

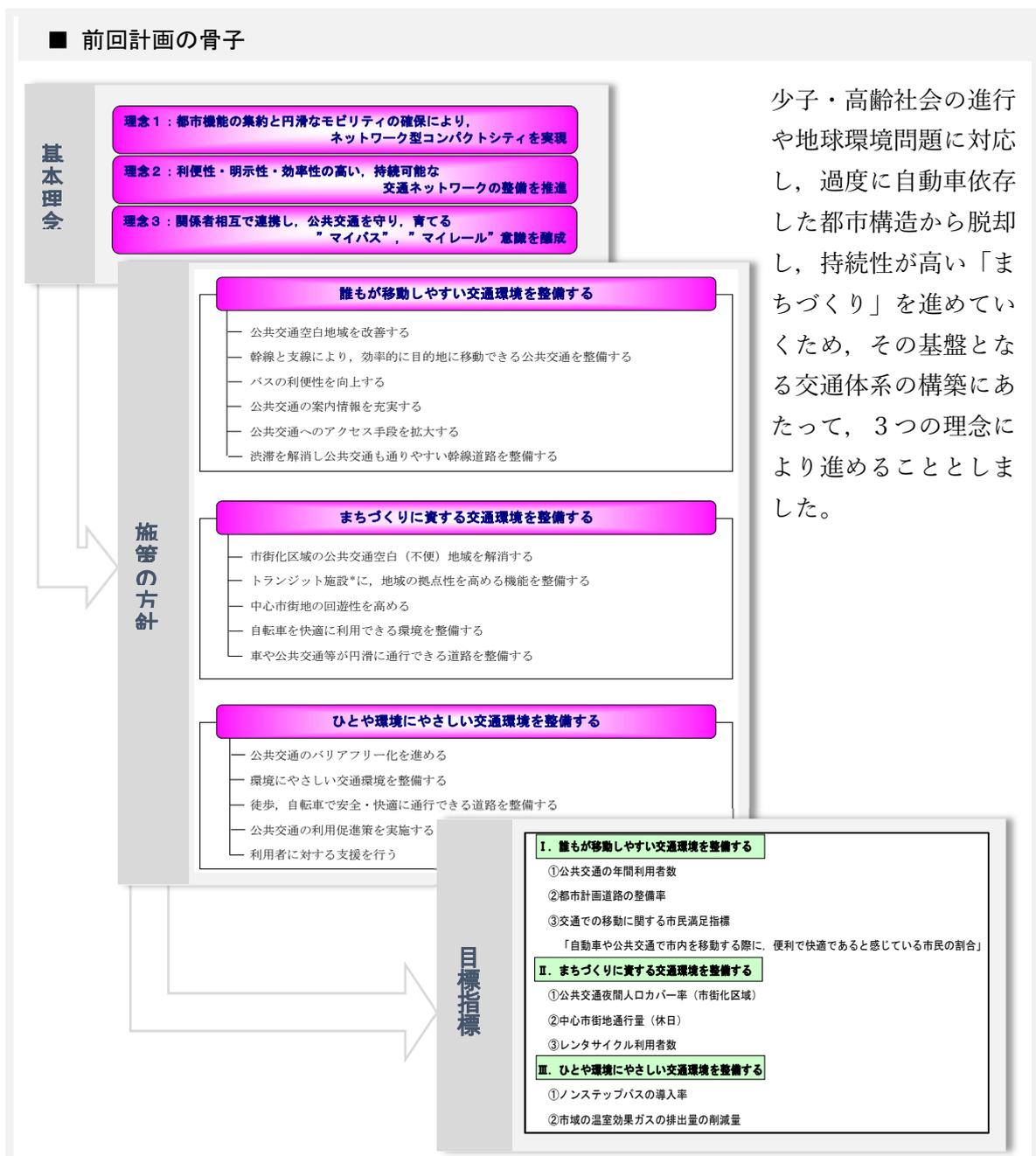
第2章 本市交通の現状

2.1 前計画の取組状況

前計画である「宇都宮都市交通戦略」においては、「Ⅰ. 誰もが移動しやすい交通環境を整備する」「Ⅱ. まちづくりに資する交通環境を整備する」「Ⅲ. ひとや環境にやさしい交通環境を整備する」の3項目に分け、それぞれ目標指標を設定し、取り組んできたところです。

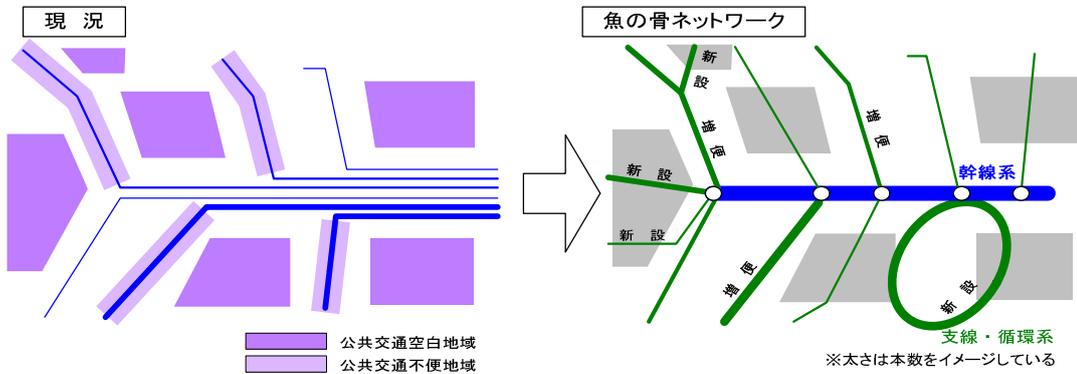
前計画において設定した目標指標については、一部達成できていない目標指標もあり、引き続き、公共交通の充実や利便性の向上、幹線道路の整備などに取り組んでいく必要があります。

(1) 前回計画の方針及び目標

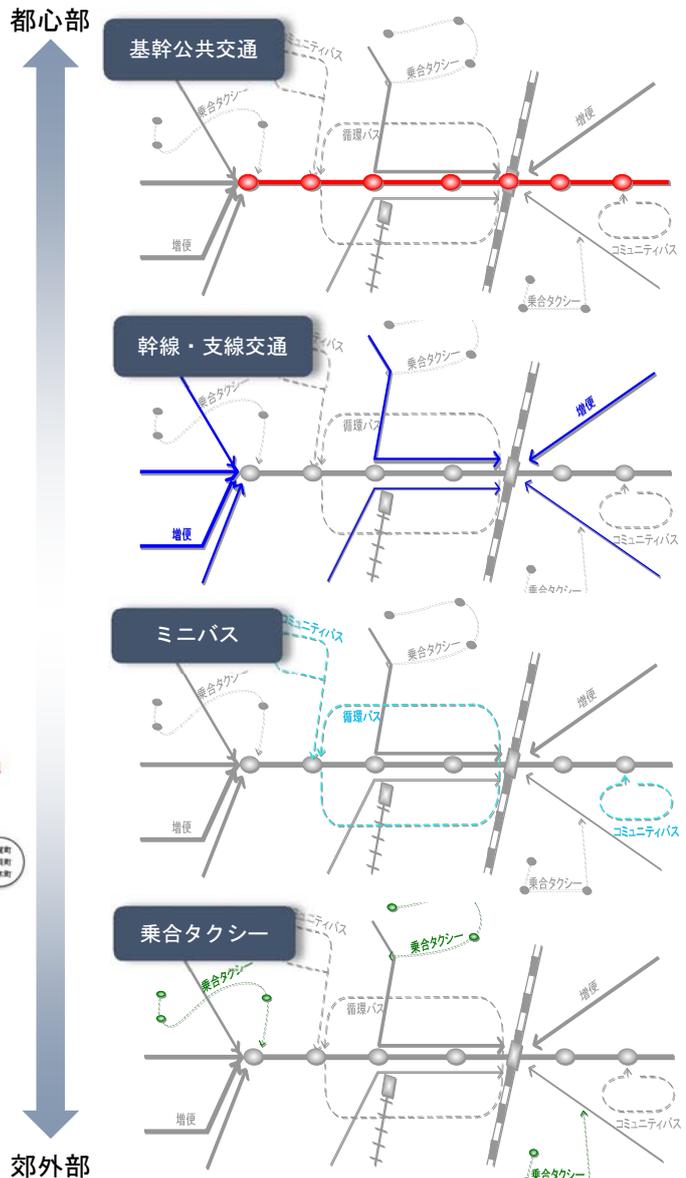
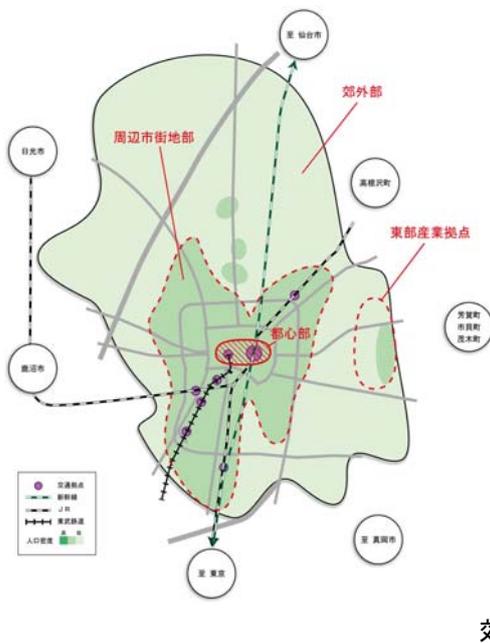


■ 階層性のある公共交通ネットワークへの転換を図る

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、階層性をもったネットワークである「魚の骨ネットワーク」により輸送効率の改善を図ることとしました。



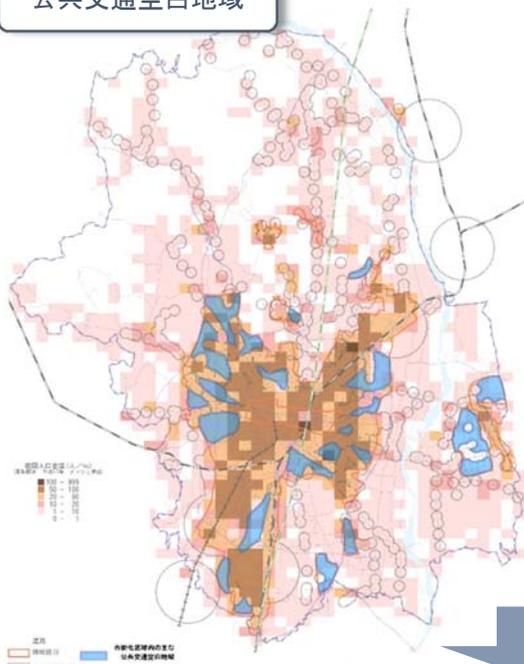
乗合タクシーやミニバスなどの導入による空白地域の解消をはじめとし、都市軸となる幹線の強化、さらには、輸送効率が高い交通機関としての基幹公共交通の整備による、階層性をもったネットワークへの転換を図ることとしました。



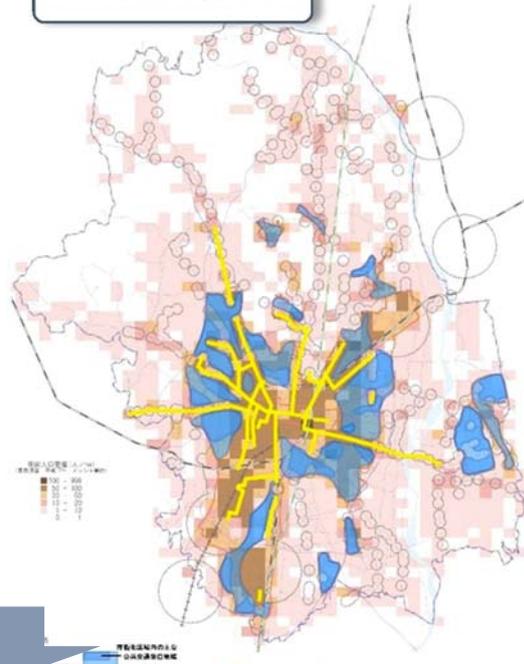
■ 目標とする将来公共交通ネットワークの明確化

ネットワーク型コンパクトシティの実現を支える公共交通ネットワークを構築するために、現状の公共交通の運行状況を分析し、対応の方向を明確化しました。

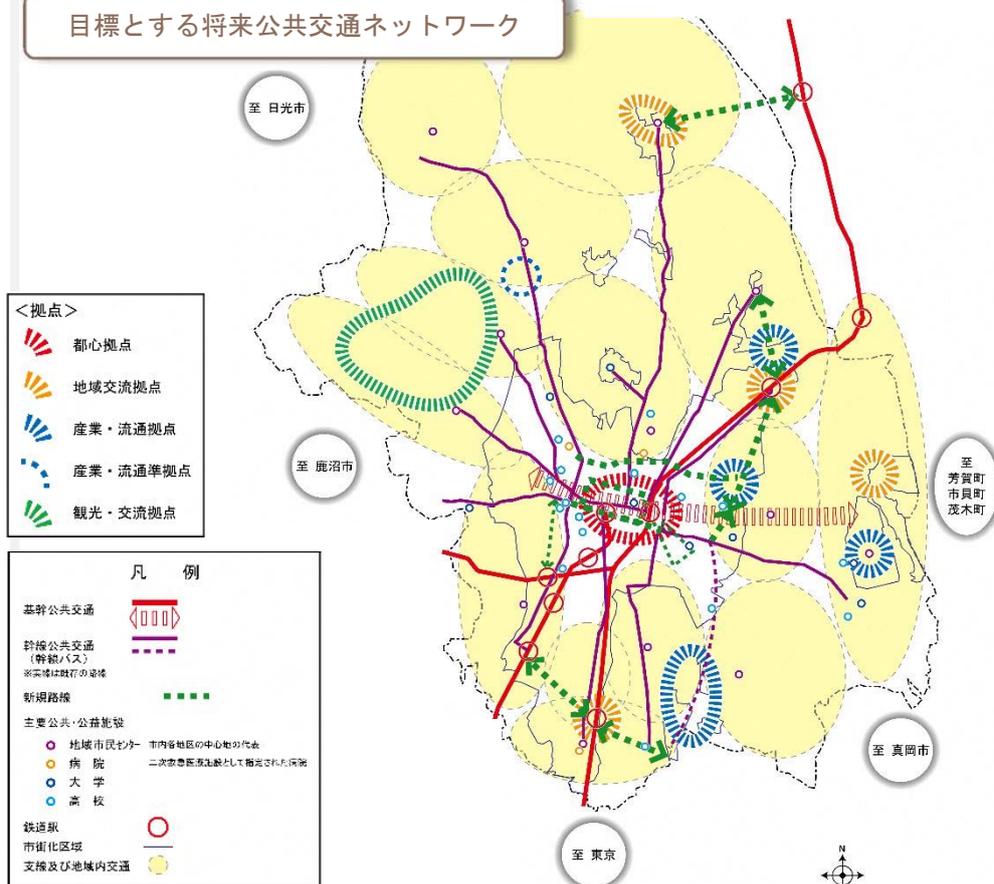
公共交通空白地域



公共交通不便地域



目標とする将来公共交通ネットワーク



■ 具体的な施策事業

目標達成のための具体的な施策事業は以下のように設定しました。

目 標	施策の体系	施策名称
【目標1】 誰もが移動しやすい 交通環境を整備する	公共交通空白地域を改善する	①バス路線の新設 ②地域内交通の導入 ③C&R (C&BR) 用駐輪場の整備
	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	①基幹公共交通の整備 ②幹線公共交通の整備 ③トランジットセンターの整備 ④乗り継ぎに便利なダイヤの調整 ⑤乗り継ぎバス停位置の最適化 ⑥乗り継ぎ割引制度の導入
	バスの利便性を向上する	①バス優先(専用)レーンの整備 ②公共交通車両優先システム(PTPS)の導入 ③歩車分離信号の設置 ④バス停の利用環境整備 ⑤複数バス停の統合 ⑥目的・ニーズに応じたバスの運行 ⑦バス車両空間の改善 ⑧バスの乗降時間の短縮 ⑨ICカードの導入
	公共交通の案内情報を充実する	①鉄道駅のインフォメーションの改善 ②3社共通の系統番号の導入 ③バスの運行情報の提供
	公共交通へのアクセスを拡大する	①JR宇都宮駅西口交通環境の整備 ②JR雀宮駅西口広場・交通環境の整備 ③JR岡本駅周辺の整備 ④東武宇都宮駅周辺地区の整備 ⑤既存駅の機能強化 ⑥新駅の設置 ⑦C&R (C&BR) 用駐輪場の整備【再】
	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	①都市計画道路の整備 ②道路新設改良事業
【目標2】 まちづくりに資する 交通環境を整備する	市街化区域の公共交通(不便)地域を解消する	①幹線バスの運行サービスの充実 ②循環バス(ミニバス)の運行 ③C&R (C&BR) 用駐輪場の整備【再】
	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	①鉄道駅のインフォメーションの改善【再】 ②JR宇都宮駅西口交通環境整備【再】 ③バス停の利用環境整備【再】
	中心市街地の回遊性を高める	①循環バス(ミニバス)の運行【再】 ②都心部道路景観整備事業【再】 ③大通りのトランジットモール化 ④レンタサイクルの充実 ⑤モビリティセンターの整備
	自転車を快適に利用できる環境を整備する	①C&R (C&BR) 用駐輪場の整備【再】 ②レンタサイクルの充実【再】 ③自転車道の整備 ④モビリティセンターの整備【再】 ⑤休憩スポット(自転車の駅)の設置 ⑥自転車マップの作成
	車や公共交通等が円滑に通行できる道路を整備する	①土地区画整備事業による道路の整備

■ 具体的な施策事業

目 標	施策の体系	施策名称
【目標3】 ひとや環境にやさしい 交通環境を整備する	公共交通のバリアフリー化を進める	①JR岡本駅橋上北・東西連絡通路の新設 ②公共交通のバリアフリー事業の推進 ③トランジットセンターの整備【再】 ④人にやさしいバスの導入
	環境にやさしい交通環境を整備する	①自転車道の整備【再】 ②低公害車や低燃費型自動車の導入促進 ③環境にやさしいバスの導入
	徒歩、自転車で安全・快適に 通行できる道路を整備する	①自転車道の整備【再】 ②歩車分離信号の設置【再】 ③土地区画整理事業による道路の整備【再】 ④道路バリアフリー事業の推進 ⑤JR雀宮駅周辺道路の整備
	公共交通の利用促進策を実施する	①モビリティ・マネジメントの実施 ②バス鉄道利用デーの推進（毎月1, 15日） ③P&R (P&BR) 用駐車場・フリンジパーキングの整備
	利用者に対する支援を行う	①高齢者外出支援事業 ②障がい者の外出支援 ③障がい者福祉バス事業 ④道路バリアフリー事業の推進【再】

(2) 目標の達成状況

前計画におけるこれまでの取組に対する評価を、目標指標の達成状況により実施します。

① 【目標 1：誰もが移動しやすい交通環境を整備する】の評価

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」は微増傾向となるなど、施策・事業の成果が現れてきており、引き続き、これらの取組を推進していく必要があります。

■ 目標指標①の達成状況

【目標 1】に係わるこれまでの取組状況	
・バス路線の新設社会実験	・バス停付近への駐輪場の整備
・既存バス路線の延伸	・バスロケーションシステムの導入
・郊外部全地区への地域内交通の導入	・バス接近表示機の導入
・LRT整備・バス路線再編に向けた取組の推進	・交通ICカードの導入に向けた取組の推進
・鉄道駅周辺の整備（JR雀宮駅・JR岡本駅）	・都市計画道路・生活幹線道路の整備
	など

目標指標①	計画策定時	目標数値	H29 数値	達成率
公共交通の年間利用者数	3,391 万人	4,200 万人	3,351 万人	79.8%
都市計画道路の整備率	67.4%	73.1%	70.8%	96.9%
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	32.3%	45.9%	25.1%	54.7%
道路ネットワークの充実	38.0%	50.8%	39.1%	77.0%
自転車のまち宇都宮の推進	30.8%	41.2%	26.1%	63.3%

② 【目標Ⅱ まちづくりに資する交通環境を整備する】の評価

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ます。

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目標を下回っていることから、まちづくりと交通施策を一体的に推進していく必要があります。

■ 目標指標②の達成状況

【目標2】に係わるこれまでの取組状況	
・バス路線の新設	・レンタサイクルの充実
・既存バス路線延伸	・自転車の駅の設置
・自転車走行空間の整備	・中心市街地における電線地中化
など	



目標指標②	計画策定時	目標数値	H29 数値	達成率
公共交通夜間人口カバー率 【市街化区域】	75.0%	100.0%	89.8%	89.8%
中心市街地通行量 【休日】	46,987 人	130,000 人	92,636 人	71.3%
レンタサイクル利用者数	31,000 人	41,000 人	45,184 人	110.2%

③ 【目標3 ひとや環境にやさしい交通環境を整備する】の評価

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ます。

また、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、温室効果ガスの排出量は増加しており、過度に自動車へ依存した状態から、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が必要です。

■ 目標指標③の達成状況

【目標3】に係わるこれまでの取組状況	
・鉄道駅へのエレベーターの整備（JR雀宮駅・JR岡本駅）	
・ノンステップバスの導入	・ユニバーサルデザインタクシーの導入
・公用車への電気自動車の導入	・モビリティ・マネジメントの実施
	など



目標指標③	計画策定時	目標数値	H29 数値	達成率
人にやさしいバスの導入率	32.2%	52.0～ 60.5%	53.2%	87.9～ 102.3%
市民一人当たりの 温室効果ガス排出量	— t	2.80 t	3.44 t (H26 数値)	77.1%

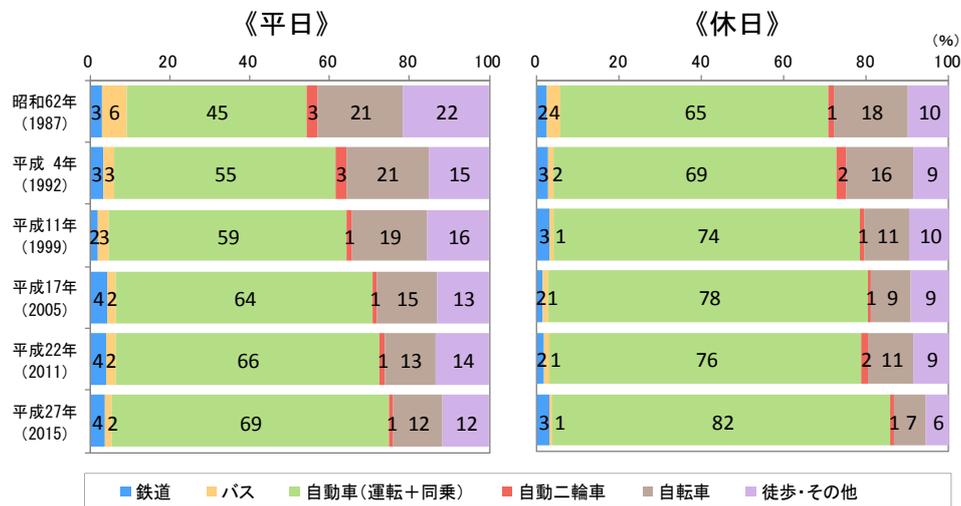
2.2 本市交通の現状

(1) 市民の移動における自動車分担率の上昇

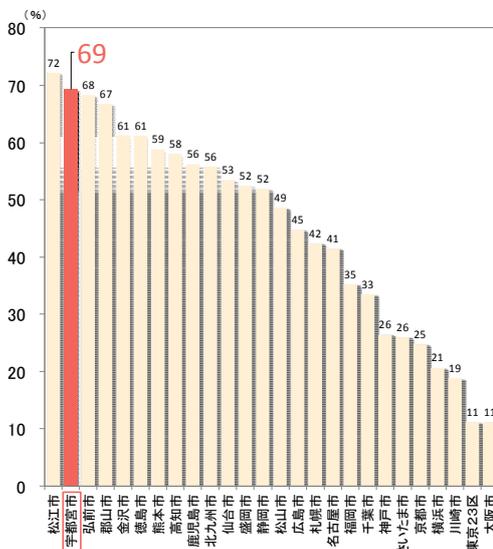
本市では、市民が移動する際の交通手段として、自動車の利用率が増加し続けており、平成27年には69%（平日）となる一方で、公共交通を利用する割合は減少傾向にあり、鉄道とバスを合わせても6%（平日）に留まっており、他都市と比較しても自動車の利用率が非常に高い状況にあります。

また、短時間（※即ち短距離）の移動であっても自動車の利用率は高く、所要時間が3分の移動であっても自動車の利用率が50%を超えるなど、過度に自動車に依存した状態となっています。

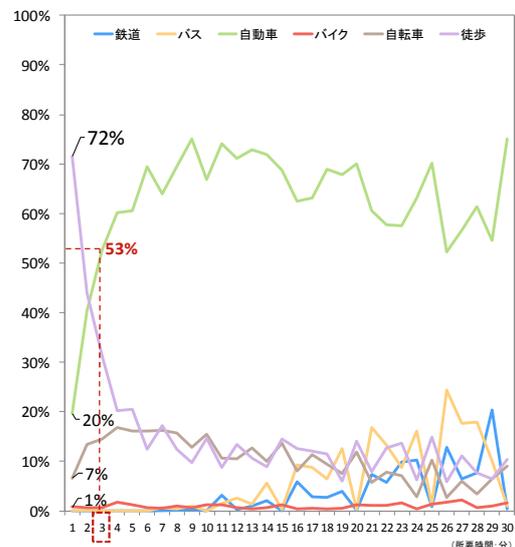
■ 交通手段分担率の推移（宇都宮市）



■ 自動車分担率（平日）の他都市との比較



■ 所要時間帯別の交通分担率（宇都宮市）



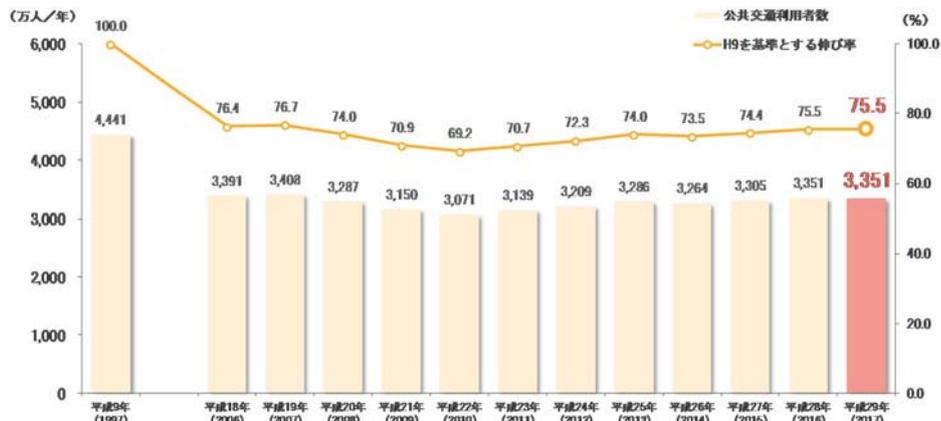
出典：〔上図・下左図〕大都市交通センサス，〔下右図〕県央広域都市圏生活行動実態調査

(2) 低い水準の公共交通利用者数

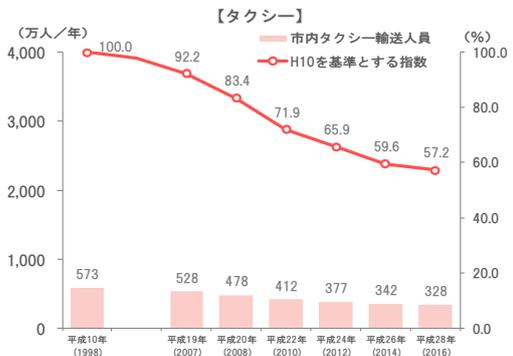
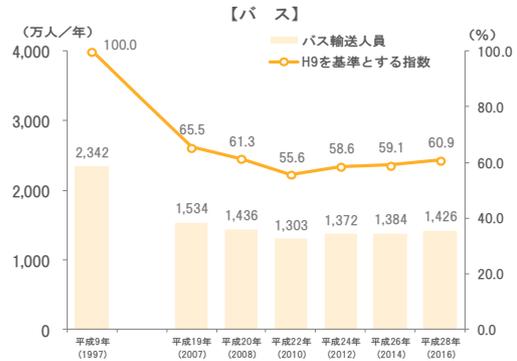
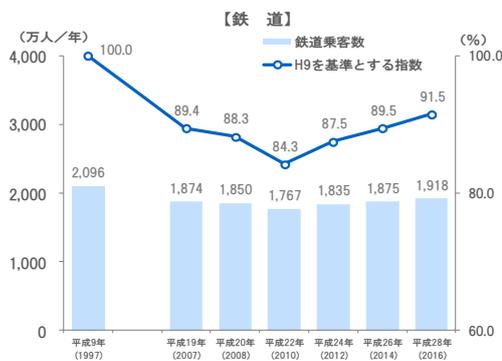
本市の公共交通の年間利用者数は、平成23年度以降、微増傾向にあるものの、過去と比較すると低い水準にあり、20年前の平成9年から約24%減少しています。

交通機関別にみると、鉄道及びバスは、平成9年度以降、輸送人員が減少するなか、平成22年度からは回復傾向に転じています。地域内交通は、導入地区の拡大とともに輸送人員が年々増加しています。一方、タクシーにおいては輸送人員の減少傾向が続いております。

■ 公共交通の利用者数の推移



注) 公共交通の利用者数：鉄道（JR・東武）、バス（関東自動車・東野交通・ジェイアールバス）及び地域内交通における乗降数及び輸送人員の合計



資料：バス事業者提供資料、国土交通省栃木運輸支局提供資料に基づき作成

(3) 道路狭隘地区などにおける公共交通空白地域の存在

本市では、公共交通空白地域の解消に向けて、バス路線の新設・延伸や地域内交通の郊外部全13地区への導入などの公共交通ネットワークの充実に取り組んできました。

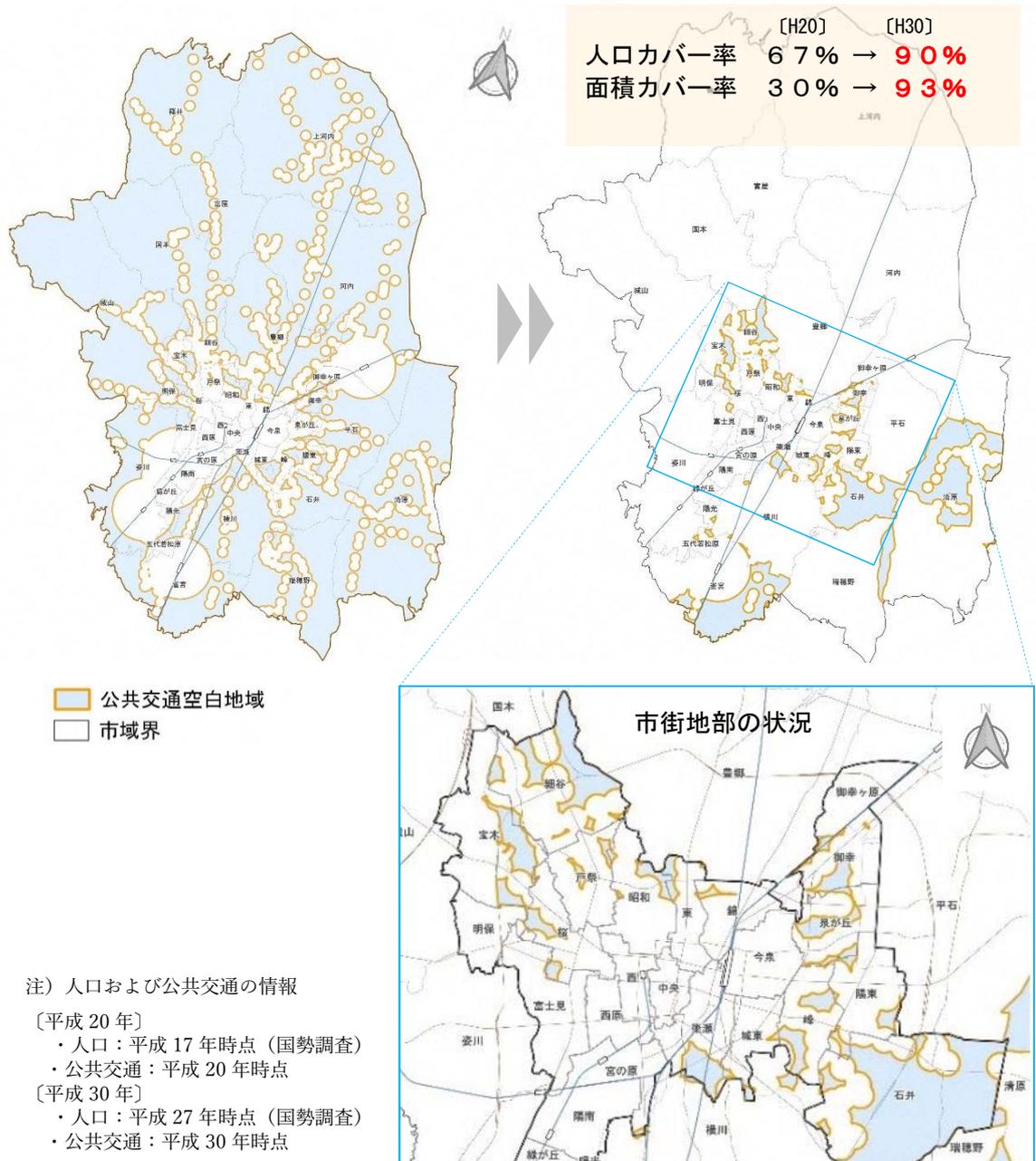
その結果、公共交通のカバー人口は、平成20年の約67%から、平成30年には約90%まで上昇するなど、公共交通空白地域は着実に減少しています。

しかしながら、市街地部の道路狭隘地区や郊外部の地域内交通未導入地区などに、依然として公共交通の空白地域が残っています。

■ 公共交通空白地域の状況

〔平成20年（2008）当時〕

〔平成30年（2018）現在〕



(4) 幹線バス路線の運行サービス水準の不均衡

本市では、市民生活に必要な公共・公益施設へのアクセスや都市拠点と地域・産業・観光の各拠点間を結ぶ主要なバス路線を幹線バス路線として位置づけ、高い運行サービスを提供しているところですが、一部の区間では運行サービスが低い状況となっています。

■ バス路線の運行頻度

オフピーク時に30分に
1本以上の幹線バス路線

9 路線 / **14 路線**

【市民生活に必要な公共・公益施設】

- i) 広域的に利用される施設
 - ・ 大学等
 - ・ 二次救急医療施設以上の拠点病院
- ii) 市内各地域の拠点
 - ・ 地区市民センター

※資料：「ネットワーク型コンパクトシティ
形成ビジョン（H27.2）」に基づく



注) 平成 30 年 9 月時点のバス時刻表に基づき作成

(5) 少ない公共交通の乗り継ぎ利用

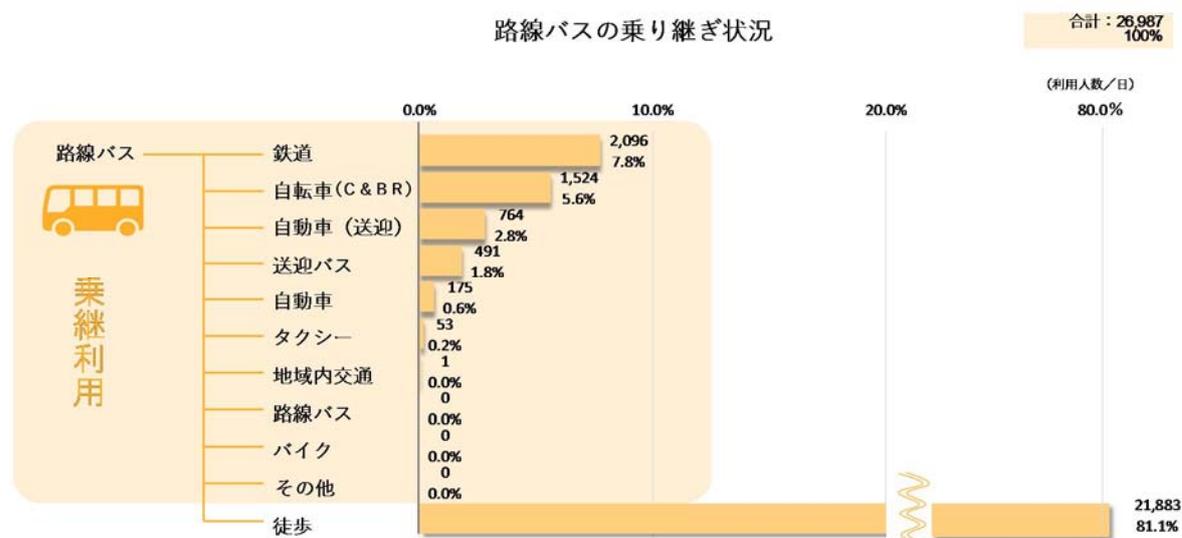
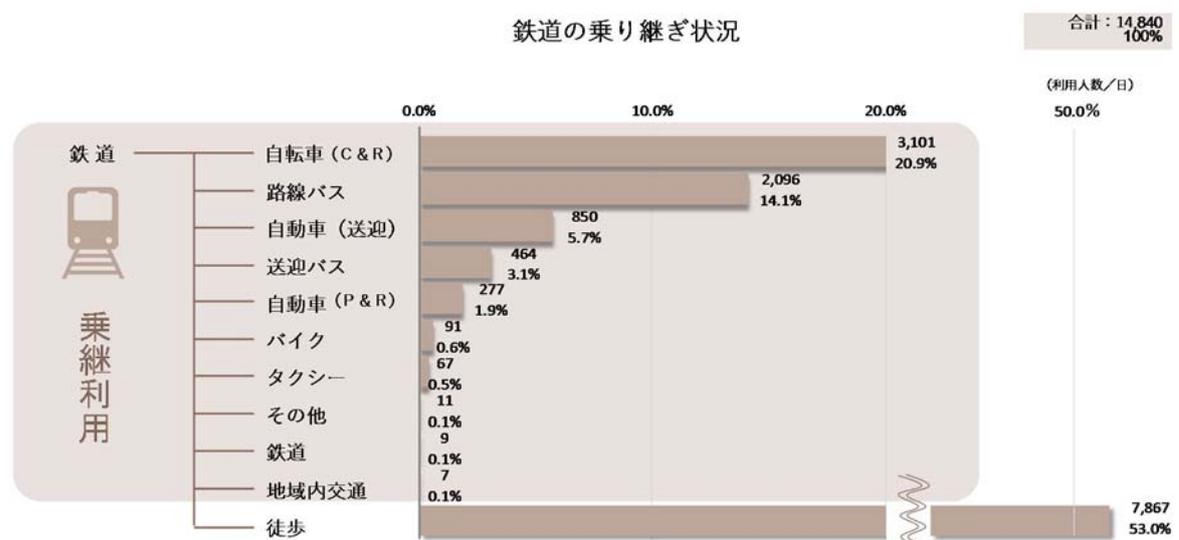
本市の公共交通においては、鉄道利用者の20.9%が自転車、14.1%がバスと乗り継いで移動しており、また、バス利用者の7.8%が鉄道、約5.6%が自転車と乗り継いで移動していますが、バスとバスを乗り継ぐ利用は0.6%、バスと地域内交通を乗り継ぐ利用は0.1%となるなど、公共交通と公共交通を乗り継ぐ利用は少なくなっています。

また、公共交通を乗り継いだ場合、1回の乗車ごとに初乗り運賃が発生するため、運賃の負担感が大きくなっています。

<参考>バスの運賃設定の基準（道路運送法）

- ・ 10km未満の区間 基準賃率×2kmを初乗り運賃として加算できる。

■ 1日あたりの公共交通の乗り継ぎ状況



出典：県央広域都市圏生活行動実態調査，地域内交通利用実績

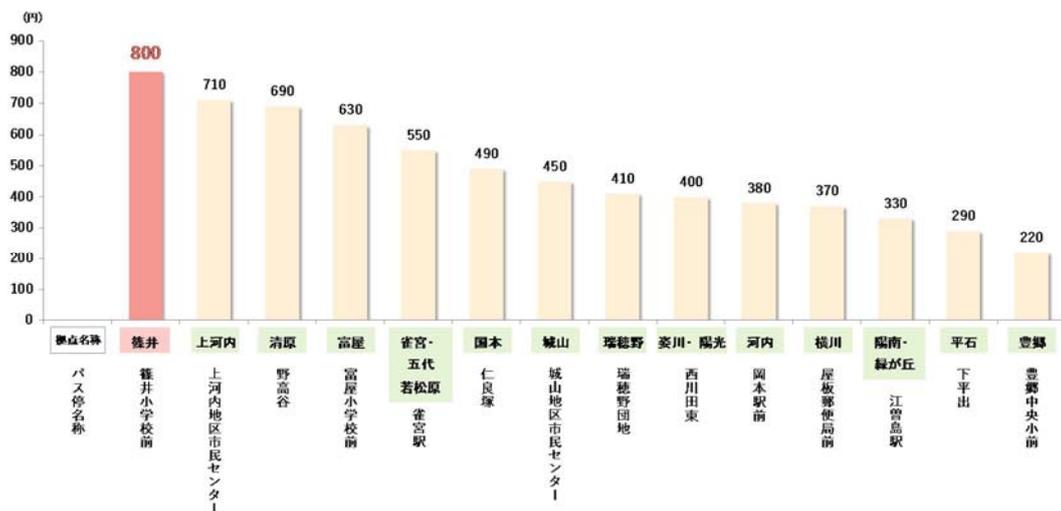
(6) 負担感の大きい公共交通の運賃体系

本市の都市拠点の中心部に位置し、1日のバスの利用者が最も多い「JR宇都宮駅」から郊外部の地域・産業・観光の各拠点までの移動にかかるバスの運賃は、片道最大で800円（「JR宇都宮駅⇄篠井小学校前」）となっており、都市拠点内での移動にかかる運賃と比較して負担感が大きくなっています。

また、市内のバス利用の95%が500円以内の運賃区間での利用となっており、運賃の負担感が大きいことで、公共交通が利用しにくくなっていると考えられます。

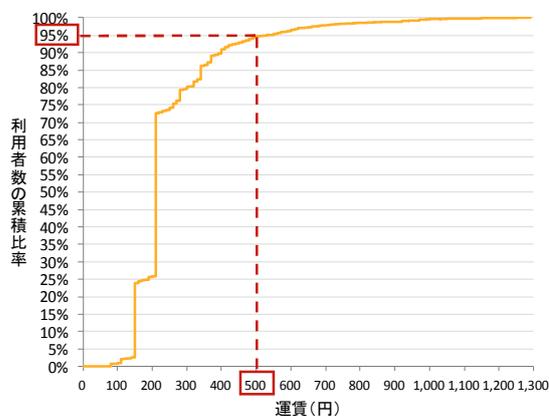
また、市民の平均等価可処分所得は20年前と比較して約15%減少しており、自動車を運転できない高齢者などは、現役世代と比較して7割半ば程度と所得が少ないこともあり、運賃の負担感から外出機会が減少することが懸念されます。

■ 各拠点からJR宇都宮駅までの運賃



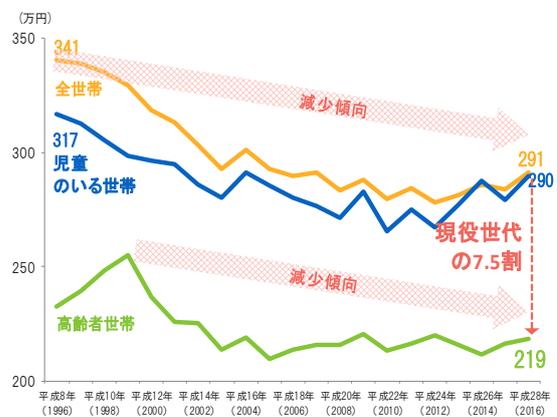
注) 平成28年時点の郊外部のバス停

■ バス利用者数の累積比率と運賃



出典：平成26年バスOD調査

■ 平均等価可処分所得額の推移



出典：平成29年国民生活基礎調査

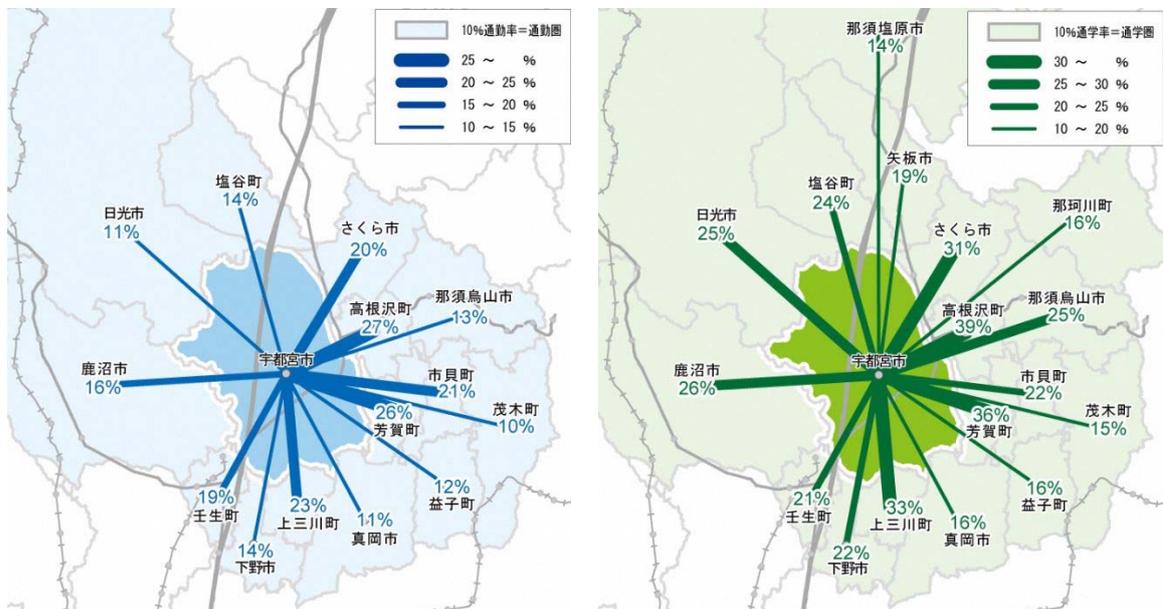
(7) 多い近隣市町からの流入人口

県庁所在地であり、企業や学校が集まる本市には、通勤・通学などの目的で近隣の市町から多くの人が入り込んでおり、その人数は、通勤・通学だけで約5.6万人となっています。

また一方で、本市からも、通勤・通学の目的で近隣市町へ約4.1万人が流出しています。

そのような中、本市と近隣市町にまたがって運行するバス路線は、市内の各拠点間を結ぶ公共交通と比較して運行サービスが低い傾向にあり、近隣市町との移動におけるバスの利用率は低くなっています。

■ 本市への通勤率（左）・通学率（右）



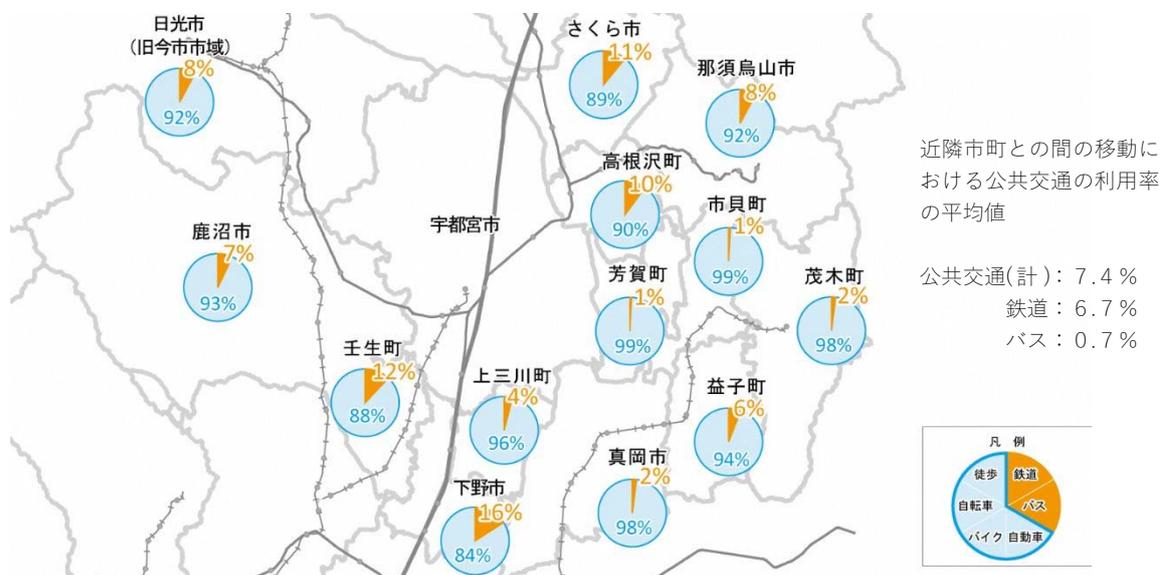
通勤率・通学率：

15歳以上の就業人口（または通学人口）に占める宇都宮市で従業（または宇都宮市へ通学）する人の割合

注）通勤率・通学率が10%以上のみ表示

出典：国勢調査

■ 宇都宮市と近隣市町との間の移動における交通手段分担率

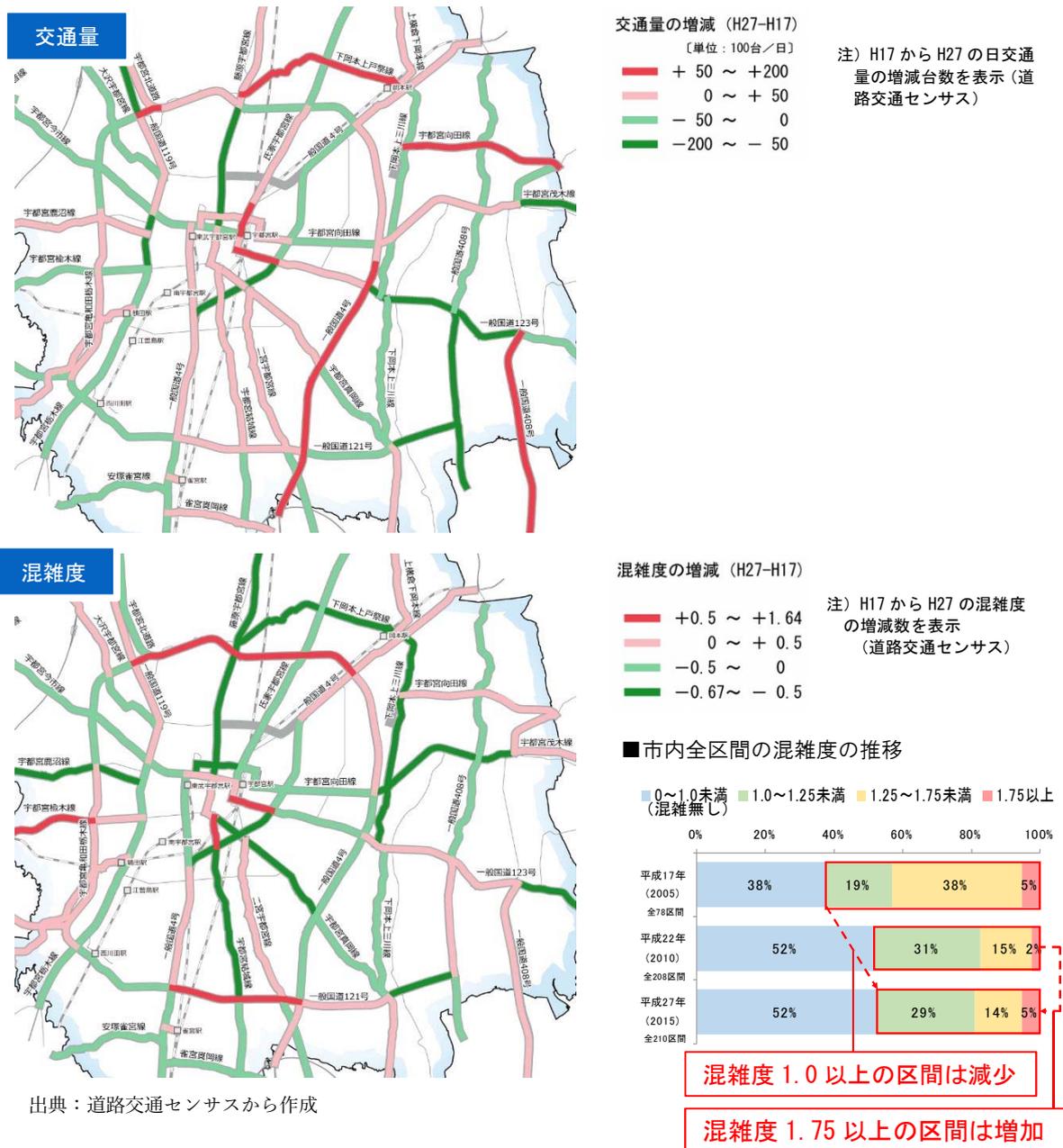


出典：県央広域都市圏生活行動実態調査

(8) 総合的な交通渋滞の緩和・渋滞箇所の変化

本市の骨格をなす環状線や12放射状道路などの主要道路において、平成27年までの10ヵ年で交通量が増加している区間が多くを占める一方で、混雑度は総じて低下しており、道路ネットワークの整備の効果が現れていると考えられますが、「宇都宮北道路～一般国道4号」や「鶴田町周辺」、「インターパーク周辺」など一部の区間で混雑度が増加しています。

■ 宇都宮市の主要道路における混雑度の変遷（平成17年から平成27年）



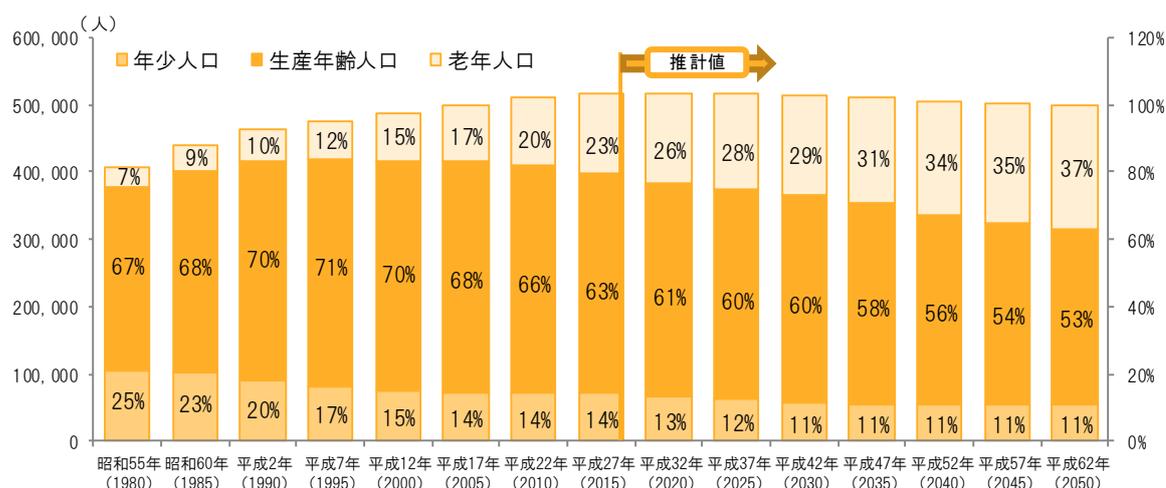
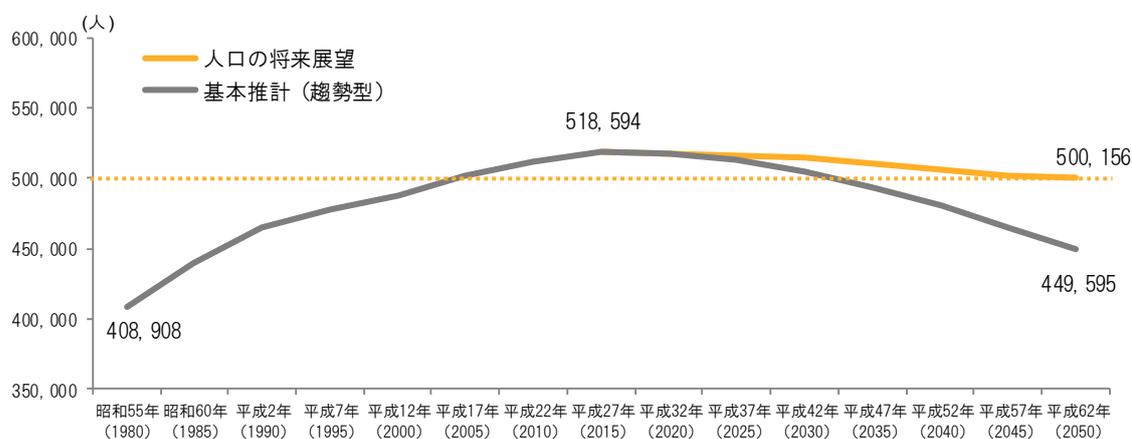
2.3 本市交通を取り巻く環境の変化

(1) 人口減少・少子高齢化の進行

本市の人口は平成30年頃にピークを迎え、その後、減少に転じることが見込まれており、趨勢型の見通しでは、平成27年に約52万人だった人口は、30年後の2050年頃には約45万人まで減少することが見込まれています。

その一方で、今後も少子高齢化は進行し続ける見通しであり、平成27年に約23%だった老年人口の割合は、30年後の2050年頃には約37%まで増加する見込みです。

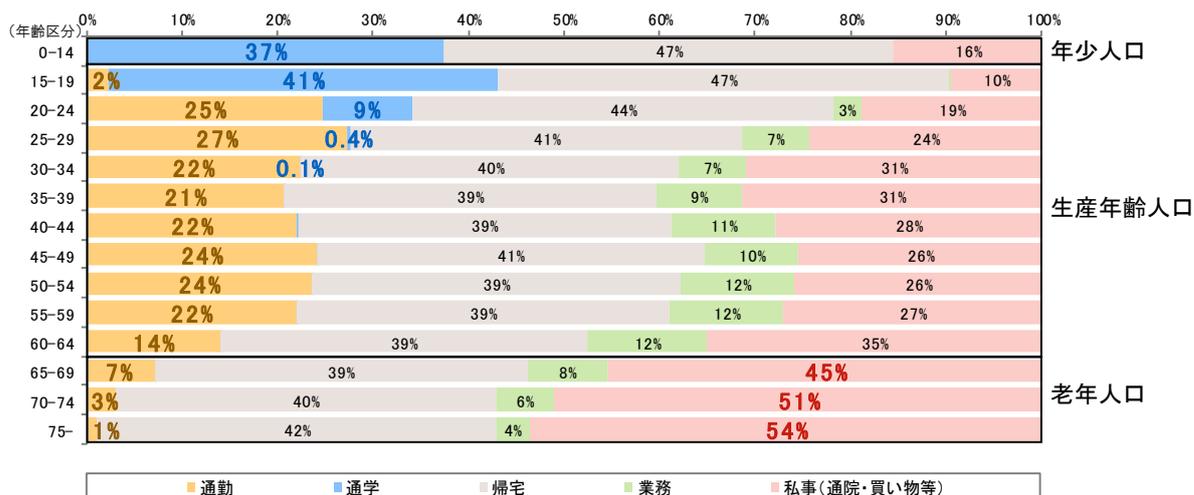
■ 宇都宮市人口ビジョンによる推計値（総人口・人口構造）



出典：宇都宮市人口ビジョン

今後の、人口減少と人口構造の変化により、総合的な移動需要が減少するとともに、通勤・通学目的での移動が減少し、通院・買い物などの私事目的での移動が増加することが見込まれます。

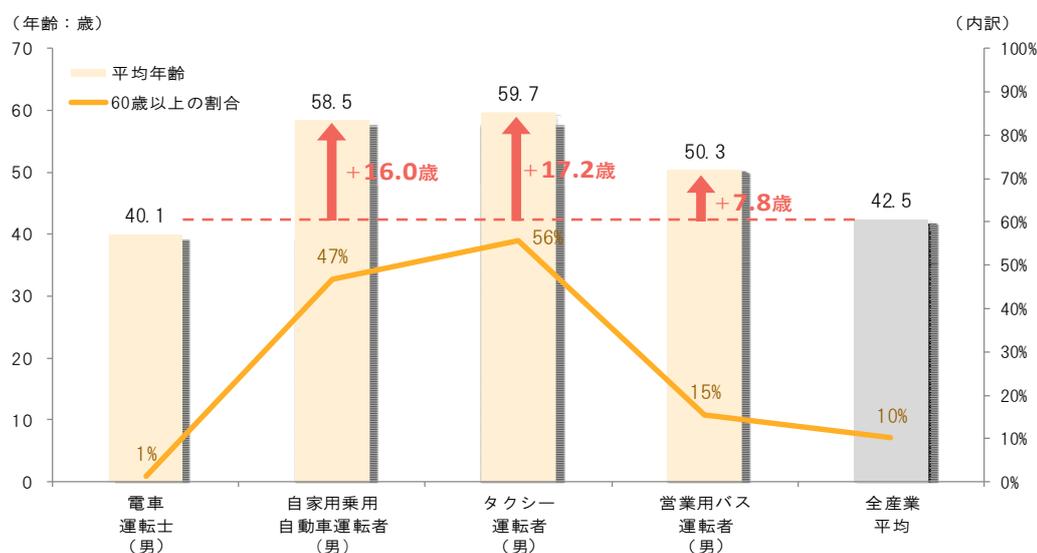
■ 目的別トリップ数の割合（平成26年度）



出典：県央広域都市圏生活行動実態調査

また、全国の公共交通の乗務員の平均年齢は、路線バスの運転手で50.3歳と全産業の平均より7.8歳高く、タクシーの運転手では59.7歳と更に高齢となっており、今後の人口減少と人口構造の変化により、公共交通の担い手が不足することが懸念されます。

■ 職種別の平均年齢と60歳以上の割合の比較（全国）



出典：賃金構造基本統計調査

また、本市の外国人居住者は増加傾向にあり、平成29年には総人口の約1.8%を示すまでになっており、外国人にも利用しやすい交通環境が求められます。

■ 宇都宮市在住の外国人の推移



出典：国籍別外国人登録人口，毎月人口

■ 宇都宮市在住外国人の日常生活での困り事

(7) 自由意見（生活で困っていることについて）

公共交通が不便であり，就職先が少ないという意見が多い。また，就職先を見つけても，車がないと移動に困り，働くことができないという意見があった。その他には，言葉や文化がわからないなどの意見があった。

<回答が多かった意見>

- ・ 車がないと生活できない
- ・ スーパーまでの交通が不便
- ・ 就職が難しい
- ・ 給料が安い
- ・ 税金，保険が高い
- ・ 病院で言葉が通じない
- ・ 日本人の生活様式や考え方がわからない

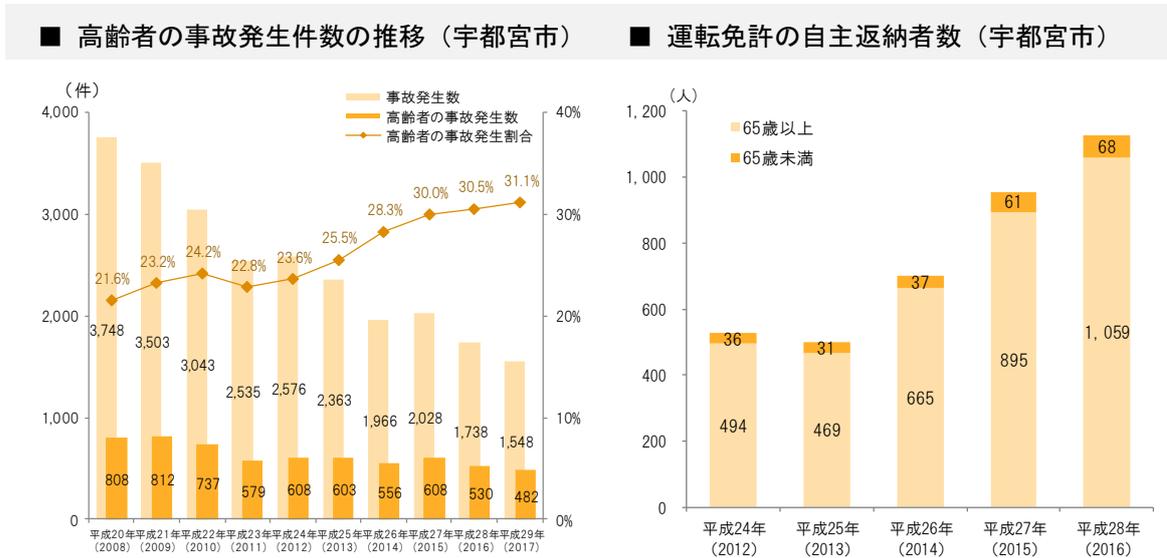
■ 調査概要

- ・ 合計回収数 378件
- ・ 合計回収率 22.6%
- 内訳
 - 1) 無作為抽出
1,250件郵送，208回収
 - 2) 関係機関
451件配付，170件回収
- ・ 出身国：全23か国

出典：平成28年度 外国人住民意識調査結果（宇都宮市）

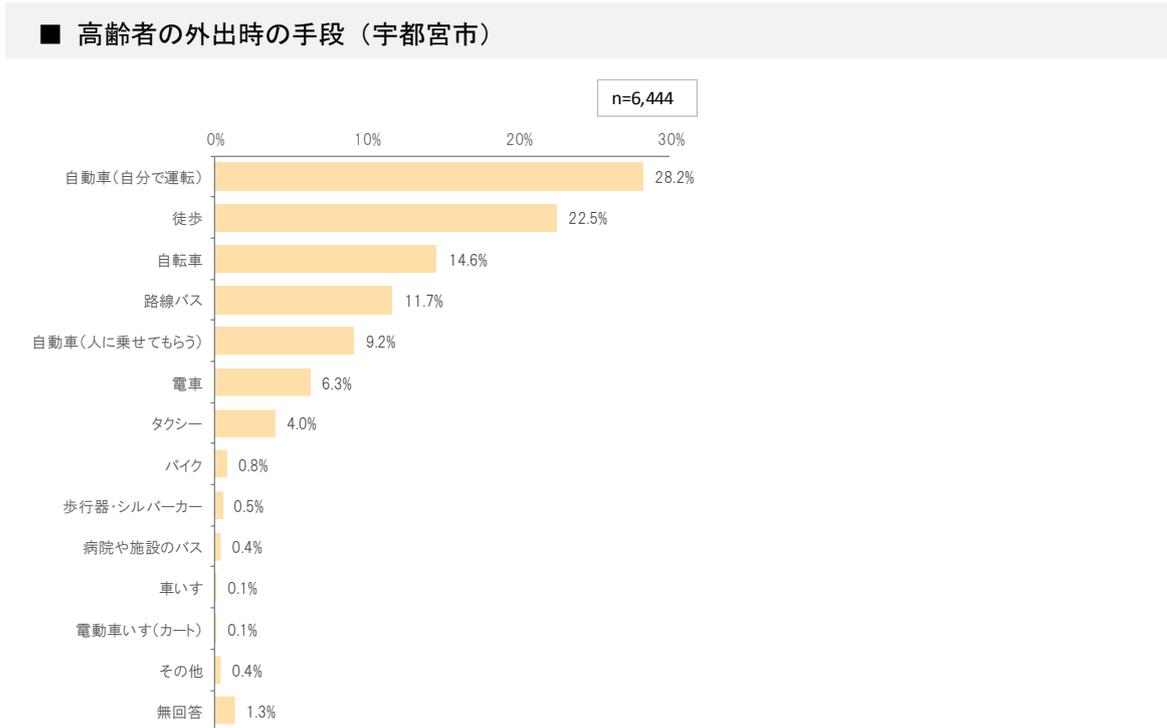
(2) 高齢者等の運転免許自主返納者数の増加

本市では、交通事故の発生件数は長期的に減少しているなか、高齢化の進行などにより、交通事故発生件数に占める高齢者の割合が増加傾向にあり、自動車の運転に不安を抱える高齢者などの自動車運転免許証の自主返納件数が増加しています。



出典：栃木県警察本部交通企画課提供資料

しかし一方で、外出時の交通手段として、自動車を自分で運転する高齢者の割合が28.2%となっており、その中には、自動車を利用せざるを得ないことから、運転に不安を抱えながらも自動車を利用する高齢者が存在することが懸念されます。

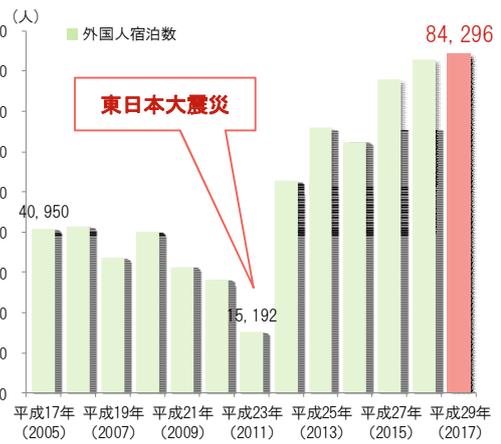
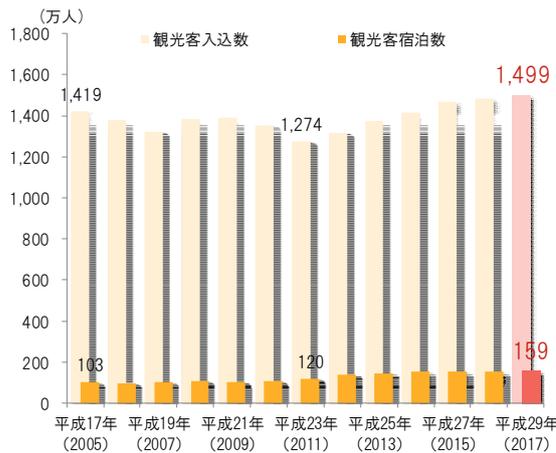


出典：にっこり安心プラン（宇都宮市）

(3) 国内外からの観光客数の増加・観光目的の多様化

本市では、近年、観光入込客数が増加しており、大谷石地下採掘場跡地のある「大谷資料館」などは、国内だけでなく海外からも人気を集めており、また、平成30年5月には、「大谷石文化」に関するストーリーが日本遺産に認定されるなど、今後、更なる観光客の増加が見込まれます。

■ 観光入込客数の推移（宇都宮市） ■ 外国人宿泊者数（宇都宮市）



出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査

■ 「地下迷宮の秘密を探る旅 大谷石文化が息づくまち宇都宮」の日本遺産の認定

■ ストーリー

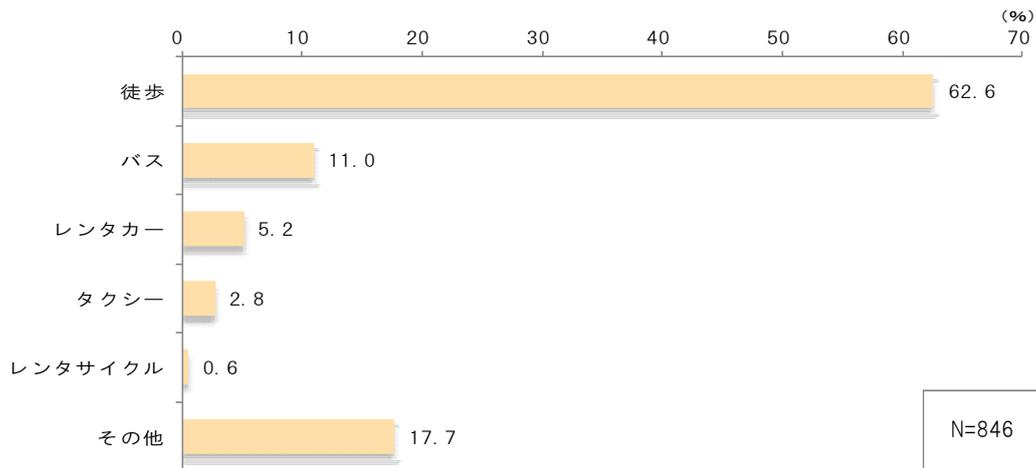
■ 構成文化財の位置

■ 大谷石文化財

観光客をはじめとした来訪者が市内を周遊する際に利用する交通手段は、自動車での移動を除くと、徒歩が6割以上を占めており、バスやタクシーなどの公共交通の利用は少なくなっています。

また、外国人旅行者が日本国内を旅行した際に困ったこととして、公共交通の案内情報に関することが多く挙げられています。

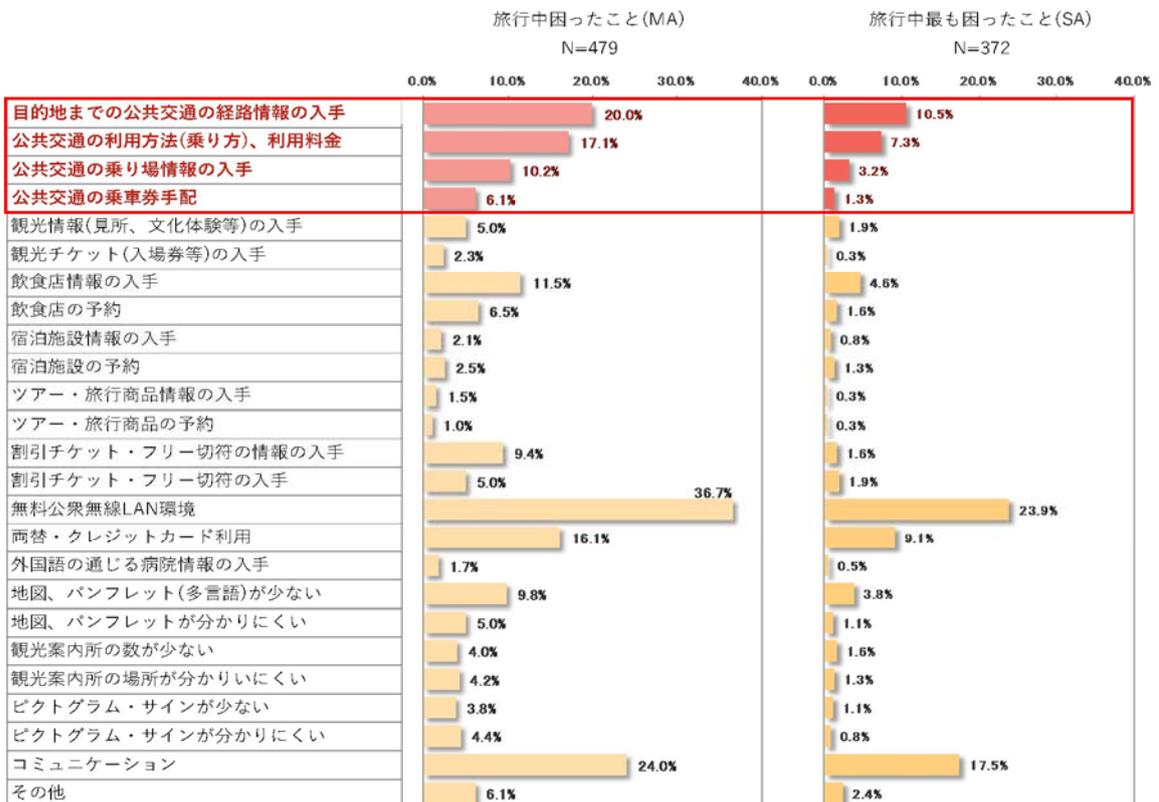
■ 宇都宮市内での周遊における交通手段（平成29年）



出典：平成29年宇都宮市観光動態調査

注）市内での周遊における交通手段は設問時点で「自動車」を除外

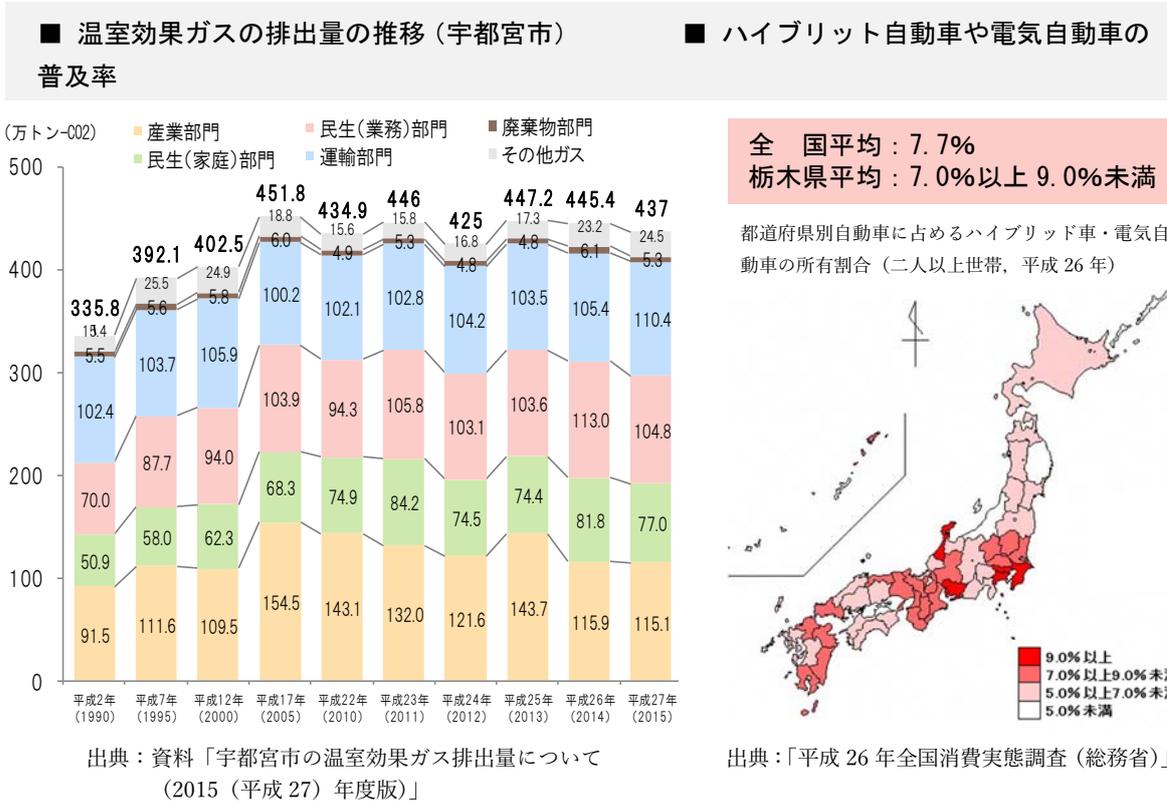
■ 外国人旅行者が旅行中困ったこと（国）



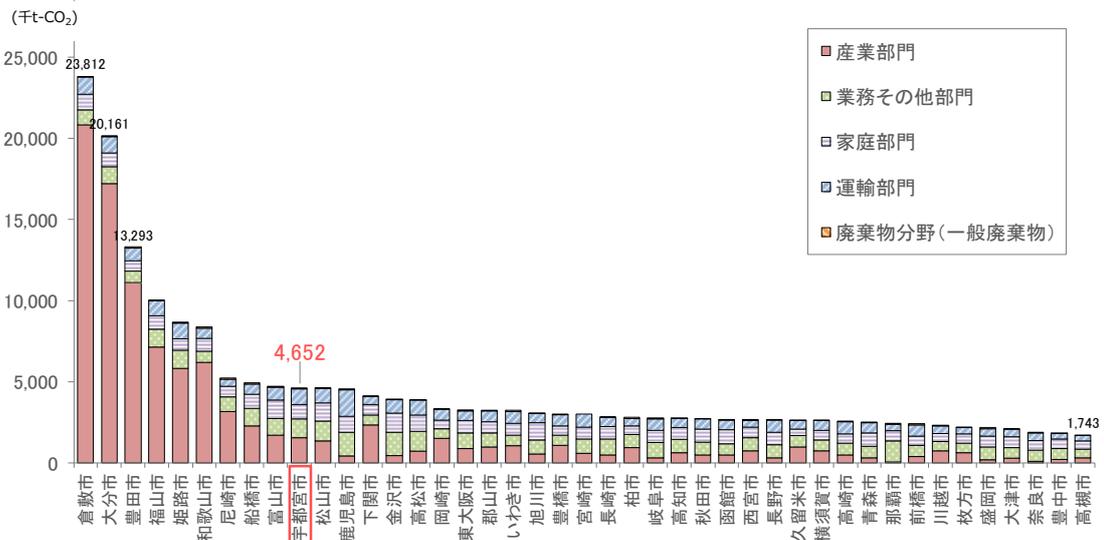
出典：観光庁資料（外国人旅行者に対するアンケート調査結果2014）

(4) 運輸部門の温室効果ガス排出量の増加

本市の運輸部門におけるCO₂排出量は、他の中核市を上回っており、また、近年では、ハイブリット自動車や電気自動車をはじめとした低燃費型の自動車が普及してきたものの、運輸部門から排出される温室効果ガスの量は横ばい傾向にあります。



■ 温室効果ガスの中核市との比較推移 (平成 26 年度)



(5) 中心市街地の低・未利用地の拡大

本市では、市民の移動における自動車への依存度が高いことから、中心市街地における駐車場の需要が高く、コインパーキングや月極駐車場などの低・未利用地が虫食い状に広がっています。

このことによって、駐車場の入庫待ちなどで交通渋滞が発生するだけでなく、まちの魅力や賑わいが低下することが懸念されます。

■ 中心部における低未利用地（駐車場等）の分布状況等（平成 28 年 6 月移時点）



■ 中心市街地活性化に対する市民意向

○中心市街地へ出かける目的・どのような魅力があったら中心市街地へ出かけるか

1 買い物	63.4%
2 飲食	31.7%
3 病院（通院・見舞い）	17.0%
4 公共施設（市役所、図書館など）	16.6%
5 通勤	12.4%
6 まち歩き（散歩・散策）	12.4%
7 金融機関（銀行・郵便局）	11.4%
8 イベントへの参加	11.0%
9 送迎	9.8%
10 文化活動（映画鑑賞、芸術鑑賞など）	7.9%
11 習い事（生涯学習）	3.3%
12 保健・福祉施設（保健センター、介護保険サービスなど）	3.3%
13 スポーツ活動・観戦	1.9%
14 通学	0.0%
15 その他	4.9%
（無回答）	6.5%

n=429

○中心市街地の魅力を高めるために充実して欲しいこと

1 商業（大規模商業施設、スーパーなど）	52.0%
2 文化・芸術（図書館、博物館、美術館、劇場など）	48.5%
3 情報・交流機能（コンベンション施設など）	21.4%
4 公共（行政施設、公園など）	17.7%
5 高齢者・障がい者支援（介護保険サービスなど）	14.2%
6 スポーツ（運動場など）	12.8%
7 医療（病院など）	10.3%
8 子育て支援（保育所、幼稚園など）	8.9%
9 福祉（保健・福祉センターなど）	7.7%
10 業務（オフィスなど）	6.1%
11 教育（小学校、中学校、高等学校、大学など）	5.6%
12 教育・学習支援（学習塾、予備校、習い事など）	3.5%
13 金融（銀行本店・支店等）	1.9%
14 その他	11.0%
（無回答）	3.7%

n=429

出典：第 49 回市政に関する世論調査の結果（宇都宮市世論調査）

2.4 国県等の動向

(1) 交通政策基本法の制定（平成 25 年 12 月施行）

「交通政策基本法」が制定され、自治体の責務として、行政区域の特性に応じて、まちづくり等の観点を踏まえながら、交通に関する施策を実施することが定められました。

■交通政策基本法の概要

国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるとの認識の下、国が推進する交通に関する施策についての基本理念と、それを実現するために実施する基本的な施策として、以下①～⑥のような内容が定められており、また、交通に関する基本的な施策の策定と実施について、国及び地方公共団体の責務が定められています。

- ① まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持
- ② 発展を通じた地域の活性化
- ③ 国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
- ④ 交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
- ⑤ 少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
- ⑥ ①～⑤の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術（ICT）の活用



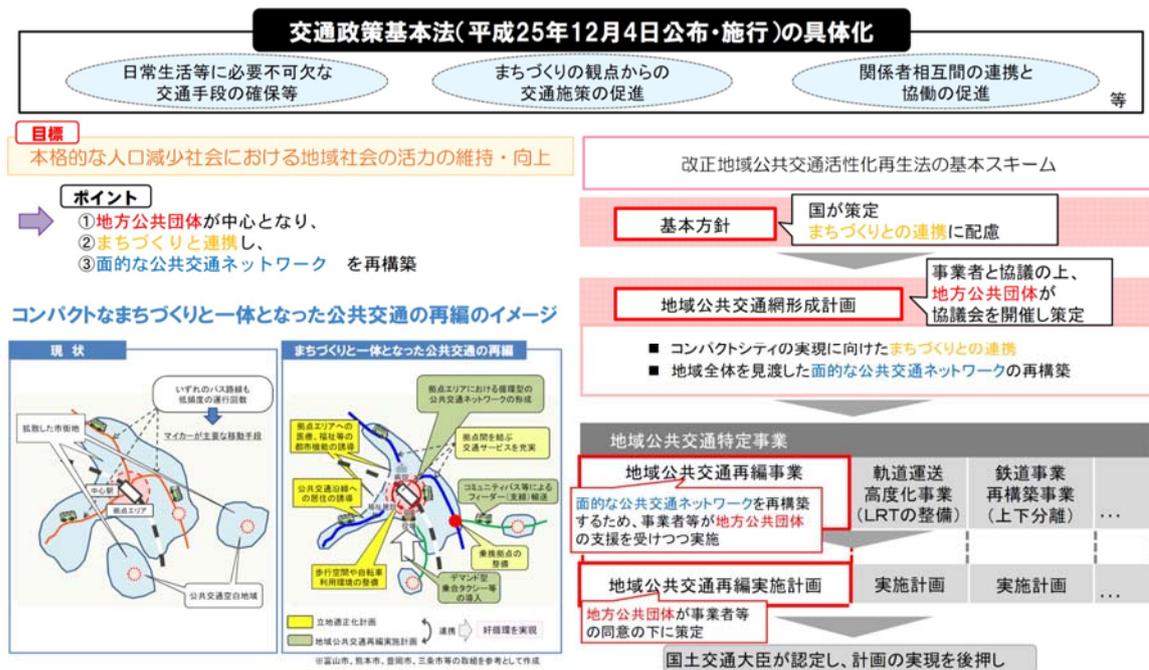
出典：国土交通省資料

(2) 地域公共交通活性化・再生法の改正（平成26年11月施行）

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、市町村が主体的に、公共交通事業者等と連携を図りながら、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ました。

■ 改正地域公共交通活性化・再生法の概要

公共交通事業を取り巻く環境が厳しさを増している中、公共交通の輸送人員の減少により公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が懸念される一方で、地域の活力を維持・強化するために、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが重要であるとの認識の下、地方公共団体を中心として、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図ることが定められています。



出典：国土交通省資料

(3) 自転車活用推進法の制定

「自転車活用推進法」が制定され、自転車を持つ健康増進や交通渋滞の緩和などの社会的・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ました。

■ 自転車活用推進法の概要

基本理念

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保



自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- 国 : 自転車の活用を総合的・計画的に推進
- 地方公共団体 : 国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- 公共交通事業者 : 自転車と公共交通機関との連携等に努める
- 国民 : 国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

- | | |
|----------------------|-------------------|
| ①自転車専用道路等の整備 | ②路外駐車場の整備等 |
| ③シェアサイクル施設の整備 | ④自転車競技施設の整備 |
| ⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備 | ⑥自転車安全に寄与する人材の育成等 |
| ⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化 | ⑧交通安全に係る教育及び啓発 |
| ⑨国民の健康の保持増進 | ⑩青少年の体力の向上 |
| ⑪公共交通機関との連携の促進 | ⑫災害時の有効活用体制の整備 |
| ⑬自転車を活用した国際交流の促進 | ⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援 |

自転車活用推進計画

- 政府 : 基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- 都道府県・市区町村 : 区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- 国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
- 本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

自転車の日・月間

- 5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする

附則で定められた検討事項

- 自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- 自転車の運転に関する道路交通法違反行為への対応の在り方
- 自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

出典：国土交通省資料

(4) 交通施設等のユニバーサルデザイン化の推進

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー新法）」が改正され、2020年度末までに目指す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ました。

■ バリアフリー新法に基づく2020年度末までの整備目標（※目標の部分抜粋）

種別		現状 ※1 (2015年末)	2020年度末までの目標 (平成32年度末)	
鉄軌道	鉄軌道駅	86%	○3,000人以上を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム柵	65路線 665駅	・車両扉の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進 ※交通政策基本計画において2020年度までに800駅の整備を行う	
	鉄軌道車両	65%	約70%	
バス	乗合バス車両	ノンステップバス	50%	約70% (対象から適用除外認定車両（高速バス等）を除外)
		リフト付きバス等	6%	約25% (リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両（高速バス等）を対象)
タクシー	福祉タクシー車両	15,026台	約28,000台	
道路	重連経路を構成する道路点整備地区内の主要な生活圏	85%	原則100%	
	移動等円滑化園路	49% ※2	約60%	
建築物	2,000㎡以上の特別特定建築物のストック	55% ※2	約60%	
信号機等	主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機等	98% ※2	原則100%	

※1 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上のものが対象。

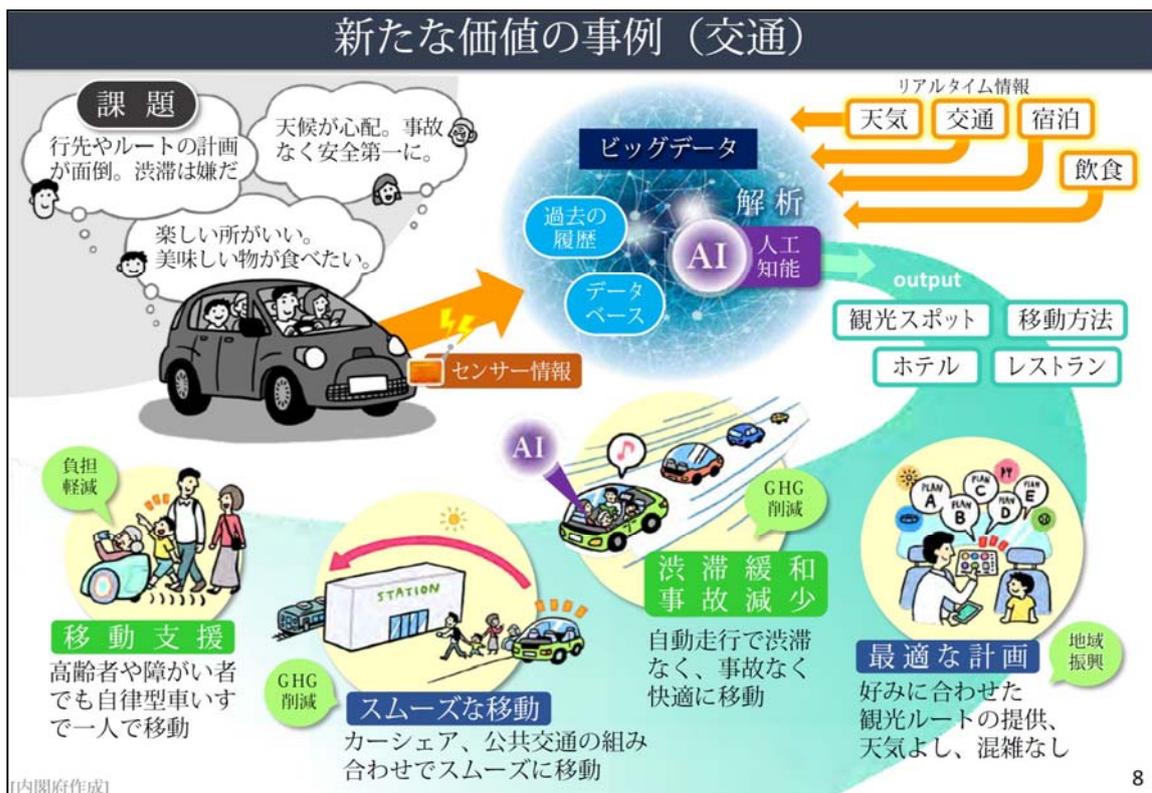
※2 現状値は2014年度末の数値。

出典：国土交通省資料（バリアフリー法施行後10年の動き等について）

(5) Society 5.0 (超スマート社会) の実現

国の「未来投資戦略2018」において、「Society 5.0の実現に向けて、今後取り組む重点分野と、変革の牽引力となるフラッグシップ・プロジェクト」として、「自動運転及び公共交通全体のスマート化を含む“次世代モビリティ・システムの構築プロジェクト”」や「まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティの構築を含む“地域・コミュニティ・中小企業関連プロジェクト”」が位置づけられています。

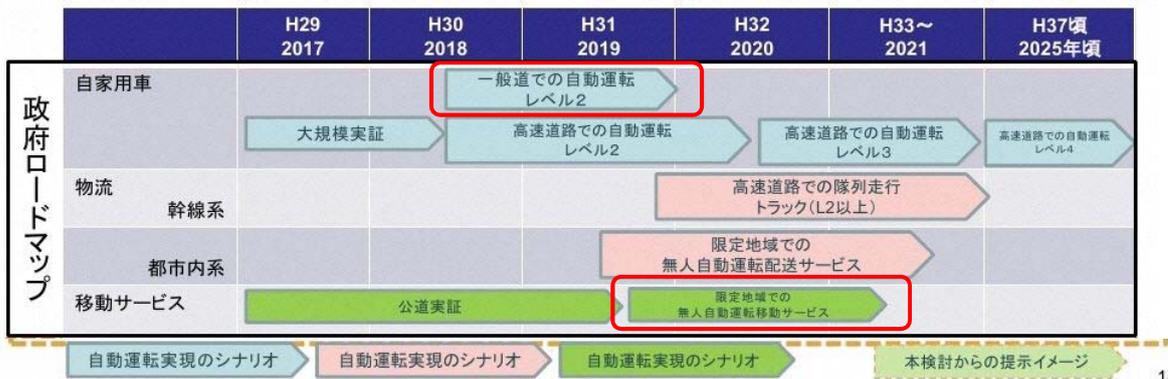
■ Society 5.0における新たな価値の事例



出典：内閣府 (Society 5.0「科学技術イノベーションが拓く新たな社会」説明資料)

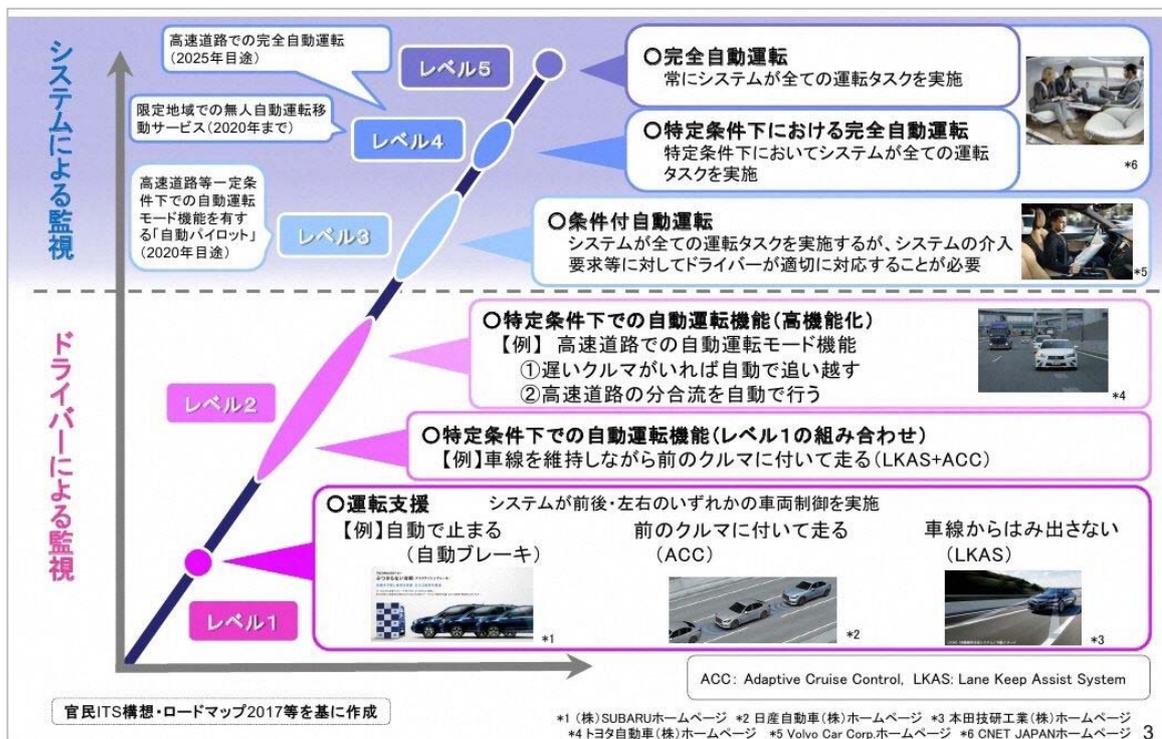
また、自動運転技術の普及に向けた国のロードマップが示され、東京オリンピックが開催される2020年までに「限定地域での無人自動運転移動サービス」の実現、2025年頃の「高速道路での自動運転レベル4」の実現を目指すこととされています。

■ 自動運転の普及に応じた段階的な検討（国の方針）



出典：国土交通省（都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会について）平成 29 年 11 月より抜粋

■ 自動運転のレベル分けについて（国の方針）



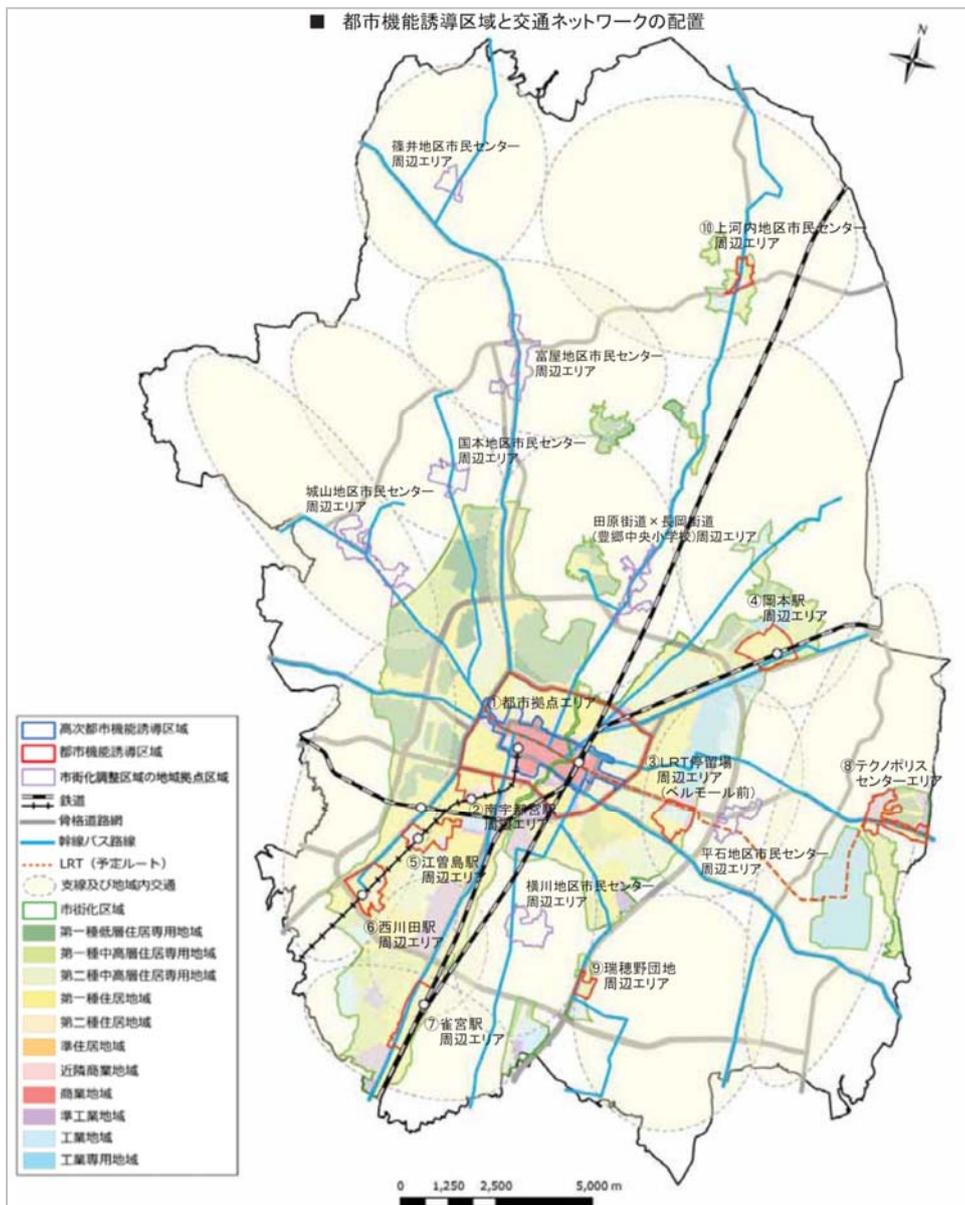
出典：自動運転の実現に向けた取り組み（国土交通省自動車局技術政策課）平成 30 年 1 月

2.5 関連計画

(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

今後の人口減少社会に対応した都市構造への転換を図るため、土地利用の変化と交通が密接に関連し、利便性の高い交通機関を整備することで土地需要を適正に誘導することが期待できることを踏まえ、「立地適正化計画」等による公共交通沿線などへの居住や都市機能の誘導と交通戦略との連携により、土地利用と交通が一体となった都市づくりを推進することとしています。

■ 都市機能誘導区域と交通ネットワークの配置

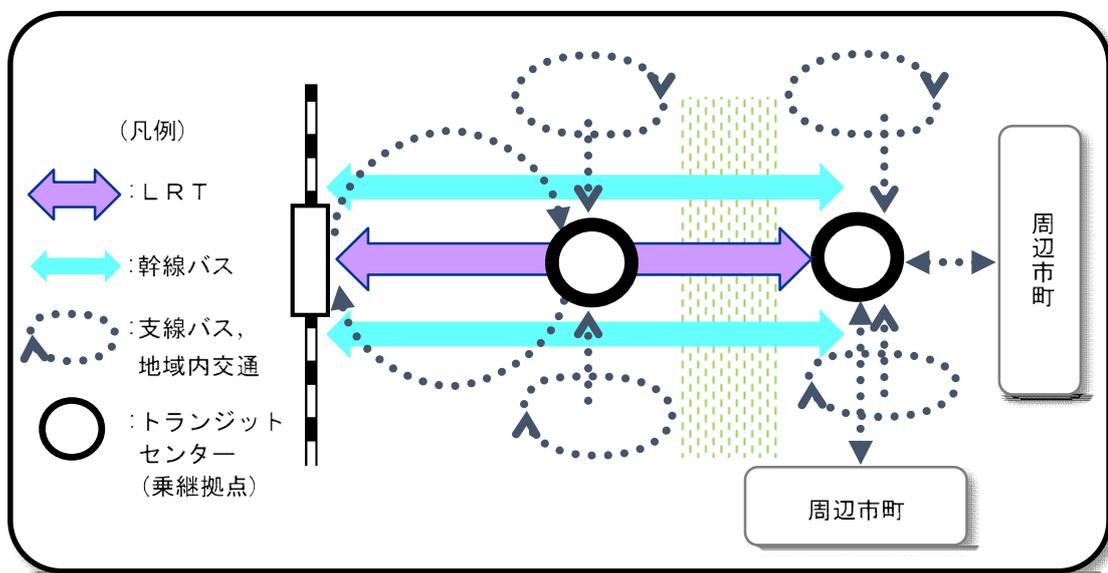


出典：宇都宮市立地適正化計画（平成30年3月）

(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」, 「軌道運送高度化実施計画」の策定

「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成や利便性の高い交通環境の整備を図るため、拠点間を結節する軸としての基幹公共交通（LRT）や幹線・支線バス路線を整備するとともに、地域を面的にカバーする地域内交通等の導入を促進し、階層性のある効率的な公共交通ネットワークの構築を図ることとしています。

■ 芳賀・宇都宮東部地域におけるLRT、バス、地域内交通の連携イメージ



<公共交通ネットワーク構築の考え方>

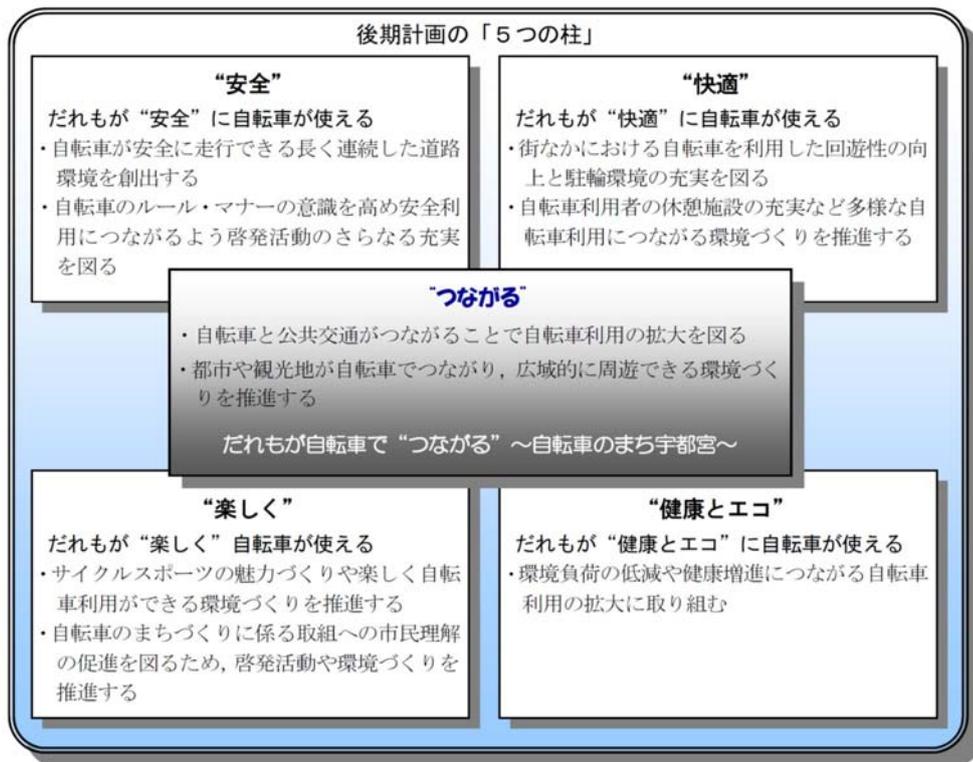
- ・ 東西基幹公共交通としてのLRTの整備
- ・ 幹線公共交通としての幹線バス路線の整備
- ・ 主要施設間を連絡する支線バスや郊外部における地域内交通等の導入
- ・ トランジットセンターにおける広域バス路線, 端末交通（支線バス, 地域内交通, 自転車, 自動車）との連携

出典：芳賀・宇都宮東部地域公共 交通網形成計画

(3) 「自転車のまち推進計画後期計画」の策定

「自転車のまち推進計画後期計画」における施策の柱として、前期計画における「安全」、
「快適」、「楽しく」、「健康とエコ」に「自転車につながる」を加え、自転車と公共交通との連
携や、都市や観光地の周遊性の向上に取り組むこととしています。

■ 後期計画の「5つの柱」



出典：自転車のまち推進計画後期計画