

新交通システム導入に係る「事業・運営手法」と「施設計画」の検討結果報告の概要

◆第1章 事業・運営手法について

平成15年3月の新交通システム導入基本計画策定調査報告書においては「軌道法」を前提としていたため、民間と公共が協調した上下一体方式の「第三セクター」方式が望ましいとされ、黒字転換は困難であるとされた。

しかし、平成19年10月に創設された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を活用することが可能となったことから、公設型上下分離方式を前提とし、自立かつ安定経営が可能となるよう運営における収支の構造や営業主体の組織形態などの事業・運営手法についての検討を行った。

※公設型上下分離方式とは：上（営業主体）と下（整備主体＝公共）が原則として別で、下はインフラを整備・保有し、上を確保したうえで、一定の考え方にに基づき上に対して施設を貸付ける方式である。

1 事業・運営上の必要条件及び事業・運営スキームについて

(1) 上下間の役割分担の考え方

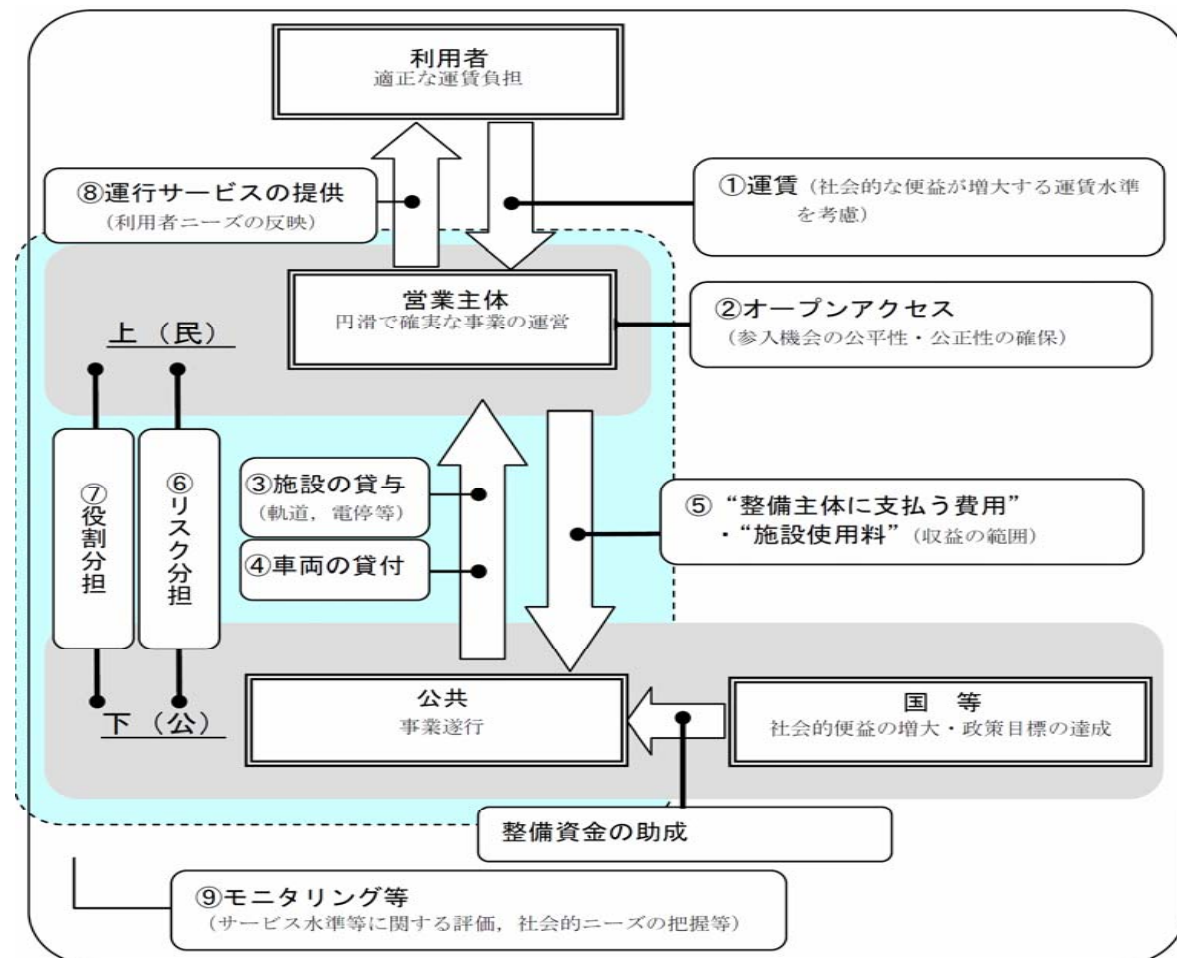
◆下（公共）は、施設の整備・保有を行い、上（営業主体）は、運行サービスの提供・事業の運営を行う。

表 宇都宮LRT事業における上と下の役割分担（業務区分）

業務区分		下（公共）の業務	上（営業主体）の業務
施設	整備・保有（軌道・停留場等）	○	
	維持管理	○	
	修繕（軌道の交換等） 日常的な維持管理		○
車両	購入・保有	○	○
	維持管理		○
災害時の復旧		○	
運営・運行			○

(2) 事業・運営スキームの提案

◆上（営業主体）と下（公共）は、合意に基づいて決められた契約に基づき、両者の役割を明確にした上で、事業運営を円滑かつ確実に進めるスキームとする。



(3) 営業主体の収支構造及び試算

◆上下分離方式による運営スキームの適用により、営業主体の収支構造については支出が収入を下回る結果となった。

2 営業主体の組織形態について

営業主体に求められるもの

公共性・継続性の確保

効率性の向上

良質なサービスの提供

◆組織形態については、「既存の民間公共交通事業者」及び「新会社の設立」が想定される。

◆営業主体については、民間企業、既存の交通事業者、公共、市民等が参画した組織形態が考えられるが、今後、それぞれの関係者の意向を踏まえ見極めていく必要がある。

3 実現性・成立性の向上策について

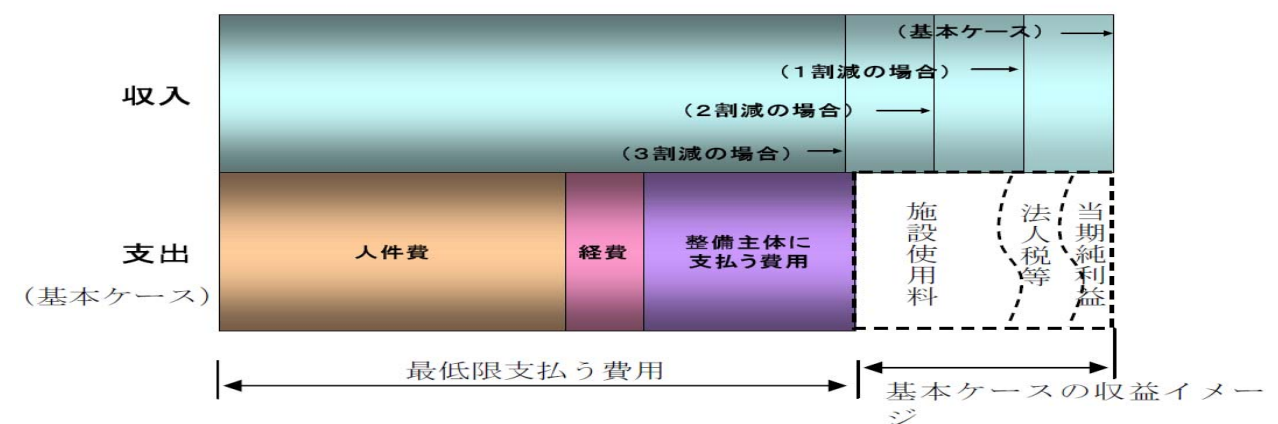
(1) 安定的な運営を行うための取組み

◆営業主体が持続的かつ安定経営を行うためには、効率的な経営と安定した収入を確保することが重要である。このため、地域特性に合った交通結節点の整備を行うことで機能を向上させるとともに、営業主体の経費削減や市民のマイレール意識の醸成等により、公共交通の利用促進の向上に努め、収入の確保を図る。

(2) リスク分析

◆上（営業主体）の収支に最も大きな影響を与える要因は需要変動である。このため、需要予測の値を1割減から3割減の値まで分析を行った結果、3割減の場合においては、収入が支出を下回った。

需要変動要因をリスクとした分析



(3) リスクへの対応策

◆需要が3割減の場合でも、上（営業主体）が営業努力を行うとともに、「需要に合わせた運行の実施」等の対応により、事業の採算性が確保され、収支の改善が見込まれた。

4 事業・運営手法に関するまとめ

宇都宮市LRT事業は過年度調査の収支分析において、40年以内の黒字転換は困難とされてきたが、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき公設型上下分離方式で整備・運営を行うことにより、営業主体は、初期投資に要する費用負担から開放されることから、安定的な経営を行える可能性が一定程度あることが確認された。

また、事業としての公共性、継続性の観点からは、経営上のリスクを予防したり、あるいは、未然に対応策を講じることにより、更に経営の安定化を図ることが可能となる。

このため、営業主体と公共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、役割分担を契約により定め対応していくことが重要である。

◆第2章 施設計画について

LRTとバスやタクシー等といった他の公共交通手段との乗継ぎなど、多くの市民に利用イメージを掴んでもらうことを目的として、利用者の導線や使い勝手といった利用者の視点を重視した各種施設の構造や配置計画、更には具体的な整備イメージについて検討を行った。

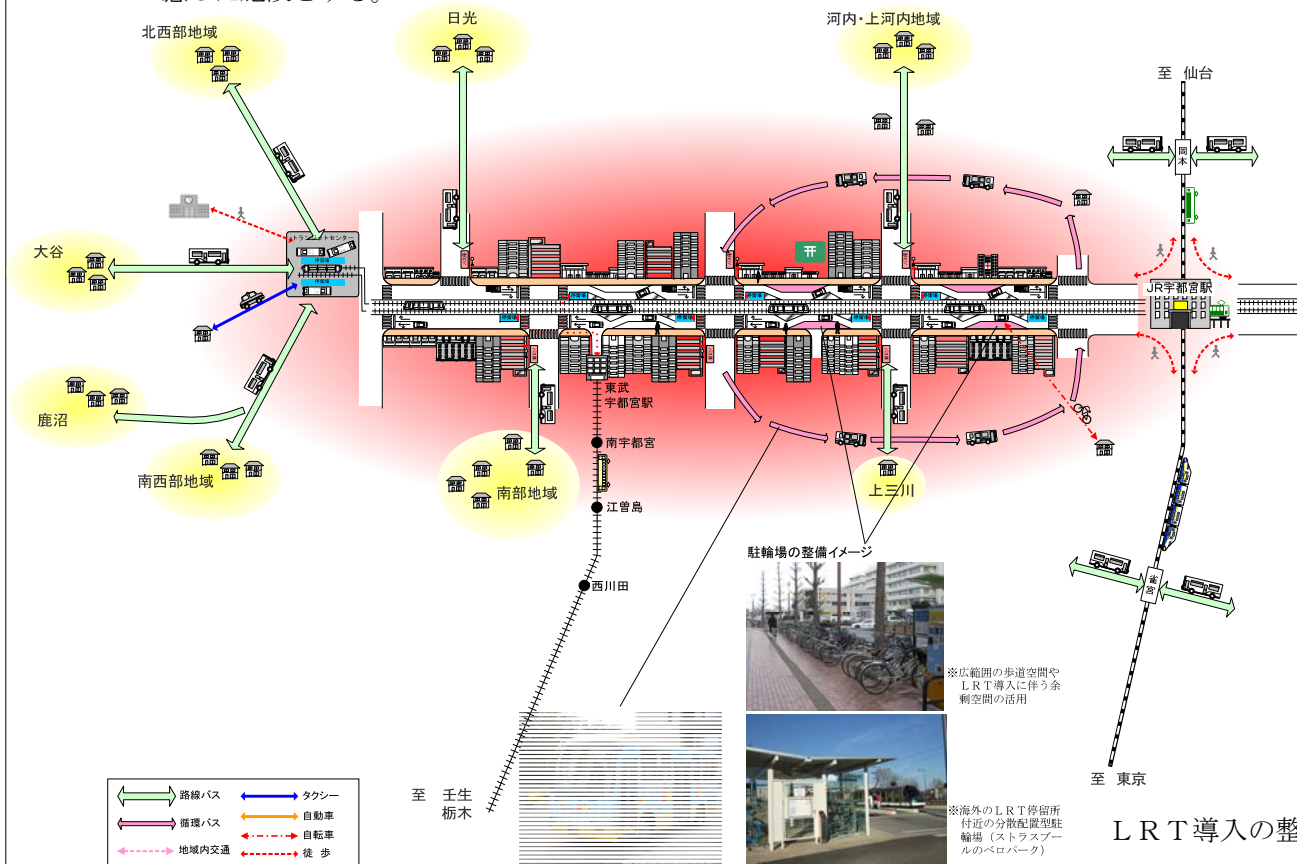
1 各種施設の配置・規模に関する整備方針と整備イメージ

(1) 停留場について

◆停留場については、①アクセスしやすいこと②適切な停留場間隔の確保③待ちやすいこと④バリアフリー・ユニバーサルデザイン等に配慮した施設とする。

(2) 交通結節点（トランジットセンター）について

◆交通結節点（トランジットセンター）については、①LRTを含めた各種公共交通をより利用しやすいものとする②まちの移動手段として各種交通機関の共生・連携が図られていること等に配慮した施設とする。



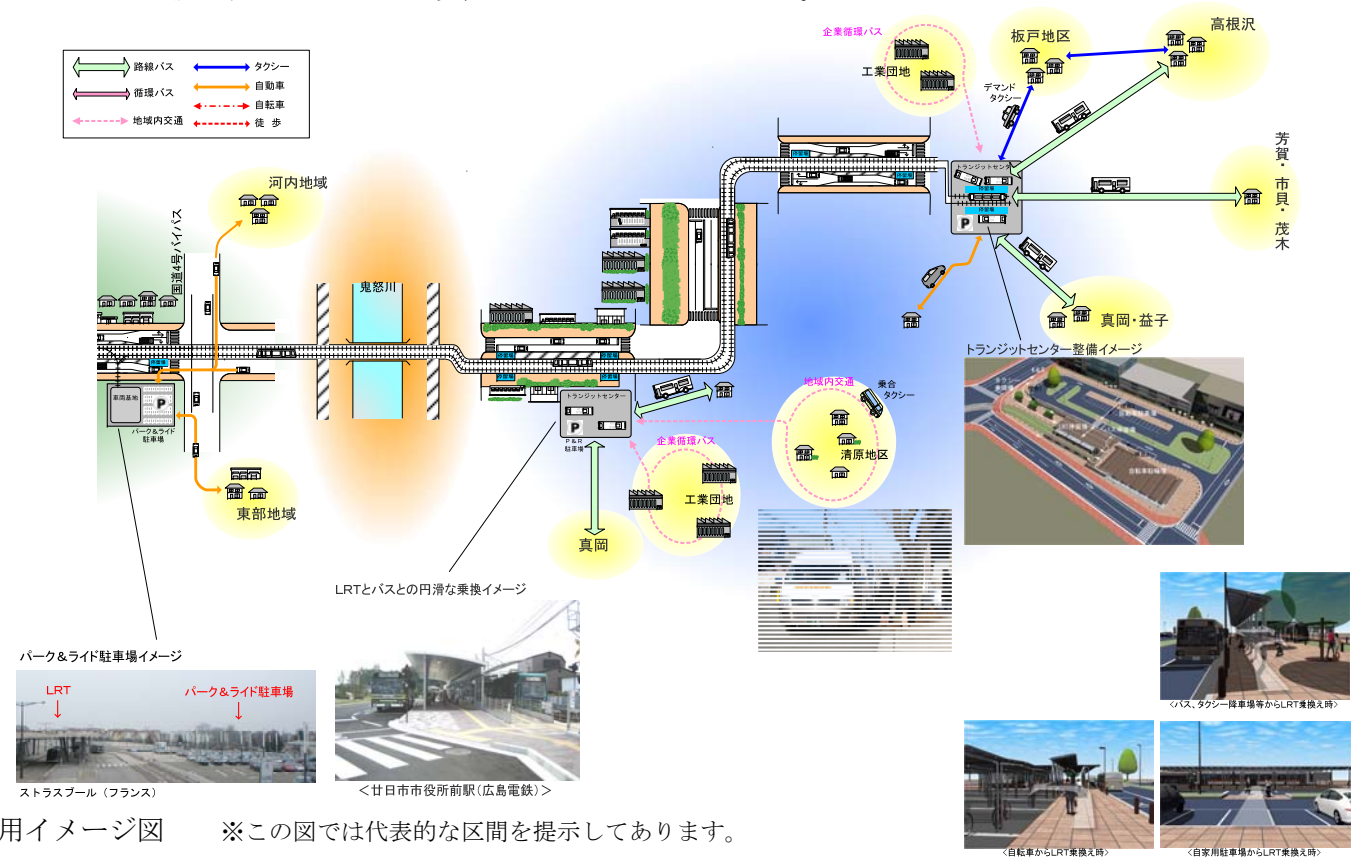
2 地域特性を考慮した各種施設の整備方針と整備イメージ

◆地域の利用特性などから、同じ施設でも整備の方針や利用イメージは異なるため、LRT沿線約15kmを都心部・周辺市街地部などにより5区間に区分し、LRT導入の整備・利用イメージ図を作成した。

◆交通結節点（トランジットセンター）の施設規模については、結節点を想定するバス関連施設から施設パターンを設定し、5箇所で約23.5億円～28.1億円（用地費を含む）が見込まれる。

3 施設計画に関するまとめ

◆施設整備にあたっては、将来の公共交通ネットワークを形成するため連携を高める施設として、また、地域特性も考慮し、十分な機能を確保した上で整備することが重要である。これらを踏まえ、利用者の視点にたった乗り継ぎ動線や使い勝手のよさ等を重視した整備を進めることで、施設の利用イメージを実現化していくことが求められる。



◆第3章 実現にあたってさらに取り組む事項

1 具体的な整備計画の検討

全体約15km区間の段階的整備や事業費のコスト削減策、行政の負担額等について具体的に検討することが必要である。

2 官民一体となった推進

公設型上下分離方式による整備・運営を基本とし、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。また、市民のマイレール意識を醸成するとともに、市民の積極的な利用促進や市民自らが参画するような仕組みづくりについて検討し、官民一体となった事業の推進を図ることが必要である。

3 関係機関との連携・協力体制の確立

LRT事業については、交通事業者、交通管理者、道路管理者等における様々な協議、調整が必要なことから、適切な役割分担のもと、実現に向けた連携・協力体制の確立を図ることが必要である。

4 市民への積極的な情報提供および市民理解の促進

様々な情報を市民に対し積極的に提供するとともに、宇都宮市がLRTを整備することで目指していく将来のまちづくりについて説明するなど、市民理解の促進を図ることが重要である。