

平成28年 7月 5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) すぎはら ひろのぶ
氏 名 杉 原 弘 修
(郵便番号) 〒 [REDACTED]
住 所 [REDACTED]
職 名 宇都宮大学名誉教授 (現在本務は有りません。)
年 令 71 歳
- 3 事案に対する賛否 否
- 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 [REDACTED] (自宅)



公 述 書

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申請
公述人 杉原 弘修 (すぎはら ひろのぶ)
住所 XXXXXXXXXX

公述要旨

私は教育関係者の一人として、公述にあたり、現計画のまま事業を推進することに慎重な「再検討」を要望いたします。

趣旨説明

「本実施計画は、今そのときではありません」

LRT問題の本質は、「LRTに賛成か反対か」という議論よりも、「宇都宮LRTができて一番困るのは市民である」という事実にある、と私は思います。そもそも公共事業は、誰のために、何のためにあるのでしょうか。とりわけ、500億円以上もの公共事業を行う上で最も重要な「正当性」は、それによって多くの市民が拠出した税金を上回る経済的、文化的メリットが見込まれる事にあるではないでしょうか？

宇都宮LRTは、「宇都宮市コンパクトシティー」の象徴のように熱い思いが語られています。しかし、今はその夢を実現するときではありません。夢の実現にふさわしい環境が満たされていないからです。私は、その環境が満たされる時期を待つべきだと考えています。

例えば、私の出身地の松江市では松江城を囲む堀を利用した「ぐるっと松江 堀川めぐり」という公共事業を成功させました。この事業は、平成15年3月に「金賞国土交通大臣賞」と「国際観光賞」をダブルで受賞しました。本事業は、市の観光に多様性をもたらし、街並み整備、環境対策、高齢化対策につながる等、地域資源を活かし、日常生活と観光が市民生活と一体となった観光地づくりが進められている点が評価されたものでした。まさしくコンパクトシティーの夢が達成された公共事業だったのです。ちなみにLRT関係の事業で「優秀観光づくり賞」（国土交通省）を受賞したまちは一つもありません。宇都宮市が、初の受賞を目指すのであれば、この賞にふさわしい環境の整備からはじめるべきではないでしょうか。

私は、公共事業の「正当性」を得るための幾つかのポイントがあると考えています。第一に、地域文化の再生と活力ある地域づくりの拠点としての市民のふれあいの場を提供する公共事業でなければなりません。

(※松江市でも、はじめは松江城の周辺の堀川を一部埋め立てて道路を建設するという計画がありましたが、住民の反対が強くこの計画は中止になりました。その後、住民自身のボランティア活動による堀川再生活動が行われました。松江城のまわり(東西南北)の風景とお堀の周囲の樹木や堀川の動植物の自然な様子が手に取るような位置から観測できるようになりました。これによって、園児や子どもたちの写生や自然観察の教材となっています。)

第二に、収益事業につながる公共事業でなければなりません。

もちろん収益それのみが目的とされるわけではありませんが、多くの優良事業には収益も伴うものと考えますので、正確な事前の需要や採算見込みは重要です。宇都宮LRTではその需要見込み自体が問題ではないかと指摘する人もいます。

(※松江市の遊覧船計画は、当初は年間の乗船客を15万人と見込んでおりましたが、開設2年目の平成10年度に21万人以上の利用者が、そして、平成27年度には13万人増(およそ6割増)の35万人の利用者に増加しました。需要予測を大きく上回る成果でした。この営業成績によって、平成15年7月1日より運営主体が松江市交通局から財団法人松江市観光開発公社に移管する事になりました。)

第三に、高齢者等の雇用にもつながるような公共事業でなければなりません。確かにLRTは直接的に雇用対策として導入されたものではありませんが、「一億総活躍社会」における公共事業の喫緊の課題は、雇用・教育・社会保障です。LRTは「そんな事は知らん」では済まされません。

(※松江市周辺には、定年後の高齢者の働く場所がほとんどない状況でした。したがって、固定経費の中で一番ウェイトを占める人件費を抑える経営的な面といわゆる定年後の第二の人生を迎えた高齢者の人の就労の場を提供するという生きがい対策の面の両面により、従業員は観光に興味ある高齢者を採用することとなりました。定年は70歳、時給1000円という好条件でした。100人を超す企業で、ほとんどの職員が高齢者という職場は、全国的にも珍しいものです。堀川遊覧船事業は営利だけが目的ではなく、高齢者の雇用対策についても十二分にその役割を果たしています。)

第四に、LRT事業は、宇都宮市のよさの再発見であり、かつ、全国への情報発信の公共事業でなければなりません。

LRT 1両につきおよそ3億4千万、総額62億円の車両費を掛けたLRTは、それが全国に発信された途端、その豪華さで全国の注目を浴びる事になります。なぜなら、熊本の「黄金列車」ですら1両3億円程度ですから。

なお、LRTで成功している都市で比較的宇都宮の人口規模に類似した都市である、松山市、熊本市、鹿児島市などを比較してみました。訪問して実感した大きな違いの一つは「外国人観光客の数」です。

今年7月1日の栃木県のまとめでは、栃木県全体の昨年の外国人の宿泊数は、観光客宿泊数827万人中18万人でした。「宇都宮のLRT沿線には見るべき観光地はゼロですが、是非豪華なLRTを試乗して下さい。」というキャッチスローガンになるのでしょうか？

第五に、宇都宮LRTを今スタートするには課題が多すぎます。

前述のように、他市のLRTと比べて、LRT沿線の観光施設、集客施設、宿泊施設、飲食施設等の連携強化が未知数です。鉄道事業は、運行から5年から10年後にそのメンテナンス経費の増大を視野に入れる必要が大きい事業ですが、市の黒字予測には明細がありません。

また、計画に欠落している重要な検討テーマに、「安全・安心」があります。とりわけ、いかなる公共事業であっても、その計画には、大地震や大水害などの予測の困難な災害に対する準備が強く求められています。しかしながら、宇都宮LRTのホームページを見ると、災害時のLRTの役割や安全性などの対策が全く記載されていません。大災害時にはLRTやその軌道が市民の大きな足かせになるのではないかという危機感すら覚えています。

以上、他市、とりわけ本事業とは全く関係のない松江市の公共事業をくどくどと紹介した失礼をお詫び申し上げます。また、この公述にあたり公益財団法人松江市観光振興公社から提供していただいた「松江市堀川遊覧船資料」を参考にしました。また、自ら作成した「LRT都市比較票」（別紙資料）を添付いたしました。お目通し頂ければ幸甚です。

国土交通省運輸審議会の委員におかれましては、公正かつ多角的な視点から宇都宮LRT計画の現状をご審議いただきますようお願い申し上げます。

(別紙資料) 「LRT都市比較票」 (A4 1枚)

(別紙資料)

LRT都市比較

(資料：この資料は、「LRT都市サミット鹿児島2015」に基づいて、宇都宮市LRTと比較するために四市を選んで杉原が作成したものである。)

市名(説明者) (H.27.10.23-24)	人口 面積	LRTの主目的	LRT運営主体	年間利用者数	建設費等
宇都宮市 (LRT準備室)	52万人 417km ²	慢性的な通勤渋滞のため 地価下落抑制効果 沿線立地企業 就業者数の増加	官民連携による新会社 15km (1系統・18両) (優先整備区間) LRT: 28年度内・整備着工 31年度内・運行開始	369万人～566万人/年 (15000～23000/日×246日(最小)) ▶3段階による需要予測の精査「県央広域 都市圏生活行動実態調査」(平成26年5 月から実施)結果からの需要予測 (集計資料は不存在のため非公開?)	452億円 内訳; 車 両・62億円 (3億5千 万)
松山市 (四国唯一の50万人都 市)(副市長・梅岡伸一 郎)	52万人 429km ²	市内観光のため いで湯と城と文学のまち 道後温泉⇄松山城⇄坂の上 の雲ミュージアム⇄高島屋 デパート	伊予鉄道株式会社 9.6km (2系統・43両) 坊っちゃん列車(2両) & LRV	未調査: 相当数の観光客 中心市街地や主要観光地を連絡し、多くの 市民や観光客が利用する。	未調査
鹿児島市 (南九州の拠点都市) (市長・森博幸)	61万人 547km ²	市内観光のため 個性と魅力あるまちづくり のために 市電軌道敷緑化事業	鹿児島交通局 13.1km (2系統・54両) 路面電車・LRV(ユートラ ム)、桜島フェリー	1,079万人/年(平成26年度) ユートラム(16億2千万円) ユートラムII(8億8千万円)	ユートラム 合計25億円
熊本市 (市長・大西一史)	74万人 389km ²	市内観光のため 熊本城と庭つづき『まちの 大広間』	熊本市電 12.1km サイドリザベーションによ る新しい軌道敷	1,100万人/年(推測値)	未調査
豊橋市 (副市長・木村邦久)	38万人 261km ²	市民の足として 市民と地域で路面電車を LRTへと育てる	豊橋鉄道 5.4 km LRV(ホットラム購入費) 2億4500万円	300万人/年(平成26年度) 90年間、市民に親しまれている「路面電 車」	