

# 第2次宇都宮都市交通戦略 後期計画（素案） 概要版

宇都宮市総合政策部交通政策課  
令和6年2月

## 目的

本市では、目指す都市の姿である「NCC(ネットワーク型コンパクトシティ)」の形成に向けて、平成31年3月に策定した「第2次宇都宮都市交通戦略」に基づき、多様な交通モードが連携した総合的な交通ネットワークの構築に向けて各取組を進めてきたところです。  
現行計画の策定から5年が経過し、これまでのNCCの形成状況や最近の時代潮流の変化等を踏まえ、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を構築するとともに、まちづくりと一体となった交通施策を戦略的に推進するための指針として、「第2次宇都宮都市交通戦略(後期計画)」を策定します。

## 計画期間

令和5年度～令和10年度の5年間とします。  
ただし、将来像の検討に当たっては、概ね令和12(2030)年ごろの都市交通の姿と市民生活を想定します。

## 現行計画の評価

各施策事業の内、ライトラインの開業やバス路線再編、道路空間の整備などの「つくる」取組に加え、交通手段間の乗り継ぎ拠点となるトランジットセンターの整備や地域連携ICカード「totra」の導入などの「つなぐ」取組が大きく前進し、着実にNCCの形成を進めてきました。  
現行計画策定後、公共交通利用者数は増加傾向であったものの、新型コロナウイルス感染症の影響により、減少傾向にあります。しかしながら、現在は「5類感染症」に移行するなど、日常生活が戻りつつあります。  
今後は、より「つかう」取組が重要となります。公共交通の利用促進はもとより、施策事業の見直しにあたっては、学生や子育て世代、高齢者など様々な利用者の目線での検討が必要となります。

基本方針	評価指標	戦略策定時 (平成29年度)	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
つくる	公共交通夜間人口カバー率	89.8%	90.8%	100%
	都市計画道路の整備率	71.2%	71.8% ※72.6%(令和3年度) (※平成29年度の計画延長に基づく整備率)	72.7%(令和4年度)
	自転車走行空間の整備延長	40.0km	65.7km	72.1km(令和4年度)
つなぐ	都心部と各拠点間の公共交通による移動時間	平均47分	平均53分	平均31分
	都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担	最大800円	最大400円【達成】	最大500円以下
	交通ICカードによる運賃支払いの割合	未導入	82.4%	90.0%
つかう	公共交通の年間利用者数	3,353万人(平成28年度)	2,507万人(令和3年度)	3,600万人
	交通での移動に関する市民満足指標 ①公共交通NWの充実 ②道路NWの充実 ③自転車のまち宇都宮の推進	①25.1% ②39.1% ③26.1%	①24.0% ②29.6% ③22.1%	①38.4% ②52.4% ③39.9%
	人にやさしいバスの導入率	53.2%	66.5%	77.6%
ひろげる	交流人口(観光入込客数)	1,499万人	1,078万人	1,550万人(令和4年度)

## 中間見直しのポイント

近年の「人口減少・少子超高齢化の進行」や「デジタル化の急速な進展」、「脱炭素社会構築に向けた要請の高まり」、「新型コロナウイルス感染症等による人々の価値観等の変容」などの変化を踏まえながら、計画内容に反します。令和5年度のライトラインの開業とバス路線再編によって、本市の交通を取り巻く環境が「つくる」から「つかう」ステージに大きく変化したことに加え、令和5年2月には、「第6次宇都宮市総合計画(後期基本計画)」が策定され、本市の目指す『子どもから高齢者まで、誰もが豊かで便利に安心して暮らすことができ、夢や希望がかなうまち「スーパースマートシティ」』の実現が掲げられたことから、多様な人々がそれぞれのライフスタイルに応じて、自動車に過度に頼らず、移動ができるよう、施策事業等の見直しを行います。

### これから重点的に取り組む部分

NCCの構築を更に推進していくとともに、誰もが移動をあきらめることなく、移動を通して、より豊かで便利に安心して暮らすことができるよう、取組の幅を更にひろげます



### これまで重点的に取り組んできた部分

NCCの構築に向け、公共交通ネットワーク・道路ネットワークの充実、地域連携ICカード導入、交通結節点等の整備等の「つくる」取組を重点的に進めてきました



課題整理

「第6次宇都宮市総合計画」で設定されている政策の柱ごとに、今まで取り組んできたNCCの形成状況を踏まえつつ、時代潮流の変化や、市民の「暮らしやすさ」や「幸福感」を指標で数値化・可視化した「Well-being指標等から見た本市の特徴」の観点から、移動から見た課題を整理し、取組テーマを設定しました。

青:推進要因/赤:課題要因/黒:推進・課題いずれにもなり得る要因

	NCC形成の状況	時代潮流の変化	Well-Being指標等から見た特徴 (配慮事項)	移動から見た課題	取組テーマ
都市空間・交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライトライン開業</li> <li>・公共交通空白地の解消が進展</li> <li>・都市計画道路等の整備進展</li> <li>・公共交通運賃施策の進展による利便性向上</li> <li>・公共交通利用促進運動の推進</li> <li>・一部区間の道路混雑</li> <li>・中心市街地における低・未利用地</li> <li>・拠点間を連絡する幹線バスのサービスの維持確保</li> <li>・公共交通利用の地域間格差</li> <li>・活動目的地へのアクセス確保の観点からの更なるサービス拡充</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通DXの展開による課題解決手法拡充</li> <li>・周辺市町との一体となった都市圏の構築(通勤通学の広域化等)</li> <li>・テレワーク等による移動の代替, 地方移住への関心の高まり</li> <li>・若年層の自動車分担率の低下</li> <li>・駅西側ライトライン導入に向けた検討の進捗と都心部まちづくりの推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ウォーカブルなまちづくり</li> <li>・公共交通・自転車がより利用しやすい環境の整備</li> <li>・都市景観の向上</li> <li>・交通渋滞への対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通施設やネットワークの整備に加え, 時代潮流の変化を踏まえた多様な市民活動を支える実効的な交通サービスの充実</li> <li>・NCCを支える階層性のある公共交通ネットワークの維持・充実</li> <li>・立地適正化計画に基づく都市形成と連携した移動手段の確保・適正化</li> <li>・都心部における人・公共交通中心のウォーカブルなまちづくり</li> </ul>	多様な都市活動・市民生活を支える交通ネットワークの実現
子育て・教育・学習	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一部地域における子育て支援施設, 高等教育機関等へのアクセス性</li> <li>・子育て世代による公共交通利用の少なさ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・県と比較して高い出生率</li> <li>・少子化の進展</li> <li>・核家族化の進展に伴う家庭以外の子ども・子育ての場の必要性</li> <li>・家族による子どもの送迎の負担増加と送迎サービス利用ニーズの高まり</li> <li>・子育て世代における地域活動への参加率の低さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子育て支援の充実</li> <li>・通学における自家用車利用の割合の高さ</li> <li>・可住地面積あたりの教育施設数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子ども・親など, それぞれが自由に社会参加できる移動環境の充実</li> <li>・多様な子育てを支援する移動サービスの充実</li> <li>・子連れでも安心して移動できる交通環境の充実</li> <li>・公共交通・自転車での通学環境の向上</li> </ul>	次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現
健康・福祉・医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内交通の導入に伴う地域内移動の利便性向上</li> <li>・障がい者にとって公共交通が不便</li> <li>・一部地域における高次医療施設等へのアクセス性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化の更なる進展と独居高齢者の増加</li> <li>・高齢者の出控え</li> <li>・要支援・要介護者, 障がい者の増加</li> <li>・世帯内での高齢者等の送迎負担</li> <li>・運転免許証自主返納者の増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医療機関が充実</li> <li>・健康寿命の向上</li> <li>・主観的健康観の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者・障がい者等の外出促進・社会参加を支援する移動手段の提供, バリアフリー化の推進</li> <li>・医療・保健サービスを受けるための交通手段の確保</li> <li>・市民の健康増進を促す徒歩と公共交通・自転車などを中心とした移動環境の充実</li> </ul>	市民一人一人の健康づくり・社会参加を支える移動環境の実現
安心・協働・共生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内交通の導入に伴う地域内移動の利便性向上</li> <li>・地域内交通で対応できないニーズへの対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・単身世帯の増加に伴う地域での支え合い強化の必要性</li> <li>・女性, 高齢者や障がい者等の社会進出のための環境整備</li> <li>・高齢者による交通事故の増加, 自転車による事故割合の増加</li> <li>・若年層の地域活動への参加率の低さ</li> <li>・世帯内での送迎負担</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・町内での助け合い・意見を受け入れる雰囲気醸成</li> <li>・安心・安全な交通環境の構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車への過度の依存や, 運転を強いることのない移動手段の確保・充実</li> <li>・ハード・ソフト両面からの安全・安心な交通環境の整備</li> <li>・日常のシーンやライフステージなどに応じて選択できる移動手段の充実</li> <li>・地域主体での移動手段の検討・充実とコミュニティ活性化</li> </ul>	みんなの協力のもとで安心して外出ができる移動環境の実現
魅力・交流・文化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シェアリングサービスによる都心部の面的な移動手段の確保</li> <li>・ライトライン導入と連動した新たな観光資源・都市の魅力の創出</li> <li>・観光地内・観光地間の有機的な連携にも配慮した交通施策が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光入込数が回復傾向</li> <li>・観光客や来訪者の利用にも配慮した企画乗車券等による公共交通利用の促進</li> <li>・外国人宿泊者数の回復の遅れ</li> <li>・市内観光周遊における自家用車依存の更なる進行</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・充実した商業施設</li> <li>・都市景観・自然景観の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光施設・商業施設へのアクセシビリティの強化と, 移動手段との連携による付加価値の創出</li> <li>・ライトラインを活用したエリアブランディングの推進</li> <li>・来訪者, 観光客, 外国人など多様な人々の円滑な移動を促す交通サービスの充実</li> <li>・市内での周遊・滞在を喚起する, 自動車以外の移動手段の充実</li> </ul>	地域資源や文化をつなぎ, 多様な人々の交流を促進する移動環境の実現
産業・環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ライトライン開業による産業拠点へのアクセス性向上</li> <li>・公共交通ネットワークの拡充による移動の低炭素化の推進</li> <li>・ライトライン導入を契機とした沿線地区の脱炭素化の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・脱炭素への意識の高まり</li> <li>・交通GXによるカーボンニュートラルへの対応</li> <li>・中核市の中でも高いレベルにある自動車利用による温室効果ガスの排出</li> <li>・女性や高齢者の社会進出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内で従事している者の割合</li> <li>・各種環境施策が充実</li> <li>・新規法人が設立しやすい環境</li> <li>・通勤における自家用車利用の割合の高さ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・産業拠点の機能強化や新たな産業拠点開発を支援する交通サービスの配置, 通勤環境の向上</li> <li>・公共交通・自転車の利用促進や交通GXの活用による脱炭素の推進</li> <li>・公共交通・自転車による通勤環境の向上</li> </ul>	環境にやさしく, 働きやすい社会を支える移動環境の実現

## 基本理念

### 基本理念

多様なライフスタイルを支え、誰もが移動を通して、より豊かで便利に安心して暮らすことができる「交通未来都市うつのみや」

市民のライフスタイルの多様化への対応、少子高齢化社会における持続的な発展のためには、子どもから高齢者まで、誰もが自由に移動でき、豊かで便利に安心して暮らすことができる環境が必要です。そのような中、本市では、集約型の都市構造であるNCCの実現に向け、都市のコンパクト化と合わせて、拠点間を結ぶ交通ネットワークの充実化が重要となります。具体的には、道路・公共交通ネットワークの整備と移動空間の整備を通じ、過度な自動車依存から自動車と公共交通等を適切に使い分けするライフスタイルへの転換を図るとともに、公共交通の脱炭素化を推進します。公共交通ネットワークでまちとまちをつなぐことにより、住民と来訪者等の活発な交流を促進し、魅力と活気にあふれた潤いのある暮らしを創出します。加えて、NCCの都市構造をいかし、「地域共生社会」、「地域経済循環社会」、「脱炭素社会」の3つの社会の発展・融合を推進することで、市民の誰もが住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らし続けることができ、誰一人取り残さない社会を創造します。

## 政策アプローチ

地域特性に合った交通手段を「つくり」、それらの交通手段同士や目的地施設を「つなぎ」、ライフスタイルに合わせて交通手段を「つかい」ながら、最新技術の活用や分野の垣根を超えた連携・協働等により公共交通の活用場面を「ひろげる」ことにより、目指す都市交通の将来像の実現に向けて取り組みます。

### 地域特性に合った交通手段を

#### つくる

- 子どもから高齢者まで誰もが移動しやすく、また、災害の発生時など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ます。
- 都市のコンパクト化などのまちづくりの取組や地域共生の取組と連携しながら、各地域の特性に応じて、鉄道やライトライン、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、道路や自転車走行空間、歩行空間などの整備を進めます。

### ライフスタイルに合わせて交通手段を

#### つかう

- 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の転換を図るため、公共交通の運賃負担の軽減や運行時間帯のなど、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します。
- 加えて、市民のライフスタイルに合わせた交通手段の提案やブランディングを通じ、市民の意識転換に向けた取組を推進します。

### 交通手段間や目的地施設を

#### つなぐ

- 誰もが自由に移動できるよう、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境を整備するため、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ます。
- 加えて、市民等の多様なライフスタイルの実現や新たな移動の価値の創出に向け、目的地となる施設と連携した効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

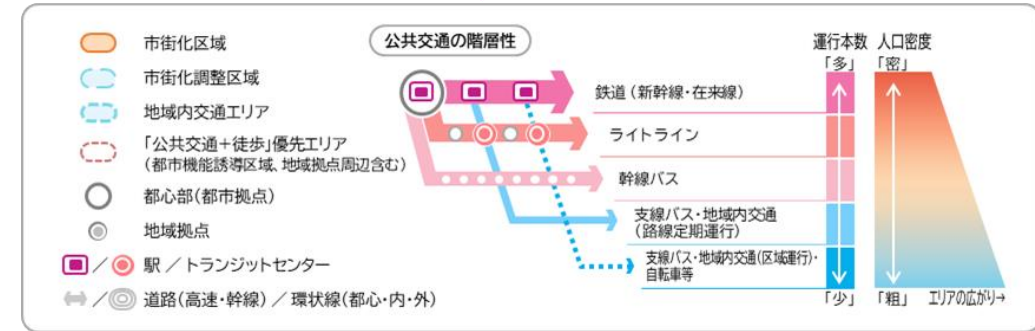
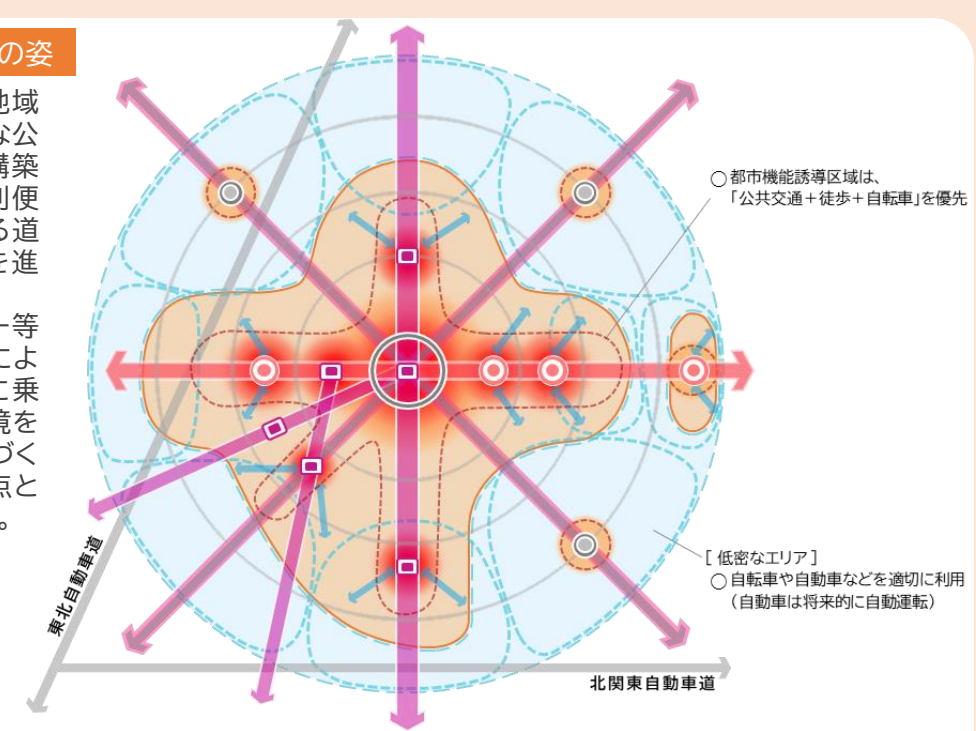
### 公共交通の活用場面を

#### ひろげる

- 自動運転技術や電気自動車・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します。
- 鉄道やライトライン、幹線バス路線などの本市と周辺市町とを結ぶ広域的な交通ネットワークの充実を図るほか、分野の垣根を超えた連携・協働を推進するなど、公共交通の範囲や可能性を広げます。

## 交通ネットワークの将来の姿

移動の「軸」として、各地域の特性に応じた階層的な公共交通ネットワークを構築するとともに、移動の利便性・快適性を向上させる道路ネットワークの整備を進めます。駅・トランジットセンター等の交通結節点の整備等により、交通手段間を円滑に乗り継ぐことができる環境を構築するとともに、まちづくりの核となる新たな拠点としても有効に活用します。



## 施策事業の見直しの考え方

計画の推進にあたって、NCCの形成を支える交通ネットワークの構築をはじめとした「都市空間・交通」の分野を「基幹事業」として、引き続き強力に推進します。また、その他の政策分野における移動のシーンにも着目し、その課題解決に向けて、基幹事業と共に取り組む施策事業を「協働事業」として推進します。



### 「インクルーシブな都市」の実現に貢献

誰一人取り残さず多様性を考慮した「インクルーシブ(包摂的)な都市」の実現に向け施策事業を拡充  
(学生や子育て世代、高齢者、障がい者など様々な層の社会参加の促進に資する施策事業の拡充)

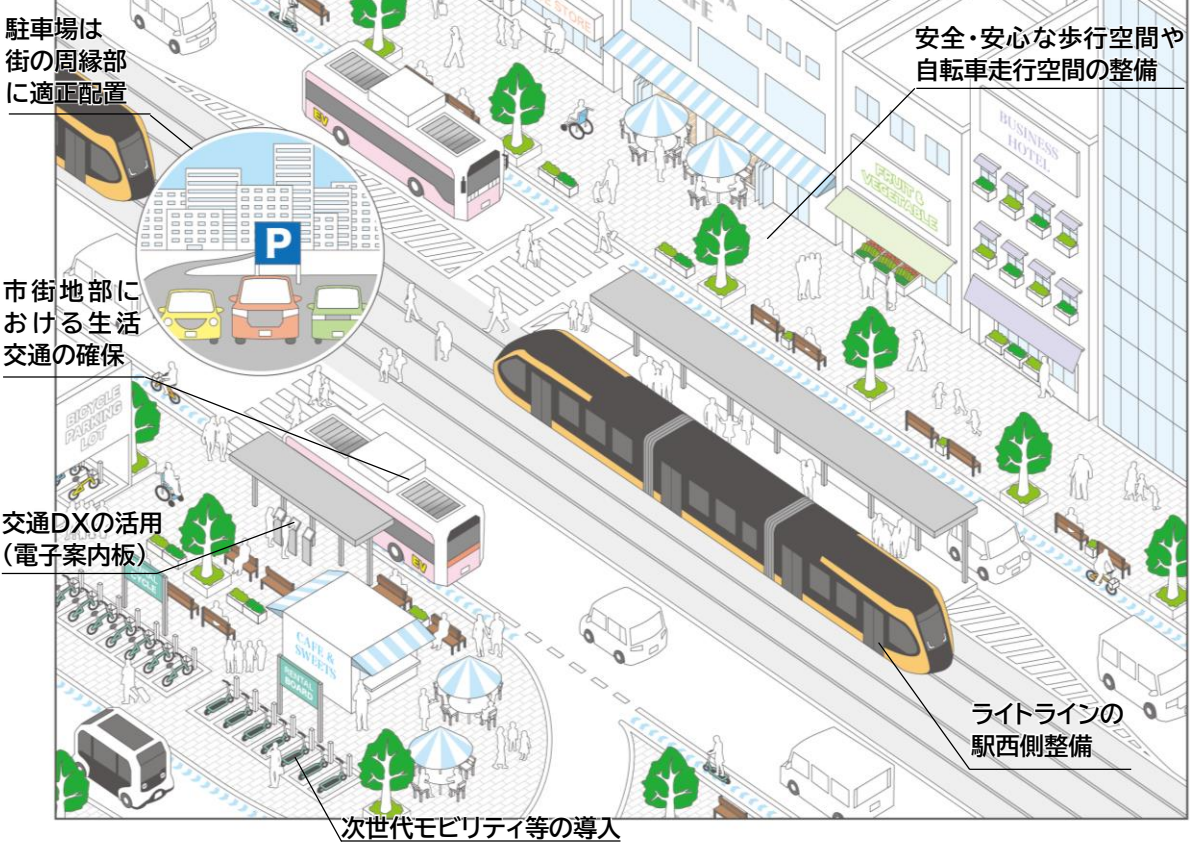
施策事業と目標指標

取組テーマ	施策事業(赤:追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	目標指標	
<p>多様な都市活動・市民生活を支える 交通ネットワークの実現</p>	<p>NCCを支える公共交通ネットワークの形成を推進する【つくる】</p>	<p>○公共交通夜間人口カバー率 現状(令和5年) 91.4% 目標(令和10年) 100%</p> <p>○公共交通の年間利用者数 現状(令和5年) 2,509万人 目標(令和10年) 3,400万人</p> <p>○都市計画道路の整備率 現状(令和3年) 71.8% 目標(令和4年) 72.7%</p> <p>○交通に対する市民満足度(公共交通ネットワーク) 現状(令和4年) 24.0% 目標(令和10年) 38.4%</p> <p>○自転車走行空間の整備延長 現状(令和5年) 65.7km 目標(令和7年) 87.3km</p> <p>○道路ネットワーク(道路ネットワーク) 現状(令和4年) 29.6% 目標(令和10年) 52.4%</p> <p>○都心部と各拠点間の公共交通による移動時間 現状(令和5年) 平均40分 目標(令和10年) 平均40分 現況値を維持</p> <p>○自転車(自転車のまち) 現状(令和4年) 22.1% 目標(令和10年) 39.9%</p> <p>○宇都宮市内移動にあたっての運賃負担額 現状(令和5年) 街なかまで片道 最大500円以下 目標(令和10年) どこから乗ってもどこまで行っても 実質片道最大500円以下</p> <p>○交通ICカードによる運賃支払いの割合 現状(令和5年) 83.0% 目標(令和10年) 90%以上</p>	
	<p>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【つくる】</p>	<p>ライトラインの充実・駅西側整備</p> <p>バス路線の再編・拡充</p> <p>地域内交通の導入・利便性の向上</p> <p>市街地部における生活交通の確保</p> <p>都市計画道路の整備</p> <p>スマートインターチェンジの整備</p>	
	<p>ウォーカブルなまちづくりを推進する【つなぐ】</p>	<p>安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備</p> <p>都心部における駐車場の適正配置とまちなか周縁部への自動車交通の円滑な誘導</p> <p>都心部などにおける次世代モビリティ等の導入</p>	
	<p>多様な交通手段の乗り換え環境を整備する【つなぐ】</p>	<p>乗り継ぎ・乗り換え拠点の整備(トランジットセンター, モビリティハブ)</p> <p>鉄道駅周辺の交通環境の整備</p> <p>交通機関間の乗り継ぎ利便性の向上</p> <p>公共交通の運賃負担の軽減(交通系ICカード等の活用)</p>	
	<p>公共交通を活用したライフスタイルを提案する【つかう・ひろげる】</p>	<p>全市的な公共交通利用促進策等の展開</p>	
	<p>移動利便性の更なる改善と持続性の確保の両立を図る【ひろげる】</p>	<p>交通DXの活用(乗り継ぎ割引を反映した情報提供, 地域内交通の予約配車システムの利便性向上等)</p>	
	<p>次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現</p>	<p>子ども・子育てに関する場に行きやすくする【つなぐ】</p>	<p>○ファミリーサポートセンター 延べ利用人数 現状(令和4年) 14,706件 目標(令和6年) 18,206件</p>
		<p>次世代を担う層による公共交通の利用促進を図る【つかう】</p>	<p>子育て・教育・学習に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し</p> <p>送迎保育ステーションの維持・充実</p> <p>子育てタクシー導入支援</p> <p>ファミリーサポート・センター事業の推進</p> <p>児童・生徒, 移住者を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進</p>
		<p>市民一人一人の健康づくり・社会参加を支える移動環境の実現</p>	<p>高齢者・障がい者の外出機会を増やす【つかう】</p>
	<p>外出機会を増やし健康づくりを支える【つかう】</p>		<p>交通施設・公共交通車両のバリアフリー化の推進</p> <p>高齢者外出支援事業の推進</p> <p>障がい者への交通費等の助成事業の推進</p> <p>健康ポイント事業の推進</p>
<p>医療・保健サービスの提供機会を確保する【つなげる】</p>	<p>健康増進・通院に使いやすいバス・地域内交通のサービス見直し</p>		
<p>みんなの協力の心で安心して外出ができる移動環境の実現</p>	<p>生活交通の利便性改善をみんなで進める【つくる】</p>	<p>○交通安全教室受講者数 現状(令和3年) 58,644人 目標(令和9年) 65,000人</p> <p>○交通安全事故発生件数 現状(令和3年) 1,281件 目標(令和9年) 930件以下</p>	
	<p>安全・安心な交通環境を整備する【つかう】</p>	<p>地域内交通の導入・利便性の向上(再掲)</p> <p>市街地部における生活交通の確保(再掲)</p> <p>「みんなで創る公共交通」の推進</p> <p>交通安全に関する市民意識啓発の推進</p> <p>安全運転支援技術等の公共交通への活用</p>	
<p>地域資源や文化をつなぎ、多様な人々の交流を促進する移動環境の実現</p>	<p>日常・観光移動における利便性改善を進める【つかう】</p>	<p>○観光入込客数 現状(令和4年) 1,078万人 目標(令和9年) 1,500万人</p>	
	<p>移動自体の楽しさを提案する【ひろげる】</p>	<p>情報発信の充実化を図る</p> <p>公共交通の案内サインの充実</p> <p>バスの方面別系統番号の導入</p> <p>企画乗車券の充実</p> <p>情報通信技術を活用したおもてなし環境づくり</p> <p>宇都宮版「MaaS」の推進</p> <p>「乗って楽しい公共交通」の推進</p>	
<p>環境にやさしく、働きやすい社会を支える移動環境の実現</p>	<p>地域産業との連携を進める【ひろげる】</p>	<p>○電気バス・タクシーの導入台数 現状(令和5年) 0台 目標(令和10年) 182台</p> <p>○エコ通勤優良事業所認証数 現状(令和4年) 53社 目標(令和10年) 100社</p>	
	<p>脱炭素化 ゼロカーボンムーブの推進【ひろげる】</p>	<p>多様な働き方を支える移動サービス・移動拠点の充実</p> <p>モビリティ産業等の重点振興産業との連携促進</p> <p>職場モビリティ・マネジメントの推進</p> <p>バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進</p> <p>ゼロカーボントランスポートの推進</p>	

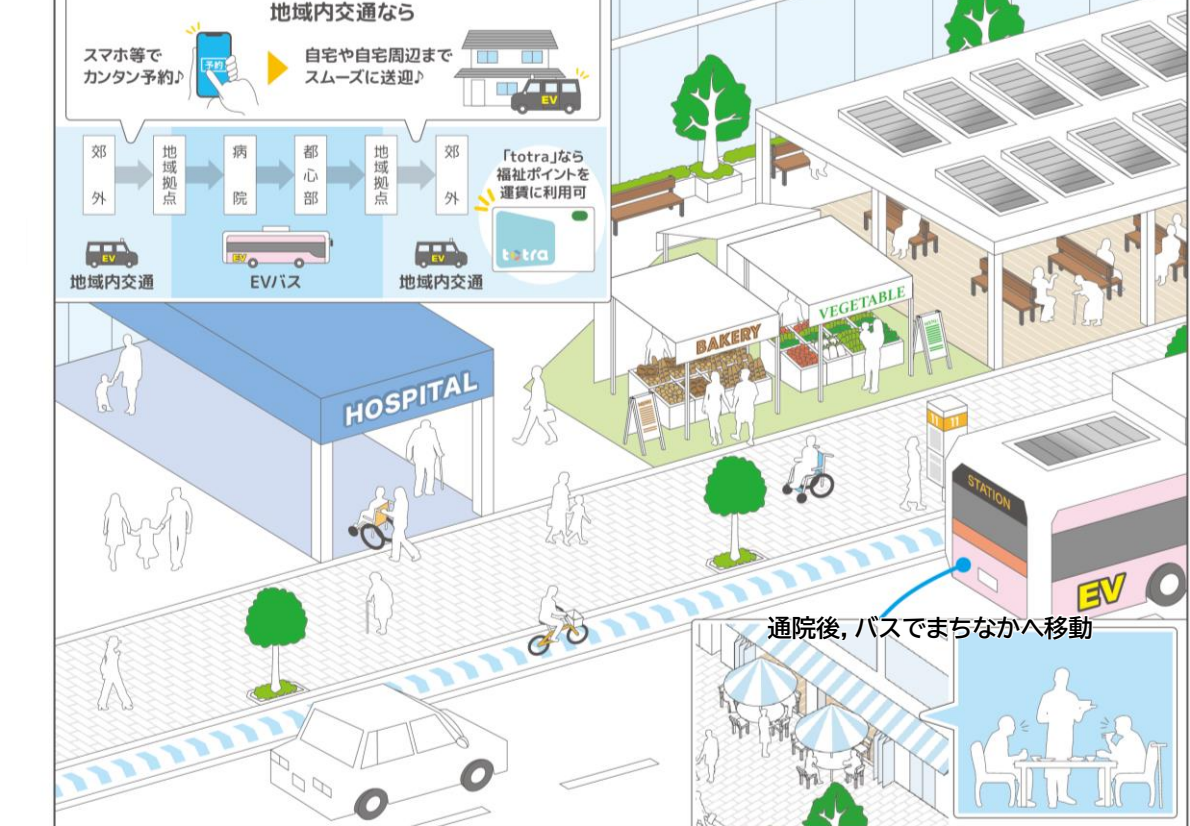
「交通未来都市うつのみや」が実現する将来の暮らし

ライトラインのJR宇都宮駅西側延伸時(2030年代前半)を想定し、通勤・習い事や買い物、通院、余暇のシーンごとに、利用者の目線から生活の変化をイメージ図で整理しました。

街なかでの買い物の様子



通院の様子



施策事業の例



推進体制と進行管理

市民、事業者、交通事業者、行政が協働して施策・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します。また、「宇都宮市みんなでつなげる公共交通基本条例(令和5年3月制定)」を踏まえ、地域社会全体で公共交通を使い・支えることが将来にわたって持続可能な都市の形成に不可欠であると認識のもと、各主体が連携・協働して各施策事業を推進します。

