

## 第2次宇都宮都市交通戦略（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31年1月15日（火）～ 2月8日（金）

(2) 意見の応募者数 2名（男性 2名，女性 0名）  
意見数 19件

(3) 提出方法の内訳

|    | 郵送 | ファクシミリ | Eメール | 持参 | 計 |
|----|----|--------|------|----|---|
| 人数 |    |        | 1    | 1  | 2 |

### 2 意見の処理状況

| 区分 | 処理区分                    | 件数  |
|----|-------------------------|-----|
| A  | 意見の趣旨等を反映し，計画に盛り込むもの    | 0件  |
| B  | 意見の趣旨等は，計画に盛り込み済みと考えるもの | 9件  |
| C  | 計画の参考とするもの              | 1件  |
| D  | 計画に盛り込まないもの             | 0件  |
| E  | その他，要望・意見等              | 9件  |
| 計  |                         | 19件 |

### 3 意見の概要と意見に対する市の考え方

⇒ 別紙1のとおり

## 意見の概要と意見に対する市の考え方

| No. | 区分 | 意見の概要  | 意見に対する市の考え方  |
|-----|----|--|--|
| 1   | B  | <p>【本市交通の現状について】</p> <p>・現状分析の中に、近隣市町との移動だけでなく、東京からの新幹線利用者や観光客（国際会議・イベント等）の移動についても追加する必要があるのではないか。</p>   | <p>・公共交通ネットワークの構築にあたっては、市内だけではなく周辺市町とのネットワークについても考慮する必要があることから、第2章の「本市交通の現状」において、県央地域の7市7町を対象とした「県央広域都市圏生活行動実態調査」の結果を基に移動実態を分析するとともに、東京圏などからの来訪者を対象とした「宇都宮市観光動態調査」の結果などを活用して現状を分析し、インバウンドを含む観光客にも対応した計画としたところであります。</p>                      |
| 2   | E  | <p>【課題の整理について】</p> <p>・「将来像の実現に向けた課題の整理」の3～7が、惰性で作った内容になっている。</p>  | <p>・第4章の「将来像の実現に向けた課題の整理」にあたっては、第2章の「本市交通の現状」におけるこれまでの取組の結果や本市交通の現状から課題を抽出する「フォアキャスト方式」に加え、第3章の「本市が目指す都市の姿」と現状の都市交通の姿のギャップから課題を抽出する「バックキャスト方式」を用いることにより、丁寧かつ適切に課題を整理したものであります。</p>   |
| 3   | B  | <p>【将来の公共交通ネットワークについて】</p> <p>・目標とする将来の公共交通ネットワークの中に、災害時への対応を追加する必要があるのではないか。</p>  | <p>・東日本大震災などの教訓を踏まえ、災害への備えが重要であると考えていることから、第5章の「基本方針1」において、「災害の発生時などにおいても移動手段が確保された災害に強い都市づくりを進めるため、多様な交通手段の充実を図る」こととしており、これに基づき、多様な交通手段を整備することで災害発生時においても代替となる交通手段が確保されたまちづくりを進めてまいります。</p>   |
| 4   | B  | <p>【将来の公共交通ネットワークについて】</p> <p>・高台や傾斜地の住宅地における交通について、現実的な計画を入れる必要があるのではないか。</p>   | <p>・高台などの住宅地における交通手段については、これまでもバス路線や地域内交通などの公共交通により市民の移動の足を確保してきたところであり、引き続き、第6章の具体的な施策事業における「バス路線の充実」や「地域内交通の充実」、「市街地における生活交通の確保」に取り組むなかで、各公共交通の現実的なサービス水準などについて、需要や収支の推計などを踏まえながら検討してまいります。</p>  |
| 5   | B  | <p>【将来の公共交通ネットワークについて】</p> <p>・市全体のバランスを考慮して、北部地域の都市交通計画を入れる必要があるのではないか。</p>   | <p>・将来の都市交通については、ネットワーク型コンパクトシティの形成を見据え、鉄道やLRT、バス路線、地域内交通などの公共交通が移動需要などに応じて適切に配置された「階層性のある公共交通ネットワーク」を構築することとし、第5章の「10年後の都市交通の姿」において、「北東部地域」及び「北西部地域」などの将来の公共交通ネットワークのイメージを明らかにしたところであり、今後、このイメージをもとに「地域公共交通再編実施計画」を策定するなかで具体化を図ってまいります。</p> |
| 6   | B  | <p>【具体的な施策事業について】</p> <p>・パークアンドライド駐車場の整備内容を計画に入れる必要があるのではないか。</p>   | <p>・パークアンドライド用駐車場については、第6章の具体的な施策事業において「パークアンドライド駐車場の整備」を掲げたところであり、その整備内容については、用地の確保や駐車場の規模などの詳細な検討が必要であることから、今後、事業を進める中で具体化を図ってまいります。</p>   |
| 7   | E  | <p>【具体的な施策事業について】</p> <p>・電気自動車に対応した充電設備の整備計画を入れる必要があるのではないか。</p>  | <p>・市内における電気自動車に対応した充電設備については、現在、自動車販売店や商業施設、宿泊施設等の民間施設に整備されているところであり、その整備計画については、今後の電気自動車の普及状況を注視しながら、市民ニーズや官民の役割分担などを踏まえつつ、個別に検討を行ってまいります。</p>   |
| 8   | C  | <p>【具体的な施策事業について】</p> <p>・JR宇都宮駅西側のLRTの整備について、出来る限り早期に着手するために必要な措置を講じることを具体的に盛り込む必要があるのではないか。また、今後の進捗に合わせてどのような施策が必要になるかについて言及する必要があるのではないか。</p> | <p>・JR宇都宮駅西側のLRTについては、現在、桜通り十文字付近からの更なる延伸を含めた詳細な検討を行っているところであり、今後、導入に向けた取組を進めていくなかで、整備時期や事業の推進に必要な施策などを明らかにしてまいります。</p> <p>・なお、本計画は5年後の2024年に中間見直しを行うこととしており、JR宇都宮駅西側のLRTの進捗状況に応じて、必要な見直しを行ってまいります。</p>                                      |

| No. | 区分 | 意見の概要   | 意見に対する市の考え方  |
|-----|----|---|--|
| 9   | B  | 【具体的な施策事業について】<br>・鉄道の役割についてより踏み込んで言及する必要があるのではないか。<br>また、鉄道事業者等と協力して機能強化を図るべきではないか。  | ・鉄道については、県内をはじめ首都圏などの広域間の移動を支える重要な交通手段であると考えており、計画の基本方針4「交通の利用をひろげる」において、周辺市町を結ぶ広域的な交通ネットワークの充実について言及しております。<br>・鉄道事業者との協力については、これまでも鉄道事業者とともに鉄道の利便性向上に取り組んできたところであり、また、本計画の検討組織である「宇都宮都市交通戦略推進懇談会」の委員として、東日本旅客鉄道(株)及び東武鉄道(株)に参加していただくとともに、第2次都市交通戦略の推進にあたっては、引き続き、鉄道事業者と行政、市民が一体となって取り組んでいくこととしております。 |
| 10  | E  | 【具体的な施策事業について】<br>・東北新幹線「はやぶさ」を含むJR宇都宮駅への停車本数の増加について計画に入れるべきではないか。                    | ・東北新幹線のJR宇都宮駅への停車本数の増加については、市民や来訪者の利便性向上に資すると認識しており、JR東日本に対して毎年、停車本数の増加についての要望活動を行っているところであり、引き続き、個別に要望活動を続けてまいります。  |
| 11  | E  | 【具体的な施策事業について】<br>・東北新幹線の上り方向の速度向上による首都圏への所要時間の短縮について計画に入れるべきではないか。                   | ・東北新幹線の運行速度の向上については、鉄道利用者の利便性向上に資すると認識しておりますが、その実現に向けては、鉄道施設等の改修など課題があることから、個別に対応してまいります。  |
| 12  | E  | 【具体的な施策事業について】<br>・JR宇都宮線の新駅設置の可否の検討について、計画に入れるべきではないか。                               | ・JR宇都宮線の新駅設置については、鉄道利用者の利便性向上や周辺地域の発展に寄与すると認識しており、これまでも、新駅設置に向けて東日本旅客鉄道(株)と意見交換を実施してきたところであり、引き続き、鉄道事業者等の関係者と意見交換を実施しながら個別に検討してまいります。  |
| 13  | E  | 【具体的な施策事業について】<br>・JR宇都宮線の快速列車の速達性の向上について計画に入れるべきではないか。                               | ・JR宇都宮線の快速列車の速達性向上については、所要時間が短縮される一方で、通過駅を増やす必要があるなど課題もあることから、個別に対応してまいります。  |
| 14  | B  | 【具体的な施策事業について】<br>・JR日光線への観光列車の更なる投入等の観光対応強化について計画に入れるべきではないか。                        | ・観光列車の更なる投入などの「JR日光線の観光対応の強化」については、第6章の具体的な施策・事業に掲げた「公共交通のおもてなしの向上」や「周辺市町と連携した交通施策の推進」のなかで実施していくことを想定しており、今後、事業を進める中で具体化を図ってまいります。   |
| 15  | B  | 【具体的な施策事業について】<br>・JR東北本線（黒磯方面）とJR烏山線の利便性向上や観光対応を含めた沿線地域と宇都宮市の連携の強化について計画に入れるべきではないか。 | ・「JR東北本線とJR烏山線の沿線地域との連携強化」については、第6章の具体的な施策・事業に「周辺市町と連携した交通施策の推進」を掲げたところであり、今後、沿線地域と協議しながら具体化を図ってまいります。   |
| 16  | E  | 【具体的な施策事業について】<br>・東武宇都宮線の複線化について計画に入れるべきではないか。                                       | ・「東武宇都宮線の複線化」については、現在の利用者数が単線の輸送力で対応可能できる人数となっており、複線化による効果が低いことから、個別に対応してまいります。  |
| 17  | E  | 【具体的な施策事業について】<br>・東武宇都宮線の運行頻度の高密度化について計画に入れるべきではないか。                                 | ・「東武宇都宮線の運行頻度の高密度化」については、鉄道利用者の利便性の向上に資すると認識していることから、東武鉄道(株)に対して要望活動を行っているところであり、引き続き、個別に要望活動を続けてまいります。  |
| 18  | E  | 【具体的な施策事業について】<br>・東武宇都宮線の浅草方面への直通列車の本数の増加の検討について計画に入れるべきではないか。                       | ・「東武宇都宮線の浅草方面への直通列車の増便」については、鉄道利用者の利便性向上に資すると認識しておりますが、その実現に向けては、特急列車の需要を見極める必要があることから、個別に対応を検討してまいります。  |
| 19  | B  | 【計画の進行管理について】<br>・5年後に中間見直しするのではなく、随時、見直す必要があるのではないか。                                 | ・近年、自動運転などの科学技術が急速に進歩しているなか、今後のLRTの整備やバス路線の再編などにより公共交通ネットワークが大きく変化することが想定され、交通を取り巻く環境の変化や時代の潮流に的確に対応していく必要があることから、本計画においては、第7章「推進体制と進行管理」において、PDCAサイクルの考え方に基づき、毎年度、進行管理を行うこととしており、5年後の中間見直しだけでなく、必要に応じて随時、計画の見直しを図ってまいります。   |