

平成 26 年 11 月 21 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

宇都宮市の LRT 導入計画に関する公開・再質問状

今年 8 月 22 日に提出した宇都宮市の LRT 施設に関する佐藤宇都宮市長への公開質問状については、去る 9 月 26 日にご回答をいただきましたこと、ありがとうございます。

精読させていただきましたところ、別紙のとおり、理解できなかったこと、疑問が残ったこと、そして、疑問を解消するには改めて質問が必要なこと、さらに、新たな疑問が生まれたこと等から、再度の質問状としてまとめましたので、ご多忙のところとは存じますが、下記によりご回答をいただきたくよろしくお願いたします。

記

- 1 回答の期限 平成 26 年 12 月 19 日

別紙

再質問の趣旨

宇都宮市の LRT 導入に関わる公共交通論は、高度経済成長期を経て、車社会化が一気に進んだバブル期、各所に交通混乱や渋滞が発生し、内陸最大の清原工業団地が稼働することによる渋滞を心配し、その交通対策として、まさに、「バブル期の発想・大量輸送手段」の検討から始まりました。

その「大量輸送手段」論は、車社会化が「宇都宮市の地勢や発展の歴史等の特性・車依存がやむを得ない地域」であるにもかかわらず、「車社会からの脱却」を標榜する環境系有識者等の助言等に反応し、「ボタンの掛け違い（大量輸送手段の導入）」となって、平成 10 年頃、「こともあろうに」、JR 宇都宮駅から東・西へ伸びる大通り（幹線道路）へ、道路機能を犠牲に LRT（次世代型路面電車）を敷設する構想へと展開したのでした。

私達市民は、前回の質問で、渋滞が緩和された平成 26 年の交通状況等を踏まえ、「車社会からの脱却」に象徴されるバブルの発想・LRT 導入の無謀さ、つまり、「東・西へ延びる大通り機能の大きな犠牲」、「路線バスとの乗り換えの不便」等を訴え、「路線バスの再生とその整備」、「鬼怒川越えに道路橋とバスの活用」多くの疑問点に関して質問し、回答を求めましたが、回答の骨子は、10 余年も前、平成 13・14 年度の「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」における検討で、バス系でなく軌道系システムを決定しているとして、「LRT 導入ありき」の枠組みを引きずり、私達市民が到底理解できない「狭い東西の大通りへ LRT（路面電車）を「基幹」に据える交通街づくり」をよしとする内容でした。

つまり、宇都宮市の発展を支えてきた「東・西大通りの道路機能」・「バスの街・路線バス」は、無残にも LRT を「基幹」に据える階層性（乗り換え）のある「公共交通・魚の骨ネットワーク」に従属する「幹線部」に位置づけられ、道路機能を犠牲に、路線バスの全ては、大通りへ流入する地点で乗り換え・乗り継ぎをしなければならないとのことでした。

そこで、改めて、納得のいかない・「ボタンの掛け違いに始まった LRT 導入」推進に関わる矛盾点や疑問、問題点、そして提案など、私達の「交通街づくり」に対する「よって来たところ」を、下記の通り再質問しますので、前回の公開質問状（はじめに、を含む）と総合してご検討いただき、ご回答されるようお願いいたします。

なお、私達の質問は、宇都宮市の LRT 整備計画が、市民の生活や経済活動、つまり、「宇都宮市の在り様に関わるあまりに大きい転換」を求める公共交通対策であり、しかも、500 億円を超える巨額を要する公共事業であるにもかかわらず、「宇都宮市に相応しい公共交通ネットワークづくりに益のない」ことを危惧しての取り組みであることをご理解のうえ、一刻も早い白紙撤回を決意していただきたく、申し添えてお願いするものです。

また、ご回答をいただくにあたっては、あえて再質問となった理由や脈略を確保するため、この「趣旨」を記載のうえ、ご回答いただきたくお願いします。

I LRT 導入に関する基本的な質問

1 宇都宮市の公共交通ネットワークを、LRTをもって「東西「基幹」公共交通」とする疑問と、「路線バスの再生とその整備」によることについて

宇都宮市に相応しい便利で多様な「交通ネットワークの構築」は、市民すべての願いですので、一刻も早く構築していただきたいものです。

前回の質問、I-6-(2)において、宇都宮市の「交通ネットワークの構築」・「基幹公共交通」に「路線バス」を据えることの検討がなされていたのかと質問したところ。

その回答は、平成20年度に「バスシステム検討会」において、仮に、「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、バスの利便策について検討を行っており、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、優先レーンの拡大さらには、連結バスなどの導入が検討された」としているものの、結論がなく、その後段に、LRTについては、高い輸送力を備え、将来の街づくりに多くの効果を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が最もふさわしい」とされたとの回答でした。

そこで疑問が残るのは、質問の「宇都宮市の公共交通に路線バスを据える「バスの都市構想」を真剣に検討したのか」であり、また、「LRT敷設に伴うデメリット」をどのように把握して検討し、LRTが最もふさわしいとしたのか」という疑問、さらには、何故、「宇都宮市の数ある道路の一路線に「東西「基幹」公共交通」の位置づけが必要なのか」の点であります。

そもそも、宇都宮市が言う「総合的な公共交通ネットワーク・LRT導入構想」の問題点は、バブル期における「ボタンの掛け違い」、つまり、懸念された「清原工業団地系鬼怒川越えの渋滞対策」や、四方八方から宇都宮市の中心部へ向かう路線バスが、JR宇都宮駅西口へと集束する中で起きる「至極当然な数珠つなぎ現象」に、国土の南北軸「JR宇都宮線」に対応するかのごとく、「東・西方向の「基幹交通（大量輸送）手段」が必要と発想し、「LRT（路面電車）をもって、「基幹」とする東西公共交通システム」・「LRTありき」へと思いを馳せてしまったことにあります。

(1) 路線バスによる交通ネットワークについて

私達は、宇都宮市の公共交通ネットワークの「基幹」に、「デメリット」の多いLRT（路面電車・大量輸送手段）を据えることは、早計で、360度に広がる宇都宮市域にとって、あえて、「東西方向への交通の概念」・「東西「基幹」公共交通」は、不似合で、不要であるとして反対し、「路面バスの再生とその整備」についても、その有効性の検討をしております。

宇都宮市の「東西基幹公共交通ネットワーク構想」の特徴は、桜通十文字からテクポリスセンター地区まで大量輸送手段・LRT（路面電車）を「基幹」（東西基幹公共交通）に据え、路線バスを従属の「幹線」・「支線」とする階層型のシステムですが、このシステムは、必然的に、LRTと路線バスとの間で「乗り換え」を必要とする「交通ネットワーク」となります。

私達市民にとって、耐え難い不便を伴うとともに、「基幹となるLRT」が路面を占拠し「邪魔になる」ので、360度に広がる宇都宮市の交通体系に「似合わず」・「不要」であるとして、「宇都宮市の公共交通ネットワークづくり」は、自由度の高い「路線バスによる交通ネットワーク」が相応しい「路線バスの再生とその整備」にあるとして、質問をさせていただいております。

なお、宇都宮市が、LRT を選択するとしている要素の一つ、環境問題に関しては、ハイブリッドバスや電気バス、燃料電池バス（水素ガスを使用する）の開発が進むこと、「郊外部にバス・トランジット（結節点）」を設けること等で対処できると考えております。

さらに、「路線バスによる公共交通ネットワーク」を構築するには、宇都宮市が LRT 導入計画策定の中で検討している「運行ダイヤの調整」や、「IC カードや乗り継ぎ割引制度の導入」などを、「路線バスの系統ごと」、あるいは「総合的な交通ネットワーク」の中でも活用できることになりすし、勿論、「狭いながらも、東・西の貴重な大通りの幹線道路機能の犠牲」や、「LRT と路線バスとを乗り換える耐え難さを省く」ことができます。

加えて、II-4-（2）にて、乗り換えの不便を問いましたところ、「LRT とバスとを接続することによって、既存のバスは運行回数が増え、利便性が向上する」との回答ですが、私達は、「乗り換えの不便さを嫌ってバスの利用者数が減り、伴って、本数も減って、バス会社の経営が窮する」のではないかと心配をしております。

そこで、再質問になりますが、近年、私達市民に「LRT に反対する声」が大きくなっている中、「路線バスによる総合的な公共交通ネットワーク」として、元気を失っているが便利な「路面バスの再生とその整備」によることを取りあげ、検討されたことがあるのか伺います。

検討されたとすれば何故、「LRT の見直し」がなされず「東西「基幹」公共交通」として位置付けられて推進しているのか、改めて伺います。

仮に、回答にあった平成 20 年度の「バスシステム検討会」において、「バスをもって交通軸・「基幹」とする検討でなく、単に、「公共交通ネットワークを路線バスの活用」の視点での検討を行っていない」のであれば、なぜ検討せずにきたのか、検討の余地があるのであれば、「「基幹」とする LRT 整備計画を一旦白紙に戻して」検討することにならないか、伺います。

（2）なぜ、「東西「基幹」公共交通システム」の位置づけが必要なのかについて

私達、市民にとっては、何故、大きな犠牲を払って、LRT を「東西「基幹」公共交通」として位置付けて推進しているのか疑問が解けないのです。

「狭いながらも貴重な大通り・幹線道路を占拠する LRT」をして、「東西方向への「基幹」の公共交通手段」とする位置付けを外せば、おのずと、「東西基幹公共交通システムを消去できる」ので、四方八方から集まる路線バス系統のうち、「桜通十字からテクポリスセンター地区まで「一系統に過ぎない LRT の敷設」に 500 億円を超える巨額な投資」が必要なくなります。

そこで、ここでは、宇都宮市の公共交通システムに「路線バスを据える」こと、つまり、「公共交通を利用する市民」の利便性を確保するため、「LRT をして「東西の基幹公共交通」から外し」、改めて、「路線バスの再生とその整備による公共交通ネットワーク」の検討ができないものか、期待をこめて伺います。

また、宇都宮市をはじめ、周辺市町も、「東西「基幹」公共交通・LRT の整備」を過大に評価し、更に東・西等へと延伸するかのごとく捉える節がありますが、「それぞれ、推進者が描く地域の幹線道路が、LRT(路面電車)敷設の「デメリット（路面の犠牲）」を担えるのか、「宇都宮市における過信」が、伝播しているように思えるのですが、

宇都宮市の「東西「基幹」公共交通」論には、「延伸」の文字があるのか、伺います。

(3) LRT 敷設が、市民の生活や道路交通等に及ぼす「メリット・デメリット」について

前回の質問 I-2-(1) で、市当局などが「LRT 推進に当たっての説明」に、「両大通りの道路機能の減退と路線バスとの乗り換えなどに伴う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、いかに把握し、具体的な説明しているのか。賛成者や、推進者から「デメリット」について聞こえてこないことから質問し、回答を求めましたが、

この問いかけに、回答は、私共の公開質問状において記載の「LRT 敷設に伴う道路交通への影響（機能の減退）」に関しては、「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、交差点の改良などの交通円滑化を講じるとともに、「乗り換え・乗り継ぎ」に関しても、トランジットセンターを整備するほか、乗り継ぎの利便性の向上を図っていくとして、「その検討状況を説明してきた」とのことです。

胸を張ってデメリットを説明し、メリットがデメリットに勝る証明をする状況にないように思われました。

つまり、LRT についての説明会等では、「路面電車の定時性や速達性」や、高い輸送力があり、街づくりにも大きい効果が期待でき、高齢者をはじめ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振興などに様々な効果がある等と抽象的な説明をし、その時々「屋上屋の検討状況」等を報告していますが、「LRT 敷設に伴うデメリット」については、メリットと同様、具体的に説明がなされず「その検討状況を説明してきた」としての扱いであり、参加者が問いかけない限り「デメリットの存在」を知らされず、上記の「抽象的な効果」をもって「理解し、賛同しているのか」確かめをせず説明会等を閉じているとのことですし、多くの説明会は、反対・疑問だとの罵声で、回答に窮しているとのことでした。

本来、LRT 敷設のデメリット（前回質問のまえがき・質問文等で詳しく記載）は、「新たに生まれた問題」ではなく、最初から検討しておくべき事項であるにもかかわらず、

「デメリットを消去できずに調査中、検討しているところなど曖昧」でいることは、とりもなおさず、「デメリット」が、本質的、根源的であり、それらを背負う LRT は、市民にとっての「負の遺産になる」のではないのでしょうか、改めて「メリット」と「デメリット」比べて、LRT 推進論を伺います。

このような理解の程度で、推進に同調したと捉えて整備した結果、当てが外れて「邪魔になる」としたら、推進者たちは、どのように責任を取るのでしょうか、改めて、伺います。

(4) 道路交通の確保のために造られた道路・東西の駅前大通りへの LRT 敷設について

ところで、「ヨーロッパの歴史都市には、路面電車の運行歴があった都市に「旧軌道を「LRT（新型の路面電車）として復活」する事例」はあるのですが、「道路交通の確保のために造られた道路へ、新たに LRT を敷設」の事例は無く、勿論日本にも無いとのこと。宇都宮市における LRT 敷設は、後者になりますので、相当な危険やリスクを覚悟しなければなりません。

残念ながら、「ボタンの掛け違い（大量輸送手段の導入）」に始まった「路面電車の運行歴も歴史的所産もない宇都宮市の LRT 導入構想」については、道路機能の犠牲等「LRT 敷設に伴うデメリット」が大きく、佐藤市長の演説にある「中心市街地域の活性化剤、観光の目玉・起爆剤、都市の先進性・先進的な装置、全国に先駆ける LRT 敷設の意義、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工場の参入で活性化し、人口・市税収入が増え、都市間の競争に打ち勝てる装置である等々」が実現するとは想像できず、無理があると思えてなりません。

そこで、現実を見据えて、LRT 導入構想を白紙撤回して「実績のある「路線バスによる公共交通の再生とその整備」・日本一のバスネットワークづくり」に取り組むことが良いと思いますが、伺います。

なお、佐藤市長が引用する、上記のフレーズについては、LRT 敷設によって「東西の大通りをはじめとする道路機能の犠牲等「デメリット」を乗り越えて」、宇都宮市でどのように結実するのか、具体的に、説明いただきたく伺います。

2 宇都宮市の東・西駅前大通りの連絡と JR 駅東・西口の活用と整備について

宇都宮市の公共交通は、それらが集積する JR 宇都宮駅において、JR 線の軌道を横断できずに「東・西の両大通りを結ぶ連絡・連携」が遮断されています。

JR 宇都宮線を越えて、宇都宮市民の移動を図るには、「JR 線横断道路の整備」が必要です。

ちなみに、「LRT による東西基幹公共交通の整備計画」では、LRT の軌道をもって連絡したく、その横断手法を JR 東日本社と協議・検討しているのですが、私達市民にとっても、JR 線の横断は長年の期待であります。

ところで、私達は、その横断の手段を「LRT」でなく、「路線バスやタクシー」等公共交通による連絡・連携が適当であると考えております。路線バスなど公共交通の確保を図る規模の「横断道路」であれば、JR 駅の下・「地下を結ぶトンネル」、現在 LRT 敷設で検討中の「2階部の空間を利用する道路のルート」の設定も想定できるはずです。

このことによって、宇都宮市の東西地域が結ばれ、路線バスのターミナルが、東・西の JR 駅広場に分散・分担できれば、JR 駅東・西口の活用や景観整備も具体化できることと思われます。

そこで、「LRT による横断でなく」、「JR 線横断公共系道路の整備」についての見解を伺います。

3 鬼怒川越えの「LRT 橋に代わる道路橋・仮称飛山大橋」の架橋について

前回の質問、I-4-(1)で、格段に少なくなってきたとはいえ残っている「鬼怒川越えの渋滞対策と工業団地等の通勤者の交通手段」を「LRT・軌道橋」に依るのでなく、他の一般地域と同様、「道路橋・(仮称)飛山大橋」の架橋で対処することについて質問をしたところあります。

これに対する回答は、「橋や道路の整備だけでは、さら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の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」と考えていることから、「質問のような道路橋の検討は行っておりません」とのことでした。

さらに、柳田大橋と仮称・飛山大橋の2橋にしても、鬼怒川越えのピーク時需要には応じきれないとのことで、「橋梁の建設は適当でない」とのことでした。

ところで、「橋や道路の整備」だけでは、「さらなる自動車交通を呼び込む」など、云々と続き、車からの利用転換促進していく必要があることから「質問のような道路橋の検討は行っておりません」、そして、道路橋では、「LRTのように、いとも簡単にピーク時需要に応じられません」では、とても論理的でなく、理解できる回答ではありませんし、如何にも「LRTありき」で、屋上屋の検討がなされてきたかの証左であります。

回答は、車社会からの転換を LRT に託して行きたいとのことですが、この平野都市・宇都宮市で確信を持てるのでしょうか。可能なのでしょうか、確証の程を伺います。

なお、「橋や道路の整備」だけでは、「さらなる自動車交通を呼び込むなど云々」との回答でしたが、通勤時等の鬼怒川越えの自動車にはおのずと総量があるはずで

そこで、新 4 号国道・環状道路とは接続しておりませんが、「板戸大橋」が供用を開始して以来「さらなる自動車交通を呼び込む」結果となっているのでしょうか伺います。

さらに、「鬼怒川越え」に、柳田大橋、(新 4 号国道との取り付け道路建設中の)板戸大橋、鬼怒大橋、そして、「LRT 軌道橋に代えて提案の飛山大橋」が加われば、渋滞が解消し、鬼怒川越えに要する所要時間が計算できる (JR 駅東口と清原工業団地とは 15~20 分ほど) ようになると思われますが、見解を伺います。

おそらく、「LRT 軌道橋に代えての飛山大橋」の架橋ルートは、清原工業団地等への通勤者の皆様をはじめ、柳田大橋を利用している皆様も、納得し、期待するはずですので、意向を確かめる必要があると思いますが、伺います。

ところで、「車社会からの転換を LRT に託して行きたい」とのことについては、平野に広がる都市・宇都宮市では無理があり、市民の生活感や、公共事業への期待感を捉えていないように思えてなりません。

私達の会は、宇都宮市の地勢や発達の歴史等から、車による移動が必要な都市であることを認識したうえで、それらを踏まえながら、目的があつて移動したいが「運転資格や車所有の関係等で車に依存できない人 (時)」、「車より公共交通を信頼する人たち」などのために、料金体系や利便性も含めて、いかに利用しやすい公共交通を用意できるかが、目的であります。

そこで、鬼怒川へ架ける橋梁の位置づけ「LRT 橋に代わる「道路橋・飛山大橋」の架橋で対処」に関しては、「JR 宇都宮駅東部地区の渋滞対策と、通勤者の移動における LRT 導入の意義や必要性を検証する」うえで、最も重要な事項であります。

回答では、前記の通り、「LRT 橋に代わる道路橋は考えていない」とのことですが、「LRT ありき」でなく、当該、「鬼怒川越えの柳田大橋」における渋滞で苦勞している市民や通勤者の目線に立った交通対策を検討いただきたく、「道路橋の架橋を検討する用意があるか」、見解を伺います。

なお、「LRT 橋に代わる道路橋を検討する」こととは、市の総合計画にも係ることとなるので、検討・協議のため、LRT 導入計画を白紙に戻すことを提案しますが、見解を伺います。

4 工業団地勤務者などの LRT 利用に関するアンケートの設問不足について

宇都宮市は、市が行った今回の「従業者を対象のアンケート」の結果として、利用者数から収支に見合う期待の数字が出たとの報告ですが、私達は、「仮に、LRT が整備されたとして仮定して、信号機や停留所で止まりながら、座席数が少なく、乗車時間が 30 分を超え、勤務先の門口で止まらないなど、不便な LRT にながっかりして、車や、企業バスに戻る」など、アンケートで確実な利用者を把握でき、担保できたとは思っていません。

さらに、アンケートには、「LRT 橋に代えて、同じルートに「道路橋」を設置することの選択肢」がありませんでした。

このことについて問うたところ、市の回答は、今回のアンケート調査は、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について伺ったものであり、「他の交通渋滞解消の検討を目的としたものではありません」とのことでありました。

まさに、「LRTありき」での調査であり、計画であるといわざるを得ません。本来でしたら、鬼怒川越えには、いかなる交通対策が最も相応しいかを多角的に検討のうえ、交通手段を決定すべきではないでしょうか。

そこで、渋滞で苦勞している通勤者や市民の皆様や、公共交通に恵まれない皆様の最善の解決策を求めべく、改めて、「LRT橋に代えて、同じルートに「道路橋」を設置することの選択肢」を加えたアンケート調査を行うべきと思いますが伺います。

5 「JR 駅東部地区の優先整備」に関することについて

「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べく計画書を作成しなければならないはずなので、「反対の声の大きい西部地区における整備の確認を、何時、どのようにして行うのか」伺いましたところ、

その回答は、まず、JR 宇都宮駅の 12 km 区間（優先整備区間）から段階的に整備に取り組み、「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果や、関係機関との協議等を踏まえながら、順次、JR 駅西側の整備について検討していくとのことであり、「東西「基幹」公共交通」としての LRT 導入は大きく後退しているように受け取れます。「東西「基幹」公共交通」と位置付けているからには、全体計画をもつての申請でなければ審査ならず、門前払いをされ、JR 宇都宮駅東部地区の先行「認可」の取得は困難と思われまます。

なお、I-1-(2)で、何故、「優先的に取り組む必要がある」のかの問いには、「全体区間(15km)の整備には一定期間を要する」こと、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、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、早期に発揮できることが理由であるとしております。

そこで、質問ですが、「一定期間を要する」とは、どのようなことを意味するのか、整備の順序であれば、全体計画の中で「整備のスケジュール」として位置付ければよいことになります。何故、別件工事のごとく優先(先行)地区として扱うのか、反対の多い西側地域の市民を遠ざけ、なし崩しに推進する戦略と取れるのですが、全体計画の事業認可を得ようと取り組まない理由を伺います。

また、「LRTの導入が遅れると企業が撤退してしまうなどの流言がある」中、「清原・芳賀工業団地等鬼怒川東の清原工業団地の企業から、LRT導入の要望があるのか」との問いには、該当する企業は無く、むしろ、整備要望は、宇都宮市商工会議所、芳賀町、宇都宮市まちづくり推進機構等の団体であるとのことでした。不可解であります。

本件、LRT導入による公共交通対策については、すでに、私達が期待しない「東西「基幹」公共交通」としての全体計画に一貫性を欠き、さらに、清原工業団地等「東部地区の市民もLRTにこだわらない」様子であること、「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」等との観点からすれば、先に記した「3、鬼怒川越えの「LRT橋に代わる道路橋・飛山大橋」の架橋」を含めて多角的に「公共交通ネットワークづくり」を検討すべきと思いますが、見解を伺います。

6 本件、LRT を推進する立場から必須な「関係機関等との協議」について

LRT の整備を推進すべく、軌道等の計画策定にあたっては、「多くの関係機関との協議・調整」等があるはずで

す。例えば、LRT・軌道事業を所管する国交省、鬼怒川を所管する国交省、国道を所管する国交省、宇都宮駅横断に関わる JR 東日本社、軌道を敷設する県道を所管する栃木県、道路交通を所管する栃木県警、LRT 敷設で利害に係る関東自動車等の運輸関係各社、そして、LRT を運行する運営者の選定等々、事業認可の申請書（LRT 事業計画書）づくりに取り組みながらの必要な諸協議ですが、いずれも交通における安全を確保すべき協議なので、手慣れず、難しく、大変なはずで

す。一方、市民の疑問に答えながらの LRT 事業の計画作りは、反対が大多数で、期待の少ない計画のため煩雑であり、路線の決定に始まる測量・設計・事業費の積算、そして予算の確保、市議会への協議、市民への説明等々があるので、協議・調整事項は多く立体的でもあります。

それらの協議等について、その進捗状況を問うたところ、事業着手を平成 28 年度としているにもかかわらず、いずれも、協議が緒についているのか、協議を継続中あるのか定かではなく、今後、ただただ、確定をしていきたいとのことでした。

「自動車の円滑な走行の確保のため整備した東西両駅前大通り・幹線道路へ、異物の LRT（路面電車）を敷設すること」が、如何になじみの悪いことであるのかを知らされていることと思われ

ます。特に、本気で「東西「基幹」公共交通システム」を実現しようとしているのであれば、少なくとも最大の難所となる「JR 宇都宮駅を横断する陸橋部」の計画協議を済ましておく必要があります。貴重な「東・西の駅前広場」を痛め、棲み分けを検討のうえ、長いアプローチをもって JR 宇都宮線を跨ぐこととなります。現在、4 案をもって検討・協議中とのことですが、28 年度には着工したいとしている現在、絞り切れずにいるのは、如何に難しい工事になるかの証左であります。

そこで、現在の時点における JR 東日本社との協議状況と、最有力の案と協議が遅れている理由について伺います。

本件は、車の移動のために設置した道路への LRT の敷設であります。本来無理があるはずですので、おそらく相当数の協議・調整事項が難航しているものと思われ

ます。協議事案の中には、屋上屋を重ねる安全確保など、幹線道路の路面に割り込む事業計画であるだけに、試算の結果、東部地区だけでも予想していなかった「3 か所の立体交差」などがあって、これまでの 260 億円が、1.6 倍の 412 億円へ増額しなければならないとのこと、全体では、どこまで事業費が膨張するのかも心配です。

そこで、私達は、幹線道路機能を大きく犠牲にし、路線バスからの乗り換えを強要され、そして巨額を要する事業費など、LRT 導入に反対する立場から、「LRT に限らない他の公共交通対策「路線バスによる交通ネットワーク」づくりを検討すべき」と思いますが、伺います。

なお、東部地区に関わる上記の諸協議の概定を得るまでの進捗状況と、平成 28 年度着工に向けての諸協議や事業認可申請等のために要する「27 年度の LRT 整備関連予算」はどの程度要求することになるのか、伺います。

7 膨らむ LRT 整備事業費に上限はあるのかについて

私達は、「東西基幹公共交通」等として、宇都宮市で最も重要な JR 宇都宮駅東・西の大通りへ LRT（路面電車）を敷設することについて、両幹線道路の機能を損なう犠牲の大きさや、市民の足である路線バスとの乗り換え等などから反対の立場ですが、一方では、この計画にどれほどの事業費を要するものか、負担する市民として、大きな関心ごとでもあります。

25 年 3 月、突然、「JR 駅の東部地区を優先して整備したい」と、25 年度・26 年度（10 億 2 千万円余）と多額な調査費を計上して推進体制を充実し、その中で、駅東部優先地区だけで、交通円滑化策の確保などのため「走行路面・路盤」や「車庫・変電所」、「3 か所の立体交差」等の計画を見直した結果、26 年 8 月の報告では、当初の概算事業費 260 億円が、約 1.6 倍の 412 億になるとのことでした。バブル期のように年々工事単価が上がっておらず、むしろ、デフレ期においてであります。

ずさんな計画であると指摘する市民もありますが、市民の多くが、驚いております。

この LRT 導入計画については、当然、JR 駅西地区も合わせて、セットでの整備にしたいとすることになりますが、市街地の街中での「トランジットセンター（結節点）」の設置や、通行車両の多い幹線道路での工事になるので、施工単価が高いことや、そして、東西を結ぶ JR 宇都宮線跨線部の工事費用等、383 億円（うち西部地区は 123 億円）とされている全体事業費は、何処まで膨らむのか心配をしております。

そこで、公共事業に関しては、投じる費用に事業効果が見合うのか、実施する際の判断基準あるはずですが、本件は、「朝の出勤時における渋滞緩和」を主な敷設の理由にしているので、昼間や夜間の利用客が少なく、事業効果が発現し難い地域であり、また、乗客が急カーブで増えるとは予想し難い地域でもあります。

現在の LRT 需要予測と料金設定で、一体、どの程度の事業費であれば着工となるのか、乗車需要との関係で、あらかじめの最高限度額があるのですか。それとも、事業費は無制限であるのか、伺います。

II LRT 導入計画と、優先して整備する東部地区に関する素朴で具体的な 疑問や質問

1. 住民投票の意義について

二代表制とは首長と議員が相互にチェックする制度で、今回の LRT 計画のように、議会・執行部がチェックした形跡が見られない以上、「住民投票」は市民に認められた対抗手段の一つです。あらためて「住民投票」を否決した最大の理由をお聞かせ下さい。

二代表制が理由であれば「住民投票制度」の意義はなく、宇都宮市住民自治基本条例第 15 条から削除すべきと考えますが見解を伺います。

2. 「公共交通」の考え方

宇都宮市が発行した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」によれば「公共交通ネットワーク」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」とのサブタイトルがついています。

一部の人しか利用できない駅東部の LRT を「公共交通」とする根拠はどこにあるのかを伺います。

また参考のため、市議員・市職員の皆さんがいつ・どんな理由からこの東部路線を利用するかも伺います。

3. 宇都宮市の LRT 計画の理念について

①平成 20 年 3 月発行の「宇都宮市道路見える化計画」のパンフレットの渋滞箇所、今回の道路が含まれていません。わずかこの数年後に LRT 導入計画が出された経緯をお聞きしたい。

②「公害の原点である自動車からの脱却」が当初の LRT 導入計画の理念でしたが、25 年 3 月の「基本方針」では「公共交通とクルマが共存できる社会への転換」などと、明らかに理念の大きな変遷が読み取れます。

そこで以下の質問にお答え下さい。

ア. その最大の理由を考えたところ『西部地区の先送りによる乗車見込み数の減少を補うため、ホンダグループ（以下ホンダと略します）にアプローチする必要性が生じたことによる「自動車からの脱却」の文言削除』にその目的があるように思われます。

この質問の当否について伺い、もし別に理由があるのであれば、理念が大幅に変更された理由を聞かせていただきたい。

イ. 特定の企業から LRT 敷設の条件が付いてないとの回答でしたが、今回の宇都宮市の計画は、

この先ホンダが半永久的に撤退しないとの確証を得ての計画でしょうか。また撤退した場合には壊滅的なダメージを受けますが、この点に対する対策の有無についてもお尋ねします。

ウ. 芳賀町に求める応分の負担額が約 50 億円と聞きますが、ホンダのメリットを勘案するといかにも少ない金額に思われ、さらに増額を求める考えがあるかどうか、さらに芳賀町議会にてこの金額が承認されたか否かについてもお伺いします。

③市は「更なる自動車交通を呼び込む」などの理由で、当会の「鉄道橋に代わり道路橋の架橋」の渋滞解消への影響についての質問に対し否定的な回答をしました。新設道路用に道路橋を設置すれば、清原工業団地への進入路が増加することになり、その分周辺道路の渋滞が緩和されることとなりますが、「更なる自動車交通を呼び込む」理由を伺いたい。

同じ理屈で言えば、LRT を実施した場合でも周辺道路の渋滞緩和により、道路規制を実施しない限り「更なる自動車交通を呼び込む」こととなりますが、この点についてもお聞きします。

さらに県がテクノ街道を新設した後の周辺道路がどのように渋滞し、あるいは緩和されたかを検証するため、前後における交通量調査等の資料を提示して下さい。

④また東部地域優先の理由として、これまでにない「公共交通空白・不便地域の解消等」を挙げていますが、利用者が限定されることを考えると東部先行の理由付けにしか聞こえません。もし実施するのであれば居住者数の大小を基準にすべきと思いますが、この見解を伺いたい。

4. アンケート結果について

①「アンケート調査の回収率 37.6%は交通関連の調査事例（パーソントリップ）と対比すると比較的高い水準にある」とのことですが、パーソントリップ調査は「都市計画の参考にするため、鉄道や自動車等人の移動手段を調査する」アンケート調査で、直接市民に影響が及ぶ LRT のアンケート調査を「類似調査」と呼べるのかどうかについてお聞きしたい。

LRT のアンケート調査は市の将来を決定付ける調査である以上、この回収率の低さはいかに市民の関心が薄かったかを表しており、この時点で LRT 計画は先送りとすべきであったと考えますが、この点についての見解をお伺いします。

②「快速があれば利用するとの回答割合が高い」と認識されているように思われます。

しかし快速の停車駅以外の工場に勤務する自動車からの転換者は、快速による「利便性の低下（快速の停車場から歩かなければならない・鈍行を待たなければならぬ）」に加え、勤務先がパーキングからわずか数キロの距離であることから、自動車通勤に戻る懸念が大きいように思えます。

「駐車～LRT 乗車～停車場から徒歩で会社に到達」の一連の行動に要する時間を計算すれば充分にあり得ることで、この点についての見解もお伺いしたい。

私達は従業者アンケートの設問が、メリットだけの説明で行われたことに大きな疑問を覚えません。

5. 路面電車等設備の問題点

① LRT と決定した理由に「バスや BRT のピーク時輸送の困難性」を挙げていますが、ハイブリッドバス車の量産化、電気バスや酸素で動く公害を出さない水素燃料電池バスの実現化を考慮すると、LRT は 10 年～20 年後には陳腐化する懸念すらあります。

したがって、今すぐに着工しなければならない理由が見あたりませんが、上記を踏まえて急ぎ着工する理由はどこにあるのでしょうか。あらためて伺います。

②右折禁止を予定してないとのことですが、電車の定時性・速達性の確保や車線の構造上、右折禁止の交差点が増える点は他市と同様と思われます。

この場合、自動車を利用せざるを得ない大多数の市民は、車線の減少も含めた道路の利用を大幅に制限されることになりませんが、これらの制限が交通に影響を及ぼさないとする市の見解をお聞きしたい。

③、新 4 号バイパス付近・ベルモール等にパークアンドライドを設置するとのことですが、概算で結構ですから箇所別に以下の質問にお答えください。

なお費用についてはいずれも公表された金額に含まれるか否かについても回答願います。

- ・用地の取得費用
- ・総工事費用
- ・年間運営費
- ・ベルモールへ支払う年間使用料の有無
- ・パークアンドライド利用者から料金徴収の有無、徴収とする場合の金額

④宇都宮駅のピーク時の乗客数が最大で 650 人とありますが、この人数をさばくためには 3 分置きに発車させなければなりません。

さらに JR の電車の「一斉降車」や「LRT の 53 の座席数」、「乗り切れない乗客の 1～2 台待ち」、「立ったままの出勤」、「快速や鈍行の選択」など、宇都宮駅で乗車する人は JR の電車を降りた途端、東京のラッシュアワー並みの混雑に巻き込まれるなど、相当の負担を強いられることとなります。

これまで時間は多少かかりながらも、座ったまま会社まで通勤ができた人から不満の声があがるような気がします。見解を伺います。

⑤ベルモールや4号線交差点駅では、宇都宮駅始発の電車が満員であることで乗車できない状況が想定できます。その場合にはベルモール始発の電車を組み入れる必要があると思われませんが、後続車両へ影響を与えないためには別仕立てのプラットホームも設備しなければなりません。当然今回の概算事業費は、これらについて考慮した上での金額と思われしますので、この件についての具体的なプランをあらためて伺います。

⑥詳細な事業費見込額が提示されていますが、この基礎となる「ネットワーク型コンパクトシティ」構築を、理念ではなく、当面の具体的施策について図面等を交えて提示してください。

⑦自動車用車線（片側）についてお尋ねします。

鬼怒通りの「宇都宮駅から旧国道4号線まで2車線」、「旧4号線から新4号線は東行き2車線：西行き1車線の変則的車線」、「旧国道4号線上の跨道橋は1車線」と聞きます。

跨道橋の東西が2車線であっても、跨道橋が1車線の場合、駅から東に向かう自動車は跨道橋手前で車線が減少するため、当然渋滞が予測されます。

この点を市に確認したところ、信号機を調整しながら右折用車線を利用する方法を考えているとのことでしたが、以下の理由で机上のプランにしか思えません。

跨道橋側道の交差点にある信号は①「旧4号線南北」⇒「東行き鬼怒通り側道」⇒「西行き鬼怒通り側道」の3通りに点灯するため、いかに信号を調整しようと「東行き鬼怒通り側道」の自動車がスムーズに流れるとは思えません。

したがって跨道橋を通過した方が時間のロスがなく、必然的に跨道橋への車線に車が集中することで、危険や渋滞が増すものと思われそうですが、市の見解を伺います。

6. 既存のバス会社に対する補償等について

①関東自動車が、「LRTへの転換で事業基盤が失われるので、それに見合った補償が必要」とのコメントがありました。私達もこの考えを理解できますが、市の見解を伺いたい。

②バス事業者とバスネットワークの再編について協議を行っているとのことですが、道路事情により小型バスの購入が必要と思われ。この費用を誰が負担するかの問題が生じますが、負担は市がすべきかバス会社がすべきかについてお答えください。

③通勤バス会社の補償については「各企業の判断による」とのことですが、「企業が独自に行ったことだから企業がバス会社の営業補償などを行うべき」と聞こえます。各企業が通勤バスを運行せざるを得なかった経緯や、今回の計画が企業側の要請でなかったことなどを考慮すると、企業とバス会社に一方的に負担を強いる横暴な政策に思えます。この件についてあらためて伺います。

④市では実験バスを運行していますが利用者が非常に少ないと聞きます。

2015年3月まで期間が延長されたようですが、現在までの利用状況とそれらの資料を基に得られたデータを途中経過で結構ですので提示してください。

またこれらの施策に25年度1億2500万円の費用を要しているとのことですが、東西基幹交通を一体として考えた場合、西部予定が立たない現状ではこれらの実験をいったん中断すべきと考えますがいかがでしょうか。見解を伺います。

7. 採算見込みについて

①採算見込み

市の試算では、【収入】：7億8400万円+ α 、【支出】：7億1600万円、【利益】：6800万円となっておりますが、収支ともに計算の根拠が非常に曖昧であり、民間であればとも採用されないデータであることを以下において指摘します。

②運賃収入

ア. 低い回収率であるアンケートの結果を、そのままアンケート配布者総数に置き換えて運賃収入を試算していますが、需要者が予想を下回った場合のリスクも計算しなければなりません。

なぜ今回の市の収入見積りに算式が記載されていないのかが不明ですが、やむなく当会の方法にて収入見積りを計算してみました。著しく数字が異なるようでしたらご指摘ください。

イ. 「未回答者のうち、車両からの転換者のみ実際の需要率が低下した場合の年間運賃の減収額見積り」は以下の通りです。

自動車運転者のうちアンケート未回答者の実際の転換割合が

- ①80%の場合⇒ 収入 4800万円減
- ②70% " ⇒ " 7100万円減
- ③60% " ⇒ " 9500万円減
- ④50% " ⇒ " 1億1900万円減

との結果が出ました。

上記から未回答者のうち自動車からの転換率が70%の場合には7100万円の収入減となり、見込みである利益の6800万円は300万円の赤字に転落することになります。

さらに転換率が50%しかない場合には1億1900万円の収入減、5100万円の赤字が発生する計算になります。

「企業バス」「路線バス」「バイク・原付」に付いては市の発表通りの計算を採用していますが、これらについても実際の需要率が低下すればさらに減収となることも想定しなければなりません。

アンケートの「回答がない」は「関心がない」と同意義であり、したがって「自動車からLRTへの転換率が少ない」と考えるこの計算方法についての見解をお聞きします。

③費用

ア. 宇都宮市が当初試算した運営費「7億1600万円～9億2400万円」のうち、最低額である7億1600万円を運営費とした根拠をお尋ねします。

さらに運営費が予想額の最大である「9億2400万円」、かつ未回答者の自動車からLRTへの実際の転換率が70%の場合の収入減「7100万円」が重なった場合には、「2億1100万円」

もの巨額な赤字（7億8400万円－7100万円－9億2400万円）となることも想定する必要があると思われます。

絶対に赤字が発生しないとの根拠がありましたらお聞かせください。

- イ. 車両規模を18m級から30m級に変更、車両数も10編成から18編成に増車していますが、それともなう「減価償却費または車両使用料」や運転要員増員により増加する「人件費」等の経費が加算されておらず、運営費見込みが当初発表の金額と全く変わりません。

その理由は以下の通りと考えます。

A. 【減価償却費または車両使用料】

車両の購入費は軌道や停留場等と同様に、道路や橋りょうなどの公共施設として取り扱う。⇒税金で負担し費用回収は求めない。

B. 【人件費】

運転要員は他の業者の資料を基礎にして車両走行キロや営業キロを元に計算してあるため、車両の多少に関係なく人件費は一定である。⇒車両走行キロや営業キロが決まっていれば、いかに人数が増えようとも人件費は変わらない。（前回の見込額は車両規模の割りに人件費を多く計上していたことになるが、他社の資料を参考にして以上の数字は変わらないとの結論に達する）

以上ABの指摘についてその可否をお伺いしますが、もし事実であれば以下の質問にお答えください。

- ウ. A. H21年3月市発表の『新交通システム導入に係る「事業・運営手法」と「施設計画」の検討結果報告』によれば、「(下は)軌道や停留場等を営業主体(上)に貸与する」とありますが「無償貸与」とは記載されていません。

また車両についても「下が購入した車両により運行を行うため、(上は)LRT車両の償還に必要な額を下に支払うものとする」との記載があり、ともに軌道や停留場、車両等の取得費用を無償で提供とは記載されておらず、もし全額を税金で負担することになれば、当初の方針を180度変換するものです。

これまで市から私達にこの件についての説明はないと認識していますが、この重大な方針の変更は、議会でいつ承認を得られたのかを伺いたい。

- B. 人件費については、サンプルとして福井鉄道と広島電鉄の例が引用されていますが、前者は毎年多額な赤字を抱える大半の路線が鉄道である企業であり、後者は保有路面電車131編成を有する最優良企業であるように、立地条件やその他の特殊性を無視して資料を引用することを非常に疑問に思います。

「年間収入試算に精度を上げた」と主張するのであれば、費用についても同じことが言え、当然のことながら具体的費用の見積りが急務であると考えます。

※概算事業費が当初の260億円から突然412億円(税抜)に訂正されたように、今後も見込額がその都度変更・加算される懸念があります。

したがって早急に計画に即した見込額の提出を要望しますが、この点につき回答をお願いします。

エ. 概算事業費約 412 億円には消費税は含まないとのことですが、少なくとも「税抜」であることを表示すべきです。

27 年 10 月から予定されている消費税 10%を加算すると約 453 億円との試算結果となることから、運営費の見込み計算と同様、支払に対する市の意識的な過少見積りを感じてなりません、いかがでしょうか。

オ. 上記の 453 億円全額が借入金にてまかなわれ、当初の計画通り 10 年間で返済とした場合、国・県・市が負担する金額は、元金だけで 1 日あたり約 1230 万円（452 億円÷3650 日）もの巨額な金額になりますが、そもそも収入が 8 億円弱・利益が 6800 万円（市見込み）の事業に、見返りのない 453 億円もの税金を投下することに、どれほどのメリットがあるのかを伺いたい。

また道路であれば有形無形の財産的価値が半永久的に残ることになりますが、路面電車が破綻した場合は価値がゼロになるだけでなく、各設備の維持や処分など莫大な負の遺産も抱えることになりますが、この点についての見解も伺いたい。

カ. 上下分離方式の上（営業主体）は、諸事情により富山ライトレール（資本金 5 億円のうち市・県が約半分を出資）と同様に、第三セクター方式で運営するものと思われませんが、この件についての市の方針を伺いたい。

また三セクが実行された場合、宇都宮市と栃木県が予定する出資金額と出資割合についてもお聞きしたい。

また総務省の指針によれば、「単なる赤字補てんを目的とした公的支援は行うべきではない」等、赤字の場合の公的負担を禁止していますが、三セクが赤字の場合はいかにして資金を調達するのかについてもお聞きします。

もし市がやむなく三セクに公的支援を行った場合、私達宇都宮市民は「設備の取得資金・出資金・赤字の補填」の三重苦に苦しまなければならないからです。

8. その他

①「西部と東部では公共交通の整備状況が大きく異なること」を東部地区優先整備の理由として挙げていますが、東西基幹交通を謳う以上一体としてとらえるべきです。

したがって全体のマスタープランを作成するなど、入念なプランを立ててから着手すべきで、今回のように先々の予定も立てずに見切り発車することは、許されることではありません。見切り発車の理由と西部計画の進捗度についてあらためて伺います。

②車両の共有など無駄な支出を抑えることなど採算性を確保することが大前提ですが、サイズが 30m 級の LRT は他の交通にとって大きな障害となります。

西部において小型の LRT を購入する予定の有無と、購入した場合の東西の具体的往来方法についてお聞きします。

③当初市の LRT 計画は、富山ライトレールを見本として計画されましたが、富山市の場合①北陸新幹線のための立体交差事業②慢性的赤字であった JR 富山港線廃止による設備の無償譲渡

③富山駅南側の路面電車との接続等④ほとんど補助金等の収入で賄われ実質的負担は3億円であった等、市の努力と同時に好環境がいまわって成功したのであり、宇都宮市の主張する「市が鉄道により分断されている」と「国からの助成金が期待できる」以外同じ条件が見あたりません。

「魚の骨ネットワーク」等、今も富山ライトレール見本とする考え方に変更がないのでしょうか。見解をお聞かせ下さい。

④宇都宮市のパンフレットには最新式の路面電車しか掲載されてません。

実際の各都市の路面電車は4～50年経過した車両が当然のごとく走っており、広島鉄道や富山ライトレールなど一部を除き、利用者減によりほとんどの事業所が巨額な累積赤字を抱えています。

今回宇都宮市が採用しようとしている電車「フクラムF1000」は福井鉄道でも1台しか保有しておらず、同鉄道は大半の路面電車の事業所以上に多額な赤字に悩まされていますが、

1編成で3億円以上かかり、しかも18編成すべてが新車である今回の計画が利益を生むとは思えませんが、あらためて見解をお聞きします。

⑤平成18年に開業の富山市ライトレールを除く路面電車は、ほとんど明治・大正に設置されたものであり、都市の発展とともに主要な足として市民に利用されてきました。

その後モータリゼーションの発達とともに大半の路面電車が廃止されましたが、現在残っている電車は路面電車用の道路を走り、自動車やバスはその後に整備された道路を走るなど、どの都市も路面電車と自動車・バスと完全に棲み分けています。

したがって官公署・金融機関・商店街・歓楽街は路面電車の沿線に存在しており、これらの施設が点在する宇都宮市におけるLRT計画は、まさに歴史に逆行するものであることを指摘し、宇都宮市の勇気ある翻意を促すものであります。

⑥当会の「LRT撤去が余儀なくなる場合、市長はいかなる責任を取るのか」との質問に「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」との回答を得ていますが、答えになっていません。

このことから『「市長及び市会議員」は選挙民の付託を受け、多数決の原則により行政を執り行っている以上個人に責任は及ばず、責任は「市長及び市会議員」を選んだ選挙民にある』と理解してよろしいかを伺います。

⑦宇都宮市は公開討論会を拒否していますが、当会は会員の過半数が納得いくまで宇都宮市の説明を求めます。