

※                    は貴会からの質問事項

(1) 一再質問—①

(1) 一回答—①

回答は、平成26年9月26日付け宮L第28号の1-1-(1)で貴会へお答えしたとおり、本市では、総合的な公共交通ネットワークの構築が不可欠であると考えており、その中心を担う東西基幹公共交通の導入につきましては、国や県、市、有識者等で構成する委員会での「バス系」と「軌道系」の比較検討や、各種調査業務の中でのBRTとの比較検討を行い、その結果、求められる輸送力や建設費、速達性等の観点から、本市に「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。

と、ありました。

『何故』等の説明が無いので、『再質問』をいたします。

私達は、このこと、つまり、宮L第28号1-1-(1)について、宇都宮市らが、「平成5年の頃に陥って『LRTありき』に始まった錯誤による検討結果」であるとして、到底、理解・納得できず、その後も、一貫して「LRT導入に反対」をしています。

「LRTによる東西基幹公共交通の基軸づくり構想」のうち、「東部地区」は、認可を得て、完工し、過去のことになりますが、現在も、「渋滞対策にLRTの軌道橋はないことが優る」としています。

同構想で残る『西部地区』については、「まさに、路線バスの街へ、LRTを持ち込むことになる」ので、改めて、「東部地区」の経過を検証しておきたく、私達が、渋滞対策に道路橋を提案したにもかかわらず、貴宇都宮市が、「回答」の【『総合的な公共交通ネットワークの構築が不可欠である』云々とあり、『「バス系」と「軌道系」の比較検討』を行い云々、本市に最も適した、システムとしてLRTを選択した』】として、「軌道運送高度化実施計画書等で提出」した当時、「両者を比較の上、『渋滞対策に有効なはずの道路橋でなく、LRT橋を決断され、決定した』経過、目的、理由や意義等と、『東西基幹公共交通の基軸づくり構想のLRT導入』が可能で、妥当であると判断し、『最も適したシステムとして選定したことが分かるよう取り纏め、整理した対照表を含む資料』を開示いただきたいのです。

なお、このことについては、後ほど行われる会計検査院の検査でも求められると思われまます。

【回答】

(1) 一再質問—①

- ・ 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

りますことから、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。

- ・ 東西基幹公共交通の検討にあたりましては、平成13年度と平成14年度に、国や県、市、有識者等で構成する「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」におきまして、路線バスも含めた「バス系」と「軌道系」につきまして、輸送力や速達性などの面から比較・検討を行い、軌道系システムの中でも、LRTの導入が望ましいとしております。
- ・ また、その検討に加え、平成21年度や平成23年度におきましては、BRTとLRTの比較・検討を行っており、LRTの輸送力や定時性、環境負荷の低減や地域経済の活性化、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本市が目指すまちづくりの実現にLRTが優位としたところであり、このような調査検討を踏まえまして、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を導入システムとして位置付けたところでもあります。

(1) 一再質問②

(1) 一回答②

(1) 一回答① で回答したとおりです。とありました。  
不誠実です。再質問をいたします。

質問①は、事業主体となった貴宇都宮市が、渋滞対策に道路橋でなく、LRT橋を決断されことについて、資料の開示をお願いしたものです。

質問②は、「東部地区」と敷設目的や敷設の可能性等の異なる「西部地域」へ、『路線バスを利用する市民』からの要望等があったのか、何故、「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り、LRT導入が可能で、妥当と判断した」のかの問いに、「(1) 一回答① で回答したとおり」とあるので、『その当時のこと』について、再質問です。

ア。「西部地域」へ、『路線バスを利用する市民』から、LRT導入の要望等があったのか伺います。

イ.【(1) 一回答① 本市に最も適した、システムとしてLRTを選定した】とあるのですが、何故、「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り、LRT導入が可能で、妥当と判断した」のか、『路線バスとLRTとの比較検討』した内容と、「最も適したシステムとして、『西部系のLRTを選定した理由や可能性、妥当性等が分かる整理した対照表を含む資料』を開示して欲しいのです。

【回答】

(1) 一再質問②—ア

- ・ 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。

(1) 一再質問②—イ

- ・ 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りますことから、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。
- ・ 東西基幹公共交通の検討にあたりましては、平成13年度と平成14年度に、国や県、市、有識者等で構成する「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」におきまして、路線バスも含めた「バス系」と「軌道系」につきまして、輸送力や速達性などの面から比較・検討を行い、軌道系システムの中でも、LRTの導入が望ましいとしております。
- ・ また、その検討に加え、平成21年度や平成23年度におきましては、BRTとLRTの比較・検討を行っており、LRTの輸送力や定時性、環境負荷の低減や地域経済の活性化、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本市が目指すまちづくりの実現にLRTが優位としたところであり、このような調査検討を踏まえまして、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を導入システムとして位置付けたところであります。

(1) 一再質問③

(1) 一回答③

- ・ 本市におきましては、将来にわたり、持続的に、発展できるまちの実現に向け、鉄道やLRTを基軸としてバスや地域内交通などが、機能的・効率的に連携した誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの構築が不可欠であると考えております。
- ・ このようなことから、東西基幹公共交通として、駅西側のLRT導入における検討を進めており、LRTと合わせてバス路線を再編し、市内全体の公共交通ネットワークの充実を図るため、これまでも駅西側LRT導入後のバス路線再編の方向性について示した「将来の公共交通ネットワークイメージ」等を交通事業者と共有しているところであり、引き続き、駅西側のLRTの事業化に向けましては、バス路線再編も含めて、交通事業者等と、協議を行いながら、一体的に取り組んで参ります。

と、ありました。

肝心の、路線バス事業者との協議の状況が不明です。「再質問」をいたします。

私達は、「将来にわたり、持続的に発展できるまちの実現に向け、全国の同等の都市と同様、もしくはそれ以上、『L R Tを基軸とするのでなく』、路線バスで発展できる」としているので、「L R Tを基軸にバス路線の再編は不要」としています。

そのような中、宇都宮市域で、「路線バスとの競合問題が生じるL R T導入」について、【 持続的に発展できるまちの実現に向け、鉄道やL R Tを基軸としてバスや地域内交通などが、連携した誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの構築が不可欠である 云々、市内全体の公共交通ネットワークの充実を図るため、 云々、『将来の公共交通ネットワークイメージ』等を『路線バス事業者・交通事業者と共有している』とし、さらに、駅西側のL R Tの事業化に向けましては、バス路線再編も含めて、路線バス事業者等と、協議で、一体的に取り組む 】等、到底、『あり得ない』と想定をしております。

ついては、

ア. 鉄道やL R Tを基軸としてバスや地域内交通などが連携した公共交通ネットワークの構築が不可欠とあるのですが、宇都宮市の場合、不可欠の理由と、L R Tを基軸にしないとどのような不都合があるとしたのか、「判断した当時の理由等」について伺います。

イ. 「路線バスと競合問題」について、何時、どのような席で協議し、『東西基幹公共交通として、駅西側のL R T導入における検討を進めており、『将来の公共交通ネットワークイメージ』等を路線バス事業者と共有している』と判断したのか、共有している根拠と経過等について伺います。

ウ. なお、競合問題について、特に、「一体的に取り組む」とはいかなる取り組みか伺います。

エ. 「バス事業者との協議で『全線新設でL R Tを導入できる』と判断出来ていない」様子ですが、重要事項のため、「認可申請書づくりの調査」に取り組む前に協議し、協議を整えておくべきと思われるのですが、伺います。

## 【回答】

### (1) 一再質問—③—ア

- 公共交通ネットワークの構築が不可欠とした理由につきましては、本市では、都市拠点や地域拠点、産業拠点など、各拠点間を円滑につなぎ、都市の様々な活動を支える社会基盤として、鉄道や東西基幹公共交通、バス、タクシー、地域内交通など、地域の特性に応じた公共交通が機能的・効率的に連携する階層性のある「公共交通ネットワーク」の構築に取り組むこととしたところであります。

- ・ L R T導入を判断した理由等につきましては、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りますことから、東西基幹公共交通としてのL R Tの整備に取り組んでいるところであります。
- ・ 東西基幹公共交通の検討にあたりましては、平成13年度と平成14年度に、国や県、市、有識者等で構成する「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」におきまして、路線バスも含めた「バス系」と「軌道系」につきまして、輸送力や速達性などの面から比較・検討を行い、軌道系システムの中でも、L R Tの導入が望ましいとしております。
- ・ また、その検討に加え、平成21年度や平成23年度におきましては、B R TとL R Tの比較・検討を行っており、L R Tの輸送力や定時性、環境負荷の低減や地域経済の活性化、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本市が目指すまちづくりの実現にL R Tが優位としたところであり、このような調査検討を踏まえまして、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、L R Tを導入システムとして位置付けたところであります。

(1) 一再質問—③—イ、ウ、エ

- ・ 「バス事業者との競合問題の取り組みと協議状況等について」であります。昨年8月に公表した「駅西側のL R Tの整備区間」や「バス路線再編の方向性」につきまして、市内の路線バス事業者2者が参画している「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」において了承いただいているところであり、今後とも、バス事業者と協議を行いながら取り組んでまいります。

(2) 一再質問—①

(2) 一回答—①

(1) 一回答—①—でお答えしたとおりです。 と、ありました。

質問に対して、全く、『回答』になっておりません。

「路線バスとL R Tとを比較していない」様子の回答でした。「再質問」をいたします。

私達は、平成26年会設立、第1回の公開質問で、「同年9月26日に得た(1)一質問—①、貴職からの回答を理解・納得できず」、以降、『白紙撤回』を求めて、諸々の活動を経過してきました。

『質問書の回答』は、誠意がなく、回答になっていないので、納得できません。

本件、「西部地域」への延伸は、『『現在、円滑に機能している中心地域の道路交通・公共交通の状況』の中、さらに、これからのモビリティが自動運転車の発達等大きく変革するのを前に、『片側3車線の2車線を占拠し軌道敷きを必要とする路面電車・L R Tを選定して調査』しているのです。

「新規になる『西部地区』は、宇都宮市の存立に係る事案」になりますので、改めて、「調査の根拠・理由等につき、『現在』の解釈」があつて然るべきとして、次の「再質問」をいたします。

ア。「公共交通の基軸役に関して、『西部地区』に係る調査費を計上している根拠等につき、『L R Tありき』でなく、『現在』をもって、(2)一質問一①の趣旨に沿って、路線バスとL R Tとを比較し、「乗り換えの問題」を始め、『質問書』等に記していると降り、私達市民に反対する理由の多い『L R Tが優位である』と選択した内容、理由や意義、可能性、妥当性等の資料や対照表等」根拠を整備して、提出を求めます。

イ。「両者を比較した経過・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』、「何故、L R T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る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」の提出を求めます。

#### 【回答】

##### (2) 一再質問一①一ア

- ・ 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りますことから、東西基幹公共交通としてのL R Tの整備に取り組んでいるところであります。
- ・ 東西基幹公共交通の検討にあたりましては、平成13年度と平成14年度に、国や県、市、有識者等で構成する「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」におきまして、路線バスも含めた「バス系」と「軌道系」につきまして、輸送力や速達性などの面から比較・検討を行い、軌道系システムの中でも、L R Tの導入が望ましいとしております。
- ・ また、その検討に加え、平成21年度や平成23年度におきましては、B R TとL R Tの比較・検討を行っており、L R Tの輸送力や定時性、環境負荷の低減や地域経済の活性化、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本市が目指すまちづくりの実現にL R Tが優位としたところであり、このような調査検討を踏まえまして、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、L R Tを導入システムとして位置付けたところであります。

(2) 一再質問①ーイ

- ・ 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りますことから、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。
- ・ 東西基幹公共交通の検討にあたりましては、平成13年度と平成14年度に、国や県、市、有識者等で構成する「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」におきまして、路線バスも含めた「バス系」と「軌道系」につきまして、輸送力や速達性などの面から比較・検討を行い、軌道系システムの中でも、LRTの導入が望ましいとしております。
- ・ また、その検討に加え、平成21年度や平成23年度におきましては、BRTとLRTの比較・検討を行っており、LRTの輸送力や定時性、環境負荷の低減や地域経済の活性化、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本市が目指すまちづくりの実現にLRTが優位としたところであり、このような調査検討を踏まえまして、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を導入システムとして位置付けたところであります。

(2) 一再質問②

(2) 一回答②

- ・ LRTにつきましては、本市が目指すスーパースマートシティの土台となる「NCC」の形成を支える総合的な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、駅の東西を繋げ、中心市街地の大通りにLRTを導入することで、人や車の流れを変え、都心部やその周辺において、さらに多くの人が行き交い、人や企業の活動、交流が活発化するなど、沿線の魅力とポテンシャルが大きく向上するなど、様々な効果が期待できるものと認識しております。
- ・ 「LRT導入を期待している団体等について」であります。これまで、駅西側のLRT導入に向けて、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、駅西側整備の早期実現や整備区間の延伸などについての要望や期待する声をいただいているところであります。
- ・ 今を生きる市民と、次世代の子どもたちの誰もが豊かで幸せに暮らすことができるまちの実現に向け、未来への投資であるLRT事業を着実に進めてまいります。

と、ありました。以上が、質問に関する回答でした。

『何故』の説明が無いので、「回答」になっていません。「再質問」をいたします。

私達は、本件、『回答』にある「総合的な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になり、沿線の魅力とポテンシャルが大きく向上するなど、様々な効果が期待できる等」とは、到底、想定でないないため、前項までで、『何故』、そのように期待し、認識できるのか、観念的でなく、『路線バスの街』・宇都宮市の公共交通・道路交通の『現在』と、2車線を占拠するLR敷設後の将来を比較して、「LR Tであればこそ、様々な効果が期待できるものと認識している」ことについて、具体的に、尋ねているのです。

本項の質問は、まず、

ア.『質問』は、JR駅の西部につき、『現在』、郊外の路線バスを利用する市民等に、公共交通の基軸役の路線バスをLR Tに替える決断するに相当する動機や理由となる要望や本質的な不満』等があるのかを問い、『要望等を整理し、活用した資料』等を求めましたが、回答が無かったので、「郊外の路線バスを利用する市民等の要望書等の資料」の開示を求めます。

イ.『移動の便』の公共交通で中心街を訪ねる立場にない商店会等から、「基軸たる路線バスをLR Tに替えるべく、『延伸』を決断するに相当する要望があったのか、要望している商店会等組織等、それぞれの目的や理由・意義等を明らかにする要望書等の資料」の開示を求めましたが、単に、「駅西側整備の早期実現や整備区間の延伸等の要望や期待の声をいただいている」とあるだけであるので、商店会等組織・等目的や理由・意義を明らかにする商店会」等の要望書等の資料」の開示してください。

ウ. ご回答は、(2) 一回答一② に記載の【 「必要不可欠な都市の装置であり、沿線の魅力とポテンシャルが大きく向上するなど、様々な効果が期待できると認識している」 】と、『様々な効果が期待できると認識』して、とあるのですが、『西部への延伸』に係る調査に多額な費用等を投入する前に、『現在』をもって、改めて、『路線バスの街』のJR線の西部の、

① 『路線バスの街』の道路交通のキャパシティーが小さい駅前大通りで、「不都合がなく基軸役を果たし、機能している路線バス」と、

② 「私達が発信してきた『片側3車線のうち2車線を占拠し、道路交通・公共交通に相応しくないとして、必要性や可能性、妥当性等の大きすぎる疑問』のある装置LR T」とを比較し、それら、「比較の件」については、前項、(2) 一再質問一① でも求めていますので、併せて評価して後、【 】部を認識できるのであれば、『延伸』の施行申請の認可を得るべく調査」を決断し、調査費を要望するべく整備した目的や理由・意義等の必要性と、可能性、妥当性等を明らかにした資料を開示して欲しいのです。



## 【回答】

### (2) 一再質問—②—ア, イ

- ・ 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。

### (2) 一再質問—②—ウ

- ・ 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りますことから、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。
- ・ 東西基幹公共交通の検討にあたりましては、平成13年度と平成14年度に、国や県、市、有識者等で構成する「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」におきまして、路線バスも含めた「バス系」と「軌道系」につきまして、輸送力や速達性などの面から比較・検討を行い、軌道系システムの中でも、LRTの導入が望ましいとしております。
- ・ また、その検討に加え、平成21年度や平成23年度におきましては、BRTとLRTの比較・検討を行っており、LRTの輸送力や定時性、環境負荷の低減や地域経済の活性化、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本市が目指すまちづくりの実現にLRTが優位としたところであり、このような調査検討を踏まえまして、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を導入システムとして位置付けたところであります。