

令和元年9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



第2回 須藤 公開質問状

宇都宮市のLRT整備計画について次のとおり質問いたしますので、令和元年10月25日(金)までに文書にて回答願います。

なお回答にあたりましては質問事項についてのみお答えください。具体的対策が行われていないようでしたらその旨を記載していただくとともに、実施予定日を明記してください。また今回の質問は前回と重なる部分が多くありますが、明確な回答をいただいていないため再度同じ質問をさせていただきます。

1. 第2回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会（以下「検討委員会」）において提示された資料で500円であった最大運賃が第3回検討委員会では400円に変更されており、市のホームページ（HP）でも新旧が差し替えられています。

市の担当者にこの変更に関わる稟議書等の有無を尋ねたところ、一切不存在との回答がありました。1億円以上もの差が予想されるこの金額変更について詳細な経緯を説明してください。

2. 過去の需要予測につき以下の点を伺います。

(1)利用者数及び収入予測の矛盾について

①《LRT事業課題検討調査：H21.12》

- ・営業区間：宇都宮駅からテクノポリスまで
- ・利用者数：13,740人
- ・収入予測：6.4億円

②《第1回検討委員会：H25.11.21》

- ・営業区間：宇都宮駅から本田技研北門まで
- ・利用者数：9,089人
- ・収入予測：7.44億円

1万人規模の清原工業団地から2万人規模の芳賀・高根沢工業団地まで延伸したにも拘わらず、利用者は34%も減少し収入予測は16%しか増加していません。それぞれの理由について市の見解を伺います。

また最終の利用予測は16,318人とされていますが、上記①テクノポリスまでの利用予測13,740人と比較しても、わずか2割程度しか増加していません。いずれかの数字に誤り

があると思えませんが、この点についても見解を伺います。

(2) 第1回検討委員会の収入見込みが〔予想利用者数×一律400円(最大金額)〕の算式により計算されています。

本来は3回目以後の〔区間ごとの利用者数×運賃区間ごとの単価〕の算式を採用すべきであり明らかに間違った計算です。その後には訂正した形跡がありませんが、最終の需要予測の信憑性にも繋がりますので、この算式の正誤、及び誤りの場合の正しい数字を提示してください。

3. 前回の公開質問状において「立ったままの通勤が強いられ、かつバス・自動車より遅いLRTが選択される余地が少ない」と記載しましたが、利便性のなさについてさらに指摘します。

(1) 前回「定員の約2/3の乗客が立ったままの通勤を強いられる」としましたが、区間によっては最大約240人の乗客に対し座席が50しかないことから、2/3どころか約2割の乗客しか座れない計算になります。さらにその50席は絶えず満席であるため、宇都宮駅発のLRTへ宿郷町停留場以降乗車する人は100%座れないことになります。

首都圏において運行されている有料通勤電車(原則個人負担)が常に満席であるように、勤め人にとって「座れる電車」は通勤における最大の要素です。

「最大輸送力」に重点を置くばかりに利用者目線を欠いたLRT導入はまさに時代に逆行する政策であり、快適性からほど遠いLRTを何をもって「次世代型路面電車」とは呼ぶかについて市の見解を伺います。

(2) 栃木県がLRT工事中の渋滞対策として3箇所の道路新設工事を行った結果、以下の通りの成果が表れています。

① 国道408号・道場宿交差点南側における約7~800m(県資料)の大渋滞がほぼ解消

② 柳田大橋西交差点における鬼怒通りに流入する車両が大幅に減少

③ 上記①②は3箇所の工事の完成により通勤車の経路が大きく変動したことが要因

工事の完成により鬼怒通りの渋滞は予想以上に緩和されており、近いうちにその検証結果が発表されるものと思われます。

ちなみに当会が工事完成前と完成後のピーク時間帯、宇都宮駅~本田技研北門間の所要時間を各2回検証したところ、完成前約50分及び約55分であったものが、完成後には約40分及び約30分と大幅に短縮されていました。

市のHPからLRTの優位性としていた「速達性」の文言が削除されており、LRT東部地区先行導入の大義名分であった「喫緊の渋滞対策」に至っては「LRTの整備は、宇都宮市東部の交通渋滞の緩和のためと思われる方が多いかもしれませんが…」と、むしろ前言を否定する文言がHPに記載されています。

<https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1014256.html>

これらの事実から市は東側LRTの2大コンセプトを取り下げたと思えませんが、そう理解してよろしいでしょうか？

4. 通勤バス・路線バスについて伺います。

(1)市は「通勤バス・路線バスはない」との設定により、沿線従業者を対象に利用意向のアンケートをとりましたが、第4回検討委員会資料「ピーク時間帯の特定及びピーク時需要の算出(資料1)」の通り、短時間に何百人もの利用者が集中するため、LRTだけでは輸送し切れません。しかもピーク時最大650人/10分とするこの資料は、需要見込み約12,000人の際に作成したものであり、現在の見込みが約16,000人であればさらに通勤バスに頼らざるを得ないことは明らかです。通勤バスの継続運行の有無について明確にお答えください。また運行する場合はバス会社の運営に多大な影響を与えます。したがって市は現在運行する清原工業団地及び芳賀・高根沢工業団地行き通勤バス約40便のうち、何便残す必要があると考えているか、資料に基づいた便数でお答えください。

(2)LRTに接続のため、市の主導により清原地区及び平出地区(ベルモール経由)にバス150便を配車するとのことですが、以下関連して伺います。

①LRT運営上重要な政策であるバス配車計画は、バスや人員の手配及び収支計画の上でも一刻も早く準備しなければなりません。市から未だにプランが公表されていません。私たち市民がこの計画の是非を判断する上で必要である清原地区及び平出地区の具体的配車計画を提示してください。

また、LRT導入により余ったバスを振り分けるとのことですが、通勤バスは観光バス仕様のため路線バスには転用できません。振り分けるバスをどこから調達するか具体案を示して下さい。

②全国的にバスの運転手不足が続いています。150便の配車が市の主導によるのであれば、この便数に対応する運転手をどう募集すべきか市の具体案を示して下さい。

③この2路線の運行によりLRTの利用者増を見込んでいるようですが、市は2路線の合計利用者数及び運賃収入額をいくらと予想しているかを伺います。

富山市は富山ライトレールに接続のためフィーダーバス2路線を約130便/日運行させ、年間約5000万円の補助金を出しています。宇都宮市もほぼ同数のバスの運行を予定していることから同様の額の補助金を出す懸念があります。しかしLRTの運賃増よりもバスの補助金が上回れば本末転倒であるため、上記の回答にあたっては根拠に基づいた人数及び金額を提示してください。

5. 前回の回答で需要予測の基になった資料として「沿線事業所従業者対象アンケート(予測結果約12,000人)」ではなく、「信頼性の高い」 「県央広域都市圏生活行動実態調査(同約16,000人)」を採用したとのこと。しかし前者は「利用する確率の高い沿線従業者を対象としたLRTの利用意向」であるのに対し、後者は「宇都宮市を中心とした周辺の市町在住の一般人を対象とした直近の移動調査」であることから、アンケートの趣旨が全く異なります。しかもアンケートの内容にLRTが触れられていない後者が、何故需要予測の算出において「信頼性が高い」のかについて伺います。

また需要予測の算定にあたり、同じLRTのルートを移動する人の全員がLRTを利用する

として計算したのか否か、全員でないとするればそのうちの何割が利用するとして計算したかを具体的数値にて教えてください。

6. 市の資料を基に当会が独自に作成した「各停留場ごとの通勤・通学者別乗降車数（仮題）資料2」を参照していただき、以下の点について伺います。

①はじめにこの表に記載された数字の正否について伺います。（以下大きな誤りがないことを前提に質問を続けます。）

②「宇都宮駅東口～宿郷町停留場間（双方向）」

このわずか1区間の利用者は通勤16人通学37人計53人と予測されていますが、以下伺います。

A. 歩いてみわずか5分程度であるこの区間の定期運賃は「通勤5400円」「通学4500円」と推定されます。この定期代を負担する会社や保護者は常識上皆無と思われそうですが、市の見解を伺います。なお一般的に通勤距離が2km未満の通勤費は不支給であり、宇都宮市も同様の扱いとなっています。

B. 2km未満で通勤費が支給された場合、全額が課税対象であり社会保険料の対象でもあります。所得税・住民税・社会保険料等1,000円以上を負担してまでLRTを利用する通勤者がいるとは思えません。この点についても見解を伺います。

C. 通学定期の対象となる具体的学校名を示してください。なお唯一対象と思われる大原学園は、宿郷町停留場より約100m手前にあるため該当しません。

③「ベルモール前停留場」の乗車数（約1200人：東行き）

A. 直前の「今泉町」「陽東」両停留場の約4倍が乗車するとの計算ですが、この周辺が商業地区である立地条件を考えると到底信じられない数字です。

「県央広域都市圏生活行動実態調査」から算出した利用予測者を基に、出発地の多い順から3地区名（町丁名）及びそれぞれの予測人数についてお答えください。

B. 市の過去のデータを参考にして、平日ピーク時の当停留場における東行きLRTの6分おきの乗車数を試算したところ、平均47人が乗る計算となりました。

市の資料にある広島大学附属小学校前の停留場写真によれば、ホームは40人前後の生徒で溢れています。また乗車数のデータによれば当停留場において乗車人員のピークである240人に達する可能性があるため、乗り切れない乗客が発生することも考えられます。

「座れない」上に「ホームに入れず」「満員で乗れない」かも知れないLRTを、当停留場からあえて利用する人はほとんどいない、と考えますが市の見解を伺います。

③「下竹下停留場」の乗車数（64人：双方向）

停留場の周辺400m圏内（市が利用の目安とする「300m～500m」の中間値）に人家はありません。また駐車場がなく、4mの高さにある停留場へはつづら折りの長いスロープか、高い階段を登るしかないことから、今までの通勤スタイルを放棄してまでLRTを利用する人がいるとは考えられません。

64人もの通勤通学者が利用するとは半径何メートルの圏内を指すのでしょうか。ともに伺います。

④「作新学院北」の乗車数（158人：双方向）

停留場の東側は工場群、西側は高低差が20m以上もある急坂であるため、利用者は北か南に限られます。しかし上記同様400m圏内に人家はなく、到底158人の利用が見込めるはずがありません。上記③同様こちらも利用圏内を伺います。

⑤「通勤・通学」の行きと帰りの人数に約1割の差があります。公共交通の発達している地域であれば帰りに他の交通手段を選択する方法がありますが、この方面ではそれは考えられません。

市は以前、交通手段が往復同じとして利用予想者を計算していましたが、何故計算方法が変更されたのか、またこの差である約1割の人が利用すると考える具体的交通手段は何か、についてともに伺います。

7. 「新交通システム導入に係る「事業・運営手法」と「施設計画」の検討結果 H21.3」によれば「上」が「下」に支払うべき費用として、①日常的な保守・管理にかかる費用 ②車両の償還費 ③線路の使用料（利益の範囲内）の3点があげられていますが、市の発表では②及び③が省略されています。特に受益者が負担すべき②を何故一般市民が負担しなければならないのか説明してください。また②③が省略された具体的経緯を伺うとともに、電車を含めた設備一式を公共が負担する他都市の例がありましたら提示してください。

8. 宇都宮市西部地区の複雑な道路形状やバス路線は、八幡山の存在や東京街道をはじめとした主要道路の大半が丁字路であることなどが原因と思われます、代替路のないこの地区にLRTを通せば1本しかない走行車線が混雑することは明らかですが、以下伺います。

①1車線である交差点で車が左折する場合、後続の車に影響があるため横断する歩行者を待つ停車はできません。したがってLRT路線のすべての交差点はスクランブル交差点にせざるを得ないと思われませんが、この方式を各交差点に設置すればさらなる渋滞を招くことが明らかです。歩行者及び車両にとって不便なスクランブル交差点を設置するか否か、設置しないとすれば交差点の信号をどう操作するかについて見解を伺います。

②停留所や荷物の積み卸しを終えたバスや車が走行車線に入ろうとする際、他の車は一旦停止をしなければならないため、その都度渋滞が増加します。上記①も含め走行車線が1車線しかないことの最大の弊害ですが、車の出入りへの対処、及び他の都市において同様の例があるか否かについてともに伺います。

③「宇都宮市のLRTに反対し公共交通を考える会」の第4回公開質問状に対する回答では「官公署や教育施設への直行ルートของバスを禁止することは予定しておりません」とあります。西口のバス利用者にとって最大の関心事であります、このルート以外で廃止される大量輸送のルートが思い浮かびません。少人数のルートを廃止してもLRTの運営に貢献しないと思われるからですが、市が予定する廃止路線の基準について提示してください。

9. 平石中央小学校付近の新設市道6413号線及び周辺道路について伺います。【資料3】

①LRT軌道との横断（交差）部について以下お答えください。

- A. 当初、交通量の多い市道 2669 号線ではなく、ほとんど通行車のない西側の市道 6221 号線だけが軌道を横断する計画であった理由について
- B. その後、軌道を横断させる道路として市道 2180 号線を追加した理由について
- C. 信号・遮断機・警報器がなく、人と車が横断するこの部分は「踏切」でも「交差点」でもありません。法律上の名称と同部分の設置が許可された条文、及び既存軌道における同部分の具体的設置箇所について提示して下さい。
- D. この 2 箇所では「接近表示板」により電車の接近を知らせるとのことですが、「走行中の自動車内」より多少大きい 65 デシベルの音量（市公表）では警報器の代わりになりません。信号及び遮断機のないことも併せ、横断部のストッパーの機能が完全に欠落しています。これほど無防備な横断部において通行者（車）、とりわけ子どもたちの安全を完璧に担保できるかについて伺います。

②道路の異常な形状について

市道 6221 号を北側から来た車が、線路北側の[A]地点で左折した場合、市道 2669 号線との交差点が鋭角であるため線路側に曲がれず、結局来た方向に戻らざるを得ません。さらにこの道路が行き止まりになっていることから道路を設置した意図がわかりません。

市道 2180 号線においても北側から来た車が[B]地点にて右・左折した場合、ともに行き止まりであるため来た方向に戻ることになります。

そこで下記について伺います。

- A. 線路の北側に道路を新設する目的
- B. ぶつ切れであるこの道路の名称
- C. この道路の平日予測利用人数
- D. この道路を多く利用する住民の予想居住地区

③（併用）軌道として認定した理由

- A. 市が軌道と認定した主な理由として「市道 6413 号線が従来の辰街道交差点を通過すること」が考えられます。しかし上記の通り、線路の北側に平行して敷設される道路は、道路としての機能を有していないことから、併用軌道と認定することに無理があります。したがって上記以外に軌道とした認定理由があれば提示してください。また「軌道」の定義について伺うとともに、この地区の線路敷設との関連について説明してください。
- B. 鬼怒川渡河部は人車が通行できないことから明らかに専用軌道ですが、「市道 6413 号線」とする法的根拠を伺います。また他都市において同様の例があるか否か、あるとすれば具体的道路名を示してください。

【連絡先 事務局：宇都宮市泉が丘 1 - 5 - 2 保坂栄次宅 (Tel.090-9324-4719)】

【資料 1】

第 4 回 芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料（一部抜粋）

日時：平成 26 年 7 月 25 日（金）

(3) ピーク時間帯の特定及びピーク時需要の算出

(2)により算出した時刻の集計結果（10分刻み）をもとに、アンケート対象全従業員の J R 宇都宮駅東口発車時刻別（10分刻み）の人数を算出し、1時間あたり最大人数となる時間帯（ピーク時間帯）を特定し、ピーク時需要を算出する。

⇒ ピーク時間 7時20分から8時19分、ピーク時需要 1,854人/時

| J R 宇都宮駅 東口発車時刻 | 清原工業団地 | | ベルモール | | 芳賀・芳賀高根沢 | | 合計 | |
|--------------------|--------|--------|-------|--------|----------|--------|-------|--------|
| | 利用者数 | 構成比 | 利用者数 | 構成比 | 利用者数 | 構成比 | 利用者数 | 構成比 |
| ～6:29 | 139 | 12.7% | 18 | 8.2% | 176 | 6.4% | 333 | 8.2% |
| 6:30～6:39 | 96 | 8.8% | 0 | 0.0% | 2 | 0.1% | 98 | 2.4% |
| 6:40～6:49 | 90 | 8.2% | 0 | 0.0% | 183 | 6.6% | 273 | 6.7% |
| 6:50～6:59 | 250 | 22.8% | 0 | 0.0% | 112 | 4.1% | 362 | 8.9% |
| 7:00～7:09 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 11 | 0.5% | 11 | 0.4% |
| 7:10～7:19 | 18 | 1.6% | 10 | 4.2% | 269 | 9.8% | 297 | 7.3% |
| 7:20～7:29 | 153 | 14.0% | 0 | 0.0% | 129 | 4.7% | 282 | 6.9% |
| 7:30～7:39 | 218 | 19.9% | 0 | 0.0% | 28 | 1.0% | 246 | 6.0% |
| 7:40～7:49 | 32 | 2.9% | 0 | 0.0% | 421 | 15.3% | 453 | 11.1% |
| 7:50～7:59 | 36 | 3.3% | 0 | 0.0% | 185 | 6.7% | 221 | 5.4% |
| 8:00～8:09 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 2 | 0.1% | 2 | 0.1% |
| 8:10～8:19 | 0 | 0.0% | 38 | 16.7% | 612 | 22.2% | 650 | 16.0% |
| 8:20～8:29 | 46 | 4.2% | 0 | 0.0% | 94 | 3.4% | 140 | 3.4% |
| 8:30～8:39 | 11 | 1.0% | 0 | 0.0% | 2 | 0.1% | 13 | 0.3% |
| 8:40～8:49 | 3 | 0.3% | 38 | 16.7% | 288 | 10.5% | 329 | 8.1% |
| 8:50～8:59 | 0 | 0.0% | 10 | 4.2% | 110 | 4.0% | 120 | 2.9% |
| 9:00～ | 3 | 0.3% | 114 | 50.0% | 124 | 4.5% | 241 | 5.9% |
| 合計 | 1,095 | 100.0% | 228 | 100.0% | 2,751 | 100.0% | 4,074 | 100.0% |

(1) LRT需要予測者数のうち各停留場ごとの通勤・通学者別乗降車数(PT調査)

| 停留場 正式名称 | JR 宇都宮駅 東口 | 宿郷町 | 東宿郷 | 今泉町 | 陽東 | ベル モール 前 | 平出町 | 下平出 | 下竹下 | 作新 学院北 | 清原 理セター 前 | 清原 工業 団地北 | テクノボ リス西 | テクノボ リス中 | テクノボ リス東 | 芳賀台 | 管理セ ンター前 | かしの 森公園 | 本田技 研北門 |
|-------------|------------------|-----|-----|-----|----|----------------|-----|-----|-----|-----------|-----------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-----|-------------|------------|------------|
|-------------|------------------|-----|-----|-----|----|----------------|-----|-----|-----|-----------|-----------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-----|-------------|------------|------------|

【通勤・通学(行き)】

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-------|------|------|------|-----|-----|-------|-----|-------|
| ① 東行 | JR駅始発 | 駅東口 | 宿郷町 | 東宿郷 | 今泉 | 陽東 | ベル | 平出町 | 下平出 | 下竹下 | 作新 | 清原 | テクノボ | テクノボ | テクノボ | 芳賀台 | 管理前 | かし森 | 本田北 | 利用計 |
| | 乗車 | 3,092 | 177 | 299 | 298 | 232 | 1,164 | 74 | 25 | 46 | 124 | 35 | 150 | 204 | 244 | 23 | 63 | | | 6,340 |
| | 下車 | | 16 | 43 | 35 | 43 | 132 | 18 | 6 | 55 | 642 | 1,062 | 9 | 45 | 393 | 139 | 962 | 2,740 | | 6,340 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|----|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 通学 | JR駅始発 | 駅東口 | 宿郷町 | 東宿郷 | 今泉 | 陽東 | ベル | 平出町 | 下平出 | 下竹下 | 作新 | 清原 | テクノボ | テクノボ | テクノボ | 芳賀台 | 管理前 | かし森 | 本田北 | 利用計 |
| | 乗車 | 339 | 36 | 52 | 5 | 5 | 7 | 15 | 3 | | 253 | | | | | | | | | 462 |
| | 下車 | | 26 | 1 | 3 | 3 | 176 | | | | | | | | | | | | | 462 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| ② 西行 | 本田北始発 | 本田北 | かし森 | 管理前 | 芳賀台 | テクノボ | テクノボ | テクノボ | 清原 | 清原 | 清原 | 下平出 | 下竹下 | 平出町 | ベル | 陽東 | 今泉 | 東宿郷 | 宿郷町 | 駅東口 | 利用計 |
| | 乗車 | 129 | 44 | 14 | 7 | 147 | 141 | 54 | 34 | 13 | 6 | 15 | 16 | 20 | 28 | 1 | 28 | 1 | | | 669 |
| | 下車 | | | | 43 | 11 | 4 | 181 | 10 | 1 | 8 | 5 | 79 | 15 | 25 | 71 | 49 | 67 | | | 669 |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|----|----|----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 通学 | 本田北始発 | 本田北 | かし森 | 管理前 | 芳賀台 | テクノボ | テクノボ | テクノボ | 清原 | 清原 | 清原 | 下平出 | 下竹下 | 平出町 | ベル | 陽東 | 今泉 | 東宿郷 | 宿郷町 | 駅東口 | 利用計 |
| | 乗車 | 19 | 7 | 9 | 4 | 51 | 45 | 23 | 5 | 1 | 9 | 30 | 4 | 6 | 6 | 146 | 245 | | | | 245 |
| | 下車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 245 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 7,716 |

【通勤・通学(帰り)】

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-------|-------|-----|-----|-----|------|------|------|-----|----|-----|-----|-----|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-------|--------------|
| ③ 西行 | 本田北始発 | 本田北 | かし森 | 管理前 | 芳賀台 | テクノボ | テクノボ | テクノボ | 清原 | 清原 | 清原 | 下平出 | 下竹下 | 平出町 | ベル | 陽東 | 今泉 | 東宿郷 | 宿郷町 | 駅東口 | 「行き」と の比較 |
| | 乗車 | 2,478 | 866 | 127 | 360 | 47 | 9 | 958 | 54 | 8 | 12 | 106 | 42 | 30 | 53 | 10 | 30 | 53 | 10 | | 5,736 |
| | 下車 | | | 63 | 23 | 191 | 162 | 78 | 127 | 24 | 123 | 39 | 23 | 61 | 1,064 | 217 | 280 | 236 | 141 | 2,884 | 90.5% |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|--------------|
| 通学 | 本田北始発 | 本田北 | かし森 | 管理前 | 芳賀台 | テクノボ | テクノボ | テクノボ | 清原 | 清原 | 清原 | 下平出 | 下竹下 | 平出町 | ベル | 陽東 | 今泉 | 東宿郷 | 宿郷町 | 駅東口 | 「行き」と の比較 |
| | 乗車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 424 |
| | 下車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 424 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 91.8% |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|-------|-----|-----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-----|
| ④ 東行 | JR駅始発 | 駅東口 | 宿郷町 | 東宿郷 | 今泉 | 陽東 | ベル | 平出町 | 下平出 | 下竹下 | 作新 | 清原 | テクノボ | テクノボ | テクノボ | 芳賀台 | 管理前 | かし森 | 本田北 | 利用計 |
| | 乗車 | 57 | 42 | 76 | 20 | 14 | 79 | 5 | 9 | 9 | 1 | 77 | 157 | 3 | 14 | 12 | 37 | | | 612 |
| | 下車 | | 1 | | 36 | 13 | 14 | 15 | 8 | 12 | 29 | 59 | 123 | 129 | 5 | 14 | 39 | 115 | | 612 |

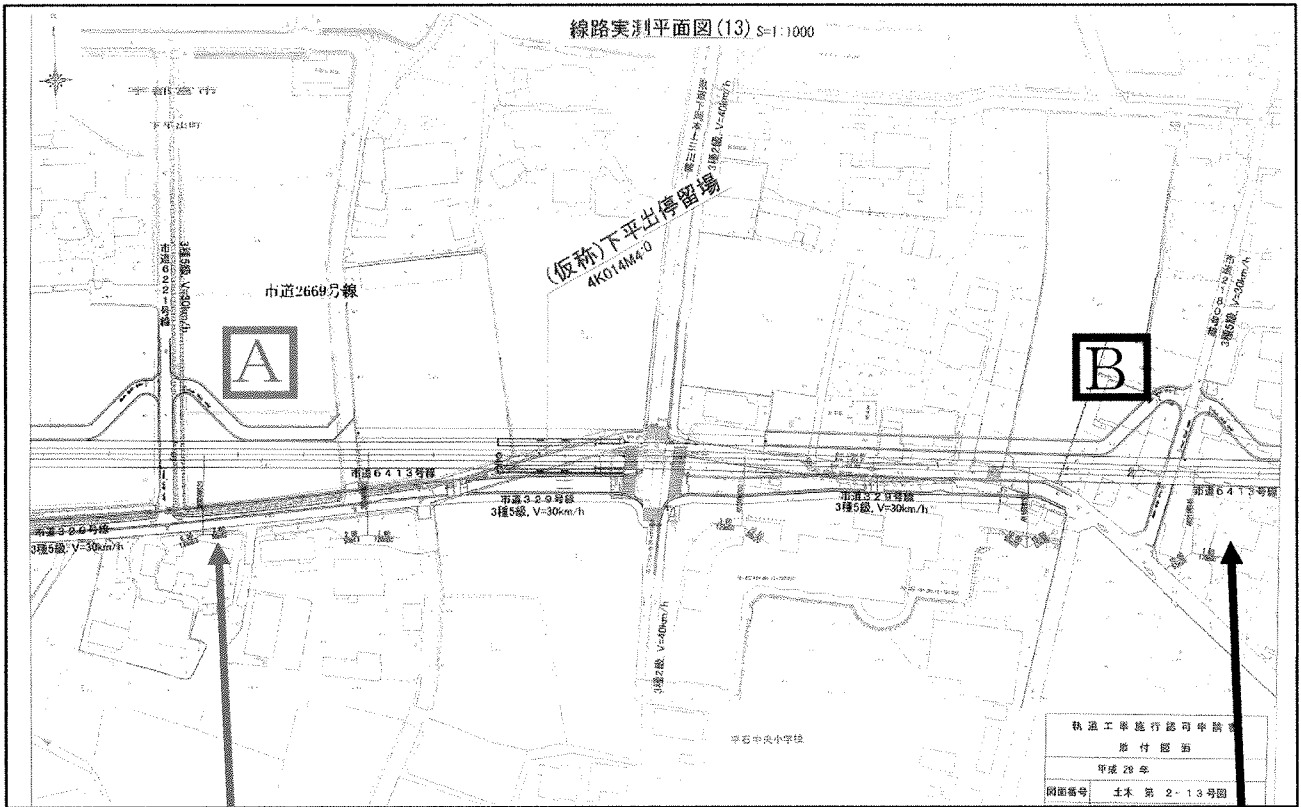
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----|-------|-----|-----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|------|------|------|-----|-----|-----|-----|-------|--------|
| 通学 | JR駅始発 | 駅東口 | 宿郷町 | 東宿郷 | 今泉 | 陽東 | ベル | 平出町 | 下平出 | 下竹下 | 作新 | 清原 | テクノボ | テクノボ | テクノボ | 芳賀台 | 管理前 | かし森 | 本田北 | 利用計 | |
| | 乗車 | 109 | 6 | 1 | 7 | 5 | 24 | 7 | 1 | 4 | 22 | 17 | 40 | 20 | 3 | 8 | 5 | 14 | 174 | 174 | |
| | 下車 | | 11 | 12 | 14 | 17 | 1 | 7 | 1 | 4 | 17 | 40 | 20 | 3 | 8 | 5 | 14 | 14 | 174 | 174 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 6,946 | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 14,662 |

※JR宇都宮駅東口～宿郷町(約400m:徒歩約5分)の利用者

利用者ゼロの場合の年間減収額

| | | | | | | |
|----|-----|------------|----|-----------------------------------|----|------------|
| 通勤 | 16人 | 定期券月5,400円 | 運賃 | 通勤:150円×2×365日×60%×16人=1,051,200円 | 税込 | 3,076,950円 |
| 通学 | 37人 | 定期券月4,500円 | 運賃 | 通学:150円×2×365日×50%×37人=2,025,750円 | 合計 | |

平石中央小学校北東部 LRT 交差道路拡大図 (最新)



旧同拡大図 (第13回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会 H28.4.22 資料)

