

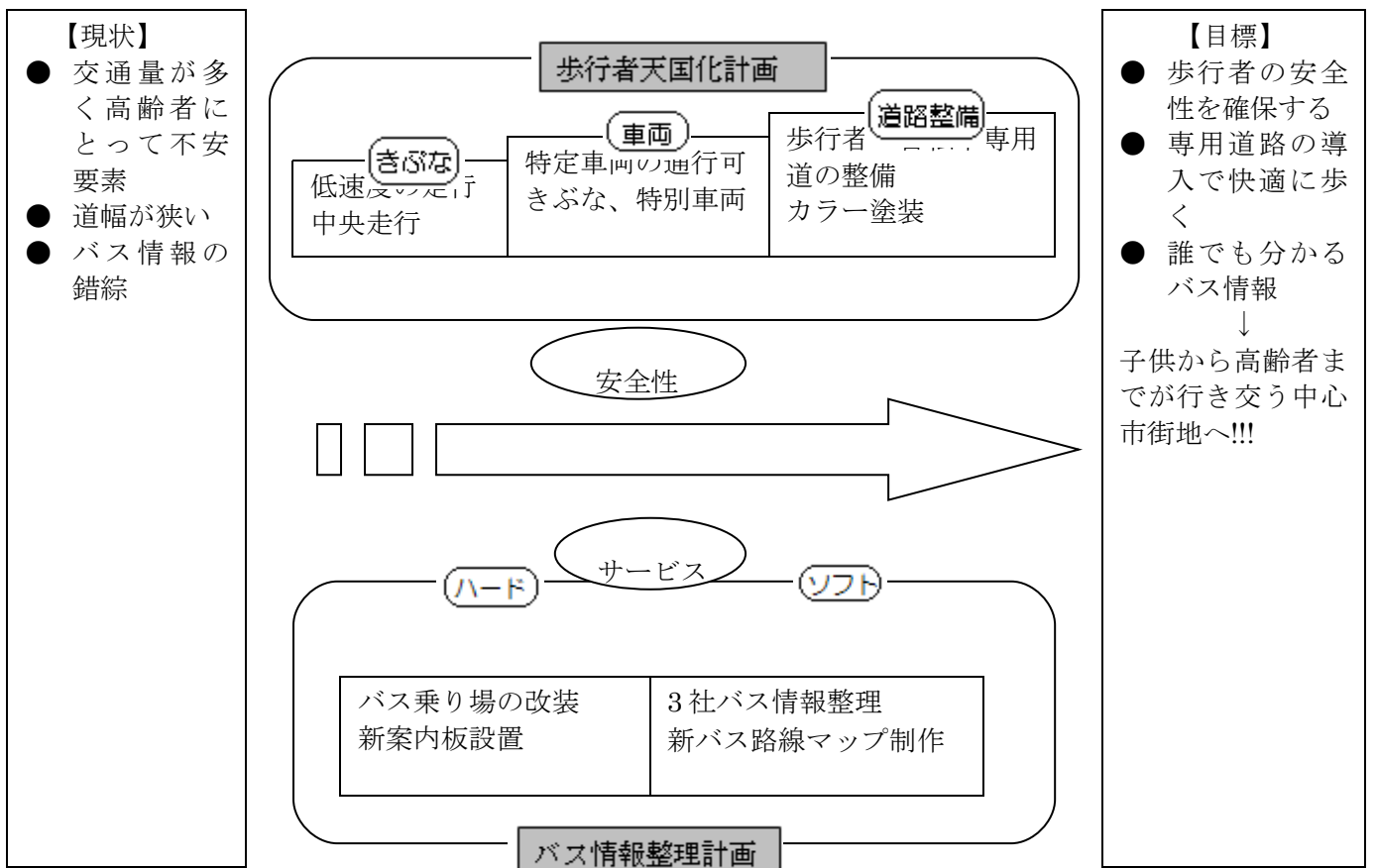
「さあ、いぐけ」～高齢者に優しい市街地へ～

宇都宮大学 中心市街地研究チーム

1.提案の要旨

なぜ高齢者を中心市街地であまり見かけないのか？考えたことがあるだろうか。私たちがその理由を考えたときに、アクセスが難しい・安全面に問題があるのではないかと、という点が挙げられた。高齢者は移動手段が限られてくるため郊外の大型店などの遠いところには行きづらい。また彼らは市役所や文化センターなどの施設も利用する。そのような行動範囲を考えると、やはり都市機能が集中している中心市街地は高齢者にとって行き来しやすく、かつニーズを満たせる場所でなければならないのではないかと。そこで私達は高齢者が安心して快適に中心市街地内を移動するための提案を行いたい。

【提案の概要】



2.提案の目標

- ・ 交通量も多く道幅が狭い歩道が多数存在する中心市街地内において、高齢者が安全に回遊できる環境を整え提供したい。
- ・ 各バス会社が提供するバス情報を整理し統括することで、高齢者がより容易に中心市街地に行き来できるようにする。
- ・ 最終的な目標として、子供から高齢者まで誰もが行き交う中心市街地にし、活性化につなげたい。

3.現状分析と課題

3.1 フィールドワークを通した宇都宮市の現状

本提案を作成するに当たり、私達は宇都宮市と隣接している群馬県前橋市・茨城県水戸市でフィールドワークを行い、それぞれの都市の中心市街地で高齢者に対しどういった配慮がなされているのか調査してきた。

以下がその調査結果である。

フィールドワーク調査結果			
	宇都宮	前橋	水戸
中心市街地の状況 11時時点での人通り	<ul style="list-style-type: none"> ・ オリオン通りの人通りが多い ・ 駅前大通りにはまばら（平日） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要大通り→ほとんどいない ・ 歩行者天国内の通り→まばら（平日） ・ スズラン（大型商業施設）に高齢者集まる 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 大通りは多い。しかし高齢者はまばら ・ 商店街（重点地区→皆無
道路整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ オリオン通り、駅前大通り→アーケード、レンガ道 ・ 日野町・みはし・パンバ通りにもレンガ使用 ・ 段差なし ・ 歩行者・自転車道の区別なし 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者・自転車専用道路の導入・カラー分け済 ・ 中心市街地内は全て歩行者天国 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道が広い ・ フラワーポットが歩道と車道を分ける ・ 歩行者・自転車専用道の導入（一部）
バス整備状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 3つのバス会社 ・ きぶなは中心市街地を循環 ・ ノンステップバスの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 7つのバス会社 ・ 駅前に総合バス案内所 ・ 市内循環バス（マイバス）導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 5つのバス会社 ・ 駅前に3社の案内所 ・ 市内循環バス導入
高齢者向けサービス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者向けバスカード 	<ul style="list-style-type: none"> ・ マイバス共通乗車券を 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス・鉄道全線フリ

	助成	中心市街地内の店で 配付 ・ 敬老バスカード販売 (65歳以上購入可) ・ デマンドバスの導入	一定期券（茨交漫遊パス）販売。65歳以上購入可。
中心市街地の安全性	・ みはし・バンバ・日野町通り→車・歩行者・自転車混在→危険 ・ 駅前大通り→坂で勢いづいた自転車危険	・ 中心商店街歩行者天国（午前10時～午後8時）→高齢者安全	・ 大通り→歩道が広い→安全 ・ 裏路地→狭いうえに車・自転車・歩行者混在→危険
総合評価	歩行者に対する安全性が低い	総合的に安全性が高くサービスも充実	・ 大通りの整備はOK ・ 人がいない

これらの結果から現在宇都宮市では導入されていないが宇都宮市にもあると利便性があるものを挙げていきたい。

1) 歩行者天国

中心市街地内には車・歩行者・自転車が混在しているため大変危険である。高齢者はたいてい徒歩で移動するため歩行者天国のような車の危険を回避できる場所が確保できると望ましい。

2) 歩車分離道

宇都宮は自動車と同じく自転車の交通量も多い。歩道でも自転車と歩行者がぶつかりそうになる場面をしばしば見かける。宇都宮でもすでに歩車分離されている道はあるが十分とはいえない。歩行者と自転車の道を分離することにより双方の安全を守ることができる。

3.2 フィールドワークから見えてくる宇都宮市の課題

以上の調査から宇都宮の中心市街地内の課題を導き出した。

1) 中心市街地内道路の安全性

みはし・バンバ・日野町通りは車、歩行者、自転車が混在している。特に土日は車、歩行者ともに増加するため大変危険であるといえる。

2) 宇都宮の隠れた魅力を発見する空間

実際にみはし通りや日野町通りをあるいてみるとそれまで知らなかったお店や風情ある景色に出合うことが出来た。大通りから一步踏み込めばそこにはゆっくりと時間が流れる空間がある。そんな場所が宇都宮には少ない。歩くことで発見する宇都宮の魅力はたくさんある。このような空間があることで高齢者をはじめとしたたくさん人は足を運んでくれるのではないだろうか。

3) バス案内所が設けられていない

他の2市とは異なり、駅前のバスターミナル付近にバス案内所が存在しない。しかし、宇都宮のバス乗り場は数が多いため分かりづらく、私たちが詳細なバス情報を知りたいときや、バス路線図を入手したいときにどこに頼ればよいのか分からない。

バス案内所が設けられていることが理想であるが、それ以前にバスが利用しづらい状況にあるのは問題である。

以上の課題から、今後宇都宮市に必要となってくるものは安全性とサービスを追求した中心市街地の姿であろう。そこで私達は安全性とサービスの2点に絞った次の提案を行う。

4. 施策事業の提案

4.1 <安全性> みはし・バンバ・日野町通り歩行者天国化計画

4.1.1. 概要・目的

高齢者をはじめとした多くの人々が安全に中心市街地を通行できるようにすることを目的としてみはし通り・バンバ通りとオリオン通り・日野町通りの十字路を歩行者天国化する。この歩行者天国の特徴は道路に2色のカラーリングを施し、「歩行者専用歩道」と「自転車専用道」を確保することである。これにより歩行している高齢者が自転車とすれ違ふということがなくなり、安全に歩行することが出来る。また、現在みはし通り・日野町通りには市内循環バス「きぶな」が走っており市役所から中央郵便局、日野町通りと移動することを可能としている。この「きぶな」は市役所・中央郵便局といった主要な都市機能を回るため是非とも活かしたい素材である。そこで歩行者天国化したみはし通り・日野町通りの走行を「きぶな」と救急車・パトカーなどの特別車両は走行可能とする。こうすることで、高齢者をはじめ多くの市民にとって、より利便性が生まれる。その際「きぶな」は速度を半分以下に落とし、道路の中央を走行する。「きぶな」に対してもより安全面に配慮した措置を講じたい。

4.1.2.イメージ図

図 4-1 歩行者天国の場所…ピンクで表示



出典 宇都宮市観光コンベンション協会ホームページから引用

歩車分離道路イメージ



写真 4-1 歩車分離歩道（群馬県前橋市）

写真 4-2 歩行者天国内走行中のマイバス（群馬県前橋市）

4.1.3.行政・市民・企業の役割

- 1)行政 ・道路整備費の助成。
 - ・市民への広報。広報「うつのみや」で広報することはもちろん、あまり広報紙に触れることのない若い世代向けには歩行者天国化するというチラシを作成し学校（小・中・高・大学）で配付してもらおう。交通安全の指導にもなる。
 - ・看板の設置。中央郵便局側のみはし通り入り口やパルコ前に「ここは車両走行禁止」の看板を設置する。また、市民に広く知れ渡るまでは安全のために休日

十字路の入り口に警備員を配置する。

- 2)企業
 - ・歩行者専用歩道と自転車専用道を作るため舗装作業を行う。
 - ・「きぶな」のマニュアル変更。「きぶな」を運行している関東バスは歩行者天国内を走行する際、速度を十分（20*_{km/h}）に落とす。というマニュアル事項を増やす。そして、「きぶな」走行中は歩行者に十分注意することを呼びかける。
- 3)市民
 - ・歩行者天国化された後には、きちんと規則を守る義務を負う。歩行する場合には歩行者専用歩道を歩き、自転車で利用する場合には自転車専用道を走行する。また、「きぶな」が走行している場合は端により安全に通行する。車での走行は行わない。

4.1.4.期待される効果

- 1)狭い道で歩行者、自転車が車を意識することなく安心・快適に移動することが可能。
- 2)交通量の多い中心市街地内でも車の危険にさらされることなく安全である。
- 2)既存の歩行者天国（オリオン・ユニオン通り）からの人の流入を見込める。
- 3)人の流れが増えることで十字路内に進出する商店の促進につながる。
- 4)ゆっくりと歩ける環境ができることでそれまで気付かなかった通りの魅力発見につながる。

4.1.5.歩行者天国への課題

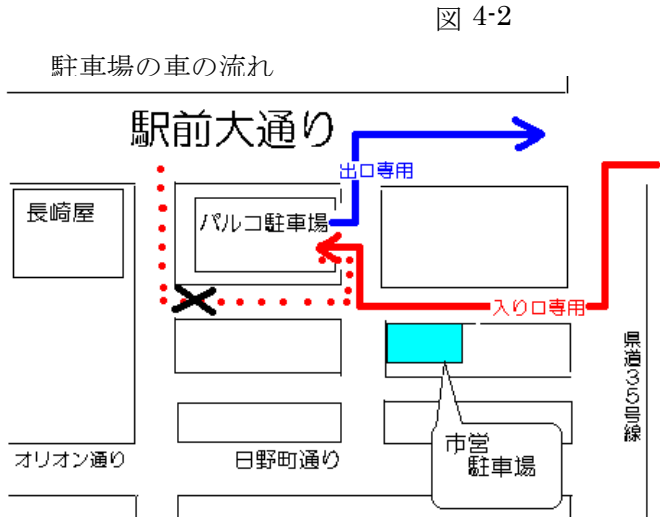
1)宇都宮パルコ駐車場の混雑緩和

宇都宮パルコ（以下パルコ）の駐車場は入口と出口を2分しており、二荒山神社前のバンパ通りから入り、パルコ裏の路地から出るような構造になっている（写真4-3）。休日ともなると、バンパ通りは駐車待ちの車で大変混雑する。駐車場に入るために待っている車の前後を人が通行している場面もよく見かけるが大変危険に感じる。そしてこれがバンパ通りが安全性に欠ける最大の課題であると考えます。このパルコの駐車場システムを変えることが歩行者天国化を実現するためには必要である。そこで私達はこの課題解決のために現在の駐車システムを次のように変更することを提案する。

下図（図4-2）のようにこれまでバンパ通りから駐車場に入っていたルートを変更し県道35号線方面から入るようにする。パルコ東側には市営駐車場も整備されており、パルコの駐車場が満車になるとこちらの駐車場に車は流れてくる。その際もこのルートは市営駐車場に入りやすいメリットを含んでいる。パルコ東の路地は人通りも少なく、車は一方通行であれば容易に通行することが可能であるためこの方法をとることでバンパ通りの危険を回避することが出来る。



写真 4-3 パルコ設置の駐車誘導板



4.2 〈サービス〉 JR 宇都宮駅西口バス乗り場におけるバス情報整理計画

4.2.1 概要・目的

高齢者にとってバス利用を容易なものにするということを目的として、現在バス会社ごとに分けられているバス乗り場を行き先ごとに整理しなおし、バス乗り場の会社名、時刻表が表示されているバス停を改装、それに基づき案内板を新しく作り直す。

この事業に伴い、現在は会社ごとにバス情報がまとめられている「バス路線マップ」の表示も行き先別でまとめて記載する形式に変更する。その際、西口から出るバスと東口から出るバスは別々にまとめる。この新バス路線マップを案内板の隣に配置し、誰でも入手できる状態にする。

表 4-1 宇都宮駅のバス乗り場 (現在)

①、②、⑤～⑬乗り場	関東バス
③、④乗り場	JRバス
⑭、⑮乗り場	東野バス



写

真 4-4 宇都宮駅バス停

表 4-2 整理後のバス乗り場 イメージ

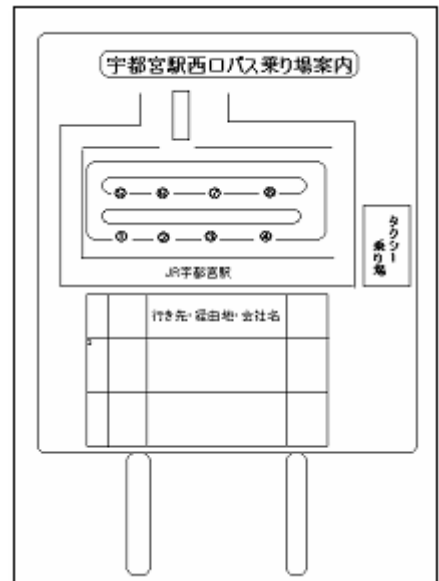
発車番号	行き先	経由地	会社名 ・ 路線番号
① の り ば	駒生営業所	馬場町・伝馬町・作新学院前	関東バス 1
	駒生営業所	馬場町・伝馬町・作新学院前・とちぎ健康の森	関東バス 2
	作新学院前	馬場町・伝馬町	関東バス 3
	・ ・ ・	・ ・ ・	・ ・ ・
② の り ば	真岡	鎧山・橋場・中島	東野バス 3
	益子駅前	鎧山・橋場・七井	東野バス 4
	益子駅前	鎧山・延生・七井	東野バス 5
	芳賀温泉センター入り口	芳賀水橋	JRバス 4
	祖母井	芳賀水橋	JRバス 5
	・ ・ ・	・ ・ ・	・ ・ ・

図 4-3 バス案内版イメージ

4.2.2 行政・企業の役割

- 1)行政
 - ・バス停の改装工事、案内板の変更、バス路線マップの変更、広報に関してバス会社と協力し広報費の助成を行う。
 - ・バス路線マップの印刷費を助成する。
 - ・新バスターミナルについて市のHPに掲載する、「広報うつのみや」に記載する、といった市民への情報提供を行う。

- 2)企業
 - ・バス会社3社で協議をもち、バス乗り場を行き先ごとに変更するためのバスシステムの調節を行う。



- ・改装工事を他の会社に委託する。
- ・市民が入手できる「トチペ」や「パリッシュ」などのフリーペーパーに、新バスターミナル完成後の情報を掲載してもらい、市民への情報提供に努める。

4.2.3. 期待される効果

- 1)バス乗り場の数が減少するため、選択肢が狭まり利用者にとっては分かりやすくなる。
- 2)バス路線マップが以前より入手しやすくなり、バス利用時に役立つ。
- 3)バス乗り場内での移動範囲が狭まるので、高齢者にとって安全である。

4.2.4. 提案事業の課題

- 1)バスは毎日利用されているので、いつ改装工事を行うのか。
→バス営業が終わった後、深夜から早朝にかけて行うのはどうか。工事はバス停の側面の交換程度と考えられるので、それほど時間がかからないのではないか。
- 2)バス会社3社の協力体制が必要。3社の同意を得るのが難しいのではないか。協議に時間がかかると考えられる。

5.おわりに

今回、活動・研究を行い最も感じたのは高齢者が使いやすいということはすべての人にとって使いやすいということだ。だからこそ大掛かりな施設などの開発よりも地道な道路整備を長期にかけて続けることが重要なのだと思う。また宇都宮市は、自動車の保有台数が多いことが示している通り、車が中心の都市である。しかし実際に中心市街地を歩いてみると、それまで気づけなかった魅力を見つけることができた。だからこそ安心して歩ける・歩きたくなるような街づくりができることを望む。

中心市街地の衰退や高齢化など、前橋市や水戸市も宇都宮市と同じような悩みを抱えていた。どれも難しい問題だけれども近隣の地方都市同士で刺激しあい切磋琢磨することで高齢者向けのサービスもさらに充実していけばいいと切に願う。

参考文献・資料

<栃木県宇都宮市>

- ・フィールドワーク（駅前大通り～いちょう通り～パルコ） H19.11.7
- ・宇都宮市役所『統計データバンク』（H19.10.31）
『都市再生整備計画—宇都宮中央地区』（H19.10.31）
- ・宇都宮市市役所ホームページ <http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/>(H19.11.19.)

<群馬県前橋市>

- ・フィールドワーク（前橋駅～中央前橋駅～銀座1丁目通り）H19.10.17.
- ・国土交通省関東運輸局群馬運輸支局発行『マイバス・まえばし・マップ[アクセス・マップ]』
- ・前橋市市民部いきいき生活課監修『前橋広域バス路線MAP』
- ・群馬県前橋市政策部市政発信課発行「前橋市勢要覧2007」pp24-25
- ・前橋市役所HP

保険予防課「健康前橋21」第2章 5市町村の現状（H19.11.21）

<http://www.city.maebashi.gunma.jp/kbn/Files/1/06400034/attach/maebashigenjyo.pdf>

平成6年～17年「前橋市役所統計書住民基本台帳登録人口年齢別人口」（H19.11.21.）

<http://www.city.maebashi.gunma.jp/ctg/01200113/01200113.html>

<茨城県水戸市>

- ・フィールドワーク（水戸駅前～泉町）H.19.10.19・24
- ・水戸市バス路線主要図
- ・ふれあい水戸 中心市街地マップ⑥ 発行/南町連合商店会
- ・水戸市中心市街地活性化基本計画 H.11.3
- ・茨城交通HP 水戸市内循環バス・茨交漫遊バス <http://www.ibako.co.jp/>(H19.11.20)
- ・水戸市役所HP

都市計画部 泉町・大工町周辺地区開発事務所（H19.11.20）

[http://www.city.mito.ibaraki.jp/view.rbz?
nd=366&of=1&ik=1&pnp=271&pnp=273&pnp=288&pnp=366&cd=1283](http://www.city.mito.ibaraki.jp/view.rbz?nd=366&of=1&ik=1&pnp=271&pnp=273&pnp=288&pnp=366&cd=1283)

統計年報（平成17年度版）人口データファイル(H19.11.20)

[http://www.city.mito.ibaraki.jp/view.rbz?
nd=1816&of=1&ik=1&pnp=1544&pnp=1567&pnp=1816&cd=746](http://www.city.mito.ibaraki.jp/view.rbz?nd=1816&of=1&ik=1&pnp=1544&pnp=1567&pnp=1816&cd=746)

統計 関連ファイル 年齢別人口(H19.11.20)

[http://www.city.mito.ibaraki.jp/view.rbz?
nd=1815&of=1&ik=1&pnp=1544&pnp=1567&pnp=1815&cd=740](http://www.city.mito.ibaraki.jp/view.rbz?nd=1815&of=1&ik=1&pnp=1544&pnp=1567&pnp=1815&cd=740)