

平成28年7月5日
鉄 道 局

○ご質問について、以下のとおり回答いたします。

【申請者について】

問1

今回の事案は、既存の鉄軌道の施設を譲り受けて再生するのではなく、路線新設、車両新調、運転手の育成等全てが初めてである。安定的な事業遂行のための方策について十分な検討がなされているか。例えば運行事業者が必要と考える修繕を整備事業者が適切に実施する等、運行事業者と整備事業者の間で円滑な意思疎通が図られることは重要と考えるが、LRT開業後、宇都宮市の体制をどのように整備する予定か。また、LRT開業後の宇都宮ライトレール株式会社における運行管理について、どのように体制を整備する予定か。運行管理や運転手の育成等に対する技術的な支援等が行われる予定か。

【回答】

○軌道整備事業者としての市町の体制について

LRTの整備については、宇都宮市では、建設部のLRT整備室が、芳賀町では、建設産業部の都市計画課が担っており、これまで、事業の本格化に応じて組織体制の強化を図ってきている。

今後も、LRT事業の展開や専門性の高度化、また、将来的な維持管理を見据えた技術の蓄積に的確に対応できるよう、現行体制の拡充やLRT専門部局の設置なども含め、最適な組織体制を構築していく、とのこと。

○宇都宮ライトレールの体制について

広島電鉄で、工務課長、車両課長、運輸課長などを歴任された元広島電鉄常務取締役を務めた者を常務取締役運輸企画部長（安全統括管理者に選任予定）に迎え、安全運行に向けた組織体制の構築に取り組んでいるところ。

具体的には、民間軌道事業者5者（広島電鉄、東急電鉄、富山地鉄、京福電鉄、岡山電気軌道）から、運転士の養成や技術社員の人材派遣、ノウハウの提供、技術協力を得ながら、組織体制を構築していく、とのこと。

問 2

軌道運送事業者の資本金の出資割合を宇都宮市・芳賀町51%、民間49%としたのは、当初計画通りか。こうした方式をとることで宇都宮市及び芳賀町の負担が膨らんでいることへの住民の理解はあるのか。

【回答】

現時点での資本金1.5億円、割合が市・町51%、民間49%については、当初計画されていたとおりである。

今後、開業に向け、資本金を10億円へと増資を行い、民間の割合を51%に増やすことについても当初から計画されており、LRT事業を説明する際にも説明しているところ、と聞いている。

【軌道運送高度化事業の内容等について】

問3

今般の軌道運送高度化実施計画について、国土交通大臣が認定をする際の要件について、具体的かつ網羅的にご教示されたい。

【回答】

資料参照

○認定にあたっては、『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（第9条第3項）』に基づき、以下の点に従い審査を行う。

1. 軌道運送高度化実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであること。
2. 軌道運送高度化計画に定める事項が軌道運送高度化事業を確実に遂行するため適切なものであること。
3. 軌道運送高度化実施計画に定められた旅客軌道事業の内容が軌道法第3条の特許の基準に適合すること。

問 4

平成12年度に策定された新交通システム導入基本方針において、「LRTを基本とする」との方針が打ち出されたとのことであるが、モノレールその他の新交通システムではなくLRTを選んだ理由如何。

【回答】

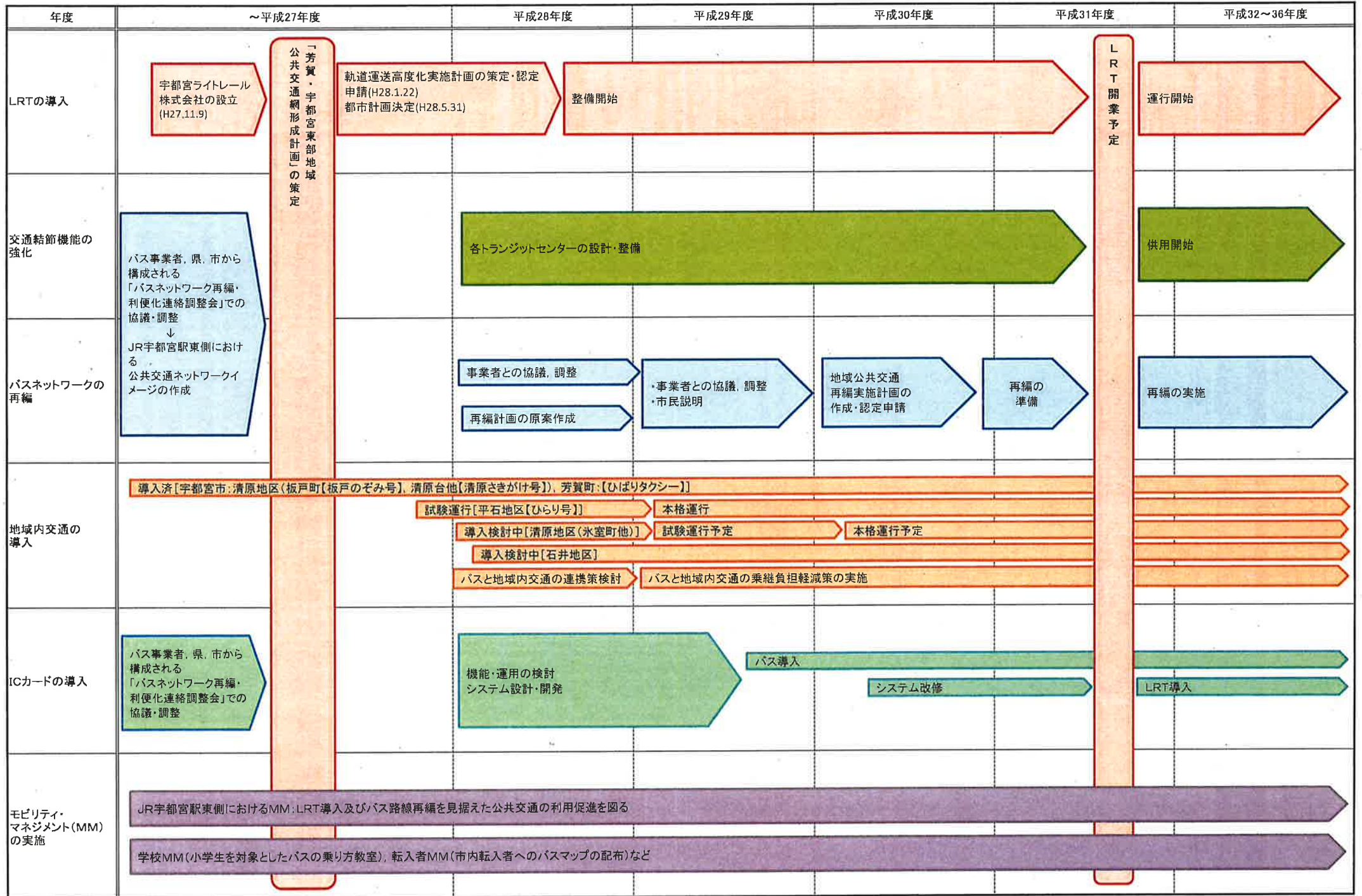
『新交通システム導入基本方針（平成12年度）』において、導入方式については、将来需要、事業費規模、乗降等の利便性、まちづくりとの調和性などの優位性から、高架式の新交通システムではなく、地上式であるLRTを基本として、より詳細な検討を進めることが適切であるとした、とのことである。

問5

「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」において、軌道運送高度化事業と併せて、バスネットワークの再編、交通結節機能の強化及び地域内交通の導入を実施することとされているが、こうした事業を含めたロードマップをご教示されたい。

【回答】

資料参照



問6

LRTを渋滞緩和の目的以外で、例えば観光に活かす等の施策はあるのか。また、一般的にLRTの車両は低床であるため高齢者等の利用に資すると言われているが、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」においてLRTは高齢者を中心とした交通弱者への利用促進にも資すると位置づけられているのか。

【回答】

○LRT事業と観光について

LRT事業の目的は、産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消などを図るため、LRTを中心とする公共交通ネットワークを構築するものであり、周辺観光地へのアクセス性の向上などにおいて、観光振興にも寄与するもの。

また、導入する低床式車両を含め、LRTについては、新たなシンボルとなるものであり、それ自体が観光資源となるものと捉えていることから、全国的なPR活動を行っていくとのこと。

○「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」における交通弱者の位置づけについて

資料参照

【需要予測について】

問7

需要予測をする際に、芳賀・宇都宮東部地域の工業団地の企業の新規参入及び撤退の見込みは考慮されているか否か。

【回答】

申請者によれば、個別の企業の新規参入及び撤退については、合理的な根拠に基づき予測できるものではないことから、需要予測の際に考慮はしていない。

ただし、従業員人口や夜間人口の現況から将来に向けての減少傾向については、需要予測に盛り込んでいる、とのことである。

問 8

沿線の従業者等へのアンケート・ヒアリング調査による需要見通しには幅があるが、どのように調査しているのか。

【回答】

従業者アンケートでは、LRTの利用意向を聞く際に、快速の運行の有無など、LRTのサービス水準に関して複数のパターンで聞いているため、需要見通しに幅がある、とのことである。

問 9

LRTは23時台まで運行するよう計画されており、併せてトランジットセンターの整備等がなされるとのことだが、夜になると宇都宮駅東口方面は人通りも少なくなる中でLRTの利用及びトランジットセンターでのバスやタクシーへの乗り換えについて、どのように想定しているのか。

【回答】

トランジットセンターにおけるバスやタクシーへの乗り継ぎについては、今後、LRTの導入に合わせたバスネットワークの再編やトランジットセンターの整備を進める中で、バス事業者やタクシー事業者等と協議・調整を行っていくと聞いている。

【事業方式、資金計画について】

問 10

建設に係る事業費について、その43.5%は市債・町債によってまかなう計画となっているが、宇都宮市及び芳賀町の財政を圧迫することにならないか。また、工事着工後に、当初計画時の見込みから修正（増額）されることは想定されないか。その際の事業費の負担はどうなるのか。

【回答】

宇都宮市・芳賀町ともに、財政シミュレーションを行い、財政運営の健全性と長期的な安定性を確保しながら、LRTを含めた公共施設の整備など、各種事業に取り組んでいるところ。

事業費については、大幅な設計の変更や物価上昇等がない限り、大きく増加することはないものと考えているが、仮に事業費が増額した場合は、軌道整備事業者である市町が負担することとなる、とのことである。

問 11

費用対効果の便益のうち、「総所要時間の短縮」の項目は31年度で約23億円となっているが、この内訳についてご教示されたい。LRTが開業することによって、マイカー等の一部がLRTに転換し、交通渋滞が緩和され、マイカー等で通勤する人の所要時間が短縮されることが大きく寄与しているのではないか。

【回答】

資料参照

時間短縮効果の便益について

○利用者便益 約29億円のうち、総所要時間の短縮効果は、約23億円
時間短縮効果は、

「他の交通手段からLRTに転換することによる時間短縮効果」

「道路の混雑緩和による時間短縮効果」

がある。

便益	効果項目	効果項目	便益(31年度)
利用者便益	LRTの整備により、利用者が受ける便益	総所要時間の短縮	約23億円／年
		交通費用の減少	約6億円／年

○効果額としては、

- ・「他の交通手段からLRTに転換することによる時間短縮効果」 約15億円
- ・「道路の混雑緩和による時間短縮効果」 約8億円

※他の交通手段からLRTに転換することによる効果は、LRT導入前後の総所要時間の変化より概算。
道路の混雑緩和による効果は、LRT導入前後で共に自動車を利用している人の所要時間の変化より概算。

【収支計画について】

問 1 2

収支計画をみると、開業2年目から単年度黒字を見込み、開業9年目に累積黒字転換を見込んでいるとのことであるが、国内外のLRTの殆どは赤字経営であり、相当な努力が必要であると思う。この収支計画通りに開業後早々に黒字転換が実現できないリスクとしてどのようなことが想定されるか。また、仮にLRTの利用者が沿線の従業者アンケート調査等による需要見通しの下限値とした場合は、どのような収支となるのか。

【回答】

リスクとしては、他の交通からの転換が図られない場合など、需要減に伴う収入減を想定している、とのことである。

【その他】

問 13

沿線住民に対してこれまで行っている説明会の概要(説明会の回数、参加人数、主な質疑応答等)についてご教示されたい。

【回答】

資料参照(平成27年度時点)

市民フォーラム・説明会・出前講座などの実施

- LRT事業の概要について説明を行い、参加者との質疑応答を実施
 - ・累計開催数 210回(うち沿線5地区 79回)
 - ・延べ参加者数 9,555人(うち沿線5地区 3,885人)
 - ・説明内容
 - 本市のまちづくり「ネットワーク型コンパクトシティ」
 - 「誰もが利用できる環境にやさしい公共交通ネットワーク」の構築 → LRT事業の概要(需要予測, 採算性, 事業費, 交通円滑化の検証結果等)

オープンハウスの実施

- LRT事業に関するパネル展示や映像の上映などを行うとともに、来場者に対して常駐する市職員が個別説明や意見交換を実施
 - ・累計開催数 257日間(うち沿線5地区 81日間)
 - ・延べ来場者数 12,817人(うち沿線5地区 5,260人)

広報紙・パンフレットの配布

- ・平成27年度 広報紙3月号 LRT特集の掲載(全戸配布)
「持続的に発展する魅力あるまちづくりに向けてLRT(次世代型路面電車システム)の整備」
(累計発行部数 3,500部)
- ・平成26年度 広報紙3月号 LRT特集の掲載(全戸配布)
- ・平成24年度 「公共交通ネットワークの構築と東西基幹公共交通」(全戸配布)(累計発行部数 203,000部)
- ・平成22年度 「うつのみやが目指すまちづくりと公共交通ネットワーク」(全戸配布)(累計発行部数 220,000部)

住民説明会での主な質疑

質問	回答
<p>○ 事業費への懸念 「LRT整備は事業費が大きく、市への財政的な負担が大きいのではないか」</p>	<p>LRT整備の事業費については、その約2分の1に国の支援制度の活用を見込んでいる。 また、仮に地方負担分を全額、市が担う場合でも、その9割に市債を活用することで単年度当たりの支出額は最大13億円となり、毎年度約1,900億円規模の予算を計上する市の財政規模から十分に対応できる事業と考えている。</p>
<p>○ 採算性の確保 「利用者がおらず、赤字になるのではないか」</p>	<p>LRTの需要については、これまで、沿線企業ヒアリング調査や沿線従業者アンケート調査、県央広域都市圏生活行動実態調査など、需要予測の精度向上のための取組を段階的に実施してきたところである。 このような中、県央広域都市圏生活行動実態調査に基づく需要予測においては、社会経済の変化等を想定しながら、事業採算性を確認するための最小需要ケースや、必要な輸送能力の確保や施設規模を把握するための最大需要ケース、実現性が十分に見込め、最も発現する可能性が高いと考えられる特許申請ケースについて予測をしてきたところである。 このうち、最小需要ケースにおいては、快速運転がない場合を想定しており、その収支見込みにおいても、採算の見込める可能性が確認されているところである。</p>
<p>○ 交通円滑化の検証 「LRT整備により車線数が減少すると渋滞がひどくなるのではないか」</p>	<p>LRT導入後のJR宇都宮駅東側の交通円滑化を図るため、これまで道路管理者や交通管理者等の関係機関と協議を行い、道路ネットワーク全体における各路線の混雑度、交差点の需要率、マイクロ交通シミュレーションによる3段階の検証を実施したところであり、その結果、LRT導入後においても交差点の改良など、様々な対策を実施することにより円滑な交通が確保されると評価している。</p>
<p>○ 他の交通機関との乗り継ぎ 「LRTが整備されることにより、乗り継ぎが発生し、負担になるのではないか」</p>	<p>本市が目指す公共交通ネットワークは、地域の特性や求められる輸送の能力に応じてLRTやバス、地域内交通などの公共交通を整備し、機能的・効率的に連携させることにより、輸送の効率化とあわせて公共交通空白・不便地域の解消が図られる一方、選択する交通手段や移動の目的地によっては公共交通の乗り換えが発生することになる。 このため、利用者の動線への配慮を含め、他の交通手段とスムーズに乗り継ぐことができるトランジットセンターの整備や、運行ダイヤの調整、ICカードや乗り継ぎ割引制度の導入など、交通事業者とも連携を図りながら、乗り継ぎ負担の軽減や利便化策を実施するとともに、市民理解の促進に取り組むことで、市民はもちろん、本市に来訪される方においても便利で分かりやすい交通環境となるよう、その創出に向けて取り組んでいく。</p>

LRTに期待を寄せる意見

〔事業全般に関するもの〕

- ・ 沿線での住宅新築を考慮しており、LRTの開業時期を知りたい。
- ・ LRT導入に併せて歩行者天国を設ければ、街なかの賑わい復活につながると思うので、検討して欲しい。
- ・ 人口減少に対応するためには、LRT沿線の開発が必要不可欠と考える。
- ・ デザインに優れた停留場を整備するとともに、併せて綺麗なトイレや水のみ場、自販機などを置いて欲しい。
- ・ ゲリラ豪雨などの自然災害の場合でも、LRTは安全に快適に運行できるよう、対策をしっかり立てて欲しい。

〔運行計画、サービス等に関するもの〕

- ・ LRTの運行頻度はどのくらいになるのか、待たずに乗れるようにして欲しい。
- ・ 現在の路線バスは利用できる時間帯が短く、特に夜は早く運行が終了してしまうので、LRTは朝早くから夜遅くまで運行して欲しい。
- ・ JR宇都宮駅から終点までを30分で運行できるようにして欲しい。
- ・ 自転車と一緒にLRTに乗車できるようにして欲しい。
- ・ 宇都宮のバスは運賃が高くて不便に感じているので、LRTの運賃はバスよりも低廉な価格にして欲しい。
- ・ ICカードを導入し、LRTやバスの支払いを便利にして欲しい。
- ・ 定期券の発行はもちろん、半日や一日単位の乗車券、年間パスポートのような割引制度など、お得で利用しやすい取組を検討してほしい。

〔公共交通ネットワークに関するもの〕

- ・ 公共交通の充実や強化は、採算面で判断するのではなく、公共性の高いサービスの提供として、やり続けていかなければならないものだと思う。
- ・ 車に依存した社会から転換を図るためには、LRTを含め、公共交通全体の利便性を向上する必要があると強く感じている。
- ・ 今の宇都宮は、鉄道やバスの乗り継ぎが不便なので、もっと便利に連結を図り、利用者数を考えれば、更に作新学院までLRTを延伸するべきと考える。
- ・ 「ダブルプレイス」の切り札として、LRTと新幹線の接続を円滑にするべきだ。
- ・ なるべく早くLRTを開業して欲しいし、西側も早くつなげて欲しい。

問 1 4

現行の路線バスの運行頻度はどの程度か。

【回答】

宇都宮駅→ベルモール（下り）

バス 平日 81 本、休日 94 本、

（LRT 平日 128 本、休日 108 本）

宇都宮駅→芳賀バスターミナル（下り）

バス 平日 22 本、休日 19 本

（LRT 平日 128 本、休日 108 本）

問15

バス事業者については、事業の実施及びバス網再編に対する考え方について合意が得られているとのことだが、具体的にどのような説明を行い、それに対してどのような受け止めだったのか。また、バス事業者以外の交通事業者（例えばタクシー事業者等）に対する意向確認は行ったのか。

【回答】

平成27年度に「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」の策定にあたり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条の規定による、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通活性化協議会」を設置し、広域バス路線への影響や持続可能なバスネットワークの構築・LRTの導入やトランジットセンターの整備等について、計画を策定している、とのことである。

また、「軌道運送高度化実施計画」の策定にあたり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第8条第3項の規定により、関係者から意見を聴取し、計画を策定している、とのことである。

問 16

LRT専用の橋梁を鬼怒川にかける計画となっているが、これを自動車とLRTの共用の橋梁にすることについては検討されなかったのか。

【回答】

LRT専用橋とすることを前提に、交通ネットワークの検証を行い、円滑な交通が確保できることが確認できたため、LRTと道路の併用橋としての検討は行っていない、とのことである

問 17

板戸大橋整備前後の鬼怒川渡河部における自動車交通量の変化(平成17年度と平成22年度の比較)について示していただいたが、最近の渋滞状況を示すデータはないか。

【回答】

資料参照

自動車交通量

路線名	観測地点	自動車類交通量 平日 24 時間 (台/日)		
		H17	H22	H27
国道 4 号 (新鬼怒川橋付近)	宇都宮市下岡本町 932-3 (H17) 宇都宮市平出工業団地 5-3 (H22)	45,179	50,426	-
宇都宮向田線 (板戸大橋付近)	宇都宮市板戸町 5130 (H22) 宇都宮市板戸町 4992 (H27)	-	10,483	13,623
宇都宮向田線 (柳田大橋付近)	宇都宮市下平出町 159-2 (H17) 宇都宮市柳田町 1277-1 (H22) 宇都宮市柳田町 1277-1 (H27)	44,086	46,863	46,026
国道 123 号 (新鬼怒橋付近)	宇都宮市鑛山町 870-5 (H17) 宇都宮市鑛山町 870-5 (H22) 宇都宮市鑛山町 870-5 (H27)	26,321	33,349	31,613

