

平成28年8月23日
鉄 道 局

○ご質問について、以下の通り回答いたします。

①本計画に係るLRT事業では国費が約246億円充てられることになっているが、社会資本整備総合交付金の金額ベースでみて、宇都宮市の他事業と比較して、本事業の規模感はどのようなものになるか。

【回答】

○主な社会資本総合整備計画（栃木県内）

※栃木県HPを参考に作成

・宇都宮都市圏における拠点間ネットワークの連携強化と都市基盤の機能・強化・質を高めるまちづくり 900億円 H28～H32

・快適な社会基盤整備 649億円（栃木県他）H25～H29

・国民体育大会等の開催を見据えたスポーツの拠点整備 472億円（栃木県）
H27～H31

・産業や地域の活力と魅力を向上し成長させるための社会基盤整備
337億円（栃木県・宇都宮市他）H24～H28

②宇都宮市及び芳賀町の社会資本総合整備計画に記載されている今年度分の事業費に対応する額の交付決定はなされたのか。併せて、整備計画提出から交付決定までの一覧の手続きの日付をご教示されたい。

【回答】

| | |
|-------|------------|
| 整備計画書 | 平成28年3月23日 |
| 交付申請 | 平成28年4月 1日 |
| 決定 | 平成28年4月 1日 |

③宇都宮市の都市計画審議会においてどのような質疑応答があったのかご教示いただきたい。

【回答】

資料参照

④平石地区における南北の横断箇所をどのように整備する予定なのか、当該箇所の安全対策もあわせてご教示されたい。また、小学校の敷地を切り込み、辰街道と平面交差させ、約1キロ弱の地域が金属のフェンスで遮断され地域が分断されること等を理由に反対している地元住民もいるが、現在の案には変更の余地がないのか。仮に変更の余地がない場合、その理由についてご教示されたい。

【回答】

【平石地区における南北の横断箇所について】

平石地区における南北の横断箇所については、

- ・立体交差による横断
- ・信号交差による横断
- ・接近表示による横断

を想定している。

信号の無い平面横断をする箇所の安全対策については、交通管理者と協議した結果、見通し区間の長さや南北に車2台程度が滞留できる距離を確保するとともに、接近表示板を設置することにより対応することを検討している。

さらに、通過交通や速度を抑制する対策として、横断部の周辺道路にランプや狭さく部を設置することを検討している、とのことである。

【現在案の変更の余地について】

7月19日審議への回答及び公聴会における申請者陳述で述べているが、

- ・新4号国道との交差位置
(他の箇所で交差する場合、渋滞が悪化するなど交通の円滑化が図られない)
- ・鬼怒川の渡河位置

(河川の流水等に対する影響から、極力直角に渡河することが必要)

などを考慮し、道路管理者や交通管理者など関係機関と協議の上、適切なルートとして設定したものであり、変更は困難であると聞いている。

また、現在のルート案については、都市計画施設(特殊街路)として、

- ・公聴会の開催
- ・都市計画の案の公告・縦覧
- ・都市計画審議会による審議

といった都市計画法に定める手続きを経て、本年5月31日に都市計画決定が行われているとのことである(「原案のとおり異存なし」との答申)。

平成28年7月8日より、単位自治会における意見交換会を実施しており、各自治会から頂いたLRT沿線の道路や軌道の横断箇所等の要望について、現在、利便性及び安全性の観点から、関係機関等と協議を実施しているところ、

と聞いている。

また、平石中央小学校の敷地については、施設の適正な配置を行い、現在の学校機能を確保していくこととしている。なお、施設の再配置については、現在、教育委員会において検討しているところであり、計画策定後、PTAなどの関係者に向けしっかりと説明を行っていく、とのことである。

⑤仮に地権者を説得できなかつた場合、土地収用等の手続きを考慮すると、数年単位で事業が遅れる可能性もあるのではないかと考える。事業が遅れがでることにより、当初の需要予測が狂う等様々な問題が顕在化して建設工事費や収支に影響が生じうると考えるが、申請者はこの点についてどのように考えているのか。

【回答】

建設工事に関しては、土地収用等の影響の少ない箇所を優先的に施工するなど、効果的・効率的な施工に努め、工期や工事費に影響が出ないように調整を図っていく。

収支に関しては、軌道運送事業者である宇都宮ライトレール(株)は、事業の進捗に合わせ、運転士など要員の採用時期を調整するなど、支出を抑制し、収支の健全化を図っていくことが可能である。

また、施設の整備費用は、軌道整備事業者である宇都宮市、芳賀町において負担するが、金利負担がないことから、仮に事業が遅れたとしても大きな影響ないと考えている、とのことである。

⑥需要予測上はLRT開業後の企業バスについてどのような仮定をおいているのか。仮に、企業バスが全廃されることを前提に需要予測している場合、現時点で企業バス廃止について各関係企業に確約をとりつけていない以上、企業バスが存続し、企業バスからのLRTへの転換が想定を下回ってしまうリスクもあると考えるが、この点について申請者はどのように考えているか。

申請者の考えについて所管局はどのように審査したのかについても併せてご教示されたい。

【回答】

企業バスについては、

- ・LRTとほぼ同一のルート・目的地へ運行するものであること
- ・渋滞対策として、時差出勤など企業努力の一環で運行しているものであること
- ・立地企業は、自動車通勤における交通事故のリスク削減の観点から、安全で利便性の高い公共交通が整備されれば、その利用を推進したい旨の意向を示しているところであり、企業として、自動車からLRT利用への転換を促していく考えであること

を踏まえ、公共交通機関としてのLRTが整備されるのであれば、企業バスは廃止されるものと考え、需要予測においても同様の設定としている。

申請者としては、LRTへの転換が着実に図られるよう、引き続き、沿線の関係企業との意見交換を精力的に行い、軌道運送高度化実施計画の認定取得後は、より具体的な調整を図っていく予定と聞いている。

⑦現状では、朝の通勤ラッシュ時にはJR宇都宮駅から次々と企業バスが発車しているようだが、仮に企業バスが全面的に廃止された場合、朝の通勤客を乗せきれないような事態は想定されないのか。また、逆に帰宅ラッシュ時に各工業団地の企業の帰宅時間帯が重なり、芳賀・高根沢工業団地の従業員は乗車できるが、清原工業団地の従業員は乗車しきれない等の事態は想定されないのか。

【回答】

運行頻度については、ピーク時間帯において利用者が最大となる区間に見合った運行計画を策定し、朝夕のピーク時間帯に必要な運行間隔として6分間隔の運行頻度を設定している。

その結果、ピーク時間帯（7：30～8：30）の需要を約1,900人と予測し、これに対して供給輸送力を2,300人（定員に対し乗車率150%の場合）としているところ。

今後とも、多くの方が快適に利用できるよう、ピーク時における運行頻度など、適切な運行計画を策定し、そのような事態を生じないようにしていく、とのことである。

⑧ L R Tが開業しても、道路の交通渋滞が解決しないリスクについては、申請者はどのように考えているのか。

【回答】

7月5日審議や公聴会において回答しているところであるが、交通渋滞については、L R T導入とあわせて、必要に応じて交差点の改良など、様々な対策を実施することにより円滑な交通を確保することとしている。

宇都宮市においては、庁内横断的な検討組織を立ち上げ（別紙）、さらなるL R Tの利用促進や自動車からの転換等を図る様々な施策を検討し、事業化することで、自動車からL R Tへのより一層の転換を促し、自動車交通の円滑化を図っていくこととしている。

また、芳賀町においても、庁内横断的な検討組織を立ち上げ、さらなるL R Tの利用促進やまちづくりに資する施策など様々な施策の検討を図っていくこととしている、とのことである。

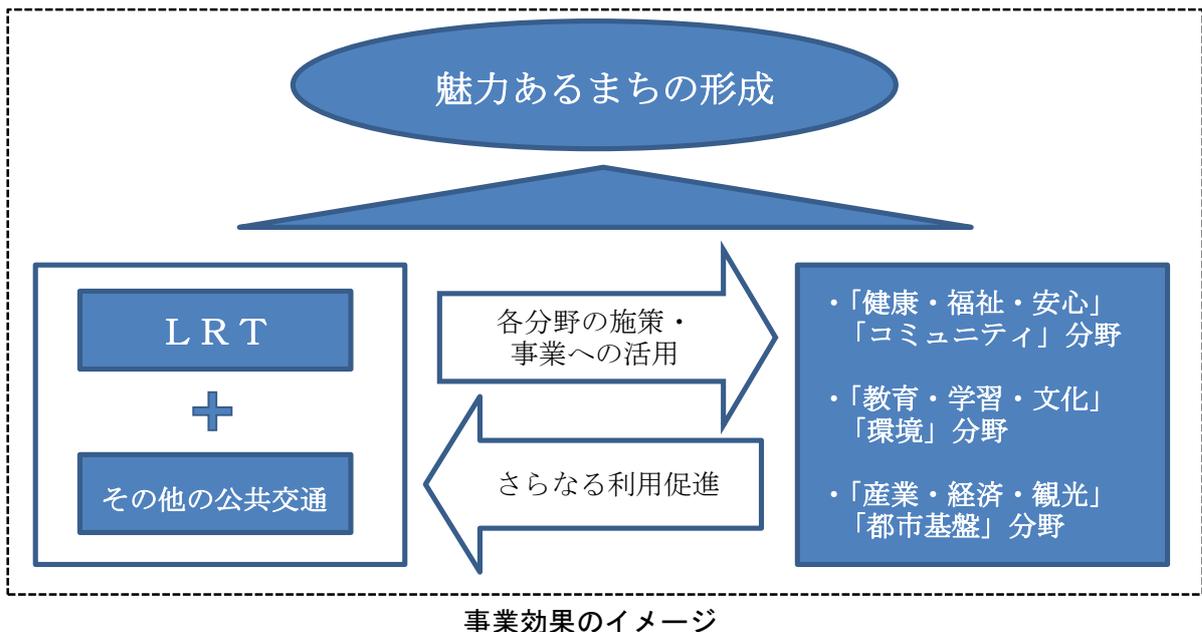
LRTの整備に伴う施策・事業を検討するための庁内組織の設置について

1 背景・目的

- ・ LRT事業については、「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」に定められたJR宇都宮駅東側について、本年1月に「軌道運送高度化実施計画」の認定申請を行い、都市計画決定に向けた法的手続きなどを進めており、新年度においては、平成31年度の開業を目指し、工事に着手していくところである。

また、JR宇都宮駅西側については、LRTの整備区間、既存の鉄道やバスとの連携などの検討を行う基礎調査を実施するなど、事業が具現化される段階を迎えている。

- ・ このような中、LRTをはじめとする公共交通のさらなる利用促進を図るとともに、LRT整備による産業活動や経済の活性化、交流人口の増加などの効果を最大限に高め、本市の魅力あるまちづくりに資するよう、LRTの整備に伴う施策・事業について、行政分野の横断的、多角的な検討を行う組織を設置する。



2 活動内容

- (1) 本市まちづくりに資するLRTの整備に伴う施策・事業の検討
- (2) その他必要と認められる事項 など

3 検討分野

- (1) 「健康・福祉・安心」「コミュニティ」分野
- (2) 「教育・学習・文化」「環境」分野
- (3) 「産業・経済・観光」「都市基盤」分野 など

4 主な検討内容の例

- ・ 中心市街地の活性化
- ・ 沿線土地利用の高度化
- ・ 産業集積の促進
- ・ 高齢者等の外出機会の創出
- ・ 地域資源を活用した観光の振興 に資する施策 など

5 検討組織 別紙参照

「L R Tを活用したまちづくり推進委員会」は、各部の次長級で構成する委員会を代表とし、その構成組織として関係課長会議を置き、運営を幹事課が担うとともに、各施策の分野別に作業部会を置くことにより、全体的な議論を整理して取りまとめることとする。

L R Tを活用したまちづくり推進委員会

(1) 委員会

各部次長

(2) 関係課長会議

① 主管課：各分野の取りまとめ役として課長会議に参画

ア 「健康・福祉・安心」「コミュニティ」分野

自治振興課， 高齢福祉課， 子ども未来課

イ 「教育・学習・文化」「環境」分野

環境政策課， 教育企画課

ウ 「産業・経済・観光」「都市基盤」分野

産業政策課， 市街地整備課

② 構成課：必要に応じて、各分野の課長会議に参画

関係各課

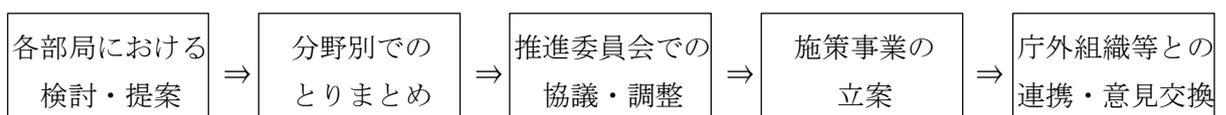
③ 幹事課：各分野の課長会議を運営

財政課， 政策審議室， 交通政策課， L R T整備室， 都市計画課

(3) 作業部会

主管課， 構成課， 幹事課の課長補佐級

6 検討の流れ



7 スケジュール

| | |
|---------------|----------------------|
| 平成28年3月24日(木) | 組織の設置 |
| 4月～ | 作業部会， 関係課長会議， 委員会の開催 |
| 8月 | 第1回検討結果のとりまとめ |
| 9月～ | 継続して検討 |

L R Tを活用したまちづくりの庁内検討組織

【活動内容】

- ・ 本市まちづくりに資するL R Tの整備に伴う施策・事業の検討
- ・ その他必要と認められる事項 など

《庁内検討組織》

庁議
審議・報告

関係部長会議（必要に応じ開催）

【L R Tを活用したまちづくり推進委員会】

委員会（次長級）

関係課長会議・作業部会（補佐級）

「健康・福祉・安心」「コミュニティ」分野

主管課：自治振興課，高齢福祉課，子ども未来課
構成課：広報広聴課，みんなでまちづくり課，生活安心課，障がい福祉課 など

「教育・学習・文化」「環境」分野

主管課：環境政策課，教育企画課
構成課：環境保全課，上下水道局経営企画課，学校教育課，文化課，スポーツ振興課 など

「産業・経済・観光」「都市基盤」分野

主管課：産業政策課，市街地整備課
構成課：地域政策室，税制課，商工振興課，観光交流課，消防本部総務課 など



幹事課

財政課，政策審議室，交通政策課，L R T整備室，都市計画課

《庁外関連組織》

芳賀・宇都宮基幹公共交通
検討委員会

【役割】

- ・ L R Tの整備方針
- ・ 許認可に関する事項
- ・ 事業化に関する事項の検討

【構成】

有識者，行政委員，
行政アドバイザーなど

国，県，公共交通事業者，
関係団体等

連携

《庁内関連組織》

- ・ 立地適正化計画策定委員会
- ・ 都市交通戦略庁内会議 等

⑨本計画に係る事業の成功には十分な需要が確保されることが重要だと考えるが、宇都宮市及び芳賀町においては、本計画のエリアにおける定住促進策その他需要喚起策を検討しているのか。

【回答】

宇都宮市においては、庁内横断的な検討組織を立ち上げ、さらなるLRTの利用促進や自動車からの転換等を図る様々な施策を検討し、事業化することで、自動車からLRTへのより一層の転換を促し、自動車交通の円滑化を図っていくこととしている。

また、都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画」の策定に向けた取組を進めており、居住や都市機能の誘導施策等を定め、推進していくこととしている。

さらに、芳賀町においても、庁内横断的な検討組織を立ち上げ、さらなるLRTの利用促進やまちづくりに資する施策など様々な施策を検討を図っていくこととしている。

⑩本計画に係るLRTにおいては、信用乗車の仕組みを導入する予定だと報道されているが、導入を予定している信用乗車の仕組みについて具体的にご説明いただきたい。また、あわせてそのメリット及び想定されるリスクとそれに対する対応策についてご教示されたい。

【回答】

芳賀・宇都宮LRTの運賃收受方法については、ICカード利用を基本とした信用乗車方式の導入を目指している。ICカード非所有者については、速達性の向上と定時性の確保の観点から、乗降の際に現金を取り扱わない方式（キャッシュレス化）を検討している。

信用乗車方式を導入することにより、駅員や乗務員による運賃の收受や乗車券の検札を省略できるため、乗降時間の短縮による速達性・定時性の向上、ワンマン運転が可能になることによる人件費の削減、さらには複数扉での乗降が可能となることによる利便性の向上などのメリットがある。

一方で、不正乗車による運賃補脱の可能性があるため、事業収入の根幹を支える運賃収入が減少し、経営に影響を与えることが懸念されるため、不正乗車対策が課題となる。

芳賀・宇都宮LRTの利用者特性として、通勤・通学の割合が高く定期券利用が多く、運賃の大半は確実に收受できると想定されるものの、より確実に運賃を收受するため、不正乗車対策を行っていく、とのことである。