

平成28年 7月 4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) いいじま なるひこ  
氏名 飯島 成彦  
(郵便番号) 〒 [REDACTED]  
住 所 [REDACTED]  
職 業 講師  
年 令 44歳
  
- 3 事案に対する賛否  
賛成
  
- 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]



「クルマがなければ生活できない」ことがまるで常識のようになっていた北関東エリアの代表都市の一つ宇都宮市で、「クルマがなくても豊かな市民生活」を可能とする公共交通ネットワーク拡充の動きが具体化しつつあることを心強く思います。

とりわけ、東西方向の基幹交通として進めているLRT事業については、必要なルートに最適な交通モードが新たなスキームで整備・運営されるという点、将来の拡張性を見越した規格が採り入れられている点など、大いに注目しています。

従来の宇都宮市は、東北新幹線やJR宇都宮線という都市間輸送の強い「軸」があるにも関わらず、JR宇都宮駅から市内各方面に向かう二次交通が弱いこと、東武宇都宮駅とJR宇都宮駅との結節が弱かったことなど、「まちのポテンシャル」を十分に活かしていなかったといえます。

このことは、ずっと地元で暮らしてきた人には気付きにくく、地元を離れて他の地域で生活した経験がある人や、宇都宮市の状況を第三者的な視点で見ている周辺地域の人の方が敏感に感じ取っていることと思います。

今後、宇都宮市と周辺地域が持続的に発展し続けていくためには、公共交通のネットワークとサービスの拡充と、公共交通とクルマの上手な使い分けが可能になる状況を創出していくことが重要だと考えています。

まず、今回申請があったJR宇都宮駅から本田技研北門まで14.6kmの計画については、スムーズに実現させて、「次」につなげていただきたいと考えております。

ルートについては、渋滞対策などを考慮してアンダーパスや部分高架化など必要な措置を盛り込んでいて、至極妥当だと考えます。停留所のホーム形状についても、合理的で妥当だと考えます。

トランジットセンターについては、LRTと路線バス、デマンド交通、自家用車、自転車などとの円滑な乗り換え・乗り継ぎが可能なことはもちろん、公共交通利用者の生活の質を高めるような諸機能を併せ持たせたり、地元の皆様にとっても愛される地域の拠点となるように、ぜひ今後の良き先例となるような施設を目指してくださるよう希望します。

運賃授受方式については、停留所での乗降を迅速化して定時運行性や速達性を高めるためにも、運転士や乗客の負担軽減のためにも、信用乗車制の導入を切望します。

運行速度については、できるだけ早い時点で、併用軌道では時速50km、専用軌道では時速70kmでの走行を実現していただきたいと考えます。

車両については、余裕がある輸送力を確保するためにも、将来の他路線への乗り入れを考えるうえでも、編成長が40m級以上となる車両の導入が容易となるような措置を検討していただければと思います。

そのうえで、(1) JR宇都宮駅の東西横断も速やかに実現して駅西側の整備に着手すること、(2) 駅西側の整備は環状道路の西側、具体的には少なくとも「とちぎ健康の森」付近まで延伸すること、(3) 駅西側の整備に合わせて東武宇都宮線との結節や乗り入れの検討を進めること、(4) 芳賀町祖母井地区や真岡鐵道方面への延伸を実施して、電車で「ツインリンクもてぎ」に行けるようにすべきではないかと考えます。

(1)については、2019年度の開業時に東西横断が実現すればベストですが、それが難しい場合でも可能な限り早期に実現して、駅西側の整備に着手することが望ましいと考えます。東西直通化こそが投資効果を最大化することに直結すると考えるためです。

(2)については、西側市街地からの通勤通学などの足を確保する観点からも、不要不急な自家用車の中心市街地への流入量を減らす観点からも、最西端のトランジットセンターを環状道路の西側に設けることが重要だと考えます。また、大谷地区への観光需要にも対応可能となります。

(3)については、現状ではまだまだ伸び代がある東武宇都宮線の活性化のためにも、東西基幹LRTとの接続や乗り入れによるネットワーク拡充や利便性向上を図ることが、沿線自治体にも大きく資するものと考えます。東武宇都宮線のLRT化と、東西基幹LRTとの一体化まで見据えるべきではないかと考えます。

(4)については、全国的にも知名度が高い「ツインリンクもてぎ」への分かりやすく便利な交通手段を確保するとともに、過疎化や少子高齢化が問題となっている茂木町などの活性化にも大いに役立つことになるものと考えます。

また、現時点では具体的な計画はないようですが、宇都宮の中心市街地から、大規模な商業施設が集まるインターパーク地区や、日産自動車の栃木工場がある上三川町を経由して、真岡市方面に向かうルート of 整備も検討すべきだと考えます。

鉄道やLRTなど軌道系の公共交通機関が整備されると、沿線の付加価値は格段に向上します。先年整備された「つくばエクスプレス」沿線が発展し続けていることを目にするたびに、そのことを強く印象づけられます。

軌道系交通機関の長所である定時運行性と速達性の高さ、輸送力の大きさ、まちづくりや不動産価値にも直結する将来確実性の高さなど、道路だけでは到底生み出すことができない底力を軌道系交通機関は秘めています。

「地方はクルマがないと生活できない」「クルマがあればいい」といった旧来の「常識」を打破できるかどうか、これは今後の地方を考える上で大きな課題となります。

地方、特に県庁所在地のような中核都市では、一定以上に公共交通ネットワークが充実していて、なおかつ利便性が高く、クルマがあってもなくても移動に困らない状況を創出できるかどうか、とても重要な局面に来ているといえます。

それは大袈裟に言えば、今後も東京など大都市への一極集中が進んで地方は衰退する一方なのか、それとも地方が活力を取り戻して活性化に向かうのか、その重要な局面を迎えていると考えるためです。

北関東で言えば、宇都宮はもちろん、水戸、つくば、高崎、前橋、小山などの都市であれば、東京並みとは言わないまでも、中心市街地は「待たずに乗れる」だけの運行頻度があり、十分な輸送力がある便利で分かりやすい公共交通ネットワークを整備し、それを最大限に活用できるようなまちづくりをセットで推進することで、さらなる伸び代が見込めるのではないかと考えています。

宇都宮市と芳賀町の先進的な取り組みが、全国で同様の課題を抱えている地方都市の良きお手本となるように、大いに期待しております。