

LRT の『西部への延伸』に関する質問書

令和 6 年 5 月 23 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

住所 宇都宮市戸祭 2-9-12



LRT の「西部への延伸」に関する質問書

本件、私達は、宇都宮市が推進する LRT 導入を『路線バスの街』に「相応しくない」として反対してきましたが、特に、『西部への延伸』は、中心地域の道路交通と公共交通に影響が大きく、『宇都宮市の破綻に通じる』ことから、質問をもってご理解いただき、『撤回』されたく質問させていただきます。

本件、LRT 導入問題の由来は、貴宇都宮市らが、3・40 年前、車社会化を過度と捉え、宇都宮市域の道路交通・公共交通の状況で重要な路線バスで発達・発展してきた路線バスの評価を軽視して進められた検討で、『LRT ありき』に陥って以来、曲折はあったものの「自動車のない大正期、全国の敷設可能な都市に導入された路面電車が、車社会化の邪魔になり廃線に追い込まれ、観光地や廃線し難い路線で運行している軌道を走る路面電車のモデルチェンジ版・LRT を、東西の駅前大通りへ、路線バスに替えて、市民不在の恣意的ともいえる平成 10 年代の新交通システム導入の有識者やコンサルタント等を交えた検討で、誘導される形で平成 15 年の頃、西部中心市街地のまちづくりやシンボルのため、市民の移動にとって極めて重要な道路交通と公共交通とを、民意を問わず、路線バスを排除して、LRT を導入し東西基幹公共交通の基軸にするとして、この間、市民の多くと関東自動車 kk、数少ないものの（会派を離脱した議員等を含む）市議会議員等の LRT 導入に反対する者があり、鬼怒川東部の工業団地企業地区には鬼怒川の道路橋・架橋の要望がありましたが『LRT ありき』の見直しにならず経過し、平成 10 年代の後半から概要の PR パンフレットを配布することになりました。

通常、プロジェクトを実現するには、計画づくりの段階で、計画の全体を対象に必要性や可能性、計画の妥当性等を検証・確認するはずですが、本件は、『LRT ありき』に陥っているので、構想を実施に移す段階で、「東西の全体での計画策定の作業」があれば、自ずと、「工業団地へ向う東部地区と、場面を大きく異にする『西部地区』が路面電車・LRT 敷設の可能性等の不適合等で、LRT 導入は、錯誤であること」に気付いたはずの事案でしたが、それをせず、平成 25 年 3 月、「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』と言う）」を定めたとして、喫緊とする「東部地区」の先行整備に着手したのでした。

本件・計画の決定的な欠陥は、『東西の全体での計画策定による検証』がなされなかつたことですが、このことについて、本会が指摘したにも拘らず、『LRT ありき』の宇都宮市らは、必要・不可欠な装置等として、全体で検証せず、行政の『瑕疵（法的な欠陥）』になる東西基幹公共交通の基軸の部分計画の「東部地区」を先行したのでした。

令和 5 年 8 月、「東部地区」の開業は、大喧伝（盛んに言いふらす事）の効果で、利用者でなく、「全国に新規の路線が生まれなかった全線新設 75 年ぶりの『珍しさ』による賑わい」「錯誤の珍しさと鉄道ファン」等で賑わっていることをもって、宇都宮市らは、余勢を駆って、いよいよ、西駅前大通りへ、公共交通の基軸にすべく、『西部へ延伸』ですが、私達市民は、「『路線バスの街』の路線バスと路面電車・LRT とを比較して、必要で、不可欠とする理由の説明が無い」ため、『何故』なのか、理解できずにはいます。

なお、東進する車の「喫緊の渋滞対策に如何に効果した」のか疑問ですが、「宇都宮市のシンボルになると目的を変えて」、単に乗客数を上乗せすべく、不公平感の高い西進する車通勤者の無料駐車場を整備し、『路線バスの街』とはおおよそ掛け外れた無駄に依拠し、屋上屋の粉飾をしていること、公共交通対策とは捉えておりません。

* 将来を担う子供達との関係について

本件、「珍しさ」が取り柄で、『路線バスの街』・宇都宮市域に「相応しくない LRT」、本質的な矛盾を抱える「宇都宮市の在り様に係る路面電車・LRT 導入」について、学校教育の場面でも、副読本・宇都宮学等を活用しての喧伝です。

A I 等による自動運転車化が近い車社会の現在、市民の多くに「必要ないとする反対」がある中、子供達に「軌道を走る LRT 導入」に疑問があつて当然ですが、教師の皆様は、生徒達からの質問等に、どの様に説明し、答弁・対応しているのか、子供達の成長にとって、近視眼的な教育になっているのではないかと心配でなりません。

本件、西駅前大通りへ LRT の『延伸』は、宇都宮市の都市基盤、道路交通と路線バスの公共交通にとってあまりに負の影響が大きく、県都の宇都宮市が破綻すると危惧している重要な事案としていますので、以下、改めて、『何故』、LRT を公共交通の基軸にすべく『延伸』させるのかについて、

宇都宮市は、令和 7 年度に『延伸』の事業申請をするのですから、当然、「3・40 年前、車社会化途上時の道路交通や路線バスの公共交通の状況下の検討で、『LRT ありき』になった当時の判断資料」による根拠ではなく、その後大きく変わっている『令和の現在時点』における都市基盤を基にして、『西部への延伸』に関する計画の概要について固まっていると思われますので、私達が認識している「中心市街地域の駅前大通りが片側 3 車線で整備され円滑な交通を担っている道路交通と、路線バスが不都合なく基軸役を果たし、定時走行に近い『路線バスの街』・宇都宮市域の公共交通」と、「路面電車・LRT を基軸にすべく、高額の事業費を投じて、2 車線を犠牲に『西部へ延伸』する道路交通・公共交通」とを具体的に比較して回答を得たく、私達市民が『西部への延伸』を「必要ないと解釈し、撤回を求めて、反対している主な事項と理由』を列記しますので、反論のある項はその項ごとに反論され、下記の質問的回答するに当たって参考にしていただきたくお願ひいたします。

① 西駅前大通りは幹線道路として機能し、路線バスの公共交通に不都合がないこと

JR 宇都宮駅西口をターミナルとする『路線バスの街』・宇都宮市域は、『現在』、JR 駅の西駅前大通りが片側 3 車線で整備され、信号機管理が改善されて以来、道路交通に渋滞はなく、単体で西口へ向かう「1 台で 30 席の路線バス」が定時走行しているので、『路線バスの公共交通に不都合がない』こと。

② LRT の敷設で、駅前大通りと周辺の道路が大渋滞になること

円滑な走行ができている西駅前大通りは、路線バスに替えて、「軌道と停留所とで 2 車線を占拠する『3 両 1 編成で 50 席』の LRT が闖入すると 1 車線になる」ので道路交通の邪魔になり、大渋滞で幹線道路としての機能を失い、その結果、迂回する車で「中心地域の道路交通が渋滞で破綻すること」。

③ 路線バス事業は、邪魔になる LRT との競合で、継続が困難になること

東西公共交通の基軸にする LRT は「3 両 1 編成で 50 席」、『路線バスの街』の路線バスは 90 系統・1 台で 30 席の路線バス・1 日往復約 2,000 台、郊外から中心市街地や JR 駅西口ターミナルへ向かう直前、駅前大通りへの流入地点で「難渋して設置するトランジットとバスターミナルでの『乗り換えの不便とタイムロス』に耐え難い等」で乗客が減少するが、そもそも、LRT の容量が小さいため、ピーク時は流入する路線バスの乗客を受け入れられず、LRT と路線バスとが並走するのであれば、本末転倒、LRT は邪魔になるだけ、競合する「路線バスは、流入部の乗り換えの不便等で乗客を失い、路線系統と運行回数を減らし、料金を上げる等の負のスパイラルに陥って、路線バス事業の継続が困難になり破綻すること」。

④ 路面電車の歴史がない『路線バスの街』・宇都宮市、LRT 導入は無理であること、

宇都宮市は、関東平野の北部に位置して、四方八方・周辺に点在する旧町・村を連絡する国・県道が「中

心市街地・駅前大通りの短い区間で集束して、JR宇都宮駅へ向かう平野都市・宇都宮市域」、路面電車が全盛期の大正期、路面電車の適性がないため軌道敷設の歴史がなく、路線バスで発達・発展してきた宇都宮市、車社会化で、邪魔になり廃線が一段落している今日、新規路線が無かつたからこそ、今更、『珍しさ』だけが魅力の路面電車・LRT、片側3車線にすぎない幹線道路・駅前大通りへ、公共交通の役割を果たしている『路線バスの街』の路線バスに替えて、LRTを基軸に階層のネットワークを謳い、路線バスを従にする敷設ですが、LRTの導入は、『物理的・社会的に無理』が自明であること。

⑤ 単体で、フレキシブルな路線バスは環境対策等も進化すること

「希少価値・珍しい『軌道を走る路面電車・LRT』は、車社会化で駆逐され、観光地と廃線し難い路線のみ」で継続しているが、車やバスは、EV・FC車化、自動運転車化へ、環境対策等も進化すること。

⑥ 市民の移動の基盤、道路交通・公共交通とシンボルは、次元を異にすること

観光地でない宇都宮市、LRTに「シンボル」の期待は、道路交通・公共交通対策と次元を異にすること無理があり、『シンボル』は他に求めるべきで、必要のないLRTの敷設で生じるそれら道路交通・公共交通等の不便・不都合等でストレスの高い街になり、市民は、中心市街地等へ向かわなくなり、『路線バスの街』・県都宇都宮市が破綻すること。

⑦ NCCのネットワークづくりは、路線バスで対応すべきこと

LRTを魚の背骨、路線バスを小骨に例えるNCCの階層性のあるネットワークづくりは、的外れ。物理的・社会的にも損失が大きく不可能で、むしろ、市民は路線バスによるネットワークの整備を望んでいること。

⑧ 『路線バスの街』・競合関係になる関東自動車kkとの協議を先行すべきであること

『西部への延伸』構想、「LRTと路線バスとの比較・評価なし」、LRTを持ち込む意義や理由が不明確で、しかも、『競合関係になる関東自動車kkとの協議の様子なし』、協議できずにいること。

⑨ LRTの『西部への延伸』、市民の期待を確認すべきこと

LRTが2車線を占拠する『西部への延伸』、「宇都宮市の在り様に係る重要な事案にもかかわらず、『期待する民意』を確かめず、事業申請に係る計画書づくりの調査に取り組んでいること。

⑩ 東西の全体計画で妥当等の検証は必要なこと

大きなプロジェクト・LRT導入、「東西に亘る全体計画で妥当性等の検証をせず」、「基本方針」で部分計画の「東部地区」を整備し、『開業』したから『西部への延伸』は、行政の『瑕疵』に相当すること。

⑪ LRTによる東西の連絡は、無理があるので、早期に撤回すべきこと

宇都宮市らの『LRTの延伸論』は、「LRTありき」で導入に偏ったため、『基本方針』の作成に当たって、『路線バスの街』・東西連絡に路線バスが走るトンネルの整備を気付かずにはいましたが、東西の連絡が必要とするのであれば、『路線バスが走るトンネルこそ必要』なので、JR駅西口整備計画に取り組んでいる今こそ、「邪魔になる『西部への延伸』を中止」して、JR宇都宮駅バスターミナルの西口部・駅前大通りに「路線バスの連絡・トンネルの出・入り口を加えるよう調整すべき」であること。

記 (質問)

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『西部への延伸』させることによって、県都宇都宮市の幹線道路・西駅前大通りが片側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。

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。

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と、『延伸・敷設』を期待している市民や団体等の存在」を具体的に伺います。

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らは、「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をせず進める根拠等について具体的に伺います。

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。

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なる『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 A I 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。

* 質問書に対する回答について

大変お忙しいことと存じますが、令和 6 年 6 月 28 日とさせていただきたくお願いいたします。