

宇都宮市及び芳賀町、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（1回目）

1. 日 時

令和8年3月17日（火） 10:00～11:30

2. 場 所

国土交通省 4号館3階 運輸審議会審議室

3. 出席者

<委 員>

堀川義弘（会長）、白石敏男（会長代理）

二村真理子、三浦大介、大石美奈子、吉田可保里

<国土交通省>

鉄道局：齋藤機構監督・地域調整室長 ほか

事案処理職員：運輸審議会審理室 磯野、大野、藤澤、日下、増田、藤間

4. 議事概要

- 鉄道局より、宇都宮市及び芳賀町、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（宇都宮駅西側軌道延伸）について、説明した。
- 運輸審議会委員からは、
 - ① 収支算定条件において、人件費・経費ともに年間上昇率を1%程度としているが、これはどういった考えによるものか。
 - ② 年度別収支計画において、東側区間では開業後も人件費・経費の上昇を見込んでいたのに対し、今回の西側区間では開業後の令和18年度以降は上昇を見込んでいないが、これはどういった考えによるものか。
 - ③ 経費や建設費が想定より上振れすることも考えられるが、その場合の対処方法について教えていただきたい。
 - ④ 難易度の高い駅横断部工事はいつ完了し、その後の軌道工事等や試運転にどの程度の期間を見込んでいるのか。これらを踏まえたスケジュール（開業時期）が設定されているのか。
 - ⑤ 駅横断部は急勾配・急曲線となり、安全上の弱点になると考えられるが、必要な安全対策はとられるのか。
 - ⑥ 東側区間において試運転の際に脱線事故が発生したが、その原因と対策について教えて欲しい。

⑦ 道路拡幅にあたって用地買収が発生すると思うが、調整状況は把握されているか。

等について、意見・質問があった。

○ これに対し、鉄道局からは、

- ① 統計データの過去 10 年間の平均値を採用している。
- ② 大幅な物価上昇などの特異的な要因により、近時の統計データには大きな変動が見られる。開業（令和 18 年）後という遠い将来にまでその影響を及ぼしてしまうと計画と実績が乖離してしまう可能性があるため、このような処理とした。
- ③ 例えば運賃改定、社会資本整備総合交付金に関する計画の見直し、市町の負担額増加といった方策により適切に対応してまいりたい。
- ④ J R 東日本が施工する駅横断部工事は令和 17 年 5 月に完了し、その後、架線・軌道工事に 4 か月程度、試運転に 6 か月程度を見込んだ上で、市において開業までのスケジュールを設定しているので、現状は問題ないと聞いている。
- ⑤ 駅東側でも駅横断部と同程度の勾配・曲線区間があり、問題ないと聞いている。
- ⑥ 東側区間の脱線事故は、有識者会議最終報告書によれば、主な原因は「曲線箇所において、想定よりも車両に対して横圧が掛かっている」ことであり、その後、横圧を左右のレールに分散させる軌間調整等を実施し、安全を確認した上で運行している。
- ⑦ I 区間は現道幅員内での整備のため対象なし。II・III 区間と終点の留置施設の沿線権利者に説明を行っている中では、事業に反対する声は出ていないが、一部権利者からは、きちんと補償をして欲しいとの要望が出ていると聞いている。

等の回答があった。

○ 本日の説明を受けて、今後、本件の取扱（国土交通省設置法第 15 条第 3 項等の規定に該当するか否か）について討議することとされた。

（注） 事案処理職員とは、運輸審議会一般規則第 7 条の 2 の規定に基づき、運輸審議会の指名を受け、指定された事案を処理する国土交通省職員のことである。