

【資料４－２】本市のモビリティハブ事業について



1.モビリティハブを取り巻く現状

2.モビリティハブの分類・行政の役割

3.令和7年度の実施状況（ミライト一条）

4.地域拠点等の今後の事業展開

5.事業の実施イメージ等

1-1.国の動向(都市と自動運転のあり方)

- 国においては、2017年度から「都市と自動運転のあり方」の中で、**モビリティハブの設置**やシェアリングモビリティの導入について検討が進められてきたところ。
→ 2025年5月に「**都市空間における自動運転技術の活用に向けたポイント集**」を公開

【概要版】

都市空間における 自動運転技術の活用に向けた ポイント集

～まちづくりへの新たなヒント～

(バージョン1.0)



完全移行期、非混在期



身近C シェアリングモビリティの導入



身近C-1
エリア内の分散的な移動に応じたシェアリングモビリティ等の活用 ※交通B-3参照

身近C-2
MaaSによる予約・決済の簡素化・利用誘導などの進展を見据えた、公共交通利用を生み出すエリア内のシェアリングサービス構築の工夫

身近D モビリティハブの設置



身近D-1
バス停等と連携したモビリティハブの整備 ※交通C-1参照

身近D-2
目的地(出発地)周辺におけるモビリティハブやフリンジ駐車場の整備 ※交通C-2参照



1-2.本市の交通施策の状況について（市民の乗継への抵抗感）

- 交通結節機能を強化については、誰もが階層性のある公共交通ネットワークをより便利に利用できるよう、駅東側エリアにおけるトランジットセンターの整備や地域内交通・バスの乗継ポイントの整備などに取り組むとともに、ライトラインやバスなどの乗継割引制度を導入するなど乗継利便性の向上に取り組んできたところ。
- ➡ 乗継割引制度の適用件数が増加する一方で、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、市民アンケートにおいては、「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。

【乗り継ぎ利便性の向上】

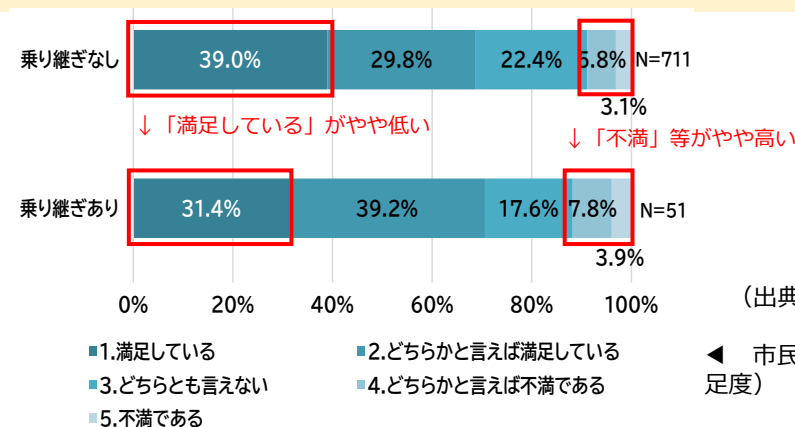
- ・ トランジットセンターの整備
- ・ 乗り継ぎポイントの整備
- ・ 乗り継ぎ割引制度の導入



乗継割引制度の適用件数



・ 乗り継ぎは時間がかかるので、目的地まで直接行きたい。



（出典）誰もが移動しやすい交通環境の構築調査
市民アンケート（公共交通の満足度）

- ➡ 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、公共交通が結節する場所等に、待ち時間を有効に利用できる仕組みを創出し、乗継抵抗の軽減を図ることで、より一層、公共交通の乗継利用を促進する必要がある。

1-3.本市の動向（各種計画への位置づけ）

○「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（NCCビジョン）」（H27.2）

将来の都市形成の方針として、地域拠点における交通結節点の整備にあたり、自転車、小型モビリティ、地域内交通と幹線公共交通の結節点の整備を位置づけ

○「第2次 宇都宮都市交通戦略（後期計画）」の策定（R6.6）

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には、交通手段間を円滑に乗り継ぐことができる環境を整備し、乗継抵抗の解消を図る必要があることから、シェアリングサービス等を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り、生活サービスの提供拠点としての機能などを備える「モビリティハブ」の整備を施策事業として位置づけ

○「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」、 「宇都宮市立地適正化計画」の一部見直し（R6.10）

「モビリティハブ」の整備を公共交通施策の一つとして位置づけ

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。

※モビリティハブ…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施設。各交通手段の接続・乗り継ぎだけでなく、宅配ボックスやコミュニティスペースなど、生活サービスの提供拠点としての機能などを備える事例も存在

ウ 交通結節点の整備

多様な交通の結節点となる駅前広場、交通ターミナル等の整備、機能強化を推進します。

特に、本市の玄関口である JR 宇都宮駅については、駅西口の再整備や宇都宮駅東口地区整備事業を推進し、駅前広場・バスターミナルをはじめ、駐車場・駐輪場・歩行者通路などの整備を総合的に推進します。

その他の鉄道駅や L R T のトランジットセンターなどの交通結節点については、地域特性に応じ、周辺のまちづくりとの連携により、交通結節機能の強化を図ります。

また、多様な交通手段の接続・乗り継ぎやシェアリングモビリティの貸出等の拠点となり、地域のニーズ等に応じて生活利便施設や交流などの機能を備えたモビリティハブの整備を進めます。

出典）第2次宇都宮都市交通戦略（後期計画）

▲ 第2次宇都宮都市交通戦略におけるモビリティハブの位置づけ

出典）第3次宇都宮市都市計画マスタープラン

▲ 第3次都市マスタープランにおけるモビリティハブの位置づけ

1-4.本市のモビリティハブの導入イメージ

モビリティハブ（宇都宮版）

公共交通の交通結節機能に加え、シェアリングサービスなどの多様な移動サービスを提供するとともに、居住地・経由地・活動地に応じた都市・生活サービス（休憩機能や物販機能，交流機能など）を付与することで、**乗り継ぎ負担の更なる軽減・解消**を図る。

公共交通

（交通結節機能）

+

移動サービス

（シェアリングサービス，
自動運転 等）

+

都市・生活サービス

（情報発信機能，物販機能
休憩機能，交流機能 等）

=

モビリティハブ

各交通手段・移動手段間に加え，
都市・生活サービスとの連携による
移動全体の利便性向上



出典) CoMoUK

▲モビリティハブのイメージ



- 1.モビリティハブを取り巻く現状
- 2.モビリティハブの分類・行政の役割
- 3.令和7年度 of 取組状況（ミライト一条）
- 4.地域拠点等の今後の事業展開
- 5.事業の取組イメージ等

2-1.モビリティハブの分類について（背景①）

- 本市では、「立地適正化計画」並びに「市街化調整区域の整備及び保全の方針」に基づき、高次都市機能誘導区域、都市機能誘導区域（都市拠点・地域拠点）、居住誘導区域を定めており、これらと連動して交通ネットワークの充実に取り組んできたところ。
- ➡ モビリティハブ事業の展開にあたっては、高次都市機能誘導区域、都市機能誘導区域、居住誘導区域ごとに求められる機能を整理していく必要がある。

区分			配置するエリア	
市街化区域	都市拠点（１か所）		①都市拠点エリア （高次都市機能誘導区域）	
			（内環状線の内側）	
	都市拠点圏域 （基幹公共交通の結節点） （３か所）	鉄軌道駅 周辺型	②南宇都宮駅周辺エリア	
			③宇都宮大学陽東キャンパス停留場周辺 エリア	
			④鶴田駅周辺エリア	
			⑤岡本駅周辺エリア	
	⑥江曽島駅周辺エリア			
	⑦西川田駅周辺エリア			
	⑧雀宮駅周辺エリア			
	⑨ゆいの杜エリア			
	地域拠点 （７か所）	幹線バス路線 等結節点周辺 型	⑩瑞穂野団地周辺エリア	
			⑪上河内地区市民センター周辺エリア	

区分			配置するエリア	
市街化調整区域	地域拠点 （７か所）	地域における コミュニティ 施設型	⑫篠井地区市民センター周辺	
			⑬富屋地区市民センター周辺	
			⑭国本地区市民センター周辺	
			⑮城山地区市民センター周辺	
			⑯平石地区市民センター周辺	
			⑰横川地区市民センター周辺	
		主要な幹線道路 等の結節点	⑱田原街道×長岡街道周辺（豊郷）	
居住誘導区域	３種類	拠点 （都市機能誘導 区域等）	「都市機能誘導区域」や交通結節点周辺 （鉄道駅等から半径500m（高齢者の徒歩 10 分圏））を含むエリア	
		幹線交通軸 （幹線道路等） 沿線	拠点間を結ぶ放射状の幹線交通軸（幹線道 路等）の沿線 ライトライン沿線：道路中心部から両側500m 幹線公共交通：道路中心線から両側250m	
		拠点周辺で計画 的な都市基盤整 備が行われてい る場所	拠点や地域間を結ぶ都市計画道路等の整備 と合わせて、沿線市街地において計画的な都 市基盤整備を行い、拠点等と一体となって複 合的な土地利用を促進する場所	

2-1.モビリティハブの分類について（背景②）

- 他都市のモビリティハブ事業や有識者等の意見を踏まえて、**モビリティハブを構成する機能を**
①交通機能 ②都市・生活サービスの2種類に分類したところ。

交通機能

公共交通



鉄道



LRT



バス



地域内交通



タクシー



パーソナル



シェアサービス



駐車場・自動車



駐輪場・自転車

都市・生活サービス

基本機能



情報発信機能



休憩機能



トイレ

応用機能



交流機能



物販機能



宅配ボックス



その他(Wi-Fi等)

2-2.モビリティハブの分類



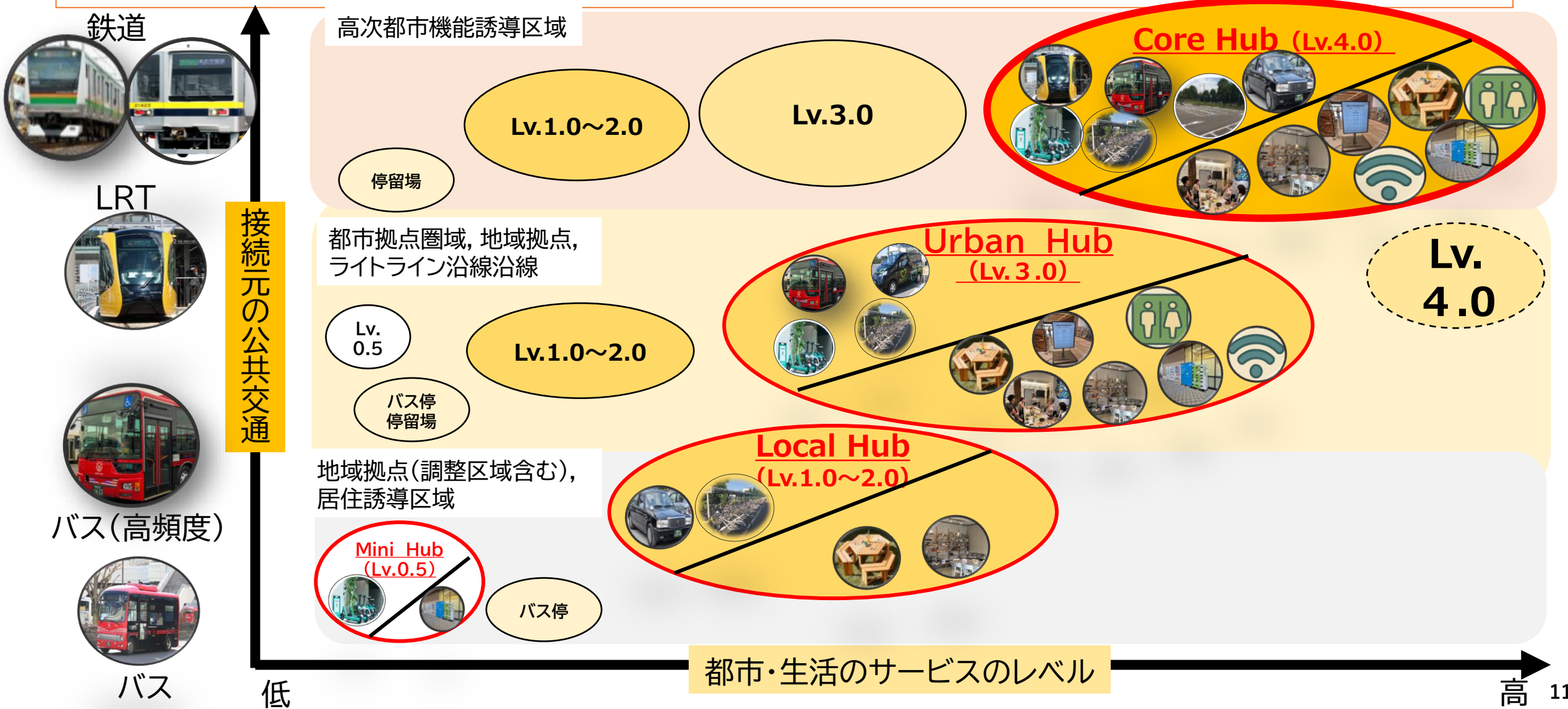
○ 今後、モビリティハブ事業の展開にあたり、**立地適正化計画等に基づく区域ごとに求められる機能要件（目指すべき機能）を整理し、分類**したところ。

区域	区分	接続元の公共交通	接続する交通機能の要件		都市・生活サービスの要件		機能レベル	分類
			公共交通	パーソナル	基本	応用		
①高次都市機能誘導区域	都市拠点	鉄道or軌道	3 機能以上	3 機能以上	○	○	Lv.4.0	<u>Core Hub</u>
②都市機能誘導区域等	ライトライン沿線 ※調整区域含	軌道	2 機能以上	2 機能以上	○	○	Lv.3.0	<u>Urban Hub</u>
	都市拠点圏域 地域拠点	鉄道	2 機能以上	2 機能以上	○	○		
	地域拠点 ※調整区域含	幹線バス	1 機能以上	1 機能以上	○	○	Lv.2.0	<u>Local Hub</u>
③居住誘導区域		バス	1 機能以上		○		Lv.1.0	
①～③の区域を含む			-	シェアサービス	要件としないが設置は妨げない		Lv.0.5	<u>Mini Hub</u>

※ 上記の表では、①～③の区域で求められる機能を整理しているものの、各区域で様々なレベルのモビリティハブが点在することが想定される。 10

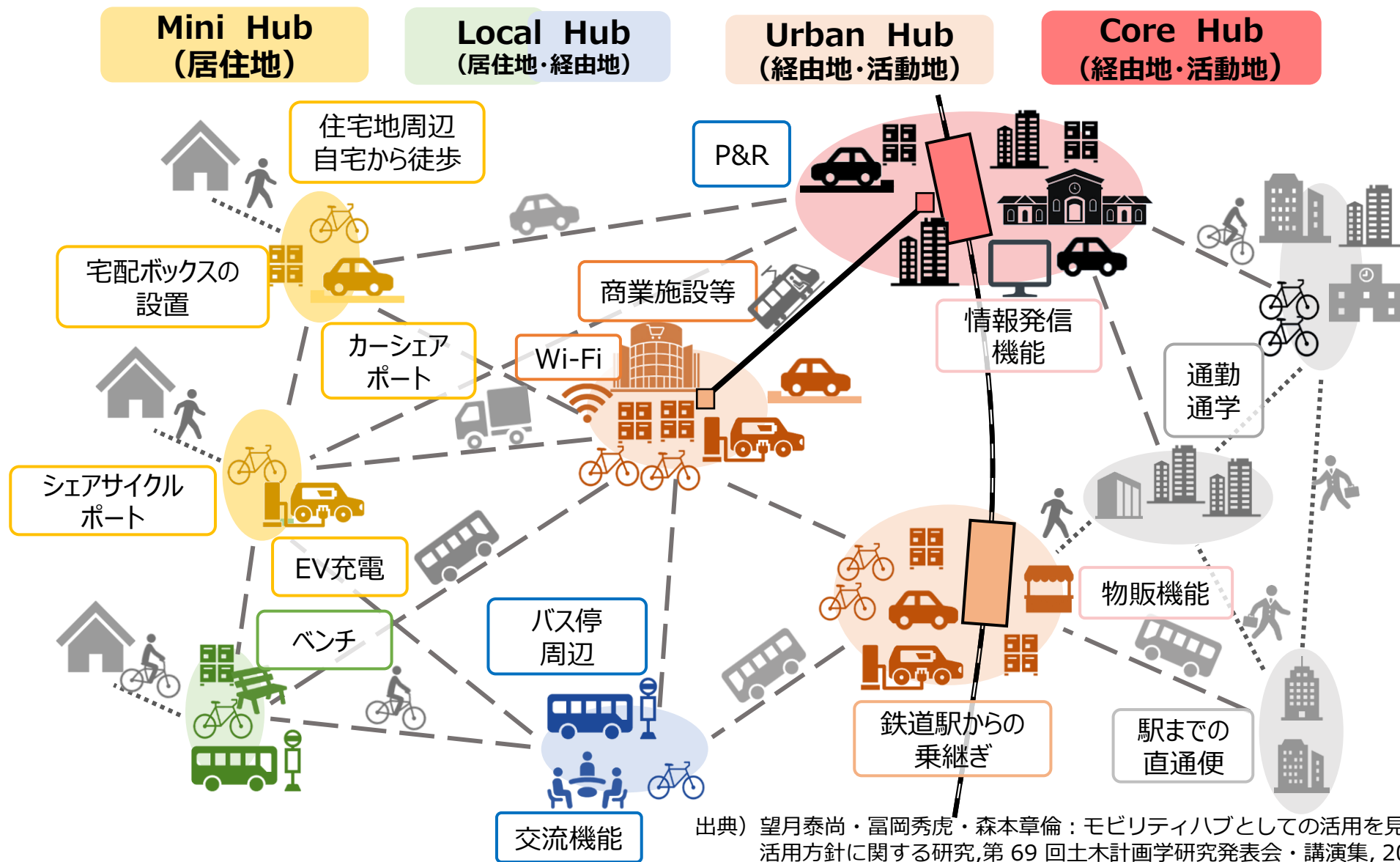
2-3.モビリティハブの分類マトリックス

○ 接続元の公共交通を縦軸に、都市生活サービスのレベルを横軸とし、モビリティハブの4種類の分類と高次都市機能誘導区域、都市機能誘導区域、居住誘導区域との関係をマトリックス上で整理



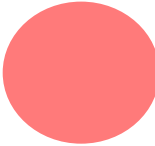
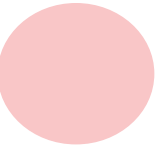


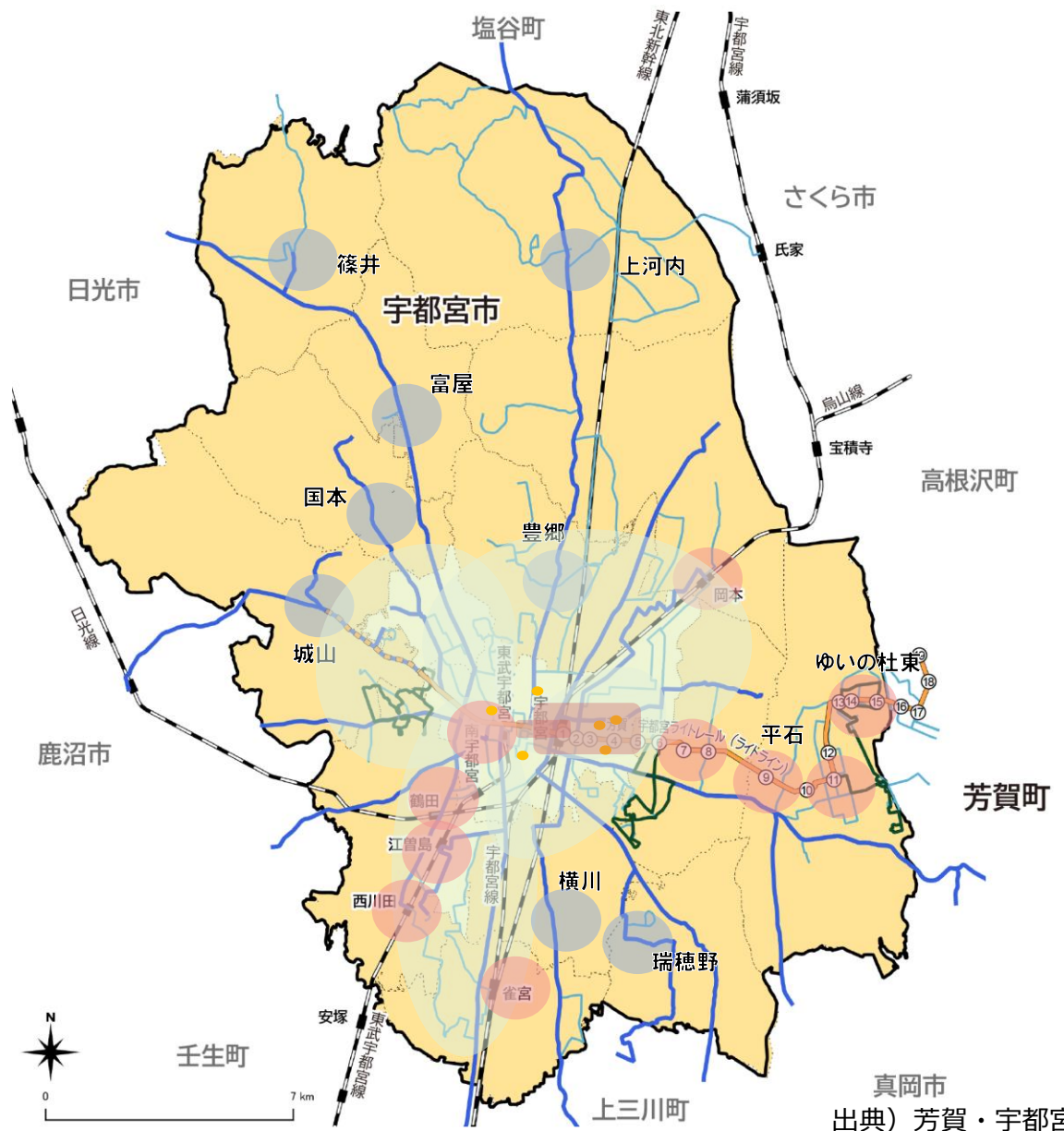
2-4.モビリティハブ設置後の公共交通ネットワーク（イメージ）



出典) 望月泰尚・富岡秀虎・森本章倫：モビリティハブとしての活用を見据えた駐車場の活用方針に関する研究,第 69 回土木計画学研究発表会・講演集, 2024 を一部改変

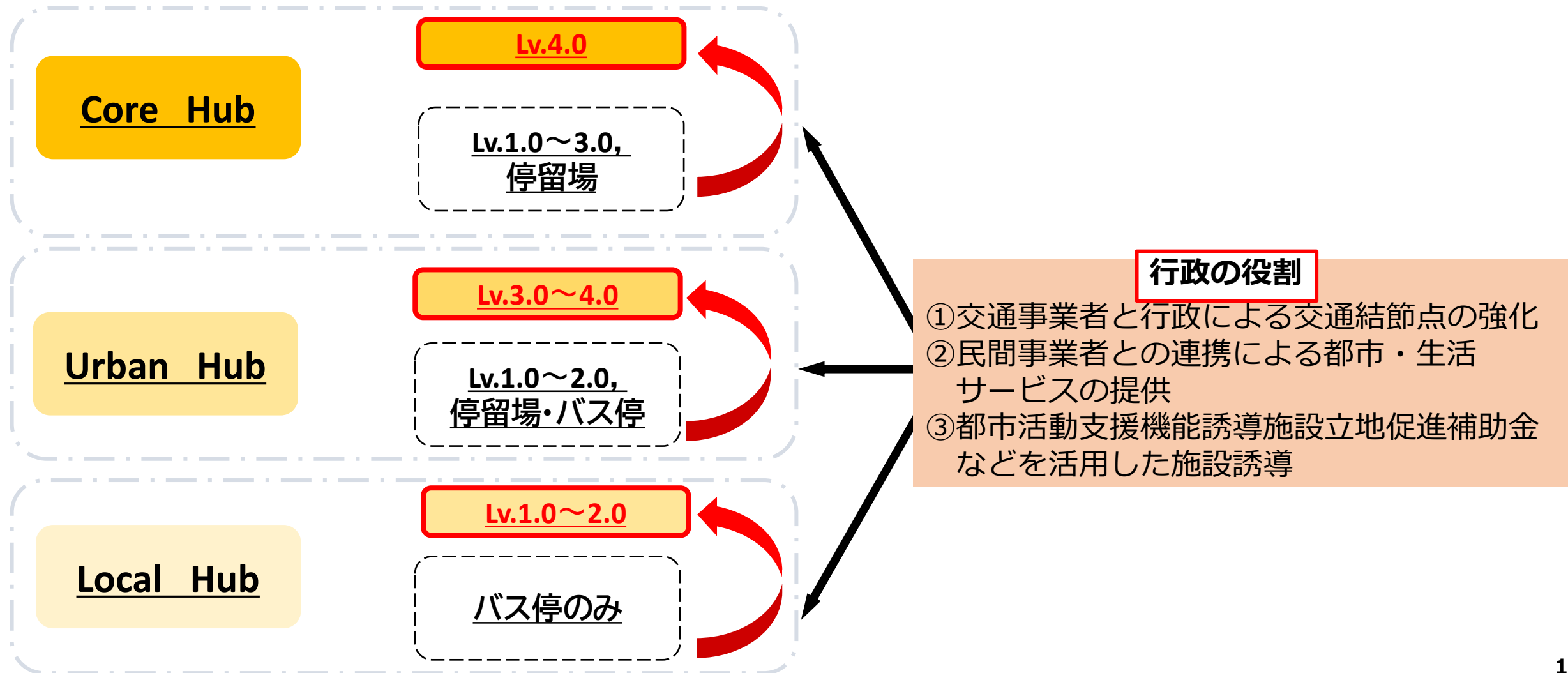
2-5.分類したハブの分布イメージ

-  Core Hub
(高次都市機能誘導区域)
-  Urban Hub
(都市拠点圏域・地域拠点
・ライトライン沿線)
-  Local Hub
(地域拠点 (誘導区域含む))
-  Local Hub
(居住誘導区域)
-  Mini Hub



2-6.モビリティハブの展開における行政の役割

- 今後、モビリティハブ事業展開にあたっては、 ①交通事業者と行政による交通結節点の強化 ②民間事業者との連携による都市・生活サービスの提供 ③都市活動支援機能誘導施設立地促進補助金 などを活用した施設誘導により、**各地域で求められる機能要件を満たすよう、行政が後ろ支えをして取り組んでいく。**





- 1.モビリティハブを取り巻く現状
- 2.モビリティハブの分類・行政の役割
- 3.令和7年度 of 取組状況（ミライト一条）
- 4.地域拠点等の今後の事業展開
- 5.事業の取組イメージ等



3-1. 事業推進に向けた基本的な考え方

① 事業の枠組み

「交通事業者と行政による交通結節点の強化」と「民間事業者との連携による都市・生活サービスの提供」によってモビリティハブの事業を拡大していくことを見据え、**交通結節点の整備が必要なエリアの周辺に施設を有し、サービス提供を行っている事業者と共創**で、地域と連携しながらで取り組んでいく。

② 事業の実施手法

他都市の事例を踏まえ、**民間施設の「モビリティハブ化」や民間事業者との行政の協業**に加え、**地域のまちづくり一体**となって、モビリティハブの設置を推進していく。

③ 事業の実施場所

JR宇都宮駅、東武宇都宮駅、宇都宮大学陽東キャンパス停留場については、周辺に様々な都市・生活サービスを提供する施設が既に充実しており、実質的にモビリティハブとしての機能を有していることから、**その他のライトライン停留場のほか、郊外部の地域拠点等の一定のサービス水準を満たす幹線バス停留所付近**において、市内全域を対象としてモビリティハブの設置を推進していく。

3-2.令和7年度の実施エリア図

ミライト一条（一条バス停）
R7.6～



出典）芳賀・宇都宮地域公共交通計画の図から一部改変

乗継可能な公共交通：関東自動車（一条バス停），タクシー ※ 地域内交通（中央・築瀬）の接続も検討中

提供サービス：

シェアリングサービス（自転車）	○
休憩機能	○
物販機能	○
情報発信機能（デジタルサイネージ）	○
交流機能	○
その他（※）	○

※ 宅配ボックス

実施概要：令和7年6月からオープンした「ミライト一条」において、株式会社ヨークベニマルと連携し、施設内の飲食エリアなどを活用したバス待ち空間を提供するとともに、施設内にシェアリングサービスの貸出場所を設置し、施設へのアクセシビリティの向上を図るなど、日常生活などにおいて、公共交通をより便利に利用できる環境を創出する。

【主な利用可能機能】



▲ バス停留所（一条バス停）
運行本数：約200本/日（平日・上下）



▲ デジタルサイネージを活用した時刻表等の情報発信



▲ 休憩機能



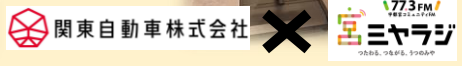
▲ シェアリングサービス
駐輪上限：10台



▲ 宅配ボックス

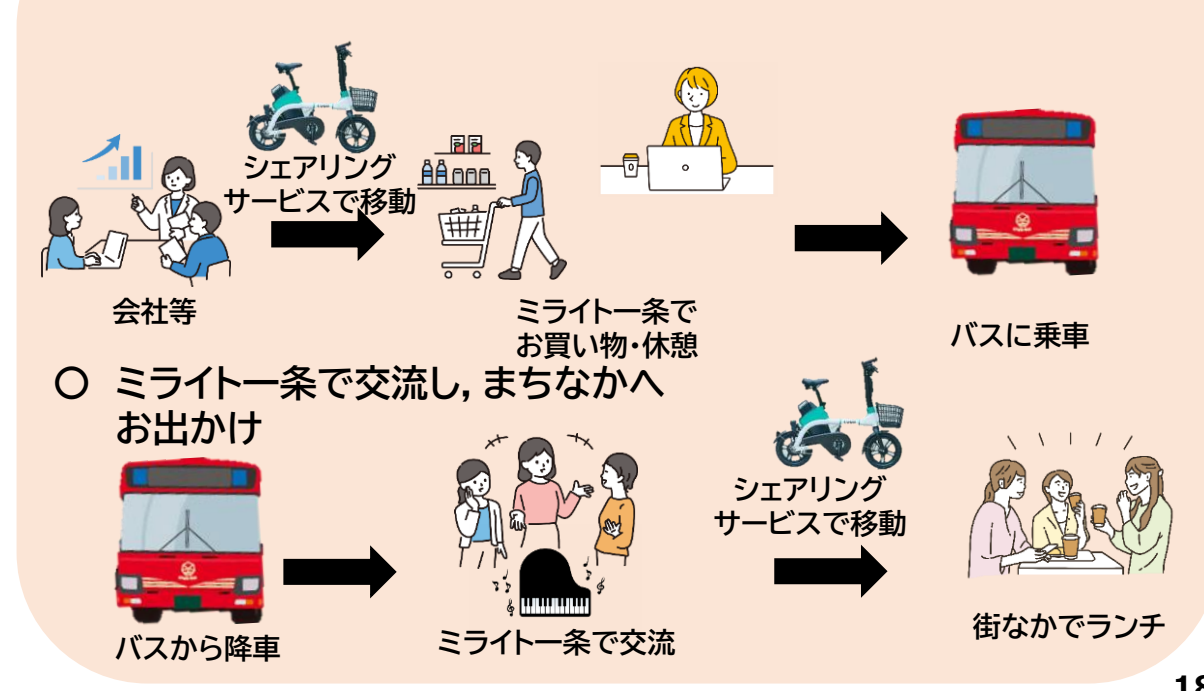


▲ 交流機能



関東自動車株式会社 X 77.3 FM YOKOBE BENEIMARU

【利用イメージ】





1. モビリティハブを取り巻く現状
2. モビリティハブの分類・行政の役割
3. 令和7年度の実施状況（ミライト一条）
4. 地域拠点等の今後の事業展開
5. 事業の実施イメージ等

4-1.地域拠点等へのモビリティハブ事業の展開（イメージ）

- 地域拠点等への展開にあたっては、交通結節点の整備が必要なエリアの周辺に施設を有し、サービス提供を行っている民間事業者と協業で都市・生活サービス等の提供を行うとともに、行政側でモビリティハブが一目でわかる案内サインを掲載

＜事業の展開イメージ＞

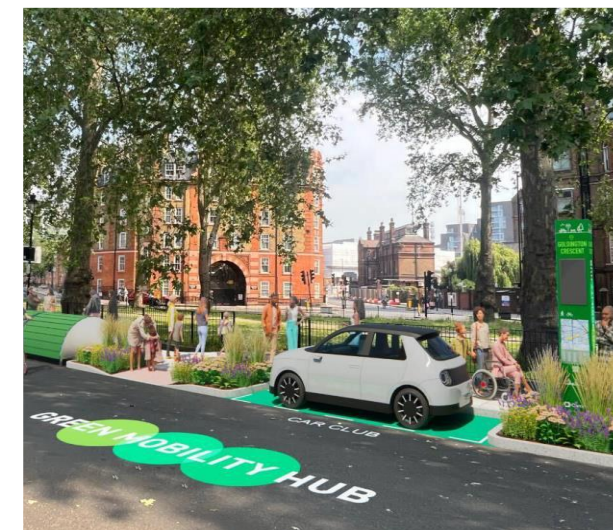
- ① 民間施設と協業で、イートインスペースを活用した休憩ゾーンなど都市・生活サービスの提供
- ② モビリティハブ上へのピクトグラムの掲載（案内板やシール・ラベル等）
→ 乗継拠点が分かるピクトグラム、個別機能（交通機能、都市・生活サービス）が分かるピクトグラム



▲ イートインスペース
（かましん駒生店）



▲ ピクトグラム案内板
（ドイツ・アメリカ）



▲ ピクトグラムラベル（イギリス）
出典）FutureTransport-News

出典）ComoUK

<参考>ピクトデザイン（案）



宇都宮市
Utsunomiya City

- モビリティハブ事業の展開に向けて、モビリティハブに設置する予定の ①乗継拠点が分かるピクトグラム②個別機能（交通機能，都市・生活サービス）が分かるピクトグラムのデザインを作成中

調整中



- 1.モビリティハブを取り巻く現状
- 2.モビリティハブの分類・行政の役割
- 3.令和7年度 of 取組状況（ミライト一条）
- 4.地域拠点等の今後の事業展開
- 5.事業の取組イメージ等

5-1.モビリティハブの事業の取組イメージ

計画的な整備（NCCの形成）



トップダウン



事業推進

ボトムアップ



民間事業者等との共創による整備

施策展開の方向性



移動手段の提供

- ・公共交通サービスへの接続
- ・パーソナルモビリティの提供



都市生活サービスの提供

民間事業者と行政の共創による各種機能の提供
Ex. 休憩, 情報発信, 交流, 物販 など



DX化

ライトライン・バス経路検索サービス「乗ろうよ！ナビ」
上での表示



ブランディング

- ・ピクトグラムデザインの作成
- ・デザインマニュアルの作成



5-2.モビリティハブ事業の将来の展開イメージ

- 本市ではモビリティハブ事業の展開にあたっては、①導入期②普及期③定着・発展期のフェーズにあわせて取り組むこととする。

市内の地域拠点等の設置エリアの拡大



- ・ 自動運転等との連携
- ・ 居住地への展開（市民への合意形成）



定着・
発展期
R13～

- ・ 官民連携型のパイロットモデルの創出
- ・ 市内の地域拠点等への展開



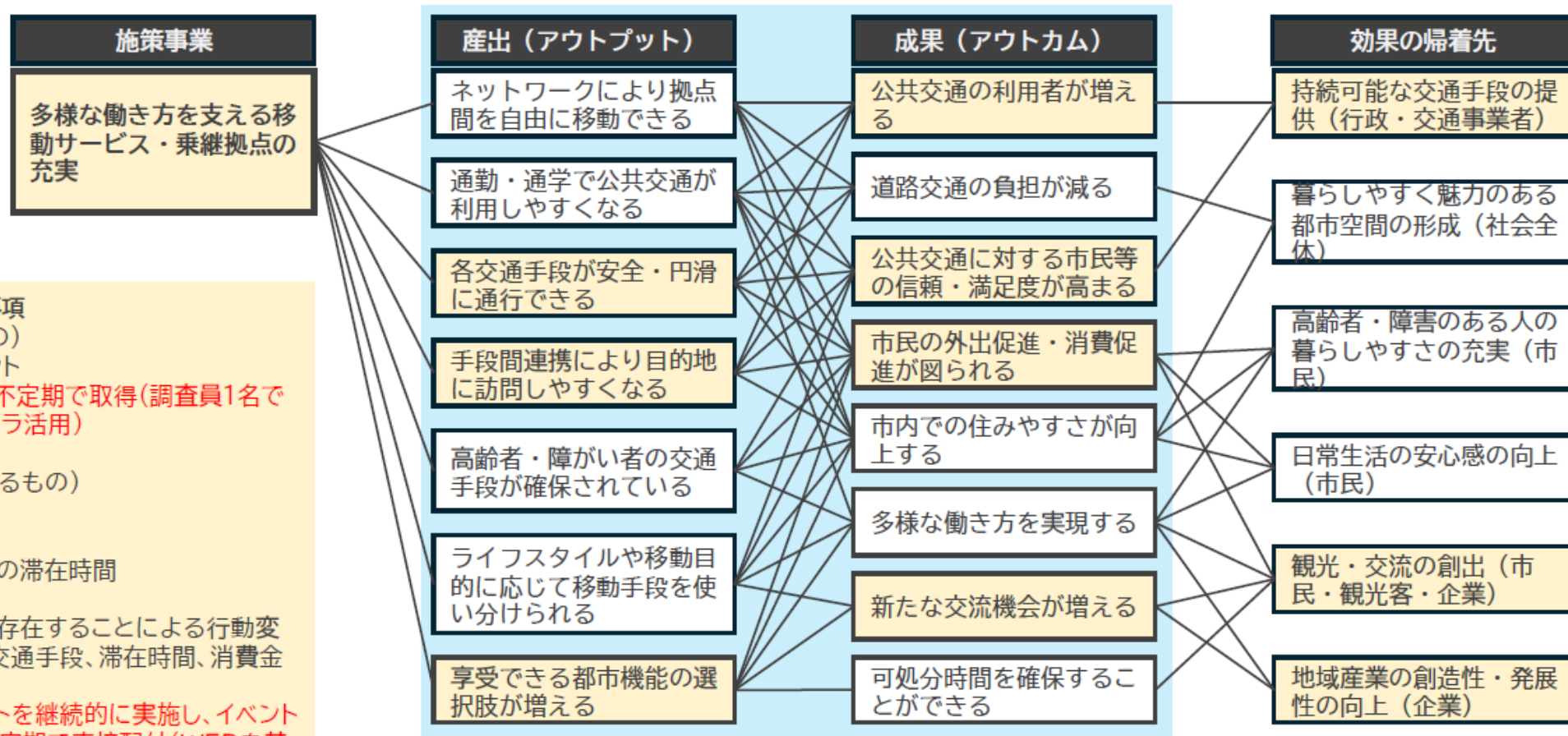
普及期
R9～R12

導入期
R7～R8



5-3.効果検証

- 事業実施以降、利用実態並びに市民生活への波及について調査を行い、モビリティハブ事業の展開による効果などを検証する。



実態確認が必要な事項

（実態調査によるもの）

✓ 利用者数のカウント

→実験期間中数回、不定期で取得（調査員1名でカウントもしくはカメラ活用）

（アンケート調査によるもの）

✓ 来訪目的

✓ 来訪手段

✓ モビリティハブでの滞在時間

✓ 同伴者

✓ モビリティハブが存在することによる行動変容（外出の有無、交通手段、滞在時間、消費金額、満足度等）

→留め置きアンケートを継続的に実施し、イベント開催等に合わせて不定期で直接配付（WEBを基本）