

平成27年2月27日

宇都宮市長 佐藤栄一様

宇都宮市のLRTに反対し公共交通を考える会  
代表 上田 憲一

### 第3回公開質問状「LRTの駅東側先行計画について」

佐藤市長におかれましては市政の発展にご尽力いただき感謝申し上げます。

先般、当会より宇都宮市へ2回にわたる質問をさせていただきましたが、残念ながら十分に納得できる回答ではありませんでした。

私達は、市からLRTの全体計画が示されないまま、駅東側の先行着工が見切り発車されようとしている現状に、非常な危機感を抱いております。

したがって何かとご多忙な時期とは思われますが、前回までの回答に対する再質問、ならびに新たに発生した疑問についてお答えいただきたく、第3回目の質問をさせていただきますことになりました。(いずれの質問も駅東側の成功なしには西側着工があり得ませんので、特例を除き「駅東側LRT計画に関して」とお考えください)

なお、勝手ながら本状の回答期限を3月13日とさせていただきますので、お忙しいところを誠に恐縮ですが、期日までに、文書にて回答くださるようよろしくお願いいたします。

#### (1) 住民投票の実施について

昨年1月、宇都宮市議会は3万有余人からの住民投票実施要求を「市長選で負託を得た、また、二元代表制」等を理由に否決しました。しかし過去の資料を調べたところ、平成21年4月1日施行の「宇都宮市自治基本条例」第15条に「市は、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は、事案ごとに別に条例で定めるところにより住民投票を実施し、その結果を尊重しなければならない」とありました。

LRT計画は「住民の意思の確認が必要なほど重要な事項」ではないのでしょうか？

また併せて「間接民主主義を補うための住民投票」についての見解を伺います。

また、事業費が大幅に増額したことを踏まえ、改めて住民投票を実施して、民意を問うべきと思いますが、見解を伺います。

#### (2) 宇都宮市のLRT計画に関わるコンセプトの変遷について

①前回の市からの回答では「クルマとの共存」との当初からの理念に変化がないとのことでした。

しかしパンフレット「LRT がまちを変える 次世代路面電車」には、渋滞中の排気ガスに霞む市街地道路の写真を背景にして、2ページにわたり「…自動車に頼り切った暮らしの中で／失ったものはなんですか?…」と「クルマ社会からの脱却」を説いていますが、この文面から「クルマとの共存」なる理念は少しも感じられません。市の発行するパンフレットに限ってみますと、一転してこの直後の発行分より、市の理念が「クルマとの共存」へとシフトしていく様子が読み取れます。

この一連の流れと芳賀工業団地までの延伸計画が軌を一にしているように思えてなりません。

この件に関する見解をお伺いするとともに、パンフレット「LRT がまちを変える次世代路面電車」が訴えようとする主旨についてご説明ください。

②また上記の通り、市が LRT 推進の大きな対立軸としていた「クルマ社会からの脱却」なる理念が大幅に後退した上に、LRT の特性だけが強調された直近のパンフレットから、駅東側先行整備の緊急性、さらには LRT そのものの必要性すら全く感じられません。

このことは当初からの市のパンフレットを読み比べ、各々に記載されたキーワードをカウントしていただければその経緯が歴然と思われそうですが、あらためて各パンフレットを比較検討された上で、この点についての見解もお聞かせください。

### (3) 市街中心部へのバス乗り入れ禁止措置について

市は市街中心部へのバス乗り入れを禁止する意向のようですが、実施されれば交通弱者にとって深刻な問題です。市は「交通ネットワークにより拠点間の連携・補完を進める」としていますが、地域拠点が少なく採算の取れにくい東部地区において、市は LRT 乗換えのための手段（循環バス等のコース・本数等）を、どのように具体的に担保されるかをお尋ねします。

### (4) 国外の LRT 都市及び宇都宮市の交通政策の違いについて

市のパンフレット「将来のまちを支える LRT」に紹介されたストラスブール・フライブルク・オルレアン の 3 都市は、それぞれコンセプトが確立しており、住民合意のもとに日中あるいは終日、市街中心部への車両乗り入れを禁止しています。

これらの都市を紹介する以上、「クルマ社会がもたらす弊害」を伝え、市民にもそれなりの覚悟が必要であることを説くべきであります。

その上で「宇都宮市も将来は同様の政策を施す予定」であることを前提にしての紹介であれば納得できますが、上記の通り市のコンセプトが曖昧な上、形だけの紹介記事であれば市民に誤解を与えかねません。

したがってこれらの都市（宇都宮市も含む）のコンセプトが、市民に十分に浸透した

かどうかはなはだ疑問ですが、各地区での説明会における市の率直な感想をお聞かせください。

また市が発行したLRTに関するパンフレットの各発行部数や配布方法についてもお知らせください。

#### (5) 芳賀・高根沢工業団地への延伸に関わる費用負担について

半年前に公表された第5回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会の資料によりますと、当初の概算事業費260億円が412億円へと大幅に上昇しています。

その主な理由が「車両の大型化及び車両の増車」「道路の立体交差化」「追越車線新設」等とされていることから、芳賀地区への延伸がその大きな理由と思えます。

したがって市の説明による「芳賀町の要望により当地区への延伸が計画された」のが事実でありましたら、この増額分の1/2に該当する76億円{(412億-260億)÷2}の大半を芳賀町が負担すべきものと思います。

しかし芳賀町が発行する「広報はが・27年1月号」によれば「芳賀町の負担は12~18億円」と記載されていることから、差額の50億円以上は宇都宮市が負担するものと推定されます。もし「芳賀町の要望」であるならば宇都宮市民としては納得いくものではなく、この点についての見解を伺います。

#### (6) LRTの軌道に代わる道路新設について

当会はLRTに代わる道路の新設を提案しましたが、市は「更なる自動車交通を呼び込む」との理由で拒否をしました。しかしその後の市の回答には、「H20年3月の板戸大橋開通後の車両の増加数は、周辺道路を含めて5%~8%程度」との表が記載されていることから考えますと、この理由は妥当性を欠いていると言わざるを得ません。市では交通シミュレーションも実施したとのことですが、道路を新設することによりどのように変化があるかについての資料の提示をお願いするとともに、あらためてこの数字から道路の新設を拒否する理由について伺います。

#### (7) LRT軌道敷設等に関する工事中の渋滞について

工事着工から開業まで2年から3年と言われています。LRTが利用できないこの期間は、車線の減少した道路にバスと自動車が混在するため、相当の混雑が懸念されます。また先々西口駅の停車場工事が着工された場合、宮の橋周辺にはバスターミナルとしてのスペースがないことからここでの大渋滞も必定と思われます。

いずれのケースにおいても市の具体的施策についてお聞かせください。

#### (8) LRTが絡む交通事故による渋滞について

緊急車両用スペースは確保するとのことですが、他市が抱える大きな問題点でもある

自動車と LRT の事故が十分に想定されます。

特に LRT 開業当初は、慣れない通行方法による衝突事故が多発する恐れがありますが、もしその事故が重大であった場合、実地検証が済むまで両者は移動できないことから、ともに後続車がマヒする状態（特に電車の立ち往生）が懸念されます。現状における他市の実施状況も含め、この場合の具体的な対処方法をお聞かせください。

#### (9) 福田知事の LRT 計画の見解について

先日の下野新聞によれば、福田県知事は県議会において、議員から「市が（LRT 着工）を急ぎすぎているのでは」との質問に対し「まず事業区間、事業主体、交通処理計画などの課題を解決した後に、具体的な事業費の算出、事業費の負担割合という議論に移っていくが、今はその前の段階」と回答しています。

「LRT の是非」を除けば全く私たちの意見と同じであり、知事のこの回答に対する見解を伺います。

#### (10) 都市間の競争について

現在宇都宮市の LRT 計画は、何の恩典もない郊外部の市民に非常に悪評です。

また宇都宮市に一極集中する国や県の政策に対して、他地区の県議からの不満も伺っています。

もし市が「公共交通の空白地域の解消」を謳うのであれば、宇都宮市民にとってメリットのない LRT 計画を即刻中止し、別なる地域交通の発展に力を注ぐべきと考えますが、見解を伺います。

また自治体同士の都市間競争が激化している現在、公共交通の整備は宇都宮市だけの問題としてとらえず、他市町村との交通網を整備することなどで、地域一帯での生き残り競争に尽力すべきとも考えますが、見解を伺います。

私たちは、宇都宮市の相応しい、多くの市民の利便性を高める公共交通の充実であるならば、貴重な税金を使用することに関して、決して異を唱えるものではありません。

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