

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) つばかわ みきお

氏名 坪川 幹雄

(郵便番号) 〒

住所

職業 無職

年令 68歳

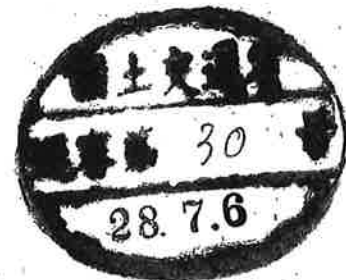
3 事案に対する賛否

賛成

4 利害関係を説明する事項

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

自宅連絡先



## 公述書

私は、芳賀町在住の坪川幹雄と申します。

今回、宇都宮市と芳賀町が進めているLRT事業に関して、「賛成」の立場から意見を述べさせていただきます。

私は、1991年（平成3年）10月に、当時勤務していた東京から、芳賀・高根沢工業団地の株式会社本田技術研究所に転勤となり、宇都宮市の竹林町に居を構え、毎日、芳賀町方面に通勤することになりました。

その後、1999年（平成11年）に芳賀町の八ツ木地区に転居して芳賀町住民になり、2010年（平成22年）に会社を定年退職した後も、妻と2人で暮らしております。

当時、宇都宮の自宅から車で通勤することになりましたが、会社に向かう道路の交通渋滞のひどさには大変驚きました。会社までは約12キロメートルの距離でしたが、昼間の時間帯であれば、通常20分から30分程度の時間で到着するはずが、その倍の50分以上の時間がかかり、この状況には大変困惑しておりました。

また、当然のことですが、渋滞は朝方に限らず、夕方以降の帰宅時にも発生しており、当時、周辺住民の方からは、この渋滞で非常に迷惑しており、何とかならないかとの声が大変多くありました。

このような状況は、工業団地従業員の通勤環境や周辺住民の生活環境の問題だけにとどまらず、スムーズな物流を妨げるなど工業団地の企業活動にも少なからず支障となっており、ひいては地球環境にとっても大変マイナスとなります。

渋滞への対応として、企業では、フレックス制を導入し、時差出勤の実施によるピーク時間帯の分散や、通勤のための送迎バスの運行などによって自動車の絶対数を減らす取組を進めてきました。

また、行政では、自動車の集中を緩和するため、板戸大橋をはじめとした道路整備を進めてきました。

これらの取組によって、現在の通勤環境は私が通勤していた当時の状況に比べ、多少緩和されているように思いますが、依然としてピーク時間帯においては渋滞が発生していますし、そもそも企業の自助努

力による渋滞緩和対策では根本的な解決手段にならないのではないのでしょうか。

宇都宮市と芳賀町が進めているLRT事業は、こうした長年の状況を公共交通機関により解決するもので、定時性に優れ、バスに比べて大量輸送が可能となるLRTの導入は必要不可欠であると考えております。

現在、LRTの導入が計画されている沿線の工業団地には、約3万人の従業員が勤務しております。市と町が実施した従業員へのアンケート調査結果によれば、約2割の方が自動車からLRTに乗り換える意向があったとのことで、それだけでも、自動車交通量の低減が図られ交通の円滑化に大きく寄与するものであると言えます。

また、LRTの必要性や効果は渋滞解消だけに限ったことではありません。

私は、平成11年に芳賀町の八ツ木地区に転居し芳賀町住民となったことを申し上げました。その時に感じた町の印象ですが、豊かな自然環境に恵まれ、また財政的にも豊かな町ではありますが、公共交通機関は脆弱でありました。

芳賀町には鉄道駅がありませんので、例えばですが、JR宇都宮駅を利用する際の交通手段としては、主に自動車を使うこととなります。その他の交通手段として路線バスが運行していますが、自動車社会の進展により利用者は減少し、それに伴って運行本数も減少し、現在は日中の時間帯で1時間に1便程度が運行している状況です。

また、町には「ひばりタクシー」というデマンド交通が導入されており、特に高齢者にとっての移動手段として利用されていますが、依然として、町民の日常の足となる公共交通環境が整備されたとは言えません。

私の普段の移動手段は車であり、生活の中で不便を感じることはありませんでしたが、仮に車の運転が出来なくなった場合を考えると、通勤および移動手段にも事欠き、この地に住むことは出来なかったと思います。

このような状況の中、L R Tが整備されることによって、これを中心とした誰もが移動できる公共交通ネットワークの構築は、芳賀町民全体の大きな願いです。

L R Tの整備に合わせて、バスやデマンド交通などの公共交通機関が使いやすくなるように、ネットワークも再編されると聞いております。

L R Tの整備を大きな軸として、現在の路線バスルートを再編しつつ、芳賀町工業団地管理センター付近に整備が予定されるトランジットセンターを最大限活用できるよう、デマンド交通運用の見直しや、新たに町内循環バスやフィーダーバスを運行することが可能であれば、L R Tとのアクセスが容易になり公共交通環境は大きく改善されることとなります。

この再編によって、より広範囲の方にとって利用しやすい公共交通のかたちが作られ、居住地近辺に公共交通を利用する術のない公共交通空白地域の方々の利便性を大幅に向上させることが出来るでしょう。

また、超高齢社会が進む中では、高齢者層にも利用しやすい公共交通のネットワークができることで、運転免許証の返納にもつながり、今後ますます増加が懸念される高齢者の交通事故防止にもなり、また高齢者の方々の外出の機会を増やし、生き生きとした生活推進の一助となることでしょう。

さらに、公共交通の整備により交通環境が改善されることは、住みやすい住環境の町としてのアピールにもなり、新たな住民を呼び込む効果もあります。L R T導入の先進事例である富山市においても、軌道路線、バス路線の沿線に人口を集める政策に取り組み、実際に沿線の人口が増加しているとの新聞記事を読みました。沿線に人が集まれば、学校やお店などもできるでしょう。子育てがしやすい環境になり、人口減対策にもつながります。

上記の点から、L R Tは単に移動手段としてだけでなく、定住・交流人口の増加が期待でき、沿線地域の活性化に間違いなく寄与するものと考えています。

このように、L R Tの導入は、宇都宮市・芳賀町の抱える公共交通環境における諸問題を解決し、まちづくりにも多くの面で寄与するものであります。

最後になりますが、LRTを芳賀町まで整備することによって、町の公共交通環境が飛躍的に改善され、産業活動や住民生活の向上、地域の活性化、さらには地球温暖化防止など、数多くの効果が期待できることから一日も早く運行が開始されますようお願い申し上げます。