

# 宇都宮市立地適正化計画（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 29 年 1 月 6 日 ～ 2 月 3 日 まで
- (2) 意見の応募者数 2 名 (男性 2 人, 女性 0 人)  
意見数 12 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			1	1		2

## 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	2
B	意見の趣旨等は、計画に盛り込み済みと考えるもの	3
C	計画の参考とするもの	1
D	計画に盛り込まないもの	
E	その他, 要望・意見等	6
	計	12

意見番号	意見の概要	処理区分	意見に対する市の考え方
1	計画の推進体制のイメージに「人材づくり」や若い人の自由な意見を取り入れる仕組みとして大学連合などを加えてほしい。	A	ネットワーク型コンパクトシティ実現のためには、行政だけではなく、市民・事業者などによる取組も重要でありますことから、ご意見を踏まえ、「第4章 計画の推進に関する事項」の「2 計画の推進に向けて」のうち「(1) 計画の推進体制」に、地域・大学・事業者と行政の関わりのイメージを追加しました。
2	都市機能誘導のための支援策は市民と一緒に検討していくべきである。	A	都市機能誘導策については、計画素案において今後の検討施策を含めて施策の一覧を示しているところであり、施策効果等を踏まえながら充実・見直しを図っていきます。 また、支援策を含めた計画の推進に当たっては、行政だけではなく、市民・事業者などによる取組も重要でありますことから、ご意見を踏まえ、「第4章 計画の推進に関する事項」の「2 計画の推進に向けて」のうち「(1) 計画の推進体制」に、地域・大学・事業者と行政の関わりのイメージを追加しました。
3	目標年次として20年先は長過ぎるのではないか。10年先などにすべきである。	B	立地適正化計画は、都市の将来像や都市計画の基本方針等を示す都市計画マスタープランの一部としての位置付けであることから、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」で見通した2050年を見据えながら、概ね20年先を目標年次としています。 なお、社会環境の変化に的確に対応しながら、計画の実効性や実現性を確保していく観点から、概ね5年毎に計画の進捗状況等の評価を行いながら、必要に応じて計画の見直しを行ってまいります。
4	「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」よりも更に先の将来ビジョンを追加すべきである。	B	立地適正化計画は、本市が有する行政計画の中で最も長期的構想である21世紀半ばの2050年を見通した「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」を具体化する計画として、ビジョンの考え方を反映しながら策定しています。
5	市街化調整区域や都市機能誘導区域外における跡地活用への考え方を整理してほしい。	B	ネットワーク型コンパクトシティにおける拠点形成を進めていく上で、拠点への移転集約後の跡地活用が重要でありますことから、「第3章 居住誘導に関する事項」の「1 居住誘導の方針」のうち「(1) 基本的な考え方」において、誘導区域外における跡地利用の基本的な考え方を記載しております。

6	居住地形成の方向性を①～⑥に区分し示しているが文言だけでは分かりにくい。	C	居住地形成の方向性については、居住誘導に大きく関連していることから、居住誘導区域等を盛り込んだ計画改定(平成30年度まで)の中で、分かりやすい表現方法に努めてまいります。
7	居住誘導区域は平成30年度までに定める予定としているが、慎重な検討が必要ではないか。	E	市民生活により密接に関わる居住誘導区域は、都市機能誘導区域等を設定した後において、引き続き、地域別説明会などを通してご理解をいただきながら、平成30年度までに計画に定めてまいりたいと考えております。
8	14カ所の地域拠点が多いので、モデル地区を位置付け先行して進めるべきである。	E	ネットワーク型コンパクトシティ実現のため、各拠点の特性に応じた施策展開が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。
9	南北方向の基幹公共交通として幹線道路にBRTを整備するべきである。	E	「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、ネットワーク形成を図ってまいりたいと考えております。 なお、公共交通ネットワーク形成において、幹線バス路線の充実が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。
10	コンパクトシティ構想は基本的に必要であるが、ネットワーク構想はコンパクトシティ構想の具体化に対応し段階的に策定すべきであり、当初においては切り離して検討すべきである。 ネットワーク計画は、コンパクトシティにおける都市機能誘導区域や居住誘導区域設定の進捗状況に応じ段階的に、各地域の機能を最大限に活かす手段として着実に策定すべきである。 拠点等の内容が不明確な段階において、ネットワークを的確に作成することは困難であり、強行すれば結果的に不必要な事業の拡大、事業費の増大を招きかねない。	E	ネットワーク型コンパクトシティにおいては、本市の地域特性やこれまでの都市の成り立ちを踏まえ、市内各地域に位置付けた拠点の形成を図るとともに、拠点間や拠点とその周辺地域などを公共交通ネットワークで結ぶことにより、住み慣れた場所で安心して暮らし続けることができるまちの実現を目指しています。 その実現に向けて、立地適正化計画等によるコンパクトなまちづくりの推進と公共交通ネットワークの形成は車の両輪であることから、土地利用と交通が一体となった都市づくりを進めてまいります。
11	現状のまま自動車に依存することを容認するものではないが、本素案において自動車が過小評価されていると思われる。 自動車については、近未来における環境負荷の解消、安全性の確保等の進化に加え、IT技術によるインフラ整備に伴い更なる利便性や柔軟性に裏付けされた多岐にわたる利用形態が期待できるため、従来の自動車の使用実態や、道路、橋梁、交通管制などハード面にだけ着目せず、ソフト面を含め自動車の多面的な可能性について検討し、公共交通の主要手段とするべきである。	E	自動車は、鉄道やLRT、路線バス、地域内交通とともに市民の生活の足として重要な移動手段であると考えております。そのため、誰もが安全・快適で自由に移動できる公共交通ネットワーク形成の取組とともに、環境にやさしい電気自動車などの低炭素型モビリティの様々な利活用や利用拡大に向けた普及啓発に取り組んでおり、今後とも自動車が社会と共存できる「交通未来都市うつのみや」の実現に向けた取組を進めてまいります。
12	東西基幹交通をはじめ公共交通は、運用の柔軟性、経済性、利便性を考慮し、自動車によりネットワーク形成を図るべきであり、コンパクトシティにLRTは不要である。 LRTについて市民に納得が得られているとは思えない状況下において、LRT計画を本素案に提示する行政姿勢に対し大きな疑問と強い抵抗を感じてならない。	E	公共交通ネットワークの要となる東西基幹公共交通につきましては、求められる輸送力や定時性、バス等との連携、将来的な既存鉄道への乗り入れも含めた鉄道との連携などから、LRTにより整備することとしたところであります。 また、鉄道、LRT、バス、地域内交通、自転車などの多様な交通手段による総合的な交通ネットワークにより、環境に優しく、子どもから高齢者、障がい者などの誰もが安全で快適に移動ができ、外出によって健康が増進され、人や企業、コミュニティなどの活動や交流が活性化される「交通未来都市うつのみや」の実現を目指しております。 今後とも、市民理解の促進を図りながら、その実現に向け、着実に取り組んでまいります。