

宮L企画第20-1号

令和3年7月21日

宇都宮市のLRT問題連絡会

共同代表 須藤 博 様

須藤 律子 様

宇都宮市長 佐藤 栄一

(建設部LRT企画課扱)

貴会からの公開質問状への回答について

令和3年4月26日に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。

なお、貴会からの公開質問状につきましては、真摯に捉え回答させていただいたところであり、回答をもとにしての質疑につきましては、改めて書面にてご提出くださいますようお願い申し上げます。

※ は貴会からの質問事項

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」であることの理由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. 1 1 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」と報道されていきました。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せんが、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。

【回答】

LRT事業の優先整備区間における概算事業費につきましては、工事着手後におきましても、様々な事象や可能性を想定しながら、検討をしてきたところであります。

そのような中、当該文書につきましては、工事着手後の間もない段階におきまして、当時のLRT整備課において、さまざまな課題を抽出し、建設部内で協議したものであります。内容について意思決定を行うために作成した資料ではないことから、当該文書を残してきたこと自体が不適切であったと考えております。

また、事業費の精査に当たりましては、市長選の時期などを一切、配慮することなく、未発注の工事などを見通すための出来高を把握した上で、工事の全分野について精度の高い情報をとりまとめた段階で公表するべきと考えてきたところであります。

そのため、事業費の増額につきましては、精度の高い情報となりました本年1月に市長に報告し、公表させていただいたところであり、LRT整備事業を進めるに当たっての庁内での情報共有や手続き、意思決定は適切に行われていたものと認識しております。

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。

【回答】

LR Tにつきましては、「NCC」の形成を支える総合的な公共交通ネットワークの要となる必要不可欠な都市の装置であり、多岐にわたる様々なまちづくりなどの効果が見込まれますことから、引き続きその整備に取り組んでまいります。

費用便益比につきましては、国のマニュアルに基づき、総所要時間の短縮や交通費用の減少など、貨幣換算可能な効果に限って算出したところであり、本市といたしましては、現在、効果項目の検討や、LR T沿線における人口の増加、高層建築物の建築数の増加など、既に見受けられる動向の変化に関する調査などに取り組んでいるところであります。

今後につきましては、有識者等で構成する専門的な検討組織を設置し、さらなる効果項目の抽出や、市民の皆様にご効果をご説明しやすくなるための検討を行うなど、継続的に取り組んでまいります。

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せていただくため）。

【回答】

変更申請書には、「LRT事業の効果については、総所要時間の短縮や交通費用の減少など、貨幣換算可能な効果のほか、拠点間におけるヒト・モノ・情報の活発な交流が促進されることにより、LRT沿線地域の活性化や定住人口の増加、地域における雇用の促進、税収の効果など、貨幣換算できない多岐にわたる様々な効果が見込まれる」と記載しているところであります。

また、「軌道運送高度化実施計画」の変更申請書につきましては、「宇都宮市情報公開条例」第2条に基づく「行政情報」でありますことから、同条例に基づく諸手続きを経たうえで、公開させていただきます。

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。

【回答】

費用便益比につきましては、国のマニュアルに基づき、総所要時間の短縮や交通費用の減少など、貨幣換算可能な効果に限って算出したところであり、本市といたしまして、LRTの整備効果につきましては、様々なまちづくりなどの効果を含め、総合的に勘案し評価していく必要があると考えているところであり、現在、それらの効果等を適切に評価するため、整備効果の検討に取り組んでいるところであります。

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。

【回答】

具体的な事例につきましては、「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針（H25.3策定）」の策定以降、LRT沿線の高層建築物（6階以上）の建築確認申請数が市全域の30%を超えており、基本方針策定前と比較し、約20ポイントの増加となっているところであることに加え、LRTの整備に併せて、「宇都宮駅東口地区整備事業」や「芳賀第2工業団地」の開発・分譲など、LRT沿線の新規開発プロジェクトが進んでいることです。

また、現在、効果項目の検討や、LRT沿線における人口の増加、事業所数の増加など、既に見受けられる動向の変化に関する調査などに取り組んでいるところであり、今後につきましては、有識者等で構成する専門的な検討組織を設置し、さらなる効果項目の抽出や、市民の皆様に効果を分かりやすくお示しするための検討を行うなど、継続的に取り組んでまいります。

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。

【回答】

令和5年3月の開業に向け、工事施行認可や、都市計画事業認可の変更手続きを進めてまいります。

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

【回答】

増額分である約191億円の2分の1に国庫補助金を充当した場合、残りの2分の1である約96億円が市の負担となりますが、これについては、市債を約86億円、LRT整備基金を約10億円活用することにより、整備期間中に新たな一般財源の負担は生じないものと見込んでいます。

また、市債償還時におきましては、償還期間を20年間で試算しますと、年間当たりの最大償還額は約6億円となり、仮に、この額を人口52万人で除しますと、約1,150円/人・年となります。

※ 金額はすべて税抜き表示です。

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。

【回答】

この度の開業時期の見直しや事業費の増減内容につきましては、事業の進捗状況や沿線人口の増加などのまちづくりの効果等とあわせて、広報紙やホームページなどにより、市民の皆様は、分かりやすく情報提供するとともに、オープンスクエアや工事現場見学会、さらには、全地区市民センター等におけるオープンハウスにおいて、市民の皆様の疑問や意見を伺い、一つ一つお答えしているところであり、引き続き、あらゆる機会を通じて、市民理解の促進に取り組んでまいります。

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。

【回答】

LRT 事業につきましては、開業 2 年目の単年度黒字、開業 9 年目の累計黒字を見込んでおります。

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 億円に増額されています。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。

【回答】

概算事業費約 412 億円につきましては、JR 宇都宮駅東口から宇都宮テクノポリスセンター地区までの宇都宮市域区間におきまして、概算事業費 260 億円について施工単価の見直しやピーク時需要への対応などを行った結果として算出したものです。

概算事業費約 458 億円につきましては、本市区間の概算事業費約 412 億円に芳賀町区間の概算事業費約 46 億円を加え算出したものです。

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が、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。

【回答】

LRT事業につきましては、運転最高速度40km/hを前提として、快速運行を実施してまいりたいと考えており、追越し線等の整備費用は、減額しておりません。

③ 増額前の総額458億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684億円を税込み金額で表示すると、約739億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。

【回答】

概算事業費には、土地購入費や補償費など、非課税のものが含まれるため、消費税が含まれていないことを明示し、これまで説明をしてきたものです。

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。

【回答】

需要予測につきましては、長期的な収支計画等を立てるために実施するものでありますことから、まずは、新型コロナウイルス感染症の影響による沿線工業団地企業等における働き方や人の動きの変化などを見定めていくことが重要であると認識しております。

このようなことから、今後、ワクチン接種の状況などを注視するとともに、引き続き、社会動向等の変化を見定めつつ、有識者等の意見を伺いながら、人の動きの変化の把握などに取り組んでまいります。

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。

【回答】

LRT沿線には研究機関のほか、製造業や商業施設など様々な企業があるという趣旨の発言であります。

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。

【回答】

第2-1で回答したとおりです。

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。

【回答】

LRTの需要予測につきましては、鉄道事業などにおきまして一般的に広く用いられております信頼性のある方法を採用し、LRTを利用することが合理的と判断できる交通行動を統計的に集計した結果、算出したものであり、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。

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。

【回答】

本市では、新型コロナウイルス感染症対策として「感染の拡大防止」や「市民生活の安定化」、「市内経済の維持・回復」に、最優先で取り組んできたところであり、今後も、新型コロナウイルス感染症の動向や経済への影響などを踏まえ、必要となる対策を迅速かつ的確に講じてまいります。

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。

【回答】

LRTにつきましては、「NCC」の形成を支える総合的な公共交通ネットワークの要として、必要不可欠な都市の装置であり、駅の東西を繋げ、中心市街地の大通りにLRTを導入することで、人や車の流れを変え、都心部やその周辺において、さらに多くの人が行き交い、人や企業の活動、交流が活発化するなど、沿線の魅力とポテンシャルが大きく向上することなど、様々な効果が期待できるものと認識しております。

今を生きる市民と、次世代の子どもたちの誰もが豊かで幸せに暮らすことができるまちづくりまちなの実現に向け、新型コロナウイルス感染症の拡大防止、市民生活・地域経済の安定化、経済の回復に確実に取り組みつつ、未来への投資であるLRT事業を着実に進めてまいります。

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。

【回答】

LRT事業につきましては、国や県、周辺市町、有識者や関係機関との協議を経て、適宜、丁寧に市民への説明に取り組んできたところであり、さらに、地方公共団体の長及び議会の議員を住民が直接選挙するという二元代表制のもと、これまで、議会と執行部との間で、長年にわたり議論を積み重ねながら進めてきたところでもありますことから、議会と執行部の間で十分に議論をし、市民理解の促進を図りながら進めていくことが適切であると考えております。

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。

【回答】

NCCの形成に向けた本市都市計画の基本方針となる「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」におきまして、鉄道駅やLRTのトランジットセンター等の交通結節拠点周辺は、地域特性を活かした交流促進や地域活性化等につながるよう拠点化を促進することとしており、(仮称)平出町トランジットセンターゾーンに都市公園を整備する計画は、NCC構想に沿ったものであります。

- 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。

【回答】

(仮称)平出町トランジットセンターゾーンにおける都市公園の整備に当たりましては、民間事業者の有する様々なノウハウを活用し、公園利用者に対するサービスの充実を図ることで、公園の魅力向上や市の財政負担の軽減等が可能となることから、民間活力を最大限活用することとしたところであります。

こうした中、当該地周辺の固定資産税につきましては、LRTの停留場の整備など周辺環境の変化により、今後、土地の評価額に影響が出る可能性はありますが、公園整備自体によって固定資産税額がただちに増額となることはないものと考えております。

また、都市公園の整備に当たりましては、周辺環境に十分配慮する必要があると考えておりますことから、関係機関等と入念に協議を行いながら適切な対策を講じてまいります。

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。

【回答】

本市におきましては、これまで、子どもを始めとする多くの方々に、世界トップレベルの選手により繰り広げられるスポーツの熱気や感動を肌で感じてもらうとともに、多くの人を呼び込み、まちなかの賑わい創出につながるよう、「FIBA 3x3 ワールドツアー マスターズ」などの観戦イベントを中心市街地において開催してきたところであります。

本事業につきましては、こうしたまちなかでのイベントにおいて観戦した都市型をはじめとする様々なスポーツを、自らが実際にプレーすることができる環境を整備するものであり、新たなスポーツ活動の促進や賑わいの創出など、スポーツを契機としたまち全体の活性化につながる取組であると考えております。

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。

【回答】

【JR 宇都宮駅東口】

場所は宇都宮駅東口停留場付近であり，既存の交通結節点である JR 宇都宮駅の交通結節機能を活用してまいります。

【ベルモール】

場所は宇都宮大学陽東キャンパス停留場付近であり，近接している大型商業施設は交通結節機能を有していることから，現在，施設の活用について施設管理者と協議を進めているところであります。

【新4号国道周辺】

場所は平石停留場付近であり、新4号国道と主要地方道宇都宮・向田線が交差する交通利便性の高さを活かし、自動車交通や地域内交通との結節機能を有する施設の整備を想定しておりますが、隣接地には、都市公園を整備する予定でありますことから、駐車場の規模などの具体的な交通結節機能や、駐車料金、維持管理手法につきまして、今後、その施設管理者と連携しながら検討を進めてまいります。

【清原工業団地】

場所は清原地区市民センター前停留場付近であり、清原工業団地内の循環バスや地域内交通、清原台や真岡・益子方面等の広域的な地域からの自動車交通との結節を想定した施設を整備しています。駐車場は約90台、整備費は約4億円を見込んでおります。駐車料金や維持管理手法については、現在、検討を進めているところであります。

【芳賀工業団地】

場所は芳賀町工業団地管理センター前停留場付近であり、芳賀町において、既存のバスターミナルを活用することを想定しており、駐車場は約60台です。なお、駐車料金や維持管理手法については、現在、検討を進めているところであります。

(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。

【回答】

特にございませぬ。

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？

【回答】

要員の大部分を占める運転士については、宇都宮ライトレール株式会社において、採用後、全国の軌道事業者へ社員を外向させ、乙種電気車運転免許を取得させる必要があることから、各事業者の人員計画や養成スケジュールとの調整を踏まえながら、採用計画を設定しているところです。

また、その他の職種については、開業時期の延伸を踏まえ、開業時の組織体制の構築を見据えながら、適切な時期に採用を実施していくと伺っております。

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。

【回答】

宇都宮ライトレール株式会社におきましては、今回の開業時期の延伸に伴い、職種ごとに必要な最少人数を採用するなど、採用計画の見直しを含めた経営の更なる効率化に努めているところであります。

なお、出向中の運転士につきましては、免許取得後におきましても、出向先で実際の運転業務や関連する車両、電気等に関する技術習得期間を設定し、技能向上に向けた業務等に従事すると伺っております。

すでに雇用している職員につきましては、営業活動や内部管理事務、軌道施設の維持管理業務、他事業者への技術研修など、開業に向けた準備業務等に従事すると伺っております。

宇都宮ライトレール株式会社におきましては、引き続き、開業に向け安全で安定的な運行、維持管理を確実に実施していくための組織体制の構築に取り組んでいくと伺っております。

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。

【回答】

宇都宮ライトレール株式会社におきましては、これまで運転士の養成出向先の軌道事業者と、出向人数や出向時期等について調整を図りながら、計画的に職員採用を行ってきたところでありますが、今回の開業時期の延伸に伴い、採用計画の見直しを含めた経営の更なる効率化に努めているところであり、引き続き、開業に向け安全で安定的な運行、維持管理を確実に実施していくための組織体制の構築に取り組んでいくと伺っております。

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

【回答】

開業延伸に伴い発生する宇都宮ライトレール株式会社の経費につきましては、軌道整備事業者である市と芳賀町におきまして、軌道施設の整備が未了となることにより、事業が開始できないために生じるものでありますことから、原因者である市と芳賀町におきまして、負担金として支出することとしております。

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。

【回答】

第1－7で回答したとおりです。

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。

【回答】

第4－2－①で回答したとおりです。

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。そこで伺います。

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。

【回答】

LRT停留場名称へのネーミングライツの導入につきましては、副停留場名称を設け、実施してまいりたいと考えており、今後、その制度設計などの検討を行った上で、募集してまいります。

また、ネーミングライツに係る企業等のメリットとしては、自社の広告・宣伝効果に加え、CSR（地域・社会貢献）的評価の向上などが考えられるところであります。

なお、副停留場名称につきましては、停留場における表示のほか、各種パンフレット等においても掲出を予定しております。

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ますが、具体的には何を対価としての雑収入かをお伺いします。

【回答】

雑収入につきましては、民営軌道事業者の雑収入率のなかで最小の値を参考に算出したものであり、グッズ販売の収入などを見込んでいるところであります。