

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) きくち のりひと

氏名 菊池 倫史

(郵便番号)

住所

職名 会社役員

年齢 57 歳



3 事案に対する賛否

LRT 事業の反対 または 見直し

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



平成28年7月5日

宇都宮市、芳賀町及び宇都宮ライトレール株式会社からの軌道運送高度化実施計画の認定申請事案について

「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申請

公述人氏名 : 菊池 倫史 (きくち のりひと)

公述人住所 :

{はじめに}

宇都宮市、芳賀町が実施予定のLRT事業において、宇都宮市平石地区のルート公開は、平成27年7月30日に平石地区市民センターで実施され、まもなく1年が経過します。その間に現ルートは地域(自治会)及び地権者、多数の関係者、関係部署との*合意形成がされないまま現在に至っております。

私は一地権者として地域在住者および平石地区の住民と数多くの意見交換会や集会を開催してまいりました。

会におきましては特にLRT事業における集積した問題点を抽出し、より良き公共事業に向けて下平出駅(仮称)周辺の「環境と生命」について討議し多くの時間を費やしました。

その結果様々な観点より事業のあり方、ルートの変更について住民の総意は固まり、特に平石中央小学校の父兄からの安全確保の要望は最大限の重要課題と結論づけました。

残念ながら僅か数百メートルのルート再設計については宇都宮市が向き合わないことから国土交通省に四回訪問をさせていただき真摯な対応をいただけたことにお礼申し上げますと同時に更に議論を進めることに援護いただきたいと思います。

この度の公聴会開催は報道にもあった様に「沿線住民の合意形成が得られた計画とは言えない」と考える委員が多いと表現されております、加えて沿線住民だけではなく日本の財政や宇都宮市の財政と向き合えば宇都宮市は基より栃木県そして日本国民が疑問を抱くでしょう。

異例とも言えるこの度の公聴会は行政の無謀な暴走でないようにしっかりと精査いただけることを「はじめの言葉」とさせていただきます。

{公述・サマリー}

この度の計画では14.6Kmの軌道交通が公表されておりますが、私はその間の約300m~500m程の下平出地域のルートについて「環境と生命」が脅かされ、在住の住民の総意が

事業の妥当性を保持していません、それらの重要な問題点を7項に記しました。

- ① 地域住民及び地権者との「事前協議・説明」がなされていない。
- ② 一級の危険な平面交差点を作ろうとしている。
- ③ 約1 Km 弱の地域が金属製のフェンスで遮断され、地位が分断される。
- ④ 宇都宮市立平石中央小学校の環境悪化に対応策が無い。
- ⑤ 地域の生活道路が大きく変更され生活難になってしまう。
- ⑥ 宇都宮市議会は市道 6413 号線を認可し地権者無視の強引な採決を実施。
- ⑦ 宇都宮市は本年3月の「意見申出書」を重要視していない

{趣旨・概説}

- ① 地域住民及び地権者との「事前協議・説明」がなされていない

LRT 先進国のフランスではストラスプールの事例のように*「コンサルタシオン」が法律で義務づけられています、計画策定段階の住民と行政の協議を指しますが、ストラスプールでは徹底的に話し合いを行い、より良い事業になるように数百回実施されました。

このような仕組みが LRT を育てる市民意識へと繋がるのです。

しかし宇都宮市が実施した平石地区説明会は「決定事項の報告」のみで地域住民への浸透は皆無です、宇都宮駅東口にストラスプールの LRT 車両の大きな看板がありますが今からでも中身を見習うべきです、私は一地権者として宇都宮市は市民と対話を繰り返す熱意が重要と考えます。

- ② 一級の危険な平面交差点を作ろうとしている

下平出地区の通称県道辰街道に一般的信号の遮断機の無い平面の交差点が計画されています、この場所は平石中央小学校正門角に位置し、生徒や教職員が使用する昇降口と目と鼻の距離しかありません、辰街道の自動車の往来は一日2万台に達します。

この場所では快速運行が計画されており LRT 車両は一時停止せずに平面交差点を通過します、このような危険な交差点が小学校の角に作ることは一般的なことでしょうか。私は国土交通省訪問時及び JR 東日本、東急電鉄、京王電鉄、小田急電鉄、東武鉄道、京浜急行、阪神電車、阪急電車に問合せをしてみました、答えは「理想は高架式交差にすべきです」との回答であり、未来的思考によれば積極的な導入を第一に選択すると思えますとのコメントをいただきました。

さらに追加コメントとして路面電車と鉄道のカテゴリーは若干の差はあるものもレールを通る車両であり重大事故回避、人命尊重の観点から事故発生ゼロの効果・可能性があればそれを実現するべきと言及されました。

鉄道事業法、鉄道技術基準省令、踏切道改良促進法、を重要視し新設の軌道は道路と平面交差をしてはならないことを遵守していただきたいと要望します。

③ 約1Km 弱の地域が金属製のフェンスで遮断され、地域が分断される

下平出ルートの大半が金属製フェンスで南北が遮断されます、この計画では15程の地域の生活道路が遮断され通学、通勤、農耕車両、更には救急車・消防車などの緊急車両要請時にも大きな障害になる恐れが大了、このフェンスは軌道輸送高度化計画として将来は40Kmを遥かに超える速度でこの一帯を通過することが伏線としてあるようです。

もしそうだとすれば路面電車の速度を超え鉄道並みの速度になります、鉄道と同等の基準にすべきです。

更に平石中央小学校は平石地区の重要な避難場所です、このフェンスが命の明暗とならないことを望みます、いかなる場合も環境を悪化させ人命に関わる地域分断であればルートの再設計を急いでください。

④ 宇都宮市立平石中央小学校の環境悪化に対応策が無い

前述でも述べたように一級の危険箇所として平面の交差点が計画されています、これには小学校の敷地を切り込み、校舎まで2mと近づいて事業が計画されています。

教育現場での事件・事故防止策として孤立した空間を維持すべく重要性を考えるべきところこれ程までに近づくことは学校の環境を破壊するのではないのでしょうか。

加えて校舎から数メートルでLRT車両の警笛やメロディー音、振動、電氣的障害、ブレーキダスト、通過時の風圧巻き込み、など危険はつきません、またお年寄りに特有な難聴や視力低下、など危険因子による危惧は絶えません。

まずは人命を尊重し小学校からルートを離し高架化による再設計を検討すべきです。

⑤ 地域の生活道路が大きく変更され生活難になってしまう

下平出地域は農業従事者が大半を占めています、生活道路、農耕車優先道路の遮断は死活問題に発展します。

農耕車はフェンスを避けて遠回りを余儀なくされます、通れるのは小学校の交差点に限定されます、一例としてトラクターやコンバイン等に付着した水田や畑の土や泥が小学校平面交差点に落下し重大事故発生に大きく関わります。

農業を促進すべく市街化調整区域に指定されている地域への配慮が不足しています。

さらに宇都宮市が公開した下平出地域道路は車道と歩道が入り組み、現在の生活が維持できなくなります、具体的には行き止まり箇所、指定方向外通行禁止箇所、進入禁止箇所、複雑な交差点信号、我々住民はLRTルートのために生活難になることを望みません、現在と同等の生活権を確保してください。

⑥ 宇都宮市議会は市道 6413 号線を認可し地権者無視の強引な採決を実施

公共事業の基本は透明性を重んじ住民に対し乱暴なやり方をしないことが対立を無くし、対話に発展する一歩と考えます。

先の市議会において架空の市道 6413 号線認可は市民や地域住民は基より地権者にも知らされず、既に決定済の公共事業と位置付けられた採決なのではないでしょうか。

私たち地権者は不透明な事業実施において疑問を持っています、それは国土交通省が認可する以前に不公平な土地収用を水面下で決定し合意形成を無視したやり方に納得できません。

なぜ LRT 事業であるのに市道なのか、軌道法適応により安易な設計ですませたいのか、説明責任がなされていません。

⑦ 宇都宮市は本年 3 月の「意見申出書」4,071 通を重要視していない

本年 3 月 25 日に提出された LRT 事業に関する「意見申出書」は異例とも言える枚数が提出されました、その大半は「平石中央小の環境悪化」に特化しており、周辺地権者も相違なく考えております。

宇都宮市が開催した都市計画審議委員会においても何一つ議論されることもなく 4,000 通を超える市民の声に蓋をしてしまった行為は審議委員として職責を果たさなかった行為であり残念でなりません。

国土交通省は最終判断の機関として市民との合意形成不足をいつどのような形式で実施するかを見極め宇都宮市に勧告願いたいと考えます。

{まとめ}

私は地権者の会代表として安全性第一、効果的、さらに公共性に富む LRT 事業を望みます、それらが網羅されるのであれば最大限の協力を惜しみません。

しかし、今回の 7 項目以外にも多くの問題点があります、それらを 15 分で伝えることは無理です、どうか国土交通省はフランスに見習い「コンサルタシオン」と同等の場を早急に提案していただき問題箇所の回避と事業の精査・検証を早急に進めていただくことを望みます。

(文献・資料)

- 1) LRT 一次世代型路面電車とまちづくりー 宇都宮 浄人、服部 重敬
- 2) LRT と持続可能なまちづくり 青山 吉隆、小谷 通泰
- 3) 全国における LRT・路面電車の比較評価 金高 太輝
- 4) LRT の導入支援 国土交通省 (2009)
- 5) わが国への LRT 導入の課題と展望 森本 章倫

- 6) LRTに関する制度・施策の現状と課題 阪井 清志
- 7) わが国のLRTに関する施策の変遷と制度の発展経緯 神田 昌幸
- 8) 海外のLRTの現状とわが国の課題 宇都宮 浄人
- 9) 日本初の本格的なLRTの導入・その成果と今後の展開 室 哲雄
- 10) 地方中核都市へのLRT導入をめぐる都市交通問題の構造化—
宇都宮市を事例とした調査分析— 加藤 浩徳、城山 英明、深山 剛

以上