

宮L整第28号  
平成26年9月26日

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 様

宇都宮市長 佐藤 栄一  
(総合政策部LRT整備推進室扱)

貴会からの公開質問状について (回答)

先日、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。

<別紙>

◎ 回答にあたりまして

下記の回答にあたりましては、便宜上、ご質問の1から10（貴会からの質問状2～8ページに記載）につきまして、回答中の表示として、文頭に「I」をつけさせていただきますのでご承知おきください。（記載例 「ご質問のIの1につきましては、～。」）

## 記

I

1 宇都宮市が、東西基幹公共交通の手段としているLRTの導入を推進する理由等について

（1）LRT敷設の必要性、妥当性、確信の程等に関する理由について

\* 佐藤市長には、先ず、私達市民の目線で見ると「ボタンの掛け違い」、つまり、「車社会の到来、長く伸びる渋滞現象、路線バスの数珠つなぎ現象、CO<sub>2</sub>環境対策、車社会からの脱却論から始まったLRT（大量輸送手段）構想」について、宇都宮市における大量輸送手段の必要性、各種の手段からLRTをもって確定した検討の経過、および、「その後、行政や市民の努力、違法駐車排除等で、交通渋滞が大幅に緩和されている「平成26年の現時点における交通状況等」を踏まえて、改めて、LRT敷設の必要性、妥当性、確信の程等に関する理由」を具体的に伺いたい。

なお、表記は、LRTの導入によるメリットは勿論、私達市民が疑問視し、白紙撤回を求める「上記の反対理由」や、本文の質問で記載の「デメリット」・幹線道路路面の減少による渋滞、路線バスの乗り換え（折り返し運行）の不便さ等を踏まえて、なぜ、巨額の予算を使って、LRTを導入するのか、その理由の全てを改めて、具体的に分かりやすく回答願います。

本市が人口減少・超高齢社会の到来や地球環境問題に対応しながら、多くの人や企業に選ばれ、将来も活力ある発展が続く持続可能な都市となるためには、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を支える総合的な公共交通ネットワークの構築が不可欠であり、その中心を担う東西基幹公共交通として、環境負荷の低減や地域経済の活性化、広域的なネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRT（次世代型路面電車システム）の導入を進めております。

東西基幹公共交通の導入システムといたしましては、これまでの調査におきまして、バスやLRT、AGT、モノレールなどのシステムについて求められる輸送力や建設費、速達性等の観点から比較検討を行い、本市に最も適したシステムとしてLRTを選定しております。

また、東部地域の渋滞問題につきましては、一部に渋滞の緩和や解消が確認できますが、抜本的な解決には至っていないと認識しております。その解消に向けては、道路ネットワークの計画的な整備や公共交通の充実などを総合的に展開していくことが重要であり、LRTを中心とした公共交通ネットワークの早期整備が必要であると考えております。

\* また、なぜ、新交通システムがLRTと決まったのか、他のシステムも含めた調査内容、調査費用、調査結果を、具体的に回答願います。

BRT、LRT、AGT・モノレール、地下鉄等の検討についての、調査概要、結果を具体的に回答願います。

東西基幹公共交通の導入システムにつきましては、平成13、14年度に、国や県、市、有識者等で構成する「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」におきまして、「バス系」と「軌道系」を比較検討し、「都市軸上のコンパクトなまちづくり」の考えのもと、バス系ではなく、都市モノレールやLRT、AGTなどの軌道系システムの導入が望ましいとしております。

そのうえで、軌道系の各システムを比較検討し、都市モノレールやAGTなどにつきましては、高架での整備となることから、定時性は優れるものの、ピーク時需要に対して、やや過大な投資となり、一方で路面走行を基本とするLRTにつきましては、車両乗り入れ禁止の徹底や優先信号を設置することで定時性は確保され、乗降面での負担が小さくアクセスが容易なこと、更には事業費の規模などの観点から、本市の東西基幹公共交通として最もふさわしい導入システムとされております。

また、BRT（バス高速輸送システム）につきましては、平成21年度に実施しました「LRT事業課題検討調査」や、平成23年度に実施しました「将来公共交通ネットワーク構築のための市民理解促進支援業務」の中で、その特性について調査しており、このような調査検討を踏まえまして、平成25年3月に策定した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」におきまして導入システムとして、将来的な鉄道乗り入れなどの拡張性を有するLRTとしたところであります。

上記の調査費用につきましては、下記のとおりであります。

・平成13、14年度	「新交通システム導入基本計画策定調査」	県への負担金	110,253,750円
・平成21年度	「LRT事業課題検討調査業務委託」		6,930,000円
・平成23年度	「将来公共交通ネットワーク構築のための市民理解促進支援業務委託」		11,760,000円

なお、先頃実施しました「従業者アンケート調査」の結果等に基づき算出した通勤・通学需要である「基本ケース(2,089人/時)」や「速達性向上が図られたケース(3,454人/時)」のピーク時需要に対しまして、バスやBRTでの輸送は困難であると、改めて確認されたところであります。



## 2 貴重な大通りへLRTを敷設することによる「メリット・デメリット」の把握と説明について

### (1) LRT導入に関する「メリット・デメリット」について

- \* 佐藤市長および、宇都宮市の担当部局は、市民等へLRT導入構想を説明する際、私達が把握する「JR宇都宮駅から東西へ延びる大通りや、JR駅前広場にLRTを敷設すること」、つまり、「こともあろうに、幹線道路へLRTを敷設すること」に伴う「従来の道路機能の減退や路線バスとの乗り換え等によって生じる不便・デメリット」について、具体的に説明をされていないように思えてなりません。「自動車の円滑な走行」等を目指してきた幹線道路（県道）の路面を犠牲にすることで生じる「市民の生活や道路交通に及ぼすメリット・デメリット」について、どのように把握し、説明をしているのか伺いたい。

また、道路管理者（県）は、本件を如何に捉えているのかも伺いたい。

貴市が、「デメリット」を把握していない場合は、本文をはじめ、本会のホームページ等を参考にさせていただきたい。賛成者や、推進者達の側からは、「LRT導入に関するデメリット」の話が聞けないからです。

LRTにつきましては、高い輸送力や定時性、速達性などの機能を備え、本市のまちづくりにも高い効果が期待でき、また、LRTとバスなどの交通手段が効率よく連携することにより、市民生活の利便性向上はもとより、中心市街地の活性化や産業の振興など、さまざまな効果が期待できるものと考えております。

ご質問の「道路交通への影響」につきましては、現在、LRT整備による道路ネットワークへの影響を検証するため、交通シミュレーションを実施し、交通管理者や道路管理者と協議を行いながら、交差点改良などの交通円滑化方策を講じるとともに、「乗り継ぎ負担」につきましては、LRTと各種交通機関が結節する場所に、乗り継ぎ施設としてトランジットセンターを整備するほか、運行ダイヤの調整やICカードの導入などにより、乗り継ぎの利便性向上を図ってまいりたいと考えております。

こうした検討状況につきましては、これまでもさまざまな機会を通じて市民の方々に説明してきたところであり、今後も、出前講座やオープンハウスの開催等、最新の情報を適宜、市民の皆様に、分かりやすく提供していきたいと考えております。

また、道路管理者につきましては、「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の行政アドバイザーとして参画いただいております。これらの検討について、協議・調整を図っております。

\* 改めて、L R T 導入のデメリットと、その根拠を詳細に回答願います。

ご質問の I の 2 の ( 1 ) でお答えいたしましたとおり、「道路交通への影響」や「乗り継ぎ負担」につきましては重要な事項であると認識しており、円滑な交通ネットワークを確保するとともに、乗り継ぎ負担の軽減を図ってまいります。

なお、これらの詳細な検討内容につきましては、「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の資料として、市ホームページ（下記アドレス参照）に掲載しております。

掲載ページアドレス

<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/shinkotsu/026687.html>

3 LRTに託す東西基幹公共交通を、あえて「JR 駅東部地区の優先整備」とすることについて

(1) JR 駅東部地区の優先整備と東西基幹公共交通との整合性について

\* 柳田大橋における渋滞現象は、本来、競輪場通り（市道）、県庁前通り（県道）、駅前大通り・鬼怒通（県道）の3本の主要な道路が、鬼怒川越え前にして集束するため、ただでさえ渋滞が心配される中、清原工業団地、芳賀工業団地、テクノポリスセンター地区が開発されたので、その渋滞は語り草にさえなりましたが、現時点での渋滞は、野高谷交差点部の改修、信号機管理の学習、企業の努力、上流に板戸大橋（県道）に架橋等で、格段に少なくなり、改善したこと（鑑山交差点の渋滞が消滅）等を見ると、もはや、渋滞対策としてのLRTは、必要性がなくなっているように思えてなりません。

議会に相談なく、唐突にも「平成25年3月に定めた実施方針で、JR 駅東部地区を優先的に取り組む」とした趣旨は、公共交通空白・不便地域の解消、慢性的な渋滞の緩和等と、清原工業団地や芳賀工業団地の通勤者の負担軽減を想定しての配慮（LRTによる通勤）と思われそうですが、通勤者は、便利さや、通勤時間の短縮を求めて、渋滞が短くなれば車通勤に戻るので、LRTの利用を担保できず、空気を運ぶようになることを想定しておかなければなりません。

鬼怒川越えの渋滞は、渋滞対策として対処すべきで、「LRT 敷設」で消滅することはなく、渋滞対策とLRTとはリンクしないものと捉えています。

ところで、「JR 宇都宮駅東部地区を優先的に取り組む」ことについては、LRTの導入を「宇都宮市の総合計画において、市の公共交通ネットワークの要となる東西基幹公共交通」と位置付けて推進するとしているので、「桜通からテクノポリスセンター地区まで」を全体計画として認可を得るべく計画書を作成しなければならないはずで

整備効果が早期に発揮する東部地区から段階的に整備したとしていますが、JR 宇都宮駅の西部地区に関してもLRTの必要性、妥当性を確認しているからこそその東西基幹公共交通の手段であるはずなので、西部地区の整備に関する展望がなければ、東部地区の先行整備は裏付けがないままの見切り発車となります。

反対の声の大きい西部地区における整備の確認（同意）を、何時、どのようにして行うのか、伺います。

また、28年度に東部地区を着工するには、関係機関との調整をする必要があるはずですが、JR 宇都宮駅横断に関するJR 東日本との交渉をはじめ、路面を借用する県道管理者との協議状況および、JR 駅西部地区の整備のスケジュール等について伺います。

LRTにつきましては、平成25年3月に策定した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において、桜通り十文字付近から宇都宮テクノポリスセンター地区までの約15キロメートルの全体計画区間のうち、まずはJR 宇都宮駅東側の約12キロメートルの区間（優先整備区間）から段階的に整備に取り組むこととしており、「県央広域都市圏生活行動実態調査」による需要予測の精査や、関係機関との協議等を踏まえながら、順次、JR 宇都宮駅西側の整備につきましても検討を進めてまいります。

JR 宇都宮駅横断交差点につきましては、JR 東日本株式会社の協力のもと、平成

25年度より2ヵ年かけて、横断ルートの検討を行っているところであり、鉄道施設等の支障調査や概略工程、概算事業費の算出などにより、適切な横断ルートの選定を行ってまいります。

また、道路管理者、交通管理者との協議につきましては、速達性・経済性・周辺交通への影響等を総合的に勘案し、LRTを導入するルート案を設定し、交通の影響が想定される区間については、交通シミュレーションを用いて、ピーク時を対象とした検証を行い、交通の円滑化や安全性等に係る協議を進めております。

## (2) 東部地区を優先的に取り組む必要性について

\* 宇都宮市におけるLRT整備計画の費用対効果については、本来、一体である東西基幹公共交通の整備として全体計画書を作成し、必要性や妥当性等を算定して審査を受けなければならないはずです。どのようにして、全線・15km区間を調査し、設計して、全体計画作りに審査に対処するのか伺います。

また、東部地区を優先し段階的に整備することとは、どのような意義を想定しているのか、改めて伺います。なぜ、駅東を優先的に実施するのですか、その理由を回答願います。

ご質問のIの3の(1)でお答えいたしましたとおり、LRT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」に基づき、優先整備区間であるJR宇都宮駅東側から段階的に整備することとしており、都市計画の決定や軌道事業の特許取得などの必要な手続きを着実に進めてまいります。

なお、全体計画区間のうちJR宇都宮駅東側の区間を優先的に整備することにつきましては、上記基本方針で示すとおり、全体計画区間の整備には一定期間を要すること、JR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こと、また、本市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早期に発揮されることなどの理由によるものであります。

#### 4 鬼怒川へのLRT鉄道橋に代わる「道路橋の架橋」について

##### (1) LRTの鉄道橋に代わる道路橋の架橋について

- \* 柳田大橋地点での「鬼怒川越え」については、前記のように、競輪場通り、県庁前通り、駅前大通り・鬼怒通りが集束して渡河するので、不都合であり、無理があることは自明の理であることから、思い切って、「LRT（鉄道橋）での架橋」に代えて、宇都宮市の他の地域と同様、道路橋として架橋するとしたら、この地域の交通事情はどう変わるのだろうか。

「鬼怒川越え」の車が分散して、渋滞が全て解消すると想定できるのではないのでしょうか伺います。

勿論、「鬼怒川越えの渋滞」がなくなれば、清原工業団地、芳賀工業団地、テクノポリスセンター地区へ向かう「路線バスや、その急行便」の運行も可能となり、通勤者にとって利便性が確保でき、さらに、LRTを敷設することで生じる「東大通り・鬼怒通りの路面の減少による犠牲」を払わずに済むこととなりますが、いかがでしょうか。伺います。

ご質問にある橋や道路の整備だけでは、更なる自動車交通を呼び込むなど、新たな交通渋滞を招く結果となり、交通渋滞の抜本的な解決を図ることは困難でありますことから、自動車交通の絶対量を減らしていくことが重要であり、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するとともに、車からの利用転換を促進していく必要があると考えております。

このようなことから、東西基幹公共交通として、高い輸送力や定時性、速達性を備えたLRTを整備するとともに、路線バスや地域内交通などの公共交通を効果的に連携させることにより、将来に向けて、これまでの車中心の社会から車と公共交通が共存した社会へと転換を図っていくことが必要であると考えております。

##### (2) LRTに特化し「LRTありき」に至った経過等について

- \* この「道路橋の増設」での対処に関しては、LRTの敷設計画や、妥当投資の検討の中で、当然、LRTの鉄道橋を一般道(路線バス・トラック・自家用車・自転車の交通可)として整備し、急行バス等を織り交ぜて路線バスによる輸送を行うこととを比較し、議論されているはずですので、LRT鉄橋を一般道に替えて輸送機能を高めることとの検討経過を伺います。なお、「LRTの鉄道橋に代わる道路橋の架橋」について、検討していないのであれば、何故検討していないのかを伺います。

ご質問のIの4の(1)でお答えいたしましたとおり、橋や道路の整備だけでは、更なる自動車交通を呼び込むなど、新たな交通渋滞を招く結果となり、交通渋滞の抜本的な解決を図ることは困難でありますことから、自動車交通の絶対量を減らしていくことが重要であり、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するとともに、車からの利用転換を促進していく必要があると考えておりますことから、ご質問のような道路橋の検討は行っておりません。

## 5 工業団地勤務者等の LRT 利用に関するアンケート調査について、

### (1) アンケート調査の評価について

- \* LRT 利用者の裏打ちを得るべく、平成 26 年度の調査事業で、清原工業団地や芳賀工業団地の勤務者等に対象に、アンケート調査を行いました。その回収率は 37%で、残る 63%は、LRT に関わりない者・無関心者でありました。さらに、回答者 37%の内訳は、企業バスがなくなり、運賃の全額が支給されることを前提で、17%の者が「利用すると思う」を選んでいるのです。

「東西基幹公共交通の手段」と位置付ける本件の建設を判断するよりどころとしては、丁寧で、十分な調査とは受け取り難いものでした。

いかにも、不確かな回答であり、何割かを差し引くべきと思われませんが、改めて、確実な利用者を把握できたとするのか。評価のほどを伺います。

「従業員アンケート調査」につきましては、これまでの企業ヒアリングに基づく「最低限の需要見込み」の精度を高めるとともに、通勤のピーク時間等を把握するため、清原工業団地や芳賀・芳賀高根沢工業団地等の従業員を対象に行ったところであり、その結果、12,398 名という多くの方から回答をいただき、回収率につきましても、他市における交通関連の調査事例との比較において高い水準にあり、十分信頼性が高いものと評価しております。

また、今回のアンケートでは、現在想定している L R T の停留場の位置、所要時間、運行間隔等を具体的にお示しし、更には、L R T の利用意向に関する設問につきましては、「利用する」「利用しない」の項目に加え、利用意向が流動的な方を区分するため、「実際に運行しないとわからない」の選択肢を設けており、これにより、利用意向の回答の確実性が高まったものと考えております。

更には、今回の需要推計にあたりましては、「快速がなくとも利用する」との回答のみの需要を「基礎的な需要」として見込んだところであり、「最低限の需要見込み」の精度が高まったものと認識しております。

## (2) LRT が工場勤務者による支持について

- \* ところで、私達は、工場勤務者に、LRT を利用する担保を取るのには、流動的な要素が多いから無理があるとしております。

工場勤務者のために LRT を造っても利用してもらえず、空気を運ぶことになりはしまいかと危惧をしているのです。信号機や停留所で止まりながら走り、座席数が少なく、勤務先の門口では止まらないなど、不便な LRT にがっかりして、「乗用車や企業バス」に戻るのではないのでしょうか。

LRT 整備事業は、路面に長尺の「軌道」を設置する特異な事業です。思いつきや、成行きで敷設しました、想定外でしたでは取り返しがつきません。

利用者の担保をどう取り付けるのか。利用者の多くは、渋滞との関係で決まります。通勤者や市民にとって、最高の移動手段と評価されなければ施行すべきでないと思いますが、確信のほどを詳しく回答されるよう伺います。

今回のアンケート調査に基づく需要見込みにつきましては、ご質問の I の 5 の (1) でお答えいたしましたとおり、精度の高い推計であると認識しております。

また、「快速があれば利用する」との回答割合を踏まえたと、速達性の向上により、更に利用者の増加が期待できるものと考えており、LRT を継続的に利用していただけるよう、今後、地域や企業等のご意見も伺いながら、安定した利用者の確保に向けた取組についても検討してまいります。

- \* 需要見込みアンケート調査について

「人の移動手段を調査することで将来の都市計画の参考にするため」のアンケート調査であるが、回答することに重要性を感じられない人は無視することが十分に考えられます。無視をすることによって自らにマイナスが及ぶとは思わないからです。

今回の LRT の場合は、利便さが直接自分に及ぶ人は「利用する」を選択し、関係ない、あるいは設置に反対の人は「利用しない」を選択する。残りの無回答の 62.4% は「このアンケートに興味がない」と考えるのが自然で、そういう人が積極的に LRT を利用するとは思えない。そもそもアンケートの本質が異なる以上、両者の回収率を比較すること自体に何の意味も持たないと思うが、見解とともに、見込み算定方法の正当性の根拠を伺いたい。

回収率について、同じ郵送回答方式による他の交通関係の調査結果と比較することは、調査の精度を客観的に評価する上で必要であると考えております。

また、算定方法につきましては、ご質問の I の 5 の (1) でお答えいたしましたとおりです。

- \* 7月25日発表のアンケート結果での需要予測は、回収率の低い（37%）割合を用いて全体の利用者数を推計する方法は、楽観的で不正確な推計と思われます。したがって同報告のP8にあるように「今回のアンケート調査結果の回答割合をアンケート対象全従業者に適用し、需要見込み及びピーク時需要を算出する」この妥当性について伺います。

「従業者アンケート調査」の結果につきましては、LRTの利用意向が高い「企業バス利用者」の回収率が全体の回収率と同程度であること、宇都宮市内の居住者の割合が大規模事業所から企業ヒアリングで聞き取った割合と同程度であることから、LRTの利用意向の有無に関わらず、偏りなく回答がなされており、回答者の特性と従業者全体の特性がほぼ同じ割合、傾向にあるものと捉えており、算定方法につきましては、適切と考えております。

### （3）アンケートにおける設問不足について

- \* 今回のアンケート調査には、LRTに代えて、道路橋にすることの選択肢がありませんでした。

LRTの鉄橋と同じルートに道路橋を設置することとしてはどうでしょうか。おそらく、鬼怒川越えの渋滞は、解消するはずです。勿論、道路橋にすることで、便利な自動車通勤や自転車通勤・通学が増えて、通勤・通学の負担が減少するのではないかと思います。

鬼怒川越えの渋滞が解消すれば、多様なバス路線の新設や、急行バスの運行ができますが、その間かけがないアンケートは、いかにも、「LRTありき」で、片手落ちと思えますが伺います。

ご質問のIの5の（1）でお答えいたしましたとおり、今回の調査につきましては、「最低限の需要見込み」の精度向上等を図るため、LRTの利用意向や現在の通勤方法等について伺ったものであり、他の渋滞解消策の検討を目的としたものではありません。

\* LRT導入以外の解決策については、具体的にどういう検討をされ、どういう判断をされたのか、アンケート作成における、検討の状況を公表いただきたくお願いします。

「LRTあり」きでなく、多様な検討をして、市民の理解を得られる公共交通を計画したいものです。

前段のご質問にお答えいたしましたとおり、今回の調査につきましては、「最低限の需要見込み」の精度向上等を図るため、実施したものであり、他の渋滞解消策に関する質問について検討は行っておりません。

## 6 宇都宮市における基幹公共交通の手段を「路線バス」にする選択について

### (1) 路線バスの街におけるLRTとの乗り換えについて

\* 私達は、平野都市・宇都宮市にふさわしい公共交通の基本は、LRTでなく路線バスにあるとしています。ハイブリット車や無公害の燃料電池自動車・バスの発達で、環境にも優しくなります。

さらに、渋滞による環境対策としては、道路の部分改修や信号機管理の研究（余地がある）等も含めれば、各地の渋滞も含めてまだまだ少なくなるはずです。

さらに、人口の構成、減少が趨勢から、車が減り、渋滞現象は減少するはずです。

そもそも、路線バスで発達してきた街で、ヨーロッパなどのように「路面電車」の経歴がない狭い道路に、唐突にも、車や、路線バスを排除し・乗り換えをさせて異質のLRTを敷設するには無理があるのではないのでしょうか。

特に、路線バスとの乗り換えについて、市民が、「乗り越えられる障害」と確信できるのでしょうか伺います。乗り換えは障害にならないと確信できるのであれば、その理由を伺います。

本市が目指す公共交通ネットワークにつきましては、地域の特性や求められる輸送の能力に応じて、LRTやバス、地域内交通などの公共交通を整備し、機能的・効率的に連携させることにより、輸送の効率化とあわせて公共交通空白・不便地域の解消が図られる一方、選択する交通手段や移動の目的地によっては公共交通の乗り換えが発生することになります。

このため、利用者の動線への配慮を含め、他の交通手段とスムーズに乗り継ぐことができるトランジットセンターの整備や、運行ダイヤの調整、ICカードや乗り継ぎ割引制度の導入など、交通事業者とも連携を図りながら、乗り継ぎ負担の軽減や利便化策を実施するとともに、市民理解の促進にも取り組むことで、市民はもちろん、本市に訪れる方におかれましても、便利で分かりやすい交通環境となるよう、その創出に向けて取り組んでまいります。

## (2) 宇都宮市の基幹公共交通に路線バスを据える検討について

\* 宇都宮市は、バスによって発展してきた都市です。積極的に「バスの都市」と言ってよいのではないのでしょうか。

その宇都宮市の路線バスは、多分に漏れず、多くの路面電車や路線バスが衰退をしたのと同様に、自家用車にとって代われ、乗客の減と高料金のスパイラルに陥り衰退をしてきたのですが、このことを認識の上、新たな時代の交通環境、つまり、「高齢化社会の到来、車離れ、ガソリンの高騰、料金支払いのIT活用の進展等」があることから、路線バスと地域バスとの連携などバス運行の多様さや利便性の向上を図ることによって、市民の移動のツールとして価値観を高めて提供できるはずです。

宇都宮市が進める「東西の両大通り1路線のみのLRT（東西基幹公共交通との位置付け）」では、かえって、乗り換えの不便による違和感のみが高まります。

バスによる東西基幹公共交通とすることも考えられます。

宇都宮市の公共交通に関する行政は、これまで約20年来、「基幹公共交通・LRTありき」で傾注してきたため、本来、宇都宮市に似合いの「路線バスの活用」をはじめ、新規のバス路線の開発、次代を担う地域バスとの連携の模索等々、宇都宮市における路線バスの積極的な活用に目を向けることなく、経過させてきたのではないのでしょうか。

宇都宮市の公共交通に係る「バスの都市構想」を検討されたことがあるか伺います。

「バスの都市」との比較でLRTを選んだとすればその理由、そして、平成26年現在における評価を伺います。

ご質問のような検討といたしましては、平成20年度に、学識経験者やバス事業者等で設置しました「バスシステム検討委員会」におきまして、仮に、将来の交通ネットワーク構築に向けた東西方向の基幹となる公共交通軸をバスで担うとした場合のあり方とバスの利便化策についての検討を行っており、その中で、平日の運行における急行バスと各駅停車バスの併用運行、専用レーン、優先レーンの拡大、更には、連節バス等の導入が検討されたところであります。

また、平成26年度現在における評価であります。LRTにつきましては、朝夕のピーク時やイベントなどに対応した高い輸送力を備え、停留場での乗り降りなどのバリアフリー対応や、既存の鉄道への乗り入れによる将来的な拡張性を有するとともに、更には、沿線地域への人や施設の誘導など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できる交通システムであり、東西基幹公共交通としてはLRTが最も適しているものと考えております。

また、先頃実施しました「従業者アンケート調査」の結果等に基づき算出した通勤・通学需要である「基本ケース(2,089人/時)」や「速達性向上が図られたケース(3,454人/時)」のピーク時需要を踏まえると、バスやBRTでの輸送は困難であると、改めて確認されたところであります。

なお、本市におきましては、日常生活に密着した重要な交通機関である路線バスの維持や利用促進を図るため、これまでも、赤字路線に対する国・県と協調した支援や、ノンステップバスの導入支援などに取り組むとともに、市街地の拡散や公共交通の市

場参入の自由化などの社会情勢の変化に適宜対応するため、平成 18 年に「生活交通確保プラン」を策定し、公共交通空白地域の解消を図る「地域内交通の導入」や、より積極的な支援を図る「赤字路線に対する本市独自の補助制度の創設」などに取り組んでいるところです。

また、平成 21 年度には、バス事業者を始めとした交通事業者や市民、関係団体とともに「宇都宮都市交通戦略」を策定し、市街地部における公共交通空白地域の解消を図る「バス路線の新設社会実験」や「バス停の利用環境の整備」など、公共交通の充実・強化に向けた取組を進めております。

(3) 宇都宮東部地域や鬼怒川越えの公共交通対策に係るバス路線の設定について

\* ところで、宇都宮市の東部地域は、不幸なことに、路線バスが衰退をする時期に開発がなされたので、路線バスの路線設定が未発達のまま過ぎてきた地域であります。

特に、柳田大橋経路は、渋滞現象が続く中、渋滞の話題やその対策が先行して大量輸送手段の導入・「LRT ありき」の環境の中、LRT の論議に隠れて、本来あるべき「路線バスの活用」を含めたトータルの「公共交通のネットワークを」検討されずに来た地域であるように思われます。

その意味では、確かに、「鬼怒川越え」の柳田大橋地点における渋滞を解消せずに、路線バスの活用を検討すべきとするには、少々無理があるのですが、仮に、「鬼怒川越えに渋滞がない」とすれば、他の地域の路線バスの活用と同様、バスの街・宇都宮市における路線バス活用のトータルの発想で、清原工業団地、芳賀工業団地、テクノポリスセンター地区における公共交通対策の検討ができることになるのではないのでしょうか。

そこで、特に、鬼怒川の東部地域における公共交通対策について、LRT のほかに、路線バスによることも検討をしたけいがあるのか、伺います。

あるとすれば、どの時点で、どのような結果であったか伺います。

ご質問の I の 1 の (1)、6 の (2) でお答えいたしましたとおり、東西基幹公共交通としては L R T が最も適しているものと考えております。

(4) 鬼怒川越えの交通手段に係る LRT と路線バスとの検討経過について

- \* LRT 導入を検討するにあたっては、当然、LRT を導入するルートで「路線バスを活用する公共交通ネットワーク」を検討していると思うのですが、両者を比較した検討をしてきた経過はあるのか伺います。

検討の経過があるとすれば、鬼怒川越えにもう 1 橋あれば渋滞は解消でき、急行バスの運行も想定できるので、鬼怒川越えの交通環境は大きく変わるはずですが、何故、道路橋にせず LRT 導入にするのか、その理由を伺います。

このご質問にある路線バスの検討につきましては、ご質問の I の 1 の (1)、6 の (2) でお答えいたしましたとおりです。

また、道路橋につきましては、ご質問の I の 4 の (1) (2) でお答えいたしましたとおり、橋や道路の整備だけでは、更なる自動車交通を呼び込むなど、新たな交通渋滞を招く結果となり、交通渋滞の抜本的な解決を図ることは困難であると認識しております。

7 「LRT ありき」でなく、宇都宮市に相応しい公共交通政策を原点から検討することについて

(1) 「LRT ありき」でなく、「公共交通のあり方の原点」に戻ることに

\* 宇都宮市における交通渋滞の存在とその対策については、道路の整備や、信号管理の学習、違法駐車摘発等で、交通事情が大きく変化し改善すべきであるにもかかわらず、市の交通政策は、路面を占拠する「LRT」をもって対策とし、「LRT ありき」を基幹公共交通の手段としているのですが、交通政策の基本を誤っているのではないのでしょうか。

20年前の交通状況や大量移送に原点を置いているからなのですが、前6項までの点から、LRTをして、本当に宇都宮市の基幹公共手段となりえるのか疑問であります。

LRT 導入問題を白紙にして、「宇都宮市に相応しい公共交通のあり方・原点」に戻ることが必要ではないかと思いますが伺います。

本市では、少子・超高齢社会の到来や地球環境問題に対応しながら、持続的に発展していくためには、「円滑で利便性が高く 人や環境にもやさしい 誰もが利用しやすい公共交通ネットワーク」を構築し、これまでの車中心の社会から、車と公共交通が共存した社会への転換を図っていくことが重要であると考えております。

特に、車から公共交通への利用転換の促進には、定時性や速達性などの機能を備え、他の交通との円滑な連携はもとより、高頻度の運行や低廉な料金設定など、利便性の高い交通システムの整備が必要不可欠であり、東西をつなぐ基幹公共交通としては、求められる輸送力やサービス水準、更には、将来の魅力あるまちづくりへの効果などからLRTが最も適しているものと考えており、これまで、整備に向けた検討を計画的に進めてきたところであります。

今後も、事業の進捗に応じて、最新の情報を、市民の皆様に、分かりやすく説明しながら、平成28年度の工事着手に向けて、必要な手続きを着実に進めてまいります。

(2) 中心市街地が活力を失うと心配されることについて

\* 私達にとって、宇都宮市におけるLRT導入構想は、平野都市・宇都宮市地域では至難な「車社会からの脱却」を標榜し、本来無理がある「狭い大通りにLRTありき」で洗脳された結果であるとしているのですが、LRT・路面電車の軌道によって、車の走行路面を大きく損ない、道路機能を犠牲にして、周辺の道路をも巻き込む渋滞や、路面バスを締め出すので、市民は、中心市街地へ足が向かわなくなり、活力を失うことになると思われますが、どのように予測しているのか伺います。

中心市街地につきましては、より一層の活力と魅力の向上を図るため、商店街の活性化はもとより、再開発事業による住宅整備等の街なか居住の促進、賑わい創出に向けた広場整備やイベント開催などの活性化策に、官民一体となって計画的に取り組んでおり、更に東西基幹公共交通を中心とした公共交通ネットワークが構築されることにより、中心市街地へのアクセス性や街なかの回遊性が向上し、活性化に寄与するものと考えております。

(3) LRTは電車なので「定時性や速達性」に優れるとすることの疑問について

\* バスの全盛期に見られた「数珠つなぎ」の現象をして、短絡的に悪とし、LRTに直結したように思えるのですが、「数珠つなぎ」現象をして如何とらえているのか伺います。

なお、LRT路面電車は、「定時性や速達性に優れる」と謳っていますが、「追い越し」ができず、はがし屋さんがいない路面電車は、バス以上に数珠つなぎになるように思われますが、本当に、路面電車の数珠つなぎはならず、定時性が守れるのか伺います。

事故が生じれば、なおさら心配です。

バスの「数珠つなぎ」現象につきましては、本市のバス路線は、主にJR宇都宮駅やJR宇都宮駅西側の大通りを経由して多方面に向かっており、ピーク時間帯においては運行が集中していることが主な原因であると考えられますことから、高い輸送力があるLRTを東西方向の基幹公共交通として導入し、ピーク時間に対応した運行頻度など、適切な運行計画を策定するとともに、LRTと効率的につながるバスネットワークの再編やICカードの導入などにより、利便性の高い公共交通ネットワークの構築に取り組んでまいります。

LRTの定時性につきましては、道路交通法の規定により、自家用車やバス等の車両が軌道敷内を通行することは、原則、禁止されていることから、自動車交通の影響を受けることが少なく、併せて優先信号の設置等を行うことで、定時性や速達性が確保されるものと考えております。

## 8 国・県・市等の道路管理者や県警等との協議状況等について

(1) LRT 敷設により東西の大通りを「東西基幹公共交通の手段」する協議について

\* 市民の移動や、輸送に関して、国・県・市は、それぞれ分担して、道路等の整備と管理を行っているところです。

ところで、宇都宮市が、こともあろうに、LRT をして「東西基幹公共交通の手段」と位置付け、敷設するとしている東・西の大通りはいずれも県道ですが、県民の税金で整備してきた両県道が、その目的を変え、車の走行機能を大きく減退し、犠牲を強いられることとなりますが、道路管理者や道路利用者の了承は取れるのか。宇都宮駅から東・西へ延びる大通りを所管する県との協議はどの程度進んでいるのか伺います。

また、東西の両大通りとも 1 車線になるので、消防車や救急車の走行が困難になりますが、道路交通の安全をつかさどる県警との協議はどのように進めているのか伺います。

\* LRT の計画（特に駅横断等）について、JR 東日本との交渉の具体的経過、進捗状況および今後の予定、見通しについて、具体的に回答願います。

ご質問の I の 3 の (1) でお答えいたしましたとおり、道路管理者、交通管理者との協議につきましては、速達性・経済性・周辺交通への影響等を総合的に勘案し、LRT を導入するルート案を設定し、交通の影響が想定される区間については、交通シミュレーションを用いてピーク時を対象とした検証を実施するなど、交通の円滑化や安全性等に係る協議を進めてまいります。

救急車や消防車等の緊急車両につきましては、道路交通法の規定に基づき、緊急用務のため、やむを得ない場合は軌道敷内の通行が可能であると考えております。

JR 宇都宮駅横断交差点につきましては、ご質問の I の 3 の (1) でお答えいたしましたとおり、JR 東日本株式会社の協力のもと、平成 25 年度より 2 ヵ年かけて、横断ルートの検討を行っているところであり、鉄道施設等の支障調査や概略工程、概算事業費の算出などにより、適切な横断ルートの選定を行ってまいります。

## 9 LRTを申請するにあたっての「市民の理解度」に関する把握について

### (1) 盛り上がらないLRT導入問題の所在について

- \* 市長は、26年1月開催の臨時市議会における住民投票条例制定請求に関する審議を前にして、宇都宮市の基本自治条例の精神・宇都宮市の在り様に関わる重要な事項については、市の執行部と議会において検討し、その結果を市民へ説明をしていくので住民投票は不要と表明されましたが、市民の反応は、弱く、市主催による説明会の出席状況は、2万人に満たないと聞いています。市の交通の在り様に関わる大事業に係る説明会としては少ないものとおもえてなりません。反対を盛り上げたい私達は、この反応を図りきれずにあります。

この反応をして、市民は、無関心を装っているのか、そもそも、無関心で済む案件であるとしているのか。LRTを推進される宇都宮市長は、この状況をいかにとらえているのか伺います。

LRTに関する市民説明につきましては、これまでにパンフレットの全戸配布、市民フォーラムの開催、39地区全ての連合自治会で地域説明会の開催、出前講座やオープンハウスの実施などに取り組み、市民と直接、意見交換しながら、市民理解の促進に継続的に取り組んできたところであります。

その結果、本市が目指す公共交通ネットワークの構築やLRTの整備につきまして、市民の理解が広がるとともに、議会で採択された「宇都宮東部地区の公共交通整備に関する陳情」の提出、産業界をはじめ、各方面からのLRTに対する期待の声や早期整備に向けた要望につながったものと考えております。

今後も、出前講座やオープンハウスの開催、パンフレットの作成・配布などの市民説明に継続して取り組んでまいります。

(2) 佐藤宇都宮市長による「住民投票」の発議について

\* 本件、LRT 整備計画は、宇都宮市の在り様に関わる交通政策の転換を意味する大事業になると思うが、市長が、認可申請を提出する決断をする際、市民の意見をどのようにして把握するのか。伺います。

なお、臨時市議会開催時の条例制定を否決したことで、市民の意向を把握できなくなりましたが、市長自らの発議で、改めて、市民の意向を聞くため、自ら「住民投票」を行うことができるのですが、市長の意向を伺います。

L R T の整備につきましては、市民の理解が重要であると考えておりますことから、市民と直接、意見交換を行うオープンハウスや、検討状況をご説明し、質問にお答えする出前講座等を開催してきたところであります。

今後も、このような取組を継続し、事業の進捗状況に応じて、最新の情報を、適宜、市民の皆様に提供しながら、平成 28 年度の工事着手に向けた軌道事業の特許や工事施工認可の取得に必要な手続きを着実に進めてまいります。

また、L R T を中心とした「公共交通ネットワーク」の実現に向けましては、持続的に発展する将来のまちづくりを見据え、国や県、周辺市町、有識者や関係機関との協議を経て、段階的に丁寧に市民の皆様への説明に取り組んできたところであり、更には、議会と執行部との二元代表制の下、長年にわたり、議論を重ねながら進めてきたところであることから、「住民投票」を行うことなく、議会と執行部との間で十分に議論をしながら、進めていくことが適切であると考えております。

## 10 LRT 推進のフレーズと推進団体へのデメリットの説明、撤去となる場合の責任等について

(1) 安易に使われている「推進のフレーズ」について

- \* 佐藤市長をはじめ、推進論には、次の「意味不明な、疑問だらけの LRT 推進フレーズ」があり、その都度声高く推進の「メリット」として謳っておりますが、私達の目線からは、ことごとく逆であります。

LRT の導入は、宇都宮市をして、衰退に落とし込む凶器になるとも限らない重大な判断です。ことを検討することが必要です。

よく使われるフレーズに、例えば次のものがあります。

(次元の違う JR の南北軸に対し) 東西基幹公共交通、(邪魔になる) 公共交通の基軸論、(路面電車にありえない) 定時性・速達性、(プラットホームのみの) 低床式・高齢者にやさしい、(バスと乗り換えを求める) 魚の骨ネットワーク、(乗り換えて) 中心市街地域の活性化剤、(LRT で呼べるの) 観光の目玉・起爆剤、(あり得ない・脅しの) 工場が撤退する、(意味不明な) 都市の先進性・装置が必要、(復活でなく、新たに幹線道路へ設置は例がない) 全国に先駆ける LRT 敷設、(LRT が走って街が壊れるかも) イメージアップ・宇都宮市の格が上がり企業が目指す都市となり、(LRT が邪魔なのに) 工場の参入で活性化、人口が増え、市税収入が増える。(意味不明の) 都市間の競争に打ち勝てる装置である。等々です。

これらのフレーズは、私達からすると頭部に ( ) 書きの疑問や注釈、説明不足等を持っているのですが、佐藤市長は、現時点で、LRT 導入に係るこれらのフレーズに確信を持って、期待しているのか、改めて、これらのフレーズの「よって来たる所」を伺います。

本市が目指す、「基幹」「幹線」「支線」など、輸送力やサービス水準などに応じた階層性のある将来公共交通ネットワーク「魚の骨のネットワーク」構築の考えにつきましては、平成 21 年 9 月に策定した「宇都宮都市交通戦略」において掲げたものであり、その検討にあたりましては、本市のまちづくりの指針である総合計画や、都市計画の基本指針である都市計画マスタープランの内容を踏まえながら、学識経験者や有識者、交通事業者等を交えた協議会における議論や、パブリックコメントによる市民の皆様のご意見をいただきながら、取りまとめたものであります。

また、定時性や速達性、バリアフリー対応などの LRT の有する機能や特徴につきましては、国土交通省監修の文献において具体的に明記されており、更に、鉄道や路面電車などの公共交通を基点とした持続・発展するコンパクトな都市形成に関しましては、国におきましても推進しているところであります。

(2) 市民の反応と、認可申請の判断について

\* 私達も、反対する活動をしている中での驚きに、LRT そのものを知らない若者が多いことです

特に、若者に関心が広まらないのです。つられて、市民も関心が高まらないのです。LRT に反対であり、興味が湧かないから、よそ事だからではないでしょうか。

佐藤市長も関心のなさを感じておられると思いますが、何故、関心が広まらないのか伺います。

また、LRT 建設構想を市民が知らない。知らなすぎる。身近な問題として捉えていないのは、LRT に何ら期待するものがないからと承知しているが、知らない人達をそのままにして、認可申請をするのでしょうか。市民にどのような反応があれば、申請するのか伺います。

ご質問の I の 9 の (1) でお答えいたしましたとおり、LRT に関する市民説明につきましては、これまで、オープンハウスや出前講座等を開催し、多くの市民の方にご説明しているところであります。

更には、市内の中学生・高校生による「宇都宮ジュニア未来議会」や小中学生から一般までのグループを公募の対象として実施する「市長とランチでトーク」において LRT や公共交通ネットワークが議題にあがるなど、若年層の方にも関心があることが伺えるとともに、宇都宮大学で開講した「実践・宇都宮のまちづくり」の講義などの機会を通じて、本市が目指す公共交通ネットワークの構築や LRT の整備についてご理解を深めていただいていると認識しております。

### (3) LRT 推進者の責任について

- \* 佐藤宇都宮市長は、宇都宮市議会議員、宇都宮商工会議所会員、宇都宮市まちづくり推進機構会員、雷都レールなどの推進団体など LRT 推進者達が、私達市民が指摘している疑問や反対の理由等 LRT のデメリットを知ったうえで賛成し、確信を持って推進していると受け止めているのか伺います。

私達の予測が的中し、邪魔な装置となって撤去することとなる時の責任の所在を明らかにするには、現在想定されるデメリットをも考慮の上推進の覚悟を願いたいからです。

なお、佐藤市長には、本件が、撤去が余儀なくなる場合いかなる責任を取るのか伺います。

「宇都宮商工会議所」や「NPO 法人宇都宮まちづくり推進機構」などの団体につきましては、LRT の整備に関する要望をいただいているところであり、そうした団体におかれましては、公共交通ネットワークの構築の必要性や LRT の特性等について十分ご理解されているものと認識しております。

市長の責任につきましては、継続的で安定した事業運営が確保できるよう、取り組んでまいります。

## Ⅱ 宇都宮市民が LRT 導入計画の是非を判断するために

- \* 本項では、市民にとって、「市の在り様に関わる重要な事」となる LRT 導入問題の是非を判断するうえで、より具体的な疑問や質問をいたしますので、ご説明、ご回答をお願いいたします。

### 1 LRT 導入で利益を受ける人について、

- \* 私達市民から見ると、前述の通り、デメリットのみが目立つ中、推進者はいるのですが、デメリットを知って賛成する人を探すのに苦労します。一体、LRT 導入構想は、誰のために導入するのか、受益者・利用者は、誰なのか具体的に伺います。

本市では、人口減少・超高齢社会の到来や地球環境問題に対応しながら、将来にわたり持続的に発展していく都市となるため、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向けた取組を進めており、鉄道や路線バス、地域内交通等の公共交通、自動車、自転車など、様々な交通手段が効率よくつながる誰もが快適に利用することができる公共交通ネットワークの構築を図る上で、ネットワークの中心を担う L R T の整備につきましては、沿線地域の方だけではなく、子どもから高齢者まで、様々な地域の方が、その目的や状況に応じて公共交通を使い分け、便利に移動することのできる交通環境の創出に必要なものであると考えております。

- \* 作新大学や、キャノン、ホンダに多少のメリット有るようですが、清陵高校生は利用し難いようです。見解を伺いたい。

宇都宮清陵高校につきましては、平成 25 年にヒアリングを実施し、L R T が整備されることで、沿線に居住する生徒を中心に、自転車で通学している生徒の L R T 利用が見込まれるとの話を伺っており、「最低限の需要見込み」におきましても 80 人の利用を見込んでおります。

- \* また、ホンダを始め工業団地の企業対策ともいわれますが、特定の企業から LRT 敷設の条件付けがあるのでしょうか。LRT 導入が、その大企業撤退防止の有力な方策になるのか、またその根拠について伺います。

L R T の整備につきましては、特定の企業から敷設の条件が付いていることはありません。

ご質問のⅠの1の(1)でお答えいたしましたとおり、L R T の整備により、本市の経済、産業を牽引している清原工業団地等への産業集積の促進など、都市活動や地域経済の活力向上の効果が期待できるものと考えております。

- \* 座席数が限られます。JR 宇都宮駅始となる発電車で座席を獲得できない乗客は、立ちっ放しになります。企業バスは、座って出勤できたが、負担になると思われるが、見解を伺いたい。

混雑時におきましては、後発の便も選択することも可能な運行間隔を考えており、今後とも、多くの方が快適に利用できるよう、ピーク時における運行頻度など、適切な運行計画を策定してまいります。

- \* パーキングへの入車・LRTまでの移動・電車待ちの時間を考えると時間的・身体的メリットは少ない。帰宅時も同様と思われるが見解を伺いたい。

LRTの利用におきましては、利便性が重要であると認識しておりますことから、多様な交通手段が結節し、多くの人々が集う停留場に乗り継ぎ拠点施設として、トランジットセンターを整備するなど、利便性の向上を図ってまいります。

- \* 会社にとって、自前で運行する通勤バスへの支払がなくなるが、LRTの通勤費の負担が発生するデメリット有無について、把握しているのか、伺いたい。

平成25年度に実施した企業ヒアリングにおきましては、従業員がLRTで通勤することで、企業にLRTに係る通勤手当の負担が生じることは想定しているとの話を伺っております。

なお、ヒアリングでは、通勤時の交通事故削減などの労務管理上の観点から、公共交通機関を利用した通勤を推奨したいとの話も伺っております。

- \* 通勤バスの運行会社は収入がなくなる。対策を用意しているのか、伺います。

通勤バスの運行につきましては、渋滞対策等のために各企業の自助努力として、企業とバス事業者との契約に基づき、企業負担で運行されているものであり、ご質問につきましては、基本的に各企業の判断によるものと捉えております。

- \* 宇都宮駅からLRTに乗車する、あるいは、通勤方法を自動車からLRTに転換する宇都宮市民はわずかと思われる。宇都宮市民にとってのメリットはなく、税金負担と不自由さの負担だけが残されると思わすが、見解を伺いたい。

「従業者アンケート調査」に基づく自動車からの転換率につきましては、「快速がなくとも利用する」が10.5パーセント、「快速があれば利用する」が8.6パーセントであり、多くの方の自動車からLRTの転換が見込めるものと考えております。

また、「利用する」と回答した人のうち、回答いただいた方の多くは本市在住者であることから、LRT利用者の多くは、本市の市民になるものと思われます。

- \* 以上、誰にとってメリットがあるのか、見解とその根拠を伺いたい。

このご質問の最初にお答えいたしましたとおりです。

## 2 東部地区の優先計画について

- \* LRT 導入の理念について、①宇都宮市の当初のコンセプトが【①郊外への都市機能移転により、中心市街地の衰退、②自動車依存の進行に伴う著しい道路渋滞 ③「高齢者のモビリティの低下と高齢ドライバーの事故の増加 ④渋滞による大気汚染や自動車騒音による沿道環境の悪化、温暖化やエネルギー問題など地球環境問題が深刻化】に向けて崇高な理念を掲げてあった。

しかし、平成 25 年 3 月発表の「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」においては「円滑で利便性が高く・人や環境にやさしい・誰もが利用しやすい・公共交通ネットワーク」の構築を目指して」と、当初の理念が大幅にトーンダウンされている。しかもそれまでになかった「公共交通空白地域の存在」なるテーマが追加されたが、LRT にそこまでの理由付けをする意味がなく、またこの事に対する具体的施策が述べられていない。この理念の変更の理由を伺いたい。理念に変更があるとすれば、LRT そのものも見直すべきではないか伺います。

「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」につきましては、本市が人口減少・超高齢社会の到来や地球環境問題などの課題に対応しながら、将来にわたり持続的に発展していく都市となるための「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を支える総合的な公共交通ネットワークの基軸となる東西基幹公共交通の実現に向けた検討を進めていく上で、東西基幹公共交通に導入するシステムや整備手順、更には、関連施策や今後の取組について、その基本となる考え方をお示したものであります。

本市といたしましては、これまで同様に、過度に車に依存した社会から車と公共交通が共存できる社会への転換を促すことにより、「中心市街地の衰退」、「道路混雑の激化」、「高齢者のモビリティ及び安全性の低下」、「地域環境・地球環境の悪化」等に対応してまいりたいと考えており、今後とも、「円滑で利便性が高く 人や環境にやさしい 誰もが利用しやすい公共交通ネットワーク」の構築に取り組んでまいります。

- \* 駐車をベルモールと新 4 号 BP 周辺に設置する計画の様子だが、朝夕の入車時及び出社時の混雑が十分に予想される。例えば駐車～LRT 乗車迄（1 回で乗れるとは限らない）や、出車時の信号待ち（1 回待ちとは限らない）にかなりの時間が費やされる懸念されるが、見解を伺いたい。LRT 転換者の自家用車等への再転換の恐れが想定されるが、見解を伺いたい。

駐車場等の乗り継ぎ施設につきましては、周辺の自動車交通の状況等に配慮し、交通管理者や道路管理者など、関係機関との協議・調整を行いながら、円滑なアクセスを確保してまいります。

- \* 乗車の問題について、次のような「三すくみ」が懸念されるが、見解を伺いたい。
  - ・ベルモール・4号線パーキングより乗車 ⇒ 駅発が満員の場合は乗れない。
  - ・4号線パーキング ⇒ 駅・ベルモール客が満員の場合は乗れない。
  - ・ベルモール発、4号線パーキング発を設定すれば電車基地が必要とる。またその分宇都宮駅発の間隔が長くなる。

ご質問のような想定につきましては、ピーク時間帯において利用者が最大となる区間に見合った運行計画を策定してまいります。

なお、直近の「従業者アンケート調査」から把握したピーク時間帯に必要となる運行間隔といたしましては、6分間隔を想定しております。

#### \* 快速の設置問題

快速に乗っても駅から会社まで歩かざるを得ないので、あきらめて乗用車に戻る可能性があり、見解を伺いたい。

快速の導入による利便性低下で利用者減の可能性も。ピーク時の各駅停車は少なくとも3本以上の快速に追い抜かれるため5分以上加算されるはず。43分は不可能と思われるが、見解を伺いたい。

同一軌道上に快速電車を走らせることは、安全問題を含め、無理はないのか見解を伺います。

快速運行につきましては、「快速運行車両」が「各停留場に停車する車両」を安全に追い越すために必要となる追い越し施設や運転保安施設等を設けるなどの対応が必要であり、今後、停留場間の速度向上などの可能性も含め、認可権者である国と協議・調整を進めていくとともに、多くの方が快適に利用できるよう、ピーク時の運行頻度など、適切な運行計画を策定してまいります。

- \* ピーク時に備え最大の乗車定数の電車を購入せざるを得ないが、ピーク時以外は無用の長物。オフピーク時は乗客が10人程度しかいない155人乗り電車を10分ごとに見る事になる。片道で運転手の時給程度にもならない収入で運営できるとは到底思えないが見解を伺いたい。

これで採算が合うようなら、大きな工業団地を郊外に持つ市はこぞってLRT計画を進めることになると思われるが、他県の状況調査等を含め、見解を伺いたい。

運営の採算見込みといたしましては、先頃実施しました「従業者アンケート調査」の結果に基づき算出した通勤需要等から、年間の収入見込みを試算するとともに、運営に係る費用につきましては、ピーク時最大断面需要等から設定した運行計画に基づき、ピーク時、オフピーク時を含めた全ての運行に係る人件費と経費を算出することにより、年間運営費を試算し、年間での運賃収入と運営費の比較を行ったところです。

その結果、これまで企業ヒアリング等に基づき試算していた収入額を上回ったところであり、更には、現時点で収入見込みとして算入していない本市東部地域や芳賀町からJR宇都宮駅方面に向かう需要を見込むことにより、採算性の見直しは更に高まるものと捉えております。

また、他県におけるLRT計画につきましては、それぞれ、地域の実情に応じて検討が行われているものと認識しております。

- \* LRT導入の優先計画毎に、現時点での整備等総事業費の総額と内訳を詳細に回答願います。

LRTの優先整備区間におけるJR宇都宮駅東側の概算事業費につきましては、需要予測の精査や交通円滑化方策の確保、安全性や利便性、速達性向上の観点によるルートや導入空間の見直しなど、事業化に向けた具体的な検討状況を踏まえながら、施工単価の見直しや構造物に関する最新の技術基準に対応するとともに、需要見込みを考慮した車両規模や編成数、車両基地の見直し、また、交差点をはじめとする交通円滑化方策や、速達性・安全性向上のための線形の見直し、一部区間の高架化などの費用を算出した結果、「快速がなくとも利用する」との回答のみを見込んだ「基礎的な需要」に対応した概算事業費として約406億円と試算したところであります。その内訳といたしましては、「走行路面・路盤等 約248億円」「車庫・変電所等 約40億円」「電気・信号 約38億円」「トランジットセンター 約18億円」「低床式車両 約62億円」と試算しております。

また、JR宇都宮駅西側の概算事業費につきましては、過年度の検討において約123億円と見込んでおりますが、平成25年3月に公表した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において段階的に整備することとしており、「県央広域都市圏生活行動実態調査」による需要予測の精査や、関係機関との協議等を踏まえて、事業化に向けた検討を行う中で精査してまいります。

**\* 優先計画の減価償却費の算出**

車両修理、停留所、レール等の修繕費、建て替え費用は、どこが負担するのか、伺います。

本市におきましては、L R T事業にあたり、軌道や施設の整備・保有を公共が担い、営業主体が民間のノウハウを生かしながら運行を行う「公設型上下分離方式」を採用していく中で、軌道施設等の維持管理・修繕の費用分担などにつきましては、基本的には、日常的な小規模の保守・管理については営業主体が、大規模な修繕等は公共が担うことを想定しておりますが、詳細につきましては、今後、営業主体との協議において決定してまいります。

**\* 説明会で、ヨーロッパは、自治体補助で運営、なぜ宇都宮は自治体補助に批判的かとの話があったが、市民に役にたつ計画なら税負担の妥当性が考えられるが、利便性のないものに負担は市民の納得が得られないと思うが、見解を伺いたい。**

本市の進めるL R T事業は、「公設型上下分離方式」の採用を想定しており、軌道や停留場などの整備・保有を公共が担い、営業主体が民間のノウハウを生かしながら運行を行うことにより、効率的・安定的な運営を確保してまいりたいと考えております。

また、公共交通ネットワークを形成・維持していくための、行政による支援につきましては、Iの6の(2)でもお答えさせていただきました「地域内交通の導入」や「赤字路線に対する本市独自の補助制度」による支援などに取り組んでおります。

次に、公共交通ネットワークにつきましては、本市におきましては、公共交通不便地域の解消を図るため、地域特性や輸送効率に応じた「基幹」「幹線」「支線」から成る「魚の骨ネットワーク」を構築し、基幹公共交通と幹線・支線バスや地域内交通などの様々な交通機関を相互に連携させた公共交通ネットワークの推進に取り組んでおります。

この総合的な公共交通ネットワークの中心となる東西基幹公共交通には、高い輸送力や定時性を備え、環境負荷が少なく、バリアフリーに対応し、更には、中心市街地の活性化などへの効果が期待できるL R Tの導入を進めております。

今後も、市民の皆様に対して、市のホームページや広報紙などで情報を提供するとともに、イメージ映像なども活用しながら、オープンハウスや出前講座などを通じて、分かりやすく丁寧な説明を行い、更なる市民理解の促進に取り組んでまいります。

\* 平石地区のLRT路線の新設地区も含め、優先計画の具体的路線経路、停留所の位置について、詳細に回答願います。

ご質問にある平石地区のLRT路線等につきましては、平成26年8月26日に開催した第5回の「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」において、現時点の案を明らかにしており、市ホームページ（下記アドレス参照）でも公表しております。

掲載ページアドレス

<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kotsu/shinkotsu/026687.html>

\* 運営主体は、その形態等について、どう考え、検討しているのか、回答願います。関東自動車は無条件賛成ではないと思われ、バスの営業補償（当然）と計画の参加（グループ内で鉄道事業あり）が条件ではないのかも含め、協議検討状況を伺いたい。営業補償については他の通勤バス運行業者も同じである。これらも予算に入れるべきであると考え、見解を伺いたい。

現在、既存の軌道事業者に対し、技術協力の可能性や望ましい組織形態のあり方、LRT事業への参加意向等についてヒアリングを実施し、検討しており、平成27年の早い時期を目途に営業主体を確保してまいりたいと考えております。

また、バス事業者とは、現在、バスネットワークの再編について協議を行っているところであり、今後とも、十分な連携を図りながらLRTを中心とした利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けて取り組んでまいります。

### 3 全体 15km に係る基本計画について

- \* 基本計画については、いつ実施する予定なのか、回答願います。

ご質問のⅠの3の(1)でお答えいたしましたとおり、LRTにつきましては、平成25年3月に策定した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」に基づき、優先整備区間であるJR宇都宮駅東側から段階的に整備することとしており、まずは優先整備区間であるJR宇都宮駅東側から取り組み、平成28年度の工事着手に向けて必要な手続きを着実に進めながら、順次、JR宇都宮駅西側の整備につきましても検討を進めてまいります。

- \* 大通りにはバスは、一切乗り入れできないのか、乗り入れ可能なら、車1車線でバス停留所を設置した場合、交通がマヒするとおもわれるが、どう対応するのですか伺いたい。

現在、JR宇都宮駅東側の優先整備区間の整備に向け、効率的なバスネットワークの検討を行っているところであり、JR宇都宮駅西側の整備につきましても、順次、検討を進めていく中で、交通事業者と協議してまいります。

また、導入空間におけるバス停留所等のスペースにつきましては、道路沿いに駐停車帯を設けることで十分に対応できるものと考えております。

- \* 基本計画の費用総額について、現時点での消費税、物価高騰も見込んで、算出基礎資料も含め、回答願います。

LRTの優先整備区間における基礎的な需要に対応した概算事業費につきましては、ご質問のⅡの2の「LRT導入の優先計画毎に、現時点での整備費など事業費の総額と内訳」でお答えいたしましたとおり、事業化に向けた具体的な検討を踏まえて、施工単価の見直しや構造物に関する最新の技術基準への対応等を見込んだ約406億円と試算しております。なお、この費用につきましては、消費税は含んでおりません。

また、JR宇都宮駅西側の概算事業費につきましては、過年度の検討において、約123億円と見込んでおり、今後、「県央広域都市圏生活行動実態調査」による需要予測の精査や関係機関との協議等を踏まえた詳細な検討の中で精査してまいります。

- \* 21年の「新交通システム検討委員会報告」では、連結点が8か所で、それぞれ、必要面積が次のとおり表示されていますが、その経費の見込み額はいくらですか、回答願います。

(桜通り交差点 6千㎡ イ 東武前交差点 4.4千㎡ 等)

平成21年の「新交通システム検討委員会報告」におきましては、鉄道やバスなど、各種交通機関との連携を図る観点などから、トランジットセンターとして、桜通り十文字付近や宇都宮テクノポリスセンター地区周辺など8か所を設定したところであり、このうち、東武宇都宮駅周辺とJR宇都宮駅周辺における3か所のトランジットセンターについては、バスターミナルやタクシー乗り場などの交通結節機能が既に確保されていることから、レールの敷設や停留場の整備に要する費用のみを算出したところであります。

そのため、トランジットセンターとしての整備費用といたしましては、5か所で約28億円と見込んでおります。

- \* 上記「③」の費用は、上記「②」の費用総額の中にいくら算入されていますか。

このご質問につきましては、前述のご質問及び前々述のご質問を意図されているものとしてお答えいたしますと、JR宇都宮駅東側のトランジットセンター整備に要する費用につきましては、約18億円と試算しており、この費用は全て、先にお答えいたしました「LRT優先整備区間における基礎的な需要に対応した概算事業費」の中に盛り込まれております。

- \* 基本計画の需要(利用者)見込みについて、1日44,900人と発表していますが、その検討調査結果、および算定根拠を明示願います。

ご質問の需要見込みにつきましては、平成13、14年度に栃木県と共同で実施した「新交通システム導入基本計画策定調査」におきまして、平成32年の推計人口を設定し、平成4年度に実施した「第2回宇都宮都市圏パーソントリップ調査」や「交通機関利用意識調査」に基づき、交通機関に対する利用意向を予測することに適した手法とされる「手段分担交通量予測モデル」を用いて、目的別や交通手段別にLRTの乗降者数を推計したものであります。

なお、「新交通システム導入基本計画策定調査報告書」につきましては、宇都宮市役所本庁舎1階の行政情報センターにてご覧いただくことが可能です。

- \* 『宇都宮市（合併前）の平成 32 年の予想利用者数／44,900 人/日』については、当初から一貫して数字に変更がないが、最近の資料による 1 日平均の利用者数、都電荒川線 51,000・富山地方鉄道市内線 10,200・富山ライトレール 5,100 であることから考えれば驚異的な数字である。10 年以上前のアンケートに基づく数字と思われるが、アンケートの設問の仕方によっては、この数字は意味をなさないと思われるが、現在でもこの見込み数字に変更はないのか伺いたい。

LRT の需要予測につきましては、前段のご質問でお答えいたしましたとおり、「新交通システム導入基本計画策定調査」において前提条件として設定した将来人口の推移の予測と、現在までの人口の推移が概ね一致していることから、妥当であると認識しております。

しかしながら、LRT の需要予測は、運行計画や施設整備計画の策定をはじめ、事業採算性にかかわる大変重要なものであるとともに、新たに芳賀町域への延伸に伴う LRT の需要を把握することが必要でありますことから、平成 25 年度、清原工業団地等における企業ヒアリングを実施し、確実に見込むことができる「最低限の需要見込み」を算定するとともに、平成 26 年度においては、「従業者アンケート調査」や広域的な交通実態を把握するための「県央広域都市圏生活行動実態調査」を実施しており、これらの調査を段階的に進めることで、これまでの需要予測の精度を高めてまいります。

- \* 宇都宮市は LRT の運営コストの計算はしているが、LRT の設備等については道路などのインフラ同様、初期投資額を回収する計算をしていないに見受けられるが、その額はいくらと試算しているのか。また、経費算入しているのか否か、いるならいくらか、算入していないならなぜしていないか理由を伺いたい。

LRT の事業化にあたりましては「公設型上下分離方式」の採用を考えており、公共が整備や保有を担う軌道や停留場等につきましては、道路や橋りょうなどの公共施設と同様に取り扱うことから、ご質問にある初期投資額のような、整備等に要する費用につきましては、事業運営の経費に算入しておりません。

- \* 電車の定時性確保及び道路の狭さにより、右折禁止箇所が大幅に増加すると等の問題が発生すると思われるが、見解とともに、対策を伺いたい。

現段階では右折禁止などの措置は予定しておりませんが、交通管理者や道路管理者などの関係機関と引き続き協議を進めてまいります。

- \* JR駅の貫通経路の現時点での見込みと、前記⑨の30m車両のクランク的、曲線的レールの走行の可能性と問題点について、どう認識し対応するのか伺いたい。さらに、その点についてのJR東日本会社との協議状況について伺いたい。

ご質問のIの3の(1)でお答えいたしましたとおり、JR宇都宮駅横断交差部につきましては、JR東日本株式会社の協力のもと、平成25年度より2ヵ年かけて、横断ルートを検討を行っているところであり、鉄道施設等の支障調査や概略工程、概算事業費の算出などにより、適切な横断ルートの選定を行ってまいります。

なお、LRTのルートにつきましては、導入していく車両を想定し、関係法令や、曲線・勾配等の技術基準等に基づきながら設計してまいります。

- \* 大通りが1車線になるが、救急車、消防車等は、通行可能なのか不可能なのか、検討結果をご回答願います。また、レール上を走行できるのですか、ご回答願います。
- \* レール走行不可なら、緊急事態発生時に、大通りが通行できず、命や財産のとりかえしのつかない大きな問題、損失が発生するかと危惧されますが、この問題についてどう考えていますか、回答願います。

ご質問のIの8の(1)でお答えいたしましたとおり、救急車や消防車等の緊急車両につきましては、道路交通法の規定に基づき、緊急用務のため、やむを得ない場合は軌道敷内の通行が可能であると考えております。

- \* 二荒山の神事やみや祭り、また、最近実施しているジャパンカップロードレースは、可能なのですか。可能でなければ、どうするのですか、関係団体との協議経過、検討結果、市長の見解を伺います。

LRTの整備につきましては、「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」に基づき、まずは優先整備区間であるJR宇都宮駅東側の事業化に向けた具体的な検討を進めているところであります。

ご質問の事項につきましては、今後、JR宇都宮駅西側の事業化に向けた検討を進める中で、主催者や関係者と協議していくものと考えております。

(1) 芳賀町との関係について

- \* 宇都宮市長はホンダグループが立地する芳賀町に応分の負担を求めている。「応分の負担」がどの程度を指すのか不明だが、確かに約 18000 人もの従業員が働くホンダグループが、かけがえのない大企業であることには間違いがない。  
そうであれば県民税・事業税の税金を得られる栃木県や、固定資産税・法人町民税を得られる芳賀町が税金に応じた負担をすべきであると考えるが市長の見解を伺いたい。
- \* 芳賀町との協議等で、優先芳賀町の整備費の負担金、運営費赤字の場合の負担金（割合）は、どうなっているのか、負担金額、負担割合について、具体的に回答願います。
- \* 今回芳賀工業団地までの延伸が決定されたが、大部分の宇都宮市民にとってはそのことによるメリットが少ないことからすると、相応の負担が当然と思われれます。

芳賀町との費用分担につきましては、町域に整備する施設は町の負担とし、車両や変電設備等の共有施設につきましても、応分の負担を求めていると考えており、今後、ルートや導入空間、運行計画などの具体的な検討を進めていく中で、協議してまいります。

(2) 将来延伸計画について

- \* 具体的にいつ頃実施する予定ですか。芳賀町やその他の市町村との具体的協議経過について、また今後の計画について、回答願います。

現在、優先整備区間である JR 宇都宮駅東側の平成 28 年度の工事着手に向けて取り組んでいるところであり、将来的な延伸計画につきましては、今後、その可能性も含めて検討してまいります。

#### 4 現状の問題と対策について

##### (1) 道路交通における渋滞問題

- \* LRT 導入問題は、道路交通の渋滞問題にあるとしてきたが、渋滞の現状と原因について、具体的に個所も含めどう認識しているのか伺います。

宇都宮向田線におきましては、通勤時間帯に交通処理能力を超えた通勤交通が集中することにより、道場宿交差点東進流入部を先頭に、隣接する交差点の柳田大橋西交差点を越える渋滞が発生していると認識しております。

- \* 柳田大橋における渋滞緩和策として、渋滞になる柳田 Y 字交差点（柳田大橋西約 7 百 m 交差点等）を立体化されることが有効と思うが、その具体的検討状況について、回答願いたい。

検討されてない場合、渋滞緩和を大きな問題としながら、なぜ検討しないのか、回答願います。

ご質問にある柳田大橋西の交差点(柳田 Y 字交差点)の渋滞の原因につきましては、道場宿交差点を先頭とした先づまりの影響によるものであると考えており、当該交差点の立体化の検討は行っておりません。

##### (2) 乗り換えの問題について

- \* 大通りには、一切バスは乗り入れできない場合、従来、路線バスで市中心部や駅に直通で行けたのに、乗り換えが強いられ、不便になると思われるが、便利になると思いますか、回答願います。

LRT の導入と併せ、LRT と効率的に結節するバスネットワークの再編を行うことにより、定時性・速達性の向上、既存バス路線の運行本数の増加、新たなバス路線の設置など、公共交通ネットワーク全体の利便性を向上させることができると考えております。

なお、ご質問の I の 2 の (1) でお答えいたしましたとおり、「公共交通ネットワークの形成と乗り継ぎ負担の軽減」につきましては、乗り継ぎ施設としてトランジットセンターを整備するほか、運行ダイヤの調整や IC カードの導入などにより、乗り継ぎの利便性向上を図ることで、市民はもちろん、来訪の方におかれましても、便利で分かりやすい交通環境を創出してまいりたいと考えております。

また、LRT と並走する路線バスにつきましては、既存バス路線の系統ごとに、利用者の利便性などにも配慮しながら、バス事業者の皆様と協議・調整を図ってまいります。

- \* お年寄りや障害者にとっては、バスを下り、信号を渡り、歩道を歩き、さらに信号を渡り、道路中心部から、レールと車道との間の歩道を歩いて、LRTの停留所へと移動が強いられることになり、命の危険も想定されるような状態が想定されるがどう認識されていますか。

また、その危険を回避するためにどういう方策を検討していますか。

LRTの停留場につきましては、各方面からの利用のしやすさなどの観点から、横断歩道のある交差点への配置を想定しており、道路上にある施設となりますことから、自動車・歩行者の分離など、利用者の安全対策につきましては、交通管理者等との協議を踏まえながら検討を進め、その対策を講じてまいります。

## 5 住民投票否決について

- \* 佐藤市長は、「H24年の市議選において市民の負託を得た」というが、投票率は36.02%、市長に投票した10万8587票の内、LRTに反対は3万3283人と、LRT賛成に意志を示した人は、わずかに有権者の16.47%、これでは宇都宮市民の負託を得たとはいえないと思われるが、市長が負託を得たという根拠を伺いたい。

(2012.11月、栃木テレビ、栃木放送合同宇都宮市長選出口調査結果)

ご質問の事項につきましては、平成24年11月に執行された市長選挙において、「地域内交通・バス路線・LRTによる公共交通が網羅されたまちづくり」について多くの方に訴えることができ、その結果、市政運営に対する負託をいただいたものと受け止めております。

## \* 基本自治法と関連

重要な政策は住民投票対象と定める自治基本条例の住民投票実施要件になぜ該当しないと判断されたのか根拠を伺いたい。

本市自治基本条例におきましては、「市政に係る特に重要な事項について、直接に住民の意思を確認する必要があると認めるとき」に個別の事案ごとに住民投票実施の必要性の有無を判断することとしており、LRT事業につきましては、平成26年1月に直接請求のありました「住民投票条例」に付した意見書のとおり、「持続的に発展する将来のまちづくりを見据え、国や県、周辺市町、有識者や関係機関との協議を経て、段階的に、丁寧に市民説明などに取り組んできたところであり、更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代表制の下、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られてきたもの」であり、ご質問のIの9の(2)でお答えいたしましたとおり、「住民投票」を行うことなく、議会と執行部との間で十分に議論をし、進めていくことが適切であると考えております。

- \* 住民投票を実施した場合、LRT 導入賛成者は、過半数を超えるか否か、市長の見解を伺いたい。

また、その根拠について伺いたい。

ご質問の I の 9 の (2) や前段のご質問にお答えいたしましたとおり、LRT 事業につきましては、「住民投票」を行うことなく、議会と執行部との間で十分に議論をし、進めていくことが適切であると考えております。

## 6 宇都宮市に相応しい公共交通と「まちづくり」について

- \* 地域交通の充実、対象地域の拡大の検討で、地域公共交通の利便性の検討状況は、どうなのか。

従来のバス路線の改善、また地域のデマンドバス、タクシーのシステムにより、お年寄り等車が運転できない人でも、自宅から病院や用足しが可能になり、市民の移動の利便性の向上を図ることができると思いますが、そういう背景の充実の検討結果、経費、また今後の検討計画について、具体的に伺います。

本市の公共交通に関する施策につきましては、公共交通空白・不便地域の改善などを目的に、地域に応じた取組を展開しています。

市街地部におきましては、バス路線新設の社会実験として「中心市街地南循環線」・「平松本町線」を運行しており、沿線自治会等と連携した利用促進策を図りながら、バス事業者による自主運行への移行を目指しているところです。

また、郊外部におきましては、地域が主体となる地域内交通の導入を進めており、現在、10 地区 11 路線で運行しているところです。今後につきましても、地域と連携を図りながら、未導入地区への早期導入に取り組んでまいります。

次に、公共交通の施策に係る主な費用につきましては、平成 25 年度の決算額として、バス路線の新設社会実験等に要した費用が約 4,400 万円、生活バス路線維持の支援に要した費用が約 3,900 万円、地域内交通運行事業の支援に要した費用が約 4,200 万円であり、今後とも、これらの施策の推進を図りながら、公共交通の更なる充実・強化に向けて取り組んでまいります。

- \* 本会は、市長選で選ばれた佐藤市長が市民の声に謙虚に耳を傾けてくれることを心から願っています。外国で便利とされている LRT を、現況の宇都宮市の公共交通に、そのまま取り入れるには無理があると思います。

宇都宮市の発展と観光誘客の為にも、便利で、楽しく、夢のある公共交通を、市民全員で考え直してみても如何かと思いますが、見解を伺います。

ご質問のⅠの7の(1)でお答えいたしましたとおり、LRTにつきましては、本市の将来にわたる持続的な発展に欠かすことができない、重要な社会基盤であるとの認識のもと、平成28年度の工事着手に向けて着実に進めてまいります。

- \* コンパクトシティ構築は、無秩序に広がった市街地を都市部の有効活用により街をコンパクト化することを目的とする以上、西側にこそ優先されるべきである。後回しの理由について伺いたい。

ご質問のⅠの3の(1)(2)でお答えいたしましたとおり、LRTの整備につきましては、「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において、全体計画区間の整備には一定期間を要することや、JR宇都宮駅の東側と西側では公共交通の整備状況が大きく異なること、また、本市東部地域における慢性的な渋滞の緩和や、公共交通空白・不便地域の解消などの喫緊の課題の解決に向けた整備効果が早期に発揮されることから、JR宇都宮駅東側の区間を優先整備区間に位置づけたところです。

- \* 今や水素と酸素があれば可動する燃料電池自動車が市販化されようという時代。ハイブリッド車もますます増加し、ハイブリッドバスのメーカーも本格的に開発に着手する現在、人口減も考慮すると LRT は近い将来存在意味がなくなる可能性が考えられるが、見解を伺いたい。

ご質問のⅡの2でお答えいたしましたとおり、本市といたしましては、過度に車に依存した社会から、車と公共交通が共存できる社会への転換を目指しており、LRTはもちろん、バスや地域内交通などが階層性を持って機能的・効率的に連携する「円滑で利便性が高く 人や環境にやさしい 誰もが利用しやすい公共交通ネットワーク」の構築に、今後とも取り組んでまいります。

- \* 公共交通とまちづくりについて、魚の骨ネットワークは同時に計画しないのかがかかっています。)

「魚の骨ネットワーク」につきましては、輸送効率に対応した幹線・支線からなる公共交通システムの考え方を示すものであります。

この考え方を踏まえて、本市の交通施策の指針となる「宇都宮都市交通戦略」におきましては、LRTやバスなどの交通手段が、その輸送力や地域の特性に応じて機能的・効率的に連携する階層性を持ったネットワークを構築し、あわせて乗り継ぎの円滑化や、定時性の確保を図ることで、誰もが移動しやすい交通環境の整備や、公共交通空白・不便地域の解消に取り組むことを掲げており、現在、LRTの整備とあわせ、バスネットワークの再編・利便化に向けた取組も進めております。

- \* 宇都宮の一般市民はベルモール行き以外利用せず、宇都宮に向かう芳賀・高根沢地区からの一般人と特定の会社への通勤者しか利用しない乗り物を市民に有意義な「公共交通」とはいえないと思われるが、見解を伺いたい。

LRTの利用につきましては、平成13・14年度の調査において、通勤や通学、買い物や通院などの利用者を相当程度見込んでいたところであります。

今回の「従業者アンケート調査」におきましては、主に通勤・通学目的でJR宇都宮駅東口から清原・芳賀方面に向かう最低限の利用者数を1日あたり往復11,946人と推計したところでありますが、この人数につきましては、清原・芳賀方面からJR宇都宮駅方面に移動する利用者は見込んでいないことから、今後、「県央広域都市圏生活行動実態調査」を踏まえ、そうした利用者数につきましても推計してまいります。

また、「公共交通」につきましては、通勤や通学、買い物や通院など、様々な移動の目的のもと、子どもからお年寄りまで、誰もが利用することのできる交通手段であると認識しております。

LRTにつきましても、誰もが利用することのできる公共交通であり、鉄道やバスなどの交通手段と円滑な連携を図ることで、目的や状況に応じて、気軽に便利に移動することができる交通環境の創出に寄与することから、LRTを中心とした公共交通ネットワークの構築により、市民生活の利便性向上に取り組んでまいります。

## 7 LRT計画が諸々の問題で失敗したときの責任

(1) 運営費見込み誤算で、赤字になったとき、誰が、どのような形で責任をとり、負担するのですか、明確に回答願います。

(2) 運営形態は「公設民営」になるのか、具体的に伺いたい。

「公設民営」なら「赤字が出た場合、運営する会社をつぶすことができない以上税金で補填する」と同義語であると思われるが、見解を伺いたい。

(3) LRT計画自体が、2006年に廃線になり今も無用の長物となっている「愛知新交通」のようになったとき、その撤去費用も含めた莫大な損害の責任は、当然、佐藤市長がとるべきものと思うが、その覚悟はありますか、その時の責任はどうとられますか、具体的に回答願います。

市長が責任をとらなければ、誰が責任をとるべきとお考えか、伺います。

この項目のご質問（Ⅱの7の（1）から（3））についてであります。LRTの需要予測につきましては、LRT沿線に立地するベルモール、清原工業団地、芳賀・芳賀高根沢工業団地の全従業者約3万4千人を対象に実施した「従業者アンケート調査」により、LRTの東進方向の需要見込みが増加し、これまでの企業ヒアリングに基づき試算した収入額を上回る結果となったところであります。

今後は、先頃実施した「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果から、清原・芳賀方面からJR宇都宮駅方面への需要を算入することで、採算性の見通しは更に高まるものと捉えております。

また、軌道事業におきましては、継続的で安定した事業運営を確保できる見通しがなければ、国の軌道事業の特許取得は難しいことから、今後、中長期的な人口動態を踏まえた需要を把握しながら、採算性の更なる精査に取り組んでまいります。

LRTの運営形態につきましては、道路や橋梁などの公共施設と同様に軌道や停留場などの整備・保有を公共が担い、営業主体が民間のノウハウを生かしながら運行を行う「公設型上下分離方式」を採用することとしております。

事業運営におきましては、営業主体に対し、中長期的な運営計画の策定を求めるなど、本市としてもその経営状況を常に把握しながら、将来にわたって安定的な運営が確保できるよう連携して取り組んでまいります。

市長の責任につきましては、ご質問のⅠの10の（3）でお答えいたしましたとおりです。

## 8 その他

- (1) 市長は、市民に十分説明するとともに、市民の声を聴くべきと思うが、市民との対話集会を開催すべきと思うが、その考えはありますか。

L R Tの整備につきましては、市民の理解が重要であると考えておりますことから、ご質問の I の 9 の (1) でお答えいたしましたとおり、パンフレットの全戸配布や、市民フォーラムの開催、39 地区全ての連合自治会で地域説明会の実施、市民と直接、意見交換を行うオープンハウスや、検討状況をご説明し、質問にお答えする出前講座等を開催してきたところであります。

今後につきましても、これまでの調査・検討により、明らかになりました「運営の採算見込み」、「導入ルートや空間」、「概算事業費」など、新たな情報につきまして、市のホームページや広報紙等で情報提供するとともに、L R Tの整備効果も含めまして、イメージ映像なども活用しながら、オープンハウスや出前講座などを通じて、今後とも、市民の皆様に、分かりやすく丁寧に説明してまいりたいと考えております。

- (2) また、L R Tを推進する市長初めの推進者代表と、我々のように現在の市のL R T計画に疑問を持ちあるいは反対する者の代表者で、公開討論会を開催し、L R T計画の是非とともに、問題点課題を、市民の前に明らかにする機会をもつことは、有意義なことと思いますが、そういう考えはあるか伺います。

これまでのご質問にお答えいたしましたとおり、L R Tの整備に向けましては、市民の理解が重要であると認識しており、そのため、議会や有識者等のご意見を十分に踏まえつつ、オープンハウスや出前講座等を通じて市民の皆様のご疑問や不安に丁寧に答えし、また皆様のご意見を伺いながら取り組んでまいりたいと考えておりますことから、ご提案のような公開討論会を開催する予定はありません。