

# 再 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

## 『路線バスの街』へ、「LRTの西進に関する理由等」を求める『再質問』

はじめに

標記のことについて、私達は、貴宇都宮市が本件、「LRTによる東西基幹公共交通づくり構想」の内、JR線の西部へ『延伸』させる調査を実施している」のを機に、改めて、「LRTの西進」と、『調査費』の計上に反対する立場から、『現在』をもって、道路交通・公共交通の施策に関する疑問や意見、提案を添えた『質問書』を提出しました。

その『質問書』に対する貴職の「回答書」を拝読させていただきましたが、残念ながら、貴職らは、『LRTありき・方針ありき』に縛られ、車社会の『現在』における宇都宮市域の道路交通・公共交通事情に逆行して、「目的や意義を求めた私達の『質問書』の意図や、主旨、文意を読み取らず、それらに触れず、単に、「個の質問事項」だけを取り上げ、「質問に答えず・資料などを開示すること無く」、平成26年、「本会設立当時の質問」に答えた『各種の委員会等による検討を経て構築し、推進の方向が定まっている』をかざして、私達が、「要望し、質問し、提案をした『現在』の宇都宮市の道路交通・公共交通の状況」に依拠せず、まさに、『LRTありき』、『錯誤による施策形成ありき』を見直していない「LRTによる東西基幹公共交通づくり構想」に基づく『回答』でした。

よって、「回答書」として、到底、理解できず、納得できないので、改めて、「LRTによる東西基幹公共交通づくり構想」の「JR線西部への『延伸』について、私達が心配している『路線バスの街』の「市民の移動や物資の輸送等道路交通・公共交通への影響は勿論、敷設に係る物理的・社会的な可能性や妥当性の問題」、「必然的な中心市街地域等の破綻の問題」等を乗り越えて、「回答」にある将来の利便性をはじめ、「LRTが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等となる理由や意義、事業効果等」について、調査を進めている『現在』をもって確認したく、「路線バスとLRTとを比較して」、理解でき、納得のいく、具体的な回答や資料等の開示を求めて『再質問』をいたします。

### 1 『再質問すること』について

私達は、『路線バスの街』で、バブル経済期の車社会化の途上時、「LRTを過大に評価し、『LRTありき』に陥って脱却できず、見直さず、思いついた「東西基幹公共交通づくり構想」を理解できず、『LRTは必要ない、軌道を走るLRTは無いことが優る』とする立場にあります。

今回の『質問書』は、本件に係る「東西基幹公共交通づくり構想」のうち、「新規の『西部地区』調査が本格化しようとする現在」、改めて、『現在』、「車社会にあり、西駅前大通りが整備され、路線バスや車の走行も良く、四方八方から集束している『路線バスの街』の道路交通・公共交通のシステムを替えて」、何故、狭い道路のキャパシティーを犠牲に、LRTが必要で、相応しいのか、尋ねたところ、「回答書」のP-2、(1)一回答①は、【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、云々の後、本市に最も適したシステムとして、LRTを選定した】とありました。

私達は、LRTの導入を、「公共交通の体系を複雑化し、「乗り換えや車の走行等で利便性を損なう等、

【本市に最も適したシステムとして、LRT を選定した】とする「回答」に、疑問をぬぐえない」ので、以下、『回答の全般』について、「本会の質問と貴職の回答を再掲して、『再質問』をします」ので、『路線バスの街』・宇都宮市の道路交通・公共交通の『現況』等をもとに、『質問書』をはじめ、本会が指摘して説明してきた反対の理由等を加えて、「本会や市民が理解できるよう、「焦点になる『路線バスとLRTとの比較』により、LRTを選定した関係の資料等を開示され、回答いただきたく」お願いいたします。

『回答』等の【 参考 】のため本件に係る『負のキーワード』を挙げると、 順不同

- ・ 『路線バスの街』、
  - ・ 路線バスとLRTとの競合問題、
  - ・ 経営破綻、
  - ・ 宇都宮市の崩壊、
  - ・ 東西基幹公共交通の基軸、
  - ・ 東西の全体計画なし「部分計画の東部地区」は渋滞対策で先行、
  - ・ 西部地区への「延伸」は新規、
  - ・ 『現在』で、目的・意義、必要性・可能性・妥当性等が重要
  - ・ 公共交通の問題でなく「道路交通公共交通に係る問題」、
  - ・ 魚の骨・階層性のあるシステム、
  - ・ 箱物でなく、路面へ敷設する長尺もの、
  - ・ 影響が大きく邪魔になる、
  - ・ 『乗り換え』の不便、
  - ・ 『錯誤』の「LRTありき」が継続、
  - ・ 「見直しなし」、
  - ・ 車社会、
  - ・ 全線新設、
  - ・ 『無謀』
  - ・ 沿岸や盆地でなく「平野都市」、
  - ・ 四方八方、
  - ・ 駅前大通りへ集束、
  - ・ 民意不問、思惑の事案
  - ・ 観光地でなく工業団地、公共交通に不利な人口密度の低い都市、
  - ・ \* 『LRT無いことが優る』等
- 宇都宮市に相応しくない事案のため、『キーワード』が多いのが特徴です。

## 2. 『本会の質問』と『貴職の回答』を再掲して、改めてする『再質問』について

『質問書に対する貴職の回答』は、『質問書』そのものに関する回答が無く、「5項の質問」にのみ答えておりますので、それらに対応する形で『再質問』をします。

### (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」となった理由や意義等について

「LRTによる東西基幹公共交通の基軸づくり構想」のうち、先行して整備した「部分計画の東部地区事業」について、確認のための質問です。

#### (1) 一質問—① (再掲)

<sup>さかのぼ</sup>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」の開示を求めます。と、質問したところ、

(1) 一回答一①

回答は、平成26年9月26日付け宮L第28号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。

【再質問】

(1) 一再質問一①

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を選定した』】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

(1) 一質問一② (再掲)

本件、LRT導入は、平成10年代に『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』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。と、質問したところ、回答は、

(1) 一回答一②

(1) 一回答一① 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。

## 【再質問】

### (1) 一再質問—②

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」のかの間に、「(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。

### (1) 一質問—③ (再掲)

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、『それ等競合する問題を乗り越えて、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。 と、質問したところ、回答は、

### (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」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。

## 【再質問】

### (1) 一再質問—③

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、『LRT を基軸とするのでなく』、路線バスで発展できる」としているのに、「LRT 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 LRT 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 LRT 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 LRT 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 LRT 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、LRT 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 LRT 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 LRT 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。

(2) 『現在』の『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

特に、JR 線の西部へ、LRT を『延伸』するとしているのですが、「LRT による東西基幹公共交通の基軸づくり構想」を『良しとしていない』私達市民からすると、東部地区が完成して、当然の手順のような『延伸』に、違和感を持っております。

この項は、本件、JR 線の『西部地区』については、「LRT による東西基幹公共交通の基軸づくり構想」の全体で全体計画書を策定して、国・国土交通省の『認可』を得た経過がないので、貴宇都宮市は「延伸」と称しているものの、新規地区になるので、「施行認可の申請等で使用すべく」調査費を計上する根拠について確認したく、質問です。

ついては、その観点から、「何故、『現在の路線バスの街』が将来へ継続できない」として、「何故、3 車線の駅前大通り、道路の 2 車線を占拠する LRT が、将来にわたって基軸として機能する」と判断したのか、理由や根拠を知りたく『質問』をしましたが、納得できないので、「再質問」をいたします。

(2) 一質問一① (再掲)

路線バス利用者が、「バスが公共交通の基軸となって機能している『路線バスの街』・宇都宮市域に、「新たに基軸にしたいとする本件・宇都宮市域における LRT 導入劇」は、車社会化途上の平成 5 年の頃、担当の先人達が、惑わされて、LRT 導入を思い立ち『LRT ありき』に陥り、以降、30 年余、道路事情をはじめ、社会・経済など背景が大きく進展して車社会になっているので、「LRT 導入を意図し、

期待するところも変化して、『LRTによる東西基幹公共交通の基軸づくり構想』、つまり、LRT敷設目的・理由等は見直し等あって当然」にもかかわらず、引き継いだ皆様が、『LRTありき』のまま、推進されています。

一方、宇都宮市域の路線バス網は、国・県道等道路の中心市街地を走る駅前大通りが3車線で整備され、路線バス事業者の努力等によって、路線バスが定着し、市民の移動の基軸の役割を果たして、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『現在』、貴宇都宮市らが東部地区の着工後、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、「当然のごとく、『西部への延伸』を前提に、令和4年度も3億円の調査費を計上して」調査を実施しています。

このことについて、貴宇都宮市は、この宇都宮市域の社会インフラ、道路交通・公共交通のあまりに重大な事案について、現状を替えるのであるから、当然、「公共交通の『現在』・路線バスの機能や運行状況」について、

- ・ 「路線バスは、公共交通・市民の移動の基軸に問題点が多く、相応しくないのであれば、それらの欠点・問題点」を挙げ、
- ・ 「駅前大通りだけ一軸を走るLRTの利便性等について、2車線を占拠して西駅前大通りの道路交通の機能を削減するが、『乗り換えの問題の発生』を含めて市民にとって許容できる範囲に収まり、路線バスを運営する関東自動車kkとの協議における問題点をカバーできて、公共交通の基軸役に関して、LRTが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」ことについて、「両者を定性的にでも、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』と確認したからこそ、調査を実施しているはずです。

このことについて、『質問書』で、『西部地区』につき、改めて、『施行の認可を得べく』、公共交通の基軸役に関して、『現在』をもって、「路線バスとLRTとを比較し、検討し、LRTを優位であると選択した内容、理由や意義、可能性、妥当性等、資料や対照表等」根拠を整備し、提出を求め、

併せて、「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、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」の提出を求めたところ、その回答は、

(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LRT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。

#### 【再質問】

(2) 一再質問—①

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・LRT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、『LRT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LRT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『LRT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、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。

## (2)一質問一② (再掲)

貴宇都宮市が、LRTの『西部への延伸』の『施行の認可を得るべく調査』を実施するに当たって、『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』に当たった、一方で、

- ・ JR駅の西部につき、「私達本会が市民から、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、反対している『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、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「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・機構によるシンボル性・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、「何故、『路線バスの街』のJR線の西へ、『延伸』の施行申請の認可を得る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等の目的や理由・意義を明らかにする要望書等の資料」を開示されたいとして、『西部地区』につき、改めて、『現在』をもって資料の提出を求めたところ、その回答は、次のとおり、

## (2)一回答一②

- ・ 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。

## 【再質問】

### (2) 一再質問—②

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、「LRT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LRT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LRT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々の要望書等の資料」の開示してください。
- ウ. ご回答は、(2) 一回答—② に記載の【 「必用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、必要性や可能性、妥当性等の大きすぎる疑問』のある装置LRT」とを比較し、それら、「比較の件」については、前項、(2) 一再質問—① でも求めていますので、併せて評価した後、【 】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。

### 3 回答について

ご回答は、令和5年3月15日までをお願いいたします。

おわりに

まさに、極めて不可思議ですが、私達は、本件が、車社会化の途上時・バブル経済期の発想で、30余年を経て車社会の『現在』、市民にとって本質的に『不満のない路線バス』に替えて『2車線を占拠するLRTを基軸』に据えたと「宇都宮市の道路交通・公共交通が破綻し、宇都宮市そのものが立ち行かなくなる」と捉えているのです。

この『質問』は、単に、『質問をすることが目的でなく』、『質問』をもって、本件に係りのある宇都宮市長をはじめ執行部の皆様に、本件が、「錯誤による『LRTありき』に基づく、社会インフラ、道路交通・公共交通に係る施策」であることに気付いていただくことにあります。

『回答書』を起案する皆様は、すでに承知のことと見ていますが、最大のポイントは、過去の「LRTありき」でなく、『現在』をもって、「公共交通の基軸役を担っている『路線バス』と、「世界的に姿を消している時代遅れの『軌道を走る路面電車・LRT』との優劣の問題にあります。

皆様には、LRTと路線バスとを比較・検討をして、勇気をもって、『錯誤の本件・構想』は、我が宇都宮市にとって、論理的、物理的・社会的に不可能で『存在し得ない』ことを決断して欲しいのです。

私達は、『西への敷設・延伸』が、あまりに重大な「錯誤の事案」なので、納得いくまで、何処までも、資料を求めて、質問を繰り返して、追及することとしております。

については、『LRTと路線バスとを比較・検討をして基軸としてLRTを選択した必要性、可能性、妥当性等検討の経過や結果』がない、求める「回答ができない」・「提出できない」のであれば、そのことを「回答」として表記し、一日も早く、自ら「撤回」をすべきではないでしょうか。

最後に、皆様は、交通未来都市・宇都宮市を謳っていますが、ネットで「未来の交通」を検索したことがおありでしょうか。

未来の都市交通に、「新たなに軌道を必要とする路面電車」の姿はあるのでしょうか。

令和5年2月14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

宇都宮市戸祭 2-9-12