

# 未来 ネットワーク 通信

増刊号  
2019.8

## 90年ぶりの 太平山再開発。

### 課題 現代観光事情に追いつかない道路

坂の名所(2000本)として知られる太平山には観光客を乗せた多くのバスがやってくる。しかし、昭和9年(約84年前)に新設された道路(総延長約1.5km)は、道幅が狭く曲がりくねり、名所の代名詞であるはずの坂が、道に覆いかぶさり、大型化したバスの行く手を邪魔する。観光バスは、運転手から悲鳴のような声がかかる。「どうにかしてほしい。」更に言えば、駐車場不足を要因とした渋滞、ゆっくりに坂を楽しむどころか、「くったり通り過ぎただけ」と言われてしまうありさまが何年も続き、花見客が減少している。

### ふるさと栃木に希望とヒカリを!

- 1 誰も着手しなかった第二遊覧道路新設、インバウンド対応大型バスの受け入れ、駐車場整備、「太平山ランドマーク」構想。
- 2 県立県営公園ブリッジ開発構想!

### 経済効果と多様な働く場の創出

太平山県立自然公園エリアと、東京やかも山公園内の新青少年教育施設エリアとの戦略的連携により、点から面へと誘客による地域活力と経済効果を拡大します。



### 太平山県立自然公園

太平山は、明治6年の太政官布告で地蔵園有公園となり、明治15年に公園地として整備を開始し、昭和30年3月25日に県立自然公園に指定されました。本公園は、太平山県立自然公園1,079.0haのうち、整備費を受け付けた国有地6.2haを昭和48年4月10日に都市計画決定し、約半分の4.2haを都市公園として供用開始しました。(栃木市HPより)

栃木県議会議員

ひがの義幸

<http://www.higano.jp>



奮って  
ご参加ください

プロジェクトチーム  
参加ご希望の方へ

〒328-0075  
栃木市箱森町7-9  
日向野後援会事務所  
電話 0282-23-8855  
FAX 0282-23-8856  
e-mail info@higano.jp

に参加希望の旨、ご連絡ください。必要書類をお送りします。

# 一緒に、輝く地域づくりを、始めましょう

## 太平山再開発 東武JR直通快速構想 プロジェクトチーム始動!

日向野義幸後援会では、先の県議選で掲げた公約実現に向けて、皆様のお力添えをいただきたいと、プロジェクトチームを二つ作ります。「太平山チーム」と「JR直通快速チーム」です。

「太平山チーム」は、県議選で訴えた「太平山ランドマーク構想」を実現するためのチームです。ふるさとの魅力にさらに磨きをかけ、多くの人々が楽しく過ごす栃木にしましょう。住む人々が地域に愛着と誇りを持ち、心から楽しく豊かに暮らしていれば、他の地域の人もまた、そこに魅力を感じ、その「異日常」

を経験するため、繰り返しその地域を訪れる、と言います(藻谷浩介・山田桂一郎「観光立国の正体」新潮選書 二〇一六年発行)。

私たちにとって、楽しい太平山とはどんな大平山かを一緒に考えませんか。たとえば、麓の大駐車場に車を止め、歩いても、ゴンドラでも、頂上を目指す。晃石山や、ブドウ団地の方に降りるルートもある。シャトルバスは、みかも山にも。クルマの回送サービスもあるといい。「山の駅」を作っておもてなしを受けられるのもいい。

さあ、みなさん、アイデアを持ち寄って、楽しい太平

山を創ろうではありませんか。太平山開発関係の皆さまを中心に、広くメンバーを募ります。チーム参加を希望される方は、後援会事務局までご連絡ください。

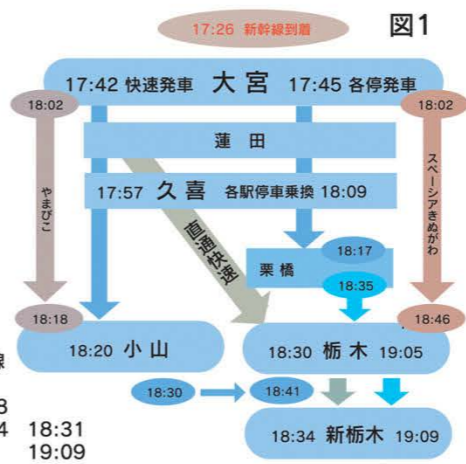
「JR直通快速チーム」は、現在、特急のみが使っている栗橋の渡り線を活用して、東武線からJR線に直通する快速を運行し、大宮、東京、品川への時間短縮と乗り換えの不便を解消しようとする試みです。班長には平野和正氏を予定しております。二、三ページにこの列車が走ることで栃木市等、東武日光線沿線にもたらされる利便、効用について詳しく記します。どうかご参照ください。

プロジェクトチームは、勉強会を開催したり、より多くの皆様に意見を聞いたり、賛成する人を増やしたりする活動を考えております。奮ってご参加ください。

# 大宮48分、東京76分 栗橋経由東武-JR直通快速設置構想

大久保君と大川さん

小山の大久保君と栃木の太田さんは、視察旅行から帰ってきました。北陸新幹線「はくたか」が大宮に着いたのは一七二六。一七、四二発のJR宇都宮線快速につながりました。大久保君は家小山なので、そのまま快速に乗り、一八二二小山に着きました。しかし、大川さんは、自宅が栃木最寄りの大宮から自宅最寄り駅まで、大久保君は四十分、大川さんは八十七分。もし、大宮一七四二発の快速に、東武線が連結されていたら、新栃木に一八三〇頃にはついていただろう。



ことのできます。そうすると、現在二〜四回の乗り換えが必要で一五〇分ほどかかっている栃木〜羽田空港が乗換一回一〇分程度になるかもしれません。

東京駅から東海道線に一時乗ると、平塚に着きます。横須賀線に乗ると、逗子に着きます。横須賀線は三十分ほどですが、横浜駅前に住んでいる人はあまりないでしょうから、そこから住んでいる家まで三十分か四十分か・合合わせたら七十分くらいになります。

そう考えると、東京、栃木、乗車時間七十台というのは、十分通勤圏になりうる、といえませんか。石川県、谷本正憲知事は、「(北陸新幹線により) 小浜と京都が十九分つながる」というシミュレーションを踏まえて、

## 東武-JR直通快速の効用

① 定住人口の増大  
鉄道圏もなれば、栃木に住んで通動圏もなれば、栃木に行くことは可能で、

② 交流人口の増大  
観光にも便利でしょう。リアルジャパンでインバウンドの拡大も図れます。

飯に、大川さんが大急ぎで大宮駅を横断し、アーバンパークライン(東武野田線)に乗って春日部に行き、日光線方面に乗り換えたところ、新栃木まで九十一分かかります。表1から明らかのように、東武線は乗車券は安いですが、とにかく時間がかかります。

## あなたなら、どれを選ぶ?

表1は、大宮、栃木間をどんな電車を使ったら、どれくらいかかるか、かかる費用はどれくらいかかるか、をまとめたものです。

新幹線は圧倒的に早く、小山まで八分です。しかし、両毛線に乗り換えて栃木まで、となると、接続がよくても四十近くかかってしまいます。在来線快速利用との差は二十分ほどです(表1の1のケース)。

栗橋経由は、栗橋の接続がいいと、普通列車でも(新) 栃木〜大宮六十分ほどのこともありますが、直通特急なら四十十分ほど走りますが、その二十分と指定席に¥一五四〇を払うかどうか(表1の2のケース)。春日部〜栃木間を特急に乗り、全て東武を使った場合(表1の3のケース)も六十十分くらいは東武の特急と速いJR、かかる時間は同じくらい、ということがわかります。しかし特急に乗るには、料金が掛かります。

栃木〜大宮の交通、まとめてみましょう。

速い新幹線利用は所要約四十十分、自由席で¥二二四四。乗り換えなしで指定席の直通特急は四十四分、所要約九分。日光線の特急を使い、全部東武だと所要約六十分、所要約一三二二。JRの普通列車を小山で乗り継ぐと約六十分で¥二二四四。栃木〜栗橋は東武、栗橋

③ ビジネスチャンスの拡大  
④ ⑤ があるからです。  
⑥ 速達型新幹線・羽田アクセスの時間短縮

\*速達型新幹線：「かがやき」は「やぶさ」の「ぞみ」など、停車駅の少ない新幹線の  
⑥ 東京滞り時間の延長

① 人口動態調査によれば、同じ栃木県でも、JR宇都宮線沿線の人口減少度は少ないのに比し、沿線から離れれば報告があります。「大久保君と大川さん」の比較をみれば、その理由は明らかでしょう。利便性の違いです。物流は道路や港湾が重要なようですが、人の流れは、やはり鉄道のようにです。であれば、東武-JR直通快速の運行は、栃木市、鹿沼市、壬生町などJR宇都宮線から離れた市町に、JR宇都宮線沿線の交通環境をもたらし、県土の均衡ある発展のため、栃木県が力を込めて実現すべき課題ではないでしょうか。

## 補遺

- 1. 直通快速の栃木県側の終点をどこにするか。  
① 新栃木終点 現実的  
② 新鹿沼終点 東武金崎停車で快速運転をどうするか  
③ おもちゃのまち終点  
皆様どのように考えられますか。

大宮JR利用は、接続により、六十六分、八十三分、九十五分、九十九分、さら、我が直通快速なら、所要約四十八分、九十九分、九十九分。

## 鉄道と通勤圏

すでに、栗橋には渡り線がありますから、直通する快速の車両さえ調達すれば、ハードの問題はほとんどありません。しかも、この列車、上野東京ラインに入れば、大宮だけでなく東京駅や品川駅にも乗換無しで早く着くことができます。東京駅まで、七十六分ほどではないでしょうか。栃木で乗った電車を降り、新幹線改札を通過すれば「ぞみ」に乗ることができます。品川駅では、羽田空港に行く京急に乗り継ぐ

表1 大宮-栃木の使用経路と所要時間、かかる費用

	1	2	3	4
経路	JR新幹線	JR	JR-東武	東武
経路	小山まで	小山経由	栗橋経由	春日部経由
所要時間	18分	59分	66~83分	87分
運賃	¥970	¥1,144	¥959	¥802
特急料金	自由席 ¥980 指定席 ¥2,360	新幹線利用 39分	直通特急利用で 44分 ¥1,540	春日部-栃木特急利用 所要60分ほど 料金 ¥510
計	自由席 ¥2,124 指定席 ¥3,504		¥2,499	¥1,312

運賃・料金は2019年7月現在



JR宇都宮線の15両編成の電車 栗橋にて

## 2. 直通快速運行の実態

JR宇都宮線の電車は、写真のように最長十五両で運転しています。宇都宮方の五両と、東京方の十両をつないだ形です。直通快速運転時は、下り：宇都宮方の五両を、蓮田で切り離し、久喜を通過し、栗橋に運転停車し乗務員が入れ替わって東武線に。残り十両は、久喜に停車し、栗橋は通過。上り：蓮田で待っている宇都宮からの十両に、久喜を通過して追いつく、東武線からの五両をつないで、東京方面に向かう。

この項担当



高田良久

# 消えたポンパドウル

二〇一九（平成三一）年二月、東武宇都宮百貨店栃木市役所店のポンパドウルが撤退した。売り上げが陰り、採算が取れなくなったからだという。

ポンパドウルは、一九六九（昭和四四）年十一月、横浜元町に第一号店がオープンしたパン屋である。店名は、十八世紀のフランスで芸術と文学を愛し、美食家としても知られ、国王ルイ十五世の寵愛を受けたポンパドゥール夫人にちなむという。創業以来、仕込み・発酵・成形・焼成という一連の製パン工程を一貫して行う「ストリート製法」を、全ての店舗で売り場に併設した工房で行う「オーリスクラッチ方式」、一店舗一工房制にこだわり、「思い切り高級で優雅な欧風ベーカリー」をコンセプトに全国展開してきた。

横浜、宇都宮に出向いた時、ポンパドウルのパンを買ってくるのは、出掛ける楽しみの一つではあった。しかし住む町にその店があると、感覚は全然違ってくる。十年以上の歳月をかけて人材育成を行っているポンパドウルだから、店による味の差はないだろう。そうではなく、住む町のポンパドウルは、「ポンパドウル」を、お土産ではなく、日々の暮らしの魚や野菜のような、「日常」に替えるのだ。

横浜元町の第一号店はオープン初日から大盛況。元町ストリートには連日「ポンパドウル・レッド」の袋をもつ人々が溢れたという。人々は、「高級で優雅な」パンのある暮らしを楽しんだ。その光景は五十年たった今も変わっていない。栃木県でも、大田原のポンパドウルは続いているそうだ。ハーモニーホールを拠点に音楽活動を繰り広げる大田原、大田原牛という特別なブランド牛を産み出す大田原、同じ栃木県でも、わが町とは違うのだろうか。現在、大田原や宇都宮や横浜元町のように、日々の暮らしの中に「ポンパドウル・レッド」の袋をもつ人々がいる町は、仙台から熊本まで一都一府二十一県に存在する。だが、この町の人々は、そうした暮らしは望まなかったようだ。

文化とは自分たちの生き方である、生活の様式である、ただ昔からそうしてきたから、あるいはそうするように教えられてきたから、そうしたいから、そういうものが文化であり、教養である、という。理屈抜き、問答無益の領域にのみ、それは成熟する、とも。

この町も、江戸時代には京都の朝廷から例幣使を迎え、歌麿に肉筆画を書かせ、明治になると、東京、横浜に次いで商工会議所を立ち上げ、西洋式の医学校を作り、江戸型人形山車を揃える、そうした進取の気風やセンスと行動力にあふれた町だったはずだ。令和の御代を迎え、そんな力を取り戻すことができるか。



“ポンパドウル・レッド”の袋

## その他の課題

- 新しい発想の地域開発
  - ◆ 栃木インター周辺をどう生かすか？
  - ◆ アニメランド構想 等
- 水問題
  - ◆ 治水利水
  - ◆ 水道問題 等

**未来  
ネットワーク  
通信**

2019年8月増刊号

編集・発行  
ひがの義幸後援会総連合会  
発行日  
令和元年（2019）8月23日

編集発行責任者  
高田良久  
事務局  
〒328-0075  
栃木県栃木市箱森町7-9  
TEL 0282-23-8855 FAX 0282-23-8856  
e-mail info@higano.jp