

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) たきた よしなり

氏名 瀧田 剛也

(郵便番号) 〒 [REDACTED]

住所 [REDACTED]

職名 会社員

年令 57歳

3 事案に対する賛否

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)

「利害関係は有りません」

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

携帯 [REDACTED]



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
たきた よしなり
公述人 瀧田 剛也
住所 [REDACTED]

公述要旨

本実施計画は「多くの市民、住民の声が反映されていないため」現計画のまま事業を推進することに「強く反対」いたします。

趣旨説明

私は、8年前に実施されました「新交通システム検討委員会」並びに「宇都宮市都市交通戦略策定協議会」の委員でした。

この2つの会議では、LRTの成立性や実現性について、専門的に検討する事を目的とし、特に公設形上下分離方式において、「自立的運営が可能な運営形態」の検討や、「具体的な整備イメージ」などを、専門的な観点や利用者としての市民の視点から議論・検討を行うと言う主旨で開催されました。

私がこの検討委員会の委員に公募した理由を先ず申し上げます。

私の母は、8年前、末期がんで余命1年と宣告されていました。そんな母が、地元新聞に掲載されたLRTの記事を見て、「こんなのが出来るんだそれまで頑張る」と言いました。

余命幾ばくもない年寄りに、生きる希望や夢を与える市の施策が、素晴らしいと思いました。

しかし替ではLRTに対し「反対」や「推進」の声が二分していました。

なぜ「反対する」のか、またなぜ「推進なのか」直接、双方の話しを聞き、中立的な立場で、その委員会の席で「意見を述べたい」と思い、公募に申し込みました。

委員に任命されてからは、反対派の代表や、推進派の代表にお会いし、それぞれの意見を伺わせて頂きました。

どちらの意見も、将来の宇都宮市の事を考えての熱い思いが伝わって来ました。双方の思いを受け止め、中立的な立場で会議に望み、発言もさせて頂きました。

しかし、総工費、需要予測など不明確な部分が多く、また会議の中盤では、我々が将来の公共交通の検討を行っているにも関わらず、佐藤市長が新聞紙上(別紙1 平成20年4月25日下野新聞参照)で「LRTの推進表明」をしました。

3月の時点では「委員会の答申を元に、導入の是非を市民に説明する」と発言していたものが、一転して変わった事に対し、市から委嘱された委員として、また一市民としても納得が行くものではありませんでした。(貼付紙面参照)

私が会議の中で発言した内容も、議事録から削除され、各委員に対して配布した資料(別紙2 平成20年5月22日付参照)も事務局に没収されてしまいました。

2つの会議は、市から委託されたコンサルティング会社(日本交通計画協会)が計画した内容のまま終了しました。

市民代表として委嘱された我々委員2名(私ともう1名)は納得が行かず、改めて佐藤市長に対し「要望書」(別紙3-1~3-4 平成21年9月3日付参照)を提出致しました。

要望書の内容は次のとおりです。

- 1.LRTに関する検討は中止する。
- 2.公共交通は少ない税金投入で効果が期待できるもので検討する。
- 3.LRTを導入するのであれば「住民投票」を実施する。

市民目線でこの事業を見て「不安に思う事」また「市から明確な回答の無い事項」は次の通りです。

1. 需要予測が不明確

企業バスの乗車人数が1日に約3千人(往復約6千人)にも関わらず、1日に1万6千人もの需要があるのか「疑問」です。

公設形上下分離方式にも関わらず、交通事業者が参入せず、第三セクター方式になったのは、交通事業者も採算性が見合わない判断したからではないのでしょうか。

桃花台新交通のように事業が頓挫し、国から出た補助金も「市が返還」するような事態にならないか不安です。(需要予測の再検証が必要)

2. 安全面に不安

路面電車は法定の最高速度が40kmです。しかし、宇都宮のLRTは将来的に最高速度を50kmと一部70kmを目指しています。(軌道運送高度化実施計画 P1 参照)

自動車の制動距離は時速50kmで23mですが、LRTだと86mです。

鬼怒通りは交通量も多く、車とLRTが時速50kmで並走する事が安全なのか、大変疑問を感じます。

また、特に快速が電停に止まらない場合、時速50kmのまま交差点をすり抜ける事になります。LRTは3分から5分間隔で通過するため、例え時速40kmだとしても、平石中央小学校の校庭を切り込んで、正門前に交差点を作ることは、誰が考えても大変危険です。

3. フィーダー部分の交通形態が未だ市民に明示されていない

東西を結ぶ背骨の部分のみの計画で、フィーダー部分の具体的計画が、まったく明示されていないため、市民の足として大変不安を感じています。

本来であれば、フィーダー部分の具体的な交通形態を明示してから、市民に説明し、国土交通省に実施計画の認定申請を行うべきだと思います。

4. 市民にとって大切なイベントが出来るのか不明確(8年前から指摘)

西口大通りも、現在3車線が部分的に、1車線となります。

宮祭りはどの様に開催するのか不明確で、またクリテリウムも開催出来るのか、明確な回答が市民に公表されていません。

場合によっては「中心市街地活性化の逆風」となるのではないかと心配です。

5. 公共交通の利用に関し行政のリーダーシップが不足している(8年前から指摘)
「自動車に依存しないライフスタイルへの転換」とうたっていますが、市や県は職員の自動車通勤を安易に容認しています。こんな状態で、LRTが開業し、企業従事者にLRTに乗り変えるよう指導できるのかが疑問です。
6. 少子化が進む中、将来に向けて維持管理できるのか不安
LRT以外にも公共設備は沢山あります。
さらなる大型投資を行い、将来的に財政上の問題が無いのか不安です。
(宇都宮市は毎年100億以上の市債を発行、経常収支比率も良いとは言えない)
車両・軌道・変電設備・信号など更新費用を将来、行政が負担していきませんが、これからの世代の子供達が、将来に渡り維持管理が出来るのか不安です。
(若い世代が年金を貰えるかどうか分からない状況で、この様な大型投資が許されるのか疑問)
7. 新会社が市から借りる、軌道施設の使用料があまりにも安い
LRT1編成がJR東口の始点から本多北門の終点まで14.6kmを走行した場合、新会社(宇都宮ライトレール株式会社)が宇都宮市に払う使用料は、978円です。
始点から終点までの乗車賃は1人当たり400円、3人乗れば1,200円、使用料を払ってお釣りがくる計算になります。他の事例を参考にしての額でしょうが、市民目線で見ると、これで良いのか大変疑問を感じます。(軌道運送高度化実施計画 P5 参照)
8. 自治基本条例に反しているのではないかと疑問
「もったいない」と言う心を持ち自治を担う事が必要。(自治基本条例 前文)
市政に係わる特に重要な事項について、直接に住民の意思を確認する必要があると認めるときは、事案ごとに別に条例で定めるところにより「住民投票」を実施し、その結果を尊重しなければいけない。(自治基本条例 第15条)
佐藤市長は「LRTは宇都宮にとって重要」と明言しています。
この事から、住民投票を3度否決した事は「自治基本条例」を無視していると思えません。
9. 工業団地に繋がる交通渋滞に関し、県との協力関係が不透明
佐藤市長は交通渋滞をほっておくと、工業団地に拠点を置く企業が、撤退してしまうと懇談会などの席でおっしゃいます。
本当に工業団地の企業がそう言っているのか、市民には分かりません。
また、駅東側の渋滞解消を少しでも考慮するなら、県が作っている板戸に繋が

る「テクノ大橋」を早く完成させるべきですが、2年前から工事は中断し、橋の上は片側1車線のため、橋の手前で大渋滞を起こしています。(地図参照 参考2) 交通渋滞解消に関し、県との協力体制がどうなっているのか不透明です。

10. 佐藤市長の説明責任が不十分

宇都宮市は、ネットワーク形コンパクトシティーをLRTで繋ぐと言いますが、どこに、どのような形で、ネットワーク形コンパクトシティーを作るのか、言葉だけで具体的な構想がまったく見えません。

市民と十分な対話も無く、「行政主導」で、このような事業を強引に押し進め「多くの市民に諦めを与えているやり方」には納得ができません。

宇都宮市の将来のビジョンを市民のために真剣に考えているのなら、市民一人ひとりに、市長としての自身のビジョンを明確に説明し、熱意を込めて、納得させる必要があるのではないのでしょうか。

以上の事から、この事業が「多くの市民、住民の声が反映されていない」計画であることが、お分かり頂けたと思います。

運輸審議委員の皆様におかれましては、この事業認可申請を「却下」くださいますよう、お願い申し上げます。

以 上

<貼付資料>

別紙1	……………平成20年 4月25日付	下野新聞1面記事
別紙2	……………平成20年 5月22日付	「要望書」
別紙3-1から3-3	……………平成21年 9月 3日付	「要望書」
別紙3-4	……………平成21年 9月 4日付	下野新聞記事
参考1	……………平成21年 9月30日付	佐藤栄一市長からの回答書
参考2	……………宇都宮市東側、宇都宮テクノ街道と橋の地図と写真	

<参考とした資料(出典)>

宇都宮市財政白書(平成26年度決算)
宇都宮市自治基本条例
軌道運送高度化実施計画 (平成28年1月 宇都宮市・芳賀町・宇都宮ライトレール株式会社)
桃花台新交通……………Wikipedia「桃花台新交通桃花台線」建築時の補助金返還

下野新聞

しもつけ
発行所 宇都宮市昭和1丁目8番11号
電話 028-625-1111
下野新聞社
電話 028-625-1111
編集局 028-625-1111
販売部 028-625-1121
印刷部 028-625-1120
庶務部 028-625-1133
電話 028-625-1134
http://www.shimotsuke.co.jp/
6月3日7時
下野新聞購読申し込みは
0120-810081

さがみ
葬斎会館
清の原
宇都宮市清の原1-25
028-638-5000

きょうの天気

那須	晴	12/4
那須塩原	晴	16/6
大田原	晴	16/7
那須野山	晴	20/8
日光	晴	16/7
中禅寺湖	晴	12/9
宇都宮	晴	21/10
鹿沼	晴	20/9
真岡	晴	18/9
小山	晴	21/11
栃木	晴	20/11
佐野	晴	21/9
足利	晴	21/11
水戸	晴	18/9
前橋	晴	19/10
東京	晴	20/15

きょうの気温

那須	12.0	4.0
那須塩原	16.0	6.0
大田原	16.0	7.0
那須野山	20.0	8.0
日光	16.0	7.0
中禅寺湖	12.0	9.0
宇都宮	21.0	10.0
鹿沼	20.0	9.0
真岡	18.0	9.0
小山	21.0	11.0
栃木	20.0	11.0
佐野	21.0	9.0
足利	21.0	11.0
水戸	18.0	9.0
前橋	19.0	10.0
東京	20.0	15.0

県内遠隔予報

あつ	27(日)	28(月)
29(火)	30(水)	1(木)

宇都宮市長選

佐藤氏「LRT」を推進

態度表明、公約集にも

宇都宮市の佐藤栄一市長は二十四日の定例会見で、十一月に予定されている市長選のマニフェスト(公約集)に次世代型路面電車(LRT)事業推進を盛り込むことを明らかにした。対立候補を擁立せず民主党政権下でのLRTの導入を目指すという、佐藤市長の今回の発言で、LRTが市長選の最大の争点になることがほぼ確実になった。

三月の出発会見で、佐藤市長は「LRTは争点後の争点を元にした是非を判断する」との言葉を示していたが、一転して姿勢を鮮明にして、この日の会見で佐藤市長は「LRTを推進して争点とする」という

も「当然盛り込んでいく。前回の選挙でもLRTは盛り込んだ。推進の考えは変わりはない」と語った。

三月の出発会見で、佐藤市長は「LRTを推進する」という姿勢を鮮明にした。その上で、マニフェストを六月末にも完成させ、LRTについて

「LRTは、推進されたら、市民の第五次総合計画では「争点」として、市民からは「佐藤市長の推進の姿勢が後進のLRTの導入を促した」との声も聞かれた。市長に近い自民党市議員は「LRTの導入は、LRTの導入を促した」と語った。

「LRTは、推進されたら、市民の第五次総合計画では「争点」として、市民からは「佐藤市長の推進の姿勢が後進のLRTの導入を促した」との声も聞かれた。市長に近い自民党市議員は「LRTの導入は、LRTの導入を促した」と語った。

「LRTは、推進されたら、市民の第五次総合計画では「争点」として、市民からは「佐藤市長の推進の姿勢が後進のLRTの導入を促した」との声も聞かれた。市長に近い自民党市議員は「LRTの導入は、LRTの導入を促した」と語った。

「LRTは、推進されたら、市民の第五次総合計画では「争点」として、市民からは「佐藤市長の推進の姿勢が後進のLRTの導入を促した」との声も聞かれた。市長に近い自民党市議員は「LRTの導入は、LRTの導入を促した」と語った。

「LRTは、推進されたら、市民の第五次総合計画では「争点」として、市民からは「佐藤市長の推進の姿勢が後進のLRTの導入を促した」との声も聞かれた。市長に近い自民党市議員は「LRTの導入は、LRTの導入を促した」と語った。



佐藤栄一氏

市長は「LRTは争点後の争点を元にした是非を判断する」との言葉を示していたが、一転して姿勢を鮮明にして、この日の会見で佐藤市長は「LRTを推進して争点とする」という

感謝の思い



「母の日」に向け、出荷のピークを迎えたカーネーション=24日午後1時30分、さくら市市上、柴山実紀撮影

さくらカーネーション出荷最盛期

5月11日の母の日を前に、さくら市の生産農家ではカーネーションの出荷が最盛期を迎えている。同市市上の真島繁行さん(42)方では4500平方メートルの温室でエクセリア、パーバラなど10品種、年間約40万本を生産している。定番の赤色が根強い人気で、4月に入り連日約3000本が、70センチほどの丈に切りそろえられ、東京などの首都圏に出荷されている。真島さんは「夏の暑さで成長はやや遅れたが、出来はいい。きっと感謝の思いも伝わるでしょう」と満足そうに話していた。

「母の日」に向け、出荷のピークを迎えたカーネーション=24日午後1時30分、さくら市市上、柴山実紀撮影

文科省は、千四として実施する移行措置。小学校は各学年で週一日「ゆとり教育」の趣旨を公表した。時間短縮による。中学校は、現行指導要領で削減された教科書の面積の求め。移行措置期間中に、理科を中心に、〇方を小学五年で教える授業時間を増やすの。九年度から、部活動など、授業時間もは初めて。

小学授業週1時間増

5年生、台形面積復活

全国の都道府県教育委員会が、今年度から小学校の授業時間を週一時間増やすことになった。これは、文科省が発表した「ゆとり教育」の趣旨を踏襲したものである。小学校の授業時間は、これまで週一時間だったが、今年度から週二時間になる。これは、文科省が発表した「ゆとり教育」の趣旨を踏襲したものである。小学校の授業時間は、これまで週一時間だったが、今年度から週二時間になる。これは、文科省が発表した「ゆとり教育」の趣旨を踏襲したものである。

文科省は、千四として実施する移行措置。小学校は各学年で週一日「ゆとり教育」の趣旨を公表した。時間短縮による。中学校は、現行指導要領で削減された教科書の面積の求め。移行措置期間中に、理科を中心に、〇方を小学五年で教える授業時間を増やすの。九年度から、部活動など、授業時間もは初めて。

医学資金制度

応募の全12人に貸与

県、医師不足解消へ枠拡大

宇都宮県は、医師不足解消のため、今年度から医学資金制度の枠を拡大し、全12人に貸与する。これは、文科省が発表した「ゆとり教育」の趣旨を踏襲したものである。医学資金制度は、医師不足解消のため、今年度から医学資金制度の枠を拡大し、全12人に貸与する。これは、文科省が発表した「ゆとり教育」の趣旨を踏襲したものである。

宇都宮県は、医師不足解消のため、今年度から医学資金制度の枠を拡大し、全12人に貸与する。これは、文科省が発表した「ゆとり教育」の趣旨を踏襲したものである。医学資金制度は、医師不足解消のため、今年度から医学資金制度の枠を拡大し、全12人に貸与する。これは、文科省が発表した「ゆとり教育」の趣旨を踏襲したものである。

自民対民主争点鮮明に

三月の出発会見で

自民党と民主党の争点鮮明に。三月の出発会見で、両党の争点鮮明に。自民党は、LRTの導入を推進する。民主党は、LRTの導入を推進する。両党の争点鮮明に。三月の出発会見で、両党の争点鮮明に。自民党は、LRTの導入を推進する。民主党は、LRTの導入を推進する。

自民党と民主党の争点鮮明に。三月の出発会見で、両党の争点鮮明に。自民党は、LRTの導入を推進する。民主党は、LRTの導入を推進する。両党の争点鮮明に。三月の出発会見で、両党の争点鮮明に。自民党は、LRTの導入を推進する。民主党は、LRTの導入を推進する。

大きく読みやすく

下野新聞の文字は、大きく読みやすく、わかりやすい。これは、下野新聞の特色である。下野新聞の文字は、大きく読みやすく、わかりやすい。これは、下野新聞の特色である。

平成20年5月22日

宇都宮市・地域都市交通戦略策定協議委員会委員長 殿
総合政策部交通政策課・LRT導入推進室長 殿

「要望書」

宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会並びに
新交通システム検討委員会
市民代表委員 瀧田 剛也

以下の項目を委員会に要望、並びに提言いたします。

1. LRT推進における佐藤市長の説明責任について

4月25日の下野新聞に佐藤市長が「LRTを推進」との記事が掲載された。

LRT導入に関しては、「推進派」・「反対派」から色々な意見が出されており、その是非を正すために「3つの委員会」が開催されている。

このような中、行政のトップに立つ市長が中立を無視し「推進を表明」することに問題があると思われる。せめてこの会議の冒頭で「なぜ自分は推進を主張するのか？」きちんとした説明するのが筋だと考える。

(「自分自身の考えは推進だが、各委員会の意見を受止め中立的な立場で行政が決定したい」と言う話があるなら少しは分かるが、なにも説明が無いことに対し市民代表委員の立場として納得が行かない)

2. 新交通システムの導入決定について

「バスシステム検討委員会」と「新交通システム検討委員会」で出た検討項目を「都市地域交通戦略策定協議会」の中で決定して行くものと考えていたが、行政側は最終的な決定は「行政側で行う」との話である。

行政側のトップにいる者が「LRT推進」を表明している以上、最終的な決定、または決定前段階での可否に関する採決は「都市地域交通戦略策定協議会」で出すものにして頂きたい。

3. 検討に当たっての心構え(巨額の税金投入について)

行政側では「税金を使うことに関する検討は委員会で行わない」との見解であるが、「巨額な税金投入が財政破綻につながらないか?また税金投入の優先度に誤りが無いか?」が市民の最大の関心である。

県内に拠点を置く金融機関が4年前に破綻した。取引先や県、市に多大な損害を与え、行員も苦勞をしている。この金融機関の旧経営陣は、責任として100万円以上の私財を損害賠償に充てている。今回のLRT推進が発端で市や県が「財政再建団体」に陥った場合、県知事・市長・議員など推進を表明する人々が「100万円以上の私財を損害賠償に充てるだけの心構え」があるか?

国が出す補助金も市民の「血税」であることを認識し、この検討に当たる全ての人々が真剣に検討して頂きたい。

以上

平成21年9月3日

宇 都 官 市 長
佐 藤 栄 一 殿

元宇都官市都市・地域交通戦略策定協議会委員
元新交通システム検討委員会委員
公募市民代表 瀧田 剛也 ・ 加藤 和正

要 望 書

我々は、平成19年から平成20年にかけて実施された、「宇都官市都市・地域交通戦略策定協議会」及び「新交通システム検討委員会」に公募市民の委員として参加させて頂きました。1年間実施された会議の内容や、行政の対応、専門家の意見に関し、不安な要素が多分に含まれていたため、市民代表として改めて行政のトップである佐藤市長に対し「要望書」として提出し、佐藤市長のお考えを回答願うものです。

高齢社会の問題、地球温暖化の問題、また将来の宇都官を見据えた場合、高齢者や地球に優しい公共交通のあり方の検討は、大変重要なことであると考えますが今回それぞれの会議に参加して感じた事は「膨大な税金投入を必要とするLRTでなくても、将来の公共交通を構築することは可能ではないのか？」と言う事です。

昨今の社会的環境の厳しさには目を見張るものがあります。

- ・経済危機の中で、就労に恵まれない人が多い問題。(リストラによる雇用機会減少の問題)
- ・夫婦共に働きたくも子供を預けることが出来ない問題。(待機児童の問題)
- ・高齢者増加に伴う介護負担増加の問題。(介護施設不足や高額な介護費用の問題)
- ・公共施設の耐震化問題。(特に小・中・高等学校の耐震化)
- ・医師不足の問題。
- ・がん死亡者増大の問題。(自殺死亡者の11倍、交通事故死亡者の35倍)

なぜ、このような急を要する問題が山積する状況の中、LRTに膨大な税金を投入する必要があるのか疑問を感じます。

LRT以外でも「CO2削減につながり」「市民に優しい公共交通網」が構築出来るなら、少ない税金投入で効果が期待出来る策を検討すべきです。

市民代表として今回の会議に参加し、出した答えを「要望」として以下に記載します。

<要望>

1. LRTに関する推進・調査・研究・検討は全て中止すること。
 - ・第五次総合計画中に使われているLRTの文言は全て新交通等の文言に変更。
 - ・JR駅東口と清原工業団地入口にある「LRTの看板」の撤去。
 - ・LRT導入推進室を新交通システム導入推進室に名称を変更。
2. 公共交通を構築は、少ない税金投入で効果の期待出来る施策を検討すること。
3. 万が一、行政側がLRT導入を推進するのであれば、利用者であり納税者である市民・県民、一人一人意見を公平に反映させるために「住民投票」を実施すること。

要望の理由は以下のとおり。

<理由>

- 1 【LRT関連設備の費用（総体費用）が不明確である】
 - ・各結節点となる場所の用地取得に関する費用の試算が甘い。
 - ・結節点の計画に関し規模（駐車場等）の妥当性に疑問がある。

「初期段階ではあまり大きいものにしない」と委員長からの説明があつたが、初期段階で用地を取得しておかなければ、将来二次的な費用負担が発生する怖れがある事。
 - また、LRT関連の費用が他の開発計画の中にも含まれており、LRT事業としての正確な総体費用が不明瞭であること。

上下分離方式に伴い設備の減価償却にあたる部分を、行政側が以降負担して行くこととなるが、年間どの程度の負担になるのか。またその負担を10~20年の長期にわたり支出して行く場合、将来的にどの程度税金が投入されるのかが不明。
- 2 【LRTが通行する対象地域の交通規制等の問題がまだまだ十分に検討されていない】
 - ・大通り片側1車線化した場合における、周辺交通量の問題。
 - ・一般企業への荷物搬送トラックと片側1車線化に伴う通行上の問題。
 - ・大通り沿い学習塾等の送迎車両が待機できなくなる問題。
 - ・1車線化した場合LRTと一般車両が並走するため、幅員の関係でハシゴ車等の大型車両が通行出来ない問題。
 - ・大通りへの自家用車乗り入れ規制を実施する場合、周辺の駐車場事業者に対する補償問題。

3 【JRの東西通過に関する問題】

- ・ JRの東西をLRTが横断するが「技術的に可能なのか」また、「どの辺を横断するのか」がいまだ不確定である。LRTが大通りの東西を直線で横断が出来ないため、JRの北側に大きく迂回し「停留所を東口と西口に別々に設ける」ことに関し合理性があるのか疑問である。

4 【税金投入に関する行政側のリスク分析が不明確である】

- ・ 夕張市や大阪府など財政が破綻し、最終的な負担を市民が負うケースが出ている。LRT事業を担う「民間企業のリスク」だけではなく、「行政の財政リスク（県・市双方のリスク）」も合わせて検討するべきである。

5 【公共交通の利用に関し、行政側のリーダーシップが不足している】

- ・ 公共交通の利用に関し、市及び県の職員が率先して利用する意識が欠如している。月に2回の利用促進だけではなく、通勤規定等で安易な自家用車の利用を規制すべきである。〈例〉自家用車利用は公共交通機関を利用して1時間以上掛る者に限る。等〉

6 【市と県の連携がとれていない】

- ・ 税金投入は宇都宮市と栃木県の双方であるが、県側の見解が全く示されていない。知事を含め、県側はこの問題をどのように考えているのかまったく不明である。

以上の意見は開催された会議の中で、我々市民代表が意見として再三述べさせて頂いた事項もあるが、事務局側から「意見として何う」との回答があっただけで真剣に議論されていません。また、会議中盤で提出した「意見書」も事務局に没収され議事録に反映されていません。

現状の社会・政治動向を踏まえ、この要望書を真摯に受け止め、佐藤市長のご意見を書面にてご回答願います。

元宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会委員
元新交通システム検討委員会委員
公募市民代表 瀧田 剛也 ・ 加藤 和正

の市宮都宇
人委員員公
2委員員公

LRIT中止求め要望書

「計画ありきの会議」

次世代型路面電車(LRIT)など公共交通の将来像を考えるため、宇都宮市が設置した「都市・地域交通戦略策定協議会」(新交通システム検討委員会)の公募委員2人が3日、「LRITありきで会議が進められた」として、佐藤栄一市長あてにLRIT計画中止などを求める異例の要望書を連名で提出した。同市関係者は「報告書作成後に公募委員が要望を出すのは聞いたことがない」と話している。要望書を提出した2人は、LRITの推進、調査、研究などをすべて中止にするの公共交通は少ない税金投入で出来る施策を検討するのLRITを導入するのLRITを導入するのLRITを導入推進するのであれば市民の意見を反映させる住民投票を実施するの3項目を要望、市長に書面での回答を求めている。

理由として「LRIT関連でこれだけの税金が投入されるか不明」としている。これに対し、市の担当者は「要望には回答していくとした上で、2検討会議はLRIT導入の是非を検討したものでなく、LRIT計画の実現性を検討した。採算性や施設の在り方など具体的な事業計画は今後の議論になる」と、認識は擦れ違っている。

市によると、両検討委員の公募委員には市民12人が応募。作文による審査で2人が選ばれた。「都市・地域交通戦略策定協議会」は07年12月から09年3月まで計5回、「新交通システム検討委員会」は08年2月から09年3月まで計4回開催。両会議は今年5月、「公設型上下分離方式なら、安定的に経営できる可能性が一定程度ある」などとする最終報告書をまとめた。市長あてに提出した。(斎藤泰行)

0286720365

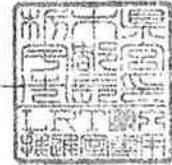


〈参考〉

宮L導第36号
平成21年9月30日

瀧田 剛也 様
加藤 和正 様

宇都宮市長 佐藤 栄



(総合政策部LRT導入推進室扱い)

要望書への回答について

平成21年9月3日付けで提出のありました要望事項につきまして、下記のとおり回答いたします。

記

- 1 宇都宮市では、高齢社会や地球環境に配慮した持続可能なまちづくりを進めていくため、バスや鉄道など様々な交通手段が連携した、利便性の高い公共交通ネットワークの充実・強化が重要であると考えております。
LRTについては、このネットワークにおける基幹公共交通として、その実現性について検討しているところであり、今後とも、LRTに関する調査・検討を行うとともに、将来にわたり持続可能な公共交通の実現を図るため、市民が円滑で快適に移動できる公共交通ネットワークを整備してまいります。
- 2 公共交通の構築にあたっては、費用という視点ばかりでなく、道路や橋と同じような社会資本としての整備や、まちづくりという視点も含め、総合的に判断しながら、検討してまいります。
- 3 LRTの導入については、まずは、将来の公共交通ネットワークのあり方や、LRTに対する市民理解が重要でありますことから、市民への積極的な情報提供に努め、市民のご意見を十分伺うとともに、市民の代表である市議会とも十分協議してまいります。

西側の端 写真C



橋の西側 写真A



橋の上は片側1車線だが、橋の西側の幅員は確保されている。

橋の東側 写真B



橋の上は片側1車線だが、橋の東側の幅員は確保されている。

〈参考2〉



畑の真ん中でストップし肝心な幹線道路に抜けていない。

● 本田技術研究

工業団地への交通渋滞を緩和するため、県が「宇都宮テクノ街道」と本田方面に繋がる橋「テクノ大橋」を1本掛けたが、橋の上は片側1車線、橋の西側、東側も幅員があるにも関わらず片側1車線のため、橋のたもとや交差点で渋滞が発生している。また、この街道の西の端が畑の真ん中で止まっており幹線道路に接続されていない。完成するとかなり渋滞の解消が想定される。

〈参考2〉