

平成25年度

まちづくり懇談会実施結果報告書

(桜地区)

宇都宮市総合政策部広報広聴課

平成25年度 第7回 まちづくり懇談会《桜地区》実施結果報告書

この実施結果報告書は、まちづくり懇談会《桜地区》における発言の要旨をまとめたものです。

- 1 開催日時 平成25年11月28日（木）午後6時30分～午後8時
- 2 開催場所 桜地域コミュニティセンター
- 3 参加者数 39人（市出席者除く）
- 4 市出席者 市長，総合政策部長，広報官，地域まちづくり担当参事，西市民活動センター所長，土木管理課長，広報広聴課長

5 懇談内容

（1）地域代表あいさつ

桜地域まちづくり協議会会長

（2）市長あいさつ

（3）地域代表意見

No.	テ ー マ	所 管 課
1	鶴田川沿いの道路について	土木管理課 河川課
2	鶴田川沿いの青地利用について	土木管理課 河川課

（4）総合計画の6つの柱に基づく意見交換

テ ー マ		
都市のさまざまな活動を支える都市基盤の機能と質を高めるために ○円滑で利便性の高い総合的な交通体系を確立する		
No.	意 見	所 管 課
1	L R Tの整備について（1）	L R T整備推進室
2	L R Tの整備について（2）	L R T整備推進室
3	L R Tの整備について（3）	L R T整備推進室

(5) 自由討議

No.	意見	所管課
1	電線の地中化について	土木管理課
2	中心市街地の活性化について	地域政策室 商工振興課
3	資源物の収集の方法について	ごみ減量課
4	空き家対策について	生活安心課
5	鶴田川への親水公園の設置について	河川課

(6) 来賓あいさつ

地区居住市議会議員 鎌倉 三郎 氏

(7) 市長謝辞

■地域代表意見 1 (要旨)

テーマ	鶴田川沿いの道路について
------------	---------------------

大谷街道から鹿沼街道に通じる市道 1721 号線は、約 6 メートルの道幅に電柱が設置されているため、歩道部分がない。最近、作新前通りの交通量が増え、渋滞も甚だしく、迂回する車が当該道路を通るため、以前と比べるとかなり交通量が増えている。また、歩行者や自転車通勤・通学の人たちが多く、大変危険である。

そこで、次の 5 点を要望する。

- ①市道 1721 号線と鹿沼街道との交差点の南側は、道路が狭いことから、一部暗渠にしていたところ、大分緩和され、スムーズに通行できるようになった。しかし、交差点の北側は鋭角な T 字になっており、停止線の手前に電柱が立っていることから、特に左折する車が交差点に進入する際は、非常に危険である。この道路は、歩道がなく、車が川のガードレールぎりぎりを通るので、交通事故が起こるのではないかと心配している。交差点の北側も南側と同様に暗渠にしてもらいたい。
- ②車がその道路を通行するとき、電柱を避けて走るが、反対側に川があり、ガードレールがあるため、歩行者の逃げ場がない。東側の側溝に電柱を移設して、側溝を道路側に迂回すれば道が広がるので、危険も緩和されると考える。
- ③西生涯学習センターの東駐車場入口を拡幅していただいたが、センターラインを越えないと右折も左折もできないので何とかしていただきたい。
- ④橋が 3 か所あるが直角なので、アールを道路側に付けてもらえれば、事故も防げると考えるので考慮を願う。
- ⑤大谷街道の、喫茶店と美容室がある T 字路は、美容室の塀が高いため、大谷街道に出るとき、左側が見えづらく、自転車もかなり歩道まで出ないと確認ができないので、ミラーを付けるなどの対策をお願いしたい。

地域としては、安全で安心して生活ができるような状況を検討していただきたくお願いしたい。

回答	所管課：土木管理課，河川課
-----------	----------------------

【市長】

この河川は、溢水しないように、ごみや堆積物など、川に流れ込んだ物の撤去作業をしなければならないので、開水路として整備を進めていることを御理解いただきたい。交差点の南側については、6 メートル以下の道路ということもあり、歩行者の安全確保などを考慮し、河川の一部を暗渠にしたものであるため、その点も併せて御理解いただきたい。

当該道路は、道路幅員が約 6 メートルあるが、通勤・通学時は自転車や自動車が同時に通行するため、安全を確保しなければならないと思う。現在、交差点については、歩行者や自転車が安心して通行できるように、自転車専用レーンの整備を検討しているところであり、その整備と併せて、御指摘いただいた縁石の形状を改良し、角度を

緩やかにして西側から左折しやすいように、また、右折の際の支障にならないように整備したいと考えている。

また、警察と協議をしなければいけないので、その際は、是非地元の方にも入っていただき、改良を進めていきたいと考えているので、その際は連絡をさせていただく。

電柱の移設については、道路空間を確保する上で、電柱を民地の中に入れていただくことは良いことだと思う。現在、地元の皆様の協力により、電柱の民地への移設を行っているが、これは地元の方の協力と電柱設置者である東京電力の了承がないと進まないことなので、東京電力へ意見を伝えたいと思う。なお、民地への移設ができない場合に側溝を迂回させた例はいくつかあるが、側溝を迂回した個所に物が溜まってしまうため、大変悩ましい状況である。

西生涯学習センターの右左折及び3つの橋のアーチについては、職員に現地の状況を確認させ、どのような対応ができるかを早急に調べていきたい。

大谷街道の美容室のところのT字路については、ミラー等の設置が必要かどうか現地を確認する。ミラーを設置する場合は、民地への設置はできないと思うので、公共の土地に設置できるかどうか併せて調べていきたい。

■地域代表意見2（要旨）

テーマ	鶴田川沿いの青地利用について
------------	-----------------------

北一の沢の鶴田川沿いに、青地として残っている土地があるので、そこをミニ公園として活用していただきたい。

先日、河川課と話し合いをしたが、川の両側を整地し、花壇や公園にしてきれいにすれば、犯罪の抑止力にもつながると思う。

管理は「鶴田川をきれいにする会」が中心となり、地域で責任を持って行いたい。

回答	所管課：土木管理課，河川課
-----------	----------------------

【市長】

「割れ窓ガラスの理論」というものがあり、窓ガラスが一枚割れているのを放っておくと、次から次へと割られてしまうが、割れたときに窓ガラスを直しておけばいつかはそうした犯罪が無くなるというものである。犯罪の抑止策は、常にきれいにしておくことであり、泥棒もきれいなまちには近寄らない。これは、御提案のとおりであり、素晴らしいアイデアであることから、是非、行政も協力させていただき、実現に向けて進めていきたいと思う。しかし、当該場所は狭く危険なため、どのように安全策を施していくか話し合っ、費用が掛かるのであれば市として対応するので、その後の管理は、地元にお任せしたいと思うので、一度協議をさせていただきたい。

■総合計画の6つの柱に基づく意見交換（要旨）

テーマ	都市のさまざまな活動を支える都市基盤の機能と質を高めるために ○円滑で利便性の高い総合的な交通体系を確立する
-----	---

総合計画は、宇都宮市が進むべき「まちづくりの方向性」を見定め、それに向かって取り組んで行くための指針であり、宇都宮市における「まちづくりの最も基本となる計画」である。特に、人口減少や超高齢社会などを的確に捉えながらまちをつくっていく必要がある。

3, 4年前までは、5人に1人が65歳以上という状況であり、4人の現役世代が1人を支えていたが、平成29年には4人に1人が65歳以上になり、3人の現役世代が1人を支えることになる。その後は、3人に1人が65歳以上になり、2人の現役世代が1人を支えるということになるが、そうなる若人たちが支えきれなくなるため、超高齢社会でも持続できるまちをつくっていく必要がある。

宇都宮市では、高齢になったときに、公共交通が充実していて、スーパーや小売店もあり、歩いて生活できる中心市街地に引っ越すという、他市でみられるような中心市街地のコンパクトシティをつくるのではなく、現在住んでいるところにいつまでも住み続けることができるという、ネットワーク型コンパクトシティをつくっていきたいと考えている。

つまり、桜地区に住んでいて、前より住みやすくなった、ここを離れたくないと思える、病院やスーパー、小売店、銀行、郵便局、学校などがあって、365日、日常生活に全く困らないまちをつくるのがコンパクトシティであり、そこに超高齢社会を見据えた仕掛けをつくっていかなければならない。その仕掛けが、公共交通や地域内交通であり、特に郊外部には公共交通が整備されていないことから、車の運転ができなくなっても日常生活に困らないように、コンパクトシティの中に地域内交通を取り入れ、デマンドタクシーや定時・定路のジャンボタクシーなど、その地区の皆様が選んだ地域内交通が走るようになる。例えば、篠井地区では、電話予約をすればドアツードアでの移動が可能であり、自分が行きたい所に行き帰ることができるデマンドタクシーが地域内交通として運行された。現在、全部で10路線走っており、2年後には、全ての郊外部で地域内交通の整備が完了するので、中心市街地にも地域内交通をつくっていく。

地域内交通は、地域の外には出ないので、新たなバス路線を既存のバス路線につなぎ、乗り換えをすればどこにでも移動できるまちをつくっていきたいと思っているが、宇都宮の弱点は、横軸がないことにより、バス路線が脆弱であることである。

宇都宮には東武宇都宮線とJR宇都宮線があり、それぞれ南北に走っているが、横軸がないためにこの2つの鉄道を相互に利用することができず、西側のバス路線は全てJR宇都宮駅に行っている。横軸があれば、駅まで行かずに、その途中の横軸の停

車場にバスが接続できるようになり、効率よくバスを運行することができるようになる。また、横軸があることで、全ての公共交通が連動することになり、運賃等も分かりやすく、総合的に決めることができるようになる。

この横軸として、L R Tを選定した。L R Tは、昔の路面電車と比べて音が静かで、二酸化炭素を排出することなく走行し、レール部分は埋設するため、その上を自転車や車が通ることもできる。

また、宇都宮のまちづくりという観点では、清原工業団地や芳賀工業団地に約4万人が通勤しているが、その多くが宇都宮市民であり、通常なら30分から40分で行ける会社まで、毎日、1時間20分くらいかけて通勤している。この状況を放置していると、企業撤退につながるなど、従業員が宇都宮市からいなくなってしまう恐れがある。そうすると、約4万人が使う衣料品や食料品などの消費が無くなり、子どもたちもいなくなるので学校も統廃合しなければならなくなる。そして、清原工業団地の企業だけで、宇都宮市の法人市民税の約22%を占めていることから、宇都宮市の税収が減少してしまい、今行っているサービスも廃止せざるを得なくなるものも出てくる。この人たちにいつまでも宇都宮に住み続けていただき、芳賀工業団地にも空いている場所があるので、企業を誘致して税収を上げる原動力にしていきたいと思っている。

宇都宮のネットワーク型コンパクトシティとその軸となるL R T事業にかかる費用は約380億円であるが、約400億円として、国が2分の1の200億円を払い、残りの200億円を県と市がそれぞれ負担する。

この事業の説明会等については、これまで何回も行ってきた。これからも各地区を回り、ショッピングセンター等のオープンハウスで、皆様の質問を受けたいと思うが、今まで2,000回くらい行ってきた中で、いただいた心配の声は主に3つである。

一つ目は、多額の費用が掛かるので、宇都宮の財政を圧迫し、宇都宮が潰れてしまうということであるが、宇都宮は、市が100億円以上を負担するプロジェクトをこれまで何回も行っており、例えば、クリーンパーク茂原の建設では、約265億円を支出している。また、L R T事業には、運賃収入だけではなく、企業を呼び込み、留めることができるという経済波及効果もある。

二つ目は、この運営費によって赤字が出てしまい、赤字が出ると税金が上がるのではないかということであるが、市では、今年様々な調査を行っており、今回、工業団地の企業を回り、どのくらいの人がL R Tに乗るのかという見込みを出したが、この見込みには、沿線住民の利用や清原方面からJ R宇都宮駅方面への通勤・通学者は含まれておらず、J R宇都宮駅方面から工業団地方面への通勤・通学等に利用する方だけの最低限の見込みである。この最低限の見込みから試算した収入額は、支出額として試算した最小のケースを上回ることが確認されている。

三つ目は、L R Tが道路を走ることにより、車線が一本ずつ減り、渋滞が起きるのではないかということであるが、車に乗る人がL R Tに乗れば、車の台数が減り、今までのような渋滞は起きなくなる。

これからも丁寧に説明していきたいと思うが、この事業は宇都宮の身の丈の中で、

できる事業であり、宇都宮の経済波及効果を最大限導き出す事業であるということを理解していただくとともに、宇都宮のネットワーク型コンパクトシティは、少子高齢化社会において持続できるまちづくりとしての一つの公共交通の仕組みであり、LRTはその中の一つであることを、是非、御理解いただきたいと思う。

発言 1 LRTの整備について（1）

車線の数が少なくなるということであるが、ほかの都市のLRTは、駅の幅が狭く、そのすぐ横を車が通るといことがあるが、今の幅で大丈夫なのかということと、どのような方法で整備し、駅までどのような方法で行くのかを説明いただきたい。

歩行者は、道路の真ん中を渡ってその乗り場に行くのか。レールが2本走っているところの真ん中にホームをつくるのか、それとも両脇にホームをつくるのか。通常は2本のレールが並行して真ん中を走るようになると思うが、乗降場はレールが走っている外側につくるのか、真ん中につくるのかで効率的に変わってくると思う。真ん中につくるのであれば、車の影響はないと思うが、横につくるとなると、直ぐ横を車が走って行く状況になると思うがどうなのか。

回答 所管課：LRT整備推進室

【市長】

駅と言っても、バス停をイメージしていただければよいと思う。基本的に、LRTは道路の真ん中を上下に走るが、その中に停留場ができることになる。宇都宮の通りは、車と接触しないだけの十分な幅が確保できるので、1車線を潰すだけで十分な部分もあり、30メートル道路については、2車線ずつ残しながら停車場をつくれることも調査により分かったので、安全面を考えるとともに、乗り降りが快適でスムーズにできる工夫をしていきたいと考えている。

停留場に行く方法については、交差点付近に停留場を設置する人が多いと思うが、交差点の横断歩道を使って行くことになる。

技術的な問題だと思うが、基本的にヨーロッパでは道路の真ん中を停留場にしており、場所によってはLRTが道路の両脇を走る所もある。大型施設がある所や大学、集客が大きい施設の所では、真ん中ではなく、両脇に沿って走らせる方法もあるようである。その場合は、両脇に停留場ができることになるので、安全が確保できないということは全くないと思う。真ん中を通るときは、基本的に真ん中に停留場をつくることになると思う。

発言 2 LRTの整備について（2）

LRTは、桜地区の真ん中を通ることになり、桜地区の住民はかなり恩恵を受けると思うが、心配していることは、計画が桜通り十文字までであるということである。

朝のバスの混み具合を見ていると、作新学院や文星、宇短附の生徒が多いので、桜通りまでの計画では、渋滞は解決されないのではないかと考えているところであり、作新学院まで行くべきだと思う。

また、宇都宮の一番の不幸なことは、JR宇都宮駅で東西が分断されていることだと思っているので、できればコの字型にはせずに、東西をつなげられれば宇都宮は発展できると思う。

大変難しいことだとは思いますが、今後の研究課題として、是非検討して、コの字型にはせずに、一直線をつないでもらえるとありがたい。

回 答	所管課：L R T 整備推進室
------------	------------------------

【市長】

L R Tについては、大谷まで走らせたいと思っていた。なぜなら、大谷は観光地だからである。宇都宮は餃子もあるが、餃子だけでは餃子を食べて終わってしまう。餃子を食べて大谷に行ったとか、ゆくゆくは益子や日光に足を延ばしていただき、定住人口と企業が集まるだけではなく、交流人口を増やして観光客も呼び込まないと、人口が減っていくなかで、プラスにならないと思う。そういう意味で、宇都宮の発展を考えると、現在の計画は桜通りまでであるが、L R Tは大谷まで整備したいと思っている。

なお、道路の建設と単純に比較すると、材木町通りは1メートル当たり約1,200万円かかり、陽南中学校前の通りは1メートル当たり2倍の2,400万円かかるが、L R Tは1メートル当たり250万円である。本質を見極めて、宇都宮市の身の丈の中で、これからも進めていきたいと思う。

また、L R Tは東西を走るが、JR宇都宮駅で一旦止まって乗り換えるのではなく、駅の中を通過する計画になっており、JRとの協議により、JR宇都宮駅の2階部分を通るということになった。どこを通るのかについては、3つのルートを検討している。

まず、一つ目は、大通りから駅東の鬼怒通りへ抜けるには、直線のルートが一番理想的だと思うが、改札などがあることから、技術的に考えると難しいと思う。

二つ目は、パセオの入口の所から西側に下がり、少しカーブして大通りに行くという、緩やかに坂を下がっていく北側を通る案がある。

三つ目は、二つ目とは逆に西側から南側を通過して東側に行くルートである。

増山市長の時代には、宇都宮駅の下に道路を通す話があった。東西に分断されたまちを一つにするために、地下を潜ったらどうかということで、旧国鉄と協議をしたが、実現できなかつたと聞いている。新幹線の橋は、地中深くに潜っており、地下を抜いていくのは難しい。

宇都宮駅の2階部分にL R Tを通すことが一番現実的であるので、この3つのルートのうち、直線のルートで通せるようにJRと協議をしていきたい。

発言 3 LRTの整備について（3）

LRTに乗るために、人が車やバス、自転車、徒歩で集まって来ると思うが、自転車と車については、停留場で何らかの収容力が整わないと車が置けないために、車を出掛けようということになってしまう。現在、バスの停留所には、ほとんど自転車の置き場所もない状態であるが、LRTをつくったときの各停留場のインフラ整備をどのように考えているのか。土地の買収も必要であるし、それなりの広さも必要と考えるが、市ではどう考えているのか、構想を聞かせてほしい。

回答 所管課：LRT整備推進室

【市長】

自転車については、現在、急ピッチで既存のバス路線の停留所に、市が補助を出して屋根付きの停留所と駐輪場を整備している。

LRTについては、停留場の中に駐輪場を整備することはできないが、停留場の近くに駐輪場を整備したり、民間の建物の建て替えのときに併せて、市が補助を出して駐輪場をつくっていただくようにしていきたいと思っている。

LRT路線の主要場所には、車を駐車することができ、バスが入れて、自転車の駐輪場も備えたトランジットセンターというものを整備することになっている。例えば、ベルモールの駐車場がその役割を担う可能性があるが、駅東にはほかにも駐車ができ、フィーダーバスが集合し、そこでバスに乗り換えるたまり場を整備することになっている。トランジットセンター整備についても、先ほどの費用のなかに見込まれており、このような対応により、車からLRT、LRTから車・バスという、公共交通と車が共存できる考え方でLRTの整備を進めていく。

また、ICカード1枚で、LRTや地域内交通、東武線など全ての公共交通の乗り降りができるようにし、観光客には、公共交通に乗り替えるたびに料金を支払うのではなく、一日券を購入していただき、例えば、1,000円や1,500円で一日乗り降りが自由にできる、乗り放題券をつくりたい。また、高齢者割引や障がい者割引も実施していきたいと思っている。

利益については、地域内交通や赤字続きのバス路線の費用に充てたり、南循環線や平松本町線のようなバス路線を公共交通空白地域にこれからつくっていくので、その費用に充てたり、ICカードでLRTからバスに乗ったり、バスからLRTに乗った場合には、料金を割引するなど、公共交通の維持に使っていきたい。1枚のカードで乗り降りができるように、JRや東武鉄道などと協議し、進めていきたいと思う。

■自由討議（要旨）

発言 1 電線の地中化について

私立高校も多く、宇都宮女子高校とも隣接しているので、朝の登校、夕方の下校時に学生が大変多く、中でも自転車がかなり多い状況である。小さな道路は仕方ないが、主要道路の歩道等の整備が未だ行き届いておらず、危険な場面も多々見られるので、道路整備を進めていただきたいと思う。

一つの具体的な提案として、材木町通りのように電線を地下に埋設していただきたい。理想を言えば、宇都宮市全部がそうしてもらえればよいのであるが、まず主要な道路から、高校生や中学生が安全に走行できるように歩道を整備して、自転車ゾーンをつくってほしい。電柱が歩道にあることで、登・下校時の安全性を妨げている気がするので、是非善処していただきたい。

回 答	所管課：土木管理課
------------	------------------

【市長】

電柱の地中化は、安全面や景観を考慮して、東京電力と協議をしながら優先順位を決めて行っている。大谷街道は、現在、拡幅工事が行われているが、これは県の事業であり、県によると、順次地中化を行うとのことである。そのほかの道路についても、できるところから地中化を進めたいと思う。

将来は、宇都宮全体の電線の地中化を考えていかなければならないと思っているが、地元の皆様の積極的な協力ができないことである。特に、キュービクルは地下に潜り込ませることができないので、歩道に設置するか、街灯などをつくった際にその上に乗せるかなど、様々な問題もあると思うので、そのときは事業が推進できるように御協力をいただきたい。

発 言 2	中心市街地の活性化について
--------------	----------------------

交通事情が良くなると、買い物などをする人が郊外に流れて行ってしまい、自分たちが住んでいる中心市街地が逆に不便な所になってしまうので、買い物をするために郊外に行くことが何となく危惧される。中心市街地が賑やかでなければ何の意味もないと思うが、中心市街地をもっと十分に魅力ある所にするための市の努力、自分たちがどう協力していけばよいのか、基本的な考えを聞かせてほしい。

回 答	所管課：地域政策室，商工振興課
------------	------------------------

【市長】

現在、生活が一番便利な場所は、既に公共交通が充実している中心市街地であるが、その便利なまちでも歩くことができなければ便利なまちとは言えないので、中心市街地の中にも地域内交通をつくっていききたい。地域の皆様にできることの一つとして、自分のまちの店をなるべく使っていただき、地域の店が閉店しないようにしていただきたいと思う。

宇都宮市が考える中心市街地の活性化は、何と言っても人が集まるものにならなけ

ればならないと思う。それには、まず人が住むということ、もう一つは人が来て買い物や食事をしてくれるということであり、定住人口と交流人口の二つが揃わないと、中心市街地は活性化されないと思う。

宇都宮市では、中心市街地の人口を増やそうと、家賃補助などの様々な施策を行ってきた。中心市街地の人口は、0歳から16歳、22歳から40歳までの人たちが抜けており、若い世帯は郊外に行ってしまったのだと思われる。コミュニティを形成するには、あらゆる世代が揃っていただけないので、抜けてしまった世代に戻って来ていただくために、若年夫婦への家賃補助を開始したところ、該当地区の学区である昭和小学校や中央小学校では少しずつ児童が増えてきている。交流人口については、イベントを行えば人が来ることは分かったが、イベントは365日できないので、イベントに代わる恒常的な仕掛けとして、オリオンスクエアという常に様々な人たちがイベントを行える仕掛けをつくった。かつて中心市街地にあったデパートのような、365日、皆が行って集える場所をつくる必要もあると思う。そして最も大切なことは、自分たちで良くしていこうという意欲、行政を使って自分たちの中心市街地を良くしようということが一番大切だと思う。

様々な手を尽くし、今では中心市街地の通行量が3.6%上昇したが、これは、これからも持続できるような営業体系や利益を上げるための商店街の努力によるものだと思う。現在、懸命にやっている店主もいるが、中には高みの見物という人もいるので、そうした人たちを含めた全ての歯車が動き出せば、絶対中心市街地は甦ると思う。

発言 3 資源物の収集の方法について

資源ごみの日に、回収が済んでいるにもかかわらず、それを知らないで出してしまった場合、その資源ごみが残ってしまい、一週間放置されたままになるので、環境的にどんどん汚れてしまう。回収が済んでいる場合、「回収済み」のような合図を出してもらえれば、回収した後からごみを出すことがなくなると思う。

回答 所管課：ごみ減量課

【市長】

市としても、なるべくごみが出ない社会をつくり、最終的にはごみが出ない理想のまちをつくりたいと考え、5種13分別という手間を掛けていただいている。現在、宇都宮市にはごみ焼却施設が2基あるが、古くなると建て替えをしなければならない。こういう施設は、安全であるにもかかわらず、迷惑施設と考えられ、新たにつくるとなると、行政も地元も大変な思いをする。地元で大変な思いをさせないためには、現在の焼却施設や最終処分場をなるべく長く使えるように、ごみを減らすしかないことから、ごみの分別をしていただいている。

ごみの収集については、宇都宮全域をいくつかのルートで収集しているところであり、一斉に回収することができないため、場所によっては回収時間に差があったり、

回収が多少早まったり遅くなってしまうことがある。

回収済みの合図ができれば便利だと思うが、回収が終わると「回収済み」の表示をしても、「回収済み」の表示をひっくり返してごみを置いて行ってしまう人がいるかもしれない。何かしら良い方法があると思うので、しっかりと対応するとともに、良いアイデアをお互いに出し合っていきたいと思う。

発言 4 空き家対策について

市でも空き家対策が始まったようであるが、高齢者が亡くなるとそこが空き家になってしまう。また、借りている人がどこにいるか分からない空き家もあり、大変物騒である。冬になると、たばこの吸い殻のポイ捨てで火事になる恐れがあり、不法侵入する人も出てくる。

空き家の取り壊しをできないかとお願いをし、市に調査してもらったが、私有財産であり、所有者が行方不明だとしても、市では手を付けることができず、非常に難しい問題だそうである。

しかし、秋田市あたりでは、取り壊しに補助金を出しているようであるので、この空き家問題をプラスに考え、空き家の土地や使える家屋に住んでもらえれば、市街地の活性化にもなると思う。

回答 所管課：生活安心課

【市長】

空き家対策も宇都宮市の課題の一つとなっている。所有者がいれば指導をすることができるが、所有者がいない空き家をどうするかが問題である。犯罪が起きることも考えられ、災害時には、火災や倒壊の可能性も考えなければならない。

現在、「空き家条例」をつくり、財産権の侵害という大きな問題をクリアし、撤去を含めた適切な指導ができるように、条例の内容を練っているところである。条例を3月の議会に上程したいと思っているが、その間、議員の方々からの意見やパブリックコメントで市民の皆様の御意見をいただき、安全で安心に自分たちの地域に住める環境をつくるための条例にしていきたいと思う。何かアイデア等があればお寄せいただきたい。

発言 5 鶴田川への親水公園の設置について

鶴田川への取水の復活をお願いしたい。鶴田川は明治13年頃、新川ができたことにより、豊かな流れに変わったと聞いているが、戦後、新川の大改修により、鶴田川の取水が不可能になり、現在、時々水が枯れ、欠陥河川と化している。

河川は、都市における貴重な水源として見直され、全国的に各地で親水公園化が進んでいる。大谷街道の拡幅工事を契機として、市の指導をいただき、地元有志により、

諸問題を解決しながら、鶴田川周辺の自然と調和した親水公園化と景観のすばらしいまちづくりに取り組んでいきたいと考えている。これらの根幹を成すのは、源流となる鶴田川の取水の復活であるので、検討していただき、配慮をお願いしたい。

回 答	所管課：河川課
------------	----------------

【市長】

親水公園や昔の良き時代を蘇らせるような河川を利用した景観づくりについては、そのようなものがあることは、本当にまちのレベルを上げると思う。枯れてしまった河川がある一方、溢水する河川もあり、河川工事を進めながら河川環境を整える中で、どのようにすれば取水できるようになるのか、宇都宮の雨水関係も含め、河川のあり方の中で考えていかなければならない。

大きな問題だと思うので、近日中にそれらをまとめて、一度話をさせていただきたい。その上で、親水公園や河川の利用方法など、お気づきの点があれば、それをたたき台にしていくので、様々な話を伺いたい。

【その後の対応】

平成 25 年 12 月 19 日に「鶴田川をきれいにする会」と打ち合わせを行い、安全で親水性のある空間づくりを図るため、水路内の管理用通路の舗装、転落防止柵の設置を提案し、地元からの了承を得た。

平成 26 年 1 月に工事の事前打合せを行い、平成 26 年 2 月に舗装及び転落防止柵の工事に着手、平成 26 年 3 月に工事を完了した。