

宇都宮市長
佐藤 栄一 様

2014年11月13日

民意なきLRT導入を阻止す

代表 上田 憲



公開質問状

謹啓 晩秋の候、時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

また、過日は「LRT 検討状況について」説明会を開催していただきましたこと感謝申し上げます。

ご説明いただいた資料を拝見し、疑問点につきまして下記のとおり質問いたしますので、回答くださいますようお願い申し上げます。

謹白

回答期限：11月25日（火）14時まで

回答様式：文書による

質問内容

1. 従業者アンケート調査結果と需要見込みについて

(1) LRTの利用意向に関する回答結果に対する見解について

「利用しない」の回答が6,849人、55.2%と明らかに過半数を超えているにもかかわらず、アンケートの分析結果においてこの項目に対する評価が触れられていません。

この結果についての見解をお伺いします。

(2) 最低限の需要見込みに基づく「ピーク時最大断面の利用者数」の算出について

「ピーク時に4分間隔で運行した場合、混雑率130%で輸送することが可能」と明記されていますが、この数値は混雑率を130%に抑えるための検討にしか見えません。実際に4分間隔での運行が可能であるのかお伺いします。

(3) 速達性重視の計画について

「今後、調査、設計、関係機関との調査を進めていく中で、線形等の改良、制限速度の緩和、快速運行などが可能」と記載されていますが、『速達性』のみを重視し、『安全性』に関する記述が見受けられません。安全性についてどのようにお考えか回答願います。

2. 運営の採算見込みについて

(1) 収入の見込みについて

①通勤者および通学者の運賃設定のほかに、障がい者や子ども運賃等の試算もされているのか回答願います。またその際の設定内容もお示しください。

②運行単価の算出は、バスやタクシーにおいても運転経費や人件費をもとにキロ数計算がされることが一般的と認識いたします。LRTの運行単価の設定(150円～400円)の根拠について回答願います。

③通勤割引、通学割引とは定期券の料金設定という捉え方で宜しいのかお伺いします。

3. 導入ルートと空間について

(1) 国道4号～新4号国道(鬼怒通り)の導入について

宇都宮市は上記区間においては、車道2車線と3車線のシミュレーションを実施し、比較検討を行った結果、2車線の場合には大幅に混雑してしまう区間があることから、東進は2車線、西進は1車線としLRTは道路のセンター部に導入することとしております。これらの想定は、夕方時、工業団地からの帰宅者が増え、渋滞が発生することも考慮されているのかお伺いします。

また、上記区間において実際に車線を封鎖し、模擬実験を行うことで渋滞の発生状況を市民へ開示することが必要であると考えますが、シミュレーションを行うことは考えているのか回答願います。

(2) 主要交差点間における混雑度の比較について

車道4車線と車道3車線の混雑度の比較において、現況と変わらず東進2車線で転換率が3.6%にもかかわらず、ベルモール前から平出区間の混雑度が増加しているのはなぜか。試算方法、根拠を回答願います。

(3) 新4号国道～清原工業団地西端付近の導入案について

新4号国道交差点付近から鬼怒川左岸については、一部区間、高架専用軌道を導入するとしていますが、高架北部側の日陰対策、農地等土地利用に配慮した用地取得の考え方について回答願います。

4. 概算事業費の精査について

(1) 事業費の精査の状況について

施工単価の見直しとして最新単価の反映をされていますが、国の建設労務単価も上昇率が著しいため、工事費等の算定にも大きく影響することは必至の状況です。労務単価の増加率の見込みや時点修正の時期をどのように考察されているのか回答願います。

5. LRT の整備効果について

(1) 整備効果について

①事業効果において、生産額の増加、雇用の増加、税収効果と明記されていますが、漠然としていて根拠が分かりません。具体的に、どのような視点を踏まえて効果が確認できるのか回答願います。

②施設効果において「時間短縮効果」、「交通事故削減効果」、「環境負荷軽減」として内容が記載されていますが、これらの根拠が資料内には記載されておらず、不明確でわかりません。基本的な考え方の根拠について回答願います。

(2) 税収効果について

①『効果のイメージフロー』において、「市内経済への波及効果」、「市税への波及効果」の根拠について回答願います。

②『従業員の増加に伴う税収効果の試算』表において、「想定される税収効果」で清原工業団地従業員が1,000人増加と明記されていますが、この前提条件はどのような考え方に基づくものなのか回答願います。

6. 今日までの検討状況、発言事項について

①事業費増大による、今後の市民合意形成をどのように考えているのか回答願います。

②事業費が当初予算より1.5倍に変更されましたが、さらなる増加も考えられます。総事業費はいつ見通しが立つのか回答願います。

③荒川副市長などの発言では、LRT事業のメリットについて「沿線開発」を見込んでいますが、ルート上のどの辺りを想定しているのかお伺いします。また、その一方で、佐藤市長は「コンパクトシティを目指す中で沿線開発は考えていない」と発言されていますが、副市長との不統一見解についての考えを回答願います。

④芳賀工業団地ホンダ前までのルート延伸は、芳賀町の要望によるものですか。あるいはホンダからの要望なのか回答願います。

⑤県との協定による橋梁建設は、LRT 整備によってどのような方向性になるのか回答願います。

7. LRT 事業計画に対する疑問点について

(1)概算事業費について

JR 宇都宮駅東側区間の概算事業費が 412 億円と算出されましたが、当初計画から比較してあまりにもかけ離れた金額に、算出方法について改めて疑問を抱くところです。さらには、この費用にはトランジットセンターや車両基地等の補償費用は見込まれていないとなると、今以上に総工費は果してなく増えることは明白ではないでしょうか。

東地区だけでトランジットセンター4 ヲ所、車両基地 1 ヲ所の整備を予定されていますが、トランジットセンター等の建設に伴う立ち退き補償費を含めた JR 宇都宮駅東側計画の総工費および JR 宇都宮駅東西の総工費について回答願います。

(2)公設型上下分離方式について

LRT 事業において公設型上下分離方式を検討されていますが、事業主体が車両の減価償却費を捻出できなかった場合、車両買い替えが発生した際には購入費用等は宇都宮市が税金を投入するのですか。また、事業者側の負担は行政側で補填することになるのですか。

公設型上下分離方式における事業者、運営者双方の概算事業費とあわせて回答願います。

(3)LRT の軌道ルートについて

①鬼怒通りと新 4 号国道交差部について

i)交差点南側の盛土部を通過することで検討されていますが、鬼怒通りから LRT の上下線が南下することになると新たに信号機の設置が必要になることが想定されます。しかし、仮にピーク時 6 分間隔で運行した場合、車の通行が遮断されることが危惧されますが、どのように交通処理を計画されているのか回答願います。

ii)鬼怒通りと新 4 号国道周辺の地形的に、LRT が新 4 号国道盛土を通過するためには、LRT の登攀(40 パーミル)から思慮すると、相当な掘り下げが考えられます。ついては、どの辺りから掘り下げを検討しているのか回答願います。

iii)この周辺に LRT の車両基地の建設を予定されておりますが、アンダー化に伴う掘り下げを行うことで車両基地を整備できるのかお伺いします。

②新 4 号国道交差部～清原工業団地西端付近について

この区間は専用軌道区間となり、鬼怒川の土手を越えることとなります。LRT の登攀から思慮しますと、相当距離の高架化を余儀なくされ、その結果、既存の南北に走る道路が通行できなくなるのが考えられます。どの辺りから高架化を計画されているのか回答願います。

③野高谷交差点の立体化について

国道 408 号線バイパスの野高谷交差点改修工事に伴い歩道橋を撤去し、交差点を立体交差にする予定で整備を進めておりますが、立体交差にした際に、LRT の軌道は高架化されるのか具体的な整備について回答願います。

④JR 宇都宮駅西側大通りの車線減少について

西側大通りは LRT 専用軌道を道路中央に敷設する計画ですが、車線減少による朝夕混雑時の渋滞回避や、荷捌きスペースの確保はどのように整備されるのか回答願います。

⑤LRT 導入に伴う交通事故への対応について

専用軌道への車の乗り入れ事故等の対応や市民への注意喚起はどのように考えているのか回答願います。