

宇都宮大学 中村祐司ゼミ 石原佳菜子 菊地史子 瀧純代 松本千穂

日本は戦後、急激な人口の増加、高度経済成長にあわせ、行政主導のもと、ハード面に重きをおいた量的なまちづくりを整備してきた。そのため、地方都市はその都市の個性を發揮することがないまま、景観、機能ともに画一的なものとなっていった。地方都市の個性が失われていることは、地方都市の魅力の低下につながり、それは、常日頃挙げられる全国的な問題となりつつある。地域の魅力が低下することによって、地方都市から魅力の多い大都市への人口流出がおり、各地方都市での生産活動や活力が失われているのは事実である。そしてその結果として、日本全体の都市活力の低下、長期にわたる景気低迷につながっているのではないだろうか。

そこで、今、そういった地方都市に必要とされていることは、特色ある、個性的で魅力あるまちを創っていくことである。地方都市の魅力を再認識することで、地方都市が活性化することができれば、低迷している日本経済に活力を与える、大きな原動力となり得るのではないか。

我々にとって身近な都市、宇都宮市が、魅力ある地方都市として再出発するには、中心市街地の衰退、過度なモータリゼーションが引き起こす様々な問題など、抱えている問題を一つでも多く解決させてかなければならない。

この論文の第1章において、宇都宮市の歴史を交通の面から振り返ることは、宇都宮市の交通構造が、なぜ今の形になったのかを知ることにつながる。現状にある問題の本質を探るべく、一番初めに取り上げた。また、宇都宮市の概要を調べることで、宇都宮市が全国においてどのような位置にあり、どのような役割を果たしているのかを明確にした上で、宇都宮市が地方都市として今後どうしていくべきかを考察するきっかけとした。

第2章においては、宇都宮市を様々な角度から分析することで、現在の宇都宮市の姿を見極めることができたといえる。宇都宮市の商業都市としての姿、道路構造、市民の意識面などを通して、宇都宮市の現状を把握することは、より深く宇都宮市を理解するために必要な作業であった。

現状を分析した上で、第3章においては、宇都宮市が抱える様々な問題を明らかにした。第2章を踏まえることで、問題の原因、要因が明らかになり、よりはっきりと課題が浮き彫りになったはずだ。そして、次の第4章で、宇都宮市において、現在検討、または実施されている政策を検証した。そのことにより、今の宇都宮市に何が必要で、なにが足りないのかを明らかにし、改善すべき点、その中でもっとも必要なことなどを明確に述べることができたと思われる。

最終章となる第5章では、第1章から第4章までの間に取り上げた様々な事例を踏まえた上で、宇都宮市を再び活気ある地方都市として再出発させるために我々が考えたモデル事業を提案した。ここで我々は、市民参加によるまちづくりと新交通システムLRT、この二つを再活性化のための重要な柱としており、それら二つを同時に進めていくことが大切だと述べている。

第5章で我々が提案した、様々な事業を前向きに取り組んでいくことができれば、宇都宮市が、本来の活力を取り戻し、特色ある地方都市としての魅力を高めていくことができるだろう。活気あふれる地方都市としての再生した宇都宮市を見られる日は、そう遠くないはずだ。

宇都宮市のような地方都市が、都市の特性を踏まえた上で、自らの力で問題を解決し、都市を変えていく、この動きが全国の地方都市にも波及していけば、日本の都市は画一的ではなくなり、個性豊かな地方都市が存在する見所多き国となる。宇都宮市が魅力的になること、このことは宇都宮市だけにとどまらず、全国的な目から見ても大変重要なことだと我々は考えている。

政策フォーラム 2003 発表論文

宇都宮市の中心市街地再開発をめぐるモデル事業の 提案¹

～市民参加と L R T を主軸として～

宇都宮大学 中村祐司ゼミ

石原佳菜子² 菊地史子³ 瀧純代⁴ 松本千穂⁵

¹ 本稿は、12月13日、14日に開催される、ISFJ（日本政策学生会議）、「政策フォーラム2003」のために作成したものである。本稿の作成にあたっては、中村教授（宇都宮大学）をはじめ、多くの方々から有益且つ熱心なコメントを頂戴した。ここに記して感謝の意を表したい。しかしながら、本稿における記載の誤り、主張の一切の責任は筆者たち個人に帰するものである。

² 宇都宮大学国際学部国際社会学科3年 k010104@cc.utsunomiya-u.ac.jp

³ 宇都宮大学国際学部国際社会学科3年 k010117@cc.utsunomiya-u.ac.jp

⁴ 宇都宮大学国際学部国際社会学科3年 k010133@cc.utsunomiya-u.ac.jp

⁵ 宇都宮大学国際学部国際社会学科3年 k010149@cc.utsunomiya-u.ac.jp

目次

はじめに

第1章 宇都宮市が迎ってきた歴史

第2章 宇都宮市の現状

- 第1節 商業都市としての宇都宮市の昔と今
- 第2節 宇都宮市をめぐる交通網
- 第3節 市民にとっての宇都宮市

第3章 宇都宮市の抱える課題

- 第1節 宇都宮市がめざす商店街の姿
- 第2節 道路構造による交通渋滞の慢性化
- 第3節 快適で住みやすいまちづくり

第4章 宇都宮市で検討されている政策の検証

- 第1節 宇都宮市都心部グランドデザイン
- 第2節 新交通システム「LRT」について
- 第3節 なぜ宇都宮市に「LRT」なのか
- 第4節 LRT導入の際の問題点

第5章 モデル事業の提案

- 第1節 市民参加による商店街の再活性化
- 第2節 LRTの導入

おわりに

参考文献・データ出典

はじめに

日本は戦後、急激な人口の増加、高度経済成長にあわせ、行政主導のもと、ハード面に重きをおいて都市を整備してきた。そのため、地方都市はその都市の個性を発揮することなく、景観、機能ともに画一的なものとなっていた。地方都市の個性が失われていることは、地方都市の魅力の低下につながり、それは、常日頃挙げられる全国的な問題となりつつある。地域の魅力の低下によって、地方都市から大都市への人口流出がおり、各地方都市での生産活動や活力が失われているのは事実である。その結果として、日本全体の都市活力の低下、長期にわたる景気低迷につながっているのではないだろうか。

そこで、今、地方都市に必要とされていることは、特色ある、個性的で魅力あるまちを創っていくことである。今まで隠れていた地方都市の魅力を取り戻すことで、地方都市が活性化することは、低迷している日本経済に活力を与える大きな原動力になり得ると我々は考える。

我々にとって身近な都市、宇都宮市は今、中心市街地の衰退、過度なモータリゼーションが引き起こす様々な問題など、多くの問題を抱えている。その問題を一つでも多く解決させていくことが、今の宇都宮市にとって、最も重要な課題といえるのではないだろうか。我々も宇都宮市に住む市民として少しでも問題意識をもち、宇都宮市が抱える問題に政策提言をすることで、その課題に向き合っていくことができると思う。

この論文の第1章において、交通から見た宇都宮市の歴史を振り返ることは、宇都宮市の交通構造が、なぜ今のような形になったのかを知ることにつながるだろう。そのことで、現状にある問題の本質はどこにあるのかということを探るべく、一番最初の章で取り上げたいと思う。また、宇都宮市の概要を調べることで、宇都宮市が全国においてどのような位置にあり、どのような役割を果たしているのかを明確にし、宇都宮市が地方都市としてどうなっていくべきかを考察するきっかけとしたい。

第2章においては、宇都宮市を様々な角度から分析することで、現在の宇都宮市の姿を見極めることができるだろう。宇都宮市の商業都市としての姿、道路構造、市民の意識面などを通して、宇都宮市の現状を把握することは、より深く宇都宮市を理解するために必要な作業である。

現状を分析した上で、第3章においては、宇都宮市が抱える様々な問題を明らかにする。第2章を踏まえることで、問題の原因、要因が明らかになり、よりはっきりと課題が浮き彫りになるはずだ。そして、次の第4章で、宇都宮市において、現在検討、または実施されている政策を検証する。そのことにより、今の宇都宮市に何が必要で、なにが足りないのかを明らかにし、改善すべき点、その中でもっとも必要なことなどを明確に述べることもできると思われる。

それらを踏まえた上で、今の宇都宮市を魅力的な地方都市へと押し上げていくものは何なのかということを考えつつ、第5章において、我々の提案を述べる。我々がこの提案をするにあたって、最も気を使うべきことは、なるべく具体的に、かつ実践的な提案をするということである。そのために、これまでの章において、宇都宮市のことを様々な角度から言求してきたのである。この部分においては、実際に我々が足を運んで得てきた多くのことを生かすことができ、より実現可能な提案に近づけるはずである。

第1章 宇都宮市の概要

第1節 交通からみた宇都宮市の歴史

この節では、交通の面から、宇都宮市の歴史を振り返る。1872年（明治5年）日本最初の鉄道が新橋・横浜間に開通した。同年、運輸馬車会社が、東京・宇都宮間の乗合馬車・荷馬車を運行開始した。それまでの宇都宮市（栃木）内の主な交通手段は、人力車であったため、長距離移動は困難であった。そこで、この馬車路線の開通は、宇都宮市が東京の衛星都市になっていくきっかけを作ったといえる。しかし、馬車の運行が始まっても、料金が高く、千住（東京）から宇都宮市まで12時間かかるなどの理由で、一般的ではなかった。

現在のJR東北本線に関する歴史を振り返る。1881年（明治14年）に私鉄会社日本鉄道会社が設立された（後の国有鉄道）。1885年（明治18年）には、大宮・宇都宮間が開通し、宇都宮市で一日約60人の利用があった。その後、路線は東北地方にまで広がった。しかし、当時、東北本線に対する宇都宮市民の期待はほとんど無く、それによって宇都宮駅は中心市街地から大きく東に外れた場所に設置されていた。1958年（昭和33年）には東北本線が電化され、宇都宮市の発展の重要な役割を果たしつつ、東京の衛星都市の色彩を強めることとなった。

JR日光線については、1930年（昭和5年）東北本線が通らない栃木県内の他の市町の要請で開通した。

東武宇都宮線は1933年（昭和8年）に開通した。これにより、宇都宮市南部地域への商圏も拡大され、また沿線の都市化が進んだ。

引き続いて、宇都宮市の道路に関する歴史を振り返る。道路行政が一応の完成をみた1955年（昭和30年）における宇都宮の道路数は、国道が2本、県道が29本、市道が1105本であった。当時の国道は、4号線と、119号線のみであったが、その後1965年（昭和40年）には、水戸に通じる国道123号線、1969年（昭和44年）には国道293号線が誕生した。また、その後国道408号線も完成し、現在、宇都宮市内を走る国道は5本となっている。

市道に関しては、戦後の自動車交通の急速な発展により、宇都宮市の道路は機能分担せざるを得なくなった。自動車専用道路の開設、自転車専用通行帯の設置、歩道の整備および立体交差などが、1960年（昭和35年）後半から現在にいたるまで続いている。

宇都宮市の戦前の交通事情は、昭和5年の調査によると、当時の宇都宮市には乗合自動車を運行する会社が19社あり、乗客は一日1万人にも達していた。これ以降、後にタクシー会社となる乗合自動車会社が急速に発展し、人力車や馬車は衰退していった。

現在宇都宮市には、10を超えるタクシー会社や、関東・東野・JRバスなどの公共交通が、それぞれ定期路線を持っている。一方、1964年（昭和39年）ごろからマイカーが普及し始め、宇都宮市は急速に車に依存した社会になっていった。その影響で、バスや電車などの公共交通の利用者が減少し、交通渋滞が慢性化している。

第2節 宇都宮市の概要

宇都宮市は栃木県の県庁所在地である。宇都宮の地名は、藤原宗円が二荒山神社の社号「宇都宮」を氏とし、鎌倉幕府の中枢にあって、治政をあげたことに由来するといわれている。江戸時代には城下町として栄え、参勤交代や日光東照宮の造営などにより往来も多く、「小江戸」と呼ばれるほど繁栄した。

1884年(明治17年)に栃木県庁が置かれ、1947年(昭和22年)に町制、1954年(昭和29年)に市制が施行された。以後、県内の政治経済の中心となり、また、14師団が置かれて軍都としても有名となった。1954年(昭和20年)の空襲では市街地の大半を焼失したが、いち早く戦災復興土地区画整理を進め、全国でもまれにみる復興をとげた。1963年(昭和29年)から1964年(昭和30年)にかけて、隣接1町10か村を合併編入し、都市基盤の整備を進め、近代的な商業都市としての基礎を整えた。1969年(昭和35年)以降は、宇都宮工業団地や内陸では最大規模の清原工業団地等の造成をはじめ、積極的に工業振興策を推進し、また1984年(昭和59年)には、「宇都宮テクノポリス¹」の地域指定を受け、生産基地から頭脳基地への脱皮、産・学・住が有機的に結ばれたまちづくりを進めてきた。

宇都宮市の地勢は、栃木県のほぼ中央部に位置しており、首都東京まで約100kmと、都心までさほど遠くないと言えよう。周りは丘陵に囲まれているが、市街地から東部・南部にかけて広大な関東平野が開けている。市内を流れる主な河川としては、市東部を流れる鬼怒川が最大のものであり、中央に田川、釜川、西に姿川が流れている。

宇都宮市の人口は、発展する市勢と共に着実な増加を続けた。1896年(明治29年)市制施行当時3万5千人であった人口が1953年(昭和19年)には9万人に達した。1954年(昭和20年)の終戦時の混乱期に人口は激減したものの、1956年(昭和22年)には関東唯一の10万都市となった。1955年(昭和30年)には、町村合併で22万人に成長し、1984年(昭和59年)10月に北関東で初めて40万都市となり、市制施行以来約100年で約12倍に増加した。現在の人口は約44万人であり、北関東での中核都市を形成している。

¹ 宇都宮市、真岡市、芳賀町、高根沢町を対象に、産業の集積形成、学術研究機能の集積形成、住・都市機能の整備を目指して建設された。テクノポリスとは、先端技術産業を中心とし地方経済の振興をめざす高度技術集積都市。通産省によって構想され、高度技術工業集積地域開発促進法(俗称テクノポリス法、1983年制定)によって法制化された。

第2章 宇都宮市の現状

第1節 商業都市としての宇都宮市の昔と今

1.1 戦後の商業都市としての発展

宇都宮市は、1945年（昭和20年）7月12日の空襲によって市街地の大半は焼土と化し、特に商店街のほとんどが壊滅的な打撃を受けた。当時はその復興も危ぶまれた感があったが、幸いにして木材の生産県でもあった関係等から、全国的にも希な早期復興が成り、終戦の年の秋頃には早くも間口一間から二間程度のささやかな商店が大通りの焼け跡に立ち並んだ。商工会議所は、宇都宮市の戦後の再建復興は何をおいても商店街の再編成にあると、事業の全てを挙げてこの方面に重点をかけ、商工業者の再発足に尽力、協力をこれを推進した。

これらの努力が実を結び、1948年（昭和23年）12月にはオリオン通り商店街が誕生を見た。また、市の復興都市区画整理も、国鉄（現在JR）宇都宮駅を起点とした市街地中央の大通り基幹道路拡張が進められ、大幹線路が完成し、ここを商店街復興の基礎とし、各地に活発な再建活動が展開されてきた。

最初に計画が進められたのは、市内第一の繁華街であり、同時に商店街でもある馬場町の商店の共同ビル建設であった。それを契機に、驚異的な躍進ぶりで近代的商店街の建築様式を具備した三階建ての共同ビルが大通り沿いに次々と建築されていった。その偉容、建築美は商業都市を代表するものとなり、これら繁華街の完成によって、宇都宮市は北関東の雄都として、かつ、県の政治・経済・文化の中心地としての地位をますます高め、戦前に数倍する発展を見た。加えて道路網の完備により交通の便も近代化し、諸物産の集散地として、商業的にも一大躍進を見る宇都宮市が再建復興されるに至った。

1.2 北関東最大の商業都市へ

宇都宮市の中心街である商店街共同ビルの完成を見て、街はいよいよ活気付き、日増しに隆昌を続けていた。しかも、市町村合併により市の人口は13万人から一躍22万7千人（1955年）に増え、また、首都圏整備に伴う市街地開発によって工業団地の造成、工業誘致が急速に進められ、これら工場の建設によって住宅団地も逐次増加し、宇都宮市における昼間人口は実に60万人と算定されるに至った。

商工会議所は、これら消費者層の増加に伴い、さらに商店街の繁栄策に重点を向け、業界と協力、相提携して各種の事業を遂行した。商店街繁栄の施策としては、各商店街、ユニオン通り、オリオン通り等のネオンアーチ共同建設、アーケードの設置に尽力した。

特に、市街中央の大通りと並んで復興の著しく早かった商店街で、様々な店舗が軒を連ね、新設されたネオンやアーケードにより、近代的様相の商店街となつて、都市美観の促進とともに宇都宮市の伸展の一役を担ってきたといえる。

1.3 今日の商店街の姿

先にも出てきたオリオン通り商店街とは、宇都宮市の中心商業地にある商店街である。西に東武宇都宮百貨店、東に西武百貨店等が商業核を形成し、その間を来街者が通行している、いわば自然発生のショッピングセンター的立地であり、大型店との共存を図りながら今日まで発展を遂げてきた。

オリオン通り商店街、ユニオン通り商店街の来街者の特徴としては、大型ファッション専門店が通りに位置することや、高校生・専門学校生の通学路にもなっていることから、年々客層が若年化しており、若者の自己表現、ファッションや流行の発信地ともなっている。

しかしながら、1990年（平成2年）には中心市街地から約1km離れたJR駅前に大型百貨店が出店し、1994年（平成6年）には長年、中心商業地で営業していた地元百貨店が郊外に移転するなど、多極分散化が進んでいる。

空き店舗の数は、中心商業地全体としてみると、徐々に増加してきており、郊外やJR駅前の商業集積との地域間競争が激しさを増している状況である。また、来街者通行量も、1988年（昭和63年）以降減少が続いている。しかし、現在でも日曜日には約3万人、平日でも約2万人が往来する繁華街であり、今後この環境をいかに維持するか、さらには好転させていくかということは、商店街だけではなく宇都宮市の活性化へつなげる大きな課題となるのではないかと。

第2節 宇都宮市をめぐる交通網

2.1 宇都宮市の主要道路

宇都宮市は、首都東京から北へ約100km、栃木県のほぼ中央に位置している。古くから多くの街道が走り、交通の要所となっている。道路整備も進められ、1972年（昭和47年）には、東京・青森間を結ぶ東北自動車道が市内西部に開通し、北部の宇都宮インターチェンジから日光宇都宮道路が分岐している。市内の一般道路は、奥州街道の国道4号線や日光街道の119号線、123号線、293号線、408号線の5つの街道が通るほか、多岐の県道、市道が周囲の市町村と放射状に結ばれている。さらに、3つの環状道路が走っており、都心環状・内環状・外環状と呼ばれ、総延長距離は48km。多くの交通量がある。この3つの環状線と、放射線道路が整備されているのは全国的に見ても珍しい構造となっている。（図1参照）

2.2 宇都宮市の公共交通

鉄道は、JRの東北新幹線・宇都宮線・日光線と東武宇都宮線が通っており、新幹線では首都東京と53分で結ばれている。東北本線の宇都宮・大宮間は1943年（昭和18年）に開通、日光線は1947年（昭和22年）に開通、1931年（昭和6年）には東武宇都宮線が開通、東北新幹線は1982年（昭和57年）に開通している。駅が中心街ではなく、東側に位置しているのが特徴であり、駅をターミナルとし南北東西、網の目状にバス路線が配置されている。²バス会社は3社参入しており、JRバス関東・関東バス・東野バスの3社である。宇都宮

² http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kikaku/kotu/kotu_08_busrosenzu.htm を参照

市内において、東野バスは一日に294本を運行し、一日の乗客数は4千人から5千人である。³また、関東バスは、一日に約1880本を運行し、一日の乗客数は1万人である。⁴両社とも乗客数は年々減少しており、さらに市内の違法駐車や慢性的な渋滞によって定時性を妨げられるなど、さまざまな問題を抱えている。さらに、宇都宮市商工会議所が中心となり、中心市街地活性化のため企画した循環バス「きぶな号⁵」も、関東バスが主体となって運行されており、大人100円、小人50円という低価格で宇都宮市内を循環運行している。

2.3 市民の移動手段

市民の主な移動手段は、圧倒的に車が多い。栃木県自体、財産法人「自動車検査登録協会」による調査で、2002年(平成14年)3月現在、一世帯あたりの自動車保有量が1,596台と47都道府県中5位、1.7人に一人が車を保有しこの割合は2位である。まさに、モータリゼーションの中に存在する都市と言えよう。さらに、自転車の台数も多く、市内では自転車のかごにスーパーの買い物袋をいれて走る主婦や、登下校時に自転車に乗る学生、自転車通勤するサラリーマンの姿を頻繁に見ることができる。そのため、歩行者が危険を感じる運転をする自転車利用者や、放置自転車が多く問題にもなっている。

特に、放置自転車への解決策として、市では「レンタサイクル⁶」を2003年(平成15年)7月25日(金)から2003年(平成15年)12月5日(金)までの期間限定ではあるが実行している午前9時30分から午後8時30分まで利用でき、その日のうちに返却をする。JR宇都宮駅西口駐輪場、東武宇都宮駅東駐輪場、中央小学校北駐輪場の3箇所で貸し出しが行われている。無料(アンケートに協力する)ということもあり、なかなかの評判を得ているようである。

(図1) 宇都宮の道路概要



第3節 市民にとっての宇都宮市

続いて、宇都宮市の現状を、生活の面から考察することにする。

³ 東野バス株式会社のアンケート回答に基づく

⁴ 関東自動車株式会社のアンケート回答に基づく

⁵ <http://www.2s.biglobe.ne.jp/~bl-tochi/file/column/column02.htm> を参照

⁶ http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/news_koho/news2003/0307_cycle.pdf を参照

3.1 宇都宮市の都市イメージ

宇都宮は「日本一の餃子の街」、「カクテルの街」として、旅行雑誌などに取り上げられており、それを目当てにして市外、県外から多くの旅行者が宇都宮市に来ている。さらに最近では、市役所において、宇都宮市出身のサクソ奏者渡辺貞夫氏にちなんで、「ジャズの街宇都宮」というイメージの推進に力を入れている。

また、市役所は宇都宮市中心市街地を流れる釜川の改良工事を行った。その結果、市街地を流れる釜川のせせらぎと心休まる景色を愉しむことができるようになった。この流れに沿うように整備された釜川プロムナードは、散策や憩いの場として多くの市民に親しまれている安らぎのスポットになると期待されている。夜はライトアップされ、昼間とはまた印象を変えた美しさで宇都宮の夜景として輝いている。

しかし、宇都宮の中心市街地には家族みんなでくつろげるような公園や、ほんの少し座るためのベンチなどが、まだ十分には設置されていないのが現状である。そのため、都心部に買い物へ行って、疲れたから少し休憩しようと思うと、喫茶店やどこかへ入るしかないのだ。この現状は市民にとって非常に受け入れがたいものであるのではないだろうか。

3.2 中心市街地の様子

宇都宮市は二荒山神社や旧篠原家住宅などの歴史的建造物や、宇都宮市役所と栃木県庁を結ぶシンボルロード、前述したオリオン通り商店街商店街や、宇都宮の原宿ともいわれ若者向けの店が多く、全国「元気のある商店街100」にも選ばれたユニオン通りなど、特色あるストリートが存在する。特に、歴史的建造物に挙げた二荒山神社は、宇都宮市の発祥に深く関わる由緒正しき建造物であり、大晦日や元旦には市内外からたくさんの参拝客が訪れる場所であるし、旧篠原家住宅も江戸時代から続く豪商の旧家で、1953年（明治28年）に建てられた母屋と石蔵、黒漆喰や大谷石を用いた外壁や商家を特徴づける店先の格子など、見所多い建物である。

しかし、宇都宮市の中心市街地には歩行者がゆったりと歩けるような歩道が少ないと言える。大通りなどは車道と歩道に分けられてはいるが、自転車が走るスペースが曖昧である。広い歩道では自転車も歩道を通行できるが、週末など人通りの多い時に自転車が歩道を走ると、自転車側も通行するのが非常に困難であり、かつ歩行者も安心して歩くことができないという状況に陥っている。

3.3 コミュニティを構成する人口の減少

また、宇都宮市の中心市街地における居住人口減少の進行がある。居住人口の減少により、周辺商店街やコミュニティの衰退、治安の悪化など、多くの問題が発生している。中心市街地では少子高齢化も同時に進行し、特に高齢化率は25%⁷となっており、市全体の15%(2003年3月現在)⁸と比較しても、非常に高い。

中心市街地を活性化させる上で、居住者の増加は必要不可欠であるため、居住人口の減少、少子高齢化の進行に歯止めをかけることが必要となるだろう。

⁷ 後述の宇都宮市都心部グランドデザインによる。

⁸ 同上

第3章 宇都宮市が抱える課題

第1節 宇都宮市がめざす商店街の姿

この節では、前章第3節において述べた、商業の面から見た宇都宮市の現状を把握した上で、具体的にどういったことが宇都宮市の課題とされているのかを明らかにしていく。

1.1 近年の宇都宮市に見られる商業の地盤沈下

宇都宮市の商業は、栃木県の都市として恵まれた環境にあり、県内における広域商業中心地として確固たる地位を築いている。

しかし、近年、宇都宮市周辺都市への大型店の出店による都市間競争の激化、消費者ニーズの個性化・多様化、モータリゼーションの急速な進展により、宇都宮市の商業は地盤沈下の様相を呈している。

加えて、JR宇都宮駅西口再開発事業に絡む大型店の出店、あるいは郊外部への大型店・専門店出店があり、今後は市内の各地域間における競争もますます激しくなっていくものと考えられる。

このような環境変化のなかで、特に中心商業地区においては、電線の地中化や道路整備、再開発事業などの都市基盤整備事業が進展している。商工会議所は、パンフレットや冊子などを通して、商店街の近代化、商業機能の高度化などとあいまって、人のふれあう憩いの場として商店街づくりをさらに推進し、宇都宮市商業振興の牽引力となる必要があると示唆している。

1.2 中心市街地の空洞化

宇都宮市の商業が地盤沈下の様相を呈しているというのは、先にも述べたとおりである。そのなかでも、その様相がもっとも顕著に表れているのが、駅前から続く大通りである。その通りの両側には、建築された当時と変わらぬ姿の古びた共同ビルが立ち並ぶ商店街がある。40年程前は、宇都宮市の商業都市としての繁栄を象徴するもっとも近代的な建築物だったが、最近では「シャッター通り」などと呼ばれ、空き店舗の数が徐々に見て取れるようになり、昔の繁栄の姿はすっかり影を潜め、売上高も減少している。

また、その大通りに隣接されたオリオン通り商店街商店街も大通りが活気をなくしていくのと同時に魅力がなくなり、売上高も減少の一途をたどっている。

しかし、宇都宮市としても、その様相に対し、何もしてこなかったわけではなく、大通りにある「相生地区再開発事業区域⁹」に対して、市街地再開発事業を行った。市街地再開発事業とは、都市型商業施設を中心とした公益施設、業務、駐車場の高度複合施設としての特色・個性を持たせ、公共施設との調和をはかり、一つの街として都市景観を形成して事業のことである。

それでも、その事業は一部にしか施工されてなく、建築物などの老朽化などの問題、それに付随する商店街の活性化の問題はまだ解決されたわけではない。

では、なぜ宇都宮市の中心市街地を含む商店街はここまで廃れてしまったのか。次の節で検証していきたい。

1.3 魅力のある商店街とは

中心市街地の商店街オリオン通り商店街商店街についての市民の意見などはどのようなものがあるだろうか。まず挙げられることは、特に行きたくくなるような商店街自体の魅力がないということだ。商店街の魅力とは、何でもそろうということではないかと我々は考える。今や、郊外に大型店などの進出により、そちらの方がより多種類のものを多く揃えられるように見えるかもしれない。しかし、我々は商店街にもそのようなことは可能であり、むしろ大型店にも負けない多種類、多様な店、商品を「売り」にできると考える。

それは、今までのオリオン通り商店街商店街の様子から見て取れる。今まで、オリオン通り商店街は、組合によって、八百屋なら八百屋一軒、魚屋なら魚屋一軒というように、一軒しかない店舗を保護するような商店街のルールというものをつくってきたのではないかとと思われる。そこには競合は生まれず、ルールの上にあぐらをかいた商店には消費者は集まらないだろう。

競合というものは商売をやるにあたって最も重要なことだと我々は考える。オリオン通り商店街に、様々な店、同じ種類の店がひしめき合って並んでいたらどうだろうか。一軒目を見た後、その隣の店に目を移し、一軒目より安いものを見つける。そこで買おうと思って、また隣を見ると少し高めだが、いいものが並んでいる。そこには消費者の選ぶ楽しさ、自由がある。店側にとっても、消費者のための経営、他の店に負けない個性が必要になってくることは間違いない。また、店側から消費者へ、消費者から店側へという一連の流れができ、活気が出てくるのではないか。

そして、ひとつひとつの店が成長し、消費者が行きたいと思うような、消費者に対する魅力を引き出すことが出来れば、商店街自体が一つの大型店にも負けない平面の大型店として新たに出発できるのではないだろうか。

ここに述べていることは、なにも宇都宮市のオリオン通り商店街に限ったことではない。全国の商店街、特に活気の少なくなった商店街に共通して言えることだと思われる。

そこに必要とされるのは、商店街全体の協力、意識の改革である。今の商店街に何が足りなく、何が必要なのかということを実感として感じ、現実として目を向けなければならない。県外の商店街などで、成功しているところは、自治体などの協力や県からの補助金、コンサルタントの招聘など、様々なことに働きかけている。宇都宮市もそのような動きが出てきてはいるが、まだ十分であるとはいえない。

このことに関しては、宇都宮市の商工会議所も商店街に対して働きかけを行っている。街の業種、業態の見直しを行うために、商店街の店主を対象に、ワークショップを行っている。しかし、参加者は期待ほど集まっていないのが現状だ。それは危機感の希薄さからきていると見て間違いないだろう。人が多く通っているから、この商店街は大丈夫といった考え方をいまだに捨てきれないのではないか。また、いまだにある「駐車場神話」というものが事

⁹ 宇都宮市「宇都宮の都市計画」より。既存の煩雑とした区画に対する、都市再開発。宇都宮の場合は、昔からの共同ビルの代わりに、パルコが建設された。

態をもっと悪くしている。車を重視する考えはまだ残っており、駐車場さえあれば商店街はもっと活気が出てくるはずだという見方をする人も少なくない。

やはり根本は、ヒト・モノ・カネの「ヒト」の部分である。意識をどのように変えていくか、このことこそが商店街を再活性化させる重要な鍵となってくると我々は考える。また、業種、業態の入れ替えにも相当の時間がかかる。この商店街の再活性化には長いスパンでの見方も必要で、そのためにも商店街側の理解というものは絶対に必要なものなのである。

1.4 商店街までの交通手段

先に挙げられたことに付随して問題となってくることは、オリオン通り商店街までの行き方である。現状は、オリオン通り商店街までの駅からの交通アクセスは、車、バス、自転車、徒歩のどれかである。しかし、車は、駐車場の問題などもあり、ほとんど機能していないと言ってもいいだろう。その事実はなにを伝えているのかということ、自動車保有率が、全国でも上位に入る栃木県の首都の商店街にとって、致命的な問題であるということがいえる。また、現状の商店街には、バスで運賃を払ってまで来たいと思わせるような魅力がない。たとえ、先に述べたように、商店街が活力を取り戻し、よみがえったとしても、車の問題は解決しなければならない問題だということは明白である。

第2節 道路構造による交通渋滞の慢性化

この節では、前章第三節において述べた、交通の面から見た宇都宮市の現状を把握した上で、具体的にどういったことが宇都宮市の課題とされているのかを明らかにしていく。

2.1 宇都宮市が抱える慢性的渋滞

宇都宮市の課題としては、なんといっても慢性的な交通渋滞の発生があげられる。宇都宮市は、市の東側、南北に流れる鬼怒川を挟み、宇都宮テクノポリスセンター、清原、高根沢工業団地といった、ホンダやカルビー、他ハイテク工業が集中している日本最大の内陸工業団地を抱えている。工業団地の労働者数は約3万7千名、大半が中心市街部に在住し車通勤である。ということは、中心市街から工業団地へは相当の交通量が予想されるのは明らかであるが、都心部と工業団地を結ぶのは、鬼怒川橋、柳田大橋の2本の橋しかない。川を越えるため、迂回路がなく橋を渡るしかルートがないのである。そのため、朝夕のラッシュ時には、橋につながる道路は渋滞となる。特に、鬼怒川橋は12時間で3万7千台の車が通行し、朝は4,400台、夕方は4,400台もが通行する。駅から工業団地への通勤時間は、通常20分であるところが、この渋滞により2倍の40分もかかってしまうのである。

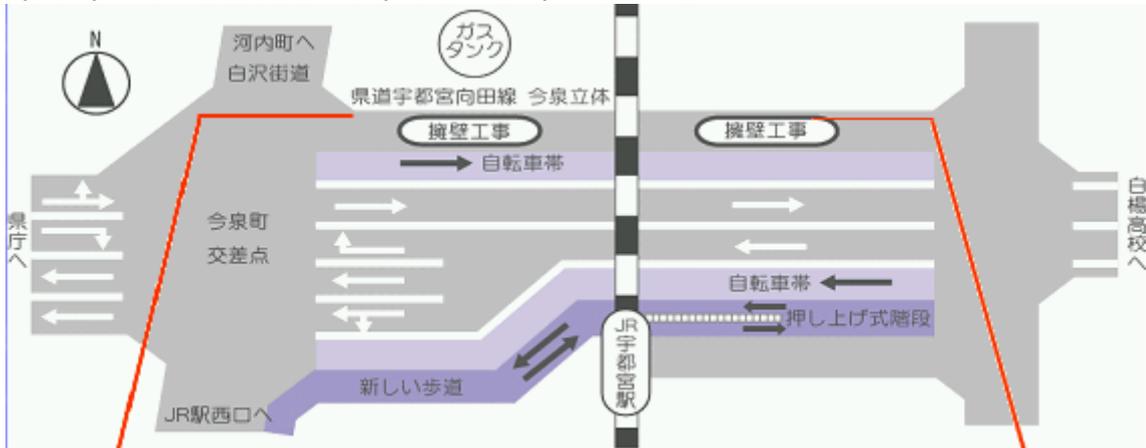
慢性的な渋滞は、ここだけではない。3環状線や国道4号線、県道・市道も渋滞が発生する。国道123号線と国道4号線が交差する平松町交差点では、宇都宮駅方面へ向かう交通量が多いのにも関わらず、直進レーンと右折レーンが2車線に分かれる部分の長さが短いため、右折車が多い時には直進レーンは全く動かなくなってしまう。通常、宇都宮大学から駅までは渋滞がなければ10分ほどで移動できるのにも関わらず、渋滞時にはやはり2倍の20分くらいかかってしまうこともある。しかも、平松町の渋滞の場合、朝昼夕関係なく渋滞が発生するためドライバーは精神的にもイライラしてしまい、事故の発生率が高いなどといった弊害も生じている。

2 . 2 市や県が行ってきた改善策

この渋滞に関して、県や市も対策を講じてこなかった訳ではない。交差点の改良工事や、時差式信号の整備など様々な対策を行ってきた。特に大掛かりなものとしては、駅東から、県庁へと向かう県道宇都宮向田線（「今泉立体」）の改良工事¹⁰が挙げられる。宇都宮市は、JR宇都宮線により東西に分断されているが、中心市街地においてJRを横断する主な道路は、北から、市道「競輪場通り」（跨線橋）、県道宇都宮烏山線（「第二奥州街道踏切」）、県道宇都宮向田線（「今泉立体」）、県道宇都宮笠間線（「築瀬立体」）、県道宇都宮真岡線（「真岡線立体」）、市道「平成通り」（アンダーパス）と数が少なく、各路線に交通が集中するため、恒常的な渋滞が発生している。なかでも、県道宇都宮向田線（「今泉立体」）は交通量が多く、一時間あたりに、朝は車2,400台、自転車450台、夕は車2,100台、自転車250台が利用している。そのため、今泉町交差点から今泉立体をくぐり東に延びる渋滞は朝夕とも1kmを越えている。それにも関わらず、4車線化がなされてはいない。しかも、自転車や歩行者が極めて多いのにも関わらず、その専用通路は安全、快適に利用できない状態となっているのである。この対策として、改良工事が行われることとなったのだが、その工事内容としては以下のことが行われる。まず、今泉町交差点東側の車線が4車線から6車線に増やされる。そしてJR線の真下や東側の車線が3車線から4車線に増やされる。そして、自転車、歩行者のために、南北両側にスロープの自転車歩行者道が設けられるのである。（図2参照）

この工事が完了すれば、確かに渋滞が少しは改良されるかもしれない。しかし、前述したように市内の自動車数は半端なものではない。既存の路線から自動車が溢れてしまいそうな程である。果たして本当に大きな効果が得られるのかは、工事が終わるまで分からないといった状態であろう。工事期間も2002年10月から、2005年3月までと非常に長いスパンで行われるため、他の道路にも影響が出始めていることも新たな問題として浮上し始めている。

（図2） 県道宇都宮向田線（「今泉立体」）の改良工事



資料：「今泉立体の交通規制について」

<http://www.pref.tochigi.jp/utsunomiya-dj/imaizumirittai/sub4.html>

2 . 3 自動車過多が与えた中心街への影響

確かに、宇都宮市は、モータリゼーションの恩恵ともいえる、自動車と共に発達してきた。しかし、この過剰な自動車数は市内から人を遠ざけてしまった。中心市街地は駐車場が決し

¹⁰ <http://www.pref.tochigi.jp/utsunomiya-dj/imaizumirittai/sub1.html> を参照

て少なくはないにも関わらず、駐車料金が高く駐車場稼働率は70%程度にとどまっている。¹¹さらに、街路樹などが整備されていないために自転車が走りにくい自転車専用道路や、その自転車の危険な運転のために、歩行者が安全に歩道を歩けないこと、渋滞により定時性が損なわれたバスの連絡の悪さ。こういったことの蓄積が、さらに車への依存度を高め、中心街は人が入りにくい街となってしまったのではないだろうか。その結果として、車で行きやすく、駐車場も広い郊外に人の流れが移行したことが、中心街は衰退、街自身の魅力の低下にも繋がってしまっていると我々は考える。皮肉なことだが、モータリゼーションの悪循環が宇都宮市の課題を引き起こしている原因の一つであると、言えるのではないだろうか。

第3節 快適で住みやすいまちづくり

この節では、前章第3節において述べた、生活の面から見た宇都宮市の現状を把握した上で、具体的にどういったことが宇都宮市の課題とされているのかを明らかにしていきたい。

3.1 宇都宮市のイメージとは

最初に問題として挙げた、都市イメージの希薄さを解消するためには、まず市民の誇れるまちの顔やシンボルをつくっていく必要がある。餃子やカクテルではない、何か確固とした新しいシンボルが今の宇都宮市に必要とされているのではないだろうか。

そのために例えば、現在進行している宇都宮城復元に並行して、都心部グランドデザインで歴史軸と呼んでいる八幡山、二荒山神社周辺、宇都宮城址公園を結ぶ道路を歴史性や個性あふれるものに整備し、快適性や回遊性を持つ、歴史的な文化と現代的な文化を融合させたまちづくりを進めてみてはどうだろうか。そして、釜川の整備にあたっては、歩行者が楽しみながら歩けるような歩道整備をし、釜川を単に「中心市街地を流れる川」にとどまらせないことが重要なのではないだろうか。

また、宇都宮市は世界的に有名なJazzアーティストである渡辺貞夫さんの出身地ということで、最近Jazzに関係あるイベントをいくつか催している。しかしながら、まだ始まったばかりだということもあってか、市民には浸透しきっていないようである。Jazzに関する様々なイベントをより一層盛りたて、市民にアピールしていくことでJazz=宇都宮市というイメージを確立できれば、市民が誇ることでできる宇都宮市のシンボルがまた一つ増えるのではないだろうか。

3.2 市民がくつろげ、楽しみながら散策できる中心市街地とは

また、前章第3節で述べたように、中心市街地には市民が気軽に休憩できる公園や広場が非常に少ない。そのため、それらを中心市街地に整備することも忘れてはならない。緑や水の融合した中心市街地を造っていくためには、先に述べた釜川の整備のほかに、公園や広場の整備が欠かせないからである。また、そういった整備が進むと、今度はそこへ向かう人の数が増加することが予測されるため、歩行者の歩きやすい環境づくり、歩道ネットワークの形成も必要となってくる。前述したように、宇都宮市の中心市街地では、歩行者がなかなか安心して歩くことができない歩道も多くある。それを解消しなければ、いくら良い公園や広場を整備したとしても、市民の利用はあまり期待できないのではないだろうか。

¹¹ 宇都宮市職員の鈴木氏へのインタビューより

3.3 暮らしやすい中心市街地とは

次に課題となるのは、土地利用ルールを確立することである。現在宇都宮市の中心市街地は様々な用途地域が混在しているため、非常に雑然としている。そこで商業地域、工業地域、住居地域など、各用途地域に対応した適切な土地利用のルールを確立し、中心市街地を順序良く整備していくことが必要である。土地利用のルールがなければ、各自がそれぞれの利益を一番に考えた整備をすることが懸念され、そうすると非常に不便なまちになりかねない。そこで、便利なまちづくりをするためには、適切で確固とした土地利用のルールを整備していく必要がある。

最後に、中心市街地での人口減少に歯止めをかけ、コミュニティを再生させなくてはならない。前述したように、中心市街地を活性化させる上で、居住者の増加は必要不可欠なものであるため、いくら中心市街地を活性化させても、それだけではあまり意味がないからである。では、そのためには一体どうすればいいのだろうか。

それにはまず、都市型居住地を整備することが必要ではないだろうか。生活に必要なすべての機能が集積している中心市街地は、市民が生活していく上で非常に便利な地域と言えよう。では、なぜ生活に便利な中心市街地を避け、郊外に住む市民が多いのだろうか。

それはおそらく、中心市街地に住む利便性よりも、郊外に住むメリットの方が大きいからなのではないだろうか。そのメリットの一部として、例えば家賃が安いこと、広い居住空間が確保できること、自然が多いこと、などが挙げられるだろう。そういったことを考えてみると、どうすれば市民が中心市街地に住みたくなるのか、想像がつく。そこで、市民が求める良好な居住環境を保全し、確保することが都心部の居住人口を増加させるはずである。

また、中心市街地での高齢化率が自然体に比べてかなり高いことを考えると、中心市街地に住む地区住民の福祉向上を図るためにも、公共公益施設を含むさらに多様な利便施設を立地することが必要である。

以上のことをまとめると、市民が誇れるような、快適で住みやすいまちづくりをしていくことが、今の宇都宮市が抱える課題だと言えるのではないだろうか。

第4章 宇都宮市で検討されている政策の検証

第4章では、現在宇都宮市で検討されている政策を紹介し、検証していく。
主なものとして、宇都宮市都心部グランドデザイン、新交通システムLRTの導入がある。

第1節 宇都宮市都心部グランドデザイン

1999年(平成11年)3月、宇都宮市中心部の活性化を図るために「宇都宮市中心市街地活性化基本計画」は策定された。この基本計画を達成するため、「宇都宮市都心部グランドデザイン」(以下、グランドデザインと称する)が2002年平成14年8月に策定された。このグランドデザインでは、より具体的な中心市街地の姿、そのための戦略的事業等の大枠が示されている。

グランドデザインでは、二つの軸と二つのコア(核)が定められており、まず、「JR宇都宮駅付近と中心市街地付近をそれぞれ「JRコア」、「センターコア」としてとらえている。そして、その二つのコアを結ぶJR駅西口から西へ伸びる道路、つまり大通りを高度な都心活動軸と呼び、中心市街地付近(「センターコア」と八幡山・宇都宮城址公園などの文化的空間を南北に結ぶ道路を歴史軸としてとらえている。グランドデザインでは、その二つのコアと東西南北に伸びる軸を中心市街地活性化の要としている。(図3参照)

グランドデザインで策定された様々な事業の中で、我々が注目したものは以下の四つである。

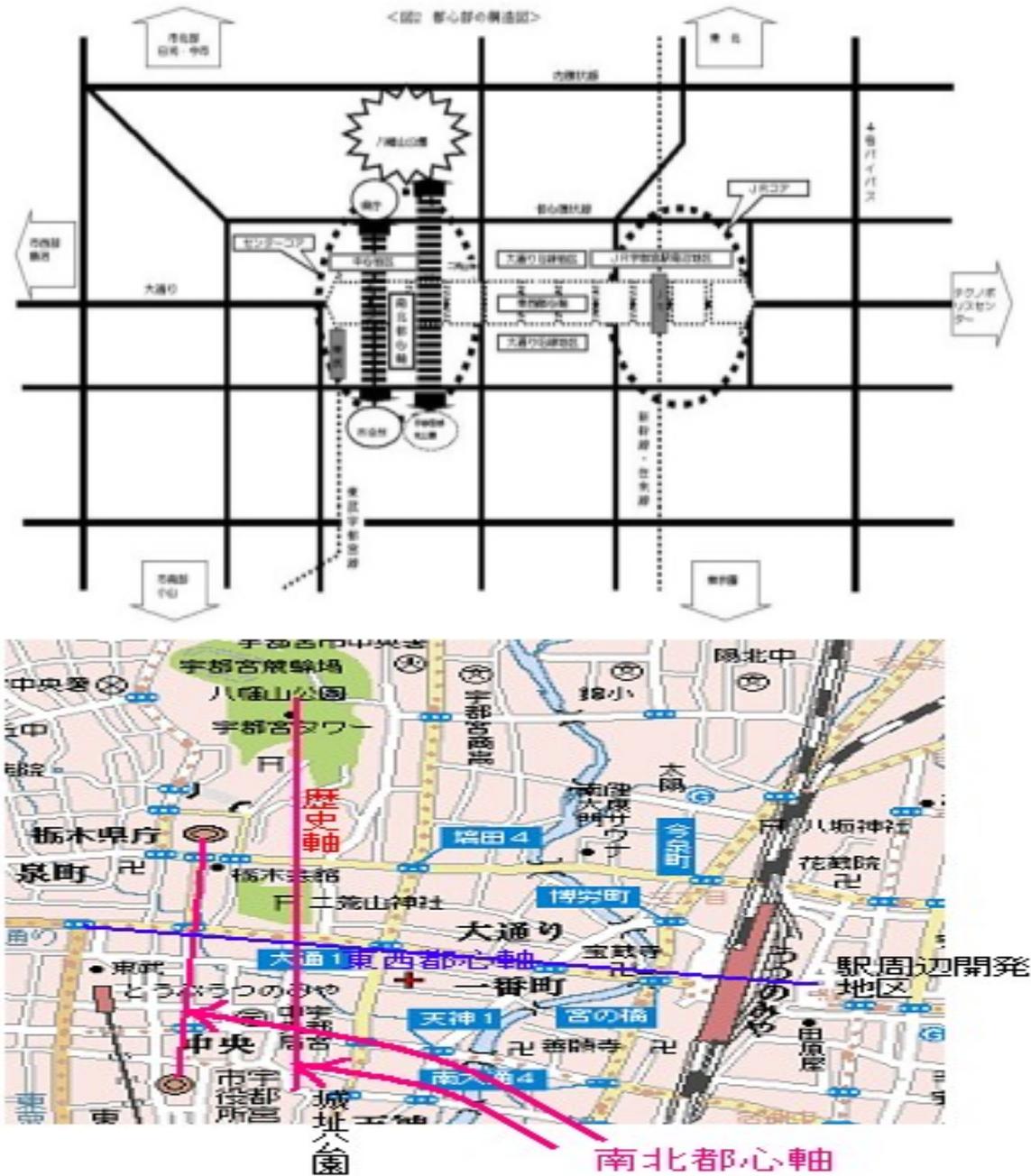
一つ目は、「バンバ再生と再開発事業」である。これは、「センターコア」の中心部であるバンバ地区の活性化を目指しており、都心部に一番求められている商業機能の集積などを目的として、バンバ地区を新たな賑わいのゾーンとして形成するためのものである。

二つ目に、「歴史軸の整備」がある。グランドデザインで示された歴史軸とは、八幡山と宇都宮城址公園を結ぶ約2.3kmにおよぶ軸のことである。現在では、その歴史軸の一部である宇都宮城址公園に宇都宮城を復元しようとする動きがあり、様々な催しが開かれている。

三つ目は、「釜川プロムナードの活用」がある。これは、「センターコア」を流れている釜川の周辺を整備し、歩いていて楽しめる快適な空間、魅力ある場所としての再生しようとするものである。

四つ目は、「JR宇都宮駅東口の整備」がある。これは、新都市拠点の開発を目指すとしているが、グランドデザインを読む限り、実際として具体案が出ているとは思えない。そこで我々は、JR駅東口整備も視野に入れた上で、第5章でモデル事業を提言する。

(図3) 二つの軸と二つのコア



資料：(上) 都心部ランドデザインより (下) マピオンより作成

第2節 新交通システム LRTについて

LRTとは、Light Rail Transit の略で、人や環境にやさしく経済性に優れた公共交通システムのことである。動力源はおもに電力で、台車に取り付ける超小型で強力なモーター

により動いている。L R Tは欧米を中心に普及が進んでおり、従来の路面電車に比べると、走行環境、車両等がグレードアップされた乗り物であると言える。

L R TではL R V (Light Rail Vehicle) と呼ばれる車両が使用されている。L R Vは自動車並みの走行性能を有しており、震動や騒音が少ない点から、従来の路面電車に比べると走行環境が改善されている。また、L R Vは低床構造の未来型車両であるため、高齢者や障害者も容易に乗り降りできる。

1. L R Tのメリット

都市交通の慢性的な渋滞を解消する手段として、車以外の交通手段を新たに構築することが必要とされる。そこで、下記の表1を見ていただきたい。この表を見て分かるように、L R Tの建設費は地下鉄やモノレールなど、他の公共交通機関に比べると、比較的安く済む。特に地下鉄と比べると、この差は随分と大きい。東京などの超大型都市における地下鉄の役割は非常に大きく、その利便さは言うまでもないが、その膨大な建設コストを考えると、中小規模の都市にとって地下鉄の建設は、ほとんど実現不可能なものであると言っても良いだろう。大都市以外で新たな交通システムを構築するとなれば、地下鉄やモノレールではなく、建設費が比較的安く済むL R Tの方が優れていると言えるだろう。建設費の安さは、L R Tの一番のメリットとして挙げられる。

二つ目に、L R Tは専用のレーンを走るため、車の渋滞に巻き込まれることがなく、定時制が保たれる。戦後、国内の自動車産業の成長とともに、日本各地でモータリゼーションの波が押し寄せてきた。そして都市内の道路の渋滞は恒常化し、それまで市民生活に密着してきた路面電車は渋滞を引き起こす一要因として捉えられ始めた。また、路面電車自体、車社会が引き起こす交通渋滞に巻き込まれ、運行の定時性を失っていった。これは路面電車が車と同じ道路を走行していたからである。つまり、専用のレーンを走るL R Tでは、従来の路面電車と違って、交通渋滞に巻き込まれるということがない。

さらに、表1を見ても分かるように、L R Tはスピードの幅があるため、人や車が多い市街地ではゆっくり走り、郊外では地下鉄と同じような速度で走る、というように、走行環境に合わせたスピードで移動することができる。ゆりかもめなどの新交通システムに比べると、人件費などもかかってしまうが、これは有人運転だからできることである。また、モニターなどの補助装置の搭載に加え、ブレーキの性能も格段に優れているため、他の有人運転が必要な交通機関に比べると、安全性もより高いものになると考えられる。そして、L R Tはいくつかの車両を編成して走行するものであり、バスや単独車両の路面電車と比べると、生産性はかなり向上すると考えられる。

先にも述べたが、メリットの三つ目に挙げられるのは、人と環境に優しい乗り物であるということである。まず、L R Tの主な動力源は電力であるため、地球環境に優しい。先行論文「宇都宮市における新交通システムの今後～課題と提案～」¹²⁾によれば、地球温暖化や酸性雨の原因となるCO (一酸化炭素)、NO_x (窒素酸化物)、CO₂ (二酸化炭素)のL R Tにおける排出量は、自家用車のそれぞれ470分の1、3分の1、9分の1となっている。また、乗合バスに比べても、95分の1、2分の1、3分の1となっており、L R Tの排出量は他の交通機関に比べて少なく、地球に優しい交通機関であることが分かる。

また、L R Tの車両には最新の技術が取り入れられているため、バスのようなエンジン音が生じず、かつ、既存の交通システムよりも防音化されている。そのため、騒音や振動が抑えられた乗り物である。

さらに、少子高齢化がますます大きな問題となるこれからの日本には、高齢者、子ども、障害を持った方々など、交通弱者の方々が容易に利用できる交通システムの整備が必要となってくる。地下鉄やモノレールの最大の欠点は、改札と乗り場の高さが違うということであ

¹²⁾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）

る。最近では、バリアフリーを目指し、駅にエレベーターやエスカレーターが設置されつつあるが、それでも改札と乗り場の高さが違うことは、先に述べた交通弱者の方々にとって障害となるに違いない。ところがLRTは路面に電停があるため、改札と乗り場の高さは一定で、歩行者自身の上下の移動はない。また、車両のLRVは低床構造超低床構造（床面高さ30cm程度以下）の車両であるため、同じ路面から乗り降りできるバスに比べても、楽に乗り降りできる乗り物である。

2. LRTのデメリット

他の交通機関と比べての、LRTのデメリットとしては、以下の3つが挙げられるだろう。まず一つ目に、地下鉄やバスと比べると、輸送力に対する車両価格が高価になりがちだということである。参考として国内での例を挙げると、鹿児島市電の「ユートラム」は定員55名のLRVで、その車両価格は一台当たり約178,000千円となっている。これに比べてバスの価格はというと、一般車両の標準的な価格として、大型で16,700千円前後、バスの中では比較的高価だとされるノンステップバスの価格でも20,500千円前後となっている。この価格を踏まえた上で、LRTの定員と路線バスのそれとはほとんど差がないことを考えると、やはりLRTの車両価格は高価であることが分かる。

次に二つ目の問題としては、LRTは車などの道路交通を支障する恐れがあるということである。というのも、LRTは地上走行が多いからである。従来の路面電車と違ってLRTの走行路は、基本的にLRTによって占有される。そのことは、先に述べたような、自動車渋滞に巻き込まれたり、遅延したりということもなくすのだが、車を中心に考えた場合には、道路用地、車線数が減少することになり、マイカー利用が減少しなかった場合には、道路渋滞をはますます悪化させる一因となる。その点、地下鉄やモノレールなどはまったくの専用の軌道を持ち、他の交通との接触がないため、交通渋滞を引き起こすことも、他の交通を妨げることはない。

また、三つ目の問題としては、地下鉄やモノレール以上に人間の力を必要とするということである。LRTは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、ゆりかもめなどの新交通システムとは違い、有人運転が必要となる。そのため、人件費やランニングコストの採算性などを考えると、行政と民間の協働が難しい日本にとっては、法改正の問題なども含め、運営主体を何になるかといったような、新たな課題が浮上してきている。

(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	LRT	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
走行路	地下	高架 地下	高架 路面 地下	路面	路面
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

第3節 なぜ宇都宮市にL R Tが必要なのか

宇都宮市は、地図から見ても分かるように、J R 駅が中心地から離れているため、公共交通機関の利用と中心市街地での買い物の連携がとれない。そのため、駅に行くのは移動のためだけ、中心市街地へ行くのは買い物のためだけ、といった風になり、中心市街地からの公共交通機関は利用しにくい街だと言えることができるだろう。そのため、市民の移動手段は、移動が楽な車に依存していき、2002年度（平成14年度）では車の普及率が全国8位となっている。しかし、中心市街地における駐車場の稼働率は約70%である。このことから言えることは、車が多いにも関わらず、中心市街地に車で来る人はそこまで多くないということだ。こういった現象は一体なぜ起きているのだろうか。

その原因の一つに、宇都宮市の中心市街地では駐車場の利用がしにくいことが挙げられるのではないかと我々は考える。自分が行きたい店の近くに駐車場がなければ、わざわざ遠くの駐車場に車を止めてまでも買い物をするということは考えにくい。すると、人の流れは車で移動しやすい郊外へと移行するのではないだろうか。事実、中心市街地に近い東武宇都宮百貨店、宇都宮パルコの駐車場では平日でもそれなりの利用者があり、週末にもなると、駐車するために長い行列を作っている。中心市街地には駐車場が少ないのではなく、利用しやすい駐車場が少ないのである。その結果、市民の足は駐車場の広い郊外の大型ショッピングセンターへ移動するため、市の中心市街地は活気をなくし、それがさらに中心市街地自身の魅力の低下につながっている。

そこで、その失われた魅力を取り戻すためにはまず、中心市街地に人が集まりやすい環境を造る必要がある。人が集まりやすい環境を造るには、中心市街地にあるひとつひとつの店が独自の魅力を発揮し、人々に「行ってみたい」と思わせることが必要であろう。そういった思いを持たせることができれば、少々無理をしてもかなりの人々は集まってくるはずだ。しかし、そういった思いを持った全員の足を商店街に向けさせることはできないだろう。その商店街につながる人々の足になるもの、つまり公共交通機関などがなかったら行きたい人も来ることができない。ならば、「行ってみたい」と思った人々全員を中心市街地へ呼ぶにはどうすれば良いのか。

それには何といっても、そこへ集まるための公共交通機関の整備が必要となってくる。先にも述べたとおり、宇都宮市の公共交通機関はあまり連絡が良くない。そこで、利用者を増やすためにはまず、この現状を改善することが必要となるだろう。そして、健常者だけではなく、交通弱者の方も容易に利用でき、さらには地球環境にも優しいという新交通システムL R Tを導入することができれば、宇都宮市は非常に住みやすい街になるのではないだろうか。

また、宇都宮市東部には清原工業団地、芳賀工業団地に加え、作新学院大学などの学校があるのだが、市内からそこへ向かうには、鬼怒川を渡らなくてはならない。鬼怒川を横断する人々は多いのにも関わらず、鬼怒川に架かる橋は多くない。そのため、鬼怒川の周辺地域は慢性的な交通渋滞に陥っている。そこで、当該地域の渋滞を緩和するための新たな公共交通機関の整備が必要とされている。公共交通機関としては、現在バスが運行されているが、大量の東西交通をさばくには輸送力があるL R Tの方が優位である。また、前節で述べたように、L R Tはバスや車に比べると環境負荷が軽減されているため、環境問題が取り上げられている現代の要望に合致した交通システムと言えるのではないかと。

第4節 L R Tを導入する際の問題点

しかしながら、宇都宮市にL R Tを導入する際にはいくつかの問題点がある。

まず、大きく取り上げられるのは、福田富一宇都宮市長を中心に L R T 導入を推進している宇都宮市と道路整備が先決だという福田昭夫栃木県知事の間意見の食い違いがあることである。県知事は道路建設にかなり意欲的であり、宇都宮市が抱える交通渋滞問題は道路を建設すれば解消するという考えを持っている。また、車両購入費や専用レーン整備など、ハード面整備に必要な初期投資に対して、採算性がとれないということを問題にしており、L R T 導入に対して消極的な姿勢をとっている。これは、公共交通機関であっても基本的に運賃収入の採算性を重視し、事業整備コストの受益者負担を採る日本の体質そのものであると言える。しかし欧米諸国では、「公共交通機関は都市の装置のひとつ」としており、国や地方公共団体が事業体の財政を前向きに助成し、運営を支えている。宇都宮市も欧米諸国と同様の考え方をとっており、L R T を市民のための公共交通と考えているため、採算性にはとらわれずにこの事業に取り組もうとしている。

また、先日の衆院選小選挙区栃木 1 区で当選した自民党の船田元氏は、宇都宮市への新交通システム導入を公約に掲げており、2003 年（平成 15 年）11 月 12 日の下野新聞社による取材の際、新交通システムについて県知事の不安解消に力を注ぐ考えを示した。L R T 導入をまちおこしのきっかけをつくる投資だと考える船田氏の説得に期待したい。

他の問題としては、バス会社の慎重な姿勢が挙げられる。L R T 導入予定地域の一部である J R 宇都宮駅西側の大通りは、現在の市民の足となっているバスが大きな収益をあげることのできる路線である。そのため、この地域に L R T が導入されれば、必然的に路線バスの収益が減少すること予想され、バス会社は慎重な姿勢をとっている。

第5章 モデル事業の提案

これまでの章で検証した結果をもとに、本章では、中心市街地の再活性化を目標としたモデル事業を提案する。前述したように、宇都宮市中心街は空洞化が進み、人も街も活気を失っているように見える。商店街は、昔から都市の顔であった。その商店街が力をなくしていけば、都市も力をなくしていく。魅力ある街づくり、いや、魅力ある商店街づくりから始めていけば、もっともっと宇都宮市のエネルギーが上がり、新しい宇都宮市の姿を見出すことができるのではないだろうか。

そのために我々が提案することは、市民参加による商店街の再活性化と、その商店街へつながる新しいルートの確保、つまりLRTの導入である。我々が期待するLRTの姿とは、既存の公共交通にマッチした新たな路線が引け、その結節点としてのトランジットモール¹³など、中心市街地に人を増やすことのできるものである。ここで我々が強調したいことは、どちらも欠けることなく、あくまでこの2つを柱とし、かつそれら2つの柱を同時進行でやっていくということである。

第1節 市民参加による商店街の再活性化

1.1 消費者の声が届きやすい商店街へ

我々は、多数ある宇都宮市内の商店街の中で、比較的大きな商店街であるオリオン通り商店街を中心に検討してきた。宇都宮市内の商店街には、商店街組合など組織しているところや、商店街活性化に積極的な店舗があるのも事実ではあるが、全体としては、活気がない印象を受けた。オリオン通り商店街に現在二つある商店街組合「宇都宮オリオン通り商店街振興組合」、「オリオン通り曲師町商業協同組合」はワゴンセールや年末福引大売出し、ナイトバザール、「宮の市」といったイベントを行って商店街活性化に努めている。しかし、イベントを行ってもなかなか収益に還元されないのが現状だそう。14イベント自体は盛り上がりつつも、そこからの利益を考えていかなければならない。利益を得るためには一体どうすればよいのか。

商店街が利益を得、再活性するためには、やはり消費者の声を反映させていくことが必要だと、我々は考える。そこで、一番の消費者である宇都宮市民の声を反映しやすくするために、消費者組合のような、消費者による商店街活性化のための団体をつくってはどうか。前述したように、商売には「ヒト・モノ・カネ」の三点が密接に関わってくる。特に、「ヒト」は「モノ」を買い「カネ」を算出する大切な存在である。「ヒト」つまり消費者の声が届かない商店街には、人は集まらないし、活気も生まれにくい。それを打開するためにも、

¹³ トランジットモールとは、中心市街地等のメインストリートを、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。

¹⁴ 宇都宮商工会議所職員の川又氏のインタビューより

消費者の声を、広く店側に伝える存在が必要になってくる。その一つとして、消費者組合を位置付けたいと思う。消費者からの声を組合が吸い上げ、まず、組合の内部で議論しあう。そして、練りあがったものを、意見として商店街組合に提示し、商店街組合側は意見のなかでも、商店街活性化に有効であり、すぐに反映できるものから取り入れていくという仕組みを作るのである。このように、商店街への意見を言いやすい環境を作ることで、商店街を再活性化することができるはずだ。

この仕組みがうまく動くためには、「やる気」、つまり商店街を絶対に良くしたいという気持ち、商店街組合、消費者組合のどちらにも必要である。まさに、人が主体になって初めて成功する制度である。だが、初めから、消費者が自発的に組合を作るということは難しいかもしれない。そこで、市民が参加するための、市や商工会議所によるきっかけの提供が必要になってくるわけである。積極的なワークショップの開催、商店街組合との話し合い、地域への積極的なアピールなど、協働して行わなくてはならないことはたくさんある。だが、このような仕組みが整ったとき、今までとは違った、消費者と店側が作り上げた新しい商店街の姿が見えてくるのではないだろうか。

1.2 市民参加型、産学協同の商店街

前項でも述べたように、我々の考える宇都宮市の復活は、まずは中心商店街の再活性化から始まる。これには長い時間を要するが、その間に出来ることはたくさんある。まず述べたいのは、その商店街の主役である店主達の協力が必要不可欠であるということである。しかし現状は厳しく、未だに“中心市街地の地盤沈下”を他人事として見ている人が多く、人々の「うちの商店街に限って」といった考え方を拭い去れないでいることは間違いない。このことは、宇都宮市民自身にも責任があると思われる。市民自身も中心市街地の地盤沈下の問題をどこか他人事として受け止め、「それは商店街の問題」としてしまっている感が否めない。もし、市民が立ち上がって、積極的に商店街側に働きかけなどをしていったらどうなるだろうか。少しずつだが何かが変わっていくかもしれない。そのためには、前項で述べたような消費者組合をつくり、市民の意見を商店街運営に活かしていくべきではないか。市民の意見が入り、それによって商店街、そして中心市街地全体が変化していく、その姿を目の当たりにしていけば、中心市街地の問題は商店街だけの問題なのではなく、地域全体の問題だということが身を持って理解できるのではないか。

そのような意識改革の実現には、市民が街の再活性化に積極的に参加するように導いていく、先導者の存在が不可欠である。我々はそのような役割は商工会議所が担ってくれるのではないかと期待したい。商工会議所の基本方針は宇都宮市全体の活性化である。そのための市民と商店街の橋渡しの役割は、商工会議所が一番適していると考えられる。また、学生の意見も貴重な材料になるのではないか。商工会議所が協力している学生関連の企画として「チャレンジショップ」というものがある。中心市街地の空き店舗に学生のアイデアで、実践的かつ実験的に出店するというものだ。そのような活動を見ていると、商工会議所は産学協同の橋渡しも出来ると考える。

1.3 TMO 活動の推進

宇都宮市はタウンマネジメント協議会¹⁵(TMO協議会)の認定を2000年(平成12年)5月19日に受け、TMO活動を通して中心市街地活性化に努力をしている。『TMO(Town Management Organization)は、商店街、行政、市民その他事業者等の地域を構成する様々な主体が参加し、広範な問題を内包するまちの運営を横断的・総合的に調整・プロデュースし、中心市街地の活性化と維持に主体的に取り組む機関』のことである。中心市街地活性化法では、TMOになりうる組織は、商工会、商工会議所、第三セクター特定会社(中小企業

¹⁵ ホームページ <http://www.life-page.co.jp/tmo/>

が出資している会社であって、大企業の出資割合が2分の1未満であり、かつ、地方公共団体が発行済株式の総数または出資金額の3%以上を所有または出資している会社）、第三セクター公益法人（基本財産の額の3%以上を地方公共団体が拠出している財団法人）の4種類のいずれかであることが定められている。宇都宮市の場合は、前述した通り、宇都宮商工会議所がTMO組織となっている。TMOは現在、商工会議所が力を入れて取り組んでいることの一つである。街の業種・業態の見直しを図り、ひとつひとつの店に今求められている魅力とは何か、というワークショップに参加者を募ったりしている。しかし、これも現状は厳しく、参加者は期待ほど集まっていない。

中心市街地においてまちづくりを推進する際、最大のネックとなるのは、利害が錯綜する地域住民、商業者等の同意形成の困難さである。TMO構想の策定に当たって、ここでも重要になってくることは、今、なぜ中心市街地を再整備し、その活性化を図らねばならないのかを明確化し、商店街関係者はもちろんのこと、域内の大手小売業者を含めた幅広い関係事業者間の同意形成に努めるとともに、行政、地域住民の代表の参画を得ることである。まちづくりは、地域で取り組む共通の課題でありまた責任であることを認識し、総合的な同意を形成することが不可欠な作業といえる。その意味でも、TMOは旧来の組織の枠や機能にとられることなく、広く市民の支持と参画を訴えていく姿勢が求められる。商工会議所の方に、話を伺ったときに印象に残った言葉がある。「市や、会議所は、計画を数多く立ててきたが、すぐに頓挫してしまったり、計画そのものが消えてしまったりする。もう、何をやってもしょうがないという声が聞こえてきたりします。」という言葉¹⁶である。これは、まさしく前述した商店街、市民の参画がうまくいっていないための声であろう。さらに、「役所に任せておけばいいという考えが、まだ残っているのも事実」という話¹⁷も耳にした。現状の宇都宮市の場合は、意識の形成から創っていかなければならないのではないだろうか。

そのうえで、我々が考える商店街のあり方とは、個々の商店が切磋琢磨し、互いに競争しあってそれぞれの魅力を高めあっていくというものである。何回でも行きたい店を思い出すとき、おそらくたくさんの店が並び、各店舗が競いながら商品を売りあっている情景を思い描くことができるのではないだろうか。テレビで取り上げられる、行列のできる店を見ても、決して今の地位にあぐらをかいているわけではない。日々、ライバル店との熾烈な競争に向け準備を行っているのである。以前、宮の市にいったことがあるが、たくさんの店が並び、フリーマーケットも開催され、とても活気があるようにみえた。しかし、どこか元気がないようにも感じられたのが正直な感想である。店舗や、フリーマーケットに参加している人によって、やる気のある、ないの格差を非常に感じた。声が道を歩いていても聞こえず、逆に声を大きく出している人が目立っているという感じであった。やはり、商店街としての危機感というものが足りないように感じる。第2章第1節の商業の部分でも言ったが、多種多様な店があり、競い合ってこそその商店街である。消費者が行きたくくなるような、買い物したくなるような商店街を形成していくためには、市民の声を生かせるような組織が必要なのである。

よって、中心市街地活性化には市民の協力は絶対不可欠であるといえる。民と官の協力体制を市民側から見直し、「官がすべてやってくれる」という考えから、「官と民が協働してやっていく」という考えに移行していく時期が、地方分権化が進む今なのではないだろうか。その意識のチェンジのためには、今、会議所が行っているワークショップの参加率を上げたり、TMOに関する知識をもっともっと広く知ってもらったりと、民が積極的に参加する環境を整える必要がある。ワークショップに参加してくれる人々が増えるということは、それだけ関心が上がったという証拠となり、TMOに関する知識を共有していけば、さらにTMOの必要性を認識できるはずである。広報活動にも市民の声を取り入れるなど、さらに近い関係を築いていかなければならないのではないだろうか。「市民参画」という四文字に、宇都宮市の未来は大きく影響を受けるように思える。

¹⁶ 宇都宮商工会議所職員の川又氏のインタビューより

¹⁷ 平石地区市民センター奈良部所長の話より

第2節 L R Tの導入

もう一本の重要な柱として、我々が進めていきたいものは、L R Tの導入である。第3章でも述べたが、宇都宮市の商業構造、交通体系はともに、二つに分断されているといっても過言ではない。駅から大通りを通り、中心市街地に行くための手段にはバス、車、自転車、徒歩等がある。しかし、一見するとその流れはバスが担っているように見えるが、実際のところ宇都宮市民でバスを利用して中心市街地に買い物に行くという人はそれほどいない。そこで我々は、バスや車、自転車に替わる新しい交通システムの導入に対して期待を高めるのである。

2.1 L R Tの導入

L R Tを導入する際の最大のメリットは、既存の交通体系に組み込んだ路線を引くことができるということである。つまり、その地域に則した人の流れを、車、自転車、バスを利用するところ、徒歩による回遊性を高めるところ、といったように、故意的に作るができる。商店街の中において、徒歩の買い物客による回遊性を高めることは、ゆったりとした買い物の空間を演出でき、ひとつひとつの店をゆっくり見て回ることも可能である。L R Tは低床構造なので、自転車を積むことも出来るし、お年寄りなども乗り降りしやすい。また、大きな買い物荷物を持ったとしても乗り降りしやすい。そして、結節点のパークアンドライド¹⁸などで、降りた時、車等がすぐ近くに駐車してあるので比較的買い物には行きやすいと言ってもいいだろう。ここに、商店街のひとつひとつの店の魅力や、ちょっとした緑のある無料の休憩所などが合わされば、大きな経済効果を生むものとしてL R Tを捉えられるのではない。事実として、フランスのストラスブルなどは、L R Tの導入により、商店街に故意的に人の流れを戻すことにより、商店街全体の売上に30%の増加が見られたのである。

ストラスブル¹⁹は都市計画、都市交通、都市整備の3つを総合的に進めながら「持続可能な都市の発展」を目指した。そして出した一つの結論がL R Tの導入であった。L R T導入の目的は、都心部における中心市街地の衰退と深刻な交通渋滞を解消することにあった。ストラスブルには歴史的建造物が多く、それらが並ぶ場所に、迷惑駐車が多く、歴史遺産、及び生活の場に悪影響を及ぼしていたことなども、導入の大きなきっかけとなった。地下鉄ではなく、L R Tに決定した理由は、財政的な問題だけではなく、街の景観という持ち味を生かしながら、公共空間を見直す機会となるからでもあった。財源を負担するのは、ストラスブル広域共同体、県、国、C T S (ストラスブル交通) などに加え、従業員9名以上の企業が負担する地方税である交通税に特徴がある。現在の輸送実績は1日7万人、年間で4300万人が利用し、運転頻度は最短で3分未満に1本になるなど、当初予測を上回る実績を残している。

ストラスブルでは、さらに、市中心部へ車ではなく、L R Tの利用を徹底するため、郊外の駅に、大規模な駐車場を整備し、いわゆるパークアンドライドを実施している。駐車場にはチケット販売機があり、1日約300円前後(市街地での駐車料金1~2時間程度)を払えば、車に乗ってきた全員がL R Tの往復切符をもらえるという大きな特典がある。駐車場はL R T南北線に3ヶ所、東西線に4ヶ所ある。この方式によって、これまで市中心部まで車で行って駐車していた人々の行動様式を変えて、魅力的な代替手段を提供することができ

¹⁸ パークアンドライドとは、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。

¹⁹ フランスの地方都市

多摩東部新交通システム(L R T)研究会によるEU都市問題調査報告書・提言書より <http://www.sakaguchikoji.net/LRT/>

たのである。1991年（平成3年）ストラスブルにおけるLRT建設にあたっては、市内の駐車場が800台分廃止された。さらに、市中心部では、自動車交通の通行禁止の地域が設けられ、自転車政策を導入し、自転車ガイドラインの策定、歩行者道路を2倍の14万㎡にする整備を始めた。市中心部は、LRTと車を共存させないで、自動車交通の通行を禁止し、トランジットモール化することに成功した。具体的に言えば、歩行者専用空間が大幅に拡大され、交通規制による幹線道路の遮断によって、中心市街地のクレール広場周辺では、50,000台/日の自動車交通が削減され、平面駐車場として使われていたクレール広場や幹線道路はトランジットモールとして整備されたのである。現在では、広場は歩行者専用空間として再生されて、野外市や各種催し、展示会などの特別イベントが開催されている。

宇都宮市において、現段階の計画では、中心市街地に向けてLRTが導入されるのは、JR宇都宮駅から西へ3kmまでとなっているが、我々の提案ではJR宇都宮駅と東武宇都宮駅をつなぐものとした。なぜかという、その二つをつなげることにより、宇都宮市民のためだけでなく、JR宇都宮駅、東武宇都宮駅に降り立った人に対しても次の目的地への選択の幅を広げることになるからである。例えば、東京方面からJRを利用してJR宇都宮駅で降りたとする。そこで、ちょっとしたついでに宇都宮市の商店街を見ようという気持ちになるとする。そして、商店街に立ち寄って買い物などした後、今度は東武宇都宮駅から東武鉄道を利用して帰るなどという選択肢を、このLRTの路線によって選ぶことができる。つまり、LRTが中継都市としての宇都宮市の都市機能を拡大するための一助となり、さらに商店街や駅近辺の商店へ大きな経済効果をもたらすことは間違いない。よって、JR宇都宮駅からの路線が東武宇都宮駅までつながらなければ、中心商店街への人の流れが市内で留まってしまうため、それほどまでの経済効果は得られないのではないかと考える。

さらに、第3章第2節、第4章第3節でも述べたように、宇都宮市では駅東側の県道宇都宮向田線（柳田街道）や国道123号線など、テクノポリスセンター地区へ向かう道路で慢性的な渋滞が起きている。その渋滞を緩和するための策として、次の三つのルートを設定している。一つ目として、県道宇都宮向田線（柳田街道）から柳田大橋、県道宇都宮茂木線を経由するルート。二つ目として、県道宇都宮向田線（柳田街道）から東進し、清原工業団地北部を経たあと、県道宇都宮茂木線を経由するルート。三つ目は、県道宇都宮向田線（柳田街道）から東進し、清原工業団地中央部を経たあと、県道宇都宮茂木線を経由するルートである。このルートを開通させるメリットとしては、中心市街地からテクノポリスセンター地区へ向かう過剰な交通量をLRTに分散させることができ、渋滞緩和の策となりえるのである。さらに、清原地区に広大なパークアンドライドシステムのための駐車場を設置すれば、郊外から来る人もその駐車場に車を止め、LRTに乗って中心市街地へ行くという選択肢を与えることができる。そういった選択肢が増えることによって、中心市街地へ向かう交通量も減少するのではないかと考える。

2.2 LRT導入にむけて

LRTを導入する際には、以下の五つの点が重要である。

一つ目は、LRTについてのPRを積極的に行うことである。現在、宇都宮市でLRTを導入しようという動きがある事を、より積極的にPRしていく必要がある。宇都宮市民でも、LRTとはどのようなものか、理解している人は少なく、未来の乗り物である、という様な印象が強い。商店街の人々でも、活性化の糸口と考えている人は多いわけではない。しかし、我々はLRTが商店街活性化の大きな起爆剤となると考える。そこで、我々はまず、PR活動をより積極的に行うことが重要だと思う。今後、栃木県のテレビやケーブルテレビ、ラジオなど、地元に着目したメディアや、タウン情報誌を積極的に利用し、LRT、ひいては商店街の活性化の意識を広めていく必要があると考える。その際、導入後に利用者となる、一般市民に理解しやすいPRが必要だ。LRT導入のメリット、デメリットも含め、具体的にわかりやすいプランを明らかにすべきだ。

また、宇都宮市民だけでなく、観光客の誘致も重要だ。そこで、旅行会社などへ積極的に

働きかけ、L R Tの商品価値をP Rする必要もあるのではないが。

市民がバスを利用しない理由として、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、利用の際に一步ためらう要素が多々あることが言える。そこで、二つ目に重要となることは、そういったバスの悪い要素をL R Tが一扫し、市民がいつでも気軽に利用できる公共交通機関として存在することである。つまり、定時制が確保でき、低床・高速であるというL R Tならではの点を生かし、導入した際には、運賃を安く設定し、誰もが気軽に利用できる乗り物にしなければならない。

L R Tを導入すれば、すぐにモータリゼーションの悪循環から抜け出せるわけではない、と我々は考える。そこで、段階的に公共交通を利用する社会にしていくために、車依存社会である宇都宮市ならではの工夫の必要性を三つ目として挙げる。確実に言えるのは、パークアンドライドを機能させることの重要性である。機能の充実として挙げられることは、例えば、パークアンドライドを利用すると、L R Tの乗車料金、または車の駐車料金が割引になるという制度を作ることである。また、トランジットモールには、宇都宮市で問題となっている放置自転車を利用したレンタサイクルや、無料貸し出し自転車を配置し、周辺の商店街や施設を利用しやすくする工夫も求められる。

また、宇都宮市都心部グランドデザインで取り上げられているJ R宇都宮駅東口の整備事業の一環として、東口に大規模なトランジットモールを建設することを提案する。そのうえで、結節点としての駅を大規模に改築することも提案したい。そのためには、既存の駅とL R Tの駅の共存が必要であり、大都市にあるようなターミナル駅のような大きな商業地区としての役割も兼ね備えた駅とすることは、衰退しつつある駅周辺の活性化への大きな一助となるのではないだろうか。

四つ目は、市とバス会社によるL R Tの協同運営を提案したい。宇都宮市におけるバス会社にとって、L R Tの導入が予定されている区域は一番の収益が得られる路線であり、そのためバス会社はL R T導入に対して慎重な姿勢をとっている。そのような中、市役所は、参入するメリットが一番高い有力な運営主体の候補として、バス会社を見ている。しかし、バス会社に対して、十分な説明は為されていない²⁰。バス会社や民間企業などが、もしL R T事業に参入する場合、参入することのメリットを作ることが必要であり、それは、市役所などの行政側で確保しきれない資金を補うために必要なことだと考える。

そのメリットとして我々が考えることは、L R Tが人や環境に優しい乗り物であるということアピールポイントとし、そういったL R Tの導入事業に参加、投資するということが市民から見ると、企業のイメージアップにつながるということである。そして、企業からの投資によって、行政側は、一番のネックである初期投資の問題を解決できるのではないかと考える。初期投資を回収する方法の一つとして、ラッピング車体における広告料による収益からの回収がある。企業は、市内を走るL R Tに広告を載せることにより、市民への十分なアピールとなるはずだ。また、工業団地への通勤に企業をあげてL R Tを利用するなど、企業としてはアピールにつながると思われる。その際には、奨励金や減税の検討など、行政からの積極的な働きかけも必要となるだろう。その他の行政の対応としては、L R Tを導入する際に、軌道確保の問題や、速度規制などによってスピードの幅がなくなるという問題を解決し、柔軟な運行が可能にするためにも、法の規制緩和に働きかけなければならない。

最後に、車が中心市街地に入らない街づくりをする必要がある。車に依存した現在の宇都宮市では、中心市街地に車が入りにくいにもかかわらず、車のドアからお店のドアにいける構造がないと、店舗として機能しないと考える人が多い。しかし現状では、中心市街地は、前述したとおり、有料駐車場などがうまく活用されていないため、駐車場を増やしても意味はない。そのうえ、路上駐車も増え、慢性的に渋滞が発生している。追い討ちをかけるように、大きな駐車場を持つ郊外の店舗に人々が流れ、中心市街地はどんどん活力を失っている。そこで、中心市街地には、車が入るのではなく、歩行者が自由に動ける新しい環境が必要なのではないだろうか。具体的には、商店街、J R宇都宮駅、東武宇都宮駅周辺を大きな一つ

²⁰東野バス株式会社および関東自動車株式会社のアンケート回答に基づく

のデパートとして考え、LRTが、その三点を結び、車を使わずに人やモノを運ぶことができるエレベーターのような役割を果たしている「まち」である。そのまちづくりを進めていくには、結節点の整備や既存のバス路線の見直し、そこからつながるレンタサイクル、循環バスの活用などが必要になっていくだろう。

おわりに

宇都宮市はこれまで、従来の行政主導型の都市政策によって、開発されてきた。しかしその結果、これまで述べてきたように、都市機能は衰退してしまった。このことから、我々は従来の行政主導型都市政策では、限界があることを認識した。

オリオン通り商店街を例にみてきた中心商店街の競合による再活性化には、積極的な市民参加が必要不可欠であり、そのためには大幅な意識改革が必要だ。商売には「ヒト・モノ・カネ」の三点が密接に関わってくる。ここで目指す商店街の姿とは、消費者である市民の声を反映させていくことができる商店街である。そのための一つの手段として、市民の声を広く店側に伝える存在としての消費者組合を位置付けたいと思う。

商店街は、中心市街地の空洞化という問題に対して、様々な取り組みを行っているが、まだ十分とはいえない。その問題を打開していくためには、市民の意見が商店街運営に活かされて、それによって商店街、さらには中心市街地全体が変化させていく必要がある。それを見た市民は、中心市街地の問題が商店街だけのものではなく、地域全体の問題だということが身を持って理解できるきっかけになるだろう。そのような意識改革の実現には、市民が街の再活性化に積極的に参加するように導いていく、先導者の存在が不可欠である。消費者の声をさらに吸い上げ、商店街へ届ける組織を作っていくためには、商工会議所の手も借りなければならない。第一歩として、商工会議所が協力している企画である学生参加の「チャレンジショップ」や、これからの商店街を考えるワークショップを開くなどして、市民の意識改革に働きかけている。「市民参画」という四文字は、宇都宮市の今後、大きく意味を持つものとなるだろう。

そのうえで、新交通システム L R T の導入は欠かすことはできない。導入には、様々なメリットがあり、宇都宮市が、日本初の L R T 導入都市のパイオニアとなれば、大きな注目を浴びるだろう。そして、そのことは、他の L R T 導入を検討している地方都市を活気付ける大きな機運にもなるのではないだろうか。

宇都宮市の商業構造、交通体系はともに、二つに分断されているといっても過言ではない。駅から大通りを通り、中心市街地に行くための手段には、バスが有力に見える。しかし、中心市街地に買い物に行く際に、積極的にバスを利用する市民は少ない。そこで我々は、バスや、自転車、徒歩に替わる新しい交通システムとしての L R T に対して期待を高めるのである。さらには、L R T が中継都市としての宇都宮市の都市機能を拡大するための一助となりえる。中心市街地、ひいては商店街への人の流れを作り、経済効果が得られるはずだ。

ただ、やはり大きな問題として初期投資の回収の問題が残る。我々なりの解決策を提案してきたつもりだが、まだ言及の余地があるように思える。この論文ではそこまで触れることができなかったが、今後調査検討すべき点であることは間違いないだろう。

市民参加型の再活性化と共に新交通システム L R T の導入、この二つを同時に進めることで初めて、宇都宮市中心市街地活性化において最大限の効果を与える、と我々は考える。それはつまり、車中心の都市構造ではなく、人中心の都市を望むということなのである。

宇都宮市のような地方都市が、都市の特性を踏まえた上で、自らの力で問題を解決し、都市を変えていく、この動きが全国の地方都市にも波及していけば、日本の都市は画一的ではなくなり、個性豊かな地方都市が存在する見所多き国となる。宇都宮市が魅力的になること、このことは宇都宮市だけにとどまらず、全国的な目から見ても大変重要なことだと我々は考

えている。

最後に、この論文を製作するにあたって、御忙しい中、数多くの資料の提供とインタビューに協力して頂いた、宇都宮市役所総合政策部交通政策課鈴木智氏、宇都宮商工会議所商業振興担当主任主事川又啓多郎氏、アンケートに協力して頂いた東野交通株式会社様、関東自動車株式会社乗合営業部乗合課福田氏に御礼を申し上げたい。そして何よりも、演習時より様々な御指導、助言をいただき、また論文製作にあたって御世話になった中村祐司先生にもこの場を借りて御礼を申し上げたい。本当にありがとうございました。

《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 『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>