

宇都宮市長

佐藤 栄一 様

2017年9月14日

民進党栃木県総支部連合会

代表 福田 昭夫

日本共産党宇都宮市委員会

委員長 福田 久美子

社会民主党栃木県連合

代表 松本 昭一

緑の党グリーンズジャパン

地域代表協議会委員 出井 昌子

新社会党栃木県本部

委員長 柿沼 久夫

宇都宮市のLRTに反対し

公共交通を考える会

代表 上田 憲一

宇都宮市のLRT問題連絡会

共同代表 須藤 博

共同代表 保坂 栄次

共同代表 須藤 律子

## 宇都宮市LRT整備事業に関する質問状の提出について

宇都宮市が計画をしているLRT（次世代型路面電車）につきまして、別紙の通り質問状を提出いたします。

下記期限までにご回答いただきたくお願い申し上げます。

また、回答をいただいた後に、回答内容の説明を踏まえた意見交換の場を設けていただきますよう、併せてお願い申し上げます。

回答期限：2017年9月25日（月）まで

回答様式：文書による

# 宇都宮市 L R T 整備事業に関する質問状

## 1. 全体計画について

宇都宮市は『東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針』において、「桜通り十文字付近～東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～宇都宮テクノポリスセンター地区（約1.5km）」を計画区間として全体計画を定め、事業費（西側：110億円、東側：458億円）や需要予測を公表しています。

しかし、最近になって西側の延伸など全体計画にない新たな計画案を発表しました。「ネットワーク型コンパクトシティ」構想を実現するうえでも全体計画は非常に重要な内容だったと思われます。今回、基本方針や全体計画が大幅に変更したことを市民や議会に事前に説明したのでしょうか。また、発表時点で市民合意・議会合意を得ているのかお伺いします。

## 2. 事業費について

(1) 宇都宮市は、東側総事業費を458億円、西側については123億円と公表しており、消費税を加えると全体の総事業費は約634億円となります。この金額には、JR宇都宮駅の跨線橋や東西の駅前・西側大通り、地中の下水管や送電線等のインフラ、東武駅前などの整備費用は含まれていません。これらを含んだ総額をお伺いします。

(2) 軌道運送高度化実施計画申請時における、陽東地区の道路拡張計画に要する費用（土地収用費、移転補償費等）をお伺いします。またその金額は総事業費の458億円に算入されているのか併せてお伺いします。

(3) 現時点で、L R T 導入事業に関する費用、また当事業に関連する費用の支出総額はいくらかお伺いします。

(4) 当事業の明確な収支を市民に伝えるためには「特別会計」等を新たに設け運営することが是であると考えますが、改めて見解をお伺いします。

## 3. 需要予測について

(1) 「アンケート調査」及び「パーソントリップ調査」の需要予測に著しく数字の乖離がありますが、最終の予想需要者数には「アンケート調査による需要予測」が反映されているかお伺いします。

(2) 赤字が出ないとされる平日1日当たりの需要予測を16,318人と算出されていますが、計算の根拠についてお伺いします。

(3) 前回、定員の2/3の乗客が立ったままの通勤を強いられる「L R T」を誰が選択するのだろうか、との質問に対し「どの通勤手段を選択するかなどの嗜好を反映する明確な需要予測手法が定まってなく、我々が調べた中では《時間》が支配的であった」との回答を受けました。以上の考えに立てば市の需要予測は「通勤ルートに該当する全員が、通勤バス・自家用車ではなくL R Tを利用する」として算出された数字としか思えませんが、この点についてお伺いします。

## 4. バス路線について

(1) LRTと並行して利用客の多い幹線バスを存続させることは「バスとLRTの間で利用客を取り合う(関東自動車:企画提案書より)」事態となる経済的リスクを伴います。LRTが赤字の場合は宇都宮市が負担することは当然としても、今まで黒字であった幹線バスが赤字になった場合、補助金として宇都宮市が負担するのを見解をお伺いします。

さらに、宇都宮市が中心となって経営するLRT事業を、競合するバス会社が共同運営することの矛盾について見解をお伺いします。

(2) 富山市の場合、支線バス2路線への補助金を約5千万円支出していますが、宇都宮市においても補助金を支払うこととするのかお伺いします。

## 5. 責任の所在について

(1) 愛知県小牧市の桃花台新交通桃花台線(ピーチライナー)は、開業以来利用者数が予測を大幅に下回り、一度も黒字になったことがなかったため、多額の累積赤字を抱える結果となり、開業15年目(2006年)にして廃止が決定しました。廃線から10年以上経った今でも、桃花台線の負債は、県民・市民の大きな負担になっています。同様に、宇都宮市のLRT事業が赤字となった場合、建設時の費用、累積赤字に加え、撤去費、国庫補助金返済等の負担方法についてお伺いします。

(2) 宇都宮市のLRT事業は、上下分離方式をとり、実質、支払う側と受け取る側が同一になっています。以前、宇都宮市に本システムが破綻した場合の責任の所在を尋ねたところ、「法律上の適切な対応をとってまいります」との回答でありました。しかし、このことが明確にされないまま計画が中止された場合、その影響が市民に及ぶことが明らかです。

LRT事業の採算性は市民にとって最大の関心であり、不安事項です。仮に業績不振に陥った場合、最終的な責任は誰が請け負うのか市民に対し丁寧な説明をお聞かせください。

## 6. 宇都宮ライトレール株式会社の経営について

### (1) 車両の貸付について

「営業主体の経営的な負担の軽減および参入のしやすさの観点から、LRT車両を下(公共)が購入・保有し、営業主体は、LRT車両の償還に必要な額を下(公共)に支払う」と記載されていますが、上が下に支払う車両使用料の年間約2500万円は、市町が負担する車両代約26億円を20年で償還する場合の年約1億3000万円の約2割にしかならず、差額の約1億円は20年もの間、毎年市町が負担しなければなりません。いかなる理由で使用料が減額されたのかお伺いします。

### (2) 施設使用料について

「施設使用料は、予想される収入から、予想される支出を差し引いた額をもとに、予想される収益の範囲内で設定することが考えられる」と記載されていますが、施設使用料から名称を変えた線路使用料は、年間約6400万円とされています。宇都宮ライトレールの開業3年目には約7000万円の利益が出るのが予想されるのであれば、この範囲内で線路使用料を設定するこ

とも可能ですが、その予定があるか否かについてお伺いします。

(3) 宇都宮市の職員が出向した場合、人件費は宇都宮市と宇都宮ライトレールのどちらが負担しますか。また、同様に社長等役員についてもお伺いします。

(4) 一人当たりの人件費を、同業他社の平均である年550万円として、年間5億2800万円の人件費が試算されています。全員が新入社員であり、かつ大半の電車運転士希望者が入社後に免許を取得するのであれば、民間では考えられない金額ですが、この金額を見直すことが収支の安定化に貢献するか見解をお伺いします。

(5) 設立時の出資比率51%を開業前までに49%に引き下げる理由をお伺いします。また、国土交通省からの指示ではなく、宇都宮市の判断で引き下げることの見解をお伺いします。

## 7. 柳田大橋の渋滞検証について

(1) 東部地区の柳田大橋の渋滞対策として、道路橋の架橋およびLRTのどちらに効果があるのか、どの様に比較、検討されたのかお伺いします。

(2) 道路橋の架橋でなく、なぜ輸送容量が小さいLRTにするのかお伺いします。

## 8. 工事施工認可申請について

東側を優先区間とし工事施工認可申請を行うこととしていますが、「東西基幹公共交通」と位置付けているにもかかわらず、事業全体の需要予測等を考察し、西側も含めた工事施工認可申請を行わない理由をお伺いします。

## 9. 市民合意・市民理解について

(1) 宇都宮市は、「市民が市政についてどのように考え、また何を望んでいるのかを統計的に把握するとともに、施策の評価や市政への関心、意識の程度を調査し、市政運営上の基礎資料とすること」を目的として、1年に一度世論調査を行っています。LRT事業の可否ではなく、市民と一体となって「交通未来都市 うつのみや」を目指し進めている市政の取り組みとしてLRT事業について、オープンハウスや出前講座以外に市民に積極的に意識調査を行わない理由をお伺いします。

(2) 運輸審議会にて公述人から出された附帯意見では、未だ計画内容に多くの不明点があるとの指摘がされました。これらの内容は解決されたのでしょうか。また、市民理解の確保状況、“丁寧な説明”の浸透具合をどのように確認、把握されるのかお伺いします。

(3) オープンハウスや出前講座以外で“丁寧な説明”は何を行っているのかお伺いします。

(4) 最近になって新たな計画案を次々と発表していますが、市民理解が深まったとの判断から行われているのかお伺いします。

(5) 8月に工事施工認可申請をするとのことですが、地権者の理解と合意は得られているのかお伺いします。