

宮 L 整第 34-2 号
平成 26 年 12 月 19 日

宇都宮市の L R T 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 L R T 整備推進室扱)

貴会からの公開・再質問状について (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。

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す。

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ノ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となりますし、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。

本市におきましては、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、多くの人と企業から選ばれる都市となるため、まちの機能や人口が集積した都市拠点や地域拠点、産業拠点などを効果的に結びつけることにより、それぞれの機能が連携しながら都市全体の魅力を高める「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指しております。

この実現に向けましては、各拠点間を円滑につなぎ、都市の様々な活動を支える交通環境の整備が不可欠でありますことから、平成21年9月に「宇都宮都市交通戦略」を策定し、南北の鉄道とともに、東西方向への多くの移動需要に対応する公共交通を基幹と位置付け、これら基幹公共交通を中心として、バスや地域内交通など、地域の特性に応じた公共交通が効率的に連携した階層性のある公共交通ネットワークの構築に取り組んでいるところであります。

そのような中、ご質問のような検討といたしましては、前回ご質問の「I-6-(2)」でお答えいたしましたとおり、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ます。

この調査を含め、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、バスやBRT、LRT、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ってきたところであり、その結果、最も適したシステムとしてLRTを選定したところであります。

なお、東西基幹公共交通に求められる輸送力につきましては、「従業者アンケート調査」の結果等から算出した「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応する必要がありますことから、路線バスやBRTによる輸送は困難であり、将来の拡張性の観点からもLRTによる高い水準の輸送が必要であることが、改めて確認されたところであります。

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。

先のご質問でお答えいたしましたとおり、本市におきましては、効率的で階層性のある公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいるところであります。

(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、「桜通十文字からテクノ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。

先のご質問でお答えいたしましたとおり、本市におきましては、効率的で階層性のある公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいるところであります。

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。

本市における L R T の計画区間につきましては、平成 2 5 年 3 月策定の「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、「機能的な公共交通ネットワークの構築」や「安定した需要の確保」、「まちづくりとの連携」の観点から、「桜通り十文字付近～宇都宮テクノポリスセンター地区 約 1 5 キロメートル」としたところであります。

この計画区間のうち優先整備区間である J R 宇都宮駅東側につきましては、芳賀町と芳賀町議会からの要望を踏まえ、芳賀・高根沢工業団地までの区間を一体的に検討しているところであります。

また、J R 宇都宮駅西側区間の延伸につきましては、「県央広域都市圏生活行動実態調査」の解析結果を踏まえながら、L R T と効率的に連携するバスネットワークの再編など、様々な交通手段が円滑に機能する本市の総合的な交通体系の検討を進めていく中で、必要性等を検討してまいりたいと考えております。

(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」確かめをも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。

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。

「デメリット」につきましては、「道路交通への影響」及び「乗り換え・乗り継ぎ」とのご指摘と受け止めさせていただき、次のとおり回答させていただきます。

まず、「道路交通への影響」につきましては、LRT 導入後の道路ネットワークについての将来交通量の推計を行い、道路ネットワーク全体として自動車交通を一定程度処理できるものと評価しているところであります。また、ピーク時の交差点の混雑度合いを示す需要率の検証、さらには、車 1 台ごとの挙動をより現実に近い形で検証が行える「マイクロ交通シミュレーション」も実施しながら、具体的な改良箇所や内容などについて、詳細な検討を進めているところであり、引き続き、これらの検討結果を踏まえ、道路管理者や交通管理者との協議を重ね、LRT 導入後におきましても、円滑な交通が確保できますよう取り組んでまいります。

次に、「乗り換え・乗り継ぎ」についてであります。現在、路線バスを利用されている方で、その居住地や目的地によって、LRTとの乗り継ぎが必要となる場合も想定されますが、LRTの整備にあわせ、バス路線の新設や運行本数の増加、相互の運行ダイヤの調整、ICカードや乗り継ぎ割引制度の導入など、利便性の向上を図りながら、乗り継ぎ負担の軽減に取り組んでまいります。

また、前回ご質問の「I-2-(1)」でお答えいたしましたとおり、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、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、本市全体にさまざまな効果が期待できるものと考えておりますことから、その早期実現に向け積極的に取り組んでまいります。

なお、国の軌道事業の特許取得に当たりましては、継続的で安定した事業運営の確保が必要不可欠でありますことから、今後とも調査検討を進める中で利用者数や採算性をより精査してまいります。

(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。

先のご質問でお答えいたしましたとおり、本市におきましては、効率的で階層性のある公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいるところであります。

なお、海外におきましては、道路上への新たな敷設を含め、LRT 整備に取り組む都市が増えていると認識しております。

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。

先のご質問でお答えいたしましたとおり、LRT 整備による道路交通への影響につきましては、交通シミュレーションを実施し、道路管理者や交通管理者との協議を重ね、LRT 導入後におきましても、円滑な交通が確保できますよう取り組んでまいります。

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。

先のご質問でお答えいたしましたとおり、本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につきましては、高い輸送力や定時性を備え、人や環境にやさしく、沿線地域の活性化や産業振興、さらには、鉄道との連携による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 の導入を進めており、この効果を最大限発揮できるよう、JR 宇都宮駅横断部の検討を進めているところでありますことから、バスやタクシーなどの横断道路の検討は行っておりません。

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であります。

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。

今後の超高齢社会の到来や地球環境問題に対応した持続的な都市形成のためには、過度に自動車に依存せず、誰もが自由に移動できるまちづくりが重要であり、拠点間を結ぶ軸としての公共交通ネットワークを強化し、交通の結節機能や利用環境を充実させることが必要であると考えております。そのためには、基幹公共交通としてのLRTの整備と合わせ、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、階層性のある公共交通ネットワークの構築を図り、車と公共交通が共存した社会の実現を目指して取り組んでまいります。

また、今年度実施いたしました従業者アンケート調査結果における自動車からLRT利用への転換割合といたしましては、「快速がなくとも利用する」が「10.5%」、これに「快速があれば利用する」を加えると「19.1%」であり、大変多くの方が利用意向を示したものと受け止めております。

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いませんが、「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。

国・県が実施した道路交通センサスによる板戸大橋供用開始（平成20年3月）前後の鬼怒川渡河部における自動車交通量の変化につきましては、以下のとおりであり、渡河部全体で見れば、交通量が増加している傾向にあります。

路線名	観測地点	自動車類交通量 平日24時間（台／日）		備考
		平成17年度	平成22年度	
国道4号 (新鬼怒川橋付近)	下岡本町 932-3 (H17) 平出工業団地 5-3 (H22)	45,179	50,426	H22 観測地点変更
宇都宮向田線 (板戸大橋付近)	板戸町 5130	—	10,483	H20.3 供用開始
宇都宮向田線 (柳田大橋付近)	下平出町 159-2 (H17) 柳田町 1277-1 (H22)	44,086	46,863	H22 観測地点変更
国道123号 (新鬼怒橋付近)	鎧山町 870-5	37,376	33,349	
国道121号 (桑島大橋付近)	下桑島町 232	18,138	15,252	
計		144,779	156,373	

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。

橋を整備し、鬼怒川を越える道路容量を増やすことは、渡河部における定時性の向上には、一定の効果はあるものと考えられますが、工業団地付近での渋滞解消に対しての抜本的な対応策にはならないと考えております。

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。

自動車からの転換を促進し、基幹公共交通としてLRTの整備を進めてまいりたいと考えており、道路橋に関する意向の確認につきましては考えておりません。

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、目的があって移動したいが「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。

自動車からの転換を促進し、基幹公共交通としてLRTの整備を進めてまいりたいと考えており、LRTに代わる道路橋に関しましては考えておりません。

また、平成25年3月に改定した第5次宇都宮市総合計画におきまして、LRTの導入について位置づけております。

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るべく、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だと思いますが伺います。

前のご質問の「I-4-(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、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、利便性の高い公共交通ネットワークとして LRT を整備するものであり、そのような中、今回の調査につきましては、LRT の「最低限の利用見込み」の精度向上を図るため実施したものであり、「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の実施は考えておりません。

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る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」問いましたところ、

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、全体計画をもっての申請でなければ審査にならず、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。

LRT の整備につきましては、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 キロメートルを計画区間としたところであり、この区間全体を整備するには一定期間を要すること、JR 宇都宮駅の西側と東側では公共交通の整備状況が大きく異なっていることから、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、整備の効果が早期に発揮される JR 宇都宮駅東側の約 1.2 キロメートルの区間（優先整備区間）から、優先的に取り組むこととしたところでありまます。

ご質問の「一定期間を要すること」につきましては、JR 宇都宮駅東側、西側、JR 宇都宮駅横断部からなる本市計画区間（約 15 キロメートル）全体を整備するには、関係機関との協議調整を含め設計や着工までに、相当な時間を要するとの意味であり、そのような中、東部地域における公共交通空白・不便地域の解消や慢性的な渋滞の緩和は喫緊の課題でありますことから、段階的な取組として先ずは、JR 宇都宮駅東側における「事業認可の取得と整備工事」に取り組んでいるところでありまます。

また、「LRTの導入が遅れると企業が撤退してしまうなどとの流言がある」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。

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。

今後とも、LRTを中心とした公共交通ネットワークの構築に向け取り組んでまいります。

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

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。

JR 宇都宮駅横断部につきましては、計画どおり、JR 東日本において平成 25 年度より 2 年かけて横断部の調査を行っており、その結果を踏まえ、今後、JR 東日本と協議を行い、適切な横断ルートを選定してまいります。

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。

先のご質問でお答えいたしましたとおり、本市におきましては、効率的で階層性のある公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいるところであります。

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。

LRT の整備に向けましては、導入空間やルート、交通円滑化等について、道路管理者や交通管理者等と協議・調整を行ってきたところであります。

また、平成 27 年度の予算につきましては、編成中であり、市民理解の促進や軌道事業の特許取得、用地測量等に必要となる費用を計上してまいりたいと考えております。

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いうことになりますが、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もので、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。

優先整備区間における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の結果、基礎的な需要に対応した概算事業費といたしまして約 406 億円、関係機関との協議により快速運行が可能となった場合には約 412 億円と試算したところがありますが、この事業費でありましても、本市の財政規模において十分対応できるものと認識しております。

また、JR 宇都宮駅西側区間の整備につきましては、平成 25 年 3 月策定の「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」におきまして段階的に整備することとしており、この区間における概算事業費につきましても、「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、事業化計画を策定する中で精査を行い、必要となる概算事業費を適切に算出してまいります。

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

二元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。

前のご質問の「II-5」でお答えいたしました。平成26年1月の臨時会に付議しました住民投票に係る条例案に付した意見書にありますとおり、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、議会と執行部と間で、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、議会と執行部の間で十分に議論しながら、進めていくことが適切である、との意見を述べさせていただいた上で、議会での十分な審議をいただき、条例制定の必要性がない旨の判断をいただいたものであります。

二元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。

宇都宮市住民自治基本条例第15条において、「事案ごとに別に条例を定めるところにより住民投票を実施し」と規定しており、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。

一部の人が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。

公共交通につきましては、不特定多数の方々が利用することができる交通機関であり、鉄道や路線バスなどと同様に、LRTにつきましても公共交通機関の一つであります。

なお、LRTの整備により、鉄道やバス、地域内交通など、さまざまな交通手段が効率的につながることで、本市全体の公共交通の利便性向上が図られるなど、多くの市民の日常生活における移動環境の向上につながるものと考えております。

また、LRTの優先整備区間における市職員等の利用例につきましては、東部地域に居住する方の通勤利用、また、市民の方々と同様に商業施設やグリーンスタジアム、清原球場などへの私事利用などが挙げられます。

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。

LRTに関する検討につきましては、平成 13、14 年度に、県と市におきまして「新交通システム導入基本計画策定調査」を実施し、また、平成 17、18 年度には「新交通システム導入課題検討委員会」の設置、平成 19、20 年度に実施した「LRT 導入等に関わる関連施設計画調査」などを経て、平成 25 年 3 月に「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」を策定し、LRT の整備に向けて取り組んでいるところであります。

ご質問の道路につきましては、県道宇都宮向田線のことと思われませんが、平成 20 年 3 月に策定した「宇都宮市道路見える化計画」につきましては、市が管理する主要な市道につきまして、移動性向上や安全性向上のための代表的な対策箇所を選定したものであり、道路ネットワークの整備につきましては国や県と連携を図りながら推進してまいります。

- 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。

平成 13、14 年度に実施いたしました「新交通システム導入基本計画策定調査」におきましては、「過度に自動車に依存しないライフスタイルの推進」をまちづくりの課題として捉えており、「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」におきましても、「過度にクルマに依存する社会から、公共交通とクルマが共存できる社会への転換」を公共交通ネットワークの構築により目指すものとしておりますことから、理念の変遷はないものと考えております。

また、芳賀町への延伸につきましては、芳賀町、芳賀町議会からの要望によるものであり、前回の回答のとおり、LRT 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ございません。

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。

工業団地企業の進出・撤退の動向につきましては、LRT 事業への影響を含め、本市における経済・産業振興の観点から、その動向を注視していく必要があると考えており、企業が撤退することのないよう、事業の継続や拡大に対する支援策を実施しているところがあります。

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。

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、芳賀町が応分の負担を行い整備することを基本としており、その負担割合などにつきましては、今後、協議していくことになっております。

また、芳賀町におきましては、芳賀町議会へ概算事業費などを含む検討状況についての説明を行ったと聞いております。

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。

道路整備によって自動車交通容量が拡大することで、この周辺の自動車の流れが改善されましても、その先の容量に変化が無ければ渋滞解消の効果は少ないものと考えております。

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。

宇都宮向田線バイパス（愛称「宇都宮テクノ街道」）につきましては、平成20年3月23日より板戸大橋を含む約4.7キロメートル区間が暫定2車線で供用されており、供用前後の周辺道路を含む交通量調査資料といたしましては、「平成17年度 道路交通センサス（全国道路交通情勢調査）一般交通量調査 箇所別基本表」、「平成22年度 道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査）一般交通量調査報告書」をご覧ください。

なお、鬼怒川渡河部における自動車交通量につきましては11頁でお示したほか、周辺道路の主要な地点の自動車交通量につきましては以下をご覧ください。

路線名	観測地点	自動車類交通量 平日24時間（台/日）		備考
		平成17年度	平成22年度	
宇都宮向田線	芳賀町大字下高根沢 5223 (H17) 高根沢町上高根沢 6454-13 (H22)	12,888	11,678	H22 観測地点変更
国道408号	宇都宮市道場宿町 1049-4	11,501	9,394	
宇都宮茂木線	芳賀町大字下高根沢 477-1	12,977	15,934	
下高根沢氷室線	芳賀町大字東水沼 2991	10,672	8,510	
国道123号	宇都宮市鑑山町 870-5	37,376	33,349	
宇都宮向田線	宇都宮市板戸町 5130	—	10,483	H20.3 供用開始

- 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。

JR宇都宮駅東側につきましては、JR宇都宮駅西側に比べ公共交通の整備状況が不十分でありますことから、LRTを中心とした公共交通ネットワークの構築に優先的に取り組んでいるところであります。

なお、LRTにつきましては、高い輸送力と定時性を備え、鉄道やバス、地域内交通など、さまざまな交通手段を効率よくつなぐ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、このLRTの整備により、機能的なネットワークが構築され、本市全体の公共交通の利便性向上が図られるなど、多くの市民の日常生活における移動環境の向上につながるものと考えております。

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。

前のご質問の「I-5-(2)」でお答えいたしましたとおり、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、調査の精度を評価する上で必要であると考えております。

また、回収率についても、他都市で実施されているパーソントリップ調査と比較して、比較的高い水準にありますことから、従業者アンケート調査の結果から、市民の関心が薄いとは認識しておりません。

- 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（快速の駐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～駐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す。

従業者アンケート調査につきましては、よりの確な利用意向を把握するため、現時点で想定している「停留場の位置」や「快速が停車する停留場」、「所要時間」など、LRT の計画概要を明示して実施しており、回答者からは、そうした情報をもとに、LRT を利用した場合の通勤時間など利便性を総合的に勘案し、利用意向に関する回答をいただいたものと受けとめております。

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。

本市東部地域におきましては、公共交通が十分とは言えず、朝夕において慢性的に渋滞が発生するなど、市民生活や企業活動に多大な影響を与えており、早急に対応しなければならない喫緊の課題であると認識しておりますことから、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、LRT の整備に優先的に取り組むこととしたところであります。

なお、貴会がお考えになる「ハイブリッドバス車」や「電気バス」、「水素燃料電池バス」につきましては、環境負荷軽減の効果が期待できますことから、環境にやさしい交通環境の整備に向けて導入を図ることが望ましいと考えておりますが、これらの環境にやさしいバスにつきましては、一般的な路線バスと同程度の輸送力であり、東西基幹公共交通に求められる輸送力として、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応することは困難であると考えております。

②右折禁止を予定してい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となりますが、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。

LRT 導入後におきましても円滑な交通を確保するため、道路管理者や交通管理者との協議を行っているところであります。なお、現在、LRT の導入による右折禁止などの措置は予定しておりません。

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

優先整備区間において、パーク・アンド・ライドの機能を想定している各トランジットセンターにつきましては、用地費用を含めた整備費用といたしまして以下のとおり試算しており、今回お示しいたしました概算事業費にも計上されております。

また、ベルモールへ支払う年間使用料につきましては想定しておりませんが、トランジットセンターに整備するパーク・アンド・ライドの年間運営費、パーク・アンド・ライド利用者からの料金徴収の有無、徴収する場合の金額につきましては、今後、具体的な施設整備と合わせて決定してまいります。

トランジットセンター	整備費用（億円）
ベルモール周辺	5.0
新4号国道バイパス周辺	4.4
清原工業団地	3.6
テクノポリスセンター地区	4.8
合計	17.8

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るような気がしますが、見解を伺います。

従業者アンケート調査の回答者につきましては、LRT を利用した場合の状況を総合的に勘案し、利用意向に関する回答をいただいたものと受け止めております。

その結果といたしましては、「快速がなくとも利用する」、「快速があれば利用する」を合わせ、23.3%との高い利用回答をいただいております。

今後とも、様々な利用者ニーズを捉えながら、ピーク時における運行間隔など、適切な運行計画を策定し、利便性の向上に取り組んでまいります。

なお、ピーク時における運行間隔につきましては、「従業者アンケート調査」の結果等から算出した「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応するため、基本ケースの場合には6分間隔（10本/時、最大輸送力 2,320 人/時）、「速達性の向上が図られた場合には4分間隔（15本/時、最大輸送力 3,480 人/時）と設定したところであります。

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まますので、この件についての具体的プランをあらためて伺います。

今回、概算事業費を算出する上で前提としたLRTの運行間隔や本数、車両編成数等の運行計画につきましては、従業者アンケート調査の結果等に基づき算出したピーク時最大断面需要に対応したものであり、全体の運行計画につきましては、「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づくLRT利用者の推計結果を踏まえて、適切な運行計画を設定してまいります。

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。

本市では、まちづくりの理念として掲げる「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を着実に推進していくため、市民や事業者に、より分かりやすく将来の都市構造のイメージや具体的な推進方策などを示す「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を作成することといたしました。

現時点での都市形成の考え方や将来都市構造のイメージなどにつきましては、形成ビジョンの「中間とりまとめ」をご覧ください。

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ませんが、市の見解を伺います。

LRT整備による道路交通への影響につきましては、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、必要に応じて交差点改良などの交通円滑化方を講じてまいります。

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ます。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。

前回の質問の「Ⅱ-2」でお答えいたしましたとおり、現在、バスネットワークの再編や利便化策につきまして、バス事業者との協議を行っているところであります。

本市といたしましては、JR宇都宮駅東側におけるLRTを中心とした公共交通ネットワークの構築により、公共交通全体の利便性向上が図られるものと考えており、現段階におきまして、事業者への補償は想定しておりません。

なお、小型バスにつきましては、原則として事業者が購入するものであると考えております。

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。

前のご質問の「Ⅱ-1」でお答えいたしましたとおり、通勤バスの運行については、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。

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。

本市では、誰もが利用できる公共交通ネットワークの形成を目指し、市街地部における公共交通空白地域等を解消するため、平成25年1月から「中心市街地南循環線」、「平松本町線」において、バス路線の新設社会実験を実施しております。

これまでの利用状況としましては、「中心市街地南循環線」は延べ約3万4千人、「平松本町線」は延べ約14万人に利用されているところであります。

この2路線につきましては、平成27年3月末をもって社会実験を終了する予定であり、バス事業者の自主運行への移行に向けて検討を進めているところであります。

なお、本社会実験に係る平成25年度の費用につきましては、2路線合わせて約4,400万円の運行業務委託費等を支出しております。

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、民間であればとて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

との結果ができました。

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」につ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。

前のご質問の「I-5-(2)」でお答えいたしましたとおり、従業者アンケート回答者の属性を分析すると、他の交通手段に比べ、利用意向が高く、関心が高いと推測される、現在通勤に企業バスを利用している方の回収率が、38.0%であり、従業者アンケート調査全体の回収率(37.6%)と概ね一致しております。

また、回答者のうち宇都宮市内居住者の割合は、企業ヒアリングで大規模事業所から聞き取った宇都宮市内居住者の割合とほぼ一致しております。

こうしたことから、今回のアンケート調査については、LRTの利用意向の有無や関心の程度に関わらず、偏りなく回答がされており、回答者の特性と、従業者全体の特性がほぼ同じ割合、傾向にあると捉えており、未回答者の転換率は、回答者とほぼ同じ転換率になるものと捉えております。

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。

運営費につきましては、人件費及び経費について、民間軌道事業者の平均実績原単位、及び軌道と鉄道の両方を有する事業者の実績原単位に基づき、最小と最大(7.16億円～9.24億円)を試算したところであります。

なお、議会や地域説明会、出前講座等の場におきましては、最大額9.24億円の場合も含め、説明しております。

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

絶対には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。

前のご質問の「Ⅱ-7」でお答えいたしましたとおり、今回、お示した「運営の採算見込み」につきましては、「従業者アンケート調査」の結果等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しており、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、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宇都宮駅方面への需要等を算入することで、採算性の見通しはさらに高まるものと捉えております。

なお、国の軌道事業の特許取得に当たりましては、継続的で安定した事業運営の確保が必要不可欠でありますことから、今後とも調査検討を進める中で利用者数や採算性をより精査してまいります。

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編成に増車してありますが、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当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。

上記ご指摘につきましては、事実ではなく、以下のとおりです。

まず、車両規模の18メートル級から30メートル級への変更、車両編成数の10編成から18編成への変更については、平成25年12月17日に開催しました「第2回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」において、企業ヒアリング等の調査により把握した自動車からの転換率3.6%におけるピーク時の通勤・通学需要に対応できる車両規模、車両編成数として変更したものであります。

次に、Aについてであります。車両につきましては、公共が購入し、保有するものでありますことから、営業主体における減価償却費としての会計処理は想定しておりません。

また、車両に係る費用につきましては、過年度の調査におきまして、営業主体が一定の金額（車両償還相当額等）を公共に支払うことを1つのケースとして検討したところであり、詳細につきましては、今後、営業主体との協議を踏まえながら、決定してまいります。

次に、Bについてであります。人件費につきましては、従業者アンケート等におけるピーク時需要に対応した運行計画（車両走行キロ、営業キロ、車両編成数）に基づき、民間軌道事業者の平均原単から要員数を算定し、その要員数に「一人当たりの年間人件費（民間軌道事業者等から算出）」を乗じて試算したところであり、ピーク時における運行頻度など、運行計画に基づく車両走行キロ等が変化することで、必要となる要員数も増減することになり、その結果、人件費も変化いたします。

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、議会ですべて承認を得られたのかを伺いたい。

「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（平成21年3月）」におきまして、公設型上下分離方式を前提とした「整備主体（公共）と営業主体の役割分担」などの検討を行ったところであり、詳細につきましては、今後、営業主体との協議を踏まえながら決定してまいります。

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。

人件費の設定につきましては、軌道と鉄道の両方を有する事業者のうち、本市が導入を検討している 30メートル級の車両を運行している事業者である福井鉄道と広島電鉄を取り上げたものであります。

また、運営費につきましては、今後、軌道事業の特許取得に向けて、今年度実施しました「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果を活用した段階的な需要予測を行い、運行計画や営業主体の組織規模を固める中で、精査してまいります。

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。

概算事業費約 412 億円につきましては、工事に着手する際には、詳細な設計に基づき積算する工事発注額に対して、別途消費税が必要となりますが、今後、事業費に関する説明を行う際は、消費税の扱いにつきましても適切に説明してまいりたいと考えております。

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 年間で返済するとした場合、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。

LR Tの事業化に当たりましては、「公設型上下分離方式」を採用する計画であり、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となります。

そのような中、LR Tの整備は、市民の日常生活における移動環境の向上だけでなく、本市の経済、産業、雇用を牽引する東部地域の拠点機能の強化や、立地企業の従業員の移動負担の軽減につながることから、新たな企業の進出や立地企業の生産性向上、また雇用の増進などの経済波及効果、さらには市税収入の増加など、多岐にわたる様々な効果が期待できるものと考えております。

今後は、「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づき、時間短縮効果や道路混雑緩和効果などの整備効果を算出してまいります。

また、本市LR T事業が継続的で安定した事業運営が確保できるとともに、LR Tの整備により、本市が総合的な公共交通ネットワークが構築された「ネットワーク型コンパクトシティ」を形成できるよう、取り組んでまいります。

なお、LR T事業費につきましては、社会資本整備総合交付金などの活用により、事業費の約2分の1の国庫補助金の導入を見込んでおり、残りの地方負担分につきましても、県に財政的支援を要請しているところであります。

事業費構成と財源負担のイメージにつきましては、別添参考資料のとおりです。

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。

LRTの運営を担う「営業主体」につきましては、これまでの検討におきまして、「安全で継続的に運行することが可能な運営体制」や「各交通事業者との連携」などが求められる要件として整理したところであります。

こうした検討結果を踏まえますと、営業主体には、軌道事業の技術・経験が必要であり、軌道事業者の参画や技術協力などが必須であると考えられますことから、現在、国内において軌道事業を運営しているすべての民間事業者に対しまして、本市のLRT事業への参画意向に係るヒアリングを実施しているところであります。

このようなことから、今後は、民間単独の組織形態や複数の民間事業者が参画した組織形態、官民が連携した組織形態について検討を進め、できるだけ早い時期に営業主体を明らかにしてまいります。

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。

本市LRT事業運営につきましては、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組んでまいります。

なお、貴会が引用している総務省の指針は、平成26年8月に、国において「第3セクター等の経営健全化等に関する指針」が策定されたため廃止となっており、その指針におきましては、「第3セクター等の経営健全化と適切な活用による地域の元気創造の両立」という基本的な考えのもと、財政支援については「第3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ものとする。」ことや、「公的支援を行う場合にあっては、支援を漫然と継続することや、支援の規模が安易に拡大することがないよう、地方公共団体と第3セクター等の間で、公的支援の上限や期限、支援を打ち切る要件等について取り決めておくことが必要であり、その際には事業の公共性、公益性、法人形態、存続の前提となる条件等を踏まえた検討を行うこと」などとしており、公共性と企業性を併せ持つ第3セクターの有効的な活用を求めています。

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。

LRT事業につきましては、平成13・14年度に県と市で実施しました「新交通システム導入基本計画策定調査」をはじめ、事業運営や関連施設に関する調査など、これまで事業化に向けた調査検討を行ってきたところであります。

そのような中、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、「桜通り十文字付近～宇都宮テクノポリスセンター地区 約15キロメートル」を計画区間としたところであり、この計画区間全体を整備するには一定期間を要すること、JR宇都宮駅の西側と東側では公共交通の整備状況が大きく異なっていることから、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、整備の効果が早期に発揮されるJR宇都宮駅東側の約12キロメートルの区間から、LRTの整備に優先的に取り組むこととしたところであり、また、現在一体的に検討を行っている芳賀町区間を含めた東側区間だけでも事業として成立するものと考えておりますことから、整備に向けて取り組んでいるところであります。

また、西側区間につきましては、「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、検討を進めてまいります。

- 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。

優先整備区間であるJR宇都宮駅東側におけるLRTの車両につきましては、運行間隔や本数、車両編成数等の運行計画と合わせて、「従業者アンケート調査」の結果等に基づき算出したピーク時最大断面需要に対応するものとして、定員155人の30m級車両が必要であると想定しているところであり、「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づくLRT利用者の推計結果からも輸送能力等を検証してまいります。現時点においては長さの短い車両等を購入する予定はありません。

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あいま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。

本市の LRT 事業につきましては、富山ライトレールの開業（平成 18 年 4 月）以前から検討を進めてきており、検討の経過を含め、さまざまな点において状況が異なるものと考えております。

今後とも、先進事例の一つとして、参考にまいります。

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 F 1000」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。

車両の選定につきましては、従業者アンケート等に基づき算出したピーク時の通勤需要等に対応できる車両の導入が必要であることから、本市が求める輸送力を備えている「F 1000 系」と同程度の輸送力のある車両の導入を検討しているところであります。

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。

貴会からの主張として受け止めさせていただきます。

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。

前のご質問の「I-10-(3)」でお答えいたしましたとおり、本市LRT事業が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。

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。

貴会からの主張として受け止めさせていただきます。

「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」

中間取りまとめ

平成26年 3月
宇都宮市

【 目 次 】

I	はじめに	1
II	本市の現状と求められる都市の姿	
1	総人口・人口構造の見通し	2
2	本市の現状と懸念される事項	4
3	都市の持続的発展への影響	8
4	求められる都市の姿	9
III	本市が目指す、『ネットワーク型コンパクトシティ』の姿	13
IV	将来の都市形成の方針	
1	拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市	16
2	本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市	20
3	交通ネットワークが整備された利便性の高い都市	21
4	自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市	23
5	効率的で健全な都市運営を実現する都市	24
V	ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた取組の方向性	25
1	体系的な取組とプロジェクトの作成	
2	国・県等との連携による取組の推進	
VI	今後の推進に当たって	26
1	評価, 進捗確認	
2	推進体制	

I はじめに

本市が今後直面する、人口減少や少子・超高齢時代の到来、環境問題への対応として、また、効率的で健全な都市経営を行う上で、コンパクトで自由・快適に移動できるまちづくりが必要となっています。

こうした中で、これからの本市の人口規模・構造や、都市活動に見合った都市の姿として、「第5次宇都宮市総合計画」の「都市空間形成の基本方針」において、『ネットワーク型コンパクトシティ』を理念として掲げ、本市の都市計画に関する基本的な方針である「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」において、将来の都市構造に関する、拠点配置や市街地の密度などの基本的な考え方などを示してきたところです。

この度、ネットワーク型コンパクトシティの形成を着実に推進していくため、市民や事業者によりわかりやすく将来の都市構造のイメージや具体的な推進方策などを示す、21世紀の半ばを見通した長期的な視点でのまちづくりの方向性となる「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（以下、「形成ビジョン」という。）」を作成することといたしました。

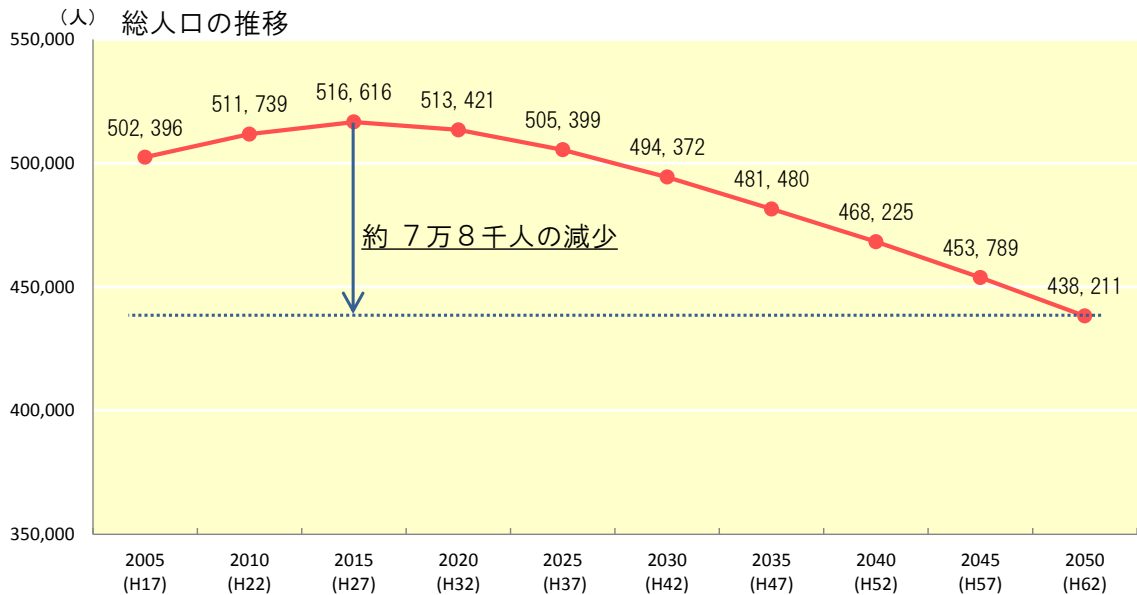
「形成ビジョン」の策定に向けて、広く市民の皆様から御意見を頂きながら検討を進めるため、現時点での都市形成の考え方や将来都市構造のイメージなどを「中間取りまとめ」として提案いたします。

今後、市民の皆様から頂いた御意見などを参考に、内容を精査していくとともに、推進方策など取組の方向性につきましても、改めて提示していく予定です。

II 本市の現状と求められる都市の姿

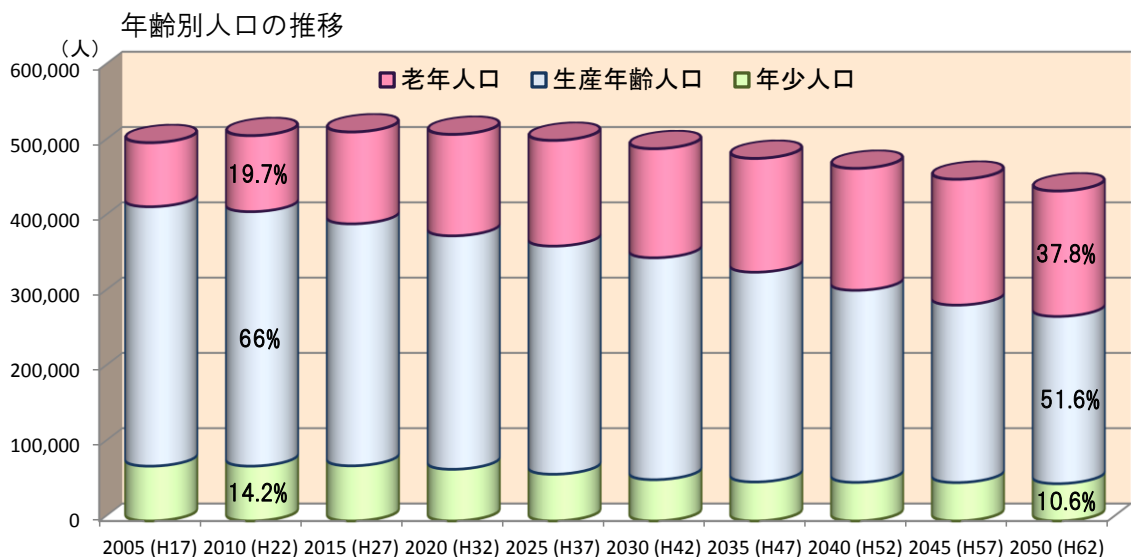
1 総人口・人口構造の見通し

本市の総人口は、平成22年国勢調査で511,739人となり増加が続いていますが、平成27年（2015年）にピークを迎えた後、人口減少に転ずるものと見込まれます。



出典：平成25年3月作成 第5次宇都宮市総合計画改定基本計画（後期基本計画）を基に推計

また、本市の年齢別人口を見ると、老年人口（65歳以上）の構成比は、平成22年（2010年）の19.7%から、平成62年（2050年）には37.8%へ高まる一方、年少人口（10歳～14歳）は、14.2%から10.6%へ、生産年齢人口（15歳～64歳）は、66.0%から51.6%へと、それぞれ構成比が低下すると見込まれます。



出典：平成25年3月作成 第5次宇都宮市総合計画改定基本計画（後期基本計画）を基に推計

今後、本市が人口減少、少子・高齢化の社会を迎える中、都市空間形成を進める上での構成要素である、「土地利用」「都市機能」「交通ネットワーク」について、本市の現状とそこから懸念される事項について整理・検討しながら、目指すべき都市の姿である『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を図ります。

2 本市の現状と懸念される事項

(1) 市街地の推移

二荒山神社を中心として集中していたまちは、人口の増加と比例しながら人口集中地区(D I D)が広がり、同時に中心部と郊外部における密度のメリハリが少なくなっています。

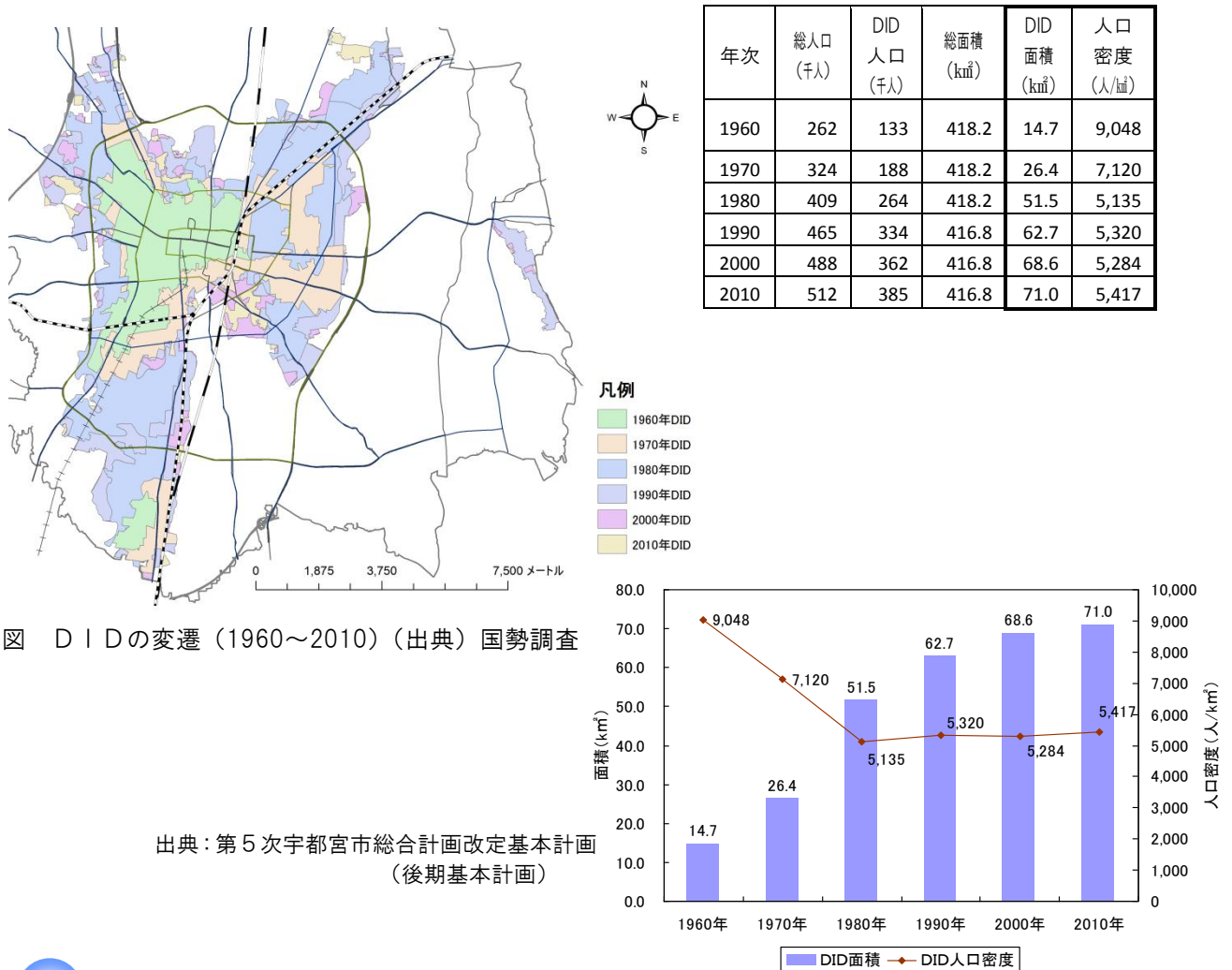


図 D I Dの変遷（1960～2010）（出典）国勢調査

市街地の低密度化が進んだ場合に懸念される事項

▽人口減少によって、住宅地や集落の居住者がまばらになる。

⇒・人口密度が低下し、様々なサービスの提供が非効率になる（近所の店舗や診療所の撤退などによりサービスを受けにくくなる）

・隣人との距離が遠くなり、コミュニティの分断などが起こる

▽交通空白地域が増加する

⇒・公共交通の利用者が減少し、バス路線等が廃止される

▽空き家、空き地が増加する

⇒・管理できない空き家等が増え、防犯・防災上の不安が増える

・草木の繁茂や建物の破損など空き家等の周辺の住環境が悪化する

(2) 農地や農家の減少

本市の農地面積は年々減少し、この20年間で1割減少しています。また、農家戸数は平成2（1990）年の8,647戸から平成22（2010）年には6,141戸と、約3割も減少しています。

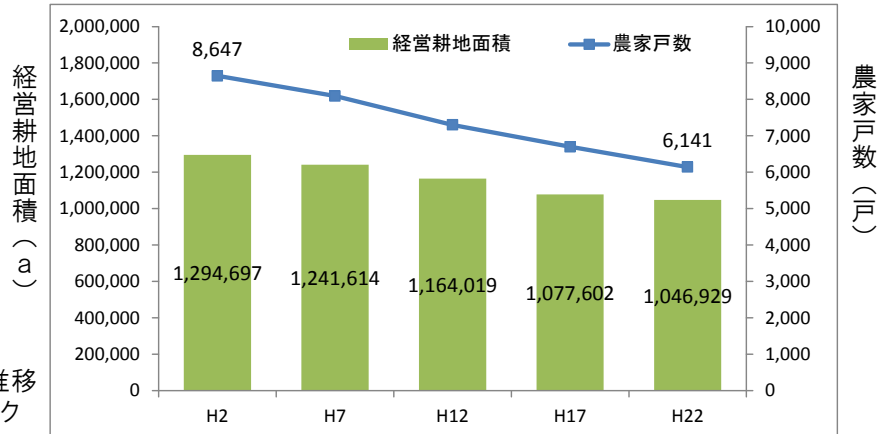


図 農地面積（経営農地面積）の推移（出典）宇都宮市統計データバンク

農地や農家の減少が進んだ場合に懸念される事項

▽良好な農地が減少していく

- ⇒ ・生産力が低下し、農産物の供給量が減少する
- ・後継者不足など農業の担い手が減少し、農村活力の低下を招く
- ・水を蓄えた田んぼが減少することで、保水機能など農業の持つ多面的な機能が失われる

(3) 公共施設やインフラの更新・補修時期の集中

道路・橋りょう等の維持管理費は200億円程度で横ばいに推移しています。また、高度経済成長期に建設された公共施設やインフラは、建設から30年以上経過しています。

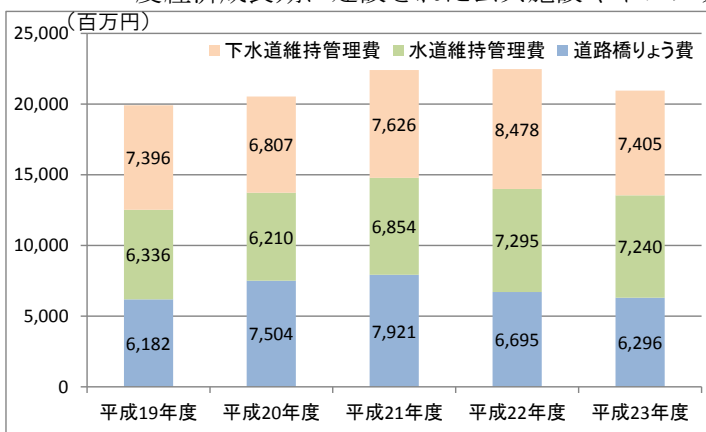


図 インフラ維持管理の推移（出典）「市町村別決算状況調」（総務省）及び宇都宮市上下水道局HPより作成

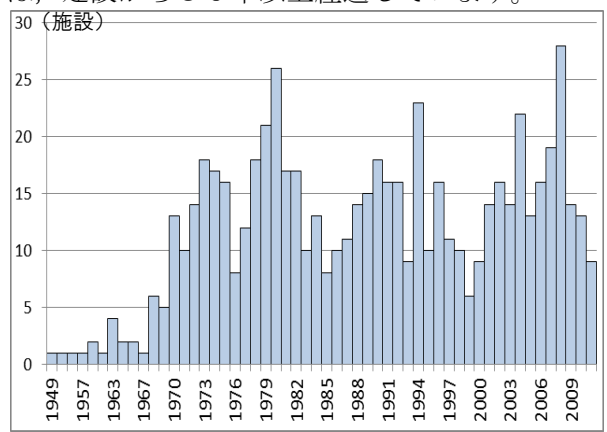


図 公共施設の建築数の推移（出典）宇都宮市

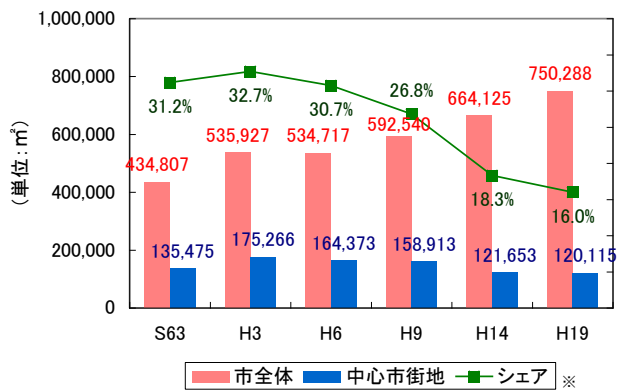
公共施設等の更新・改修時期が集中した時、懸念される事項

▽人口増加時代に建設された公共施設・インフラ施設の維持更新が必要となる

- ⇒ ・人口減少により税収が減少する中、維持更新に係る財政負担が増加していく
- ・身近な公共施設の統廃合などの必要性が高まっていく

(4) 都商業施設や医療・福祉施設等の郊外化・分散化

市街地の拡大とモータリゼーションの進展を背景に、都市機能は、郊外・分散立地しています。特に商業施設は、高速道路インターチェンジや工業団地周辺の郊外への出店が多く、中心市街地では、大規模小売店舗の撤退が相次いでいます。



※ 「シェア」とは、小売業の売場面積において、市全体に占める中心市街地の割合をいう

図 小売業の売場面積の推移 (出典) 商業統計調査

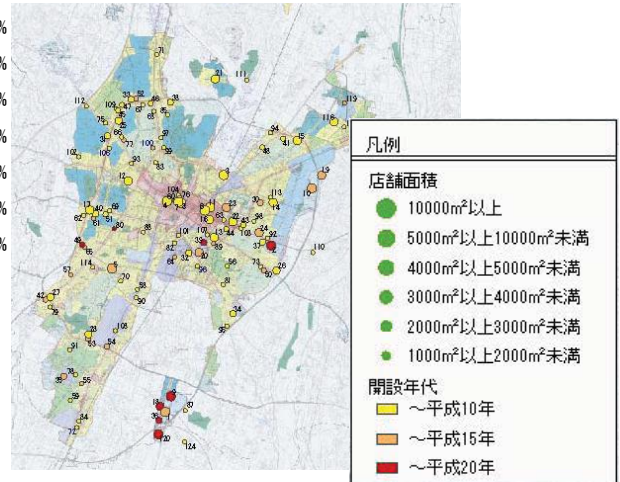


図 大規模集客施設の立地状況 (出典) 宇都宮市中心市街地活性化基本計画

商業施設や医療・福祉施設等の郊外化・分散化進んだ場合に懸念される事項

▽本市の顔である中心市街地の衰退が進む

- ⇒ ・ 居住者、来街者が減少により、賑わいが低下していく
- ・ 集客力や発信力などの衰退により、本市のブランド力が低下する
- ・ 人や物の交流の場が他都市に移っていく

▽市内各地域における利便性の低下が進む

- ⇒ ・ ロードサイド上の大規模店舗間の競争・競合が進む (一部は撤退していく)
- ・ 歩いて行ける範囲にある、日常生活で必要となる商品を販売している小売店舗が撤退する

▽自家用車に依存した日常生活行動が強化される

- ⇒ ・ 分散化した施設を利用するため、非効率な移動を強いられ、二酸化炭素の排出量を増加させる

(5) 交通利用手段の状況

市民の代表交通手段構成を見ると、自動車への依存が強くなっています。また、鉄道やバスの利用者推移を見ると、公共交通利用者の減少が顕著になっています。

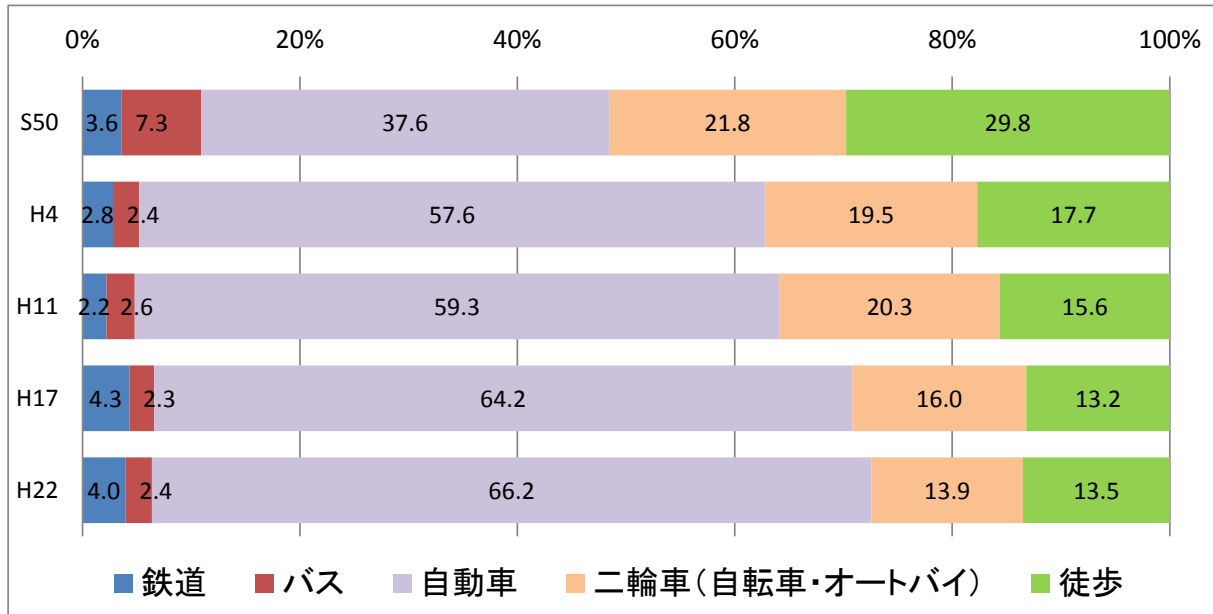


図 全目的の代表交通手段構成

(出典) S50,H4：宇都宮都市圏パーソントリップ調査 H11,H17, H22：全国交通特性調査

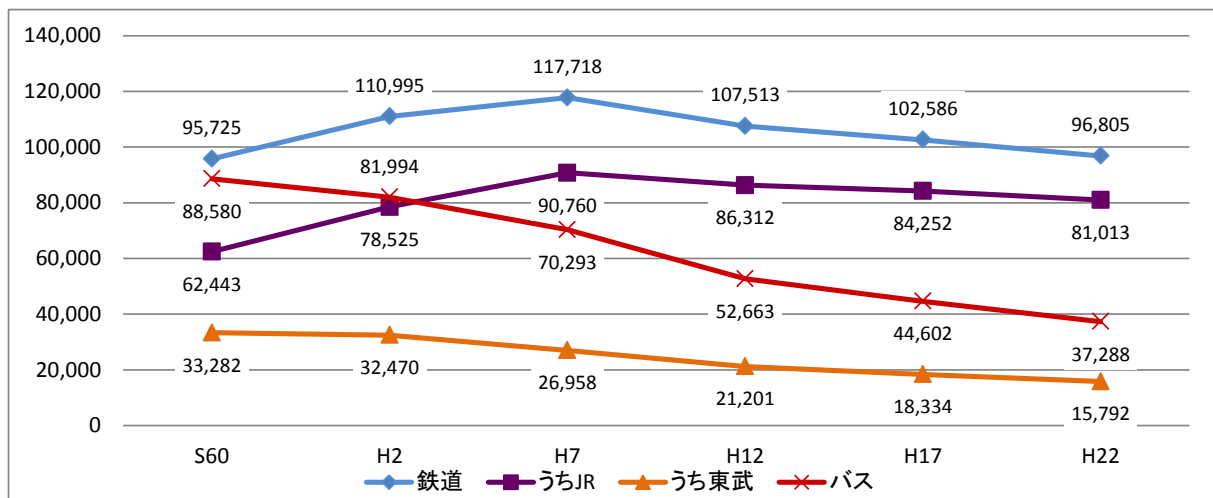


図 鉄道バス利用者推移

(出典) 鉄道（乗降客数）：宇都宮市統計書 バス（輸送人員）：宇都宮市の交通

公共交通の利便度の低下が進んだ場合に懸念される事項

▽自家用車に依存しなければならない状況が進む

⇒ ・路線バスの廃止などが更に進む

- ・自ら運転できなくなった時に外出等が更に困難となる
- ・自家用車から公共交通への利用転換が進まず、二酸化炭素排出量が減少しない

3 都市の持続的発展への影響

人口減少、少子高齢社会における、「土地」「都市機能」「交通」といった都市空間形成にあたっての構成要素での懸念事項は、市街地の拡大や都市機能の分散が進むと、都市の持続的発展に必要な「社会」「環境」「経済」の3要素への影響も大きくなります。

	社会	環境	経済
市街地の低密度化	<p>▽人口減少によって、住宅地や集落の居住者がまばらになる。 ⇒・隣人との距離が遠くなり、コミュニティの分断などが起こる</p> <p>▽交通空白地域が増加する ⇒・公共交通の利用者が減少し、バス路線等が廃止される</p> <p>▽空き家、空き地が増加する ⇒・管理できない空き家等が増え、防犯・防災上の不安が増える</p>	<p>▽空き家、空き地が増加する ⇒・草木の繁茂や建物の破損など空き家等の周辺の住環境が悪化する</p>	<p>▽人口減少によって、住宅地や集落の居住者がまばらになる。 ⇒・人口密度が低下し、様々なサービスの提供が非効率になる（近所の店舗や診療所の撤退などによりサービスを受けにくくなる）</p>
農用地の減少	<p>▽良好な農地が減少していく ⇒・後継者不足など農業の担い手が減少し、農村活力の低下を招く</p>	<p>▽良好な農地が減少していく ⇒・保水機能など農業の持つ多面的な機能が失われる</p>	<p>▽良好な農地が減少していく ⇒・生産力が低下し、農産物の供給量が減少する</p>
公共施設の更新・改修時期の集中	<p>▽人口増加時代に建設された公共施設・インフラ施設の維持更新の必要性が増していく ⇒・身近な公共施設の統廃合などの必要性が高まっていく</p>		<p>▽人口増加時代に建設された公共施設・インフラ施設の維持更新の必要性が増していく ⇒・人口減少により税収も減少する中、維持更新に係る財政負担が増加していく ・人口が減少するにも関わらず、道路等の整備、維持更新費用は減少しない</p>
商業施設や医療・福祉施設等の郊外化・分散化	<p>▽本市の顔である中心市街地の衰退が進む ⇒・本市の集客力や発信力など、ブランド力が低下する</p> <p>▽市内各地域における利便性の低下が進む ⇒・歩いて行ける範囲にある、日常生活で必要となる商品を販売している小売店舗が撤退する</p>	<p>▽自家用車に依存した日常生活行動が強化される ⇒・分散化した施設を利用するため、非効率な移動を強いられ、二酸化炭素の排出量を増加させる</p>	<p>▽本市の顔である中心市街地の衰退が進む ⇒・居住者、来街者が減少により、賑わいが低下していく ・人や物の交流の場が他都市に移っていく</p> <p>▽市内各地域における利便性の低下が進む ⇒・ロードサイド上の大規模店舗間の競争・競合が進む（一部は撤退していく）</p>
公共交通の利用率の低下	<p>▽自家用車に依存しなければならぬ状況が進む ⇒・路線バスの廃止等が更に進む ・自ら運転できなくなった時に外出等が更に困難となる</p>	<p>▽自家用車に依存しなければならぬ状況が進む ⇒・自家用車から公共交通への利用転換が進まず、二酸化炭素排出量が減少しない</p>	

4 求められる都市の姿

(1) 社会潮流の変化

ア 社会的に質の高い生活が享受できる都市づくりの要請

今後、人口減少や少子・超高齢社会が到来する中であっても、市民の多様なニーズや変容する需要に対応することのできるまちづくりが求められています。

イ 環境にやさしい都市づくりへの要請

地球温暖化などの地球環境問題への対応は、市民の日常生活や事業者の活動などとも深く関わっており、地域レベルでの取組の強化が求められています。

ウ 地域産業・経済の持続的な発展の要請

高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことのできる産業やその担い手となる人材、賑わいや活力を生み出す交流人口の増加が求められています。

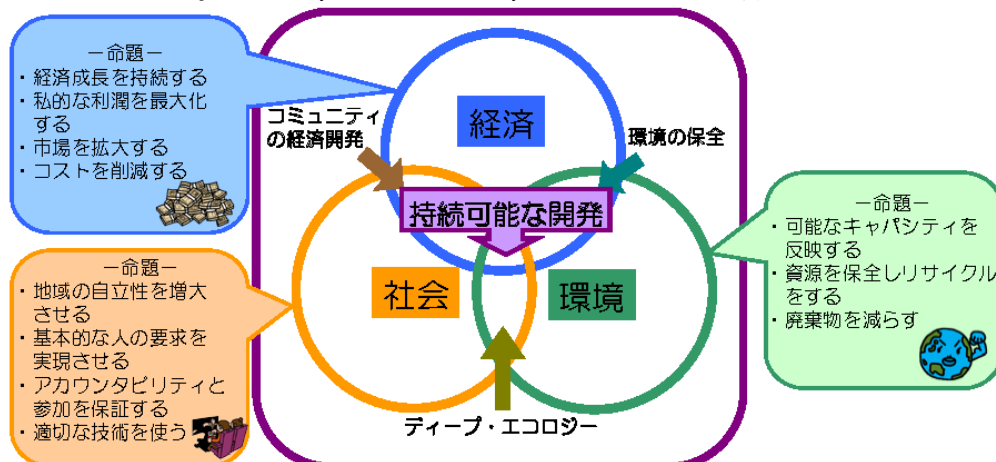
これらの社会潮流については、都市が持続可能な発展^{※1}をするために必要となる、社会・環境・経済の3つの構成要素^{※2}とも結びつくものであり、これらを前提にまちづくりを進める必要があります。

※1 「持続可能な発展（開発）」とは、現代の世代が、将来の世代の利益や要求を充足する能力を損なわない範囲内で環境を利用し、要求を満たしていこうとする理念で、国際連合の「環境と開発に関する世界委員会」（通称「ブルントラント委員会」）が1987年に発行した最終報告書『地球の未来を守るために』（通称「ブルントラント報告」）で、その中心的な理念とされた。

※2 イクレイ（ICLEIー持続可能性をめざす自治体協議会）が1994年に発表したレポートによると、「持続可能な開発は、自然やインフラシステム、社会制度の運用を脅かすことなく、コミュニティの全ての住民に対して、基本的な『環境』・『社会』・『経済』のサービスを提供する開発を指す。」と定義されている。

※ 図 持続可能な開発（発展）の3要素

（出典：P.Newman and J.Kenworthy：Sustainability and cities 1999年）



(2) 都市空間形成に求められる機能

これからのまちづくりにおいては、市民の日常生活の要素である「住まう」「働く・学ぶ」「憩う」が達成されるよう、必要な各種の都市機能が集約するとともに、それらの要素を達成するための重要な手段である「交通」による連携がなされるような、都市空間を形成する必要があります。

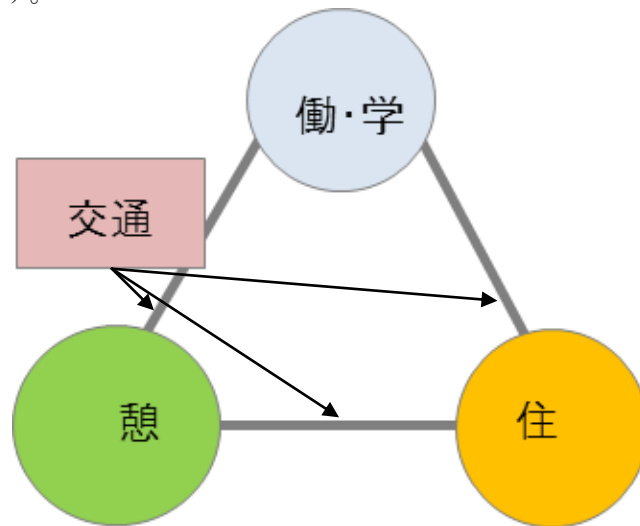


図 都市の基本的な機能

(出典：「アテネ憲章」1933年)

ア 「住まう」

今後、人口減少局面の到来が予測される中で、これまでのような増加する人口の受け皿としての市街地形成から、市民の居住地や日常生活を支える都市機能を拠点やその周辺に集約した都市の形成へと転換を図ることが必要です。

また、集約都市の形成には、中心市街地への一極集中を行うのではなく、これまでの都市の成り立ちを踏まえた地域の拠点への集約も進めるとともに、郊外に広がる農地や森林などの自然環境との調和や、既存コミュニティの維持・強化が必要です。

イ 「働く・学ぶ」

経済のグローバル化などに伴い、我が国経済の先行きが明確に見通せない中であっても、本市経済の持続的成長を促すために、市民の働く場所を確保し、快適な労働環境を整備するとともに、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことのできる産業や事業所、高い知識を得る場所などが集積する拠点を形成することが必要です。また、本市の強みである農業を維持・強化することも重要となります。

さらには、本市産業の担い手となる人材をはじめ、様々なまちづくりの原動力となる、心豊かで魅力あふれる「人づくり」を進めるための環境を整備していくことが必要です。

ウ 「憩う」

市民の生活の質の向上を図るためには、スポーツ、娯楽、文化・芸術等をはじめとした、充実した余暇を過ごすことのできる環境の確保が必要です。

また、これまで人口増加に伴う市街化の進展によって、それまで身近だった里山や農地などの自然環境が少なくなってきた中で、今後、人口減少によって変わる都市の姿にあわせ、市民の憩いの場所を確保することも重要となります。

さらに、市民だけでなく、外部からの来訪者に対しても高品質の憩いを提供できるよう、都市のブランド力を高めていく必要があります。

エ 「交通」

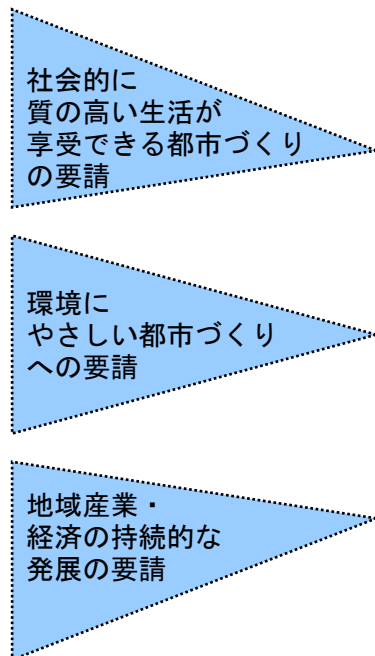
今後の超高齢社会の到来や地球環境問題に対応した持続的な都市形成のためには、過度に自動車に依存せず誰もが自由に移動できるまちづくりが重要であり、公共交通のネットワークを強化するとともに、自転車も含めた交通の結節機能や利用環境を充実させる必要があります。

また、活発な産業活動や来訪者の増加を促進するためには、渋滞の解消や高規格道路へのアクセス向上など、円滑な道路ネットワークを構築する必要があります。

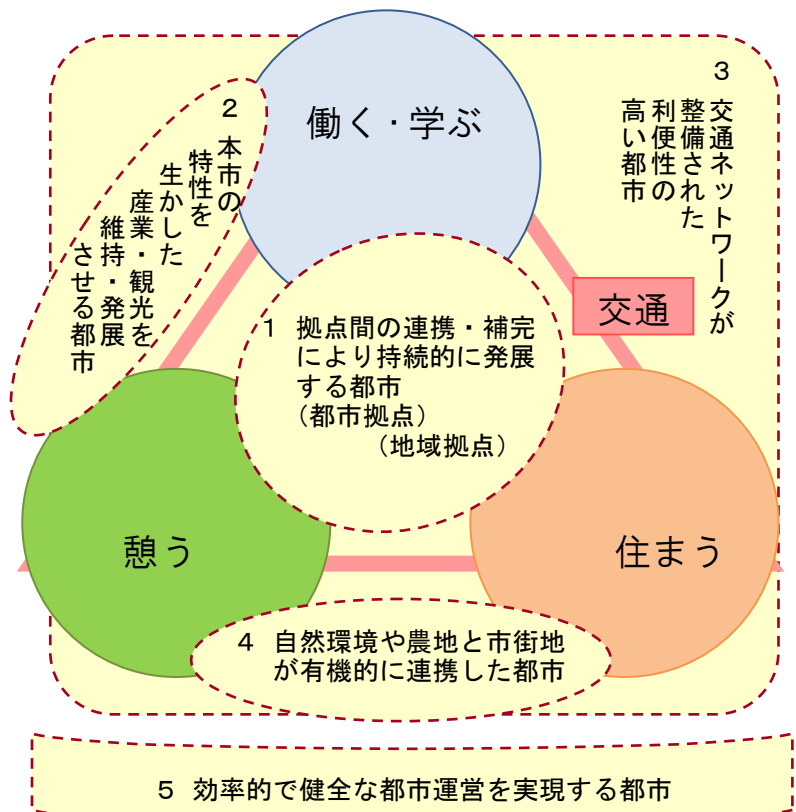
(3) 今後のまちづくりの理念

本市が将来の都市像として、これまでに掲げている『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を着実に進めていくため、「形成ビジョン」では、21世紀の半ばの2050年を見通した、社会潮流や都市に求められる機能を備えた空間形成の考え方を示し、今後も持続的に発展し続けることのできるまちの実現に取り組みます。

【社会潮流】



【都市空間形成に求められる機能】



実現するための都市の姿
『ネットワーク型コンパクトシティ』

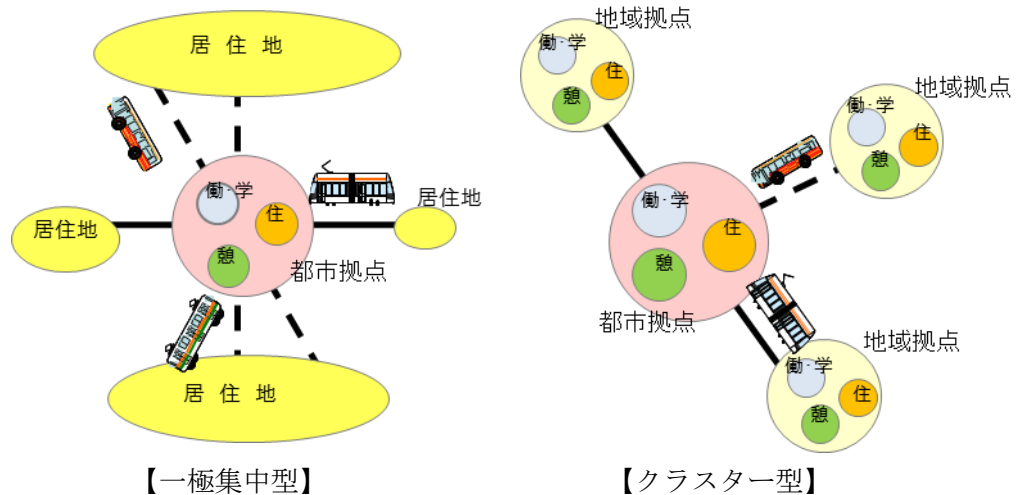
【今後のまちづくりの理念】

『 今後も持続的に発展し続けることのできるまち 』

Ⅲ 本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』の姿

1 一般的なコンパクトシティの姿

コンパクトシティは、一般的に、都市の特性により以下のような構造がみられます。



2 都市形成の基本方針

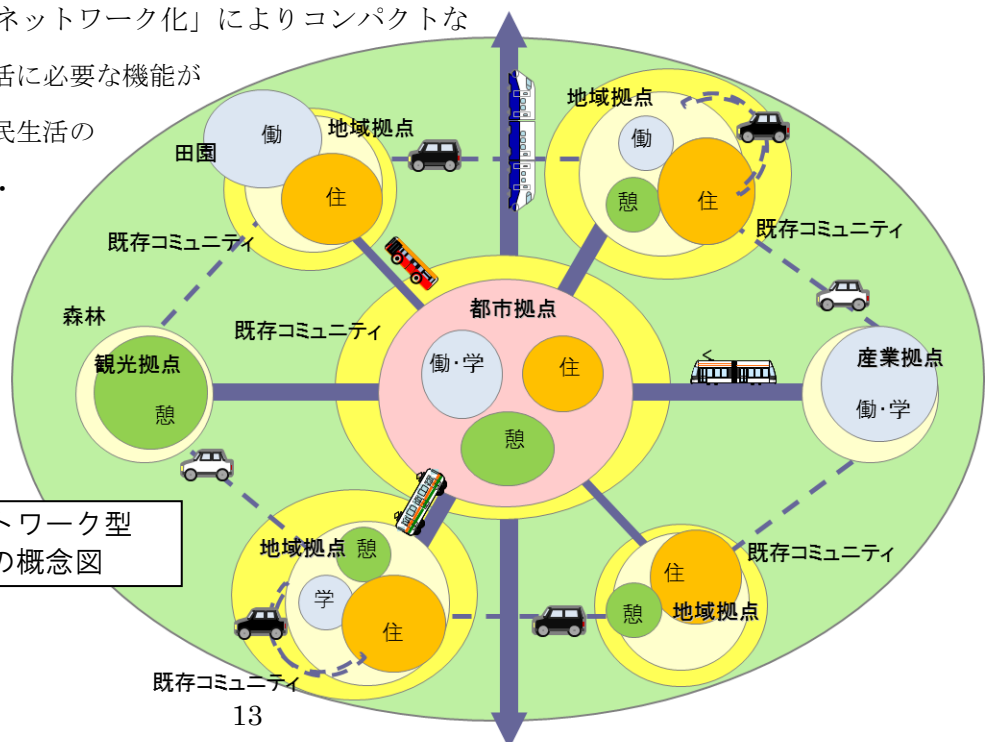
本市のこれまでの地域の成り立ちや基盤整備の状況を十分に踏まえ、それぞれの地域の維持・発展も目指す、本市独自の多核連携型による都市空間となる『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を目指します。

その形成に当たっては、本市の中心市街地と、各地域の既存コミュニティなどに地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積した拠点を形成します。

また、本市の骨格となる交通網から、日常生活に身近な移動を支える交通網まで、階層性を持った交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を進めます。

これらの「拠点化」「ネットワーク化」によりコンパクトなエリアにおいて、日常生活に必要な機能が充足できるとともに、市民生活の質や、都市としての価値・活力を高めることのできる都市空間を形成します。

本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」の概念図



■ 本市が目指す、『ネットワーク型コンパクトシティ』の特徴 ■

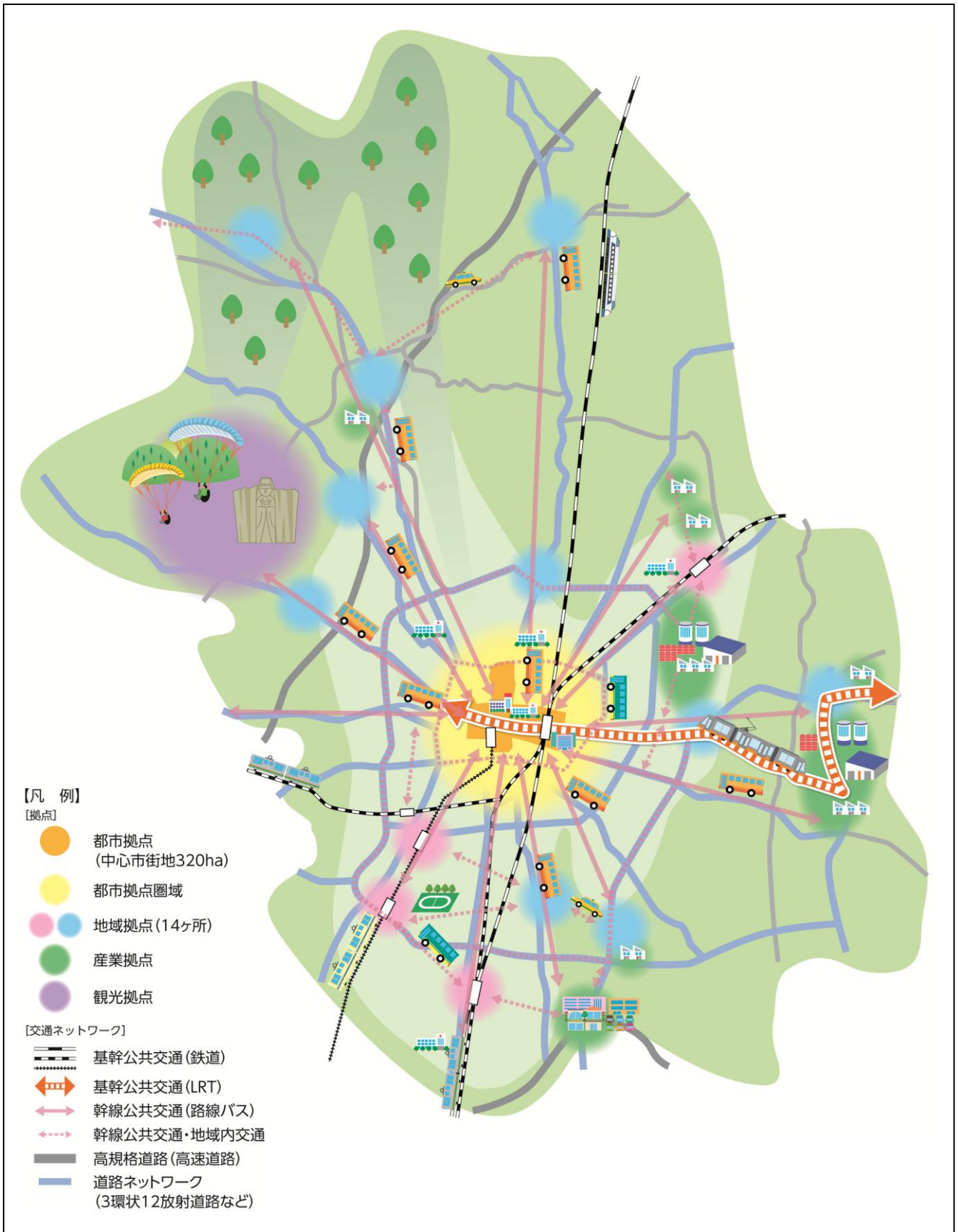
〔拠点化の促進〕

- ・市の中心部に配置・形成する『都市拠点』には、全ての都市機能（「住」、「働・学」、「憩」）を集積するとともに、それぞれの機能が都市の競争力を牽引する高次性・広域性を備えます。
- ・各地域に配置・形成する『地域拠点』には、市民の日常生活を支える地域の拠点として、「住」に関連する多様な都市機能を集積するとともに、地域特性に応じた「働・学」「憩」に関する都市機能を備えます。
- ・『都市拠点』と『地域拠点』の2層の拠点を配置し、それぞれの拠点の連携・補完により、市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成します。
- ・『都市拠点』、『地域拠点』に加え、地域特性や土地利用区分を踏まえた、高次の「働・学」に関連する都市機能を備えた『産業拠点』や、高次の「憩」に関する都市機能を備える『観光拠点』を配置・形成します。
- ・なお、拠点形成に当たっては、土地利用区分に基づく都市機能配置を基本としながらも、これからの人口減少時代に対応した柔軟な機能配置による都市機能の集積を図ります。
- ・拠点の周縁部や郊外部において、農地や里山林などの緑豊かな自然を維持・保全します。

〔ネットワーク化の促進〕

- ・『交通ネットワーク』については、都市拠点と各拠点の間を結ぶ、放射状の基幹・幹線交通を基本に支線交通等の階層性を有する「公共交通のネットワーク」や、公共交通や経済活動の活性化を促す「道路のネットワーク」の構築により、バランスのとれたネットワークを形成します。
- ・各拠点間も地域特性に応じた交通ネットワークで結び、それぞれ役割を補完しあう関係を構築します。
- ・各地域の中で居住する全ての市民が、地域拠点の都市機能や施設に便利で快適にアクセスできる移動環境を形成します。

【 都市構造のイメージ 】



IV 将来の都市形成の方針

1 拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市

市の中心部に配置・形成される『都市拠点』と、各地域に配置・形成する『地域拠点』の2層の拠点を配置し、それぞれの拠点の連携・補完により、市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成します。

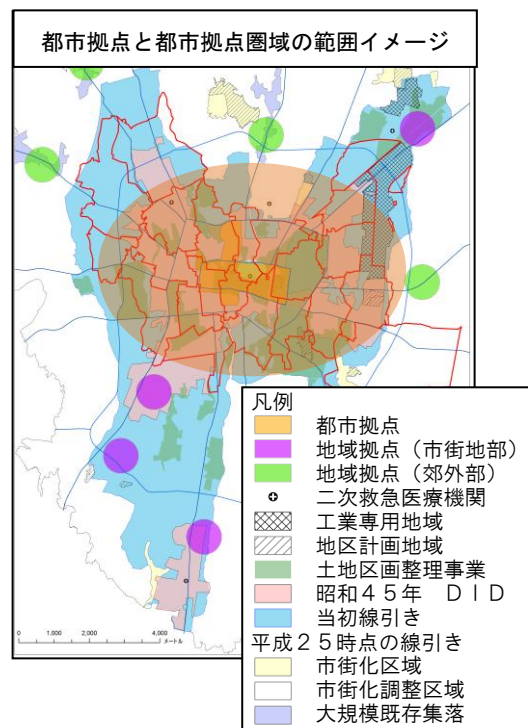
また、『都市拠点』では本市の成り立ちや、コミュニティの関係性など、都市拠点と連担し、強い関連性を持つ周辺の地域を都市拠点圏域として位置付けます。

なお、これらの拠点等の形成に当たっては、単なる都市の機能の集積だけでなく、その地域におけるコミュニティ形成の経緯を踏まえた市民同士の連帯や、福祉的なサービスへのアクセス性を確保することで、そこに居住する市民同士が、これまで以上に家族や地域のつながりによって相互に扶助する環境を実現します。

(1) 都市拠点の形成の方向性

土地利用や都市機能の配置，都市基盤整備が一体としてまとまっているエリアである，中心市街地（『都心部グランドデザイン』における都心部の範囲320ヘクタール）を都市拠点とし，本市全体の活力向上を促す高次の商業・業務機能などの都市機能を高度に集積します。

また，内環状線の付近に位置する「昭和・東・錦・西・中央・今泉・西原・築瀬・城東・宝木・細谷・戸祭・桜・富士見・明保・宮の原・陽東・峰・石井・泉が丘・御幸・御幸が原」の各地域については，都市拠点と連担し，強い関連性を持つ「都市拠点圏域」に位置付けます。



ア 居住人口の増加

- ・人口減少局面にあっても，本市の顔にふさわしい人口規模を都市拠点に確保します。
- ・将来の超高齢社会に対応できる都市基盤を十分に活用するため，また，集積された都市機能の効率的な活用による環境負荷の低減を進めるため，人口の集約を図ります。

イ 都市機能の集積・集約

- ・中枢性や広域的な求心性を高めるため，行政機関を始め，専門的な知識を必要とするサービス産業や，高い機能を有する医療・福祉，金融などの都市機能を集約します。
- ・都市での生活を豊かにするため，高度な商業機能を集積します。

- ・本市の経済に大きな比率を占める第三次産業を活性化させ、市民の労働の場を提供するため、商業・業務機能の集積を図ります。
- ・市民の高度な学びを支えるとともに、日常生活から離れ娯楽や憩いを得るため、教育、文化・芸術、情報、娯楽施設など、全市的・広域的な都市機能を集積します。

ウ 交通結節点の整備

- ・公共交通の輸送効率、円滑な乗り継ぎ利便性の確保や、人・モノが活発に交流できる基盤の創出を図るため、多様な交通の結節点の整備、利用環境の充実を図ります。

[拠点の都市空間形成のイメージ]

都市拠点イメージ

- 駅前から商業・業務施設が高度に集積
- 居住、医療・福祉などの機能が複合的に集積した再開発ビルが林立
- 老朽建築物の一体的な更新がなされ、統一性のある都市景観が形成
- 歩行空間と調和の取れたL R T等の公共交通網が整備
- 高度な都市機能が集積した中心市街地にふさわしい風格のある街並みが形成
- 賑わいと潤いを創出するイベント・交流スペースが配置
- 生活の質を高める文化・芸術施設等が配置
- 交通結節機能の充実による高いアクセス性



(2) 地域拠点の形成の方向性

日常生活を支える地域拠点を、「鉄道駅」や「これまでの集落の成り立ち等を踏まえた場所」を核とする14か所に配置し、都市拠点との間や拠点相互で役割を補完しながら、市全体で市民生活に必要な都市機能を充足できるよう、地域特性に応じた都市機能を集約します。

ア 居住人口の増加

- 市街地における地域拠点は、高齢者など外出に不安を感じる市民にとって高い利便性を得られることから、歩いて移動できる範囲において、一定の人口を集積します。

イ 都市機能の集積・集約

- 子どもから高齢者まで誰もが安心して快適に生活できるよう、商業・医療など、活気あふれる生活を支援する日常生活に密着した都市機能を集積します。
- 鉄道駅を核とする地域拠点には、一定規模の人口を必要とする商業などのサービス機能を配置します。
- 郊外部に立地する地域拠点では、コミュニティ支援施設などの地域の交流を促進する機能や、農業の振興に資する機能などを配置します。

ウ 交通結節点の整備

- ひとや環境にやさしい移動の環境を整えるため、地域内を移動するための徒歩や自転車、公共交通と、幹線公共交通の結節点を整備します。

エ 地域拠点の配置

- 鉄道駅やLRTのトランジットセンター等の公共交通結節点や、主要な幹線道路等の結節点、地域におけるコミュニティ施設等を拠点の中心の目安とします。
- 地域拠点の配置場所

		核となる施設等	市内の各地域
市街地部	公共交通結節点	(岡本駅)	河内
		(江曾島駅)	陽南・緑が丘
		(西川田駅)	姿川・陽光
		(雀宮駅)	雀宮・五代若松原
郊外部	主要な幹線道路等の結節点	(田原街道×長岡街道)	豊郷
		(鬼怒通り×清原中央通り)	清原
		(新4号国道×みずほの団地入口付近)	瑞穂野
	核となる施設等	(上河内地域自治センター)	上河内
		(篠井地区市民センター)	篠井
		(富屋地区市民センター)	富屋
		(国本地区市民センター)	国本
		(城山地区市民センター)	城山
		(平石地区市民センター)	平石
(横川地区市民センター)	横川		

オ 地域拠点の範囲

- ・ 超高齢社会を見据え、歩いて移動できる範囲となる一定のエリアを地域拠点として、範囲内に都市機能を集積します。ただし、機能の配置に当たっては、地形や用途区分、農業振興地域などの状況を勘案します。

【参考】歩いて移動できる範囲

平成23年9月に実施した「宇都宮市まちづくり市民アンケート」や、「不動産情報サイト事業者連絡協議会」アンケートの調査結果に基づく徒歩圏（徒歩10分～12分≒800m～1km）に基づく、概ね直径1km（半径500m）の範囲が拠点の範囲となる一定エリアと考えられる。

[拠点の都市空間形成のイメージ]

地域拠点イメージ

- 鉄道駅と隣接したバスターミナルなど、強い交通結節性が存在
- 日常生活に必要な商業施設、公共施設等が近接して立地
- 高い防災性やバリアフリー性を備えたゆとりある都市空間
- 集合住宅や戸建住宅の近接による高い生活利便性

- 地区市民センターや学校等の公共施設、医療・福祉、公共交通の結節機能などがコンパクトに配置
- 地域内の移動や、都市拠点・近隣地域拠点への円滑な乗り継ぎ利便性を確保
- 農産物直売所など、地産地消や地域の交流を促進する機能が配置



2 本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市

本市が持続的に発展し、市内の経済活動が活発化し、市民の憩いの場所が提供されるとともに、21世紀の半ばにあっても、広域的な都市圏における存在感や中枢性が高まっていることができるよう、産業拠点・観光拠点を形成します。

(1) 産業拠点の形成の方向性

- ・本市が人口減少の局面にあっても経済的な発展が可能となるよう、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことができる、高度な産業・研究開発機能や流通業務機能などが集積した機能性の高い産業空間の形成を図ります。
- ・幹線道路や公共交通などの利便性が高く、地域特性や周辺環境と調和した拠点の形成を図ります。

(2) 観光拠点の形成の方向性

- ・地域資源、歴史や伝統・文化を生かした特色ある地域空間の創出を図ります。
- ・観光拠点として、公共交通の利便性ととも、自動車でのアクセス性に優れた拠点の形成を図ります。

3 交通ネットワークが整備された利便性の高い都市

市民生活を豊かにし、活発な産業活動や来訪者の増加を促進するため、LRTや鉄道など広域性を持つ交通から地域内交通などの身近な生活を支える交通まで、階層性を持った公共交通ネットワークの構築を図るとともに、自転車走行空間・歩行空間の整備や道路ネットワークの構築など、バランスの取れた交通ネットワークを形成することで、過度に自動車に依存することなく、誰もが自由に移動できるまちをつくります。

(1) 公共交通ネットワークによる連携の方向性

拠点間を結節する軸としての公共交通や、地域を面的にカバーする公共交通などによる階層性のある公共交通ネットワークの構築を図ります。

ア 拠点間を結節する公共交通ネットワークの構築

都市拠点を中心に放射状に広がる公共交通ネットワークを基本としながら、基幹公共交通と接続性の高い支線公共交通のネットワークを構築することで、都市拠点とその他の拠点を結び、拠点間の連携を強化します。

- (ア) 基幹公共交通：都市の骨格となる公共交通を基幹公共交通と位置づけ、高いサービス水準を提供します。

【南北方向】

既存鉄道であるJR宇都宮線、東武宇都宮線

【東西方向】

「LRT」を東西基幹公共交通として導入
※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、基幹公共交通に求められる高い輸送力や定時性などを備え、人や環境にやさしく、中心市街地をはじめとした沿線地域の活性化や産業の振興、更には、鉄道との連携による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新たな交通システムとして位置付け。

- (イ) 幹線公共交通：基幹公共交通と連携して、都市拠点と地域拠点間を結ぶ主要なバス路線や、市民生活に必要な公共・公益施設^{※1}へのアクセスを支援する公共交通で、放射状に路線を配置し、沿線地域の特性に応じたサービス水準の維持・向上を図ります。特に、二次救急医療施設となる病院へのアクセスについては、公共交通ネットワークの導線を確保するとともに、運行頻度を高めることで、市民の利便性の向上を図ります。

^{※1} ①広域的に利用される施設（二次救急医療施設以上の拠点病院、大学高校等）
②市内各地域の地域行政機関（地区市民センター等）

イ 面的な公共交通ネットワークの整備

面的に地域をカバーする公共交通ネットワークが必要な地域において、地域内交通を整備することで、自動車に過度に依存しないまちを実現します。

また、隣接する拠点との連結においては、交通需要の実態にあわせ、地域内交通による定時定路方式の運行や相互乗り入れ等によりネットワークを構築するものとし、一定の需要が見込まれた場合においては、支線公共交通の配置を検討します。

(2) 道路ネットワークによる連携の方向性

都市の骨格となる3環状12放射道路を核とした道路ネットワークによって、道路交通の混雑解消や交通の円滑化などを通じた公共交通サービスの向上や、観光や物流などを通じた経済の活性化を図ります。

ア 市街地交通の円滑化

市街地の交通の円滑化によって、効率的な都市活動を支えるとともに、公共交通のサービスを向上させ、公共交通を中心としたまちづくりを推進します。

イ 経済の活性化

観光拠点や産業拠点における都市活動の活性化を促すため、それぞれの拠点に隣接する自動車専用道路や地域高規格道路への、3環状12放射道路からのアクセス性の向上や、(仮称)大谷スマートインターチェンジの設置などにより、観光や物流などを通じた経済の活性化を図ります。

ウ 良好な自転車利用環境の創出

安全性が高く快適な自転車走行空間を整備することで、市民の誰もが自転車を安全で快適に利用できる環境を創出するとともに、自転車利用者の拠点施設の充実などにより自転車の魅力を発信し、市民の自転車の利用・活用を促進することで、自転車のまち宇都宮の実現を図ります。

4 自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市

市街地の低密化と、それに伴うコミュニティの希薄化や行財政運営に係る費用の増大など、都市の活力の低下を防ぐため、既に都市基盤整備の整っている場所へ居住集約を図るとともに、郊外に広がる農地を維持・保全しながら、農地や自然環境と市街地の有機的な連携を進めます。

(1) 良好な住宅地形成の方向性

- ・人口減少局面にあっても一定の人口密度を維持するため、都市拠点や市街地部の地域拠点、公共交通沿線での居住の増加を進めるとともに、農地が広がる郊外部における地域拠点への居住集約などにより、時間をかけて緩やかに適正な住宅地の形成を図ります。
- ・良好な住宅地を形成するに当たっては、既に都市基盤整備の整っている場所での形成を基本とします。

ア 都市拠点と市街地の地域拠点及び公共交通沿線での居住の増加

市民のライフスタイルや居住選択を尊重しながら、居住を公共交通の利便性の高いエリアに集約するなど、これからの人口規模・構造に見合った居住集積を図ります。

(7) 都市拠点

- ・商業・業務機能などの高度な都市機能が集積しており生活利便性が高く、土地の高度利用を前提とした居住などにより人口を集積します。
- ・対象範囲：都市拠点（約320ヘクタール）

(i) 市街地の地域拠点および公共交通利便エリア

- ・高齢者など外出に不安を感じる市民にとって高い利便性を得られるエリアであり、鉄軌道の駅やバス停などから歩いて移動できる範囲に、一定の人口を集積します。
- ・対象範囲：鉄軌道の駅やバス停から歩いて移動できる一定の範囲

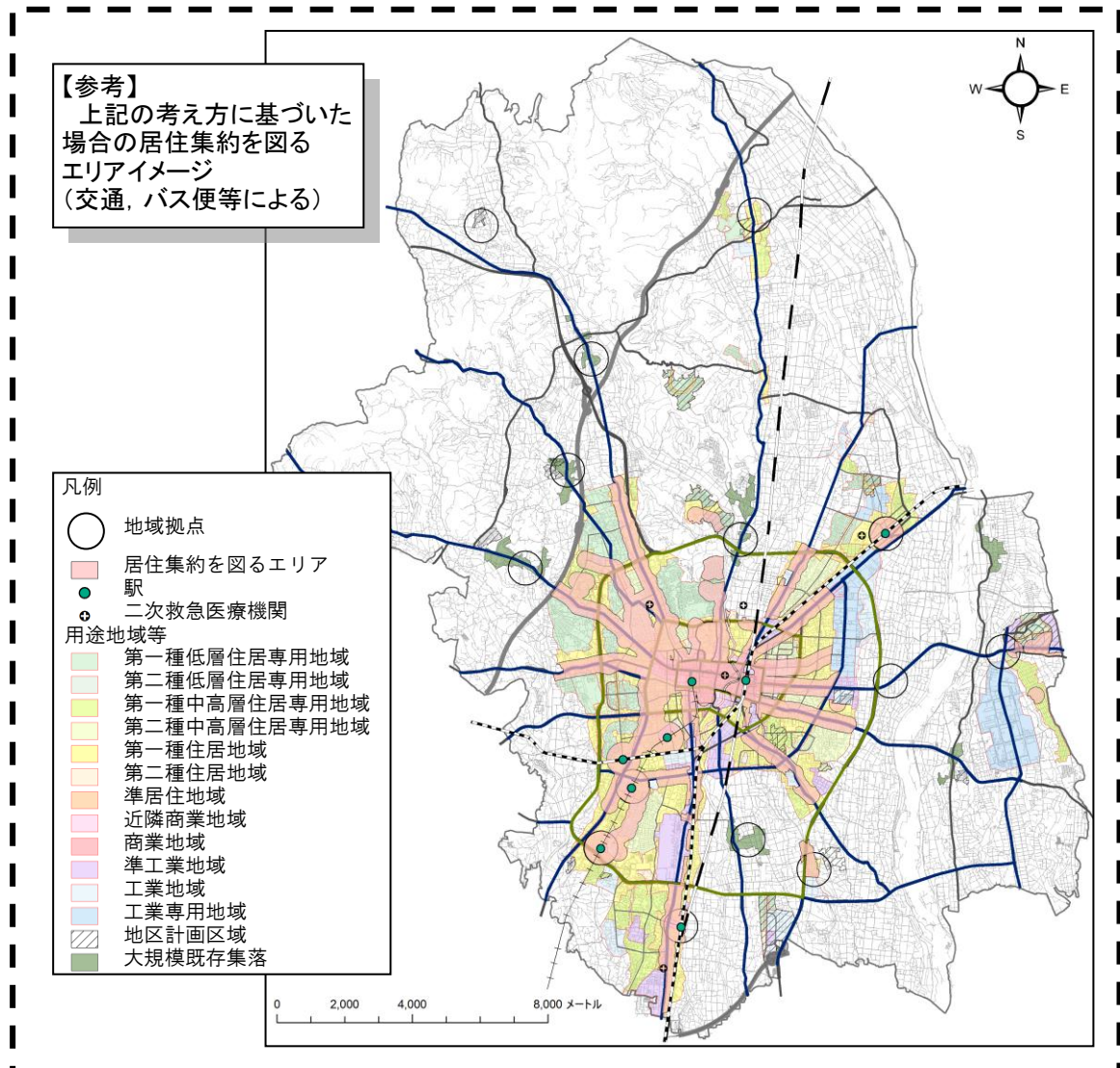
【参考】鉄軌道の駅やバス停から歩いて移動できる一定の範囲

歩いて暮らせる居住の範囲として、栃木県が実施したアンケート調査の結果から、公共交通の利便地域と考えている範囲は、鉄道駅で500mから1km未満、バス停で250m未満との回答を得ていることから、軸となる公共交通（鉄軌道、運行頻度の高いバス路線〔1日往復60本〕）の沿線で、鉄軌道の駅（鉄道駅や電停）から半径500mまたはバス停から半径250mが歩いて移動できる一定の範囲と考えられる。

イ 農地が広がる郊外部における地域拠点への居住集約

本市農業の発展や地域内住民の良好な生活環境の維持に向け、土地利用に見合った生活利便機能の集積や、生活交通などの定住環境の維持・向上を図りながら、地域拠点等への居住の集約を促進します。

- ・コミュニティの維持に向け、生活利便性の高い地域拠点等や、これまでの地域の成り立ちに応じて形成された集落等の居住空間を活用し、居住を維持・集約します。
- ・対象範囲：地域拠点，大規模既存集落および地区計画のエリア



(2) 農地・森林などの自然環境維持の方向性

- ・農作物や木材などの生産の基盤であり、水資源の涵養機能や防災機能，保健休養機能，大気保全機能などの公益的機能が適切に確保できる農用地，森林の保全を図ります。
- ・居住集約を図った後の住宅地については，地域の特色に応じた利活用を進めます。

5 効率的で健全な都市運営を実現する都市

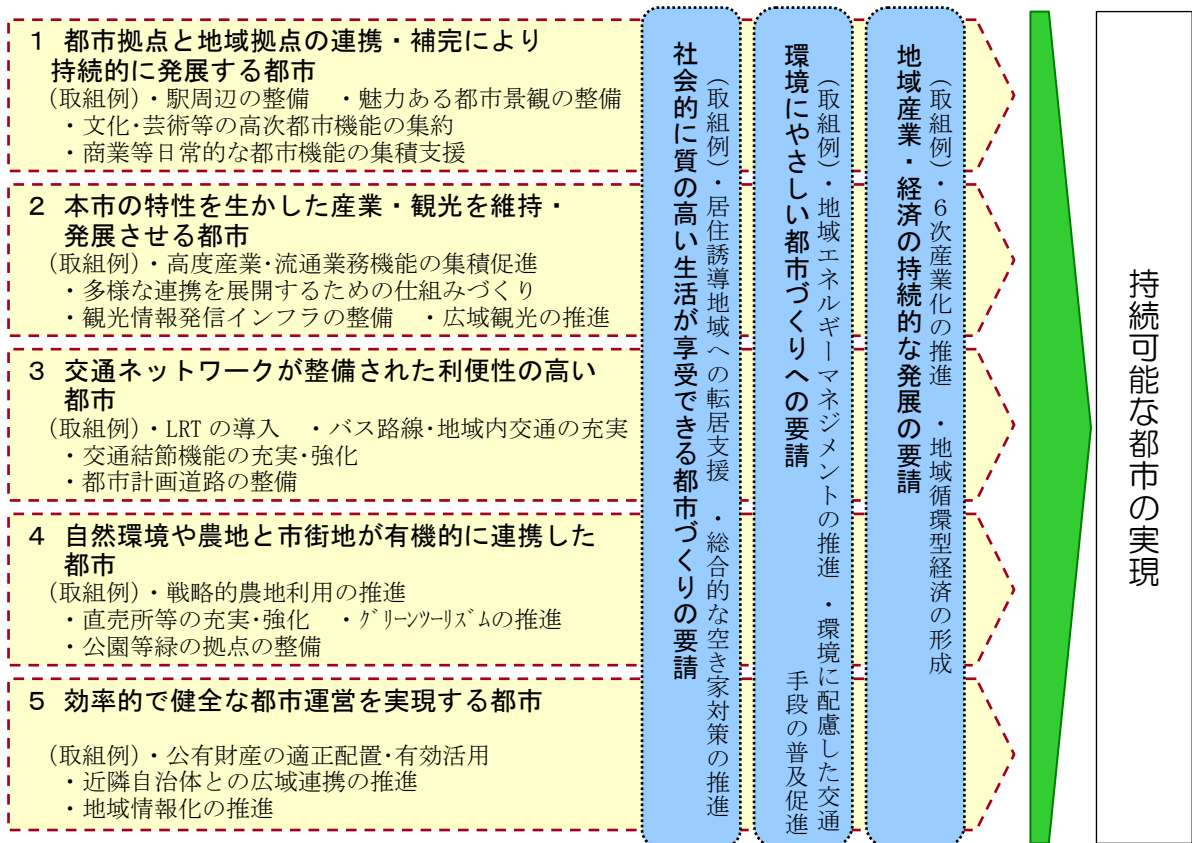
人口減少の局面を迎える中，民間事業者の活動環境を支援し，民間活力による拠点の形成やネットワークの構築などの社会資本の集積を進めるとともに，まちづくりの方向性を踏まえて，公共施設の適正配置を図るなど，市民・事業者・行政が一体となって効率的で健全な都市運営を行います。

V ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた取組の方向性

1 体系的な施策とプロジェクトの構築

ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けた取組については、「IV 将来の都市形成の方針」で位置づけられた5つの分野ごとに対応した施策体系を構築するとともに、「社会潮流の変化」で示した3つの潮流につながる横断的なプロジェクトについて取りまとめます。

[施策の体系と取組例]



2 国・県等との連携による取組の推進

現在、国においても都市再生に向けたコンパクトなまちづくりの支援方策等の検討が進んでおり、これらの動向を踏まえた取組についても「形成ビジョン」の中で提示します。

【参考】国の主な支援方策

- ・都市機能誘導区域内の施設立地支援（医療，社会福祉，子育て支援，商業等）
- ・公共交通利用環境，歩行空間整備の支援
- ・居住エリア外の住宅除却費の支援
- ・学校跡地の有効活用や公共施設の複合化に向けた支援 など

VI 今後の推進に当たって

1 評価、進捗確認

- ・3つのプロジェクトごとに、代表的な指標を設定した上で、ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた時点評価を行います。

【参考】指標設定のイメージ

社会的に質の高い生活が享受できる都市づくり

- ・中心市街地居住人口
- ・居住集約を図る区域の人口
- ・自動車保有台数
- ・公共交通利用者数
- など

環境にやさしい都市づくり

- ・CO₂排出量
- ・緑地面積
- など

地域産業・経済の持続的な発展

- ・年間商品販売額
- ・中心市街地通行量
- ・市民税，固定資産税などの推移
- ・財政力指数
- ・公共インフラの維持管理費
- など

- ・全体の進捗確認については、宇都宮市総合計画の改定に合わせて実施します。

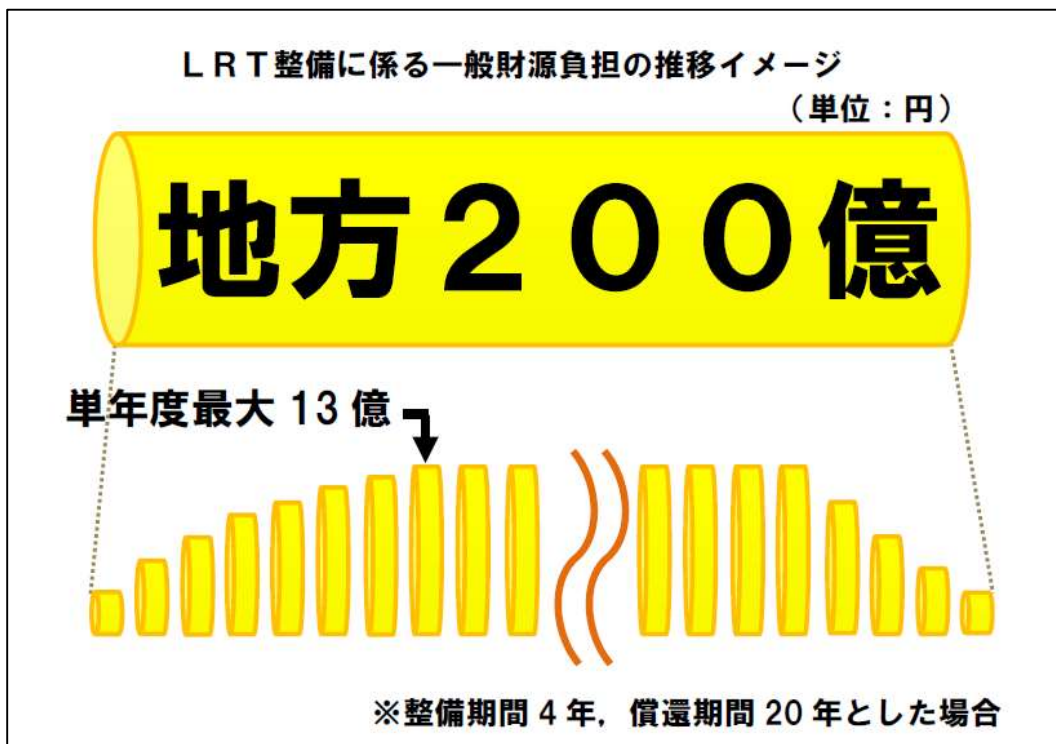
2 推進体制

- ・ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた具体的な施策については、分野別の計画を策定し、計画期間において重点的に取り組む施策・事業を再構成しながら、“選択と集中”や政策連携を図ることで、「形成ビジョン」で提示した内容に効果的・戦略的に取り組みます。
- ・ネットワーク型コンパクトシティの形成には、行政だけでなく、市民・事業者による取組も重要であることから、「形成ビジョン」の内容を広く周知するとともに、市民・事業者・行政が連携しながらビジョンの実現に向け取り組みます。

○ LRT 優先整備区間における事業費構成と財源負担のイメージ

【前提条件】

- ・ 事業費用 約 400 億円
- ・ 国の補助 約 1/2 (約 200 億円)
- ・ 地方負担 約 200 億円
- ・ 整備期間 4 年 (H28~H31 を想定), 起債充当率 90%, 償還期間 20 年 (元金据置期間 3 年), 利率 2%



市のH26年度一般会計当初予算規模と
LRTの単年度最大一般財源支出額イメージ

(単位：円)

