

## 第6回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」結果概要

- 日 時 平成27年6月1日（月）午前10時30分～11時30分
- 場 所 宇都宮市役所本庁舎 14大会議室（14階）
- 内 容
- 1 開会
  - 2 あいさつ（森本委員長）
  - 3 設置要綱の一部改正について
  - 4 議題
    - (1) 県央広域都市圏生活行動実態調査結果と需要予測結果について
    - (2) 運営の採算見込みについて
    - (3) 営業主体の確保について
  - 5 その他
  - 6 閉会

### 【主な発言の要旨】

#### 3 設置要綱の一部改正について

##### 【事務局】

- ・ 資料1 説明

##### 【各委員等，了承】

#### 4 議題

##### (1) 県央広域都市圏生活行動実態調査結果と需要予測結果について

##### 【事務局】

- ・ 資料2 説明

##### 【行政アドバイザー】

- ・ 資料2の1ページ目の「(5) 調査結果に基づく主な交通特性」の2つ目で、「平成4年と比較して自動車分担率が約14パーセント増加しているが、公共交通分担率は減少している。」とある。資料2別紙2の3ページでは、自動車の分担率が平成4年の54.5%から平成26年の68.2%に変化し、公共交通である鉄道とバスを足すと平成4年の6.2%が平成26年の4.7%になり、結構大きく変化していると思われるが、この要因・原因について教えていただきたい。

##### 【事務局】

- ・ 高齢者の活動量自体が非常に増加していること、また、高齢者で免許を保有している方が多くなっていることから、高齢者の活動量の中で自動車の利用が伸びている状況が表れていると捉えている。

#### 【森本委員長】

- ・ この変化の原因は1つだけではないと思う。高齢者の移動手段としてもそうだが、若年層も含め、我々、生産年齢層の車の移動率が高まったことなど、様々な要因があり、こういう数値になったと思う。こうした状況は、東京以外のほとんどの都市で共通する傾向であると思う。

#### 【荒川委員】

- ・ 事務局の説明について補足したい。**資料2別紙2**の4ページに、今回実施した調査分の「本市の性別・年齢階層別の交通手段分担率」が記載されており、この内容について、平成4年に実施した調査結果と比較した分析ができると考えている。

分析については今後となるが、**資料2別紙2**の3ページに記載した平成4年と平成26年のように比較したいと思う。そうすることで、「若年層の、例えば15～24歳程度までの分担率がどのようになっているのか」、「25～60歳までの就職後から退職までの年齢層の分担率がどのようになっているのか」、また、「高齢者の分担率はどうなのか」というところが比較的分かりやすくなる。

- ・ 感覚的などころだが、昔と比べると、車で送り迎えされる若い学生の方などが増えてきている傾向や、これまでバスや鉄道を利用してきた高齢者の方が車の利用に移ってきている傾向が表れてくるのではないかと思うので、それらの検証をこれから行っていければと考えている。

#### 【森本委員長】

- ・ 調査数の構成比もそうだが、トリップ数自体も、また生成交通量の原単位も高齢者は増えている。高齢者数自体が増えているので二重に影響しているのではないかと思う。データはあるので、車型社会の実態を調べる意味でも検証いただきたい。

#### 【行政アドバイザー】

- ・ **資料2**の3ページの表1「人口フレーム・交通サービス水準の前提条件」の中で人口フレームがあるが、総人口の欄の推計人口は、国立社会保障・人口問題研究所による推計人口と、宇都宮市の場合は市の最新の推計人口を利用されているとのことである。人口実態として、この推計人口は減少傾向にあるのか。
- ・ また、今回の需要予測にあたり開業時の平成31年で算出されているが、開業後の継続的な需要予測は今後実施するのか。

#### 【事務局】

- ・ 宇都宮市の人口推計については、平成22年に国が実施した全体推計に基づく各市町の推計を平成26年で時点修正したものである。そうした中、本市の場合は、平成29年度が人口のピークということで、その後、順次、減少していくという推計が出ており、都市圏全体についても同様に減少していくという推計が出ている。

なお、平成31年度の時点で宇都宮市域においては、現在の人口数よりも若干、増えた状況にあるとの推計が出ている。

- ・ 今回は、開業年次の需要予測を実施したところである。平成31年度以降の需要予測については、今後、実施していきたいと考えている。

#### 【森本委員長】

- ・ 人口フレームは、国立社会保障・人口問題研究所のデータを忠実に推計している。他都市の事例だと、L R Tが導入された場合、沿線の人口はかなり保持されるので、そうした交通整備を行った際の人口変動の数値は、今回の推計に含まれていない。

フランスの都市では、路面電車の沿線周辺は人口増加の基調が非常に強く出てくる。今後、こうした人口増加・人口保持を見込んだ推計も必要になるかもしれないが、今回の推計では、このような開発プロジェクトによる人口吸引力は含まずに取り組み、かなり安全めの厳しく見積もられた数値が算出されたと理解している。

#### 【森本委員長】

- ・ 需要予測の結果についてだが、資料にあるように「パーソントリップ調査」という、我が国で交通計画を策定する際、最も信頼性の高い調査として各地で採用されている調査手法を用いて算出した利用者数が1日当たり15,000人から23,000人の幅であり、従来の需要予測と、それほど大きな齟齬はなかったという結果であった。この点については、皆さん如何か。

#### 【荒川委員】

- ・ **資料2別紙1**を御覧いただきたい。需要予測については、3段階で推計してきたところであり、あまりお金をかけず、時間もかけず、やれるところから順次、企業ヒアリング調査、従業者アンケート調査、そして今回の生活行動実態調査という段取りで実施してきた。

そうした中、今回の調査は1日の移動行動パターンを調査し、鉄道や自動車、自転車などのその交通手段のサービス水準を想定し、ゾーン間を移動する人がサービスレベルから、どの交通手段を採用するのかということ想定したものであり、結果として事務局では、今まで実施してきた需要予測と比較的、近い数値が出たと評価している。

- ・ もし可能であれば、鉄道事業者のお話をこの場で伺えればと思う。

**資料2**の4ページに「停留場間流動図」があるが、ピーク時の需要予測として最小需要ケースでは2,792人が利用し、その際、J R宇都宮駅東口で乗車する人数が1,015人、鬼怒川を渡る下竹下という停留場で最大の山となり1,755人という数値が出ている。

断面で見るとJ R宇都宮駅東口で乗車する人数が約10/17の割合となり、この比を適用してよいか分からないが、需要予測の最小需要ケースの場合、1日当たり往復15,000人程度なのでJ R宇都宮駅東口の乗降客数は8,000~9,000人程度になるかと思う。

そこで、J R宇都宮駅と東武宇都宮駅の現在の乗降客数を御紹介いただくとともに、この宇都宮L R Tの乗降客数見込みである8,000~9,000人という数値がどのようなものか、評価もいただければありがたい。

#### 【森本委員長】

- ・ 鉄道事業者にお話を伺う前に確認したい。このJ R宇都宮駅東口の乗降客数見込みは、何を想定しているのか。つまりJ R線からL R Tへの乗り換え分をどのように考えているのかという質問と理解してよいのか、補足をお願いしたい。

**【事務局】**

- ・ **資料2**の4ページ，図2「停留場間流動図」だが，これはピーク時における停留場間で最大乗車するであろうと想定を行った人数を表したものである。JR宇都宮駅東口で約1,000人が乗車し，それが順次，停留場で増えていき，最大で1,700人余となる。

先程，荒川委員の御意見にあったとおり，これはピーク時の数値であり，LRT全体となったときは1日当たりの利用者数15,000人余の中の7,000人余となり，JR宇都宮駅で乗車する見込みの人数を想定したものである。

**【森本委員長】**

- ・ 今回の調査は県央広域都市圏の生活行動実態調査であり，宇都宮都市圏以外の，つまり東京等から来られている方は含まれていないということによろしいか。

**【事務局】**

- ・ はい。宇都宮都市圏の需要ということで，JR東日本管内の宇都宮都市圏以外からの来訪者は，この中に含まれてはいない。

**【森本委員長】**

- ・ それでは宇都宮の現状について，オブザーバーとして鉄道事業者から，市内の流動状況はどうか情報提供をお願いしたい。

**【オブザーバー】**

- ・ 今回の資料の流動図と東武宇都宮線の流動図では若干異なることを御理解いただきたい。東武宇都宮線は約5,000人の乗車，1日当たりの利用が10,000人強という現状であり，基本的に東武宇都宮駅に向かう方が多く，東武宇都宮駅で最大となる。従って，この資料の図とは形が異なり，一番端に位置する東武宇都宮駅が利用人員の最大の山になる。

**【森本委員長】**

- ・ この10年間の利用者数の推移は如何か。比較的なだらかに減少する傾向にあると理解してよいか。

**【オブザーバー】**

- ・ はい。その通りである。

**(2) 運営の採算見込みについて**

**【事務局】**

- ・ **資料3** 説明

### 【行政アドバイザー】

- ・ **資料3**の6ページの「+α」については、「休日の沿線施設利用者」や「調査対象圏域外からの来訪者」からの収入があるということだが、この点はどの程度見込めるのか、試算はこれからなのか。

### 【事務局】

- ・ 清原工業団地にある清原球場や、サッカー場であるグリーンスタジアムとか、このようなところの年間利用者数は既に把握している。これらの方がどのくらいLRTを利用するのかという点については、今回の生活行動実態調査の結果も踏まえながら試算していきたいと考えている。

### 【森本委員長】

- ・ イベントもあるし、沿線ではベルモールでの発生量もかなり大きな数値になると思う。  
ベルモールは約4万平方メートル近い商業床を有しており、大規模小売店舗立地法で4万平方メートルという4万人程度の来訪者があると計算する。そのうちの何割かが利用するとなると結構大きな数値になると思う。その辺も含めて休日の利用については精査していただきたい。
- ・ こうした運営の採算性については、これまでの調査をもとに、いくつかの試算結果を見てきたが、それらを踏まえて事業の採算性については、ほぼ大丈夫ではないかというものを裏付ける結果となったと理解している。

### 【荒川委員】

- ・ ただ今、説明のあった**資料3**の6ページの「運営の採算見込み」について補足させていただきたい。

収入は、需要予測から見込んだもので、乗降する停留場もある程度、推測することができる。運営費となる支出は、国内の既存の軌道事業者実績に基づき推計している。その中で、事務局では既存の軌道事業者にいろいろと技術的なアドバイスをいただいております、その構造としては、各社とも7~8割が人件費で占められている。

そこで、例えば、宇都宮にLRTが出来たときの人件費のレベルがどの程度になるのかという点が問題であり、鉄軌道事業者の中で賃金水準はいろいろとあるのだけれども、何社かからは、全国的に比較できるもの、例えば、最低賃金水準や地元の市職員の給与水準、地元の運輸事業者の給与との比較を行うことをアドバイスとしていただいた。

宇都宮の場合は、鉄道とバスのみであり、軌道事業が近くて東京にしかないことから比較を行うことが難しい。

資料にある福井と広島だが、最低賃金の観点からは、宇都宮は福井よりも高く、広島より低い水準にある。また、市職員の平均的な給与水準、これも年齢構成等で異なるわけだが、宇都宮市役所職員の平均給与水準は、福井市役所職員より高く、広島市役所職員より低いという状況であり、この中間程度の給与水準でLRT運営を担う会社の従業員を雇用することは、一定程度、可能ではないかと評価している。この点については、各都市の経済状況や経済構造が異なるので、一概には言い切れないが、これからいろいろと努力して検討していかなければならない部分だと考えている。

**【森本委員長】**

- ・ この点については、運営を担う営業主体にもよると思う。  
どのような営業努力をしていくのか、そういう未確定な要素も含んだ上で、現在、明らかにされているということだと理解している。こうした部分は蓋を開けてみないことには中々精査も難しいところだと思うが、現段階の数値、特に需要予測に基づくものから、こうした見通しが出ているということをお理解いただければと思う。

**【森本委員長】**

- ・ 本日、御欠席されている岸井・望月両委員からコメントがあれば、お願いします。

**【事務局】**

- ・ 本日、欠席されている委員からの御意見を紹介する。
- ・ 望月委員からは、「需要予測については、しっかり作業している。運営についての採算が確保されるという予測については、一定の検証ができたと思う。今後は、建設費を低減させる工夫や、費用をどのように確保していくのか、さらには、営業主体をどうするのかについて、しっかりと検討を進めてほしい。」との御意見をいただいている。
- ・ 岸井委員からは、「需要予測については段階を踏んでおり、手法は適切であると評価できる。結果についてもしっかり出来ている。」との御意見をいただいている。

**(3) 営業主体の確保について**

**【事務局】**

- ・ 資料4 説明

**【内野委員】**

- ・ いろいろな事業の起業や創業を永らく見てきた私の感想を申し上げたい。  
運転要員の確保は、現在、大変な時代であり、なかなか自信はないと思うので、これについては、宇都宮市から関係各所に紹介なりバックアップなりをお願いするという事は良いのだが、全てを市で対応いただきたいというのは如何なものかと思う。  
また、開業以前の費用や運転要員の養成費についてだが、これも鉄軌道事業を行おうという起業家の姿勢として行政に負担してもらおうというのは如何なものか。開業費というのは、会計的には繰延資産であり、開業後の何年間かで償却・回収する経費だと思うので、私のような民間の創業に携わってきた者の考え方からすれば、どうも腰が引けていると受け取れる。  
ある程度、理解するところもあるが、昔の鉄道王と呼ばれた人は、気概が鋭く、国がやらなければ俺がやるという気持ちがあった。それはなぜかというと、郊外に住宅用の土地を所有し、例えば田園調布などだが、それを売却して資金繰りができたからであるが、今は人口が減って郊外の住宅整備を含めて取り組むことは難しく、その点で不安があるのだと思うが、それにしても最初から「行政をお願いします。」というところが気にかかる。

**【森本委員長】**

- ・ 内野委員のお話については、参画意向のある事業者の検討に対しての貴重な御意見として受け止めることで、事務局としてよろしいか。

**【事務局】**

- ・ はい

**【内野委員】**

- ・ 営業主体の組織形態だが、「民間公共交通事業者（単独）」、「複数の民間事業者による新会社設立」、「官民連携による新会社設立」の3つの形態がある。この2番目の「複数の民間事業者による新会社設立」に対する事業者からの意見についても、絶対に進めていくというわけではなく、ただ参画しても良いとの感じを受ける。複数で会社を設立する場合、出資比率はどのようにするのか、経営責任は誰が担うか、どういう会社のカラーを出すのか等を決める必要があり、私の経験上、全部失敗していることから、よろしくないと思う。

**【森本委員長】**

- ・ 最終的には今後のヒアリングを踏まえ、7月に市で決断するということであり、検討委員会としては、ぜひ、こうした率直な御意見・多様な御意見をいただいくことが良いと思う。

**【内野委員】**

- ・ 「栃木県LRT研究会」からは「第3セクター方式」を要望されており、そうした経済団体等に対して市が営業主体への出資意向の調査を行うとの話であるが、これは、ぜひお願いしたい。

地元の経済団体、特に住宅産業や流通産業、あるいはサービス産業等については、参画はただけなくても一緒になって協力いただくことで、事業採算性の「+α」に対して、いろいろなアイデアをいただくことができる。

**【森本委員長】**

- ・ 内野委員の御意見のとおり、開発利益の還元等の観点からすると、今回の事業の中で沿線の土地利用の有効活用は、実をいうと含まれておらず、単純なLRTの運行という事業なので、そうした効果が周辺に波及していくことを考えるのであれば、地元の方々が出資するという事は合理性があるのではなかろうかと思う。

**【荒川委員】**

- ・ 先程、内野委員から貴重な御意見をいただいたが、事務局でも、これから既存の軌道事業者等に本日の需要予測等をもとに、もう一度、このLRT事業に対して検討いただけないかというお願いをしていく予定である。

実際、黒字となる見込みも出ているが、開業に向けて運転要員の確保や会社設立など大変な作業が伴うわけで、企業にとって、そうした苦勞と比較すると、黒字といっても数億円であり、人員を配置し投資するまでの意義や魅力があるかと言うと、それほど魅力があるプロ

ジェクトとは今の段階では一般的に評価していただけてないわけで、今回経営について単年度収支という意味では上手く出来そうな雰囲気があることを報告させていただければと思う。

資料4の2ページの「4 今後のスケジュール」に記載してあるが、運転要員を含む技術要員の確保については、基本的に事業者に対応していただきたい、また、開業前の経費についても、原則、事業者で対応いただきたいというスタンスを持っているが、次に記載している行政に求める支援内容、こうしたものについては事業者にお伺いし把握していくことで、適切な営業主を決めていきたいと考えている。

**【森本委員長】**

- ・ 営業主については、あくまでも現段階は白紙ということで、これから条件整理を詰めていき、合理性・公理性をもって選定していくということである。
- ・ せっかくの機会なので、選定にあたり、事務局に考えていただきたい点や考慮していただきたい点などの御意見があれば伺う。私としては、この検討委員会からの1つの意見としてあってもよろしいのではないかとと思う。

**【森本委員長】**

- ・ 本日は事業の採算性、需要予測、パーソントリップ調査結果の一部、営業主などに関する議事を行った。全体を通じて、皆さんからの御意見、御質問、言い忘れたことなどがあればお受けしたい。

**【荒川委員】**

- ・ 先程、急に御質問してしまい申し訳なかったが、事務局では平成25年のJR宇都宮駅と東武宇都宮駅の乗客数として、JR宇都宮駅は約36,000千人、東武宇都宮駅は約5,000人が乗車されていると伺っている。乗降客数で見ると倍くらいになると思うので、それぞれJR宇都宮駅で約72,000人、東武宇都宮駅で約10,000人かと思う。それに対し、今回のLRT需要予測が約15,000人であり、利用者と乗降客数では単純に比較はできないが、それほど大きな差はないのではないかと、つまり順当な数値ではないかと評価している。

**【森本委員長】**

- ・ 今まで以上に関係機関の協力と調整が非常に重要になってくる。荒川委員の御意見にあった「駅での乗降客数」も見合わせながら需要予測の精査を進めつつ、事業採算性の「+α」の部分についても、今後、充実した調査が行われるものと思っている。この検討委員会でも、分かり次第、御報告いただきたい。
- ・ それでは、本日の議事について、事務局案を承認するものとしてよろしいか。

**【各委員等、了承】**

**【森本委員長】**

- ・ それでは、議事を締めさせていただく。円滑な進行に御協力いただき、感謝する。

**【事務局】**

- ・ 次第5の「その他」について、御連絡する。
- ・ 次回の第7回の検討委員会については7月中の開催を検討している。  
今後、日程調整の上、御案内させていただくのでよろしくお願ひしたい。
- ・ 以上で、本日の会議を終了する。

以上