

宮L整第222-1号
平成29年9月27日

民進党栃木県総支部連合会
代 表 福田 昭夫 様
日本共産党宇都宮市委員会
委 員 長 福田 久美子 様
社会民主党栃木県連合
代 表 松本 昭一 様
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 様
新社会党栃木県本部
委 員 長 柿沼 久夫 様
宇都宮市のL R Tに反対し
公共交通を考える会
代 表 上田 憲一 様
宇都宮市のL R T問題連絡会
共同代表 須藤 博 様
共同代表 保坂 栄次 様
共同代表 須藤 律子 様

宇都宮市長 佐 藤 栄 一
(建設部L R T整備室扱)

「宇都宮市L R T整備事業に関する質問状」について (回答)

平成29年9月14日付けでご質問いただきました標記の件につきましては、別紙のとおり、回答いたします。

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。

【回答】

本市のまちづくりと交通網の全体計画につきましては、「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」だけでなく、これまで、第5次宇都宮市総合計画や都市計画マスタープラン、宇都宮都市交通戦略、ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンなどにおきまして、将来の都市の姿と目指すべき公共交通ネットワークをお示ししてきたところであります。

また、JR宇都宮駅西側におけるLRTの整備につきましては、「大谷街道」などの都市計画道路の整備状況や「仮称大谷スマートインターチェンジ」の事業化など、交通環境の変化を見据えるとともに、平成26年度に実施いたしました「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果を踏まえ、移動需要や自動車交通との連携、観光振興などの観点から、「桜通り十文字付近」からの更なる延伸を含めて検討を行っているところであり、今年度末を目途に、駅西側におけるLRTの事業概要や概算事業費などの取りまとめを行い、公表した上で、事業内容等について皆様と議論してまいりたいと考えております。

今後とも、常設型の情報発信拠点である「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」を中心に、様々な媒体を活用し、あらゆる機会を捉えながら、正確かつ最新の情報を、切れ目なく発信し続けるとともに、双方向の取組における市民の皆様と膝を交えた意見交換を実施していくことで、LRT事業へのさらなる理解促進と、着工に向けた機運の醸成を図ってまいります。

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。

【回答】

JR宇都宮駅西側におけるLRTの整備につきましては、1でご回答しましたとおりであります。その他の事項につきましては、検討状況に応じ、お示ししてまいります。

(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。

【回答】

用地費等につきましては、陽東地区を含め約51億円と試算しており、総事業費の458億円に含まれております。

(3) 現時点で、LRT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。

【回答】

LRT関連費用の決算額（平成5年度から平成27年度まで）につきましては、1,409,681千円であります。

(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。

【回答】

LRT事業の収支につきましては、市民の皆様に分かりやすく伝える方法を検討してまいります。

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。

【回答】

最終の需要につきましては、「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果に基づき予測したところ
です。「従業者アンケート調査」の結果は反映しておりません。

(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。

【回答】

「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果に基づく需要予測におきましては、都市圏内の、ある
エリアから目的地のエリアまで到達するための交通手段として、LRT利用の場合と自動車などを利
用した場合のそれぞれの所要時間、料金、乗り換え抵抗などを比較し、LRTを利用することが合理的
と判断できる交通手段を統計的に集計する「四段階推計法」を用いて、平日1日当たり「約1万6
千人」と見込んだところであります。

(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「LRT」を誰が選択するのだろうか
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LRT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。

【回答】

前回の回答におきましては、「ご指摘の座席情報、すなわち座れる座れないといったことにつつま
しては、利用する人が交通手段を選択する上での影響は小さく、移動にかかる所要時間や料金などが
支配的な要因であると考えております。」とお答えしたところであります。

「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果に基づく需要予測におきましては、「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LRTを利用する」として算出したものではありません。

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。

【回答】

本市におきましては、平成25年度にバス事業者などとともに「バスネットワーク再編・利便化に関する連絡調整会」を設置し、官民共同でバス路線再編について検討を重ねてきたところであります。

バス路線の再編に当たりましては、本市が目指すネットワーク型コンパクトシティの形成を支える公共交通ネットワークを構築していくため、バス事業者への支援が必要であると考えており、今後、バス路線再編の具体化とあわせ、支援のあり方につきましても検討を進めてまいります。

さらに、事業者の効率的な経営や、定時性や速達性の確保などのサービス水準の向上や公共交通の乗り継ぎ環境の整備などの利便性向上策につきましても総合的に検討してまいります。

また、宇都宮ライトレール株式会社の設立にあたりましては、経済界をはじめ、金融機関、地元のバス事業者などから、地方創生や広域交通ネットワークの形成に資する事業に参画したいという思いのもと、出資をいただいたところであり、特に、地元のバス事業者からは、「交通ネットワークの社会的効果を最大化するため、出資も含めた協力を惜しまない」との意向が示されたところであります。

本市といたしましても、ネットワーク型コンパクトシティの形成に向け、交通事業者と一体となって、LRTとバスが適切な役割分担のもと相互に連携した公共交通ネットワークの形成に取り組んでまいります。

(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。

【回答】

4-(1)でご回答しましたとおり、本市におきましては、「バスネットワーク再編・利便化に関する連絡調整会」において、官民共同でバス路線再編について検討を重ねてきたところであり、バス路線の再編に当たりましては、本市が目指すネットワーク型コンパクトシティの形成を支える公共交通ネットワークを構築していくため、バス事業者への支援が必要であると考えていることから、今後、利用者の増加に向け、定時性や速達性の確保などのサービス水準の向上や公共交通の乗り継ぎ環境の整備などの利便性向上策に取り組むとともに、事業者の効率的な経営や支援のあり方等、市と事業者の役割分担につきましても総合的に検討してまいります。

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。

【回答】

LRT事業につきましては、道路や橋梁などの公共施設と同様に、軌道や停留場、車両などの整備・保有を公共が担い、民間がノウハウを生かしながら運行を行う「公設型上下分離方式」を採用することとし、この方式のもと、事業の収支を試算したところ、確実に採算が見込めるものであります。

なお、仮に、赤字となった場合につきましては、第一義的には会社の経営者に帰するものと考えておりますが、事業の公共性に鑑みますと、市・町も一定の責任を負うものと考えており、赤字に至る要因によりましては、支援等が必要となる場合も想定されますことから、その際の対応につきましては、芳賀町と協議した上で、市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。

今後とも、「公設型上下分離方式」の意義や仕組みを含め、LRT事業のさらなる理解促進を図ってまいります。

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。

【回答】

LRT事業につきましては、「公設型上下分離方式」の制度を活用し、上下間における役割分担を検討した結果、車両使用料について、車両の日常的な維持管理費相当分と設定したところであります。

(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。

【回答】

線路使用料につきましては、「公設型上下分離方式」における上下間の役割分担を踏まえ、軌道施設の日常的な維持管理費相当分と設定したところであります。

(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。

【回答】

人件費の負担につきましては、派遣の方法により異なります。

(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。

【回答】

社員の採用につきましては、宇都宮ライトレール株式会社におきまして、新卒採用だけでなく、免許保有者の採用や、中途採用などを含め、検討しているところであります。

(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。

【回答】

出資比率につきましては、事業スケジュールの見直しを行いましたことから、現在、宇都宮ライトレール株式会社が中心となって、増資の時期を含め、検討を行っているところであり、今後、関係者と協議、調整を図ってまいります。

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。

【回答】

ご質問にある道路橋の整備だけでは、更なる自動車交通を呼び込むなど、新たな交通渋滞を招く結果となり、交通渋滞の抜本的な解消を図ることは困難でありますことから、自動車交通の絶対量を減らしていくことが重要であり、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するとともに、車からの利用転換策に取り組んでいく必要があると考えております。

このようなことを踏まえ、道路ネットワーク全体を検討する中で、利便性の高い公共交通ネットワークを構築することができ、自動車の橋よりも輸送容量の大きいLRTの橋が適当であると判断したところであります。

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。

【回答】

軌道法の特許を取得した、JR宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地までの約15kmの工事施工認可を申請したものです。

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。

【回答】

市民理解の促進につきましては、市民の皆様には本市の将来を見据えたまちづくりやLRTを中心とした公共交通ネットワークにつきましては、広報紙やリーフレットの新聞折り込み等により、正確かつ最新の情報を提供するとともに、直接、意見交換を行い、ご質問やご意見の一つひとつ丁寧にお答えしていく双方向での取組が最も有効であると考えておりますことから、これまで積極的に出前講座や説明会、オープンハウス等を実施してきたところであります。

(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。

【回答】

運輸審議会の公聴会におきましては、10人の公述人の方々が、様々な意見を述べられたところがあります。

LRT事業につきましては、これまで、オープンハウスや説明会等におきまして、市民の皆様のご質問やご意見の一つひとつ丁寧にお答えしてきたところがあります。

こうした取組を通じまして、「バスや地域内交通からの乗り換え方法」、「ルートや料金」、「開業時期」など、実際のLRTの利用を想定した質問が多く寄せられるなど、LRT事業の推進につきまして多くの市民の皆様にご理解をいただいているものと認識しております。

また、過日開催されました「LRTの早期着工を目指す市民大会」におきましては、3千人を超える多くの方々や、400近い様々な団体・企業等からのご賛同を得てLRTの「一日も早い着工、開業、延伸に向け、最大限の取組を推進していくこと」が決議されたところであり、LRT事業への期待感が着実に高まっているものと受け止めております。

今後とも、常設型の情報発信拠点である「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」を中心に様々な媒体を活用し、あらゆる機会を捉えながら、正確かつ最新の情報を切れ目なく発信し続けるとともに、双方向の取組における市民の皆様と膝を交えた意見交換を実施していくことでLRT事業へのさらなる理解促進と着工に向けた機運の醸成を図ってまいります。

(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。

【回答】

LRT事業につきましては、誤った情報により、事業に対して誤解されている方もいらっしゃるごことから、これまで、さまざまな媒体を活用した正確でわかりやすい情報の発信に取り組むとともに、双方向の意見交換が可能なオープンハウスや出前講座、39地区の連合自治会を対象とした説明会、沿線自治会説明会、地権者への戸別説明など、対象者ごとに積極的に説明を行ってきたところがあります。

また、LRTだけでなく、路線バスや地域内交通を含めた公共交通全体の利便性が向上し、便利に移動できるようになること、さらには、公共交通を利用して生活するというライフスタイルの良さ等についてお伝えできるよう、市民や企業等と連携・協働した広報活動の取組を推進しているところがあります。

(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。

【回答】

JR宇都宮駅西側におけるLRTの整備につきましては、事業内容等を検討しているところであり、今年度末を目途に取りまとめを行い、公表した上で、皆様と議論してまいりたいと考えております。

(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。

【回答】

地権者の方の理解と協力につきましては、これまで事業説明会や戸別訪問などを実施してきた中で、LRT事業の早期実現を求める方が多数いらっしゃる一方で、事業に慎重な方や不安を感じる方もいらっしゃることから、今後とも、地権者の方が持つ不安や疑問に真摯に向き合い、地権者の視点に立った分かりやすい丁寧な説明を行うことで、より多くの方からご理解とご協力をいただけるよう、努めてまいります。