

第 7 6 回 宇 都 宮 市 都 市 計 画 審 議 会 議 事 録

平成 3 1 年 1 月 1 8 日 (金)

午後 1 : 3 0 ~

宇 都 宮 市 役 所 1 4 A 会 議 室

出席委員	1 号 委 員 藤原紀沙委員，相良利和委員 蟹江教子委員，大森宣暁委員 里村佳行委員，森岡正行委員 (6 名)
	2 号 委 員 内藤良弘委員，工藤稔行委員 駒場昭夫委員，舟本肇委員 (4 名)
	3 号 委 員 小林一成委員，中島堯男委員 阿部英之委員 (代理) (3 名) (計 1 3 名)
欠席委員	菊池昭吾委員，武井貴志委員 (2 名)
常任幹事	塚田浩幹事 (都市整備部長) 高橋功幹事 (都市整備部次長) 神谷良範幹事 (地域政策室長) 早川光夫幹事 (環境政策課長) 岡田剛博幹事 (農業企画課長) 鈴木智幹事 (技術監理課長) 高橋裕司幹事 (都市計画課長) (7 名)
臨時幹事	平手義章幹事 (都市整備部参事) 若狭康伴幹事 (都市整備部副参事) 野中正久幹事 (道路建設課長) 松本朝行幹事 (L R T 企画課長) (4 名)
事務局	石川弘書記，神山浩幸書記 上田英夫書記 (3 名)

石川書記

本日は、お忙しい中御出席頂きまして、誠にありがとうございます。
ございます。

(資料確認)

それでは、開会に先立ちまして、本日の会議資料について確認させていただきます。

資料としては、事前にお送りしております、

- ・第76回宇都宮市都市計画審議会 次第
- ・議案第1号

「都市計画に関する基本的な方針」の策定について
第3次宇都宮市都市計画マスタープラン

- ・議案第2号

宇都宮都市計画道路の変更について（栃木県決定）

1・5・1号大谷スマートインターチェンジ上り線

1・5・2号大谷スマートインターチェンジ下り線

3・2・101号大通り

- ・議案第3号

宇都宮都市計画道路の変更について（宇都宮市決定）

7・7・101号大谷スマートインターチェンジ側道1号線

7・7・102号大谷スマートインターチェンジ側道2号線

7・7・103号大谷スマートインターチェンジ側道3号線

7・7・104号大谷スマートインターチェンジ側道4号線

7・7・105号大谷スマートインターチェンジ側道5号線

3・5・109号中丸野沢線

- ・議案第2号及び第3号に係る説明資料

また、本日机上に配布させて頂きました、参考資料
大谷スマートインターチェンジに係る道路計画（平面図・縦
断図）について

- ・その他

LR TのJR宇都宮駅横断ルートについて

資料は以上となっております。

不足しているものがありませんでしたら、お知らせください。

よろしいでしょうか。

(幹事紹介)

続きまして、本日の審議にあたり臨時幹事としまして、
都市整備部参事、都市整備部副参事、道路建設課長、LR T
企画課長が出席しております。

1. 開会

石川書記

それでは、只今から「第76回宇都宮市都市計画審議会」
を開会いたします。

ここからの進行は、大森会長にお願いしたいと思います。
よろしくお願いいたします。

2. 挨拶

大森会長

それでは、只今より、第76回宇都宮市都市計画審議会を開催したいと思います。

本日も、宇都宮市の将来のまちづくりにおいて重要な審議でございます。慎重な御審議の程よろしくお願いいたします。

(会議の成立)

大森会長

それでは、はじめに、本会の成立について、事務局より報告をお願いします。

神山書記

本日の会議でございますが、現在出席委員は13名でございます。これは、当審議会条例第6条でございます「審議会は委員の過半数をもって開催する」旨を満たしておりますので、会議の成立を御報告いたします。

(会議の公開)

大森会長

続きまして、本日の会議の公開についてですが、本日の議案は、個人情報及び意思形成過程に関する情報を扱う案件ではないため、「公開」としてよろしいでしょうか。

各委員

異議なし

(傍聴者確認)

大森会長

続きまして、本日の傍聴者について、事務局より報告をお願いします。

神山書記

本日の会議につきましては、傍聴定員20名のところ、現在の傍聴者の方は2名でございます。また、記者の方は2名でございます。

大森会長

審議の公開に際し、傍聴者の方へ申し上げます。お手元の「傍聴要領」に記載してあることをよくお読みになって、審議の進行に御協力ください。

また、記者の方へ再度申し上げます。写真やビデオ撮影につきましては、議事に入る前まででお願いします。

(議事録署名委員の指名)

大森会長

続きまして、当審議会条例の施行規則第3条に基づき、本日の会議の議事録署名委員といたしまして、蟹江教子委員と里村佳行委員のお二人を指名したいと思います。よろしくお願いいたします。

3. 議事
大森会長

それでは、会議次第に従い議事を進めてまいります。
本日の議題といたしまして、議案は3件となります。

議案第1号

「都市計画に関する基本的な方針」の策定について
第3次宇都宮市都市計画マスタープラン

議案第2号

宇都宮都市計画道路の変更について（栃木県決定）
1・5・1号大谷スマートインターチェンジ上り線
1・5・2号大谷スマートインターチェンジ下り線
3・2・101号大通り

議案第3号

宇都宮都市計画道路の変更について（宇都宮市決定）

7・7・101号大谷スマートインターチェンジ側道1号線
7・7・102号大谷スマートインターチェンジ側道2号線
7・7・103号大谷スマートインターチェンジ側道3号線
7・7・104号大谷スマートインターチェンジ側道4号線
7・7・105号大谷スマートインターチェンジ側道5号線
3・5・109号中丸野沢線

でございます。

議案第1号「都市計画に関する基本的な方針」の策定については、平成30年7月17日付、宮都第246号にて市長から諮問があり、平成30年7月23日の第73回都市計画審議会及び平成30年9月27日の第75回都市計画審議会に付議され、継続審議となっているものです。

議案第2号「都市計画道路の変更（栃木県決定）」の大谷スマートIC本線等については、都市計画法第18条第1項の規定により、平成30年11月28日付、都計第307号にて、栃木県知事より意見照会があったことから、平成31年1月8日付、宮都第577号にて市長から諮問があったものであります。

また、議案第3号「都市計画道路の変更（宇都宮市決定）」については、議案第2号の県決定の大谷スマートIC本線と一体で市が決定するものとして、平成31年1月8日付、宮都578号にて市長から諮問があったものであります。

（議案第1号）

それでは事務局より議案第1号の説明をお願いいたします。

都市計画課長

お手元の議案第1号「都市計画に関する基本的な方針」に基づき、御説明いたします。

説明資料1「第3次都市計画マスタープラン素案について」を御覧ください。

趣旨につきましては、本計画の素案を取りまとめたことから審議いただくものでございます。

まず、1. 策定の目的であります。人口減少や超高齢社会を見据えた「ネットワーク型コンパクトシティ」形成に向けた本市都市計画の基本方針として、社会経済環境や時代潮流の変化、本市まちづくりの進展などに的確に対応しながら、都市計画制度を活用した土地利用や都市整備等のまちづくりを総合的かつ一体的に進めていくため、策定するものであります。

次に、2. 計画の位置付けであります。都市計画法に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、図にありますとおり「総合計画」、県が定める「都市計画区域マスタープラン」に即し、「立地適正化計画」等と整合を図りながら、将来都市構造や土地利用・都市整備の方針などを明らかにし、用途地域や都市施設など都市計画制度を活用し、NCCを具体化するための計画であります。

次に、3. 計画の期間であります。概ね20年先である2037年の都市の姿を展望するとともに、合わせて「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」が見通す2050年を見据えた計画とするものです。

4. 本計画の特徴として、主な見直し内容等ではありますが、大きく3点に整理しております。

まず、ア. NCC具体化の推進として、NCC形成によって目指す都市構造の強化を図るため、各拠点や公共交通沿線、市街化調整区域の小学校周辺等への居住誘導や、LRT沿線まちづくりなどに向けた、土地利用の基本的な考え方を示しております。また、イ. 都市の風格・魅力創出等につながる景観形成として、大谷石文化の日本遺産認定を受けた大谷の個性的で魅力のある景観形成や、LRTが走る姿と、その眺望景観など本市ならではの地域資源や特徴を活かした景観づくりに向けた方針を盛り込んでおります。

また、ウ. 都市が直面する新たな課題等への対応として、人口減少等に伴い空き地・空き家が増加・散在を続ける「都市のスポンジ化」や、「地域包括ケアシステム」とまちづくりとの連携、ICT等の新技術を活用したまちづくりなどへの対応の方針を盛り込んでおります。

次に、5. 計画の内容であります。計画の構成については、四角囲みにありますとおり、都市全体を見渡した観点から、まちづくりの方向性を定める「第1章 全体構想」と

地域に即してより具体的なまちづくりの方向性を定める「第2章 地域別構想」を基本として構成し、また、マスタープラン全体を通じた「第3章 計画の実現に向けて」において、NCC形成に向けた基本的な進め方などを盛り込んでおります。

そのうち、(1)全体構想についてであります。都市の将来ビジョンであるNCC具体化に取り組んでいくための「都市づくりの理念や目標」、「将来都市構造」と、「土地利用の方針」、そして、都市計画事業に位置付け、今後進められる取組等に係る「都市整備の方針」などを示すものであり、「第6次総合計画」の都市空間形成の基本方針などを踏まえ、社会経済環境や時代潮流の変化、本市政策の進展などに的確に対応できるように、取りまとめております。3ページを御覧ください。その全体構想の見直しポイントにつきましては、NCC形成に向けた「立地適正化計画」等による拠点形成、LRT等の公共交通ネットワーク形成など、本市政策の進展等を踏まえた都市づくりの新たな指針として見直すものであり、都市づくりの目標については、NCC形成に向けた都市づくりの課題を整理し、6つの目標を設定しております。また、将来都市構造については、「第6次総合計画」や「立地適正化計画」等を踏まえた拠点や新たな交通軸となるLRT等を明示し、広域道路交通の利便性を活かした産業軸を設定しております。また、土地利用の基本方針については、拠点形成や公共交通沿線等への居住誘導に向けて、土地利用の考え方として、区域区分や用途地域指定の方針などの見直しを行っております。全体構想の計画素案については、後ほど、前回からの修正内容等について御説明いたします。

次に、(2)地域別構想についてであります。全体構想を踏まえ、「地域整備の将来イメージ」や、「地域別の整備課題に応じた都市整備方針」、また、「都市生活などを支える諸施設の計画等」を整理し、地域に即して、より具体的に示すものであり、地域特性や土地利用としてのまとまり等を踏まえ、第2次マスタープランの地域区分を踏襲した5区分において、関連分野の計画・施策等と整合を図りながら、取りまとめております。地域別構想の見直しポイントにつきましては、全体構想におけるNCC形成に向けた都市づくりの基本的な考え方や、各拠点・公共交通沿線等への居住や都市機能の誘導など本市政策の進展などを踏まえ見直すもので、地域整備方針図におきましては、「立地適正化計画の都市機能誘導区域に対応した拠点」に加えて、「市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺のエリア」を明示しております。また地域整備の主要方針については、市街化調整区域の地域拠点などにおけ

る地区計画制度を活用した良好な居住地形成などを追加し、分野別の地域整備方針では、都市の魅力創出などにつながる景観形成の方針を柱の一つに追加するなどの見直しを行っております。地域別構想の計画素案については、概要版により、後ほど、御説明いたします。

それでは、全体構想の素案について、9月の都市計画審議会からの主な修正内容などを中心に、御説明いたします。参考1、前回の都市計画審議会における主な意見等を御覧ください。

全体構想の素案などについて、前回いただいた御意見を踏まえた対応として、記載内容の修正について、御説明いたします。資料左側がいただいた意見、中央が意見への対応と修正案、右端が素案の冊子における該当ページになります。

先ず、No.1「交通分野では、ここ数年で自動運転など、新たな交通の技術開発が急激に進化し、国でもAIなどを有効活用したスマートシティのコンセプトも打ち出されている。」「新しい技術を上手く活用して都市計画を進めていくような考えが示されるとよい」との意見をいただきました。

意見への対応につきましては、序章の「2 宇都宮市を取り巻く時代潮流の変化と展望」に（2）新技術の発展など地域経済等を取り巻く状況の変化として近年、AI、ロボットなど、社会のあり方やライフスタイルなどに大きな変化をもたらす新たな技術の開発が進み、国においても、これらの先端技術を産業や社会生活の様々な場面で活用する取組が進められていることなどを追加記載し、また、「2 都市づくりの目標」において、下線で示した、ICT等の新技術の進展などへの対応など、の文言を追加しております。また、「5 都市整備の方針」においては、2）公共交通ネットワーク整備の部分に新技術の公共交通等への活用として、市民生活や都市活動に大きな変化をもたらすICT、AI等の新技術の進展などを踏まえ、それらの新たな科学技術を活かしながら、公共交通ネットワークの形成等のまちづくりに取り組むことを追加記載し、また、（9）災害に強いまちづくりの方針にも、下線分部を追加記載しました。

続きまして、No.2の「大谷石採取場跡地の活用など、地域資源を利用して人を呼び込む、地域を元気にするという視点を、具体的に記載してほしい」との意見に対しましては、第1章の3の4）の観光拠点の部分に下線で示すように大谷ならではの地域資源を活かした観光業等の活性化や地域振興に繋がるよう大谷石文化の発信・継承や、採取場跡地の「冷熱エネルギー」を活用した「大谷夏いちご」の産地化などの具体的

な内容を追加記載しております。

また、No. 3の「自転車のまち等をもっと記載してもよいのではないか」との意見に対しましては、第1章の5都市整備の方針のうち歩行者・自転車の利用環境の整備に下線で示すように誰もが、安全に快適に楽しく自転車が利用できるとともに、ひとや環境にやさしい自転車につながるまち、「自転車のまち宇都宮」を追加記載しております。

また、No. 4の「地域経済の好循環を創出する産業の発展を支える都市について、既存の工業地も大事にした内容にしてほしい」との意見に対しましては、第1章の2都市づくりの目標において、(3)地域経済の好循環を創出する産業の発展を支える都市に下線で示すように工業団地等において、地域特性や周辺環境と調和した良好な産業地としての生産環境等を維持・強化することを追加記載しております。

また、No. 5の「市街地整備の方針における1)都市拠点の整備について、中心市街地の小さな駐車場を今後まとめていくのか、活用するのか、様々な手法があるが、何らかの形で方針を示した方がよいのではないか」との意見に対しましては、5都市整備の方針の1)都市拠点の整備の部分に下線で示すように小規模駐車場など低未利用地等の有効活用を図ることを追加記載し、また、「3)土地区画整理事業等による安全で快適な市街地の形成の記載内容が、現在事業を進めている地区だけとなっているが、狭小な敷地の多い地域や消防等が困難な地域が解消されていない場所が多くあるので、土地区画整理事業に限らず、何らかの考え方を記載してほしい」との意見に対しましては、下線で示すように狭あい道路の存在など都市基盤が脆弱な密集市街地等では、土地区画整理事業や地区計画制度等の活用により、災害に強い安全な市街地の形成に計画的に取り組むことを追加記載しております。

また、No. 6の「宇都宮の農村地帯は、屋敷林が点在しているのが特徴であり、その保存・活用について記載してほしい」との意見に対しましては、5都市整備の方針の1)緑の保全・自然環境の保護の部分に下線で示すように、鬼怒川、田川、姿川等の清流や、その流域に広がる田園地帯と集落の屋敷林など水と緑が一体となった豊かな自然環境の保護・保全を図ることを追加記載しております。

以上が、全体構想の素案について、前回の御意見を踏まえて修正した内容となります。

続きまして、地域別構想の素案について、御説明いたします。別紙2-1概要版を御覧ください。前回、骨子案で協議をいただいた「第2章 地域別構想」に加えて資料下段の「第

3章 計画の実現に向けて」の素案を概要版として取りまとめたものであります。また、参考2は、地域別構想 素案の図の部分抜粋したものでございますので、合わせて御覧ください。

まず、地域別構想については資料左端の北西部地域から右端の南部地域まで市域を5地域に区分し、取りまとめております。アンダーラインで表示してあります現行計画からの修正ポイントを中心に御説明いたします。

篠井，富屋，城山，国本で構成する北西部地域につきましては、地域整備の将来イメージに、「緑豊かな自然環境に恵まれたふれあいと交流・定住環境づくり」を掲げ、地域整備の主要方針では、①市街化調整区域の地域拠点や小学校周辺を中心としたコミュニティや活力の維持向上や ③宇都宮 I C 周辺における地域活性化等につながる産業拠点の形成を位置付けております。また、主な分野別の方針では、地域拠点や小学校周辺への地区計画制度を活用した良好な居住地形成や、大谷周辺地域への観光機能の立地誘導、大谷スマートインターチェンジの整備、大谷の特徴的な自然景観を活かした景観形成などを位置付けております。

上河内，河内で構成する北東部地域につきましては、地域整備の将来イメージに、「身近な田園と共生する、潤いの空間とゆとりある居住環境づくり」を掲げ、地域整備の主要方針では、拠点形成について、地域拠点である、①岡本駅周辺、②上河内中里原地区の取組に加えて、③市街化調整区域の小学校周辺を中心とした地域コミュニティや活力の維持向上を位置付けております。また、主な分野別の方針では、土地利用について、市街化調整区域の小学校周辺への地区計画制度を活用した良好な居住地形成を位置付けております。

本庁，宝木，豊郷で構成する中央地域につきましては、地域整備の将来イメージに、「都市の顔として、魅力・風格，多様な機能を備えた賑わいのある都心づくりとその周辺を囲む緑豊かな住環境づくり」を掲げ、地域整備の主要方針では、拠点形成について、① J R 宇都宮駅周辺などの広域交流拠点の形成を位置けるとともに、③として、豊郷地区における市街化調整区域の地域拠点や小学校を中心とした地域コミュニティや活力の維持向上を位置付けております。また、主な分野別の方針では、L R T 整備の推進と、J R 西側整備の具体化や大通り・釜川周辺等の景観形成・緑化の推進、小幡・清住地区の歴史文化景観の形成などを位置付けております。

清原，平石，瑞穂野で構成する東部地域につきましては、地域整備の将来イメージに、「豊かな自然・水・産業が調和した

活力・魅力あふれる都市環境づくり」を掲げ、地域整備の主要方針では、①LRT沿線などの地域特性に応じた利便性の高い拠点形成、③として、瑞穂野地区の新産業団地に対応した広域交通の利便性を活かした本市の産業活動をけん引する産業拠点の形成、また④LRT・バス等の公共交通の連携によるネットワークの充実・強化を位置付けております。また、主な分野別の方針では、LRT沿線のトランジットセンターや停留場周辺などの地域特性に応じた土地利用の誘導や、LRT沿線の魅力・風格ある景観づくりなどを位置付けております。

姿川、陽南、横川、雀宮で構成する南部地域につきましては、地域整備の将来イメージに、「ひと・ものが交流する 活力ある市街地と快適な住環境づくり」を掲げ、地域整備の主要方針では、①として、地域拠点である雀宮駅や鶴田駅周辺及び東武宇都宮線の各駅周辺での生活利便機能の充実、③として、インタパーク地区を中心とした産業拠点形成に向けて、広域交通の結節点における産業・流通機能等の充実を位置付けております。また、主な分野別の方針では、JRや東武駅周辺への生活利便施設の誘導や、市街化調整区域の小学校周辺への地区計画制度を活用した良好な居住地形成を位置付けております。以上が、「第2章 地域別構想 素案」について現計画からの主な修正ポイントとなります。

続きまして、概要版 資料下段の第3章 計画の実現に向けてにおきましては、NCC形成に向けた基本的な進め方等を盛り込んでおります。まず、左下の1まちづくりの基本的な進め方の(1)市民参画によるまちづくりにおいては、NCC形成に向け、市民・事業者の身近な取組等が欠かせないため、出前講座等での情報提供や市民理解を促進していくこと、また、(2)分野間連携の推進と関係機関等との連携・調整においては、地域の実情に応じたまちづくり等に向け、国や県、関係市町と連携・調整を図りながら、NCCを着実に推進していくことを追記しております。また、中段の2 都市計画マスタープランの進行管理等においては(2)NCC形成に向けた評価において、マスタープランの進行管理等に資するため、立地適正化計画などで位置付けた居住や都市機能誘導、公共交通等の評価指標を参考指標として盛り込んでおり、定期的にその評価を行うこととしております。また、右側の3 ネットワーク型コンパクトシティの推進方策においては、(1)都市計画における諸制度の積極的活用において、NCC形成に向けた拠点形成や居住の誘導を図るため、様々な都市計画制度を活用しながら、取り組んでいくことを記載し

ております。

今後につきましては、パブリックコメント等を通して御意見を伺いながら、本年3月末の策定・公表を予定しております。以上で、議案第1号「都市計画に関する基本的な方針について」の説明を終わります。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

大森会長

委員の皆様から、御質問や御意見はありますか。

工藤委員

現時点での都市計画、まちづくりの分野における市の考え方で気になっている点があります。地下空間の活用について、現状では、大通りに地下空間があるが、地盤の問題など難しい部分もあると思います。またJRの高架下の通路など、通る人たちが非常に暗いイメージを持っているという意見も聞いております。今後、2050年のまちづくりを考えたときに、市として地下空間の活用をどう考えていますか。

都市計画課長

現状、本市では、まちなかの地上部分の賑わいづくりや活性化に主眼を置いており、地下空間を地下街等で活用していくという構想は持っておりません。本市においては、地下空間を活用する前に、地上の空間をいかに有効活用していくことが重要ではないかと考えております。地下は地上部分を補う形で利活用されるべきではないかと思っております。

またまちなかではありませんが、大谷地域では、産業に地下空間が形成されており、まちづくりにも活用されております。

工藤委員

そういうお答えしかできないと思いますが、なぜこのような質問をしたかという、市内の住宅地には狭い道路がまだまだ多くあり、そこが課題であると思っております。先を見据えた形で都市計画ができていれば、より早くNCC構想も進んだのではないかと反省している部分があります。東西を中心としたLR Tが開通していけば、まちなかは、もっと人が集まり、賑わいが増えます。もちろん今からいろいろ考えながら取り組んでいるとは思いますが、一歩踏み込んで、先を見据えて取り組んでいただくと大変ありがたいと思っております。

大森会長

地下空間について、私も事務局と同じ意見で、東京などのように地上の空間が足りない都市、札幌などのように冬期の

積雪で地上を移動するのが困難なまちでは、地下街が重要な位置づけになると思います。その点、宇都宮市では、まずは地上の空間を十分に活用、計画する方が先だと思います。

駒場委員

地域別構想の東部地域、景観形成の方針に「L R T沿線の魅力・風格のある景観づくり」とあるが、具体的にどのような景観づくりを考えていますか。また中央地域にも同じような表現があり、そこも含めどう考えているのか教えていただきたい。

都市計画課長

新設軌道によるL R Tの導入に向けた事業がスタートし、その沿線については、全国的に誇れるような景観形成をしていく必要があると考えております。例えば屋外広告物などを含めた景観を形成する要素をしっかりと規制、誘導し、他の都市にも誇れるような沿道景観をつくりだしていきたいと考えております。

まずは沿線の屋外広告物の規制ができないか検討を行っているところであり、今後、引き続き魅力的な景観形成に向け検討していきます。

駒場委員

既にJ R宇都宮駅東口では、一部無電柱化が行われていますが、まだ無電柱化されていない街区等においても今後進めていく予定はありますか。

都市計画課長

現時点では、L R Tの整備にあわせた無電柱化の計画はありません。今後、沿線の景観を考えていく際には、無電柱化も良好な景観を形成する1つの手段として検討させていただきたいと思います。

またL R Tは、市街化区域内には既存の道路空間に軌道を引くが、市街化調整区域は全く道路のない所に新たに軌道を引くこととなりますので、田園などの眺望が良く、現在は全く屋外広告物の立っていない場所を通ることとなりますので、区間ごとに景観の一定のルールを設け、良好な景観づくりや現在の良好な景観を保全することが必要と考えております。

駒場委員

景観として、屋外広告物が多少見栄えを悪くする側面もありますので、対応いただければと思います。また無電柱化については、地域の状況を見ながら計画的に整備を進めていただきますようよろしくお願いします。

藤原委員

2点質問があります。

まず、2章の地域整備の将来イメージに、「定住環境」「居住環境」「住環境」という文言がありますが、どのような使い分けがされているのでしょうか。

都市計画課長

「定住環境」については、北西部地域などに記載しており、当地域は市街化調整区域が広がるエリアであり、活力維持が特に課題になっていることから、定住という言葉を使っております。

「居住環境」については、北東部地域などに記載しており、生活の質を豊かイメージで居住環境づくりという形で使っております。

「住環境」については、南部地域などに記載しており、主に市街化区域の良好な住環境を形成していくというイメージで使っております。

藤原委員

それぞれの文言をもう少し読み手が明確に分かるようにしていただけると良いと思います。

もう一点の質問ですが、マスタープランの内容について、進行管理で評価していくと思いますが、別紙2-2の38ページに居住誘導に関する評価として人口密度など、そういった指標を使って、定住環境づくりを評価できると分かりやすいと思います。

大森会長

住環境と居住環境はイメージが近いので揃えてしまって良いかもしれません。もしくは用語解説を入れ、明確にするなどの対応が考えられます。

2点目の定住評価ですが、既存の指標では難しいと思います。例えば人口密度ですと同じ人が住んでいるかどうかは、数字の推移では分かりません。

都市計画課長

一点目の文言の使い分けについては、言葉を統一するなどの整理をさせていただきたいと思います。

森岡委員

今の事務局の発言では修正するようなニュアンスだったが、文言を直すのではなく、誰が読んでも分かるように、言葉を足す、解説を入れるなど工夫してもらえれば良いと思います。例えば中心部に住んでもらえるよう住環境をつくるというのと、市街化調整区域で住み続けられるよう定住環境をつくっていくというのは大きく異なると思います。判断はお任せしますが、分かるように整理してもらえればと思います。

都市計画課長

御意見を踏まえて調整させていただきます。

大森会長

3章の「計画の実現に向けて」について、定期的にモニタリングをしていくと思いますが、評価指標は、データの入手や利用の可能性に制約はありますが、今後より適切な評価指標ができるのであれば、その都度、追加していくと良いと思います。

森岡委員

評価指標は数字に表せるものと表せないものがあると思います。数字で表せないものについては、関係するセクションに取組状況を記載するのも一つの方法だと思います。例えば景観形成にしても、それぞれの地域で状況が異なり、市内全域で見るとバラエティに富んだ景観ができてくると思います。景観形成に向け、取組や合意の状況などをその都度知らせてもらえれば、進捗状況が分かりますので検討していただきたいと思います。

大森会長

御意見ありがとうございます。事務局のほうで御検討いただきたいと思います。

それでは御意見も出尽くしたと思いますので、議案第1号につきましては以上とさせていただきます。

なお、1月23日から計画素案のパブリックコメントを行うとのことですので、本日いただいた御意見への対応については、私に一任していただいでよろしいでしょうか。

各委員

異議なし

大森会長

ありがとうございました。

(議案第2号)

(議案第3号)

大森会長

続きまして、議案第2号及び第3号に入ります。これらは、大谷スマートインターチェンジ事業として、相互に関連がありますので、一括して事務局から説明をいただき、審議したいと思いますが、よろしいでしょうか。

各委員

異議なし。

大森会長

それでは、議案第2号及び第3号について事務局から説明をお願いします。

それでは、お手元の資料に基づきまして、議案第2号「宇都宮都市計画道路の変更 栃木県決定」と議案第3号「宇都宮都市計画道路の変更 宇都宮市決定」につきまして、一括して御説明いたします。

まず、議案第2号「宇都宮都市計画道路の変更 栃木県決定」の議案書について説明させていただきます。

1枚おめくり下さい。こちらが、都市計画の変更を予定している都市計画道路の「計画書」でございます。表中の左側から、種別、名称、位置、区域、構造等を記載しておりますが、今回、栃木県が定める都市計画道路といたしましては、自動車専用道路といたしまして、「1・5・1号 大谷スマートインターチェンジ上り線」と「1・5・2号 大谷スマートインターチェンジ下り線」の2路線と、幹線街路の「3・2・101号 大通り」の計3路線でございます。

続きまして、次ページをおめくり下さい。こちらは、都市計画道路の「新旧対照表」でございます。上段が変更後、下段の括弧書きが変更前となっております。

続いて、次ページをおめくり下さい。こちらは、都市計画を変更する理由をお示しした「理由書」でございます。都市計画を変更する理由や変更する内容などの詳細につきましては、後ほど、別途「説明資料」によりご説明させていただきます。

続きまして、次ページになりますが、こちらは、都市計画の変更いたします、都市計画道路の位置を示した「総括図」でございます。図の黒字で記載されているものが、県決定の路線でございます。

続きまして、次ページをおめくり下さい。こちらが、今回、都市計画を変更する都市計画道路の「計画図」でございます。都市計画変更後の都市計画道路の区域を赤の実線で示しております。「計画図(1)」から「計画図(7)」におきまして、「3・2・101号 大通り」の起点となるJR宇都宮駅西口の川向町から東北自動車道付近までを示してございます。また、今回、新たな路線として定める「大谷スマートインターチェンジ上り線」と「大谷スマートインターチェンジ下り線」についても示してございます。

次ページをお開き下さい。最後のページになります。今回、都市計画の変更を予定している都市計画道路の「新旧対照図」でございます。赤の実線で記載される箇所が変更後の区域で、黄色の実線で記載される箇所が変更前の区域を示しております。

以上が、議案第2号の議案書でございます。

続きまして、議案第3号につきまして、同様に説明させていただきます。なお、議案第2号と第3号の詳細については、後ほど詳しく説明させていただきます。

議案第3号の議案書をおめくりいただきますと、「計画書」がございます。表中の左側から、種別、名称、位置、区域、構造等を記載しておりますが、今回、宇都宮市が定める都市計画道路といたしましては、幹線街路といたしまして、「3・5・109号 中丸野沢線」と、区画街路として、「7・7・101号 大谷スマートインターチェンジ側道1号線」から、「7・7・105号 大谷スマートインターチェンジ側道5号線」の5路線の計6路線であります。

続いて、次ページをおめくり下さい。こちらは、都市計画道路の「新旧対照表」でございます。先程と同様に、上段が変更後、下段の括弧書きが変更前となっております。

続きまして、次のページが「理由書」でございます。都市計画を変更する理由や変更する内容等の詳細につきましては、先程と同様、後ほど説明させていただきます。

続きまして、もう1枚おめくりいただきますと、こちらが、都市計画の変更を予定している、都市計画道路の位置を示した「総括図」でございます。今回、市が都市計画の変更を予定しております路線については、赤字になってございます。

続きまして、次ページが「計画図」でございます。都市計画変更後の都市計画道路の区域を赤の実線で示しております。「計画図(1)」から「計画図(5)」におきましては、「3・5・109号 中丸野沢線」の起点となる大通りと接続する駒生町付近から終点となる野沢町付近までを示してございます。また、「計画図(2),(3)」におきまして、「大谷スマートインターチェンジ側道1号線」から「5号線」を示してございます。

続いて、最後のページでございますが、今回、都市計画の変更を予定している都市計画道路の「新旧対照図」でございます。赤の実線で記載される箇所が変更後の区域で、黄色の実線で記載される箇所が変更前の区域を示してございます。

それでは、続きまして、「議案第2号・第3号 説明資料」でございますが、こちらの資料に沿って詳細を説明させていただきます。

まず、右上に「議案第2号・第3号 説明資料1」、左上に「宇都宮都市計画道路の変更について」と記載されたものでございます。それでは、この資料に基づきまして、今回の計画の変更について説明させていただきます。

まず、左上の「1. 宇都宮市が目指す将来の姿」でござい

ますが、本市におきましては、人口減少や少子・超高齢社会にあっても「将来にわたり持続的に発展していくまち」の実現を目指し、本市独自の連携・集約型による「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を理念に掲げ、まちづくりを進めております。その実現にあたりましては、中心市街地や各地域の既存コミュニティなどに、地域特性を踏まえた都市機能が集積する「拠点化」を促進するとともに、鉄道やLRTなど本市の骨格となる交通網から、日常生活に身近な移動を支える交通網まで、階層性を有する公共交通のネットワークや3環状12放射道路を軸とした道路ネットワークの構築による「ネットワーク化」を促進することで、人々が集い、賑わい、憩うことのできる環境や、人々が安心して便利で快適に暮らし続けることができる環境が将来にわたって持続可能な都市を目指しているところでございます。

次に「2. 大谷スマートインターチェンジとまちづくり」でございしますが、「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けまして、第6次総合計画における「交通の未来都市」の実現に向けた戦略事業として、「大谷スマートインターチェンジ」の整備を推進しているところでございます。本市は、南北方向には東北自動車道、国道4号、東西方向には北関東自動車道が通るなど、広域的な主要交通が交差する要衝にあり、商業・業務機能や行政機能、交流機能をはじめとする諸機能が集積した中心市街地を「都市拠点」に、また、大谷寺や平和観音などの多くの観光資源が広がる北西部の大谷周辺地域を「観光拠点」に位置付けております。また、その拠点間を結ぶ主要地方道宇都宮今市線が地域連携交流軸として機能しておりますが、本市の中心市街地などからの高速道路へのアクセスにつきましては、宇都宮インターチェンジ、鹿沼インターチェンジなどがございしますが、いずれも、宇都宮環状線の内側の混雑度が高く渋滞が発生していることから、円滑な交通環境の形成によるアクセス環境の向上が求められているところでございます。そのような中、東北自動車道と主要地方道宇都宮今市線を大谷スマートインターチェンジにより接続することで、利用圏域の拡大や広域ネットワークの形成による移動時間の短縮を図ることなどにより、周辺地域の利便性向上はもとより、「都市拠点」、「観光拠点」へのアクセス向上による地域振興、混雑緩和による円滑な交通環境の形成、防災機能の強化など、本市のまちづくりに多くの効果が期待でき、また、大谷スマートインターチェンジの上り線及び下り線に沿って区画街路を整備することで、地域交通の円滑な処理や周辺地域からスマートインターチェンジへのアクセス性の向上が見込まれるところでございます。そのような

ことから、大谷スマートインターチェンジ上り線及び下り線と関連する幹線街路及び区画街路を一体的に都市計画に位置付けるものでございます。

右側は、先程ご覧いただきました、「総括図」でございますので、説明は割愛させていただきます。

裏面をご覧下さい。

まず、左側の図面は、今回、都市計画に定める都市計画道路の詳細な位置を示した「位置図」でございます。そして、右上の表でございますが、こちらは、先程ご説明いたしました、議案第2号及び第3号の「計画書」の内容を一覧にまとめたもので、道路の種別、延長、車線数、代表幅員等を記載したものでございます。左側の図面とあわせてご覧ください。

左上の図の赤色の線、①と②が、栃木県が定める都市計画道路でございます。①の「1・5・1号 大谷スマートインターチェンジ上り線」でございますが、総延長が約430m、車線数が2車線、代表幅員が14.5mでございます。また、②の「1・5・2号 大谷スマートインターチェンジ下り線」でございますが、総延長が約350m、車線数が2車線、代表幅員が14.5mでございます。いずれも、自動車専用道路として定めるものでございます。また、青色の路線、③から⑦でございますが、こちらが、宇都宮市が定める都市計画道路でございます。③が「7・7・101号 大谷スマートインターチェンジ側道1号線」、こちらは、総延長が約400m、車線数が1車線、代表幅員が5mでございます。④「7・7・102号 大谷スマートインターチェンジ側道2号線」は、総延長が約430m、車線数が1車線、代表幅員が5mでございます。この③と④は、スマートインターチェンジの上り線の側道となっております。また、⑤「7・7・103号 大谷スマートインターチェンジ側道3号線」は、総延長が約610m、車線数が2車線、代表幅員が7m、こちらが、東北自動車道の側道となります。そして、⑥「7・7・104号 大谷スマートインターチェンジ側道4号線」は、総延長が約120m、車線数が1車線、代表幅員が5mでございます。また、⑦「7・7・105号 大谷スマートインターチェンジ側道5号線」は、総延長が約320m、車線数が2車線、代表幅員が7mでございます。この⑥、⑦は、スマートインターチェンジの下り線の側道となっております。いずれも、区画街路として定めるものでございます。

続きまして、左下の図面になりますが、大谷スマートインターチェンジの整備に併せて、都市計画の変更を行う都市計画道路でございます。⑧は、栃木県において都市計画の変更を行う都市計画道路の「大通り」でございます。赤色で着色

された部分について、区間の延伸による区域の変更，そして、東北自動車との交差点部の改良に必要な拡幅に伴う区域の変更を行うものであります。また、⑨は、宇都宮市において都市計画の変更を行うもので、青色になっておりますが、都市計画道路「中丸野沢線」でございます。こちらについては、交差点部の改良に必要な拡幅に伴う区域の変更を行うものでございます。

続きまして、この資料の右下の「4. スケジュール」と記載しているところでございますが、今回の都市計画の変更のこれまでの経緯等を説明させていただきます。

平成30年8月17日に都市計画素案の説明会を開催したところでございます。参加者数は176名でございました。そして、その右側になりますが、都市計画法第16条に基づく「素案の縦覧」を平成30年8月17日から8月31日まで実施したところでございます。縦覧者は宇都宮市においては6名、栃木県におきましては2名の計8名でございました。そして、宇都宮市長宛ての意見申出書の提出は28件ございました。その内、公述の申出が10名ございました。そのため、平成30年9月13日に公聴会を開催したところ、傍聴者は18名、公述人は7名でございました。意見申出書及び公聴会での主な意見としましては、「大谷パーキングエリアに整備すれば、膨大な建設費がかからない」、「交通量が増えるため、これまで以上に渋滞が発生し、通学児童等の安全も懸念される」、「騒音や振動、日照障害や通風障害が生じることで、住環境が悪化する」、「周辺住民に対する説明や対応が不十分である」などございました。次に、その右側でございますが、都市計画法第17条に基づく「都市計画案の縦覧」を昨年12月7日から12月21日まで実施したところでございます。縦覧者は宇都宮市におきましては5名、栃木県におきましてはおりませんでした。また、宇都宮市長宛ての意見書の提出は41件ございました。この意見書の取り扱いについてでございますが、都市計画法第19条第2項の規定により、「市町村は、都市計画の案を都市計画審議会に付議するときは、提出された意見書の要旨を審議会に提出しなければならない」とされておりますので、本日、意見書の要旨を提出し、その概要を説明するものでございます。

意見の要旨をまとめてございますので、お手元の資料「議案第2号・第3号 説明資料2」の「宇都宮都市計画道路の変更に係る意見書の概要」という資料を御覧ください。

また、もう1ページめくっていただきますと、「別冊」と記載された資料がございまして、こちらは、宇都宮市長宛てに

提出された意見書の内容を記載したものでございますので、合わせて御参照ください。

なお、栃木県知事宛ての意見書につきましては、栃木県に提出されており、栃木県都市計画審議会において審議をいただくものでございますので、今回の資料には添付してございませんが、栃木県知事宛ての意見書の内容につきましては、宇都宮市長宛ての意見書と同様の内容となっております。

それでは、資料の説明をしてまいります。先程、御説明したとおり、縦覧期間、意見書の提出は記載のとおりでございます。いただきました意見は、総数にすると119件でございました。また、いただきました意見の要旨を分類し、それに対応する見解をまとめさせていただきましたので、順に説明させていただきます。

分類の1番の、「スマートインターチェンジの計画及び設置位置に関する意見」でございますが、まず、「多額の税金を投資して整備する必要がない。」という意見がございました。意見に対する見解といたしましては、右側になりますが、大谷スマートインターチェンジの設置により、本市への高速道路からの利用圏域が拡大するとともに、「都市拠点」・「観光拠点」へのアクセス向上による地域振興や救急救命活動への支援、防災機能の強化など、様々な整備効果が見込まれることから、大谷スマートインターチェンジは、本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現するために、重要な施設であります。

続きまして、「大谷パーキングエリアに整備した方がよい。」また、「スマートインターチェンジの設置位置について疑問がある。」といった意見がございました。これらの意見に対する見解といたしましては、スマートインターチェンジにつきましては、大谷パーキングエリアへの接続や高速道路から幹線道路へ直結する複数案について、アクセス性や経済性、地域振興などの整備効果のほか、周辺道路や生活環境への影響など、様々な視点から検討した結果、都市計画道路大通りへの接続が最も効果的であると判断したところでございます。

次に、2つ目の分類、「スマートインターチェンジ周辺の交通安全に関する意見」でございますが、「歩道や通学路の安全性について懸念がある。」という意見がございました。意見に対する見解といたしましては、「大谷スマートインターチェンジの整備に併せて、通学路となっている都市計画道路大通り、また、市道863号線山崎街道の歩道整備を行うなど、歩行者の安全対策を実施しているところでございます。また、

今後も、地域住民の意見を伺いながら、必要な対策を実施していく予定でございます。

次に、3つ目の分類、「周辺道路の整備に関する意見」でございます。まず、「スマートインターチェンジの整備により周辺道路の交通量が増加し、さらなる渋滞や事故の増加が懸念される。」という意見がございました。意見に対する見解といたしましては、大谷スマートインターチェンジの整備による周辺の道路交通につきましては、円滑な道路交通を確保するため、都市計画道路大通りや中丸野沢線などの幹線道路について、スマートインターチェンジ供用前の整備完了を目指して、拡幅や交差点改良などの整備を進めてまいります。

また、「大通り、通称大谷街道は片側1車線で整備しているが、それでは交通渋滞の解消は望めない。」という意見がございました。意見に対する見解といたしましては、大通りにつきましては、現在の渋滞状況や当該スマートインターチェンジの整備による交通量増加を考慮し、標準幅員20m、東北縦貫自動車道交差点につきましては幅員23mに拡幅し、主要交差点の右折車線の設置や沿道の施設及び宅地へ右折する車両の待機スペースの確保、並びにバス停車時における後続車の円滑な交通を確保するためのバス停車帯の設置などの整備を行うことで交通の円滑化に対応してまいります。

次に、「大通り、通称大谷街道とスマートインターチェンジの整備時期について整合が取れていない。」という意見がございました。意見に対する見解といたしましては、大通り、通称大谷街道のうち、スマートインターチェンジ整備に影響する区間につきましては、スマートインターチェンジ供用前の整備完了を目指しており、その他の区間につきましても引続き整備に取り組んでまいります。

4つ目の分類、「住環境に関する意見」でございますが、まず、「騒音や振動、日照障害や通風障害が生じることで、住環境が悪化する。」という意見がございました。意見に対する見解といたしましては、大谷スマートインターチェンジの整備に伴う、住環境への影響につきましては、自主調査を実施しており、遮音壁の設置などの対策を講じることで、各種基準値を下回ることを確認しております。今後の整備におきましても、住環境に配慮しながら必要な対策を検討していく予定でございます。

また、「地域コミュニティが分断され、景観が損なわれるだけでなく日常的に強い圧迫感を感じるようになる。」という意見がございました。意見に対する見解といたしましては、地域コミュニティが確保されるよう、大谷スマートインターチェンジと既存の生活道路との交差点を立体化し、また、圧迫

感を感じないように、大谷スマートインターチェンジの両側に側道を設けることで一定の距離を確保してまいります。

続きまして、5つ目の分類、「地元合意に関する意見」でございます。まず、「地元の反対を受けるたびに計画のルートが変更される。」という意見がございました。意見に対する見解といたしましては、大谷スマートインターチェンジのルートにつきましては、平成27年2月の事業説明会におきまして、「概略ルート」を提示し、その後、地形測量や詳細設計を実施し、平成28年度以降に採用された新たな料金所形式を採用した「計画ルート」を提示したものでございます。

また、「周辺住民に対する説明や対応が不十分である。」、「周辺住民の意見を無視した計画の進め方に納得ができない。」といった意見がございました。これらの意見に対する見解といたしましては、本事業につきましては、平成25年から27年度にかけて、地権者や周辺住民を対象とした、事業に関する説明会を3回にわたり開催するとともに、昨年8月17日には都市計画の手続きも含めた説明会を開催しております。また、それらと併せまして、地権者や隣接地権者への個別による説明なども実施し、理解促進に取り組んできたところであります。今後も、事業実施に向けて、地権者や周辺住民に十分な説明を行いながら事業に取り組んでまいります。

最後に、「その他」でございますが、「大谷地域や市街地の具体的な活性化計画を示すべき。」という意見がございました。意見に対する見解でございますが、スマートインターチェンジを大谷街道に接続させることで、中心市街地や観光拠点へダイレクトにアクセスすることが可能となり、それらの地域との道路ネットワークの強化が図れることに加え、ろまんちっく村や日光・鬼怒川等の近隣観光地を有機的に結ぶ、新たな観光ルートの創出にも寄与するものと考えてございます。また、観光拠点における「観る」「食べる」「遊ぶ」といった魅力を持った積極的な観光地づくりを支援する施設として地域活性化へ大きく貢献するものでございます。

以上で、議案第2号「宇都宮都市計画道路の変更 栃木県決定」及び、議案第3号「宇都宮都市計画道路の変更 宇都宮市決定」の説明を終わります。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

大森会長

ありがとうございました。事務局からの説明が終わりました。議案第2号及び第3号について、委員の皆様から御意見、御質問等ございましたら、お願いします。

森岡委員 2点ほどなのですが、意見書で「地元合意に関する意見」というのがありますが、その中で、「地元の反対を受けるたびに計画のルートが変更される」という部分があるのですが、「概略ルート」を最初に示して、次に「計画ルート」できちんとした内容を示しているのだと思うのですが、ここでいくらか違いがあったのでこういう意見が出たのか、それとも本当に、地元から何か言われるたびに変わってきたのか、そこをまずお聞きしたいと思います。

道路建設課長 ルートにつきましては、「概略ルート」というのは平成26年度に住民の皆様にお示ししているものであります。その後、現場に入りまして、測量や詳細設計を重ねていった中で、通行の円滑化やコスト削減、工事期間の短縮の観点から検討する中で、本計画になったものであります。それを昨年8月に地元の皆さんにお示したところ、「ルートが変わったのだが、どういうことなのか」ということで、こちらに意見が入っているというように理解しております。

森岡委員 では、反対があったので法線を変えたとかではなくて、詳細に進めた中で、現在の「計画ルート」になったという考えでいいのですね。

道路建設課長 はい。

森岡委員 分かりました。では、もう一つなのですが、壁ができますよね。そういう圧迫感という意見があるのですが、これについては前の説明を聞いたときにも、地権者あるいはそこに住んでいる人には、十分説明をして理解を得ているという話だったと記憶しているのですが、また再度意見書が出ているということなので、実際の権利者あるいはそこに住んでいる人が、またこのような意見を言っているのか、あるいはそうではなく、第三者というと語弊がありますが、近所の人や別の人の意見なのか、そのところを具体的に教えていただければありがたいと思います。

道路建設課長 こちらの事業は、平成25年度から地元の方に入っているのですが、平成27年、28年度の2年間で、地元の方たちへの個別訪問に回りまして、事業に対する考え方を御説明した上で、事業に賛成してもらえるかどうかということでヒアリング調査をしました。その中で、壁になってしまうというお話も併せてしたところ、基本的には反対という意見が少なかったので、我々としては事業に対して一定の御理解を得て

いると感じておりました。今回の、圧迫感という話ですが、説明会の中でもそのような意見も出てきました。我々とする、整備の中で盛土等の工夫をするなど、今後も皆さんには理解を得ていきたいと考えているところであります。

森岡委員

もっと具体的な話で、この意見書を出してきた人は、権利者あるいはそこに住んでいる人なのか、あるいはそうではなくて、そういう説明を聞いた中でこういう意見書が出てきたのか。市の方で説明に行き、権利者に理解をしてもらっていたというふうに進めていたのだと思うのですが、相手が、「話は聞いたがやっぱり違う」というのか。その後、説明しても受け取る側で違ってくると思うので、その溝が深いとこの先大変だと思うので、そのところを権利者であれば、理解の度合いはどうか、教えていただければと思います。

道路建設課長

今回提出されている意見書は、全て地元の皆さんから出てきているものであります。説明会の中でも、「横から見たときにどのくらいの高さになるのか」ですとか、「どのくらいの幅で工事をするのか」ということへの説明をしてきた中で、今回意見書が出てきているということでもありますので、「事業自体には賛成するが、実際に自分の家の近くにそういったものができる困る」というような意見で書かれている方もいらっしゃると思いますので、事業に対する御意見については、今後進めていく中で説明していくと考えているところでございます。

大森会長

他に何かございますでしょうか。

相良委員

スマートインターチェンジの開業が平成32年という話を聞いておりましたが、それ以前に大通り、大谷街道の整備というのは、意見書の中には間に合わせると書いてありますが、これは本当に間に合うのでしょうか。

道路建設課長

大谷街道は県事業になるところですが、現在、協議を進めておりました、私たちの進捗等、情報交換をしながら進めているところですが、県との話の中では、何とか努力して対応していきたいというところではあります。

事務局

補足させていただきます。まず、大谷スマートインターチェンジが供用されることによって、大通りのどこの区間に影響があるかといいますと、西側は本線の下り線の交差部から、

東側は中丸野沢線のT字路付近，この辺りまでを整備していけば円滑な交通が保てるということで，宇都宮市と県とで協議をしてきたところでございます。そういった中で，大谷スマートインターチェンジの供用前までに大谷街道の整備を完了させるということで，県と市とで協議をしてきたということでございます。

相良委員 具体的なことを聞いて悪いのですが，かなり周辺住宅の移転があると思うのです。大谷街道沿いの移転については，県の方なのでどのくらいの進捗状況なのかは分かりませんか。

道路建設課長 打合せで県と話している中では，現在，用地取得を進めているところで，具体的に区間で言いますと，中丸公園から東北縦貫自動車道に向かって，そちらの方を重点区間として進めていただいているところであります。

相良委員 分かりました。

大森会長 他にいかがでしょうか。

森岡委員 都市計画については県決定と市決定で分かったのですが，事業主体は都決したところが事業主体でやるのか，あるいは宇都宮市なのか，そのところを教えてください。それと事業期間についても，供用開始がいつで，それまでに県と市でやるのであれば，協力しながら綿密に打合せをやっているというような説明を聞かせてもらえると分かるし，安心もできるのですが，個別のこういう取組をやっているというような説明だと，なかなか理解できないと思うので，そのところを教えていただければありがたいです。

道路建設課長 まず，大谷街道につきましては，県が主体となって，現在，整備に取り組んでいるところでございます。大谷スマートインターチェンジの事業につきましては，基本的に用地取得においては，市が主体的になって動いていき，工事はネクスコ東日本が主体的になって動いていきます。このような役割分担で進めてまいります。そして，供用開始は平成32年ということで，現在，予定しているところでありますが，今後の用地の取得状況や工事の進捗によっては，必要に応じて事業期間を再検討していきたいと考えているところであります。

森岡委員 非常にハードなのですね。市が用地取得して，工事は県と

ネクスコにお願いするとのことですが、その調整について、連絡協議会を設置してやっているとか、こういう取組をやっているとかがあれば教えていただきたいのと、仮に、県道の整備がずれ込んだ場合には、供用開始の時期も遅らせるのか、それとも供用開始の時期は決まっているため、それに合わせて何が何でも工事をやっていくのか、そこについてはどのような考えでいるのですか。

道路建設課長

基本的に、平成32年度供用を目標に、市と県とネクスコで目指してやっていきたいと目標を持って進めております。ただ、今後の用地取得や工事等、それらの進捗状況を見た上で、関係する機関がもう一度協議をした上で、平成32年度を今後どうしていくかを考えて、進めていくというように考えているところです。ですから、どこかが終わらなくてどこかが終わるとか、そういうようなことも、今後の進み具合を調整し合いながら取り組んでいきたいと考えております。

森岡委員

実際の対応はそういうことだと思いますが、基本的な考え方としては、平成32年度中に供用開始するということで、市も県もネクスコも協議をしながら一致団結して進んでおり、地元の権利者も含めた対応は、今後も責任を持ってやっていくという考えでよろしいのですね。

道路建設課長

そうです。現在もそのように考えて進めております。

森岡委員

はい、分かりました。

大森会長

他に何かございますでしょうか。

蟹江委員

個別の意見を拝見すると、いくつか同じような文章が繰り返されているのですが、地権者の方と居住者の方では乖離があるのでしょうか。その点だけ教えてください。

道路建設課長

私たちが説明会や個別に現場に訪問させていただいている中では、隣接者の方の反対意見は比較的少ないと認識しております。上り線と下り線の隣接の権利者も含めた約130名のうち数名の方が事業に対して不信を持っているというところでもありますので、今後も権利者の方に対して、繰り返し説明をしていきたいと思っております。

蟹江委員

ありがとうございます。

大森会長 他に何かございますでしょうか。
何件かご意見が出まして、スマートインターチェンジの計画ですが、本市が目指すネットワーク型コンパクトシティ実現にも重要な施設であるということで、数多く意見は出てございますが、今後も引き続き十分な説明を行い、また、必要な対策は実施されていくということでございます。
それでは、まず、議案第2号についてお諮りしたいと思います。議案第2号について、「原案通り異存なし」として御異議ございませんでしょうか。

各委員 異議なし

大森会長 それでは、議案第2号につきましては、「原案通り異存なし」と答申することといたします。
続きまして、議案第3号についてお諮りいたします。議案第3号は先ほどの議案第2号と関連しており、議案第2号と一体で都市計画に定める必要性についても事務局から説明がありましたので、議案第2号と同様に、「原案通り異存なし」として御異議ございませんでしょうか。

各委員 異議なし

大森会長 それでは、議案第3号について、「原案通り異存なし」と答申することといたします。

4.その他
大森会長

それでは続きまして、「4. その他」に移ります。
本日はその他の案件として事務局より、1件報告事項がございます。
それでは、LRTのJR宇都宮駅横断ルートについての御説明をお願いします。

LRT企画課長

それでは、お手元にお配りした、「LRTのJR宇都宮駅横断ルートについて」を御覧ください。
まず、「その他」と記載されている資料の「1 趣旨」でございまして、本市が目指す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、都市計画マスタープランにおきまして、居住や都市機能誘導などの土地利用と総合的な公共交通ネットワーク形成の取組を一体的に進めていくとしておりますことから、昨年7月には、都市計画審議会の勉強会におきまして、LRTの駅西側への導入に向けた検討状況などにつ

いて、御説明させていただいたところであります。

そのような中、昨年10月に「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」におきまして、LRTのJR宇都宮駅横断ルートを選定したところであり、駅横断ルートは駅東西における公共交通ネットワークの結節や、JR宇都宮駅西口周辺地区整備、中心部との連携強化など、本市のまちづくりにとって重要な事項でありますことから、今後の様々な審議の参考となりますよう、御報告をさせていただくものでございます。

「2 主な経過」につきましては、記載のとおりでございます。

「3 駅横断ルートの検討」でございますが、「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の専門部会として「LRT駅交差部等基盤整備部会」を設置し、その部会におきまして、交通やまちづくりなどの幅広い視点から駅横断ルートの検討を行ってきたところであり、詳細な検討の内容及び結果について取りまとめた資料を添付しておりますので、そちらの資料で御説明いたします。

「LRTのJR宇都宮駅交差区間における駅横断ルートの検討について(本編)」と記載されている資料をご覧ください。

「1 部会における検討について」でございますが、記載のとおり検討経過を進めてきたところであります。

「2 主な内容」の「(1) 検討の範囲」でございますが、本部会での検討は、LRTのJR宇都宮駅の横断箇所及び駅東口の導入ルートを検討範囲としており、駅西口周辺地区におけるLRTの導入ルートにつきましては、西口駅前広場や市街地再開発事業などの土地利用の検討と併せて、今後、具体的に検討することとしております。

「(2) 検討の手順」につきましては記載のとおりでございますが、「(3) ルート検討の前提条件の整理」の「ア 主な軌道の線形条件等」につきましては、軌道を計画する上での前提条件を整理したものであり、最急勾配につきましては、駅東側の「かしの森公園」停留場付近の勾配と同等である1,000分の60以下(6パーセント以下)に設定したところであります。

また、分岐器につきましては、軌道上の車両を他の方向へ安全に移行させるために設ける装置でございまして、直線的で緩やかな勾配の区間に設置することと設定してございます。

「イ 車両の基本仕様」につきましては、車両設計を実施している仕様となっております。

「ウ 運転本数」につきましては、駅東側の優先整備区間と同等のサービス水準で駅東西を運行することと設定してお

り、L R T利用者の見込みにつきましては、J R 宇都宮駅でのL R Tから鉄道への乗換需要が約6割と多いことや、駅東西を乗り通す利用者が比較的少ないと見込まれることから、駅東西の折り返し運転など、柔軟な運行計画に対応できる施設計画が必要としたところであります。

「(4) 駅横断箇所の制約条件等の整理」の「ア 鉄道施設の制約」でございますが、L R TのJ R 宇都宮駅横断につきましては、2階レベルを横断することとしております。

L R Tが地下で駅を横断するルートにつきましては、新幹線高架橋の基礎が支障となるため困難であり、また、L R Tが地上で駅を横断するルートとしまして、鉄道を2階以上に上げる連続立体交差事業が考えられますが、非常に大規模な改良を伴うため困難であるとしたところでございます。

「(5) 駅横断ルートの設定」でございますが、こちらにつきましては「別図1」の「J R 宇都宮駅の駅横断ルートの検討位置図」も併せて御覧いただければと思います。

先程から駅の横断ルートと言っておりますのは、濃い緑色で示す駅東側の優先整備区間のL R Tルートから、駅のAからJの箇所を横断し、駅西口の大通りまで通り抜けていくという検討でございます。

検討する駅横断ルートにつきましては、新幹線高架橋の構造や堅牢建築物の立地条件など、駅横断箇所の制約条件等を整理しまして、AからJの10箇所のうち、BとCを除いた8箇所に絞り、その中で、乗り換え利便性や駅施設の機能分断への配慮に基づきまして、駅北側のA、駅中央のE、G、駅南側のIを横断する4つのルートに絞り込んだところでございます。

更に、Aのルートにつきましては、駅東口の停留場については、地上又は高架に設置できることが考えられるのではないかとのご意見がございましたので、検討する駅横断ルートとしまして5つのルートを設定したところでございます。

次に、「別図2」の資料を御覧ください。

今回、「①ルートA（北ルート駅東口停留場地上案）」を選定しましたので、こちらのルートを説明させていただきます。

駅東口から説明を進めていきますと、駅東口交差点という記載がございまして、駅東口の停留場までは地上区間となり、駅東口停留場の東側に分岐器が設置できるということでございます。

また、駅東口の停留場から北方向に進み、東西自由通路の下を通りまして、最大勾配の60パーミル（6パーセント）で北側にある道路を上越しし、高架区間で駅2階部分を横断してまいります。

駅西口の停留場につきましては、地上又は高架の両方が選択できますことから、西口駅前広場や市街地再開発事業などの土地利用の検討と併せて今後選定していくということでございまして、いずれにしましても、上河原交差点までには地上区間に降りるというルートとなっております。

「別図2」の2ページ以降には、それ以外のルートであります、「②ルートA（北ルート駅東口停留場高架案）」、「③ルートE（中央ルート東西自由通路北）」、「④ルートG（中央ルート東西自由通路南）」、「⑤ルートI（南ルート）」を掲載してございます。

「本編」と記載された資料の9ページに戻りまして、「(6) 駅横断ルートの評価方法」につきましては、表4に記載する視点で評価を行ったところであり、JR宇都宮駅周辺につきましては、本市が目指す都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ」の中核となる都市拠点として位置付けられ、「広域的な交通拠点・交流拠点としてふさわしい駅を中心としたまちづくりの形成」を目指しておりますことから、交通結節機能や都市拠点形成を評価項目とするとともに、軌道運行の安全と効率性を確保するため、安全性や運行計画などを評価項目として設定したところでございます。

評価につきましては、「評価項目」及び「評価の視点」ごとに3段階で評価を行っております。

「(7) 最適な駅横断ルートの選定」につきましては、比較評価の結果、「①ルートA（北ルート駅東口停留場地上案）」が他のルートに比べて総合的に良いということでございまして、詳細な比較表につきましては「別表」を御覧ください。

「交通結節機能」につきましては、現在の乗り換え機能と劣らないということで「①ルートA」を「○」と評価しております。

「運行の安全性」につきましては、どのルートも最急勾配が必要となりますが、「①ルートA」は勾配を緩和できる可能性があることや、非常時に備えた安全対策にも対応できるということで「○」と評価しております。

「歩行者の安全性」につきましては、歩行者と軌道の交差箇所がなく、安全性を確保しやすいということで「①ルートA」を「◎」と評価しております。

「軌道運行の速達性」につきましては、駅東口交差点から上河原交差点までの所要時間を検討しており、「①ルートA」は距離が最も長いことため所要時間も長くなり、「④ルートG」と比べると2分40秒ほど長いことから「△」と評価しております。

「運行計画の柔軟性」につきましては、駅の東西に停留場

を配置し、停留場の近い位置に分岐器を設置可能であるため柔軟な運行計画に対応できることから、「①ルートA」を「◎」と評価しております。

「都市拠点形成」につきましては、駅の東西に停留場を配置できることから周辺立地施設へのアクセス性が優れており、周辺開発との一体性を十分に図ることが可能であることから「①ルートA」を「◎」と評価しております。

「経済性」につきましては、駅東口交差点から上河原交差点までの概算事業費を検討しており、「①ルートA」は駅西口停留場が地上の場合で約80億円、高架の場合で約100億円を見込んでおり、「④ルートG」の概算事業費は約370億円から400億円と非常に多額の費用がかかるため、「①ルートA」を「◎」と評価しております。

これらの評価を総合的に評価しまして、「①ルートA」を最適な駅横断ルートとして選定したところでございます。

「その他」と記載された資料に戻っていただきまして、「4の(2)今後の進め方について」でございますが、JR宇都宮駅の横断箇所までは決めたところでございますが、駅西口周辺におけるLRTの導入ルートや停留場の位置につきましては今後も引き続き検討を進めていくとともに、国や県、JR東日本などの関係機関と協議を行いながら、駅西側のLRT整備と一体的に詳細な検討を進めてまいります。

以上で報告を終わります。よろしく申し上げます。

大森会長 事務局からの説明が終わりました。委員の皆様から、御意見・御質問等ありましたらお願いします。

森岡委員 今回、報告があったとおり、JR宇都宮駅の東西の横断箇所が決まったので、他の計画が作成しやすい状況になったと思うのですが、現在進めている駅東側の整備としてはどこまで行うのでしょうか。

LRT企画課長 駅東側の整備につきましては、既に都市計画決定や事業認可を頂いているとおり、JR宇都宮駅東口の停留場までを整備いたしますので、JR宇都宮駅東口の停留場から先につきましては、駅西側の整備と併せて進めていくものと考えております。

森岡委員 JR宇都宮駅東口の停留場については、地上に配置して整備するということが良いのでしょうか。

LRT企画課長 おっしゃるとおりでございます。

森岡委員 分かりました。

大森会長 他にございますでしょうか。
L R Tの件につきましては、今後の都市計画審議会でも適宜報告いただけるということで、よろしくお願いたします。それでは、以上で議題は全て終了となりますが、その他、事務局から何かございますか。

森岡委員 ちょっとよろしいでしょうか。

大森会長 では、森岡委員からどうぞ。

森岡委員 会長から、L R Tについては事務局から適宜説明があると聞きましたが、現場視察を設定していただけると、今後の説明を聞いていても分かりやすいと思います。それと、駅東口の地区計画の変更等、関係する案件についても、事前に説明をしていただけると、審議の際にも分かりやすいと思いますので、検討していただけるように提案したいと思います。

大森会長 御提案ありがとうございます。L R Tの工事の進捗状況等についても、見学会等を企画していただければと思いますので、御検討のほどよろしくお願いいたします。
それでは、他に事務局から何かございますか。

事務局 特にございません。

大森会長 委員の皆様方から何かございますか。

5.閉会
大森会長 それでは、以上をもちまして「第76回宇都宮市都市計画審議会」を閉会いたします。御審議ありがとうございました。