

※[]は貴会からの質問事項

(1) 幹線道路・西駅前大通り機能低下の対処法について

LRTを『西部へ延伸』させることによって、県都宇都宮市の幹線道路・西駅前大通りが片道3車線から1車線になるが、現在果たしている幹線道路としての機能を如何にして確保するのか、対処の方法を具体的に伺います。

【回答】

(1)

- ・ 本市の道路ネットワーク整備につきましては、NCCの実現に向け、拠点相互の有機的な連携や、市街地の交通の円滑化を図るため、主要な幹線道路の整備を推進しており、また、都心部における通過交通の排除やアクセス交通の整流化などを図るため、都市の骨格となる3環状12放射道路を中心に、国・県・市が連携しながら道路整備に取り組んできたところであります。
- ・ ライトラインを駅西側の大通りに導入した際の交通への影響につきましては、開業時を想定した将来の道路ネットワークを前提として、道路管理者や交通管理者と連携し、詳細な検討を行い、交差点改良等の必要な対策を講じるなど、バス等を含め円滑な交通の確保に取り組んでいるところであります。

(2) 宇都宮市域で『基軸役を担っている路線バスの本質的な欠陥について』

路線バスが宇都宮市域の発展を支え、公共交通の基軸役を担って、集束して走る西駅前大通りへ、あえて、「乗り換え」を前提に、路線バスに替えて、LRTを『延伸』させ、導入しなければならない『路線バスの本質的な欠陥』と、LRTを導入する目的や必要性、理由について伺います。

【回答】

(2)

- ・ 本市が目指す、誰もが公共交通を利用して、自宅から目的地まで便利に移動できる交通環境を実現するためには、南北方向の鉄道に加えて、東西方向の新たな基軸、バスによる幹線・支線公共交通や、地域を面的にカバーする地域内交通が相互に連携した、階層性のある公共交通ネットワークの構築が必要となることから、東西基幹公共交通としてのLRTの整備に取り組んでいるところであります。

(3) LRTの『西部への延伸』を期待している団体等について

貴職らは、「LRTを必要・不可欠な装置として、LRTを道路交通・公共交通の中心に置いた街づくりをする」としているのですが、「LRTが走り、3車線の幹線道路が1車線となり、路線バスが乗り込めない中心市街地に、LRTを基幹公共交通の手段として、必要・不可欠な装置とする意義（①）と、『延伸・敷設』を期待している市民や団体等の存在（②）」を具体的に伺います。

【回答】

(3) -①

- ・ ライトラインにつきましては、本市のNCC形成を支える公共交通ネットワークの要であり、南北方向の鉄道に加え、階層性のある公共交通ネットワークの東西方向の新たな基軸として、将来のまちづくりに必要不可欠な都市の装置であり、「沿線人口の増加」や「交流機会の増加」など様々なまちづくりの効果が期待されることから、その整備に取り組んでおります。
- ・ JR宇都宮駅東側に引き続き、JR宇都宮駅西側への延伸につきましても、その整備効果の最大化を図ることができるよう、ライトライン延伸を見据えて、活発化している沿線のまちづくりと一体となって取り組んでまいります。

(3) -②

- ・ 駅西側へのLRT導入につきましては、これまで、オープンハウスなどにおいて、「駅西側のLRT整備も早く進めてほしい」といった積極的な声を広く市民からいただいているほか、中心市街地の活性化を担うまちづくり団体をはじめ、沿線のまちづくり協議会や商店街の方々から、早期実現や整備区間の延伸などについての要望をいただいているところであります。

(4) 『西部への延伸』の整備事業を可能等としている根拠について

私達が「必要ない」としている「『西部への延伸』の事業主体になる宇都宮市」は、「LRTを必要とし、施工が可能で、妥当と解釈し、評価して、市民等の理解を得て申請できると概定して、令和7年度に事業申請をし、認可を得て着工できる」として投資する事業効果の内容や、交通全体を大きく変える計画を住民投票やアンケート調査等せず進める根拠等について具体的に伺います。

【回答】

(4)

- ・ ライトラインにつきましては、これまで二元代表制の下、市民の代表である議員で構成される議会と執行部との間で長年にわたり議論を積み重ねるとともに、国や県、周辺市町、有識者や関係者との協議を経て、適宜、丁寧に市民への説明に取り組んできたところであり、駅西側の整備につきましても、駅東側と同様に、オープンスクエアやまちづくり関係団体との意見交換、さらには、「ライトライン体験会・意見交換会」等におきまして、市民の皆様の疑問や意見を伺い、一つ一つお答えしていく双方向の取組を行いながら、進めていくことが適切であると考えております。

(5) 『東部地区』の先行につき「東西の全体計画による検証」を避けた理由について私達が行政の『瑕疵』の問題があるとしてきた本件、貴市は、平成25年3月の『基本方針』を定めた時期、『何故』、「東西に亘る全体計画を策定して、東西の全体で検証せず、喫緊の渋滞対策を理由に『東部地区』を先行したのか、全体計画による検証を避けた理由」を伺います。

【回答】

(5)

- ・ 東西の全体計画につきましては、「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」におきまして、既存の鉄道やバス、タクシー、地域内交通など、様々な交通機関との円滑な連携を図るために、東西方向の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、「LRT」を東西基幹公共交通に選定し、まちづくりとの連携や安定した需要の確保の観点から、JR宇都宮駅西側の中心市街地と鬼怒川左岸の工業団地や大規模開発地区を結ぶ「桜通り十文字付近～東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～宇都宮テクノポリスセンター地区（約1.5km）」を計画区間といたしました。
- ・ その中で、整備手順につきましては、計画区間全体の整備には一定期間を要すること、また、JR宇都宮駅西側と東側では公共交通の整備状況が大きく異なっていることから、喫緊の課題である公共交通の空白・不便地域の解消や慢性的な渋滞の緩和、道路整備や拠点整備との相乗効果を高めるために、JR宇都宮駅東側から段階的に整備することといたしました。

(6) 『西部地区』の基幹公共交通は、『路線バスが相当』とならないかについて『西部地区への延伸』は、平成25年3月の『基本方針』が東西とあるので、その点で『延伸』の方向はあるものの、「東部地区LRT整備事業」の計画策定に当たって、「東西の全体計画で検証されていないため、『新規地区』になる」ので、LRT事業の整備計画の上では、東部地区と西部地区とは別建てになるはずです。

東部地域の渋滞対策の検討を始めた頃から3・40年を経て、「JR駅西口を起点の『西部地区』は、駅前大通りの道路交通や、路線バスによる公共交通が整備され、安定している現在、私達は、「LRTによる弊害が小さい東部地区と全く異にする『西部地区への延伸』は、弊害が大きく、実現が困難で、邪魔になり、宇都宮市が破綻するとして反対の立ち位置にあります。

については、未来の交通がAIによる自動運転化を始め、多様な交通手段が研究されている今日であることから、「『道路機能を制約する軌道を走るLRTは、JR駅東口止まり』とし、『西部地区』の基幹公共交通の手段は、路線バスが相当」とならないか、伺います。

なお、「『基本方針』にある東西の連絡」については、必要であれば、連絡の方法に「路線バスが走れるトンネル」があることを申し添えます。

【回答】

(6)

- ・ 本市が目指す、誰もが公共交通を利用して、自宅から目的地まで便利に移動できる交通環境を実現するためには、南北方向の鉄道に加えて、東西方向の新たな基軸、バスによる幹線・支線公共交通や、地域を面的にカバーする地域内交通が相互に連携した、階層性のある公共交通ネットワークの構築が必要となることから、東西基幹公共交通としてのLRTの整備に取り組んでいるところでもあります。