

「(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)
に関するパブリックコメントについて

1 パブリックコメントの実施状況

(1) 意見の募集期間 平成21年2月13日(金)～3月9日(月)

(2) 意見の応募者数・件数 8名(22件)

(3) 提出方法の内訳

	郵送	ファクシミリ	Eメール	持参	電話	計
人数		6		2		8

2 意見の概要と市の考え方

(1) 「序」について(1件)

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>【1p「1. 策定の趣旨・目的」について】 まちづくりを行っていくのには、計画・実行することは当然であるが、人がまちを創っていくことを考えると「地域コミュニティ」の大切さも重要かと考える。「地域コミュニティ」の内容を加えてはいかがか。</p>	<p>ご意見のとおり、まちづくりを進めていくにあたっては、「地域コミュニティ」が重要であると考えております。</p> <p>このことから、1p「2. 計画の役割」において、都市計画マスタープランの役割として、「住民理解・合意形成」について記載しているところです。</p> <p>また、平成21年度に策定する「地域別構想」や「まちづくりの今後と展開」においても、コミュニティの重要性や協働のまちづくりなどを踏まえ、内容を検討してまいりたいと考えております。</p>

(2) 「全体構想 都市づくりの基本的方向」について（7件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>【28p「3）産業・流通拠点」について】</p> <p>8行目の部分を『東北自動車道宇都宮インターチェンジ周辺は、栃木県のほぼ中央に位置し、世界の観光都市日光の表玄関であり、県内外からもアクセス性が高いことから、「産業・流通準拠点」や地域ブランドを活用した「商業機能」も含めた中長期的な観点から、良好な環境保全に配慮し、新たな拠点機能を整備していきます。』と変更してはいいかがか。</p>	<p>東北自動車道宇都宮インターチェンジ周辺は、本地区が市街化調整区域であることに十分に配慮し、良好な環境の保全を図りつつ、ご指摘のような位置の特性を踏まえ、中長期的な観点から流通業務機能系の立地需要の受け皿としていきたいと考えております。</p> <p>ここでは、開発許可制度に基づき、一定の商業機能の立地は可能であります。大規模な商業機能につきましても、まちづくりに大きな影響を与えることから、適正配置を行うことが重要であり、ネットワーク型コンパクトシティを実現する上からも、都心拠点や地域交流拠点において誘導を図りたいと考えております。</p>
2	<p>【28p「4）観光・交流拠点」について】</p> <p>この文面では以前とあまり変わりが無く、大谷地区の狭いエリアに限定されてしまうことが予想される。もう少し広域的に計画してはいいかがか。</p>	<p>城山地区は、大谷地区・多気地区・古賀志地区を含み本市の代表的な観光・交流の場となっております。</p> <p>「観光・交流拠点」の範囲は、概念的に示したものであり、大谷地区を限定したものではありませんが、周辺の資源と一体的な活用を表現できるよう、内容を修正いたします。</p>
3	<p>【28p「4）観光・交流拠点」について】</p> <p>『市北西地区は、大谷の自然岩による独特の自然景観や、宿場町として栄えた徳次郎町や篠井地区石那田の合計12台の山車などをはじめとする「歴史・文化資源」などが多く保存されています。また、「古賀志山」や篠井・富屋連峰の「宇都宮アルプス」には年間約22万人の登山・研修・観光者が来ており、それらをつなぐロマンチック街道とろまんちっく村もあり、「観光・交流拠点」として位置づけ、その歴史・文化資源や自然景観、農畜産物などの地域資源を活かすとともに、回遊性の向上による周遊行動の促進を図るなど、魅力ある観光エリアとして整備します。』と変更してはいいかがか。</p>	<p>上記「意見2」の対応とともに、ご意見の周辺資源の活用のため、以下のとおり修正いたします。</p> <p>【修正内容】</p> <p><u>本市北西部には、地域固有の自然等を活かした観光資源が多く分布しています。特に、城山地区は、自然岩による独特の自然景観を有し、周辺には歴史・文化資源やレクリエーション施設が点在しています。このようなことから、大谷公園周辺地域を本市の代表する「観光・交流拠点」と位置づけ、その歴史、文化や自然景観、農産物などの地域資源を活かすとともに、北西部地域と一体となった回遊性の向上による周遊活動の促進を図るなど、魅力ある観光エリアとして整備します。</u></p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
4	<p>【P28「都市軸と整備方向」について】</p> <p>「公共交通と自動車との相互連携強化」などとしているが、本来、パークアンドライドなど両者の連携などあるのか。</p> <p>放射状で8方・16方から集まる宇都宮市の公共交通は、バス以外は無いとして、それを前提に腰の据わった道路整備をすべきである。バス事業の衰退の理由を把握できていない。バスの存在・機能・活用を公共手段として位置づけるべきである。</p> <p>公共交通手段の骨格に大量輸送のJR東北本線を南北軸と位置づけ評価する。つられて東西軸の設置が話題になり、LRT敷設の方向が理由付けられているようだが、狭い唯一の幹線道路への設置は、問題の外である。放射状に広がる宇都宮市に、東西・南北の交差基軸論は、該当しないのではないか。</p> <p>宇都宮市の公共交通手段は、地形・地勢、発達の歴史等から、バスによらねばならない。バスの活用を前提に道路網の整備、バス停留所の整備、料金の低廉化、運行時間の延長、回数の増発等に関して利用者の市民の立場に立って支援をすべきではないか。</p>	<p>将来都市構造を構成する軸として、広域的な連携と交流を促進する「広域連携交流軸」、さらに周辺都市や各拠点を結ぶ「地域連携交流軸」を定め、多方向、放射状のネットワークについて示しているところであります。</p> <p>また、「公共交通の利用促進」においては、バスの役割は大きいと考えておりますことから、バスの走行性、定時性、利便性の向上のための道路や交差点の改良、バス停上屋の設置などについて記載しております。</p>
5	<p>【29p「2）田園ゾーン」について】</p> <p>『この田園エリアは、自然保護をするだけではありません。我々の生活には欠かせない、安全な食の供給源でもあります。』の文面を付け加えてはいかがか。</p>	<p>ご意見のとおり、田園ゾーンは、安全な食の供給源でもありと考えておりますので、ご指摘を踏まえ、以下のとおり修正いたします。</p> <p>【修正内容】</p> <p>市街地を取り巻く農地・樹林地や河川・水路などを「田園ゾーン」として位置付けます。無秩序な土地利用転換を抑制するとともに、<u>安全・安心な農畜産物の安定的な供給の基盤</u>や市民が身近に親しめる自然環境、地域資源としてその保全・活用を図ります。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
6	<p>【29p「3）森林ゾーン」について】 『観光・交流拠点として』の文面を加えてはいかがか。</p> <p>【30pほか「将来都市構造図」について】 このことから、30pと40pの構想図などの変更も必要である。</p>	<p>ご指摘のとおり、森林ゾーンは、観光・交流の場でもありと考えており、29p「3）森林ゾーン」では、森林ゾーン全体としての方向性として、「市民の自然体験・レクリエーションの場として活用」と記載をしているところです。</p> <p>拠点とゾーンは、それぞれ都市の骨格を構成する要素として捉えておりますので、必ずしもすべての「森林ゾーン」が「観光・交流拠点」と重なるものではないと考えております。</p>
7	<p>【29p「ゾーンと整備方向」について】 「生物多様性の保全と再生及び生態系の健全な持続について」 現在、里山では道路拡幅、宅地造成、圃場整備が進められ、又いろいろな事情により、生物の生息環境が失われている。 例えば、古来、身近に接していたメダカ、フナ、どじょうなどが近所の小川から姿を消してしまった。水生昆虫、小魚、水生植物などの絶滅が心配される。この点もご配慮願う。</p>	<p>29p「ゾーンと整備方向」では、「田園ゾーン」における無秩序な土地利用転換を抑制するとともに、「森林ゾーン」の保全に努める旨記載しているところであります。</p> <p>また、「緑のネットワーク、河川の整備、環境負荷の少ないまちづくりの方針」においても、「自然環境の保全」、「動植物の生育環境に配慮」、「農地や水辺の保全」について記載しております。</p>

(3)「全体構想 土地利用の方針」について（1件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>【P32「都心商業業務地」 中心市街地の活性化について】 間口の狭い商店、高額な固定資産税評価、民間駐車場に比べ高額すぎる公営駐車場料金の設定、魅力のない商品等々、全ての面見直されるべきである。</p>	<p>中心市街地において配置する「都心商業業務地」では、市街地再開発事業などにより土地の高度利用を図りながら、建物の共同化や商業業務施設と公共施設との一体的整備などを進めるほか、中心商店街の活性化を図るなど、魅力ある商業地として形成してまいりたいと考えております。</p>

(4)「全体構想 都市整備の方針」について（11件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>【37P「道路ネットワーク整備」について】</p> <p>かなり自動車優先と感じる。</p> <p>宇都宮市に来て思ったことは、歩道が少ない（通学路でさえ）、道幅が狭いにも関わらず一方通行ではない、中央分離帯が右折車のために途切れていることである。</p> <p>宇都宮が位置する栃木県は交通事故がワースト1であるとか、他県では考えられないような原因の自動車事故もあると聞いたことがあり、確かに歩行中や運転中に危険と感じることが少なからずある。</p> <p>道路交通法は弱者保護の観点から書かれているはずであるが、宇都宮市では道路整備の仕方自体が自動車優先であり、そのような道路整備では運転者も弱者保護の観点を忘れがちになると思う。</p> <p>『「都市づくりの目標」に「公共交通の活性化を図るとともに、「歩いて暮らせる」、「歩いて楽しい」まちづくりを進め』や『過度な自動車利用の是正による交通環境負荷の削減』を掲げ、「都市整備の方針」で「身近な生活道路の整備」や「歩行者・自転車の利用環境の整備」が記載されているので、是非自動車優先ではない視点で進めて欲しい。</p>	<p>今後も、本素案のとおり、「公共交通ネットワークの充実」や「歩いて暮らせるまちづくり」に資する「道路のバリアフリー、生活道路や歩道の整備」などを推進し、公共交通・徒歩・自転車と自動車が連携、共存する都市構造を構築してまいりたいと考えております。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
2	<p>【37P「道路ネットワーク整備」について】</p> <p>道路網の整備に「都心環状線・内環状線を4車線化」と「都心から伸びる放射状道路」等があるが、さらに「交通の渋滞の主因となっている交差点機能の整備」を加え、早期に整備すべきであり、強い意思を持って取り組んでもらいたい。</p> <p>整備の方向については、予算の有効な活用 の面から考えれば、「最もネックになっている部分・区間」について、緊急性を評価のうえ改良・整備を行う手法を取り入れて欲しい。一刻も早く循環系を含めた広範にわたる「バスの運行」を実現して欲しいからである。</p>	<p>公共交通の利用促進のため、道路や交差点の改良によるバスの走行性の向上について記載しております。</p> <p>また、本市における道路整備にあたりましては、「宇都宮市道路見える化計画」などにより、渋滞の解消などの緊急性の高い箇所の対策に取り組んでいるところであります。</p>
3	<p>37P「道路ネットワーク整備」について】</p> <p>県都の東西交流を阻害しているものにJR線・田川・八幡山丘陵・鬼怒川等があるが、特にJR線が障害となる場合が多く、その最も大きな障害は、宇都宮駅である。</p> <p>このマスタープランの中に「JR宇都宮駅横断トンネル」を加えることはできないだろうか。技術的には十分可能だろう。</p>	<p>JR宇都宮駅東西の大通りを直結させることは、駅周辺や都心部全体への通過交通を増大させ、新たな交通問題を引き起こすことが考えられます。</p> <p>白楊高通りの「今泉立体」の改良や水戸街道の「築瀬立体」の事業など都心環状線の機能強化を進めており、東西交通の円滑化を図っているところであります。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
4	<p>【37P「道路ネットワーク整備」について】</p> <p>「道路ネットワーク整備」つまり、「都市の骨格となる道路網の整備」を適切に行うには、正確な道路事情の把握が必要であり、宇都宮市の最新の道路事情や地勢を正しく把握することが重要だ。</p> <p>十数年前の駅前大通りは、信号管理による作られた渋滞があったが、現在は、清住町通りとの交差点以外、駐車に伴う車線不足時の渋滞がある程度なのに、常習的に渋滞があると思ひ込んだりしている。その渋滞の解消・対策に、L R T、連結バス等ととんでもない、交通の解消や利便性確保に逆行する発想をするので、注意をする必要がある。</p> <p>宇都宮市の交通渋滞の多くは、交差点信号のサイクルタイム管理の稚拙さによる渋滞が大半である。</p> <p>渋滞の発生には、サイクルタイムの設定不良による信号機の稚拙な管理と直進車を阻害する右折・左折車線の設置不足がある。その他、無責任で無神経な交通規制が各所があり、これらが重なって幹線道路の渋滞を発生させている場合が多い。</p>	<p>道路整備にあたりましては、ご指摘のとおり、道路の現状や課題を把握することが大変重要であると認識しております。</p> <p>本市では、客観的な渋滞データを基に対策に取り組むなど道路事情の把握に努めておりますが、今後とも、国や県、交通管理者などと連携を図りながら、渋滞対策などに努めてまいりたいと考えております。</p>
5	<p>【39P「公共交通ネットワーク整備」について】</p> <p>公共交通機関の連携が良くない。</p> <p>宇都宮市は人口50万程度の都市であるにもかかわらず、新幹線の停車駅と私鉄のターミナル駅を持っている。両駅の距離が中途半端なせいか、交流があまりないと感じるので、40ページに記載されてある「公共交通整備構想図」のような、東西基幹公共交通の整備には賛成する。その際には、J R宇都宮駅の東西交流が分断されないような方法をお願いします。財政的にL R Tより難しいのかもしれないが、地下鉄導入や他の中核都市と同じようにJ R改札口の増設（例えば南口）とそれに付随する南側東西通路などもいいのではないかと。</p>	<p>今後も、本素案のとおり、東西基幹公共交通軸の形成を図るとともに、本市の玄関口であるJ R宇都宮駅周辺について、機能的な交通結節点としての整備を進めてまいります。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
6	<p>【43p「下水道・河川の整備方針」について】</p> <p>循環型社会の構築で、水は総合的な「治水・利水・保水」対策を推進すべきである。</p>	<p>ご意見のとおり、循環型社会の観点からの取組としては、健全な水循環の形成が重要であると考えており、47p「8. 環境負荷の少ないまちづくりの方針」において「(3) 健全な水循環の形成」について記載しておりますが、ご指摘を踏まえ、「河川の整備方針」においても、「利水」について追加することとし、以下のとおり修正いたします。</p> <p>【修正内容】</p> <p>また、河川の整備にあたっては、良好な河川環境を創出するため、治水と利水、環境との調和、親水性や動植物の生育環境などに配慮しながら進めます。</p>
7	<p>【47p「環境負荷の少ないまちづくりの方針」について】</p> <p>前文に、「低炭素社会」または「CO₂」の具体的な文字を入れてはいかがか。</p>	<p>温室効果ガスの削減は、これからの都市づくりにおいて重要な課題であると認識しており、4p「第2章 都市をめぐる社会展望、(2) 地球環境問題の深刻化」でも、その旨記載をしているところです。</p> <p>また、47pの「(1) 環境にやさしい交通環境への転換」、「(2) 環境負荷に配慮した市街地の整備」、「(4) 自然エネルギーの導入推進」も、省CO₂を念頭においた項目として記載しておりますが、ご指摘を踏まえ、前文を以下のとおり修正いたします。</p> <p>【修正内容】</p> <p>環境負荷の少ない<u>低炭素型・循環型・自然共生型</u>社会を形成するため、公共交通や徒歩・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・資源の有効活用や健全な水循環の形成を図ります。</p>

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
8	<p>【大型商業施設（モージュ上河内）の誘致について】</p> <p>当地は、かつて長い間、いろいろな大型店舗がやって来るといふ噂が立った。</p> <p>その後、やっとサンユーさんとコメリさんが来てくれた。サンユーさんは、とても繁盛している様である。隣接している市町から、沢山のお客様が来られて、見知らぬお客様が大勢お買物をされている。</p> <p>50万都市、宇都宮市の北の玄関口として、モージュ上河内も必ず出来ると信じている。住民、皆が楽しみにしている。一年でも早く実現して欲しいと思う。</p>	<p>27p「(2) 拠点と整備方向」において、「上河内中里周辺地区」を地域の顔となる地域交流拠点として位置づけ、土地区画整理事業の推進などにより、田園環境と調和した居住環境整備や生活利便施設の立地誘導を図るとともに、上河内スマート IC の立地を活かした産業や観光等の都市機能の導入をはじめとしたまちづくりを行うことを記載しています。</p> <p>この生活利便施設には、地域に密着した商業機能を含みますが、これらの規模につきましては、拠点の特性、規模に応じて適切に配置されるべきであり、既定の用途地域の規制の範囲内のもの（用途地域の種類により規制内容が変わりますが、店舗等については、床面積が最大で 10,000 m²）が基本と考えております。</p>
9	<p>【大型商業施設の誘致推進について】</p> <p>上河内地域自治会議において提案する「魅力あるまちづくりに向けて」の施策の骨子の一つに大型商業施設の誘致推進がある。</p> <p>これは、第2次マスタープランの都市づくりの基本的方向の理念である「ネットワーク型コンパクトシティ」の北部拠点の創造に不可欠のものである。今後の実現のための具体的な施策（行程）を是非示してほしい。</p>	

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
10	<p>P44【地域交流拠点の整備 「上河内中里周辺地区」について】</p> <p>上河内地域が宇都宮北部の交流拠点と位置づけられていることは有難いことである。しかし、上河内地域の自治会議の中でも要望しているショッピングモールの位置づけについては見当たらない。上河内地域にショッピングモールの進出については、上河内地域の住民だけでなく河内、富屋、篠井地域の住民にとっても非常に関心のあるところだ。</p> <p>スマートインターチェンジの工事が完成すれば、宇都宮市の北の玄関口となり、住民の買い物が便利になり、市としては固定資産税が入り、雇用対策にもなる（パート従業員を多数採用される）と思われる。また、その他の波及効果も見込まれると思われる。</p> <p>宇都宮北部の市民が安心して生活出来る、また、宇都宮市全体の調和ある発展を期待している。</p> <p>現在の経済状況からすると、今すぐではなくても、計画の中にショッピングモールの位置づけをしっかりとしていただきたいと思う。</p>	<p>前ページ「No. 8, 9」の「意見に対する市の考え方」に同じ。</p>
11	<p>P44【地域交流拠点の整備 「上河内中里周辺地区」について】</p> <p>当地区は、居住人口の増加傾向がない。その主な原因が買い物が不便との理由で、若年層の地域定着がない。</p> <p>当拠点内に大型商業施設の誘致は地域住民の切望である。是非とも、積極的な推進を願う。</p>	

(5) その他について (2件)

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>宇都宮市では、駐車スペースでない場所にも駐車するなど、あまりマナーが良いとは感じない。近々市中心部に禁煙エリア設けるようなので、学校教育からのマナー教育も含め、マナー向上に関する施策も検討をお願いします。</p>	<p>駐車対策につきましては、適切な駐車場の配置等のハード面の対策と交通規制や駐車マナーの向上といったソフトの両面からの対策が重要であると考えております。</p> <p>ご意見は、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>
2	<p>上河内地区の里山には、大変な宝物がたくさん有る。それを地域の仲間と共働してキラキラ輝くかみかわちにしていくつもりである。</p> <p>私は、NPOの交流活動や留学生との交流を行っている。これから異文化共生の時である。みんな同じ地球人としておつき合いをしていくべきである。また、都市と田舎の交流も自治会のみなさんと一緒にやっていくつもりである。行政もご理解、ご協力をよろしく願います。</p>	<p>P23「3. 都市づくりの目標」では、「活力・魅力を創造し続けられる都市」として、都市・農村双方の魅力を活かした観光・交流の推進による持続的に発展が可能なまちづくりを目指す旨記載しているところであります。</p> <p>また、P29「(5)ゾーンと整備方向」では、北西部につらなる山並みを「森林ゾーン」として位置づけ、市民の自然体験・レクリエーションの場として活用する旨記載しております。</p> <p>都市づくりを進める上で、自治会における交流活動と連携していくことも、重要であると考えております。</p> <p>ご意見は、今後のまちづくりの参考とさせていただきます。</p>