

公共交通・自転車・ コンパクトシティによるまちづくり

自動車依存脱却を目指す地方都市から

古池弘隆 Hiroataka KOIKE



宇都宮共和大学シテ
ライフ学部教授

日本の地方都市では、この半世紀にわたって、北米型のモータリゼーションが普及し、郊外へのスプロール化と中心市街地の空洞化が進んだ。中でも、栃木県宇都宮市は、日本で最も自動車に依存している都市の一つである。1996年にはJR山手線とほぼ同じ距離の日本で最初の4車線の完全な環状道路(宮環)が完成したが、市の東に位置する本田技術研究所を中心とする工業団地への交通渋滞はいまだに解消できていない。また都心部も空洞化が進み、高齢化の進展による交通弱者の増加とも相まって、都市の持続可能性が危ぶまれている。そのため、宇都宮市では90年代半ばからLRTを中心とした新たな公共交通システムの導入を計画し、市の総合計画でネットワーク型コンパクトシティを目指してきた。これまで、主として採算性に関して市民の間でも賛否の議論が喧しかったが、LRTを公約に掲げた2012年の市長選と知事選を経て、実現に向けて大きく動き始めている。これまで反対あるいは懐疑的であったバス事業者や商工団体も推進に転じ、数年後に着工の予定である。第1期のJR宇都宮駅から約15kmの路線は、最新の計画では本田技術研究所の前まで延伸されることが検討されており、完成の暁には工業団地への渋滞解消が期待されている。戦前戦後を通じて路面電車がなかった自動車依存都市である宇都宮でLRTの導入に成功すれば、多くの地方都市にLRTブームが巻き起こることになるであろう。

もう一つ宇都宮が目指しているのが自転車である。自転車は健康的で環境にやさしい乗り物としていま世界中で注目されている。日本では昔から自転車利用が盛んであったが、必ずしも都市内交通機関として市民権を得てきたとは

言い難い。11年の東日本大震災を機に自転車利用者が増加し、それとともに自転車事故も増加してきた。これに対して12年には国交省と警察庁によって「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」がつけられた。宇都宮市では、自転車の利用率は20%と全国平均の15%よりも高く、自転車を都市内交通の重要な一手段として位置付けており、自転車利用環境の整備を03年から進めてきた。現在では、「自転車のまち推進計画」を策定し、環境・健康・スポーツ・観光などの分野で自転車を活用したまちづくりを進めている。例えば、車道の左側に設置された自転車レーンは、市内全域で17kmに達しており、1日の交通量が2万台以上ある国道4号線では、ガイドラインで提唱されている青い矢羽根による車道の左側と交差点部の直進走行を行っている。自転車の安全に関しては、昨年度から市内で自転車通学をしている中学生にはヘルメット着用が義務付けられ、県内の高齢者にも過去5年間に5千個のヘルメットが無料配布されている。その結果、07年から12年までに栃木県の人口10万人当たりの自転車の交通事故死傷者数は4割減少した。

宇都宮市は、「住めば愉快だ宇都宮」というブランド・メッセージを掲げて都市のブランド化を推進しているが、名実ともに真に快適で住みよいまちにしていくためには、LRTやバス等の公共交通と自転車によるコンパクトなまちづくりによる自動車依存社会からの脱却が不可欠であろう。

東京大学工学部卒、ワシントン大学大学院博士課程修了後、カナダ・プリティッシュ・コロンビア大学、宇都宮大学等を経て、2006年から現職。宇都宮市新交通システム導入基本計画策定調査委員会委員長、宇都宮市自転車のまち推進協議会会長を歴任。(顧問/1996年会員就任)