

宮L企画第116-1号

令和5年1月19日

宇都宮市のLRTに反対し公共交通を考える会

代表 上田 憲一様

宇都宮市長 佐藤 栄一

(建設部LRT企画課扱)

貴会からの質問書への回答について

令和4年11月22日に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。

※ は貴会からの質問事項

(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」の確認について

質問—① 遑って、「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」の開示をもとめます。

質問—② 本件、LRT 導入は、平成 10 年前後の速い時期に、「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や団体・組織等からの要望等」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。

質問—③ 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、『それ等の問題を乗り越えて、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。

【回答】

質問—①

- ・ 平成 26 年 9 月 26 日付け宮 L 整第 28 号の I-1-(1)で貴会へお答えしましたとおり、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。

質問—②

- ・ (1) 質問—①でお答えしたとおりです。

質問—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まいります。

(2) 『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

質問—① 路線バスが公共交通の基幹となっている『路線バスの街』・宇都宮市域に、新たに基軸にしたいとするLRTと路線バスとを比較し、『LRTが優るとした理由・意義等』について

このことについて、「両者を定性的に、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』として、確認したからこそ、調査を実施しているはずですので、その『施行の認可を得べく』『比較し検討した事項、内容、判定した理由や意義、妥当性等、資料や対照表等』根拠を整備してください。

なお、公共交通の基軸に関して、「路線バスとLRTとを比較し、基軸役にLRTを優位であると選択した経過・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』、「両者を比較せず、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」を提出してください。

質問—② 『施行の認可を得べく調査』を実施するに当たって、LRTの『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て、「私達が市民から、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』を把握できず反対する」一方で、『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や本質的な不満』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 によると、「自身、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」ので明らかにしたく、「何故、『路線バスの街』の JR 線の西へ、LRT を『延伸』すべく、施行の認可を得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・機構と他「推進大会に参加した団体等、それぞれの目的や理由・意義を明らかにする要望書等の資料」を開示されたく伺います。

【回答】

質問一①

- ・ (1) 質問一①でお答えしたとおりです。

質問一②

- ・ L R T 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「N C C」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 L R T 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ことなど、様々な効果が期待できるものと認識しております。
- ・ 「L R T 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 L R T 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 L R T 事業を着実に進めてまいります。