

宮L企画第212-1号

令和元年11月8日

宇都宮市のLRT問題連絡会

共同代表 須藤 博 様

須藤 律子 様

宇都宮市長 佐藤 栄一

(建設部LRT企画課扱)

「公開質問状」について (回答)

令和元年9月26日付けでご質問いただきました標記の件につきまして、別紙のとおり、回答いたします。

※ 内は貴会からの質問事項

1. 第2回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会（以下「検討委員会」）において提示された資料で500円であった最大運賃が第3回検討委員会では400円に変更されており、市のホームページ（HP）でも新旧が差し替えられています。  
市の担当者にこの変更に関わる稟議書等の有無を尋ねたところ、一切不存在との回答がありました。1億円以上もの差が予想されるこの金額変更について詳細な経緯を説明してください。

**【回答】**

芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会の資料につきましては、市ホームページ上でお示ししているところであり、差替えは行っておりません。

「第2回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の資料につきましては、沿線地域の清原工業団地やベルモール、芳賀工業団地、芳賀高根沢工業団地の従業者を対象として実施する従業者アンケート調査の検討を行う中で、「JR宇都宮駅東口から本田技研北門」までの区間の運賃を150～500円と設定し、他の軌道事業者やバス事業者などの運賃事例と比較を行ったものであります。

その後の「第3回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の資料につきましては、他事業者の運賃事例との比較などを踏まえた運賃設定とし、150円～400円としたところであり、その内容で従業者アンケート調査を実施したところであります。

2. 過去の需要予測につき以下の点を伺います。

(1)利用者数及び収入予測の矛盾について

①《L R T事業課題検討調査：H21. 12》

- ・営業区間：宇都宮駅からテクノポリスまで
- ・利用者数：13,740人
- ・収入予測：6.4億円

②《第1回検討委員会：H25. 11. 21》

- ・営業区間：宇都宮駅から本田技研北門まで
- ・利用者数：9,089人
- ・収入予測：7.44億円

1万人規模の清原工業団地から2万人規模の芳賀・高根沢工業団地まで延伸したにも拘わらず、利用者は34%も減少し収入予測は16%しか増加していません。それぞれの理由について市の見解を伺います。

また最終の利用予測は16,318人とされていますが、上記①テクノポリスまでの利用予測13,740人と比較しても、わずか2割程度しか増加していません。いずれかの数字に誤りがあるとしか思えませんが、この点についても見解を伺います。

#### 【回答】

L R Tの各種調査等における利用者数の違いにつきましては、調査時における各種条件等が異なることによるものであり、調査時におきましては、それぞれ合理的で最適な前提条件を用いて利用者数を算出しているものであります。

これらを踏まえ、以下のとおり、お答えいたします。

「L R T事業課題検討調査（H21. 12）」の利用者数「13,740人」につきましては、L R Tの導入区間を「J R宇都宮駅東口からテクノポリスセンター地区」までと設定し、平成4年に実施した「宇都宮都市圏パーソナリティ調査」の結果に基づき推計したものであり、収入「6.4億円」につきましては、運賃を平均150円として試算したものであります。

「第1回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」にて提示いたしました利用者数「9,089人」につきましては、L R Tの導入区間を「J R宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地」までと設定し、今後、段階的に需要予測（利用者数）を精査するための「従業者アンケート調査」や「県央広域都市圏生活行動実態調査」に取り組んでいく中で、まずは、企業ヒアリング等の調査結果といたしまして、清原工業団地の企業や計画区間沿線の大学等へのヒアリング調査、通勤バスの運行状況調査、沿線施設への来場者調査の結果から算出したものであり、収入「7.44億円」につきましては、清原以東への通勤・通学者の運賃は片道400円（通勤割引40パーセント、通学割引50パーセント）、ベルモールへは片道150円、清原球場等へは子供の需要を加味して片道340円との前提条件のもと試算したものであります。

企業ヒアリング等の調査結果による利用者数につきましては、LRTの利用が想定される一部の企業や学校、沿線施設のみを対象にした調査等により算出したものであり、利用者が減少した主な理由は、調査対象の違いによるものです。

収入が増加した理由につきましては、前提条件である運賃設定が違うことによるものです。

また、「LRT事業課題検討調査（H21.12）」の利用者数「13,740人」と平成26年に実施いたしました「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づく需要予測結果「16,318人」につきましては、それぞれ将来の人口フレームやLRTの導入区間、交通サービス水準等の前提条件を設定し算出した結果であり、いずれの数字も誤りではありません。

(2) 第1回検討委員会の収入見込みが〔予想利用者数×一律400円（最大金額）〕の算式により計算されています。  
本来は3回目以後の〔区間ごとの利用者数×運賃区間ごとの単価〕の算式を採用すべきであり明らかに間違った計算です。その後に訂正した形跡がありませんが、最終の需要予測の信憑性にも繋がりますので、この算式の正誤、及び誤りの場合の正しい数字を提示してください。

**【回答】**

「第1回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」にて掲示した収入見込みにつきましては、全ての利用者の運賃を一律として計算しているものではありません。

その内容につきましては、以下のとおりです。

「第1回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」にて提示いたしました利用者数につきましては、段階的に需要予測（利用者数）を精査するための「従業者アンケート調査」や「県央広域都市圏生活行動実態調査」に取り組んでいく中で、まずは、企業ヒアリング等の調査結果といたしまして、清原工業団地の企業や計画区間沿線の大学等へのヒアリング調査、通勤バスの運行状況調査、沿線施設への来場者調査の結果から算出したものであります。

この調査では、一人一人が利用する停留場区間を特定することはできないことから、その収入につきましては、清原以東への通勤・通学者の運賃は片道400円（通勤割引40パーセント、通学割引50パーセント）、ベルモールへは片道150円、清原球場等へは子供の需要を加味して片道340円との前提条件のもと試算したところであります。

3. 前回の公開質問状において「立ったままの通勤が強いられ、かつバス・自動車より遅いLRTが選択される余地が少ない」と記載しましたが、利便性のなさについてさらに指摘します。

(1) 前回「定員の約2/3の乗客が立ったままの通勤を強いられる」としましたが、区間によっては最大約240人の乗客に対し座席が50しかないことから、2/3どころか約2割の乗客しか座れない計算になります。さらにその50席は絶えず満席であるため、宇都宮駅発のLRTへ宿郷町停留場以降乗車する人は100%座れないことになります。

首都圏において運行されている有料通勤電車（原則個人負担）が常に満席であるように、勤め人にとって「座れる電車」は通勤における最大の要素です。

「最大輸送力」に重点を置くばかりに利用者目線を欠いたLRT導入はまさに時代に逆行する政策であり、快適性からほど遠いLRTを何をもって「次世代型路面電車」とは呼ぶかについて市の見解を伺います。

#### 【回答】

LRTにつきましては、各種交通との連携や低床式車両（LRV）の活用、軌道・停留場の改良による乗降の容易性、専用の空間となる軌道を走行することから、自動車交通に左右されず、時間通りに移動することができる「速達性・定時性」などの面で優れた特徴がある次世代の交通システムであると認識しております。

(2) 栃木県がLRT工事中の渋滞対策として3箇所の道路新設工事を行った結果、以下の通りの成果が表れています。

①国道408号・道場宿交差点南側における約7～800m（県資料）の大渋滞がほぼ解消

②柳田大橋西交差点における鬼怒通りに流入する車両が大幅に減少

③上記①②は3箇所の工事の完成により通勤車の経路が大きく変動したことが要因

工事の完成により鬼怒通りの渋滞は予想以上に緩和されており、近いうちにその検証結果が発表されるものと思われます。

ちなみに当会が工事完成前と完成後のピーク時間帯、宇都宮駅～本田技研北門間の所要時間を各2回検証したところ、完成前約50分及び約55分であったものが、完成後には約40分及び約30分と大幅に短縮されていました。

市のHPからLRTの優位性としていた「速達性」の文言が削除されており、LRT東部地区先行導入の大義名分であった「喫緊の渋滞対策」に至っては「LRTの整備は、宇都宮市東部の交通渋滞の緩和のためと思われる方が多いかもしれませんが…」と、むしろ前言を否定する文言がHPに記載されています。

<https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1014256.html>

これらの事実から市は東側LRTの2大コンセプトを取り下げたと思えませんが、そう理解してよろしいでしょうか？

#### 【回答】

LRTにつきましては、専用の空間となる軌道を走行することから、自動車交通に左右されず、時間通りに移動することができる「速達性・定時性」を備えているシステムであります。

また、渋滞対策につきましては、道路ネットワークの計画的な整備や公共交通の充実などを総合的に展開していくことが重要であると考えております。

なお、HPの記載につきましては、LRTは、宇都宮市東部の交通渋滞の緩和のためだけではなく、本市が、少子高齢化に人口減少が加わる厳しい社会を生き抜くためには、車が運転できなくても多くの方が市内を移動でき、健康で元気に生活していくための公共交通ネットワークを作ることが必要であると考えており、その重要な装置として、LRTを導入することについて説明しているものです。

#### 4. 通勤バス・路線バスについて伺います。

(1)市は「通勤バス・路線バスはない」との設定により、沿線従業者を対象に利用意向のアンケートをとりましたが、第4回検討委員会資料「ピーク時間帯の特定及びピーク時需要の算出(資料1)」の通り、短時間に何百人もの利用者が集中するため、LRTだけでは輸送し切れません。しかもピーク時最大650人/10分とするこの資料は、需要見込み約12,000人の際に作成したものであり、現在の見込みが約16,000人であればさらに通勤バスに頼らざるを得ないことは明らかです。通勤バスの継続運行の有無について明確にお答えください。

また運行する場合はバス会社の運営に多大な影響を与えます。したがって市は現在運行する清原工業団地及び芳賀・高根沢工業団地行き通勤バス約40便のうち、何便残す必要があると考えているか、資料に基づいた便数でお答えください。

#### 【回答】

通勤バスの運行につきましては、渋滞対策のために各企業の自助努力として運行されているものであり、各企業の判断によるものと捉えております。

なお、ピーク時需要の考え方につきましては、「第4回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」におきまして、一定数の利用者は混雑を避け、前後に通勤時間をずらす行動が見込まれるため、ピーク時間帯は1時間を単位として算出する考えについて確認を行ったところであります。

「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づく需要予測の結果、ピーク時間帯における最大断面需要は、1時間当たり1,885人と予測しており、それに対応する運行ダイヤを設定することにより、ピーク時需要に対応してまいります。

(2) L R Tに接続のため、市の主導により清原地区及び平出地区（ベルモール経由）にバス150便を配車するとのことですが、以下関連して伺います。

① L R T運営上重要な政策であるバス配車計画は、バスや人員の手配及び収支計画の上でも一刻も早く準備しなければなりません。市から未だにプランが公表されていません。私たち市民がこの計画の是非を判断する上で必要である清原地区及び平出地区の具体的配車計画を提示してください。

また、L R T導入により余ったバスを振り分けるとのことですが、通勤バスは観光バス仕様のため路線バスには転用できません。振り分けるバスをどこから調達するか具体案を示して下さい。

**【回答】**

清原地区及び平出地区におけるバス路線の配車計画につきましては、現在、平成29年7月に作成した「JR宇都宮駅東側におけるバス路線再編案（素案）（以下、再編素案という。）」をもとに、平成29年から実施した連合自治会対象の地区別説明会や沿線企業ヒアリングにおける意見なども踏まえながら、再編後の運行経路や運行ダイヤ等の詳細について、バス事業者と協議・調整しているところであり、今後、再編の詳細を取りまとめた「地域公共交通再編実施計画（以下、再編実施計画という。）」を策定するなかで、路線バスの配車についてもバス事業者と協議してまいります。

また、バスの車両につきましては、バスを所有するバス事業者において調達するものであり、本市といたしましては、「JR宇都宮駅東口とベルモールを結ぶ路線」など、L R Tの導入と合わせて廃止する予定の「L R Tの運行経路と重複するバス路線」で使用している車両の活用などを想定しております。

②全国的にバスの運転手不足が続いています。150便の配車が市の主導によるのであれば、この便数に対応する運転手をどう募集すべきか市の具体案を示してください。

**【回答】**

バスの運転手につきましては、雇用契約を行うバス事業者が自ら募集して確保するものであり、本市といたしましては、再編後のバス路線の運行経路や運行本数等についてバス事業者と協議していく中で、運転手の確保についても協議してまいります。



③この2路線の運行によりLRTの利用者増を見込んでいるようですが、市は2路線の合計利用者数及び運賃収入額をいくらと予想しているかを伺います。

富山市は富山ライトレールに接続のためフィーダーバス2路線を約130便/日運行させ、年間約5000万円の補助金を出しています。宇都宮市もほぼ同数のバスの運行を予定していることから同様の額の補助金を出す懸念があります。しかしLRTの運賃増よりもバスの補助金を上回れば本末転倒であるため、上記の回答にあたっては根拠に基づいた人数及び金額を提示してください。

**【回答】**

本市では、LRTやバス路線、地域内交通などの多様な公共交通が利用者数に応じて適切に配置された、効率的で利便性の高い階層性のある公共交通ネットワークの構築により、誰もが移動しやすいまちづくりに取り組んでいるところであります。

清原地区や平出地区におけるバス路線を始めとした再編後のバス路線につきましては、現在、再編素案をもとに、具体的な運行経路や運行本数等について、複数のバス事業者と個別に協議・調整しているところであり、個別の路線の利用者数及び運賃収入の見込みにつきましては、今後の再編実施計画の策定に向けたバス事業者との協議等に支障をきたす恐れがありますので、回答は差し控えさせていただきます。

5. 前回の回答で需要予測の基になった資料として「沿線事業所従業者対象アンケート（予測結果約 12,000 人）」ではなく、「信頼性の高い」「県央広域都市圏生活行動実態調査（同約 16,000 人）」を採用したとのこと。しかし前者は「利用する確率の高い沿線従業者を対象とした L R T の利用意向」であるのに対し、後者は「宇都宮市を中心とした周辺の市町在住の一般人を対象とした直近の移動調査」であることから、アンケートの趣旨が全く異なります。しかもアンケートの内容に L R T が触れられていない後者が、何故需要予測の算出において「信頼性が高い」のかについて伺います。

また需要予測の算定にあたり、同じ L R T のルートを移動する人の全員が L R T を利用するとして計算したのか否か、全員でないとすればそのうちの何割が利用するとして計算したかを具体的数値にて答えてください。

#### 【回答】

L R T の事業化に向けた需要予測につきましては、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」以降、「企業ヒアリング調査」や「従業者アンケート調査」、「県央広域都市圏生活行動実態調査」など、需要予測の精度向上のための取組を段階的に実施してきたところであります。

このうち、「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果に基づく需要予測におきましては、都市圏内のあるエリアから目的地のエリアまで到達するための交通手段として、L R T 利用の場合と自動車などを利用した場合のそれぞれの所要時間、料金、乗りかえ抵抗などを数値に置きかえて比較し、L R T を利用することが合理的と判断できる交通行動を統計的に集計する「四段階推計法」を用いており、この需要予測の推計手法につきましては、精度の高い手法として確立されたものであり、交通の需要予測として全国で広く用いられております。

また、同じ L R T のルートを移動する人の利用については、統計的に推計するものであり、全員が L R T を利用するものとして、算出したものではありません。

なお、その利用の割合についても、算出しておりません。

6. 市の資料を基に当会が独自に作成した「各停留場ごとの通勤・通学者別乗降車数（仮題）資料 2」を参照していただき、以下の点について伺います。

①はじめにこの表に記載された数字の正否について伺います。（以下大きな誤りがないことを前提に質問を続けます。）

#### 【回答】

公開質問状添付の「（1）L R T 需要予測者数のうち各停留場ごとの通勤・通学者別乗降者数（P T 調査）資料 2」に記載の数字につきましては、「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づく需要予測によって算出された数字と照らし合わせた結果、誤りはありません。

また、「同資料 2」下部に記載の、J R 宇都宮駅東口から宿郷町までの区間の利用者収入に係る算出方法の考え方につきましても誤りはありません。

②「宇都宮駅東口～宿郷町停留場間（双方向）」

このわずか1区間の利用者は通勤16人通学37人計53人と予測されていますが、以下伺います。

- A. 歩いてわずか5分程度であるこの区間の定期運賃は「通勤5400円」「通学4500円」と推定されます。この定期代を負担する会社や保護者は常識上皆無と思われませんが、市の見解を伺います。なお一般的に通勤距離が2km未満の通勤費は不支給であり、宇都宮市も同様の扱いとなっています。
- B. 2km未満で通勤費が支給された場合、全額が課税対象であり社会保険料の対象でもあります。所得税・住民税・社会保険料等1,000円以上を負担してまでLRTを利用する通勤者がいるとは思えません。この点についても見解を伺います。
- C. 通学定期の対象となる具体的学校名を示してください。なお唯一対象と思われる大原学園は、宿郷町停留場より約100m手前にあるため該当しません。

【回答】

- A. 定期代負担の考え方につきましては、通勤・通学距離に関わらず、各事業者等の判断によるものと認識しております。
- B. LRTの需要予測につきましては、（仮称）宿郷町停留場付近の企業や学校等への移動実態などを踏まえ、通勤・通学者の利用が見込まれるところであります。
- C. （仮称）宿郷町停留場付近には、各種学校があると認識しております。

③「ベルモール前停留場」の乗車数（約1200人：東行き）

A. 直前の「今泉町」「陽東」両停留場の約4倍が乗車するとの計算ですが、この周辺が商業地区である立地条件を考えると到底信じられない数字です。

「県央広域都市圏生活行動実態調査」から算出した利用予測者を基に、出発地の多い順から3地区名（町丁名）及びそれぞれの予測人数についてお答えください。

B. 市の過去のデータを参考にして、平日ピーク時の当停留場における東行きLRTの6分おきの乗車数を試算したところ、平均47人が乗る計算となりました。

市の資料にある広島大学附属小学校前の停留場写真によれば、ホームは40人前後の生徒で溢れています。また乗車数のデータによれば当停留場において乗車人員のピークである240人に達する可能性があるため、乗り切れない乗客が発生することも考えられます。

「座れない」上に「ホームに入れず」「満員で乗れない」かも知れないLRTを、当停留場からあえて利用する人はほとんどいない、と考えますが市の見解を伺います。

【回答】

A. 「県央広域圏生活行動実態調査」に基づく需要予測の結果においては、（仮称）ベルモール前停留場の利用者として、陽東地区（陽東1～8丁目、中久保1丁目、中久保2丁目）付近の移動発生量が多いと見込まれるところではありますが、町丁目別の予測人数は算出しておりません。

B. LRTにつきましては、「専用の空間となる軌道を走行することから、自動車交通に左右されず、時間通りに移動することが出来ること」や、「自分で運転することなく、安全に移動することが出来ること」などのメリットを有することから、市民の移動手段として十分に選択されるものと考えております。

なお、（仮称）ベルモール前停留場につきましては、ピーク時においても利用者がホームに滞留できるよう、ホーム幅を広く設計しております。

③「下竹下停留場」の乗車数（64人：双方向）

停留場の周辺 400m圏内（市が利用の目安とする「300m～500m」の中間値）に人家はありません。また駐車場がなく、4mの高さにある停留場へはつづら折りの長いスロープか、高い階段を登るしかないことから、今までの通勤スタイルを放棄してまでLRTを利用する人がいるとは考えられません。

64人もの通勤通学者が利用するとは半径何メートルの圏内を指すのでしょうか。ともに伺います。

【回答】

（仮称）下竹下停留場周辺には、飛山住宅団地や鑑山町住宅地などが形成されているため、そこに住む居住者の徒歩や自転車、車でのアクセス利用が見込まれるところであります。

なお、需要予測にあたっては、半径何メートルとの利用圏域があるものではございません。

④「作新学院北」の乗車数（158人：双方向）

停留場の東側は工場群、西側は高低差が20m以上もある急坂であるため、利用者は北か南に限られます。しかし上記同様400m圏内に人家はなく、到底158人の利用が見込めるはずがありません。上記③同様こちらも利用圏内を伺います。

【回答】

（仮称）作新学院北停留場周辺には、竹下町住宅地や鑑山町住宅地が形成されているため、そこに住む居住者の徒歩や自転車、車でのアクセス利用が見込まれるところであります。

なお、需要予測にあたっては、半径何メートルとの利用圏域があるものではございません。

⑤「通勤・通学」の行きと帰りの人数に約1割の差があります。公共交通の発達している地域であれば帰りに他の交通手段を選択する方法がありますが、この方面ではそれは考えられません。

市は以前、交通手段が往復同じとして利用予想者を計算していましたが、何故計算方法が変更されたのか、またこの差である約1割の人が利用すると考える具体的交通手段は何か、についてともに伺います。

【回答】

LRTの事業化に向けた需要予測につきましては、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」以降、「企業ヒアリング調査」や「従業者アンケート調査」、「県央広域都市圏生活行動実態調査」など、需要予測の精度向上のための取組を段階的に実施してきたところであります。

このうち、「県央広域都市圏生活行動実態調査」に基づく需要予測の結果におきましては、一つの例示として、行きについては「通勤目的」でありましたが、帰りについては買い物をして帰るなどの「私事目的」に変化したことにより、差が生じたものと認識しております。

7. 「新交通システム導入に係る「事業・運営手法」と「施設計画」の検討結果 H21.3」によれば「上」が「下」に支払うべき費用として、①日常的な保守・管理にかかる費用 ②車両の償還費 ③線路の使用料（利益の範囲内）の3点があげられていますが、市の発表では②及び③が省略されています。特に受益者が負担すべき②を何故一般市民が負担しなければならないのか説明してください。また②③が省略された具体的経緯を何うとともに、電車を含めた設備一式を公共が負担する他都市の例がありましたら提示してください。

**【回答】**

LRTにつきましては、本市の将来にわたる持続的な発展や市民生活における多様な移動手段の確保に欠かすことのできない重要な社会基盤でありますことから、道路や橋梁などの公共施設と同様に、軌道や停留場、車両などの整備・保有を公共が担い、民間がノウハウを生かしながら運行を行う「公設型上下分離方式」を採用し、官民の役割分担を図ることで、LRTの運行における良質なサービスの提供や効率的・安定的な運営を確保してまいります。

この公設型上下分離方式は、平成19年に制定されました「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」におきまして、地方の公共交通がモータリゼーションの進展や社会経済情勢の変化などにより、厳しい経営状況にある中、官民連携により、地域の持続可能な公共交通として、維持存続を図っていくために制度化されたものであります。

上下分離方式における上下間の役割につきましては、上下間において決められるものであり、先にも記述いたしましたとおり、「本市、芳賀町（下）」が道路や橋りょうなどの公共施設と同様に、軌道や停留場、車両などを整備・保有し、維持管理の責任を持ち、その施設等を「宇都宮ライトレール株式会社（上）」が借り受け、日常的な維持管理を含めた運営を行うこととしたところであります。

これらを踏まえ、施設等の使用料につきましては、施設等を貸し付ける対価といたしまして維持管理費相当分として設定したところであり、この考え方に基づき「軌道運送高度化実施計画」を策定し、国の認定をいただいたところであります。

なお、他都市の例といたしましては、富山市があります。

8. 宇都宮市西部地区の複雑な道路形状やバス路線は、八幡山の存在や東京街道をはじめとした主要道路の大半が丁字路であることなどが原因と思われます、代替路のないこの地区にLRTを通せば1本しかない走行車線が混雑することは明らかですが、以下伺います。

①1車線である交差点で車が左折する場合、後続の車に影響があるため横断する歩行者を待つ停車はできません。したがってLRT路線のすべての交差点はスクランブル交差点にせざるを得ないと思われませんが、この方式を各交差点に設置すればさらなる渋滞を招くことが明らかです。歩行者及び車両にとって不便なスクランブル交差点を設置するか否か、設置しないとすれば交差点の信号をどう操作するかについて見解を伺います。

【回答】

JR宇都宮駅西側のLRT導入に伴う道路空間再編や交通処理につきましては、現在、道路管理者や交通管理者などの関係機関と協議・調整を行うなど検討を行っているところであり、交差点の信号制御等につきましては、その検討結果を踏まえ、交通管理者と協議をしたうえで決定されるものと認識しております。

②停留所や荷物の積み卸しを終えたバスや車が走行車線に入ろうとする際、他の車は一旦停止をしなければならないため、その都度渋滞が増加します。上記①も含め走行車線が1車線しかないことの最大の弊害ですが、車の出入りへの対処、及び他の都市において同様の例があるか否かについてともに伺います。

【回答】

駅西側LRT導入に伴う荷捌きや車の出入りへの対処につきましては、今後、道路管理者や交通管理者などの関係機関と協議・調整してまいります。

なお、道路空間再編の中で、車線数を減じた取組の事例といたしましては、京都市や松山市などがあります。

③「宇都宮市のLRTに反対し公共交通を考える会」の第4回公開質問状に対する回答では「官公署や教育施設への直行ルートของバスを禁止することは予定しておりません」とあります。西口のバス利用者にとって最大の関心事であります。このルート以外で廃止される大量輸送のルートが思い浮かびません。少人数のルートを廃止してもLRTの運営に貢献しないと思われるからですが、市が予定する廃止路線の基準について提示してください。

【回答】

LRTと運行経路が重複する大通りを運行するバス路線につきましては、平成29年7月に作成した「JR宇都宮駅西側におけるLRT導入後の将来の公共交通ネットワークイメージ」におきまして、公共交通空白地域の解消や中心市街地における多様な移動需要への対応の視点から、一部の路線を「県庁前通り経由」や「いちょう通り経由」に変更するとともに、定時性の向上を図るため、市域を越えて運行する長距離路線を桜通り十文字付近のトランジットセンターでLRTと接続させることを想定しております。

今後、このネットワークイメージの具体化に向けて、バス事業者と協議してまいります。

9. 平石中央小学校付近の新設市道 6413 号線及び周辺道路について伺います。【資料 3】

① L R T 軌道との横断（交差）部について以下お答えください。

- A. 当初、交通量の多い市道 2669 号線ではなく、ほとんど通行車のない西側の市道 6221 号線だけが軌道を横断する計画であった理由について
- B. その後、軌道を横断させる道路として市道 2180 号線を追加した理由について
- C. 信号・遮断機・警報器がなく、人と車が横断するこの部分は「踏切」でも「交差点」でもありません。法律上の名称と同部分の設置が許可された条文、及び既存軌道における同部分の具体的設置箇所について提示して下さい。
- D. この 2 箇所では「接近表示板」により電車の接近を知らせるとのことですが、「走行中の自動車内」より多少大きい 65 デシベルの音量（市公表）では警報器の代わりになりません。信号及び遮断機のないことも併せ、横断部のストッパーの機能が完全に欠落しています。これほど無防備な横断部において通行者（車）、とりわけ子どもたちの安全を完璧に担保できるかについて伺います。

【回答】

- A. 当該箇所につきましては、関係機関と協議し、市道 3 2 9 号線から北進し軌道を横断する自動車が、軌道に対して正対して一時停止するために必要な延長がとれる箇所でありますことから横断箇所としております。
- B. 横断箇所につきましては、L R T を導入するにあたり、現状の道路機能を確保するために設置や付替えをするものでありますことから、地域の皆様がより安全・安心で便利に利用できるよう地域の皆様と意見交換を行い、道路形状等につきましては、関係機関と協議し計画しております。
- C. 当該箇所につきましては、他の軌道と道路が交差する箇所と同様に「道路交通法第 2 条第 1 項第 5 号」の交差点です。交差点でありますことから、「道路法第 9 5 条の 2」に基づき公安委員会と協議しております。  
他都市の事例といたしましては、東京都の都電荒川線や、富山市の環状線、高岡市の万葉線などがあると認識しております。
- D. これまでに示しております「騒音に係る環境基準」の「昼間 6 5 デシベル以下」につきましては、地域の騒音基準値（騒音値を時間当たりで平均したもの）を示したものであり、警報音の大きさを示したものではありません。接近表示板の警報音につきましては、他都市の事例や当該箇所の状況、関係機関との協議も踏まえ設定してまいります。  
また、安全対策については、当該箇所の軌道と市道の見通しを確保することや、道路交通法を遵守することにより安全な運行に取り組んでまいります。



②道路の異常な形状について

市道 6221 号を北側から来た車が、線路北側の[A]地点で左折した場合、市道 2669 号線との交差点が鋭角であるため線路側に曲がれず、結局来た方向に戻らざるを得ません。さらにこの道路が行き止まりになっていることから道路を設置した意図がわかりません。

市道 2180 号線においても北側から来た車が[B]地点にて右・左折した場合、ともに行き止まりであるため来た方向に戻ることになります。

そこで下記について伺います。

- A. 線路の北側に道路を新設する目的
- B. ぶつ切れであるこの道路の名称
- C. この道路の平日予測利用人数
- D. この道路を多く利用する住民の予想居住地区

【回答】

- A. 9-①-Bと同様です。
- B. 市道6413号線です。
- C. それぞれの横断部の市道と、その付近の南北の市道の交通量が、日中12時間で概ね200台ありましたことから、将来も同様の交通量があるものと想定しております。
- D. 付近にお住まいの方々が利用されると想定しております。

③（併用）軌道として認定した理由

A. 市が軌道と認定した主な理由として「市道 6413 号線が従来の辰街道交差点を通過すること」が考えられます。しかし上記の通り、線路の北側に平行して敷設される道路は、道路としての機能を有していないことから、併用軌道と認定することに無理があります。

したがって上記以外に軌道とした認定理由があれば提示してください。また「軌道」の定義について伺うとともに、この地区の線路敷設との関連について説明してください。

B. 鬼怒川渡河部は人車が通行できないことから明らかに専用軌道ですが、「市道 6413 号線」とする法的根拠を伺います。また他都市において同様の例があるか否か、あるとすれば具体的道路名を示してください。

【回答】

A. 本市が整備する軌道につきましては、「道路法第 2 条第 1 項」に基づく「一般交通の用に供する道」でありますことから、「同第 8 条」により市道認定を行っております。

「軌道法第 2 条」では「軌道は道路に敷設するもの」と規定され、「軌道建設規定第 3 条」におきまして「道路上に敷設する軌道を併用軌道とする」と規定されておりますことから、全線「併用軌道」として整備しているところであります。

また、「軌道」の定義につきましては、「一般交通の用に供するため敷設する軌道」と認識しております。平石中央小学校付近につきましても一般交通の用に供するため敷設する軌道として整備してまいります。

B. 鬼怒川渡河部につきましても、A の回答と同様に一般交通の用に供する道でありますことから市道認定しております。

また、他都市では富山市の南北接続部のほか、東京都の「日暮里・舎人ライナー」や沖縄県の「沖縄都市モノレール線（ゆいレール）」が軌道の専用空間においても道路認定されております。