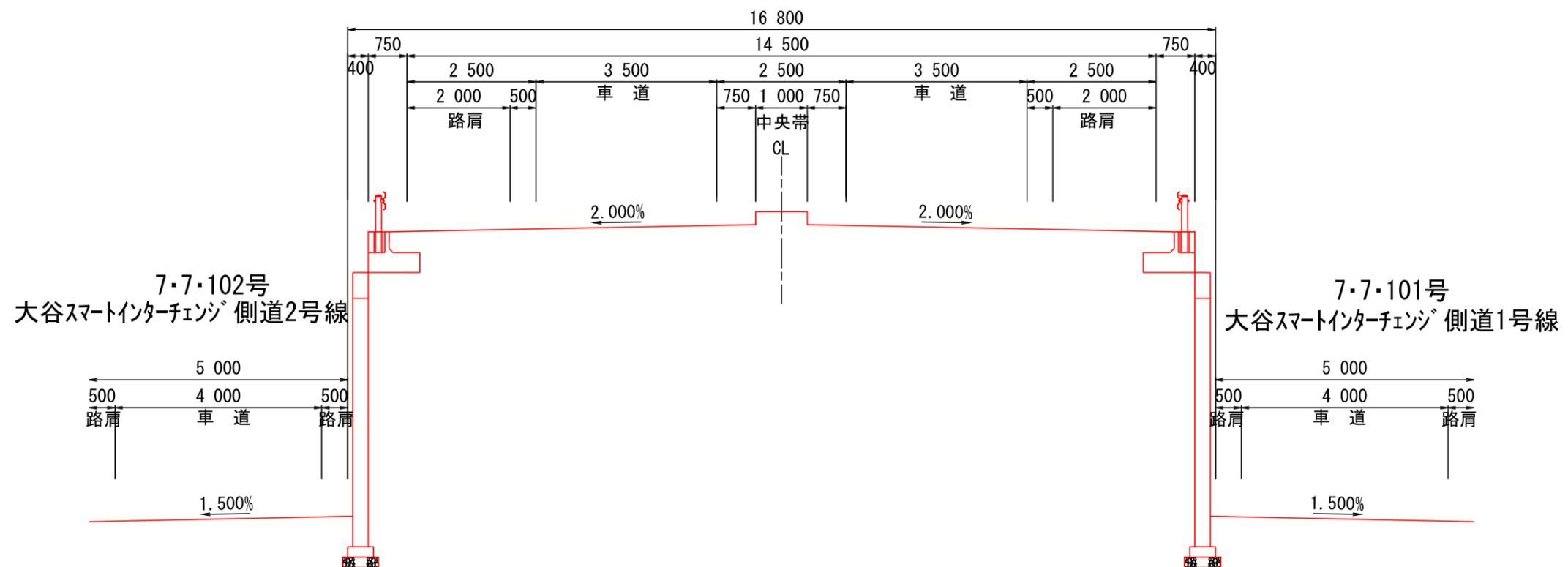
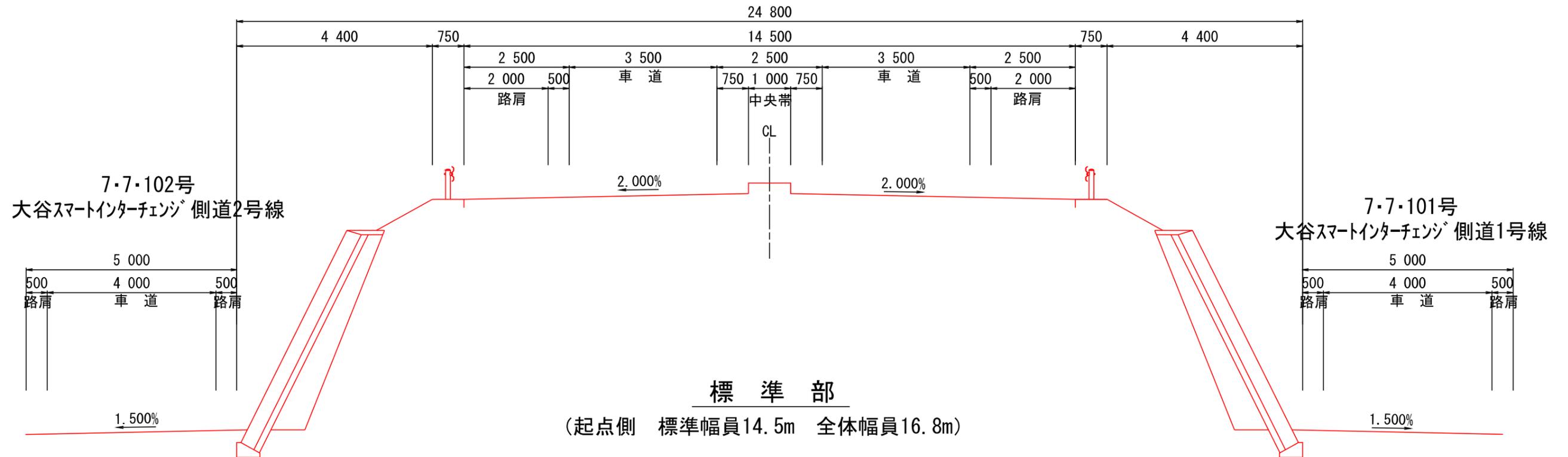


標準横断図

1・5・1号大谷スマートインターチェンジ上り線

標準部

(中間部 標準幅員14.5m 全体幅員24.8m)

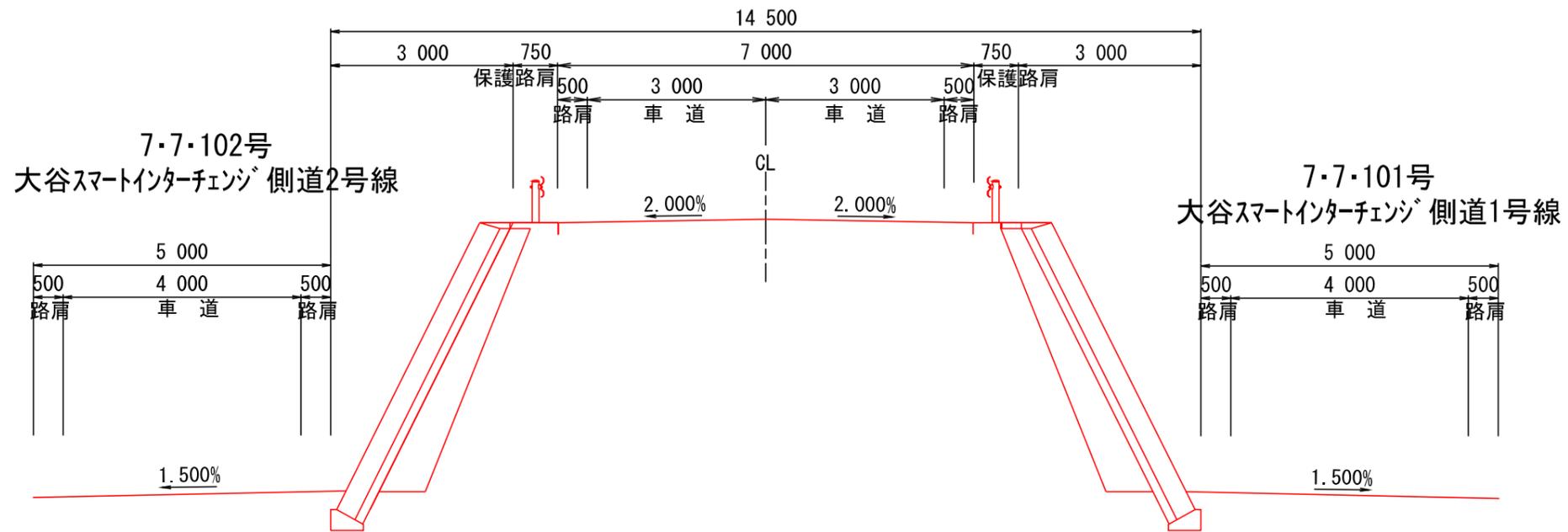


標準横断図

1・5・1号大谷スマートインターチェンジ上り線

標準部

(終点側 標準幅員7.0m 全体幅員14.5m)

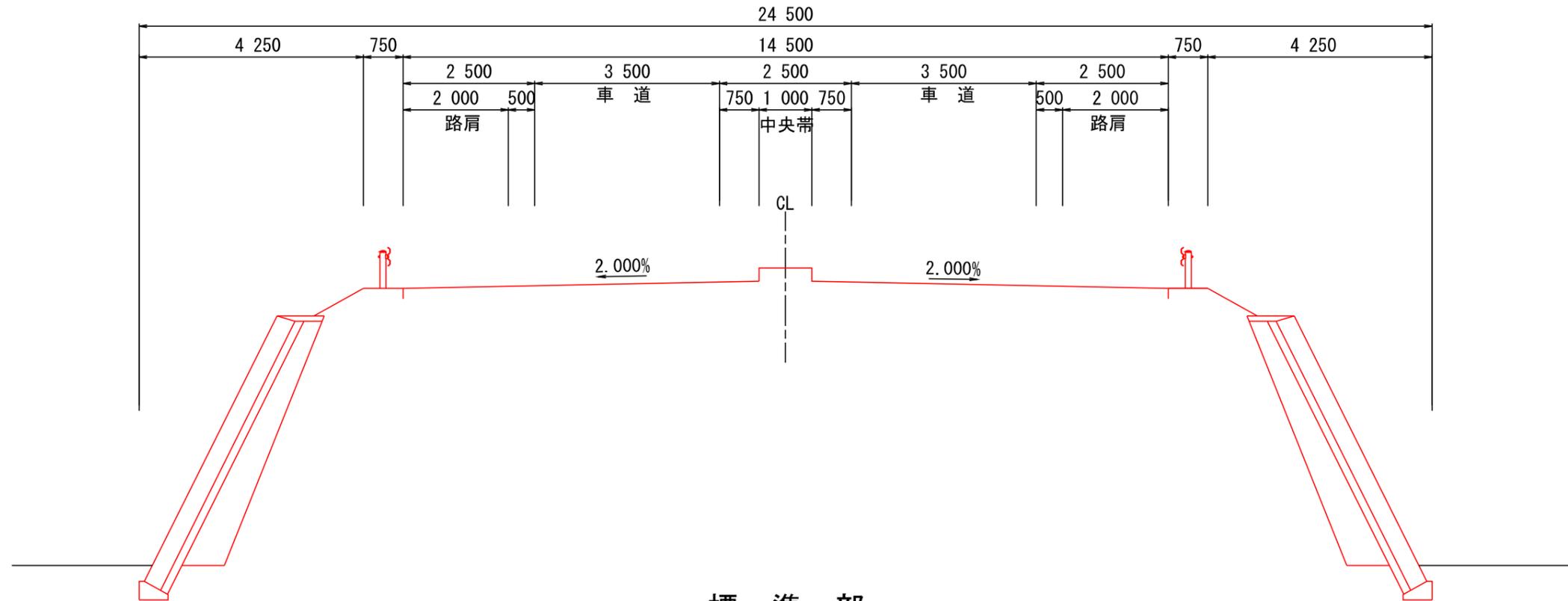


標準横断図

1・5・2号大谷スマートインターチェンジ下り線

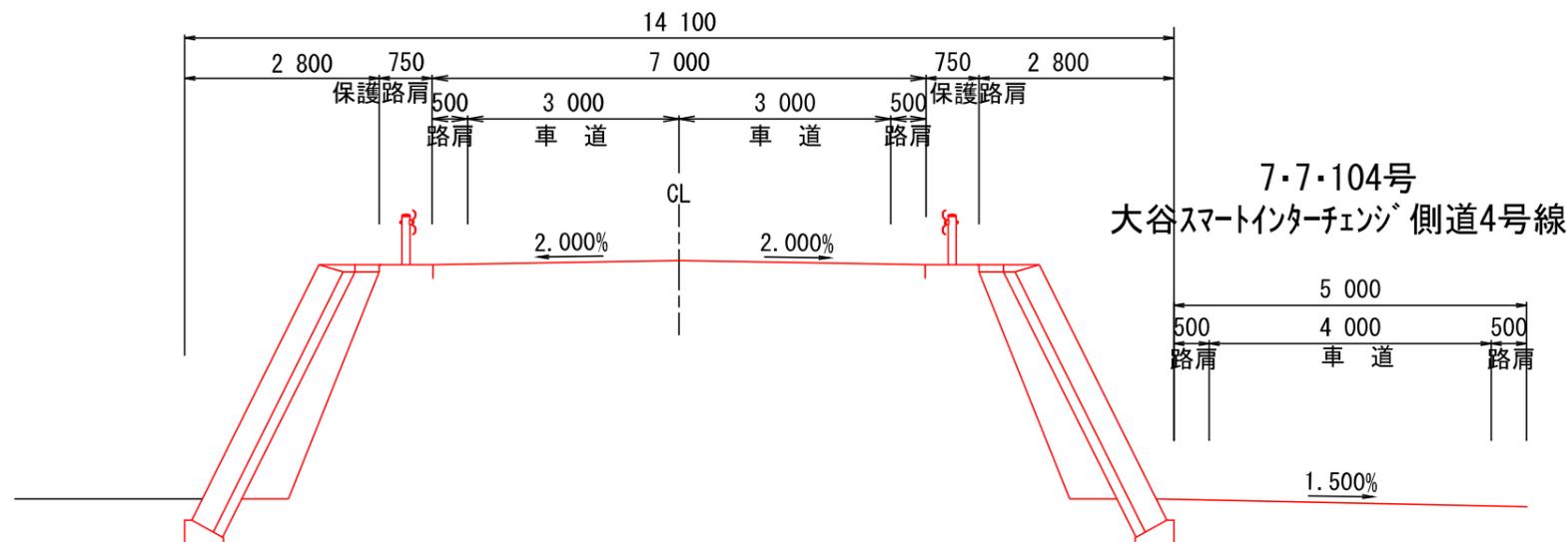
標準部

(起点側 標準幅員14.5m 全体幅員24.5m)



標準部

(終点側 標準幅員7.0m 全体幅員14.1m)



標準横断面図

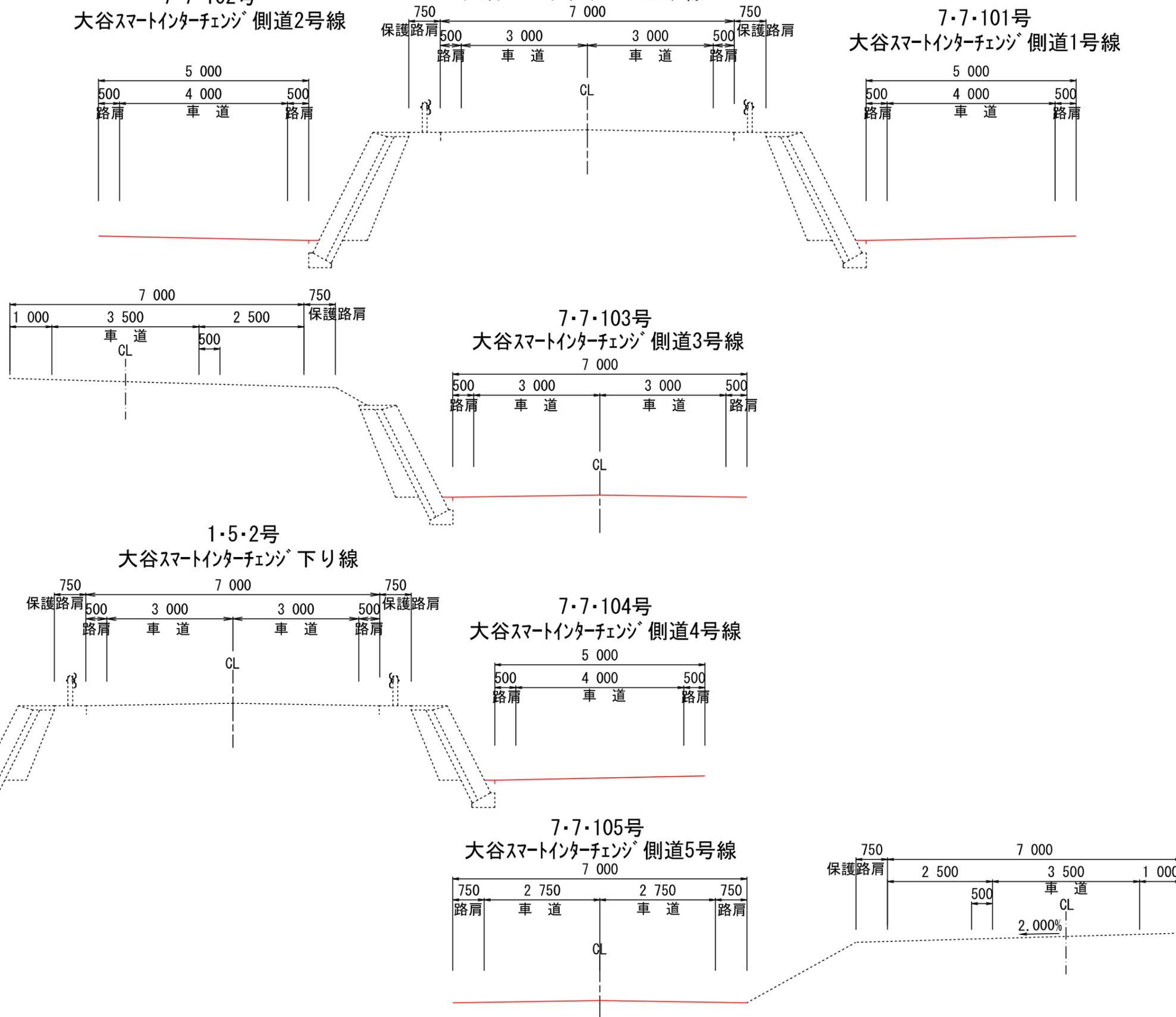
大谷スマートインターチェンジ側道

1・5・1号

大谷スマートインターチェンジ 上り線

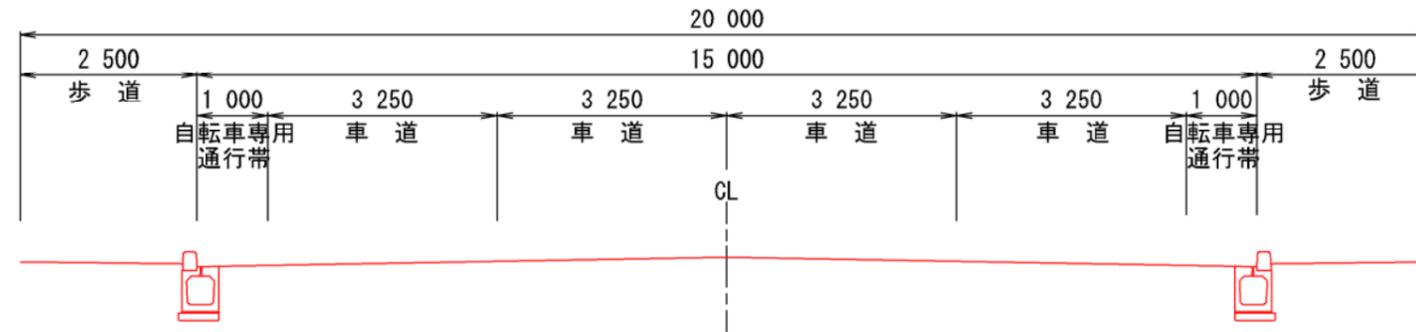
7・7・102号
大谷スマートインターチェンジ 側道2号線

7・7・101号
大谷スマートインターチェンジ 側道1号線

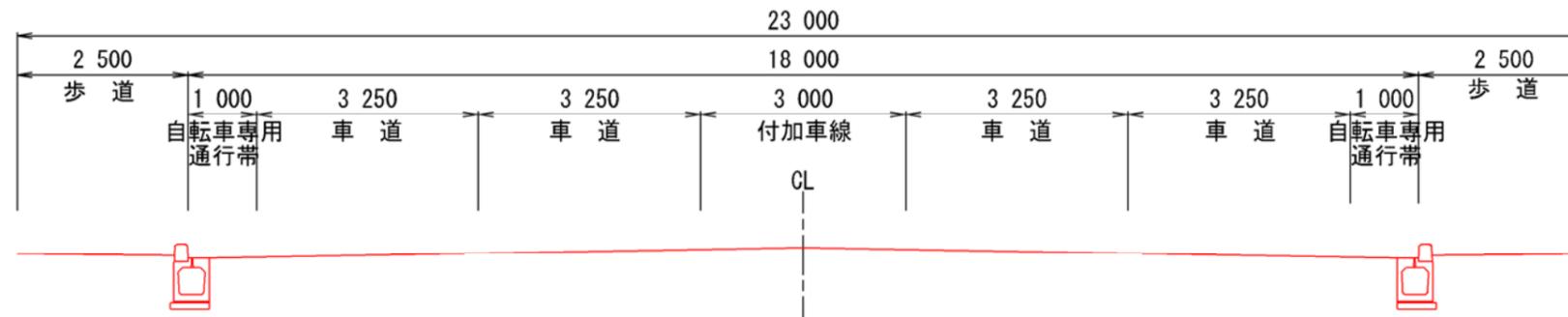


標準横断図 3・2・101号 大通り

標準部(幅員20.0m)

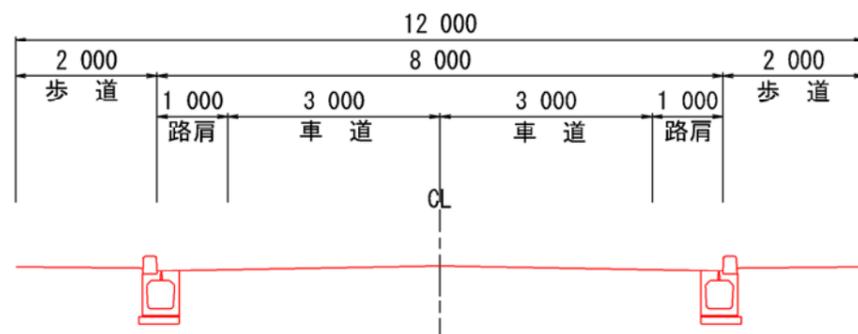


交差点部(幅員23.0m)

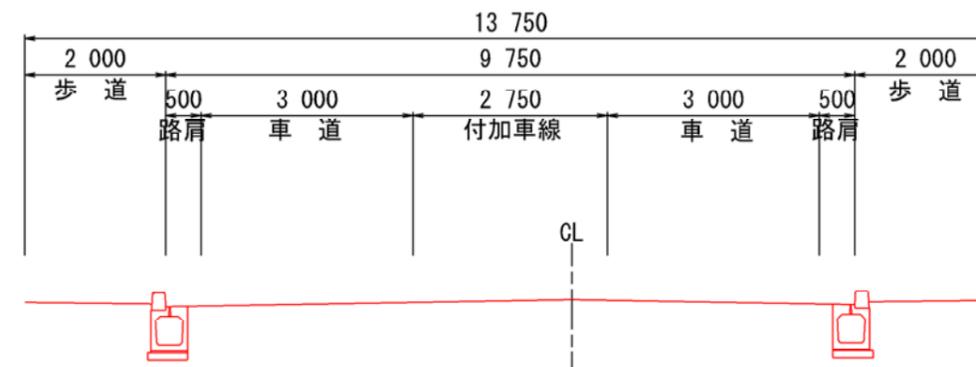


3・5・109号 中丸野沢線

標準部 (幅員12.0m)



交差点部 (幅員13.75m)



議案第2号・第3号 説明資料

宇都宮都市計画道路の変更

1・5・1号 大谷スマートインターチェンジ上り線

1・5・2号 大谷スマートインターチェンジ下り線

3・2・101号 大通り

(栃木県決定)

7・7・101号 大谷スマートインターチェンジ側道1号線

7・7・102号 大谷スマートインターチェンジ側道2号線

7・7・103号 大谷スマートインターチェンジ側道3号線

7・7・104号 大谷スマートインターチェンジ側道4号線

7・7・105号 大谷スマートインターチェンジ側道5号線

3・5・109号 中丸野沢線

(宇都宮市決定)

○宇都宮都市計画道路の変更（栃木県決定、宇都宮市決定）

1・5・1号	大谷スマートインターチェンジ上り線	(県決定)	議案第2号
1・5・2号	大谷スマートインターチェンジ下り線	(県決定)	
3・2・101号	大通り	(県決定)	議案第3号
7・7・101号	大谷スマートインターチェンジ側道1号線	(市決定)	
7・7・102号	大谷スマートインターチェンジ側道2号線	(市決定)	
7・7・103号	大谷スマートインターチェンジ側道3号線	(市決定)	
7・7・104号	大谷スマートインターチェンジ側道4号線	(市決定)	
7・7・105号	大谷スマートインターチェンジ側道5号線	(市決定)	
3・5・109号	中丸野沢線	(市決定)	

1. 宇都宮市が目指す将来の姿 ～ネットワーク型コンパクトシティ～

本市では、人口減少や少子・超高齢社会にあっても「将来にわたり持続的に発展していくまち」の実現を目指し、都市や地域の成り立ちを踏まえた本市独自の連携・集約型による「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を理念に掲げ、まちづくりを進めている。

その実現にあたっては、中心市街地や各地域の既存コミュニティなどに、地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積する「拠点化（都市拠点、地域拠点、産業拠点、観光拠点）」を促進するとともに、鉄道やLRTなど本市の骨格となる交通網から、日常生活に身近な移動を支える交通網まで、階層性を有する公共交通のネットワークや3環状12放射道路を軸とした道路ネットワークの構築による「ネットワーク化」を促進することで、人々が集い、賑わい、憩うことのできる環境や、人々が安心して便利で快適に暮らし続けることができる環境が将来にわたって持続可能な都市を目指している。

2. 大谷スマートインターチェンジとまちづくり

「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向け、第6次宇都宮市総合計画における「交通の未来都市」の実現に向けた戦略事業として、「大谷スマートインターチェンジ（以下「大谷スマートIC」という。）」の整備を推進している。

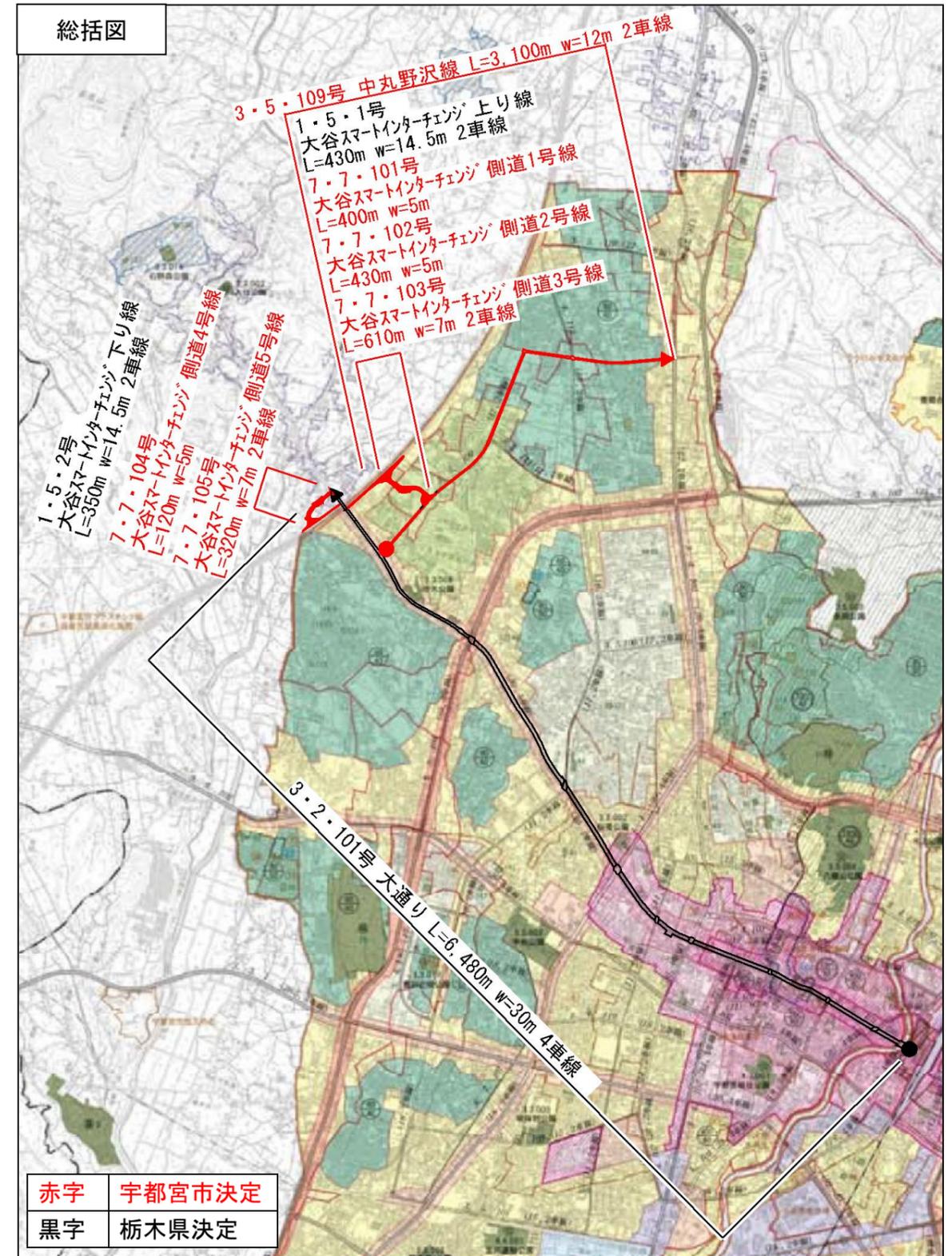
本市は、南北方向には東北自動車道、国道4号、東西方向には北関東自動車道が通るなど、広域的な主要交通が交差する要衝にあり、商業・業務機能や行政機能、交流機能をはじめとする諸機能が集積した中心市街地を「都市拠点」に、重要文化財に指定されている大谷寺や平和観音などの歴史と自然を生かした多くの観光資源が広がる北西部の大谷周辺地域を「観光拠点」に位置付けている。また、その拠点間を結ぶ主要地方道宇都宮今市線（通称：大谷街道）が地域連携交流軸として機能している。

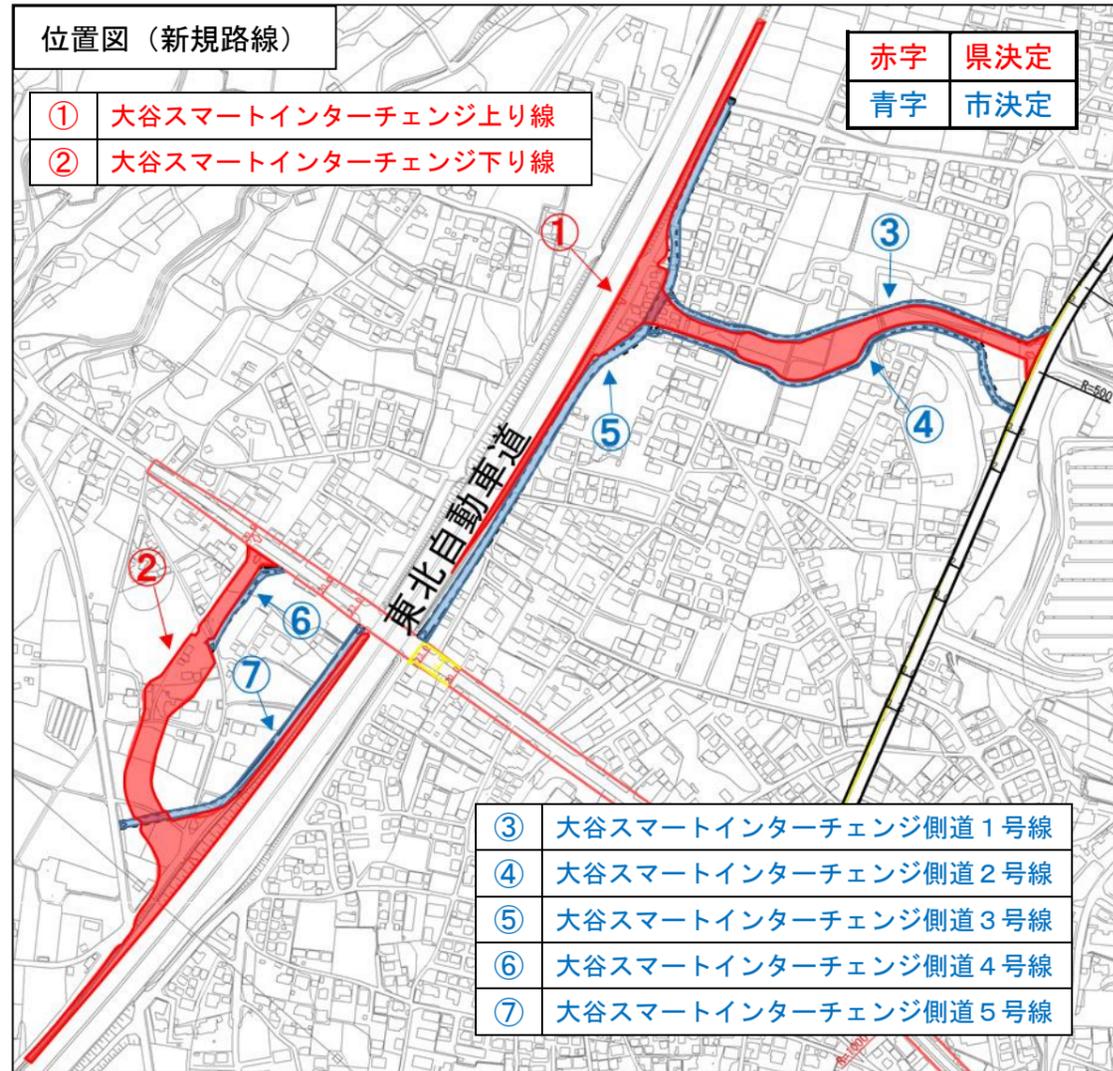
しかし、本市の中心市街地等からの高速道路へのアクセスは、宇都宮IC、鹿沼IC等があるが、いずれも、宇都宮環状線の内側の混雑度が高く渋滞が発生していることから、円滑な交通環境の形成によるアクセス環境の向上が求められている。

そのような中、東北自動車道と主要地方道宇都宮今市線を大谷スマートICにより接続することで、利用圏域の拡大や広域ネットワークの形成による移動時間の短縮を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上はもとより、「都市拠点」・「観光拠点」へのアクセス向上による地域振興、混雑緩和による円滑な交通環境の形成、防災機能の強化など、本市のまちづくりに多くの効果が期待でき、また、大谷スマートICの上り線及び下り線に沿って区画街路を整備することで、地域交通の円滑な処理や周辺地域からスマートICへのアクセス性の向上が見込まれる。

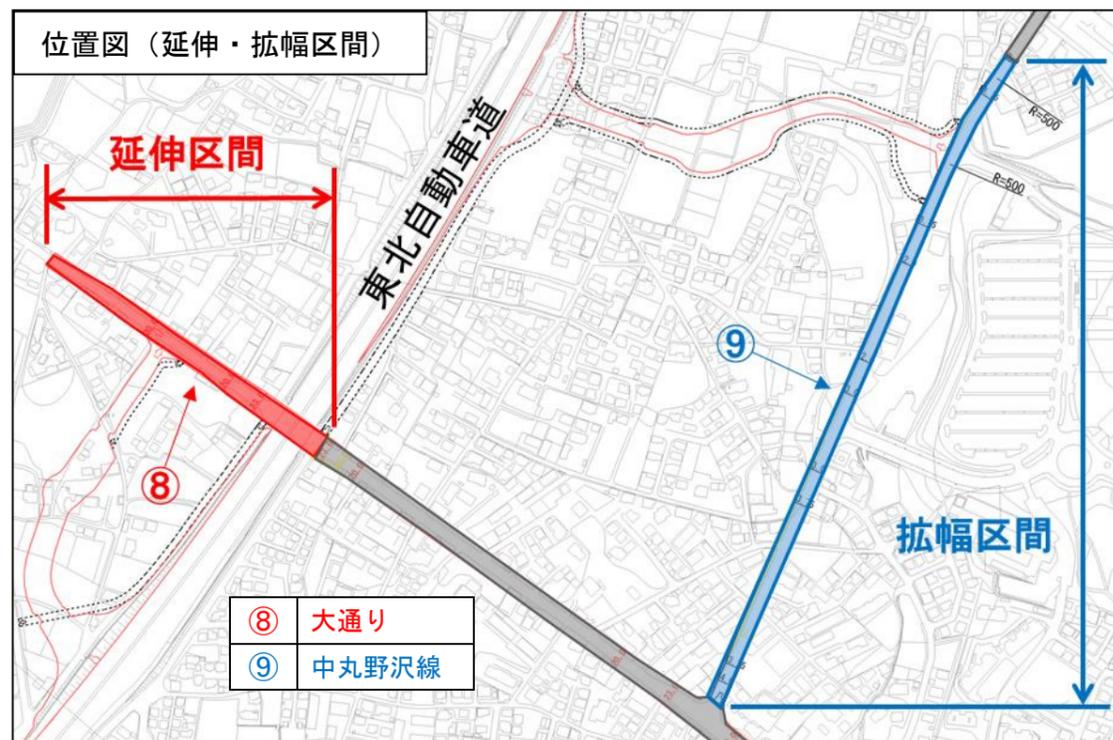
そのようなことから、大谷スマートIC上り線及び下り線（自動車専用道路）と関連する幹線街路及び区画街路を一体的に都市計画に位置付けるものである。

3. 都市計画案について

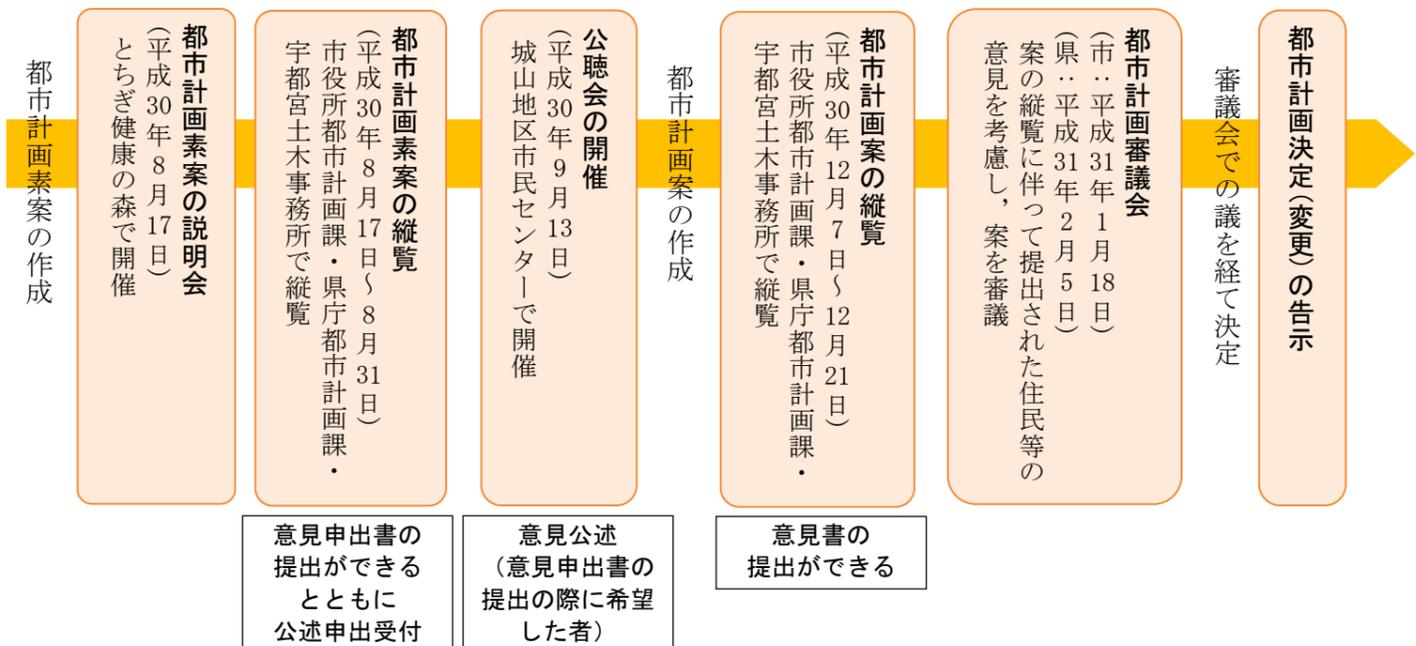




宇都宮都市計画道路					
自動車専用道路	総延長	車線数	代表幅員	内容	決定権者
1・5・1号 大谷スマートインターチェンジ上り線 (宝木町2丁目～宝木町2丁目)	約430m	2	14.5m	自動車専用道路 スマートインターチェンジ1か所	県
1・5・2号 大谷スマートインターチェンジ下り線 (駒生町～駒生町)	約350m	2	14.5m	自動車専用道路 スマートインターチェンジ1か所	県
区画街路	総延長	車線数	代表幅員	内容	決定権者
7・7・101号 大谷スマートインターチェンジ側道1号線 (宝木町2丁目～宝木町2丁目)	約400m	-	5.0m	区画街路	市
7・7・102号 大谷スマートインターチェンジ側道2号線 (宝木町2丁目～宝木町2丁目)	約430m	-	5.0m	区画街路	市
7・7・103号 大谷スマートインターチェンジ側道3号線 (駒生町～宝木町2丁目)	約610m	2	7.0m	区画街路	市
7・7・104号 大谷スマートインターチェンジ側道4号線 (駒生町～駒生町)	約120m	-	5.0m	区画街路	市
7・7・105号 大谷スマートインターチェンジ側道5号線 (駒生町～駒生町)	約320m	2	7.0m	区画街路	市
幹線街路	総延長	車線数	代表幅員	内容	決定権者
3・2・101号 大通り (川向町～駒生町)	約6,480m	4	30.0m	区域の変更 (一部区間の延伸)	県
3・5・109号 中丸野沢線 (駒生町～野沢町)	約3,100m	2	12.0m	区域の変更 (一部区間の拡幅)	市



4. スケジュール



宇都宮都市計画道路の変更に係る意見書の概要(宇都宮市長に提出されたもの)

1 縦覧期間 : 平成30年12月7日から同月21日まで

2 意見書の提出者数 : 41名(総意見数:119件)

※ 意見数については、重複あり

3 意見の要旨と都市計画決定権者の見解

分類 (意見数)	意見の要旨	意見に対する見解
1 スマートICの計画及び設置位置に関する意見 (31件)	<ul style="list-style-type: none"> 多額の税金を投資して整備する必要がない。 大谷PAに整備した方が良い。 スマートICの設置位置について疑問がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 大谷スマートICの設置により、本市への高速道路からの利用圏域が拡大するとともに、「都市拠点」・「観光拠点」へのアクセス向上による地域振興や救急救命活動への支援、防災機能の強化など、様々な整備効果が見込まれることから、本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現するため重要な施設である。 スマートICについては、大谷PAへの接続や高速道路から幹線道路へ直結する複数案について、アクセス性や経済性、地域振興等の整備効果のほか、周辺道路や生活環境への影響など、様々な視点から検討した結果、大通り(大谷街道)への接続が最も効果的であると判断している。
2 スマートIC周辺の交通安全に関する意見 (2件)	<ul style="list-style-type: none"> 歩道や通学路の安全性について懸念がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 大谷スマートICの整備に併せて、通学路となっている大通り(大谷街道)や市道863号線(山崎街道)の歩道整備を行うなど、歩行者の安全対策を実施している。今後も、地域住民の意見を伺いながら、必要な対策を実施していく予定である。
3 周辺道路の整備に関する意見 (22件)	<ul style="list-style-type: none"> スマートICの整備により周辺道路の交通量が増加し、さらなる渋滞や事故の増加が懸念される。 大通り(大谷街道)は片側1車線で整備しているが、それでは交通渋滞の解消は望めない。 大通り(大谷街道)とスマートICの整備時期について整合が取れていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 大谷スマートICの整備による周辺の道路交通については、円滑な道路交通を確保するため、大通り(大谷街道)や中丸野沢線などの幹線道路について、スマートIC供用前の整備完了を目指し、拡幅や交差点改良等の整備を進める。 大通り(大谷街道)については、現在の渋滞状況や大谷スマートICの整備による交通量増加を考慮し、標準幅員20m(東北縦貫自動車道交差点23m)に拡幅し、主要交差点の右折車線設置や沿道の施設及び宅地へ右折する車両の待機スペースの確保、並びにバス停車時における後続車の円滑な交通を確保するためのバス停車帯の設置などの整備を行うことで、交通の円滑化に対応していく。 大通り(大谷街道)のうち、大谷スマートIC整備に影響する区間については、スマートIC供用前の整備完了を目指しており、その他の区間についても引き続き整備に取り組んでいく。

4	住環境に関する意見 (33件)	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音や振動、日照障害や通風障害が生じることで、住環境が悪化する。 ・地域コミュニティが分断され、景観が損なわれるだけでなく日常的に強い圧迫感を感じるようになる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大谷スマートICの整備に伴う、住環境への影響については、自主調査を実施しており、遮音壁の設置などの対策を講じることで、各種基準値を下回ることを確認している。今後の整備においても、住環境に配慮しながら必要な対策を検討していく予定である。 ・地域コミュニティが確保されるよう、大谷スマートICと既存の生活道路との交差点を立体化し、また、圧迫感を感じないように、大谷スマートICの両側に側道を設けることで一定の距離を確保していく。
5	地元合意に関する意見 (29件)	<ul style="list-style-type: none"> ・地元の反対を受けるたびに計画のルートが変更される。 ・周辺住民に対する説明や対応が不十分である。 ・周辺住民の意見を無視した計画の進め方に納得ができない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大谷スマートICのルートについては、平成27年2月の事業説明会において「概略ルート」を提示し、その後、地形測量や詳細設計を実施し、平成28年度以降に採用された新たな料金所形式を採用した「計画ルート」を提示したものである。 ・本事業については、平成25～27年度にかけて、地権者や周辺住民を対象とした、事業に関する説明会を3回にわたり開催するとともに、昨年8月17日には都市計画の手続きも含めた説明会を開催している。また、それらと併せて、地権者や隣接地権者への個別による説明なども実施し、理解促進に取り組んできた。今後も、事業実施に向けて、地権者や周辺住民に十分な説明を行いながら事業に取り組んでいく。
6	その他 (2件)	<ul style="list-style-type: none"> ・大谷地域や市街地の具体的な活性化計画を示すべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ・スマートICを大谷街道に接続させることで、中心市街地や観光拠点へダイレクトにアクセスすることが可能となり、それらの地域との道路ネットワークの強化が図れることに加え、ろまんちっく村や日光・鬼怒川等の近隣観光地を有機的に結ぶ、新たな観光ルートの創出にも寄与するものと考えている。また、観光拠点における「観る」「食べる」「遊ぶ」といった魅力を持った積極的な観光地づくりを支援する施設として地域活性化へ大きく貢献するものである。