

平成28年7月19日
鉄 道 局

○ご質問について、以下のとおり回答いたします。

質問1

軌道運送高度化実施計画について、国土交通大臣が認定をする際の要件について、具体的かつ網羅的にご教示されたい。

【回答】

○審査基準は以下のとおり

住民、来訪者の移動手手段の確保、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。

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。

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。

【質問2】平成12年度に策定された『新交通システム導入基本方針』において、導入方式について将来需要、事業費規模、乗降等の利便性、まちづくりとの調和性などの優位性から、モノレールその他の新交通システムではなく、LRTを基本として検討するに至ったということであるが、LRTとモノレールその他の新交通システム（実際に運行している個別のLRTやモノレール等も含む）について定量的な比較分析を宇都宮市においてされているのであれば、その結果をご教示いただきたい。

【回答】

○平成13年3月 「新交通システム導入基本方針策定調査」

（新交通システム検討委員会（県、市、鉄道事業者、バス事業者、バス協会、市街地開発組合）

（1）新交通システムの導入方式

本調査では、新交通システムとして、これまで地上式・高架式の2種類について検討を重ねてきた。地上式とは、道路空間に導入可能で地上レベルを走行するシステムであり、水平移動だけで乗降が可能であるが、交差点部などの影響から、一般的に高架式に比べて表定速度は低くなる。高架式とは、道路上に高架の専用走行空間を備えたシステムであり、乗降にあたり水平移動だけでなく垂直移動も必要になるが、自動車交通から完全に分離されていることから、地上式よりも走行速度を高めることができる。

本調査では、地上式新交通システムとして、近年欧米諸国で導入事例が多くみられ、我が国でもその利便性が見直されつつあるLRTを対象とし、また高架式新交通システムとしては、我が国で大都市のみならず地方都市においても導入実績がみられるAGTシステム（ゴムタイヤ式案内軌条システム）を対象として、導入方式を検討することとした。

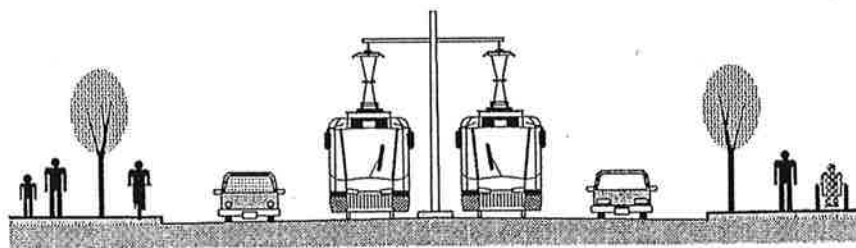


図 地上式新交通システム(LRT)

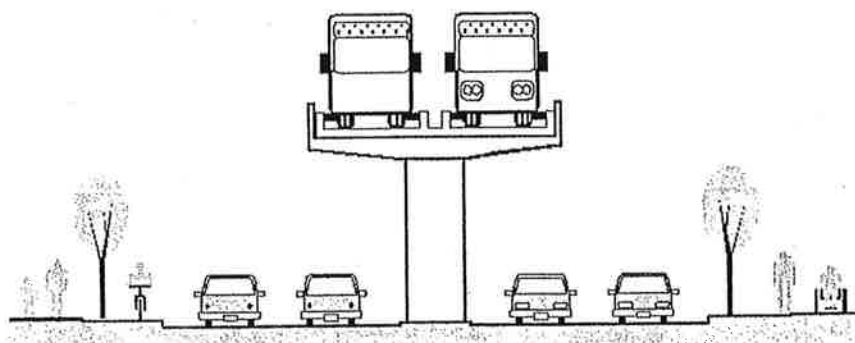


図 高架式新交通システム(AGT)

(6) 概算需要と概算事業費・運営費の比較

前章で検討した関連道路整備を考慮しながら、概算需要および概算事業費・運営費の比較をすると下表のようになる。

表 地上式と高架式の比較 (B-2ルート)

		地上式(LRT)	優位性	高架式(AGT)
概算需要	総利用者数 (人/日)	約33,400	大 > 小	約29,300
概算事業費 (億円)	新交通システム	250	小 > 大	1024
	～うちインフラ部	119	小 > 大	699
	～うちインフラ外部	131	小 > 大	324
	関連道路整備*	112	有 < 無	—
	事業費計	362	小 > 大	1024
運営費 (億円/年)		9.4	小 > 大	16.5
総合優位性			大 > 小	

* 関連道路整備は、越戸通り、平出街道 (産業通り～R4BP) である。

※ 今回の比較検討用としては新交通システム本体の基本システムのみ概算値であり、トランジットセンターなど関連施設の整備費は含まない。

概算需要では地上式の方が高架式に比べ約14%多く、また概算事業費では地上式が高架式に対して1/4程度、関連道路整備費を加算しても高架式の1/3程度と大幅に少ない。

また、運営費についても地上式は高架式の6割以下となっている。

以上より、総合的にみて地上式の方が大幅に優位であると考えられる。

(7) まとめ

以上のとおり、需要、事業費、運営費の面からは地上式の方が大幅に優位である。また、このほか地上式は、乗降時に上下移動がなく利便性が高い、あるいは歩行空間と近接しておりまちづくりとの調和性が高いなど、定性的な面からの優位性もある。

このため、導入方式としては地上式を中心に今後の調査を進めることが適切であると考えられる。

質問③

宇都宮市及び芳賀町における安全統括管理者の役職名はどのようなのか。また、安全統括管理者は法令上、宇都宮市及び芳賀町の施設管理者に対して指揮命令することは可能か。

【回答】

宇都宮市及び芳賀町によれば、役職名は安全統括管理者とし、施設管理者(市町の各部長)等は安全統括管理者の指揮命令のもと軌道施設等を管理することとなる。

そのため、安全統括管理者は、今後、宇都宮市及び芳賀町において定める「安全統括管理者設置要綱(仮称)」等において、地方公務員法(昭和25年法律第261号)第3条第3項第3号に規定する特別職の非常勤職員とする予定である。

また、軌道整備事業者となった際には、「安全管理規程(仮称)」を策定し、安全統括管理者の権限等を定める予定である。なお、鉄軌道事業者より、技術的支援を受け入れている、とのことである。

質問④

当該計画の事業方式は上下分離方式であるが、軌道運送事業者である宇都宮ライトレール株式会社の安全統括管理者と軌道整備事業者である宇都宮市及び芳賀町の安全統括管理者を同一人物が兼務することは可能なのか。

【回答】

法令上の安全統括管理者の要件としては、安全に関する業務の経験が10年以上、当該事業者における輸送の安全の確保に関する業務を統括管理する権限を有するものであること等とされており、同一人物が兼務することは可能である。

例としては、富山市と富山地方鉄道、富山ライトレール(株)において同一人物が兼務している。

【質問⑤】

『芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画』において、公共交通空白地域の解消を図る事業のひとつとして地域内交通の導入が示されているが、実際のデマンド交通利用者数のデータがあればいただきたい。

【回答】

○デマンド交通の利用状況(定時定路運行も含む)					
市町名	宇都宮市	宇都宮市	宇都宮市	芳賀町	合計
地区	清原地区 (清原台他)	清原地区 (板戸町)	平石地区	—	
名称	清原さきがけ号	板戸のぞみ号	ひらり号	ひばりタクシー	
運行形態	定時定路方式	デマンド方式	デマンド方式	デマンド方式	
運行開始年月日	平成20年1月15日	平成21年4月15日	平成28年3月1日	平成17年7月1日	
平成23年度	利用者数/年 8,626人	3,374人	—	16,898人	
	利用者数/便 3.0人	2.6人	—	—	—
平成24年度	利用者数/年 8,048人	3,649人	—	16,217人	27,914人
	利用者数/便 2.8人	2.8人	—	—	—
平成25年度	利用者数/年 8,090人	3,602人	—	15,315人	27,007人
	利用者数/便 3.2人	2.5人	—	—	—
平成26年度	利用者数/年 7,766人	3,887人	—	15,138人	26,791人
	利用者数/便 3.0人	2.5人	—	—	—
平成27年度	利用者数/年 7,921人	3,377人	55人	15,509人	26,862人
	利用者数/便 3.1人	2.2人	1.1人	—	—

※平石地区の「ひらり号」については、平成28年3月1日～31日までの1ヶ月間の利用者数

【質問⑥】

芳賀・宇都宮東部地域の工業団地に今後、企業が新規参入する用地は残っているのか。

【回答】

清原工業団地には、1区画の工業用地が残っているが、芳賀工業団地及び芳賀・高根沢工業団地には、利用可能な工業用地は残っていない。

なお、芳賀・高根沢工業団地の隣接個所に新規工業団地の開発計画がある
(20ha 程度)

【質問⑦】

既存の車道に新たに LRT を導入することにより、これまでとは交通ルールが変わってくると思われるが、宇都宮市・芳賀町は、運転者や児童、高齢者等住民に対する LRT 軌道を含む道路交通ルールの周知、教育について準備をしているのか。

【回答】

宇都宮市においては、平成28年6月に「第10次宇都宮市交通安全計画」を策定したところであり、この中で、市民がLRTと共に暮らすライフスタイルに円滑に移行することができるよう、開業に向けた各世代に対する安全教育の実施を掲げている、とのことである。

⑥ 交通安全教育の実施

- ・市民や沿線地区の方々をはじめ、小学校の児童に対して、本市で初めて導入されるLRTについての安全教育を実施する。

(交通安全教育の事例)



小学生を対象とした交通安全教育（宇都宮市）

※平石中央小学校における説明会資料より（平成28年5月10日）

【質問⑧】

低騒音の走行ができる樹脂固定による制振軌道構造を基本とするとのことであるが、LRT走行に伴う騒音を事前に推測したことはあるか。また、沿線住民から騒音への懸念を訴える声はないか。

【回答】

宇都宮市によれば、

○LRT走行に伴う騒音について

騒音調査については、宇都宮市が導入しようとする30m級車両が走行する福井鉄道において、騒音測定を行ったところである。

その結果を基に予測し、騒音レベルを「栃木県生活環境の保全等に関する条例」の基準値内(※)に収めることとしている(防音壁の設置など)、とのことである。※場所によって異なるが、昼間60デシベル～70デシベル以下

○沿線住民からの騒音への懸念について

平石地区からは、平石中央小学校の教育環境への影響を懸念する声をいただいております。「学校環境衛生基準」の基準の範囲内(※)となるよう整備をしていく旨と聞いている。※昼間55デシベル以下

【質問⑨】

市債の償還は最大で13億円とあるが、どのような返済計画か。
また、返済にあたって国から何らかの支援はあるのか。

【回答】

宇都宮市の市債については、公共事業等債として地方負担分の9割に活用するものとし、利率2パーセント、起債に伴う償還期間を20年に設定し、試算。

償還計画については、年度により元利償還額に幅が生じるが、償還開始後、7年目から20年目までの期間において単年度約13億円の償還を見込んでいる。

また、芳賀町の町債についても市と同様の前提条件のもと試算しており、償還開始後7年目から20年目までの期間において単年度約1.5億円の償還を見込んでいる。

なお、償還に当たり国からの支援については見込んでいない、とのことである。

【質問⑩】

軌道事業者のほとんどは赤字であり、それを公共交通対策として地方自治体等が補助している現状にあると思う。一方で、宇都宮 LRT は開業 2 年目から単年度黒字を見込み、開業 9 年目に累積黒字転換を見込んでいるが、他の軌道事業者とは何が異なるのか。仮に上下分離方式を導入することにより軌道施設等に係る固定資産税の負担がなくなることの効果が大きいとすると、今後、国内において鉄軌道事業において宇都宮 LRT と同様の上下分離方式の導入が進むとみているか。

【回答】

宇都宮 L R T の軌道施設は、宇都宮市・芳賀町が所有し、その整備費について負担することとしている。そのため、減価償却費や固定資産税、整備費のための調達資金における金利負担などは生じない。

今後、他の自治体等から具体的な提案・相談があれば、適切に対処してまいりたい。

【質問⑪】

軌道運送事業者である宇都宮ライトレール株式会社は第3セクターだが、なぜ、この方式としたのか。また、一般的には、第3セクター方式には、経営責任が不明確になりがちである、効率的な経営ができない等の問題点も指摘されているが、それを回避するための仕組みについて、検討しているか。さらに、開業後の宇都宮ライトレール株式会社について、民間の出資をさらに高めて、例えば完全民営化する等の計画はあるか。

【回答】

営業主体については、当初は、LRT事業は行政の信用力の下、事業の確実性、継続性、安全輸送が確保できる運営体制を構築していく必要があるため、芳賀町と協議し、行政が主体的な役割を担う官民連携による新会社を設立に至ったとのことである。

経営責任の明確化については、宇都宮ライトレール株式会社は、地方公共団体から独立した事業主体として、自らの責任で事業を遂行する法人であり、その経営責任は第一義的に経営者に帰するものであり、損失が発生した場合には、自助努力により対応することが原則と考えている、とのことである。また、経営安定のため、経営効率化に努めていく、とのことである。

また、出資割合については、運営体制の本格化にあわせて民間の出資割合を高めていく予定と聞いている。

【質問⑫】

ルートの変更を求める公述書も寄せられたが、現時点においてルートを変更する余地は全くないのか。仮に変更する余地が全くないとすると、その理由如何。

【回答】

・新4号国道との交差位置

(他の箇所では交差する場合、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たとのことである。