

質 問 書

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
宇都宮市戸祭 2-9-12

『LRT ありき』に陥った 30 余年前・平成 5 年の頃でなく『現在』、『路線バスの街』・宇都宮市の道路交通・公共交通にとって「LRT を『西部へ延伸』する目的や必要性等」を問う質問

はじめに

本会は、設立以来、次世代型とされる路面電車・LRT による『東西基幹公共交通の基軸づくりの構想』に反対であるにもかかわらず、貴宇都宮市が、平成 25 年 3 月、定めたとする『東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針』による『東部地区先行』で、『構想そのことの議論』が封鎖されてきましたが、『構想』に当然のごとく存在している『西部への延伸』の終着地点が決まって、『認可の取得を得るべく調査』が進められるのを機に、はじめて、本質的で、基本的、具体的な課題等の『議論』ができることになったので、ここに、改めて、『質問』をさせていただきますこといたします。

1. 経過等、本件、宇都宮市域における LRT 導入施策の疑問について

貴宇都宮市は、都市間、地域間の競争が厳しくなっている今日、市民が安全で、豊かさを実感できるよう、生活や生産基盤の整備に当たられていることに敬意を持っております。

ただし、私達市民が理解できない事案に、本件、バブル経済期、栃木県と宇都宮市が鬼怒川左岸の工業団地造成で差益金を手にした車社会化の途上の平成 5 年の頃、宇都宮市の地勢や当時の道路交通・公共交通の事情、つまり、「道路整備が車社会化の進展に遅れていたから各所にできた渋滞、その典型であった『鬼怒川越えで連なった柳田大橋の渋滞』と、『JR 線西の中心市街地を走る駅前大通りの交差点にあった車と路線バスの渋滞』の対策に、こともあろうに、便利で必然の車社会化を見ていない LRT 推進派の識者等による「全世界で、観光地や廃線することが難しい路線以外姿を消した路面電車をモデルチェンジした『LRT』の提案を、過大に評価し、錯誤して『LRT ありき』に陥って以来、宇都宮市が最大の課題として展開している『LRT 導入の施策』があります。

本件は、何度か見直す機会があり、関東自動車 kk 等交通事業者や、『LRT 導入』に疑問を持つ者が増えていたにもかかわらず、宇都宮市の執行部や市議会、商店会等が「LRT ありき」に陥ったまま、道路交通の現状、つまり、車社会化や路線バスの街としての完成度等を把握せず、それらに疎い「LRT 推進派の識者達にリードされ、「LRT ありき」で運営された各種の検討委員会で『錯誤』を上乗せし、『LRT による東西基幹公共交通の基軸づくりの構想』へと夢を膨らませて、平成 20 年の前後から、事業主体になる宇都宮市は、パンフレットを作成して配布する等広報に努めることになりました。

しかしながら、宇都宮市が喧伝した『LRT による基軸づくり構想』の西部地区は、宇都宮市域の四方八方・郊外から集客して、片側 3 車線（全幅で 6 車線）の駅前大通りへ集束し、『基軸として機能している路線バス』に替えて、「全線新設で容量の小さい LRT を基幹・基軸に 2 車線を占拠させて、『乗り換え』を前提に路線バスを待ち受ける『構想』になるだけに、「公共交通としてあり得ない・許容できない不便を強いられる」とする反応と、「駅前大通りを車で利用する市民にとっても、道路交通の邪魔になって中心部の道路交通が混乱する」等基本的な問題があるとして、反対の声が上がりました。

それにもかかわらず、本件が、大きな転機を迎えたのは、宇都宮市が平成 25 年 3 月、唐突に、『東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針』（以下『基本方針』という）を定めたとしたことでした。

本件のような大事業は、本来、『LRT による基軸づくり構想の全体』について、始点から終点までを決めて、「必要性をはじめ、可能性、妥当性等を検証すべきを、事業主体になる宇都宮市らは、それらを検証せず」、「LRT ありき」の思惑だけで、「JR 駅の東部は路線バスの走行が少ないため『基軸づくり』の本質的な論議にならない」と踏んで、「部分計画になる東部地区」につき、『喫緊の渋滞対策のため』として、市民不在のまま先行し、「東部地区 LRT 整備事業の施行認可申請書を作成、『認可』を得て」、平成 30 年 5 月、本田技研北門まで 14.6 km、『3 両 1 編成で座席数 50 席、定員 160 人の LRT 整備事業』を着工してしまいました。

この間、本会は、平成 26 年 7 月設立し、以来、宇都宮市の道路交通・公共交通にとって相応しくなく、必要なく、邪魔になり、迷惑な装置になる等と、東部の渋滞対策に道路橋の増設を提案して、最大級の絶対反対を掲げ、宇都宮市長へ、「白紙撤回」の要望書を始め、質問書、市議会への陳情書、国土交通省への要望書、国土交通省による公聴会への意見書、「東部地区 LRT 整備事業の『施行認可申請』を審査し、認可した国を相手に『認可の取り消し』を求める行政訴訟」等私達が行き届ける全ての場面を活用して、「白紙撤回」を求める活動をしてきました。

工事着工後は、「工事がどこまで進んでも、『中断・中止』し、『LRT による基軸づくり』、そのことを『白紙撤回すべし』として活動してきましたが、東部地区事業は、令和 4 年度をもって完工し、追って令和 5 年 8 月に開業するものの、肝心の鬼怒川左岸に立地の工業団地の企業や従業者に LRT への期待がなく、沿線に「LRT を利用しなければならない理由を有する者が少ない」ので、計画書にある LRT の需要量 16,000 人/日に到底届かず「空気を運ぶ」ことになると見ています。

このような中、貴宇都宮市は、東部地区の着工後、「JR 線西部の商店会等に要望がある」として、『基本方針』により、当然のごとく、『LRT による東西基幹公共交通の基軸づくり構想』で残る『西部への延伸』の概定計画づくりに取り組んできましたが、再三にわたり「終点が決まらない」ことを理由に『先送り』をし、本年度も 3 億円余を投じて、「施行認可申請書」を策定すべく調査を実施している 8 月になって、懸案の終着駅を県教育会館付近に決定されました。

私達は、この間、宇都宮市の担当の皆様が、特に、『路線バスの街』・宇都宮市の狭い西大通りに LRT を敷設する『西部への延伸』、そのことに迷い、苦悶をしながら、終着駅を何処するか検討される」のですから、^{おの}自ずと、『LRT ありき』で来てしまったことに、「必要なく、相応しくない」とする意見が多く、『延伸』そのことを断念すると確信していたにも拘らず、「終着駅が県教育会館前に決定」を知らされ、残念でなりません。

* 本会がこの宇都宮市域を『路線バスの街』と呼称することについて、宇都宮市は、『LRT による東西基幹公共交通の基軸づくり構想』の終着地点を県教育会館付近に決めたことで、いよいよ、路線バスが、『現在』、公共交通の基軸として機能している西駅前大通りへ、『西部への延伸』の事業化へ、本格化しようとしています。

本会は、路線バスで発展してきた宇都宮市域の公共交通の基軸役を『現在』と「将来」にわたって

路線バスに託せるので、その意を込めて、路線バスが相応しい街・『路線バスの街』と呼称することによって、『LRT 導入の推進との対立軸』が分かり易くなるので、以下、宇都宮市の公共交通の現状を『路線バスの街』と呼称することにします。

ひるがえって、全国の中堅都市の公共交通は、観光地を除いて、あるいは、廃線を決断できずにいる都市を除いて、軌道を必要とせず、「利用勝手の良い・フレキシブルな路線バス」に依存しています。

『路線バスの街』・宇都宮市の「座席数 30 席の路線バス」は、令和 4 年の『現在』、四方八方へ伸びる国・県道で集客し、西駅前大通りへ集束して、中心市街地を経て JR 宇都宮駅へ向かいますが、西駅前大通りは、片側 3 車線で整備されているので、改善が近い池上交差点以外渋滞が無く、追い越しが可能なため定時性も守れている等『路線バスに不都合なく、不満がなく機能し、稼働しています。

『将来』についても、「移動の便利」を求めている市民は、むしろ、「CO2 に係る環境対策は燃料電池バス（FC バス）や電気バス（EV バス）等の発達で対応が可能でなり、バスが公共交通の基軸の役割を果たす」ので、「LRT は必要なく」、『路線バスの街』・宇都宮市域の郊外から、駅前大通りへ流入するまでの道路や点在する渋滞の発生源・交差点の整備や適切な管理」等「路線バスを基軸に公共交通網の拡充」を期待しています。

ところが、貴宇都宮市は、「LRT ありき」で「東部地区」を完工させますが、仮に、その余勢で『西部への延伸』・『西部地区 LRT 整備事業』の推進に取り組み、片側 3 車線の西駅前大通りへ『延伸』しますと、その結果は、

- ① 『現在』、大きな渋滞が無い 3 車線の『路線バスの街』の幹線道路・西駅前大通りは、『2 車線を占拠する LRT』を敷設すると、残るは 1 車線になり、「侵入規制などあり得ない」ので、「中心地域の道路機能が破綻し、次いで、周辺の道路を巻き込んで、一帯が大渋滞になること必至」であること。
- ② 宇都宮市域は、「郊外と中心市街地や JR 駅等を連絡する路線バスが、LRT が走り 1 車線の狭い西駅前大通りへ流入できず『LRT との乗り換え問題』がある一方、『LRT は容量が 3 両で 1 編成座席数 50 席と小さいため、路線バスのピーク時の対応ができず、一部が大通りを並走する等バスと LRT との競合が生じる』ので、「バス利用の不便等マイナス要素を嫌う路線バスばなれ」が進み、さらに、「乗客の奪い合いの問題がある」等煩雑で、無用な競合問題で両者の運営が共倒れすること必至」であること。

結果、宇都宮市は、「中心部・都市最大のインフラ、道路交通の麻痺と公共交通・バス事業の撤退で、中心部の都市機能が破綻し、次いで、宇都宮市が破綻・破滅すること必至であること。

- ③ 当然、『路線バスの街』・宇都宮市の公共交通・路線バス事業を担っている「関東自動車 kk 等は、①、② の競合問題を回避すべく、LRT 導入に反対する」と推察されるとともに、「路線バスを利用する市民の理解も得られない」こと必至であると捉えています。

そこで、本会は、設立以来、『東西基幹公共交通の基軸づくりの構想』に反対であるにもかかわらず、『基本方針』による『東部地区先行』で、『構想そのことの議論』が封鎖されてきましたが、当然のごとく存在している『西部への延伸』の終着地点が決まって、調査が進められるのを機に、はじめて、本

質的で、基本的、具体的な課題等の『議論』ができることになったので、ここに、改めて、『貴宇都宮市が、自ら認知することが必要で、認知できなかったことを明らかにすべく、私達から『質問』をさせていただきますこといたします。

2. 本件、LRT 導入の疑問に関する質問について

ただし、「本件・LRT 導入問題の『質問』に入るには、まず、『構想そのことの根源』にある「LRT 過信の『錯誤』、『LRT ありき』の思い込みを解き明かさなければならない」のですが、その点に到達できず、『現在』、『LRT ありき』のまま、LRT 導入問題が継続して存在している」のは、本件が JR 線を境に、まるで、テーマの違う事案、つまり、「東部地区は渋滞対策」、「西部は公共交通の基軸を路線バスに託せないとして、LRT を導入すること」にあるので、「本来、分かり難い事案である」ため、単純な議論や質問、対話にならず、『全体』に相当する『LRT による東西基幹公共交通の基軸づくり構想』は、本質的な、議論や検討がなされず経過しているのが事実」であります。

このことを承知していたかどうかはむしろ不明ですが、宇都宮市は、『東西』と言いつつ、「西部の計画づくりの難しさを知っている」ので、行きがかり・思いつきで構想してしまった『東西基幹公共交通の基軸づくりの構想』での「全体計画策定」を避けて、『東部地区』をもって先行したのでした。

この扱いについて、本会は、元々、「東部地区の渋滞対策に LRT では目的の対策に効果しない」上、さらに、「LRT 導入に必要性や可能性等意義のない西部地区」とを合わせた『東西基幹公共交通の基軸づくりの構想』の『全体』で、「本件の必要性、可能性、妥当性を検証して、『全体での施行が可能であれば、その上で、喫緊性の高いとする東部から始めることを当然』と主張してきました」が入れられず、経過し、令和 4 年度をもって東部地区を完工してしまいました。

本件、推進の場面が『西部への延伸』に移ったので、この機会を捉えて、本会の活動の焦点を東部地区に増して『必要ない』としている『西部地区に関する質問』をさせていただきます。

(1) 路線バスによって発展してきた宇都宮市へ、「公共交通の基軸に LRT を導入したいとなった理由」の確認について

ところで、質問の手順として、先ず、『宇都宮市へ LRT を導入したい』としたことと、「JR 線を跨いで終着地点を県教育会館付近に決定して、いよいよ、『西部への延伸』を推進」しようと調査・検討を進めていますが、何故、LRT なのか、確認したく、改めて、貴宇都宮市は、

質問—① ^{さかのぼ} 遡って、「柳田大橋等渡河橋の渋滞対策に、道路橋でなく、LRT 橋を決断されたのですが、何時、如何なる根拠で、大量輸送手段と解した LRT を選択し決定」されたのか、「目的、理由、LRT 導入が可能で、妥当であると判断したことが分かる資料」の開示をもとめます。

質問—② 本件、LRT 導入は、平成 10 年前後の速い時期に、「東部地区の渋滞対策にプラスして、路線バスで発展してきた宇都宮市域の JR 駅の東西に敷設するとして構想した」のですが、何時、「公共交通の基軸役を担っている路線バスを利用する市民や団体・組織等からの要望等」如何なる根拠や理由で、「東部地区」と敷設目的や敷設の可能性等の異なる「西部地区」へ、特に、公共交通の

基軸役を担っている路線バスに替えて、LRTを基軸にする必要があるとして、LRT導入が可能で、妥当と判断した」のか、その当時のことが分かる資料を開示いただきます。

質問③ 特に、宇都宮市の路線バスが集束して走る西駅前大通りへ、公共交通の基軸役として LRT 軌道を敷設するとした当時、当然、「路線バス事業者との競合問題」が話題に出たはずですが、何時、如何なる理由・目的等で西大通りへ、『それ等の問題を乗り越えて、全線新設で LRT を導入できる』と判断したのか、根拠と経過等について伺います。

(2) 『路線バスの街』へ、公共交通の基幹・基軸を路線バスに替えて、LRT が必要で、相応しいとして、『西部への延伸』の調査をしている理由等』について

本件、前項で経過について、伺いましたが、東部地区が完工して、いよいよ、『西部への延伸』の認可申請に向けて調査が進められるので、改めて、路面電車の歴史がなく、観光地でない関東平野北部の交通の要衝地点として歴史を踏みながら、路線バスによって発展してきた『路線バスの街』・宇都宮市域に、公共交通の基軸役・路線バスに替えて、LRT を導入する必要があるのかについて、大きな疑問があるので、「経過」を参考に、「LRT の『西部への延伸』に関する疑問の解明をたく」伺います。

先ず、『基本方針』に言う『LRT による公共交通の基軸づくり構想』の実現に関して、本件の展開が極めて難解なので、「質問の焦点を路線バスとの関係に絞る」ため、改めて、その経過等を「キーワード」で追います。

本件、貴宇都宮市らは、宇都宮市の LRT 導入を、車社会化の途上で、道路事情などに整備の遅れがあり、『路線バスの街』の評価が定まっていない平成 5 年の頃、宇都宮市の道路交通・公共交通を知らない者によって『観光地向きの LRT』を案内され、錯誤（LRT の過大評価）で『LRT ありき』に陥った事案としてしています。

以来、道路が整備され、車社会化や『路線バスの街』化が進んだにもかかわらず、肝心の『LRT と路線バスとの比較・検討の様子が無い』中、『路線バスと LRT の競合問題』や『乗り換えの不便』等の議論を避けるかのごとく、平成 25 年、喫緊の渋滞対策を盾に『基本方針』を定めたとして、『構想の全体で検証せず』、『市民の期待を確認せず』、『部分計画の東部地区』を先行し、着工後、『路線バスの利用者でなく』、JR 線以西の商店主ら『商店会等に要望がある』として、『LRT ありき』のまま、「私達から見ると、到底、物理的、社会的に敷設不可能な LRT を『路線バスの街』の路面に敷設する『西部への延伸』のため調査に取り組んでいる」のです。

宇都宮市が LRT 導入を概定して 30 余年後の『現在』、担当している皆様も、「キーワード・『 … 』」を振り返って、このまま推進して良いのかと、「ジレンマ」に落ち込んでいるのではないのでしょうか。

そこで、私達が「宇都宮市は、一体、どのような理由・目的のため、『行政の瑕疵の仕上げになる西部への延伸』に突き進んでいるのか、推進の側に替わって」自問してみると、

宇都宮市は、

- ・ 30 余年前に『観光地向きの LRT』を紹介され、『LRT ありき』に陥っているため推進する。

- ・ 「LRT と、『現在』の路線バスとの比較・検討は欠落」しているが、既定の『LRT ありき』のまま、「公共交通の基軸を LRT にすべく」推進する。
- ・ 「東西基幹公共交通の実現を謳った『基本方針』で『部分計画の東部地区を先行してしまった』ため、『西部地区の延伸』も推進する。
- ・ 公共交通の目的を離れて、シンボル性や客寄せパンダを求める『商店会等に要望がある』ため推進する。
- ・ 『有識者とされる人たち等の要望や推奨等がある』ため推進する。
等の『理由や目的』が浮かびますが、肝心の『公共交通を利用する市民のため推進する』が、浮かばないのです。

つまり、「私達市民は、宇都宮市域の道路交通・公共交通の『現在』を『路線バスの街』と評価している」にもかかわらず、「肝心の宇都宮市は『路線バスの現在（路線バスの街）』と LRT とを比較していない』ため、『錯誤』の『LRT ありき』のまま推進している」のです。

については、私達が「宇都宮市は『路線バスの現在』と LRT とを比較していない」としていることが「私達の誤解」であってはいけなくて、貴宇都宮市長から、宇都宮市が「LRT の『西部への延伸』を推進する理由や意義、つまり必要性や可能性等」について、『現在』の状況や資料に基づいて、具体的に明らかにしていただきたく、以下、「『路線バスの街』の西部へ、LRT を延伸させる」ことに関する「基本的な事項」等について、開示請求と質問をいたします。

本件、『東西基幹公共交通の実現』を謳っているのですから、宇都宮市域の道路交通・公共交通の基幹・基軸として LRT 整備をすべく、『現在』をもって、「LRT 導入構想の『全体』で、利便性は基より、必要性・可能性・妥当性等について、特に、「公共交通の基軸として『路線バスの街の路線バス』と、『導入したいとする LRT』とを比較し、LRT が上回ることを検証のうえ、市民に開示して期待の程を確認すべきでした」が、宇都宮市らがいまだ、「このこと、つまり、『東西基幹公共交通の実現』目的や理由・意義」について説明をしていないため、「市民は、何故、『基軸役を担っている路線バスに替えて、LRT を基軸にすべく西部へ延伸する調査を実施しているのか』理解できずに、反対をしているのです。

本件は、『基本方針』を盾に、『全体での計画』を検討・議論せず、一方的に、「路線バス網の発達が遅れている JR 線の東部地域を対象に『部分計画の東部地区』を先行する」としてしまったため、『東西の全体に関する議論』をできず経過し、貴宇都宮市長が 5 選を果たし、『西部への延伸』について、任期中に『施行の認可を得たい』と明言し、今般、『延伸の終着駅を決められた』ことによって、はじめて、『路線バスの街における LRT 導入構想、そのことに関する議論や質問をできる』ことになった極めて特異で、不思議な事案ではあります。

本会は、この機を捉えて、本件が重要な事案ですので、焦点を狭め、『LRT 導入構想』のうち『西部への延伸』につき、「数度のパンフレット配布や『基本方針』を定めて LRT 問題が市民に身近になって以降、現時点までの調査等の成果による資料等」によって、『推進の裏付け』を確認したく、質問をさせていただきます。

なお、回答するに当たっての根拠等に係る資料は、

- ① 「長期を要した新交通システム導入や街づくりの検討会等を経て、25年3月、『基本方針』を定める時点で使用し、整理した資料」
 - ② 「東部地区 LRT 整備事業の施行認可申請書策定や計画変更の裏付けとした資料」
 - ③ 「東部地区が着工後、JR 駅以西の商店会等の要望で、改めて、『延伸』に係る調査・検討・協議等をしてきた資料」
 - ④ 関東自動車 kk と協議した関係資料
- 等「道路交通・公共交通に関する可能な限り『新しい資料』に基づいて、是非、この施策の展開等を理解できる」よう回答に活用してください。

質問① 路線バスが公共交通の基軸となっている『路線バスの街』・宇都宮市域に、新たに基軸にしたいとする LRT と路線バスとを比較し、『LRT が優るとした理由・意義等』について

貴宇都宮市は、本件・LRT 導入の推進については、車社会化途上の平成5年の頃 LRT 導入を思い立ち『LRT ありき』に陥り、以降、30 年余、背景が大きく進展して車社会になり、「LRT 導入を意図し、期待するところも変化して LRT 敷設目的・理由等を見直す等あって当然」にもかかわらず、『LRT ありき』のまま、宇都宮市域の路線バス網が、国・県道等道路の整備と路線バス事業者の努力等によって、『現在』、「宇都宮市域や、中心市街地を走る駅前大通りが3車線で整備されて路線バスが定着して、『路線バスの街』となって、市民の移動の機軸の役割を果たしており、将来も、その役割を果たして行けると捉えて、拡充することを期待されているところ、貴宇都宮市らは、東部地区の着工後、改めて、西部の商店会系から西部地区へ延伸の要望が出たのを機に、『基本方針』に基づき、『東西基幹公共交通の基軸に LRT を導入したい』として、当然のごとく、『路線バスが機軸として機能している西部への延伸』を前提に令和4年度3億円の調査費を計上して調査をしています。

宇都宮市は、この宇都宮市のインフラ整備に関するあまりに重大な事案について、当然、

- * 「宇都宮市域の公共交通の『現在』における路線バスの機能や運行状況」について、「路線バスは、宇都宮市域の公共交通・市民の移動の基軸に問題点が多く、相応しくないとして、それらの欠点・問題点」を挙げ、
- * 「一軸で、駅前大通りだけを走る LRT 敷設による公共交通の利便性等」について、「LRT であれば、2 車線を占拠する LRT が西駅前大通りの道路交通の機能を削減するが、市民にとって許容できる範囲に収まり、『乗り換えの問題の発生』を含めて、それら路線バスを運営する関東自動車 kk との協議におけるの問題点をカバーできて、公共交通の基軸に関して、路線バスの機能や運行を上回り、LRT が公共交通の基軸として優位である」こと、

このことについて、「両者を定性的に、必要性、可能性、妥当性等を比較し、LRT が優ると判断して、終点を決め、公共交通の基軸役を交替させるべく、『認可を取得できる』として、確認したからこそ、調査を実施しているはずですので、その『施行の認可を得べく』『比較し検討した事項、内容、判定した理由や意義、妥当性等、資料や対照表等』根拠を整備してください。

なお、公共交通の基軸に関して、「路線バスと LRT とを比較し、基軸役に LRT を優位であると

選択した経過・資料が無い」のであれば「その理由」と、調査を実施している『現在』、「両者を比較せず、何故、LRT をして東西基幹公共交通の基軸に据える『西部への延伸に係る施行の認可を得べく調査費を予算化した』のか、理由と検討の経過が分かる資料」を提出してください。

質問② 『施行の認可を得べく調査』を実施するに当たって、LRT の『西部への延伸』を要望されている組織・機構等と要望書等の開示について

本件は、宇都宮市の在り様に係る施策・事案になるので、貴宇都宮市が、「LRT 導入の実現に関する『基本方針』を定め」、東部地区を先行整備するに当たって、「私達が市民から、JR 駅へ向かうべく、『基軸を路線バスから LRT に替えることに期待する声』を把握できず反対する」一方で、『現在』、「郊外から中心市街地を経て JR 駅へ直行する路線バスを利用する市民等から、『基軸となっている路線バスを LRT に替えなければならない動機や理由となる要望や本質的な不満』等、『LRT 導入』を推進すべく決断するに相当する理由や要望があるのか、それらを整理し活用した資料」等を開示して下さい。

また、本件、LRT の『西部への延伸』について、私達は、新聞報道等によると、「自身、路線バス等公共交通を利用しない商店主・商店会等一部の組織・機構による客寄せパンダ役としての要望で推進しているのではないかと疑問を持っている」ので明らかにしたく、「何故、『路線バスの街』の JR 線の西へ、LRT を『延伸』すべく、施行の認可を得べく調査を決断したのか、『西部への延伸』を要望している商店会等組織・機構と他「推進大会に参加した団体等、それぞれの目的や理由・意義を明らかにする要望書等の資料」を開示されたく伺います。

(3) 回答等について

ご回答は、令和 4 年 12 月 20 日までをお願いします。

令和 4 年 11 月 22 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

宇都宮市戸祭 2-9-12