

宇都宮都市交通戦略 重点施策事業評価表 I

1. 施策の目的と目標

□目標とする交通環境	I. 誰もが移動しやすい交通環境を整備する			
□目的	公共交通が利用しにくいいためクルマに依存しなくてはならない現状を改善して、市民や来街者など誰もが公共交通を利用しやすくすることにより、目的に応じて公共交通とクルマが共存できる交通環境の構築を目指す。			
□施策の体系	(1) 公共交通空白地域を改善する (2) 幹線と支線により、効率的に目的地に移動できる公共交通を整備する (3) バスの利便性を向上する		(4) 公共交通の案内情報を充実する (5) 公共交通へのアクセス手段を拡大する (6) 渋滞を解消し公共交通も通りやすい幹線道路を整備する	
□目標指標	指標名	基準数値 (a) (基準年)	数値 (b) (評価年)	目標数値 (c) (目標年) 進捗状況 (%) 基準年(a/c) ⇒ 評価年 (b/c)
	① 公共交通の年間利用者数	3 3 9 1 万人 (H18年)	3 1 3 9 万人 (H23年)	4 2 0 0 万人 (H30年) 80.7% ⇒ 74.7%
	② 都市計画道路の整備率	6 7 . 4 % (H22年度)	6 7 . 5 % (H23年度)	7 3 . 1 % (H29年度) 92.2% ⇒ 92.3%
	③ 交通での移動に関する市民満足指標	3 0 . 6 % (H19年度)	3 1 . 9 % (H24年度)	4 3 . 0 % (H24年度) 71.2% ⇒ 74.2%

2. 重点施策事業の進捗状況

(凡例) ◎:おおむね計画通りに実施(実施中) ○:一部実施(実施中) △:検討中 -:未実施

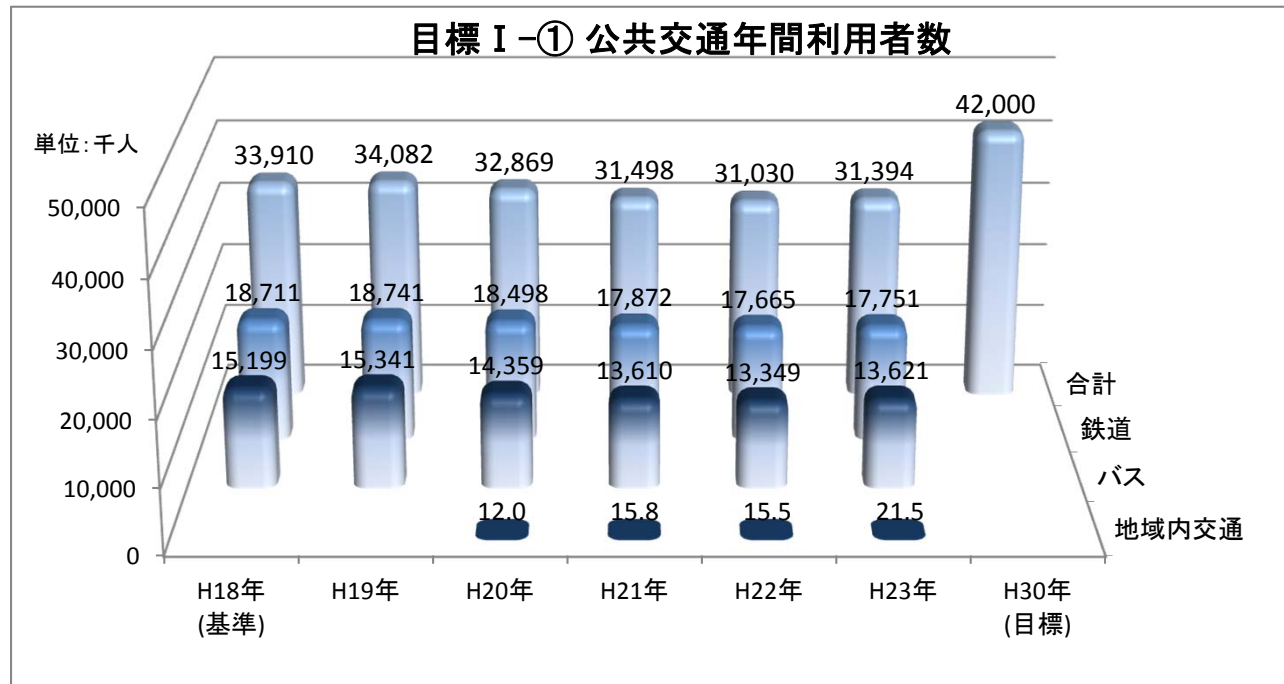
施策事業名	事業主体	H23年度 実施状況	H24年度 当初予定	H24年度 実施状況	H24年度 評価	H25年度 当初予定
1-① バス路線の新設	バス事業者 宇都宮市	・拡充、新設社会実験実施計画策定調査の実施 ⇒候補路線の抽出(12路線)・ルート検討、評価、分析 ⇒事業者・住民の意向把握 ⇒実施路線の選定(4路線)	・社会実験の実施(2路線)	・中心市街地南循環線、平松本町線での社会実験の実施 ⇒人口分布状況やアンケート調査に基づく需要、道路状況等を踏まえた路線選定 ⇒H25.1.9運行開始 ・事業者による路線新設の検討	◎	・バス路線新設に向けて事業者、地域住民、行政が連携して取り組む社会実験を2路線で開始した。 ・中心市街地の活性化や市街地における移動手段の確保につながることも、利用促進のための目標設定なども行った。
1-② 地域内交通の導入	地域住民団体等	○導入に向けた支援 ・試験運行に向けた支援 ⇒3地区 ・取組の方向性決定の支援 ⇒2地域 ○導入地区への支援 ・利用促進支援 ・本格運行移行支援(2地区) ⇒6地区	○導入に向けた支援 ・地域住民の意識醸成・以降把握 ・運行内容の検討 ○導入地区への支援 ・利用促進支援 ・試験運行の開始 ⇒3地区(富屋・横川・雀宮)	○導入に向けた支援 ・住民の意識醸成・意向把握 ⇒2地区(上河内・河内) ・試験運行の開始 ⇒2地区(富屋・横川) ○導入地区(8路線)への支援 ・運行ルート等の見直し等 ⇒3地区(清原・国本・篠井) ・支援制度の見直し検討	○	・H23年度に試験運行を開始した2地区(国本・富屋)において、地域主体の利用促進策の実施などにより、利用者が順調に増加し地域の足として定着したことから、本格運行に移行することができた。 ・新たに2地区(富屋・横川)で試験運行を開始することで、郊外部における公共交通空白地域における移動手段の確保につながった。雀宮地区の早期導入やバス路線との接続などネットワーク形成に向けて取り組む必要がある。
1-③ C&R(C&BR)用駐輪場の整備	バス事業者 栃木県 宇都宮市	・JR宇都宮駅西口駐輪場の増設(2,984+240)	・バス停付近駐輪場の整備 ⇒5か所(平出工業団地公園、堀切、東武江曾島駅東口、豊郷中央小、今泉新町)	・バス車庫等駐輪場の整備 ⇒2か所(細谷45+15、柳田15+15) ・バス停付近駐輪場の整備 ⇒5か所(平出工業団地公園20/既存施設、堀切15、稚ヶ坂坂上15、西中丸15、東武江曾島駅東口/繰越)	◎	・市街地や郊外部において、駅やバス停付近に駐輪場を増設・新設し、公共交通利用圏域の拡大や交通結節機能の強化につながっている。
4-① 鉄道駅のインフォメーションの改善	バス事業者	・バス総合案内システムのPR ・有人案内の実施	・バス総合案内システムのPR ・観光案内所への時刻表等の情報提供	・市広報紙、テレビ、ラジオを活用したPR ・JR宇都宮駅有人案内の増員3→4人/西口、新設1人/東口 ・観光案内所への時刻表等の情報提供	◎	・本市バスネットワークの要であるJR宇都宮駅において、有人案内の増員・新設や観光案内所との連携により、更にバス利用者の利便性が向上した。
5-③ JR岡本駅周辺の整備	宇都宮市	・東西駅前広場整備に関する基本設計	・東西駅前広場整備に関する詳細設計	・東西駅前広場整備に関する詳細設計	◎	・東西自由通路や橋上駅舎等の駅関連施設の事業進捗と連携を図りながら、事業推進に取り組んでいる。 ・岡本駅西口電線共同工溝詳細設計 ・東西駅前広場整備に関する詳細設計 ・西口広場整備工事(一部着手)
6-① 都市計画道路の整備	栃木県 宇都宮市	・用地補償、改良舗装・立体工事、電線地中化等の実施 ⇒10路線 ・事業認可延伸 ⇒鶴田宝木線	・工事完了、供用開始 ⇒大通り、泉ヶ丘線 ・用地補償、改良工事等の実施 ⇒9路線	・工事完了、供用開始 ⇒H24.12.21大通り、H25.3.24泉ヶ丘線 ・用地補償、改良工事等の実施 ⇒9路線	◎	・渋滞の解消、バスの円滑な運行、自転車利用者・歩行者の安全に資する道路空間の確保に向けて、着実に事業が進んでいる。 ・用地補償、改良工事等の実施 ⇒9路線 ・工事完了、供用開始 ⇒国道408号(真岡宇都宮BP・本線)

3. 施策の評価

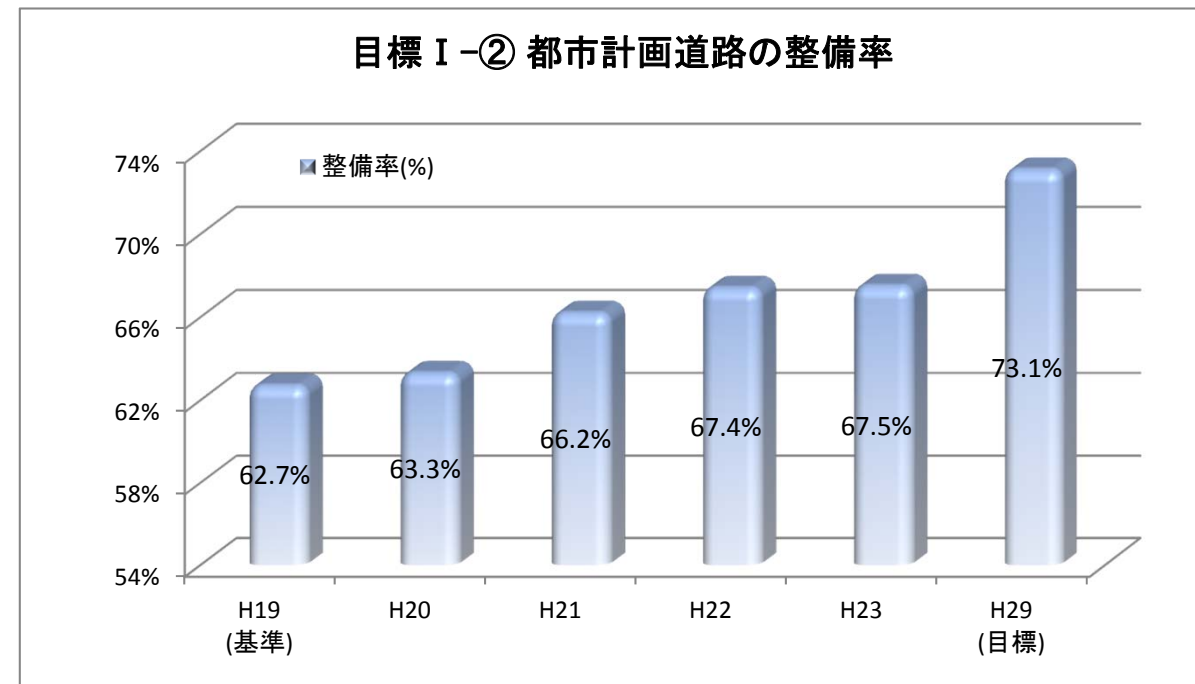
・バス路線新設に向けた社会実験の実施や地域内交通の新規運行による公共交通空白地域の解消，鉄道駅でのバス案内の充実，C & R用駐輪場の整備によるアクセス性の向上，バスの円滑な運行に資する都市計画道路の整備など公共交通で移動しやすい環境づくりを進めた。公共交通利用者数は前年比増となっており，今後も利用者の増加につながるよう更なる環境整備を総合的に実施していく必要がある。

4. 取組の方針

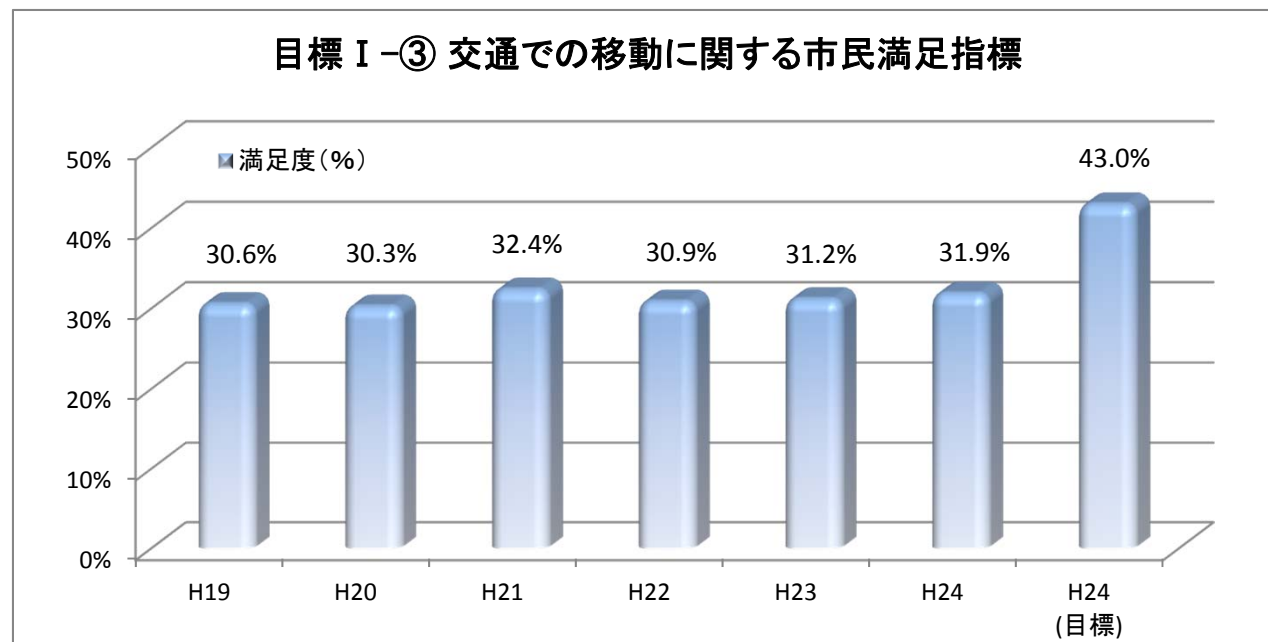
・公共交通利用者数の増加に向けて，事業者，地域住民及び行政が連携を図りながら，バス路線新設に向けた社会実験や地域内交通導入などを引き続き推進するとともに，乗継円滑化など利用者の利便性向上策に取り組む。また，駅前広場や都市計画道路の整備などの基盤整備を推進することにより，市民満足度の向上を図り，誰もが移動しやすい交通環境の整備を目指す。



各年，鉄道(JR，東武鉄道)，地域内交通(5地区6路線)については当年4月～翌年3月，バス(関東自動車，東野交通，ジェイアールバス関東)については前年10月～当年9月の数値



H22年度に目標数値66.2%(H24年度)を達成したことから，新たな目標数値73.1%(H29年度)を設定



「市政に関する世論調査(意識調査の結果)」中「円滑で利便性の高い交通体系の確立」について，「満足」「やや満足」と回答した人の割合

宇都宮都市交通戦略 重点施策事業評価表Ⅱ

1. 施策の目的と目標

□目標とする交通環境	Ⅱ. まちづくりに資する交通環境を整備する				
□目的	自動車依存型社会により拡散した都市となった宇都宮市を改善し、都心部を中心とした市街地の魅力を向上し、人・都市機能の集約に資する都市の交通基盤となる公共交通の充実・強化を目指す。				
□施策の体系	1) 市街化区域の公共交通空白（不便）地域を解消する 2) トランジット施設に、地域の拠点性を高める機能を整備する 3) 中心市街地の回遊性を高める		4) 自転車を快適に利用できる環境を整備する 5) 車や公共交通等が円滑に通行できる道路を整備する		
□目標指標	指標名	基準数値 (a) (基準年)	数値 (b) (評価年)	目標数値 (c) (目標年)	進捗状況 (%) 基準年(a/c) ⇒ 評価年(b/c)
	① 公共交通夜間人口カバー率（市街化区域）	75% (H20年度)	82.7% (H24年度)	100% (H30年度)	75.0% ⇒ 82.7%
	② 中心市街地通行量（休日）	46,987人 (H21年)	48,442人 (H23年)	49,300人 (H26年)	95.3% ⇒ 98.3%
	③ レンタサイクル利用者数	31,000人 (H21年度)	41,000人 (H24年度)	41,000人 (H27年度)	75.6% ⇒ 100%

2. 重点施策事業の進捗状況

(凡例) ◎:おおむね計画通りに実施（実施中） ○:一部実施（実施中） △:検討中 -:未実施

施策事業名	事業主体	H23年度 実施状況	H24年度 当初予定	H24年度 実施状況	H24年度 評価	H25年度 当初予定	
1-① 幹線バスの運行サービスの充実 1-② 循環バス(ミニバス)の運行	宇都宮市	・拡充、新設社会実験実施計画策定調査の実施 ⇒候補路線の抽出(12路線)・ルート検討、評価、分析 ⇒事業者・住民の意向把握 ⇒実施路線の選定(4路線)	・社会実験の実施(2路線)	・中心市街地南循環線、平松本町線での社会実験の実施 ⇒人口分布状況やアンケート調査に基づく需要、道路状況等を踏まえた路線選定 ⇒H25.1.9運行開始 ・バスロケーションシステムの導入 ⇒都心循環線「きぶな」ほか4路線 ・運行便数の増便 ⇒ベルモール線、戸祭台循環線	◎	・バス路線新設に向けて事業者、地域住民、行政が連携して取り組む社会実験として「中心市街地南循環線」「平松本町線」の運行を開始した。 ・高齢者人口等を考慮したバス停設置や30分に1本程度(ピーク時は20分に1本)の運行ダイヤ、ユニオン通りやスーパー、医療機関など生活利便施設への運行等により、中心市街地の活性化や市街地における移動手段の確保につなげるとともに、利用促進のための目標設定なども行った。 ・バスロケーションシステムの導入やニーズに即した増便により、利便性の向上を図った。	・中心市街地南循環線、平松本町線 ⇒自主運行に向けた利便性向上策、利用促進策の実施 ・新規社会実験 ⇒H26年度以降予定の新設社会実験路線の検討
3-② 都心部道路景観整備事業	宇都宮市	○ユニオン通り(市道3号線) ・電線共同溝・道路詳細設計 ・電線地中化に関する勉強会の実施 ⇒5回	○ユニオン通り(市道3号線) ・電線共同溝・道路詳細設計 ※H23は電線管理者との協議に時間を要したためH24に実施 ・埋設物の移設	○ユニオン通り(市道3号線) ・電線共同溝・道路詳細設計 ・電線地中化に関する勉強会の実施 ⇒1回 ※水道管の更新	○	・整備に関する設計や勉強会を実施することにより、景観・走行空間のさらなる向上に向けた取組を進めることができたものの、電線管理者との調整に時間を要するなど当初スケジュールから若干遅れており、整備に向けて引き続き関係機関や地元との協議調整を推進していく必要がある。	○ユニオン通り(市道3号線) ・電線共同溝に関わる支障物の移設 ・電線地中化に関する勉強会・説明会の実施
3-④ レンタサイクルの充実	宇都宮市	○おもてなしレンタサイクル ・モデル事業の実施 ・避難者向け貸出の実施 ○駐輪場レンタサイクル ・事業拡大 ⇒電動アシスト自転車+55台 ⇒貸出場所4→7か所 ⇒利用34,277人/165台	○おもてなしレンタサイクル ・本格実施に向けた検討 ・避難者向け貸出の実施 ○駐輪場レンタサイクル ・継続実施	○おもてなしレンタサイクル ・モデル事業の継続実施 ・実施施設の拡大 ・本格実施時の運営手法の確立 ・避難者向け貸出の実施 ○駐輪場レンタサイクル ・体験イベントの実施 ⇒利用見込41,000人/165台	◎	・おもてなしレンタサイクルについては、市内ホテル6か所と協力し、宿泊者を対象にレンタサイクルを貸し出すことにより、観光やビジネス等による来訪者に対するおもてなし向上につなげるとともに、本格実施に向けた準備を進めることができた。 ・駐輪場レンタサイクルについては、普通自転車・電動アシスト自転車とも利用者数が着実に増加し、中心市街地の回遊性の向上などにつながった。	○おもてなしレンタサイクル ・宿泊施設の自主事業に移行 ・実施施設の拡大に向けた取組 ・避難者向け貸出の実施 ○駐輪場レンタサイクル ・利用状況を踏まえた配備台数の調整
3-⑤ モビリティセンターの整備	宇都宮市	・自転車利用者や来街者などのニーズ把握 ・具体的な整備内容等の検証	・「宮サイクルステーション」の検証 ・サービスや機能の充実に向けた運営手法の検討	・「宮サイクルステーション」の有効性等の確認 ・指定管理者導入に向けた手続きの開始	○	・モデル事業を通じて「宮サイクルステーション」の必要性や有効性を確認できたことから、「宇都宮市サイクルステーション条例」を制定し、公の施設としての位置付けを明確にした。更なるサービス向上のため、指定管理者選定の手続きを進めた。 ・モデル事業の実施結果等を踏まえ、中心市街地における更なる整備に取り組む必要がある。	・指定管理者による運営への移行、運営管理
4-③ 自転車道の整備	栃木県 宇都宮市	・自転車(専用)通行帯 ⇒3路線2,020m ・自歩道の分離 ⇒2路線860m ・注意喚起表示 ⇒1路線1,100m	・自転車専用通行帯 ⇒4路線	・自転車専用通行帯 ⇒4路線3,120m ・自歩道の分離 ⇒1路線200m ・注意喚起表示 ⇒2路線850m	◎	・道路状況に応じた整備が順調に進み、自転車走行空間の連続性が向上している。 ・「いちょう通り自歩道における自転車一方通行化走行実験」や「国道4号線交差点等における自転車走行位置明示の試行」など、走行ルールの周知と併せたより安全性の高い整備を引き続き行っていく必要がある。	・自転車専用通行帯 ⇒2路線 ・自歩道の分離 ⇒1路線 ・注意喚起表示 ⇒1路線

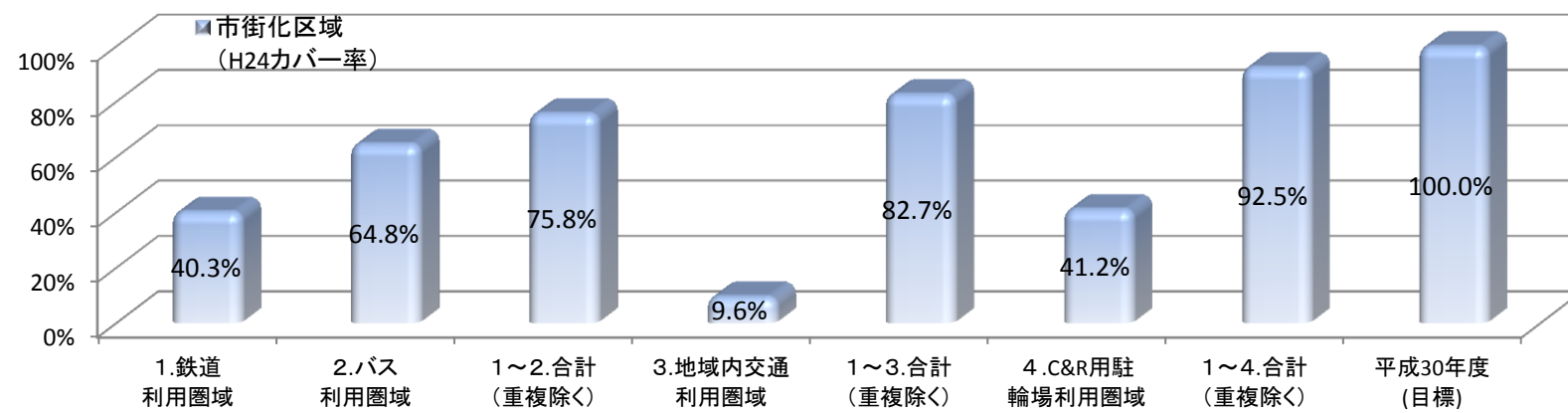
3. 施策の評価

・バス路線新設社会実験やレンタサイクル、モビリティセンター（サイクルステーション）、自転車走行空間整備など各種事業の推進により、市街地の公共交通利用圏域の拡大やまちなかの回遊しやすい環境づくりを進めた。レンタサイクル利用者は目標数値を達成する見込みであり、中心市街地の休日通行量も基準年及び前年より増加しているところであり、引き続き、まちなかの更なる活性化や回遊性向上を図る各種施策事業に取り組む必要がある。

4. 取組の方針

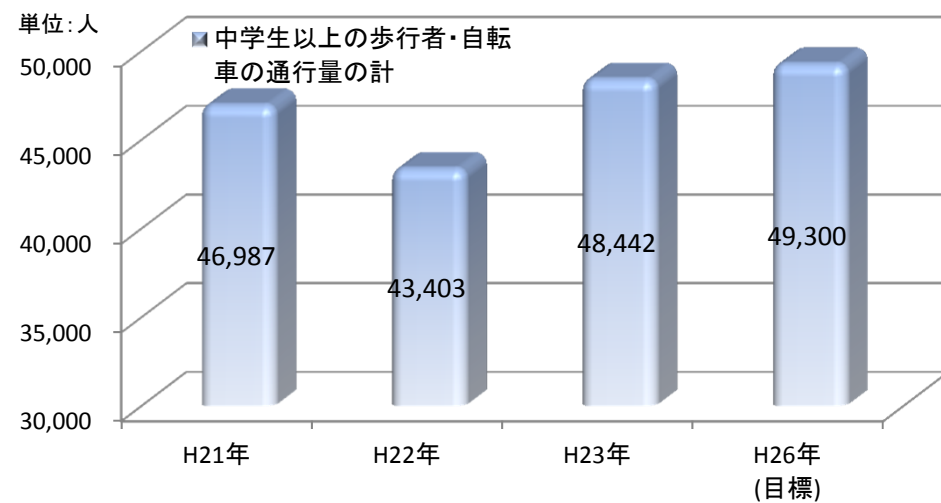
・中心市街地の更なる活性化や徒歩や自転車による回遊性の向上に向けて、都心部道路景観整備事業を推進するとともに、中心市街地南循環線の利用促進を図る。また、レンタサイクルの更なる利用促進を始め、自転車の利用環境整備などにより、まちづくりに資する交通環境の整備を目指す。

目標Ⅱ-① 公共交通夜間人口カバー率(市街化区域)



1. 鉄道利用圏域: 1,500m 2. 地域内交通利用圏域: 当該自治会エリア全域 3. バス利用圏域: バス停から半径250m
4. C&R用駐輪場利用圏域: 半径1,500m(参考)

目標Ⅱ-② 中心市街地通行量(休日)



目標Ⅱ-③ レンタサイクル利用者数



宇都宮都市交通戦略 施策事業評価表Ⅲ

1. 施策の目的と目標

□目標とする交通環境	Ⅲ. ひとや環境にやさしい交通環境を整備する				
□目的	超高齢社会の到来や地球温暖化等の環境問題に対応し、持続可能な都市の交通基盤の整備を目指す。				
□施策の体系	(1) 公共交通のバリアフリーを進める (2) 環境にやさしい交通環境を整備する (3) 徒歩、自転車、安全、快適に通行できる道路を整備する		(4) 利用者に対する支援を行う		
□目標指標	指標名	基準数値 (a) (基準年)	数値 (b) (評価年)	目標数値 (c) (目標年)	進捗状況 (%) 基準年(a/c) ⇒ 評価年 (b/c)
	① 人にやさしいバスの導入率	32.2% (H23年度)	37.9% (H24年度)	52.0～60.5% (H30年度)	53.2% ⇒ 62.6%
	② 市域の温室効果ガスの削減量	市民 2.70t 事業者 145.30t (H15年度)	市民 — 事業者 — (H24年度)	市民 2.25t 事業者 121.10t (H24年度)	市民 — 事業者 —

2. 重点施策事業の進捗状況

(凡例) ◎:おおむね計画通りに実施(実施中) ○:一部実施(実施中) △:検討中 —:未実施

施策事業名	事業主体	H23年度 実施状況	H24年度 当初予定	H24年度 実施状況	H24年度 評価	H25年度 当初予定
1-① JR岡本駅橋上化・東西連絡通路の新設	宇都宮市	・東西自由通路・橋上駅舎に関する基本設計	・東西自由通路・橋上駅舎に関する基本設計 ・東西自由通路・橋上駅舎に関する詳細設計	・東西自由通路・橋上駅舎に関する基本設計 ・東西自由通路・橋上駅舎に関する詳細設計 ⇒24,25年度	◎	・東西自由通路・橋上駅舎に関する基本設計が完了し、引き続き「東西自由通路・橋上駅舎に関する詳細設計」に取り組んでいる。
1-④ 人にやさしいバスの導入	バス事業者	・ノンステップバス導入 ⇒6台 ・ノンステップバス導入率 ⇒103台/308台・33.4%	・ノンステップバス導入 ⇒6台	・ノンステップバス導入 ⇒8台 ・ノンステップバス導入率 ⇒111台/293台・37.9%	○	・バス事業者の企業努力及び国・県・市の協調支援により、ノンステップバス車両を導入することができたものの、目標達成に向けて、誰もが利用できるバリアフリー化されたバスの導入を引き続き進める必要がある。
4-① モビリティ・マネジメント(MM)の実施	バス事業者 宇都宮市	・田原街道沿線MMの実施【これまでの取組のまとめ】 ・路線MM ⇒重点取組路線10路線での完了 ⇒情報提供10,841人 クルマ利用減少1,648人 バス利用転換933人 ・中心市街地商店街との連携 ⇒バス車内クーポン、イベントチラシ延べ10,900枚の配布 ・学校MM ⇒小学校1校でバスの乗り方教室、バリアフリー教室の実施 ・意識啓発 ⇒「フェスタmy宇都宮」来場400人等	・新たなMM実施方針の策定 ・新たな実施方針に基づくMMの実施	・新たな実施方針の策定 ⇒「平成24年度以降のモビリティ・マネジメント実施方針」(実施期間:おおむね5年) ・バス路線新設社会実験MMの実施 ⇒ニューズレターの各戸配布、沿線施設でのポスター掲示、ニーズ調査・住民意見交換会の実施 ・学校MMの実施 ⇒小学校1校で実施	○	・新たな実施方針については、より効果的、効率的に市民の意識転換を促すため、これまでの成果や課題を踏まえながら、「公共交通環境の変化を捉える」「ライフステージの変化を捉える」などを柱として策定した。 ・バス路線新設社会実験MMについては、ニューズレターに「マイバス時刻表」を盛り込むなど情報が留まるような工夫や沿線住民を対象としたニーズ調査を実施するなど、利用者増加を図る取組を実施した。 ・学校MMについては、乗降方法や乗車中のマナー等の乗車体験やバリアフリー体験、社会科見学との連動などバスを身近に感じる取組を実施することができた。 ・マイカーから公共交通への利用転換に向けて、引き続き各種MMを実施するとともに、全市的なPRなどを行い、取組を周知していく必要がある。

3. 施策の評価

・ JR岡本駅橋上化等への着手やノンステップバスの導入などの公共交通のバリアフリー化，バス路線新設社会実験や小学校授業と連動したMMの実施など利用促進策を進め，温室効果ガス排出量の削減につながる公共交通への利用転換に向け取り組んでいる。引き続き事業者，行政が連携を図りながら，ノンステップバス導入率の新たな目標達成や公共交通利用者の増加に向けた継続的な利用促進策，支援策に取り組む必要がある。

4. 取組の方針

・ 持続可能なまちづくりを支える都市交通の形成に向けて，「都市の低炭素化に関する法律」など国の動きも踏まえながら，駅舎や車両のバリアフリー化や自転車走行空間などの整備，マイカーへの過度の依存から公共交通利用への転換を図るモビリティ・マネジメントなどを引き続き推進することにより，人や環境にやさしい交通環境の整備を目指す。また，交通環境整備等と連動した利用促進策や交通弱者に対する支援策に取り組むことにより，公共交通利用者数の増加を目指す。

