

第2回 (仮称) 都心部まちづくりプラン策定懇談会 議事録

1 日時 令和4年11月22日(火) 午後3時00分から午後4時30分まで

2 場所 宇都宮市保健センター 研修室

3 出席委員

学識経験者 大森 宣暁 委員 望月 明彦 委員

関係団体 高橋 功 委員 平手 義章 委員

小林 周 委員 齋藤 高藏 委員

竹川 哲夫 委員 齋藤 公則 委員

栗原 伸一 委員 増田 良二 委員

小島 弘義 委員 塚田 栄一 委員

成澤 哲夫 委員

交通事業者 越野 晴秀 委員 吉田 元 委員

鉢村 敏雄 委員

行政機関 高山 誠 委員 野澤 浩 委員

市民公募 高岡 耕子 委員 手塚 美志子 委員

佐藤 雅哉 委員

※ 渡邊 美樹 委員 宮本 隆昌 委員 松岡 明直 委員 中尾 正俊 委員

近藤 基了 委員 沼野 孝雄 委員 は所用により欠席

事務局 都市整備部 NCC推進課 上田課長, 田上主幹, 松井課長補佐(進行)

市街地整備課 石川課長, 土屋課長補佐

市街地整備課再開発室 石澤室長

4 会議経過

(1) 開会

(2) 会長挨拶

会 長

本日は、委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席いただきまして感謝申し上げます。

宇都宮市では、各地域のコンパクトな拠点が公共交通でつながることで、持続的に発展することができる「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成をより一層推進していくため、LRTを基軸とした公共交通と一体となった魅力ある都心部の目指すまちの姿を市民・事業者・行政が共に描いた、「都心部まちづくりビジョン」を令和4年2月に策定されたところでもあります。

本会は、ビジョンに掲げた公共交通と一体となった魅力ある都心部を実現していくにあたり、都心部の限りある空間を有効に活用し、人と多様な交通が共存しながら、街なかのにぎわいづくりにつなげてい

くことを基本に、まちづくりの土台となる「街なかの空間形成」を推進することを目的とした「(仮称) 都心部まちづくりプラン」を策定していくために発足したものであります。

本日は第2回ということではありますが、第1回から時間を置いていることもあり、改めて本会の目的であるプランがこういった目的で、どのような視点でまちづくりを進めていく計画なのか、私も含め皆様と振り返りさせていただくとともに、次第にあります都心部まちづくりが取り組むべき課題や今後の取組方針について、検討していきたいと思っております。

忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(3) (仮称) 都心部まちづくりプランについて
「前回懇談会の振り返りと今度の検討の見通し」
事務局から資料1及び別紙1に基づき説明

会 長

事務局からは、前回の振り返りも含め、プランの概要と8月にLRT 駅西側延伸と併せて公表された、プランに盛り込む取り組みの検討の方向性について、説明がありました。

議題ではありませんが、皆様からご質問などございましたらお願いいたします。

委 員

ここに書かれていることは基本的に賛成であります。

意見としては、用語の使い方について市民に混乱を与えないよう今後検討していただきたいことが一点。また、今後の進め方について一点あります。

まず、用語の使い方については資料1の7ページに、「街なかの空間」の中に「街路空間」とありますが、一般に「街路空間」というと、道路とセットバックした空間と沿道のファサードまでという概念であります。

しかし、ここでは『道路』と『沿道の土地利用、機能』も含めて「街路空間」と定義しておりますので、一般的な意味と異なります。ここを市民に誤解が生じないように、考えていただきたい。

資料1の13ページのまちづくりの視点において、「街路空間」には①の『使い方』、②の『デザイン』とあり、これは一般的な街路とファサードを捉えた概念のことだと思っておりますが、③の『都市機能』は、街路空間と別に整理されておりますが、沿道の土地利用や機能も「街路空間」に含める概念では、「街路空間」に③の『都市機能』も含まれることとなります。

一般の方々が受け取るイメージと異なるため、用語の使い方を整理していただきたい。

二点目は、**別紙1**にある「都心部まちづくりビジョン」について、「LRT西側延伸は西側のまちづくりの大きな転換点になる」という背景をうたっております。

LRTの停留場ごとに色が違うマルがあり、それが一体化していくまちづくりのイメージも示されております。

LRTの停留場から歩いて多様なまちの機能が使えるようにするというのはわかるのですが、LRTができる前後で、まちがどう変わるかイメージできるようにしていただきたいと思います。

LRTのできる前も様々なまちの機能が立地していますが、歩いて行ける範囲で用事が満たせるわけではないと思います。

自動車では、用事を済ませた後、また自動車に乗るという移動が必要ですが、LRTができると、数分ヘッドの運行でまさに『横移動のエレベータ』のように、隣の停留場まで移動して用事を済ませられ、停留場周辺のまちの機能がつながったサービスが提供できるようになります。そして、全体として宇都宮の街の魅力を高めていくことができると思います。

それを踏まえてビジョン実現に取り組むので、人の移動がこうなるという部分を前面に出して、それを実現するためにどうするかを議論すれば、市民の皆さんにわかっていただけるようになると思います。

出し方、示し方を意識していただくと良いと思います。

会 長

ご意見有難うございました。事務局のほうで何かありますか。

事務局

1点目の「街路空間」の定義については、市民に誤解がないように示し方も含めて整理していきたいと思います。

2点目については、ビジョン策定時にLRTの導入でまちがどう変わるか、イメージを段階的に示し、その為にまちづくりをしていくことを掲げております。

それが現在は、**別紙1**で最終的な状態しか記載しておりませんでした。今後のプラン取りまとめにおいて、ご指摘していただいたように、過程を含め、示し方を工夫していきたいと思います。

(4) 議題

- ・都心部における「街路空間の使い方」のイメージについて
事務局から**資料2**及び**参考資料1～3**に基づき説明

会 長	<p>ありがとうございます。</p> <p>事務局からは、限りある「街なかの空間」を有効に活用していくために、街路空間を「移動」や「滞在」など、かしこく使い分けていく目指す使い方について説明がありました。</p> <p>只今の内容につきまして、特に別紙2について、皆様のご意見を伺いたいと思います。</p> <p>ご質問やご意見がございましたらお願いいたします。</p>
委 員	<p>まちなかのタクシー乗り場について、今はルール違反の駐車もありますが、タクシー乗り場について、プランの中で考えがあればお聞きしたい。</p>
事務局	<p>決められた乗降エリアでないところにも駐停車している傾向にあり、お客様のニーズにお応えするために、必要な場所があるのは理解しております。</p> <p>限られた道路空間の中で、タクシーも公共交通の一つとして重要な交通の装置でありますことから、駅周辺に加え、夜間にタクシー乗降のニーズがあるところには、街路空間の使い方を議論する中で、地元からのご意見をいただきながら、タクシー乗り場の配置なども盛り込んでいきたいと思います。</p>
委 員	<p>ゴミステーションの問題について、大通りにゴミを捨てるかごがありますが、自治会に入っていない人もゴミを出すなど、色々と問題もあります。まちの空間、居心地の良さ、きれいな宇都宮という中で、2050年までに、ゴミステーションの課題を将来的に加えていく必要があると思います。</p>
事務局	<p>街路空間のつくり方だけでなく、「望ましい状態」について、一番現場に近い住んでいる方の御意見が貴重だと考えております。</p> <p>ご指摘いただいたゴミステーションについても景観面の他、様々な面から考えるべき重要な問題だと思います。</p> <p>例えば民間開発があるときに、まちづくりのルールを開発地区周辺の方と議論するような仕組みも考えておりますが、エリアごとに課題も違うと思うので、意見をいただきながらルールや課題を共有していきたいと思います。</p>
会 長	<p>ゴミステーションについては、これまでの資料に出てきていないが、街路空間の使い方という点では、物流、荷さばきと同様な問題だと思います。重要なお指摘だと思います。</p>

委員	<p>資料の見かたを教えてくださいと思います。</p> <p>参考資料2では、『街路特性の評価』を、リンクとプレースの二つの機能に振り分けておりますが、評価が高いものを二種類に振り分けたという理解でよろしいか。</p> <p>また、下段の注意書きについて、ご説明していただきたい。</p>
事務局	<p>二つの機能で分けているのはご理解のとおりです。</p> <p>国の評価マニュアル等を参照しながら、歩道の状態や路線ごとに細かく配点して選定しました。</p> <p>特性の評価については、まずは大きく移動レベルから整理したところ です。</p> <p>その移動がメインの中にも、沿道の滞在機能も高めた方が良いということで12パターンに細かく分類をしました。</p>
委員	<p>もう一点、別紙2のオレンジの丸はどういう意図ですか。</p>
事務局	<p>細街路全てに使い方を落とし込むことは困難であるため、このような表現にしました。</p> <p>青や緑といった軸になるような街路の内側のエリアを、オレンジの円で、「歩行者などが回遊する」イメージとして表現しています。</p> <p>今後は、オレンジとオレンジの横の繋がりなども表現を工夫していきたいと思います。</p>
会長	<p>補足すると、別紙2の青い矢印は、幹線道路・都心環状線であり、ここを、『自動車交通を中心とした使い方』にしていきたいという考えです。</p> <p>大通りは、将来LRTを見据え、『公共交通と人を中心にした使い方』にする考えです。</p> <p>オレンジ色の丸い矢印では、幹線街路に囲まれたエリアに通過交通の自動車が入らないようにうまくデザインして、歩行者の回遊をメインにする考えです。</p> <p>緑色の矢印は端末交通、自転車や電動キックボードなど新しいモビリティがメインに使うイメージです。</p>
委員	<p>参考資料1で「拠点」と「点」の区別にはどういう意図の違いがあるのでしょうか。</p> <p>もう一点、参考資料3の「街路空間の空間形成の方向性」について、土地利用とは違うと思いますが、プレースの切り口は拠点とは繋がっているのでしょうか。</p>

事務局	<p>参考資料1の「点」は「拠点」のことであり、修正させていただきます。</p> <p>「拠点」と「軸」の関係性は、拠点エリアの位置づけとは別に、これまでのまちづくりにおいて軸の強化に取り組んできた経緯があります。</p> <p>東武駅周辺において、東武馬車道通りのプレースを高めていきたいとご案内しましたが、こういったものと一体となりながら、他の周辺の街路についても連携してプレースを高めていく場合もあります。</p> <p>空間形成のイメージを参考資料3で示しましたが、今回はわかりやすい路線を表示しております。</p> <p>いただいたご意見、拠点との連携、より必要な路線などについては、見せ方を工夫していければと考えています。</p>
会 長	<p>拠点は面として、複数の街路が合わさるイメージであると思います。</p>
委 員	<p>ゴミステーションの話の際に、『地域とルールを決める』ということがありました。宇都宮市の場合、建築基準法のとおりで、ゴミステーションなどを設けるスペースを作る義務や法律はないと思います。</p> <p>それを作るには条例などで規制しなくてはならないと思いますがいかがか。</p>
事務局	<p>壁面の後退をやらなくてはいけないということではありません。</p> <p>限られた街なかの空間で人と自動車が共存していく上で、例えば大通り沿道の民間開発を誘導していく際に、壁面後退や緑、大谷石活用などまちづくりに貢献する民間開発に、事業費支援という形でインセンティブを与え、市のまちづくりに沿った開発をしてもらうということを想定しています。</p> <p>誘導の観点で、壁面が後退した空間を確保できればと考えており、現状では規制する方法は考えておりません。</p>
委 員	<p>規制しなければ、下がってもらえないと思います。</p> <p>誘導の話の中には、建物の高さの方もできれば合わせた方が良く思うので検討していただきたい。</p>
事務局	<p>ただ開発をすればよいのではなく、全体の設えを考えていくことが重要であります。</p> <p>高さを統一することは難しいですが、歩く人の目に見える部分の設えを統一するなど、開発事業を通じて、周辺の皆様とまちづくりを考える場面を設け、意見をいただきながら進めていきたいと考えています。</p>

(5) 議題

・「街なかの空間」における現状分析・課題整理について

事務局から資料3及び別紙3に基づき説明

会 長	<p>ありがとうございます。</p> <p>事務局からは、課題を的確に捉えたまちづくり施策を検討していくために行った現状分析・課題整理について説明がありました。</p> <p>只今の内容につきまして、課題や現状分析の結果をまとめた別紙3の内容について、皆様のご意見を伺いたいと思います。</p>
委 員	<p>別紙3の5ページにおきまして、駐車場についての課題設定で『公共交通の充実と連携した駐車場の量及び質の適正化』とあるが、資料3では⑫に『公共交通の充実と連携した駐車場の適正配置』となっています。</p> <p>文言の違いの意図を教えてください。</p>
事務局	<p>これまで駐車場に関する取組方針は「適正配置」と申してきましたが、配置だけでは、「量」と「場所」の議論のみになってしまいます。</p> <p>今後は、『電気自動車の普及』という観点から、充電スポットの設置など、国においても質の高い駐車場も議論になっております。</p> <p>「駐車場の質の適正化、向上」といった形で、課題を掲げていきたいと考えております。</p> <p>別紙3と資料3の記載の違いについては、修正漏れであります。失礼しました。</p>
委 員	<p>現場では非常に空き家や空き地、高齢世帯が多くなっています。</p> <p>まちづくりプラン策定という機会に合わせて、土地や建物を適切に管理する条例の制定、あるいはこれに類するものがあれば強化することに取り組んではいかがか。</p>
事務局	<p>空き地、空き家については昨年度に計画を改定し、市を挙げて取り組んでおります。</p> <p>こうした中、街なかだからこそその空き地、空き家の実態があり、郊外部とは違った傾向にあると考えています。</p> <p>今後の施策を検討する段階で、空き地、空き家の有効活用につながる施策を土地利用側でも盛り込んでいければと思います。</p>
委 員	<p>空き地、空き家だけでなく高齢世帯についても問題になっています。</p> <p>過去に植栽した樹木の剪定、管理が自らできず、そうした樹木の枝などが道路沿いに落ちていて危険だとの意見もあります。</p> <p>自分の土地のものが道路にはみ出ている場合に、適切に管理させるよ</p>

	うな条例などが必要ではないかと考えます。
会 長	そうした対策については、具体的な施策の方で検討していただくことになると思います。
委 員	別紙3で街なかに入る自動車の抑制の課題として、『自動車の流入抑制』だけでなく、『公共交通への転換』も記載した方がよいかと思いますがいかがか。
事務局	ご指摘のとおりであり、公共交通の計画において、公共交通の利用を高めていく考えを持っているので、プランにおいても盛り込んでいきたいと思っています。 駐車場の取組についても、自動車から公共交通の利用への転換につながるようなエリアでの駐車場の集約も盛り込めればと考えています。 そういった視点も盛り込むと施策の繋がりがわかりやすくなると思います。
会 長	今回は説明がありませんでしたが、現状分析の個票①を見ると、色々な対応の仕組みや分析をして課題を抽出していただいています。 引き続き、街路空間の使い方及び街なかの空間の検討を進めていただきたいと思います。

(6) その他

事務局から次回懇談会を来年1月から2月頃で調整する旨を説明

(7) 閉会