

No	提 案 名	提案団体名	
		代表者氏名	所 属
1	住み続けたいくなるまち宇都宮 ～若者を意識した賑わい空間の創出～	宇都宮大学大学院 大森・長田研究室	
		加納 壮貴	宇都宮大学大学院 工学研究科
		指導教員 氏 名	大森 宣暁

## 1 提案の要旨

近年、地方都市では少子高齢化や人口減少問題の他に、地方圏では若年者を中心として東京圏への人口の流出が止まらず、地域経済への悪影響が生じている。これ以上の東京圏への人口流出に歯止めをかける必要がある。そこで、地方の個性を生かしながら地域づくりを進める最適な地域構造を目指していく必要がある。

以上を踏まえて、本提案では、若者の余暇の実態について調査を行い、若者は宇都宮市に何を求めるのか、何を必要とするのか明らかにし、若者を呼び込むための有効な施策を提案する。

## 2 提案の目標

本提案においては、若者が中心市街地に求めているものにスポットを当て、若者が魅力的と感じる中心市街地の政策を提案する。

近年、宇都宮市は人口減少社会の到来と少子高齢化の進展により様々な問題が生じる恐れがある。挙げられる問題として、若者の減少に伴う中心市街地の衰退や、電車・路線バスの利用者減ることによって生じる公共交通のサービスレベル低下である。そこで、宇都宮市は都市機能と人口の集約と誰もが移動しやすい交通環境を目指し、ネットワーク型コンパクトシティの形成<sup>1)</sup>(図-1)とLRT導入<sup>2)</sup>(図-2)を予定している。

しかし、都市が集約した際に現状の中心市街地のままでは、若者を集めることは困難であり、中心市街地は衰退の一途を辿ることが考えられる。そこで、若者に中心市街地に行きたいと感じさせる魅力的な政策を検討する。

また、JR宇都宮駅東周辺地区の住民や商店などで組織する市民団体「駅東まちづくり21」は、「LRTの整備と平行した駅東側地域の『夢あるまちづくりへの提案』」を開き、民間企業5社が自社のまちづくり事例などを紹介するなど、JR宇都宮駅東側地域の開発にも関心が集まっている。特にLRT沿線及び電停付近のまちづくりについては注目されている。よって、中心市街地のみでなくJR宇都宮駅東側地域についても魅力的な政策を検討する。

本提案では、宇都宮大学の演習科目と我々の研究室で行った、宇都宮市の中心市街地に対する意識調査で得られた知見に、研究室で取り組んでいるLRTに関する研究内容を付け加えて、若者が魅力的と感じる中心市街地の政策と、今後の公共交通のあり方を提案する。

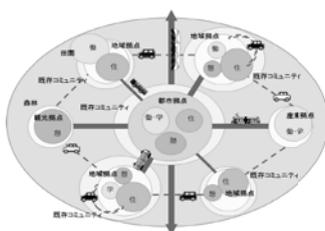


図-1 ネットワーク型コンパクトシティ<sup>1)</sup>



図-2 LRT(Light Rail Transit)<sup>2)</sup>

### 3 現状の分析と課題

#### 3-1 講義「地域学演習」

宇都宮大学で開講されている講義「地域学演習」は、工学部建設学科建設工学コースが必修とする科目である。宇都宮市内を対象に日常生活で感じられる問題意識を具現化し、自らの力でまちづくりの課題を設定する。その上で土地利用計画、交通計画上の視点から、問題点を整理し、調査分析作業を通して今後のあり方を提言する。この講義では、中心市街地活性化や宇都宮大学の学生の買い物行動、ごみ問題等多種多様のテーマが取り上げられている。この講義で得られた知見を以下に示す。

- ・2015年 G02「萌えろ!オリオン通り」 宇都宮大学生 132 人にアンケート調査  
宇都宮大学生(若者)の約 7 割がオリオン通りで余暇活動を行っていないことが分かる(図-3)。

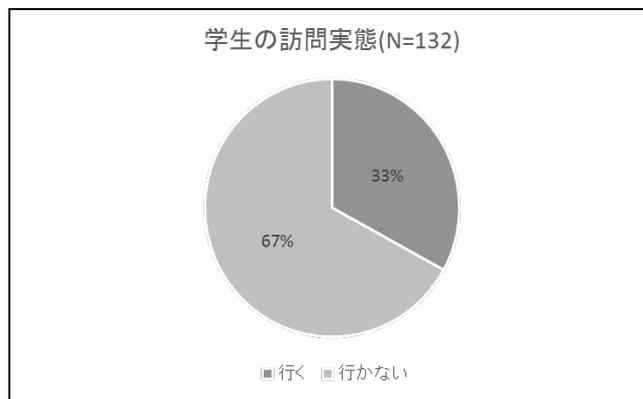


図-3 学生の訪問実態

- ・2015年 G04「宇都宮のイベント」 宇都宮大学生 97 人にアンケート調査

宇都宮大学生(若者)の半数以上がオリオンスクエアで開催されているイベントを知らないと回答している(図-4)。また、イベントの情報元としては友達からの口コミが最も多く、次いでテレビ、CM を選択した人が多かった(図-5)。よって、イベントの情報をインターネットなどで自ら調べるといった自発的な方法よりも、口コミやテレビや CM といった受動的な方法で得ることが多い。

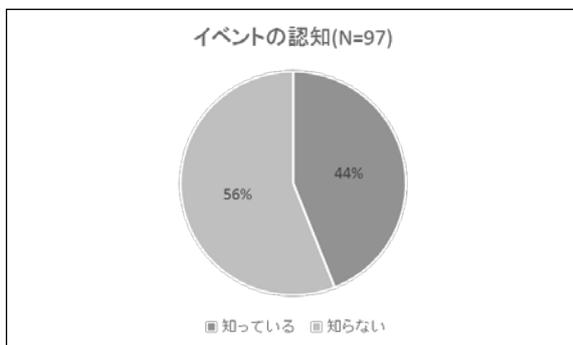


図-4 学生のイベントの認知

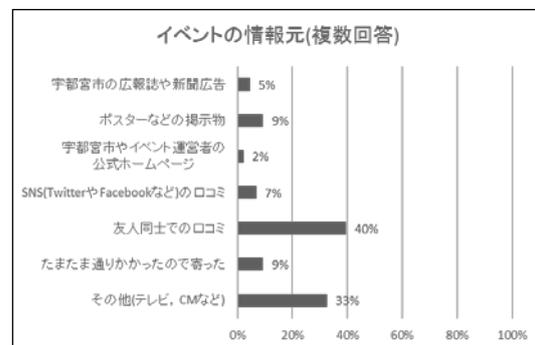


図-5 学生のイベントの情報元

#### 3-2 宇都宮市の中心市街地に対する意識調査

宇都宮市の中心市街地を訪れる人が、どのようなものを魅力的だと感じているのかを明らかにするために、アンケート調査を行った。また、本調査で中心市街地としたのはオリオン通りを含む宇都宮市の都心部地区である(図-6)。今回、使用したアンケート票は大きく 3 つ

の構成となっており，それぞれ「個人属性」，「中心市街地の訪問実態」，「中心市街地に対する意識」の順に質問している．調査対象者は宇都宮市街地の在住者，就労者，来街者である．アンケート調査の実施時期は H27 年 11 月であり，中心市街地の在住者と就労者に関しては，訪問配布を行い H27 年 12 月上旬に回収した．来街者に関しては，H27 年 11 月 27 日・29 日の 2 日間で宇都宮市中心市街地内の商店街である「オリオン通り」において街頭調査を行った．有効サンプル数 433 票であり，本提案の分析では，10 代と 20 代を若者と定義し，若者と 30 歳以上の人で比較を行っていく．

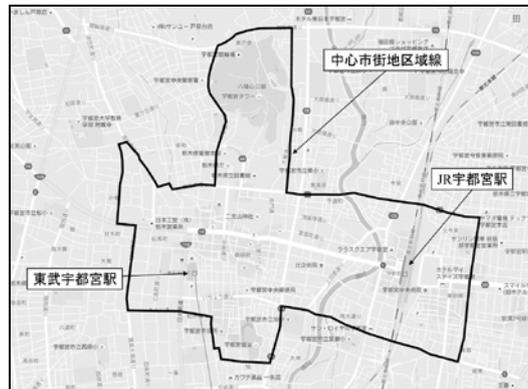


図-6 中心市街地区域

### 3-2-1 宇都宮市外在住者のオリオン通りへの訪問実態

若者と 30 歳以上の人为中心市街地へ訪れる頻度(回/年)を度数分布表に示し(図-7,図-8)，その後，平均値(図-9)を比較した．また，1 日に複数回訪れている人は中心市街地周辺に住んでいる人が多いことが予測されるため訪問者から除いた．若者は 30 歳以上の人と比べ，平日・休日ともに平均値が低く，中心市街地を訪れる頻度が少ないことが分かる．

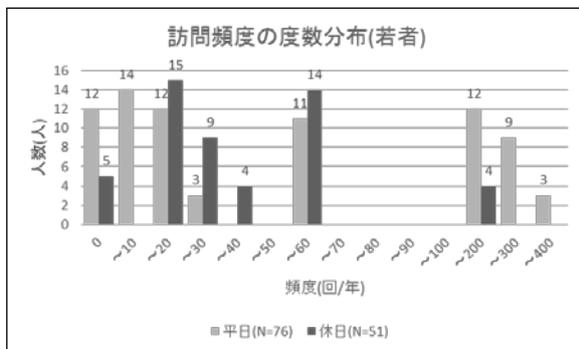


図-7 訪問頻度の度数分布(若者)

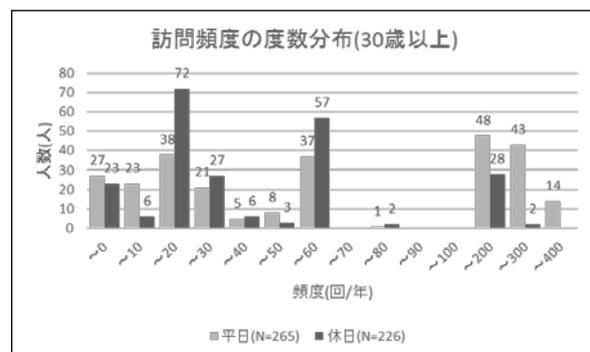


図-8 訪問頻度の度数分布(若者)

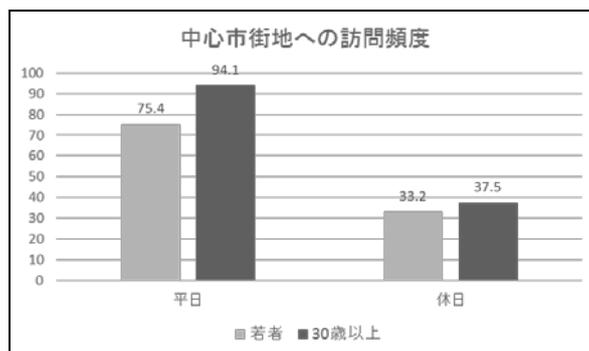


図-9 訪問頻度の平均値

また、訪問する際の交通手段(図-10)は、若者と30歳以上の人ともに車・バイクを選択する割合が最も多かった。若者においては、車・バイクに次いで電車と自転車と続いており、電車を使って宇都宮市外から訪れる若者が多くいることが考えられる。また、市内の若者は自転車で訪れることが多いため割合が高くなったと考えられる。若者は中心市街地へ訪問する際に、バスを利用すると回答した人の割合が最も低く、若者の地域内の公共交通離れが深刻であることが分かる。

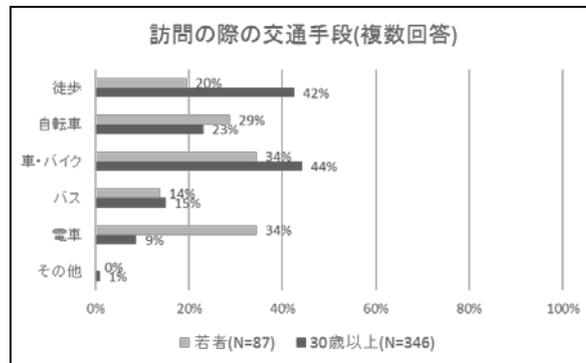


図-10 訪問の際の交通手段

### 3-2-2 宇都宮市外在住者のオリオン通りへの訪問目的

中心市街地へ行く際の訪問目的(図-11,図-12)としては、平日・休日ともに買い物や食事するために訪れる人が多く、喫茶で訪れる人はほとんどいなかった。買い物や食事が行える施設の充実が若者に中心市街地に訪れてもらうには、必要不可欠であると言える。

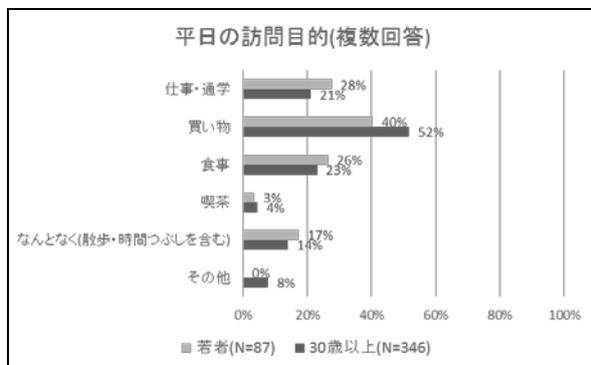


図-11 訪問目的(平日)

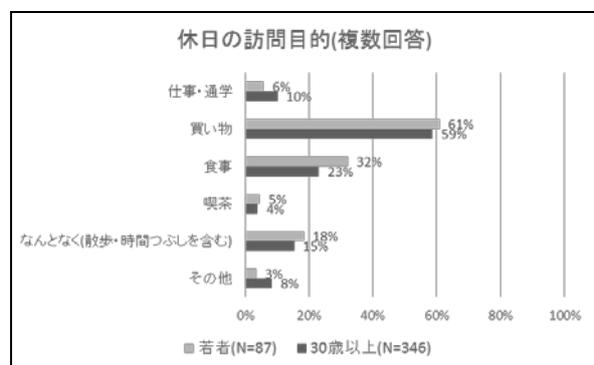


図-12 訪問目的(休日)

### 3-2-3 若者と他の年代の中心市街地に対する意識の違い

対象者の中心市街地に対する意識を「とても、そう思う」～「全く、そう思わない」を5段階で評価してもらった。

#### ○訪問意向・・・「暇があれば、中心市街地に行きたい。」

若者は30歳以上の人に比べ、中心市街地への訪問意向が低いことが分かる(図-13)。

現状の中心市街地に足りなく若者が欲しているものを、他の意識を分析することで明らかにする。

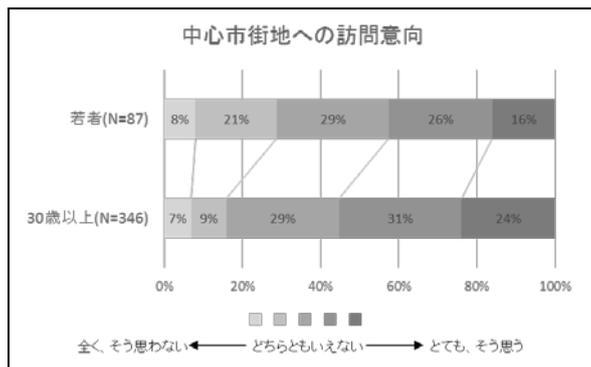


図-13 中心市街地への訪問意向

○買い物の利便性・・・「買い物に便利である。」

若者は30歳以上の人に比べ、中心市街地の買い物する場所に不便を感じていないことが分かる(図-14)。要因としては、MEGA ドンキホーテ宇都宮店やパルコ宇都宮店のような若者に人気の大型ショッピングセンターがあるということが考えられる。

よって、若者は現状の買い物環境に満足しており、買い物目的以外に中心市街地に訪れてもらうには、時間があるときに食事をしてもらう場所の提供が必要である。

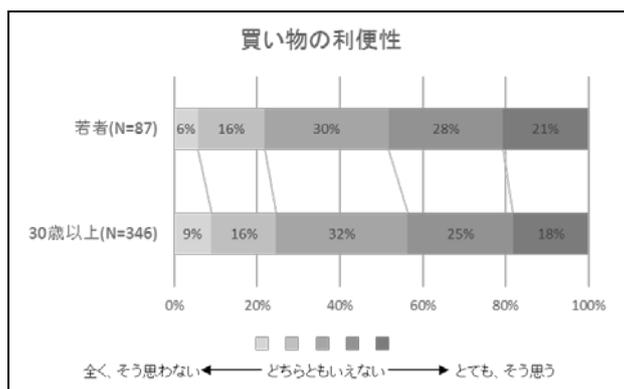


図-14 買い物の利便性

○中心市街地の歴史・慣習への興味・・・「中心市街地の昔ながらの歴史・慣習に興味がある。」

若者は30歳以上の人に比べ中心市街地の歴史と慣習に興味がない事が分かる(図-15)。

よって、若者には近年注目されているものや目新しい政策の方が魅力的であるといえる。

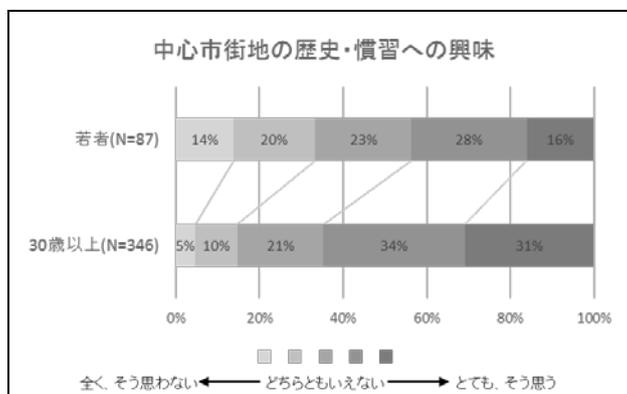


図-15 中心市街地の歴史・慣習への興味

### 3-3 LRT について

LRTとは、Light Rail Transitの略であり、低床式車両の活用や乗降の容易性、定時制、快適性等の面で優れた特性を有する次世代型軌道系システムのことである。欧米を中心に、数十年前より自動車依存社会からの脱却を目指し建設が進められ、成功事例も多い。それに習い日本の各都市でもLRT導入の機運は高まっており、宇都宮市でも東西の基幹交通としてLRTの導入を計画<sup>3)</sup>(図-16)しており、2019年度の開業を目指し事業が進められている。中心市街地のイベントに参加した人やお店で買い物、飲食店で食事した人はLRTの乗車料金が安くなるといった制度を導入することで、イベントの参加者の増加や商業施設の活性化とLRTの利用者数を増加させることができると考えられる。先行事例としては、富山市<sup>4)</sup>が、富山市内に宿泊している人に対して、市内の路面電車で半額で乗ることができる利用券を発行している(図-16)。また、松山市の伊予鉄道は高島屋で税込3,000円以上お買い上げのごとに、松山市駅から利用できる伊予鉄道電車・バスの300円分のお帰り切符を発行している(図-17)。



図-16 LRT 導入予定ルート<sup>3)</sup>

図-17 半額利用券(富山市)<sup>4)</sup>

図-18 お帰り切符(伊予鉄道)<sup>5)</sup>



## 4-2 ビアホール

街中に老若男女が集い、交流できる場所が必要である。現在、中心市街地では毎週イベントが行われており、飲食販売や音楽演奏等のイベントを行っている。しかし、老若男女が集まるイベントは少ないように感じる。場所も多くは西側の中心市街地であるため、東側に住む宇都宮大学生等の若者はイベントへの参加意思が薄れてしまう。よって、今まで以上に老若男女が集い交流できるイベント及び場所を提案する。

老若男女が楽しめるようなイベントとしては、スポーツ中継が良いと考えられる。理由としては、サッカーや野球等の世界大会では日本中で盛り上がるためである。映像に関してはアウトドアシアター<sup>7)</sup>(図-19)のような方法であれば場所さえあればイベントを開催できる。また、若者に関心を持ってもらう方法としては、グッズの販売や来場者特典、有名解説や芸能人を呼ぶなどすれば、スポーツに興味がない人でさえも来場する可能性が高くなる。他にも宇都宮市の文化としてジャズの生演奏なども、若者に宇都宮市を知ってもらう上で良いと思われる。

具体的な場所(図-24)については、宇都宮駅東公園や駅前イベント広場、宇都宮城址公園が挙げられる。このような場所では非常に広い場所にもかかわらず毎週イベントが行われていないため、有効活用ができていない。宇都宮駅東公園においては、宇都宮大学にも距離が近いので、多くの若者が集まると予想される。「リンク栃木ブレイクス」のホームアリーナに隣接することから、スポーツとの関連性が高い。また、LRT 沿線であり、電停からも近いので交通の便が良い。

来場者の割引対象について提案する。1つ目は、「年齢差割り」である。一般的には、一定年齢以上又は以下の割引があるが、その方法だと割引対象の年齢層が多くなる。そこで「年齢差割り」を提案する。年齢差のある人々が共に来店することで、幅広い年齢層が集まると考えた。2つ目は「男女割り」である。男女が共に集まることができると考えたためである。

飲食物についてはケータリングカー<sup>8)</sup>(図-20)を用いる方法を提案する。既存のイベントのように仮設のテントを建て出店をする方法は、準備や片付けに多くの時間を要し定期的なイベントは行うことができない。また、提供される種類についても限りがあると考えられる。そこで、ケータリングカーを使用することで準備や片付けにかかる時間を短縮することができ、飲食物の種類に関しても非常に多くの種類があるので、様々な種類のイベントができる。ケータリングカーの出展者に関しては web サイト上で募集ができるので容易に集めることができる。

以上のイベントであれば老若男女が集い交流できると考えられ、宇都宮全体に賑わいを持たせることができると考えられる。



図-19 アウトドアシアター<sup>7)</sup>



図-20 ケータリングカー<sup>8)</sup>

### 4-3 ストリートバスケット

街中に老若男女が集い、楽しめる場所が必要である。現在宇都宮市内には約3つのプロスポーツチームが存在しており、各々活動を行っている。例えば、「リンク栃木ブレックス」では小学校や幼稚園等を訪れバスケットボールスクール<sup>9)</sup>等(図-21)を開催しており、地域住民等に健康のためのスポーツ促進を行っている。しかしながら、街中ではスポーツを行える場所は少なく、体育館等でコート等を借りるのが一般的である。現在のままでは、お金の余裕がない学生や、休日の時間に制約のある社会人は気軽にスポーツを行えない。よって、市民がもっと気軽にスポーツを行える場所が必要である。

気軽にスポーツを行える場所については、料金の支払いがなく予約等がない場所であることが望ましいと考える。そこで、街中にストリートバスケット<sup>10)</sup>(図-22)のようなスポーツが行えるコートを点在させることを提案する。このような場所であれば、帰宅途中の学生が利用できるほか、時間制約のある社会人が気軽に利用できる。

具体的な場所(図-24)の提案としては、宇都宮城址公園や宇都宮駅東公園が最適である。また、LRT 導入後を考えると、駐車場の面積は現在よりも少なくできることから、中心市街地の駐車場も設置できると考える。

しかしながら、コートを設置するだけでは賑わいを創出できない。よって、コート周辺に商店を設置することを提案する。具体的な商店としてはスポーツバー(図-23)である。スポーツバーには、スポーツを好む人が集まるので関連性が高いと思われる。また、間近でスポーツを観戦しながら飲食等をすることもできる。日中も利用できれば、未成年も気軽に利用することができる。次にスポーツを行う仲間を募集できる場が必要であると考え。そこで、掲示板等があれば容易にできると考える。申し込み等がない自由な掲示板であれば利用しやすいと考える。掲示板がスポーツバーの店内及び入り口であれば人々の目に入る。また、ストリートバスケットの大会等も行うことができれば、より一層賑わいを創出できる。このような場所を設けることで宇都宮市民のスポーツに対する感心や活動が今以上に促進できると考えられる。



図-21 バスケットボール教室<sup>9)</sup>



図-22 ストリートバスケット<sup>10)</sup>



図-23 スポーツバー

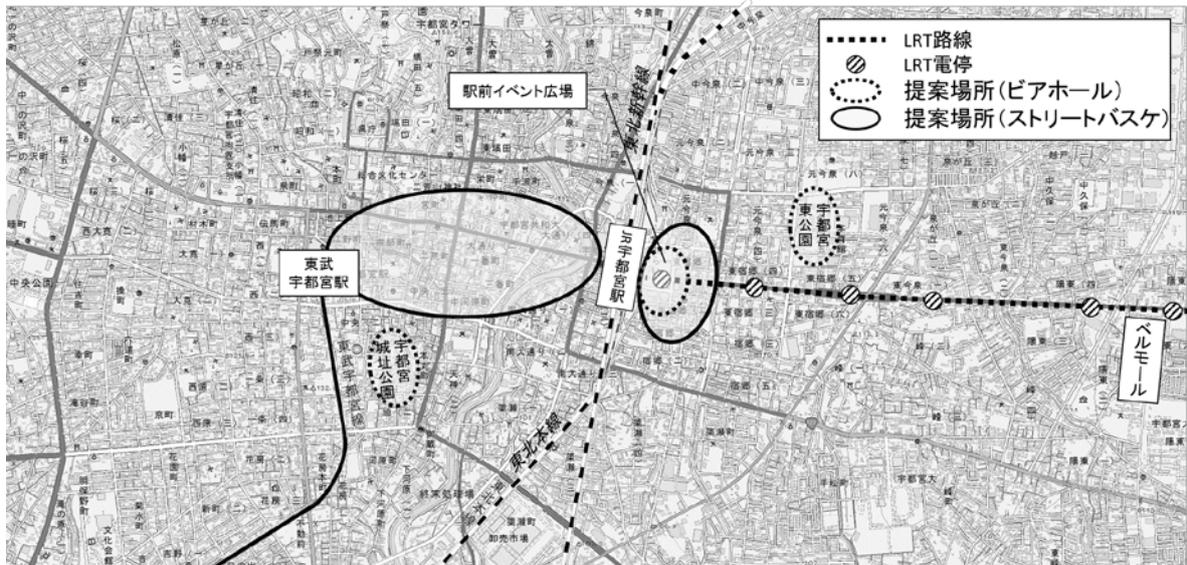


図-24 提案場所(ストリートバスケ)<sup>11)</sup>

【参考文献】

- 1) 宇都宮市ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン：  
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/shisei/machi/1007653.html>
- 2) 宇都宮市都市交通戦略：  
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/senryaku/1006020.html>
- 3) 東西基幹公共交通(LRT)の実現に向けた取り組み：  
<http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/kurashi/kotsu/lrt/1006078.html>
- 4) 富山市観光ガイド：  
[http://www8.city.toyama.toyama.jp/kanko/album\\_detail.phtml?Record\\_ID=ee345515efafb05e62842ca77c883474&TGenre\\_ID=620](http://www8.city.toyama.toyama.jp/kanko/album_detail.phtml?Record_ID=ee345515efafb05e62842ca77c883474&TGenre_ID=620)
- 5) 伊予鉄道：<http://www.iyotetsu.co.jp/ticket/toku/takashimaya.html>
- 6) ジェイアール東日本企画：<http://www.jeki.co.jp/transit/signage/trainchannel/>
- 7) hinata：<https://hinata.me/article/620907757577013239>
- 8) ケータリング NAVI：<http://www.idohanbai.info/search/?ar=9>
- 9) リンク栃木ブレックス：<https://www.tochigibrex.jp/school/basket-school/>
- 10) 3on3 ストリートバスケットボール大会：<http://ena-3on3.enat.jp/>
- 11) 国土地理院地図：  
<https://maps.gsi.go.jp/#5/35.362222/138.731389/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1j010u0f0>