ISSN 1881-7459

特集1
宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム
「地域資源を活かした宇都宮都市圏の観光交流拠点づくり
～ 大谷の「美しい村」づくりに向けて ～」

特集2
宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム
「まちを元気にするLRT
—交通未来都市 うつのみやの取組—」

宇都宮共和大学

都市経済研究年報

The Annual Report of Urban and Regional Economic Studies

第18号
Oct. 2018

都市経済研究センター

画像提供 西山弘泰（上空からみた大谷奇岩群）

宇都宮共和大学の地域社会連携・地域貢献ポリシー

宇都宮共和大学は、須賀学園の教育理念を踏まえ、大学の目的として、「時代の潮流と社会の要請を見極め，常に知識と能力を向上させるとともに大学を地域社会における知的交流の場とし，さらに経済，教育，文化の振興と社会の向上に貢献できる人材を育成することを目的とする」（学則第１条）と定めている。

宇都宮共和大学は、栃木県内に３つのキャンパスと活動拠点を有しており、学園の 100 年を超える伝統を生かしながら、絶えず「まち」、「ひと」に視点を当て栃木県央を中心とする北関東圏の「地域社会」の経済、教育、文化の向上と発展のために貢献することを目的とする大学である。

この目的を達成するために、本学は、「社会連携・社会貢献に関する方針」を次の通り定める。

１．目的と使命

本学は、地域社会と連携し、時代の要請に応え、将来地元で地域社会の発展に貢献し、活躍できる人材を養成することに努める。

２．産学官の連携

本学は、企業、自治体、各種団体・組織、市民等と積極的に連携し、地域社会の発展に貢献できるように努める。

３．地域活動の拠点

本学は、本学の有する教育・研究資源を積極的に地域社会へ提供し、地域の教育・文化活動の拠点となるよう努める。

４．地域貢献活動への支援

本学は、教職員・学生が、研究・教育の成果を地域社会に発信する活動及び教職員・学生が地域の活動や行政施策の助言者等として参画することを積極的に支援する。教職員は、「宇都宮共和大学コンプライアンス規程」の重要性を認識し、高い倫理観を持って行動する。

（平成 29 年 11 月１日制定）

■特集１
宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム（2018 年 7 月 5 日開催）
テーマ：「地域資源を活かした宇都宮都市圏の観光交流拠点づくり
～ 大谷の「美しい村」づくりに向けて ～」　1
基調講演１：「地域資源を活かした集客空間論」
東京都市大学都市生活学部長・未来都市研究機構長・教授
川口　和英 氏　4
基調講演２：「フランスの「美しい村」と大谷」
オトワレストラン　オーナーシェフ　音羽　和紀 氏　32
パネルディスカッション：「大谷の「美しい村」づくりに向けて」
・パネリスト
東京都市大学都市生活学部長・教授　川口　和英 氏
オトワレストラン　オーナーシェフ　音羽　和紀 氏
宇都宮市経済部都市魅力創造課大谷振興室長　川崎　欣司 氏
株式会社ファーマーズ・フォレスト代表取締役社長　松本　　謙 氏
都市プランナー（日本大学理工学部まちづくり工学科非常勤講師）
冨岡裕一郎 氏
・コーディネーター
宇都宮共和大学シティライフ学部長・教授　山島　哲夫　45

■特集２
宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム（2017 年 11 月 29 日開催）
テーマ：「まちを元気にするＬＲＴ —交通未来都市 うつのみやの取組—」　66
ゲストスピーチ「フランスの地方再生にいかにＬＲＴが寄与したか」
駐日フランス大使　ローラン・ピック氏　69
講演１　「ＬＲＴとまちづくり —内外の事例— 」
宇都宮共和大学都市経済研究センター長・特任教授　古池　弘隆　74
講演２　「宇都宮ライトレールの取組」
宇都宮ライトレール株式会社 常務取締役　中尾　正俊 氏　84
鼎談：「まちを元気にするＬＲＴ」
宇都宮共和大学都市経済研究センター長・特任教授　古池　弘隆
宇都宮ライトレール株式会社 常務取締役　中尾　正俊 氏
・聞き手
宇都宮まちづくり推進機構 理事長・宇都宮共和大学長
須賀　英之
105

■論稿
「人口移動と女性Ｕターンからみた地域特性に関する研究」
宇都宮共和大学シティライフ学部教授　吉田　　肇　111

■研究ノート
「スエズとパナマの二つの運河を越える　スエズ運河とパナマ運河の現状」
宇都宮共和大学シティライフ学部客員教授　飯島　二郎　126

■学生提案成果報告
①「みんなで創る花と緑のＬＲＴ」
山島ゼミ＋都市アメニティ研究会　137
②「グランピング機能を併設した泊まれる道の駅那須烏山」
内藤マーケティング論ゼミ４年　147
③「若者の人生選択と居住地選択Ｉ－就活編」
小浜ゼミ・和田ゼミ・吉良ゼミ　149

■宇都宮共和大学都市経済研究センターの主な活動報告　152

■専任教員の社会貢献活動の記録　158

■編集後記　160

特集１　宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム（2018 年７月５日）

テーマ：「地域資源を活かした宇都宮都市圏の観光交流拠点づくり ～ 大谷の「美しい村」づくりに向けて ～」

……　要　綱　……

１．テーマ　「地域資源を活かした宇都宮都市圏の観光交流拠点づくり
～ 大谷の「美しい村」づくりに向けて ～」

２．日　時　2018 年７月５日（木）13：30 ～ 16：30

３．会　場　宇都宮共和大学　宇都宮シティキャンパス

４．次　第

⑴ 基調講演１　「地域資源を活かした集客空間論」
川口　和英 氏
（東京都市大学都市生活学部長・未来都市研究機構長・教授）

⑵ 基調講演２　「フランスの「美しい村」と大谷」
音羽　和紀 氏　（オトワレストラン　オーナーシェフ）

⑶ パネルディスカッション　「大谷の「美しい村」づくりに向けて」
パネリスト　川口　和英 氏　（前掲）
音羽　和紀 氏　（前掲）
川崎　欣司 氏　（宇都宮市経済部都市魅力創造課大谷振興室長）
松本　　謙 氏　（株式会社ファーマーズ・フォレスト代表取締役社長）
冨岡裕一郎 氏
（都市プランナー（日本大学理工学部まちづくり工学科非常勤講師））
コーディネーター　山島　哲夫　（宇都宮共和大学シティライフ学部長・教授）

主催　宇都宮共和大学都市経済研究センター

共催　宇都宮市創造都市研究センター，大学コンソーシアムとちぎ，
宇都宮共和大学子育て支援研究センター

後援　栃木県，宇都宮市，栃木県まちなか元気会議，栃木県経済同友会，宇都宮商工会議所，
宇都宮まちづくり推進機構，宇都宮観光コンベンション協会，栃木県宅地建物取引業
協会，下野新聞社，とちぎテレビ，栃木放送，エフエム栃木

◆司会

大変お待たせをいたしました。本日は多数お集まりいただきまして，どうもありがとうございます。定刻よりちょっと早いんですけれども，ただ今より宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウムを開催いたします。本日司会進行を務めさせていただきますのは，共和大学都市経済研究センターの吉田と申します。よろしくお願いします。それでは最初にお手元の封筒のほう，配布資料ご案内させていただきます。本日大変たくさんございますけれども，前半のほうコピーが何点か入ってございます。タイトルを読み上げますので，ご確認をお願いします。最後に，「シティライフ学シンポジウム，アンケート調査票」も同封されております。大変たくさんございますけれども，もし抜けなどがございましたら係のほうにお声がけください。後ろにオトワレストラン，あるいは，大谷石研究会のパンフレット，まちづくり推進機構のパンフレット「石の蔵うつのみや」，あと，本学の二つの学部のご案内をさせていただいております。大変たくさんあって恐縮でございますが，ご確認をいただければと思います。よろしいでしょうか。

それでは，シンポジウム開催に当たりまして，最初に主催者を代表いたしまして，宇都宮共和大学学長，須賀英之より開会のご挨拶を申し上げます。

◆須賀

皆さん，こんにちは。

宇都宮共和大学シティライフシンポジウムに，このように大勢の皆さまにお越しいただきまして，本当にありがとうございます。今日は大谷をテーマにしていますけれども，大谷をモデルケースとして考えて，地域でオンリーワンの資源をどのように観光や，産業振興，また，文化芸術の振興に役立てていくかということを皆さまとご一緒に考えてまいりたいと思います。ここにございますように，今日まず二つご講演をいただきます。東京都市大学の川口先生。オトワレストランの音羽先生から，まず基調講演ということで，川口先生は全国的なお話。また世界的なお話になるかもしれません。音羽先生はフランスの「美しい村」づくりを一つのテーマに，また大谷でいろいろなことを考えておられます。そのあと，ちょっと休憩をとりまして，ファーマーズ・フォレストの松本さま，そして，大谷振興室の川崎室長，また，都市プランナーの冨岡先生をお迎えして，基調講演のお二人の先生も交えて，本学の山島学部長が司会進行を務めますけれども，パネルディスカッションを行いたいと思います。4時半まで長丁場になりますけれども，皆さまには最後までお付き合いいただいて，それぞれの立場で，宇都宮都市圏の観光振興，産業振興，文化振興，そしてまたそれぞれのお仕事にとって地域振興につながるような，一つのヒントを持ち帰っていただければありがたいと思います。

このシンポジウムに当たりましては，栃木県，宇都宮市，宇都宮商工会議所，栃木県経済同友会をはじめ，多くの皆さまのご協力，ご支援をいただいております。封筒の最初にチラシの「宇都宮市創造都市研究センター」との共催となっております。これは，昨年10月に，宇都宮市内に立地する四つの市立大学が手に手を取り合って，宇都宮の文化，芸術を発信できるまちづくり

を進めていこうということで設立したものであります。もう既に活発に活動をいたしております。本日，文星芸大の上野学長先生がお見えですので，ちょっとご紹介だけいたします。上野先生にも大変お世話になっております。これから，産官学民が力を合わせて宇都宮都市圏がますます発展することを祈りまして，御礼のご挨拶といたします。本日は誠にありがとうございます。

◆司会

どうもありがとうございました。それでは，最初の基調講演をお願いいたします。ご講演いただきますのは，東京都市大学都市生活学部長，未来都市研究機構長の川口和英教授でございます。川口先生のプロフィールにつきましては，お手元の資料にも記載されておりますが，早稲田大学大学院理工学研究科建設工学専攻をご修了されまして，工学博士，株式会社三菱総合研究所研究員，東京都市大学准教授を経られまして，現職であらせられます。ご専門分野は，都市開発，都市計画，建築計画，集客施設など，ご活躍でございます。それでは，川口先生から，地域資源を活かした集客空間論と題しまして，お話をいただきたいと思います。川口先生，よろしくお願いします。

基調講演
1

「地域資源を活かした集客空間論」

東京都市大学都市生活学部長・未来都市研究機構長・教授　川口　和英氏

◆川口

皆さんこんにちは。今回はお招きいただきまして，大変ありがとうございます。私は，東京都市大学都市生活学部都市生活学科というところからまいりまして，「都市」が三つもしつこく付くということで，都市のことを研究させていただいている大学でございます。未来都市研究機構というのを，最近ブランディング事業というのがあるのですけれども，そちらで立ち上げさせていただきまして，そちらの今分野にも都市研究の都市大というようなことを言いまして，未来の都市を考えようということを今やっております。この都市生活学部というのは，英語で直しますとシティライフということで，宇都宮共和大学さまのシティライフ学部と実は同じ名称なのです。宇都宮共和大学さんのほうが 2006 年にスタートされたということです。われわれは 2009 年で，先輩でいらっしゃるということで，今ちょうど 10 年目を迎えまして，いろんな意味で都市を研究していこうということで，ぜひいろんな面で一緒に研究とか，情報交換をさせていただければありがたいと思っています。今日は集客空間論，地域資源を活かした集客空間論という，40 分ぐらいお話をしようと思っています。ちょっと頑張ってパワポをたくさん作りすぎてきてしまいました。少し駆け足になるかもしれませんが，どうぞよろしくお願いいたします。皆さまのところにいっているのは，少しそこから抜粋していただいて挙げていただいたものでございます。［スライド（1.1）］

■「都市（まち）」が抱える課題

まず，地域資源を活かした集客空間論ということなのですけれども，実は私が今大学で集客空間論という授業をやっています。ということで，ここに書いてあるのは，実は集客空間論で何を勉強するかという内容ですけれども，やっぱり町も，それから都市も，人にとって魅力的であるとか，それから楽しいとか，行ってみてすごく居心地がいいとか，そういうものがやっぱり基本でありまして，魅力ある空間，集客ができるようなものをデザインしたり，そういうものを作ってくということが，都市にとってはとても大事です。それをどう作り出していくかということを考えようというのは，この実は授業でやっていることです。集客っていろんなとこに関連してきまして，例えば観光にも関係ありますし，建築にも関係ありますし，それから文化とか芸術とか，

経済とかにも非常に関係があるんですね。最近そういうことで,「集客学」なんていうのものを作ろうかななんて大それたことを考えてもいるのですけれども。こうした面で，地域の資源をどう活かした考え方ができるか，そういう集客についての考え方，そういうものをどう作っていくかとか，人が賑わい，それを楽しむことができるようなものというのは，何か科学的に考えてくことはできないだろうか。あるいはそういうものを作ってくうえでの，戦略みたいなものを考えていきたいというふうに考えております。［スライド（1.2）～（1.3)］

最初にちょっとこの写真をご覧いただきたいと思うんですけれど，これどこかお分かりになります？　ここに答え書いてありますね。香港ですね。ヴィクトリアピークという，100 万ドルの夜景というやつです。私はこの写真を５回目でやっと撮れました。なかなかガスがかかっていたりとか，天気が悪かったりして，このヴィクトリアパークは下からケーブルカーがあるんですけれど，上が晴れているかどうか教えてくれないんですね。日本だったら，ありえないですね。何回か撮れなくて，やっと５回目で撮れた。それぐらい５回行っても撮った価値があったという景観ですね。こういう素晴らしい景観というのは, 一つは人が行きたくなるものだと思います。［スライド（1.4)］

次の写真は，これはここにもう答えが書いてあります。マカオですね。ギャンブルとかでもちろん有名でありますけれど，世界遺産の町でもあります。日本に来たフランシスコ・ザビエルとかも，ここから日本にやってきています。ですから，フランシスコ・ザビエルの骨，ローマとインドのボンベイと，ここと３カ所にあります。その中の一つが，実はここにある。そういうぐあいに歴史的なキリスト教の歴史がしっかりとあるんですね。この写真はセントポール寺院というところなんですけれど, 本当にこれファサード, 壁一枚しかないのです。壁一枚しかないのに, ずっとここに向かって人がたくさん行きます。ちょうど，この町のかたちが本当にパース（完成予想図）でいうと。大体最後にバニシングポイントといって, 目が一点に収まるところなんですけれど，ここにバニシングポイントがあるものですから，みんなここに向かって視線が集まります。ということで，この界隈はものすごく人が集まります。

こういうふうにいろんな人が集まるものには，なにかいろんな要因があるのではないかと考えます。これをもし解明できれば，もしかしたら人があまり来てないところ，もっと人が来させられるところというところに適用していくと，何かいい方策が立てられるのではないかというようなことも考えてみたいと思っています。そして，今ここに集客の理論を作ろうって書いてあるのですけれども，集客学なんていうのも本当にもし作るとしたら，何人来るかとか，どれぐらい人が集まるかということも予測したりすることをかんがえています。［スライド（1.6）.3)］これは模式図なのですけれども，人はなぜ集まるかということが，実は人間，経済活動とか，都市の活動をやってくうえで，自然に集まる理屈があります。

何かというと，大昔それこそネットもない時代，お金もない時代，物を手に入れるときはどうしていたでしょうか。例えば，漁師の人は魚は持っているけれど，米は持っていないですよね。農家の人はお米は作れるけれど，魚は持っていない。ではどうしようかと思ったら，お互いがお互いのところを訪ねて，それで魚を手に入れたのかもしれません。着物を作っているところは，

そこまで行って手に入れていたかもしれません。これは移動しなくてはいけなかったわけですね。もしかしたら自分がピタッと欲しいものが，ちょうど欲しい分量ないかもしれませんね。しかし例えば市場みたいなものを決めたとします。みんなが集まりやすい場所として交通の要衝の地とか，みんなが比較的集まりやすい場所にします。ここ市場にしましょうと決めたとすると，みんながそこに自分が作ったものを持ってくる。そうしますと，自分の得意技を持ってくればいいわけです。そうすると，ここにいっぱいいろんな種類のものが集まるでしょう。そして，人々の移動量は半分で済むでしょう。そして，もっと情報が集まることになるでしょう。欲しいものがもっと入るかもしれない，欲しいものがもっと違うものも組み合わせができるかもしれない，ということで，マーケットができることによって，人はもっと便利な生活をすることができるようになりますね。

情報が集まってくると物も集まってくるし，人も集まってくるということで，別にこれなんかもの珍しいとか，さっきみたいなすごい景観があるとかとは別として，人が集まる要素として，これは人間が経済活動としてやっぱり集まるということは，利便性があるということなんですね。こういう仕組み，マーケットですね。マーケットというのは，そこで日々人々の活動が行われて，人を惹きつける力があります。

市場に行くと，とっても楽しいですね。海外で人々の生活を感じたかったら，マーケットに行くのが一番いいと思います。普段の人々の生活がすごくリアルに分かります。日本でも沖縄の公設市場とか，金沢の近江町市場とか，実際に新鮮な魚とかそういうものを手に入れられる場所に行くと，こういうものが目に見えることができます。最近の日本の市場はちょっと機能が高度になりすぎちゃって，仲買人とか，卸の関係者などの専門業種の人でないと入れません。そういうことでいうと，日本の市場は発展しすぎちゃっているんですけれども。こういう古今東西，市場というのは，人を集める仕組みだと思うんですね。四日に１回やれば四日市，五日に１回だと五日市。十日に１回は十日市ということで，いっぱい日本中にも市場の名前が残っています。そこは十日目に，十日間たてば市場立つんだねってことがみんなの頭の中にあるということですね。こういうのを「ロック・イン効果」といい，人々の頭の中に１回ロック・インされますと，あそこに行けば物が集まるとか，人が集まるとか，情報も集まるねとか，ビジネスチャンスもあるねということが分かるということですね。［スライド（1.6）～（1.7）］

こういうものの仕組みがもっと分かってくると，どれぐらいの距離とか，どれぐらいの魅力があるかということが予測することがもしできれば，じゃあ，そこに何人ぐらい人が集まるだろうということも考えていくことができるでしょう，ということが，集客学というものの今の考え方です。そうすれば，もし人が集まる理由が分かってくれば，なぜ人が集まるかのメカニズム，これによっていろんなものを活性化したり，いろんなものを今はまだあまり人が来てないところ，こう変えたらいいではないかというヒントが出てくるのではないかなというふうに考えています。なぜ人が集まるのか。どういうものに人は惹きつけられるのか。どうしたらもっと来てくれるのか。そして今日の大きなテーマであります地域の資源，これをどう活かしたらいいのかということですね。それが未来の町，あるいは魅力的なまちづくりに発展していくと思います。

右の写真は，これはローマですけれども，スペイン階段とか，トレビの泉です。これはベルニーニが設計した広場ですけれど，400 年間に渡って人を集め続けている集客施設としての優等生じゃないでしょうか。［スライド（1.9)）］

そこには何があるのか。水があるのかとか，活気とか，魅力的な機能とか，そんなものがヒントなんじゃないかなというふうに考えています。ということで，人が集まるってどういうことだろう。その仕掛け，それはどうしたら作っていくことができるのだろうということを考えてみようというのが，この授業でやっている集客空間論という内容です。人はなんで集まるのかと，いろんな理由がありそうです。集積にメリットがあるんだろうとか，ビジネスのチャンスが生まれるんだろう。いや，人がやたら集まるのがいいのかどうか分からないときもあります。もっと静かな空間のほうが居心地いい場合もありますね。それは時と場合にもよります。あるいは，そもそも賑わいが人は好きなんだとか，あるいは好奇心とかですね。そういったものも集まる要素ではないかなというふうに思います。［スライド（1.8）～（1.10)］

今日はそういうことで，どういったものに仕掛けの要因があるかということで，七つぐらいの項目を挙げていのですが，これを全部お話ししていますと３コマぐらい要りますので，今日はこの青い文字のところ辺りを中心にお話をしたいと思います。　信仰，これ神がかったものですね。これ，結構人が集まります。それから，ターミナル機能というのは，交通の要衝とか，そういうところですね。それからアミューズメント，おもしろいものとか，そういうものも人が集まりやすい。ここはあまり今日は全部は触れず。あと水辺ですね。水というのは，実は人間を集める大きな要因になっています。水気，これは人が集まる一つの要素です。それからリゾートみたいなもの，それから自然の魅力，山であったり，海であったり，そういう自然ですね。それから歴史的遺産，こういったものです。最初の信仰で言いますと，例えば教会とかお寺とか，イスラム教でいくとモスク等です。それから，ディズニーランドというのもちょっと宗教がかったものありますよね。ミッキーにかぶれた学生，うちにもいっぱいいます。年間 70 回行くという学生は，授業に出てるいかどうかちょっと不思議ですね。年間パスポートを持っている連中もいます。それはちょっと宗教がかっていますね。それから，甲子園とかも実はそうなんじゃないでしょうか。野球のメッカで，選手達は最後土持って帰りますよね。あれはちょっと宗教がかっていると思います。あるいは政治的なもの，権力，こういったものもパワーとして人を集める要素です。城下町なんていうのは，まさに政治のもとに栄えている町ですから，これはパワーの元になります。ということで，こういった信仰とか，あるいはターミナルとか，水辺とか，自然とか，そういったものについて，ちょっと中心的にお話をしていきたいと思います。［スライド（1.11)］

■ 信仰が人を集める

まず信仰ですけれど，皆さんご存じですよね。行ったことある方どれぐらいいらっしゃいますか。いっぱいいらっしゃいますね。これ，今外国人観光客のナンバーワン人気スポット４年間連続です。この伏見稲荷が外国人人気ナンバーワンにはいろんな理由がありますけれども，京都にあります鳥居の空間です。［スライド（1.12)）］鳥居がずっと１万基あります。日に３基新しく

リニューアルして外すそうです。常に新しいものが生まれてくる。1基辺り高いやつだと500万円ぐらいするそうです。伏見稲荷は,24時間営業で入場料タダです。しかしそういう入場料がちゃんと入りますね。このエキゾチックな空間,なんとなく神の域に入っていくというそういう感性,これは外国人の人から見ると,とっても日本的な不思議な空間に見えるそうです。お稲荷さんというのは,稲がなるということで五穀豊穣,神ですね。五穀豊穣を祈るための祈りの空間ということです。ここは奈良時代からずっと人々の信仰の元になっているわけですけれども,京都の中でも,昔は京都の観光というと,伏見稲荷というのは日本人の観光客の中ではトップではありませんでした。しかし今や,外国人がこれをいろんな映画なんかにも,千本鳥居など,『SAYURI』という映画で出てきているんですけれども,そういう映画とかで見たこの光景をみんなが見たがる。それによってたくさんの人が来るということで,ますます古いこの景観が,多くの人たちの魅力を引き出しているということだと思います。これがずっとその上のほうに上がって行った辺りの光景なのですけれども,これもともと秦氏,秦伊呂具という人がお餅を射たときに,そのお餅が白い鳩になって,そして山に飛んでいったところに稲がたわわになった。ということで,ここが稲荷というふうに名前付いたわけですけれども,その守り神,神様とのつなぎ,これはきつねです。本当はきつねではなくて,「眷族(けんぞく)」といって神様の使いで,そこらにいるきつねとはちょっと違うのですが,ここに対するお供え物ですね。これは日持ちがするということで,油揚げをよく使うのだそうです。その油揚げに甘辛く煮て,おすしを入れることによっていなりずし,すなわち食ですよね。食べ物,それがこの山と一体になっているということで,この稲荷信仰が日本全国に広がっていって,いなりずし文化にもつながっているってことです。いろんなところでどこかでつながっているってことが,恐らくとても大事なことです。このてっぺんまで行く人は非常に珍しいそうでやっぱりここから見た京都の風景というのは,素晴らしい光景です。人気が出るのもさもありなんという感情を抱きました。ということで,伏見稲荷というのは,神がかったものの一つの例でありますね。[スライド(1.12)〜(1.14)]

同じく西洋にも神がかったものがたくさんありますけれども,ヨーロッパだとキリスト教になりますね。これは,キリスト教のサンピエトロ寺院と,法王がいる場所であります。クリスマスやイースターのときにはここに法王が出てきて,そして皆さんに対してお祈りをするということで言うと,このサンピエトロ寺院の前にはものすごくたくさんの人が集まるわけです。ほかにももちろんイスラム教にとってのメッカとか,それからユダヤ教にとっての嘆きの壁とか,各宗教ごとにやっぱりたくさんの人が集まる聖地があります。先ほどちょっと出てきましたマカオのセントポール寺院というのは,ファサードの皮一枚しかないと申し上げたんですけれども,裏側に行きますとこうなっておりまして,ここは今,博物館になっています。ずっと遡ると,日本の迫害されたキリスト教,長崎・天草の「潜伏キリシタン」関連遺産が2018年,今度世界遺産になりましたけれど,長崎の迫害された方々がこういうところに逃げてって,その人たちのゆかりの展示品であったりとか,博物館機能も兼ねています。こういうことで,キリスト教もそうだし,日本の宗教もそうだし,いろんな意味で信じるとか信仰するということは人間の根幹にあるものなので,すごく魅力というんでしょうかね,磁力,惹きつける力が強いものですね。[スライド

(1.15) ～ (1.16)]

次に掲げるものも，ちょっと神様がかっているものですけれど，まずはインドネシアのバリ島という島の事例です。バリ島, 観光でいらっしゃった方も結構いると思います。インドネシアは，ほとんど9割以上がイスラムの人たちです。イスラム教のモスクって，いらっしゃったことのある方はご存じだと思いますがメッカの方向に向かって，アルコーブといって窪みの空間が削ってあるぐらいであとは像はないんですね。アイドル禁止というか一切飾りは，像みたいなものは禁止ですので，すごくそっけないです。幾何学模様などは発展していますが，あまりおもしろくない。ところが同じインドネシアでありながら，バリ島というのは，スマトラ島のちょっと東にありまして, 海で隔てられています。もともとあの辺はいろんな宗教が, 仏教だったり, ヒンドゥー教，ヒンズー教というのはもともとインドですから，ヒンドゥーというのはインドからです。インドの宗教が流れていった。それから今度イスラムが攻めてきて逃げ込んだとこがバリ島だったんです。逃げ込んだところがバリ島なもんですから, ここだけヒンドゥー教なのです。ヒンドゥー教というのは, 神様がやたらいっぱいいます。日本と同じように八百万の神じゃないですけれど，本当にたくさん神様がいて，もうゾウの顔しているのもいれば，サルの顔しているのもいれば，ものすごくバラエティに富んでいて神様がたくさんいる，神々の島です。そして偶像は禁止ではありませんので, 彫像がたくさんあります。これは凝灰岩であんまり硬くなくて, 彫ることによって簡単に彫刻ができる。ですから，ここの人たちは，その伝統を受け継いでいます。適度に数十年で壊れていくため，どんどん彫刻を作る必要があり，伝統技術が受け継がれます。そうして作られた神様の像がいっぱいいるんですね。そして，すごく天候がいいところなので，フルーツがいっぱい採れる。米は三毛作ということで，余裕があるため，文化とともに，島民は芸術家でもあります。夕方になるとある人はダンサー，ある人は彫刻家，ある人は絵画。これがライフスタイル。そうしますと, そういう人たちが面白い文化を作っているというのが, バリ島の特色ですね。ここにちょっとチラッとヌサドゥアという言葉が書いてあります。ヌサドゥアというのは，これは二つの島という意味なんですけれども，国際的なリゾートを国際コンペ，世界銀行のコンペで検討したことが，これはスハルト大統領の時代ですね。[スライド (1.17)]

そのときに，国際コンペで1等になった人が，浜野安宏さんという人です。これは，東京の渋谷のスクランブル交差点のところにある一番でかいQフロントビルと，それから東急ハンズの本店のデザインをやった方です。この人が1等になったんですけれど，どういうアイデアで1等になったかというと, こういうアイデアですね。建物の高さをコントロールしようということです。どういうコンセプトかというと，“Bali must not be another Hawaii”と言います。これは，ハワイのようにバリをしないという考え方ですね。どういうことかと申しますと，これがハワイですね。ワイキキビーチです。ワイキキビーチは，これは海浜リゾートの一番成功するパターンで弓なりの海と，向こうにダイヤモンドヘッドがあって，高層ビルがある姿です。オーストラリアのゴールドコースなどもこの類なんですが，こうしない。高さを全部ヤシの木の下に抑えるということですね。ヤシの木より下に抑えるということは，高さは約 30 メートルです。ですから，10階建てぐらいにするということです。ヌサドゥアのエリアのリゾートホテル群は全部このかたち

で作っています。こうしますとどうなるかって言うと，海から見ると，ヤシの木よりも下なので，全部こんもりとリゾートがヤシの木の下に埋もれて見えるということです。ワイキキのように，バーンと高層ビルが景観的に立ち上がらないというんですね。そうすることによって，地域の景観をしっかりコントロールすることで，魅力あるリゾート地にするというコンセプトです。ヌサドウアにおいて実は日本人が１等賞になったということ，あまり知られていなくて，これはある意味で誇るべきことだと思うんですけれども，こういうアイデアで作っていくことが，地域の資源を活かすということにつながるということですね。［スライド（1.18）］

■ ターミナル機能に人が集まる

さて，今度はちょっと次の集客の要素での話をしたいと思うのですが，ターミナル機能について少しお話をしてみたいと思います。ターミナル機能というのは，交通の要所ということになりますけれども，この写真は京都の嵐山ですね。嵐山は，皆さんこの写真をご覧になるとお分かりになるかもしれない。渡月橋，そしてこの川の稜線，山の稜線，そしてこの橋の見える角度。これがいわゆる景観の魅力という場合完璧な構成バランスの要素になっているのだそうです。平安時代のころから，そのころの貴族がこの地を愛してきたということですね。京都独自の景観意識識といいましょうか。そして，ここにアクセスする嵐山駅についても，おもてなしがいろいろちゃんと考えてありまして，京都の友禅ですね。友禅のこの飾りを駅のところにちゃんと作って，誘導口になっていて。これはすごくきれいですね。例えば駅のところ，よく鉄骨を無骨な駅舎ってありますけれども，ここに竹を巻いています。竹を巻いているだけですけれど，こういう友禅の飾りとか，竹を巻いたちょっとしたおもてなし，こういう気の使い方がすごく魅力的です。こういう京都のおもてなしの考え方はというのは一つのヒントになるんじゃないでしょうか。［スライド（1.19）～（1.21）］

ターミナルにもたくさんあるのですけれど，ちょっと時間的に全部お話ししますと長くなってしまうので，パパッとお見せしますが，例えば東京駅もそうですし，それから，これは夜景ですね。KITTE というところから撮りますと，こんな感じになります。［スライド（1.22）～（1.23）］

それから渋谷ですね。渋谷のスクランブル交差点。これは毎日 50 万人が通行するそうですね。毎日 50 万人で，今外国人の観光で寄るデータをビッグデータで最近はやっていますけれど，取ると，ダントツでこのスクランブル交差点が跳ね上がるそうですね。これはわれわれにとってみると，東京に行ったごみごみした空間だなという感じですけれども，彼らにとってみると，こんなに人が，沢山いる。お互いにぶつかり合わないでよくぞ交差しているというのは，びっくり，これはもう見るべきものだというふうになっているのですね。東京スカイツリーなんか見るよりも，こっちのほうがよっぽど面白い，よくぶつかんないな，これが不思議だというんですね。だから今や外国人観光客，東京の必須のスポットはこのスクランブル交差点なのですね。ということで，ターミナル機能は人が集まる要素です。［スライド（1.24）］

■ 人が集まる　憩いの空間

さて，少し違う切り口でいきますと，今度は憩いの場という話をしてみたいと思います。人が集まる「憩いの場」ですね。居心地がいいとか，そこにいるとすごく心が休まる。これはとても人が集まる要素です。この写真はどこか，皆さん分かりますでしょうか。これはニューヨークのセントラルパークです。セントラルパークというのは，マンハッタン島のど真ん中にあります，４km×0.8km の細長い大きな公園なのですが，その北側の辺りは岩盤なんですね。これもう岩盤がそのままむき出しになっています。これだけ硬い岩石が表にあるということは，建築的にはたいへん有利ですね。高層ビルがここで発達した理由がよく分かります。［スライド（1.25）］今申し上げましたように，こういうニューヨークみたいなビジネスの場所であっても，みどりというのは今とても見直されている部分があって，貴重な空間です。そこに，ニューヨークのようなビジネスで生き馬の目を抜くような空間で，ぱっとこういう緑の空間があることによって，人々にとっての憩いの場，それから楽しむ場所という意味で言うと，やはりこのセントラルパークというのはとても重要な機能を果たしていると思います。映画にも出てきたり，いろんなところで出てきますね。次の写真をお見せしますと，これがマンハッタン島です。マンハッタン島はハドソン川とイーストリバーに囲まれた，この小さな島です。ここの今申し上げたセントラルパークは本当にここだけですね。大体この大きさで東京の山手線ぐらいの大きさです。こういうこっちがニュージャージーでこっちがブルックリンになりますけれども，こういうところに，都会の真ん中にある緑，これがあと水，あと港の機能，こういったものがニューヨークを発展させている重要な要素だと言っていいと思います。ニューヨークにカクテルでマンハッタンというものがありますが，これはもともとオランダ人が，インディアンからマンハッタン島を 24 ドルで買ったのだそうです。今だったら 24 ドル，超お買い得ですね。マンハッタンというカクテルを飲んだあとに 24 ドル置いてくと，すごく粋だそうです。よくオランダ人，そのあとイギリス，アメリカとなりますけれども，よく手に入れたものですね。［スライド（1.25）～（1.26）］

先ほどのもうちょっとウォール・ストリート寄りになるところに，ブライアント・パークという公園があります。これも今こんな感じで，とても和やかないい感じの公園ですけれど，1970 年代ぐらいまでは，ここはもう荒れ果てて，それこそ麻薬の売人とか，それから薬の中毒みたいな人，あとは，ホームレスの人たちとかが集まっているようなちょっとデンジャラスゾーンで，普通の人は集まれないような場所でした。そこを 1970 年代にＢＩＤというシステムなんですけれども，Business Improvement District，要するに周辺はすごく超優良企業とか，ある意味で経済的にはいろいろなお金を持っている企業とかがあります。そういうところからお金を集めたり，あるいはＮＰＯの人たちが，この町に住んでいる人，関係する人たちが一緒に力を合わせることによって，この町をこの公園を再生して，ここで例えばコーヒーショップをやったりとか，いろんなイベントをやる。そこからお金を生み出す。そこにいる，そういうホームレスみたいな人たちとか，犯罪を犯してしまうような人たちを公園の美化のほうの仕事についてもらうということですね。悪いことしたらその場で裁判にかけて，掃除を十日間とか，そういうのもできる仕組みをつくっています。そういうことをやることによって，だんだん公園に人が帰ってきて，今やこのブライアント・パークは，ニューヨークの人気スポットになっています。すなわち人が集まる

場所になっています。こういうかたちで生まれ変わらせることができるということです。［スライド（1.27）］

さて，日本も少しそういうものを最近，真似しだしまして，日本版ＢＩＤでエリアマネジメントなどと言います。これは三菱一号館，大手町のもともとは大昔，大正の時代までは，赤レンガの街並みだったのですけれども，関東大震災等で壊れてしまいました。昔は「一丁倫敦（ロンドン）」というふうに呼んだそうですが，その三菱の一番最初のオフィスビルを再生して，その内側は公園機能にしています。公園機能にすることによって人が賑わう空間を生み出していますね。1990年代とエリアマネジメントが入ってからの様子ですが，昔はこの大手町の１階のフロアというのは，大体受付で，もちろん受付のお姉さんがいる空間があるのですが，ただそれだけであんまり面白くない空間がずっと連続していました。2000年代ぐらいに入ってから，１階の部分の家賃をちょっと下げたり，地域の企業からお金を出す，それによって例えばオープンカフェが入ったり，セレクトショップが入ったりすることによってここの連続性ができまして，今とても楽しい町になってきました。かつては1990年代，私はこの大手町の外れのほうのビルに昔勤めていたのですが土日に会社に出勤すると，もう冬とかだと空っ風が吹いて，早くここからいなくなりたくなるような寂しい町でしたが，今は土日でも人が集まる空間になりましたね。こういうかたちで，エリアをマネジメントすることによって，魅力ある空間に生まれ変わることができるということです。これはかつての一丁倫敦のころの風景ですね。こういうかたちで，昔はこんな感じで，この部分が再生されたということになります。［スライド（1.30）～（1.31）］

■ 水辺に人が集まる題

あと，水辺ですね。水というのは，人が集まる要素だということですね。これは皆さんご存じのイタリアのベネチアです。水の都ですね。この水というのは，なんで人を集めるのでしょう。いろいろ理由があるかとは思いますが，人間は基本的にやっぱり水でできていますよね。われわれは，70％以上が水でできていますし，生まれたときはお母さんの体の中から，海みたいなところから来たわけで，やはり水というのは，人にとって，そこに懐かしさであったり，うるおいとかを感じるものです。ですから，何か水というものが人を集めるということでは，大きなヒントになるのではないかなと考えています。このベネチアのリアルと橋という橋ですけれど，カーニバルの風景とか，そういうものが相まって，とても魅力的な空間になっています。日本でも小樽であったり，沖縄の美ら海水族館のような，水を使った空間というのはとても人気がありますね。［スライド（1.32）］

これは，同じく水辺という意味でいうと，ウォーターフロントと言われるものです。先ほどのニューヨークのちょっと東側，Pier 17というところです。ここも都心の便利な場所なんですけれど，一時期は港湾機能として，こういうPierを使おうという港湾機能もコンテナに変わってしまって，ここは使われなくなってしまいました。大体アメリカの場合は土地がたくさんありますので，使わなくなったらもう捨てていってしまうのですね。そうすると，この辺のエリアはデンジャラスゾーンになって，麻薬の売人とか例のパターンでホームレスとか入り込んでしまう。

地価がガッと下がります。こういうところをどうするかと言うと，最後は楽しくて面白い機能に変えてしまおうというのが，よくあるアメリカの再開発パターンです。ラウス社という会社が，これ得意なんですけれど，Pier 17，セブンティーンというのは，Pier の 17 番目ということです。これは，海に対して指のように桟橋が張り出している場合の 17 番ですね。これを再復活して，ここに帆船を置く。帆船というのは，帆があることによってとても気品があって格好が良くなります。東海岸で成功しますと，今度は西海岸に持っていて，同じくラウス社のアイデアで「Pier39」というのを作っています。こういうのは，日本でもある意味で，「みなとみらい 21」などでも帆船，日本丸を置いたり，シーフードレストランを作ったりとか，こういうのは日本も勉強してそんなことをやってきているということになります。これはブルックリン・ブリッジという，よく映画に出ますけれど，そのイーストリバーからこっち側見た後方が今の Pier 17 ということになります。このすぐ向こうはワールドトレードセンターとか，金融の中心地です。こういう高層ビルがたくさんあって，本当はここにワールドトレードセンタービルがありました。これは今はすでになくなっちゃっています。あのバッテリー・パーク・シティというのが残っております。ということで，水辺というのも人が集まる要素ということだと思いますね。［スライド（1.33）～（1.37）］

小樽も水辺の再生でありますし，次の写真もこれは今度は博多ですけれども，博多のキャナルシティという，川の水を呼び込むことによって，それでここは，ホートンプラザってＪ．ジャーディさんという建築家がいるんですけれども，残念ながら亡くなりましたが，こういうちょっと入り組んだような迷路みたいな空間で，いろんな色がある，そういう引き込み空間みたいなのが得意な方で，水とうまく合わせることによって人がたくさん来るようになりました。同様に水というのは，いろんなところに関係あります。京都の高瀬川なんかもそうです。［スライド（1.38）～（1.41）］

■ 古いものと新しいものの融合

それからあと，古いものと新しいものというお話をちょっとしてみたいと思います。古いものと新しいものを組み合わせると，実は違うものが出てきます。OLD と NEW というのは魅力を作り出す一つのヒントだということだと思います。これは横浜の BankART と，もともと銀行のところにアートの機能を入れたというものなんですけれども，こういう古いものを再生するということです，バンクとアートをあわせた造語です。横浜ではトリエンナーレと言って３年に１回アーティストのフェスティバルもやっておりますけれども，こういったものを横浜は積極的にやっています。この右側の損保ジャパンの日本興亜横浜馬車道ビルというのは，このファザード，古いところを残して上にビルを乗っけて，これは日本本建設業連合会主催の BCS 賞等も取っていますけれども，こういう古いものと新しいものを組み合わせることで，何か違うものが生まれてくるというういい例だと思います。かつてはこういう，これ関東大震災のときの様子ですけれども，そういうものも古い景観もうまく残している例と言っていいと思います。［スライド（1.43）～（1.45）］

■ 人が集まる　商業空間

そして次は，人が集まる商業空間ということになります。古いものですね，同潤会という，関東大震災のあとに，鉄筋コンクリート化したアパートメントの一部は残したかたちで安藤忠雄さんが作った新しい商業施設になります。古い施設を新しく活かすということですね。それから，先ほどちょっとみどりの話をいたしましたけれども，最近特に都心部でみどりがあることが集客の要因になっているのは，最近事例として出てきています。東急プラザ表参道原宿に入るときというのは，もちろん近くに明治神宮とかあるんですけれども，このビルのてっぺんのとこにちょこちょこっと緑が見えるように作ってありまして，ここはスターバックスなんですけれども，どうもこの緑なんだろうというかたちで人が引き込まれていきますね。この都心部のみどり空間というのが，人を集める要素になっています。［スライド（1.46）～（1.47）］

これは一昨年，2016 年に数寄屋橋にできた東急プラザ銀座です。イメージは切子細工，江戸切子のイメージをデザインしたそうですね。こういうかたちで，都市部でも今 2020 年に向けて，商業施設がどんどん新しいかたちで生まれ変わっている。この辺は皆さまもご存じかもしれません。それから GINZA SIX というのも昨年できまして，これも話題になりました。銀座の場合は，銀座らしさって言うんでしょうかね，あんまりここにそぐわないようなデザインを作らないでという，紳士協定があります。もともとはもっと高いビルにする予定だったんですけれども，高さは 13 階で抑えているということですね。50 数メートルで抑えて，二つの街区を使って，谷口吉生さんが設計しまして，中は草間彌生さんのインテリアですごく有名になりました。そして，同様に上に屋上庭園を設置しているというところは，これは緑を使っているということになります。［スライド（1.48）～（1.51）］

先ほどから高層ビルが出てきていますけれども，人間って実はちょっと高いところが好きという性格もあるよということですね。ちょっとお示ししたのですが，スカイツリーとかもそうだし，あと阪急がよくやられるのですが，ビルの上にこういう観覧車を乗っけることによって，あれなんだろうと，行ってみてついでにここも見るという，「なんとかと煙は高いところが好き」という言葉がありますけれど，人々は高いところに登るということも結構好きだということですね。［スライド（1.52）］

■ アーティストの活用

これは上海の天子坊というところです。上海はものすごい勢いで開発がガンガン進んでいますが，最近やっと上海っ子も気が付いてきていて，昔の景観を活かすということが意外とおもしろいということがただただ高層ビルにするのではない，開発がでてきています。この天子坊のエリアというのは，この辺に結構，上海にもアーティストがたくさんいまして，若いアーティストが自分で作ったそこにしかないお土産グッズとか，そういうものを結構作って出したりとかします。これなんか見るとお分かりになると思いますけれど，ズボンが干してあるように，生活観が隠さず出ていますね。原宿だとこういうことやらないと思うんですけれど，こういうとこに実際に人々が住んでいるということですね。芸術家がそこに入り込んで，特に若手の芸術家というのはあんまりお金持ちではないので，高い家賃のところには入りにくい傾向があります。こういうところ

で自分の技とか，インテリアとか，そういうデザインとかも，こういうところでいろんな作品を作ったりすることで，あるいは非常にオリジナルなものを作ることによって，上海っ子だけじゃなくて，外国人もたくさんここに行っております。[スライド（1.53）～（1.55）]

横浜等でも，最近黄金町なんかでエリアマネジメント，もともとは風俗エリアみたいなところだったのを，芸術家が入ることによって，すごく面白い空間に生まれ変わらせることができるってことですね。[スライド（1.56）～（1.57）] 東京の御徒町なんかでもそういうことをやっております。[スライド（1.58）]

■ 歴史的資源の再活用

歴史的な資源というのを活かすことが大事ということですね。あじさい寺，これは鎌倉ですが，今３年ぶりに新しくなったんですけれど，あじさいを大分，南三陸にプレゼントしてしまったためにあじさいが少なくなったんですけれど，これ海との対比みたいなものがとても魅力的な空間であります。あと石見銀山とか世界遺産エリアですけれども，ちょっとアクセスが非常に厳しいです。こういうエリアでは，キーとなるのはこういう交流拠点「道の駅」みたいなものとか，案内する空間がとても重要で，そこから先のアクセスは自転車で行きます。自転車で行くとき坂道があったりするので，最近は電動アシストの自転車があります。私はこれを使ったのですが，すごく楽チンですね。ここと，特にアクセスが悪いエリアというのは，こういう交流拠点をしっかり作っておいて，そこからのアクセス，電動アシストの自転車，あるいはそれに変わるものでアクセスしやすくするということで，すごく改良ができます。[スライド（1.59）～（1.63）]

同じようなことで，白川郷であったり，それから高山のエリアなんかも交流拠点があって，そしてそこへのアクセスを，徒歩だったりとか違うかたちで考えるということですね。

今，高山とは今大学連携していろいろやっているのですけれども，例えば若者の交流拠点を作るということを一生懸命やっていまして，こういうことがとても大事であると考えておられます。これは「吉島邸」という非常にダイナミックな吹き抜け空間の建築物ですね。[スライド（1.64）～（1.68）]

すこし飛ばして，これは飛騨高山のゆるキャラで，昔からある「さるぼぼ」という人形です。赤ちゃん，昔の端切れしかなかったときに，赤い端切れで作って女の子が大事にしたこういう，元祖ゆるキャラって言ってもいいでしょう。こういうものが実はとても人にとって大事かもしれません。そして，これは高山エリアのちょっと外れたところに，国府というところにある今年日本遺産に登録された。大谷町さんも，大谷石さんもこの日本遺産登録なさったということで，恐らくいろんな意味でそこにヒントがあると思いますが，安国寺というところがありまして，回転する経蔵，これは国宝ですが，600 年前につくられたものですが今でもしっかり動きます。これは，飛騨高山の匠の技術ですね。ですから，匠の技術を見にわざわざ行く人がおります。こういうものが実は，この神社なんかも重要文化財ですけれども，この技術がわざわざ京都とか奈良に伝播したということだそうですね。そういうことで，こういう匠の技術とか技術というものが，実はその町のすごく重要な資源になっているということになると思います。[スライド（1.70）～（1.72）]

それから，あと，これは皆さまご存じかと思いますが，フランク・ロイド・ライトの前代の帝国ホテルですね，昭和 40 何年までこれが銀座の日比谷に建っていたのですが，今は名古屋の明治村に移築されてあります。こちらは内装と外装は大谷石で作られました。ライトのデザインというのは非常にやっぱり印象深くて，もちろん入り口もそうですけれど，入ったところがちょっと高さを抑えてあります。高さが抑えてあって，中に入るとグッと広がる。これがライトの非常にダイナミックなデザインですが，中に入るとロビーのところが吹き抜けで，非常に印象的な空間です。そして大谷石の素材の良さというのがすごく現れているわけであります。こういった資源，特に大谷石さんの場合には，こういう歴史的な要素だったりとか，資源をお持ちになっているということですね。それが一つのカギなのではないかなと思います。［スライド（1.73）～（1.76）］

最後にネットワークということで，歩行者というものがとても大事だということを最後に話したいと思います。歩く空間というのが今とても見直されていまして，これはストックホルムのガムラスタンといって有名なんですけれど，すごく静かで歩くのに素晴らしい空間です。これも北欧のコペンハーゲン，ストロイエですけれども，ヤン・ゲールという人が提唱したのですが，車を入れないと。町の中から車を出してしまって，歩く空間にするということですね。そうすることによって，例えば人魚姫の像であったりとか，これは漁港なのですけれども，こういう美しい空間のところに歩いてアクセスするということが，とても魅力的なことになっております。最後，これはニューヨークですが，ハイラインという新しい，もともと鉄道の廃線だったところを再生して，人が歩ける空間にしていて，これがとても魅力的な空間になって，世界中からこれを見に来ている人が増えております。［スライド（1.77）～（1.83）］

■ 歩行者ネットワークの再生

すいません，ちょっと長くなりまして。ということでまとめですけれども，一つは信仰，ターミナル，水辺の空間，自然，歴史的なもの，こういったものが恐らく人々が集まる要因であり，ヒントになるというふうに考えております。［スライド（1.84）］ 何かこの大谷地域の資源をはじめとして，こういう新しい日本遺産なんかの良さも使いながら，街をより魅力的に作ってくうえで，何かのヒントになっていただければ大変ありがたいと思います。大分時間をオーバーしまして，申し訳ございませんでした。ありがとうございました。

◆司会

川口先生，どうもありがとうございました。それでは，次の基調講演をお願いいたします。ご講演いただきますのは，オトワレストランオーナーシェフの音羽和紀先生でございます。音羽先生のプロフィールにつきましては，お手元の資料にも記載されておりますが，フランス料理海の巨星，アラン･シャペルに日本人として初めて師事され，1981 年，ふるさと宇都宮にオーベルジュを開店され，オトワレストランはルレ・エ・シャトーの加盟認証を受け，栃木と世界をつないでいらっしゃいます。また，地域創生への功績によりまして，栃木県文化功労者，農林水産省料理マスターズシルバー賞，そしてフランス農事功労賞などの受賞を多数されております。それでは，音羽シェフのほうから，フランスの「美しい村」と大谷と題しまして，お話をいただきたいと思います。音羽先生よろしくお願いいたします。

地域資源を活かした集客空間論

東京都市大学
都市生活学部　学部長　・教授
総合研究所　未来都市研究機構　機構長
川口和英

(1.1)

集客空間論とは？

- 人々が惹きつけられるような魅力ある集客空間や仕掛けは、どのように考え企画、計画されるのか、またそのような空間はどのように創られるのか、**集客空間を実際に考察し、デザインをしていくための基礎**を考える。
- 都市のなかに活気や人気を生み出すものとして「集客」の概念がある。人を集めることをテーマとした都市的空間の創出について学習し、**いかにして人が集まり、賑わいをもたらす魅力的空間や仕掛けをつくるかを科学的に分析、提案**していくための方策を考える。
- 「集客」を考えることは「都市とは何か」、「都市のデザイン」にも関係し、**集客戦略、経営や地域への波及**としての経済的な視点、また文化芸術の分野も含む。また**観光や経営学への応用**も考えられるとともに、デザインやイメージ等の感性の部分も集客空間論の要素である。

2

(1.2)

地域資源を活かした集客空間論

- 1. 集客施設の考え方、企画、つくり方等について基礎的な事項。
- 2. 人が集まり、賑わいある集客空間を科学的に分析し、実際に提案する。
- 3. 魅力ある集客空間形成を行う上での方策、戦略について分析。

3

(1.3)

香港　ピクトリアピーク

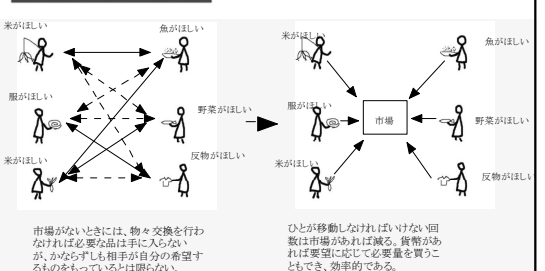
4

(1.4)

マカオ　セントポール寺院

(1.5)

集客の理論をつくろう！



ひとがあつまる仕組みは？

6

(1.6)

自然発生的な人のあつまり

- **マーケット（市場）にはたくさんの人が集まる。市場では日常的に経済的な活動、取引が行われると同時に人を惹きつける活気がある。**
- **市場の賑わいは古今東西を問わず、人を磁石のように呼び寄せる。**
- いったん人が集まった場所には日常サービスを含め様々な機能が集積する。一定規模以上になってくると人が人を呼ぶ現象が生じてくる。
- →「ロック・イン効果」

金沢市近江町市場　沖縄牧志公設市場

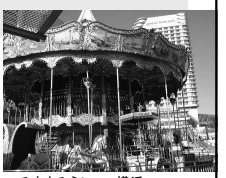
7

（1.7）

集客学における人間の行動特性・集客の考え方（「集まる」ということ）

ひとが集まる現象について（なぜ人は集まるのか

- 人を集めるためにはどのようなことを考えればいいのか。集まる状態そのものを分析してみる。
- 「人が集まるとはどういう現象なのか」、「なぜ人は集まるのか」、そのメカニズムを解析できれば、その理由となっているものを提供することによって、目的を達成することができる。



みなとみらい21　横浜

センター北　横浜

8

（1.8）

ひとをあつめる（集客空間論）

- なぜ人は集まるのか
- どういうものに人は惹きつけられるのか
- どうしたら人がたくさんきてくれるのか
- 地域の資源をどういかしたらいいのか？
- 魅力的な街、魅力的な空間はどうつくられるか
- 未来のまちづくり

経済・ビジネス
にぎわい
水
活気
憩い・遊び

スペイン階段

・核（コア）をつくる
・ソフトウエアをみがく
・魅力的な機能をくみあわせる
・アクセス性をよくする
・競合を考える
・定期的にリニューアルする

トレビの泉

9

（1.9）

人間の行動特性・集客の考え方
ひとが集まる

- ひとが集まる魅力ある空間って。。。
- 魅力ある景観、魅力ある施設、魅力ある仕掛け。。。

■人はなぜ集まる
・集積のメリットを享受する
・情報にアクセスしやすい
・経済的なメリット
・人は集まることに本能的な安心感、 心地よさを感じる
・人が集まっている賑わいが好き
・好奇心・野次馬根性

10

（1.10）

ひとの集まる機能

- どのようなものに人は惹きつけられるのか、その魅力の源となるものは何か
- **(1)信仰・宗教・政治・パワー**
- **(2)ターミナル機能**
- **(3)アミューズメント（おもしろいもの）機能、学べる機能**
- **(4)水辺の空間**
- **(5)非日常空間（リゾート他）**
- **(6)自然の魅力**
- **(7)その他（歴史的遺産ほか）**

- 信仰：教会・モスク・寺社
  - 類型）ディズニーランド、甲子園→宗教的要素あり
  - 門前町
- 政治・権力
  - 城、城下町
- エネルギーの中心・マネー

信仰・宗教・政治
Power　強い磁力
→神聖、伝統、継承
→神々の力

11

（1.11）

伏見稲荷大社

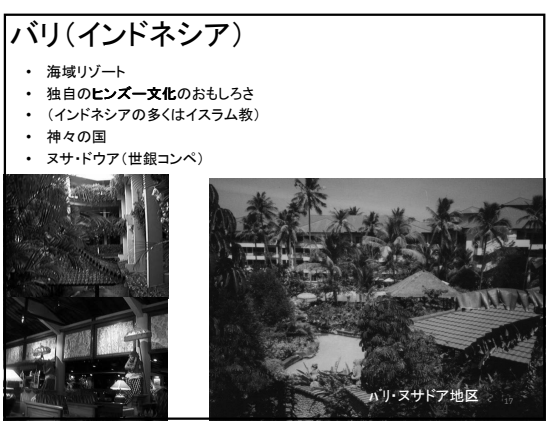
（1.12）

(1.13)

(1.14)

(1.15)

(1.16)



(1.17)

(1.18)

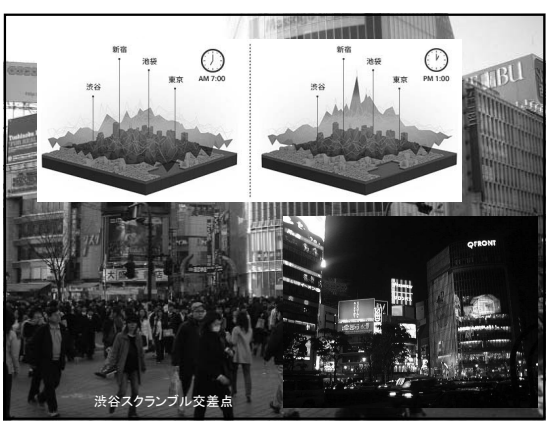
(1.19)

(1.20)

(1.21)

(1.22)

(1.23)



(1.24)

(1.25)

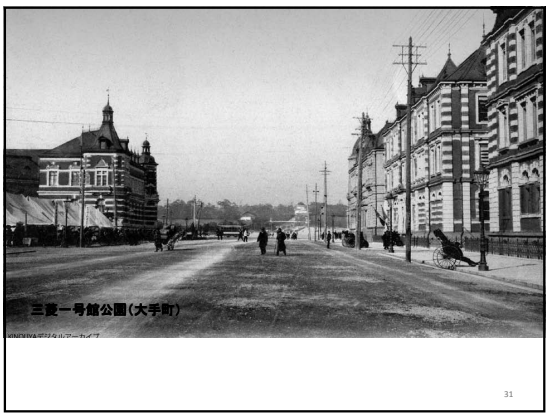
(1.26)

(1.27)

(1.28)

(1.29)

(1.30)



（1.31）

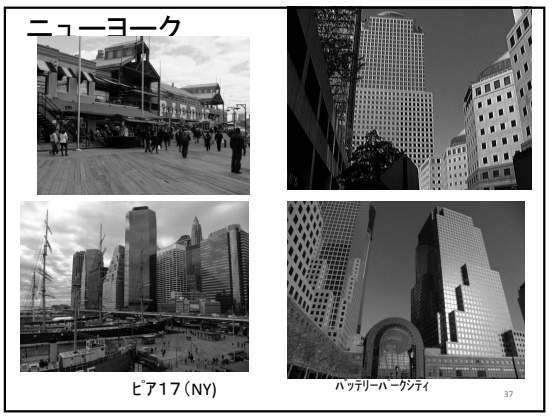
（1.32）

（1.33）

（1.34）

（1.35）

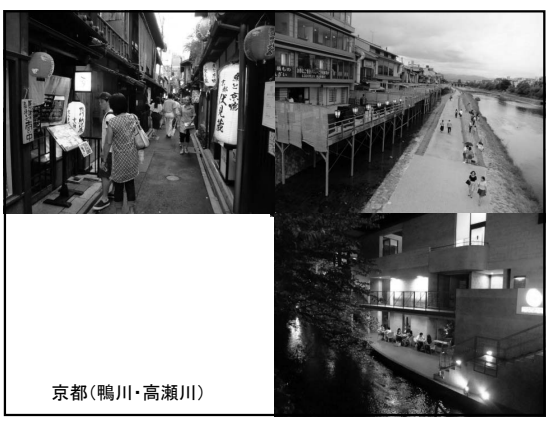
（1.36）



（1.37）

（1.38）

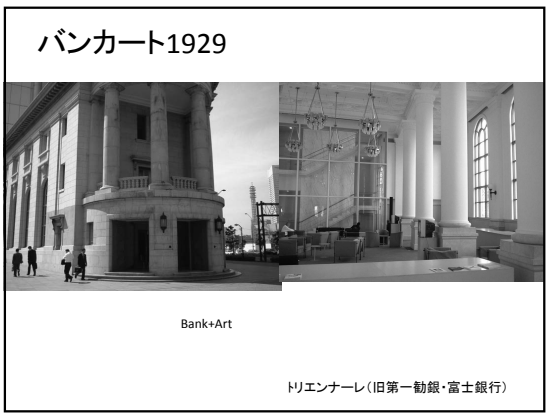
（1.39）



（1.40）

（1.41）

（1.42）



（1.43）

（1.44）

（1.45）

（1.46）

（1.47）

（1.48）

(1.49)

(1.50)

(1.51)

(1.52)

(1.53)

(1.54)

（1.55）

（1.56）

（1.57）

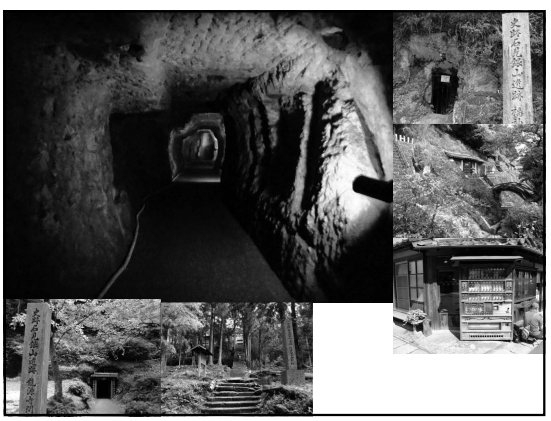
（1.58）

（1.59）

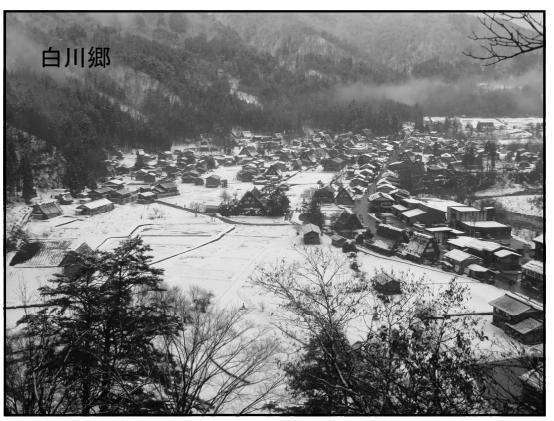
（1.60）

（1.61）

（1.62）



（1.63）

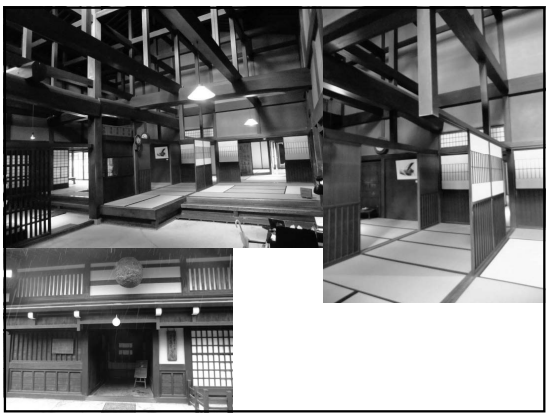


（1.64）

（1.65）

（1.66）

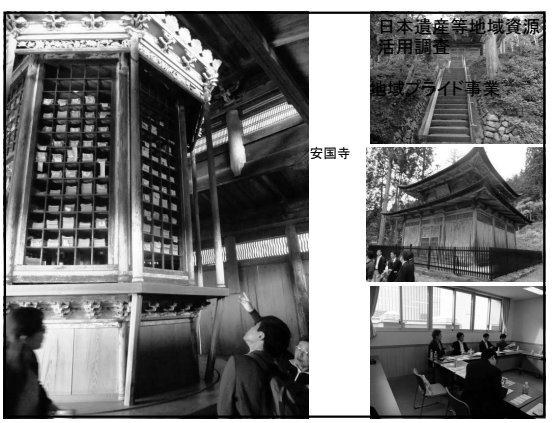
（1.67）



（1.68）

（1.69）

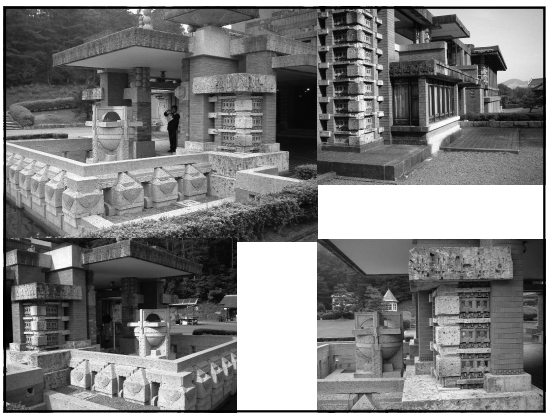
（1.70）



（1.71）

（1.72）

（1.73）



（1.74）

（1.75）

（1.76）

（1.77）

（1.78）

(1.79)

(1.80)

(1.81)

(1.82)

(1.83)

まとめ

どのようなものに人は惹きつけられるのか、その魅力の源となるものは何か
(1)信仰・宗教・政治・パワー
(2)ターミナル機能
(3)アミューズメント（おもしろいもの）機能、学べる機能
(4)水辺の空間
(5)非日常空間（リゾート他）
(6)自然の魅力
(7)その他（歴史的遺産ほか）
歩けるまちの再生の必要性
みどりの再生

- **人はなぜ集まる**
- **・集積のメリットを享受する**
- **・情報にアクセスしやすい**
- **・経済的なメリット**
- **・人は集まることに本能的な安心感、 心地よさを感じる**
- **・人が集まっている賑わいが好き**
- **・好奇心・野次馬根性**

(1.84)

基調講演
2

「フランスの「美しい村」と大谷」

オトワレストラン　オーナーシェフ　**音羽　和紀氏**

◆音羽

音羽です，よろしくお願いします。先ほどずっとお話を聞かさしていただいて，私の場合ずっと振り返ってみると，何かおいしいものを作りたい，おいしいものを食べたい，素敵なところ行きたい，そういう本当に自分の思いのまま，その場所に行って感じたりという流れでずっと来ました。最近はいろいろ見たせいか，若干後付けで整理をしたり，後付けでいろいろ考えたりってことができるようになりましたけど，若いころはもう本当に，そのままありのままに入り込んでという時間でずっときました。今日はいろんなところ，自分が修行したり，私ドイツ，スイス，フランスと修行してきた中でフランスが一番長いんですけれども，やはりフランスが分かりやすくて一番食と農と観光，そのモデルとしては非常に分かりやすく，振り返ってみても非常に深い，悪い意味でなく非常にしたたかに「フランス国株式会社」はやっているという印象がすごく強いです。今でも調べれば調べるほど，フランスってよく食と農と観光をうまくリンクして，やはりそれぞれの土地を活かして，それぞれの歴史，伝統，地域性を活かしている国であるなというふうに思っています。

■ フランスの食・農・観光

最初にフランス人，ラテン諸国の方はすごく好きな言葉で Terroir という言葉があります。日本ですと，単純に風土ということで一言で言ってしまう人が多いんですけど，そこに書いてあるように，気候，地形，またそのほか人の営み，伝統とか，非常にメンタルの部分も含めている言葉として使っているのかなというふうに私は思っております。その中で私が一番崇拝すると言いますか，もう亡くなった方ですけど，人口 200 人ぐらいでしょうかね。小さなミヨネーという，リヨンから 25km ほど行ったところの本当に小さな村なんですけど，そこに当時から世界的な料理人，アラン・シャペルという人がおりました。最年少でＭＯＦって言いますか，最高技術職人として国から認定を受けたり，ギド・ミシュランの最年少で取ったり，今振り返っても大変な方だなというふうに思っております。それと，非常に生産者とのつながりをすごく大事にしているんですね。よく考えてみたら，私自身の仕事というのは，いくら想像力が働いても，やっぱり食材がないと，おいしいもの，または想像を掻き立てるものというのはあまりないということにな

りますから，あまり出来合いのものとか，自然のものじゃないもの，ふれあいの無い中ではなかなか難しいと思っています。アラン・シャペル氏は本当に身近にそういうことを，いろんな話をしてくれたことはありませんけど，彼の行動そのものに私はすごくそういうふうに思って，今でも私の大変な見本だなというふうに思っております。［スライド（2.2)］

これから簡単にいろんなことをお伝えしたいと思いますけど『フランスの「美しい村」』という，1982 年こういう本が出たんですね。私実はこの本を買っていまして，ここに書いてある人口２千人，または歴史的なこととか，村の家並み，建物，大きさ，環境の受け入れる体制といいますか，宿泊だとか，駐車場だとか，食事とか，お土産物屋さんとか，大きい規模ではなくて，本当にその村らしいということが条件で，素晴らしく美しく，素晴らしくやっぱりそのお店も村と同じ意味で，村のいろいろなことが本当にちゃんと訴えてくるなというふうに思っております。日本でも 2005 年，最初，北海道美瑛町の呼びかけで始まり，日本でも栃木県の皆さんご存じの方あまりいらっしゃらないと思いますけど，那珂川町小砂がそれに加盟しております。残念ながら，フランスの基準と比べると，なかなか満たされている日本の「美しい村」はあまりありません。でも，これがどんどん進化していくことに，ものすごく期待したいなと思っています。ちなみにここに書いてあるイタリアとか，ほかの国もこれをモデルにして今いろいろやっております。それと右の下のほうに，これも最初は分からなかったんです。ほとんどずっと毎年毎年ヨーロッパ行っている中で，今から相当前ですけど，村に入るとこういう花のマークがあるんですね。最高クラスは花が四つとか五つとかそういう基準になりまして，あれ？　と思ってその花が多いところへ行くと，確かにみどり，花，村がすごく美しいんですね。これは別に村だけの対象ではありません。市の単位も対象としております。［スライド（2.3)］

こちらも最近世界中の方に有名になっておりますけど，ギド･ミシュランというタイヤメーカーの出している観光食のガイドですね。今星なしから一つ星，二つ星，三ツ星が最高の星ってなって，日本はそれがもっとも多いと言われております。もちろん，その星も世界中まったく同じように比較することはできませんけど，とりあえず日本も美食のお店がすごく多いですので，世界でももっとも注目されている国でもあります。

あと，実はガイドブックでも，ギド･ミシュランのみならず，ゴー･エ･ミヨとか，恐らく四つ，五つ毎年これ出るんです。それで僕らが修行時代は，今でもそうですけど，毎年これを購入して，三ツ星になったとか，落とされたとか，そういうことに関心を持ってずっときました。そういうガイドブックはフランス人だけが見ているんじゃなくて，世界の人たちがフランス行ったときに購入して，または富裕層の人は大体関心を持っております。それと，たまたま私どものお店もこのルレ・エ・シャトーというグループに入らせていただきました，今は約世界中で 560 カ所，日本で 20 カ所ほどあります。これは特に規模とか，多店化しているホテルとかはだめなんですね。あくまでも，一軒に対するあるレベルであることを審査されて入るんですけれども，大変厳しいと審査と言われて，特に食がらみの評価はもちろんホスピタリティ含めて重要なことです。この会は日本ではあまり知られてないんですけど，欧米では，富裕層の方は恐らく 60 数％知っていると言われております。［スライド（2.4)］

日本の農のブランドというと，日本ってすごい安心安全だなというふうに思ってらっしゃる方が多いと思います。もちろん中国と比較なさっているか，中国も以前の中国と今も違うこともありますし，いろんなことをアドバイスしながらやっている中国の農業もありますから，一概に中国がそれだとは言いませんけど。中国人から言うと日本の食は安心安全でおいしいと言われているんですけれども。フランスは，実はもう 1900 年前半からこの A.O.C. 制度，ワインとか，シャンパンとか，チーズとかいろいろこういう制度で動いております。これも品質のみではありません。地域も含めたルールって言いますか，国がこの制度をやっているんですけど，私たまたま鶏について相当詳しく特に調べたことあります。

例えば，必ず出るのはブレス鶏という，グルメの街リヨンの郊外に 50km ぐらい行ったところにブール・ガン・ブレスという町がありまして，そこを中心としたブレス鶏というのがあります。これはそこで取れる鶏が全部ブレス鶏ではありません。また，鶏種って言いますか，その鶏の種類で，そのまま育ったものがブレス鶏という認定はされません。もちろんブレス鶏という鶏種，鶏の種類がいて，それを小さいころからどう育てて，どういう飼料でどれだけの期間，そしてその中でも若干放し飼いにしたりして，最後にはある期間こういう部屋の中に暗くして，あまり動かさないようにして，乳脂肪って言いますかね，生乳を変えたり粉ミルクを変えたりして，少し身をやわらかくしたり，きめ細かくするというふうに言われているんですけど，普通のブロイラーの約４倍から５倍ぐらいの価格です。ちなみにその鶏を買うと，生産者は誰，処理したのは誰ということは，全部一羽一羽分かるようになっています。ちなみにこのブレス鶏の委員会というのがありまして，これは生産者だけの会ではありません。今現在は，この地域の大変歴史的な今の三ツ星レストランで，ジョルジュ・ブランという方が会長をやっております。それ以前私いたころは，アラン・シャペルが会長やっていたんですけど，歴代大体三ツ星のオーナーシェフが会長になっていまして，生産者，またはその組合と常にやり取りがあって，今の時代の鶏としてどうだとか，今のブレス鶏はどうだとか，実際に使っていますので，そのことを常にやり取りをして，なおかつ年２回ほど祭事がありまして，それは地域の祭りの中に入っていまして，県民って言いますか，市民たちが集まって，みんな直接関係ない方もブレス鶏はすごい鶏だということを皆さん知って，子どもから大人までブレス鶏を通して地域を誇れる，そういうふうな感じになっています。［スライド（2.5）］

■ 美術館が始まりだった

実はここに美術館が始まりだったって書いてありますけど，恐らく私 1997 年には，その建ったときに，このビルバオを訪れています。スペイン，フランスの国境から約 100km ちょっとの距離なんですけど，昔は造船業が栄えていましたが，それが衰退してどうにもならない状況だったところに，実はグッゲンハイム美術館を引っ張ってきたんですね。ここに写真のとおりに，僕もちょっと専門家ではないので分かんないですけど，聞いたところにはチタニウムのこういうバンを貼り付けて，すごい形の大きな美術館です。ヨーロッパの人々は，美術館に対してすごく興味を持っていますよね。本当に多くの人が日常的に。やっぱり一回行ったということじゃなくて，

すごく興味を持っている方が多いんですね。美術館に対して，日本人と比べると，はるかにそのアートに関して，興味を持っている方が多いのかなと思っています。私はもうこれ最初に見たときに，なんだろうこの建物はと度肝を抜かれまして，美術館だというんで，僕はそんな美術館のマニアではありませんけれども，あまりにもすごいんで見てきました。実際に僕 20 回以上行っていると思うんですけど，それは美術品を見に行くというより，どういう人が美術館に来ているのかなとか，そこにレストランがありまして，どういう料理を出したり使われ方をしているのかなと思って，私のスペインの友だちが，本店は美食の街，サン・セバスチャンというとこで三ツ星をやっているんですけど，その弟子がここでレストランを担当しています。こういう美術館に対する多くの人たちの関心度合いと，相当いろんな国から次から次，いろんな人たちに来させているというのはどういうんだろうか。なかなか今でさえもなかなか分かりづらいんですけど，確実に少しずつ来ている人が増えていて驚きです。20 年以上前に開館しているわけですけど，今でも古さはまったく感じません。また，常に鮮度感，新鮮さがあります。なかなか自分の中にまだまだ分からないんですけれども，すごいなって感じています。私は美術館を大谷に作るべきだというふうに実は思っていまして。どうしてもこういう美術館とは言いませんけど，大谷にしかないような，あの土地を活かした，地下空間も地上も，何か世界に類のないような美術館を作るというのは，非常に大切な一つの大きなポイントかなというふうに思っています。

それと，このビルバオという中都市，工業都市ですけど，こちらの近くにサン・セバスチャンという街があります。ここにはスペインの中でもっとも三ツ星が多くてグルメな都市。また一方ではバル街がありまして，約数百件のバル街があるんですね。素晴らしく年中，夜中まで大の大人がよくよく遊んでいます。私も見習って必ずよくよく遊ぶようにしていますけど，やはりこういう場所というのは，残念ながら日本ではまだまだ，一部の土地にはあると思いますけれども，少なくとも宇都宮はまだまだないので，やっぱりこのそのバル街って言いますか，そういうものも非常に重要だなと，観光したらどこに泊まるとか，どこで食べるとか，必ず食も絡んでくるという意味で，ちょっと出しました。［スライド（2.6）］

■ 一軒のレストランが農や観光に大きな役割を果たす

私がレストラン業やっているからここでお話しするわけじゃないんですけど，実はヨーロッパのいろいろなところ，アメリカも最近そうです。たった一軒の店が世界の人を集めたり，また一軒の店で素晴らしいものを食べる。そこの食材について，やはりこの食材，この素材は何？　どこから取れたの？　どう手に入れてんの？　ということとの関わり合いにあるんで，どうしてもやっぱり一軒の店といえども，やはり農との関係。いわゆるその地域の一流の農産物との関わり合いが出てくるんで，やはり皆さんそのお店というのは，食べるということと，農と，あとはもちろん観光ですね。道をずっと深めていくと文化とか，やっぱりその周りの環境とか自然環境であったり，その地域性であったりということに全部つながっていくんですね。ちなみに，私はこれまで３軒のグランメゾンで修行しまして，スイスのジュネーブ，ここ（資料）に書いてあるんですけど，ジュネーブで，国際会議があるときは要人が来ましたし，そうでないときも世界中か

らお客様が来ました。それとアラン・シャペル，やっぱり本当に何もない場所で，一軒の店が本当に世界中からアメリカ人も随分来ていました。私が 1973 年からいましたから，その当時からそういう感じでした。その一番右のミッシェル・ゲラールという，今でも三ツ星の大変なご高齢ですけど，オーナーシェフとして，フランスの巨匠の一人だと思います。そういうレストラン，ホテルが大変にいろんなことに影響を与えていることによって，いろんなとこに広がりが出てくるという現実を見てきました。［スライド（2.7）］

■ 食コミュニケーションが人を呼ぶ，「美しい村」づくりのイメージ

それと，これも実はずっと思っていることなんです。ウィーンの郊外にグリンツィングという小さな村があります。ホイリゲっていうワイン酒場があるワイン村なんですけど，周りがワインの産地です。こういう写真にあるようなレストラン，季節によってはテラスがありまして，これが何十軒ってあります。それで何かって言うと，そこに観光地でもありますんで，ウィーンから近いので観光客がよく行って，いろいろ食べたり飲んだりするんですね。もちろんウィーンの市民の方もそちらに行きます。すごく素敵な，ごくごく普通の方から，富裕層だけが集まるという町ではありません。距離感で言うと，宇都宮の町と大谷，ウィーンの町とこの場所というのは非常に似たような環境なのかなと思って，私は大谷はこういう村にしたらいいなってずっと思ってきました。あと，右のほうは皆さんもご存じだと思う，玉村豊男さんという大変な作家の方ですね。フランス大好きな方で，若いころから自分でワインを作りたいということで，長野のど田舎でワインを作って，今はこういうワインを作る生産者を育てたり，または広めたり，または恐らく玉村さんがこのホイリゲを想定したかなんか分かりませんけれども，やっぱりだんだんワインと食というものを結びつけていきたいんだろうなというふうに，私は玉村さんの今までの何十年かの行動を見ていると，そういうふうに感じております。［スライド（2.8）］

これ実はストーンバーンズというニューヨークから数十 km，恐らく北だと思います。すいません，定かじゃなくて。やはり私の聞いたところによると，ロックフェラー財団がこの村を全部買ったのか融通してくれたのか分かりませんけど，そこの中にこういうレストランとショップを作って，安心安全の農作物を，なおかつここのレストランでも使おうということで大変世界的に有名になって，今では観光的なことではなくて，本当に実質的な美食店としても有名なレストランをやっています。規模もでかいんです。私が見て，こんなとこにこんな規模のがあるの，というような感じの店でした。若いシェフが本当にゆったりとお店を運営しておりました。ニューヨークにもブルーヒルという別の，ここととの関係のお店なんですけど，ニューヨークの中でもお店をやっております。［スライド（2.9）］

■ 大谷の食・農・観光のポテンシャル

ちょっとまとめではないんですけど，大谷ってよく見ると，大谷の周り，新里ねぎあり，ゆずもあり，栗もあり，最近ではいちごあり，しかも非常にその土地ならではの技術を引き出して，技術性を活かしてそういうことをやるという，非常に画期的なことまで膨らんできていると。も

うちょっと広めて言えば，自転車競技の世界的な大変なツール・ド・フランスというか，そういう世界的なレーサーが来て，古賀志山のふもとでレース大会をするという，大変な世界的なレースも行われ，最近あまり若い方知らない方多いんですけど，多気山があったり，もしかしたら大谷から宇都宮インターのほうに向かう途中なんかずっと見ると，朝なんか少しもやがかかって，すごく田舎らしさが見えたり，やっぱりその自然環境もしっかりある，そういう中で囲まれていると。農業があって，大谷はまだまだ魅力的だと思います。

地下街の大谷資料館以外は，そんなに大きな知られているとこはないんですけど，実際のポテンシャルはすごく素晴らしいところが相当あると思います。そういうことを含めて見ていくと，５年，10 年ぐらいのスパンをやっぱり見据えて，いろんなことを進めていく必要があるのかなと。今までフランスの見てきたとこによると，やっぱり観光地に食がないというのは，正直なところ最悪だと私は思っています。休むところだけではだめだと思っています。できれば宿泊があったらいいと思います。実際にそれが備わっていって，せっかくある意味では白紙の状態なんで，アルティザン横丁というか，職人横丁的なことであったり，アートの人が集まったり，そういう村，全国から大谷に興味のある方どんどん引っ張って，そんなにお金がかからない土地だと思いますので，上手に場所を活かして，空間も活かして，そういう方に活動，活躍していただくということが，ますます大谷のまた違った意味でいいと思います。お店をやるにしても，アーティストと関わりを持つとか，食文化のみならず，いろんなことに対して含めた開発もやったらいいのかなと。当然おいしいおそば屋さんが出てきたり，スイーツのおいしいのが出てきたり，イタリアンの人が出てきたり，和食の，昔は盤水館があったりして，鯉の料理だったり，いろいろありました。やっぱりもっと歴史的にも大谷は食がたくさんなかったわけじゃありませんので，や掘り下げていくと，すごく興味深いことが多々あるのかなというふうに思います。［スライド（2.10）］

実は今大谷にムズムズしているというのは，今から１年，２年前に，日光の中禅寺にリッツ・カールトンが来ると知り，今もう工事始まっていますけど，それで僕はすごく良かったんだと思っています。世界の富裕層が来る，インバウンドで確かに外国の方，ヨーロッパの方，欧米の方というのは，本当にゆったり素敵なとこに何日も泊まるというようなことをよくなさるんですね。僕らの若いころというのは，一泊一泊行ってガツガツ見て，食べて，また次の町，次の村って食べ歩きしましたけど，やっぱり本当にその土地をよく深く見て，ゆったりそのときを，時間を楽しむみたいな部分というのは，そういう人たちもやはりこれから入れていかないといけないなというふうに思っているので，そういう意味ではリッツ・カールトンが出るということは，大谷にもすごくいいことかなというふうに私なりに思っております。最後になります，すいません。ちょっとかっこいい言葉かもしれませんけど，大谷を訪れた人が豊かな世界観を感じるとか，それは別にアートだけではないと思います。いわゆる手仕事であったり，匠であったり，そのフランス語でアルティザンというそういうようなもの，そういったものが大谷に来るとすごく感じて，そこにいるとすごくいろんな活動しているというような，そういう村づくりになれば，全国見渡してもそういう村はまだまだ少ないのかなと。［スライド（2.11）］

今四国でどこどことか，新潟でアートのとかそういうことも出ていますけど，この距離感の中，

東京と宇都宮，大谷，または宇都宮，大谷，新幹線，東武電車いろいろ含めて，今度スマートインターもできます。それを考えたときに，理想論的に聞こえる方もいるかもしれませんけど，私はそんなに理想論と思っておりません。気持ち次第で十分可能性があるのかなというふうに思っております。オンリーワンであったり，ホスピタリティ，料理であったり，やっぱり予想外のこと揃っています。そういうことを含めてしっかり見据えて，前向きに方向をよく定めながらやれたら，栃木の大谷，もしかしたら世界の大谷になるのかなというふうに思っていますし，期待しております。［スライド（2.12）］

以上です。ありがとうございます。

◆司会

音羽先生，どうもありがとうございました。それでは，ここで若干ですが休憩を挟みたいと思います。画面左のほうに時計がございますが，15 時 10 分から再開をしたいと思っております。ただ今お話をいただきました川口先生，音羽先生に，３人のパネリストの方に加わっていただいて，パネルディスカッションを始めます。それでは，15 時 10 分まで休憩にいたします。皆さん，受付の横のほうにお飲み物も準備してございますので，どうぞご利用いただければと思います。それでは休憩といたします。

フランスの「美しい村」と大谷

食と農と観光

オトワレストラン オーナーシェフ
音羽 和紀

2018年7月5日／宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム

1

(2.1)

Terroir テロワール

フランス語で土壌、気候、地形など作物にその土地特有の特徴を与える地域の成り立ちを意味する言葉。
日本語では風土という言葉が近い意味合いを持つかもしれない。

1974年、ミオネーにて。

1970年－1977年 料理修業　ドイツからスイス、そしてフランスへ。

フランス・ミオネーのグランシェフ アラン・シャペルとの出逢い

フランスの地方の村、ミオネーに世界中から美食や旅を楽しむ人が訪れていた。「アラン・シャペル」はミオネーの生産者や村人の誇りだった。

フランスの人々の郷土を深く愛する思いとシャペル氏の料理人としての在り様から、地方の食・農・観光の結びつきを学ばせてもらった。

Alain CHAPEL　1937-1990

1937年リヨン生まれ。1967年にミヨネーで父親が営むオーベルジュを受け継ぐ。1973年にはミシュランの三つ星を最年少で獲得。1972年にはMOF（国家最優秀職人章）を授与されている。「厨房のダ・ヴィンチ」とも「フランス料理界の巨星」とも呼ばれ国内外のフランス料理に影響を与えた。

2

(2.2)

フランスの食・農・観光

フランスの最も美しい村 Les Plus Beaux Villages de France

１９８２年「フランスの最も美しい村１００選」という本の出版がきっかけとなり、観光による村おこしを目的に協会が設立された。入会の基準は以下の通り。

・人口が2000人以下であること。
・歴史的建造物に指定された建物、風致保護地区が二か所以上あること。
・村の家並み、建物（高さや、大きさ、屋根や窓の形、色など）が調和を保っていること。
・観光客の受け入れ体制が整っていること
（観光案内所、宿泊施設、駐車場、定期的なイベント開催）

世界の最も美しい村

フランスの美しい村運動が発展。イタリア、ベルギーのワロン、日本、カナダのケベックが加盟。

『日本で最も美しい村』

2005年、北海道美瑛町の呼びかけにより発足。現在60余の町村が加盟。
栃木県では那珂川町小砂地区が加盟。

「花のまち」コンクール

フランスでは1901年にスタート。四つ花から一つ花までのプレートが授与され、町や村の入り口に表示することができる。ヨーロッパ各国が行っている試み。

3

(2.3)

フランスの食・農・観光

Guide Michelin ギド・ミシュラン

フランスのタイヤメーカーミシュラン社が発行するガイドブック。1900年パリ万国博の年にドライブ文化を快適にするガイドとして誕生し、1926年より星で評価を示すスタイルに。星の数はシェフや店の名声にもかかわる多大な影響力を持つ。

Gault et Millau ゴー・エ・ミヨ

ミシュランと並びフランスで影響力を持つレストランガイド。1969年創刊。2017年より日本版も発行。

RELAIS & CHATEAUX ルレ・エ・シャトー

1954年にフランスで誕生した世界的権威を誇るホテル・レストラン会員組織。５Cで表される厳格な基準が設けられ、厳しい審査により、加盟認証される。加盟レストランはミシュランの星付き店でもあることも多い。
オトワレストランは2014年より加盟。現在日本メンバーは20施設。

毎年発行されるガイドブックは、施設紹介にとどまらない。地域の伝統文化や多様性と共存することを掲げ、地域の農、産業、観光とのつながりやその土地らしい建築物のオリジナル性など、テロワールを紹介するガイドブック。

日本メンバー

[ホテル]
あさば（伊豆）
要庵西富家（京都）
神戸北野ホテル（神戸）
強羅花壇（箱根）
ジ・ウザテラスビーチクラブヴィラズ（沖縄）
天空の森（南きりしま温泉）
扉温泉明神館（松本）
西村屋本館（城崎温泉）
別邸仙寿庵（谷川温泉）
べにや無何有（加賀）
忘れの里 雅叙苑（妙見温泉）

[レストラン]
オトワレストラン（宇都宮）
柏屋（大阪）
銭屋（金沢）
ヒカリヤ ニシ（松本）
ラ・ベカス（大阪）
モリエール（札幌）
オテル・ドゥ・ミクニ（東京）
ドミニク・ブシェ・トーキョー（東京）
サン・パウ（東京）、

4

(2.4)

フランスの食・農・観光

農のブランド A.O.C制度

A.O.C.（Appellation d'Origine Contrôlée）。地域の優れた農産物を維持、発展させるための制度。生産地域、土壌の質、飼料、育成方法、品質に至るまでの厳格な基準により、認定品は認証印を付けて販売される。始まりは15世紀のロックフォールチーズとされ、ワイン、チーズ、農畜産品がフランス国のみならず世界のトップクラスのホテル・レストランに届けられている。

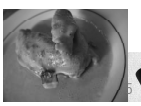
ワイン、チーズ、バター、オリーブオイル、ピメント等土地に根ざしたブランド農産物としてAOC認定されている。

A.O.Cブレス鶏とブレス地方

ブレス鶏とは、フランス南東部のアン県ブール・ガン・ブレス付近一帯の指定域内で、A.O.C.ブレス鶏の仕様書に基づき飼育された鶏。種鶏生産から加工、流通販売まですべてが**「ブレス鶏委員会」**の指定養鶏家により行われる。

農のブランドは量ではなくクオリティー。品質、安全、地域のなかですべてが見えるように、地域のトップシェフとその店、生産者、流通、経済界…町ぐるみで連動し、続いている。ブレス地方ではブレス鶏委員会会長のジョルジュ・ブランシェフの三ツ星レストランとオーベルジュ、街場の郷土料理店、土産物店が賑わい、優秀な生産者を表彰するコンテストやお祭りなど、食・農・観光が連携している。

「ブレス鶏委員会」とは、A.O.C.ブレス鶏のすべてを管理する組織で、歴代会な地域のグランシェフが任命される。現会長はジョルジュ・ブラン氏。（写真）
アラン・シャペルは前会長。



(2.5)

1997年 美術館が始まりだった！

アート

食

スペイン・バスク地方 ビルバオの都市再生

ビルバオは、かつては造船と鉄鋼業が栄えたが衰退。対策として観光都市へと町の方向性の舵をきった。その基点となったのは1997年開業**「グッゲンハイム美術館」**。斬新な建築と近代美術の展示が話題となり、ビルバオを芸術都市として世界に印象づける起爆剤となった。それに続き、世界最古の運搬橋「ビスカヤ橋」の世界遺産登録や川に名建築家の「スピスリ橋」を架けるなど、港町らしい名所づくりを徹底。そして、**バスク地方はサン・セバスチャンなど美食の街としても名高い。**三ツ星レストランやバル巡りなど、山海の幸を楽しみ尽くす食が観光客を魅了している。**アートと食が複合的につながった都市再生**の一例。

※グッゲンハイム美術館はニューヨーク、ヴェネツィア、ビルバオの３都市で展開中。

グッゲンハイム美術館内のレストラン『Nerua』

サン・セバスチャンの三ツ星シェフ、マルティン ベラサテギ氏プロデュース。

サン・セバスチャンでバル街から三ツ星まで美食を堪能

ビルバオ近郊の港町、サン・セバスチャンは世界に類をみない美食の街！

「世界のベストレストラン50」表彰式が2018年6月にビルバオで開催！美食観光都市へとさらに進化。

6

(2.6)

一軒のレストラン・オーベルジュが農や観光に大きな役割を果たす

フランスやヨーロッパでは地方の一軒の名店が、農や観光に大きな役割を果たしている。
世界から人を集めて、もてなす。泊まってもらう。

地域の情報発信拠点

農のブランド / 食 / 文化 / 伝統 / 自然 / コミュニケーション

スイス・ジュネーブ
「リオン・ドール」Auberge du Lion d'Or

国際都市ジュネーブ、レマン湖畔の名店。日頃は美食愛好家や富裕層がゆったりと過ごし、国際会議や映画祭が開催されるときは華やかなレセプションや接待がなされる。音羽はドイツからスイスに渡り、この店でフレンチの技を磨いた。

フランス・ミオネー
「アラン・シャペル」Alain・Chapel

地域の産物を極上の料理に仕立てるテロワールに根ざしたグランメゾン。著名な料理人を多数輩出している。2012年に閉店したが、現在もシャペルの弟子達が世界で活躍中。

オーベルジュとはフランスが発祥とされる「旅籠」、宿泊施設が付いたレストラン。地方のレストランが遠方より食事にきたゲストをもてなすためのもので、土地の食材を活かした料理、ワイン、代々の家族経営など、テロワールに根ざした業態。

フランス・ユージェニー レ ヴァン
「レ・プレ・ドゥ ジェニー」
Les Prés d'Eugénie

シェフ・ミッシェル・ゲラールによるLa Grande Cuisine Minceur®「美味しくて健康的な料理」やスパなど、美食と健康を共に楽しむことができるボルドーのオーベルジュ。
音羽は帰国前年、ゲラール氏のもとで魚部門のシェフを担った。

(2.7)

食コミュニケーションが人を呼ぶ

オーストリア・ウィーン郊外グリンツィング
ホイリゲ

食事はチーズや自家製ハム、ソーセージやバーベキュー、サラダなど様々。
ホイリゲにつきものの音楽演奏や食やワインで楽しむ人でにぎわう。 週末には散歩やハイキング帰りに立ち寄る家族連れも多い。

ワインツーリズム

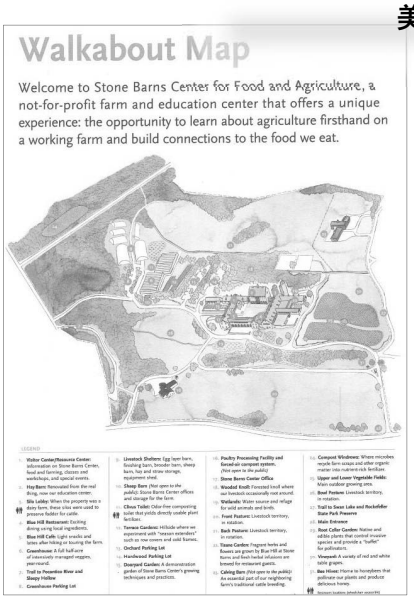
VILLA D'EST GARDENFARM AND WINERY
ヴィラデスト ガーデンファーム アンド ワイナリー

玉村豊男氏のワイナリー、レストラン、ガーデンを複合的に楽しめる施設。ヴィラデストや周辺ワイナリーと連携した「千曲川ワインバレー」とし、ワイナリー巡りや近隣温泉と合わせた観光整備、ワイン用ぶどう栽培の連携、就農者の受け入れなどに取り組んでいる。

8

(2.8)

美しい村づくり　イメージ



Blue Hill at Stone Barns　**ニューヨーク郊外の小さな村**

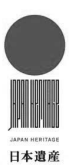
「ブルーヒル・アット・ストーンバーンズ」

マンハッタンの高級店「Blue Hill」はニューヨークの街から車で数十分の郊外に農場とレストランが一体となる地域づくりをし、環境やエネルギー対策にも踏み込んだ先進的なレストラン施設を持つ。この一帯に「世界ベストレストラン50」でも上位ランクインするガストロノミックな高級業態、カフェ、土産店が農場内に点在し、週末にはファーマーズマーケットが開かれる。美食家やセレブリティも通い、観光客や近隣住民も訪れるなど複合的な賑わいを持つ。また、料理人や食企業が世界から視察に訪れる。

9

(2.9)

大谷の食・農・観光のポテンシャル



大谷周辺は食材の宝庫

これらを活かす、つなぐ、人に知ってもらう役割をもつのがレストラン、カフェ、スイーツなどの「食」！

栃木のなかの大谷らしさは？

アルティザン（職人）が輝く場所！
陶芸、木工、ガラス、工芸、壁画…
栃木の一流の職人・ものづくり文化

美術館

アルティザン通り

自転車道 散歩道回遊

土産店

2020年予定、東北自動車道大谷スマートインターチェンジ。周辺観光地からアクセス良好に！

益子　那須　日光

日光
ザ・リッツカールトン
2020年開業

大谷らしいオリジナルの「食べる」「泊まる」「体験」

10

(2.10)

Art de Vivre × 大谷

大谷を訪れた人に、より豊かな世界を

フランス語の『アール・ド・ヴィーヴル』
＝『人生を豊かにする術』

それには、心に刻まれる食体験、芸術とのふれあい、人と人のコミュニケーションが重要な要素となる。その地に根ざす文化や営みを、より魅力的な形で伝えること。大谷の「美しい村」づくりは栃木全体の魅力、本物が、凝縮されたものでありたい。

Unique *Hospitality* *Cuisine*
Inspire *Surprise*

11

(2.11)

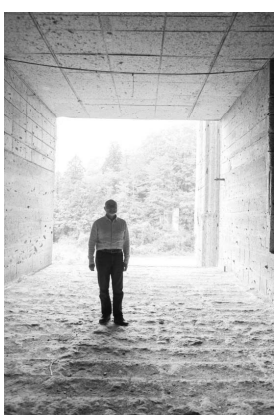
人と人、地域と地域、素材と素材。
出逢いは創造を生み、限りないつながりを育んで、
刺激と安らぎの場を与えてくれます。

故郷に根を張って三十余年、
この気候風土の中で育った文化に触発されて
沢山の料理が生まれました。

一方で、
次世代の食環境のために、
地方の食文化のために何ができるか、
月日を重ねるほどに考えるようになりました。

食べることの大切さ、喜びを、地域へ、人へ、
または、次世代の子ども達へと伝えていきたい、
そう思っています。

音羽和紀



12

(2.12)

パネルディスカッション
「大谷の「美しい村」づくりに向けて」

パネリスト

川口　和英 氏　（東京都市大学都市生活学部長・未来都市研究機構長・教授）
音羽　和紀 氏　（オトワレストラン　オーナーシェフ）
川崎　欣司 氏　（宇都宮市経済部都市魅力創造課大谷振興室長）
松本　　謙 氏　（株式会社ファーマーズ・フォレスト代表取締役社長）
冨岡裕一郎 氏　（都市プランナー（日本大学理工学部まちづくり工学科非常勤講師））

コーディネーター

山島　哲夫　　（宇都宮共和大学シティライフ学部長・教授）

◆山島

休憩時間が短くて申し訳ございませんでした。それでは，後半のパネルディスカッションを始めたいと思います。大谷の「美しい村」づくりに向けてということで，議論を進めていきたいと思います。基調講演では，集客空間ということで，川口先生からいくつかの集客のための魅力的な空間づくりについてのお話がありました。さらに音羽先生からは，食に注目して，食による魅力づくりというお話をいただきました。後半のパネルディスカッションでは大谷を中心に，具体的なお話を進めていきたいと思います。

まず，今日のシンポジウムは「創造都市研究センター開設記念」となっておりますので，皆さんすでにご存じだとは思いますが，ちょっと簡単に「創造都市」 について最初にお話ししたいと思います。「創造都市」というのは，文化とか芸術，そういうものが持つ創造性が，都市における様々な問題を創造的に解決する創造の場を作り出す。文化とか芸術とかが創造性を作り出すということと，もう一つは創造性に富む人が集まってくる，そういうことも大切だ。要するに文化とか芸術ということと，そういうものを担う人が集まってくる。その両面があるということでございますが，さらにこの場合，文化とか芸術というと，アーティストだとかそれを担う人がいるわけですけれども，文化とか芸術自体の創造性，それを担うアーティストの創造性ということだけではなくて，さらに私たちがその文化，芸術，アーティストの作品，そういうものに直接触れることによって，いろいろ感動を得るわけですね。

そういうものに触発される創造性，私たちがそういうものに触れることによって創造性も生まれてくる，この両面があるということをまず考えておくべきと思います。それからもう一つ，創造都市というのは，実はユネスコで創造都市ネットワークというのができておりまして，これは2004 年にできておりますが，日本では今７都市がこのネットワークに登録されています。このネットワークに登録されるのは文学，音楽，映画，デザイン，フォークアート，メディアアート，それに食文化，この７分野が創造都市の登録の要件といいますか，そのどこかに登録されること

になっております。創造都市が考えている文化とか芸術というのは，非常に幅広い範囲が入っています。われわれが普通考えているアートとかだけではなくて，今言いました食文化，それから映画，デザインとか，非常に幅広い分野が入っていることをまずご理解いただければと思います。このパネルディスカッションで，今回，大谷を取り上げましたのは，大谷は先ほど音羽先生の話にもありましたが，素晴らしい景観，風景があって，いろんな可能性があるわけで，独自の歴史や文化もあります。こういう大谷の地は，人々を感動させるいろんなことができる。幅広い文化，芸術活動の舞台としてよりふさわしいのではないかと考え，創造都市を作り上げていくために，相応しい場になるということから，今回大谷を取り上げるということでございます。

前置きはこのくらいにいたしまして，最初にパネリストでお見えになっています，冨岡さんと松本さんについて，プロフィール自体はお手元の資料にございますのでそれをご覧いただくということで，お二方がどういう仕事をやってきたかということを，簡単に紹介していただくことから始めたいと思います。

まず，冨岡さんからお願いいたしますが，冨岡さんは，竹中工務店で大規模集客施設等の企画から開発まで手がけている都市プランナーでご活躍中でございます。日本大学のまちづくり工学科で，学生の指導にも携わっておられます。また，これはどうしても言ってほしいということなので申し上げますが，ランニング，水泳，スキーをはじめとして，スポーツ万能のスポーツマンでもあります。では，よろしくお願いいたします。

◆冨岡

皆さんこんにちは。ご紹介に預かりました冨岡でございます。スポーツは万能ではないんですけど，好きだということでいろいろやらせていただいております。ちょっとあんまり今日時間ございませんので，簡単に私がやらせていただいているプロジェクトについて説明をしたいと思います。こちらに４つほど示させていただいているのですが，東京の文京区にあります東京ドームシティのラクーアという商業施設ですとか，あとちょっと後ほど詳しく説明しますが，長野県にあります養命酒健康の森，さらには最近で言いますと，東京の日比谷にあります日比谷シャンテのリニューアルですとか，熱海で新しいホテルを作るといった，まさに川口先生が学問としてやっておられる集客施設の開発に携わっているというものでございます。

本日の議論で参考になりそうということで，「養命酒健康の森」ということで，長野県の駒ヶ根市という大体人口３万３千人ぐらいの都市があるんですけれども，そこに養命酒製造さんという会社の工場があって，ここのプロジェクトをご紹介したいと思います。もともと工場内に築後100年たった蔵がありまして，大変もったいないことに何も使われてなかったということで，これを有効活用したいというお話をいただきまして，私どもが携わらしていただきました。もともと養命酒さんが企業ミュージアムを作りたいということで，展示施設を作ってくれというご下命だったんですけども，やはりちょっと私どもも見させていただいて，普通の展示施設を作っても

面白くないねということで，いろいろ提案をさせていただいて，実は音羽先生の話にもありましたけれども，やはり食とかそういったものを提供する，さらにはいろいろここで遊んでいただくようなアクティビティを導入してはどうかということで，もともとのオーダーからはかなり外れていたんですけれども，しかも名前も「健康の森」と工場自体をリブランディングにして売り出そうということで提案をさせていただきまして，ご下命いただいたということでございます。先ほどの蔵が最終的にはこういったかたちになっておりまして，もともと展示施設を作りたいということでしたので，展示機能を持たせたい。ただ，普通の展示然としたものを置いても，やはり皆さん楽しくないということなので，実はこれ真ん中のショーケースみたいなのが生薬のサンプルがあるんですけど，それを環境演出して置く。要は環境演出装置として，展示機能を持ってきてはどうかと。さらには，それを中核に商業施設を展開してはどうかということでご提案申し上げました。こちらは左側が物販施設ということで，実際売り場を構成するにあたって，商品を並べないといけないということですので，この場合は，駒ヶ根市は伊那谷というとこにあるんですけども，伊那谷のものとかをいろいろ養命酒さんが収集をして，ブランディングをしながら売っていくということをやりました。あと食なんですけども，先ほど言ったように人口３万３千人の都市でございますので，テナントを誘致するというのは基本的には無理なので，養命酒さんの実際に工場で働いている方々に飲食施設をやっていただきました。提供するメニューも当然作らないといけないということで，養命酒さん 14 種の生薬に漬けて薬酒をつくっているんですけども，その 14 種の生薬を使ったスイーツを作ったらどうでしょうかということで，なかなか本格的なレストランはできないんですけども，こういったカフェを導入させていただきました。最終的にはもともと工場見学で６万人ぐらいの来場者だったんですけども，直近で 10 万人以上に増えていまして，３月には大谷と一緒でスマートインターチェンジができましたので，恐らく倍以上に集客が増えていくんではないかなというような施設になっております。

さらにこのストーリーには続きがありまして，養命酒さんが諏訪湖のほとりに保養所の跡地をお持ちでして，ここに駒ヶ根の成功を展開していこうよということで，もともとは工場の普通のおじさんたちだったんですけども，こういった新しい物販商業施設を作りましょう，飲食施設を作りましょうということで，ここでは現代的なパキッとしたデザインの建物を建てたんですけども，そこでもさらに先ほどは伊那谷のものを集めましたが，ここでは信州全体のものを集めようというコンセプトにして，かなり品ぞろえを強化したんですね。実はだんだん養命酒さんものってきて，薬酒をつくったあとの 14 種の生薬の残渣を飼料に混ぜてブタを育て始めたんですね。十四豚って書いて，ジューシーポークって言うんですけども，十四豚を使った料理を出したいということで，こういった十四豚と信州の野菜を活用したレストランをつくりました。もともと何度も言うんですけど，単なる工場のおじさんたちがここまでやるというような成功物語がありました。ということなので，３万３千人の駒ヶ根市でできて，こちらでできないってことはないというふうに思いますので，ちょっと参考になればと思ってご紹介申し上げました。以上でございます。

◆山島

冨岡さん，どうもありがとうございました。続きまして松本さんでございます。皆さまご存じだと思いますが，現在ファーマーズ･フォレストの社長をお勤めになっておりまして，「ろまんちっく村」とか，「とちまるショップ」の運営などを手がけておられます。農業と食，地域資源のプロデューサーなどとして，地域活性化のために全国を飛び回ってご活躍中で，今日もこれから終わったあと沖縄のほうへ行くということで，非常にお忙しいところを今日は来ていただきました。どうぞよろしくお願いします。

◆松本

こんにちは。お世話になります。ファーマーズ・フォレストの松本です。私たちの業態を端的にというか，今日大谷なので，大谷に絞って少しお話をさせていただければと思っています。私たちは Local Business Frontier と，いわゆる栃木県を日本のローカルをワールドクラスにする地域商社ということで，栃木県を世界に売り出していく，そういった商社活動をしております。細かな事業モデルに関してはお手元の資料をご覧になっていただければいいんですけども，実は大谷に関しまして，地下の冷熱水を活用した「夏いちご」というものを作っておりまして，私たちだけではなくて，いわゆる企業参入というというかたちで，うまく今年，私たち含めて３社，夏いちごを作っています。それで，実はその私たちだけではなくて，大谷も少し餃子だけではなくて，新しくブランド化をしていきたいなというところで，夏いちごで，今年からは夏冬両方とも大谷の冷熱水を活用しながらいちごを作る活動を始めました。あとはご存じかもしれませんけど，私たち旅行業を持っておりまして，「えにしトラベル」という旅行業者でもありまして，いわゆる大谷の空間を活用しながら，様々なプランニングをさせていただいています。また，特に大谷に関しましては，「チイキカチ計画」という，私たち含めて地元の４社と，いわゆるＬＬＰという組合を作りまして，それで大谷には，実際大谷の空間には穴があるからこそ，いろんな今があるんだということを含めて，大谷の現在をあるものを活用しながら，片方でツアーとして活用したり，あとは大谷の空間を活かした食を提案するようなバンケットであったりとか，あとはスペースを活用した空間デザイン，またさらには土地を活用したグランピングみたいなかたちを，そういうような展開をさせていただいております。

特に大谷に関しまして，皆さんご承知かもしれませんけども，地底に水が溜まっておりまして，それを活用して夏いちごを作っているというのもありますが，実はここにありますように，まさに地底にある空間を活用しながら，ラフティングボートを浮かべて，要は大谷の地底湖クルーズということを私たちＬＬＰでやり始めてすでに５年たっているんですけども。こういうような空間を活用しながら，いわゆる課題の解決の仕組みづくりをしていきながら，それでこういうツアーに参加していただいた方々に，この大谷のご当地を知っていただいて，好きになっていただいて，例えば住んでいただいたり，そこで就職していただきたい気持ちになったり，そういうような気持ちを醸成していきながら，最終的に地域に人を呼び込んでいき，定住化を促進し，それでその

地域の価値を上げていこうと，そういうようなかたちの最初のセルモーターを回すような役割で，私たちはこのＬＬＰの活動というのがあります。

地底湖クルーズというのがとても取りざたされているんですけど，それだけではなくて，そういったものを含めて，ツアー参加していただいた方々に，大谷自体の良さを知っていただくためのそういったナビゲーターの養成であるとか，あとは当然そこで豊かな食を楽しんでいただくために，通常であれば冷たいお弁当を食べていただくようなそんなツアーが多い中，それを要は少しポテンシャルを高めて，大谷の地域で作られている方々が参加しながら，温かいお料理を召し上がっていただけるような，そういった空間を作りながら，それで例えばツアー参加にいたってはそういうかたちで食の提案をしながら，そういう中で大谷の地域自体を体感していただいた中から，ここいいね，こういうところ住んでみたいな，もしくは例えばまた来てみたいなというふうに思うような，そういうような活動が積み上がって，私たち「チイキカチ計画」という取り組みになりました。現在，大谷を中心として活動させていただいている，そんな中身になります。最近は，本当に音羽シェフのような巨匠のようなシェフの方々以外でも，いわゆるたまごのようなシェフの方々含めて，どんどん宇都宮には食があるんだというところを含めて，いろいろと食の提案をしていっていただける，そういうような空間として利用して，それで通常のお昼のツアーの続きでやるものではなくて，要は食というものを本格的に楽しんでいただけるような，そういうような空間仕立てでのバンケットスタイル，そういったものを展開したりしています。

まさに通常であれば，今まで仮面ライダーの撮影とかそういうようなところでしかクローズアップされなかった大谷というもの自体のポテンシャルを上げていく，そんな空間を作っていきたいと，そんな思いで活動させていただいているのがこの「大谷アンダーグラウンド」です。ご承知かもしれませんけども，『ナポレオンの村』という，テレビドラマの題材になったことでも，全国的にこの大谷の取り組み自体はフォーカスされたんですけども。そういうかたちを含めて，やっぱり栃木県，また宇都宮市，大谷含めて，それを世界に通用するような，そういうような仕事をしていきたところがありまして，活動させていただいております。詳しい中身は，ぜひカンブリア宮殿とガイアの夜明け，今お手元に資料がある後ろにアクセスしていただくと，テレビ東京の無料でできるオンデマンドの企業を入れておりまして，見られるので私たちの取り組みを見ていただければいいかなと思います。あともう一つ，「トチギフト」というカタログ，今日全員にお配りできなかったんですが，会場の表に置いてありますので，よかったらお持ち帰りになってください。ちょうどお中元シーズンなので，実はこのギフトカタログの中には，音羽シェフのレストラン券も入っておりますので，ぜひ使っていただければいいかなというふうに思っておりますので，そんな取り組みをやらせていただいています。今後ともよろしくお願いします。

◆山島

どうもありがとうございました。それでは，大谷の具体的なディスカッションに入りたいと思います。最初に，宇都宮市大谷振興室の川崎室長から，宇都宮市としての大谷地区の位置づけとか，大谷地区の振興の考え方について，お話を伺いたいと思います。では，よろしくお願いいた

します。

■ 宇都宮市の大谷振興方針について

◆川崎

本日はこのような場に参加させていただきまして，大変ありがとうございます。私は宇都宮市役所の経済部，都市魅力創造課大谷振興室の川崎と申します。都市魅力創造課ということで，文字通り，都市の魅力を創造することが組織のミッションであります。

先ほど音羽シェフのほうからお話がありましたが，例えば自転車のロードレースでアジアにおける最高位の「ジャパンカップ・サイクルロードレース」の開催ですとか，３人制のバスケットボール，３ｘ３（スリーバイスリー）と呼ばれ，東京オリンピックの正式種目ともなりまして注目されておりますが，その国際大会「３ｘ３ワールドマスターズ」の開催。実は今月の末，28，29 の土日に開催されます。こういったスポーツをはじめとしたコンテンツですとか，そして本日のテーマでもあります大谷地域の振興など，いずれも宇都宮市の魅力となるようなコンテンツを発掘，また磨き上げを行いまして，市への交流人口の拡大や地域経済の活性化を目指していこうと取り組んでおります。

私は実は，大谷の西側で同じ城山地区の福岡町に住んでいまして，大谷を毎日通勤で通っておりますし知り合いも多く，大谷はいわゆる地元ですので，その利点を活かしてどんどん地元に入って，様々な方と意見交換しながら，地域振興に取り組んでいるところでございます。

それでは，お配りしました資料の中で，紙のものが二つございます。「大谷地域振興方針」ともう一つ「日本遺産の認定」について，この二つをご紹介したいと思います。

まず，大谷地域の振興方針でございます。こちらは今年の３月に策定をいたしまして，振興の考え方とおおむね 10 年先を見据えた取り組みについて取りまとめたものでございます。資料の左上，まず大きな一点目で，「大谷のこれまで」としまして，歴史的な経緯を簡単に振り返っていきますと，「産業の発展」ということで，大谷石の産業の発展と並んで，観光業も合わせて盛んになってまいりました。古い写真ですが，ツルハシによる手掘りで大谷石を採石していたころのものでございます。昭和 30 年代ごろからは記載のとおり，ドライブインですとか，ヘルスセンターなどの観光施設もあり，大いに賑わって，休みの日などは人が集まりすぎて，まともに歩けないほどだったという話をよく聞きます。私も若いころ，大谷の名物料理ということで，例えばきじ料理，きじ鍋ですとか，あとは鯉料理ですね，鯉の洗いですとか，鯉コクなどを食べた記憶があります。とても珍しかったのでよく覚えています。

ところが，「産業の衰退」ということで，外国産の建材の台頭などによりまして，石産業，観光業ともども衰退していきました。記載のとおり，大谷への観光数は，多いときには年間に 100 万人以上ありましたが，それが一時は 17 万人程度まで大きく落ち込みました。

そして大きな２番としまして，「大谷のいま」ということで，「復活の契機が到来」とあります。こちらにつきましては，大谷ならではの地下空間ですとか，特異な景観などの地域資源を活かし

て，観光資源，そういったものが喜ばれているほか，大谷石の良さが再評価されまして，需要が高まっているということと，あと先ほどから出ております大谷石文化が日本遺産に認定されたことですとか，さらには大谷のスマートインター整備の予定などもありまして，様々な追い風が吹いている状況でございます。この資料の右上のほうに大きな写真を貼ってございますが，大谷の特異な景観でございます。いわゆる奇岩の岩肌，また現役の大谷石採取場の写真がございますが，大谷石の多くは地下で採石するところ，ここは珍しい露天掘りです。地表面で大谷石を採石している状況でございます。こういった風景は，私も含めて地元の人間には当たり前の風景でございますが，こちらは国内，あるいは海外でもほとんどない，まさに特別な風景でありまして，大谷ならではの地域資源であります。

また，「大谷のいま」というところの脇に，先ほどファーマーズ・フォレストの松本社長のほうからご紹介がありました，地底湖クルージングの写真を付けてございます。大谷には地下空間が 250 か所ほどありまして，ほとんどは地下水が溜まって放置されている状態でございますが，これをなんとか地域資源として活用できないかと知恵を絞って成功している一つの事例でございます。

その下に「冷熱エネルギーの活用」とあります。冷熱エネルギーといっても聞きなれない言葉だと思いますが，要は地下空間の冷たい水のエネルギーでございます。こちらを活用しまして，松本社長のほうからお話ありましたとおり，国内では栽培が難しい夏いちごの栽培，あるいは保冷庫としての活用ができないかということで，取り組んでまいりました。地底湖クルージングなどと同様に，地域資源としての活用に向けて知恵を絞ったものでございます。資料の右下のほうに大きな写真になりますが，「大谷夏いちごの圃場」ということで，「耕作放棄地を解消」とも書いてございます。ビニールハウスの光景がございますが，このハウスの中で夏いちごを栽培しております。

「耕作放棄地を解消」というふうにあえて書かせていただきましたが，これも一つストーリーがありまして，冒頭ご説明しました産業の衰退によりまして，石産業や観光，農業を手放して，大谷を去っていく，大谷を離れていく人がたくさんおりました。そうしますと，農地も荒れ果てていって，草や木が伸び放題の耕作放棄地になりますし，住んでいた家は空き家となり，石の加工場はそのまま放置されていると。今日のテーマは「美しい村」ですが，そんな荒れた状況も，大谷の一本裏の道に入るとあります。そんな中，夏いちごの栽培，つまり農業として土地を再利用することによって，荒れた風景を「美しい村」の風景に変えていくことができるという，一つのお話になろうかと思います。今朝，地元の新聞に写真付きで記事も載っておりましたが，その大谷夏いちごに参入されている方々の記事がございました。中でも松本さんのファーマーズ･フォレストさんは一番目の参入ということで，本当のトップランナーでありますので，参入された勇気と力に感謝をしております。

そして，最後に「安全安心の取組」がございます。大谷につきましては，かつての陥没などによる苦い経験がございますので，多くの地震計などを設置しまして 24 時間 365 日地下空間を監視しておりますほか，人間の目による巡回ですとか，地下の水位やボーリングによる調査なども

行っていまして，これまた日本中で大谷にしかないような安全対策に取り組んでいるとこでございます。

真ん中の大きな３番，「大谷のこれから」でございます。こちらが振興方針の基本的な考え方になりますが，まずは先ほど来お話ししております，大谷ならではの地域資源を最大限に活用しようということと，次に地域振興の基軸となります観光につきましては，先ほど音羽シェフの説明にもありましたとおり，見る，食べる，遊ぶ，泊まるといった機能が必要だと思いますので，これらについて民間事業者の誘導を図っていくということ，さらには持続可能な地域振興ということで，先ほどの安全対策，こちらのほうにも万全を期して様々な産業活性化を図っていきたいという３点を挙げてございます。

この考え方を受けました振興方針の基本理念としまして，「行ってみたい，過ごしてみたい，そしていつまでも暮らし続けたい大谷」としまして，かつての衰退の歴史を乗り越えて「今ふたたび色づき始めた大谷をより鮮やかに」とまとめたところでございます。その下にキーワードを書いてございます。歯車の絵の下の「安全・安心」，こちらを根底におきまして，そのうえで賑わいですとか，豊か，便利といったキーワードを掲げてございます。また目標としまして，大谷への観光客数を 120 万人といたしております。こちらにつきましては，過去の観光客数のピークを目安として設定してございます。

では，裏面のほうをご覧願いたいと思います。大きい４番目，「エリアごとの取組概要」と，右側の「エリアの考え方」でございます。あわせてご覧願えればと思いますが，右側のほうに大谷地区の地図がございます。見づらいかもしれませんが，地図の右下のほうに，斜めの字で「主要地方道宇都宮・今市線」とあります。これが通称「大谷街道」で，ＪＲ宇都宮駅の西口から伸びている道路でございます。この道路を過ぎまして，旧大谷公会堂，あるいは屏風岩石蔵といった表示がございますが，この辺りが大谷の交差点で，その先北側に広がる黄色いエリアが大谷の中心部でございます。この黄色いエリア，凡例では「立地誘導エリア」とありますが，こちらが，大谷地区の観光関連事業者の立地誘導を促進しようということで，今年の４月から開発基準の緩和をしたエリアでございます。飲食店ですとか，土産物店など，観光施設の建築に関わる面積要件などを緩和したものでございます。

そしてこの地図の中で，楕円で三つのエリアを設定してございます。まず緑色のところで囲みましたセンターコアでございますが，こちらが大谷地区の中心部のエリアということで，観光の拠点，いわゆる大谷の顔となるような機能を作ってくことを想定してございます。冒頭に川口先生からお話がありましたとおり，人を集める，呼び込むというところで，様々なメニューが考えられる中で，ターミナル，学べるところ，憩い，水辺というような話がございました。例示としては，石見銀山の拠点施設などもございました。そういったイメージをここで具現化していきたいと思っています。また，赤い線で囲んだところにつきましては，体験・滞在コアでございまして，先ほど地底湖クルージングを紹介しましたが，それに限らず，大谷ならではの地域資源を活用した観光商品，アクティビティの展開を想定しているエリアでございます。川口先生からありましたアミューズメント性ですか，非日常，さらには音羽シェフからも美術館の話がございまし

た。そういった楽しめる空間を創出していきたいと考えております。さらには青い線のところ，エネルギーコアになります。こちらも先ほどご紹介いたしました冷熱エネルギーを活用した夏いちごの栽培ですとか，保冷庫，それらのさらなる展開を想定しているエリアでございます。

大谷につきましては，地下空間，あるいは陥没といった言葉が，人によっては負の遺産と感じられることもあろうかと思いますが，そういったところを逆転の発想で地域振興につなげていきまして，「美しい村」を目指してチャレンジしていきたいと考えてございます。

それでは，もう一点，「日本遺産の認定」でございます。パンフレットを付けさせていただきました。「地下迷宮の秘密を探る旅」という，わくわく感を感じるようなタイトルでございます。こちらは，先日の５月 24 日に「大谷石文化が息づくまち宇都宮」ということで，国の日本遺産に認定されてございます。

日本遺産につきましては，特色ある歴史・文化的な資源を結びつけてストーリー化しまして，その資源を活用することによって魅力を発信し，地域の活性化を図るものでございます。文化庁におきましては，2020 年の東京オリンピック，パラリンピックまでに全国で 100 カ所程度の日本遺産認定を目指しておりまして，今回 13 件が認定され，合わせて 67 件が認定済みとなったところでございます。通常は世界遺産などと同じで，何度も申請してやっと認定されるということが多い中，この大谷石文化につきましては，１回目の申請で認定ということで，大変良く評価されたのかなと思っております。ストーリーを構成する資源ということで，パンフレットの裏面にいくつかございますが，奇岩ですとか，地下空間はもちろんのこと，大谷地域に限らず，宇都宮市内に多く存在しています建築物，石垣，道具など全部で 38 の構成文化財によってストーリーが構成されているところでございます。

先ほど説明いたしました，地域振興方針の策定の約２カ月後に日本遺産の認定となりましたので，これまでの地域の観光振興の魅力向上ですとか，ブランド力の向上がさらに加速化するだろうと期待をしているとこでございます。また，せっかくの日本遺産の認定でありますので，このチャンスを活かして，大谷石文化の魅力を発信する様々な事業を展開していく予定でございます。川口先生のほうでフランク・ロイド・ライトの説明もございましたが，そういった文化なども広く紹介していき，観光周遊ルートの創出や，ガイドの育成など，広く展開してまいりたいと思います。そのような取組により，大谷を「美しい村」として発信していきたいと考えてございます。駆け足でございましたが，以上でございます。

◆山島

どうもありがとうございました。今の川崎室長のお話で，大谷というのは非常にたくさんの資源があって，これが全国的にもすごく評価されてきて，いろいろな可能性があるということが今の話だけからも分かると思います。大谷地域の振興方針，まだ具体的な計画というよりも，こういうふうに持ってきたいというお話だと思いますが，まず，地域の振興とか，地域資源の話で，いろいろな地域の現状をご存じの川口先生から，全般的なコメントをいただきたいと思います。

◆川口

はい。ありがとうございます。今日午前中にシティライフ学部の吉田先生に案内していただきまして，大谷地域を初めて拝見させていただきました。いろいろ魅力的な要素がたくさんあると思いました。まず思ったのは，屏風岩石蔵など石造りの建築が結構魅力的なものがありまして，こんなにたくさんあるのだというということを初めて知り，これはとても魅力的だと思いました。一方，これにもう少し連続性みたいなのがあるといいのではないかと初めての感想ではありますがまず感じました。さらに平和観音や大谷観音を拝見しまして，神様がかっているもがある，そういう信仰的なものは集客のうえでは，とても強い要素なので，観光に有利であると思いました。また，独特の奇岩もあったり，自然の景観もあり，こうした要素は魅力となると感じました。実はちょっと時間が足りなかったのですが，無理を申し上げまして，大谷資料館をぜひみたいと思ったので，拝見させていただきました。入る前から冷気がバーっとせまってきまして，これはすごい冷房が効いているのかなと一瞬思ったんですね。でもこれは自然の冷気ということなので，あとで分かりまして，入ったらすぐ温度がずっと下がりますよね。やっぱ天井高が高くて，あれだけそのダイナミックな空間はそうはないと思います。あれだけ複数のステージがあるような大きな空間って，すごい魅力で，こういうところで例えばアートみたいな，パフォーマンスとか，それこそコンサートとか，すでにやってらっしゃることだと思いますが，これは，大きな魅力になるなというというふうに改めて思いました。

先ほど音羽シェフからもお話があった中で，ビルバオ・グッゲンハイム美術館の話がありました。近年，いろんな美術館，特に海外ではアメリカなどで最近そうなんですけど，政策的に補助金が削られて自前で経営的な努力をする，なんとか人を集客する必要性にせまられることがおこっています。では，美術館側はどうするかというと，美術館自体は，結構立派な建物で階高が高く，歴史的な建築物である場合などが多くあり，入口から中入ったら大きな吹き抜け空間で恐竜の骨がバーンとあったりする。そういうところどうするかというと，夕方，閉館時間に近づくとさっとクロスがかかった美しいテーブルが出てくるんですね。それがレストランに早変わりで，素晴らしいレストラン，食空間に生まれ変わります。それから，その吹き抜け空間をコンサートなどに使うんですね。つまりコンサートとか，食とかと美術館というというのはすごく相性がいいのですね。大谷地域でも恐らくお考えになっているかと思うのですが，このエリアでの美術館とか博物館的なものというというのは，すごく工夫をすると魅力が倍増すると感じました。そのアメリカの例もそうなのですが，要するに補助金がもらえないものですから，一生懸命自分たちで考えて，階段部分に例えば恐竜の足跡をデザイン的にくっつけてみたりとか，内装を面白くしたりとか，その先ほどのレストランやったりとか，要するに資金的な苦し紛れなのですが，いろんな工夫をされることが，よいアイディアに繋がり，これが面白いんですよね。大谷というそこでしか思いつかない工夫みたいなのが，すごく魅力につながるのではないかというふうに考えます。

それから最初に山島学部長からもお話ありましたけど，創造都市のことですが，この大谷石を加工する石工の文化にはクラフトマンシップを感じます。先ほどフランク・ロイド・ライトの帝

国ホテルのお話を，少ししましたが，この魅力は素晴らしい大谷の石工さんの技術なんですね。これを伝承される方々というというのがやっぱり必要で，もしかしたら地元の方々でもいらっしゃる，若い皆さん，特に芸術を学ばれる方々，場合によっては大谷地区に限らなくても，全国から技術を学びたい人たちを呼べるんじゃないでしょうか。そういう方々が技術，匠に学ぶというというのは，これはその筋の人にとってみると，ものすごい魅力なの，これは訪れるだけじゃなくて，今度は住んでくれます。住んでくれて，次の技術を担う世代を育てることになるかもしれません。そうすると，それがさらに魅力の発信力になるということだと思います。そういう住みたくなる，訪れたくなる，そのクリエイティブ，創造性というというのがこれが，アーティストとの，親和性があり，すごくその要素がたくさんあるエリアなんだということを改めて感じました。

◆山島

どうもありがとうございました。それでは，順番ですので，音羽シェフから，この振興方針についてご意見をお願いします。

◆音羽

はい。ちょっと今美術館の話が出たものですから，僕の見てきた中で大谷は，もっと可能性があると思っています。すごいインパクトがあって，大都市の東京から近くて，非常にアクセスが良くて，多くの人に来てもらいやすい場所です。先ほどグッゲンハイムの話をしたんですけれども（グッゲンハイム美術館のような）大きな箱を作るというという捉え方じゃなくて，ビルバオのあのロケーションを活かした美術館ということが興味深いのです。大谷ではなんの美術館がいいかちょっと分かりませんけど，なにかすごく強烈なインパクトがあるほうが，やはり人集めるのにはいいのかなと思います。

あと，僕が今までやってきたり，学んできた料理の世界は，多くの人たちに，どんどん来てくださいと，宣伝して儲ければいい，みたいなことだけではないんですね。でも，それは全国どこでも多くのとこでやっているし，たまたま東京に近いから多くの人が来やすいかもしれない。大谷にはせっかくあれだけのシチュエーションがある中で，多店化とか大規模ではできないかもしれないけど，数字や利益ありきではない世界も，大谷で展開されてもいいのではないでしょうか。別に食の世界だけではなくて，なにかあると思うんですね。栃木では世界的に羽ばたいている音楽家がたくさんいらっしゃいます。食についても，どっかで店をやりたいと思っていたり，特別惹きつけるまでの店作りをしたい人が大谷でやりたいと思うようにしていかなきゃいけない。宇都宮市，栃木県の方も，東京の一流店で勉強している，また，ある立場でやっている方も結構いらっしゃるんですね。パリにもいます。すごいなと，若くても有名なホテルの二番手をやっていたり，レストランにいたり，すごい力のある人が宇都宮市でも私の知りうるなかで４，５人います。そういう人たちが，じゃ，どこでやるのかって，みんな大体東京になってしまうと。非常に残念ですね。そういう面でも，やっぱり食べることは別に高いことばかりじゃないけれども，いろん

な単品にしても，やっぱり行きたくなるようなものがほしいなというふうに思っています。食べるというのは，リピート性もあるし，一回見て終わりというというんじゃなくて，やっぱり食材によっていろんな表現ができるので，しょっちゅう行きたくなる可能性が高いです。食の在り方は観光と並行して考えるべきだなと思っています。

◆山島

どうもありがとうございました。実際に大谷でもいろいろなことをやられている松本社長からお願いします。

◆松本

少し日本遺産ということに絞ってちょっとお話をさせていただくと，さらっと先ほど日本遺産一発目で認定されたというというあの一言がありましたが，その裏側をずっと見てきている中によって相当なご苦労をされていらっしゃいました。何回もやり取りをしながら，それで今回取れたわけですけど，もともとなぜ日本遺産というのができたのかというとこにちょっと遡っていくと，もともと世界遺産ワールドヘリテージというというのができて，いわゆる保護という観点でできました。日本がいわゆる地方創生において，ローカルアベノミクス，ローカルブランディングという中の一環においては，いわば地域を活性化していくためにというようなかたちの中で，その地域ならではのストーリー性を認定しておこうというかたちで，初めて文化遺産が，いわゆるストーリー性を認定するというという，ものすごく新しい仕組みを作ったのが日本遺産であるというのを記憶しています。そんな状況において，その日本遺産を目指すことにおいては，決して保護だけを要点としていないで，要はどれぐらい活用していくかというというかたち。だから，まさに大谷にはこういった石材群があるんだというというそこだけではなくて，それに対してのいろんなストーリーだとか，そこに活動している人たちだとか，そういったものをすべてくるみで認定されたのが，実は日本遺産だというということを認識していただけると。

そうすると今度認定をしたあとの活用をどうしていくのかというというところで一つ考えていただきたいのは，実は世界遺産も，例えば富岡製糸場にしてもしかり，石見銀山にしてもしかり，行ってみたいというきっかけにはなっても，また行ってみたいというきっかけにならないというのが実際であって，最終的にあの富岡製糸場，この前富岡市の方からもなんとかしてくれとかって言われたんですけども，基本的に観光客どんどん減っているんですよね。２回目行かなくなってしまう。だから，大谷はそうではあってはならないというか，むしろ逆に一回行ってみたら，その熟成度はまだまだ足りないよねというところの中で，また来てみたい，また行ってみたい，そのリピート性をどう作るのかって，それがまさにストーリーなのだと思います。そのような総合的な可能性があるからこそ，この度の日本遺産認定も，宇都宮市は単独で初回申請であるにもかかわらず一発で認定されたものです。でも，活動というもの自体は，地域の人であるとか，私たちも含めてそういった活動を続けていくということに意義があるんだというふうに思うので，日本遺産認定が終わりではなく始まりであって，今度はバトンが私たちに渡されたわけですから，

宇都宮の市民の方々，また大谷の住民の方々，また栃木県，または関与をしている方々含めて，これから大谷全体をどうやって活性化していくのかって，まさに行ってみたいからまた来てみたい，の仕組みをどうやって作るのか，そんなコンテンツをどうつなげていくのかというところがものすごく重要なのではないかと思っていて，そこをぜひ考えていくべきかなと思った次第です。以上です。

◆山島

どうもありがとうございました。私もこの宇都宮に来て，大谷に何回も行って，これからも何回か行きたいと思っています。ちょっと話題に出た隣の県にある世界遺産は一度行ったことがあるのですが，２度目は行かないですね。それしかありませんので，おっしゃったとおりですね。何度でも行きたくなるというのは，いろんな魅力が多分あるからで，今の大谷でもいろんな魅力があるので，何度でも大谷に行きますけれども，これがもっといろんな魅力があれば何度も何度も行くということは必ずできるんじゃないか。ここで，冨岡さんにコメントをいただこうかと思います。冨岡さんは大谷をどういうふうにもっていったらいいかということについて，プランナーとして考えておられますので，冨岡さんのイメージをお話しいただき，それを元に次のディスカッションを進めていきたいと思います。よろしくお願いします。

■ 大谷の地域価値の創出に向けて

◆冨岡

私，事前にちょっとまとめさせていただいていたんですけれども，今まさに皆さんから出ている議論をちょっと整理するというかたちの補助資料になろうかなというふうに思っております。今回のテーマである観光交流拠点ということで，今後どうやって大谷を整備していくかということを議論したいと思っているんですが，やはり先ほどからも議論にありますように，この真ん中にあります，ベースの観光資源，これについてはやはり大谷という地区は素晴らしいものを持っているんだろうなというふうに思うんですが，それに加えまして，先ほど音羽シェフの話にもありましたけど，やはり食。さらにはモノですとかコト，これが単体でバラバラにあってはならなくて，これをまとめるような磁力となる大谷の場の価値をこれから，日本遺産に指定されたということもありますし，そういう中でどう作っていくかというのを議論していくべきなのかなというふうに思っております。この磁力となる場の価値を生み出すためにはどうしたらいいのかという，ちょっとこれは私なりの視点なんですけども，やはり私はどちらかと言うと建物などといったハード系の人間なんですけど，やはり箱を作るだけはだめで，それに加えて，ソフト，ここが非常に重要で，ハードとソフトをうまく融合させる。さらには大谷らしさとか，地域のアイデンティティ，音羽さんの言う Terroir という部分もあるのかと思うんですけど，やはりこの地域に即したアイデンティティに基づいて，ハードとソフトを整備していくということが大事なのではないかというふうに考えています。

さらにはハードだけではなくて，やはり人と人のつながりですとか，ネットワークということ

で，もちろん地域の方々が支えていくということが非常に大事なんですけども，それに加えまして，外部の専門家の方々と連携をしながら作り上げていくということがいいのかなというふうに思っております。最後には，やはりここにいらっしゃる皆さんも然りなんですけど，場に対する想いを共有していくということ，これはちょっと時間がかかるかもしれませんが，想いを共有していないと，てんでんばらばらの開発になってしまうということなので，今日のシンポジウムはまさにそういう場だと思いますけども，こういったことを重ねていく必要があるのかなというふうに考えております。

大谷での可能性なんですけども，先ほどから皆さん幾度もおっしゃっていますけども，圧倒的な景観でありますとか，当然資料館は当たり前なんですけど，大谷のエリアに足を一歩踏み入れただけで，やはり独特の空気感というのがあるのではないのかなというふうに思っておりまして，実はこれは先ほどのご説明にもありましたけども，実は観光業が衰退したこと，それは不幸な出来事であったとは思うんですけど，逆にどちらかというと手付かずに残っているというか，変なものができていないという，メリットみたいなことはあるので，これからやはりうまく積み上げていかないと，ありきたりな観光地になってしまって，結局廃れてしまう，２度目は行かないということになるので，やはりこの景観を保っていく，この空気感を保っていくということが非常に大事なのではないのかなというふうに考えております。そういった意味では，私もこの先だっていろいろ周辺を見させていただいたんですけども，例えばその大谷の文化というものを現代的に解釈，表現した物販，飲食店舗ということで，この左側の施設は資料館の隣にあります ROCKSIDE MARKET で，右側のものが，ちょっとそばにあります THE STANDARD BAKERS というベーカリーが入っていますけれども，ここも大谷の文化をそこはかとなく感じられるような空間で，地域の方もはじめ，観光客の方も大勢訪れるような商業店舗ができていくという，こういった流れを大事にしていくことが必要なのではないかなというふうに考えております。あと，私もちょっと認識不足だったんですけども，やはり農業王国･宇都宮ということで，音羽シェフも先ほどおっしゃっていましたけれども，その新鮮な食材が身近に手に入るというような絶好の環境にあるというふうに思いますので，こういったことを建物とか，まちというだけではなくて，食ということをキーワードとしながら，まちづくりを進めていってはどうかなというふうに考えてございます。

最後にちょっとイメージとして，多分今まで皆さんが全部言ったことをまとめる感じになっているんですけども，やはり宇都宮の豊かな食材を活用した，ここには音羽さんの写真を使わせていただいておりますけども，そういった地域の食材活かしたレストランと，例えばですけど，大谷石を建材として活用した宿泊施設，オーベルジュみたいなかたちになると思いますけども，こういったことを核としながら，ちょっとこの右側に松本さんがやられているアクティビティ，実際の大谷の場を使ったいろんなアクティビティをやられているんですけども，こういったアクティビティをうまく活用し，さらにちょっと資料館行かしていただいて，いろいろ最近ライトアップとか，コンサートとか，いろいろ有効活用はされているというふうには思うんですけども，ちょっと残念だなと思ったのが，展示物とかが無造作にあるというふうに思うので，ああい

うこと一つだけでも整備するだけでも変わってきますので，せっかくの資産をどううまく活用していくかということを皆さんで考えながら，やはりそこに定常的な賑わいを生み出す仕掛けづくりということで，イベントやコンサートとか，先ほどありましたけども，実際にレストランとして活用していくとか，そういったことがあるのかなというふうに思います。あと先ほど音羽さんの話にもありましたけども，その地域の農産品とか，工芸品等ということで，例えばアーティストレジデンスみたいな，外部からもアーティストを呼び込んでいけるような仕組みづくりをやっていくことも考えられるのではないかと。こういったものを一つひとつ整備しながら，全体のストーリーを組み上げていって，訪れた人が何度もリピートする，さらには地域の方が愛するような大谷のまちづくりということを進めていってはどうかなというふうに思ってございます。以上，ちょっと視点的なかたちで説明をさせていただきました。

◆山島

どうもありがとうございました。非常に分かりやすい示唆するところの多いお話だったと思います。今のお話に対して，突然ですが，川崎室長どうでしょうか。

◆川崎

お話をいろいろお聞かせいただきまして，例えば松本社長からありました，富岡製糸場が飽きられてしまうとか，冨岡先生から，最初の映像のところでモノ・コトという表現がございましたけれども，やはりそこが一つポイントかなと思っています。例えば飽きられてしまうというのは，今までの観光ですと，皆さんまず珍しいから行って，何かを見て，買い物するだけで終わってしまう，いわゆる「モノ消費」の傾向が強かったかと思いますが，今後は「コト消費」ということで，体験や文化に触れることで満足感を得る，そういった観光のスタイルに大谷のほうはしていきたいと思っています。それが大谷観光の上質さにつながっていくものだと思っています。

体験というところにつきましては，大谷ならではの地形ですとか，地下空間などを守りながら，様々なアクティビティですとか，楽しめる工夫を進めたいと思っていますし，それらの体験とともに文化に触れるということも必要だと思います。採石をしている業者は，大谷でかつて多いときで 120 ほどありましたが，今は７業者に減ってしまいました。ただ，７業者だけとはいえ，一つのエリアでそれだけ残っているのは，本当に日本中，世界中を探してもなかなかないことです。実際にその石を掘って作業している姿を見ていただきますと，皆さんものすごい興味を持たれて，じっと食い入るように見つめておられます。それだけ生の文化に触れることを皆さんが求めているんだなというのが分かります。そういったことをヒントに，地域振興の様々なメニューづくりに活用していきたいと思っています。

◆山島

ありがとうございます。僕は石を切っているところを見たいと思っているのですが，なかなか見られないので，ぜひ見られるようにしていただければと思います。今いろんな人に繰り返し来

てもらうというお話で，それで実際に繰り返し来てもらうために様々な活動をしているのは松本社長だと思います。いかがでしょうか。

◆松本

そうですね。大谷いろんな活動させてもらっているんですけど，やっぱり人たちに飽きられてしまうと来たいという気持ちが薄れてしまうので，恐らく大谷ではいろんな活動が，自分たちが始めたときにはまだそんなになかったのが，先ほどの ROCKSIDE MARKET さんにしてもなんにしても，いろんな活動が生まれていることはとてもいいことだというふうに思っておりまして，むしろそういう，要はバランスが大谷ってものすごく必要なのかな。で，まさに今これから語り合わなきゃいけないというか，恐らくこれから論議をしていかなきゃいけないというのは，いわゆる保護と活用のバランスだと思うんです。多分このまま例えば大谷がにわか的に今度ゆるやかに開放というかたちになってくると，そうすると必ずいわゆるチェーン店の参入であるとかっていろんなかたちの，要はそういうかたちのありきたりの町になってしまう。そこはやっぱり避けるべきかなと。そういうような部分からすると，ある程度一定の規制が必要でしょうと。でも，あまり規制今度しすぎちゃうと，また今度は規制をしすぎちゃって，今度地元意識が強すぎちゃうと，今度は利権の渦になってしまって誰も参入できなくなったりして，それも違うかなと。だから要は少しずつせっかくだったら大谷の資源を活用しながら，一定のルールに基づいてきちんとやる，こういう小さな取り組みをしている人たちはいっぱい出していく必要があるというふうに思っていて，それが食であったり，アクティビティであったり，いろんな人たち。それをうまく結びつける役として，一定のファシリテーターがいて，誰を優遇するとかされるとかではなく，大谷というマグネット装置を利用しながら，そこからうまくバランス良く地域に連続する仕組みを作っていけば，恐らく一回来たら，いや，もっとあそこがあるって聞いたよ。じゃあ，もう一回来てみたいって気持ちになっていくんだと思うので，そういうようなものを新しくどんどん排出していくって，常に進化してく大谷であってほしいなというふうには思います。

◆山島

ありがとうございます。有名な観光地には本当につまらない土産物屋が並んできたりして，一度行くと，本当に有名であればあるほど，非常に雰囲気を壊すような，ありきたりの観光地みたいなものに絶対に大谷はしてはいけないと思うのです。そういう意味でいろいろな観光地をご存じの川口先生からその辺の話をしていただければと思います。

◆川口

鎌倉の仕事を実は 15 年ぐらいやっています。，鎌倉は 2013 年に世界遺産の不登録勧告を受けましていったん推薦を取り下げ保留しています。日本遺産は 2016 年に取れたのですが。それで鎌倉市としては再登録にむけて方策を，いろいろ悩んできるのですけれど，例えば飛騨高山なんかだと，伝統的建築物保存群とかがあるのですが，鎌倉にはそういうものがないのです。多くの

歴史的な木造建築物はもう長い歴史の間に大体いったん焼けてなくなっているので，そういうのがないというのが実態です。町並みは，すごく重要で，川越もそうですし，それから高山もそうなのですが，恐らく大谷の場合はこの大谷石という材質の特質を使って，この建築的な特性や，町並みの連続性を作れる可能性がすごくあるんじゃないかと思っています。それが一つ大きな可能性であると思いました。

それからちょっと最近係わった話で，東京に自由が丘というところがあるのですが，そこは二，三十年前からとてもスイーツで有名になった町でとても人気があるのなのですが，そこの商店街振興組合の会長さんにいろいろお話聞く機会がありました。いろんな町のことを勉強しているっておっしゃっていて，こないだ銀座の商興組合に勉強しに行かれたそうです。自由が丘らしさは周辺地域の住民の方々のスイーツをはじめ生活に対する高い意識であるのに対して，「銀座らしさ」って何かというお話をされていて，銀座らしさというのは，変わり続けることだというちょっと哲学的な回答があったそうです。つまり，それぞれの地域「らしさ」というのは固定してしまうのではなくて，常に進化していく，変えていくということが大事だというご意見であると思います。先ほどまさにお話があったように，守るべきところは，もちろん守らなきゃいけないけれども，その魅力というのは，時代や時に応じてある意味で変えていく，工夫していくのがとても重要だというお話をされていて，なるほどと思った次第です。もう一つ人々のアイデンティティみたいなところで言うと，先ほどのクリエイティブシティのお話の中で，そのクリエイティブな人が集まるということがこれからの新しい町の魅力であるということです。最近の考え方で，いわゆるグローバルシティみたいな，やたら世界規模で人が集まるところではなくて，何かものを作り出す人とか，文化を作り出すとか，アーティストだけじゃなくて研究者も入るのですが，クリエイティブな人がより好んで集まる場所というのが，本当の次の成長をする場所だということです。その中には，もちろん食もありますし，文化もあり，その可能性が秘めているのであると思います。大谷エリアの場合，少し課題なのかなと思ったのは，アクセスのことだと思います。宇都宮市の中心部から 15 分ぐらい車でかかる点です。これは今ＬＲＴの構想が出てきているというお話をお聞きしたので，それができるとこれは何回も，今度は生活者の方々がちょっと行ってみようと，今日はおいしいものを食べに大谷まで行ってみようなんていう可能性があるので，それはとてもいいなと思いました。先ほどのクリエイティブシティの分野の中では，食のは「ガストロノミー」と言うそうですが，韓国ではビビンバの町，全州市がこれに指定されています。もちろんそういうとてもおいしい，ここでしか食べられないものというのも大事なのですが，餃子の次にくるものとして，これは何かすでにお考えかもしれません，大谷のビビンバではありませんが，それに相当する料理が出てくると，今度はガストロノミーのクリエイティブシティにもなれるのではないかと，そんなふうに思いました。

■ 食と「美しい村」について

◆山島

ありがとうございました。ようやく食の話に入ってきました。ここでリピーターという意味で

も食というのは非常に重要性があると思いますので，音羽先生から食との関連をもう少し詳しくお願いしたいと思います。

◆音羽

そうですね，私自分で店やって，最初から繁盛した店どこもないんですね。正直，皆さんそう思ってらっしゃらない方が多いんですけど，それでいいと思っているぐらいなんですね。さっき松本さんがトータルバランスっておっしゃっていましたけど，食，レストランビジネスとか，ホテルビジネス，ホスピタリティビジネスってトータルのビジネスかなと思っているんですね。いわゆる，だから動きながらいろいろキャッチしたり，いろんな人の気持ちがいろいろある程度分かりながら，決め付けないで判断しながら少しずつ良くするみたいな，これをやればOKみたいなことがあまりないのかな。それがいけばいくほど，いわゆる先ほどちょっとガストロノミーの話が出ましたが，美食店，またはすごくレベルの高いホテル，旅館，皆さんそうですけど，その世界って，なかなかチラシ撒けばいいという世界ではないので，難しいのかなというふうに思っているんですね。ですから，もちろんそういうところに行くと，すごい感動と，いろんな店においても，やっぱりそうでないある世界を作っているのかなというふうに思うんですね。私が目指すところは今もって全然遠く遠く，まだ近づいてこないんですけど，でも，だからすごく面白いし，私は建物建てても，実はオトワレストランも建物建てたら，どっちかと言うと，どういうふうにビジネス成立するかというより，どういうふうにお客さんに喜んでもらえるかと。本当に喜んでもらえるように建物を建てればその可能性があって，優れたホスピタリティ，もちろん料理がうまくないといけないと。それ全体を現すというのは，私は非常に難しい，いろいろ今までの年月，いろんなこと考えやってきましたけど，今もってなかなか難しい世界だし，また非常にすごい興味の世界でもあることはあるんですよね。だからたどり着けない世界であると。

あと一つ，僕料理人って，今までは俺の料理って突っ張って，どうだって，お客さんにまずいって言われたら冗談じゃないよという僕らの先輩たくさんいたわけですね。僕らの時代になって，早く先取りして情報があまりない中に，そこの世界に踏み込んでいろいろ得てきた。今はすごくニュースをどこでも引っ張ってこられるし，画像でも出てくるし，スマホ見れば今世界の反対側のあるお店とつながれるし，全部分かってしまう。ですけど，なかなか思うようにいかない。その中で，どうやって，やっていったらいいんだろうかというのは，非常にレベルを高く上げようと思えば思うほど非常に難しいんで，いろんなこと考えていかなきゃいけない面白い仕事だなと思っていますけど。要はおいしい料理をできるだけで，お客さんとうまくつながることばかりではないし，当然おいしいものを出さなきゃいけないしという中で，本当に工夫しなきゃいけないんですけど，今は世界はほとんど地産地消で，地元の食材をどう使うか。地元らしさをどう出すか。地元のいいところどう出すか。地元の人たちとどうできるかというのが，圧倒的な力でそれを確実に増やしていかないと，というふうに思っているんですね。そんな中で，それがうまくいくと，おいしい材料見れば，これどうしたの，どこの？いや，隣の村で作っているんだ。すごい説得力があるんですね。そこで使うものは，もしかしたら栃木ブランドであれば，僕ら料理人は

食の外交官をしていて，ある意味で農産物の営業部長やっているのと同じなんですね。

お店で料理を作っておいしいって感動させるということは，地元の食材であれば，それがやっぱり多くの人に圧倒的に伝える力がある仕事をやっているんで，非常に気を付けなくちゃいけない仕事だなとは思っているんですね。価値観もそれに変わるし，時代も変わるし，その中でどういうふうにやっていくというのは非常に柔軟でなきゃいけないし，いろんな世界も知らなきゃいけないし，独りよがりで自分で技を持った匠になるだけでもなかなかうまくいかない。非常に難しいことがいっぱいありますけれども，一方ではすごく興味深くて，深いし，広いし，いろんな人のネットワークを作りやすいし，もしかしてそれを大谷という村で考えたら，世界中から人が集まるんじゃないかなというふうに思っているんですね。私の食だけの話というんじゃなくて，アルティザンであり，匠であり，アートであり，いろいろな事を増やしていくべきと思います。実際今バルセロナのガウディの作品は今でも作り続けているわけですね。京都の瓢亭さんは 400 年維持しているわけですね。

ところが，今の時代，どうしても一過性ですぐ喜んじゃって，すぐ鼻の下長くなってしまって，いいとか，成果が出たというふうになってしまうので，非常に危険なことがあるんで，やっぱり長く続けられるということとか，またはどういうふうにそれを進めるかって，それ一人が進められないんで，さっき松本さんのおっしゃるように，多くの人たち，違う部分のプロフェッショナル，または専門のプロフェッショナルの人たちと，やっぱもう少し普段からキャッチボールすべきだなと。ここでいろいろな人が話をすることって素晴らしいし，僕にとってもすごく学ぶこともたくさんあるし，こんなこと言うと怒られちゃうかもしれないけれど，この集まりだけ１回やっても，もったいないと思っています。栃テレみたいな県民が身近なところで３カ月にいっぺんぐらいやったらいいなと。キャッチボールしてね，ガチンコやって，やっぱ大谷を良くするという視点で，宇都宮，栃木の食材全部使って，栃木のいいところ全部使って，益子もあるし，日光の素敵なこともあるし，やっぱり松本さんみたく沖縄までメッセージを投げかけている人もいるし，やっぱりそういうことをもっと，地元の部分をもっとしないと，いいものよそに持ってくだけでもないし，よそに持ってかなきゃいけない。やっぱ両方との関わり合いを，僕じゃ力がないんでなかなかそこができないけど，なんかうまくコーディネートしていただけるといいのかな。私は相当遊んで，食べて，旅をして，出会いも多いし，なんかそういうのもいろんな人，僕だけじゃなくていっぱいいるわけですよね。なんかそういう話し合いをできるように，ぜひコーディネートしていただければと思います。

◆山島

どうもありがとうございました。食べるものというのはやっぱり非常に重要ですね。観光地に行っても，そこで食べたものがまずいとがっかりしますよね。やはりおいしいものというのは，人を何度も呼ぶということができます。宇都宮には幸い音羽シェフがおられますので，食という点では非常に力があると思いますので，そういう点は非常に重要だと思います。冨岡さんから，最後になりますが，今の意見やお話を聞いて一言お願いします。

◆冨岡

今までの議論ですごく最後に思ったんですけれども，やはり大谷の景観とか，そういう素晴らしい素材と，ここにいらっしゃる音羽シェフや，松本さんみたいにいろいろなアクティビティをやられている担い手。素材もあるし，担い手もいるという，なかなか稀有な例なんじゃないかなというふうに思っていまして，これをどううまくやっていくかというときに，全体をプロデュースするとか，先ほど松本さんがファシリテートするって話をされていましたけど，実際これをプロデュースする役割を誰が担ってくのかというのが大事で，それは当然行政の役割であるかもしれませんし，はたまたここにいらっしゃる皆さん，さらには，例えばもしかしたら宇都宮共和大学のシティライフ学部の学生さんが担っても構わないと思うので，こういった非常に素材と料理人，担い手がいる，さらにはいろいろな皆さんがいるという，これからの大谷は非常に楽しみだなと思いました。

◆山島

どうもありがとうございました。それでは，そろそろ時間でございますので，今までの議論をまとめますと，大谷は，非常にいろんな可能性のある優れた素材，地域であるということが今日のお話から出てきたと思います。大谷の要というのは，そこの場に入った雰囲気というか，景観，これが非常に重要で，これを壊すようなものは，大谷にとって困るわけで，先ほど冨岡さんの話で出てきた場の価値という言葉がありますが，この場の価値というのは，総合的な大谷の雰囲気，総合的なものだと思うんですね。それは，今日のパネルディスカッションで「美しい村」，この「美しい村」というのは，総合的な価値で，いろんなものがきちっとしているから「美しい村」と言えるので，そこに変な土産物屋があったり，長屋があったり，景観を壊したものがあったりと，いろんなものがあると，それは「美しい村」にならない。この日本の「美しい村」は「頑なに守る」というような言葉が認定の条件に入っているようですけども，そういうもので，その場の価値，総合的に場の価値を高めていく。大谷の素晴らしい資源である景観を守って，さらにその場の価値を高めるのものに食文化もあります。それから人がたくさん来て，クリエイティブな人が来て，そこでアーティストでもいいですし，音楽活動でもいろんな活動が行われている。それらはすべて，要するに場の価値を高めていく。そのためにはどうしたらいいのかということを考えるべきです。例えば大谷の景観については，来年景観重点地域に指定するというかたちで，ガイドラインがこの７月に出ていますけれども，大谷全体のその景観を守っていくということ。それから大谷の雰囲気を守っていく。それは大谷というのはこういう素晴らしい地域だとみんなが思って，その思いで大谷を振興していく。そうすれば，世界に冠たるというか，世界中からたくさんの人が来てくれる観光拠点になるということだと思います。ちょうど時間となりましたが，ここで今日のパネルディスカッションを終了したいと思います。パネリストの皆さまに拍手をお願いします。どうもありがとうございました。

◆司会

先生方どうもありがとうございました。非常に有意義なパネルディスカッションになったのではないかと思います。パネリストの皆さまに，もう一度，盛大な拍手をお願いいたします。ありがとうございました。

以上をもちまして，本日のシンポジウムを終了させていただきます。皆さまのお手元にアンケート用紙が配られておりますので，ぜひご記入の上，出口のほうで回収箱にご提出いただければと思います。本日は，どうもありがとうございました。

特集２　宇都宮共和大学シティライフ学講演会（2017 年 11 月 29 日）

テーマ：「まちを元気にするＬＲＴ —交通未来都市 うつのみやの取組—」

…… 要　綱 ……

１．テーマ　「まちを元気にするＬＲＴ —交通未来都市 うつのみやの取組—」
２．日　時　2017 年 11 月 29 日（水）14 時 00 分～ 16 時 00 分
３．会　場　宇都宮共和大学　宇都宮シティキャンパス
４．次　第
⑴ ゲストスピーチ「フランスの地方再生にいかにＬＲＴが寄与したか」
ローラン・ピック 氏　（駐日フランス大使）
⑵ 講演１　「ＬＲＴとまちづくり —内外の事例— 」
古池　弘隆　（宇都宮共和大学都市経済研究センター長・特任教授）
⑶ 講演２　「宇都宮ライトレールの取組」
中尾　正俊 氏　（宇都宮ライトレール株式会社 常務取締役）
⑷ 鼎　談　「まちを元気にするＬＲＴ」
古池　弘隆　（宇都宮共和大学都市経済研究センター長・特任教授）
中尾　正俊 氏　（宇都宮ライトレール株式会社 常務取締役）
聞き手　須賀　英之　（宇都宮まちづくり推進機構 理事長・宇都宮共和大学長）

５．主　催　宇都宮共和大学都市経済研究センター
共　催　大学コンソーシアムとちぎ，宇都宮共和大学子育て支援研究センター
後　援　栃木県，宇都宮市，栃木県経済同友会，宇都宮商工会議所，
宇都宮まちづくり推進機構，栃木県宅地建物取引業協会

◆須賀

皆さまこんにちは。宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウムに大勢の皆さまにお越しいただき，誠にありがとうございます。また，本日はご来賓として，佐藤栄一宇都宮市長さま，駐日フランス大使のローラン・ピックさまにお見えいただき感謝申し上げます。

宇都宮市・芳賀町のＬＲＴは，全国発の新規路線の開設で，全国的に注目を集めております。これは，市民が車に代わって公共交通機関を利用するという，ライフスタイルの変革になるのではないかと思っています。そして，環境に優しいバリアフリーの都市として情報発信し，また環境関連産業の発展もこれから期待するところでございます。

まず，ゲストスピーチとしてローラン・ピックさまより「フランスの地方再生にいかにＬＲＴが寄与したか」，本学都市経済研究センター長の古池教授より「ＬＲＴとまちづくり」，そして宇都宮ライトレール株式会社常務取締役の中尾正俊さまから「宇都宮ライトレールの取組」についてご講演をいただきます。その後，「まちを元気にするＬＲＴ」をテーマに，中尾さん，古池先生にお話を伺います。最後までおつき合いをいただければ幸いです。

◆司会

ありがとうございました。それではご来賓の宇都宮市長，佐藤栄一さまからご挨拶を頂戴したいと存じます。よろしくお願いします。

◆佐藤

皆さまこんにちは。ご紹介いただきました佐藤栄一でございます。シンポジウムに，お招きをいただきありがとうございました。

本日は，フランス駐日大使のローラン・ピックさまにお越しをいただきました。このあと，市役所，そして県庁にも来ていただけるということで，本当にありがたく思っております。３，４年前になりますけれども，私はフランス大使館にて，宇都宮市のＬＲＴによるまちづくりの講演をさせていただきました。

さて，宇都宮市のまちづくりにＬＲＴをどう生かしていくか，今日も皆さまからご意見をいただけると思っています。「ネットワーク型コンパクトシティ」，人口が減少しても限界集落を作らない，高齢社会でもそれぞれが自立して生活ができる，若い人が圧倒的に少なくなっても，その人たちが支えやすい超高齢社会をきちんと今から準備しておこうと，これがねらいです。そこには，公共交通がなくてはなりません。宇都宮市には，基幹公共交通が東西軸にないので，そこにＬＲＴを通しましょう，ＬＲＴを魚で言えば，背骨に当たります。ＬＲＴがしっかりしていれば，バスが小骨のようにどんどん広がっていく，さらにその隙間を埋めていくのが地域内交通，デマンドタクシーになります。これらをあと５年くらいのうちに完成させて，自立できる，超高齢化

社会でも人口減少にも不安のない街をつくってまいりたいと思っています。

ＬＲＴの効果は，そうした街をつくることが可能になるということです。今，ＪＲ宇都宮駅から駅東，清原工業団地，平出工業団地を通る 15km を優先整備区間として工事施工認可を国に申請をしています。来年早々には下りるのではないか，よって来年には工事着工に入ってきます。既に都市計画決定されてから，駅東の土地価格は上がっています。そしてありがたいことに，清原中央小学校の児童はもう満杯状態。ゆいの杜テクノポリスセンターの分譲地が急に売れ出して，ゆいの杜に新しい小学校を建設することになりました。１学年５クラスです。つまり 30 クラスのマンモス校が新たに誕生することになります。その手前の陽東小学校，峰小学校，今泉小学校，ここでも生徒が増えて，教室が足りないという状況になりました。もちろん様々な民間のお店などもどんどん進出しています。こういう効果が新たに生まれるのです。西側についてもＬＲＴの整備が決定すれば，そのような盛り上がりを見せるものだと思います。経済波及効果を計算すると大きなものがある。これからの人口減少社会でも街が維持ができる，そういう仕掛けを今つくらなければならないと思っています。

日本の歴史の中で人口が減る，そして少子化によって高齢者を支える担い手がどんどん減少していくというのは，我々の世代で初めて体験することです。ここで我々がきちんと街の形を作って次の世代に渡しておかないと，将来倒れてしまう。今だったらまだ間に合いますから，「ネットワーク型コンパクトシティ」，公共交通で守られた街を形成してまいりたいと思います。

ぜひ有意義な時間となるように心からご祈念いたしまして，ごあいさつの言葉といたします。

ゲストスピーチ
「フランスの地方再生にいかにＬＲＴが寄与したか」

◆ローラン・ピック

皆さま，こんにちは。

宇都宮共和大学学長をはじめといたしまして，宇都宮市長，また皆さま方にお目にかかれますこと，またこのように温かくお迎えいただきましたことにお礼を申し上げたく存じます。フランスでの体験について，ここでお話をさせていただくわけでございますが，私がどのような考えを持ってきょうこちらに伺わせていただいたのかということを，まずご説明しなければなりません。ここで申し上げますことはごく当然のことかもしれませんが，まず日本とフランスというのは，さまざまな違いがあることも事実でございますが，それと同時に共通点というのもあるのではないかと思います。それは例えば，都市部に多くの人口が集中するということは日本もフランスも同じですし，またそういった都市部をこれから先改革していかなければならないということも，共通しているのではないでしょうか。またそれがためには，人というのは自分がさらに適応するために成長していかなければならないわけでございます。そして何よりもその糧となるのが，お互いの経験を披露し合うことによって，またそこから何かを得ようとする気持ちがあるということではないでしょうか。ところがどうでしょうか。都市部での生活を見ておりますと，環境というのは努力をしなければ何も変わらないというのは事実でございます。例えば自動車が多く走行することによって，どうしても温室効果ガスというのが増えてまいりますし，また私どもは気候変動に関しまして取り決めたことを守っていかなければならないわけです。そしてまた，もちろんそういったことというのは，個人個人の健康にも大きな害を及ぼす可能性もありますので，ここでいったん立ちどまって，考えてみる必要があるのではないでしょうか。

そこできょう，私は，フランスでどのような経緯をもって，トラムが導入されることになったのか，まずは，ナント市において導入されまして，最近ではそれをパリのほうにも導入しようとしているわけでございますが，そういった取り組みについてご紹介をさせていただきます。ご紹介させていただきましたものを，皆さまがその先どのように扱われるかは，皆さまのお力にかかっているのであるというふうに思っています。

そこでまず，少し歴史的なところからお話をしてまいりたいと思っています。ヨーロッパでトラムが普及いたしましたのが，19 世紀の後半でございました。日本は導入されたのが明治時代の初期であるというふうに聞いておりますので，20 世紀に入りますとそれが大変に普及したというふうに伺っています。特にこの 20 世紀の初頭ですが，ルミエール兄弟という名前を聞いたことがおありになるかもしれませんが，映画というものを作った人たちです。そのルミエール兄弟が世界中の人たちに依頼をして映像を残しているものがございます。こちらが例えば東京で，

そしてまたその次にフランスでというような形で写真をお見せしているわけでございますが，例えば東京でもその当時は，馬に乗って引かれているトラムというのがあって，公共手段として大変に利用されていたと承知しています。

次第に馬に代わって，電動の路面電車というのが走るようになりました。そして残念なことに，1930年代を過ぎますと衰退の域をたどるわけでございます。フランス国内ではごくごく少数残っているだけとなってしまったわけでございますが，それらはむしろどちらかというと観光目的のために残されていたものであるというふうに言ってもいいかもしれません。1970年代になりますと，車社会が普及することによって，全くそういったものは消えてしまいました。それを考えますと，もはやこのまま路面電車，トラムというものは消えてしまうのではないかというふうに危惧していた人たちも多くいました。

ところが1980年代になりますと，フランスの都市の市長のほうで，再びトラムを復活させようというような動きが見えてまいりました。その理由といたしましては，あまりに自動車が多くなりすぎたことによって，例えば自転車で走行する人たち，またさらに歩行者にとって邪魔になるのではないかというようなことを考えるようになり，もっと公共手段を普及させようというような動きがあったからです。このような状態は，よく経験されたこともあるのではないかと思います。大変な交通渋滞になっております。こうした写真を見た，ときのナントの市長であったエロー氏が，改革をしなければならないというふうに呼びかけたのだと承知しています。また個人的なことでございますが，このエロー氏，外務大臣を務めた時代もございましたので，私は一緒に仕事をさせていただいた人間であることを考えますと，その考えがいかなるものであったのかというのを，よく承知している人間の一人であると自負しています。

トラムを復活させるというのは，決してかつてのような古い，例えば馬が引いているものを再導入するということでもございません。また，このトラムというのは急激にカーブを曲がるというようなことで，乗り心地が悪いというようなことも言われていたわけですが，決してそういったものを復活させるというものではございません。より環境に優しい，そしてまた，人々のニーズに合った形でのトラムを復活させるということであり，そのような，まずは市民を説得するというようなことから，宇都宮市長もそれをご経験済みだということでございましたが，始めた取り組みでした。1985年に初めてナント市でこのトラムが再復活したわけでございます。それが一つの成功例となりまして，他の都市でも同じように導入されました。例えば1987年にはストラスブール，また市長におかれましては，このストラスブールのほうに視察においでになられたことがあると承知しておりますが，1989年にはグルノーブルと次々と再びこのトラムが復活するようになりました。

結果といたしまして，今，この路面電車，トラムを再び導入しているのが26都市，フランスの国内にございまして，その距離を合わせますと約700kmであると言われております。通常の，例えば収容人員に関しましても，一般のバスの３倍から６倍ぐらいになるということが言われておりますし，非常にそういった意味では地下鉄に近いような形で運営されているというようなことが報告されています。またそれだけではなく，都市の再開発にも大いに役に立っているという

ことが言われています。例えば，ボルドーという都市がございますが，そちらの中心地は車を乗り入れることなく，こうした公共の交通手段のみに頼るということになっているわけでございます。かつては大変に薄汚れてしまった場所でございましたが，今再び世界中から観光客が訪れる地となりました。パリの市民なども新しい取り組みであるこのボルドーのトラム，そして市の中心の再開発というのを見学に行くようにすらなりました。

パリ近郊も例外ではございません。現在，パリを中心といたしまして「グランパリ都市計画」というのが進められています。もちろん，その最終的な目標といたしましては，2024 年にパリがオリンピックの開催地となるわけでございますので，それまでにより多くの方々にとって快適なまちづくりをしていきたいということが目標となっております。そして，市の中心に車で乗り入れることなく，また，この周りの幹線を利用することによりまして，それぞれの郊外にもアクセスが可能になるというような大変に大きな取り組みとなっています。

これから先のフランス全体の動きといたしまして，こうしたクリーンな公共の交通手段を今の６倍に増やしていこうという取り組みがございます。その中にはもちろん，トラムも入っています。それではここで，いかなる方法でそれぞれの都市の導入が決まり，また，一般の方々に対しましても納得していただくことができたのかということを説明していきます。今では，トラムに慣れてしまった方々にとりましては，当然のことであると思えることが多いかもしれません。まずは，時間が正確であるということ，またクリーンな交通手段であるということ，また快適に移動ができるということが条件となっているわけですけれども，1985 年にナント市で初めてこの新しい形でのトラムを導入しようとした際には，大変に苦労があったようです。

それはやはりトラムというのは，非常に古びた交通手段であるというような既成概念を持っていた方が多いのではないのかと思います。また，新たに線路を設置するということになりますと，車の通れる部分が狭くなってしまうのではないかという心配もありました。ですが，今回新しく導入されたトラムというのは，今までにない革新的なものであり，また，都市の景観にもしっかりと溶け込むこともできるものでした。こちらの写真が示すように，すっかりトラムが都市の景観に溶け込んでいるわけでございます。ですからナントの市民も，今では大変に好意的に受け止めているわけでございまして，またフランス国内だけではなく，ヨーロッパそして世界中から視察に訪れる方々が増えています。そのような形で今では，導入を決めた都市では諸手を挙げて受け入れられているわけでございまして，とりわけその成功例の一つとして挙げられるのがストラスブールです。かつて佐藤市長が実際に視察をなさったストラスブールでございますが，このような形ですっかり溶け込んでいます。そして何よりもやはり利便性ということが大きな利点になっているのではないかと思います。快適にそしてまたさらに，公共のスペースもあまり大きく使うことなくこのように走行させることができます。まずは，設備自体にさほどスペースが必要でないということ，また例えば，人が乗り降りするようなスペースも，駅などに比べるとはるかに小さなもので済むということがあります。また，利用者の数は増える一方でございまして，また実際に一度に運ぶことのできる乗客の数というのも大変に多いということ，そして何よりも大変利用者にとって便利な乗り物となっています。

結果といたしまして，路線の終点のところに大きな駐車場が設けられるようになりました。ですから，人々はそこまで車を利用し，市の中心に入ってからは公共の交通手段を利用するということが，もう，ごくごく普通に行われるようになりました。また，さらに新しい試みといたしまして，トラムでありながら，普通の列車の線路も利用できるというようなものもございます。ちょうどパリのシャルル・ド・ゴール空港のところからパリの中心のほうにずっと走っていかれると，途中の駅でそこまでは路面電車として走っていたのが，急に郊外の普通の列車の路線に変わるというようなことも見ていただくことが可能です。

また，トラムがあるということによって，観光的にも大変魅力的な場所になっていることが多いということもございます。さらに，このトラムを走らせるということによって，より一層，それぞれの都市の文化遺産的な魅力というものが増しているということもございます。ですから，そこで一つ大きな逆転があったというふうに言ってもいいのかもしれません。トラム自体がその街にとって観光的な魅力になっているということも言えます。またさらに，そのようなことを考えますと，一般の市民にも本当によく受け入れられるようになったのではないかと思います。またデザイン性も大変に高いこともございますので，例えばこのトラムはこの街のものというようなイメージもできあがっているのではないかと思います。ですから，例えば観光目的で一つの街を訪れた際に，絵はがきを買い求める方々の中にはこうしたトラムが題材となったものを選ぶ方もいらっしゃいます。

またさらに，環境面を配慮しているということも大きな利点になっているのではないかと思います。ご存知のようにフランスは，気候変動に対しまして積極的に取り組んでいる国の一つでございます。ですから，低炭素社会というのを何よりも期待し，また求めているわけでございますから，トラムというのはそれに最も適した交通手段であるというふうに言えるかと思います。またさらに，静かな，音を出さない交通手段であるということも大変に大きいのではないでしょうか。もちろん電動で動いているわけでございますので，それだけ電気を消費するのではないかという批判をなさる方もいらっしゃるかもしれません。ですが，ご存知のようにフランスは，「パリ協定」を推進している国の一つでございますので，2030 年に向けて再生可能エネルギーの利用というのをさらに増やしていくことになっています。目標といたしましては，全体の 40％を再生可能エネルギーへと移行することになっています。ですからこうしたトラムに関しましても，全く同じことが適用されます。またこれは，リヨンの写真を見ていただいているわけでございますが，このように自然の環境というのを取り戻すことが可能になっています。車だけですとやはりどうしてもこういうわけにはいきません。舗装した道となるわけですけれども，徐々に芝生などが復活しているというようなことは見て取れます。同じようなことは，今パリでも行われています。

また，社会的にも大変大きな効果があることも見て取れます。それは，例えば高齢者にとっても優しい乗り物ですし，またそれ以外にも，障害のある方々にとりましても，今までよりも利用しやすいものになっています。このように空間を多く設けてありますので，バギーを車内に入れたり，また車いすでご利用なさるということも可能になっています。また，実際に乗り降りを利

用される空間に関しましても，お体の不自由な方でもちゅうちょすることなく利用していただけるような取り組みが行われています。このように，経済的にも大変に効果があることは事実ですし，また社会的にも今ではすっかり定着しております。そして何よりも，環境面にも大変に優しい乗り物となっていることは事実です。このようにトラムを投入することによりましてフランスの都市景観というのは，大きく変わってまいりました。宇都宮での取り組みにもそれは反映されるのではないかと思います。

先ほどおっしゃってらっしゃいましたように，今までにはない形で地域と地域を結ぶことによって，サービスも受けられやすくなる，そういう目的があると承知しておりますが，このように私どももそういった取り組みに成功したわけでございまして，そのことについてお話をしたいと思っておりました。先ほどからいろいろお話を伺っておりますと，宇都宮でこの導入に際します考察の中では，私どもフランスが疑問に思ったこと，またさらにこういった点を改善したいといったようなことについても，すでに皆さま方もお考えであるというふうに承知しています。宇都宮での今後のこのプロジェクトは，日本ではパイオニア的なものになること，そしてまたさらにこの先，導入を考えている日本の地方自治体にとりましては，大変に参考になるものであると承知しております。それだけにぜひ，いろいろな形で市民の方々との議論を進めていただきたいと思っております。また，そのような議論の際に，少しでもフランスが体験してまいりましたことがお役に立つようであれば幸いでございます。いずれにいたしましても，このような形で参加させていただきましたことに改めてお礼を申し上げたいと存じます。そしてこれから先もぜひ皆さま方のほうに，何か私どもといたしましてお手伝いができることがあれば，何なりとお申し付けいただきたいと思っております。ご清聴ありがとうございました。

講演 1

「ＬＲＴとまちづくり ―内外の事例―」

宇都宮共和大学　都市経済センター長・特任教授　古　池　弘　隆

◆司会

スピーチ，どうもありがとうございました。それでは講演のほうを始めたいと思います。最初にお話をいただきますのは，宇都宮共和大学都市経済研究センター長の古池弘隆先生でございます。古池先生は，交通計画，都市地域計画を専門とされていまして，ＬＲＴや自転車による交通まちづくりなど，宇都宮ブランドの推進に務めておられます。それでは古池先生，よろしくお願いいたします。

◆古池

皆さんこんにちは。

今，大使からフランスの事例をお話いただきました。私に課せられましたテーマは，「ＬＲＴとまちづくり－内外の事例－」ということです。実は私もＬＲＴ先進国であるフランスのスライドを沢山準備していたのですが，フランスについては重複を避けるために簡単に触れたいと思います。最初にご覧いただきますのは，大使のお話の中でもありましたストラスブールの中心部にある２本のＬＲＴが交差する場所です。日本人がフランスのＬＲＴを紹介する場合は，大抵ストラスブールのこの写真から始めるのですが，フランス大使の今日のお話ではナントから始められた。洒落ではありませんが，なんと私は３年前にナントに自転車の国際会議で行ってまいりました。あのきれいなＬＲＴにも乗りましたし，それからナントはＢＲＴでも非常に有名で，ＢＲＴとＬＲＴが共存している街として大変感銘を受けた覚えがございます。

さて，最初に世界にはＬＲＴが何か所ぐらいの都市に走っているかというところから始めたいと思います。大使はフランスでは 26 の都市に入っているとおっしゃっておられました。世界全体では，ここにご覧いただきますように全部で約 400 もの都市にＬＲＴが入っております。そのうちの半分はヨーロッパです。アメリカには 36 都市に入っている。それよりも多いのは東欧ですが，多くは昔からある路面電車の名残りです。アジア・パシフィック，これはオーストラリアも入っていますけれども 41 都市，この中に日本も入っているわけです。［スライド 1.1］

◆古池

ＬＲＴがこの 30 年間にどういうふうに増えてきたかを次のスライドでお目に掛けます。大使がおっしゃっていたように 1985 年にナントにＬＲＴが導入された当時，世界には昔からの路面電車も含めて 260 ぐらいしかありませんでした。それがこのわずか 30 年間に約 400 まで増えたわけです。年間平均５，６か所というペースで，世界のいろいろなところでＬＲＴが増えているのだということを知っていただきたいと思います。［スライド 1.2］

フランスについては，一つどうしても言わなければならない都市があります。それはオルレアン，宇都宮の姉妹都市です。オルレアンの人口は周辺部を入れてもわずか人口 25 万人と宇都宮市の半分ですが，2000 年に 18 ㎞の南北線，2012 年には 11 ㎞の東西線のＬＲＴが開通しました。次の写真はオルレアンのまちなかです。［スライド 1.3 ～ 1.4］ＬＲＴが走っている都心部には，人がこんなにあふれているんですね。ＬＲＴの長所は，歩行者や自転車あるいは乳母車と非常に相性がいいということなんです。自動車だったら絶対こういうわけにはいきません。ここには自動車がありません。これが多くのヨーロッパのまちなかでに見られるトランジットモールです。

フランスの話はそれくらいにしまして，お隣のドイツにあるフライブルクという街を紹介します。ここも人口わずか 22 万人の街ですけども，環境都市として有名なところです。ここでもお見せしたいのは街の中でＬＲＴと人々が共存している光景です。［スライド 1.5］

もうひとつ，フランスとドイツの国境に近いカールスルーエという街です。ここは昔から市内縦横にＬＲＴのネットワークが張り巡らされています。［スライド 1.6］さきほど大使のお話の中でパリの空港からパリ市内まで，一般の鉄道の路線を使ってＬＲＴが走るというお話がありましたが，市内のＬＲＴが郊外部では都市間鉄道と相互乗り入れをする。それを最初に始めたのがカールスルーエなんです。「カールスルーエ方式」というふうに言われていますが，次のスライドで向かって左側は古い形のＬＲＴ，右はＩＣＥ，ドイツの新幹線です。これが同じ線路を走っているわけですね。［スライド 1.7］カールスルーエの街の中を走っているＬＲＴがそのままドイツ国鉄の都市間ネットワークに乗って 60km 先の隣町まで行くことができます。［スライド 1.8］あとからお話ししますが，宇都宮でもこういうことを将来的には考えていかなければなりません。

◆古池

次の図はオーストラリアのピーター・ニューマン教授が 30 年前に発表した，都市と交通を考える上で大変有名な図です。横軸に人口密度，縦軸に１人当たりのガソリン消費量をとって，世界中の主要都市をプロットしたものです。一番左上にはテキサスのヒューストンという街があります。世界で最もガソリン消費量が多く人口密度が非常に低く自動車に依存している都市です。黄色で示されているヒューストンから始まってトロント，デンバー，ロスアンゼルス，サンフランシスコで，一番下にあるのがニューヨークです。このように北アメリカの都市は自動車中心の都市なんですね。それに対してヨーロッパは，青色で示されているパリとかロンドンとかいろいろありますが，これらは公共交通主体の都市です。先ほどからお話してきましたように，フランスにしろドイツにしろ，ＬＲＴが主体で街が成り立っています。東京の場合は地下鉄とか鉄道で

すが。一方，一番右下に位置している香港は，歩行者の街ということになります。今世界では，これまでの自動車依存都市から公共交通あるいは歩行者の都市に変わろうとしていることが話題になっています。［スライド 1.9］

次の図は自動車大国アメリカでもこんなに多くの都市にＬＲＴが導入されているということを表す図です。［スライド 1.10］

その中でご紹介したいのは，世界一の自動車依存都市ヒューストンです。右のほうを見てください。これはヒューストンの隣のダラスという街ですけれども，フリーウェイというこれだけ大きな空間が自動車のために使われているわけです。その横にあるＬＲＴは自動車よりもはるかに多い人を運ぶことができる。それからこれはヒューストンのダウンタウン，これ全部駐車場なんですね。これだけ大きな，オフィススペースよりも広い空間を駐車場に使っている，これがアメリカの都市の実態です。［スライド 1.11］

そのヒューストンに，2004 年に 12 ㎞のＬＲＴが導入されました。その後中心市街地の活性化などＬＲＴ導入の効果は目覚ましいものがあり，現在 38 ㎞まで延伸しています。この写真は都心部をＬＲＴが走っているところです。次の写真では同じ道路の真ん中に噴水があります。道路全部が公園になっていて，電車が来るときに噴水が止まって，来ないときには公園として機能している。自動車は全然通っていません。［スライド 1.12 ～ 1.13］

それから次の写真はヒューストン大学の前の電停です。ＬＲＴから降りた学生が雨にもぬれず授業に出られるということです。宇都宮でも将来大通りにＬＲＴが入れば，この共和大学の前にも電停ができるかもしれません。［スライド 1.14］

◆古池

こういうふうにＬＲＴの話ばかりしていますが，実は自動車も使われています。郊外の駅までは車で来て無料で駐車場に停めて，あるいはバスで来てそこからＬＲＴに乗って都心に高速で時間どおりに行くパークアンドライドが普及しています。それから下の図は，ＴＯＤという公共交通指向型の住宅開発です。電停に接したマンションの住民は家からすぐＬＲＴに乗って，仕事にあるいは買い物に行けるわけです。［スライド 1.15］

アメリカでの最新の動向をお話しましたが，次の写真は世界で一番古い路面電車です。ルイジアナ州のニューオーリンズにあるセントチャールズ線は，約 200 年にわたって今でも運行しています。この車両も 1920 年代に作られたもので，100 年近く現役で今でも動いているということです。これをお見せするのは別にもう一つ理由がありまして，左側が昔からある車両，右は 2009 年に導入された最新の車両なんです。ご覧になって分かるように形は全く同じなんですね。ニューオーリンズでもセントチャールズ線以外は全部撤去されたんですけれども，また復活しました。ニューオーリンズのすごいところは，復活した車両の形が昔と全く同じなんです。新しい車両には，昔にはなかったエアコンをつけ，車いすのためにリフトもついています。このニューオーリンズというのは，古い街を売り物にしていますので，ＬＲＴもそれに見合ったデザインを取り入れているという事例です。［スライド 1.16 ～ 1.18］

ほかにも世界中いろいろな都市にＬＲＴがつくられています。スペインのビルバオ，これも小さな街ですがＬＲＴが入って街がすごく活性化した例です。それから，トルコのイスタンブールであるとか，アフリカのカサブランカなど，欧米以外でも世界中でＬＲＴが使われています。［スライド 1.19］

最後にお隣の台湾です。台湾の一番南，高雄では世界で初の全線架線レスを導入して話題になっています。「架線レス」というのはいわゆる架線がない電車で，計画は 22km の環状線で，そのうちのグリーンの部分，約 8 km がもう既に開通しています。なぜ架線がないかというと，世界で最初にキャパシターという充電方式を入れた電車で，電停で停まっている 20 秒ぐらいの間にフル充電ができるそうです。高雄には福田知事，佐藤市長も最近行ってご覧になっているはずです。［スライド 1.20］

◆古池

ここからは日本のお話をしたいと思います。日本も戦前は，65 の都市に路面電車が走っていました。東京では銀座通をはじめ，全部で 41 系統，213km も走っていましたが，1972 年には荒川線 1 本 12.2 km だけになってしまいました。しかし幸いなことにいまだに 17 の都市に路面電車が残っています。これがその都市で，大体西の方に分布しています。この丸で囲ったところですが，札幌から始まって鹿児島まで，ほとんどの既存の路面電車のある街で，ＬＲＶといわれる新しい低床式の車両が入っています。［スライド 1.21］

最初にＬＲＶが入ったのは熊本でしたが，あたらしいＬＲＴの成功事例として日本中で有名になったのは富山ライトレールです。もともと富山駅の南側には路面電車がありました。駅の北側から富山港まであったＪＲの貨物線をＬＲＴ路線に変えて，７色のレインボーカラーの低床車両を入れてポートラムと名付けました。昔からある南側の富山地方鉄道も数年前に環状線としてつながり，セントラムと呼ばれています。ＪＲの高架工事が終わる数年後には，南北が一緒につながることになっています。［スライド 1.22］

もう一つ，一番新しいのが北海道の札幌です。札幌には昔から路面電車がありました。冬になる前にささらの車両をつけて雪を払う光景が季節の風物詩になっています。おととしの暮れにポラリスという新しい低床車両ＬＲＶを導入しました。先日私も行ってまいりましたけれども，非常に快適な乗り心地でした。また軌道についても札幌駅の近くの有名なすすきのという盛り場のところを延伸して環状化しました。日本で最初の「サイド・リザベーション方式」というのを採用しました。新しく引いた線路の位置が歩道のすぐ横になっています。普通線路の位置は道路の真ん中でそこに行くのに交差点で渡っていかなければならないのですが，札幌の場合は歩道からすぐに乗り込めるということで，これはウィーンの都心などでは採用されていますけれども，日本で導入したのは初めてです。特に雪が降る冬には，札幌市民にとっては使いやすいのではないかと思います。その結果 1 か月で利用者が 10％増えたそうです。［スライド 1.23］

最後の 1 枚となりますが，日本では，戦前から路面電車が残っている 17 の都市の多くに低床車両が入っています。低床車両の中でも有名なのは，これからこの後にお話いただきます，中尾

さんがずっとご尽力された広島電鉄です。日本で最初の純国産低床車両「グリーンムーバーマックス」が広島の街の中を走っています。それからこの下の福井鉄道，これも新しい。福井鉄道ももともと路面電車があったのですが，2013 年にフクラムという新しいＬＲＶを入れました。それから鹿児島の芝生軌道を走るＬＲＶですね。これはもうヨーロッパと変わらないですね。そして最後は坊ちゃん電車で有名な松山の伊予鉄道です。私もちょうど 1 か月ほど前に乗ってきました。流線型のこの車両は今年の９月に入ったばかりだそうです。こうして見てきましたように日本でも，このような低床式のＬＲＶ車両がどんどん入っているということを申し上げたいと思います。［スライド 1.24］

私は松山に初めて行ったのですが，驚いたのはどうしてこんなに街の中がにぎやかなんだろうということです。松山市は人口が 52 万で宇都宮と全く同じなんです。宇都宮で言えばオリオン通りに相当する大街道という大きな商店街があるんですが，オリオン通りに比べるとずっとにぎわっていました。松山は昔から路面電車があった街なんです。路面電車のある街というのは街がコンパクトになって，そして活気があるということを実感しました。宇都宮もこれからＬＲＴの工事が始まって，５年後に間違いなく松山や富山などに引けを取らないような，そういう活気のある街になると思っております。そういうことで，時間がまいりましたので，私の話を終わらせていただきます。どうもご清聴ありがとうございました。

宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム
「　まちを元気にするＬＲＴ　」

ＬＲＴとまちづくり
―内外の事例―

平成２９年１１月２９日

宇都宮共和大学
教授　古池　弘隆

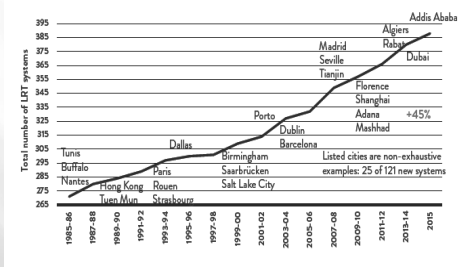
（1.1）

世界のLRTの現状

1

（1.2）

世界のLRT都市の推移（1985－2015)



2

（1.3）

オルレアン（フランス）

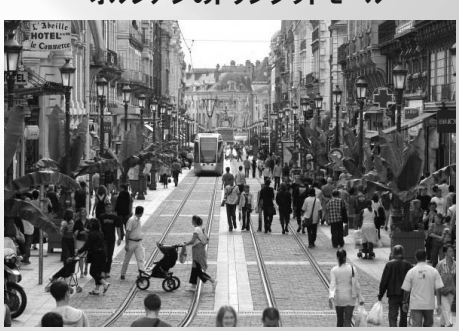
人口：11万人

出典：服部重敬氏「世界の最新ＬＲＶ」

3

（1.4）

オルレアンのトランジットモール



4

（1.5）

フライブルグ（ドイツ）

人口：22万人

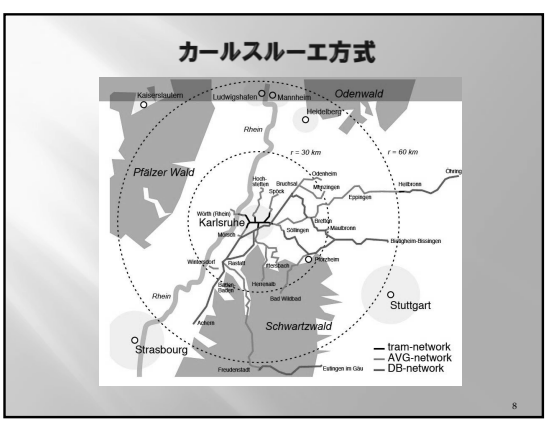
出典：古池弘隆撮影

5

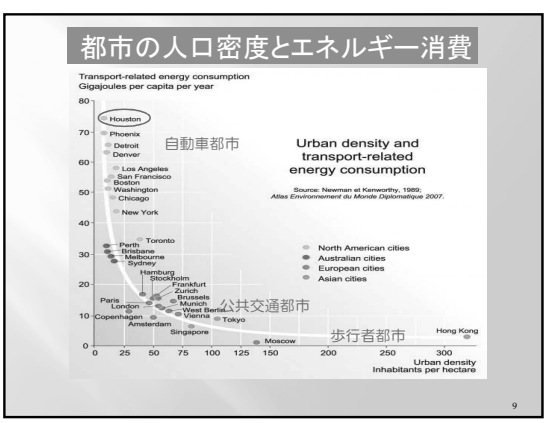
（1.6）

(1.7)

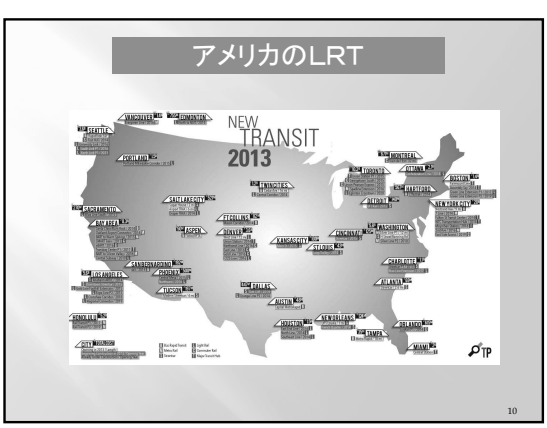
(1.8)



(1.9)



(1.10)



(1.11)

(1.12)

(1.13)

(1.14)

(1.15)

(1.16)

(1.17)

(1.18)

(1.19)

(1.20)

(1.21)

(1.22)

(1.23)

(1.24)

日本のLRT
広島電鉄
伊予鉄道
福井鉄道
鹿児島市交通局
24

(1.25)

住めば愉快だ宇都宮
UTSUNOMIYA
乗れば愉快だ宇都宮
UTSUNOMIYA
ご清聴ありがとうございました
25

(1.26)

講演 2

「宇都宮ライトレールの取組」

宇都宮ライトレール株式会社　常務取締役　**中尾　正俊氏**

◆司会

古池先生どうもありがとうございました。それでは続きまして，講演の２番目に入ります。お話をいただきますのは，宇都宮ライトレール株式会社常務取締役の中尾正俊さんでございます。中尾さんは，ご紹介にもございましたが，広島電鉄株式会社常務取締役，電車カンパニープレジデントをお勤めされまして，アドバイザーとして現在，各地の公共交通政策に携わっておられます。それでは中尾常務，よろしくお願いします。

◆中尾

ただ今ご紹介いただきました，宇都宮ライトレール株式会社の中尾と申します。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。ただ今，宇都宮共和大学の古池先生から，内外の詳しい素晴らしい写真などをご説明をいただきました。誠にありがとうございました。古池先生はアメリカやカナダなど，向こうでの大学，教員生活が長くて，今日見ていただきましたようにいろいろとご自身で情報を取材されてのお話でございました。さすがにいろいろと新しい情報も教えていただきましてありがとうございました。海外ばかり詳しいのかなと思っていましたたら，なんと日本のいろんな路面電車事情もよくご存じでございまして，的確にご報告いただきまして誠にありがとうございました。心より感謝を申し上げます。

私のほうは，「宇都宮ライトレールの取り組み」ということでお題をいただいておりますが，時間が 15 時 40 分ぐらいまでに終えたいと思っております。［スライド 2.1］

先般びっくりしたことがございまして，筑波のほうの鉄道会社だったのですけれども，20 秒早く出発しましたということでお詫びの文面をネットに出されました。それが中国のほうで非常に評判になったという話題がありました。さすが日本だというふうに褒められたわけでございますが，関係者の方がいらっしゃったら失礼ですけども，20 秒，果たして早く出たことに対して，いちいちお詫びを申し上げなきゃいけないのかなと思ったりも致しますがこれは昔から鉄軌道はダイヤを守るというのが大きいテーマがありまして，いわゆるダイヤを掲示します。その何時何分というのがありますが，それより早く出てしまうと随分，昔お叱りがあったわけですね。ホー

ムに行ってみたらダイヤより先に電車が出発していていないじゃないかとおしかりを受けていました。このように早発について昔からやかましい風習があったので，そういった一つの考え方で，お詫びされたのではないかなというように思います。非常にある面，素晴らしいことだというように思います。［スライド 2.1］

次ですが，「現状について」ということでございます。［スライド 2.2］次，お願いします。もう皆さま方ご存知のように，栃木県というのは人口が約 200 万人でございましたけれども，先般知事さまのお話がありましたが，現在 198 万人ということで暫減傾向にある。これは全国的な傾向なんですね。そういう中でピンクのところが今の栃木県，それから黄色が宇都宮市ですね，人口 52 万人ということで，北関東でも一番大きな地方都市，中核都市になっております。［スライド 2.3］それでそういう宇都宮の中を，もう皆さま方すでにいろいろとご存知と思いますが，今から話すところが計画路線図です。ここが JR 宇都宮駅ですね。そしてこれから東のほうに向けてＬＲＴが 14.6km 本田技研工業北口まで計画されております。それでこの赤いところが道路面と同じ高さのところにレールがあって，電車も道路と同じ路面を走るという，専門用語でいうと「併用軌道」なんですけどもそういったところ，そしてこの青い部分になってまいりますと，電車だけが走れるという「専用軌道」というところです。それが区間，区間でいろいろとあります。

この 14.6km の沿線の中に，薄いブルーに塗られた地域があります。一番左側にあるのが平出の工業団地。それからほぼ真ん中に位置するのが清原の工業団地。そして東側に続くのが芳賀工業団地，高根沢工業団地というところがございまして，東側の三つは各団地に約１万人，そして，平出のほうが約 5,000 人ということで，計約３万 5,000 人，これらの工業団地に勤務されております。そういった方々が朝，マイカーで集中して出勤なさいますので，どうしても柳田大橋辺りから各工業団地まで渋滞が起きてしまいます。ということで，定時に会社に行くのがなかなか困難だということで，一つのそういう通勤渋滞対策として，このＬＲＴが定時性と速達性に優れているということで選ばれたということです。そして，経済的にも km 当たり単価が最も安くできる一つの新交通システムだということで，これが計画されているわけです。［スライド 2.4］

それでいろいろと聞いていくうちに，ここに勤めておられる方は３万 5,000 人なんですけれども，その家族がいらっしゃるんですね。奥さまと，それから子どもさんが２人か３人いらっしゃる。そうしますと，かなりな数の，10 万人以上の家族がここに住んでいらっしゃる。そういう中で，特に勤務する人たちも，毎日毎日通勤地獄でやれん。朝早く出て人より先に行かなければいけないとか，奥さまや子どもさんの通学にしても，非常に不便でやれんというふうなことになってきますと，何が一番心配か言いますと，ここの団地に来ている企業群が，やっぱり宇都宮は不便だと，どうも家族からの人気が悪い，これはどこかへ引っ越すかということになってきますと，宇都宮市としては非常に困った問題になるわけです。宇都宮の市域にあります工業団地からの固定資産税，都市計画税等々が，聞くところによりますと 130 億円余あると。芳賀町のホンダの工業団地のところも，年間 30 数億円税収入が上がると，そういった宇都宮市の米櫃なところが，ここの工業団地なんですね。そこへの通勤の，買い物の，普段の生活の利便性を向上するために，このＬＲＴが必要になってくると。そういう大きな目的を持った，計画路線でございます。

従って，これを一日も早く完成させて，通勤地獄，そして買い物不便をなくしていってあげたいというふうなことを私は思って，ちょうど２年前の 10 月に広島から家内と一緒にやってまいりました。それで，来年度から着工する予定だということも聞いておりましたので，工事の着工が，どこからやるか分かりませんが，やるとすれば，どうしても起終点の近くだろうと言うことで，駅周辺のところへちょっと，新しい住みかを求めまして，来年３月から固定資産税，都市計画税を払う市民の一人として，腰を落ち着けて協力していきたいというふうに思っております。そんなことで，これから一生懸命取り組んでまいりますのでよろしくお願いいたします。

次，お願いします。［スライド 2.5 ～ 2.6］

事業概要は，ちょっと字が小さいので大変申し訳ないのですが，きょう，皆さま方の封筒の中にこれと同じものを差し入れしておりますのでご覧ください。次，行ってください。会社概要もこの半ペラをつけておりますので，どんな人が会社を運営しておるのかと，また株主さんはどういった方々がいらっしゃるのかというのも一応分かるようにしておりますので，よろしくお願いいたします。

次，お願いします。［スライド 2.7］会社設立の経緯，現状までいろいろとありますのでご披露しておきたいと思いますが，2015 年 11 月９日，会社設立に合わせてということで私も宇都宮に家内共々やって参りました。こういったことで，宇都宮ライトレール株式会社が設立されました。［スライド 2.8］そして 11 月６日，設立の総会，創業総会がありました。［スライド 2.9］

それから 2016 年５月 31 日に，ＬＲＴの都市計画決定が決まりました。市長は大きな第一歩になったというふうなコメントが出ております。［スライド 2.10］次お願いします。それから 2016 年９月８日に，ＬＲＴ計画が妥当であるということが国土交通省から認定されまして，いよいよこの宇都宮ＬＲＴ事業が本格的にスタートしたということでございます。［スライド 2.11］

そして，2016 年９月 26 日にＬＲＴ事業，国が認定をしていただきまして，2019 年開業に進展というふうなことになりました。［スライド 2.12］

そしてこれは工事施工認可申請書というものですね。こういう工事をやっていいかという認可をいただくということで，その申請を現在栃木県知事経由国土交通大臣宛にしているところでございます。［スライド 2.13］そして市民の皆さま方から，ＬＲＴ早期着工を目指そうじゃないかということで，ことしの９月２日に県民総合文化センターで市民の決起大会が行われました。［スライド 2.14］非常に私はこの場面を見まして，本当に感動的なものを覚えたところでございまして，皆さま方の素晴らしい熱気を感じたところでございます。本当にありがとうございました。次，お願いします。このときに知事さま，市長さま，国会議員によるＬＲＴ推進議員連盟の会長の衆議院の逢沢一郎先生，この方がＬＲＴを促進しようという代表で，いろいろと取り組みのご披露をしていただきました。［スライド 2.15］

「今後の予定について」でございます。［スライド 2.16］ＬＲＴ車両設計メーカー選定委員会は今年度末を目標にやられております。そして今年度末までに工事施工認可を得て工事着工というようなことが今並行で進んでおります。それから，2020 年ごろから２期に分けて約 70 名の運転士候補者の採用を始めていきます。運転士が約 60 名，それからプラス指導運転士としての監督

運転士がいるんですが，それを別に 10 人余りで約 70 名を採用して後，その後，他私鉄でその運転手の養成派遣をしていくという大きな仕事がまだ残っております。この養成について，他私鉄にご協力をいただいているのが，東急電鉄，富山地方鉄道，京福電気鉄道，岡山電気軌道，それから広島電鉄それに今，長崎電気軌道にも協力要請をしているところです。そういったことで，いよいよ実際の運転士を養成していく段階に入ってまいります。そして 2022 年３月に，工事の完了と同時に，運行開始に持っていくという計画になっております。大体今後の予定はそういったところでございます。［スライド 2.17］

次に「ＬＲＴについて」ということで，色々話して行きたいと思います。次行ってください。［スライド 2.18］皆さま方，よくもうご承知と思うんですけれども，先ほど古池先生もおっしゃいましたが，この「次世代型路面電車」という，ＬＲＴと言ってもなかなか分からないと。いやいや実は次世代型路面電車は云々，「次世代型」とは何かと話して行きましても，だんだん分からなくなって結局いろいろ話をすると，「なんだ，やっぱり路面電車か」と言われるんですね。これもずっとがっくりきていまして，何かいい名称はないかなというふうに思っておるんですが，結局，何が優れているのかということになりますと，もうバリアフリーですね。このバリアフリーが，非常に大きな役割を果たしていくということです。［スライド 2.19］今まではこういう約 40cm 近い２段のステップがあって，これを上がらなきゃいけなかった。特に車いすの方々は，運転手と車掌が降りて，２人で車いすを抱えてここに乗っていただく，降りていただくことをやっていたんですけれども，腰痛の労災がどんどん発生しまして，これは何とか対策取らんと運転手がおらんようになるというぐらい，非常に労災が多くなりました。

ところが，この車いすをただ単に低床にして乗っていただければいいじゃないかというものでもなくて，この車いすが乗るためには，今 90 度向いていますね。電車停留場の入り口から進行方向から真っすぐに入ってきたのが，乗るために 90 度向きを変えなければなりませんが，ここの電停の幅員が少なくとも 1.5m 以上ぐらいないとこの 90 度のターンができないというふうなことで，この超低床電車を導入するに当たっては，電停も幅広電停で，高さも 30cm ぐらい高くして，超低床車の床面と同じ高さにして，車いす一人でも乗り込めるようにしていったということで，かなり広島の場合，電停数も多かったので苦労しましたが，大体今は全停留所にこういった車いすの方も難なく乗れると，非常に便利な，人に優しいバリアフリーなＬＲＴになっております。ベビーカーもそうですね。よく今まで見ておりましたが，階段付きの電車に乗ろうと思いますと，まずは赤ちゃんを抱いてしっかりバンドを締めて，そしてベビーカーをたたんで荷物を持ってという，非常に大がかりな準備をして，そして上がって乗っていくと，また降りるときもあるという。それがこういったフラットなもので，すっと乗れるということで非常に優しい乗り物になりました。若いお母さん方からは，非常に好評を得ているというような状況でございます。

それから，「交通結節点の三大要素」です。これは「トランジットセンター（乗り換えセンター）」というのをこちらでは，清原と芳賀町に設けておられますが，これは「歩かせない，濡らさない，待たせない」というのが三要素の項目であります。乗り換えるために，遠く 50m も 100m も行って乗り換えるというのは非常に不便です。そしてそういったときに，雨だって両手に荷物を持っ

ておりますと傘もさせない，ずぶぬれになってしまう，そういう通路上屋を設置して濡らさないことも必要だと。そしてバス停に行ったところが，そこでバスを待つのにまた 30 分も待たなきゃいけない，ということでは乗り換えが嫌になります！いわゆる交通の結節点は［スライド 2.21］乗り換え条件の環境を良くして，乗り換え抵抗を少なくするための一つの重要な方策なんですね。これは広島の横川駅前の交通結節点改良工事の事例ですが，今までは道路上にある電停から約 200m 歩いてＪＲに乗り換えていました。それをＪＲの駅前構内にまっすぐ線路を突っ込ませていただいて約 30m で乗り換えの実現が出来ました。これはいいということで，今度は宮島線の廿日市市役所前というところで，鉄道の電車のホームにバスが横づけして，同じところで乗ったり降りたりできるにしました。それが今の富山のライトレールの終点の岩瀬浜の電停，バス停が一緒です。同じようなことをやっておられます。乗り換えを非常に便利にして，乗り換え抵抗をとにかく少なくしているという工夫がされていますね。

乗り換えセンターが，宇都宮駅東口とベルモール前と平出町，それから清原の管理センター，芳賀の管理センターといったところに出来ます。ここのＬＲＴとバスの交通結節点を便利にして，車で市内に行かなくても乗り換えセンターに車を置いて行けば市内の渋滞も減少するので一石二鳥なのです。今までは奥さまが車で会社まで送ってきて，キスアンドライドでいってらっしゃいとやっていたのを，今度は自分の車で乗ってきて，乗り換えセンターに駐車をしてＬＲＴで都心に入っていくというようなこともできるようになります。数百台規模のそういった駐車場等も計画されているように聞いております。そういう交通の乗り換え連携がうまくいけば，非常に便利なものになるという，これは将来地域センターとしての機能を有して行くようになり，非常に大きな要素を持っているところの部分でございます。平出の車両基地がここにできます。ここに本社棟もできます。日本一立派な大きな車庫ができます。完成しましたら，ここの車両基地の見学会も随時やっていきたいというふうに思っておりますので，ぜひお越しいただきたいと思います。清原，芳賀管理センター，ここら辺にＬＲＴとかバスとかタクシーとかいろんなものがここで全て乗り換えがスムーズにいけるようにしようということで，宇都宮市役所の交通政策課さんが一生懸命，バス事業者と現在バスネットワークの再編について検討していただいております。［スライド 2.22］

これが先ほど言いました，富山ライトレールの終点の岩瀬浜ですね。電車とバス同じホームで，降りたら２，３ｍで乗り換えができるということで，非常にこれ好評ですね。［スライド 2.23］それから先ほどドイツのカールスルーエの話が出ましたが，これがカールスルーエですけども，ここも同じようにもう目の前にパークアンドライドができまして，自動車を乗り捨ててこちらで，LRT に乗り換えて 50km，60km のカールスルーエ市内にぶっ飛ばして行きます。大体 80km/h から 90km/h の速度を出していきます。非常にそういう乗り継ぎがうまくいっています。都心から帰ってくるときには，ＬＲＴから降りて車で自宅まで帰っていけるというので，非常に連絡がうまくいっている例でございます。

こういう制度は宇都宮でもＩＣカード導入後取り入れようと，現在宇都宮市役所の交通政策課と一緒になっていろいろやっております。これは，バスさんとも一緒に連携してやっていくとい

うことで，現在いろいろな乗り継ぎをどうするかということで検討しております。また日本で初めての信用乗車制度といったものをやっていこうというふうに思っております。それは何かといいますと，運賃収受するのにお客さまのセルフで，各自がそれぞれ乗ったところのドアで下りていただく。中の通路通らなくてもいいと，中の通路に立っておりますと，後ろや背中にリュックサックなんか大きなもの背負っていますと，なかなかそこが通りにくいんですけども，ドアの個所数が４か所になりますので，４か所から全て乗ったり降りたりして，乗り降り時間の短縮を図ろうというようなことで，そのためにはＩＣカードが一人１枚必要になります。その代わり，現金客の方も大体２，３割いらっしゃいますので，現金客の方どうするかということで，現在いろいろ調整中でございます。何とか便利な運賃収受方法ができればというふうに思っております。［スライド 2.24］それで運賃ですけれども，150 円から 400 円まで６区間，それぞれ対キロ制で公平に出しております。［スライド 2.25］

それから利用者予測についてでございますが，第１段階としては平成 25 年８月に沿線企業等にヒアリングをやられまして，大体自家用車やバス利用者などのうち 3.6％の人はＬＲＴに転換すると想定していきましたら，一日 9,000 人余りと。それから平成 26 年４月実施で，これ沿線従業者のアンケート，約３万 3,000 人に対して実施したアンケートの結果です。そして１万 3,000 人回答がありました。そのうち，快速がない場合は 13.5％，快速があった場合は 23.3％がＬＲＴを利用したいと，転換したいというデータから，１日当たり１万 2,000 人程度から１万 8,000 人程度になるのではないかという結果が出ました。それから第３段階として，県央広域都市圏の生活行動実態調査，ＯＤ調査を平成 26 年５月にやられておりまして，７市７町の住民，約 42 万世帯に対して実施したところ，利用に際して快速なしでは，利用者が減ります。快速ありでは利用者が増えるという結果が出ています。やはり快速便を皆さん期待をされておるところで，やはり早いほうがいいというような状況でございます。そして第４段階では，推計モデルによる将来需要予測をやりまして，最終的に出たのが１万 6,318 人ということの数字でございます。この数字は土日の利用者，来街者，イベントに係る利用者数は含まないというふうになっておりますので，非常にこの１万 6,000 人というのは厳しめに見ていただいている数字じゃないかなと思います。清原球場でジャイアンツ戦があるとか，グリーンスタジアムでサッカーがあるとか，いろんなリトルリーグ等々もあるんでしょうけれども，そういったイベントに対する利用者は一切含んでないというふうな数字になっております。［スライド 2.26］

それから収支予測についてですが，営業収入が，運賃の収入が今の１万 6,318 人に対して入れていきますと，年間９億 4,000 万円程度。それから営業支出，これは運転手や技術職等の約 100 名の人件費で約７億 9,000 万円ということで，収支の目安としては４年目ぐらいの想定で，約プラスの１億 5,000 万ぐらいの利益が出るであろうということです。そして会社のほうとしては，線路を使用させていただきますし，車両も使用させていただくので，それの使用料はこういった費用をお支払いして，使用させていただくというふうなことで，この収支は計算されております。［スライド 2.27］

それから，工事費でございますが，概算事業費全体で今，458 億円でございます。これは，長

さ643mの鬼怒川橋梁の工事も含めてということでございまして，宇都宮市域が約412億円，芳賀町域が46億円というふうになっております。この中で，それじゃ，ここの458億円の妥当性をどうかということをちょっと調べてみました。そうすると一般的に言われている数字ですが，この地下鉄というのが大体km当たり300億円かかります。そして新交通システム，ゆりかもめとか広島のアストラムラインとかいう例の道路上に高架軌道を作ってゴムタイヤで走っているシステムですが，それが約100億円，そしてＬＲＴが約30億円というふうに言われておりまして，458億円を14.5kmで割りますと31億円/kmですから，非常に妥当な線の見積もりが出ているなというふうには思いました。[スライド2.28]

次。輸送能力別交通機関について。なぜＬＲＴが選ばれたのかということなんですけれども，地下鉄では1時間に1万5,000人以上ぐらいが利用しなきゃ，とてもじゃないけども合わないし，そういう街は人口が100万以上の街でないと地下鉄は合わない。新交通システムも1時間6,000人から8,000人ぐらいでいくと，人口が60万から150万人ぐらいの都市であればこれがいい。じゃ，ＬＲＴはどうかいうと，2,000人から6,000人ぐらいで50万都市前後ぐらい。バスは1,000人から2,000人ぐらいで，20万から30万，ぐらいで，バスは補完交通で必要だと。これ，どこの都市になってもバスは補完交通としてお役に立っております。東京もそうですね。都バス。そして京都も市内バスが観光で，もうお客さまがいっぱいですね。そういうバスの機動性の役割もあるわけです。そしてタクシー。これは，個の輸送ですね，個人の輸送業務にはこれもなくてはならない，急ぐ人はタクシーに乗るというようなことがありますので，それぞれが役割分担を持った交通の選択肢がここにあります。そして，この宇都宮については52万人ということで，その輸送量も3,000人ぐらいというようなことでＬＲＴが合理的で，そしてこれを選んでも，費用的（ランニングコスト）にも，工事費的（イニシャルコスト）にも，キロ当たり30億円という妥当な安い線にＬＲＴはなるというふうなことでこれに決まったようでございます。[スライド2.29]

それから自動車の保有台数のランキング，これちょっと調べてみますと，北関東３県が１，２，３位と，ワースト３を占めているわけです。群馬県が人口100人に対して68台持っているんですね。茨城県が66台，栃木県が65台持っている。[スライド2.30]　東京，大阪はどうかと言ったら，東京23.4台，大阪で31台。東京ではもう車に乗るよりも，公共交通機関乗ったほうが早い，便利だ，安いというようなことで，こういうふうなデータが出ているんですけども，東京はなぜこういう数字，少ない数字になったかと言いますと，地下鉄とＪＲと大手私鉄が，それぞれの交通結節点で非常に乗り継ぎしやすい。そして，相互乗り入れを今どんどんやり出したということですね。ですから，なかなかこちらみたいに乗るものがない。鉄道と言ったって，東北本線と新幹線ぐらいで，あと東武鉄道があるぐらいで非常に弱いですね。横の軸もないし，鉄軌道の連絡網がない。ネットワークがない。非常に不便。だから，自動車のほうが便利でいいんだというふうになっている。東京は逆に，公共交通のほうが便利だと。宇都宮も早くこういうふうな街になれば，というふうに思っております。

これはストラスブールの有名な写真なんですけれども，これは150人乗りのＬＲＴで，１編成150人ですから，これを50人ずつのバスに分乗しますと３台いります。車は１人が大体多い

ですから，車に１人乗車でいきますと 150 台，これだけの数になります。それで１台が約 10m の間隔で走っているということにしますと 1,500m，自動車が１列ずっと繋がります。ですから，柳田大橋からテクノポリス辺りぐらいまでこの１列がずっとつながった状態が，このＬＲＴ１台で済むという，そういう仮定の話ですよ。ですから LRT に乗っていただいたら１車線分が柳田大橋のほうも楽になるんじゃないかという話なんです。ですから，今回ＬＲＴを導入しようとしておりますが，これはＬＲＴありきで物事を言っているんじゃなくって，全体の道路の車の渋滞対策も兼ねてやろうとしています。ＬＲＴに移っていただければバスもスイスイ走れるようになる，おまけにマイカー通勤の方々もそれだけ車の需要が減って，道路の渋滞が緩和されるというようなことになります。バスも渋滞にはまると同じことになりますので，そういったことのないように速達性や定時制，大量輸送に優れた LRT 施設を作ってあげることが車の渋滞も緩和できると，そういう相乗作用がここにあるということでございます。［スライド 2.31］

時間が押してまいりました。ちょっと構造的なことを言います。低騒音，低振動構造についてですが，車輪はゴム入りタイヤです。弾性鉄車輪と言います。この黒い部分にゴムが入っております。ガタンガタンという，ショックが非常に少なくて済みます。そしてレールについてもこの黄色い部分に弾性樹脂である，やわらかい樹脂をここに充填して，このレールを固定していきます。そうしますとタイヤ（弾性鉄車輪）が振動騒音を吸収します，そしてレール弾性樹脂材の両方によって低騒音・低振動の軌道構造になり相乗効果が出て来て静かな走行状態を保てます。これを宇都宮でやります。［スライド 2.32］

鉄道と軌道の違い。これは，皆さんよくご存知のことですが，鉄道は専用軌道を走る，そして道路と交差するところは踏切遮断機で制御するということです。それから，軌道事業のほうはもっぱら道路の中央部を自動車と一緒に走るんだと，いわゆる軌道法だというふうなことですね。［スライド 2.33］

それからこれは専門的になりますが，ゲージ（軌間），いわゆるレールの内側からレールの内側までの距離を言います。これが，宇都宮は 1,067mm，東武鉄道も 1,067mm，ＪＲの在来線も 1,067mm です。1,067mm の電車を持ってくれば，東武へも，ＪＲへも，真岡鉄道へもこれ入れるということを想定して，この 1,067mm にしたんです。広島とか大手私鉄辺りは，この 1,435mm，新幹線もこれなんですけども，これだけの幅があると。これは車両の構造を考えたら 1,435 ㎜のほうが楽なんですけれども，将来の鉄軌道のネットワークと言いますと，1,067 ㎜のほうが必要だろうということで，宇都宮市さんのほうは 1,067mm を選択されたということですね。将来ここら辺に乗り入れるということも視野にあるのかなというふうには思います。［スライド 2.34］

次，お願いします。電車がなぜカーブを曲がるのかと。これもあちこち講演に行っておりましたら，ハンドルがないのになぜ曲がるんだというふうな話もあったものですから，ちょっと参考に子どもだましの絵ですが。いわゆる曲がってカーブしてまいりますと，外へ外への遠心力になります。そうするとこのタイヤがこちらへ寄ってきます。そうするとここの大きいほうの外周と，小さいほうの外周の差で，ギギギギとうまくそれが走れるというふうなことに理屈はなっている

ということでございます。ただ，完全なそういう外輪差があるわけじゃないので，カーブ行ったらギーギーよく鳴っていますね，地下鉄にしても。こういうのが一つの原理です。［スライド2.35］

それから主なレールの種類。これは普通に一般に使われているＴ型レール。そして今度宇都宮で使うのがこの溝型レール，ドイツから輸入します。ここにつばみたいな溝がついているんですけど，ここにフランジが入りまして，線路が逸脱しないように脱線防止もこれで兼ねているというふうな，こういうレールを使ってやります。レールの重さは，50 Ｎタイプと言ったら，１ｍが 50kg，60 Ｎと言ったら 60kg と，１ｍの重さをもって名称を言っています。［スライド 2.36］

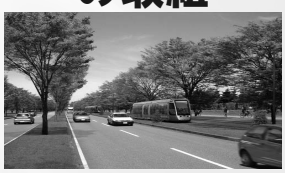
それから「年間雷日数ランキング」，これは宇都宮が雷の都市だということで，宇都宮ＬＲＴもモチーフは雷だというふうなことになっておりますが，調べてみますとなんと第 10 位なんですね。なぜかというのでいろいろ気象庁のほうに聞いてみたら，これは日本海側だと。日本海側は冬でも夏でもいたるところガンガン落ちるんだと。ところが，内陸型の宇都宮はやっぱり夏が多いと。それで夏だったら，宇都宮が１番か２番かに多いでしょうねという話です。［スライド2.37］

次に行ってください。もうこれで終わりでございます。もうだいぶ来ました。これは『雷都を未来へ』ということで，宇都宮のＬＲＴを考えたときに雷が多い都だということで，それを「交通未来都市うつのみや」ということにつなげていこうということでやられたということです。雷は昔から水田にドンと落ちますと，電気ショックを受けてかどうか分かりませんが，豊作になるといういわれがありまして，こちらの宇都宮のほうでは，雷さま（らいさま）というふうにあがめ奉っておられるというふうなことを聞きました。素晴らしい話だなというふうに思いました。そういうことで雷をコンセプトとした車両デザインが今から始まります。来年春までには大体出てくるんじゃないかというふうに思っておりますので，どうそ，ご期待のほどをよろしくお願い申し上げます。［スライド 2.38］

次に行ってください。これは次のコーナーのテーマでございまして，皆さんとこれ一緒に考えていければというふうに思います。［スライド 2.39 ～ 2.40］ちょっと突っ走って，説明不足の点もあったかと思いますがご熱心にご清聴頂きまして誠にありがとうございました。今後とも，宇都宮ＬＲＴをどうぞよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム
「　まちを元気にするＬＲＴ　」

宇都宮ライトレールの取組



平成２９年１１月２９日
宇都宮ライトレール株式会社
常務取締役　運輸企画部長　中尾　正俊

(2.1)

～プロフィール～

中尾　正俊（なかお　まさとし）

・１９４４年（昭和１９年）広島市生まれ。

・広島大学大学院社会科学研究科マネジメント専攻博士課程前期修了。

・広島電鉄株式会社常務取締役電車カンパニープレジデント、株式会社広電ストア取締役会長、広島バス株式会社取締役を経て、２０１４年１０月より、中国運輸局地域公共交通アドバイザー、公益財団法人鉄道総合技術研究所鉄道技術推進センターレールアドバイザー、上級都市交通政策技術者（京都大学大学院交通政策研究ユニット認定）として各地の地域公共交通政策に携わっている。

・主な著書・論文に「路面電車からＬＲＴ交通システムへ」（運輸と経済）、「路面電車のこれまでの経緯と現況」（道路行政セミナー）、「少子高齢化・人口減少時代に向けた地域交通事業者の取組み事例」（国土交通政策研究所）など。

1

(2.2)

現状について

2

(2.3)

宇都宮市･芳賀町の位置

3

(2.4)

宇都宮LRT　導入計画路線図

出典：宇都宮市ＬＲＴ整備室

4

(2.5)

宇都宮LRT　事業概要

営業キロ	約１５ｋｍ（複線）　※全体計画における優先整備区間 ＪＲ宇都宮駅東口（宇都宮市）～本田技研北門（芳賀町） 自動車交通との併用区間　　：約９．４ｋｍ ＬＲＶのみが走行する専用区間：約５．１ｋｍ
停留場数	１９箇所（１００%バリアフリー）
低床式車両（ＬＲＶ）	１７編成（３車体連接，全長：約３０ｍ，定員：１５５人）
事業方式	公設型上下分離方式
軌道運送事業者（営業主体：上）	宇都宮ライトレール株式会社（平成２７年１１月９日設立） ※　宇都宮市，芳賀町，地元経済界，交通事業者等が出資する官民連携による新会社
軌道整備事業者（整備主体：下）	宇都宮市，芳賀町
概算事業費	約４５８億円 （宇都宮市域：約４１２億円，　芳賀町域：約４６億円）
着工・開業（予定）	着工：平成２８年度，開業：平成３１年度
関連事業	・交通結節機能の強化（トランジットセンターの整備等） ・バスネットワークの再編，地域内交通の導入 ・ＩＣカードの導入　など

5

(2.6)

宇都宮LRT　運行計画

運転時間帯	６時台～２３時台
所要時間	約４４分（快速運行の場合　約３７分～３８分）
最高速度	４０ｋｍ/ｈ
需要予測（平日）	約１６，３００人/日
ピーク時最大断面	１，８８５人/時・片方向
運行間隔	ピーク時　：　６分間隔（１０本/時） オフピーク時：１０分間隔（　６本/時）
運賃	初乗り１５０円～４００円（対距離制）
運賃収受方法	ワンマン運転（ＩＣカード主体）

LRVのイメージ写真

通勤時間帯の柳田大橋付近

6

(2.7)

宇都宮ライトレール株式会社
会社概要

・役員構成：取締役９名、監査役２名（平成２９年８月１日現在）

	役　職	氏　名　等
1	代表取締役社長	高井　徹（元　宇都宮市副市長）
2	取締役副社長　（非常勤）	上野　哲男（芳賀町　副町長）
3	常務取締役　（安全統括管理者）	中尾　正俊（元　広島電鉄㈱常務取締役）
4	取締役　（非常勤）	本橋　道正（宇都宮市　総合政策部長）
5	取締役　（　〃　）	佐藤　佳正（宇都宮商工会議所　専務理事）
6	取締役　（　〃　）	青木　靖典（とちぎライトレール支援持株会）
7	取締役　（　〃　）	佐藤　政二（芳賀町商工会　会長）
8	取締役　（　〃　）	吉田　元（関東自動車㈱　取締役専務執行役員）
9	取締役　（　〃　）	手塚　和男（東野交通㈱　取締役旅行部長　兼安全対策室・運輸部管掌）
1	監査役　（　〃　）	関野　和則（㈱足利銀行　地域振興部長）
2	監査役　（　〃　）	川上　正博（㈱栃木銀行　法人営業部地域創生室長）

・出資団体、出資割合

	出　資　団　体	出　資　割　合
1	宇都宮市	４０．８％
2	芳賀町	１０．２％
3	宇都宮商工会議所	１．０％
4	とちぎライトレール支援持株会	２２．８％
5	芳賀町商工会	０．２％
6	関東自動車株式会社	１０．０％
7	東武鉄道株式会社	４．０％
8	東野交通株式会社	１．０％
9	株式会社足利銀行	５．０％
10	株式会社栃木銀行	５．０％
合　計		１００．０％

7

(2.8)

これまでの主な経過

宇都宮ライトレール株式会社　設立
２０１５年１１月９日

8

(2.9)

宇都宮ライトレール株式会社　創立総会
２０１５年１１月６日

9

(2.10)

宇都宮ＬＲＴ　都市計画「決定」
２０１６年5月３１日

10

(2.11)

運輸審議会答申　ＬＲＴ計画「妥当」
２０１６年　９月８日

11

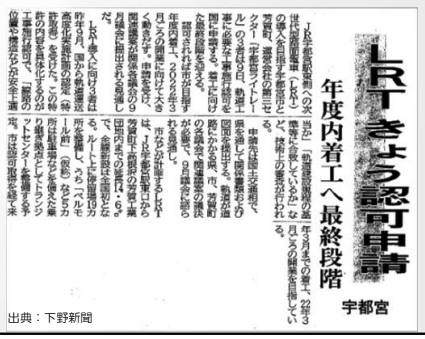
(2.12)

宇都宮ＬＲＴ事業　国が「認定」
【軌道事業の特許取得】
２０１６年　９月２６日

LRT事業 国が認定
全線新設 国内初
19年開業へ進展
出典：下野新聞
12

(2.13)

宇都宮ＬＲＴ　工事施行認可申請
２０１７年８月９日


LRTきょう認可申請
年度内着工へ最終段階
宇都宮
出典：下野新聞
13

(2.14)

「ＬＲＴの早期着工を目指す市民大会」
２０１７年９月２日
超満員の会場

●主催：ＬＲＴの早期着工を目指す市民大会実行委員会　●会場：栃木県総合文化センターメインホール 14

(2.15)

福田富一 栃木県知事 挨拶

●主催：ＬＲＴの早期着工を目指す市民大会実行委員会　●会場：栃木県総合文化センターメインホール 15

(2.16)

今後の予定について
16

(2.17)

- LRT車両の選定　⇒　2017年度末（予定）
- 工事施行認可及び工事着工　⇒　2017年度末（予定）
- 運転士候補者採用及び　⇒　2020年～
  他私鉄への運転士養成派遣　2021年（予定）
- 工事完了及び運行開始 ⇒ 2022年3月（予定）

17

(2.18)

LRTについて

18

(2.19)

LRTとは？

Light Rail Transit

次世代型路面電車

何が優れているのか？

・床の高さが路面から約30cmと低く、超低床車両のバリアフリーな電車

19

(2.20)

・車いすやベビーカー、お年寄りや身体障がい者の方も乗り降りしやすい、人に優しい乗り物

◆ベビーカーの乗降の様子
（広島電鉄（株）グリーンムーバーマックス）

◆LRT車内の様子
（富山ライトレール（株）ポートラム）

20

(2.21)

交通結節点の三大要素

（トランジットセンター）

（1）歩かせない（電車⇔バス　乗り換えは近い方が良い）

（2）濡らさない（乗り換えるまでの道路に上屋があった方が良い）

（3）待たせない（乗り換え先の交通手段とダイヤがリンクして待ち時間が少ない方が良い）

トランジットセンター（宇都宮LRT）

（乗り換え）1. 宇都宮駅東口　2. ベルモール前　3. 平出町
4. 清原管理センター　5. 芳賀管理センター

21

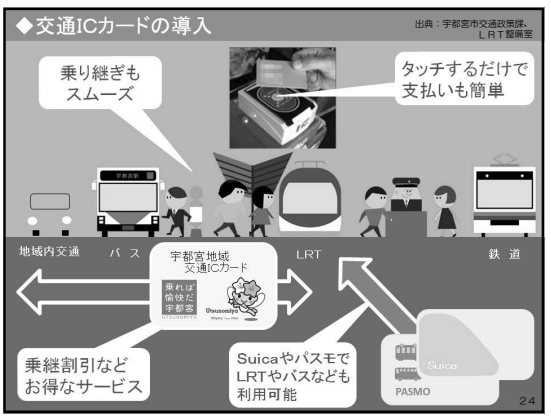
(2.22)

◆ トランジットセンター（TC）の配置箇所　出典：宇都宮市ＬＲＴ整備室

(2.23)

◆ トランジットセンター（TC）のイメージ　出典：富山ライトレール株式会社

(2.24)



(2.25)

運賃は？（宇都宮LRT）

下り線　区間	運賃	上り線　区間
ＪＲ宇都宮駅東口～ ベルモール前	１５０円	本田技研北門～ 芳賀台
〃　～ 下平出	２００円	〃　～ テクノポリス西
〃　～ 下竹下	２５０円	〃　～ 清原管理センター前
〃　～ 清原工業団地北	３００円	〃　～ 下竹下
〃　～ 芳賀台	３５０円	〃　～ 陽東
〃　～ 本田技研北門	４００円	〃　～ ＪＲ宇都宮駅東口

【ご注意】今後の精査により変更になる場合があります。

25

(2.26)

利用者予測について（宇都宮LRT）

【予測方法】	
・第１段階 沿線企業等ヒアリング （平成25年8月実施）	⇒自家用車やバス利用者などのうち3.6%の人がＬＲＴへ転換すると想定した場合、平日１日当たりの最小限の需要見込み　＝　9,088人／日（往復）
・第２段階 沿線従業者アンケート （平成26年4月実施）	⇒沿線従業者約33,000人に対して実施したアンケート調査の結果（13,000人回答）、従業者などのうち13.5%（快速無）～23.3%（快速有）の人がＬＲＴへ転換 ＝平日１日当たり12,000人（快速無）～18,000人（快速有）
・第３段階 県央広域都市圏生活行動実態調査（平成26年5月実施）	⇒県央都市圏７市７町の住民　約42万世帯に対して実施した１日の行動に関するアンケート調査の結果（約3.4万世帯回答） ＝平日１日当たり15,229人（快速無・従業員減）～23,200人（快速有・従業員増）
・第４段階 推計モデルによる将来需要予測値 【特許申請ケース：快速有・従業員現状維持】	１６，３１８人／日（乗降人数の合計） （内訳）通勤：13,357人／日　通学：1,305人／日 業務：　274人／日　私事：1,382人／日 ※　この数字は、土日の利用者、来街者やイベントに係る利用者数は含まない。

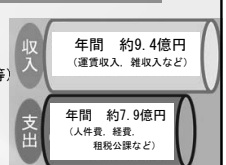
26

(2.27)

収支予測について（宇都宮LRT）

○営業収入等
（運賃収入（16，318人／日利用）、雑収入等）

○営業支出
（運転士、技術職等約100名の人件費、
線路・車両等の施設使用料、租税公課等）



（線路使用料：48円／車両走行キロ）
（車両使用料：19円／車両走行キロ）

○収支の目安
（需要の定着が図られる開業4年目の想定）

年間収入額	年間支出額
９．４億円	７．９億円
営業収益	＋　１．５億円

27

(2.28)

工事費について（宇都宮LRT）

概算事業費　：　458億円
（鬼怒川橋梁634m新設工事費を含む）

（内訳）
宇都宮市域　約412億円
芳賀町域　　約46億円

※　1km当り
458億円÷14．5km≒31億円km

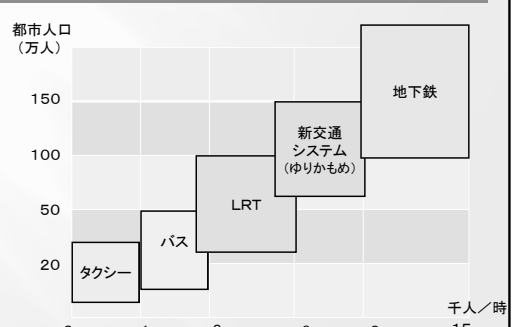
地下鉄	＝　約300億円／km
新交通システム（ゆりかもめ等）	＝　約100億円／km
LRT	＝　約　30億円／km

出典：日本交通計画協会

28

(2.29)

輸送能力別交通機関について



出典：日本交通計画協会

29

(2.30)

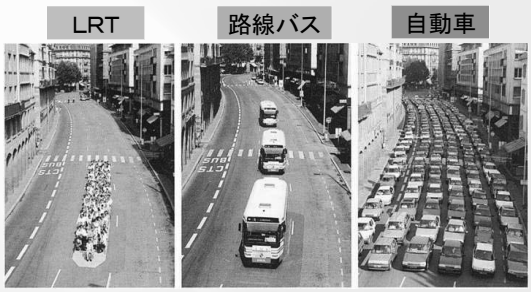
自動車保有台数ランキング（2015）

順位	県名	保有台数	保有台数／人口100人	順位	県名	保有台数	保有台数／人口100人
1	群馬県	135万台	68.39台				
2	茨城県	193万台	66.05台				
3	栃木県	131万台	65.95台	～			
4	富山県	70万台	65.43台				
5	山梨県	54万台	64.78台				
6	長野県	135万台	64.23台	４３	兵庫県	229万台	41.28台
7	福井県	50万台	63.63台	４４	京都府	100万台	38.26台
8	岐阜県	128万台	62.82台	４５	神奈川県	305万台	33.51台
9	福島県	121万台	62.28台	４６	大阪府	275万台	31.07台
１０	三重県	114万台	62.25台	４７	東京都	314万台	23.46台

出典：都道府県別統計とランキングで見る県民性［とどラン］ver１０ 30

(2.31)

◆ 同じ人数をＬＲＴ、路線バス、自動車のそれぞれで運ぶ場面を想定したイメージ比較

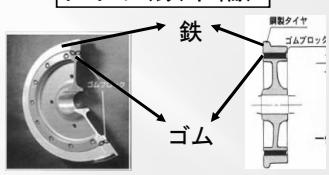


出典：ストラスブール市（フランス）資料 31

(2.32)

低騒音・低振動構造について

タイヤ（鉄車輪）



レール固定

出典：国土交通省、富山市 32

(2.33)

「鉄道」と「軌道」の違い

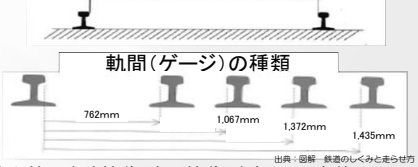
- 鉄道事業 ： 専用の鉄道敷を走行し、道路を横断する時は、自動車や人を踏切遮断機で遮断して運行するシステム（鉄道事業法）（東武鉄道、真岡鉄道、JR等）
- 軌道事業 ： 専ら街の道路の中央部を自動車と一緒に走行するシステム（軌道法）（宇都宮LRT、広島電鉄・長崎電気軌道等全国20局社）

33

(2.34)

軌間（ゲージ）とは？

宇都宮LRTの軌間（ゲージ） ： 1,067mm



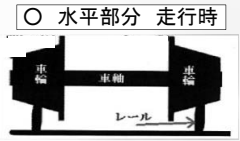
出典：図解 鉄道のしくみと走らせ方（かんき出版）

- 関東私鉄 ： 東武鉄道、真岡鉄道、東急、小田急等（1,067mm）
- 関西私鉄 ： 阪神、阪急、近鉄、京阪等（1,435mm）
- JR在来線 ： 1,067mm（3フィート6インチ） 狭軌
- JR新幹線 ： 1,435mm（4フィート8.5インチ） 標準軌＜広軌
- 東京都営地下鉄、東京都電 ： 1,372mm（4フィート6インチ） 34

(2.35)

電車はなぜカーブを曲がることができるのか？

○ 水平部分 走行時

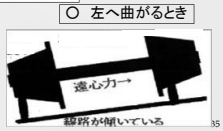


出典：フロが教える 電車の運転としくみがわかる本（ナツメ社）

○ 曲線部分 走行時

○ 右へ曲がるとき

○ 左へ曲がるとき

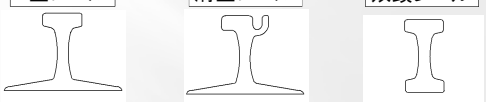


35

(2.36)

主なレールの種類

T型レール　溝型レール　双頭レール



- JR在来線 ：T型レール50Nタイプ
  （レール長：1m当り50kg）
- JR新幹線 ：T型レール60Nタイプ
  （レール長：1m当り60kg）

36

(2.37)

年間雷日数ランキング
（1981～2010年の30年間の平均）

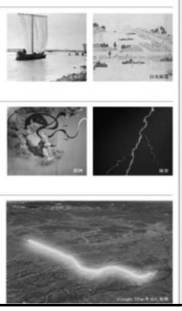
順位	都市名	雷日数（年平均）
1	金沢市	42.4　日
2	福井市	35.0　日
3	新潟市	34.8　日
4	富山市	32.2　日
5	秋田市	31.4　日
6	熊本市	26.6　日
7	鳥取市	26.4　日
8	松江市	25.4　日
9	鹿児島市	25.1　日
１０	宇都宮市	24.8　日

出典：気象庁　37

(2.38)

◆LRTデザインコンセプト

雷都を未来へ
LRTによる未来のモビリティ都市の創造



出典：宇都宮市ＬＲＴ整備室　38

(2.39)

日本のLRT

39

(2.40)

日本国内の路面電車

全国の路面電車事業者一覧
出典：全国路面軌道連絡協議会

40

(2.41)

全国的に注目されるLRT整備

出典：下野新聞　41

(2.42)

(2.43)

(2.44)

(2.45)

(2.46)

(2.47)

(2.48)

鹿児島市交通局

出典：鹿児島市交通局

48

(2.49)

海外のLRT

49

(2.50)

海外の路面電車
「海外では都市の顔として、デザインに注力」

ストラスブール（フランス）

人　口：27万人
ＤＩＤ：3,506人／K㎡
※インターネット調べ

出典：服部重敬氏「世界の最新ＬＲＶ」

50

(2.51)

アンジェ（フランス）

人　口：15万人
ＤＩＤ：3,490人／K㎡
※インターネット調べ

出典：日本交通計画協会

51

(2.52)

ボルドー（フランス）

人　口：24万人
ＤＩＤ：4,850人／K㎡
※インターネット調べ

出典：日本交通計画協会

52

(2.53)

オルレアン（フランス）

人　口：11万人
ＤＩＤ：4,159人／K㎡
※インターネット調べ

出典：服部重敬氏「世界の最新ＬＲＶ」

53

(2.54)

リヨン（フランス）

人　口：49万人
ＤＩＤ：10,261人／Km²
※インターネット調べ

出典：大野眞一氏

54

(2.55)

ランス（フランス）

人　口：18万人
※インターネット調べ

出典：日本交通計画協会

55

(2.56)

マルセイユ（フランス）

人　口：85万人
ＤＩＤ：3,535人／Km²
※インターネット調べ

出典：服部重敬氏「世界の最新ＬＲＶ」

56

(2.57)

ストックホルム（スウェーデン）

人　口：87万人
ＤＩＤ：4,600人／Km²
※インターネット調べ

出典：服部重敬氏「世界の最新ＬＲＶ」

57

(2.58)

ミュンヘン（ドイツ）

人　口：145万人
※インターネット調べ

出典：服部重敬氏「世界の最新ＬＲＶ」

58

(2.59)

カールスルーエ（ドイツ）

人　口：30万人
ＤＩＤ：1,774人／Km²
※インターネット調べ

出典：服部重敬氏「世界の最新ＬＲＶ」

59

(2.60)

(2.61)

(2.62)

(2.63)

(2.64)

(2.65)

(2.66)

ゴールドコースト（オーストラリア）

人　口：30万人
※インターネット調べ

出典：服部重敬氏「世界の最新ＬＲＶ」

66

(2.67)

これからの課題

1. JR宇都宮駅西側延伸について
（東西連携について）

2. JR宇都宮駅を越えることについて
（勾配の走行について）

3. 路線バス・他鉄道との連携について
（バス・鉄軌道ネットワークについて）

ご清聴ありがとうございました

67

(2.68)

鼎談

「まちを元気にするＬＲＴ」

パネリスト

古池　弘隆　　（宇都宮共和大学都市経済研究センター長・特任教授）
中尾　正俊 氏　　（宇都宮ライトレール株式会社 常務取締役）

聞き手

須賀　英之　　（宇都宮まちづくり推進機構 理事長・宇都宮共和大学長）

◆須賀

これからＬＲＴの将来展望と言いますか，構想をお話していただきたいと思います。まず，先ほど市長からは，東西基幹公共交通機関としてＬＲＴを整備し，コンパクトシティをネットワークしていくということでした。今後，東西どこまでＬＲＴを延伸していくのかが，課題になります。当面，西側については，桜通十文字付近までとなっていますけれども，古池先生，交通ネットワークという観点からお話いただければと思います。

◆古池

ＬＲＴを西側に延伸することは，私がこの計画を四半世紀前にお手伝いし始めた頃から決まっていまして，当時は宇都宮市内のテクノポリスセンター地区まで東西全体で 15km，そのうちＪＲ駅から桜通十文字まで西側に約３km という計画を立てました。ただその後，皆さんご承知のように，まず第１期としては，通勤渋滞で苦しんでいる東側を先行しようということになりました。西側については，当時はまだ都心部の空洞化の問題はありませんでした。私が宇都宮に来たのが 1985 年ですから 32 年前ですが，当時はまだ宇都宮の市内，特にオリオン通りは人が歩けないほど混んでいました。ですから，いずれ都心部に延伸するということを考えていましたけれども，今ほどの危機感はありませんでした。ただその後，ご承知のように，５つあったデパートが東武だけを残して，あとは全部移転したり廃業したり，都心部にあったお店もその多くが郊外に移転して，まさに文字通りシャッター通りになってしまいました。特に今後東側にＬＲＴができますと，西側はさらに空洞化が進む恐れがあります。ですから中心市街地の活性化という観点からもＬＲＴの西側への延伸は非常に重要です。私は一刻も早くＪＲ駅を横断して，さらにそれを伸ばすことが必要だと考えます。ただ，桜通十文字までで終わるのは，今となっては中途半端な気がします。どこまで伸ばすかについては，これからいろいろと議論を重ねるべきだと思いますが，私は２つの可能性があるのではないかと思っております。一つは，護国神社付近まで。作新学院をはじめ西側の高校に通学している学生が非常に多い。ほとんどが自転車通学なんですけども，毎日数千人が通っているのではないでしょうか。こういう学生たちの通学のためにも，西側は桜通十文字で終わるのではなくて，さらに先まで伸ばすということが必要だと思います。既に宮環辺りまでは道路の拡幅工事が終わっておりまして，比較的ＬＲＴを導入しやすいのではない

かと思います。ただ，ここ最近の傾向を見ていますと，大谷が観光地として非常に注目されています。大谷は 1989 年に大陥没して以来，ずっと観光客が低迷していましたが，最近ではその陥没する前まで観光客数が回復して，さらに増加を続けています。

こういうことを考えますとやはり，できれば大谷まで伸ばしてもいいのではないかと思います。距離的には桜十文字までが３km，それから護国神社までが５km で，大谷まででも８km なんですね。それで，東側は全体で 14.6km ですから，それを考えると大谷まで伸ばしてもその半分ぐらいの距離しかありません。それから東側の鬼怒川を渡るのに 500m 近い橋をかけなければなりませんが，西側については時間的にも費用的にも，それほどかからないのではないかと半ば期待を込めて思っております。

◆須賀

ありがとうございました。中尾さんにお伺いします。鉄道の事業のビジネスモデルというのは，小林一三の阪急で確立して，以来 90 年間，西武も東武も東急も継承してきました。既設のＪＲ（国鉄）の梅田から宝塚を私鉄で結んで，片方がターミナルのデパートで，片方が動物園・遊園地・少女歌劇などの集客装置で，その沿線を拠点開発していく。私は，ＬＲＴも将来は宇都宮のＪＲと東武はもちろんですけども，真岡方面や鹿沼方面まで鉄軌道をつないでいく。そういうことでないと本来の東西基幹公共交通機関の意味がないと思います。中尾さんは，広電など，幅広くご存じである立場から将来の構想を語っていただければと思います。

◆中尾

今，須賀学長様がおっしゃいましたが，広域ネットワークを作る場合に，バスでの広域ネットワークと鉄軌道でのネットワークと言ったら，移動距離がかなり違いますね。鉄軌道はやはり移動の定時性とか速達性，大量輸送に優れていますから移動範囲が広範囲になります。だから鉄道軌道でのネットワークを広げるほうが栃木県の県央地域を考えたら，相当なこれは効果や，街の活性化についてインパクトが出てくるというふうに思います。現在のＬＲＴ計画は宇都宮市域の東西を考えておりますが，将来的には今おっしゃったような，真岡鉄道さんとか，東武鉄道さんとかＪＲ日光線とか，烏山線とかそういったところと友好的な連携ができるそういうネットワークができたら，栃木県の県央地域というのは非常に素晴らしい街になってくると思いますし，自動車の保有台数も下がってくるんじゃないかなと思います。

自動車に頼るというのは何かといったら，結局それに代わる移動手段が非常に乏しいからなんですね。やむなく，皆さん高いお金を出して移動されている。自動車を持っていますと，年間 100 万ぐらいは費用かかっていますからね。それは車のローンやガソリン代，自動車保険や税金は払わなきゃいけないと，相当な出費しているんですよ。ところが，これ，学生さんというか子どもさん，自分の子どもの定期とかお父さんの定期といったら，これ１万円だったら高いって言われるんですね。どこと比較してその１万円が高いのか，２万円が高いのか。ところがこっちに来て分かったのは，新幹線で東京へ，10 万円も 20 万円も出して通勤していらっしゃるんですね。

これはびっくりしましたね。何かといったら，東京までちょうど50分で行ける。大宮まで20分で行ける。少々定期代が高くても会社が補助してくれるから新幹線通勤が出来るんですとのこと。なるほどそうかと思ったんです。補助があるんですよ，通勤定期には。そういう企業もある。

だけど，地域内交通と言うのはそういう人たちばかりじゃないですから，何とかそういうことのないように，皆さん方の家族の人たちが，子どもたちが，安い費用で早い時間，便利に乗り換えて移動できるという，そういうネットワークを作るべきだというふうに思います。だから私は，バスがいいとかＬＲＴがどうだとかそういう問題ではない。全体を良くしていくためにはどうするかということを皆さんと一緒に考えてもらいたいと，そういうふうに思いました。

◆須賀

ありがとうございます。西側延伸を考えると，ＪＲの宇都宮の駅をどのように東西またぐのか，また公募される東口開発と，どう機能連携していくかということになると思います。ＪＲとの協議ですが，技術的な可能性などいかがでしょうか。

◆中尾

ＬＲＴの東西軸を考えた場合に，どうしてもＪＲ越えをしなきゃいけないということがあります。これは常識的に考えて，平面では行けません。在来線があります。で，新幹線の上を通るとしたら，もうこれはジェットコースターになります。とんでもない話で不可能に近い計画になります。そうするとどこを抜くかと言ったら，新幹線と在来線の間を抜くしかないんです。ここの空間が４ｍか５ｍ位あるかないかいうところですが技術的には可能です。それから抜く位置も，今須賀学長様も仰いましたように，ＪＲさんの構造物でございますので，好き勝手にはできません。橋脚や，いろんな鉄道施設もありますので，ＪＲさんとの協議が必要です。しかしながら，問題はその抜く位置じゃなくって，どこへ電停を作るかということなんですね。２階のコンコースがありますね。立派な自由通路ができています。その自由通路を東西に出たところに電停がありますと，新幹線や，在来線から降りた人たちが改札出たら，右に行けば東部方面へ，左に行けば西部方面のＬＲＴ電停に直結してＬＲＴに乗れるという大変わかりやすい乗り継ぎ施設になります。これが富山なんですね。富山のライトレールは，ちょうど新幹線や在来線からの改札出口を出ましたら約50m前方にＬＲＴ電停が屋内の１階にあります。とても分かりやすく交通結節点の３条件である「歩かさない」「濡らさない」「待たさない」を十二分に満足している全国でも珍しい先進的な乗り継ぎ交通結節点になっています。

もう一つＪＲ越えで大きな問題点は，線路の勾配です。現在計画されている勾配は60パーミル（‰）と言うとんでもない急こう配なので大変困っています。これをもう少し緩やかにして安全運行を図る方法がありますので，ぜひとも今後ＪＲさんや宇都宮市さんとの協議を継続していただいて，利用者にとって一番便利で安全なものは何かと，そういう考え方でぜひやっていただけたらと思います。また，現在東口再開発計画が進められていますが，その施設の表玄関が１階になるのか２階の自由通路に面するのかによってＬＲＴの電停の位置も検討していただいて，利

用勝手の良い交通結節点にして頂きたいと思っています。なお，現在の駅東口電停の計画位置は，自由通路東端の階下で地面に設置される予定です。昇降はエスカレーターとエレベーターになる計画です。

◆須賀

古池先生は，約 20 年前から駅東口開発について提言を市の委員会でされておられます。ホテル，コンベンションに加えてオフィス商業を整備して広域的な交流拠点としようというご提案です。また，ＬＲＴが通れば，マロニエプラザや，県総合文化センターへのアクセスも便利になるということで，一大コンベンション都市になれる可能性がある。その装置としてＬＲＴは大きな役割を果たすのではないかなと思います。

◆古池

ＪＲ駅東口は，もともと国鉄の清算事業団の跡地でして，私はその整備方策について 1988 年頃からいろいろな委員会や懇談会で東口をどうするかという議論をしてきました。最後は 2012 年に，今おっしゃられたような提言書を出しました。その過程で，確か 2003 年だったと思いますが，一度は東口の開発が決まった経緯がございます。覚えておられる方もおいでと思いますが，清水建設が代表となった「グループ七七八」が提案競技で選定されました。しかしリーマンショックに見舞われまして，結果的にはこれが実現しませんでした。今にしてみますと，こういう言い方は不謹慎かもしれませんけど，あのときに決まらなくて本当に良かったと思っています。なぜかと言いますと，まだ宇都宮のＬＲＴができるかできないかの以前の話ですから，当時決まれば，当然その周りや地下に大規模の駐車場ができたでしょう。

ところが，これから東口の開発は，ちょうどタイミング良くＬＲＴの建設と同じときにできるわけですね。そうしますと，昔だったら周りが全部駐車場になるはずだったものが，ＬＲＴができることによって，車で駅まで来るのではなくて，郊外駅までクルマで来てパークアンドライドでＬＲＴに乗って高速で時間どおりに街の中に来ていただける，その核になるのが東口です。駐車場を最小限にすることによって有効活用できる床面積の増加が可能になります。ですから，これから東口はＬＲＴとの一体的な開発をしていく必要があるということを強く思っています。まさに一番大事なところで，先ほど中尾さんからもお話があったように，駅の電停をどう作るかということも，ぜひこの東口の開発と一体的に考えていただいきたいというふうに思います。

◆須賀

まちづくりとＬＲＴをいかに連動させるかというお話でした。では最後の質問は，中尾さんにです。公共交通機関の「シームレス化」という言葉を最近よく耳にするようになりました。鉄道，バス，車，自転車，デマンド交通をストレスなく乗り換えができるようにということです。トランジットセンターそのものが魅力的なものであれば，ＬＲＴの乗客も増えると思います。トランジットセンターについて，具体的な何かイメージをお話いただければと。

◆中尾

確かに，14.6km のうち，トランジットセンター（乗り替えセンター）というのが５か所ありまして，その中で清原と芳賀のトランジットセンターはかなり大がかりなトランジットセンターになる予定でございますが，まだ私も絵を見ておりませんし，どういうふうになっていくのか分からないので，希望的観測を申し上げますと，そこで乗り換えが本当に今おっしゃったように，スムーズに行けるようなパークアンドライド（電車・バス利用者の駐車場）にしてもらいたいですね！またそのためには，道の駅みたいな買い物施設や病院，市役所の出先機関などがあったり，色んなそういう施設を作っていただきたいですね。電停が周辺地区の皆さんの溜まり場になって賑わいのあるシンボルになるようにしてもらいたいですね。そして電車やバスのＩＣカードを持っていたら，そこで買い物をしたらポイントが付くという，そういうインセンティブをいかに上げて，利用者にプラスになるかという，そういう制度をきちんと構築していくべきじゃないかというふうに思っております。

それを現在，市のほうで都市計画部門や，ＬＲＴ整備室，交通政策部門の方々がそれぞれ関わっておられるんですけども，私，民間出身なので，ちょっと口が悪いんで言わせていただきますと，縦割り行政をなくしてもらいたいということです。とにかく横串を通りやすくしてもらいたい。これは，先般ある会合で北関東警備保障の青木会長が縦軸と横軸の織物のお話をされまして，縦の糸ばっかりだったら織物にならないと，そこへ横の糸が通るから織物，反物になるんだと，そして強くそれができるんだと。なるほどなと思いましたね。みんなで力を合わせて全国に誇れる宇都宮ＬＲＴにしていければと思っています。皆様方のご協力とご支援を賜りますよう心よりお願い申し上げます！

◆須賀

古池先生，きょうのシンポジウムを通じて，感想をお願いします。

◆古池

今，中尾さんから縦割りを廃すべきとのご意見がありましたが，実は私も全く同感です。交通まちづくりにおいては，いろいろな縦割りの組織に横串を通すことが非常に重要です。まず申し上げたいのは，このＬＲＴ事業は，現在は行政主導で，宇都宮市と芳賀町が中心になってやっています。これが西側に行ったときには，栃木県が積極的に関わっていただけるものと思っていますが，まだこれらはすべて行政主導です。しかしＬＲＴができあがったときに，みんなに使ってもらえるか，それはこれからＬＲＴの沿線や駅の周辺で，ＴＯＤといわれる公共交通指向型の開発にかかっています。駅を中心としていろんな民間の会社なりあるいはお店なり，そういうものが多く集まってＬＲＴが便利に使われていく。そういう意味であえて言えば，インフラをつくる行政とそれを利用する民間がなかなかつながっていないんですね。ぜひこれからは行政と民間が，もちろん民間の中には企業だけではなくて一般の市民も含めてなんですけど，ぜひ連携していただきたいと思います。そうしないとハードはできたけれども誰も使わない，これでは困るんで，

やはり使っていただくためには，いかに使いやすいものにしていくか，これは行政と民間との，あるいは住民･利用者との連携が必要です。そういう意味での横串というか，横糸をこれからもっともっと強めていくということが必要だと思います。

◆須賀

中尾さんも一言お願いします。

◆中尾

ごもっともです。その通りで大賛成でございます。

◆須賀

長時間にわたりましてご静聴ありがとうございました。官民の横串をという話がありました。シンポジウムを通じて，また県央地域まちづくり協議会や栃木県ＬＲＴ研究会など民間の力で，行政をバックアップして，住みやすい宇都宮都市圏，活気ある栃木県にしていきたいと願っています。

◆司会

先生方，どうもありがとうございました。非常に有意義なディスカッションになったかと思います。もう一度盛大な拍手をパネリストの皆さんにお願いいたします。どうもありがとうございました。

それでは以上をもちまして，本日のシンポジウムを終了させていただきます。皆さまのお手元にアンケートが配られているかと思います。封筒の中にございますので，ぜひご記入の上，出口の回収箱にご投函いただければと思います。本日はどうもありがとうございました。

論稿

人口移動と女性Uターンからみた地域特性に関する研究

Trend Analysis on the Local Characteristic of the Women U-turns by Referring to Population Movement

吉　田　　肇（宇都宮共和大学　教授）

本研究では，人口移動の動向を整理・分析し，三大都市圏及び福岡県への人口流入が続いていることを明らかにするとともに，国立社会保障・人口問題研究所（2018）「第８回人口移動調査」で得られた都道府県別Ｕターン率を採り上げ，出産に適した年齢とされる 20 ～ 39 歳の若年女性に着目して，女性Ｕターン率の高い地域の抽出を行った。さらに，地域社会指標などとの相関分析から，女性Ｕターン率が高い地域は，女性の働きやすい地域が多く，若年女性の転出人口をＵターン者が補っており，そのため，合計特殊出生率も高い傾向にあることがわかった。

キーワード：人口移動，Ｕターン，地域特性，若年女性，合計特殊出生率

1　研究の背景と目的

少子高齢化の進行に伴う人口減少のなか，2014 年，日本創成会議（座長：増田寛也氏）は，「2040 年までに全国約 1,800 市町村のうち約半数の自治体（896 市町村）で，出産に適した年齢とされる 20 ～ 39 歳の若年女性の人口が５割以下に減少すると推計され，消滅する恐れがある。」と指摘した。「なかでも，出生率の低い東京圏への若い女性の流入が深刻な人口減少をもたらす。」としている（文献 [6]）。一方，小田切徳美氏らは，2010 年代以降に過疎地域において都市部から人の移住・定住の動きが活発化している現象を「田園回帰」としている（文献 [5]）。

そこで，本研究では，今後の地方創生，持続可能な国土形成などの観点から，人口移動の動きや地域特性との関連などその実態を把握し，大都市圏から地方圏への人口移動の形態の一つである「ＵＩＪターン」などの効果的な促進を図る一助とすることとした。

２．研究の方法

転出入人口については，総務省「国勢調査報告」や「住民基本台帳人口移動報告」などで移動量や移動先などの統計値が得られる。一方，このうちＵＪＩターン人口となると，出生地や人口移動歴などの個人属性情報が必要となるため，一部の県や市町などで個別に実施されるアンケート調査以外では，全国的な傾向を把握することは難しかった。

本研究[1)]では，最近公表された国立社会保障・人口問題研究所（2018）「第８回人口移動調査」（有効回収数:48,477 世帯）（文献 [2]）のうち，出生都道府県や県外移動経験などを反映した「Ⅵ. Ｕターン移動」集計結果を採り上げ，都道府県別に得られた男女別Ｕターン率[2)]に着目して各種地域指標を突き合わせるなどの傾向分析を行い，Ｕターン促進の方向性について考察した。

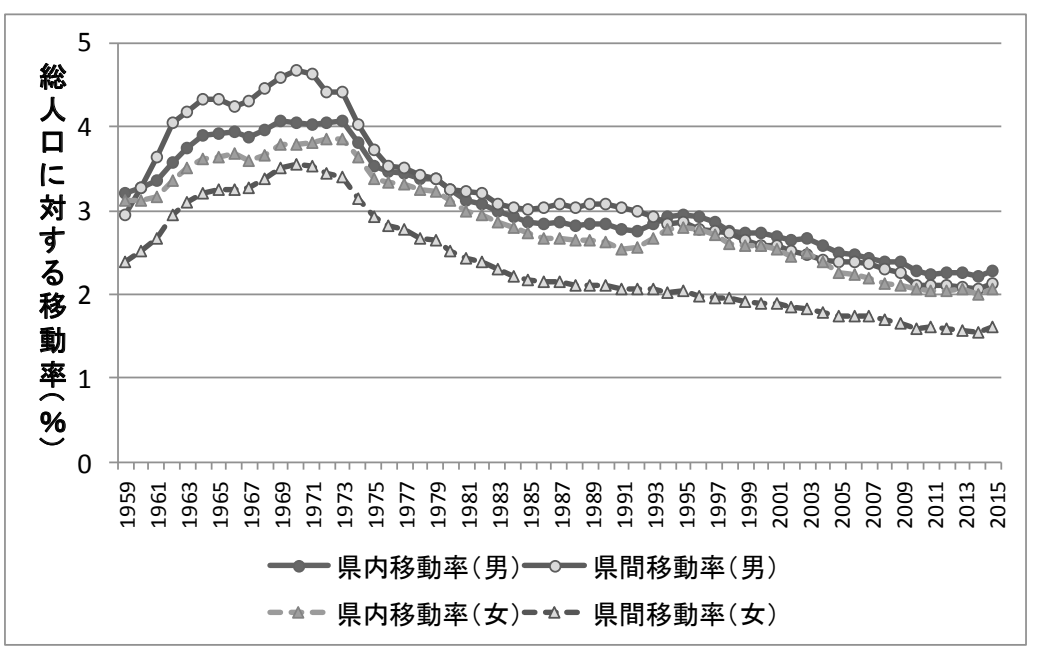
３　人口移動の動向分析

３．１　人口移動の動向

３．１．１　人口移動率の推移

「住民基本台帳人口移動報告」で，1959 年以降 55 年間の移動者数（市区町村間）は 1973 年の 850 万人をピークに減少を続け，2017 年は 490 万人とピーク時の約 4 割減となっている。人口に対する移動率（男女計）でみると，1970 年の 16.1％がピークだったが最近は 8％前後を推移しており，ピーク時から半減した。全国的に，人口移動が少なくなってきていることがわかる。

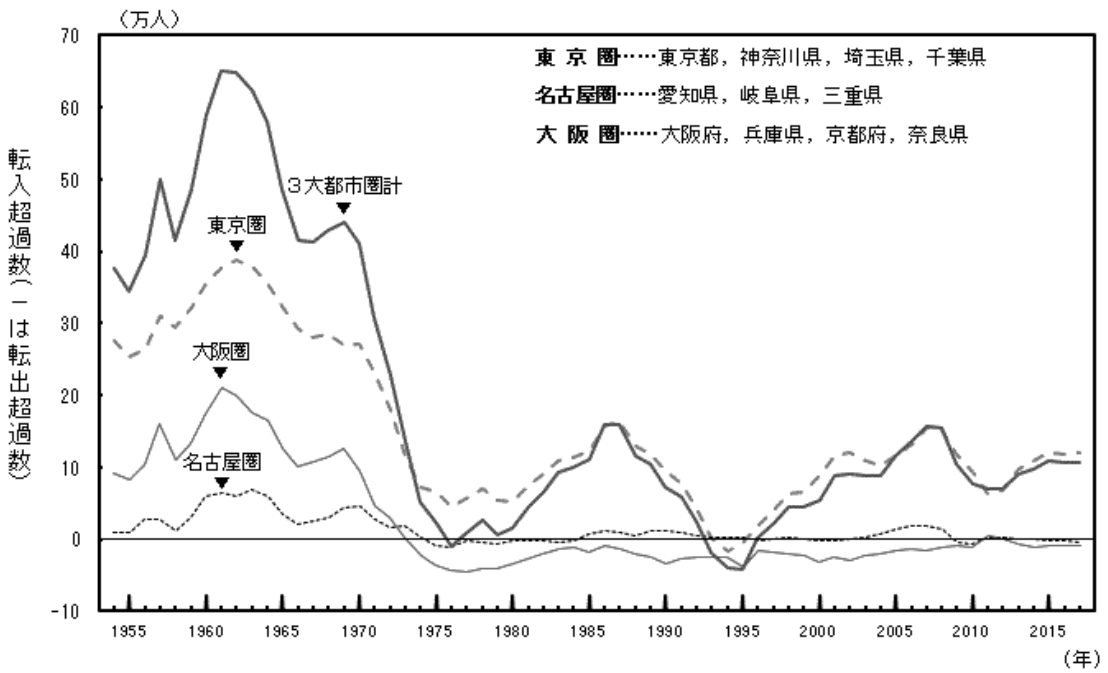
男女別では，県内移動も県間移動も男の移動率が女より高い。女の移動率ではこれまで県間移動率が県間移動率を 0.5 ポイントほど上回っているが，男の移動率では 1994 年以降，県内移動率が県間移動率を上回るようになった。県間移動率では男が 0.5 ポイントほど上回って推移しているが，県内移動率では男女差は最近 0.2 ポイント程度と小さくなってきている。（図－１参照）



図－１　総人口に対する男女別移動数の割合の推移（1959 ～ 2015 年）
出所）総務省「住民基本台帳人口移動報告」より，著者作成。

３．１．２　大都市圏，地方圏への人口移動の動向

三大都市圏の転入超過数の推移をみると，図－１で全国的に県間移動率が高かった 1970 年前後は三大都市圏への転入が多かった時期と重なっているが，その後の 1976 年，「Ｕターン現象」により，地方圏への転出が三大都市圏を上回った。その後は，大阪圏，名古屋圏では人口流出入がほぼ均衡して横ばいなのに対して，1990 年代後半以降東京都を擁する東京圏への人口流入（県間移動）が続いており，「東京一極集中」が加速している[3)]。（図－２参照）現在，東京圏だけで全国人口の 28.8％を占め，三大都市圏（11 都府県）では 52.1％と，「地方圏」（36 道県）の人口を上回っている。（総務省統計局「人口推計（平成 29 年 10 月 1 日現在）」より算出）



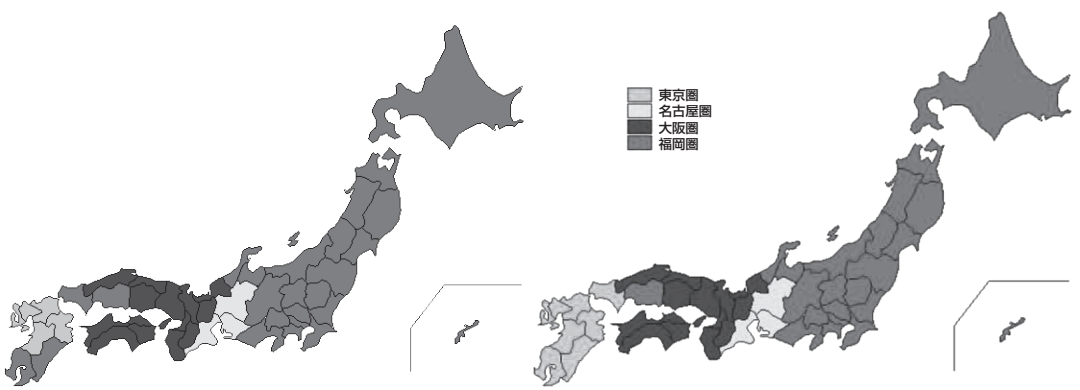
図－２　３大都市圏の転入超過数の推移（日本人移動者）（1954 ～ 2017 年）
出所）総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告　2017 年結果」より引用。
http://www.stat.go.jp/data/idou/2017np/kihon/youyaku/index.html

３．１．３　県間移動からみた人口移動先地域の推移

すべての都道府県で，５年後の移動先で最も多かったのは 1985 年も 2010 年も現住都道府県内であったが，現住都道府県に次ぐ２番目の移動先についてみると，1985 → 1990 年では，近畿，中国・四国の各府県では大阪圏への移動数が多く，岐阜県及び三重県は名古屋圏への移動量が多く，佐賀県，長崎県，熊本県では福岡県への移動数が多く，それ以外の東日本や広島県，山口県，南九州の宮崎県，鹿児島県，沖縄県では東京圏への移動数が多く，移動先からみて全国で４つの吸引圏があることがわかった。

「東京一極集中」が指摘されてきた４半世紀後の 2010 → 2015 年についてみても，５年後の現住都道府県に次ぐ２番目の移動先の傾向は大きくは変わっていない。ただし，山口県，宮崎県，

鹿児島県では福岡県への移動数が東京都市圏への移動数を上回るようになったことが注目される（図－３参照）。これらの県では，この間の福岡都市圏の発展（九州の他６県が人口減となるなか，福岡県だけは 1985 年 472 万人から 2010 年 507 万人に増加など）やアクセス向上（2011 年，九州新幹線の開業など）に伴い，東京圏に比してより近い福岡県に移動の目的に資する機会が増えたことで説明できる[4]と考えられる。



図－３　県間移動からみた４大都市圏の吸引圏
（左：1985 → 1990 年，右：2010 → 2015 年）
注）当該都道府県に次ぐ移動先地域について，「東京圏」（１都３県），「大阪圏」（２府１県），名古屋圏（３県），福岡県，その他 35 道県ごとに移動数を比較した。
出所）総務省「国勢調査報告」より，著者作成。

３．２　５年後の移動可能性

５年ごとに実施される「国勢調査報告」では，５年前の常住地からの人口移動を「自市区町村内」「自市内他区」「県内他市区町村」「他県」と区分しており，総人口に対する県内移動者数や県間移動者数から５年間の移動率の推移を集計することができる。それによれば，わが国の移動率は 1985 → 1990 年の 24.1％から最新の 2010 → 2015 年の 19.6％まで低下したが，現在でも約５人に１人は５年後に転居していることがわかる。このうち，「自市区町村内」を含む国内移動については，1995 → 2000 年には 19.9％と高かったが，最新の 2010 → 2015 年の 14.7％まで低下した。また，県間移動については，1985 → 1990 年の 7.3％から最新の 2010 → 2015 年の 4.9％まで移動率が低下を続けている。

また，５年ごとに実施される「人口移動調査」では，５年後の移動先都道府県についての意向調査を行っている。５年後の移動可能性について，「大いにある」と「ある程度ある」の回答者の計では，2006 年 20.6％，2011 年 20.0％となっており，2005 → 2010 年，2010 → 2015 年の移動実績とほぼ一致していることがわかる。

2016 年の調査では，同 17.4％と減少していることから，今後の 2015 → 2020 年の人口移動は

現状からさらに減少するものと考えられる（表－１参照）。

表－１　わが国の人口移動の実績（1985 ～ 2015 年）と移動可能性（2006 ～ 2016 年）

５年後の移動実績（「国勢調査」）	対象期間	1985→1990 年	1995→2000 年	2005→2010 年	2010→2015 年	2015→2020 年
	県内移動率	16.7%	19.9%	15.7%	14.7%	－
	県間移動率	7.3%	6.7%	5.4%	4.9%	－
	合　計	24.1%	26.6%	21.1%	19.6%	－
	5年後の移動可能性（「人口移動調査」）	調査年	2006 年	2011 年	2016 年	
		「大いにある」	6.2%	7.6%	6.7%	
		「ある程度ある」	14.4%	12.4%	10.7%	
		合　計	20.6%	20.0%	17.4%	

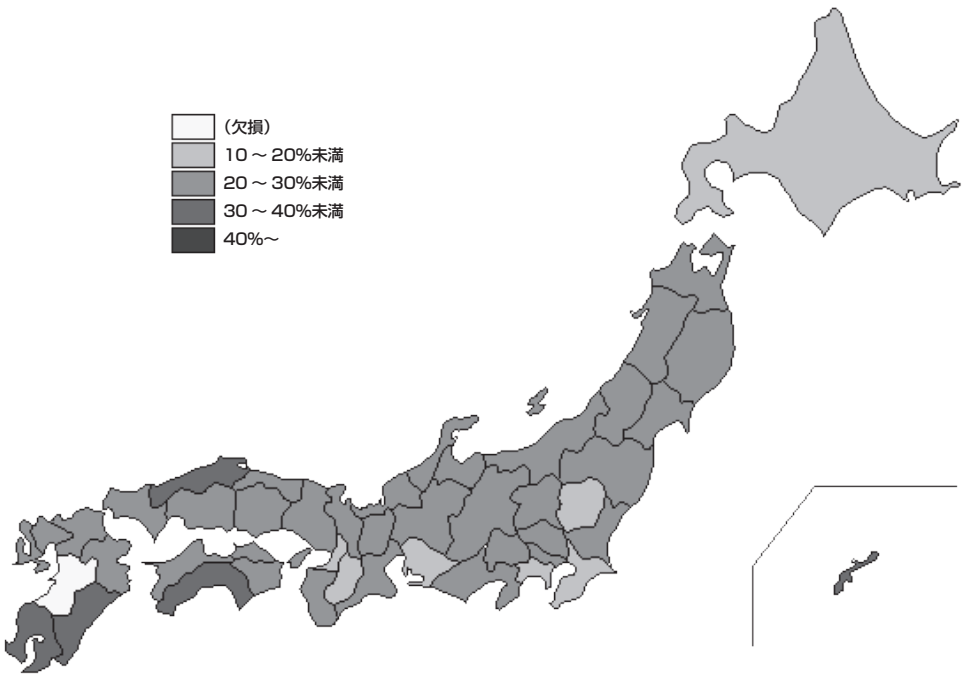
出所）総務省「国勢調査報告」，国立社会保障・人口問題研究所（2018）「第８回人口移動調査」より，著者作成。

４　Uターンの傾向分析

４．１　出生都道府県別Ｕターン率

「第８回人口移動調査」に基づいて出生都道府県別にＵターン者の割合を算出すると，沖縄県 34.0％が最も高く，次いで，宮崎県 32.9％，鹿児島県 30.7％，島根県 30.6％，高知県 30.4％と続き，以上の５県が 30％以上のＵターン率となっている。これらの５県では，出生した者の約３人に１人がＵターンで出生県に戻っていることになる（熊本県を除く全国平均は 22.5％）。一方，最もＵターン率が低いのは北海道 17.1％で，次いで，愛知県 17.3％，奈良県 17.8％，大阪府 18.4％，神奈川県 18.5％，千葉県 19.6％，栃木県 19.8％と続き，これらの７都府県では 20％未満となっている。沖縄県，宮崎県，鹿児島県など比較的遠隔地でもＵターン率が高い県があること，三大都市圏以外にも北海道，栃木県などＵターン率が低い道県があることがわかる（図－４参照）。

例えば，島根県地域振興部しまね暮らし推進課が実施した調査（文献 [3]）では，2015 年 ４月～ 2016 年 ３月までの島根県へのＵＩターン者数は 4,252 人で転入者数 10,548 人の約４割，内訳はＵターン者数 2,775 人，Ｉターン者数 1,459 人と，Ｕターン者数が転入者数の 26％と約４人に１人を占めている。



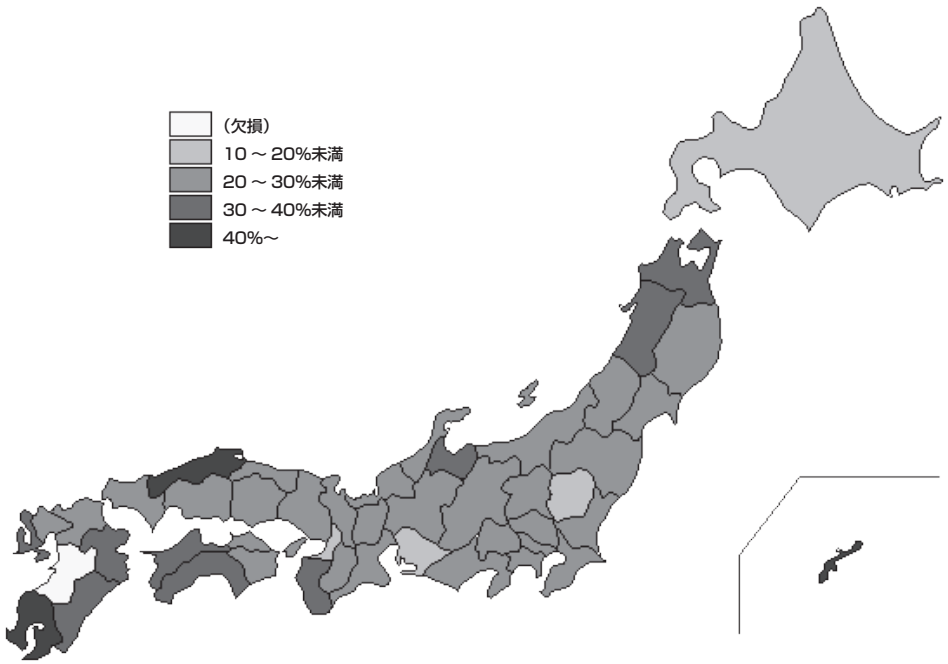
図－４　出生都道府県別Ｕターン者の割合（2016 年）
注）熊本地震の影響で調査が行われず，熊本県は欠損値となっている。
出所）国立社会保障・人口問題研究所「第８回人口移動調査」より，筆者作成。

４．２　女性のＵターン

４．２．１　女性のＵターン率の高い地域

男女別に出生都道府県別Ｕターン率をみると，おおむね比例しており，女性のＵターン率の高い地域では男性のＵターン率も高くなっている。男性より女性のＵターン率の高い地域は，東京圏の３県，静岡県と，和歌山県以西の中国・四国地方，九州・沖縄など西日本に多く全国のうち 15 県で，Ｕターン率が高い島根県，鹿児島県，沖縄県では，男性より女性のＵターン率が 10 ポイント前後も高くなっている。一方，北海道，宮城県，栃木県，山梨県など東北地方，中部地方などその他の 32 都道府県では，女性より男性のＵターン率が高くなっている。

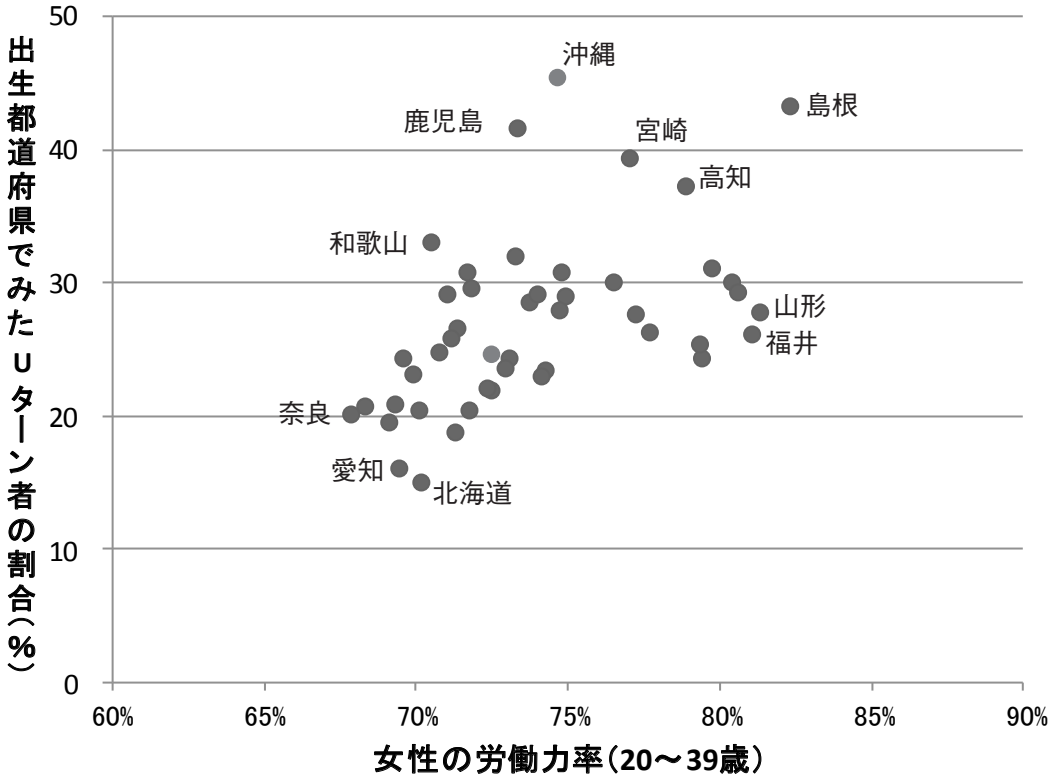
出生都道府県別に女性のＵターン率をみると，図－４と大きく傾向は変わらない。沖縄県 45.7%，島根県 43.3%，鹿児島県 41.7%，宮崎県 39.3%などでは出生した県に女性の約４割がＵターンしていること，次いで，青森県，富山県，高知県，大分県など比較的遠隔地でもＵターンする女性の割合が 30%台を占める県があること，北海道，栃木県，愛知県，大阪府ではＵターンする者の割合が 10%台と低いこと――などがわかる（図－５参照）。



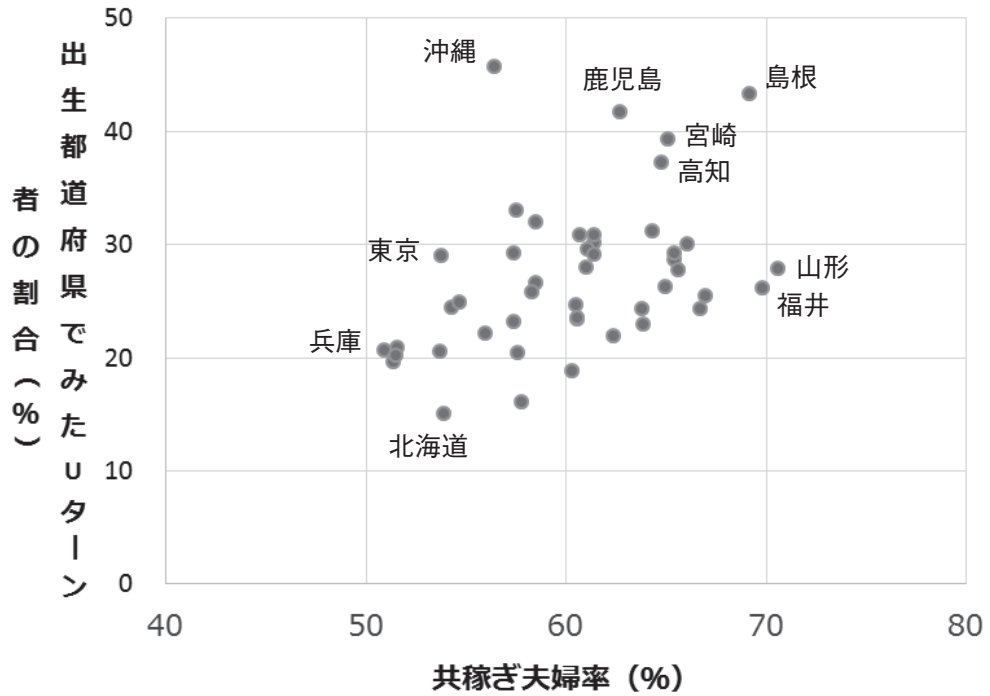
図－５　出生都道府県別の女性Ｕターン者の割合（2016 年）
注）熊本地震の影響で調査が行われず，熊本県は欠損値となっている。
出所）国立社会保障・人口問題研究所「第８回人口移動調査」より，筆者作成。

４．２．２　女性のＵターン率の高い地域の特性

電通（2018）「全国 Ｕターン移住実態調査」（有効回答数：Ｕターン経験者 1,714 人）（文献[4]）によれば，Ｕターンに対する障壁として「仕事の種類・幅が少ない」「自分が求める職種の仕事がない」「移住後の生活費」などが挙げられており，若年女性のＵターンに当たっても「仕事やお金」のことが不安になっていると考えられる。そこで，都道府県別の女性の就労状況に関して，「女性の労働力率」（（労働力人口－完全失業者）÷ 労働力総数）や「共稼ぎ夫婦率」（夫婦ともに有業の世帯の比率）などの地域指標と突き合わせたところ，女性のＵターン率と正の相関が認められた。女性の働く場があり，共稼ぎへの理解がある地域ほどＵターン率が高くなっていることがわかった（図－６，図－７参照）。



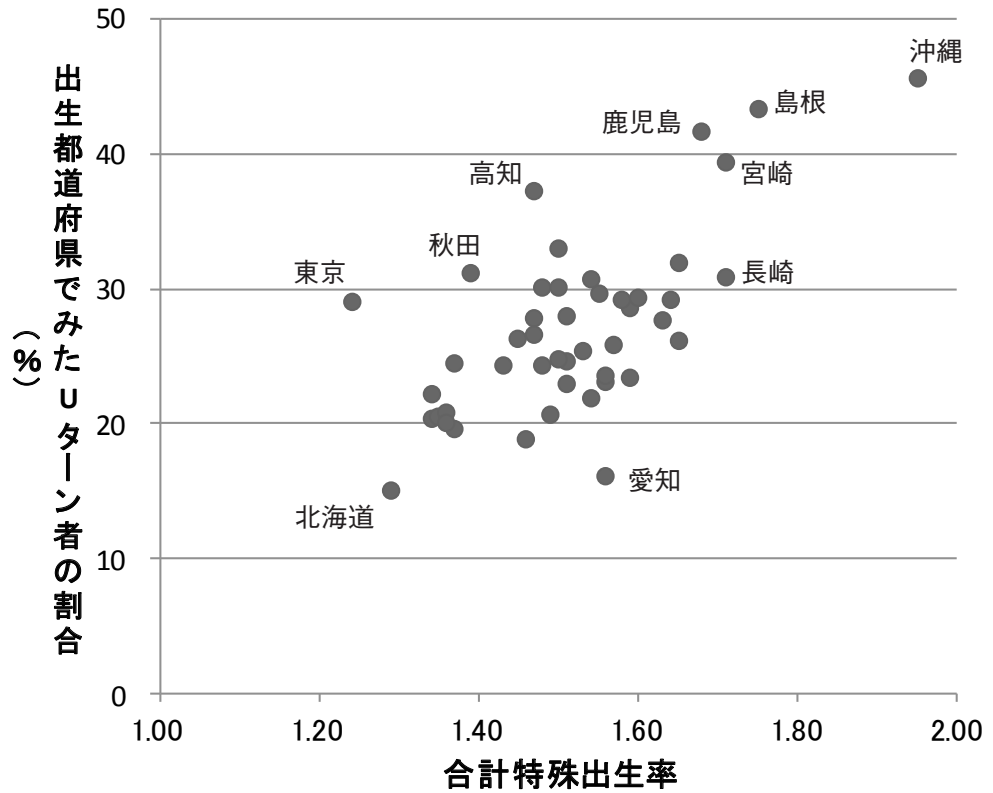
図－６　都道府県別労働率と女性Ｕターン率の関係
注）熊本地震の影響で調査が行われず，熊本県は欠損値となっている。
出所）国立社会保障・人口問題研究所「第８回人口移動調査」, 総務省「2015 年国勢調査」より，筆者作成。



図－７　都道府県別共稼ぎ夫婦率と女性Ｕターン率の関係
注）熊本地震の影響で調査が行われず，熊本県は欠損値となっている。
出所）国立社会保障・人口問題研究所「第８回人口移動調査」, 総務省「就業構造基本調査」で夫婦ともに有業の世帯の比率より算出，筆者作成。

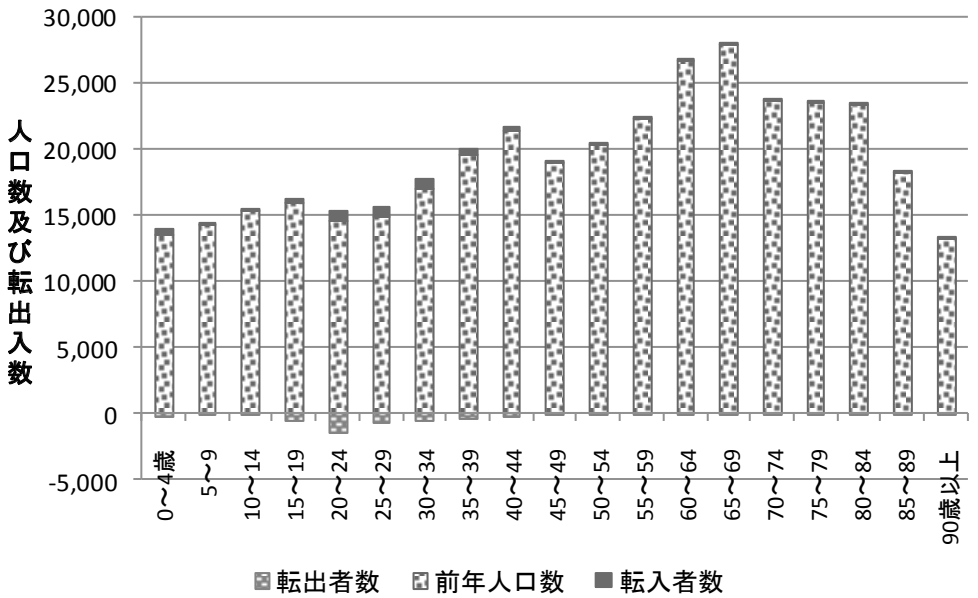
４．２．４　合計特殊出生率とＵターン率

進学，就職等で県外に流出する人口が多い地域であっても，合計特殊出生率の高い沖縄県，島根県，鹿児島県，宮崎県などでは，（当該県生まれの）女性のＵターン率が高い傾向がある（図－８参照）。進学や就職などで大都市圏など県外に流出した若年女性が，Ｕターンによって県内に戻ってくることにより，地方圏の合計特殊出生率が維持されていることが考えられる。



図－８　都道府県別合計特殊出生率と女性Ｕターン率
注）熊本地震の影響で調査が行われず，熊本県は欠損値となっている。
出所）国立社会保障・人口問題研究所「第８回人口移動調査」，厚生労働省「2016 年人口動態総覧（率），都道府県別」より，筆者作成。

ここで，女性のＵターン率が高い島根県の年齢階級別人口の 2016 年の社会増減についてみると，2015 年人口総数に対して転入率 1.2%，転出率 1.5%となっているが，進学，就職，結婚等により，15 ～ 39 歳の年齢階級で転出入数が多くなっている（図－９参照）。



図－９　島根県女性の年齢階級別人口数と転出入者数（2016 年）
出所）総務省「住民基本台帳に基づく人口，人口動態及び世帯数調査」「住民基本台帳人口移動報告」より，著者作成。

島根県の女性の年齢階級ごとに転出入率をみると，20 ～ 24 歳の転出率が 10.0%と特に高くなっており，この年齢階級で 700 人もの社会減が生じているが，30 ～ 39 歳では転出数を上回る転入数があり，県外に転出した若年女性を補う形となっていることがわかった（表－２左参照）。島根県の調査した 2015 年度ＵＩターン者数（文献 [3]）と照合すると，20 ～ 39 歳の女性の転入者のうち，おおよそ４人に１人がＵターン者数と推定される[5]ことから，Ｕターン促進が地域の若年女性層の維持に大きな効果があることがうかがわれる。

次に，大都市圏に含まれない地域で女性のＵターン率が北海道に次いで低い栃木県を採り上げて，同様に年齢階級ごとに転出入率を算出して島根県と比べてみると，女性総数に対する転入率はそれぞれ 1.2%と 1.3%で大きな違いはないが，栃木県では 0 ～ 64 歳のすべての年齢階級で島根県の転入率を下回っていることがわかった。特に，15 ～ 39 歳の年齢階級で大きな社会減となっており，島根県と比べて若年女性層の先細り傾向がうかがわれる（表－２右参照）。栃木県で出生した女性Ｕターン率が島根県より 10 ポイント以上低いことも，女性の転入率が低い要因の一つと考えられる。

表－２　島根県女性及び栃木県女性の年齢階級別転出入数（2016 年）

区　分	島根県				栃木県			
女性Ｕターン率／特殊合計出生率	28.5%（全国4位） 1.78（全国2位）				17.6%（全国 40 位） 1.49（全国 30 位）			
年齢階級	2015 年人口数	2016 年転入数（転入率）	2016 年転出数（転出率）	社会増減	2015 年人口数	2016 年転入数（転入率）	2016 年転出数（転出率）	社会増減
総　数	362,556 人	4,436 人 (1.2%)	5,271 人 (1.5%)	▲835 人	1,006,475 人	12,684 人 (1.3%)	14,462 人 (1.4%)	▲1,178 人
15～19 歳	15,787 人	298 人 (1.9%)	593 人 (3.8%)	▲295 人	46,091 人	564 人 (1.2%)	923 人 (2.0%)	▲359 人
20～24 歳	14,339 人	730 人 (5.1%)	1,430 人 (10.0%)	▲700 人	45,771 人	2,188 人 (4.9%)	3,435 人 (7.6%)	▲1,247 人
25～29 歳	14,336 人	737 人 (5.1%)	747 人 (5.2%)	▲10 人	50,572 人	2,440 人 (5.0%)	2,551 人 (5.3%)	▲111 人
30～34 歳	16,722 人	610 人 (3.6%)	518 人 (3.1%)	92 人	56,819 人	1,830 人 (3.3%)	1,802 人 (3.2%)	28 人
35～39 歳	19,149 人	393 人 (2.1%)	348 人 (1.8%)	45 人	65,502 人	1,124 人 (1.8%)	1,139 人 (1.8%)	▲15 人

出所）総務省「住民基本台帳に基づく人口，人口動態及び世帯数調査」「住民基本台帳人口移動報告」より，著者作成。

５　考察と今後の検討課題

本研究では，Ｕターン者数の実数ではなく，出生都道府県別Ｕターン率に着目し，各種地域指標との突合せにより，若年女性のＵターン率が高い県は女性が働きやすい地域であるなどの傾向を明らかにすることができた。また，県外に一度流出した若年女性が出生県にＵターンすることにより，出生県の合計特殊出生率が維持される傾向が確かめられ，Ｕターンの促進は定住者の誘致だけでなく，少子化・人口減少を抑止する効果も期待できることがうかがわれる。

これらの得られた知見を踏まえて，今後の検討課題を次の通り整理した。

５．１　北関東３県における女性Ｕターン率のケース・スタディ

北関東３県は東京への距離がほとんど変わらない[6]にもかかわらず，出生都道府県別のＵターン率は茨城県 24.0%，栃木県 19.8%，群馬県 23.9%となっており，全国平均 22.5%と比べても栃木県だけが著しく低く，特に，栃木県の女性Ｕターン率 18.8%は全国 40 位になっている。本研究で着目した地域指標のうち，合計特殊出生率は３県でほとんど変わらないが，女性の労働力率では栃木県が最も低くなっている。女性Ｕターン率が低いのは働きやすさの度合いが要因として考えられるが，栃木県から東京圏など県外に転出する女性自体が少ないことも一因と考えられる。このため，北関東３県について，女性の就業する産業構造や職業，大学・短大進学率などの様々な社会経済特性との関連について深耕することが必要である。

５．２　移住モデルの精緻化

Ｕターンの契機は，男性は「就職」，「進学」，「異動・転勤」が，女性は「結婚」，「進学」，「就職」が上位となっている（文献 [10]）。また，移住先選定に当たっては，出身地であることが大きな要因の一つとなっている[7]。価値観やライフスタイルの多様化が進むなか，県間移動におけるＵＩＪターンの占める役割など，今後は移住モデルの精緻化が考えられる。

５．３　働きやすさを訴求する等のＵターン促進策の展開

若年女性のＵターンは，男性Ｕターンと比べて「結婚・子育て」的動機が大きいが，就職・転職を伴うことも多く「地元から通える職場がある」「仕事を始める」なども重要な動機となっており，地域の雇用機会が女性のＵターン選択にも大きく関わることがうかがわれる。従来のＵターン促進策では，空き家バンク制度等の居住支援，職業紹介や職業情報提供，相談窓口の開設などの就業支援などに取り組まれてきたが，地域資源を活かした雇用創出や女性や若者の活躍推進とその訴求を始め，中長期的な観点から，地域の魅力を高め出身者のＵターンの動機づけとなる地元愛を高める取組，地域のブランド化など総合的な施策が求められている。

【注】

1）本稿は，参考文献 [9] に記した吉田 肇（2018）「人口移動からみたＵターンの地域特性に関する考察」で示された方向性に基づいて，最新の統計値や施策を加味した多面的な検証など大幅に加筆したものである。

2）本研究での「Ｕターン率」は，出生都道府県から県外に移動したのち，再び出生都道府県に戻った人の割合（％）としている。

3）総務省統計局「人口推計（平成 29 年 10 月 1 日現在）」によれば，人口増加は 7 都県のみで，このうち，東京都が 0.73％と最も高く，埼玉県，千葉県，神奈川県もすべて人口増加となっている。

http://www.stat.go.jp/data/jinsui/2017np/index.html,
2018/8/30 アクセス

4）地域間の移動分析では，ニュートンの重力法則を適用して人口規模と実距離を用いた「重力モデル（Gravity Model）」を適用することができる（文献 [8]）が，例えば，就職が目的の移動であれば，より近い地点にあるオポチュニティ（雇用機会）の数に基づいて行動するとする「機会介在モデル（Opportunity Model）」を用いることができる。（例えば，S.A.Stouffer）このモデルでは，自分の居る地点から順々に目的に合うオポチュニティを探していくという考え方に立っており，南九州の各県であれば，福岡県，大阪圏，名古屋圏，東京圏…の順に移動先を探していくことになる。

5）「第８回人口移動調査」（文献 [2]）では，島根県の全転入者に占めるＵターン者の割合は 70.6％と推定しているが，島根県による実数調査（文献 [3]）では同 65.5％となっている。

6）都庁と各県庁間の距離で代表させると，回転楕円体 (GRS80) における最短距離（測地線長）で計算して，茨城県庁は都庁から 99.3km，栃木県庁は同 98.8km，群馬県庁は同 96.4km となっている。

http://www.gsi.go.jp/KOKUJYOHO/kenchokan.html,
2018/8/30 アクセス

また，平日に東京駅 10：00 までに到着する JR 在来線の所要時間では，JR 前橋駅から２時間 24 分，JR 宇都宮駅から 1 時間 57 分，JR 水戸駅から２時間 10 分となっている。

https://transit.yahoo.co.jp/,
2018/8/30 アクセス

7）栃木県総合政策部総合政策課「栃木県版「まち・ひと・しごと創生総合戦略」等策定に係る調査（2015 年 7 月実施）結果概要」（調査対象：東京圏居住者 1,419 人，うち栃木県出身者 507 人）では，東京圏居住の栃木県出身者の約 24％が「Ｕターンを予定・検討したい」と回答したという。

http://www.pref.tochigi.lg.jp/a01/documents/sennryakusakuteinikakaruchousakekka.pdf,
2018/8/30 アクセス

【参考文献・情報】

［1］小田切徳美・筒井一伸（2016）「田園回帰の過去・現在・未来　移住者と創る新しい農山村」（農山漁村文化協会，pp.85-97）
［2］国立社会保障・人口問題研究所（2018）「第８回人口移動調査」（pp.47-71）
http://www.maff.go.jp/j/tokei/census/shuraku_data/index.html,
2018/8/30 アクセス
［3］島根県（2016）「平成 27 年度ＵＩターン者数」（2016/5/18）
http://www3.pref.shimane.jp/houdou/files/FB83C1D2-D0BE-474F-B7FC-55AC9F190FD8.pdf,
2018/8/30 アクセス
［4］電通 NEWS RELEASE「全国Ｕターン移住実態調査」（2018/2/21）
http://www.dentsu.co.jp/news/release/pdf-cms/2018014-0221.pdf,
2018/8/30 アクセス
［5］藤山 浩（2015）「田園回帰１％戦略　地元に人と仕事を取り戻す」（農山漁村文化協会，pp.99-129）
［6］増田寛也（2014）「地方消滅 - 東京一極集中が招く人口急減（中公新書）」（中央公論新社）
［7］山本 努（2017）「人口還流（Ｕターン）と過疎農山村の社会学＜増補版＞」（学文社，pp.210-241）
［8］吉田 肇（2013）「重力モデルとコーホート分析による栃木県の人口移動に関する考察」（『宇都宮共和大学都市経済研究年報 2013 号第 13 号』，pp.130-135）
［9］吉田 肇（2018）「人口移動からみたＵターンの地域特性に関する考察」（日本建築学会農村計画委員会『2018 年日本建築学会大会（東北）農村計画部門パネルディスカッション資料』，pp.43-44）
[10] 労働政策研究・研修機構（2016）「ＵＩＪターンの促進・支援と地方の活性化　―若年期の地域移動に関する調査結果―」
http://www.jil.go.jp/institute/research/2016/documents/152.pdf,
2018/8/30 アクセス

研　究
ノート

スエズとパナマの二つの運河を越える スエズ運河とパナマ運河の現状

The Suez Canal and the Panama Canal

飯　島　二　郎（宇都宮共和大学　客員教授）

世界各地を巡る地球一周の船旅をして，スエズ運河とパナマ運河の存在価値が限りなく大きいことを知らされた。

まず，19 世紀後半の日本に政治・経済・文化などで世界から貴重な技術・情報を運んでくれたのがスエズ運河である。

開通して僅か 4 年後に岩倉使節団がここを通航した。海外の文化や技術を学び，短期間で情報を持ち帰れたスエズ運河の存在は，日本の近代化に大きな功績であった。

岩倉使節団は，1871 年 11 月に蒸気船「アメリカ号」でサン･フランシスコに向けて横浜を出港した。アメリカで一行を出迎えたのは，1869 年に開通したアメリカ大陸横断鉄道である。岩倉らは陸路アメリカを鉄道で横断し，ワシントン D．C．にたどり着く。（パナマ運河はスエズ運河の開通から 45 年遅れた 1914 年まで待たなければならない。）

その後大西洋を渡り翌年の 8 月 17 日にリバプールに到着しているが，ヨーロッパ 12 ヵ国訪問の後，地中海からスエズ運河を通過しインド洋セイロンへ向かった。145 年前のことである。

今後，この二つの運河は世界の経済や政治にどのような影響を与えていくのかは容易に予測ができない。

中東紛争を抱えるスエズ運河は，特に厳しい状況にある。

地球一周の船旅から得られた結論のひとつは，やはり地球の温暖化である。海上輸送の増加による CO_2 の排出量の増加は陸地と同様に喫緊の課題である。パナマ運河の生命線とも言われる水は森から供給されている。文化を運んでくれた運河も自然環境に依存している。地球の温暖化には陸と海と空で対策が求められる。

処分の方法が見つからないゴミ・使用済み核燃料・CO_2 など，地球規模での解決が待たれる。

私たちの暮らし方や，政治経済の在り方をどのように改革していくべきか，課題の大きさを知らされた。

キーワード：　スエズ運河，パナマ運河，中東，中米，地球温暖化

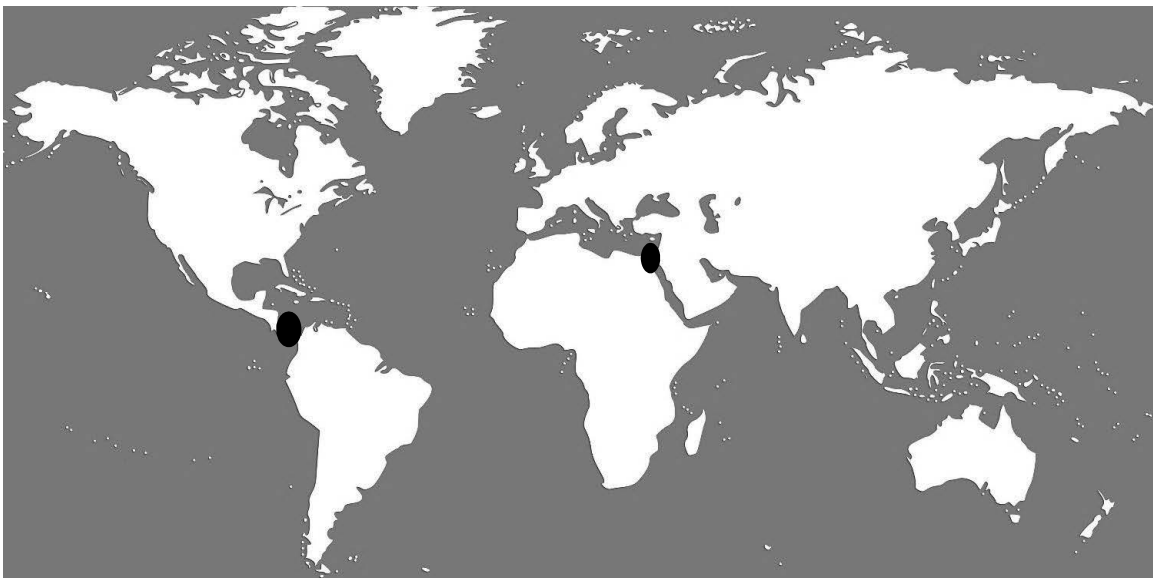
1　はじめに

2012 年，西廻りの地球一周の船旅で，スエズ運河とパナマ運河を通過した。結果一回り 4 万kmを約 5 万kmの船旅で達成できた。

スリランカのコロンボを出航した船は，約 12 時間後にはインド洋からアラビア海へと進路を進め，アデン湾へと向かう。

2012 年 5 月のアラビア海はソマリアの海賊による襲撃が頻発し，非常に危険な状況が続いていた。

船の後方には，海上自衛隊の護衛艦が追走し，時折艦上からヘリが飛び立つなど緊迫した空気



パナマ運河（左）と――スエズ運河（右）の位置

が走った。

船内では海賊対策の訓練が繰り返し実施され，窓から明かりが漏れぬよう暗幕や遮光カーテンの取り付け工事が続けられた。

海面から近い窓には防弾を兼ねた遮光板が取り付けられ，不安と緊張の船旅を体験することになった。

アラビア海からアデン湾へ

ソマリア沖から護衛艦に見守られる

ソマリア沖・護衛艦から飛び立つヘリ

ソマリア海賊と呼ばれる集団は，もともと漁業を営む漁民が中心とされるが，過去に軍事訓練を受けた集団も存在している。1991 年以降ソマリアでは無政府状態が続いている。

1990 年に軍部と欧米の企業との間に「沿岸に産業廃棄物の投棄を認める」という内容の条約

が締結された。

その後，不法に投棄された放射能廃棄物によるものとされる被害で，漁業に携わる地域住民数万人が発病したとも言われている。

漁業の場を失い，病気そして困窮した生活がソマリア沖の緊張の背景にあることは否定できない。

モンスーンに船は揺られながら，コロンボを出て７日目，左舷に東アフリカのエリトリア，ジブチ国境付近と右舷にアラビア半島南西部の国イエメンに挟まれたマンデブ海峡に至る。

マンデブ海峡は幅が約 30 ㎞と極めて狭く潮の流れが急で，さらに毎年数ヶ月間インド洋から地中海へ強い季節風が吹くため難所中の難所である。

しかし，あらゆる物資が行き来するこの海峡とスエズ運河を結ぶルートはヨーロッパとアジアをつなぐ最速ルートであることは言うまでもない。

マンデブ海峡を抜けてやっと紅海に入ったのはコロンボを出てから９日目である。アジアとアフリカの二つの大陸に挟まれた紅海は静かな海かと勝手に想像していたが実際には揺れが厳しい荒々しい海であった。

２　スエズ運河

今日のスエズ運河は，1956 年のナセル大統領による「スエズ運河国有化宣言」からスエズ戦争（第二次中東戦争）を経て，エジプトの管理下で再開されたものである。

スエズ運河は南北に 162 ㎞と長い。砂漠の中を行く運河で，1869 年に開通した人工運河である。パナマとは異なり標高差のない水平式運河であり船舶は順番を待って自力で航行できる。

通航料はパナマ運河より 30 ～ 40% 程度割安だが最近の船舶の通航量は減少傾向が続いているという。

スエズ運河は，1854 年フランス人レセップスがエジプト副王サイードに運河建設の提案・許可を得て，1858 年に国際スエズ運河会社を設立し，翌 1859 年に運河の建設が始まったものである。

1869 年に運河が完成したが地中海からの運河の入口である港町に，サイード副王の名をとってポートサイドと名付けたと言われる。

紅海側からスエズ運河へ入る

スエズ運河西岸・アフリカ大陸

２．１　スエズ市

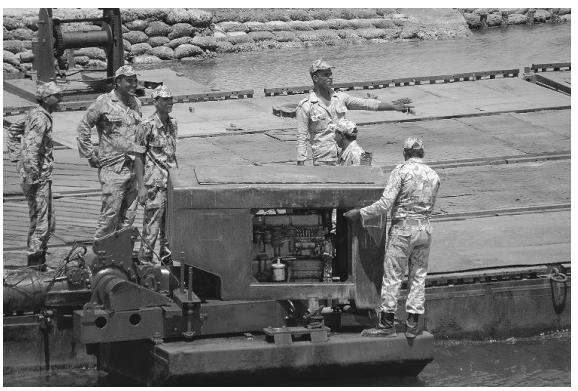
地中海と紅海を結ぶ海水運河であるスエズ運河の南端スエズ市は，アフリカ大陸側は赤茶けた山，サウジアラビア半島のアジア側は岩山から白い砂が運河まで達している。

人口は約 50 万人で，メッカ巡礼に向かうムスリムの人たちの拠点にもなっている。

第三次中東戦争後，1973 年に運河が再開されると同時にスエズ市の復興が始まり発展が続いている。

ここから，スモール・ビター湖，グレート・ビター湖とティムサ湖が運河を繋ぐ。それぞれの湖は同時に船舶の待機場となっている。

運河は護岸維持の管理が徹底されているように見えた。



運河の護岸維持作業

運河に架かる移動式橋

２．２　スエズ運河の中心都市・イスマイリア

イスマイリアはスエズ運河建設時につくられた市でスエズ運河庁がここにある。

カイロにも通じるイスマイリア運河があり，さらに鉄道がカイロ，アレクサンドリア，ポートサイドに通じていて交通の要衝となっている。

イスマイリアは，1967 年の第三次中東戦争でイスラエル軍の砲撃で大きな被害を受け運河も閉鎖に追い込まれた。しかし，8 年後に再開された運河とともに現在も大きな成長を続けている。

イスマイリア

２．３　日本ーエジプト友好橋

ポートサイドまで約 50 ㎞の位置，イスマイリ県カンタラ市に 2001 年完成の複合斜張橋が運河の上に見えてくる。

日本政府の無償資金協力「スエズ運河橋建設計画」に基づき，日本企業によって完成されたものである。

アフリカとアジア（シナイ半島）を結ぶ重要な役割を持ち，エジプトと日本の友好の橋の完成であった。

両岸の取り付け橋梁 1,120 mと桁長 730 mの鋼斜張橋で全長 1,850 mになる。

アフリカとアジアの間にある運河を進み，アジアとアフリカを結ぶ橋の下を通過できることに感動を覚えた。

この橋の完成によって，シナイ半島の開発がさらに進みエジプトの発展が期待されている。

日本ーエジプト友好橋

スエズ運河東岸

２．４　ポートサイド

ポートサイド市はスエズ運河北端の港町である。人口約 50 万人でスエズ運河を通行する船舶の燃料を供給し，綿花や米の輸出港でもある。

ポートサイドはバルコニーのある建物が植民地時代を彷彿させる。しかし，現在では廃墟のような建物と，やや新しい建物が入り交じって並び，雑然とした街の雰囲気をつくっている。

チュニジアのジャスミン革命に触発されたエジプトで，2011 年にムバラク長期政権の退陣を実現したエジプト革命から一年後のポートサイドの景観である。

さらに 2012 年 2 月には，ポートサイド・スタジアムでエジプト・プレミアリーグのサッカーの試合後に暴動が起き 70 人以上の死者と 1000 人以上の負傷者が出ている。それから 4 ヶ月後の訪問であった。街のあちこちでゴミの収集も進まない生活が続いていた。

観光が産業の中心ということになっているが，実際には瓦礫やゴミが，無人の建物の間に散乱している。

港からポートサイド市内

パートサイド市街

港には露店商が商品を並べているが，一つ1米ドルの商品を売りつけてくる。このときの1ドルは日本円で80円の為替相場である。

ポートサイドから機関銃を持った観光警察官が護衛のためにバスに乗り込みカイロ市内へ向かう。

ピラミッド観光では，少年達が法外な値段で粗悪なみやげものを売りつけてきた。

ポートサイドからカイロへ

3　ベネズエラからコロンへ

北極圏に接するアイスランド・レイキャビックから一気に大西洋を南下し，タイタニック号沈没事故からちょうど100年目の年にカナダ・ニューファンドランド島の沖を通過する。

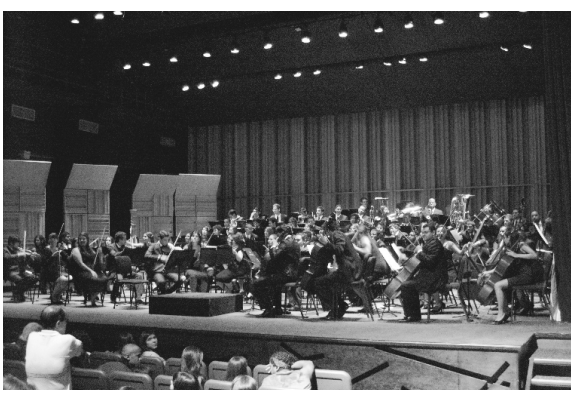
バミューダトライアングルを抜けカリブ海にはいる。

ベネズエラの首都カラカスに近い港，ラグアイラには7月15日に到着，レイキャビックからグリーンランド沖を経由し13日の行程となった。

現在のベネズエラは，インフレ率100万%というハイパー・インフレに見舞われ，世界有数の石油の埋蔵量を有する国が崩壊に向かうという信じられない状況にあるが，私がカラカスに到着した2012年はチャベス大統領が存命で市民の生活は安定していたように見えた。

カラカスではベネズエラの音楽の奇跡と言われ，すべての子供たちにクラシック音楽教育を無償で提供する制度である「エル・システマ」の教室と，ジュニア・シモン・ボリバルオーケストラの演奏会を見学することができた。

ラグアイラからパナマ運河の大西洋側の出入口であるクリストバル港へ向かう。



ジュニア・シモン・ボリバルオーケストラ

4　パナマ運河

パナマ運河は，1534年スペインのカルロス1世の指示で運河建設の調査が始まった。しかし，建設技術が伴わず350年の停滞を余儀なくされた。

スエズ運河を完成させたレセップスがここでも海面式の運河を計画し，フランスが1880年に運河建設に着工するが，1889年，技術と資金の課題を解決できず撤退に追い込まれた。

1903年アメリカはコロンビアから独立したパナマ共和国とパナマ運河条約を結びアメリカ主導の運河建設が始まり，1914年8月の完成に至った。

全長80㎞のパナマ運河は，カリブ海のクリストバル港から進むと，はじめにガトゥン閘門へ入る。ここでは3つの閘門を超えてガトゥン湖へ進むが，水面は運河最高の海抜26ｍの高さま

で上昇する。

ペデロミゲル閘門，ミラフローレス湖，ミラフローレス閘門を通過して太平洋に出た。

パナマ運河の通過には約 24 時間を要する。

４．１　クリストバル港

カリブ海からパナマ運河に向かうとクリストバル港に入る。

コロン市に隣接する人口約１万５千人の港町で，大規模で近代的な港湾施設を有する港である。

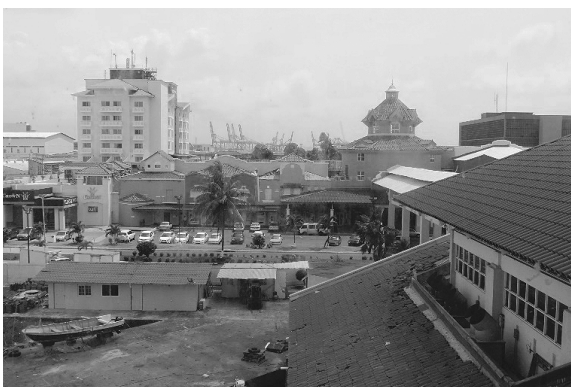
旅行者に土産物を売る店舗が港に隣接している。

現地の焼き物や，パナマ帽が売られていた。

メキシコ合衆国にある，サン・クリストバルと間違えそうだが，パナマのクリストバルはクリストファー・コロンブスの名が由来の地名である。

サン・クリストバルは。聖人クリスとフォロス（キリストを背負う者）が由来と聞く。

クリストバル港で運河の順番を待つ



クリストバル市街

４．２　コロン市

パナマ共和国第２の都市，人口約 14 万人の自由貿易地域でコンテナ船の多い港である。

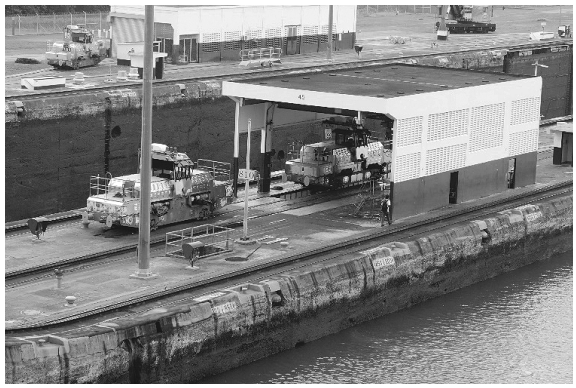
1850 年のゴールドラッシュの時代にカリフォルニアへの輸送のために建設されたパナマ地峡鉄道のターミナルとして建設された街である。

旅行者を満足させてくれる洒落た店舗があり，パナマの産業の中心になっているが中米で最も治安の悪い地域でもある。

４．３　閘門式運河とは

運河で結ばれる水面に高低差があったりして水平運河の開削が不可能な場合に建設される運河の形式である。途中に水位調節のための閘門（有門ともいう）を設けて運河を閘室に分け，２つの閘室を同じ水位にし，閘門を開いて船を進め，これを繰り返して船を運航させる。パナマ運河では海抜 26 ｍのガトゥン湖まで上昇させる。

ガトゥン閘門


ガトゥン閘門

４.４　ガトゥン湖

ガトゥン湖はこのパナマ運河にとってきわめて重要な水源である。もともとカリブ海に流れ込んでいたチャグレス川を堰き止めてつくられた人造湖がガトゥン湖である。

ガトゥン湖南東の端，北岸にガンボアという街がある。そこがこのパナマ運河の水の供給源になる。

チャグレス川の上流の熱帯雨森では，原始的な焼き畑農業が行われていたために熱帯雨林が減少しパナマ運河の水の供給が絶たれ，運河の運営ができなくなる危機もあったといわれる。

幸い「パナマ運河流域保全計画プロジェクト」がJICAの協力で実施され，定住型の農業が行われるようになり危機は，回避された。

船はガトゥン湖からペドロ・ミゲル閘門へ進むが，大西洋側から入った船は１閘門だが太平洋側から入ると３閘門を超えることになる。

ここから水面は閘門を超えるたびに下降して行き，太平洋に出ることができる。

スエズ運河は，海水を利用した運河であるがパナマ運河は熱帯雨林の淡水を利用する運河である。

森林の保全が運河維持の前提とされることは，私たちが暮らしかたを間違えると世界の経済活動に大きな支障を及ぼすことを教えてくれる運河である。

2016年６月には水路の幅が50ｍのパナマ新運河が開通し，これまでの約３倍の積載量の船舶が通行可能になった。

ガトゥン閘門からガトゥン湖へ

ガトゥン閘門には，閘門の様子を見学できるデッキがある。そこで，カリブ海の島国である「セントビンセント及びグレナディーン諸島」と「ドミニカ国」の青年に出会った。おそらく生涯出会うことのない国の若者との出逢いだった。

セントビンセント及びグレナディーン諸島は，二番目に長い国名だと記憶していた。彼は自分

の国の名を知っている私たちに目を輝かして感動してくれた。

しかし，「ドミニカ国」と「ドミニカ共和国」を間違えてしまいドミニカ国の若者には残念な思いをさせてしまった。

４．５　新パナマ運河

これまでのパナマ運河は，1914 年完成以来の閘門許容量によって通航できる船舶の大きさが制限されてきた。

最大船型は「パナマックス」と言われ，長さ 274 m，幅 32 m以内のものに制限されていた。

新パナマ運河の新閘門完成により，2016 年 6 月より　新たなサイズ「ネオパナックス」は，長さ 365 m，幅 48.8 mとなりこれまでの 3 倍の積載量船舶が通行可能になった。

４．６　パナマ市

パナマ共和国のパナマ市は，人口約 88 万人の首都で一般にパナマシティと呼ばれる。

南アメリカ大陸と北アメリカ大陸，大西洋と太平洋の節に当たる地理的に重要な地である。

パナマは，1501 年にスペイン人に発見され植民地として統治されていたが，1519 年にはスペインによってパナマ市が建設されている。

スペインからの独立，コロンビアからの独立，アメリカからの独立という苦難の歴史を経て成立した国家がパナマ共和国である。

パナマ市街は，コロニアル時代の建物が並ぶ旧市街と高層ビル群の新市街が対照的である。

パナマ運河によって莫大な利益を得たパナマ市内は中米とは思えないような高層ビルが林立する。

またパナマはタックスヘイブンとしての役割を果たしているので，世界中の資金が節税のために集中している。

しかし，一般の人々の暮らしは貧しく，治安は著しく悪い。

パナマ新市街

パナマ市内・高校生下校時の様子
（手前はパンの出店）

５．旅をおえて

地球一周の旅を 5 万㎞で航行できた理由は言うまでもなく二つの大運河を利用できたことである。

アフリカ大陸や南アメリカ大陸を迂回するのでは地球一周の旅は計画にもならなかった。

世界を巡る船旅を可能にし、グローバルな物流の大動脈としてのスエズ運河とパナマ運河の存在は限りなく大きい。

岩倉使節団が海外の文化や技術を学び、短期間で情報を持ち帰れたスエズ運河の存在は，日本の近代化に大きな功績であった。そのスエズ運河に日本・エジプト友好橋をみて感動したのは私だけではなかった。

海上貨物輸送量は増加傾向が続き，貨物のコンテナ化が，海上輸送に大きな変革をもたらすとともにコンテナ船の大型化が進んでいる。

原油タンカーやＬＮＧ専用船，自動車専用船も同様である。

貨物の種類によって船舶輸送ルートは異なるが，最も多いコンテナ船は，アジア・北米間航路とアジア・ヨーロッパ間航路が中心になる。アジアからヨーロッパへ向かうコンテナ船はスエズ運河を利用することになる。

スエズ運河が今後，コンテナ船の大型化に対処すべき課題は明らかである。

パナマ運河の課題は更に大きいと言わざるを得ない。「パナマックス」と言われた船のサイズも新パナマ運河の開通によって改善は見られたが，世界の貿易量の拡大は止まらない。

最後に海上輸送について忘れてはならない問題に，地球温暖化への対応がある。

コンテナ船世界最大手・デンマークのＡＰモラー・マークスのコンテナ船による北極海航路のテスト航海が行われている。地球温暖化による北極海の氷面積の減少が航路を可能にしたが，更に船舶によるＣＯ２の排出による地球温暖化の進行が心配である。

自動車の排ガス規制同様の取り組みが進んでいるが，船舶の増加と大型化による地球温暖化への対応を急がなければならない。

学生提案成果報告

2017年は，昨年に引き続き，シティライフ学部学生によるまちづくり提案事業に多くの成果が得られた。1年間の活動期間を通じて，学生提案関連イベントに多くのシティライフ学部学生が参加し，このうち2つのタイトルを獲得，1件の助成金を取得した。

具体的には，2017年11月26日，大学コンソーシアムとちぎが主催する「第14回学生＆企業研究発表会」に2つのゼミナールが参加し，2件の研究発表を行った結果，1つのゼミナールが「地域経済貢献賞」を獲得した。次に2017年12月3日には，宇都宮市が主催する「大学生によるまちづくり提案2017」に5つのゼミナールが参加し，3年連続で本学のゼミナールが第1位になった。これらの受賞した研究発表成果等については，2017年12月22日に那須烏山市役所で受賞記念報告会を，2018年1月18日には宇都宮市長との懇談会を行った。さらに，学生提案に関連する助成事業では，栃木県による『平成29年度大学・地域連携プロジェクト支援事業』で1件の助成金を獲得した。

このことは，「都市の生活・経済・まちづくりを学ぶ」ことを教育の目標として掲げ，まちづくりの担い手となり得る資質を備えた若い人材を輩出しようとする，シティライフ学部の教育研究活動が，着実に成果を示してきたことを示している。

以下は，2017年の宇都宮共和大学シティライフ学部学生による主な学生提案活動の抄録である。

① 山島ゼミ＋都市アメニティ研究会「みんなで創る花と緑のＬＲＴ」
（宇都宮市主催「大学生によるまちづくり提案2017」第1位）

② 「グランピング機能を併設した泊まれる道の駅那須烏山」内藤マーケティング論ゼミ3年
（大学コンソーシアムとちぎ主催「第14回学生＆企業研究発表会」地域経済貢献賞）

③ 小浜ゼミ・和田ゼミ・吉良ゼミ「若者の人生選択と居住地選択Ⅰ－就活編」
（栃木県「平成29年度大学・地域連携プロジェクト支援事業」に選定）

【関連サイト】

宇都宮市「大学生によるまちづくり提案発表会2017」
http://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/shisei/machi/kenkyu/renkei/1015287.html
2018/8/31 アクセス

大学コンソーシアムとちぎ
http://www.consortium-tochigi.jp/satellite/
2018/8/31 アクセス

栃木県「大学・地域連携プロジェクト支援事業について」
http://www.pref.tochigi.lg.jp/a01/daigaku/daigaku-chiiki-renkei.html
2018/8/31 アクセス

学生提案成果報告①

No	提　案　名	提案団体名	
		代表者氏名	所　属
14	みんなで創る花と緑の LRT	宇都宮共和大学　シティライフ学部　山島ゼミ+都市アメニティ研究会	
		福田　好古	宇都宮共和大学シティライフ学部
		指導教員 氏　　名	山島　哲夫

1　提案の要旨

私たちの提案は、「みんなで創る花と緑の LRT」である。今年度、宇都宮市から与えられたテーマ「私たちが創る　宇都宮の未来」を考える中で、これから宇都宮の未来を創っていくことになる LRT を、より魅力的にするための提案を行うこととした。

宇都宮の市街地は街路樹などの緑が少なく、枝葉を短く伐採してしまうことも少なくない。これは、宇都宮のまちなか景観の魅力を減少させている要因ともなっている。私たちの提案は、LRT 建設という大きなプロジェクトを活用して、まちを魅力的に再構成していく狙いもある。宇都宮や栃木のイメージというと、餃子、イチゴ等が浮かぶが、交通や景観に対する評価はあまり聞くことがない。物産だけでなく、LRT を、世界に誇れる魅力的なものにすることによって、選ばれるまち宇都宮の実現につなげることができる、と考えた。

また、私たちはこの LRT 建設は、まちづくりにおける、行政、事業者と市民の協働のまたとない機会であるととらえ、LRT の沿線、停車駅、トランジットセンター近くの住民や企業、志のある市民が誇りをもって LRT に長く関わっていくための方策について考えた。

具体的な提案としては、風景を改善するために、LRT の沿線を花や緑で彩ることにした。まちなかのスペースが十分でない沿線には、フラワーポットやハンギングバスケット等を歩道上などに飾り、面積の余裕のある沿線や停車駅には花壇を置き、花や香りも楽しめる樹木などを植える。更に、トランジットセンターは、それぞれテーマを決め、シンボルツリーを植え、地元の住民や市民、周辺企業の就業者なども気楽に過ごすことができる場所とするとともに、来訪者にも長く記憶されるような存在にする。

宇都宮の LRT 自体を、世界に誇れる魅力的なものにするための方策として、本提案では、花と緑で LRT を包み込み、

- 宇都宮の魅力を発信できる絵になる LRT とする
- LRT に乗りながら、素晴らしい風景、花と緑を楽しめるようにする
- トランジットセンターを市民が集い愉しめる場所とする

ことを考えた。

具体的には、

- LRT の軌道敷きの可能なところを芝生で敷き詰める
- 道路幅に余裕のないところでは、歩道上にフラワーポットやハンギングバスケットなどを活用して彩りを添える
- 幅員に余裕のあるところでは LRT の沿線に色とりどりの花を植える（花壇を作る）とともに可能な場所では桜などの樹木を植えて並木を作る
- トランジットセンターには、それぞれ特徴的な木々を植え、花壇を作り、更に、市民や周辺で働く人々が集える施設を作る
- 沿線の花、木々、花壇、トランジットセンターなどは市民や周辺住民の意見を取り入れながら具体的な計画を作成し、市民や住民、周辺企業などが管理するシステムを作り上げる
- プラットフォームの前後で余裕のある場所に地域住民による花壇を設ける

これらの施策を通じて、交通未来都市宇都宮の魅力を創造し、世界に発信していく。

２　提案の目標

提案の目標は、

- LRT を宇都宮市民（及び芳賀町民）の誇りとなるようにすること
- 宇都宮のイメージを向上させること
- 住めば愉快な宇都宮、選ばれる都市宇都宮を実現すること

である。

LRT を市民の誇りとするためには、私たち市民が愛着を持てる存在にするとともに、外から訪れた人々から高い評価を得られるようにすることも必要である。そのために、花と緑の中を走る絵になる LRT は大きな役割を果たすと考える。

また、市民が愛着を持つためには、市民自らが参画していなければならない。美しい風景を長く維持し続けるためにも、市民が維持管理に対して適切に参画する必要がある。

現在、素晴らしい風景や景観は、SNS などにより世界中に発信されている。宇都宮の LRT の画像を通じて、日本中、更には世界中の人々から注目されるようになる。これにより、宇都宮のイメージを劇的に改善し、住めば愉快な宇都宮、選ばれる都市宇都宮を実現し、50 年先も輝き続ける都市につなげることができる。

３　現状の分析と課題

○LRT 計画について

- 宇都宮の LRT 計画の概要

宇都宮の LRT 計画は、桜通り十文字から本田技研北門までの 18km のルートが決められているが、そのうち、JR 宇都宮駅東口から本田技研北門までの 15km が優先整備区間として具体的な計画が定められている。19 か所の停留場（駅）があり、そのうち 5 か所がトランジットセンターになっている。

LRT の優先整備区間は、今年度中に着工し、2022 年春の竣工が予定されている。今後、停留場及びトランジットセンターの詳細な計画が策定されることになるが、地域の様々な意見が反映することになるものと思われる。特に、トランジットセンターは、単なる乗換え駅ではなく、地域の拠点としての機能を備えることが予定されており、LRT の魅力を高めるためにも重要な役割を果たすことが期待される。

- 他都市の事例

日本では、現在 17 都市、20 事業者、路線延長 206km で路面電車が運行されている。それぞれ

の都市の基幹的な交通機関として機能している都市も多い。富山市の事例が有名ではあるが、ここでは、花と緑の観点から鹿児島市と熊本市の LRT・路面電車を取り上げる。

・鹿児島の LRT

営業キロは 13.1km。そのうち 8.9km の軌道敷きは芝生化が行われている。また、いくつかの駅では花壇なども設けられている。なお、芝生の管理のため、芝生管理用の車両を導入して、定期的に運行させている。軌道敷きを芝生にした理由として鹿児島市は、緑化によるヒートアイランド現象抑制の効果も挙げている。

・熊本市の路面電車・LRT

営業キロは 12.1km で。一部低床車両を導入している。市電「緑のじゅうたん事業」を実施しており、軌道敷き内の芝生化を進めている。

（鹿児島中央駅の花壇・軌道敷きの芝生）

（熊本市電　熊本城前軌道敷きの芝生）

LRT の軌道敷きの芝生化及び一部の駅で花壇等を設けているものはあるが、花と樹木を融合させ、花と緑に囲まれた LRT ということまでは考えられていなかった。更に、トランジットセンターを市民の集う場所にするという発想もこれまでなかった。

○市民による花と緑の管理について

市民の手により、樹木や花の管理をしている事例は数多くあり、市民の花壇を助成する制度も数多くある。

＜市民花壇を助成する制度の例＞

・神戸市市民花壇制度

市民が、公園,街路,広場などで自主的に設置,育成､管理を行う花壇に対して、市が育成管理費用の助成と花苗配布を行う制度。729 か所が認定（平成 27 年 3 月）。更に、区ごとに市民花壇のコンクールも行っている。

・川越市市民花壇指定制度

公共の空地など多くの人が目にすることができる場所に花壇をつくり、地域住民に花壇の管理

を条件に、市が指定した花壇。花苗の支給屋花壇を作る資材の提供などを行う。61 か所指定。

・北九州市市民花壇制度

多くの人が鑑賞できる場所にある公有地や道路に接している民有地に設置された花壇。花苗等の提供が行われる。

これらの制度は、いずれも、市民の目に付きやすい場所に、自主的に花壇を設け維持管理する場合、花苗等の提供や助成を行うというものである。この他にもユニークな制度として名古屋市の事例がある

・なごや花プロジェクト！スポンサー花壇事業

平成 24 年度から行われている事業で、市民・企業・行政のパートーナーシップによって、花咲く公園や街並みを形成することを目的にしている。企業や団体に花苗代や花壇管理運営費用等のスポンサー（協賛金）になってもらい、花の植え付けや手入れについてはボランティアの活用を図る。

市民（中学生）が樹木を管理している例として、長野県飯田市のりんご並木がある。

＜飯田市のりんご並木＞

「飯田の大火」の復興過程で当時の飯田東中学校の生徒たちの提案により生まれたもの。現在まで 40 年間、営々と町のシンボルとして、生徒たちの手で守られ、育てられてきた（並木通りは、大火の教訓から町の防火帯としても機能するように考慮されている）。飯田市中心街に 450ｍに渡り、立派なりんご並木が整備されており、全国的にも注目され、いくつかの賞も受賞している。

＜宇都宮市の取り組み＞

宇都宮市においても、市民が花と緑に関わる仕組みが用意されている。また「宇都宮市花と緑のまちづくり推進協議会」が設けられ、様々な取り組みが行われている。

・樹木の里親制度

市民、事業者等が、公共施設の既存樹木及び周辺について、簡易で日常的な愛護活動を行う事。路線、区間等を指定し、三年以上管理を継続できる、周辺に住んでいる人を募集。市は樹木の維持管理（剪定や害虫駆除等）、里親となった人の銘板の設置、認定書の交付を行う。

・樹木のオーナー制度

市民、団体等が公共施設の植栽に対して金銭を寄付、又は清掃美化活動をしてもらう事業。対象者は宇都宮に住んでいる企業や市民で、樹木の所有権については市に帰属する。維持管理等は里親制度と似ている。

・ワークショップ・愛護会等

公園の計画に際して、ワークショップにより地域住民の意見を取り入れ、その後の管理にも地域住民の協力を得ている。河川や公園などの管理に愛護会等も活発に活動している。

このように、宇都宮では、市民が花や緑の整備に対して協力的であることがわかる。花壇や樹木の整備を自らの意思で行うための下地が作られている、と考えられる。

４　施策事業の提案

施策事業として、それぞれの沿線及び駅、トランジットセンターごとに、具体的な計画案とその実現方策について提案する。その前提として、まず、活用すべき花と緑について検討する。

＜花と樹木・緑について＞

➢　花の選定

花を選ぶ場合、

① 花の大きさ、色、形、香り、花の密集度及び背丈など花自体の特徴
② 花の咲く時期と期間、単年草と多年草等の違い
③ 日当たりを好むか日陰でも大丈夫か等植える場所の違い
④ 水遣りや施肥等の手入れの必要度

などを考慮する必要がある。管理の問題を考えると、比較的育てやすい多年草から選定することが適していると思われる。停留場のプラットフォームの前後で余裕のあるスペースに地元の人の手による花壇を設ければ、プラットフォームで LRT を待つ人にも楽しんでもらえる。なお、スペースの関係などで花壇を設けられない場合は、フラワーポットやハンギングバスケットの活用を考え、それらに適した花の例を検討した。LRT の中で座っていても鑑賞できる背丈の高い花としては、マーガレッド・コスモス・ゼラニウム・ガーベラ・ラベンダーがあり、アロマ効果やリラックス効果がある花としては、ウィンターコスモス・カンパニュラアルペンブルー・クリスマスローズなどがあり、トランジットモールごとの土地にあった色合いの花を植える。また、土地によって日の当たり方も違うので、日当たりがいい場所を好む花（特に、マーガレッドやコスモス）を植える場所には注意が必要である。

フラワーポット

ハンギングバスケット

➢ 樹木の選定

樹木は、樹形や樹高などの形と日照条件や土壌などの生育条件を考慮する必要があるが、それとともに、花、香り、果実の 3 つの要素を考慮した。また、終点のかしの森公園周辺には見事な桜並木があり、この並木を活かすことも重要である。

香りを重視する樹木としては、白梅を取り上げる。梅は香りと花の両方を楽しめる樹木である。果実を収穫できる樹木としてリンゴと梨を取り上げる。これらはいずれも美しい花を咲かせる木であり、また、栃木県内で数多く栽培されている樹木である。なお、梨の木は芳賀町の木でもある。

➢ 芝生について

軌道敷きの芝生化は、ヨーロッパの LRT ではごく普通に行われている。日本でも、鹿児島市電がほぼ全面芝生化し、熊本市電も多くの場所で芝生化している。富山や広島も芝生化している部分がある。これらのことから、管理上も十分対応が可能であると思われる。芝生化は、ヒートアイランド対策としても効果が高いと言われていて、市街地の既存道路に LRT の軌道敷きを設けるところでは可能な限り芝生化する。なお、現在、家が建っていないところや周辺に十分な樹木・緑があるところなどは、敢えて芝生化しないという選択肢もあると考える。

➢ 金網フェンスの利用

軌道敷地内に人を侵入させたくない場所では軌道敷きの周辺に金網フェンスを置き、花を植えたり、ハンギングバスケットをかけることを考える。比較的背丈の高い草花でもフェンスがあれば容易に植えられる。熊本市電では金網フェンスが設けられている箇所がある。

＜私たちが考えた各地区のイメージ＞

トランジットセンター及び各路線について、現地を調査した上で計画の考え方をまとめた。実際に計画を立案する場合は、地域住民や市民の意見を反映させる必要があるが、どんなイメージがありうるか、私たちが考えた計画のイメージを示す。

○宇都宮駅東口トランジットセンター（色とりどりの始発駅）

駅東口のトランジットセンターは始発駅であり景観的に最も重視する必要がある。私たちは、ここに桜を植えることを考えた。終点の本田技研北門前の通りは、現在素晴らしい桜並木がある。桜で始まり、桜で終わることにより強い印象を与えることができる。また、軌道敷きの周りを花で飾るため、金網の柵を設けてハンギングバスケットの設置や、朝顔などを植えることが考えられる（朝顔で金網をカモフラージュできる）。金網を設ける方法は、軌道敷き内を人や車が往来することを抑える効果もある。ハンギングバスケットは企業等の協力で設置及び管理することとし、統一のとれたきれいな看板で企業名を表示し、市民に認識可能とする。

- 花の例：軌道敷きを芝生化し、桜を植えることから、花としては色彩のいいものが適している。ガーベラを中心にウィンターコスモスやカンパニュラアルペンブルーを植える。この花は香りがとてもいいので、通勤中の会社員や、学生に元気を与えることができると考えた。花言葉も添えて人目を引くような花壇仕様にすると更に映えると思われる。

○駅東口からベルモールまで

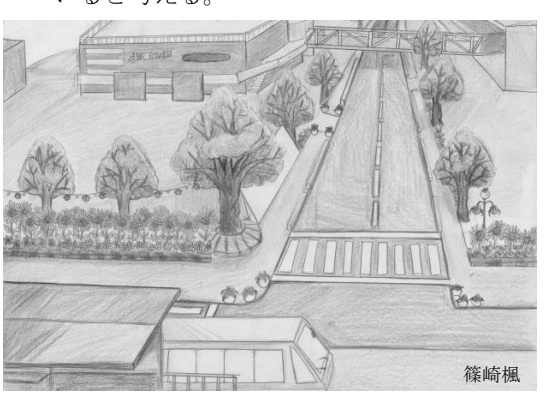
市街地で周辺にはビルやマンションなどが建っている。歩道は十分に広いが、軌道敷きの周りに花壇などを設置することは難しい。そこで、鬼怒通り（県道 64 号）の軌道敷きは駅東口から全面的に芝生化（４号線の立体交差部分や横断歩道部分等は除く）し、歩道上の車道側に幅の狭い花壇を設けるか、フラワーポットなどを並べる。更に、ハンギングバスケット専用のポールをたて花を飾る。歩道に花を飾る場合、LRT からの視認性を高めるために、背丈の高い花を採用する。

○ベルモールトランジットセンター（ゆったりできる憩の広場）

ベルモールのトランジットセンターはベルモールの既存施設の利用が前提となっている。従って、新たに施設を設けるのではなく、現在駐車場となっている部分に、四季折々の花が咲く花壇を設けるかフラワーポットを花壇のように並べ、その周りを憩の広場とする。

ここは、道路沿いには木が植えられており、少し離れたところには公園があるので、広場を設けなくてもいいのでは考えたが、公園に行くまでにわざわざ道を渡らないといけないことから、トランジットセンターでゆっくり休め、かつ、LRT の待ち時間に子どもがある程度動き回れるスペースがあったほうがいいという結論に至った。

- 花の例：フラワーポットを置く場合は、カロライナジャスミンやクリスマスローズが適していると考える。



（ベルモールトランジットセンター）

（平出トランジットセンター）

○平出トランジットセンター（風薫る花と緑の風景）

平出のトランジットセンターは、新４号線沿いの現在畑になっているところに設けられる。また、トランジットセンターに隣接して大規模な車両基地が設けられる。

周辺に既存の施設が無く、見晴らしもよく、比較的自由に計画することができる。車両基地周

辺は、樹木を植えることにより周辺との調和を図る。桜並木などで花を楽しめるようにすることも可能であると考えた。トランジットセンター内の緑地を予定している部分には、象徴的な樹木としてリンゴの木を植える。リンゴは洋リンゴと和リンゴがあるが、洋リンゴは栽培が難しく、専門家の方の助けが必須となるため、和リンゴとする。リンゴの木により、花が異なるので、花もできるだけ立派で、色が美しいものが良い。なお、リンゴの木の管理は、地域住民か近くの学校などに任せる。

- 花の例：周辺に畑が広がっていることか、花としては背丈の高い、マーガレットやラベンダー、ゼラニウムなどを植える。

○下竹下周辺

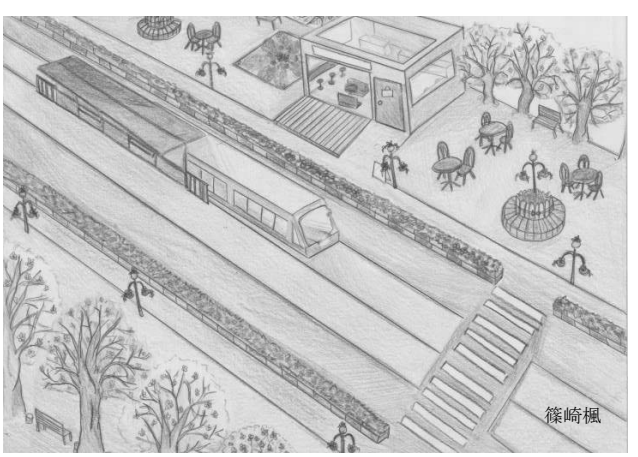
この地域の周辺は現在畑になっており、農村地帯で家は殆どない。従って、沿線に樹木を植えるか帯状の花壇を設けることが可能。終点の本田技研北門周辺は桜並木があり、駅東口に桜を植えることができれば、この地域の沿線にも桜並木を設け、始点、終点その中間地点の桜並木が LRT 沿線景観の象徴としてアピールすることができる。沿線に線上に花壇を設ける場合は、LRT からの眺めを考え、背丈の高い花を配置する必要がある。

○下竹下から清原トランジットセンターまで

LRT の路線沿いには、大きな工場と大学・高校があり、その敷地内には既存の樹木が道路沿いに植えられている。ここは、道路幅員があまり広くないので、既存の樹木を活かすこととする。なお、軌道敷き内を芝生化することは、周辺の緑との関係からも効果が高い、と考える。

○清原トランジットセンター（カフェと香りの花道）

清原のトランジットセンターは清原工業団地の中にある。私たちが調査に行った際に、素晴らしい街路樹が二重に植えられている心地よい歩道があるにもかかわらず、まちを歩いている人をほとんど見かけなかった。工業団地の中には工場の外にゆっくりと休憩できる場所もなかった。



そこで、私たちは、工業団地内の簡易郵便局前に、白梅を植えることを提案することとした。白梅は非常に良い香りがあり、紅梅と合わせて植えることで、花も楽しめる。この場所にはオープンカフェなどの気楽に休める場所を設けることが相応しい。スペースに余裕があれば花壇の設置も効果的と考える。工業団地内に、素晴らしい香り漂うカフェがあれば、清原中央通りも含めた絶好の散歩コースにもなる。

周辺には日本を代表する製造業が工場を有しており、これらの企業の協力を得て、樹木とカフェ等の管理を行ってもらうことも可能であろう。

○清原中央通り

清原中央通りは、広幅員で立派な樹木に囲まれている。LRT はこの通りの東側の歩道部分を通ることが予定されている。そうなると、東側の樹木の一部が伐採されることになるが、この歩道部分も十分な幅員があるので、伐採された後は、背丈の高い花を軌道沿いに線上に植えることが考えられる。多年生草で、管理に手がかからず、花の咲いている期間が長い色とりどりのコスモス（冬場も咲くウインターコスモスを含む）を植えることを提案する。「コスモス街道」という名

称で、LRT 沿線の名所にすることができる。花の管理については、沿線の工場に依頼することが良いと考える。

○テクノポリスセンター前

テクノポリス前の 69 号線は、幅員も十分あるが、現在街路樹などが十分にあるとは言えない状況である。清原中央通りから突然殺風景な通りに入る形になるので、芳賀の管理センターまでは、軌道敷きの芝生化を行う。更に歩道部分に線上の花壇を設ける。花壇の管理は周辺の工場の協力を得る。

○芳賀管理センタートランジットセンター（五感で楽しむ癒しの場）

芳賀町唯一のトランジットセンター。芳賀町は梨の生産で知られており、梨が町のシンボルツリーになっている。マスコットキャラクター「はがまる」も梨をデザインしたものである。トランジットセンターのシンボルとして梨の木を植える。しかし、梨は栽培が難しいため、近隣の梨農家の協力を得る必要がある。梨を活用して、芳賀町を積極的に PR する場所にすることができる。工業団地の中にあることから、工場に勤務している人にも憩いの場となるよう、梨のスイーツなども楽しめるカフェを設けるとともに、四季の花を楽しめる花壇も設置する。

○かしの森公園前通り

芳賀のトランジットセンターから終点の本田技研北門までは、素晴らしい桜並木が続いている。宇都宮都市圏でも最も美しい桜並木の一つであり、桜並木をできる限り保存し、また、軌道敷きの芝生化も行う。

本田技研北門よりかしの森公園方面を望む

○さらに魅力的にするために

私たちが考えた各地区のイメージは以上の通りである。これを更に魅力的にするために、これらの花や花壇のライトアップが効果的と考える。宇都宮市の中心市街地では晩秋から冬期にかけて各地でライトアップを行っているが、これを、LRT 沿線に創る花の名所や花壇にも、花の美しい時期に合わせて行う。

また、花壇やハンギングバスケット、フラワーポットは市民や企業の協力を得て整備するものであることから、毎年、市民の投票などによりコンテストを行い、顕彰することとする。それにより、花壇などがより良い優れたものとなり、協力した市民、企業のモチベーションにもなる。

提案の実現のために

提案の実現のためには、地域住民、市民、周辺企業と行政が協働して取り組めるようにする必要がある。市民自らがまちの貴重な資源として LRT を認識し、まちの誇りとして愛着を持ち、広く発信できる存在にすることが重要である。

宇都宮では、LRT の車両デザインや停留場のコンセプト・デザインなどについては、これから市民の意見を積極的に取り込む方向で検討が進められているとのことであるが、LRT の沿線やトランジットセンターの景観デザインなどにも、地域住民、市民、周辺企業などの意見を積極的に反映させ、みんなで創る LRT という意識を醸成させる仕組みを作る必要がある。この場合、花壇等の設置や維持管理も行政や運行事業者の協力を得ながら、市民や沿線企業等が役割分担できるようにすることも求められる。市や町と運行事業者だけで対応するということでは、長続きしないし、LRT に対する市民の愛着も強まらない。

幸い、宇都宮では、行政も市民も花や緑の整備に対して、積極的に取り組んでおり、こうした仕組みをより充実させれば、私たちの提案を実現することは十分可能である、と考える。

○市民、周辺住民、周辺企業等の意見を反映させるために

計画案の策定

- 今回私たちが提案したアイデアを活用して、市、町及び運行事業者が、LRT 沿線、停留場及びトランジットセンターについての整備コンセプトと全体のイメージを示す。
- LRT 沿線の花壇や個別の停留所については、周辺地域の住民によるワークショップによる計画案の検討を行う。宇都宮市で公園計画の際に行っているワークショップの形式などを参考にする。
- トランジットセンターの計画については、広く市民からの提案を募集するとともに、特に清原及び芳賀のトランジットセンターでは周辺企業からの提案の受け入れも考える

計画案づくりに、できるだけ多くの人の参加を得ることが、LRT を身近に感じてもらうためにも重要である。

計画策定方法の例

・停留所の計画：地域住民を入れたワークショップで花壇の計画づくり。花壇の管理は地域住民　その際、市民花壇の仕組みを使う

・３つのトランジットセンター（平出、清原、芳賀）：管理も含めた提案を募集する。その際のコンセプトやセンター内の施設等については、市民の意見を集めて提案者の参考にする。市、町及び運行事業者で審査の上、実施主体を決定する。

○花や花壇、樹木の設置と維持管理に協力を得るために

宇都宮で現在制度化されている、里親制度・オーナー制度に加えて、全国で行われている市民花壇の仕組みや、宇都宮の公園造りの際などに行われているワークショップ形式など、多様な仕組みをそれぞれの場所に相応しいやり方で活用する。

今年 9 月に宇都宮市花と緑の推進協議会主催で「まちなかハンギングバスケット大作戦」が実施された。このイベントでは、市民参加で作ったバスケットを市内に飾り、地元の自治会などが維持管理する、という方法がとられた。こうした仕組みを、LRT 沿線、特に、市街地を走る地域に応用することも考えるべきである。

- 樹木のオーナー制度の活用

  オーナー制度は、新たに樹木を植える場合に最も適した仕組みである。八幡山公園の桜でも使われ、多くのオーナーが登場している。沿線に植える樹木や車両基地の周辺に設ける桜並木、駅東口の桜などには、広範囲にオーナーを募集し、清原や芳賀のトランジットセンターなどは、地域の企業等を対象に優先的に呼びかける。

- 里親制度

  里親制度は、周辺に人家や企業があるところに適した制度で、既存の樹木や花壇などがあ

る場合にこの制度を活用していくべきと考える。新たに整備するところであっても、例えば清原中央通で私たちが提案しているコスモス街道などについては、沿線の工場の協力を得て、工場の前の花壇の管理をお願いする（あるいは、オーナー制度を花にも適用する）ことも考える。

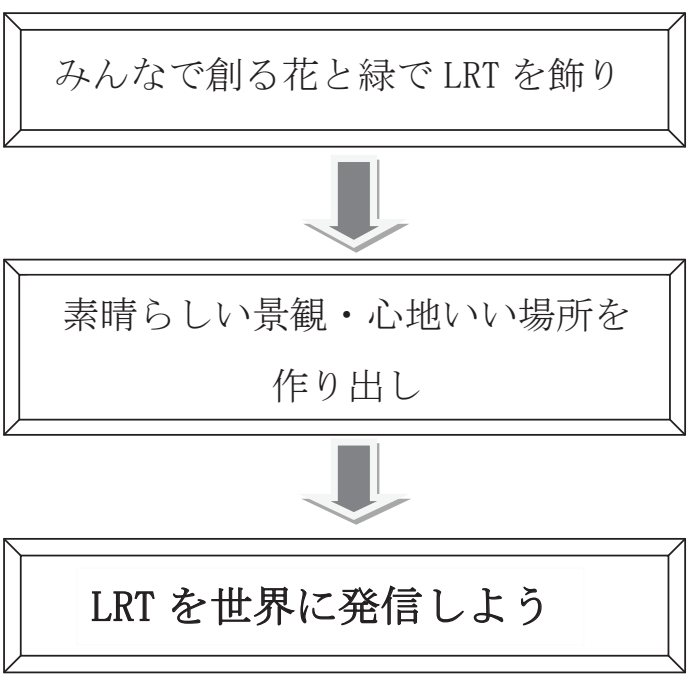
- リンゴの木やナシの木は、管理が難しい面もあるので、オーナー制度を活用して管理費用を賄うことを考える
- 花壇などについては、右の写真のようにボランティアで維持管理をしているところもあり、こうした活動を積極的に支援していくことも効果的である。

シルバー大学下野支部花愛好会

○持続的な展開を可能にするために

50 年先、100 年先も輝いている都市にするためには、市民・企業と行政・運行事業者との適切な役割分担のもとに協働し、LRT 及び周辺環境を地域の資源として定着していくようにする必要がある。この場合、周辺の学校ぐるみの参加あるいは沿線企業の取り組みなどがあれば、持続的な展開にとって効果的である。

- 定期的なコンテストの実施など市民の継続的な注目を集められるようにする。注目が集まれば、更に素晴らしいものへとステップアップしていく。
- ライトアップなどにより来訪者にもアピールできるようにするとともに、周辺の景観と合わせた LRT の存在自体を観光資源として位置づける。この場合、トランジットセンターを「道の駅」類似の「LRT の駅」として売り出すなどの工夫も効果的。
- 持続的な活動のためには、ボランティアに頼るだけでなく、収益的な事業（カフェの営業等）との組み合わせで維持管理をする。



学生提案成果報告②

グランピング機能を併設した泊まれる道の駅那須烏山

宇都宮共和大学内藤マーケティング論ゼミ４年
齋藤暢一（さいとうのぶかず）　吉川　諒　小泉真純　小黒勇輝
中野駿佑　柳岡直希
（共同研究：県立烏山高校烏山学研究チーム）

【概　要】内藤マーケティング論ゼミが２０１６年に研究した、外国人観光客をターゲットとした夏季限定の宿泊施設「烏山キャンプリゾート」の資料を活用し、県立烏山高校烏山学研究チームと共同で、県内にまだ1か所しかない宿泊設備を備えた道の駅を那須烏山市内に建設することを提案するとともに、その可能性について検討します。

【栃木を元気にするには】「地域貢献」＝世界遺産にも登録された山あげまつりを目的とする外国人観光客宿泊客数の増加が期待できます。施設建設・設営時の利用、施設内での販売等を通じて各種県内産品の需要と関連産業の雇用の創造が期待できます。「ビジネス展開への可能性」＝営業期間を延長していくことで最終的には栃木県から世界に発信可能なユニークな宿泊施設にしていきます。

１．烏山キャンプリゾート

内藤マーケティング論ゼミでは、２０１６年１１月の学生&企業発表会で「那須烏山市ウェルカムボードコンテスト」について発表し、その結論として外国人観光客をターゲットとした夏季限定の宿泊施設を県立烏山女子高校跡地に建設するというアイデアを提案しました。

このアイデアは、さらにゼミで検討され、２０１７年2月の那須烏山市まちづくり研究会の活動成果報告会で「烏山キャンプリゾート」として発表、提案されました。この時の試算では、高校の校舎跡地に２０台のトレーラーハウスを設置して客室とし、体育館をフロント、レストラン等の施設として利用することで、施設設営費用３０００万円、3か月間の営業期間中の最大売上高７２００万円、最大収益３２００万円という結果がでています。

２．グランピング機能を持つキャンプリゾートの構想

２０１７年4月からは烏山キャンプリゾートを他には例のないユニークな宿泊施設にするためのアイデアを考えることになり、神奈川県の観音崎京急ホテルとアウトドアブランド「スノーピーク」によるシーサイドグランピング施設に着目しました。

グランピングとはグラマス・キャンピングの略語で、キャンプ場でありながら、高級ホテル並みの豪華な食事やサービスが受けられ、快適な環境のなかでキャンプを楽しむことのできる宿泊施設を意味します。

観音崎京急ホテルのグランピング施設は、烏山線の宝積寺駅舎を設計した建築家隈研吾氏がスノー

ピークと共同開発したモバイルハウス「住箱―ＪＹＵＢＡＫＯ」を客室としており、地元食材を多く使ったホテルのシェフによる食事を東京湾一望のデッキで食べることができる等、地元の地域資源を活用したサービスが豊富に用意されています。

そこで私たちは、烏山キャンプリゾートに他の宿泊施設にはない特徴を持たせるためには、グランピングの機能を取り入れるべきであると考えました。

３．道の駅の併設というアイデアから生まれた「泊まれる道の駅那須烏山」

烏山キャンプリゾートを提案するにあたって、私たちゼミ生が問題としたもう一つの点が、施設の立地とアクセスの方法です。候補地として最初に想定していた県立烏山女子高校の跡地は、ＪＲ烏山線烏山駅からも徒歩圏内ですが、グランピングという機能を加えようとした場合、那須烏山市の豊富な自然を地域資源として活用する施設の候補地としては、少し物足りない感じがしました。

市内の比較的交通量の見込まれる幹線道路沿いの豊富な自然に恵まれた立地に適した施設として道の駅が思い浮かびました。地域活性化を担う交流と情報の発信基地としてのロードステーション「道の駅」は、２０１７年４月１５日現在の統計では全国に１１１７か所あり、栃木県内には２２か所、同じ年の４月に日光と真岡にも出来たので、２４か所が確認されています。このうち宿泊設備のある道の駅は全国に８３か所、栃木県内には「うつのみや　ろまんちっく村」１か所があることがわかりました。

また、栃木県内でグランピングのサービスを提供しているキャンプ場などの宿泊施設は３か所で、その中には「ろまんちっく村」は含まれていないこともわかりました。

以上のことから、私たちは、今回の発表で、那須烏山市内への「グランピング機能を兼ね備えた宿泊施設のある道の駅」という日本国内にもあまり例のない施設の建設を提案することにしました。

４．県立烏山高校烏山学研究チームとの共同研究

２０１７年の春学期になって、上述のようなグランピング機能と道の駅の融合というアイデアを、私たちゼミ生が研究テーマの一つに決定した同じ時期に、ゼミの指導教員である内藤先生に県立烏山高校から「烏山学」講師の派遣依頼がありました。

烏山学は県立烏山高校が創立１０周年を迎えるに当たり、「グローカル人材の育成」と「将来、地域社会で活躍するリーダーの育成」を目指して展開する地域課題解決型キャリア教育であり、内藤先生の担当は商業：「道の駅なすからすやま」をプランしよう、というものです。

現在、私たちが収集した烏山キャンプリゾート、グランピング、道の駅に関連した資料を整理し、１０月に予定されている県立烏山高校の生徒さんたちとのワークショップに向けての準備を進めています。このワークショップでは、各種の資料を活用し、烏山高校の生徒さんたちと共同研究として、那須烏山市内のどこに「グランピング機能を併設した泊まれるまちの駅那須烏山」を建設すればよいかを決定し、その結果は１２月２日の発表会当日にご報告する予定です。

＝参考資料＝

国土交通省道路局／道の駅 http://www.ktr.mlit.go.jp/honkyoku/road/Michi-no-Eki_knt.html
みんなの道の駅 http://www.michi-no-eki.xyz/
道の駅研究会のページ／都道府県別の駅数と詳細 http://ishisin.sakura.ne.jp/miti1.htm
観音崎京急ホテル×スノーピーク／グランピング http://www.kannon-kqh.co.jp/lp/glamping/
キニナル／豪華・快適！栃木のグランピング施設まとめ×3か所
http://kininal.me/glamping-kantou-tochigi/
道の駅うつのみや　ろまんちっく村 http://romanticmura.com/news/detail.php?n=0416

学生提案成果報告③

栃木県平成 29 年度大学・地域連携プロジェクト支援事業

宇都宮共和大学シティライフ学部　小浜駿・和田佐英子・吉良貴之ゼミ

（県外協力ゼミナール　中央大学商学部御船洋ゼミ・城西大学経済学部安田新之助ゼミ）

「若者の人生選択と居住地選択Ⅰ―就活編」

田村　裕人　海老沼舞　市沢　梨沙　青柳和樹　　小堀宏樹

事業の目標

栃木にUターンしたいと思っている若者が、就活を通じて、Uターンできるような仕組みをつくる。都内の就活中の大学生と県内中小企業との情報のミスマッチを解消できるような仕組みをつくる。

事業の内容

本プロジェクトは、東京近郊という立地の優位性を持つ栃木の若者が、栃木にUターンしやすくなるような仕組みづくりを模索する。そのために、1 年目は、栃木の若者と都内の若者の就職活動の実態を明らかにし、Uターンを望む若者がUターンできない阻止要因を探し、その改善策を模索する。２年目は、栃木の若者と都内の若者の人生選択（職業選択・結婚・家族との距離）と居住地選択に関する意識調査を行い、若者の人生選択と居住地選択の関係を明らかにする。

１．基本的な問題意識

若者たちの多くはUターンしたいと考えている。しかし、それを希望している若者がすべて、Uターンしているわけではない。多くの若者は「地方は働く場」がないといい、Uターン就職を諦めている。その一方で、県内企業は、若者が集まらないと嘆く。こうした現状を見聞きしている我々は、県内中小企業と都内での就活中の大学生の間に、情報のミスマッチが存在しているのではないかという仮説を立て、それを検証し、具体的な解決策を模索する。

２　平成 29 年度　プロジェクトの実績内容

事業名	事業の実施内容	事業の成果
“両片思い”解消プロジェクトⅠ 情報のミスマッチを埋める方法を模索し、実際にその方法を実施し、その伝わり方を検証する。今年度は、若者と企業との情報のミスマッチを埋める方法を検討する。		
①ミスマッチ解消の鍵事業（インターンシップ・とちまる就活アプリについて）	・栃木県経営者協会で、栃木県の就活事情（特にインターンシップ事情）を中心にインタビュー ・栃木県経営者協会主催のインターンシップに参加。 ・共和大学生等のインターンシップ参加者の感想等の情報収集。	・インターンシップの意義、Uターン希望者の多くが公務員等を希望していることが判明した。これらの結果をもとに、次年度、情報のミスマッチ解消の鍵（**“両片思い”解消**）として、インターンシ

		ップ・とちまる就活アプリ・公務員人気に着目して、行政や企業が出す情報の伝わり方を検証していくこととした。
②若者目線のインターンシップの企画と広報	・次年度の夏に、Uターン希望者の多くが関心を持つような若者目線のインターンシップ（半日就活セミナー・協同組合編＝公務員に類する安定性と信頼性の高い組織）を企画し、その広報を栃木市・那須塩原市の成人式で実施した。(別添のパンフレットを配布、新成人に協力を依頼した。)	・次年度予定している若者目線の就活セミナーの企画ができた。 ・栃木での就活のポイント「インターンシップ」「とちまる就活アプリ」「協同組合」を栃木市の成人式参加者全員、および、那須塩原市の黒磯会場の新成人に情報提供できた。
③パンフレット配布による若者たちの反応について	栃木市新成人(約 1600 名)・那須塩原市成人式参加者(黒磯会場 175 名)にパンフレットを配布し、8 月のインターンシップの参加と、アンケート協力を依頼した。	・開催予定日が 2018 年 8 月なので、3 月 31 日、ほとんど反応がなかった。(栃木市、那須塩原市とも)。今後、多様なルートによって、首都圏大学生に情報を提供し、その伝わり方を検証し、情報のミスマッチの要因を探る予定にしている。

若者の人生選択と居住地選択プロジェクト 県内学生・首都圏学生の就職事情・若者のＵターン志向・人生選択・居住地選択についての調査を実施する。（本年度は予備的調査を実施した。）		
①意見交換会の実施	県内学生（宇都宮大学・宇都宮共和大学）と首都圏大学生（城西大学）と意見交換会の実施	女子学生が経験するＵターンの問題点、栃木での就活・都内での就活の実態の理解が深まった。
	首都圏大学（中央大学御船ゼミ）3 年生との意見交換会	首都圏の 3 年生の就活事情とＵターン意向についての理解が深まった。
	首都圏大学（中央大学御船ゼミ）4 年生との意見交換会)	首都圏大学生の 4 年生の就活事情とＵターンについての理解が深まった。
②次年度アンケート実施に向けた予備的調査		

那須塩原市の新成人向けアンケート	那須塩原市新成人に対し、パンフレット配布によるアンケート協力の呼びかけ（175 枚直接配布）	成人式の時に、新成人にQRコードを読み込みアンケートに応えるよう要請したが、実際に返信してくれたのは､4通のみであった。予備的調査としては失敗といえる。それに代わるのものとして、以下の形で予備的調査を実施することにした。
30 代東京在住者へのUターン意向と人生選択調査	30 代東京在住地方出身者を対象に U ターン意向と人生選択についてのアンケート調査(予備的調査)を実施	(株)マクロミルにデータ収集を依頼し、データを集めた。このデータをもとに、現在予備的調査を実施した。
調査・研究発表等	宇都宮共和大学大学祭（すみれ祭）ゼミ対抗研究発表会で発表	最優秀賞を受賞

（２０１８年　3月３１日）

＊“両片思い解消”プロジェクトとは、

栃木県出身の若者は、Uターンを希望する人も多い。また、栃木県内企業は栃木出身の在京学生のUターンを希望している。お互い「栃木で働きたい・働かせたい」と思っているのに、ミスマッチを起こしているのが、現実である。

そこで、我々は、その理由を「情報のミスマッチ」によるものであるとの仮説をたて、そのミスマッチを埋める方法を模索する。

※県内外　参加学生

宇都宮大学学生
中央大学商学部御船洋ゼミナール
城西大学経済学部安田新之助ゼミナール　の皆様

宇都宮共和大学都市経済研究センターの主な活動報告

2017 年度後半及び 2018 年度前半の活動を報告します。

1．運営体制

センター長　　古池弘隆 教授
副センター長　吉田　肇 教授
運営委員長　　吉田　肇 教授
運営委員　　内藤英二教授，田部井信芳教授，大石和博准教授，今喜史専任講師，
　　西山泰弘専任講師

2．シンポジウム・講演会

（1）シティライフ学シンポジウム

テーマ　「まちを元気にするＬＲＴ　―交通未来都市 うつのみやの取組―」
開催日　2017 年 11 月 29 日（水）
会　場　宇都宮共和大学 宇都宮シティキャンパス
内　容　ゲストスピーチ「フランスの地方再生にいかにＬＲＴが寄与したか」
　　駐日フランス大使　　ローラン・ピック 氏
　講演１　「ＬＲＴとまちづくり　―内外の事例―」
　　宇都宮共和大学都市経済研究センター長・特任教授　古池　弘隆
　講演２　「宇都宮ライトレールの取組」
　　宇都宮ライトレール株式会社常務取締役　　中尾　正俊 氏
　鼎談：「まちを元気にするＬＲＴ」
　・パネリスト
　　宇都宮共和大学都市経済研究センター長・特任教授　古池　弘隆
　　宇都宮ライトレール株式会社常務取締役　　中尾　正俊 氏
　・コーディネーター
　　宇都宮まちづくり推進機構理事長・宇都宮共和大学長
　　須賀　英之
参加者　160 名
共　催　大学コンソーシアムとちぎ，宇都宮共和大学子育て支援研究センター
後　援　栃木県，宇都宮市，栃木県経済同友会，宇都宮商工会議所，
　　宇都宮まちづくり推進機構，栃木県宅地建物取引業協会

（2）シティライフ学シンポジウム

テーマ 「地域資源を活かした宇都宮都市圏の観光交流拠点づくり
～ 大谷の「美しい村」づくりに向けて ～」

開催日　2018 年 7 月 5 日（木）

会　場　宇都宮共和大学 宇都宮シティキャンパス

内　容　基調講演 1　地域資源を活かした集客空間論
東京都市大学都市生活学部長・未来都市研究機構長・教授
川口　和英 氏

基調講演 2　フランスの「美しい村」と大谷
オトワレストラン オーナーシェフ　音羽　和紀 氏

パネルディスカッション：大谷の「美しい村」づくりに向けて
・パネリスト
東京都市大学都市生活学部長・教授　川口　和英 氏
オトワレストラン オーナーシェフ　音羽　和紀 氏
宇都宮市経済部都市魅力創造課大谷振興室長　川崎　欣司 氏
株式会社ファーマーズ・フォレスト代表取締役社長　松本　謙 氏
都市プランナー（日本大学理工学部まちづくり工学科非常勤講師）
冨岡 裕一郎 氏
・コーディネーター
宇都宮共和大学シティライフ学部長・教授　山島　哲夫

参加者　220 名

共　催　宇都宮市創造都市研究センター，大学コンソーシアムとちぎ，
宇都宮共和大学子育て支援研究センター

後　援　栃木県，宇都宮市，栃木県まちなか元気会議，栃木県経済同友会，
宇都宮商工会議所，宇都宮まちづくり推進機構，宇都宮観光コンベンション協会，
栃木県宅地建物取引業協会，下野新聞社，とちぎテレビ，栃木放送，
エフエム栃木

3．那須塩原市民大学

（1）平成 30 年度那須塩原市民大学地域いきいき学部
「何だろうに答える，やさしい入門講座」（宇都宮共和大学連携講座）

【前期第 1 回】

テーマ　世代を超えて子どもたちに伝えたいこと－「働く」の中にある動きとこころ－

開催日　2018 年 6 月 6 日（水）

会　場　宇都宮共和大学那須キャンパス

講　師　　子ども生活学部　丸橋亮子専任講師
参加者　　19 名

【前期第２回】
テーマ　　働くことと子育て
開催日　　2018 年 6 月 13 日（水）
会　場　　宇都宮共和大学那須キャンパス
講　師　　子ども生活学部　日吉佳代子教授
参加者　　16 名

【後期第１回】
テーマ　　はたらくことって何だろう　～人口変化と経済成長で地域の仕事が変わる～
開催日　　2018 年 9 月 19 日（水）
会　場　　宇都宮共和大学那須キャンパス
講　師　　シティライフ学部　田部井信芳教授
参加者　　14 名

【後期第２回】
テーマ　　はたらき方が変わるって何だろう
　　～ロボットや人工知能（AI）で人間は仕事がなくなるのか～
開催日　　2018 年 9 月 26 日（水）
会　場　　宇都宮共和大学那須キャンパス
講　師　　シティライフ学部　髙丸圭一教授
参加者　　16 名

（２）運営委員会
　那須塩原市が設置した「平成 30 年度那須塩原市民大学運営委員会」において，吉田肇教授が委員長を，子ども生活学部長河田隆教授が運営委員を務めています。

４．宇都宮市民大学（とちぎ県民カレッジ連携講座）

（１）平成 30 年度前期　公開講座
テーマ　　宇都宮のまちづくり　～魅力的なまちにするために～
開催日　　2018 年 5 月 25 日（金）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
講　師　　シティライフ学部　山島哲夫教授
参加者　　188 名

（2）平成 30 年度前期　大学専門講座「住みやすい都市と環境を考える」

第１回　　自然の「ひみつ・ふしぎ」発見　～身近な自然環境を考える～
開催日　　2018 年６月１日（金）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
講　師　　子ども生活学部　桂木奈巳准教授
参加者　　26 名

第２回　　一人ひとりが大切にされる社会とするために　～共に生きる社会をめざして～
開催日　　2018 年６月８日（金）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
講　師　　シティライフ学部　寺内孝夫教授
参加者　　22 名

第３回　　忍び寄る空き家のリスクと対策　～とても身近な空き家問題～
開催日　　2018 年６月 15 日（金）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
講　師　　シティライフ学部　西山弘泰専任講師
参加者　　21 名

第４回　　子どもが主役の子育て支援　～乳幼児期の遊びの意義を中心に～
開催日　　2018 年６月 22 日（金）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
講　師　　子ども生活学部　丸橋亮子専任講師
参加者　　18 名

第５回　　“心”を育てる大人のかかわり　～うつのみやの未来を創る子どもたち～
開催日　　2018 年６月 29 日（金）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
講　師　　子ども生活学部　高柳恭子教授
参加者　　21 名

第６回　　暮らしと環境を考えるヒント　～やさしい環境経済学入門～
開催日　　2018 年７月６日（金）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
講　師　　シティライフ学部　大石和博准教授
参加者　　22 名

５．講師派遣制度

主催者　　宇都宮市交通指導員連絡協議会
開催日　　2018 年８月 10 日（金）
会　場　　宇都宮市総合福祉センター
テーマ　　「ＬＲＴとまちづくり」
派遣講師　シティライフ学部　古池弘隆特任教授
参加者　　54 名

６．宇都宮市創造都市研究センター

宇都宮市創造都市研究センターは，宇都宮市内の私立４大学（宇都宮共和大学，作新学院大学，文星芸術大学，帝京大学宇都宮キャンパス）と自治体・産業界等が連携し，宇都宮都市圏の創造都市による発展を目指し，2017 年 10 月に設立されたプラットホームです（センター長：宇都宮共和大学長 須賀英之）。本事業は，文部科学省の平成 29 年度「私立大学等改革総合支援事業」タイプ５（プラットホーム形成）に選定されています。

（１）「 創造都市 宇都宮都市圏を考えるシンポジウム 」

主催者　　宇都宮市創造都市研究センター
開催日　　2018 年１月 25 日（木）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
講　師　　「第４次産業革命への期待 ―創造都市宇都宮都市圏を目指して―」
　　宇都宮商工会議所常議員 総務企画委員長・トヨタウッドユーホーム株式会社
　　代表取締役社長　中津正修 氏
参加者　　200 名

（２）宇都宮市創造都市研究センター開設記念シンポジウム「地域資源を活かした宇都宮都市圏の観光交流拠点づくり」

主催者　　宇都宮共和大学都市経済研究センター（宇都宮市創造都市研究センターと共催）
開催日　　2018 年７月５日（木）
会　場　　宇都宮共和大学宇都宮シティキャンパス
テーマ　　地域資源を活かした宇都宮都市圏の観光交流拠点づくり
　　～ 大谷の「美しい村」づくりに向けて ～
内　容　　宇都宮共和大学シティライフ学シンポジウム（前掲）
参加者　　220 名

（３）クリエイティブシティ・フォーラム

主催者　　宇都宮市オリオン市民広場運営共同事業体（宇都宮市創造都市研究センターが共催）

開催日　2018年9月9日（日）
会　場　オリオンスクエア
テーマ　アーティスト・若者の集うまちづくり　―産学官連携による創造都市を目指した“特徴ある地域づくり”―
内　容　学生研究発表，ブース出展など
参加者　1,000名

7．地域産学官連携活動

大学コンソーシアムとちぎ，とちぎ産業振興ネットワーク推進会議（事務局：栃木県産業振興センター），うつのみや次世代産業イノベーション推進会議（事務局：宇都宮市）等，地域産学官連携事業の対外窓口業務を展開しました。

また，「プラチナ社会研究会」（株式会社三菱総合研究所主宰。企業，自治体，大学，研究団体等参加会員486組織＝2018年7月20日現在）に賛助会員として参加し，次世代の社会モデル等に関する情報収集・交換を行いました。

8．出版物

「宇都宮共和大学都市経済研究年報2018　第18号」2018年10月発行

専任教員の社会貢献活動の記録（シティライフ学部）平成29・30年度

（平成 30 年 4 月時点確認）

職 名	教員氏名	委 嘱 の 内 容		
		名　称	職 位	設 置 者
学長	須賀　英之	［各種審議会・委員会委員等］		
		栃木県私立学校審議会	委員	栃木県経営管理部
		栃木県公私立高等学校協議会	委員	栃木県経営管理部
		栃木県文化振興審議会	会長	栃木県県民生活部
		栃木県次期プラン策定懇談会	会長	栃木県総合政策部
		栃木県文化功労者選考委員会	委員	栃木県県民生活部
		栃木県私立中学高等学校連合会	副会長	
		とちぎの元気な森づくり県民会議	会長	栃木県環境森林部
		栃木県信用保証協会外部評価委員会	委員長	
		うつのみや産業振興協議会	会長	宇都宮市経済部
		那須塩原市社会教育委員	委員	那須塩原市教育委員会
		とちぎテレビ放送番組審議会	会長	とちぎテレビ
		宇都宮大学経営協議会	委員	宇都宮大学
		［団体兼職］		
		栃木県交響楽団	会長	
		栃木県楽友協会	会長	
		栃木県オペラ協会	理事	
		栃木県文化協会	常任理事	
		全国音楽療法士養成協議会	理事	
		うつのみや文化創造財団	理事	
		宇都宮まちづくり推進機構	理事長	
		「よみがえれ！宇都宮城」市民の会	会長	
		宇都宮市中心市街地活性化協議会	会長	宇都宮市
教授	山島　哲夫	栃木県マロニエ建築賞審査委員会	副委員長	栃木県県土整備部建築課
		栃木県環境審議会	副会長	栃木県環境森林部
		栃木県環境影響評価技術審査会	会長	栃木県環境森林部
		宇都宮市総合計画審議会	会長	宇都宮市総合政策部
		宇都宮市まちづくり交付金評価委員会	委員長	宇都宮市都市整備部
		宇都宮市中心市街地活性化協議会	幹事	宇都宮市総合政策部
		宇都宮市景観審議会	会長	宇都宮市都市整備部
		宇都宮市建築審査会	会長	宇都宮市都市整備部
		宇都宮市ＬＲＴデザイン部会	委員	宇都宮市建設部
		那須塩原市景観審議会	会長	那須塩原市都市計画課
		那須塩原市都市計画審議会	会長	那須塩原市都市計画課
		那須地域定住自立圏共生ビジョン懇談会	会長	那須塩原市企画部
		那須塩原市企業立地審議会	会長	那須塩原市産業観光部
		那須塩原市歴史文化基本構想策定検討委員会	委員長	那須塩原市教育委員会
		真岡市「市勢発展長期計画」等推進市民会議	会長	真岡市企画課
		全国建築審査会協議会	監事	全国建築審査会協議会

職名	教員氏名	委嘱の内容		
		名称	職位	設置者
教授	吉田　肇	栃木県行政改革推進委員会	委員	栃木県
		とちぎ産業振興ネットワーク推進会議	委員	（公財）栃木県産業振興センター
		うつのみや次世代産業イノベーション会議	委員	宇都宮市
		那須塩原市民大学運営委員会	委員長	那須塩原市
		産学官連携サテライトオフィス事業委員会	委員	大学コンソーシアムとちぎ
		宇都宮市創造都市研究センター運営委員	委員	宇都宮市創造都市研究センター
教授	内藤　英二	神奈川県卸売市場審議会	委員	神奈川県環境農政局農政部農業振興課
		宇都宮市もったいない運動市民会議	委員	宇都宮市環境部環境政策課
		宇都宮市入札適正化委員会	委員	宇都宮市理財部契約課
教授	和田佐英子	公益財団法人下野奨学会	評議員	下野新聞社
		国土交通省鬼怒川・小貝川有識者会議	委員	国土交通省関東地方整備局
		総務省関東管区行政評価局栃木行政監視行政相談センター行政懇談会	委員	総務省関東管区行政評価局
		栃木県コミュニティ協会研究推進委員会	委員	栃木県コミュニティ協会
		栃木県国土利用計画審議会	委員	栃木県総合政策部
		栃木県河川整備計画懇談会	委員	栃木県県土整備部河川課
		栃木県文化功労者選考委員会	委員	栃木県県民生活部
		宇都宮市市政研究センター企画アドバイザー	アドバイザー	宇都宮市総合政策部
講師	笹川　陽子	宇都宮市国民健康保険運営協議会	委員	宇都宮市保健福祉部
		那須塩原市男女共同参画審議会	委員	那須塩原市企画部市民協働推進課
講師	吉良　貴之	那須塩原市行政不服審査会	委員	那須塩原市
講師	西山　弘泰	宇都宮市創造都市研究センター運営委員	委員	宇都宮市創造都市研究センター
		日本地理学会総務専門	委員	日本地理学会

編　集　後　記

毎年，シティライフ学部の大学祭「すみれ祭」に合わせて，この『都市経済研究年報』を発行しておりますが，本年で第 18 号となります。

本号の巻頭の特集１では，2018 年７月に宇都宮シティキャンパスで行われたシティライフ学シンポジウムの基調講演及びパネルディスカッションの模様を収録しました。東京都市大学の川口和英先生，オトワレストランの音羽和紀オーナーシェフにお越しいただき，基調講演をいただいたうえで，行政・民間・都市プランナーの有識者３氏を交えて，「大谷の「美しい村」づくりに向けて」と題したパネルディスカッションを行いました。次の特集２では，2017 年 11 月に行われたシティライフ学シンポジウムの模様を収録しました。宇都宮共和大学都市経済研究センター長の古池弘隆先生，宇都宮ライトレール株式会社の中尾正俊常務取締役より，「ＬＲＴとまちづくり ―内外の事例―」「宇都宮ライトレールの取組」について，示唆に富むお話を聞くことができました。さらに，宇都宮まちづくり推進機構理事長・須賀英之学長を交えた鼎談「まちを元気にするＬＲＴ」では，示唆に富んだお話を伺うことができました。折しも日本遺産に指定された大谷のまちづくりや，着工された芳賀・宇都宮ＬＲＴという，宇都宮市にとって今後大きな役割を果たす政策に関して，時宜を得たテーマを採り上げることができました。

本号も，都市の生活・経済・まちづくりを学ぶシティライフ学部にふさわしい研究テーマについて，論稿や研究ノートが寄せられました。お忙しいなか，原稿をお寄せいただいた皆様方に厚く御礼申し上げます。

また，2017 年は，シティライフ学部学生によるまちづくり提案が研究発表会で受賞するとともに，その内容を市役所で市長に報告する機会を得るなど大きな成果が得られた年でもありました。このうち，「学生提案成果報告」では，代表的な３件の学生提案を掲載しましたので，ぜひご一読ください。

これからも，宇都宮共和大学都市経済研究センターは，「市民社会に開かれた大学」の一翼を担うため，都市の生活科学（シティライフ）を学際的・実証的に調査研究するとともに，まちづくり，市民公開講座，講演会，セミナー，ＮＰＯとの連携など多様な活動により，地域社会や都市の発展に貢献することを目指して活動していきたいと考えております。今後とも，ご指導・ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。

（都市経済研究センター運営委員長　吉田 肇）

都市経済研究年報・第18号

発　行　日　2018年10月31日
編集・発行　宇都宮共和大学都市経済研究センター
〒320－0811
栃木県宇都宮市大通り1丁目3番18号
ＴＥＬ　028－650－6611
ＦＡＸ　028－650－6612
E-mail rcenter@kyowa-u.ac.jp
Website http://www.kyowa-u.ac.jp
印　刷　株式会社　松井ピ・テ・オ・印刷
〒321－0904
栃木県宇都宮市陽東5丁目9番21号
定　価　1,000円（消費税込み）

都市経済研究年報

画像提供 宇都宮市（芳賀・宇都宮 LRT 車両デザイン）

The Annual Report of
Urban and Regional Economic Studies

UTSUNOMIYA KYOWA UNIV.
宇都宮共和大学
都市経済研究センター