

「第2次宇都宮都市交通戦略」の策定について

1 計画策定の目的

本市においては、目指す都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて、平成21年9月に策定した「宇都宮都市交通戦略」（計画期間：平成21年度～平成30年度）に基づき、多様な交通手段が連携した総合的な交通ネットワークの構築に取り組んできたところである。

このような中、近年、LRTの整備が進捗してきたことに加え、少子・高齢化の更なる進行や観光需要の増加・多様化、自動運転技術等の科学技術の飛躍的な進歩など、交通を取り巻く環境が大きく変化している。

こうした状況に的確に対応するとともに、「第6次宇都宮市総合計画」に掲げる「交通の未来都市」の実現に向けた誰もが安心して快適に移動できる総合的な交通ネットワークの構築の取組をより一層推進するため、今後の本市交通施策の指針として「第2次宇都宮都市交通戦略」を策定する。

2 計画の位置付け

「第6次宇都宮市総合計画」の分野別計画に掲げる政策の実現に向けて、関連する他の計画などを踏まえながら、今後の交通施策を戦略的に推進するための計画

3 計画の期間

2019（平成31）年度から2028（平成40）年度までの10年間

ただし、社会環境の変化を見据えて、5年目の2023（平成35）年度に中間見直しを実施

4 策定の経過

平成30年3月～ 宇都宮都市交通戦略推進懇談会（5回）

平成30年7月～ 宇都宮都市交通戦略策定委員会（委員会4回、作業部会5回）

平成31年1月～2月 パブリックコメントの実施

5 計画の内容と特徴

（1）内容

第2次宇都宮都市交通戦略【概要版】・・・別紙 参照

(2) 特 徴

ア 「10年後の都市交通の姿」と「市民生活の変化」の見える化

本計画の終期である「10年後の都市交通の姿」をBefore・After形式で地域別に明らかにするとともに、将来像が実現した際に「市民の生活がどのように良くなるのか」についてイラストなどを用いてビジュアル化し、都市交通戦略の推進による市民生活への効果について「見える化」を図った。

イ 利用者の視点に立った目標の設定

近年のLRT整備やバス路線再編などの公共交通ネットワーク構築の取組の進捗を踏まえ、公共交通による「移動時間の短縮」や公共交通の「運賃負担の軽減」などを計画の目標値として定め、公共交通の充実に向けた取組による効果が、公共交通の利用者から分かりやすくなるよう工夫した。

<利用者視点の目標値>

- 都心部と各地域拠点間の公共交通の移動時間
現状：平均47分 ⇒ 将来：平均31分
- 都心部と各地域拠点間の公共交通の運賃負担
現状：最大800円 ⇒ 将来：500円以下

ウ 市民からも分かりやすい基本方針の策定

今後、公共交通ネットワークが大きく変化していくことを見据え、施策・事業の基本方針を「多様な交通手段を“つくる”」、「交通手段と交通手段を“つなぐ”」、「適切に交通手段を“つかう”」、「交通手段の利用を“ひろげる”」の4つのフェーズに分けて整理し、交通ネットワークの充実や利便性向上などの取組の進め方が、市民にも分かりやすくなるよう工夫した。

<参考：前計画の施策体系>

- | | | |
|-----------------------|---|--|
| ① 誰もが移動しやすい交通環境を整備する | } | ※ 左記①～③の要素は、
新計画の施策体系の中
に含まれている。 |
| ② まちづくりに資する交通環境を整備する | | |
| ③ ひとや環境にやさしい交通環境を整備する | | |

エ インバウンドや自動運転技術などの新たな課題に対応した施策の選定

外国人観光客をはじめとした来訪者の増加や自動運転などの科学技術の進歩などの新たな課題に対応し、他都市との間を結ぶ交通ネットワークの充実や鉄道駅から観光スポット等への交通手段の利便性向上、自動運転などの最先端技術の交通分野への活用などを盛り込んだ計画とした。

<新たな課題に対応した主な施策・事業>

- 公共交通の案内サインの充実（数字や記号，ピクトグラムなどの活用）
- 企画乗車券の充実（観光客向け一日乗車券など）
- 公共交通の「おもてなし」の向上
- 自動運転や安全運転支援技術等の公共交通などへの活用

第1章 計画の概要

1 計画策定の目的（P. 4）

- 目指す都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向けて、平成21年9月に策定した「宇都宮都市交通戦略」に基づき、総合的な交通ネットワークの構築に向けて取り組んできたところであるが、近年のLRT整備の進捗に加え、少子・高齢化の更なる進行や国内外からの観光客の増加、自動運転技術等の科学技術の進歩などの交通を取り巻く環境の変化を踏まえ、今後の交通施策の指針として、「第2次宇都宮都市交通戦略」を策定するもの

2 計画の位置づけ（P. 4）

- 「第6次宇都宮市総合計画」の分野別計画に掲げる政策の実現に向けて、今後の交通施策の指針とするもの

3 計画期間（P. 5）

- 2019（平成31）年度～2028（平成40）年度の10年間（※5年目の2023年度に中間見直し）

第3章 本市が目指す都市の姿

1 目指す都市空間の将来像（P. 41）

- (1) 第6次宇都宮市総合計画
都市のコンパクト化及び拠点間のネットワーク化による「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成を目指す都市空間の将来像としている。
- (2) 第3次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想
「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けて、都市づくりの基本的方向を明らかにするとともに、土地利用や都市整備の方針を示している。

2 目指す都市交通の将来像（P. 50）

- 「交通未来都市うつのみや」が実現した姿
 - ・ 誰もが移動しやすい階層性のある公共交通ネットワークが形成され、日常生活の移動手段が確保されている。
 - ・ トランジットセンターが整備され、公共交通や自動車、自転車などの円滑な乗り換え環境が確保されている。
 - ・ バリアフリー化された安全な歩行空間や自転車走行空間が整備され、子どもから高齢者まで、誰もが安心して移動できる。
 - ・ 新幹線や鉄道、高速道路などの交通ネットワークが整備され、地域間の連携や人々の交流が促進されている。
 - ・ 自動運転技術やシェアリングサービスの活用により、多様なライフスタイルに対応した移動手段が提供されている。
 - ・ 交通ICカードや各種割引運賃が導入され、公共交通が利用しやすい環境が整備されている。
 - ・ 目的に応じて自動車と公共交通を適切に使い分けするライフスタイルが浸透している。

第2章 本市交通の現状や社会環境の変化

1 前計画の取組状況（P. 6）

(1)【目標1：誰もが移動しやすい交通環境を整備する】

<目標指標>

	目標数値	H29数値	達成率	
公共交通年間利用者数	4,200万人	3,351万人	79.8%	
都市計画道路整備率	73.1%	70.8%	96.9%	
移動に関する市民満足度	公共交通	45.9%	25.1%	54.7%
	道路	50.8%	39.1%	77.0%
	自転車	41.2%	26.1%	63.3%

<取組状況>

- ・ バス路線の新設・延伸や地域内交通の導入などの公共交通ネットワークの充実に取り組むとともに、鉄道駅周辺の再整備などの交通結節機能の強化に取り組むことに加え、バスロケーションシステムの導入による運行情報の提供などの公共交通の利便性向上にも取り組んできたことから、平成23年度以降、「公共交通の利用者数」は微増傾向にある。

(2)【目標2：まちづくりに資する交通環境を整備する】

<目標指標>

	目標数値	H29数値	達成率
公共交通の人口カバー率	100.0%	88.8%	88.8%
中心市街地通行量	130,000人	92,636人	71.3%
レンタサイクル利用者数	41,000人	45,184人	110.2%

<取組状況>

- ・ 幹線バス路線の新設・延伸や地域内交通の導入などの公共交通ネットワークの充実に取り組むことにより、公共交通の人口カバー率は向上している。
- ・ また、循環バスの運行やレンタサイクルの充実、自転車道の整備などの中心市街地の回遊性の向上や自転車利用環境の整備に取り組んできたものの、中心市街地の通行量は調査年度ごとに大幅な増減が見られる。

(3)【目標3：人や環境にやさしい交通環境を整備する】

<目標指標>

	目標数値	H29数値	達成率
人にやさしいバス導入率	52.0%～60.5%	53.2%	102.3%～87.9%
市民一人当たりの温室効果ガス排出量	2.80 t	3.44 t (H26数値)	77.1%

<取組状況>

- ・ 鉄道駅へのエレベーターの整備やノンステップバスの導入に加え、交差点の段差解消などに取り組んできた結果、交通環境のバリアフリー化が進んでいる。
- ・ 自転車の利用環境整備と利用促進、低燃費型自動車の導入促進に取り組むとともに、モビリティ・マネジメント施策の実施により自家用車から公共交通利用への転換を推進してきたものの、自動車の登録台数が増加したことから温室効果ガスの排出量が増加している。

2 本市交通の現状（P. 14）

(1) 市民の移動における自動車利用率の増加

- ・ 市民が移動する際の交通手段として自動車を利用する割合が、過去から一貫して増加している。

〔市民の移動の際の利用交通手段（平成27年）〕
⇒ 自動車：69.3% 公共交通：5.5%〕

(2) 低い水準の公共交通利用者数

- ・ 公共交通の年間利用者数は平成23年度以降、微増傾向にあるものの、過去と比較して低い水準にある。

〔公共交通の年間利用者数〕
⇒ H9：4,441万人 H29：3,351万人〕

(3) 道路狭隘地区などの公共交通空白地域の存在

- ・ 公共交通のカバー人口は年々増加しているが、道路狭隘地区等を中心に、公共交通空白地域が存在する。

〔公共交通のカバー人口〕
⇒ H20：75.3% ⇒ H29：89.8%〕

(4) 幹線バス路線のサービス水準の不均衡

- ・ 都市拠点と各拠点を結ぶ幹線バス路線の一部の区間において、運行サービスが低い状況にある。

〔日中でも30分に1本以上運行するバス路線〕
⇒ 幹線バス13路線中9路線〕

(5) 少ない公共交通の乗り継ぎ利用

- ・ 鉄道とバスの乗り継ぎは比較的多いものの、バスとバス、バスと地域内交通の乗り継ぎ利用は少ない。

〔主な公共交通の乗り継ぎ利用の割合〕
⇒ 鉄道⇄バス：8.0% バス⇄バス：0.6%〕

(6) 負担感の大きい公共交通の運賃体系

- ・ 都市拠点と各拠点との間の移動におけるバスの運賃は地域で差があり、郊外部ほど負担感が大きい。

〔⇒ 宇都宮駅⇄篠井小学校前 800円（片道）〕
〔⇒ 宇都宮駅⇄豊郷中央小前 220円（片道）〕

(7) 多い近隣市町からの流入人口

- ・ 通勤・通学などの目的で近隣市町から多くの人が入り、また、本市からも近隣市町へ流出している。

〔⇒ 近隣市町からの流入人口（通勤等）6.7万人〕
〔⇒ 近隣市町への流出人口（通勤等）4.8万人〕

(8) 総合的な交通渋滞の緩和・渋滞箇所の変化

- ・ 主要道路の交通量が増加する一方で混雑度が低下しているが、一部の道路では混雑度が上昇している。

3 本市交通を取り巻く環境の変化（P. 22）

(1) 人口減少・少子高齢化の進行

- ・ 人口が平成30年頃にピークを迎える一方で少子・高齢化の進行に伴い人口構造が変化することで、総合的な移動需要の減少や移動目的の変化、公共交通の担い手不足などが見込まれる。

(2) 国内外からの観光客数の増加

- ・ 近年、国内外からの観光客が増加するなか、市内を周遊する際に公共交通を利用する人は少ない。また、旅行中の外国人が困ったこととして公共交通の案内情報に関する内容が多く挙げられている。

(3) 運輸部門からの温室効果ガス排出量の増加

- ・ 低燃費型自動車普及の一方で、運輸部門から排出される温室効果ガスの量は横ばいである。

(4) 高齢者等の運転免許自主返納者数の増加

- ・ 交通事故発生件数に占める高齢者の割合が増加し、運転免許の自主返納者数も増加する一方で、外出時の交通手段として自動車を運転する高齢者が3割程度いる。

(5) 中心市街地の低・未利用地の拡大

- ・ 市民の自動車への依存度が高いため、中心市街地に貸駐車場などの低・未利用地が虫食い状に広がっている。

4 国県等の動向（P. 30）

(1) 交通政策基本法の制定

- ・ 自治体の責務として、まちづくりの観点を踏まえた交通施策を実施することが定められている。

(2) 地域公共交通活性化・再生法の改正

- ・ 市町村が主体的に、公共交通事業者等と連携しながらコンパクトなまちづくりと一体となった地域公共交通ネットワークを構築することが定められている。

(3) 自転車活用推進法の制定

- ・ 自転車を持つ社会的・経済的な効果を踏まえ、公共交通などと連携しながら自転車の活用を推進することが定められている。

(4) 交通施設等のユニバーサルデザイン化の推進

- ・ バリアフリー新法に基づき、交通施設等のユニバーサルデザイン化の目標値が定められている。

(5) Society 5.0などの推進

- ・ Society 5.0やSDGs、スマートシティなどの実現に向けて、自動運転や公共交通全体のスマート化を含む「次世代モビリティ・システム構築プロジェクト」などが定められている。

5 本市の動向（関連計画）（P. 37）

- (1)「立地適正化計画」、 「市街化調整区域の整備及び保全の方針」、 「LRT沿線の土地利用方針」の策定
- (2)「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」、 「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」の策定
- (3)「自転車のまち推進計画後期計画」の策定

第4章 課題の整理（P. 51）

1 利便性の高い交通ネットワークの整備

(1) 階層性のある公共交通ネットワークの構築

- ・ 市内の各拠点や他都市との間を結節する鉄道やLRT、バス路線、地域内交通などの多様な交通手段が連携した階層性のある公共交通ネットワークの構築が必要

(2) 交通手段間の連携強化

- ・ 公共交通間の乗り継ぎの円滑化や公共交通とタクシー・自転車などの乗り換え利便性の向上など、交通手段間の連携強化が必要

(3) 公共交通の利便性の向上

- ・ 定時性・速達性の向上や運行時間帯の拡大、運賃負担の軽減等のサービスの向上や待合施設の整備等の利用環境の向上など、公共交通の利便性向上が必要

(4) 自動車交通の円滑化

- ・ バスやタクシー等の公共交通を含む自動車交通の円滑化や、他都市との間を結ぶ高速道路との接続の円滑化が必要

2 安全・安心な交通環境の整備

- ・ 道路や交通施設等のバリアフリー化や自転車走行空間・歩行空間等の整備など、歩行者や自転車が安全に移動できる交通環境の整備が必要

3 自動車から公共交通などへの利用転換

- ・ 自動車へ依存したライフスタイルから、移動目的に応じて自動車と公共交通などを適切に使い分けるライフスタイルへの転換に向けた市民意識の醸成が必要

4 地球環境にやさしい交通環境の整備

- ・ 電気自動車等の低炭素型自動車の普及促進や自動車利用の抑制など、交通分野における温室効果ガスの排出抑制が必要

5 国内外との交流を促進する交通環境の整備

- ・ 国内外からの来訪者の増加に対応した鉄道駅からの二次交通手段の充実や在住者を含む外国人にも分かりやすい公共交通の案内サインの整備が必要

6 まちづくりと交通との連携

- ・ 土地利用と交通ネットワークの構築に一体的に取り組むなど、まちづくりと連携した交通施策の推進が必要

7 最新の科学技術の交通分野への活用

- ・ 自動運転技術の公共交通等への導入や新たなシェアリングシステムの導入など、最先端技術の交通分野への活用の検討が必要

第5章 交通施策の基本的な方針

1 基本理念 (P. 53)

本市が目指す都市の姿であり、今後の人口減少、少子・超高齢化の進行などにも対応した「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現に向けては、誰もが自由に移動でき、生き生きとした社会生活を送ることができる安全・安心で、利便性の高い交通環境が重要であるとの認識のもと、公共交通や道路、自転車走行空間、歩行空間などの多様な交通手段が連携した交通ネットワークを整備し、誰もが自由に移動できる環境を整備することで、「まちとまちをつなぎ」、「人々の活発な交流を促進する」とともに、「自動車に依存した状態から、移動目的などに応じて「自動車と公共交通、自転車などを適切に使い分けするライフスタイルへの転換を図る」ことで、魅力と活気にあふれたまちの創出に向けて取り組んでいくこととする。

街がつながり人がつながる、暮らしが変わる
「交通未来都市うつのみや」

2 基本方針 (P. 54)

(1) 多様な交通手段を「つくる」 【Multi Modal】

誰もが移動しやすく、災害の発生時においても移動手段が確保された、利便性が高く災害にも強い都市づくりを進めるため、各地域の特性に応じて、都市のコンパクト化などのまちづくりの取組と連携しながら、鉄道やLRT、バス路線、地域内交通など、多様な公共交通の充実を図るとともに、幹線道路や自転車走行空間、歩行空間などの整備を進める。

(2) 交通手段と交通手段を「つなぐ」 【Modal Connect】

誰もが自由に移動できる交通環境を整備するためには、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境が必要であることから、鉄道駅やトランジットセンターなどの交通結節点の整備に加え、乗り継ぎに配慮した公共交通のダイヤ編成や運賃負担の軽減など、ハード・ソフトの両面から交通手段の連携を強化し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

(3) 状況に応じて適切に交通手段を「つかう」 【Modal Shift】

過度に自動車に依存した状態から脱却し、自動車と公共交通、自転車などを適切に使い分けできる社会へ転換するため、公共交通の運賃負担の軽減や運行時間帯の拡大など、運行サービスの質の向上により、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備するとともに、市民の意識転換に向けた取組を推進する。

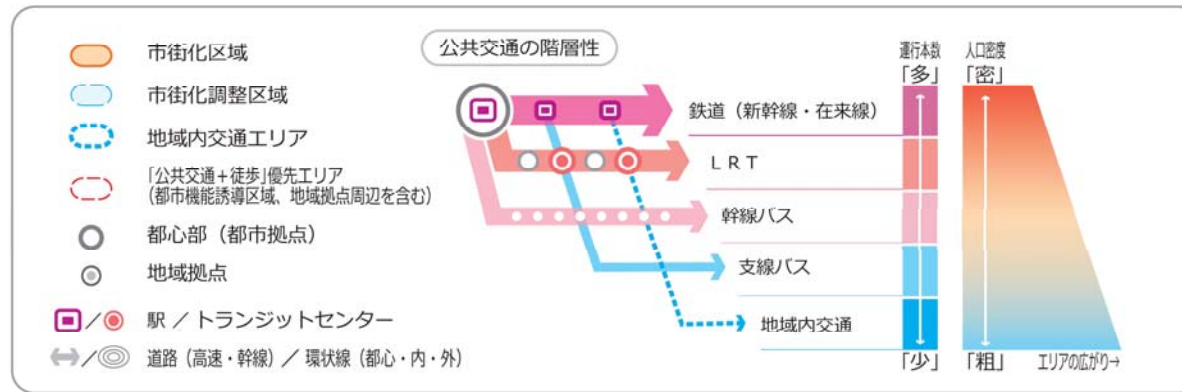
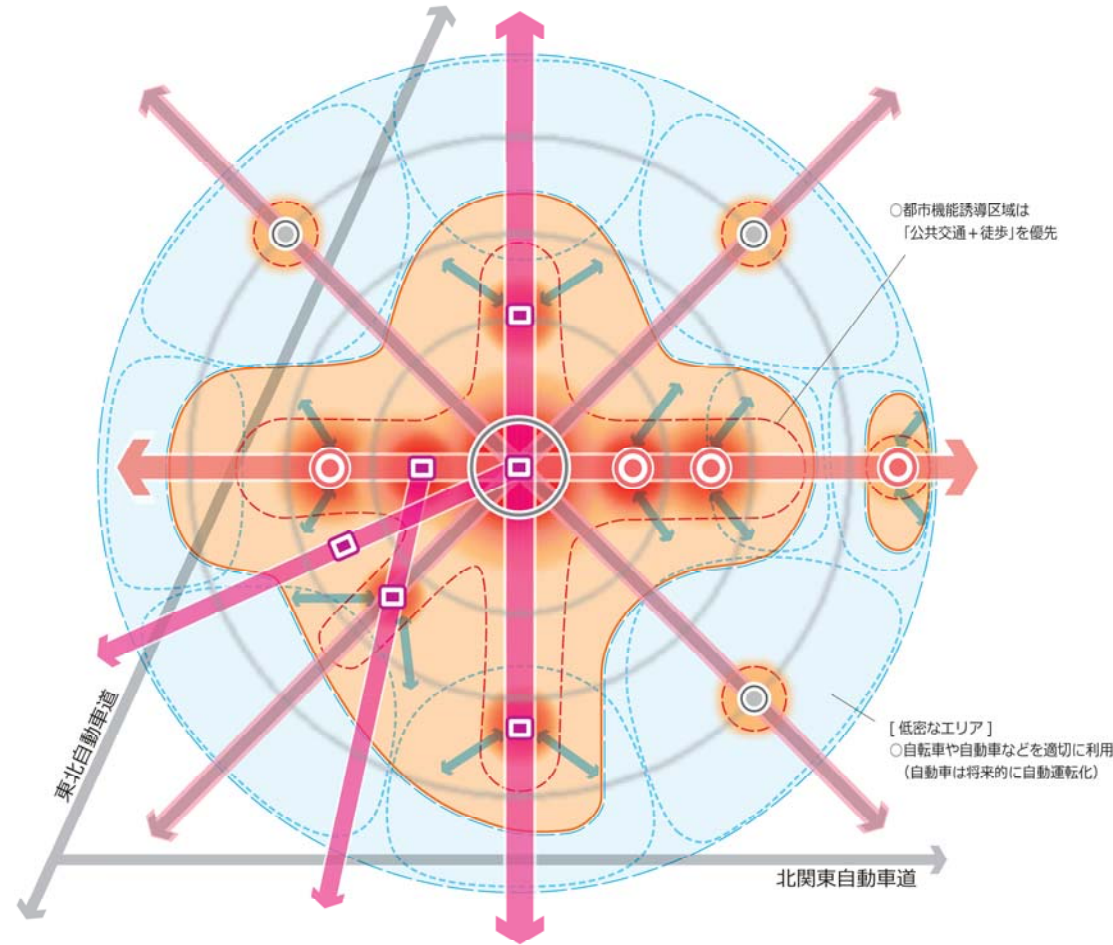
(4) 交通の利用を「ひろげる」 【Modal Innovation】

自動運転技術の進歩や電気自動車・燃料電池車などの科学技術の進歩を踏まえ、国やモビリティ関連企業等と積極的に連携しながら、新たな科学技術の交通分野への活用を検討することや、LRTや幹線バス路線などの周辺市町を結ぶ広域的な交通ネットワークの充実を図るなど、交通の範囲や可能性を広げる。

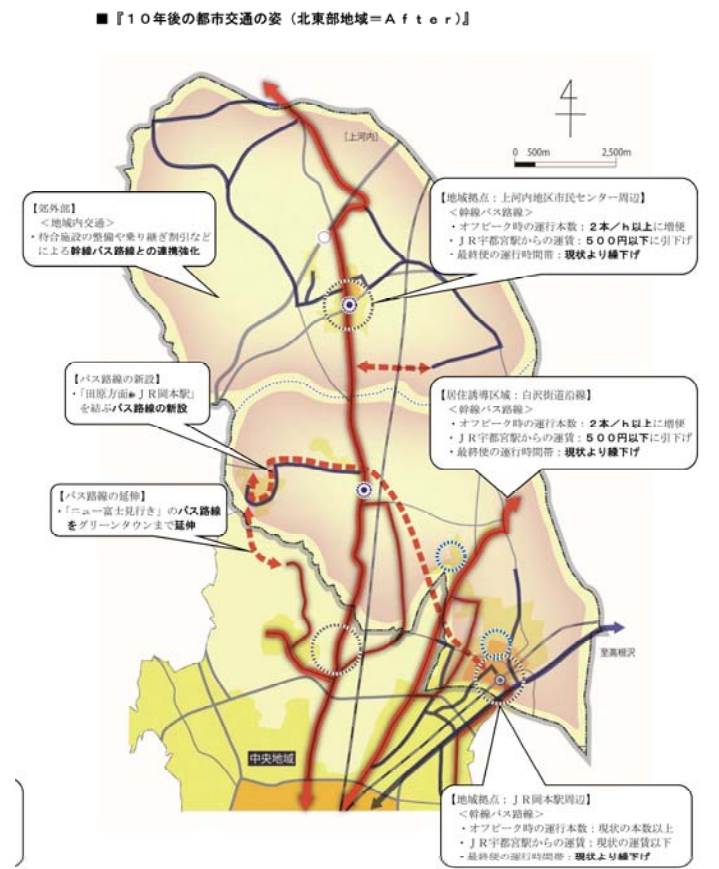
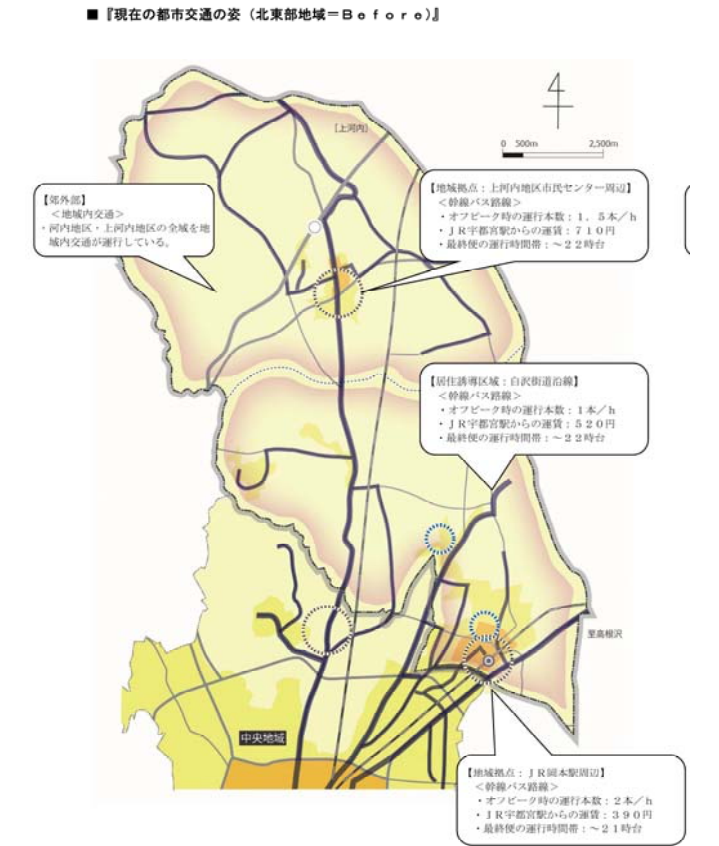
3 10年後の都市交通の姿 (P. 56)

- 10年後の都市交通の姿の概念図を示すとともに、市全域と方面別5地区（中心部、北西部、北東部、東部、南部）に分けて、詳細な姿を明示する。

【10年後の都市交通の概念図】 交通ネットワークの概念図



【現状と10年後の都市交通の姿 (※例：北東部地区)】



第6章 戦略的な施策・事業

1 施策の体系 (P. 70)

(1) 施策体系

【基本方針1】多様な交通手段を「つくる」

- (1) 多様な公共交通を充実させる
- (2) 公共交通や自動車が円滑に通行できる幹線道路等を整備する
- (3) 自転車や歩行者が快適に移動できる環境を整備する

【基本方針2】交通手段と交通手段を「つなぐ」

- (1) 多様な交通手段の乗り換え施設を整備する
- (2) 他の交通手段への乗り換えを円滑にする

【基本方針3】状況に応じて適切に交通手段を「つかう」

- (1) 公共交通をより便利で快適にする
- (2) 公共交通に関する案内情報を充実させる
- (3) 安全・安心な交通環境を整備する
- (4) 自動車から公共交通へ移動手段を転換する

【基本方針4】交通の利用を「ひろげる」

- (1) 最新の科学技術を活用して交通を発展させる
- (2) 新たな移動サービスを活用して交通を充実させる
- (3) 広域的な交通ネットワークを充実させる

(2) 目標指標について (P. 71)

- 【目的】**
 施策・事業の進捗や効果の確認のため
- 【目標年次】**
 原則として10年後とするが、他の行政計画等との関係上、将来見通しの精度を担保できないものは、それ以前の目標年次とする。
- 【選定の考え方】**
- ・目標を適切に評価でき、要因が検証可能な指標
 - ・施策の効果を測る客観的な指標

2 具体的な施策事業 (P. 72)

基本方針	基本施策	施策・事業	新・拡	重点	実施主体	目標指標	
1 多様な交通手段を「つくる」	(1) 多様な公共交通を充実させる	①LRTの導入	拡充	◎	行政・交通事業者等	○公共交通夜間人口カバー率 現状(2017) 目標(2028) 89.8% ⇒ 100% ○都市計画道路の整備率 現状(2017) 目標(2022) 71.2% ⇒ 72.7% ○自転車走行空間の整備延長 現状(2017) 目標(2022) 40.0km ⇒ 72.1km ○都心部と各拠点間の公共交通の移動時間 現状(2017) 目標(2028) 平均47分 ⇒ 平均31分 ○都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担 現状(2017) 目標(2028) 最大800円 ⇒ 最大500円以下 ○ICカードの運賃支払い割合 現状(2017) 目標(2028) 未導入 ⇒ 90.0% ○公共交通の年間利用者数 現状(2017) 目標(2028) 3,351万人 ⇒ 3,600万人 ○交通に関する市民満足度 <公共交通> 現状(2017) 目標(2028) 25.1% ⇒ 38.4% <道路> 現状(2017) 目標(2028) 39.1% ⇒ 52.4% <自転車> 現状(2017) 目標(2028) 26.1% ⇒ 39.9% ○人にやさしいバスの導入率 現状(2017) 目標(2028) 53.2% ⇒ 77.6% ○交流人口(観光入込客数) 現状(2017) 目標(2022) 1,499万人 ⇒ 1,550万人	
		②バス路線の充実	拡充	◎	行政・交通事業者等		
		③地域内交通の充実	継続		行政・市民		
		④市街地における生活交通の確保	継続	◎	行政・市民		
	(2) 公共交通や自動車が円滑に通行できる幹線道路等を整備する	①都市計画道路の整備	継続	◎	行政		
		②スマートインターチェンジの整備	新規	◎	行政		
	(3) 自転車や歩行者が快適に移動できる環境を整備する	①自転車走行空間や歩行空間の整備	拡充	◎	行政		
		②シェアサイクルの充実	新規		行政・交通事業者等		
	2 交通手段と交通手段を「つなぐ」	(1) 多様な交通手段の乗り換え施設を整備する	①トランジットセンターの整備	拡充	◎		行政
			②鉄道駅周辺の交通環境の整備	継続			行政
③バスと地域内交通の乗り継ぎポイントの整備			新規		行政		
④パーク&ライド施設の整備			継続		行政・交通事業者等		
⑤サイクル&ライド用駐輪場の整備			継続		行政・交通事業者等		
(2) 他の交通手段への乗り換えを円滑にする		①公共交通の運賃負担の軽減	新規	◎	行政・交通事業者等		
		②乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの編成	継続		交通事業者等		
		③交通ICカードの導入	継続	◎	行政・交通事業者等		
		3 状況に応じて適切に交通手段を「つかう」	(1) 公共交通をより便利で快適にする	①バスの定時性・速達性の向上	継続	◎	行政・交通事業者等
				②バスの運行時間帯の拡大	拡充		交通事業者等
③公共交通の運賃負担の軽減【再掲】	新規			◎	行政・交通事業者等		
④企画乗車券の充実	新規				交通事業者等		
⑤バスの待合環境の整備	継続				行政・交通事業者等		
(2) 公共交通に関する案内情報を充実させる	①公共交通の案内情報の提供		継続		行政・交通事業者等		
	②バスの運行情報の提供		継続	◎	行政・交通事業者等		
	③公共交通の案内サインの充実		新規	◎	行政・交通事業者等		
	④バスの方面別系統番号の導入		継続		行政・交通事業者等		
	(3) 安全・安心な交通環境を整備する		①ノンステップバスやUDタクシーの導入推進	継続		行政・交通事業者等	
②交通施設のバリアフリー化の推進		継続	◎	行政・交通事業者等			
③交通安全に関する市民意識啓発の推進		新規		行政			
(4) 自動車から公共交通へ移動手段を転換する	①モビリティ・マネジメント施策の推進	拡充	◎	行政・交通事業者等			
	②公共交通の「おもてなし」の向上	新規		行政・交通事業者等			
4 交通の利用を「ひろげる」	(1) 最新の科学技術を活用して交通を発展させる	①自動運転や安全運転支援装置の公共交通への活用	新規		行政・交通事業者等		
		②バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進	新規	◎	行政・交通事業者等		
		③トランジットセンター周辺の低炭素化の推進	新規		行政		
	(2) 新たな移動サービスを活用して交通を充実させる	①公共交通と連携したカーシェアリングの導入	新規		行政・交通事業者等		
		②シェアサイクルの充実【再掲】	新規		行政		
	(3) 広域的な交通ネットワークを充実させる	①LRTの導入【再掲】	拡充	◎	行政・交通事業者等		
		②広域バス路線の充実	新規	◎	行政・交通事業者等		
		③トランジットセンターの整備【再掲】	拡充	◎	行政		
		④スマートインターチェンジの整備【再掲】	新規	◎	行政		
		⑤周辺市町と連携した交通施策の推進	新規		行政・交通事業者等		

第7章 推進体制と進行管理

1 進行管理 (P. 98)

目指す将来像を実現するため、PDCAサイクルの考え方に基づき、施策・事業の実施による成果など、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、ビッグデータを活用することなどにより目標の達成状況を確認し、必要に応じて計画や目標の見直しを行う。

このため、市民・交通事業者・行政の3者が協働して施策・事業を推進するとともに、都市交通戦略を進行管理する組織を設置する。

○関係者の責務・役割

- 【行政】**
- ・持続可能な公共交通ネットワークの構築
 - ・交通事業者が行う事業に対する適切な支援の実施
 - ・公共交通利用促進に向けた市民の意識啓発や情報提供
- 【交通事業者】**
- ・利用者ニーズに対応した公共交通サービスの提供
 - ・公共交通の利便性向上・利用促進策の実施
 - ・交通事業の推進及び行政の施策・事業に対する協力
- 【市民】**
- ・公共交通の役割や重要性に関する理解促進
 - ・鉄道やLRT、バスなどの公共交通の積極的な利用
 - ・自動車と公共交通、自転車などの適切な使い分け
 - ・行政や交通事業者が実施する施策・事業への協力

○推進体制 (P. 99)

学識経験者、市民、交通事業者、行政で組織する「都市交通戦略推進懇談会」を開催し、都市交通戦略の進行状況や目標達成状況の確認、各施策事業の評価、状況に応じた施策の見直しなどを行う。

参考 都市交通戦略の推進による効果

1 まちづくりへの波及効果 (P. 96)

- (1) 健康長寿のまちづくりへの効果
- ・公共交通が充実することにより、自動車を運転できない高齢者などの外出頻度や歩行距離が増加し、健康長寿のまちづくりが促進されることが期待される。
 - <具体的な効果>
⇒ 歩行距離の増加に伴う健康寿命の延伸
⇒ 健康増進が図られることによる医療費の削減
- (2) 賑わいにあふれたまちづくりへの効果
- ・公共交通などの交通手段が充実することで、市民や来訪者の交流が盛んになり、賑わいにあふれたまちづくりが促進されることが期待される。
 - <具体的な効果>
⇒ 観光客を含む中心市街地の来街者の増加
⇒ 中心市街地での滞在時間の増加(消費額の増加)
- (3) 人や企業から選ばれるまちづくりへの効果
- ・公共交通などの交通手段が充実し、通勤・通学などの日常生活の利便性が向上することで、人や企業から選ばれるまちづくりが促進されることが期待される。
 - <具体的な効果>
⇒ 公共交通沿線への企業立地が増加
⇒ 公共交通沿線企業への就職者の増加と、これに伴う本市への転入者の増加
- (4) 低炭素なまちづくりへの効果
- ・公共交通などの交通手段が充実し、自動車から公共交通、自転車などへの転換が進むことで、低炭素なまちづくり促進されることが期待される。
 - <具体的な効果>
⇒ 自動車交通量の減少による温室効果ガスの削減