

平成28年6月30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

たけな 武 田 幸 佳

無職

77歳

3 事案に対する賛否

反対しております。

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



事案平 28 第 4001 号・軌道運送高度化実施計画の認定についての公述

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

★LR Tは膨らむ事業費に見合う計画を達成できない。期待できないLR Tを認定をせず、莫大な税金を使わず、バスの街の現状を改善して、宇都宮市の健全な公共交通網をつくれないか、考えた。

○LR Tの事業費は当初予算の 260 億円から 406 億円になり、さらに 458 億円になりました。宇都宮市は、更に国庫補助の拡充も目論んでおり、なし崩しに事業費が膨れ上がり、最終的には 1000 億円を超える。

○宇都宮市の交通総合計画の中で、長年に及びLR T計画が燻り、他の交通対策の不毛が続いています。その現状は市民には解りにくい。また、杜撰なLR T計画がどのような禍を呼ぶかの検証はされておられません。LR T事業は宇都宮市の交通幹線としての投資効果が薄く、その利用者が一部に限られる不平等路線であり、融通性に劣る鉄路で莫大な金も掛かる。その短所、損失の議論も避けてきた。

○LR Tは「このように役に立つ」という市民合意が求められる。帳面合わせよりも、市民が納得のいく計画でなければならない。狭い大通りへのLR T敷設は交通事故を誘発し、交差点での渋滞をもたらします。さらに、LR Tとバスとの乗り換えで、東・西地区にトランジットセンターをつくり利用者へ乗り換えを求めたり、計画の核心部分を担う「西部中心地の計画」を後回しにしたなど、もってのほかであります。

○LR Tは、市の2元代表多数決を盾に、なし崩し的にJR宇都宮駅から東へLR T整備を始めようとしている。将来へ、市民の税金をいたずらに費消すると思う。LR Tの経営者、従業員、一部利用者だけでなく、広く全市民に事業の全体像を丁寧に説明すべきです。市長は「選挙公約」というが反対する市民が多いこともご存じのはずです。市民へ広範なアンケートや住民投票を実施すべきです。

○この構想は、現状のバス交通など、市全体の交通体系との整合性を不安定なものにしました。市民へ情報が的確に提供されていない。前提の議論もなかったLR T導入です。大通りの車線を規制すれば、従来の交通体系と大通り商業圏に大きな損失を与えるものです。

○当初は、渡辺県知事時代にJR宇都宮駅東口から清原工業団地までの交通渋滞対策だった。それが、東西公共交通になり、現在は周辺市町を巻き込む東西基幹交通としての全体像まで展望している。市長はLR Tを幹線とする内外支線整備への言及も憚らない。

○市長がLR T導入に力むあまり、その煽りで他に行わなければならない道路交通行政が空転し、市民は公共交通からの受益を放置されてきた。

★莫大な税金を使わないでバスのまちを提案

- 歴史的にも地理的にも、宇都宮市は栃木県の中心にあり、その道路網は県内各市町へ幹線道路が放射状に延びている。宇都宮市内は道路整備の充実によって、宇都宮環状道路(33.5 km)・内環状道路(13.5 km)・都心環状道路(6.8 km)が完成の段階に来た。放射状幹線と交差しながら、全国にも稀れな美しい「蜘蛛の巣状型の道路網」が備わっています。
- LRT駅東側先行整備は、20数年前に考えられた通勤対策にも劣る。次案では県都中心部、JR宇都宮駅西口大通りへ通すのだろうが、その実行は困難でいつのことやら分からない。
- 一系統の路面電車を走行スピードが異なる二地域に分けて繋ごうとするのも無理で、交通幹線として時代錯誤を想起する。

- LRT導入構想は宇都宮市の公共交通の円滑な発展を阻害している。LRTがなくても宇都宮市の公共交通はバスで十分に整備できると考える。
- 「LRTありき」で、後まわしになった交通対策の遅れは、①板戸大橋から宇都宮環状線への導入路、②内環状線の峰町地区、③都心環状線の清住町地区の未完成と、④JR宇都宮駅の南地下道の拡幅未完成があります。これら5項目だけでも完成すれば、市の中心部の円滑な交通対策もやり易く解りやすいものになる。
- 宇都宮環状・内環状・都心環状と3重の環状運行が可能で、そこを巡回するバスは、市の中心部から放射状に延びる主要道路と交差・連動して「バス交通網」を誕生させられる。

- 特に、バスで都心環状線を利用することにより、JR宇都宮駅の①東側、②西側、③県庁、④市役所、⑤東武宇都宮駅、⑥桜通り交差点など、来街客の目的にあわせてバスターミナルを設けることが可能である。
- 面的都市機能が拡大すれば、360度の交通対策から見直す必要がある。市民は沿線の史跡を訪ね、歴史を学び、恵まれた資源や人の往来・交流を活発化させることができる。

- 県都の宇都宮市は行政・経済・商工業の求心力を持つが、中心部に公営駐車場が少なく空き店舗が増え街のイメージが暗い。無料駐車場や公園を増やし、ふるさとへの誇りと活力を取戻し、中心市街地を再生させる夢ある市街地をぜひ構築したい。LRTでは力及ばない。
- LRTをやめて、バスが停車できる「道の駅」や「まちの駅」「停留所」「交通の拠点」をつくり、全市民の地域間交流を進めたい。大通り偏重で過密状態だった市内バス路線を再編し、エコ対策のバス交通・自家用車・ハイヤーの連携で「バスの街構想」を定着させたい。

- 住民自治のまちづくりの地域バス「清原さきがけ号」が市の指導でタクシー会社と連携し実現した。市の郊外には、清原地区と同様に運転できない高齢者がたくさんいる。市民協働のまちづくりを目指す市は、市民の足を確保するため、周辺部の交通対策にもっと力を注いでほしい。
- 宇都宮市の公共交通は柔軟に対応できるバスが最適です。宇都宮市は、過去、県都の大動脈JR宇都宮駅西口の大通りでバスの交通混雑を容認し続け、総合的公共交通体系の検証を怠ってきた。
- LRTでは中心地の交通混雑が心配と反対の声が強い。LRTはバス交通の既得権と生活権まで奪い、次世代に負の財産を残す。
- 宇都宮市の道路交通の現状、歴史に照らしても、流れに沿った延長線上にLRT導入があるとは思えない。
- LRTで、市民生活が今より不便になり、車道が狭くなり、バスの定時制に影響が出、中心部の渋滞に拍車が掛かる。交通動脈としてLRTを中心街に通すのは無理がある。
- LRTは高齢者や環境に優しいと喧伝するが逆で優しくない。公共交通の整備にはエコカー、電気自動車、無公害バスでの「交通網モデル都市」を目指すべきだ。

★せつかく作成された現状提案のLRTルートから考えられる、バスでの交通対策・対案を拾う。

- 宇都宮市の内陸型工業団地は清原地区から芳賀町、高根沢町、真岡市などへ続き全国に誇る工場群を抱えているが、県土中央を流れる大河・鬼怒川には東西に渡れる橋が少ない。産業交流面を考えて、あと3~4橋架橋し円滑な交通対策としたい。LRTルートの鬼怒川渡河橋は、そのルートへ新鬼怒川4車線橋を建設し、導入路も生かしたい。
- さらに、御料牧場バスターミナルの建設、清原地区のバス南団地線の延長。観光の大谷線。森林公園赤川ダム線の建設など。
- JR宇都宮駅では、東部、西部に大きいバスターミナルが設置できる。
- 最後にJR宇都宮駅でLRT予定線の迂回路を使い、東西バスの駅通過を実現し、両大通りの渋滞を緩和させたい。

以上、JR宇都宮駅で市の東西が繋がれば、LRTによらずとも、金を掛けずとも、理想的な形で県域・広域に人の往来が推進される。交通システム・公共交通再構築へ、LRTよりもバスで、バスの街をアピールすべきである。