

宇都宮商工会議所まちづくり委員会 活動報告書

令和元(2019)年10月24日

宇都宮商工会議所
会頭 増渕 正二 様

宇都宮商工会議所まちづくり委員会
委員長 安藤 英夫

当委員会は、平成28(2016)年度から委員会が所管する重要事項の調査研究を進めてまいりました。

このほど、次に掲げる事項についての調査・研究が終了しましたので、その活動経過と結果についてご報告します。

宇都宮商工会議所まちづくり委員会 委員名簿

委員長	安藤英夫	(株)安藤設計 代表取締役会長
副委員長	村上龍也	(株)村上 代表取締役
委員	須賀英之	学校法人須賀学 副理事長、宇都宮共和大学学長
同	斎藤高藏	斎藤商事(株) 代表取締役社長
同	福田治雄	(株)丸治 代表取締役
同	若月章男	鈴運メンテック(株) 代表取締役会長
同	仲田俊夫	仲田総業(株) 代表取締役
同	谷田部峻	谷田部石材販売(株) 取締役会長
同	増淵薫	(一社)宇都宮建設業協会 会長
同	守徹	(株)東武宇都宮百貨店 代表取締役社長
	(前任 佐瀬 敦)	
同	吉田元	関東自動車(株) 取締役専務執行役員
同	宇野亮治	(株)みずほ銀行宇都宮支店 支店長
	(前任 高野 芳裕)	
同	柴田恒男	柴田建設(株) 相談役
同	保坂正裕	ブリヂストンタイヤ栃木販売(株) 代表取締役社長
同	坂井俊司	(有)春日屋商店 代表取締役
同	菊池三紀男	(株)菊地組 代表取締役
同	柿沼光子	(株)雅洞 相談役
同	長島俊夫	宇都宮オリオン通り商店街振興組合 理事長
同	岡安規男	関東総合開発(株) 代表取締役
同	篠崎務	(株)シノザキ 代表取締役
同	菊池茂	山本建設(株) 代表取締役会長
同	横松宏明	(株)横松建築設計事務所 代表取締役
同	高久和男	イーランド(株) 代表取締役
同	朝稲文江	(株)ステップワーク日光 相談役
同	町田卓大	(株)町田建塗工業 代表取締役
同	善林隆充	(株)マルゼン 代表取締役社長
同	矢治和之	(株)ロココ企画装飾 代表取締役
同	和氣幸雄	(有)高林堂 会長
同	伴靖	(株)総合印刷 代表取締役
同	田村哲男	(株)田村忠建設事務所 代表取締役
同	小矢島重男	宮ビルサービス(株) 代表取締役
同	崎尾肇	(株)コアミ計測機 代表取締役

以上32人

目 次

- 1 委員会の活動経過-----P3～5
- 2 LRT西側延伸の概要について-----P6～7
 - (1) JR宇都宮駅横断
 - (2) 大通り
 - (3) 桜通り以西へ（大谷方面）
- 3 ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）、中心市街地の拠点形成について-----P8～10
 - (1) 概要
 - (2) 市街地再開発
- 4 「交通まちづくりシンポジウム 一歩いて楽しい街うつのみや」の概要について-----P11～14
 - (1) 藤井聡先生の講演要旨
 - (2) パネルディスカッションにおける藤井聡先生やパネリストの発言要旨
 - (3) [参考] 京都四条通り事業概要について
- 5 街の魅力づくりと地域ブランドについて～いかに宇都宮の魅力を発信するか～
（株）ブランド総合研究所 田中章雄社長の講演要旨-----P15
 - (1) どうテーマを探すか
 - (2) どう魅力をつくるか
 - (3) どう魅力を発信するか
- 6 宇都宮駅東口地区整備事業について-----P16～18
 - (1) 事業者「うつのみやシンフォニー」の構成員
 - (2) 整備スケジュール
 - (3) 施設全体概要
 - (4) 公共施設概要
 - (5) 民間施設概要
- 7 [参考] 第2期宇都宮中心市街地活性化基本計画の評価について-----P19～20
 - (1) 計画期間
 - (2) 区域
 - (3) 目標値の達成状況

- 8 LRTによる中心市街地の賑わいと魅力づくりについて
～宇都宮の街に何が必要で、どう変えていくのか～
(まちづくり委員会における意見等) -----P21～22
- (1) ソフト面での意見
 - (2) ハード面での意見
 - (3) 今後の進め方についての意見
- 9 「歩いて楽しい街 宇都宮」をつくるために —提案・要望— -----P23
- (1) 中心市街地活性化基本計画の改訂にあたって
 - (2) 中心市街地における再開発のさらなる促進
 - (3) JR宇都宮駅東口整備事業との連携
 - (4) 大通りのセミトランジットモール化の検討

LRTによるまちづくり

— 歩いて楽しい街 宇都宮 —



1 委員会の活動経過

(1) 第1回委員会（平成29（2017）年2月14日）

ア 内容

(ア) 委員会の調査・研究事項について

(イ) 委員会の今後の進め方について

⇒ 当委員会の設置経緯について事務局からの説明後、テーマについて協議した結果、LRT整備事業が国土交通省 運輸審議会の認定を得たことを受け、「LRTによるまちづくり」について協議していくこととした。

また、次回は宇都宮市の担当部署を招き、コンパクトシティの観点からLRTを活用したまちづくりについて勉強会を行うこととした。

イ 出席者 23人

(2) 第2回委員会（平成29（2017）年7月14日）

ア 内容

(ア) 講話

a テーマ LRTによるまちづくりについて

b 説明者 宇都宮市建設部LRT整備室

〃 建設部協働広報室

〃 総合政策部交通政策課

(イ) 意見交換

a 平成29（2017）年度活動計画（案）について

b 今後のスケジュールについて

⇒ 講話後に、当委員会メンバーで協議を行った結果、LRTを導入することによってどのようなまちづくりを進めていくのかについて、今後協議を重ねることとした。

イ 出席者 15人

(3) 第1回正副委員長会議（平成29（2017）年9月22日）

ア 内容

(ア) 委員会のすすめ方について

(イ) 今後のスケジュールについて

⇒ LRTが整備されても中心市街地が活性化しないとまちとして意味をなさないため、中心市街地における拠点形成について、宇都宮市の施策について勉強会を行うこととした。

イ 出席者 2人

(4) 第3回委員会 (平成29 (2017) 年11月24日)

ア 内容

(ア) 講話

a テーマ ネットワーク型コンパクトシティのまちづくり
～中心市街地における拠点形成について～

b 説明者 宇都宮市都市整備部市街地整備課

(イ) 意見交換

⇒ 講話後に、これまでの勉強会で得たものを踏まえ、「宇都宮の街にどういったものが needed、どうしていくべきかについて、積極的な意見交換を行い、当委員会としての意見要望に繋げていくこととした。

イ 出席者 15人

(5) 第4回委員会 (平成30 (2018) 年3月7日)

ア 内容

(ア) 協議テーマ LRTによる中心市街地の賑わいと魅力づくりについて
～宇都宮の街に何が needed、どう変えていくのか～

(イ) 意見交換

⇒ 委員会メンバー間で忌憚のない活発な意見交換が行われた。今回の協議テーマについては、ライフスタイルの多様化により、ある程度スピード感を持って取り組む必要がある。次回は、「歩いて楽しい街 うつのみや」について検討することとした。

イ 出席者 19人

(6) 第5回委員会 (平成30 (2018) 年7月13日)

ア 内容

(ア) 第1部 会議

a 平成29 (2017) 年度活動報告について

b 平成30 (2018) 年度活動計画 (案) について

c 意見交換

(イ) 第2部 講演会 (当商工会議所「地域活性化委員会」との合同開催)

a テーマ 街の魅力づくりと地域ブランドについて
～いかに宇都宮の魅力を発信するのか～

b 講師 (株)ブランド総合研究所 代表取締役社長 田中 章雄 氏

⇒ 平成29 (2017) 年度活動報告並びに平成30 (2018) 年度活動計画 (案) について、事務局から説明を行った。

また、残すところ約1年2カ月となることから、平成30 (2018) 年度は、これまでの委員会活動の成果を取りまとめていくこととした。

イ 出席者 12人

(7) 第6回委員会 (平成31 (2019) 年3月12日)

ア 内容

(ア) 活動報告書の素案について

(イ) 意見交換

⇒ 第1回から第5回までの委員会での発言内容を取りまとめた活動報告書の素案について、事務局から説明がなされた後、最終報告書作成に向け、各委員から積

極的な意見交換がなされた。

イ 出席者 14人

(8) 第7回委員会（令和元（2019）年9月4日）

ア 内容

（ア）活動報告書について

（イ）意見交換

⇒ 第1回から第6回までの委員会での発言内容を取りまとめた活動報告書（案）について、事務局から説明がなされた後、最終報告書作成に向け、各委員から積極的な意見交換がなされた。

最終報告書の内容については、委員長、副委員長に一任された。

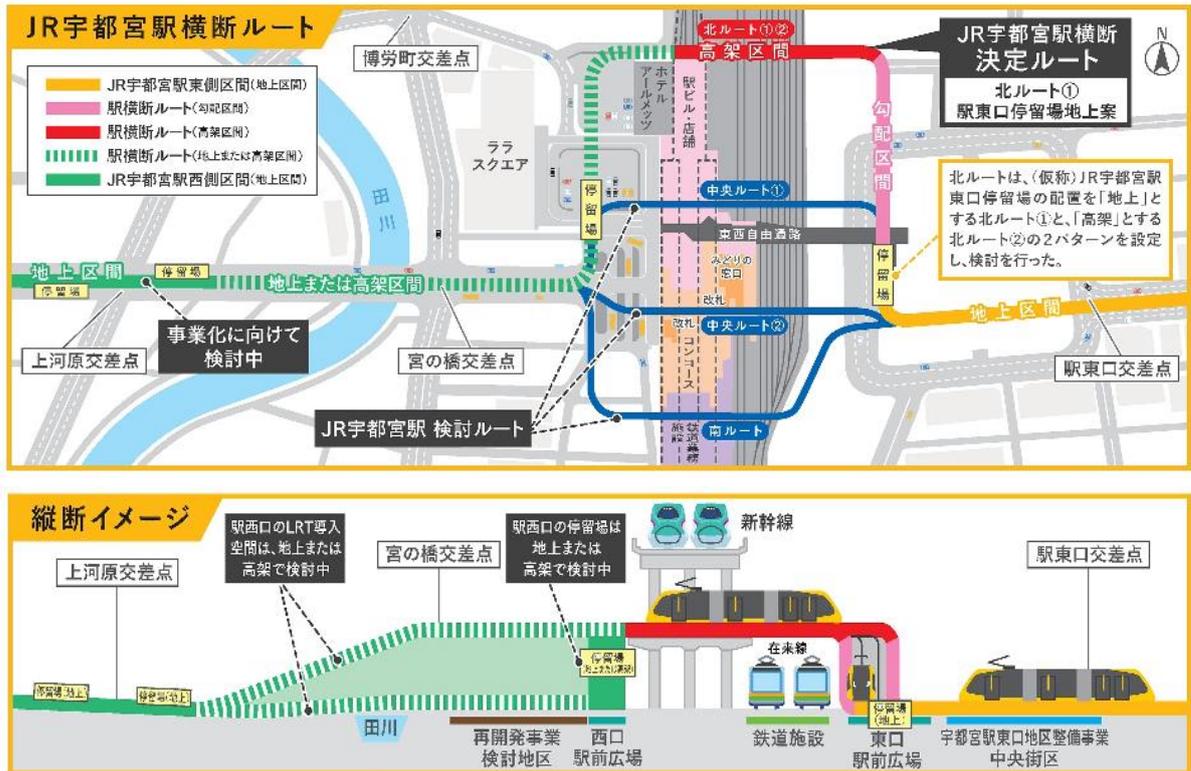
イ 出席者 11人

2 LRT西側延伸の概要について

(平成 29(2017)年 7月 14日 宇都宮市建設部 LRT 整備室、協同広報室・総合政策部交通政策課)

(1) JR宇都宮駅横断

- ア LRTのJR宇都宮駅交差区間については、新幹線高架橋の構造や堅牢建築物の立地状況など、さまざまな条件のもと5つの案の横断ルートが検討された。
- イ 運行の安全性や運行計画の柔軟性、停留所から駅周辺施設へのアクセス性、さらには、鉄道施設への影響を考慮した経済性などの視点を踏まえ、駅ビル「パセオ」の北側の新幹線高架下と在来線の間の2階部分を横断し、JR宇都宮駅東口の停留場は地上に配置する「北ルート①駅東口停留場地上案」が選定された。



(2) 大通り

- ア JR宇都宮駅から桜通り十文字付近に至るまでの約3キロのLRT導入路線については、宇都宮市が行ったJR宇都宮駅西側LRT導入課題検討調査において、「大通り」、「いちょう通り」、「県庁前通り」が想定された。
- イ 現況バス需要や人口集積の状況、生活利便施設等の分布状況などから比較検討した結果、施設立地及び交通需要の面からポテンシャルが高く、まちづくりへの効果が期待できることなどから、「大通り」への導入が望ましいとの検討結果に至った。
- ウ LRT整備の際には、1日2千本超と集中する大通りのバスを減らし、路線の一部をJR宇都宮駅東口発着にするなどの経路変更やバス路線の新設・拡充も検討するとのこと。

(3) 桜通り以西へ(大谷方面)

- ア JR宇都宮駅から西に延びる「大通り」に沿って「桜通り十文字」の交差点まで導入した上で、北(宝木・国本)方面、西(城山)方面、南(姿川)方面の3案

のどの方向に延伸するかを検討し、道路の幅員が広いなどの理由から西方面が選ばれた。

イ 西方面にどこまで延伸するかについては、移動需要の実態やLRTの輸送力を踏まえた公共交通ネットワークの構築、観光振興などまちづくりへの波及効果といった視点も考慮し、次の5案が提示された。

① 桜通り十文字付近（同駅西口から約3キロ）

② 護国神社付近（同約4キロ）

③ 宇都宮環状線付近（同約5キロ）

※大谷スマートインターチェンジ（IC）の建設が予定

④ 東北自動車道付近（同約6.5キロ）

⑤ 大谷観光地付近（同約8キロ）

ウ 5案の概算の事業費も示された。

① 桜通り十文字まで 約150億円

② 護国神社まで 約180億円

③ 宇都宮環状線まで 約210億円

④ 東北自動車道まで 複線の場合約330億円

単線の場合約280億円

⑤ 大谷観光地 複線約400億円

単線約330億円

エ 1日当たりの利用者数は、28,800～23,400人と、どの案を選んでも、すでに事業着手しているJR宇都宮駅東側ルートとの16,300人を上回ると試算された。

オ 停留場は最多で18カ所の設置を予定している。

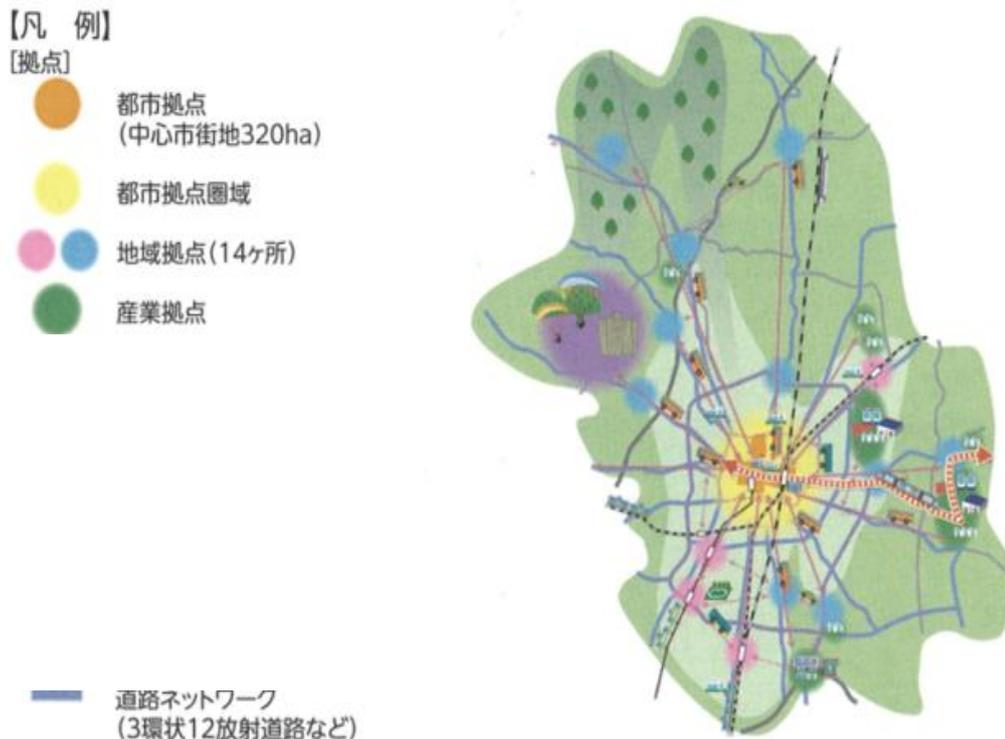


3 ネットワーク型コンパクトシティ（NCC）、中心市街地の拠点形成について （平成 29(2017)年 1 1 月 2 4 日 宇都宮市都市整備部市街地整備課）

(1) 概要

- ア 宇都宮市では、今後直面する少子・超高齢化による人口減少に起因し、住宅地や集落の居住者の分散化、交通空白地域の増加、空き家・空地の増加、商業施設や医療・福祉施設等の郊外化・分散化、中心部や地域の活力低下、地域コミュニティの衰退、公共交通サービスの低下等が懸念される。
- イ こうした懸念を解消するために、街の機能や人口を集積させた拠点を形成し、都心部や地域の拠点間を道路や公共交通によってネットワーク化することにより、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足でき、市民生活の質や都市の価値・活力を維持・向上させていく。これがNCCの概念である。
- ウ 本市が目指すネットワーク型コンパクトシティの特徴は、「都市拠点」、「地域拠点」、「産業拠点」、「観光拠点」の4つ拠点化を促進し、都市拠点と各拠点間を結ぶ、公共交通（基幹公共交通、バス路線の充実、地域内交通の整備、交通結節機能の強化等）や道路のネットワーク化である。
- エ 特に本市の核となる中心市街地は、日常生活に密着した都市機能や行政機関に加え、経済の中枢を担う金融・商業が集積しており、都市拠点の要である。

NCCの拠点イメージ



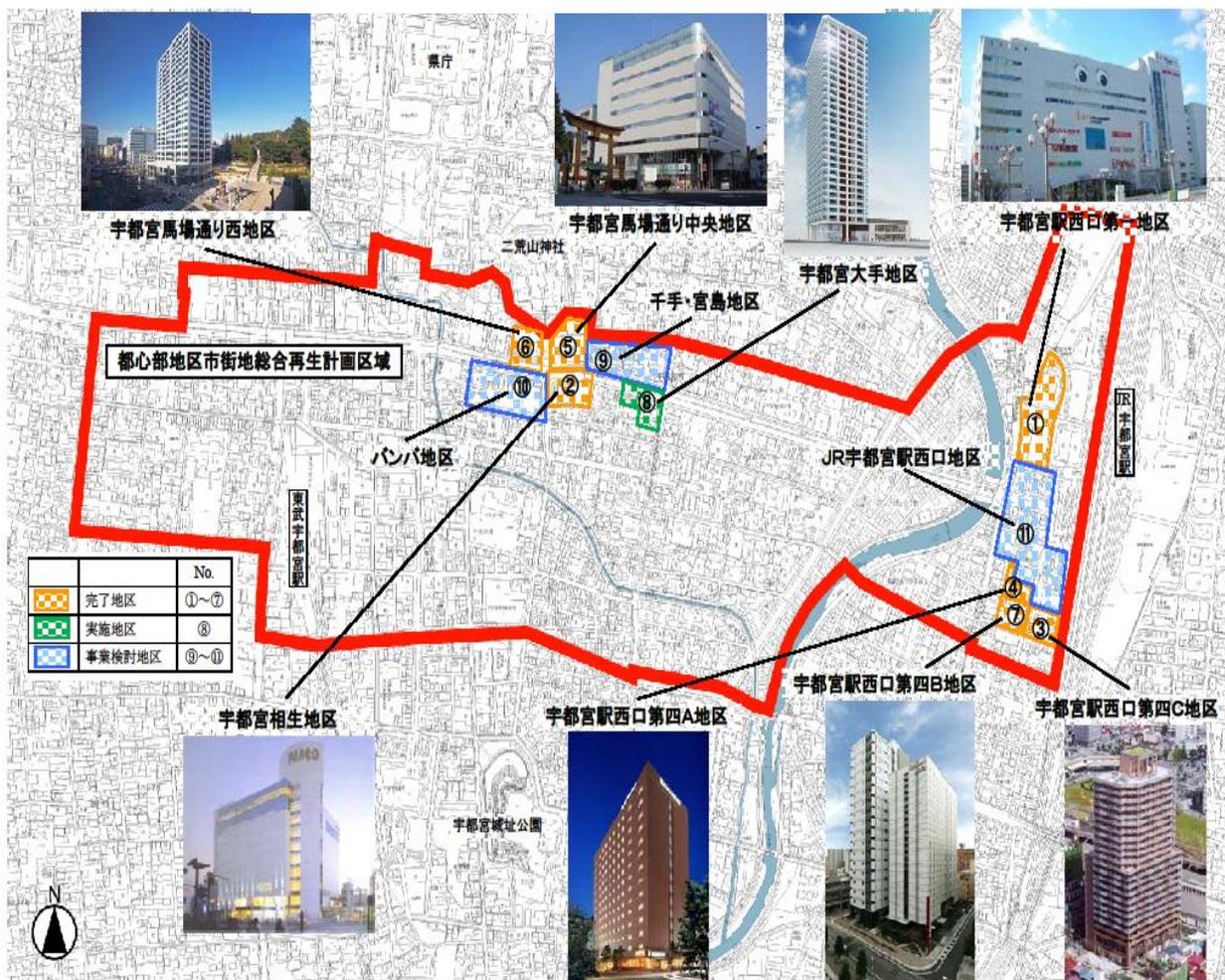
(2) 市街地再開発

- ア 市街地再開発事業とは、中心市街地において、老朽化した建物が密集し、道路が狭いなど生活環境の悪化や、有効な土地利用が図られていない地区での土地の共同化と高度利用を図り、空地を確保しながら耐火建築物を整備するとともに、道

路等の公共施設の整備を行うことにより、安全で快適な都市環境を創出しようとするものである。

- イ 宇都宮市では、一体的かつ総合的に市街地整備を促進すべき地区における具体的整備方針や整備手法等を定めた「宇都宮市都心部地区総合再生計画」に基づき、二荒山神社周辺やJR宇都宮駅西口周辺において、市街地再開発事業による高次な都市機能の集積や都心居住の促進に取り組んでいる。

宇都宮市の市街地再開発事業経過図



- (ア) 宇都宮駅西口第一地区 平成2年10月完成 (商業、保健センター、駐車場等)
 ※平成15年9月ロビンソン宇都宮店閉店、平成17年4月ララスクエア宇都宮リニューアルオープン)
- (イ) 宇都宮相生地区 平成9年3月完成 (宇都宮パルコ、神社、交番)
- (ウ) 宇都宮駅西口第四C地区 平成12年10月完成 (住宅、駐車場)
- (エ) 宇都宮駅西口第四A地区 平成17年5月完成 (リッチモンドホテル、駐車場)
- (オ) 宇都宮馬場通り中央地区 平成19年7月完成 (商業、業務、市民プラザ、駐車場)
- (カ) 宇都宮馬場通り西地区 平成22年12月完成 (店舗、事務所、住宅、駐車場)

- (キ) 宇都宮駅西口第四B地区 平成22年11月完成（リッチモンドホテル、店舗）
平成23年3月完成（住宅、駐車場）
- (ク) 宇都宮大手地区 平成31年2月竣工（商業、業務、住宅、駐車場）
- (ケ) 千手・宮島地区 平成18年7月準備組合設立
- (コ) バンバ地区 平成23年4月準備組合設立
- (サ) 宇都宮駅西口地区 平成24年1月協議会設立

4 「交通まちづくりシンポジウムー歩いて楽しい街 うつのみやー」の概要について (平成 30(2018)年 3 月 2 2 日 宇都宮共和大学に於いて)

(1) 藤井聡先生(京都大学大学院工学研究科教授)の講演要旨

- ア L R Tの最大の目的は、街の骨格をつくるための投資であること。
- イ 人が街に来るか来ないかはインフラ整備で決まる。公共交通インフラは、確実に人と民間投資を呼び込む力がある。
- ウ モータリゼーションは、地方都市を疲弊させてしまう。
- エ L R Tを整備したコンパクトな街は、お金が循環し、雇用も創出され、定住人口も増える。
- オ 宇都宮市では、L R T整備後の次のステップとして、トランジットモールに近づけた街をつくって欲しい。
- カ 歩いて楽しい街づくりの成功例の1つとして、京都市の四条通りの事業がある。これは、自動車交通に過度に依存しない交通体系を構築しつつ、歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組むことを目的に、四条通りの片側2車線を片側1車線に減少させ、歩道を拡幅するというもので、全国のモデル事業として整備された。
- キ 成功理由としては、地元商店街から京都市に対して車線数を減らして歩道幅を拡幅する要望を受けて以降十分な議論を重ねたこと、バス停の集約やテラス型バス停を導入したこと、ラジオ番組での周知など十分なプロモーション費用を確保したこと等が挙げられる。
- ク 議論されたのは、トランジットモールをつくりたいということであった。トランジットモールの理念は、「車を捨ててこそ地方は蘇える」というもの。車を排除すると賑わいが戻って、幸福水準が上がり、楽しくなり、人がたくさん来て、商店街が豊かになり、公共交通1台で多くの人を運べるため、渋滞も緩和される。
- ケ バス需要のマーケティングをしっかりと行い、京都市の仲介のもと、バス事業者と利用者が合意の上でバス運賃や路線の新設・延長、運行ダイヤの増便などを検証し、十分な理解を得た。
- コ 毎年約2,000万円のプロモーション費用を予算化し、約半年間(10月~3月まで)藤井聡先生がラジオ番組に出演し、住民に事業効果を訴えかけた。
- サ これらの取り組みにより、京都四条通りでは、これまでの自動車交通から公共交通・歩行者優先へとモダリティシフトが起こっている。

(2) パネルディスカッションにおける藤井聡先生やパネリストの発言要旨

- ア L R Tについて
 - (ア) フランスのL R Tでは、工事費の4%を住民説明に充て、住民に理解を求めながら着実に実施したことで成功した。宇都宮市においても、今後も先進事例を参考に進めて行きたい。
- イ 公共交通について
 - (ア) 宇都宮市は、L R T、路線バス、デマンド交通によって公共交通で便利な街にして行きたい。
 - (イ) バス会社としても東西交通の問題はあるが、地域が発展することで存在意義が高まるし、長期的会社の持続性にも繋がる。
 - (ウ) 公共交通は、ICカードで便利で手軽に安く利用できるシステムになって欲しい。

ウ 中心市街地について

(ア) 宇都宮の中心部には、オリジナリティー溢れる作家の商品（アクセサリーやガラス製品など）もあり、若者はオリジナル品は個性があり、魅力的と感じる人も多いので、首都圏との差別化という意味でも、もっとそういった個人事業主が増えると良い。

(イ) 歩いて楽しい空間（オープンカフェなど）を、例えば、オリオン通り、釜川沿い、駅前につくる必要がある。

エ 再開発について

(ア) 駅の周辺開発については、自治体だけでは無理なので、ぜひ民間企業と力を合わせて開発を進めて欲しい。

オ その他

(ア) 近年、モータリゼーションが飽和状態にあるとともに、若者の免許取得率の低下やキャッシュレス化の加速化もあり、ライフスタイルが大きく変化している。

〔参考〕 京都四条通りの事業概要について
人と公共交通優先の歩いて楽しいまちづくり「四条通歩道拡幅事業」

1 背景

京都市では、平成11年に策定した京都市基本構想（グランドビジョン）において、自動車交通に過度に依存しない交通体系を構築しつつ、歩くことが楽しくなるようなまちづくりに取り組むこととし、平成13年に策定した京都市基本計画では「歩くまち・京都」を掲げるなど、それまでのクルマ中心社会から、「歩く」ことを中心としたまちと暮らしに転換するための取り組みを行っている。

2 四条通りの課題

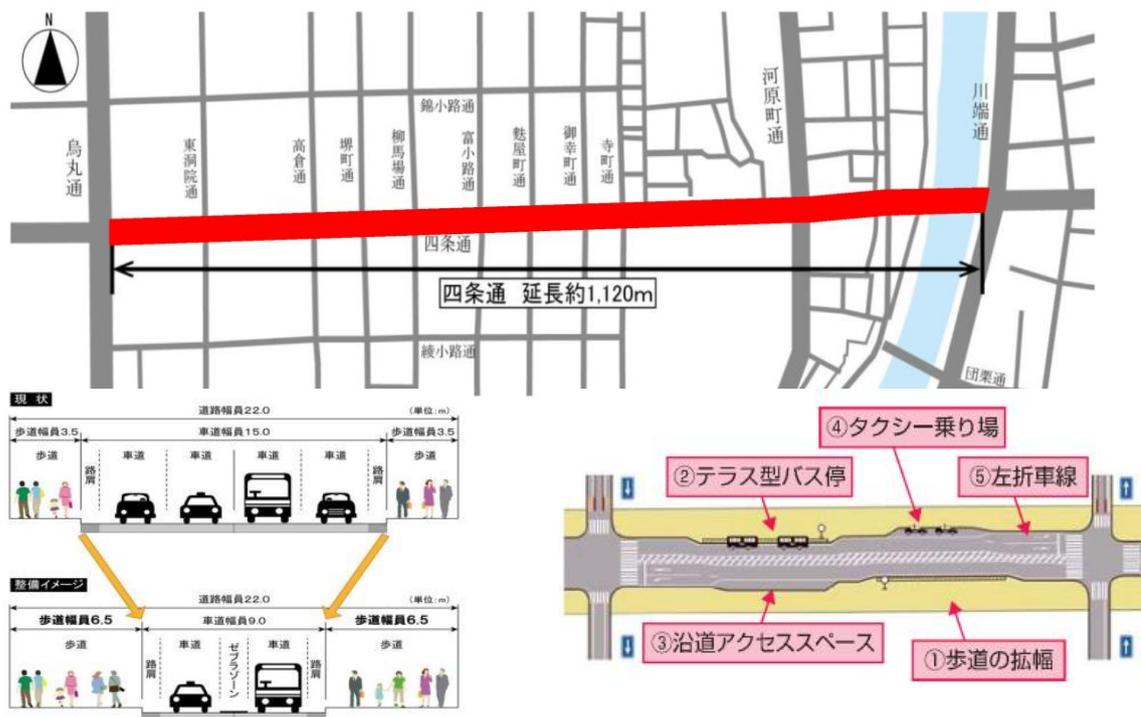
- (1) 片側2車線の歩道側に駐停車車両が多く、殆どの車両は中央車線を走行していた。その影響でバスはバス停に正着できず、乗客は一度車道に出てから乗降していた。
- (2) 1時間当たりの交通量は幅15mの車道を約2,200人が車で通行する一方、片側幅3.5mの歩道に約7,000人がひしめき合い、不均衡であった。

3 対応

- (1) 平成17年に地元商店街からの要望を受けて、道路の車線数を減らして歩道幅を拡幅し、歩行者や公共交通優先の空間を創出する、全国の実証事業として整備が進められた。
- (2) 平成26年11月に整備に着手した四条通歩道拡幅事業は、平成27年10月末に完成した。

事業概要

〔区間〕 四条通（烏丸通～川端通）
〔延長・幅員〕 延長：1,120m、幅員：22m



整備内容

〔歩道の拡幅〕

片側 2 車線を片側 1 車線に減少させ、歩道を拡幅した。

※緊急車両の通行について整備後の四条通では、両側の車線に車があっても、大型の消防車等を含めた緊急車両が道路の中央（ゼブラゾーン）を通行できる幅員を確保している。

※歩道上の地上機器については、歩道拡幅工事完了後、引き続き企業者による移設を予定する。

〔バス停の集約、「テラス型バス停」の導入〕

16カ所のバス停を、四条河原町・四条高倉の4箇所（西行2カ所、東行2カ所）に集約し、車道側に張り出した「テラス型バス停」を導入した。

〔沿道アクセススペース（車両の停車スペース）〕

四条通りを訪れる方や、物流車両が沿道にアクセスする際に、車を一時的に停車できるスペースを設置した（15カ所32台分）。

沿道アクセススペースは、沿道の停車車両の実態を踏まえ、原則として細街路間ごとに設置した（ただし、構造上一部設置できない区間あり）。

〔タクシー乗り場〕

需要の多い大丸前と高島屋前の2箇所に客待ちが可能なタクシー乗り場を設置した（タクシーの乗降については、沿道アクセススペースも利用可能）。

※ 停車可能台数は、大丸前が3台分、高島屋前が4台分。

5 街の魅力づくりと地域ブランドについて～いかに宇都宮の魅力を発信するのか～

(株)ブランド総合研究所 田中章雄社長の講演要旨

(平成30(2018)年7月13日 ホテルニューイタヤに於いて)

(1) どうテーマを探すか

ア ブランド総合研究所がインターネット調査を用いて認知度、魅力度、居留意欲度、観光意欲度、地域資源に対する評価など計78項目を分析した「地域ブランド調査」を参考にする。

宇都宮市の強み	宇都宮市の課題
<ul style="list-style-type: none">・認知度が高い・食の魅力が高い・若い世代からの評価が高い・交通が便利	<ul style="list-style-type: none">・魅力が伝わっていない・半数は名前しか知らない・住みやすさが、居留意欲につながっていない

イ 全国初や日本一、宇都宮オンリーワン、ギネスに挑戦など宇都宮の魅力を発見する。

(参考事例)

(ア) 鳥取県鳥取市で1,688人による世界最大の傘踊り(ギネス認定)

(イ) 群馬県太田市でやきそばの列で世界一 記録 3,720皿 (ギネス認定)
など

ウ メディアの関心を惹きつけることが期待できるようなテーマであること。

(世界一、日本一、話題性 など)

エ 宇都宮の魅力を全国に発信、拡散していけるようなテーマであること。

(餃子、カクテル、大谷石 など)

オ みんなが楽しいと思えるテーマであること。

(歩いて楽しい街 など)

(2) どう魅力をつくるか

ア 宇都宮の各種地域資源を新たな視点で活用またはコラボさせるか。

イ いかに訪問したいという機会をつくるか。

ウ 宇都宮のファンをいかに増やすか。

(3) どう魅力を発信するか

ア 市民自らが語り部となって魅力情報を外に向けて発信するインターナル・ブランディングを行う。

イ 先ずどんなことでも良いので行動を起こす。

ウ 当事者自らが情報発信する (SNS含む)。

エ メディアに動きを伝える。

オ 宇都宮の魅力情報として市民に伝える。

カ 市民のやる気を加速させる。



キ 国内外に「やる気」が伝わる。

ク ヒト・モノ・カネが集まり始まる。

6 宇都宮駅東口地区整備事業

(平成31(2019)3月12日 第6回委員会に於いて説明)

JR宇都宮駅東口地区整備事業の施設概要等に関する説明会 使用資料

(平成31(2019)年2月6日・7日 宇都宮商工会議所大会議室に於いて)

(宇都宮市総合政策部駅東口整備室)

(1) 事業者「うつのみやシンフォニー」の構成員

役割	構成企業名
民間施設所有者	野村不動産(株)、北関東総合警備保障(株)、住友商事(株) JA 三井リース建物(株)、(株)Colours International 医療法人社団脳神経脊髄脊椎外科サービス
公共施設設計	(株)アール・アイ・エー、AIS 総合設計(株) (株)隈研吾建築都市設計事務所
公共施設建設	中村土建(株)、前田建設工業(株)、(株)増渕組、渡辺建設(株)
コンベンション運営	(株)五光宇都宮店、(株)コンベックス (株)JTB コミュニケーションデザイン 野村不動産パートナーズ(株)

(2) 整備スケジュール

時期	公共施設	民間施設
2019年 1月	・コンベンション施設、自転車駐車場、交流広場の設計開始	・高度専門病院、複合施設棟①、複合施設棟②、分譲マンションの設計開始
9月	・自転車駐車場の工事着工	
11月		・高度専門病院の工事着工
2020年 3月		・複合施設棟②、分譲マンションの工事着工
4月	・自転車駐車場の供用開始	・複合施設①の工事着工
6月	・コンベンション施設の工事着工	
2021年 2月		・高度専門病院の開業
9月	・交流広場の工事着工	
2022年 8月	・コンベンション施設、交流広場の供用開始	・複合施設棟①、複合施設棟②の開業 ・分譲マンションの入居開始

※2019年1月21日現在の予定

(3) 施設全体概要

宇都宮駅東口地区整備事業 施設全体概要

◎ 地区整備の基本方針

- 「人・もの・情報」などの交流と賑わいの創出、都市の魅力向上などに資するコンベンション施設やシティタイプとラグジュアリータイプのホテル、都市型の商業施設など、多様で高次な都市機能の導入による新たな都市拠点の形成
- 県都の顔である駅東口地区全体を象徴的な都市空間とするため、LRT停留場や交流広場を中心とした施設配置により、街区のあらゆる場所からLRTが見えたとともに、LRT停留場と広場が直結するなど、LRTとの一体感を醸成

【凡例】 ■ 公共施設 ■ 民間施設

◎ 事業対象敷地: 2.6ha
◎ 概算建設費: 約455億円
(公共: 約105億円, 民間: 約350億円)

◎ 施設種別

- ア 公共施設: コンベンション施設, 交流広場, 自転車駐車場
- イ 民間施設: 複合施設棟①(商業, オフィス, ホテル, 駐車場), 複合施設棟②(商業, ホテル, 駐車場), 高度専門病院(脳神経脊髄神経外科サービス), 分譲マンション

◎ 施設の特徴

- ア 公共施設
 - コンベンション施設は、2,000人収容の平土間の大ホールを備えた会議中心型の施設としては北関東初
 - 交流広場は、約3,000人を超える大規模なイベントの開催が可能
- イ 民間施設
 - 複合施設棟②は県内最高層(約120m)
 - デュシタニホテルは、新たに国内に出店となる5つ星ホテル
 - 脳神経脊髄神経外科サービスは、脳脊髄疾患や心臓疾患に対する治療と早期リハビリテーションを含めた総合的な治療を行う先進的な医療施設
 - 分譲マンションは、高級住宅ブランド「プラウド」を北関東初整備(野村不動産の公式発表)

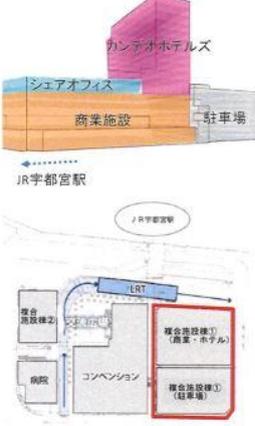
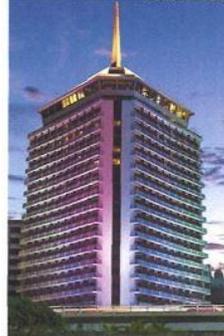
ウ 景観

- コンベンション施設の外壁への大谷石の活用や、植栽などによる緑化など、県都の玄関口にふさわしい存在感ある都市景観
- コンベンション施設の外観・内観のデザイン、施設全体の外観に関する色彩は、隈研吾氏が監修

(4) 公共施設概要

公共施設	施設内容
<p>コンベンション施設</p> <ul style="list-style-type: none"> 階層: 4階 延床面積: 約11,000㎡ 事業手法: 施設購入 <p>コンベンション施設</p>	<p>○フロア構成</p> <p>1階: 大ホール2,000人(約1,900㎡), 小会議室80人(約90㎡) × 8室 2階: 大会議室300人(約300㎡) × 2室 3階: 中ホール700人(約800㎡) ※ロールバックチェア(可動式観覧席)方式 4階: 小会議室100人(約100㎡) × 2室</p> <p>○概算購入費 約96億円</p> <p>【施設断面図】</p> <p>学会開催イメージ</p> <p>中ホール イメージ</p>
<p>交流広場</p> <ul style="list-style-type: none"> 階層: 1, 2, 3階 面積: 約6,000㎡ (1階: 約1,800㎡, 2階: 約1,700㎡, 3階: 約2,500㎡) 事業手法: 市施工 	<p>○概算整備費 約3億円</p> <p>1階 LRT停留場直結の広場</p> <p>3階 中ホールと連結の広場</p> <p>2階 JR宇都宮駅直結の広場</p>
<p>自転車駐車場</p> <ul style="list-style-type: none"> 階層: 3階 延床面積: 約3,900㎡ 事業手法: 施設購入 	<p>○フロア構成</p> <p>1階: 自転車 約300台, 自動二輪車 200台(1,300㎡) 2階: 自転車 約1,000台(1,300㎡) 3階: 自転車 約1,000台(1,300㎡) 計約2,500台 ※上下階のスムーズな移動を確保するため、サイクルコンベアを設置</p> <p>○概算購入費 約6億円</p> <p>【利用者動線】</p> <p>サイクルコンベア イメージ</p>

(5) 民間施設概要

民間施設	施設内容	施設内容
<p>複合施設棟①</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 階層: 14階(高さ60m) ■ 延床面積: 約41,000㎡ (共用部: 約3,100㎡) ■ 事業手法: 定期借地 ■ 貸付面積: 約7,800㎡ ■ 貸付金額: 約3,300万円/年 (提案単価: 356円/㎡・月)  <p>カンデオホテルズ シェアオフィス 商業施設 駐車場</p> <p>JR宇都宮駅</p>	<p>【商業施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1～5階 ■ 延床面積: 約14,000㎡ ■ 店舗面積: 約9,000㎡ <p>【外観イメージ】</p>  <p>【シェアオフィス】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 5階の一部 ■ 延床面積: 約500㎡ <p>【カンデオホテルズ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 5～14階 ■ 延床面積: 約9,400㎡ <p>【外観イメージ】</p>  <p>【駐車場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1～7階 ■ 延床面積: 約14,000㎡ 	<p>○施設所有者: 住友商事 ○コンセプト: 新たなライフスタイルを提案する都市型のショッピングセンター (店舗数20程度) 【内観イメージ】</p>  <p>○対象: 駅利用者や近隣住民を中心に、観光客やビジネス客など</p> <p>○フロア構成: 1階 スーパーマーケット (イメージ) 2階 飲食などのサービス、生活雑貨等 3階 生活雑貨等 4階 電化製品等 5階 飲食などのサービス等</p> <p>○施設所有者: 住友商事 ○コンセプト: 実業家や経営者などが交流できる貸オフィス</p> <p>○施設所有者: 住友商事・JA三井リース建物 ※カンデオ・ホスピタリティ・マネジメントが運営 (現在、全国21施設を展開)</p> <p>○対象: 国内ビジネス客、国内外観光・レジャー客</p> <p>○客室数: 280室程度 ダブル160室程度(18～20㎡程度)、 ツイン120室程度(18～20㎡程度)、 スイート数室(20㎡～)</p> <p>○フロア構成: 5～12階 客室 13階 ロビー、ブッフェレストラン 14階 スカイスパ(大浴場・露天風呂等)、VIPフロア、客室等 【レストランイメージ】</p>  <p>【スカイスパイメージ】</p>  <p>○施設所有者: 住友商事 ○収容台数等: 自走式、480台(公共用160台含む。) ○料金: 30分以内の利用無料</p>
<p>高度専門病院</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 階層: 7階(高さ45m) ■ 延床面積: 約10,000㎡ ■ 事業手法: 定期借地 ■ 貸付面積: 約2,100㎡ ■ 貸付金額: 約980万円/年 (提案単価: 392円/㎡・月)  <p>高度専門病院 LRT 商業施設棟①(商業・ホテル) 商業施設棟②(商業・ホテル) 病院 コンベンション 商業施設棟①(駐車場)</p>	<p>【商業施設、駐車場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1～5階 ■ 延床面積: 約6,300㎡ <p>【デュシタニホテル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 6～27階 ■ 延床面積: 約23,000㎡ <p>【外観イメージ】</p> 	<p>○施設所有者: 脳神経脊髄脊椎外科サービス ○診療科目: 脳神経外科、心血管内科、放射線科、麻酔科、内科 ○病床数: 100床 ○フロア構成: 1階 検査画像治療センター 2階 外来部門等 3階 管理部門・手術部門 4,5階 病棟 6階 病棟、リハビリセンター 7階 託児所 【手術室イメージ】</p>  <p>○施設所有者: 北関東総合警備保障 ○対象: 近隣住民 ○フロア構成: 1階 エントランス(共用部) 2階 地元金融機関、飲食・物販等の商業店舗 3階 保育施設(運営: 北関東総合警備保障)、小児医療を中心としたクリニックモール 4階 フィットネスクラブ 5階 フィットネスクラブ、テナントオフィス(運営: 北関東総合警備保障)</p> <p>○その他: 駐車場(57台)</p> <p>○施設所有者: 特別目的会社(SPC) (カラーズ・インターナショナルが2019年3月末に設立予定) ※デュシット・カラーズが運営</p> <p>○対象: 国内外の富裕層並びにVIPなど</p> <p>○客室数: 280室程度 ツイン140室程度(40～60㎡程度)、ダブル100室程度(40～60㎡程度)、 スイート40室程度(60～120㎡程度)</p> <p>○フロア構成: 6階 レストラン 厨房 7階 ホテル利用者のためのスポーツジム、レストラン(鉄板焼)ほか 【ロビーイメージ】</p>  <p>8階 ロビー、ラウンジ、カフェほか 9～24階 客室 【客室イメージ】</p>  <p>25階 レストラン(日本料理、タイ料理) 26階 レストラン(フランス料理)、会議室 27階 宴会場ほか</p> <p>※今後の設計等により施設内容を変更する可能性があります。</p> <p>◀提案時からの変更点▶</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客室数: 200室⇒280室 ・宴会場、レストランなどの共用部の機能を追加 ・階層: 14～25階⇒6～27階 (※6～12階の業務施設をホテルに変更)
<p>複合施設棟②</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 階層: 27階(高さ120m) ■ 延床面積: 約38,000㎡ (共用部: 約8,700㎡) ■ 事業手法: 定期借地 ■ 貸付面積: 約2,800㎡ ■ 貸付金額: 約1,200万円/年 (提案単価: 356円/㎡・月)  <p>デュシタニホテル 駐車場 商業施設</p> <p>JR宇都宮駅</p>	<p>【商業施設、駐車場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1～5階 ■ 延床面積: 約6,300㎡ <p>【デュシタニホテル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 6～27階 ■ 延床面積: 約23,000㎡ <p>【外観イメージ】</p> 	<p>○施設所有者: 北関東総合警備保障 ○対象: 近隣住民 ○フロア構成: 1階 エントランス(共用部) 2階 地元金融機関、飲食・物販等の商業店舗 3階 保育施設(運営: 北関東総合警備保障)、小児医療を中心としたクリニックモール 4階 フィットネスクラブ 5階 フィットネスクラブ、テナントオフィス(運営: 北関東総合警備保障)</p> <p>○その他: 駐車場(57台)</p> <p>○施設所有者: 特別目的会社(SPC) (カラーズ・インターナショナルが2019年3月末に設立予定) ※デュシット・カラーズが運営</p> <p>○対象: 国内外の富裕層並びにVIPなど</p> <p>○客室数: 280室程度 ツイン140室程度(40～60㎡程度)、ダブル100室程度(40～60㎡程度)、 スイート40室程度(60～120㎡程度)</p> <p>○フロア構成: 6階 レストラン 厨房 7階 ホテル利用者のためのスポーツジム、レストラン(鉄板焼)ほか 【ロビーイメージ】</p>  <p>8階 ロビー、ラウンジ、カフェほか 9～24階 客室 【客室イメージ】</p>  <p>25階 レストラン(日本料理、タイ料理) 26階 レストラン(フランス料理)、会議室 27階 宴会場ほか</p> <p>※今後の設計等により施設内容を変更する可能性があります。</p> <p>◀提案時からの変更点▶</p> <ul style="list-style-type: none"> ・客室数: 200室⇒280室 ・宴会場、レストランなどの共用部の機能を追加 ・階層: 14～25階⇒6～27階 (※6～12階の業務施設をホテルに変更)
<p>分譲マンション</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 階層: 15階(高さ40m) ■ 延床面積: 約10,000㎡ ■ 事業手法: 土地売却 ■ 売却面積: 約2,146㎡ ■ 売却金額: 約3億円 (提案単価: 約155千円/㎡)  <p>分譲マンション LRT 商業施設棟①(商業・ホテル) 商業施設棟②(商業・ホテル) 病院 コンベンション 商業施設棟①(駐車場)</p>	<p>【商業施設、駐車場】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 1～5階 ■ 延床面積: 約6,300㎡ <p>【デュシタニホテル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 6～27階 ■ 延床面積: 約23,000㎡ <p>【外観イメージ】</p> 	<p>○対象: 県内居住のファミリー層、駅周辺の生活を志向するシニア層など 【外観イメージ】</p>  <p>○戸数: 110戸程度 (3LDK80戸程度、4LDK30戸程度)</p> <p>【ロビーイメージ】</p>  <p>【部屋イメージ】</p> 

7 【参考】第2期宇都宮市中心市街地活性化基本計画の評価について
 令和元年度宇都宮市中心市街地活性化協議会総会 使用資料一部抜粋
 (令和元(2019)年7月30日 宇都宮商工会議所大会議室に於いて)
 (宇都宮市総合政策部地域政策室)

(1) 計画期間 平成27年4月から平成32年3月まで

(2) 区 域 JR宇都宮駅周辺および東武宇都宮駅周辺を含む区域約168ha

(3) 目標値の達成状況

ア 目標1<活力>

宇都宮の“顔”となり宇都宮市全体をけん引する活力あふれるまち

【目標指標：事業所数】

H24 (基準値)	H26	H28 (最新値)	H31 (目標値)
2,548	2,649	2,532	2,576

※出典：経済センサス

【参考指標：空き店舗数】

H26 (基準値)	H27	H28	H29	H30	R1.5 (最新値)	H31 (目標値)
75	57	48	42	45	28	47

※出典：宇都宮市中心市街地空き店舗情報システム（各年4月）

(ア) 事業取り組みによる効果

事業所数は減少しているが、空き店舗補助（中心商業地出店等促進事業）の活用により、商店街等における空き店舗への立地が飲食業を中心に進んでいる。

(イ) 各調査結果等から見る現状

- a 事業所全体のうち、「卸売・小売業」および「宿泊・飲食業」が占める割合が多く、「卸売・小売業」の割合は減少傾向。「宿泊・飲食業」は横ばい。また、年間販売額や売り場効率は減少傾向（経済センサスおよび商業統計調査より）。
- b 空き店舗数は減少傾向にあり、ピーク時（H23）と比較して8割減。

(ウ) 評価

経済活力を示す指標は減少傾向にあるものの、一定の活力を創出。

イ 目標2<賑わい>

街なかなかではの魅力と賑わいあふれるまち

【目標指標：歩行者・自転車通行量（28地点）】

	H25 (基準値)	H27	H29 (最新値)	H31 (目標値)
平日	99,428	86,245	87,543	107,400
休日	116,189	92,080	92,636	130,000

※出典：商店街通行量調査

(調査日：7月の第4日曜日、翌月曜日。午前10時～午後7時)

(ア) 事業取り組みによる効果

- a 空き店舗補助（中心商業地出店等促進事業）やオープンカフェ（公共空間を

活用した賑わい創出事業)の実施により、オリオン通りにおいて、飲食業を中心に賑わいが生まれ、通行量自動測定器による調査結果(H29～)から、夜間における通行量は増加。

- b 各種イベントの開催(拠点広場を活用した賑わい創出事業、中心市街地活性化ソフト事業等)により、大規模イベントが開催されると通行量も増加。

(イ) 各調査結果等から見る現状

a 通行量

(a) 通行量自動測定器による調査結果から、オリオン通りの休日や夜間の通行量は増加。

(b) 平日の通行量は依然として伸び悩みの傾向。

b 交通

(a) 市全域の自家用車保有はH20以降増加傾向。

(b) 鉄道(H21→28)、バス利用(H25→H30)ともに横ばい。

(c) 通勤における来街の際の交通手段としては、自動車が最も多く、コインパーキング等が増加。

(ウ) 評価

平日の賑わいは伸び悩んでいるものの、一定の活力を創出。

ウ 目標3<居住>

誰もが憧れ「住みたい・住み続けたい」と思うまち

【目標指標：居住人口】

H26 (基準値)	H27	H28	H29	H30 (最新値)	H31 (目標値)
8,358	8,383	8,374	8,221	8,555	8,550

※出典：住民基本台帳(各年9月)

(ア) 事業取り組みによる効果

大手地区市街地再開発事業や住宅取得支援事業補助、若年夫婦・子育て世帯家賃補助の効果により、居住人口は増加。

(イ) 各調査結果等から見る現状

a 人口は減少傾向にあったが、H29年度以降、増加傾向。

b 市全体に比べて少子高齢化が顕著な状況。特に80歳代以降の人口割合が高い傾向。

c 市全体と比較して夫婦と子どもがいる世帯は少なく、単身世帯が最も多い。

(ウ) 評価

世帯構成には偏りがあるものの、人口は増加傾向。



第2期宇都宮市中心市街地活性化基本計画の総括

・賑わいや活力の基礎となる人口が増加傾向

・多彩なイベント開催の定着、飲食店舗が増加など

⇒ 恒常的な賑わい創出や経済活力の向上への機運や環境が醸成されつつある。

8 LRTによる中心市街地の賑わいと魅力づくりについて

～宇都宮の街に何が必要で、どう変えていくのか～

(まちづくり委員会における意見等)

(1) ソフト面での意見

- ア われわれは、LRTができてからの生活を想像して、どのようなライフスタイルが提案できるのかといったことを考えていく必要がある。
- イ 駐車場化によって低未利用地が増えているので、駐車場は固定資産税を高くし、飲食店には税金を優遇するなどの取り組みも必要ではないだろうか。
- ウ 大手地区の再開発ビルは、平成31年2月に竣工式、3月には居住開始や商業施設が開店するが、LRTが通るだけで街が活性化するわけではない。
- エ ハコモノ施設をつくるといったお金を掛けてやるのではなく、精神的・文化的な部分で若者を定着させる取り組みはないだろうか。
- オ 歴史・文化を大切にしない街は、一時的に活性化しても長期的には衰退していくことになる。宇都宮は、百人一首発祥の地であるとともに、初代横綱明石志賀之助の出身地である。これらの観光資源を活用すれば、世界中からの観光客も見込めるのではないか。
- カ 「歩いて楽しい街 宇都宮」は、そこに訪れ、街を楽しむ人々のためである。歩いて、買い物や食事をしながら賑わいを楽しむ。そのためには、自動車や自転車そしてバスの利用者にも「歩行者のため」との理解を深める必要がある。
- キ LRTやJR宇都宮駅東口地区整備事業については、つくった後にどう活用していくか、どう賑わいにつなげていくかを深掘りしていく必要がある。
- ク LRTができることで、まちは大きく変わる。次の20年、30年を見据えた街づくりが必要である。

(2) ハード面での意見

- ア 基盤整備
 - (ア) LRTの走るフランスのストラスブールは、宇都宮市の半分の人口だが、中心部はすごく賑わいがある。その理由として、道路に鉄のポールを立て、公共交通や中心部の居住者以外は自家用車では入れないようにする「交通を制約して歩かせる仕組み」を構築しているからである。こうした取り組みを手本に宇都宮のJR宇都宮駅西口から中心部にかけても模索していくべきではないだろうか。
 - (イ) LRTについて、JR宇都宮駅東側はすでに工事が着工しているので、JR宇都宮駅西側も早く着工できるよう進めるべき。
 - (ウ) 宇都宮市は、インバウンド対策ができていないので、道路標識や史跡等の看板などを刷新し、受入体制の整備が必要である。
 - (エ) LRT利用時の交通系ICカードを、他のサービス等と結び付けることが必要である。
 - (オ) LRTのJR宇都宮駅西側延伸の早期実現と、宇都宮の玄関口であるJR宇都宮駅周辺のインフラ整備が必要である。
- イ 施設整備
 - (ア) 宇都宮市には、大きなホテルや来街者向けの餃子館や大谷石館が欲しい。
 - (イ) 宇都宮ならではの魅力ある施設をつくって欲しい。
 - (ウ) 街中誘導策として、マンション、病院、ドラッグストアをつくるだけでは厳しい。

- (エ) 餃子を売りにするなら、オリオン通りの一角に餃子店を集積させる等の早期実行するリーダーシップが必要である。
- (オ) これから居住人口を増やすことは難しいので、交流人口を増やしていくことがポイントではないだろうか。例えば、中心部に図書館があると、年代を問わず、交流人口が増えるのではないか。
- (カ) JR宇都宮駅西側には歴史や文化があり、それらをブラッシュアップすることで、歩いて楽しい街にすることが必要である。
- (キ) 中心市街地におけるこれからの脅威はインターネットなので、今後は、体験型・体感型の施設等（直接手に取ったりすることが可能な品揃え等）の差別化が必要である。
- (ク) 中心市街地は、世帯構成に偏りは見られるが、居住人口が増加傾向にある。しかし、生活必需品等を買える店舗が減少しており、バランスの取れた商店街が求められるのではないか。
- (ケ) 宇都宮市立一条中学校の跡地（一条1丁目）については、中心市街地に近接した貴重な大規模市有地（約20,000㎡）であり、今後のLRTの西側延伸や中心市街地の再開発を見据え、有効活用すべきである。

(3) 今後の進め方についての意見

- ア LRTによるまちづくりは、ハード面（東西基幹公共交通としての役割）とソフト面（健康・エコ・文化・交流等）の両面から協議していく必要がある。
- イ LRT整備に伴う軌道沿線地域の開発やトランジットセンター、老朽化したインフラの整備等について協議をしていく必要がある。

9 「歩いて楽しい街 宇都宮」をつくるために－提案・要望－

当委員会は、平成28（2016）年度から7回にわたり委員会を開催し、重要事項の調査・研究を進めてまいりました。

LRTは現在、JR宇都宮駅東側において工事が進められており、今後は、JR宇都宮駅西側に延伸することが検討され、JR宇都宮駅西側のまちづくりにおいて、極めて重要な要素と考えられます。

つきましては、LRTのJR宇都宮駅西側延伸の早期実現を強く求めるとともに、以下の項目について提案・要望をします。商工会議所が行政や関係機関と連携を密にしながら、「歩いて楽しい街 宇都宮」の実現に向け対策を講じ、積極的に行動することを期待します。

（1）宇都宮市中心市街地活性化基本計画の改訂にあたって

現行の第2期宇都宮市中心市街地活性化基本計画は、平成27（2015）年度から令和元（2019）年度までを計画期間としており、本年度は次期の第3期計画（令和2（2020）年度から令和6（2024）年度）を策定する重要な年度となっていることから、以下の項目について計画に反映するよう検討していただきたい。

- ア 既存のビジョン・プラン等のローリング
- イ マーケティングの実施（市民や時代が求めるニーズを分析し戦略化）
- ウ ターゲットの絞り込み（高齢者層を意識、ターゲットに応じた戦略）
- エ NCCの一層の推進（中心市街地における都市拠点機能の強化、規制・誘導等の見直し）

（2）中心市街地における再開発のさらなる促進

以下の項目について、市や民間事業者に働きかけを行っていただきたい。

- ア 市の支援強化
 - （ア）老若男女が行ける公共施設の導入（図書館、文化施設など）
- イ 民間施設の誘導促進
 - （ア）人が行きたくなるような施設の誘導（娯楽施設など）
 - （イ）本人が行かなければならない施設の誘導（医療施設、研修施設など）

（3）JR宇都宮駅東口整備事業との連携

以下の項目について、JR宇都宮駅東口地区整備事業者やJR宇都宮駅西側事業者（宿泊、飲食など）、関係機関等との連携を図っていただきたい。

- ア アフターコンベンション機能の充実・強化

（4）大通りのセミトランジットモール化の検討

LRTのJR宇都宮駅西側延伸が検討されていることから、以下の項目について、市や関係機関等とともに、調査研究を進めていただきたい。

- ア 自動車の車線を減らして、歩道を拡張
- イ 社会実験の実施
- ウ 市民レベルでの議論