

第9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10月6日（火）午後1時15分～2時15分
- 場 所 栃木県総合文化センター 特別会議室（3階）
- 内 容
- 1 開会
 - 2 あいさつ（森本委員長）
 - 3 議題
 - (1) 特許申請の需要予測とLRTのサービス水準について
 - (2) 芳賀町区間の導入空間について
 - 4 その他
 - 5 閉会

【主な発言の要旨】

3 議題

(1) 特許申請の需要予測とLRTのサービス水準について

【事務局】

- ・ 資料1 説明

【望月委員】

- ・ 1点目として「最小需要ケース」と「最大需要ケース」を推計した際のピーク時の需要を確認したい。また、ピーク時は「最小需要ケース」で1時間あたり10本、「最大需要ケース」で1時間あたり15本を運行する計画だが、現在、想定する車両の定員がどの程度で、混雑率はどの程度を想定しているのか教えて欲しい。
- ・ 2点目として資料1の4ページに「休日需要等」の記載があるが、「私事目的を2倍程度、業務目的を平日の3割程度として見込む」ことが妥当なのか判断が難しい。このような数字となった理由を説明いただきたい。例えば、この地域の路線バスの需要が平日と休日とどのようになっているか、そうした実態を踏まえた上で、2倍程度、3割程度の見込みが妥当なのか判断するために補足説明をいただきたい。
- ・ 3点目として資料1の4ページの「定着需要」の記載では、利用者特性を踏まえ、開業当初の定着率を80パーセント、定着期間を3年と見込んでいるが、具体的には、芳賀・宇都宮地域において、どのような利用者特性を踏まえているのか、例えば類似の他の事例と比較するなど、説明をいただきたい。そうすることにより停留場等の配置の妥当性なども判断できると思う。

【事務局】

- ・ 1点目の質問については、「最小需要ケース」の場合、ピーク時の最大需要断面は片方向で1時間あたり1,755人である。「最大需要ケース」の場合は、1時間あたり2,893人である。

「混雑率」については「最小需要ケース」で113パーセント、「最大需要ケース」で124パーセントを設定している。車両については、車両長が30メートル級で、定員155人を想定している。混雑率は150パーセント以内とし、1車両あたり230人程度を目標としている。

- ・ 次に、「休日需要」の基本的な考え方として、この地域の公共交通の利用状況をどのように見込んでいるのかについては、凡そ平日の公共交通の利用者の2分の1程度が宇都宮における休日の公共交通の利用の程度と認識している。また、全国の都市圏における交通特性調査の中で平日と休日の目的手段別の割合は、私事目的の場合、平日の2倍程度、業務目的の場合、3割程度の傾向があり、これらを踏まえて設定したところである。
- ・ 次に「定着需要」については、芳賀・宇都宮の特性として通勤・通学目的が非常に多いことから、当初より定着率は高く表れるものと考えている。

資料1 参考資料1については、近年開業した新交通システムの事例として「ゆいレール」、「日暮里・舎人ライナー」、「横浜市営地下鉄グリーンライン」を紹介したものであるが、「ゆいレール」と「日暮里・舎人ライナー」については、当初から需要が発現している状況が見て取れる一方で、「横浜市営地下鉄グリーンライン」については、開業初年度が当初見込みの70パーセント、その次年度が90パーセント、3年目で100パーセントに推移しており、芳賀・宇都宮地域においても、こうした傾向を踏まえて、開業当初の定着率を少し高め設定し、その後3年間で定着するものと考えているところである。

【望月委員】

- ・ LRT の需要のうち、工業団地の従業者が通勤目的で使う割合、高校生等が通学目的で使う割合は、全体需要の中で、どの程度を想定しているのか。

【事務局】

- ・ 「最小需要ケース」の場合、通勤が83.8パーセント、通学が8.4パーセントである。「最大需要ケース」の場合、通勤が87.4パーセント、通学が6.0パーセントであり、目的別予測として通勤・通学を合わせて90パーセント以上が確認できたところである。

【望月委員】

- ・ 芳賀・宇都宮地域の需要構成については特殊で、通勤については、いわゆる一般の地域に入る路線を新設し、そこを通勤目的で利用するのではなく、特定の企業を通勤需要の対象に捉えており、その需要を想定した場合、企業とのタイアップなどを含めると、かなりの需要が見込め、その割合は全体の9割を超えており、歩留まりを考慮しても定着は堅いものと見込んでいると理解してよろしいか。

【事務局】

- ・ その通りである。

【森本委員長】

- ・ その他、ご意見のある方は、お願いしたい。

【行政アドバイザー】

- ・ 1点目として資料1の5ページの「定着後の中長期的な需要見込み」については、試算した人口推計によると、人口は将来的に減るものの、コンパクトシティの形成やLRT沿線の人口フレームの増加などでトータルとして相殺されるものとの目測がたてられると思う。
一方、望月委員のご発言にもあるが、もともと通勤・通学の利用者割合が非常に高いので、先程述べた人口推計はあまり結果に影響しないと考えられるが、人口減少を沿線の人口分でカバーすることが考えられるので、その点で参考となるような他市の具体的な事例などがあれば説明いただきたい。
- ・ 2点目として資料1別紙1で、サービス水準算定の具体的な基礎が出されている。この4ページに「表2 所要時間表」があり、各駅停車と快速運転が記載されている。各駅停車で運行すると、上り・下りとも所要時間は43分で、快速運転の場合、上り・下りで若干1分ほど所要時間に差が生じるのだが、その理由について説明いただきたい。

【事務局】

- ・ まず1点目について他市の事例としては、富山市のポートラム整備においてマンションの着工率が上昇した事例などを把握しており、芳賀・宇都宮のLRT事業についても同様の効果が見込まれるのではないかと考えている。
- ・ 2点目については、現在の検討において、上りと下りで通勤需要の特性に違いが見られることから、利用者が利用しやすいよう、快速が停まる停留場を上りと下りで若干、変更することを検討しており、その結果として所要時間に差が生じるところである。

【内野委員】

- ・ 休日における私事目的の需要については、全国的な傾向として平日の2倍程度と設定しているが、沿線のベルモールについては駅東地域の象徴的な存在になりつつある施設である。例えばモール内に開校した学習塾については、あまり立地は良くないのだが、当初見込みの倍くらいの人数となり、このエリアは本当に勢いがあると実感したところである。こうしたことから、需要についてはクリアできるものと感じている。

【森本委員長】

- ・ 大変心強いご意見をいただいた。
- ・ 「県央広域都市圏生活行動実態調査」については平日を対象に実施している。いずれにせよ、休日の需要予測については、きちんと調査をしないと出てこない。そうしたことから、今回は、需要の9割が通勤・通学目的であるという地域特性、また全国のデータなどを踏まえて、厳しく推計するスタンスで検討しているものと理解している。
- ・ その他に如何か。本日欠席の委員からは何かコメントなどはいただいているか。

【事務局】

- ・ 事務局より、岸井委員のご意見を紹介する。
- ・ 「通勤が中心の利用であり、定着は早期に発現されるものと考えられるが、より定着を促すため、企業を対象とした定期券の一括購入割引制度などの導入を検討してみてはどうか。」というご意見をいただいた。

【森本委員長】

- ・ 提案としてご意見をいただいた。
- ・ 私から質問するが、今回、「LRTのサービス水準と考え方」について説明を受けたが、特許申請に要する需要推計値については、次回の検討委員会で付議することは可能か。

【事務局】

- ・ 特許申請に係る需要予測については、次回、お示しさせていただく。

【荒川委員】

- ・ **資料1**の3ページをご覧いただきたい。「最小需要ケース」の人口フレームは従業者の減少という条件で、「最大需要ケース」では従業者の増加という条件で、これまで推計してきた。我々としては「最小需要ケース」は事業の採算性の確認ということで、若干赤字になるケースも想定されるが、ほぼ同程度の収支が見込まれるものと認識している。

今回の特許申請のケースについては実現性が十分に見込まれ、最も発現する可能性が高いと考えられる条件として、また、特許の申請であるので確実にこれだけの需要が見込めるであろうという、できる限りの安全な視点を考慮して推計するものである。

但し、あまりに安全な視点を考慮すると、例えば、東京の新交通「ゆりかもめ」などは、現在でも土日は乗客がいっぱいになることから、今後、オリンピック開催なども視野に入れ、車両の規格や更新時期、編成数などを検討しなくてはならないという話を伺っている。また、公共交通不便地域に導入された「日暮里・舎人ライナー」についても当初見込んでいた需要より乗客が増えてしまい、新たに車両を購入するものと伺っている。

芳賀・宇都宮においては、そうした点で需要は安全な視点で捉えるが、仮に需要が伸びる場合、「最大需要ケース」の1日あたり23,200人が見込める場合でも、車両を新たに購入し6分間隔を4分間隔で運行することにより輸送可能となることから、需要予測は堅く、施設設計は拡張性のあるシステムを構築していく考え方である。

【森本委員長】

- ・ 荒川委員からは、2つの視点をご指摘いただいた。
- ・ 採算性を考える場合は最小需要で安全面が担保され、施設設計を考える場合は最大需要により規模等を担保できることから、次回、お示しいただく数値をベースに、将来拡張を考えながら設計したいという趣旨だと思う。
- ・ 特に、西側への延伸も含めて議論すべきということは、前回、望月委員からもご指摘いただいている。そうした点も含め、固定的な数値への提言ではあるが、将来的な変動の可能性を観覧しつつ算出していく方針を私からもお願いしたい。

【各委員等、了承】

(2) 芳賀町区間の導入空間について

【事務局】

- ・ **資料2** 説明

【望月委員】

- ・ 1点目として**資料2**の6ページに道路幅員の案が記載されているが、現況は車道幅が3.25メートルで路側帯が0.5メートルという車道幅員である。道路のセンター部に導入した場合、車道が1車線3.0メートルとなり、1.5メートルの路肩をとっているが、この変更の理由を説明いただきたい。
- ・ 2点目として停留場部分の幅員は確保できているのか。特に、本田技研付近の停留場ではピーク時にかなりの人数が乗り降りする。それだけの人数に対応できるような停留場が設置できるのか、道路幅員も含め、その点のチェックが非常に大切だと思うので、説明いただきたい。

【事務局】

- ・ 現況とLRTを導入した場合の車道と路側帯の幅員の違いについては、導入した場合の路側帯の1.5メートルについては自転車専用帯ということで検討している。現況は歩行者・自転車用道路の4.5メートルであるが、導入後は歩行者用道路と自転車用道路を分離することを考えている。
- ・ 2点目の停留場の幅の確保についてである。現在、本田技研北門付近の停留場の配置予定箇所については、駐車場から平面的に横断し通勤する形態ではなく、歩道橋を用いて道路を立体的に横断し、通勤している状況である。LRT導入後は、停留場から直接、歩道橋に接続することを検討しており、原則、現況と同様に歩道橋を利用した移動形態を企業と相談していきたいと考えている。歩道橋の規模や幅員等については、最低でも現状を確保できるよう、整理していきたい。

但し、階段の上り下りが困難な利用者も想定されることから、平面横断も可能となるよう、横断歩道の新設も併せて検討しており、通行車両の渋滞原因とならないよう、関係機関と協議しながら対応していきたい。

【望月委員】

- ・ 本当に歩道橋を用いて立体横断を行うのか疑問がある。ここの交通量がどの程度なのか分からないが、本来、LRTというシステムは平面で乗り降りがしやすいことが特長だと思うので、わざわざ立体横断歩道橋を利用して目的地に行くのかという疑問が非常に率直な意見である。平面交差で移動させることが一番だと思う。この点については、交通処理も含めて検討されると思うので、強く申し上げておきたい。

【森本委員長】

- ・ この点については検討を進めるということで、交通シミュレーターによる検証も踏まえ、この箇所では、この歩行者の量で平面横断を行った場合、渋滞値がどの程度伸びるのか、それに伴い立体横断が望ましいかという判断を行っていくという理解でよろしいか。

【事務局】

- ・ 先程ご説明したとおり、現況は平面横断のケースはほとんどなく、横断歩道橋を利用して。そのため、横断歩道橋の付け替えを行い停留場から横断歩道橋を利用して会社と停留場の行き来を図ることについて、関係する企業等と話し合いの場を設けている。

【望月委員】

- ・ そうした案件についても、検討委員会で議論する必要があると考える。

【上野委員】

- ・ 歩行者の処理については、これまでの経過や、通勤目的だけではなく一般の利用も想定する必要があり、利用者にとって一番良い横断の方法、効率的な移動の方法について、ご意見を伺いながら検討していきたいと考えている。

【望月委員】

- ・ 芳賀町で降車数が一番多いのは、かしの森公園付近、それから本田技研北門付近であり、降車後、折り返し運転を行うことから、この付近の空間を具体的にどのように取るか、非常に重要である。単独で道路のセンター部に導入するか、両サイドに配置するのか、その点については全体で議論するときに資料を提出して欲しい。
- ・ 2点目として、例えば本田技研に向かう利用者を円滑に流すのであれば、本田技研の敷地の方向に停留場を配置するくらいのことを検討してもよいのではないかと。全体的な視点からどのように整理していくのかを議論しないと、何のためにLRTを導入するのかということにもなりかねない。議論をしっかりと行い、その結果、現況を活かす設計になることは良いと思うが、単に交通渋滞が懸念されるから、車が多いから、あるいは既に立体横断歩道橋があるからという理由で判断することは違うと思うので、その点はしっかり検討していただきたい。

【森本委員長】

- ・ 本日欠席の委員からは何かコメントなどはいただいているか。

【事務局】

- ・ 事務局より、岸井委員のご意見を紹介する。
- ・ 「終点については多くの利用者が想定されることから、停留場の施設規模については詳細に検討されたい。」とのことである。

【森本委員長】

- ・ 先ほどの望月委員のご意見に近いと思う。他に如何だろうか。特になければ、ご指摘を十分に踏まえながら検討いただくということで了解してよろしいか。

【各委員等、了承】

4 その他

【事務局】

- ・ 次第の「4 その他」について、ご連絡する。
- ・ 次回の検討委員会については11月を予定しており、後日、改めてご案内させていただく。
- ・ 以上で、本日の会議を終了する。

以上