

(案)

国 運 審 第 号
平成 2 8 年 月 日

国土交通大臣 石井 啓一 あて

運輸審議会会長 鷹箸 有宇壽

答 申 書

宇都宮市、芳賀町及び宇都宮ライトレール株式会社からの
軌道運送高度化実施計画の認定申請について

平 2 8 第 4 0 0 1 号

平成 2 8 年 6 月 2 1 日付け国鉄幹第 1 0 号をもって諮問された上記の
事案について審議した結果、次のとおり答申する。

主 文

宇都宮市、芳賀町及び宇都宮ライトレール株式会社からの申請に係る栃木県宇都宮市宮みらい1番地1から同県芳賀郡芳賀町大字下高根沢4622番地先までの間（14.6キロメートル）における軌道施設の整備等を内容とする軌道運送高度化実施計画については、認定することが適当である。

理 由

1. 宇都宮市及び芳賀町は、産業の拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消などの課題の解決に効果的かつ重点的に取り組むため、平成27年11月に芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）を共同で作成し、形成計画の目標を達成するために必要な事業の一つとして軌道運送高度化事業を位置づけている。軌道運送高度化事業を実施しようとする宇都宮市、芳賀町及び宇都宮ライトレール株式会社は、宇都宮市及び芳賀町が軌道整備事業者となって整備を行い、宇都宮ライトレール株式会社が軌道運送事業者となって運行を行う上下分離方式により、形成計画に即して軌道運送高度化事業を実施するための計画（以下「軌道運送高度化実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣に対し、当該軌道運送高度化実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定を受けようとして本申請を行ったものである。
2. 国土交通大臣は、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、軌道運送高度化実施計画が次の（1）から（3）までのいずれにも適合するものであると認めるときは、当該軌道運送高度化実施計画が持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当な

ものである旨の認定をすることとしており、その具体的な認定基準については所管局の説明によると以下のとおりである。

- (1) 住民、来訪者の移動手段の確保、地域社会全体の価値向上及び安全・安心で質の高い運送サービスの提供等といった目標を追求するものとして、軌道運送高度化実施計画に定める事項が地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針に照らして適切なものであること。
 - (2) 軌道運送高度化実施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。具体的には、軌道運送高度化という目的に合致した適切な手段を用いており、当該計画の内容が十分実現可能なもので、関係者間の十分な連携が確保されていること。
 - (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三条の特許の基準に適合すること。具体的には、その事業の開始が交通体系全体の観点から輸送需要に対して適切であり、その事業の供給輸送力が輸送需要量に対し不均衡とならないものであることに加え、その起業目論見書等が経営上及び輸送の安全上適切なものであり、その事業を自らの確に遂行するに足る能力を有することやその事業の路線において軌道経営を行うことが道路管理上及び他の諸計画との関連において適切であることその他事業の開始が公益上必要であり、かつ、適切なものであること。
3. 当審議会は、本事案の審議に当たり、現地調査を実施するとともに、公聴会を開催し申請者の陳述及び一般公述人の公述を聴取したほか、当審議会に提出された資料及び所管局から聴取した説明等に基づいて検討を行った。その結果は、次のとおりである。
- (1) 宇都宮市、芳賀町及び宇都宮ライトレール株式会社から申請された軌道運送高度化実施計画（以下「本計画」という。）は、次のとおり上記2. の要件をみたしている。
 - ① 本計画は、いわゆるLRT（ライト・レール・トランジット）をJR宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地までの区間における各拠点を繋ぐ東西基幹公共交通の軸として位置づけ、バリアフ

リー対応の低床式車両や停留場を導入・整備するものであり、また、LRTの導入にあわせて、交通結節機能の強化及び公共交通空白・不便地域の解消を図るためのバスネットワークの再編や地域内交通の導入を実施し、住民、来訪者の移動手段を確保することとしている。また、各拠点同士を結ぶことによりコンパクトなまちづくりの実現を追求するとともに、地域公共交通による移動の利便性を向上させることによりまちのにぎわいの創出や健康増進及び観光振興策との連携による人の交流の活発化を追求し、地域社会全体の価値の向上に取り組むこととしている。

また、軌道運送事業者においては他の軌道事業者から協力を得て運転士の養成や技術職員の確保を図り、軌道整備事業者においては軌道事業者から技術支援を受けるほか事業の本格化に応じて組織体制を強化することとしていることに加え、軌道事業に十分な経験を有する者に軌道運送事業者及び軌道整備事業者の安全統括管理者を兼務させ、軌道運送事業者及び軌道整備事業者間で緊密に連携して輸送の安全確保を図り、安全・安心な運送サービスを提供することとしている。

さらに、LRTの導入にあわせて交通結節機能の強化やICカードの導入を実施することによりシームレスな運送サービスを提供するとともに、専用レーンの走行や全線複線整備により定時性を確保し、加減速性能に優れた車両や乗降時間短縮に寄与するICカードの導入により速達性を向上させることとしている。あわせて、制振軌道構造並びにバリアフリー対応の低床式車両及び停留場を導入・整備すること等により乗りたくなるサービスを提供し、自動車交通からの転換を図り地球温暖化対策をはじめとする環境問題へ対応することとしており、安全・安心で質の高い運送サービスの提供等を確保することとしている。

以上により、本計画に定める事項が地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針に照らして適切なものであると認められる。

② 本計画は、専用レーンの走行や全線複線整備により定時性を確

保し、加減速性能に優れた車両や乗降時間短縮に寄与するＩＣカードの導入により速達性を向上させるとともに、低騒音、低振動の走行が可能な制振軌道構造並びにバリアフリー対応の低床式車両及び停留場の導入・整備により快適性を確保することとしており、軌道運送高度化という目的に合致した適切な手段を用いていると認められる。

本計画に係る事業の費用便益比は３０年間で１．１２と十分な整備効果があり、また、軌道運送事業者においては他の軌道事業者から協力を得て運転士の養成や技術職員の確保を図り、軌道整備事業者においては軌道事業者から技術支援を受けるほか事業の本格化に応じて組織体制を強化することとしていることに加え、軌道事業に十分な経験を有する者に軌道運送事業者及び軌道整備事業者の安全統括管理者を兼務させ、軌道運送事業者及び軌道整備事業者間で緊密に連携して輸送の安全確保を図ることとしており、申請者は本計画に係る軌道高度化事業を自らの確に遂行するに足る能力を有するものであり、本計画の内容が十分実現可能なものであると認められる。

本計画の前提となる形成計画は、交通事業者及び道路管理者等の関係者から構成される法定協議会における協議を経て作成されているほか、本計画についても作成に際し交通事業者及び道路管理者等から意見を聴取しており、関係者間の十分な連携が確保されていると認められる。

以上により、本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と認められる。

- ③ 申請者は、ＪＲ宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地までの区間における各拠点繋ぐ東西基幹公共交通の軸を整備し、通勤ピーク時の道路混雑の改善を図り、産業拠点の維持・向上に取り組むべく、輸送力等の観点から軌道系システムを比較検討しているが、申請路線に係る輸送人員については一日当たり約１３千人と見込まれ、ＬＲＴの導入が交通体系全体の観点から輸送需要に対して適切であると認められる。また、一日当たりの供給輸送力

約19千人に対し、推定される輸送需要は約7割であるが、ピーク時混雑率は150%以内に収まるものと見込まれており、供給輸送力は輸送需要量に対し不均衡とならないものであると認められる。

申請路線に係る輸送人員については一日当たり約13千人と見込まれ、軌道運送事業者の収支については、この推定輸送需要量等に基づいて算定すれば、損益収支は開業2年目以降継続的に利益を生ずるとともに開業9年目に累積赤字の解消が図られるほか、資金収支は軌道整備事業者が整備を行うため開業年度から資金不足は発生しないものと認められる。一方、軌道整備事業者の収支については、損益収支は施設管理コストを軌道運送事業者からの施設使用料で賄うこととしているため開業当初より収支は均衡し、資金収支は施設整備費を国庫補助及び宇都宮市及び芳賀町の財政支出で賄うこととしており資金不足は発生しないものと認められる。また、軌道運送事業者においては他の軌道事業者から協力を得て運転士の養成や技術職員の確保を図り、軌道整備事業者においては軌道事業者から技術支援を受けるほか事業の本格化に応じて組織体制を強化することとしていることに加え、軌道事業に十分な経験を有する者に軌道運送事業者及び軌道整備事業者の安全統括管理者を兼務させ、軌道運送事業者及び軌道整備事業者間で緊密に連携して輸送の安全確保を図ることとしており、その起業目論見書等が経営上及び輸送の安全上適切なものであると認められる。

本計画に係る軌道運送高度化事業に要する費用は458億円と見込まれており、国庫補助と軌道整備事業者である宇都宮市及び芳賀町の財政支出により賄う計画であるが、その財政状況を考慮すれば必要資金の調達が可能であると認められる。また、軌道運送事業者においては他の軌道事業者から協力を得て運転士の養成や技術職員の確保を図り、軌道整備事業者においては軌道事業者から技術支援を受けるほか事業の本格化に応じて組織体制を強化することとしていることに加え、軌道事業に十分な経験を有する

者に軌道運送事業者及び軌道整備事業者の安全統括管理者を兼務させ、軌道運送事業者及び軌道整備事業者間で緊密に連携して輸送の安全確保を図ることとしており、本計画に係る旅客軌道事業を自らの確に遂行するに足る能力を有するものであると認められる。

本計画の前提となる形成計画は、交通事業者及び道路管理者等の関係者から構成される法定協議会における協議を経て作成されているほか、本計画についても交通事業者及び道路管理者等から意見を聴取した上で作成されており、本計画の認定申請後に関東運輸局長が道路管理者から意見を聴取しており、異存のない旨回答を得ている。また、平成28年5月には本計画に係る都市計画が決定されている。こうした結果を踏まえ、その事業の路線において軌道経営を行うことが道路管理上及び他の諸計画との関連において適切であると認められる。

上述のとおり定時性や速達性に優れたLRTを導入することにより自動車交通からの転換を図り環境負荷の低減に寄与するほか、低床式車両の導入などバリアフリー対策が図られており、本計画に係る事業の開始が公益上必要であり、かつ、適切なものであると認められる。

以上により、本計画に定められた旅客軌道事業の内容が軌道法第三条の特許の基準に適合すると認められる。

- (2) 以上に掲げる理由により、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、国土交通大臣が本計画が持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進するために適当なものである旨の認定をすることは適当であると認める。

要 望 事 項 (案)

国土交通大臣は、申請者に対し、必要に応じて次の助言・指導を行っていただきたい。

1. 軌道運送高度化実施計画の内容を地域住民や地権者等へ引き続き丁寧に説明するとともに、交通渋滞の解消・緩和を着実に図り、将来にわたり事業を安定して運営していくため、沿線工業団地の各企業及び沿線の大学等に対して利用促進の協力が得られるよう取り組むこと。
2. 平石中央小学校付近を含めた沿線の安全対策に万全を期すとともに、L R Tが地域で初めて導入されることを踏まえ、沿線住民等に対して必要となる交通ルールの遵守について普及・啓発を行うこと。
3. 今後のL R Tの整備に当たり、交通弱者に対する移動手段の確保や交通空白地域の解消のために必要となる交通ネットワークの形成に向けて、トランジットセンター等の結節点を便利で機能的なものとするなど、地域住民が利用しやすい環境整備を進めるとともに、沿線における定住促進策その他の需要喚起策を積極的に行うこと。