

第 6 3 回 宇 都 宮 市 都 市 計 画 審 議 会 議 事 録

平成 2 8 年 5 月 2 6 日 (木)

午後 1 時 3 0 分 ~

市役所 1 4 A 会 議 室

出席委員

1 号 委 員

菊池昭吾委員, 横尾昇剛委員,
岡田豊子委員, 高橋晃委員,
大森宣暁委員, 森岡正行委員 (6 名)

2 号 委 員

村田雅彦委員, 舟本肇委員,
櫻井啓一委員, 今井恭男委員 (4 名)

3 号 委 員

角田永子委員
斎藤守委員
渡辺千里委員 (3 名)

(計 1 3 名)

欠席委員

蟹江教子委員, 里村佳行委員 (2 名)

出席幹事

福原悟幹事, 飯塚由貴雄幹事,
坂本智美幹事 (代理), 赤石澤亮幹事,
高橋功幹事, 青柳高行幹事 (6 名)

(臨時幹事)

室井君夫幹事
矢野公久幹事
今井正久幹事 (3 名)

事務局

金田昌幸書記, 牧口次利書記,
上田英夫書記 (3 名)

金田書記

本日は、お忙しい中ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。
記者の方から、写真等の撮影の要望が寄せられています。
会の途中から参加する予定の記者もおりますが、会長よろしいでしょうか。

大森会長

はい。異議ございません。
写真やビデオ撮影につきましては、基本的に議事に入る前までとしますが、事務局からの議案説明後に、改めて時間を設けたいと思います。

金田書記

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。
まず、第63回宇都宮市都市計画審議会次第。
議案書としまして、議案第1号「宇都宮市都市計画道路の変更について」、議案第2号「宇都宮市都市計画地区計画の変更について」。
説明資料としまして、議案第1号に係る説明資料、議案第2号に係る説明資料。
以上の資料となっております。
不足しているものがありましたら、お知らせください。
よろしいでしょうか。
続きまして、今回の審議にあたりまして、臨時幹事が出席しておりますので紹介いたします。

矢野幹事

LRT整備室長の矢野でございます。
よろしく願いいたします。

今井幹事

建設用地室長の今井でございます。
よろしく願いいたします。

室井幹事

交通政策課長の室井でございます。
よろしく願いいたします。

1. 開会
金田書記

それでは、只今から「第63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。どうぞよろしく願いいたします。

2. 挨拶
大森議長

それでは、只今より第63回宇都宮市都市計画審議会を開催したいと思います。
開会にあたりまして、一言ごあいさつ申し上げます。
本日の議案は2つございますが、委員の皆様は事前に資料をお読みになっておられると思いますけれども、こちらはLRTの計画に関する内容でございます。
私の知るところ、構想から約20年間ですかね、このLRTの計画は市民への説明も含めまして、十分に時間を掛けて練られた計画が、今日はできてきているということでございま

す。

慎重なご審議とかつ円滑なご進行に、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

大森議長

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。

牧口書記

はい。議長。

本日の会議でございますが、現在出席委員は12名でございます。これは、当審議会条例第6条にございます「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、会議の成立をご報告いたします。

また、横尾委員から、所用により遅れて出席する旨のご連絡をいただいております。

以上です。

大森議長

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、個人情報扱う案件ではないため、「公開」としてよろしいでしょうか。

委員

異議なし。

大森議長

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。

牧口書記

はい。議長。

本日の会議につきましては、傍聴定員20名のところ、傍聴者は10名でございます。

また、記者の方は17名でございます。

大森議長

審議の公開に際しまして、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、審議の進行にご協力の程よろしくお願いいたします。

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、

岡田 豊子委員と

高橋 晃委員の

お二人をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

3. 議事

大森議長

それでは、会議次第に従い議事を進めてまいります。

写真やビデオ撮影につきましては、一旦、ここまでにさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

本日の議題といたしまして、議案は2件となります。この議案につきましては、平成28年5月12日付、宮都第58号、59号にて市長から諮問がなされております。

議案第1号は「宇都宮都市計画道路の変更について」、議案第2号は「宇都宮都市計画地区計画の変更について」でございますが、これらは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まして、その後審議については別々に行いたいと思いますが、委員の皆様よろしいでしょうか。

委員

異議なし。

大森議長

それでは、本日の審議事項と議案第1号、議案第2号について事務局から説明をお願いします。

青柳幹事

はい、議長。

都市計画課長の青柳よりご説明いたします。

初めに本日の審議事項につきましては、今回は市長の諮問によるものでございますので、議案となっている都市計画について、位置や区域など都市計画の観点からご審議いただき、都市計画決定、変更について、異存があるか否かを審議会として決定していただくものであります。

それでは、お手元の資料に基づいて、議案第1号「宇都宮都市計画道路の変更」と議案第2号「宇都宮都市計画地区計画の変更」につきまして、一括してご説明いたします。

なお、着座にてご説明させていただきます。

お手元の議案第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」をご覧ください。

都市計画法施行規則第7条の規定に基づき、都市施設について都市計画に定める事項といたしましては、道路の種別や道路の構造として、車線の数、幅員並びに嵩上式、地下式、掘割式又は地表式の別などを定めることとしておりますので、それらをご審議いただくために、ご説明いたします。

まず、議案第1号の1ページをお開き下さい。

1ページから2ページまでが、今回変更しようとする「宇都宮都市計画道路」の変更後の計画書であります。表中の左から、種別、名称、位置、区域、構造、施行予定者、備考を記載しております。

また、特殊街路として定めております10・7・101号宇都宮芳賀ライトレール線は、今回、新たに決定する路線にはなりますが、都市計画道路の変更に含まれるものになりません。

次に2ページをお開き下さい。

変更の理由であります。2ページ最下段にありますように、「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」でございます。

都市計画変更内容等の詳細につきましては、後ほど「説明資料1-1」によりご説明させていただきます。

次に3ページをお開き下さい。

3ページから7ページまでが「宇都宮都市計画道路」の新旧対照表でございます。

上段が変更後、下段の括弧書が変更前となっております。

次に8ページをお開き下さい。

こちらは「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、及び3・4・131号 テクノ東通りの総括図」でございます。

図中の赤の実線が、今回の都市計画の変更を予定している「都市計画道路」の位置を示しております。

次に9ページをお開き下さい。

こちらは「10・7・101号 宇都宮芳賀ライトレール線の総括図」でございます。

図中の赤の実線が、今回の都市計画の変更を予定している「都市計画道路」の位置を示しております。

停留場の名称につきましては、仮称となっております。

続きまして10ページをお開き下さい。

今回の都市計画の変更を予定している「都市計画道路の計画図」でございます。

赤の実線で記載される箇所が変更を予定している区域を示しております。

起点となる宮みらいから国道4号付近までを示しております。

次に11ページをお開き下さい。

東今泉1丁目付近から平出町付近までの計画図を示しております。

次に12ページをお開き下さい。

平出町付近から鬼怒川右岸付近までの計画図を示しております。

次に13ページをお開き下さい。

鬼怒川右岸付近から国道408号付近までの計画図を示しております。

次に14ページをお開き下さい。

国道408号付近から清原工業団地管理センター付近までの計画図を示しております。

次に15ページをお開き下さい。

清原工業団地管理センター付近から栃木県グリーンスタジアム付近までの計画図を示しております。

次に16ページをお開き下さい。

野高谷交差点付近の計画図を示しております。

次に 17 ページをお開き下さい。
ゆいの杜 4 丁目付近から宇都宮市境付近までの計画図を示しております。

続きまして 18 ページをお開き下さい。
今回の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を予定している区域で、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。

起点となる宮みらいから国道 4 号付近までを示しております。

次に 19 ページをお開き下さい。
東今泉 1 丁目付近から平出町付近までの新旧対照図を示しております。

次に 20 ページをお開き下さい。
平出町付近から鬼怒川右岸付近までの新旧対照図を示しております。

次に 21 ページをお開き下さい。
鬼怒川右岸付近から国道 408 号付近までの新旧対照図を示しております。

次に 22 ページをお開き下さい。
国道 408 号付近から清原工業団地管理センター付近までの新旧対照図を示しております。

次に 23 ページをお開き下さい。
清原工業団地管理センター付近から栃木県グリーンスタジアム付近までの新旧対照図を示しております。

次に 24 ページをお開き下さい。
野高谷交差点付近の新旧対照図を示しております。

次に 25 ページをお開き下さい。
ゆいの杜 4 丁目付近から宇都宮市境付近までの新旧対照図を示しております。

それでは、詳細につきまして、ご説明させて頂きたいと思っております。

お手元の A3 版の「説明資料 1-1」をご覧ください。

左上の「1. 宇都宮市が目指す将来の姿」であります。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」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。

次に「2. LRTとまちづくり」であります。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、特殊街路と関連する幹線街路を一体的に都市計画に位置付けるものであります。

特殊街路とは、LRT軌道とそれに関連する停留場、車両基地などの施設を含めたものでございます。

次に「3. 都市計画案について」であります。左下の表をご覧ください。

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変更いたします。まず「10・7・101号宇都宮芳賀ライトレール線」につきましても、起点となる宮みらいから、終点となるゆいの杜8丁目までの延長12,080m、代表幅員6.5mを路面電車道として新たに都市計画決定いたします。

また、運行に必要な基本的施設としまして、本線部以外にも停留場や車両基地を特殊街路として一体的に定めます。

右上の総括図が、当該都市計画道路を示しており、その下に、標準断面図、停留場断面図と側面図を示しております。

左下の表にお戻りください。

「3・2・3号 宇都宮芳賀線」と「3・3・101号 東大通り」につきましても、一部区間において、LRTの導入に伴い、道路拡幅のため、区域の変更を行います。

そして、「3・4・130号 野高谷大塚線」と「3・4・131号 テクノ東通り」につきましても、宇都宮芳賀線と

の交差点の形状の変更による，区域の変更を行います。

右下の総括図が，それらの当該都市計画道路の位置を示しております。

裏面をご覧ください。

左上の位置図が拡幅区間を示しております。

次に，左中央の代表断面箇所図をご覧ください。

記載されている番号の区間毎に区間別の代表横断図を左下と右に示しております。

まず，「①ＪＲ宇都宮駅東口から国道４号までの区間」につきましては，道路の中央に特殊街路として定め，ＬＲＴを導入いたします。

また，幹線街路につきましては，車道４車線を維持いたしますが，道路の拡幅は行わず，車道，歩道の配置や幅員などを再構成するのみとなるため，区域の変更はございません。

次に，「②国道４号から新４号国道西側付近までの区間」につきましても，道路の中央に特殊街路として定め，ＬＲＴを導入いたします。

また，幹線街路につきましては，周辺交通状況も合わせて現在よりも渋滞がひどくなることはないとの交通シミュレーションの結果を得まして，東方面２車線，西方面１車線を基本構成として，車道，歩道の配置や幅員などを再構成いたしますが，道路交通円滑化のための交差点の改良や停留場の設置のために必要な拡幅を行うため，一部区域の変更をいたします。

次に，「③新４号国道西側付近から鬼怒川右岸付近までの区間」につきましては，既存の道路がないところへ新たに特殊街路として定め，ＬＲＴを導入いたします。

平出交差点の手前でＬＲＴルートが南にそれているのは，交差点における交通円滑化を図るために，平出交差点を通過することができないことから，新４号国道の盛り土部を通過させております。

次に，「④鬼怒川渡河部から清原工業団地西端付近までの区間」につきましては，渡河橋を新設いたしまして，鬼怒川東側につきましては，高低差の多い地形特性を踏まえたうえで，速達性を確保するために，適宜，高架区間を設けてまいります。

次に，「⑤清原工業団地西端付近から清原通りまでの区間」につきましては，道路の中央ではなく，Ｔ字路交差点での交通処理等を考慮し，道路の北側に特殊街路として定め，ＬＲＴを導入いたします。

次に，「⑥清原通りから野高谷交差点までの区間」につきましては，清原中央通りの東側の緑地帯に特殊街路を定め，ＬＲＴを導入いたします。現況の車道４車線を維持いたします。

また，野高谷交差点部につきましては，交通への影響や道路の勾配などを考慮致しまして，高架区間といたします。

次に，「⑦野高谷町交差点から宇都宮市境までの区間」につきましては，道路中央に特殊街路として定め，ＬＲＴを導入いたします。

幹線街路につきましては，車道４車線を維持するための拡

幅や、交差点の改良や停留場の設置のために必要な拡幅をするため、区域の変更をいたします。

以上が都市計画変更内容等の説明となります。

続きまして、地元や市民のみなさまへの広報について、ご説明いたします。

右下段をご覧ください。

今回の変更につきましては、平成28年1月17日に都市計画素案の説明会を開催し、参加者は118名でした。

都市計画法第16条に基づく「素案の縦覧」を1月19日から2月2日まで実施いたしましたところ、縦覧者は53名で、意見申出書の提出は404件でありました。

その内、公述の申出は42名でありました。

そのため、2月21日に公聴会を開催いたしましたところ、傍聴者は73名、公述人は32名でありました。

主な公述内容としましては、「LRTの整備より、バスの充実が良い。」、「LRTにより、車線数が減少し、渋滞が懸念される。」、「平石中央小学校のすぐそばをLRTが通るので、児童の安全性が心配であり、ルートを変更してほしい。」、また、「LRTは環境に優しく、優れている。」などございました。

次に、都市計画法第17条に基づく「都市計画案の縦覧」3月11日から3月25日まで実施したところ、縦覧者は76名で、4,071件の意見書の提出がありました。

この意見書の取り扱いについてであります。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、また、「説明資料1-2」として、ここに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。

それでは要旨をまとめておりますので、「説明資料1-2」の「宇都宮都市計画道路の変更に係る意見書の概要」によりご説明させていただきたいと思っております。

なお、先日お送りさせていただいた別冊の「宇都宮都市計画道路の変更に係る意見書の内容」につきましては、ご提出いただいたすべての意見書の内容が記載されておりますので参考にご参照いただきたいと思います。

「説明資料1-2」の1ページをご覧ください。

先ほどもご説明いたしましたが、平成28年3月11日から同月25日まで実施したところ、4,071件の意見書の提出があり、それに記載される意見の数は4,867件でありました。

これら意見の要旨は、1ページから5ページまでの「都市計画案に関わる意見の要旨について」のものと6ページから10ページまでの「LRT事業に関わる意見について」のものに区分し、重複する意見の要旨がございましたので、それぞれの意見の要旨に分類し、意見に対応する市の見解をまとめさせていただきました。

では、「I 都市計画案に関わる意見の要旨について」1つ

目の分類からご説明いたします。

1つ目の分類は「(1) 都市計画における必要性について」であります。 「ネットワーク型コンパクトシティ実現のためにLRTの早期整備を求める」や「公共交通充実のためにLRT整備は必要である」、「本市にLRT整備は必要ない」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「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など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「LRT」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」においても、新たな東西基幹公共交通としてLRT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、LRTの早期整備に向けて着実に取組を進めてまいります。」

次に、2ページをご覧ください。

「(2) LRTの整備ではない他の公共交通の充実要望について」であります。 「バスの時間間隔、路線網を調整し、自転車レーンを増設させる」や「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させる」、「LRTよりもBRTを求める」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「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る「軌道系」の公共交通の導入が必要だとしたところであり、先ほども説明いたしました。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「LRT」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」においても、新たな東西基幹公共交通としてLRT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。

次に、「(3) LRT整備ではない鬼怒川に道路橋新設要望について」であります。LRT橋ではなく道路橋のほうが、整備費用や時間を比較してよりよいと考える」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「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」においても、LRT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。」

次に、「(4) LRT整備後の交通影響について」であります。LRT整備による車線数減少で渋滞が発生する」や「車線数減少により緊急車両が通れなくなる」、「平石中央小学校付近の辰街道の渋滞が悪化する」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「LRT導入による道路交通への影響については、LRT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、LRT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。」

次に、「(5) 平石中央小学校敷地の減少等について」であります。平石中央小学校の敷地を削らないでほしい」、「平石中央小学校児童の通学路を削らないでほしい」といった意見がありました。

それらに対する市の見解といたしましては、「LRT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。」

また、「現在、平石中央小学校北側の歩道がない通学路については、LRT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LRT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。」

次に、3ページをご覧ください。

「(6) 計画道路の位置・区域・構造について」であります。が、「平石中央小学校北側を通る当計画は危険であるので、ルートを変更してほしい」といった意見がありました。

それらに対する市の見解といたしましては、「まず、【当計画の位置・区域・構造の考え方】からご説明いたします。

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を通過する計画とし、辰街道との交差点は、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、鬼怒川渡河部につきましては、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。

また、【安全性の確保に向けた取り組み】として、「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。」

次に、4ページをご覧ください。

「新設軌道は鉄道に関する技術上の基準を定める省令に基づき道路と基本高架と考える。法律を遵守し、高架化してもらいたい。」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「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もあります。」

また、「平石地区市民センター至近に停留場を設置するルートに変更したほうがよい。」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「先ほどもご説明いたしました3ページ上段の【当計画の位置・区域・構造の考え方】によるものと同様になります。」

また、「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」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「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。

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もあります。

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もあります。」

次に、「(7) JR宇都宮駅西側への延伸について」であります。また、「JR宇都宮駅西側への早期延伸整備を求める」や「JR宇都宮駅西側を含めて都市計画決定する」、「JR宇都宮駅西側の大通りにLRTの併設は狭すぎる」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「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、JR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JR宇都宮駅東側区間から段階的に整備する」としたところでもあります。

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。」

次に、5ページをご覧ください。

「(8) 環境影響について」であります。また、「本事業についての環境影響評価をするべきである」といった意見がありました。

それに対し、本市の見解といたしましては、「法や条例に基づく環境影響評価の対象にはなりません。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。」

また、「LRTにより通勤に向かう自動車が減少し、二酸化炭素排出量が削減できる」といった意見がありました。

それらに対し、本市の見解といたしましては、「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。」

次に、「(9) 管理者協議についてであります。」「JR宇都宮駅西側についても管理者協議がされているのか」といった意見がありました。

それに対する市の見解といたしましては、「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をしてきたところであり、JR宇都宮駅西側区間につきましては、今後、関係機関と協議を進めてまいります。」

また、6ページから10ページまでは「Ⅱ LRT事業に関わる意見の要旨」を示しております。

参考として、ご参照ください。

以上をもちまして、議案第1号「宇都宮都市計画道路の変更」についての説明を終わります。

続きまして、議案第2号「宇都宮都市計画地区計画の変更 宇都宮駅東口地区地区計画」についてご説明いたします。

議案第2号の1ページをお開き下さい。

今回変更しようとする「宇都宮都市計画地区計画」の変更後の計画書になります。

こちらは、「名称」「位置」「面積」「地区計画の目標」「区域の整備、開発及び保全に関する方針」を示しております。

区域の面積は約9.0haであり、本市の顔として魅力と風格を備えた良好な都市空間の形成などを地区計画の目標としております。

次に2ページをお開きください。

こちらは、「地区整備計画」としまして、「地区施設の配置及び規模」「建築物等に関する事項」について記載しております。

「建築物等に関する事項」では、地区の区分と建築物等の用途や壁面の位置、などの制限の内容について記載しております。

詳細につきましては後ほど説明させていただきます。

次に3ページをお開きください。

3ページから5ページは「宇都宮都市計画地区計画」の新旧対照表でございます。

括弧書が変更前となっております。

次に6ページをお開きください。

総括図になります。

赤の実線で囲んだ箇所が変更を予定している区域を示しております。

次に7ページをお開きください。

こちらは今回の地区計画の変更を予定している「地区計画の計画図」としまして、「北地区」、「中央地区」、「南地区」、「東地区」と4地区に区分しております。

また、中央地区内には地区施設としまして、「広場1号」の位置を示しております。

次に8ページをお開き下さい。

計画図としまして、「壁面制限図」となります。

壁面の位置の制限としまして、敷地境界からの壁面後退を図示したものであります。

それでは、詳細につきまして、お手元のA3版の「説明資料2」をご覧頂きながら、説明いたします。

今回変更する地区計画の内容についてご説明いたします。

左に記載されております表が、変更内容について表したものでございます。

右に記載される参考図の破線で記載されております位置に、LRTの軌道が新設されることに伴いまして、LRT軌道と重複する広場2号を廃止いたします。

なお、広場1号につきましては、変更はございません。

次に、広場2号の南側に定められております2号壁面制限につきましても、LRT軌道の区域と重複するため、広場2号と合わせて廃止をいたします。

なお、それ以外の1号・3号・4号の壁面制限につきましては、変更はございません。

以上が「説明資料2」による都市計画変更内容の説明となります。

続きまして、地元や市民への広報について、ご説明いたします。

右下段をご覧ください。

今回の地区計画素案に係る説明会につきましては、開催案内を全地権者に通知するとともに、広報うつつのみや1月号に掲載したのち、1月17日に開催いたしました。参加者は7名でした。

都市計画法第16条に基づく「都市計画素案の縦覧」を1月19日から2月2日まで実施しましたところ、縦覧者は2名で、意見申出書の提出はありませんでした。

このため、公聴会は開催しておりません。

次に、都市計画法第17条に基づく「都市計画案の縦覧」を3月11日から3月25日まで実施しましたところ、縦覧者、意見書の提出ともありませんでした。

以上をもちまして、議案第1号「宇都宮都市計画道路の変更」及び、議案第2号「宇都宮都市計画地区計画の変更」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。

大森議長

長時間にわたり、丁寧なご説明ありがとうございました。それではここで、記者の方から撮影要望はありますでしょうか。

金田書記

要望ありません。

大森議長

それでは、議案1号宇都宮都市計画道路の変更について審議したいと思いますので、委員の皆様から、ご意見・ご質問等ありましたらお願いいたします。

今井委員

今日に至るまでの経過と考え方について、まずお聞きをしていきたいと思えます。先ほど、この議案に対する都市計画審議会に到るまでの、市民意見とか色々な取組みをなされてきた訳で、数字的には4,071件の市民からの意見が出されたということもあり、当然この都市計画審議会も予定からすると約1か月遅れたという形になりまして、件数を含めまして、公表されてこなかったという経緯がありました。この間、市民に対する意見等々をまとめられているという気がしましたが、考え方を一つお聞かせいただきたい。

それと、先般、市道6410号線、6413号線、6414号線、いわゆるこの議案でいうと、宇都宮芳賀ライトレール線の既存というか新設部分の中に含まれる、このライトレール線に含まれますが、これについて教えていただきたい。私は思っているのですが、市道認定をする前に、都市計画決定をしていくのが普通なのだろうと、技術的な手法としては、どうも、今も、私理解ができないのは、市道認定は先にやって、このライトレール線で都市計画決定するというこの手法の何て言うのでしょうか、理屈というか、まずその辺り、2点お聞きしたい。

大森議長

はい、ご質問ありがとうございました。2件ご質問がありましたが、それではどうぞ。

青柳幹事

まず、1点目、意見書の公表が約1か月間遅れたことにつきましては、先ほども4,071件と説明させていただきましたが、件数が多かったこと、意見もかなり多岐にわたっていたということで、今回はこの概要というかたちで、ある程度項目ごとに分けさせていただきました。この分けるだけでも、中身を見ながらという作業の中で、より慎重に確認しながら分けるという作業もございましたので、職員が朝から晩まで、結構な時間を掛けて、より慎重に中身を見させていただいて、その都市計画に関する部分の意見とか、あとは別に事業に対する意見等もございましたので、その辺をより慎重に審査させていただいたということで、一寸長い期間かかってしまったというような事がございます。

また、都市計画決定の前に、市道認定をする理屈ということですが、当然、都決の前には、併用軌道という課題も当然ございますし、道路の位置付けを持つと共に、まちづくりに

必要な都市計画決定についても併せて掛けるということで、同時期に行っていくということで、当然考えていたところがございます。今回の都市計画決定につきましては、意見が多く、より慎重に中身を精査したということで、都市計画決定の方が後になったというような状況と考えております。以上でございます。

今井委員

前段は、報道でも若干出たので、理解はできるのですが、実はこの前の都市計画審議会で、特に問題になっている平石地区の現地視察をやるという執行部の皆さんの提案もありまして、都市計画審議会は全会一致で現地調査をしましょうということに決まりました。その時、提案いただいたのが、3月末か4月の頭でしたよね。ということで、2班ぐらいに分かれて行こうということになっていたのですが、たまたま、その委員の皆さんも含め、執行部の皆さんも組織替え、異動時期と重なっていたのがあるのだと思うのですが、それ以降、言葉悪くて恐縮ですが、委員の皆さんには梨のつぶてで、何時やるのか、この辺の日程でやりますよ、といったことが正直なかったという経過がございました。個別には、私のほうから問い合わせをさせていただきましたが、それと今回の都市計画の市民の意見書等々についても、具体的にこういう状態だから、だいたい4月末に、都市計画審議会をやるという方向付けをされていたのですけど、それについても、各委員の皆さんに事前に、こういう事情で、こういう風なことで、方向付け、1か月ずらしますよ、でも何でもいいのですが、委員の皆さんに逆に事前に知らせておかなければならない事項というものが、議案ではないですけど、この取組みの、言葉悪くて恐縮ですが、雑な取組みというか、設定をしているとしか見えなかったのですね。ですから、この審議会の場で、そういうスケジュール、この都市計画審議会がずれるというのは別の意味でいいとは思いますが、現地視察を含めて、やはり、時期が時期ということも理解できなくはないのですが、やはりこういう会で決まった事項については、しっかりと緻密に委員の皆さんと連携をとって、会長を中心にとっていただいて、私は事務を進めるべきだと思うのですが、その辺はいかがですか。

大森議長

はい、ご質問ありがとうございました。それでは、どうぞ。

金田書記

都市計画課の金田と申します。確かに、前回3月の審議会において、その他の事項として、LRTの事業報告をさせていただいて、3月末もしくは4月上旬ということで、事務局で取り組んでまいりました。委員の改選と重なってしまいまして、1号委員の方が3名、入れ替わるということで、日程を調整しながら、2回に分けて企画しておりましたが、4月上旬の方で、一括して皆さんの日程がとれそうだということで、途中で切り替えた次第ということでした。それと併せて、新たな案件ができたということで、4月に都市計画審議会が開催できる見通しがついたものですから、それにあわせてしまったと。そういった過程の中で、皆様に逐一報告できな

ったということは申し訳なく思っております。以後気をつけたいと思っております。

今井委員

そのことは、緻密な事務執行が必要なのではないかという提案だけに替えさせていただきたいと思いますが、委員の皆さんは待っていたのですから。約束ごとですから。この辺に優先して日程空けなくてはいけないねと、皆さん忙しい方ばかりでしょうから、そういうものをもちながら日程調整を待っていたわけですから、ぜひ、その辺は、しっかり行っていたきたいなど、切望のレベルに替えておきたいと思うのですが、よろしく願いしたいと思えます。

それでは、先ほど、市道認定の話があったのですが、確かにLRTの、私は専用軌道という言い方をさせていただきますが、前も審議会の中で言ったかなという気がするのですが、道路というのは、人や車、勿論LRTを通せばLRTが通れるのが道路の位置付けという。ところが、ここの、先ほど言った市道6413号線、6414号線は専用軌道だけという、幅員、先ほどの図面によりますと、8m位でしたか、間違っていたらあれですが、図面に書いてありますけど、その状況の中で、設定をされていくことになると、確かに先ほど答弁されていたように、道路を認定すれば、それは専用軌道であろうとも、なんであろうとも、併用軌道となるのですよというのが、一つの見解なのだと思うのですね。でも、それは、技術的というか法的な見解なのだと思うのですが、実際、一般市民が見たときに、道路として位置付けられるのかといったことは甚だ疑問な話ですよ。人も車も通れないですからそれは専用道だろうと。そうすると、この意見書にも、出ておりますが、鉄道事業法を技術上の基準を定める39条、等々の話が出てくるわけであって、そういう部分では、今回の都市計画でも、いわゆる、そういう意見が沢山でている中で、道路としての認定ではなくて、いわゆる、これはLRTの専用の軌道ですよというような計画決定をした方がいいのではないかと思うのですが、その辺はいかがですか。

大森議長

はい、ご質問ありがとうございます。いかがでしょうか。

矢野幹事

LRT整備室の矢野と申します。よろしくお願いいたします。ただ今のご質問にお答えさせていただきます。

本市では、基本的にLRTとして整備させて頂くもの、これは路面電車でございます。路面電車としては、手法として、併用軌道という形で、道路上に敷設するというような形を取らせて頂き、道路が無いところにつきましては、道路認定をした上で、その道路の上にその軌道を敷設すると、その上で併用軌道とさせていただくというようなことで考えさせて頂いているところでございます。

参考までに、お話しさせて頂きますと、例えば沖縄のモノレール。あれは軌道法で行っているのですが、例えば川を渡る箇所がございまして、道路はございません。その橋だけでございます。その橋だけの部分につきましても、併用軌道として、認定して工事を行っているとお聞きしておりますので、

今井委員

よろしく願いいたします。

それは、私らも十分理解をしている。道路を認定すれば、影も形もなくとも良いのですが、併用軌道として、軌道法で行っていくのですよと。ところが、各地域、平石地区の例ではたくさんの意見が出ていますが、まず、そういう部分を素直に受け入れたとすれば、それなりの技術基準を宇都宮独自の安全対策も含めて、決定していったら良いのとは違うのか。法律がこうだからこうなのだという風な考え方に固執しているから、一步も前に進んでいない。そういった課題に対して、具体的に質問して良いですか。私だけ質問して申し訳ないので、途中で切りますが。

私もこういう答弁で良いのかなというのがありますが、日照の問題が出ていましたよね。高架にすると日照や環境が云々ということ何ですが、具体的に、日照面、もし高架にした場合ですよ、たら話で結構です。日照面の問題というのは具体的にどういう風な問題があって、どこまで調査した結果でこういう回答をしているのか、少しお聞かせ頂きたい。

何でこういうことを、私が聞いているのかというと、今いろいろ課題があって、市長自らが地元に行って、住民と説明なり、平石だけが問題とは思わないですが、やっても平行線ということになれば、やはりこの事業というものは、私らは常々言っているのですが、市民合意というものが、やはり一番大切だろうと、確かに都市計画は反対だろうが賛成だろうが決定出来る、決定したら良いだけの話しですが、ただし4,000件を超えるこういう意見が出ている中で、この都市計画審議会で、市がこういう答弁して、こうだから問題無いのですよと、だから決定しましょうね、という進め方が本当に良いのかどうかは、私は甚だ疑問に思って臨んでいる。やはりこういう答弁を見ていると、従来言っているとは思いますが、説明の中で、住民に対して日照面というのは、具体的にどういう問題があって、一日に何時間しか日照が無いから問題になるというような、そういう具体的調査をして、説明しているのだったら市民の皆様もある意味では納得するのだろう。ただ、日照権や景観が悪くなるのだよと、というのを出しているだけでは、市民の理解度は一向に進まないのではないか。この辺をひとつひとつ立証していく必要性が、我々にも、審議会としてもあるのだろうと思いますし、これを書いていたこと、それなりに調査してこうなのだよって書いているのかどうか甚だ良く分からない。この辺はどうですか。これがいわゆるひとつの例なのですが、他の答弁でもね、市民の皆様の意見に対する、そういう意味では反対のところでしたら反論になるわけですから、そこを反論できる、この日本語表現ではなくて、いわゆるそういうものがひとつひとつ、例えば街づくりという視点においても、ネットワーク型コンパクトシティという位置付けにおいても、特にベルモールから東のほうに行ったときの街づくりの具体性というものが、示されているかということ、なかなかそこがボヤっとした日本語で書くとこういうことでわかるのですが、じゃあ具体的に納得性があるような市民説明に至っているかということ、なか

なかそこには行き着かないというようなことがあるものですから、ひとつ具体的な例として、日照面だけ取り上げさせて頂きませんが。

大森議長

日照面の件のご質問ができました。

矢野幹事

今井委員のご質問にお答えいたします。

只今の日照権の件につきましては、平石地区の地元の方から提案がございましたルートというのは、この今の都市計画の案の北側にずらしまして、高架にして下さいという案でございました。その場合、辰街道と交差しまして、駅を作るといような形に、辰街道のところが道路側の建築制限を越えるような高さになります。そうしますと、実際にそれよりも東側へ上りきった形での、平面になった形のところに駅を作るといような形になりまして、その駅の設置の高さがだいたい建物の高さで申し上げますと、3階から4階程度の高さのものになる。当然そういったものが、出来ればその日陰になる部分が出来て、日照権が侵害されるということになります。この部分の実際日照時間がどうかとか、そういったところに関しましては、現在他の事例と併せて調査させていただいております。これに関しましては、今後、市民の方にも数字で示さなければいけないと本市でも認識しておりますので、概念的なことではなくて、そういったことについても本市ではこれからも、説明をしながら理解を進めていきたいと、考えているところであります。

今井委員

そういう意味ではそうなのだと思うのですよ。概念だけでやっているとしたら、日照時間というのは、権を争うことになる。例えば、そんなに長い時間無くても良いのですよね。実際は、冬至の時間でやるのでしょ。だからそれは、日照面で影響があるのですよ。っていようなときには、やはり市民にこの文章を書く前に、やはりそれは概念ではなくて、具体的な部分を今言われたように3階建てになるのだとか、高さになるのだしたらここまで冬至の時期に、日陰になっちゃうのですよ、しかもそれは半日以上、6時間以上になるのですよ、というように実態が、建築基準法なんか家建てる時は、計算で出てきますけども、計算で出せるのだと思うのですよ。でもそういうものを具体的にこういうふうに課題あげるのであれば、示していかないと、概念だけでは住民の皆様は、理解しにくいと、多分、日照権の1時間か、私の記憶で間違ったら失礼ですけど、1時間か冬至の日に、1時間か長くても2時間、1時間日が当たればオッケーではなかったですか。そういう技術面はどうでもいいですが、そういう部分はしっかりと市民に、だから理解出来ていかないと、そういうことになっているのだと思うのですよ。だから、そういう部分はしっかりと、実証出来るような部分というものを、やはり説明の中に、していかないと、いけないのではないですか。ということだけ申し上げておきます。私一人喋っているだけだとあれなので、次の委員にお渡しします。

大森議長

ご質問・ご意見，ありがとうございます。他の委員の皆様何かございませんでしょうか。
遅れてこられた横尾委員，何かございますか。

横尾委員

細かいところですが，説明資料1-1の裏面の赤くなっている市道区間の断面図ですが，分かりやすく書かれているのですが，確認でお聞かせいただきたいのですが，今，宇都宮の自転車の街ということで，自転車ルート整備等を行っている。その中でこの区間の断面に，場所によって違うのですが，区間によって確保されているのだらうなと想像されるのですが，その説明頂いてもよろしいですか。LRTと自動車，自転車，歩行者，この関係性をどのような思想で考えているか補足頂きたいです。

大森議長

ご質問ありがとうございます。自転車に関する質問ですが，事務局のほうでお答えいただけますでしょうか。
この只今の計画で自転車をどうするかということですね。

横尾委員

そうですね，LRT，車，自転車，歩行者の関係ということです。

矢野幹事

只今の質問にお答えします。道路空間の中の配分ということで，当然自転車，歩行者，LRT，車が共存できるという空間配分をしておりますが，中には，どうしても入らない部分とか少し狭くなってしまう部分がございますので，その位置づけにつままして，例えば，現在の東大通り，特に街中の部分，6車線の部分が少し，自転車の通行帯が狭くなってしまうので，細街路の裏側というか，北側，南側の街路の方に位置付けを移させていただいて，自転車で安全に通って頂けるよう工夫をさせて頂きます。当然共存できる場所につまましては，共存させて頂いて走れるような形にする。そういった概念で今回の断面につまましては考えさせていただきました。以上です。

横尾委員

LRTもある車もある自転車もある，人が安全に歩ける，そんなまちづくりがとても大事になってくる。その辺の説明も丁寧にしていかなければならないと思います。

大森議長

よろしいでしょうか。横尾委員。

横尾委員

道路とは直接関係ないかもしれませんが，街灯みたいなものが，重要なインフラを通す場合，沿線が安全とか快適性とかになればいいと思いますが，街灯を夜間，暗い地域にこういうものが入って整備されていくと便利になるのかなと思うのですが，街灯等の考え方について何かありましたら教えて頂ければと思います。

大森議長

はい，よろしく願います。

矢野幹事

只今の質問にお答えいたします。基本的に街灯につままし

ては、今の東大通りにも街灯が付いておりますが、LRTが真ん中に走りまして、センターポールといって架線柱、電車の架線を張る柱が中央分離帯のところできまして、そのところに道路照明で照らすような形、その作り方については今後道路管理者と協議しながら、作らせていただければと考えています。

横尾委員

まちの中心部と郊外ということで、これまで暗くて危ないなという治安面で明るくなってよい、逆に明るくなって迷惑だと感じる方もいらっしゃるかもしれませんが、いろいろやりようはあると思います。沿線の環境整備、そういったものが丁寧にしていただけるといいかなと思います。

大森議長

ご意見ありがとうございます。他に何かありますでしょうか。

では私から一点質問いたします。

このLRTの計画も東の端の話ですけど、終点の宇都宮市ゆいの杜8丁目で終わるわけではなく、本田技研さんの研究所のほうまでいくことになっていると思いますが、その辺は芳賀町の話ではありますけど、状況はどうなっておりますか。

金田書記

宇都宮区間は12キロ、芳賀区間が3キロということで、始点から終点まで15キロ一緒に都市計画決定していかなくはいけないということで、これまでの都市計画手続きにつきましては、全て芳賀町と同日、同じ歩みで進んでおります。具体的には1月における説明会につきましては、1月17日同日に行っているところでございます。都市計画素案の縦覧についても同じ期間中に行っております。ただ出席者、意見については出ておりません。芳賀町都市計画の縦覧につきましても、芳賀町は宇都宮市同様、3月11日から25日に縦覧を行いました。縦覧者数0件、意見書提出も0件ということです。本日におきましても都市計画審議会を同時刻に芳賀町で行っているところでございます。そして芳賀町と同じ手続きをこれから進めていきたいと考えているところでございます。

大森議長

ありがとうございました。他の委員からご意見はありますか。

森岡委員

要望ですが、都市計画決定についてはいいのだろうと私は思います。今井委員からいろいろ要望があったように、多くの地元の市民の方は都市計画決定についてはいいと思うのですが、事業実施についてはこの後どうなのだろうと心配されている方もいるのだろうと思うのですね。小学校の近くに住んでいる方、お子さんお持ちの方、これから学校にあがろうとするお子さんをお持ちの方は心配なのだろうと思うので、これからはもっと分かりやすい説明が必要なのだろうというのがありますので、当然これから事業実施になっていけば、そういうところも含めて今まで以上により分かりやすい説明をお願いできればと思っています。

それともう一つ、まちづくりはLRT事業の都市計画決定なので、そこまでの踏み込んだ議論はいいのだと思いますけど、これができることによって、まちをどういう風に作っていくのか、駅が出来る部分はこういう風なまちを市としては考えていますよと、あるいはこんな風に進めていきましょうという部分は同時並行で進んでいかないと、駅が出来て、土地利用はなされていないということにもなりかねない。せっかくこれだけの事業費をいれるのだから、そういった土地利用を含めて、今の人、そしてこれからの市民がLRT入ってよかったね、いい事業だったねと言われるようにぜひ進めていってほしいと思います。以上です。

大森議長

ご意見ありがとうございます。特に事務局で何かございますか。

福原幹事

只今のご意見であります。事業実施にあたりましては、今、実施部門も来ておりますので、これまでも分かりやすい説明を行ってきたつもりですが、さらに理解しやすさがあるような説明を進めてまいりたいと思います。それを事業部門に伝えたいと思います。もう一点は、まちづくりの部分につきましては、前にも今井委員からもありましたように、LRT沿線、あるいはネットワーク型コンパクトシティの一部というの全体にございますので、それをもう少しイメージしやすい分かりやすさ、そういった分かりやすさを立地適正化計画等も作っておりますので、それと併せて説明していきたいと思っております。よろしく申し上げます。

大森議長

他に何かご意見ございますか。

高橋委員

はい。議長。

2点ほどお聞きしたいのですが。この計画については、すごく立派な計画だと思っております。ただし、計画図(3)なのですが、平石地区において大きなイチゴ農家が3軒あるのですが。トラクターの行き来。上下左右、この計画からしますと、土地所有者が右から左、北から南に行く場合には、どのようなことで、道路ができるのかどうか。

それともう一点は、土地所有者の代替え地の問題はどうか教えてください。

大森議長

はい。ご質問が2点出ましたが、いかがでしょうか。

矢野幹事

はい。まずは、LRTの軌道が入って、南北が分断されてしまうとか、耕作地になかなか行きづらい、であるとか、それに対する対応がどうかといった話かと思っておりますが、どうしても軌道を渡るところは、限定されてしまいます。今までは、道路があれば自由に行き来が出来たというところが、軌道が入って分断されてしまうところもできる、という形にはなりますが、できるだけ、多くの方に不便をおかけしないような横断箇所、更にはそこに行けるような連絡の道路を、地元の方ともお話をさせていただきながら、きちんと決めていきた

いと考えているところでございます。

また、用地関係の補償のお話であります。今後都市計画決定以降、事業認可等の法定手続きを経て、個別の交渉に入っていく時間になってまいりと思っておりますので、改めてその時にしっかり説明をさせていただきます。対応の方は個別に対応させていただくような形になりますので、よろしく願いいたします。以上です。

高橋委員

都市計画の方では、代替え地の計画もやってもらえるのですね。軌道に土地がかかってしまうので、代替え農地を探してもらおう問題なのですか。

矢野幹事

そういったことも含め、個別に交渉させていただきたいと考えております。よろしく願いいたします。

高橋委員

はい、分かりました。

大森議長

その他、いかがでしょうか。

横尾委員

説明の資料の中に、小学校の北側に歩道をつくるということですが、どのくらいの幅で、どの区間に歩道を設置されるのか、補足していただければと思います。

大森議長

質問が出ましたが、事務局の方で説明できますでしょうか。4月の現場視察の時に行ったところでございますけれども。

矢野幹事

概略ではあります。小学校前の辰街道の交差点部分から、小学校敷地の東側の端の所まで、拡幅させていただいて、歩道を設置させていただこうと考えております。幅員については、歩道幅を約2.5mで、小学校の北側の道路を拡幅させていただく部分について、設置させていただこうと考えております。

横尾委員

小さいお子さんが通るところなので、実態を踏まえて丁寧に進めていただければと思います。あと、都市計画には関係ありませんが、工事の途中というのはいろいろあると思うので、工事に対してのケアや事前の周知を入念にいただかないと、小さなお子さん等が興味本位で現場に入り込んだりしたりするので、十分注意して進めていただきたいというのが、個人的な思いです。

大森議長

ありがとうございました。他にご質問ご意見ございますか。大分たくさんのご意見が出ましたけれども。宜しいですかね。

今井委員

はい。議長。

これで、議案を閉められるとあれなので、意見を申し上げておきたいと思うのですが。

本日の都市計画審議会でも、意見書が4,071件というのが、私も長く都市計画審議会委員をやらさせていただいておりますが、前回の素案の時もそうなのですが、かつてない件

数であるということは事実であります。事前にいただいた意見を読ませていただきましたが、賛成の方ももちろんいますし、反対の方もいます。これは、どちらかということ、反対の方の方が件数としては多いと私も認識をしておりますが、いずれにせよ、4,071件というのは、先般、上河内の都市計画決定がありましたけれども、そのような都市計画決定とは、また事を異にして、LRTの事業を推進するための道路変更、都市計画決定という、いわゆるピンポイント的な都市計画決定をしていくことになりましたが、この件数というのは、やはり重く見るべきだと私は感じました。そういう意味では、先ほどから意見に対する市の見解について、特徴的なものだけ、取り上げまして質問をさせていただきましたが、いろいろ住民のみなさんには、それぞれの気持ちもあるわけですから、先ほども申し上げましたが、漠然とした内容ではなくて、具体的にどう答えてやるか、改善できるところはもうないのだよということまで、膝を交えて意見交換をしていく必要があると前々から思っているのですが、そういう意味では、この件数を重んじるべきであろうという見解から、私はそういった住民との合意というものが、特に平石地区は大きな問題になっておりますが、それまで、都市計画決定をそんなにあわてる必要はなく、先延ばしをして、ちゃんと住民と問題を具体的に解決しながら、合意を取っていく道筋が出来たうえで、都市計画決定をしてもよろしいのではないかと思っておりますので、その意見を付け加えておきたいと思っております。

大森議長

はい。ご意見ありがとうございました。

関連して、つまらない質問で申し訳ないですが、意見が4,000件ということですが、同じ方から数件、意見が出ていたりするのでしょうか。意見を述べられているのは、延べ何人なのでしょう。分かりますか。

青柳幹事

1人で何件も出したということとはございません。4,071件がもちろん有効数ということでして、総意見数というのは、4,867件。先ほどの、説明資料1-2の一番上に書いてありますが、意見としては、4,867件でございます。意見書として提出のあったものについては、有効は4,071件ということになっております。

大森議長

と言いますのも、この別冊の資料を少し拝見すると、まったく同じ文言がコピーアンドペーストのようになって並んでいるのがあって、これは市役所の方でまとめられたのが、原因でこうなっておりますか。

金田書記

まずは、4,071件でございますが、実際に提出された数といたしましては、4,159件です。そこで、審査期間が長引いた理由としましては、1枚1枚審査しまして、意見に白紙のもの、あるいは、同じ意見書がコピーされたもの、そういったもので無効となったのが88件あります。そして、どうしても、受付順に並べているものですから、まとめて届いたもので、全く同じ意見が続いているものが、受け付けた

段階でそういう意見として、届いているということでございます。コピーかどうかというのも、慎重に見て判断しているところでございます。

大森議長

ありがとうございました。そういうことで他にご意見ありますか。

岡田委員

意見というか、再度、皆さんの意見を頂いて、同じような考えなのですが、まちづくりとか、そういう視点も意見が出ましたし、LRTが公共交通網の必要性として、LRTを選定したということなので、今後、LRTを通すにあたって、停留場の整備とか、そういうものが今度関わってくると思うのですね。LRTを通すということだけでなく、やはり、利便性の中には、利用しやすさ、その停留場を利用する地域の人たちにそういう利便性を提供してあげるような考えを取り入れていただきたいと思います。やはり子供とかお年寄りが使いやすいというところは、ぜひ整備の中に考えを入れていただきたいと思います。

矢野幹事

ただいまのご意見ありがとうございました。今、ユニバーサルデザインとか、そういったお話しは施設を整備すれば入ることございまして、よりいろいろな方が、便利に使える施設というのは、当然これから作りこみをしていく上で、きちんと意識をしていくことになります。更にそういったイメージを、市民の皆さんに分かっていただくような工夫をしながら、市民理解を進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。

横尾委員

少し難しい部分かもしれないのですが、LRTのラインと駅ができる、たぶん電力系統は別系統で確保されると思うのですが、宇都宮も3.11の広域停電でいろいろ不便それと不安、暗闇の中で過ごす機会を皆さん経験したと思うのですが、せっかくこういう別系統の電力網系統が一本できて、その外は既存につながってしまっていて、かなり大規模な停電をしてしまうと、結局落ちてしまうと思うのですが、なんかそういう災害対応に際して、停留場のところでは、多少明かりが点いているだとか、スマホが充電できるだとか、そんな機能が少しでもあると、すごくこの施設の効果というのが、二重にも三重にも出てくるので、部分的でもいいのですが、そういう災害対応時の電源エネルギー確保というものが少しでもいれていただけると、これからの暮らしの安全ということにもつながるのかなと、これは妄想というか希望的な意見として述べさせていただきました。

大森議長

はい、ありがとうございました。

他にご意見ありませんでしょうかね。大変、たくさんいろいろな意見は出ましたが、平石中央小学校の安全の問題等を始め、やはり市民への説明がまだまだ足りていないのではないかという意見がいくつかございました。けれども、この都市計画の第1号の議案の内容としては、この内容として、市長

から諮問という事でございますが、答申するという事でよろしいでしょうか。

委員 異議なし

今井議員 私はさっき意見を申し上げましたので。

大森議長 それでは、異議なしということで、議案1号の答申の方で進めさせてもらいたいと思います。ありがとうございます。では続いて、議案の第2号のほうを。だいぶ時間がたってしまいましたけれども、第2号案について、ご質問・ご意見はありますか。

森岡委員 では一点だけ、LRTが入るわけで廃止になるわけなのですが、駅東口の開発計画は今、同時進行で動いていると思いますので、それが決まった時点で、また建物の中にLRTが入ってくるとか、このまま独立で進めていくとか、いろいろやり方があると思うのですが、その時にもう一度、地区計画の見直しを考えているのかどうかを少しお聞きしたいのですが。

大森議長 はい、お願いします。

青柳幹事 森岡委員の質問にありましたように、この東口全体の計画が今進んでいる状況でございますが、そういった中で、地区計画の変更に関わるようなことも想定されます。例えばそういったものが出た場合は、いいまちをつくっていくためには、部分的な見直しを同時に合わせながら、都市計画の変更が先にあげていくことが必要であろうと思っておりますし、部分的な修正はあるだろうという見解でございます。

森岡委員 ありがとうございます。

大森議長 他にございますか。
ご意見ございませんでしょうか。
ご意見、ご質問も出尽くしたようですので、お諮りいたします。
議案第2号について、「原案どおり異存なし」としてよろしいでしょうか。

委員 異議なし。

大森議長 それでは、議案第1号、第2号ともに「原案どおり異存なし」と答申することといたします。
長時間にわたるご審議ありがとうございました。

4. その他
大森議長 続きまして、「その他」に移ります。
事務局から何かございますか。

福原幹事

はい。議長。都市整備部長の福原です。

本日は公正公平なご審議をいただきありがとうございました。先ほども申しましたが、今度、いただきました答申を尊重いたしまして都市計画決定の手続きに、今後入らせていただきますのでよろしくお願い致します。

本日はありがとうございました。

5. 閉会
大森議長

そのほか、何かございますか。

それでは、これもちまして「第63回宇都宮市都市計画審議会」を閉会いたします。長時間のご審議ありがとうございました。

第63回宇都宮市都市計画審議会

会 長

大 森 宣 暁

議事録署名委員

岡 田 豊 子

議事録署名委員

高 橋 晃