

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) いわ ぶら け せい

氏 名 岩 村 寛 三

(郵便番号) 〒 [REDACTED]

住 所 [REDACTED]

職 業 無 職

年 令 70 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③参照)

~~宇都宮市旧市街地中心部に居住する住戸~~

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

[REDACTED]



運輸審議会（宇都宮市 LRT 実施計画）公聴会公述書

平成28年7月26日

公述人： 岩 村 覚 三（いわむら かくぞう）

電話&FAX： [REDACTED]

「公述人は利用者推計を宇都宮市所有の元データ・加工データ・ソースプログラムを用いて推計法が正しいか、利用者推計が正しいか、加工データ・ソースプログラムに間違いがないかを確認したい。推計法に問題が見つければ、観光業振興などのほかの産業振興策を実施して利用者数が十分に見込める時期になってから、LRT 実施することを主張する。十分な利用者数が見込めない中での LRT 実施に反対する。」

- A. (LRT 需要予測に用いたパーソン・トリップ使用の妥当性) LRT 需要予測にパーソン・トリップ元データをどのように加工したのか、加工した入力データ並びにアルゴリズム・ソースデータの公開は計算方法の妥当性検証のためにも宇都宮市長および市当局は取得保持すべきです。このソースプログラムは汎用商用プログラムとは考えられませんから、市は取得すべきです。LRT が失敗するにせよ、大成功するにせよ、その理由を定性的にだけでなく定量的に学習する義務と権利が市民・市当局双方にあります。市の LRT 事業出資者としての当事者責任から考えても取得保持すべきです。これらのデータとソースプログラムとは情報公開請求市民に対して完全に情報公開すべきです。需要推計値の元データ・加工データ・ソースプログラムを持たないで LRT 投資決定するなどということは自殺行為といえるでしょう。
- B. (「平成 26 年度 県央広域都市圏生活行動実態調査業務 報告書」、平成 27 年 一般財団法人 計量計画研究所 (約 500 ページ) には LRT 需要推計に無関係な大量のデータしかない) 一般的に言って経営判断に使える社会統計値の推計はたった一つのデータでもって「事足れり」とすべきではありません。意見者・岩村の専門分野はオペレーションズ・リサーチ、経営科学・経営工学・作戦研究です。大企業における経営計算手法の開発を 45 年ほど調査研究してきました。1972 年ごろ IAEA (International Atomic Energy Agency) による核物質最良管理・査察方式のための統計的手法開発に参加した経験があります。社会統計は使用する統計手法、モデルの違いによって推計値が大きく変動します。物理現象の変動推計とは異なった困難性を持

っています。そこで、多くの大企業においては意思決定時に複数の入力データに対する推計値のみならず、複数の異なったモデルを用いて多面的に評価することが実施されています。宇都宮市は「平成 26 年度 県央広域都市圏生活行動実態調査業務 報告書」、平成 27 年 一般財団法人 計量計画研究所 (約 500 ページ) を約 1.9 億円の委託研究費を払って取得しています。この文書のコピペした文書「LRT 需要の推計 (約 80 ページ)」を H26 年に「LRT に反対し宇都宮市の公共交通を考える会」に与えました。この二つの文書をていねいに読みました。文書の致命傷は入力データとして何を使っているというプログラムで予測計算したのかの方法が全く記述されていないことです。ですから、入力データとソースプログラム全体を情報公開してもらわないと検証計算ができません。「平成 26 年度 県央広域都市圏生活行動実態調査業務 報告書」、平成 27 年 一般財団法人 計量計画研究所 には LRT 需要予測とは全く関係ないことをあれこれデータ処理していますが、「表 11-21 都市圏通過 OD ペア」として福島県、茨城県、群馬県、埼玉県の OD (Origin 出発地点 Destination 目的地点) 値を LRT 需要推計に本当に使ったのでしょうか? 日光市、鹿沼市、真岡市、さくら市、他の栃木県 9 市町の H26 年 (2014) 夜間人口を使って H42 (2030) 夜間人口を将来市町別性年齢階層別夜間人口 (15 歳以上) や将来ゾーン別産業別就業人口を予測計算しているとしています。これらの値を LRT 需要予測にどう使っているか全く説明がないのです。文書タイトルからいっても LRT 需要予測は全く低い部分しか占めていないのです。宇都宮市の独自財源は約 900 億円、国県からの補助金をふくめると総収入 2,000 億円になりますから、約 2,000 億円が経常利益とも考えられ、経営体としては大企業に分類される中核市です。ですから、元データをどう加工し加工入力データをどういうソースプログラムにかけて需要推計を行ったか検証できるように 一般財団法人 計量計画研究所から取得すべきです。「平成 26 年度 県央広域都市圏生活行動実態調査業務 報告書」11-98 ページに推計の計算方法記述もなく「LRT の一日当たりの利用者数及びピーク時の利用者数は以下に示すとおりである。」と天下りの最小需要 15,229 人/日、最大需要 23,200 人/日とするのは到底技術的科学的に納得できない。これは加工データとソースプログラムの取得と公開とが必須であることを示している。

- C. (JR 宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地 15 km (H21 年 12 月のみはテクノポリスセンター地区 12 km) の推計利用者数が推計するごとに増大してるのは不気味である) なお、渡辺 一憲さんの調査「「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料」に見る問題点」によると優先整備区間 JR 宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地 15 km (H21 年 12 月のみはテクノポリスセンター地区 12 km) の推計利用者数が

H21 年 12 月	では	13,740 人 (推計法不明)	収入予想	6.4 億円
H25 年 11 月	では	9,089 人 (企業ヒアリング)	収入予想	7.44 億円

H26年 7月 では 11,946人(従業者アンケート) 収入予想 7.84億円
H27年 6月 では 15,229人 (県央広域都市圏生活行動調査「パーソントリップ」、計量計画研究所が推計) 収入予想 9.65億円

となっており「平成26年度 県央広域都市圏生活行動実態調査業務 報告書」11-98ページの最小需要15,229人の推計値がH26年 6月の「第6回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」文書にも再出されているので、妥当性の検証に元データをどのように加工したか、加工データをどのようなソースプログラムにかけて推計値を得たかがわかるように情報公開すべきであります。

- D. (需要と採算性の不確かな事業を宇都宮市が先導して行うのは誤りである) 採算性の不確かなLRTを産業振興政策としてはもちろん、公共交通政策として行うことは地方自治の本旨から言って邪道であります。行うのは良く言ってもケインズ政策の現代的悪用、悪くすれば不良資産の積み上げ投資です。1990年ごろ、元大蔵大臣水田三喜男の政策秘書は喝破した「日本全国不良資産の山であえいでいる」と。確かに日本の一般政府債務残高は現在1030兆円を超えてGDPの200%を超えました。太平洋戦争敗戦1年前も政府債務残高はGDPの200%を超えました。そして、国家破産・悪性インフレから逃れるために2度の預金封鎖による大衆収奪を国家は行いました。昔皇軍、いま公共工事とはやされてきました。宇都宮市がそのような悪政の先導役を果たすべきではありません。
- E. (宇都宮市の商工会議所・公共交通会社はどこもLRTに反対だった。それが、いつの間にか「みちのくホールディング」に買収されたりして推進派にころりと寝返った。しかも、この先には収支試算抜きのLRT 拡張論を胸に抱いてた) 2015-10-31 宇太工学部日本技術士会栃木県支部での元荒川副市長の講演で最後にJR宇都宮駅西口から大谷石観音、東北自動車道にまでLRTを伸ばしてLRT利用者を増やすという発言が出たのは市当局と彼らがLRTをふくめた公共工事で宇都宮市を経済成長させようと安直に考えているからです。西口まで広げるとなると450億円どころの騒ぎではありません。それこそ、1,000億円、1,500億円と際限もなく不確かなLRT投資が続くこととなります。このような無謀な大規模投資 LRTの話は少数とはいえあちこちから今でも聞こえてくるのです。最初のLRT話では作新学院高生(一学年1,640人)・宇短大付属高生(一学年870人)・宇都宮女子高生(一学年280人)3校の生徒全員が利用し、一日の乗客数約45,000人として現れたのです。最初はJR宇都宮駅西口から護国神社あたりまでLRT路線を敷設するという話でした。H27年の宇都宮民報に「大手地区の再開発に108億円」との記事が載りました。ところが、冊子「宇都宮の再開発(宇都宮市、H26年3月)」8ページによれば、大手地区再開発総事業費76.13億円と記載されているのです。そこで宇都宮民報に事実確認したところ総事業費108億円に間違いはないとのこと。そうすると当初計画の76.13億円

に対して108億円/76.13億円=1.419、つまり計画より42%も総工事費が高くなったのです。この事象は1985年ごろからのすべての公共工事費において発生しており（民主党政権時を除いて）自公宇都宮市政の浪費性を示すものです。人口減少は単純に恐れることではありません。一人当たりGDPを増やせばいいのです。2014年の統計で、一人当たりGDPが日本より高い国々はドル単位で26の国々があります。人口の少ないノルウェー、スイス、デンマークなどたくさんあります。独仏英でさえ、8,000ドル、約80万円も高いのです。公共投資は真に役に立つ分野に投資すべきです。発達した資本主義国でなくとも中国などでも産業構造の転換に観光業の振興を言ってます。阿部総理も2020年までに東北地方への外国人観光客を2015年の3倍にすると言っています。宇都宮市でも大谷石産業観光や農業観光や体験型観光と工夫して宇都宮を訪れる観光客をもっと増やして、公共交通事業の採算性が十分に良くなってから再度LRTを検討しても遅くはないのです。大体、JR線路で南北に分断されているから東西方向のLRTをという発想がおかしいのです。東京から宇都宮までのJR駅を持つどの都市が東西を結ぶ線路が必要だなんて言ってますか？浦和駅や大宮駅はもちろんのこと、蓮田駅も久喜駅も古河駅も小山市も言ってますよ。既存鉄道を利用できた富山LRTでさえ、開業から9年たって2016年3月31日財務諸表から毎年約2億円の税金投入がないと赤字から逃れられないのです。9年間の税金投入額は約88億円です。ネットですぐ出ますから確認できます。開業当初からの財務諸表をネット公開してるのは富山市長の良心の現れでしょう。富山市長は日本国憲法の「幸福追求権」などの世界史的な発達した民主主義思想をネットで告白しています。

F. (LRT 推進の責任主体が宇都宮市にあるのか日本国家にあるのか、事務管理能力に疑問を持つ。LRT 需要予測方法・試算方法に住民が関心を持つのは当然のことである)

A4パンフレット「LRT問題を考え、もの言う市民の集会」平成28年4月17日より見ると、宇都宮市は少なくとも平成21年から平成27年までの7年間で社団法人「日本交通計画協会」に1億4,793万6,000円を支払っています。その明細は、

平成21年	3月23日	16千円
平成22年	1月12日	6,930千円
平成22年	3月10日	8千円
平成24年	4月24日	14,490千円
平成24年	5月7日	24,360千円
平成26年	10月20日	71,978.4千円
平成27年	1月9日	30,153.6千円
合計支払金額		1億4,793万6千円

です。ところが、公述人がたまたま同じ「日本交通計画協会」への過去10年分の各年

度ごとの支払い金額を情報公開したところ、以下のようになりました。

平成21年 3月23日	16千円
平成21年 5月 7日	14,490千円
平成21年 5月 7日	24,360千円
平成22年 1月12日	6,930千円
平成22年 3月10日	8千円
平成27年 1月 9日	30,153.6千円
合計支払金額	75,957.6千円

どうも、この二つは同じ情報なはずなんですが、支払命令日と支払日との違いを考慮してもちょっと違いすぎます。地方分権を推し進めることは民主主義の深化として歓迎すべきことです。しかし、上記の金額明細と似たようなミスが LRT に関して市長と市当局がしてなければいいのですが。あちこちでしてやるような気がして心配です。

G: (この CD-ROM に加工データや EXCEL 表計算プログラムが EXCEL book や sheet としてちゃんと記載されているに違い、そうでないならば 1.9 億円の委託研究は何だったのか?) その後宇都宮市情報公開条例に基づいて、あれこれの数式による推計法の開示でなく最小需要数 15,229 人と需要推計した加工パーソントリップデータ、ソースプログラムをなぜ公開請求するのかを上記記述の通り主張しました。平成 28 年 4 月 28 日情報公開審査会においてです。宇都宮市と計量計画研究所との間の契約書を情報公開したところ契約書仕様書 4 ページ目に

「15. 成果品 本業務の成果品は次の通りとする。

- (1) 調査報告書 (カラー製本) 30 部
- (2) その他関係書類 一式
- (3) 上記成果品に係わる電子媒体 (CD-ROM 等)」

16. その他

(2) 各種資料や成果品の作成にあたっては、MicrosoftWord2003, MicrosoftExcel2003 あるいはこれらと互換性のあるものを使用すること。」

と書いてあるのです。さて、2016-6-3 金曜日 11 時~12 時 LRT 推進室から最小 15,229 人、最大 23,200 人とした計算法をお話したいという申し込みがありました。我々は喜んで申し込みを受け 3 人で 11 時に市役所 1 階情報公開室に参りました。市役所側からは 4 人が来ました。私が「元今泉 2-9 在住のひとが自家用車で平出工業団地勤務先まで行くトリップは LRT 利用者に数えたのですか。元今泉 2-9 から歩いて LRT 停留所宿郷町にいき、LRT に乗って LRT 停留所今泉町で降りて、平出工業団地勤務先まで行くと計算したのですか」と聞きました。そうしたら 4 人とも肯定も否定もせず説明もしなかったのです。それで、鹿沼在住の人が饅山まで自動車で

行った人も LRT の JR 宇都宮駅東口から LRT に乗って LRT 停車場下竹下で降りて鍔山まで歩いていく、だからこのパーソン・トリップは LRT への一つの需要であると計算させたのですかと聞いてもなんともいわなかったのです。それで、図を書いて説明補強しましたが反応がありません。「えー、こんなはっきりしたパーソン・トリップ」をどう処理したかが答えられないということは市の 4 人は計算アルゴリズムやソースプログラムを何一つ経験しないで、需要は神様から与えられたとしてその後の LRT 線路や停留所や収支試算をやってるの、これでは年間税込 2,000 億円（企業で言えば営業利益 2,000 億円に相当するでしょう）を誇る中核市としての名前が恥ずかしくなるのでは、と大いにがっかりしました。でも無駄な、空喧嘩はしたくないですし、途中しばらく沈黙が流れました。そうしたら、4 人のうちの一人が愛知県小牧市の「桃花台交通 ピーチライナー」の乗客需要予測をしたトウニチコーポレーションが使用したストラダーという約 25 万円ぐらいのソフトを宇都宮市用にカスタマイズして宇都宮市 LRT の需要予測に使用した、といったのです。内心「えー、だって計量計画研究所の報告書に最小需要 15,229 人、最大需要 23,200 人」と書いてあったのだし、以前、計量経済研究所が EXCEL 表計算 + EXCEL VBA (Visual Basic for Applications) を使って計算したと以前皆さん方が言ってたんですよ。でもそんなことはもういいどうでもいいです。我々の課題はできるだけ良質の LRT 乗客需要予測をすることです。市役所職員を責めることではないのです。計量計画研究所は独自のアルゴリズム・EXCEL だろうが C,C++ だろうが Java だろうが独自のアルゴリズムを開発して計算したのではないのですね。それなら市役所は再現性・事後検証性を確保するために約 25 万円のソフト・ストラダーを購入して、市民の検証要望に応えるべきです。岩村を込めた検証に関心のあるすべての宇都宮市民に公開検証させるべきです。この日に自宅に帰って早速「トウニチコーポレーション」を検索しました。そしたら、秋田県の「トウニチコーポレーション」しか検索にかかってこなくて、電話で確認したら「うちは宇都宮市の LRT の需要予測計算をしたこともないし、そのためのソフト・ストラダーを販売したこともない。」といいます。初め、市担当者は計量計画研究所との契約書制限条項により入力加工データ、ソースプログラムを公開できないかもしれないと漏らしていました。それで、計量計画研究所と市が交わした契約書全部を情報公開しました。そしたら、前述の通り、契約書付属の「県央広域都市圏生活行動実態調査業務委託仕様書」4 ページ目 15 成果品 で 本業務の成果品は次のとおりとする。

- (1) 調査報告書 (カラー製本) 30 部
- (2) その他関係書類 一式
- (3) 上記成果品に係わる電子媒体 (CD-ROM 等)

と書いてあったのです。公述人岩村はこの CD-ROM に加工データや EXCEL 表計算プログラムが EXCEL book や sheet としてちゃんと記載されているに違いないと今でも感じています。約 25 万円のストラダーを使ったとしてもストラダー利用

可能なように元データと加工データはここにある、市役所は所有しているに違いないとにらんでいます。なぜかというに、市の文書「LRTの検討状況について H27年11月4日」には、今度は芳賀町が参加して「本田北門」までLRTを延伸させましたが、このあたらしいケースに対して再度CD—ROMとストラダーを使った可能性が大だからです。芳賀町延伸に関して新たに計量計画研究所に需要予測を委託したという文書を市当局は公表してませんが、まさか、えいやー、と神がかり的に延伸部分を込めた**需要数16,318人(特許申請ケース)**を出し来たとは思えないからです。そこまでは市長も市の担当者諸君はいかれてはいないと信じます。しかし、だからこそ、いよいよその**需要予測法・元データ・加工データ・需要予測ソースプログラム・需要予測値への関心・疑問が高まります。**なお、**愛知県小牧市の「桃花台交通 ピーチライナー」**のその後については市民がネット情報公開してるので検索して見てください。

H (需要予測の現状は深い闇の中にある) 市が公表している需要予測では

1. H21年12月 13,740人(1点推定、点予測、予測法不明)
2. H25年11月 9,089人(企業ヒアリングによる点推定)
3. H26年7月 11,946人(従業者アンケートによる点推定)
4. H27年6月 最小15,229人、最大23,200人(計量計画研究所、2点推定、推定法ははっきりしない)の4つの推計値の最大値を使っているのが不気味です。
5. H27年11月 16,318人(特許申請ケース、JR宇都宮駅東口～本田北門)(上記4と同じ計量計画研究所の方法を使ったか、使わなかったか?いずれにせよどのような方法で推計需要16,318人を計算したのか、すべては今でも闇の中にある状態である。)となっています。

内、1. はテクノポリスセンターまでですから、省きます。問題は5番の最小需要数が前の3つと合わせた中で需要数が最大になっていることです。9,089人、11,946人、15,229人、16,318人と**需要予測数が予測するごとに単調増大**をしているのも不気味です。たとえば、必ず正しいというわけではありませんが**単純平均法**でやると $(9,089+11,946+15,229+16,318)/4 = 13,146$ 人になります。数値を小さい順に並べて、

9,089; 11,946; 15,229; 16,318 の中央値を取ると普通に $(11,946+15,229)/2 \approx 12,843$ 人と**需要予測**をするなどです。重要なのは**需要予測の現状は深い闇の中にある**ということです。

I (橋だろうが鉄道だろうが LRT だろうが、新設公共交通機関を作るとストロー効果が発現する) 皆さんは「ストロー効果」という言葉を聞いたことがあるでしょう。この言葉はカタカナ表記ですが外来語でなくれっきとした日本語です。この言葉は、瀬戸大橋開通前の備讃地域開発計画に参画した、当時の小野五郎四国通産局総務部長が、

「ライリーの小売引力の法則」の系として、「大橋のような幹線交通路が開かれると、大きい方の経済圏に小さい方の経済圏のメリットが飲み込まれてしまうから、予め四国島内の交通網整備による四県の結束と物流拠点の整備を図る必要がある」として、自身を本州側に、アイスコーヒーの入ったグラスを四国地方側に見立てて、ストローで吸ってみせ「このように美味しい部分は吸い上げられ、残されたのは氷だけでは困るだろう」と警告を発したのが最初であるという。Wikipedia で検索すると「ストロー効果には、細かく見ていくと以下のようなものがある。

1. ある交通網の分岐点が発展して分岐先が衰退する。
2. ある交通網の起点・終点が発展して中継地点が衰退する。
3. ある交通網の中で規模の大きい都市が発展して小都市が衰退する。

例：関東北部・東部

・ コップ：埼玉県・千葉県（東葛地域、北東部）・茨城県・栃木県・群馬県など、ストロー：東北・上越・北陸新幹線・京浜東北線・総武本線・湘南新宿ライン・上野東京ライン・宇都宮線・高崎線・常磐線など、口：東京

○ これらの地域は「東京に比較的近く鉄道交通が発達している」という共通した特性を持ち、バブル期より地の利を生かしたベッタウン開発を盛んに行ってきた。これら住宅地に住む労働者の多くが東京通勤者であるため、嘗てから昼間人口の東京流出が顕著であった。さらに近年では 2001 年の湘南新宿ライン開業や、2005 年の常磐線特別快速運行開始、新形式車両（E233 系や E231 系）の導入や増発など、高速化や運転系統・本数・車両の充実化といったサービスアップによって通勤ニーズだけでなく商業・観光ニーズにおいても東京志向が高まり、購買客までも東京へ流出させることとなった。

・ コップ：つくばエリア、ストロー：つくばエクスプレス、口：東京

- 2005 年の首都圏新都市鉄道開業により、つくば市から秋葉原駅まで直接東京へ鉄道でアクセスすることが可能となった。そのため、それまでの路線バスで土浦駅を経由するルートを利用する必要がなくなったことで、東京・つくば間の所要時間が大幅に短縮され、東京（特に秋葉原）へ購買客が流出することとなり、家電量販店が相次いで撤退するなどストロー効果の影響を大いに受けている。宇都宮の実例：大通り老舗紳士服店 N 店主は宇都宮の金持ちは新幹線で銀座まで出て行ってそこで気に入った高級紳士服を購入すると嘆いてました。東北新幹線の開業とバブル後の中心部百貨店・キー商業店舗の衰弱撤退は時期的に一致している。宇都宮市の LRT が完成した暁には旧市街地中心部、ベルモール、本田北門のどかが勝利するか。いずれにせよすべての停留所近辺が勝利しないことは明白としてベルモール、旧市街地中心部のいずれかが勝利する可能性がある。そのことは負けた地域の地価・住宅価格の下落、住民数減少到来を意味するが、LRT を通さなくても自然に下落していくものだから、それなら万人が納得するものである。需要と採算性

の不鮮明な LRT に血道をあげるのはその効果としては戦後の農地解放と同じであるが、日本の一般政府に与える影響は甚大になる。なぜならば富山から始まった新設宇都宮 LRT を通して人口 40 ～ 60 万都市に LRT 新設のドミノ倒しの公共工事拡大が目に見えているからである。農地解放は地主を困窮させ（自殺者がだいぶ出た）貧農を助けたが、開放しなかった山林地主は徐々に世界資本主義の発展の中で没落し、現在の日本では山林に融資する銀行がないほど久しく困窮している。ゆでガエルの状態である。都市構造も歴史的にゆでガエルのように発展するのが公平で民主的でもっとも望ましい。もし、意図的に都市構造を変えていくのなら 10 年 100 年の長期住民対話と調査研究とともに堅実にやってくべきだ。

J (平均 1 日当たり利用者数 16、318 人 (特許申請ケース) の根拠がない。朝 7:30～8:30 に JR 宇都宮駅東口に 1,256 人の乗車客数の試算根拠がない)

「第 10 回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料 4 需要予測結果 3 ページ」に

- (1) 平均 1 日当たり利用者数 16、318 人 (特許申請ケース) の根拠がない。計量計画研究所に再度計算させたのか、ストラダラーを使ったのか、どう使ったのか不明すぎる。
- (2) ピーク時最大断面需要全体について各数値がなぜその数値になるのかが不明である。朝 7:30～8:30 に JR 宇都宮駅東口に 1,256 人の乗車があるとしているが H26 (2014) 年宇都宮市統計書によると JR 宇都宮駅の年間乗客数 13,204 千人/365 ≒ 36,175 人/日であるが $1,256 \text{ 人} / 36,175 \text{ 人} = 3.5\%$ は過大見積もりではないか？なぜ、この時間帯で 1,256 人の需要があると判断したのか？この問題についてはほかの公述人の公述に期待する。

K (LRT と自動車・バス・企業専用バスは競合関係にある) 宇都宮市隣接芳賀町・上三川には本田技術研究所・日産上三川工場がある。この 2 社は宇都宮市がかなり広い平野地で自動車に適した土地であるから進出してきたのである。特に本田及びその関連会社の従業員の 7 割は宇都宮市に居住している。LRT が出来ればこれら関連会社従業員が LRT を通勤に使うと仮定することは経営感覚を疑う。LRT は自動車の競合と考えて安全に経営試算をするべきである。老人や幼児を戸口から戸口に運ぶのに、停留所まで行って降車停留所でおりに目的地まで行くのに自動車の優位性はかなり高い。

L (宇都宮市の過去のバス政策) 宇都宮市が市内バス会社に何の名目でいくら助成金を出してきたか。バス会社 3 社に対して総額でみると最大年間約 1.7 億円で、宇都宮 LRT 会社に 20 年間予定している単年度最大 13 億円に比べるとびっくりするほど少なくて済む。それでいて、LRT 沿線以外の住民にも移動の自由 (!!!) をあたえるのですから、バス網の拡充は市民にとって必須です。市が毎年実施している「市政世論調査」の第 47 回 (2014、H26) 調査の 168 ページに「22. 円滑で利便性の高い総合的な交通体系を確立する」に対して、市民は (回答サンプル数 n=380 人)

公共交通ネットワークの充実 重要=37.4% やや重要=31.6% 二つ合計=69.0%

道路ネットワークの充実 重要=47.9% やや重要=32.9% 二つの合計=80.8%

自転者の町宇都宮の推進 重要=27.4% やや重要=29.5% 二つの合計=56.9%

となっていて「道路ネットワークの充実」が最大多数派を形成しています。これらの事実が市長がLRT可否の住民投票を実施したがない理由と公述人は判断しています。関東バス、JRバス、東野バスのバス会社（H24からは地域内交通運行事業費にも補助金を毎年4,000万円から7,000万円を支出しています）等への補助金額が分かります。総額で最大年間約1.7億円です。つまり、

H16（2004）年度 4,020万円

H17（2005）年度 3,899万円

H24（2012）年度 128,811千円 = 約1.3億円

H25（2013）年度 135,739千円 = 約1.4億円

H26（2014）年度 172,078千円 = 約1.7億円

H27（2015）年度 156,067千円 = 約1.6億円

以上です。LRT論争が激しくなりだしてからのバス事業への補助金増額が読み取れます。

つまり、宇都宮市のバスへの補助はやっと始まったばかりなのです。バス網の充実にはLRT沿線だけでなく、平野型都市宇都宮市全域に恩恵がいきわたるのです。LRT推進派は自動車が増えすぎたと苦言します。しかし、宇都宮市統計書平成26（2014）年版126ページでは自動車保有台数はH20（2008）290,999台からH26（2014）284,180台とむしろ少し減っているのです。128～129ページ8-7主要道路の交通量では交通量測定地点数69に対してH22（2010）ではH17（2005）より38地点で交通量が減っているのです。全交通量はほとんど変化していないのです。資料を基に計算して見てください。

L（宇都宮市の発展に公共工事型の交通網の整備を先行させるのは誤っている）富山LRTは既存JR線路・電柱・電信線を再利用して作られた当初投資金額の少ない成功例とお考えでしたら、それは間違いです。「富山ライトレール」で検索すると、この会社Home Page最下部に会社案内・会社概要があつてそこにLRT開業からの貸借対照表・損益計算書がpdfで公開されています。経営が当初初期投資の重荷から楽になっただろうと思われるH27.3.31の損益計算書ではLRT部門と自動車部門の収入がそれぞれ2.8億円、0.135億円で営業費用がそれぞれ3.7億円、0.68億円；それぞれが営業損失0.86億円、0.54億円、合計で1.41億円の営業損失です。固定資産圧縮損が0.41億円あつて補助金1.97億円（誰からの補助金かは明示されていないがたぶん富山市）をもらってや

つと268万円の当期純利益を出しています。H26.3.31も同じようなものです。つまり、補助金2億円がないとこの会社資本金が約5億円なので3年で債務超過になって倒産となります。また、元この会社の役員であった望月氏の言明によりLRT運転手の賃金は年俸300万円ということですから、かなりな低賃金会社です。東京湾岸道路のような超赤字垂れ流し会社でないとしても、宇都宮市への後年度負担はLRT賛成者でも毎年2億円を超えるという事実は抑えておくべきです。1975年から2000年までの日本の気違いじみた公共投資GDP比5~6%のコンクリート構造物の維持管理費は誰がどう負担するのでしょうか？各国の公共投資GDP比率は

<http://www2.ttcn.ne.jp/honkawa/5165.html>

でグラフで見ることができます。2003年から2013年までフランスが4%と高くなっていますが、ドイツ・イタリア・英国が2.3、2.4、2.7に対し日本は3.5%ですからこれら3国と比べてまだまだ高すぎます。過去の異常に高かった公共投資を反省するなら日本はドイツ並みの2.5%に引き下げるべきです。戸建て・民間建築関連の業者はいいとして土建産業の跋扈はマンション修繕費高騰として響いてくるのでマンション住人の私は断固LRT反対です。同じ国交省所属の観光庁ネット情報によれば「訪日外国人の消費額2015、過去最高額3.5兆円」、フランスは人口6千万人に対して8千万人の観光客があります。2016年3月の安倍晋三君の発表では東北への外国観光客を2020年までに3倍にするといきまっていますから、宇都宮市は最低でも観光通過地として生きてくことをもっと考えるべきです。栃木・佐野・足利・日光や奥の細道街道沿いにドイツのロマンチック街道のような観光ルートを観光旅行会社とともに開発するべきです。浅草では人力車が外国観光客に大繁盛です。宇太名誉教授・杉原弘修先生提案の宇都宮市的人力車ぜひ実現したい。宇都宮市大谷の産業観光としての整備は外見倒れになっている。物事には裏と表とがあるのだから大谷石採掘業者の経営史や当時の労働者の労働実態などをもっと細かく調査展示するとか、大谷石細工・体験観光化とか来る人の立場に立った整備がもっとすすんでもいいのではないか。宇都宮市の職員諸公にはできるだけ現地に足を運んでサービス提供者の視点でなく、サービス受給者の視点で行政を行うことが求められる。この点に関しては国家公務員においても同様であろう。中心部の自転車道整備はうまくいきつつある。中心部の個人商店主のみなさん、売ろうと焦ってはいけません。面白そうだな、寄ってみるか、関東一良いサービス良い品を安く売る観光都市として発展していこうではありませんか。大企業製造業工場がたくさん来る時代は宇都宮だけでなく日本どこでも、世界資本主義時代には無理なことです。命いる大企業に逃げられないように十分注意し、地場資本の意地を見せるときです。僕は金がないけど中心部で買い物をしてるよ。宇都宮市の介護プランは厚労省基準より厳しくて、被害者が私の近くにいますが、この方々は声をあげないのです。LRTやるなら、宇都宮市出身の高校生に給費奨学金制度年額60万円を実施させたい。貧困で成績上位の500人に給付しても年間12億円（一人当たり学部4年分で240万円）で済む。私は親戚の高校生に年額60万円給費生奨学金を6年間支給しました。私ができる

宇都宮市ができないはずがない。

M (発達した資本主義国家は福祉国家になるか、軍事経済大国アメリカのようになるか。これからはハード産業でなくソフト・サービス産業の時代。物にソフト・文化・智慧を載せなければ世界資本主義の中で生きていけなくなる。) 宇都宮建設業協会は、平成4年4月上旬、宇建協役員室において開催した執行部による会合において、平成4年度以降における宇都宮市が指名競争入札及び指名見積り合わせにおいて談合決定したとして、H6(1994)年公正取引委員会から談合排除命令を受けた。この命令に対し以後の談合不参加を公言した土建会社はまだ一社しかいない。LRT 新設計画には政治と土建業との癒着が起きないように市民は細心の注意を払わなければならない。宇都宮市の産業政策は観光業・医療・教育・介護・パラメディカル等のサービス・ソフト産業です。市中心部には宇都宮市の観光パンフレットには載っていない、軽食店として使われている古い土蔵や大谷石材木蔵など取り壊さずに利用されて生き残っている建築物がかなりあります。これら建築物・文化財・史跡をぐるっと回って宇都宮一日観光をするバスが一日一便試験的にあってもいいだろう。文化課開催の「戸出藩墓所巡り」、「宇都宮戸出藩の財政事情(講演)」などを通して、江戸時代・明治・大正・昭和の史跡を体験観光などの観点から再構築できるのではないだろうか。八幡山防空壕跡も行って見たが、私は感動した。8月15日までせつせと人力で防空壕を掘っていた人々の無知を思うと他人ごとではない。日本近現代の史跡を正負両面から公平に処置して観光資源として再興させたい。宇都宮市の医療事情については不満がある。2000年5月に脳梗塞で倒れた実姉が土曜日に済生会病院に運びこまれたが、担当医師が宣告するには土日祭日は脳外科の医師がいないから内科的処理しかできないという。結局2週間植物人間でいて呼吸器補助器等をはずされて65歳で死亡した。2015年秋に確認したところ緊急脳外科の態勢は2000年と変わっていないという。不整脈のカテーテル・アブレーション手術施設もない。これで、陰では県立病院扱いと聞くから笑止に堪えない。自治医科大学付属病院で不整脈手術はちゃんとできて私は現在健康です。脳梗塞等の脳出血の時が一番問題だ。タクシー、救急車でも独協医大病院に25分、自治医科大学病院には30分かかる。これでは一秒を争う脳出血には間に合わなくて死亡となってしまふ。たまたま友人の県医師会長はいう「2019年秋には独協医科大学中心の脳外科緊急手術可能な病院がJR 駅東にできる」と。私は1954年9月生まれ、70歳。早くできてくれないと実姉の二の舞になりかねない。(終わり)

参考文献

1. 五十嵐敬喜・小川明雄 著、公共事業をどうするか、岩波新書、1997
2. 岸田一隆著、3つの循環と文明論の科学、エネルギーフォーラム、2014
3. 伊東光晴著、ケインズ、岩波新書、1962
4. マルクス著、資本論、新日本出版社、1997
5. 矢野眞和、「習慣病になった日本の大学」—18歳主義・卒業主義・親負担主義からの解放—、日本図書センター、2011