

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) わたなべ かずのり

氏 名 渡 辺 一 憲

(郵便番号) 〒 [REDACTED]

住 所 [REDACTED]

職 名 行政書士

年 令 69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)

5 自宅、勤務先等の連絡先電話番号

[REDACTED] 携帯 [REDACTED]



公 述 書

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
公述人 渡辺一憲

第1回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会（以下「検討委員会」）において、LRTの需要予測につき、①企業ヒアリング ②沿線従業者アンケート調査 ③交通実態調査（パーソントリップ調査）の3段階で調査を進めるとしていましたが、第4回検討委員会では、これらに加え「④生活行動実態調査を踏まえたLRT利用分担率の推定」を調査項目に加えました。

各調査は相互に補完するもので、それぞれの科学的根拠に基づき、需要者数を加算あるいは減算するとの方針のもとでの調査であろうと私は考えておりました。

したがって「企業ヒアリング」の後に行った「沿線従業者アンケート調査（以下「アンケート」）」が「勤務先に行ける企業バス・路線バスがないもの」（※資料1）と前提しているにも拘わらず、企業バス利用者1934人のうち、「LRTを利用する」と回答した人が937人と半分にも満たなかったことから、調査方法によっては全体的に減少することもあり得るだろうとも推測しておりました。

しかし各調査が進むにつれ需要者数は増える一方で、当初の企業ヒアリングによる需要予測9,089人が、最終的にはパーソントリップ調査（以下「パーソントリップ」）による16,318人へと、当初の約8割も増加する異常な予測が立てられました。

そこで改めて「アンケート」と「パーソントリップ」に基づいた需要予測について検討したところ、両者の数字には関連性がなく、むしろ「パーソントリップがすべての調査より優先されている」との疑念が湧いてきましたので、それらについて具体的例を挙げ、反論を試みたいと思います。

1. 「通勤手段にLRTを利用する」とした人の割合は、「アンケート」「パーソントリップ」ともに約9割に達しています。（※資料2）

割合からすると一見何の矛盾もないように見えますが、「利用する」と推計された通勤者数は「パーソントリップ」では約10,500人から約14,600人へと約4,100人、率にすると実に4割近くも増加しています。

その結果「アンケートによる需要予測」は短期間のうちに陳腐な数字となって葬られた訳ですが、実質的な市場調査とも言えるアンケートはこの1回の

みで、その後第3セクター方式に変更になったことも併せ、より正確な需要予測が行われたとの認識はありません。

そもそも設問に「LRT」の文言が一言も入っておらず、さらに一般住民を対象に調査目的も伝えずに行われた「パーソントリップ」と、直接従業者に尋ねた「アンケート」を比べた場合、どちらに信憑性があるかは明白であることから、この増加数には信憑性はありません。

2. ピーク時における需要予測を「アンケート」及び「パーソントリップ」と比較した結果、以下の理由が全く不明です。(※資料3)

① 駅東口からの乗車が、アンケートの834人からパーソントリップの1,256人へと5割も増加していますが、先ほど述べたように急激に通勤者が増加することはあり得ないことから、この数字もやはり信憑性はありません。

② 同様にベルモールからの乗客はアンケートでは193人、パーソントリップでは2倍以上の412人が乗車するとしています。

しかしこの地区は商業区域につき、この周辺にこれほどの利用者が居住しているとは到底思えず、このことはGoogle Earthでご覧いただければ一目瞭然です。

したがってここで乗車する大半の人は車からの乗換者と推定されますが、周辺にはスペースがないことからトランジットセンターの新設は不可能であり、既存の駐車場を借りるしか方法はありません。

これだけの車を収用するには、車両1台あたりの面積を20㎡として、合計8000㎡(2400坪)の駐車スペースが必要であることから、これも新設同様不可能と思われる。

また仮に借りられたとしても、その費用を「LRT事業者」「勤務先の会社」「通勤者自身」の誰が負担するかの問題が生じることにはなりますが、いずれも費用を負担する合理的理由がないことから、計画は棚上げされているものと思われ、したがって「412人が乗車する」との予想もまた不確かであると言わざるを得ません。

③ 駅東口から最初の停留所の「宿郷町」まで、距離は僅かに400mしかありません。

パーソントリップは「33人が下車する」としていますが、歩いてたった5分のこの区間、毎日これだけの人数が何のためにLRTに乗車するのでしょうか？

パーソントリップにおける最大の疑問です。

3. LRT の優位性について考えてみましたが、利用者にとってはわずか 5 分程度の時間短縮以外メリットはありません。

①「沿線従業者アンケート調査」に記載されている通り、市は当初、企業バスの市街地への乗り入れを禁止する予定であったようですが、その後「企業の判断にまかせる」として、企業バスが存続されることになりました。

ご承知の通り宇都宮駅東口のバス停においては、朝の 3 時間、キャノン及びホンダまでの企業バス約 40 台が満席になり次第発車するなど、企業バスは見事なほどスムーズに運行されています。

市が購入を予定する LRT 車両の F1000 は、定員は 155 人ながら座席がわずかに 53 席しかなく、満員（232 人）時には 8 割近くの乗客が座ることができません。

特にホンダまでの乗客は 40 分以上も立ったまま通勤せざるを得ないことを考えると、多少時間はかかりながらも 100%座って通勤できるバスを選択するのは当然と思われ、むしろ毎日必ず座れる保証のない LRT を誰が選択するのかが疑問です。

さらに座れる可能性のない宿郷町以東の停留所においては、その傾向が顕著であろうことは容易に想像でき、利用者減少の一因になり得ます。

②実際に本田技術研究所北門までの約 13km を何度か走行してみましたが、およその所要時間は、ピーク時で 50 分（6 時台及び 7 時台前半は 40 分）、非ピーク時では 30 分で到着しました。

このことからピーク時以外、宇都宮市から芳賀町に向かう人は、車を使用することで、はるかに早く到着することができ、LRT 運賃往復 800 円のところガソリン 2～3 割（ハイブリッドでは 1 割でも可能）で往復できることから、費用についても安価に往復できることになることから、一般客においても LRT の利用者が見込めないことになります。

③先ほども述べました通り、LRT を利用するメリットが 5 分程度の時間短縮しかないのであれば、自動車から LRT に転換する通勤者が、LRT 乗車までに要する時間の許容限度は 5 分までとも推察できます。

徒歩（80m/分）であれば 400 歩以内、自転車（15km/時）であれば約 1.6km までがその範囲と考えられますが、自動車通勤をやめて、自転車経由で LRT を選択したいと考える人でも、天候の影響で自動車を使用する場合、ガソリン代は自己負担になることを考えますと、「自転車を利用して LRT に乗車する」との選択肢はごく僅かと考えられます。（※資料 4）

またパーソントリップは、ピーク時である 7 時半から 8 時半の間に 2,426 人

がLRTを利用し、うち928人が徒歩によりLRTに乗車する（情報開示請求に対する宇都宮市の回答より）としていますが、928人もの通勤者が停留所の400m以内に居住することは物理的にあり得ないことです。

また自動車においてはベルモール同様、駐車場の問題が解決されない限りピーク時264台もの利用はあり得ず、「バス（西口の路線バス？）」「鉄道乗換」についても、「常時座れる」ことが条件であることから、ピーク時に利用するとされた2,426人については、その半分以下になることは十分に予想されます。

そもそも2,426人とはピーク時1編成当たり定員155人のLRTに、平均242人を乗車させることになるわけですので、東京の大都会並みの超混雑を我慢しながら、立ったまま通勤する姿を栃木県民の誰が想像できるでしょうか？

④愛知県小牧市の桃花台新交通桃花台線（通称ピーチライナー）が経営難により、平成18年9月に廃業しましたが、その際建設前の需要予測が問題とされました。

計画段階では1日9300人を見込んでいましたが、平成3年の開業年度は1日3281人と、約2/3も予想を下回りました。

その後も利用者数は減り続け、開業10年目の平成13年度には、1日2182人まで落ち込み、結局負担に耐えられず廃業の憂き目にあったのですが、その原因の一つに、桃花台線の建設計画段階での需要予測が当時の国鉄などの競合路線をまったく想定していないものだったことが明らかにされています。

先ほど述べました通り、宇都宮市においても同様の問題を抱えており、本需要予測はその内容から、「LRT」とは別の交通手段である「企業バス」や「自家用車」の存在を考慮した調査とは思えません。

仮に考慮されたとしてもLRTとの関連性が不透明のままであり、その計算過程について市に情報公開を申請していますが、いまだに開示されていないのが実情です。

最後になりますが、当文書を補足するため資料1～資料4までを添付しましたので、ご参照いただければ幸いです。

この大切な時期、次世代にLRTという巨額な負の遺産を残してはなりません。

《資料 1》 沿線従業者アンケート

問3 LRTが運行したときの利用についてうかがいます。

問3-1 LRTが運行した場合、通勤交通手段として利用しそうですか。

注) 停留場位置、運行本数、所要時間、運賃などは同封資料：LRT計画概要によりご記入ください。
注) この問いでは「勤務先からLRT利用に伴う公共交通定期代相当額が全額支給される」

「JR宇都宮駅始発で、1回乗車で勤務先に行ける企業バス・路線バスがない」ものとしてご記入ください。

- | | |
|----------------------|--------------------|
| 1. 快速がなくとも利用すると思う。 | 3. 利用しないと思う。 |
| 2. 快速があれば利用すると思う。 | 4. 実際に運行しないとわからない。 |
| 3. と 4. の方はこれで終わりです。 | |

《資料 2》 アンケート及びパーソントリップによる需要予測比較 (通勤手段にLRTを利用する人の割合)

「アンケート調査」及び「県央広域都市圏生活行動実態調査(パーソントリップ調査)」
による需要予測比較

《A》アンケート調査による需要予測

目的	片道	往復	目的別	同左比率
通勤	4,430	8,860	10,568	88.5%
企業への来訪者	274	548		
通学	580	1,160		
沿線施設来場者	689	1,378	1,378	11.5%
最低限の 需要見込み	5,973	11,946	11,946	100.0%

第4回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料より

《B》パーソントリップ調査による需要予測

目的	【往路】	【復路(帰宅)】	【往・復計】	往復差	目的別	同左比率
通勤	7,009	6,348	13,357	661	14,662	89.9%
通学	707	598	1,305	109		
業務	233	41	274	192	1,656	10.1%
私事	886	496	1,382	390		
目的別利用者数 予測合計	8,835	7,483	16,318	1,352	16,318	100.0%

第10回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料より

※注①資料Bに【片道】【往復】の記載がないため、便宜的に【往路】【復路】の名称をつけた

②【往路】と【復路】との差は、『必ずしも「行った人」が「帰り」にLRTを使用するとは限らない』との説明を市の担当者から受けている

《資料3》ピーク時における各停留所ごとの需要予測

アンケート及びパーソントリップ(PT)に基づく
ピーク時需要者予測の比較

ピーク時間帯: アンケート(7:20~8:19)・パーソントリップ(7:30~8:30)

乗車 (東行き)	停留所	駅東口	宿郷町	東宿郷	今泉	陽東	ベル	平出町	下平出	下竹下	作新北
	アンケート	834	80	95	103	130	193	33	28	34	40
	PT	1,256	74	126	117	87	412	33	14	17	41

降車 (東行き)	停留所	清原	清原北	テク西	テク中	テク東	芳賀台	管理前	かし森	本田北	利用計
	アンケート	10	40	84	78	49	7	4	12		1,854
	PT	12	51	30	59	71	8	18	0		2,426
乗車 (東行き)	停留所	駅東口	宿郷町	東宿郷	今泉	陽東	ベル	平出町	下平出	下竹下	作新北
	アンケート		0	0	0	0	38	0	2	0	32
	PT		33	25	24	21	128	10	3	7	119

降車 (東行き)	停留所	清原	清原北	テク西	テク中	テク東	芳賀台	管理前	かし森	本田北	利用計
	アンケート	158	239	7	0	5	35	42	18	1,278	1,854
	PT	263	451	6	13	0	189	66	278	790	2,426

PT: 第10回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会より

《資料4》LRTに乗車するまでの徒歩を含む交通手段

パーソントリップ(PT)に基づく需要者予測のうち
LRTに乗車するまでの徒歩を含む交通手段(7:30~8:30)

宇都宮市回答

端末手段別交通量推計結果(H31/ピーク時全目的東進方向)

	バス	自動車	自転車	徒歩	鉄道乗換	合計
アクセス	217	264	529	928	488	2,426