても，先程，森本委員から出された社会構造の変化による数値の変化等にも注目してほしいという意見と重なるかと思う。
- ・皆様方から，まさに需要予測をもっと確かなところへ進めていくためにどのような課題があるかというような点について御意見を更に伺えればと思う。いかがか。

#### 佐藤委員

- ・本件の場合，需要予測が一番ポイントになると思う。先程モデルとしては適正であるという話があったが，実際の先行事例を見ると，事前の予想と実際の利用者乖離があり経営が思わしくない例もある。そういう事例について，何の見込み違いがあったのか，どこに問題点があったのかを確認して，本件宇都宮の場合にその課題が克服されているのかどうかを見ていく必要もあるのではないか。これは以前，事務局に一度申し上げたことではあるが，そのような検証が必要予測を確かなものとしていくことにつながると思う。
- ・もう一つ，少し細かい話になるが，今，原材料価格の高騰，物価の上昇は非常に大きいものがある。

多分、感度分析で織り込むことになると思うが、車両費についても確認し、必要があれば少し上の方で見るべきではないかと思う。

#### 藤本委員長

ほかにいかがか。

#### 加藤委員

・前提条件の4万4,900人という予測値が正しいかどうかという考え方も当然あると思うが、逆算方式という形で、損益分岐という形で考えた場合、何人の人が、幾らの平均の運賃を設定した場合に、採算が取れるのかということ、逆算式で計算した上で、その数値に対して検討した結果、その人数が乗るのか、それともその運賃が適正なのか、そういう逆算する形での予測という考え方はできないのか。

#### 事務局（本橋室長）

・逆算方式での試算を、というような御質問であるが、これについても、今後検討させていただきたいと思う。

#### 藤本委員長

・そのほか御意見を願う。

#### 大林委員

・只今まで事業見込みについて議論がなされているわけであるが、先程、瀧田委員の需要見込みについての発言の中に、国の外郭団体である日本交通計画協会が算出しているという発言があったが、この発言について、大変不適切な発言ではないかと思う。  
・一定の考えを持って算出しているが、それについて、いかにも信憑性がないような発言については、撤回すべきではないかと思っている。

#### 瀧田委員

・大林委員のおっしゃるとおりかもしれないが、先程、西野委員からも話があったが、実際に出した数値が、開業してみたら大分違うというケースがあるということで、市民レベルから見た感じでの意見なので、あくまでも意見として受け止めていただければと思う。

#### 藤本委員長

・他に御意見はいかがか。  
・繰り返しになるが、需要予測をもっと詰めていくためにはどうすればいいのか、どのような点について深い検討が必要かということ、事務局でも検討いただいて、この場で皆さんと議論したいと思う。

#### 瀧田委員

・先程、保坂委員の質問で事務局から回答があったが、要は、下にどのぐらいのお金がかかるかということで、これから検討という話があった。  
・今の段階になってまだそういった、どれぐらいかかるかというものが見込みも何もできていないということ自体、ちょっとおかしいという気がする。  
・当然、これだけの大きな事業であるから、今、概算で355億円かかるという形になってるが、最終的に大体どれぐらいかかるのかというものが決まらなければ、この実現性とか成立性を見極めるため

の検討なんてできないのではないかと思う。

- ・例えば、我々が自分で車を買うといったときに、予算が200万円だ、300万円だ。では、車本体で150万円にして、オプションで50万円ぐらいつけて税金も入れて200万円ぐらいかなと検討していくと思う。
- ・今これが355億円、これに他の付帯施設をつけてどれぐらいになって、最終的にはどれぐらいになるかというものがわからない中で、この実現性、成立性を見極めるのは極めて困難ではないかという気がする。

#### 事務局（本橋室長）

- ・施設の整備については、先程申し上げたように、この後の施設計画の検討をしているところである。
- ・基本計画策定調査において355億円と申し上げたが、現在、施設計画を、どういう施設計画がいいのか、電停、トランジットセンターをどうしたらいいのか、そういった検討がなされない中では、基本計画策定調査においた355億円という数字しか、現実的には今現在ではお答えできないような状況である。

#### 藤本委員長

- ・施設計画に関する発言に多少移ってきているかと思うので、議事を進めることも考え、次の施設計画の検討に入りたいと思う。
- ・事務局から説明願う。

#### 事務局（本橋室長）

- ・【資料－2「施設計画」について説明】

#### 藤本委員長

- ・新交通システムのイメージを具体的に把握するための事務局提案ということである。
- ・ただいまの説明、資料に関して、御質疑を願う。

#### 西野委員

- ・先程、1の議題の方で需要予測、すなわち採算性というものにかかわる議論だったと思う。
- ・それについては、今後また説明いただければありがたいと思うが、もう一方、LRTに対する定性的な評価というか、採算性だけでは図れない価値というか、そういうものをどう考えるのかということが、この新交通システムには非常に重要な点ではないかと思う。
- ・例えば、4ページに出ている、電車が道路のどこを走るかということだが、私も前回の委員会の後、鹿児島や富山のLRTを出張で見る機会があった。大変よく乗っていたが、日本の路面電車の場合、道路の真ん中を走るとするのが一般的であるように思う。
- ・ドイツのフライブルクは、トランジットモールの中は歩道が乗り場になっている。店の前に電車の乗り場があって、商店街と電車の乗り場が一体になっている、そんなこともある。
- ・環境や、あるいはバリアフリーや、このLRTの定性的な評価を高めるためには、真ん中に電車が走るのが果たしていいのかどうか。電車の線路を歩道側に寄せて走らせるというようなことも、LRTの定性的評価を高めることになるのではないかと思う。
- ・私の生まれ育ったところに路面電車があったが、乗るために道路の真ん中に行くというのは非常に危険である。
- ・特に高齢者にとっても、この横断歩道を渡って駅に行く、広島などもこうなっているが、もし新しく導入するならば、宇都宮の場合は、新しい斬新なLRTの定性的評価を得るような施設をつくるべきだろうと考える。

- ・電車の軌道を歩道に寄せて配置し、そこでバリアフリーを実現していく、そして環境をアピールしていく、いろいろあると思うが、施設面での定性的評価を高めることも必要ではないかと思う。
- ・今後もし検討の余地があれば、真ん中を走ることだけが本当にいいのかどうか検討していただければありがたいと思う。それが定性的評価を高めることになって、LRTの価値を高めていくことになるのではなかろうかと思う。

#### 藤本委員長

- ・事務局の検討過程の中で今のような検討がされているかと思うが、回答願う。

#### 事務局（LRT導入推進室 矢野係長）

- ・貴重な御意見として承り、その可能性も含めて、今後課題にさせていただければと考えている。

#### 藤本委員長

- ・他にいかがか。

#### 保坂委員

- ・確認だが、先程質問した整備主体の方で幾らかかるのかということは、詳細はこれからということだが、整備のイメージの中で出てきたトランジットセンター、これはかなりの面積を必要とすると思う。
- ・こういうところの用地取得に係る費用であるとか、こういう施設を建設していく費用がかかると思うが、これは今のところまだ数値としては入っていないので、整備主体の方でかかる費用、こういうものを含めて今後検討していきますということで理解してよろしいか。
- ・今のところ、こういうものにかかる費用までは数字としてまだ出てないので、今後こういうことにかかる費用も、更に検討過程の中で出すという理解でよろしいのか。

#### 事務局（本橋室長）

- ・そのとおりである。電停の事業費などは当初の計画の中に入っているが、トランジットセンターについては、どういった場所で、どのぐらいの規模でなどが決まっておらず、費用としては算出されてなかったもので、今後、今回の検討の中で、ある一定の条件のもと、そういった考え方における事業費についても検討していきたいと思っている。

#### 藤本委員長

- ・他に意見を願う。

#### 瀧田委員

- ・4ページ目だが、大通りの交差点が描かれている図の中で質問したいと思うが、バスとの連携で、バスとLRTが乗り継ぎするような場合というのは、この図で言うと大体どういったところでLRTとバスとの乗り換えをする形になってくるのか、というのがまず1点。
- ・2つ目だが、同じ4ページ目の図で、大したことはないが、スロープがあるところに屋根がないので、できればスロープがあるところにも屋根を付けていただきたいと思います。
- ・3点目として、大通りは、宮まつり等を行っており、LRTが導入された場合、どういう形で運営していくのかを質問させていただく。

#### 藤本委員長

- ・事務局で回答を願う。

### 事務局（矢野係長）

- ・まず、1点目のバスとの乗り換えであるが、基本的には、大通りを並行して走るバスというのを考えていないことが、この絵を描く際の条件であるので、交差する方向の交差点の近傍にバス停があり、そこから歩いて横断歩道を渡って利用する、ということが想定されてくるのではないかと思う。
- ・次に、スロープへ屋根を付けたらというような話であるが、これについては、意見として、今後検討させていただくということで承る。
- ・宮まつりの実施はどうなるのかという話であるが、そのあたりについても、祭りということで、今まで実施されていたものであり、そういったものも勘案する必要があるということで、先程のスロープ同様、どういう工夫があるか検討させていただければと思う。

### 藤本委員長

- ・他にいかがか。

### 西野委員

- ・バスの乗り換えの件だが、ヨーロッパの場合、電車の軌道敷のところに入ってきて、そこで乗り換えるというパターンが結構ある。
- ・普通の車は入れないが、バスが入ってくる。車いすを使う人にとってみても、歩道から直接電車に乗れるといったこともやっている。
- ・先程言ったように、線路が真ん中に走っていると、将来、高齢者の方とか非常に危険ではなかろうか。
- ・L R Tの定性的評価を高めるためには、もっとL R Tの機能性をきちんと発揮できるような施設配置を考えるべきだろう。
- ・4ページの図は非常にオーソドックスという気がする。やはり、L R Tの定性的評価を高めるためのデザインも考えていただきたいと思う。

### 藤本委員長

- ・他に意見を。

### 森本委員

- ・西野委員の意見に関連して、4ページに描かれている整備イメージは、あくまでも一般的な車両の電停のイメージだと思うが、実質上、15キロあると、いろいろな電停のパターンがあると思う。
- ・例えば中心市街地の中では、フルトランジットモールにすることにより、車を排除し、直接歩行者から車を隔てることなく乗れるような場所もできるだろうし、郊外部で第一走行帯の部分にこういう電停をつけ、直接歩道から入れるような場所もあるだろうし、幾つか多分パターンがあると思う。
- ・イメージするときに、これが一体15キロのうちのどこなのか。
- ・全線これというイメージではないと思うので、その辺、沿道土地利用との関係が非常にあり、中心市街地だと、第一走行帯に入ると荷捌き車両を止める場所がなくなってしまう。
- ・西野委員の意見も良いのだが、すべて第一走行帯に入るわけではないので、そういうところを今後詰めていっていただければと思う。

### 西野委員

- ・荷捌きについては、時間を決めて行えば良い話であり、それはいろいろとできると思う。別に難しい話ではないと思う。

#### 藤本委員長

- ・トランジットの位置によっていろいろなパターンがあり得るという意見だったと思うが、他にいかがか。

#### 加藤委員

- ・4ページのイメージ図からだ、従来、片側3車線ある道路が1車線になってしまう。
- ・そうすると、いわゆるバスとの共存で、例えばJR宇都宮駅の西口から宮島町十字を右折して北上するバス、もしくは池上町から東京街道を南下するバスがあると思うが、定時性の確保という点からすると、LRT利用者にとっては定時性が大変確保されると思うが、バスを利用される方の定時性という面で考えると、逆に、今までよりもマイナスの面が大きくなってしまっているのではないかと思うが、それに対して、交通規制とかをどうするのかという点をお聞きしたい。

#### 藤本委員長

- ・先程事務局から回答があったと思うが、もう一度繰り返していただけるか。バスとの共存の点。

#### 事務局（本橋室長）

- ・2ページに、LRT導入にあたっての道路幅員の基本的な考え方の中に、自動車交通に対しては、周辺道路ネットワークの活用や整備を含めて一緒に考えていくことを考えており、バスについても、バスの走行をどのように工夫するかとか、ネットワークとしてどのように生かすかという全体的な話もあるので、そういったところも含めて検討させていただければと考えている。

#### 藤本委員長

- ・他にいかがか。
- ・今回の施設計画の提案については、具体的なイメージをつかんでいただくための一つの情報ということであり、今後、詳細検討を進めるということをお願い出来ればと思う。
- ・それでは議事の方、その他ということで事務局の方から何かあるか。

#### 事務局（吉川補佐）

- ・本日お配りした内容などについて、その他の意見等ございましたら、別紙の連絡表によりファクスなどで連絡いただければと考えている。
- ・資料の説明の中でも触れたが、今後の進め方として、事業運営の感度分析の設定の考え方とか、そういったものについては、専門の委員に意見等をもらい、今後検討させていただきたいと考えている。
- ・次回の協議会については、再度日程を調整し、御連絡を差し上げたいと考えている。

#### 藤本委員長

- ・これをもって審議の方は終了する。
- ・何か補足意見か。

#### 瀧田委員

- ・その他の質問がある。
- ・今、事務局の方からその他の質問があればファクスでという話が、毎回この会議の中であるが、たくさん質問があると思う。
- ・自宅に帰って、資料を読み直し、こんな質問をしたいということでまた出てくる問題もあるかと思うが、ファクスで送った質問項目も議事録と一緒に公開できるようにしていただければと思うが、いかがか。

- ・当然、それは内容によるかと思うが、公開できるもの、できないもの、その提出した、ファクスで送った人の意見を聞きながら、きちんと公開できるようなものにする必要があるかと思う。
- ・先ほどの下の部分の費用の検討だが、この会議は4回までという話を聞いている。今回2回目ということで、あと2回しかないので、費用的な問題で検討するということがあるのであれば、次回の会議までに準備していただき、検討するという形に持って行っていただければと思う。

#### **藤本委員長**

- ・2点、注文もあるが、まずはファクスの取り扱い等について、事務局の方から説明願う。

#### **事務局（本橋室長）**

- ・ファクスの取り扱いについては、その内容によって判断させていただき、当然、今後の資料等の検討の内容などについて反映させていただきたいと考えている。
- ・また、もう1点の事業費の関係だが、次回までという形での話はここでは決定しかねるため、できるだけ、そういった意見も踏まえて今後検討させていただきたいと思う。

#### **藤本委員長**

- ・そういうことでよろしいか。
- ・それでは、議事の方をこれで終了する。

#### **事務局（吉川補佐）**

- ・これをもって第2回新交通システム検討委員会を閉会する。