

【資料4-1】宇都宮版MMアクションプランについて

1. はじめに
2. 宇都宮市におけるMM（MNU1.0）の成果
3. 宇都宮版MMアクション（MNU2.0）の方向性

1. はじめに

1. はじめに（策定目的）

本市では「子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち『スーパースマートシティ（SSC）』」を将来的なまちの姿として掲げ、その実現のための施策を進めているところであり、SSC実現を支える持続可能な都市構造のあり方としてネットワーク型コンパクトシティ（NCC）の実現に向けたまちづくり施策・交通施策を行っています。

- ・実現のためには、公共交通を維持・拡充が極めて重要な要素の1つであり、そのうえで、市民に公共交通の利用に対する意識醸成・行動を促す必要です。

- ・本市では、市第6次総合計画や第2次宇都宮都市交通戦略など各種計画に基づき公共交通の利用促進を図ってきたところであり、その手法として公共交通をかしこく（選択的に）使うための働きかけとして「モビリティ・マネジメント（MM）」を実施しています。

- ・このアクションプランにおいては、MMの実施方針として、今後取り組むべきMM施策の方向性を示すため、策定するものです。

- ・本方針に基づき、市民の豊かなくらしを支えるための手段・道具として、公共交通を「つくる」「つなぐ」だけでなく、「つかう」「（利用シーン）ひろげる」ための施策として、MMを今後も推進していきたいと考えています。

モビリティ・マネジメント（MM）とは

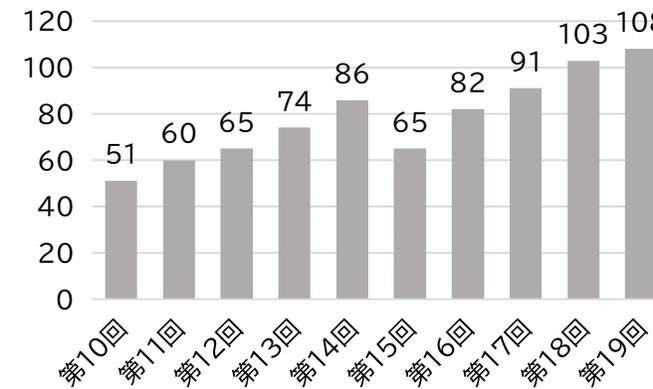
定義

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に
 配慮して、**過度に自動車に頼る状態から
 公共交通や自転車などを『かしこく』使う方
 向へと自発的に**転換することを促す、
 一般の人々や様々な組織・地域を対象とした
コミュニケーションを中心とした
持続的な一連の取り組み

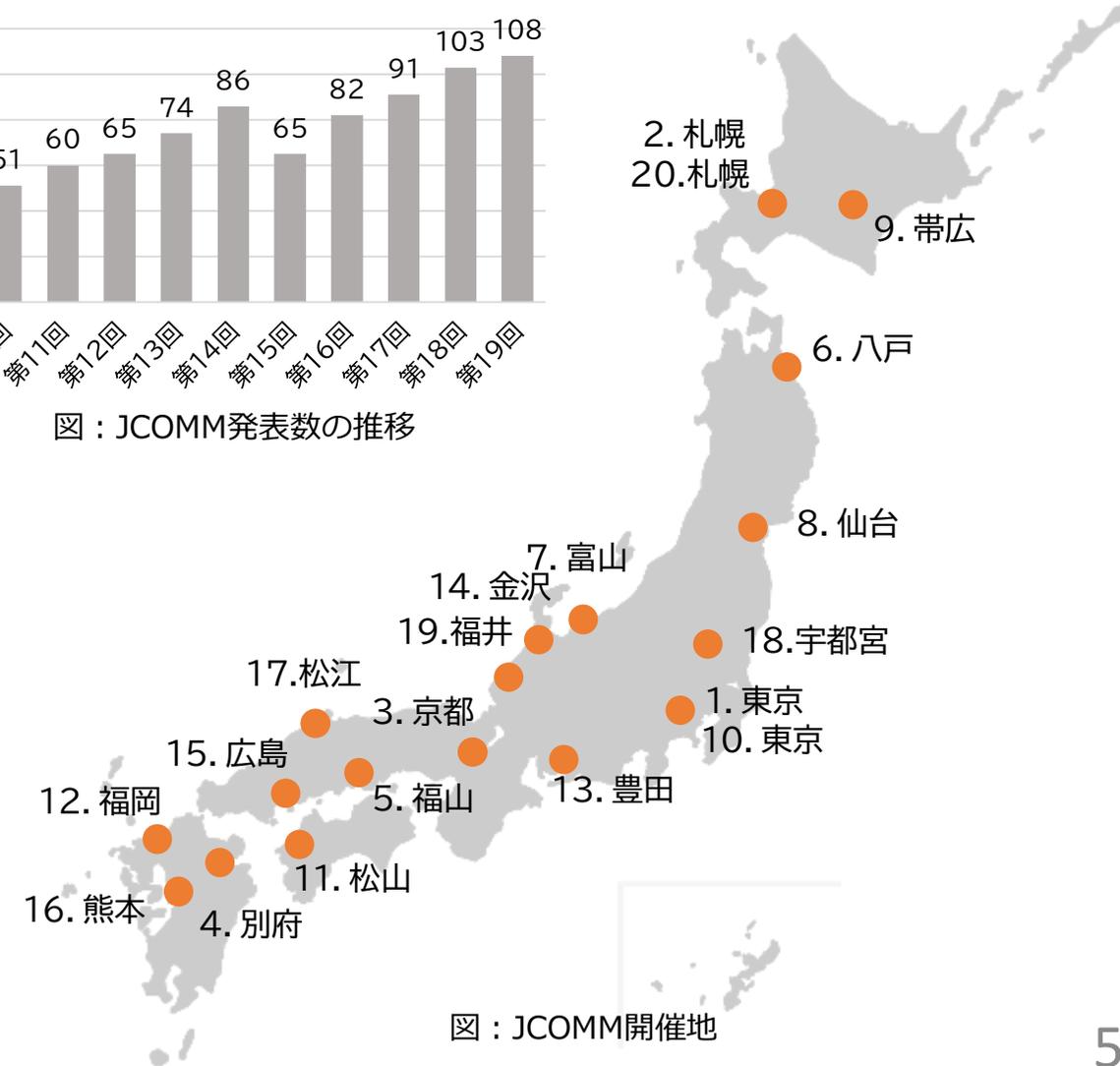


全国で進む取組

実施例は全国的に増加し、成果を上げている



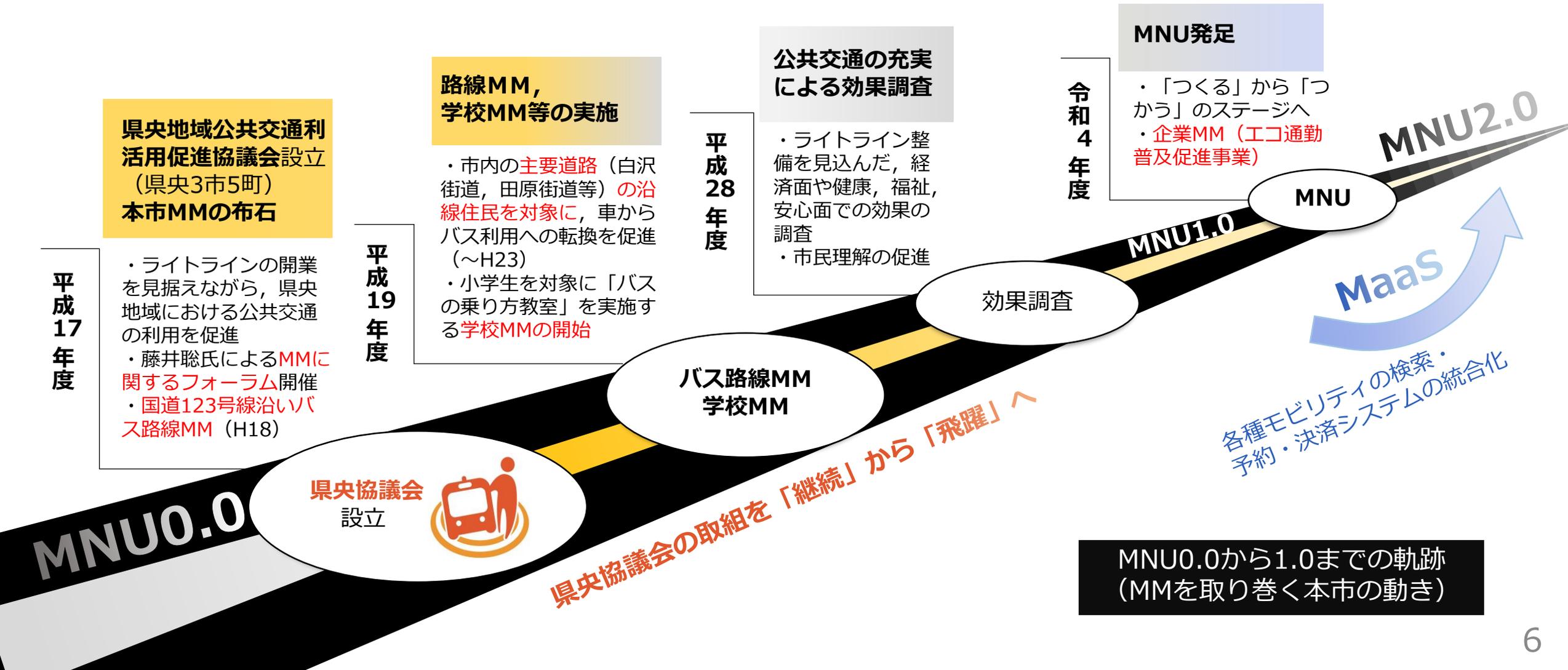
図：JCOMM発表数の推移



図：JCOMM開催地

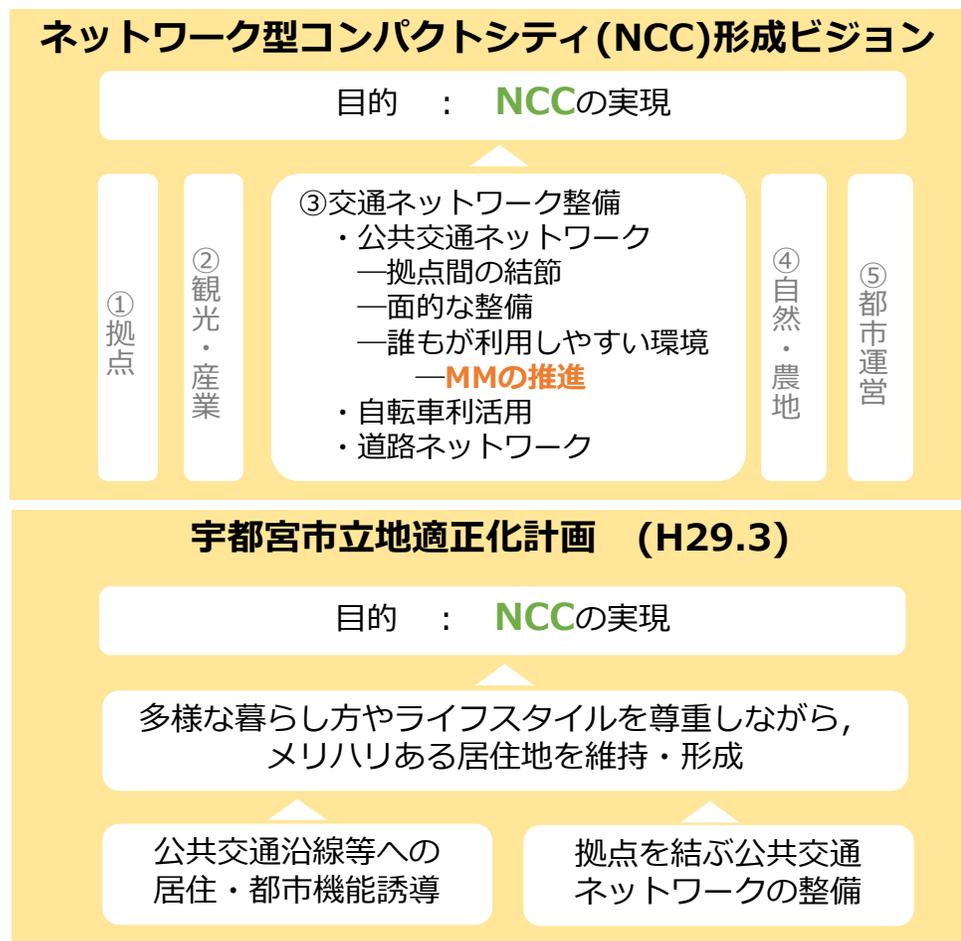
本市におけるこれまでの取組について

MM (モビリティ・マネジメント)



本市の各計画におけるMMの位置づけ

- NCC・SSCの実現には、まちづくり・拠点とともに**交通ネットワーク整備が重要**であり、その中でも**ハード整備と利用促進を併せて行うことの重要性**が記載されている



具現化

連携

【参考】 MOVE NEXT UTSUNOMIYA事業の位置づけ

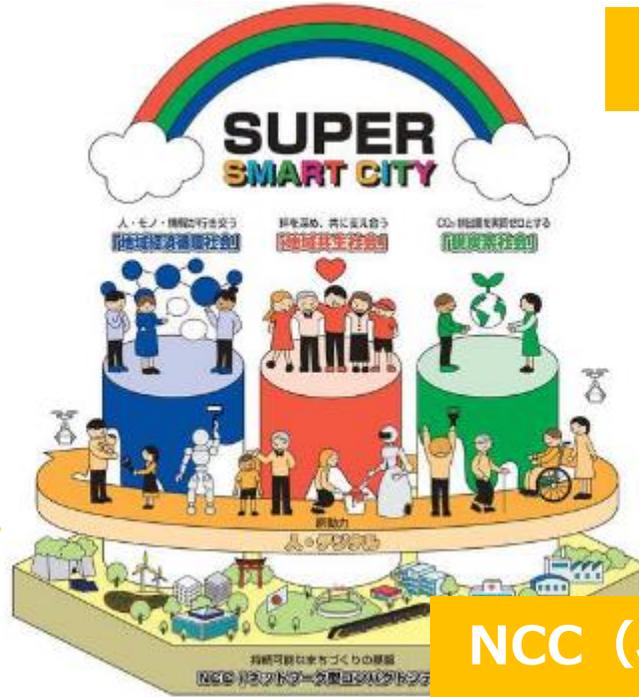
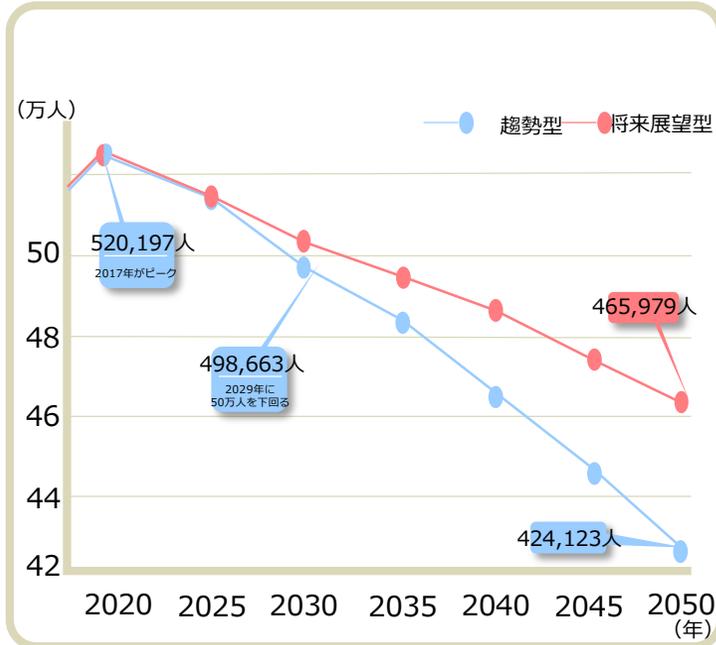


宇都宮市
Utsunomiya City

- MNUの最終目標は**スーパースマートシティ (SSC)**、**ネットワーク型コンパクトシティ (NCC)** である

人口減少・都市構造の変化

宇都宮市の推計人口推移



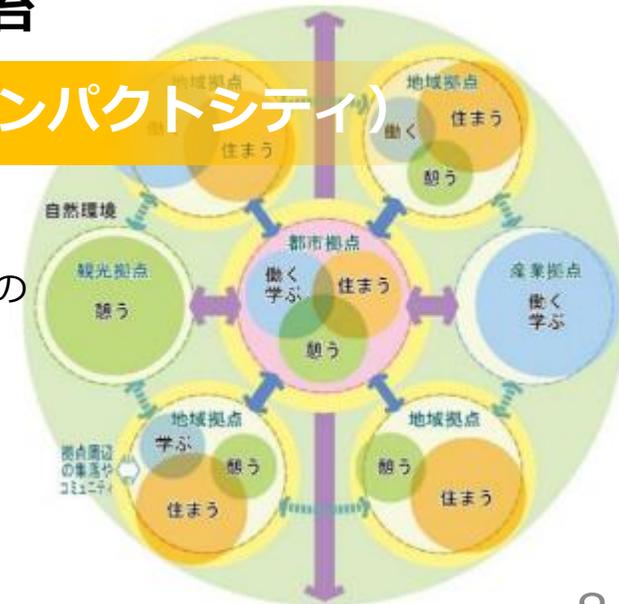
SSC (スーパースマートシティ)

- ✓ 子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち
- ✓ 「地域共生社会」(社会), 「地域経済循環社会」(経済), 「脱炭素社会」(環境)の3つの社会が、人づくりの取り組みやデジタル技術の活用
- ✓ SDGsの達成にも貢献



NCC (ネットワーク型コンパクトシティ)

- ✓ 都市拠点(中心市街地)に加え、地域拠点などに街の機能を集約
- ✓ それらが鉄道やLRT, バス, 地域内交通などの利便性の高い公共交通NWでつながる
- ✓ 誰もがいつまでも安心して暮らし続けられる街の姿



交通政策においては、
「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』の実現」を目指している。

- ・本市の交通政策は、「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』の実現」を目指しています。
- ・「交通未来都市うつのみや」の実現にあたっては、これまでライトライン東側の開業やバスの新設・再編などにより階層性のある公共交通ネットワークの構築に合わせ、公共交通を「かしこく」（選択的に）使えるよう、沿線に居住・通勤・通学する方を主な対象としたMMを実施してきたところです。
- ・今後、ライトライン西側延伸の進展により、既存のバス路線などのハード面の環境の変化も想定される中、これまで以上に公共交通を「かしこく」使ってもらうためには、ライトラインやバスをはじめとした階層性のある公共交通ネットワークを乗り継いで利用してもらうことが重要です。
- ・本アクションプランでは、ライトライン西側延伸を見据え、これまで実施してきたMMを踏まえながら、今後の中長期的なMMのあり方（目指すべき方向性）を示すとともに、まず3年程度で実施すべき施策を提示します。これにより、市民の公共交通を乗り継ぐ文化を醸成するとともに「交通未来都市うつのみや」を実現するための指針とします。

2. 宇都宮市におけるMM（MNU1.0）の成果

MM (MNU1.0) の成果と課題



ライトライン開業やバス路線再編を節目とした“機運醸成”を軸に施策設計・実施

利便性向上策

- ・ 運賃負担軽減策
上限運賃、乗継割引等
- ・ 公共交通利用環境整備、補助金
(ハード面の整備)

利用促進策

- ・ ライトライン・バス路線沿線MM
- ・ 小中校生へのtotraの配布
- ・ 通学定期券補助制度
(ソフト面の充実)

情報PR (プロモーション)

- ・ 公共交通利用促進PR事業
- ・ ニュースレター
- ・ プッシュ型の情報伝達
(ハード面、ソフト面の情報発信)



MNU1.0の成果（利便性向上策）

- LRT開業前までに実施済の割引制度に加えて、**ライトラインーバスー地域内交通間乗継割引制度を開始**
- 市内中心部までの片道運賃を500円以下に抑えることで、乗り換えを伴う公共交通利用の障壁を下げる
- 乗継数はライトレール開業後に増加（左図）しており、それに伴い乗継割引適用件数も増加（右図）

図 種類別乗継件数（平日）

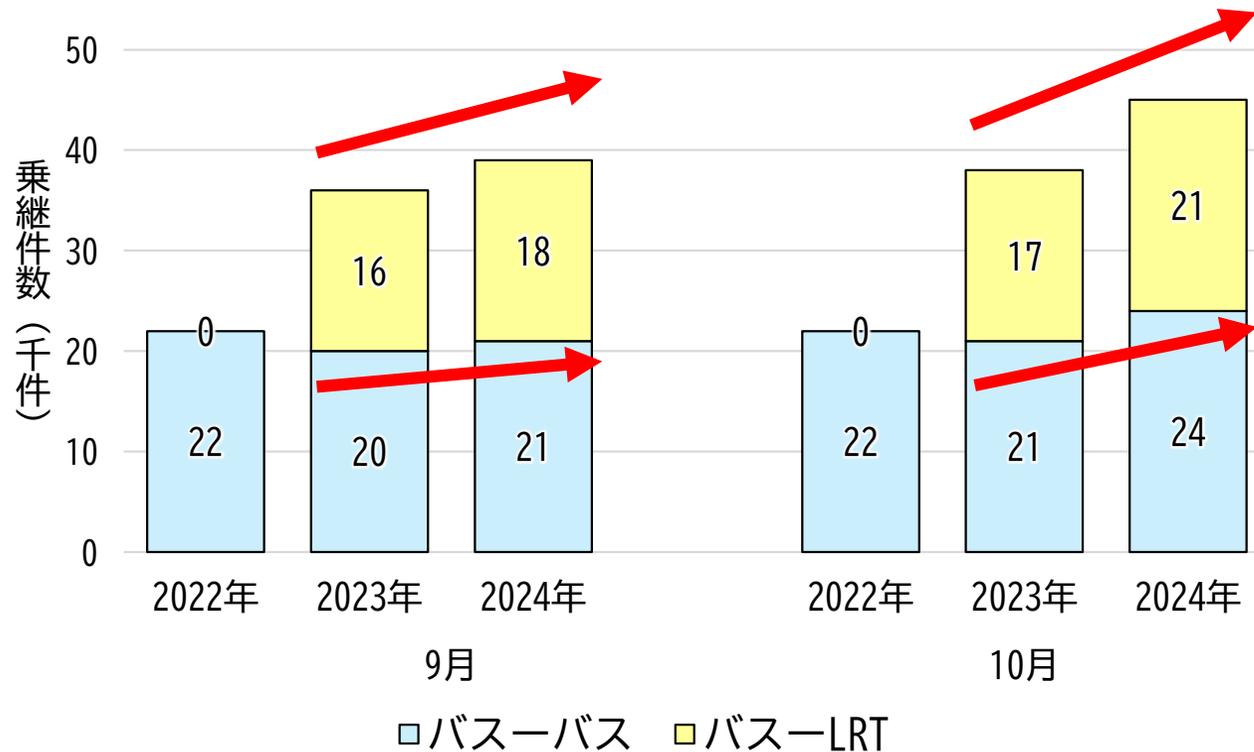
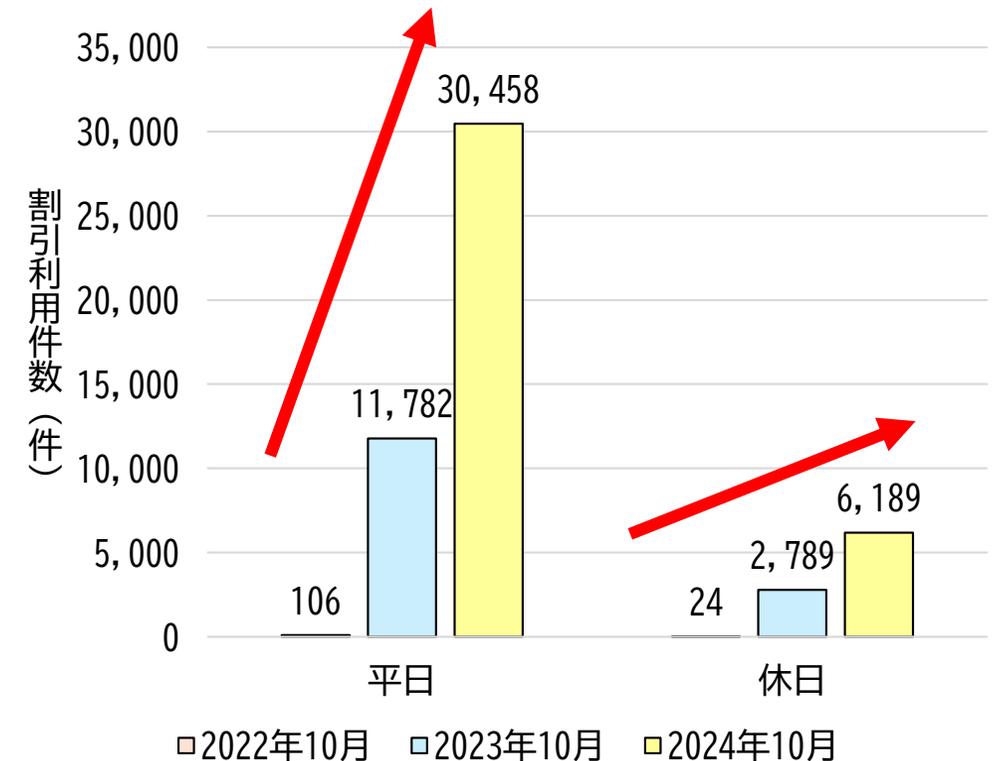


図 乗継割引適用件数の推移（10月）



MNU1.0の成果（利用促進策）

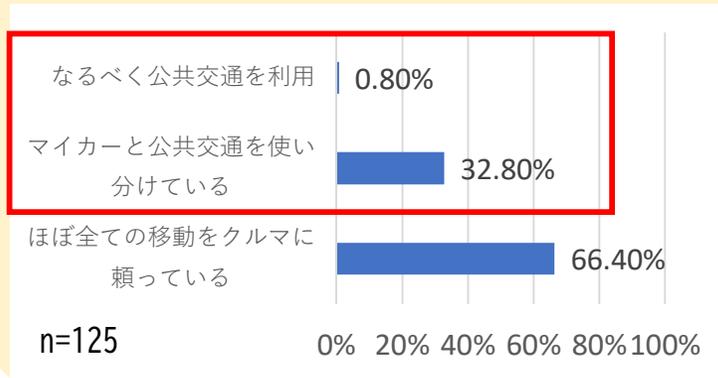
- ・ ライトライン・再編バス路線沿線に対してMMを実施（住民MM・企業MM・学校MM）

R6年度MM実施事例

<住民MM>

- 平石・岡本エリアの住民が対象
- 動機付けにより公共交通利用意向を示した「**ほぼ全ての移動がクルマ**」だった125人のうち、事後調査にて**実際に3割以上の方が「使い分け」に利用転換**

図 公共交通と車の使い分け（事後アンケート）



<企業MM>

- 平出工業団地の事業所が対象
- **各企業の通勤実態を踏まえた動機付け資料をそれぞれの企業へ提供**
- MMの実施により、通勤に**クルマ**を利用している**従業員の約16%が公共交通利用意思を表明**

各企業に合わせた利用案内図



<学校MM>

- 作新学院大学・女子短期大学の学生が対象
- リーフレットの配布後（MM実施）の調査では、**75%の学生がLRTを「利用したい」と回答**
- 既にライトラインの利用頻度が高い学生（1～2割）のほかに、**移動手段の転換可能性が高い学生（6～7割）の存在を確認（＝潜在需要）**

表 ライトライン利用頻度別利用意向

利用頻度	沿線マップによる利用意向					小計
	とても思った	思った	どちらとも言えない	あまり思わなかった	全く思わなかった	
週5日以上	3	1	0	0	0	4
週3日程度	4	2	1	0	0	7
週に1度	3	2	2	0	0	9
月に1～2回	6	17	1	0	0	24
これまでに数回（1回も含む）	5	12	8	3	2	30
利用したことがない	1	2	2	0	1	6
小計	24	36	14	3	3	80

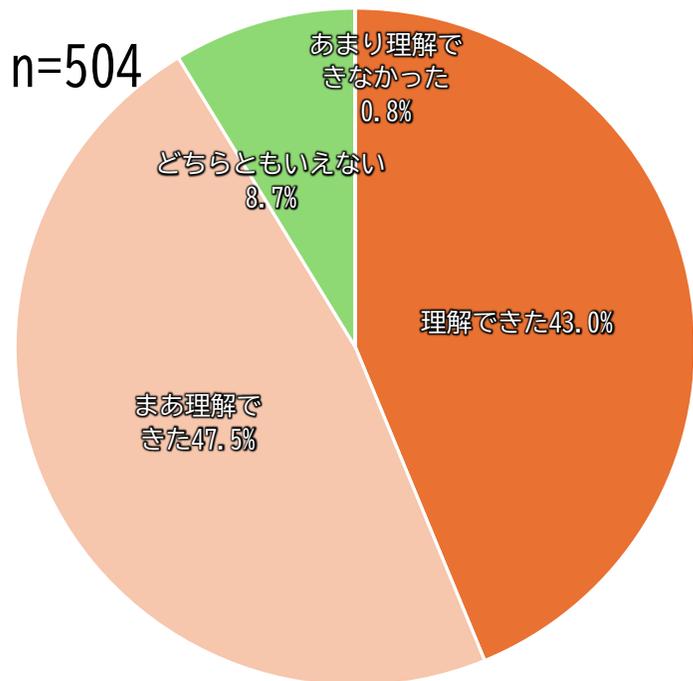
※青:既存利用者, 赤:潜在利用者

ライトライン・再編路線バス沿線におけるモビリティ・マネジメント業務報告書（R7年3月）より

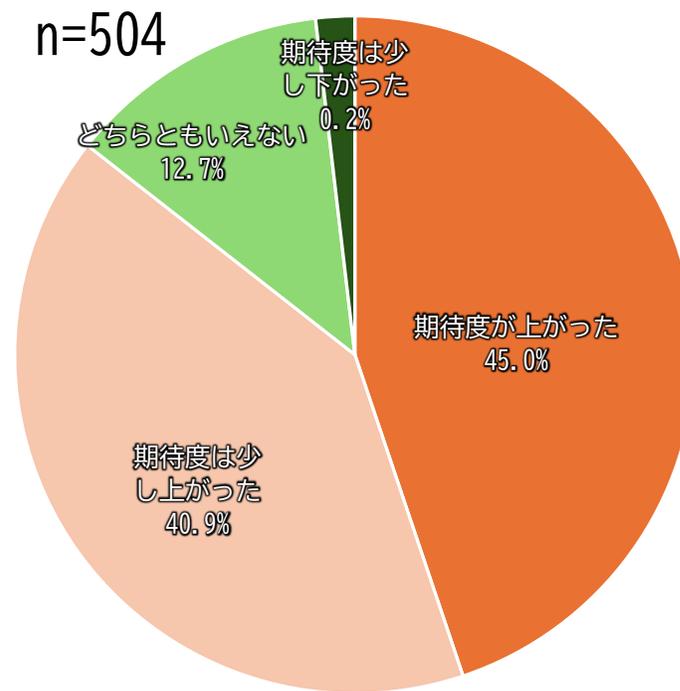
MNU1.0の成果（情報PRの概要）

- 「公共交通フェスタ」等イベントの開催や広報PR等を実施
- イベントを通じて**MNUの理解度、公共交通に対する期待度が向上**

イベントを通じた市民の公共交通への理解度の変化（R5）



イベントを通じた市民の公共交通への期待の変化（R5）



「乗ろうよ！」の作成（R6）



乗ろうよ！フェア2024の開催（R6）



宇都宮市公共交通利用促進
プロモーション業務報告書（R7年3月）より

〈ライトライン開業前後における関連指標の変化〉

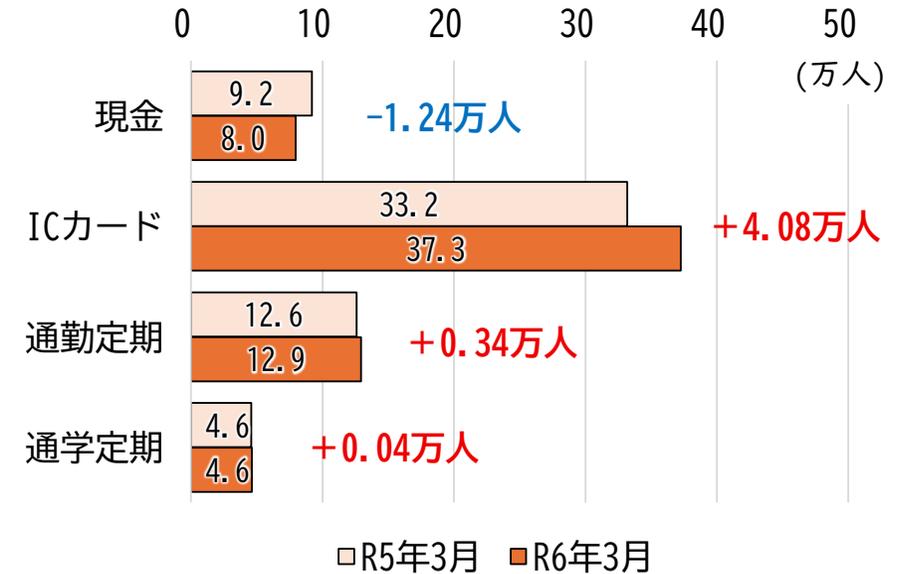
- ライトラインの利用者数
→開業前予測を平日・休日ともに上回る
- 定期券利用者数
→新年度になり1.4倍に増加

表 ライトライン利用者数の推移

利用数概算	当初予測 (開業 初年度)	1ヶ月目 (8/26~ 9/25)	2ヶ月目 (9/26 ~10/25)	3ヶ月目 (10/26~ 11/25)	6ヶ月目 (2024年 2月)	8ヶ月目 (2024年 4月)
平日 (万人/日)	1.3	1.2 ~1.3	1.2 ~1.3	1.3	1.3	1.5 ~1.6
土日祝 (万人/日)	0.4	1.5 ~1.6	1.1 ~1.2	1.1 ~1.2	1.0	1.1 ~1.2
定期券 (万人)					0.4	0.5 ~0.6

- 沿線路線バス利用者数
→ライトラインの開業後増加

図 関東自動車（株）のバス路線利用者数
(築瀬・駒生・宇都宮の各営業所の合計)

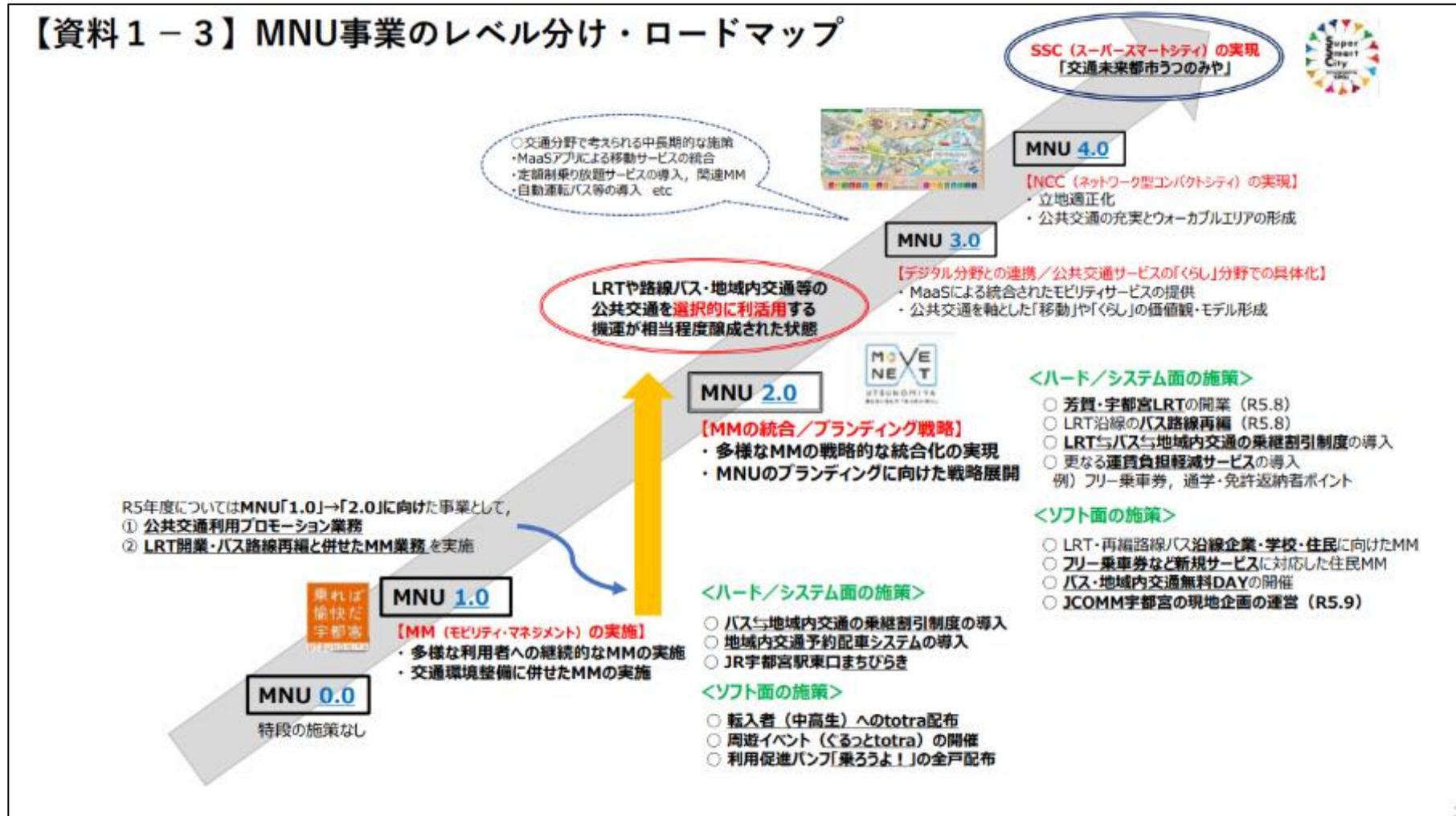


第37回・38回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料より作成

3. 宇都宮版MMアクションプラン（MNU2.0）の方向性

本市におけるMM（MNU2.0）の方向性

- 「**ライトラインや路線バス・地域内交通等の公共交通を選択的に利活用する機運が相当程度醸成された状態**」を目指す



出典：
第2回「MOVE NEXT
UTSUNOMIYA」事業推進有識者会議

本アクションプランで提案する「宇都宮版MM (MNU2.0)」が目指すべきは・・・

- ・ 今後のライトライン西側延伸を見据えたうえで市が実施すべきMM施策を過不足なく実施すること。
→ 「2030年のライトライン西側延伸を見据えたうえで」やるべきMMとは・・・ 「時間軸」「空間軸」「ライフステージ」のそれぞれで「これまで」「これから」を整理し、公共交通を便利に乗り継いで利用してもらおうよう、より効果的なタイミング・手法で働きかけることではないか。
- ・ 「これまで (MNU1.0)」は・・・
 - 【時間軸】 開業「後」のみ (開業前はPRのみ)
 - 【空間軸】 基本的に東側のライトライン・再編バス路線沿線のみ
 - 【ライフステージ】 従業者 (職場MM)、学校の生徒 (学校MM)、ファミリー層や高齢世帯 (住民MM)
- ・ では、「これから」は・・・？
 - 【時間軸】 開業「前」のMM
 - 【空間軸】 将来的にライトライン沿線となる西側地域も含めた「非沿線」への働きかけ
 - 【ライフステージ】 多様なライフステージに応じた切れ目のない働きかけが重要ではないか。

時間軸×空間軸で見た「これまで」と「これから」

R4年度

R5年8月 **ライトライン開業**
バス路線の再編

R7年度

時間軸

MNU0.0

MNU1.0

MNU2.0

空間軸

非
沿
線

バス等
なし

バス等
あり

西
側

バス
沿線

ライトライン
沿線

東
側

バス
沿線

ライトライン
沿線

全市的PR



ライトライン・新設バス路線沿線MM (住民・企業・学校)

R5~清原, R6~平石・岡本
R7~沿線接続地域など (横川・瑞穂野)

非沿線地域におけるMM

延伸を見据えた西側沿線MM

沿線MM (継続的に実施)

ライトライン西側延伸

【将来的な着地点を見据えたうえで、目指すべきものと想定される施策】

2030年頃目指す状況

想定される施策

1) 東側沿線MM

- ・ 「自動車と公共交通を状況によって使い分け
る」状況が相当程度浸透している
- ・ ライトラインとバス・地域内交通の乗り換えが
スムーズにできる

- ・ 沿線住民への働きかけ（MNU1.0事業の継続）
- ・ 乗り継ぎに着目した働きかけ（MNU1.0事業の継
続）
- ・ 沿線事業所への働きかけ（MNU1.0事業の継続）
- ・ 沿線学校への働きかけ（MNU1.0事業の継続）

2) 西側延伸を 見据えたMM

- ・ 抵抗感なくバスを使うことができる
- ・ 必要なときに地域内交通を使うことができるよ
うな知識とスキルがある
- ・ 近所のモビリティハブを使っている
- ・ 延伸後すぐに「ライトラインとバス・地域内交
通の乗り換え」による移動ができる

- ・ 「ライトラインのある暮らし」に向けたワーク
ショップ・双方向コミュニケーション
- ・ 沿線学校におけるまちづくり学習（2025-27に在
籍する学生は直接的な通学利用者にはならないが、
将来的にまちづくりの主体になる点を踏まえて）
- ・ 乗り継ぎ体験会（東側沿線、もしくは仮想空間で）

3) 非沿線MM

- ・ 必要なときに中心市街地行きの高頻度幹線バス
を使うことができる
- ・ 地域内交通や近所のモビリティハブを使ってい
る
- ・ 運賃施策を使いこなしてお得なおでかけを楽し
んでいる

- ・ 乗継割引などの運賃施策と連携したMM
- ・ 沿線外の事業所MM（R7施策の継続）
- ・ モビリティハブを核としたMM
- ・ 地域内交通を使いこなすためのMM

4) ライフスタイル に応じたMM

- ・ どのようなライフスタイルであってもなんらか
の働きかけ（MM施策）に触れる機会が市から
提供されている
- ・ ほしいと思ったときにいつでも適切な情報等が
市から提供される

- ・ ライフスタイルに応じたMMの検討
（多様なライフスタイルの抽出、それに合わせた働
きかけの検討、ツール作成等）
- ・ 他事業・他分野との連携
（健康、教育、福祉、環境・・・）

今後のMM実施にあたって

・公共交通を乗り継いで利用してもらおうよう、これまで、交通系ICカード「totra」による乗継割引制度や経路検策システム乗ろうよ！ナビの導入などを通じて、乗り継ぎ利便性の向上に取り組み、乗継割引制度の適用件数が着実に増加している一方、市民からは乗り継ぎへの抵抗がある声も寄せられており、「乗継なし」に比べ、「乗継あり」の利用者の満足度が低下する傾向もみられる。



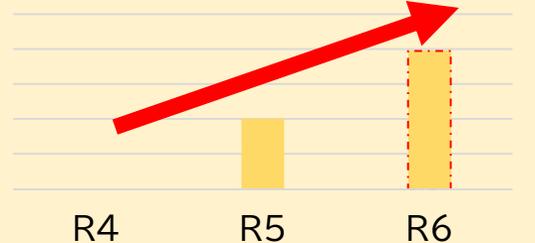
ライトラインとバスのある「くらし」と「いいこと」

比較情報	
割引料金有無の比較	上限運賃・乗継割引の適用後料金
料金	490円 → 390円 <small>乗継割引で100円削減</small>
所要時間	1時間12分
<small>※totraを利用してライトラインとバスを乗り継ぐこと、2乗車目の乗車運賃が100円引きされます。(60分以内の乗継が対象です)</small>	
自家用車との比較	
クルマ	ライトライン・バス・地域内交通ルート
CO2排出量	1,701g → 377g
消費カロリー	45kcal → 165kcal

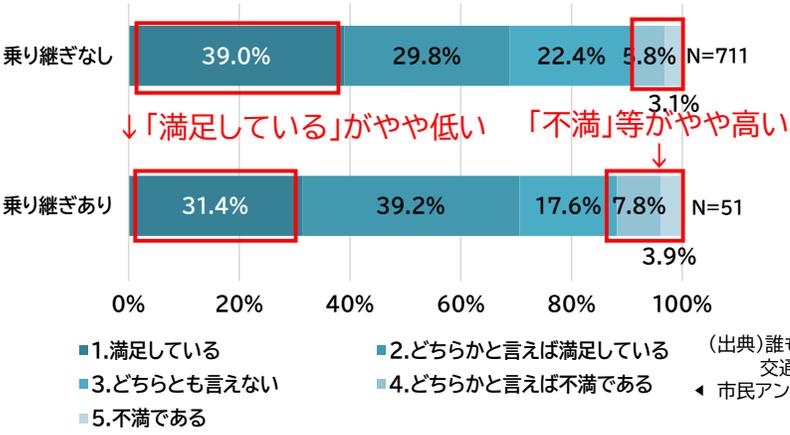


◀ 経路検索システム 乗ろうよ！ナビ ▲ totra1枚で乗継をスムーズに

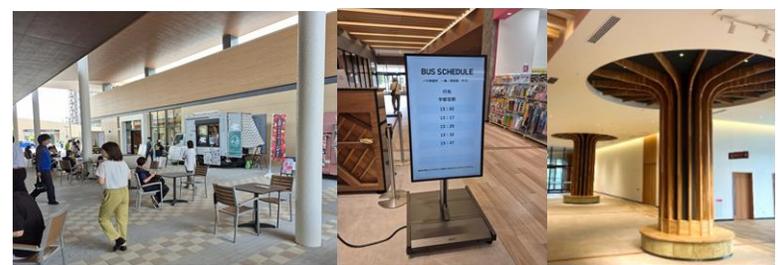
乗継割引適用件数



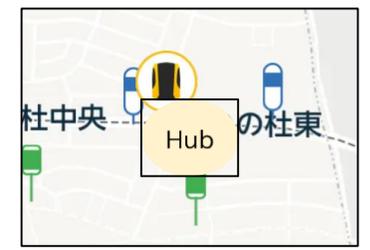
R4 R5 R6



・乗り継ぎは時間がかかるので、目的地まで直接行きたい。



▲ モビリティハブの設置



▲ 乗ろうよ！ナビを改修
モビリティハブのアイコンを追加

- ・モビリティハブの設置による乗り継ぎ環境の向上
- ・ウェブ検索機能の充実

駅西側ライトライン延伸をはじめとする、全市的な公共交通ネットワークを構築に向けては、これまでの取組の推進に加え、より一層、乗継抵抗の軽減を図ることで、公共交通の乗継利用を促進する必要がある。

各フェーズにおけるMMの方向性

ライトライン西側延伸に向け、多くの市民がスムーズに階層性のある公共交通ネットワークを乗り継いで便利に利用できる状況にするためには…

- ・まずは公共交通を「かしこく」使うため、「乗継」を「あたりまえ」にしていくことが重要。
- ・これまで実施してきた東側のMMと同様に、公共交通を取り巻く環境の変化のタイミングを捉えたMMを意識することが重要

最初の3年間で取り組むもの

○公共交通を取り巻く環境の変化

乗り継ぎの利便性向上をはかるため、新たに運賃負担軽減策、モビリティハブの設置など、公共交通を使いやすくする新たな施策が進展

→ 「公共交通を乗り継いで使う」意識が高まる

○ 取組（案）

【手法】新たなソフト施策と連携した「乗り継ぎ」文化の意識醸成を主としたMM

【エリア】ライトライン東側沿線と非沿線（郊外部）

次の3年間で更に取り組むもの

○公共交通を取り巻く環境の変化

西側延伸事業が始まり、まちづくりが進展していく中で、「公共交通のある暮らし」が具体的に想像できる状況になる

→ 「公共交通のある暮らし」に向けた機運が高まる

○ 取組（案）

【手法】乗継文化の定着に加え、開業を控えた機運をより高めるための意識醸成を主としたMM

【エリア】ライトライン西側沿線と非沿線（郊外部）

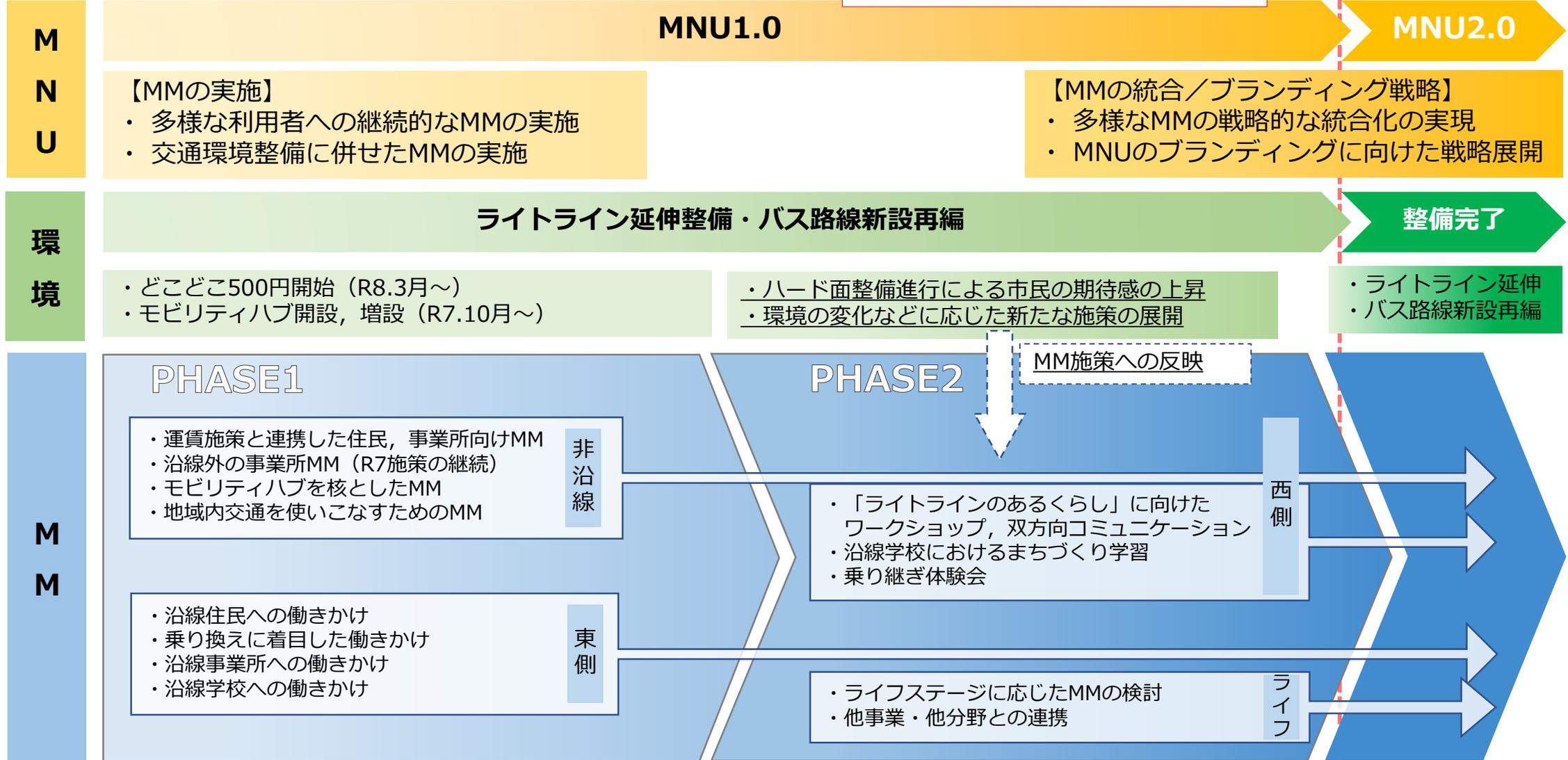
時間軸×空間軸で見た「これから」の取組（案）

令和8年度

令和10年度

LRTや路線バス・地域内交通等の公共交通を選択的に利活用する機運が相当程度醸成された状態

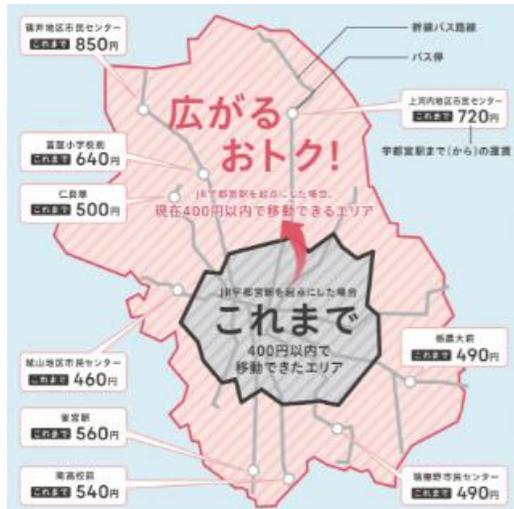
令和12年（2030年）～



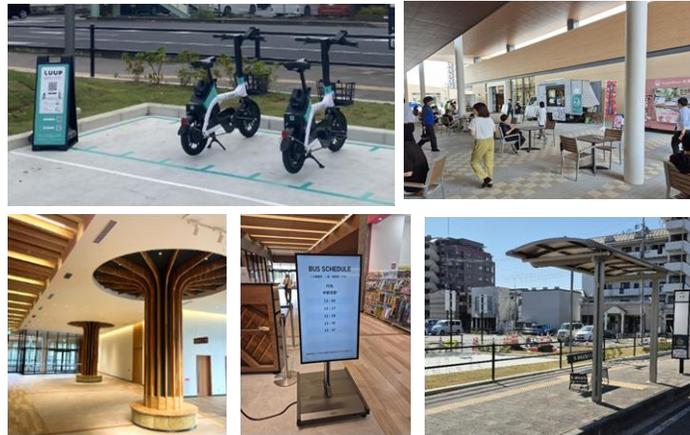
フェーズ1の取組（案）

- 市が新たに展開する施策と合わせたMMを実施
- これまで実施してきたライトライン沿線及びバス路線沿線ベースを中心に具体的な行動変容を促しながら、接続する地域内交通の運行エリアなど、少しずつ非沿線の公共交通利用の意識醸成を図る

例① 「どこどこ500円」MM



例② モビハブMM



例③ 地域内交通MM



【概要】

片道の運賃上限が500円となる制度の稼働に合わせ、従前から大きく負担軽減される地域を対象に働きかけ

【概要】

ミライト一条をはじめ、今後設置を推進するモビリティ・ハブの利用者を対象に働きかけ

【概要】

新たに地域内交通を導入する「中央・築瀬地区」をはじめ、現在導入している地区の住民に対し利用を働きかけ

【想定ターゲット】

郊外部など、従前の片道運賃が500円以上であるエリアに居住する住民

【想定ターゲット】

モビリティ・ハブの利用者及び周辺地域に居住する住民

【想定ターゲット】

地域内交通を導入している地区に居住する住民

フェーズ2以降の取組（案）について

- ・ ライトライン西側開業及びバス路線の再編が近づく中、ハード面の整備後にスムーズに公共交通の利用ができるよう、意識醸成を中心とした取組を実施

例① 沿線学校での公共交通学習



【概要】

公共交通の基礎を学んでいただきながら、延伸に向けたまちづくりと一体となった取組

【想定ターゲット】

ライトライン西側沿線の学校の児童・生徒、その保護者

例② 乗り継ぎ体験会



【概要】

バス路線再編が想定される中、新たに生じる乗り継ぎ負担の軽減を体験してもらう取組

【想定ターゲット】

ライトライン西側の住民（現在、駅までのアクセスが路線バスのエリアなど）

アクションプランの進め方について

- ライトライン西側への延伸を見据えた中長期的なプランであることから、都度、方向性や取組について見直しを実施する。
- 見直しにあたっては、実施した取組に対する評価や、交通環境を取り巻く環境の変化も踏まえながら行う。
- 本アクションプランに基づき実施したMMで得られた知見については、西側延伸後のMMの方向性や取組に反映していく。

