

宮L整第401-1号

平成30年3月20日

宇都宮市のLRT問題連絡会

共同代表 須藤 博 様

保坂 栄次 様

須藤 律子 様

宇都宮市長 佐藤 栄一

(建設部LRT整備室扱)

「公開質問状」について (回答)

平成30年2月15日付けでご質問いただきました標記の件につきまして、別紙のとおり、回答いたします。

※ 内は貴会からの質問事項

(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。

【回答】

ご質問の東部地区につきましては、人口減少や超高齢社会が到来をする中で持続可能なまちづくりを進めるための「立地適正化計画」におきまして、交通結節点であるJR宇都宮駅東口周辺やベルモール周辺などに都市機能誘導区域を定め、国の税制・金融支援などを活用し、生活利便施設等を緩やかに誘導・集積することにより、拠点形成を推進してまいります。

また、市街化調整区域におきましても、平石地区に配置した地域拠点の形成に向け、生活利便施設や居住の誘導を図るため、地区計画制度の活用促進等により土地利用実現に向けた取組を推進してまいります。

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。

【回答】

公共交通政策につきましては、「私事利用者」のみならず、通勤・通学などの様々な利用者を含め公共交通ネットワーク全体で捉えるものと考えております。

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。

【回答】

LRTにつきましては、本市の目指すまちづくりであります、「ネットワーク型コンパクトシティ」を支える、公共交通の要となるとともに、道路も含めた交通ネットワークと一体的に機能することで、地域社会・経済全体への波及効果なども大きく期待できる都市の装置であります。

なお、公共交通の費用負担につきましては、鉄道やLRT、バス、地域内交通を含めた公共交通ネットワーク全体で捉えるべきものと考えております。

(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。

【回答】

宇都宮ライトレール株式会社につきましては、地元のバス事業者等の民間事業者も出資する株式会社であり、地方公共団体である、本市、芳賀町とは別の事業体であります。

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。

【回答】

上下分離方式における上下の役割分担の考え方については、平成25年3月に策定いたしました「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において、公共が走行空間や交通結節点・停留場などを整備・保有し、民間の営業主体が運行・日常の維持管理を行うこととしたところであり、変更は行っておりません。

なお、平成27年度に実施した「宇都宮市・芳賀町LRT事業の運営を担う意向のある事業者募集」の実施要領におきましても同様であります。

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。

【回答】

「ろまんちっく村」につきましては、地方自治法に基づく「指定管理者制度」での事業実施であり、上下分離方式ではありません。

また、「大谷観光」を大谷資料館と捉えてお答えいたしますが、大谷資料館につきましては、民営でありますことから、上下分離方式ではありません。

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。

【回答】

LRT事業につきましては、地方における公共交通を活性化し、安定的に運営していくための国の制度である「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。

本市といたしましては、より一層、公共交通利用が図られますよう、利便性の高いバスネットワークの構築やモビリティ・マネジメントなどに取り組んでまいります。

また、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、行政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、議会のご意見を伺いながら検討してまいります。

(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。

【回答】

LRTの導入ルートの設定につきましては、軌道法に基づく路面電車としての特性を活かし、他の交通と平面で結節することができるよう、利用者の利便性に優れる地表面での走行を基本とし、関係法令に基づき、踏切ではなく、信号で平面交差することとしたところであります。

また、接近表示については、子どもも含め、全ての人が分かりやすい表示機器の設置について検討してまいります。

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。

【回答】

生活道路につきましては、LRTを導入するにあたり、現状の道路機能を確保するために設置や付替えをするものでありますことから、地域の皆様がより安全・安心で便利に利用できるよう地域の皆様と意見交換を行い、道路形状等につきましては、関係機関と協議し計画しております。

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。

【回答】

宇都宮駅東口地区整備事業につきましては、これまでの民間事業者との意見交換において、事業参画意向に加え、商業施設、宿泊施設など民間施設に関する事業成立性につきましても確認しておりますことから、平成30年6月頃には事業者を決定できるものと考えており、コンベンション施設など市の施設整備も含めて、宇都宮駅東口地区整備事業を着実に取り組んでまいります。

(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。

【回答】

宇都宮高根沢バイパスの効果につきましては、国道408号を走行する車両が宇都宮高根沢バイパスに転換することにより、野高谷町交差点の南北交通が減少し、東西方向に青時間を割くことができるため、柳田大橋の渋滞緩和が一定見込まれると想定しておりますが、具体的に何分短縮できるかなどについては把握しておりません。

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。

【回答】

LRT につきましては、「専用の空間となる軌道を走行することから、自動車交通に左右されず、時間通りに移動することが出来ること」や「自分で運転することなく、安全に移動することが出来ること」などのメリットを有することから、通勤手段として十分に選択されるものと考えております。

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。

【回答】

公共交通の乗り継ぎ利便性の向上に向けましては、これまでも、バス事業者において鉄道の発着時刻に合わせたバスの運行ダイヤの調整などに取り組んできたところであります。

LRTの導入にあたりましては、バス路線の再編やトランジットセンターの整備等と併せて、LRTの到着時刻と合わせたバスの運行ダイヤの調整に取り組むことで、公共交通全体の利便性が向上し、市民の移動手段として、LRTをはじめとした公共交通が選択される機会の増加につながっていくものと考えております。

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。

【回答】

「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づく需要予測において算出した平日1日あたりの利用者数16,318人のうち、自動車からの転換は約11,000人と推計しております。

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です。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。

【回答】

本市におきましては、これまでも、高齢者の外出のきっかけづくりを目的とした「高齢者外出支援事業」を実施してきたところであり、今後、車の運転が困難な高齢者などへの支援がますます重要になってくると認識しておりますことから、公共交通ネットワークの充実と併せ、運賃設定の見直しや乗り継ぎ割引などの利用者負担の軽減策につきまして、交通事業者とともに検討しているところであります。

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。

【回答】

市全体の公共交通ネットワークの利便性向上に向け、現在、バスの運賃設定の見直しや乗り継ぎ割引などの利用者負担の軽減策につきまして、交通事業者とともに検討しているところであります。

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ませんが、市の見解をお伺いします。

【回答】

移動手段の選択につきましては、移動コストの効率性のみで判断するものではなく、本市におきましては、一日当たり約 4 万人の方が路線バスを利用しているなど、多くの市民が移動手段として公共交通を選択しております。

また、自動車運転免許を有していない子どもや運転免許返納者、高齢者など車の運転が困難な方を含め、誰もが安心・便利に移動できる公共交通ネットワークの構築に向け、基軸となる LRT の整備やバス路線の再編、地域内交通の充実などに取り組んでいるところであります。

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。

【回答】

公共交通間の乗り継ぎ割引につきましては、現在、交通事業者とともに検討しているところであります。

(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。

【回答】

LRT の需要予測につきましては、「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果を活用し、鉄道などにおいて一般的に用いられ、信頼性が高いものと学識経験者から評価されている「四段階推計法」を用いて需要予測を実施したところであります。

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。

【回答】

LRT の需要予測につきましては、宿郷町停留場付近の企業や学校等への移動実態を踏まえ、通勤・通学者の利用が見込まれるところであります。

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。

【回答】

LRTにつきましては、「専用の空間となる軌道を走行することから、自動車交通に左右されず、時間通りに移動することが出来ること」や「自分で運転することなく、安全に移動することが出来ること」などのメリットを有することから、市民の移動手段として十分に選択されるものと考えております。

なお、「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づく需要予測の結果、ピーク時間帯における最大断面需要は、1時間当たり1,885人と予測しており、それに対応する運行ダイヤの設定や車両の定員を確保することにより、ピーク時需要に対応してまいります。

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。

【回答】

ベルモール前停留場については、圏域の居住人口が多いことや、居住者以外の利用も見込めることから、利用者数が多くなっております。

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。

【回答】

下竹下、作新学院北の停留場付近には、まとまった住宅地も形成されているため、そこに住む居住者の通勤利用などが見込まれるところであります。

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。

【回答】

ゆいの杜地区などのLRT沿線については、沿線以外の地区に比べ、LRTの利用率は高くなるものと考えております。

(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。

【回答】

人件費につきましては、軌道事業のみを行っている民間軌道事業者 5 社の、役員や本社要員、運転士、保守・管理要員等を含めた平均値により設定したところであります。（「鉄道統計年報」参照）

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。

【回答】

公共交通におきましては、一般的に、ピーク時の運行に対応できるよう運転士等の要員を確保しているものと認識しております。

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。

【回答】

LRT の事業費につきましては、JR 宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地までの優先整備区間における概算事業費につきまして、宇都宮市域分「412 億円」、芳賀町域分「46 億円」、合計で「458 億円」と算出し公表しております。

また、JR 宇都宮駅西側における LRT 整備につきましては、今年度確認した課題について、新年度において、引き続き、国・県や警察、交通事業者と協議・調整を行いながら、多角的かつ幅広い視点から検討を深め、整備概要や概算事業費を取りまとめ、できるだけ早い時期に公表してまいります。

(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、について伺います。

【回答】

本市といたしましては、公共交通全体で利便性の高いネットワークを構築することが重要であると考えており、地域内交通につきましては、地域主体による運営のもと、通院や買い物など、地域住民の日常生活に最も身近な移動手段として、需要や目的等に応じた既存公共交通との適切な役割分担を踏まえながら、日常の生活圏を基本に運行しているところであります。

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。

【回答】

地域内交通につきましては、通院や買い物など、地域住民の日常生活を支える移動手段の確保を目的として、地域が主体となって利用者の範囲等を決定した上で運行しているものであります。

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。

【回答】

地域内交通につきましては、地域が主体となり、地域の実情に即して、目的施設や運賃、運行便数などの運行計画を策定しており、利用登録料につきましては、地域において、運賃と同様に利用者の受益者負担として受領し、運行経費の一部に充当しているところであります。

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。

【回答】

地域内交通につきましては、地域住民に最も身近な日常生活を支える移動手段を地域全体で支えるという理念のもと、地域が主体となって運行しており、自治会からの支援金につきましては、地域において決定した上で、運行経費の一部に充当しているところであります。

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伺います。

【回答】

地域内交通の継続的な運行には、地域住民が自ら守り、育てることが不可欠でありますことから、地域自らが、地域の実情に即した運行計画等を策定し、タクシー事業者と運行について契約を締結した上で、運営に取り組んでいただいております。

また、本市におきましても、運行経費に対する支援に加え、運営上の支援も行うなど、地域の主体的な取組を支援しているところであります。

(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。

【回答】

「富山市への LRT 体験見学会」については、市民の皆様に、実際に LRT を体験していただき、LRT 事業への理解を深めていただくとともに、体験で得た気づきや感じたことを地域の方々と共有しながら、今後の地域のまちづくりに活かしていただきたいと考えておりますことから、地域のまちづくりを担っていただいている各地区の住民組織に見学会のテーマ設定や参加者の選考等についてご協力をお願いしたところであります。