

No	提 案 名	提案団体名	
		代表者氏名	所 属
3	LRT を中核とした宇都宮市のまちづくりについて	宇都宮大学 地域国際研究会	
		氏家 祐太	宇都宮大学 国際学部
		指導教官 氏 名	中村 祐司

1 提案の要旨

今回のまちづくり提案にあたり、宇都宮大学地域国際研究会¹では、宇都宮市のまちづくり・まちおこし、および LRT について様々な面から調査を行った。宇都宮市は、浜松市と並び、全国的に「餃子のまち」として知られているが、宇都宮市では、国際的なサイクリングレースであるジャパンカップサイクルロードレースが開催されるなど、「自転車のまち」としての一面も持っている。その他にも「ジャズのまち」や「カクテルのまち」などの特徴があり、文化面で非常に充実しているまちとなっている。

宇都宮市には栃木県総合運動公園があり、各種スポーツの大会が行われ、特に高校野球のシーズンともなると、駐車場が臨時で設けられ、それでも収容しきれないほどの人が足を運んでいる。また、花見の季節には花見をする人で賑わい、休日には総合運動公園内にある遊園地「とちのきファミリーランド」で遊ぶ家族連れなどで賑う場所でもあり、県内外問わず多くの人が足を運ぶ場所となっている。その他、宇都宮市にはベルモールやインターパーク宇都宮南、森林公園や美術館など休日のショッピングや散歩などの娯楽を過ごすための施設も多くあり、余暇時間が充実できるまちとなっている。しかしながら、公共交通機関を利用して、こうした場所に行くには少々不便であり、どうしても自動車に頼って移動することが多く、自動車がなければ普段の生活することは難しくなってしまうことが多いように感じる。

また、宇都宮市では高齢者の数が増えてきており、今後更に増えていくことが予想されている。宇都宮市が抱えている問題は、高齢化社会だけではなく、自動車に依存しすぎているために起こる朝夕の交通渋滞や、中心市街地の空洞化などといった様々な問題がある。実際に宇都宮市で暮らしていると交通渋滞や運転マナーの低さなど、車によって起こる問題を多く感じることもある。自動車に依存したまちで生活していくことは、高齢者の人や体の不自由な人たちだけでなく、そこで暮らしている多くの人にとって大変不便なことであり、自動車依存から脱却していく必要性があり、改善していく必要が求められている。

こうした問題を改善するためには、現在導入に向けて進められている LRT を利用することで、宇都宮市が抱えている各種問題を改善することが可能となるはずである。そこで、今回のまちづくり提案では、特に若者のまちを変えていくパワーに着目し、若者が LRT にアクセスしやすい環境づくりについて若者の移動の要である自転車を利用したアクセス方法と、巡回バスを利用したアクセス方法について提案する。今回の提案は、若者が LRT を利用しやすい環境を作ることで、若者の LRT の利用者を増加させ、中心市街地に若者の活気を取り込もうとする提案である。

2 提案の目標

現在宇都宮市は、餃子を筆頭にジャズやカクテルなどを前面に出し、まちおこしを進めており、キャッチフレーズとして「住めば愉快だ宇都宮」というものがあるが、ここに LRT が加わることで、今まで以上に「住めば愉快だ宇都宮」となるはずであり、さらに、まちおこしとしての効果が期待できるはずである。

現在宇都宮市は LRT の導入を「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成とともに第 5 次総合

計画に盛り込むなどして、LRTの導入に向けて力を入れている²。LRTが導入されることで市民の足としての役割を担うことはもちろんであるが、観光客の交通手段としての役割も担う存在となるはずである。それにともなって、中心市街地、オリオン通りの活性化という効果も見込まれる。私たち市民にとってはこうした交通の便が良くなることや、地域が活性化することなどは喜ばしいことであり、LRTによってそれらがなされるのであれば、ぜひ導入してもらいたいと考えるだろう。しかし、実際にはLRTを導入しただけで、自動車による環境汚染がなくなり、渋滞が解消され、中心市街地が活性化するといったような効果が出るような夢の公共交通ではなく、それら実現に向けてさまざまな取り組みをしていくことで、渋滞の軽減や地域の活性化という効果が出てくるのであり、いかにしてLRTあるいは地域内交通などの公共交通と宇都宮市のまちづくりをリンクさせていけるのかが課題となっている。

そのため、今回の政策提案では、前述のとおり、若者のLRT利用者をターゲットにし、自転車で電停までアクセスしやすいよう自転車専用レーンの設置や電停の駐輪場の拡大、巡回バスの運行などについて提案することで、若者が、そして若者だけでなくすべての人にとってLRTを利用しやすい環境をつくり、中心市街地に人を集める。そして、この提案を見た人がLRTに興味を持ち、考えるきっかけになることを目指す。

3 現状の分析と課題

3-1. 宇都宮市の現状

宇都宮市は他の地方都市にも見られるように、車社会としての面が非常に強く、買い物等に外出する際にも、マイカーがなければどこにも行く事ができないといっても大げさではない地域もある。統計を見てみると、栃木県の一世代あたりの自動車保有台数は1.635台/世帯となっており、この数値は全国1位である福井県の1.748台/世帯、2位である富山県の1.715台/世帯の後に続く群馬県、山形県、岐阜県に次いで全国6位の数値となっている（2012年3月末現在）³。3位の群馬県と6位の栃木県とでは数値の差が約0.03しかない。

宇都宮市の自動車保有台数は283,781台⁴となっており、宇都宮市の世帯数は213,313世帯⁵である（2011年現在）。これらをもとに一世帯あたりの自動車保有台数を算出すると1.33台/世帯となる。人口百万都市と呼ばれる都市の数値を見てみると、横浜市の一世代あたりの自動車保有台数は約0.85台/世帯⁶となり、宇都宮市が如何に自動車に依存しているかということが見て取ることが出来るだろう。このようなこともあり、宇都宮市のガソリン消費量や二酸化炭素排出量は、全国でトップクラスとなっている。

現在、宇都宮市の道路は、宇都宮市最大の工業団地である清原工業団地などへと通勤する車によって混雑している柳田街道（県道64号）や石井街道（国道123号）を始めとし、国道4号など様々な道路で朝夕では毎日渋滞が発生しており、深刻な問題となっている。

このように、過度に自動車に依存していることが様々な問題の原因となっており、自動車依存から脱却していかなければ、人口の流失、企業の移転や撤退につながり、宇都宮市は衰退してしまうだろう。

また、宇都宮市では高齢者の数が多くなってきており、今後更に多くなっていくことが予想されている。2012年9月末現在の宇都宮市の65歳以上の数は105,523人⁷であり、これは宇都宮市の人口の20.4パーセントに値する。自動車依存から脱却するためにも、高齢者や体の不自由な人にも優しいまちにするためにも、公共交通の整備を行ない、過度に自動車に依存しないで生活することの出来るようなまちづくりをしていく必要が、今求められている。そのため、宇都宮市の東西基幹公共交通としてLRTが必要であり、現在導入に向けて進められている。

3-2 なぜLRTが宇都宮市に必要なのか

宇都宮市のLRT予定経路は桜通り十文字付近から宇都宮テクノポリスセンター地区までの約15kmとなっている（図1参照）。LRTは東西基幹公共交通としての役割を担っており、導入計

画の経路図を見てみると、東西基幹公共交通というその名前のとおり、宇都宮市を西へ東へ横切るように導入されることが予定されている。



図1 宇都宮市のLRT予定経路図 (出典 宇都宮市 HP「新交通システムについて Q&A」『宇都宮市のLRT計画 (概要)』)

http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/_material/_localhost/sougouseisaku/LRTdounyusuishin/2010.2.16.2-keikaku.pdf 2012年10月現在)

今回、宇都宮市にLRTが導入されたならば、宇都宮市最大の工業団地である清原工業団地などへと通勤する車によって、毎日渋滞している道路の混雑を軽減することができる。渋滞を解消するためには、新しい橋をつくることや新しい道路をつくることなども、対策の一つとして考えられるが、橋や道路をつくったとしても、また別の場所が渋滞することが考えられ、結果として問題の先送りになるだけで、渋滞解消の大きな一手とはならない。そのため、車の利用者を減少させ、なおかつ大量の人の移動に対応することが可能となるLRTが必要になっている。

また、LRTは、渋滞解消だけでなく自動車が少なくなることにより、環境汚染の改善やLRTに乗って各地へ足を伸ばす人が増え、空洞化していたところへ人が流れていくことも可能となり、まちの活性化にもつながることが期待される。また、LRTは低床設計であるため、高齢者や車椅子を利用している人なども簡単に乗り降りすることができ、すべての人が乗りやすい公共交通機関となっている。

LRT導入にあたって見込まれている効果として、中心市街地の活性化がある。そのためには、やはり若者のパワー、活気というものが非常に大きなパワーを持っており、若者がまちからいなくなってしまうと、まちの活気がなくなってしまう例は多くの都市で見られてきた。したがって、中心市街地へと若者がアクセスしやすくなり、若者が集まり地域が活性化していけば、若者だけでなく主婦や年配の人など様々な年代、性別の人が集まってくるようになるはずであり、大きな意味がある。宇都宮市のLRT導入予定経路のそばには、宇都宮大学を始めとし、白揚高校や宇都宮短期大学附属高校、宇都宮共和大学や作新学院大学、清陵高校など実に多くの学生が集まっている学校が数多くある。こうした若者が中心市街地へと気軽にショッピングや遊びに出かけられるようになり、中心市街地に若者の活気を取り戻すことが可能となる。もちろん、若者が中心市街地へと集まるためには、そこに若者が魅力を感じるものがなければならないが、オリオン通りで行われている「学生による空き店舗活用事業」などをうまく活用していくことで、十分若者にとって魅力を感じる場所になり得るはずである。

また、中心市街地へと向かうだけでなく、日常の登下校の際に多くの学生が LRT を利用することが可能となり、日が暮れてしまい、夜遅く下校する場合でも、自転車などで下校する場合よりも、事故や事件に巻き込まれる確率を軽減できるはずだ。こうした若者の活気や安全面という点でも、宇都宮市には LRT が必要なのである。

3-3 他都市の導入事例

LRT は、海外では宇都宮市の姉妹都市であるフランスのオルレアン市をはじめ、ドイツやアメリカなどの多くの都市で運行している⁸。日本国内では富山県富山市の「富山ライトレール」が 2006 年より運行を始めている⁹。他都市の導入事例を見てみると、多くの都市で交通渋滞や環境問題が問題となっており、それら問題を解決するために持続可能な公共交通である LRT の導入を決定している¹⁰。



写真 1 イギリスマンチェスターを運行する LRT (2012 年 7 月 25 日 佐藤佳奈撮影)

路面電車がまちの景観のひとつとしてすっかり溶け込んでいる。人々の集まる広場や大通りをカラフルな車両が通過することで、まちが活気づいて見えた。大学前や病院前、商店前など細かに駅が設置されていて、学生や主婦層、お年寄りの方まで幅広い世代が乗り降りしてきたため、住民の生活の足として LRT がかなり浸透しているという印象を受けた。車内は立っただけでも快適なほど震動少なく静かで、乗り心地が良かった。



写真 2 アメリカカリフォルニア州サンディエゴにある「トロリー」の内観 (2012 年 8 月 5 日 佐々木彩撮影)

中は広々とした空間になっており、車椅子や松葉杖を利用している人でも不自由することなく利用することができ、自転車を持ち込むことも可能である。

バスと比べて、目的地に着くまで速く、本数も多い。1つの会社がトロリー、公共バスの運営を行っているため、1日切符などはどちらでも使用することができる。

海外の LRT では多くの場合で、路線をいくつかのゾーンに区切り、通過するゾーン数で料金を決めるゾーン制や一定の地域内であれば料金が同じという均一料金制、さらに一定時間乗り降りし放題となる時間制などといった料金システムがあり、利用者は各自の利用形態に合わせた乗車券を購入することができるようになっている。また、富山ライトレールでは、ポートラムからファイダーバスへ、というような乗り換えの際の料金を割引する制度があり、利用者にとっては非常に嬉しいものとなっている。

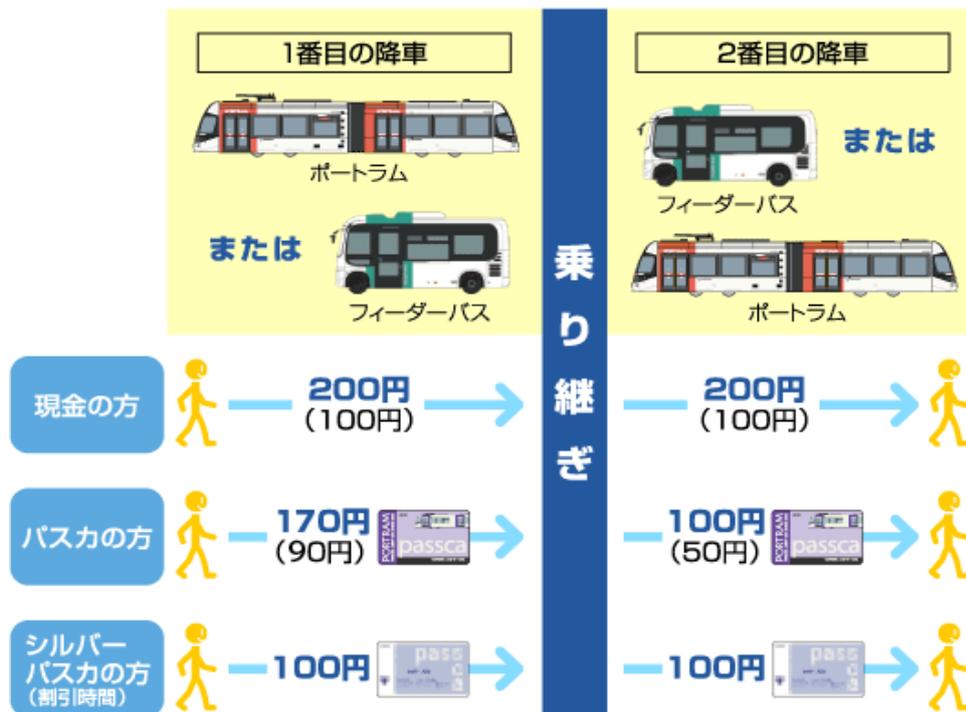


図2 富山ライトレールの料金割引システム (出典 富山ライトレール HP「ポートラム フィーダーバス 乗り継ぎ運賃」 <http://www.t-lr.co.jp/tariff/bus.html> 2012年10月現在)

3-4 富山ライトレールにおける市民および企業と連携したLRT事業の取り組み¹¹

富山ライトレールの例を見てみると、LRTの導入および運営に関して、市民を蚊帳の外にするのではなく、ある意味で市民や企業を巻き込んだ取り組みを行っている。電停に設置することのできるベンチには、一基当たり5万円で寄付者の氏名や企業名を入れることができ、簡単なメッセージを添えることもできる。168基の募集がされたが、そのすべてが募集数に達しており、市民および企業の関心の高さが見て取れる。また、電停に設置するベンチだけでなく、電停の命名権の販売や電停内に「電停個性化スペース」を設けることで、地域のシンボルや名物、伝統などをPRすることによって、地域の活性化を図っており、そこにスポンサーの社名ロゴを有料で掲載することが可能であることなど、市民および企業を巻き込んだ取り組みがなされており、多くの人々のLRTに対する関心を高めることが可能となっている。

こうした取り組みは、今後宇都宮市がLRTの導入を本格的に進めていく際に参考になる。市民や企業に対してLRTは他人事だと感じさせず、一体となって導入に向けて取り組んでいくためにも、市民と企業を巻き込むような方法が必要となり、富山の例や諸外国の例などを積極的に取り入れていくべきである。加えて以下で提案するような、宇都宮独自のアイデアを盛り込んでいくことが求められる。

4 施策事業の提案

4-1 LRTを利用した具体的なまちづくり・まちおこし

LRTと市民との生活をより密接に結びつけるため、また中心市街地の活性化のために、LRTを利用し、中心商店街で買い物をした人には何かしらのサービスを提供することが有効であると考えられる。また、車社会としての側面が強い宇都宮市では、路線バスや電車などの公共交通機関の利用が必要になる場合が多い。そのため、公共交通機関とLRTとの連携なども高めていく必要がある。これらを結びつけるようなまちづくり・まちおこしのサンプルとなるプランを、以下で提案したい。

4-2 若者をターゲットにしたLRTを利用した中心市街地へのアクセス

LRTを導入しただけで、中心市街地が活性化するというようなことはなく、やはりそこに魅力がなければ行きたいとは思わない。現在オリオン通りでは、市による「学生による空き店舗活用事業」として、学生が空き店舗を利用し、カフェなどを経営しており、注目を集めている¹²。また、下野新聞社が社会人100人、学生100人におこなったアンケートによると、オリオン通りに「魅力を感じる」と答えた社会人は5%だったのに対して、学生は約4倍の21%が「魅力を感じる」と回答している¹³。以上のことから中心市街地の活性化には、若者のパワーこそが有効である。

LRT導入経路のそばには、作新学院高校、宇都宮短期大学附属高校、白楊高校などの多くの学校があり、その生徒、学生数を考えると全国有数とも言える莫大な数の若者がLRT導入経路の付近に集まっている。この若者たちを取り込むことができたならば、中心市街地の活性化や市のLRTの目標利用者数である44900人という数字などが現実味を帯びてくる。また、LRT経路の周辺の高校生及び大学生がLRTを利用しやすい環境を整えることで、例えば高校生がオープンキャンパスや大学の模擬授業などに参加するために大学にもっと訪れるようになるなど、学校同士の交流が生まれることも考えられ、高校生と大学生とが協力しておこなうプロジェクトなどが増え、地域活性化へとつながる可能性も十分考えられる。

LRT導入経路の付近にあり、多くの若者がいる場所は他にもある。我が宇都宮大学である。宇都宮大学は、峰キャンパスと陽東キャンパスを有しており、その合計学生数は約4400人である¹⁴。そのため以下で、宇都宮大学の学生を中心とした若者が、LRTを利用し中心市街地にアクセスしやすくなるようなサンプルプランを提示したい。

宇都宮大学には陽東キャンパスと峰キャンパスがあり、陽東キャンパスの学生に関しては、ベルモールのそばに出来る予定であるトランジットセンターから容易にLRTに乗ることが出来ると考えられるが、峰キャンパスの学生はLRTに乗るまでに自転車やバスなどを利用しなければ、距離的に難しいものがある。そこで、自転車にやさしい環境づくりおよび循環バスの運行、そして学生をはじめ、多くの人にとって利用しやすい料金プランを提示する。

①自転車を利用したアクセス方法

まず、大学生をはじめとし、多くの人にとって移動の足としての大きな役割を持っている自転車についての提案だが、自転車専用道路と設置とLRTへの自転車の持ち込みを可能とすることを提案したい。

本来自転車は、自転車が通行できる事の可能な歩道以外では歩道を走行してはならず、車道を走行する決まりとなっている。しかしながら、自動車と並行して走行することは多くの人々が危険を感じている。宇都宮市は地形的に平坦な土地であり、自転車の利用者が多いが、本当の意味での自転車にやさしいまちにはまだなっていない。そこで、LRTとリンクした自転車専用レーンを設けることを提案したい。現在宇都宮市にも自転車走行レーンがあり、白楊高通りなどに設置されているのだが、宇都宮大学（特に峰キャンパス）周辺では、自転車専用レーンが設置されていない。狭い歩道を自転車同士あるいは、歩行者と自転車がすれ違うのには危険が伴っている。

そのため、自転車専用レーンを設置し、電停まで自転車にのって行きやすい環境を作ることが重要になる。それにとまって、電停の駐輪場にゆとりをもたせ、大勢の自転車利用者に対応できるようにすれば、圧倒的に多くの宇大生は、自転車を利用してLRTの電停に行くはずである。

また、LRTに自転車を持ち込める時間帯を設定することで、いままで自転車だけでは遠くて、また、バスなどを使うと自由に移動できなくて困っていた若者の行動範囲を大きく広げることができ、多くの若者にとって活用しやすい魅力的な公共交通となる。このことは、若者だけでなく、高齢者や主婦など多くの人にとっても、「ちょっと買い物に行きたい」「サイクリングロードを走りたい」というようなときに自転車を持ち込めると非常に助かるし、「自転車のまち宇都宮」を後押しする強力な原動力となる。

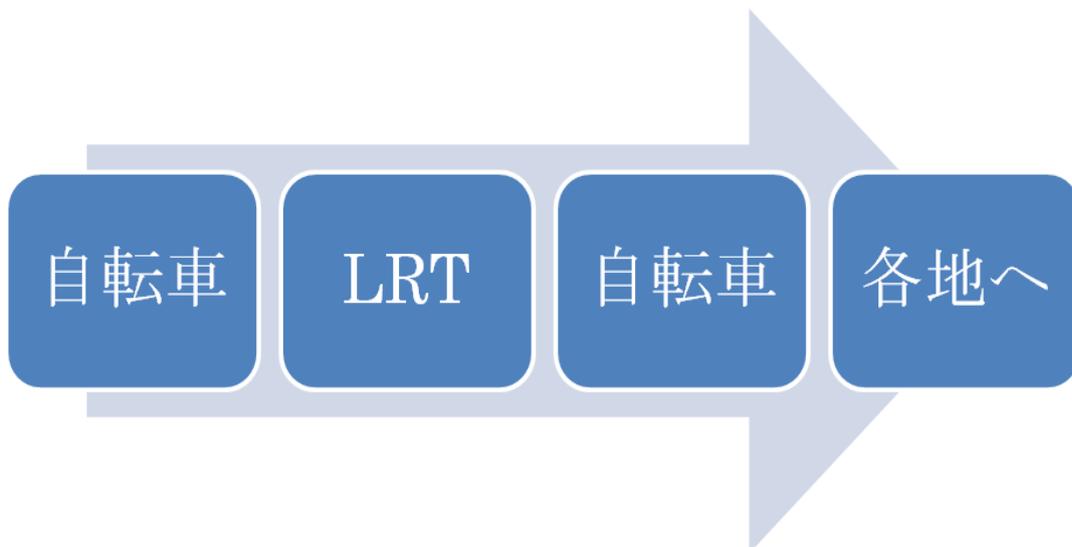


図3 自転車とLRTを利用したイメージ図（氏家祐太作成）

②循環バスの運行

自転車を利用したアクセス方法は上記のとおりであるが、天候が悪く自転車に乗ることが難しいときや、怪我などをして自転車に乗ることができない人などのために、自転車以外でLRTの電停に向かう手段があるとLRTをより利用しやすくなる。そのため、図3のような巡回バスを運行させる提案をしたい。LRTが導入されてもそこまで何をつかって、あるいはどうやって行けばいいのかという意見をよく聞くことがある。トランジットセンターをつくり、自動車を利用しLRTに乗るパークアンドライドの形にするということもひとつの手段ではあるが、それでは、わざわざLRTに乗らず自動車で目的地まで向かってしまおう、というように考える人も多いはずである。そのため、循環バスを運行させることは、若者をターゲットにする上ではもちろん重要であるが、市民が自動車依存から脱却し、LRTを利用しやすい環境を作っていくために必要なことでもある。

この提案をめぐる課題として考えられることは、バスの料金を無料にしたならば、ベルモールだけへ買い物に行く人が利用し、巡回バスを利用してLRTに乗って中心市街地に向かう人は少ないのではないかということ、そしてどこがバスを運行させるのかということである。

前者に関しては、料金を無料にするのではなく、富山ライトレールの例のように、バスからLRTへ、あるいはLRTからバスへ乗り継ぎをする際に、いずれかの料金を値下げすることにし、バス自体の料金を多少割高に設定することで、タダ乗りを防止することができる。しかし、バスを利用してLRTに乗ることを考えた場合、あまり値段が高くなってしまえば、利用する人が少なくなってしまうため、バスの料金はワンコイン（100円）とする。

後者に関しては、既存のバス会社に循環バスの運行を依頼することで解決することが出来る。



図4 循環バス提案図 (出典 Google マップをもとに氏家祐太作成。)

③利用しやすい料金システム

宇都宮市が計画している LRT の運賃は 100 円から 400 円の料金帯で設定しており¹⁵、場合によっては少々割高になってしまう場合もある。特に若者にとっては料金が高くと利用しにくくなってしまうため、ここでは若者をはじめすべての人が利用しやすいような料金システムを提案していきたい。

前述のとおり、海外での LRT 運賃の例を見てみると、多くの都市で路線をいくつかのゾーンに区切り、通過するゾーン数で料金を決めるゾーン制や一定の地域内であれば料金が同じという均一料金制、さらに一定時間乗り降りし放題となる時間制などといった料金システムがあり、宇都宮市においても、こうしたシステムを導入することで、利用者の多様な利用形態に対応することが可能となる。現在、桜通り十文字付近から清原球場までバスを使って行くと、400 円以上かかってしまう。また、若者が、特に宇都宮大学生が峰キャンパスから JR 宇都宮駅までバスを使って行くと、約 160 円かかってしまい「バスを利用するなら自転車でいこう」と思ってしまう人も多く、LRT の運賃はやはりバスよりも安くしなければ利用者は増えないだろう。

そこで、宇都宮市が LRT を導入した際には、均一料金性をぜひとも導入することが良いのではないかと考える。料金設定は、例えば桜通り十文字から JR 宇都宮駅までなら 100 円均一料金、JR 宇都宮駅からベルモール周辺までも 100 円均一料金、そしてベルモールからテクノポリス地区までは 200 円均一料金というような設定すれば、ワンコインで行く事ができる範囲が多くなると共に、わかりやすい料金設定になるため、若者はもちろんすべての人にとってありがたい料金システムとなると考える。特に若者は中心市街地やベルモール付近の移動が多くなると考えられるため、この区画が 100 円ワンコインで行き来出来るということは、若者が気軽に LRT を利用することができるようになる。

4-3 市民の足として、より一層 LRT を活用するために

宇都宮市の予定している LRT の経路図は図 1 のようになっているが、これでは東西の交通の便は良くなるが、南北の移動に関しては、LRT の導入にともない、公共交通が充実するとはいえず、これまで通り列車や路線バスを利用しなければならないため、自動車移動しようとする人は多いと考えられる。そのため、LRT の経路を更に図 5 のような提案をしたい。

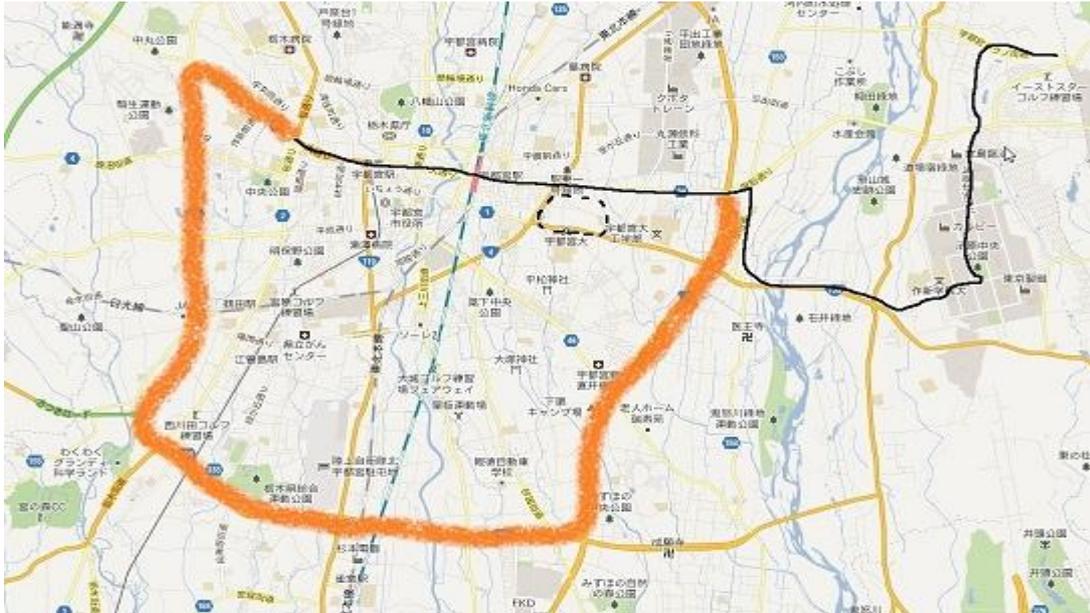


図5 提案経路図(出典 Google マップをもとに、図1の宇都宮市の予定経路を参考に筆者作成。なお、細線が宇都宮市が予定している経路であり、太線が今回提案する経路で、点線が前述した巡回バスの経路である。)

図5で示した経路には、栃木県総合運動公園やインターパーク宇都宮南など多くの人が休日の余暇を過ごすための施設がある。栃木県総合運動公園には、遊園地である「とちのきファミリーランド」があり、その他にも市民プールやテニスコート、噴水公園など休日を過ごすにはうってつけの場所となっている。また春には桜が満開になり、花見をする人で駐車場がいっぱいになってしまうことも多く、夏には高校野球を始め、多くのスポーツ大会が総合運動公園で行われるため、観客や選手の家族などで栃木県総合運動公園へと向かう道は非常に混雑する。同様に、インターパーク宇都宮南へと向かう道も非常に混雑しており、JR宇都宮駅から無料バスが運行している他、路線バスも運行をしているが、休日になると国道新4号線や国道121号(宇都宮環状線)は非常に混雑している現状となっており、この渋滞が解消されたならば、非常に暮らしやすくなる。また、環状にすることにより、地域内交通を充実させることで、いわゆる空白地域を減らすことができ、高齢者をはじめすべての人が更に市内の移動がしやすくなる。東西基幹公共交通としての役割だけでなく、環状公共交通としての役割を持たせることは、環状の内側にデマンド交通など地域内交通を充実していくことができ、非常に意味があることである。

また、このような形にすることで、将来的には鹿沼市、壬生町、真岡市、茂木町へとLRT路線を延長していくことも可能となり、宇都宮市のみならず、栃木県の持続可能な公共交通機関としての役割を持たせることも可能となる。壬生町には獨協医科大学病院があり、茂木町や真岡市には工業団地があるため、多くの人が利用することが考えられる。そのため、今後のことを考えた際に環状にLRTを運行させることは非常に重要な役割へとつながる。

5 終わりに

冒頭でも述べたように、宇都宮市は魅力の多いまちであるが、高齢化社会の進行や交通渋滞の深刻化などの問題があり、人口の流出などへとつながってしまい、せっかく魅力のあるまちであっても衰退していつまでも考えられる。それゆえに、宇都宮市にとってLRTは高齢社会に対応するため、交通渋滞を改善するため、そして地域活性化のためにも必要なものである。宇都宮市がLRTを導入したならば、既存の路線を使用せず、新たに路線を建設して運行するLRTとして全国で初めての例となり、今後LRTの導入を検討している都市にとってのサンプル都市と

なり、大きな注目を集めることとなるはずであり、他県他都市から多くの人を訪れるようになる。

今回の提案では、若者をターゲットにしたアクセス方法について主に考えてきた。大学などで東京などへと進学したままその地で就職してしまい、地元には戻ってこないということが近年多く見られるが、その理由のひとつとして交通網の発達があるのではないだろうか。LRTが導入され、交通の便が良くなった際には、企業の誘致などをして働き口を増やしていく必要はあるが、「宇都宮市で就職しようかな」と考える人も増えはずだ。また、LRTが導入されたことで、LRTに対して、そして地域に対して「愛着」というものを再認識することが出来る良いきっかけになる。中心市街地へと足をあまり伸ばしていなかった人が、LRTを利用し、「こんなものあったんだ」と何か新しいことを発見し、まちの魅力を再確認することにつながる。

宇都宮市のLRT導入については未だ計画段階であるが、だからこそ柔軟に様々な意見を取り入れることが出来るはずである。そのためにも、私達市民と行政、企業とが協力しあってみんなが主体となって良いアイデアを出していくことが求められ、そのように協力しあえる体制が整えば、間違いなく宇都宮市におけるLRTは成功するだろう。

1 宇都宮大学地域国際研究会のメンバーは、国際学部国際社会学科3年 氏家祐太、佐々木彩、佐藤佳奈の三名である。

2 宇都宮市 HP 「第5次宇都宮市総合計画の概要」

<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/machizukuri/sougoukeikaku/23272/008192.html>

3 一般財団法人 自動車検査登録情報協会 HP 「マイカーの世帯普及台数」

http://www.airia.or.jp/publish/pdf/happyou/2012_08setai.pdf

4 『統計で見る宇都宮 2011』 P3 <http://www.u-cci.or.jp/toukei/image/pdf/toukei2012.pdf>

5 『統計で見る宇都宮 2011』 P2 <http://www.u-cci.or.jp/toukei/image/pdf/toukei2012.pdf>

6 横浜市道路局企画課 HP 「統計・データ」

<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/plan/tokei-data/#population>

7 宇都宮市統計データバンク http://www2.city.utsunomiya.tochigi.jp/databank/main_3.htm

8 三浦幹男・服部重敬・宇都宮浄人 『世界のLRT 環境都市に復権した次世代交通』(JTB パブリック、2008年)

9 富山ライトレール株式会社 HP 「富山ライトレールについて」

<http://www.t-lr.co.jp/about/index.html>

10 青山吉隆・小谷通泰編著 『LRTと持続可能なまちづくり 都市アメニティの向上と環境負荷の低減を目指して』(学芸出版社、2008年) P172、P200

11 青山吉隆・小谷通泰編著 『LRTと持続可能なまちづくり 都市アメニティの向上と環境負荷の低減を目指して』(学芸出版社、2008年) P206、P207より作成。

12 下野新聞 SOON 「学生の空き店舗活用募集 宇都宮のオリオン、ユニオン通り」

<http://www.shimotsuke.co.jp/journal/politics/municipal/news/20120610/802521>

13 下野新聞 SOON 「オリオン通り「魅力感じない」57% 学生には好印象」

<http://www.shimotsuke.co.jp/news/tochigi/top/news/20120621/810707>

14 宇都宮大学 HP 「学生数」 <http://www.utsunomiya-u.ac.jp/outline/students-num.html>

15 宇都宮市総合政策学部交通政策課新交通システム推進室発行パンフレット 『将来のまちを支えるLRT』 P2

なお今回使用したウェブサイトは、いずれも2012年10月現在のものである。