

「第2次宇都宮都市交通戦略」の 中間見直しに係る資料 (第2回)



目次

- 1 前回の振り返り
- 2 現状分析・課題整理にあたっての考え方
- 3 現状分析
 - ・NCCの形成状況
 - ・時代潮流の変化
 - ・Well-Being指標等からみた宇都宮市の特性
- 4 課題の整理・取組テーマの設定
- 5 今後の取組(施策体系の見直し等)

【今回主にご意見をいただきたい部分】

・政策の柱ごとに整理した
「現状分析」や「移動から見た課題」の
内容, 捉え方について

1 前回の振り返り(中間見直しのスケジュール)

R5年 4月

5月

6月

7月

8月

9月

10月

11月

12月

R6年 1月

2月

- ・各施策の進捗状況・評価指標の状況の確認
- ・中間見直しの方向性の検討

- ・本市交通の現状把握, 課題整理
- ・各施策事業の検討
- ・評価指標の検討

- ・中間見直し(素案)の作成

- ・パブリックコメント

- ・とりまとめ

宇都宮都市交通戦略 推進懇談会

前回

- 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

今回

- 第2回 懇談会
- ・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)

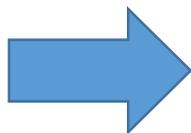
- 第3回 懇談会(R5.12.18)
- ・素案について

- 第4回 懇談会(R6.2月上旬)
- ・中間見直し内容の確認

1 前回の振り返り(第1回懇談会における意見)

- 公共交通ネットワークの構築にあたっては、道路ネットワークとの整合も図りながら進めていく必要がある。
- 自転車走行空間や歩行空間の整備は、「都心部まちづくりプラン」と連携して進めるべき。
- 視覚障害者が安心してまちなかの横断歩道を利用出来るよう、エスコートゾーンの設置をお願いしたい。
- LRTと目的地までの二次交通をいかに結び付けて利便性を向上するかが重要。トランジットセンターで降車後、目的地が離れている場合を想定し、将来的に自動運転システムの導入を検討してはどうか。
- 宇都宮市は縦の交通は便利だが、横の交通が不便である。目的地へ行くのに宇都宮駅を経由しなくても済むように、バスと地域内交通の乗継の利便性向上をお願いしたい。
- 公共交通を「つかう」フェーズに入っている中、モビリティマネジメント施策に一段と力を入れ、公共交通の利用促進を図ることが重要。
- 交通手段同士をつなぐという点では、様々な交通モードを選択できるように、MaaSの導入促進など、交通DXの取組み強化が重要。

など



第1回懇談会の意見を踏まえながら、今回の現状分析・課題の抽出等や第3回に予定している計画素案の作成に取り組んでいく。

2 現状分析・課題整理にあたっての考え方

- ・平成31年に「第2次宇都宮都市交通戦略」を策定し、その後、LRTをはじめとした公共交通ネットワークの構築など、「つくる」取組、交通結節点整備やICカード導入等の「つなぐ」取組など、**NCC形成を支えるネットワークや利用環境を「整備する」視点で取り組みを進めてきた。**
- ・今年、LRT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**
- ・また、本年2月には、「第6次宇都宮市総合計画 改定基本計画(後期基本計画)」が策定され、目指すまちの姿として**「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』」の実現が掲げられた。**
- ・その実現に向けては、**地域共生等の概念を追加し、子育て、高齢化、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、課題を整理していく必要がある。**



【今までの5年間で重点的に取り組んできた部分】

公共交通ネットワーク・道路ネットワークの充実
地域連携ICカード導入、交通結節点等の整備など

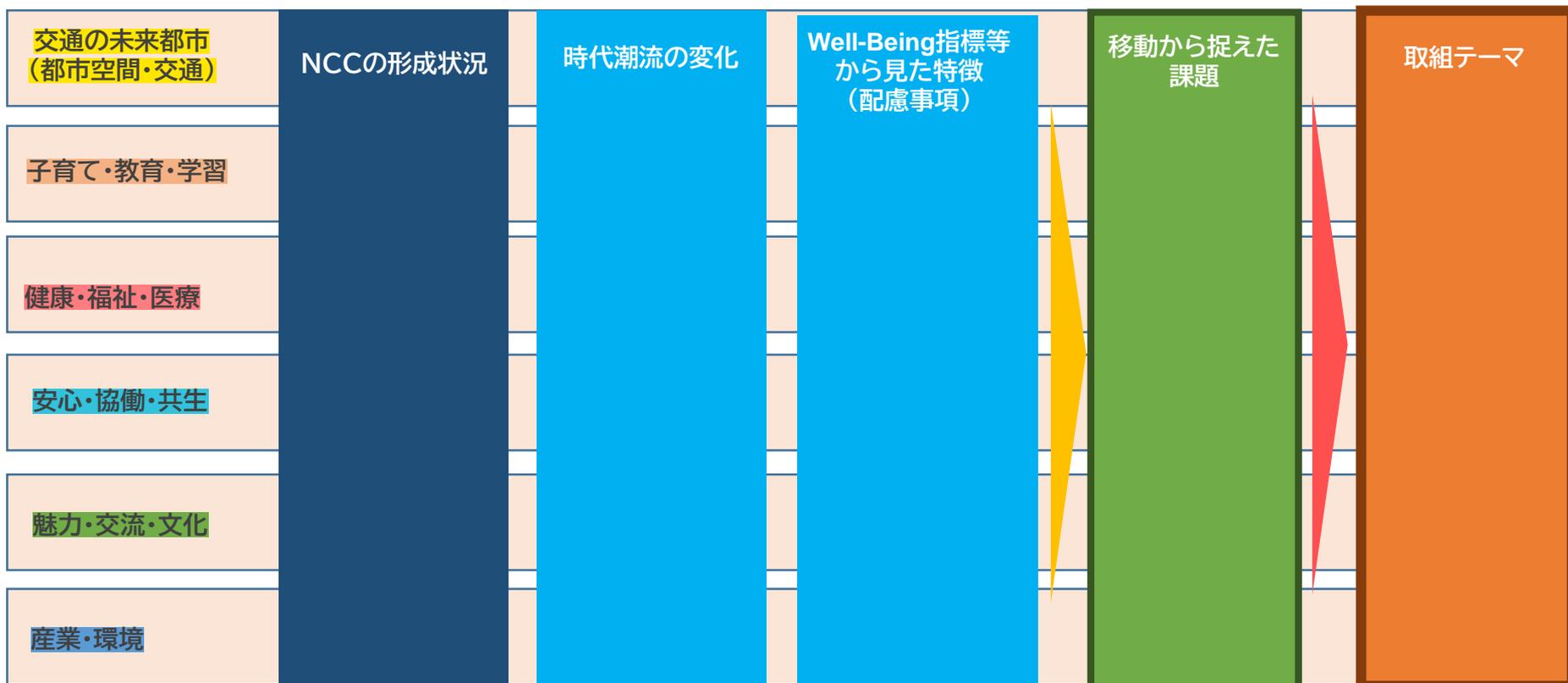
【今後取り組んでいく部分】

NCCの構築に引き続き取り組んでいくとともに、**誰もが移動をあきらめることなく、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よう、計画内容の中間見直しを行う。**

2 現状分析・課題整理にあたっての考え方

・スーパースマートシティの実現に向けて、総合計画に位置付けられた政策の柱ごとに、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」や「Well-Being指標等から見た特徴」を確認したうえで、「移動の視点から捉えた課題」を整理し、各柱ごとに「取組テーマ」を設定

・設定した「取組テーマ」をもとに解決策(施策事業)を検討
(施策事業の検討にあたっては、移動に関するアプローチと併せて、各分野の所管課のアプローチとの連携も視野に入れながら整理していく。)



庁内照会・ヒアリング結果も踏まえつつ、現状分析・課題の整理に取り組む

2 現状分析・課題整理にあたっての考え方

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

「取組テーマ」の設定イメージ (「都市空間・交通」の柱の場合)

都市空間・交通

NCC形成の状況

- LRT開業
- 公共交通空白地の解消が進展
- 都市計画道路等の整備進展
- 公共交通運賃施策の進展による利便性向上
- 公共交通利用促進運動の推進
- 一部区間の道路混雑
- 中心市街地における低・未利用地
- 拠点間を連絡する幹線バスのサービスの維持確保
- 公共交通利用の地域間格差
- 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

時代潮流の変化

- 交通DXの展開による課題解決手法拡充
- 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)
- 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
- 若年層の自動車分担率の低下
- 駅西側LRT導入に向けた検討の進捗と都心部まちづくりの推進

Well-Being指標等から見た特徴(配慮事項)

- ウォーカブルなまちづくり
- 公共交通・自転車がより利用しやすい環境の整備
- 都市景観の向上
- 交通渋滞への対応

移動から見た課題

- 交通施設やネットワークの整備に加え、多様な市民活動を支える実効的な交通サービスの充実
- 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
- 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
- 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

取組テーマ

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

2 現状分析・課題整理にあたっての考え方(その後の取組みイメージ)

- 現状分析・課題の整理、各柱ごとの取組テーマなどを踏まえながら、基本方針や施策体系等について見直しを行う。
- 施策体系の見直しにあたっては、課題の整理を経て位置付けた各柱ごとの「取組テーマ」に対応した施策事業を設定

(現行計画)
「つくる」、「つなぐ」、「つかう」、「ひろげる」
のそれぞれの取組に対応した
施策事業を設定

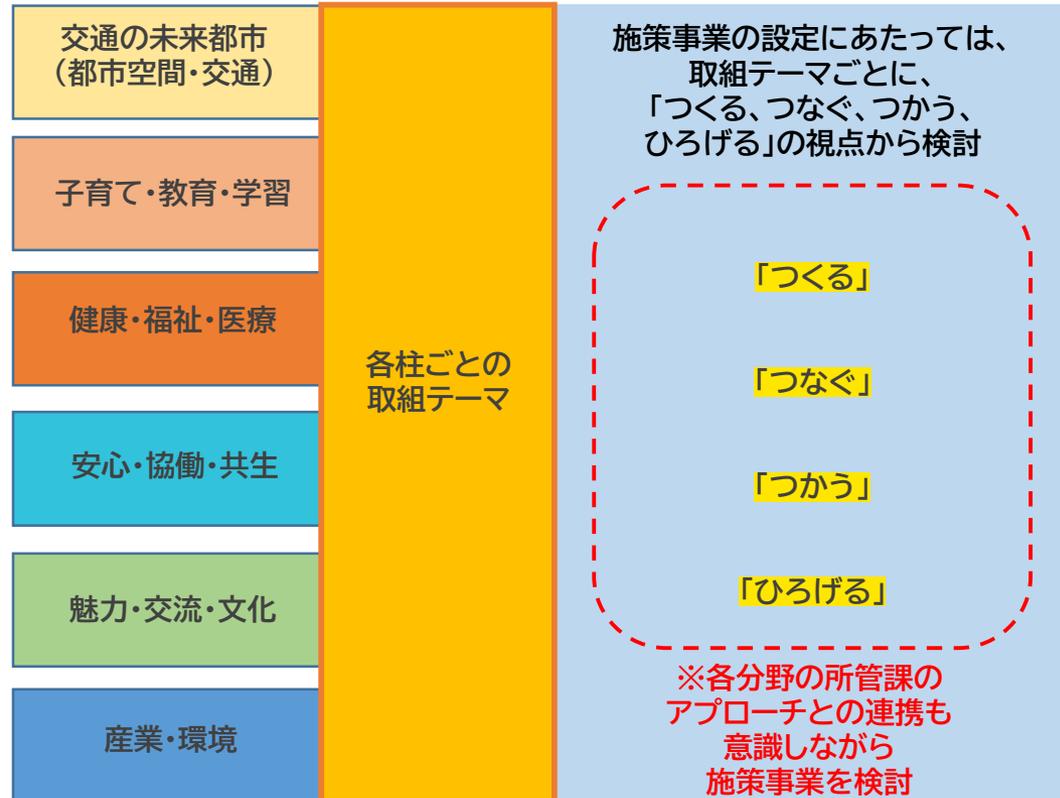
多様な交通手段を「つくる」

交通手段と交通手段を「つなぐ」

状況に応じて適切に交通手段を「つかう」

交通の利用を「ひろげる」

(中間見直し)
各柱ごとの「取組テーマ」に対応した
施策事業を設定



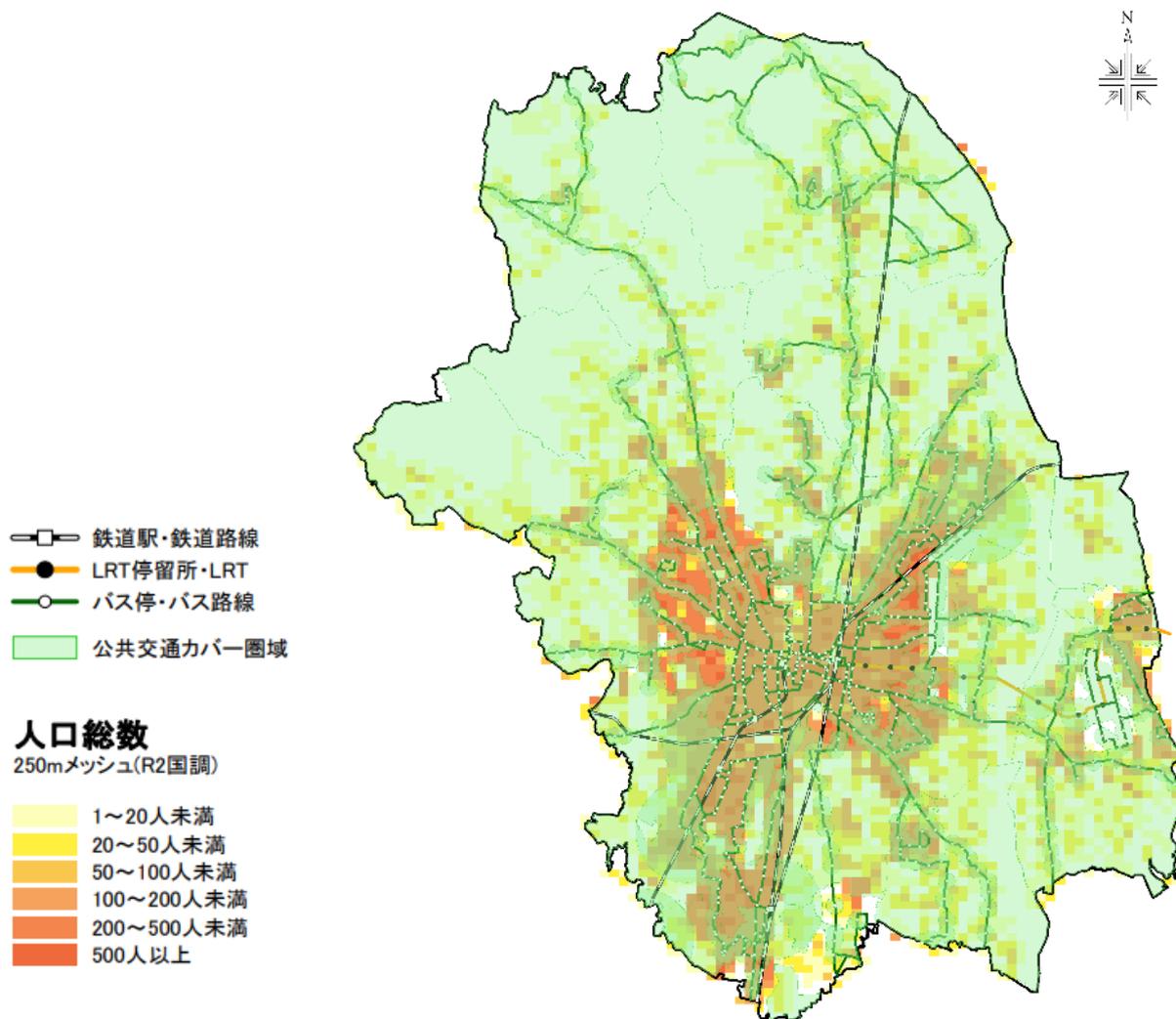
3.1 NCC形成の状況

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・観光

1) 公共交通ネットワークの形成状況 ～①カバー圏域

- LRTの開業や路線バスの再編、地域内交通の導入等により、公共交通のカバー圏域は拡大傾向にあり、令和5年度で91.4%に達している。



▲ 公共交通空白地区と人口分布の重ね合わせ

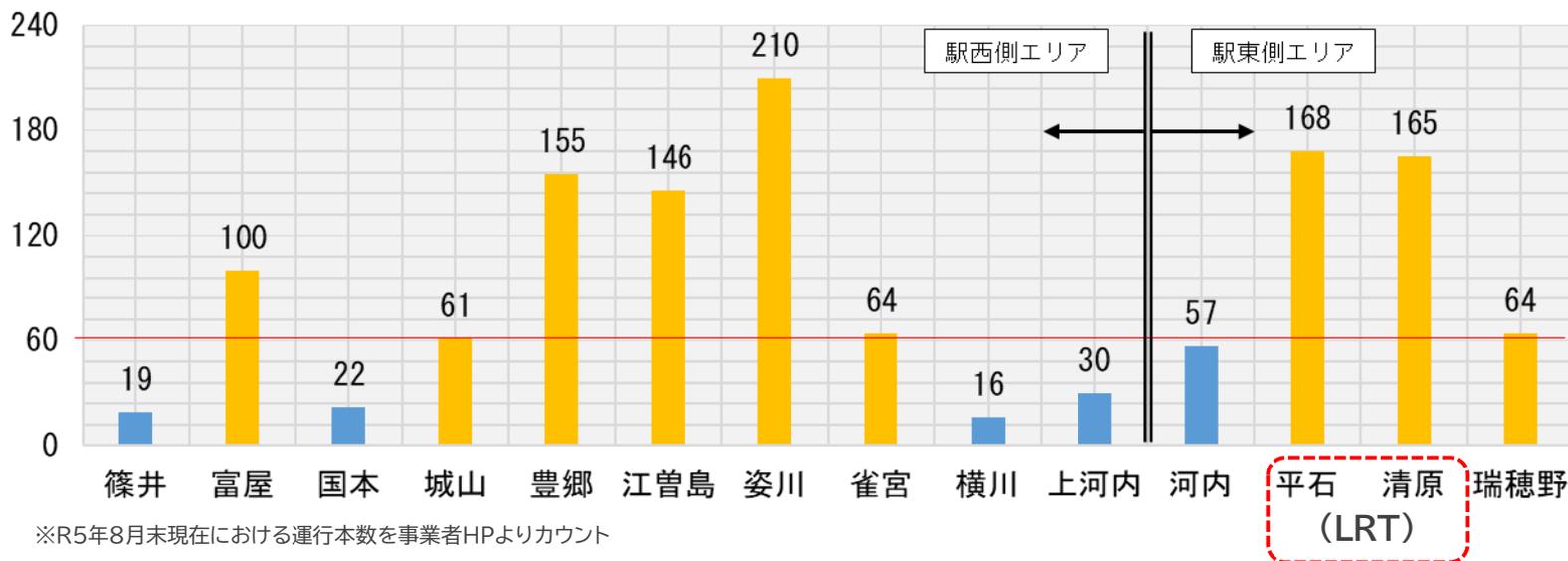
3.1 NCC形成の状況

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・観光

1) 公共交通ネットワークの形成状況 ～②各地域拠点における運行サービスの状況

- NCC形成に向けて、60本/日以上以上のサービス水準の確保を目指しているが、**篠井、国本、横川、上河内地区の区間ではサービス水準が確保できていない。**
- 平成30年時点と比較した場合、**路線バスの運行本数は全体的に減少傾向**
- **LRTの開業により平石地区、清原地区の運行サービスが向上**



▲ 各地域拠点における運行本数(令和5年8月末時点)

3.1 NCC形成の状況

都市空間・交通

子育て・教育・学習

健康・福祉・医療

安心・協働・共生

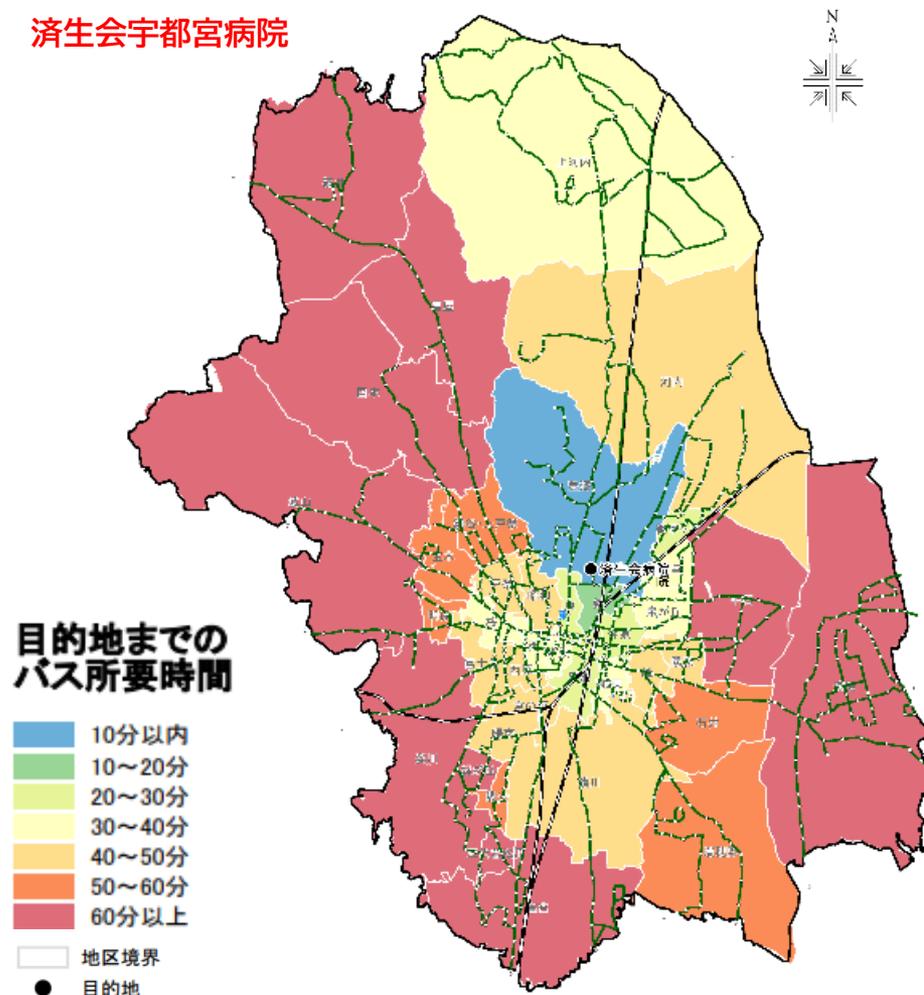
魅力・交流・文化

産業・観光

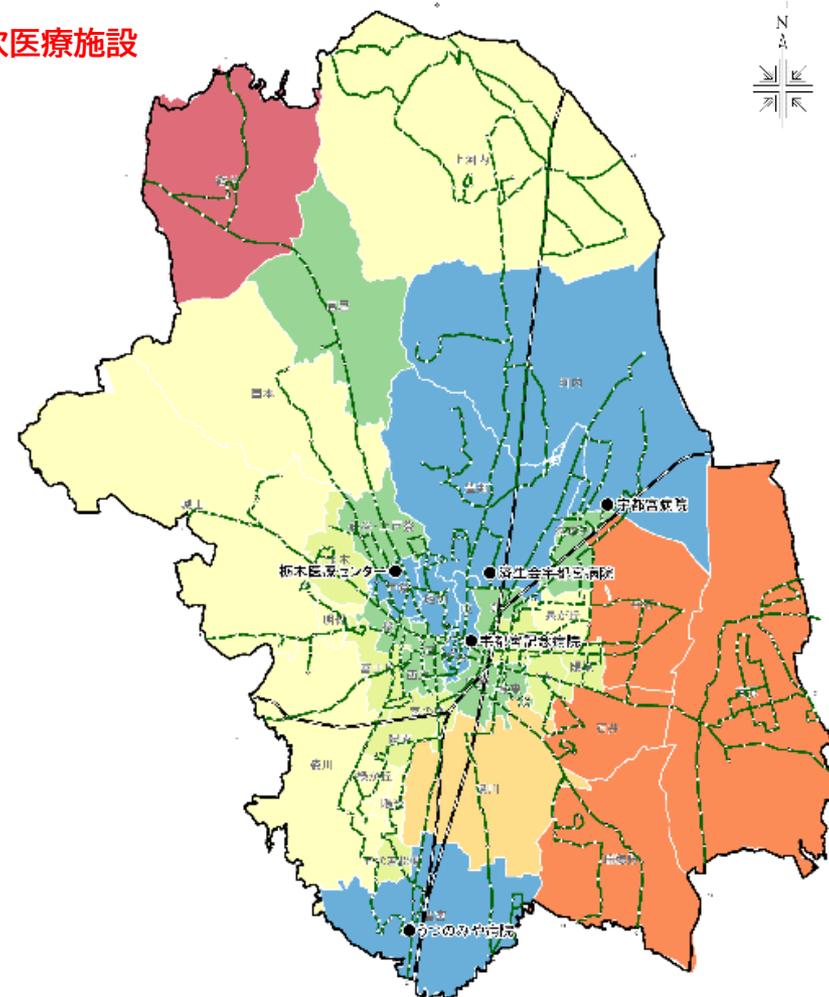
2) 公共交通による日常生活の支援 ～①医療施設

- ・ 済生会宇都宮病院(3次医療施設)へのアクセスはバスネットワークが放射状に整備されていることから、**西部・東部地域でアクセス性が悪い傾向**がみられる。
- ・ 二次医療施設へのアクセスは**東部地域でアクセス性が悪い**傾向がみられる。(LRT開業により改善傾向)

済生会宇都宮病院



二次医療施設



▲ 目的地施設までの公共交通所要時間(医療施設)

3.1 NCC形成の状況

都市空間・交通

子育て・教育・学習

健康・福祉・医療

安心・協働・共生

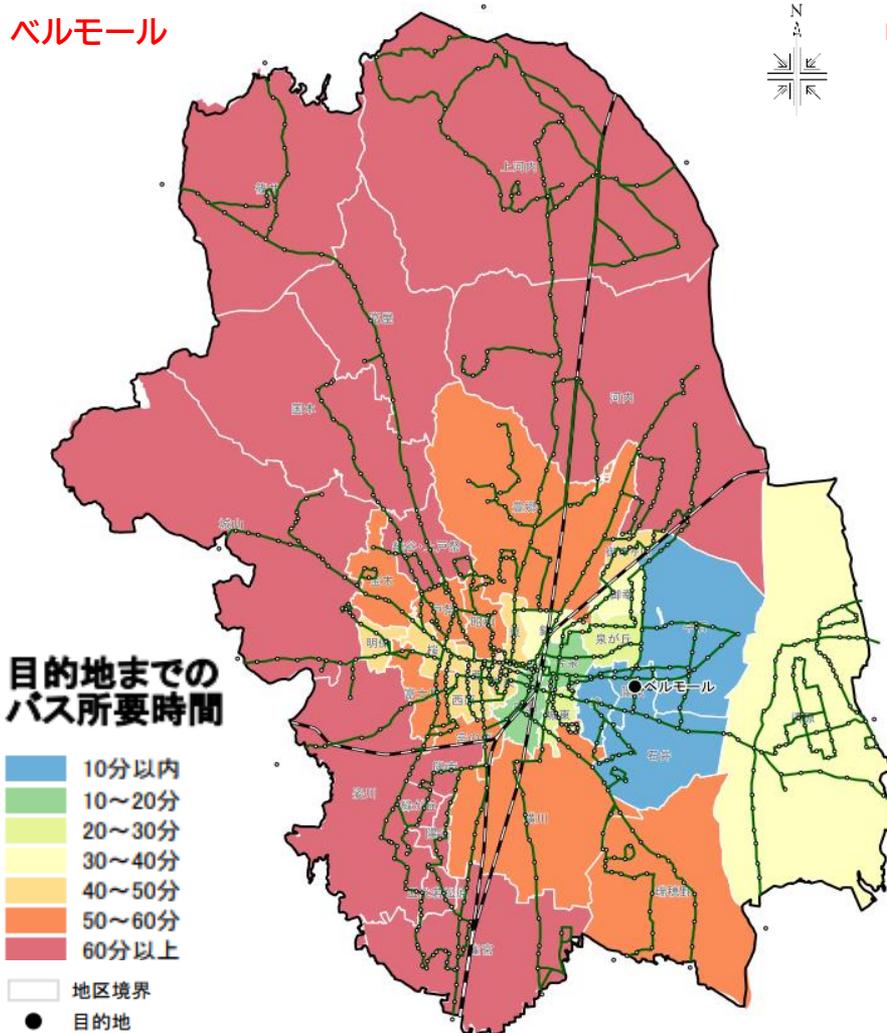
魅力・交流・文化

産業・観光

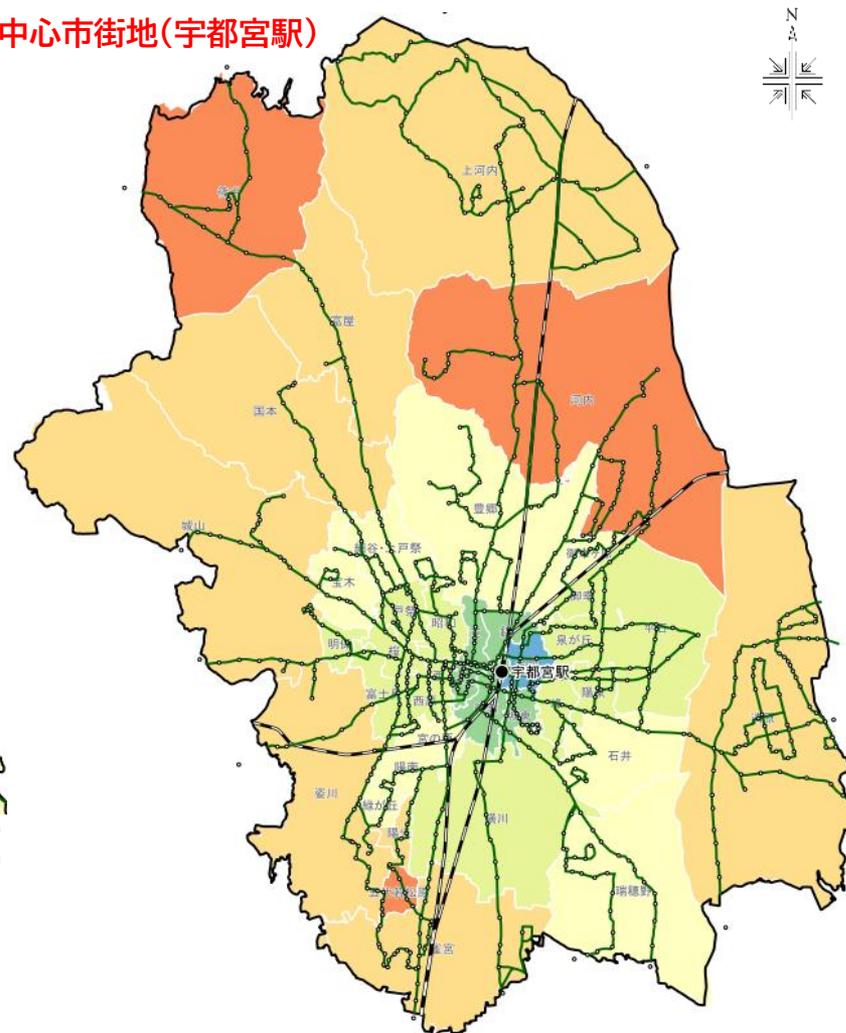
2) 公共交通による日常生活の支援 ～②商業施設

- ベルモールへのアクセスは、**施設周辺地域を除きアクセス性が悪い傾向がみられる。**
- 宇都宮駅については、同駅からバスネットワークが放射状に整備されているため、**各地域のアクセス性の格差は小さい。**

ベルモール



中心市街地(宇都宮駅)



▲ 目的地施設までの公共交通所要時間(商業施設)

3.1 NCC形成の状況

都市空間・交通

子育て・教育・学習

健康・福祉・医療

安心・協働・共生

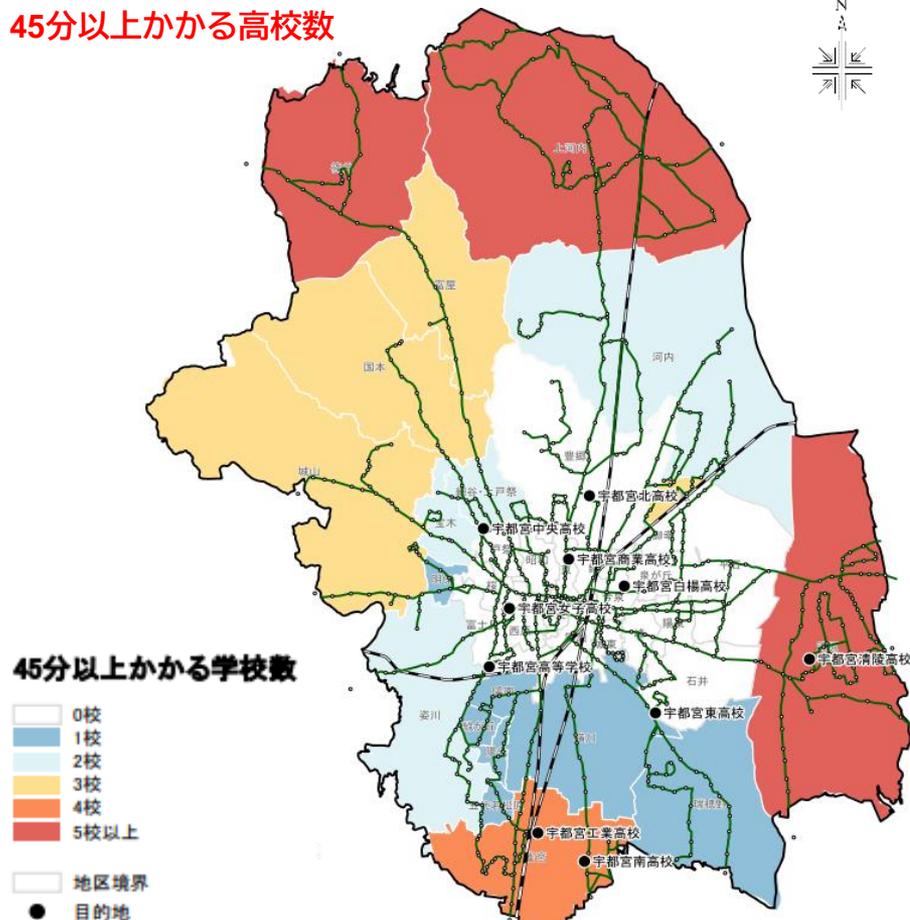
魅力・交流・文化

産業・観光

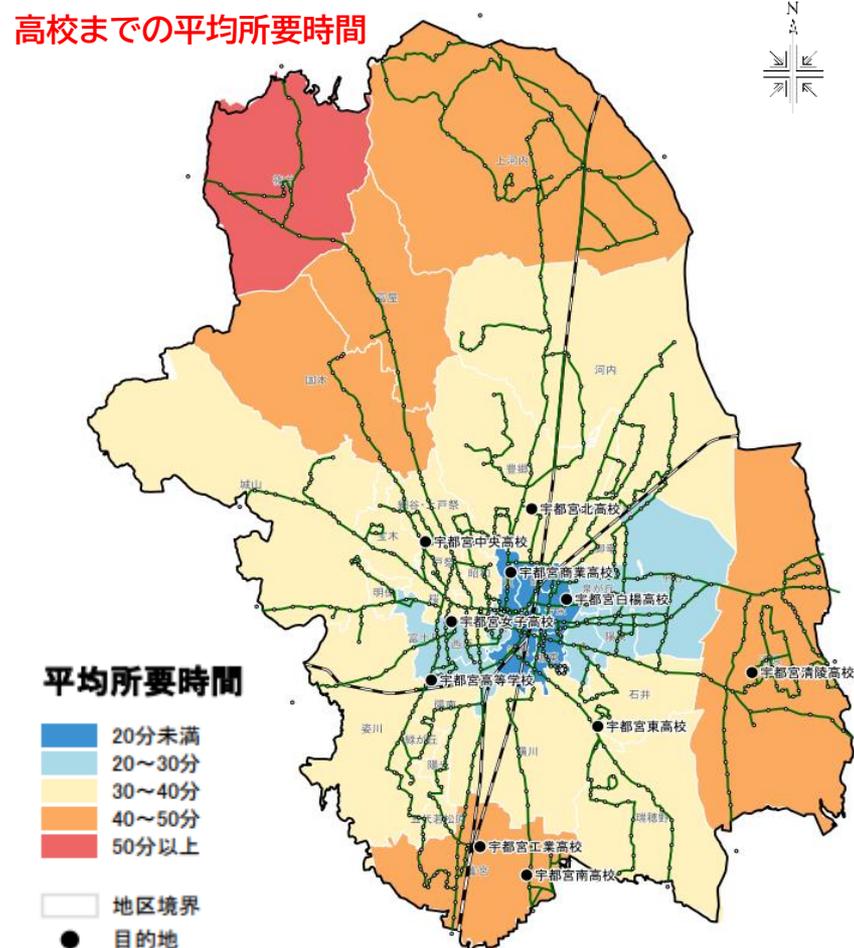
2) 公共交通による日常生活の支援 ～③教育施設(高等学校)

- ・ 通学が45分以上かかる市内の県立高校数を地域別で見ると北部地域、東部地域で半数の5校以上が対象となっている。
- ・ 県立高校への平均所要時間を地域別で見ると、郊外部で40分以上となっている地域がある。
- ・ また、**帰宅においては、部活等を想定するとバスの活用が困難な場合も想定される。**

45分以上かかる高校数



高校までの平均所要時間



※45分根拠

国民生活時間調査(2015年):高校生の平均通学時間93分(往復)

社会生活基本調査(2016年):高校生の平均通学時間90分(往復)

▲ 目的地施設までの公共交通所要時間(高等学校)

3.1 NCC形成の状況

3) 道路ネットワークの整備

- 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、**都市の骨格を形成する3環状12放射道路の整備を推進**している。
- (仮称)大谷スマートICの整備に向けた関連業務を進めている。



都市計画道路3・3・105号(産業通り) 全線開通 R2.10



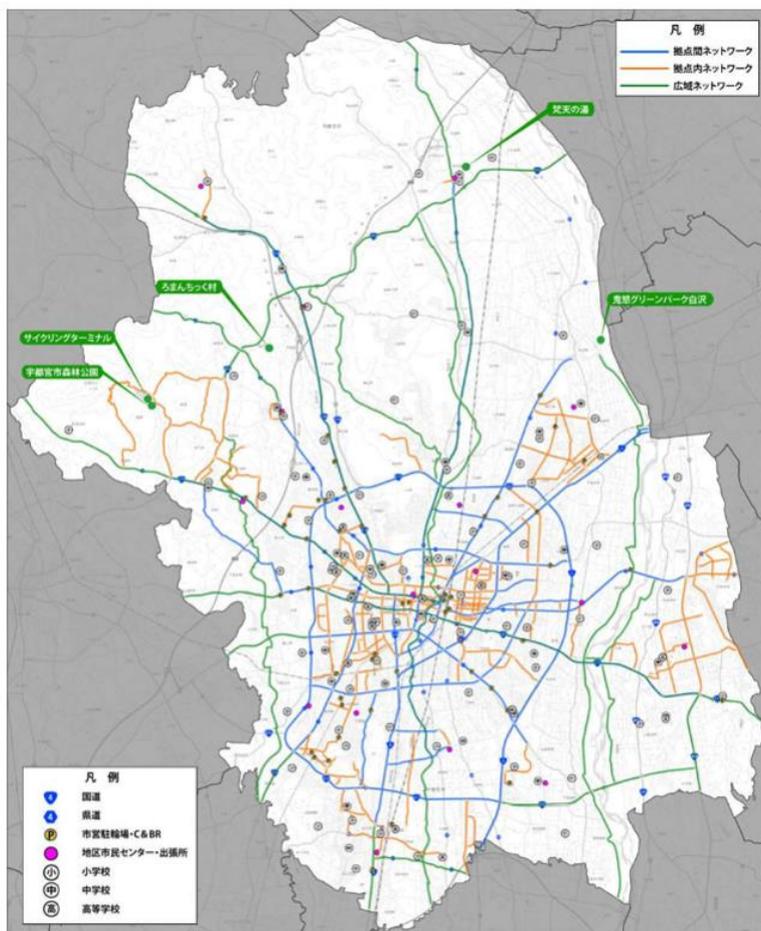
国道119号(宇都宮環状北道路) 立体完成 R4.7

出典) 宇都宮市都市計画マスタープラン

3.1 NCC形成の状況

4) 自転車ネットワークの整備

- 拠点間を結ぶ幹線ネットワークや拠点内を移動する地域ネットワーク、周辺市町を結ぶ広域ネットワークにより構成される**自転車ネットワークの整備**に取り組んでいる。
- 市道については、令和12年度までに整備する「**優先整備路線**」として**54路線を選定**し、計画的な整備を進めている。



▲ 自転車ネットワーク(全域)

自転車走行空間の整備例



自転車専用通行帯



矢羽根型路面表示

自転車走行空間の整備延長

現状(R4)
65.7km

目標(R12)
123.3km

3.1 NCC形成の状況

5) 公共交通利用促進運動「Move Next Utsunomiya」の推進

- 市内イベントと連携した公共交通PRや、市内在住の中学高校生相当世代への「totra」配布、エコ通勤優良事業者の募集など、**多様な利用者へのモビリティマネジメントなどを実施**



▲ 公共交通促進運動に伴う、ポスター、動画作成、周遊企画の実施



▲ 中高生相当世代への「totra」配布



▲ 全戸配布パンフレット (R4年度実施約24万部)

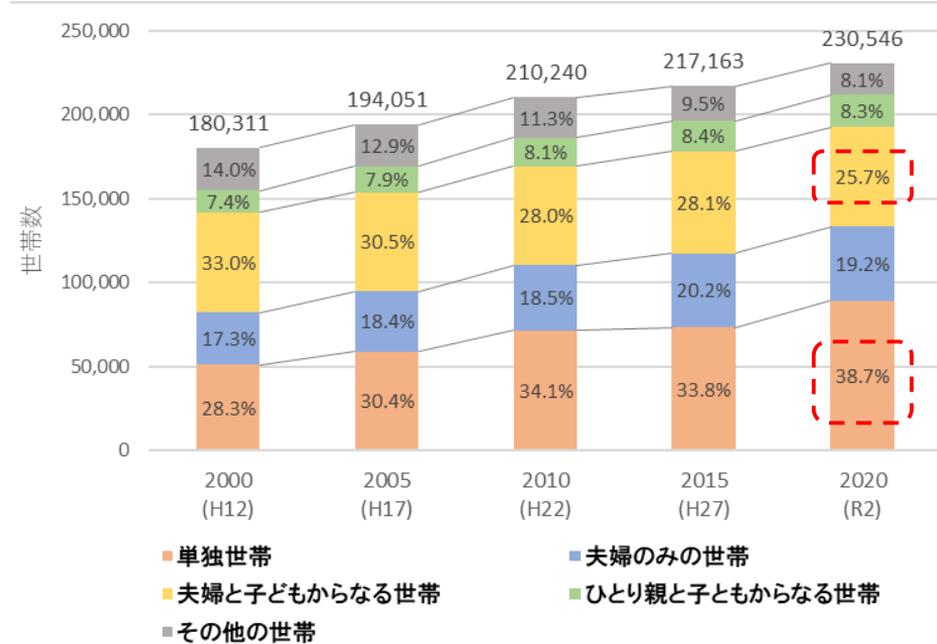
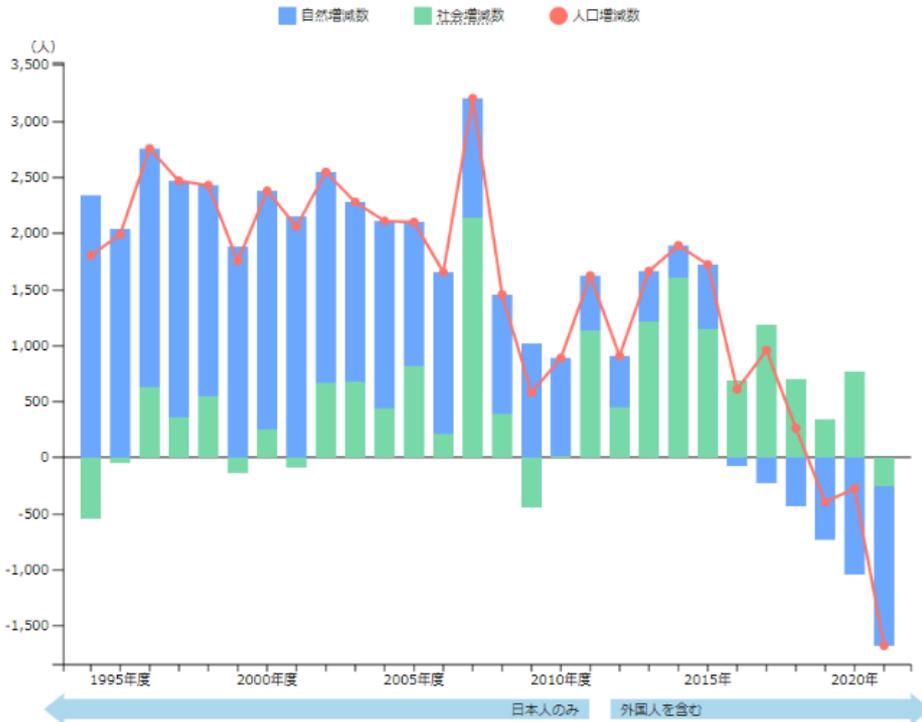


▲ エコ通勤優良事業者の募集、参加企業名を掲載したラッピングバス

3.2 時代潮流の変化と現状

1) 人口・世帯 ①人口推移・世帯構成の変化

- 人口減少の主要因は自然減であり、特に2016年度以降大きく減少傾向にある。社会増減については、2021年度に減少に転じている。
- 世帯構成については、夫婦と子供からなる2世代同居が減少傾向にある一方、単独世帯が増加傾向にある。少子高齢化の推進により、この傾向は今後も継続することが想定され、送迎など世帯内での支え合いによる生活の維持が次第に難しくなることが推測される。



出典) RESAS(地域経済分析システム)
(原典:総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」再編加工)

出典)国勢調査(令和2年国勢調査人口等基本集計結果報告書/宇都宮市)

▲ 人口の自然増減・社会増減

▲ 世帯構成の変化

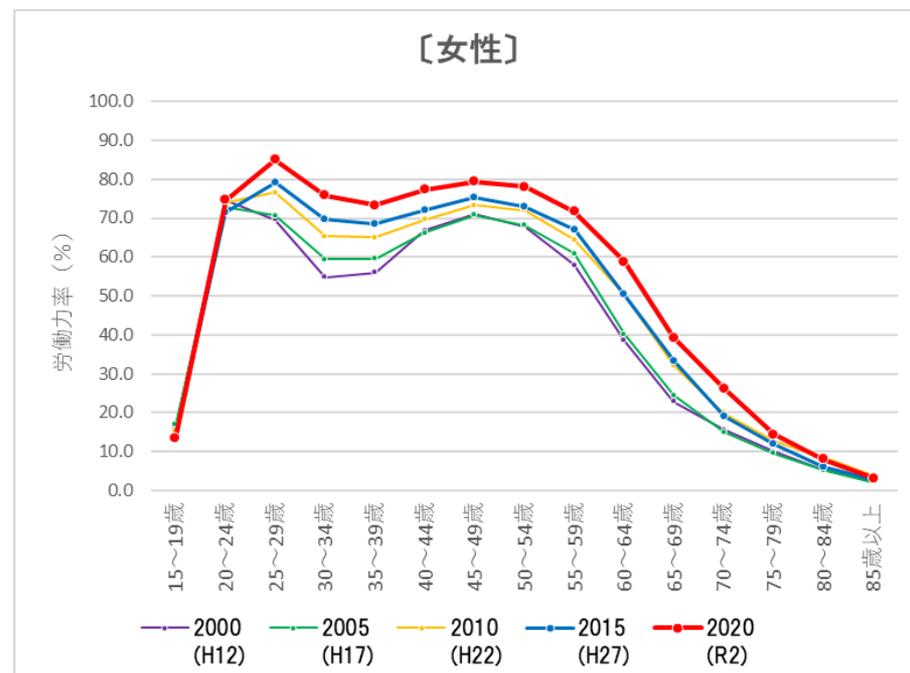
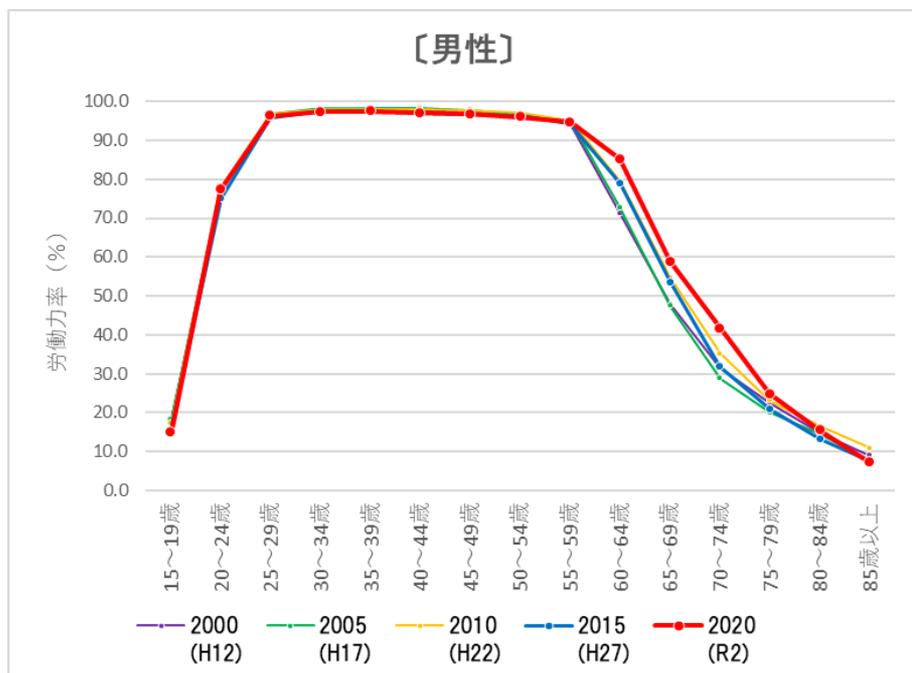
3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

1) 人口・世帯 ②女性・高齢者の社会進出

- ・ 少子高齢化と人口減少による生産年齢人口の減少や、多様な人材の活躍の重要性に対する注目等から、**女性・高齢者の社会進出が進んでいる。**
- ・ 共働き世帯など、**多様な層がライフスタイルに合った働き方を実現するため、交通をはじめ、社会全体での取り組みが求められている。**



出典)国勢調査(令和2年国勢調査就業状態等基本集計結果報告書/宇都宮市)

▲ 性別・年齢階級別の労働力率の推移

3.2 時代潮流の変化と現状

2) 都市空間・交通 ~ ①道路交通需要

- 本誌の骨格をなす3環状12放射状道路などの主要道路において**交通量は増加傾向にある一方、混雑度は低下**。
- 「宇都宮北道路～一般国道4号」、「鶴田町周辺」、「インターパーク周辺」などの**一部の区間で混雑度が増加**。
- 平成27年度以降、産業通りの全線開通や宇都宮北道路高架化など道路整備が進捗している。**

交通量の変化



交通量の増減 (H27-H17)

[単位：100台/日]

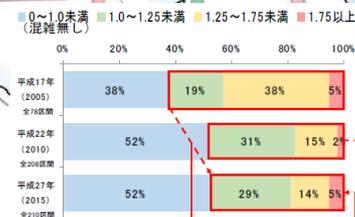
- + 50 ~ +200
- 0 ~ + 50
- 50 ~ 0
- 200 ~ - 50

混雑度の変化



混雑度の増減 (H27-H17)

- + 0.5 ~ + 1.64
- 0 ~ + 0.5
- 0.5 ~ 0
- 0.67 ~ - 0.5



混雑度 1.0 以上の区間は減少
混雑度 1.75 以上の区間は増加

▲ 宇都宮市の主要道路における混雑度の変遷(平成17年から平成27年) 出典) 道路交通センサス

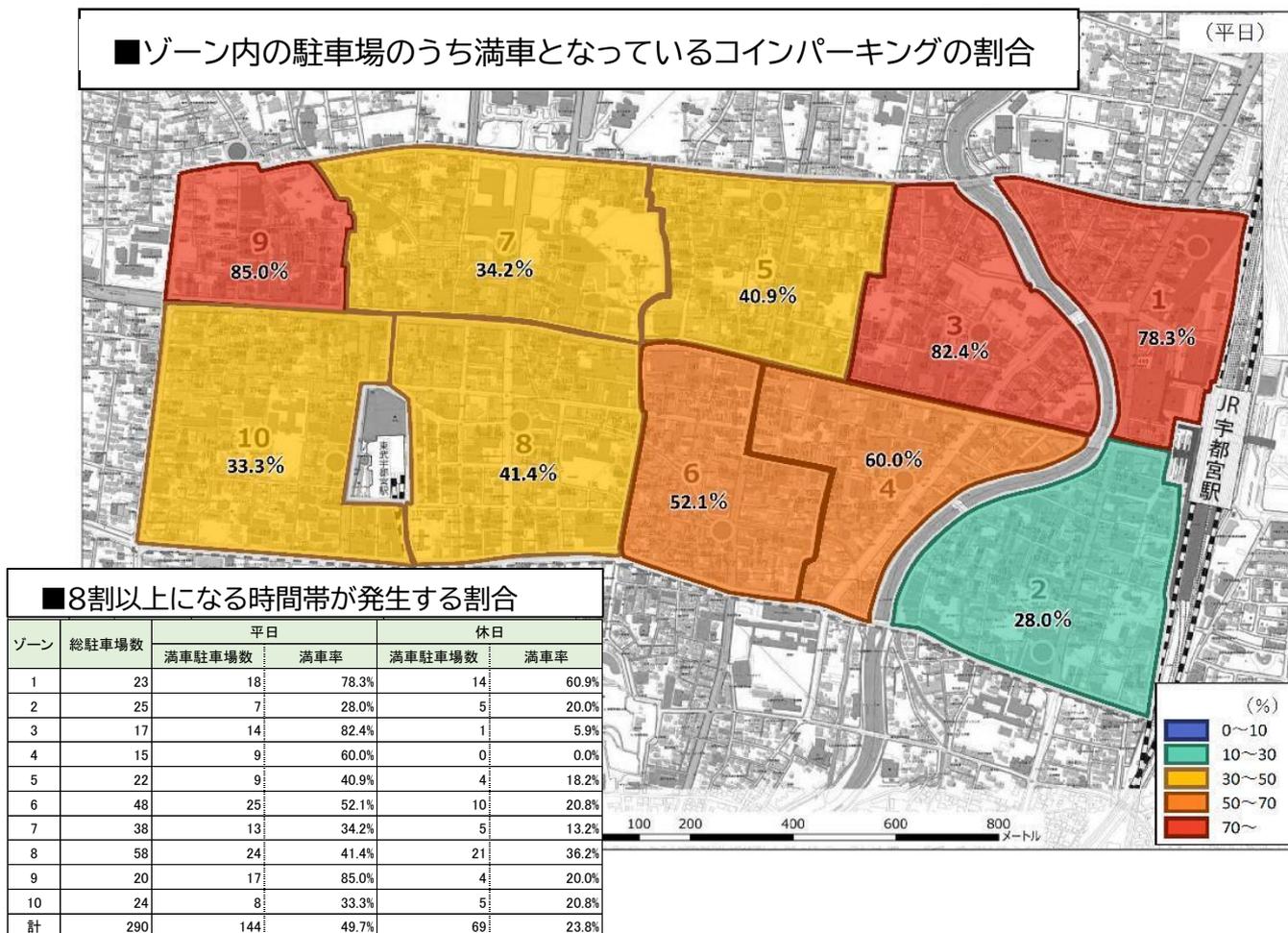
3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

2) 都市空間・交通 ～ ②中心市街地におけるまちづくり

- ・ コインパーキングや月極駐車場などの低・未利用地が虫食い状に広がっている一方で、稼働状況は低い。
- ・ 低・未利用地の増加によって街の魅力や賑わいの低下が懸念される。



3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・交通

子育て・教育・学習

健康・福祉・医療

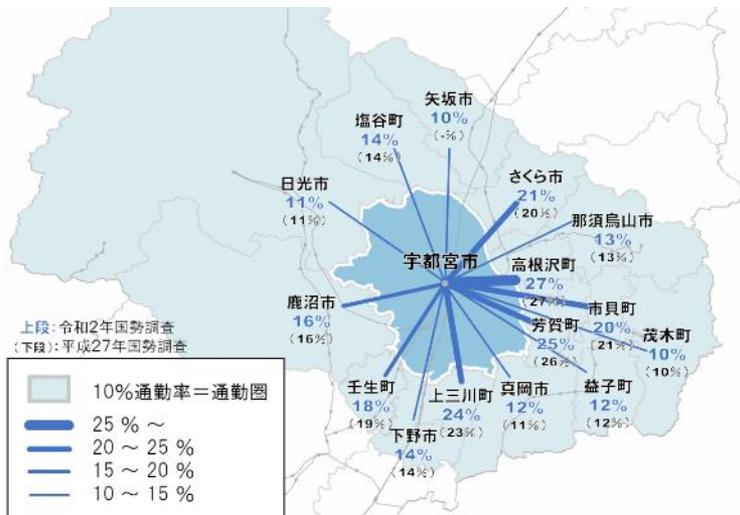
安心・協働・共生

魅力・交流・文化

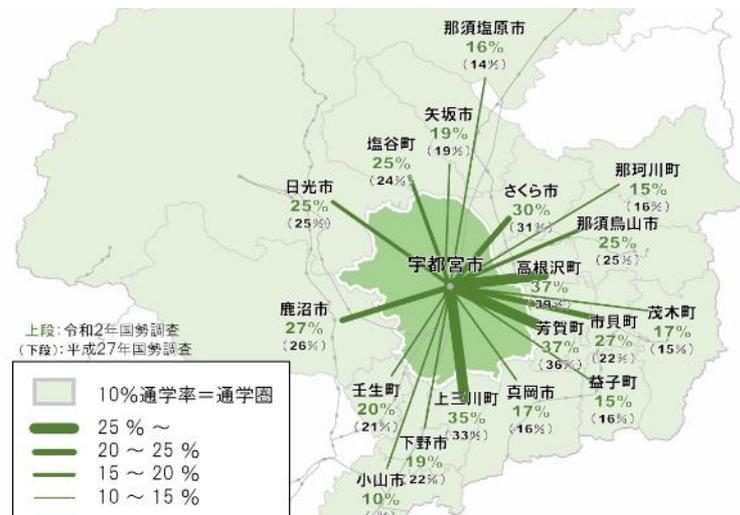
産業・環境

3) 移動特性 ～ ①通勤・通学流動

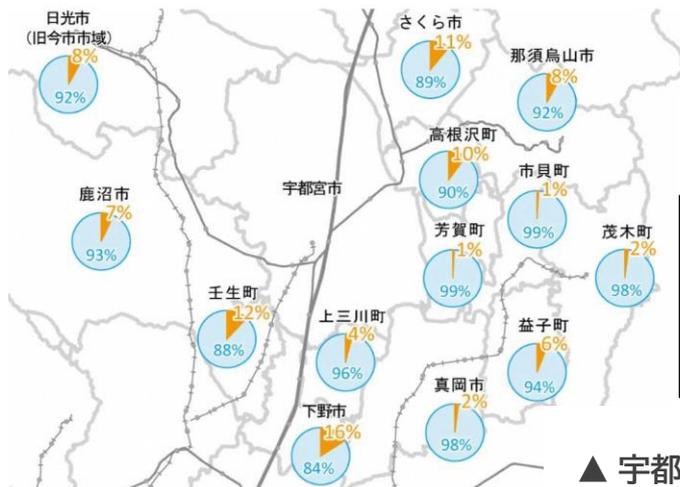
- 県庁所在地であり、企業や学校が集まっていることから、近隣市町からの通勤・通学流動が集中(6.5万人/日)。一方で、宇都宮市からも近隣市町に流出(5.7万人/日)しており、**市町境界を越えた都市圏全体での広域的な移動が日常的に行われている。**
- 通勤・通学圏域は拡大傾向にある一方、**近隣市町との間の移動における公共交通分担率は低い**状況。



▲ 宇都宮市への通勤率 出典) 国勢調査



▲ 宇都宮市への通学率 出典) 国勢調査



近隣市町との間の移動における公共交通の利用率の平均値

公共交通(計): 7.4%

鉄道: 6.7%

バス: 0.7%

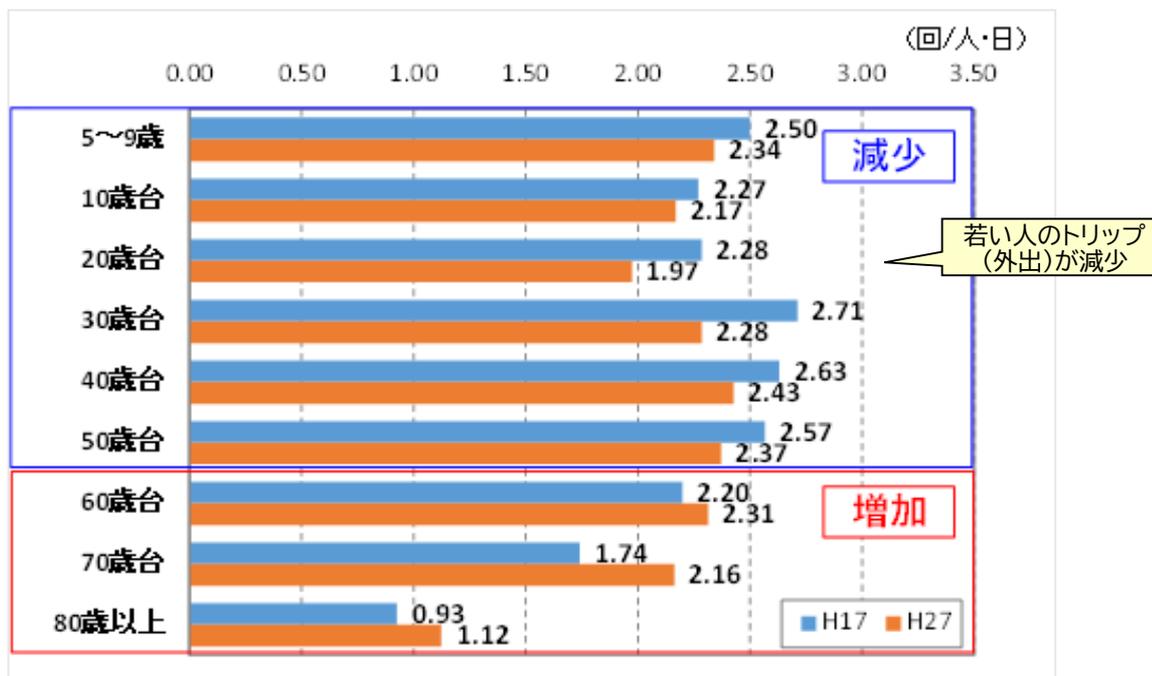
出典) 県央広域都市圏生活行動実態調査

▲ 宇都宮市と近隣市町との間の移動における交通手段分担率

3.2 時代潮流の変化と現状

3) 移動特性 ～ ②今後の移動の動向

- 全国地方都市圏における若年層を中心に移動の減少が確認されており、今後、人口の減少傾向のペースを上回って、移動や公共交通の利用が減少することが懸念される。



出典）平成27年全国都市交通特性調査（地方都市圏平日平均値）

▲ 全国地方都市圏の年齢別平均トリップ数の変化

3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

3) 移動特性 ～ ③若者(20代)の利用交通手段の変化

- 全国地方都市圏における若者(20代)の交通手段分担率の変化をみると、**自動車の利用割合は減少傾向にあり、若者の自動車離れの傾向**が伺える。



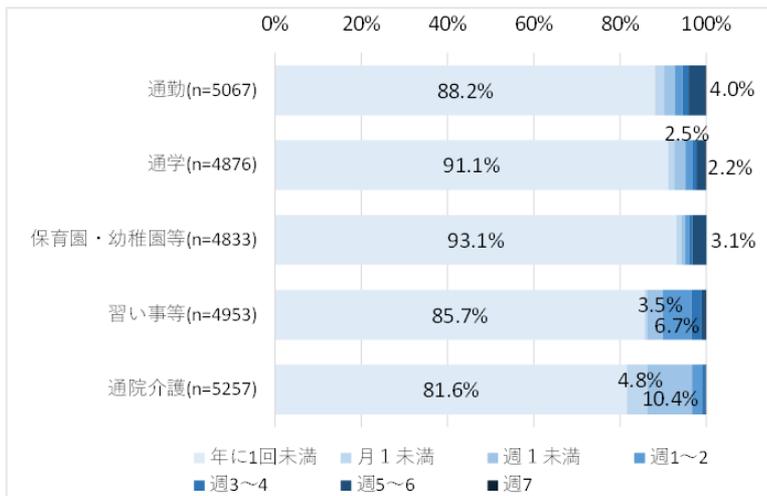
出典) 平成27年全国都市交通特性調査(地方都市圏平均値)

▲ 全国地方都市圏の若者(20代)の交通手段分担率の変化

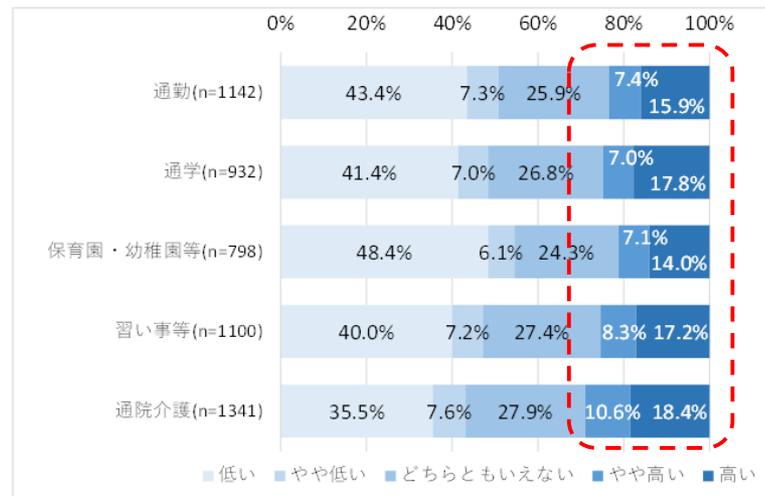
3.2 時代潮流の変化と現状

3) 移動特性 ~ ④送迎の頻度と負担感

- 子どもの習い事や高齢家族の通院介護等の場面では同居家族等による送迎が交通手段の一つとして機能している。
- 日常的に送迎活動を行っているケースがあることや、送迎の負担を一定感じていることを確認しており、被送迎者の気兼ねによる外出の抑制等が生じる可能性もある。



出典) R4都市活動調査/宇都宮市



出典) R4都市活動調査/宇都宮市

▲ 目的別の送迎の頻度

▲ 目的別の送迎の負担感

<市内で展開されている送迎を支援する取組等>

ファミリー・サポート・センター事業(送迎も対応)

送迎保育ステーション事業

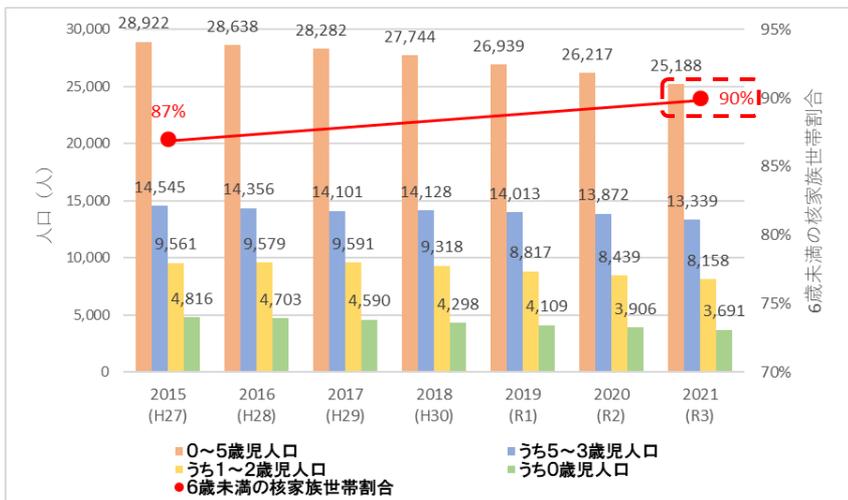
子育てタクシー導入支援補助金



3.2 時代潮流の変化と現状

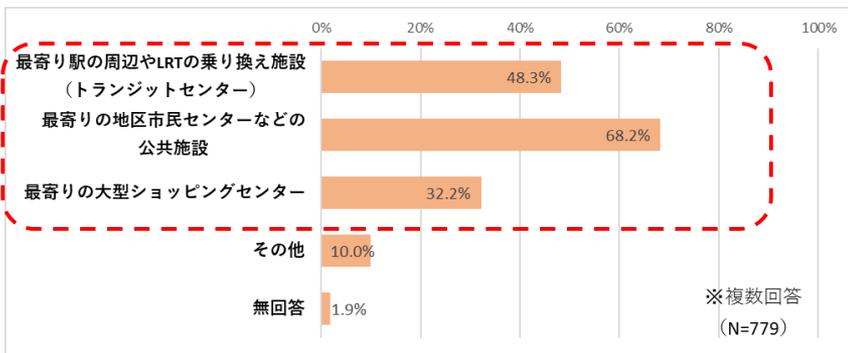
3) 移動特性 ～ ⑤移動制約が大きい層の移動実態(子育て世代)

- 未就学児数は減少傾向にあるものの、6歳未満の世帯員がいる世帯の9割が核家族世帯であり、家庭以外の子ども・子育ての場の必要性が高まっている。
- 最寄の地区市民センターなどの子育て支援施設等への送迎サービスに対する一定のニーズが存在(駅東・清原等)。



出典) 第2期宇都宮市子ども・子育て支援事業計画中間見直し(概要版)

▲ 市内の未就学児数・核家族世帯割合等の変化



出典) 第2期宇都宮市子ども・子育て支援事業計画

▲ 送迎サービスの利用希望場所(就学前児童の保護者)



出典) 第2期宇都宮市子ども・子育て支援事業計画

▲ 送迎サービスの利用を希望する就学前児童(0歳～5歳)の保護者の割合

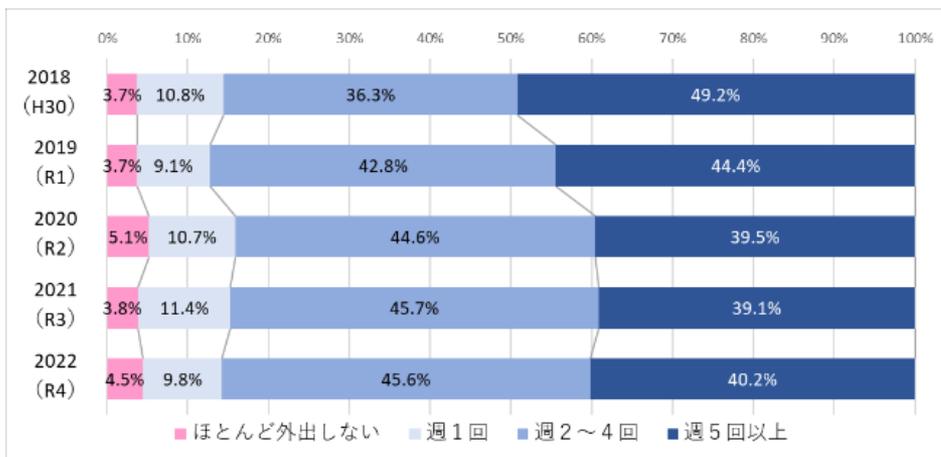
3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

3) 移動特性 ～ ⑥移動制約が大きい層の移動実態(高齢者)

- 高齢者の外出状況をみると、コロナ禍の影響もあって年々外出頻度が減少する傾向にあり、特に「週5回以上」と頻繁に外出する人の割合が減少傾向にある。



出典) 市政に関する世論調査

▲ 高齢者(65歳以上)の1週間当たりの外出頻度



出典) 市政に関する世論調査

▲ 高齢者(65歳以上)の1週間当たりの平均外出回数

3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・交通

子育て・教育・学習

健康・福祉・医療

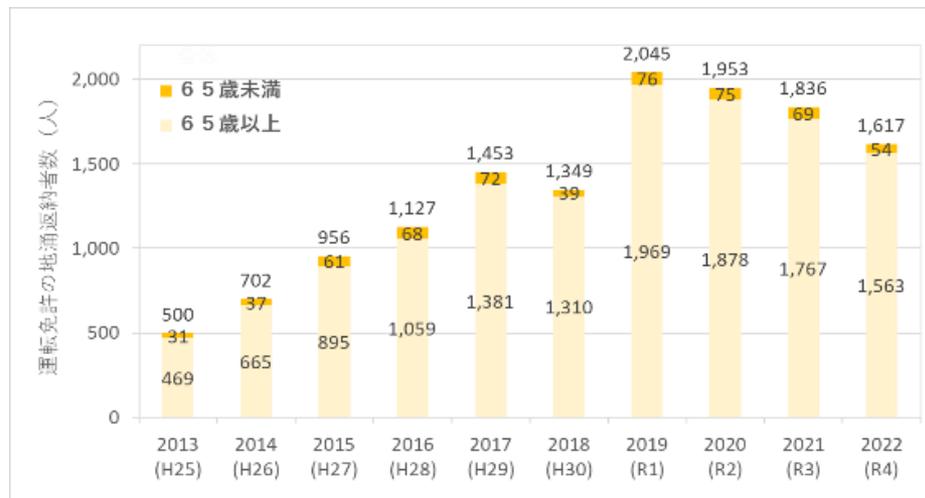
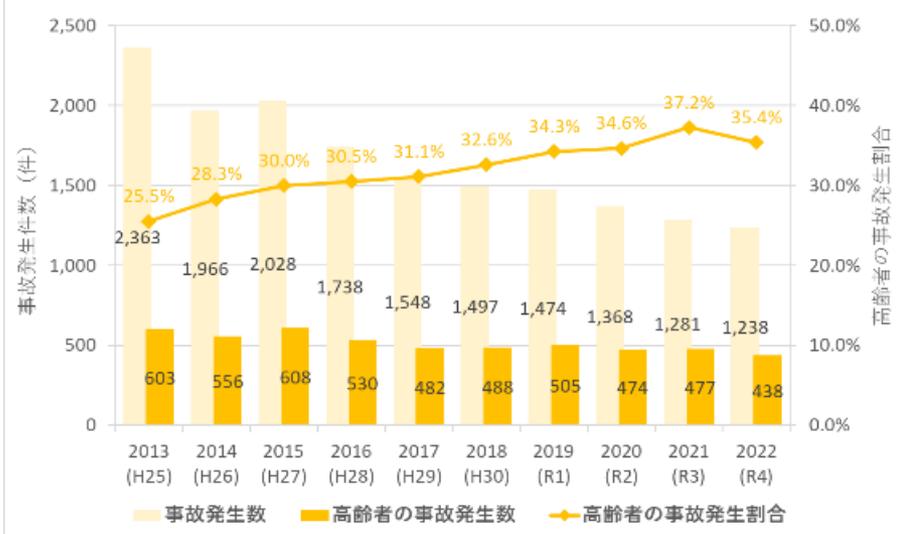
安心・協働・共生

魅力・交流・文化

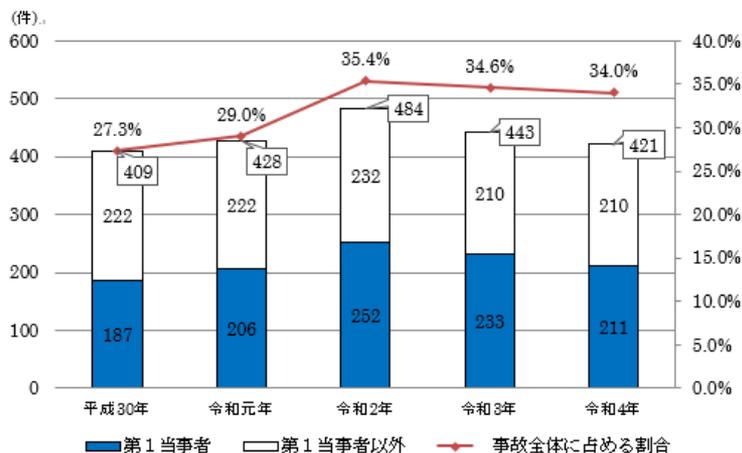
産業・環境

3) 移動特性 ~ ⑦交通事故

- 交通事故発生件数は減少傾向であるものの、交通事故発生件数に占める高齢者の割合は微増の傾向にあり、運転免許を自主返納する高齢者も一定数存在している。
- また、交通事故発生件数の内、自転車の交通事故の割合は約3割を占めている。



▲ 事故発生件数と高齢者の占める割合 出典)市・栃木県警察本部



▲ 運転免許の自主返納者数 出典)市・栃木県警察本部

◀ 自転車の交通事故発生件数と交通事故全体に占める割合

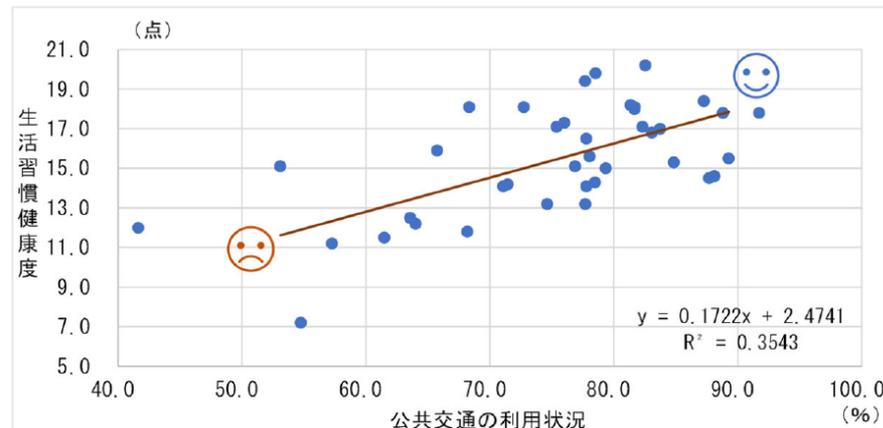
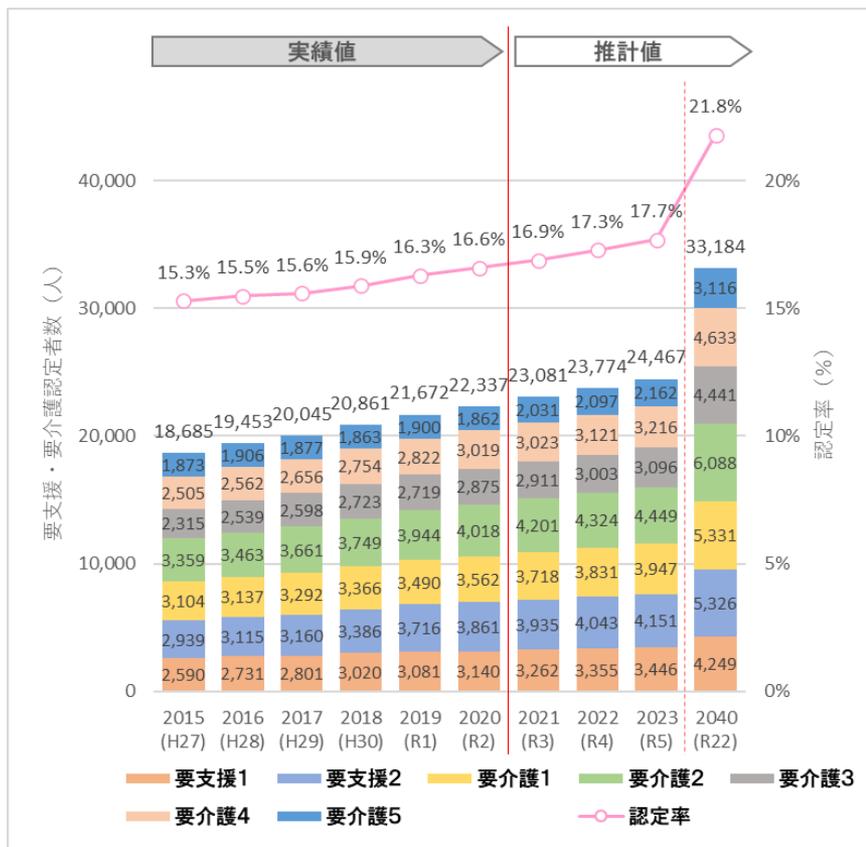
出典)市・栃木県警察本部

3.2 時代潮流の変化と現状

4) 健康・福祉 ～①高齢者福祉

- 市内の要介護・要支援認定者は年々増加。
- 公共交通の利用割合が高い地区ほど、生活習慣健康度は高い傾向にある。

※ 生活習慣健康度：介護認定状況や生活習慣病リスクの保有率、子どもの健康状況等を、地区別にスコアリングした数値



※公共交通の利用状況：公共交通を年1回以上利用する人の割合(R1アンケート)
出典) 地域別データブック/宇都宮市(令和2年9月)

▲ 公共交通の利用状況と生活習慣健康度の関係

出典) たっぷり安心プラン「第9次宇都宮市高齢者保健福祉計画・第8期宇都宮市介護保険事業計画(地域包括ケア計画)」/宇都宮市(令和3年3月)
(実績値：厚生労働省「介護保険事業状況報告」(各年9月月報))

▲ 要介護・要支援認定者数及び認定率の推移

3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

4) 健康・福祉 ～②障がい者福祉

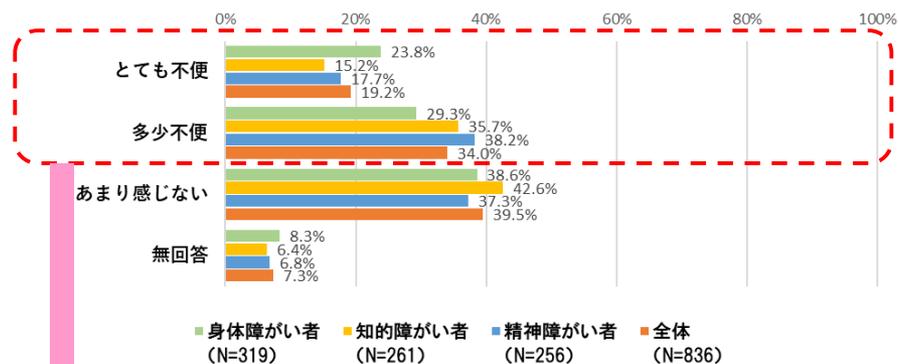
- 市内の障がい者手帳保持者は年々増加。身体障がいに比べ、療育や精神障害の手帳所持者が増加傾向
- 外出時の不便さを感じる場面について、「公共交通機関を利用するとき」と回答した市民(障がいがある方)の割合が最も高い。
- 障害者差別解消法により、令和6年4月から「合理的な配慮」の提供が事業者にも義務化



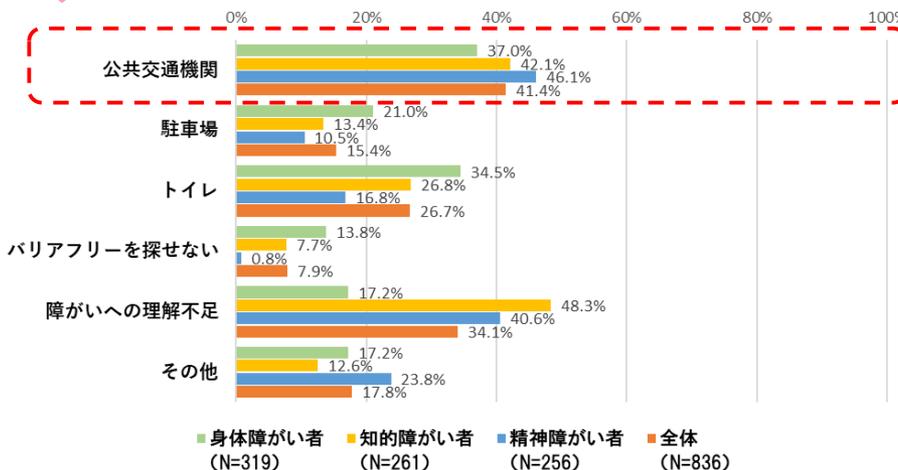
出典) 宇都宮市資料(障がい福祉課)

▲ 障がい者手帳等の保持者数の推移

外出する際にどの程度不便を感じるか



不便さを感じる場面



出典) 第5次宇都宮市やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり推進計画/宇都宮市(令和5年2月)

▲ 障がい者が外出時に不便さを感じる場面

3.2 時代潮流の変化と現状

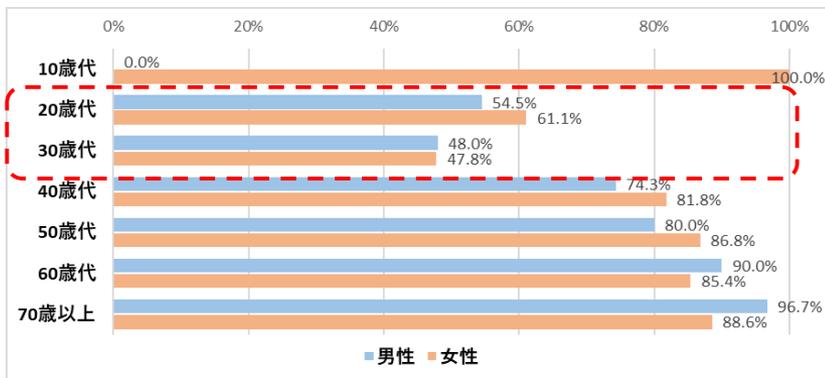
5) 地域共生

- 自治会への加入する世帯割合は64%程度に留まり、特に**40歳未満の層の加入率が低く、半数程度**となっている。
- 地域活動への参加が難しい理由として、活動時間に余裕がないことや、興味・関心がないなど消極的な意見に加え、参加するきっかけや移動手段がないという意見も一定存在**



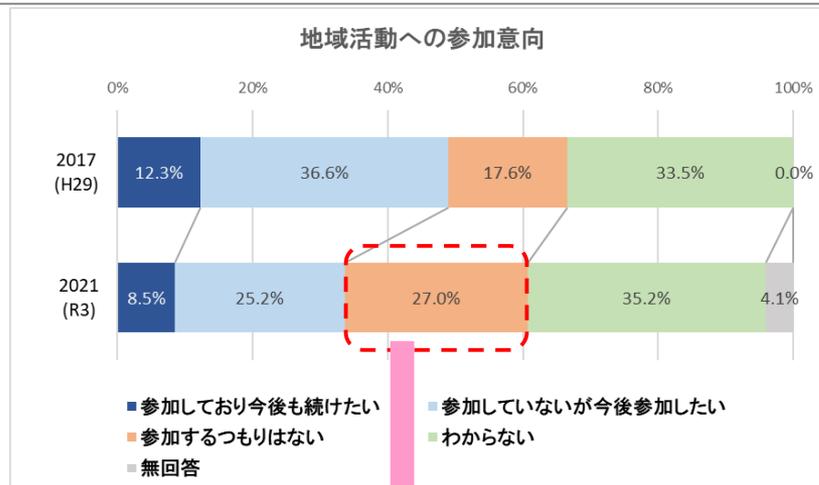
出典) 第3次宇都宮市市民協働推進計画/宇都宮市(令和5年2月)
(市自治会連合会調べ(令和4年度))

▲ 自治会への加入状況

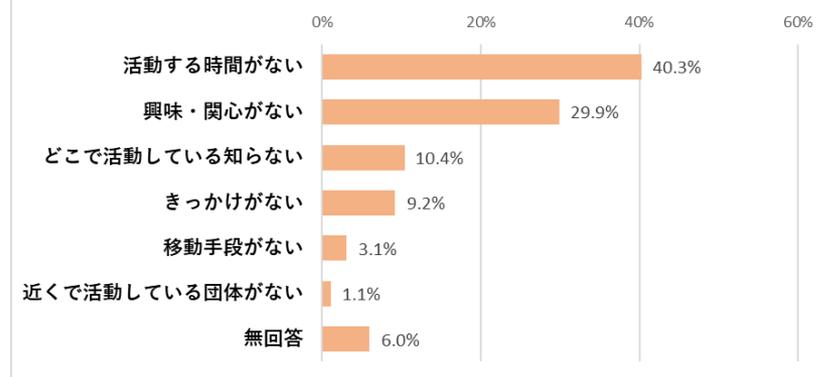


出典) 平成30年度世論調査/宇都宮市

▲ 性別・年齢別の自治会への加入状況



地域活動への参加が難しい理由



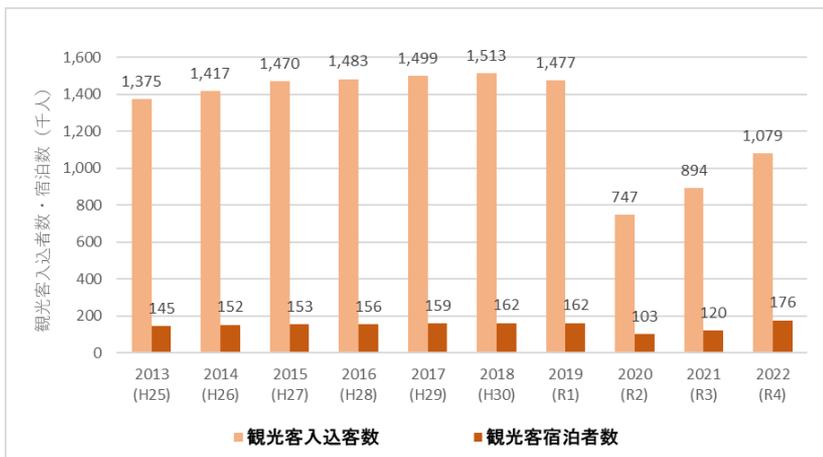
出典) 第5次宇都宮市やさしさをはぐくむ福祉のまちづくり推進計画/宇都宮市(令和5年2月)(市民・事業者アンケート結果)

▲ 地域活動への参加意向

3.2 時代潮流の変化と現状

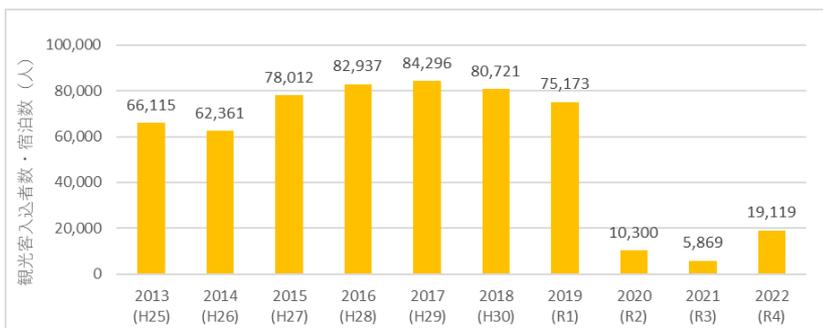
6) 観光振興

- 観光入込客数は、デスティネーションキャンペーン期間(平成29年～令和元年)で過去最高を記録した平成30年をピークに横ばいとなり、その後感染症の影響により半減したが、**徐々に回復傾向**にある。一方、観光客宿泊数は、外国人観光客も含め回復が鈍い傾向にある。
- 市内周遊の交通手段は「自家用車」が最も多い**。自家用車で市を来訪した場合は周遊時もほとんどが自家用車を利用している。鉄道で来訪している場合は、バス・徒歩(新幹線の場合はレンタカーも)の割合が高い。



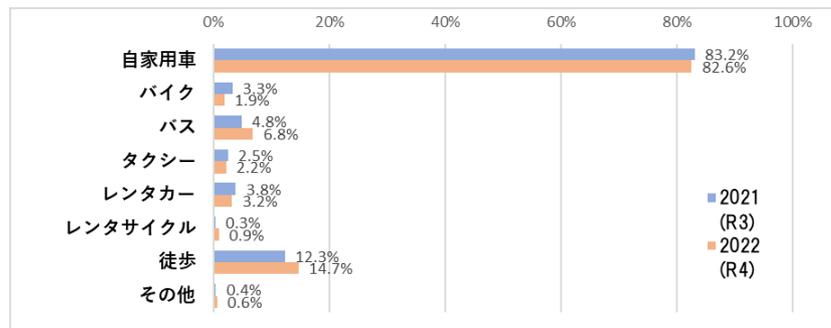
出典) 令和4年宇都宮市観光動態調査

▲ 観光入込客数・宿泊数の推移



出典) 令和4年宇都宮市観光動態調査

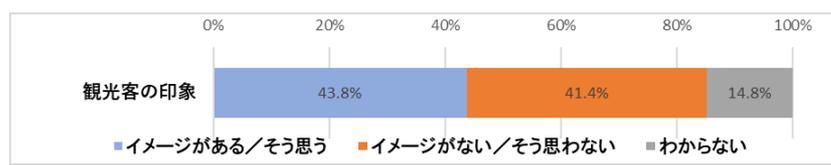
▲ 外国人宿泊者数の推移



交通手段	本市への来訪交通手段											
	全体	JR (東北新幹線)	JR (在来線)	東武 鉄道	自家用車	観光・貸切バス	高速バス	路線バス	レンタカー	自転車	バイク	その他
自家用車	82.6	28.1	31.7	15.8	97.0	20.0	-	-	11.8	84.6	-	50.0
バイク	1.9	5.3	-	-	0.9	-	-	-	-	-	88.9	-
バス	6.8	28.1	40.0	47.4	1.3	20.0	-	-	5.9	-	-	-
タクシー	2.2	17.5	5.0	-	0.3	20.0	100.0	-	-	-	11.1	-
レンタカー	3.2	12.3	5.0	5.3	0.7	-	-	-	58.8	7.7	11.1	-
レンタサイクル	0.9	3.5	5.0	-	0.3	-	-	-	5.9	-	-	-
徒歩	14.7	36.8	48.3	63.2	8.5	40.0	-	100.0	29.4	-	-	-
その他	0.6	1.8	-	5.3	-	20.0	-	-	-	7.7	-	50.0

出典) 令和4年宇都宮市観光動態調査

▲ 市内周遊時の交通手段



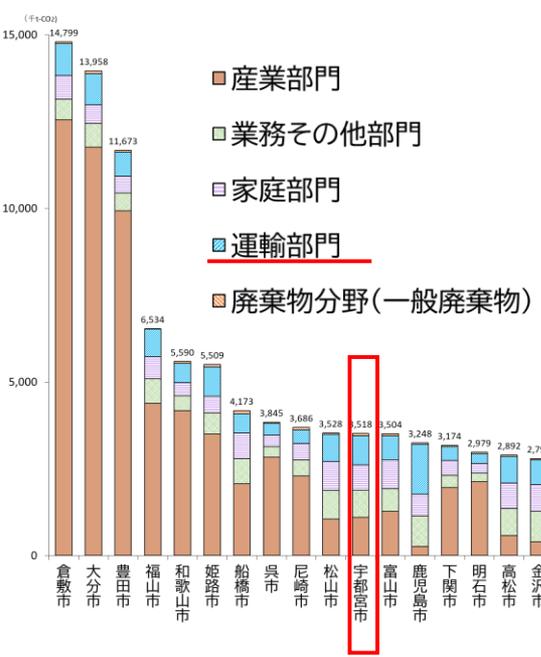
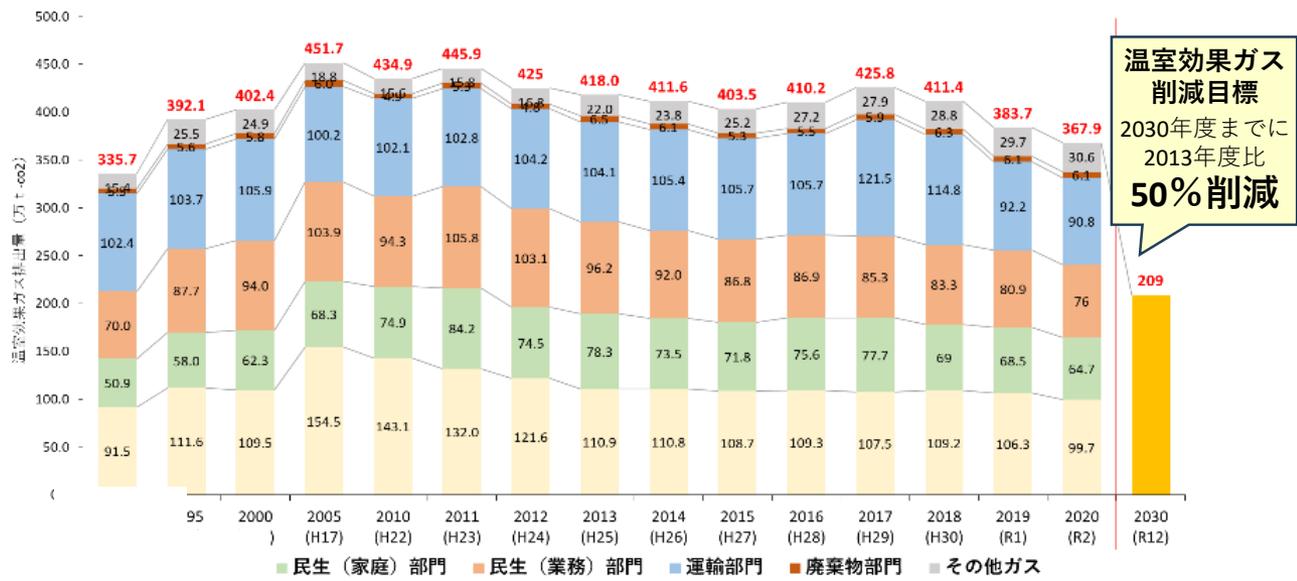
出典) 令和4年宇都宮市観光動態調査

▲ 市に対する「公共交通機関で移動しやすい」という観光客の印象

3.2 時代潮流の変化と現状

7) 脱炭素に向けた動き

- 運輸部門におけるCO2排出量は近年減少傾向にあるが、依然として他の中核都市を上回っている。
- 自動車への依存度が高いこと等に起因し、本市の運輸部門からのCO2排出量の内訳は全国平均より7ポイント高い。
- カーボンニュートラルの実現のため、温室効果ガスの削減目標を2030年度までに50%削減(2013年度比)としている。



出典) 宇都宮市の温室効果ガス排出量について(2020(令和2)年度版)、宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ/宇都宮市(令和4年9月)

▲ 温室効果ガスの排出量の推移と目標

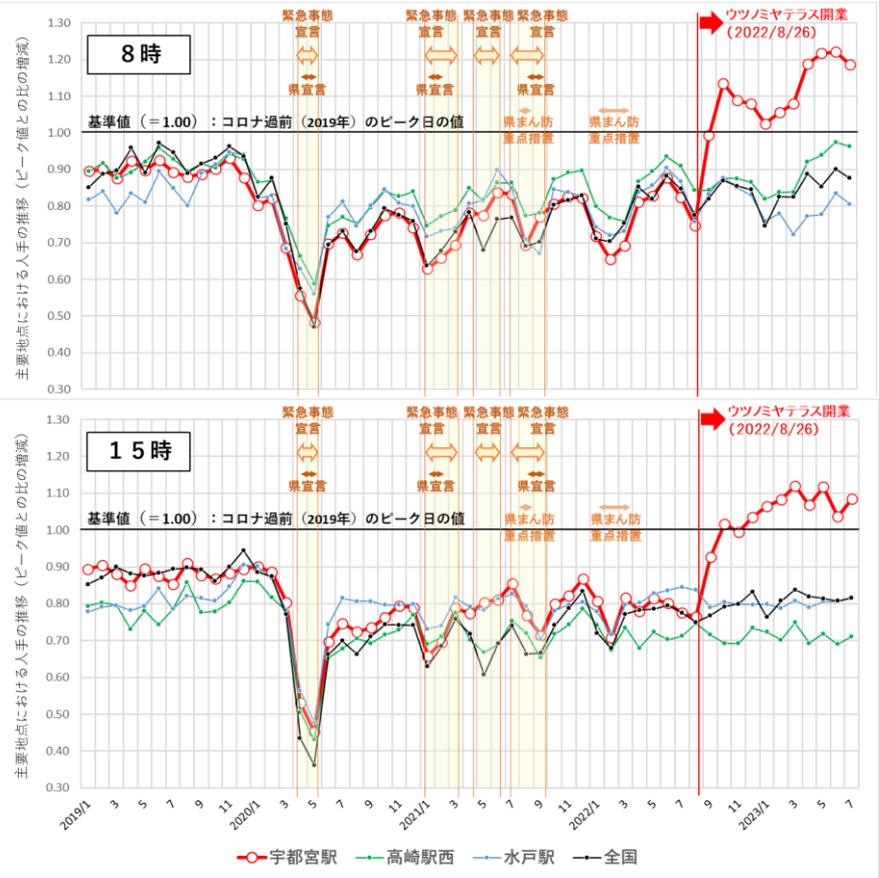
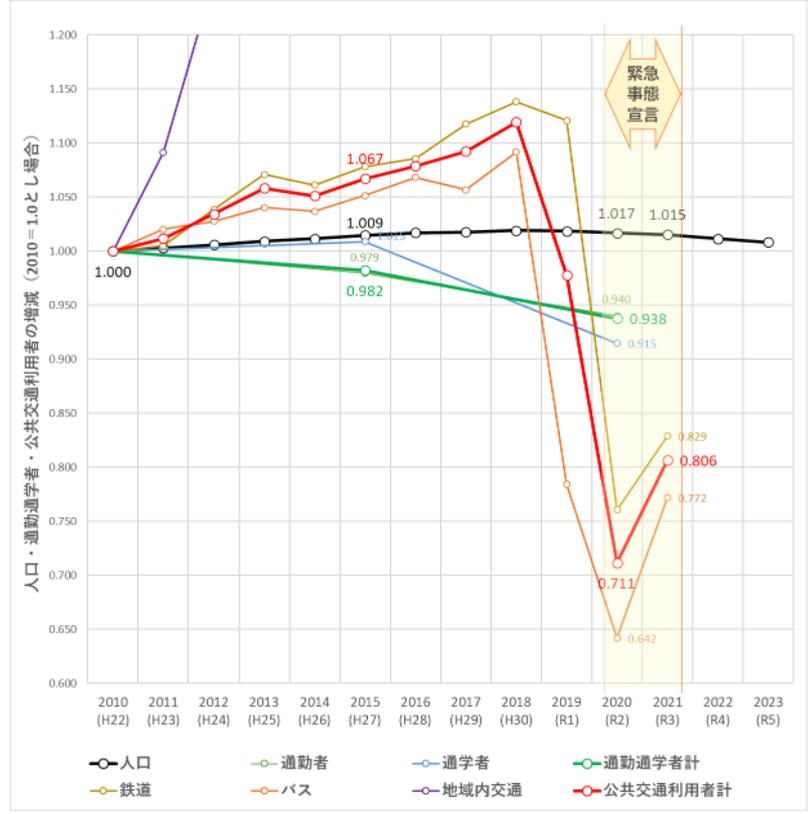
▲ 温室効果ガス排出量の中核市間での比較

出典) 環境省資料「自治体排出量カルテ」令和5年度データ

3.2 時代潮流の変化と現状

8) コロナ禍の影響 ～ ①移動・交通への影響

- 緊急事態宣言が発令された2020～2021年においては、公共交通利用者数が3割程度減少したものの、その後は回復傾向にあり、令和5年5月より「5類感染症」に移行となることが決定するなど、コロナ禍前の市民生活が戻りつつある。
- コロナ過には、宇都宮駅周辺の人出も減少したが、2022年8月26日のウツノミヤテラス開業後は、コロナ流行前を上回る人出が見られ、都市機能集積や魅力創出による人の動きの活発化が進んでいることが伺える。



出典) 人口:各年1月1日の推計人口(市政策審議室)、通勤・通学者:国勢調査(市統計書:就業者、通学者の流入、流出状況(15歳以上)、公共交通利用者:市資料 ※通勤者・通学者は、市内に居住する通勤者・通学者(自宅を除く市内、及び市外への通勤通学)と市外から市内に流入する通勤者・通学者の合計

出典) 新型コロナウイルス等感染症対策推進室(内閣官房) ※2019年1月以降における人出の増減を、2019年一年間におけるピーク値を基準(1.0)とした場合の月別比率の月平均値の増減を表示 ※人出のデータには、NTTドコモ及びドコモ・インサイトマーケティングが提供する「モバイル空間統計」を使用

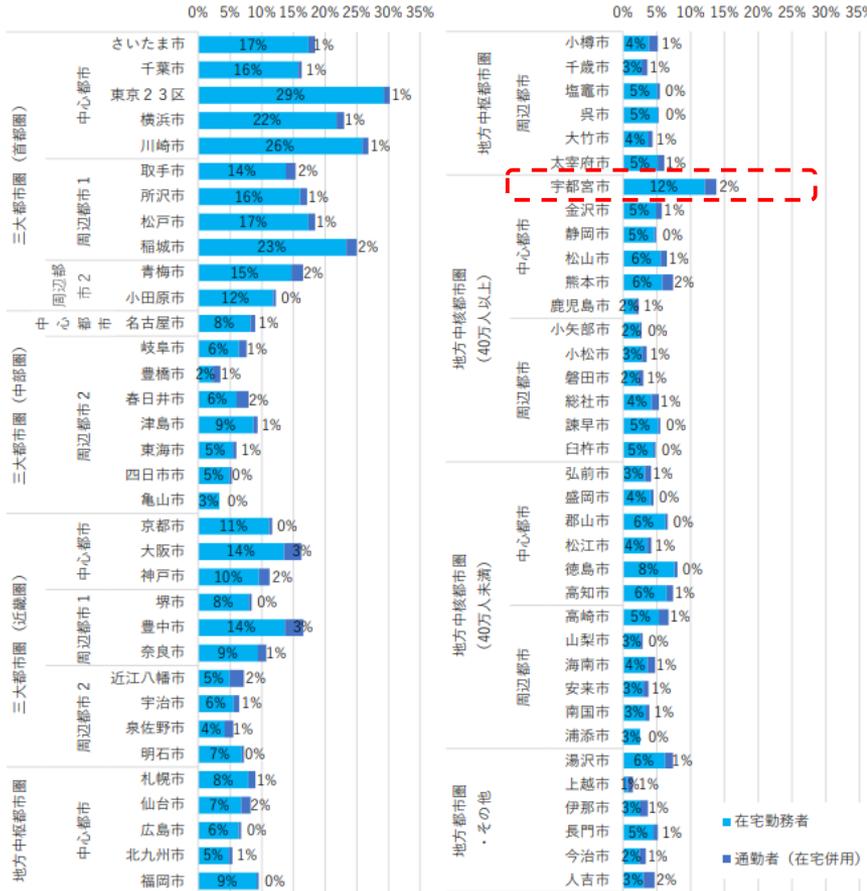
▲ 人口と通勤通学者、公共交通利用者の経年変化 (2010年=1.0とした値)

▲ 主要地点の人手の推移(コロナ過前ピーク日を基準(1.00)とした値)

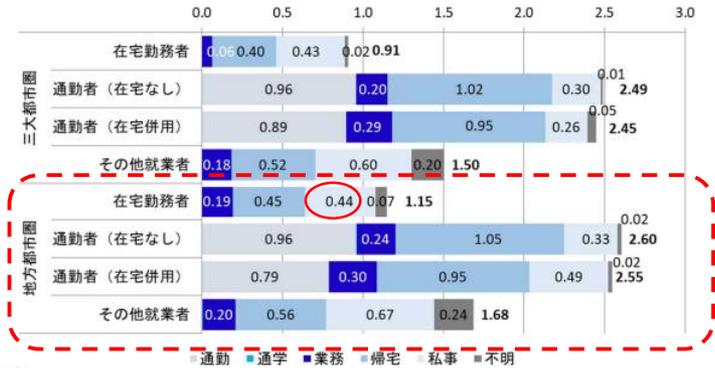
3.2 時代潮流の変化と現状

8) コロナ禍の影響 ~ ②就業者の勤務状況

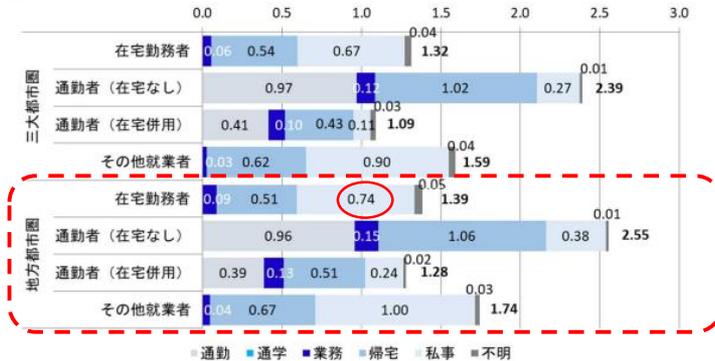
- 2021年末頃(新型コロナウイルス感染症オミクロン株流行前)の宇都宮市の在宅勤務率は14%となっており、**地方中核都市圏(中心都市)の中では高い割合**となっていたものの、その後、**原則出社に戻している企業も存在**
- 在宅勤務者と通勤者とで移動回数を比較すると、在宅勤務者は通勤行動がないため移動回数は少ないものの、**通勤者と比べて私事目的による移動がやや多い傾向**(特に休日)にある。



【平日】



【休日】



出典) 令和3年度全国都市交通特性調査結果(速報版)／国土交通省
 2021年10月下旬～11月末(新型コロナウイルス感染症のオミクロン株流行前に調査したもの)
 ※在宅勤務者: その日一度も勤務先に行くことなく在宅勤務をした就業者
 ※通勤者(在宅なし): その日在宅勤務をせず、勤務先に行った就業者
 ※通勤者(在宅併用): その日在宅勤務をし、勤務先にも行った就業者
 ※その他就業者: 上記以外の就業者(その日勤務先に行かず、在宅勤務もしていない就業者)

▲ 就業者の在宅勤務実施割合

▲ 就業者の移動目的別の移動回数(トリップ原単位)

3.2 時代潮流の変化と現状

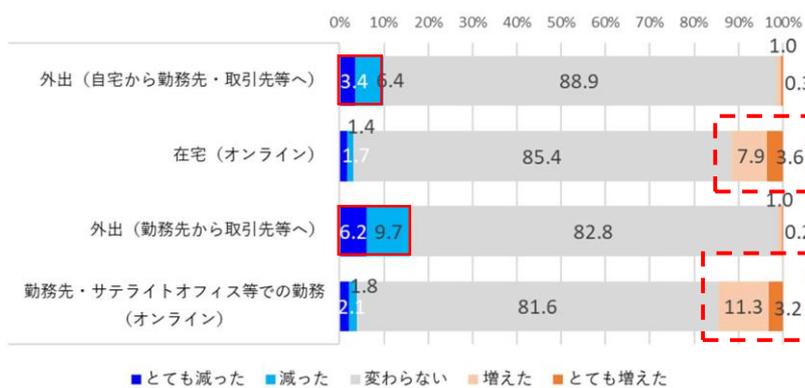
都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

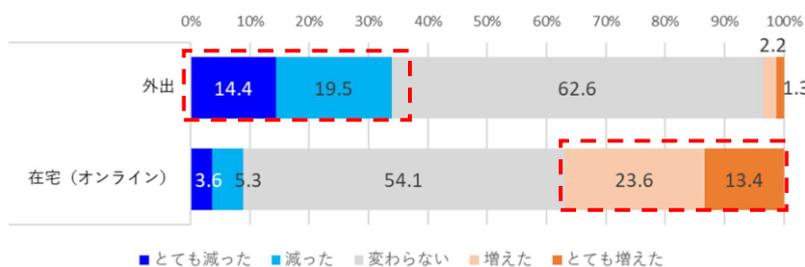
8) コロナ禍の影響 ～ ③ライフスタイルへの影響

- コロナ禍の前後の各種活動の変化をみると、仕事や学業においては、「外出」が減少し「オンライン(在宅)」が増加しており、働き方などに選択肢が増えたことで、全国的に都心へのアクセスが良い地方への移住の関心も高まっている。
- 私事目的の活動では、「外出」の活動頻度では、「社交」、「観光・行楽・レジャー」、「食事」、「娯楽」等で30%以上が減少。一方で「在宅(オンライン)」の活動頻度では、「娯楽」、「その他の買物(食料品・日用品以外)」は増加しており、非日常的な活動を中心に活動が変化している。

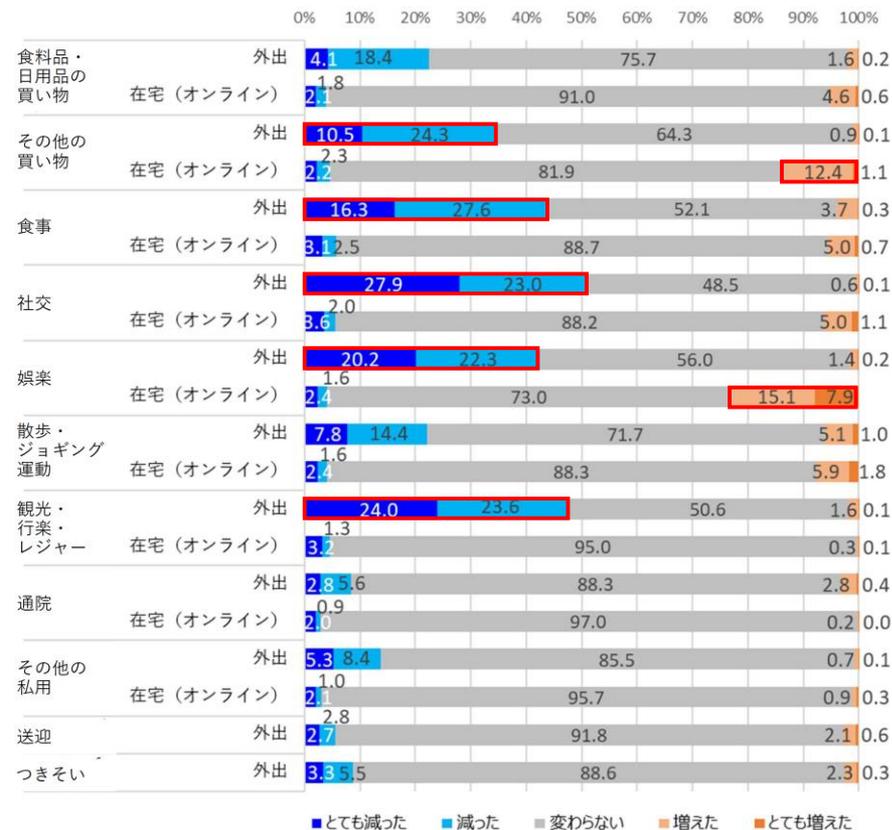
〔正規就業者の仕事に関する活動実施頻度の変化〕



〔学生(18～22歳)の学業に関する活動実施頻度の変化〕



〔私事目的に関する活動実施頻度の変化〕



出典) 令和3年度全国都市交通特性調査結果(速報版)/国土交通省(2022年11月30日公表、2021年10月下旬～11月末(新型コロナウイルス感染症のオミクロン株流行前)に調査したもの)

▲ 地方都市圏における各種活動の実施頻度の変化(新型コロナウイルス感染症流行前と調査時点との比較)

3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・交通

子育て・教育・学習

健康・福祉・医療

安心・協働・共生

魅力・交流・文化

産業・環境

9) 交通DXの進展 ～ ①国の取組

- 国においては、更なる経済成長のため、AI、IoT、自動運転等のデジタル技術を用いて生産性の向上や新たな事業モデルの創出等を実現させるデジタルトランスフォーメーション(DX)を推進することとしている。
- また、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めるため、「交通GX」、「3つの共創(官民・事業者間・他分野)」とともに、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「交通DX」の推進を位置づけている。

DXに関する取組の方向性①サービス面の取組の方向性

○利便性の向上や効率性の向上が見込めるもので、かつ技術的に実施可能なDXについては、できるだけ早期に事業者を導入されるよう取り組んでいく。

サービス面の取組の方向性

○キャッシュレス化



現金無しで運賃を収受
→お釣りの収受等の負担軽減

○タクシーの配車アプリの導入



スマートフォンによるタクシーの予約
→実車率・供給力の向上

○AIオンデマンド交通



AIを活用した効率的なルーティング
→利用者予約に対してリアルタイムに最適な配車の実現

○バス乗降センサー



データ収集
→路線・ダイヤの効率化

○バス情報標準化(GTFS-JP)



経路検索アプリ等によるバス路線や時刻の確認
→利用者の利便性が高い方法で情報を入手可能

○バス位置情報システム



バスの現在地の把握
→バスの遅れや発車時刻が確認可能

様々な自動車DXを相互に連携させて推進し、安全性や快適性の面において世界最高水準のバス・タクシーサービスを実現していく。

DXに関する取組の方向性②自動運転に関する取組の方向性

- 公共交通への自動運転の導入は、人件費比率の高い現在のバス・タクシー事業において、大幅にコストを削減しつつ、一人当たり賃金の増加等の効果が期待できるなど、より持続的な経営が期待できる。
- これらの期待がかかる自動運転の実現に向けては、安全性の向上、地域の理解、事業性の確保が課題となっており、これらの課題解決には長期的な取組が必要である。

自動運転に関する取組の方向性

○自動運転の実現に向けた環境整備が世界で最も進んでいる国の一つである日本において、長期的な視点で優先的に解決していくべき課題等を実証するため、地方自治体等による自動運転の実証実験等の取組に対して支援を行う。

安全性の向上

公道での走行経験を蓄積して安全性を向上



地域の理解

継続的に同じ地域で走行し地域住民の安心感を形成



事業性の確保

実証事業での経験を重ね事業モデルを磨き上げ



自動運転の社会実装を通して、交通事故の低減や、路線の維持などのバス・タクシー事業の持続的な経営につなげ、更なる安全・安心な地域公共交通の実現を図っていく。

出典) ラストワンマイル・モビリティ／自動車DX・GXに関する検討会とりまとめ「担い手確保、自動車DX・GXに関する今後の取組の方向性」／国土交通省自動車局(2023年7月公表)

▲ 国のDXに関する取組の方向性

3.2 時代潮流の変化と現状

9) 交通DXの進展 ~ ②市内をフィールドとした関連プロジェクト

- 本戦略に位置付けた施策の進捗により、**バスロケーションシステム**を活用した**バス運行情報の提供**、令和3年3月に全国初となる**地域連携ICカード「totra」**を導入のほか、**地域内交通の予約・配車システム**の運用を順次進めている。
- 栃木県ABCプロジェクト**において、令和4年9月29日(木)～10月11日(火)の間、「西川田駅東口～総合グラウンド」間を結ぶ路線の実証事件を実施。



(JR宇都宮駅西口)



(スマートフォン画面)

▲ バスロケーションシステムの導入状況



(PC予約用画面)



(予約システムの利用方法)

▲ 地域内交通の予約システム



▲ 地域連携ICカード「totra」

乗るとき
降りるときに
タッチ
するだけ!

1 ICマークのある
全国の鉄道・バスでも
使える!
北海道から沖縄まで
1枚でOK!

2 複数事業者の定期券を
1枚にまとめられる!
(例) JR東日本 +
関東自動車・JRバス
の定期券も可能に!

3 ICマークのある
コンビニや飲食店
などのお店でも
使える!



▲ 栃木県ABCプロジェクトによる自動運転実証実験(令和4年度) 37

3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

10) 交通GXの推進 ～ ①国の取組

- 国においては、地球温暖化対策のため2050年のカーボンニュートラルの実現に向けて、EV車両等の導入をはじめとしたグリーントランスフォーメーション(GX)を推進することとしている。
- また、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めるため、先に示した「交通DX」や「3つの共創(官民・事業者間・他分野)」とともに、「交通GX」の推進を位置づけている。

GXに関する取組の方向性

国土交通省

○2050年のカーボンニュートラルの実現に向けたEV車両等の導入をはじめとした取組は、バス・タクシー事業者にとってエネルギー使用に係るコスト低減による経営改善に繋がり得るものであり、バス・タクシー事業者が国や自治体等の関係者と協力して脱炭素化に向けて取り組むことが重要。

GXに関する取組の方向性

・GXの取組について、関係省庁と連携し、車両の購入、充電・水素充てんインフラの整備等、必要な支援を行う。



EVタクシー



燃料電池バス



電気スタンド



水素ステーション

・GXによるメリットを周知・広報していく。

優れた静穏性、少ない揺れにより、快適な乗り心地の実現(停車・発進を繰り返す路線バスの快適性向上・車内事故防止)

燃料費削減による経営効率改善



EVバス



EVタクシー

十分な航続距離(利便性向上)

災害時等に移動式電源として利用可能

LPガススタンドのない地域でも運用可

・EVバス導入に係る道路運送高度化事業の活用を促進し、予算面、税制面及び手続面の簡素化による総合的な支援を行う。

EV車両等の導入に加え、関係省庁、自治体及び他事業者と連携してインフラの最適配置を行い、再生可能エネルギーによる供給を進めるなど、社会全体で脱炭素社会に向けた取組の促進を図っていく。

出典) ラストワンマイル・モビリティ/自動車DX・GXに関する検討会とりまとめ「担い手確保、自動車DX・GXに関する今後の取組の方向性」/国土交通省自動車局(2023年7月公表)

▲ 国の交通GXに関する取組の方向性

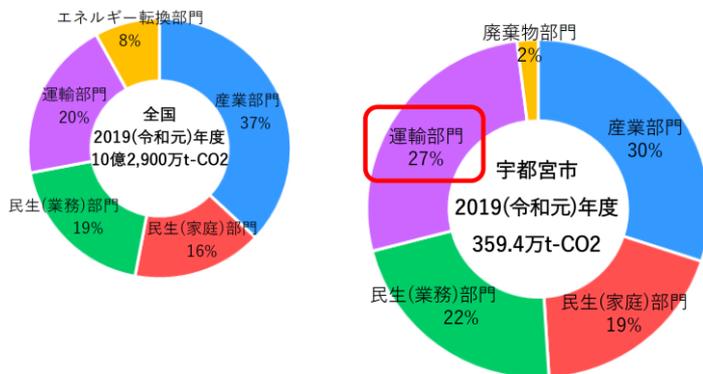
3.2 時代潮流の変化と現状

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

10) 交通GXの推進 ～ ②市内をフィールドとした関連プロジェクト

- 市の二酸化炭素排出量の排出割合の特徴の一つとして、**運輸部門が全国より7%高い割合**を占めていることが挙げられ、移動手段のほとんどを自動車に依存していることが原因の一つとして考えられている。
- このような状況のもと、「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」を基盤とし、将来世代に残すことができる持続可能なまちをつくるため、かえる つくる 育てる の3つのアクションを実行し、カーボンニュートルなまち“うつのみや”を実現することとしている。
- また、「コンパクト・プラス・ネットワークによる脱炭素モデル都市構築」により、「LRT沿線」において、公共・民間施設等に太陽光発電・蓄電池等を最大限導入するとともに、**地域新電力会社「宇都宮ライトパワー株式会社(ULP)」による再エネの一括調達と高度なエネルギーマネジメント**を行い、2030年度までに、民生部門(家庭部門及び業務その他部門)の電力消費に伴うCO₂排出の実質ゼロを実現することを目指している。
- また、民生部門電力以外の取組として、**LRTや電気バス等を中心とした公共交通ネットワークの脱炭素化を図る「ゼロカーボンムーブ」の構築**により、運輸部門のCO₂削減を図ることを目指している。



出典) 宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ

▲ 全国及び市の二酸化炭素排出量と構成比



▲ 脱炭素モデル都市構築の全体イメージ

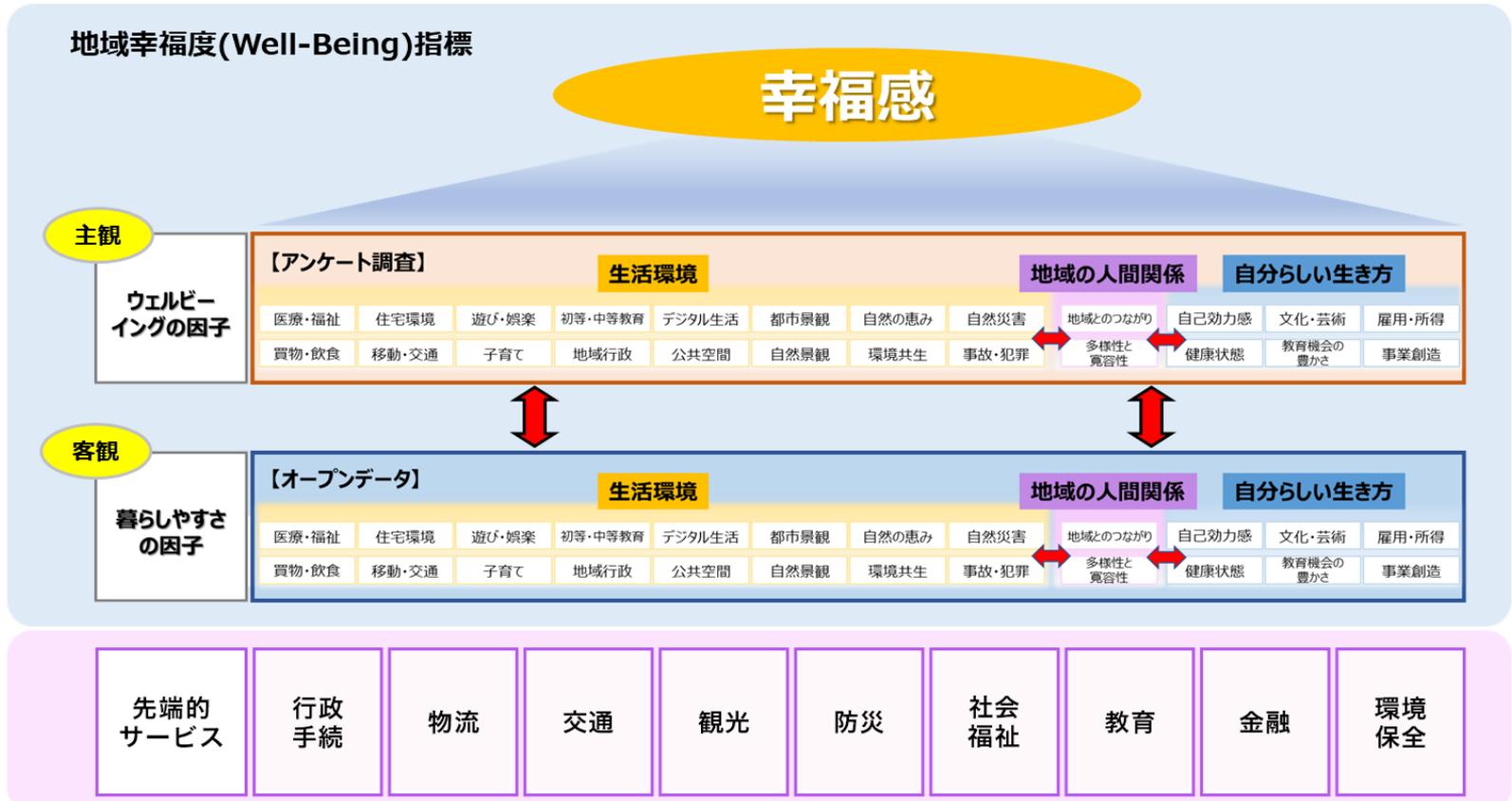
3.3 Well-Being指標等からみた宇都宮市の特徴

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

1) Well-Being指標等の活用

- 本市の特徴として、他市と比較し、「評価されている項目」と「更なる取組が期待される項目」を「Well-Being (地域幸福度)指標」から確認
- 世論調査の結果から、宇都宮市の好きなところ・嫌いなところについても確認



(出典)一般社団法人スマートシティ・インスティテュート「地域幸福度(Well-Being)指標」

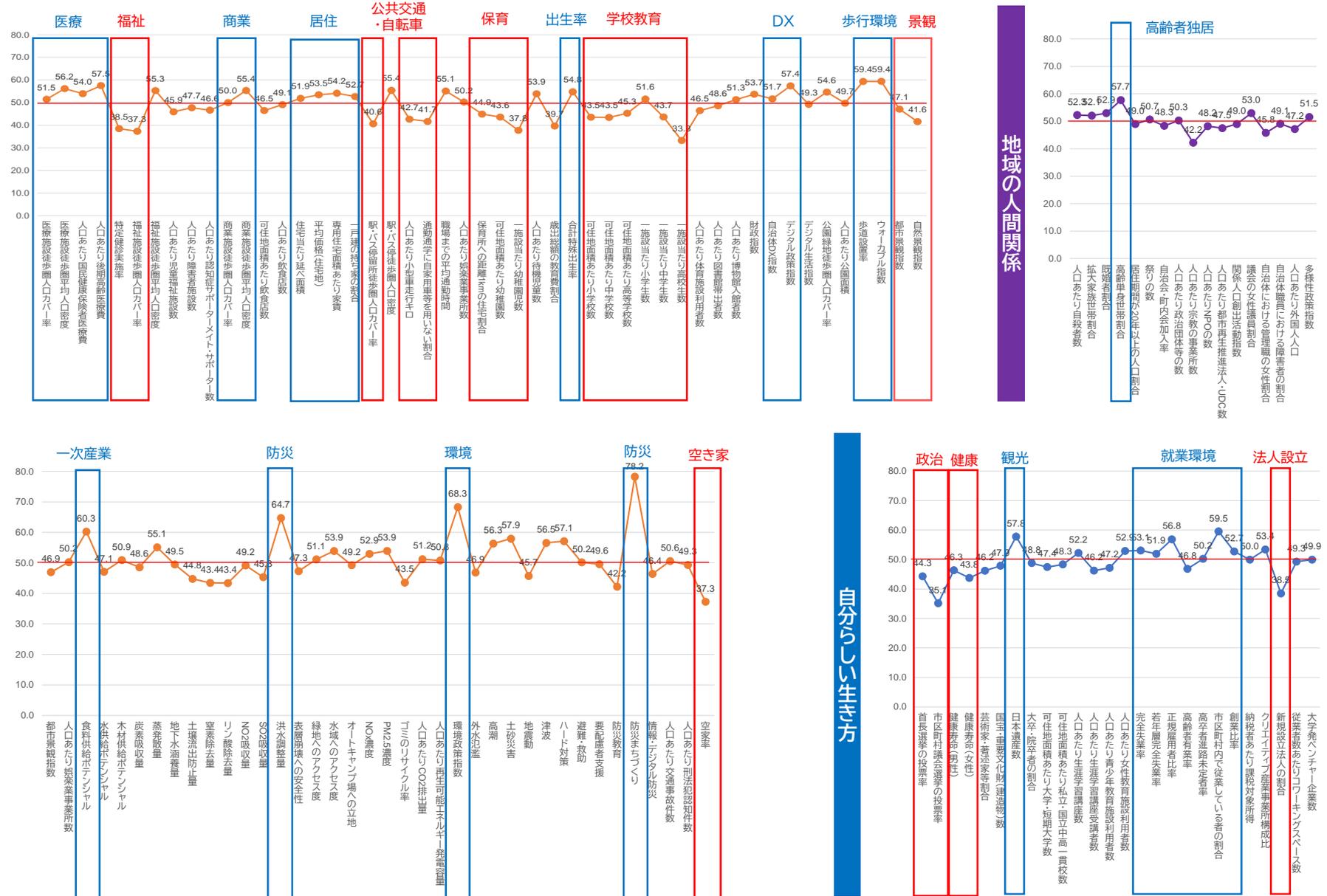
▲ Well-Being(地域幸福度)指標の構成

※指標は主観指標(アンケート結果)と客観指標(オープンデータ)から構成されており、人口10万人以上の自治体の数値をベースとした偏差値化されたデータとして整理(指標は数値が高いほど望ましい状態を示すよう計算式が組まれている。)

3.3 Well-Being指標等からみた宇都宮市の特徴

都市空間・交通 | 子育て・教育・学習 | 健康・福祉・医療 | 安心・協働・共生 | 魅力・交流・文化 | 産業・環境

1) Well-Being指標からみた宇都宮市の特徴(客観指標)



地域の人間関係

自分らしい生き方

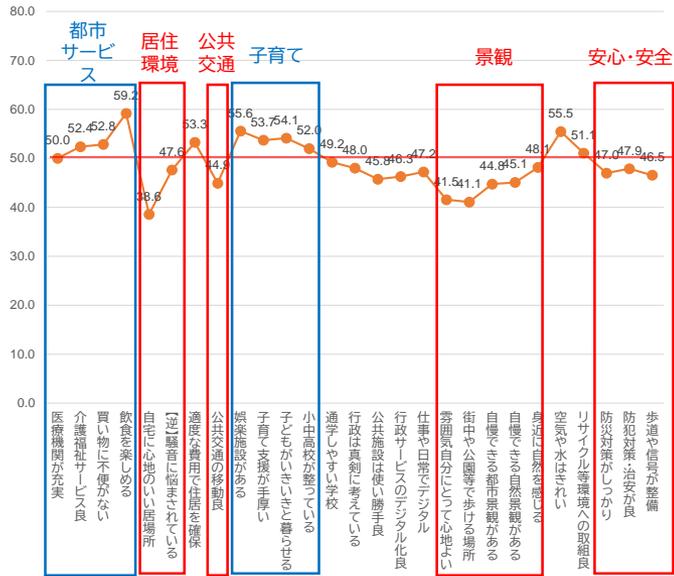
生活環境

(出典)一般社団法人スマートシティ・インスティテュート「地域幸福度(Well-Being)指標」

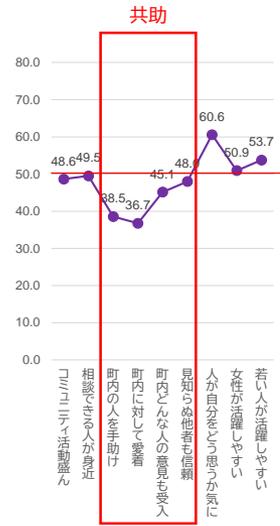
3.3 Well-Being指標等からみた宇都宮市の特徴

1) Well-Being指標からみた宇都宮市の特徴(主観指標)

生活環境



地域の人間関係



自分らしい生き方



(出典)一般社団法人スマートシティ・インスティテュート「地域幸福度(Well-Being)指標」

3.3 Well-Being指標等からみた宇都宮市の特徴

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

1) Well-Being指標からみた宇都宮市の特徴

	これまでの取組が評価されている項目	更なる取組が期待される項目
客観指標 (客観的に見た暮らしやすさ)	<ul style="list-style-type: none"> 医療・商業・就業といった都市サービスの充実 良好な居住環境 DXを行政が積極的に展開 ウォーカブルなまちづくり 市内で従事している者の割合 防災・環境施策の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通・自転車がより利用しやすい環境 都市・自然景観 健康寿命 新規法人が設立しやすい環境
主観指標 (提供サービスに対する住民の受け取り方)	<ul style="list-style-type: none"> 医療施設や買い物・飲食など、都市サービス全般の充実 子育て支援の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通で移動しやすい交通環境 まちなかを安心して歩ける場所や景観など、居心地のよい空間形成 町内での助け合い・意見を受け入れる雰囲気醸成 安心・安全な交通環境 主観的健康観

Well-Being指標からみた本市が目指すべきまちづくりの方向性

- 宇都宮都市圏の中心都市であり比較的都市サービスが充実している一方、都市サービスへのアクセスを支援する公共交通をより利用しやすくするなど、交通環境の整備が求められている。
- 地域で住まい続けるのにあたって、地域コミュニティの活性化や生活の質(健康面・文化面)の更なる充実化などが必要
- これまで評価されているウォーカブル・DXを活用したまちづくりなどの更なる推進と、更なる取組が期待される景観や歩行環境の充実など居心地の良い空間の形成や、安全・安心なまちづくりを両輪で進めていく必要がある。

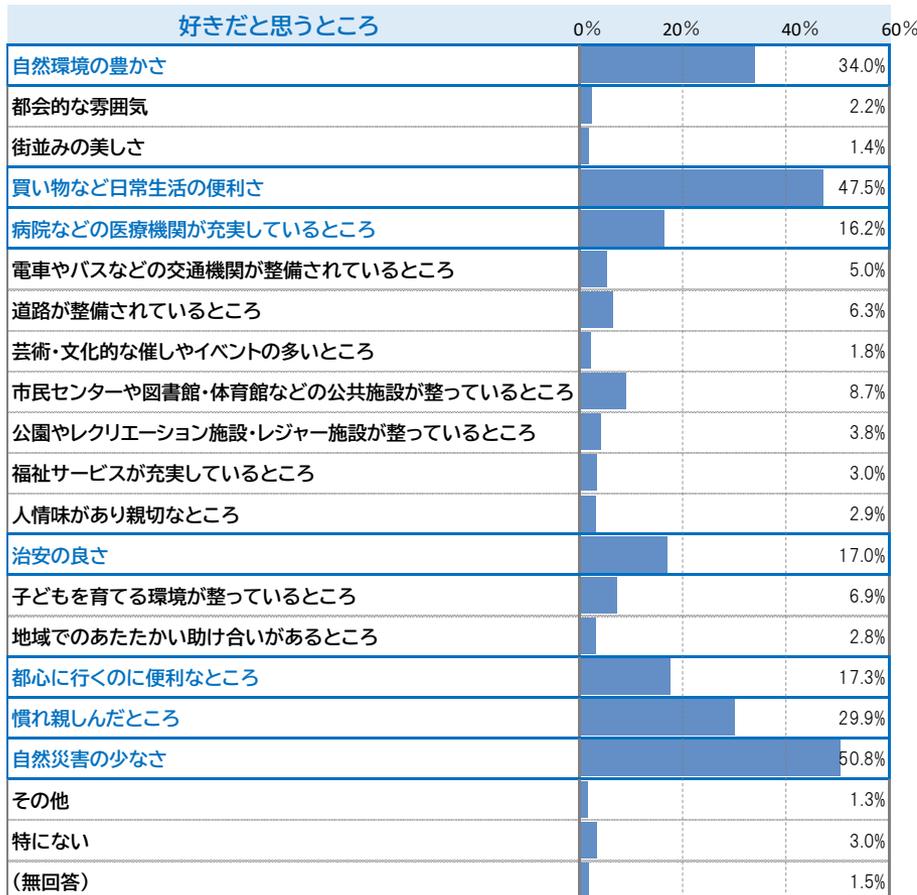
3.3 Well-Being指標等からみた宇都宮市の特徴

都市空間・
交通子育て・
教育・学習健康・
福祉・医療安心・
協働・共生魅力・
交流・文化

産業・環境

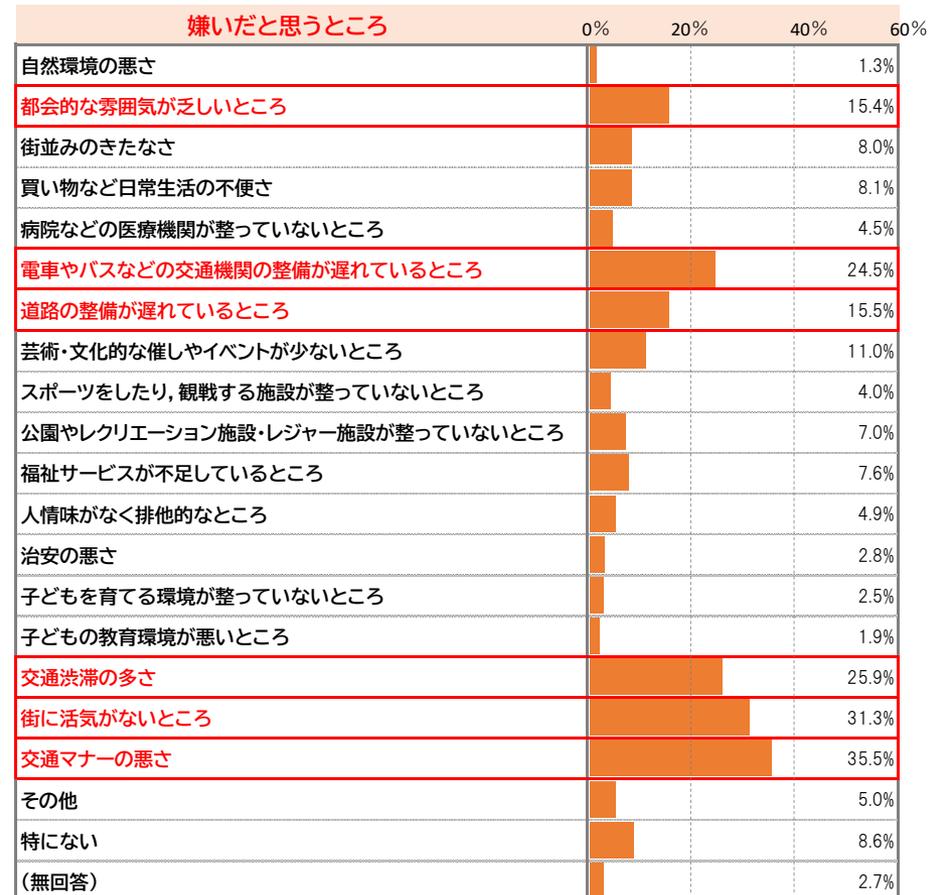
2) 本市世論調査からみる宇都宮市の特徴

- 自然災害の少なさや、買い物など日常生活が便利さ、都心に行くのに便利などところが評価されている。
- 一方で、交通マナーや交通渋滞、公共交通の整備の遅れなど、交通に関する項目を指摘する声のほか、都会的な雰囲気や街の活気など、街の魅力の向上を求める声も多い。



出典) 令和4年度世論調査結果報告書(宇都宮市)

▲ 宇都宮市の好きだと思うところ



出典) 令和4年度世論調査結果報告書(宇都宮市)

▲ 宇都宮市の嫌いだと思うところ

4. 課題の整理・取組テーマの設定

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



4. 課題の整理・取組テーマの設定

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

健康・福祉・医療

NCC形成の状況

- 地域内交通の導入に伴う地域内移動の利便性向上
- 障がい者にとって公共交通が不便
- 一部地域における高次医療施設等へのアクセシビリティ

時代潮流の変化

- 高齢化の更なる進展と独居高齢者の増加
- 高齢者の出控え
- 要支援・要介護者、障がい者の増加
- 世帯内での高齢者等の送迎負担
- 運転免許証自主返納者の増加

Well-Being指標等から見た特性(配慮事項)

- 医療機関が充実
- 健康寿命の向上
- 主観的健康観の向上

移動から見た課題

- 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
- 医療・保健サービスを受けるための交通手段の確保
- 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

取組テーマ

市民一人一人の健康づくりを支える移動環境の実現

安心・協働・共生

- 地域内交通の導入に伴う地域内移動の利便性向上
- 地域内交通で対応できないニーズへの対応

- 単身世帯の増加に伴う地域での支え合い強化の必要性
- 女性、高齢者や障がい者等の社会進出のための環境整備
- 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
- 若年層の地域活動への参加率の低さ
- 世帯内での送迎負担

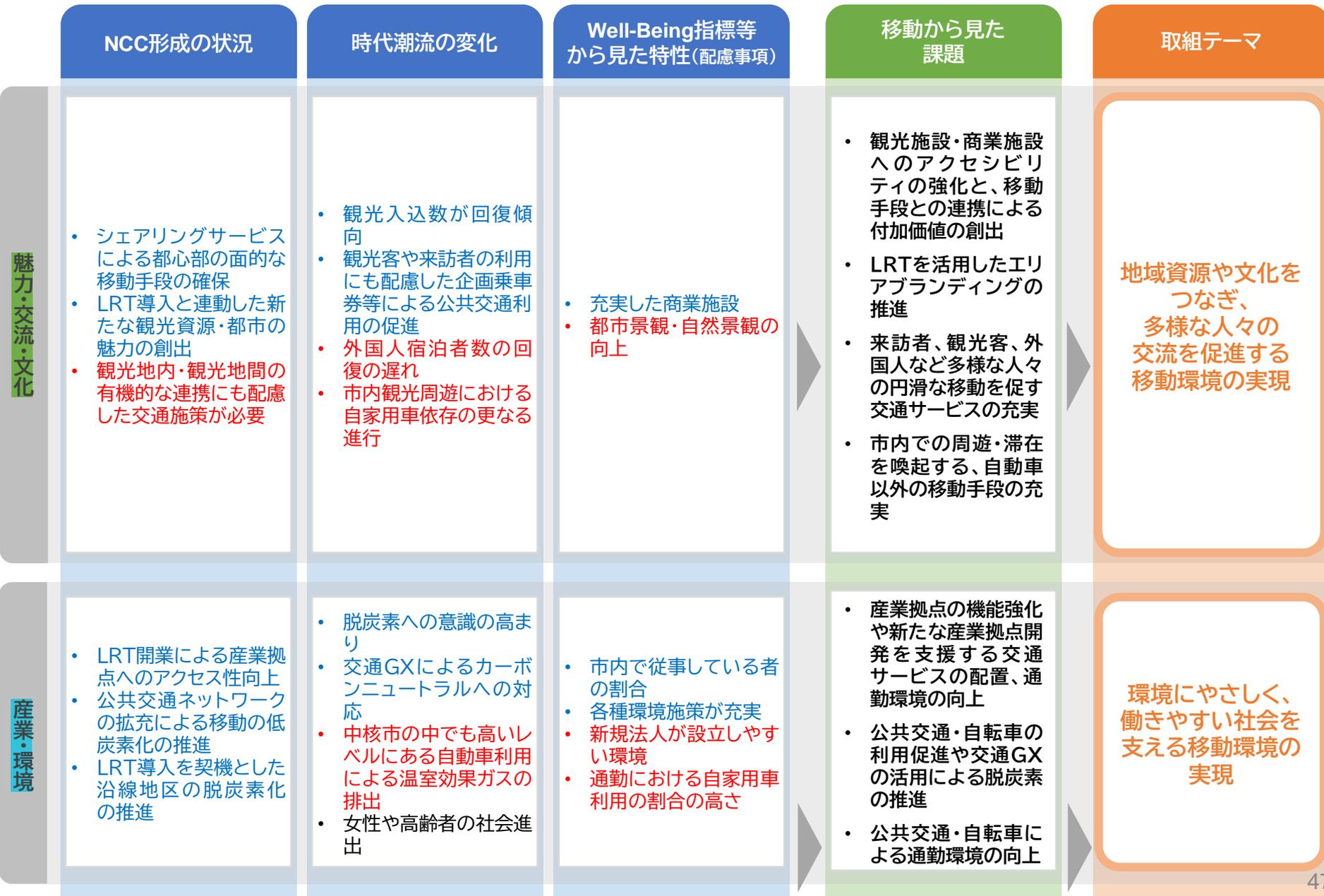
- 町内での助け合い・意見を受け入れる雰囲気醸成
- 安心・安全な交通環境の構築

- 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
- ハード・ソフト両面からの安全・安心な交通環境の整備
- 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
- 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

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

4. 課題の整理・取組テーマの設定

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

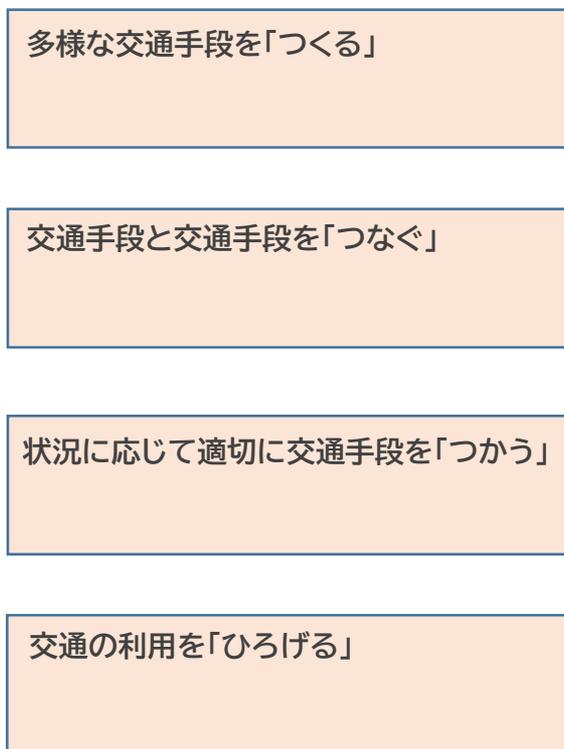


5. 今後の取組(施策体系の見直し等)

- 現状分析・課題の整理、各柱ごとの取組テーマなどを踏まえながら、基本方針や施策体系等について見直しを行う。
- 施策体系の見直しにあたっては、課題の整理を経て位置付けた各柱ごとの「取組テーマ」に対応した施策事業を設定

(現行計画)

「つくる」、「つなぐ」、「つかう」、「ひろげる」
のそれぞれの取組に対応した
施策事業を設定



(中間見直し)

各柱ごとの「取組テーマ」に対応した
施策事業を設定

