

# 第2次宇都宮都市交通戦略の 中間見直しについて

「第2次宇都宮都市交通戦略（後期計画）」の策定について

- 1 第3回懇談会における意見
- 2 パブリックコメントにおける意見
- 3 計画(素案)からの修正点
- 4 第2次宇都宮都市交通戦略 後期計画の策定

## 中間見直しの取組経過

### 宇都宮都市交通戦略 推進懇談会

#### 令和5年度

##### 第1回 懇談会(R5.7.28)

- ・各施策の進捗状況, 評価指標の状況の確認等

##### 第2回 懇談会(R5.10.23)

- ・本市交通の現状分析・課題の抽出
- ・中間見直しの方向性  
(取組テーマの設定, 施策体系の見直し)

##### 第3回 懇談会(R6.2.14)

- ・計画素案について  
(基本方針, 施策事業等)

##### パブリックコメント(R6.2.15~3.14)

#### 令和6年度

#### 今回

##### 第1回 懇談会(R6.6.6)

- ・計画策定について
- ・前年度・今年度の取組

# 1 第3回懇談会における主な意見と市の考え方

No	意見の概要	市の考え方
1	交通ネットワークの将来の姿では、「移動の軸」と「移動の拠点」とで整理されているが、「移動の拠点」の中に「モビリティハブ」を位置付けた方が良いのではないかと思う。	「移動の拠点」において、シェアリングサービス等も含めた多様なモビリティの接続・乗り継ぎポイントとなる「モビリティハブ」の整備に関する記載を追加します。
2	宇都宮版「Maas」の推進について、市外からの来訪者の交流・観光促進に向けて、鉄道・ライトライン・バス等の交通手段を組み合わせた仕組みがあると良い。	宇都宮版「MaaS」の推進にあたっては、各公共交通間の連携や目的施設との連携なども視野に入れながら、市内の交通手段をつないでいる交通ICカード「totra」の将来的なモバイル化も含め検討を進めてまいります。
3	目標指標の中に、障がい者・高齢者団体等の満足度調査や外出支援の度合い等を反映できると良い。	目標指標に設定している「ICカードによる運賃支払い割合」を確認する際に、新たに施策事業に位置付けた「高齢者外出支援事業の推進」や「障がい者交通費助成事業の推進」の申請者数や利用実績等の確認を行い、高齢者や障がい者の移動実態を継続的に把握してまいります。
4	障がい者などにとっては、JR宇都宮駅構内を通過して乗り換えるのが困難な場合もあると聞いているため、中心市街地に直接行けるバス路線の再編も進めて欲しい。	・ 路線バス事業については、慢性的な運転手不足や労働基準法改正への対応など、厳しい運行環境にあり、運行の効率化を図る必要があることから、JR宇都宮駅を経由し、中心市街地に直接行けるバス路線を市内全域で運行することは難しいものと認識しておりますが、今後、バス以外の交通手段の活用も含め、障がい者や高齢者、子どもなど、誰もが移動しやすい移動環境の構築に向けた検討を進めてまいります。
5	トランジットセンターの駐車場が丸一日利用され、満車になることが多いため、対策を検討して欲しい。	ライトライン開業後の利用状況を確認し、速やかに平石など市内3つの停留場で駐車場の増設を行ったところであり、令和6年度においては、平石トランジットセンターの駐車場の更なる増設を予定しているところであります。 今後も利用状況等を確認し、適宜、必要に応じて利用環境の充実に取り組んでまいります。

## 2 パブリックコメントにおける意見と市の考え方



### 【パブリックコメントの実施状況】

募集期間 令和6年2月15日(木)～令和6年3月15日(金)

意見の応募者数 4者

意見数 13件

提出方法の内訳 郵送1 持参3

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
B	意見の趣旨等は計画に盛り込み済みと考えるもの	2
C	計画の参考とするもの	0
D	計画に盛り込まないもの	0
E	その他, 要望・意見等	11
	計	13

## 2 パブリックコメントにおける意見と市の考え方

No	区分	意見の概要	市の考え方
1	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>車社会が自動運転化へ発展するなか、戦略を策定するのであれば、公共交通の基軸について、路線バスとライトラインについて比較し、見直すべき</p>	<p>東西基幹公共交通の選定にあたっては、今までに様々な交通システムについて比較・検討してきたところであり、高い輸送力や定時性を備え、沿線地域の活性化や定住人口の増加、中長期的な鉄道との連携による広域的な公共交通ネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRTを選定したところであります。</p> <p>今後も、NCCのまちづくりと連携しながら、ライトラインを基軸とした階層性のある公共交通ネットワークの構築に引き続き取り組んでまいります。</p>
2	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>カーボンニュートラル対応であれば、バスの電化・渋滞解消等でも可能と考えているが、検討しているのか</p>	<p>ゼロカーボントランスポートであるライトラインは、環境負荷の低減に効果があるだけでなく、本市の東西の基幹公共交通として、高い輸送力や定時性を備えており、沿線地域の活性化や定住人口の増加など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できることから、JR宇都宮駅西側への延伸を計画しているところであります。</p> <p>また、バスについても、令和5年度に創設した「公共交通脱炭素化普及促進事業補助制度」の活用を図り、電動化を推進するとともに、ライトラインと効率的に役割分担した上で、郊外部から都心部をつなぐ幹線バスや、まちなかを運行する循環バスなどへ振り分け、市内全体の公共交通ネットワークの充実化を図ってまいります。</p>
3	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>JR駅東西を連絡する公共交通は必要な焦点であり、JR宇都宮駅西口の整備が検討されているなか、トンネル敷設についても検討するべき</p>	<p>JR宇都宮駅のトンネル敷設による東西横断については、駅前広場を南北に分断することや、新幹線高架橋の構造の制約などから困難であると考えております。</p>

## 2 パブリックコメントにおける意見と市の考え方

No	区分	意見の概要	市の考え方
4	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>宇都宮市にとって、ライトラインの西側延伸は中止にしたほうが市民の移動はし易く、「バス路線の運行コースの見直し」や「自動運転バス」、「MaaS」について積極的に研究を進めて欲しい。</p>	<p>ライトラインについては、路線バスも含め様々な交通システムについて、比較・検討してきたところであり、高い輸送力や定時性を備え、沿線地域の活性化や定住人口の増加、さらには、中長期的な鉄道との連携による広域的な公共交通ネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるライトラインを選定し、鉄道やライトライン、バス、地域内交通が連携した「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築に取り組んでいるところであります。</p> <p>また、「自動運転バス」や「MaaS」等については、今回の見直しの中でも施策事業の中に位置付けており、今後、国の動向などを踏まえながら、活用に向けた検討を進めてまいります。</p>
5	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>ライトライン延伸は、学生対応が主な目的だと思うが、各学校の学生がライトラインを利用することで、待ち時間はどの程度解消されるのか</p> <p>また、自転車通学者等がどのような変化をするか意向調査をしているか(例えば宇都宮女子高校の生徒の動線がどのように変化するかなど)</p>	<p>令和4年8月にJR宇都宮駅西側のライトライン整備区間を公表した後に、駅西側の地域特性を踏まえ、ライトライン沿線企業・学校等に対して、通勤・通学の実態把握や交通行動の変化を把握するためのアンケート調査を実施したところであり、引き続き、沿線学校との意見交換を行いながら、駅西側ライトライン整備事業の具体化を図ってまいります。</p>
6	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>ライトライン延伸によって、桜通り十文字に郊外からのバス利用者が集中すると想定されるが、時間的に変化など、再編によってどのように変化するかシミュレーションはしているか</p> <p>最も多くの利用が想定される近隣の住民はライトラインとの乗り換えを強いられるが、影響はどの程度想定しているか</p>	<p>ライトライン延伸に伴うバス再編の検討においては、再編後の影響等について、今後、道路管理者や交通管理者と連携しながら、確認してまいります。</p> <p>また、再編にあたっては、JR宇都宮駅東側同様、公共交通の乗り継ぎ環境の整備や、乗り継ぎしやすいダイヤの調整、運賃負担軽減策の充実などにより、乗り継ぎに係る負担軽減を図り、誰もが自由に移動しやすい交通環境の実現に向けて取り組んでまいります。</p>

## 2 パブリックコメントにおける意見と市の考え方

No	区分	意見の概要	市の考え方
7	E	<p>【ライトライン延伸について】 ・ライトラインが大通りに延伸された際、駅東側でも問題があったと思っているが、現在の大通りの利用者や周辺道路へどのような影響・問題が発生するのか検討しているか</p>	<p>JR宇都宮駅東側については栃木県、宇都宮市、芳賀町、宇都宮大学などにより構成される「宇都宮市東部地域渋滞対策協議会」において、調査を実施し、鬼怒通りにおける令和5年度の交通量は令和3年度より少ない状況であったことを確認しており、今後、交通量の減少理由などの確認をするため、より広域かつ継続的な調査分析を行っていくこととしてまいります。</p> <p>ライトラインを駅西側の大通りに延伸した際の交通影響につきましては、開業時を想定した将来の道路ネットワークを前提として、道路管理者や交通管理者と連携し、詳細な検討を行い、交差点改良等の必要な対策を講じるなど、バスや配送車両を含め、円滑な自動車交通の確保に取り組んでまいります。</p>
8	E	<p>【ライトライン延伸について】 大通りをライトラインが直進するとなると、大通りから少し距離のある東武線との乗り継ぎが不安である。 大通りから曲がれるのかという問題はあるが、オリオン通りなど、迂回ルートを検討し、JR宇都宮駅と東武宇都宮駅を直接結べると良い。</p>	<p>ライトラインの東武宇都宮駅との結節については、ライトライン停留場と東武宇都宮駅、さらには、バスを含めた乗り継ぎしやすい結節機能の強化策について検討を行っているところであり、引き続き、鉄道事業者やまちづくりの関係者等と中長期的な視点から、意見交換を行ってまいります。</p>
9	E	<p>【ライトライン延伸について】 ライトラインを花王栃木工場のある市貝町まで延伸してはどうか。</p>	<p>市貝町へのアクセス性については、ライトライン開業と合わせて「清原地区市民センター前」などの停留場を発着とし、花王栃木工場を經由する新設バス路線を導入したところであり、今後、利用状況を確認し、企業とも連携しながら、サービスの維持・充実に取り組んでまいります。</p>

## 2 パブリックコメントにおける意見と市の考え方

No	区分	意見の概要	市の考え方
10	E	<p>【ライトラインの運行】 朝の時間帯の混雑解消のため、「平石～グリス夕前」の区間便を運行してはどうか、駅から混雑した車両に乗り換えた人が、平石始発の車両に乗り換えることができる。 定期券の場合、こういった乗り渡りをしても運賃が増えないので、そういった利便性も含め、定期券の周知を図るべき</p>	<p>朝の混雑緩和に向けては、令和6年4月に実施したダイヤ改正において、沿線事業者や学校を始めとした通勤・通学利用者のご意見を踏まえ、「所要時間の短縮」や「通勤・通学時間帯の増便」、「快速運行の実施」などを行ったところであり、今後も、利用者のご意見の把握に努めながら、芳賀町、宇都宮ライトレールと協議・調整を図り、運行事業者による運行ダイヤの最適化を図ってまいります。 定期券の周知につきましては、定期券売り場における販売時において利用方法の案内を行っているところであり、引き続き、適切に対応してまいります。</p>
11	B	<p>【運賃施策について】 既存計画の目標について、まちなかへの料金が最大400円となり、達成したと評価されているが、鉄道料金と比較するとライトライン400円、JR240円、東武240円と、まだ高く、さらに100円は下げるべきではないか</p>	<p>計画見直し前に目標に掲げていた「都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担」の最大500円については、当時市内のバス利用の95%が500円以内の運賃区間での利用となっており、都心部から郊外部の地域拠点や観光拠点までの運賃の負担感が大きく利用しにくい状況と考え、設定したものであります。 今回の見直しでは、新たに、「どこから乗っても、どこまで行っても実質片道最大500円以下」と設定し、さらなる運賃負担の軽減に取り組むことで、市内移動の利便性向上を図ることとしており、今後も引き続き、乗継割引など公共交通利用にかかる運賃負担の軽減に取り組んでまいります。</p>

## 2 パブリックコメントにおける意見と市の考え方

No	区分	意見の概要	市の考え方
12	B	<p>【パークアンドライド】 宇都宮市の場合、バスを増やすにも運転手不足など難しい状況であるので、パークアンドライド用駐車場を増やす方が合っているのではないかと。</p>	<p>利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けては、ライトラインとバス、地域内交通など公共交通の「乗り継ぎ」だけでなく、自動車や自転車など交通手段間の「乗り換え」が円滑にできる環境の整備が重要であると認識しているため、移動実態や利用ニーズなどを踏まえながら、パークアンドライドも含めて、トランジットセンターやモビリティハブの整備など、多様な交通手段が円滑に連携した移動環境の構築に取り組んでまいります。</p>
13	E	<p>【その他】 ライトラインの資金集めにクラウドファンディングを活用してはどうか。資金の集まり方でライトラインへの賛同の状況もわかるのではないかと。</p>	<p>ライトラインについては、本市の東西方向の基軸を担う重要な交通手段であることから、本市が推進していくものと認識しておりますが、ふるさと納税を活用した取組として、ライトラインの一日乗車券やグッズなど、返礼品の充実を図るなど、資金調達に係る取組の充実を図ってきたところであり、今後も引き続き、様々な資金調達に係る取組を効果的に推進してまいります。</p>

### 3 計画素案からの修正点

- 懇談会における意見や、令和5年度末に関連計画等が策定されたことなどを踏まえ、計画内容を一部修正

素案からの修正点	計画案 該当ページ	修正内容
関連計画の追加・修正	P49～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「栃木県地域公共交通計画」が令和6年2月に策定されたことから、当該計画について記載を追加</li> <li>・「(3)都市空間・交通に係る関連計画等」に記載のあった「(仮称)都心部まちづくりプラン」について、令和6年2月に策定したことから、(仮称)の記載を削除</li> <li>・「(4)その他分野での関連計画等」の「子育て・教育・分野」において、令和6年2月に制定した「宮っこを守り・育てる都市宣言」を追加</li> </ul>
移動の「拠点」へのモビリティハブの記載の追加	P75	<ul style="list-style-type: none"> <li>移動の「拠点」にモビリティハブの記載を追加</li> <li>※記載内容については本資料の次ページ(11ページ)を参照</li> </ul>
各施策事業の写真等の更新	P78～	<ul style="list-style-type: none"> <li>各施策事業の内、画像など、更新可能なものなどについて、適宜更新</li> </ul>
評価指標等の変更	P118	<ul style="list-style-type: none"> <li>前期計画から位置付けている「都市計画道路の整備率」について、総合計画(後期計画)においては、「幹線道路の整備率」に変更となっているため、本計画も総合計画との整合を図り、指標を「幹線道路の整備率」に変更</li> <li>・現況値、目標値を最新の状況に反映</li> </ul>

# 3 計画素案からの修正点

・ 計画本編「交通ネットワークの将来の姿」について、移動の「拠点」にモビリティハブの記載を追加

## 素案時点

■ 移動の「軸」と移動の「拠点」

移動の「軸」	鉄道	・ 広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段として、市内の都市交通との連携を図ります。
	ライトライン	・ JR宇都宮駅西側のライトライン延伸について、大谷観光地付近までを検討区間とし、検討区間の内、宝木町1丁目・駒生町1丁目(教育会館付近)までを整備区間として、2030年代前半の開業を目指し取り組みます。 ・ 開業した駅東側区間については、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。
	幹線バス路線	・ 都市拠点と各拠点を結ぶ幹線バス路線などの「NCC形成に資する路線」については、オフピークの時間帯でも30分に1本程度のサービス水準の確保を目指すとともに、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。
	支線バス路線	・ 鉄道やライトラインなどと接続する支線バス路線について、郊外部の都市機能や人口の集積の状況、移動の実態などを踏まえながら、維持・充実を図ります。
	地域内交通	・ 各地区の運営組織により運行されている地域内交通について、より幅広い層に利用しやすくするよう、維持・充実を図ります。 ・ 未導入地区については、移動特性やニーズを踏まえ、サービスの導入を検討・推進します。
	タクシー	・ 乗合輸送によるサービス展開が難しい個別需要等への対応を中心に、維持・充実を図ります。
自転車・バイクシェア	・ 公共交通機関を補完する面的な移動を支援するサービスとして、維持・充実を図ります。	
道路ネットワーク	・ 都市の骨格をなす幹線道路の維持・充実を図るとともに、広域の移動を円滑にする(仮称)大谷スマートインターチェンジなどを整備します。 ・ 都心部の限りある空間を有効に活用し、人と様々な交通が共存し、円滑に移動しながら、街なかのぎわいづくりに繋げていくための街路空間の使い方・デザインを見直します。	
土地利用との関係	・ 都心部と郊外部の拠点などを結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、居住誘導区域における人口集積の状況などに応じて、公共交通ネットワークの充実を図ります。	
移動の「拠点」	交通結節点(駅・トランジットセンター等)	・ ライトラインの沿線にトランジットセンターを整備し、ライトラインやバス路線、地域内交通、タクシー、自動車、自転車等の交通手段を円滑に乗り継ぐことができるように連携を強化します。また、まちづくりの核となる新たな拠点として、交流機能、サービス機能等の様々な機能を整備します。 ・ 郊外部の地域拠点等において、複数の交通手段間を快適に乗り継ぐことができるよう、待合環境等を整備します。

## 計画案

■ 移動の「軸」と移動の「拠点」

移動の「軸」	鉄道	・ 広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段として、市内の都市交通との連携を図ります。
	ライトライン	・ JR宇都宮駅西側のライトライン延伸について、大谷観光地付近までを検討区間とし、検討区間の内、宝木町1丁目・駒生町1丁目(教育会館付近)までを整備区間として、2030年代前半の開業を目指し取り組みます。 ・ 開業した駅東側区間については、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。
	幹線バス路線	・ 都市拠点と各拠点を結ぶ幹線バス路線などの「NCC形成に資する路線」については、オフピークの時間帯でも30分に1本程度のサービス水準の確保を目指すとともに、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。
	支線バス路線	・ 鉄道やライトラインなどと接続する支線バス路線について、郊外部の都市機能や人口の集積の状況、移動の実態などを踏まえながら、維持・充実を図ります。
	地域内交通	・ 各地区の運営組織により運行されている地域内交通について、より幅広い層に利用しやすくするよう、維持・充実を図ります。 ・ 未導入地区については、移動特性やニーズを踏まえ、サービスの導入を検討・推進します。
	タクシー	・ 乗合輸送によるサービス展開が難しい個別需要等への対応を中心に、維持・充実を図ります。
自転車・バイクシェア	・ 公共交通機関を補完する面的な移動を支援するサービスとして、維持・充実を図ります。	
道路ネットワーク	・ 都市の骨格をなす幹線道路の維持・充実を図るとともに、広域の移動を円滑にする(仮称)大谷スマートインターチェンジなどを整備します。 ・ 都心部の限りある空間を有効に活用し、人と様々な交通が共存し、円滑に移動しながら、街なかのぎわいづくりに繋げていくための街路空間の使い方・デザインを見直します。	
土地利用との関係	・ 都心部と郊外部の拠点などを結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、居住誘導区域における人口集積の状況などに応じて、公共交通ネットワークの充実を図ります。	
移動の「拠点」	交通結節点(駅・トランジットセンター、モビリティハブ等)	・ ライトラインの沿線にトランジットセンターを整備し、ライトラインやバス路線、地域内交通、タクシー、自動車、自転車等の交通手段を円滑に乗り継ぐことができるように連携を強化します。また、ライトライン各停留場等において、まちづくりの核となる新たな拠点として、交流機能、サービス機能等の様々な機能を整備します。 ・ 郊外部の地域拠点等において、複数の交通手段間を快適に乗り継ぐことができるよう、待合環境等を整備します。また、シェアリングサービス等も含めた多様なモビリティの接続・乗り継ぎのポイントとなる「モビリティハブ」の整備を進めます。

## 移動の「拠点」

交通結節点(駅・トランジットセンター、モビリティハブ等)

- ・ ライトラインの沿線にトランジットセンターを整備し、ライトラインやバス路線、地域内交通、タクシー、自動車、自転車等の交通手段を円滑に乗り継ぐことができるように連携を強化します。また、ライトライン各停留場等において、まちづくりの核となる新たな拠点として、交流機能、サービス機能等の様々な機能を整備します。
- ・ 郊外部の地域拠点等において、複数の交通手段間を快適に乗り継ぐことができるよう、待合環境等を整備します。また、シェアリングサービス等も含めた多様なモビリティの接続・乗り継ぎのポイントとなる「モビリティハブ」の整備を進めます。

# 4-1 計画の特徴

## (1) スーパースマートシティの基盤となるNCCの形成を強力に推進

NCCの形成を支える交通ネットワークの構築をはじめとした交通手段を「つくる」取組, 交通手段や目的地施設を「つなぐ」取組など, 「都市空間・交通」の分野の取組について, 拡充を図り, 引き続き強力に推進

## (2) 本市の交通が「つくる」から、「つかう」、「ひろげる」ステージへ移行

ライトライン開業やバス路線再編, 地域連携ICカード「totra」の導入など, 「つくる」、「つなぐ」取組が大きく進捗している状況を捉え, ライフスタイルに合わせて公共交通を「つかう」取組, 公共交通の活用場面を「ひろげる」取組をさらに拡充

## (3) スーパースマートシティの実現に向け, 各政策分野の移動課題への対応

人口減少・少子高齢化やライフスタイルの多様化, 脱炭素社会の構築などの時代潮流の変化などを捉え, 「NCC」以外の政策分野の移動課題にも着目し, その課題解決に向けて, 交通分野と連携・協働した「取組テーマ」を設定した上で施策事業を拡充

## (4) 多様なライフスタイルを支える施策事業の推進

子育てや, 医療, 観光など, 各政策分野における移動課題解決に向けて, 「子育てタクシー導入支援」や「健康づくりや通院に使いやすいバス・地域内交通のサービスの見直し」, 「乗って楽しい公共交通の推進」など, 新たな施策事業を設定するとともに, ペルソナを活用し, イラストにより生活の変化を表現

【これから重点的に取り組む部分】  
NCCの構築  
+  
各政策分野における移動課題の解決



【これまで重点的に取り組んできた部分】  
NCCの構築

# 4-2 現状分析・課題の抽出・取組テーマの設定

- 「第6次宇都宮市総合計画(後期計画)」で設定されている政策の柱ごとに、今まで取り組んできたNCCの形成状況を踏まえつつ、時代潮流の変化などから現状分析を行い、移動から見た課題を整理した上で、取組テーマを設定
- 現状分析にあたっては、市民の「暮らしやすさ」や「幸福感」を指標で数値化・可視化した「Well-being指標」等も活用

青:推進要因/赤:課題要因/黒:推進・課題いずれにもなり得る要因

	NCC形成の状況	時代潮流の変化	Well-Being指標等から見た特徴(配慮事項)	移動から見た課題	取組テーマ
都市空間・交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライトライン開業</li> <li>・公共交通空白地の解消が進展</li> <li>・都市計画道路等の整備進展</li> <li>・公共交通運賃施策の進展による利便性向上</li> <li>・公共交通利用促進運動の推進</li> <li>・一部区間の道路混雑</li> <li>・中心市街地における低・未利用地</li> <li>・拠点間を連絡する幹線バスのサービスの維持確保</li> <li>・公共交通利用の地域間格差</li> <li>・活動目的地へのアクセス確保の観点からの更なるサービス拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通DXの展開による課題解決手法拡充</li> <li>・周辺市町との一体となった都市圏の構築(通勤通学の広域化等)</li> <li>・テレワーク等による移動の代替、地方移住への関心の高まり</li> <li>・若年層の自動車分担率の低下</li> <li>・駅西側ライトライン導入に向けた検討の進捗と都心部まちづくりの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウォーカブルなまちづくり</li> <li>・公共交通・自転車がより利用しやすい環境の整備</li> <li>・都市景観の向上</li> <li>・交通渋滞への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通施設やネットワークの整備に加え、時代潮流の変化を踏まえた多様な市民活動を支える実効的な交通サービスの充実</li> <li>・NCCを支える階層性のある公共交通ネットワークの維持・充実</li> <li>・立地適正化計画に基づく都市形成と連携した移動手段の確保・適正化</li> <li>・都心部における人・公共交通中心のウォーカブルなまちづくり</li> </ul>	<p>多様な都市活動・市民生活を支える交通ネットワークの実現</p>
子育て・教育・学習	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部地域における子育て支援施設、高等教育機関等へのアクセス性</li> <li>・子育て世代による公共交通利用の少なさ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・県と比較して高い出生率</li> <li>・少子化の進展</li> <li>・核家族化の進展に伴う家庭以外の子ども・子育ての場の必要性</li> <li>・家族による子どもの送迎の負担増加と送迎サービス利用ニーズの高まり</li> <li>・子育て世代における地域活動への参加率の低さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て支援の充実</li> <li>・通学における自家用車利用の割合の高さ</li> <li>・可住地面積あたりの教育施設数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子ども・親など、それぞれが自由に社会参加できる移動環境の充実</li> <li>・多様な子育てを支援する移動サービスの充実</li> <li>・子連れでも安心して移動できる交通環境の充実</li> <li>・公共交通・自転車での通学環境の向上</li> </ul>	<p>次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現</p>

# 4-2 現状分析・課題の抽出・取組テーマの設定

青: 推進要因 / 赤: 課題要因 / 黒: 推進・課題いずれにもなり得る要因

	NCC形成の状況	時代潮流の変化	Well-Being指標等から見た特徴(配慮事項)	移動から見た課題	取組テーマ
健康・福祉・医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内交通の導入に伴う地域内移動の利便性向上</li> <li>障がい者にとって公共交通が不便</li> <li>一部地域における高次医療施設等へのアクセス性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化の更なる進展と独居高齢者の増加</li> <li>高齢者の出控え</li> <li>要支援・要介護者、障がい者の増加</li> <li>世帯内での高齢者等の送迎負担</li> <li>運転免許証自主返納者の増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療機関が充実</li> <li>健康寿命の向上</li> <li>主観的健康観の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者・障がい者等の外出促進・社会参加を支援する移動手段の提供、バリアフリー化の推進</li> <li>医療・保健サービスを受けるための交通手段の確保</li> <li>市民の健康増進を促す徒歩と公共交通・自転車などを中心とした移動環境の充実</li> </ul>	<p>市民一人一人の健康づくり・社会参加を支える移動環境の実現</p>
安心・協働・共生	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内交通の導入に伴う地域内移動の利便性向上</li> <li>地域内交通で対応できないニーズへの対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>単身世帯の増加に伴う地域での支え合い強化の必要性</li> <li>女性、高齢者や障がい者等の社会進出のための環境整備</li> <li>高齢者による交通事故の増加、自転車による事故割合の増加</li> <li>若年層の地域活動への参加率の低さ</li> <li>世帯内での送迎負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内での助け合い・意見を受け入れる雰囲気醸成</li> <li>安心・安全な交通環境の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車への過度の依存や、運転を強いることのない移動手段の確保・充実</li> <li>ハード・ソフト両面からの安全・安心な交通環境の整備</li> <li>日常のシーンやライフステージなどに応じて選択できる移動手段の充実</li> <li>地域主体での移動手段の検討・充実とコミュニティ活性化</li> </ul>	<p>みんなの協力のもとで安心して外出ができる移動環境の実現</p>
魅力・交流・文化	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアリングサービスによる都心部の面的な移動手段の確保</li> <li>ライトライン導入と連動した新たな観光資源・都市の魅力の創出</li> <li>観光地内・観光地間の有機的な連携にも配慮した交通施策が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光入込数が回復傾向</li> <li>観光客や来訪者の利用にも配慮した企画乗車券等による公共交通利用の促進</li> <li>外国人宿泊者数の回復の遅れ</li> <li>市内観光周遊における自家用車依存の更なる進行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>充実した商業施設</li> <li>都市景観・自然景観の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光施設・商業施設へのアクセシビリティの強化と、移動手段との連携による付加価値の創出</li> <li>ライトラインを活用したエリアブランディングの推進</li> <li>来訪者、観光客、外国人など多様な人々の円滑な移動を促す交通サービスの充実</li> <li>市内での周遊・滞在を喚起する、自動車以外の移動手段の充実</li> </ul>	<p>地域資源や文化をつなぎ、多様な人々の交流を促進する移動環境の実現</p>
産業・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライトライン開業による産業拠点へのアクセス性向上</li> <li>公共交通ネットワークの拡充による移動の低炭素化の推進</li> <li>ライトラインの導入を契機とした沿線地区の脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>脱炭素への意識の高まり</li> <li>交通GXによるカーボンニュートラルへの対応</li> <li>中核市の中でも高いレベルにある自動車利用による温室効果ガスの排出</li> <li>女性や高齢者の社会進出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内で従事している者の割合</li> <li>各種環境施策が充実</li> <li>新規法人が設立しやすい環境</li> <li>通勤における自家用車利用の割合の高さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業拠点の機能強化や新たな産業拠点開発を支援する交通サービスの配置、通勤環境の向上</li> <li>公共交通・自転車の利用促進や交通GXの活用による脱炭素の推進</li> <li>公共交通・自転車による通勤環境の向上</li> </ul>	<p>環境にやさしく、働きやすい社会を支える移動環境の実現</p>

- 現行計画の基本理念を骨格としつつ、第6次宇都宮市総合計画(後期基本計画)で示された「**スーパースマートシティ**」の要素を追加

## 基本理念

多様なライフスタイルを支え、誰もが移動を通して、  
より豊かで便利に安心して暮らすことができる  
「交通未来都市うつのみや」

### 地域特性に合った交通手段を

#### つくる

- 子どもから高齢者まで誰もが移動しやすく、また、災害の発生時などにおいても移動手段が確保された、利便性が高く災害にも強い都市づくりを進めます。
- 都市のコンパクト化や地域共生社会の実現などのまちづくりの取組と連携しながら、各地域の特性に応じて、鉄道やライトライン、バス路線、地域内交通など、多様な公共交通の充実を図るとともに、道路や自転車走行空間、歩行空間などの整備を進めます。

### 交通手段間や目的地施設を

#### つなぐ

- 誰もが自由に移動できるよう、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境を整備するため、鉄道駅やトランジットセンターなどの交通結節点の整備に加え、乗り継ぎに配慮した公共交通のダイヤ編成や運賃負担の軽減など、ハード・ソフトの両面から交通手段の連携を強化します。
- 加えて、市民等の多様なライフスタイルの実現や新たな移動の価値の創出に向け、目的地となる施設と公共交通ネットワークとの連携・協働を推進します。

### ライフスタイルに合わせて交通手段を

#### つかう

- 過度に自動車に依存した状態から脱却し、自動車と公共交通、自転車などを適切に使い分けできる社会への転換を図るため、公共交通の運賃負担の軽減や運行時間帯の変更など、運行サービスの質の向上により、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備します。
- 加えて、市民のライフスタイルに合わせた交通手段の提案やブランディングを通じ、市民の公共交通利用への意識転換に向けた取組を推進します。

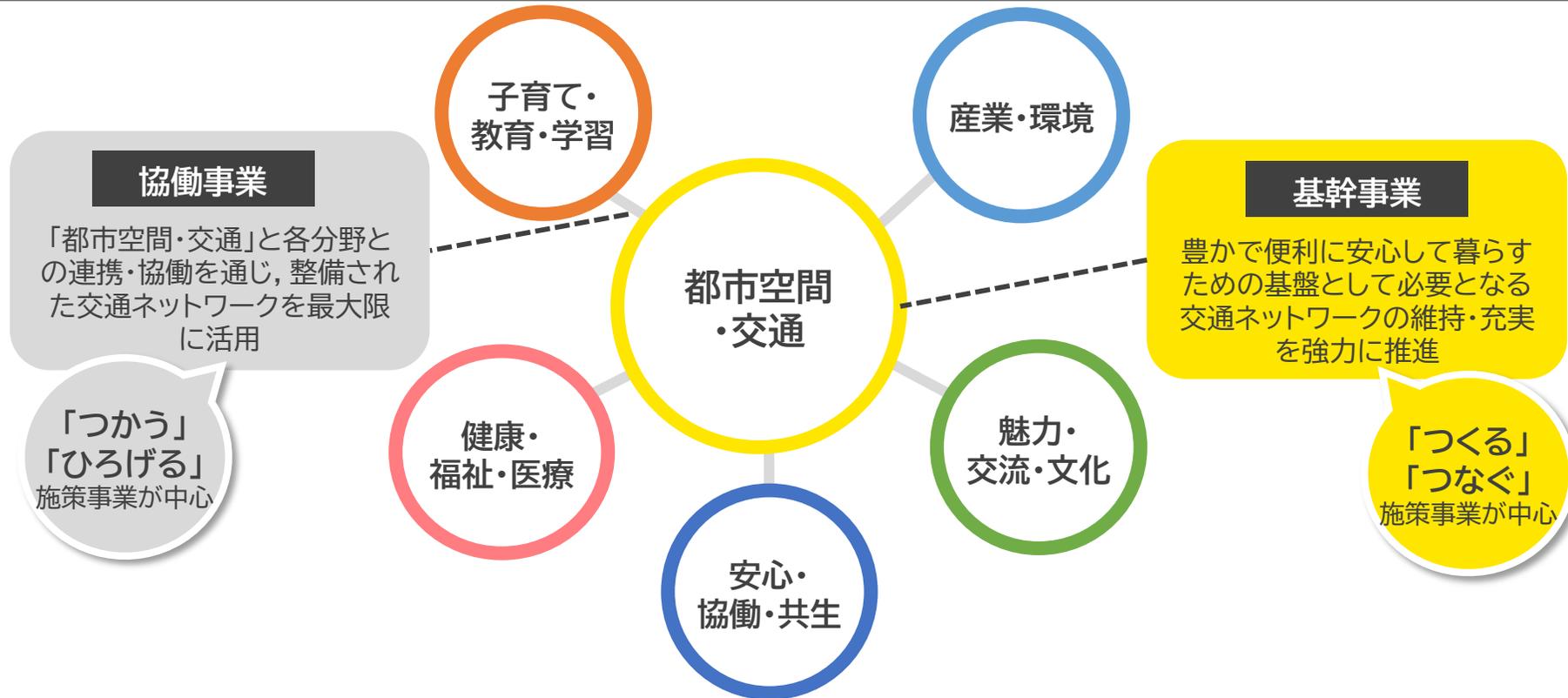
### 公共交通の活用場面を

#### ひろげる

- 自動運転技術や電気自動車・燃料電池車などの科学技術の進歩を踏まえ、国やモビリティ関連企業等と積極的に連携しながら、新たな科学技術の交通分野への活用を検討します。
- 鉄道やライトライン、幹線バス路線などの本市と周辺市町とを結ぶ広域的な交通ネットワークの充実を図るほか、分野の垣根を超えた連携・協働を推進するなど、公共交通の範囲や可能性を広げます。

# 4-3 施策事業(見直しの考え方)

- 計画の推進にあたって、NCCの形成を支える交通ネットワークの構築をはじめとした「都市空間・交通」の分野を「**基幹事業**」として、**位置づけ、引き続き強力に推進**
- また、**その他の政策分野における移動のシーンにも着目し、その課題解決に向けて、基幹事業と共に取り組む施策事業を「協働事業」として推進**



## 「インクルーシブな都市」の実現に貢献

多様性を考慮した「インクルーシブ(包摂的)な都市」の実現に向け施策事業を拡充  
(学生や子育て世代, 高齢者, 障がい者, 外国人など様々な層の社会参加の促進に資する施策事業の拡充)

# 4-4 施策事業 (基幹事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画案本編参照)
<p style="text-align: center;">多様な都市活動・ 市民生活を支える 交通ネットワークの 実現</p>	<p>NCCを支える公共交通ネットワークの形成を推進する【つくる】</p>	<p>ライトラインの駅西側整備・駅東側の利便性向上 (行政, 交通事業者) P80</p> <p>バス路線の再編・拡充 (行政, 交通事業者) P81</p> <p>地域内交通の導入・利便性の向上 (行政, 市民, 交通事業者) P82</p> <p>市街地部における生活交通の確保 (行政, 市民, 交通事業者) P83</p>
	<p>公共交通や自動車が円滑に通行できる幹線道路等を整備する【つくる】</p>	<p>幹線道路の整備 (行政) P84</p> <p>スマートインターチェンジの整備 (行政) P84</p>
	<p>ウォークアブルなまちづくりを推進する【つなぐ】</p>	<p>安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備 (行政) P85</p> <p>都心部における駐車場の適正配置とまちなか周縁部への自動車交通の円滑な誘導 (行政) P85</p> <p>都心部などにおける次世代モビリティ等の導入 (行政, 事業者) P86</p>
	<p>多様な交通手段の乗り換え環境を整備する【つなぐ】</p>	<p>乗り継ぎ・乗り換え拠点の整備(トランジットセンター, モビリティハブ) (行政, 事業者, 交通事業者) P87</p> <p>鉄道駅周辺の交通環境の整備 (行政) P88</p> <p>交通機関間の乗り継ぎ利便性の向上 (行政, 交通事業者) P88</p> <p>公共交通の運賃負担の軽減(交通系ICカード等の活用) (行政, 交通事業者) P89</p>
	<p>公共交通を活用したライフスタイルを提案する【つかう・ひろげる】</p>	<p>全市的な公共交通利用促進策等の展開 (行政, 交通事業者) P90</p>
	<p>移動利便性の更なる改善と持続性の確保の両立を図る【ひろげる】</p>	<p>交通DXの活用(乗り継ぎ割引を反映した情報提供, 地域内交通の予約配車システムの利便性向上等) (行政, 交通事業者) P91</p>

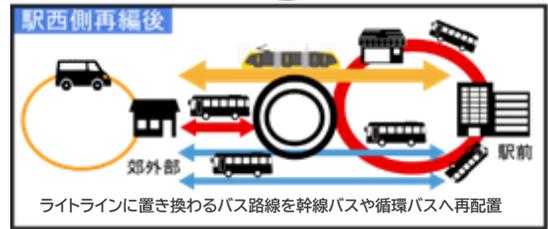
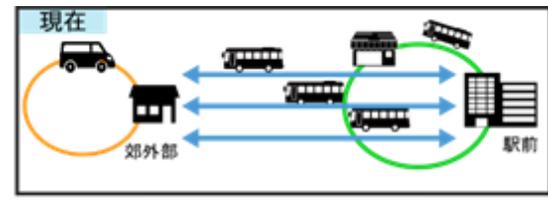
# 4-4 施策事業 (基幹事業)



図 停留場の配置イメージ  
(※停留場位置は、今後詳細に検討。停留場名称は仮称)

【駅西側ライトラインの停留場の配置イメージ】

▲ライトラインの駅西側整備・駅東側の利便性向上



【駅西側ライトライン導入と合わせた再編イメージ】

▲バス路線の再編拡充



▲地域内交通の導入・利便性の向上



【R4年度馬車道通りでの社会実験の様子】



【矢羽根型路面標示の整備】

▲安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備



【シェアリングサービスの実証実験R5年度】

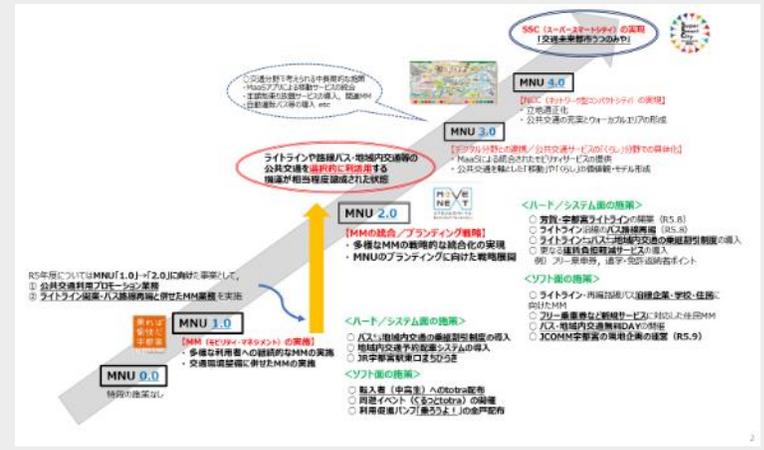


【大谷地域におけるグリーンスローモビリティの運行】

▲都心部などにおける次世代モビリティ等の導入



【その他の次世代モビリティの例】  
出典)トヨタグローバルニュースHP  
トヨタ自動車株



【Move Next Utsunomiya事業のレベル分け・ロードマップ】

▲全市的な公共利用促進策等の展開

# 4-4 施策事業 (協働事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
子育て・教育・学習	次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現	子育て・教育・学習に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し (行政, 市民, 事業者, 交通事業者) P92
		送迎保育ステーションの維持・充実 (行政, 事業者) P93
		子育てタクシー導入支援 (行政, 交通事業者) P94
		ファミリーサポートセンター事業の推進 (行政, 市民, 事業者) P95
	次世代を担う層による公共交通の利用促進を図る【つかう】	児童・生徒, 移住者を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進 (行政, 事業者, 交通事業者) P95



▲送迎保育ステーションの維持・充実



出典)(社)全国子育てタクシー協会

▲子育てタクシー導入支援

# 4-4 施策事業 (協働事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">健康・福祉・医療</p> <p>市民一人一人の健康づくり・社会参加を支える移動環境の実現</p>		<p>交通施設・公共交通車両のバリアフリー化の推進 (行政, 交通事業者) P96</p>
	<p>高齢者・障がい者の外出機会を増やす【つかう】</p>	<p>高齢者外出支援事業の推進 (行政, 市民, 交通事業者) P97</p>
		<p>障がい者交通費助成事業の推進 (行政, 市民, 交通事業者) P97</p>
	<p>外出機会を増やし健康づくりを支える【つかう】</p>	<p>健康ポイント事業の推進 (行政, 市民, 事業者, 交通事業者) P98</p>
	<p>医療・保健サービスの提供機会を確保する【つなげる】</p>	<p>健康増進・通院に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し (行政, 市民, 事業者, 交通事業者) P98</p>



▲交通施設・公共交通車両のバリアフリー化の推進



▲高齢者外出支援事業の推進



▲健康ポイント事業の推進

# 4-4 施策事業一覧（協働事業）

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">安心・協働・共生</p> <p>みんなの協力のもとで安心して外出ができる移動環境の実現</p>	<p>生活交通の利便性改善をみんなで進める【つくる】</p>	<p>地域内交通の導入・利便性の向上（再掲）</p> <p>市街地部における生活交通の確保（再掲）</p> <p>「みんなで創る公共交通」の推進 <span style="float: right;">（行政, 市民, 事業者, 交通事業者） P100</span></p>
	<p>安全・安心な交通環境を整備する【つかう】</p>	<p>交通安全に関する市民意識啓発の推進 <span style="float: right;">（行政, 交通事業者） P101</span></p> <p>安全運転支援技術等の公共交通への活用 <span style="float: right;">（行政, 交通事業者） P102</span></p>



出典)栃木県プロジェクトABC 自動運転バスチャレンジ

▲安全運転支援技術等の公共交通への活用

# 4-4 施策事業一覧 (協働事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">魅力・交流・文化</p> <p>地域資源や文化をつなぎ、多様な人々の交流を促進する移動環境の実現</p>	<p>日常・観光移動における利便性改善を進める【つかう】</p>	<p>情報発信の充実化を図る (行政, 交通事業者) P103</p> <p>公共交通の案内サインの充実 (行政, 交通事業者) P104</p> <p>バスの方面別系統番号の導入 (行政, 交通事業者) P104</p> <p>企画乗車券の充実 (行政, 事業者, 交通事業者) P105</p> <p>情報通信技術を活用したおもてなし環境づくり (行政, 交通事業者) P106</p> <p>宇都宮版「MaaS」の推進 (行政, 交通事業者) P107</p>
	<p>移動自体の楽しさを提案する【ひろげる】</p>	<p>「乗って楽しい公共交通」の推進 (行政, 交通事業者) P108</p>



▲情報発信の充実化を図る



【宇都宮晩「MaaS」の推進イメージ】  
▲宇都宮版「MaaS」の推進



【ラッピング車両】



【貸切運行】出典)富山地方鉄道(株)

▲「乗って楽しい公共交通」の推進



【様々な企画バス】  
出典)両備グループ



【グリーンスローモビリティ等の連携】

# 4-4 施策事業一覧 (協働事業)

産業・環境

環境にやさしく、  
働きやすい社会を  
支える移動環境の  
実現

取組テーマ

施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)

各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)

地域産業との連携を進める【つかう・ひろげる】

多様な働き方を支える移動サービス・移動拠点の充実 (行政, 事業者, 交通事業者) P109

モビリティ産業等の重点振興産業との連携促進 (行政, 事業者) P110

エコ通勤の推進【つかう】

職場モビリティ・マネジメントの推進 (行政, 事業者, 交通事業者) P110

脱炭素化  
ゼロカーボンムーブの推進【ひろげる】

バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進 (行政, 交通事業者) P111

ゼロカーボントラnsitoの推進 (行政, 交通事業者) P111



▲モビリティ産業等の重点振興産業との連携促進



【エコ通勤普及促進事業によるエコ通勤ラッピングバス】  
▲職場モビリティ・マネジメントの推進

## 「ゼロカーボントラnsito」の実現

芳賀・宇都宮LRTは、家庭ごみの焼却や家庭用太陽光等により発電された地域由来の再生可能エネルギー100%で走行する世界に類を見ない「ゼロカーボントラnsito」の実現に取り組みました。



LRT(線)における脱炭素化の取組が関係者の「脱炭素先行地域」に選定(令和4年11月)され、ゼロカーボントラnsitoの取組を核とした脱炭素化を推進



宇都宮市、芳賀市、宇都宮ライトパワー(株)、宇都宮ライトレール(株)の4者で脱炭素化推進に係る連携協定を締結(令和5年7月)



地域で発電された再生可能エネルギー100%の電力をLRTに供給することを認めた証書(宇都宮ライトパワー(株)発行)

LRTのゼロカーボントラnsitoに加え、電気バスや地域内交通のEV化など、利便性が高だけでなく、豊かにやさしい公共交通の脱炭素化)を目指してまいります。

▲ゼロカーボントラnsitoの推進

# 4-5 将来の生活シーン

- 将来の生活シーンを表現したイラストの作成にあたっては、利用者の目線から生活の変化がよりわかりやすいように、ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸時(2030年代前半)を想定し、「通勤・習い事」や「買い物」、「通院・外食」、「余暇」の4つのシーンごとに、利用者、居住地などを設定した上で作成

4つのシーン全体で  
各施策事業を  
カバーできるよう整理

通勤通学	買物
バス路線の再編・拡充	都心部における駐車場の適正配置とまちなか周縁部への自動車交通の円滑な誘導
安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備	安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備
全市的な公共交通利用促進策等の推進	都心部などにおける次世代モビリティの導入
子育て・教育・学習に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し	ライトラインの駅西側整備・駅東側の利便性向上
送迎保育ステーションの維持・充実	乗り継ぎ・乗り継ぎ拠点の整備(トランジットセンター、モビリティハブ)
子育てタクシー導入支援	鉄道駅周辺の交通環境の整備
ファミリーサポートセンター事業の推進	公共交通の運賃負担の軽減(交通系ICカードの活用)
児童・生徒、移住者を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進	交通DXの活用(乗り継ぎ割引を反映した情報提供、地域内交通の予約配車システムの利便性向上等)
交通安全に関する市民意識啓発の推進	市街地部における生活交通の確保
多様な働き方を支える移動サービス・移動拠点の充実	宇都宮版「MaaS」の推進
職場モビリティ・マネジメントの推進	バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進
通院	余暇
地域内交通の導入・利便性の向上	幹線道路の整備
交通機関間の乗り継ぎ利便性の改善	スマートインターチェンジの整備
安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備	安全運転支援技術等の公共交通への活用
交通施設・公共交通車両のバリアフリー化の推進	企画乗車券の充実
高齢者外出支援事業の推進	情報通信技術を活用したおもてなし環境づくり
障がい者交通費助成事業の推進	公共交通の案内サインの充実
健康ポイント事業の推進	情報発信の充実化を図る
健康増進・通院に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し	「乗って楽しい公共交通」の推進
「みんなで創る公共交通」の推進	モビリティ産業等の重点振興産業との連携促進
バスの方面別系統番号の導入	ゼロカーボントランスポートの推進

# 4-5 将来の生活シーン「通勤・習い事」,「買い物」

## 【通勤・習い事の将来イメージ】

### ■ モデル:福田さんの場合



- 40歳 男性
- 妻と子供2人
- 市街地部に住む

#### <これまで>

子どもの送迎等で忙しく、地域活動になかなか参加できない…

#### <2030年代前半>

子育てに活用できる移動手段が充実したので、車から公共交通での通勤に切り替え。移動の時間も有効に活用できるようになって、自分の時間が持てるようになり、地域活動に積極的に参加！

### ■ モデル:めいちゃんの場合



- 8歳 女の子
- 両親・弟
- 市街地部に住む

#### <これまで>

まちなかの英会話スクールに通うため、お母さんは仕事を途中で抜けて、送迎してくれているけれど、たまにスクールに遅れてしまったり、いつもお母さん忙しそう…

#### <2030年代前半>

子育てタクシーを利用して一人でも習い事に安心して通えるようになって、スクールがより楽しくなったし、お母さんも嬉しそう！

## 【買い物の将来イメージ】

### ■ モデル:小林さんの場合



- 25歳 女性
- 単身
- JR宇都宮駅周辺に住む

#### <これまで>

まちなかで買物やお酒を楽しみたいけれど、鉄道駅からは少し離れているので気軽に遊びに行けない…

#### <2030年代前半>

駅西側にもライトラインが延伸され、モビリティハブや交通案内も整っているので、仕事終わりでも時間を気にせず、ふらっとまちなかに遊びに行けて、日々の生活が充実！

### ■ モデル:高橋さんの場合



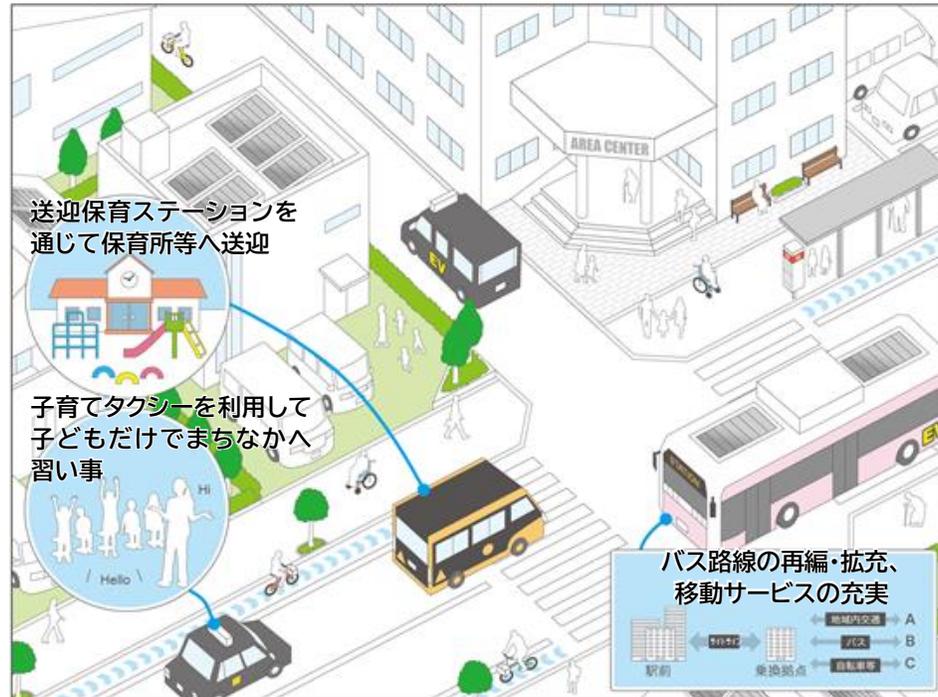
- 16歳 女性
- 祖父母・両親・兄
- 郊外部に住む

#### <これまで>

一人では移動手段が限られ、友達からの外出の誘いも断ってばかり…

#### <2030年代前半>

公共交通は車いすでも使いやすいし、トランジットセンターでは休憩したり、ライトラインとバスの乗り換えもスムーズに出来るので、家族に送迎を頼まなくても友達と遊びに行けるようになった！

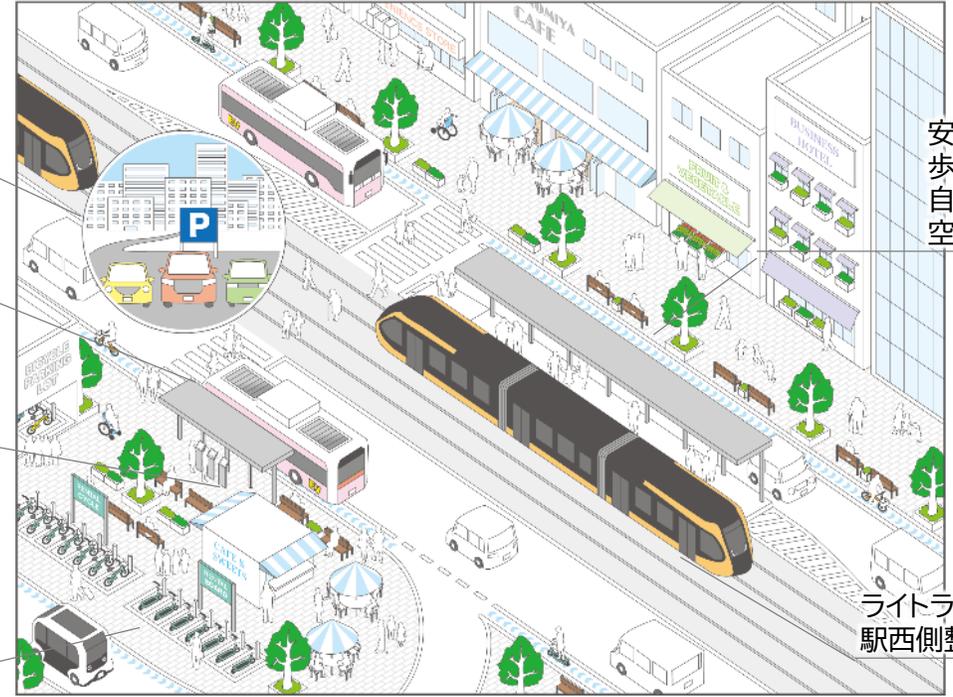


駐車場は  
まちの周縁部に  
適正配置

市街地部に  
おける生活  
交通の確保

交通DXの活用  
(電子案内板)

次世代モビリティ等の導入



※上記将来のイメージ図は道路空間や停留場などの検討状況を示すものではありません。

# 4-5 将来の生活シーン 「通院・外食」, 「余暇」

## 【通院・外食の将来イメージ】

### ■ モデル:石川さんの場合



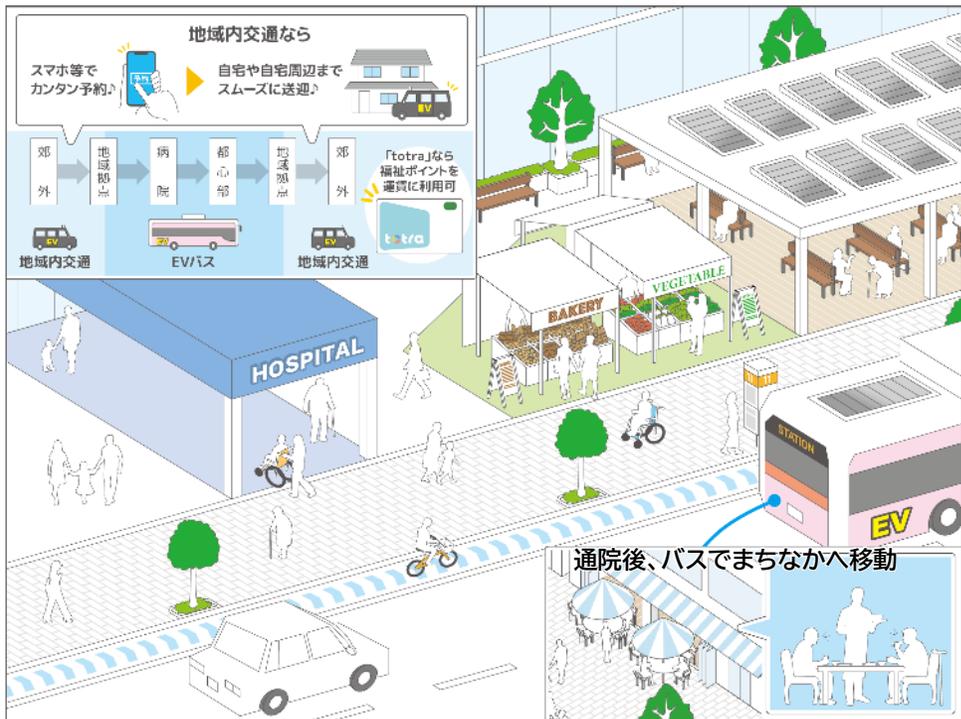
- 70歳 男性
- 単身
- 郊外部に住む

#### <これまで>

年々あちこちが痛くなる一方、都心に住む息子家族からの勤めで運転免許を返納したことで、家を出るのが億劫になり、通院も滞りがちに…

#### <2030年代前半>

地域内交通は簡単に予約できるし、バスとの乗り継ぎも便利になったので、通院後には、都心部に住む友人との食事に寄り道したり、孫へのプレゼントを買ったり、外出が充実!



## 【余暇の将来イメージ】

### ■ モデル:ジェームスさんの場合



- 40歳 男性
- 妻と子供3人
- アメリカに住む

#### <これまで>

以前、宇都宮市を訪問した時は、観光施設にも行ってみたくはあったけど、言葉の不安もあったので行けず、宇都宮駅周辺で餃子を食べた思い出しかない…

#### <2030年代前半>

楽しそうなイベントをやっているという情報を見て、行ってみたら外国人にも優しい案内表示、周遊拠点施設からの移動もしやすく大満足! また遊びに行きたい!

### ■ モデル:田中さんの場合



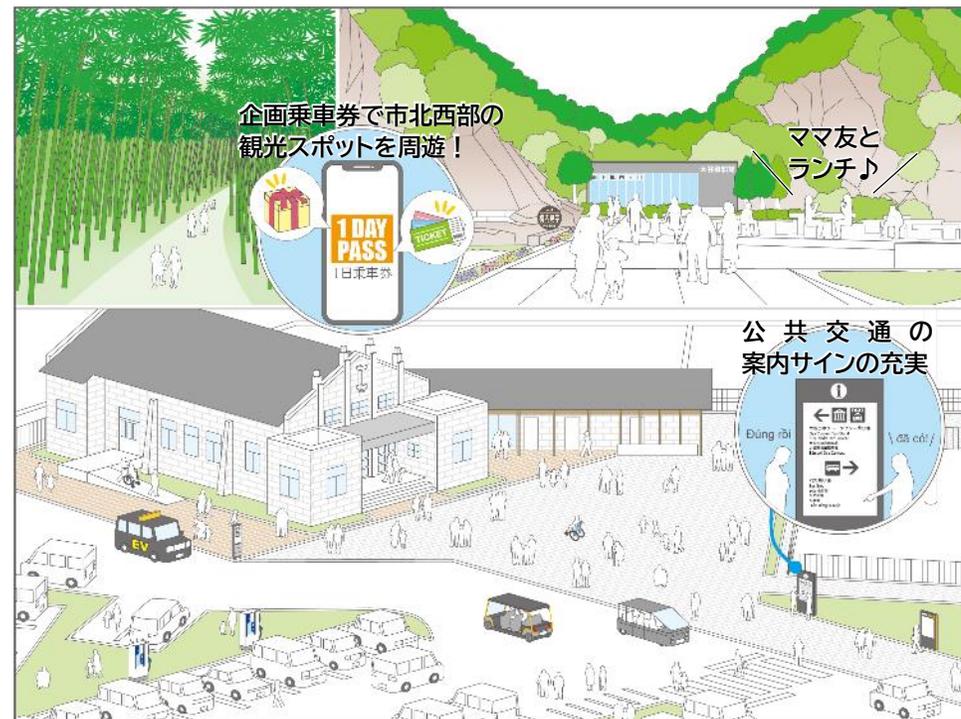
- 45歳 女性
- 子供2人
- 郊外部に住む

#### <これまで>

子どもが高校生になり、自分の時間が出来たので、大谷エリアで景観や歴史を楽しみたいけれど、混雑した駐車場や人通りの多い場所での運転が不安…

#### <2030年代前半>

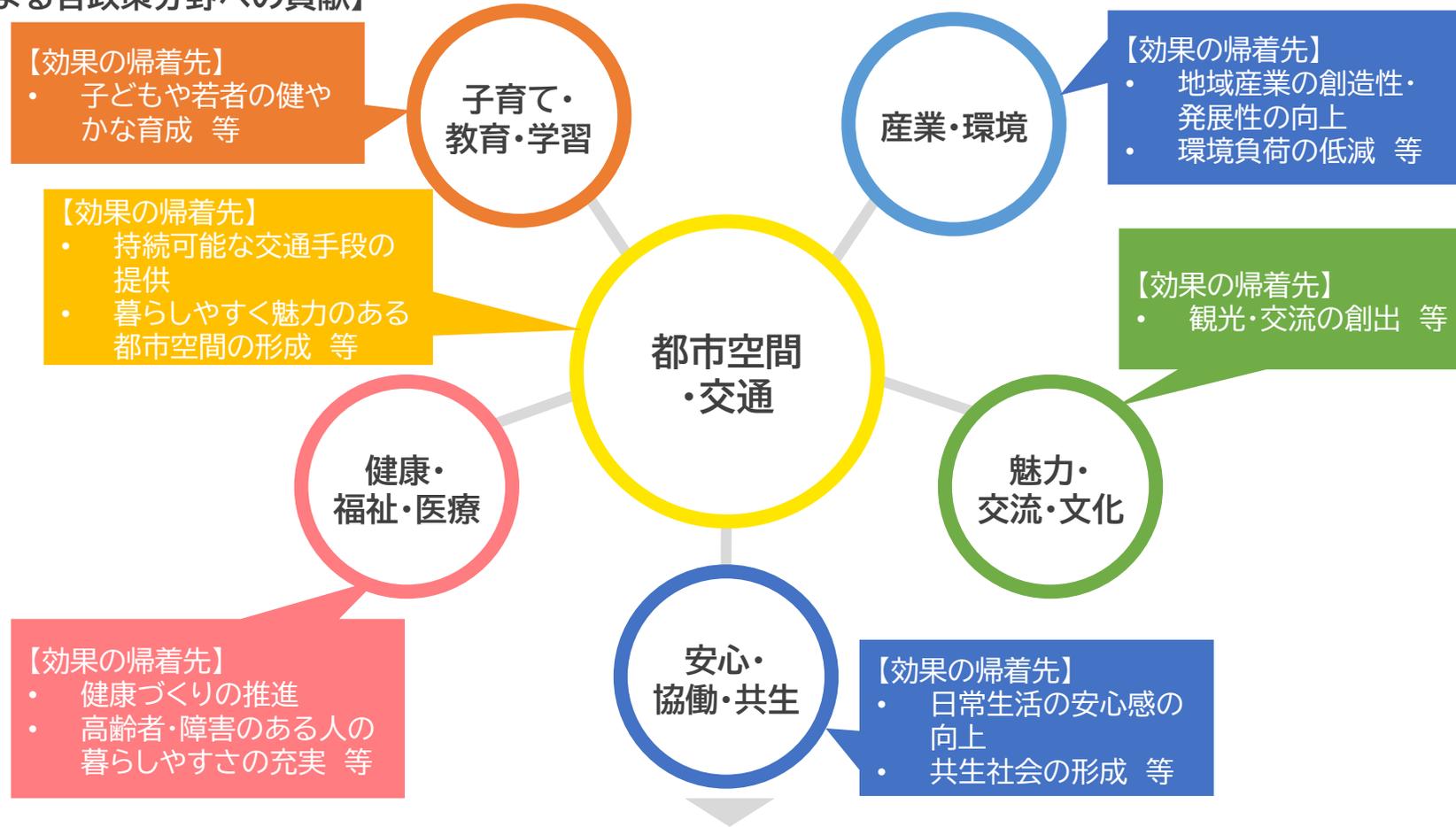
公共交通とグリーンズローモビリティの移動で大谷の景観を満喫! ランチでお酒も飲めるので、次は友人と訪れたい!



# 4-6 目標・評価指標の設定(考え方)

- 各政策の柱ごとに**施策事業の実施によって産出される指標, そこからもたらされる成果指標を設定**
- 施策事業の実施による効果の発現から, **効果の帰着先である「各政策分野」にどのように貢献し, 市民の幸福度向上を図るかに**ついて整理

## 【効果の発現による各政策分野への貢献】



計画の最終目標: **市民の幸福度向上(Well-being)**

# 4-6 目標・評価指標の設定

- 基幹事業である「都市空間・交通」分野については、現行の指標に加え、まちづくりに関するアウトカムを表現する指標を追加
- 「都市空間・交通」以外の分野は、1～3つの指標を設定することとし、主に上位関連計画で設定されている指標の内、各施策との関連性が比較的高く、継続して効果計測が可能な指標を設定

取組みテーマ	数値指標(黒枠:産出指標/青枠:成果指標)	現況値	目標値(R10)	関連計画等での採用状況
多様な都市活動・市民生活を支える交通ネットワークの実現	公共交通夜間人口カバー率	92.5%	100%	現行計画で設定
	幹線道路の整備率	81.2%	83.8%(R9)	総合計画
	自転車走行空間の整備延長	73.1km	108.9km(R10)	現行計画で設定(目標値更新)
	都心部と各拠点間の公共交通による移動時間	平均40分	平均40分 現況値を維持	現行計画で設定(目標値更新)
	宇都宮市内移動にあたっての運賃負担額	街なかまで片道 最大500円以下	どこから乗っても どこまで行っても 実質片道最大 500円以下	採用なし
	交通ICカードによる運賃支払いの割合	87.0%	90%以上	現行計画で設定
	公共交通の年間利用者数	2,788万人(R4)	3,400万人	現行計画で設定(目標値更新)
	交通に対する市民満足度(公共交通ネットワーク)	36.4%	38.4%	現行計画で設定
	交通に対する市民満足度(道路ネットワーク)	34.4%	52.4%	現行計画で設定
	交通に対する市民満足度(自転車のまち)	30.7%	39.9%	現行計画で設定
次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現	ファミリーサポートセンター延べ利用人数	14,706件(R4)	18,206件(R6)	子ども・子育て支援事業計画

【指標の凡例】  
算出指標



成果指標



※新たに設定した  
指標は黄色網掛け

# 4-6 目標・評価指標の設定

取組みテーマ	数値指標(黒枠:産出指標/青枠:成果指標)	現況値	目標値	関連計画等での採用状況
市民一人一人の健康づくり・社会参加を支える移動環境の実現	人にやさしいバスの導入台数	67.1%	77.6%	現行計画で設定
	ほぼ毎日外出している高齢者の割合	31.7%(R4)	37.4%(R9)	総合計画
	健康寿命の延伸	男性80.01歳 女性84.15歳	平均寿命の増加分を上回る	総合計画
みんなの協力のもとで安心して外出ができる移動環境の実現	交通安全教室受講者数	63,512人(R4)	65,000人(R9)	総合計画
	交通事故発生件数	1,238件(R4)	930件以下(R9)	総合計画
	まちづくり活動に参加している市民の割合	23.8%(R4)	35%(R9)	総合計画
地域資源や文化をつなぎ、多様な人々の交流を促進する移動環境の実現	観光入込客数	1,271万人	1,500万人(R9)	現行計画で設定(目標値更新)
環境にやさしく、働きやすい社会を支える移動環境の実現	電気バス・タクシーの導入台数	8台	182台	採用なし
	エコ通勤優良事業所認証数	64社	100社	採用なし

**【指標の凡例】**

算出指標



成果指標



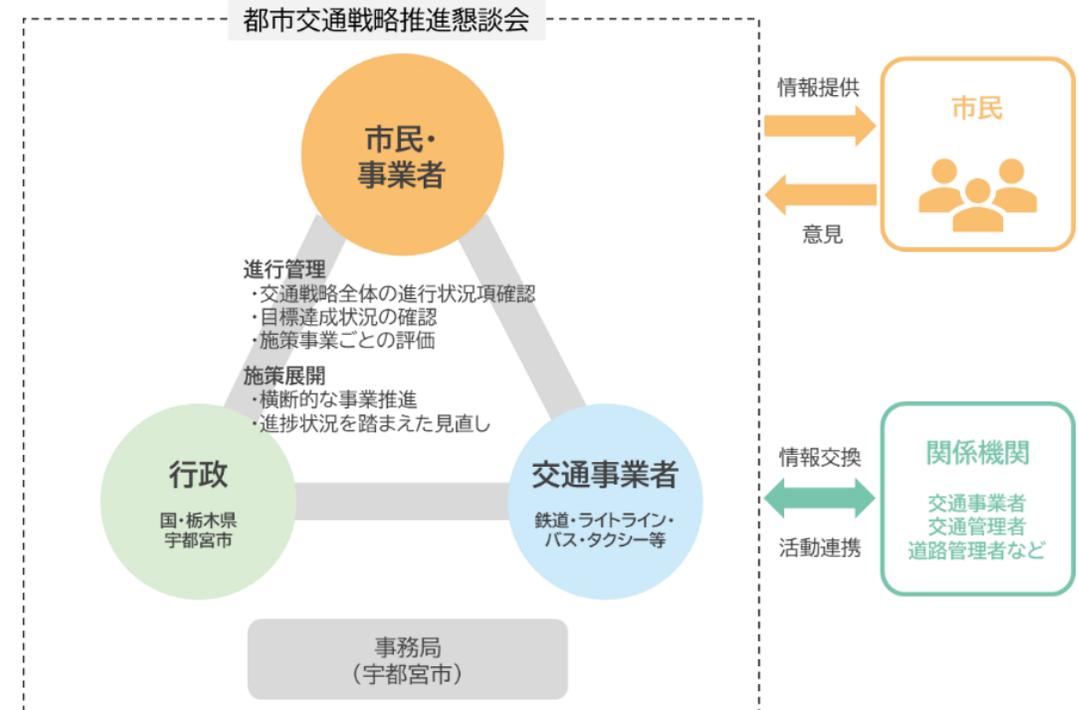
※新たに設定した指標は黄色網掛け

# 4-7 推進体制

- 「宇都宮市みんなでつなげる公共交通基本条例(R5.3 制定)」を踏まえ、**主体として「事業者」を追加するとともに、地域社会全体で公共交通を使い・支えることが将来にわたって持続可能な都市の形成に不可欠であるとの認識のもと、各主体が連携・協働して各施策事業を推進**
- 「都市交通戦略推進懇談会」において、施策・事業の成果を確認するなど、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、必要に応じ計画や目標の見直しを行い、**計画期間の最終年度となる令和10年度に計画全体の見直しに取り組む**

## ■ 計画の推進方法

項目	本計画の計画期間					次期計画
	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年
事業実施(D)	[実施期間]					[実施期間]
モニタリング・評価(C)	データ取得	データ取得	データ取得	データ取得	データ取得	
個別事業の検討・見直し(A・P)		[見直し]	[見直し]	[見直し]	[見直し]	
計画全体の見直し(P)					[見直し]	改定



## 【今後のスケジュール】

令和6年6月下旬  
令和7年5月～6月頃

計画策定  
宇都宮都市交通戦略懇談会の開催(進行管理)