

議案第1号

宇都宮都市計画道路の変更

- 3・2・3号 宇都宮芳賀線
- 3・3・101号 東大通り
- 3・4・130号 野高谷大塚線
- 3・4・131号 テクノ東通り
- 10・7・101号 宇都宮芳賀ライトレール線

(宇都宮市決定)

宇都宮都市計画道路の変更（宇都宮市決定）

都市計画道路中 3・2・3 号宇都宮芳賀線ほか 3 路線を次のように変更し，10・7・101 号宇都宮芳賀ライトレール線を次のように追加する。

種別	名称		位置			区域	構造				施行予定者		備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	施行予定者	期限	
幹線街路	3・2・3	宇都宮芳賀線	宇都宮市ゆいの杜1丁目	芳賀町大字下高根沢	芳賀町芳賀台	約4,250m 宇都宮市区間 約1,660m	地表式	4車線	30.0m	幹線街路と平面交差 6箇所	宇都宮市	平成32年3月31日まで	施行区間 起点 ゆいの杜1丁目2番9 終点 ゆいの杜8丁目1番4 約1,660m
	3・3・101	東大通り	宇都宮市東宿郷1丁目	宇都宮市ゆいの杜1丁目	宇都宮市下平出町	約8,410m	地表式	4車線	23.5m	幹線街路3・2・1号 新4号国道と立体交差 幹線街路3・3・105号 産業通りと立体交差 幹線街路3・4・105号 ハイツ通りと立体交差 幹線街路と平面交差 5箇所	宇都宮市	平成32年3月31日まで	施行区間 起点 東宿郷1丁目4番1 終点 平出町66番3 約3,250m 起点 野高谷町434番1 終点 ゆいの杜1丁目2番9 約100m
	車線の数の内訳			2車線			約720m	/					
				3車線			約1,780m						
				4車線			約5,910m						
3・4・130	野高谷大塚線	宇都宮市ゆいの杜1丁目	芳賀町芳賀台	宇都宮市ゆいの杜7丁目	約1,840m 宇都宮市区間 約1,780m	地表式	2車線	18.0m	幹線街路と平面交差 5箇所	宇都宮市	平成32年3月31日まで	施行区間 起点 ゆいの杜1丁目2番7 終点 ゆいの杜1丁目2番7 約15m	
3・4・131	テクノ東通り	宇都宮市ゆいの杜5丁目	宇都宮市ゆいの杜2丁目	宇都宮市ゆいの杜8丁目	約1,470m	地表式	2車線	16.0m	幹線街路と平面交差 3箇所				

種別	名称		位置			区域	構造			施行予定者			備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表面の区間における鉄道等との交差の構造	施行予定者	期限		区間
特殊街路	10・7・101	宇都宮芳賀ライトレール線	宇都宮市宮みらい	宇都宮市ゆいの杜8丁目	宇都宮市平出町	約12,080m	地表面式		6.5m					路面電車道
	構造形式の内訳			宇都宮市下平出町	宇都宮市竹下町		約1,660m	嵩上式	8.4 ~ 11.4m					
							約10,420m	地表面式	6.5m ~ 22.7m	幹線街路3・3・106号 今泉川田線と平面交差 幹線街路3・3・107号 清原通りと平面交差 幹線街路3・4・111号 泉ヶ丘線と平面交差 幹線街路3・4・130号 野高谷大塚線と平面交差 幹線街路3・4・131号 テノ東通りと平面交差 幹線街路3・4・134号 テノ西通りと平面交差 幹線街路3・4・137号 駅東口広場通りと平面交差 幹線街路3・5・104号 駅東口今泉線と平面交差 幹線街路と立体交差5箇所				
なお、停留場を15箇所、車両基地を1箇所設ける。														

「区域及び構造は計画図表示のとおり」

理由

本市における東西基幹公共交通としてLRTを整備するため、LRTに関連する都市計画道路について本案のように変更するものである。

新旧対照表

〔 〕は変更前を示す

種別	名称		位置			区域	構造				施行予定者		備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	施行予定者	期限	
幹線街路	3・2・3	宇都宮 芳賀線	宇都宮市 ゆいの杜 1丁目	芳賀町 大字下高 根沢	芳賀町 芳賀台	約4,250m 宇都宮市 区間 約1,660m	地表式	4 車線	30.0m	幹線街路と 平面交差 6箇所	宇都宮市	平成 32年 3月 31日 まで	施行区間 起点 ゆいの杜 1丁目2番9 終点 ゆいの杜 8丁目1番4 約1,660m
	〔3・2・3〕	〔宇都宮 芳賀線〕	〔宇都宮市 野高谷町〕	〔芳賀町 大字下高 根沢〕	〔芳賀町 芳賀台〕	〔約4,250m〕 〔宇都宮市 区間 約1,660m〕	〔地表式〕	〔4 車線〕	〔30.0m〕	〔幹線街路と 平面交差 6箇所〕	〔-〕	〔-〕	〔 〕

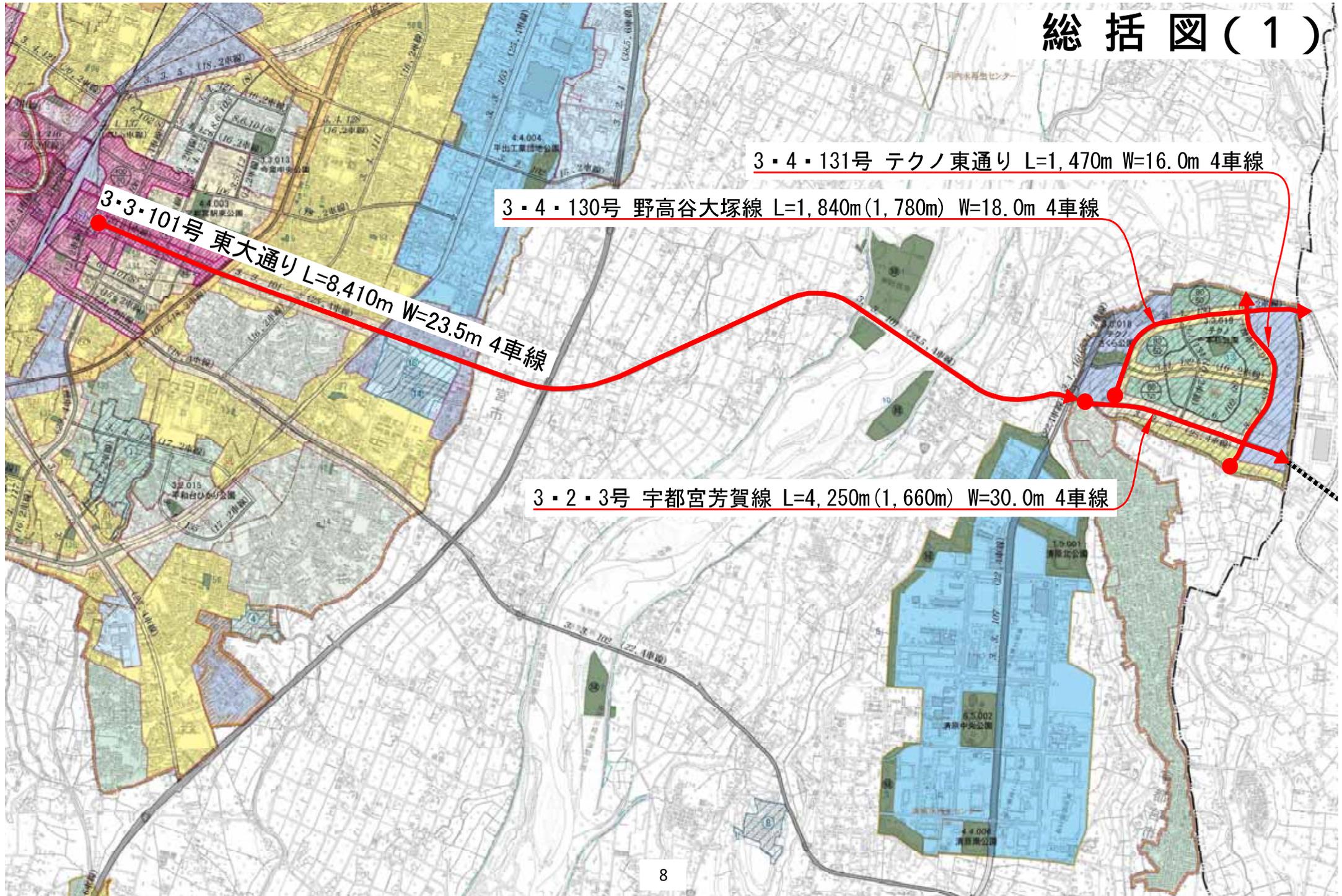
種別	名称		位置			区域	構造				施行予定者		備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	施行予定者	期限	
幹線街路	3・3・101	東大通り	宇都宮市東宿郷1丁目	宇都宮市ゆいの杜1丁目	宇都宮市下平出町	約8,410m	地表式	4車線	23.5m	幹線街路3・2・1号新4号国道と立体交差 幹線街路3・3・105号産業通りと立体交差 幹線街路3・4・105号ハハス通りと立体交差 幹線街路と平面交差5箇所	宇都宮市	平成32年3月31日まで	施行区間 起点 東宿郷1丁目4番1 終点 平出町66番3 約3,250m 起点 野高谷町434番1 終点 ゆいの杜1丁目2番9 約100m
	(3・3・101)	(東大通り)	(宇都宮市東宿郷1丁目)	(宇都宮市野高谷町)	(宇都宮市下平出町)	(約8,410m)	(地表式)	(4車線)	(23.5m)	(幹線街路3・2・1号新4号国道と立体交差 幹線街路3・3・105号産業通りと立体交差 幹線街路3・4・105号ハハス通りと立体交差 幹線街路と平面交差5箇所)	(-)	(-)	()
	車線の数の内訳			2車線			約 720m						
				()			()						
				3車線			約1,780m						
			()			()							
			4車線			約5,910m							
			(4車線)			(約8,410m)							

種別	名称		位置			区域	構造				施行予定者		備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	施行予定者	期限	
幹線街路	3・4・130	野高谷大塚線	宇都宮市ゆいの杜1丁目	芳賀町芳賀台	宇都宮市ゆいの杜7丁目	約1,840m 宇都宮市区間 約1,780m	地表式	2車線	18.0m	幹線街路と平面交差5箇所	宇都宮市	平成32年3月31日まで	施行区間 起点 ゆいの杜1丁目2番7 終点 ゆいの杜1丁目2番7 約15m
	(3・4・130)	(野高谷大塚線)	(宇都宮市野高谷町)	(芳賀町芳賀台)	(宇都宮市野高谷町)	(約1,840m 宇都宮市区間 約1,780m)	(地表式)	(2車線)	(18.0m)	(幹線街路と平面交差5箇所)	(-)	(-)	()
	3・4・131	テクノ東通り	宇都宮市ゆいの杜5丁目	宇都宮市ゆいの杜2丁目	宇都宮市ゆいの杜8丁目	約1,470m	地表式	2車線	16.0m	幹線街路と平面交差3箇所			
	(3・4・131)	(テクノ東通り)	(宇都宮市野高谷町)	(宇都宮市野高谷町)	(宇都宮市野高谷町)	(約1,470m)	(地表式)	(2車線)	(16.0m)	(幹線街路と平面交差3箇所)			

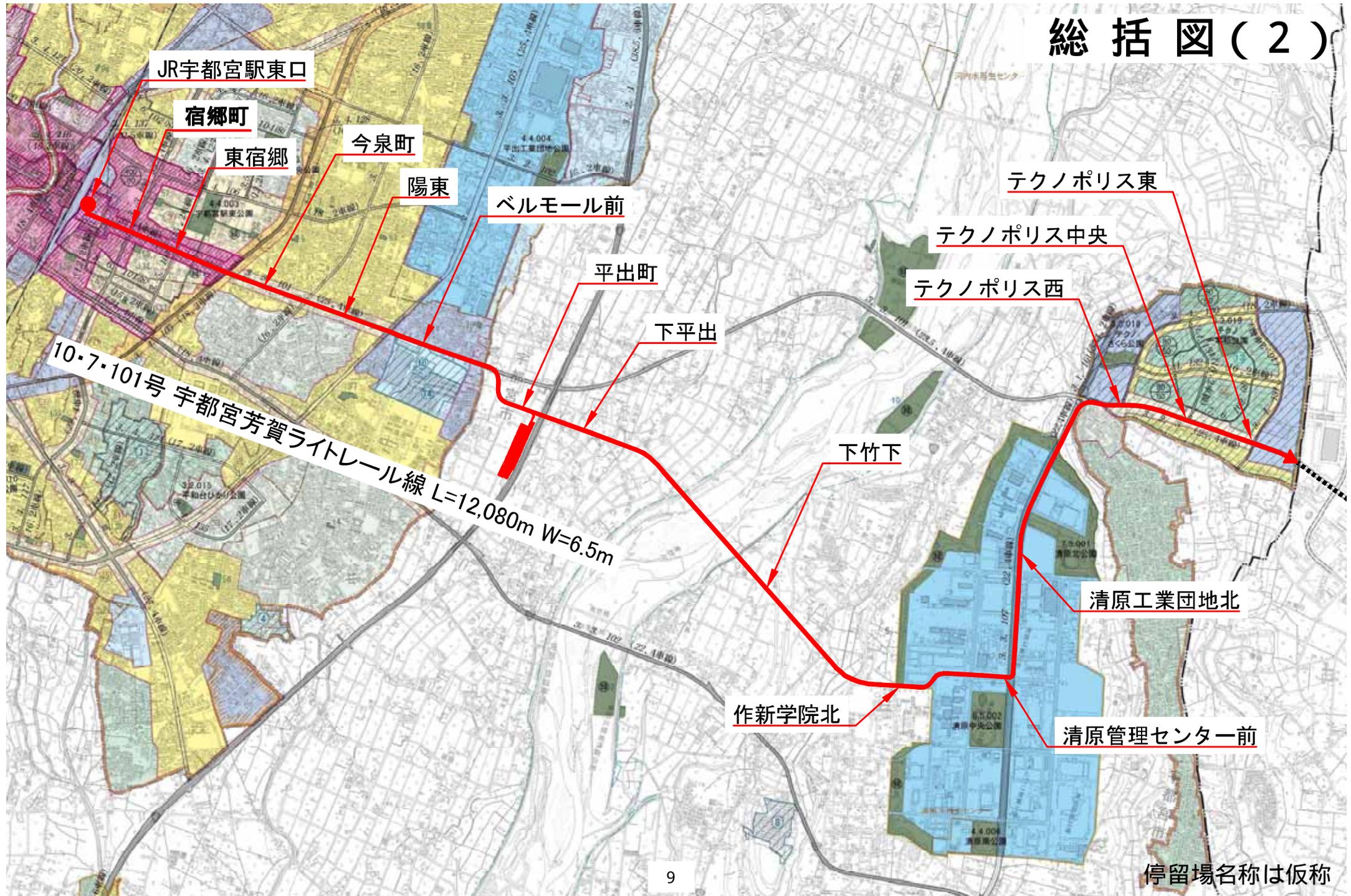
種別	名称		位置			区域	構造				施行予定者		備考	
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	施行予定者	期限		区間
特殊街路	10・7・101	宇都宮 芳賀 ライトレール線	宇都宮市 宮みらい	宇都宮市 ゆいの杜 8丁目	宇都宮市 平出町	約 12,080m	地表式		6.5m					路面電 車道
		構造形式の内訳	宇都宮市 下平出町	宇都宮市 竹下町		約1,660m	高上式		8.4m ~ 11.4m					

			約 10,420m	地 表 式	6.5m ~ 22.7m	幹線街路 3・3・106号 今泉川田線 と平面交差 幹線街路 3・3・107号 清原通り と平面交差 幹線街路 3・4・111号 泉ヶ丘線 と平面交差 幹線街路 3・4・130号 野高谷 大塚線 と平面交差 幹線街路 3・4・131号 沓/東通り と平面交差 幹線街路 3・4・134号 沓/西通り と平面交差 幹線街路 3・4・137号 駅東口 広場通り と平面交差 幹線街路 3・5・104号 駅東口 今泉線 と平面交差 幹線街路と 立体交差 5箇所	
			()	()	()	()	
なお、停留場を15箇所、車両基地を1箇所設ける。							

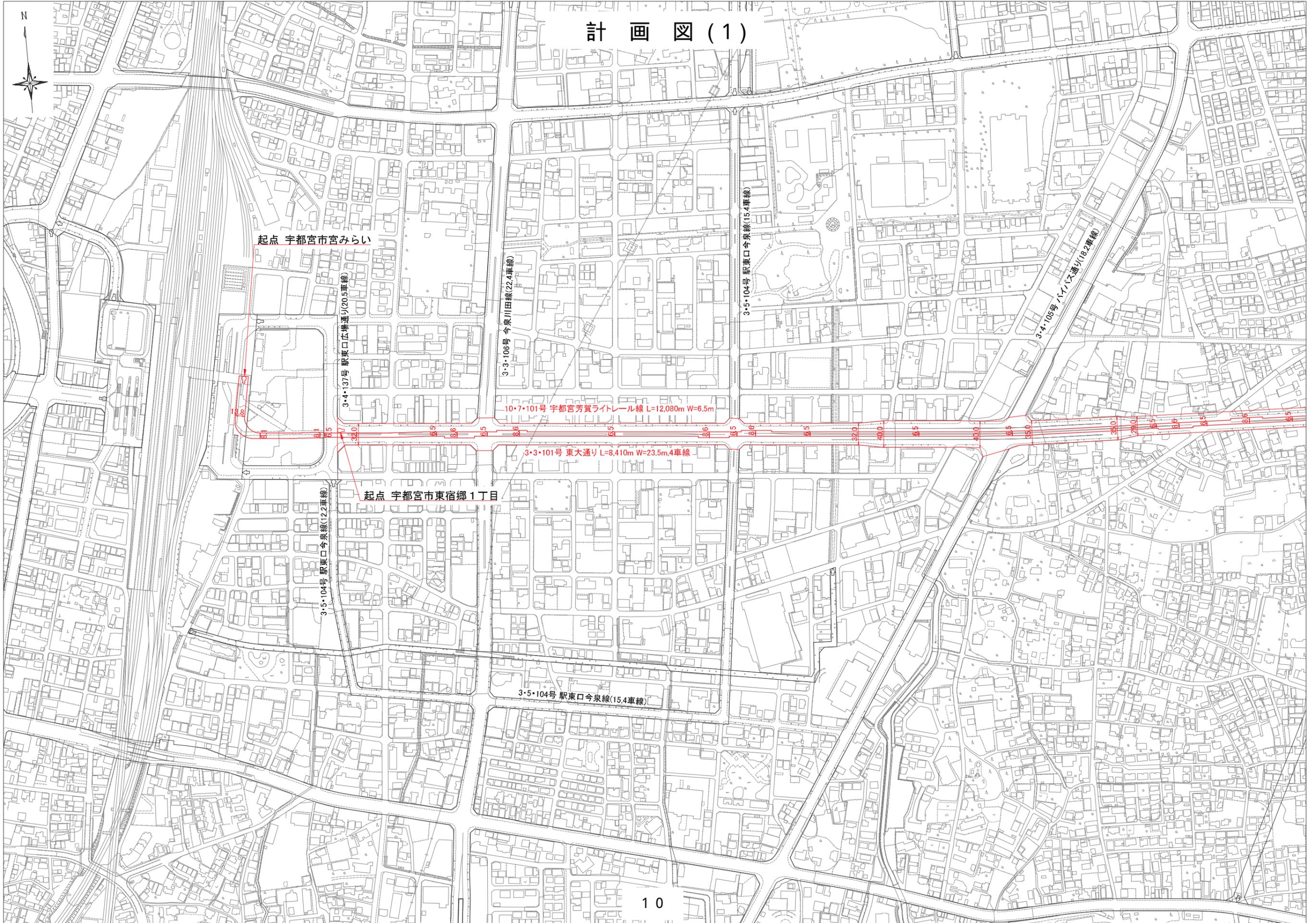
総括図(1)



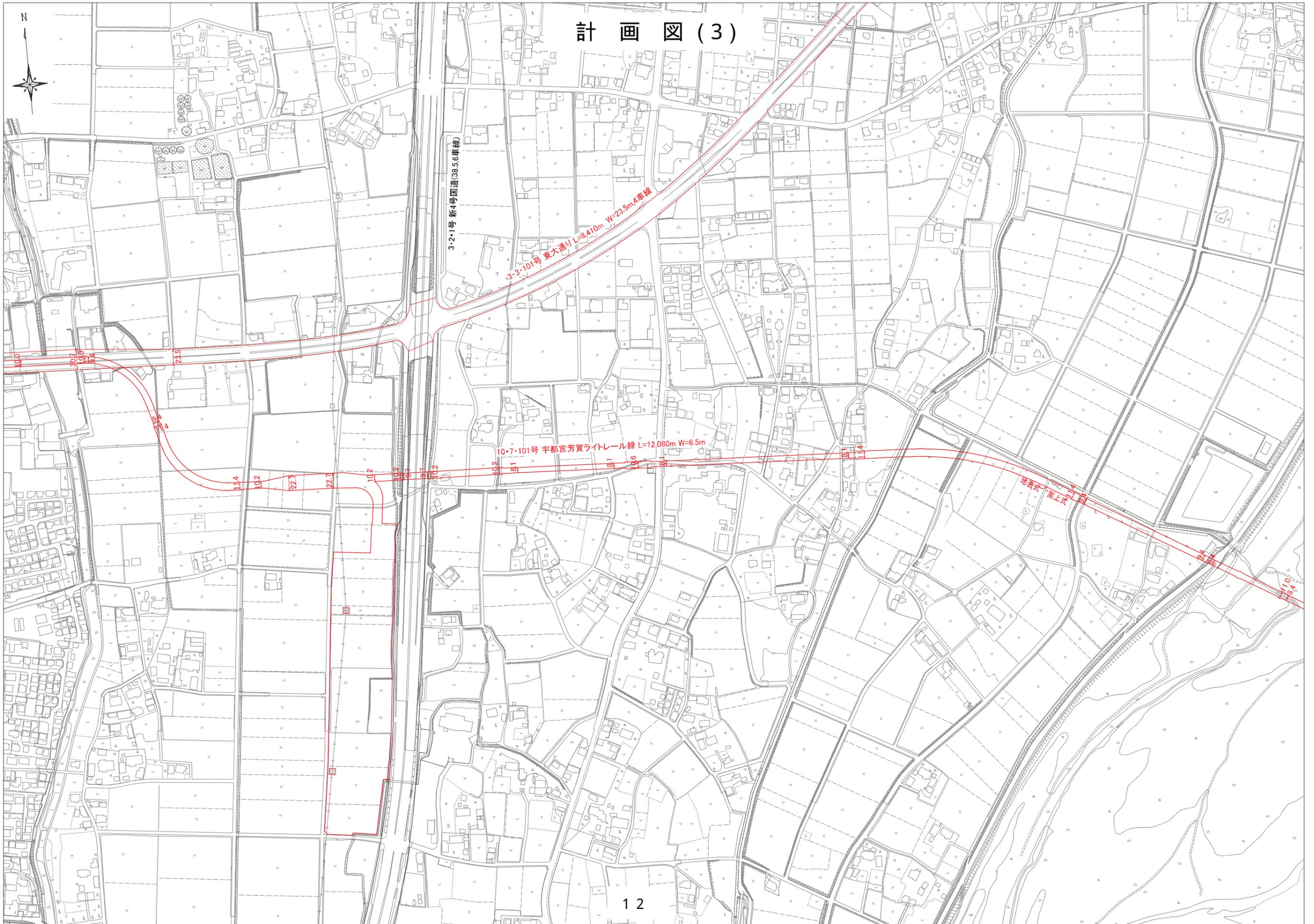
総括図(2)



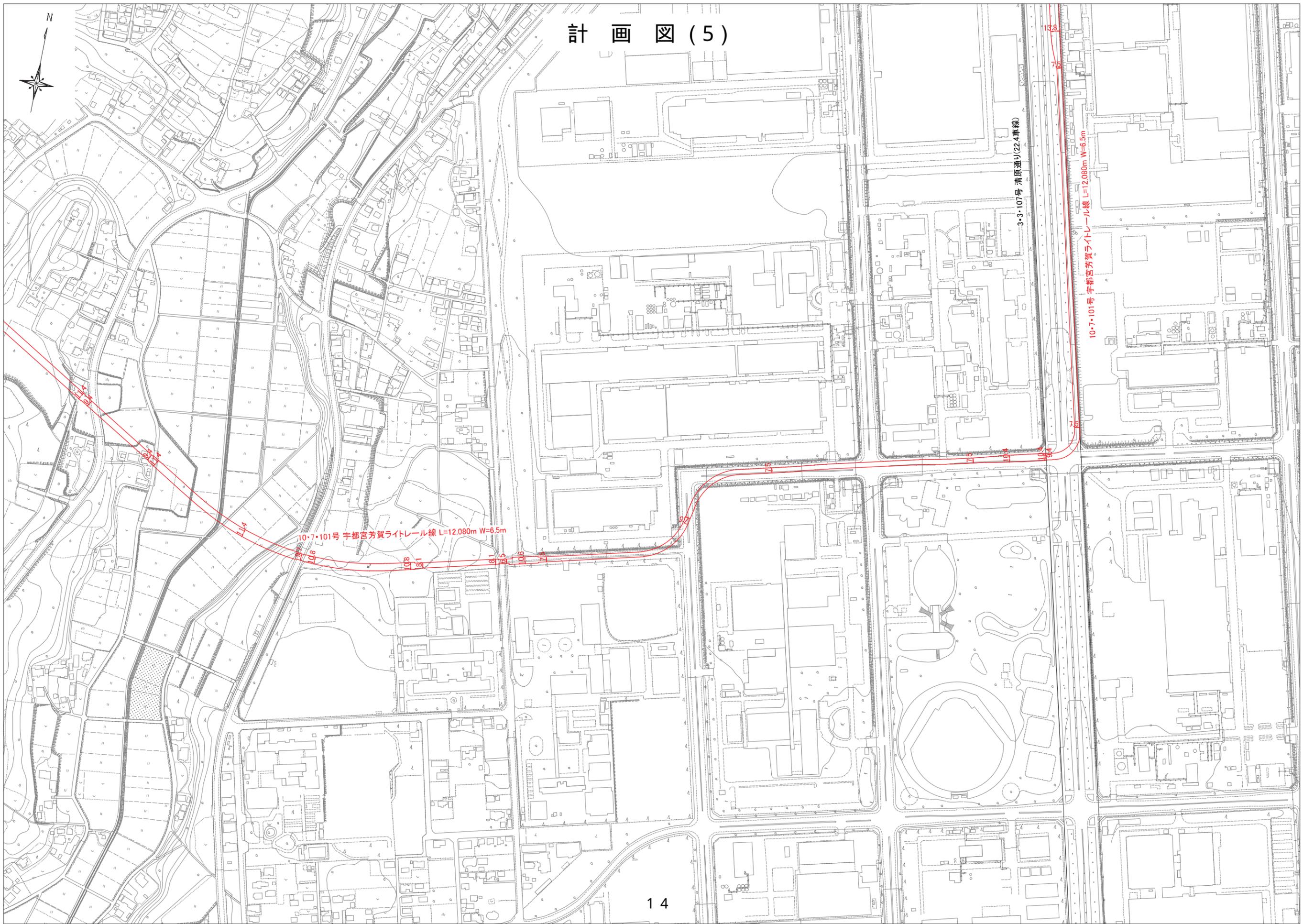
計画図(1)

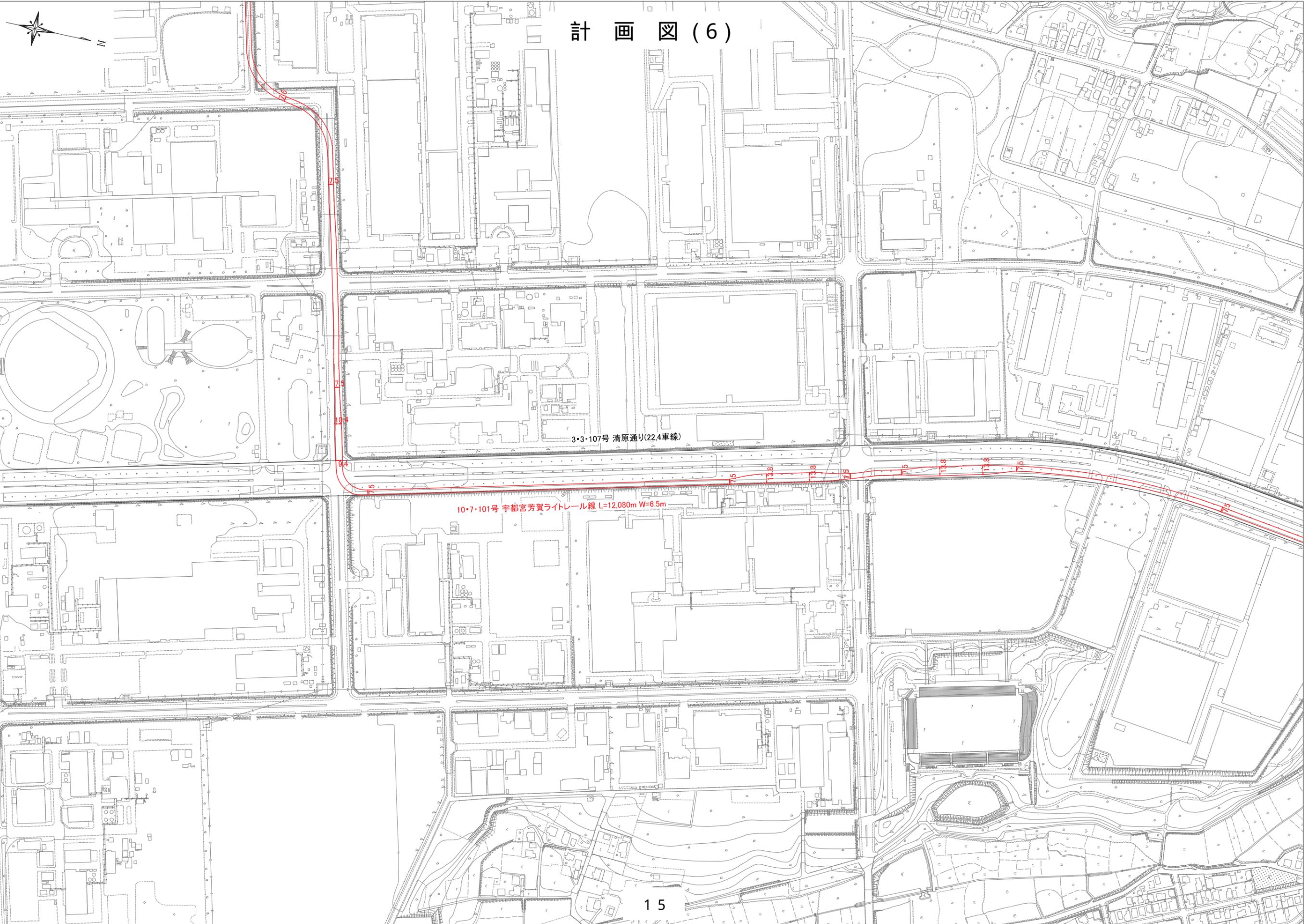


計画図(3)



計画図(5)





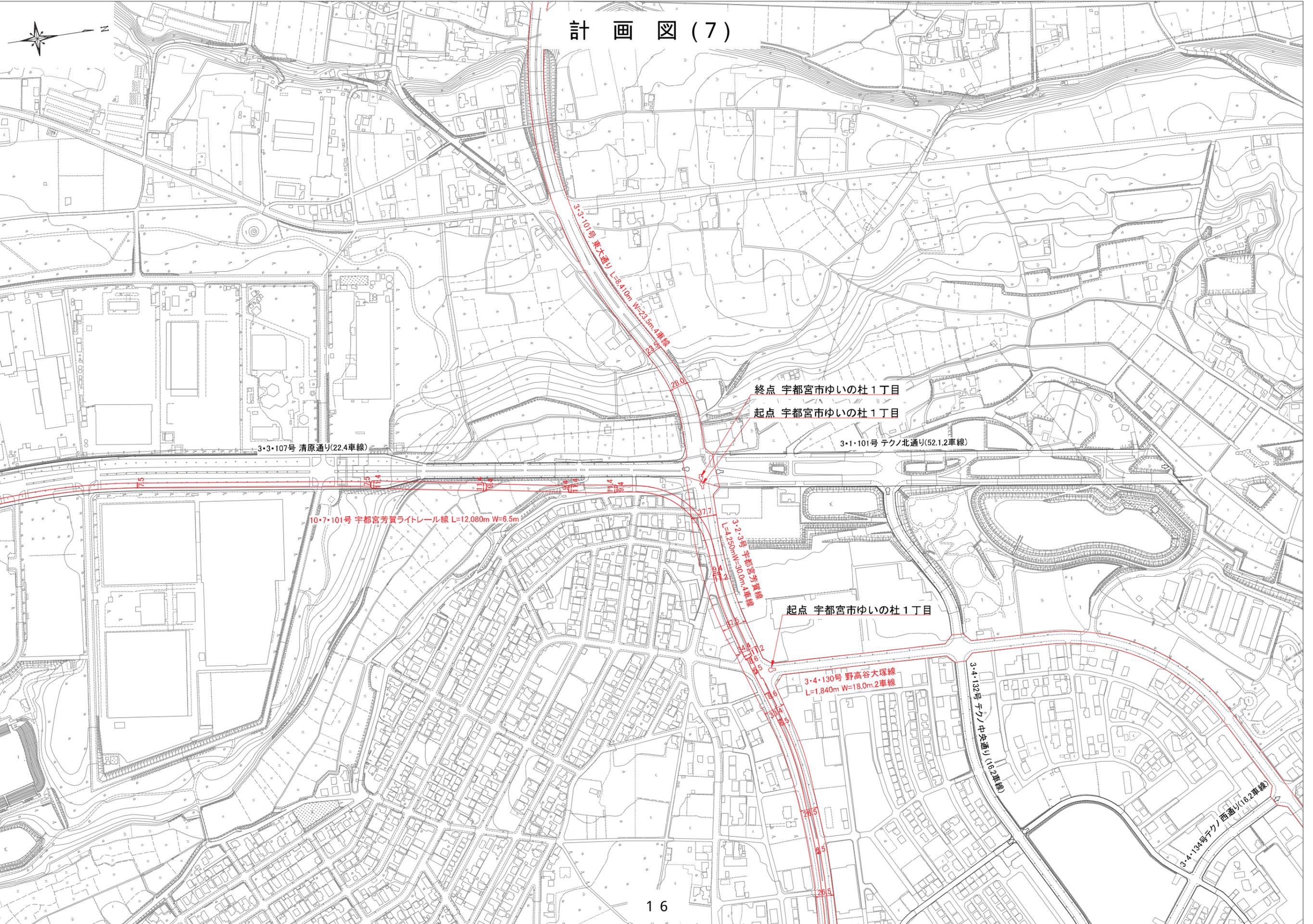
計画図(6)



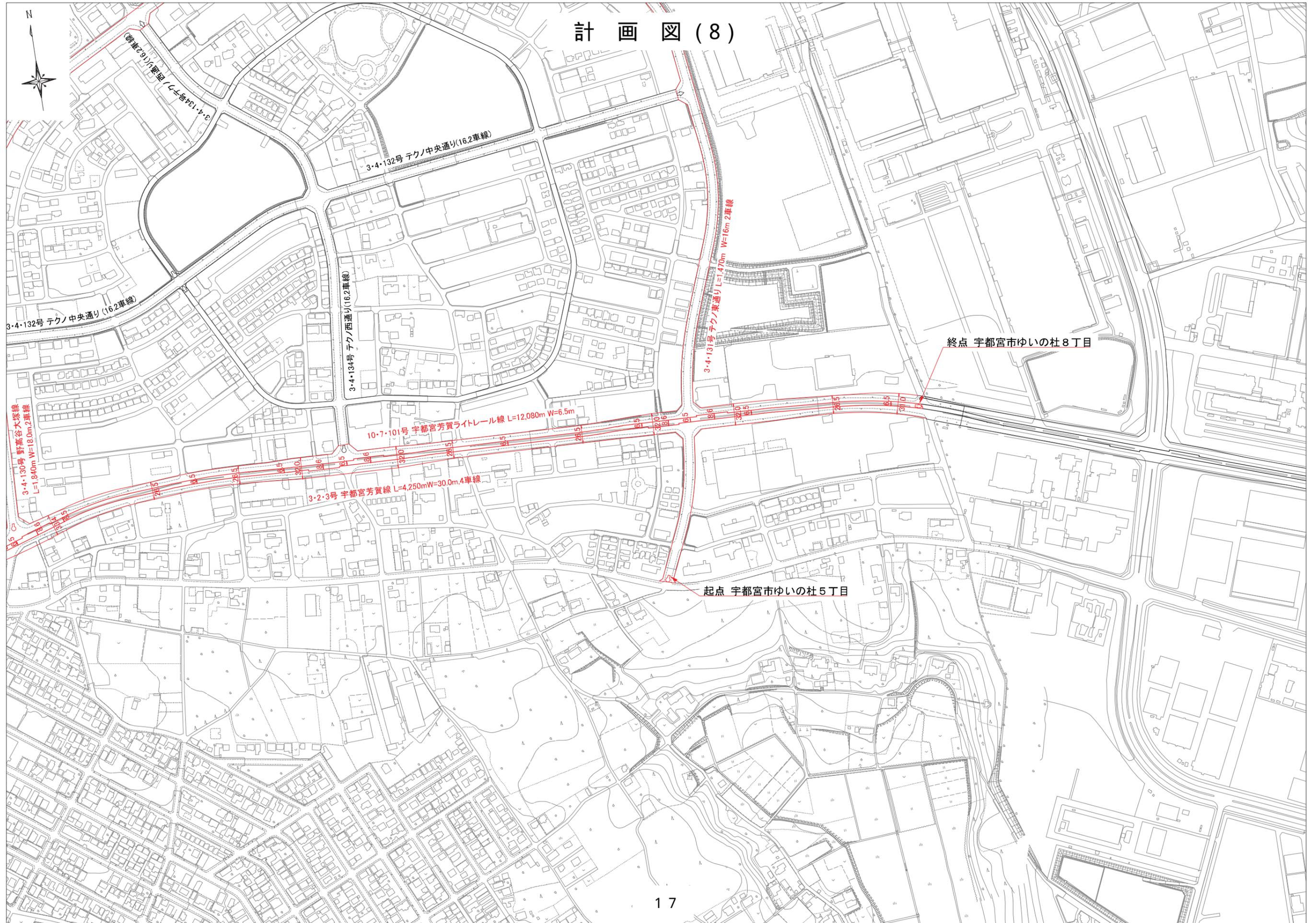
3・3・107号 清原通り(22.4車線)

10・7・101号 宇都宮芳賀ライトレール線 L=12.080m W=6.5m

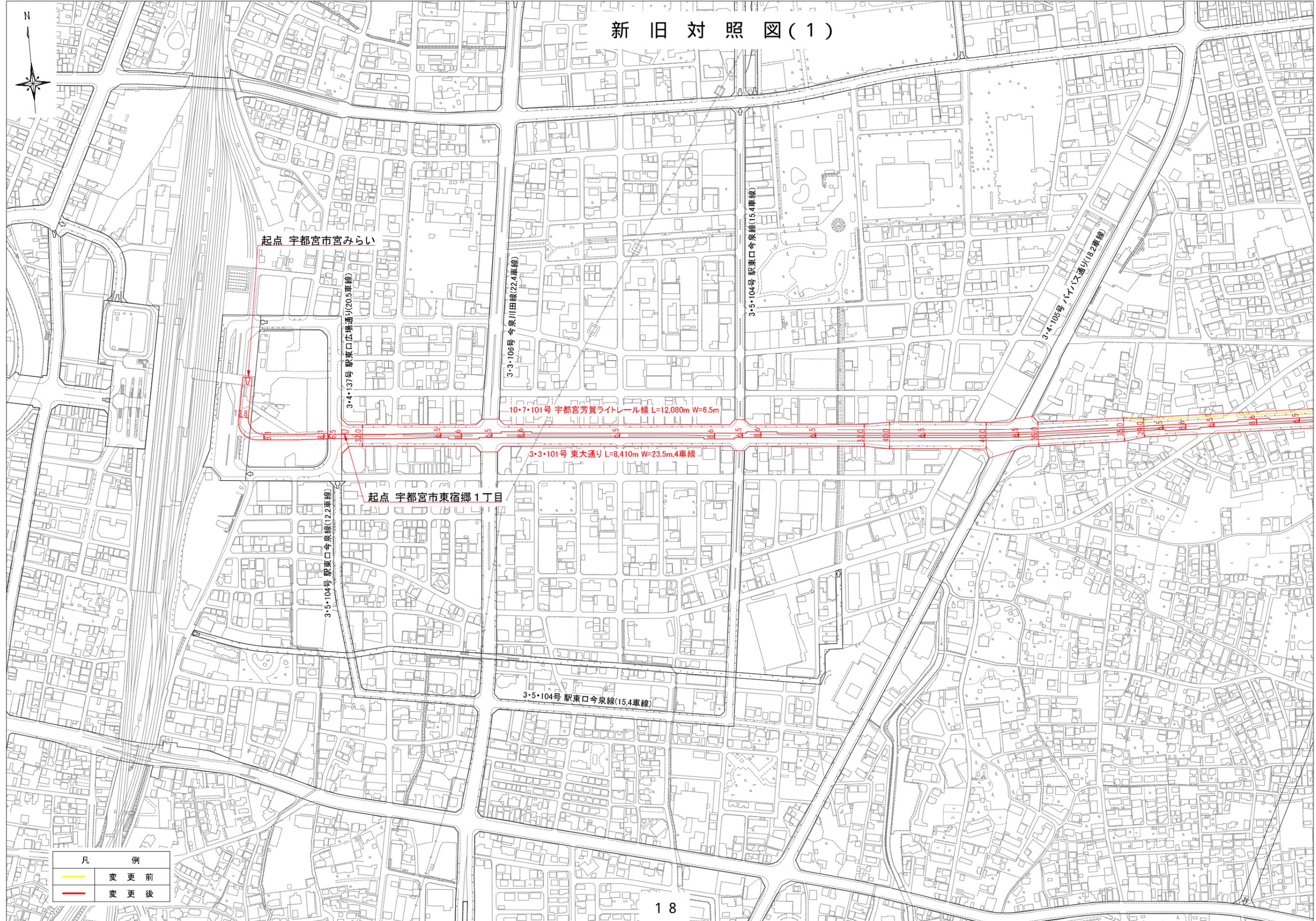
計画図(7)



計画図(8)



新旧対照図(1)



起点 宇都宮市宮みらい

3-4-137号 駅東口広場通り(20.5車線)

3-3-106号 今泉川田線(22.4車線)

3-5-104号 駅東口今泉線(15.4車線)

3-4-105号 1丁目通り(18.2車線)

10-7-101号 宇都宮芳賀ライトレール線 L=12,080m W=6.5m

3-3-101号 東大通り L=8,410m W=23.5m,4車線

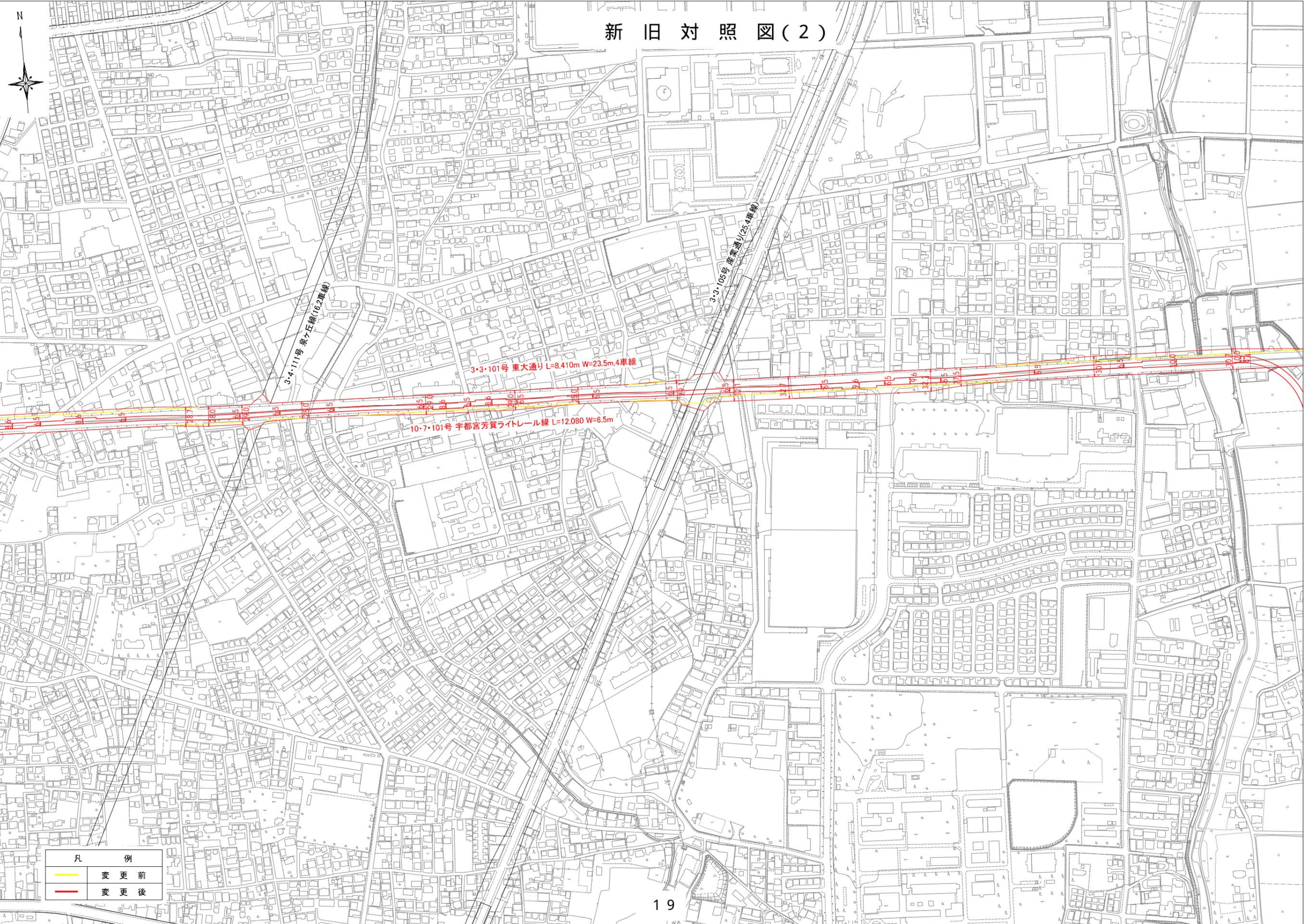
3-5-104号 駅東口今泉線(12.2車線)

起点 宇都宮市東宿郷1丁目

3-5-104号 駅東口今泉線(15.4車線)

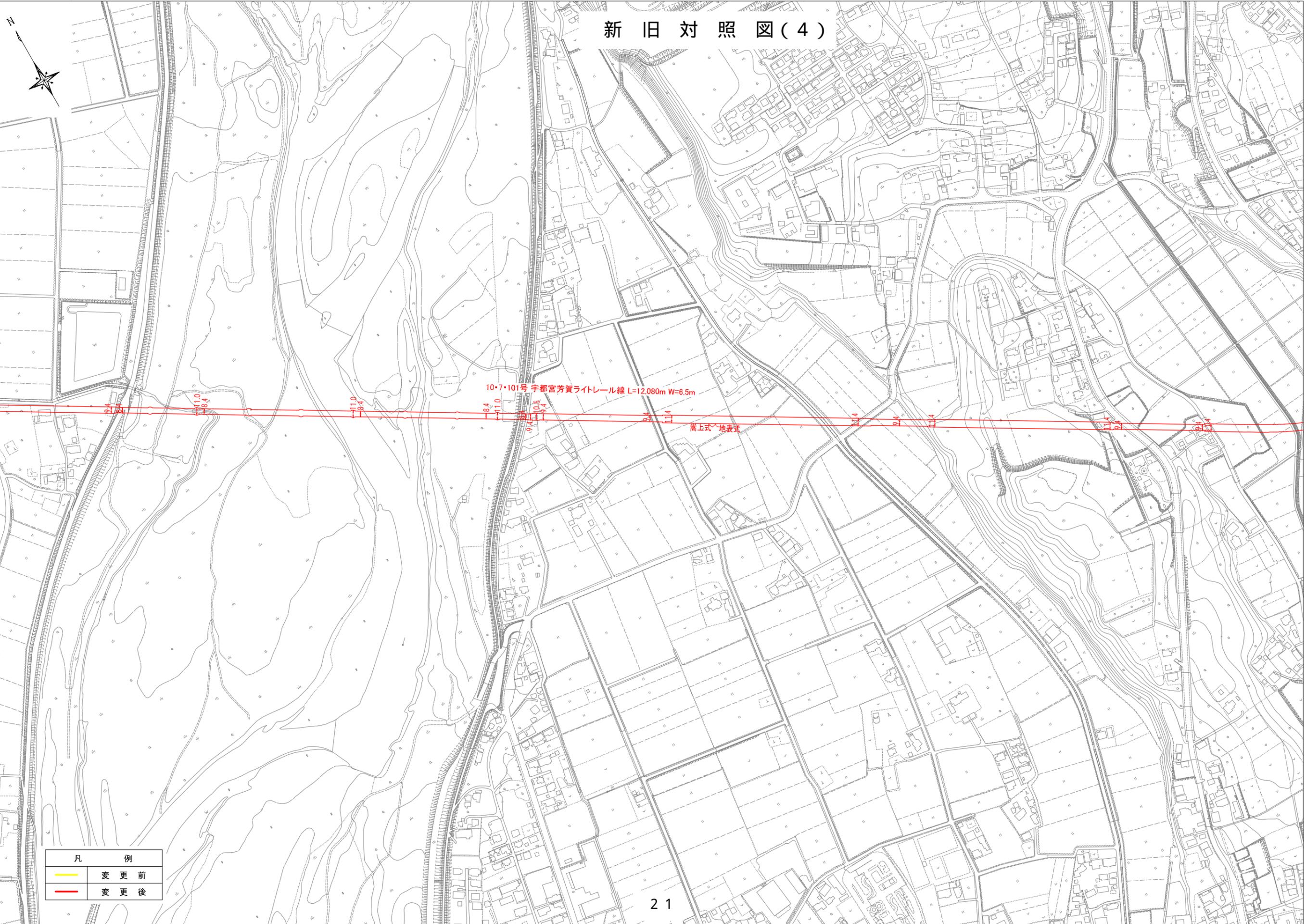
凡 例	
—	変更前
—	変更後

新旧対照図(2)



凡 例	
— (Yellow line) —	変更前
— (Red line) —	変更後

新旧対照図(4)

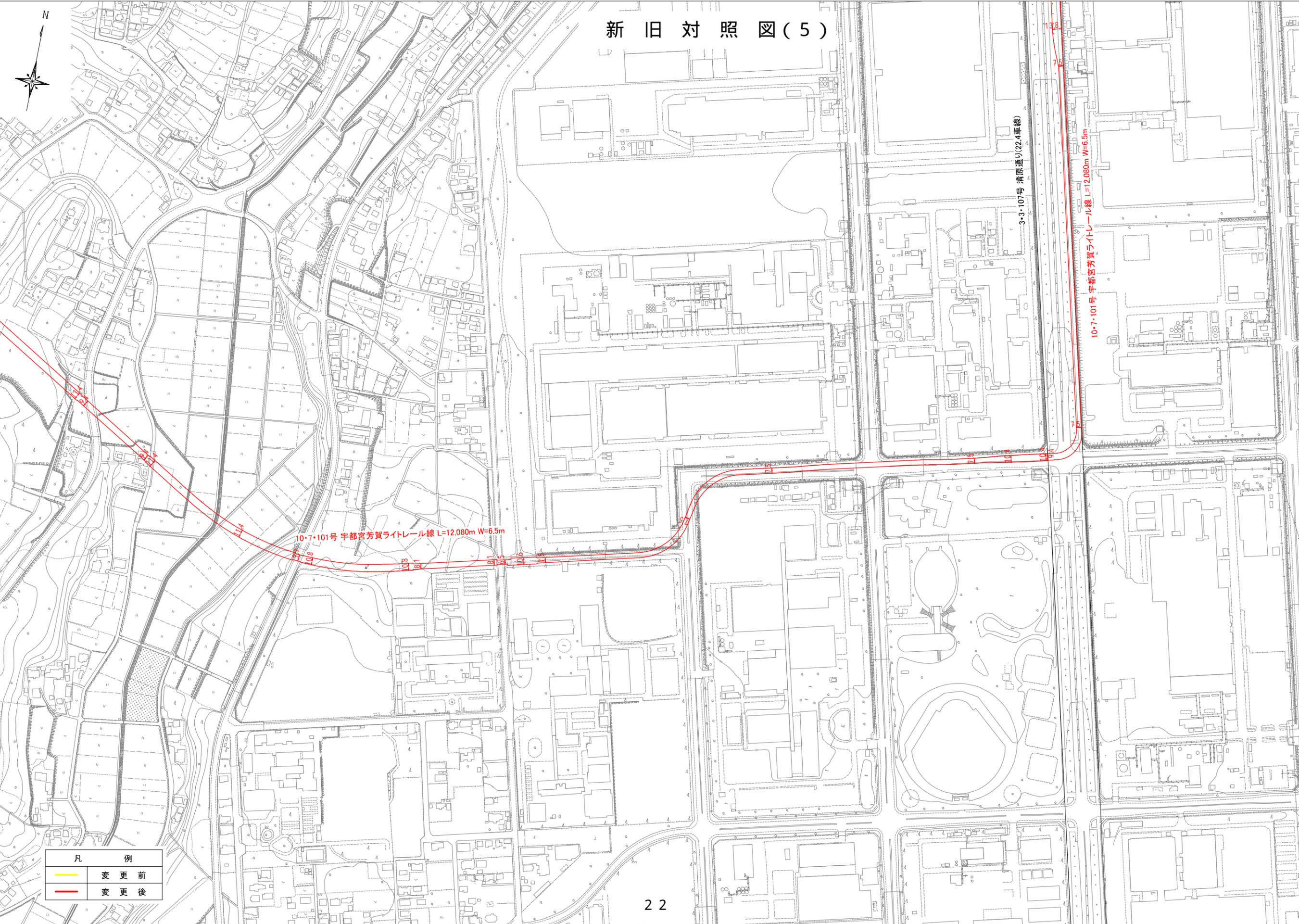


10・7・101号 宇都宮芳賀ライトレール線 L=12.080m W=6.5m

嵩上式[△]地表式

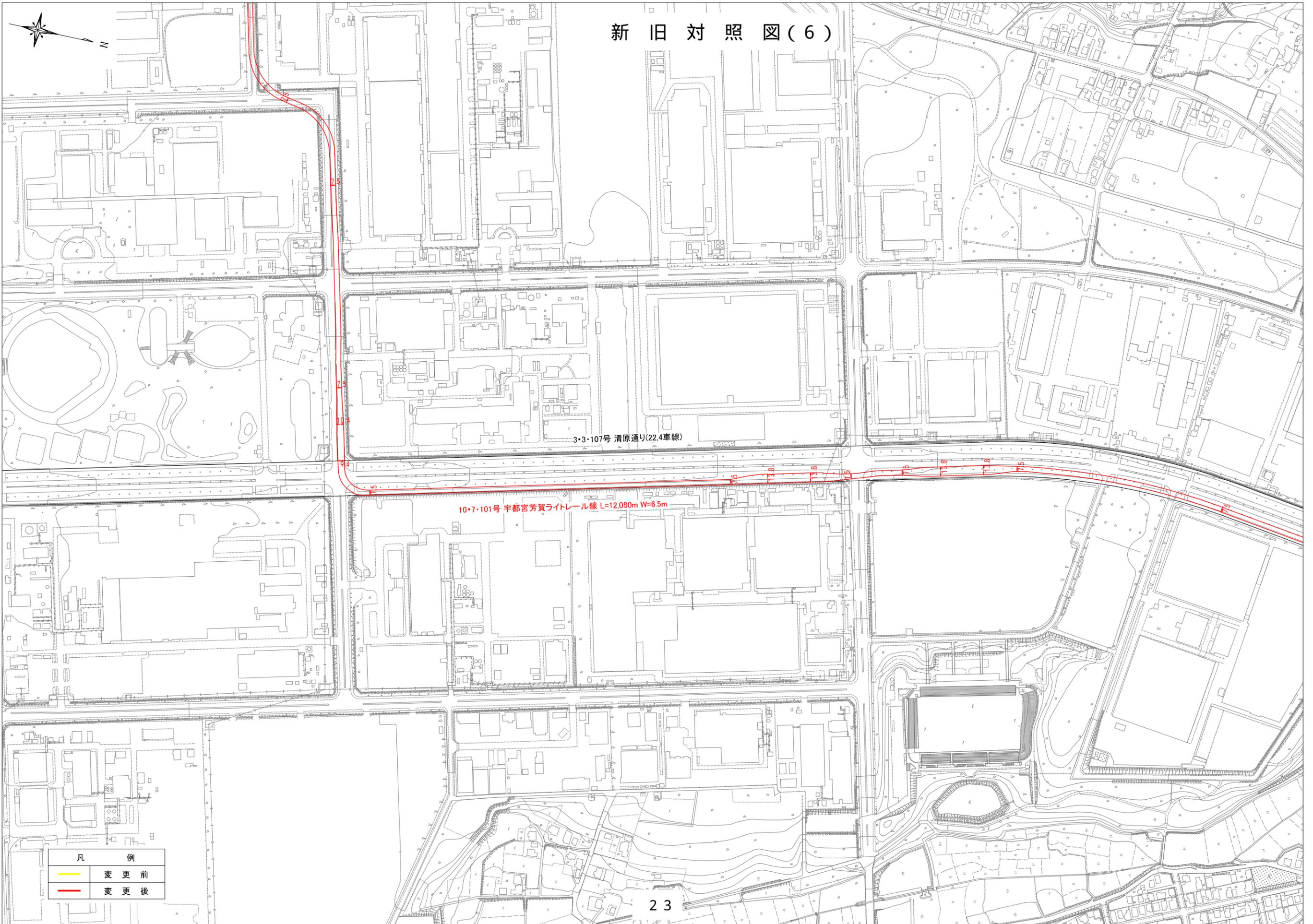
凡 例	
	変更前
	変更後

新旧対照図(5)

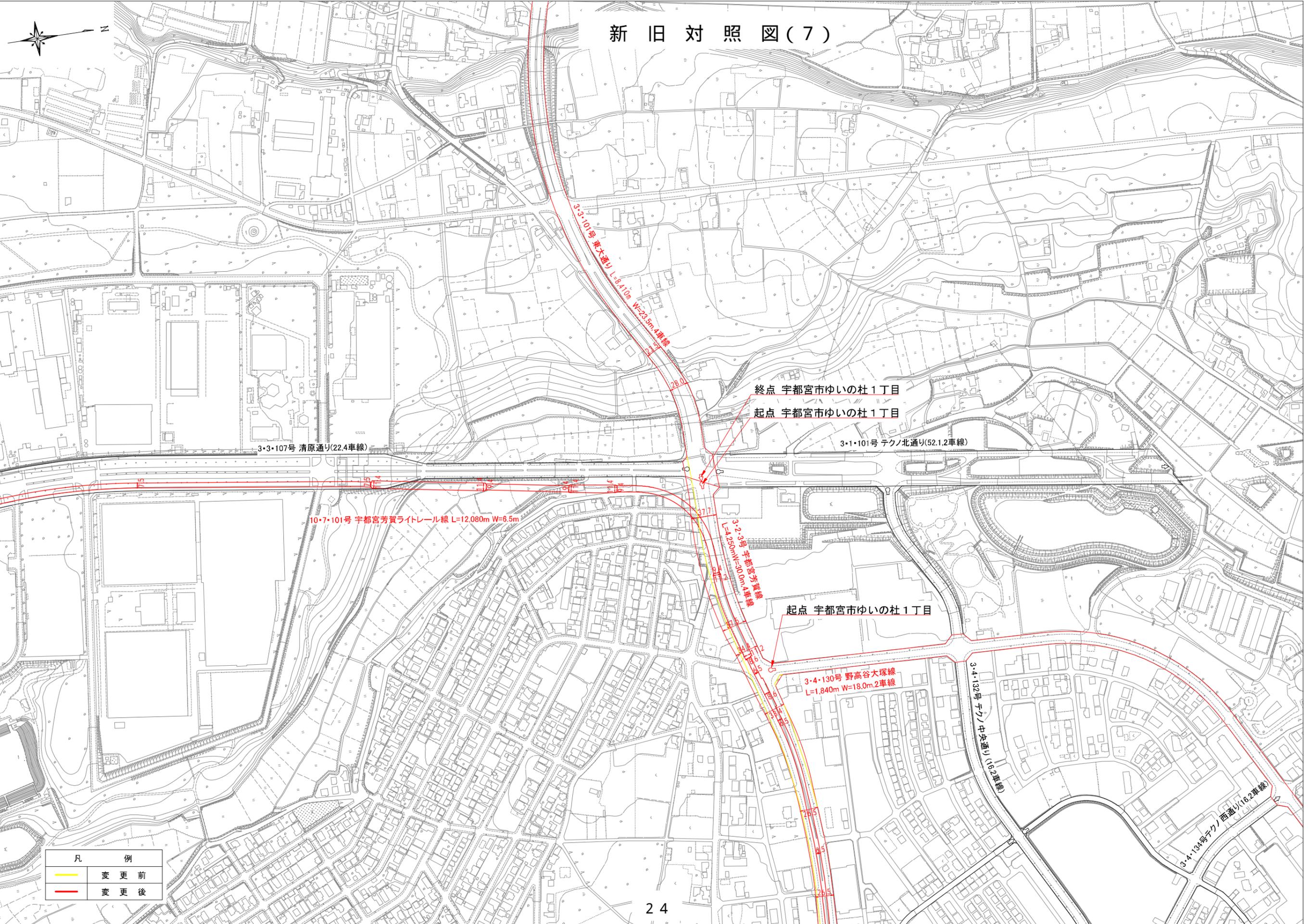


凡 例	
	変更前
	変更後

新旧対照図(6)



新旧対照図(7)



終点 宇都宮市ゆいの杜1丁目

起点 宇都宮市ゆいの杜1丁目

3-1-101号 テクノ北通り(52.12車線)

3-3-107号 清原通り(22.4車線)

10-7-101号 宇都宮芳賀ライトレール線 L=12,080m W=6.5m

3-2-3号 宇都宮芳賀線
L=4,250m W=30.0m

起点 宇都宮市ゆいの杜1丁目

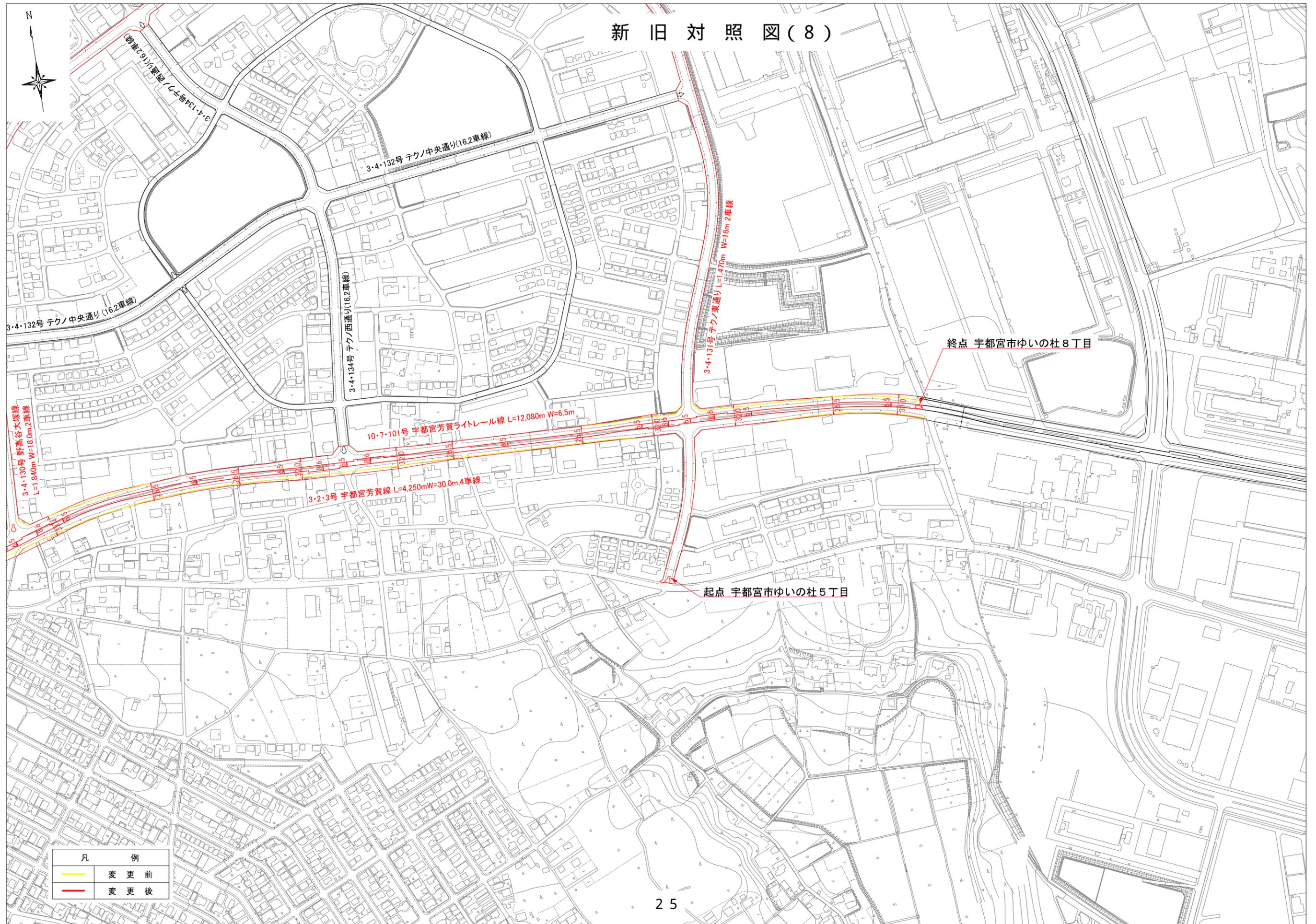
3-4-130号 野高谷大塚線
L=1,840m W=18.0m 2車線

3-4-132号 テクノ中央通り(6.2車線)

3-4-134号 テクノ西通り(16.2車線)

凡	例
— (Yellow line)	変更前
— (Red line)	変更後

新旧対照図(8)



LRT事業に係る都市計画案について

宇都宮都市計画道路の変更（宇都宮市決定）

- 10・7・101号 宇都宮芳賀ライトレール線
- 3・2・3号 宇都宮芳賀線
- 3・3・101号 東大通り
- 3・4・130号 野高谷大塚線
- 3・4・131号 テクノ東通り

1. 宇都宮市が目指す将来の姿 ～ネットワーク型コンパクトシティ～

本市では、少子・超高齢化、人口減少社会に対応するため、これまでの地域の成り立ちや基盤整備の状況を十分に踏まえ、それぞれの地域の維持・発展を目指す、本市独自の多核連携型による都市空間となる『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を理念に掲げております。

その実現に当たりましては、本市の中心市街地と各地域の既存コミュニティなどに、地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積する「拠点化（都市拠点、地域拠点、産業拠点、観光拠点）」を促進するとともに、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、にぎわい、憩うことのできる環境や、人々が暮らし続けることのできる環境が将来にわたって持続可能である都市を目指しております。

2. LRTとまちづくり

LRTは、「第5次宇都宮市総合計画」や「第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」において、本市が目指す『ネットワーク型コンパクトシティ』を形成するための総合的な交通体系における、東西基幹公共交通軸として位置付けられております。

また、鉄道やバス、地域内交通などによる、階層性を持った公共交通ネットワークの要として、南北の鉄道軸や都市の骨格となる幹線道路網と併せて、都市構造を支える重要な軸であります。

さらに、LRTは、人や環境に優しく、高い輸送力や定時性、快適性を備えており、都市拠点や地域拠点、鬼怒川左岸地域の産業拠点などの拠点間における人・モノ・情報の活発な交流や、LRT沿線地域における都市機能や居住が集積した土地利用を促進し、産業・経済活動の活性化や定住人口の増加、沿線地域の活性化が図られるなど、都市の魅力を高め、本市のまちづくりに多くの効果をもたらすものであります。

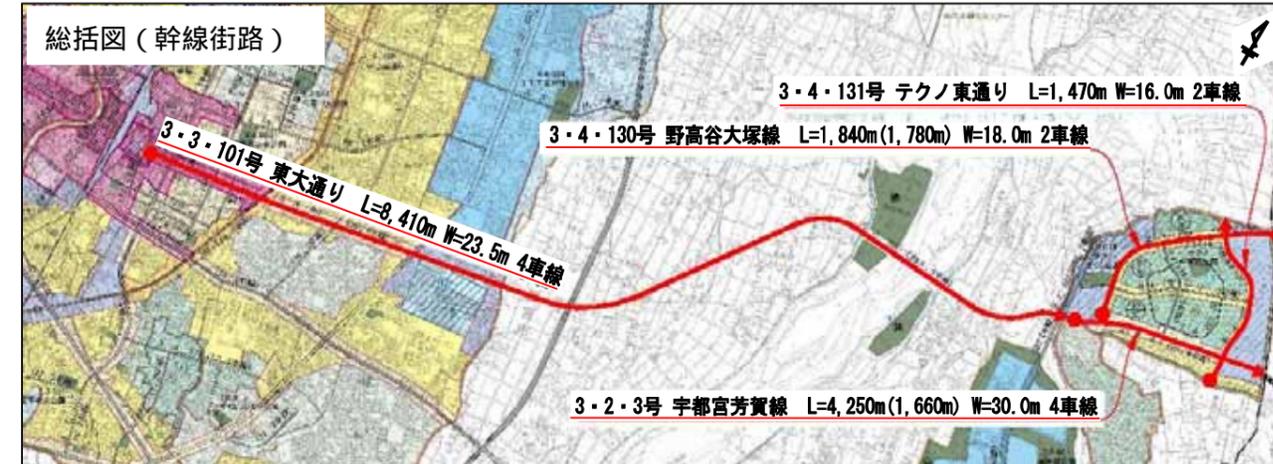
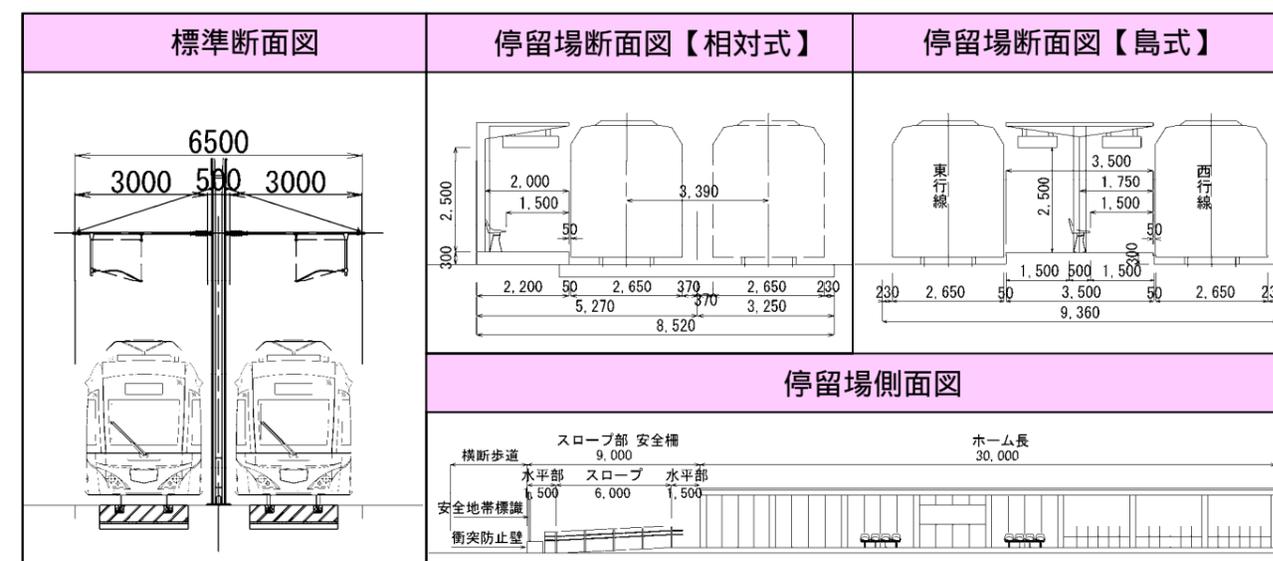
そのようなことから、今般、特殊街路（路面電車道）と関連する幹線街路（都市計画道路）を一体的に都市計画に位置付けるものであります。

3. 都市計画案について

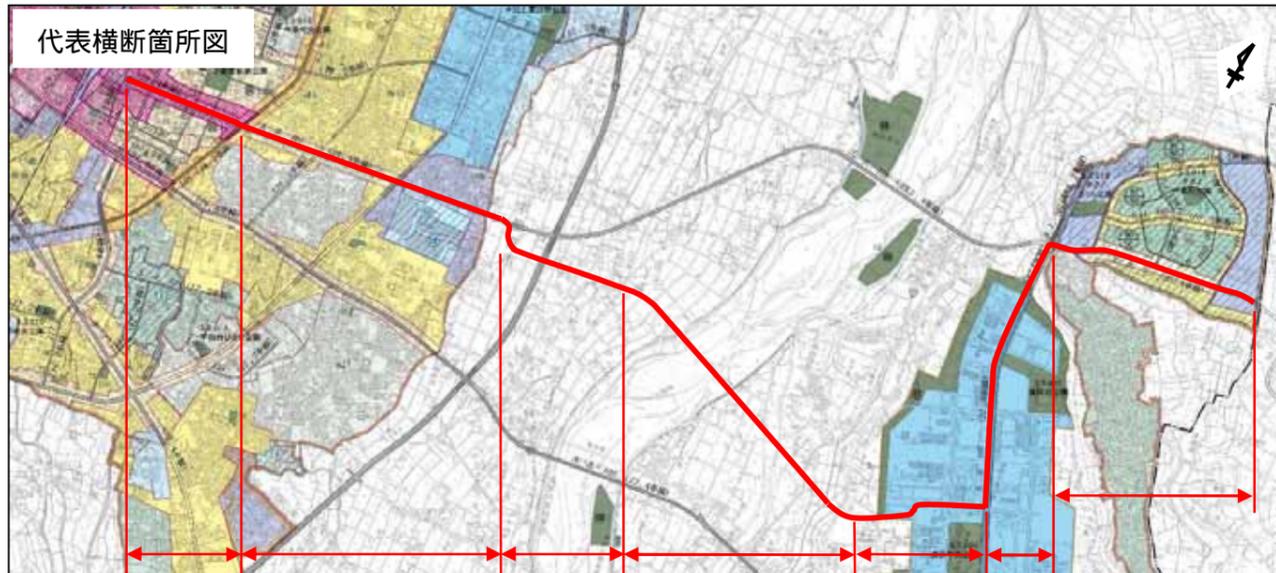
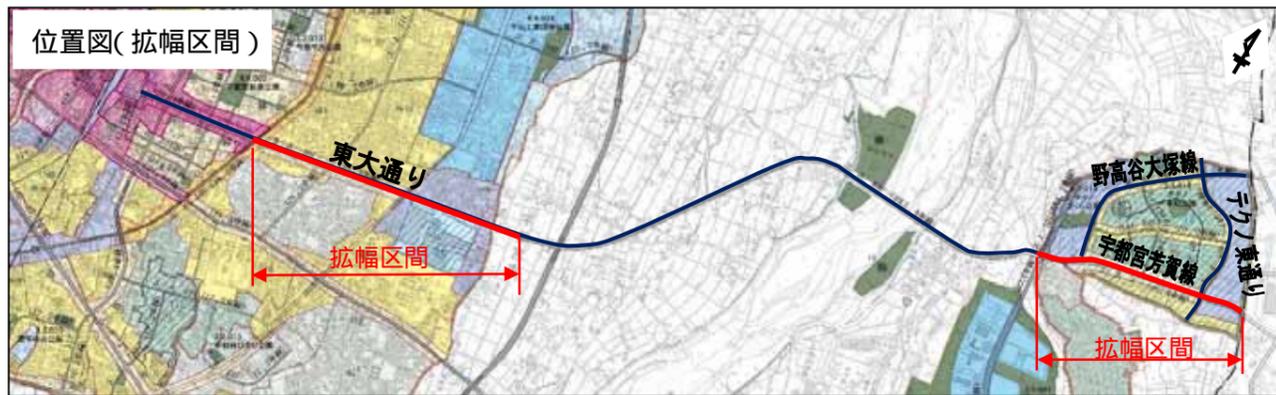
宇都宮都市計画道路				
特殊街路	総延長	車線数	代表幅員	内容
10・7・101号 宇都宮芳賀ライトレール線 (宮みらい～ゆいの杜8丁目)	約12,080m		6.5m	路面電車道、停留場15か所、 車両基地1か所
幹線街路	総延長	車線数	代表幅員	内容
3・2・3号 宇都宮芳賀線 (ゆいの杜1丁目～芳賀町大字下高根沢)	約4,250m	4	30.0m	区域の変更 (一部区間の拡幅)
3・3・101号 東大通り (東宿郷1丁目～ゆいの杜1丁目)	約8,410m	4	23.5m	区域の変更 (一部区間の拡幅)
3・4・130号 野高谷大塚線 (ゆいの杜1丁目～芳賀町芳賀台)	約1,840m	2	18.0m	区域の変更 (一部交差点形状の変更)
3・4・131号 テクノ東通り (ゆいの杜5丁目～ゆいの杜2丁目)	約1,470m	2	16.0m	区域の変更 (一部交差点形状の変更)



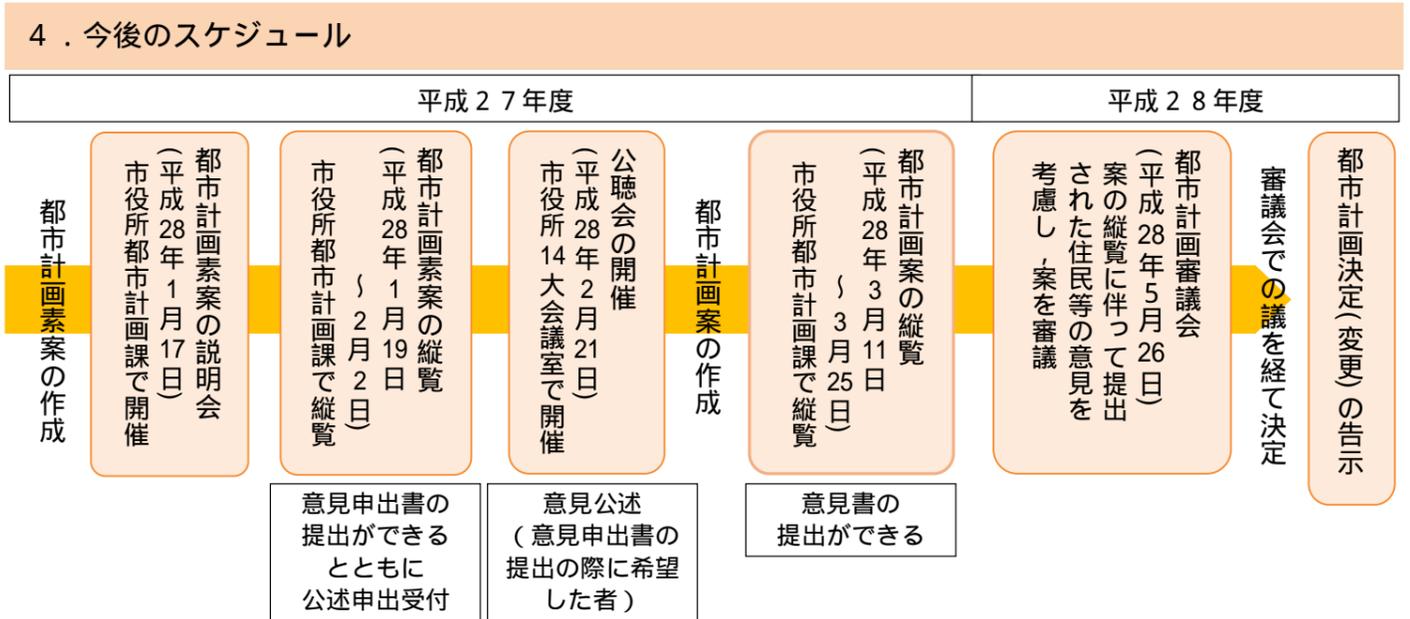
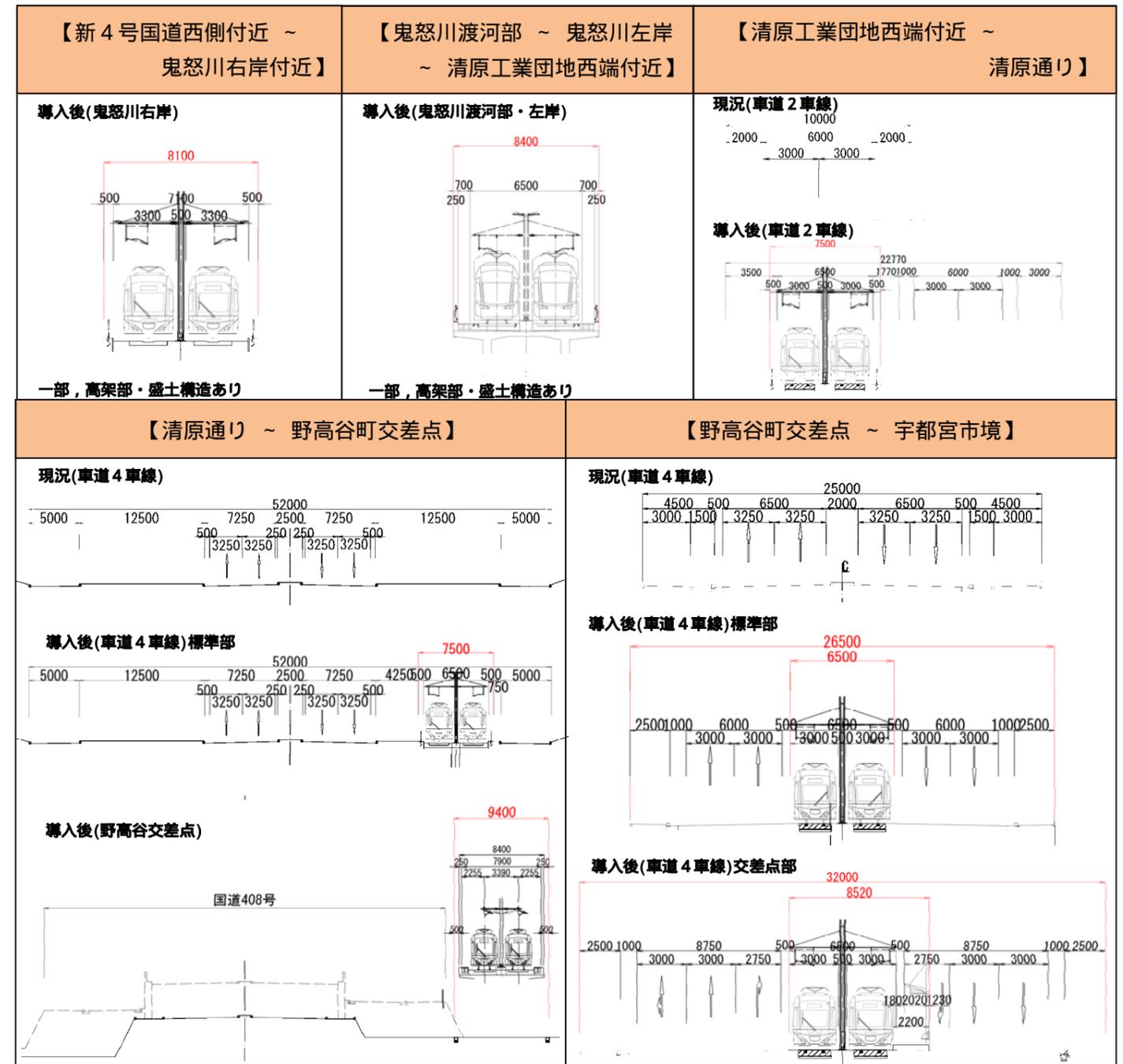
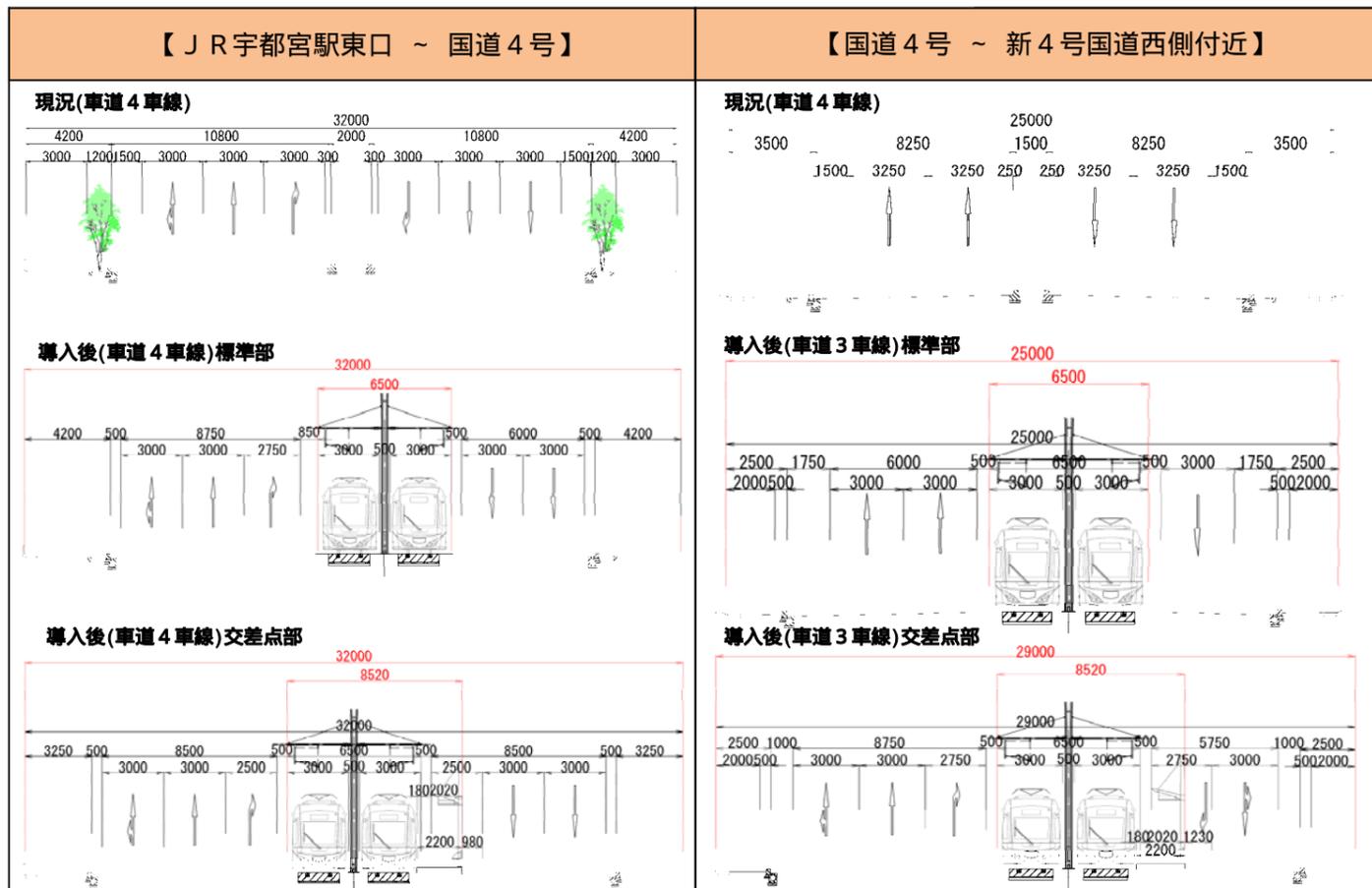
特殊街路 標準断面図（参考）



()内の数値は宇都宮市分



区間別の代表横断面図（参考） J R宇都宮駅東口から芳賀方面を示す



宇都宮都市計画道路の変更に係る意見書の概要

- 1 縦覧期間 : 平成 28 年 3 月 11 日から同月 25 日まで
- 2 意見書の提出数 : 4,071 件 (総意見数 : 4,867 件)
意見数については、重複あり

3 意見の要旨と都市計画決定権者の見解
都市計画案に関わる意見の要旨について

分類 (意見数)	意見の要旨	意見に対する市の見解
<p>(1) 都市計画における必要性について (148 件)</p>	<p>ア 一日も早くネットワーク型コンパクトシティの根幹を成す L R T を完成させてほしい。それが宇都宮市の発展につながる。</p> <p>イ 交通弱者にとって、公共交通の充実が日常生活をするうえで、必要不可欠なものであり、宇都宮市東部地域は、公共交通が弱いので、早期に L R T を整備し、公共交通の充実を図ってほしい。</p> <p>ウ 宇都宮市東部地域の工業団地に立地する企業は、税収面でも大きく宇都宮市に貢献しているので、その立地継続性やさらなる立地誘導を図るためにも、L R T の整備は必要であると考えます。</p> <p>エ 本市には、L R T は必要なく、L R T を整備しても無駄になってしまう。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・今後直面する少子・超高齢化、人口減少社会においても、本市では、市民の誰もが幸せに暮らせ、みんなに選ばれる、持続的に発展できるまちづくりを進めているところであり、これからの本市の人口規模・構造や、都市活動に見合った都市の姿として、「第 5 次宇都宮市総合計画」の「都市空間形成の基本方針」において、「ネットワーク型コンパクトシティ」を理念に掲げ、本市の都市計画に関する基本的な方針である「第 2 次宇都宮市都市計画マスタープラン」において、将来の都市構造に関する、拠点配置や市街地の密度などの基本的な考え方を示してきたところであります。 ・その「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現していくためには、誰もが市域内を快適に移動できるようにすることが重要であり、本市では輸送効率に応じて、拠点間を結節する軸としての公共交通と、地域を面的にカバーする公共交通により、階層性のある公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでおります。 ・そのような中、平成 25 年 3 月に策定いたしました「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において、高い輸送力や定時性を備え、環境負荷の軽減、地域経済の活性化、鉄道との連携による広域的なネットワークの形成など、「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現させるために最も適したシステムとして「L R T」を選定したところであります。 ・また、平成 28 年 3 月に策定された「宇都宮都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」においても、新たな東西基幹公共交通として L R T を導入し、交通機関相互の連携による面的な公共交通ネットワークを構築すると位置づけられているところであります。 ・そのようなことから、L R T の早期整備に向けて着実に取組を進めてまいります。

<p>(2) L R Tの整備ではない他の公共交通の充実要望について (63件)</p>	<p>ア 既に車社会になっている宇都宮市が、L R Tを作る必要はなく、むしろ現在は定時に走っているバスを、そのまま存続し、更に便利なように時間間隔や路線網を調整し、自転車レーンを数多く作り、「バスと自転車の街」として発展させるのが、現状に合っているのではないかと考える。</p> <p>イ 公共交通政策はバスの中小型化による既存バス路線の拡充や、バス便のない地域に運行することを優先するべきである。</p> <p>ウ 本市には、L R TよりもB R Tが適している。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・これまでの調査、研究や関係機関、有識者会議等における検討結果を踏まえ、本市のまちづくりの中心を担う東西基幹公共交通軸については、定時性や路線の明確性などに優れた「軌道系」の公共交通の導入が必要だとしたところであります。 ・そして、平成25年3月に策定いたしました「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において、高い輸送力や定時性を備え、環境負荷の軽減、地域経済の活性化、鉄道との連携による広域的なネットワークの形成など、「ネットワーク型コンパクトシティ」を実現させるために最も適したシステムとして「L R T」を選定したところであります。 ・また、平成28年3月に策定された「宇都宮都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」においても、新たな東西基幹公共交通としてL R Tを導入し、交通機関相互の連携による面的な公共交通ネットワークを構築すると位置づけられております。
<p>(3) L R T整備ではない鬼怒川に道路橋新設要望について (10件)</p>	<p>鬼怒川の橋は絶対数が足りないため、L R T橋ではなく、一般の道路橋を整備すれば、物流条件が良くなるので、企業の進出が望めると思う。また、鬼怒川に橋をもう一本架け、道幅を広げるほうが、L R Tの整備費用と時間を比較して、よりよいと考える。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車交通の絶対量を減らしていくことが重要であり、環境負荷を軽減させ、利便性の高い公共交通ネットワークを構築するとともに、車から利用転換を促進していく必要があると考えております。 ・そのような中、平成28年3月に策定された「宇都宮都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」においても、L R T導入等により公共交通の利用を促進し、自動車交通から公共交通への移動手段の転換を図ると位置づけられております。
<p>(4) L R T整備後の交通影響について (179件)</p>	<p>ア 当計画は既存の道路を今以上に狭くし、車線が減少することで渋滞が発生する恐れがあるので、計画を中止してほしい。</p> <p>イ 柳田街道にL R Tが通ることにより車線が減ると緊急車両が通れなくなる。</p> <p>ウ 平石中央小学校付近における辰街道はL R Tが運行することにより、渋滞が悪化すると思う</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・L R T導入による道路交通への影響については、L R T導入後の道路ネットワークについての将来交通量の推計を行い、道路ネットワーク全体として自動車交通を処理できるものと評価したところであります。 ・また、ピーク時の交差点の混雑度合いを示す需要率の検証、さらには、車1台ごとの挙動をより現実に近い形で検証が行えるミクロ交通シミュレーションも実施しながら、L R T導入後にも円滑な交通が確保できるよう、具体的な改良箇所や内容などについて、詳細な検討を行い、道路管理者や交通管理者との協議を経て、この案にまとめてきたところであります。 ・辰街道の渋滞対策については、辰街道の交通量に応じた信号点灯サイクルを設定することで、交通の円滑化を図ってまいります。
<p>(5) 平石中央小学校敷地の減少等について (140件)</p>	<p>ア 平石中央小学校の敷地を削ることはやめてほしい。</p> <p>イ 平石中央小学校児童の通学路を削ることはやめてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・L R T整備に伴う周辺道路等の整備等により、平石中央小学校の敷地が縮小されますが、縮小される用地に現存する学校施設等は移設し、機能を確保していくこととし、施設の適切な配置を行ってまいります。 ・現在、平石中央小学校北側の歩道がない生活道路(通学路)については、L R Tの整備と合わせ、車道の拡幅とともに、歩道の整備、さらには、軌道と道路を隔てるための「防護柵」の設置などにより、歩行者と自動車、そしてL R Tの走行空間をそれぞれ分離することで、現状よりも安全な通学路を確保してまいります。

<p>(6) 計画道路の位置・区域・構造について (2,579件)</p>	<p>ア 平石中央小学校北側を通る当計画は、危険であるため、ルートを変更してほしい。</p>	<p>【当計画の位置・区域・構造の考え方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当案の線形のうち、新4号国道との交差点は、平出交差点における交通円滑化を確保するため、新4号国道南側の盛土部(ランプ下)を通過する計画とし、辰街道との交差点(平石中央小学校付近)は、信号交差点が複数近接することが安全上望ましくないため、既存の交差点に軌道を導入することとし、鬼怒川渡河部については、河川に対して可能な限り直角に交差するように配置することとし、速達性、走行性の向上を図り、周辺交通への影響や安全性を十分考慮した結果、当案に計画される線形とすることとしたところであります。 ・高架構造にした場合は、停留場が高架部に設置されることとなり、利用に際して上下の移動が必要となるなど、利便性が低下し、人に優しく身近な公共交通であるLRTの特性が発揮されなくなってしまうこと、維持管理面での負担が増加すること、日照面、景観面で周辺環境に与える影響が大きいことなどが懸念されるため、当該区間を地平面に導入することとしました。 <p>【安全性の確保に向けた取り組み】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平石中央小学校付近における安全性の確保については、下記に提示している安全性確保策を実施することとして、工事着手に向けた各施設の詳細設計を進める中で、関係機関との協議や第三者機関(1)の評価を踏まえながら、検討を深めていくとともに、宇都宮ライトレール株式会社(以下、「LRT運営会社」という)と連携しながら、運行上の安全性確保策についても検討を進めてまいります。 ・また、地域の皆様が、より安心・安全で便利にLRTを利用できるように、今後とも、停留場周辺の交通広場や駐車場、側道、歩道など、各種施設の整備に取り組んでまいります。 <table border="1" data-bbox="794 1357 1489 1955"> <tr> <td> <p>【平石中央小学校付近における安全性確保策】</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 現況の押ボタン式から歩行者、自動車、LRTを分離した信号点灯サイクルへ変更し安全性を確保する。 (2) 隅切を新たに確保するなど、視認性を向上させるように、交差点を改良する。 (3) 小学校北側に隣接する歩道がない生活道路について、自動車が余裕をもってすれ違える道路に拡幅するほか、歩道を新設し、通学路の安全性を高める。 (4) 歩行者などが軌道敷へ誤進入することを防ぐ必要がある区間について、防護柵を設置する。 (5) 交通信号を設置しない軌道横断箇所について、軌道を横断する人に、LRTの接近を知らせる表示板を設置する。 (6) 市民や沿線地区の方々をはじめ、小学校の児童を対象とした交通安全教育を実施する。 </td> </tr> </table>	<p>【平石中央小学校付近における安全性確保策】</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 現況の押ボタン式から歩行者、自動車、LRTを分離した信号点灯サイクルへ変更し安全性を確保する。 (2) 隅切を新たに確保するなど、視認性を向上させるように、交差点を改良する。 (3) 小学校北側に隣接する歩道がない生活道路について、自動車が余裕をもってすれ違える道路に拡幅するほか、歩道を新設し、通学路の安全性を高める。 (4) 歩行者などが軌道敷へ誤進入することを防ぐ必要がある区間について、防護柵を設置する。 (5) 交通信号を設置しない軌道横断箇所について、軌道を横断する人に、LRTの接近を知らせる表示板を設置する。 (6) 市民や沿線地区の方々をはじめ、小学校の児童を対象とした交通安全教育を実施する。
<p>【平石中央小学校付近における安全性確保策】</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 現況の押ボタン式から歩行者、自動車、LRTを分離した信号点灯サイクルへ変更し安全性を確保する。 (2) 隅切を新たに確保するなど、視認性を向上させるように、交差点を改良する。 (3) 小学校北側に隣接する歩道がない生活道路について、自動車が余裕をもってすれ違える道路に拡幅するほか、歩道を新設し、通学路の安全性を高める。 (4) 歩行者などが軌道敷へ誤進入することを防ぐ必要がある区間について、防護柵を設置する。 (5) 交通信号を設置しない軌道横断箇所について、軌道を横断する人に、LRTの接近を知らせる表示板を設置する。 (6) 市民や沿線地区の方々をはじめ、小学校の児童を対象とした交通安全教育を実施する。 			

		<p>1 【第三者機関(独立行政法人交通安全環境研究所)による評価】 独立行政法人交通安全環境研究所: 自動車や鉄道に係る研究業務を通じて国による基準策定等の施策立案の支援等を行っている組織。</p> <p>(1) 現時点で検討されている物理的な道路・施設等への対策については, L R Tと歩行者(児童を含む)や自動車との接触,衝突に対するあらゆる危険事象を想定した上で検討されており,それぞれ有効だと言える。</p> <p>(2) 次の段階としては,車両側での安全対策および地上施設と車両との連携による安全対策についても検討する必要がある。安全対策の検討に当たっては,リスク分析をさらに詳細に行い,各種安全対策の効果を評価して,どの対策を実施すべきかを決定する必要がある。</p>
	<p>イ 新設軌道は鉄道に関する技術上の基準を定める省令第 39 条に基づき道路と平面交差してはならないと定めているということは,基本高架と考える。法律を遵守し,高架化してもらいたい。</p>	<p>・軌道については,「軌道法第 2 条」において,「軌道は道路に敷設するもの」と規定されており,本市における「専用走行区間」についても,道路として認定を行った上で整備することとしており,「併用軌道」として,特許の申請を行っているところであります。</p>
	<p>ウ 平石地区市民センターは,出張所,公民館,保健センター等多くの役割を担っていて,多くの利用も多いので,その至近に停留場を設置するルートに変更したほうがよい。</p>	<p>・当計画の線形の考え方については,「1-(6)-アにおける市の見解【当計画の位置・区域・構造の考え方】」に記載のとおり。</p>
	<p>エ 騒音被害及び景観の悪化が想定されるため,車両基地予定地の変更をお願いします。</p>	<p>・車両基地は,安全で快適な輸送サービスを提供するため,車両の留置や点検・修繕,運行管理などを行う施設であります。</p> <p>・車両基地の位置の選定に当たっては,車両運用の効率性や本線への出入庫のしやすさ,車両の修繕等で発生する騒音・振動など,周辺環境への影響などを考慮して配置場所の検討を行ったところであります。</p> <p>・その結果,効率的な運用が可能であることや本線への出入庫のしやすさ,居住環境等に与える騒音・振動が少ないなどの理由で,当該計画地を選定したところであります。</p>
<p>(7) J R 宇都宮駅西側への延伸について (9 件)</p>	<p>ア 東部地区の L R T 導入は企業立地の存続・従業員の定住を図り,市の税収を確保すること,インバウンドの増加,中心市街地の活性化を促し,人口減少・少子高齢化への対応策となる。これら効用を相乗的に増大するには, L R T の J R 西側への</p>	<p>・本市においては,平成 25 年 3 月に策定した「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において,計画区間全体を整備するには,一定期間を要すること,また, J R 宇都宮駅の東側と西側では,公共交通の整備状況が大きく異なっていることから,整備の効果が早期に発揮される J R 宇都宮駅東側区間から段階的に整備するとしたところであります。</p>

	<p>延伸が不可欠であり、その礎となる。</p> <p>イ 東西基幹公共交通として位置づけられているにもかかわらず、都市計画決定する区間は先行整備区間としている「東部地区」に限っているが、市民が最も関心があるのは、JR宇都宮駅西部地区であるので、全体を同時に都市計画決定すべきである。</p> <p>ウ JR宇都宮駅西側の大通りは、LRTの併設には狭すぎる。</p>	<p>・JR宇都宮駅西側へのLRT整備については、今後引き続き、検討してまいります。</p>
(8) 環境影響について (3件)	<p>本事業についての環境影響評価をするべきである。</p>	<p>・法や条例に基づく環境影響評価の対象にはなりませんが、事業着手時における配慮事項の把握や、環境悪化など住民不安の解消などのため、任意の環境影響調査を実施し、当該計画に反映しております。</p>
	<p>LRTにより清原工業団地へ通勤に向かう自動車が減少し、CO2削減につながる。</p>	<p>・LRTは、自家用車、乗り合いバスなどの他の交通に比べ、二酸化炭素の排出量が少なく、空気を汚さず地球環境への負荷が小さい交通システムであります。</p>
(9) 管理者協議について (1件)	<p>東部地区については、大通りを所管する栃木県との占用に関する事前協議をしているとのことだが、JR宇都宮駅西側も、協議がされているのか。</p>	<p>・JR宇都宮駅東側区間については、これまで道路管理者、交通管理者、河川管理者などと協議してきたところであり、JR宇都宮駅西側区間については、今後、関係機関と協議を進めてまいります。</p>

L R T 事業に関わる意見について

大分類	小分類 (意見数)	意見の要旨	意見に対する市の見解
1 L R T 事業に伴う安全面に 関わる意見	(1) 防音, 振動対策について (48 件)	L R T の騒音・振動により, 平石中央小学校の教育環境が悪化する。	・教育環境における騒音等の基準として, 文部科学省が定める「学校環境衛生基準」を満たすように, 車輪から音を抑える構造や, レールからの音や振動を抑える軌道構造を検討しており, L R T 導入後においても良好な教育環境を維持してまいります。
	(2) 事業の安全性について (586 件)	ア 平石中央小学校から軌道までの距離が近接しているため, 児童の安全性を確保できるか不安である。	・平石中央小学校付近における安全性の確保については, 「1-(6)-アにおける市の見解【安全性の確保に向けた取り組み】」に記載のとおり。
	イ 自動車が渋滞する柳田街道で L R T をまきこむ事故が起きたら大事故になる。	・L R T の整備により, 安全な柳田街道となるように, 関係機関と協議しながら, 取り組んでまいります。	
	ウ L R T の停留場が, 道路中央部にあるため, 高齢者や障がい者が停留場までアクセスするときに危険である。	・道路中央にある L R T の停留場については, 停留場へ安全にアクセスできるよう, 交差点において信号付きの横断歩道で渡ることとなります。	
	エ 長期間の工事となるので, 安全な対応を優先させてほしい。	・道路拡幅が必要となる区間について, あらかじめ用地買収を行い, その上で車道や歩道について, 将来軌道敷となる部分の外側へ順次再構築し, 最後に軌道を整備するような工事の進め方などにより, 歩行者の安全性を確保し, 自動車の円滑な通行の確保に努めてまいります。 ・また, 交通への影響が懸念される工事については, 交通量の少ない時間帯での施工を実施するなど, 工事中の周辺交通に与える影響を最小限とするように努めてまいります。	
	オ 70 k m / h で交通量の多い道路を運行するのは, 危険である。急ブレーキしたときや走行中の乗用車との事故を起こしたときなど, 安全面での配慮が整っていない。	・現在国に申請している軌道運送高度化実施計画は, 全線にわたり最高速度 40 k m / h で申請しております。それを超える速度向上には, 導入車両も含めて, 安全性が確保されているか国の審査をいただいた上で改めて, 検討することとなります。	
(3) 地域分断について (138 件)	カ 平石地区では, L R T 事業(フェンス等の設置)で分断されることにより, 地域のコミュニティが分断されたり, 緊急車両の通行が妨げられたり, 避難ができなくなる。	・南北の横断箇所については, 今後, 地域からの意見を伺いながら, 軌道の側面に自動車同士のすれ違いが可能な幅員の道路を整備するなど, 利便性を高め, 地域の方々のご日常生活や緊急時の対応に支障がないよう取り組んでまいります。	

2 L R T 事業に伴う交通面の意見	(1) L R T 整備がもたらす交通渋滞の緩和について (7件)	ア クルマ社会による交通渋滞緩和や高齢者障害者に適した交通システムに期待できるため賛成する。 イ 清原地域は朝夕の通勤者等による交通渋滞がひどい状況である。交通渋滞の緩和を図るためにも、L R T の整備は必要である。	・ L R T を基軸とした階層性のある公共交通ネットワークを構築することにより、公共交通空白地域・不便地域をより効率的に解消することが可能となる等、公共交通全体として、誰もが快適に移動できる交通環境の構築につながるものと考えております。 ・ また、東部地域における、多くの自動車通勤者が L R T へ転換することで、東部地域の交通ネットワーク全体から自動車の交通量が減り、円滑な交通ネットワークが実現する等、便益は東部地域全体に及ぶものと想定しております。
	(2) L R T の整備と連携した他の交通機関について (4件)	ア 主要道路に L R T を通しただけでは、便利になるとは思えないため、周辺のバスの運行本数やタクシーを拡充してほしい。 イ J R 宇都宮駅西側の大通りを運行する路線バスが L R T の運行に伴い、減少し不便になる。	・ 平成 27 年 11 月に策定した「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」に基づき、現在のバス路線の状況を踏まえながら L R T と連携した効率的で利便性の高いバスネットワークの構築に向けた検討を行ってまいります。 ・ 市民の皆様が L R T やバスなどを利用して目的地へ安心・快適に移動できるネットワークの具体的な姿を明らかにした上で、主要な電停におけるタクシーとの接続を確保するとともに、バスネットワークが再編できるよう、「地域公共交通再編実施計画」を取りまとめてまいります。 ・ J R 宇都宮駅西側への L R T 整備にあたりましては、バス路線の再編や、乗り継ぎ拠点の整備が不可欠であり、交通事業者をはじめとした関係者との十分な協議・調整が重要であると認識しております。L R T の整備にあたりましては、バス路線再編と一体的に取り組み、公共交通全体として便利になるよう考えてまいります。
	(3) L R T との乗り換え利便性について (27件)	ア 「J R 宇都宮駅東の大通り」へ L R T を敷設すると、大通りは L R T が主役となり、L R T の停留場と路線バスのターミナルとで乗り換えが必要となることで不便で苦痛である。 イ 街中などに向かう時に、L R T が整備されると、大通りでの乗り換えが必要となる。バス料金、L R T 料金と支払回数・金額が増え時間もかかるので L R T の整備に反対する。	・ 居住地や目的地により、L R T との乗換えが必要となる場合がありますが、階層性のある公共交通ネットワークを構築することにより、公共交通空白地域・不便地域をより効率的に解消することが可能となる等、公共交通全体として誰もが快適に移動できる交通環境の構築につながるものと考えております。 ・ また、トランジットセンターの整備や、交通 I C カード、乗り継ぎ割引の導入検討など、乗り継ぎ利便性の向上を図ってまいります。

		<p>ウ L R TがJ R宇都宮駅西側に延伸された場合，J R宇都宮駅東口からJ R宇都宮駅西口へ乗り換えが必要になるのであれば，意味がない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 25 年 3 月に策定いたしました「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」において，東西における公共交通ネットワークの結節や中心部との連携強化，利便性向上等の観点からJ R宇都宮駅東西をL R Tで結ぶ計画としております。
		<p>エ 停留場周辺における駐車場，駐輪場の整備をして乗り換え利便性を向上させてほしい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・交通の結節点として，停留場に，交通広場，駐車場，駐輪場等を整備し，乗り換への利便性を高めることを検討してまいります。
3 L R T 事業に伴う運営面に関わる意見	(1) 事業費，採算性について (347 件)	<p>ア 多額の事業費を投資することに対する採算性について不安である。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・L R T整備の必要性については「1-(1)-アにおける市の見解」に記載のとおり。 ・L R T事業の事業採算性などについては，これまで，沿線企業ヒアリング調査や沿線従業者アンケート調査など，需要予測の精度向上のための取り組みを段階的に実施してまいりました。 ・そうした中，「平成 26 年度県央広域都市圏生活行動実態調査」による需要予測に基づき試算いたしましたところ，収支計画における採算確保の見込みはさらに高まったところであり，採算性は十分に確保できるものと考えております。
		<p>イ 事業費の増加，第 3 セクター化など支出が膨らみ，自治体の負担増，将来に借金を残す。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・L R Tの事業費については，優先整備区間であるJ R宇都宮駅東側について，需要予測の精査や交通円滑化方策の確保，安全性や利便性・速達性向上の観点によるルート設定など，事業化に向けた具体的な検討を行い，概算事業費を試算したところであります。 ・そして，本市の財政規模で十分対応できる事業であり，本市の将来に必要な社会資本と考えております。
	(2) L R T 利用者について (68 件)	<p>ア L R Tは一定の路線なので利用者は通学や清原工業団地勤務者などに限定されると思うため，整備しても一般の市民は不便な人も多く利用できない。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・L R Tを基軸とした階層性のある公共交通ネットワークを構築することにより，公共交通空白地域・不便地域をより効率的に解消することが可能となる等，沿線地域だけでなく市全体の公共交通全体として，誰もが快適に移動できる交通環境の構築につながるものと考えております。
		<p>イ L R T沿線地区の住民以外には利用価値がない。</p>	
		<p>ウ 本当に利用者は見込めるのか。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・L R Tの需要予測については，これまで，沿線企業ヒアリング調査や沿線従業者アンケート調査，県央広域都市圏生活行動実態調査など，需要予測の精度向上のための取り組みを段階的に実施してまいりました。 ・このうち，県央広域都市圏生活行動実態調査の結果に基づく需要予測においては，都市圏内のあるエリアから目的地のエリアまで到達するための交通手段として，L R T利用の場合と

			<p>自動車などを利用した場合のそれぞれの所要時間,料金,乗りかえ抵抗などを数値に置きかえて比較し,LRTを利用することが合理的と判断できる交通行動を統計的に集計したもので,その結果,平日1日あたりの利用者数を約1万6千人と推計し,軌道事業の特許取得に必要な軌道運送高度化実施計画の認定申請を行ったところであり,利用者は見込めるものと考えております。</p>
	<p>(3) LRTの運行本数,運行速度,運賃について (66件)</p>	<p>ア 4分に一度の間隔で運行するという点では,1日を通してそれほどの利用者を確保することは困難。加えて,運行本数を増やすことは,乗用車との遭遇回数が増大につながり,交通渋滞や交通事故を招くことが心配される。走行速度を国が定める40km/hに抑える。最低でも8分に1本の間隔で走行するように改善する。</p> <p>イ 学生の通学なども低コストで利用できると良い。</p> <p>ウ 様々な通勤時間に適応できるようになれば良いと思う バスより多い本数にしてほしい。</p>	<p>・LRTの運行については,軌道事業の特許取得に必要な「軌道運送高度化実施計画」において,午前6時台から午後11時台の時間帯とし,朝夕のピーク時においては,ピーク時最大断面需要などから6分間隔(1時間あたり10本),オフピーク時においては,利用者の利便性を考慮し,10分間隔(1時間あたり6本)での運行と設定したところであります。</p> <p>また,LRTの運転速度については,軌道法に基づき,最高速度40km/h以下となります。</p> <p>・「軌道運送高度化実施計画」において,LRTの運賃については,150円~400円の対距離制とし,通学定期については,他の公共交通機関の割引率などを参考に,5割引と想定しているところであります。</p>
<p>4 その他</p>	<p>(1) LRT沿線のまちづくりについて (10件)</p>	<p>LRT沿線について,魅力あるまちづくりを進めてほしい。</p>	<p>・本市の目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」の具現化に向け,LRT整備に合わせた拠点形成,沿線まちづくりを進めることが大変重要であります。</p> <p>そのようなことから,本市では公共交通と一体となった都市計画の新たなマスタープランである「立地適正化計画」において,「都市機能誘導区域」や「居住誘導区域」を定めるとともに「市街化調整区域の整備及び保全の方針」を検討し,LRT沿線に,日常生活や経済活動に欠かせない商業や業務,福祉,医療などの都市機能や,居住人口を集積することで,さらなる民間整備を誘発するなど,JR宇都宮駅東口や主要な停留場などにおいて,交通環境や居住環境の向上に向け,魅力ある沿線まちづくりに取り組んでまいります。</p> <p>・また,LRT沿線に配置されます各種交通機関が結節するトランジットセンターの周辺等につきましては,交流人口の増加に繋がるポテンシャルの高い地域となりますことから,LRTの交通機能と一体となった新たな土地利用を検討してまいります。</p>

(2) 住民合意について (251件)	ア 地域住民とのコミュニケーションを図り、官民一体で事業を推進していただきたい。	・LRTについては、これまで、具体的な調査・検討を進める中で明らかになった情報を含めて、適宜、市民にホームページや広報紙等で情報提供するとともに、地域説明会やオープンハウスなどを通して、市民説明に取り組んできたところであります。 ・また、LRT運営会社については、多くの地元経済界や地元交通事業者に参画いただくなど、官民一体で推進しております。
	イ 多くの市民の疑問や意見に回答する場もなく、聴く耳を持たない姿勢は、市民を無視したもので、当計画は認められない。	
(3) その他 (183件)	ウ LRT事業実施に対する住民投票をしてほしい。	・LRT整備の必要性については「1-(1)-アにおける市の見解」に記載のとおり。 ・LRT事業については、長年にわたり議論を重ねながら進めてきたところであるため、住民投票を実施することは考えておりません。
	ア 大雨が降ったとき、水路があふれる事が予想されるので、山下川の河川改修を同時進行で進めてほしい。	・本市では、山下川の溢水の解消を図るため、河川改修に係る計画の見直しを進めているところであり、鬼怒川に放流する放水路の整備が必要になりますことから、鬼怒川の管理者である国と放流に関する協議を進めているところであります。 ・山下川の改修にあたりましては、相当期間を要しますことから当面の溢水軽減対策を検討してまいります。
	イ その他さまざまな意見 ・LRTも宇都宮環状線でまわして、JR東武駅に直結すれば、利用者も増えて便利になるが、原案ルートに意味はない。 ・路線沿いの景観を楽しめるようなものになれば利用者も増えると思う。 ・軌道敷地内を、車両通行できるようにする。 ・LRTができれば「宮祭り」や「自転車競技」も縮小するかできなくなる。	