

別紙様式

平成28年7月6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

(ふりがな) (とちぎけんえるあーるていけんきゅうかい さぎょうぶかいちょう すか ひでゆき)

氏名 栃木県LRT研究会 作業部会長 須賀 英之

(郵便番号) 〒320-8585

住所 栃木県宇都宮市睦町1-35 学校法人 須賀学園

職名 宇都宮共和大学・宇都宮短期大学学長

年令 61歳

3 事案に対する賛否

賛成

4 利害関係を説明する事項

5 自宅、勤務先等連絡先電話番号

自宅 [REDACTED]



平成28年7月6日

栃木県LRT研究会作業部会長 須賀 英之

〔宇都宮共和大学・宇都宮短期大学 学長〕
〔宇都宮まちづくり推進機構 理事長〕

LRT整備により地域経済の活性化と市民生活の向上に期待する

【主旨】

栃木県LRT研究会は、栃木県の主要経済6団体（一般社団法人栃木県商工会議所連合会、栃木県商工会連合会、栃木県中小企業団体中央会、公益社団法人栃木県経済同友会、一般社団法人栃木県経営者協会、宇都宮商工会議所）及び学識経験者（原田昇東京大学副学長、森本章倫早稲田大学理工学術院教授）をメンバーとし、作業部会（主要経済6団体のほか栃木県商店街振興組合連合会、栃木県工業団地管理連絡協議会、公益社団法人栃木県観光物産協会など）を設置し、オール栃木で宇都宮市・芳賀町におけるLRT事業への提言、支援・協力等を行うため、平成26年7月に設立された。

県内経済各団体が共通認識のもと、LRT整備を契機として地域経済の活性化に結び付ける施策等について研究している団体であり、栃木県経済界が一丸となって、LRT事業の早期実施と西側延伸を求めるものである。以下に、その研究内容と提言の要旨を述べる。

【平成26年度研究会の検討項目】

平成26年度には、LRT導入の必要性について認識の一元化を図った。次にLRT整備について、市民生活や地域産業に係る社会経済効果を試算した。また、運営主体のあり方と経済界の協力方針についても取りまとめ、行政等に提言を行った。

当研究会では、地方都市がそれぞれ成熟社会や環境共生に対応したまちづくりを目指す中、宇都宮市・芳賀町が計画するLRT事業が、これからの新たな都市の装置として、市民生活の利便性向上はもとより、産業振興や地域経済の活性化に多大な効果をもたらすものと結論づけた。

【LRT整備の必要性】

栃木県内の経済は、人口減少や少子・超高齢社会の加速、生産力の低下、労働力人口の減少、所得格差の拡大、商圈の縮小、企業の海外移転など厳しい状況下にある。そのため、宇都宮市では、郊外への無秩序な開発等を防ぎ外部不経済を減少させ、まちとしての機能を集約させることが必要不可欠との考えから、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を策定している。また、国においても、東京の一極集中是正等を図る「地方創生」を掲げ、地域経済の活性化に向けた地域独自の創意工夫を促している。

地方中核都市におけるLRT導入の必要性は、単なる交通渋滞の解消のみならず、様々な交通手段と組み合わせることによる市民の移動手段の円滑化、経済の活性化を通じたまちの創生、駅やLRT沿線上の昼間・夜間人口の集積にある。

宇都宮市域のLRT計画は、栃木県経済の中心都市への導入であり、単に利用者の足の

利便性確保ということばかりでなく、地域経済や市民の活動に多大な効果を及ぼすものであり、その波及効果は県内全域にもたらされる。まさに、将来の地方中核都市のまちづくりや経済活性化の道しるべとなるものである。

こうした考え方を踏まえ、宇都宮市域のLRT計画は、導入の是非を論じる段階を超え、その社会経済効果等を検証のうえ、地域経済の活性化に活用すべき方策について研究し、経済界として共通認識を持って協力すべき事業であるとの意見で一致した。

【東西基幹公共交通機関の必要性とコンパクトシティ】

近年、北関東自動車道や圏央道が東北自動車道と結節し、首都圏と北関東を結ぶ東西や環状の自動車交通の利便性は飛躍的に向上した。一方、鉄軌道においては、県都宇都宮には東西の路線がなく、JR（宇都宮線・湘南新宿ライン、東北新幹線）と東武鉄道（宇都宮線）の駅も結節していない。

LRTは、将来、宇都宮駅（JR、東武鉄道）を中心に東（真岡鉄道）と西（JR、東武の鹿沼駅）を結ぶ東西基幹公共交通機関としての役割が期待される。そして、トランジットセンターの整備により各地域において路線バスと結節し、自転車・自家用車・デマンド交通などとスムーズな乗換を実現することにより、少子高齢への対応や地域環境といった時代のニーズにかなった地域づくりが可能となるものと考えられる。

こうした宇都宮市域におけるLRT整備は、コンパクトシティによる持続可能なまちづくりの先進的なモデルとして、全国から注目される取組となることと自負している。

【LRT整備の社会経済効果】

一定の前提条件下ではあるが、宇都宮市域における「直接効果」として、①建設波及効果は整備費の1.52倍、整備に伴う就業誘発者数は3,548人、②設備投資等による生産額効果は1.41倍、それに伴う就業誘発者数は1,013人、③地価上昇に伴う固定資産税収増加は年間3千万円余、雇用（就業者）による税収（個人市民税、法人市民税）増加は年間4.5億円と算出した。

また、「間接効果」として、①観光客等増加による年間消費額増加は13.4億円、②就業者増加による定住人口増加に伴う住宅等の建設波及効果は70億円、③交通事故減少は所要経費年間1.2億円削減、④渋滞緩和による時間短縮効果は年間32億円節約、⑤環境負荷はCO₂・NO_x削減で年間7千万円削減などであり、相当の幅広い経済波及効果が見込まれると判断した。

【LRT運営主体のあり方】

LRTの事業主体としては、軌道運営に実績のある事業者を含む第三セクター方式が、公共性を担保とするために望ましいとの提言を行った。これに沿って運営会社設立に当たっては、当研究会が中心となり地元経済界からの出資を「とちぎライトレール支援持株会」としてとりまとめ、協力した。

【平成27年度研究会の検討項目—LRTの機能発揮のための研究】

引き続き、平成27年度には、LRTがその機能を十分に発揮できる方策について研究し、次の項目について提言した。①ICカード導入が必要であるとし、割引ポイント付与等一般利用者増加に向けた取組や蓄積情報の利用、商店等の交通系以外決済への適用方策、公

公共交通機関同士の接続料金に関する活用、②トランジットセンター機能について駐輪場・情報発信の機能付加、清原・芳賀工業団地のトランジットセンターには、従業員確保等のための保育所・子育て支援施設の設置、新4号国道付近のトランジットセンター（車両基地含む）については、市街化区域へ編入し新たな都市拠点として、地域経済の活性化を目的としたマルシェ機能、高齢者と子供の交流やコミュニティ作りを目的とした住居・福祉・生涯学習機能、産業育成を目的とした研究機能の導入、③集客ソフトとして、トータルデザインや愛称募集等、市民に親しまれ運営会社の健全経営に資するための施策、④J R 宇都宮駅西側延伸により一層の経済効果が高まるとの観点からの早期着手の必要性について、である。

また、⑤交通事業者・行政間の調整を適切に実施するための運輸連合組織の設立、さらに、⑥L R Tを利用し便利で快適な生活が実現する姿をより具体的に示し、市民の理解を促進することを提案した。

【経済界としての期待】

当研究会としては、L R Tの導入整備には、前述のように投資を上回る大きな社会経済効果が見込まれ、財政的にも導入や運営に係る行政負担費用を中長期的に賄うことが出来るものと考えます。当研究会が実施した宇都宮市内企業アンケートにおいても、L R Tに期待する効果として、「交通渋滞の緩和」、「沿線周辺のコンパクトシティの核の開発促進」、「定時性・速達性による企業活動活発化、迅速化」が上位を占め、実現に向けた期待は大きい。

地方都市の成長戦略として、持続可能な地域経済の発展と、広域的な経済・生活圏域の確立が急務である。北関東最大の都市である宇都宮市域へのL R T導入をきっかけとして、北関東全体への社会経済に係るシャワー効果も発揮されよう。

栃木県経済界として、全国に誇れる宇都宮市域でのL R Tの早期実現は必要不可欠であると確信している。