

「(仮称) JR宇都宮駅西口周辺地区整備基本計画」(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 令和7年9月8日(月)～令和7年10月6日(月)

(2) 意見の応募者数 14名
意見数 137件

(3) 提出方法の内訳

	郵送	ファクシミリ	Eメール	持参	計
人数	1	1	10	2	14

2 意見の処理状況

区分	処理区分	件数
A	意見の趣旨等を反映し、計画に盛り込むもの	0件
B	意見の趣旨等は、計画に盛り込み済みと考えるもの	36件
C	計画の内容を踏まえた今後の計画推進への参考とするもの	52件
D	計画に盛り込まないもの	0件
E	その他、要望・意見等	49件
計		137件

No.	区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	B	地上部と2階の移動が階段とエレベーターのみである。エスカレーターも設置すべき。	本計画におきましては、主要な乗継動線などには、交通結節機能強化や利便性向上のため、エレベーターやエスカレーターなどの昇降施設を設置することとしております。
2	B	【アンブレラフリーに関する意見】(12件) ・広場等も悪天候等で濡れず、寒さや暑さも回避出来る広場や通路等も要望する。 ・雨天時の利便性や一時避難拠点として有効な、JR宇都宮駅改札からLR T停留場・デッキに至るまで全天候型の大屋根または屋内動線・回廊を整備、併せて休憩スペースの設置を要望する。 ・雨風の影響を受けない乗り換え可能	本計画におきましては、誰もが安全・安心・快適に利用できるように、主要な乗継動線となる歩行空間においては、屋根の設置などアンブレラフリーな動線を整備することとしております。

		な動線を考えていただきたい。 ・現状、雨の日の朝に濡れながらバスを待つ学生の姿がある。悪天候時の待機をどうするか考える必要がある。 ・L R T 停留場までの屋根を、東口連絡通路のような半屋内型の通路とし、雨に濡れない歩行者動線を設計して欲しい。 ・現状、雨を避けられない地点が複数あるため、天候に左右されない動線づくりを期待する。 ・既存ペDESTリアンデッキは歩車分離が不十分で、全天候対応になっていない。西口・東口の主要動線に「連続キャノピー（屋根）・遮熱/雨仕舞・ベンチ等」を「重点投資箇所」として明記し、性能基準（照度・遮熱指標・連続距離等）で担保を望む。 ・L R T 停留場まで、雨に濡れないようにアーケードがあった方がいいと思う。 ・自家用車の降車場からJ R 駅構内への動線は今より遠くなる。明るさ、雨に濡れないなど対策をしてほしい。 ・デッキや通路について、全体を全天候型で整備することを検討してほしい。利用者を濡らさないことの重要性を計画に明記してほしい。 ・宇都宮市は突然の雷雨が多い地域であるため、歩行経路全体とバスを利用する人全員が屋根に入れるような設置・設計を要望する。 ・近年の酷暑や落雷被害、イベントの安定開催の観点から一部または全体を屋根付き空間や屋内広場を検討してほしい。クールスポットや一時的な避難場所としての役割も期待できる。	
3	B	【ウォーカブルに関する意見】（2件） ・周辺の再開発ビル等ともデッキ直結で回遊できるなど、自発的に歩きたくなる空間を要望する。 ・デッキの活用により、バスや一般車を意識せずロータリーを抜けられるのが大変良い。ぜひ実現してほしい。	本計画におきましては、駅・駅前広場・周辺街区が一体となった人中心の居心地がよく歩きたくなるようなウォーカブルな空間の形成に取り組んでいくこととしております。

4	B	【防災機能に関する意見】（３件） ・対ミサイル攻撃及び自然災害，ＬＲＴやＪＲ線が止まってしまった場合の帰宅困難者・一時帰宅困難者向けの核シェルター施設，食品備蓄支援を拡充が必要 ・災害対応の多機能トイレ，停電時に稼働可能な非常用電源，停電対応で災害発生時に情報を即時発信できる掲示設備，防災倉庫などを複数整備し安全に避難できる拠点機能を備えることを求める。 ・広場階段下の有効活用のため，防災備蓄倉庫の整備の他，災害時など帰宅困難者の一時待機スペースとして利用する設計とし，防災拠点としての役割を果たすことができる工夫を要望する。
5	B	【案内表示に関する意見】（７件） ・近隣住人や来訪された方にも分かりやすいように誘導案内標識の設置など掲示や広報活動を展開することが必要 ・案内表示（情報提供など）の多言語対応と、視認性の高いピクトグラムを採用し，リアルタイム情報を提供してはどうか。 ・関東自動車のアプリ「バスナビ」や「バスロケーションシステム」などの利便性の高いサービスと連携をとり，リアルタイムに運行情報を掲示するなど，観光客やバスに馴染みのない人にも使いやすい案内を要望する。 ・バス乗り場は簡素化を徹底し、LRTとの結節を最優先に，用途別（庁内循環/郊外・広域/空港・高速）でゾーニングを統一し，降車場の集約・乗り換え最短化・高視認サイン・リアルタイム案内の必須化を要望する。 ・利用者の利便性向上のため，駐車場の混雑・満車情報を今泉交差点南側付近に電子表示いただきたい。 ・既存の降車場付近について，「降車専用エリア」として明確に区分されるような整備をお願いする。

		・L R T 停留場周辺にバス停・タクシープール・自転車駐輪場（パーク＆ライド対応を含む）を視線を遮らない形で近接配置し、シームレスな乗換環境を整備することを求める。	
6	B	駅前広場への自動車流入抑制は賛成であるが、自動車流入を完全に否定するのは現実的でなく適切でもないと考える。	本計画におきましては、駅前広場の過度な自動車流入の抑制に向け、目的別に適切な駐車場などの配置を行うこととしており、駅前広場には送迎利用に必要な乗降スペースを配置するとともに、通勤・旅行などを目的とした長時間利用の駐車場につきましては、周辺エリアに集約配置することとしております。
7	B	駐車場進入時待機車線の確保など、トナリエ・パセオ駐車場へのアクセス改善に関しても事業者と協議し迅速に対応してほしい。	本計画におきましては、民間開発で整備する駐車場について、駅前広場への過度な自動車流入の抑制に取り組んでいくものとしており、既存施設においても円滑な交通動線の確保に向け、関係者と調整を図ってまいります。
8	B	【周辺民間街区に関する意見】（8件） ・南地区や中央地区の再開発事業はスピード感をもって実施していく必要があります。行政は権利者の機運醸成など積極的に関与していくべき。 ・北地区にコンサート会場としても使えるアリーナがあると魅力的である。 ・駅前に大型の映画館や若者向けのコスメ・ファッションに関する店舗、専門書を多く取り扱う店舗を誘致してほしい。 ・土産店や郷土料理をコンセプトにした店舗が少ない。それらを取り入れたセレクトショップの導入をしてはどうか。 ・歴史的景観を一体的に感じられるエリアがなく、その点において北街区に文化・交流機能をもたせるという計画には非常に期待している。 「県都」ならではの栃木県全体の歴	・本計画におきましては、駅西口周辺地区の目指す将来像実現に向け、現在の土地利用やアクセス動線などの考慮し、駅前広場周辺における市街地再開発事業などによる土地利用の方向性や、各地区の特性も考慮しながら導入機能を位置づけております。 ・今後、周辺民間街区の再編に向け、いただいたご意見を参考にしながら、官民で一層連携を深め、まちづくりに取り組んでまいります。

		史・史跡・文化施設を紹介するスポットがあってもいいと思う。 ・宇都宮市の歴史文化とL R Tをより深く知ってもらうことを目的に，宇都宮市博物館を作り，L R Tを含め西口中心市街地の歴史の移り変わりを紹介できる施設を設けることを提言する。 ・時期未定ながら県立図書館が郊外に移転する予定があること，市中心部の大型書店が閉店している現状があるので，司書のいる図書館機能がほしい。 ・団体旅行等で使用する貸切バスなどの大型車用の駐車場を，現状のロータリーではなく田川沿いなど集合しやすい場所での整備をお願いする。	
9	B	エリア運営として，J R・交通事業者・商店会・住民等による「常設協議体」を設置し，回遊率・滞留時間・事故/ヒアリ件数・混雑度等の「KPI を毎年公開する」PDCA の制度化に取り組むとともに，景観については，田川・大谷石（建造物等）・ライトラインと調和する「統一ガイドライン」（照明・舗装・植栽・サイン・広告）」で「品位を担保」を希望する。	本計画におきましては，市民・事業者・行政が相互の信頼関係や協力関係のもと，空間の質を担保する仕組みづくりとして，魅力的な空間を維持向上させていくためのエリアマネジメントに取り組むとともに，景観形成重点地区の仕組みづくりについても検討していただくこととしております。
10	C	ライトライン停留所横のデッキで十分なスペースが確保できるのか懸念。ホームの拡幅や増設，車両の長編成化にも対応できるよう設計すべき	いただいたご意見は，今後，駅前広場の設計におけるデッキの規模について検討する中で，参考とさせていただきます。
11	C	【交通施設に関する意見】（8件） ・休憩スペースやイベント開催はトナリエや南地区（事業中）室内に空間を確保することを前提に，交流広場を縮小もしくは廃止して「一般車乗車待ち短時間駐車スペース」の拡大を検討してほしい。 ・計画のタクシー空間の規模で需要を満たせるか十分に検証が必要 ・現状より縮小された一般車空間の規模について，対応可能なのか疑問。ある程度の余裕を持たせた設計とする必要があると考える。 ・バスロータリー式として生まれた中	いただいたご意見は，今後，駅前広場の設計におけるバスやタクシーなど交通施設を検討する中で，参考とさせていただきます。

		中央空間をタクシープールにすることで、「降車→待機→乗車」の動線を最適化することを提案する。 ・ロータリー式の構造は上下階の移動が不要な点で有効と考えるが、歩行者の移動距離が長くなるとともに、中央部が利用されない無駄な空間となる。歩行者動線の最適化とバス待機列を考慮した配置をお願いする。 ・駅前送迎車などで渋滞が生じ、路線バスも運行が滞っている状態のため、乗降場を拡充するなど渋滞緩和の対策が必要 ・現在のロータリー南端、南地区隣接部に一般車両向けの降車場の新設をお願いする。 ・タクシー乗り場については縦列型で3箇所設置し、そのうち1箇所を「近距離専用乗り場（初乗り程度の距離利用可）として明示していただきたいと考えます。短距離利用者でも気兼ねなく利用できる環境整備をお願いする。	
12	C	【バリアフリーに関する意見】 （10件） ・現状も一般車の乗降・駐車スペースの不足や駅利用時に距離が遠過ぎる。悪天候や障害者・ハンディキャップ等のある方をないがしろにしているため、駅に近い位置での乗降やエレベーターの増設などを要望する。 ・ユニバーサルデザインに基づいた完全なバリアフリー化を徹底することを要望。車椅子利用者、ベビーカー利用者、大きな荷物を持つ旅行者を含めすべての人に開かれた駅とする必要がある。 ・現在のエレベーターは駅の端に設置されており不便であるため、エレベーターを中央部分、改札口付近、タクシー乗降場、バス停、LRT電停付近などの主要動線に設置し、車いす利用者だけでなく、ベビーカー利用者や高齢者も快適に安全かつ便利に移動できる動線設計を求める。	・いただいたご意見は、今後、駅前広場の設計におけるバリアフリーやユニバーサルデザインを検討する中で、参考とさせていただきます。

		・東口ライトキューブの2階デッキの点字ブロックが目立たないステンレス製であるためか、点字ブロック上での一般客の立ち止まりや、スタッフが上に立って案内していたりするため、通行に困ることがある。歩行者通路をきちんと確保してほしい。 ・東口広場では健常者のデザイン性を重視しているためか、視認性が乏しいステンレス製の点字ブロックの採用や、L R Tのバリアフリー記事は車椅子の事ばかりで、様々な障害者がいるということが抜け落ちている。健常者が考える障害者像の押しつけは困る。 ・西口は有名建築家によるデザインや、健常者目線での見栄えを重視した空間やサイン設計は必要ない。未来に恥じないインクルーシブな空間設計にしてほしい。 ・短時間駐車スペースが駅改札まで遠く、高齢者や子育て世代に負担であるため、再配置の検討を要望する。 ・お手洗いに関してオストメイト用の設置やうがい専用水洗、A E Dの導入も検討してもらいたい。 ・ペDESTリアンデッキ階段の現状の視認性が非常に悪いので、直してほしい。 ・健常者の中高年男性主体の意見ではなく、多様な当事者（各種障害者、外国人旅行者、留学生や就労している人や支援者）団体や N P O の記載がない。参加させるべき。	
1 3	C	【設備（照明や給排水装置など）に関する意見】（9件） ・大屋根に太陽光パネルや雨水貯水システムを導入することで環境負荷低減にも資するものとする。 ・広場内にはベンチ・街路樹・芝生を整備し、ヒートアイランド対策と憩いの場の機能を両立させることが望まれる。 ・人感センサー式ライトや防犯カメラを死角なく網羅的に配置を行い、十分	いただいたご意見は、今後、駅前広場の設計における設備や施設を検討する中で、参考とさせていただきます。

		な照明（１５０ルクス以上）を確保することで誰もが安心できる空間とすること。 ・昼夜を問わず、見栄えのある空間の演出を要望する。（夜間における間接照明の充実等） ・年間２０回以上のイベントやマーケット開催を想定し、電源・給排水設備の整備を行い、駅前を単なる交通拠点ではなく「賑わいの交流拠点」とし広場の活性化を図って欲しい。 ・排水能力は最低でも時間雨量５０mm、可能であれば近年の異常気象を踏まえ１００mm 対応を目標とすることを要望する。 ・広場のイメージ図のような噴水広場を設置するのであれば、夏の猛暑を考慮し、最低でもベルモールのような簡易的な屋根は必須。また、利用者の快適性を確保するため、屋根の下に十分な数のベンチを設置することを要望する。 ・広場面積を縮小し、天候に左右されない待合空間や賑わい創出の仕掛けとしてカフェや軽食販売、近未来的な無人コンビニなど配置することで利便性と先進性を兼ね備えた、１階バス停とＬＲＴ電停を接続する２階建ての屋内待合等を整備することを要望する。 ・バスの乗降場やＬＲＴ停留所に関しては、ガラスで暑さ寒さを抑えるようにし自動ドアと空調施設を完備した待合所が必要。	
14	C	【景観やデザインに関する意見】 （１１件） ・餃子像以外のオブジェは古臭いので撤去してほしい。設置しなければならない場合は目立たない場所に設置してほしい。 ・餃子像や大谷石カエル像を中央地区に移設し、ＬＲＴが宮の橋を通るのをバックに石造前で写真が撮れる目玉として推すＰＲを推進する。新たにきぶな像を設置するのも良い。	いただいたご意見は、今後、駅前広場の設計における景観・デザイン等を検討する中で、参考とさせていただきます。

		・大谷石のデザインへの活用，餃子に次ぐアピールポイントとしてジャズやカクテル文化を象徴するアート・モニュメントの設置，小型店舗や観光情報コーナーの設置等により，宇都宮文化の発信と宇都宮らしさを表現する場とすることを求める。 ・宇都宮にゆかりのある寝台特急カシオペアは魅力あるランドマーク作りに役立つのではないか。 ・全国の駅前が似たような高層ビルで変わり映えしない。もっと緑の溢れた駅前を目指してほしい。 ・宇都宮市は門前町・城下町として栄えた歴史があることから，駅前を歴史ある趣のある街の玄関口として演出することにより大いに期待できる。 ・広場や通路上に街路樹を設置する場合は，ムクドリによる騒音やふん害の恐れがあるため，安全性や衛生面に配慮した種類，配置としてほしい。 ・植樹する際には鳥類による騒音，フン害の問題，寿命，倒木リスク，管理の可否等，十分な検討が必要。また，草花を植えることで空間を彩る方法も併せて検討してほしい。 ・トナリエから駅に向かうデッキ脇にかなり大きな木が生えているが伐採予定なのかが知りたい。大きくなるのは年月がかかるので，できれば残してほしい。 ・ペDESTリアンデッキの質の向上（高級感のあるデッキ手すり，路面材の使用など）のため，見栄えあるペDESTリアンデッキを計画していただきたい。 ・安価な素材は経年劣化しやすいため，長年にわたり高級感が保てる素材を使用してほしい。	
15	C	【交通動線に関する意見】（4件） ・一般車の動線について，博労町交差点から進入し，バスロータリーを通過して南地区から出る一方通行の動線を提言する。	・本計画におきましては，駅前広場の交通円滑化を図るため，公共交通と一般車のアクセス動線を分離し，宮の橋交差点からバス・タクシー，博労町交差

		・短時間駐車スペースまでの交通動線は、大通りからだ博労町交差点を右折するため、渋滞が懸念される。また、短時間駐車スペースは、片側1車線の袋小路構造により満車時に交通渋滞の恐れや、緊急車両の通行にも支障がある。入出庫を分離した一方通行形式とし、入口を博労町交差点側、出口を大通り方面に設けることを提案する。 ・ホテルや学校等の送迎車両による駐停車が渋滞や混乱を防ぐため、専用レーンを設置し、ETCなどを活用して有償で停車可能とする制度の導入を提案する。 ・近隣施設への搬入出が円滑に行えるよう、荷捌きスペースや時間帯規制を計画に導入し、物流・配送への配慮をしてほしい。	点から一般車としております。 ・いただいたご意見は、今後、駅前広場における交通円滑化に向けた対策を検討する中で、参考とさせていただきます。
16	C	【安全対策に関する意見】（5件） ・一般車空間と交流広場が隣接するため、交流広場に対する安全対策と大通りから進入しようとする一般車の対策を検討した方が良い。 ・博労町交差点から進入し、バスロータリーに強引に乗り入れる一般車がいる可能性があるため車止めや標識など分かりやすく明示する方が安全性がより高まると思う。 ・東西自由通路とLRT軌道が平面で交差しているが、安全対策が必要である。 ・「歩行者最優先の空間設計」として、交差点の狭さく・ハンプ・信号付き横断・視認性舗装を標準化してほしい。 ・迷惑行為や暴力的行為などを未然に防止できるよう、防犯カメラの設置や警察との連携体制の強化など、防犯面での工夫をお願いする。	いただいたご意見は、今後、駅前広場における安全対策を検討する中で、参考とさせていただきます。
17	C	【施工計画に関する意見】（4件） ・デッキ撤去時は歩行者は地上での移動が多くなるため、歩道を先に整備した方が良い。 ・撤去したデッキをどのように管理するのか不明（デッキ再利用前提の意見）	いただいたご意見は、今後、駅前広場における施工計画を検討する中で、参考とさせていただきます。

		・ L R T 西延伸の工程延期を踏まえ、「新工程表・節目 KPI・想定リスクと暫定措置」を計画本文に併記し、駅前広場の段階整備（前提配置→本設）ロードマップと工事中の安全計画（仮設デッキ・仮のりば・誘導員配置）を明示を希望する。 ・ 計画の焦点が分散しがちなため、駅前整備は安全、分かりやすい結節、暑熱・豪雨レジリエンスの三本柱へ再編集し、「年度別マイルストーン・概算残事業費枠・到達水準（性能規定）」の提示を希望する。	
1 8	E	【ペDESTリアンデッキに関する意見】（3件） ・ E 街区へ繋がるペDESTリアンデッキを追加検討してほしい。 ・ 回遊性、利便性を謳うのであれば E 街区にデッキを結節するべき。 ・ 歩行者の利便性向上や回遊性強化につながるため、駅とアトラスタワーを結ぶデッキを整備してほしい。	・ 1 階レベルの広場空間を中心にゆとりある歩行空間を確保し、歩きたくなるウォーカブルな歩行者動線を形成するとともに、2 階レベルのデッキも活用しながら、回遊性・安全性が高い歩行者動線を設定してまいります。 ・ いただいた意見は、こうした取り組みに対するご意見として受け賜わります。
1 9	E	E 街区にマンションが建つことから、分煙を意識し喫煙所を廃止してほしい。	いただいた意見は、喫煙所のあり方に関するご意見として受け賜わります。
2 0	E	ウォーカブルは手段であって目的ではない。目的はソーシャルキャピタルの度合いを増すことで、市民の生活が不便になることや、不幸になるのでは本末転倒である。どのような整備をしたら良いか再構築して欲しい。	・ 本計画におきましては、駅・駅前広場・周辺街区が一体となった人中心の居心地がよく歩きたくなるようなウォーカブルな空間の形成に取り組んでいくこととしております。 ・ いただいたご意見は、こうした取り組みに対するご意見として受け賜ります。
2 1	E	【自転車・駐輪場に関する意見】（4件） ・ 自転車駐輪場は需要増を見込み、現行施設の拡張や新設を含め少なくとも 7 0 0 台規模の収容能力を確保することが望まれる。 ・ 自転車は「完全分離レーン」とし、L R T ・バス結節点至近に大規模駐輪場（初回無料・大型対応）の整備を望	いただいたご意見は、自転車駐輪場整備に関するご意見として受け賜わります。

		む。 ・大容量駐輪場・シェアサイクル拠点・E V 充電ポート（急速充電5基以上）を整備し，自動車依存からの転換を促進する。 ・自転車は歩行者なのか車両なのか記載がなく不明。自転車の動線，駐輪場はどこに設置する予定なのか。	
2 2	E	【駐車場に関する意見】（5件） ・西口では送迎用の駐車場を無くし，5階建て以上の自走式有料立体駐車場を整備し，2階部分から駅側へ直接連絡できるような，十分な収容力を持つ駐車場の新設を提案する。 ・主要な東北新幹線駅には300～500台以上の駐車場がある。景観上は東京駅のような地下駐車場が理想なので駅西口でも検討してほしい。 ・ウォークアブル空間を重視するあまり，自家用車利用が軽視されている印象。駐車台数が不足し，道路で停車待ちする問題があるため，駐車場の立体化や広場面積の縮小，駐車場を短時間利用（1階）と長時間利用（2階～5階）に分けて効率化を図る提案をしたい。 ・北地区と駅東口の駐車場をアンダーパスで繋ぎ，駅の東西を連絡可能な駐車場を作るのはどうか。 ・ライトラインの導入で大通りの路線バス運行が取りやめになることが懸念されることから，自家用車で来れるよう無料駐車場の整備を要望する。	・本計画におきましては，駅前広場の過度な自動車流入の抑制に向け，目的別に適切な駐車場などの配置を行うこととしており，駅前広場には送迎利用に必要な乗降スペースを配置するとともに，通勤・旅行などを目的とした長時間利用の駐車場につきましては，周辺エリアに集約配置することとしております。 ・いただいたご意見は，駐車場の整備に関するご意見として受け賜わります。
2 3	E	【景観に関する意見】（2件） ・宇都宮は，特に駅西側に街に潤いをもたらす街路樹が少ないことから，駅前大通りの植栽に配慮していただきたい。 ・駅前はその都市の顔であり，駅前の景観によりその都市の印象が決まると言っても過言ではないため，県都西口駅前の景観の一層の向上を図るという観点で計画・策定していただきたい。	・本計画におきましては，県都の玄関口にふさわしい潤いと風格のある景観の形成に取り組む方針のもと，水と緑が感じられる駅前にふさわしい景観の形成に取り組むこととしております。 ・いただいたご意見は，こうした取り組みに対する意見として受け賜ります。
2 4	E	深夜・早朝のバス運行時間外において，バス空間内への一般車両の出入り	いただいたご意見は，今後，交通事業者等と調整を図って

		の可否は。	まいります。
25	E	【交通円滑化に関する意見】（3件） ・周辺道路の整備が進んでいない。 ・宇都宮駅周辺への自動車の過度な流入を抑制した結果、周辺交通への影響はどのように考えているか。別の道路が慢性的に渋滞になるような結果では意味がないと考える。 ・自家用車については、これまでのように大通りからでなく、博労町交差点からの流入となり大回りすることになる。市中心部（東武駅周辺、二荒山神社周辺、市役所周辺）からの所要時間の変化を調べてほしい。	駅前広場の整備にあたっては、周辺道路の交通影響調査などを行い、必要な交通円滑化対策などを講じながら取り組んでまいります。
26	E	横断歩道においては、現在盲目障害者用の歩行者信号機が無いので導入を進めてほしい。	・本計画におきましては、駅前広場における歩行者の安全性とバスなど自動車の円滑な交通を確保するため、2階レベルの通路を活用することで、人と車の錯綜を解消するとともに、バリアフリーに配慮した回遊性の高い歩行者動線を設定することとしております。 ・いただいたご意見は、こうした取り組みに対するご意見として受け賜わります。
27	E	大通りの車線削減を前提に横断距離を短縮し、歩行者動線を明確化するとともに信号制御を歩行者優先に調整など行い、安全かつ快適に回遊できるトランジットモールの機能の導入を要望する。	本計画におきましては、駅前広場の中心に交流広場を配置し、その南をバス・タクシー空間とすることで、公共交通と一般車の動線分離や、車両と歩行者の動線を分離すること基本に、安全かつ快適な歩行空間を確保することとしております。
28	E	A街区とB街区間の横断歩道を残置してほしい。	・駅前広場における現状の課題として、横断歩道で人と車の錯綜が生じる箇所があり、歩行者の安全性とバスなど自動車の円滑な交通が阻害されていることが挙げられます。 ・こうした課題を解消するため、バスの乗降形式を島式からロータリー式に変更することや、2階レベルの通路を活用す

			ることで、人と車の錯綜を解消するとともに、回遊性の高い歩行者動線を設定することとしております。
29	E	【周辺民間街区に関する意見】（5件） ・資材が高騰している中でトナリエの再開発は不可能に近い。まずは出来る範囲で身の丈に合ったまちづくりを要望する。 ・北地区の集約駐車場の早期整備，周辺施設への動線，回遊性についても十分検討し，短期，中期の段階でも目詰まりを防ぐため，具体的な対応を計画に盛り込むべき。 ・南地区（C・D・F街区等）は他の地区より遅い2040年代に再開発事業が推進される計画となっているが，目標として遅すぎる。他の地区の整備と歩調を合わせ，可能な限り早期の事業推進を目標とすべきである。 ・商業スペースには地元事業者の参画を優先し，地域経済の循環を促進してほしい。 ・中央街区の商業機能が，現状では利用者のニーズを満たしきれていないため，計画内の中央街区の「商業機能は，広場空間に隣接して配置（3階レベルまで）」といった記載や「広場に面する部分には低層棟（3～5階程度）を配置」という記載は商業機能の縮小につながる可能性があるため，文言を修正してほしい。	いただいたご意見は，周辺民間街区の再編に関するご意見として受け賜わります。
30	E	【本計画の推進に関する意見】（4件） ・本計画を実行した場合の考えられるデメリットやリスク，それらへの対応策も示してほしい。 ・本計画を実行した場合に得られる効果を定量的に測定する必要があると考える。KPIの設定・記載を検討してほしい。 ・宇都宮は北関東一の都市という自覚をもって計画・策定していただきたい。 ・中途半端な供用で到達水準を満たせない恐れがある場合は，「白紙化を含む	・県都の玄関口にふさわしい，世界に誇れる駅前空間を創出していけるよう，行政・地域・事業者などまちづくりに関わる関係者と一体となって取り組んでまいります。 ・いただいた意見は，こうした取り組みに対するご意見として受け賜わります。

		抜本的見直しや再構築も辞さない方針を明確化」を望む。長期にわたる市民の期待と負担も損耗を繰り返さない観点から、意思決定プロセスと説明責任の徹底を求める。	
3 1	E	【ライトラインに関する意見】（6 件） ・宇都宮駅西口のライトライン停留所を 2 面 4 線にして、列車の増発を行ってほしい。 ・宇都宮駅西口だけは、ライトラインのホームに自動改札機等を設置して列車でなくホームで管理することで、円滑な動線になることを期待する。 ・将来的な拡張を見込み、プラットホームを初期段階から 50m 程度に設計することで、改修コストを大幅に削減し、市民負担の軽減につながる。拡張性を見込んだ設計を要望する。 ・広島駅や岡山駅のように西口 LRT 電停を J R 線改札に近付けていただきたい。 ・L R T が教育会館まで延伸した時の昼間の駅前における一般車両の乗り入れの抑制効果はどれくらいになるか検討してほしい。 ・L R T について 2 面 2 線だけだと東口での現状を考えると運行の遅延に影響が出る可能性がかなり高いと思う。広島駅を参考にホームの増設など利用しやすい駅にして欲しい。	いただいたご意見は、ライトライン整備に関するご意見として受け賜わります。
3 2	E	【J R 宇都宮駅舎に関する意見】（3 件） ・将来は宇都宮駅舎の建替えや在来線の地下化、新幹線の留置線やホーム増設などの再編も要望する。 ・鉄道改札について、1 0 番線のホーム上から東口方面に抜ける改札と西口方面とに分けて欲しい。 ・J R と協力して駅構内も魅力ある空間となるよう再整備が必要。県都の玄関口にふさわしい駅舎と駅構内の再整備を計画に盛り込み、J R に対して強く要請してほしい。	・いただいたご意見は、駅西口周辺地区整備と密接に関わる J R 宇都宮駅に対するものであるため、関係者と共有を図ってまいります。

3 3	E	【本計画書の表現に関する意見】 (4件) ・タクシー空間の規模について、乗降者各2台程度との記載と乗車・降車パース各3台程度との記載があり、どちらが正しいのか不明確。 ・P13「明治18年(1885年)国鉄宇都宮駅の開業から」は日本鉄道の誤りではないか ・P13「県庁通りや大通りをはじめとする」は県庁前通りあるいは中央通りの誤りではないか ・P14「駅東口整備が令和4年11月に完了し」は、複合施設等2が未整備であるため誤解を招く表現ではないか	正しい表現や誤解を招かない表現に修正させていただきます。
3 4	E	【その他】(4件) ・都市型ロープウェイで大谷まで繋ぐのはどうか。 ・整備に関する施工計画を分かりやすくパワーポイント等で説明する必要がある。 ・ホテルやバス等の関係する施設が多く絡むため、とりまとめる部署を作る必要がある。 ・公表資料について、きちんと誰でもアクセスできる情報にすべき。今回のパブコメ資料についても、多言語、点字や音声データの用意がない。	いただいたご意見は、本市まちづくりに関するご意見として受け賜わります。