

平成28年7月3日

運輸審議会

会長 鷹簀 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) えんどう かずのぶ

氏 名 遠藤 和信

(郵便番号)

住 所

職 名 元宇都宮市議会議員 現在無職

年 令 66 歳

3 事案に対する賛否

賛成

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



## 公述書

平成28年7月 遠藤 和信

宇都宮市民で元市議会議員の遠藤和信と申します。今回、宇都宮・芳賀地区の軌道運送高度化実施計画の認定に関する運輸審議会において賛成の立場での公述の機会をいただき感謝申し上げます。以降、本計画をライト・レール・トランジットを表したLRT計画と表現させていただきます。

公述の内容は、宇都宮市の道路及び交通事情、市民のLRTに関する意識、議会でのこれまでの対応、宇都宮市のまちづくりの方向、そして将来への発展の観点で公述いたします。

はじめに、宇都宮市の道路及び交通事情についてであります。本市は稀にみる道路網が整備された地方都市であります。都心の山手線とほぼ同じ34kmの外環状道路を含む3環状と中心市街地から郊外部への12放射道路があり、まさにクルマでの移動が容易な都市構造となっている一方で、クルマによる渋滞も問題となっています。

まちの姿は人々の移動手段によって大きく左右されます。大昔の徒歩による移動社会では、集落は小さくまとまりお互いに助け合う共同生活を主としておりました。移動手段として乗り合いバスが普及すると、点在する集落に路線がはりめぐらされ、道路沿いに人が住み始め、そして、クルマが普及するに従って道路整備とともに街が拡散し、今日の郊外に広がった街の姿となっています。クルマ社会は、個人にとって非常に便利なものです。一方、運転できない人々にとっては、非常に住みにくい社会です。

また、市中心の大通りでは1日約3000台のバスが運行されている一方で、私が住む東部地区の約8500人の大型団地と新たにUR都市機構が造成した約5500人の新規団地での公共交通はバスが主体で1日片道18便ですが、日中は1時間に1便で料金も片道680円と高く、利便性が悪く、結果、利用者が減少し、バス事業者にとっても利便性向上策が取りにくいのが現状です。本市は、クルマ保有台数も多くクルマ優先社会になっており、公共交通にとっては、まさに負のスパイラルに陥っているのが現状です。

次に、市民のLRTに関する意識ですが、4年前の先の市長選では、現在の市長がLRT推進を公約のひとつとし、一方、対立候補はLRT阻止を掲げ、結果、現市長が選ばれました。しかし、当時、メディアが実施した出口調査での結果は、単純な投票数を加味したLRT計画の賛否については、賛成・どちらかといえば賛成、そして、反対・どちらかといえば反対、そして、無回答の3回答があり、それぞれの値は、賛成51%、反対48%、無回答1%と賛成と反対とが拮抗していました。

一方、LRT賛否の世代別調査から言えることは、高齢者ほど、年齢が上がるほどLRT計画に対して反対が多く、逆に若い世代ほどLRT計画には賛成とはっきりした傾向があります。具体的には、高齢者層ではLRT計画反対が約60%、そして、10代、20代、3

0代では、約50%がLRT計画に賛成でした。将来へのまちづくりのインフラ投資に対する考え方が世代間で大きく異なっていると言えます。

他方、選挙での投票行動を世代別に見てみますと、若い世代の投票率は約20%、そして、高齢者の投票率は約50%強となっております。約20ポイントの差が出ております。これは高齢者の意向が選挙後の政策等へより影響を与えており、若い世代の声の反映が少なくなっていることを示しております。その結果がLRT賛否の出口調査にもあらわれているのが現実です。これらを加味すると、賛成・どちらかといえば賛成が出口調査の値より高まり、容易に6割以上と推測されます。

クルマ利用世代の高齢者にとっては、道路はクルマのためであり快適に走りたいものです。道路上に軌道を敷設する今回の計画ではさらに渋滞がひどくなるとの意見もありますが、需要予測や交通シミュレーションも行ない渋滞対策も充分行っています。今のクルマの量のまま軌道を敷設すれば渋滞する可能性が高くなりますが、基本は、クルマ社会からクルマと共存した公共交通利用社会への転換が、少子高齢社会、温暖化社会、財政の確保困難な社会、地方都市の衰退などの社会環境の変化に伴い、環境負荷を少なくし、効率的な地域経営が求められているのではないのでしょうか。

このような状況のもと、宇都宮市に市民団体からLRT白紙撤回の署名が出され、住民投票の実施賛否や住民投票条例の制定など、これまで宇都宮市議会で審議されてきました。審議結果は、条民投票の必要なしとなっています。

今回のLRT計画に関する民意を把握する方法として、反対派がとなえる住民投票は、高校生などの従来の交通弱者の声や、なかなか投票行動に積極的でない投票率の低い若い世代のサイレント層の声も反映させるには十分とは言えません。まちづくりにおいては、有権者のみならず、若者も含めた市民の声を反映させることが重要であり、特に今回のLRT計画に関しては、将来世代に大きく影響を与え、宇都宮市のクルマ社会から公共交通を軸とした魅力あるまちづくりを進めるため、これまでの行政や市民団体等による市民への説明と議会において若者世代を含めた市民の民意を把握・理解し、これまで審議を進めLRT計画を判断してきたものです。

地方都市における行政運営の基本は、行政を司る市長をトップとする執行部と条例や予算・決算などを議決する議会との二元代表制で成り立っています。二元代表制や住民の直接参加など地方政治の制度などの課題はあるものの、現在の法体制では、市長と議員は直接民主主義での投票で市民の意向が反映され、議会による間接民主主義での議決を基本としています。

そして、人口減少社会、超高齢社会、地球温暖化対応社会、そして、情報化が進んだIT社会を迎え、今日のクルマ社会のままで良いのか、今の行政コストのかかる拡散した街の姿で良いのかを考え、対応すべき時期になっているのではないのでしょうか。このようななか、宇都宮市は将

来のまちづくりの基本として、『ネットワーク型コンパクトシティ』の構築を掲げ、そのためには『交通ネットワーク』の形成を長期ビジョンのもと進めています。これからのさまざまな行政課題に対応するためのひとつの事業として、本LRT計画を推進するものと位置付けています。

宇都宮市の交通ネットワークを構築するには、それぞれの交通手段の環境負荷や特徴を組み合わせた効率の良いものとし、公共交通とクルマの共存を図っていく必要があります。そして、公共交通もそれぞれ交通手段の良いところを発揮できるような組合せ、基幹交通、支線交通、地域循環交通を組み合わせたもので構築することが求められます。基幹交通は定時性と速達性が求められます。今回のLRT計画は、この基幹交通を環境負荷の少ないLRTとし導入するものであり、今後の交通ネットワーク構築の基本となるものです。これまでのクルマ社会からの転換の第一歩となる重要な事業です。

今のクルマは、個人にとっては目的地から目的地までのドアツドアの便利な個人にとっての個人最適解かもしれませんが、地域全体を考えた場合、クルマ社会の行き過ぎは地域社会最適解からは程遠いものです。具体的には学生や従業員の専用バスが運行され、一般バスの利用者を減少させ、結果、バスの間引き運転となり、利便性が低下し、公共交通としてのバス経営が危機的状況に陥ってきているのが現実で、地域として移動の利便性が大幅に低下しています。

これまでのクルマ社会の延長で道路整備を進めてきましたが、これらクルマは、公共交通を衰退させ、今日の拡散した非効率的な街の姿になっていることをおおいに認識し、対応すべきと考えます。

また、今回のLRT計画は、単に宇都宮市と芳賀町のみでの位置づけでなく、その周辺の広域行政にも良い影響を与えることができ、地方都市におけるモデル的な広域総合ネットワークの構築の一助となるものです。住みやすく、魅力ある地域を創ることが求められていることを強く実感しています。

特に、国内においては、新規での軌道運送高度化実施計画の認定は、初めてであり、本LRT計画が日本の都市づくりに大きな影響を及ぼすものと考えます。すでに構築されたクルマ社会のなかで新たなLRT計画が認められることにより、日本の拠点交通状況も大きく変わることであり、都市の利便性の向上と魅力向上にもつながるものです。

今回の需要予測では、東部地区の工業団地の通勤者を主要利用者とし、黒字経営となるの見込みですが、道路などの公共インフラの考え方もあり、赤字、黒字、クルマが渋滞するなどの考え方でなく、将来のまちを魅力あるものにできるようなLRT計画であり、地域の方々にさらには来訪者にも利用してもらえるようなLRTとなることを望んでいます。

繰り返しになりますが、市民として考えなければならないことは、どのような街にしていくかであり、次の世代に誇りを持てるまちづくりを進めていかなければなりません。

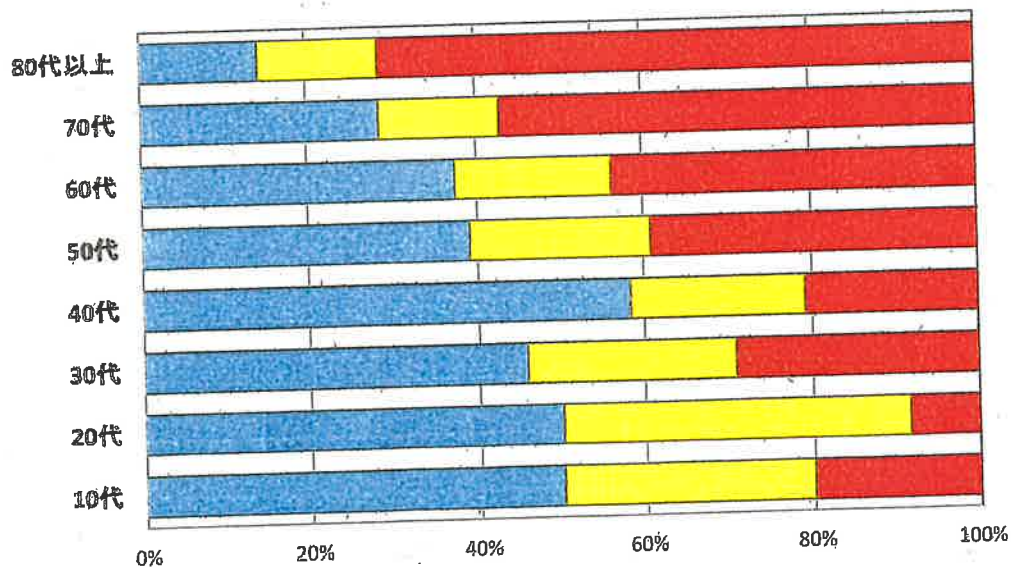
公共交通を軸とした交通ネットワークを構築することは、市民の利便性をあげるだけでなく、来訪者にとっても魅力あるものとなり、本市の魅力度アップにも結びつき、結果、本市の財政面にも良い影響を与えられるようなまちづくりを積極的に進めていくべきでしょう。

一方、今回の計画されている事業で農地や緑地が減少することに対し、今後のまちづくりで緑地等を確保する施策の充実を図っていくことを積極的に推進し、本市の自然環境の保全にあたっていくべきと考えます。

最後に、今回のLRT計画の審議にあたり、地域の声を聞く機会をつくっていただき、開かれた行政を進められていることに感謝申し上げ、公述を終わります。ありがとうございました。

<参考資料>

**LRT導入賛否 世代別調査** ■ 賛成 ■ どちらでもない ■ 反対



出典: 宇都宮大学 森本章倫/遠見莉紗 研究論文「LRT導入に関する情報提供がサイレント層に及ぼす影響に関する研究」