

宮L整第 134-1号
平成 27年 8月 19日

宇都宮市のL R Tに反対し公共交通を考える会
代表 上田 憲一 様

宇都宮市長 佐 藤 栄 一
(建設部L R T整備室扱)

貴会からの第4回公開質問状について (回答)

平成27年7月17日付けで、ご質問いただきました標記の件につきまして、別紙
のとおり、回答いたします。

I 各公共交通について

宇都宮市は、地勢や発達の経緯等から、路面電車の歴史がなく、路線バスによって発達・発展した街です。

その宇都宮市の貴重で重要な東西の大通り・幹線道路へ **LRT**（路面電車）の軌道を敷設することなのですが、市民にとっては、大きな不安と疑問があります。

特に **JR**宇都宮駅東部地区については、企業バスが活用されていますので、路線バスや企業バスを移動手段として利用している市民や通勤者にとって、**LRT**がどのように機能するのか、以下質問をさせていただきます。

(1) 市街中心部へのバス乗り入れ禁止措置について

前回の回答に「現時点で、市街中心部へのバスの乗り入れ禁止は想定しておりません」との記載がありましたが、市民の利便性を考えますと当然の回答と受け止めております。

越戸通り及び国道123号の2路線の迂回経路は承知していますが、地方路線も含め宇都宮駅に乗り入れする路線の計画があれば、駅東口・西口別に提示して下さい。

また **LRT**敷設時、**JR**線に平行する白沢街道経由で宇都宮駅西口に乗り入れる路線、あるいは西口経由で東武宇都宮駅に向かう路線の、駅周辺の経路（停留所）についてもお尋ねします。

【回答】

JR宇都宮駅東側におけるバスネットワーク再編の考え方につきましては、基本的に**LRT**と並行する路線は幹線バスとして位置付け、**LRT**と重複する路線は支線バスとして再編を検討するとともに、**LRT**への連絡性の強化や**LRT**利用者の二次交通手段となる新規路線の開設を検討することとしております。

この考え方に基づき「駅東側における公共交通ネットワークのイメージ」を取りまとめたところであり、今後、このイメージに基づき、**JR**宇都宮駅東側における具体的なバスネットワークの再編について、バス事業者と協議調整を行ってまいります。

JR宇都宮駅西側のバスネットワーク再編（経路、バス停等）につきましては、**LRT**の整備状況に応じて、交通事業者と協議しながら進めてまいります。

(2) **LRT**とバスの輸送力及び利便性比較について

現在、バス停留所は駅西口17か所及び東口に6か所あります。

到着した**JR**電車から降りた通勤・通学客は、「数珠つなぎ」にやって来るバスに一斉に乗り込み、バスを待つ間の混雑は一切感じられません。

① 駅東口のバス乗り場について

東口の企業バス利用者は、座席が満車になり次第、後に続くバスに乗り込むなど実に効率的な運用がされており、道路状況による混雑時以外さほどの不自由さ

があるようには思われません。

LRTが敷設された場合、東口において以下の状況が想定されますが、それぞれご回答ください。

ア. 乗り場が1箇所しかないため、最大ピーク時に乗れない利用者の行列が相当の長さになり、計算上2台待ちの利用者が生じます。

またピーク時間帯において6分刻みに運行されるLRTのうち、到着した利用者全員が一度に乗りきれないLRTが約半数近くありますが、先を急ぐ利用者に対し、乗車阻止など乗車を制限する具体的方法についてお尋ねします。

【回答】

JR宇都宮駅東口の停留場につきましては、これまでの需要予測等により朝夕の通勤時間帯におきまして、清原工業団地や芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地などの従業者の利用が集中することを見込んでおります。

そのため、各工業団地における通勤時間帯などの利用者特性を考慮した、運行計画の策定や車両選定により輸送力を確保するとともに、速達性や利用者の利便性を確保し通勤のピーク時需要に対応してまいります。

イ. 仮に車両F1000の座席数が53席、ピーク時の乗車人員を232人とした場合、8割近く（53人÷232人）の利用者が「立ったまま」の通勤を強いられることになり、「快速」が運行されない当初では、待ち時間を含め1時間前後も立ちっぱなしになります。

現在はほぼ100%座って通勤できる利用者が、そこまで我慢をして「定時性・速達性」を望んでいるとは到底思えず、相当の不満が出るように思われますが、市の見解をお伺いします。

【回答】

上記のI-(2)-①-Aのご質問で回答いたしましたとおり、LRTの利用者につきましては、通勤時間帯に集中することを見込んでおりますことから、導入する車両の仕様につきましては、こうした利用者特性を十分に配慮し、座席数の確保などについて検討してまいります。

ウ. 当会は通勤時間検証のため、6月12日（金）7:40、同15日（月）7:30、16日（火）7:00の3回、乗用車で駅東口から芳賀工業団地の最終地点まで計測しましたが、それぞれ35分、35分、32分で到着しました。

いずれの日も柳田大橋はかなりの渋滞があり、その他の交差点も多少の信号待ちがありましたが、市が声高に言うほど鬼怒川越えの渋滞が大きくはなく、鬼怒川東部の企業が撤退を余儀なくされているほど、交通事情が悪化しているとは思えませんでした。

以下のV（4）に述べます『快速』が運行されない場合の所要時間44分』を比較考慮しますと、「LRTも道路橋も不要」との選択肢も思えてきましたが、それでもなおLRTが必要とする市の見解をお伺いします。

【回答】

平成26年9月26日付け宮L整第28号のI-1-(1)で回答いたしましたとおり、本市が人口減少・超高齢社会の到来や地球環境問題に対応しながら、多くの人や企業に選ばれ、将来も活力ある都市として発展していくためには、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を支える総合的な公共交通ネットワークの構築が不可欠であり、都市拠点や地域拠点、産業拠点などを結ぶ軸としての公共交通と、地域を面的にカバーする公共交通が、効率よく連携した階層性のある公共交通ネットワークの構築に取り組んでおります。

LRTにつきましては、その中心を担う東西基幹公共交通と位置づけ、その整備により、地域特性を生かしたまちづくりが可能になるとともに、産業振興や沿線地域の活性化など、様々な効果が期待できるものと考えております。

また、東部地域の渋滞問題につきましては、フレックスタイム制の導入や企業バスの運行、信号制御の工夫や道路ネットワークの強化などにより、従来の深刻な渋滞は一部緩和しておりますが、抜本的な解決には至っていないと認識しております。

その解消に向けましては、道路ネットワークの計画的な整備や公共交通の充実などを総合的に展開していくことが重要であり、LRTを中心とした公共交通ネットワークの早期整備が必要であると考えております。

エ、上記ア～ウの問題は、当初の「テクノポリスセンターまで」から「芳賀工業団地まで」変更されるなど、市のLRT導入計画の一貫性のなさや、LRT需要者推計の際のアンケートの設問不足が大きな原因であることを当会が指摘をしてきました。

先頃のアンケートの回答は、利用者の期待感を反故にしかねないこれらのデメリットを十分に理解した上での回答と思われるかについて見解をお伺いします。

【回答】

平成26年に実施いたしました「従業者アンケート調査」におきましては、従業者の現在の通勤形態とLRT運行時の通勤形態を比較しながら、LRTを利用することで

通勤時間が短縮するか、便利になるかといった判断ができますよう、停留場の位置や所要時間などの条件を示した上で、「実際に運行しないとわからない」の回答も用意して利用の有無について伺ったものであり、「利用する」と回答した方々につきましては、LRTを利用するメリットを評価していただいたものと受けとめております。

② 駅西口のバス乗り場について

ア. 駅西口から出発するバスは、網の目のごとく張り巡らされた路線に沿い、面的な広がりをもって同一方向へ多数の乗客を運んでくれますが、「バスとLRT」の組み合わせは、縦軸と横軸による直線的な広がりしか期待できません。

市は1台(編成)当たりの輸送力優位性をLRT採用の最大の理由としていますが、東口・西口のバス利用状況から判断しても、機能面(満席になり次第発車)や効率面(ほぼ同一時に多数の乗客を同一方向へ輸送)、さらに機動性(乗客数に応じ、各路線ごとに簡単にカスタマイズが可能)においても、バスがはるかにLRTをしのぐものと思いますが、見解を伺います。

【回答】

本市では、「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を図るため、南北方向の鉄道と東西方向のLRTを基軸として、バスによる幹線・支線公共交通や地域を面的にカバーする地域内交通等が相互に連携した、階層性のある公共交通ネットワークの構築に取り組んでいるところであります。

本市といたしましては、平成26年9月26日付け宮L整第28号のI-6で回答いたしましたとおり、これまで進めてきた需要予測や需要特性、建設費などを総合的に評価して、東西基幹公共交通としてLRTが最もふさわしい交通システムと判断しているところです。

イ. 市は「宇都宮駅西口のバス運行体系は複雑」としますが、駅をバスの始発・終着場とする現在のバス路線は、「とりあえず駅に行けば」とする利用客に分かりやすく、東口・西口ともに利用者側の利便性においてもバスに分があります。

当会が「市街地へのバス乗り入れ禁止」に反対する理由の一つですが、この点についての見解もお伺いします。

【回答】

本市といたしましては、誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、基幹公共交通の輸送力を向上させ、幹線、支線の運行本数の増加や新規路線へ振り分けることにより、市民の移動ニーズに的確に応えるための効率的な階層性のある公共交通ネットワークの構築に取り組んでおり、LRTについては東西基幹公共交通として、路線バ

スについては幹線交通や交通結節点等に接続する支線交通として位置付けております。

また、階層性のある公共交通ネットワークの構築とあわせて、ICカードの導入や乗り継ぎ施設の整備など「乗継の円滑化」策や、LRTとバスなどの連携による「定時性の確保」策を実施することにより、利用者の利便性の向上を図ってまいります。

なお、現段階では、「市街地へのバス乗り入れ禁止」は予定しておりません。

ウ. 宇都宮市役所等の官公署や作新を初めとした高校5校が駅西口に点在しています。現在はこれらの施設の大半にバスの直行ルートが開設されていますが、LRTが敷設された場合、これらの目的地へは一部を除きLRTと路線バスを乗り継いで行かなければなりません。

特に時間が限られている官公署勤務者や高校の学生などは、路線バスとのマッチングが利便性を左右する大きな要素となりますが、採算から考えても現行と同程度の運行本数が確保されるとは思えません。

バスが期待できない以上、出勤・登校は徒歩に頼らざるを得なくなりますが、これらの施設の多くは駅大通りから5分～10分かかるため、今まで施設の目の前までバスが運んでくれた利用者から駅東口同様、かなりの不満が生ずるように思われますが、市の見解をお尋ねします。

【回答】

JR宇都宮駅西側のバスネットワーク再編につきましては、JR宇都宮駅東側におけるLRTの整備状況に応じて、交通事業者と協議してまいります。

なお、現段階では、官公署や教育施設への直行ルートのバスを禁止することは予定しておりません。

(3) シャトルバスの運行費用とLRT運賃の比較

市は当初「企業にシャトルバス運行の費用を負担させていると市外に移転されてしまい市の税収が落ちる」ことをLRT敷設の目的の一つにあげており、これが真の狙いのように思えてなりません。

しかし、通勤手段がLRTに変更した場合でも、企業はシャトルバス運行費用の代わりに運賃を負担しなければならないことも事実です。

当会が市の『年間収入の試算』をもとに、宇都宮駅から芳賀地区へのLRT通勤需要者4,096人分の1か月分の運賃を計算したところ、芳賀地区の企業の負担は約3千万円(4,096×400円×30日×0.6)との巨額な金額になりました。

それでも企業にとってLRTを利用する金銭的メリットがあるかどうか、また「ある」とした場合の金額的根拠についてお伺いします。

【回答】

本市におきましては、企業バスの運行に係る経費やその他の通勤手段に対する通勤手当等について、その詳細を把握しておりません。

平成 25 年度に実施した「企業等へのヒアリング」におきましては、基本的に通勤手段は従業員の選択にまかせるというお話を伺っている一方、一部企業からは、通勤時の交通事故削減などの労務管理上の観点から、公共交通機関の利用を促したいとの話も伺っております。

今後とも、本市といたしましては、沿線企業と連絡を密にし、通勤時の交通円滑化を図ってまいりたいと考えております。

(4) バス会社への営業補償について

「通勤バスは各企業の自助努力による運行である以上、市は関与しない」とのこと
で、企業バス廃止に関する営業補償は考慮しない方針であると伺いました。

市は一方において企業誘致などによる雇用の創出を謳っていますが、市の計画により廃止を余儀なくされるバス企業にとってはまさしく民業の圧迫であり、従業員にとっても雇用の剥奪でもあります。

今回、関東自動車が運営主体に応募していますが、本計画が中止された場合の同社への対応も含め、「路線バス」「通勤バス」への補償の有無について、また「補償されない」とした場合はその理由について、あらためて伺います。

【回答】

本市といたしましては、JR宇都宮駅東側におけるLRTを中心とした公共交通ネットワークの構築により、公共交通全体の利便性向上が図られるものと考えております。

このため、LRT導入後も既存のバス事業者が継続的に運営できるよう、バスネットワークの再編などをバス事業者と協議してまいります。

(5) LRT・路線バス・地域内交通の連携について

①現在各地区で地域内交通を実施していますが、「LRT」「路線バス」「地域内交通」の各交通機関の役割及び相互の連携について、決定済みと思われます東部地区の具体的路線をあげてご説明ください。

【回答】

LRTにつきましては、JR宇都宮駅東側における公共交通ネットワークにおいて、

基幹公共交通として位置づけております。

路線バスにつきましては、国道123号線及び越戸通り経由の系統については、幹線バスとして位置づけ、広域路線については、利用者の利便性を考慮し、交通結節点等に接続いたします。

また、地域内交通につきましては、面的に地域をカバーする交通として位置づけております。

LRTとバス、地域内交通等が連携した公共交通ネットワークを構築することにより、各地域の公共交通サービス圏域の拡大や公共交通の速達性・定時性の向上など高齢者を含む利用者の利便性が向上するとともに、公共交通利用者の増加が図られるものと考えております。

このような考え方にに基づき「駅東側における公共交通ネットワークのイメージ」を取りまとめたところであり、今後、このイメージに基づき、JR宇都宮駅東側における具体的なバスネットワークの再編について、バス事業者と協議調整を行ってまいります。

②「階層性のあるネットワーク」について伺います。

「階層」とは交通手段の数を指すものと思われませんが、階層の分だけ乗換をせざるを得ないだけでなく、階層の組み合わせによっては時間のロスや目的地までの経路の複雑さなど、市民の負担は増すばかりです。

市は「高齢者対策」を目的の一つに挙げますが、出かける都度、時刻表と路線図を手放せない新交通システムを、はたして「利便性があり、お年よりにやさしい」と言えるのでしょうか。その根拠をお尋ねします。

さらに「階層性のあるネットワーク」と銘打つ以上、そのメリットについて伺いますとともに、LRTの不便さ故、ますます自動車に頼らざるを得なくなる高齢者増加の懸念についても見解を伺います。

【回答】

階層性のある公共交通ネットワークの構築につきましては、現在、路線バスを利用されている方で、その居住地や目的地により、LRT等との乗り継ぎが必要となる場合も想定されますことから、ICカードの導入や乗り継ぎ施設の整備など「乗継の円滑化」策、LRTやバスなどの連携による「定時性の確保」策を実施することにより、利用者の利便性が向上するものと考えております。

一方、階層性のある公共交通ネットワークを構築することにより、公共交通空白地域・不便地域をより効率的に解消することが可能となり、高齢者も含めた市民の誰もが移動しやすい交通環境の構築につながるものと考えております。

③「お魚ネットワーク」の小骨と位置づける路線バスの整備のため、バス路線の増設及びバスの増便を計画するとしています。

しかし、現在の各路線の利用状況や補助金の交付状況から判断しますと、路線や便数が増えるほど、ねずみ算式に補助金を増額せざるを得なくなることが明らかであり、リスクの大きさからこの計画の実行性について疑問視せざるを得ません。

そこで、新たな補助金なしで路線増設やバス増便が可能かについて、また補助金を必要とした場合には、現在の支給額に対しどの程度の増額まで認められるかについても伺います。

【回答】

本市における基幹公共交通の輸送力を向上させ、幹線、支線の運行本数の増加や新規路線へ振り分けることにより、それぞれの地域の移動需要に適切に対応した公共交通ネットワークへの転換を図ってまいります。

このことにより、公共交通全体でのサービス水準が向上することから、公共交通の利用者増加、公共交通の収益の改善につながるものと考えております。

また、バス路線への補助金につきましては、今後とも、国、県などと協調しながら必要な額を支援してまいります。

④「階層」の一つである「地域交通」が LRT の停留場に結節された場合は「路線バス」の存在価値がなくなり、逆に「路線バス」が新設あるいは増設された場合は「地域交通」の存在が薄れ、地域商店街にもダメージを与えることから、いずれの場合においても両交通の同時存在は共倒れになるリスクが大きいように思われます。いかに共存するかについて見解を伺います。

【回答】

交通事業者と協議調整を行いながら、基幹交通、幹線、支線、地域内交通などが、適切な役割分担のもと、相互に連携することにより、バランスの取れた交通ネットワークを構築してまいります。

このようなことから、本市の公共交通ネットワークにおきましては、路線バスと地域内交通は相互に連携し、共存できるものと考えております。

II 東部地区の先行整備の理由について

(1) 市は東部先行の理由として「①全体計画区間の整備には一定期間を要する。②JR

宇都宮駅西側と東側では公共交通の整備状況が大きく異なる。③東部地域における慢性的な渋滞の緩和や公共交通空白・不便地域の解消等で整備効果が発揮されること」をあげています。

しかしコンセプトの異なる東西地区だからこそ、全体計画を示し、事業に要する費用の総額、車両の規模や人員の配置など、時間をかけて「東西基幹交通としてのLRT導入計画」の整合性を図るべきであり、宇都宮市の中途半端なLRT計画は、民間企業においては絶対にあり得ない計画であることを指摘せざるを得ません。

市が「2050年を見通し、ネットワーク型コンパクトシティの形成を進めていく」のであれば、腰を据えた長期的ビジョンに沿って計画すべきであり、全体計画を後回しにしたまま「東部地域の渋滞解消」や「公共交通空白・不便地域の解消」を目的としたLRT計画を、今直ちに実行しなければならない理由は見当たりません。

団塊の世代と言われる世代（1947年～1949年生まれ）の大半が、あと10年～15年もすれば免許証を返上し、運転者数や車両数が大幅に減少することが明らかなこの時期に、なぜLRT敷設をが急がねばならないのか見解を伺います。

また仮に全体計画策定期間の終了まで、工事に着手しないまま現在の状況が継続した場合に、起こり得る「喫緊の課題」とはいかなるものかについて、具体的事例をあげてご説明ください。

【回答】

本市が、人口減少・超高齢社会の到来や地球環境問題に対応しながら、将来にわたり多くの人や企業に選ばれ、100年先も活力ある発展が続く持続可能な都市となるためには、ネットワーク型コンパクトシティの形成を支える総合的な公共交通ネットワークの構築が必要と認識しておりますことから、その中心を担う東西基幹公共交通といたしまして、環境負荷の低減や地域経済の活性化、広域的なネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRTの導入を積極的に進めているところであります。

LRTとバス、地域内交通等を効率的、効果的に結びつけることにより、子どもから高齢者まで、市民の誰もが活発に外出や交流ができるよう、利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向け、引き続き取り組んでまいります。

ご質問にございます、運転免許証を自主返納される方につきましても、外出機会の創出を図るため、移動手段の確保が必要でありますことから、LRTを基幹とした公共交通ネットワークの充実に向け、取り組んでまいります。

また、本市東部地域における「喫緊の課題」といたしましては、「公共交通空白・不便地域」が存在し、また、朝夕において慢性的な渋滞が発生し、東部地域在住者や通勤・通学者に多大な影響を与えていることであると認識しております。

(2) 今後予定される国や県との協議において、JR宇都宮駅を跨いで成り立つ「東西基幹公共交通対策」のうち、西部地区に関わるLRT整備計画の概要と検討状況、スケジュール等が当然問われることとなりますが、その進捗状況を具体的に提示してください。

【回答】

JR宇都宮駅西側区間につきましては、現在、全体計画区間のうち、JR宇都宮駅東側の優先整備区間の整備に向けて取り組んでいるところであり、この進捗状況等を踏まえまして、今後、西側区間の事業化に向けた検討を行い、全体計画としてとりまとめまいります。

Ⅲ 走行車線の減少による渋滞懸念について

西部地区の幹線道路である大通りの走行車線が3車線から1車線となります。また東部地区の鬼怒通りは2車線と設定されていますが、旧4号線の跨道橋が片側1車線しかないことを考慮すると、同様に現在の3車線が実質1車線へと減少されます。しかし両幹線道路とも、車線減少分の車両数が減少するはずはなく、むしろ不便になることで一般車も含む高齢者の運転する車が増加することさえ懸念されます。

宇都宮市の最大の目的が「クルマ社会からの脱却」にあるとすれば、LRT敷設は現実を顧みない、方向性が180度異なる政策であることを指摘しますとともに、「東西地区別」「時間帯別」に現在の交通量（総量）、及びLRT導入により市の予想する車両減少数（同）について提示してください。

【回答】

LRT導入による道路交通への影響につきましては、「企業ヒアリング」等の調査結果により把握した自動車からの転換率3.6%を前提として、LRT導入後の道路ネットワークについての将来交通量の推計を行い、道路ネットワーク全体として自動車交通を一定程度処理できるものと評価したところであります。

また、ピーク時の交差点の混雑度合いを示す需要率の検証、さらには、車1台ごとの挙動をより現実に近い形で検証が行えるマイクロ交通シミュレーションも実施しながら、具体的な改良箇所や内容などについて、詳細な検討を進めてきたところであり、引き続き、これらの検討結果を踏まえ、道路管理者や交通管理者との協議を重ね、LRT導入後におきましても、円滑な交通が確保できますよう取り組んでまいります。

また、現在の交通量調査資料といたしましては、「平成22年度 道路交通センサス【全国道路交通情勢調査】一般交通量調査報告書」をご覧ください。

IV JR宇都宮駅横断橋について

JR線を横断のため、約700～800m(Google Earthより推計)に渡る「陸上橋」を建設予定との事ですが、このうち線路を跨ぐ100m超(同)の跨線橋は橋脚が設置できない分、相当の難工事と思われまます。

この「陸上橋」を建設のためのおよその期間と、総額50億円とも100億円とも言われる概算費用についてお伺いし、併せてこの工事費が既に公表済みの概算費用に含まれるか否かについてもお尋ねします。

【回答】

平成25年度から実施したJR宇都宮駅横断部の調査につきましては、5横断箇所における鉄道施設等の支障調査や概略工程、概算事業費等について検討を行っております。

跨線橋の検討につきましては、橋脚の設置箇所を想定した上で、構造物延長が約580m(南側案2)、約760m(南側案1)、約650m(中央案2)、約700m(中央案1)、約470m(北側案)になるものと検討を行いました。概略工期や概算事業費につきましては、現在、JR東日本と協議を行っているところであります。

また、平成26年度に公表した優先整備区間の概算費用につきましては、JR宇都宮駅横断部の事業費は含まれておりません。

参考といたしまして、「JR宇都宮駅横断部調査箇所図」を添付いたしますので、ご覧ください。

V 東部地区におけるトランジットセンター等の設備について

以前も伺いましたが未回答のままでありますので再度質問いたします。

- (1) 上記の「I(2)①ア」で指摘しました通り、多数の利用客が待機するトランジットセンターにおいて、駅東口発満員のLRIに乗車できない利用者が出る可能性があります。また退社時の清原工業団地においても、芳賀発LRIが満員の場合同様の事態が想定されますが、東進・西進それぞれの対策についてお尋ねします。

【回答】

I(2)①アのご質問で回答いたしましたとおり、ピーク時需要に対応できる環境を整備してまいります。

- (2) 前回の回答では検討中とのことでしたが、あらためてトランジットセンター利用者からの料金徴収の有無、及び利用料金(一般・通勤者別)についてお尋ねします。また無料とした場合には管理費等を市が負担をするか否かについて、さらに市が負担するとした場合には、その理由についてもお伺いします。

【回答】

優先整備区間における、パークアンドライドの機能を想定しているトランジットセンターにつきましては、年間運営費、利用者からの料金徴収の有無、徴収する場合の金額等について、具体的な施設整備と合わせて検討しております。

(3) 自動車から LRT に転換する清原工業団地への通勤者は、わずか数キロ手前の新 4 号バイパス付近に設置するトランジットセンターにおいて「入車～停車～電停移動～LRT 待ち～乗車」の時間を費やす前に、自家用車で会社へ直行した方がはるかに早くて便利と思われれます。

また LRT 効果により道路の混雑が緩和されることや利便性のなさより、LRT から自動車への再転換が図られるなど、ますますトランジットセンターが利用されない可能性が高くなります。

トランジットセンターをどの程度予定されているかその規模（駐車台数）をお尋ねしますとともに、「利用されない懸念」について見解を伺います。

【回答】

トランジットセンターは、LRT を東西の軸とした公共交通ネットワークを形成するにあたり、様々な交通機関と連携することにより交通結節点としての機能を有し、市内の利便性を向上させることを目的としております。

こうしたトランジットセンターの整備につきましては、利用者の直接的なアクセスのほか、パークアンドライドの駐車場から LRT 停留場までのアクセスを容易に行え、その他の各交通機関同士の乗り換え抵抗を低減することで、LRT の定時性、速達性のメリットを享受できる計画とし、利便性向上・利用促進を図ります。

周辺地域の特性、利用状況等に応じた適正な駐車台数につきましては、生活行動実態調査から算出した需要予測結果などを踏まえ、具体的な施設規模と合わせて検討しております。

(4) 最小需要ケースの場合は「快速の設置はなし」と記載されていますが、開通するまで予測がつかないため「快速は当面運行されず、芳賀工業団地までの所要時間は 44 分」からのスタートになります。

芳賀地区の通勤者が直ちに快速が設置されるような期待を抱かせないためにも、この事を明記すべきと考えますがいかがでしょうか。

【回答】

最小需要ケースにおける「快速なし」につきましては、需要予測におけるサービス水準の設定であり、開通時に快速運行をしないことを示したものではありません。

開業後の運行計画につきましては、快速の運行などを含め、関係機関とも十分に協議しながら検討してまいります。

(5) 現在までのパンフレットには掲載されていませんが、18編成もの LRT を保管する、東部方面の車両基地の場所を提示してください。

【回答】

車両基地の場所につきましては、車両が保管できる敷地規模が確保できることや、本線上への出入りが円滑で出庫や回送に伴うロスが少なく、効率性・経済性に優れた場所として、新4号国道周辺で計画しているところです。

※なお「営業主体の公募」にあたり上記事項はすべて決定事項と思われますので、(1)～(5)については具体的な回答をお願いします。

「宇都宮市・芳賀町 LRT 事業の運営を担う意向のある事業者募集」における応募条件等に該当しておりません。

添付の「宇都宮市・芳賀町 LRT 事業の運営を担う意向のある事業者募集実施要領」をご覧ください。

VI 道路橋新設の提案について

市は「板戸大橋開通後の増加車両数は5～8%増加」とのデータをもって「自動車交通量は増加している」との理由から道路橋の新設を拒否しています。

道路が増えてこの増加率であれば、確実に混雑度は解消されていたはずであり、この説明だけでは拒否の理由になりません。

また「合流による渋滞」も拒否理由として挙げていますが、新4号線付近で芳賀地区方面と二分された清原地区方面の車は、ほとんど同地区において吸収されるため合流の懸念はありません。あらためて拒否する理由をお聞かせ下さい。

【回答】

平成26年12月19日付け宮L整第34-2号のI-3で回答いたしましたとおり、国・県が実施した道路交通センサスでは、板戸大橋供用開始前後の鬼怒川渡河部における自動車交通量は増加している傾向にあります。

橋を整備することにより、道路容量は増加し、渡河部における渋滞緩和には一定の効果があるものと考えられますが、その他の地域に新たな渋滞が発生する可能性があります。

本市といたしましては、東西基幹公共交通としてLRTの整備を進め、自動車利用の方に公共交通利用への転換を促すことにより、渋滞緩和など交通円滑化を総体として図ってまいりたいと考えており、LRTに代わる道路橋の整備は現在予定しておりません。

VII 芳賀・高根沢工業団地への延伸に関わる費用負担について

「総事業費約400億円（税抜額）のうち約半分を地方が負担」としています。市は「芳賀町がLRT延伸の要望をしたことにより芳賀地区への延伸を決定した」とのことですが、「法人税・固定資産税の税収があり、しかも通勤需要者の約70～80%が芳賀工業団地の勤務者であれば、同町が負担する金額がわずか12億円～18億円ではあまりにも少なすぎる」との点は前回も指摘した通りです。

現在、県に負担を要請しているようですが、仮にすべての疑問が解決され当会がLRT計画を認めた場合でも、個人の住民税しか得られない宇都宮市は受益者負担割合などの合理的な計算により、宇都宮市・県・芳賀町の負担額を算定すべきと考えますが、再度負担の按分について見解を伺います。

【回答】

本市と芳賀町におけるLRTの整備にあたりましては、市・町それぞれの区域内の軌道や停留場等につきまして、それぞれの負担により整備することとしており、芳賀町域約3km区間の事業費は、約46億円と見込まれております。

これに加え、車両基地や変電所、車両などの共有施設等につきましては、町に応分の負担をしていただく予定であり、その負担割合につきましては協議を行っているところであります。

また、県の負担につきましては、平成27年6月8日に「LRTの早期実現に関する要望書」を提出し、最大限の財政支援を要望したところであります。

VIII 採算について

(1) 収入及び経費

当会で試算したところ、市が計画するLRTの年間の1日あたり平均乗車率（乗車人数／定員）は24.6%との結果が出ましたが、これを富山ライトレールのデータである41.4%と比較しますと、約4割も平均乗車率が下回っています。

また「ピーク時」の稼働率を100%として、ピーク時以外の時間帯に余剰となる運転手・LRT車両の年間平均余剰率を求めたところ、35.7%の割合が出ました。採用予定運転手56人のうち約20人、購入予定車両のうち約6編成の車両が平均して仕事に従事していないことになるのですが、あまりにも異常な数字と言わざるを得ません。

いずれも全国でも例を見ない「通勤客主体のLRT計画」であることが最大の理由ですが、乗車率が低い上に、これだけの運転手や車両が余っている状況で、採算が取れるとは到底思えません。

先日東武鉄道が赤字予想を理由にLRT運営主体を固辞し、今回の公募に対しても、単独で事業を担うとして応募した企業がないこともこの事を裏付けていますが、市は各企業が不参加（＝赤字）とする根拠がどこにあるかを検証されているかどうかについてお尋ねします。

また根拠が明白な場合にはその内容と赤字の克服策についてもお尋ねします。

【回答】

車両につきましては、全般検査をはじめとする各検査に関わる車両や予備車両の考え方により、必要となる車両編成数を算定しております。また、運転士につきましても、労働基準法の遵守等を鑑み、必要な人数を算定しております。

また、事業運営を担う事業者に関しましては、これまでの参画意向調査などにおきまして、民間軌道事業者などからは、「遠隔地で地元の事情に精通していない」、「これ以上、事業規模を拡大することは困難」などの意見をいただいたところであり、これらが主な理由と認識しております。また、今回の事業者募集を通じまして、本プロジェクトは、約15kmの新規路線整備であり、開通すれば国内有数の規模の事業となることから、民間事業者だけで対応するには、課題も多いことを改めて認識したところであります。

なお、採算性につきましては、「県央広域都市圏生活行動実態調査」結果から算出した需要予測に基づき検証したところ、採算の見通しはより高まったものと捉えております。

(2) 概算事業費について

直近の資料によりますと、前年迄の概算事業費412億円（快速設置費用を含み、消費税は含まず）が458億円（同）へと突然11%もアップをしていますが、その増加理由について伺います。

【回答】

記載の概算事業費 412 億円（消費税は含まず）は、宇都宮市域において快速運行に伴う施設整備を含めた金額であり、ご質問の 458 億円につきましては、この宇都宮市域における概算事業費に芳賀町域の概算事業費 46 億円（消費税を含まず）を合算したものと推測されます。

このようなことから、貴会が主張される概算事業費の 11%の増加につきましては、誤解されているものと思われま

(3) 需要予測について

①LRTの需要予測を「県央広域都市圏生活行動実態調査」により推計していますが、本来この調査は個人のある特定の一日の活動状況を調べるものであり、かつ調査項目に LRT が含まれていないことから、LRT 需要者を推計する資料としては不向きであると考えます。

LRT 予測利用者数が 15, 229 人に至った計算根拠を提示してください。

【回答】

「県央広域都市圏生活行動実態調査」は、「どのような人が」、「どのような目的で」、「どこからどこへ」、「どのような交通手段で」移動したかなど、住民のある一日の行動実態について調査したものです。

この調査結果は、道路計画や交通計画等の需要を推計するに当たり、一般的、標準的に用いられる「四段階推計法」の基礎的な資料として利用されるものです。

今回の L R T の需要推計については、「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果を基に、「四段階推計法」により算定したところであり、前提条件である人口フレーム（人口、土地利用等の想定）や交通サービス水準（交通手段ごとの所要時間や費用等）を設定した上で目的別、ゾーン別の利用交通手段を予測し、L R T 利用者数を推計したところでありま

なお、L R T 利用者数の計算根拠となる前提条件や計算フローにつきましては、第 6 回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の資料として、市ホームページ（下記アドレス参照）に掲載しております。

【掲載ページアドレス】

<http://www.ci.ty.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/shinkotsu/026687.html>

②市の資料では、グリーンスタジアムへの来場者需要として、年間 8, 085 人を見込んでいますが、現在同球場へは無料のシャトルバスが運行されています。

そこで LRT が運行された場合の往復運賃についてお伺いします。

ア. 往復運賃 600 円を試合観戦者から徴収する場合には、車での来場者の増加

や来場者数減少の懸念があります。

イ. 無料とした場合は需要予測者数の意味が無くなります。また一般乗客と区別する困難さが生じます。

ウ. 主催者である栃木 SC から徴収する場合は次の問題が生じます。

宇都宮市は栃木 SC の J1 昇格に向けて、今年度 5000 万円予算を計上するなど金銭的支援を行っております。

この件についての異論はありませんが、市の支援先から運賃を徴収することは、支援した税金を回収することと同じ結果になりますので、もしこの項目に該当するのであれば「支援の減額」が問題にならないかについて伺います。

市の方針として上記ア～ウのいずれを選択されるか、また現在のシャトルバス運行費用を誰が負担しているかについてもお尋ねします。

エ. 現在県が計画中である総合スポーツゾーンが 2019 年度に完成することによりサッカーの競技場が清原から移転することになりますが、有料とした場合の、年間約 500 万円の減収をいかに補填するかについての見解もお伺いします。

【回答】

グリーンスタジアムへのシャトルバスの運行につきましては、サービス向上のために栃木サッカークラブ株式会社の負担で運行されているものであると伺っており、運行につきましては、基本的に企業の判断によるものと捉えております。

なお、「県央広域都市圏生活行動実態調査」結果から算出した需要予測に基づき、試算した年間の運賃収入は、休日の沿線施設利用者やイベント等の需要、調査対象圏域外からの来訪者の需要は含まれておりません。

IX 西の始発駅について

市のパンフレットによりますと、西側の始発駅は当初から「桜通り十文字付近」とされてきましたが、平成 25 年 3 月に発行のパンフレットには既に「桜通り十文字」の上に「陽西町」と記載されていました。

パンフレットの始発駅を「陽西町」の隣にある「作新学院」ではなく「桜通り十文字付近」とした理由についてお尋ねします。

【回答】

本市におきましては、平成 25 年 3 月にはパンフレットを発行しておりませんが、平成 22 年度に発行した「将来のまちを支える LRT」を参考にご質問されているものと想定されますことから、このパンフレットの記載に基づきお答えいたします。

このパンフレットの「LRT停留場間需要予測流動図」に記載しております「陽西町」の停留場につきましては、本市域における桜通り十文字付近から宇都宮テクノポリスセンター地区までのLRT計画区間の西の起点として、桜通り十文字交差点西側の栃木県立美術館南側入り口付近への停留場の設置を想定したものであります。

X 運営方法について

(1) 上下分離方式について

従来は「LRT事業については40年以内の黒字転換は困難であるので、上下一体方式の『第三セクター』方式が望ましい」とされてきましたが、平成19年10月自立的かつ安定経営が可能な『上下分離方式』へ変更された」とのことで、その前提として以下の項目の役割分担が挙げられています。

- ① LRT事業の業務区分し分担するとともに、両者の会計を分離する。
- ② 車両を公共が購入した上で営業主体に貸し付け、営業主体は車両償還相当額を公共に支払う。
- ③ 軌道や停車場等の施設を営業主体に貸与することにより、営業主体は事業の運営を行う。
- ④ 公共は日常的な保守・管理経費を営業主体に支払う。
これらのことから、巷間伝えられる「LRTの軌道などの設備や車両は、道路と同様インフラであるため、使用料は発生しない」との認識は誤りであることを理解できましたが、この後に引き続き、但し書きとして、以下の記述があります。
- ⑤ 「日常的な保守・管理業務は営業主体が行うことが望ましいことから、“整備主体（下）に支払う費用”を原資として、公共が営業主体に業務委託することが考えられる。
- ⑥ “施設使用料”は、予想される収入から、予想される支出（“整備主体に支払う費用”を含む）を差し引いた額をもとに、予想される収益の範囲内で設定することが考えられる。

このうち前段の⑤は理解できますが、後段⑥の主旨は「営業主体が赤字の場合、使用料を公共に払わなくてもいい」との意味かと思われます。

しかし、本来支払われるべき年間の使用料は一定（車両償還相当額）とするのが企業上のルールであり、仮に赤字の場合は支払いを猶予されても、黒字に転じた際には、累積された未払使用料を順次精算をすべきと思われます。

この考え方に相違がないか、あるいは利益が発生したときのみ使用料を徴収するかどうかについてお尋ねします。

また「施設使用料は予想される収益の範囲内で設定する」との記述は、上下分離方

式の拠り所となった「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の、どの条文に記載されているかについてもお尋ねします。

【回答】

このご質問については、平成 21 年 3 月に「新交通システム検討委員会」が取りまとめた「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」（以下、「報告書」という。）において、1 つのケースとして検討した「営業主体が一定の金額（車両償還相当額等）を公共に支払うこと」の記載を参考にご質問されているものとして回答いたします。

まず、公開質問状の記載内容のうち、「④公共は日常的な保守・管理経費を営業主体に支払う。」の記載につきましては、報告書の 6 ページ⑤から引用されたものと推測いたしますが、報告書におきましては、「⑤営業主体は、円滑で確実な事業の運営を行うとともに、日常的な保守・管理経費を下（公共）に支払うものとする。」との記載となっております。

ご質問の「使用料の設定や支払いの考え方」につきましては、施設使用料は営業主体が軌道等の施設を借り受ける対価として整備主体に支払うものであり、その設定等に当たっては、今後、芳賀町等と協議のうえ、決定してまいります。

次に、報告書において LRT 事業における事業運営スキームとして整理した内容である「施設使用料は予想される収益の範囲内で設定する。」の記載につきましては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の条文として記載があるものではありません。

(2) 車両使用料の算定について

市の計画通り、営業主体が初年度から黒字になった場合についてもお伺いします。

上記（1）の通り、本来営業主体は車両のみならず、軌道や停車場等の施設を含めた使用料を下へ支払うべきと思われませんが、ここでは車両使用料に限って述べます。

先般、芳賀町までの延伸により事業費の大幅な見直しが行われましたが、車両の大型化や大幅な増車にも関わらず運営費の算定に変化がなかったことや、市の「運営費の算定」の項目から推定しても「運営費」中に「車両を含む施設使用料」が含まれていないものと思われまます。

車両使用料としての車両償還相当額を①～③の条件で計算してみたところ、以下の通りの結果となりました。

- ① IRT 車両代金 68 億 2 千万円（税抜 62 億円：10%税込）
- ② うち地方負担税込半額分 34 億 1 千万円＝借入金（20 年で償還）
- ③ 上記借入金利率 年 2%

- ④上記②の1か月当たりの元金 約1420万円(34億1千万円÷240か月)
- ⑤上記③の利率による当初1か月の金利 約560万円(34億1千万円×2%÷12か月)
- ⑥返済開始当初の元利合計月額 1980万円(④+⑤)
- ⑦返済開始当初の元利合計年額 約2億4千万円(⑥×12か月)

市の「運営採算見込み(最小需要ケース)」に「年間1100万円の赤字から2億5千万円の黒字」との試算がされていますが、最大の利益が生じたとしても、ほぼその全額が使用料として公共に支払うことになるのでは、企業としてメリットがなく、さらに利益が少なかった場合や赤字が出た場合の経営責任を想定しますと、躊躇せざるを得ないのが東武鉄道を初めとした企業の本音と思われまます。

国の指針では年間の使用料を「車両償還相当額」としていますが、市では車両及び施設の使用料をいくりに設定しているかについてお尋ねします。

【回答】

「車両及び施設の使用料の額」につきましても、「使用料の設定や支払いの考え方」でお答えいたしましたとおり、今後、芳賀町等と協議のうえ、決定してまいります。

(3) 第三セクター方式について

冒頭に述べました通り、第三セクター方式による事業運営を提言する関東自動車のみが応募してきたことで、「三セク」による事業運営が現実味を帯びてきましたが、私達は以下の理由により断固反対をいたします。

- ①『上下分離方式』とは、原則として下(整備主体=公共)はインフラを整備・保有し、上(営業主体)を確保したうえで、一定の考え方に基づき上に対して施設を貸付ける方式である」との定義をもとにすれば、「貸す側」と「借りる側」が同一となる第三セクター方式は、定義された原則が根底から覆されることになり、支払う側の義務や受け取る側の権利が曖昧になります。
- ②経営の責任が曖昧なことが原因でしばしば計画の甘さが露呈しますが、全国の第三セクターの約4割が赤字とされる主な理由とされています。
- ③赤字が長期化する恐れが生じた時、民間はいつでも事業から撤退できますが、住民サービスを抱える公共は引き続き事業を継続しなければならず、このことが「負の連鎖」への引き金となる可能性が大きくなります。
- ④前回の回答によりますと平成26年8月「三セクへの公的支援」について『第三セクター等が能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充て

ることが客観的に困難と認められる経費については、地方公共団体が公的支援を行うこともやむを得ない』と改正され、『三セクへの公的支援が認められるようになった』とのことですが、「能率的な経営」「客観的に困難」「やむを得ない」とする判断を誰が行うのかを伺います。

また当会がこの計画の脆弱性を指摘し、再三にわたり LRT 敷設の断念の申し入れをしたにも関わらず計画が強行され、不幸にも私達の指摘通り赤字に陥った場合においても、この「公的支援」が適用になるかについてあらかじめお伺いしておくとともに、この場合の責任の所在がどこにあるかについてもお尋ねいたします。

- ⑤上記Ⅷ（１）で述べましたように、宇都宮市の LRT 計画は「採算が合わない」との結論が出されている以上、民間企業に「税金」という担保を差し出すことになる市の「三セク」としての経営参加は絶対に認めるべきではありません。

もしそれでも強行したいとするのであれば、今度こそ実質的保証人である宇都宮市民による住民投票を実施すべきと考えますが、市の見解をお伺いします。

【回答】

まず、本市の LRT 事業のような軌道事業におきましては、継続的で安定した事業運営を確保できる見通しが必要でありますことから、本市におきましては、これまで利用者数について段階的に調査をしてきたところであり、最新のものとして、宇都宮市のほか周辺 6 市 7 町を含めた区域において実施した「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果から算出した、より詳細な需要予測に基づき、「LRT 事業の運営の採算見込み」について試算したところ、採算性が見通しが、より高まったものと認識しております。こうした一般的な手法に基づく需要予測等を踏まえ、運営の採算見込みが計画どおり達成できるよう、営業主体と連携して取り組んでまいります。

営業主体に対しましては、その経営状況を常に把握しながら、将来にわたって安定的な運営が確保できるよう、取り組んでいくことが重要であると考えており、中長期的な運営計画の策定等を求めてまいります。

次に、平成 26 年 8 月 5 日付総務省策定の「第三セクター等の経営健全化等に関する指針」の「4 公的支援（財政支援）の考え方」に記載のある「能率的な経営」「客観的に困難」「やむを得ない」の項目の判断や「公的支援の適用」につきましては、この指針の趣旨に鑑み、支援の実施主体となる地方公共団体が判断するものと認識しております。

次に、LRT 事業につきましては、これまで、国や県、周辺市町、有識者や関係機関との協議を経て、適宜、丁寧に市民への説明などに取り組んできたところであり、さらに、議会と執行部との二元代表制のもと、長年にわたり議論を重ねながら進めてきたところでもありますことから、今後とも、議会と執行部との間で十分に議論をしな

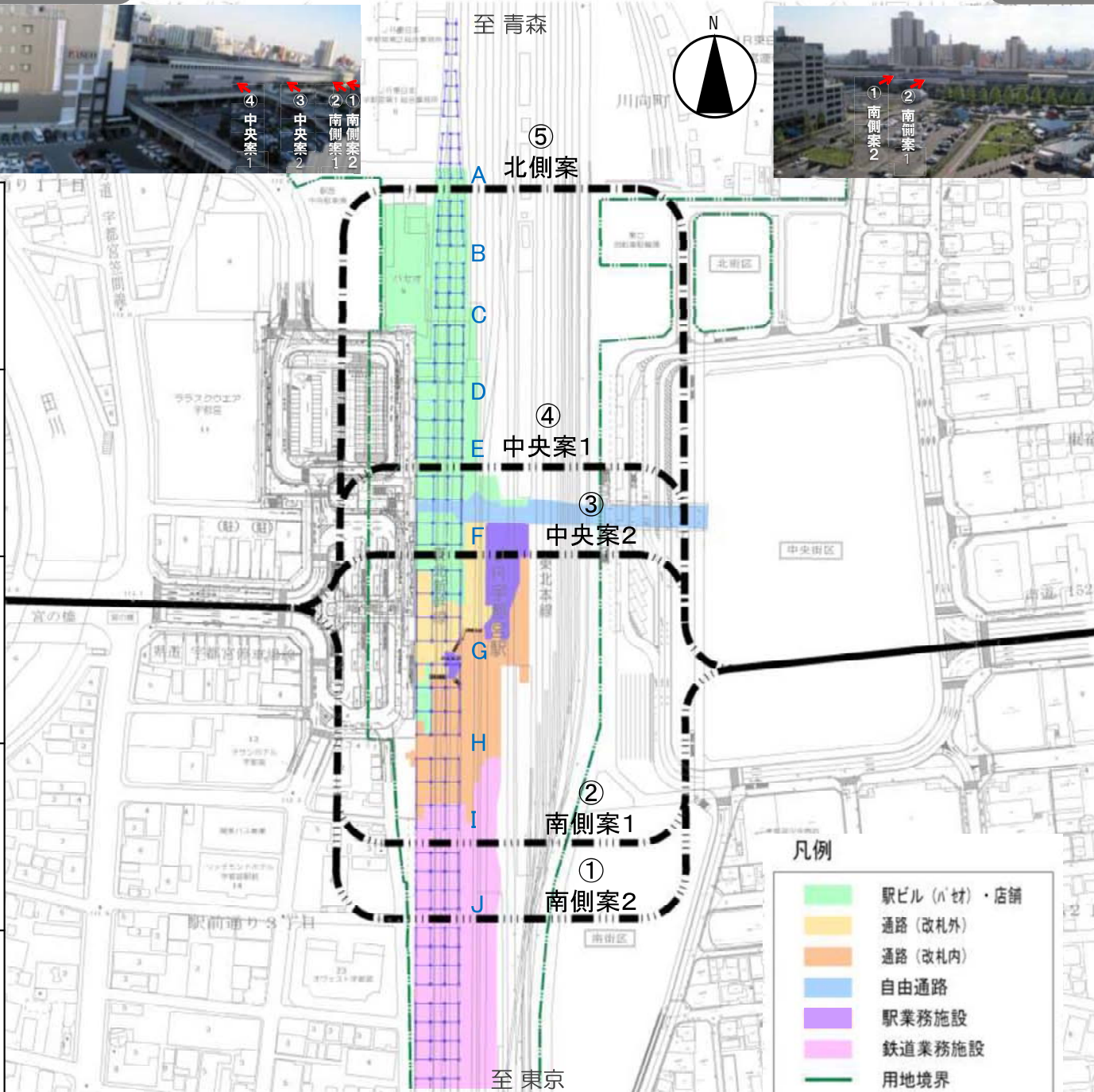
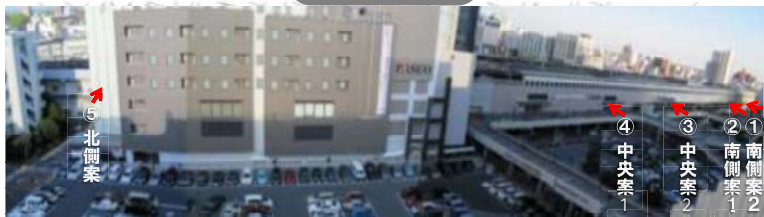
がら進めていくことが適切であると考えており、市長提案による住民投票は予定しておりません。

西口

調査箇所図

東口

参考資料



凡例

| | |
|--|------------|
| | 駅ビル(ハザ)・店舗 |
| | 通路(改札外) |
| | 通路(改札内) |
| | 自由通路 |
| | 駅業務施設 |
| | 鉄道業務施設 |
| | 用地境界 |

宇都宮市・芳賀町LRT事業の運営を担う意向のある事業者募集実施要領

平成27年6月

1 目的

宇都宮市と芳賀町は、快適な移動手段を確保し、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減を図るため、総合的な公共交通ネットワークの基軸となるLRTの整備に向けた検討を進めているところである。

このLRT事業においては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく「軌道運送高度化事業（上下分離方式）」の実施を目指しているところであり、この度、LRTの運営を担う事業者（以下「軌道運送事業者」という。）を選定するため、その意向のある事業者を募るものである。

2 応募条件等

(1) 応募資格

以下のすべての条件を満たすこと。

- ア 法人又は法人グループであること。
- イ 会社更生法（平成14年法律第154号）に規定する更正手続き又は民事再生法（平成11年法律第225号）に規定する再生手続きの適用を受けている者又は申請をしている者でないこと。
- ウ 地方自治法施行令（昭和22年政令第16号）第167条の4（同令第167条の11第1項において準用する場合を含む。）の規定に該当しないこと。
- エ 暴力団員（暴力団員による不当な行為の防止等に関する法律（平成3年法律第77号）第2条に規定するもの）又は暴力団の密接関係者（栃木県暴力団排除条例施行規則（平成23年栃木県公安委員会規則第1号）第3条に規定するもの）が役員就任、経営関与等を行っていない団体等であること。

(2) 免許の取得等

軌道運送事業者（上）は、軌道整備事業者（下）である宇都宮市及び芳賀町と、「軌道運送高度化実施計画」を策定し、軌道事業の特許を取得するとともに、LRTの速達性の向上を図るため、軌道法における特認の取得に向けた取組を進めるものとする。

(3) 軌道運送事業者に求める要件（基本的な考え方）

ア 事業の確実性、継続性、安全輸送

- 安全統括管理者や運転管理者、運転要員を含む技術者は事業者自ら確保すること。
- 運転要員の養成など開業前に掛かる経費は事業者が自ら負担すること。

イ 公共性・良質なサービスの確保と効率的な事業の実施

- 地元公共交通事業者などと連携を図り、運行頻度や運行時間など、利用者ニーズを重視した運行サービスを提供しつつ、効率的な運営を行うこと。
- 地域（市民や町民、企業等）と十分に連携しながら、地域活性化など地域への貢献に努めること。

(4) その他

軌道整備事業者（下）と軌道運送事業者（上）における線路・施設等の貸付などにかかる運行開始後の当初契約期間については、概ね10年を予定するものとする。

3 事業計画の概要

(1) 事業計画

別紙「宇都宮市・芳賀町 LRT事業について」参照

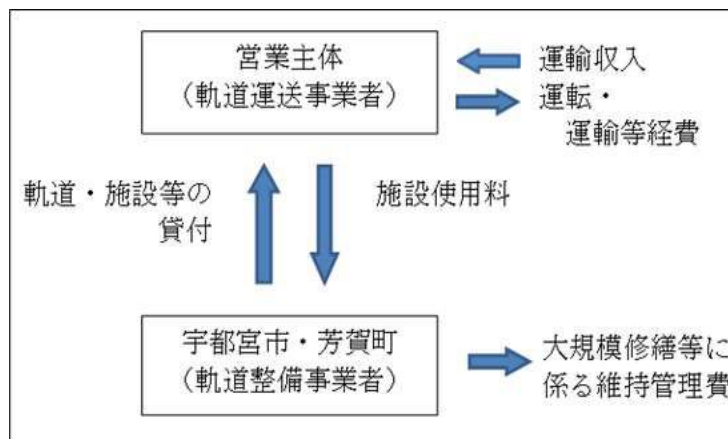
(2) 事業スキーム

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、宇都宮市と芳賀町が軌道整備事業者となって軌道（レール）や停留場などの施設・設備を整備・保有し、営業主体が軌道運送事業者となって運行や日常の維持管理を行う「公設型上下分離方式」を採用する。

[事業における上下の役割分担イメージ]

| 業務区分 | | 宇都宮市・芳賀町の業務（下） | 営業主体の業務（上） |
|--------|----------------|----------------|------------|
| 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 | | | ○ |

【参考】上下分離方式の事業スキームの概念図



※ 詳細な事項については、営業主体との協議・調整により決定していく。

(3) 事業実施に向けたスケジュール（想定）

| | |
|---------|--------------------------------------|
| 平成27年9月 | 地域公共交通網形成計画、軌道運送高度化実施計画の策定、軌道事業の特許申請 |
| 平成28年2月 | 軌道事業の特許取得 |
| 平成31年度中 | 運行開始 |

4 提案項目

本要領の2(3)「軌道運送事業者に求める要件(基本的な考え方)」や、別紙「宇都宮市・芳賀町 LRT事業について」など、これまでの検討に係る資料等を参考に、次の項目について具体的に提案すること。

(1) 事業の確実性、継続性、安全輸送

ア 運転要員を含む技術要員の確保方策等

- ・ 軌道運送高度化実施計画の策定や速達性向上に係る特認の取得に向けた検討体制について
- ・ 開業までの運営体制について
- ・ 「安全統括管理者」や「運転管理者」、軌道基盤、車両、電力供給施設等、軌道関連の施設・整備に精通した技術職や運転要員の確保方策について
- ・ 新会社の出資構成などの組織体制について(新会社を設立する場合)

イ 開業前経費の概算見積りと資金調達策、開業後10年間の収支見込み

- ・ 運転要員の養成費や人件費など、開業前に掛かる経費の積算根拠も含めた概算見積りと資金調達策について
- ・ 開業後10年間の収支見込みについて(収入については運賃収入、運輸外収入等を、支出については人件費、運送費、施設使用料(軌道、車両等の使用料)等を見込むこととし、開業初年度にあつては、後期半年間について見込むこと。)
- ・ 収益の分配の考え方について

ウ 行政との役割分担等

- ・ 開業前、開業後を含め、行政との役割分担(行政に求める支援内容を含む。)について
- ・ リスク分担について

(2) 公共性・良質なサービスの確保と効率的な事業の実施

ア 公共交通ネットワークの構築

- ・ 公共交通ネットワークの構築に向けた、行政、地元公共交通事業者等との連携の考え方について
- ・ JR宇都宮駅西側区間の整備、将来の延伸についての考え方
- ・ 公共交通の利便性向上策の取組について

イ 地域への貢献

- ・ 市民や町民、企業等と連携した地域貢献について

5 企画提案書

(1) 提出期限

平成27年7月6日（月）午後3時まで

(2) 提出場所

宇都宮市旭1丁目1番5号

宇都宮市役所 建設部LRT整備室（8階）

(3) 提出物

次に示す企画提案書一式を、書面により各20部（正本1部、副本19部）を提出すること。

企画提案書

表紙（様式1）

①「応募資格」の確認に関する書類

- ・ 応募事業者の企業概要（様式2）

②「提案項目」に関する書類

- ・ 運転要員を含む技術要員の確保方策等に関する提案（様式3）
- ・ 開業前経費の概算見積りと資金調達策、開業後10年間の収支見込みに関する提案（様式4-1，様式4-2）
- ・ 行政との役割分担等に関する提案（様式5）
- ・ 公共交通ネットワークの構築に関する提案（様式6）
- ・ 地域への貢献に関する提案（様式7）

※ 複数の法人でグループ応募する場合は、代表となる事業者が表紙（様式1）を作成するとともに、グループ構成員表（様式8）を取りまとめることとし、グループ構成員それぞれが応募事業者の企業概要（様式2）を作成する。

(4) 添付書類

企画提案書とともに、次の書類を添付書類として各2部（正本1部、副本1部）提出すること。

ア 定款又は寄附行為及び登記事項証明書（現在事項証明書）

イ 過去3事業年度の事業報告書（計算書類含む。）又は有価証券報告書

ウ 応募者の事業概要がわかるもの（会社案内パンフレット等）

(5) 提出方法

提出場所に直接持参すること。

6 質問書

企画提案書の作成に当たり、質問がある場合には、次のとおり質問書（様式9）を提出すること。

(1) 提出期限

平成27年6月19日（金）正午まで

(2) 提出場所

宇都宮市旭1丁目1番5号

宇都宮市役所 建設部LRT整備室（8階）

(3) 提出方法

提出場所に質問書を直接持参するか、電子メールにて送信すること（電子メールアドレス：u2017@city.utsunomiya.tochigi.jp）。

なお、その際は、次の件名で送信すること。

【件名】

宇都宮市・芳賀町LRT事業の運営を担う意向のある事業者募集に係る質問【法人名又は法人グループ名】

※ 上記メールを受信後、送信元へ確認のメールを送信する。

(4) 質問書の回答

質問に対する回答は、平成27年6月23日（火）午後5時までに電子メールで回答する。なお、質問に対する回答は、本要領の項目の追加又は修正とみなす。

7 ヒアリング

提案内容に係るヒアリングを行い、最適提案事業者を選定する。

(1) 日時

平成27年7月7日（火）、7月8日（水）

(2) 場所

宇都宮市役所内

(3) 参加人数

各社2～3名程度

※ ヒアリングの日時等については、7月6日（月）午後3時以降に、提案事業者に連絡する。

8 募集から審査結果の公表までのスケジュール

- | | |
|--------------|-----------------|
| (1) 募集開始 | 平成27年6月15日（月） |
| (2) 質問書受付 | 6月19日（金）正午まで |
| (3) 質問の回答 | 6月23日（火）午後5時まで |
| (4) 企画提案書受付 | 7月6日（月）午後3時まで |
| (5) ヒアリングの実施 | 7月7日（火）、7月8日（水） |
| (6) 審査結果通知 | 7月中旬（予定） |
| (7) 審査結果の公表 | 7月中旬（予定） |

9 審査結果の通知

結果については、速やかに文書をもって通知する。

10 審査後の取扱いについて

- ・ 最適提案事業者は、宇都宮市及び芳賀町と、軌道運送高度化実施計画の策定（平成27年9月策定予定）及びLRT運行事業実施に向けた協議・調整を行い、双方合意のもと、リスク分担や施設使用料、管理責任等に関する協定を締結するものとする。
- ・ 宇都宮市及び芳賀町は、最適提案事業者と協議が整わない場合は、次順位の提案者と協議できるものとする。

11 提案の取扱い

- ・ 提出された企画提案書は返却しない。
- ・ 提出された企画提案書は複製を作成する場合がある。
- ・ 提出された企画提案書は、「宇都宮市情報公開条例（平成12年条例第1号）」又は「芳賀町情報公開及び個人情報保護に関する条例（平成11年条例第19号）」にある非開示情報を除き公開する。
- ・ 企画提案者が不適格な行動をとった場合、もしくはその疑いが生じた場合等、公正に企画提案書を審査できないと宇都宮市又は芳賀町が判断した場合は、選定結果の通知を延期することがある。

12 その他

(1) 本募集への参加費用

本募集への参加に要する費用は事業者の負担とする。

(2) 著作権について

事業者が提出した企画提案書の著作権は、提案した事業者に帰属することとする。

ただし、宇都宮市及び芳賀町が必要と認めた場合には、宇都宮市及び芳賀町、又は宇都宮市及び芳賀町が指定した者が企画提案書の内容を無償で使用することを、事業者は企画提案書を提出した時点で承諾したものとする。

(3) 連絡先

宇都宮市建設部LRT整備室

〒320-8540

宇都宮市旭1丁目1番5号

電話：028-632-2304，2305

FAX：028-639-0626

電子メールアドレス：u2017@city.utsunomiya.tochigi.jp

【参考】

※これまでの検討資料（第1回～第6回 芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料）等については、宇都宮市のホームページ「新交通システム（LRT）」（<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/shinkotsu/index.html>）の「東西基幹公共交通（LRT）の実現に向けた取り組み」に掲載しています。