

第3次宇都宮市都市計画マスタープラン（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 23 日（水）～ 2 月 14 日（木）
- (2) 意見の応募者数 5 名 （男性 5 名，女性 0 名）
意見数 9 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			4	1		5

2 意見の処理状況

区分	処 理 区 分	数
A	意見の趣旨等を反映し，計画に盛り込むもの	
B	意見の趣旨等は，計画に盛り込み済みと考えるもの	2
C	計画の参考とするもの	
D	計画に盛り込まないもの	1
E	その他，要望・意見等	6
	計	9

No.	区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	B	ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けたまちづくりの基本的な進め方（P119）について、次世代を担う若い人や子育て世代、障がい者、外国人など多様な主体のまちづくりへの参画を記載するべきである。	ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けましては、市民・事業者等のまちづくりへの理解促進や参画が重要でありますことから、既に多様な主体の参画によるまちづくりに関する文言を盛り込んでおります（P119）。
2	B	ネットワーク型コンパクトシティの実現には市民の理解と協力が不可欠であるため、より一層市民との意見共有など努力してほしい。	ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けましては、市民・事業者等のまちづくりへの理解促進や参画が重要でありますことから、既に市民参画によるまちづくりに関する文言を盛り込んでおります（P119）。 ネットワーク型コンパクトシティのまちづくりに関する出前講座等を通して、引き続き、市民理解の促進に取り組んでまいります。
3	D	地域別構想の中央地域（P100）の土地利用の方針において、北部の丘陵地帯の住宅地の方針が位置付けられているが、各住宅団地ごとの内容を記載するべきである。	ネットワーク型コンパクトシティ実現による、多様な暮らし方が選択できる密度にメリハリのある土地利用の促進に向けて、地域別構想において各地域の特性に応じた土地利用の方針を位置付けたところであり、それぞれの住宅団地ごとの方針は盛り込んでおりません。
4	E	観光拠点（P52）として、北西部地域の「大谷周辺地域」のみが位置付けられており、その他の地域には観光スポットが存在しないように感じてしまうが、その他の地域には観光拠点を位置付けないのか。	「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を踏まえ、本市北西部の大谷地域や古賀志地域、ろまんちっく村などを含む、地域固有の資源等を活かした観光資源が多く分布している「大谷周辺地域」を本市を代表する観光拠点として位置付けております。 市全体の交流人口拡大や地域活性化のため、大谷周辺地域以外の地域資源を活かした観光振興も重要でありますことから、今後の施策検討の参考とさせていただきます。

5	E	<p>ネットワーク型コンパクトシティの実現には公共交通網の高いレベルでの整備が非常に重要と考えるので、東西軸のLRTだけではなく南北の軸の強化としてJR宇都宮線、JR日光線沿線へのJR駅新設や、JRと協力し列車の増発など社会実験の実施を検討してほしい。</p>	<p>ネットワーク型コンパクトシティ形成に向けて、誰もが移動しやすい交通環境の構築は重要でありますことから、総合的な公共交通ネットワーク形成を進めていく中で、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>
6	E	<p>農業地や集落地の良好な環境の維持・保全などに当たっては、農用地等のより詳細な現状把握が重要であるため、宇都宮市の現況・動向・特性（P21・24）において農地の転用状況だけでなく、耕作状況（ビニールハウスや田・畑等）に関するデータを追加するべきである。</p>	<p>本市における農業行政の指針として本市農業の現状把握・分析を踏まえて策定している「宇都宮市食料・農業・農村基本計画」など関連計画と連携を図りながら、農業地や集落地の良好な環境の維持・保全に取り組んでまいります。</p>
7	E	<p>公共交通ネットワーク構想図（P67）において、北部方面の軸として、幹線バス路線が位置付けられているが、今後4車線になる幹線道路（田原街道）には、南北方向の基幹公共交通としてBRTを整備するべきである。</p>	<p>「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を踏まえ、南北方向の基幹公共交通の軸として既存鉄道であるJR宇都宮線と東武宇都宮線を位置付けております。田原街道を通るバス路線を含む拠点間を結ぶ軸となる幹線バス路線については、バス再編等により既存バス路線の充実を図っていくこととしております。</p>
8	E	<p>公共交通の利用促進に向けた、自転車と公共交通との連携を図るための、バス停に隣接する駐輪場について、バス停まで距離がある場合は、利便性や駐輪場の場所が分かりづらいなどの要因で、利用者が増加しないことが考えられるので、バス停付近の駐輪場の位置を示した地図や料金表等があると利用者も利用しやすいのではないかと。</p>	<p>ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた公共交通の利用促進に向けて、自転車と公共交通との連携は重要でありますことから、サイクル&ライド用駐輪場の整備とともに、バスマップに駐輪場の設置場所を掲載するなど、その利用促進を図っているところであります。引き続き、公共交通や自転車などを便利に乗り換えながら、誰もが移動しやすい交通環境の構築に取り組んでまいります。</p>
9	E	<p>産業軸において、物流機能の強化が挙げられているが、中央地域の現状と課題（P98）において、物流に関する記載がない。中心市街地等の人と物の集中する場所では、荷捌きを伴う路上駐車などによる交通流への影響などの問題が発生するため、物流機能の強化に関する取組が必要ではないかと。</p>	<p>産業軸については、国土構造の骨格として、圏央道等と本市産業拠点や高速道路のインターチェンジ等の広域交通結節点を結び、物流機能の強化や産業活動の活性化等の広域的な役割を担う地域高規格道路を位置付け、その整備を促進するとともに、産業軸上の交通結節点等では、周辺の自然環境などとの調和に配慮しながら、産業流通系の計画的な土地利用を促進することとしております。中心市街地等における荷捌き交通等の円滑化は、商業等の活性化や公共交通等による安全で快適に移動できる環境創出にもつながりますことから、今後の施策検討の参考とさせていただきます。</p>