

第 4 回宇都宮市都市計画審議会議事録

平成 12 年 11 月 27 日
午後 3 : 0 0 ~
議会第 1 委員会室

出席委員	荒井雅彦委員、塩田潔委員、鈴木義平委員、武田秀敏委員、永井護委員、山田義雄委員、大貫隆久委員、今井恭男委員、荒川恒男委員、柳田孝委員、吉澤秀郎委員、石江善光委員、薄井五男委員（代理：木村朋之交通規制課次長） （ 1 3 名）
欠席委員	長田光世委員、伊達悦子委員 （ 2 名）
出席幹事	小平良長幹事、半田晋平幹事、浅野一樹幹事、篠崎正男幹事、永岡重信幹事、菊池勝男幹事 （ 6 名） 笠井純書記、阿久津勇雄書記、郷間照男書記、田辺義博書記、栃木邦雄書記 （ 5 名）

事務局

< 資料確認 >

永井会長

第4回宇都宮市都市計画審議会の開会にあたり、ひとことご挨拶申し上げます。

本日は、お忙しい中、お集まりいただき、ありがとうございます。

今年度の第4回ということで、3件の都市計画道路の変更に関する議案がございます。忌憚のないご意見をいただきながら、効率的に会議を進めたいと思いますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

続きまして、会議の成立に係る本会の定足数に関して、事務局より本日の出席委員数の報告を求めます。

事務局

本日の会議でございますが、現在、出席委員は13名名でございます。当審議会の「会議は委員定数の半数以上の者の出席により開催する」旨を満たしておりますので、本会は成立しております。

なお、本日欠席通告のありました委員は、伊達委員、長田委員の2名であります。

以上、ご報告いたします。

永井会長

事務局からの報告のとおり、本会は成立しておりますので、ただいまから第4回宇都宮市都市計画審議会を開会いたします。

次に、本日の議事録署名委員といたしまして、荒井雅彦委員、荒川恒男委員の両名をご指名いたします。よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入ります。本日は、議題といたしまして、議案第1号「宇都宮都市計画道路の変更」、議案第2号「宇都宮都市計画道路の変更」、議案第3号「宇都宮都市計画道路の変更」の3件でございます。議案第1号と第2号は、ルールの変更上の手続きでございます。内容が似通っておりますので、一括して審議することで効率化を図りたいと思います。その後に、議案第3号を審議するというので、大きく二つの審議としたいと思います。

よろしいでしょうか。

各委員

意義なし。

永井会長

それでは、議案第1号と2号について、一括審議で進めてまいります。

審議に入る前に、事務局より説明をいただき、その後、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。事務局より説明をお願いします。

浅野幹事

それでは、お手元の資料に基づき、説明いたします。

第4回宇都宮市都市計画審議会諮問案件一覧をご覧ください。議案番号1から3まで、都市計画道路の変更についてご審議をお願いします。

議案番号1は、3・2・1号新4号国道ほか49路線の都市計画道路の変更、議案番号2は、3・5・101号松原鶴田線ほか12路線の変更でございます。

議案番号1と2の違いにつきましては、議案番号1が県決定案件、議案番号2が市決定案件でございます。

議案番号1、2につきましては、関連致しますので、一括して説明いたします。

なお、都市計画決定権者が栃木県と宇都宮市となっておりますが、平成10年11月に施行になりました、都市計画法、施行令、施行規則の改正に伴いまして、市町村の都市計画決定権限が拡大され、都道府県と市町村の都市計画決定手続きの役割分担が明確化されたものでございます。

市町村道につきましては、幅員16m未満から4車線未満が市決定となり、県決定のものは広域的・根幹的な路線となっております。

お手元に配布しております、参考資料1をご覧ください。変更の理由でございますが、先ほど説明いたしました、都市計画法政省令の改正により、道路に関する都市計画の決定事項として、新たに計画書に車線の数を表示をすることになりました。車線の数を追加する変更をすることにより、将来の都市計画決定権者を明確にし、地方分権の適切な推進を図ろうとするものであります。

変更の内容ですが、議案番号1の1ページをお開きください。3・2・1号新4号国道でございますが、構造の欄の2番目に「車

線の数」が6車線と記載されております。このように、県決定・市決定合わせて63路線に新たに「車線の数」を表示しております。

参考資料右側のカラー図面ですが、赤矢印が県決定路線50路線、青矢印が市決定路線13路線を表示しております。

また、「車線の数」を定めるにあたっては、路線の将来交通量や計画幅員を勘案し、原則として幅員20m以上の路線については「4車線」以上、幅員20m未満の路線については「2車線」として定めております。

また、議案番号2のなかで、3・5・1号江曾島石橋線、3・5・108号竹林奈坪線の2路線につきましては、市決定の規模でありながら、宇都宮市と石橋町、河内町にまたがった路線であり、宇都宮市とほかの町の決定路線でありましたが、決定手続きの合理化を図るために、参考資料左側の下のイメージ図にありますように、それぞれの行政境で完結する路線として、名称及び起点・終点の変更を行うものでございます。

まず、3・5・1号江曾島石橋線ですが、起点は変わらず、終点が富士見町であることから、3・5・115号江曾島富士見線に、また、3・5・108号竹林奈坪線ですが、起点は変わらず、終点が御幸ヶ原町であることから、3・5・116号竹林御幸ヶ原線とするものでございます。

なお、この変更では、計画決定区域についての変更を伴うものではありません。

変更の効果などについてですが、今回の変更によりまして、今まで、16m以上の市道においては、県決定でありましたが、4車線未満であれば、市決定となることにより、市決定路線が20路線から39路線に増加し、また、建設大臣の同意を必要とする県決定路線が37路線から21路線に減少し、地方分権の推進が大きく図られ、今後の都市計画変更手続きの迅速化が期待できるものでございます。

議案番号1の1ページから11ページまで「車線の数」を表示した計画書でございます。12ページにカラー図面にて、県決定の路線を表示しております。また、下の表に路線ごとの「車線の数」を一覧表にまとめてございます。

議案番号2につきましても、同じく、1ページから2ページに「車

線の数」を表示した計画書を、3ページに市決定の路線の表示をしております。

これらの都市計画の案につきましては、10月10日から10月24日まで縦覧を実施し、県決定路線、市決定路線とも縦覧者は1名、意見書につきましては、いずれも提出されておられません。以上で、議案番号1、2の説明を終わります。

よろしく、ご審議のほどお願いいたします。

永井会長

ありがとうございました。

それでは、審議に入りたいと思います。ご質問、ご意見ございませんでしょうか。

鈴木委員

3・2・1号新4号国道は、現在4車線だと思いましたが、これを6車線に変更するというのでしょうか。

永井会長

計画書に記入してある車線数は、将来の出来上がった時の車線数が記入してあるわけですね。

事務局

はい。

永井会長

これは、実質的に、現在計画している都市計画道路の内容を変更するものではなくて、計画自体は今までどおりで、車線数について、決定事項として新たに加わったということですね。

事務局

そのとおりです。今までは、代表幅員として、幅員は定められておりましたが、新たに車線の数が加わるものでございます。

永井会長

内容が変わったということではないとのことですが。

実際、車線を動かすときは、県警がやっておられますよね。それとの関係は、どのようになるのでしょうか。道路交通法と今回定める車線数は、どのように調整しているのか、また、どのように関係するのか、説明をお願いします。

事務局

車線の数を決めるにあたっては、現在の車線構成だけでなく、将

来の交通量等も考慮し、道路管理者、交通管理者との調整も行った上で、定めております。

永井会長

現在供用している道路の車線構成との関係はどうでしょうか。

事務局

計画決定路線の将来配分交通量を検討した結果、これに応じたネットワーク、車線数を定めております。これは、将来計画でございます。現在供用している道路については、ネットワークが構築されるまでの間、暫定的に、交通量に応じた車線数を道路交通法で決めている状況です。将来、ネットワークが整備されれば、今回定めている車線数と整合してくるということでございます。

永井会長

将来、道路が出来たときに、局所的に車線構成を変更する場合、都市計画変更する必要が出てきてしまうのでしょうか。

事務局

今回定めるのは代表車線数ですので、部分的に車線数が増減するような場合は、過半の車線数を採用することから都市計画変更にあたらぬものが大部分であると考えております。

永井会長

例えば、交差点での右折レーンの設置のために車線構成を変えることなどは、都市計画変更にならないのですね。

事務局

道路交通法上の交通規制の範囲として、都市計画の変更にはあたりません。

永井会長

警察では、どのようなご理解でしょうか。

薄井委員
(代理：木
村交通規制
課次長)

交差点での進行方向や、右折レーンの設置については、道路管理者との協議のより公安委員会で制限することが出来ます。特に、渋滞対策などで行うことがあります。

永井会長

(今回の変更案では)標準断面部の車線構成について調整していくということですね。

事務局

はい。

永井会長

議案番号2についてですが、市町にまたがった路線を分割するというものがありますが、市町の決定がしやすくなるのは理解できますが、行政界で道路が合わなくなってくるのが心配されますが、どうでしょうか。

事務局

宇都宮都市計画区域の一体の道路として、県の調整を経た計画、整備をしておりますので、そのようなことはございません。

事務局

道路の決定については、市決定であっても、県との同意を要する協議が必要となり、線形的なネットワークなどについて県の調整が行われております。ただし、市町村の決定が明確になることにより、部分的な変更などは、市町村の弾力的、迅速な変更手続きが行えることから、今回のように各市町の区域内での変更をしようとするものでございます。

永井会長

ほかに何かございませんか。特にありませんでしたら、議案番号1について、原案どおり異存なしと意見する、議案番号2について、原案どおり決定することとしてよろしいでしょうか。

各委員

意義なし。

永井会長

それでは、議案番号1について、原案どおり異存なしと意見する、議案番号2について、原案どおり決定することといたします。ありがとうございました。

続きまして、議案番号3に入ります。事務局から説明をお願いいたします。

浅野幹事

それでは、議案番号3の3・3・102号宇都宮水戸線、3・4・104号宮の橋不動前線の都市計画道路の変更についてご説明いたします。

都市計画道路は、都市の根幹的な自動車交通路として、円滑な都

市活動の維持、近隣住区の構成、都市の骨格形成及びオープンスペースなどの機能を有するものとして定められております。

本市の都市計画道路は、土地利用計画及び将来の交通需要とその方向性などを把握し、併せて、自然・地形・都市景観・近隣都市との連携を勘案した上で、74路線、約262kmが決定されており、このうち、平成12年4月1日現在で約141kmが整備されており、約54パーセントの進捗率となっております。

また、本市では、宇都宮水戸線、産業通りなど、6路線、8事業の整備に着手しているところでございます。

本日、ご審議をいただきますのは、宇都宮水戸線、宮の橋不動前線でございます。

お手元に配布してあります、参考資料2と参考図、航空写真をご覧ください。変更の理由であります。都市計画道路宇都宮水戸線とJR線の交差部は、局所的に道路幅員が減少し、写真のように2車線しか無いこと、また、宮の橋不動前線との交差点の形状が、写真のように不整形であり、信号処理が変則となっていることから、朝夕の時間帯において激しい交通渋滞が発生しており、バスも渋滞に巻き込まれて円滑に走行することが出来ず、交通処理上問題になっております。

また、平成8年に策定されました都市交通マスタープランでも、都心部における通過交通の排除、アクセス交通の円滑化、市街地の骨格形成、商業業務機能の向上を図るため、都心環状線の4車線化・全線環状化を図るよう位置付けられております。

変更の内容であります。右側の概略図をご覧ください。まず、3・3・102号宇都宮水戸線でございますが、現在、JR線との立体交差部は、幅員18mから25mの2車線、また、城東の土地区画整理地区まで変則的な車線構成で供用しております。これを幅員22mから31.5mに拡幅し、次のページの参考図に示してありますように、4車線に拡幅し、併せて歩道なども拡幅を行い、交通渋滞解消と歩行者自転車の安全を確保するために、変更しようとするものでございます。

次に、3・3・104号宮の橋不動前線でございますが、宇都宮水戸線との交差点が現況幅員18mでクランク状になっており、信号処理が変則となっているものを、交差点改良部を幅員18mから

2.2mに拡幅し、合理的な信号処理が行えるように交差点形状を改良するとともに、右折車線を設置するために、変更しようとするものでございます。

議案番号3の1ページが「計画書」でございます。2ページ、3ページ、4ページに「総括図」・「計画図」・「新旧対照図」がございます。

この案件につきましては、昨年11月と、今年3月に県において地元説明会を開催しております。

これらの都市計画の案につきましては、11月7日から11月21日まで縦覧を実施し、縦覧者は6名、意見書につきましては、提出されておりません。以上で、議案番号3の説明を終わります。

よろしく、ご審議のほどお願いいたします。

永井会長

それでは、ご意見、ご質問をお願いします。

今井委員

この案については、待ちに待ったという感想です。今日まで、ボトルネック解消の議論がいろいろあったところです。特にJRアンダー部東側の道路両側にマンションが建っていることが技術的なネックとなって事業が進められなかったのではと思いますが、事業の実動の際、どのようになるのでしょうか。

永井会長

住民の方々とのコンセンサスがどのようになっているかということですね。

今井委員

はい。特に両側のマンションがネックだとして議論になった経過があった状況ですから。

事務局

平成11年11月、今年3月の2回、地元説明会を開催いたしました。約750名強の地権者、関係者の方がいらっしゃいますが、都市計画の案の縦覧においても意見書の提出がございませんでしたし、ご理解をいただいているのではと思っております。また、マンションの住民の方に対しても、説明会において事業の説明を行っております。

今井委員

比較的スムーズにいったと受け止めてよろしいですね。

事務局

そのように、事業者である県から聞いております。

石江委員

この件に関しては、大変昔から懸案事項とされておりました。

この間、説明会を実施したのですが、北側のチサンマンション側に寄せる案で了解をもらっております。また、細かい点につきましては、これからの話し合いになります。大まかには了解をもらっていると考えております。

宮の橋不動前線についても、曲線が入り変則にはなりますが、このような案にしたいというのが県の意向です。説明会はどちらとも実施しておりまして、大体了解をもらっているということでございます。

今井委員

期待しております。

柳田委員

線形を見ると、宮の橋不動前線の北側新部呉服店のあたりがいびつに感じます。また、宇都宮水戸線立体部東側の（歩道橋部分を指して）一部膨らんだ部分がありますが、これは何でしょうか。

事務局

新部呉服店のあたりにつきましては、北側及び南側との法線のすりつけの関係でこのような線形になっております。また、宇都宮水戸線につきましては、JR東北新幹線の橋脚、現在の立体交差の開口部の位置などの条件により、本案の計画法線が定められております。なお、JR東北本線の東側膨らんだ区域は、横断歩道橋が予定されております。現在設置されている歩道橋を改良区間の中間に配置し、宇都宮水戸線南側の住民のJR宇都宮駅へのアクセスの向上を図ろうとするものです。

永井会長

変更区域の東側は、区画整理で道路を広げるのですね。

事務局

はい。

永井会長

本変更箇所工事については、17年度ごろからということとし

ようか。

石江委員 そのような予定になっております。

永井会長 17年までに土地の手当てをして、17年から工事着手ということです。頑張ってくださいと思います。

それから、現在実施している北側の県庁前通り（今泉立体）は、現道幅の中で1車線追加するかたちで、事業をしているとのことですね。この先10年ぐらいで両方の立体交差が完了することになりそうですね。今泉立体は、17年度には完成予定ですよ。

石江委員 出来上がる予定です。出来上がりましたら宇都宮水戸線の工事に着手する予定です。

永井会長 両方の工事を一度には出来ないの、まず今泉立体を先行して、出来上がったら宇都宮水戸線にとりかかれるようなプログラムで、宇都宮の都心環状線の東西交通の円滑化の見通しがついてきたということです。

吉澤委員 駅を貫通し、東西の道路を結ぶようなことは技術的に難しいのでしょうか。

永井会長 それは、都市マスタープランで大いに議論すべきことですね。

事務局 先ほど会長よりお話がありました今泉立体につきまして、県よりパンフレットをいただいておりますので、お配りいたします。

<パンフレットの内容説明>

今井委員 歩道が急勾配で危険を伴うという議論が過去にありましたが、今回併せて改良される予定はあるのでしょうか。

事務局 歩道については、5パーセントの勾配で計画されております。

永井会長 このパンフレットについてはよろしいでしょうか。

先ほど、今井委員からお話がありましたが、一番問題になるのは、立体交差東側のマンションでしょうか。道路の南には3つ、北側に1つあるという状況ですかね。

今井委員

南側のマンションは、道路境界ぎりぎりにエントランスが配置されている状況だと思いますが、事業が行われた場合、このマンションの住民の出入りは問題ないのでしょうか。

事務局

立体交差部には側道を設置しますので、アプローチは可能です。

柳田委員

ここは、なぜ早めに予定道路にしておかなかったのでしょうか。道路予定が無かったから、マンションが建った訳ですね。

永井会長

なぜ、今、都市計画決定するのかということですね。

事務局

都市計画道路等の決定時期ですが、当初ネットワークを構築した昭和47年以降の拡幅などの変更については、権利の制限が強くなることもあり、事業の見通しが確実となった段階で行っております。今回、事業の見通しが明らかとなりましたので、変更手続きを行おうとするものです。

永井会長

最近では、整備できないものについては、やるのかやらないのか考えなさいというようなこともあるようです。

山田委員

街の中心でこれだけの大事業がまだ行えるのは宇都宮以外にはないと思えるくらいまだまだ若い都市だと感じております。

実際に事業となると長期を要してしまうと思います。権利の主張があると、計画が立派でも時間がかかってしまいます。

この間に暫定措置として、一方通行の交通規制の網を巡らせるようなことを行い、道路交通の運用を図ることを平行してやっていくような、都市計画と交通規制を一体として整理し、身近な交通渋滞を解消していくという考えはあるのでしょうか。

永井会長

短期の交通管理については、県警や市の交通対策課で担当してい

ますね。

山田委員

今回のような都市計画と一体となって積み重ねていくような実践的な行政は期待できるのでしょうか。

永井会長

今回の変更案に関連するものでは、市の交通対策課でパークアンドライドの実験を行ったことがあります。その時も、この場所がネックだという問題がありました。そのような意味では、ここが改良されれば、都心部でのボトルネックの一つが解消されることになると思います。

短期の交通施策については、県警さんのほうで例えばITSなどをやっている状況で、最近では、ソフトの面での充実といった方向性も重視されています。

先ほど、ご指摘のありましたように、行政内での密な連絡調整が必要になりますので、都市計画、企画、県警の連携を上手にとっていくということは課題です。

薄井委員

(代理：木村交通規制課次長)

県警で実施している交通渋滞の解消策については、新聞報道等でもご存知のこととは思いますが、渋滞箇所の信号機の制御の運用改善などを調査のうえやっております。今回の変更案に関連するところでは、国道123号と国道4号との交差点で朝夕の東西交通が渋滞しているので、信号機の改良や車線構成の変更を行いました。渋滞は緩和しているようですが、交通量が絶対的に大きいこともあり、信号処理だけでは100パーセントカバーは出来ない状況です。

会長さんからもお話がありましたが、ITSやカーナビゲーションシステムなどを用いた都市交通管理システムを徐々に試験運用している状況ですが、渋滞の解消については、道路の構造が大きく関係しているようです。

山田委員

ITSでは、車両の停滞の状況を検知して、信号制御を変えることも出来るそうですね。

薄井委員

そのコントロールについても県内で拡大しています。

(代理：木
村交通規制
課次長)

柳田委員 この場所は、雨が降ると水が溜まって歩けないという現状がありますが、これについての対策はありますか。

事務局 横断歩道橋の設置箇所付近にポンプ室を設置する予定になっております。

永井会長 南側（築瀬立体）で4車線、北側（今泉立体）で4車線、合計で8車線の東西交通路が確保できるようになりますので、バスの専用レーンの設置についても検討が可能になるなど、短期のソフト施策がいろいろ考えられ、展開できるようになると思います。

宇都宮市の東西交通に関する長年の懸案が解決できることを期待しております。

また、整備の際には、残地が出てくるとは思いますが、この場所は宇都宮の都心部入り口としては緑のない景色だと思しますので、残地などを上手く活用していただいて、都心部の入り口としてのイメージの湧くような緑の配置をしていただければよいと思います。

市民のニーズの非常に高い場所ですので、関係各課の協力のもと、なるべく早い実現をお願いします。

委員の皆様、ご意見無ければ原案どおり異存なしと意見することよろしいでしょうか。

各委員 意義なし。

永井会長 それでは、原案どおり異存なしと意見することといたします。
これで、議案番号1から3まで全ての審議が終了しました。速やかに市長さんあて答申したいと思います。

それでは、これもちまして第4回宇都宮市都市計画審議会を閉会いたします。

宇 都 宮 市 都 市 計 画 審 議 会

会 長
永 井 護

審 議 会 議 事 録 署 名 委 員

荒 井 雅 彦

審 議 会 議 事 録 署 名 委 員

荒 川 恒 男