

宇都宮市長

佐藤 栄一 様

2016年12月26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 横 山 明

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

公 開 質 問 状

先般行われました宇都宮市長選挙において、NHKおよび下野新聞社が実施した出口調査で「LRT導入計画に反対」と回答した投票者が6割近い結果となりました。

また、佐藤栄一市長に投票した人の3分の1が「反対」と示しています。

この結果からもわかる通り、宇都宮市民はLRT事業に否定的もしくは多くの疑問を持っていることは明白です。

佐藤栄一市長は、市長選後の記者会見において「市民の疑問に答えるとともに、わかりやすい説明に努めていく」と明言されていることから、私どもは宇都宮市民が抱えているLRT事業への不安、疑問について下記のとおり質問いたしますので、ご回答くださいますようお願い申し上げます。

回答期限：2017年1月13日（金）まで

回答様式：文書による

質問内容

1. 鬼怒通りにおける渋滞対策について

平日朝の柳田大橋における大渋滞は、鬼怒通りと国道 408 号が交差する道場宿交差点の混雑が原因とされ、現在、同国道の渋滞、事故の解消を目的に、平成 20 年より栃木県が主体となり宇都宮高根沢バイパス工事が進行中です。

完成予定は、平成 32 年度とされておりますが、このバイパスが渋滞解消にもたらす効果は絶大であると考えます。

- (1) 宇都宮市はこのバイパスが鬼怒通りの渋滞緩和にどれほどの効果があると把握しているのかお伺いします。
- (2) 宇都宮市は「喫緊の課題である慢性的な渋滞緩和のための L R T 東部地区先行導入」と主張していますが、このバイパスが完成することで主張内容が大きく変わる可能性が出てきます。バイパス完成後に渋滞状況を把握したうえで、改めて L R T 導入計画を立てるべきと考えますが見解をお伺いします。

2. 需要予測および採算性について

(1) 需要予測について

従業者アンケートを基にした需要予測によれば、通勤バス利用者 1,934 人のうち 937 人が L R T を利用するとしています。

①宇都宮市が購入予定の車両 F 1000 の座席数は 53 席です。

この情報は、内部の方が閲覧する「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」のレジメにも 2 回しか掲載されず、さらに市民が目にする従業者へのアンケートやパンフレットには一言も掲載されていません。

運行頻度や乗車時間同様、利用者が L R T を選択する際に必要視する座席情報を公開していない理由をお伺いします。

②100%着席可能な通勤バスと着席可能率が低い L R T を比べた場合に「今までバス・自動車通勤をしていた方が L R T に転換する」との予測はいかなる根拠に基づくものかお伺いします。

(2) ピーク時の利用者予測について

①「第 4 回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討会議 (H26.7.25)」および「第 10 回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討会議 (H27.11.12)」で提示された『ピーク時の利用者グラフ』ですが、停留所名を除きすべての表現方法が異なります。

表現する内容が同じであれば同一形式のグラフにし、比較をすることがグラフ本来の特性でありますが、あえて異なる形式にした理由をお尋ねします。

②宇都宮市は当初、車からの転換率を 3.6%と想定し、1,067 人が L R T に乗車することにより渋滞が緩和されるとしていましたが、最終的な需要予測を 16,318 人と発表した際には、車への転換率が明記されていません。

「渋滞緩和」が課題であれば、車両の減少数が最大の目的と思われませんが、宇都宮市が予測する転換者数を公表しない理由についてお伺いします。

③「沿線従業者アンケート調査」および「パーソントリップ調査」に基づく停留所ごとの「乗・降車別」需要予測者数を比較したところ、宇都宮駅東口の利用者は「パーソントリップ(1,256人)」が「アンケート調査(834人)」の約5割増しであることを筆頭に、利用者数が極端に異なっている停留所があります。

対象者が「従業者」である「アンケート調査」の方が「パーソントリップ調査」よりはるかに信憑性があると考えますが、この比較をもって最終の需要予測にどの様に反映されたのかお伺いします。

(3) 採算性について

「第10回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討会議(H27.11.12)」の資料によると、休日の運賃収入予測が4,880万円とされていますが、これを1日当たりの収入に換算すると約41万円になります。

一方経費は1日当たり約213万円が必要とされるため、休日運行による年間収支は約2億500万円もの赤字が発生することが明らかです。(※)

平日の過剰需要予測に備え、採用する運転士や休日運行本数を削減する予定があるか否かお伺いします。

さらに「運転士や運行本数を削減しない」との回答であれば、その理由についてもお伺いします。

(※) $4,880 \text{ 万円} \div 119 \text{ 日 (年間休日数)} = 410,084 \text{ 円 (休日1日当たりの収入)}$

$780,000,000 \text{ 円 (年間支出)} \div 365 \text{ 日} = 2,136,986 \text{ 円 (1日当たりの支出)}$

$(2,136,986 \text{ 円} - 410,084 \text{ 円}) \times 119 \text{ 日} = 205,501,338 \text{ 円 (休日運転による年間累積赤字)}$

3. 責任の所在について

宇都宮市が発表した「バス路線新設社会実験の終了について」に記載されている通り、「中心市街地南循環線」は「1便当たり目標11人に対し1.3人」と惨憺たる結果を残して終了しています。

問題は見込みの甘さだけでなく、民間であれば見込みがないと判断された時点で撤退するであろう実のない企画(25年度だけでも2路線で1億2500万円を負担)を約2年間も続けた上、「運行前のアンケート調査と比較し、通勤・通学利用が少なく一中略一 JR 宇都宮駅に結節していないために利用者数が伸び悩んでいる…」と自己評価していることです。

民間では考えられないコスト意識の欠如であり、経営側はそれなりの責任を負うのが当然ですが、今回の計画が破たんした場合には、誰がどのように責任を負うのでしょうか。また、佐藤市長自身は「責任」をどう考えていますか。

4. 上下分離方式について

(1) 上下分離方式により「上」は線路と電車の使用料を「下」である宇都宮市・芳賀町に支払うとしていますが、「上」が宇都宮市で筆頭株主の「宇都宮ライトレール(株)」であれば、支払う側と受け取る側が実質的に同一になります。

宇都宮ライトレール㈱が経営に行きづまり使用料を滞納した場合、あるいは経営が破たんした場合の「上」が行う処理（債務の負担方法）と、「下」である宇都宮市・芳賀町が支払いを督促する相手は法的に誰になるのかについてお伺いします。

- (2) 車両については当初、「車両を公共が購入した上で「上」に貸し付け、「上」は車両償還相当額を「下」に支払う」とのコンセプトでしたが、車両使用料を計算したところ年間約 2,500 万円（※1）にしかありません。この金額は市町が負担する車両の購入費（※2）を 20 年で返済するとした場合の年間償還額、約 1 億 3 千万円（※3）の 2 割弱にしかならず、借入金との差額約 1 億円（※4）は 20 年もの間、毎年市町が負担しなければならないこととなります。

宇都宮市は財政上この差額をどのように予算化するかにについて、さらに当初のコンセプトに背いて車両使用料を 1km 当たり 19 円とした根拠についてお伺いします。

- (3) 線路使用料を年間 6,400 万円（※5）と設定してありますが、車両使用料を含めても合計わずか約 8,900 万円（※6）では返済当初の借入金利息約 4 億円（※7）の 4 分の 1 以下にしかありません。

以上計算の結果、①「当初年間に市町が負担する額は、借入元金返済約 10 億円（※8）の他に約 4 億 3 千万円（※9）がプラスされた金額であること」②「車両・線路の使用料収入は減価償却費とは無縁のもので、施設や電車が老朽化した場合の新規設備の際は新たな資金を用意しなければならないこと」など、非常に重要な情報が市民に公表されていません。

さらに、当初から隠れていた土地の取得費を除く消費税 10%の負担や、市町が負担すべき各設備の保守管理費を加算すると、さらに市町の負担が増えることとなりますが、公表されなかった理由と今後、市民にどの様に公表・説明する考えなのかお聞かせください。また、「線路使用料を 1km 当たり 19 円」とした根拠についてもお伺いします。

さらに、高速道路が利用者から料金を徴収するように、LRT も受益者負担とすることで資金の回収を図るべきと考えますが、この点についても見解をお伺いします。

注※1 19 円 (1km 当たり車両使用料) × 1,330,200km (年間走行キロ) = 25,273,800 円
(年間車両使用料)

※2 5,900,000,000 円 (車両代総額) - 3,245,000,000 円 (国からの補助額) = 2,655,000,000 円 (市町が負担する車両購入費)

※3 2,655,000,000 円 ÷ 20 年 = 132,750,000 円 (年間元金返済額)

※4 25,273,800 円 - 132,750,000 円 = ▲107,476,200 円 (車両使用料収入と 20 年間市町が返済する毎年の借入金元金との差額)

※5 48 円 (1km 当たり線路使用料) × 1,330,200km (年間走行キロ) = 63,849,600 円
(年間線路使用料)

※6 25,273,800 円 + 63,849,600 円 = 89,123,400 円

※7 20,600,000,000 円 (宇都宮市の借入金) × 2% (金利) = 412,000,000 円 (宇都宮市の借入金に対する当初年間利息)

※8 20,600,000,000 円 ÷ 20 年（返済期間） = 1,030,000,000 円（年間元金返済額）
※9（107,476,200 円〔※4〕 + 412,000,000 円〔※7〕） - 89,123,400 円〔※6〕 =
430,352,800 円

《すべて税抜》

(4) 市民への説明では、1 日 16,318 人の需要予測で開業 4 年目に黒字化と発表していますが、あくまで「上」の「宇都宮ライトレール(株)」のみの収支見込みであり、「下」である行政側の年間負担分については明らかにしていません。市民が最も不安な点は、LRT 総事業費（上下）についての収支です。

については、年間に投入しなければならない経費（ランニングコスト・減価償却費等）について、明確な数字をご回答ください。

(5) 以上のことを踏まえて、LRT 事業を進めるうえで「(仮称) LRT 事業特別会計」を設置するなど、収支を明確にすることが必要であると思いますが、対処方法にお考えはありますか。

5. LRT 総事業費について

宇都宮市長選挙において、確認団体「LRT の中止を求める会」が発行したビラの内容に対して佐藤市長は「正しくない情報」と批判されました。

(1) 「正しくない情報、誤った数字」と断言されるのならば、宇都宮市は詳細な調査によるデータを有していることから、その根拠となる LRT 東西総事業費の明確な数字を示してください。

(2) 佐藤市長は選挙期間中に「大谷まで LRT を引く」と断言しておりますが、これを含めた総事業費もお伺いします。

(3) LRT 整備に係る資金計画において、宇都宮市街地開発組合保有の基金 100 億円を投入すると主張されていましたが、その根拠をお伺いします。

6. 宇都宮市自治基本条例について

(1) 「市政に係る特に重要な事項の内容」について

宇都宮市の自治基本条例では『市民のための自治を確立し、もって市民がさらに幸せに暮らせるまちを築くこと』を目的としており、第 15 条にある『市は、市政に係る特に重要な事項について、直接に住民の意思を確認する必要があると認めるときは、事案ごとに別に条例で定めるところにより住民投票を実施し、その結果を尊重しなければならない。』とあります。

条例本文に掲げている「市政に係る特に重要な事項」とは何を指していますか。具体的な例を挙げて説明してください。

(2) 市長提案による住民投票の実施について

宇都宮市長選挙での出口調査において、過半数以上の投票者が LRT に反対、佐藤市長に投票した人でも 3 分の 1 が「反対」を示す結果となり、宇都宮市がこれまでに取り組んできた LRT 整備の意義やまちづくりの理念が市民に十分に浸透していない

ことが露呈されました。

佐藤市長は再三にわたり、「市民の疑問に答える」、「市民の意見を聞く」と話されていますが、今回の宇都宮市長選挙で改めてLRTを否定する過半数以上の市民の意思が示されました。

については、佐藤市長が平成 18 年 6 月 23 日に開催された『第 1 回宇都宮市自治基本条例を考える会議』において発言された“行政が一方的にまちをつくっていくのではなく、主体となる市民の皆さんの思いとか考え”を反映させるためにも、自治基本条例を制定された佐藤市長自身が市長提案により住民投票を実施する考えがあるかお尋ねします。

7. 市民合意について

今回の宇都宮市長選挙におけるLRT事業に関するマスコミの出口調査等の結果から、市民合意が得られていると思いますか、思いませんか。またそう思う理由もお聞かせください。