

# 第2次宇都宮都市交通戦略の 中間見直しについて

「第2次宇都宮都市交通戦略（後期計画）」（素案）内容について

- 1 第2回懇談会における意見
- 2 計画の位置付け・計画期間
- 3 現行計画の取組状況・目標指標の達成状況
- 4 現状分析・課題の抽出・取組テーマの設定
- 5 計画の特徴
- 6 基本理念・政策アプローチ
- 7 交通ネットワークの将来の姿
- 8 各施策事業(見直しの考え方, 事業一覧)
- 9 将来の生活シーン
- 10 目標・評価指標の設定
- 11 推進体制と今後のスケジュール

今回主にご意見を  
いただきたい部分

## 中間見直しの取組経過

### 宇都宮都市交通戦略 推進懇談会

第1回 懇談会(R5.7.28)  
・各施策の進捗状況, 評価指標  
の状況の確認等

第2回 懇談会(R5.10.23)  
・本市交通の現状分析・課題の抽出  
・中間見直しの方向性  
(取組テーマの設定, 施策体系の見直し)

#### 今回

第3回 懇談会(R6.2.14)  
・計画素案について  
(基本方針, 施策事業等)

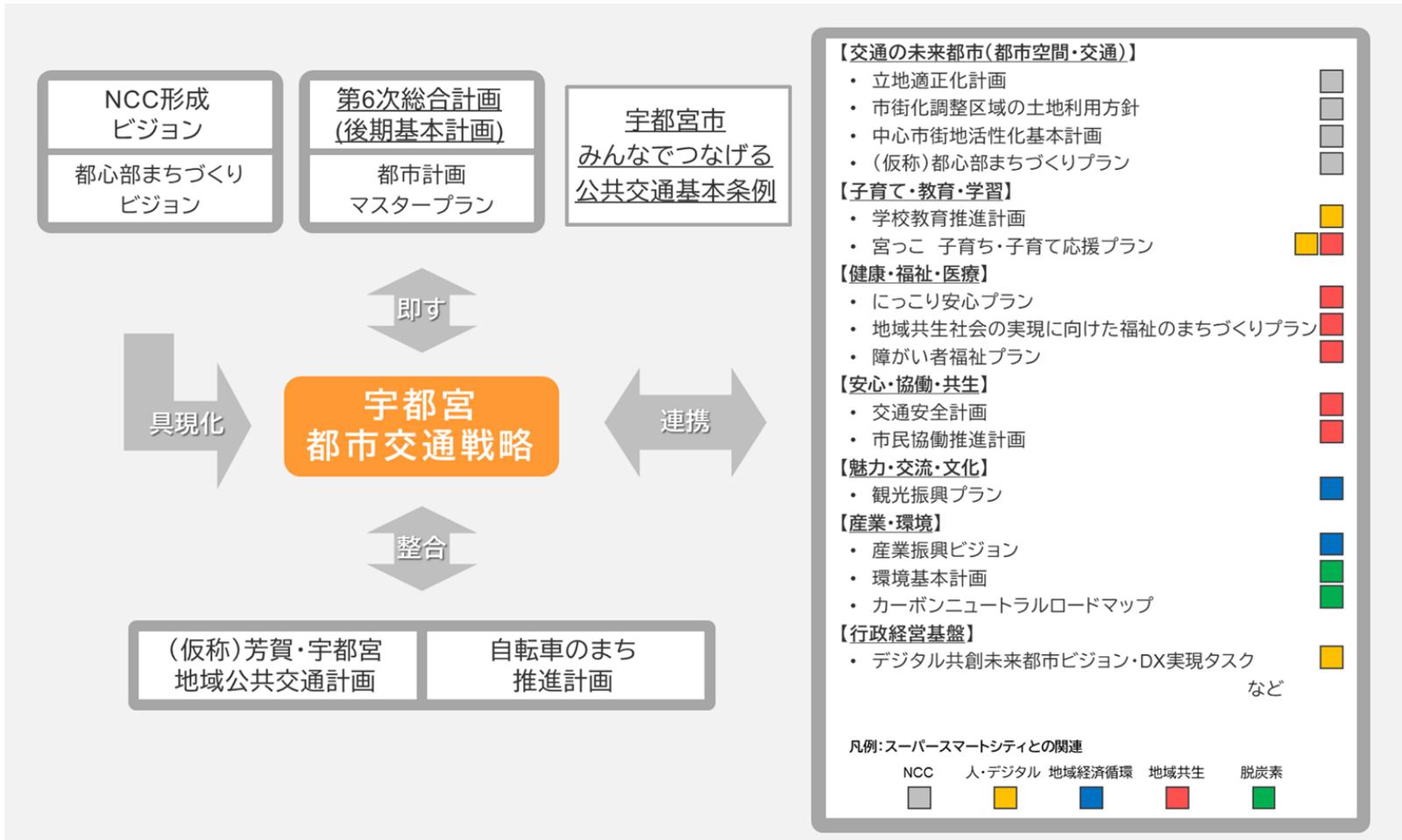
第4回 懇談会(R6.5月以降)  
・計画(案)について

# 1 第2回懇談会における意見

- ・ 東側で開業したライトラインは、今後、宇都宮駅西側への延伸も含め、まだまだ広がりが必要だと感じているので、引き続き「つくる」取組も戦略の中で打ち出しても良いと思う。
- ・ 現状分析において、若い世代の車離れの傾向が伺えるとのことだったが、これは公共交通利用者の母体を増やす非常に良いチャンスである。
- ・ 市全体でみると、公共交通が充実していない地区もあるので、そういった地区に対してどのような施策を展開するのか盛り込むと良いと思う。
- ・ 高齢化が進んでいる中で、居住地から直接大きな病院に行けるバス路線など、直行バスがない地区もあるので、今後、自宅から目的地までスムーズに行き来できるような路線が必要だと思う。
- ・ 労働力不足は全国的に深刻化している状況であり、ネットワークの維持・充実にあたっては、ネットワークの効率化や、各分野ごとの移動の組合せ、供給サイドから輸送資源の統合が必要
- ・ 「つかう」視点での施策事業の設定にあたっては、高齢者や交通弱者といった利用者の視点や、通勤・通学、観光など場面などの視点から検討するなど、工夫していただきたい。
- ・ まちづくりと公共交通が連携して検討されることが重要。NCC、ライトラインの計画など既存の計画との連携が記載されていると良い。

## 2 計画の位置付け・計画期間【第1回懇談会】

○ 本年2月に策定した「第6次宇都宮市総合計画(後期計画)」に掲げる本市の目指すまち「スーパースマートシティ」の基盤となるNCCの着実な形成に向け、本市の交通施策のマスタープランとして、誰もが安心して快適に移動できる総合的な交通ネットワークを構築するとともに、まちづくりと一体となった交通施策を戦略的に推進するための指針となるよう関連計画等と連携を図る。



### 【計画の期間】

- ・ 現行の計画期間  
平成31年度から  
令和10年度までの10年間

⇒ 中間見直しにおいては、その内、令和6年度から令和10年度までの5年間が対象

(将来像の検討にあたっては、概ね10年後2030年代前半ごろの都市交通の姿と市民生活を想定)

# 3 現行計画の取組状況・目標指標の達成状況【第1回懇談会】



- ・ ライトライン開業やバス路線再編，地域内交通の導入などにより，公共交通夜間人口カバー率が91.4%に向上し，公共交通の運賃負担については目標を達成するなど，「つくる」，「つなぐ」といったNCC形成を支える公共交通ネットワーク構築の取組が大きく進捗
- ・ 公共交通利用者数や交流人口は，新型コロナウイルス感染症の影響により減少したものの，その後，「5類感染症」に移行するなど，日常生活が戻りつつある。

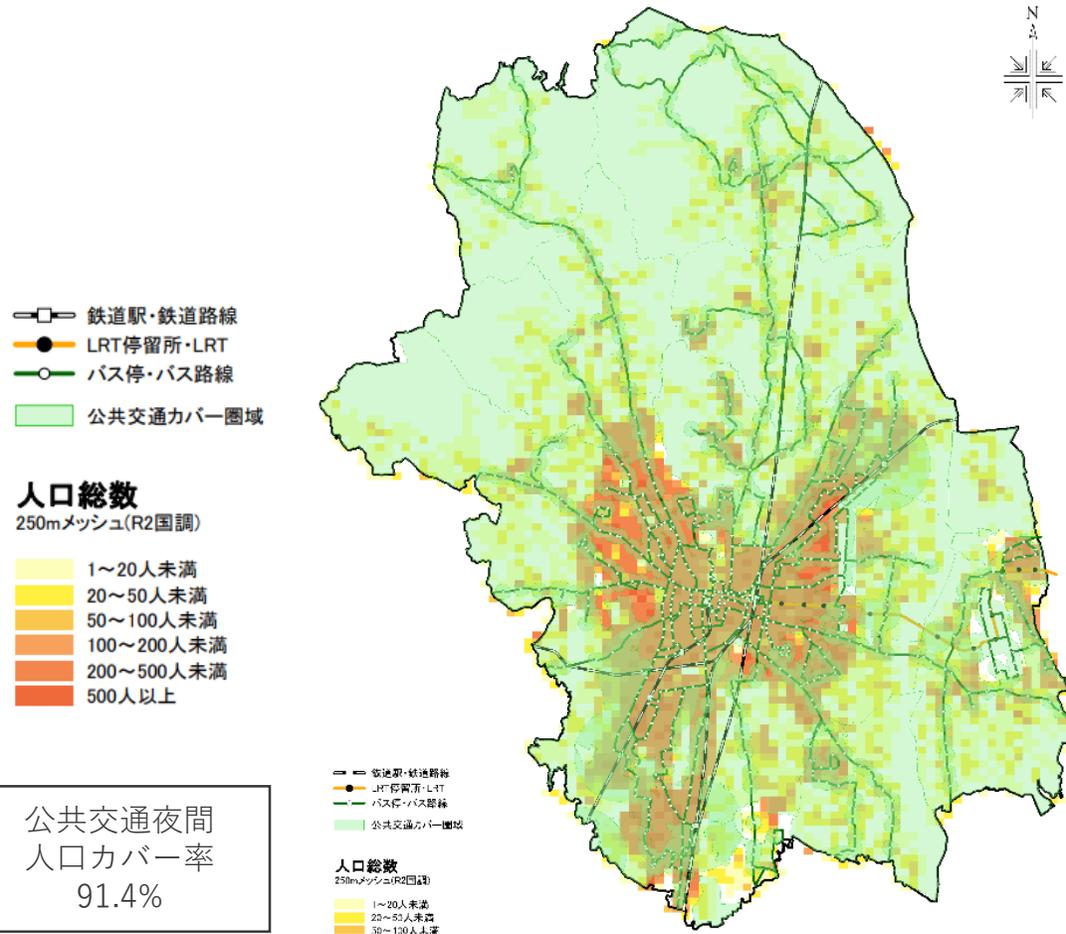
基本方針	評価指標	戦略策定時 (H29年度)	現況値 (R5年度)	目標値 (R10年度)
つくる	公共交通夜間人口カバー率	89.8%	91.4%	100%
	都市計画道路の整備率	71.2%	71.8%(R3年度) ※72.6%(R3年度) (※H29年度の計画延長に 基づく整備率)	72.7%(R4年度)
	自転車走行空間の整備延長	40.0km	65.7km(R4年度)	72.1km(R4年度)
つなぐ	都心部と各拠点間の 公共交通による移動時間	平均47分	平均40分	平均31分
	都心部と各拠点間の 公共交通の運賃負担	最大800円	最大400円	最大500円以下
	交通ICカードによる 運賃支払いの割合	未導入	82.4%(R4年度)	90.0%
つかう	公共交通の年間利用者数	3,353万人(H28年度)	2,507万人(R3年度)	3,600万人
	交通NWの構築に関する 市民満足指標 ①公共交通NWの充実 ②道路NWの充実 ③自転車利用環境の充実	①25.1% ②39.1% ③26.1%	①24.0% ②29.6% ③22.1% (R4年度)	①38.4% ②52.4% ③39.9%
	人にやさしいバスの導入率	53.2%	66.5%(R4年度)	77.6%
ひろげる	交流人口(観光入込客数)	1,499万人	1,078万人(R4年度)	1,550万人(R4年度)



# 3 現行計画の取組状況・目標指標の達成状況【第1回懇談会】



- 今年、ライトライン開業、バス路線再編などを経て、**本市の公共交通ネットワークは「つかう」段階へ移行**
- 本市の目指すまちの姿である「スーパースマートシティ」の実現にあたっては、**基盤となるNCCの形成に向けた「都市空間・交通」分野の施策事業の更なる推進を図るだけでなく、子育て、高齢化、脱炭素化など様々な分野の移動に関する課題を捉え、現行計画で十分にカバー出来ていない属性にも光を当てて、課題を整理し、施策事業を展開していく必要がある。**



▲公共交通空白地区と人口分布の重ね合わせ

## <市内で開催されている子育てに関連した送迎を支援する取組>



送迎保育ステーション事業



子育てタクシー導入支援



ファミリーサポートセンター事業

## <市内における脱炭素化の取組>

**「ゼロカーボントランスポート」の実現**

国産「ゼロカーボントランスポート」の実現に向け、宇都宮市では、環境省の支援を受け、市内に導入するEVバスを推進しています。

① 環境省の支援を受け、市内に導入するEVバスを推進しています。

② 宇都宮市では、環境省の支援を受け、市内に導入するEVバスを推進しています。

③ 宇都宮市では、環境省の支援を受け、市内に導入するEVバスを推進しています。



▲ゼロカーボントランスポート

▲EVバスの導入

# 4 現状分析・課題の抽出・取組テーマの設定【第2回懇談会】



- ・「第6次宇都宮市総合計画(後期計画)」で設定されている政策の柱ごとに、今まで取り組んできたNCCの形成状況を踏まえつつ、時代潮流の変化などから現状分析を行い、移動から見た課題を整理した上で、取組テーマを設定
- ・現状分析にあたっては、市民の「暮らしやすさ」や「幸福感」を指標で数値化・可視化した「Well-being指標」等も活用

青:推進要因/赤:課題要因/黒:推進・課題いずれにもなり得る要因

	NCC形成の状況	時代潮流の変化	Well-Being指標等から見た特徴(配慮事項)	移動から見た課題	取組テーマ
都市空間・交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライトライン開業</li> <li>・公共交通空白地の解消が進展</li> <li>・都市計画道路等の整備進展</li> <li>・公共交通運賃施策の進展による利便性向上</li> <li>・公共交通利用促進運動の推進</li> <li>・一部区間の道路混雑</li> <li>・中心市街地における低・未利用地</li> <li>・拠点間を連絡する幹線バスのサービスの維持確保</li> <li>・公共交通利用の地域間格差</li> <li>・活動目的地へのアクセス確保の観点からの更なるサービス拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通DXの展開による課題解決手法拡充</li> <li>・周辺市町との一体となった都市圏の構築(通勤通学の広域化等)</li> <li>・テレワーク等による移動の代替、地方移住への関心の高まり</li> <li>・若年層の自動車分担率の低下</li> <li>・駅西側ライトライン導入に向けた検討の進捗と都心部まちづくりの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウォーカブルなまちづくり</li> <li>・公共交通・自転車がより利用しやすい環境の整備</li> <li>・都市景観の向上</li> <li>・交通渋滞への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通施設やネットワークの整備に加え、時代潮流の変化を踏まえた多様な市民活動を支える実効的な交通サービスの充実</li> <li>・NCCを支える階層性のある公共交通ネットワークの維持・充実</li> <li>・立地適正化計画に基づく都市形成と連携した移動手段の確保・適正化</li> <li>・都心部における人・公共交通中心のウォーカブルなまちづくり</li> </ul>	<p>多様な都市活動・市民生活を支える交通ネットワークの実現</p>
子育て・教育・学習	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部地域における子育て支援施設、高等教育機関等へのアクセス性</li> <li>・子育て世代による公共交通利用の少なさ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・県と比較して高い出生率</li> <li>・少子化の進展</li> <li>・核家族化の進展に伴う家庭以外の子ども・子育ての場の必要性</li> <li>・家族による子どもの送迎の負担増加と送迎サービス利用ニーズの高まり</li> <li>・子育て世代における地域活動への参加率の低さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て支援の充実</li> <li>・通学における自家用車利用の割合の高さ</li> <li>・可住地面積あたりの教育施設数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子ども・親など、それぞれが自由に社会参加できる移動環境の充実</li> <li>・多様な子育てを支援する移動サービスの充実</li> <li>・子連れでも安心して移動できる交通環境の充実</li> <li>・公共交通・自転車での通学環境の向上</li> </ul>	<p>次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現</p>

# 4 現状分析・課題の抽出・取組テーマの設定【第2回懇談会】



青: 推進要因 / 赤: 課題要因 / 黒: 推進・課題いずれにもなり得る要因

	NCC形成の状況	時代潮流の変化	Well-Being指標等から見た特徴(配慮事項)	移動から見た課題	取組テーマ
健康・福祉・医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内交通の導入に伴う地域内移動の利便性向上</li> <li>障がい者にとって公共交通が不便</li> <li>一部地域における高次医療施設等へのアクセス性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢化の更なる進展と独居高齢者の増加</li> <li>高齢者の出控え</li> <li>要支援・要介護者、障がい者の増加</li> <li>世帯内での高齢者等の送迎負担</li> <li>運転免許証自主返納者の増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>医療機関が充実</li> <li>健康寿命の向上</li> <li>主観的健康観の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者・障がい者等の外出促進・社会参加を支援する移動手段の提供、バリアフリー化の推進</li> <li>医療・保健サービスを受けるための交通手段の確保</li> <li>市民の健康増進を促す徒歩と公共交通・自転車などを中心とした移動環境の充実</li> </ul>	<p>市民一人一人の健康づくり・社会参加を支える移動環境の実現</p>
安心・協働・共生	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内交通の導入に伴う地域内移動の利便性向上</li> <li>地域内交通で対応できないニーズへの対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>単身世帯の増加に伴う地域での支え合い強化の必要性</li> <li>女性、高齢者や障がい者等の社会進出のための環境整備</li> <li>高齢者による交通事故の増加、自転車による事故割合の増加</li> <li>若年層の地域活動への参加率の低さ</li> <li>世帯内での送迎負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町内での助け合い・意見を受け入れる雰囲気醸成</li> <li>安心・安全な交通環境の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車への過度の依存や、運転を強いることのない移動手段の確保・充実</li> <li>ハード・ソフト両面からの安全・安心な交通環境の整備</li> <li>日常のシーンやライフステージなどに応じて選択できる移動手段の充実</li> <li>地域主体での移動手段の検討・充実とコミュニティ活性化</li> </ul>	<p>みんなの協力のもとで安心して外出ができる移動環境の実現</p>
魅力・交流・文化	<ul style="list-style-type: none"> <li>シェアリングサービスによる都心部の面的な移動手段の確保</li> <li>ライトライン導入と連動した新たな観光資源・都市の魅力の創出</li> <li>観光地内・観光地間の有機的な連携にも配慮した交通施策が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光入込数が回復傾向</li> <li>観光客や来訪者の利用にも配慮した企画乗車券等による公共交通利用の促進</li> <li>外国人宿泊者数の回復の遅れ</li> <li>市内観光周遊における自家用車依存の更なる進行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>充実した商業施設</li> <li>都市景観・自然景観の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光施設・商業施設へのアクセシビリティの強化と、移動手段との連携による付加価値の創出</li> <li>ライトラインを活用したエリアブランディングの推進</li> <li>来訪者、観光客、外国人など多様な人々の円滑な移動を促す交通サービスの充実</li> <li>市内での周遊・滞在を喚起する、自動車以外の移動手段の充実</li> </ul>	<p>地域資源や文化をつなぎ、多様な人々の交流を促進する移動環境の実現</p>
産業・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライトライン開業による産業拠点へのアクセス性向上</li> <li>公共交通ネットワークの拡充による移動の低炭素化の推進</li> <li>ライトラインの導入を契機とした沿線地区の脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>脱炭素への意識の高まり</li> <li>交通GXによるカーボンニュートラルへの対応</li> <li>中核市の中でも高いレベルにある自動車利用による温室効果ガスの排出</li> <li>女性や高齢者の社会進出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内で従事している者の割合</li> <li>各種環境施策が充実</li> <li>新規法人が設立しやすい環境</li> <li>通勤における自家用車利用の割合の高さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業拠点の機能強化や新たな産業拠点開発を支援する交通サービスの配置、通勤環境の向上</li> <li>公共交通・自転車の利用促進や交通GXの活用による脱炭素の推進</li> <li>公共交通・自転車による通勤環境の向上</li> </ul>	<p>環境にやさしく、働きやすい社会を支える移動環境の実現</p>

# 5 計画の特徴

## (1) スーパースマートシティの基盤となるNCCの形成を強力に推進

NCCの形成を支える交通ネットワークの構築をはじめとした交通手段を「つくる」取組, 交通手段や目的地施設を「つなぐ」取組など, 「都市空間・交通」の分野の取組について, 拡充を図り, 引き続き強力に推進

## (2) 本市の交通が「つくる」から「つかう」ステージへ移行

ライトライン開業やバス路線再編, 地域連携ICカード「totra」の導入など, 「つくる」, 「つなぐ」取組が大きく進捗している状況を捉え, ライフスタイルに合わせて公共交通を「つかう」取組, 公共交通の活用場面を「ひろげる」取組をさらに拡充

## (3) スーパースマートシティの実現に向け, 各政策分野の移動課題への対応

地域共生社会, 地域経済循環社会, 脱炭素社会の実現に向けて, 「NCC」以外の政策分野の移動課題にも対応し, その課題解決に向けて, 交通分野と連携・協働した「取組テーマ」を設定した上で, 「子育てタクシー導入支援」や「ゼロエミッション車の導入推進」など, 施策事業を拡充

## (4) 将来の生活シーンをイラストにより表現

利用者の目線から生活の変化がよりわかりやすいように, 「通勤・習い事」や「買い物」, 「通院・外食」, 「余暇」の4つのシーンごとに, ペルソナを活用し, イラストにより表現

【これから重点的に取り組む部分】

NCCの構築  
+  
各政策分野における移動課題の解決



【これまで重点的に取り組んできた部分】

NCCの構築

# 6 基本理念・政策アプローチ

- 現行計画の基本理念を骨格としつつ、第6次宇都宮市総合計画(後期基本計画)で示された「**スーパースマートシティ**」の要素を追加

## 基本理念

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」

### 地域特性に合った交通手段を

#### つくる

- 子どもから高齢者まで誰もが移動しやすく、また、災害の発生時などにおいて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ます。
- 都市のコンパクト化や地域共生社会の実現などのまちづくりの取組と連携しながら、各地域の特性に応じて、鉄道やライトライン、バス路線、地域内交通など、多様な公共交通の充実を図るとともに、道路や自転車走行空間、歩行空間などの整備を進めます。

### 交通手段間や目的地施設を

#### つなぐ

- 誰もが自由に移動できるよう、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる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交通結節点の整備に加え、乗り継ぎに配慮した公共交通のダイヤ編成や運賃負担の軽減など、ハード・ソフトの両面から交通手段の連携を強化します。
- 加えて、市民等の多様なライフスタイルの実現や新たな移動の価値の創出に向け、目的地となる施設と公共交通ネットワークとの連携・協働を推進します。

### ライフスタイルに合わせて交通手段を

#### つかう

- 過度に自動車に依存した状態から脱却し、自動車と公共交通、自転車などを適切に使い分けできる社会への転換を図るため、公共交通の運賃負担の軽減や運行時間帯の変更など、運行サービスの質の向上により、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備します。
- 加えて、市民のライフスタイルに合わせた交通手段の提案やブランディングを通じ、市民の公共交通利用への意識転換に向けた取組を推進します。

### 公共交通の活用場面を

#### ひろげる

- 自動運転技術や電気自動車・燃料電池車などの科学技術の進歩を踏まえ、国やモビリティ関連企業等と積極的に連携しながら、新たな科学技術の交通分野への活用を検討します。
- 鉄道やライトライン、幹線バス路線などの本市と周辺市町とを結ぶ広域的な交通ネットワークの充実を図るほか、分野の垣根を超えた連携・協働を推進するなど、公共交通の範囲や可能性を広げます。

# 7 交通ネットワークの将来の姿

- 移動の「軸」として、現行計画に位置付けられていた公共交通・道路ネットワークについて、サービスの更なる充実化や街路空間の使い方などを記載するとともに、新たに鉄道、タクシー、自転車・パーソナルモビリティを位置づけ
- 移動の「拠点」として、駅・トランジットセンター等の交通結節点を位置づけ、交通手段間を円滑に乗り継ぐことができる環境を構築するとともに、まちづくりの核となる新たな拠点としても有効に活用することなどを記載

移動の「軸」

鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段として、市内の都市交通との連携を図ります。</li> </ul>
ライトライン	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR宇都宮駅西側のライトライン延伸について、大谷観光地付近までを検討区間とし、検討区間の内、宝木町1丁目・駒生町1丁目(教育会館付近)までを整備区間として、2030年代前半の開業を目指し取り組みます。</li> <li>開業したJR宇都宮駅東側区間については、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。</li> </ul>
幹線バス路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点と各拠点を結ぶ幹線バス路線などの「NCC形成に資する路線」については、オフピークの時間帯でも30分に1本程度のサービス水準の確保を目指すとともに、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。</li> </ul>
支線バス路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やライトラインなどと接続する支線バス路線について、郊外部の都市機能や人口の集積の状況、移動の実態などを踏まえながら、維持・充実を図ります。</li> </ul>
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地区の運営組織により運行されている地域内交通について、より幅広い層に利用しやすくなるよう、運行サービスの維持・充実を図ります。</li> <li>未導入地区については、移動特性やニーズを踏まえ、サービスの導入を検討・推進します。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合輸送によるサービス展開が難しい個別需要等への対応を中心に、維持・充実を図ります。</li> </ul>
自転車・パーソナルモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関を補完する面的な移動を支える移動手段として効果的な活用を図ります。</li> </ul>
道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市の骨格をなす幹線道路の維持・充実を図るとともに、広域の移動を円滑にする(仮称)大谷スマートインターチェンジなどを整備します。</li> <li>都心部の限りある空間を有効に活用し、人と様々な交通が共存し、円滑に移動しながら、街なかのにぎわいづくりに繋げていくための街路空間の使い方・デザインを見直します。</li> </ul>



土地利用との関係

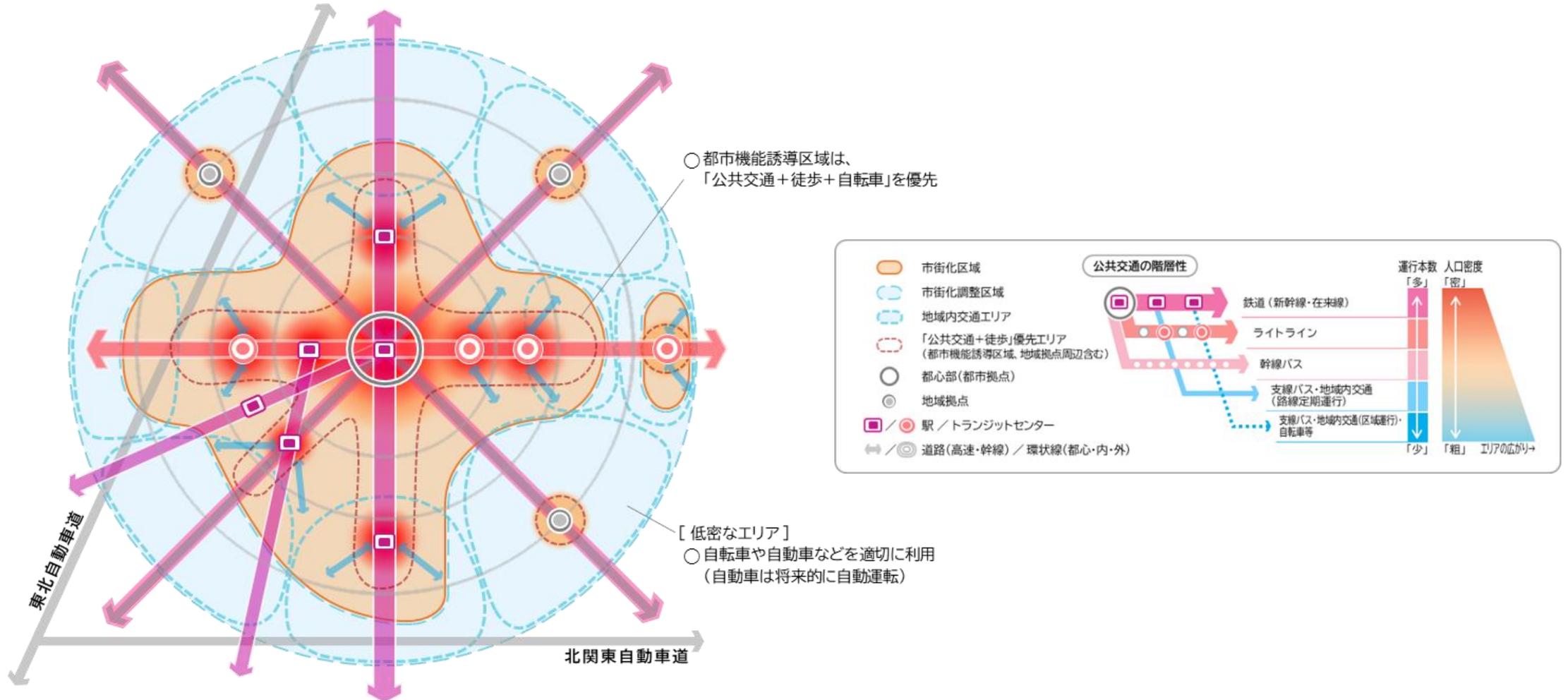
- 都心部と郊外部の拠点などを結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、居住誘導区域における人口集積の状況などに応じて、公共交通ネットワークの充実を図ります。

移動の「拠点」

交通結節点(駅・トランジットセンター等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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、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。</li> <li>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。</li> </ul>
----------------------	---

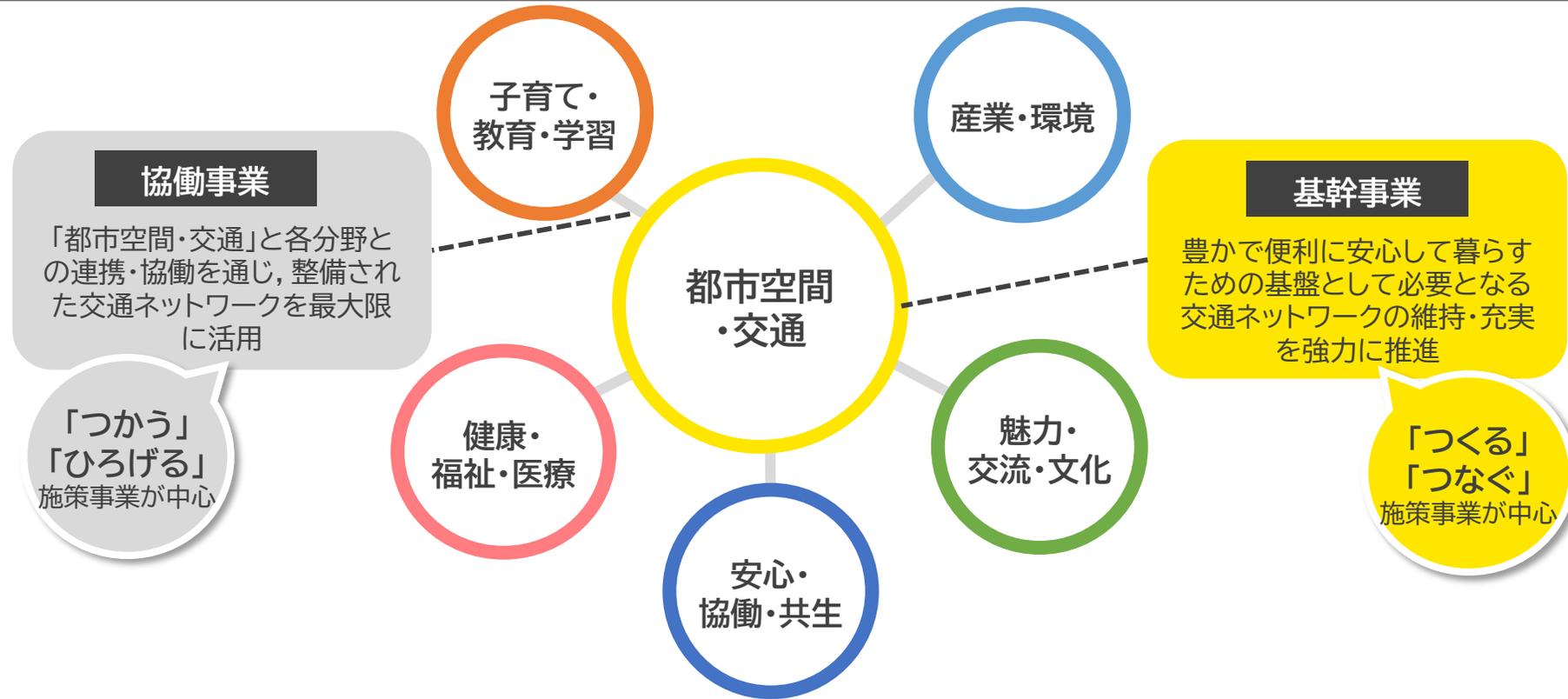
# 7 交通ネットワークの将来の姿(概念図)

- JR宇都宮駅西側へのライトライン延伸やバス路線再編, 地域内交通の未導入地区への導入検討・推進など, **各地域の特性に応じた階層性のある公共交通ネットワークの構築を引き続き推進**
- 現在運行しているライトラインやバス路線, 地域内交通については, **サービスの更なる充実化による利便性向上を図る。**



# 8 施策事業(見直しの考え方)

- 計画の推進にあたって、NCCの形成を支える交通ネットワークの構築をはじめとした「都市空間・交通」の分野を「**基幹事業**」として、**位置づけ、引き続き強力に推進**
- また、**その他の政策分野における移動のシーンにも着目し、その課題解決に向けて、基幹事業と共に取り組む施策事業を「協働事業」として推進**



## 「インクルーシブな都市」の実現に貢献

多様性を考慮した「インクルーシブ(包摂的)な都市」の実現に向け施策事業を拡充  
(学生や子育て世代, 高齢者, 障がい者, 外国人など様々な層の社会参加の促進に資する施策事業の拡充)

# 8 施策事業 (基幹事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案本編参照)
<p style="text-align: center;">多様な都市活動・ 市民生活を支える 交通ネットワークの 実現</p>	<p>NCCを支える公共交通ネットワークの形成を推進する【つくる】</p>	<p>ライトラインの充実・駅西側整備 (行政, 交通事業者) P79</p> <p>バス路線の再編・拡充 (行政, 交通事業者) P80</p> <p>地域内交通の導入・利便性の向上 (行政, 市民, 交通事業者) P81</p> <p>市街地部における生活交通の確保 (行政, 市民, 交通事業者) P82</p>
	<p>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【つくる】</p>	<p>都市計画道路の整備 (行政) P83</p> <p>スマートインターチェンジの整備 (行政) P83</p>
	<p>ウォークアブルなまちづくりを推進する【つなぐ】</p>	<p>安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備 (行政) P84</p> <p>都心部における駐車場の適正配置とまちなか周縁部への自動車交通の円滑な誘導 (行政) P84</p> <p>都心部などにおける次世代モビリティ等の導入 (行政, 事業者) P85</p>
	<p>多様な交通手段の乗り換え環境を整備する【つなぐ】</p>	<p>乗り継ぎ・乗り換え拠点の整備(トランジットセンター, モビリティハブ) (行政, 事業者, 交通事業者) P86</p> <p>鉄道駅周辺の交通環境の整備 (行政) P87</p> <p>交通機関間の乗り継ぎ利便性の向上 (行政, 交通事業者) P87</p> <p>公共交通の運賃負担の軽減(交通系ICカード等の活用) (行政, 交通事業者) P88</p>
	<p>公共交通を活用したライフスタイルを提案する【つかう・ひろげる】</p>	<p>全市的な公共交通利用促進策等の展開 (行政, 交通事業者) P89</p>
	<p>移動利便性の更なる改善と持続性の確保の両立を図る【ひろげる】</p>	<p>交通DXの活用(乗り継ぎ割引を反映した情報提供, 地域内交通の予約配車システムの利便性向上等) (行政, 交通事業者) P90</p>

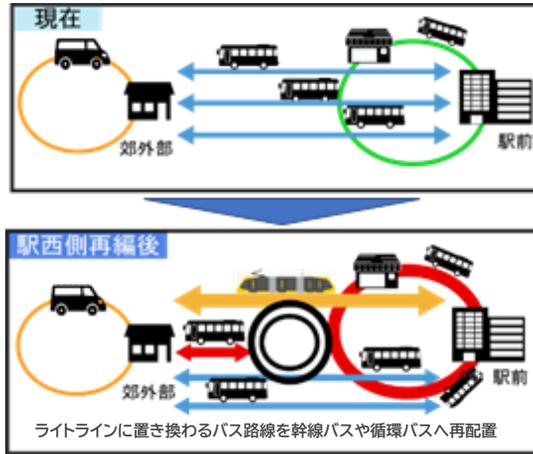
# 8 施策事業 (基幹事業)



図 停留場の配置イメージ  
(※停留場位置は、今後詳細に検討。停留場名称は仮称)

【駅西側ライトラインの停留場の配置イメージ】

## ▲ライトラインの充実・駅西側整備



【駅西側ライトライン導入と合わせた再編イメージ】

## ▲バス路線の再編拡充



## ▲地域内交通の導入・利便性の向上



## ▲安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備



【シェアリングサービスの実証実験R5年度】



【大谷地域におけるグリーンスローモビリティの運行】

## ▲都心部などにおける次世代モビリティ等の導入



【その他の次世代モビリティの例】  
出典)トヨタグローバルニュースHP  
トヨタ自動車㈱



【Move Next Utsunomiya事業のレベル分け・ロードマップ】

## ▲全市的な公共利用促進策等の展開

# 8 施策事業 (協働事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
子育て・教育・学習	次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現	子育て・教育・学習に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し (行政, 市民, 事業者, 交通事業者) P91
		送迎保育ステーションの維持・充実 (行政, 事業者) P92
		子育てタクシー導入支援 (行政, 交通事業者) P93
		ファミリーサポートセンター事業の推進 (行政, 市民, 事業者) P94
	次世代を担う層による公共交通の利用促進を図る【つかう】	児童・生徒, 移住者を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進 (行政, 事業者, 交通事業者) P94



▲送迎保育ステーションの維持・充実



出典)(社)全国子育てタクシー協会

▲子育てタクシー導入支援

# 8 施策事業 (協働事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)		各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">健康・福祉・医療</p> <p>市民一人一人の健康づくり・社会参加を支える移動環境の実現</p>		交通施設・公共交通車両のバリアフリー化の推進	(行政, 交通事業者) P95
	<p>高齢者・障がい者の外出機会を増やす【つかう】</p>	高齢者外出支援事業の推進	(行政, 市民, 交通事業者) P96
		障がい者交通費助成事業の推進	(行政, 市民, 交通事業者) P96
	<p>外出機会を増やし健康づくりを支える【つかう】</p>	健康ポイント事業の推進	(行政, 市民, 事業者, 交通事業者) P97
	<p>医療・保健サービスの提供機会を確保する【つなげる】</p>	健康増進・通院に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し	(行政, 市民, 事業者, 交通事業者) P97



▲交通施設・公共交通車両のバリアフリー化の推進



▲高齢者外出支援事業の推進



▲健康ポイント事業の推進

# 8 施策事業一覧 (協働事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">安心・協働・共生</p> <p>みんなの協力のもとで安心して外出ができる移動環境の実現</p>	<p>生活交通の利便性改善をみんなで進める【つくる】</p>	<p>地域内交通の導入・利便性の向上 (再掲)</p> <p>市街地部における生活交通の確保 (再掲)</p> <p>「みんなで創る公共交通」の推進 (行政, 市民, 事業者, 交通事業者) P99</p>
	<p>安全・安心な交通環境を整備する【つかう】</p>	<p>交通安全に関する市民意識啓発の推進 (行政, 交通事業者) P100</p> <p>安全運転支援技術等の公共交通への活用 (行政, 交通事業者) P101</p>

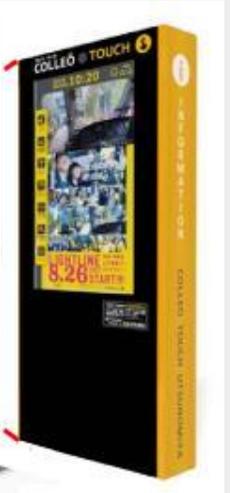


# 8 施策事業一覧 (協働事業)

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
魅力・交流・文化 地域資源や文化をつなぎ、多様な人々の交流を促進する移動環境の実現	情報発信の充実化を図る	(行政, 交通事業者) P102
	公共交通の案内サインの充実	(行政, 交通事業者) P103
	バスの方面別系統番号の導入	(行政, 交通事業者) P103
	企画乗車券の充実	(行政, 事業者, 交通事業者) P104
	情報通信技術を活用したおもてなし環境づくり	(行政, 交通事業者) P105
	宇都宮版「MaaS」の推進	(行政, 交通事業者) P106
	移動自体の楽しさを提案する【ひろげる】	「乗って楽しい公共交通」の推進 (行政, 交通事業者) P107



▲情報発信の充実化を図る



【宇都宮版「MaaS」の推進イメージ】  
▲宇都宮版「MaaS」の推進



【ラッピング車両】



【貸切運行】出典)富山地方鉄道(株)

▲「乗って楽しい公共交通」の推進



【様々な企画バス】  
出典)両備グループホールディングス(株)



【グリーンスローモビリティ等の連携】

# 8 施策事業一覧 (協働事業)

産業・環境

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	各施策事業内容ページ数(計画素案PDF版)
環境にやさしく、働きやすい社会を支える移動環境の実現	地域産業との連携を進める【つかう・ひろげる】	多様な働き方を支える移動サービス・移動拠点の充実 (行政, 事業者, 交通事業者) P108
	エコ通勤の推進【つかう】	モビリティ産業等の重点振興産業との連携促進 (行政, 事業者) P109
	脱炭素化 ゼロカーボンムーブの推進【ひろげる】	職場モビリティ・マネジメントの推進 (行政, 事業者, 交通事業者) P109
		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) P110
		ゼロカーボントランスポートの推進 (行政, 交通事業者) P110



▲モビリティ産業等の重点進行産業との連携促進



【エコ通勤普及促進事業によるエコ通勤ラッピングバス】  
▲職場モビリティ・マネジメントの推進



▲ゼロカーボントランスポートの推進

# 9 将来の生活シーン

- 将来の生活シーンを表現したイラストの作成にあたっては、利用者の目線から生活の変化がよりわかりやすいように、**ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸時(2030年代前半)**を想定し、「通勤・習い事」や「買い物」、「通院・外食」、「余暇」の**4つのシーンごとに、利用者、居住地などを設定した上で作成**

4つのシーン全体で  
各施策事業を  
カバーできるよう整理

通勤通学	買い物
バス路線の再編・拡充	都心部における駐車場の適正配置とまちなか周縁部への自動車交通の円滑な誘導
安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備	安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備
全市的な公共交通利用促進策等の展開	都心部などにおける次世代モビリティ等の導入
子育て・教育・学習に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し	ライトラインの充実・駅西側整備
送迎保育ステーションの維持・充実	交通結節点の整備(トランジットセンター、モビリティハブ)
子育てタクシー導入支援	鉄道駅周辺の交通環境の整備
ファミリーサポート・センター事業の推進	公共交通の運賃負担の軽減(交通系ICカードの活用)
児童・生徒、移住者を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進	交通DXの活用(乗り継ぎ割引を反映した情報提供、地域内交通の予約配車システムの利便性向上等)
交通安全に関する市民意識啓発の推進	市街地部における生活交通の確保
多様な働き方を支える移動サービス・移動拠点の充実	宇都宮版「MaaS」の推進
職場モビリティ・マネジメントの推進	バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進
通院	余暇
地域内交通の導入・利便性の向上	都市計画道路の整備
交通機関間の乗り継ぎ利便性の改善	スマートインターチェンジの整備
安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備	安全運転支援技術等の公共交通への活用
交通施設・公共交通車両のバリアフリー化の推進	企画乗車券の充実
高齢者外出支援事業の推進	情報通信技術を活用したおもてなし環境づくり
障がい者交通費助成事業の推進	公共交通の案内サインの充実
地域生活支援事業の推進	情報発信の充実化を図る
健康ポイント事業の推進	「乗って楽しい公共交通」の推進
健康増進・通院に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し	モビリティ産業等の重点振興産業との連携促進
「みんなで創る公共交通」の推進	ゼロカーボントランスポートの推進
バスの方面別系統番号の導入	

# 9 将来の生活シーン「通勤・習い事」、「買い物」

## 【通勤・習い事の将来イメージ】

### ■ モデル:福田さんの場合



- 40歳 男性
- 妻と子供2人
- 市街地部に住む

#### <これまで>

子どもの送迎等で忙しく、地域活動になかなか参加できない…

#### <2030年代前半>

子育てに活用できる移動手段が充実したので、車から公共交通での通勤に切り替え。移動の時間も有効に活用できるようになって、自分の時間が持てるようになり、地域活動に積極的に参加！

### ■ モデル:めいちゃんの場合



- 8歳 女の子
- 両親・弟
- 市街地部に住む

#### <これまで>

まちなかの英会話スクールに通うため、お母さんは仕事を途中で抜けて、送迎してくれているけれど、たまにスクールに遅れてしまったり、いつもお母さん忙しいそう…

#### <2030年代前半>

子育てタクシーを利用して一人でも習い事に安心して通えるようになって、スクールがより楽しくなったし、お母さんも嬉しそう！

## 【買い物の将来イメージ】

### ■ モデル:小林さんの場合



- 25歳 女性
- 単身
- JR宇都宮駅周辺に住む

#### <これまで>

まちなかで買物やお酒を楽しみたいけれど、鉄道駅からは少し離れているので気軽に遊びに行けない…

#### <2030年代前半>

駅西側にもライトラインが延伸され、モビリティハブや交通案内も整っているので、仕事終わりでも時間を気にせず、ふらっとまちなかに遊びに行けて、日々の生活が充実！

### ■ モデル:高橋さんの場合



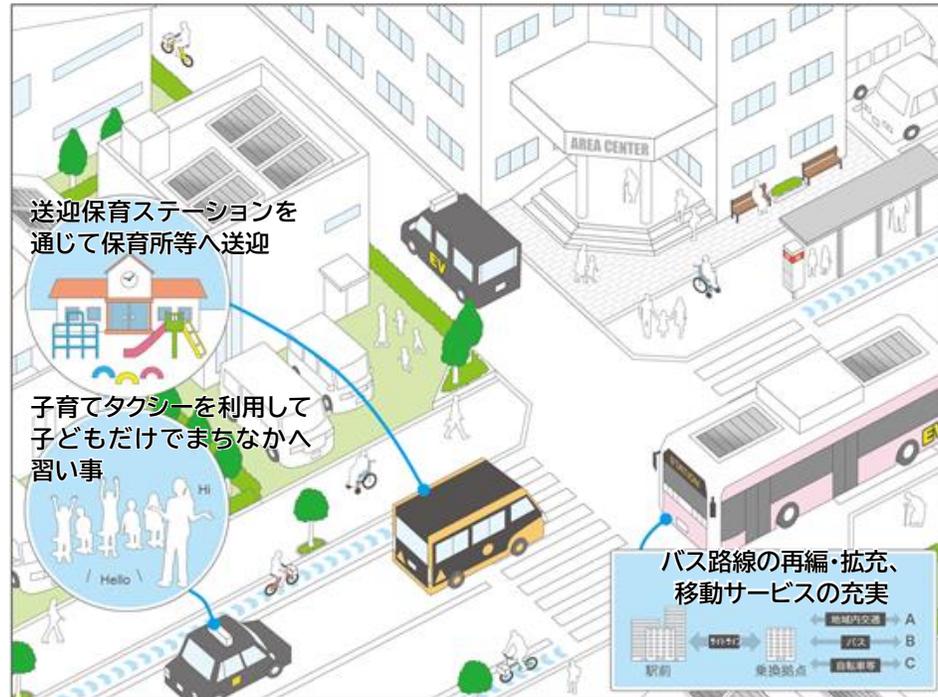
- 16歳 女性
- 祖父母・両親・兄
- 郊外部に住む

#### <これまで>

一人では移動手段が限られ、友達からの外出の誘いも断ってばかり…

#### <2030年代前半>

公共交通は車いすでも使いやすいし、トランジットセンターでは休憩したり、ライトラインとバスの乗り換えもスムーズに出来るので、家族に送迎を頼まなくても友達と遊びに行けるようになった！

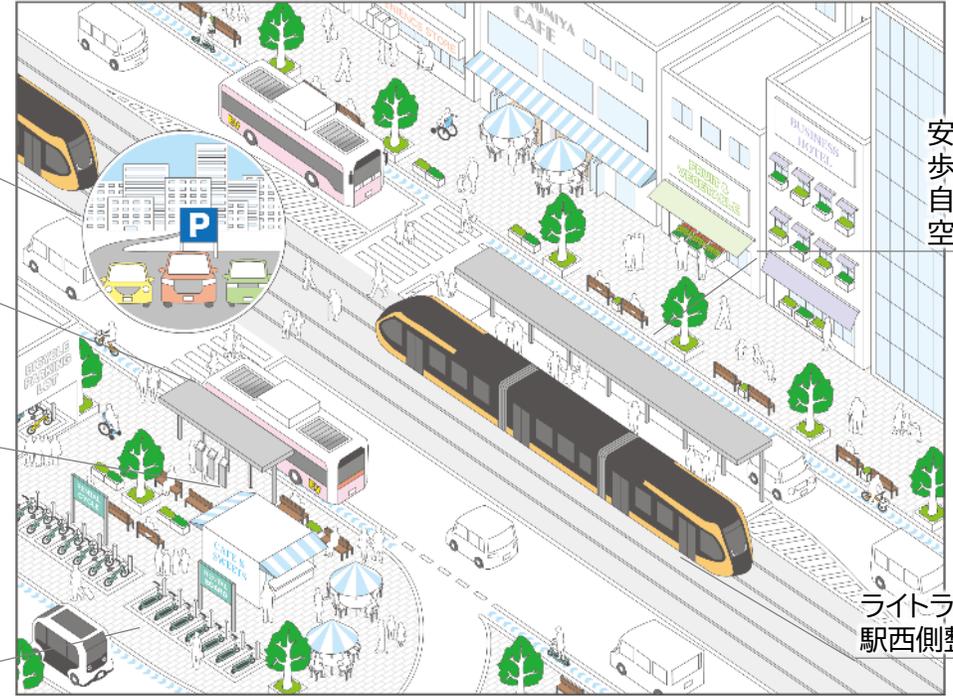


駐車場は  
まちの周縁部に  
適正配置

市街地部に  
おける生活  
交通の確保

交通DXの活用  
(電子案内板)

次世代モビリティ等の導入



※上記将来のイメージ図は道路空間や停留場などの検討状況を示すものではありません。

# 9 将来の生活シーン 「通院・外食」, 「余暇」

## 【通院・外食の将来イメージ】

### ■ モデル:石川さんの場合



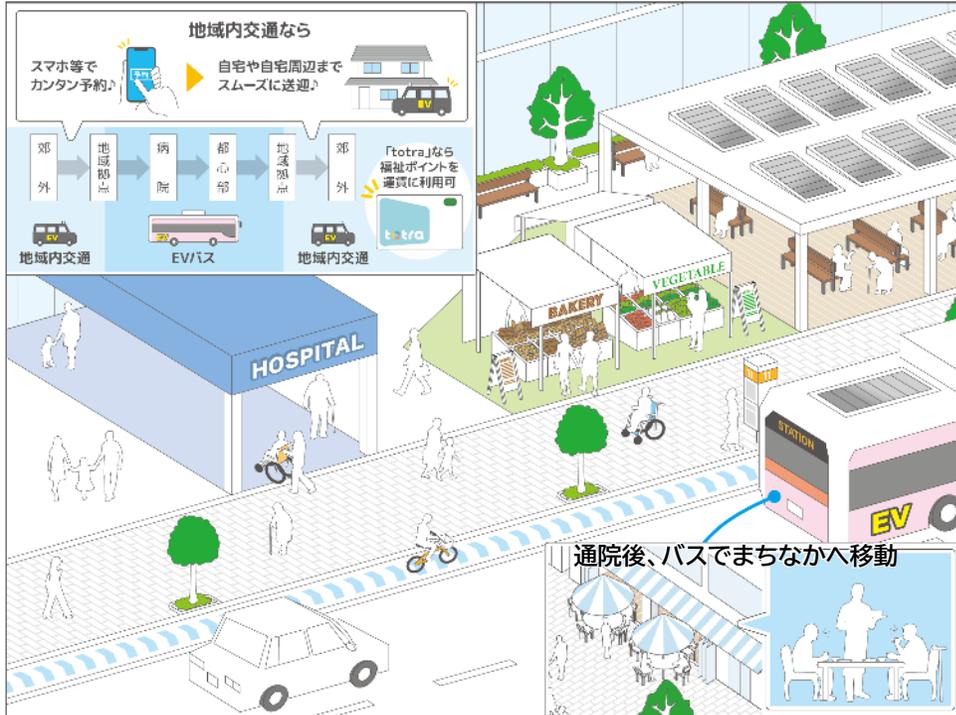
- 70歳 男性
- 単身
- 郊外部に住む

#### <これまで>

年々あちこちが痛くなる一方、都心に住む息子家族からの勤めで運転免許を返納したことで、家を出るのが億劫になり、通院も滞りがちに…

#### <2030年代前半>

地域内交通は簡単に予約できるし、バスとの乗り継ぎも便利になったので、通院後には、都心部に住む友人との食事に寄り道したり、孫へのプレゼントを買ったり、外出が充実!



## 【余暇の将来イメージ】

### ■ モデル:ジェームスさんの場合



- 40歳 男性
- 妻と子供3人
- アメリカに住む

#### <これまで>

以前、宇都宮市を訪問した時は、観光施設にも行ってみたかったけど、言葉の不安もあったので行けず、宇都宮駅周辺で餃子を食べた思い出しかない…

#### <2030年代前半>

楽しそうなイベントをやっているという情報を見て、行ってみたら外国人にも優しい案内表示、周遊拠点施設からの移動もしやすく大満足! また遊びに行きたい!

### ■ モデル:田中さんの場合



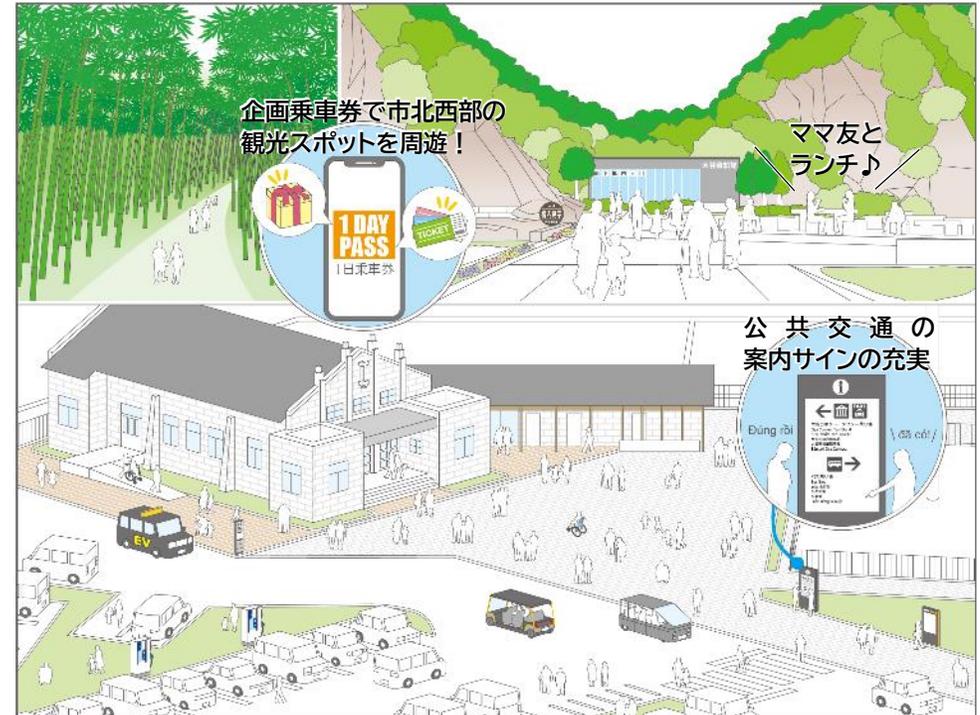
- 45歳 女性
- 子供2人
- 郊外部に住む

#### <これまで>

子どもが高校生になり、自分の時間が出来たので、大谷エリアで景観や歴史を楽しみたいけれど、混雑した駐車場や人通りの多い場所での運転が不安…

#### <2030年代前半>

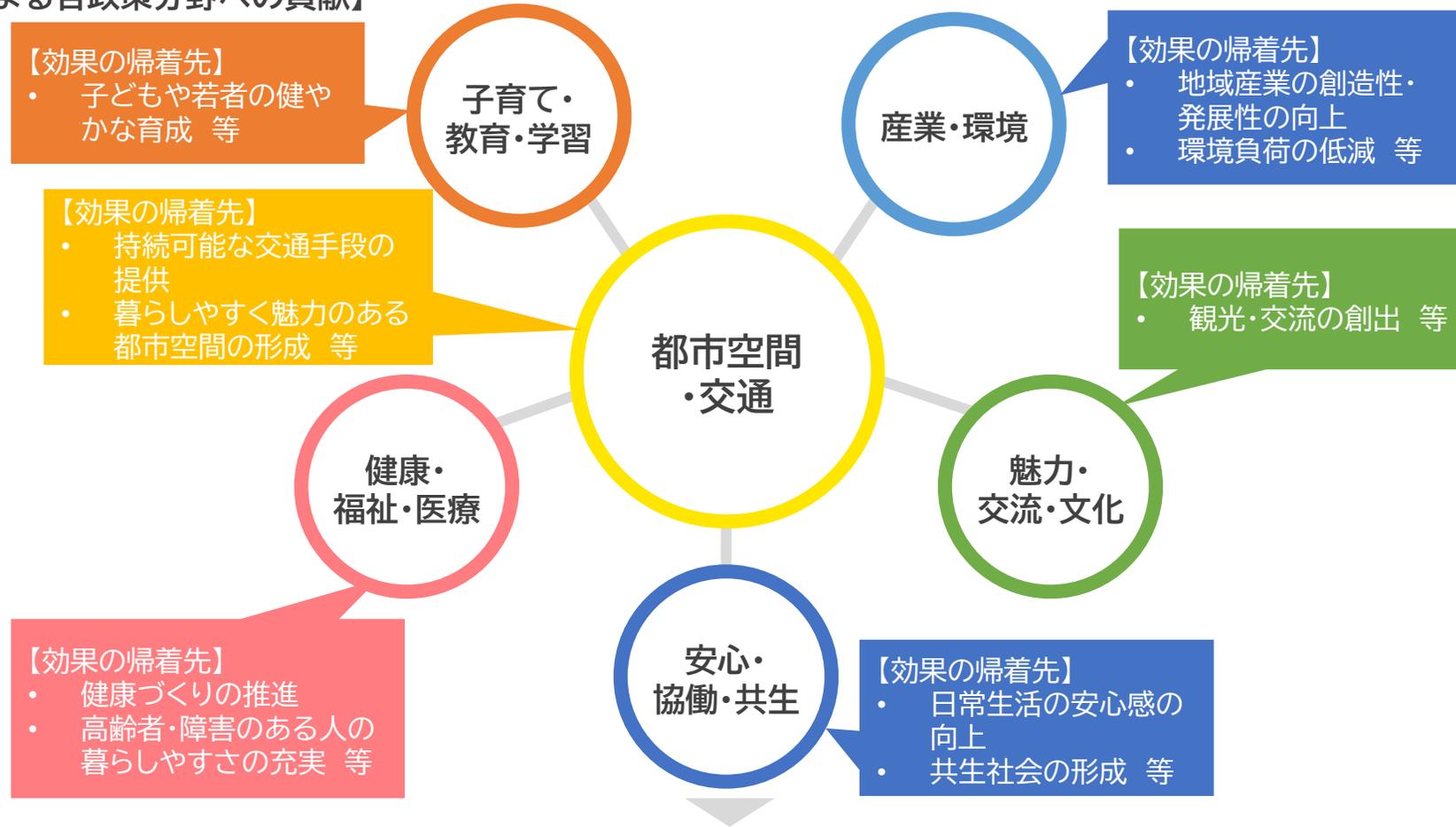
公共交通とグリーンズローモビリティの移動で大谷の景観を満喫! ランチでお酒も飲めるので、次は友人と訪れたい!



# 10 目標・評価指標の設定(考え方)

- 各政策の柱ごとに**施策事業の実施によって産出される指標, そこからもたらされる成果指標を設定**
- 施策事業の実施による効果の発現から, **効果の帰着先である「各政策分野」にどのように貢献し, 市民の幸福度向上を図るかに**ついて整理

## 【効果の発現による各政策分野への貢献】



計画の最終目標: **市民の幸福度向上(Well-being)**

# 10 目標・評価指標の設定

- 基幹事業である「都市空間・交通」分野については、現行の指標に加え、「宇都宮市内の移動にあたっての運賃負担額」を設定
- 「都市空間・交通」以外の分野は、1～3つの指標を設定することとし、主に上位関連計画で設定されている指標の内、各施策との関連性が比較的高く、継続して効果計測が可能な指標を設定

取組みテーマ	数値指標(黒枠:産出指標/青枠:成果指標)	現況値	目標値(R10)	関連計画等での採用状況
多様な都市活動・市民生活を支える交通ネットワークの実現	公共交通夜間人口カバー率	91.4%	100%	現行計画で設定
	都市計画道路の整備率	71.8%(R3)	72.7%(R4)	現行計画で設定(目標値更新)
	自転車走行空間の整備延長	65.7km	87.3km(R7)	現行計画で設定(目標値更新)
	都心部と各拠点間の公共交通による移動時間	平均40分	平均40分 現況値を維持	現行計画で設定(目標値更新)
	宇都宮市内の移動にあたっての運賃負担額	街なかまで片道最大500円以下	どこから乗ってもどこまで行っても実質片道最大500円以下	採用なし
	交通ICカードによる運賃支払いの割合	83.0%	90%以上	現行計画で設定
	公共交通の年間利用者数	2,509万人	3,400万人	現行計画で設定(目標値更新)
	交通に対する市民満足度(公共交通ネットワーク)	24.0%(R4)	38.4%	現行計画で設定
	交通に対する市民満足度(道路ネットワーク)	29.6%(R4)	52.4%	現行計画で設定
	交通に対する市民満足度(自転車のまち)	22.1%(R4)	39.9%	現行計画で設定
次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現	ファミリーサポートセンター延べ利用人数	14,706件(R4)	18,206件(R6)	子ども・子育て支援事業計画

【指標の凡例】  
算出指標



成果指標



※新たに設定した指標は黄色網掛け

# 10 目標・評価指標の設定

取組みテーマ	数値指標(黒枠:産出指標/青枠:成果指標)	現況値	目標値	関連計画等での採用状況
市民一人一人の健康づくり・社会参加を支える移動環境の実現	人にやさしいバスの導入台数	66.5%(R4)	77.6%	現行計画で設定
	ほぼ毎日外出している高齢者の割合	32.0%(R3)	37.4%(R9)	総合計画
	健康寿命の延伸	男性80.01歳 女性84.15歳	平均寿命の増加分を上回る	総合計画
みんなの協力のもとで安心して外出ができる移動環境の実現	交通安全教室受講者数	58,644人(R3)	65,000人(R9)	総合計画
	交通事故発生件数	1,281件(R3)	930件以下(R9)	総合計画
	まちづくり活動に参加している市民の割合	29.5%(R3)	35%(R9)	総合計画
地域資源や文化をつなぎ、多様な人々の交流を促進する移動環境の実現	観光入込客数	1,078万人(R4)	1,500万人(R9)	現行計画で設定(目標値更新)
環境にやさしく、働きやすい社会を支える移動環境の実現	電気バス・タクシーの導入台数	0台	182台	採用なし
	エコ通勤優良事業所認証数	53社(R4)	100台	採用なし

### 【指標の凡例】

算出指標



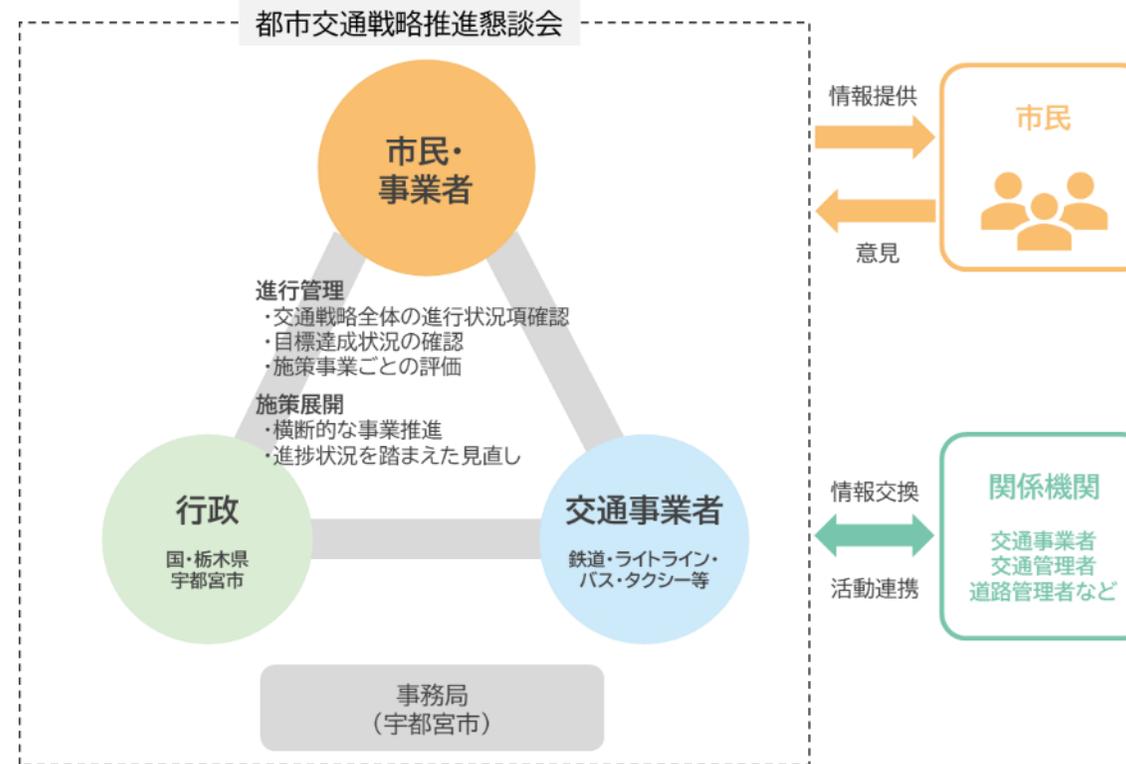
成果指標



※新たに設定した指標は黄色網掛け

# 11 推進体制と今後のスケジュール

- 「宇都宮市みんなでつなげる公共交通基本条例(R5.3 制定)」を踏まえ、**主体として「事業者」を追加するとともに、地域社会全体で公共交通を使い・支えることが将来にわたって持続可能な都市の形成に不可欠であるとの認識のもと、各主体が連携・協働して各施策事業を推進**



## 【今後のスケジュール】

令和6年2月15日～3月15日 パブリックコメントの実施

5月以降

宇都宮都市交通戦略推進懇談会の開催, 計画策定