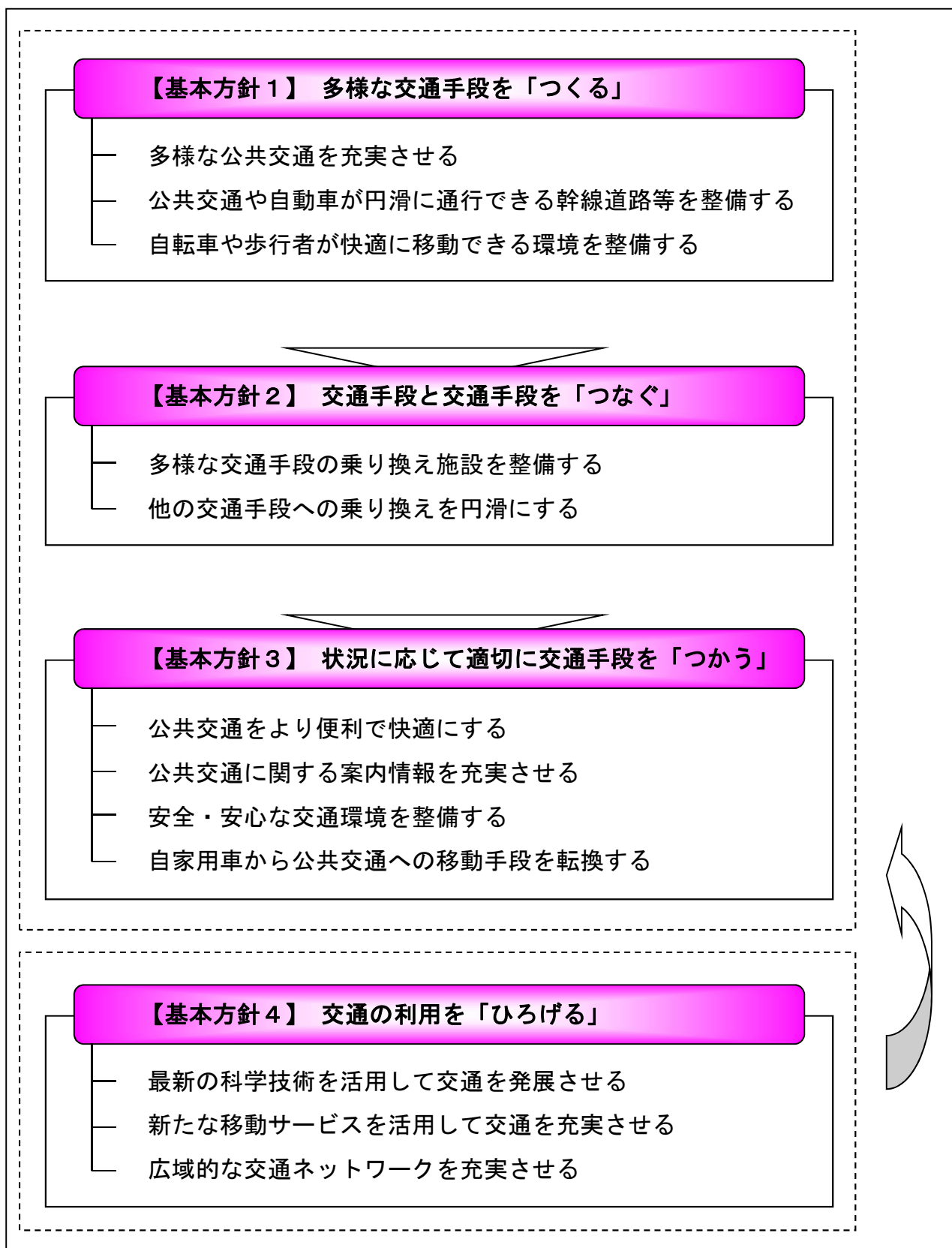


## 第6章 戦略的な施策・事業

### 6.1 施策の体系

#### (1) 施策体系



## (2) 目標指標

---

### 1) 目標指標の設定

「都市交通戦略」を実現するための目標とする交通環境を目指すため指標を選定し、今後、実施する施策・事業の進捗や効果を確認するため、数値目標を設定します。

### 2) 目標年次

数値目標における目標年次は、計画期間の終期である平成40年度（2028年度）とします。

ただし、他の行政計画等との関係性や目標値の性質上、将来見通しの精度を担保できないものは、それ以前の年次の目標を設定します。

### 3) 指標選定の考え方

以下の条件により代表的な指標を選定します。

- ①目標を適切に評価できる指標
- ②施策の実施による効果を測る客観的な指標
- ③検証可能な指標

## 6.2 具体的な施策事業

### (1) 多様な交通手段を「つくる」

#### 1) 目的

市民や来訪者など、誰もが移動しやすく災害時に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るため、各地域の特性に応じて、都市のコンパクト化などのまちづくりと連携しながら、鉄道やLRT、バス路線、地域内交通、自転車など、多様な交通手段を充実させるとともに、幹線道路等の整備を進めます。

#### 2) 施策事業

### 1. 多様な公共交通を充実させる

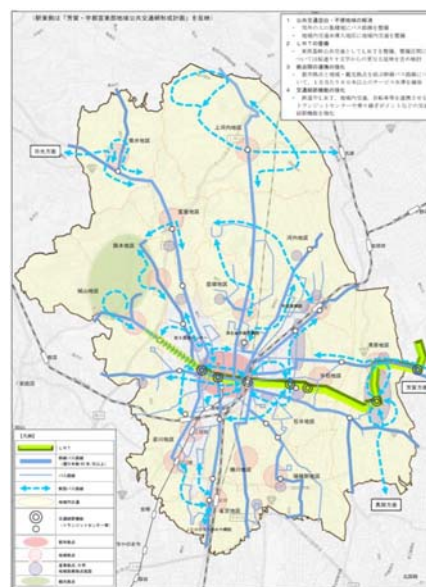
#### ① LRTの整備

- ・ 高い輸送力や定時性などを備え、人や環境にやさしく、産業の振興や沿線地域の活性化など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRTを、東西基幹公共交通として導入します。



#### ② バス路線の充実

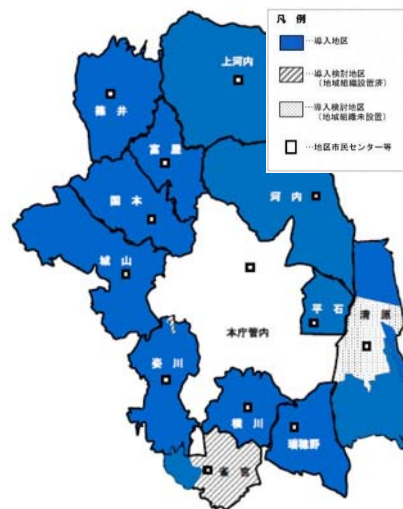
- ・ 公共交通空白地域を解消するとともに、都心部と各地域の拠点などの拠点間の移動の利便性を高めるため、LRTや地域内交通と連携し、役割分担しながら、バス路線の新設や既存バス路線の運行サービスの向上を図り、LRTや地域内交通と連携した効率的なバスネットワークを構築します。



将来の公共交通ネットワークイメージ

### ③ 地域内交通の充実

- ・ 郊外部における通院や買い物などの日常生活の足として、乗合タクシーなどにより、地域を面的にカバーする地域内交通の導入を推進します。
- ・ また、既に導入済みの地区においては、L R Tやバスなどの他の交通手段との連携を強化するとともに、各地域の状況に合わせて運行計画の見直しを図るなど、更なる利便性の向上を図ります。



### ④ 市街地部における生活交通の確保

- ・ 市街地部における通院や買い物などの日常生活の足として、バス路線やタクシーなどの既存の公共交通と役割分担しながら、各地域の特性を踏まえた生活交通を確保します。

対応分類 (メニュー)		対応の考え方	優先度
バスによる対応	メニュー① 路線バス活用型	バスの利便性が高い地域においては、既存のバス路線を活用していきます。	高 ↓ 低
	メニュー② 路線バス改善型	交通空白地域の解消にバスが活用できる地域においては、既存バス路線の見直しや路線の新設等に対応していきます。	
タクシーによる対応	メニュー③ 乗合タクシー運行型	交通空白地域の解消にバスの活用が困難な地域においては、地域主体による乗合タクシーに対応していきます。	

資料：市街地部における生活交通確保ガイドライン

## 2. 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

### ① 都市計画道路の整備

- ・ 自家用車はもとより、バス路線や地域内交通などの公共交通による移動を円滑化するため、都市の骨格を成す3環状12放射からなる幹線道路をはじめ、拠点間を結ぶ道路ネットワークを整備します。

大通り（駒生）整備前後（H30.2 供用開始）



共用前



整備後

### ② スマートインターチェンジの整備

- ・ 市民や来訪者などの交通利便性の向上や防災機能の強化、さらには、大谷地域を始めとする地域振興を図るため、東北自動車道と大谷街道の交差部において、スマートインターチェンジを整備します。





### 3. 自転車や歩行者が快適に移動できる環境を整備する

#### ① 自転車走行空間や歩行空間の整備

- ・ 自転車が安全に走行できるよう、自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示などによる自転車走行空間を整備します。
- ・ また、自転車走行空間の整備により歩行者と自転車を適切に分離することや、歩道沿い等にベンチやテーブルなどの休憩スポットを整備するなど、歩行者の安全性向上と歩いて出掛けやすい環境の整備を図ります。



自転車専用通行帯



交差点部  
(矢羽根型路面表示)

#### ② ICTを活用したシェアサイクルの充実

- ・ 市民や来訪者などの移動の利便性を高めるため、鉄道駅やLRT停留場から目的地までのラストワンマイルを支える交通手段として、また、中心市街地や観光地などにおいて、回遊性を高めるため、シェアサイクルの導入を推進します。



### 3) 目標指標

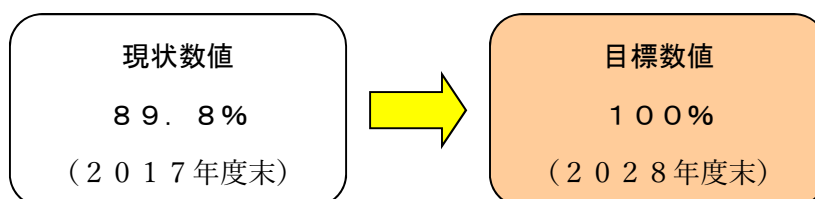
#### ①公共交通夜間人口カバー率

##### ○ 指標説明

市内の夜間人口（居住地）に対する公共交通利用圏域地域（鉄道駅から1,500m圏域，LRT停留場から500m圏域，バス停留所から250m圏域，地域内交通の運行エリア）の割合

##### ○ 将来目標

LRTの導入やバス路線の新設・拡充，地域内交通の充実，市街地部における生活交通の確保により，現在の約90%から将来（2028年度末）は約98%まで向上させることを目指します。



#### ②都市計画道路の整備率

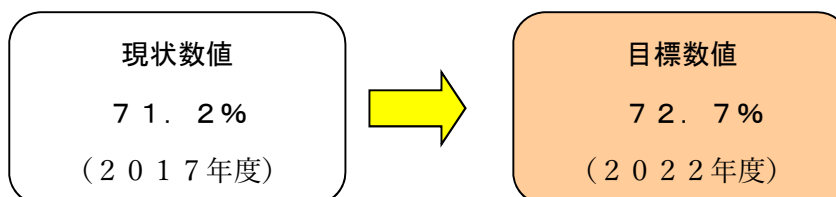
##### ○ 指標説明

円滑で機能的な道路ネットワークを構築するための，都市計画道路の整備率\*

##### ○ 将来目標

市内の都市計画道路整備率について，現在の71.2%から将来（2022年度）には72.7%まで向上させることを目指します。

\* 供用路線積上げ方式による目標値



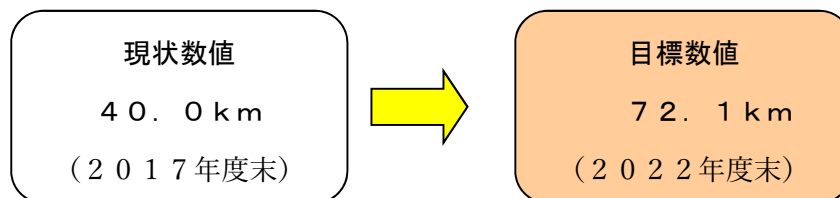
### ③自転車走行空間の整備延長

#### ○ 指標説明

自転車が安全で快適に楽しく利用できる環境を整備するための、自転車走行空間の整備延長

#### ○ 将来目標

市内の自転車走行空間の整備延長について、現在の40.0kmから将来（2022年度）は72.1kmまで整備することを目指します。





## (2) 交通手段と交通手段を「つなぐ」

### 1) 目的

誰もがどこへでも自由に移動するためには、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境が必要であることから、トランジットセンターなどの交通結節点の整備や、乗り継ぎに配慮したダイヤ編成や運賃設定などにより交通モード間の連携を強化します。

### 2) 施策事業

#### 1. 多様な交通手段の乗り換え施設を整備する

##### ① トランジットセンターの整備

- 多様な交通手段が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、LRTの整備と合わせて、LRTとバス路線、タクシー、自動車などとの交通手段間の乗り換えが想定される箇所において、円滑に乗り継ぎ・乗り換えができるトランジットセンターを整備します。



##### ② 鉄道駅周辺の交通環境の整備

- LRTの導入などを踏まえ、JR宇都宮駅西口及び東口において、バス路線やタクシー、自動車などが円滑に通行できる環境を整備するとともに、鉄道やLRT、バス路線、タクシー、自転車などの乗り換えが便利な交通環境を整備します。



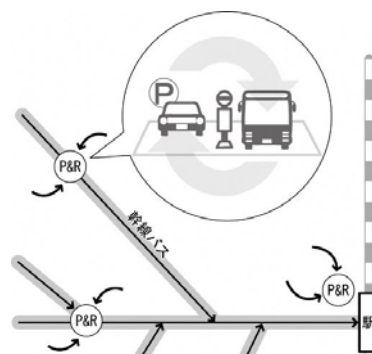
### ③ バスと地域内交通の乗り継ぎポイントの整備

- ・ 郊外部の各地域内での移動を支える地域内交通と、郊外部と都心部の間の移動を支える幹線バス路線の乗り継ぎが想定されるバス停留所において、上屋やベンチなどを設置し、快適な待合環境を整備します。



### ④ パークアンドライド用駐車場の整備

- ・ 自動車から公共交通利用へ転換を図るため、鉄道駅やトランジットセンターなどの交通結節点や観光拠点などへ、公共交通との乗り継ぎに便利なパークアンドライド用駐車場を整備します。



### ⑤ サイクルアンドライド用駐輪場の整備

- ・ 鉄道やLRT、バス路線などの公共交通へのアクセス性を向上させるため、鉄道駅やトランジットセンター、電停、バス停などに、サイクルアンドライド用の駐輪場を整備します。



「JCHOうつのみや病院」駐輪場

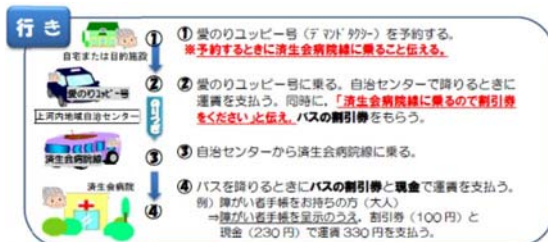


「足利銀行大谷出張所」駐輪場

## 2. 他の交通手段への乗り換えを円滑にする

### ① 公共交通の運賃負担の軽減

- 公共交通の利便性の向上や、乗り換えの負担を軽減するため、公共交通を乗り換える場合の割引運賃制度や、バス路線の運賃に上限を設定するなど、公共交通利用にかかる運賃負担を軽減します。



対象者	片道運賃	乗り継ぎ割引
大人の方（普通運賃）	バス：650円 地下：300円	<b>200円割引</b>
小学生（小児運賃）	バス：330円 地下：150円	<b>100円割引</b>
障がい者手帳をお持ちの方（大人）	バス：330円 地下：150円	<b>100円割引</b>
障がい者手帳をお持ちの方（小学生）	バス：170円 地下：80円	<b>50円割引</b>

かみかわち愛のりユッピー号と済生会病院線の乗継割引

### ② 乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの編成

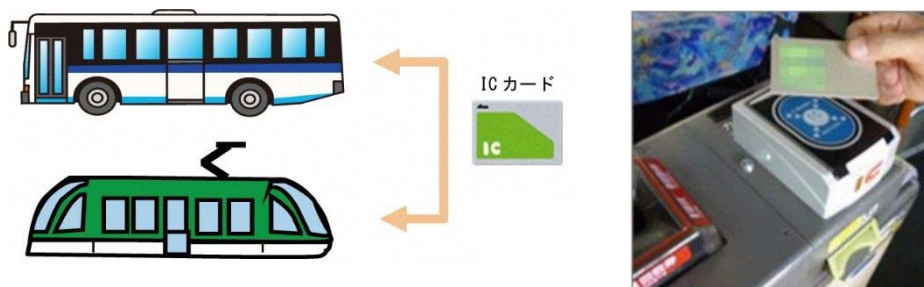
- 公共交通間の乗り継ぎを円滑化するため、鉄道やLRTのダイヤを踏まえ、乗り継ぎに配慮したバスの運行ダイヤを編成します。

J R 東北新幹線 宇都宮駅 時刻表（下り）平日	➡	関東バス 宇都宮駅 時刻表		
那須塩原行き		駒生営業所行き	細谷車庫行き	江曾島行き
23：11		23：20	23：20	23：20
23：39		23：46	23：46	23：46

J R 東北新幹線下りダイヤに合わせた深夜バスの運行時刻

### ③ 交通 IC カードの導入

- 乗降時間の短縮などの公共交通の利便性の向上や公共交通間の乗り継ぎの円滑化を図るため、鉄道やLRT、バス路線、地域内交通など多様な公共交通で共通して利用できる交通 IC カードを導入します。



交通 IC カードの導入イメージ

### 3) 目標指標

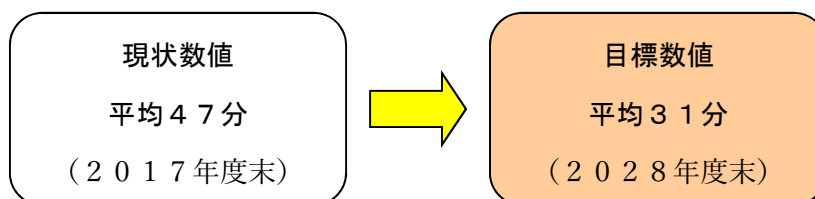
#### ①都心部と各拠点間の公共交通による移動時間

##### ○ 指標説明

都心部の交通結節点（J R宇都宮駅もしくは東武宇都宮駅）と各地域拠点（13地区）との間の公共交通による移動にかかる、待ち時間（運行間隔の1/2）を含む所要時間

##### ○ 将来目標

L R Tの導入による所要時間の短縮や拠点間を結ぶ幹線バス路線の拡充による待ち時間の短縮、交通I Cカードの導入による乗降時間の短縮により、現況の47分から将来（2028年度末）は31分まで短縮させることを目指します。



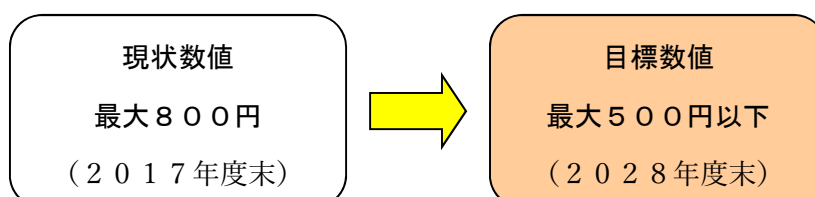
#### ②都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担

##### ○ 指標説明

J R宇都宮駅と各地域拠点との間の公共交通（鉄道、L R T、バス）による移動にかかる運賃

##### ○ 将来目標

上限運賃制度の導入などにより、現況の最大800円（篠井小学校前⇄J R宇都宮駅）から将来（平成40年度末）は500円以下まで運賃負担を軽減させることを目指します。



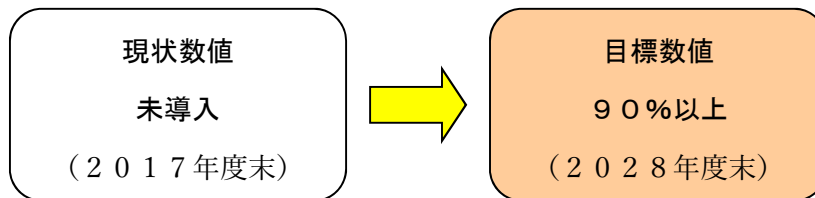
### ③交通 I Cカードによる運賃支払いの割合

#### ○ 指標説明

L R Tやバスなどの公共交通の乗降時間が、現金と比較して短縮される交通 I Cカードによる運賃支払いの割合

#### ○ 将来目標

他都市の状況などを踏まえ、L R Tとバス路線を合わせて90%以上を目指します。





### (3) 状況に応じて適切に交通手段を「つかう」

#### 1) 目的

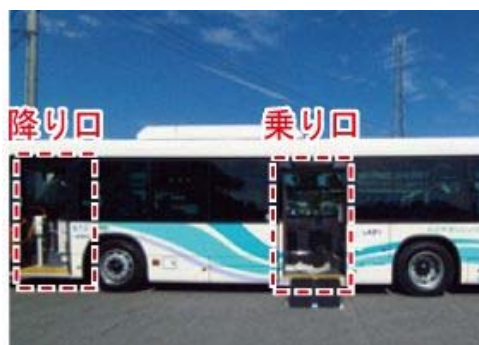
過度に自動車に依存した状態から、自動車と公共交通などを適切に使い分けできる社会への転換に向けて、運賃負担の軽減や運行時間帯の拡大など、サービスの質の向上により公共交通を利用しやすい環境を整備し、併せて市民の意識転換を促進します。

#### 2) 施策事業

##### 1. 公共交通をより便利で快適にする

###### ① バスの定時性・速達性の向上

- ・ 交通ICカードの導入と、これに伴うバスの中乗り・前降りの実現により、バスの乗降時間を短縮することに加え、定時性に優れるLRTにバス路線を接続させることや、主要なバス停のみ停車する急行バスを導入することなどにより、バスの定時性・速達性を向上させます。



バス乗降口のイメージ

###### ② バスの運行時間帯の拡大

- ・ 鉄道やLRTの始発や終発の時刻を踏まえ、利用実態を踏まえながら深夜バスや早朝バスを運行するなど、幹線バス路線の運行時間帯を拡大します。

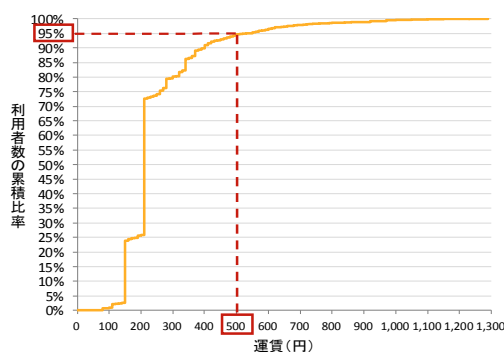


深夜バス(関東・駒生車庫行き)



### ③ 公共交通の運賃負担の軽減【再掲】

- 公共交通の利便性の向上や、乗り継ぎの負担を軽減するため、LRTやバス路線、地域内交通などを乗り継ぐ場合の割引運賃制度や、バス路線の運賃に上限を設定するなど、公共交通利用にかかる運賃負担を軽減します。



【参考】運賃と利用者の累積比率

### ④ 企画乗車券の充実

- 観光客を始めとした来訪者が公共交通を便利かつ安心して利用できるよう、1日乗車券などの企画乗車券を充実させます。



【参考事例】大谷観光一日乗車券

### ⑤ バスの待合環境の整備

- バス停留所に上屋やベンチを整備するとともに、バスの運行状況を知らせる接近表示機を設置するなど、快適なバスの待合環境を整備します。



「東武駅前」(下り) 広告付き上屋・ベンチ



「羽黒下」(下り)上屋

## 2. 公共交通に関する案内情報を充実させる

### ① 公共交通の案内情報の提供

- ・ バス路線マップを作成し、転入者を始めとした市民に配布するとともに、観光客を始めとした来訪者に対して、JR宇都宮駅の「観光案内所」において、LRTやバス路線などの公共交通に関する情報を提供します。
- ・ また、公共交通の案内に関するホームページを運用するとともに、パソコンやスマートフォンなどの地図アプリに対して情報を提供するなど、最新の技術を活用して、分かりやすく使いやすい情報の提供を行います。



宇都宮市バスマップ

### ② バスの運行情報の提供

- ・ バスロケーションシステムを充実させ、鉄道駅や主要なバス停などにおいて運行情報を提供するとともに、ホームページやアプリなどを活用して、自宅などからでも運行情報を確認できるようにします。



バス接近表示機 (JR 宇都宮駅西口)

### ③ 公共交通の案内サインの充実

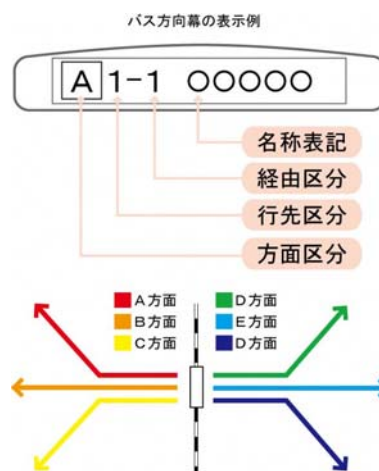
- ・ 近年、増加している外国人観光客などに対応するため、鉄道駅や主要なバス停、観光施設等において、あらゆる言語に対応できる、数字や記号を用いた分かりやすい案内サインを設置します。



案内サインのイメージ

#### ④ バスの方面別系統番号の導入

- ・ バスの系統ごとの行き先や経由地が分かりやすくなるよう、市内のバス事業者で統一した、行き先の方面別の系統番号を導入します。



### 3. 安全・安心な交通環境を整備する

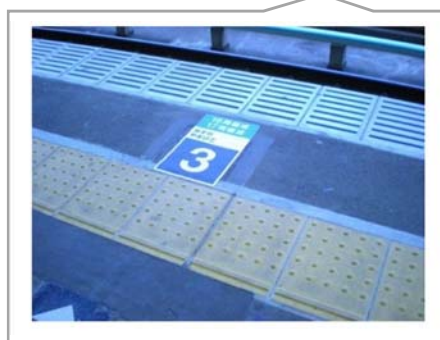
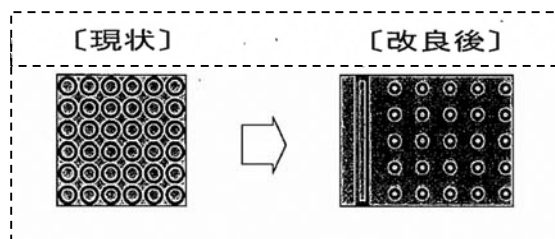
#### ① ノンステップバスやUDタクシーの導入の推進

- ・ 子どもから高齢者、障がい者まで、誰もが利用しやすい公共交通となるよう、バス路線へのノンステップ車両の導入や、タクシー・地域内交通へのユニバーサルデザイン車両の導入を推進し、公共交通車両のバリアフリー化を図ります。



## ② 交通施設のバリアフリー化の推進

- 子どもから高齢者、障がい者まで、誰もが利用しやすい交通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バリアフリー化を図ります。



点字ブロックの改良  
(JR 宇都宮駅新幹線ホーム)

## ③ 交通安全に関する市民意識啓発の推進

- 自動車はもとより、自転車や徒歩における交通ルールの周知・徹底を図るなど、市民に対する意識啓発を推進します。
- また、LRTの開業を見据え、軌道敷に関する交通ルール等について、市民を対象に分かりやすく周知します。



自転車乗り方教室の様子

## 4. 自動車から公共交通へ移動手段を転換する

### ① モビリティ・マネジメント施策の推進

- ・ 移動目的に応じて、自家用車と公共交通、自転車などを適切に使い分けする社会の実現に向けて、様々な機会を捉えて市民への意識啓発を実施し、自動車から公共交通利用への転換を促進します。

バスの乗り方教室の様子



豊郷中央小学校



城山中央小学校

### ② 公共交通の「おもてなし」の向上

- ・ 国内外からの観光客を始めとした来訪者の増加を踏まえ、イベント等の来場者輸送におけるバス路線やタクシーなどの公共交通の効果的な活用に加え、バス路線やタクシーなどにおける観光案内情報の提供を含む接遇の向上を図るとともに、快適な車内環境を整備するなど、おもてなしの向上を図ることや、公共交通利用におけるポイント制度など、日常的な利用者に対するサービス向上を図ります。



### 3) 目標指標

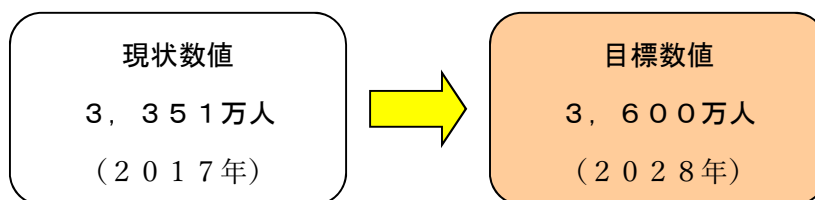
#### ①公共交通の年間利用者数

##### ○ 指標説明

本市内における鉄道駅の年間利用者数及び市内を通る路線バス全系統の年間利用者数

##### ○ 将来目標

年間公共交通利用者数について、現況の3,351万人から将来(2028年)は3,600万人まで向上させることを目指します。



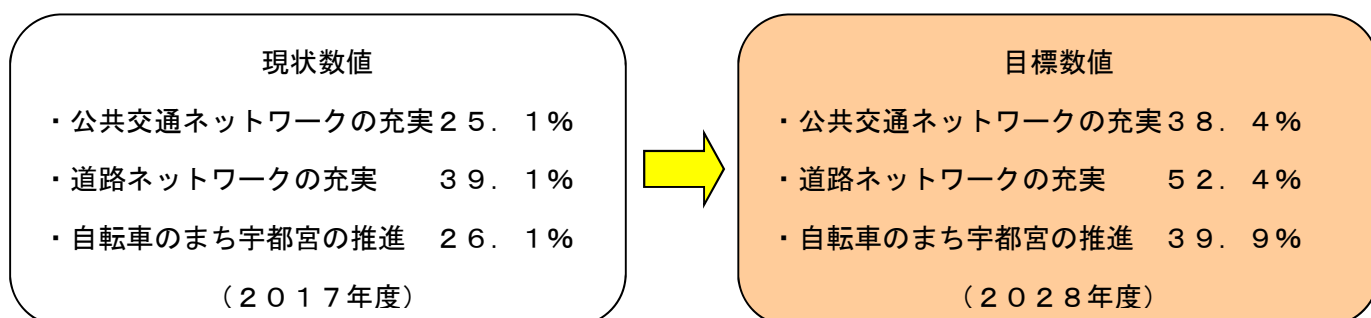
#### ②交通に関する市民満足度

##### ○ 指標説明

公共交通ネットワークの充実、道路ネットワークの充実、自転車のまち宇都宮の推進について、満足、やや満足と感じている市民の割合

##### ○ 将来目標

満足、やや満足と感じている市民の割合について、現況の25.1% (公共交通), 39.1% (道路), 26.1% (自転車) から、将来(平成34年度)はそれぞれ過半数(50.0%)まで向上させることを目指します。





### ③人にやさしいバスの導入率

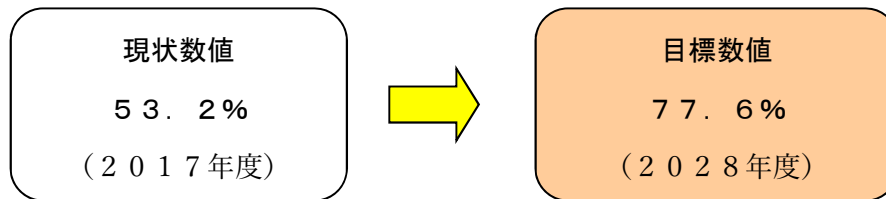
#### ○ 指標説明

ノンステップバスの導入率

#### ○ 将来目標

ノンステップバスの導入率について、現況の53.2%から将来（2028年度）は77.6%まで向上させることを目指します。

\* バリアフリー新法に基づく「移動円滑化の促進に関する基本方針」における目標（平成32年度・導入率70%）



## (4) 交通を「ひろげる」

### 1) 目的

自動運転や電気自動車・燃料電池車などの科学技術の高度化を踏まえ、国やモビリティ関連企業等と積極的に連携しながら、新技術の交通分野への活用を検討することや、LRTやバス路線などの周辺市町を結ぶ広域的な交通ネットワークの充実など、交通の可能性や範囲を拡げます。

### 2) 施策事業

#### 1. 最新の科学技術を活用して交通を発展させる

##### ① 自動運転や安全運転支援技術の公共交通等への活用

- ・ 国のSociety 5.0の実現に向けた、自動運転や公共交通全体のスマート化の方針を踏まえ、バス路線や地域内交通などの公共交通への自動運転や安全運転支援技術の導入により、運行サービスや安全性の向上を図ります。



##### ② バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進

- ・ 温室効果ガスの排出を抑制し、環境にやさしい社会を実現するため、バスやタクシーなどの公共交通車両への電気自動車や燃料電池車等のゼロエミッション（排出ガスゼロ）車両の導入を推進します。

##### ③ トランジットセンター周辺の低炭素化の推進

- ・ 地球温暖化の進行などを踏まえ、低炭素なまちづくりを推進するため、LRT沿線をモデルエリアとして、トランジットセンターなどの交通結節点の低炭素化を図るとともに、LRTの支線バスの車両におい



【取組の事例】

て、電気バスなどの普及促進や市内の再生可能エネルギーを公共交通に供給するなどして、ゼロカーボントランスポートの実現を目指します。

## 2. 新たな移動サービスを活用して交通を充実させる

### ① 公共交通と連携したカーシェアリングの導入

- ・ 今後の少子高齢化や、国のMaaS導入に向けた動きなどを見据え、必要なときだけ自家用車を利用できるカーシェアリングを、既存の公共交通と適切に役割分担しながら導入します。

MaaS(マース)…“Mobility as a Service”の略。

出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレスに一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

出典：国土交通省

### ② ICTを活用した活用したシェアサイクルの充実【再掲】

- ・ 市民や来訪者などの移動の利便性を高めるため、鉄道やLRTから目的地までのラストワンマイルを支える交通手段として、また、中心市街地や観光地などにおいて、回遊性を高めるため、シェアサイクルの導入を推進します。



### 3. 広域的な交通ネットワークを充実させる

#### ① LRTの整備【再掲】

- ・ 高い輸送力や定時性などを備え、人や環境にやさしく、産業の振興や沿線地域の活性化など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRTを、東西基幹公共交通として導入します。



#### ② 広域バス路線の充実

- ・ 市内と周辺市町との間での移動の利便性を高めるため、LRTの導入やバス路線の再編などの機会を捉えて、他市町にまたがって運行する広域のバス路線の運行サービスの充実を図ります。

#### ③ トランジットセンターの整備【再掲】

- ・ 多様な交通手段が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、LRTの整備と合わせて、LRTとバス路線、タクシー、自動車などとの交通手段間の乗り換えが想定される箇所において、円滑に乗り継ぎ・乗り換えができるトランジットセンターを整備します。



#### ④ スマートインターチェンジの整備【再掲】

- 市民や来訪者などの交通利便性の向上や防災機能の強化、さらには、大谷地域を始めとする地域振興を図るため、東北自動車道と大谷街道の交差点において、スマートインターチェンジを整備します。



#### ⑤ 周辺市町と連携した交通施策の推進

- LRTやバス路線などの公共交通ネットワークでつながっている周辺市町と連携し、広域にまたがって運行する公共交通の運行便数や運賃体系などのサービスの向上を図ります。

### 3) 目標指標

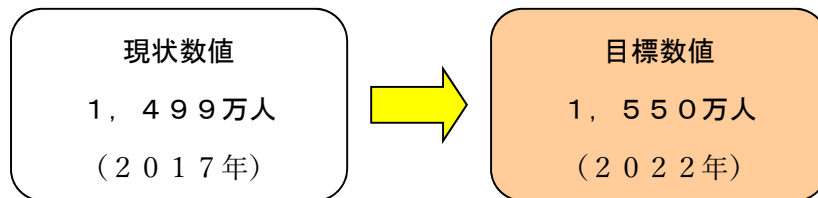
#### ①交流人口（観光入込客数）

○ 指標説明

観光客を始め、ビジネスやショッピングなどでの本市への来訪者数

○ 将来目標

広域間を結ぶ交通ネットワークの充実などにより、現況の1,499万人から将来（2022年）は1,550万人まで向上させることを目指します。





■ 施策・事業一覧

基本方針	基本施策	施策・事業	重点	実施主体
1 多様な交通手段を「つくる」	(1) 多様な公共交通を充実させる	①L R Tの導入	◎	行政 交通事業者等
		②バス路線の充実	◎	行政 交通事業者等
		③地域内交通の充実		行政・市民
		④市街地部における生活交通の確保	◎	行政・市民
	(2) 公共交通や自転車が円滑に通行できる幹線道路等を整備する	①都市計画道路の整備	◎	行政
		②スマートインターチェンジの整備	◎	行政
	(3) 自転車や歩行者が快適に移動できる環境を整備する	①自転車走行空間や歩行空間の整備	◎	行政
		②ICTを活用したシェアサイクルの充実		行政 交通事業者等
	2 交通手段と交通手段を「つなぐ」	(1) 多様な交通手段の乗り換え施設を整備する	①トランジットセンターの整備	◎
②鉄道駅周辺の交通環境の整備				行政
③バスと地域内交通との乗り継ぎポイントの整備				行政
④パーク＆ライド施設の整備				行政 交通事業者等
⑤サイクル＆ライド用駐輪場の整備				行政 交通事業者等
(2) 他の交通手段への乗り換えを円滑にする		①公共交通の運賃負担の軽減	◎	行政 交通事業者等
		②乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの編成		交通事業者等
		③交通ICカードの導入	◎	行政 交通事業者等
3 状況に応じて適切に交通手段を「つかう」	(1) 公共交通をより便利で快適にする	①バスの定時性・速達性の向上	◎	行政 交通事業者等
		②バスの運行時間帯の拡大		交通事業者等
		③公共交通の運賃負担の軽減【再掲】	◎	行政 交通事業者等
		④企画乗車券の充実		交通事業者等
		⑤バスの待合環境の整備		行政 交通事業者等

基本方針	基本施策	施策・事業	重点	実施主体
3 多様な交通手段を「つかう」	(2) 公共交通に関する案内情報を充実させる	①公共交通の案内情報の提供		行政 交通事業者等
		②バスの運行情報の提供	◎	行政 交通事業者等
		③公共交通の案内サインの充実	◎	行政 交通事業者等
		④バスの方面別系統番号の導入		行政 交通事業者等
	(3) 安全・安心な交通環境を整備する	①ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入推進		行政 交通事業者等
		②交通施設のバリアフリー化の推進	◎	行政 交通事業者等
		③交通安全に関する市民意識啓発の推進		行政
	(4) 自動車から公共交通へ移動手段を転換する	①モビリティ・マネジメント施策の推進	◎	行政 交通事業者等
		②公共交通の「おもてなし」の向上		行政 交通事業者等
	4 交通を「ひろげる」	(1) 最新の科学技術を活用して交通を発展させる	①自動運転や安全運転支援装置の公共交通への活用	
②バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進			◎	行政 交通事業者等
③トランジットセンター周辺の低炭素化の推進				行政
(2) 新たな移動サービスを活用して交通を充実させる		①公共交通と連携したカーシェアリングの導入		行政 交通事業者等
		②ICTを活用したシェアサイクルの充実【再掲】		行政
(3) 広域的な交通ネットワークを充実させる		①LRTの導入【再掲】	◎	行政 交通事業者等
		②広域バス路線の充実	◎	行政 交通事業者等
		③トランジットセンターの整備	◎	行政
		④スマートインターチェンジの整備【再掲】	◎	行政
		⑤周辺市町と連携した交通施策の推進		行政 交通事業者等