

公開質問状

2016年11月1日

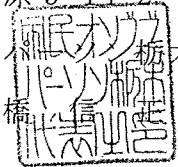
宇都宮市長 佐藤 栄一 様

〒321-0139

宇都宮市若松原 3-14-2

市民オンブズマン

代表 高橋



錦秋の候、時下ますますご清祥の段、お慶び申し上げます。日頃よりオンブズマン活動にご理解とご協力を頂きまして、誠に有難うございます。

さて、私たちは、北海道・東北・新潟各地のオンブズマンとともに「北海道・東北オンブズマンネットワーク」を組織しており、毎年2回、各地でシンポジウム等の活動を行なっています。本年12月3日には宇都宮市において「公共交通のあり方」をテーマにシンポジウムを開催することになっています。宇都宮市が進めているLRT事業もテーマの主要な内容となっており、各地のオンブズマンが参加して議論がなされる予定です。私たちは現在その準備を進めているところですが、その一環として、LRT事業について、以下の点を質問させていただきます。甚だ勝手ではありますが、ご回答は11月7日までをお願い致します。

記

質問 1

市長は、2016年7月6日に行われた運輸審議会の公聴会において、軌道運送高度化計画の認定申請理由として、「…市民の居住や日常生活を支える都市機能を、拠点やその周辺に集約するとともに、こうした『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付けることにより、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』の実現をするため」と述べています。

ところで、計量計算研究所が出した利用者数の需要予測結果は、

平日 16,318 人、休日 2,846 人 (5,648 人)、年間平均 12,839 人 (平日 246 日、休日 119 日)



平日の内訳は、

往路 通勤 7,009 人 (79%)、通学 707 人 (8%)、業務 233 人 (3%)、
私事 886 人 (10%) = 8,835 人 (100%) (往復総人数の 54%)

帰路 7,483 人 (往復総人数の 46%)

合計 16,318 人 (往復 100%) です。

上記利用者のうち市民生活の足というべきものは、私事 886 人 (10%) 通学 707 人 (8%) の合計 18% であり、利用者数の 82% は工業団地などへの通勤が中心です。この需要予測結果によると、LRT は工業団地への通勤者 (それも主として複数特定企業への通勤者が予想されます) のための足であって、市民生活の足になることは予測されていないものと考えます。このような利用状況では、多額の公金を負担する公共交通機関のあり方として問題があるのではないかと考えられますが、この点をご説明願います。

また、LRT が市民生活の足とならなければ、申請理由の「市民の居住や日常生活を支える都市機能を、拠点やその周辺に集約する」という役割を LRT が果たすことはできないと考えますが、この点を具体的にご説明願います。

さらに、申請理由で述べている「都市拠点や地域拠点、産業拠点を結ぶ『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現」とは具体的に何を意味しているのでしょうか。「都市拠点」、「地域拠点」、「産業拠点」が何を指しているのか、それらを結ぶ「ネットワーク型コンパクトシティ」とはどのようなものなのか、具体的にご説明願います。

質問 2

市長は、軌道運送高度化計画の認定申請理由として、「…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り、このため 50 年、100 年後のまちづくりを見据えながら、拠点間を結ぶ鉄道や東西基幹公共交通、バス、地域を面的にカバーする地域内交通等を効率的に結束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まして、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ります。」と述べています。



しかし、宇都宮市はこれまでに、公共交通ネットワークの形成のために具体的にどのような取り組みをしてきたのでしょうか。1995年に発表した「宇都宮都市圏交通マスタープラン」以降、公共交通ネットワークの形成のために新設、変更、廃止した路線など、事業者への補助金も含めて具体的にご説明願います。

質問 3

市長は、軌道運送高度化計画の認定申請理由として、「LRTにつきましては、100年後の将来のまちづくりを支える社会資本でありますことから、宇都宮市と芳賀町が軌道や車両などを整備・保有し、その維持管理や安全性について責任を持ち、運営を担う宇都宮ライトレール株式会社が民間活力を生かし、安心して快適な輸送サービスを提供する「公設型上下分離方式」により事業を実施することをしたところであります。」と述べています。

しかし、LRTの設備を社会資本と位置づけ公設型上下分離方式を採用しなければ、そもそも事業が成り立たないのではないのでしょうか。その理由は、施設や車両等の減価償却費を計上すると、控えめに試算しても年間10億円以上の赤字になると思われるからです。

公設型上下分離方式を採用する結果として、巨額になることが予想される事業開始後の維持費と追加投資額は、将来にわたり宇都宮市民と芳賀町民が負担し続けることとなります。このことについては予め市民に明言すべきであると考えますが、明言しないのはなぜかご説明願います。

質問 4

第三セクターで運営する宇都宮ライトレール株式会社は、資本金10億円で事業開始する計画ですが、増資予定の宇都宮市の負担額はいくらですか。

資金調達について、国庫補助金246億円以外は、宇都宮市と芳賀町とで211億円となっていますが、宇都宮市の財源は手持ち資金で調達するのですか。

30年間の年次事業収支見積書及び資金収支見積書には、支払利息は計上されていません。その財源を明らかにして下さい。



質問 5

宇都宮ライトレール株式会社が軌道整備事業者である宇都宮市・芳賀町に支払う使用料（施設修繕費・車両修繕費）は、年間約9千万円弱と極めて低額です。仮に施設や車両の減価償却費を計算すれば、安く見積もっても10億円は下りません。

つまり、宇都宮ライトレール株式会社は、減価償却費相当額の10分の1にも満たない使用料しか支払いませんので、同社の経営は黒字になって然るべきです。そこで、黒字になった場合の利益は、宇都宮市民・芳賀町民にはどのように還元されるのでしょうか。また、仮に赤字となった場合の宇都宮市と芳賀町からの支援については、どのような取り決めになっているのでしょうか。

以上