

宇都宮都市交通戦略の総括と今後の方向性について

◎ 趣旨

「宇都宮都市交通戦略」について、計画期間が平成30年度で満了するため、今後の方向性について協議するもの

1 現行計画の課題

① 目標 I 誰もが移動しやすい交通環境を整備

目標指標		目標数値	H29 数値
公共交通の年間利用者数		4200 万人	3351 万人
都市計画道路の整備率		73.1%	70.8%
交通での移動に関する市民満足度	公共交通ネットワークの充実	45.9%	25.1%
	道路ネットワークの充実	50.8%	39.1%
	自転車のまち宇都宮の推進	41.2%	26.1%
施策の概要	課題		
1 公共交通空白地域の改善	<ul style="list-style-type: none"> ・雀宮地区や清原地区の一部に地域内交通の未導入自治会が存在するほか、市街地部においても高齢化の進展に伴い、通院や買い物などの日常生活の移動手段の充実に対するニーズが高まっていることから、居住人口や目的施設の集積状況、道路状況などの地域特性に応じて、バス路線の整備や生活交通の確保が必要である。 ・サイクルアンドライド用駐輪場については、移動の利便性向上に資するため、事業者管理地内の整備のほか民間施設の駐輪場の活用を拡大するとともに、利用促進を図るため周知を強化する必要がある。 		
2 幹線・支線による効率的な公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ割引については、乗務員の負担増による安全性への影響などにより都心循環線「きぶな」などの一部でのみ実施しているところであるが、本市が進める階層性のある公共交通ネットワークにおける乗り継ぎ抵抗の低減を図るため、実現に向けて取り組む必要がある。 ・乗り継ぎダイヤの調整や乗り継ぎバス停位置の最適化については、L R T を基軸とする公共交通ネットワークを構築する中で、定時性に優れた L R T に接続するバスや運行に柔軟性のある地域内交通のバスへの接続についても検討を進める必要がある。 		
3 バスの利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停上屋については、毎年着実に整備を進めているものの整備可能な箇所は限定されつつあるため、整備手法を検討する必要がある。 ・複数バス停の位置や名称の統合については、大通りや郊外部における実施に向けて、運行本数や走行環境、費用対効果、バス路線の再編の状況等を考慮しながら検討を進める必要があり、ニーズに応じた運行については、需要や乗務員の確保を図りながら、サービス向上に向けて拡充する必要がある。 ・定時性・速達性の向上については、公共車両優先システム（PTPS）の導入などに取り組んできたが、交差交通の処理や費用対効果などの課題があり、一部路線への導入に留まっている状況にあることから、その向上に向けた手法について検討する必要がある。 		
4 公共交通の案内情報の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムや駅のバス乗り場へのバス接近表示機について全事業者への導入を進めるなど情報提供を強化する必要がある。 ・3社共通系統番号については、事業者間のバス乗り場や行先番号の調整、方向幕や配布物の更新費用への対応などの課題があるものの、利用者の分かりやすさの向上のため具体化に向けて取り組む必要がある。 		

5 公共交通へのアクセス手段の拡大	・本市が目指す階層性のある公共交通ネットワークの構築に当たっては、輸送力と定時性に優れた鉄軌道へのアクセスの強化が重要であることから、鉄道駅やトランジットセンターについて、L R Tの整備やバス路線の再編と整合を図りながら周辺のまちづくりと一体となった交通環境の整備を進める必要がある。
6 渋滞を解消し、公共交通も通りやすい幹線道路の整備	・都市計画決定したものの長期にわたり事業化に至っていない道路については、人口減少時代の到来などの社会環境の変化により、計画決定当時の目的や必要性に変化が生じていると考えられるため、都市の将来像や道路へのニーズ等を踏まえ、道路ネットワーク全体を検証し、見直しを検討する必要がある。

〔課題のまとめ〕

- ・公共交通の利用者の増加や満足度の向上を図るため、鉄軌道を軸とした効率的な公共交通ネットワークの構築や総合的な公共交通のサービス向上など、ハード・ソフトの両面から取組を推進する必要がある。

② 目標Ⅱ まちづくりに資する交通環境を整備

目標指標	目標数値	H29 数値
公共交通夜間人口カバー率【市街化区域】	100.0%	88.8%
中心市街地通行量【休日】	130,000人	92,636人
レンタサイクル利用者数	41,000人	45,184人
施策の概要	課題	
1 市街化区域の公共交通空白・不便地域の解消	・市街化区域においても高齢化の進展に伴い、通院や買い物などの日常生活の移動手段の充実に対するニーズが高まっていることから、道路状況や公共交通の運行状況などの地域特性に応じて、バス路線の整備や生活交通の確保が必要である。	
2 トランジット施設への地域の拠点性を高める機能の整備	・本市が目指す階層性のある公共交通ネットワークの構築に当たっては、輸送力と定時性に優れた鉄軌道へのアクセスの強化が重要であることから、鉄道駅やトランジットセンターについて、L R Tの整備やバス路線の再編と整合を図りながら、周辺のまちづくりと一体となった交通環境の整備を進める必要がある。	
3 中心市街地の回遊性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・都心循環バス「きぶな」については、中心市街地における歩行者通行量が低迷する中、市民から双方向運行を望む声が多いことから、多様な移動ニーズに対応できるよう運行内容を見直す必要がある。 ・宮サイクルステーションについては、ジャパンカップサイクルロードレースやクリテリウムのシンボルとして、更なるサービス向上に取り組む必要がある。 	
4 自転車を快適に利用できる環境の整備	・自転車事故は減少しているものの、交差点部における事故の発生割合が高いことから、自転車走行空間の連続性の確保を図りながら交差点部の整備を推進するとともに、自転車利用に対する市民意識の啓発に取り組む必要がある。	
5 車や公共交通等が円滑に通行できる道路の整備	・車や公共交通のほか、歩行者や自転車利用者が安全かつ快適に通行できるよう、引き続き道路整備に取り組む必要がある。	

〔課題のまとめ〕

- ・市街地部における地域特性に応じた生活交通の確保を図るとともに、中心市街地の回遊性向上や歩行者、自転車利用者が安全かつ快適に移動できる空間整備に取り組んでいく必要がある。

③ **目標Ⅲ** ひとや環境にやさしい交通環境を整備

目標指標	目標数値	H29 数値
人にやさしいバスの導入率	52.0～60.5%	53.2%
市域の温室効果ガス排出量	2.80 t	3.44 t
施策の概要	課題	
1 公共交通のバリアフリー化	・高齢化の進展や交流人口の増加に伴い、高齢者や観光客を含む誰もが利用しやすい交通環境整備に対する要請が高まっていることから、鉄道からタクシーまで幅広く公共交通のバリアフリー化に向けた取組を進める必要がある。	
2 環境にやさしい交通環境の整備	・バスにおける温室効果ガスの削減が進められているものの交通分担率が2%と小さく、また、ライフスタイルの多様化などに伴い自家用車保有台数は増加しているため、より実効性のある公共交通利用転換策に取り組む必要がある。	
3 徒歩、自転車です安全・快適に通行できる道路の整備	・歩行者や自転車利用者の安全性、快適性の向上に向けて、引き続き道路整備に取り組む必要がある。	
4 公共交通の利用促進策の実施	・公共交通の利用者は近年増加傾向にあるものの、目標数値の達成にはサービス水準の向上などの課題があることから、利用者の増加とサービス改善の好循環への転換を図るため、利用者の増加につながる実効性のある利用転換策を実施する必要がある。	
5 利用者に対する支援の実施	・高齢化の進展や道路交通法の改正により、自家用車の運転に不安を抱く人や運転免許返納者の更なる増加が見込まれることから、運転免許を持たない高齢者や障がい者などの交通弱者が気軽に外出できるよう、公共交通を利用しやすい支援制度の拡充に向けて取り組む必要がある。	

〔課題のまとめ〕

- ・外出による健康増進や社会参加の促進を図るため、高齢者や障がい者などの交通弱者の負担軽減策や公共交通のバリアフリー化に取り組むとともに、環境負荷の低減のため、公共交通利用者の増加につながる利用転換策に取り組む必要がある。

2 本市を取り巻く環境の変化

(1) 交通に関する環境の変化 (別紙2参照)

- ・ 少子高齢化の進展
- ・ 国内外の交流の進展
- ・ 大規模災害時の交通機能の確保
- ・ 地球環境問題の深刻化
- ・ I C T技術の技術革新の進展

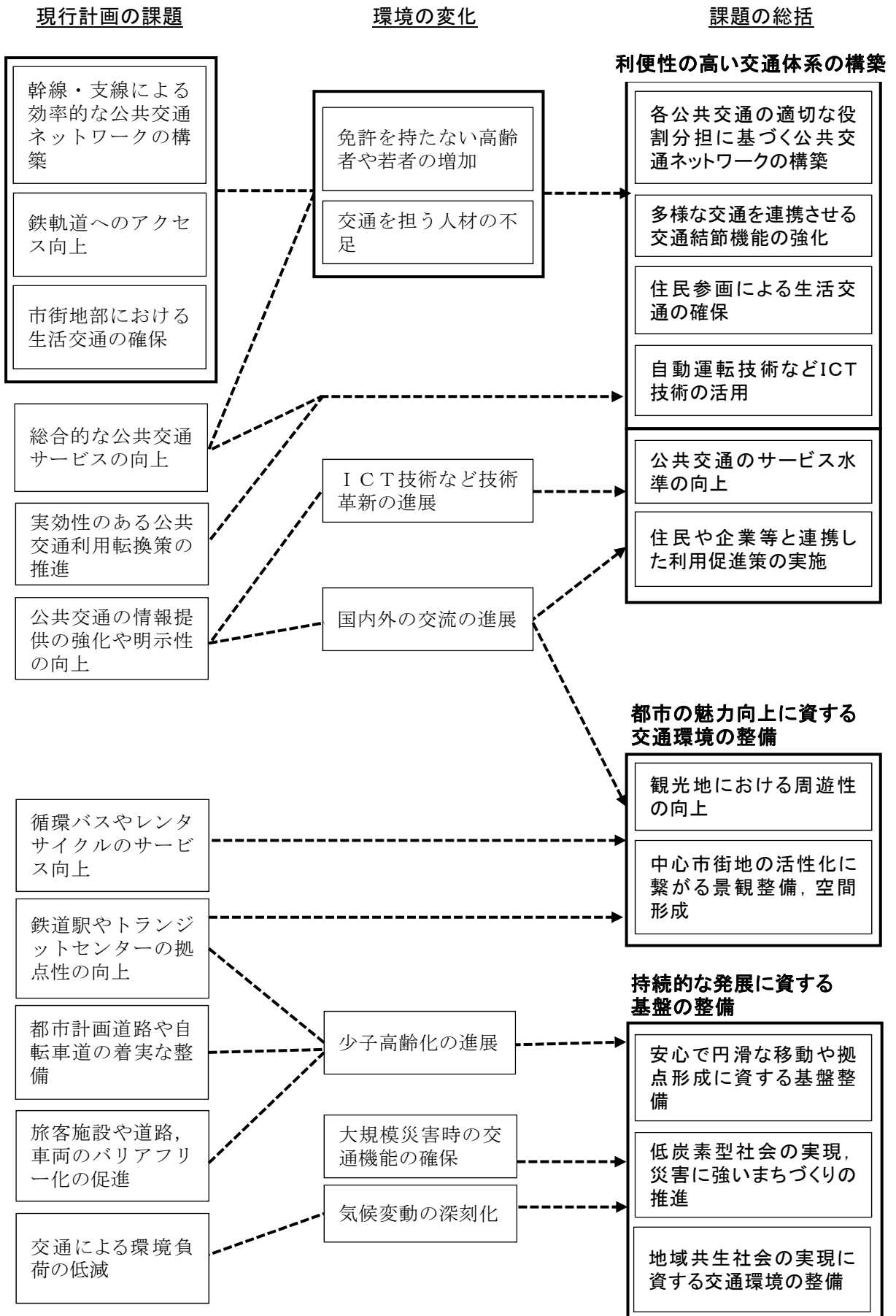
(2) 国の動向

- ・ 交通政策基本法（平成 25 年 12 月施行）
⇒ 国民の日常生活及び社会生活の基盤である交通の機能向上やまちづくりとの連携強化について、行政が施策を推進することの明確化
- ・ 改正地域公共交通活性化・再生法（平成 26 年 11 月施行）
⇒ 行政が主体となり、公共交通事業者等の関係者と連携を図りながら、持続可能な公共交通ネットワークを形成することの明確化
- ・ 交通政策基本計画（平成 27 年 2 月策定）
⇒ 「豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現」や「持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」などの基本方針を明示
- ・ 自転車活用推進法（平成 29 年 5 月施行）
⇒ 「交通体系における自転車による交通の役割の拡大」などの基本理念のもと、行政が施策を策定・実施することの明確化

(3) 本市の動向

- ・ 「第 6 次宇都宮市総合計画」（平成 30 年 3 月策定予定）
⇒ N C C の形成に向けた公共交通ネットワークの考え方
- ・ 「立地適正化計画」（平成 29 年 3 月策定）
- ・ 「市街化調整区域における新たな土地利用方針」（平成 30 年 3 月策定予定）
⇒ N C C の具現化に向けた都市機能や居住の誘導の考え方
- ・ 「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」（平成 27 年 11 月策定）
⇒ 駅東側の公共交通ネットワーク再編の考え方
- ・ 「自転車のまち推進計画後期計画」（平成 28 年 3 月策定）
⇒ 自転車の利用促進や自転車による魅力づくりの考え方
- ・ 「第 3 次宇都宮市環境基本計画」（平成 28 年 3 月策定）
⇒ 低炭素化や省エネルギー化による持続可能な環境都市の考え方
- ・ 「第 4 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」（平成 30 年策定予定）
⇒ 高齢者，障がい者，子ども等への包括的支援による地域共生社会の考え方

3 課題の総括



4 今後の方向性

(1) 基本的な考え方

本市が目指す「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現のため、まちづくりと一体となった総合的な交通ネットワークの構築を進める必要があることから、現行計画の評価や本市を取り巻く環境の変化を踏まえながら、目標とする交通体系や目標指標などの見直しを行い、「(仮称)第2次宇都宮都市交通戦略」を策定し、施策事業を推進する。

