

No.10	提 案 名：宇都宮駅西口大改造計画—目でみてわかる宇都宮—
	提案団体名：プラットホーム共同研究プロジェクト 景観研究グループ
	所 属：宇都宮共和大学シティライフ学部／作新学院大学経営学部／文星芸術大学美術学部
	代 表 者：遠藤 陸 指 導 教 員：西山弘泰、春日正男
チームメンバー	遠藤 陸（宇都宮共和大学2年）、猿山 凌（作新学院大学3年）、 渋井沙樹（文星芸術大学3年）、築島春菜（文星芸術大学3年）

○ 提案の要旨 (Abstract)

本提案は、宇都宮駅西口における県都宇都宮の玄関口にふさわしい景観と誰もが楽しく・便利な駅前空間を具体的な構想図によって描き出すことを目的にしている。近年、宇都宮駅東口の再開発事業の完成イメージが明確になったことや、LRTの駅西方面への延伸が示されたことにより、駅西口1街区において再開発の準備組合が発足し、再開発の機運が高まっている。この機を逃さず、市が所有するペDESTリアンデッキやその周辺を含めた一体的な再開発が求められる。

提案者たちは2019年2月と10月に宇都宮駅西口周辺の課題を明らかにするため現地調査を実施した。その結果は以下となっている。

【景観・防災・土地問題】

- 古く、形状がちぐはぐで、けばけばしい色の看板が目立つ
- 大通りの両脇に老朽化した低層の古い建物が並んでおり、土地利用、防災上の問題がある

【交通モードの交錯】

- 歩行者、バス、タクシー、自転車が同一空間で交わり、非効率な状態となっている
- 歩行者が安心して利用できず、車優先の構造になっている

【利便性の欠如】

- 乗り場が多いため目的地に向かう路線がわかりづらく、また階段の上り下りも大変である
- ペDESTリアンデッキやその周辺には利用目的が不明な空間が多数存在する

以上の結果をもとに宇都宮駅西口周辺における再整備・再開発のコンセプトは第一に、「一体的な再整備・再開発」、第二に「宇都宮らしい空間と景観の創造」、第三に「歩いて楽しく便利な交通の結節点」である。これをもとに描いた西口周辺の再整備・再開発は次のとおりである。

- 【再整備・再開発のエリア】駅西で再開発が行われていない街区に加え、築30年のララスクエアの第一地区も含む。また、市が所有するペDESTリアンデッキ部分、市営駐車場も一体的に行うことで、大胆な統一感ある空間が形成される。
- 【LRTと電停】駅舎を出るとドーム型のデッキが二荒山神社方面に向かって伸びていて、中心部に竹林を配置し、和の雰囲気を出す。路面電車はデッキの上を通り、電停は駅舎を出てすぐの場所に配置し、乗り換えの利便性を高める。
- 【デッキ内の機能】デッキの一部はオープンカフェにし、談笑しながら、竹やLRT、夏には宇都宮名物の雷を鑑賞できるようにする。デッキ上には、二階建ての大谷石蔵を模した飲食店や観光案内所、栃木や宇都宮の土産店を配置する。
- 【その他の交通】1階部分は、大通りに向かって広い通路がある。その両側に円形のロータリーを配置する。北側はタクシー乗り場と一般車降車場、約50台分の送り迎え用駐車場、同数のタクシー待機場を配置する。南側はサークル状の路線バス、高速バス、スクールバスの乗り場にする。
- 再開発の建物には市内大学の合同キャンパス、シネコンが入った大型商業施設と総合病院、数棟の高層マンション、高級ホテルとオフィスビルの複合ビルを建設する。

1. 提案の背景・目的

提案者は、宇都宮中心部のまち歩きをする中で、建築年代や高さ、色などが統一されていないことに違和感を覚えた。どうして大手地区のように再開発が行われ、新築の高層マンションが建設される場所と、古く低層の建物が並ぶ地区があるのか。これが宇都宮の景観に着目したきっかけである。

宇都宮駅西口は、雑誌で「醜い景観 25 選」に選ばれるなど、不名誉なかたちで知られたスポットでもある。確かに駅前には緑や赤の消費者金融の看板が目立ち、大通り沿いの建物は高さが不ぞろいで老朽化が進んでいる。こうした状況で、本当に市民や県民は郷土愛を持てるのか。また栃木県や宇都宮市に来た観光客に、当地域の魅力や感動を与えることができるのか。提案者たちは、こうした素朴な疑問や問題意識から、宇都宮駅西口地区（以下、西口地区）の再整備構想を思い立ったのである。そこで本提案は、西口地区における県都宇都宮の玄関口にふさわしい景観と誰もが楽しく・便利な駅前空間を具体的な構想図によって描き出すことを目的にする。

2. 提案の目標・SDGs との関連

本提案と SDGs との関連では、17 の目標のうち、「3. すべての人に健康と福祉を」「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」「10. 人や国の不平等をなくそう」「11. 住み続けられるまちづくりを」の 4 つが該当するものと考えられる。

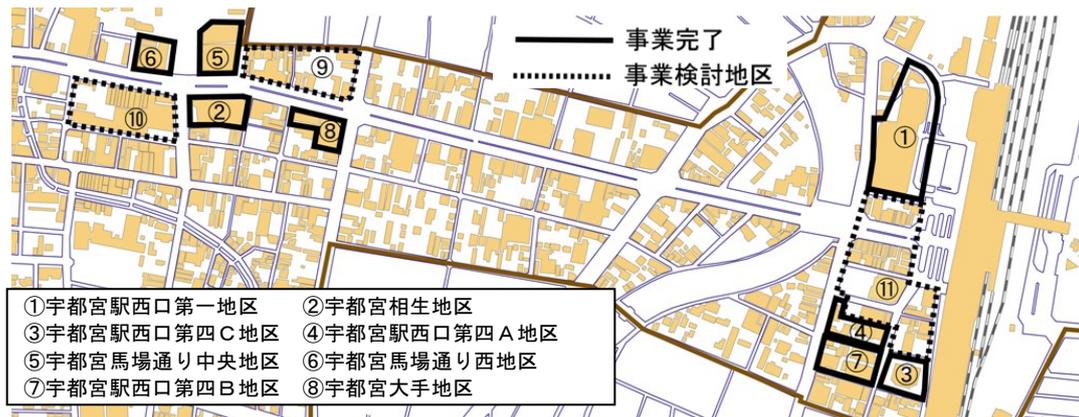
「3. すべての人に健康と福祉を」「10. 人や国の不平等をなくそう」に関しては、誰もの利用しやすい駅前空間をつくることで、駅や鉄道、路面電車を利用しやすくなり、さまざまな年齢や障がいのある人々の利用を促進する。「9. 産業と技術革新の基盤をつくろう」では、駅前に学生が多く集まる空間ができることで、多様な専門を持った学生間でのアイデアの交流が図られ、引いてはビジネスやまちづくりを行う素地がつけられる。また、「11. 住み続けられるまちづくりを」に関しては、県や市を象徴するような空間が生み出されることによって、市民が都市への愛着や誇りを持つことができ、まちづくり・地域活性化の機運を高めることができる。

3. 現状分析

3.1 宇都宮駅西口地区における再開発とその歴史

宇都宮市では、これまでに二荒山神社周辺と、JR宇都宮駅西口周辺で、再開発事業が行われてきた。これまでに完了しているのは図表 1 に示した 8 つの再開発地区である。宇都宮で第一号となるのが、本提案で取り上げる西口地区に含まれる宇都宮駅西口第一地区である。一方、二荒山神社周辺では、今年 5 月までパルコ宇都宮店が入居していた宇都宮相生地区をはじめ現在までに 4 つの再開発事業が実施されている。近年では、栃木県最高層で注目を集めた宇都宮大手地区の宇都宮ピークスが記憶に新しい。しかしながら、当地区においても⑨や⑩の再開発計画がまともならず、老朽化した建物が宇都宮の景観を損ねている。

さて、ここからは西口地区における 1980 年以降の動きについて概説したい。当地区における再開発の議論は、新幹線開通による駅舎の新築、駅前空間の整備にあたり、宇都宮市が出した「宇都宮駅西口周辺整備審議会」の答申であった。このころから、市は再開発に向け、各種調査、地権者との対話の場として「宇都宮駅西口地区まちづくり研究会」（その後「宇都宮駅西口再開発準備会」に発展）を発足させ、再開発の計画が議論された。1985 年、宇都宮市第一号の再開発となる宇都宮駅西口第一地区の事業着手が決定され、翌年三井不動産をディベロッパーとすることで、事業が進んでいく。その結果、1990 年にイトーヨーカドー系の百貨店「ロビンソン百貨店宇都宮店」が入居した商業ビルが竣工する。



図表1 宇都宮市の市街地再開発事業地域

資料：宇都宮市都市整備部『うつのみや再開発』（発行年不明）と住宅地図を参考に作成

宇都宮駅西口第一地区の事業完了は、西口地区の再開発に大きな影響を与えた。それは地権者が再開発のイメージを持てたこと、後押しする市が再開発のノウハウを蓄積できたことであった。そのため、大通りから図表1に示した③、④、⑦地区においては、比較的スムーズに再開発事業が進展した。一方、大通りを挟み、南北に隣接する宇都宮駅西口第二北・南地区では、不在地主の存在や一部地権者の土地売却交渉が長期化したことにより、再開発の機運が減退し、現在においても再開発が進んでいない（三田秀策 2010「地方都市における市街地再開発の合意形成—宇都宮市を事例に—」東京大学教養学部卒業論文）。

そうした中、近年潮目が変わってきた。宇都宮駅東口の再開発事業の完成イメージが明確になり東口に客が奪われてしまうという危機感と、LRTの駅西方面への延伸が構想されはじめたことによる駅前整備の期待感が相まって、西口地区1街区において再開発の準備組合が発足した。また、もう1街区でも準備組合発足の動きがみられる（下野新聞 2019年9月8日）。さらに、提案者らが10月に行った地権者へのヒアリング調査によると、地権者の高齢化が進んでおり、「これ以上、後には再開発の議論を引き延ばすことはできない」という焦りから、よりいっそう再開発を模索する動きが広がっているという（地権者へのヒアリングより）。

以上のような要因が重なり、西口地区の再開発の動きが活発になってきた。また、LRTが西側方面に延伸することも、かなりの追い風になりそうだ。再開発には、準備組合の発足から5年から10年の期間が必要である。もし、LRTを西側に延伸させるなら、早くても10年後の開通となる。それを見据えたならば、西口地区の再開発を本格的に議論する時期に差し掛かっている。

3.2 宇都宮駅西口地区の課題

提案者らは、西口地区の景観改善の提案をするにあたって、当地区の課題を明確にする必要がある。そこで10月28日（月）に西口とその周辺の現地視察を実施した。現地視察をするにあたって地権者であり、JR宇都宮駅西口地区まちづくり協議会副会長の坂本明さんに案内をお願いし、西口地区の問題点や現状を確認していった。その結果、当地区の課題は、以下の3点にまとめることができる。

図表2 JR宇都宮駅西口地区の主な動き

1980年	宇都宮駅現駅舎完成
1981年	宇都宮市「宇都宮駅西口周辺整備審議会」の答申
1983年	ペDESTリアンデッキ完成
1990年	宇都宮駅西口第一地区事業完了（商業施設）
2000年	宇都宮駅西口第四C地区事業完了（高層マンション）
2005年	宇都宮駅西口第四A地区事業完了（ホテル）
2010年	宇都宮駅西口第四B地区事業完了（ホテル）
2012年	JR宇都宮駅西口地区まちづくり協議会設立 宇都宮市「JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」策定
2018年	宇都宮駅西側LRT整備に関する検討結果公表
2019年	E街区において再開発に向けた準備組合設立

資料：宇都宮市『うつのみやの再開発』、三田秀策（2010）『地方都市における市街地再開発の合意形成』東京大学教養学部卒業論文、地権者へのヒアリング、下野新聞各記事を参考に作成

(1) 景観、防災、土地利用の問題

西口地区の問題点として、まず駅前の景観問題があげられる。宇都宮駅西口の景観は、先述のように「醜い景観25選」に選ばれるなど、宇都宮において不名誉なスポットである。駅の改札から大通り方面に出ようとしたとき、ペDESTリアンデッキから見える風景は、その看板の多さである（写真1）。看板は原色系のものが多く、しかも消費者金融などあまり良いイメージではない看板が大きく掲示されている。

また先述の宇都宮駅西口第二北・南地区では、一部を除くと築50年を超えるような低層木造の建物が並び、景観だけではなく防災上でも課題がある。さらには、西口地区は有効活用を促進する高度利用地区に指定されている。再開発が進まないことは、利便性が高くさまざまな用途の需要が高い当地区の土地やせっかくの容積率を無駄なっているといえる。

(2) 交通問題

宇都宮駅西口周辺では、さまざまな交通モードが入り乱れることによる問題が表出している（写真2）。

① 歩行者の安全問題

近年、歩行者に配慮したまちづくり、歩いて楽しめるまちづくりがトレンドになっているが、宇都宮は未だ自動車をどのように効率的に流すかに心血を注いでおり、歩行者第一の街には程遠い印象を受ける。それは駅前でも同様である。

例えば、ペDESTリアンデッキを降りて、大通りに向かう場合、かなり交通量の多い信号機がない横断歩道を横断しなくてははいけない。バスが多く、その多くは歩行者に配慮し停止しているが、多くの歩行者は申し訳なきように足早に横断するケースが多い。朝の通勤ラッシュ時には、当地点を横断する人が絶えず、バスが宮の橋付近まで並ぶことが日常茶飯事となり、バスの定時運行にも支障を来している。また、バスの乗降場は4つに分かれているが、それらを行き来する場合、中央の横断歩道を横断する必要がある。ここも自家用車がかなりのスピードで通過することもあり、大変危険である。横断歩道ではせめて誘導員を配置するべきである。「歩行者が安全に通行できない」という意見は、市が2014年に市民に行った宇都宮駅西口に関するアンケート調査でも明らかになっている（図表3）。

自転車においては、駐輪自転車対策が進んで放置自転車は皆無である。ところが駅を降りてすぐの1階デッキ下において自転車に乗車している様子を頻繁に目にする。ここは自転車の乗車が禁止されている地点であるが、こうした状況も歩行者にとって大変危険である。

② 一般車のマナー問題

西口ロータリーには一般車の乗降場が2か所設けられている。ここはあくまでも乗降用のた



写真1 駅前景観と建物
資料:提案者らが10月に撮影



多くの歩行者でバスが渋滞する



デッキ下の歩道を走る自転車



バス降車場にて駐車する一般車

写真2 駅前の交通問題
資料:提案者らが10月に撮影

めに一時利用する場所であり、長時間の駐車は許されない。ところが多く、1分以上停車し、空間を独占している。中にはタクシー専用の場所やバスの降車場にまで駐車している者もいる。そうしたマナー違反の一般車が原因で、乗降場は常に混雑しており、空きを待つ一般車が周辺に駐車したり、ロータリーを周回するなどして、余計な通過交通を増やし、それが歩行者の安全を脅かす結果にもなっている。

(3) 利便性の低さ

宇都宮駅西口広場は「利用するバスがわかりにくい」「バリアフリー化の状況」など、その利便性向上が指摘されている(図表3)。路線バスに関しては、多くのバスが宇都宮駅に集中するために、路線数が多く、バス乗場がいくつにもわかれていて、行先がわかりにくいだけでなく、乗り場間の行き来が非常に不便である。また、バスを降りて駅に行くためには、エスカレーターか階段を利用しなくてはならず、不便である。また、東口に行くためには、駅を降りて北に50mほど移動せねばならず、初めて利用に慣れていない人にとっては、わかりづらい。大通りから一直線に東口までの通路があれば、わかりやすく便利である。

高速バスや大学への送迎バスの乗り場にも課題がある。高速バスの乗り場は、広場南側のチサンホテル前にある。なぜ路線バスの乗り場がないのか不明であるが、はじめて利用する人はかわらないし、そもそも道路に路線バスや大学の送迎バスが停車するのは交通混在のもとになる。また、タクシー乗り場は位置的には問題ないが、大型の荷物を後部トランクに載せるとき、運転手はその都度出てきている。これではタクシーのスムーズな運航の妨げになる。タクシーの誘導員が必要ではないだろうか。

自転車の利用も不便である。道路上に無人の駐輪場が配置されているが、常に満車で駐輪することができない。また、それだけでなく狭い歩道に駐輪場があると歩道が狭くなり、歩行者にとって不便で危険である。地上に駐輪場を設けると、広場内の自転車の通行が増えてしまう。駐輪場の配置や収容台数に課題がある。宇都宮市は「自転車のまち」を標ぼうしているのだから、自転車利用の利便性を高めなくてはならない。

3.3 駅前整備に関する他市の事例

提案者たちは、目的に掲げた宇都宮駅西口像の参考にすべく、11月11日(月)に金沢市と富山市にヒアリングと視察を実施した。金沢市では主に駅前広場について、富山市ではLRTの効果やLRTの南北接続についてお話を伺った。

(1) JR 金沢駅東広場・西広場

JR 金沢駅は「世界で最も美しい駅14選」に日本でただ一つ選ばれている。その象徴ともいえるのが、東広場中央に位置する「おもてなしドーム」と「鼓門」である(図表4)。金沢駅を出た瞬間に現れる、天井が高く開放感があるおもてなしドームとその先に鼓門がある景観は、観光客の心をつかむ。実際に提案者たちもその景観に圧倒され、強い感動を覚えた。

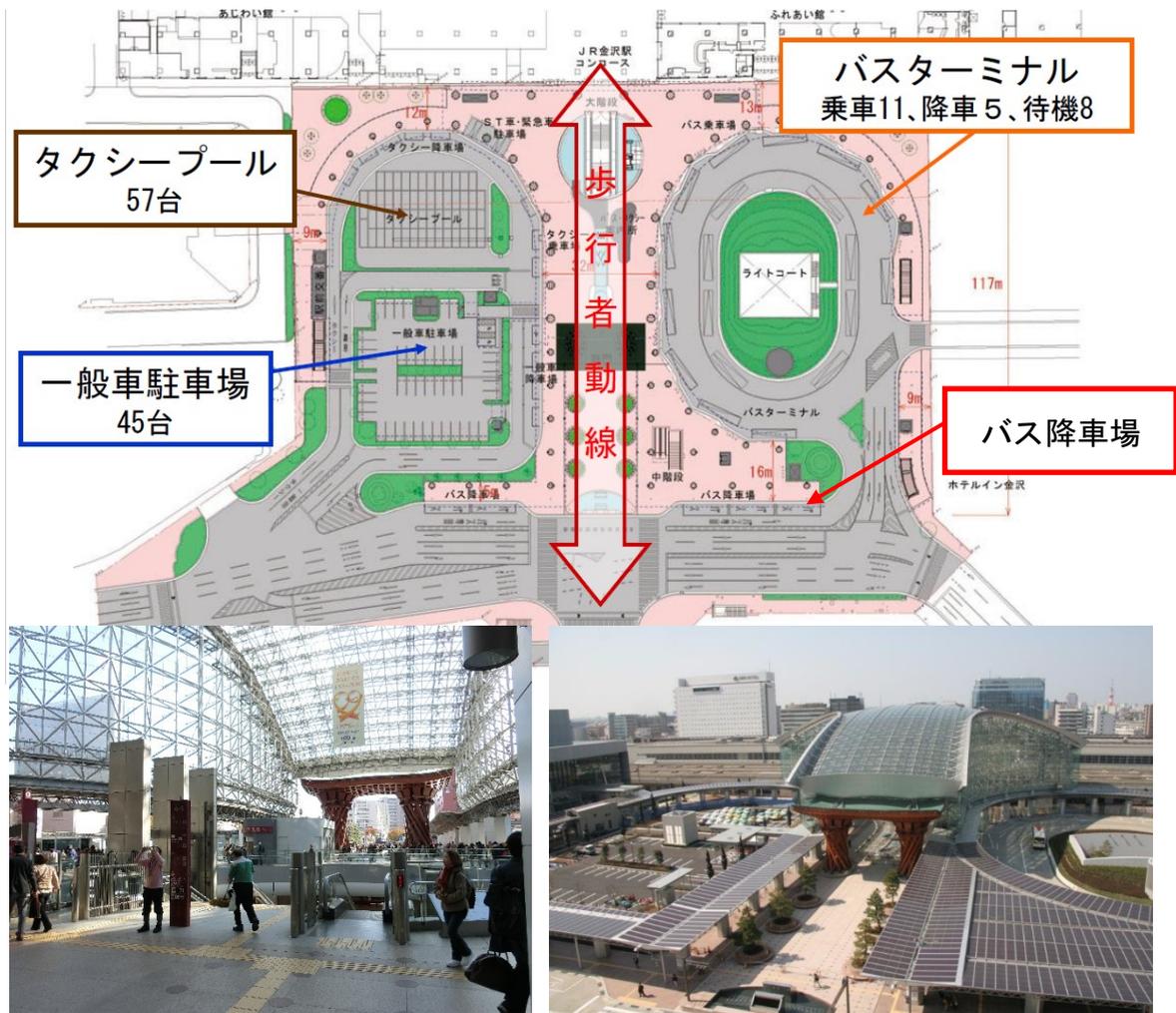
まず、当駅東広場は北陸新幹線延伸を見据え、2005年に完成、供用を開始した。地上と地下の2層に分かれ、地上の総面積は27,000㎡、地下は10,550㎡となっている。従前の駅前広場は17,800㎡であったが、北側の北陸鉄道所有地等などを含めた区画整理事業を実施し、地下に北陸鉄道金沢駅を移設することで、地上広場の増幅を実現した。東広場の総工費は172億円で、うちおもてなしドームが42億円、鼓門3.5億円となっている。地下は北陸鉄道の駅とイベント広場になっている。イベント広場は無料と有料のスペースに分かれており、年300回を超える稼働率であると

図表3 西口広場の改善が必要な点についての市民アンケート調査の結果

駐車場の利用のしやすさ	379
駅前広場・道路の円滑性	361
利用するバスの分かりやすさ	286
駅前広場・道路の安全性	284
歩行時の安全性	248
バリアフリー化の状況	243
駅前広場の一般車乗降場の分かりやすさ	181
広場の大きさ	151
歩行時の快適性	143
駐輪場の利用しやすさ	141
駅前広場の一般車乗降場までのアクセス性	92
自転車走行時の安全性	70
自転車走行時の快適性	55
バス乗場までのアクセス性	45
駅前広場のタクシー乗り場までの分かりやすさ	28
駅前広場のタクシー乗り場までのアクセス性	13
その他	39

資料:「JR 宇都宮駅西口周辺地区に関する市民アンケート調査結果」より作成

注:本調査は宇都宮市が2014年に市民1,000人に対して行ったアンケート調査の結果である。



図表4 金沢駅東広場の平面図とおもてなしドーム内(左)、全景(右)
資料:平面図と右の写真は金沢市からの提供資料の一部を改変、左の写真は提案者

いう。なお、東口広場の再整備には、前市長・川出保氏の意向や想いが強かったようである。

東広場の基本構想は「伝統の広場」「歩行者優先型広場」である。一方、整備方針は「金沢らしさの創出」「充実した歩行者空間の確保・バリアフリー」「交通結節点としての合理性と機能性の追求」「出会いとにぎわいの創出」「環境への配慮」である。まず「金沢らしさの創出」では、おもてなしドームと鼓門がその象徴となっている。おもてなしドームは、傘をモチーフに設計されており、冬季の雨が多い金沢において、金沢人のおもてなしの心を体現している。また、鼓門は加賀宝生と言われる能の流派で使われる鼓を模している。「充実した歩行者空間の確保・バリアフリー」では、西側の駅前通りから、ほぼ同じ広さの通路が西広場から駅を通り東広場に出て、さらに東広場の中心を貫いている。このように歩行者空間が中心据えられ、その軸がはっきりしてわかりやすい。その他、広場のあちらこちらに、おしゃれなベンチが設置され憩いの空間が創出されている。「出会いとにぎわいの創出」に関しては、地下の広場がその役割を果たしている。

次に「交通結節点としての合理性と機能性の追求」を詳しく紹介する。図表4の平面図にあるように、東広場では歩行者通路を中心に、南にタクシープールとタクシー乗り場、一般車駐車場が、北にバスターミナルがそれぞれ配置されていて、バスと人、その他の交通が完全に分離されている。バスターミナルはサークル状になっており、乗り場が一続きで分かりやすい。駅を出ると、バス専用の案内所がありはじめての利用者にとっては大変便利である。バスの待機場はサークルの内側にあり、スペースが無駄にならない。降車場は新幹線と並行して走る道路上に配置され、降車場と乗車場が完全分離されていて、効率的な乗降車が実現されている。

南側のタクシープールおよび一般車駐車場についても工夫がなされている。タクシー乗り場は

一か所で、誘導員が配置され、大きな荷物などは誘導員が後部座席に収納してくれる。一般車駐車場は送り迎えでの利用が中心で、20分間は無料だが、それ以降は周辺駐車場よりも高額になっていて、長時間利用を抑えている。そのため、駐車車両の回転が速い。

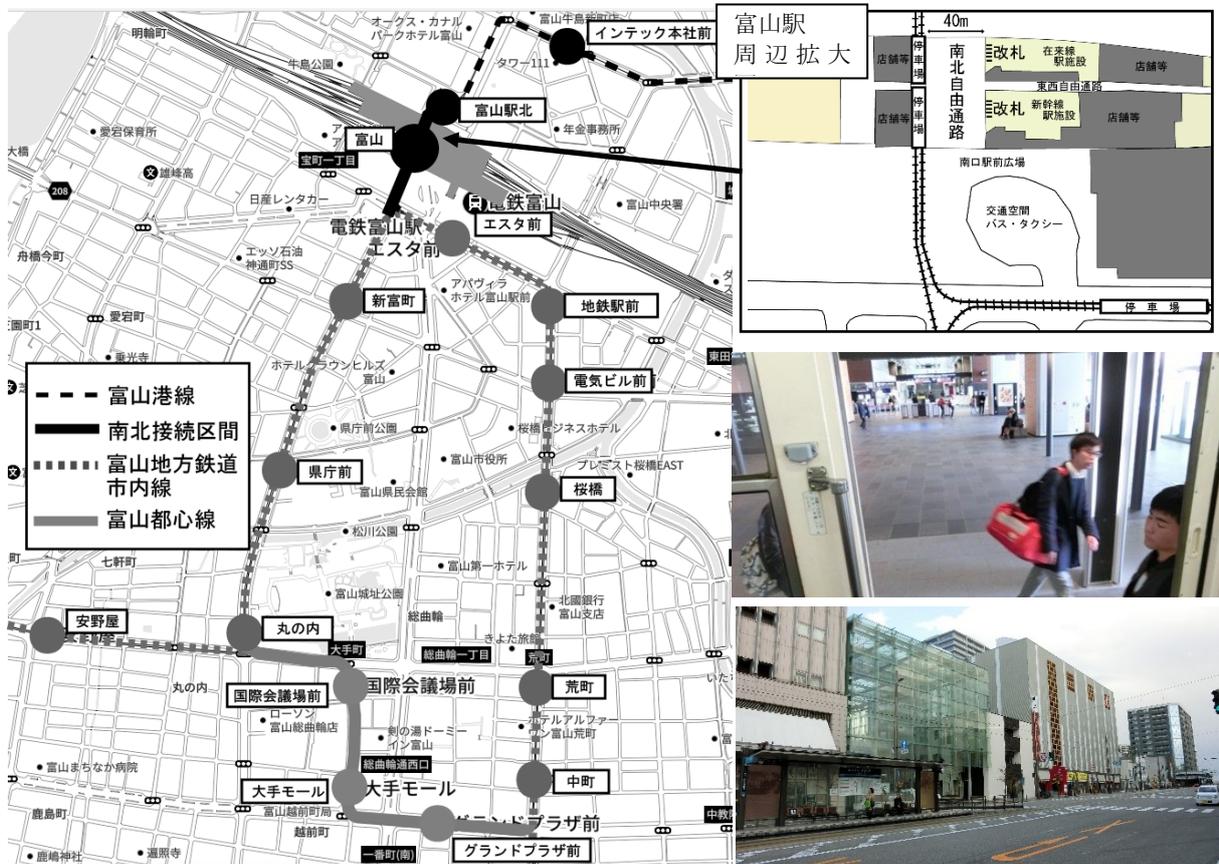
一方、金沢駅西広場は、総工費26億円を費やし、2013年に完成した。コンセプトは「玄関口にふさわしい顔づくり」「交通機能の充実」「人や環境にやさしい広場」である。顔づくりでいうと、現代芸術の巨大なモニュメントが目玉を引く。交通機能としては、西広場に類似する設計になっているが、観光バスの発着場があるのが特徴である。北側に向かう歩行者空間1か所に信号機がない横断歩道があるが、誘導員が配置されている。

(2) 富山市におけるLRTの効果と東西接続事業

富山市には、南側に富山地方鉄道市内線と、北側にJRから営業を引き継いだ富山ライトレール富山港線の路面電車が走っている(図表5)。富山港線に続き、富山市が実施した路面電車関連施策は、2009年の富山地方鉄道線の間に路線を新設することによる環状化である。これにより既存の路線と合わせ、総延長3.4kmの環状線が生まれ、市内中心部の回遊性と利便性が大きく高まった。2020年3月にはJR北陸新幹線の北側を走る富山港線と南側の路線が接続される。

① LRTのループによる中心市街地への影響

富山市は平成19年に富山市中心市街地活性化基本計画を策定し、公共交通による中心市街地の活性化、まちなか居住を掲げる。その一環として、富山市の商業の中心である平和通り周辺地区の活性化等を目的とした路線のループ化を2009年に実施する。このループ化によって、市内路面電車利用者がループ化前は10,251人だったのに対し、2018年には14,601人まで増加した。また、マンションや商業施設を中心に、民間投資が相次ぎ、地価も富山駅や環状線沿線を中心に上昇し、富山市全体でも全用途平均の地価が6年連続で上昇する結果となった。図表5の最下部の写真はグランドプラザ前のものであるが、全天候型のイベントスペースが設置され、さらに奥には2つの新築マンションが建設されている。それら分譲マンションの建設によってファミリー層が増加



図表5 富山市中心部の路面電車路線とその沿線の様子

資料: 地図はYahoo マップをベースに作成、写真は提案者たちが視察時に撮影

したことにより、中心市街地に立地する2つの小学校の児童数が2007年の839人を底に、2018年には1,020人まで増加している。

すべてがループ化の影響ではないかもしれないが、路線を新設した沿線でかなり多くの民間投資が行われたことは興味深い。路面電車の開通は、確実に都市に投資や人口を呼び込み、活性化の起爆剤となる。宇都宮においても、市の西方面延伸への対応如何で、西口再開発が大きく動く可能性がある。また大通り周辺の民間投資、地価上昇も見込める。こうした効果は、税収の増加となり、すべての市民が恩恵を受けることにつながる。

② 路面電車の南北接続と富山駅での乗り換えの工夫

先述のように、北の富山港線と富山地方鉄道市内線が2020年3月に接続される。それに伴って、富山港線は現在運営を行っている富山ライトレール(株)から富山地方鉄道に業務が譲渡され、市内路面電車の運営主体は一本化される。料金もすべての路線で大人210円と一律になり、市内での移動がこれまで以上に利便になる。

富山市における路面電車南北接続事業は、北陸新幹線開業が契機となった。あらかじめ駅舎は支柱なども接続部分の間隔を広げるなど、それを見越した設計になっている。よって、既存の駅舎、鉄道路線上を横断しようとしている宇都宮の接続事業とは大きく異なる。

富山駅では路面電車と新幹線・在来線への接続の簡素化が図られている。路面電車のホームと新幹線・在来線の改札口が向かい合っており、双方への乗り換えがわかりやすく、便利である(図表5右上図)。提案者らも金沢から新幹線で富山に向かい、新幹線改札を出ると目の前に路面電車のホームがあり、その分かりやすさ、利便性の高さに驚いた。路面電車の中から新幹線改札方面を撮影したものが、図表5の真ん中の写真である。電車を降りて、40mほどの場所に改札がある。なお、2014年に富山駅内に路面電車駅を整備したことによって、新幹線・在来線との接続が容易になり、定期利用者が通学で27%、通勤で34%も増えたという。接続が容易になることは、利用者の増加をもたらすことが実証されている。宇都宮でもバス乗り場や路線がわかりやすければ、もっと乗客を増やせる可能性がある。また、西側にLRTを延伸する場合は、多少コストが嵩んでも駅を出てすぐの場所、すなわち2階に路面電車の駅を配置すべきである。

以上、富山のLRTによるまちづくりの例をみると、LRTを中心市街地に延伸してこそ、まちづくりや街の活性化に寄与すること、利用者を増加させるためには、他の交通モードとの接続を簡素化することが必要であることがわかった。宇都宮市においても西口方面にLRT路線網を広げることが絶対に必要である。

4. 施策事業の提案

4.1 宇都宮駅西口再整備・再開発のコンセプト

本節では3.2で示した西口地区の問題点、3.3で示した金沢市と富山市の例、さらには宇都宮市が2014年に示した「JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」などを参考に、西口地区の再整備・再開発のコンセプトを示す。

第一に「一体的な再整備・再開発」である。バラバラに再開発を進めても、結局以前と同じような景観が出現するだけである。駅前周辺の地権者と民間事業者、それから行政が一つのコンセプトをもとに、共通の認識と意思を持って、事業を進めることが重要である。宇都宮市は市営駐車場やバス乗降場を含め、地権者として再開発に取り組み、その中心的な役割を担う。

第二に、「宇都宮や栃木らしい空間と景観」である。一目で「宇都宮だ!」とわかるような、地域の資源や色を活かした空間、景観を演出すれば、宇都宮市民の都市への誇りや愛着が醸成される。金沢駅のように、誰もが感動する駅前空間が形成されれば、そこが一つの観光スポットになり、観光客増加も期待できる。さらに、駅の様子が旅行会社のパンフレットや雑誌に載ることによって、宇都宮のイメージを大きく変えることができる。駅前整備には金沢市同様、200億円かそれ以上の建設費が必要になるだろう。しかし、その投資は観光のみならず、事業所立地や高度人材の確保、人口流出阻止にもつながり、長期的には宇都宮市に大きな利益をもたらすと考える。

第三に、「誰もが便利で歩いて楽しい交通の結節点」である。現在の駅前は、歩行者にとってとても不便な構造である。駅から二次交通への乗り換えがスムーズで、買い物や観光案内所に行くのにも迷わず、宇都宮のことを知らない人でも利用しやすい空間の創造が求められる。また歩行者と車両との接触をさげ、歩行者優先の”歩いて楽しい空間”にするべきである。さらに、一般車の侵入を極力抑え、各交通モードを分離し、どこに何があるのかを明確する。そして、最後に若者が多く集い、そこで様々な情報交換が行われ、まちづくりやビジネスのアイデアが生まれる空間を創出する。

以上のコンセプトをもとに、提案者たちは西口地区再整備・再開発のキャッチフレーズを「歩いて楽しい・目で見てわかる・石の街うつのみや」とした。

4.2 宇都宮駅西口地区再整備・再開発における具体像の提案

以上のコンセプトに従い西口地区の再整備・再開発構想を提案する。

(1) 再整備・再開発対象エリア

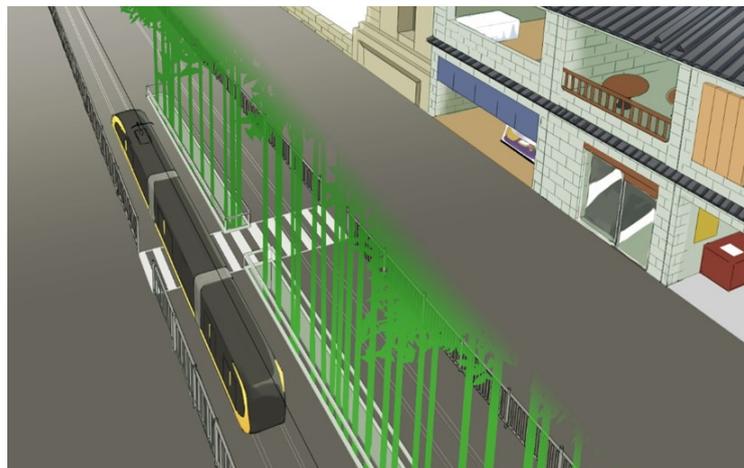
西口地区で再開発が行われていない図表1に示された⑩の範囲だけではなく、宇都宮駅西口第一地区（現ララスクエア）も築30年が経過するため、その対象地区とする。これにより、より壮大かつ一体的な事業が展開できる。また、市が最大の地権者となり、市の意向を最大限反映できるようになる。

(2) 駅前広場のデザイン

駅前広場はどのような天候に左右されないドームにする。図表6下図に示してあるように、広場の内部は光を最大限取り込み明るい空間を演出するためガラス張りにする。また、夏には宇都宮名物の雷も鑑賞できる。ドームの枠は、日光街道の杉並木にちなんで、杉材を採用する。図表7にも示されているように、デッキは大通りを二荒山神社方面に延び、田川との合流地点で地上に降る。これにより、歩行者はスムーズに二荒山神社方面に徒歩で移動することができる。また、田川のせせらぎを高所より楽しむことができる。

デッキにはLRTの線路と電停が配置される。デッキの中央部分は吹き抜けになっており、そこには孟宗竹が植えてある。竹によって和の雰囲気と日影をつくり涼を演出する。なお、竹は若山農場の竹林をイメージしている。

デッキの両脇は店舗などを配置する。地産地消型の飲食店とカフェ



図表6 駅前広場の構想図

