

2021年4月26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
須藤 律子



公開質問状

宇都宮市は、本年1月25日に、市議会議員協議会及び記者会見において、LRT事業について、2022年3月に予定していた開業が1年遅れの2023年3月になる見通しであること及びこれまで総額458億円としてきた事業費が226億円増えて684億円になることを公表しました。

また3月8日には、「建設部LRT整備課」作成名義の平成30年12月20日付「LRT整備にかかる概算事業費について」と題する内部文書（以下「当該文書」といいます。）を公開しました。当該文書には公表済みの概算事業費458億円より約172億円の増加が見込まれること、その結果費用便益の確保が困難であること、さらにはその公表に関し、市議選や市長選の日程、反対派の動向などを見極めながら公表時期を検討する、などの記載がありました。当該文書について宇都宮市は、当初は存在を否定していましたが、報道機関の追及で公開を余儀なくされたという経緯があります。

当該文書の内容から見て、市は平成30年12月時点ですでに事業費の大幅な増加が見込まれていたにも関わらずその公表を遅らせ、市長選の日程や反対派の動向を見極めた結果として本年1月になったと見ることもできます。

そこで、当該文書の記載を中心として、宇都宮市に対して以下の公開質問状を提出いたしますので、文書での回答をお願い致します。

なお、公開質問状の回答は公開の場で行うこと及びその回答をもとにしての質疑応答の機会を別途設けていただくことを併せてお願い致します。

第1 当該文書及び事業費に関する質問

1 当該文書に関して、以下の質問にお答えください。

- ① 当該文書の作成者は「建設部LRT整備課」で間違いありませんか。

- ② 当該文書作成当時の「建設部LRT整備課」の責任者は誰ですか。
 - ③ 当該文書はどのような範囲で共有されていたのですか。
 - ④ 高橋建設部長が当該文書の存在を知ったのは、情報公開請求を受けてからだとの報道がありますが、高橋建設部長は当該文書の内容である「LRT整備に係る概算事業費について」の検討内容も知らなかったということですか。
 - ⑤ 高橋建設部長は、当該文書を残すこと自体が不適切だったと述べているとの報道がありますが、それが事実でしたら「不適切」であることの原因を明らかにしてください。
- 2 当該文書には、課題として「超過額が大きいことから、対外的な説明が困難であるため、説明手法の検討や公表のタイミングを図る必要がある。」との記載がありますが、その点に関して以下の質問にお答えください。
- ① 超過額が大きいとなぜ対外的な説明が困難なのですか。
 - ② 説明手法の検討とあるがどのような説明手法があるのですか。
 - ③ 「公表のタイミングを図る必要がある。」として、「公表のタイミング」としては、「工事の進捗状況や選挙時期（H31.4市議選、H32.11市長選）、反対派の動向等を見極めながら公表のタイミングを検討する。」との記載がありますが、公表のタイミングとして、「選挙時期」や「反対派の動向を見極め」ることがどうして必要なのですか。
 - ④ 上記の「選挙時期」や「反対派の動向を見極め」た結果として公表時期を選択したと考えられますが、公表のタイミングとして市長選終了後の本年1月を選択した理由を明らかにしてください。
 - ⑤ 1月25日の記者会見で、市長は、「建設部において、事業費が確定し、説明を受けたのが1月14日になります。」と述べています。しかし、LRT事業については平成28年の市長選の際には、NHKの出口調査で「62%の市民が反対」と報道されていました。そのように賛否両論がある事業に関して、「建設部LRT整備課」が検討していた概算事業費について市長に報告されなかったのはなぜですか。
 - ⑥ 同日の記者会見で、高橋建設部長は、「11月から精査を始めており、議会答弁の時期（12月）も精査中で、内容について確定していませんでした。」「12月に概略が見えたので、第一報として副【市長】に報告し

ました。市長への報告にあたっては、庁内で意思決定をしなければならず、段階を経て、1月に市長を交えた協議を行いました。」「重要な案件であることから、市長には正確な情報を伝えるべきであり、途中の段階での報告は時期尚早だと判断しました。」と述べています。

そうだとすると、市長は、「重要な案件」であるLRT事業について「蚊帳の外」におかれていたことになりますが、市政のガバナンス（意思決定、合意形成のシステム）において市長の役割が果たされていると考えていますか。

- 3 当該文書では、課題として「軌道運送高度化実施計画の変更に合わせて、費用便益確保が必要。※費用便益の確保は困難である。（(B/C)：現在1.07）」との記載があります。費用便益比は、費用対効果を測るために、事業が社会全体に及ぼす効果を金額に換算した「総便益」を、「総費用」で割ったものですが、その数値が「1」を超えた場合、事業には効果があるとされ、事業推進の判断材料になります。例えば、千葉都市モノレール（千葉市）の場合、検討された2案の延伸ルートは費用便益比がいずれも「1」を割り込んだため、千葉市は2019年、延伸を断念したと報道されています（朝日新聞3月3日付）。その点に関して以下の質問にお答えください。

- ① 宇都宮市は4月12日に費用便益比を「0.73」と発表しましたが、この数値からみて今後の事業継続については再検討を要すると考えられますが、どのように考えていますか。
- ② 宇都宮市は国土交通省に「軌道運送高度化実施計画」の変更申請を提出し、3月31日に国の認定を受けたと公表されていますが、この変更計画に費用便益比「0.73」は記載されていたのですか。

併せて、「軌道運送高度化実施計画」の変更申請書の写しを任意で情報提供いただけませんか（情報公開請求の手間を省かさせていただくため）。

- ③ 当該文書では、今後の対応として、「事業費が増加することにより費用便益が1.0以下になることが想定されるため、便益をあげる方法を検討する。」とありますが、今回発表された費用便益比には「便益を上げる方法」が検討された結果が含まれていますか。もし含まれているとすれば、「便益を上げる方法」としてどのような検討がなされたのですか。
- ④ 1月25日の記者会見で「LRT企画課長」は、「今回の事業費増額に

に伴い、効果の検証は、必要になるものと認識しています。LRTの開業を見越した高層マンションの建設や沿線開発のプロジェクトも進んでおり、沿線人口の増加や地価上昇も見受けられます。このような状況も踏まえてこれから効果を含めて検証をしていきたいと考えています。」と述べていますが、「LRTの開業を見越した高層マンションの建設」や「沿線開発のプロジェクト」の具体的な事例を明らかにしてください。

また、それらがどの程度「便益」として計上されると考えているのかを合わせて明らかにしてください。

4 当該文書では、課題として「事業費の変更に伴い、軌道運送高度化実施計画及び工事施工認可、都市計画事業認可の変更が必要になる。」との記載があり、すでに、軌道運送高度化実施計画の変更申請がなされ、3月31日に国の認定を受けていると発表されています。その点に関して以下の質問にお答えください。

- ① 工事施行認可の変更申請の予定はありますか。
- ② 都市計画事業認可の変更申請の予定はありますか。
- ③ これらの変更申請に伴い、事業開始のさらなる遅れは出ませんか。

5 事業費の増大による市民1人あたりの負担増はどの程度ですか。

6 事業費の増大により、これまでLRT導入に賛成してきた市民も反対になる可能性も考えられますが、その点をどのように受け止めていますか。

7 LRTの営業開始から黒字化できるまでの期間については、事業費の増大でこれまで公表してきた期間を変更せざるを得ないと思われませんが、どの程度の期間で黒字化できるのかの再検討を行いますか。

8 事業費に関する過去の経緯について

第5回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会（以下検討委員会）の資料「表一 事業費の変動要因について」によれば、当初の概算事業費約280億円が芳賀地区延伸により約412億円の増額されています。そこでお尋ねします。

① 「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」と称していれば、宇都宮地区のみならず芳賀地区も含まれた総額と考えるのが一般的と思われませんが、412億円から今回の増額が発表されるまで公表されていた総額458億円に至った経緯をお伺いします。

② 同資料の「エー②」欄に「快速運行に伴う施設整備」として約6億円が計上され

ていますが、併用軌道は時速 40km/h に制限されていることなどから快速は不可能になり、必然的にこの 6 億円が減額されるはずです。このことは今回発表された増減額一覧のどの部分に表示されているかをお伺いします。

- ③ 増額前の総額 4 5 8 億円は税抜き表示とされており、国交省に申請した軌道運送高度化実施計画にもこの金額が記載されています。しかし一般的な官公署の費用は税込みとされており、現に東口整備費用については税込み金額で表示されています。

今回発表された増額後の概算事業費総額 6 8 4 億円を税込み金額で表示すると、約 7 3 9 億円との回答を得ていますが、対外的な印象は大きく異なります。

「税抜き金額の正当性」と「税込み表示から税抜き表示に変更された経緯」についてお伺いします。

第2 ウイズコロナとLRT事業の関係について

- 1 ウイズコロナの下でテレワークが普及し、コロナ終息後もテレワークは継続されると考えられていますが、こうした状況は、LRTの需要予測にどのような影響を与えると考えていますか。
- 2 佐藤市長は市長選前の公開討論会において「研究施設は50%がテレワークを活用しているが、研究機関というのはほとんど宇都宮にはない」旨の発言をされていますが、「本田技研は市外だから需要予測に影響がない」との意味でしょうか。真意をお聞かせください。
- 3 テレワークとの関係で、需要予測をやり直すことは考えていませんか。
- 4 事業費の増大に加えて、需要予測が過大であった場合には、宇都宮市のLRTは将来の宇都宮市民に大きなつけを残すことになりませんか。
- 5 コロナ禍の終息が見通せていない現状において、LRT事業の継続はコロナ対策費を削ることになりませんか。
- 6 ウイズコロナと事業費の増大などを考慮するとJR宇都宮駅西口へのLRT延伸は中止すべきではありませんか。
- 7 駅西口への延伸を続行するのであれば、宇都宮市民の意思を直接問うことが必要になりませんか。
- 8 市民の意思を直接問う必要がないというのであれば、市民の意思は市議会で確認できると考えているのですか。

第3 (仮称) 平出町トランジットセンターゾーン整備事業について

- 1 「新たな交通結節点にふさわしい交流機能の導入などに向け、LRT整備と一体的に取り組むこととした。」として、令和2年8月に平出TCゾーン整備事業の基本方針が策定・公表されましたが、市街化調整区域に新たな都市公園を整備する計画は、市街化を促進することになり、LRTを必要不可欠とするネットワーク型コンパクトシティ(NCC)構想に反することになりませんか。
- 2 新たな交通結節点として「多くの人が行き交い、賑わいの創出や交流人口の増加が促進される」「民間事業者が事業を営む上で魅力的なエリアであることを確認」とありますが、民間事業者の利益と同時に、固定資産税の増額や外部からの人の流入による交通渋滞、騒音、ごみ問題などによる周辺住民の不利益についての検討はなされているのですか。
- 3 計画では、3×3やスケートボードなどのアーバンスポーツを楽しめる機能を備えるとしていますが、二荒山神社周辺の賑わいを失わせる恐れがあり、中心市街地活性化を阻害しませんか。
- 4 市は JR 宇都宮駅東口、ベルモール、新4号国道周辺、清原工業団地、芳賀工業団地の5か所をトランジットセンターとして位置づけていますが、各トランジットセンターごとの下記計画について明らかにしてください。
 - (1) 具体的箇所(丁目・番地でも結構です)について
 - (2) 駐車場等の設置について
 - ① 新たな駐車場等、トランジットセンター機能を有する施設を作る予定はありますか。
 - ② 上記①で「有」とした場合は
 - A 新設する施設の
 - ア 駐車場等建設工事概算費用及び負担者名(「市・町」又は「宇都宮ライトレール」：以下同)
 - イ 予定駐車台数
 - ウ 人件費等、施設維持のための費用負担者名
 - エ 施設利用者からの概算徴収額、徴収しない場合はその理由。
 - B 借用する既成施設(公共・民間)の
 - ア 施設の名称

イ 施設の概算借り上げ代金（月額）及び負担者名

ウ 予定駐車台数

エ 施設利用料の概算徴収額、徴収しない場合はその理由。

③ 上記①で「無」とした場合、「トランジットセンター」との名称を付する理由についてお伺いします。

(3) トランジットセンター以外、LRTに関わる設備等の有無及び「有」の場合の具体的計画名・概算費用を明らかにして下さい。

第4 収支予測等について

1 軌道施設の整備が遅れることにより、増加する人件費などの開業前経費5億円程度を市・町が負担するとのことですが、市から提示された資料によれば、本社要員、運転士、保安・管理要員計36人を募集する年度が、「令和4年3月開業の場合」は開業1か月を含む開業1年目、「令和5年3月開業の場合」は開業の1年前、と開業日を基準とした場合に1年の差があります。そこでお尋ねします。

① 両ケースで雇用する時期が1年もずれるのは何故でしょうか？

② 開業延伸により本来の予定より1年も早く雇用した場合、以後開業までの期間に従事する業務内容をお尋ねします。

③ 同様に、既に雇用している職員46名についても失業状態が想定されますので、この先開業までの業務内容についてお聞きします。

④ ちなみに「令和5年3月開業」の場合、「令和4年3月開業」と同様、開業1か月を含む開業1年目に採用するのであれば、市の負担金は約1億6千万円で済むとの試算も可能ですが、このことに対しての見解もお伺いします。

2 仮に宇都宮ライトレールの雇用が計画通りに進んだ場合、令和5年度3月までの費用累計は14億2千万円もの巨額な金額になり、この期間に含まれる1か月分の運賃収入（約7～8000万円：市試算）を加えたとしても、資本金の10億円をはるかに超過することになります。今回、市・町が5億円を負担する理由はまさしくここにあると推察されますが、同じ資料によると、令和3年度末（R4.3.31）における累積費用（＝損失）が約8億5千万に達する見込みとなっており、すでにこの時点で資本金は1億5千万円しか残らない計算になります。そこで以下質問いたします。

① 新聞社の取材に対し「黒字化は想定より遅れる」と佐藤市長が認めています通り、資金不足が現実味を帯びてきた現在、資本金の10億円が枯渇する場合に備え、以下のいずれの方法にて対応されるかをお伺いします。

A 運賃値上げ

B 増資

C 市から宇都宮ライトレールへ補助金を支給する

② 当分の間赤字の継続が予想される場合、年度ごとに上記A・Bを変更することは不可能であるため、あらかじめ先を見通した確かな金額を設定しなければなりません。この場合、利用者（及び勤務する企業）と出資者への理解が必要と思われませんが、市はいかように説明されるのでしょうか、お伺いします。

③ 私達は駅東側のみの整備計画に700億円を超える事業費を負担させられた上、さらに上記Cの補助金を負担することは到底認められません。市の見解を伺います。

※なお、2年前に判明していた整備費の増額が突然発表され、市民は非常に困惑していますが、赤字が十分に想定される現在確実な回答をお願いします。

第5 雑収入等について

先頃新たなLRT停留場の名称が選定されましたが、地区名・公共施設を主とした名称で、かつ特定の企業名が入っていないことから妥当な選定かと思われます。そこでお伺いします。

① 去年の7月、停留場の副名称として、ネーミングライツ（命名権の売却：例「カンセキスタジアム」）を導入すると市から報告がありましたが、今回の名称選定から除外された「ベルモール」及び「本田技研」にこの制度への勧誘をされたか否か、また利用者の9割が定期客であることにより命名権の購入は企業にとってメリットがごくわずか、と懸念されることについて見解をお伺いします。

② 第11回検討委員会の資料に月額約200万円の雑収入が計上されています。他の路線を参考にした金額と思われるのですが、具体的には何を対価としての雑収入かをお伺いします。

以上