

No	提 案 名	提案団体名	
		代表者氏名	所 属
4	宇都宮まちの駅プロジェクト	帝京大学経済学部地域経済学科 金子ゼミ	
		山本 飛翔	帝京大学 経済学部
		指導教官 氏 名	金子 弘道

1. 提案の要旨

かつて、宇都宮市の顔といえばオリオン通りであった。平日は買い物の主婦で、休日は市内外からの家族連れで大変賑わっていた。当時、オリオン通りは買い物の場としてだけでなく、娯楽の一つだった。しかし、現在、家族の娯楽施設というと郊外にある大型デパートに変わってしまった。中心市街地はほとんどが学校や職場に行くための手段として利用され、商店街の衰退は大きな課題である。昨年私たちは、中心市街地、特にオリオン通りの空き店舗に複合型福祉施設を導入する提案を行った。複合型福祉施設とは、図書館や預かり保育、医療サービスを行うことによりコミュニティの場を設置するものである。

今回私たちは、昨年の提案をふまえ、幅広い世代が交流のできる場所を創造するために、より実現性を高め、現在の宇都宮市に対応するアイデアを模索した。そこで見つかったのが、「まちの駅」である。本提案では、現在抱えている宇都宮市の課題を考えるとともに、「まちの駅」のもつ地域連携の可能性や、「まちの駅」を利用した際のプランの提案を通じて中心市街地活性化のための考察を行う。

2. 提案の目標

宇都宮の中心市街地に「まちの駅」を導入することで、地域のネットワークを形成することが本提案の狙いである。宇都宮市は北関東で唯一の 50 万都市であるが、全国的に広がる人口減少、少子高齢化は避けられない。その上、中心市街地の商店街は衰退により、空き店舗や景観等が大きな問題となっている。特に中心市街地の衰退はコミュニティの欠如が問題の一つであり、早急に改善すべき課題である。今後も進行が予想される人口減少時代の中で、宇都宮市が豊かなまちをつくるためには地域連携が必要不可欠であると考えた。

本提案はそうした問題を解決するために、市民や観光客が気軽に立ち寄ることのできる場所、「まちの駅」を導入し広めることによって、中心市街地の活性化を期待するものである。

3. 宇都宮市の現状

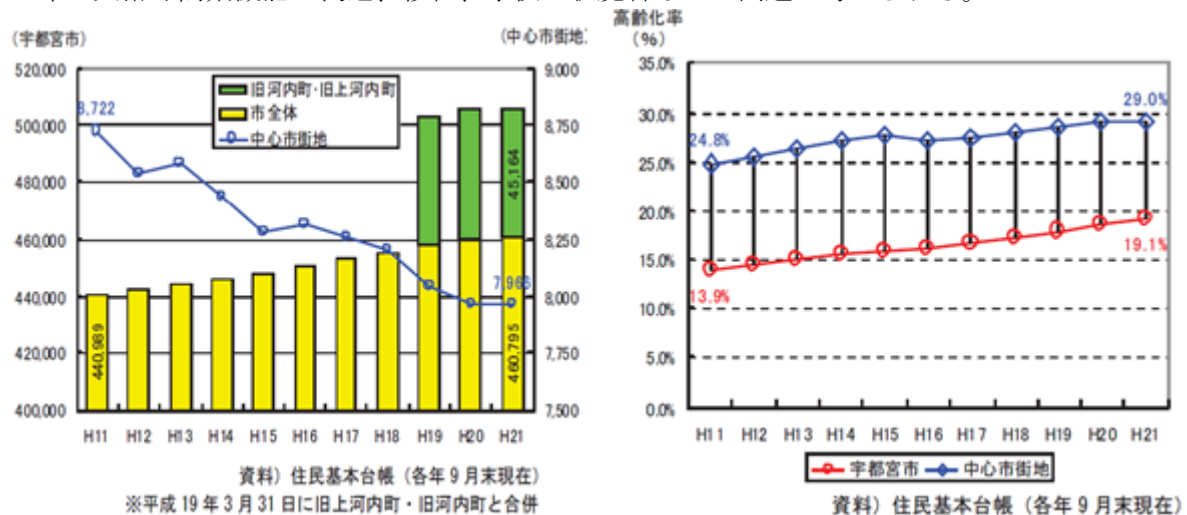
宇都宮中心市街地の抱える課題について以下考察を述べる。

3.1. 中心市街地の高齢化と人口の空洞化

宇都宮市の住民基本台帳を見ると、平成 11 から平成 21 年の間では宇都宮市全体の人口がわずかながら増加している。しかし、中心市街地の人口は逆に 1000 人ほど減少しており、宇都宮市と中心市街地の高齢化を比較すると、中心市街地の高齢化は宇都宮市の平均より高い傾向にある。表を見ると、宇都宮市全体は平成 11 年の 13.9%から平成 21 年に 19.1%、中心市街地も 24.8%から 29.0%に高まった。世帯数も増加をしているが、65 歳以上単身世帯も上昇傾向にある。

また、宇都宮市全体の人口が増加しているのに対し、中心市街地が減少していることから郊外

部への人口流出が起きていることがわかる。特にファミリー層が流出する中で、高齢者は中心市街地に残り、その影響で中心市街地の高齢化が進行している。中心市街地の衰退により、コミュニティの欠落や商業機能の衰退、移転、学校の統廃合などの問題が考えられる。



(表 1 : 宇都宮市と中心市街地の人口推)

(表 2 : 宇都宮市と中心市街地の高齢化率)

< 出典 : 宇都宮市中心市街地活性化基本計画 >

3.2.自動車依存社会と交通渋滞

宇都宮市は古く門前町や城下町として栄え、現在は栃木県の中心都市として発展している。鉄道網として、東北新幹線や JR 宇都宮線、東武宇都宮線があり、広域的幹線道路網として東北自動車道、北関東自動車道などもあり、アクセスしやすい位置にある上に、中心市街地に主要な施設が揃っている。

(図 1)

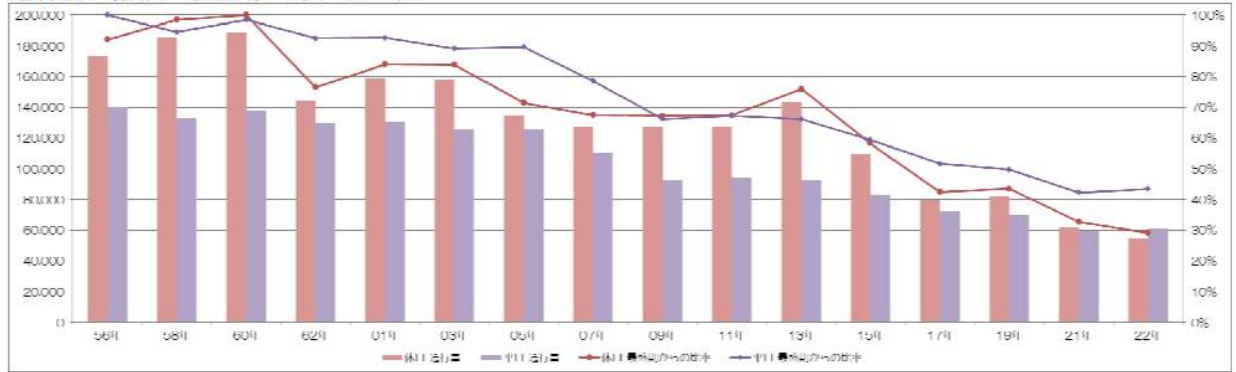


しかし、H26 年の栃木県の自家用車の保有台数は約 129 万台で、1 世帯当たり 1.628 台/世帯であり、全国 1 位の福井県の 1.743 台/世帯、富山県、山形県、群馬県に次いで 5 位の普及率である。また、H23 年の宇都宮市の自動車保有台数は 241,249 台であり、それを宇都宮市の世帯数である 212,430 世帯から一世帯当たりの自動車保有台数を計算すると、約 1.135 台となる。同年の大阪市内で 1 世帯当たり 0.673 台、さいたま市で 0.685 台であることから、いかに宇都宮市民の自動車依存度が高いかがわかる。

また、宇都宮市全体では上記の通り、広域的幹線道路網の整備が進んでいるものの、中心市街地では十分に整備されておらず、大通りなど一部道路への自動車交通の集中が見られる。朝夕の交通ラッシュ時における交通混雑によりバスの公共交通機関の遅れや自家用車の来場者への一時預かり駐車場が幹線道路沿道に集中することで交通混雑などの問題も起きている。

中心市街地には緑地公園など良好な空間があるが、一部に限られていることや、広幅員歩道、街路樹の積極的な設置など歩行者にとって安全で快適な空間や自転車道の拡大も望まれている。

通行量の推移，最盛期に対する比率



資料)「平成 22 年度商店街通行量・来街者実態調査」，宇都宮市

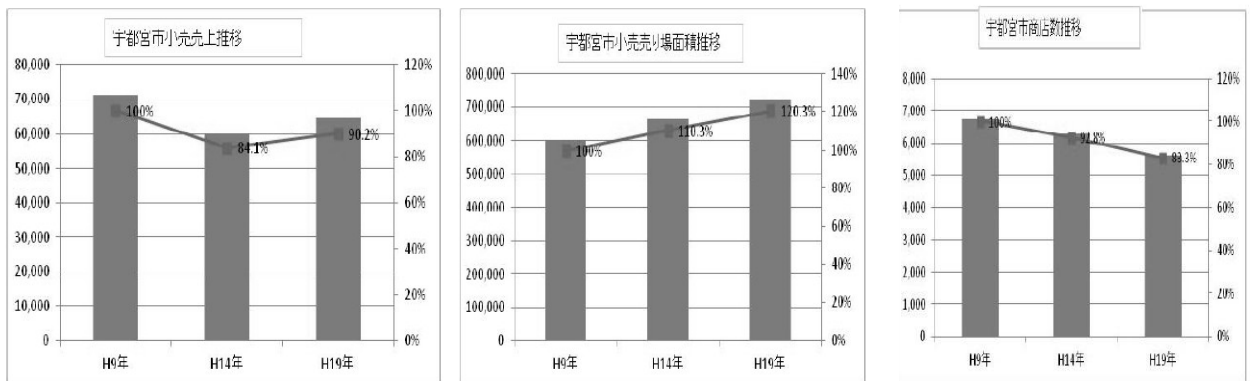
(表 3)

3.3.商業機能の衰退

宇都宮市の中心市街地では百貨店が数軒建っており、栃木県随一の商業の中心地だったがその多くが撤退や郊外移転をしている。それと比例して平日休日ともに通行量は減少しており、ピーク時と比較して H22 年の休日は 30%に満たない通行量となっている。

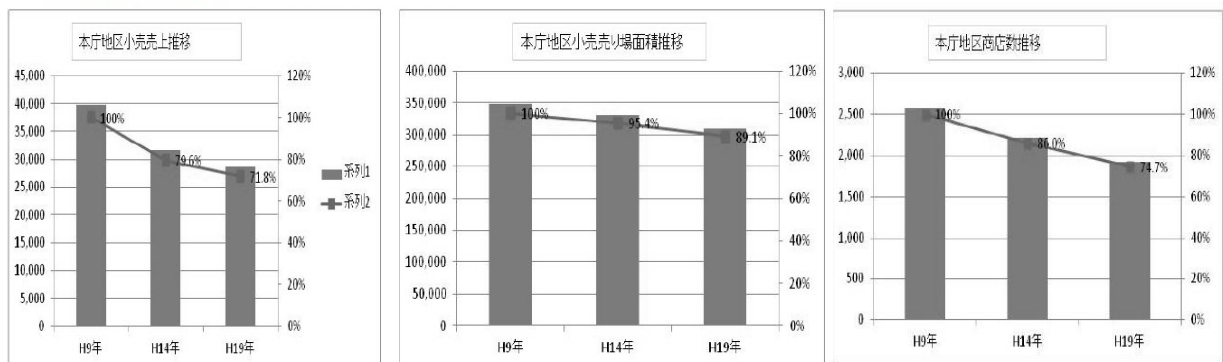
② 宇都宮の商業分析

1) 総合



(表 4：宇都宮市都心部地区市街地総合再生計画 現況と課題等の整理（現況分析）その 4 より抜粋)

3) 本庁地区商業分析



(表 5：中小企業診断協会 平成 23 年度 調査・研究事業)

また、宇都宮市全体の小売の売上高は H9 年から H14 年にかけて減少傾向だったが、H19 年には 90%まで回復している。売り場面積は上昇傾向にあるものの、商店数は減少しており、店舗の大規模化が進んでいるとわかる。宇都宮市内で最も商業集積が大きい本庁地区は H19 年に宇都宮市全体の売り上げを占めている。しかし、小売売り場面積も商店数も減少しており、売り場面積の上昇は店舗の大規模化や郊外の大規模な商業施設の影響であるということがわかる。

中心市街地の売り場面積の減少は空き店舗増加も一因であり、「宇都宮市中心市街地空き店舗情報システム」で検索すると 71 件の空き店舗がヒットする。その周辺には駅や病院、銀行、郵便局、図書館、学校、役所があり快適な日常生活を送ることが出来る。

郊外にできた複合的な商業施設は、日用雑貨や食料品などが取り揃えられる上、映画館やアミューズメント施設などの併設も多く、特に休日は家族連れで賑わう。駐車場は無料が殆どであり、公共交通機関の利用者は駅周辺から無料のシャトルバス運行が人気を博しているなど、ますます中心市街地離れが進んでいる。

こうした三つ点を踏まえ、中心市街地における新たな魅力を創出するためには何が必要であるかを考える。

4. まちの駅の概要

「まちの駅」とは、無料で休憩のできるまちの案内所のことである。始まりは NPO 法人地域交流センターが「ひと・テーマ・まちをつなぐ拠点」として立ち上げた。まちの駅は全国的に広がっており、現在約 2000 か所の市町村で導入している。また、以下の 4 つの機能（表 5）が備わっていることを必須条件に、公共、民間、個人を問わず誰でも参加することが可能である。

< 4 つの機能 >

- 休憩機能

誰でもトイレが利用でき、無料で休憩のできるスペースがあること

- 案内機能

地図や地域情報に関するパンフレットの提供、常駐または兼務する「まちの案内人」が地域情報について教えること

来訪者にとってまちの駅の参加事業者が一目でわかるように看板やのぼりを設置すること

- 交流機能

地域間または来訪者の出会いと交流のサポートをすること

- 連携機能

まちの駅間でネットワークし、もてなし（サービス）の地域づくりを目指すこと



(図 2：まちの駅)

上記の案内機能で看板やのぼりを設置するとあるが、まちの駅にはシンボルマークが存在する。(図 2) このシンボルマークには、大きく分けて 2 つの意味が込められている。まず、3 つの「人」は「若者、よそ者、バカ者（豊かに意見を出してくれる人）」の人の字を表しており、地域を活性化するために必要な人材のことである。次に、真ん中の「i」は情報：information の頭文字で、情報によって人と人やモノのネットワークをつなぐという意味がある。

4.1.道の駅との違い…

利用者の立場からは、まちの駅と道の駅に機能的な面で差はない。しかし、管轄している国土交通省道路局が定めた「道の駅登録・案内要綱」（平成5年2月23日建設省道企第19号）によれば、道の駅を設置することができるのは、「市町村または市町村に代わり得る公的な団体であること」とある。また、基本的に自動車で訪れた人のための休憩の場であることから、ほとんどが道路沿いに設置されている。それに比べてまちの駅は、公共、民間を問わず上記4つの基準を満たせば設置主体や場所に制限がないことや、既存の店舗や個人からの参加を募るため、設置、運営に際し費用がほぼかからない。こうした点から、まちの駅は参加者側にとってハードルが低く、導入しやすい活性化案といえる。

4.2.事例：鹿沼市のまちの駅

「まちの駅」は全国的に広がっているが、中でも栃木県鹿沼市が一番多い。新・鹿沼宿を拠点に多くの人で賑わっている。そこで、「まちの駅」の成功例として鹿沼の「まちの駅」を事例として取り上げる。

江戸時代、もともと鹿沼市は日光へ行くための宿場町として栄えていた。高度経済成長期になると自動車の普及が増えたことで、鹿沼市は日光へ行くための単なる通り道になった。シャッター通りに対する危機感や閉塞感に危機感を覚えた市民は10年ほど前、行政と協力をして「まちの駅」を立ち上げた。そして、3年前に鹿沼市「まちの駅」の拠点となる場所、新・鹿沼宿が造られた。この新・鹿沼宿の設置を機にますます多くの人で賑わうようになる。設立当時70件だった「まちの駅」は、現在94件になり日本で最大のネットワークとなった。

私たちは2014年9月3日と11月17日に鹿沼市を訪れ、インタビューを行った結果を以下に記述する。

◆新鹿沼宿はどんなところ

- ・鹿沼市内の「まちの駅」のキーステーション、相談役も兼ねている（Mさん）
- ・野菜の販売や飲食などができる（Aさん）

◆新鹿沼宿のこだわり

- ・建物を建てたのは行政だが、運営は民間（Aさん）
- ・鹿沼市自体のアピールを忘れないこと（Aさん）

◆「まちの駅」のメリット

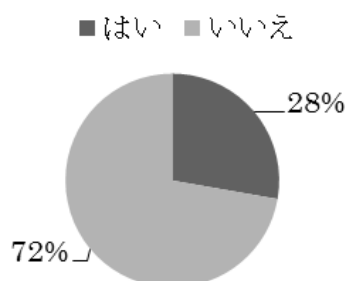
- ・参加にあたって負担が少なく、継続しやすい（材木店 Nさん）
- ・人や物のネットワークにつながる（Aさん）
- ・観光客などを優先的に紹介してもらえる（フルーツ店 Wさん）
- ・異業種の交流ができ、知り合いが増える（フルーツ店 Wさん）
- ・市役所が間に入ってくれることで新規の人も安心できる（Aさん）
- ・住民のロコミの影響力は大きい（Aさん）
- ・参加団体にお知らせニュースや参加者の紹介などで情報共有（Mさん）
- ・地元の人との交流やリピーターが増える（養蜂場 Kさん）

実際に「まちの駅」の参加者からこうした意見を伺い、人と人やモノのネットワーク形成が「まちの駅」をきっかけとして生まれることが分かった。これまでなかなか結び付く機会がなかった行政と民間を結ぶ「まちの駅」は宇都宮市でも大いに導入するメリットがあると考える。

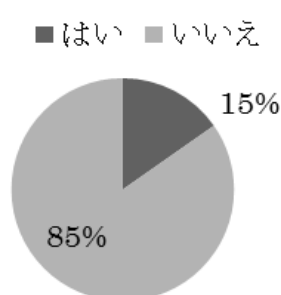
4.3.アンケート結果の考察

こちらが帝京大学生を対象にアンケート調査を行い、意識調査を行った。回答者は 71 名である。以下結果を考察する。

Q1.まちの駅を聞いたことがありますか？

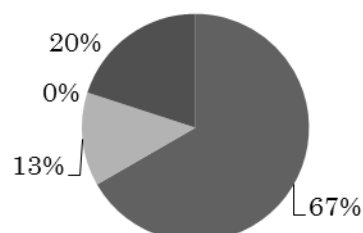


Q2.まちの駅を利用したことがありますか？



Q3.Q2でいいえの人の理由の内訳

■ 場所がわからない ■ 近くにない
■ 気軽に入れない ■ その他



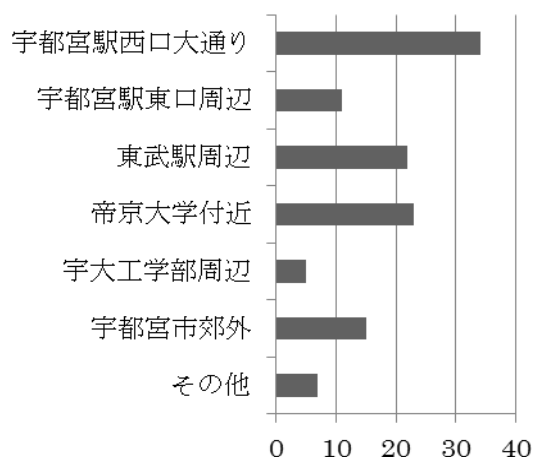
(表 5 : 2014/11/18.19 アンケート実施)

予想していたことであるが、やはり Q1 から分かる通り、まちの駅の知名度は低い。続いて、Q2「まちの駅」を利用したことがありますか？という質問がますます少ないことも予想された。問題はまちの駅を利用したことがないのは何故か、ということである。

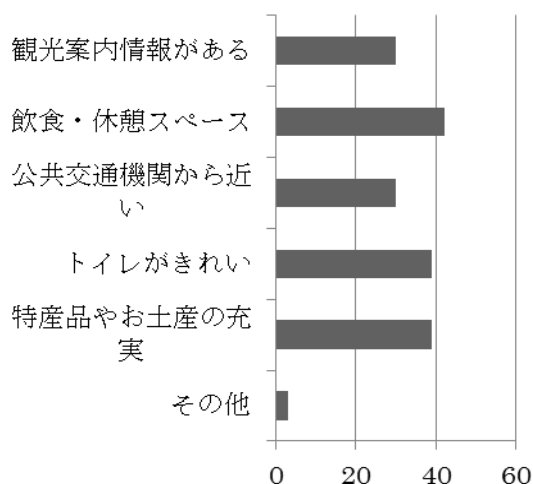
Q3 から分かることは、宇都宮市に「まちの駅」があること自体が、知られていないということである。「まちの駅」の一番の問題点はこの知名度の低さである。筆者自身、栃木県は「まちの駅」の数が全国 1 位であることを講義の中で初めて知った。せっかく栃木県に「まちの駅」が多いにもかかわらず、周知していないことは非常にもったいないと考えた。

「まちの駅」を宇都宮市で浸透させるためには、まず市民の理解が必要であり、そのためにも「まちの駅」そのものを認知してもらうことから始める必要があるようだ。

Q4.まちの駅がどのような場所にあったら利用するか (複数回答可)



Q5.観光地を訪れた際に求めること (複数回答可)



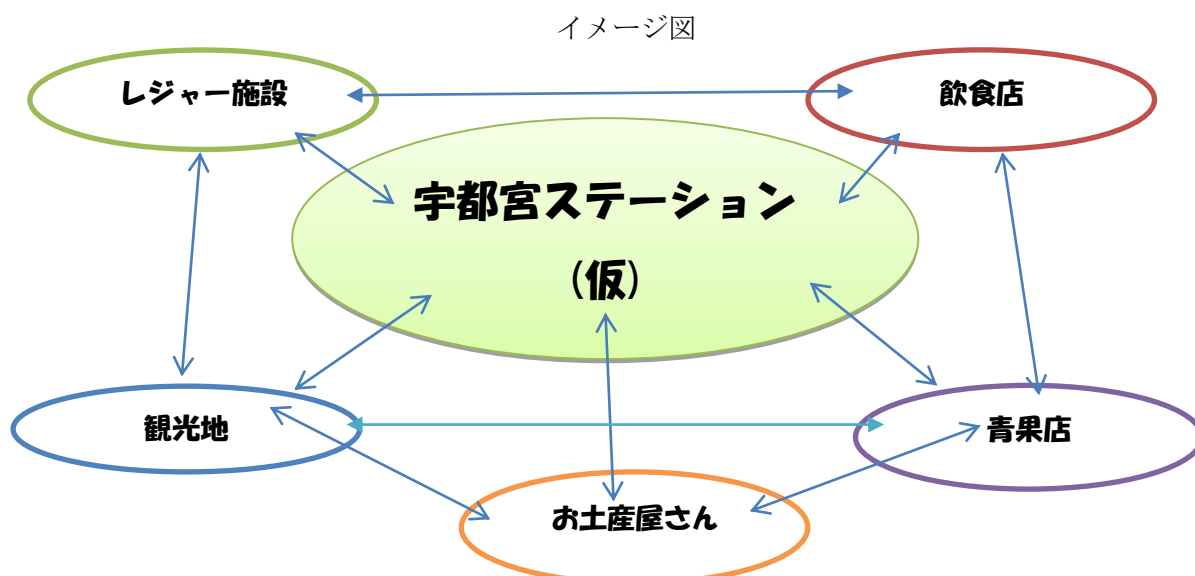
Q4のアンケート結果まちの駅がどんなところにあると利用したいかという質問では、帝京大学付近が伸びたことはアンケート対象が限定的だったことから省くと、上位にはやはり宇都宮駅からの大通りと東武駅周辺の需要があるとの結果になり、やはり駅周辺というのが人を集客する一つの要因といえよう。その他には新四号線付近を望む意見が出た。Q5では飲食や休憩できるスペースを望む意見が一位になった。意外と若い人たちにおいても休める場所というのが求められている。その他の意見には広い駐車場があることや地図を常備していること等があった。

今後の課題としては、こういったアンケートの規模を大きくしていくこと。具体的には、宇都宮でお店をやっている人に「まちの駅制度が始まった時に参加したいと思いますか？」という意識調査も行っていきたい。

5. 施策事業の提案

私たちが提唱する案は、「宇都宮まちの駅プロジェクト」である。宇都宮にまちの駅を設置することによって生まれるネットワークこそ最大のメリットといえる。

5.1.まちの駅ネットワーク



まちの駅ネットワークは、拠点となる施設(便宜上宇都宮ステーションと仮称)と参加店舗によって成り立つ。市役所にはこの拠点となる施設(宇都宮ステーション)を管轄し、ネットワークの形成を促進させる役割のきっかけをつくってもらうことを望む。宇都宮ステーションの役割として、まちの駅加盟店舗の管理、電話などの受付などの総合的な事務業はもちろんのこと、まちの駅が本来持つ役割である休憩・案内・交流・連携の機能を果たすことが必要である。大きな駐車場やバス停、駅近郊の立地を備えることで第一の集客場所かつ市内におけるまちの駅の代表となる施設として機能する。

続いて、参加店舗について記述する。前述した四つの機能が備わったうえで審査に通った店舗を宇都宮まちの駅プロジェクト参加店舗とし、宇都宮ステーションとの連携や、各々の店舗間においても情報交換や積極的な意見交換をし、異業種間についても理解を深める。また、スタンプラリーなどのイベントを行う際の協力を店の営業と並行して行ってもらう。

5.2.まちの駅ネットワーク形成にあたって

宇都宮市でまちの駅を実現するにあたり、宇都宮ステーションの候補となりうる場所 2 か所を考察する。

・5.2.1.オリオン通り

最初に思くのはやはり宇都宮商店街の代表オリオン通り。オリオン通りを拠点にするメリットとして、すでにオリオンスクエアが「にぎわいとおもてなしの駅」に登録されているためまちの駅としての設備が整っていることが挙げられる。他にもオリオンスクエアには自転車の駅、赤ちゃんの駅などの機能が備わっており、中心市街地を回遊するための拠点として十分なスペックがある。また、オリオン通り内またその付近には多くの空き店舗が点在しており、新たな施設を追加、補填することも可能である。知名度が高いことも副次的な集客効果が期待でき、オリオン通りの新たな魅力の一面になれるのではないかな。



(写真1 筆者撮影)

・5.2.2.宇都宮共和大学 宇都宮シティキャンパス

アクセスの面では宇都宮共和大学も非常に優れている。JR 宇都宮駅から徒歩 6 分、東武宇都宮駅から 12 分の好立地であり、こちらも平成 19 年 4 月より正式にまちの駅としての認可をとっているおり、広いスペースを提供している。また大通りに面しているため、歩きや車にも対応しやすい等の利点がある。

ここでは宇都宮ステーションの案として 2 つ例を挙げたが、宇都宮には拠点となりうる場所が数多く存在しているため今後も調査を進めていきたい。



(写真2 キャンパスニュース)

5.3.まちの駅ネットワークを利用したプラン案

想定される利用者の例

ケース①

設定：Aさん 大学生 19歳女性 友達と平日の買い物

『サイクリングツアー』

自分の車をもっていないAさんにとって近くを転々とショッピングするのに最適なのは自転車。自分の自転車を使うもよし、レンタルサイクルを利用するもよし、友達との会話を楽しみながら市内を循環してもよし。まちの駅の駐輪場を利用することで自転車の置き場所に困らずに買い物ができる。

午前中	授業	14:30	周辺でショッピング
12:00	宇都宮ステーションに到着	16:00	宇都宮ステーションで休憩
13:00	商店街で友達とランチ	17:30	帰宅

ケース②

設定：Bさん 社会人 50歳男性 一泊二日の出張初日 待ち時間の利用

『待ち時間の利用』

県外から仕事の都合で一泊の出張に来ているBさんは、3時間後の会議までの待ち時間を潰そうにも宇都宮に対する知識は餃子が有名であること程度しか知らない。そうしたちょっとした待ち時間をまちの駅を利用することでどこにどんなお店があるのか、宿から近い居酒屋、会議の後に仲間と食事の場所などすぐに使える情報を調べながら、会議までの時間資料の整理を休憩スペースで行い時間を過ごすことができる。

13:00	宇都宮駅到着	16:00	会議スタート
13:30	宇都宮ステーション到着	19:00	居酒屋到着
	宇都宮ステーションで居酒屋探し、会議の準備		

ケース③

設定：C一家 40歳夫婦 市内の四人家族 休日

『スタンプラリー』

せっかくの家族全員の休日であるが、したいことが様々なC一家。それぞれの行きたい店をまわりつつ、用途に合わせたルートを考えることが出来るのもまちの駅の情報があつてこそ。まちの駅参加店舗でスタンプラリーをすることで回遊すること自体をメリットにする。

10:00	まちの駅	台紙入手	スタンプ①
10:30	服屋	母：コート購入	スタンプ②
		子：パーカー購入	
12:00	餃子店	昼食	スタンプ③
13:30	スポーツ用品店	父：ゴルフ用品購入	スタンプ④
		子：野球用品購入	
15:00	本屋	母：ファッション誌購入	スタンプ⑤
		子：漫画購入	
16:00	商店街	夕飯の買い出し	スタンプ⑥
		肉屋	スタンプ⑦
		八百屋	
16:30	まちの駅	景品交換	

6. まとめ

本提案は「人口減少時代の豊かな宇都宮をつくろう」というテーマのもと行政や主要銀行、公共交通機関の集合している中心市街地の活性化を「まちの駅」という可能性で考察したものである。前回の提案と同様、中心市街地に足りないもの、求められているものを考えたが故に発想した案である。前回の提案で指摘された点や自分たちの反省点である実現性により力を入れた。

アンケート結果通り、「まちの駅」は未だ知名度が高いとは言えない。栃木県は全国で最も「まちの駅」が多いにもかかわらず、その優位性を発揮していない現状にもどかしさを感じた。今後、まちの駅の知名度の向上と中心市街地の更なる発展に期待する次第である。

今後の課題としては、もっと広域かつ多くの人にアンケートを実施し、意識調査を進めることや、まちの駅に参加、協力してくれる店舗や施設を調べていくことを考えている。

参考文献

- ・宇都宮市中心市街地活性化基本計画（PDF版）、第1章（中心市街地の現状と課題）
(http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/material/localhost/sougouseisaku/chiikiseisaku/1syoun.pdf)
- ・統計でみる宇都宮 2011 年ダイジェスト版
(http://www.u-cci.or.jp/toukei/image/pdf/toukei_d2011.pdf)
- ・1-3 人口の推移ならびに世帯数および人口密度 大阪市 HP
(<http://www.city.osaka.lg.jp/shimin/page/0000177252.html>)
- ・さいたま市の人口・世帯（平成 23 年）
(http://www.city.saitama.jp/006/013/005/001/jinkou2011_d/fil/choujin231201.xls)
- ・自家用乗用車の世帯当り普及台数 H26 年
(<http://www.airia.or.jp/number/mycar.html>)
- ・宇都宮市都心部地区市街地総合再生計画、現況と課題等の整理（現況分析） その4
(http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/dbps_data/material/localhost/toshikaihatsu/toshisaiikaihatsu/genkyou4.pdf#search='%E5%B9%B3%E6%88%9019%E5%B9%B4+%E5%AE%87%E9%83%BD%E5%AE%AE%E5%B8%82+%E5%B0%8F%E5%A3%B2%E5%A3%B2%E4%B8%8A%E9%AB%98')
- ・中小企業診断協会 平成 23 年度 調査・研究事業
宇都宮中心市街空き店舗における新規開業者の現状と支援策についての調査研究
(http://www.j-smeca.jp/attach/kenkyu/shibu/h23/h_tochigi.pdf#search='%E5%AE%87%E9%83%BD%E5%AE%AE%E4%B8%AD%E5%BF%83%E5%9C%B0%E3%81%AE%E7%A9%BA%E3%81%8D%E5%BA%97%E8%88%97+%E8%AA%BF%E6%9F%BB%E7%A0%94%E7%A9%B6')
- ・宇都宮市中心市街地空き店舗情報システム - 第一測工
(https://www.d-sokko.co.jp/u_akitenpo/)
- ・キャンパスニュース 宇都宮共和大学
(http://collcoll.net/campusnews/entry_1310/)
- ・中心市街地地図<栃木県宇都宮市-Yahoo!地図>
(maps.loco.yahoo.co.jp/address?ac=09201)
- ・かぬま まちの駅 - ようこそ。鹿沼市ホームページへ
(<http://www.city.kanuma.tochigi.jp/12,0,136,492.html>)
- ・まちの駅 Wikipedia
(<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E3%81%BE%E3%81%A1%E3%81%AE%E9%A7%85>)