

No.	提 案 名	提 案 団 体 名	
		代表者氏名	所 属
8	都心部歩行者ゾーンと三つの戦略的都市再開発の提案 ー中心性の回復と来街者の増加のためにー	宇都宮共和大学 シティライフ学部里居ゼミ	
		横田 和彦	宇都宮共和大学 シティライフ学部

指導教員 氏 名	里居 和義
-------------	-------

提案の要旨

宇都宮の中心市街地（内環状線の中）は市街地の拡大と周辺道路網の整備によって、高度成長期にあった中心性をなくしている。しかし、これからの高齢社会、低炭素型社会の到来といった動向を考えると、宇都宮に栃木県の中心となるべき魅力ある市街地をつくることは必要不可欠である。

本提案は宇都宮の都心部（県庁通り、今小路通り、いちょう通り、東京街道によって囲まれる区域）を提案の区域とし、大通りへの LRT の導入を前提として、

- ① 都心部の大通りの区間をフル・トランジット・モール（LRT と歩行者のための空間）とすることを中心に、オリオン通り、日野町通りと一体とした、**都心部歩行者ゾーン**を導入する。
- ② 都心部の魅力を増加し、周辺の地区へ拡大するため、**三つの戦略的都市再開発**を実施し、宇都宮の特徴である井桁状の都市骨格を再生、拡張する。

1. 中心市街地および都心部の現況

1. 1 人口の現況

ここ 20 年間の人口の変化を図 1 で見ると、宇都宮市全域で約 45,000 人増加しているが、中心市街地では 3,700 人減少している。

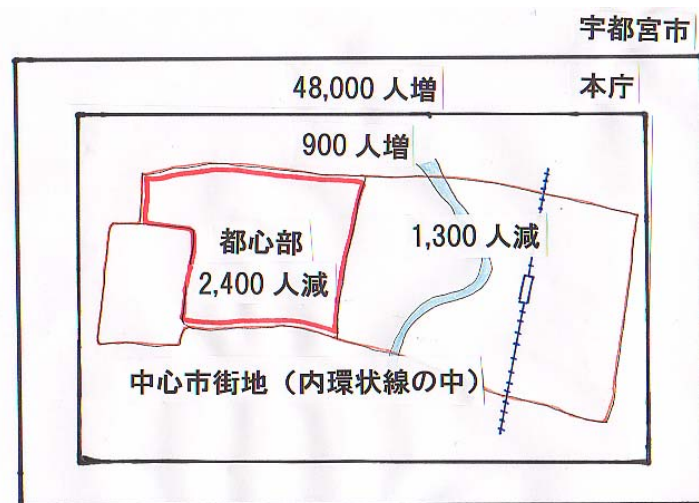


図 1 20 年間（1987～2007）の人口変化

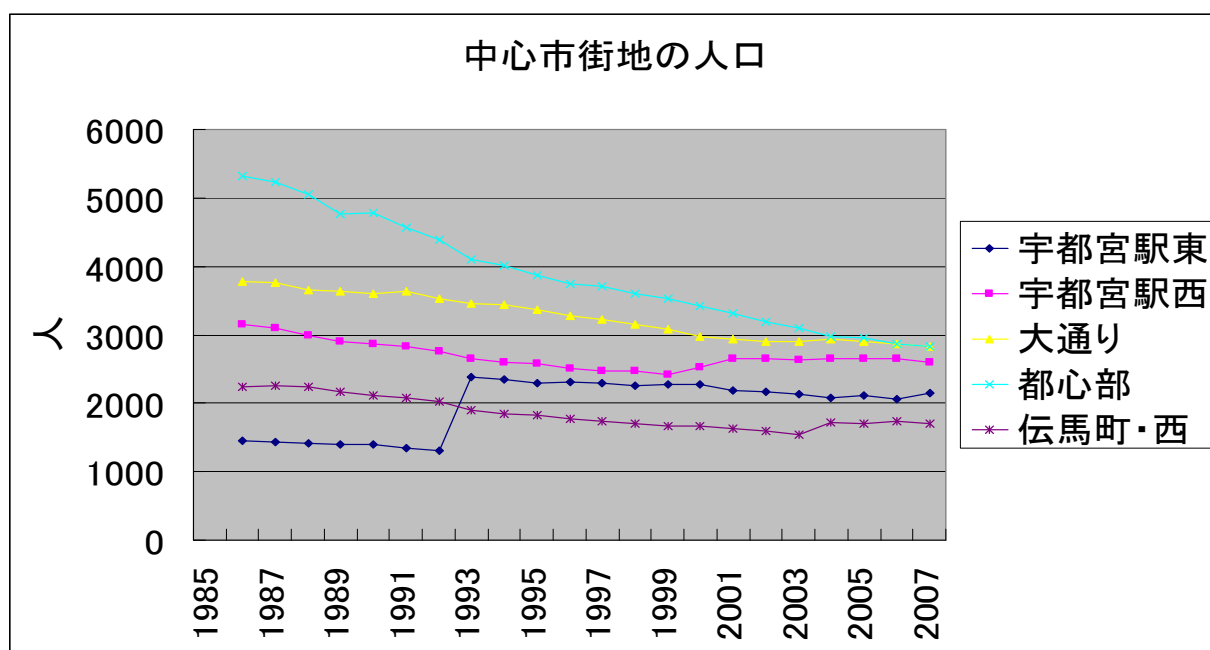


図 2 中心市街地の人口

中心市街地を 5 地区（駅西と大通りの境は田川）別にみると、近年では都心部を除いて人口は横ばい、あるいは若干増加している。

1. 2 土地利用の現況

中心市街地の土地利用の変化を 2004 年と 2007 年の住宅地図を比較して調べたところ、全般に駐車場が増加している。空き地から変化したものも、建物を除却して駐車場となったものもある。市街地が空洞化していると言えないこともないが、人口の変化が横ばいであることを考慮すると、土地利用転換のための準備期間の土地利用であるとも考えられる。

ただ、都心部では人口減少と駐車場化が同時に進行している。2007 年の「商店街通行量・来街者実態調査」では、通行量の減少に歯止めがかかった結果となっているが、まだまだ予断を許す状況ではない。とくに、泉町では建物を除却した跡地をコイン・パーキングにしている所が目につく。

宇都宮市と栃木県の顔である宇都宮都心部がこのような状況であることは見過ごすことができない。そこで私たち里居ゼミでは宇都宮都心部の中心性の回復と来街者の増加のための提案をすることとした。

2. 井桁状の都市骨格の再生、拡張

2. 1 井桁状の都市骨格を拡大した都市パターンに位置づける

宇都宮の都心部は、駅前からの大通り、オリオン通りと日野町通りの東西の通り、県庁と市役所を結ぶ中央通り（シンボルロード）、二荒山神社と宇都宮城址を結ぶ南北のみはし通りという四本のシンボリックな通りによって、井桁状の都市骨格を構成している。

高度成長期まではこの明確な構造が実質的な意味を持っていたが、市街地が郊外に拡大し、環状道路が整備されると共に、放射環状の都市パターンの中に飲み込まれてしまった。

私たちは、まずこの都市骨格と郊外を結びつけるために LRT の整備が必要であると考えた。LRT が宇都宮駅の東西の郊外から都心部への公共交通による来街者の幹線となり、南北の郊外からの公共交通による来街者を大通りの東（大通り 2 丁目）と西（泉町）に設置するバス・ターミナルで受け止めることによって、その間をフル・トランジット・モールとすることが可能となる。

さらに、JR 宇都宮駅と東武宇都宮駅との間には現在ある「きぶな」を両方向で走行させ、中心市街地内の足とすると共に、ルート上にある観光スポットを巡る路線としても活用する。

2. 2 モールから都心部歩行者ゾーンへ

井桁状の都市骨格をさらに明確にするため、東西の二つの歩行者幹線を南北の街路で接続して都心部歩行者ゾーンに発展させる。そのため、東西の歩行者幹線の間にある道路を一方通行とする。これが一番目の提案である。

オリオン通りと日野町通りについては、井桁の起終点が明確でないため、起終点を明確にすると共に、都心部の賑わいが都心部の外に拡張することを意図して、両端で戦略的都市再開発を実施することを提案する。

この二つに現在計画中の馬場通り一丁目の再開発を加えて、三つの戦略的都市再開発を行う。これが二番目の提案である。

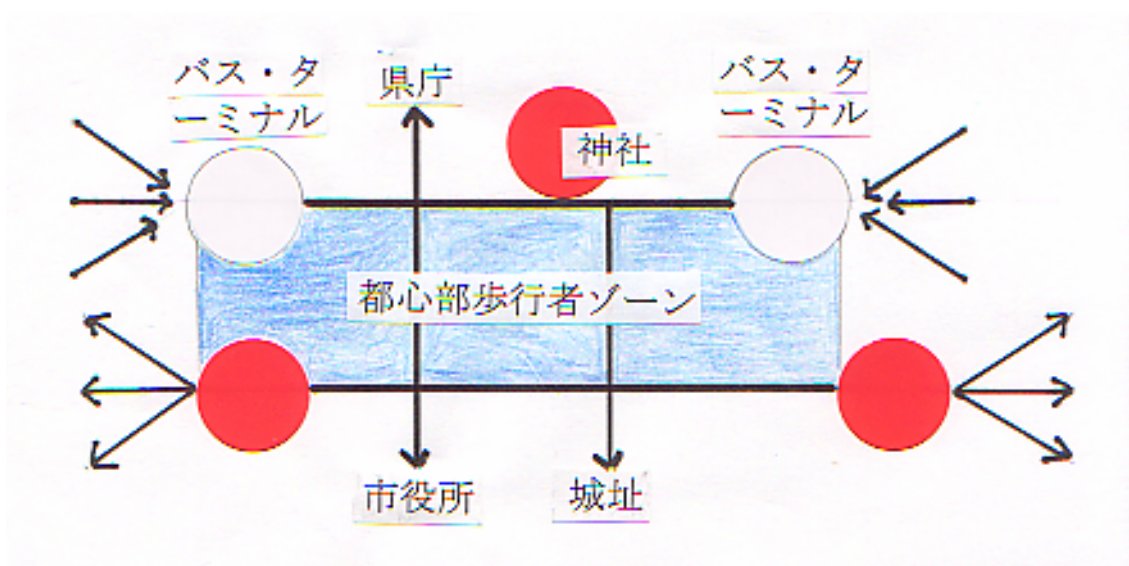


図3 提案の概念図

3. 二つの提案の内容

3. 1 都心部歩行者ゾーン

歩行者ゾーンの整備前と整備後と比較すると、歩行者優先の部分

図4 整備前（西部地区）

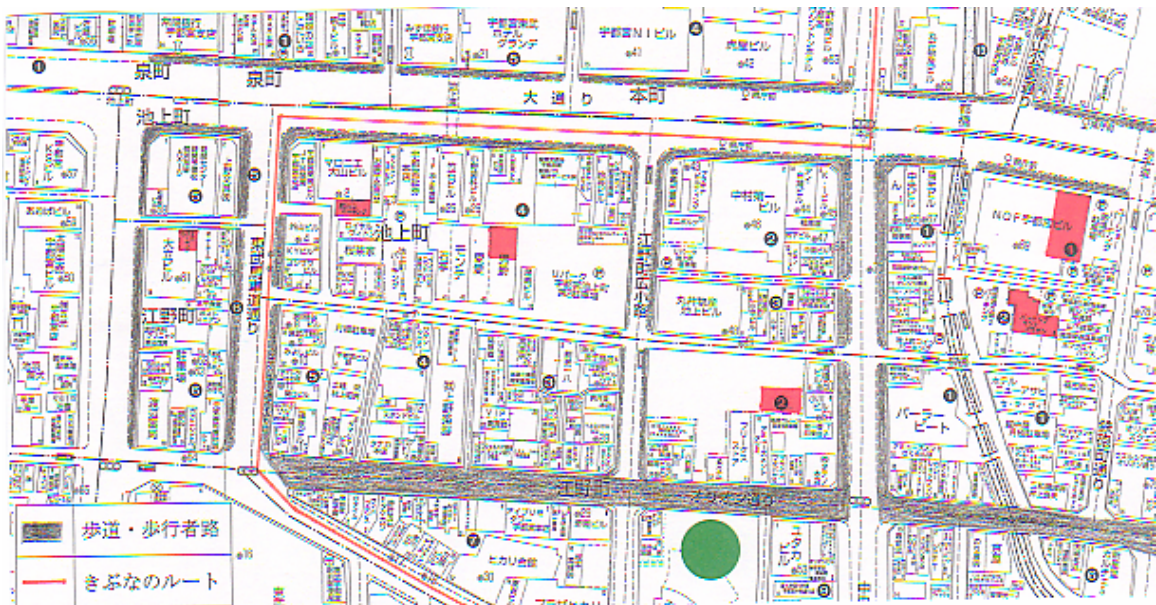


図5 整備後（西部地区）



が拡大しているのが分かる。それと共に新しい広場が各所にできている。これらの広場はすべて南北の通りにあり、日当たりがよく、大通りとオリオン通りとを快適に接続することが期待できる。

図 6 整備前（東部地区）

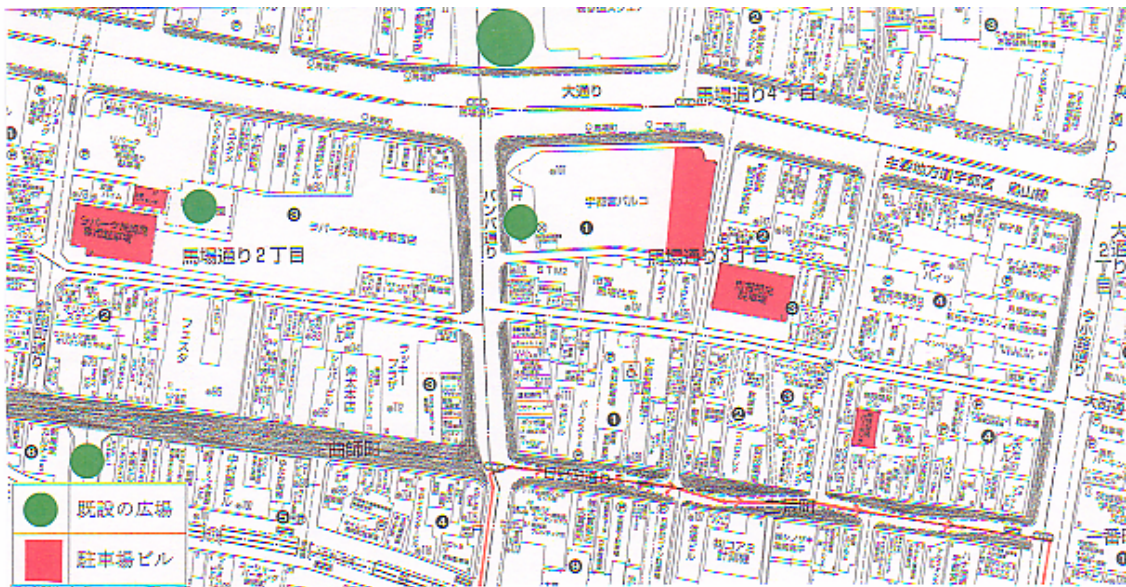


図 7 整備後（東部地区）



3. 2 三つの戦略的都市再開発

表 1 に戦略的都市再開発の考え方をまとめる。

写真 1 文化と観光の拠点のイメージ



写真 2 商業と交通の拠点のイメージ



写真 3 新ビジネスと憩いの拠点のイメージ



表 1 三つの戦略的都市再開発

	コ ン セ プ ト	役 割	中 心 施 設	サ ブ 施 設
馬 場 通 り 一 丁 目	文 化 と 観 光 の 拠 点	高校生を中心とした若年者、中高年齢層を中心市街地にひきつけると共に、観光客にはまずここに来てもらう	市 立 中 央 図 書 館	・再開発ビルの広場側にエスカレーターとイベントの観客のためのスペース ・二荒山神社への空中参道 ・宇都宮名物が食べられる、飲める、聞ける、買える施設 ・大通りに出ないですむ道路と駐車場ビル ・自転車利用者のための駐輪場
オ リ オ ン 通 り 西 端	商 業 と 交 通 の 拠 点	LRT、鉄道、バス、タクシーの結節点になると共に、オリオン通りとユニオン通りを接続する	東 武 宇 都 宮 駅	・1階と東武馬車道通りに歩行者広場 ・ユニオン通りとの結節点に広場 ・駅の階上は ROUND 1 のような施設 ・1階の東京街道側にタクシー乗り場 ・1階の東武馬車道通り側に「きぶな」の発着所 ・東武デパートと空中で接続させる
お し ど り 塚 公 園 周 辺	新 ビ ジ ネ ス と 憩 の 拠 点	日野町通りの賑わいを東側に発展させると共に、周辺で働く人々の憩いの場とする	緑 陰 型 公 園	・とにかく緑を多く、しかし開放的に、また公園から四方に出られるように ・公園内に休憩施設とオープン・カフェ ・再開発ビルの1階には公園側にカフェ、レストラン ・再開発ビルにはニュービジネスを誘致 ・都市居住のための住宅と SOHO (Small Office Home Office)

提案実現の課題

以上の提案を実現するためには様々な課題がある。主要な課題だけでも、

① LRT を実現するための課題

- ・ 財政的問題、ルート決定、走行する道路の整備
- ・ 内環状線の完成、バス会社との調整 など

② 都心部歩行者ゾーンを実現するための課題

- ・ 自動車交通に及ぼす影響の検討
- ・ 大通りの沿道の駐車場所有者との調整
- ・ ゾーン内の一方通行化のための調整 など

③ 三つの都市再開発を実現するための課題

- ・ 財政的問題、地権者との調整、東武鉄道の参加 など

がある。関係する事業者、商業者の協力、市民の支持が必要なことは言うまでもない。

しかし、最も重要なことは宇都宮市民が共通の目標を持ち、その目標を目指して、出来ることから実現して行くということである。そのプロセスの中でこの提案の内容が変更されることは、当然起こりうることである。