

平成27年7月17日

宇都宮市長 佐藤栄一様

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

## 第4回公開質問状「LRTの現実的問題点について」

佐藤市長におかれましては市政の発展にご尽力いただき感謝いたします。

先般、当会より宇都宮市へ3度にわたる質問をさせていただきましたが、納得ができる回答ではなく、さらに関東自動車のみが運営主体に応募したことで「第三セクター方式による運営」の恐れが生じておりますので、前回までに回答いただけなかった部分の再質問に加え、新たに発生した現実的な問題について質問をさせていただきます。

つきましては、ご多忙の折恐縮ですが、8月7日までに、文書にて回答願います。

なお、私達の今回の質問は、あまりに多く、大きい疑問と問題点を有する「宇都宮市のLRT導入計画に反対し」、「道路交通、公共交通に関する提案」を含めて質問をさせていただいておりますので、建設部LRT整備室を窓口にするのではなく、総合政策部交通政策課を窓口にするよう要望いたします。

現在、私達は、これまでの経過を基に、本会においては、現段階において、別添のとおり、略称・「LRTに反対する理由と提言」をまとめておりますので、回答を検討する際の参考にしていただきたく、添付いたします。

貴市において、今回の質問の回答に窮し、明解な回答がいただけないのであれば、「LRTありき」でなく、英断を持って、一旦、「LRT導入計画を白紙に戻し」、改めて、「宇都宮市に相応しい道路交通・公共交通のあり方」を検討いただきたく申し添えます。

### I 各公共交通について

宇都宮市は、地勢や発達の経緯等から、路面電車の歴史がなく、路線バスによって発達・発展した街です。

その宇都宮市の貴重で重要な東西の大通り・幹線道路へLRT（路面電車）の軌道を敷設することですが、市民にとっては、大きな不安と疑問があります。

特にJR宇都宮駅東部地区については、企業バスが活用されていますので、路線バスや企業バスを移動手段として利用している市民や通勤者にとって、LRTがどのように機能するのか、以下質問をさせていただきます。

#### (1) 市街中心部へのバス乗り入れ禁止措置について

前回の回答に「現時点で、市街中心部へのバスの乗り入れ禁止は想定しておりません」

との記載がありましたが、市民の利便性を考えますと当然の回答と受け止めております。

越戸通り及び国道123号の2路線の迂回経路は承知していますが、地方路線も含め宇都宮駅に乗り入れする路線の計画があれば、駅東口・西口別に提示して下さい。またLRT敷設時、JR線に平行する白沢街道経由で宇都宮駅西口に乗り入れる路線、あるいは西口経由で東武宇都宮駅に向かう路線の、駅周辺の経路（停留所）についてもお尋ねします。

## (2) LRT とバスの輸送力及び利便性比較について

現在、バス停留所は駅西口17か所及び東口に6か所あります。

到着したJR電車から降りた通勤・通学客は、「数珠つなぎ」にやって来るバスに一斉に乗り込み、バスを待つ間の混雑は一切感じられません。

### ① 駅東口のバス乗り場について

東口の企業バス利用者は、座席が満車になり次第、後に続くバスに乗り込むなど実に効率的な運用がされており、道路状況による混雑時以外さほどの不自由さがあるようには思われません。

LRTが敷設された場合、東口において以下の状況が想定されますが、それぞれご回答ください。

ア. 乗り場が1箇所しかないため、最大ピーク時に乗れない利用者の行列が相当の長さになり、計算上2台待ちの利用者が生じます。

またピーク時間帯において6分刻みに運行されるLRTのうち、到着した利用者全員が一度に乗りきれないLRTが約半数近くありますが、先を急ぐ利用者に対し、乗車阻止など乗車を制限する具体的方法についてお尋ねします。

イ. 仮に車両F1000の座席数が53席、ピーク時の乗車人員を232人とした場合、8割近く(53人÷232人)の利用者が「立ったまま」の通勤を強いられることになり、「快速」が運行されない当初では、待ち時間を含め1時間前後も立ちっぱなしになります。

現在はほぼ100%座って通勤できる利用者が、そこまで我慢をして「定時性・速達性」を望んでいるとは到底思えず、相当の不満が出るように思われますが、市の見解をお伺いします。

ウ. 当会は通勤時間検証のため、6月12日(金)7:40、同15日(月)7:30、16日(火)7:00の3回、乗用車で駅東口から芳賀工業団地の最終地点まで計測しましたが、それぞれ35分、35分、32分で到着しました。

いずれの日も柳田大橋はかなりの渋滞があり、その他の交差点も多少の信号待ちがありましたが、市が声高に言うほど鬼怒川越えの渋滞が大きくはなく、鬼怒川

東部の企業が撤退を余儀なくされているほど、交通事情が悪化しているとは思えませんでした。

以下のV（4）に述べます「『快速』が運行されない場合の所要時間44分」を比較考慮しますと、「LRTも道路橋も不要」との選択肢も思えてきましたが、それでもなおLRTが必要とする市の見解をお伺いします。

エ. 上記ア～ウの問題は、当初の「テクノポリスセンターまで」から「芳賀工業団地まで」変更されるなど、市のLRT導入計画の一貫性のなさや、LRT需要者推計の際のアンケートの設問不足が大きな原因であることを当会が指摘をしてきました。

先頃のアンケートの回答は、利用者の期待感を反故にしかねないこれらのデメリットを十分に理解した上での回答と思われるかについて見解をお伺いします。

## ② 駅西口のバス乗り場について

ア. 駅西口から出発するバスは、網の目のごとく張り巡らされた路線に沿い、面的な広がりをもって同一方向へ多数の乗客を運んでくれますが、「バスとLRT」の組み合わせは、縦軸と横軸による直線的な広がりしか期待できません。

市は1台(編成)当たりの輸送力優位性をLRT採用の最大の理由としていますが、東口・西口のバス利用状況から判断しても、機能面(満席になり次第発車)や効率面(ほぼ同一時に多数の乗客を同一方向へ輸送)、さらに機動性(乗客数に応じ、各路線ごとに簡単にカスタマイズが可能)においても、バスがはるかにLRTをしるぐものと思いますが、見解を伺います。

イ. 市は「宇都宮駅西口のバス運行体系は複雑」としますが、駅をバスの始発・終着場とする現在のバス路線は、「とりあえず駅に行けば」とする利用客に分かりやすく、東口・西口ともに利用者側の利便性においてもバスに分があります。

当会が「市街地へのバス乗り入れ禁止」に反対する理由の一つですが、この点についての見解もお伺いします。

ウ. 宇都宮市役所等の官公署や作新を初めとした高校5校が駅西口に点在しています。現在はこれらの施設の大半にバスの直行ルートが開設されていますが、LRTが敷設された場合、これらの目的地へは一部を除きLRTと路線バスを乗り継いで行かなければなりません。

特に時間が限られている官公署勤務者や高校の学生などは、路線バスとのマッチングが利便性を左右する大きな要素となりますが、採算から考えても現行と同程度の運行本数が確保されるとは思えません。

バスが期待できない以上、出勤・登校は徒歩に頼らざるを得なくなりますが、こ

これらの施設の多くは駅大通りから5分～10分もかかるため、今まで施設の目の前までバスが運んでくれた利用者から駅東口同様、かなりの不満が生ずるように思われますが、市の見解をお尋ねします。

### (3) シャトルバスの運行費用とLRT運賃の比較

市は当初「企業にシャトルバス運行の費用を負担させていると市外に移転されてしまい市の税収が落ちる」ことをLRT敷設の目的の一つにあげており、これが真の狙いのように思えてなりません。

しかし、通勤手段がLRTに変更した場合でも、企業はシャトルバス運行費用の代わりに運賃を負担しなければならないことも事実です。

当会が市の『年間収入の試算』をもとに、宇都宮駅から芳賀地区へのLRT通勤需要者4,096人分の1か月分の運賃を計算したところ、芳賀地区の企業の負担は約3千万円(4,096×400円×30日×0.6)との巨額な金額になりました。

これでも企業にとってLRTを利用する金銭的メリットがあるかどうか、また「ある」とした場合の金額的根拠についてお伺いします。

### (4) バス会社への営業補償について

「通勤バスは各企業の自助努力による運行である以上、市は関与しない」とのことと、企業バス廃止に関する営業補償は考慮しない方針であると伺いました。

市は一方において企業誘致などによる雇用の創出を謳っていますが、市の計画により廃止を余儀なくされるバス企業にとってはまさしく民業の圧迫であり、従業員にとっても雇用の剥奪でもあります。

今回、関東自動車が運営主体に応募していますが、本計画が中止された場合の同社への対応も含め、「路線バス」「通勤バス」への補償の有無について、また「補償されない」とした場合はその理由について、あらためてお伺いします。

### (5) LRT・路線バス・地域内交通の連携について

①現在各地区で地域内交通を実施していますが、「LRT」「路線バス」「地域内交通」の各交通機関の役割及び相互の連携について、決定済みと思われます東部地区の具体的路線をあげてご説明ください。

②「階層性のあるネットワーク」について伺います。

「階層」とは交通手段の数を指すものと思われませんが、階層の分だけ乗換をせざるを得ないだけでなく、階層の組み合わせによっては時間のロスや目的地までの経路の複雑さなど、市民の負担は増すばかりです。

市は「高齢者対策」を目的の一つに挙げますが、出かける都度、時刻表と路線図を手放せない新交通システムを、はたして「利便性があり、お年よりにやさしい」と言えるのでしょうか。その根拠をお尋ねします。

さらに「階層性のあるネットワーク」と銘打つ以上、そのメリットについてお伺いしますとともに、LRTの不便さ故、ますます自動車に頼らざるを得なくなる高齢者増加の懸念についても見解を伺います。

- ③「お魚ネットワーク」の小骨と位置づける路線バスの整備のため、バス路線の増設及びバスの増便を計画するとしています。

しかし、現在の各路線の利用状況や補助金の交付状況から判断しますと、路線や便数が増えるほど、ねずみ算式に補助金を増額せざるを得なくなることが明らかであり、リスクの大きさからこの計画の実行性について疑問視せざるを得ません。

そこで、新たな補助金なしで路線増設やバス増便が可能かについて、また補助金を必要とした場合には、現在の支給額に対しどの程度の増額まで認められるかについてもお伺いします。

- ④「階層」の一つである「地域交通」がLRTの停留場に結節された場合は「路線バス」の存在価値がなくなり、逆に「路線バス」が新設あるいは増設された場合は「地域交通」の存在が薄れ、地域商店街にもダメージを与えることから、いずれの場合においても両交通の同時存在は共倒れになるリスクが大きいように思われます。いかに共存するかについて見解を伺います。

## II 東部地区の先行整備の理由について

- (1) 市は東部先行の理由として「①全体計画区間の整備には一定期間を要する。②JR宇都宮駅西側と東側では公共交通の整備状況が大きく異なる。③東部地域における慢性的な渋滞の緩和や公共交通空白・不便地域の解消等で整備効果が発揮されること」をあげています。

しかしコンセプトの異なる東西地区だからこそ、全体計画を示し、事業に要する費用の総額、車両の規模や人員の配置など、時間をかけて「東西基幹交通としてのLRT導入計画」の整合性を図るべきであり、宇都宮市の中途半端なLRT計画は、民間企業においては絶対にあり得ない計画であることを指摘せざるを得ません。

市が「2050年を見通し、ネットワーク型コンパクトシティの形成を進めていく」のであれば、腰を据えた長期的ビジョンに沿って計画すべきであり、全体計画を後回しにしたまま「東部地域の渋滞解消」や「公共交通空白・不便地域の解消」を目

的としたLRT計画を、今直ちに実行しなければならない理由は見当たりません。

団塊の世代と言われる世代（1947年～1949年生まれ）の大半が、あと10年～15年もすれば免許証を返上し、運転者数や車両数が大幅に減少することが明らかなこの時期に、なぜLRT敷設をが急がねばならないのか見解を伺います。

また仮に全体計画策定期間の終了まで、工事に着手しないまま現在の状況が継続した場合に、起こり得る「喫緊の課題」とはいかなるものかについて、具体的事例をあげてご説明ください。

- (2) 今後予定される国や県との協議において、JR宇都宮駅を跨いで成り立つ「東西基幹公共交通対策」のうち、西部地区に関わるLRT整備計画の概要と検討状況、スケジュール等が当然問われることとなりますが、その進捗状況を具体的に提示してください。

### Ⅲ 走行車線の減少による渋滞懸念について

西部地区の幹線道路である大通りの走行車線が3車線から1車線となります。

また東部地区の鬼怒通りは2車線と設定されていますが、旧4号線の跨道橋が片側1車線しかないことを考慮すると、同様に現在の3車線が実質1車線へと減少されます。

しかし両幹線道路とも、車線減少分の車両数が減少するはずはなく、むしろ不便になることで一般車も含む高齢者の運転する車が増加することさえ懸念されます。

宇都宮市の最大の目的が「クルマ社会からの脱却」にあるとすれば、LRT敷設は現実を顧みない、方向性が180度異なる政策であることを指摘しますとともに、「東西地区別」「時間帯別」に現在の交通量（総量）、及びLRT導入により市の予想する車両減少数（同）について提示してください。

### Ⅳ JR宇都宮駅横断橋について

JR線を横断のため、約700～800m（Google Earthより推計）に渡る「陸上橋」を建設予定との事ですが、このうち線路を跨ぐ100m超（同）の跨線橋は橋脚が設置できない分、相当の難工事と思われれます。

この「陸上橋」を建設のためのおよその期間と、総額50億円とも100億円とも言われる概算費用についてお伺いし、併せてこの工事費が既に公表済みの概算費用に含まれるか否かについてもお尋ねします。

### Ⅴ 東部地区におけるトランジットセンター等の設備について

以前も伺いましたが未回答のままでありましたので再度質問いたします。

(1) 上記の「I (2) ①ア」で指摘しました通り、多数の利用客が待機するトランジットセンターにおいて、駅東口発満員のLRTに乗車できない利用者が出る可能性があります。また退社時の清原工業団地においても、芳賀発LRTが満員の場合同様の事態が想定されますが、東進・西進それぞれの対策についてお尋ねします。

(2) 前回の回答では検討中とのことでしたが、あらためてトランジットセンター利用者からの料金徴収の有無、及び利用料金（一般・通勤者別）についてお尋ねします。また無料とした場合には管理費等を市が負担をするか否かについて、さらに市が負担するとした場合には、その理由についてもお伺いします。

(3) 自動車からLRTに転換する清原工業団地への通勤者は、わずか数キロ手前の新4号バイパス付近に設置するトランジットセンターにおいて「入車～停車～電停移動～LRT待ち～乗車」の時間を費やす前に、自家用車で会社へ直行した方がはるかに早くて便利と思われれます。

またLRT効果により道路の混雑が緩和されることや利便性のなさより、LRTから自動車への再転換が図られるなど、ますますトランジットセンターが利用されない可能性が高くなります。

トランジットセンターをどの程度予定されているかその規模（駐車台数）をお尋ねしますとともに、「利用されない懸念」について見解を伺います。

(4) 最小需要ケースの場合は「快速の設置はなし」と記載されていますが、開通するまで予測がつかないため「快速は当面運行されず、芳賀工業団地までの所要時間は44分」からのスタートになります。

芳賀地区の通勤者が直ちに快速が設置されるような期待を抱かせないためにも、この事を明記すべきと考えますがいかがでしょうか。

(5) 現在までのパンフレットには掲載されていませんが、18編成ものLRTを保管する、東部方面の車両基地の場所を提示してください。

※なお「営業主体の公募」にあたり上記事項はすべて決定事項と思われるので、(1)～(5)については具体的な回答をお願いします。

## VI 道路橋新設の提案について

市は「板戸大橋開通後の増加車両数は5～8%増加」とのデータをもって「自動車交通量は増加している」との理由から道路橋の新設を拒否しています。

道路が増えてこの増加率であれば、確実に混雑度は解消されていたはずであり、この説明だけでは拒否の理由になりません。

また「合流による渋滞」も拒否理由として挙げていますが、新4号線付近で芳賀地区方面と二分された清原地区方面の車は、ほとんど同地区において吸収されるため合流の懸念はありません。あらためて拒否する理由をお聞かせ下さい。

## Ⅶ 芳賀・高根沢工業団地への延伸に関わる費用負担について

「総事業費約400億円（税抜額）のうち約半分を地方が負担」としています。市は「芳賀町がLRT延伸の要望をしたことにより芳賀地区への延伸を決定した」とのことですが、「法人税・固定資産税の税収があり、しかも通勤需要者の約70～80%が芳賀工業団地の勤務者であれば、同町が負担する金額がわずか12億円～18億円ではあまりにも少なすぎる」との点は前回も指摘した通りです。

現在、県に負担を要請しているようですが、仮にすべての疑問が解決され当会がLRT計画を認めた場合でも、個人の住民税しか得られない宇都宮市は受益者負担割合などの合理的な計算により、宇都宮市・県・芳賀町の負担額を算定すべきと考えますが、再度負担の按分について見解を伺います。

## Ⅷ 採算について

### (1) 収入及び経費

当会で試算したところ、市が計画するLRTの年間の1日あたり平均乗車率（乗車人数/定員）は24.6%との結果が出ましたが、これを富山ライトレールのデータである41.4%と比較しますと、約4割も平均乗車率が下回っています。

また「ピーク時」の稼働率を100%として、ピーク時以外の時間帯に余剰となる運転手・LRT車両の年間平均余剰率を求めたところ、35.7%との割合が出ました。採用予定運転手56人のうち約20人、購入予定車両のうち約6編成の車両が平均して仕事に従事していないことになるのですが、あまりにも異常な数字と言わざるを得ません。

いずれも全国でも例を見ない「通勤客主体のLRT計画」であることが最大の理由ですが、乗車率が低い上に、これだけの運転手や車両が余っている状態で、採算が取れるとは到底思えません。

先日東武鉄道が赤字予想を理由にLRT運営主体を固辞し、今回の公募に対しても、単独で事業を担うとして応募した企業がないこともこの事を裏付けていますが、市は各企業が不参加（＝赤字）とする根拠がどこにあるかを検証されているかどうかについてお尋ねします。

また根拠が明白な場合にはその内容と赤字の克服策についてもお尋ねします。



## (2) 概算事業費について

直近の資料によりますと、前年迄の概算事業費 412 億円（快速設置費用を含み、消費税は含まず）が 458 億円（同）へと突然 11% もアップをしていますが、その増加理由について伺います。

## (3) 需要予測について

①LRT の需要予測を「県央広域都市圏生活行動実態調査」により推計していますが、本来この調査は個人のある特定の一日の活動状況を調べるものであり、かつ調査項目に LRT が含まれていないことから、LRT 需要者を推計する資料としては不向きであると考えます。

LRT 予測利用者数が 15,229 人に至った計算根拠を提示してください。

②市の資料では、グリーンスタジアムへの来場者需要として、年間 8,085 人を見込んでいますが、現在同球場へは無料のシャトルバスが運行されています。

そこで LRT が運行された場合の往復運賃について伺います。

ア. 往復運賃 600 円を試合観戦者から徴収する場合には、車での来場者の増加や来場者数減少の懸念があります。

イ. 無料とした場合は需要予測者数の意味が無くなります。また一般乗客と区別する困難さが生じます。

ウ. 主催者である栃木 SC から徴収する場合は次の問題が生じます。

宇都宮市は栃木 SC の J1 昇格に向けて、今年度 5000 万円予算を計上するなど金銭的支援を行っております。

この件についての異論はありませんが、市の支援先から運賃を徴収することは、支援した税金を回収することと同じ結果になりますので、もしこの項目に該当するのであれば「支援の減額」が問題にならないかについて伺います。

市の方針として上記ア～ウのいずれを選択されるか、また現在のシャトルバス運行費用を誰が負担しているかについてもお尋ねします。

エ. 現在県が計画中である総合スポーツゾーンが 2019 年度に完成することによりサッカーの競技場が清原から移転することになりますが、有料とした場合の、年間約 500 万円の減収をいかに補填するかについての見解もお伺いします。

## IX 西の始発駅について

市のパンフレットによりますと、西側の始発駅は当初から「桜通り十文字付近」とされてきましたが、平成 25 年 3 月に発行のパンフレットには既に「桜通り十文字」の上に「陽西町」と記載されていました。

パンフレットの始発駅を「陽西町」の隣にある「作新学院」ではなく「桜通り十文字付近」とした理由についてお尋ねします。

## X 運営方法について

### (1) 上下分離方式について

従来は「LRT 事業については40年以内の黒字転換は困難であるので、上下一体方式の『第三セクター』方式が望ましい」とされてきましたが、平成19年10月 自立的かつ安定経営が可能な『上下分離方式』へ変更された」とのことで、その前提として以下の項目の役割分担が挙げられています。

- ① LRT 事業の業務区分し分担するとともに、両者の会計を分離する。
- ② 車両を公共が購入した上で営業主体に貸し付け、営業主体は車両償還相当額を公共に支払う。
- ③ 軌道や停車場等の施設を営業主体に貸与することにより、営業主体は事業の運営を行う。
- ④ 公共は日常的な保守・管理経費を営業主体に支払う。

これらのことから、巷間伝えられる「LRT の軌道などの設備や車両は、道路と同様インフラであるため、使用料は発生しない」との認識は誤りであることを理解できましたが、この後に引き続き、但し書きとして、以下の記述があります。

- ⑤ 「日常的な保守・管理業務は営業主体が行うことが望ましいことから、“整備主体（下）に支払う費用”を原資として、公共が営業主体に業務委託することが考えられる。
- ⑥ “施設使用料”は、予想される収入から、予想される支出（“整備主体に支払う費用”を含む）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。

このうち前段の⑤は理解できますが、後段⑥の主旨は「営業主体が赤字の場合、使用料を公共に払わなくてもいい」との意味かと思われます。

しかし、本来支払われるべき年間の使用料は一定（車両償還相当額）とするのが企業上のルールであり、仮に赤字の場合は支払いを猶予されても、黒字に転じた際には、累積された未払使用料を順次精算をすべきと思われます。

この考え方に相違がないか、あるいは利益が発生したときのみ使用料を徴収するのかどうかについてお尋ねします。

また「施設使用料は予想される収益の範囲内で設定する」との記述は、上下分離方式の拠り所となった「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の、どの条文に記載されているかについてもお尋ねします。

### (2) 車両使用料の算定について

市の計画通り、営業主体が初年度から黒字になった場合についてもお伺いします。上記(1)の通り、本来営業主体は車両のみならず、軌道や停車場等の施設を含めた使用料を下へ支払うべきと思われますが、ここでは車両使用料に限って述べます。

先般、芳賀町までの延伸により事業費の大幅な見直しが行われましたが、車両の大型化や大幅な増車にも関わらず運営費の算定に変化がなかったことや、市の「運営費の算定」の項目から推定しても「運営費」中に「車両を含む施設使用料」が含まれていないものと思われます。

車両使用料としての車両償還相当額を①～③の条件で計算してみたところ、以下の通りの結果となりました。

- ①LRT 車両代金 68 億 2 千万円 (税抜 62 億円 : 10%税込)
- ②うち地方負担税込半額分 34 億 1 千万円 = 借入金 (20 年で償還)
- ③上記借入金利率 年 2%
- ④上記②の 1 か月当たりの元金 約 1420 万円 (34 億 1 千万円 ÷ 240 か月)
- ⑤上記③の利率による当初 1 か月の金利 約 560 万円 (34 億 1 千万円 × 2% ÷ 12 か月)
- ⑥返済開始当初の元利合計月額 1980 万円 (④ + ⑤)
- ⑦返済開始当初の元利合計年額 約 2 億 4 千万円 (⑥ × 12 か月)

市の「運営採算見込み(最小需要ケース)」に「年間 1100 万円の赤字から 2 億 5 千万円の黒字」との試算がされていますが、最大の利益が生じたとしても、ほぼその全額が使用料として公共に支払うことになるのでは、企業としてメリットがなく、さらに利益が少なかった場合や赤字が出た場合の経営責任を想定しますと、躊躇せざるを得ないのが東武鉄道を初めとした企業の本音と思われます。

国の指針では年間の使用料を「車両償還相当額」としていますが、市では車両及び施設の使用料をいくりに設定しているかについてお尋ねします。

### (3) 第三セクター方式について

冒頭に述べました通り、第三セクター方式による事業運営を提言する関東自動車のみが応募してきたことで、「三セク」による事業運営が現実味を帯びてきましたが、私達は以下の理由により断固反対をいたします。

- ①『上下分離方式』とは、原則として下(整備主体=公共)はインフラを整備・保有し、上(営業主体)を確保したうえで、一定の考え方にに基づき上に対して施設を貸付ける方式である」との定義をもとにすれば、「貸す側」と「借りる側」が同一となる第三セクター方式は、定義された原則が根底から覆されることになり、支払う側の義務や受け取る側の権利が曖昧になります。

②経営の責任が曖昧なことが原因でしばしば計画の甘さが露呈しますが、全国の第三セクターの約4割が赤字とされる主な理由とされています。

③赤字が長期化する恐れが生じた時、民間はいつでも事業から撤退できますが、住民サービスを抱える公共は引き続き事業を継続しなければならず、このことが「負の連鎖」への引き金となる可能性が大きくなります。

④前回の回答によりますと平成26年8月「三セクへの公的支援」について『第三セクター等が能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難と認められる経費については、地方公共団体が公的支援を行うこともやむを得ない』と改正され、『三セクへの公的支援が認められるようになった』とのことですが、「能率的な経営」「客観的に困難」「やむを得ない」とする判断を誰が行うのかを伺います。

また当会がこの計画の脆弱性を指摘し、再三にわたりLRT敷設の断念の申し入れをしたにも関わらず計画が強行され、不幸にも私達の指摘通り赤字に陥った場合においても、この「公的支援」が適用になるかについてあらかじめお伺いしておくとともに、この場合の責任の所在がどこにあるかについてもお尋ねいたします。

⑤上記Ⅷ(1)で述べましたように、宇都宮市のLRT計画は「採算が合わない」との結論が出されている以上、民間企業に「税金」という担保を差し出すこととなる市の「三セク」としての経営参加は絶対に認めるべきではありません。

もしそれでも強行したいとするのであれば、今度こそ実質的保証人である宇都宮市民による住民投票を実施すべきと考えますが、市の見解をお伺いします。

以上長文になりましたが、我が宇都宮市を愛するが故の質問状であることをご理解いただき、早急にご回答戴きますようお願いいたします。

なお数字や法律の解釈に間違いがあればその点をご指摘いただきたく、併せてお願い申し上げます。

連絡先 宇都宮市のLRTに反対し公共交通を考える会  
〒321-0952 宇都宮市泉が丘1-5-2 保坂栄次事務局長宅  
Tel.028-663-6693 携帯 tel 090-9324-4719