

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②参照

(ふりがな)

氏名

(郵便番号)

住所

職業

年令

吉澤 恭一  
〒  
無職  
66 歳

3 事案に対する賛否

① 宇都宮地区下平出ルート案の一部実現を求めます  
② 見直し代替案は原案を何日か検討し宇都宮市に提案しているのか  
③ 軌道の高架化等による事業費が大巾に増えるとの宇都宮市の懸念  
④ 計画に反対する市民の提言  
⑤ 本計画に関与する情報開示の実態

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 contact information]



## 公 述 書

平石学童を LRT の危険から守る会事務局長の吉澤です。

先ずもって、運輸審議会の皆様が宇都宮市・芳賀町・宇都宮ライトレール 3 者が本年 1 月 22 日に国土交通省に認定申請している「軌道運送高度化実施計画」の審議にあたって、公聴会を開催し一般の人から意見を聞かれることに敬意を表します。

本年 2 月 2 日に地権者 4 人が、平石中央小学校の通学路の危険を排除するとともに、授業環境の悪化を極力少なくするため、軌道を計画から約 100m 北へ離して、高架化する代替ルート案とこれに付随する要望等（以下代替案と言う）について、宇都宮市に提案し、これらの実現に向けてこの可否を検討いただくことを要請して来ました。しかしこれに対する回答及び意見交換等では、擦れ違い、平行線をたどっている現状にあることから、本運輸審議会で私たちの考え方を委員の皆様にご直接訴えるものであります。どうか審議に活かして下さいますようお願い申し上げます。

**最初に代替案は原点を何に置いて提案して来たのかについて申し上げます。**

軌道区間の交差点は、平面で交差することを基本としていますが、LRT 専用区間内の平出・竹下・野高谷の交差点は高架橋を設置することとしています。しかし平石中央小学校に隣接して南北に走る県道下岡本上三川線（通称辰街道）と、平石中央小学校の直ぐ北側に敷かれる軌道との交差点は、同じ専用区間内にあるにも関わらず、高架橋でなく平面で交差する計画になっています。

これまでの意見交換において宇都宮市は、この平面の交差点の交通信号を歩行者、自動車、LRT に分離した信号点灯サイクルへ変更すること、交差点の隅切りを新たに確保し通行者にとっての視認性を向上させることなどによって、現行の押しボタン式交通信号より絶対に安全になると言明しています。

しかし私たちの代替案は、その押しボタン式交通信号との比較ではなく、平面の交差点内での人命に関わる車両衝突事故の危険を排除することに原点を置いています。

この交差点は、1 日 2 万台を越える自動車の往来があり、しかも多くの自動車の速度は法定速度を 20km 以上オーバーしている実態にあることが明らかになっています。

一方、17 車両で編成された LRT が 40km の運転速度でこの交差点を走行することが考えられます。

この自動車と LRT が信号を介して交差することとなりますが、自動車が信号を無視してこの交差点に突っ込んで来た時、自動車よりも制動距離がかなり長い LRT がこれを避けられず、衝突事故が起きてしまうことを想定せざるを得ません。衝突した自動車は、LRT 車両の重量からして、この交差点から 30m にも満たないところにある小学校の出入り口にも飛ばされることが想定できます。これによってそこにいた学童が、「命を奪われる危険に身がさらされることになる」ことを考えると、強い危機意識を持たざるを得ませんでした。これを絶対に排除しなければなりません。

この大事故の発生を“ゼロ”と言える人は皆無であると思います。市に私は申し上げたい。不幸にしてこの大事故が発生した時にまさか想定外であったとは言えないでしょう。この大事故の責任は、一体誰がとるのでしょうか。

提案している交差点の高架化によって、只今申し上げた危険を完全に排除出来ることを訴えるものであります。同時に北側にルートを移設することで現行ルートが及ぼす学童の授業環境の悪化も極力少なくすることができます。

また、先ほど申し上げました信号点灯サイクルによって、下平出の停留所を通過した快速 LRT が、その直ぐ東側の平面交差点を常にノンストップで走行できるよう、信号点灯サイクルを LRT が優先となる信号に設定されることも考えられます。このように LRT が常態的にノンストップで走行する平面交差点は、「遮断機の無い踏切」の状態なることを指摘せざるを得ません。

委員の皆様も認識されていると思いますが、本年 3 月 31 日の参議院本会議で、後をたたない踏切での死亡事故を減らすため、「改正踏切道改良促進法」が全会一致で可決・成立されました。これを他山の石としてこれから建設されようとしている「遮断機の無い踏切」にもこの立法精神が活かされるべきと思います。

この観点から高架化することについて運輸審議会の判断を仰ぐ次第であります。なお、申し上げました LRT の制動距離について市からの説明はされていません。

**代替案の原点についてももう 1 点申し上げます。**

現行下平出ルートでは、専用軌道内に子供たちが立ち入らないよう、軌道の両側に金属フェンスを設置することとされていますが、これによって今まで利用して来た生活道路や農耕車用道路が遮断される問題が発生します。それは地域住民のコミュニティーが阻害されるとともに、農耕に大きな不便をきたすことでもあります。市は今後必要な対策を講じることを言明していますが、その金属フェンスの一部を通行出来るようにすることで、またぞろ安全対策に不備をきたすことも考えられます。高架化にすることはそうした問題も生じないとの観点で提案していることをご理解願います。

**第 2 に「軌道の高架化等により事業費が大幅に増加する」との宇都宮市の評価等に対する考え方を申し上げます。**

市が試算された費用は 14 億円ではありますが、この計画の概算工事費 458 億円に占める比率は約 3%であり、これを少ないと判断するのか否かは、優れて人命に関わる危険を完全に排除することの価値をどのように認識するかにあると考えます。

この価値を民間企業ではどのように認識するのでしょうか。多くの民間企業が、経営戦略の展開に打撃を与えることとなるリスクをマネジメントし、その対策が整備され具体的事業運営の中で実行されていると思われまふ。ですから、人の命が危険にさらされるリスクがそのど真ん中に据えられ、他から代替案を提起されることなく自らが計画・実行するであろうと私は考えます。

これら民間企業の経営戦略の考えを用いることは許されないのでしょうか。当然個々

の計画を効率化することで高架化に必要な費用を捻出することについても、知力を尽くすことは言を俟つまでもありません。こうした視点から市が検討されることについて運輸審議会の判断を仰ぐ次第であります。

**第3に「軌道運送高度化実施計画」に対する市民の捉え方について申し上げます。**

委員の皆様も認識されていると思いますが、宇都宮都市計画についての意見申出書が3月25日までの間に4000人を越える方々から提出されました。これは過去に例を見ない極めて大きな数値であります。その意見書の内容の多くが、平石中央小学校の敷地に切り込んだ計画を問題視し高架化による北側へのルートに変更することや、LRT事業に対していまだに疑問と不安があることが占めていたように思えました。

民意に真摯に向き合うことが市に求められていることを訴えます。

**最後に宇都宮市の本計画に関する情報開示の実態について申し上げます。**

平石中央小学校の敷地に切り込まれるとの計画内容にあることを私たちが知ったのは1月25日であります。これはLRT平石地区ルート案が、地区市民センターの直ぐ南側を通る計画から平石中央小学校の北側を通る計画に修正することを、昨年7月30日の説明会で市より聞いてから、実に半年を過ぎていました。

もとより市からの説明で知ったものではありません。地権者が市役所に出向いて、より詳細な地図の開示を求めたことによって、明らかになったものであります。言うまでもなくPTA・平石地区住民に対しても1月25日以前に市からその説明はありませんでした。

これに関連して、6月20日の市議会における一般質問の中で市は、平石中央小学校の敷地に切り込むことを昨年11月以降関係者に説明をしてきたこと、を公言しています。しかし私たちには、その説明の実態がないことを申し上げておきたいと思えます。

極めて重要な具体的内容であるだけに、2015年7月30日の説明会の中で明らかにして、PTA・平石地区住民と真摯に向き合い、充分時間をかけて修正可能な事前協議を展開することが条理であった、と考えますと残念でなりません。今日に至っても何故開示しなかったのか理解できませんし、疑念を抱かざるを得ません。

結びに提案している高架化の距離は、僅か500mから800mでありまして、計画距離15kmの僅か5%です。市が保有しているデータと専門知識をもって検討するならば、その縮減も含め現行ルートの見直しが可能であると思われれます。これまで申し上げた現状と意見も重ね合わせて、開業時期にこだわることなく、本当に安全で安心、そして市民が喜びと親しみをもって利用される「軌道運送高度化実施計画」の実行になるべく市が再検討されるよう、運輸審議会の御審議とご尽力をお願い申し上げます、私の公述と致します。

有り難うございました。

以 上