

平成30年2月15日

宇都宮市長 佐藤栄一 様

宇都宮市のLRT問題連絡会

共同代表 須藤 博

保坂栄次

須藤律子

公開質問状

宇都宮市のLRT整備計画について、次のとおり質問いたしますので、平成30年3月7日（水）までに文書にて回答願います。

(1) 公共交通について

1. コンパクトシティ政策実施とその効果

- ① コンパクトシティの要である「生活に必要な機能を中心部に集める」政策について、東部地区におけるバスの再編以外の市街地における具体策についてお伺いします。
- ② 需要予測における[収入の内訳]の計算の基礎となる「各停留場ごとの平日乗降者一覧」(以下「乗降者一覧」)によりますと、西行きLRTの私事利用者は平日で470人、うち宇都宮市民は421人しかいません。宇都宮市民のたった0.08%の人数と、コンパクトシティ政策との関連をお伺いします。

2. LRT設備の負担者

LRTを利用すると予想される宇都宮市民は約6,500人と推定されます。市の人口のわずか約1.2%しか利用しない路面電車を公共交通と称し、運行に関わる設備費一式の費用をなぜ残りの市民が負担しなければならないかをお伺いします。

(2) 上下分離方式について

1. 宇都宮市における上下分離方式について

- ① 「公設型上下分離方式」は、「上下一体方式の第三セクター方式に代わるものであり、官民が分離することにより、互いの利点を活かす新しい事業運営手法」とされています。このことから三セクである宇都宮ライトレールと宇都宮市とは、以前の「上下一体方式」とも異なる、実質的に同一の事業体と思われませんが、見解をお伺いします。
- ② 当初「『上』は『LRT車両の償還に必要な額』『施設使用料』を「下」に支払う」とされていましたが、現在は計算に含まれていません。変更された理由及び、市が一般事業者（関東自動車を含む）から運営主体を募集する際に使用された募集要項も、同一であったかどうかについてお伺いします。
- ③ 「ろまんちっく村」と「大谷観光」は民間業者のノウハウにより、めまぐるしい業績を上げています。制度が異なるとは言え「上下分離方式」とはまさしくこの事業形態を指すと思いますが、見解をお伺いします。
- ④ 前回「赤字となった場合の責任は『経営者と市町』に帰する」との回答をいただいておりますが、

「経営者と市町」とは具体的に誰がどのように責任を取るのかをお伺いします。

(3) 工事・施設に関する問題点

1. 平石中央小学校ルートについて

① 平石中央小を削るルート案に対し、保護者等関係者から出されている「ルートをずらし、高架化に」の要望を、なぜ拒否されているのでしょうか。また、なぜ、遮断機をつけず、信号による踏切にするのでしょうか、お伺いします。

さらに、同小学校周辺のルート上に防護フェンスがなく、線路を横断する道路が2本あり、この交差点に「接近表示板」を設置するとのことですが、信号がなく、はるかに危険性の高いこの横断部に、遮断機を設置しない理由についてもお伺いします。

② 線路を横断する道路の一方は農道、他方は周辺の住民の生活道路ですが、これらの道路と交差する道路を新設したところで、踏切手前の交差点において斜め45度に交差していること、行き先が行き止まりであることなど、使い勝手の悪いこの道路を誰が利用する目的で設置するのか、お伺いします。

2. 駅東口整備事業の問題点と着工時期

LRT整備に絡む駅東口整備事業につき民間事業者を6月中に選定するとのことですが、建設を予定する「コンベンション施設」「商業施設」「ホテル」はそれぞれハードルが高く、事業者が決定するまでに長期間を要するものと思われます。

また決定したとしても他市の施設と同様、高額な助成金が必要となる可能性が高いことから、新たな負のスパイラルをひき起こす危険性があります。したがってこれらの施設について、収支の見込みが立たない段階でのLRT着工は厳に慎むべきと考えますが、いかがでしょうか。

(4) LRTの必要性について

1. 宇都宮高根沢バイパスの効果

同バイパスの効果について「柳田大橋の渋滞緩和が一定見込まれる」と市から回答を得ています。また県からも道場宿交差点北側の交通量が半減するとのデータを受けていますが、市の言う「一定」とは具体的に何分程度を指すのかをお伺いします。

2. LRTの優位性

市はLRTの優位性として「速達性・定時性」を挙げていますが、上記バイパスの完成により、ホンダまでの所要時間が大幅に短縮されることから、44分かかるLRTの「速達性」は失われます。またピーク時以外のバス・自動車はホンダまで30分前後で到着しますので、出勤を急ぐ社員にとってLRTの「定時性」は逆に足かせとなります。

さらに100%座れるバスやドアツードアの自動車は、定員の約2/3の乗客が立ったままの通勤を強いられるLRTに比べはるかに快適であることから、LRT選択の余地が少ないと思われます。見解をお伺いします。

3. LRTの利便性

「市は乗換えさえすればどこでも行ける」とします。しかし「乗るまで」と「降りてから」利用するバスの運行頻度は、富山市の例を見てもせいぜい30分に1台が限度であり、乗り降りのタイミングが合わなければ、最大1時間近くのタイムロスが発生することになります。それでも敢えて「乗換えを選択する」ドライバーはごくわずかと思われそうですが、見解を伺います。

4. 自動車からバスへ移動手段の転換率

市は当初「自動車から LRT へ 3.6%。計 1067 人が転換する」としていましたが、最新の資料にはこのデータが記載されていません。減少する自動車数こそ渋滞解消の最大の目的であることから、具体的な減少数を提示してください。

5. 高齢者対策

富山市は 65 歳以上の高齢者に対し、「LRT 運賃の半額」や「バス等公共交通機関の 100 円利用」など「外出機会の創出」を図ることで、高齢者のライフスタイルが大きく変化しているとのこと。宇都宮市には同様の政策が明示されていませんが、このことについての見解をお伺いします。

6. 運賃格差について

LRT 運賃をバスより格段に低く設定することにより、沿線以外のバス利用者との運賃格差が生じます。「公共交通空白・不便地域の解消」によるメリットを LRT 沿線地域の住民だけが享受するこの施策について見解を伺います。

7. 移動コストについて

「地域内交通」または専用の駐車場を利用して、清原管理センターから LRT を利用する場合、ともに JR 駅までの往復に 1,000 円前後の料金が発生すると想定されます。しかしこの区間約 10km は、ハイブリッド車であれば 1 割 (現行 135 円前後) で往復が可能なことから、割高な LRT を利用する運転者 (同乗者を含む) はほとんどいないと思われそうですが、市の見解をお伺いします。

8. 先日「乗り継ぎ割引」についての発言がありましたが、「IC カード利用割引」を含め、具体的な割引額が示されておらず、運賃計算にも反映されていません。見解をお伺いします。

(5) 需要予測について

「乗降者一覧」に基づく市の需要予測について、合理的根拠をお尋ねします。

- ① 需要予測の基となるデータとして、沿線従業者を対象とした「アンケート調査」ではなく、一般住民を対象とした「パーソントリップ調査」を採用した理由について伺います。
- ② 宇都宮駅～宿郷町停留場まで、たった約 400m の 1 区間に、定期利用者が 53 人 (うち学生 37 人) もいるとの計算ですが、一般的にどのような人が利用するのかお伺いします。
- ③ 「アンケート調査による需要予測 11,946 人」を公表する際に作成された「JR 宇都宮駅東口停留場における『7 時 20 分から 9 時 19 分. ピーク時需要 1,854 人』」のシミュレーションによりますと、ピーク時の大半は一度に乗客をさばききれず、8 時 10 分台に至っては 650 人もの乗客が停留場に集中します。
この表では計算上 2~3 台の LRT を待つ形になっていますが、最終の需要予測 16,318 人は当初より 4 割近くも増加していることから、他の LRT すらピーク時は 2~3 台待つのが常識となります。それだけの時間を待つ乗客のメリットがどこにあるかをお伺いします。
- ④ ベルモール停留場の東行き乗車数が 1,164 人とされています。直前の今泉・陽東の両停留場では 2~300 人となっていることから、この 4 倍もの利用客が増加するとの根拠をお伺いします。
- ⑤ 周辺にほとんど人家のない「下竹下停留場」から 64 人、「作新北停留場」から 158 人が東西両方向へ乗車するとの根拠についてもお伺いします。
- ⑥ テクノポリス「西・中・東」3 停留場から、東西両方向行きの LRT に「826 人が乗車する」とされていますが、当時 (H27 年) のゆいの杜の人口約 5,000 人に対して約 16%もの乗車率は、宇

都宮市民の LRT 利用率 1.2%と比較しても異常な数値です。市の見解をお伺いします。

(6) 経営上の問題

1. 経費について

- ① 検討委員会における望月委員の「富山市では年収 300 万円程度の給与でも職に就く人がいた。」との発言が念頭にあることから「一人当たりの人件費年 550 万円は高すぎるのでは？」と質問したところ、「新卒採用だけでなく免許所有者の採用や中途採用を含め検討中」との回答がありました。しかし、経費の 2/3 以上を占める人件費が「平均 550 万円」ではあまりに大雑把過ぎ、客観的な収支予測が不可能であることから、職種ごとの人件費明細を提示してください。
- ② 平日のピーク時以外及び休日は、電車・運転士のほぼ 4 割が稼働しない計算になります。通勤・通学客の需要予測が外れた場合の資金繰りの調整は、人件費の削減以外に考えられません。しかし、ピーク時を想定して雇用した運転士を解雇すれば輸送能力が低下し、輸送能力が低下すれば運賃収入の減少が生ずるなど、一旦手を付けたら負のスパイラルに陥る危険性があります。赤字への対策についてお伺いします。

2. 事業費総額について

「LRT 工事費に 1,000 億円はかかりません」とのことでしたが、概算で結構ですので、その根拠をお伺いします。また「年度内」と約束された西部地区を含めた総事業費の詳細は、いつ頃公表されるかについてもお伺いします。

(7) 地域内交通の問題点

- ① 市へ地域内交通の範囲を中心地にまで広げてほしいと要望したところ、「バスやタクシーの役割分担があり、それぞれの利益を守るため出来ない」との回答がありました。LRT を含む一部の事業者が優先される地域内交通とは誰のための制度か、についてお伺いします。
- ② 市の地域内交通は登録制であるため、他地域からの訪問者は利用できません。その理由について伺います。
- ③ 他市町では無料と思われる登録料を宇都宮市が徴収する理由、及びその用途について伺います。
- ④ 自治会が地域内交通参入を決定すると、利用しない世帯でも支援金として年間 300 円程度を強制的に徴収されます。支援金を徴収する理由及びその用途について伺います。
- ⑤ 通常自治体が行う「地域内交通」の運営を地区の自治会に委託していますが、何故宇都宮市だけがこの形態なのか伺います。また運営上のトラブルが起きた場合、任意団体である自治会が責任を負えるか否かについてもお伺いします。

(8) 「LRT 市民見学会」参加者の選考方法について

市の「富山市の LRT 市民見学会」募集要項には「各地区の地域住民組織を通じ、参加意向の確認や参加人数の把握などを実施」とあります、何故選考の主体が地域住民組織なのかをお伺いします。また公平を期すため、参加者を決定する選考方法については抽選とすべきと思いますが、見解をお伺いします。

【連絡先 事務局：宇都宮市泉が丘 1-5-2 保坂栄次宅 (TEL090-9324-4719)】