

総合的な交通体系の確立で目指す ネットワーク型コンパクトシティ

動き始めた20年越しの LRT計画

東京から50分足らず（新幹線）でJ R宇都宮駅に到着すると、そのまま東口駅前に向かう階段を下りた。そこが宇都宮市が実現を目指しているLRTの当初整備区間の発着地点となる所と聞いていたからだ。

J R宇都宮駅の東口駅前には現在、餃子専門店が数軒建ち並ぶほかは、駐車場などのスペースがあるだけだ。東武宇都宮駅方面の中心市街地につながり、ビルが駅前まで迫っている西口側とはだいぶ趣が違う。駅前にいきなり広大な空地があるような印象だが、速達性や定時性に優れ、新たなまちのシンボルとなるLRTが整備されれば、その周囲に新たな公共施設や商業施設などが建ち並ぶ姿も十分に想像ができる。

この一等地ともいえるべき東口駅前に、現在

まで広大な空地が残されてきたのにはさまざまな理由がある。まずJ R宇都宮駅（当時は日本鉄道・宇都宮駅）が明治18年に開業した当時から、東口駅前は鉄道の車両基地、貨物の積み下ろし設備などが集中する場所として利用されており、それが昭和46年まで続いた（東口駅前をふさいでいた車両基地機能などは同年をもって他所へ移転）。

その後、宇都宮市による約260haにも及ぶ駅東側の土地区画整理事業が実施され、徐々に街並みが整備されていくとともに、中心部分には商業や宿泊・業務などの大規模な複合施設が建設される計画も進行していった。ところが平成20年に起こったリーマン・ショックやその後の景気低迷などのあおりを受け、同計画に参加予定だった大手ゼネコンを核とする企業グループが計画遂行を正式に断念（平成21年）。宇都宮市による東口地区整備事業は、一時的に中心的事業を失う形になった。前述した現在の広大な空地状態は、その結



さとうえいち
佐藤栄一
宇都宮市長

果として出現したものだ。

一方で長年にわたって課題ともなっていた、駅東口から市東部方面に向かう激しい交通渋滞を緩和するための方策として、新たな公共交通システムの検討が開始されたのは、平成5年のことであった。駅東口から市東部方面に向けては、内陸型工業団地としては国内最大規模とされる清原工業団地のほか、平出工業団地、瑞穂野工業団地などがある。ま



た、清原工業団地に近接して、本田技研などが構える芳賀工業団地（芳賀町）、芳賀・高根沢工業団地（芳賀町・高根沢町）があり、工業団地とつながる主要道路の県道64号線（宇都宮向田線＝通称・鬼怒通り）は、慢性的に朝夕の渋滞が激しく、抜本的な対策が待たれていた。現在進められているLRT計画は、JR宇都宮駅東口から清原工業団地方面の宇都宮テクノポリスセンター地区との区間（約12km）と、



LRTが工業団地を走るときの予想図(上)と宇都宮駅東口の現況(下)

さらにJR宇都宮駅西口から東武宇都宮駅方面の桜通り十文字付近との区間（約3km）を結ぶもの（全長約15km）。これが実現すれば、南北に走るJR宇都宮線、東武宇都宮線の鉄道と東西に貫き結節させる横軸にもなり、渋滞の軽減のみならず、宇都宮市の活性化に多方面にわたって波及していくことは容易に予測される。

「平成5年に新交通システムが検討された時点では、高架型モノレールなども導入システムとして対象になっていました。その後、有識者も交えた検討経過において、輸送力、アクセスの容易性、まちづくりとしての効果、建設費用などの観点から総合的に比較検討し、



戦没者慰霊と世界平和を祈念して天然大谷石の岸壁を手掘りしたシンボル・平和観音(高さ27m)

建設費用がモノレールの2割～3割程度となるLRTを選定しました。リーマン・ショックの影響などで、一時的に足踏みする状態はありましたが、市民への説明に取り組みことで、ここ1～2年でようやく、GOサインを出せる状況になったのです」と、佐藤栄一・宇都宮市長は語る。

ネットワーク型 コンパクトシティの要として

栃木県の自動車の普及率（2人以上の世帯における普及率約98%）は全国第1位（平成21年）。また、過去30年間で市民の自動車保有台



中心市街地には大谷石を使った名建築物もズラリ(松が峰教会)

数が約2倍になった宇都宮市(同普及率は約96%)には、周辺市町村から宇都宮市内の各工業団地などに向かう通勤者の車も集中することになる。特に東口駅前から清原工業団地までの道のりは、平日の通勤通学時間帯には救急自動車の搬送も困難になるなどの混雑が現在も続く。定時運行が可能なLRTの導入に伴う通勤形態の変革による自動車交通の減少は、そうした渋滞の軽減化のみならず、CO₂削減などの環境的観点からも大きな効果が期待できる。付随して観光面などさまざまな効果が考えられるが、佐藤市長は「同時に忘れて

ならないのが、清原工業団地への立地企業など、宇都宮市を選んでこれまで進出してきてくださった各企業や就業者の皆さんの通勤環境の改善を図ること」という。

「通勤ラッシュの犠牲になっているのは、渋滞で自宅前の道路をふさがれたり、排気ガスなどの影響を日常的に受けている沿線の住民の方々です。また、長年にわたって宇都宮市に多額の法人税などを納めている清原などの工業団地や、周辺の各企業に通勤している方たちも犠牲になっているのです。その中には市税を納めている多くの宇都宮市民も含まれています。企業誘致の際には宇都宮市に進出するメリットを盛んにこちらからアピールしたにも関わらず、10kmちよつとの道のりに1時間以上掛かる通勤ラッシュを改善せずに放置し続けるようでは、あまりにも申し訳ない。そんな気持ちもあるのです」

さらにLRT導入に際しては、これまで地域公共交通の主役を果たしてきた路線バス網の再編などを同時に行い、それを契機に宇都宮市内だけで現在62%にも達するとされる「公共交通空白地域」を解消していく大きな目的もある。公共交通の空白地域に暮らす市民は現在約17万人とされ、これは総人口約51万7000人のうちの33%にも及ぶ。平坦で肥沃な関東平野の北端に位置し、主要な交通の要所である宇都宮市には、人口密度や商業集積度などの地域差はあるにせよ、地域の郊外部にまで、旧町村をベースとした行政区域ご



昨年11月の「宇都宮餃子祭り」には、2日間で14万2000人が訪れた

とに、それぞれの成り立ちに応じて、住宅地や商業地が遍在しているという特徴がある(宇都宮市の可住面積は80%以上)。そのため、効率的・効率的な市政運営を進める上で、従来の「都心部を主要エリアとするコンパクトシティ化」は、不向きな特質を持っているのだ。LRTの導入と地域公共交通の再編による公共交通空白地域の減少化は、そうした宇都宮市の特質を補うと同時に、今後ますます進展していくことが確実な人口減少、少子・超高齢化という時代背景にも非常にマッチする。「私は、それをネットワーク型コンパクトシティと呼び、今後の宇都宮市のまちづくりの根幹として位置付けています。市域における各行政区域のそれぞれをコンパクトシティ化



世界的サクソ奏者・渡辺貞夫の故郷で、ジャズの街とも呼ばれる宇都宮市ではジャズイベントが盛ん(毎年11月開催のミヤ・ジャズイン)

し、それを公共交通網で多核的に結ぼうという考え方なのです。そして、その交通網の基軸となるのがLRTなのです(佐藤市長)

次々に解決し始めた各種の「障壁」

宇都宮市のLRT計画は、当初、交通渋滞の軽減化を目的として検討されてきた経緯がある。しかし、その後、急速に進行してきた温室効果ガス削減などの地球環境問題や、少子・超高齢化をはじめとする社会環境の変化など、より大きく根本的な課題解決への対応が求められるようになり、LRTは宇都宮市が将来とも持続・発展していくための都市の装置として、その役割は重層的に高まっている。



夏でも気温が10度以下の深さ30mに達する「大谷石探掘場跡」(大谷資料館)

そのLRT計画が大きく動いたのは、佐藤市長が平成24年11月の市長選で3選を果たしてからだ。同市長選での最大の争点の1つがLRTだった。対立候補がLRT導入反対を明確に示したのに対し、LRT導入を掲げた佐藤市長が市民の支持を改めて得ることになったのだ。ネットワーク型コンパクトシティの形成を支える最重要事業であるLRTが、市民からの大きな負託を得たのである。それから市の動きはスピーディだった。まず平成25年1月に、市の組織を見直し、「新交通システム推進室」を課内室から課相当の「LRT整備推進室」に変更し、平成25年3月には正式にLRTを整備していくことを意思決定し、JR宇都宮駅東側から優先的に整備していく考えなどをまとめた「基本方針」を公表する。そして、平成25年4月には、プロジェクトの

牽引者として都市計画や都市基盤整備に精通した荒川辰雄・現副市長を国土交通省から招聘する。また、平成25年10月には、清原工業団地にも近く、芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地を有する芳賀町から、「宇都宮市のLRT計画に参画し、芳賀・高根沢工業団地への延伸(約3km分)についてともに検討していきたい」との申し入れを受けることになる。JR宇都宮駅東口からの交通渋滞は、芳賀工業団地方面まで及んでおり、また、芳賀町には鉄道駅がないことから、LRTで芳賀町域とJR宇都宮駅とがつながることで、公共交通の利用環境が大きく向上すると期待したためである。JR宇都宮駅東口から宇都宮テクノポリスセンター地区までの12kmとJR宇都宮駅西口から桜通り十文字付近までの約3kmを合わせた計15kmの計画が、芳賀町域への延伸が実現されれば、これで総計18kmになる。



ご当地の味や情報が結集。観光客にも市民にも人気のアンテナショップ「宮カフェ」

Ｔの事業化に向けて弾みとなつてきている。

「当初はＬＲＴの事業費（宇都宮市の約15kmの計画区間で約383億円と試算）を理由とした反対論や、既存公共交通事業者との軋轢ばかりがクローズアップされました。しかし少子・超高齢化を背景としたネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた取り組みが、

自転車のまち&宇都宮イメージアップ作戦

ところで国内外を問わず、ＬＲＴの導入で公共交通網の再編を目指す都市では、ほとんどが自転車という交通手段にも同時に着目する。特に都心部での公共交通の隙間を埋めるには、どこにでも行ける無公害の自転車は格好なツールだからだ。わが国における近年のＬＲＴ導入事業の先駆けとなった富山市が欧州のシェアサイクル・システムを同時に導入したのは、典型的な事例といえる。

そして、今年3月には平成26年度予算案に調査や測量、設計などに要するＬＲＴ関連予算（10億2500万円）を計上し、議会の議決を得ている。

さらに、今年4月には、これまでＬＲＴと運行する路線とが競合するとの考えから反対姿勢にあった最大手の路線バス事業者が、地域の公共交通を担う事業者としての使命に触れた上で、宇都宮市のＬＲＴ計画を容認するとの考えを表明した。宇都宮市のＬＲＴ計画のうち、特にＪＲ宇都宮駅東側に関しては、（公共交通ネットワーク全体の面的持続性が担保されれば、『導入に異を唱えることはしない』）（以上、今年4月5日付け下野新聞朝刊より）

ご理解いただけるようになり、ＬＲＴと各地域内の公共交通との効率的な組み合わせとネットワークがその核になることを認識していただけるようになったのは、非常に大きな手応えとする佐藤市長は「個人的には平成28年度中に着工したい」と強い意気込みを見せる。

宇都宮市のＬＲＴのように新規の大型プロジェクト事業は、「目的や内容への理解を含め、機が熟するまでには時間を要するもの。ただし、機が熟してからはスピード感をもって推進すべきであって、その機を失うと効果が半減してしまう」（佐藤市長）とするセオリーは、確かにこれまで全国各地で展開されてきた幾多の行政施策の成功事例が物語っている。それだけに今後の推移が大いに注目されるとともに、期待もされるところだ。

バスなどによる公共交通網の再編とともに、自転車交通の持つ各種利便性はＬＲＴ導入後の大きな力になることは明白だ。しかし、全国に数ある「自転車のまちづくり」を実施する自治体の中でも、宇都宮市のそれは非常に年季が入っており、ある意味でＬＲＴ導入後の「準備さえ既にできているように思われるほどだ。

まず宇都宮市には昭和25年に開設された宇都宮競輪場があり、現在も黒字を計上している。また栃木サッカークラブ、リンク栃木ブレックス（バスケット）と並んで自転車ロードレースのプロチーム「宇都宮ブリッツェン」（平成20年発足）が宇都宮市を本拠地としている。平成2年に世界選手権自転車競技大会のロードレースが宇都宮市で開催されたのを記念して、平成4年から続く「ジャパンカップサイク

宇都宮市

市政ルポ

(栃木県)



幹線道路にクッキリと色分けされた自転車レーン

ロードレース」はアジア最高峰のワンデイロードレースとして世界的に有名で、平成20年からはUCI（国際自転車競技連合）アジアツアーにおける最高のレースカテゴリーである「オークラス」（自動車レースのF1レース開催、ヨットのアメリカスカップ・シリーズにも匹敵する格付け）に格上げされたことから、同レースの開催時（毎年10月中旬）には世界中の名選手が集結するようになった。平成22年からは中心市街地の短距離コースを使った都市型周回レース「クリテリウム」もジャパンカップ出場選手によって行われるようになり、華やかさはさらに倍増。毎年全国各地から多くの観客が詰め掛けている。

このように自転車に親しめる環境が自然にはぐくまれてきたせいか、宇都宮市民は通勤・通学にもかなり自転車を有効利用している（宇都宮市では駅前駐輪場のレンタサイクル利用も含め、市内の高校生の約8割は自転車通学している）。また休日には市内外の自転車愛好者が宇都宮駅西口に設置された宮サイクリステーション（サイクリストの休憩所兼情報基地。ロードバイクのレンタルも可）を起点に、ロードバイクで大谷石採掘跡が見られる大谷地区や、ジャパンカップのロードレース会場でもある古賀志山方面など各地に向かう姿が見られる。こうした動きを受け、サイクリスト用の休憩スポット（自転車の駅）もコンビニを中心に随所に増殖しつつある。



自転車ロードレース「ジャパンカップ」と市街地周回レース・クリテリウムの様子

「LRTの導入が成るまでに、宇都宮市流のシェアサイクル・システムと世界に誇れるようなアイデアも市民協働で考えていきたい」と佐藤市長は語るが、その基盤は既に完成しているともいえる。

今回の取材ではLRTの軌道敷設コースをすべて案内していただいたほか、JR宇都宮駅と東武宇都宮駅との間に広がる中心市街地もレンタサイクルを活用して縦横に走ることができた。その際に頻繁に目に付いたのが「住めば愉快だ宇都宮」という宇都宮市のイメージアップメッセージが印刷されたポスター類だった。このメッセージは市民や業者が自由にアレンジしていいことになっているため、「走れば愉快だ」「飲めば愉快だ」「餃子で愉快だ」など、飲食店や自転車屋さんなどを中心に多彩なバージョンに出会えた。LRTの導入と公共交通・地域公共交通の再編、さらにネットワーク型コンパクトシティが実現に向かったとき、果たしてどのようなイメージアップメッセージが市街地を飾るだろうか？ あれこれと考えてみたが、やはり「住めば愉快だ宇都宮」がいちばん、ピタリくるようである。

（取材・文 遠藤 隆／取材日平成26年5月20日）