

第2次宇都宮都市交通戦略

(後期計画)
(素案)

令和6年2月
宇都宮市

目次

第 1 章 計画の概要	1
1.1 計画策定の目的	1
1.2 計画の位置づけ	2
1.3 計画期間	2
第 2 章 本市交通の現状	3
2.1 前期計画の取組状況	3
2.2 NCC 形成の状況	12
2.3 時代潮流の変化と現状	20
2.4 WELL-BEING 指標等からみた宇都宮市の特徴	43
2.5 国・県等の動向	48
2.6 上位・関連計画等	50
第 3 章 本市が目指す都市交通の姿	56
3.1 目指す都市空間の将来像	56
3.2 目指す都市交通の将来像	63
第 4 章 将来像の実現に向けた課題の整理	64
4.1 移動から見た課題の整理	67
4.2 取組テーマの設定	69
第 5 章 交通施策の基本的な方針	71
5.1 基本理念	71
5.2 政策アプローチ	72
5.3 交通ネットワークの将来の姿	74
第 6 章 戦略的な施策・事業	76
6.1 基幹事業・協働事業の設定	76
6.2 具体的な施策事業	77
6.3 将来イメージ	111
6.4 目標指標	115
第 7 章 推進体制と進行管理	118

第1章 計画の概要

1.1 計画策定の目的

本市では、平成30年3月に策定した「第6次宇都宮市総合計画」に掲げる「交通の未来都市」の実現を図るため、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、平成31年3月に「第2次宇都宮都市交通戦略」を策定しました。

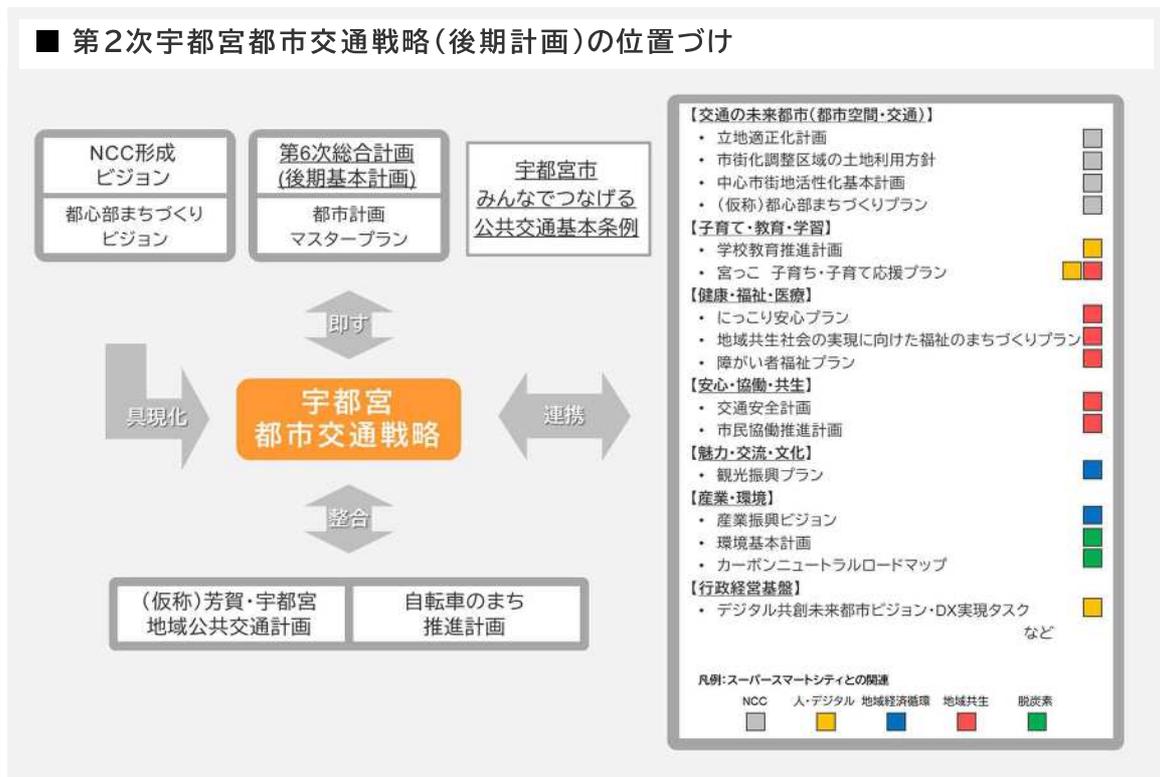
その後、この計画に基づき、ライトラインをはじめとした公共交通ネットワークの構築や道路空間の整備等の「つくる」取組、交通手段間の乗り継ぎ拠点となるトランジットセンターの整備や地域連携 IC カード「totra」の導入等の「つなぐ」取組など、「NCC(ネットワーク型コンパクトシティ)」形成を支えるネットワークや利用環境を「整備する」視点で取組を進め、令和5年8月のライトライン開業、バス路線再編によって、本市の交通を取り巻く環境が「つくる」から「つかう」ステージに移行しているところです。

一方、計画策定後は、「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」などの時代潮流の変化もみられます。

こうした状況に的確に対応し、令和5年2月に策定した「第6次宇都宮市総合計画 改定基本計画(後期基本計画)」に掲げる目指すまちの姿「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』」の実現を図るため、「第2次宇都宮都市交通戦略」の見直しを行い、「第2次宇都宮都市交通戦略(後期計画)」を策定するものです。

1.2 計画の位置づけ

「第2次宇都宮都市交通戦略(後期計画)」は、令和5年2月に策定した「第6次宇都宮市総合計画(後期計画)」に掲げる、本市の目指すまち「スーパースマートシティ」の基盤となるNCCの着実な形成に向け、本市の交通施策のマスタープランとして、関連計画等と連携を図りながら、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するものです。



1.3 計画期間

第2次宇都宮都市交通戦略は、令和10年度を計画年次とし、令和元年度から令和10年度までの10年間で計画期間としています。

第2次宇都宮都市交通戦略(後期計画)の計画期間は、令和6年度から令和10年度の5年間とします。

第2章 本市交通の現状

2.1 前期計画の取組状況

「第2次宇都宮都市交通戦略(前期計画)」においては、基本理念を『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」』として、4つの基本方針並びにこれらに基づく施策・目標指標を設定し、取り組んできたところです。

前期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) 前期計画の方針及び目標

■ 前回計画の骨子

【基本理念】

過度に自動車へ依存した状態から自動車と公共交通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とし、交通ネットワークでまちとまちをつなぎ、そこに住む人々や来訪者など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。

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」

【基本方針と基本施策】

【基本方針1】 多様な交通手段を「つくる」

- 多様な公共交通を充実させる
- 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
- 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」

- 多様な交通手段の乗り換え施設を整備する
- 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」

- 公共交通をより便利で快適にする
- 公共交通に関する案内情報を充実させる
- 安全・安心な交通環境を整備する
- 自家用車から公共交通への移動手段を転換する

【基本方針4】 交通の利用を「ひろげる」

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

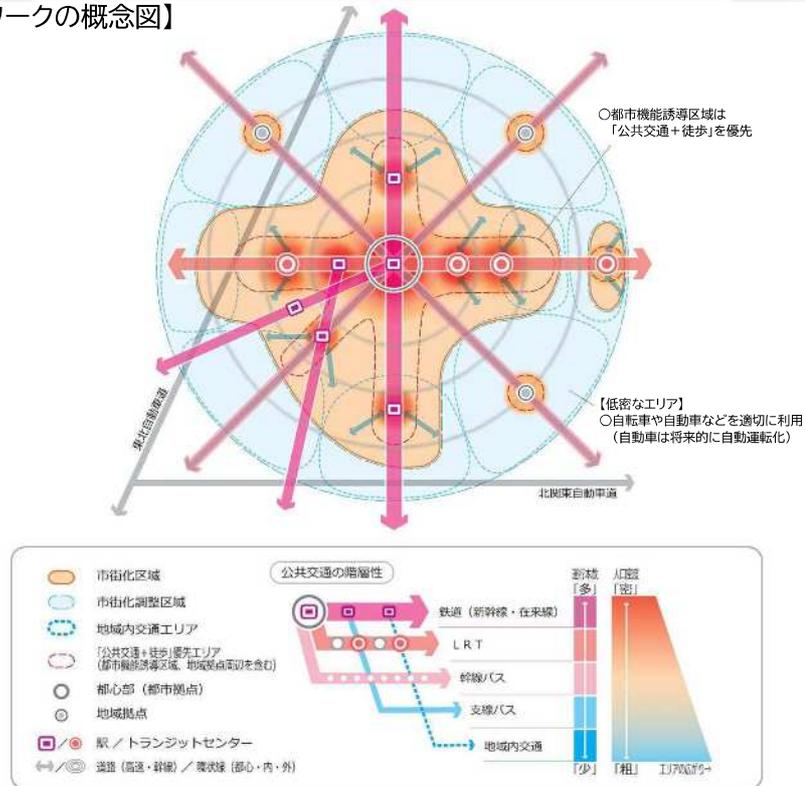
【目標指標】

- 公共交通夜間人口カバー率
- 都市計画道路の整備率
- 自転車走行空間の整備延長
- 都心部と各拠点間の公共交通の移動時間
- 都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担
- ICカードの運賃支払い割合
- 公共交通の年間利用者数
- 交通に関する市民満足度
- 人にやさしいバスの導入率
- 交流人口(観光入込客数)

■ 10年後の都市交通の姿

10年後の都市交通の姿を以下のように設定しました。

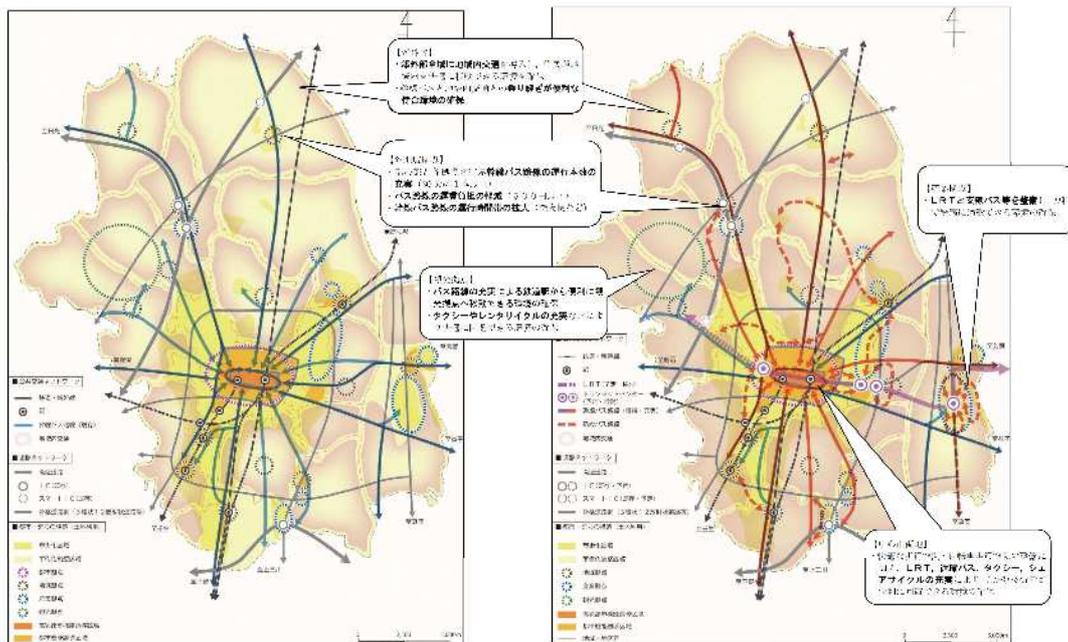
【交通ネットワークの概念図】



【市全域(10年後の都市交通の姿)】

「現在の都市交通の姿 (Before)」

「10年後の都市交通の姿 (After)」



■ 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。

基本方針	基本施策	施策・事業	重点
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	◎
		②バス路線の充実	◎
		③地域内交通の充実	
		④市街地部における生活交通の確保	◎
	(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	◎
		②スマートインターチェンジの整備	◎
(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	◎	
	②シェアサイクルの充実	◎	
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	◎
		②鉄道駅周辺の交通環境の整備	
		③バスと地域内交通の乗り継ぎポイントの整備	
		④パーク＆ライド施設の整備	
		⑤サイクル＆ライド用駐輪場の整備	
	(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	◎
②乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの編成			
③交通ICカードの導入		◎	
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	◎
		②バスの運行時間帯の拡大	
		③公共交通の運賃負担の軽減【再掲】	◎
		④企画乗車券の充実	
		⑤バスの待合環境の整備	◎

基本方針	基本施策	施策・事業	重点
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	◎
		②バスの運行時間帯の拡大	
		③公共交通の運賃負担の軽減【再掲】	◎
		④企画乗車券の充実【再掲】	
		⑤バスの待合環境の整備	◎
	(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	
		②バスの運行情報の提供	◎
		③公共交通の案内サインの充実	◎
		④バスの方面別系統番号の導入	
	(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	
		②交通施設のバリアフリー化の推進	◎
		③交通安全に関する市民意識啓発の推進	
(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	◎	
	②公共交通の「おもてなし」の向上		
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	
		②バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進	◎
		③トランジットセンター周辺の低炭素化の推進	
	(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	
		②シェアサイクルの充実【再掲】	
	(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】	◎
		②広域バス路線の充実	◎
		③トランジットセンターの整備【再掲】	◎
		④スマートインターチェンジの整備【再掲】	◎
		⑤周辺市町と連携した交通施策の推進	◎

(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。

■ 目標指標の状況一覧

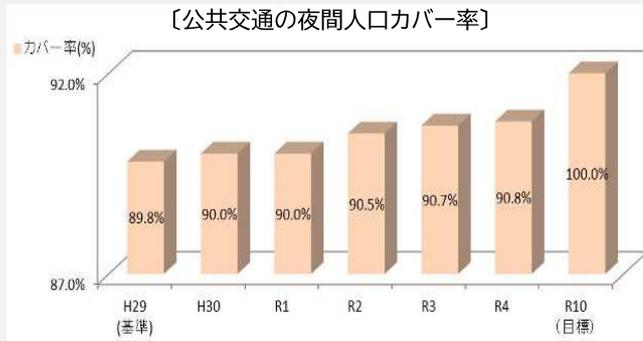
現況(令和4年度実績)における目標指標の状況は下表に示す通りです。

基本方針	評価指標	計画策定時 (平成29年度)	現況値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)	状況
1 多様な交通手段を「つくる」	公共交通夜間人口カバー率	89.8%	90.8%	100%	着実に進捗
	都市計画道路の整備率	71.2%	71.8% ※72.6% (令和3年度)	72.7% (令和4年度)	着実に進捗
	自転車走行空間の整備延長	40.0km	65.7km	72.1km (令和4年度)	令和4年度時点の目標値の約9割を達成し、着実に整備を進めている。
2 交通手段と交通手段を「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	新型コロナウイルス感染症の影響による減便によって待ち時間が増加
	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	最大500円以下	達成
	交通ICカードによる運賃支払いの割合	未導入	82.4%	90.0%	着実に進捗
3 状況に応じて適切に交通手段を「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	進捗していたものの、新型コロナウイルス感染症の影響により減少
	交通での移動に関する市民満足指標				策定時に比べ減少
	①公共交通NWの充実	①25.1%	①24.0%	①38.4%	
	②道路NWの充実	②39.1%	②29.6%	②52.4%	
③自転車のまち宇都宮の推進	③26.1%	③22.1%	③39.9%		
人にやさしいバスの導入率	53.2%	66.5%	77.6%	着実に進捗	
4 交通の利用を「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)	進捗していたものの、新型コロナウイルス感染症の影響により減少

※平成29年度の計画延長に基づく整備率

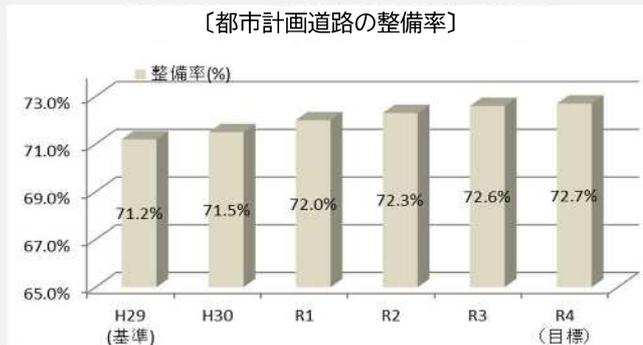
①【基本方針1:多様な交通手段を「つくる」】の評価

■ 公共交通夜間人口カバー率



- ・市街地部で地域内交通が導入されるなど、公共交通ネットワークの構築に取り組んでいるため少しずつ進捗しています。
- ・今後、ライトライン開業と合わせたバス路線再編実施や地域内交通の導入地区の拡大により、さらにカバー率が向上することが想定されます。

■ 都市計画道路の整備率



- ・産業通りや国道119号(宇都宮環状北道路)などの整備完了により、順調に進捗しています。
- ・引き続き、NCC形成の観点などから拠点間を結ぶ道路や交通結節点にアクセスする道路など、優先順位をつけ、整備を進めていきます。

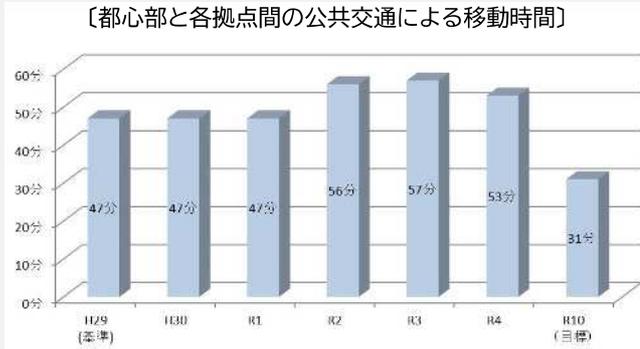
■ 自転車走行空間の整備延長



- ・令和4年度時点の目標値の約9割を達成し、着実に整備を進めています。
- ・令和3年度に策定した「第2次自転車ネットワーク計画」に基づき、目標値の見直しを行った上で、引き続き整備を推進します。

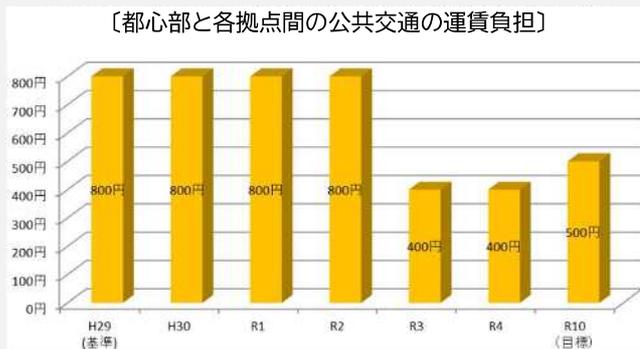
②【交通手段と交通手段を「つなぐ」】の評価

■ 都心部と各拠点間の公共交通による移動時間



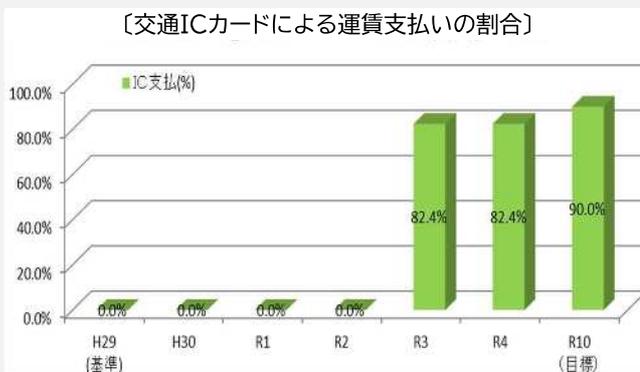
- ・新型コロナウイルス感染症の影響等による鉄道やバスの運行本数の減少により、基準年と比較し、移動時間が増加しています。
- ・ライトライン開業やバス路線再編により、東部エリアにおける移動時間の短縮が想定されます。

■ 都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担



- ・令和3年度に、日中のバス1乗車あたり上限400円以内とする「上限運賃制度」を導入したことにより、目標を達成しています。
- ・さらなる運賃負担軽減に向け、「市内のどこから乗っても、どこまでも行っても実質500円以内」の実現に向けて取組みを進めていきます。

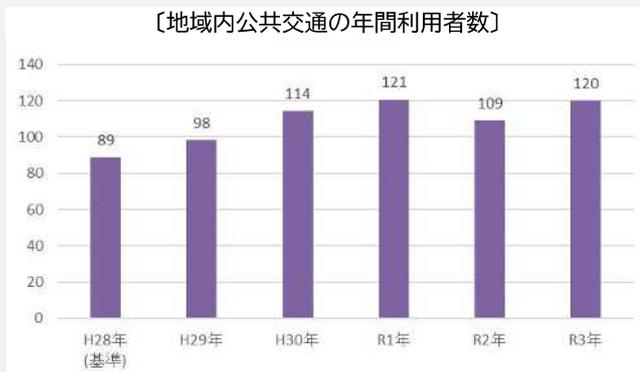
■ 交通ICカードによる運賃支払いの割合



- ・ICカードによるバスの運賃支払割合は8割となっているものの、地域内交通における運賃支払い割合は2割程度の状況です。
- ・引き続き「乗り継ぎ割引制度」など地域連携ICカード「totra」の利便性について、周知を図っていきます。

③【状況に応じて適切に交通手段を「つかう」】の評価

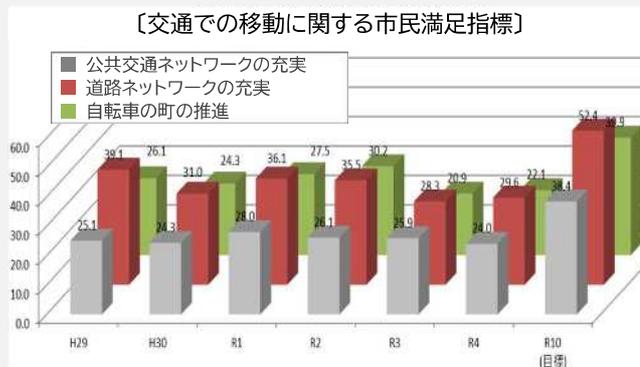
■ 公共交通の年間利用者数



- ・公共交通の年間利用者数について、コロナ禍以前は、景気動向に加えて、公共交通ネットワークの充実や各種モビリティ・マネジメント事業などに取り組んできたことから微増傾向でした。
- ・コロナの流行による、外出自粛等の影響により、利用者数は大きく減少したところですが、行動制限の緩和に加え、宇都宮市において公共交通機関における感染症対策や、「バスの上限運賃制度」などの運賃負担軽減策に取り組んできたこともあり、直近では回復傾向にあります。
- ・地域内交通は、鉄道やバスと比べ、コロナの流行時期においても、日常生活に欠かせない移動手段として利用され、若干の減少に留まっています。

■ 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



- ・計画策定当初に比べ、各満足指標は低下している状況にあります。
- ・アンケート回答者の内、大半が中年層、高齢層が占めている状況などから、評価指標の見直しについても今後検討が必要と考えられます。

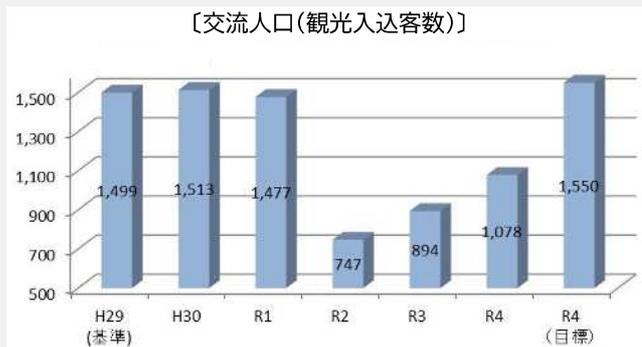
■ 人にやさしいバスの導入率



- ・毎年、ノンステップバスの導入を進めており、バス総数は減少しているものの、内訳に占めるノンステップバスの割合は増加しています。

④ 【交通の利用を「ひろげる】」の評価

■ 交流人口(観光入込客数)



- ・新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出自粛等の影響により、利用者数は大きく減少したものの、現在は回復傾向にあります。
- ・令和4年度に策定した「第3次宇都宮市観光振興プラン」の内容などを踏まえながら、評価指標の見直しを行うことが望まれます。

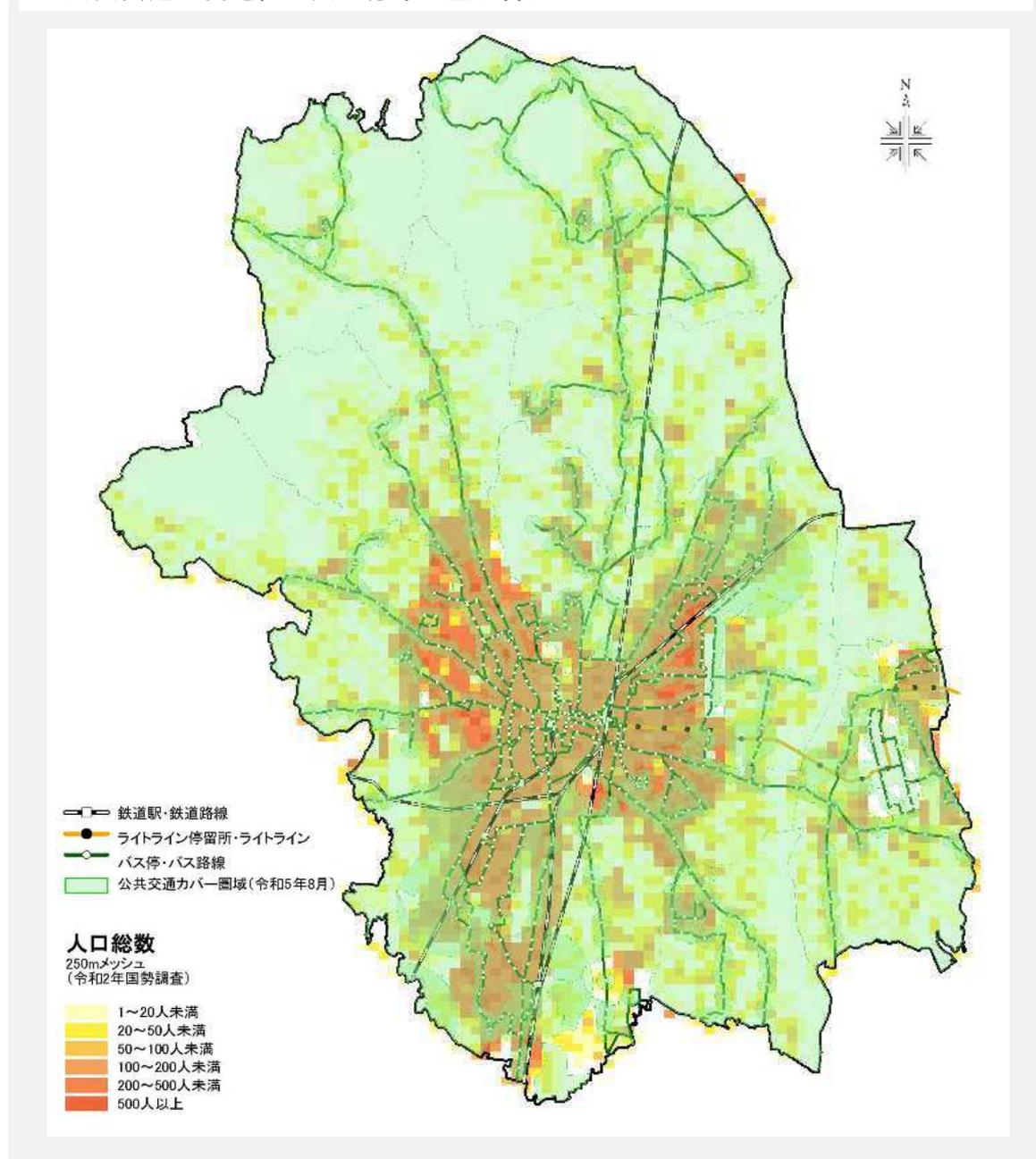
2.2 NCC 形成の状況

(1) 公共交通ネットワークの形成状況

① カバー圏域

令和5年8月のライトライン開業や路線バスの再編のほか、地域内交通の導入等により、公共交通のカバー圏域は拡大傾向にあり、令和5年8月時点で91.4%に達しています。

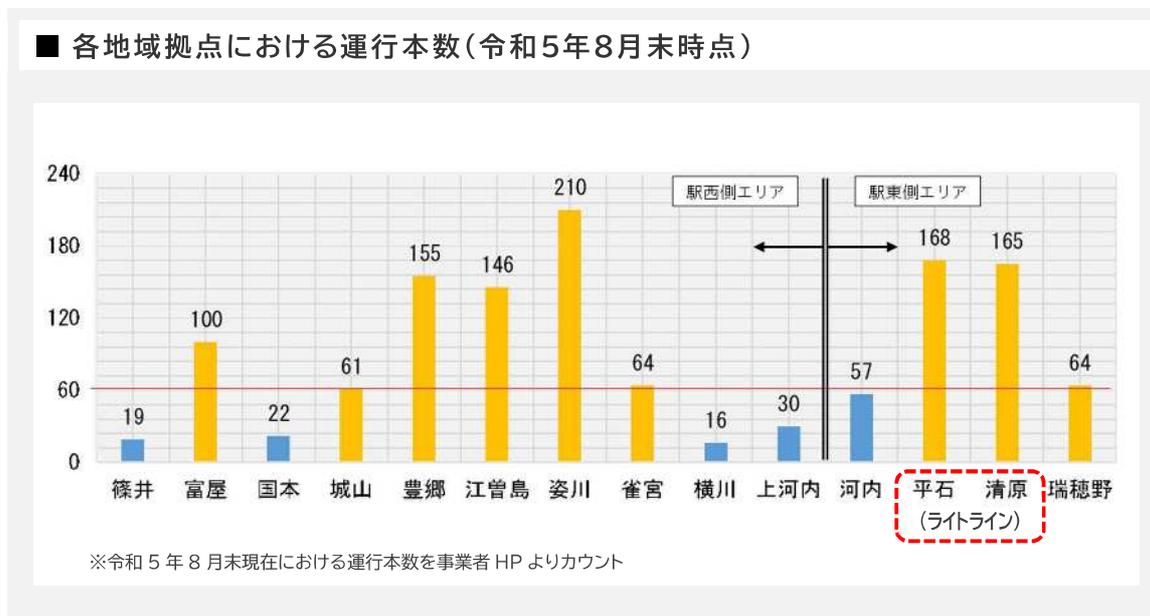
■ 公共交通空白地区と人口分布の重ね合わせ



② 各地域拠点における運行サービスの状況

NCC形成に向けて、60本/1日以上のバスまたはライトラインのサービス水準の確保を目指して取組を進めていますが、篠井、国本、横川、上河内、河内地区の区間ではサービス水準が確保できていない状況です。

平成30年時点と比較した場合、路線バスの運行本数は全体的に減少傾向にあります。一方、ライトラインの開業により平石地区、清原地区の運行サービスが向上しています。

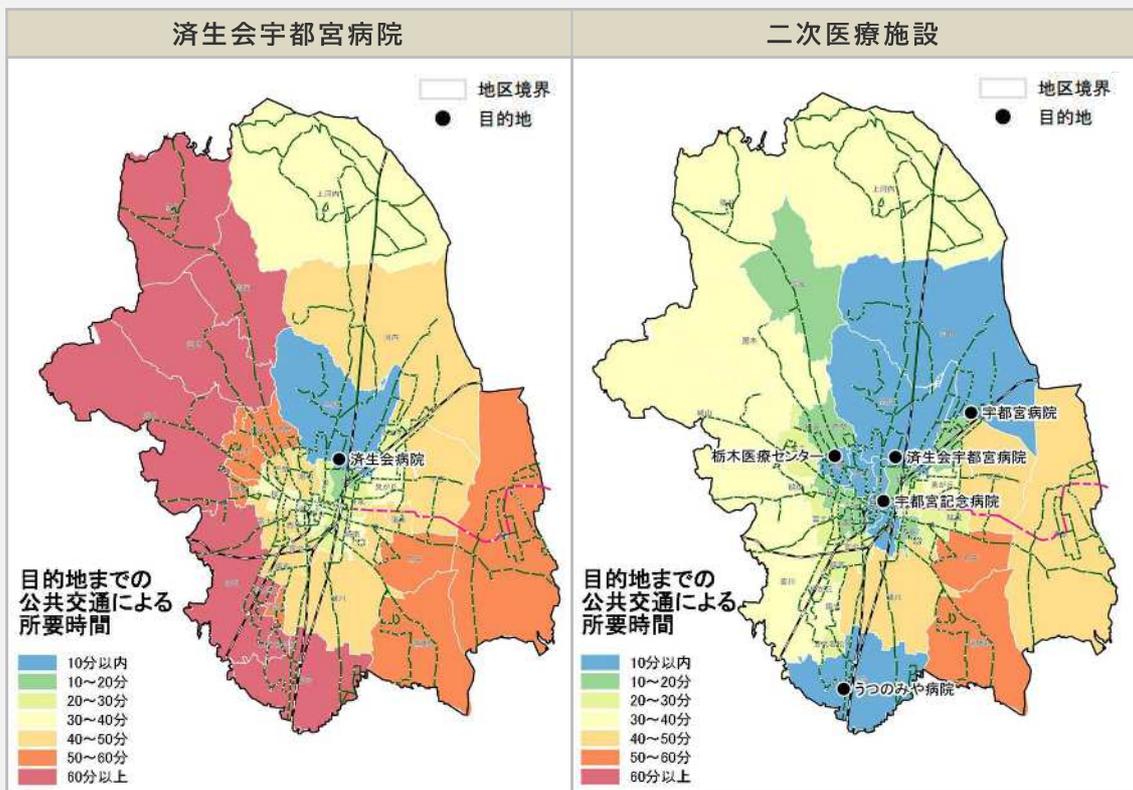


(2) 公共交通による日常生活の支援

① 医療施設へのアクセス性

市内各地から済生会宇都宮病院(三次医療施設)への公共交通によるアクセスをみると、バスネットワークが宇都宮駅を中心に放射状に整備されていることから、西部・東部地域でアクセス性が悪い傾向がみられます。また、二次医療施設へのアクセスをみると、東部地域ではライトライン開業により改善傾向にあるものの、アクセス性が悪い傾向がみられます。

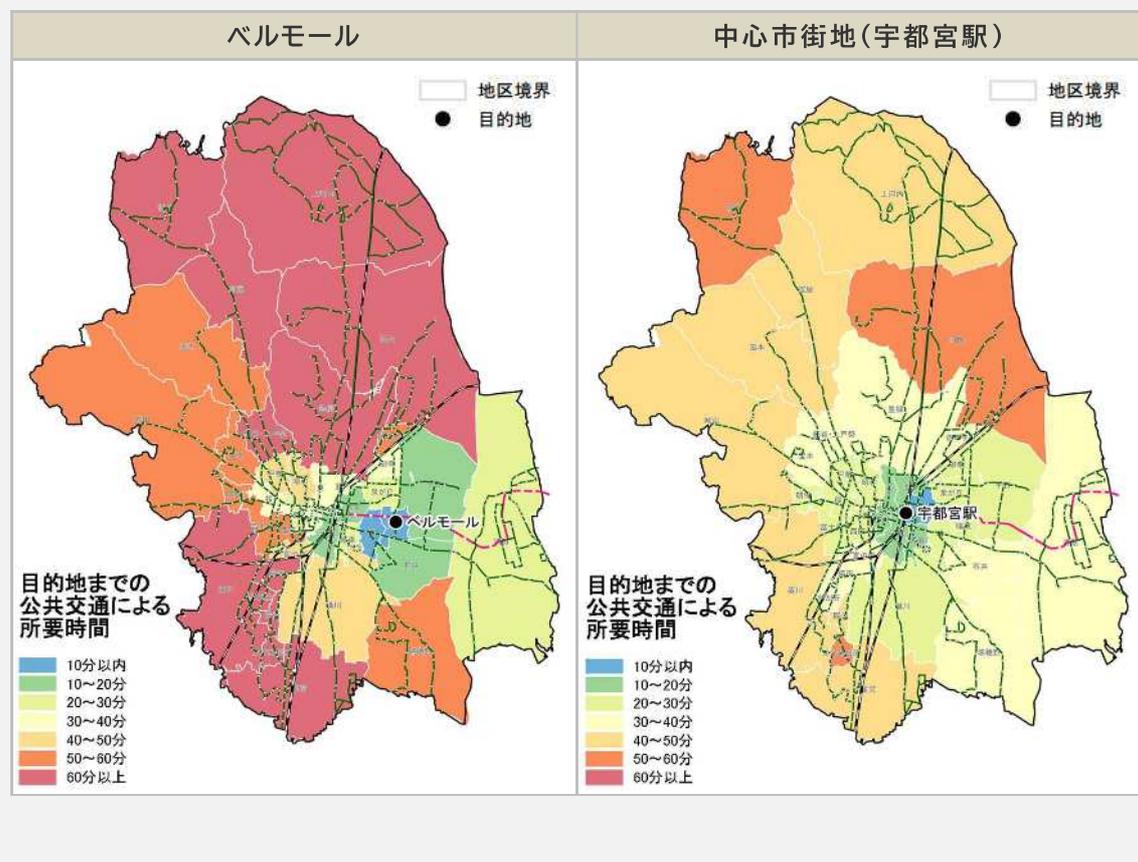
■ 目的地施設までの公共交通所要時間(医療施設)



② 商業施設へのアクセス性

市内各地からベルモールへの公共交通によるアクセスをみると、施設周辺地域を除きアクセス性が悪い傾向がみられます。また、中心市街地(宇都宮駅)へのアクセスをみると、宇都宮駅からバスネットワークが放射状に整備されているため、各地域のアクセス性の格差は小さい傾向にあります。

■ 目的地施設までの公共交通所要時間(商業施設)

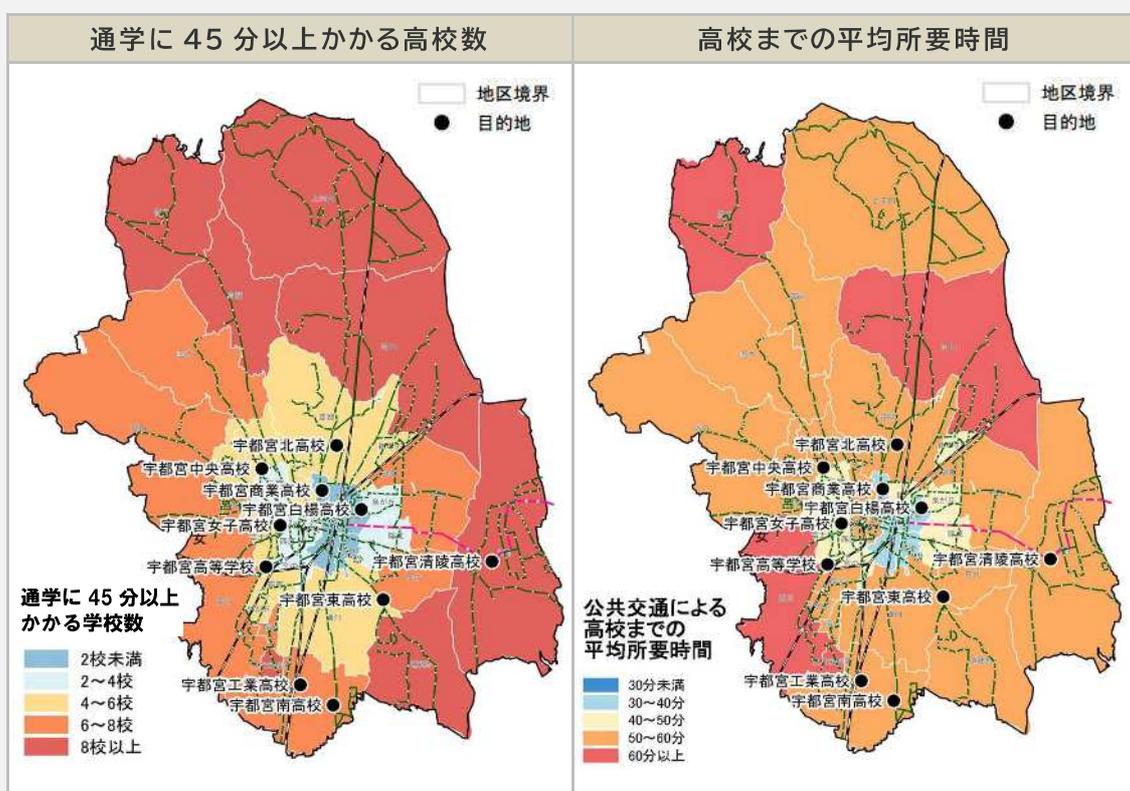


③ 教育施設(高校)

市内の各地域別に、通学に 45 分以上を要する市内の県立高校数をみると、市内郊外部の地域では、市内 10 校のうち過半数の6校以上となっています。また、県立高校への平均所要時間でみると、中心部周辺を除くほとんどの地域で 50 分以上となっています。

帰宅においては、部活等を想定するとバスの活用が困難な場合も想定されます。

■ 目的地施設までの公共交通所要時間(高校)



※通学時間 45 分は、全国の高校生の平均通学時間をもとに設定

- ・国民生活時間調査(平成 27 年): 高校生の平均通学時間 93 分(往復)
- ・社会生活基本調査(平成 28 年): 高校生の平均通学時間 90 分(往復)

(3) 道路ネットワークの整備

自動車はもとより、バス路線や地域内交通などの公共交通による移動を円滑にするため、都市の骨格を形成する3環状12放射道路の整備を推進しています。

その他、(仮称)大谷スマートICの整備に向けた関連業務を進めています。

■ 3環状12放射道路網



出典) 宇都宮市都市計画マスタープラン



都市計画道路3・3・105号(産業通り)
全線開通 令和2年10月



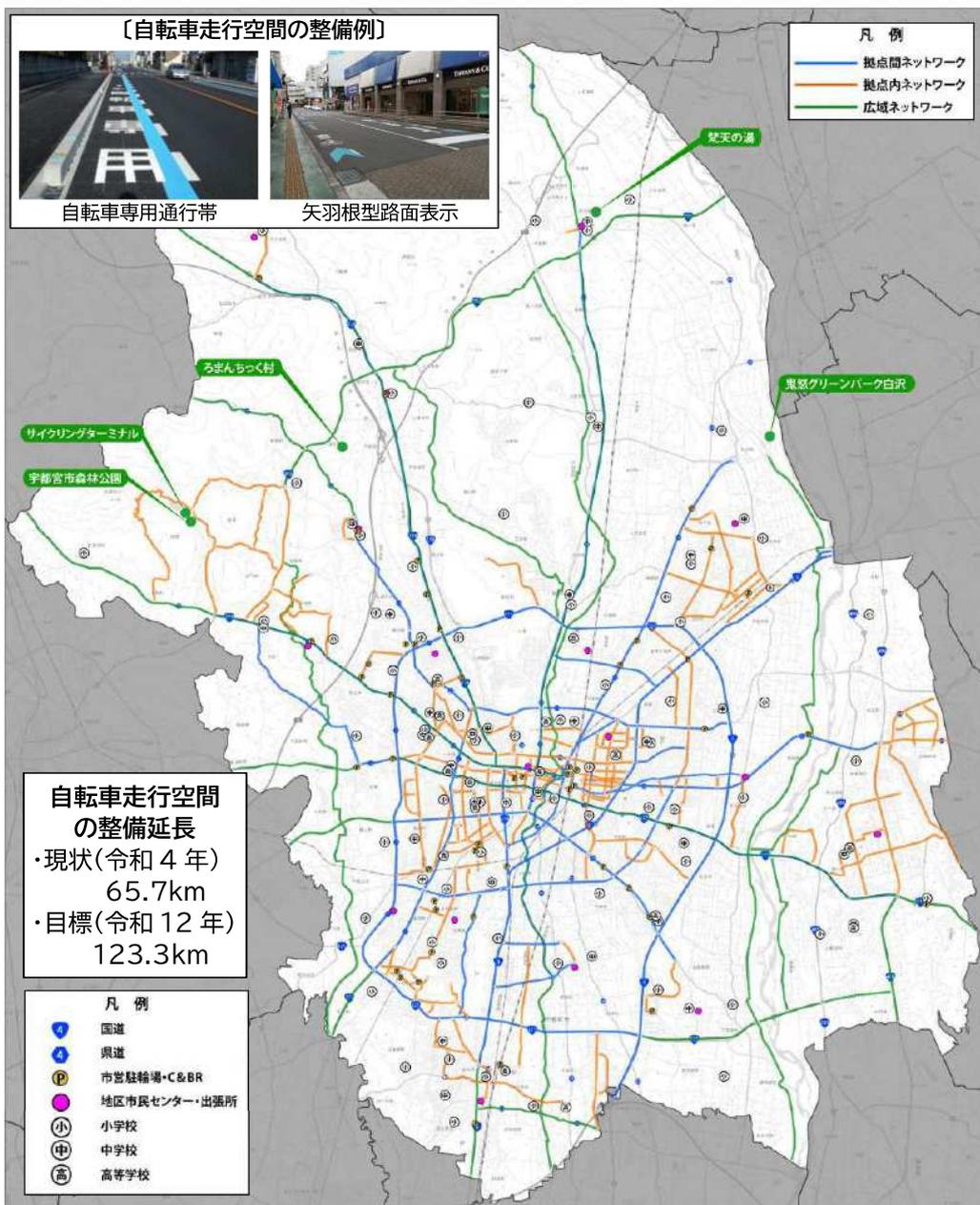
国道119号(宇都宮環状北道路)
立体完成 令和4年7月

(4) 自転車ネットワークの整備

拠点間を結ぶ幹線ネットワークや拠点内を移動する地域ネットワーク、周辺市町を結ぶ広域ネットワークにより構成される自転車ネットワークの整備に取り組んでいます。

市道については、令和12年度までに整備する「優先整備路線」として54路線を選定し、計画的な整備を進めています。

■ 自転車ネットワーク(全域)



(5) 公共交通利用促進運動「Move Next Utsunomiya」の推進

市内イベントと連携した公共交通 PR や、市内在住の中学高校生相当世代への「totra」配布、エコ通勤優良事業者の募集など、多様な利用者へのモビリティ・マネジメントなどを実施しています。

■ 公共交通利用促進運動「Move Next Utsunomiya」の実施



公共交通促進運動に伴う、ポスター、動画作成、周遊企画の実施



中高生相当世代への「totra」配布



全戸配布パンフレット
(令和4年度実施約24万部)



エコ通勤優良事業者の募集、参加企業名を掲載したラッピングバス

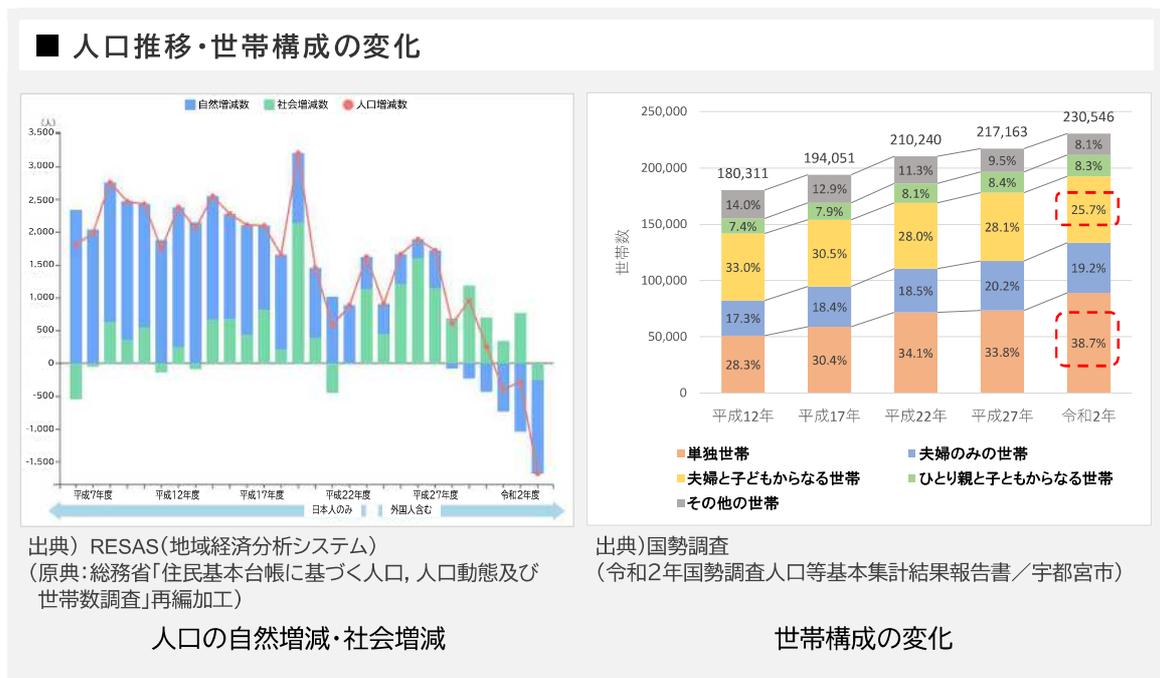
2.3 時代潮流の変化と現状

(1) 人口・世帯

① 人口推移・世帯構成の変化

人口は減少傾向にあり、特に平成 28 年度以降大きく減少傾向にあります。その主要因は自然減であり、社会増減については令和 3 年度に減少に転じています。

世帯構成については、夫婦と子供からなる 2 世代同居が減少傾向にある一方、単独世帯が増加傾向にあります。少子高齢化の進展により、この傾向は今後も継続することが想定され、送迎など世帯内での支え合いによる生活の維持が次第に難しくなることが推測されます。

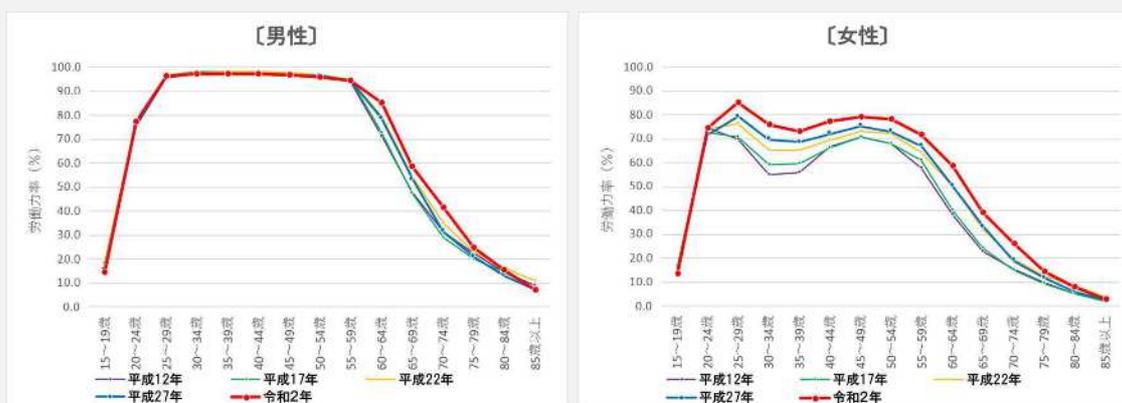


② 女性・高齢者の社会進出

少子高齢化と人口減少による生産年齢人口の減少や、多様な人材の活躍の重要性に対する注目等から、女性・高齢者の社会進出が進んでいます。

共働き世帯など、多様な層がライフスタイルに合った働き方を実現するため、交通をはじめ、社会全体での取り組みが求められています。

■ 性別・年齢階級別の労働力率の推移



出典)国勢調査(令和2年国勢調査就業状態等基本集計結果報告書/宇都宮市)

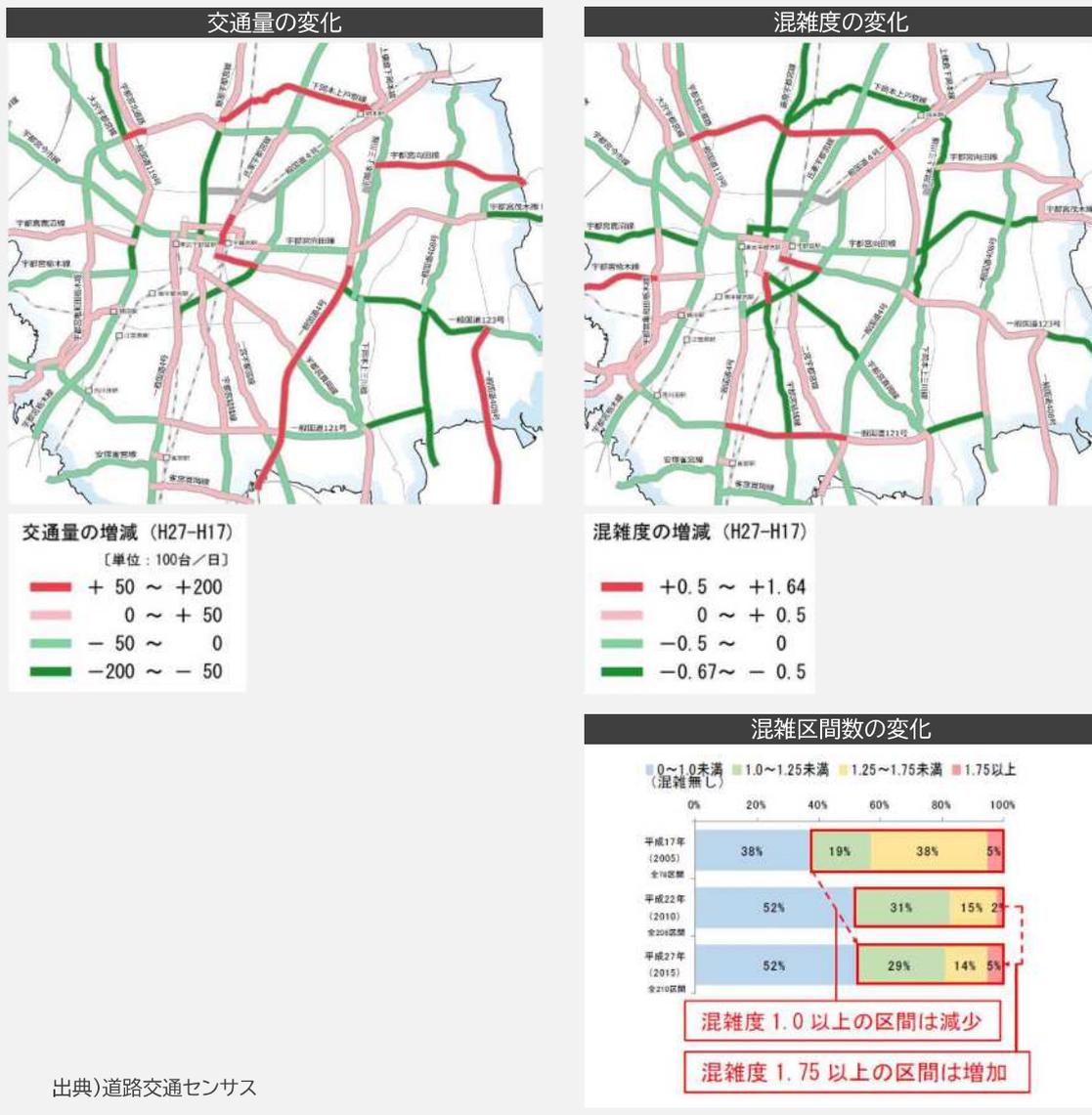
(2) 都市空間・交通

① 道路交通需要

本市の骨格をなす3環状12放射状道路などの主要道路において、交通量は増加傾向にある一方、混雑区間は減少していますが、「宇都宮北道路～一般国道4号」、「鶴田町周辺」、「インターパーク周辺」などの一部の区間で混雑度が増加しています。

平成27年度以降、産業通りの全線開通や宇都宮北道路高架化など道路整備が進捗しています。

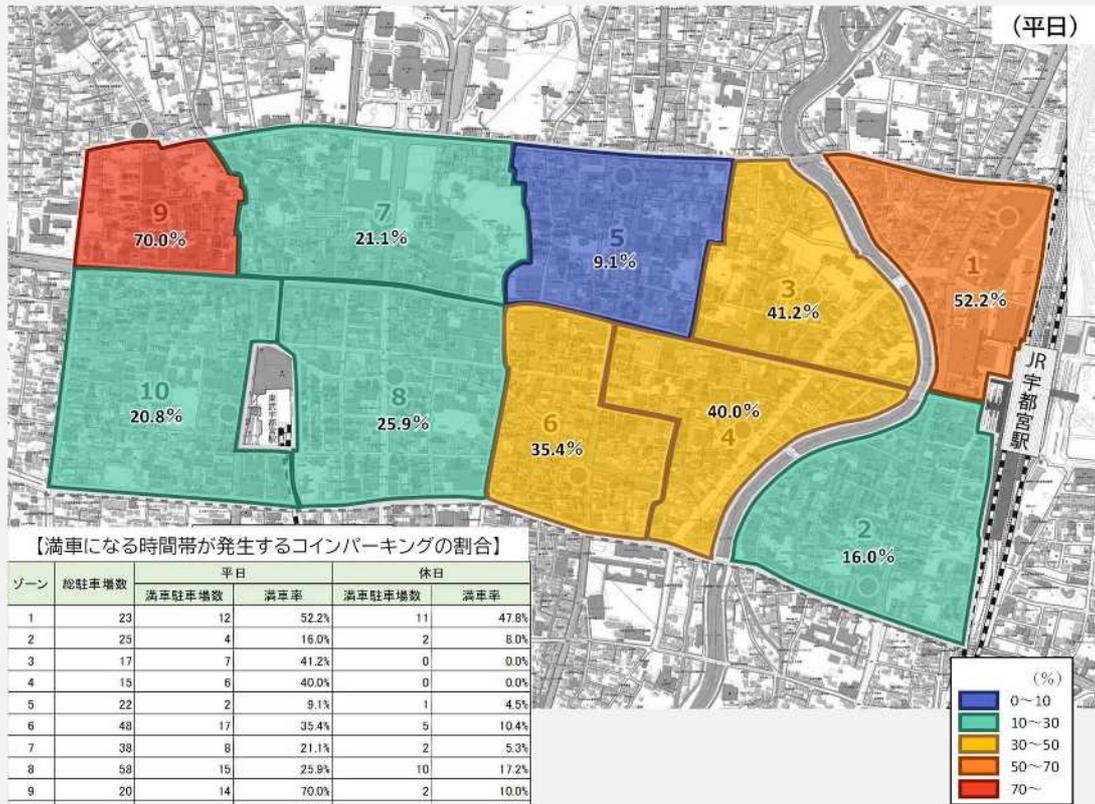
■ 本市の主要道路における混雑度の変遷(平成17年から平成27年)



② 中心市街地におけるまちづくり

中心市街地では、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る一方で、これらの駐車場の稼働状況は低い状況です。このような低・未利用地の増加によって、街の魅力や賑わいの低下が懸念されます。

■ 中心市街地の駐車場の利用状況（満車となるコインパーキングの割合）



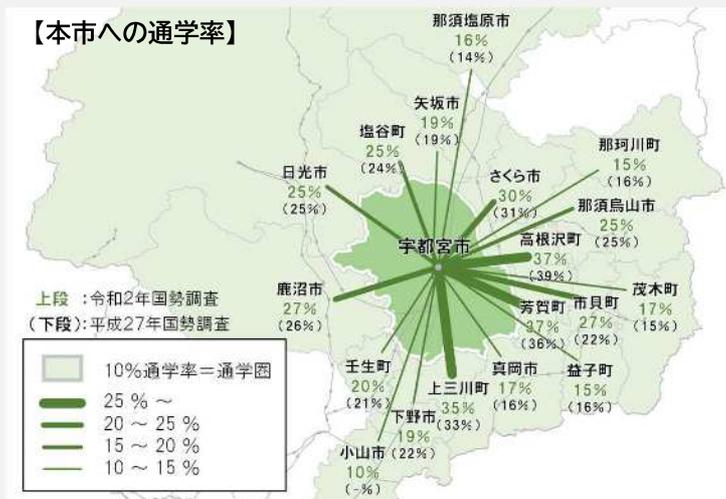
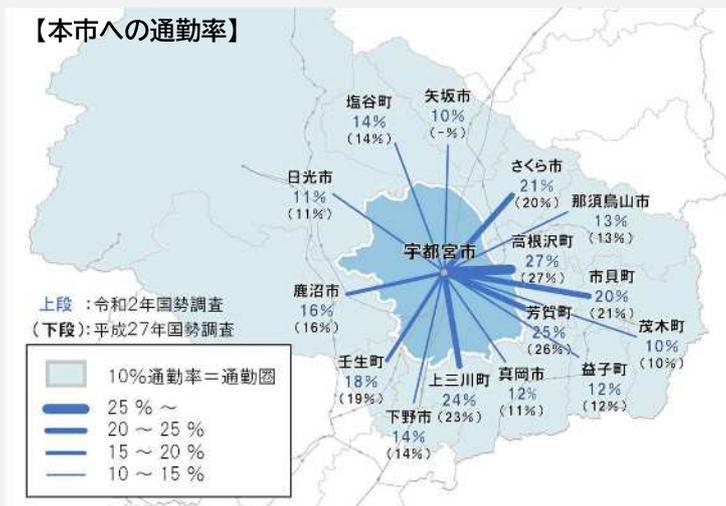
(3) 移動特性

① 通勤・通学流動

本市は県庁所在地であり、企業や学校が集まっていることから、近隣市町からの通勤・通学流動が集中(6.5万人/日)しています。一方で、本市からも近隣市町に流出(5.7万人/日)しており、市町境界を越えた都市圏全体での広域的な移動が日常的に行われています。

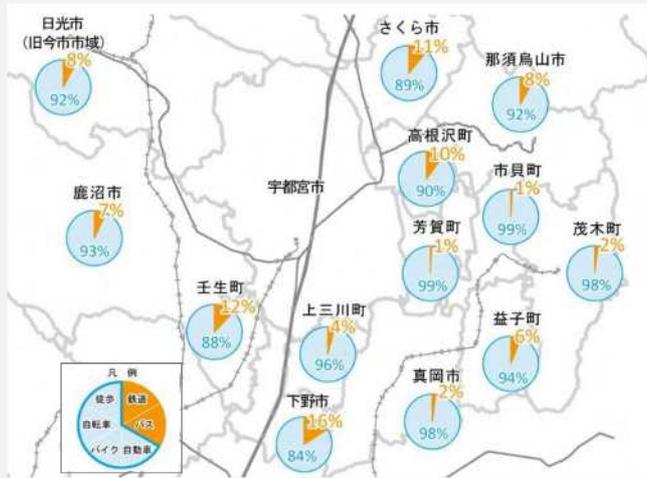
通勤・通学圏域は拡大傾向にある一方、近隣市町との間の移動における公共交通分担率は低い状況にあります。

■ 本市への通勤・通勤率



出典)国勢調査

■ 本市と近隣市町との間の移動における交通手段分担率



近隣市町との間の移動における公共交通の利用率の平均値

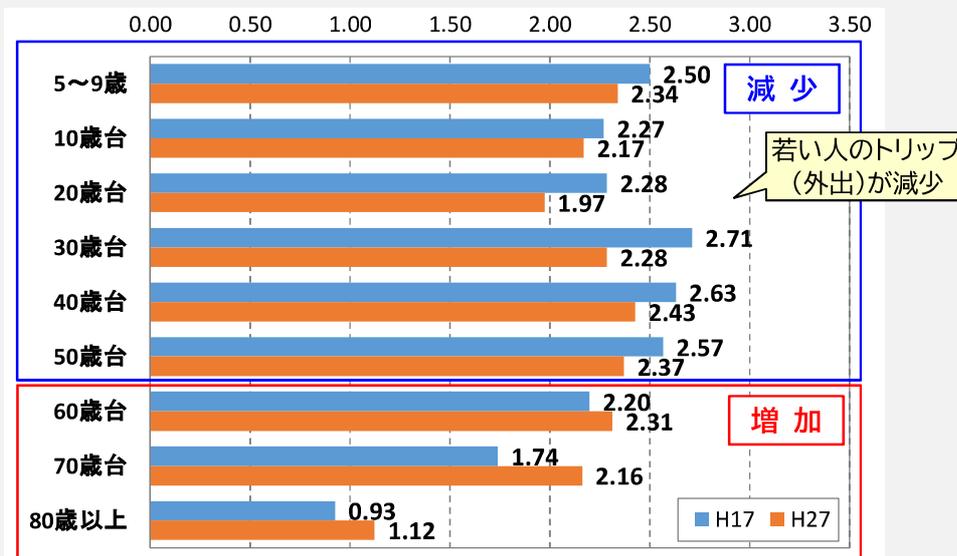
公共交通(計): 7.4%
鉄道: 6.7%
バス: 0.7%

出典) 県央広域都市圏生活行動実態調査

② 今後の移動の動向

全国地方都市圏では若年層を中心に移動の減少が確認されており、今後、人口の減少傾向のペースを上回って、移動や公共交通の利用が減少することが懸念されます。

■ 全国地方都市圏の年齢別平均トリップ数の変化



出典) 平成 27 年全国都市交通特性調査(地方都市圏平日平均値)

③ 若者(20代)の利用交通手段の変化

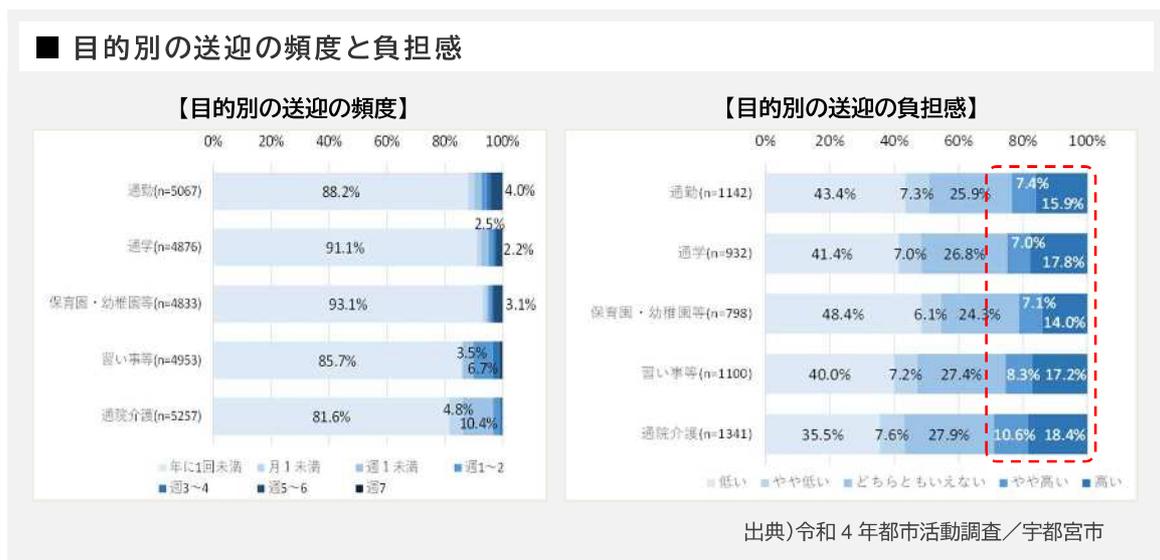
全国地方都市圏における若者(20代)の交通手段分担率の変化をみると、自動車の利

用割合は減少傾向にあり、若者の自動車離れの傾向が伺えます。



④ 送迎の頻度と負担感

子どもの習い事や高齢家族の通院介護等の場面では、同居家族等による送迎が交通手段の一つとして機能しています。しかしながら、日常的に送迎活動を行っているケースがあることや、送迎の負担を一定感じていることが確認されており、被送迎者の気兼ねによる外出の抑制等が生じる可能性もあります。



⑤ 移動制約が大きい層の移動実態(子育て世代)

未就学児数は減少傾向にあるものの、6歳未満の就学前児童がいる世帯の9割が核家

族世帯であり、家庭以外の子ども・子育ての場の必要性が高まっています。

このような中で最寄の地区市民センターなどの子育て支援施設等への送迎サービスに対する一定のニーズが駅東・清原等を中心に存在しています。

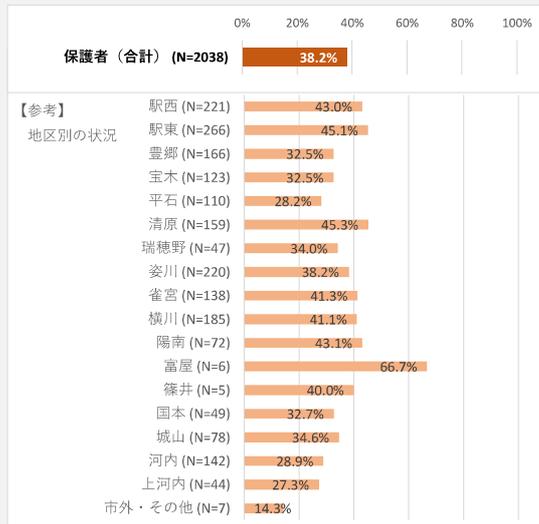
■ 市内の未就学児数・核家族世帯割合等の変化



出典) 第2期宇都宮市子ども・子育て支援事業計画中間見直し(概要版)

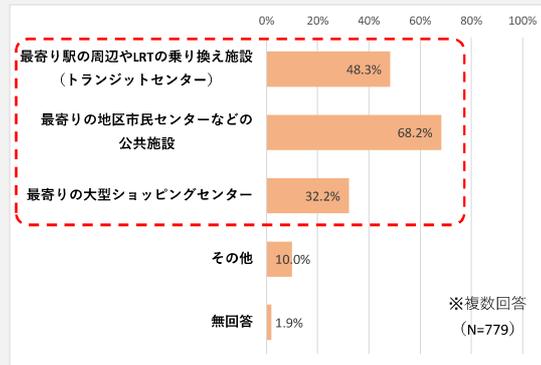
■ 送迎サービスの利用希望

【送迎サービスの利用を希望する就学前児童の保護者の割合】



出典) 第2期宇都宮市子ども・子育て支援事業計画中間見直し(概要版)

【送迎サービスの利用希望場所(就学前児童の保護者)】



出典) 第2期宇都宮市子ども・子育て支援事業計画

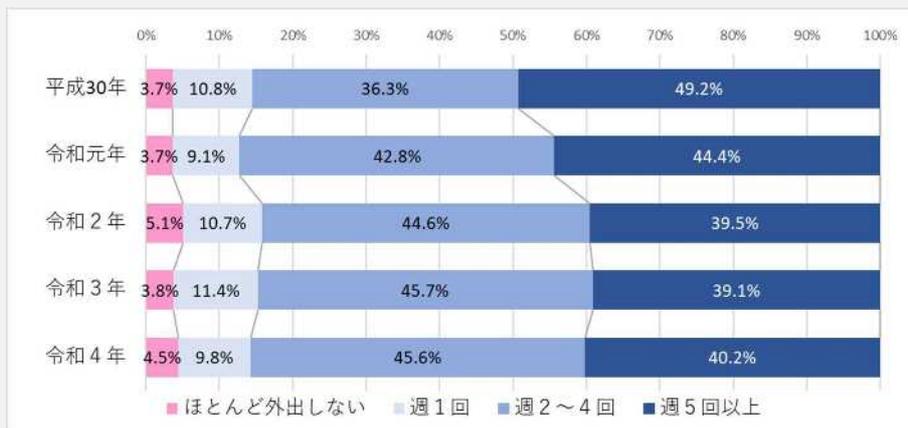
⑥ 移動制約が大きい層の移動実態(高齢者)

高齢者の外出状況をみると、コロナ禍の影響もあって年々外出頻度が減少する傾向にあ

り,特に「週5回以上」と頻繁に外出する人の割合が減少傾向にあります。

■ 高齢者(65歳以上)の1週間当たりの外出頻度

【高齢者(65歳以上)の1週間当たりの外出頻度】



【高齢者(65歳以上)の1週間当たりの平均外出回数】



出典)市政に関する世論調査

⑦ 交通事故

交通事故発生件数は減少傾向であるものの、交通事故発生件数に占める高齢者の割合は微増の傾向にあり、運転免許を自主返納する高齢者も一定数存在しています。

また、交通事故発生件数の内、自転車の交通事故の割合は約3割を占めています。

■ 高齢者の事故発生状況と運転免許の自主返納の状況



出典)宇都宮市・栃木県警察本部資料

■ 自転車の交通事故発生件数と交通事故全体に占める割合



出典)宇都宮市・栃木県警察本部資料

(4) 健康・福祉

① 高齢者福祉

市内の要介護・要支援認定者は年々増加しています。また、公共交通の利用割合が高い地区ほど、生活習慣健康度※は高い傾向にあります。

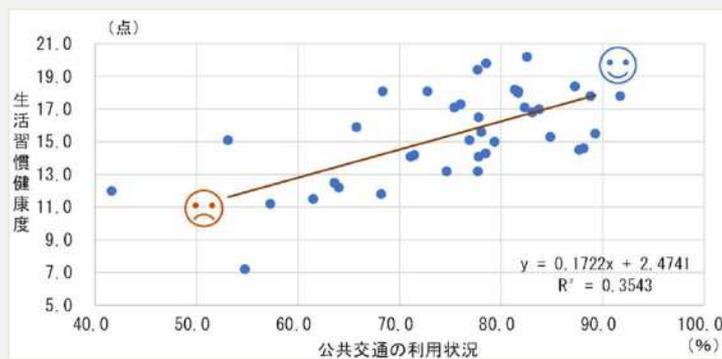
※生活習慣健康度：介護認定状況や生活習慣病リスクの保有率、子どもの健康状況等を、地区別にスコアリングした数値

■ 要介護・要支援認定者数及び認定率の推移



出典)にっこり安心プラン「第10次宇都宮市高齢者保健福祉計画
第9期宇都宮市介護保険事業計画(地域包括ケア計画)」/宇都宮市(令和6年3月)
(実績値:厚生労働省「介護保険事業状況報告」(各年9月月報))

■ 公共交通の利用状況と生活習慣健康度の関係



※公共交通の利用状況:公共交通を年1回以上利用する人の割合(令和元年アンケート)
出典)地域別データブック/宇都宮市(令和2年9月)

② 障がい者福祉

市内の障がい者手帳保持者は年々増加しており、身体障がいに比べ、療育や精神障害の手帳所持者が増加傾向にあります。

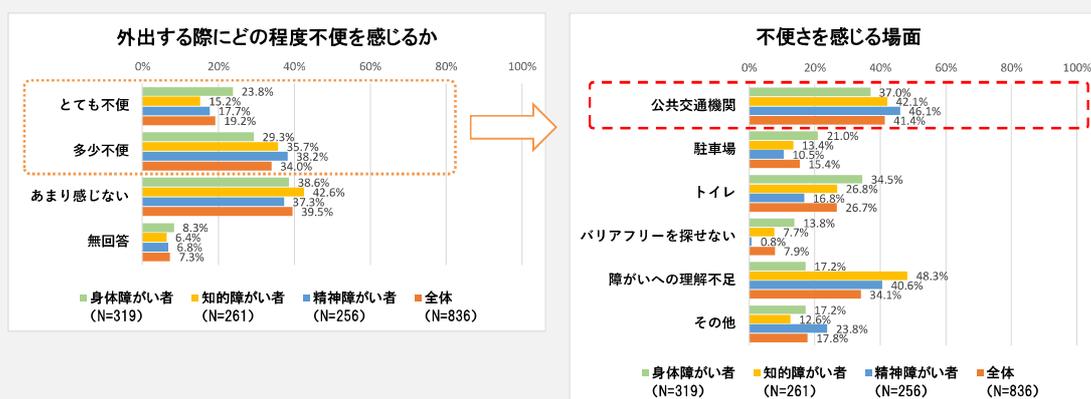
外出時の不便さを感じる場面について、「公共交通機関を利用するとき」と回答した市民(障がいがある方)の割合が最も高くなっています。なお、障害者差別解消法により、令和6年4月から「合理的な配慮」の提供が事業者にも義務化されています。

■ 障がい者手帳等の保持者数の推移



出典)宇都宮市

■ 障がい者手帳等の保持者数の推移



出典)第5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/宇都宮市

(5) 地域共生

自治会へ加入する世帯割合は64%に留まり、特に40歳未満の層の加入率が低く、半数程度となっています。

地域活動への参加が難しい理由として、活動時間に余裕がないことや、興味・関心がないなど消極的な意見に加え、参加するきっかけや移動手段がないという意見もあります。

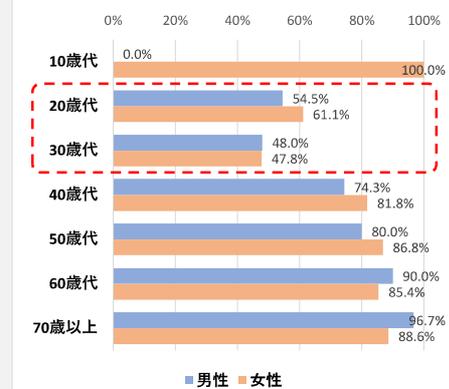
自治会への加入状況

【自治会への加入状況】



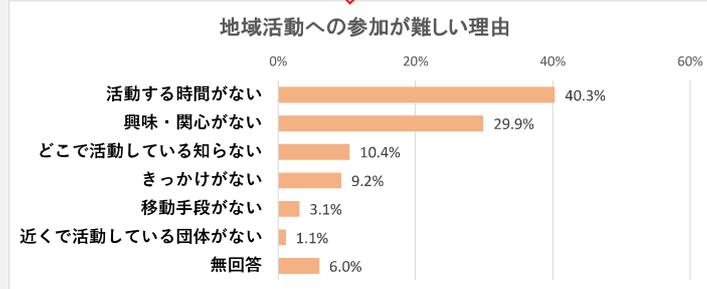
出典)第3次宇都宮市市民協働推進計画/宇都宮市(宇都宮市自治会連合会調べ(令和4年度))

【性別・年齢別の自治会への加入状況】



出典)平成30年度世論調査/宇都宮市

性別・年齢別の自治会への加入状況



出典)第5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/宇都宮市(市民・事業者アンケート結果)

(6) 観光振興

観光入込客数は、デスティネーションキャンペーン期間(平成 29 年～令和元年)で過去最高を記録した平成 30 年をピークに横ばいとなり、その後コロナ感染症の影響により半減しましたが、徐々に回復傾向にあります。一方、観光客宿泊数は、外国人観光客も含め回復が鈍い傾向にあります。

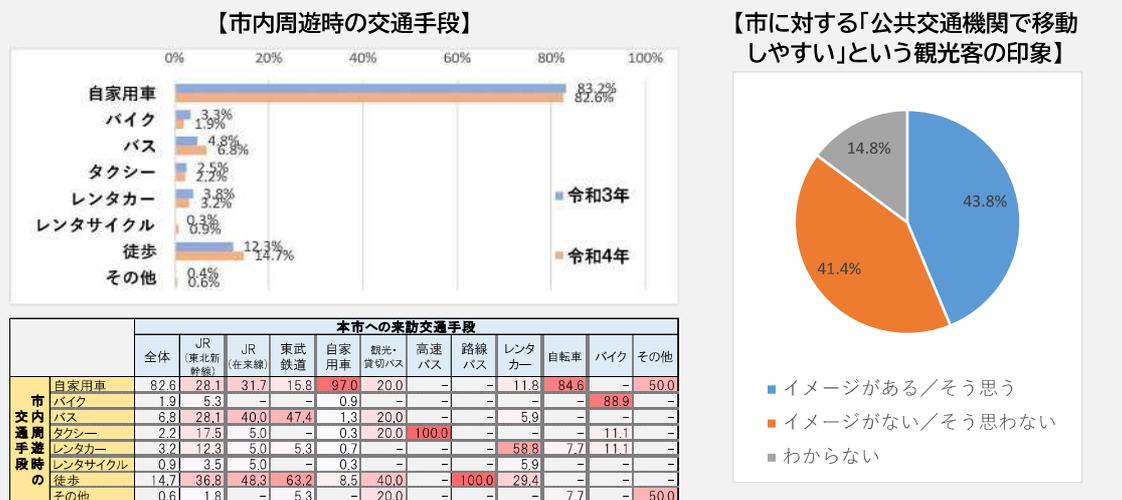
市内周遊の交通手段は「自家用車」が最も多くなっており、自家用車で市を来訪した場合は周遊時ほとんどが自家用車を利用しています。鉄道で来訪している場合は、バス・徒歩や新幹線の場合はレンタカーの割合が高くなっています。

■ 観光入込客数・宿泊数, 外国人宿泊者数の推移



出典)令和4年宇都宮市観光動態調査

■ 観光客の交通手段について



出典)令和4年宇都宮市観光動態調査

(7) 脱炭素に向けた動き

運輸部門におけるCO2排出量は近年減少傾向にあります。依然として他の中核都市を上回っています。また、自動車への依存度が高いこと等に起因し、本市の運輸部門からのCO2排出量の内訳は全国平均より7ポイント高くなっています。

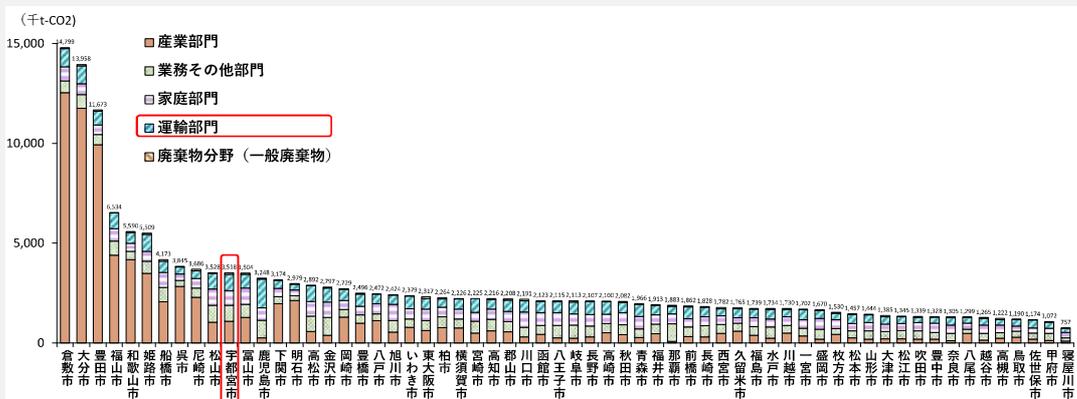
カーボンニュートラルの実現のため、温室効果ガスの削減目標を令和12(2030)年度までに50%削減(平成25(2013)年度比)としています。

■ 温室効果ガスの排出量の推移と目標



出典)宇都宮市の温室効果ガス排出量について(令和2(2020)年度版),宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ/宇都宮市

■ 温室効果ガス排出量の中核市間での比較



出典)環境省資料「自治体排出量カルテ」令和5年度データ

(8) コロナ禍の影響

① 移動・交通への影響

緊急事態宣言が発令された令和2年～令和3年においては、公共交通利用者数が3割程度減少したものの、その後は回復傾向にあり、令和5年5月より「5類感染症」に移行となることが決定するなど、コロナ禍前の市民生活が戻りつつあります。

コロナ禍には、宇都宮駅周辺の人出も減少しましたが、令和4年8月26日のウツノミヤテラス開業後は、コロナ禍前を上回る人出が見られ、都市機能集積や魅力創出による人の動きの活発化が進んでいることが伺えます。

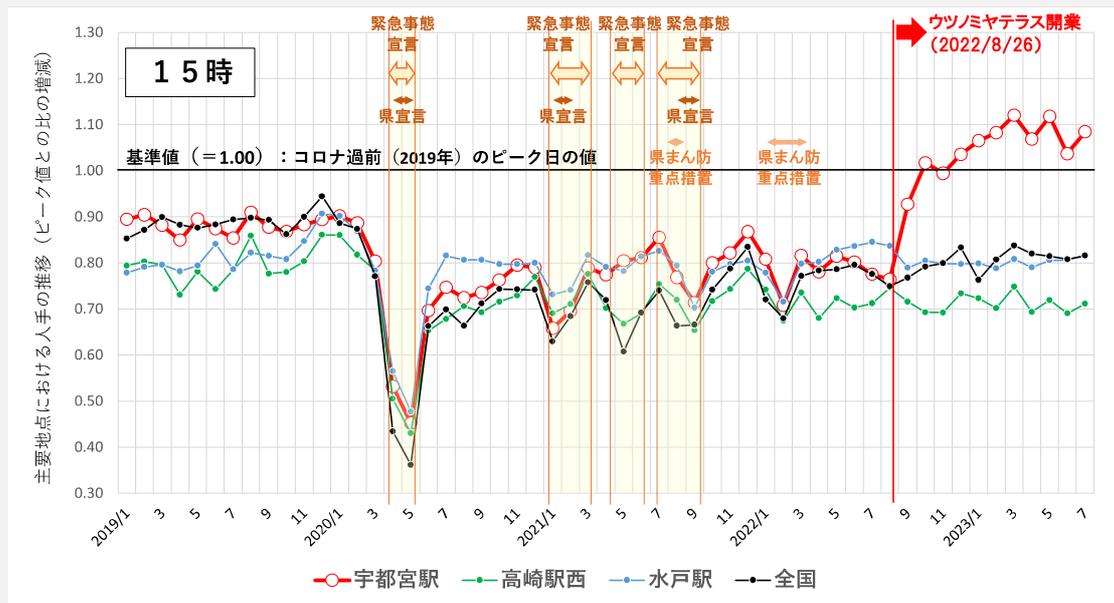
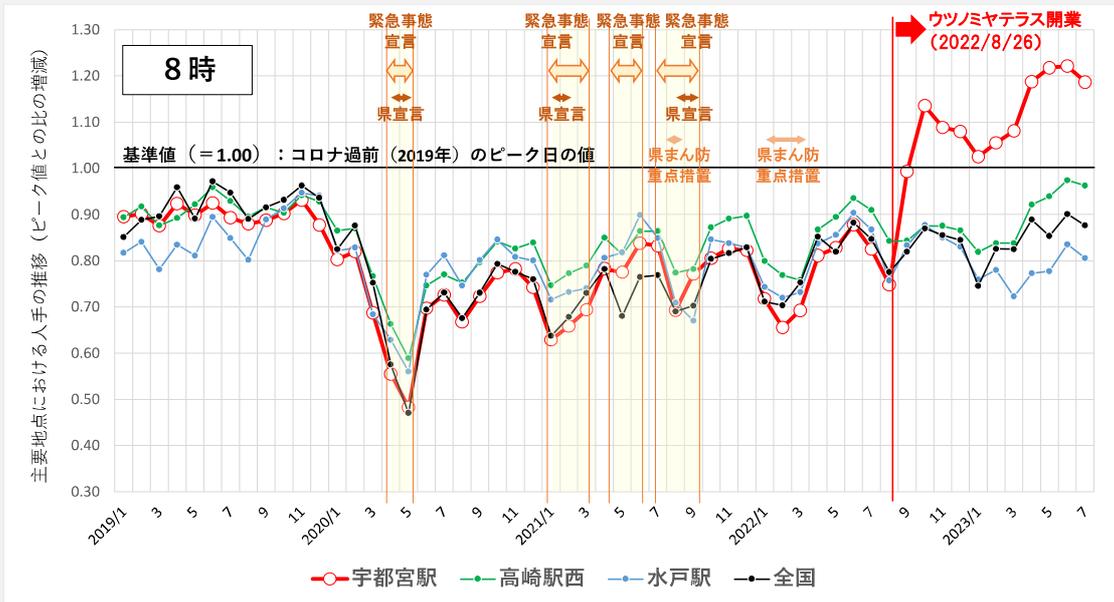
■ 人口と通勤通学者、公共交通利用者の経年変化(平成22年=1.0とした値)



出典)人口:各年1月1日の推計人口(市政策審議室)
 通勤・通学者:国勢調査(市統計書:就業者,通学者の流入,流出状況(15歳以上))
 公共交通利用者:宇都宮市資料

※通勤者・通学者は、市内に居住する通勤者・通学者(自宅を除く市内,及び市外への通勤通学)と市外から市内に流入する通勤者・通学者の合計

■ 主要地点の人手の推移(コロナ過前ピーク日を基準(1.00)とした値)



出典)新型コロナウイルス等感染症対策推進室(内閣官房)

※平成 31(2019)年 1 月以降における人出の増減を、令和元(2019)年一年間におけるピーク値を基準(1.0)とした場合の日別比率の月平均値の増減を表示

※人出のデータには、NTT ドコモ及びドコモ・インサイトマーケティングが提供する「モバイル空間統計」を使用

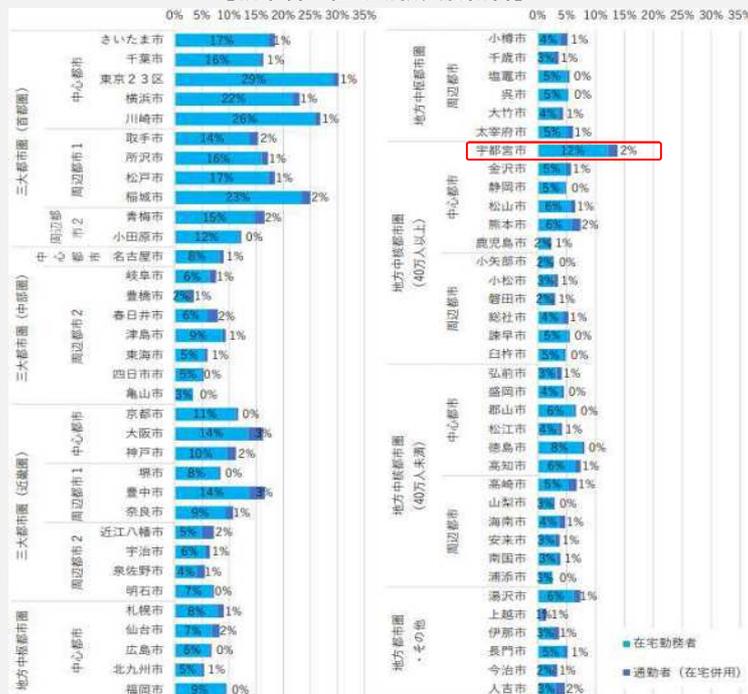
② 就業者の勤務状況

令和3年末頃(新型コロナウイルス感染症オミクロン株流行前)の宇都宮市の在宅勤務率は14%となっており、地方中核都市圏(中心都市)の中では高い割合となっていたものの、その後、原則出社に戻している企業も存在しています。

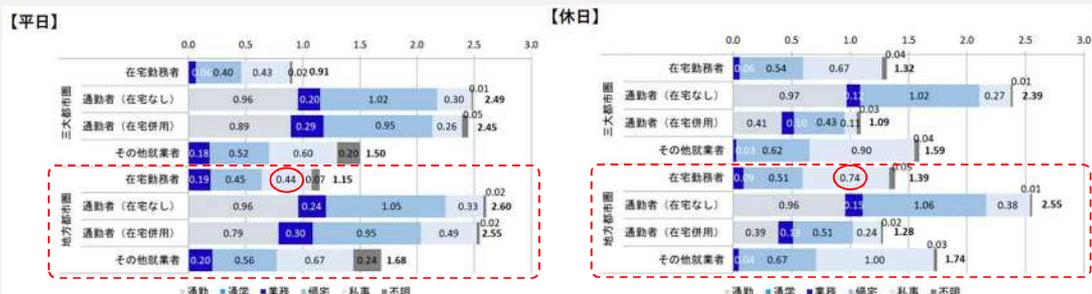
在宅勤務者と通勤者として比較すると、在宅勤務者は通勤行動がないため移動回数は少ないものの、通勤者と比べて私事目的による移動がやや多い傾向(特に休日)にあります。

■ 就業者の在宅勤務の状況

【就業者の在宅勤務実施割合】



【就業者の移動目的別の移動回数(トリップ原単位)】



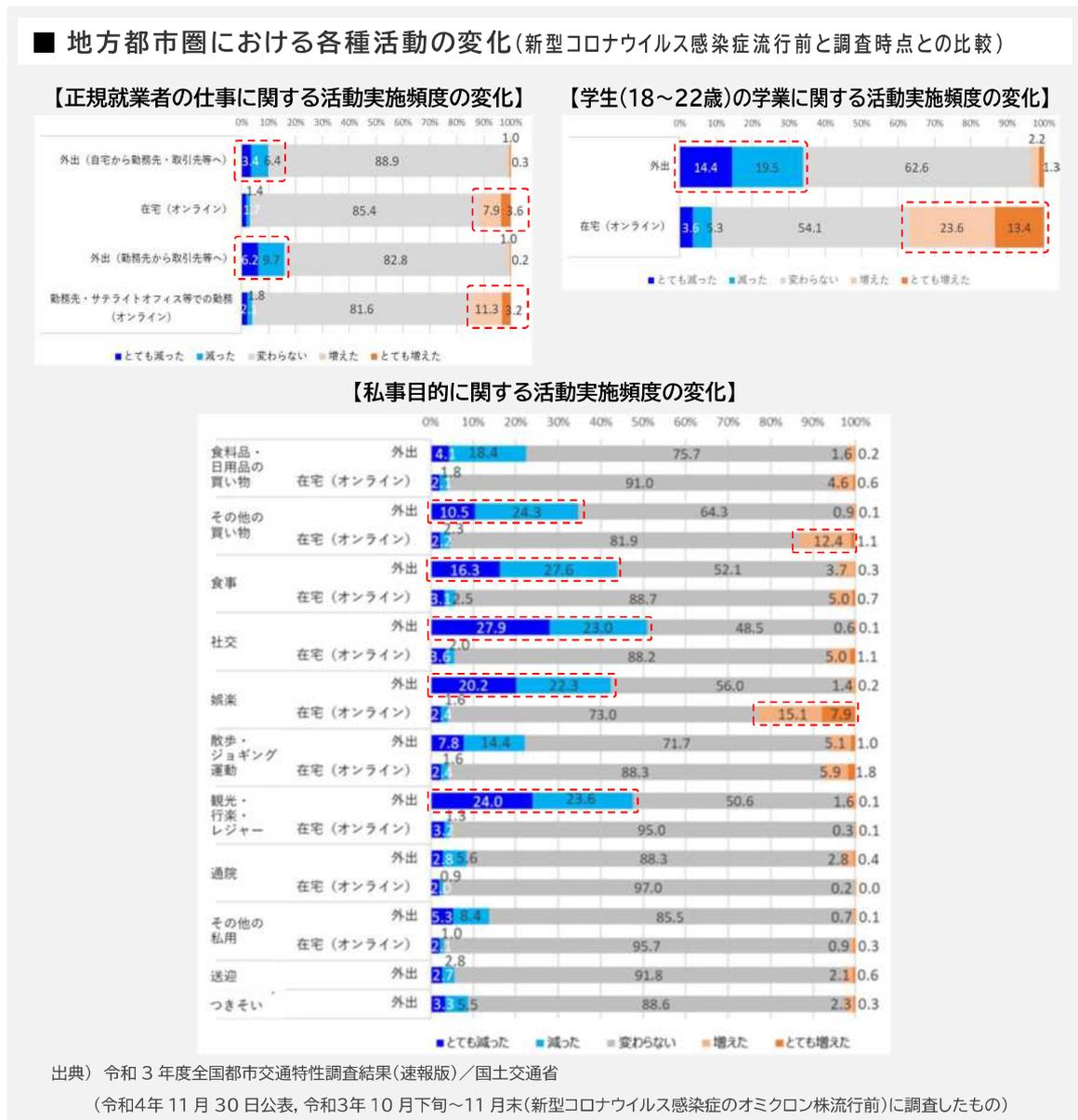
出典) 令和3年度全国都市交通特性調査結果(速報版)/国土交通省
令和3年10月下旬~11月末(新型コロナウイルス感染症のオミクロン株流行前に調査したもの)

- ※在宅勤務者: その日一度も勤務先に行くことなく在宅勤務をした就業者
- ※通勤者(在宅併用): その日在宅勤務をし、勤務先にも行った就業者
- ※その他就業者: 上記以外の就業者(その日勤務先に行かず、在宅勤務もしていない就業者)

③ ライフスタイルへの影響

コロナ禍の前後の各種活動の変化をみると、仕事や学業においては、「外出」が減少し「オンライン(在宅)」が増加しています。このように働き方などに選択肢が増えたことで、全国的に都心へのアクセスが良い地方への移住の関心も高まる傾向にあります。

私事目的の活動では、「外出」の場合の活動頻度は、「社交」、「観光・行楽・レジャー」、「食事」、「娯楽」等で30%以上が減少しています。一方で「在宅(オンライン)」の場合の活動頻度では、「娯楽」、「その他の買物(食料品・日用品以外)」は増加しており、非日常的な活動を中心に活動が変化しています。



出典) 令和3年度全国都市交通特性調査結果(速報版)/国土交通省

(令和4年11月30日公表, 令和3年10月下旬~11月末(新型コロナウイルス感染症のオミクロン株流行前)に調査したもの)

(9) 交通 DX の進展

① 国の取組

国においては、更なる経済成長のため、AI、IoT、自動運転等のデジタル技術を用いて生産性の向上や新たな事業モデルの創出等を実現させるデジタルトランスフォーメーション(DX)を推進することとしています。

また、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めるため、「交通 GX」、「3つの共創(官民・事業者間・他分野)」とともに、自動運転や MaaS (Mobility as a Service) などデジタル技術を実装する「交通 DX」の推進を位置づけています。

■ 国の DX に関する取組の方向性

DXに関する取組の方向性①サービス面の取組の方向性 国土交通省

○利便性の向上や効率性の向上が見込めるもので、かつ技術的に実施可能なDXについては、できるだけ早期に事業者を導入されるよう取り組んでいく。

サービス面の取組の方向性

<p>○キャッシュレス化</p>  <p>現金無しで運賃を収受 →お釣りの収受等の負担軽減</p>	<p>○タクシーの配車アプリの導入</p>  <p>スマートフォンによるタクシーの予約 →実車庫・供給力の向上</p>	<p>○AIオンデマンド交通</p>  <p>AIを活用した効率的なルートニング →利用者予約に対してリアルタイムに最適な配車の実現</p>
<p>○バス乗降センサー</p>  <p>データ収集 →路線・ダイヤの効率化</p>	<p>○バス情報標準化(GTFS-JP)</p>  <p>経路検索アプリ等によるバス路線や時刻の確認 →利用者の利便性が高い方法で情報を入手可能</p>	<p>○バス位置情報システム</p>  <p>バスの現在地の把握 →バスの遅れや発車時刻が確認可能</p>

様々な自動車DXを相互に連携させて推進し、**安全性や快適性の面において世界最高水準のバス・タクシーサービスを実現していく。**

DXに関する取組の方向性②自動運転に関する取組の方向性 国土交通省

○公共交通への自動運転の導入は、人件費比率の高い現在のバス・タクシー事業において、大幅にコストを削減しつつ、一人当たり賃金の増加等の効果が期待できるなど、より持続的な経営が期待できる。

○これらの期待がかかる自動運転の実現に向けては、安全性の向上、地域の理解、事業性の確保が課題となっており、これらの課題解決には長期的な取組が必要である。

自動運転に関する取組の方向性

○自動運転の実現に向けた環境整備が世界で最も進んでいる国の一つである日本において、長期的な視点で優先的に解決していくべき課題等を実証するため、地方自治体等による自動運転の実証実験等の取組に対して支援を行う。

<p>安全性の向上</p> <p>公道での走行経験を蓄積して安全性を向上</p> 	<p>地域の理解</p> <p>継続的に同じ地域で走行し地域住民の安心感を形成</p> 	<p>事業性の確保</p> <p>実証事業での経験を重ね事業モデルを磨き上げ</p> 
---	--	--

自動運転の社会実装を通して、交通事故の低減や、路線の維持などのバス・タクシー事業の持続的な経営につなげ、更なる安全・安心な地域公共交通の実現を図っていく。

出典) ラストワンマイル・モビリティ/自動車 DX・GX に関する検討会とりまとめ
「担い手確保、自動車DX・GXに関する今後の取組の方向性」/国土交通省自動車局(令和5年7月公表)

② 市内をフィールドとした関連プロジェクト

本戦略(前期計画)に位置付けた施策の進捗により、バスロケーションシステムを活用したバス運行情報の提供、令和3年3月に全国初となる地域連携 IC カード「totra」の導入のほか、地域内交通の予約・配車システムの運用を順次進めています。

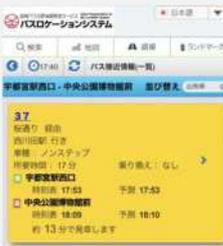
栃木県ABCプロジェクトにおいて、令和4年9月29日(木)～10月11日(火)の間、「西川田駅東口～総合グラウンド」間を結ぶ路線の実証実験を実施しています。

■ 市内をフィールドとした交通 DX の関連プロジェクト

【バスロケーションシステム】



(JR宇都宮駅西口)



(スマートフォン画面)

【地域内交通の予約システム】



(PC予約用画面)

(予約システムの利用方法)

【地域連携ICカード「totra」】



【栃木県ABCプロジェクトによる自動運転実証実験(令和4年度)】



(10) 交通 GX の推進

① 国の取組

国においては、地球温暖化対策のため令和 32(2050)年のカーボンニュートラルの実現に向けて、EV 車両等の導入をはじめとしたグリーントランスフォーメーション(GX)を推進することとしています。

また、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)を進めるため、先に示した「交通 DX」や「3つの共創(官民・事業者間・他分野)」とともに、「交通 GX」の推進を位置づけています。

■ 国の交通 GX に関する取組の方向性

国土交通省

GXに関する取組の方向性

〇2050年のカーボンニュートラルの実現に向けたEV車両等の導入をはじめとした取組は、バス・タクシー事業者にとってエネルギー使用に係るコスト低減による経営改善に繋がりが得るものであり、**バス・タクシー事業者が国や自治体等の関係者と協力して脱炭素化に向けて取り組むことが重要。**

GXに関する取組の方向性

- ・GXの取組について、関係省庁と連携し、車両の購入、充電・水素充てんインフラの整備等、必要な支援を行う。



EV タクシー



燃料電池バス



電気スタンド



水素ステーション

・GXによるメリットを周知・広報していく。

優れた静穏性、少ない揺れにより、快適な乗り心地の実現(停車・発進を繰り返す路線バスの快適性向上・車内事故防止)



EVバス

十分な航続距離(利便性向上)

燃料費削減による経営効率改善



EV タクシー

災害時等に移動式電源として利用可能

LPガススタンドのない地域でも運用可

- ・EVバス導入に係る道路運送高度化事業の活用を促進し、予算面、税制面及び手続面の簡素化による総合的な支援を行う。

等

EV車両等の導入に加え、関係省庁、自治体及び他事業者と連携してインフラの最適配置を行い、再生可能エネルギーによる供給を進めるなど、社会全体で脱炭素社会に向けた取組の促進を図っていく。

出典) ラストワンマイル・モビリティ/自動車 DX・GX に関する検討会とりまとめ
「担い手確保、自動車DX・GXに関する今後の取組の方向性」/国土交通省自動車局(令和5年 7月公表)

② 市内をフィールドとした関連プロジェクト

本市の二酸化炭素排出量の排出割合の特徴の一つとして、運輸部門が全国より7%高い割合を占めていることが挙げられ、移動手段のほとんどを自動車に依存していることが原因の一つとして考えられています。

このような状況のもと、NCC を基盤とし、将来世代に残すことができる持続可能なまちをつくるため、「かえる」「つくる」「育てる」の3つのアクションを実行し、カーボンニュートラルなまち“うつのみや”を実現することとしています。

また、「コンパクト・プラス・ネットワークによる脱炭素モデル都市構築」により、「ライトライン沿線」において、公共・民間施設等に太陽光発電・蓄電池等を最大限導入するとともに、地域新電力会社「宇都宮ライトパワー株式会社(U LP)」による再エネの一括調達と高度なエネルギーマネジメントを行い、令和 12(2030)年度までに、民生部門(家庭部門及び業務その他部門)の電力消費に伴うCO2排出の実質ゼロを実現することを目指しています。

民生部門電力以外の取組としては、ライトラインや電気バス等を中心とした公共交通ネットワークの脱炭素化を図る「ゼロカーボンムーブ」の構築により、運輸部門のCO2削減を図ることを目指しています。

■ 市内をフィールドとした交通 GX の関連プロジェクト

【全国及び市の二酸化炭素排出量と構成比】



【脱炭素モデル都市構築の全体イメージ】



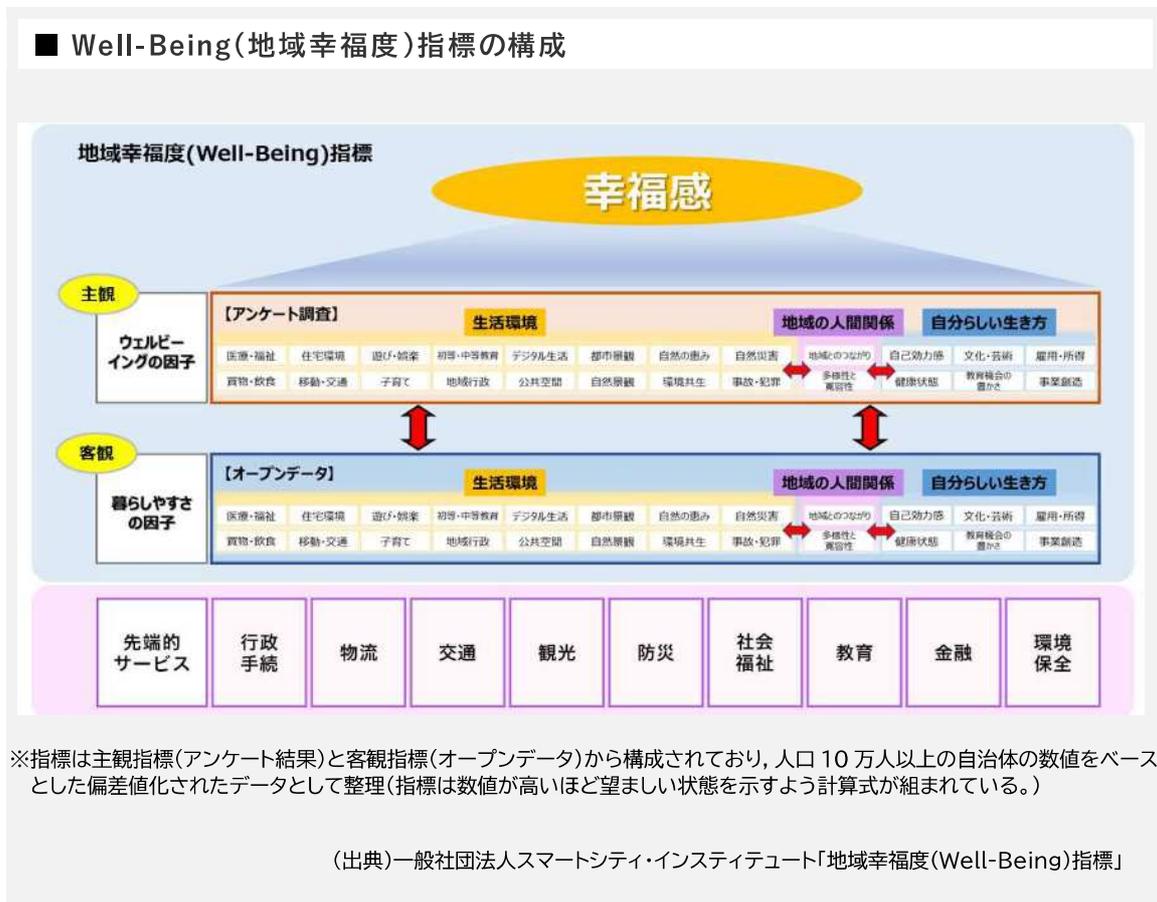
2.4 Well-Being 指標等からみた宇都宮市の特徴

(1) Well-Being 指標からみた宇都宮市の特徴

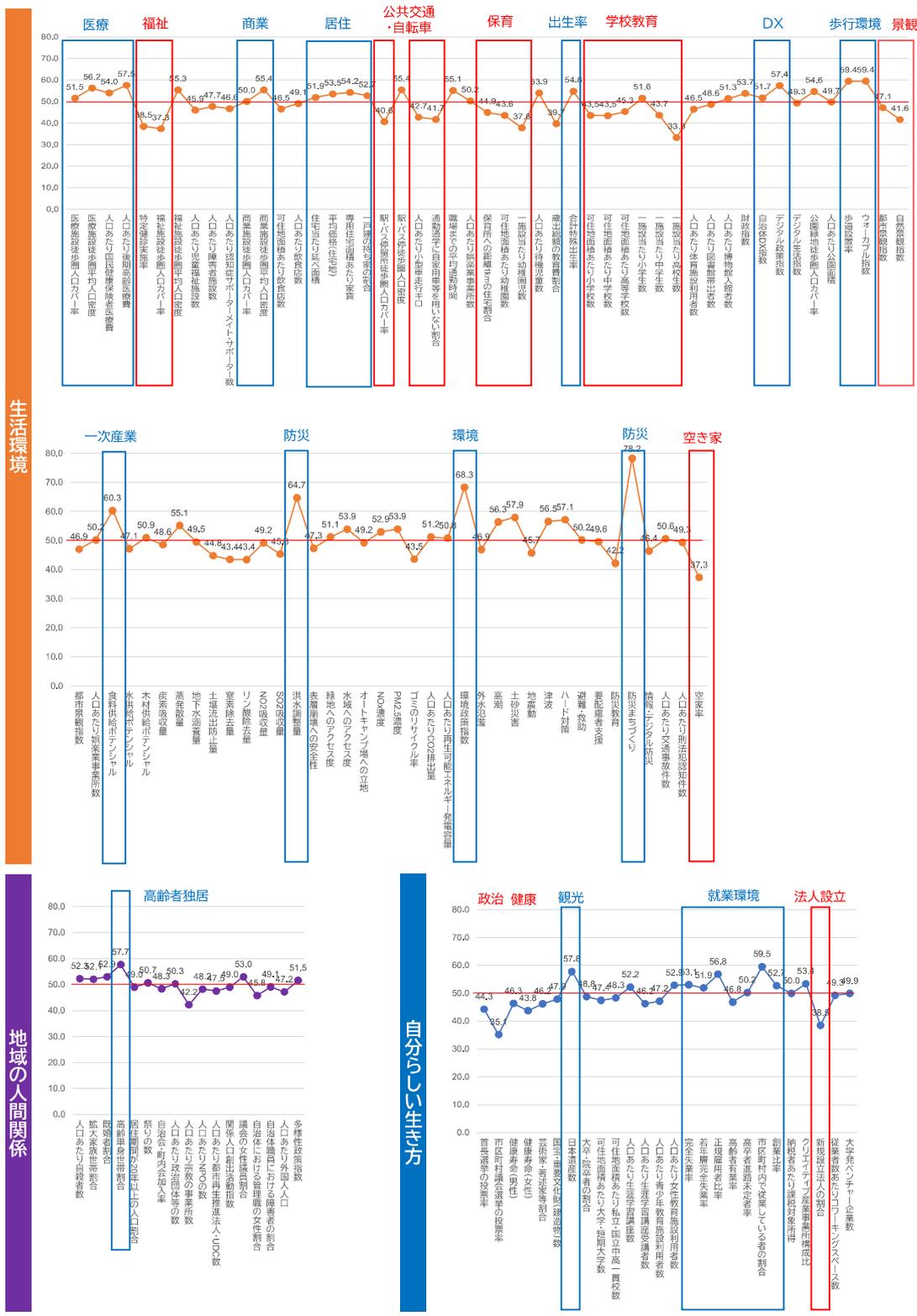
① Well-Being 指標等の活用

本市の特徴として、他市と比較し、「評価されている項目」と「更なる取組が期待される項目」を「Well-Being(地域幸福度)指標」から以下に整理します。

あわせて、世論調査の結果から、宇都宮市の好きなところ・嫌いなところについても以下に整理します。

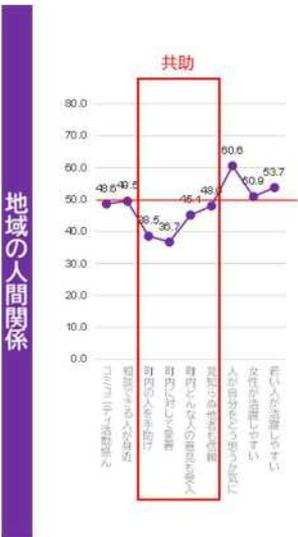


宇都宮市の Well-Being 指標 (客観指標)



(出典)一般社団法人スマートシティ・インスティテュート「地域幸福度(Well-Being)指標」

■ 宇都宮市の Well-Being 指標(主観指標)



(出典)一般社団法人スマートシティ・インスティテュート「地域幸福度(Well-Being)指標」

② Well-Being 指標からみた本市が目指すべきまちづくり

Well-Being 指標を踏まえ、今後本市が目指すべきまちづくりの方向性を次のとおり整理しました。

■ Well-Being 指標からみた本市が目指すべきまちづくり

	これまでの取組が評価されている項目	更なる取組が期待される項目
客観指標 (客観的に見た暮らしやすさ)	<ul style="list-style-type: none"> 医療・商業・就業といった都市サービスの充実 良好な居住環境 DXを行政が積極的に展開 ウォーカブルなまちづくり 市内に従事している者の割合 防災・環境施策の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通・自転車がより利用しやすい環境 都市・自然景観 健康寿命 新規法人が設立しやすい環境
主観指標 (提供サービスに対する住民の受け取り方)	<ul style="list-style-type: none"> 医療施設や買い物・飲食など、都市サービス全般の充実 子育て支援の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通で移動しやすい交通環境 まちなかを安心して歩ける場所や景観など、居心地のよい空間形成 町内での助け合い・意見を受け入れる雰囲気醸成 安心・安全な交通環境 主観的健康観

【Well-Being 指標からみた本市が目指すべきまちづくりの方向性】

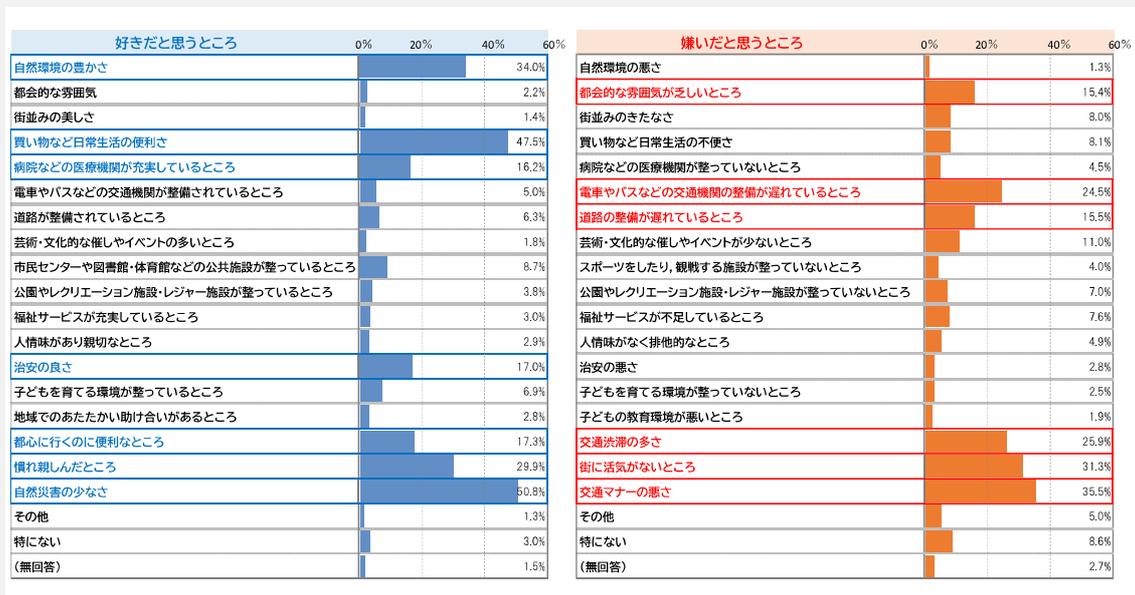
- ・宇都宮都市圏の中心都市であり比較的都市サービスが充実している一方、都市サービスへのアクセスを支援する公共交通をより利用しやすくするなど、交通環境の整備が求められています。
- ・地域で住まい続けるにあたって、地域コミュニティの活性化や生活の質(健康面・文化面)の更なる充実化などが必要といえます。
- ・これまでの取組が評価されているウォーカブル・DX を活用したまちづくりなどの更なる推進と、更なる取組が期待される景観や歩行環境の充実など居心地の良い空間の形成や、安全・安心なまちづくりを両輪で進めていく必要があります。

(2) 本市世論調査からみた宇都宮市の特徴

本市の世論調査における「宇都宮市の好きだと思うところ・嫌いだと思うところ」についての回答を見ると、自然災害の少なさや、買い物など日常生活の便利さ、都心に行くのに便利などところなどが評価されています。

一方で、交通マナーや交通渋滞、公共交通の整備の遅れなど、交通に関する項目を指摘する声のほか、都会的な雰囲気や街の活気など、街の魅力の向上を求める声も多くなっています。

■ 宇都宮市の好きだと思うところ・嫌いだと思うところ



出典) 令和4年度世論調査結果報告書(宇都宮市)

2.5 国・県等の動向

(1) 地域交通法の改正(令和5年10月施行)

地域交通法(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号))は、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律です。

令和5年度に本法律が改正され、地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」(再構築)を進めるための枠組みが創設・拡充されています。

■ 地域交通法の概要

1. 地域公共交通の「リ・デザイン」とは

国土交通省

○ローカル鉄道・路線バスなどの**地域公共交通**は、地域の社会経済活動に不可欠な基盤。人口減少や少子化、マイカー利用の普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減により、**引き続き、多くの事業者が厳しい状況**。加えて、新型コロナウイルスの影響により、**一気に10年以上時間が進んだとの見方もあるほど深刻な状況**。

○こうした需要の減少は、交通事業者の経営努力のみでは避けられないものであるため、自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装する「**交通DX**」、車両電動化や再生エネルギー地産地消など「**交通GX**」、①**官民共創**、②**交通事業者間共創**、③**他分野共創の「3つの共創」**、すなわち、地域の関係者の**連携と協働**を通じて、**利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)**を進める。

○これにより、「**デジタル田園都市国家構想**」及びこれを具体化する「**地域生活圏の構築**」の実現と、社会課題の解決を成長経済のエンジンとする「**新しい資本主義**」の実現を目指す。

交通DX

自動運転
地方公共団体や地域主体が一丸となって行う「バス」について、実証事業を支援



●交通事業者のデジタル化(導入)

交通GX

MaaS
交通事業者等の連携によるサービス提供。また、データ連携基盤の具体化・構築・普及を推進



交通のコスト削減・地域のCN化
車両電動化、充電設備の導入、再生エネルギーの導入を一体的に推進



3つの共創

官民の共創

一定の区域において、地域サービス水準を決定し、事業者が協働してサービスを提供する。
交通事業者と自治体との協働によるサービス提供



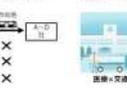
交通事業者間の共創

複数の交通事業者が共同事業を行うことにより、協働によるサービス提供



他分野を含めた共創

地域交通と、様々な分野との協働による事業連携を実現



2. 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

国土交通省
(令和5年法律第18号)

地域の関係者の連携と協働の促進【地域交通法】

・**目的規定**に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、**国の努力義務**として、関係者相互間の連携と協働の促進を図る。

・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域交通法】

・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議委員会**」を創設(協議会の開催、調査・実証事業等)に対して国が支援)。

・また、協議会において、鉄道輸送の維持・高度化、バス等への転換のいづれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が図られたときは**再構築方針を作成**、国は協議が図った方策に関する事項について、国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取組む自治体について、**社会資本整備総合交付金等**により支援。<予算>

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域交通法】

「**地域公共交通再構築事業**」の拡充

・自治体・交通事業者が、一定の区域・期間において、交通サービス水準(運行回数等)、費用負担等の協定を結んで行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。

・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援(上下分離も可能)。<予算>

「**道路運送高度化事業**」の拡充

・AIオンデマンド、キャブレス決済、EV/FCVの導入等の**交通DX-GXを推進**する事業を創設。

・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、(輸送・運輸設備の)出稼費や認定事業者の業務確保により支援できるような措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運営制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が図られたときは、国土交通大臣の届出による運営設定を可能とする**協議運営制度**を創設。
(※単合バスについては、平成18年より協議運営制度を導入済み。)

【目標・効果】：再構築協議会が、自治体と事業者との関係強化を促進し、地域交通を再構築(DKE)。地域公共交通特定事業の実施計画の認定回数：67件(2022年10月時点)⇒300件(2027年度)

出典)国土交通省

(2) 栃木県地域公共交通計画の策定(令和5年度策定予定)

栃木県では, 令和5年度に全県版の「地域公共交通計画」の策定を予定しています。

県と市町との役割分担として, 栃木県は「市町を連携する広域的な公共交通ネットワーク」を検討し, 本市を含む市町は基本的に「市町内の公共交通ネットワーク」を検討することになります。

2.6 上位・関連計画等

(1) 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)

「宇都宮市みんなでつなげる公共交通基本条例」は、公共交通の維持及び充実並びに利用の促進を図ることにより、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まちを実現し、さらには、持続可能な都市を形成していくことを目的として、市議会が主体となり制定したものです。

■「宇都宮市みんなでつなげる公共交通基本条例」の概要

目的	公共交通の維持及び充実並びに利用の促進について、基本理念を定め、市、議会、市民、事業者及び公共交通事業者の責務等を明らかにするとともに、公共交通の維持及び充実並びに利用の促進に関する施策の基本となる事項を定めることにより、市、議会、市民、事業者及び公共交通事業者が連携し、及び協働し、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって持続可能な都市の形成に寄与することを目的とする。
基本理念	<p>○公共交通の維持及び充実並びに利用の促進は、次に掲げる事項を基本として行われなければならない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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まちを実現し、本市の様々なまちづくりに資するという認識の下に行われること ・階層性のある公共交通ネットワークの構築によるNCCの形成に必要不可欠であるとの認識の下に行われること ・各関係主体の相互の理解の下に、連携し、及び協働して行われること
責務・役割	<p>○市の責務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策を主体的かつ総合的に策定し、推進する責務を有する。 ・各関係主体その他関係機関の理解を深め、協力を得よう努めなければならない。 ・市民及び事業者に対し、意識の啓発に努めなければならない。 ・市民、事業者又は公共交通事業者が行う取組に対し、必要な支援に努めなければならない。 <p>○議会の責務</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市民及び事業者と連携し、施策の策定及び推進に関わるものとする。 <p>○市民の役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策の推進に協力するよう努めるものとする。 ・公共交通を積極的に利用するよう努めるものとする。 <p>○事業者の役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策の推進に協力するよう努めるものとする。 ・従業員の通勤等において公共交通の利用を促進するよう努めるものとする。 <p>○公共交通事業者の役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施策の推進に協力するよう努めるものとする。 ・他の公共交通事業者と連携し、公共交通の利便性を向上させるとともに、市民及び事業者に、その情報を積極的に提供し、利用の促進に努めることとする。 ・利用者の意見を聴き、その運営に反映させるよう努めることとする。 <p>○各主体に共通した役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・相互に情報交換を行い、かつ、協力関係を構築するよう努めるものとする。
基本施策	<p>○市は、各関係主体との連携により、次に掲げる基本施策を推進するものとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階層性のある公共交通ネットワークの構築及び交通手段間の連携 ・公共交通の利便性の向上 ・安全かつ安心な公共交通環境の整備 ・まちづくり施策と連携した公共交通に関する施策の実施 ・公共交通による環境への負荷の低減 ・積極的な公共交通の利用に向けた市民意識の向上
基本施策の推進	<p>○市は、基本施策を総合的かつ計画的に実行するため、計画を策定しなければならない。</p> <p>○市は、計画の策定及び推進に当たっては、各関係主体並びに国、県その他関係機関と意見交換及びに協議・調整を行うための体制を整備するものとする。</p>

(2) 総合計画等

「第6次宇都宮市総合計画」をはじめとした本市の上位計画のうち、移動や交通等の本計画に関わりのある主な内容について、以下に整理します。

■ 総合計画等における移動・交通に係る主な記載(抜粋)

計画名等	移動・交通に関わる取組の方向性	主な施策・取組等
第6次宇都宮市総合計画(後期) ／令和5年2月	○概ね2030年頃を見据えた具体的なまちの姿として、「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	● スーパースマートシティの実現 ・「NCC」を基盤とし「地域共生社会(社会)」、「地域経済循環社会(経済)」、「脱炭素社会(環境)」の3つの構成要素が融合し、「人」と「デジタル」を原動力に発展を続けられるまち
第2期宇都宮市まち・ひと・しごと創生総合戦略 ／令和2年3月	○結婚・出産・子育ての希望の実現と、誰もが健康で活躍できる社会を実現する ○働く場や魅力の創出などによる東京圏等からの流入人口・関係人口の拡大を図る ○便利で暮らしやすいまち、NCCを実現する	● 公共交通ネットワークの充実 ● スマートシティの推進 ・スマート・モビリティサービス等の実現 ● SDGsの達成に向けた取組の推進 ・拠点間を結ぶ総合的な交通ネットワークの構築
宇都宮市デジタル共創未来都市ビジョン・DX実現タスク ／令和5年2月	○「宇都宮市デジタル共創未来都市ビジョン」に基づき、「スーパースマートシティ」の実現に向けた「原動力」となるよう、先進技術の採用により、各社会の実現に貢献するDXに戦略的にとりくむ ・「地域共生社会」に貢献するデジタル ・「地域経済循環社会」に貢献するデジタル ・「脱炭素社会」に貢献するデジタル ・「まちの基盤NCC」に貢献するデジタル ・デジタル人材の育成・確保 ・戦略的なデータの利活用	● 来訪者等の利便性等が向上する社会づくり ・デジタルマップの活用による観光周遊促進 ● 再生可能エネルギーの導入と活用が進む社会づくり ・EVモビリティ等の導入支援 ● 誰もが円滑に移動できる交通環境づくり、市民等の利便性や快適性が向上する都市基盤づくり ・LRT沿線まちづくりにおけるICT等の先進技術の活用 ・デジタルを活用したシェアサイクル等の実証実験 ・交通ICカード「totra」のサービス拡大(路線バス、地域内交通) ・公共交通における自動運転技術の実装に向けた環境づくり ● 市民等の利便性や快適性が向上する都市基盤づくり ・交通結節点デジタルサイネージ等を活用した効果的な情報発信 ・観光拠点や交通結節点へのWi-Fi環境の整備 ● データをつくる・つなげる・使う ・LRTの整備・運営に関するデータ分析 ・オープンデータの利活用促進の強化

(3) 都市空間・交通に係る関連計画等

都市空間・交通に係る関連計画のうち、移動や交通等に関する主な内容について、以下に整理します。

■ 都市空間・交通に係る関連計画における移動・交通に係る主な記載(抜粋)		
計画名等	移動・交通に関わる取組の方向性	主な施策・取組等
NCC 形成ビジョン ／平成 27 年 2 月	○『NCC』実現のための5つの柱 ・拠点形成と拠点間の連携・補完により持続的に発展する都市 ・本市の特性を生かした産業・観光を維持・発展させる都市 ・交通ネットワークが整備された利便性の高い都市 ・自然環境や農地と市街地が有機的に連携した都市 ・効率的で健全な都市運営を実現する都市	●公共交通ネットワークによる連携を強化 ●自転車利活用を促進 ●道路ネットワークによる連携を強化 ●交通結節点の整備
第3次宇都宮市都市計画マスタープラン ／令和元年3月	・広域的な連携強化と市街地の円滑な交通処理を図るとともに、『NCC』実現を支える道路・公共交通ネットワークの形成や、交通手段間の連携強化を図り、安全・快適で誰もが利用しやすい総合的な交通体系確立を目指す。	●道路ネットワークの整備 ●公共交通ネットワークの整備
第3期中心市街地活性化基本計画 ／令和2年3月	○「うごく つながる 心躍る みんなで創る 宮の街なか」の実現 ・活力:様々な活動を活発化させる基盤づくり ・魅力:都市拠点にふさわしい個性や価値の向上 ・賑わい:恒常的な賑わいを創出する環境づくり ・居住:安心で快適な住環境の創出 ・仕組み:様々なまちづくりの取組を促進する仕組みの強化	●LRT 開業と宇都宮駅東口地区のまちびらきによる集客効果を波及させる戦略プロジェクト ●LRT の駅西側への導入を見据えたまちづくりプロジェクト
宇都宮市立地適正化計画 ／令和3年5月	○NCC の実現 ・一極集中ではなく、都心部と各地域に拠点を配置 ・過度な自動車依存を転換し骨格交通網から身近な交通網まで階層性を持った交通網による拠点間の連携・補完	●都市機能誘導区域の配置と都市機能の誘導 ●居住誘導区域の配置と都市機能の誘導
市街化調整区域の整備及び保全の方針(改定) ／平成30年3月	・NCCの具現化に向け、市街化調整区域においても、将来に渡って住み慣れた場所で安心して暮らし続けることができるまちを実現するため、地域の拠点となる場所に生活利便機能を集積し利便性を高め、さらに周辺の集落等と生活の足となる地域内交通で結ぶことで、郊外部の持続性を高めるまちづくりに取り組む	・地域拠点:地域内交通により周辺集落においても地域拠点の利便性を共有できる環境を整備 ・LRT 沿線:交通結節機能等のポテンシャルを生かした土地利用検討
都心部まちづくりビジョン ／令和4年2月	○長い歴史や文化、自然など地域資源を生かしたストーリー性のあるまちづくり ・ウォークアブルなまちづくり ・ICTなど先進技術の活用や脱炭素化を推進するまちづくり ・多様な主体が連携したにぎわいまちづくり	●「歩きたくなる」空間づくり ●「おもてなし」環境づくり ●「移動しやすい」環境づくり
第2次宇都宮市自転車のまち推進計画 ／令和3年5月	○NCCの移動を支え、誰もが健康で便利に楽しめる「自転車のまち宇都宮」の実現 ・基盤づくり ・意識向上 ・機会づくり	●自転車ネットワークの整備 ●公共交通との連携強化 ●安全・安心な自転車利用意識の醸成 ●サイクルツーリズムの推進
(仮称)芳賀・宇都宮地域公共交通計画 ／【作成中】	○階層性のある公共交通ネットワークの構築 ○スマートな公共交通の実現 ○公共交通の利用促進	

(4) その他分野での関連計画等

都市空間・交通以外の各分野における各種計画等のうち、移動や交通等に関する主な内容について、以下に整理します。

① 子育て・教育・学習

■ 子育て・教育・学習に係る計画における移動・交通に係る主な記載(抜粋)

計画名等	移動・交通に関わる取組の方向性	主な施策・取組等
うつのみや“いきいき学校”プラン ／令和5年2月	○健康で安全な生活を実現する力を育む教育の推進 学校安全の推進 ・安全に関する各教育を着実に推進	●学校安全の推進 ・「生活安全」「交通安全」「災害安全」に関する教育の充実 ・登下校における安全対策推進
第2次宮っこ子育て・子育て応援プラン ／令和2年3月	○個別配慮が必要な子どもの健やかな発達の支援 ・通学・通所における移動支援の推進 ○家庭や地域の養育力を向上するための支援の充実 ・子どもの安全を守る取組の推進	●通学・通所における移動支援の推進 ●園外活動時における交通安全対策 ●通学路の交通安全対策 ●交通事故防止に関する取組の充実

② 健康・福祉・医療

■ 健康・福祉・医療に係る計画における移動・交通に係る主な記載(抜粋)

計画名等	移動・交通に関わる取組の方向性	主な施策・取組等
にっこり安心プラン ／令和3年3月	○生きがいづくりの促進 ・社会参加活動の促進 ○高齢者にやさしいまちづくりの推進 ・高齢者の快適な生活基盤の計画的な整備 ○安全で安心な暮らしの支援	●高齢者外出支援事業 ●公共的施設等のバリアフリーの推進 ●拠点への生活利便施設等の充実と便利で快適に移動ができる、外出しやすい移動環境の形成 ●交通安全教育の推進
地域共生社会の実現に向けた福祉のまちづくりプラン ／令和5年2月	○快適な生活基盤の計画的な整備 ・身近な移動環境や生活利便性の向上 ・公共的施設等のバリアフリーの推進	●誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築 ●LRTやバスなど公共交通機関のバリアフリーの推進
第5次宇都宮市障がい者福祉プラン ／平成30年3月	○子育て・子育て支援プロジェクト(幼年期・児童期) ・保護者の就労のための保育や移動支援の充実 ○外出・移動支援の充実 ○外出・移動支援の充実バリアフリーの推進	●通学・通所における移動支援の推進 ●外出・移動支援サービスの充実 ●福祉バス運行事業の推進 ●公共交通機関の利便性の向上 ●バス車両等のバリアフリーの推進 ●生活交通の確保・充実 ●障がい者用駐車スペースの適正利用の促進 ●道路のバリアフリーの推進

③ 安心・協働・共生

■ 安心・協働・共生に係る計画における移動・交通に係る主な記載(抜粋)

計画名等	移動・交通に関わる取組の方向性	主な施策・取組等
第11次宇都宮市交通安全計画／令和3年6月	○子供や高校生, 高齢者, 自転車利用者重点的に対応すべきターゲットと設定	<ul style="list-style-type: none"> ●市民一人ひとりの交通安全意識の高揚 ●地域と連携した道路交通環境の整備
第3次宇都宮市市民協働推進計画(後期計画)／令和5年2月	○市民協働の意識が浸透し, 活動が広がっているまち	<ul style="list-style-type: none"> ●協働を促進する意識づくり ●参加しやすい機会の提供 ●参加しやすい環境の充実 ●団体同士の連携・協力の機会創出 ●民間活力の活用促進

④ 魅力・交流・文化

■ 魅力・交流・文化に係る計画における移動・交通に係る主な記載(抜粋)

計画名等	移動・交通に関わる取組の方向性	主な施策・取組等
第3次宇都宮市観光振興プラン／令和5年2月	<ul style="list-style-type: none"> ○本市特有の観光資源の更なる発掘と磨き上げ強化 ○選ばれるための効果的な魅力発信の更なる推進 ○本市の魅力を活かしたインバウンドの更なる推進 ○本市への誘客を加速させる広域連携の強化 ○官民連携による受入体制とおもてなしの充実 	<ul style="list-style-type: none"> ●エリア毎のブランディングと観光資源の発掘・磨き上げ ●観光地・大谷の更なる魅力の創出 ●多様なツーリズムの推進 ●豊富で魅力的な観光資源を活用したインバウンドの取組強化 ●県内外の自治体等との連携強化 ●観光DX ●観光客受入体制強化

⑤ 産業・環境

■ 産業・環境に係る計画における移動・交通に係る主な記載(抜粋)

計画名等	移動・交通に関わる取組の方向性	主な施策・取組等
うつのみや産業振興ビジョン／令和5年2月	<ul style="list-style-type: none"> ○本市産業を発展させる新事業, 成長産業の振興 <ul style="list-style-type: none"> ・重点新興産業:モビリティ産業 ○産業集積を高める企業の立地・定着の促進 ○本市産業を支える中小・小規模企業, 地場産業等の振興 ○地域資源を最大限に活かす産業の総合力の向上 ○産業活動の源となる人材の確保と育成 	<ul style="list-style-type: none"> ●モビリティ関連産業を始めとする重点振興産業の更なる振興の促進 ●新たな企業の立地や既存企業の定着・拡大再投資に向けた支援の強化 ●新たな産業用地の開発推進 ●重点振興産業を中心とした企業の集積促進 ●中心市街地の商店街をはじめとした商店街の賑わい創出 ●LRTによる中心市街地の「都市拠点」や「産業拠点」, 「観光拠点」における経済活動の活性化と, 交流人口の増加の促進
第3次宇都宮市環境基本計画(後期計画)／令和3年3月	<ul style="list-style-type: none"> ○「もったいない」のところで行動する人づくり ○環境未来都市を見据えたライフスタイルの促進 ○自然と調和したコンパクトな地域づくり ○グリーンな交通システムの構築 ○環境・経済・社会の統合的な向上 ○地域循環共生圏の構築 	<ul style="list-style-type: none"> ●事業所における低炭素化の促進 ●地域ポテンシャルを生かした新たなエネルギーの活用 ●環境負荷の少ない都市整備 ●エコで便利な交通体系の構築 ●騒音振動の調査 ●自動車排出ガス対策の充実
宇都宮市カーボンニュートラルロードマップ／令和4年9月	<ul style="list-style-type: none"> ○大胆に！ かえる <ul style="list-style-type: none"> ・脱炭素型のライフスタイル・ワークスタイルへ日々の行動を変える ○もっと！ つくる <ul style="list-style-type: none"> ・環境にやさしい再生可能エネルギーをつくり, そして使う ○みんなで！ 育てる <ul style="list-style-type: none"> ・本市の資源であるNCC, 人材, 緑, 技術, パートナースhipなどをさらに育て, 活用 	<ul style="list-style-type: none"> ●市民:移動をエコで快適に, スマートムーブを心がけよう ●事業者:通勤も, 仕事中也, スマートムーブを心がけよう ●行政:通勤も, 外出も, スマートムーブを実践します ●行政:自治体職員として最前線で, 「人」づくり, 「まち」づくりに取り組みます
脱炭素加速化プロジェクト	<ul style="list-style-type: none"> ○スマート&ゼロカーボンムーブプロジェクト ○再生可能エネルギー最大限導入・活用プロジェクト ○カーボンニュートラルなまちづくりプロジェクト 	<ul style="list-style-type: none"> ●公共交通利用促進運動「MOVENEXT UTSUNOMIYA」の実施 ●ネットワークと乗り換え機能の充実 ●端末交通の脱炭素化 ●自立分散型エネルギーの普及促進 ●地域新電力会社宇都宮ライトパワーによる電力の地産地消の推進 ●環境負荷の少ない都市整備