



宇都宮市 道路づくりプログラム

令和7年3月
建設部 技術監理課

01

計画策定に当たって

背景 / 道路づくりプログラムとは /
計画の期間 / 計画の位置付け

P3

05

今後10年間のスケジュール

路線の選定 / 10年間の進め方 / 主な事業箇所

P12

02

目指す交通体系

P6

06

整備効果

P15

03

道路施策の基本方針

P8

07

進行管理

P16

04

道路事業の体系

円滑なネットワークの形成 / 快適な交通環境の創出 /
安全・安心な暮らしを支える道路機能の強化

P9

1 計画策定に当たって

1 背景

01

3環状12放射道路の全線がつながる
見通しが立ち
都市の骨格が概成

人口及び自動車交通の増加等への対応として、国・県と連携しながら、都市の骨格となる3環状12放射道路を中心とした道路ネットワークの形成を推進し、現在、3環状12放射道路の全線がつながる状況にある。

これまでの道路整備は、各拠点同士をつなげ、NCCの形成に大きく寄与してきた。

02

道路NWと合わせて
交通NWをつかさどる
公共交通NWの進展



令和5年度に交通ネットワークの基軸となるJR宇都宮駅東側ライトラインの開業やそれに合わせたバス再編、さらには、JR宇都宮駅西側へのライトライン延伸を控えるなど、公共交通ネットワークの整備が進展

03

NCCの更なる推進に向けて
**公共交通と一体となった
まちづくりの推進**

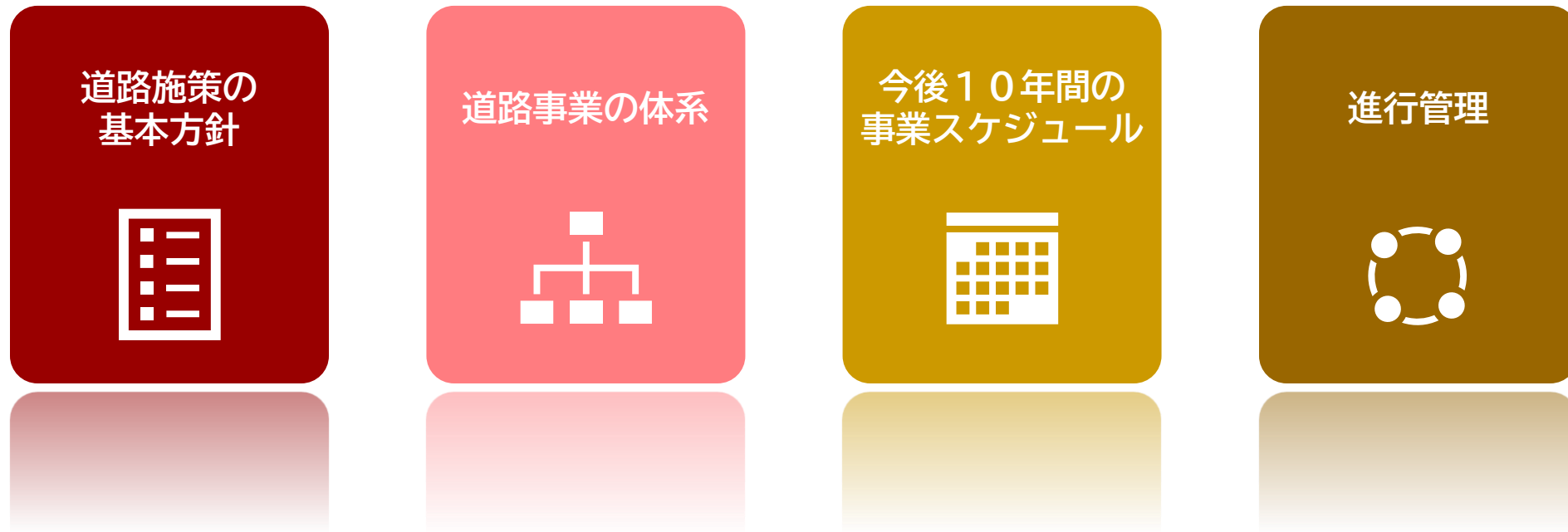


都心部において、「都心部まちづくりプラン」を策定し、ライトラインを基軸とした公共交通と一体となったまちづくりが進められている

まちと暮らしが大きく変わる転換期を迎えており、NCCの更なる推進に向けて、公共交通やひとを中心とした将来の交通環境を見据えた道路施策の実施計画『道路づくりプログラム』を策定する。

1 計画策定に当たって

2 道路づくりプログラムとは



「NCC形成ビジョン」が見通す2050年に向けた『道路施策の基本方針』を定めるとともに、限られた財源の中、効率的・効果的に整備を推進するため、方針を具現化する『道路事業の体系』を整理し、『今後10年間の事業スケジュール』及び『進行管理』を示すものである。

本計画の公表により、道路事業を進める過程の透明性を高め、市民の理解を得ながら道路事業を推進していく。

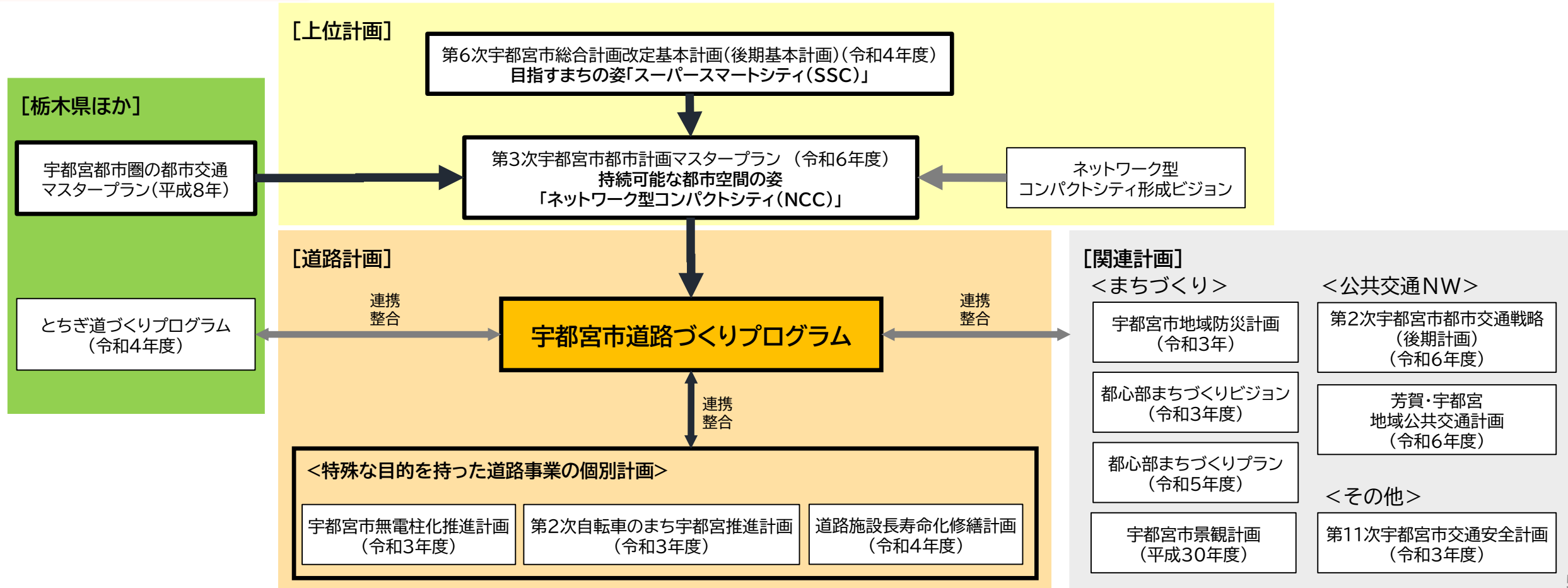
1 計画策定に当たって

3 計画の期間

令和7年度（2025年度）から令和16年度（2034年度）までの10年間



4 計画の位置付け



2 目指す交通体系（2050年）

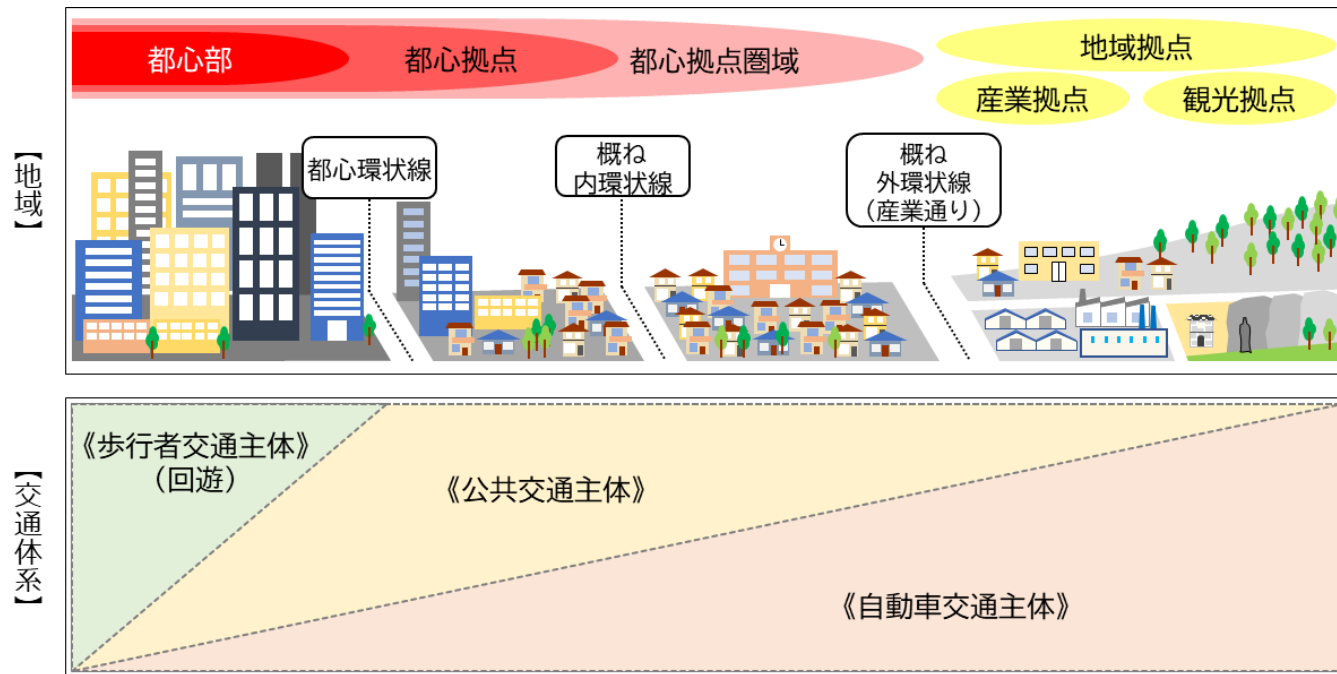
目指す交通NW

NCCの更なる促進に向けて、過度な自動車への依存を脱却し、公共交通と自動車交通が共存する誰もが快適に移動できる総合的な交通ネットワークの実現

目指す交通体系

公共交通、徒歩、自転車、自動車といった交通手段の最適な組合せ
「ベストミックス」の構築

■ ベストミックスの構築イメージ



《多様な交通手段の共存例》

■ JR宇都宮駅東側ライトライン



■ 自転車ネットワーク



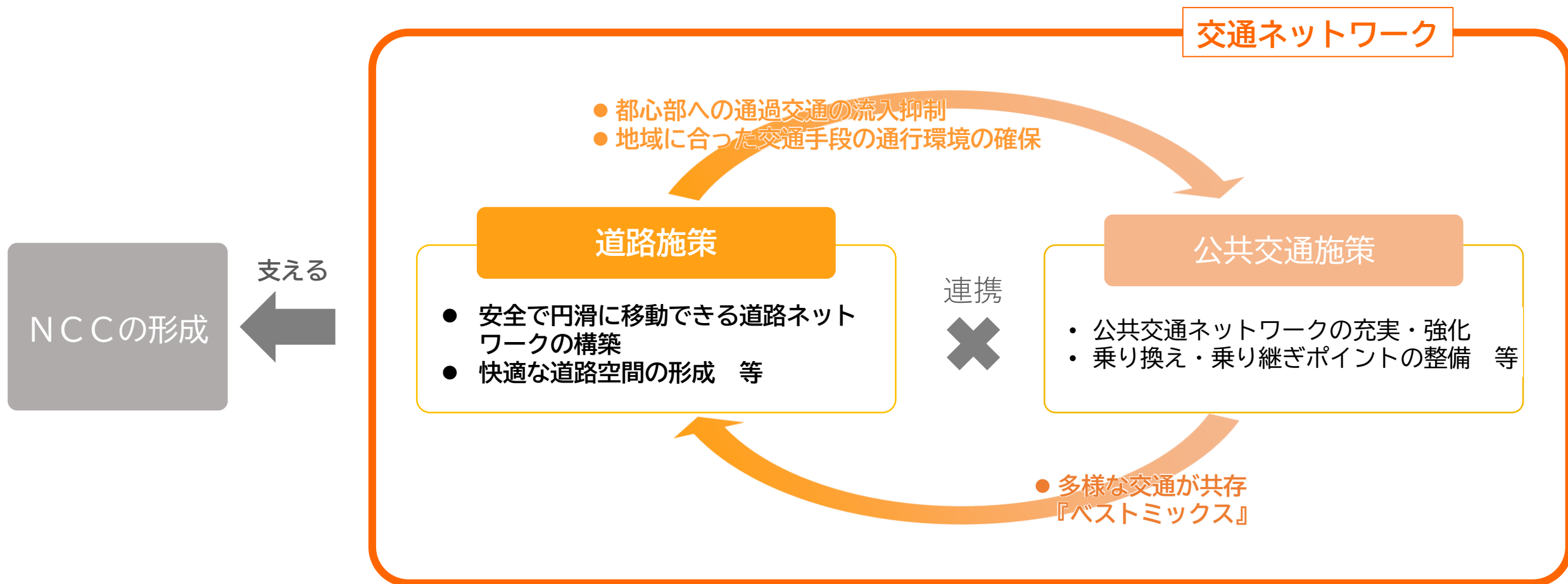
■ 歩行者中心の商店街通り



■ 乗継ぎ乗換え機能



2 目指す交通体系（2050年）



NCCの更なる推進に向けて、公共交通施策と連携しながら、道路づくりを推進し、多様な交通が共存する交通体系を構築していく。

3 道路施策の基本方針

■ 目指す交通体系の構築に向けた道路施策の基本方針

≪道路を取り巻く状況≫

■ 社会情勢の変化

- ・ 人口減少，少子超高齢化の深刻化
- ・ 脱炭素社会構築に向けた要請の高まり
- ・ 災害の頻発，激甚化

■ 道路交通の現状と問題

- ・ 道路交通量は停滞傾向を示しているものの，自動車の利用率は依然として高く，通勤時間帯を中心に道路混雑が発生
- ・ 特に，都心部を通過する自動車交通が多い
- ・ 交通事故は減少傾向，高齢者の占める割合は増加
- ・ 全国的には通学路等で重大事故が発生

■ 将来都市構造

(将来都市像)

- ・ 多極型の都市構造を目指したNCCの形成
- ・ 広域連携軸の強化
- ・ 拠点形成に向けた都市機能の誘導
- ・ 都心部における「ひと中心」の都市空間の形成

(交通体系)

- ・ ライトライン導入及びそれを契機とした公共交通ネットワークの再編
- ・ 自転車ネットワーク等のエコで便利な交通体系の構築
- ・ 人流や物流等の都市活動を支える道路ネットワークの形成

■ 道路事業に係る現状

- ・ 3環状12放射道路は，唯一の未開通区間のある小幡・清住土地区画整理事業の進展により，都心環状線の全線がつながる見通し
- ・ 一方で，都市計画道路は，都心部周辺に未整備が残されており，計画通りに整備が進んでいない道路も散在
- ・ 管理施設の増加，道路インフラの老朽化が進行，道路事業費は減少傾向，維持費は微増傾向を示し全道路事業費に占める割合が増加傾向

≪道路に係る課題≫

① 都市間・拠点間の連絡強化

② 都心部への通過交通の流入抑制

③ ライトラインの導入を契機とした利便性に優れた公共交通ネットワークを支える道路網の強化

④ 地域特性に応じた歩行者や自転車等の走行環境の充実

⑤ 安全な道路空間の確保

⑥ 都市の防災機能の強化

⑦ 持続可能な道路整備と道路機能の保全

≪道路施策の基本方針≫

【円滑】な
ネットワークの形成

【快適】な
交通環境の創出

【安全・安心】な
暮らしを支える
道路機能の強化

4 道路事業の体系

1 円滑なネットワークの形成

■ 課題に対する取組

● 都市間・拠点間の連絡強化

⇒ 3環状12放射道路を中心とした幹線道路網の充実

● 都心部への通過交通の流入抑制

⇒ 通過交通を迂回させる環状線の強化

⇒ 道路の利用状況を踏まえた局所的な改善策の実施

● 公共交通の走行環境改善

⇒ 路線バス等の運行ルート強化

⇒ 交通手段の乗り継ぎ・乗り換えポイント間のアクセス性強化

■ 事業

● 幹線道路整備事業

未整備の都市計画道路等であり、ネットワーク形成に資する事業

● スマートIC整備事業

高速道路との広域ネットワーク形成に資する事業

● 補助幹線道路整備事業

地域の主要な自動車交通の動線となり、拠点形成に資する事業

● 交差点改良事業

各拠点内の現在混雑している、又は今後混雑が予測される交差点を改善する事業

4 道路事業の体系

2 快適な交通環境の創出

■ 課題に対する取組

- 地域特性に応じた公共交通・歩行者・自転車の利用環境の向上・充実
 - ⇒ 交通手段の乗り継ぎ・乗り換えポイント間のアクセス性強化
 - ⇒ 都心部や観光拠点，地域拠点，ライトライン沿線等における公共交通の乗り場や集客施設等を結ぶ動線や楽しく過ごせる滞留空間の確保
 - ⇒ 広域的に連続し，快適な自転車の走行空間の創出

■ 事業

● 都心部道路景観整備事業

都心部まちづくりプランに位置付けられ，都心部の空間形成に資する事業

● 観光拠点等形成推進事業

ライトライン沿線や観光拠点，産業拠点の形成に資する事業

● 歩道等移動円滑化推進事業

マウントアップで狭小な歩道のユニバーサルデザイン化を推進する事業

● 自転車のまち宇都宮推進整備事業

自転車のまち宇都宮推進計画に位置付けられ，自転車NWの形成に資する事業

4 道路事業の体系

3 安全・安心な暮らしを支える道路機能の強化

■ 課題に対する取組

● 生活動線の安全性確保

⇒ 高齢者や子ども等の交通弱者をはじめとする
地域住民の身近な移動を支える人優先の安全
安心な通行空間の整備

● 防災機能の強化

⇒ 緊急輸送道路などの災害時の活動を支える
道路ネットワークの強化

● 道路構造物等の計画的な維持管理

⇒ ライフサイクルコストの削減を図るアセット
マネジメントの推進

■ 事業

● 交通安全対策事業

通学路などの安全対策やゾーン30プラスといった面的な安全対策など、交通安全に資する事業

● 生活道路整備事業

市内全域の狭小な生活道路であり、市民の安全や利便性を確保する事業

● 無電柱化推進事業

無電柱化推進計画に位置付けられ、無電柱化を推進する事業

● 道路施設長寿命化修繕事業

道路施設長寿命化修繕計画に位置付けられ、予防保全を推進していく事業

5 今後10年間のスケジュール

1 路線の選定

■ 計画期間全般

- 道路施策の基本方針である「円滑」・「快適」・「安全・安心」に資する効果の高い路線を選定し、整備・保全分野を含めた各事業を横断的に展開していく。
- なお、東部地域における交通円滑化策やJR雀宮駅とインターパークのアクセス性向上など、今後検討が進み、事業化が必要となった路線については、優先性を評価し、計上していく。

「円滑」の指標

- ✓ 都市間・拠点間の連絡強化に資するか
- ✓ 都心部への通過交通の流入抑制に資するか
- ✓ 道路混雑の緩和に寄与するか
- ✓ 公共交通の運行環境を高めるか

「快適」の指標

- ✓ 集客施設へのアクセス路など歩行者NWの向上に資するか
- ✓ 乗り継ぎポイント等へのアクセスを担うか
- ✓ 自転車の走行環境を高める道路か

「安全・安心」の指標

- ✓ 生活関連施設に連絡するか
- ✓ 交通事故が多発しているか
- ✓ 通学路の交通安全対策に資するか
- ✓ 緊急輸送道路など災害時の安全対策に資するか

5 今後10年間のスケジュール

2 10年間の進め方

■ 前期（R7～R11の5年間）

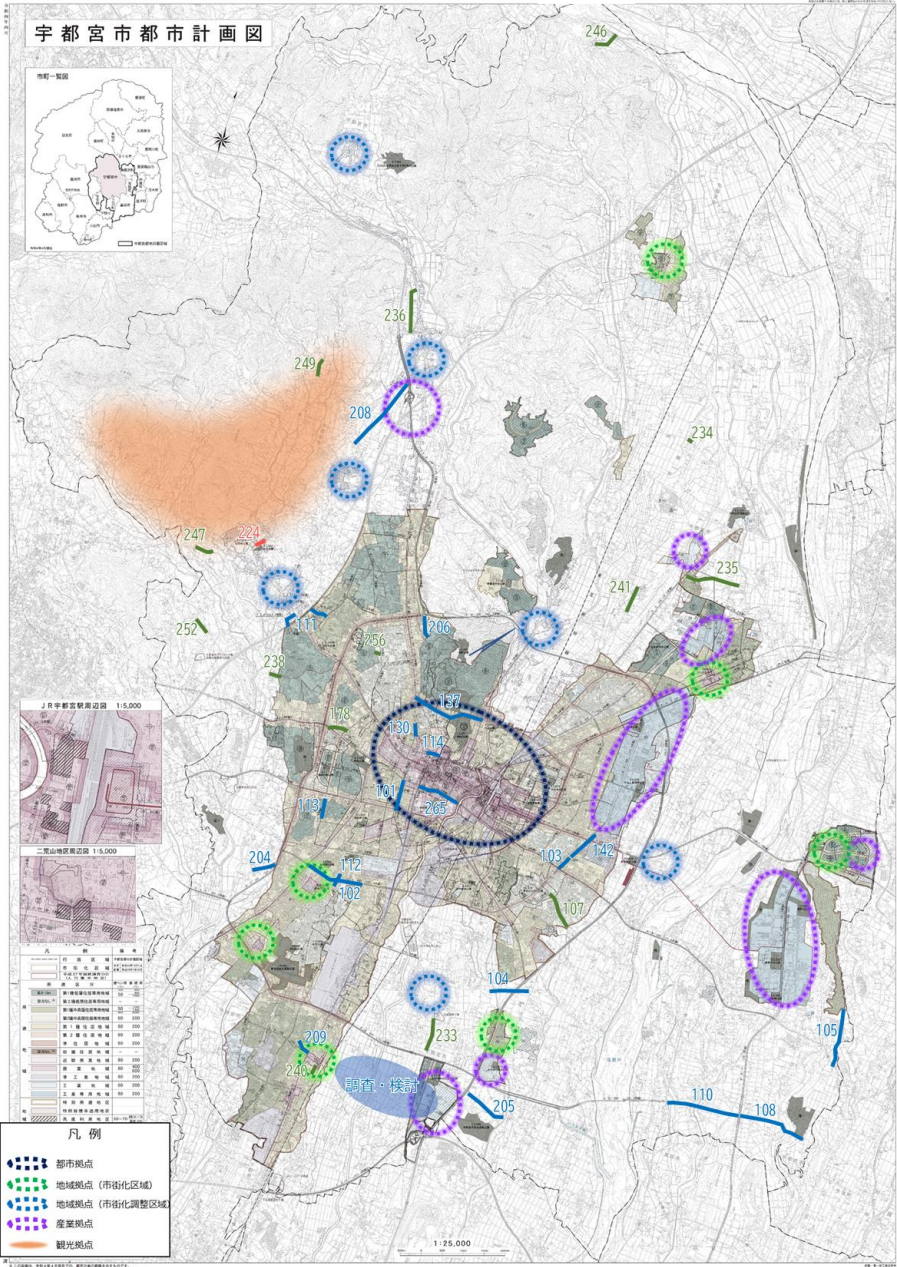
- 整備効果の早期発現を図るため、事業中路線の完了を目指し、重点的に取り組むとともに、ライトライン西側を支える道路整備や新規路線の本格稼働に向けた準備（測量・設計・住民説明・用地取得）を進める。

■ 後期（R12～R16の5年間）

- 2050年のベストミックス構築を見据え、「円滑」・「快適」・「安全・安心」な道路づくりを進展させるため、新規路線を本格的に展開していく。

5 今後10年間のスケジュール

3 主な事業箇所



○ 幹線道路整備事業

番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
101	宇都宮日光線（一条）	完成	
102	産業通り（大和）※跨線橋除く	継続	完成
112	市道125号線ほか2路線	継続	完成
103	産業通り（陽東）	継続	完成
104	市道1168号線	完成	
105	市道1448・4115号線	継続	完成
108	市道366号線	完成	
110	市道5340号線【みずほの通り】	完成	
113	鶴田宝木線	完成	
114	塙田平出線【県庁前通り】	継続	完成
142	産業通り（陽東Ⅱ）	着手	継続
137	桜通り平出線（戸祭）【競輪場通り】	着手	継続
130	宇都宮日光線【清住町通り】①	着手	継続

○ スマートIC整備事業

番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
111	市道6438・6439号線ほか	完成	

○ 補助幹線道路整備事業

番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
204	市道822号線	完成	
205	市道446号線	完成	
206	市道1160号線	完成	
208	市道1289号線ほか2路線	継続	完成
209	市道695号線【若松原通り】		着手

○ 交差点改良事業

番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
265	市道4号線【いちよう通り】	完成	

◆ その他の事業路線

事業内容	位置付け
自転車	「第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」に基づく
無電柱化	「宇都宮市無電柱化推進計画」に基づく
長寿化	「宇都宮市道路施設長寿命化計画」に基づく

○ 観光拠点等形成推進事業

番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
224	市道632・635号線	完成	

○ 都心部道路景観整備事業

番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
	具体的な路線については検討中		

○ 歩道等移動円滑化推進事業

番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
	具体的な路線については検討中		

○ 交通安全対策事業

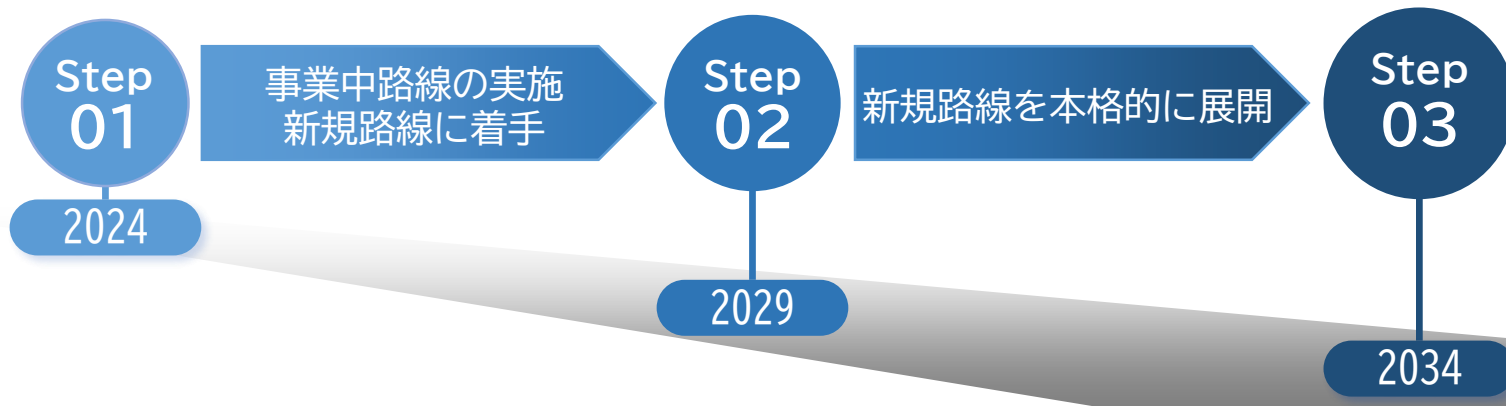
番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
233	市道1779号線	完成	
234	市道20008号線	完成	
235	市道20042号線	完成	
236	市道6193号線	完成	
107	市道356号線	完成	
238	市道647号線	完成	
178	市道4866号線	完成	
240	市道704号線	完成	
241	市道517号線	完成	
301	東小学校周辺（ゾーン30プラス）	完成	

○ 生活道路整備事業

番号	路線名	前期5年 R7～R11	後期5年 R12～R16
246	市道10101号線	完成	
247	市道1695号線	完成	
249	市道604号線	完成	
252	市道661・669号線	完成	
256	市道661号線	完成	

※ 今後の財源確保と、用地提供や協議調整などにおいて、地元の協力が得られ、順調に工事等が進められることを前提としている。
※ この事業スケジュールは、事業進捗に応じて毎年度更新していく。

6 整備効果



基本方針

ベストミックスの構築を
目指した道路づくり

- ・ 円滑なネットワークの形成
- ・ 快適な交通環境の創出
- ・ 安全・安心な暮らしを支える
道路機能の強化

10年後の姿

- ✓ 幹線道路ネットワークの形成を進める中、特に、都心部への流入抑制に資する環状道路の機能が強化され、自動車交通の円滑性が向上
- ✓ 公共交通軸である鉄道やライトラインの主要駅（停留場）へのアクセス性が強化され、公共交通利用者の利便性が向上
- ✓ 都市拠点や観光拠点における主要施設への動線が、移動しやすく、滞留しやすい道路空間となり、来訪者の利用環境が向上
- ✓ 通学・通勤をはじめとした生活道路における人優先の空間づくりが進展し、交通事故の少ない生活環境が確保

アウトカム指標

指標	現況	令和16年度
幹線道路の整備率	80%	85%
円滑に走行できる道路の割合 (道路混雑度1.25以下の割合)	70.8%	80%
公共交通夜間人口カバー率※1	92.5%	100% (令和10年)
街なかの来訪者数※2	—	増加 (令和12年)
道路幅員5.5m未満での 交通事故割合	60%	減少
自転車に関連する交通事故件数※3	365件/年	270件以下/年 (令和7年)

※1 第2次宇都宮都市交通戦略 後期計画（令和6年6月）

※2 都心部まちづくりプラン（令和6年2月）

※3 第11次宇都宮市交通安全計画（令和3年6月）

目標
水準

7 進行管理

- 計画の着実な推進のため、
PDCAサイクル
「計画の策定（P）」
「施策の展開（実施）（D）」
「施策の評価（検証）（C）」
「計画の見直し（改善）（A）」
を継続的に繰り返すことにより、
進行管理を行っていく。

- 整備・保全分野の道路施策全体を
横断的に管理していくことにより、
効率的・効果的に施策を展開していく。

- 施策の実施等により変化する
交通状況に的確に対応するため、
交通量等の客観的なデータに基づき、
施策の評価（検証）や
計画の見直し（改善）を実施し、
実効性を高めていく。

- 計画の策定
 - 各施策の事業決定
 - 効果指標・目標・効果
把握手法等の決定
 - 見直し時期の設定

- 計画の見直し（改善）
 - 問題点の把握
 - 改善策の検討



- 施策の展開（実施）
 - 事業実施
 - 事業の進捗管理【毎年】

- 施策の評価（検証）
 - 利用状況，事業効果等の把握
 - 目標達成状況の把握及び効果
指標の検証

項 目	前 期					後 期				
	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16
各事業の進捗確認										
全国道路・街路交通情勢調査 （道路交通センサス）										
市域全体の交通量調査										
地域毎の詳細な交通量調査	■	■	■	■	（適時実施）	■	■	■	■	（適時実施）
ETC2.0等による分析										
交通解析・分析	★					★				
整備効果の算出										
課題抽出・対策検討										

★：国が示すOD調査の公表（目安：5年に1回程度）に合わせて，市域全体の交通解析を実施