

Utsunomiya city

宇都宮市が目指す 「ネットワーク型コンパクトシティ」 自転車も重要な役割を担う

Network type compact city



佐藤栄一

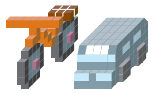


森井博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌 発行人

ゲスト 宇都宮市長 佐藤栄一

【プロフィール】 明治大学法学部卒業後、父の急逝により、北関東観光開発株式会社(新宇都宮カントリークラブ)取締役就任。(社)宇都宮青年会議所・理事長、(社)日本青年会議所・副会頭を経て平成16年、43歳で宇都宮市長に初当選し、現在三期目。市のブランドメッセージ「住めば愉快だ宇都宮」の推進に加え、「ネットワーク型コンパクトシティ」によって持続可能なまちづくりをリードしている。



宇都宮市は名物が多いまちである。例えば餃子、ジャズ、カクテル、大谷石…そして自転車もまたしかり。あの「ツール・ド・フランス」出場選手をはじめ、国内外の有名選手が参戦する日本最高峰の自転車ロードレース「ジャパンカップサイクルードレース」の開催や、プロサイクルードレースチーム「宇都宮ブリッツェン」の本拠地としても知られている。ハイレベルな自転車レースを間近にする市民の多くは自らも自転車に親しみ、日常的な移動手段としているようだ。2013年に総務省が行った家計調査によると、年間の市民の購入額は餃子と並んで自転車も全国1位。1世帯あたりでは9,448円と2位神奈川県相模原市の8,315円を大きく引き離している。今回のゲストは、そんな「自転車のまち・宇都宮」で現在、三期目を迎えた市長の佐藤栄一氏。スピード感をもって進められる自転車政策、さらに公共交通の整備へ向けた数々の取り組みは、他の都市の良いモデルとなりそうだ。（収録：2015年2月19日）

ジャパンカップの開催が「自転車のまち・宇都宮」を生んだ

森井 「自転車のまち・宇都宮」としての知名度を上げている宇都宮市は、どの

ような経緯で積極的に自転車政策に取り組むようになったのでしょうか。

佐藤 昨年で計23回目の開催となった「ジャパンカップサイクルードレース」が大きなきっかけでした。このレースは世界のサイクルードレースの中では“オークラス”（Hors Class = 超絶）に入るもので、ワンデー（1日開催）レースとしてはアジア最高位の大会です。当日は国内外のサイクルファンが集まり、市内の宿泊施設はどこもいっぱいになるほどです。しかし、私が市長に就任した10年前はサイクルファンはともかく、コースが郊外だったこともあって地元での認知度はまだ低かったですし、レースとしてのクラスももっと低いカテゴリに入っていました。中には「もう大会開催を中止してもいいのでは」との声もあったのですが、一方で宇都宮は伝統、歴史、文化などをあまり育ててこなかったというご批判の声もありました。そこでジャパンカップはやはり続けていこう、継続していればきっと大きな実りをもたらしてくれるに違いない——そんな気運が高まり、本格的にジャパンカップ振興を始め、同時に宇都宮市民に対しての自転車政策も展開していくことになったのです。

森井 なるほど。

佐藤 そこで駐輪場の拡充、整備やレンタサイクル事業の展開などを少しずつ進

めていきました。さらにジャパンカップのスタート・フィニッシュ地点を市街地に移して認知度を高めてはどうかと警察とも協議を進めていきました。こうした努力が評価され、世界のサイクルードレースにおけるカテゴリが上がって、最上位のオークラスに格上げされたのです。

森井 スポーツ振興は、地元行政も一体となって進めることが大切ですからね。

佐藤 オークラスになると、ツール・ド・フランスに出場している世界トップクラスの選手が参戦するために宇都宮にやって来るようになりました。

森井 なるほど。世界中の一流選手が集い、認知度が一気に向上したわけですね。

佐藤 そうなんです。先に申し上げた市街地でのスタート・フィニッシュは道路管理上の問題から実現できませんでしたが、その代わりに平成21年からは市街地を舞台にしたレース「クリテリウム」も始まりました。そこでさらに自転車のまちとしての環境を整えるため、自転車レーンの整備、ホテルでの無料レンタサイクルの貸し出し、さらにコンビニを自転車の駅とするため、空気入れ、簡単な工具、駐輪ラックの設置なども行いました。

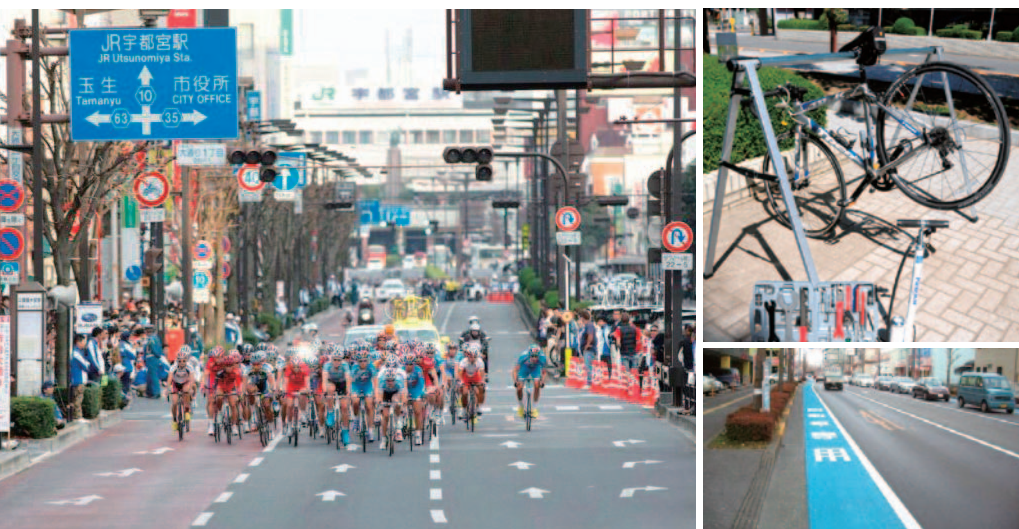
森井 コンビニを自転車ステーション化しているという話は初めてうかがいました。まちのオアシス的な存在でセルフメンテナンスもできるのは素晴らしいです。

佐藤 こういった経緯で時間をかけて、じわじわと普及してきたのが宇都宮市の自転車政策だと考えています。

自転車政策は“匂”を見極めスピード感をもって進める

森井 ちなみにそもそもジャパンカップが宇都宮で行われるようになった理由は何だったのでしょうか。

佐藤 私の前の前の市長で、大先輩である増山道保氏の時代なのですが、北関東



左/「自転車のまち・宇都宮」を象徴するイベント「クリテリウム」は市街地を時速50kmほどで駆け抜ける
右上/市内のあちこちに「自転車の駅」が設けられている 右下/自転車専用通行帯の整備も進む



JR宇都宮駅西口にある「宮サイクリングステーション」。MERIDAをはじめ、本格的ロードレーサーが借りられる。シャワー施設もあり、遠方からの利用客も多い

シェアサイクルでは、むしろ利用しにくいのではという気もします。例えば先ほど市長がおっしゃったイベントに関連した町おこしに使うとか、地元市民の利便性向上に役立るといった方向性が、あるべき姿なのかなと思います。

佐藤 そうですね。宇都宮だけに限らず地方では今後ますます高齢化が進みますが、日常的に自転車を利用して運動を暮らしに採り入れていただければ、医療費の削減にも期待できます。であれば、できるだけ早くそうした社会をつくるのが地方自治体に求められます。特に宇都宮市にとって自転車はジャパンカップ効果なども手伝って大きなブームになっていますが、ただ、これが未来永劫続くとは限りません。

森井 そのとおりです。

佐藤 ですから私は政策は“旬”の見極めが非常に大切だと思っています。旬を逃してしまうと「10年前だったらこの政策は成功しただろうにね」といった評価になってしまう。自転車政策はさらにスピード感をもって進めていかなければなりません。街づくりに“正解”はありますが、それを導くための便利な“方程式”はありません。ある程度は実施してみないと分からないこともあります。地方行政というのは基本的に慎重なので、時間がかかってしまいがち。それをどこまでスピードアップできるかが課題です。

「ネットワーク型コンパクトシティ」の目玉となるLRT実現に向けて

森井 “旬”といえば、これは自転車に次ぐ旬の政策となることが期待される、宇都宮市のLRT導入に関するお話も今日おうかがいしたいと思っていました。

佐藤 はい、旬の割にはやや時間がかかっているのですが。

森井 地方都市のLRTといえば、まず富山市が連想されます。あそこはシェア

で競輪が盛んな宇都宮市と群馬県の前橋市の2市に対して「ドーム型の競輪スタジアム建設」と「世界的なロードレースの地元開催」、それぞれがどちらかを選択して、より一層、自転車振興を進めていこうという話があったそうなんです。そこで当時の宇都宮市はロードレース開催権を選び、今に至ったと聞いております。

森井 宇都宮の競輪は現在どのような状況なのですか。
佐藤 今も黒字が続いていて宇都宮市もその恩恵にあずかっています。これも市民にとって自転車が身近である大きな要因でしょう。また、公共交通が残念ながらあまり充実しておらず、代替手段として自転車が市民の大切な足になっていることも背景ですね。

森井 宇都宮市は何度か訪れていますが、地形が平らに近く、走りやすそうですね。
佐藤 おっしゃるとおりです。ですから通勤、通学では鉄道、バスなどの公共交通を使うよりも自転車使用率のほうが高いのです。また、中心市街地では年

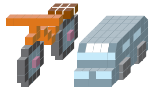
間340回程度のイベントを開催しています。毎週末にはここここで、食育、物産展、観光、ボランティア関連などさまざまな催しが開かれます。そこに自転車で行った方は無料で会場そばに駐輪できるほか、市営のレンタサイクルも通常1日100円のところ無料で貸し出しています、いずれも好評です。

森井 市内のイベント会場が自転車によって結ばれるイメージでしょうか。そのお話を聞いて、2020年の東京オリンピックにまつわる話を思い出しました。例えば江東区では、競技場間は歩くにはちょっと遠いし、とはいえ車で移動するのも大げさ。そこで小回りが利く自転車を使おうという案が出ているそうです。また、つい最近ではその江東区を含めて、中央区、千代田区、港区と隣接する4区がそれぞれ運営しているシェアサイクルの互換性を高めて広域化していこうとの姿勢も示しています。これによってオリンピック会場間のアクセスが良くなり、利便性が向上することが期待できます。自転車の面的な利用という点では、宇都宮市の取り組みは参考になりそうですね。

佐藤 ありがとうございます。

森井 日本シェアサイクル協会では、海外のシェアサイクル、ニューヨークやパリ、ロンドンなどかなり大規模に展開している事例を参考にしている場合が多いです。協会は東京オリンピックでの展開を目指しているのです、そうした大きなスケールのシステムで良いと思うのですが、宇都宮市のような地方都市では、大規模な





サイクルも同時に進めておりまして注目を集め続けています。宇都宮市でも導入できれば関東地方におけるNo.1になるわけで、実現を期待しております。

佐藤 既存の線路等の利用ではなく、新規に敷設するLRTという点では、日本では前例のない取り組みです。

森井 だからこそ時間がかかっているということでしょうか。

佐藤 それもありますし、そもそもLRTという単語を初めて聞く人もいて、導入されることで生活利便性がどう改善されるのか具体的なイメージを持ちづらい、などの事情もあります。さらには、万が一経営的にうまくいかなかった場合、公共交通ということで税金で補てんすることになり、結局赤字の垂れ流しのようなことにならないか、などの不安を抱く方も少なくありません。

森井 そうした声に対して十分に説明をしなければならぬだけに、慎重に事を進めて時間がかかっている？

佐藤 そういうことになります。

森井 私の持論を述べさせていただくなら、公共交通というものは市民の利便性を上げる目的でつくられるものであり、仮に赤字が出たとしたら税金である程度補てんをするのは仕方ないことではないかと思えます。市役所は民間企業ではなく、営利を第一に追求する必要はないのですから。

佐藤 おっしゃるとおりです。ただ、こういう時代ですので、できるだけ効率的に整備、運営し、財源を無駄にはしないことを肝に銘じなければなりません。その前提を守り、宇都宮市の身の丈に合っていて、継続ができ、市民の生活利便性を向上させる装置としてのLRTになればと考えています。

森井 当面の計画では、LRTは宇都宮駅と東側のほうに立地している複数の工業団地を結ぶと聞いております。

佐藤 はい。ただしLRTだけに組み込むのではなく、バス、電車、さらにはレン

タサイクルなども使った公共交通の拡充、整備を続けていく考えです。イメージとしては公共交通の網で宇都宮市全体を覆う感じでしょうか。どこに住んでいても、公共交通を乗り換えて行けば市内の目的地へ行くことができる。これが宇都宮市の目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」です。

森井 いわゆるコンパクトシティとの違いは何でしょうか。

佐藤 既存の都市が進めるコンパクトシティでは、市民にアクセスや生活利便性の良い中心市街地に移動していただくことが前提になっています。例えば雪の多い地域なら、元々暮らしていた豪雪地帯から、比較的雪の少ない市街地へ移り住んでいただく。そうすればかつて住んでいた豪雪地帯には人がいなくなるわけで、雪かき、雪下ろしをする必要がなくなり、コストダウンを図れるという考え方があります。

森井 同時に過疎地域が増える側面もありますよね。

佐藤 宇都宮市の可住地面積は、市の総面積約416km²に対してその約80%に当たる、約326km²もあります。地形がフラットで丘陵地帯があまりないので、どのエリアでも住みやすいですね。また、昭和20年代の合併と平成の合併を経て、平成19年に人口50万人の都市になっていますが、今も、旧町村にそれぞれ核となる地域拠点が残っています。

森井 ということは、中心地へ移動していただく必要がない？

佐藤 そうなんです。ですからそれぞれの地域拠点をコンパクトシティとして、病院や銀行、市の出先機関、学校やスーパーなどをそろえ、日常生活にはまったく困らない場所にしようとしています。

森井 それならいつまでも住み続けられますね。

佐藤 はい。そしてそれぞれの地域拠点をバスやLRT、自転車も活用した公共交通のネットワークで結んでいく。それがネットワーク型コンパクトシティというわけです。



宇都宮市が描く理想の将来は「SMAP」?

森井 それぞれの地域が継承してきた歴史が守られ続けていくのはいいですね。50万人以上の都市でありながら、個性が光るまちの集合体というかんじでしょうか。

佐藤 そうなんです。そういう意味では宇都宮市はネットワーク型コンパクトシティを形成していくことによって、言うなれば「SMAPのまち」になるわけです。

森井 SMAPってあのアイドルグループの？ (笑)

佐藤 はい。SMAPはずっと5人グループで活動して、常に高い人気があり、お金もたくさん稼ぎますよね？ そして5人が単独で仕事をしてそれぞれ得意分野、個性があり、ソロでも十分に活躍できます。宇都宮市もそんなSMAPのように、それぞれの地域拠点が個性や魅力を持ち、そして、各地域がネットワークで結ばれ、集合した時にも強みを発揮できる、そんな二つの面を兼ね備えた持続可能な都市



宇都宮LRT導入イメージ
宇都宮市が導入予定のLRTイメージ

にしていきたいと考えています。

森井 なるほど。個の力と集団の力、双方を持つというのはユニークで分かりやすい。そして、そのまちづくりに公共交通と自転車が大きな役割を果たすわけですね。

佐藤 はい。郊外部の一部の地域には「地域内交通」という公共交通も導入しています。これはその地域の皆さんに参画していただき、料金、ルート、車両などを決めていただいて、導入した乗り物を移動手段とする取り組みです。

森井 住人が車を共有して移動するというのでしょうか。

佐藤 TELで予約できるワゴンやタクシーなどを乗り合いにして地域内を移動していただけます。日常生活の足代わりになり、生活利便性が上がるわけです。行政がコストの一部を補助しています。何より良い点は、地域の皆さんが主体となって決めた地域内交通ということで愛着が湧き、積極的に利用しようという気持ちになってくださることです。

森井 なるほど、それは良いアイデアですね。第三者がつくって渡されたものではなく、自分たちが立ち上げの段階から関わ

れば、おのずと使おうという気になるはずです。地域の実情を知り尽くした利用者の目線が最初からふんだんにもりこまれているのだから、使い勝手も良さそうですし。

佐藤 平成27年度には、郊外部のすべての地域に地域内交通が導入できる予定です。

森井 それは素晴らしい。

佐藤 そして先ほど申し上げたLRTです。現在、宇都宮市には、南北にJR宇都宮線と東武宇都宮線が走っています。LRTはその2つの縦軸を東西の横軸として結ぶことになります。さらにバス路線を再編することで2本の鉄道とLRT、バスが有機的に連携することができ、今以上に効率的な公共交通のつながりができるようになって利用率、収益の向上にも期待ができます。さらには自転車も含めれば、自宅から会社や学校、ショッピングセンターなどいろいろな目的地まで公共交通だけで移動が可能になる。そんなまちづくりを進めていきます。

森井 なるほど、素晴らしい構想ですね。LRTを利用する際は共通のカードを使う方式にされるのでしょうか。

佐藤 現在いくつかの方式を検討しているところです。ひとつは宇都宮市内だけで使える共通カードにすること。これなら各種の割引などを比較的簡単に設定することができ、市民の皆様には喜んでいただけると思います。ふたつ目は全国共通のsuicaなどで統一することです。

森井 市外からやって来る観光客の皆さんには便利でしょうね。

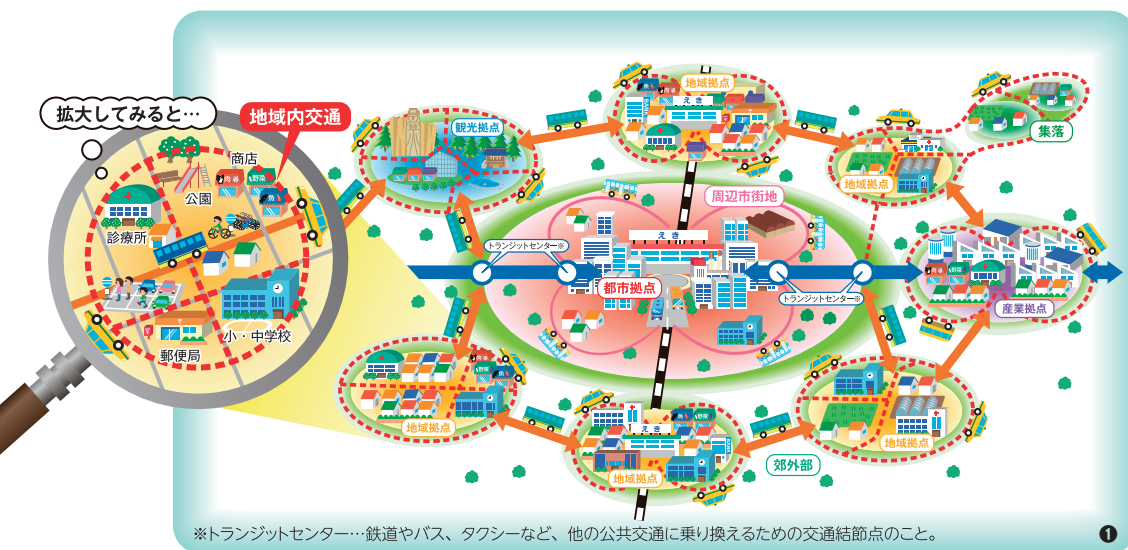
佐藤 はい。その一方で割引設定などは技術的に難しくなることが考えられます。全国仕様になるとインフラ整備が難しく、コストも高くなってしまいそうです。なかなか難しい問題なので、さらに検討を重ねなければなりません。

森井 以前台湾に視察に行った際には、地域内で使う「悠遊カード」という非接触型のカードが便利でしたね。私たち外国人でもコンビニエンスストアなどで簡単に購入できるものです。鉄道運賃が割引になったりするほか、一部のコンビニ、タクシー、駐車料金などの支払いでも使える非常に便利なカードでしたよ。

佐藤 なるほど、それは良いですね。

森井 また、オリンピックオフィシャル

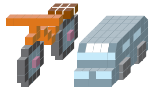
「ネットワーク型コンパクトシティ」のイメージ



※トランジットセンター…鉄道やバス、タクシーなど、他の公共交通に乗り換えるための交通結節点のこと。

- 1 都市拠点とその周囲の地域拠点や観光、産業など各拠点が公共交通のネットワークで結ばれる
- 2 バス停留所そばに駐輪場を設けて、サイクル&バスを推進
- 3 市内を循環するバス「きぶな」
- 4 地域内交通「清原さきがけ号」。住人が共有する乗り合い車両





スポンサーであるパナソニックさんは東京オリンピックに向けて、東京にやって来る観光客が乗っている飛行機の機内で、オリンピック開催中に日本でのさまざまな支払いに使えるカードの発行を考えているそうです。移動中にその手続きができて、日本到着後にはすぐ使えるのは合理的だと感心しました。

佐藤 それは良いアイデアです。

森井 自転車に話題を戻させていただきたいのですが、現在のレンタサイクルを市内全域で乗り降りできるシェアサイクル化したいというお考えはありますか？

佐藤 ぜひやりたいですね。これまでに展開してきた自転車政策と整合性がとれて、効率的なシステムにしていきたいです。何より市民の皆さんの利便性を最優先にするのはこれまでと同じです。おそらくヨーロッパ型のシェアサイクルのシステムを参考にすることになるかと思いますが、完全に真似することにはならないはず。先に申し上げたとおり、LRTをはじめとする公共交通の再編を進めていくなかでのシェアサイクルですから、



対談は宇都宮市役所市長室横の応接室で。名物のカクテル談義にも花が咲いた

適切な役割を演じることができるものにしていきたいと考えています。

森井 市民の利便性や効率性といえ、昨年視察した高松市のシェアサイクルが優れていました。市内7カ所の一般駐輪場にそれぞれシェアサイクルのポートも併設されていたんです。精算ゲートも共用していて利便性、効率性を兼ね備えたうまい方法だと感心しました。新潟、堺でも同様の方法が採用されています。

佐藤 駐輪場とシェアサイクルポートが結節しているわけですね。LRTの駅にもバスの停留所、駐輪場も併設して結節点をつくらなければなりません。

森井 そうすることでネットワーク型コンパクトシティが完成に近づくわけですね。今日は宇都宮市の公共交通構築の構想と自転車が担う役割などスケールの大きなお話をうかがうことができました。誠にありがとうございました。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】 森井 博のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男性合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役CEO

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市生れ76才。
1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉ヶ丘高校卒
1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒
1961～1979年 石川島播磨重工業(現：IHI)
1979～1991年 東芝
1991年～ 現職

【趣味】 現在：ゴルフ、合唱 過去：テニス、野球、ドライブ

【遍歴】 水泳(小学生になる前から泳ぎ、中学校では石川県大会で後にオリンピック選手になった山中毅より速かった)、野球(中学生までは本気でプロ野球選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・鉄腕 稲尾和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 淡河弘捕手は友人。原辰徳監督の父 故・貢氏からはボクサー犬を貰った仲。少年野球コーチ6年間)、陸上競技(短距離、やり投げ、インターハイ2回出場)、テニス(元テニ選手本井満氏のコーチでかなりの腕前になるも、45才時アキレス腱断裂で引退)、ゴルフ(熱心に勉強するも、なかなかシングルにはなれない。これをヘタの横好きという)

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

