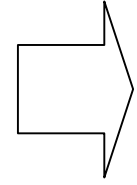


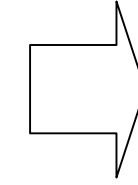
将来に向けたまちづくりへ 効率的な都市への体質改善

- ・ 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する必要がある
- 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必要がある



将来まちづくりと連携した交通のあり方 持続可能な公共交通ネットワークの確立

- ・ 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、過度な自動車利用を修正していく必要がある
- ・ 利用者の視点に立ち、利用しやすく加えて効率性の高い持続可能で効率的な公共交通ネットワークが必要である
- 利用者・事業者・行政機関が連携した取り組み**
- ・ 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行く必要がある

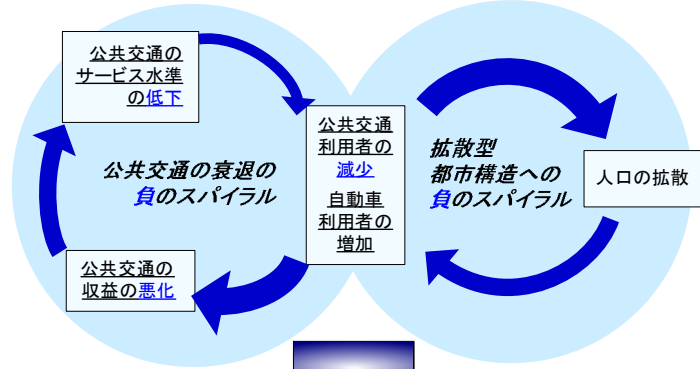


宇都宮市都市・地域交通戦略の必要性

- ・ 目指すべきまちづくりの実現のため、公共交通の負のスパイラルの悪循環を正のスパイラルに転換させる「宇都宮市都市・地域交通戦略」が必要となる

宇都宮市都市・地域交通戦略取り組みイメージ

現在の宇都宮市



<まちづくり上の課題>

- ・ 中心市街地の活力低下
- ・ 行政コストの増大（＝市民の負担増）

<交通の課題>

- ・ 交通渋滞の発生
- ・ 環境負荷の増大
- ・ 車を利用できない人の移動自由度の低下

少子・超高齢、人口減少化社会において課題は深刻化

このままでは！！

宇都宮市都市・地域交通戦略の基本理念

これまで宇都宮市は、自動車中心のまちとして都市が形成されてきましたが、これからの少子・高齢社会の進行や地球環境問題に対応するためには、過度に自動車に依存した都市構造から脱却し、持続性が高い「まちづくり」を進めていく必要があります。
このため、宇都宮市は、その基盤となる交通体系の構築にあたって、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きます。

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

理念2

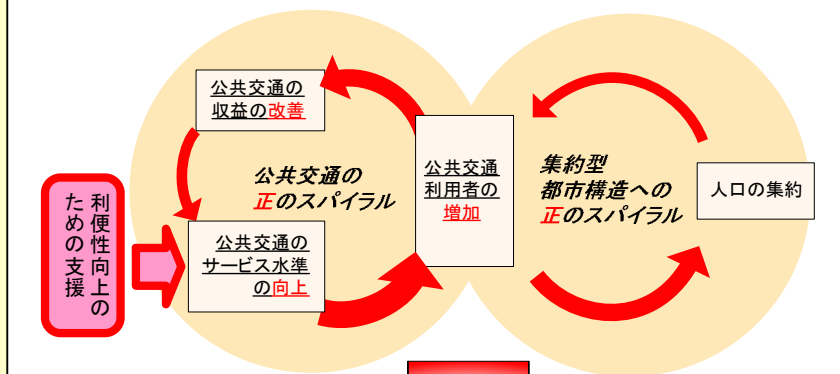
- ・ 利便性・明示性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの整備を推進

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

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。



現況及び将来において懸念される課題の改善

こう変えたい！！

基本理念を実現するために宇都宮市が目指す交通

趨勢型の将来像

- ・ 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。

将来まちづくりに資する交通の実現のためには、宇都宮市の交通の現状について分析し、課題を明らかにし、対応の方向性や個別施策等を明確にする必要がある。
第1回、第2回の協議会における議論の経過を踏まえ、今後重点的に対応する課題として、「①公共交通空白地域・不便地域の存在」「②バス運行のサービス配分が不均衡」「③公共交通の相互連携が不十分」の3つを抽出した。
このため今回は、これらについて定量的な分析・評価を行ったうえで、その対応の方向性、主な施策等について提示する。

Ⅱ 宇都宮市における公共交通ネットワークの重点課題と対応の方向性

重点課題

①公共交通空白地域・不便地域の存在

- 公共交通サービスが全く受けられない公共交通空白地域は、市街化区域外に加えて、市街化区域内にも存在
- 公共交通が選択しにくいサービス水準の公共交通不便地域も多く存在
- 栃木県経済を牽引する鬼怒川左岸地域は、大部分が公共交通不便地域であり、産業支援として不十分
- まちづくりと公共交通が連携しない状況が継続

<宇都宮市の公共交通サービスに関する定義>

- 公共交通空白地域：鉄道駅から半径1,500m、バス停から半径250m以遠の地域
- 公共交通不便地域：公共交通の利用圏域であるがオフピークの運行が2本/時未満の地域
(別冊資料P3~6)

<公共交通空白地域>

- 公共交通空白地域に、夜間人口の約3割(約17万人)が居住
- 市街化区域においても、夜間人口の約2.5割(約10万人)が居住(別冊資料P1)

<公共交通不便地域>

- 市街化区域の公共交通空白地域及び公共交通不便地域の居住者は、夜間人口の約4.5割(約17万人)に達し、従業員人口カバー率でも約3.5割(約6万人)が従業員(別冊資料P7~8)
- 東部産業拠点は全域が公共交通不便地域(別冊資料P7)

- 鉄道は、概ね3本/時を確保されているものの、JR宇都宮線終発時刻が22時台と近隣県庁所在地より早い(別冊資料P10)

<市街地の拡大>

- 区画整理事業や開発行為等により、急激な宅地利用の増進がなされ、市街地が拡大したが、まちづくりと公共交通の整備の連携がなされないことにより、公共交通空白・不便地域が拡大(別冊資料P11)

②バス運行のサービス配分が不均衡

- 需要の可能性が高い、人口や産業が集積した地域の規模と合致しないバスの運行サービス
- 企業努力をしているものの利用者は減少している

<バス運行の不均衡>

- 現状のバス運行はJR宇都宮駅と主要営業所等に集中し、人口密度に対し不均衡なバスサービスが存在(別冊資料P12~17)
- 特に大通りは極度に集中し、オフピークでも約60本/時(平均1分間隔)、ピークでは約100本/時(平均40秒間隔：7~9時)で運行しており、同じ都心部の鬼怒通りの約20倍、南大通りの約2,000倍の本数が運行(別冊資料P16~19)

<バス事業者の現状>

- 公共交通利用者は減少し続けており、特にバスの利用者は20年間で半減(別冊資料P20)
- 事業者は全体に経費節減に努力しているが、サービス水準の維持が困難であり、県内においては市町営バスが増加傾向(別冊資料P20~21)
- バス事業者各社は、将来的にバス運転者確保等に懸念

③公共交通の相互連携が不十分

- 鉄道・バスの相互連携が不十分
- 鉄道・バス等の結節施設整備が不十分
- JR宇都宮駅は、多数のバスが発着するにも関わらず乗り継ぎ案内が不十分

<乗り継ぎ環境>

- JR雀宮駅・岡本駅へのバス結節本数は20本/日未満(別冊資料P22)
- JR雀宮駅・岡本駅の出入り口は一方方向で、駅前広場やアクセス道路は整備が不十分(別冊資料P22)
- JR宇都宮駅西口は、バス発着本数が多く乗り継ぎしやすい一方、16のバスバースが存在し、ピーク時には10分間(8時から8時10分)に40本のバスが発車しており、市民・来街者ともに早発バスが不明確(別冊資料P23)

④その他の課題

利便性確保が不十分

- 定時性確保が困難
- バリアフリー等への対応が不十分

<定時性>

- バス路線は、自動車交通量が多い道路に多く、道路混雑により定時性の確保が困難(別冊資料P24)
- JR宇都宮駅西口のバスバースに一般車等の流入が多く、バスと一般車両の輻輳が発生(別冊資料P24)

<快適性>

- ノンステップバス導入率は14%、バス停上屋の整備率は2.6%といずれも低水準(別冊資料P25)

対応の方向性

郊外部における空白地域の改善

- 地域内交通の整備
- 地域内交通が結節する路線バスの維持・存続又は経路変更

空白地域・不便地域の解消を目指す場合 (仮に現況のネットワークで対応)

○バスを増便することによる対応

- 公共交通空白・不便地域を解消するためには、約6千台キロに相当するバスの増便が必要(別冊資料P26~27)
- 現状のバス運行を前提とすると、JR宇都宮駅に発着するバスが約1,200台増加するとともに、大通りを走行するバスもそれに近い台数が増加(別冊資料P26~27)
- ⇒バス停・優先レーン等の機能が限界

- バス増便によりJR宇都宮駅西口のバスバースが不足
- JR宇都宮駅は複雑なバス運行体系により更に案内が困難
- ⇒JR宇都宮駅西口機能が限界

○空白・不便地域にサービスを再配分することによる対応

- 宇都宮市を走行するバスの走行台キロ2万5千台キロを基本に再配分を行った場合、必要なサービス量が不足(別冊資料P28)
- ⇒輸送力の絶対量が不足

解決の方向性

ネットワーク再構築による総合的な対応

現在のネットワークを「幹線・支線・地域内交通」といったように役割に応じた再構築を行い「階層性のあるネットワーク」を確立する。

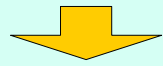
現況のネットワークで対応をおこなった場合、抜本的な解決には至らない。このようなことから、問題を根本的に解決するために効率の良い公共交通ネットワークを形成する必要がある。

III ネットワーク再構築による総合的な対応(その1)

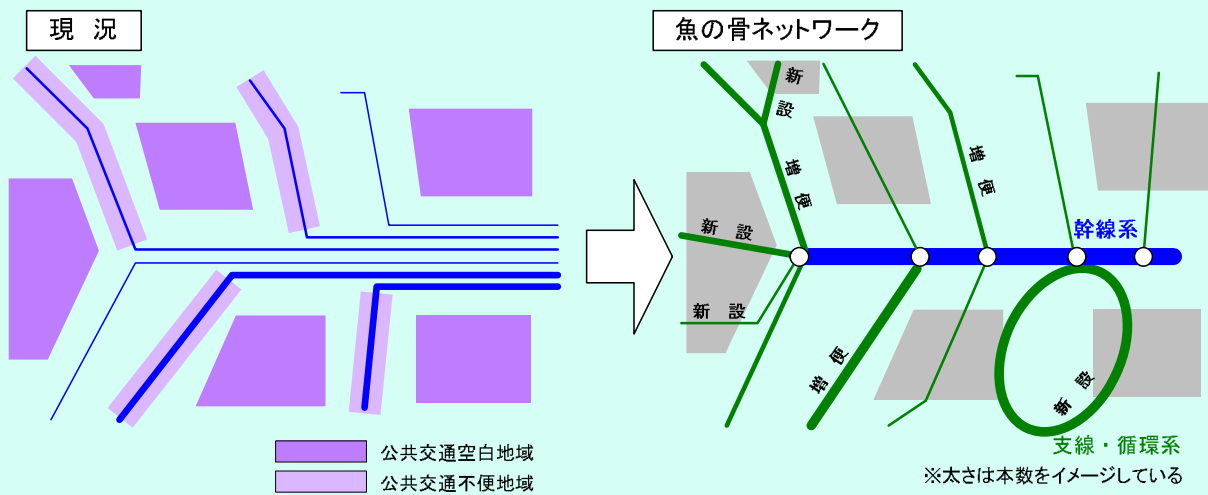
1. ネットワーク再構築に向けての対応の方向

誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、市街化区域における空白地域・不便地域の解消に向けて、階層性を持ったネットワークにより輸送効率の改善を図る。

- ① 現在、バス路線が集中している大通り等に対して「輸送効率が高い交通システム」を構築する。
- ② 幹線における輸送効率向上により、支線の運行本数の増加や新規路線へ振り分ける。



- 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。



魚の骨ネットワークの構築に向けて

視点① 乗り継ぎの円滑化

・魚の骨ネットワークは、輸送効率の適正化が図られるものの、幹線と支線の間で乗り継ぎが発生する。そのため、乗り継ぎを円滑にする各種施策をあわせて実施する。

視点② 定時性の確保

・ネットワーク全体の円滑な移動を促進するため、特に幹線の交通機関に関しては、定時性の高さが要求される。そのため、定時性を確保する各種施策をあわせて実施する。

2. 目指すべき交通体系の階層性イメージ (中長期)

・乗合タクシーやミニバスなどの導入による空白地域の解消をはじめとし、都市軸となる幹線の強化、さらには、輸送力が高い交通機関としての基幹公共交通の整備による、階層性を持ったネットワークへの転換を図る。

郊外	乗合タクシー等 	【導入想定箇所・区間】 ・郊外部における集落等が点在する地域 【求められるサービス等】 ・日常生活の移動を確保するため、その地域の実状にあったサービス水準。
都市内 市街化区域	ミニバス(循環バス・コミュニティバス) 	【導入想定箇所・区間】 ・市街化区域における、都心部内や日常生活の移動を中心とした地域 ・郊外部において一定規模の需要が見込める地域 【求められるサービス等】 ・市街化区域においては、円滑で快適な日常生活等を支えるサービス水準。 ・都心部においては、周遊行動の支援を図るための高いサービス水準。 ・郊外部においては、日常生活の移動を確保するため、その地域の実状にあったサービス水準。
拠点間	幹線・支線交通 	【導入想定箇所・区間】 ・拠点間を結ぶ都市軸等の幹線 ・公共施設や集落等をつなぐ支線 【求められるサービス等】 ・都市軸等の幹線については、円滑、快適な都市活動の促進、土地利用誘導の観点から、より高いサービス水準。 ・支線については、円滑で快適な移動手段を支えるサービス水準。
拠点間	基幹公共交通 	【導入想定箇所・区間】 ・幹線のうち、一定規模以上の輸送力が求められる区間 【求められるサービス等】 ・バスや鉄道からの乗り継ぎを考慮して、待ち時間を気にしないで利用できる高頻度かつ定時性の高いサービス水準。 ・様々なライフスタイル、都市活動に対応したサービス水準。

III ネットワーク再構築による総合的な対応(その2)

3. 再構築に向けての考え方とその対応施策

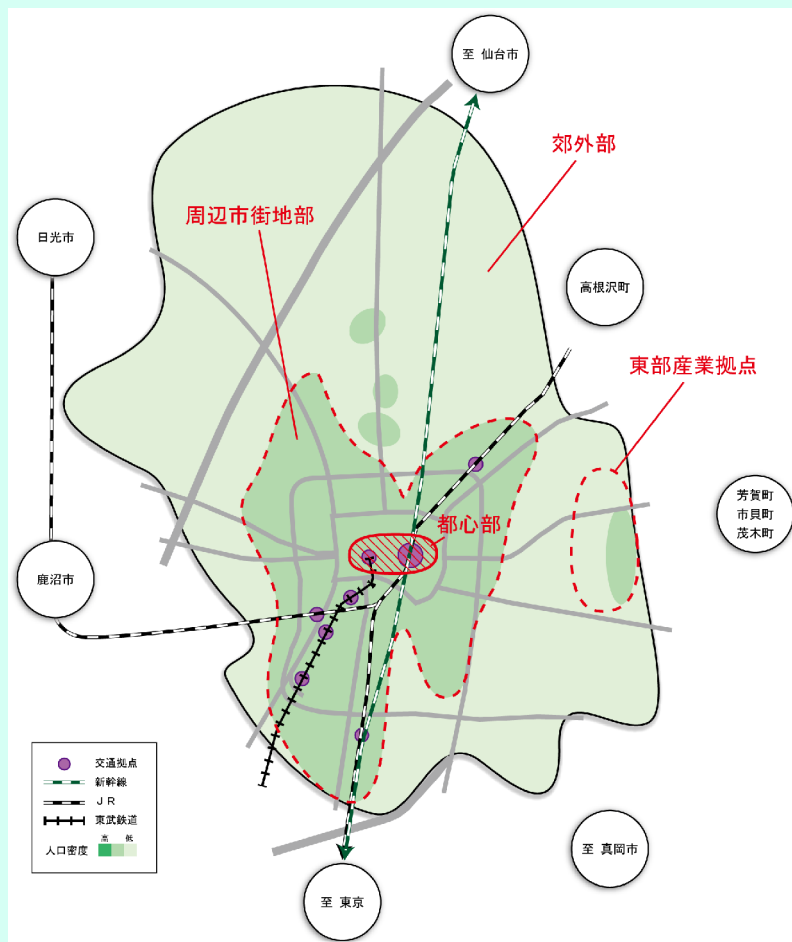
ネットワークを再構築する取り組みは、短期的には行えず、時間を要するものであるため、以下のように段階的な対応を行うこととする。

○階層性のあるネットワークを構成するための中長期的施策 → (理念を踏まえたランドデザインを提示)

- ・人口分布や都市機能の集積に応じた幹線軸の設定と段階的な整備
- ・幹線・支線の乗り継ぎを円滑にする結節施設の整備
- ・サービスレベルに応じたバスの再配分による効率的な運行
- ・鉄道やバスなどの交通機関が相互に連携した公共交通ネットワークの形成

○将来のネットワーク構築に繋げるための短期的施策 → (戦略としてプログラム化)

- ・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
- ・公共交通利用者の利便性を向上する利用環境整備(サイクルアンドライド駐輪場、停留所の整備等)
- ・市街化区域内の空白地域の削減(改善)
- ・郊外部の地域内交通との連携強化
- ・駅前広場など交通結節点の利用環境改善



	サービスを提供する交通機関				主な施策
	基幹公共交通	幹線・支線交通	ミニバス	乗合タクシー	
都心部 <ul style="list-style-type: none"> ・都心部は東西軸を支える基幹公共交通の導入を図る。 ⇒基幹公共交通は、乗換えを円滑にするため、5分～10分に1本の運行 ・幹線・支線バスは基幹公共交通と連携したネットワークを形成する。 ・循環バスは、面的な公共交通サービスを提供する。 ⇒業務活動や周遊行動、日常生活を支援するため、15分～20分に1本の運行 	◎	◎	○ (循環バス)	—	<ul style="list-style-type: none"> 【短期】 ・ハイグレードバス停の整備 ・JR宇都宮駅西口駅前広場の利用環境整備 【中長期】 ・基幹公共交通の整備 ・循環バスの充実 ・乗継施設の整備
周辺市街地 <ul style="list-style-type: none"> ・周辺市街地は、都心部と主要な拠点間を結ぶ都市軸等においては幹線バス、その他地域では支線バスによる公共交通サービスを提供する。 ⇒幹線バスは、快適な都市活動を支えるため、15分～20分に1本の運行 ⇒支線バスは、円滑な日常生活を支えるため、30分程度に1本の運行 ・日常生活の移動については、ミニバス等の地域内交通により基幹公共交通、幹線バス等への接続を図る。 ⇒地域内交通は、日常生活を支えるため、30分程度に1本の運行 	○	◎	○	—	<ul style="list-style-type: none"> 【短期】 ・空白地域へのバス路線導入 ・地域内交通の導入 ・サイクルアンドライド駐輪場の整備 【中長期】 ・PTPS(公共車両優先システム)の導入 ・バス優先レーンの整備 ・乗継施設の整備
郊外部 <ul style="list-style-type: none"> ・都市軸等の幹線バスの沿線以外では、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、幹線バス等への接続を図る。 ⇒幹線バスは、30分程度に1本の運行 ⇒地域内交通は、地域の実状にあわせる 	—	◎	○	◎	<ul style="list-style-type: none"> 【短期】 ・地域内交通の導入 ・サイクルアンドライド駐輪場の整備 【中長期】 ・乗継施設の整備
東部産業拠点 <ul style="list-style-type: none"> ・東部産業拠点は、企業活動を支援するため、都心部とを結ぶ基幹公共交通の導入を図る。 ・拠点内については、基幹公共交通を中心にミニバスや乗合タクシー等の地域内交通によりサービスを図る。 ⇒基幹公共交通は、産業拠点の形成を図るため、10分～15分に1本の運行 ⇒地域内交通は、地域の実状にあわせる 	◎	○	○	◎	<ul style="list-style-type: none"> 【短期】 ・地域内交通の導入 【中長期】 ・基幹公共交通の整備 ・乗継施設の整備 ・パークアンドライド駐車場の整備 ・乗継施設の整備

※ 地域内交通とは、地域の中で、病院やスーパーなどの生活に必要な施設をめぐる公共交通のことである。