

## JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本構想（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25年 2月4日（月）～ 2月22日（金）

(2) 意見の応募者数・件数 5名（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	2	2	0	5

## 2 意見の概要と市の考え方

① 「対象区域」に関して（1件）

No.	意見の内容	意見に対する市の考え方
1	対象区域には入っているが地区に区分けされていない土地があるのはなぜか。そのままいいという認識なのか。また駅前地区の南側がこのようにいびつな形なのはなぜか。	<p>素案のp. 2の対象区域の図については、素案のp. 1「1 基本構想策定の趣旨」に記載のとおり、地区整備を一体的に推進することが望ましい区域としてお示ししたものであり、対象区域の中で、青枠で囲った地区については、素案のp. 1で「駅前広場の整備改善、駅前地区における市街地再開発事業の推進、北地区などに存在する低未利用地の活用等」との記載にある3つの地区の所在をわかりやすくお示したものです。</p> <p>また、このうち「駅前地区」の形状については、地元権利者が設置した「JR宇都宮駅西口地区まちづくり協議会」において、検討を行っている地区です。</p>

② 「駅西口周辺地区の概況」に関して（ 3 件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>駅西口地区と駅東口地区について、位置付けが抽象的でわかりにくい。もっと具体的にどう役割分担するのか、例えば立地をめざす施設などで示してほしい。</p>	<p>駅東西地区については、素案の p. 3 「(1) 駅西口周辺地区の位置付け」において、駅西口地区は、「中心地区と連携を図りながら、高次な都市機能の導入による広域交流拠点の形成を目指す」との位置付けを、また、駅東口地区は、「高度技術産業ゾーンの玄関口に位置することを踏まえた 21 世紀の新しい都市拠点の形成を目指す」との基本的な位置付けをお示したところです。</p> <p>なお、具体的な立地施設等については、今後、整備手法やスケジュールなどを内容とする「基本計画」の策定等を行う中で検討を進めてまいります。</p>
2	<p>「ペDESTリアンデッキとバス乗り場や周辺街区との移動に当たり、主に階段での昇り降りが必要となっている。」とあるが実際はそのうえ横断歩道を渡らないといけないので車両と交錯することになる。ペDESTリアンデッキの説明に「歩行者と自動車の動線を分離するために設置した高架になっている歩行者専用の通路」とあるがそうなっていない現状を明記すべき。</p>	<p>御指摘のとおり、横断歩道での歩行者と自動車の交錯が生じていることから、素案の p. 4 「(2) 駅西口周辺地区等の現況」の「イ 交通結節機能」の中で、「歩行者動線と車両動線の交錯する箇所が存在している」との現況をお示したところです。</p>
3	<p>駅前広場への自家用車の流入は抑制する必要があると思うが、一方で駅である以上ある程度の乗降や待機は避けられず無理に排除するようではかえって混乱が生じると思う。どうやったらうまくさばけるのか検討し対策を盛り込んでほしい。</p>	<p>御指摘の内容については、素案の p. 11 「② 駅西口周辺地区の発展を支える交通基盤の構築」の中で、「駅西口周辺地区の交通の円滑化、整流化を図る」などの考え方とともに、「駅前広場利用交通と周辺施設利用交通の分離等を図るための地区の基幹となる道路の整備」との整備イメージをお示したところです。</p> <p>今後、こうした基本方針等を踏まえ、西口地区の交通の円滑化、整流化に向け、具体的な検討を進めてまいります。</p>

③ 「地区整備構想」に関して（ 9 件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>交通結節点としての機能は西口と東口の駅前広場でそれぞれどういう位置づけになるのか。現在、特にバスは西口に偏っているがこれはどうするのか。</p>	<p>御指摘の内容については、素案の p. 10 「① 広域的な交通の要衝にふさわしい交通結節点の形成」の中で基本的な考え方をお示ししているところであり、今後、こうした考え方を踏まえ、東西基幹公共交通や路線バスなどで構成する公共交通ネットワークの機能強化を重視した交通結節点の形成に向け、検討を進めてまいります。</p>
2	<p>活力創出ゾーンについては、宇都宮中心地に残された最後の大規模空地であり、本地区活用方法が、宇都宮市の特色・方向性を決定すると言っても過言ではない。</p> <p>宇都宮が目指すまちづくりを、本地区で実現して行くべき。</p> <p>このことから、「低層の複合的商業施設と、高層の住宅を一体化すること」により、「歩いて生活できる宇都宮」のモデルケースを作ること提案する。</p>	<p>御提案の趣旨については、素案の p. 13 「③ 活力創出ゾーン」や p. 9 「① 土地の高度利用などによる高次な都市機能の集積」の中で、基本的な考え方をお示ししているところです。</p> <p>今後、御提案の内容も参考とさせていただきながら、具体的な施設整備のあり方などの検討を進めてまいります。</p>
3	<p>歩行・自転車で日々の食料品が買える店を誘致してほしい。</p>	<p>御提案の趣旨については、素案の p. 9 「① 土地の高度利用などによる高次な都市機能の集積」の中で、「<u>便利で快適な生活支援機能</u>、<u>情報発信</u>などの充実強化」等の整備イメージをお示したところであり、今後、具体的な検討を進めてまいります。</p>
4	<p>「シンボリックな空間の形成」や「景観の統一感の確保」とあるがどういうイメージで統一していくのか。</p> <p>シンボリックな空間を目指すなら、例えば近代的なイメージなのかレトロなイメージなのか、何かしら背景となる思想を設定すべきではないか。</p>	<p>景観等については、素案の p. 12 「ウ 景観・アメニティ形成の基本方針」の中で、基本的な考え方や整備イメージをお示したところであり、今後、こうした考え方を踏まえ、御指摘の内容も参考とさせていただきながら、具体的な検討を進めてまいります。</p>
5	<p>駅西口地区が市の玄関口であることから、質の高い高次な都市機能の導入により、広域交流拠点の形成を目指すのであれば、商業機能をはじめ、行政機能、交流機能などを強化するほか、都市ブランドなどを活かした情報発信機能を充実させることが必要である。</p>	<p>土地利用の基本方針については、素案の p. 9 「① 土地の高度利用などによる高次な都市機能の集積」の中で、「生活支援機能、情報発信機能などの充実強化」等の整備イメージをお示したところであり、御提案の内容も参考とさせていただきながら、今後、具体的な検討を進めてまいります。</p>

6	ペDESTリアンデッキなどによる歩行者動線と自動車動線の分離や、自転車の走行空間を整備することが重要である。	御提案の内容については、素案のp. 11「③安全で快適な交通空間の形成」の中で、「自動車動線と歩行者動線の分離」、「自転車が安全に通行できる走行空間の整備」との整備イメージとしてお示したところです。
7	広場利用交通と周辺施設利用交通の分離等による円滑化のための基幹となる道路の整備と併せて、対象地区の西側に接する基幹道路の整備が重要である。	御提案の内容については、素案のp. 11「②駅西口地区の発展を支える交通基盤の構築」の中で、基本的な考え方として「JRコアとしての拠点性の向上に向け、駅前広場や道路など、骨格として必要となる交通基盤の形成」を図ることとしており、今後、具体的な検討を進めてまいります。
8	周辺建築物との調和、多種多様な看板の規制など景観の統一を図ることにより、市の玄関口に相応しい都市景観の形成が必要である。	御提案の内容については、素案のp. 12「①風格と魅力のある都市景観の形成」の中で、「個性と魅力を備えた都市景観の形成」を基本的な考え方として、「周辺建築物との調和や多種多様な看板の規制など、景観の統一感の確保」との整備イメージをお示したところです。
9	栃木県を牽引する都市として、建物を超高層化して活力を創出すべきである。	御提案の趣旨については、素案のp. 9「①土地の高度利用などによる高次な都市機能の集積」の中で、「本市の発展を支える広域的な交通拠点・交流拠点の形成を目指し、駅西口周辺地区のポテンシャルを生かした土地の高度利用・複合的な利用を図る」を基本的な考え方としてお示したところです。

④ 「基本構想の実現に向けて」に関して（ 1 件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	どのくらいのスケジュールで事業を進めていく考えなのか。基本計画の策定にはどのくらいかかるのか。ある程度目標とする期限を切る必要があると思うが、どうか。	今後の取組については、素案のp. 15「5基本構想の実現に向けて」に記載のとおり、今後、関連事業との整合の確保や、段階的な整備の検討、地元権利者の合意形成や関係機関等との連携・調整等を図りながら取り組んでまいります。

⑤ その他（ 5 件）

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>緑豊かなのはよいことだが、現在でも街路樹にムクドリが大量にとまり騒音や糞の問題が発生していると思う。そういうことも念頭に入れて緑化の検討をしてほしい。</p>	<p>今後、具体的な検討を進めていく上での参考とさせていただきます。</p>
2	<p>駅そのものとの連携や連続性が語られていないが利用者にとっては駅と駅前は一体であり、駅の改良も同時に進めていく必要があるのではないかと。JRとはどう連携を図っていくのか。</p>	<p>御指摘の交通事業者等との連携・調整についての考え方につきましては、素案のp.15「(3)地元権利者との合意形成や関係機関等との連携・調整」にお示ししているところであり、今後とも、基本構想の実現に向けて、交通事業者や関係機関等と十分に連携・調整を図ってまいります。</p>
3	<p>宇都宮市、小山市、下野市、野木町を含めて、人口80万都市構想を検討してみてもどうか。</p>	<p>御意見・御提案については、市政への貴重な御意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	<p>宇都宮駅にははやぶさ号やはやて号は停まらない。今後北海道新幹線の開業も控えておりこのままではみんな通過してしまうのではないかと。</p> <p>北行きの新幹線は宇都宮からスピードを出すのに列車は停まらないのは納得できない。JRと交渉して宇都宮駅に停車する新幹線を増やせないか。</p>	<p>御意見・御提案については、市政への貴重な御意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>
5	<p>LRTについて、大通りを一般車両通行止やバス通行止にするなら賛成</p> <p>車だけで渋滞しているのに、専用軌道が必要な乗り物は要らない。</p>	<p>御意見・御提案については、市政への貴重な御意見として、今後の参考とさせていただきます。</p>