

# 第 3 9 回 宇 都 宮 市 都 市 計 画 審 議 会 議 事 録

平成 2 1 年 1 月 2 9 日 (木)

午後 1 : 3 0 ~

1 4 A 会 議 室

出席委員	1 号委員 一木明委員，小堀志津子委員，青木格次委員，森本章倫委員， 小野口睦子委員，藤井昌一委員，森賢一郎委員  臨時委員 中村祐司委員，千保喜久夫委員  2 号委員 菊地公史委員，半貫光芳委員，金子和義委員，塚原毅繁委員  3 号委員 糸川元一委員，高瀬晴久委員，新井一夫委員  (計 1 6 名)
欠席委員	加藤一克委員  (計 1 名)
出席幹事	笠井純幹事，栗田健一幹事，田辺義博幹事，入山俊夫幹事， 青柳久幹事，伊沢昌之幹事，関哲雄幹事  (計 6 名)
事務局	塚田浩書記，齋藤貴司書記，高橋裕司書記  (計 3 名)

塚田書記

お待たせいたしました。それでは、定刻となりましたので、「第39回宇都宮市都市計画審議会」を開催いたします。はじめに、本日の会議資料について、確認させていただきます。

資料といたしまして、事前にお届けいたしました「第39回審議会会議次第」、「資料1：(仮称)第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想素案概要」、「資料2：都市計画マスタープラン全体構想本編資料」でございます。また、本日お席にお配りしております「参考資料：第38回審議会における意見と対応」の以上の資料となっております。

不足しているものがございましたら、お知らせください。よろしいでしょうか。

早速、議事に移らせていただきますが、進行につきましては、森本会長にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

森本議長

それでは、只今より、第39回宇都宮市都市計画審議会を開会いたします。

開会にあたりまして、一言ごあいさつ申し上げます。

皆様もご存知のように、世界的な経済不安に覆われているなか、日本におきましても我々の日常生活が脅かされております。

また、人口減少社会のなかにはありますが、それに対応すべくこれからの都市構造や、我々の住まいのあり方等が、いろいろ問題になっているところであり、本審議会においても、都市計画マスタープランについて議論し、貴重なご意見をいただいていたところでもあります。

本日は、これまでの議論をとりまとめ、それをもってパブリックコメントを実施し、市民の皆様に見ていただくようにしていきたいと考えております。

それでは、事務局より、今回の会議の成立について、ご報告をお願いいたします。

事務局

本日の会議でございますが、現在出席委員は16名でございます。

これは、当審議会条例第6条にございます「審議会は委員の過半数をもって開催する」旨を満たしておりますので、会議の成立をご報告いたします。また、傍聴者は2名でございます。

森本議長

それでは、会議次第に従って進めてまいりたいと思います。まず、当審議会条例施行規則第3条に基づき、本日の会議の議事録署名委員といたしまして、森委員と半貫委員の両名を指名いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議事に移ります。審議の公開についてですが、本審議は公開となります。

傍聴の方は、お手元の「傍聴要領」の内容をお守りいただきますようお願いいたします。

本日の議題といたしまして、平成20年9月19日付、宮都第342号にて、市長から諮問がなされております。

審議内容は、開催通知でご案内しております「議案第1号」、「都市計画に関する基本的な方針の策定」といたしまして、「(仮称)第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」について、継続して審議をお願いしたいと思います。

森本議長

先ほどもお話ししましたが、本議案は、第37回と第38回審議会から継続して審議をしており、今回において全体構想を取りまとめ、パブリックコメントに臨んでいくことになりまますので、活発な議論ができればと考えております。それでは、「議案第1号」について、事務局より説明をお願いいたします。

事務局

「参考資料：第38回審議会における意見と対応」説明

関幹事

それでは引き続き「議案第1号」、「都市計画に関する基本的な方針の策定」について、「(仮称)第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想」の概要資料に基づきご説明いたします。

資料で各項目の右肩に括弧書きで数字を記載しておりますが、これは冊子となっております本編「資料2」のページを示しております。

まず、「序 計画策定にあたって」の第1章都市計画マスタープランの役割、1の策定の趣旨・目的であります。社会情勢の変化に対応し持続的に発展するための「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指し、都市の将来像と整備の方向性を明確に位置づけるものであります。

2の計画の役割であります。都市の将来像の明示や市の都市計画の方針を定めるとともに、土地利用や市街地整備など、都市計画を総合的かつ一体的に進めるものであります。

3の計画の位置づけであります。都市計画法では「都市計画に関する基本的な方針」を定めるものとされており、今回第2次都市計画マスタープランを策定するものであります。

このマスタープランは、本市の第5次総合計画や栃木県が策定する「宇都宮都市計画区域の整備・開発及び保全の方針」、いわゆる栃木県の「都市計画マスタープラン」など、上位計画に沿ったものといたします。

4の目標年次は第5次総合計画と同じく平成34年といたします。

次に下段の第2章都市をめぐる社会展望では、(1)の人口減少や超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化、価値観の多様化、分権社会にふさわしい地方自治などに対応した都市づくりが求められております。

第3章では本市の現状と課題として各統計資料をわかりやすいグラフなどで示し、1「位置・地勢」から、9「今後の社会経済の見通し」を表しております。

10の都市づくりの課題として、低密度な市街地の拡大の抑制、多様なストックを活かした地域再生及び多様な交通手段の最適・快適な組み合わせ等に取り組む必要性を示しております。

次に右枠のI「全体構想」の第1章都市づくりの基本的方向であります。1の都市づくりの理念として「ネットワーク型コンパクトシティ」(連携・集約型都市構造)の実現を目指すものであります。

2の将来の都市像として、宇都宮らしいコンパクトシティの実現による「暮らしやすさ・集いやすさ」が、持続できる都市・を目指すものであります。

3の都市づくりの目標では、市民の暮らし・都市の活力・魅力・地域環境が持続可能であり、これらを支えるモビリティが確保されるよう、次の4つの目標を設定いたします。

安心して快適に住み続けられる都市、活力・魅力を創造し続けられる都市、快適で安全に移動できる都市、環境と共生

## 関幹事

した都市の4つを目標とします。

次に、4 将来都市構造については、冊子となっております「資料2」の24ページをお開き下さい。

ネット型コンパクトシティの基本的な考え方ではありますが、拠点の配置では、「一極集中ではなく、中心市街地を核とした拠点が連携した都市構造」を目指すものであり、下の図は、中心市街地を核とした拠点連携のイメージ図であります。

次ページの市街地密度では、「高密度だけでなく中密度・低密度のメリハリ」をつけ、多様な暮らし方が選択できるまちづくりを目指すものであります。

25ページ下の図は、密度配置と暮らし方のイメージであります。上の断面図は、水色の実線が現在の人口分布を示し、水色の破線は、現状のままであると、中心市街地の人口がスランプ状に落ち込んでしまう将来の人口分布を表現したものであります。

下の断面図は、本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」のメリハリのある密度変化を赤い線で表現したものであり、都心・街なか居住、拠点の形成などによる多様な密度の形成を目指すというものになります。

次に26ページをお開きください。

市街地・拠点間のネットワークであります。また、「自動車だけでなく、公共交通・徒歩・自転車と自動車が連携・共存した都市構造」を目指すものであります。

これは、公共交通と自動車が連携したイメージ図であり、拠点間などの移動の選択肢を確保しようとするものです。

次に再びA3版の「資料1」の右枠の上をご覧ください。

(2)の拠点と整備方向であります。都心拠点は中心市街地を位置づけるもので、人・もの・情報が集積し交流する複合的な土地利用を促進し、風格と魅力ある空間など本市の顔となるまちづくりを行うものであります。

地域交流拠点は、自立性の高い地域の「顔」となる拠点として配置し、「テクノポリスセンター」・「雀宮駅周辺」・「岡本駅周辺」・「上河内中里周辺」の4地域を位置づけるものであります。

産業・流通拠点については、既存の工業団地やテクノポリス・インターパーク地区などを産業活動を牽引する拠点として位置づけております。

観光・交流拠点は、大谷公園周辺地域の歴史・文化・景観など、地域資源を活かし魅力ある観光エリアとして整備するものであります。

続きまして、(3)の都市軸と整備方向であります。広域連携交流軸として、東北及び北関東自動車道や新幹線などを広域連携交流軸として位置づけ、産業・観光などにおける広域的な連携・交流の促進を図ります。

また、地域連携交流軸として、鉄道や3環状12放射道路などを位置づけ、都市計画道路などの整備を図り、公共交通と自動車との連携強化を促進するものであります。

次に(4)の環境軸と整備方向であります。みどりの軸として、北部丘陵から二荒の森まで市街地に楔状に展開する丘陵地を自然環境及び景観の保全・整備に努めるものとしたします。

清流軸につきましては、鬼怒川を市民の憩い場となるよう保全・整備に努めるものとしたします。

続きまして(5)のゾーンと整備方向であります。市街地ゾーンにつきましては、コンパクト化を図る中でも多様な暮らし方が選択できるよう、密度にメリハリのある市街地を形成するため、高密度市街地から中高密度・低中密度の3パ

## 関幹事

ターンを想定いたします。

また、田園ゾーンにつきましては、無秩序な土地利用を抑制し、自然環境や地域資源として保全活用を図る地域とします。

森林ゾーンでは、北西部の山並みの保全・林業の振興、自然体験やレクリエーションの場として活用を図るものであります。

これらの都市構造につきましては、「資料2」の30ページをご覧ください。

これは、将来都市構造図であります。ただいま説明いたします。各拠点の位置・都市軸・環境軸・ゾーンのイメージをご覧ください。

「資料1」の裏面・2ページをご覧ください。

第2章土地利用の方針であります。基本理念につきましては、本市独特の風土や魅力を守りながら「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現と首都圏の中核拠点都市にふさわしい活力と賑わいのある都市づくりを目指して、適正な土地利用を進めるものとしております。

基本方針では、土地利用の理念を踏まえ、次の5つを定めるものであります。

まず、①都市的土地利用と自然的土地利用を明確にし、効率的な都市活動、安全性・利便性の高い生活環境の確保を図り、スプロールの抑制・自然環境の保全・活用を図るものとします。

②市街地の拡散につながるような新たな市街化区域の拡大は原則として行わないものとします。

③市街化区域内の低未利用地の有効活用と既成市街地の高度利用により住宅地の受け皿を確保する。

④都心拠点や地域交流拠点などでは、集約的な市街地を形成し、郊外では良好でゆとりのある住宅地を形成するなど、地域特性に応じて密度にメリハリのある市街地を形成するものとします。

⑤市街化調整区域における自然的土地利用から都市的土地利用への転換は、「拠点」や「軸」の機能強化が必要な地域や活力の維持が必要な地域において、必要最小限の規模とするものであります。

これらの基本理念と基本方針を踏まえ、土地利用の区分・配置及び整備方針を次のように定めるものであります。

まず、「商業系の土地利用」であります。中心市街地活性化などの取り組みと連携しながら、都市機能を適切に集積・誘導することとし、「都心商業業務地・都心業務地・近隣商業地」を配置いたします。

「住宅系の土地利用」につきましては、都心居住・街なか居住・郊外居住など多様な住宅地の形成を目指し、魅力ある居住環境の創出・保全を図るものであり、低層住宅地、一般住宅地、複合住宅地、都心居住地の4つの地域を設定します。

産業系土地利用では、沿道複合地として、主要な幹線道路沿道にふさわしい施設の誘導を図ります。

また、産業流通地につきましては、既存の工業団地、テクノポリスセンター地区及びインターパーク地区などに配置いたします。

「農業・自然系土地利用」では、農業地・集落地・森林地の3つに区分し土地利用を適正に誘導するものであります。

次に第3章都市整備の方針であります。1の交通体系の整備方針では、総合的な交通体系の確立を図るため、「道路ネットワークの整備」として都市の骨格となる道路網の整備や身近な生活道路及び歩行者・自転車等の安全・快適な利用環境

## 関幹事

の整備に努めるものであります。公共交通ネットワークの整備では、都市の骨格となる公共交通の基幹公共交通として、都市機能の集積などにより、高い水準のサービスを提供します。また、新たな公共交通軸として、LRT等による東西基幹公共交通の位置づけや基幹公共交通とバス路線の連携などによつて、公共交通の利便性を促進、交通結節点の整備を推進します。

次に緑のネットワークの方針であります。都市における緑の役割を踏まえながら、潤いのある生活環境づくりに、公園・緑地の整備・適正配置に努めるほか、緑の育成・都市緑化の推進に努めてまいります。

次に下水道・河川の整備方針であります。安全で快適な都市環境の形成を目指し、総合治水対策を進めるため、下水道の整備・河川の整備を効率的・効果的に進めてまいります。

次のその他の都市施設の整備方針につきましては、それぞれ地域の環境や土地利用・利便性・関連施設との連携に配慮して整備にあたることとしております。

次に市街地整備の方針であります。拠点の形成や安全・安心で快適な居住環境を整備するため、都心拠点、地域交流拠点の整備や土地地区画整理事業などによる居住環境整備、地域特性を活かした居住環境の整備、快適な住宅の供給や取得支援を促進いたします。

続きまして、都市景観形成の方針であります。「うつくしのみや」づくりに向け、やすらぎのある緑景観、うるおいのある水辺景観、風格ある歴史文化景観、調和ある街並み景観、快適な道路・広場景観について良好な景観形成を目指してまいります。

次に7の防災・防犯のまちづくりの方針であります。市民の生命財産を守ることを基本に「震災」や「火災」・「水害」など、災害に強い安全な都市づくりを推進するとともに犯罪が起りにくい防犯の充実したまちづくりを推進してまいります。

次の環境負荷の少ないまちづくりの方針では、公共交通や自転車の利用促進など交通分野における環境負荷の低減に努めるとともに、エネルギー・資源の有効活用を図るため、環境にやさしい交通環境への転換、環境負荷に配慮した市街地の整備、健全な水循環、自然エネルギーの導入に努めてまいります。

最後に福祉のまちづくりの方針であります。ユニバーサルデザインの理念に基づき、誰もが安心・快適に過ごせるよう公共施設や交通環境及び居住空間などにおいて、バリアフリー環境が整った福祉のまちづくりを推進してまいります。

以上が全体構想の概要であります。

今後の予定につきましては、本日ご審議いただきました後、全体構想の素案について、市民の意見を取り入れていくため、2月～3月にパブリックコメントを実施してまいりたいと考えております。

また、同時期に関係団体との意見交換会を実施する予定であります。

これらにより、全体構想素案をまとめ、次回年度末の審議会において、中間答申をいただきたいと考えております。

関幹事 以上で説明を終わります。  
ご審議のほどよろしくお願いいたします。

森本議長 それでは審議に移ります。

藤井委員 18ページにある今後の社会経済の見通しとは、マスタープランに掲げる都市像を目指す、このようになるという意味なのか、現状を放置すると、このようになるだろうという意味なのかをわかりやすくしたほうがよいのではないかと。

事務局 章の構成として、現状と課題の中に記載する見通しということですので、現状のままでいると、このようになるだろうという意味で記載しており、ご理解いただければと思います。

小野口委員 出典資料の年度表示がないものがありますので、表示が必要と思います。

事務局 統一して、年度表示いたします。

一木委員 将来都市構造が示されておりましたが、その内容が悪いというのではなく、現在の状況を示したものと目指す都市像による将来の状況を示したものと市民の視点から見たときにインパクトが弱いように思えます。現状と将来を比較すること、より具体的にイメージできるようにするでしよるか、工夫が必要と考えます。もう1つは、土地利用構想図がありますが、詳細に現況と比較はしておりませんが、モザイク的に土地利用が示されているので、所有権の問題は承知しておりますが、イメージとしては、住宅地、工業地、自然環境地などの地域別に明確なゾーニングが必要ではないかと思えます。それは、図で表現したほうが良いかという点ではなく、考え方として明確に示したほうが良いかと思えます。

半貫委員 15ページにある現況の人口密度の図と30ページの将来都市構造図を比べると変化が見られないのですが、メリハリのある市街地の形成と言えながら、それが見てとれず、平成34年の姿といっても何も変わらないのではないのでしょうか。

森本議長 論点を整理したいのですが、22ページを見ていただくと第5次総合計画に記載のある現在の密度のイメージがあまりありません。現在の密度から将来では色濃く密度が高まっているイメージになっていますが、将来都市構造図のスケールで表したときに、それが取れないのではないかと指摘先のご意見でありました、具体的な将来像が地域レベルで見るときにわからないのではないかといいことですね。次年度の地域別構想で検討していくことと思いますが、そのあたりのことも含めて事務局から説明願います。

関幹事 現在、お示ししているものは、抽象的に表現したものでありますが、来年度に市内6地区での地域別構想に取り組んで参りますので、その際に、土地利用などに関して、具体的に検討していきたいと考えております。また、将来都市構造図が、現況と同じではないかというご指摘がございましたが、既存の社会資本を活用する視点から、現状を踏襲し、目指す都市像に向けて、発展的に都市整備を図っていくこととさせていただきます。

千保委員

このように構想図などが作成するときには、いつも同じよ  
うな課題があるのを描くのが、イメージを描くとき、お互いに  
どなかかります。市民にわかりやすいように見せるため、考  
描かされたのが22ペーजीのイメージであると思います。人口密  
度や都市機能の集積等を色濃く、高く表現して、将来の  
都市のイメージを共有するたため、ものとして、十分である  
と思えます。

一木委員

私は、図で描く描かないといふことは、裏を返すと、将来の構  
こなない図しかりの作れないものといふことは、裏を返すと、将来の構  
想がメリハリのないドラスティックなもので、数年先の将来の構  
を感ずるに、少なくて役割の部分で疑問が残るの描けないか  
ン、とし上げてたわけです。  
もう1つ、「ネットワーク型コンパクトシティ」のうち、集  
約型の都市構造を目指す部分について、これまでの市街地の  
変化を見ていると、現状のまま進めると考えるのが素然  
拡張が、いわゆるドーナツ化現象が進行すると考えるのが素然  
直な見方であって、集約型都市構造というものは、その自然  
な流れに抗して実現を目指すことになるとは思います。大  
な要因がなければ、画餅になってしまうと思います。か  
したがって、このマスタープランがその要因になれるのか  
どうか重要なことになり、市民にわかりやすいイメージ  
を共有して一緒にがんばろうよと思えます。

青木委員

土地利用の方針で、細かく区分がありますが、昭和45年  
の都市計画法の用途地域指定から、現在まで変わらずにきた  
わけですが、今後、マスタープランに掲げる都市像を目指す  
ときには、現在の用途地域を大きく変更するなどの考えはあ  
るのでしょうか。

関幹事

用途地域については、平成8年に新用途地域にともない見  
直しを行っているところであり、土地利用の方針については、  
現状の用途地域を基本として、土地利用の区分を配置してお  
ります。  
この度のマスタープラン策定を踏まえ、必要な用途地域の  
見直しの検討はあり得ると考えております。

森本議長

これは極めて難しい問題であり、これを実現するには、用  
途地域を見直すこととはとどまらず、おそらく逆線引きを行  
ざるをえないのではないかと思います。そうしますと既得権  
の問題が絡みますので、非常に大変なことです。  
長期的には、そこまでの覚悟がないと我々の目指す「ネッ  
トワーク型コンパクトシティ」の実現はないのではないかと  
思います。しかし、市民とどのように調整していくのが課  
題だと思えます。  
また、あまりにも現実と乖離したものであると実効性に欠  
けてしまいます。  
さらに、それを実行するには、相応の補償も必要になっ  
てくるなど、極めて難しい問題であると思えます。  
もう1つお話しさせていただくと、現在、国が都市計画法  
の抜本改正を行っております。都市計画法そのものが、経済



森本議長

が右肩上がりの時代に作られたものでありますので、現在に全く対応できているため、本腰を入れて行っております。そういう意味では、法律そのものが、我々の目指す都市像を実現するには、現行法では限界があると理解しておりますので、その改正の動きを踏まえ、最善の策をとっていくことが我々の課題ではないかと認識しております。

半貫委員

建築や不動産の知識のある方に教えていただければと思うのですが、25ページのメリハリを示したイメージに関して、土地利用というものは、地価に大きく影響を受けるものと思えます。この方針では、現在の都心をさらに高度利用していくということだと思えますが、現在の地価やその推移、人口に関する変化を考えると、仮に都心の地価が下がったとしても都心における高度利用は見込めないのではないかとと思うのですが、それについてのご意見をいただければと思います。

一木委員

何らかの規制がない場合には、横に広がる経済的価値と縦に伸びる経済的価値のどちらが高いかというところがベースになると思えます。したがって、地価が高い場合は、横に拡がりたくても土地が高く拡がれないので、放っておいても縦に伸びるわけですが、地価が下がってくると縦に伸ばすよりも横に拡がるほうが、経済的に効率が良くなるのが、常識的な理解だと思います。そこでマスタープランでは、密度を高めて高度利用を図ろうとしているわけですが、それをどのように実現していくのかということの作業を我々が今行っているのだと思います。

半貫委員

そこで、新たな市街地の拡大を認めないということで、外枠を決めれば、その中に水で溢れるようになるという理屈はわかるのですが、そこにメリハリをつけるということは、枠のなかにさらに枠を設けなければならないのではないのでしょうか。市場原理に任せてしまうとドーナツ化現象のようになってしまうなかで、どのようにメリハリをつけようとしているのか、事務局の考えをお聞かせください。

関幹事

資料集にもございますように、今後、本市においても人口減少期、超高齢化社会を迎えるなかで、市街地の密度を高め、歩いて暮らせるまちづくりを行うことで、市民の生活面、行政コストの面などにおいても利便性が高く、効率の良い市街地を形成しようとする事、また、本市の成り立ちなどを踏まえ、現在の核となる地域を拠点と位置づけ、集約を図っていくという考えでございます。

半貫委員

そうしますと、法的な規制などではなく、利便性という付加価値のもとに、高度利用されるだろうという考えということですが、現在、市長が地域内交通について、熱心に議論され、公共交通不便地域をなくすということですから、拠点以外の地域が、自立不可能にならないように施策を行っているということになりますので、庁内において、認識が矛盾しているのではないかとと思うのですが、いかがでしょうか。

森本議長

私のほうから、都市計画的な見地からお話しさせていただきま。 「ネットワーク型コンパクトシティ」を形成するには、2通りの手法があり、1つは、おっしゃられているように、規制をかけること。用途地域の見直し、逆線引きをすることで、

森本議長

外枠を締め付け、インセンティブを付けることがあります。このインセンティブには、例えば、住み替え時の助成や都市心居の住宅に対する何らかの補助を出すこと、税制上の優遇措置、その他には、極めて魅力的な都市空間を創造することで市場を動かすというこころがななどあり、欧米諸国では、そのようなこころを打ち出しており、規制と誘導を同時に行っていくことで、都市のコンパクト化、ネットワーク化を図ることが王道で、これが先ほどの議論であります。コンパクトシティは突然できあがるものではなく、ここで描かれている姿は、15年先の将来のもので、それも15年後にはかき消されていくものでもない。常にそのまじと一歩に對しては、常に変化していまわすから、常にその番困っているのは、郊外の移動手段を持たないお年寄りないうこと、生活交通として、そういうものを取り入れましょうというこころを永久的に行っていくと、おっしゃられるように目指す都市の実現はありませぬ。LRTのような固定され動かない、安定したサービス水準を確保できるものを同時に取り入れながら、両輪として動かしていくということ。短期的な問題を解決するたぐいの生活交通と中長期的な問題を解決するたぐいのLRTなどによって、都市の構造を切り替えていくと、こころがなありますので、それらを整理したう議論しないうと将来の都市のあり方は考えられませぬ。

中村委員

先ほどから話になつておりますが、将来都市構造図と15ページにある公共交通不便地域を示した図を対比させてみるかと、構想というレベルで言えば秀逸とも言えると思ひます。例えば、15ページを見ても人口密度を色の濃淡で示したか、それと将来都市構造図に反映させたり、それと沿った構造図にはバスの表示はないのですが、「軸」が既存のバス路線などを上手に活用しているなど、現状と課題を認識して、ギリギリのところで表現されている図になっています。したがって、全体構想という大きな視点における将来都市構造図として、現状と課題を認識した非常によくできているものであると考へます。

塚原委員

27ページの上河内中里周辺地区の記述について、スマートICの立地を活かした産業や観光等の都市機能の導入とありますが、スマートICは、大型車の進入は可能なのでしょうか。

高瀬委員

現在、市と連携して、通常のICと同じ通行が可能になるよう整備を進めているところがございます。

半貫委員

非線引きの上河内地区について、産業や観光等の都市機能の導入とありますが、これは、新たにこれらの機能を作ろうとする意味になるのですか。

関幹事

上河内地域は、現在、非線引き都市計画区域であり、原則、大規模集客施設以外の施設は立地可能な状況であります。今後、線引きを検討しているなかで、既存の用途地域が指

関幹事 定された区域においては、それに見合った立地の誘導はある  
と考えているということでございます。

半貫委員 確認させていただきませんが、現在の用途地域指定区域が、  
将来の線引きの区域であるとのことよろしいですか。  
新たな区域での住宅団地や商業施設の造成は考えていない  
ということでしょうか。

関幹事 そのとおりでございます。

半貫委員 ドイツのコンパクトシティ政策においては、東西ドイツが  
統合された際、東側の住民の大半が西側に移り、東側の住民  
が半減してしまっただけで、あちらは元々都市で所  
ありコンパクトな作りですが、都心側の空いていう  
へ動きが90年代にありました。インセンティブという  
宇都宮市におけるインセンティブについても、北風と太陽  
ということになりませんが、具体的にどう方法で行って  
くのかを明記しないと、利便性という価値による誘導を  
はインセンティブとしては弱いのではないかと  
し上げさせていただきます。

千保委員 都市計画の審議というものは、非常に広い範囲について考  
えなくてはならないもので、一から十まで全計画するとな  
ると、残念ながら、現実とは焦点が合わなくなってしまう  
と思います。それはやむを得ないことだと思います。  
私は福祉に携わっており、緑のネットワーク整備や歩行  
者・自転車の利用環境の整備などの掲げられた方針を着実に  
進めていくと、現在から目標年次までに、宇都宮らしい住  
まいちになってくると考えられますので、そうして  
きたいという要望を申し上げます。

森本議長 その他にいかがでしょうか。  
冒頭にもございましたが、継続審議ですので、今回で終わ  
りではありませんが、パブリックコメントで市民に示すとい  
う点では、この審議をもつてということになります。  
そのことを前提にお認めいただけるかどうかということに  
なります。

一木委員 これから市民に示していくということなので、39ページ  
などに記載のLRTについて、どうあるべきなのかは、はっ  
きりわかりませんが、審議会においてLRTの議論がされて  
いないなかで、この記載があることで、市民の意識が、全体  
構想ではなくLRTの是非に議論が集中してしまうおそれ  
があるように思います。このことから、LRTの記述を削除し  
がよろしいのでしょうか。

森本議長 この点に関しましては、前々回から議論してきたとおり、総  
合計画に基づいて記載され、事務局から提案されているもの  
です。議論されていないことならば、私はむしろ記載  
を変えたいとは思いません。LRT“等”という表現ではあり  
ませぬ。これは先ほどの趣旨を勘案して“等”を加えたもの  
で、その点では、総合計画の表現を変えておき、  
合を図るべきという点では、“等”を削除すべきではない  
でしょうか。

中村委員

私も賛成で、総合計画を作り上げる議論のなかでも様々な意見があつたなかで、行政の執行部、議会などが考えてきた表意もあつたら、ギリギリのところでLRT“等”と滲ませた表現と思ひますが、総合計画と整合を図るのであれば、“等”を削除すべきではないかと思ひます。ただし、書いてあるからそれが全てということではなく、様々な解釈、意見があつたなかで、バランスよくギリギリのところ表現した記載だと私は捉えております。

半貫委員

26ページのイメージでは、LRTの絵がないのですが、言葉との整合性を考えるのであれば、絵にも反映したほうがよいと思ひます。個々人の賛否ということではなく、総合計画に沿ったものだということであれば、議長のおっしゃられるとおり、文章での“等”を削除し、また、絵の整合もとるべきと考えます。

中村委員

しかしながら、ネットワークのイメージを表現している26ページの文章のなかでは、公共交通について、バスや鉄道の文字を使用しておらず、あくまでも、現時点で存在する公共交通を用いてイメージ図を示しているのです。そこで、LRTについては、様々な課題があり、また、将来の可能性の1つですので、イメージでは既存のものを用いて、文章ではギリギリの表現をしているというつもりですが、この素案の表現が一番バランスよいので、このかたちが1番整合がとれているものと考えます。

半貫委員

駅東口の区画整理事業などでは、将来の姿に欧米諸国のLRTのある街並みをイメージとして掲示しておきながら、マスタープランの中では、LRTをイメージ表示しないことは、整合性がとれているとは言えないと思ひます。

一木委員

そこで必要なことは、マスタープランを読んだ市民がどう理解するかという視点で考えることだと思ひます。そうすると、どれだけ議論があつたのかを知らない市民が見た時に、LRTが前提のものだと捉えられるのではないかなと思ひますので、そうでないのならば、そうならないよう表現のしっておかなければ、市民に誤解を与えてしまうだろうという意味で、私は申し上げた次第です。

森本議長

LRTを前提にしたのかどうかという点については、総合計画で位置づけられているので、私は前提になると認識しております。「ネットワーク型コンパクトシティ」の強いネットワークを形成するには、将来都市構造図にもありますが、総合計画ではLRTと示されている東西基幹公共交通軸は、なくてはならないものです。先ほども、ぼやかさずにきちんと記載すべきとのご意見がございました。私は、我々はぼやかすべきではないと考えます。我々が作ろうとしているのは、「ネットワーク型コンパクトシティ」であり、何をすればそれが実現するのかをマスタープランには表現すべきですから、半貫委員の意見のようによく明示するうえでは、できるだけ強いメッセージにすべきと思ひます。

千保委員

私も今のご意見に賛成です。やはり、市民の目から見てどうなのかということだと思ひます。

千保委員

総合計画に基づいて記載しているということもございましたが、L R Tの記述を除くことは、前提でありながらも審議会の目的ではないということで議論していないようにするのと同じですので、L R Tの記述は残すべきと考えます。

いろいろと誤解が生じる可能性があるということであれば、「総合計画に記載されたL R T等」という記載にすればよいのではないかと思います。

また、記載して、パブリックコメントで意見をいただくことは、全く問題ないことと思います。

森本議長

今後、議論を深めていくなかで、できるだけすっきりしたものにしていかなければなりませんので、読む人がどう理解するのかという視点は、是非そのようにしていただき、L R Tについては、総合計画の記載のとおり、“等”を付けない表現にするということによろしいでしょうか。

一木委員

そうであれば、注記として、総合計画での位置づけがある旨の記載があったほうがよいと思いますが、どうでしょうか。

中村委員

2ページに計画の位置づけが記載されていて、総合計画に基づきマスタープランが作られるものだとわかるので、L R Tのところだけ注記を付けるのは不自然ではないでしょうか。

森本議長

私もそのように思います。

小堀委員

そもそもL R T“等”としたところに、事務局の思惑があるのではないのでしょうか。

森本議長

“等”は削除でよろしいでしょうか。

塚原委員

反対します。

森委員

昭和50年や平成4年にパーソントリップ調査を行い、3環状道路などの計画が出てきたなかで、平成4年から8年にかけて、新都市交通の案を作成し、東西公共交通を確保しなければならなかった経緯があります。

そして、それは何をもって対応するのかを検討し、当時、30%増の交通量が、将来見込まれており、従来の方法では、ネットワークが耐えられないということになり、鬼怒川に橋を架ける計画が出ましたが、自動車交通だけでは配分できないので、基幹バスという構想を明確に打ち出しました。

そうしたなかで、将来は新交通につなげていこうということが、都市交通マスタープランには載っております。

今回の素案における表現は、本質的なものなのか、イメージとしてのものなのか、明確でない部分もありますが、東西基幹公共交通の手段に選択肢があると考えますので、“等”は残すべきと思います。

千保委員

いろいろとご意見のありました、L R Tに関する記述などについては、議長と事務局に一任するというところでどうでしょうか。

森本議長

一任いただくご意見がございましたが、この場で決めるべきということであれば、挙手によりご意見を伺いたいと思います。

それでまとまらなければ、一任いただくということをお願いいたします。

森本議長

挙手の選択肢として、原案賛成、総合計画に合わせ「L R T」とし、“等”を削除すること、L R Tに関する文言を全て削除の3つとし、過半数に達しない場合は一任といたします。

原案賛成に9名挙手となりましたので、原案のとおりとなりますが、全体のトーンの統一を図ることから、26ページのイメージには、L R Tの絵を挿入していただきたいと思っております。

今後は、3月末に中間答申を出せるよう進めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。  
それでは、事務局より、今後の予定についてご説明願います。

事務局

今年度の都市計画審議会の予定につきましては、あと2回予定しております。

次回は、3月3日火曜日の午後に通常の審議案件といたしまして、都市計画道路の変更とごみ処理場の廃止・追加を予定しております。

また、もう1つにつきましては、都市計画マスタープランの審議をお願いするものであり、3月26日木曜日の午後の開催を予定しております。

委員の皆様に対しましては、改めて開催のご案内をさせていただきます。  
よろしく願いいたします。

森本議長

以上をもちまして、第39回宇都宮市都市計画審議会を終了いたします。  
ありがとうございました。

宇都宮都市計画審議会

会 長 森 本 章 倫

議事録署名委員

森 賢 一 郎

議事録署名委員

半 貫 光 芳