

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事案
に関する公聴会における質問等に対する回答

平成28年7月26日

運輸審議会公聴会

一般公述人からの意見に対する申請者の回答

- そもそも、車が必須の移動手段である宇都宮市で、JR宇都宮駅東部地域における柳田大橋等での渋滞対策については、橋梁の増設で事足りるはずである。また、公共交通網の充実であれば路線バスのネットワーク化が適していると考えられる。一方、LRTはこうした問題の解決には寄与しないと考えるが、市はLRTの必要性についてどのように考えているのか。・・・・・・・・・・・・ 1
- LRTが導入された場合、郊外の住民が市中心部の病院や施設などに行くときにLRTとバスの乗り換えを強制され、市民にとっては大きな負担となるが、市はどのように考えているのか。・・・・・・・・・・・・ 2
- 宇都宮市は、パンフレット等で、LRT事業整備費は市の財政を圧迫することはないと記載している。しかし、既に多額の予算が可決執行されており、従来の試算である約400億円を大幅に上回るものになるのではないかと。予想を上回る莫大な事業費を、将来にわたり市民の負担としてはならない。・・・・・・・・・・・・ 3
- LRT導入に係る需要予測では、1日あたりのLRT利用者を16,318人と見込んでいるが、信用できない。実際、利用者が少なれば赤字となるおそれがある。需要予測の方法は信用できるものなのか。また、本事業は採算性が十分確保できるものなのか。・・・・・・・・・・・・ 4
- 2年前に行われた、パーソントリップ調査による需要見込みの算出根拠について情報公開請求をしたところ、宇都宮市は、算出根拠・データについて業者が保管しており、文書不在であるとして情報開示できないと回答した。しかし杜撰な需要見込みであった場合、大幅な赤字を出す可能性が大きく、市が大きな負債を負うことになる。そうならないように、市民の目でも精査する必要があると考えるので、市は、需要見込みの算出根拠・データを公開するべきではないか。・・・・・・・・・・・・ 5
- 幹線道路である東西の大通りへのLRT敷設により、軌道と停留所で2車線を占拠され片側1車線となり、車の走行機能を著しく減退させ、周辺道路を巻き込む大渋滞が想定されるが、LRT導入後の渋滞についてどう考えるか。・・・・・・・・・・・・ 6
- 平石地区におけるルート設定について、昨年7月30日に住民に公表されたが、小学校付近における遮断機のない平面の交差点設置の検討等、安全や地域環境を脅かすルート設定となっており、現在でも沿線住民の合意形成が得られたものとは言えないが、市は平石地区のルート案についてどのように考えているのか。・・・・・・・・・・・・ 7

- 小学校付近の「辰街道」において、一般的信号の遮断機のない平面交差点が設置される計画だが、児童をはじめ住民の安全が確保される対策は考えているのか。また、軌道と道路を分ける金属フェンスが、約1キロメートル弱に渡り地域を南北に分断することになり、住民の日常生活や緊急対応などに支障が出ると思われるが、市は具体的にどのように考えているのか・・・・・・・・ 8

- 平石地区ルートを含む都市計画決定に先立ち、4千通を越える意見申出書が提出されたが、都市計画審議会では、それら意見申出書について何一つ積極的に議論されることなく、都市計画決定に至った。このような手続きは、住民の声を無視したものであり、本決定は無効であると考えるが、市はどのように考えているのか・・・・・・・・ 9

- LRT導入計画にあたり、宇都宮市は計画の内容を市民に丁寧に説明する必要があるが、宇都宮市は住民意向調査のためのアンケートやオープン参加でのLRT説明会を実施していない。また、LRTに関するシンポジウムが開催されても、質問や意見を述べる時間が設定されておらず、市民の理解・同意が得られていないと考えるが、市はこれまで、どのように市民の理解促進に取り組んできたのか・・・・・・・・ 10

運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答

- 今回の申請事案においては、地域住民から、L R T実施計画に対して期待や疑問などたくさんの意見がでていいる。その中で、沿線小学校のP T Aを含め、住民や地権者等に対して、ルートを選定などについて十分な説明がなされていないとする声があるが、申請者はどのように考えているのか。
また、今後どのように対応していくのか。・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 1

- 需要予測の算定根拠が不明確で、本当に1日1万6千人も利用するのかという意見が公述書にもあるが、申請者が本需要予測を妥当と考えている根拠は何か。
また、申請者においては、まちの機能や人口が集積した拠点等を効果的につなげる「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指しているが、そうした将来の都市構造をどのように織り込んでL R Tの需要予測をしているのか。・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 2

- これからの少子高齢化社会においては、交通弱者に対する移動手段の確保あるいは交通空白地域の解消などが望まれるところ、そのために必要となる交通ネットワークの形成には、トランジットセンター、デマンド交通等との結節を便利で機能的なものを整備すべきと考えられ、そのような住民の声もあるところだが、具体的にどこにどのようなものを整備しようとしているのか。・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 3

一般公述人からの質問に対する申請者の回答

大橋ヒロ子公述人、上田憲一公述人及び保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

そもそも、車が必須の移動手段である宇都宮市において、ＪＲ宇都宮駅東部地域における柳田大橋等での渋滞対策については、橋梁の増設で事足りるはずである。また、公共交通網の充実であれば路線バスのネットワーク化が適していると考ええる。一方、ＬＲＴはこうした問題の解決には寄与しないと考えるが、市はＬＲＴの必要性についてどのように考えているのか。

宇都宮市においては、少子・超高齢化、人口減少社会や環境問題に対応しながら、将来にわたり持続的に発展し多くの人と企業から選ばれる都市となるため、まちの機能や人口が集積した都市拠点や地域拠点、産業拠点などを効果的に結びつけることにより、それぞれの機能が連携しながら都市全体の魅力を高める「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指しているところである。国においても、「交通政策基本計画」や「国土のグランドデザイン２０５０」において、自治体が中心となって公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを目指すべきとの考えを示しているところである。

宇都宮市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けては、都市の様々な活動を支える社会基盤として、各拠点間の円滑な連携を図るとともに、子どもから高齢者まで誰もが活発に外出や交流ができる「公共交通を中心とした交通環境の創出」が不可欠であり、「過度に自動車に依存した社会」から「公共交通と自動車が共存した社会」への転換を図っていくことが重要である。

このため、５０年後、１００年後のまちづくりを見据えながら、道路ネットワークの計画的な整備とともに拠点間を結ぶ鉄道や東西基幹公共交通、バス、さらに地域を面的にカバーする地域内交通等が効率的に結節する階層性を持った公共交通ネットワークの形成に向けて、市民、交通事業者と連携を図りながら取り組んでいるところである。

特に、自動車から公共交通利用への転換を促していくためには、定時性や速達性などの機能を備え、他の交通との円滑な連携はもとより、高頻度の運行や低廉な料金設定など利便性の高い交通システムの整備が不可欠であり、公共交通ネットワークの要となる東西基幹公共交通については、求められる輸送力やサービス水準、さらには将来の魅力あるまちづくりへの効果などから、ＬＲＴが最も適当であると考えたところである。

そして、ＬＲＴの沿線においては、地域の特性や求められる輸送能力に応じてバスや地域内交通などの公共交通を整備し、これらを機能的・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・不便地域の解消を図り、公共交通ネットワークを充実させていく。

上田憲一公述人及び保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

LRTが導入された場合、郊外の住民が市中心部の病院や施設などに行くときにLRTとバスの乗り換えを強制され、市民にとっては大きな負担となるが、市はどのように考えているのか。

公共交通ネットワークを充実させていく中で、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。

その際、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換えの負担を軽減することにより、便利に乗り換えができるようにし、市民はもちろん、宇都宮市への来訪者においても便利で分かりやすい交通環境となるように取り組んでいく。

大橋ヒロ子公述人及び保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

宇都宮市は、パンフレット等で、L R T 事業整備費は市の財政を圧迫することはないと記載している。しかし、既に多額の予算が可決執行されており、従来の試算である約400億円を大幅に上回るものになるのではないか。予想を上回る莫大な事業費を、将来にわたり市民の負担としてはならない。

J R 宇都宮駅東側におけるL R Tの事業費については、交通円滑化方策の実施や導入空間の確保など事業化に向けた具体的な検討を行った結果、概算事業費を宇都宮市区間と芳賀町区間を合わせて約458億円と試算した。

この事業費については、今後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。

また、その整備に当たっては国の支援を見込んでいるところであり、地方負担分の全額を宇都宮市と芳賀町が負担した場合、その9割に市債・町債を活用し、償還期間を20年とすると、単年度の元利償還額は最大で、宇都宮市が13億円程度、芳賀町が1億5千万円程度と試算している。

この単年度の償還額を自主財源と比較すると、1,279億円の自主財源を確保している宇都宮市においては約1パーセント、51億円の自主財源を確保している芳賀町においては約2.9パーセントである。

このことから、L R T事業は宇都宮市、芳賀町の財政規模に対して、財政の健全性と長期安定性を確保しながら確実な整備に取り組んでいくことができる身の丈に合った事業であり、将来の世代に残すべき社会資本であると考えている。

大橋ヒロ子公述人及び保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

LRT導入に係る需要予測では、1日あたりのLRT利用者を16,318人と見込んでいるが、信用できない。実際、利用者が少なければ赤字となるおそれがある。需要予測の方法は信用できるものなのか。また、本事業は採算性が十分確保できるものなのか。

LRTの需要予測に当たっては、平成26年5月から宇都宮市を含む7市7町の約42万世帯を対象として、住民のある一日における移動について把握する「県央広域都市圏生活行動実態調査」を実施した。その調査結果を活用し、鉄道などの需要予測で一般的に用いられている「四段階推計法」を用いて需要予測を行ったところである。

なお、この需要予測においては、JR宇都宮駅東口地区開発や立地適正化計画の策定に伴う都市機能の集積や人口の集積などの土地利用誘導策、また、沿線のスポーツ施設などで見込まれる需要や圏域外に居住する方の通勤需要などは見込んでいない。

これまでLRTの需要については、平成25年度に実施した「沿線企業ヒアリング調査」や平成26年度に実施した「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、調査対象を拡大し、需要見込みの段階的な取組を実施してきた。

「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果に基づく需要予測においては、都市圏内のあるエリアから目的地のエリアまで到達するための交通手段として、LRT利用の場合と自動車などを利用した場合のそれぞれの所要時間、料金、乗り換え抵抗などを比較し、LRTを利用することが合理的と判断できる交通行動を統計的に集計し、平日1日当たり「約1万6千人」と見込んだところである。この「約1万6千人」の利用者数については、LRT沿線における約40万の移動にかかる自動車や二輪車などの全ての交通手段のうち、鉄道やバスと同程度の約4パーセントに相当する分担率となっている。

そして、この「需要見込み」と「沿線従業者アンケート調査」による「需要見通し」との比較検証を行ったところ、同様の傾向が示されており、「需要見込み」に妥当性があるものと考えているところである。

また、この需要見込みに基づき開業後の定着期間や将来的な人口減少などを見込んで収支を試算した収支計画においては、単年度損益では開業2年目から黒字となり、運転士の育成等の開業準備費用も含めた累積損益での黒字転換は開業後9年目を見込んだところであり、事業運営の採算性は十分に確保できるものである。

さらに、安定した事業運営を行っていくためには運営会社の自助努力によるたゆまぬ収益向上の取組が重要であると考えていることから、芳賀町、宇都宮ライトレール株式会社と連携を図りながら効率的な運営を徹底するとともに、まちづくりと一体となった様々な利用促進策を実施していく。

保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

2年前に行われた、パーソントリップ調査による需要見込みの算出根拠について情報公開請求をしたところ、宇都宮市は、算出根拠・データについて業者が保管しており、文書不存在であるとして情報開示できないと回答した。しかし杜撰な需要見込みであった場合、大幅な赤字を出す可能性が大きく、市が大きな負債を負うことになる。そうならないように、市民の目でも精査する必要があると考えるので、市は、需要見込みの算出根拠・データを公開すべきではないか。

「需要予測の算出根拠」については、既に情報公開制度に基づき公開している。情報公開請求において「文書不存在」としたものは、需要予測の計算時に用いたソースプログラムについて情報公開を求められたもので、ソースプログラムは委託業者が作成・保有しているものであり、宇都宮市が保有しているものではないため情報不存在とした。

大橋ヒロ子公述人、上田憲一公述人及び保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

幹線道路である東西の大通りへのLRT敷設により、軌道と停留所で2車線を占拠され片側1車線となり、車の走行機能を著しく減退させ、周辺道路を巻き込む大渋滞が想定されるが、LRT導入後の渋滞についてどう考えるか。

LRT導入後の交通円滑化を図るためには、自動車交通に与える影響を十分に見極め、慎重に検討する必要があることから、交通に与える影響を検証するため、道路の車線数が減少することを前提に3段階で検討を深めてきた。

まず、第1段階では、道路ネットワーク全体における各路線の混雑状況を検証した。LRT開通時の道路ネットワークを前提に、自動車からLRTへの転換率を厳しく設定し、東部地域全体の各道路区間における将来の交通量を推計した。この結果、現況と比較して混雑度が大幅に増加する路線は見られなかったことから、道路ネットワーク全体として自動車交通を一定程度処理できるものと評価した。

次に、第2段階として、各交差点の交通を処理できる能力を検証した。特にLRT導入による影響が想定される各交差点を対象に、交差点の直進、右折、左折の車線数、信号表示の時間などを考慮した上で交差点におけるピーク時1時間当たりの交通処理を評価した。この結果、ほとんどの交差点については現状のまま、または交差点を一部改良することにより、ピーク時においても交通量を処理できると推計されたが、「平出交差点」と「野高谷町交差点」については、ピーク時に渋滞長が延びると評価した。このようなことから、平出交差点については交差点の南側の盛土部で道路の下を通過するルートとし、また、野高谷町交差点についても高架化を図ることとした。

最後に、第3段階として、ミクロ交通シミュレーションを実施した。これは、特に交通への影響が想定される交差点部を中心に、自動車一台一台の挙動をコンピューター上で再現し、より現実に近い形で検証が行える手法である。これにより道路管理者や交通管理者と協議を重ねた結果、「信号点灯サイクルの調整」や周辺交通への影響を踏まえた「右折レーンの延伸」、「左折レーンの設置」など、必要な対策を行うことにより、LRT導入後も交通の円滑化を確保できることが確認された。

これら検証の結果として、交差点部では、道路拡幅等により、全線において2車線以上を確保することとしたところである。

菊池倫史公述人及び保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

平石地区におけるルート設定について、昨年7月30日に住民に公表されたが、小学校付近における遮断機のない平面の交差点設置の検討等、安全や地域環境を脅かすルート設定となっており、現在でも沿線住民の合意形成が得られたものとは言えないが、市は平石地区のルート案についてどのように考えているのか。

現在のルート案は直線的で、LRTの走行性に優れ、小学校付近の安全性についても十分確保できるものである。また、地表面で地域内交通をはじめ他の交通と平面的に結節させられるなど、利用者の利便性に優れ、まちづくりにも大きな効果が見込めることから、最適なルートであると考えます。

このルート案については、平成26年11月に平石地区で開催した「LRT事業の検討状況説明会」において説明して以来、その設定の考え方や小学校付近の安全対策等について、地区や自治会を対象とした説明会、事業用地に該当する可能性のある土地・建物の所有者などの皆様への説明会、小学校の保護者の方々への説明会、さらには地区におけるオープンハウス等において繰り返し説明を行ってきたところであり、宇都宮市長自身も2度にわたり、地区の方々、小学校の保護者の方々と意見交換をさせていただき、理解を深めていただけてきたところである。

菊池倫史公述人及び保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

小学校付近の「辰街道」において、一般的信号の遮断機のない平面交差点が設置される計画だが、児童をはじめ住民の安全が確保される対策は考えているのか。また、軌道と道路を分ける金属フェンスが、約1キロメートル弱に渡り地域を南北に分断することになり、住民の日常生活や緊急対応などに支障が出ると思われるが、市は具体的にどのように考えているのか。

LRT導入後の小学校付近の安全対策としては、LRTと県道「下岡本・上三川線」、いわゆる「辰街道」との交差点において、歩行者、自動車、LRTの通行をそれぞれ交通信号により分離するとともに、角地の隅切りなど交差点改良を行い、歩行者、自動車、LRT相互の見通しを向上させることにより安全性を高めていく。

通学路については、LRTを整備する小学校北側の歩道がない道路を、LRTの整備とあわせ、車道の拡幅、歩道の設置、さらには軌道と道路を隔てるための「防護柵」の設置などにより、歩行者と自動車そしてLRTの走行空間をそれぞれ分離して整備することで、通学路の安全性を確保していく。

現時点で想定しているこれらの物理的な安全対策については、第3者機関から、LRTと歩行者や自動車との接触、衝突に対するあらゆる危険事象を想定した上で検討されており、それぞれ有効であるとの評価を得ているところである。

また、物理的な安全対策に加え運行上の安全性の確保策として、開業前に地域の方に慣れていただくための試験運転の実施や登下校時の安全性確保に向けた人員の配置、交差点における安全性を確保する走行速度の設定などに取り組むことで、より安全な運行の実現を図っていく。

あわせて、LRTの走行音や振動の影響を最小限に抑える車輪やレールの構造を取り入れることにより、「学校環境衛生基準」などに準拠した良好な学習環境を確保していく。

なお、軌道敷設後の南北の横断箇所については、地域からの意見を伺いながら設置していきたいと考えており、軌道の側面に自動車同士のすれ違いが可能な幅員の道路を整備するなど、利便性を高め地域の方々の日常生活や緊急時の対応に支障がないよう取り組んでいく。

大橋ヒロ子公述人及び菊池倫史公述人の意見に対する申請者の回答

平石地区ルートを含む都市計画決定に先立ち、4千通を超える意見申出書が提出されたが、都市計画審議会では、それら意見申出書について何一つ積極的に議論されることなく、都市計画決定に至った。このような手続きは、住民の声を無視したものであり、本決定は無効であると考えるが、市はどのように考えているのか。

LRT事業に係る都市計画の手続きについては、都市計画素案に係る説明会を皮切りに、素案の縦覧や公聴会の開催などとあわせ、事業の概要や公聴会の結果など、適宜都市計画審議会への報告等を順次進めてきたところである。

このような中、LRT事業に係る都市計画の案に対しては、都市計画に関することやLRT事業に関することについて、「一日も早くネットワーク型コンパクトシティの根幹を成すLRTを完成させてほしい」や「平石中央小学校付近の安全性を確保できるか不安である」など、約4,000件の様々なご意見をいただいた。

そのため、宇都宮市としては、都市計画審議会の委員の皆様これらいただいた意見を十分に考慮した審議を行っていただくため、都市計画に定めるLRTの区域・構造等や平石中央小学校周辺の安全性について勉強会を開催するとともに、停留場や車両基地を含めた全ルートの現地調査を実施した。特に小学校周辺については、道路拡幅による学校敷地への影響やLRTと県道「下岡本・上三川線」、いわゆる「辰街道」との交差点などを歩きながら入念に調査いただき、安全性についても改めて説明させていただいた。

また、いただいた意見書すべてについて慎重に審査し、市の見解を付した上で「都市計画審議会」に提出したところである。審議会においては、都市計画案が適正であるか否かについて、専門的な見地から公正公平に十分な審議をいただいた結果、「原案のとおり異存なし」との答申をいただき、都市計画決定を行ったところである。

上田憲一公述人及び保坂栄次公述人の意見に対する申請者の回答

LRT導入計画にあたり、宇都宮市は計画の内容を市民に丁寧に説明する必要があるが、宇都宮市は住民意向調査のためのアンケートやオープン参加でのLRT説明会を実施していない。また、LRTに関するシンポジウムが開催されても、質問や意見を述べる時間が設定されておらず、市民の理解・同意が得られていないと考えるが、市はこれまで、どのように市民の理解促進に取り組んできたのか。

LRT事業については、国や県、周辺市町、有識者や関係機関と慎重に検討を行い、さらには議会と執行部との間で十分に議論をしながら、丁寧に市民への説明に取り組んできた。

特に市民の皆様に対しては、直接意見交換を行う場を設け、最新の検討状況などの情報を説明させていただきながらご意見やご質問を伺い、それら一つ一つにお答えしていくことにより、一層の理解促進につながるものと考えている。

市民理解の促進の取組としては、これまで2度にわたるパンフレットの全戸配布や広報紙を活用した年間を通しての情報提供、また市民フォーラムや39地区連合自治会説明会、出前講座などを200回以上開催するとともに、累計250日を超えるオープンハウスを実施してきたところであり、あらゆる機会を通じて皆様の疑問等にお答えしながら市民理解の促進に取り組んできた。

こうした取組を重ねる中で、市民の皆様の関心は、採算性や事業費に対する疑問や不安といったものから、停留場の位置や運行の頻度、開業時期などといった事業に対する期待へと変化してきており、LRT事業の推進について多くの市民の皆様にご理解をいただいているものと考えている。

今後ともLRT事業については、オープンハウスや出前講座、地区説明会などにおいて市民の皆様と向き合い、説明を行うことにより理解を深めていただきながら、事業に取り組んでいくところである。

運輸審議会委員からの質問に対する申請者の回答

河野委員からの質問に対する申請者の回答

今回の申請事案においては、地域住民から、L R T実施計画に対して期待や疑問などたくさんの意見がでていいる。その中で、沿線小学校のP T Aを含め、住民や地権者等に対して、ルートを選定などについて十分な説明がなされていないとする声があるが、申請者はどのように考えているのか。また、今後どのように対応していくのか。

平石地区におけるルート選定や平石中央小学校付近の安全性などについては、これまで、自治会全体を対象とした説明会や事業用地に該当する可能性のある土地・建物の所有者などの皆様への説明会、更には出前講座や平石中央小学校児童の保護者の方々への説明会など、あらゆる機会を捉えて、ルート選定の理由や具体的な安全対策、良好な学習環境を確保することなどについてご説明させていただくとともに、地域住民の方々とは意見交換を重ねてきたところである。

このような中、L R Tのルートについては、一部地権者の方から「導入ルート案を変更してほしい」という提案をいただく一方で、沿線自治会や多くの地権者の方々から「現在のルート案で進めてほしい」との意見や要望もいただいていたところである。このルート変更の提案については、平石中央小学校付近の安全性に対する不安から、L R Tと県道「下岡本・上三川線」、いわゆる「辰街道」との交差位置を平石中央小学校付近から北側へ移動させ、軌道を高架化させるものである。

本市としては、現在のルート案は、直線的でL R Tの走行性に優れ、小学校付近の安全性についても十分確保できるものであること、また、地表面で地域内交通をはじめ他の交通と平面的に結節させられるなど利用者の利便性に優れ、まちづくりの効果も大きいことから、最適なルート案であると考えているところである。これらの内容について、ルート変更の提案をいただいた地権者に対してご説明をさせていただいたところである。

このような取組も通じて、本市としては特に、小学校付近の安全対策等について一定のご理解が得られたものと認識しているが、今後とも、関係地権者等を対象とした説明会や地区説明会、オープンハウスなどにおいて、疑問や不安をお持ちの方々に対してはそのひとつひとつに答えながら、より一層のご理解をいただけるよう丁寧に取り組んでまいりたい。

また、平石地区においては、学校付近の側道や歩道、「下平出停留場」周辺の各種施設について、沿線自治会の方々などと意見交換を行っているところであり、地域の皆様がより安全・安心で便利に利用できるよう、整備に向けて取り組んでいくところである。

根本委員からの質問に対する申請者の回答

需要予測の算定根拠が不明確で、本当に1日1万6千人も利用するのかという意見が公述書にもあるが、申請者が本需要予測を妥当と考えている根拠は何か。

また、申請者においては、まちの機能や人口が集積した拠点等を効果的につなげる「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指しているが、そうした将来の都市構造をどのように織り込んでLRTの需要予測をしているのか。

まず、LRTの需要予測については、「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」に基づく需要予測など、段階的に調査対象を拡大し、精度の向上に努めてきたところである。

このうち、「沿線従業者アンケート調査」については、LRTの沿線に立地する「ベルモール」、「清原工業団地」、「芳賀工業団地」、「芳賀・高根沢工業団地」の全従業者約3万3千人を対象に、LRTの料金や所要時間、停留場の位置など具体的な内容を示した上で意向を把握したものであり、信頼性は高いものと考えている。

また、「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づく需要予測については、需要に影響する様々な要因を整理した上で交通手段選択における個人の交通特性を捉え、科学的な手法を用いて推計したもので、交通の需要予測としては精度の高い手法として、全国で広く用いられている手法である。

これら信頼性のある結果を比較検証しながら、妥当性を確認してきた。

次に、「LRTの需要予測の前提条件」については、現在、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を具現化するための都市計画である「立地適正化計画」の策定による都市機能の集積や人口の集積、また、高齢者等の外出機会の創出や地域資源を活用した観光の振興など、様々な施策・事業について多角的な視点から検討を行っているところだが、このような今後取り組む事業については見込んでいないところである。また、沿線のスポーツ施設などで見込まれる需要や、「県央広域都市圏生活行動実態調査」の圏域外に居住する方の通勤需要などについても見込んでいないところである。

なお、本申請においては、「国立社会保障・人口問題研究所」による将来推計人口の予測を踏まえ、人口減少に合わせて毎年0.5パーセントずつ需要が減少するものと設定したところであり、さらに、需要が定着するまでの期間を3年程度として見込んだ。

宇都宮市としては、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向けた施策・事業を総合的に実施していくことにより、LRT沿線における定住人口の増加や沿線地域の活性化、産業活動の活性化が図られ、さらに公共交通ネットワークを充実することにより、予測した需要よりも高まっていくものと考えている。

原田委員からの質問に対する申請者の回答

これからの少子高齢化社会においては、交通弱者に対する移動手段の確保あるいは交通空白地域の解消などが望まれるところ、そのために必要となる交通ネットワークの形成には、トランジットセンター、デマンド交通等との結節を便利で機能的なものを整備すべきと考えられ、そのような住民の声もあるところだが、具体的にどこにどのようなものを整備しようとしているのか。

交通弱者の移動手段の確保や交通空白地域の解消については、これまでも宇都宮市における地域内交通の導入や芳賀町におけるデマンド交通の導入を進めてきた。

このような中、公共交通空白・不便地域の解消などの課題解決に効果的かつ重点的に取り組むため、市町共同で「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」を策定し、東西基幹公共交通としてのLRTの整備やバスネットワークの再編、地域内交通の導入、トランジットセンターの整備などを位置付け、様々な交通手段が機能的に結節した交通ネットワークの形成を図ることとしたところである。

トランジットセンターについては、公共交通の基軸となるLRTの沿線上で、鉄道やバスなど各種交通との乗り換えが想定される箇所において整備を予定している。

具体的な箇所については、鉄道やバスとの接続が見込まれる「JR宇都宮駅東口」、複数のバス路線が接続しバスの乗客が多く、新たな需要創出が期待できる「ベルモール」、自動車との接続が見込まれる「新4号国道周辺」、広域バス路線や地域内交通、デマンド交通との接続が見込まれる「清原工業団地」や「芳賀工業団地」の5箇所を予定している。

整備の内容については、地域特性に応じてバスや地域内交通、デマンド交通の発着スペース、自動車の送迎スペースやパーク・アンド・ライド駐車スペース、駐輪スペースなどについてLRTの停留場と一体的に配置し、LRTと他の様々な交通を接続することで子どもから高齢者まで誰もが移動しやすい交通ネットワークの形成を図っていく。