

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 ※法人・団体等の記入方法は注意事項〇参照
(ふりがな)
氏 名 ^{うつのみやし}宇都宮市の^{えらあーてーもんがいれんらくかい}LR T問題連絡会 ^{きょうどうだいひょう}共同代表 ^{ほさかさいじ}保坂栄次
(郵便番号) 〒 XXXXXXXXXX
住 所 XXXXXXXXXX
職 名 なし
年 令 65歳
- 3 事案に対する賛否 否
- 4 利害関係を説明する事項 ※利害関係人のみ記入 (注意事項〇参照)
- 5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号 XXXXXXXXXX (自宅)



公 述 書

事案番号 平28第400~~号~~1号
事案の種類 軌道運送高度化実施計画の認定
公述人 宇都宮市のLRT問題連絡会 共同代表 保坂栄次

本件軌道運送高度化実施計画のベースとなる駅東部の優先整備計画提案は、市民から多くの疑問・不安・反対の声が出されました。三度にわたって住民投票条例案が宇都宮市議会に上程されましたが議会はこれを否決しました。

本実施計画に宇都宮市民の合意が得られたとは言えず、また下記に掲げるような問題が多々あることから、現行計画については白紙に戻し、改めて住民投票により市民の意思を確認するよう求めます。

1 市民の合意が得られていない

市長は、住民からの住民投票の求めに対して、「LRT計画は、平成24年11月の市長選で公約に掲げて当選したので市民の負託を得た」としていますが、LRTに賛成した市民は41万有権者の僅か16%であり（当時の出口調査結果）、とうてい民意を得ているとは言えません。

その後、市民は平成25年12月に3万人以上の署名を集め、住民投票条例制定を請求しましたが、平成26年1月に議会はこれを否決しました。その後も、市民はたびたび「公開質問状」等で現計画の中止を求めて来ました。

議員からも「時間をかけ市民によく理解されてから実行すべき」（平成27年7月25日下野新聞）という声や福田県知事も「今後事務レベルで意見交換をさせてほしい。」（同・下野新聞）という慎重論が少なくありません。

2 莫大な事業費は次世代の大きな負担

LRT事業費は、駅東部地区だけで500億円を超え、駅西地区を含めると1000億円を超えると思われませんが、事業総額は未だに不明なままです。宇都宮市の平成28年度からの中期財政計画によると、投資的経緯費は、LRTにより拡大する一方であり、その財源は「公共施設等整備基金」を取り崩す考えが明らかになりました。

「公共施設等整備基金」では、平成28年度～31年度でおよそ300億円を取り崩し、「基金残高」は平成27年度末103億円、平成32年度末24億円となり、これによって3基金（「公共施設等整備基金」、「財政

調整基金」、「減債基金」)の残高は、5年間であわせて100億円減り、171億円になります。

また、市債発行については、平成27年度112億円、平成28年度からの4年間でおよそ124億円から133億円にもなります。(平成27年8月6日下野新聞報道)

事業費予算額は、既に平成26年度10億2600万円、平成27年度11億円、28年度91億円計上され、それらも含めると駅東部だけで総額500億円を超える見込みですが、今後の測量設計、用地補償等によりさらに増えることが懸念されます。

駅西側を含む全体計画では、JR駅横断の工事費や東武宇都宮駅北側や桜通り交差点のバスターミナルの用地取得費及び移転補償費は含まれておらず、それらを含めると1000億あるいはそれを超える事業費が懸念されますが、それらの予算が公表されていないことは、この計画の最大の問題点です。

3 需要見込みの算出根拠が不明確

市は、需要見込み算出のため1億9千万円をかけ調査委託しましたが、その結果報告書の公表は不十分で、その根拠も明らかにされていません。市に根拠となるべき資料の公文書の情報公開を求めても「文書不存在」を理由に開示を拒否するという情報隠しが行われています。開示請求を行った市民は、この決定を不服として市の情報公開審査会に異議申立てをし、平成28年4月28日の審査会で「意見陳述」も行ってきましたが、7月時点で未だに審査会の答申は出ていません。私たち市民は、この事実をLRTの本質を示すものとして注目しています。

4 交通渋滞解消には逆効果

宇都宮市は、駅東部の渋滞緩和や解消の根拠を、平成26年6月市議会に提示しました。これによると柳田大橋前後約2キロ区間で車の通行量が約10%減少し、車通過時間が2~3分短縮されることになっています。

しかし、この区間は、LRTが別ルートを通るため、LRTができてから従来の道路(片側2車線)はそのまま残ります。問題は、JR駅東口から新4号国道までの4キロメートルであり、この区間は道路の真ん中にレールが2車線分、さらに停留所14か所設置され、この区間は実質1車線通行になり、道路機能が大きく損なわれます。通勤時には車の通行が著しく阻害され、渋滞緩和どころかむしろ激化することが確実です。

渋滞緩和のためには、LRTよりも、渋滞交差点の立体化や信号の適正管理、鬼怒川の道路橋架橋、路線バスやBRT(連結バス)の活用等を総合的

に検討すべきではないでしょうか。

5 利便性の低下（高齢者や障害者にも不便に）

LRTは、車に乗れないお年寄りや障害者にとって、安心して楽に利用できるかと市は説明していますが、高齢者や障害者等が停留所までの往復手段を考えると、乗り換えの不便さや危険性は明らかです。

今日では多くの自治体で実施されているようなデマンドタクシー等を活用する方がはるかに便利です。公共交通を充実させるためには、路線バスの改善・ミニバス・デマンド交通など地域交通の整備こそ必要ではないでしょうか。

6 平石地区ルート of 危険性と違法性

ルートの変更により平石中央小学校の敷地を削りLRTを通すことに対し、周辺住民や児童の交通安全、教育環境、生活環境などが良好に確保出来るかが心配されています。本計画は、平石地区の学校や地域住民の声を十分に組み入れているとは言えません。審議会の委員には、計画全体のルートはもちろんのこと、平石地区の現地視察を強く求めたいと思います。

また、新規軌道は鉄道基準省令で「道路と平面交差してならない」と規定されており、この法令に違反する疑いがあります。この点についても審議会においてご検証賜りたいと思います。