

第1回宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会

宇都宮市が目指す都市交通の将来像

～交通の都市基盤としての能力と役割を活かした将来まちづくりのために～

平成19年12月19日

宇 都 宮 市

第1章 宇都宮市の“まちと交通”(過去、現在、今後の進むべき方向)

まちの成り立ち

江戸時代・明治期

・現在の中心市街地は、古くからの城下・門前町として栄え、明治初期には県都に、また、現JR宇都宮線が開業し、明治後期には陸軍駐屯地になるなど、県の政治・経済の中心及び軍都として発展した。

大正・昭和期

・大正～昭和初期にかけて、JR宇都宮駅を起終点とする乗合自動車運行事業者が相次いで開業した。その後バス事業は、高度経済成長期に輸送人員数のピークを迎え、以後、輸送人員数が減少していく中においても、大きく路線を変えずに現在のバス路線の原型となっている。

・昭和初期には、東武宇都宮線が開業して、JRと東武間をバスがつなぐ現在の形に交通基盤が整備された。

昭和【戦時・戦後復興期】

・戦争末期の空襲により市街地の約50%が焼失したが、区画整理を進め復興した。その際、大通りは30mとなり、現在の道路網の基礎が形成された。

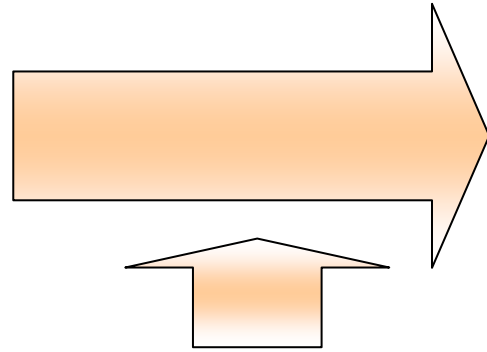
・しかし、大通り以外の道路・区画は、城下町の町割が残ったまま復興したため、その後の区画整理・交通体系の整備が遅れた。

昭和【高度経済成長期】

・JR宇都宮駅西側の中心市街地は、県都・商業都市として発展する一方、JR宇都宮駅東側は、工業団地を中心とした「まち」が形成されたが、モータリゼーションの進展により、通勤・物流は車の利用が一般に進み、車中心のまちが形成され、深刻な交通渋滞をもたらした。

近年

・平成になり外環状道路が全線開通し、都市の骨格道路が整備されてきて、中心部の通過交通の減少が見られたが、同時に商業施設や公益施設の郊外移転が進み、中心部の活力が徐々に低下した。



I 背景・潮流

①少子・超高齢社会と人口減少時代の到来 別冊(P1)

・日本の総人口は平成17(2005)年戦後はじめて減少に転じた。

・平成47(2035)年には総人口は13%減少する一方、3人に1人は高齢者が占めることとなる。

②地球環境問題の深刻化 別冊(P1,2)

・温室効果ガスの大量排出による地球温暖化や、大量生産・大量消費による地球資源の枯渇などの問題が深刻化している。

・日本の二酸化炭素排出量の2割を占める運輸部門のうち9割が自動車交通からの排出である。

③財政的制約の高まり 別冊(P2)

・人口減少、高齢化による生産年齢人口の減少は、生産力の低下を招き、投資余力の低下が懸念される。

④規制緩和 別冊(P3)

・規制緩和によって、自由競争がもたらされ、様々な分野で格差が生じている。

・バスに関しても規制緩和により、バス路線の参入、撤退が自由となり、需要が見込めない地域のバスは廃止へ。

→バス存続に対して、公共関与が拡大傾向である。

II 都市交通をとりまく現状と課題

1. モータリゼーションの進展(別冊P4)

・宇都宮市は、自動車保有台数が一貫して増加しており、自動車への依存が高い。

①追いつかない道路整備(別冊P4,5)

・3環状12放射道路をはじめとする道路整備を計画的に進めてきたが、依然としてピーク時における交通渋滞が発生している。

②過度な自動車への依存(別冊P5)

・道路整備が計画的に進められ、自動車の利便性が向上し、人々の行動圏域が広域化する一方、結果として過度な自動車依存を促進している。

③高齢者ドライバーの事故の増加(別冊P6)

・高齢者ドライバーの事故が急増しており、更なる事故の増加が懸念される。

④環境負荷の増大(別冊P7)

・宇都宮市における二酸化炭素排出量の2割強が運輸部門からであり、そのうち自家用車からの排出量が6割を占めている。

2. 都市の肥大化(別冊P8)

・宇都宮市は郊外化が進み、市街地が薄く広がる拡散型の都市構造を形成している。

①自動車への更なる依存(別冊P9)

・自動車の利用を前提とした都市の郊外化の進展は、更なるモータリゼーション化を促進している。

②増加する行政コスト(別冊P9,10)

・都市の肥大化に伴い、道路・上下水道等の社会インフラの整備が必要となり、今後、社会保障費の増加が見込まれる中、こうした社会インフラの維持コストの財政への影響が懸念される。

3. 公共交通の衰退(別冊P10)

・市民の生活の足となる公共交通の利用者は減少傾向にあり、ネットワークの維持に支障をきたしている。

①独立採算による公共交通網の維持が困難(別冊P11)

・都市内の移動を担う鉄道やバス等の公共交通は、モータリゼーションの進展により利用者が減少し厳しい経営を強いられている状況であり、サービスレベルが低下している。

・特にバス路線の維持に対し、行政は事業者へ一定の支援を行ってきたが、効果的な利用促進など、事業者・市民・行政の連携が不十分である。

②交通サービスの需要と供給のアンバランス(別冊P12)

・まちなかでは、公共交通が比較的充実し、一部地域では需要を上回るサービスが提供されている一方で、一定の人口が集積する新興市街地では、サービス空白地域が存在している。

③公共交通不便地域の存在(別冊P13~15)

・公共交通サービスの提供されていない地域は、宇都宮市の可住地面積の約6割に達し、そこに市民の約35%(約17万人)が居住している。

III 今後進むべき方向

【都市交通に対する現状と課題認識】

①マイカー利用を前提とした、拡散型のまち

・宇都宮市は車社会への対応として道路整備を進めるとともに、土地利用、都市構造もそれに対応してきた。

・結果、企業誘致や市民生活の向上に大きく寄与した一方で、頻発する交通渋滞や高齢者の交通事故等様々な課題が顕在化しつつある。

・また、公共交通の利用者は減少し、公共交通自体のサービス水準も低下・縮小が続いている中で、大通りなどは、決して効率の良いバスの運行とは言い難い状況にある一方で、新興市街地などでは公共交通の空白地帯が存在する。

②将来的に不安が残るマイカー社会

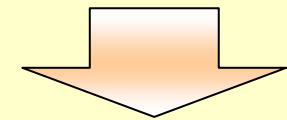
・将来的には、高齢者のモビリティ確保、地球環境問題への対応など自動車のみに頼る社会の限界が伺える。

・また、自動車社会によって肥大化した都市を、人口減少時代に維持していくには市民への行政コストの負担が増える可能性が高い。

③まちの活力が低下

・工業団地にアクセスする道路の混雑解消や交通利便性向上など、良好な生産環境の確保が課題となっている。

・モータリゼーションの進展により、中心部の商業施設や公益施設などの郊外移転が進んだことから、中心市街地の活性化が課題となっている。



【今後進むべき方向】

①効率的な都市への体質改善

②活力を維持するために必要なまちの魅力向上

③将来的に持続可能な公共交通ネットワークの確立

④利用者・事業者・行政機関が連携した取り組み

第2章 宇都宮市が目指す都市交通の将来像

1. 宇都宮市が進むべき方向

①効率的な都市への体質改善

- ・人口減少・高齢社会を見通して、効率的で環境に配慮した持続可能な都市構造を構築していくことが必要である。
- ・このためには、地域特性に応じて自動車(道路)と公共交通のバランスを見直して、過度な自動車利用を是正していくことが必要である。

②活力を維持するために必要なまちの魅力向上

- ・宇都宮市が活力を維持する上で、工業団地などの良好な生産環境の整備や、魅力ある中心市街地の創出を図っていくためには、交通渋滞の解消やまちなかの回遊性の改善など、交通の円滑化や利便性の向上が必要である。

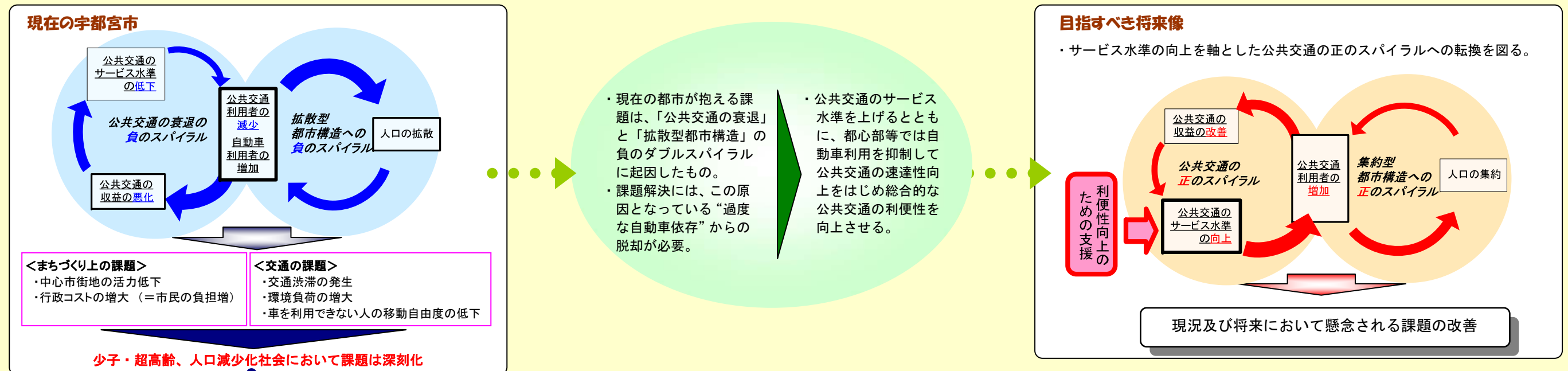
③将来的に持続可能な公共交通ネットワークの確立

- ・従来の赤字補填的な公共交通に対する支援のみならず、鉄道やバスの連携強化など利用者の視点に立った利用しやすい総合的な公共交通ネットワークの整備や効率的な運行への支援などを行うことにより、持続可能な公共交通ネットワークの確立を促していくことが必要である。

④利用者・事業者・行政機関が連携した取り組み

- ・持続可能な公共交通の確立には、一つ一つの公共交通手段の利便性向上はもちろんのこと、公共交通の相互連携による利便性向上が必要である。
- ・過度な自動車依存からの脱却には、利用者の協力が必要不可欠であり、利用者、事業者、行政機関が総力を結集して取り組んでいくことが必要である。

公共交通の衰退と都市構造の関係（進むべき方向の考え方）



超勢型の将来像

- ・今までのように自動車利用者の需要に追随した道路整備を優先的に進めた場合。

①自動車社会のさらなる進展

- ・交通渋滞が改善しない。
- ・公共交通のサービス水準が低下するとともに公共交通不便地域が拡大する。
- ・環境負荷の増大により地球温暖化が進む。

②郊外化のさらなる進展

- ・中心市街地などの活力が更に低下する。
- ・社会インフラ（道路、ライフラインなど）維持費用が増加し、必然的に一人当たりの行政コスト負担額が増加する。

③高齢者等のモビリティ確保の課題が深刻化

- ・車を利用できない人の移動自由度が低下する。

参考：宇都宮市が目指す将来の都市空間の姿（第5次宇都宮市総合計画（概要）より）

【基本方針】

本市では、おおむね市域の中央部に中心市街地が形成され、それを取り囲むように既存市街地、新市街地が位置し、さらにその外側に農林業地域が広がる構造となっています。

今後、既存ストックの有効活用を基本に、土地利用にあたっては、「市民生活の質の向上に資する住宅地の形成」、「生活圏における個性的な商業・業務地の形成」、「誰もが暮らしやすい住環境を備え、本市の中核性・存在感の向上に繋がる高次都市機能の集積基盤となる中心市街地の形成」、「広域的な都市圏の発展をリードする工業地の形成」、「生産性と公益的機能が確保された農業地、森林地の保全」を図るとともに、市街地の無秩序な拡大を抑制し、「土地利用の適正化」を図ることにより、都市と自然が調和する土地利用を目指します。

【目指す都市空間の姿】

そのうえで、都市機能の配置にあたっては、中心市街地や既に形成されている地域拠点、生活拠点（または生活圏）など、都市機能の集積する既存の拠点（核）を有効に活用しながら、それぞれの拠点にふさわしい性格づけや、密度、広がりなどを踏まえた「拠点化」の促進を目指します。

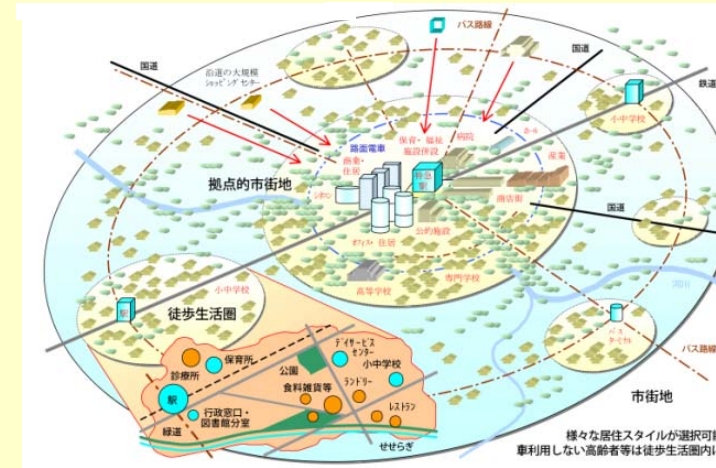
こうした土地利用の適正化と拠点化の促進により、**都市のコンパクト化（高密度・集約化）**を図るとともに、拠点間における機能連携・補完、他圏域との広域的連携のための軸を形成・強化する、**「ネットワーク化」**の促進により、これからの人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿である、**「ネットワーク型のコンパクトシティ（高密度・集約型都市）」**の形成を目指します。

2. 基本理念

理念1：都市機能の集約と円滑なモビリティの確保により、ネットワーク型コンパクトシティを実現

- 都市機能を各種拠点に集約し、それぞれの地域特性や役割分担等を踏まえながら、高齢社会や環境問題に対応した、魅力あるまちづくりを推進していきます。
- それぞれの拠点においては、そこに住まう人々や訪れる人々が安全・快適に移動し活動するための基盤となる公共交通などを、地域特性に応じて戦略的に整備していきます。
- そのほかの地域においては、その集積や土地利用の状況に応じて公共交通と道路をバランスよく整備していきます。

コンパクトシティのイメージ

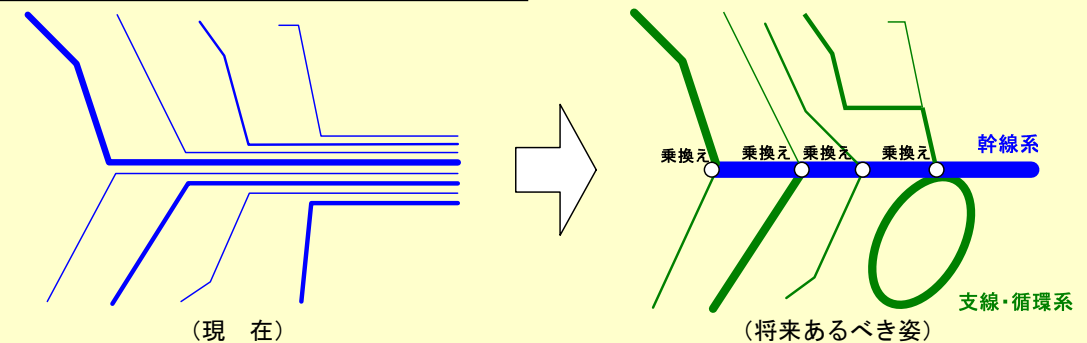


出典：都市再生ビジョン参考資料（H15 社会資本整備審議会）

理念2：利便性・明示性・効率性の高い、持続可能な公共交通ネットワークの整備を推進

- バスや鉄道等、公共交通機関相互の連携を密にしながら、利用者の視点に立った分かりやすく使いやすい公共交通ネットワークの整備を推進していきます。
- 個々の地域の特性やニーズ等を踏まえ、様々な交通手段を効率的に組み合わせた「魚の骨のような公共交通ネットワーク」の実現を目指します。
- 鉄道駅などの交通結節点においては、円滑な乗り降りや乗り継ぎ等の環境を整備するとともに、分かりやすい案内情報の提供などのソフト施策にも取り組んでいきます。

魚の骨のような公共交通ネットワークのイメージ



（現在）
・バス系統が集中する部分においては、乗車密度にばらつきが生じる。

（将来あるべき姿）
・複雑なバス路線を幹線系と支線系を分け整理することで、利用者にとって分かり易く、また乗車密度が一定となるため、車両の効率的な運行が可能となる。
・幹線系の運行を効率化した分、支線系のサービスレベルを向上させることが可能となる。

理念3：関係者相互で連携し、公共交通を守り、育てる ”マイバス”、”マイレール”意識を醸成

- 公共交通の維持・充実そして活性化を図っていくには、何よりも利用者である市民自らが積極的に公共交通を利用していくことが重要であり、そのために、市民一人一人がそれぞれ自ら考え、過度に車に依存しないライフスタイルへの転換を目指します。
- 市民、事業者、さらには行政等関係者が総力を結集し、魅力あるまちづくり、魅力ある公共交通の実現に向け取り組んでいきます。

市民による公共交通へのサポート事例

【サポート組織（わかやま電鉄）】

- ・1口1000円（広告料）としてサポーターを募集。
- ・記念缶バッジの進呈や記念プレートへの名前の掲示。



出典：和歌山電鉄株式会社 HP

モビリティ・マネジメントの取組事例

【県央地域公共交通利活用促進協議会】（平成18年度）

- ・国道123号沿線地域において、自宅から最寄りの「統合時刻表」を配布。
- ・国道123号においてバス会社3社のバス停を統合。



3社統合バス停

3社の時刻表を統合した「統合時刻表」

第3章 目標とする公共交通ネットワーク

①拠点間の公共交通ネットワーク化による都市の集約（基幹公共交通軸の確立）

- ・都市拠点、産業拠点、交通結節点間を既存の鉄道をはじめとしたサービス水準の高い基幹的な公共交通でネットワーク化し、拠点及び沿線の人口密度を高め、都市の集約を図る。
- ・特に、JR宇都宮駅の東西方向については、拠点が点在していることに加え、将来的には、広域的な観点から周辺都市との連携を強化するために、宇都宮市の都市骨格となる基幹交通軸の形成を図る。

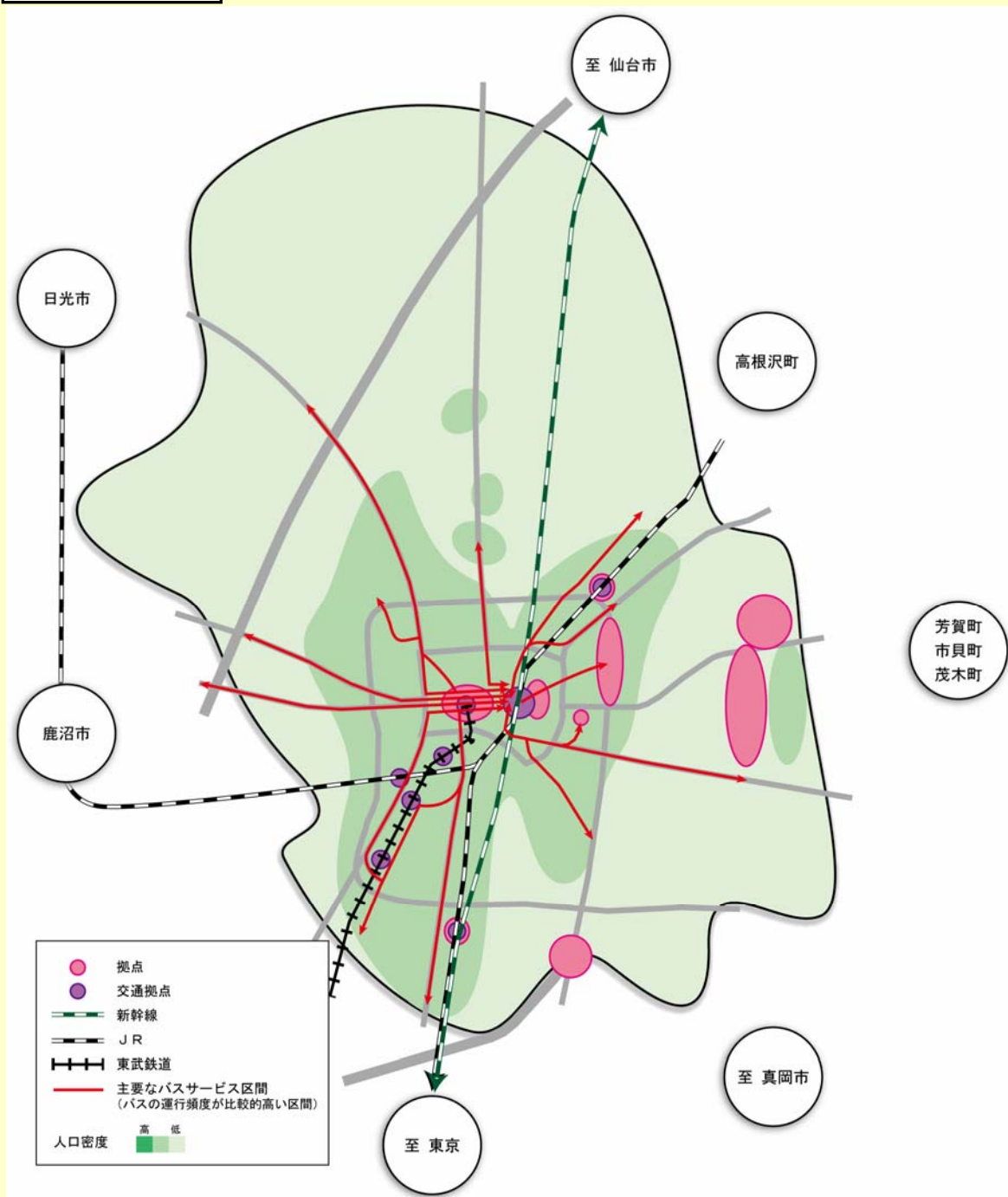
②基幹公共交通、支線交通等からなる公共交通ネットワークの構築

- ・基幹公共交通とそれに直結する支線交通およびそれを補完する循環バスや乗合いタクシー等からなる分かりやすい階層的な公共交通ネットワークの構築を図る。

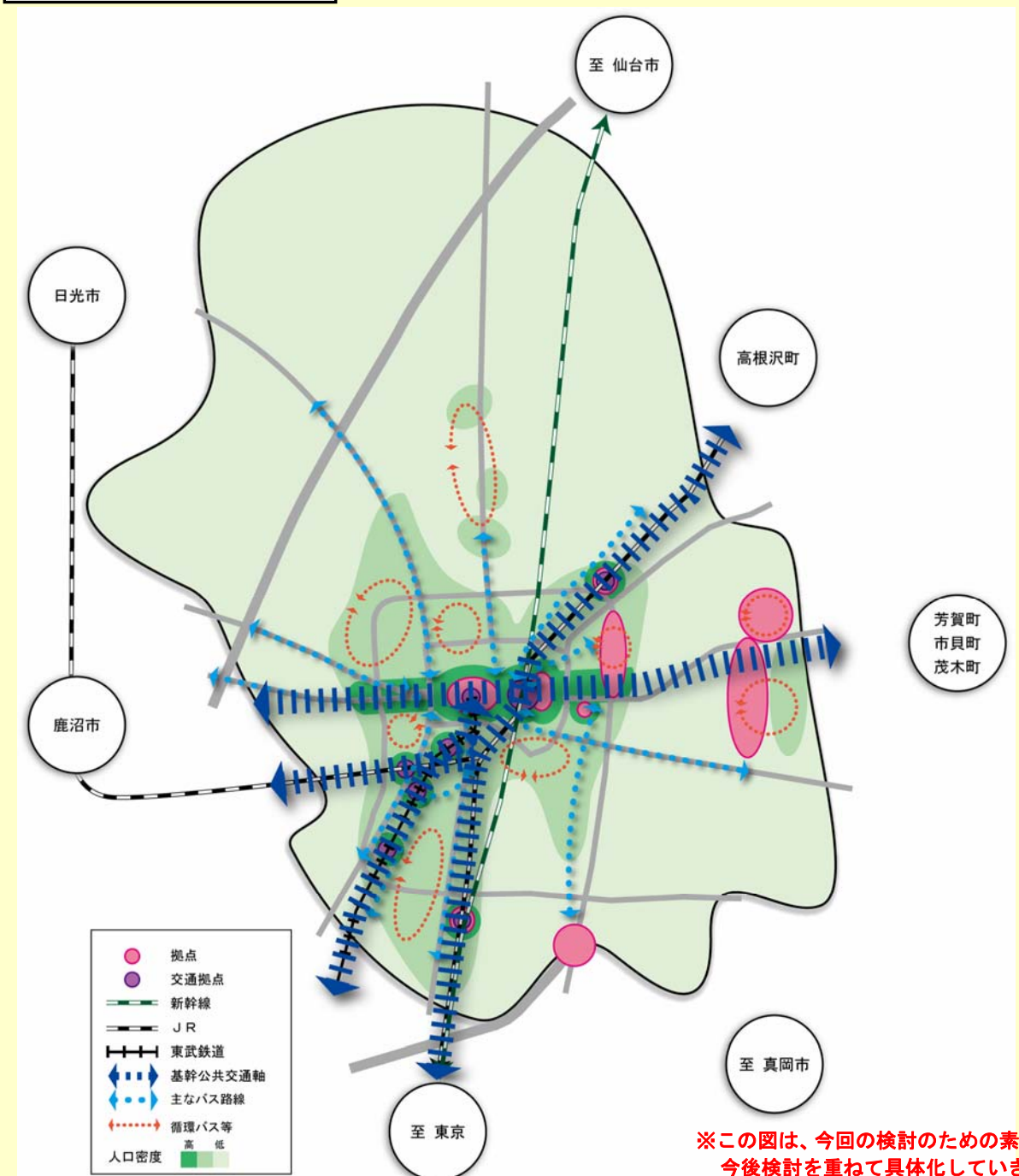
③地域の特性に応じた公共交通サービスの提供

- ・都市機能の集積や土地利用の状況など地域の特性に応じて、道路整備と連携して適切な公共交通サービスの提供を図る。

現状



将来イメージ(素案)



※この図は、今回の検討のための素案であり、今後検討を重ねて具体化していきます。