

平成 26 年 8 月 22 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 憲一

宇都宮市の LRT 敷設に関する佐藤宇都宮市長への公開質問状

はじめに

私達は、去る 7 月 12 日、本件、宇都宮市が推進している LRT（路面電車）の導入に関して、市民の多くに、「不必要だ、邪魔になる、採算が取れるはずがない」などと「LRT 整備に反対する人達や、疑問視する人達、さらに、関係がないとして無関心でいる人達が多い」ことから、それらの声を代弁し、宇都宮市の LRT 導入構想に反対し、白紙撤回を求め、宇都宮市に相応しい公共交通を確立して欲しく、次の反対理由等を掲げ「宇都宮市の LRT に反対し公共交通を考える会」を設立しました。

私たちは、現在市が進めている LRT 計画には多くの問題があり、このまま実施されれば、宇都宮市民の将来に大きな禍根を残すものであると判断し、計画の白紙撤回を求めているところですが、市長は、全体展望が見えないまま、駅東からの優先計画事業を、H28 年度着工へ向けて進めています。

そこで、佐藤市長が推進している LRT 導入に関して、私達市民が、疑問に思い、納得できずにいる事項等に説明や回答をいただきたく、公開の上、以下の質問をしますので、9 月 26 日までに、市民にとって、わかりやすく説明を加えて、明確にご回答されるようお願いいたします。

「LRT 導入」に反対し、白紙撤回を求める主な理由等

- * 平成 26 年の現在、JR 宇駅東・西の大通りの主要な交差点の渋滞は、その後の道路整備や信号管理の学習等で格段に少なくなっている。渋滞対策は、導入の理由にならない。
- * 乗用車や貨物車を運転する皆様は、全幅 30m（片側 3 車線）の「駅西大通り」と全幅約 20m（片側 2 車線）の「駅東大通り」と、狭い東西の大通りが「LRT の線路とプラットフォーム」の設置で 1 車線となる。幹線道路としての機能を大きく落とすので、大渋滞になり、自動車交通の邪魔になる。周辺道路をも巻き込む「交通渋滞」を想定しておくことが必要。
- * 「路線バス」を利用する皆様は、「大通りとの接合部」で「LRT（電車）へ乗り換える」のは、苦痛で、不便、不都合だ。「乗り換え」までして街中へは行かない。暑い・寒い日、雨・雪の日、朝・夜も、手荷物があっても「乗り換え」なければならない。
- * 「バスと LRT との乗り換えの不便」を嫌う皆様は、車で JR 駅等へ向うので、駅の東・西口広場は送・迎車やタクシーで大混乱となり、ひいては、LRT 走行の邪魔になる。
- * 市の財政を心配する皆様は、1 日当たり 4 万人を超える「LRT（電車）利用者」の見積もりは甘く、到底採算を取れるはずが無い。赤字になる。
- * 一方、市民の中には、「LRT 導入」に無関心でいる皆様があります。大通りとは遠く離れているので「LRT」に乗ることはないし、車で中心街にも行かないので「LRT 導入」を話題にすることが無い等と必要性や期待をもたない皆様です。
- * ところで、私達「公共交通を考える会」は、国・県・市の貴重な財源が、似合わず、不要で、邪魔になる「LRT（電車）」の導入に約 400 億円もの巨費が投じられ、浪費されてはならない。負の遺産になることが心配だ。邪魔になって「取り外す」工事費に補助金はない。推進者は責任を取るのだろうか。としています。
宇都宮市に似合わず、邪魔になる LRT は、反対であり、一刻も早く白紙撤回を求めたい。

ところで、宇都宮市の市民や物資の移動は、高度経済成長期を経て社会経済が豊かになる中、急送に自動車に依存する「車社会」へと移行し、全国で上位の車の保有率が報じられてきました。

そのため、四方・八方から「中心部」へ向かう国・県・市道や中心地域の道路は、拡幅工事や新設整備、そして、信号機の設置・連携管理が追い付かず、主要な交差点に「自家用車」・「路線バス」・「貨物車」等の渋滞現象が生まれ、続きました。

つまり、平野都市の宇都宮市は、移動や輸送の基盤を「自動車と路線バス、自転車」によって発展してきた都市であります。

その宇都宮市に、本件、「LRT 導入」に係る不毛の論議が生まれたのは、バブル経済期に造成した「清原工業団地」等の通勤者で生じるとされた「鬼怒川越えの渋滞にいかに対応するか」に始まりでした。

その対応として、地下鉄案やモノレール案などの紆余曲折を経て、交通事情や状況が変わった平成 13 年になって、ほとんど渋滞対策とは無縁で、むしろ渋滞を助長することになる幹線道路への「路面電車」敷設構想が提案され、ここに、市民不在の「LRT・公共交通対策」が報じられることになりました。

以来、「LRT 導入構想」を前任の福田市長から引き継いだ佐藤市長は、国・県・宇都宮市による道路の整備や信号機管理の学習等で、交通渋滞が改善されてきたにもかかわらず、「宇都宮市にふさわしい公共交通のあり方・原点」に戻ることなく、宇都宮市地域では難しい「車社会からの脱却」を標榜する都市づくりや大量輸送を推奨する交通評論家等の言に乗って、「LRT が宇都宮市の東西基幹公共交通を担う」等と「LRT ありき」で屋上屋の検討を進めてきました。

宇都宮市における「LRT 導入計画」の最大の問題点は、渋滞対策を主眼にしなが、こともあろうに、狭いながらも交通の動脈である基幹道路「JR 宇都宮駅東・西の大通り」へ敷設することから、「線路とプラットホーム」で 2 車線が占拠されるため、自動車交通に大きな犠牲を払うこととなり、さらに、四方八方から集まる「路線バス」は乗り換えを強いことにあります。

さらに、佐藤市長をはじめ、推進者は、LRT が低床式で高齢者にやさしく、路面（軌道）を走るの（あり得ない）「定時性や速達性」に優れる先進的な「大量輸送手段」であり、その上、「全国の都市で初となる幹線道路への敷設」こそが、厳しくなる都市間の生存競争に打ち勝つ「イメージアップ」・「格好な装置」である等「意味不明なメリット」あげて建設を急ぎたいとしています。

ところで、佐藤市長は、3 期目となる平成 24 年 11 月の市長選挙で、相手候補が LRT を取り上げたことから争点となり、投票率 36%・獲得数 10 余票での当選にもかかわらず、その直後から、LRT 推進の負託を得たとして整備事業着手に向けて舵を切り、25 年度を前に、LRT 整備推進室を設置して、3 月に「東西基幹公共交通の実現に向けた実施方針（JR 駅東部地区の優先整備）」を定め、国土交通省から副市長を迎えて、1 億 3 千万円余の LRT 関係予算を確保し、平成 28 年度着工、平成 31 年度運行開始を広告しております。

平成 26 年 1 月には、私達市民の要求による臨時市議会において、3 万人を超える「住民投票」の直接請求を退けた後、26 年度予算に 10 億 2 千万円余（市民一人当たり 2,400 円）もの整備関連費を計上しております。LRT を反対する市民にとっては、1 円たりとも支出すべきでないお金です。

以下、質問をいたしますので、明確な回答をお願いいたします。

1 宇都宮市が、東西基幹公共交通の手段としている LRT の導入を推進する理由等について

（1）LRT 敷設の必要性、妥当性、確信の程等に関する理由について

- * 佐藤市長には、先ず、私達市民の目線で見ると「ボタンの掛け違い」、つまり、「車社会の到来、長く伸びる渋滞現象、路線バスの数珠つなぎ現象、Co₂環境対策、車社会からの脱却論から始まった LRT（大量輸送手段）構想」について、宇都宮市における大量輸送手段の必要性、各種の手段から LRT をもって確定した検討の経過、および、「その後、行政や市民の努力、違法駐車等の排除等で、交通渋滞が大幅に緩和されている「平成 26 年の現時点における交通状況等」を踏まえて、改めて、LRT 敷設の必要性、妥当性、確信の程等に関する理由」を具体的に伺いたい。

なお、表記は、LRT の導入によるメリットは勿論、私達市民が疑問視し、白紙撤回を求める「上

記の反対理由」や、本文の質問で記載の「デメリット」・幹線道路路面の減少による渋滞、路線バスの乗り換え（折り返し運行）の不便等を踏まえて、なぜ、巨額の予算を使って、LRTを導入するのか、その理由の全てを改めて、具体的に分かりやすく回答願います。

- * また、なぜ、新交通システムがLRTと決まったのか、他のシステムも含めた調査内容、調査費用、調査結果を、具体的に回答願います。
BRT、LRT、AGT・モノレール、地下鉄等の検討についての、調査概要、結果を具体的に回答願います。
- * LRT導入について、宇都宮市に清原・芳賀工業団地内の企業、あるいは、いずれの団体からLRT導入の要望が出ているか伺います。出ているなら、要望月日及び内容を回答願います。
また、LRT導入がその大企業撤退防止の有力な方策になるのか否か、またその根拠について伺いたい。

2 貴重な大通りへLRTを敷設することによる「メリット・デメリット」の把握と説明について

(1) LRT導入に関する「メリット・デメリット」について

- * 佐藤市長および、宇都宮市の担当部局は、市民等へLRT導入構想を説明する際、私達が把握する「JR宇都宮駅から東西へ延びる大通りや、JR駅前広場にLRTを敷設すること」、つまり、「こともあろうに、幹線道路へLRTを敷設すること」に伴う「従来の道路機能の減退や路線バスとの乗り換え等によって生じる不便・デメリット」について、具体的に説明をされていないように思えてなりません。「自動車の円滑な走行」等を目指してきた幹線道路（県道）の路面を犠牲にすることで生じる「市民の生活や道路交通に及ぼすメリット・デメリット」について、どのように把握し、説明をしているのか伺いたい。
また、道路管理者（県）は、本件を如何に捉えているのかも伺いたい。
貴市が、「デメリット」を把握していない場合は、本文をはじめ、本会のホームページ等を参考にさせていただきたい。
賛成者や、推進者達の側からは、「LRT導入に関するデメリット」の話が聞けないからです。
- * 改めて、LRT導入のデメリットと、その根拠を詳細に回答願います。

3 LRTに託す東西基幹公共交通を、あえて「JR駅東部地区の優先整備」とすることについて

(1) JR駅東部地区の優先整備と東西基幹公共交通との整合性について

- * 柳田大橋における渋滞現象は、本来、競輪場通り（市道）、県庁前通り（県道）、駅前大通り・鬼怒通（県道）の3本の主要な道路が、鬼怒川越え前にして集束するため、ただでさえ渋滞が心配される中、清原工業団地、芳賀工業団地、テクノポリスセンター地区が開発されたので、その渋滞は語り草にさえなりましたが、現時点での渋滞は、野高谷交差点部の改修、信号機管理の学習、企業の努力、上流に板戸大橋（県道）に架橋等で、格段に少なくなり、改善したこと（鑄山交差点の渋滞が消滅）等を見ると、もはや、渋滞対策としてのLRTは、必要性がなくなっているように思えてなりません。

議会に相談なく、唐突にも「平成25年3月に定めた実施方針で、JR駅東部地区を優先的に取り組む」とした趣旨は、公共交通空白・不便地域の解消、慢性的な渋滞の緩和等と、清原工業団地や芳賀工業団地の通勤者の負担軽減を想定しての配慮（LRTによる通勤）と思われませんが、通勤者は、便利さや、通勤時間の短縮を求めて、渋滞が短くなれば車通勤に戻るので、LRTの利用を担保できず、空気を運ぶようになることを想定しておかなければなりません。

鬼怒川越えの渋滞は、渋滞対策として対処すべきで、「LRT敷設」で消滅することはなく、渋滞対策とLRTとはリンクしないものと捉えています。

ところで、「JR宇都宮駅東部地区を優先的に取り組む」ことについては、LRTの導入を「宇都宮市の総合計画において、市の公共交通ネットワークの要となる東西基幹公共交通」と位置付けて推進するとしているので、「桜通からテクノポリスセンター地区まで」を全体計画として認可を得るべく計画書を作成しなければならないはずです。

整備効果が早期に発揮する東部地区から段階的に整備したとしていますが、JR 宇都宮駅の西部地区に関しても LRT の必要性、妥当性を確認しているからこそその東西基幹公共交通の手段であるはずなので、西部地区の整備に関する展望がなければ、東部地区の先行整備は裏付けがないままの見切り発車となります。

反対の声の大きい西部地区における整備の確認（同意）を、何時、どのようにして行うのか、伺います。

また、28 年度に東部地区を着工するには、関係機関との調整をする必要があるはずですが、JR 宇都宮駅横断に関する JR 東日本との交渉をはじめ、路面を借用する県道管理者との協議状況および、JR 駅西部地区の整備のスケジュール等について伺います。

(2) 東部地区を優先的に取り組む必要性について

- * 宇都宮市における LRT 整備計画の費用対効果については、本来、一体である東西基幹公共交通の整備として全体計画書を作成し、必要性や妥当性等を算定して審査を受けなければならないはずですが、どのようにして、全線・15 km 区間を調査し、設計して、全体計画作りに審査に対処するのか伺います。

また、東部地区を優先し段階的に整備することとは、どのような意義を想定しているのか、改めて伺います。なぜ、駅東を優先的に実施するのですか、その理由を回答願います。

4 鬼怒川への LRT 鉄道橋に代わる「道路橋の架橋」について

(1) LRT の鉄道橋に代わる道路橋の架橋について

- * 柳田大橋地点での「鬼怒川越え」については、前記のように、競輪場通り、県庁前通り、駅前大通り・鬼怒通りが集束して渡河するので、不都合であり、無理があることは自明の理であることから、思い切って、「LRT（鉄道橋）での架橋」に代えて、宇都宮市の他の地域と同様、道路橋として架橋するとしたら、この地域の交通事情はどう変わるのだろうか。

「鬼怒川越え」の車が分散して、渋滞が全て解消すると想定できるのではないのでしょうか伺います。

勿論、「鬼怒川越えの渋滞」がなくなれば、清原工業団地、芳賀工業団地、テクノポリスセンター地区へ向かう「路線バスや、その急行便」の運行も可能となり、通勤者にとって利便性が確保でき、さらに、LRT を敷設することで生じる「東大通り・鬼怒通りの路面の減少による犠牲」を払わずに済むこととなりますが、いかがでしょうか。伺います。

(2) LRT に特化し「LRT ありき」に至った経過等について

- * この「道路橋の増設」での対処に関しては、LRT の敷設計画や、妥当投資の検討の中で、当然、LRT の鉄道橋を一般道(路線バス・トラック・自家用車・自転車の交通可)として整備し、急行バス等を織り交ぜて路線バスによる輸送を行うこととを比較し、議論されているはずですので、LRT 鉄橋を一般道に替えて輸送機能を高めることとの検討経過を伺います。

なお、「LRT の鉄道橋に代わる道路橋の架橋」について、検討していないのであれば、何故検討していないのかを伺います。

5 工業団地勤務者等の LRT 利用に関するアンケート調査について、

(1) アンケート調査の評価について

- * LRT 利用者の裏打ちを得るべく、平成 26 年度の調査事業で、清原工業団地や芳賀工業団地の勤務者等に対象に、アンケート調査を行いました。その回収率は 37% で、残る 63% は、LRT に関わりない者・無関心者でありました。さらに、回答者 37% の内訳は、企業バスがなくなり、運賃の全額が支給されることを前提で、17% の者が「利用すると思う」を選んでいるのです。

「東西基幹公共交通の手段」と位置付ける本件の建設を判断するよりどころとしては、丁寧で、十分な調査とは受け取り難いものでした。

いかにも、不確かな回答であり、何割かを差し引くべきと思われそうですが、改めて、確実な利用者を把握できたとするのか。評価のほどを伺います。

(2) LRT が工場勤務者による支持について

- * ところで、私達は、工場勤務者に、LRT を利用する担保を取るのには、流動的な要素が多いから無理があるとしております。

工場勤務者のために LRT を造っても利用してもらえず、空気を運ぶことになりはしまいかと危惧をしているのです。信号機や停留所で止まりながら走り、座席数が少なく、勤務先の門口では止まらないなど、不便な LRT にながっかりして、「乗用車や企業バス」に戻るのではないのでしょうか。

LRT 整備事業は、路面に長尺の「軌道」を設置する特異な事業です。思いつきや、成行きで敷設しました、想定外でしたでは取り返しがつきません。

利用者の担保をどう取り付けるのか。利用者の多くは、渋滞との関係で決まります。通勤者や市民にとって、最高の移動手段と評価されなければ施行すべきでないと思いますが、確信のほどを詳しく回答されるよう伺います。

- * 需要見込みアンケート調査について

「人の移動手段を調査することで将来の都市計画の参考にするため」のアンケート調査であるが、回答することに重要性を感じられない人は無視することが十分に考えられます。無視をすることによって自らにマイナスが及ぶとは思わないからです。

今回の LRT の場合は、利便さが直接自分に及ぶ人は「利用する」を選択し、関係ない、あるいは設置に反対の人は「利用しない」を選択する。残りの無回答の 62.4% は「このアンケートに興味がない」と考えるのが自然で、そういう人が積極的に LRT を利用するとは思えない。そもそもアンケートの本質が異なる以上、両者の回収率を比較すること自体に何の意味も持たないと思うが、見解とともに、見込み算定方法の正当性の根拠を伺いたい。

- * 7月25日発表のアンケート結果での需要予測は、回収率の低い(37%)割合を用いて全体の利用者数を推計する方法は、楽観的で不正確な推計と思われる。

したがって同報告の P8 にあるように「今回のアンケート調査結果の回答割合をアンケート対象全従業員に適用し、需要見込み及びピーク時需要を算出する」この妥当性について伺います。

(3) アンケートにおける設問不足について

- * 今回のアンケート調査には、LRT に代えて、道路橋にすることの選択肢がありませんでした。LRT の鉄橋と同じルートに道路橋を設置することとしてはどうでしょうか。おそらく、鬼怒川越えの渋滞は、解消するはずで、勿論、道路橋にすることで、便利な自動車通勤や自転車通勤・通学が増えて、通勤・通学の負担が減少するのではないかと考えてならないのです。

鬼怒川越えの渋滞が解消すれば、多様なバス路線の新設や、急行バスの運行ができますが、その間かけがないアンケートは、いかにも、「LRT ありき」で、片手落ちだと思いますが伺います。

- * LRT 導入以外の解決策については、具体的にどういう検討をされ、どういう判断をされたのか、アンケート作成における、検討の状況を公表いただきたくお願いします。

「LRT あり」きでなく、多様な検討をして、市民の理解を得られる公共交通を計画したいものです。

6 宇都宮市における基幹公共交通の手段を「路線バス」にする選択について

(1) 路線バスの街における LRT との乗り換えについて

- * 私達は、平野都市・宇都宮市にふさわしい公共交通の基本は、LRT でなく路線バスにあると思っています。ハイブリット車や無公害の燃料電池自動車・バスの発達で、環境にも優しくなります。さらに、渋滞による環境対策としては、道路の部分改修や信号機管理の研究(余地がある)等も含めれば、各地の渋滞も含めてまだまだ少なくなるはずで、

さらに、人口の構成、減少が趨勢から、車が減り、渋滞現象は減少するはずで、

そもそも、路線バスで発達してきた街で、ヨーロッパなどのように「路面電車」の経歴がない狭い道路に、唐突にも、車や、路線バスを排除し・乗り換えをさせて異質の LRT を敷設するには無理があるのではないのでしょうか。

特に、路線バスとの乗り換えについて、市民が、「乗り越えられる障害」と確信できるのでは

うか伺います。乗り換えは障害にならないと確信できるのであれば、その理由を伺います。

(2) 宇都宮市の基幹公共交通に路線バスを据える検討について

- * 宇都宮市は、バスによって発展してきた都市です。積極的に「バスの都市」と言ってよいのではないのでしょうか。

その宇都宮市の路線バスは、多分に漏れず、多くの路面電車や路線バスが衰退をしたのと同様に、自家用車にとって代われ、乗客の減と高料金のスパイラルに陥り衰退をしてきたのですが、このことを認識の上、新たな時代の交通環境、つまり、「高齢化社会の到来、車離れ、ガソリンの高騰、料金支払いの IT 活用の進展等」があることから、路線バスと地域バスとの連携などバス運行の多様さや利便性の向上を図ることによって、市民の移動のツールとして価値観を高めて提供できるはずです。

宇都宮市が進める「東西の両大通り 1 路線のみの LRT (東西基幹公共交通との位置付け)」では、かえって、乗り換えの不便による違和感のみが高まります。

バスによる東西基幹公共交通とすることも考えられます。

宇都宮市の公共交通に関する行政は、これまで約 20 年来、「基幹公共交通・LRT ありき」で傾注してきたため、本来、宇都宮市に似合いの「路線バスの活用」をはじめ、新規のバス路線の開発、次代を担う地域バスとの連携の模索等々、宇都宮市における路線バスの積極的な活用に目を向けることなく、経過させてきたのではないのでしょうか。

宇都宮市の公共交通に係る「バスの都市構想」を検討されたことがあるか伺います。

「バスの都市」との比較で LRT を選んだとすればその理由、そして、平成 26 年現在における評価を伺います。

(3) 宇都宮東部地域や鬼怒川越えの公共交通対策に係るバス路線の設定について

- * ところで、宇都宮市の東部地域は、不幸なことに、路線バスが衰退をする時期に開発がなされたので、路線バスの路線設定が未発達のまま過ぎてきた地域であります。

特に、柳田大橋経路は、渋滞現象が続く中、渋滞の話題やその対策が先行して大量輸送手段の導入・「LRT ありき」の環境の中、LRT の論議に隠れて、本来あるべき「路線バスの活用」を含めたトータルの「公共交通のネットワークを」検討されずに来た地域であるように思われます。

その意味では、確かに、「鬼怒川越え」の柳田大橋地点における渋滞を解消せずに、路線バスの活用を検討すべきとするには、少々無理があるのですが、仮に、「鬼怒川越えに渋滞がない」とすれば、他の地域の路線バスの活用と同様、バスの街・宇都宮市における路線バス活用のトータルの発想で、清原工業団地、芳賀工業団地、テクノポリスセンター地区における公共交通対策の検討ができることになるのではないのでしょうか。

そこで、特に、鬼怒川の東部地域における公共交通対策について、LRT のほかに、路線バスによることも検討をしたけいがあるのか、伺います。

あるとすれば、どの時点で、どのような結果であったか伺います。

(4) 鬼怒川越えの交通手段に係る LRT と路線バスとの検討経過について

- * LRT 導入を検討するにあたっては、当然、LRT を導入するルートで「路線バスを活用する公共交通ネットワーク」を検討していると思うのですが、両者を比較した検討をしてきた経過はあるのか伺います。

検討の経過があるとすれば、鬼怒川越えにもう 1 橋あれば渋滞は解消でき、急行バスの運行も想定できるので、鬼怒川越えの交通環境は大きく変わるはずですが、何故、道路橋にせず LRT 導入にするのか、その理由を伺います。

7 「LRT ありき」でなく、宇都宮市に相応しい公共交通政策を原点から検討することについて

(1) 「LRT ありき」でなく、「公共交通のあり方の原点」に戻ることにについて

- * 宇都宮市における交通渋滞の存在とその対策については、道路の整備や、信号管理の学習、違法駐車摘発等で、交通事情が大きく変化し改善すべきであるにもかかわらず、市の交通政策は、

路面を占拠する「LRT」をもって対策とし、「LRT ありき」を基幹公共交通の手段としているのですが、交通政策の基本を誤っているのではないのでしょうか。

20 年前の交通状況や大量移送に原点を置いているからなのですが、前 6 項までの点から、LRT をして、本当に宇都宮市の基幹公共手段となりえるのか疑問であります。

LRT 導入問題を白紙にして、「宇都宮市に相応しい公共交通のあり方・原点」に戻ることが必要ではないかと思いますが伺います。

(2) 中心市街地が活力を失うと心配されることについて

- * 私達にとって、宇都宮市における LRT 導入構想は、平野都市・宇都宮市地域では至難な「車社会からの脱却」を標榜し、本来無理がある「狭い大通りに LRT ありき」で洗脳された結果であるとしているのですが、LRT・路面電車の軌道によって、車の走行路面を大きく損ない、道路機能を犠牲にして、周辺の道路をも巻き込む渋滞や、路面バスを締め出すので、市民は、中心市街地へ足が向かわなくなり、活力を失うことになると思われますが、どのように予測しているのか伺います。

(3) LRT は電車なので「定時性や速達性」に優れるとすることの疑問について

- * バスの全盛期に見られた「数珠つなぎ」の現象をして、短絡的に悪とし、LRT に直結したように思えるのですが、「数珠つなぎ」現象をして如何とらえているのか伺います。
なお、LRT 路面電車は、「定時性や速達性に優れる」と謳っていますが、「追い越し」ができず、はがし屋さんがいない路面電車は、バス以上に数珠つなぎになるように思われますが、本当に、路面電車の数珠つなぎはならず、定時性が守れるのか伺います。
事故が生じれば、なおさら心配です。

8 国・県・市等の道路管理者や県警等との協議状況等について

(1) LRT 敷設により東西の大通りを「東西基幹公共交通の手段」する協議について

- * 市民の移動や、輸送に関して、国・県・市は、それぞれ分担して、道路等の整備と管理を行っているところです。
ところで、宇都宮市が、こともあろうに、LRT をして「東西基幹公共交通の手段」と位置付け、敷設するとしている東・西の大通りはいずれも県道ですが、県民の税金で整備してきた両県道が、その目的を変え、車の走行機能を大きく減退し、犠牲を強いられることとなりますが、道路管理者や道路利用者の了承は取れるのか。宇都宮駅から東・西へ延びる大通りを所管する県との協議はどの程度進んでいるのか伺います。
また、東西の両大通りとも 1 車線になるので、消防車や救急車の走行が困難になりますが、道路交通の安全をつかさどる県警との協議はどのように進めているのか伺います。
- * LRT の計画（特に駅横断等）について、JR 東日本との交渉の具体的経過、進捗状況および今後の予定、見通しについて、具体的に回答願います。

9 LRT を申請するにあたっての「市民の理解度」に関する把握について

(1) 盛り上がらない LRT 導入問題の所在について

- * 市長は、26 年 1 月開催の臨時市議会における住民投票条例制定請求に関する審議を前にして、宇都宮市の基本自治条例の精神・宇都宮市の在り様に関わる重要な事項については、市の執行部と議会において検討し、その結果を市民へ説明をしていくので住民投票は不要と表明されましたが、市民の反応は、弱く、市主催による説明会の出席状況は、2 万人に満たないと聞いています。市の交通の在り様に関わる大事業に係る説明会としては少ないものとおもえてなりません。反対を盛り上げたい私達は、この反応を困りきれずしております。
この反応をして、市民は、無関心を装っているのか、そもそも、無関心で済む案件であるとしているのか。LRT を推進される宇都宮市長は、この状況をいかにとらえているのか伺います。

(2) 佐藤宇都宮市長による「住民投票」の発議について

- * 本件、LRT 整備計画は、宇都宮市の在り様に関わる交通政策の転換を意味する大事業になると思

うが、市長が、認可申請を提出する決断をする際、市民の意見をどのようにして把握するのか、伺います。

なお、臨時市議会開催時の条例制定を否決したことで、市民の意向を把握できなくなりましたが、市長自らの発議で、改めて、市民の意向を聞くため、自ら「住民投票」を行うことができるのですが、市長の意向を伺います。

10 LRT 推進のフレーズと推進団体へのデメリットの説明、撤去となる場合の責任等について

(1) 安易に使われている「推進のフレーズ」について

- * 佐藤市長をはじめ、推進論には、次の「意味不明な、疑問だらけの LRT 推進フレーズ」があり、その都度声高く推進の「メリット」として謳っておりますが、私達の目線からは、ことごとく逆であります。

LRT の導入は、宇都宮市をして、衰退に落とし込む凶器になるとも限らない重大な判断です。ことを検討することが必要です。

よく使われるフレーズに、例えば次のものがあります。

(次元の違う JR の南北軸に対し) 東西基幹公共交通、(邪魔になる) 公共交通の基軸論、(路面電車にありえない) 定時性・速達性、(プラットホームのみの) 低床式・高齢者にやさしい、(バスと乗り換えを求める) 魚の骨ネットワーク、(乗り換えて) 中心市街地域の活性化剤、(LRT で呼べるの) 観光の目玉・起爆剤、(あり得ない・脅しの) 工場が撤退する、(意味不明な) 都市の先進性・装置が必要、(復活でなく、新たに幹線道路へ設置は例がない) 全国に先駆ける LRT 敷設、(LRT が走って街が壊れるかも) イメージアップ・宇都宮市の格が上がり企業が目指す都市となり、(LRT が邪魔なのに) 工場の参入で活性化、人口が増え、市税収入が増える。(意味不明の)都市間の競争に打ち勝てる装置である。等々です。

これらのフレーズは、私達からすると頭部に () 書きの疑問や注釈、説明不足等を持っているのですが、佐藤市長は、現時点で、LRT 導入に係るこれらのフレーズに確信を持って、期待しているのか、改めて、これらのフレーズの「よって来たる所」を伺います。

(2) 市民の反応と、認可申請の判断について

- * 私達も、反対する活動をしている中で驚きに、LRT そのものを知らない若者が多いことです。特に、若者に関心が広まらないのです。つられて、市民も関心が高まらないのです。LRT に反対であり、興味が湧かないから、よそ事だからではないのでしょうか、佐藤市長も関心のなさを感じておられると思いますが、何故、関心が広まらないのか伺います。また、LRT 建設構想を市民が知らない。知らなすぎる。身近な問題として捉えていないのは、LRT に何ら期待するものがないからと承知しているが、知らない人達をそのままにして、認可申請をするのでしょうか。市民にどのような反応があれば、申請するのか伺います。

(3) LRT 推進者の責任について

- * 佐藤宇都宮市市長は、宇都宮市議会議員、宇都宮商工会議所会員、宇都宮市まちづくり推進機構会員、雷都レールなどの推進団体など LRT 推進者達が、私達市民が指摘している疑問や反対の理由等 LRT のデメリットを知ったうえで賛成し、確信を持って推進していると受け止めているのか伺います。

私達の予測が的中し、邪魔な装置となって撤去することとなる時の責任の所在を明らかにするには、現在想定されるデメリットをも考慮の上推進の覚悟を願いたいからです。

なお、佐藤市長には、本件が、撤去が余儀なくなる場合いかなる責任を取るのか伺います。

II 宇都宮市民が LRT 導入計画の是非を判断するために

- * 本項では、市民にとって、「市の在り様に関わる重要な事」となる LRT 導入問題の是非を判断するうえで、より具体的な疑問や質問をいたしますので、ご説明、ご回答をお願いします。

1 LRT 導入で利益を受ける人について、

- * 私達市民から見ると、前述の通り、デメリットのみが目立つ中、推進者はいるのですが、デメリットを知って賛成する人を探すのに苦労します。一体、LRT 導入構想は、誰のために導入するのか、受益者・利用者は、誰なのか具体的に伺います。
- * 作新大学や、キャノン、ホンダに多少のメリット有るようですが、清陵高校生は利用し難いようです。見解を伺いたい。
- * また、ホンダを始め工業団地の企業対策ともいわれますが、特定の企業から LRT 敷設の条件付けがあるのでしょうか。LRT 導入が、その大企業撤退防止の有力な方策になるのか、またその根拠について伺います。
- * 座席数が限られます。JR 宇都宮駅始となる発電車で座席を獲得できない乗客は、立ちっ放しになります。企業バスは、座って出勤できたが、負担になると思われるが、見解を伺いたい。
- * パーキングへの入車・LRT までの移動・電車待ちの時間を考えると時間的・身体的メリットは少ない。帰宅時も同様と思われるが見解を伺いたい。
- * 会社にとって、自前で運行する通勤バスへの支払がなくなるが、LRT の通勤費の負担が発生するデメリット有無について、把握しているのか、伺いたい。
- * 通勤バスの運行会社は収入がなくなる。対策を用意しているのか、伺います。
- * 宇都宮駅から LRT に乗車する、あるいは、通勤方法を自動車から LRT に転換する宇都宮市民はわずかと思われる。宇都宮市民にとってのメリットはなく、税金負担と不自由さの負担だけが残されると思われるが、見解を伺いたい。
- * 以上、誰にとってメリットがあるのか、見解とその根拠を伺いたい。

2 東部地区の優先計画について

- * LRT 導入の理念について、①宇都宮市の当初のコンセプトが【①郊外への都市機能移転により、中心市街地の衰退、②自動車依存の進行に伴う著しい道路渋滞 ③「高齢者のモビリティの低下と高齢ドライバーの事故の増加 ④渋滞による大気汚染や自動車騒音による沿道環境の悪化、温暖化やエネルギー問題など地球環境問題が深刻化】に向けて崇高な理念を掲げてあった。
しかし、平成 25 年 3 月発表の「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」においては「円滑で利便性が高く・人や環境にやさしい・誰もが利用しやすい・公共交通ネットワーク」の構築を目指して」と、当初の理念が大幅にトーンダウンされている。しかもそれまでになかった「公共交通空白地域の存在」なるテーマが追加されたが、LRT にそこまでの理由付けをする意味がなく、またこの事に対する具体的施策が述べられていない。この理念の変更の理由を伺いたい。理念に変更があるとすれば、LRT そのものも見直すべきではないか伺います。
- * 駐車をベルモールと新 4 号 BP 周辺に設置する計画の様子だが、朝夕の入車時及び出社時の混雑が十分に予想される。例えば駐車～LRT 乗車迄（1 回で乗れるとは限らない）や、出車時の信号待ち（1 回待ちとは限らない）にかなりの時間が費やされる懸念されるが、見解を伺いたい。LRT 転換者の自家用車等への再転換の恐れが想定されるが、見解を伺いたい。
- * 乗車の問題について、次のような「三すくみ」が懸念されるが、見解を伺いたい。
 - ・ベルモール・4 号線パーキングより乗車 ⇒ 駅発が満員の場合は乗れない。
 - ・4 号線パーキング ⇒ 駅・ベルモール客が満員の場合は乗れない。
 - ・ベルモール発、4 号線パーキング発を設定すれば電車基地が必要とる。またその分宇都宮駅発の間隔が長くなる。
- * 快速の設置問題
快速に乗っても駅から会社まで歩かざるを得ないので、あきらめて乗用車に戻る可能性ありが、見解を伺いたい。
快速の導入による利便性低下で利用者減の可能性も。ピーク時の各駅停車は少なくとも 3 本以上の快速に追い抜かれるため 5 分以上加算されるはず。4 3 分は不可能と思われるが、見解を伺いたい。
同一軌道上に快速電車を走らせることは、安全問題を含め、無理はないのか見解を伺います。

- * ピーク時に備え最大の乗車定数の電車を購入せざるを得ないが、ピーク時以外は無用の長物。オフピーク時は乗客が10人程度しかいない155人乗り電車を10分ごとに見る事になる。片道で運転手の時給程度にもならない収入で運営できるとは到底思えないが見解を伺いたい。
これで採算が合うようなら、大きな工業団地を郊外に持つ市はこぞってLRT計画を進めることになると思わすが、他県の状況調査等を含め、見解を伺いたい。
- * LRT導入の優先計画毎に、現時点での整備等総事業費の総額と内訳を詳細に回答願います。
- * 優先計画の減価償却費の算出
車両修理、停留所、レール等の修繕費、建て替え費用は、どこが負担するのか、伺います。
- * 説明会で、ヨーロッパは、自治体補助で運営、なぜ宇都宮は自治体補助に批判的かとの話があったが、市民に役にたつ計画なら税負担の妥当性が考えられるが、利便性のないものに負担は市民の納得が得られないと思うが、見解を伺いたい。
- * 平石地区のLRT路線の新設地区も含め、優先計画の具体的路線経路、停留所の位置について、詳細に回答願います。
- * 運営主体は、その形態等について、どう考え、検討しているのか、回答願います。
関東自動車は無条件賛成ではないと思われ、バスの営業補償（当然）と計画の参加（グループ内で鉄道事業あり）が条件ではないのかも含め、協議検討状況を伺いたい。
営業補償については他の通勤バス運行业者も同じである。これらも予算に入れるべきであると考えるが、見解を伺いたい。

3 全体15kmに係る基本計画について

- * 基本計画については、いつ実施する予定なのか、回答願います。
- * 大通りにはバスは、一切乗り入れできないのか、乗り入れ可能なら、車1車線バス停留所を設置した場合、交通がマヒするとおもわれるが、どう対応するのですか伺いたい。
- * 基本計画の費用総額について、現時点での消費税、物価高騰も見込んで、算出基礎資料も含め、回答願います。
- * 21年の「新交通システム検討委員会報告」では、連結点が8か所で、それぞれ、必要面積が次のとおり表示されていますが、その経費の見込み額はいくらですか、回答願います。
(桜通り交差点 6千㎡ イ 東武前交差点 4.4千㎡ 等)
- * 上記「③」の費用は、上記「②」の費用総額の中にいくら算入されていますか。
- * 基本計画の需要（利用者）見込みについて、1日44,900人と発表していますが、その検討調査結果、および算定根拠を明示願います。
- * 『宇都宮市（合併前）の平成32年の予想利用者数/44,900人/日』については、当初から一貫して数字に変更がないが、最近の資料による1日平均の利用者数、都電荒川線51,000・富山地方鉄道市内線10,200・富山ライトレール5,100であることから考えれば驚異的な数字である。10年以上前のアンケートに基づく数字と思われるが、アンケートの設問の仕方によっては、この数字は意味をなさないとと思われるが、現在でもこの見込み数字に変更はないのか伺いたい。
- * 宇都宮市はLRTの運営コストの計算はしているが、LRTの設備等については道路などのインフラ同様、初期投資額を回収する計算をしていないに見受けられるが、その額はいくらかと試算しているのか。また、経費算入しているのか否か、いるならいくらか、算入していないならなぜしないか理由を伺いたい。
- * 電車の定時性確保及び道路の狭さにより、右折禁止箇所が大幅に増加すると等の問題が発生すると思われるが、見解とともに、対策を伺いたい。
- * JR駅の貫通経路の現時点での見込みと、前記③の30m車両のクランク的、曲線的レールの走行の可能性と問題点について、どう認識し対応するのか伺いたい。さらに、その点についてのJR東日本会社との協議状況について伺いたい。
- * 大通りが1車線になるが、救急車、消防車等は、通行可能なのか不可能なのか、検討結果をご回答願います。また、レール上を走行できるのですか、ご回答願います。
- * レール走行不可なら、緊急事態発生時に、大通りが通行できず、命や財産のとりかえしのつかない大きな問題、損失が発生するかと危惧されますが、この問題についてどう考えていますか、回答

願います。

- * 二荒山の神事やみや祭り、また、最近実施しているジャパンカップロードレースは、可能なのですか。可能でなければ、どうするのですか、関係団体との協議経過、検討結果、市長の見解を伺います。

(1) 芳賀町との関係について

- * 宇都宮市長はホンダグループが立地する芳賀町に応分の負担を求めている。「応分の負担」がどの程度を指すのか不明だが、確かに約 18000 人もの従業員が働くホンダグループが、かけがえのない大企業であることには間違いがない。
そうであれば県民税・事業税の税収を得られる栃木県や、固定資産税・法人町民税を得られる芳賀町が税収に応じた負担をすべきであると考えますが市長の見解を伺いたい。
- * 芳賀町との協議等で、優先芳賀町の整備費の負担金、運営費赤字の場合の負担金（割合）は、どうなっているのか、負担金額、負担割等について、具体的に回答願います。
- * 今回芳賀工業団地までの延伸が決定されたが、大部分の宇都宮市民にとってはそのことによるメリットが少ないことからすると、相応の負担が当然と思われる。

(2) 将来延伸計画について

- * 具体的にいつ頃実施する予定ですか。芳賀町やその他の市町村との具体的協議経過について、また今後の計画について、回答願います。

4 現状の問題と対策について

(1) 道路交通における渋滞問題

- * LRT 導入問題は、道路交通の渋滞問題にあるとしてきたが、渋滞の現状と原因について、具体的に個所も含めどう認識しているのか伺います。
- * 柳田大橋における渋滞緩和策として、渋滞になる柳田 Y 字交差点（柳田大橋 西約 7 百 m 交差点等）を立体化されることが有効と思うが、その具体的検討状況について、回答願いたい。
検討されてない場合、渋滞緩和を大きな問題としながら、なぜ検討しないのか、回答願います。

(2) 乗り換えの問題について

- * 大通りには、一切バスは乗り入れできない場合、従来、路線バスで市中心部や駅に直通で行けたのに、乗り換えが強いられ、不便になると思われるが、便利になると思いますが、回答願います。
- * お年寄りや障害者にとっては、バスを下り、信号を渡り、歩道を歩き、さらに信号を渡り、道路中心部から、レールと車道間の歩道を歩いて、LRT の停留所へと移動が強えられることになり、命の危険も想定されるような状態が想定されるがどう認識されていますか。
また、その危険を回避するためにどのような方策を検討していますか。

5 住民投票否決について

- * 佐藤市長は、「H24 年の市議選において市民の負託を得た」というが、投票率は 36.02%、市長に投票した 10 万 8587 票の内、LRT に反対は 3 万 3283 人と、LRT 賛成に意志を示した人は、わずか有権者の 16.47%、これでは宇都宮市民の負託を得たとはいえないと思われるが、市長が負託を得たという根拠を伺いたい。
(2012.11 月、栃木テレビ、栃木放送合同宇都宮市長選出口調査結果)
- * 基本自治法と関連
重要な政策は住民投票対象と定める自治基本条例の住民投票実施要件になぜ該当しないと判断されたのか根拠を伺いたい。
- * 住民投票を実施した場合、LRT 導入賛成者は、過半数を超えるか否か、市長の見解を伺いたい。
また、その根拠について伺いたい。

6 宇都宮市に相応しい公共交通と「まちづくり」について

- * 地域交通の充実、対象地域の拡大の検討で、地域公共交通の利便性の検討状況は、どうなのか。従来のバス路線の改善、また地域のデマンドバス、タクシーのシステムにより、お年寄り等車が運転できない人でも、自宅から病院や用足しが可能になり、市民の移動の利便性の向上を図ることができると思いますが、そういう背景の充実の検討結果、経費、また今後の検討計画について、具体的に伺います。
- * 本会は、市長選で選ばれた佐藤市長が市民の声に謙虚に耳を傾けてくれることを心から願っています。外国で便利とされている LRT を、現況の宇都宮市の公共交通に、そのまま取り入れるには無理があると思います。
宇都宮市の発展と観光誘客の為にも、便利で、楽しく、夢のある公共交通を、市民全員で考え直してみても如何かと思いますが、見解を伺います。
- * コンパクトシティ構築は、無秩序に広がった市街地を都市部の有効活用により街をコンパクト化することを目的とする以上、西側にこそ優先されるべきである。後回しの理由について伺いたい。
- * 今や水素と酸素があれば可動する燃料電池自動車が出稼されようという時代。ハイブリッド車もますます増加し、ハイブリッドバスのメーカーも本格的に開発に着手する現在、人口減も考慮すると LRT は近い将来存在意味がなくなる可能性が考えられるが、見解を伺いたい。
- * 公共交通とまちづくりについて、魚の骨ネットワークは同時に計画しないのかうかがいます。
- * 宇都宮の一般市民はベルモール行き以外利用せず、宇都宮に向かう芳賀・高根沢地区からの一般人と特定の会社への通勤者しか利用しない乗り物を市民に有意義な「公共交通」とはいえないと思われるが、見解を伺いたい。

7 LRT 計画が諸々の問題で失敗したときの責任

- (1) 運営費見込み誤算で、赤字になったとき、誰が、どのような形で責任をとり、負担するのですか、明確に回答願います。
- (2) 運営形態は「公設民営」になるのか、具体的に伺いたい。
「公設民営」なら「赤字が出た場合、運営する会社をつぶすことができない以上税金で補填する」と同義語であると思われるが、見解を伺いたい。
- (3) LRT 計画自体が、2006 年に廃線になり今も無用の長物となっている「愛知新交通」のようになったとき、その撤去費用も含めた莫大な損害の責任は、当然、佐藤市長がとるべきものと思うが、その覚悟はありますか、その時の責任はどうとられますか、具体的に回答願います。
市長が責任をとらなければ、誰が責任をとるべきとお考えか、伺います。

8 その他

- (1) 市長は、市民に十分説明するとともに、市民の声を聴くべきと思うが、市民との対話集会を開催すべきと思うが、その考えはありますか。
- (2) また、LRT を推進する市長初めの推進者代表と、我々のように現在の市の LRT 計画に疑問を持ちあるいは反対する者の代表者で、公開討論会を開催し、LRT 計画の是非とともに、問題点課題を、市民の前に明らかにする機会をもつことは、有意義なことと思いますが、そういう考えはあるか伺います。

以上、盛りだくさんの質問となりましたが、市民が、重大な案件と捉えているからであります。言外の、思いも解釈の上ご回答くださるようお願いいたします。