

平成28年7月4日

運輸審議会

会長 鷹箸 有宇壽 殿

公 述 申 込 書

運輸審議会一般規則第35条の規定により、下記のとおり公述申込みを致します。

記

1 公述しようとする事案

事案番号 平28第4001号

事案の種類 軌道運送高度化実施計画の認定

事案の申請者 宇都宮市、芳賀町及び宇都宮ライトレール株式会社

2 公述しようとする者 ※法人・団体等の記入方法は注意事項②参照

(ふりがな)

氏名

(郵便番号) 〒

住所

職名

年令

78 歳

宇都宮市のLRTに反対し公共交通を考える会
代表 うえだけんいち
をし



3 事案に対する賛否

反対

4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項③参照)

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

お厚直、(公聴会の開催、お礼とごさいます。)

15分間の公述者を作るに大変苦勞はした。会の思い、大部省略に於ります。

参考のため、会の資料を送らせていただきました。よろしくお厚直いたします。

平成 28 年 7 月 26 日 (火)

運輸審議会開催の「公聴会」における公述書

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

私（私達の会）は、宇都宮市の LRT 敷設に絶対反対です。

はじめに

宇都宮市の「LRT 導入問題（以下本件と言う）」は、「推進する」佐藤宇都宮市長達と「必要ない」とする市民とが真っ向から対立する、極めて特異なプロジェクトです。

本件に^{かかわ}っている間、宇都宮市の発展を支えてきた「路線バスの衰退と偏在」、そして、「増大する交通弱者対策」等「真に必要な公共交通対策」に取り組めない状況が続くこととなります。

是非、「LRT ありき」でなく、原点に戻し、現時点における宇都宮市の道路事情・交通状況等を踏まえた「公共交通対策」となるよう、一刻も速く「白紙撤回」を求めるものであります。

1 宇都宮市の交通事情等概況と LRT 導入問題について

「路面電車」の導入の経過が無く、「路線バス」を主役としている宇都宮市は、昭和 28 年と平成 19 年の 2 度にわたる近隣町村との合併で、広大で発展の可能性のある面積 417 km²、人口 52 万の中核都市として発展してきました。

都市構造は、四方八方から集まり交通の要衝となる中心市街地域と、広域に点在する旧町・村と住宅団地、清原など国内有数の工業団地、急速に発達した大型の商業モールやスーパーマーケット等からなる「人口密度の低い平野都市」です。

一方、宇都宮市発展の障害に、鬼怒川、城下町の狭い道路網、JR 宇都宮線の軌道等があるので、どう乗り越えるかが課題であります。

中心市街地は、中央を流れる釜川が舟運不能な小河川のため、物資の交流ができなかったことから歴史的な所産が少ないのも特徴です。

2 宇都宮市の「LRT 導入構想・計画」について

宇都宮市の LRT 導入計画は、バブル経済期を前に「車社会からの脱却」・「清原工業団地造成による鬼怒川越えの渋滞対策」を主眼に「大量輸送手段の整備構想」として端を発しました。

当初の「構想」は、JR 駅東口と、清原工業団地・テクノポリス地区までの 12 km が対象でした。

その後、JR 線の西部地区について、西大通りに合理性があるから集中する路線バスを「数珠つなぎ等と揶揄したバス排除論」に乗って、「LRT」を活性化のシンボルにしたい等と夢物語へと膨らみ、桜通十文字まで 3 km を延伸する全体で 15km の「東西基幹公共交通」として位置付けられました。

以来、「LRT ありき」となって、国土軸 JR 線に対応する「東西「基幹」公共交通の基軸」に据え、「LRT と路線バスとを乗り継ぐ階層のある公共交通ネットワーク」を構築したい等と、屋上屋の検討が行なわれてきました。

ただし、現在、LRT 導入の主因となった「柳田大橋の渋滞」は、野高谷交差点部の整備や信号機管理の学習、企業バスなど企業の努力、板戸大橋の建設等によって格段に改善され、JR 駅東口から柳田大橋越えに要する時間は 30 分余になり、渋滞を嫌って迂回する必要はなくなっています。

3 宇都宮市の LRT 整備スケジュール等について

佐藤市長は、平成 24 年 11 月、「本件が、他候補に促されて争点になった市長選」で 3 選され

たことで、推進の負託を得たと、LRT 整備に傾斜することになりました。

唐突にも、翌、25 年 3 月、「柳田大橋の渋滞対策のため、東部地区を優先整備する」として、市議会与党の協力で、25 年度 1 億 3 千万円余、26 年度は 10 億 2 千万円余、27 年度は、11 億 5 千万円余を計上し、「いかにも無理のある事業計画」を作成して、国土交通省の認可を得て、28 年度には着工し、31 年度に開業したいとしております。

実は、この奇策・東部地区優先整備によって、市民は、「工業団地の通勤者対策の話」となり、「LRT に無関心な市民」となっていますが、肝心の工業団地通勤者に期待している様子がないのも皮肉であります。

さらに、佐藤市長は、営業主体の確保を 26 年度末としましたが、難航して 27 年 11 月に、官主体の第 3 セクター方式による資本金 1 億 5 千万円の「宇都宮ライトレール株式会社」を設立しました。工業団地の企業に出資する会社はありませんでした。

28 年 1 月 21 日、やっと国土交通省へ「軌道運送高度化実施計画書」を提出しました。

この「実施計画書」は、第 5 次総合計画に「東西「基幹」公共交通」と位置付けているにもかかわらず、「バスとの乗り換えの不便を嫌い、期待感が高まらない西部地区」を含む全体 15km での整備の見通しを立てないまま、「東部地区」を先行したいとしております。

申請を受ける国土交通省は、「全体計画の策定」と、「市民の期待」を確認できなければ、事業の妥当性や必要性等を審査することができず、事業の採択はあり得ないはずで

す。本件の最大の疑問点・問題点は、「東部地区の優先整備」と「西部地区の整備」との整合性の確認にあります。

4 宇都宮市民が LRT に反対する理由と反対が盛り上がらないことについて

本件は、清原工業団地へ東進する通勤者が、「競輪場通り・県庁前通り・JR 東口駅前大通りの 3 路線」を経て柳田大橋へ集中するため生じる「鬼怒川越えの渋滞対策」に始まり、その解消策として、車通勤からの転換を発想し、「大量輸送手段・LRT の導入」にあります。

そもそも、本会が、本件「LRT」導入計画に疑問を持ち、反対をする理由は、「鬼怒川越えの渋滞対策」が鬼怒川に架かる橋が少ないことに由来するので、「不足する橋を増設することで足りる」にも拘らず、何故、「渋滞対策に効果しない LRT」で、しかも、全国に例のない「重要な幹線道路へ、割り込んで敷設する必要があるのか」にあります。

さらに、西部地区については、市民が、「路線バスに不都合を感じていない」にもかかわらず、何故、市民の移動に「LRT が必要で、乗り換えねばならないのか」等理解できないからです。

(1) 本会や市民が「LRT 導入に反対する理由」について

平野都市・宇都宮市は、車は必要な移動手段であり、同時に、路線バスで育った街でもあります。

近年、LRT が、歴史遺産のある都市で、観光地再生の手段の一つとして復活が見られますが、「観光資源のない宇都宮市のように幹線道路へ割り込む新設」はないとのこと

です。以下、宇都宮市に「相応しくなく、必要ない」とするデメリットや反対理由を記すこととします。

- ① 「幹線道路である東・西の両大通りへの LRT 敷設」は、「軌道と停留所」で 2 車線が占拠されて 1 車線となり、車の走行機能を大きく減退させるので、邪魔になり、周辺道路をも巻き込む「大渋滞」が想定されるため、「反対」なのです。

- ② 四方八方から西大通りへ集束し、中心市街地と JR 駅へ向かう路線バスの利用者は、大通りへ合流する地点に造られる「バスターミナルで、バスと LRT との乗り換えを強制される」こととなります。

佐藤市長は、「乗り換えは、東京で見られるように慣れる」としていますが、通勤・通学等で路線バスを利用する市民は、寒い日・雨の日「バス」から、わざわざ、「座席数の少ない LRT」へ乗り換えるのは、不便で耐え難く、デメリットが大きすぎるので、「反対」なのです。

- ③ 「優先して整備する東部地区」こそ、LRT は不必要です。

清原・芳賀両工業団地の通勤者は、企業バスで着座して「柳田大橋に連なる渋滞以外、ノン渋滞で約 30 分」、玄関先です。

宇都宮市の LRT は、3 両編成全長 30m、観光地向きで姿・デザインは良いが、定員が少なく 155 人乗りで、座席は 53 席、大量輸送手段とは言えません。

朝のラッシュ時、LRT は 6 分間隔です。各駅停車の LRT は、鬼怒川を渡って工業団地まで、30 分を超えます。「朝」は幸運にも着座できたとしても、帰りは大変です。

帰途は、始発のホンダさんで満席どころか、満員になると、以降の停留所で待つ乗客は、「乗れない」かもしれません。毎日、不安と焦燥にかられる通勤を強いられることとなります。

「企業バスに戻して欲しい。車通勤にしたい」となれば、想定乗客を確保できないばかりか、柳田大橋地点の渋滞が長くなるので、「反対」なのです。

- ④ 「バスと LRT とを乗り継ぎ」までして中心市街地・商店街へ向かわなくなることが心配です。路線バスは、乗客を減らして収益が落ち、料金を上げて走行便数を減らす「負のスパイラル」が再現するから「反対」なのです。

等が、主な「デメリット」ですが、大きすぎるデメリットが数多く、「ストレスの高い都市」になるので「反対」なのです。

(2) 推進者達に「必要ない・反対」が、届かない不思議さ等について

本件、LRT 導入問題は、「道路交通と公共交通に関する重要な案件」でありながら、地域によって理解に違いがあり、関心の度合いも多様なため、市民の間に、重大な話題として広がりにくいのです。

一方、佐藤市長をはじめ、「LRT 推進を公約に謳わずに当選した市議会議員」や「商工会議所会員」等「デメリットを説明されずに、夢を描く推進者」は、「活性化の起爆剤論による思い込み」、あるいは、「党派による締め付け（拘束）」等があるので、「私達の反対する資料や説明」をことさら避けているように思えてなりません。

佐藤市長の与党市議会等の推進者が、一糸乱れず、一枚岩であるかのように振る舞い、「公共交通の大転換」に関する論議が、盛り上がらないことが、不思議でならないのです。

5 佐藤市長あての公開質問とその回答書に見る矛盾等について

去る 24 年 12 月、私達市民は、条件の 3 倍を超える 3 万人余の署名を添えて、住民投票を参考にして欲しいと申し出ました。

臨時市議会開会の冒頭、佐藤市長は、本件を「二元代表制」の下、市の執行部と市議会において検討し、市民に丁寧に説明をしながら推進する案件であるとして、「住民投票は不要」と演説し、市議会も同調して、無念にも条例案は、否決をされました。

その後、私達は、佐藤市長あて、3 回にわたり公開のうえ、質問をしました。

その中で、

- ① 「東部地区の優先整備」については、テーマが、柳田大橋に見られる渋滞対策にあるので、

「LRTの軌道橋」でなく、渋滞対策に効果する「飛山城跡南に道路橋の架橋」を検討されたく、質問をしました。

その回答は、「道路橋を造ると車が増えるので、渋滞は解消できない」として、「道路橋」については、検討しない」との信じ難い回答でした。

- ② 25年度に実施した工業団地の従業者を対象のアンケート調査は、設問に「道路橋案」がなかったため、「LRT橋と道路橋」とを比較できるアンケート調査を提案し、質問したところ、
回答は、「この調査は、LRTの「最低限の利用見込みの精度向上を図る」ため実施したものであり、「道路橋」を加えるアンケート調査は考えていない」とのことでした。

まさに、「車依存からの脱却」に始る「LRTありき」の中、「道路橋」を造ることによって、柳田大橋の渋滞が解消し、「急行バスや路線バス等多様な公共交通の活用」が期待できることを知らせず、「LRTのみで、鬼怒川越えの渋滞に対処する姿勢」は、片手落ちな交通対策であると思えてならないのです。

- ③ 佐藤市長は、「丁寧な説明をしてきたので、市民の理解が進んでいる」としていますが、「オープン参加でのLRT説明会開催」を知らされことはありません。
市が実施したとする説明会の説明で、賛成とした者があるのか、知りたいところです。
LRTに関するシンポジウムでも、質問や意見を述べる時間は設定されないのが常であります。

おわりに

佐藤市長のLRTに関する談話の中で市民の認識に触れることがありますが、いまだに、市民の反対理由は、「工事に巨額を必要とするから・赤字になるから反対」としており、やっと、「乗り換えがあること」を加えましたが、「乗り換えは、慣れていただくこと」と付け加えています。

かように、私達は、「必要であるならば、費用は「いとわない」のですが、「LRTは必要ないとする市民の思い」を捉えていないことに、「怒っている」ことを加えて終わります。

宇都宮市に「LRT」は必要ない

1. 私達市民がLRT整備計画を「白紙撤回」するよう求める理由

- 平野都市・宇都宮市、車は必需です。LRTで「車社会からの脱却」には無理がある。
- 宇都宮市の貴重で重要、整備されて走行しやすい片側2車線・3車線の東・西両駅前大通りが1車線となり、車の走行機能が大きく低下する。交差点に渋滞が続き、周辺の道路へあふれ、中心地域は、渋滞が慢性化する。
- 四方八方から中心市街地を経てJR宇都宮駅へ向かう路線バスは、LRTが走る大通りとの交差点に「バスターミナル」が造られ、雨や雪でも、寒い日、急いでいても、座席数が少ないLRTへ「乗り換え」なければならず、通勤者や高齢者に優しい公共交通にならない。通勤・通学の時間帯は、満員電車で立たされ、乗車さえできない恐れがある。特に、便数が少ない郡部線等、帰路は、バスターミナルでの乗り換えが心配で、無駄な時間が増える。
- 現在、両駅前通りは、信号管理の学習・路上駐車排除等で円滑。路線バスは、西大通りを定時走行しており、追い抜くことができる。「路線バス」に不都合なし。
- 軌道を走るLRT、あり得ない定時性・速達性、事故があると後続の電車がストップし大混乱になる。
- 市民は、「渋滞」や「乗り換え」を嫌って、中心市街地へ向かわなくなり、商店街は空洞化する。
- 世界・国クラスの観光資源のない宇都宮市。観光地向けのLRT、通勤・通学だけの宇都宮市に必要ない。
- LRTは、宇都宮市民の移動にとってメリットがなく、デメリットばかりで「必要ない」。
- LRT、宇都宮市の公共交通に不適合で、道路交通の邪魔になり、ストレスの多い街になる。宇都宮市民にとって「相応しくなく」、結果「邪魔になり」、撤去の大合唱が起こるが、撤去となれば、補助金の返還、撤去費用が必要となる。
- メリットをあげて「積極的に賛成する人」に出会わない。デメリットを知った上で「賛成者」はいるの？
- 宇都宮市の道路交通・公共交通の現状に不整合なLRT計画は、一刻も早く「白紙撤回」べきです。



2. 「全体計画が未成熟」・JR駅東部地区の先行整備、「白紙撤回」・まだまだ間にあう

- 宇都宮市の東・西を連絡する「東西基幹公共交通」を謳う「LRT整備計画」、特に、JR駅の西(3km)に関わる西部地域は、道路機能の低下による渋滞や路線バスとの乗り換え等、市民の移動にとって弊害・デメリットが直接的で、想像しやすく、反対する声の大きい地域です。
- そのため、佐藤市長は、3選後、突如、平成25年3月「柳田大橋の渋滞解消対策」を前面に、JR東部地区を優先整備するとの「基本方針」を定め、28年度着工を広告しています。
- JR駅東・西を結ぶ「全体計画での整備」をことさら避けたため、市民に分かりにくい公共交通対策となって、「渋滞がひどいと言われる東部地区(過去の残像)であれば」等とLRTが話題に上らなくなった。
- 「宇都宮市のLRT導入計画」の最大の疑問点は、市の総合計画に「東西基幹公共交通」の基軸として位置付けているので、「15kmの全体計画」で必要性・妥当性を算定・証明の上、スケジュールの点で東部を優先整備したいとすべきですが、「JR宇都宮駅の東部地区」だけの計画で、国交省へ認可申請をしなければならぬことです。
- 東部地区こそ、観光資源が無い地域。朝の通勤等ピーク時は、「座れなかった」で済むが、帰途時は、始発の「ホンダ」で満席・満員(定員155人、座席数53)途中での乗車ができない恐れがある。
- 各駅停車で速達性が無く、使い勝手の悪いLRT、通勤・通学の渋滞対策に不向きです。
- 通勤者は、「企業バスの復帰要求」と自家用車利用が増え、柳田大橋の渋滞は拡大することになる。
- 路面電車敷設の経験のない都市・宇都宮市に、「全国で初めてのLRT導入」を先進的な未来志向の都市であるとして「LRT整備をしたいと決めている者」は、佐藤市長ご自身とデメリットを説明されていない市議会、商工会議所などで限られています。

- ・ 宇都宮市の LRT 導入推進で「決まった事項」は、調査・計画・設計費や「官主体の運営会社設立」、「都市計画決定」まで、「宇都宮市内部に限られる事項」だけです。
- ・ 「宇都宮市の枠」を超える国交省に係る許・認可の申請・審査はこれから、「全体計画なしでの必要性や妥当性（費用対効果）等」問題点の多い事業、厳しい審査に耐えられず、認可はありません。

3. 市民の話題にのぼらない・盛り上がらない LRT 整備計画

- ・ 去る 4 月 21 日、私達の会による「LRT に反対する市民の大集会」について、「大きな成果」との声もありますが、300 人余の参加者でした。
- ・ 28 年度着工したいとしているにも関わらず「無関心者が多く」、「周辺の人達は反対者ばかり」に反して「自分には行かなくとも」の壁を破れず、大集会へ関心を盛り上げられなかった。
- ・ その理由は、本件、市民が発想した LRT でなく、東方の清原工業団地造成で生まれた「唐突な事案」であり、JR 駅西部が追加され「東西基幹公共交通」と位置付けられたが、必要性や期待感が高まらない中、3 選の佐藤市長が、突然、JR 駅東部地区を優先整備との奇策で、「西側市民の反対」をそらされた。
- ・ その結果、LRT は、工業団地の通勤対策で、市民に直接関係のない事業と写っている。
- ・ さらに、全体「東西基幹公共交通」の整備計画がなく、西大通り等の道路機能への影響や JR 駅へ向かう路線バス利用の「乗り換えで不便」等デメリットを説明されていない市民は、「自分事」にならないため、LRT を話題にしなくなった。
- ・ 市民の個々人が、「市民の身近な計画」でなく、多様で立体的な問題点のある LRT、確信を持って話題にし難く、「何故」を付けずに「反対」で終わって日頃の話題にのぼらなくなっている。

4. LRT に関わる道路交通・公共交通の過去と現状、期待したい交通対策等

- ・ 本件・宇都宮市の LRT 導入問題は、長期に亘っているため、道路交通の状況は大きく変わっていています。
- ・ 大量輸送手段・LRT 導入問題の根は、清原工業団地造成に伴う通勤者対策として、30 年前のバブル経済期の発想（全国にもあったボタンの掛け違い）で、同工業団地造成時の差益金の使途にあった。
- ・ 「工業団地へ向かう柳田大橋に続いた渋滞」は、橋向うの道路容量の不足と信号管理の稚拙さ等で生まれた渋滞で、迂回すべく、石井大橋・^{こてやま}鑑山交差点と岡本大橋・宝積寺交差点とも渋滞の列があった。
- ・ この時期、ヨーロッパの歴史観光都市に残る路面電車に、LRT（次世代型路面電車）が生まれた。
- ・ 平成 13 年頃、LRT が提案され、消化不良のまま「LRT ありき」へ移行し、中核都市となった宇都宮市が事業主体になった。栃木県は、LRT に消極的で、道路橋架橋の話題を提示し、板戸大橋を架橋した。
- ・ 時を経て、柳田大橋関連の信号機管理の学習や野高谷交差点付近の道路整備、企業バスの導入、板戸大橋の架橋等で、「柳田大橋の渋滞は短くなり」、^{こてやま}鑑山交差点の渋滞は解消した。
- ・ 西大通りの「路線バス」はダイヤ通り走れる現在、「LRT ありき」で「東西基幹公共交通・LRT 導入」は進められているが、「柳田大橋の渋滞」は、使い勝手の悪い LRT では解決できず、渋滞を分散できる「^{じょうせき}飛山城跡南へ架橋」が必要で、通勤・通学等の対策に有効に働くとするのが私達の提案です。
- ・ 工業団地勤務の通勤者は、LRT を「期待している」のか。道路橋の架橋案との比較検討をすべきです。

5. 宇都宮市に相応しい道路交通と公共交通・路線バスの整備と充実等

- ・ 私達市民は、この平野都市・宇都宮市で発達した道路交通基盤や公共交通の現状に、「不都合はない」、むしろ路線バスネットワークの充実を目指して、「路線バスの再生と整備」で、「日本一のバスの街を目指して欲しい」として、「デメリットばかりで、メリットを見いだせない LRT は、市民の移動にとって不便になるだけなので、必要ない」としています。
- ・ 私達の会は、少子・高齢化を迎える宇都宮市の発展のため、一刻も早く「LRT 導入計画を白紙に戻し」、LRT のため遅れている宇都宮市に「相応しい道路交通・公共交通対策」を検討し、整備して欲しいとしています。

（ホームページ：「宇都宮市の LRT に反対し公共交通を考える会公式サイト」もご覧ください）

宇都宮市を日本一のバスの街にするために

宇都宮市の LRT 導入に反対する理由と 公共交通対策等の提言

目次

はじめに	1
1 宇都宮市の交通事情等概況と LRT 導入問題について	1
2 宇都宮市の「LRT 導入構想・計画」について	2
3 宇都宮市の LRT 整備スケジュール等について	3
4 市民が LRT に反対する理由と反対が盛り上がらないもどかしさについて	
(1) 本会や市民が「LRT 導入に反対する理由」について	4
(2) 推進者達に「必要ない・反対」論が届かないもどかしさ等について	5
5 佐藤市長あての公開質問とその回答書に見る矛盾等について	6
(1) JR 宇都宮線東部地区の優先整備と鬼怒川越えの渋滞対策・道路橋の 検討等について	6
(2) 工業団地従業者を対象のアンケート調査における設問について	7
(3) 宇都宮市の説明不足と市民の理解不足について	7
6 LRT 事業計画の膨れあがる事業費用等について	8
7 まだまだ間にあう「白紙撤回」について	8
8 私達の提言、道路の整備と公共交通・日本一の路線バスの街づくりについて	9
おわりに	9
別添 「宇都宮市の LRT 導入構想」と「日本一のバスの街」とする対照表	11

はじめに

私達市民は、宇都宮市の LRT 導入構想が、こともあろうに、工業団地はあるが、観光資源が無く、路面電車の経歴のない県都・宇都宮市の「狭いながらも貴重で重要な東・西の両駅前大通りへ LRT（次世代型とはいえ路面電車）を敷設し、四方八方から西大通りへ集束する路線バスと「乗り換え」を強制する「公共交通対策」、ひいては、「宇都宮市の在り様に関わる基本的な事案」に反対し、「白紙撤回」を得て、あらためて、公共交通のあり方を検討して欲しいとの立場にあります。

この「LRT 導入問題（以下本件と言う）」にとらわれている間、宇都宮市の発展を支えてきた公共交通としての「路線バスの衰退と偏在」、そして、拡大する交通弱者対策等「真に必要な公共交通対策」を施策化することのできない状況が続くこととなります。

なお、宇都宮市は、LRT をして、南北へ走る国土軸 JR 線に対応する「東西基幹公共交通の基軸に据える」としながら、西部地区を含む全体 15km での整備計画の見通しを立てないまま、唐突にも、平成 25 年 3 月以来、柳田大橋に見る（すでに大きくない）渋滞対策のため、JR 駅東部地区を優先して整備するなど、「見切り発車」をしております。

本件、多様な切り口をもつ交通プロジェクトであることから、是非、「LRT ありき」でなく、原点に戻し、現時点における宇都宮市の道路事情・交通状況等を踏まえた「公共交通対策」となるよう、市民の立場から、LRT 導入計画の疑問点を抽出し、相応しくなく、必要ないとする反対の理由」を整理するとともに、「公共交通の整備（「路線バスの再生とその整備」）の要望」を添えて、「白紙撤回」を求めるといたします。

1 宇都宮市の交通事情等概況と LRT 導入問題について

県都・宇都宮市は、関東平野の北部に位置し、昭和 28 年と平成 19 年の 2 度にわたる近隣町村との合併で、未利用地を有する広大で発展の可能性を有する面積 417 km²、人口 52 万を超える中核都市として発展してきました。

宇都宮市の都市構造は、四方八方から集まり交通の要衝となる中心市街地域と、広域に点在する旧町・村の居住地区、清原・平出など国内有数の工業団地、点在する住宅団地、近年急速に発達した大型の商業モールやスーパーマーケット、水に恵まれた肥沃な農地など自然豊かで、確かな産業基盤を有する「人口密度の低い平野都市」です。

一方、平野都市・宇都宮市の発達・発展を阻んだ障害に、鬼怒川、八幡山丘陵、城下町・門前町の狭い道路網、明治 18 年（1885 年）開業の JR 宇都宮線などがあるので、どう乗り越えるかが課題であります。

宇都宮藩の城下町、二荒山神社の門前町であった中心市街地は、中央を流れる釜川が舟運不能な小河川で物資の交流ができなかったことから歴史的な所産が少なく、小さい街区であり、その証拠を現存する東・中央・西小学校の名称に残しています。

市の中心市街地は、近隣から「宮へ行こう」と親しまれて発展してきましたが、車社会化に翻弄され過日の面影を潜めて、JR 宇都宮駅との距離 1km の間を高度な利用で埋められずにいます。

ところで、市民や物資の移動の一般的な歴史は、徒歩・人肩に始まり、荷車、舟運、馬車・馬車鉄道、鉄道、電車、路面電車（20 世紀初頭）、そして、自動車の出現、バス・乗合自動車（1920 年代）、自家用車の普及へと変遷しましたが、宇都宮市の場合は、地勢や発達の歴史等から、市街部が円形で小さかったため、残念ながら、「路面電車」の導入の経過は無く、「路線バス」が主役となって発展をしてきました。

その市民の足であった路線バスは、高度経済成長期以降、より便利な自家用車に主役の座を追われ、譲って、負のスパイラル・悪循環に陥って、経路によっては廃線となり、運行本数を減らして期待や信頼を失ってきました。

さらに、宇都宮市は、バブル経済期を経て、必然性もあって国内有数の自動車保有率となる車社会へと進展したことで、宇都宮市へ向かい・通過する国・県道の各地に渋滞が続いたことや Co2 の排出等の「交通問題」が話題になりました。

2 宇都宮市の「LRT 導入構想・計画」について

宇都宮市の LRT (路面電車) 導入計画は、バブル経済期を前に「車社会からの脱却」・「清原工業団地造成による鬼怒川越えの渋滞対策」を主眼に「大量輸送手段の整備構想」として端を発しました。

当初の「LRT 導入」構想は、鬼怒川の東部・清原工業団地へ向かう「鬼怒川越えの柳田大橋に連なる渋滞対策」としての活用から生まれ、JR 宇都宮駅を始点に、東大通り (鬼怒通り) をへて清原工業団地・テクノポリス構想地までの 12 km の JR 線東部地区が対象でした。

その後、必要な道路整備を忌み嫌う的外な「道路を造ると新たに車が増え・渋滞が生まれるとする道路の整備原因論」を唱える者があって、むしろ、「車社会からの脱却・道路整備消極論」が言われた時期、JR 線西部地区について、西大通りに合理性があるから集中する路線バスを「路線バスの数珠つなぎ等と揶揄したバス排除論」が相乗して、「偶像化された LRT」を宇都宮市の活性化のシンボルにしたい等との無謀な夢物語へと膨らみ、JR 宇都宮駅を越えて西方・桜通十文字まで 3 km を延伸する全体で 15 km の「東西基幹公共交通」として位置付けられ、以来、「LRT ありき」となって、今日へと続いております。

ただし、現在、大きな話題を提供し、LRT 導入論のきっかけとなった「柳田大橋を渡る鬼怒川越えの渋滞」は、野高谷交差点部の整備や信号機管理の学習、企業バスの拡充など企業の努力、板戸大橋の建設等によって格段に改善され、宇都宮駅東口から柳田大橋越えに要する時間は 30 分ほどになり、渋滞を嫌って迂回する必要のない混みようになっています。

ちなみに、迂回経路の役を負った鬼怒川下流 (新鬼怒橋系) の国道 123 号線・^{こてやま} 鑑山十文字の渋滞は、しばらく前に解消しています。

現在の LRT 導入計画 (構想) は、下図の通り、狭いながらも宇都宮市で最も重要で貴重な幹線道路・「西の大通りの桜通り十文字」から東へ、「JR 宇都宮駅の在来線」を跨ぎ、「東大通りを経て、清原工業団地を過ぎてテクノポリスセンター地区」までの 15 km 間 (さらに、芳賀町の要望で、芳賀工業団地まで 3 km の延伸) に「東・西を結ぶ基幹公共交通」として、公共交通の基軸に LRT (路面電車) を敷設し、「LRT と路線バスとを乗り継ぐ階層 (2 階建) のある公共交通ネットワーク」を構築したいとのことです。



LRT・路面電車の整備を謳う佐藤市長は、LRT が軌道と停留所とで 2 車線を占拠するので、自動車の走行を犠牲にし、路線バスを締め出し、通勤や通学・市民の移動に「路線バスと LRT」との乗り換えを強要するにも拘らず、「乗り換えは、東京で見られるように慣れる」として、低床式で高齢者にやさしく、(路面電車にあり得ない) 軌道を走るので定時性や速達性に優れる「先進的で大量輸送ができる東西基幹公共交通」になるとしています。

さらに、佐藤市長等推進者は、「全国の都市で初となる幹線道路への敷設」こそ、厳しくなる都市間の競争に打ち勝つ「宇都宮市のブランドづくりの格好な装置」である等と意味不明なメリット論を謳っております。到底、信じ難い「LRT ありき」論であります。

ちなみに、宇都宮市が構想する 3 両編成全長 30m の LRT は、観光地向きで、姿・デザインは良い

が、小ぶりで定員が少なく、155人乗りで、座席は53席であり、大量輸送手段とは言えません。

また、路面電車事業は、ヨーロッパと同様、1900年頃、西日本が先行して広まるも、バスと自家用車のモータリゼーションに敗れ、1960年頃その多くが撤去されておりますが、近年、次世代型とされるLRTは、歴史遺産のある都市で、観光地再生の手段の一つとして復活が見られ、話題が広がっていますが、宇都宮市で構想している「幹線道路へ割り込みによる新設・敷設」はないとのこと です。

宇都宮市は第5次総合計画で、JR線西部の中心市街地部を走ることにより意義を求め、「東西基幹公共交通」と位置付けているにもかかわらず、佐藤市長は、「西部地域市民にバスとの乗り換えの不便を嫌う声が大きく、反対が多く、期待感が高まらない」ことから、JR駅の東部地区を先行して整備したいとしました。

実は、この奇策・東部地区優先整備によって、以来、市民は、「工業団地の通勤者対策の話」と割り切ることとなり、日常の話題から「LRT反対に連なる会話」がなくなり、自分たちに関わりのある身近な計画と捉えない「LRTに無関心な市民」となっております。

このように市民をLRTに無関心にした「東部地区優先整備」ではありますが、「肝心の工業団地通勤者に期待している様子が感じられない」のも皮肉であります。後掲しますが、実は、「工業団地への通勤者や学生、東大通りを走行する車利用者こそ大きな迷惑をこうむる」こととなります。

ちなみに、工業団地で稼働の会社が、LRT運営会社「宇都宮ライトレール株式会社」へ出資はありません。

3 宇都宮市のLRT整備スケジュール等について

佐藤市長は、平成24年11月の「他候補に促されて争点となった市長選」で3選されたことによってLRT推進の負託を得たとし、にわかに、LRT整備に傾斜し、前記したように、JR宇都宮駅の東部地区を優先整備したいと、市長与党の協力で、25年度1億3千万円余、26年度は10億2千万円余（50万市民一人当たり2,400円）を計上して測量設計費などに当ております。

27年度は、11億5千万円余を要求して軌道等の設計・事業計画書を作成し、関係資料を整備して国土交通省の許・認可を得て、補助事業として28年度には着工し、31年度（東京オリンピックの前年2019年）に開業したいと豪語しております。

さらに、佐藤市長は、「平成27年の新年の抱負」（27年1月3日下野新聞）の中で、28年着工、31年の開業を目指して、そのための必須条件となる営業主体の確保を26年度中にしたいとしてきましたが、遅れて27年11月になって、官主体の第3セクター方式による資本金1億5千万円の「宇都宮ライトレール株式会社」を設立し、28年1月21日になって、国土交通省関東運輸局へ電車事業特許取得のため「軌道運送高度化実施計画書」を提出しました。

なお、宇都宮市は、市民の支援を感じられない中、28年度のLRT関連事業費予算・91億円余を議決してはいるものの、事業計画書の作成、許・認可の申請は遅れに遅れております。

一方、国・国土交通省は、本件・LRT整備が「東西「基幹」公共交通」と位置付けられているので、全長15kmにわたる「全体計画書」の提出と、市民の期待（賛同）の確認がなければ、事業の妥当性や必要性等を審査することができず、事業の採択はあり得ないはずです。

本件の最大の問題点は、「東部地区の優先整備」と「東西「基幹」公共交通とするJR線の西部地区整備」との整合性の確認にあります。

本件は、いかにも、一方的な思い込みのLRT計画であり、独善的な発言と推進の姿勢のみが目立つ不思議なプロジェクト、身勝手な思いつき・なし崩し型の計画であります。

4 宇都宮市民がLRTに反対する理由と反対が盛り上がりがないことおとについて

本件、LRT導入問題は、宇都宮市と栃木県とで造成した清原工業団地へ「東進」する通勤者が、「競輪場通り・県庁前通り・JR東口駅前大通り（鬼怒通）の3路線」を経て柳田大橋に集中するため生じる「鬼怒川越えの渋滞対策」に始まり、県・市の両者が、その渋滞解消策として、車通勤か

らの転換を発想し、「大量輸送手段・LRTの導入」を研究・検討してきました。

ところが、平成12年に当選した福田昭夫栃木県知事がLRT敷設に疑問を持ち、道路橋の架橋を主張して手を引いて後、中核都市となった宇都宮市が事業主体になりました。

以来、福田富一宇都宮市長は、「LRTありき」となって、本質的な渋滞対策「道路橋による対処」を検討しないまま知事に転出し、その後を、急遽、誕生した佐藤市長へ引き継ぎつがれ、「東西基幹公共交通」へと過大な期待を推進してきました。

そもそも、本会が、本件「LRT（路面電車）」導入計画に疑問を持ち、反対をする最大の理由は、市民が、「路線バスに不都合を感じていない」ことにあります。何故、市民の移動に「LRTが必要であるとするのか」、「LRTと乗り換えねばならないのか」等に違和感があるからです。

さらに、鬼怒川越えの柳田大橋の渋滞対策は、鬼怒川に架かる橋が少ないことにあり、「不足する橋を増設すること」で足りるにも拘らず、何故、「渋滞対策に効果しないヨーロッパの歴史都市に似合う復活・再生型の路面電車（LRT）」で、しかも、全国に例のない「市民にとって最も重要な基幹道路へ、割り込んで、新たにLRT（路面電車）を敷設する必要があるのか」、にあります。

「割り込む」ことによって、必ず道路交通に反作用・渋滞が生じるからです。

勿論、そのほか、LRT敷設に伴う影響・デメリットが数多く、大きすぎることも反対する理由であります。

以下、「東西基幹公共交通・LRT」は、宇都宮市に「相応しくなく、必要ない」とする反対理由を記すこととします。

LRTをして「東西基幹公共交通の基軸とする」との発想は、その前提に、宇都宮市は、高度経済成長期からバブル期、一気に進んだ「車社会化」・「路線バスと自動車とで発達した街」の渋滞現象を、「過度の車依存と捉えた金縛り」にあり、「車社会からの脱却」するには、柳田大橋の渋滞対策を「大量輸送手段（LRT）の導入に委ねる」から転じて、宇都宮市の特性で、当然、路線バスが西大通りに集束するため連続する現象を「数珠つなぎ」等と揶揄した言に乗り、「JR宇都宮駅の西側へ延伸する構想」へと飛躍したこと（ボタンの掛け違い）にあります。

それ等が結果して、宇都宮市の総合計画へ、「決して広くない、貴重で重要な、整備されて走行し易い片側2車線・3車線の東・西両駅前大通りへ「東西「基幹」公共交通」として位置づける「LRT導入ありき」となって、推進しているのであります。

このLRT導入構想は、根底に「車社会からの脱却、現在は、車への過度な依存の是正」を目指すことに据えています。が、「脱却」は、宇都宮市の地勢や発達の歴史、道路や公共交通の事情、何よりもまして「車の利便性の良さ」等から無理のあるところであります。

にもかかわらず、宇都宮市は、それに気づかず・気付いても戻れずに、市民生活に必需な自動車の増加による渋滞対策、必要な道路の整備等に力を入れず、渋滞対策に「全国に例のない幹線道路へのLRT・路面電車の割り込み敷設」で対処すべく取り組んでいるのであります。

（1）本会や市民が「LRT導入に反対する理由」について

本項では、本会の「LRT導入に反対する理由」について記すこととします。

- ① 平野都市・宇都宮市は、車は必需な移動手段であり、同時に、路線バスで育った街でもあります。

「幹線道路である東・西の両大通りへのLRT（路面電車）敷設」は、「軌道と停留所」で2車線が占拠されて1車線となり、自動車の走行機能を大きく減退させるので、邪魔になり、周辺道路をも巻き込む「交通の大渋滞」が想定されるため、「LRT導入に反対」なのです。

- ② 平野都市の宇都宮市、必然的に、四方八方から西大通りへ集束し、JR駅へ向かう路線バスの利用者は、大通りへ合流する地点（路線バスと大通りとの結節点）の近くに造られる「バスのターミナルで、バスからLRTへの乗り換え（階層）を強制される」こととなります。

通勤・通学をはじめ路線バスを利用する市民は、寒い日・雨の日・手荷物を持って「バス」から、わざわざ「座席数の少ないLRT」へ乗り換えるのは、不便で耐え難く、負担・デメリットが大きすぎるので、「LRT導入に反対」であります。

③ 「優先して整備する東部地区」こそ不必要です。

急ぎ・優先して整備する東部地区は、現在、清原・芳賀両工業団地へ、企業バスで立つことなく着座して、「道場宿交差点で生まれる鬼怒川越えの柳田大橋に連なる渋滞以外、ノンストップで走り、約30分で玄関口へ」を利用し、快適までは無くとも満足できる通勤環境にあります。定員155名・座席数53席のLRTが導入されますと、朝のラッシュ時、企業バスは、連続して出達しますが、LRTは6分間隔です。

各駅停車のLRTは、工業団地内の数少ない停留所まで、30分を超え、本田さんの北門へ45分の所要時間です。「朝」は幸運にも着座できたとしても、帰りは大変です。

帰途は、始発のホンダさんで座席数53席のLRT、満席になるどころか、153人の乗客で満員になると、キャノンさんを始め以降の停留所で待つ乗客は着座どころか、「乗れない」かもしれません。毎日、不安と焦燥にかられる通勤を強いられることとなります。

「企業バスに戻して欲しい。車通勤にしなければならない」となれば、LRTは、想定乗客を確保できないばかりか、柳田大橋地点の渋滞は長くなるので、「LRT導入に反対」なのです。

さらに、JR宇都宮駅東・西大通りへLRTを導入することによる「デメリット」を挙げてみますと、

- ・ 1車線となって渋滞する交差点信号機のサイクルタイムが、電車の通過を加えるため長くなり、さらに、渋滞を助長することになること。
- ・ 特に、バスの便数の少ない路線は、帰りの便に乗り遅れては大変と「バスのターミナル」へ向かうので、余裕の時間を必要とすること。
- ・ バスとLRTとを乗り継ぎまでして中心市街地へ向かわなくなると、商店街は客を、路線バスは、乗客を減らして収益が落ち、料金を上げて走行便数を減らす「負のスパイラル現象」が再現すること。
- ・ 「乗り換えを嫌う人達」は、JR宇都宮駅等目的地へ自家用車やタクシーで向かうので、目的地の周辺は大混乱になること。
- ・ 工事費については、JR宇都宮駅の東部地区だけでも、LRTの導入・整備に460億円、JR宇都宮駅を跨いで両駅前広場を痛め、必要なトランジット（路線バス等との結節広場・ターミナル）を含む全体事業費は700億円とも1,000億円とも想定される巨費を投じて、上記のように乗客が少なく、採算が合うはずがなく、赤字を税金で補填する負の遺産になること。
- ・ 「LRTのルート・線路から遠く離れる市民」は、ほとんど利用することはない。東・西の大通りに近接する人達が、「LRTを是非欲しい」とならない限り、賛成はないとしていること。

等々が主な「デメリット」・「不要論」等「反対する理由」は、枚挙に暇がありません。

大きすぎるデメリットが数多く、「ストレスの高い都市」になるので「反対」なのです。

本件、LRT整備は、「建造物のように点」に関する事業でなく、「路面へ敷設する長尺もの」の事業であるため影響が大きいのも反対の理由であります。

また、賛成者に聞く回答は、対案の路線バスの整備（案）を示されず、LRTのルートに近くに住んでいるので「LRT、あれば無いより良い」、「宇都宮市に刺激が欲しい」、「一度乗ってみたい」、「走る姿を見たい」などとする賛成論であり、いかにも、「負の遺産」となり、代償が大きすぎるのではないのでしょうか。

(2) 推進者達に「必要ない・反対」論が届かないもどかしさ・不思議等について

本件、LRT導入問題は、「宇都宮市の存立に係る基本的な条件、道路交通と公共交通、宇都宮市の在り様に関わる重要な案件」でありながら、上記のように中心地域の市民は、「車の円滑な走行を阻害し（邪魔になり）、路線バスとの乗り換えは不便で負担が大きい等と反対が強いこと」、周辺地域の市民にとっては、「中心地域の市民でさえ反対が強い事案に、何故大きな費用を投じるのか」等地域によって理解や判断に違いがあり、関心の度合いも多様であるため、市民の間に、重大な話題

として、広がりにくい事案なのです。

一方、総じて、導入の意義を理解できず「必要ないとする反対者・市民」が大多数（反対の理由を知って・聞いて賛成する者を見いだせない、積極的に賛成論を話す者に会えない）中、佐藤市長をはじめ、宇都宮市議会議員や宇都宮市商工会議所会員等の「LRT にあり得ない夢を描く推進者」は、私達が提供する反対する資料や説明をことさら避けているように思えてなりません。

推進者達は、私達が「反対する理由」を提示する以前に吹き込まれた「活性化の起爆剤論による思い込み」、あるいは、「経済的・政治的な側面や、党派による締め付け（拘束）」等があるのではないかと危惧しております。

私達市民が、本件を「宇都宮市の在り様に係る大問題と捉えている」にもかかわらず、市議会等の推進者（佐藤市長の与党）が、一糸乱れず、一枚岩（賛成）であるかのように振る舞う様が、いかにも不思議で、異常に感じられてならないのです。

私達の問いかけに返事がないのも異常ですし、特に、市議会において、「公共交通の大転換」に関する論議が、盛り上がらないのが不思議なのです。

これらの推進者の皆様は、「LRT が邪魔になって、撤去を」との声が上がる時、どう責任を取るのか、このことだけでも、耳を貸して、検討をしておいて欲しいものです。

「相応しくない理由やデメリットを説明され、知った上での推進者」を探すのは困難なのに、LRT 導入による市民への影響、メリット・デメリット等をどのように捉えているのか、LRT 論議が盛り上がらないこと、もどかしく思えてならないのです。

5 佐藤市長あての公開質問とその回答書に見る矛盾等について

去る 24 年 12 月、私達市民が、条件の 3 倍を超える 3 万人余の署名を添えて、本件を「宇都宮市自治基本条例第 15 条に定める重要事案」なので住民投票を参考にして欲しいと申し出ました。

翌 25 年 1 月、開会できた臨時市議会開会の冒頭、佐藤市長は、本件を「二代表制」の下、市の執行部と市議会において検討し、市民に丁寧に説明をしながら推進する案件であるとして、「住民投票は不要」と演説し、市議会も同調をされ、無念にも条例案は、否決をされました。

如何にも理解しがたい経緯でありました。

その後、私達は「本会」を作り活動を始めて以来、佐藤市長あて、平成 26 年 8 月 22 日、11 月 21 日の 2 度にわたり公開のうえ、質問をしました。

その中で、宇都宮市に相応しい公共交通の検討に当たっては、「乗り換え」が必要となる LRT の敷設でなく、本市の発達・発展が、「路線バス」によってきて現在、不都合がないこととしたうえで、電気バスや、燃料電池バス（水素ガス使用）が視野に入ってきた今日、機能的で利便性の高い、低廉な「路線バスの再生とその整備」による新しいバスの街として、路線バスを主体に「公共交通ネットワーク」を構築して欲しいとしました。

なお、「東西「基幹」公共交通」に関することにつきましては、「基幹」を路線バスにすることと、「東西」については、障害となっている JR 宇都宮線を「路線バス等公共交通に特化するトンネル等」で結べないかとしております。

さらに、JR 宇都宮駅を始発とする「東部地区の優先整備」については、テーマ（主題）が、柳田大橋に見られる渋滞対策にあるので、「LRT の軌道橋」でなく、渋滞対策に効果する「道路橋」の架橋での対処することを検討されたく、質問をいたしました。

ところが、回答は次の通りでした。

以下、公開質問の経過から主な矛盾点等を記述し、白紙撤回を求める説明といたします。

（1） JR 宇都宮線東部地区の優先整備と鬼怒川越えの渋滞対策・道路橋の検討等について

質問の前提に、

佐藤市長は、宇都宮市の総合計画で LRT をして「東西「基幹」公共交通」と位置づけ、全長 15km で整備するとあるにもかかわらず、唐突にも、「全体計画による整備」の見通しのないまま、「効果が早期に発現する（疑問）JR 宇都宮駅東部地区」を優先整備したいと、「全体の整備計画」を明らかにせず国土交通省に事業申請をしようとしております。

本会では、柳田大橋地点の渋滞対策は、単に、「車依存からの脱却（重大な錯誤）」にこだわる「大

量輸送手段・LRT ありき」では解決し難いとして、「飛山城跡南の LRT 軌道橋ルート」に替えて「一般道路・飛山城跡南道路橋ルート」を架橋すれば、柳田大橋の通過車両を分散できるので、渋滞が解消し、柳田大橋の渋滞で渡河時間が読めず発達しなかった「鬼怒川越えの路線バス」の運行が可能となり、鬼怒川の対岸が近くなるとしております。

勿論、「柳田大橋ルート」と「板戸大橋ルート」、さらに、「提案の飛山城跡南大橋ルート」が供用できれば、「柳田大橋ルートと飛山城跡南大橋ルート」の双方に、通勤のピーク時、「それぞれ清原・芳賀工業団地を循環する急行バスや、工業団地を経由する芳賀行き等の路線バス、企業バス、通学バス、そして、自家用車は勿論、タクシー、オートバイ、自転車など」多様な移動手段はもとより、トラックによる物資の輸送等経済活動にも大いに寄与すること、さらに、「東大通り（鬼怒通り）の走行車線は、減少せず、通勤・通学や日常生活の利便性は、確保できる」として、質問し、提案をしたところですが、

その回答は、

この点に関しては、私達も「競輪場通りと県庁前通り、駅前大通り（鬼怒通り）の3路線が鬼怒川越えの柳田大橋で集束する」ため容量に無理があり、渋滞の発生に必然性があるので、根本的な対策が必要である。としながらも、

「道路橋を造ると車が増えるので、渋滞は解消できない」として、「一般道路・(仮称)飛山城跡南の「道路橋の架橋ルート」については、検討していない」との信じ難い回答でありました。

市長の回答は、自ら、本件が、如何に疑問と矛盾の多い計画であるかを示しております。

(2) 工業団地従業者を対象のアンケート調査における設問について

宇都宮市が25年度に実施した工業団地の従業者を対象のLRT活用に関わるアンケート調査は、設問に「道路橋ルート案」が提示されていなかったため、回答者は、LRT橋と道路橋案との比較ができずに、「LRTありき」の設問の中で、LRT利用の有無を回答したのです。

加えて、「LRT橋と道路橋」とを比較できるアンケート調査の実施を提案し、質問したところ、「この調査は、LRTの「最低限の利用見込み」の精度向上を図るため実施したものであり、「道路橋」を設置することの選択肢を加えたアンケート調査の実施は考えていない」とのことでした。

まさに、「車依存からの脱却」に始まり「LRTありき」に偏った検討の中、利便性の高い「飛山城跡南の道路橋」を造ることによって、柳田大橋の渋滞が解消し、路線バス等多様な公共交通の活用が期待できることを知らせず、「LRTのみで、鬼怒川越えの渋滞に対処する姿勢」は、片手落ちな交通対策、公共交通対策であると思えてならないのです。

(3) 宇都宮市の説明不足と市民の理解不足について

本会は、清原地域や、LRT敷設ルートに近い市民にとって、メリットを探せず、デメリットが大きく、多すぎるから反対なのです。

佐藤市長は、常に、「機会をとらえ、機会を作って、丁寧な説明をしてきた」ので、市民の理解が進んでいるとしておりますが、疑問を持つ者、反対者が多くいる本件の説明会等の実態は、過去の事例で紛糾することが想定されるためか、「オープン参加でのLRT説明会開催」を知らされことはありません。

私達が求めた公開討論会の開催も拒否をされております。

市民に向かって「正面からの正々堂々の説明会」が開催された経過はありませんでした。

LRTに関する概要ばかり記されたパンフレットで、例えば、車線が1車線になることによる交通上のデメリットや、路線バスとの乗り換えで生じるデメリット等を伏せたパンフレットが各戸へ配送されたことがあります。(これで、疑問が解け、賛成となった者に会ったことはないが。)

LRTに関するシンポジウムが開催されても、質問や意見を述べる時間は設定されないのが常であります。

一方、JR線東部地区に関して、LRTの沿線、関係する地域に住まいの市民に対する説明の中で、「飛山城跡南の道路橋案を示し、それによって鬼怒川越えの渋滞が解消すること」や、「渋滞を解消して後の期待される路線バスの整備」等「LRTルートの整備」との比較を説明せずに、「LRTに関する説明に終始し」、さらに、「LRT敷設に伴う東大通り・鬼怒大通りの機能低下等によるデメリット(渋滞の発生)はないとされている」ので、「解釈・理解不足のまま賛成している者(反対を言わない)がいる」のではないのでしょうか。

私達は、「鬼怒川越えの清原地域行き」等の公共交通についても、飛山城跡南の道路橋の架橋ルー

トを加えて、他の一般地域と同様、「路線バスを基幹とする公共交通ネットワークの開発・整備」を検討すべきとしていますがいかがでしょうか。

6 LRT 事業計画の膨れあがる事業費用等について

「東西「基幹」公共交通」の基軸とする「LRT 敷設に要する全体の事業費」は、平成 26 年まで、全体・15km で、383 億円（うち東部地区 260 億円）としておりましたが、去る 26 年 8 月の市議会に対する説明会で、一部路線ルートの変更と 3 か所の立体化等があるとしながらも、東部地区だけで 260 億円から 1.6 倍の 460 億円になる等、ずさんな計画との酷評があります。

さらに、全体の事業計画・事業費については、軌道を敷設する県道（両駅前大通り）管理者の使用に関する協議をはじめ、JR 宇都宮駅を越える横断の位置・工法の協議、数多く必要なバスターミナルや結節点（トランジットセンター）の設計・見積もり、車両基地用地の選定と確保等の「路面電車の復活でなく、幹線道路へ割り込む新規導入であるが故の諸調整」は膨大であり、700 億円を超え 1,000 億円ともされる巨額を要することや、その後の運営費用についても、市民にとって大きな不安となっております。

本件は、全国で初の幹線道路への LRT・路面電車の敷設それも「東西基幹公共交通」と銘打っての華々しい事業であります。

このように大きな公共事業は、本来、全体の事業計画の詳細・事業費用について施行の可能性、必要性、妥当性等を明らかにした上で、「スケジュール上東部地区を先行して整備する」とするのがプロプロジェクトの施工手順ではないでしょうか。

7 まだまだ間にあう「白紙撤回」について

ところで、宇都宮市市民の多くは、LRT 導入計画について、佐藤市長の演説や、担当者の東西基幹公共交通・LRT の必要性に始まる美辞麗句の羅列の説明を聞けば聞く程、その瞬間惑わされるものの振り返って総合的に理解しようとする意味不明で、「何故この宇都宮市に LRT が必要なの」と、疑問が広がるということです。

本件は、「公共交通に関する・宇都宮市の在り様に関わる大事業」でありながら、市民の間で話題が飛び交わない不思議な大事業なのです。

私達が、市民に話を向けると「反対」が大多数なのに関わらず、実は、切り口が多様で、難解であることから、話題にしにくいのか、佐藤市長の確信あるやの夢物語に翻弄されているのか、必要ないから・無関心なためなのか、あまりに長い話題なので「くたびれた」のか、「市民の日常の話題」にならないのです。

最大の理由は、宇都宮市が、市民に分かり易い説明を受けていないうえに、あまりに「難解な事案」なので、「話題にしようがない」・「切り出せない」のが、本音なのではないでしょうか。

「必要としない」ことが、話題が盛り上がらない大きな理由の一つであります。

市民はまだまだ無関心で、わが身に降りかからないため、意見を述べない者が多いのですが、「説明されていないデメリットを知って賛成をする市民がいるのか」非常に疑問です。

「反対とする者は多い」のですが、話題にしにくい事案としている理由に、

- ・ いかに、工事することで決まっているのに、いまさら反対しても無駄ではないか。
- ・ 市長が変わらない限り止めさせることはできない。
- ・ 新聞や市の広報で見るように、28 年度から着工すると言っている。
- ・ 市議員の多数が、賛成なので止められない。
- ・ 商工会議所など経済界が推進している。

など、意味不明な風評があることや、「私達の会の存在」があつて白紙になるまで頑張ることを知らずに、「反対しても無理」とのあきらめで「反対」が盛り上がらないのも理由です。

宇都宮市の政策決定は、市民が主役です。「推進する」のも、「やめさせる」のも市民が主役です。

「まだまだ間にあいます」

さらに加えると、宇都宮市の LRT 建設は、まだ、肝心なところは決まっていないのです。

「東西基幹公共交通の整備」としているのに関わらず、全体計画が定まらず、東部地区だけの「食い逃げの計画」になりかねません。

決まっているのは、宇都宮市における調査費の計上、26 年度 10 億 2 千万円余（3 億 7 千万円余の繰り越し）、27 年度 11 億 5 千万円余と、国の補助はなく宇都宮市が計上しただけの工事費・平成 28 年度 91 億円余、推進・整備のための組織・機構、屋上屋の概定計画」で、佐藤市長が、任期中（28 年 11 月）の着工を目指して、「意味不明な夢」を語っているだけなのです。

国（国交省・運輸審議会・財務相）、栃木県（道路管理者等）、交通事業者・JR 東日本等々対外部との協議や、事業の許・認可の申請・審査・許可・採択等の手続は、諸調整や測量・設計等で作成される「事業計画書」を待つて本格化するものです。作成には、日時が必要です。

LRT 整備事業の国庫による支援（補助）の審査は、事業の採択申請後、平成 28 年度以降になります。

（平成 28 年 11 月には、宇都宮市長選挙があります。）

8 私達の提言、道路の整備と公共交通・日本一の路線バスの街づくりについて

宇都宮市は、路線バスと車とによって発展してきた街です。

宇都宮市に相応しい公共交通は、内陸にあって、都市の構造・規模・地勢等の要素から「バスの街」とし、公共交通対策の原点に戻って「路線バスの復活（再生）を求めてその整備」を掲げることを提案します。

ただし、宇都宮市の東部地域は、路線バスの全盛期を外れて、遅れて発達した街なので、「路線バスの再生整備ではなく、路線バスの新たな開発、整備が必要な地域」になります。

特に、鬼怒川の対岸地域・清原工業団地やテクノポリス地域に関しては、「柳田大橋に渋滞が続いて、路線バスの発達が阻害されてきた地域である」ことから、先ず、鬼怒川越えの渋滞を解消する渋滞対策として、多目的に使用できる道路橋「飛山城跡南大橋の架橋」を提案します。

また、JR 宇都宮駅の東・西地域を連絡するには、公共交通の確保のため特化する「JR 宇都宮線の東西を連絡するトンネル」の設置を提案します。

以上のことから、私達は、いかにも無謀な「LRT 導入構想」を一刻も早く白紙に戻して、遅れている「宇都宮市に相応しい道路交通・公共交通対策」、「日本一の路線バスの街」を目指して、「路線バスによる公共交通ネットワークやバスの連携システムづくり」に取り組んで欲しく、提言するものであります。

「路線バスによる公共交通ネットワークづくり」には、大きな事業費は要しませんので、この面からも、比較検討の余地はあると考えております。

おわりに

「宇都宮市の LRT 導入問題」の起源は、上記のとおり、「清原工業団地の造成等で鬼怒川越えの柳田大橋に起こる渋滞対策」に発し、ヨーロッパの歴史都市・観光都市の路面電車再生で注目され、我が国の同様な観光都市で採用された平成 10 年頃に遡ります。

以来、東部地区の渋滞・通勤対策だけでは、「荷が重い」との思いがあって、JR 駅西部地域を引き合いに、宇都宮市の活性化のため、JR 線の対抗軸になるとする「東西基幹公共交通・LRT ありき」（ボタンの掛け違い）となりました。

佐藤市長を始め、LRT の（デメリットを知らない）推進者は、「LRT ありき」に陥ったまま、私達市民を納得させ得ない「思い込み」だけで、「東」・「西」のいずれの地域にも、「LRT の本質・観光地向きを生かせる土壌がないこと」、「市民の移動を不便にする装置であること」に気付こうとせず、走り出し、止まらず、宇都宮市の道路交通・公共交通の原点に戻れずに、屋上屋の推進論がこじつけられ、平成 28 年 6 月になって、やっと「都市計画決定の手続」を終えたところであります。

私達は、いよいよ、国・国土交通省等による事業計画の認可に関わる審査の段階まで来ましたが、LRT は、本来、平野都市・宇都宮市には無理があるので、「あり得ない事業」であるとして、反対活動を続けて参ります。

以下は、宇都宮市・佐藤市長が繰り返して、説明する一方的な「LRT メリット・必要論」を「私達が疑問に思うフレーズ () カッコ書き」を付して指摘してみました。

- ・ LRT は、東部地区・清原工業団地等の通勤に伴う渋滞対策（現在は大きくない渋滞）を放置すると肝心の企業が撤退する（本当なのか疑問？）ので、引き止めるに必要なアイテムである。
- ・ LRT が、（座席が少なく観光地向きで使い勝手が悪く期待外れになるにもかかわらず）車からの脱却を促すので、通勤時の渋滞対策になる。
- ・ （次元の違う）LRT は、南北の JR 線（南北軸）に対応する「東・西基幹公共交通の基軸」になる。
- ・ （少子・高齢化、人口減少期に関わらず）更に「延伸」で、LRT の役割が、大きくなる可能性を秘めている。
- ・ （道路の中央部に設置される停留所）LRT・低床式で乗降しやすく、お年寄りに安全である。
- ・ （現在、路線バスは定時走行をしているにもかかわらず、路面電車にあり得ない）定時性・速達性を確保できる。
- ・ （「乗り換え」の不便をかまわず）街の景観を演出するデザイン性を備えた先進的な装置で、魅力的な街の評価を得て、繁栄する。「乗り換え」は慣れるもの。
- ・ （平野都市に一路線・一方向の LRT、階層になり、乗り換えが必然）ネットワーク型コンパクトシティづくりの「基軸」になる。
- ・ （乗り換えが前提にも拘らず）LRT を敷設すると「いつでも・だれでも・どこへでも」と謳っている。

等等など、具体性のない美辞麗句のみが発せられ、さらに、「全国に先駆けて、路面電車の経歴のない街に LRT を導入する先進性が評価されて居住者が増え、企業の進出を得て、財政基盤が確立でき、100 年先の発展を約束できる」等々としているのであります。

宇都宮市民の多くの目線からは、全てが逆で、LRT を導入すると、多くの面で、ストレスの大きい街となって、夕張市化が心配であると酷評する者さえおります。

本会は、宇都宮市の「路線バスの街」に不都合はなく、相応しいので、「路線バスの再生と整備で、日本一のバスの街」を目指して欲しいとしています。

現在の宇都宮市は、車社会と如何に共存するか課題ではあります。

本件、LRT 導入構想は、如何にも「ボタンの掛け違い」であり、見直すことなく「LRT ありき」となって推進されておりますが、矛盾だらけです。

観光地でない市中心部の活性化を「LRT（次世代型路面電車）」に委ねるのは安易すぎます。市民の理解は遠いものと思われてなりません。邪魔になって撤去が叫ばれることが心配です。

以上、関係者の皆様には、私達市民の思いをご理解いただいて、LRT 導入を「白紙撤回」し、宇都宮市の相応しい道路の整備・公共交通の整備が検討されることを期待いたします。

佐藤市長の LRT に関する談話の中で市民の認識に触れることがありますが、いまだに、市民の反対理由は、「工事に巨額を必要とするから・赤字になるから反対」としており、やっと、「乗り換えがあること」を加えましたが、「乗り換えは、慣れていただくこと」と付け加えています。かように、私達は、「必要であるならば、費用は「いとわない」のですが、「LRT は必要ないとする市民の思い」を捉えていないことに、「怒っている」ことを加えて終わります。

* 別添の対照表は、交通対策とする「宇都宮市の LRT 構想」と「LRT を不似合い」「宇都宮市の交通対策として LRT を不似合い」とする理由をさらに詳しく対照表の形でまとめましたので参考にしてください。

「宇都宮市の LRT 導入構想」と「日本一のバスの街」とする対照表

佐藤市長は、本件・LRT 導入問題について、「積極的に疑問を持ち・反対する者や、自分に関係がないと無関心でいる者、または、判断する情報が届かず賛・非を決めかねている市民」が大多数の中、平成 26 年度は、「優先整備の JR 宇都宮駅東部地区の測量設計費等」で 10 億 2 千万円（3 億 79 百万円余を 27 年度へ繰り越す）を支出し、さらに、27 年度は、軌道の設計等で、11 億 5 千万円余もの LRT 整備推進費を要求しております。私達、LRT 導入に反対の市民にとっては、不要な支出です。

以下、「佐藤市長をはじめ、LRT を推進している皆様の LRT を必要とするメリットや推進の理由と、本会や市民が持っている疑問やデメリット、反対する理由等」を対象表で示します。

宇都宮市が推進する LRT の必要性とメリット	市民目線からの疑問・デメリット・反対する理由・提案
<p>* 経緯 宇都宮市の LRT 導入問題は、清原工場団地等の稼働に伴い長くなる柳田大橋の渋滞対策と、JR 宇都宮駅の西大通りに集中する路線バス等車社会化が進み、各地に渋滞が見られるようになって、「車社会からの脱却」が必要とし、大量輸送手段・LRT（本来異種）に着目、LRT が至上のもの（LRT ありき）となった。</p>	<p>宇都宮市は、交通対策の基本部分・「そもそも論」をしっかり論議せず、宇都宮市に必然性のある「車社会化」を揶揄し、朝の通勤ラッシュに対処すべく、本来大量輸送手段でなく、観光地にあつて昼間の乗り物・LRT の導入（ボタンの掛け違い）論が独走する形となった。以来、「LRT ありき」に陥り、イメージ先行で、課題や問題点指摘の対応に追われて、屋上屋の検討を重ねてきた。宇都宮市民にとって必要な交通対策の原点に立っていない。</p>
<p>* LRT の位置づけ 南北の国土軸（JR 宇都宮線・新幹線）に対応する輸送手段が必要として、「東西へ貫く「基幹」公共交通」・「基軸」を LRT（路面電車）に担わせたい等として位置付けている。</p>	<p>占有する軌道・鉄路を走る鉄道と、車が行き来し、信号機が頻繁な幹線道路の路面を走る LRT は、次元を異にする乗り物です。狭い両大通りへ「軌道と停留所」を敷設するのは、無理がある。JR 宇都宮線の隣駅は、10km 先にある。</p>
<p>* コンセプト 宇都宮市は、全国で初の「路面電車の経歴がない幹線道路へ LRT を敷設する」ことをもって「先進性」があると解釈し、「選ばれる都市」になると自負している。 （ヨーロッパの城郭・歴史都市、集密都市に、復活の事例はあるが、新設はない。）</p>	<p>「先進性」と「無謀」とは異なり、意味が違う。 全国の先例に、「路面電車」は、車社会化が進むにしたがって、邪魔になり、その多くが姿を消した。 宇都宮市は、円形に広がり、車と路線バスが必要な街です。路面電車の歴史のない街の幹線道路へ、割り込む形で LRT を走らせることになれば、「さらなる大きな渋滞と路線バスとの乗り換えでストレスの大きい街となり」、当て外れ、活力が落ちて衰退するので「撤去を」との大合唱が心配される。</p>
<p>* 街中を LRT が走るが、イメージアップに地方都市・宇都宮市の街中を LRT（現時点で物珍しい電車）が走る。観光の目玉となり、イメージアップに資して、中心市街地活性化の起爆剤になり、入込客が増えるとしている。 また、近年、市の将来像をネットワーク型コンパクトシティとし、ネットワークの基幹部を LRT に負わせたいとしております。</p>	<p>東西の大通り・幹線道路は、LRT の軌道とプラットフォームで 1 車線となり、路線バスは、締め出される。 交通ネットワークの「基幹」を LRT に負わせては、イメージアップどころか、中心市街地は、渋滞が続き、不便になり、入込客が減って、LRT・路面電車は陳腐化、邪魔になり、無用の長物となりはしまいか。 電気バスや燃料電池（水素）バスが、開発され、間もなく利用できるようになる。</p>
<p>* LRT の T・トランジェットで乗り換える トランジェットとは、結節点の意味。 ライト・レール（路面電車）と他の乗り物、路線バス・タクシー・自家用車・自転車とを結ぶための広場のことで、ヨーロッパなどで歴史地区や、旧城塞で囲まれた中心地へ乗り入れを禁じる場合、郊外部等に設置される。 宇都宮市の場合、LRT が走る東西の大通りと路線バスとを乗り換えるヶ所、例えば東京街道との T 字交差点の近く等数か所ずつ必要としている。</p>	<p>宇都宮市の場合、トランジェットは、郊外でなく、街中に設置しなければならず、自家用車を駐車させる広大な空間を確保するのは困難。担当者は、おそらく、自家用車を乗り換えさせるのは無理と気づいて、トランジェット設置を断念していると思われすが、一方、路線バスは、大通りへ乗り込めないで、路線バスのターミナルは必要です。 バスの乗客は、バスターミナルで降り、大通りの中央に設置される停留所まで歩くことになります。渋滞がある中、路線バスがバスターミナルへ出入りするのも大変です。危険が伴います。</p>

<p>* 路線バスの効率的な運行 路線バスは、大通りを離れる道路で運行し、利便性の発揮を。 「車社会からの脱却」、「路線バスからLRTへ乗り換えは慣れる」。大通りの移動を効率的な大量輸送手段・LRTに担わせるので便利になり、市民は車を捨て、「LRTへ向かうバス」の利用が増え、渋滞対策の切り札となる。 西大通りから「数珠つなぎとなる路線バスを締め出し」、車を駆逐できる。</p>	<p>宇都宮市は、平野都市。地勢の条件等から、四方八方へ伸びる道路と路線バスで発達・発展してきた。自家用車の保有に必然性があり、大通りへ路線バスが集束するのは当然のこと。 路線バスが、大通りを離れた街・地方から集客して、現在、渋滞のない両大通りに着き、いよいよ中心市街地やJR宇都宮駅向かう手前（バスターミナル）で、雨の日、雪の日、寒い日も慣れるはずがないLRTへの乗り換えを強いられる。 帰途時は、バスターミナル発の発車時刻に間に合うよう余裕を持ってLRTに乗ることになる。乗客が減り、負のスパイラルでバスの便数が減らなければよいが。</p>
<p>* LRTが市民の移動に寄与する 定時性・速達性を確保できるLRTの敷設によって、交通の利便性が高まり、沿線部や中心市街地域の活性化が期待できる。</p>	<p>中心地域を走る両大通りが、片側1車線となる。連なる渋滞で、沿線の「営業所や商業ビル・マンション」等で車の出・入りが困難になる。LRTで、信号機は複雑化し、サイクルタイムが長くなるので、大通りを横断するにも大変、周辺道路へ渋滞が拡散する。路線バス利用者は、乗り換えで不便になる。 路面電車に、定時性・速達性を期待できるのか。 便利どころか、LRT敷設に伴い「ストレスの高い街」になるが、ストレス解消の「祭り」が、できなくなる。</p>
<p>* 東西基幹公共交通の基幹部をLRTで LRT導入によって「階層性のある公共交通ネットワーク（魚の骨ネットワーク）で、小骨の路線バスとの連携で、利便性が高まる」として、キャッチ・フレーズ、「いつでも・だれでも・どこへでも」と謳っている。</p>	<p>市民は、路線バスから「基幹のLRT」との乗り換えを嫌い、「階層のない路線バスによる公共交通ネットワークの整備」を希望している。路線バスに不都合はない。 「LRT（階層）の増加」による「バスとの乗り換え」は、耐え難いとしている。幹線道路へ割り込む形で路面電車が走ることによって、「いつでも・だれでも・どこへでも」とは逆で、LRTによって移動は、複雑でタイムロスの大きい街になる。</p>
<p>* 軌道を走るLRTは、利便性が高い LRTは、占用の軌道を走るのので、「定時性、速達性が確保できる」としている。</p>	<p>「追い越しができる路線バス」は、近年、信号管理の改善や路上駐車を取り締まりなどで、走行性が確保され、現在、定時性を確保できている。 一方、「追い越しができず、はがし屋や車掌さんがいないLRT、車等との交通事故も心配される路面電車」に、「定時性」は期待できず、信号機が多い街中、「速達性」も伴わない。 雨の日などで、乗客が多く、一旦、走行間隔が大きくなると、さらに乗客が増えて遅れを増すので、定時性は守れない。</p>
<p>* LRTは低床なので高齢者に優しい LRTは、低床式なので、プラットホームでの乗り降りがスムーズで、高齢化社会に優しいとしている。</p>	<p>鉄車輪、発進・停車が苦手なLRT、バスよりも停留所の数が少なくなる。 道路の中央部に造られる停留所での乗・降車には優しいが、乗り換えを強いて、バスターミナルからLRTの停留所の間を歩くことになる。高齢者・通勤者にとって優しいシステムとなるのか。 高齢者は勿論、通勤者にとって、乗り継ぎが大変な負担となる。 「定時性が確保され、歩道から乗り込めて、乗り換えのない路線バス」に、利便性の軍配が上がるのではないのでしょうか。</p>
<p>* 渋滞対策にLRTが必要 渋滞解消には、大勢の利用者を運べるLRTが有利である。（大量輸送が目的のLRT、座席数が少ない。例えば、宇都宮市が検討の30m級のLRTは155人乗りで、座席数53）</p>	<p>路線バスの乗客は、「座席数の少ないLRTと乗り換え」、先を争って座席の確保へ。 LRT・大量輸送手段の輸送は、当然ながら、宇都宮駅や工業団地など等目的地に近くからの乗客は、「つり革にたよって立つ」ことになる。</p>
<p>先行して整備したいとする JR 宇都宮駅東部地区について</p>	
<p>宇都宮市が推進するLRTの必要性和メリット、課題等</p>	<p>市民目線からの疑問・デメリット・提案・反対する理由</p>

<p>* JR 宇都宮駅の東部地区を優先整備 宇都宮市の LRT 導入構想は、市の総合計画に JR 宇都宮駅を挟んで「東西「基幹」公共交通」・「基軸」(15km : 西部 3 km・東部 12 km) と位置付けている。 (複雑になるので芳賀地区は抜いて表記) 宇都宮市の交通政策の大転換を謳っています。にもかかわらず、平成 25 年 3 月策定の「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」で、西部地区の見通しが立たない中、唐突にも、整備効果が早期に発揮すべく、段階的に JR 宇都宮駅東部地区を先行したいとしている。</p>	<p>左の「基本方針」は、市が作成した方針ですが不可解です。国民の税金を適切に活用する立場の国・国交省は、LRT 整備の「西部地区」を含む全体計画の提示をせず、それに基づく「市民の期待」の担保なしで、「東部地区のみの部分整備」での採択申請に「交通対策として不十分」とするのではないかと。このような中、佐藤市長は、「東部地区だけの調査費」として、平成 26 年度 10 億 2 千万円、27 年度は、軌道の設計費などとして、昨年度を上回る「11 億 5 千万円余の予算」を市民(市議会)へ要求したのです。28 年度は、91 億円余で、着工したい。私達市民の多くが反対の「LRT 整備推進費」不要な経費です。</p>
<p>* LRT で柳田大橋の渋滞対策 東部地区先行整備の最大の理由は、「柳田大橋地点の渋滞対策」です。 渋滞を解消するため、大量輸送の LRT・路面電車を飛山の南に LRT 軌道橋ルートで整備したいとしているのです。</p>	<p>東大通り・鬼怒通りは、環状道路東の通称・辰海道(県道下岡本上三川線)との下平出交差点を越えてしばらく、柳田交差点の近くまで渋滞はありません。 柳田大橋部の渋滞は、野高谷交差点部整備や信号管理の改善等で格段に改善されています。 その東大通り(片側 2 車線)に LRT が敷設されると片側 1 車線となり、停留所の部分は拡幅が必要です。 それらの犠牲を払うことになる「LRT の整備・軌道橋での渋滞解消対策」は、LRT の利用勝手の悪さを知って、車や企業バスに戻るのではないかと心配されます。渋滞対策にはなりません。</p>
<p>* 検討されていない「道路橋・架橋ルート」 本会からの質問、柳田大橋の渋滞対策には、飛山城跡南へ道路橋を架橋(道路の整備)することの検討を、としたことに、宇都宮市は、道路橋を造ると、車が増えさらなる渋滞を呼び込むとして検討を拒否しています。</p>	<p>私達は、柳田大橋の渋滞対策には、「LRT 軌道橋(飛山)ルートありき」でなく、「道路橋・架橋(飛山大橋)ルート」があり、路線バス・工業団地内を循環できる急行バス、企業バス、通学バス、乗用車、トラック、オートバイ、自転車等が通行可能となるとしております。 「柳田大橋の渋滞が解消」ができれば、柳田大橋と飛山大橋ルートを通じる鬼怒川越えの「路線バスの整備」が期待できるので、本会からは、市長への質問状で、「道路橋・飛山大橋ルート」の設置を検討して欲しいと提案をいたしたところ。 佐藤市長の回答は、「道路橋を造ると車が増えるので、渋滞は解消できない」として、「飛山道路橋の架橋は、検討していないし、検討しない」との信じ難い回答でした。</p>
<p>* 団地従業者を対象のアンケート調査の不備 25 年に実施の LRT 利用に関するアンケート調査に、道路橋の架橋との対比がなかったこと。</p>	<p>私達は、「25 年度に実施した清原と芳賀工業団地の従業者を対象の LRT 活用に関するアンケート調査」は、設問に「道路橋ルート案」がなかったため、LRT と道路橋案との比較ができず、「LRT ありき」の設問の中で、LRT 利用の有無を回答したものでしたとして、 「LRT 橋と道路橋」とを比較できるアンケート調査の実施を提案し、質問したところ、「この調査は、LRT の「最低限の利用見込み」の精度向上を図るため実施したもので、「道路橋」を設置することの選択肢を加えたアンケート調査の実施は考えていない」とのことでした。</p>
<p>* 鬼怒川越え通勤者の LRT 利用のため 柳田大橋の渋滞は、特に、朝の通勤時に起きるので、LRT の敷設は、その瞬間の通勤対策になります。 企業バスに比べて、大量輸送で各駅停車の LRT は、座席数が少なく・走行時間が長くなり、停留所から職場まで、さらに時間が必要なので、「快速電車」の運行を研究しているとのこと。</p>	<p>工業団地の通勤時間帯を外れると、利用者は少なく、大量輸送の LRT は、運行間隔を大きくして走行することになります。 「飛山の道路橋ルート」を架橋で、鬼怒川越えの渋滞がなくなるので、企業バスは 15 分程で到着します。また、「路線バスを開発・整備」ができるので、通勤者や市民の足の利便性アップになるとともに、企業バスも増発できるのではないのでしょうか。 さらに、LRT が白紙になれば、東大通り・鬼怒通の道路機能を、傷めずに済むので、沿線の皆様も安堵するのではないのでしょうか。</p>
<p>* 東部地区の事業費が増額となる JR 宇都宮駅東部地区の概算事業費が、260 億円から、1.6 倍の 450 億円となりました。 (JR 線跨線の費用は含まれません)</p>	<p>主な理由は、LRT のルートの中に「野高谷交差点他 2 か所の立体交差による施工が必要」なので大きく増額となったとのことですが、実施になるとすれば、さらに、増額が心配されます。</p>

<p>* JR 宇都宮線の跨線について (課題) LRT による JR 宇都宮線の跨線案は、JR 東日本社に依頼していますが、27 年 2 月 19 日、市執行部による議員の皆様への説明 (傍聴可) では、まだ、5 ルート案を検討しました。 LRT の整備を「東西基幹公共交通」と位置付けているので、東部地区先行と言えども、「JR 線跨線の方法」は、早期に示すことが必要で、必須です。その後、北回りとなる。</p>	<p>LRT による JR 線の跨線は、東西大通り・幹線道路への敷設による道路機能への影響と同様、いかにも、JR 駅東・西口前広場の活用に制約を課す大きな装置になります。登り坂が苦手な LRT だからこそ尚更です。 駅前広場や、駅前道路等への影響は大きいものがあります。 本会が、提案の「路線バスによる街づくり・路線バスの再生とその整備」の場合は、「公共交通に限るトンネル横断等」を検討することができます。</p>
<p>* LRT 導入推進における課題等について 27 年 2 月 19 日、議員の皆様への説明から宇都宮市が、LRT 事業の特許を得るには、関係機関や団体等との必要な諸調整があります。 LRT を運行する営業主体・会社は第三セクター、社長は宇都宮市副市長となりました。 LRT を敷設する道路管理者 (県) の占用許可は得られました。 * 佐藤市長の定例記者会見の発言 「2016 年度 (平成 28 年度) 着工、19 年度 (31 年度) 運行のスケジュールには変わりなく進めたい」とことです。</p>	<p>営業主体の確保については、19 社に説明後、地元に関心を示す公共交通事業者 4 社があるものの、運営に確信を持たず検討をしており、年度内の決定はできず、8 カ月遅れの 28 年 11 月となりました。 公募の結果からは、関東自動車のみが応じました。 道路管理者との協議に関連する交差点への影響について、渋滞ができないよう交差点における渋滞に関するシミュレーションの結果、影響はないとのことでした。 東部地区優先整備の計画に伴う者なので、東大通りに関してあります。 (JR 線西部地区は、3 車線が 1 車線になるので、交差点の渋滞は尚更です。) 道路構造等について、立体交差など特殊な個所の協議は、引き続き道路構造令等に適合できるよう求められますし、LRT 軌道橋による河川工作物についても同様に、洪水への影響のないよう求められます。</p>
<p>本件、東部地区先行整備について、佐藤市長は、「柳田大橋に関する過去の長大な渋滞の残像」による宇都宮市民の同情等を背景に、「渋滞解消・整備効果が早期に発揮できる」として急いでいますが、東部地区の皆様へは、「鬼怒川越えの渋滞対策」として、鬼怒川越えに「(飛山大橋) 道路橋架橋ルート」があること、「柳田大橋の渋滞を解消できれば、路線バスの活性化がある」ことを等多様な交通対策を選択肢に加えず、単に、「LRT ありき」を推進するのは、いかにも、片手落ちで、拙速であり、適切を欠く交通行政ではないでしょうか。</p>	

以上、私達は、上記の対照表に示しましたように、「路面電車の歴史のない宇都宮市の狭いながらも貴重で必要な両大通りへ、路線バスを締め出す疑問やデメリットを知ったうえで LRT 導入の賛成者・私達の提案を知ったうえでの賛成者」を探ることが難しいのです。

東部地区については、拙速を避け、「飛山ルートの道路橋架橋」を検討してから、LRT との比較をすべきではないでしょうか。

「LRT ありきで」、進んでいることに疑問と危惧を持っております。

是非、白紙に戻して、真に、宇都宮市の道路交通や公共交通対策を策定して欲しいのです。