

# 宇都宮都市交通戦略【概要版】

★誰もが利用できる 環境にやさしい 交通ネットワークを目指して★

## 第1章 宇都宮市が目指す都市

### (1) 目指す都市の将来像

#### ◆第5次宇都宮市総合計画

都市のコンパクト化（集約化）及び拠点間のネットワーク化により、人口減少の局面を前提とした人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿として、「ネットワーク型コンパクトシティ（連携・集約型都市）」の形成を目指す。

#### ◆（仮称）第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想（案）

公共交通、徒歩、自転車と自動車とが連携共存した都市構造の形成に向けて、道路、公共交通ネットワークの整備や、交通手段間の連携強化を図ることにより総合的な交通体系の確立を目指す。

### (2) 本計画（「戦略」）の位置付け

「第5次宇都宮市総合計画」及び「（仮称）第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」における都市づくりの方針を踏まえ、「ネットワーク型コンパクトシティの実現を支える交通ネットワーク」の形成を目指し、関係者と連携して進める計画。

### (3) 計画年次

- 2009年から2018年（平成30年度）の10年間
- ・短期 3年（平成21年度～平成23年度）
- ・中長期 7年（平成24年度～平成30年度）

## 第2章 本市の交通の現状と課題

### (1) 都市をめぐる社会展望

#### ◆少子・超高齢社会と人口減少時代の到来

平成47（2035）年には、日本の総人口の3人に1人が高齢者と推計される。

#### ◆地球環境問題の深刻化

温室効果ガスの大量排出による地球温暖化などが深刻化する中、日本の二酸化炭素排出量のうち約2割は自動車交通から排出されている。

#### ◆財政的制約の高まり

人口減少、高齢化による生産年齢人口の減少が、生産力の低下を招き、投資余力を低下させる。

#### ◆規制の緩和

バス・鉄道路線の参入・撤退が自由となったことから、公共の関与が拡大傾向にある。

### (2) 都市と交通の現状

#### ◆モータリゼーションの進展

宇都宮市における自動車保有台数が、ここ20年で1.5倍となるなど（栃木県：全国2位）、自動車への依存が非常に高くなっており、ピーク時における交通渋滞の発生、高齢者ドライバー事故の急増を招いている。

#### ◆都市の肥大化

モータリゼーションの進展とともに、郊外化が進み、低密度な市街地が広がる拡散型の都市構造が形成され、自動車への更なる依存や、道路・上下水道等の社会インフラの整備や維持コストの財政への影響が懸念される。

#### ◆公共交通の衰退

モータリゼーションの進展は、公共交通利用者の減少をもたらし、ネットワークの維持に支障をきたしている。

## 第3章 本市が目指す都市交通の将来像

### (1) 目指すべき方向

#### ◆効率的な都市への体質改善

効率的で環境に配慮した持続可能な都市構造を構築するために、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。

#### ◆活力を維持するために必要なまちの魅力向上

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などのために、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。

#### ◆将来的に持続可能な公共交通ネットワークの確立

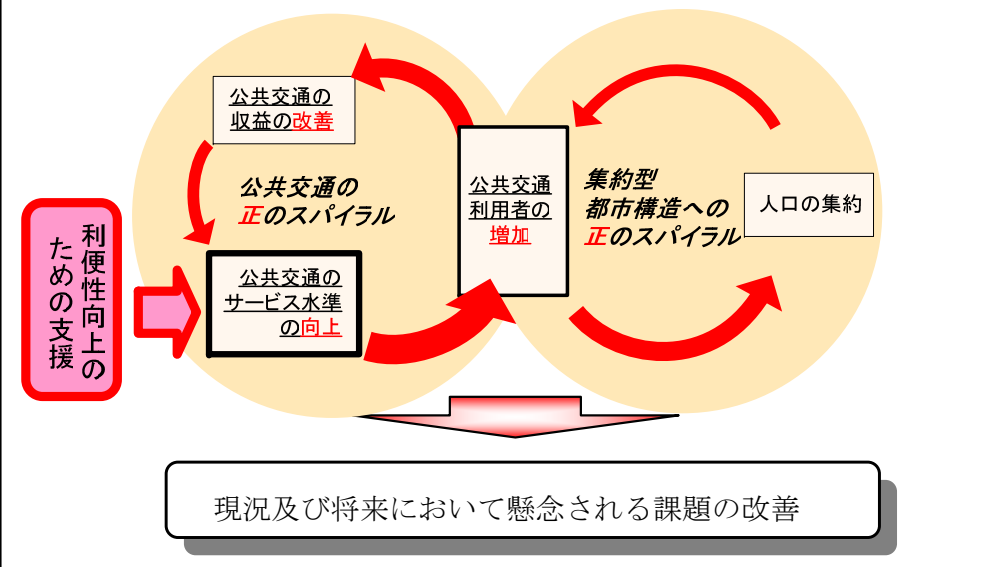
鉄道やバスの連携強化など利用者の視点に立った利用しやすい総合的な公共交通ネットワークの整備や、効率的な運行への支援が必要。

#### ◆利用者・事業者・行政機関が連携した取り組み

公共交通の相互連携による利便性向上や利用者の協力など、利用者、事業者、行政機関が総力を結集して取り組むことが必要。

### 目指すべき将来像

・サービス水準の向上を軸とした公共交通の正のスパイラルへの転換を図る。



### (2) 都市交通戦略の基本理念

交通体系の構築にあたっては、関係者相互の連携のもと、以下の3つの理念により進めていく。

**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、それぞれの拠点において人々が安全・快適に移動し活動する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する。

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

・徒歩や自転車、自動車、公共交通など各種交通が相互に連携するとともに、様々な交通手段を効率的に組み合わせた交通ネットワークの実現を目指す。

**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**

・市民、事業者、行政等関係者が総力を結集して、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む。

## 第4章 将来の交通体系

### (1) 将来の公共交通ネットワーク

公共交通空白・不便地域の解消に向けて、階層性を持った効率の良い公共交通ネットワークの再構築を行う。

- 1) バス路線が集中している大通り等に、「輸送効率の高い交通システム」を構築する。
- 2) 幹線における輸送効率の向上により、支線の運行本数の増加や新規路線への振り分けをする。
- 3) 輸送効率に対応した「幹線、支線からなる公共交通システム（魚の骨ネットワーク）」への転換を図る。

#### ◆基幹・幹線公共交通ネットワークの構築

- ① 第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想（素案）に基づく基幹公共交通軸と主なバス路線に、市民生活に必要な公共・公益施設へのアクセスを支援する公共交通を含めて、本市の基幹・幹線公共交通とする。
- ② 基幹公共交通は、公共交通ネットワークの中心的な機能を担うため、大量輸送や定時性・速達性を備えた交通システムとする。
- ③ 基幹と幹線が集中する乗降場においては、ネットワークの機能を最大限に高めるため、交通結節点としての機能強化を図る。

#### ◆基幹・幹線公共交通ネットワークを補完する公共交通の整備

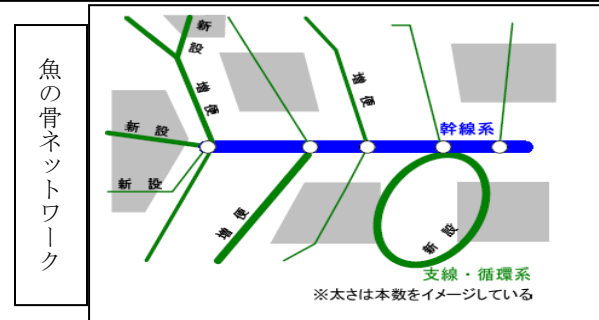
- ① 拠点や主要施設間を円滑に連絡するとともに、公共交通不便地域等を解消するため、地域特性に応じた水準の支線公共交通（支線バス）を整備する。
- ② 公共交通の乗降施設に対する駐輪場整備等により、アクセス圏域を拡大する。
- ③ 地域特性に合わせて、一定地域内を運行する地域主体の公共交通（地域内交通）を整備する。

### (2) 交通ネットワークの連携（地域ごとの連携の考え方）

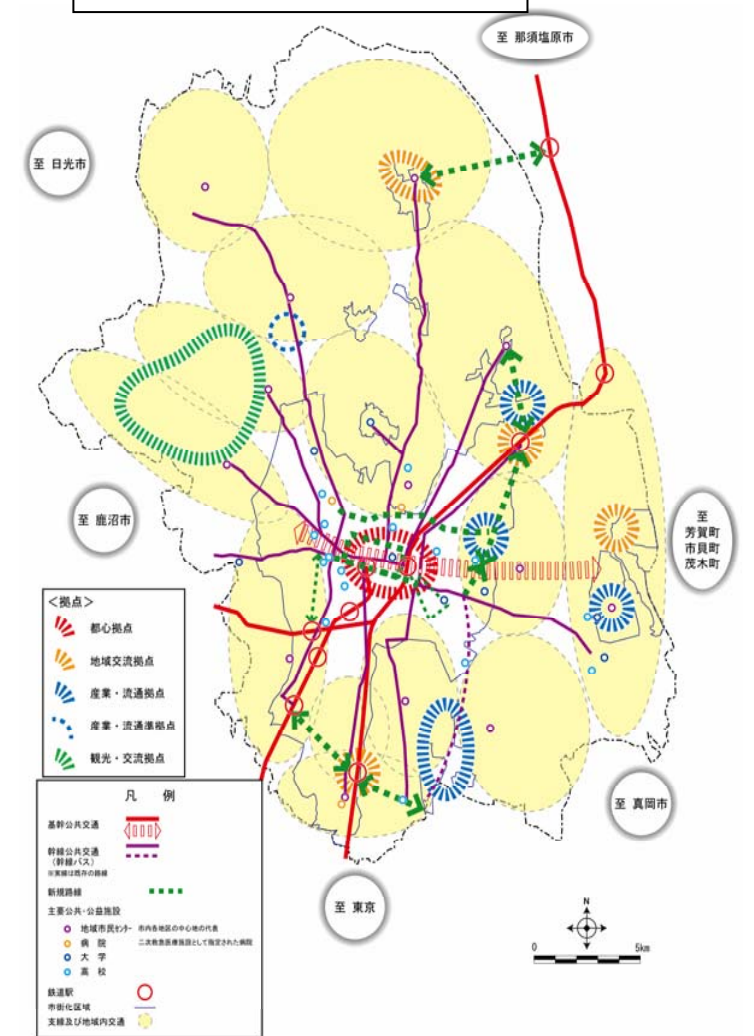
- 1) 都心部
  - ・東西軸を支える基幹公共交通の導入を図り、幹線・支線公共交通と連携したネットワークを形成し、循環バスは円滑に移動するサービスを提供する。
  - ・安全で快適な歩行空間やスポット駐輪場などを整備し、徒歩と公共交通による回遊性を高める。
- 2) 周辺地域
  - ・都市軸等は幹線公共交通、その他の地域は支線公共交通、日常の移動についてはミニバス等の地域内交通により、幹線交通等への接続を図る。
  - ・安全で快適な歩行空間の整備に加え、公共交通の結節点において駐輪場などを整備し、公共交通との連携を図る。
- 3) 郊外部
  - ・幹線公共交通の沿線以外では、ミニバスや乗合タクシー等の地域内交通により基幹公共交通、幹線公共交通への接続を図る。
  - ・公共交通の結節点において駐輪場や駐車場を整備し、幹線公共交通との連携を図る。

### (3) 各種交通の整備の方向

- 1) 道路ネットワーク
  - 都市・地域の活力を高める幹線道路網の整備、安全・安心な暮らしを支える道路整備
  - 「地域高規格道路」の整備促進、「スマートIC」の整備、3環状12放射道路をはじめとした主要幹線道路の整備 等
- 2) 歩行者・自転車ネットワーク
  - 都心部の回遊性の向上、自転車走行空間の確保、自転車駐輪場の整備
  - 歩道整備やバリアフリー化の推進、サイクルアンドライド（バスライド）の推進 等



### 目標とする公共交通ネットワーク



## 第5章 具体的な施策

### (1) 施策の体系・・・目標とする交通環境

目標Ⅰ 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

目標Ⅱ まちづくりに資する交通環境を整備する

目標Ⅲ ひとや環境にやさしい交通環境を整備する

### (2) 取組方針・・・ネットワークを再構築する取り組みは短期間では行えないことから、段階的な対応を行う。

- 1) 将来のネットワーク構築に繋げるための短期施策（H21～23 戦略としてのプログラム化）
  - 現況バス路線の維持・存続、マイカーから公共交通利用への意識転換策、利用環境整備、交通空白地域の削減 など
- 2) 階層性のあるネットワークを構築するための中長期施策（H24～ 理念を踏まえたランドデザインを提示）
  - 幹線軸の設定と段階的な整備、結節施設の整備、バスの再配分による効率的な運行 など

### (3) 重点施策事業等と主な目標指標

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| 目標Ⅰ 誰もが移動しやすい交通環境を整備する  | <ul style="list-style-type: none"> <li>◆短期 バス路線の新設、地域内交通の導入、C&amp;R（C&amp;BR）用駐輪場の整備、鉄道駅のインフォメーションの改善、都市計画道路の整備 など</li> <li>◆中長期 基幹公共交通の整備、トランジットセンターの整備 など</li> <li>◆公共交通利用者数【33,910千人（H18） ⇒ 42,000千人（H30）】</li> </ul>        |
| 目標Ⅱ まちづくりに資する交通環境を整備する  | <ul style="list-style-type: none"> <li>◆短期 都心部道路景観整備事業、レンタサイクルの充実 など</li> <li>◆中長期 幹線バスの充実、循環バスの運行、大通りトランジットモール化 など</li> <li>◆公共交通夜間人口カバー率(市街化区域)【75%（H20） ⇒ 100%（H30）】</li> </ul>  |
| 目標Ⅲ ひとや環境にやさしい交通環境を整備する | <ul style="list-style-type: none"> <li>◆短期 人にやさしいバスの導入、自転車道の整備、モビリティ・マネジメントの実施</li> <li>◆中長期 公共交通のバリアフリー化、環境にやさしいバスの導入 など</li> <li>◆市域の温室効果ガス排出量の削減量</li> <li>【市民2.7t・事業者145.3t（H15） ⇒ 17%削減：市民2.25t・事業者121.1t（H24）】</li> </ul> |

## 第6章 推進体制と進行管理

### (1) 推進体制・進行管理

- ◆戦略プログラムの着実な実現のために進行管理体制を構築し、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、目標達成状況を確認し、必要に応じた計画・目標の見直し・提案を行っていく。（PDCAサイクル）
- ◆市民、交通事業者、行政がそれぞれの立場から施策事業に参画することが重要であり、そのような場として、戦略を推進する組織を設け、事業の進行管理を行う。
- ◆行政は「目標とする交通環境」を整備する施策事業を積極的に実施・支援し、交通事業者は、自社の持続性向上に繋がる事業を積極的に実施し、市民は行政等に協力して積極的に公共交通を利用するよう進めるなど、以下のとおり各主体の役割分担を定める。

主体	主な役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用促進について理解と関心を深める</li> <li>・バス・鉄道など公共交通を積極的に利用する</li> <li>・出来る限り、自家用車の利用を控えるよう努力する</li> </ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者ニーズに基づき、快適で適切な運行サービスの提供に努める</li> <li>・公共交通の利便性向上に努める</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちづくりと一体となった、地域の実状に応じた交通計画を立てる</li> <li>・必要に応じて積極的にかつ効果的な支援を行う</li> <li>・公共交通利用促進に関する市民への意識啓発や情報提供を行う</li> </ul>