

ライトラインを基軸とした公共交通ネットワークの形成と一体となった都心部のまちづくり

宇都宮市 都市整備部 NCC 推進課都心部まちづくり推進室

1 はじめに

宇都宮市は、栃木県のほぼ中央、東京から北に約100kmの距離にあり、面積は416.85km²、人口は約51万人の北関東の中核都市である。

本市では、本格的な人口減少や少子・超高齢社会の到来を見据え、目指す都市空間の姿として、「ネットワーク型コンパクトシティ(以下「NCC」という)」を掲げ、将来にわたり、中心部や郊外部、田園集落などにおいて、多様な暮らし方ができ、持続的に発展できるまちづくりに取り組んでいる。

現在、NCCの実現に向け、本市の都市構造を踏まえた中心部の都市拠点や身近な地域拠点などに様々なまちの機能を集約する“コンパクト化”と、都市の骨格となる道路の整備や利便性の高い公共交通の充実等によって拠点間の連携を強化する“ネットワーク化”を一体的に進めることで、郊外に広がる豊かな自然環境を維持・保全しながら、各拠点等に日常生活に必要な機能が充足し、市民生活の質や都市としての価値・活力の高い都市空間の形成に取り組んでいる。

こうした中、NCCの核となる都市拠点においては、「都心部まちづくりプラン(令和6年2月策定)」に基づき、ライトライン(LRT(次世代型路面電車システム))を基軸とした公共交通と一体となった人中心の居心地のよいウォーカブルなまちづくりに取り組んでいる。

本稿では、本市が進めるNCCの概要に加え、都心部の人中心の居心地のよいウォーカブルなまちづくりについて紹介する。

2 NCCの形成に向けたまちづくり

本市の都市構造は、明治29年の市制施行から現在に至るまで、周辺の13町村と合併を重ねて、現在

の市域となり、高度な都市機能が集積した都心部の都市拠点と都心部から放射状に伸びた道路や市内をめぐる環状道路などで結ばれた、古くから発展してきた周辺の地域拠点から成り立っている。

こうした都市構造を踏まえ、NCCの形成は、都心部を核としながら、各地域の特性を活かした拠点を形成するとともに、都市の骨格となる交通網から日常生活の身近な移動を支える交通網まで、拠点間の連携・補完を図り、階層性を持った交通ネットワークの形成に取り組むものである(図1)。

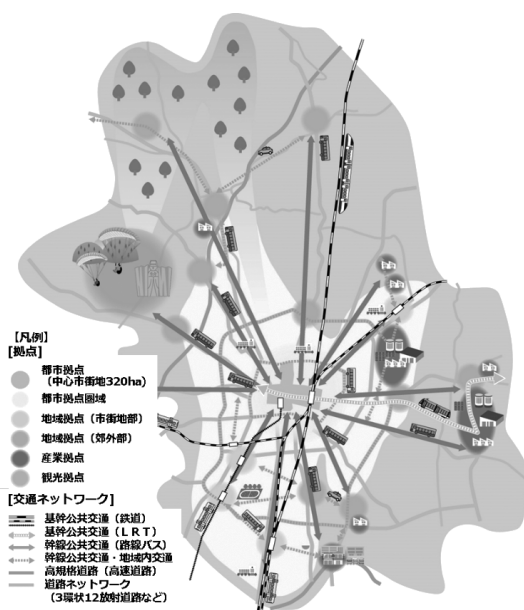


図1 将来都市構造のイメージ

3 ライトラインの開業と駅東口の整備

公共交通の軸として、南北方向にはJR宇都宮線や東武宇都宮線といった鉄道が走っているが、東西方向の基軸となる公共交通がない状況であった。そのため、東西方向の基軸として、平成15年から新たな交通システムの導入について検討を開

始し、基幹公共交通に求められる高い輸送力や定時性、速達性を備え、沿線地域の活性化や産業の振興、鉄道との連携による広域的なネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できる LRT の整備に取り組んできた。

LRT の整備については、整備効果が早期に発揮される区間から段階的に進めることとし、喫緊の課題である公共交通の空白・不便地域の解消や慢性的な渋滞の緩和、また、道路整備や拠点整備との相乗効果を高めるため、JR 宇都宮駅東側(以下「駅東側」という)において、宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地まで延長14.6km を優先整備区間とし、平成30年に着工、令和5年8月に開業を迎えた(写真1)。

ライトラインの発着点となる JR 宇都宮駅東口では、大規模公有地(約2.6ha)を活用した宇都宮駅東口地区整備事業を推進し、公共と民間が連携した拠点整備を行った。

本事業は、「うつのみやの未来を拓く新たな魅力の創造・交流と賑わいの拠点」をコンセプトに、駅直結の約2,000名収容可能な大ホールを備え、MICE 誘致の中核を担う交流拠点施設や、施設と一体的なイベント開催が可能な交流広場、最先端の高度医療サービスを提供する高度専門病院、ホテル・商業施設等で構成される複合施設などを整備した(写真2)。

その結果、駅東側においては、市内で路線価が最高値となるなど、地価の上昇が顕著であるとともに、JR 宇都宮駅東西自由通路の毎日の歩行者通行量が約1万人増加するなど、整備効果が着実に現れている。

4 駅西側のまちづくり

新しいまちとして発展している駅東側に対し、JR 宇都宮駅西側(以下「駅西側」という)についても、NCC の都市構造をさらに強化するため、令和4年8月に整備区間(宇都宮駅東口～栃木県教育会館付近：



写真1 ライトライン開業イベントの様子



写真2 駅東口の様子

延長約5km)を公表したところであり、現在、軌道事業の特許申請に向けた各種調査・検討を行っている(図2)。

また、駅西側は宇都宮発祥の地として、二荒山神社の門前町、宇都宮城の城下町、また、日光街道と奥州街道の追分の地としても栄えてきた中心市街地が広がっており、これまでも JR 宇都宮駅西口周辺や中心部の二荒山神社周辺において、市街地再開発事業などの推進による都市の様々な機



図2 ライトラインの導入ルート

能の集積や、賑わいや交流の促進など、街なかの魅力と資源を活かした活性化に取り組んできた。

このような中、駅西側へのライトライン導入は、駅西側の人や車の流れを変化させ、まちの魅力やポテンシャルを大きく向上させる好機であることから、ライトラインを基軸とした公共交通と一体となった魅力ある都心部の目指す将来像となる「都心部まちづくりビジョン」(以下「ビジョン」という)を令和4年2月に策定し、都市拠点の賑わいや活力を高めるまちづくりに取り組んでいる。

1) 「都心部まちづくりビジョン」

本ビジョンは、都心部の目指す将来像を示し、それに向かって市民・事業者・行政等が一体となって取り組むため策定したものであり、有識者や地元商店街、関係機関等で議論を重ねながら取りまとめを行った。

ビジョンでは、大通り沿線の多様な地域資源やエリアの特色を活かし、それらをライトラインでつなぐ「ストーリー性のあるまちづくり」を基本方針に掲げた。

また、新たなまちづくりの視点として「ウォーカブルなまちづくり」などに取り組むこととし、まちづくりのイメージとして、定時性・速達性に優れたライトラインの特性により、大通り沿線の移動の所要時間の信頼性が高まることで心理的な距離が短縮し、大通り沿線に多様性のある一体的な空間が形成されると期待されることから、大通りを中心に市民活動を支える多様なまちの機能を充実させるとともに、街なかと周辺地域をつなぐ公共交通の充実等により、大通り沿線にアクセスしやすい環境づくりを進め、都心部の利便性や魅力を都市全体で享受できるイメージを明確化した(図3)。

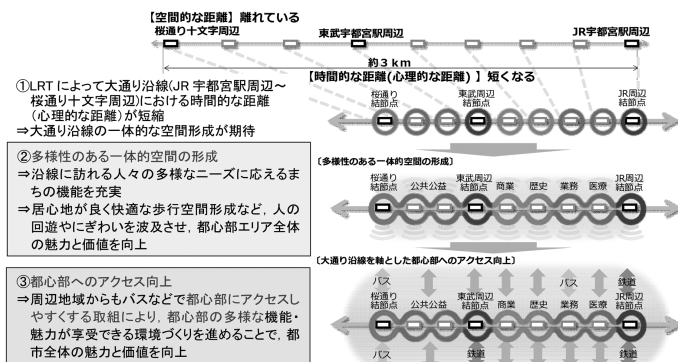


図3 都心部における目指すまちづくりのイメージ

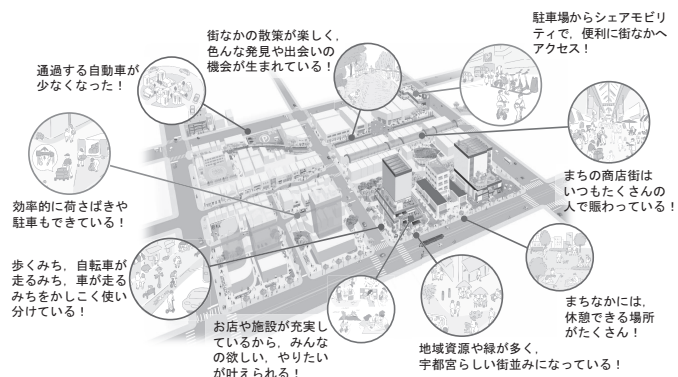


図4 本市ならではのウォーカブルなまちの姿

2) 「都心部まちづくりプラン」

ビジョン実現に向け、市民等の多様なニーズに応えるまちの機能充実や、人中心の居心地のよいウォーカブルな空間づくり等を総合的に推進する「都心部まちづくりプラン」(以下「プラン」という)を令和6年2月に策定した。

プランでは、道路と沿道の民地が一体となった、居心地のよく、歩きたくなる“街路空間”の創出に、官民が協働して取り組むため、道路を人や自転車、自動車などがかきこく使い分ける「使い方」や使い方に応じた「デザイン」、施設などの「都市機能」や駐車場などの「交通機能」といった視点ごとに、「宇都宮市」ならではのウォーカブルなまちの姿を示した(図4)。

こうした将来のまちの姿の実現に向けては、都心部の骨格となる環状道路などを「広域的な移動

で使う道路」、沿道に商店街を有する道路などを「人の通行や滞在・活動で使う道路」と位置づけ、目指す道路空間の役割や使い方を誘導する施策を展開することとした。

さらに、この展開にあたっては、駅周辺などの「拠点エリア」や商店街等のまちづくりの「軸」の特色を活かした空間づくりについて、市民や事業者とともに意見交換しながら進めることとし、現在、拠点エリアや軸における空間づくりの推進や大通りを中心としたウォーカブルな空間形成に資する民間の取組みを促す施策を展開している。

3) 大通り沿線における官民協働による人中心の居心地のよい空間づくり

現在、ウォーカブルなまちの中心となる大通りにおいては、ビジョンで明確化したまちづくりのイメージのとおり、将来のライトライン停留場周辺に市民生活を支える多様な都市機能の誘導強化やウォーカブルな空間形成の推進を図る施策を展開している。

具体的には、建物低層階への飲食や交流施設の立地や壁面後退による歩行空間の創出、身近に感じられる緑の創出、歴史・文化などエリアの特性を活かした街並みの形成など、まちづくりに貢献する民間開発に対し、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業による事業費の支援、高度利用地区などによる容積率の緩和、さらには、権利者の事業検討を技術的に支援するアドバイザー等の派遣や良好な景観形成の指針となる「景観形成の手引き」などを運用している。

また、こうした事業の段階に応じた幅広い支援などを、市民や事業者へ一体的に案内する「宮の街ナカ×サイト(エキサイト)」をとりまとめ、これを活用しながら、まちづくりに貢献する民間開



図5 まちづくりに貢献する民間開発のイメージ

発を誘導し、壁面の後退やオープンスペースの確保による公共空間と建物空間が一体となった空間創出などに取り組んでいくとともに、創出した空間に多様な活動を誘発し、居心地のよい居場所に変える「プレイスメイキング」の取組みを推進している(図5)。

さらには、民間開発の誘導と合わせ、道路の役割や使い方に基づき、都心部への過度な自動車の流入抑制や民有地の有効活用につながる「駐車場の量・配置の適正化」にも取り組むなど、ハードの取組みとソフトの取組みの両輪から、大通り沿線の人中心の空間に変える施策を展開している。

5 おわりに

本市が取り組むNCCの形成は、都市活動や市民生活を支える重要な都市の基盤となる交通ネットワークの構築を推進することで、市民等の移動に対する物理的・心理的な抵抗を低減させ、外出機会の向上を図っている。

こうした交通環境の整備と一体となったNCCの核となる都市拠点の形成に取り組む中、将来の公共交通の充実を見据えた人中心の居心地のよいウォーカブルな空間づくりなどにより、都心部の更なる活性化につながる取組みを展開している。

引き続き、都心部が人中心の空間に生まれ変わること、多くの人や企業から選ばれ、50年先、100年先も持続的に発展できるまちづくりを官民一体となり着実に推進していく。