

平成28年 7月 3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)

おおはしひろこ

氏名

大橋 ヒロ子

(郵便番号)

〒 [REDACTED]

住所

職業

主婦

年齢

35 歳

3 事案に対する賛否

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)

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

[REDACTED]



## はじめに

今回の公聴会にあたり、LRT導入計画について、反対の意見を申し上げます。

公共交通を大きく変える時には、より多くの市民が、今よりも便利になり、安全で安心して利用できるような計画であるべきです。その点において、宇都宮市のLRT導入計画はデメリットばかりが目立ち、宇都宮市に相応しくないと思います。

「LRTありき」で進めて、市民にはパンフレットでメリットだけを知らせ、工業団地の通勤者には、LRT導入後に利用するか否かのアンケート調査はしましたが、不十分だと思います。それは、柳田大橋の渋滞対策に関して、LRT導入だけでなく、他の検討、例えば道路橋を架ける場合の試算もし、選択肢を増やしてから各企業や、通勤者、地元住民の意見を聞くなり、アンケート調査をしてから、LRT導入を考えるべきだと思っておりますので、ここで、一度、計画を白紙に戻して検討をし直して欲しいと思っています。

このLRT導入計画は東西基幹公共交通としての位置付けですから、JR駅西側の計画を含めた全体計画を市民に提示してから進めるべきだと思っています。

西側の計画を先送りして、東側の渋滞対策だけで着工することは、適正な事業の進め方とは言えないと思います。西側にLRT導入が可能なのかを、しっかりと検討し、見極めてからでなければ、市民は納得できません。

西側の現状は、多くの路線バスが運行しておりますので、JR宇都宮駅からバスに乗れば、大きな病院、県や市の施設に行く時も乗り換えなしで目的地に行くことができますので、現在、不都合はございません。(ただ、バス料金がバス会社によって違い、高すぎると思います)しかし、LRT導入後はLRTだけでは大きな病院、市の文化会館、美術館等に行くことはできず、不便になります。

### 1 主なデメリットについて

- ① LRTは高齢者や障がい者にやさしいとのことですが、停留所が道路中央にあるため、車道を渡るので危険が伴い、弱視の人は命がけだとおっしゃっていました。  
(路線バスは歩道からの乗り降りです安全です。)
- ② LRTは道路を走る為、信号待ちがあり、定時性、速達性は無理だと思います。広島電鉄の表定速度は8・8kmです。(信号管理をLRT優先で行えば、南北の渋滞が予想され、日常生活や、物流にも影響がでます)
- ③ 西側大通りが3車線から1車線になると渋滞が増し、周辺道路も混雑し、緊急時が心配です。
- ④ 西側大通りにLRTの線路を敷設すると、路線バスとの乗り換えで今よりも不便になり、現在バスを利用している市民はロスタイムが増えます。
- ⑤ LRTは座席数が53席ですから、大量輸送にはなりません。

- ⑥ 現在、JR 駅東口からは企業バスが運行されています。企業バスの調査は何回もしましたが、係り員が、バスの定員人数が乗車した時点で発車させ、その後直ぐに、並んでいた次のバスがきて、乗車、発車を繰り返しています。
- その光景を見れば、LRTは定員155名、座席数が53席では、企業バスに劣りますので、LRTを選ぶことなく、企業バスは続けるようです。
- ⑦ 大通りに線路を敷設すると、宮祭りや自転車競技（ジャパンカップサイクルロードレース）などに活用ができなくなります。（バスは線路がなく、迂回が可能です）
- ⑧ 宇都宮市のLRT導入による需要予測が信じられません。
- LRTの利用者数（人/日）予測年次；平成31年（平日）  
特許申請ケース 16,318人です。（利用者が少なければ赤字が心配です）
- ⑨ 関東自動車の企画提案書によると、
- 「LRTだけでは朝のラッシュ時に対応できないと考えられるので、路線バスとLRTが並行して走る、ダブルトラックになってしまう。」とありました。
- これでは、車線が片側3車線から線路と停留所で2車線が必要なので、1車線になって、更に、バスレーンが出来たら、タクシーや一般車両はどうなるのでしょうか。
- LRT導入によって、大通りは今よりも利用し難くなり、市民は不便を感じます。

以上、宇都宮市にLRTを導入した時のデメリットの一部を書きましたが、私は、この計画に疑問を持ったため、私の知らないLRTの良さを求めて、昨年、富山市を訪れました。

富山ライトレールは2両編成で「後ろ乗り、前降り」で、料金は降りる時に支払い、運転手さんがチェックをしていました。（宇都宮市は信用乗車を検討中です）

乗って最初に驚いたことは、座席数が少ないことでした。宇都宮市のパンフレットを見て行ったので、「一度に多くの人を運ぶことができる輸送効率の高い乗り物」というイメージを持っていましたが、「何故、このLRTを通勤通学に適していると思ったのか」と疑問を抱きました。（その時点まで座席数の少ないことは知りませんでした）

数百億円を投資して、宇都宮市に導入の価値があるのか、検討の余地を感じ、これでは、現在運行しているバスの方が優れていると思ったのです。

次に富山駅前、宇都宮市よりも広い道路を走りますが、1・1kmでその他は鉄道だったところを走るので、宇都宮市とは全く違うと実感しました。

又、終点で降りて歩いてみたら、富山港展望台や、昔、北前船が停泊していた港や船主の「森家」など、観光もできましたが、宇都宮市は通勤で工業団地に行くだけで、観光ができる所はありません。

宇都宮市は富山市をモデルにしているようですが、条件が違い過ぎるので、安易にLRT導入をすべきでは無いとの思いが強くなりました。

## 2 宇都宮市議会のあり方について

宇都宮市議会は、2014年1月15日 30,512名の署名を添えた住民投票条例制定の請求を否決しました。その時に市長は「二元代表制」で確りと議論をいているとのことでした。

しかし、2015年の定数45名の市議会議員の選挙広報を見ると、LRT導入を推進するとの公約を掲げた人は一人でした。LRTには触れずに選挙を戦い、当選後に、LRT導入関係議案に賛成をしたことは、如何なものでしょうか？

正々堂々と「LRT導入に賛成です」と言って戦って欲しかったです。

私は、宇都宮市議会や、委員会も数回傍聴をしましたし、宇都宮市の公聴会で公述もし、その後の都市計画審議会も傍聴いたしました。

都市計画審議会には、市民の4,071人から意見が寄せられたとの報道がありましたので、都市計画審議会委員の方々の積極的な討論を期待して傍聴しましたが、残念ながら、納得のできるような意見交換はありませんでした。

## 3 宇都宮市の公共交通への提案

### ① 柳田大橋の渋滞対策について

柳田大橋の渋滞は、現在LRTを導入しようとしている付近の道路を整備して、橋を架けることがベストだと考えています。鬼怒川には橋の絶対数が少ないので、橋を増設すれば、清原工業団地へは新設の橋、芳賀工業団地へは柳田大橋と分散するために、渋滞はなくなり、企業バスも時間が短縮できると考えています。LRTは企業バスの座席数に劣りますので、通勤者の立場を考えると企業バスが運行し易くする為の道路の整備をすることが、良いと思います。

又、車の分散で渋滞がなくなれば、作新大学などの通学や、工業団地の通勤者には、急行バスなど、新たにバス路線の開設も可能になり、現在企業バスを運行していない会社への通勤者も利用できると思います。

### ② 公共交通はバス路線の拡充を

宇都宮市の公共交通は路線バスの拡充をすることが良いと考えています。多くの市民が恩恵を受けられる様に、路線バスのネットワーク化を進めて欲しいです。(循環系や支線など)ミニバスは細い道路でも運行できますので、宇都宮市に適していると思います。

そこで、現在、国土交通省が進めている「電気自動車による地域交通グリーン化事業」にある電気バス導入を他の都市に先駆けて導入すれば、宇都宮市が注目され、LRT導入をしなくても、佐藤市長が望んでいるシンボル性もあると思います。

## おわりに

以上ですが、東部地区だけで 460 億円、東西基幹公共交通であると謳っているのに、西部地区を合わせると 1000 億円ともいわれています。多額の税金を使い、宇都宮市民の日常生活が LRT を導入することによって「今よりも不便にならない様に」総合的に審議をしていただければ幸いです。

私の望むことは、LRT 導入計画で遅れている道路の整備をして欲しいことです。昭和 45 年に作成した都市計画道で未完成の部分を、一日も早く完成させ、現在、狭く、危険な道路を登下校している児童の安全の為、道路の整備をして欲しいと願っています。

4 需要予測結果

(1) 平日1日当たり利用者数

平日1日当たりのLRT利用者数は、16.3千人と予測される。

利用者の目的別内訳（帰宅除く。）では、通勤利用が全体の約8割を占め、通学を含めると全体の約9割が通勤・通学利用となっている。

また、速達性の向上により、利用者数が増加することが見込まれる。

表2 LRTの利用者数（人/日）予測年次：平成31年（平日）

	特許申請ケース	速度向上ケース	参考	
			最小需要ケース	最大需要ケース
合計	16,318	17,104	15,229	23,200

※ 「調査対象圏域外からの来訪者」は見込んでいない。

表3 目的別のLRTの利用者数（人/日）予測年次：平成31年（平日）

目的	特許申請ケース	構成比	
			帰宅除く
通勤	7,009	43%	79%
通学	707	4%	8%
業務	233	1%	3%
私事	866	5%	10%
帰宅	7,483	46%	—
合計	16,318	100%	100%

※ 「調査対象圏域外からの来訪者」は見込んでいない。

(2) ピーク時最大断面需要

ピーク時間帯（7:30～8:30）における最大断面需要は、1時間当たり1,885人（下竹下～作新学院北）と予測される。

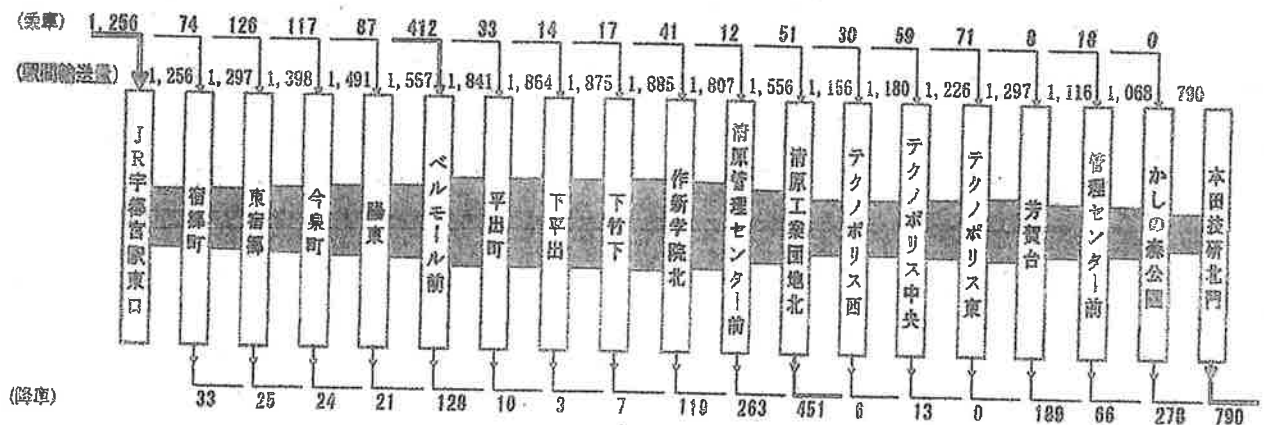
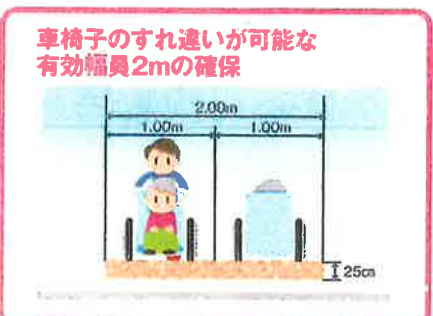
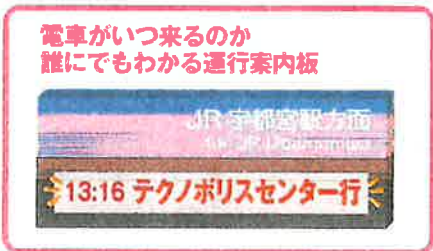


図2 停留場別乗降人数と停留場間通過人員 (H31/ピーク時全目的東進)

# LRTの停留場と道路空間のイメージ

## ■停留場の配置と機能

停留場は、各方面からの利用のしやすさや、道路空間の有効活用の観点から横断歩道のある交差点先(流出側)に配置します。停留場には、雨風を防ぐ屋根や分かりやすい運行案内板などが設置され、電車を快適に待つことができます。また、誰にでも利用しやすい機能として、手すりやスロープが備え付けられます。



## ■導入後の道路空間

LRTが走行する専用軌道(レール)を道路中央に敷設します。交差点には、自動車の円滑な走行を確保するため、右折専用車線を設けます。また、道路沿いにできる利活用空間に、駐停車帯(荷さばき・乗降スペース)、駐輪場や循環バスの停留場などを設けることで、道路混雑の軽減を図ることができます。



※導入後の道路空間は、導入例です。道路空間の活用については、関係者との協議・調整が必要です。