

平成28年 7月 7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)

氏 名

(郵便番号) 〒

住 所

職 業

年 令

五十嵐 薫

[Redacted address]

68 歳 宅地建物取引業自営

3 事案に対する賛否

賛成する

(株)わかろ不動産代表  
宇都宮駅東まちづくり21 理事

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 phone numbers]



# 提言。駅東の公共交通対策は急務である。

宇都宮駅東宿郷1丁目にて、区画整理事業完了後22年営む。

五十嵐 薫

都市計画道路、特に、下平出でより、清原工業団地のルート計画に、賛同する。

国内有数の内陸部大工業団地である宇都宮市清原工業団地、その先の芳賀工業団地、大工場の本田技研などへの通勤、物流による渋滞解消、鬼怒川河川の障害打破のために、新交通システム(大量輸送手段しかないだろう)の構築を求め、具体的には、宇都宮市交通対策第一期として、JR 宇都宮駅東口から清原工業団地、芳賀工業団地に至るまでの間に通称LRTの導入を求める。

宇都宮市工業団地は、平出、清原、先にある芳賀工業団地と、国内有数の地域ある内陸部一位の規模面積を有するものとされているが、立地40数年、ただ一つ機能していないものに交通対策であることは長年の課題とされてきたことでした。

立地当時は、周辺地域は、未開発の状態、交通についてもそれほど問題とされないまま、自然渋滞であったものが、慢性的なものになっている状態で、十数年になると思いますが、工業団地に就労する従業者は、多くを宇都宮市内、これも通勤上駅東地域に集中しているようですので、その状況は、工場勤めの通勤者に、第一に通勤時間を朝夕渋滞の中で過ごすことに、早朝出勤やフレックスタイム通勤状態で、あるいは通勤手段を自動車以外のものに変えざるを得ない、いわゆる大渋滞に合っているのです。少しでも早く行こうとするものが、清原地域の住宅地へ迂回する回り道して入り込んでくる危険性を常に地元は感じているようで、改善を求めている。

当然物流もそこに巻き込まれ、工場に納品する業者、工場に出入りをする関連業者、毎日数回は、出入りをするので、時間を守らなければならない、責任上早めの待ち時間をつくらなければならないことも、結果としてコストに跳ね返るが、付加できるわけではないので、収益に関わり、品質低下になりかねない。待機車に対する苦情も多数みられる状況である。

## 駅東東部地域は、都市機能が未整備である。

公共施設、役所の分室、文化芸術施設、公共福祉施設が未整備である。交通便の悪さがそれを整備できない事由となっている。これだけの人口を有している割には、この関連施設がない。

マンションが売れるのはこの地域の交通便がよくないためである、

食品スーパーが乱立しているが、盛業なものも移動不便がもたらすものである。

この二つは、交通が便利で、どこからでも集まって来れることへの条件整備が整っているからと思っていた。マンションは、駅まで歩いて何分かかかるかが、売れ筋になる。駅までというのが大都市の駅ではない宇都宮の駅は、よその町に行くステーションで、市内移動には役立たない。

マンション購入には、歩ける範囲、10分未満に何があるか、交通手段に頼らなくても暮らしに影響ないだろうかチェックの対象となる。

学校まで何分、銀行郵便局、ショッピングとなる。バス停はあてにしない。行き先が求められるところではないから。食品スーパーが歩けるところにあるが条件となる。車で移動するには、近過ぎることで、歩いていく利便性が選ばれる。

駅東住居である条件はもう一つ、交通不便だからこそ、駅西側はさらに住めない悪条件地となるからであり、田川、東北本線を越える時間ロスがあるからであろう。

**駅東口ターミナルにバスは来ない。通勤者は歩道をぞろぞろと歩いている。**

不思議な現象であることはよその町から来られた方々から耳にする。新しい駅といえども、まして駅東にこれだけの人口密度がありながら、路線バスが来ないのは、関東自動車が路線廃止を毎年のように行い、経営改善していることにある。破綻したバス会社であることは周知のとおりであるから。例えばバスが走っても、工業団地行きとなれば、一般自動車と一所で渋滞に巻き込まれて役に立たない。それでも、工業団地の工場は、自社負担で、年間数億円の支出をして、また、相乗りタクシーを会社へ委託して、同様に渋滞に巻き込まれながらも負担している。自家用車で出勤できないJR駅乗降の従業員さんたちである。いずれにしても渋滞である。

**宇都宮都市の分断は、橋に田川、JR 東北本線、そして、鬼怒川、これを補うことは、一点方向の道路では、向かうところが同じところで、先に行って、もう少しでというところで渋滞はさらにきつくなる。**

道路を抜いても、端を掛けても、渋滞は収まらないことは読めないわけでないが、鬼怒川にはもう一本橋掛けが必要である。清原球場あたりへ、飛山から登る道路である。LRT の巡回コースでも構想されるが、必要と思われるが。その先である、各々工業団地の入口までは、近づくが、その先の工場への入場である。狭き門を入るが如くである。

従って、一台一人の車を以て解決は同じ結果になる。車では解決できない大前提があることを認識してほしい、

**一番の新幹線駅と産業の拠点、つまり、首都圏方面へのつながりに時間の約束できる機能を持たせたい。**

まちは集中をすることで繁栄するが、その人の流れを自家用車頼りでは、車の置き場所、それも有料では、郊外型になるは必然。

シャッター商店街に悲劇は、人が来ないことであるが、近所に住むものだけでは賄えない。まちの活性化は、商店が先ではなく、住む人が先でもなく、交通であることに世界、近代史が証明している。鉄道を敷設したり、道路を整備することであるが、道路は橋梁を伴う500m級の川幅の鬼怒川が遮断している。従って今は機能しているのは、柳田大橋で、板戸は、橋だけで接続道路は未整備、岡本や石井の橋は、遠回りであり、工業団地とのアクセスには、機能していない。

**50年100年先の県都宇都宮市とその周辺地域の発展へ思いを向けるべきである。**

論語にある。「人、遠き慮りなければ、必ずは近き憂い有り」、まちづくりやまちの活性化は、今の課題が解決の先鋒である論者が一般に多いが、都市計画の言葉通り、今の思いは遠き先のことにつながる思いでなければならぬことのとえがある。特に交通は、過去、現在を思いつつ、遠き将来の為、思って計画、建設するものである。

ましてこのまちがこのままでよいというなら、人口も止まり、町も発展しないでよいということになろう。そんなつもりでなく、もっと発展したいというなら、人が集まり、商業がにぎわい、文化スポーツが盛んになるだろう。広い地域からも人が集まるだろう。

**スポーツ、文化、癒やし、娯楽の場は都市住民にとって憩いである。野球場もサッカー場も、あるが、交通手段がない。その施設の周辺に駐車場もない、そこまでの道路は、工業団地通勤、物流と同じ道、開催日時と通勤と物流と重なることは必定、大量輸送手段が講じられていない。**

**観光地への発展の思いから、将来の構想**であるが、宇都宮の東西は大量輸送手段で結ばれることになれば、東武宇都宮線、JR日光線、真岡鉄道とつながり、日光鬼怒川そして、益子、茂木にアクセスできる、そして、東武宇都宮線は、宇都宮南部地域、総合グランド、壬生から栃木へと延び、浅草へつながる、北関東環状線になることを夢見ることができるだろう。

宇都宮市は50万人口、周辺の芳賀町、高根沢町、益子町、茂木町、那須烏山市、真岡市、南の上三川町、西へまわり、下野市、壬生町、鹿沼市、北へ行って、日光市、さくら市、と宇都宮市周辺には、宇都宮市内、東部工業団地へここから通勤してくる人たちがいる。

**バス交通を代替えに提言する考えもあるが、これも道路がなければ解決しない。**BR T構想は、動脈の一本線の鉄道による大量輸送ができて、それと並行する路線をカバーするということなら活用ができようが、今の事情の解決策にはならない。

宇都宮市は、全てのバスがJR駅を経由する、そして、大通りを走り、また分散する路線体系であるが、朝から夜間に掛けて、一秒たりともバスがみられない時間を見るのは難しいという現象に、無駄の多さに呆れかえっている。しかし、大通りに並行している路線と、交差する路線があれば、駅終点とする集中でLR Tに乗り換えて、大通りをLR T、中途の路線小型バスが、市内各方面に散っていく。乗り換えが二回増えるという苦情があることを予想するが、乗り換えバスが待っている状態で乗り換えが可能なら、行き先が多方面に向き、むしろ便利になるのではないか。

大量輸送は、その路線上の商業の発展に寄与すると考えられる。LR T、どこでも乗降可能ということなので、商店街の整備が進めば、LR T商店街が形成できるだろうし、大型店ではない魅力づくりが可能ではないだろうか。

**工業団地の撤退につながる要件に交通問題はチェック対象**である。納入業者の問題は、製品の出荷においても影響を受けている。深夜早朝の調整は効率的であると思うが、そこに追いやられることがあるのが現状で、よく昼間に出荷しているトラック見かけるところから、交通渋滞の弊害はここにあると思う。これが撤退要件に含まれ海外進出なら選択しが違うので止むを得ないが、従業者の通勤に受ける影響を含めて考慮されれば、対外的なことなので、撤退要件としては十分コスト効果が生まれることから、防ぎようがない。

既にいくつかの工場が、表向きは海外進出としているが、宇都宮清原、含め内陸部の工業団地は、排水処理の石係から研究施設が多い、

従って、移転先の新設工場は国内であった。港湾や空港ターミナルがないことから、特徴的な栃木の内陸部工業団地の宿命といわれる欠陥要件である。であるならば、国道4号線や、高速道路へのアクセスはどうかということになるが、工業団地からのアクセスは工業団地分譲後変えられていない。最近やっと、真岡から、搬入路が高架道路で工事中であるが、栃木県としての解決ではあるが、宇都宮市としては、方向が常磐道に向いていることは、経済効果はゼロというよりマイナスと思う。東京からでは、埼玉への大回より時間の短縮になり、

東北道は利用されず、栃木県は真岡の先の山間部で何も無いところから、通過都市になってしまう。これを防ぐには、宇都宮市内の道路の通行をスムーズにしておくことで、有料道路を通らなくてもよい環境整備をすることではないだろうか。

宇都宮市は北関東の県庁所在地水戸、前橋とともに、自家用車の保有代数、ガソリンの消費量が全国上位を三市で占めているという。消費量を喜ぶことではない問題に、エネルギー消費とCO<sub>2</sub>の排出量が問題になる。この二つだけでも、自動車社保有台数と、ガソリン消費量を減らすことにも一役どころは二役も三役も果たすことだろう。工業団地の待機自動車も、

時間に納品を守ることの役務からか、早めに到着するという一方で、停車している迷惑苦情もあり、周辺を巡回するらしい、用もないトラックが走りまわること、迷惑が事故につながるなど問題視されていることの解決をしていきたい。

宇都宮市東部地域へ、新交通システムによる交通対策について、

JR宇都宮駅から清原工業団地、芳賀工業団地までの大量輸送手段によるLRT導入の要望  
JR駅東口にバスは一台も来ない。駅を降りて、通勤者がぞろぞろと歩く、直進が多いが、扇形に広がっていく。1キロから2キロメートル。歩けない工業団地の通勤は、自家用車、バスに頼りたいがバス路線はないので、

工業団地造成分譲の市街地開発組合は、約束を反故にしてきたと言える。

物流は情けない

マンションが駅前が売れるのは、このまちが交通便が未整備だから、歩ける範囲に集中、食品スーパーが乱立している駅東、固定客を見込めるのも移動手段は、車に頼ることになるから、間に合うところにスーパーがある。

### **まち再生のキーワードは、交通の便であった。**

大量輸送手段の公共交通である。私が、役務がら、平成25年全国30都市の町へ訪問した。6大都市を含む、人口30万以上の町である、路面電車が歴史的にも存在している。路面電車のある町は、JRの駅と結ばれている。100万人となると地下鉄、モノレール、高架鉄道、以下の人口では、路面電車であった。

中心街へ人を運ぶ、この整備がない町は、駅前でも、活気がないのも感じた。

その中心には、文化芸術の殿堂がある。車社会に追われた、路面電車、すでに復活している。人が寄り添って生きているのは、それが一番快適だと感じた、商売も、時代がネット販売しようと、目で見て、手で触って購入する買い物は。これも行き来としている。人はにぎわう街でなければ、町は復活しないと、強く感じた。違亜kに中心へ人を運ぶか、高齢者も身障者も、一つに集まる機会を整備してあげなければならない。

今の宇都宮の交通体系は誠にアンバランスである。東西、南北に従事するLRTの実現へ、拍車をかけていかねばなるまい。

JR駅を中心とした、まちづくり、まちおこしを、交通体系を変えることで、再生、発展、活性するだろう。

2015.6..記

2016.1.31

五十嵐 薫

株式会社いがらし不動産会社代表

駅東まちづくり21理事長

(公社)栃木県宅地建物取引業協会・副会長

# 提言事項

JR 宇都宮駅東口から、峰、陽東地域から清原地域、清原工業団地、芳賀工業団地に至る地域の交通渋滞を解消するために、この路線に大量輸送手段としての LRT を設備して頂きたい。そのための都市計画道路に賛同する。

## 提言要旨

国内有数の内陸部大工業団地である宇都宮市清原工業団地、その先の芳賀工業団地、大工場の本田技研などへの、通勤、物流による渋滞解消のために、新交通システムの構築を求め、具体的には、宇都宮市交通対策第一期として、JR 宇都宮駅東口から清原工業団地から芳賀工業団地に至るまでに間に通称 LRT の導入を求める。駅西中心街への設置を見据えて。

## その事由

**駅東口ターミナルにバスは来ない。通勤者は歩道をぞろぞろと歩いている。**

**駅東東部地域は、都市機能が未整備である。**

**マンションが売れるのはこの地域の交通便がよくないためである、**

**食品スーパーが乱立しているが、盛業なのも移動不便がもたらすものである。**

**宇都宮都市の分断は、橋に田川、JR 東北本線、そして、鬼怒川、これを補うことは、**

**一点方向の道路では、向かうところが同じところで、先に行って、もう少しでというところで渋滞はさらにきつくなる。**

**一番の新幹線駅と産業の拠点、つまり、首都圏方面へのつながりに時間の約束できる機能を持たせたい。**

**まちは集中をすることで繁栄するが、その人の流れを自家用車頼りでは、車の置き場所、それも有料では、郊外型になるは必然。**

**50年100年先の県都宇都宮市とその周辺地域の発展へ思いを向けるべきである。**

**スポーツ、文化、癒やし、娯楽の場は都市住民にとって憩いである。野球場もサッカー場も、あるが、交通手段がない。その施設の周辺に駐車場もない、**

**バス交通を代替えに提言する考えもあるが、これも渋滞の中では、道路がなければ解決しない。**

**工業団地の撤退につながる要件に交通問題はチェック対象の要因である。**

**自動車社保有台数と、ガソリン消費量を減らすことにも一役どころは二役も三役も果たす**

**観光地への発展の思いから、将来の構想であるが、宇都宮の東西は大量輸送手段で結ばれることになれば、東武宇都宮線、JR 日光線、真岡鉄道とつながり、日光鬼怒川そして、益子、茂木にアクセスできる。**

駅東まちづくり 21、立ち上げ（1999年）から在籍し、

事務局、事務局長、現理事長、五十嵐薫の活動からの提言です。

駅東口ターミナルを、宇都宮市の栃木県の玄関口、顔にふさわしい開発をしよう、駅東を都市機能の整備されている街に、清原地域との車渋滞解消の交通アクセスの解決の3題と、人が集まってくる賑わいまちおこし《花みずきフェスタ》を活動の柱として16年間、活動してまいりました。

この三十数年、駅東口は、放っておかれていると思うほど、誰も気にかけていても、考えていただくこと、組織活動は、遠いところで眺めているような協議会など、駅東まちづくり 21 以外にはありませんでした。

さてこの度、まちづくり推進機構様の呼びかけをいただきまして、駅東口研究会にお招きをいただきましたこと、駅東に在住、事業を営む者にとって、ありがたく感謝しております。

本題ですが、駅東口の空き地をどう開発するかという協議題で、意見交換がされてまいりました。率直申しまして、観点はどこにあるのかという感じですが、それは、新幹線 JR 宇都宮駅東に、駅東口ビジョンが示されていない状態で提案協議している、それが県都の玄関口であるというなら、デザインがない。箱モノありきの協議では、誰も納得できないし、感動しない。

駅東に来て長く在住している者からいえば、まずは、駅が見えるところま

で来て、駅東口は不便な駅であると感じる。この駅にして、連絡通路を通らなければ、改札口に行けない。この通路の無駄と、空虚は何でしょうか。

宇都宮はよく東西を分けて言いますが、これが問題。東西ではなく、一つにする。特に今の引き込み線の上は、デッキにして、広場機能を持たせる。

西側のデッキも大不便である、通路しかない。これも一つにして、広場に  
する。東西の区別なくして、大きな広場機能ができる。多くの人の集まり  
が持てる、そこで必要となる、箱モノが求められる。

まずは、収益性の見込めないのかもしれないが、まちおこしはスポーツだけでは、半分の活用しかならない。人は二分三分している。文化芸術美術、大集会と人が集まってくるコンベンション機能を設ける必要があるだろう。採算性よりも公益事業である。そこに、宿泊、飲食、ショッピングが  
付録される。

車中心の生活から、脱却する必要がある、駅には車で来ると不便、負担が  
かかるようにしておくべきである。迎えの車は、毎晩、昼間から譲り合い  
精神を持たない身勝手に待機、数台で占用される。循環バスの来ない駅前。  
LRTの実現性は、予定通りの期日完成に難はあっても、この駅東口でLRTをどう迎えるかによって、この空き地の開発も形が収まることと思う。  
ここでの提言は、急ぐな、焦るな、拙速になるぞと、とういう思いがして  
ならない。

まずは、県都の顔のビジョンとデザインづくりを研究、提言すべきと思う。