

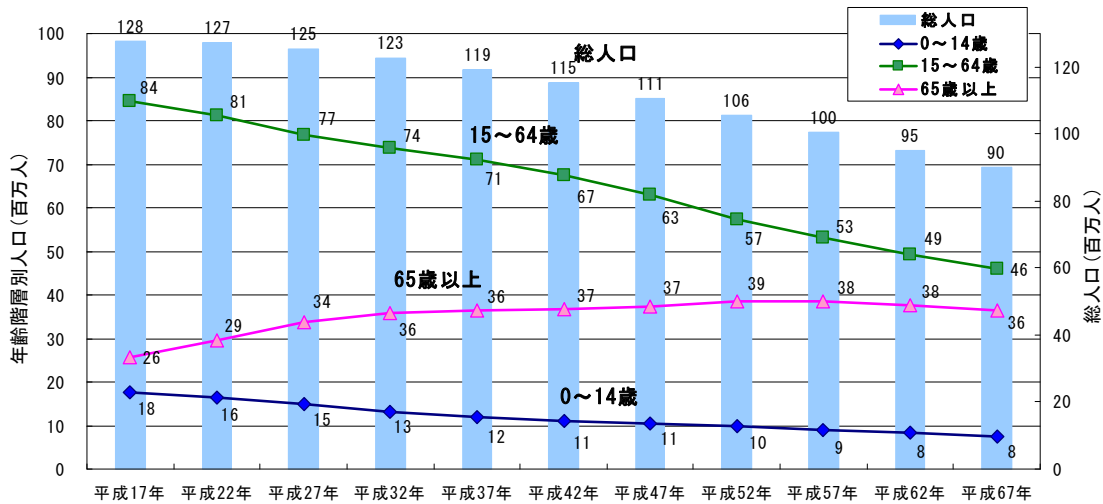
## 第2章 宇都宮市の交通の現状と課題

### 2. 1 都市をめぐる社会展望

#### (1) 少子・超高齢社会と人口減少時代の到来

日本の総人口は、平成17(2005)年に戦後はじめて減少に転じました。

平成47(2035)年には、総人口は13%減少する一方、3人に1人は高齢者が占めると推計されています。

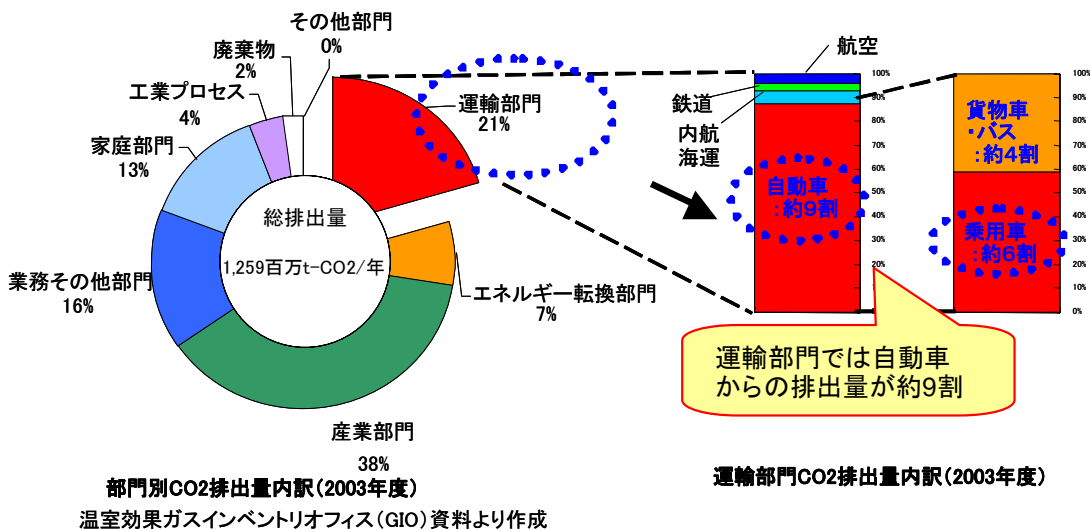


資料：国立社会保障・人口問題研究所 平成18年12月推計 を基に作成  
図 日本 の 将来 推 計 人 口

#### (2) 地球環境問題の深刻化

温室効果ガスの大量排出による地球温暖化や、大量生産・大量消費による地球資源の枯渇などの問題が深刻化しています。

日本の二酸化炭素排出量の2割を占める運輸部門のうち9割が自動車交通からの排出です。



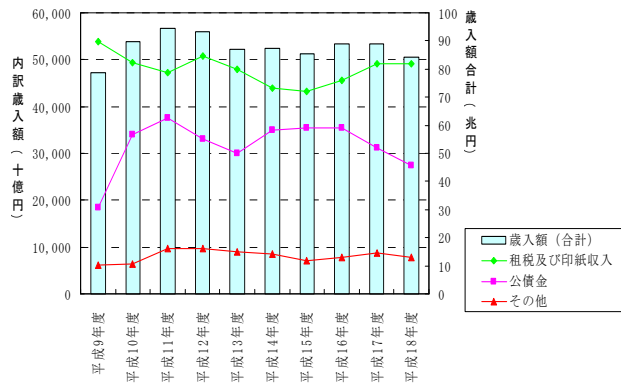
温室効果ガスインベントリオフィス(GIO)資料より作成

出典：国土交通省資料

図 我が国のCO2排出部門構成比

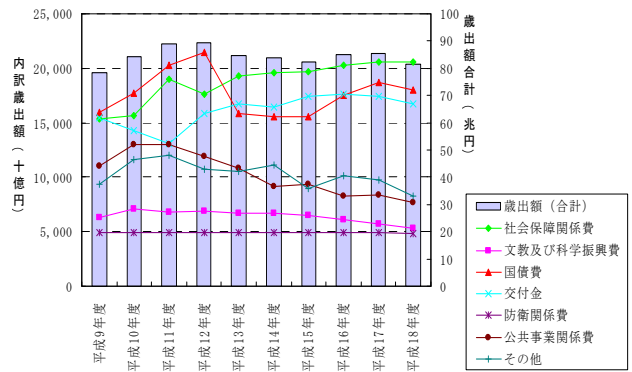
### (3) 財政的制約の高まり

人口減少、高齢化による生産年齢人口の減少は、生産力の低下を招き、投資余力の低下が懸念されます。



資料：財務省資料を基に作成

図 国・一般会計歳入決算額



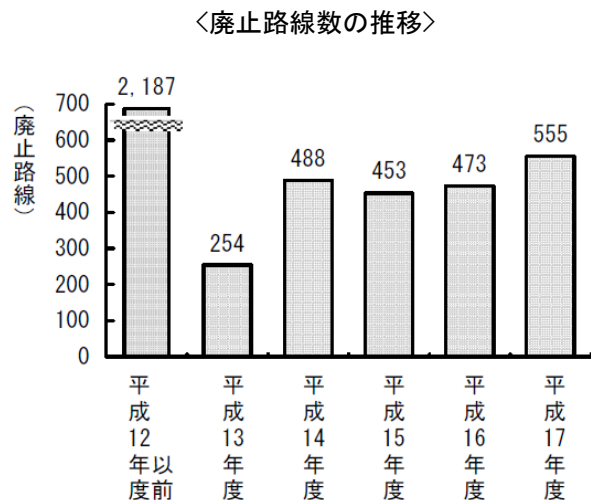
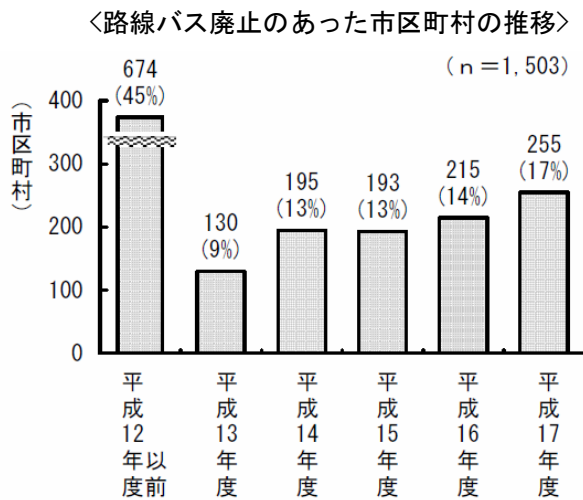
資料：財務省資料を基に作成

図 国・一般会計歳出決算額

### (4) 規制の緩和

規制緩和によって、自由競争がもたらされ、バス・鉄道に関しても規制の緩和により、バス・鉄道路線の参入、撤退が自由となり、需要が見込めない地域のバス・鉄道は廃止される傾向にあります。このため、バス・鉄道存続に対して、公共の関与\*が拡大傾向にあります。

\* 公共の関与については、参考資料編 - 5 - を参照



出典：「バスの運行形態に関する調査」(平成19年3月 国土交通省自動車交通局旅客課)

図 バス路線の廃止状況

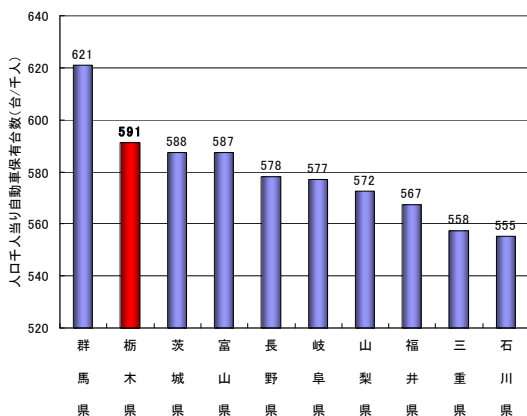
## 2. 2 都市と交通の現状と課題

### (1) 都市と交通の現状

#### 1) モータリゼーションの進展

宇都宮市における自動車保有台数は一貫して増加しており、ここ20年で約1.5倍となるなど、自動車への依存が非常に高くなっています。

〈栃木県の自家用車保有率は全国2位〉



〈宇都宮市の自動車台数も増加傾向〉

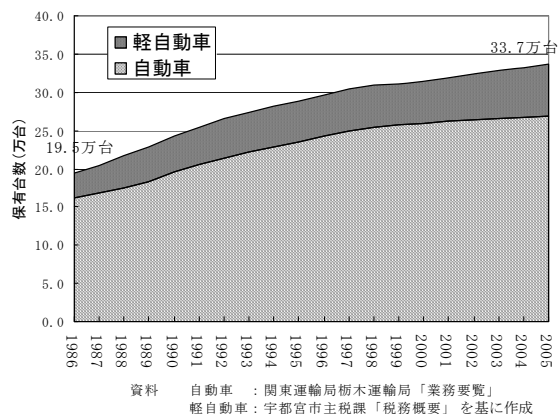


図 人口当たり自動車保有台数トップ10 (平成17年)

図 宇都宮市の自動車保有台数

#### ① 追いつかない道路整備

3環状12放射道路をはじめとする道路整備を計画的に進めてきましたが、依然としてピーク時における交通渋滞が発生しています。

〈自動車が増加するのに対応して道路整備も進展〉

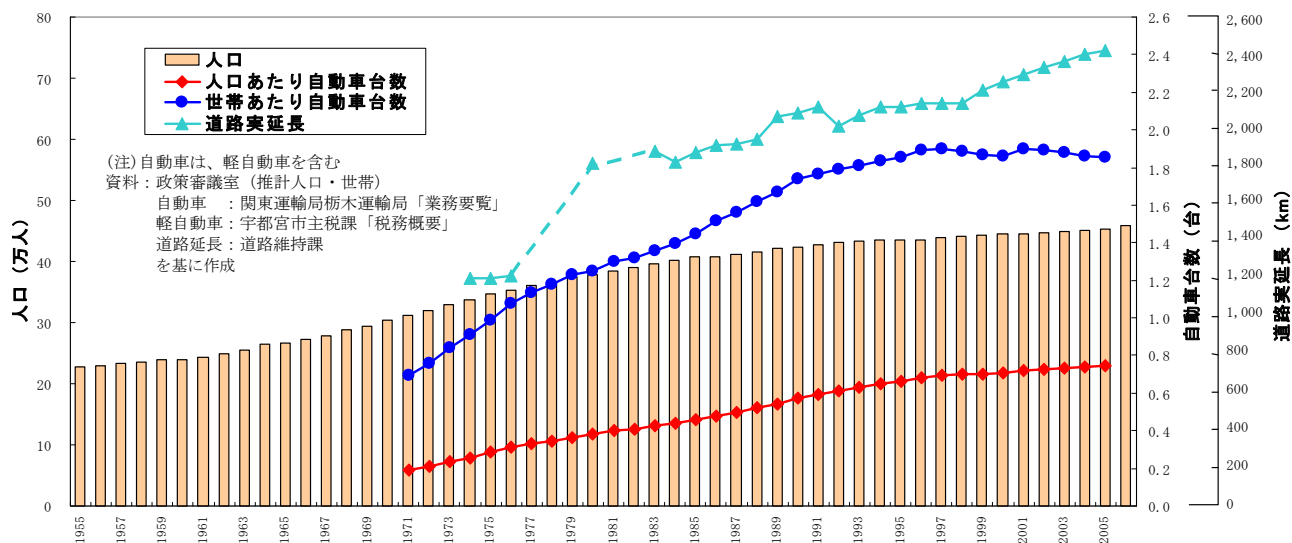
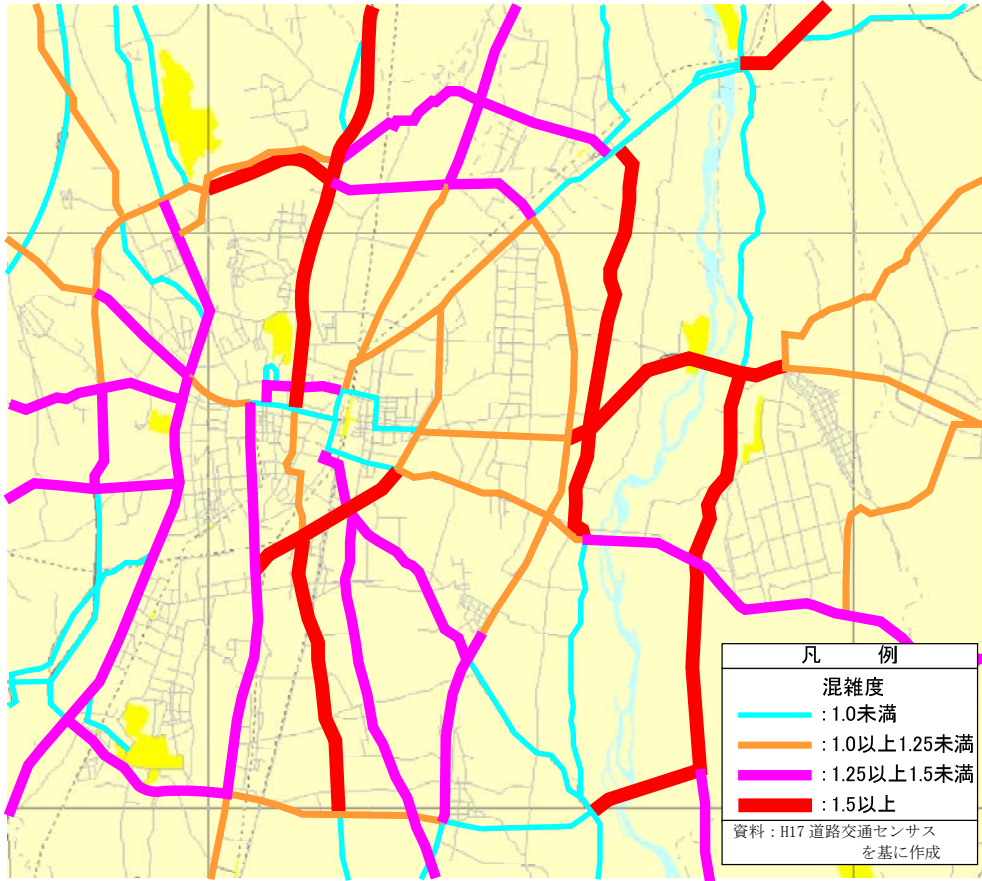


図 自動車台数と道路整備延長の推移

※旧宇都宮市

〈渡河部，環状線や放射状道路で混雑が発生〉

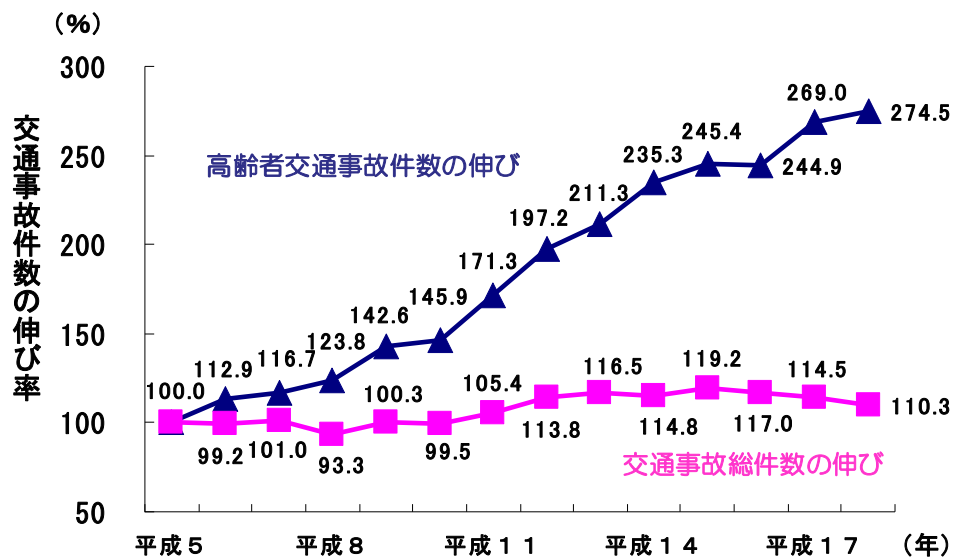


混雑度 = 交通量 ÷ 交通容量

図 主要道路区間の混雑度と渋滞状況

②高齢者ドライバーの事故の増加

高齢者ドライバーの事故が急増しており，更なる事故の増加が懸念されます。



交通事故件数の伸びは平成5年を100として伸び率を示したもの

出典：栃木県警察本部資料

図 高齢者が第一当事者\*となった交通事故の件数の伸び率（栃木県内）

\* 第一当事者：最初に交通事故に関与した車両等(自転車を含む)の運転者又は歩行者のうち，この事故における過失の重いものをいい，過失が同程度の場合には負傷程度が軽いもの。

### ③環境負荷の増大

宇都宮市における二酸化炭素排出量の2割強が運輸部門からであり、そのうち自家用車からの排出量が6割を占めています。

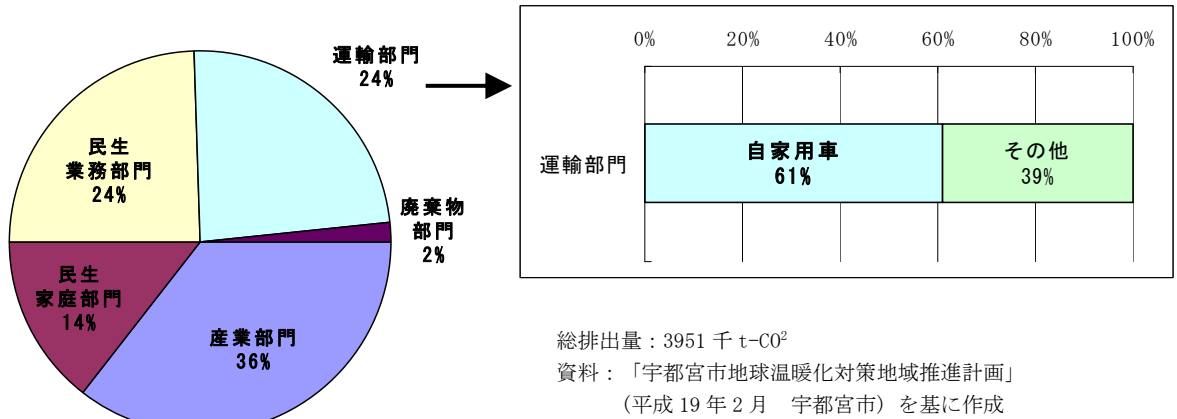


図 宇都宮市における二酸化炭素排出量（平成 15 年度）

### 【参考】

**クルマと環境**

…平均的な家庭用の風呂を 1 回沸かす際に発生する二酸化炭素量は約 1030g です。また、六畳間の電灯 (60 W) を 1 時間使用した分の電力をつくる際に発生する二酸化炭素量は約 20g です。

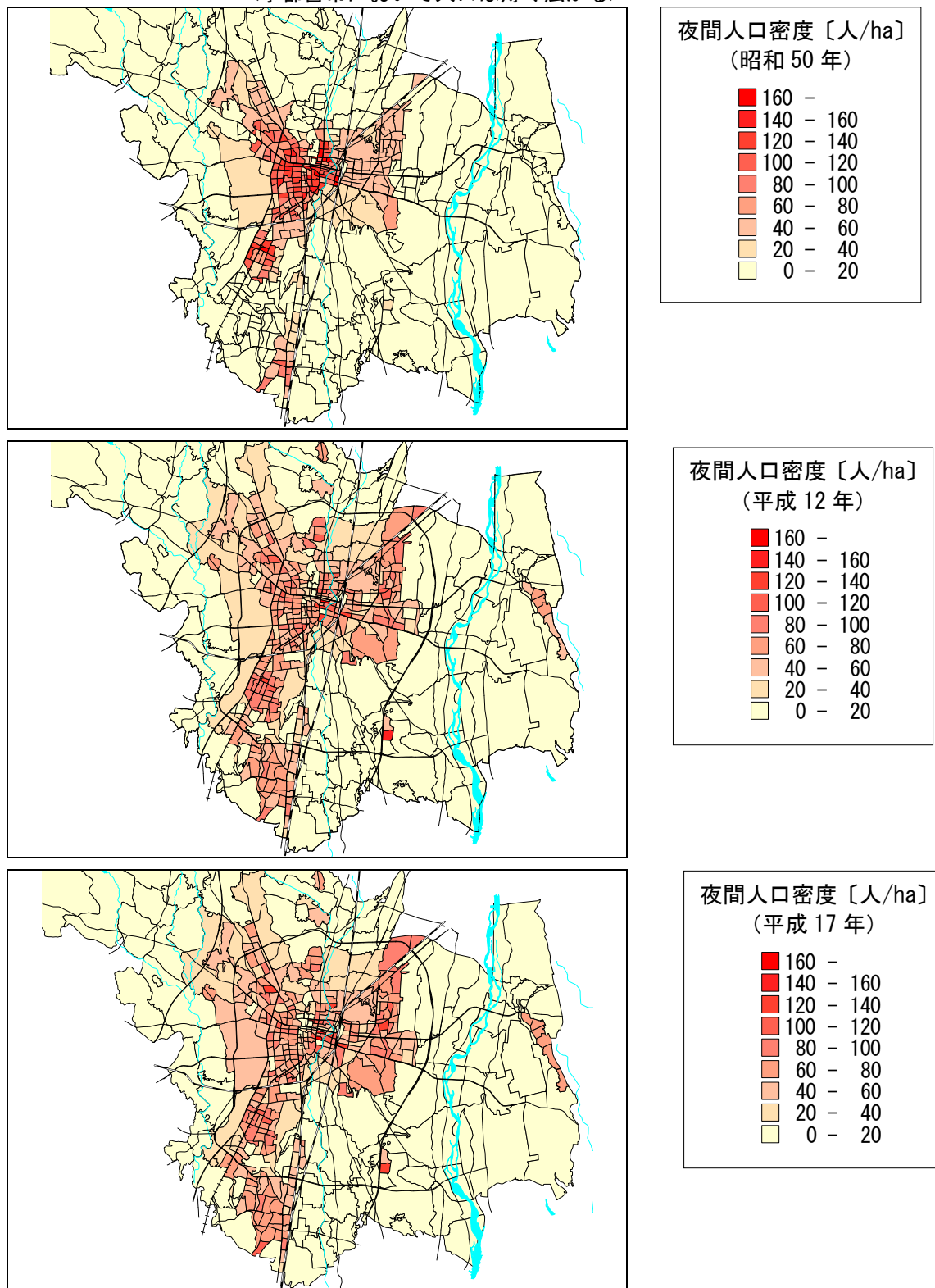
したがって、例えば、1 回 20km の自動車使用により排出される二酸化炭素は、風呂 3~6 回分、六畳間の電灯なら 1 日 5 時間使用として 1 ヶ月~1.5 ヶ月に相当することになります。

出典：「運輸・交通と環境 2005 年版」交通エコロジー・モビリティ財団

## 2) 都市の肥大化

宇都宮市はモータリゼーションの進展とともに、郊外へまちが広がるといった郊外化が進み、低密度な市街地が広がる拡散型の都市構造を形成しています。

〈宇都宮市において人口は薄く広がる〉



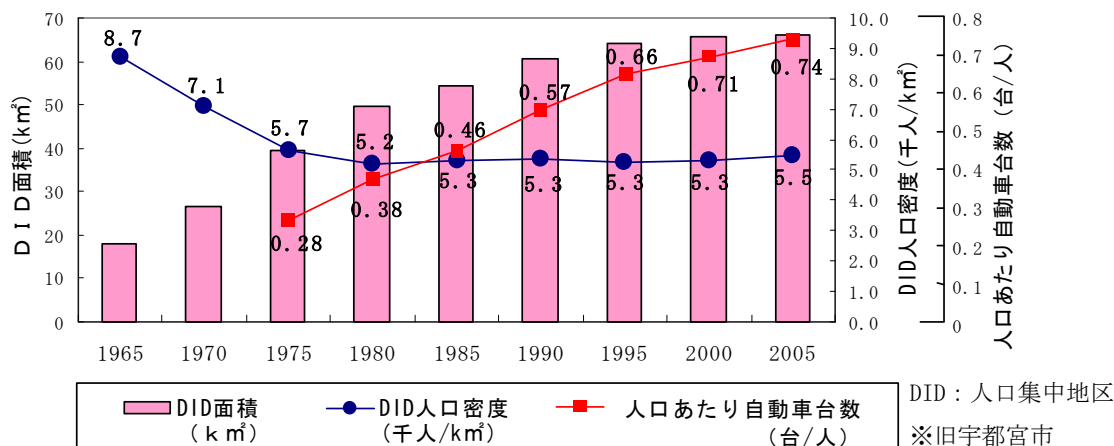
資料：国勢調査を基に作成

図 夜間人口の状況（昭和50年，平成12年，平成17年）

## ①自動車への更なる依存

自動車の利用を前提とした都市の郊外化の進展は、更なるモータリゼーション化を促進しています。

〈自動車の増加に比例して人口集中地区は広がるものの、人口密度は低下〉



資料：国勢調査，自動車：関東運輸局栃木運輸局「業務要覧」，軽自動車：宇都宮市主税課「税務概要」を基に作成

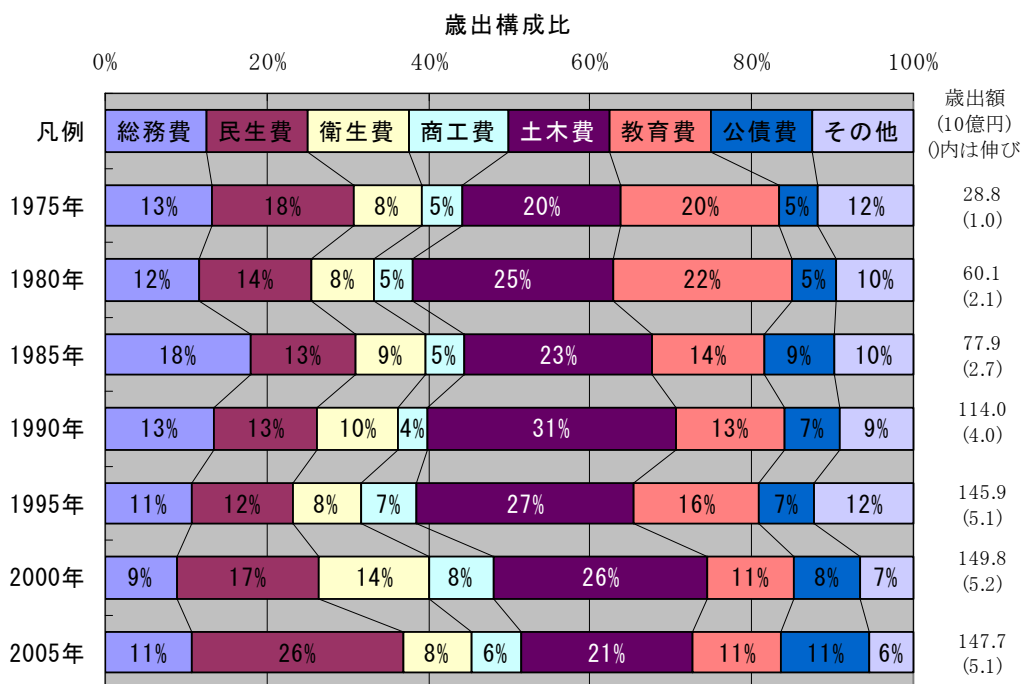
図 人口集中地区（D I D）\*の面積と人口密度及び人口あたり自動車台数の推移

\*人口集中地区（D I D）：国勢調査区を基礎単位地区として，人口密度が40 人/ha 以上の調査区が隣接して5,000 人以上を有する地区。

## ②増加する行政コスト

都市の肥大化に伴い，道路・上下水道等の社会インフラの整備が必要となり，今後，社会保障費の増加が見込まれる中，こうした社会インフラの維持コストの財政への影響が懸念されます。

〈福祉関係の民生費の支出が増加傾向〉

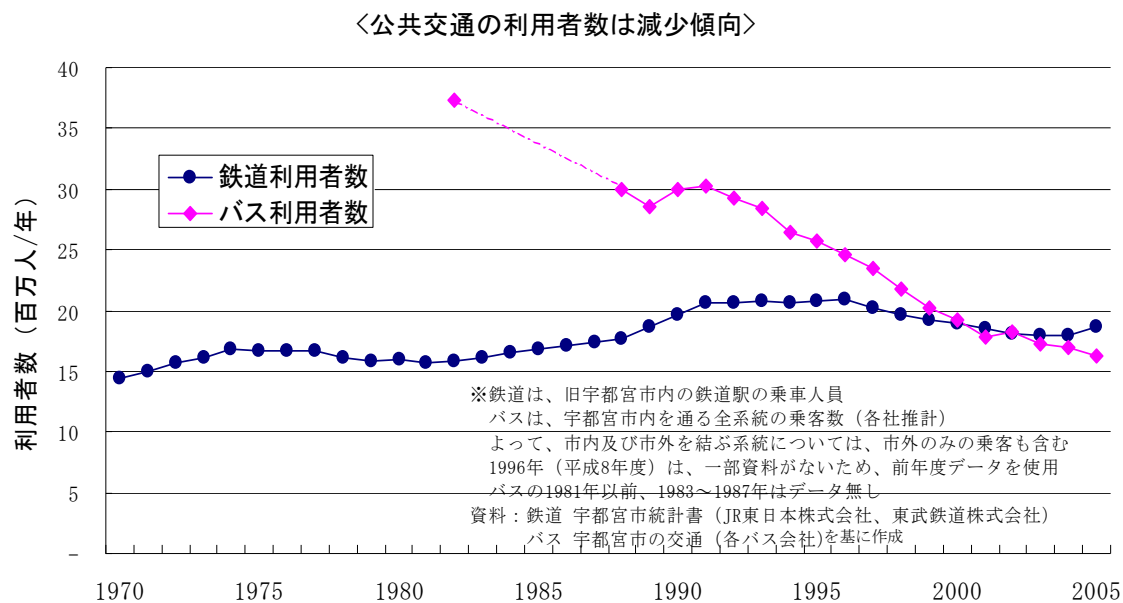


資料：宇都宮市資料を基に作成

図 宇都宮市の一般会計歳出額の推移

### 3) 公共交通の衰退

市民の生活の足となる公共交通の利用者は減少傾向にあり、ネットワークの維持に支障をきたしています。



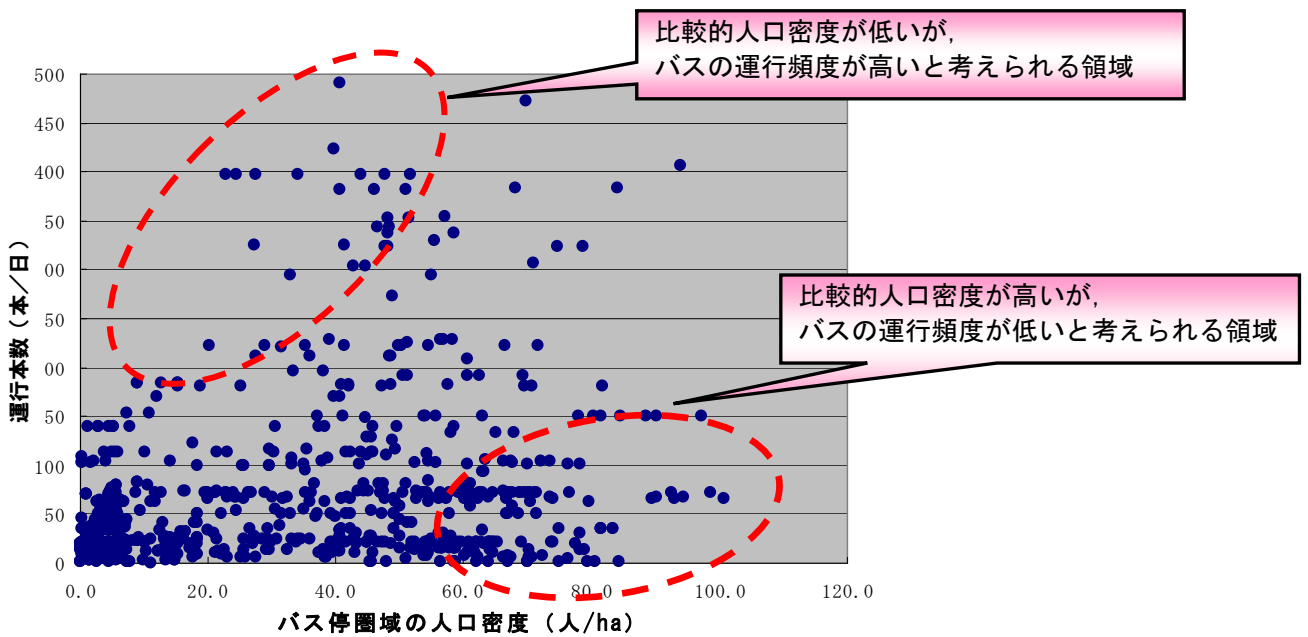
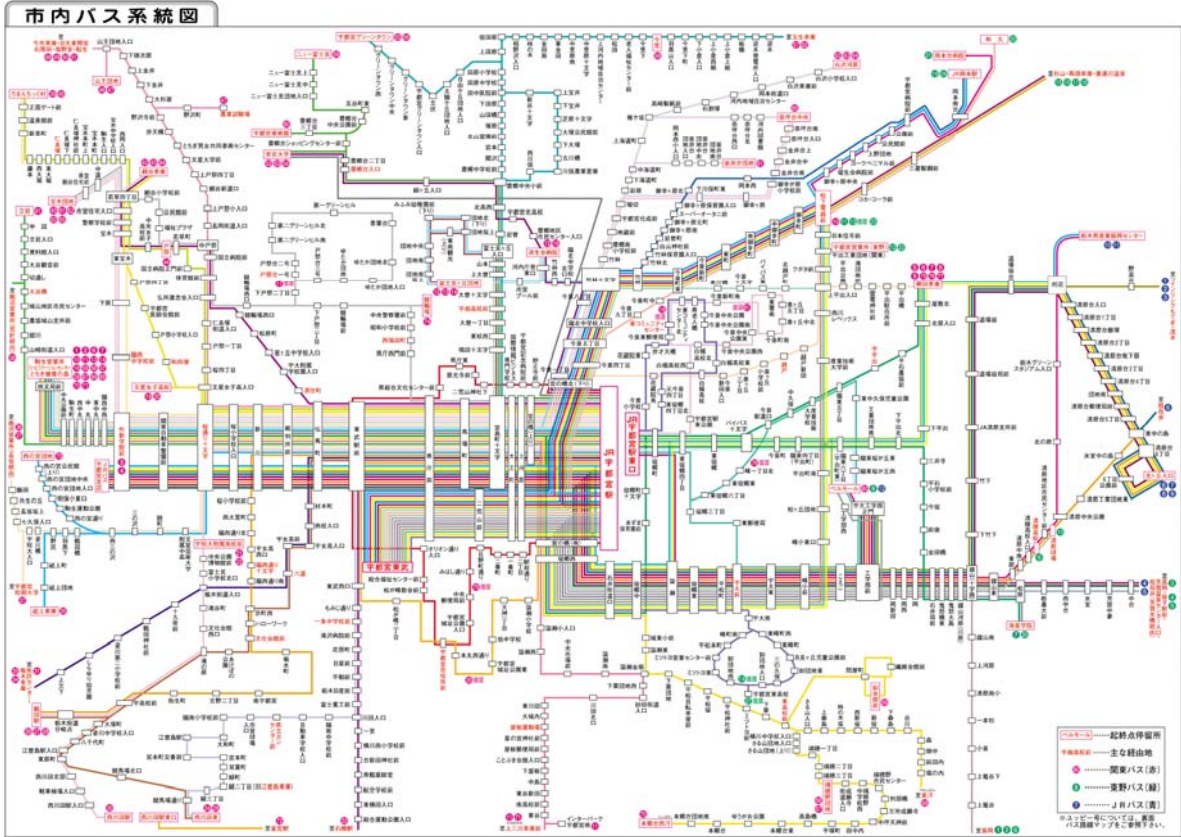
※旧宇都宮市

図 バス・鉄道の利用者数 (宇都宮市)



①人口密度に対してバス運行サービスが不一致

まちなかでは、公共交通が比較的充実し、一部地域では人口密度に比較して高いバスサービスが提供されている一方で、一定の人口が集積する新興市街地では、サービス空白地域が存在しています。



人口：平成17年国勢調査

資料：国勢調査、各事業者バス時刻表を基に作成

図 宇都宮市内のバス停における人口密度とバス運行本数

## ②公共交通空白地域\*の存在

公共交通サービスの提供されていない地域は、宇都宮市の可住地面積の約6割に達し、そこに市民の約33%（約17万人）が居住しています。

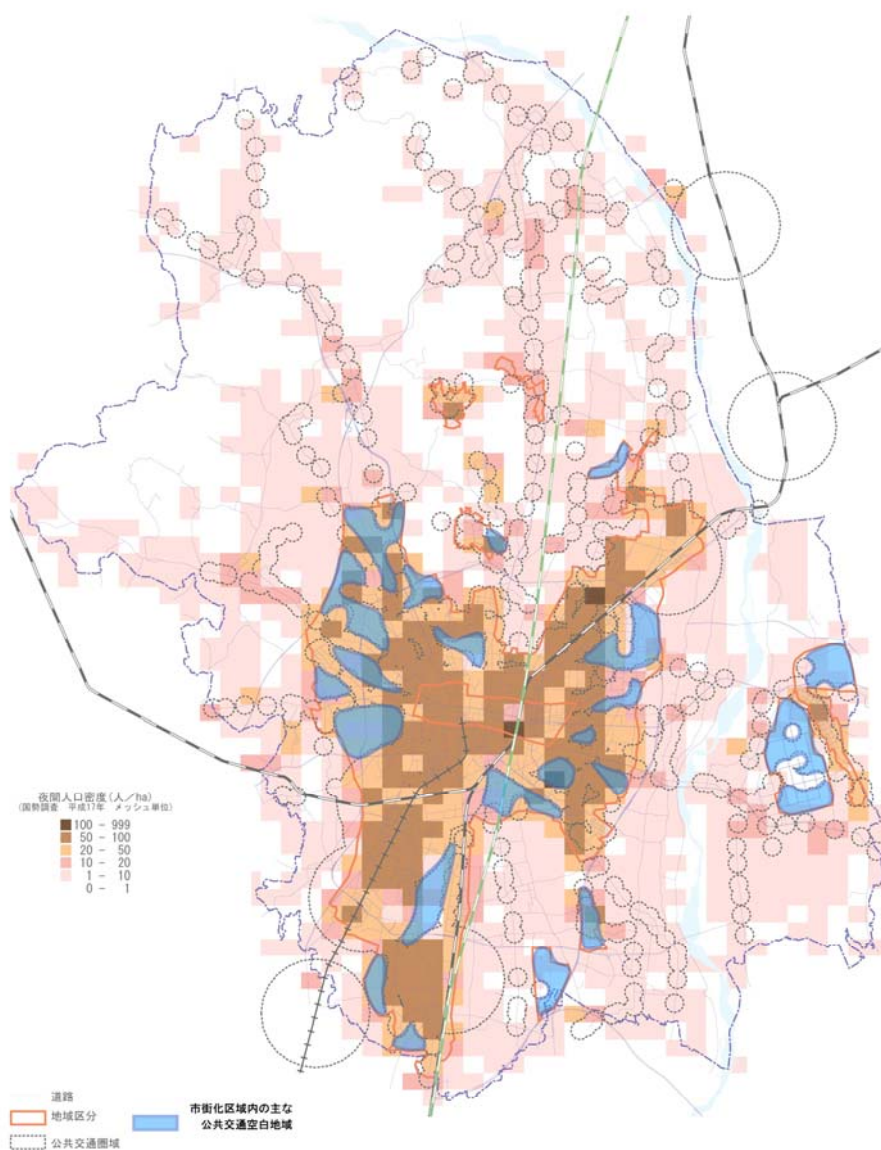
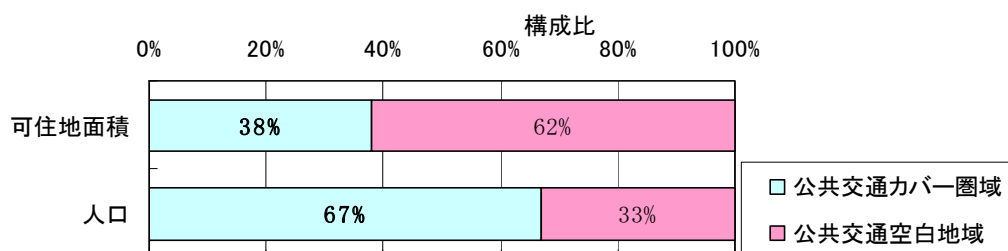


図 公共交通利用圏と夜間人口密度

\*公共交通空白地域：鉄道駅から半1,500 m，バス停から半径250 m以遠の区域



※可住地面積：山林，原野，河川等を除く面積

資料：「宇都宮市生活交通確保プラン」，平成17年国勢調査を基に作成

図 公共交通利用圏域と空白地域の状況

### ③鉄道の終電の状況

宇都宮市内の鉄道は、東京からの下りを除けば、22時台までの運行となっています。  
 近県の県庁所在地でも、東京からなどの下りに比べて上りの最終は早い傾向があるものの、  
 23時台に最終があります。

表 主要駅の最終電車の比較

		上り (東京方面等)	下り	運行本数	備考
J R 宇都宮駅	宇都宮線	22:41 着 22:42 発	01:25 着 22:45 発	71 本/日 (上り)	
	日光線	22:26 着	22:45 発	28 本/日 (上り)	
東武宇都宮駅	宇都宮線	22:50 発	23:50 着	44 本/日 (上り)	
J R 水戸駅	常磐線	23:23 着 23:35 発	01:03 着 01:09 発	60 本/日 (上り)	水戸駅の下り側の勝田駅 が発発駅
J R 前橋駅	両毛線	23:14 発着	00:19 発着	56 本/日 (上り)	

※平成20年11月現在時刻表より

## (2) 交通に関する現状と課題認識

### 1) マイカー利用を前提とした拡散型のまち

宇都宮市は自動車社会への対応として道路整備を進めるとともに、土地利用、都市構造もそれに対応してきました。

結果、企業誘致や市民生活の向上に大きく寄与した一方で、頻発する交通渋滞や高齢者の交通事故等様々な課題が顕在化しつつあります。

また、公共交通の利用者が減少し、公共交通自体のサービス水準も低下が懸念される中、大通りなどは、決して効率の良いバスの運行とは言い難い状況にある一方で、新興市街地などでは公共交通の空白地域が存在しています。

### 2) 将来的に不安が残るマイカー社会

将来的には、高齢者のモビリティ\*確保、地球環境問題への対応など自動車のみ reliant 社会の限界が伺えます。

また、自動車社会によって肥大化した都市を、人口減少時代に維持していくには市民への行政コストの負担が増える可能性が高くなっています。

### 3) まちの活力が低下

工業団地にアクセスする道路の混雑解消や交通利便性向上など、良好な生産環境の確保が課題となっています。

モータリゼーションの進展により中心部の商業施設や公益施設の郊外移転が現在も進んでおり、中心市街地の活性化が課題となっています。

\*モビリティ：移動性の意味。容易に移動できるように、手段や環境が整備されていること