

宇都宮市中心市街地再開発をめぐるモデル事業の提案
～ L R T と市民参加を軸として～

宇都宮大学 国際学部 中村祐司ゼミ

石原佳菜子 菊地史子

瀧 純代 松本千穂

< 目次 >

1 . 問題意識

2 . 宇都宮市の再出発

3 . L R T の問題点

4 . 政策提言 - モデル事業の提案 -

5 . 最後に

参考

補足

参考文献

脚注

1 . 問題意識

宇都宮市に住む我々は、宇都宮市中心市街地の活気のなさを日頃から感じていた。人口規模がある程度大きい地方都市にもかかわらず、なぜこれほどまでに衰退してしまっているのか。このような問題は、もしかしたら、日本の地方都市全体にも共通して起こっているのではないか。宇都宮市を再活性化させ、活気を取り戻すことを、日本全体の活性化につなげていけたら、というのが、この研究のきっかけとなった。

2 . 宇都宮市の再出発

宇都宮市が魅力ある地方都市として再出発するためにはどうすればよいか。

宇都宮市の抱える問題

- ・ 商業圏の多極分化

 - 原因として考えられること

 - J R 宇都宮駅と中心市街地が離れている（駅の沿線の市街地整備もまちづくりの一環と考えるから）

 - モータリゼーションの伸展、宇都宮市の独特の道路構造（図 1）

- ・ 多極分化に伴う、中心市街地の衰退

 - 衰退に拍車をかける事例

 - ゆったりと歩ける歩道が少ない

 - 休憩所や公園が少ない

- ・ 「これぞ宇都宮」という街の顔やシンボルの市民への定着がない

宇都宮市がこれから目指すべき都市像とは？

- ・ 市民が誇れる街

 - ...街のシンボル作り

- ・ 快適で住みやすいまちづくり

 - ...公共交通機関の整備

 - 基幹交通ⁱを充実させ、目的に応じた交通手段の使い分けⁱⁱの推進

行政の働きかけ

宇都宮市は、そのまちづくりのために、「都心部グランドデザイン」ⁱⁱⁱを策定し、そのほかには、L R T 導入事業にも重きをおいている。L R T 導入事業には、栃木県も関与している。

我々は、その中で L R T 導入計画に注目

- ・ 人の力に頼らざるを得ないので人件費がかかる
完全に防護されたところを走ればよいというわけではない(同時に車、人、LRTが道路上に同時に存在することがあるため)
- ・ 官民協働が一般的ではない日本においてLRTをどう捉えるか(公共交通機関として見るかなど)
運営上の問題

宇都宮市における問題点

県と市の考え方の違い

市側) 積極的

- ・ 「公共交通機関は都市装置のひとつ」 LRTを市民のためのものと考えている
宇都宮市は採算性にとらわれず、この事業に取り組む姿勢を見せている
市の調査では、ランニングコストの採算性は取れているので、初期投資の問題だけが残るとされている

県側) 慎重

- ・ LRTの採算性・初期投資の借入金の償還が大きな負担となる
新交通システム対応方針を5年検討(2003年夏)
県側も「公共交通機関は都市装置のひとつ」としてLRTを市民のためのものと考えているが、将来の負担などを考えると慎重にならざるを得ないと言う話
- ・ 道路整備を進めれば渋滞緩和はできる(橋の増設は決定)
中心市街地にも駐車場を増設すれば人は集まる、という考え

バス会社との折り合い

LRT導入予定のルートを中心市街地側はバス会社にとって、収益が高い路線であり、導入に対し慎重(宇都宮駅以東、工業団地のルートに関しては賛成)

これに対し、市では、運営主体はバス会社を中心とする第3セクターに任せたいとしている。しかし、事実上話は進んでいない。

法制度の適正運用・改正

走行性向上のための速度規制の緩和

(現在、軌道運転規則により、市街化調整区域では、最高速度40km/hと規定されている)

4. 政策提言 モデル事業の提言

市民参加による商店街の活性化

商店街に対する意見の反映 消費者組合を組織する

- ・ 現在の宇都宮市における影響力のある市民団体の存在は？
- ・ 商工会議所は先導者になってくれるのか？

中心市街地へつながる新しいルートの確保・L R T の導入

宇都宮市の分断された商業構造・交通体系をつなげる基幹交通として

L R T の導入

L R T が中継都市として宇都宮市の都市機能を拡大するための一助になるはず！

これから宇都宮市に新規に導入するものとして、道路構造・都市構造的規模と照らし合わせても、最適ではないか？

目的に応じた交通手段の使い分けに寄与

宇都宮市のシンボルとしてL R T を捉える（商店街活性化の大きな起爆剤となる）

そのために我々が提案したいこと

市営ではないバスよりも公共交通機関として導入しようとしているL R T のほうが市民にとって優位性が高いことをP R する

- ・ 定時性
- ・ 公共交通機関（行政のあり方 L R T をどう捉えるか）

我々としては市民が利用しやすくするために、安い運賃設定を望む（補助金などで補う）

官民協働事業として動く

付随する周辺事業として、J R 宇都宮駅東口整備事業

我々の提案としては、既存の宇都宮駅とL R T 駅が共存し、ターミナル駅としての役割も兼ね備えた駅として再出発させる

衰退しつつある駅周辺の活性化へ寄与

民間企業のL R T 事業に参加するメリットをつくる

初期投資の資金面の補填に企業の協力は必要である

5 . 終わりに

最後に宇都宮市中心市街地が再活性化するには、市全体の車中心の都市構造から人中心の都市構造への転換が必要である。

転換の第一歩として必要なもの L R T

市民参加による商店街の活性化と L R T の導入の二つがうまくいくことは、都市の車社会からの脱却という課題にも大きく寄与し、全国的な転換への大きなきっかけとなると考える。

参考

(図 1) 宇都宮の道路概要



補足

L R T とは？

新交通システム

既存の鉄道とバスの中間の輸送力を持つ路線等の軌道を走行するタイプの公共交通機関。交通渋滞に影響されずに快適に移動でき、バスよりも大きな輸送力を持つ、環境にもやさしい乗り物。

L R T

Light Rail Transit の略で、人や環境に優しく経済性に優れた公共交通システム。動力源は主に電力であり、台車に付けた超小型モーターにより動いている。

L R V

Light Rail Vehicle の略。L R T で使用する車輛のこと。自動車並みの走行性能を有し振動・騒音が少ない、つまり、従来の路面電車に比べ走行環境が改善。また低床構造のため、高齢者や障害者も乗り降りが自由。

L R T のメリット

建設費が比較的安い (表 1 参照)

既存の交通体系に組み込んだ路線が引ける

道路上を走行するため、バスと同じような間隔で停留所を設置できる

市民もバスと同じような感覚で少しの移動にも気軽に利用できる

- ・ 定時性が保たれる 専用の軌道を走行するため渋滞に巻き込まれない
- ・ 走行環境によってスピードに変化をつけられる 市街地ではゆっくり、郊外では高速移動

- ・環境に優しい 特にNox(窒素酸化物)の排出量が車の 1/3 バスの 1/2 つまり
L R Tの排気ガスの排出量は比較的、環境に優しいといえる
- ・人に優しい バリアフリー・低床構造・車内が広いと、車椅子の方や大きな荷物を持った人にも対応

L R Tのデメリット

輸送力（表 1 参照）に対する車両価格が地下鉄やバスに比べて高価になりがち
道路交通に支障をきたす恐れ

L R T専用軌道によって道路を占有してしまうため

（車を中心に考えると、道路用地・車線数が減少すると考えられるから）

人の力が必要

完全に防護された軌道敷内を走行するわけではないため、他の新交通システム（ゆりかもめなど）と違い有人運転が必要となる

（表 1）様々な公共交通機関の比較

	地下鉄	新交通システム 都市モノレール	L R T	路面電車	路線バス
輸送能力 (千人/h)	40~50	10~20	6~20	5~15	~3
表定速度 (km/h)	25~30	15~30	18~40	10~15	10~15
駅間隔 (km)	1~1.5	0.7~1.2	0.4~0.8	0.3~0.5	0.3~0.5
建設費 (億円/km)	80~300	50~140	15~20	15~20	0
福祉対応	×	×			
環境対応					×

（出典）RACDA 編著『路面電車とまちづくり』（学芸出版社、1999年）P.141. を参考に作成

参考文献

《先行論文》

小島 周一郎『宇都宮における新交通システムの今後～課題と提案～』（中村祐司研究室卒業論文、2003年）

《参考文献》

宇都宮市（1984年）『うつのみやの歴史』

宇都宮市（2002年）『宇都宮市都心部グランドデザイン』

宇都宮商工会議所（2000年）『商業』

その他 宇都宮商工会議所 各種資料

《参考 URL》

雷都物語メーカー協議会ホームページ

<http://www.raito.info/about/about.html>

第4次総合計画改定基本計画 第4章

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kikaku/koho/koho_03_public-comment_sigaika/sigaika_kekka/sigaika_housin_4.pdf

一橋大学鉄道研究会『一橋祭研究 1997 パークアンドライド 第2部 実地調査～日本のパークアンドライド 第3章 宇都宮市～バス利用の促進～』

<http://www.mercury.ne.jp/tekken/studies/1997/23.html>

財団法人 自動車検査登録協会の『わが国の自動車保有動向』都道府県別の自家用乗用車普及状況表（平成14年3月末現在）

<http://www.aira.or.jp/data/pdf/prefh.pdf>

栃木県宇都宮土木事務所道路整備第一課ホームページ『今泉立体の交通規制について』

<http://www.pref.tochigi.jp/utsunomiya-dj/imaizumirittai/sub0.html>

金沢市交通政策課『LRTとは』

<http://www.city.kanazawa.ishikawa.jp/koutsuu/newsys/LRT.htm>

LRTと路面電車のページ『LRTってなんだ?』

http://homepage2.nifty.com/mw-web/LRT/what_LRT.html

路面電車を考える館『日本の最新LRV 画像・三面図・諸元2』

<http://www.urban.ne.jp/home/yaman/lrvshogen2.htm>

埼玉県ホームページ『ノンステップバス』

<http://www.pref.saitama.jp/A02/BF00/picaso/topic/nonstep.htm>

脚注

i 生活の基本となる重要な交通網のこと、ここにおいては宇都宮市駅前大通りにおいての公共交通機関のこと

ii パークアンドライドやトランジットモールなど。

パークアンドライド...郊外や都心周辺部における公共交通機関のターミナルに近接して駐車場を設置しマイカーから公共交通機関への乗り継ぎを図るシステム。

トランジットモール...中心市街地等のメインストリートをも、歩行者空間として整備するとともに、バスやLRT等の公共交通機関の通行のみを認めるシステム。

iii 宇都宮市（2002年）『宇都宮市都心部グランドデザイン』より

iv 路線によっては渋滞などで定時制が失われることや、本数の少なさによる待ち時間の多さ、割高な運賃など、利用の際に一歩ためらう要素が多々あると言える。

v 軌道法（大正10年法律第76号）第14条の規定に基き定められた、軌道運転規則第53条（車両の最高及び平均速度）の規定...車両の運転速度は、動力制動機を備えたものにあつては、最高速度は毎時40キロメートル以下、平均速度は毎時30キロメートル以下とし、その他のものにあつては、最高速度は毎時25キロメートル以下、平均速度は毎時16キロメートル以下とする。