

## 第3章 本市が目指す都市交通の姿

### 3.1 目指す都市空間の将来像

#### (1) 第6次宇都宮市総合計画改訂基本計画(後期基本計画)

本市では、第6次宇都宮市総合計画改訂基本計画(後期基本計画, 令和5年2月策定)において、基本構想に掲げる「将来のうつのみや像(都市像)」を実現し、周辺市町を含めた圏域全体の発展を図るとともに、SDGsの達成にも貢献していくため、概ね令和12(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』」の実現を目指すとしています。

#### ① まちづくりの目標(基本構想)

「基本構想」では、「まちづくりの重点課題」を設定し、それらが解決された望ましい状態を「まちづくりの基本方向(6つの未来都市)」, その状態に到達したときの本市の姿を「将来のうつのみや像(都市像)」として示しています。

#### ■ 将来のうつのみや像(都市像)

輝く人の和 つながるまちの環 魅力と夢の輪 うつのみや

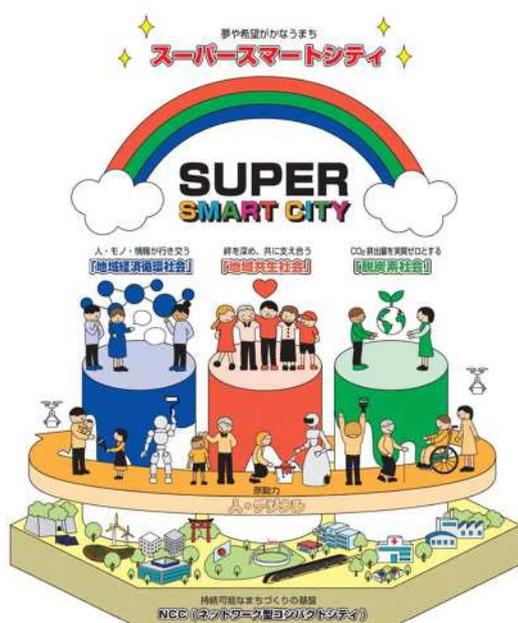
〔イメージ図〕



## ② 目指すまちの姿「スーパースマートシティ」

本市が実現を目指す「スーパースマートシティ」とは、持続可能な都市構造である「NCC」を基盤としながら、「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「夢や希望がかなうまち」です。

### ■ 目指すまちの姿「スーパースマートシティ」



#### 「3つの社会」

##### 人・モノ・情報が行き交う 「地域経済循環社会」

女性や高齢者、障がい者、外国人など誰もが自分の力を最大限に発揮することができることも、地域の事業者の成長や地域内での消費・需要の拡大を図るほか、次世代産業の集積や起業支援、大谷やプロスポーツ等の地域資源の活用などにより高い付加価値を創出し、人・モノ・情報の交流をNCCが促進することで、地域内において経済が循環する豊かな社会

##### 絆を深め、共に支え合う 「地域共生社会」

NCCの強みを生かし、性別や国籍、障がいの有無などに関わらず、子どもから高齢者まで、誰もが生きがいを持ち、住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らせるとともに、地域に思いやりがあふれ、絆を深めながら、孤独や孤立に寄り添い、支えられる社会

##### CO2排出量を実質ゼロとする 「脱炭素社会」

移動しやすく歩いて暮らせるNCCや本市独自の「もったいない」のころのもと、公共交通の利用などによる、脱炭素型ライフスタイルの推進や再生可能エネルギーの地産地消、森林保全などにより、「カーボンニュートラル」を実現し、100年先も輝き続けられる宇都宮を将来世代に残すことができる社会

#### 「2つの原動力」

##### 協働・共創によるまちづくりの担い手となる 「人」づくり(次世代育成・少子化対策の強化)

人口減少・人口構造の変化に対応できる少子化対策や将来のうつつのみやを担う若年層に選ばれるまちづくりなど、進学、就職、結婚、出産などの市民のライフイベントに応じた希望を叶える支援を強化します。

##### 市民の誰もがデジタルの恩恵を享受できる 「デジタル」の活用

人口減少・人口構造の変化に対応できる少子化対策や将来のうつつのみやを担う若年層に選ばれるまちづくりなど、進学、就職、結婚、出産などの市民のライフイベントに応じた希望を叶える支援を強化します。

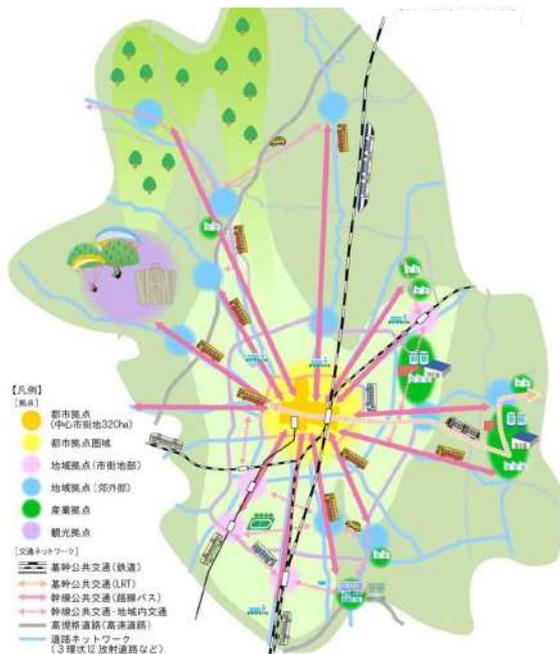
### ③ 「スーパースマートシティ」を支える持続可能なまちづくりの基盤「NCC」

NCCは、本市が目指すスーパースマートシティの「まちの土台」となるものです。

NCCの形成に当たっては、地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積した拠点を形成する「拠点化の促進」と、階層性を持った総合的な交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を進める「ネットワーク化の促進」、市民の多様な暮らし方やライフスタイルを尊重した「土地利用の適正化」を一体的に進めることにより、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足し、市民生活の質や、都市としての価値・活力を高めることのできる都市の実現を目指しています。

#### ■ NCCの基本的な考え方

##### 【将来都市構造のイメージ】



##### 【地域特性に応じた居住地形成(将来の土地利用)イメージ】 【地区特性に応じた居住地形成(将来の土地利用)イメージ】



#### NCCの基本的な考え方

##### ① 一極集中ではなく、中心部と各地域などへの拠点配置による多極型の都市構造

本市の都市の成り立ちを踏まえ、中心市街地を核としながら、各地域の既存コミュニティ、産業団地、観光地などに、地域特性を踏まえた各種の拠点を形成するとともに、都市の骨格となる交通網から日常生活の身近な移動を支える交通網まで、階層性を持った総合的な交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を図ることにより、各拠点が役割を補完し合う多極型の都市構造の実現を目指します。

##### ② 住宅等の立地の適正化による密度にメリハリのある土地利用の促進一極集中ではなく、中心部と各地域などへの拠点配置による多極型の都市構造

都市拠点や地域拠点、拠点間を結ぶ幹線交通軸の沿線などの便利で暮らしやすい場所に緩やかに居住の集約を図っていくとともに、子育て世代の郊外居住や田園居住などのゆとりある居住の場を形成することにより、密度にメリハリのある土地利用を促進し、ライフスタイルやライフステージに応じた多様な暮らし方が選択できる都市の実現を目指します。

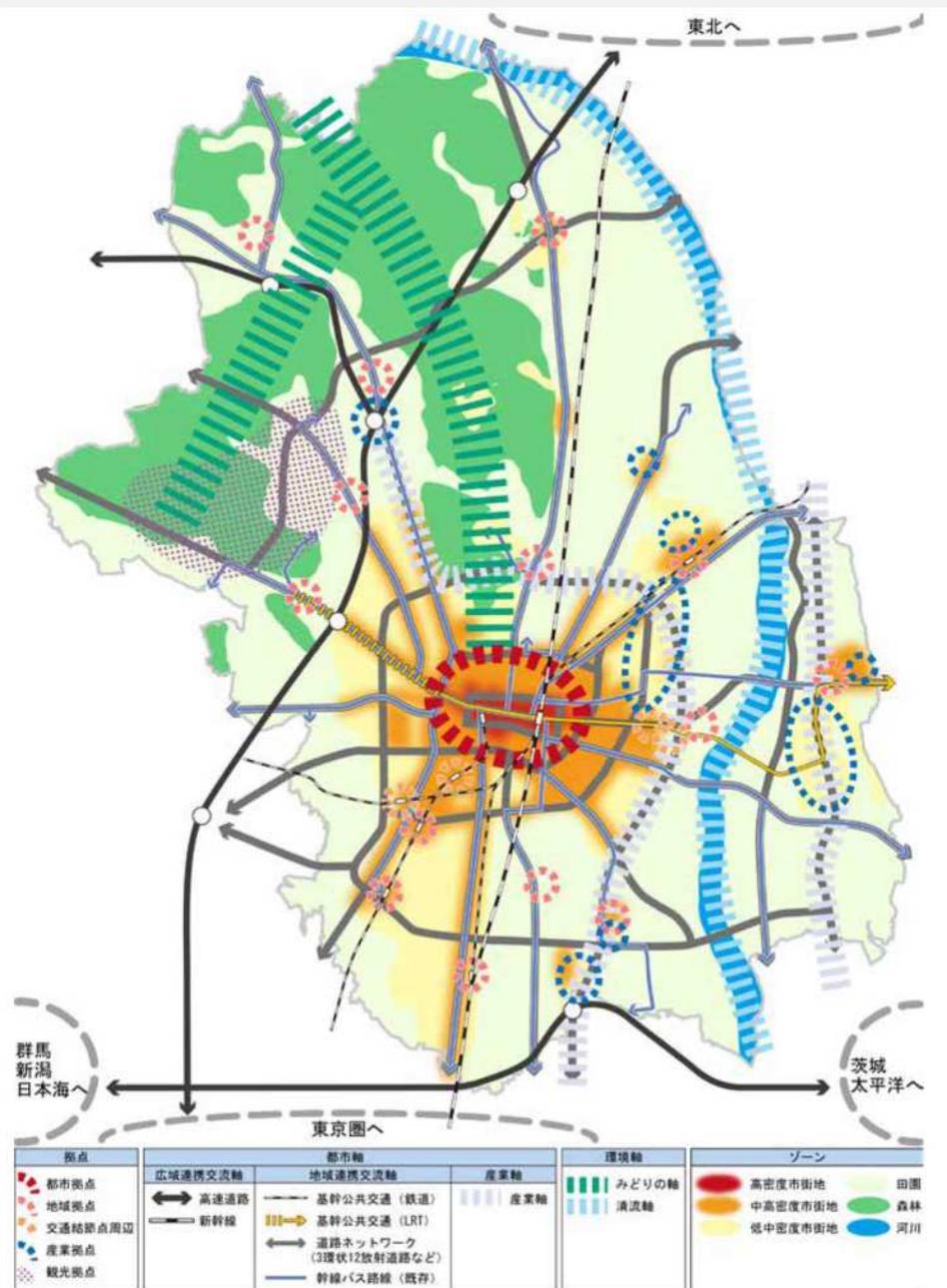
##### ③ 公共交通・徒歩・自転車と自動車連携・共存できるバランスの取れた交通ネットワークの構築

都市拠点と各拠点の間を結ぶ放射状の基幹・幹線公共交通を基軸に、支線公共交通等が効率よく連携した階層性を有する「公共交通ネットワーク」を構築するとともに、交通の円滑化や経済活動の活性化を促す「道路ネットワーク」の構築により、バランスのとれた交通ネットワークを形成します。

## (2) 第3次宇都宮市都市計画マスタープラン

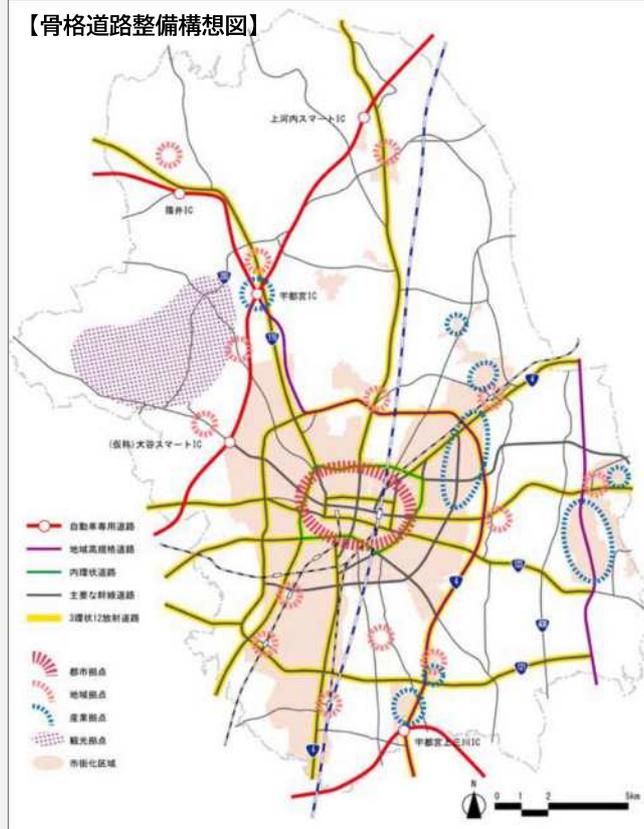
第3次宇都宮市都市計画マスタープラン(平成31年3月策定)では、市が目指すNCC形成に向けて、目指すべき将来都市構造や交通体系の整備方針を以下の通り設定しています。

### ■ 将来都市構造

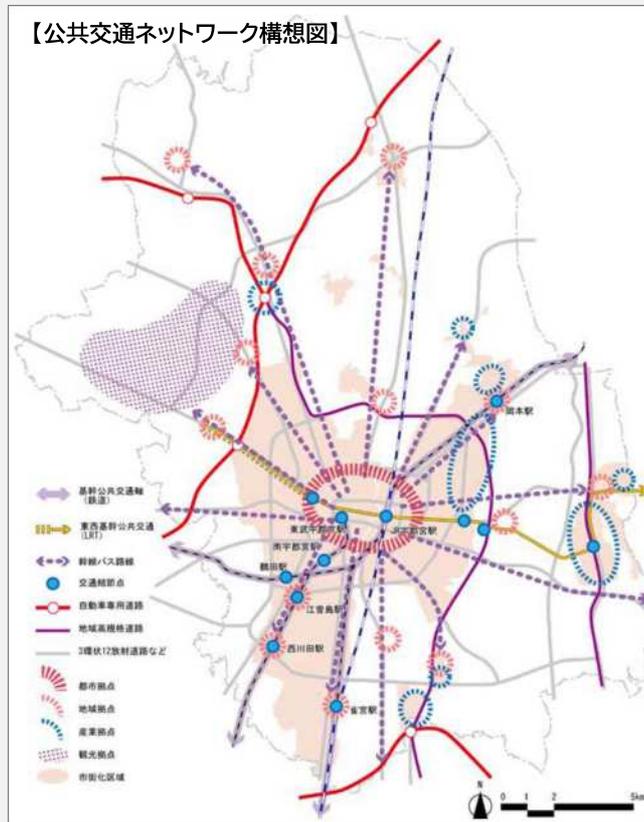


## 交通体系の整備方針

【骨格道路整備構想図】



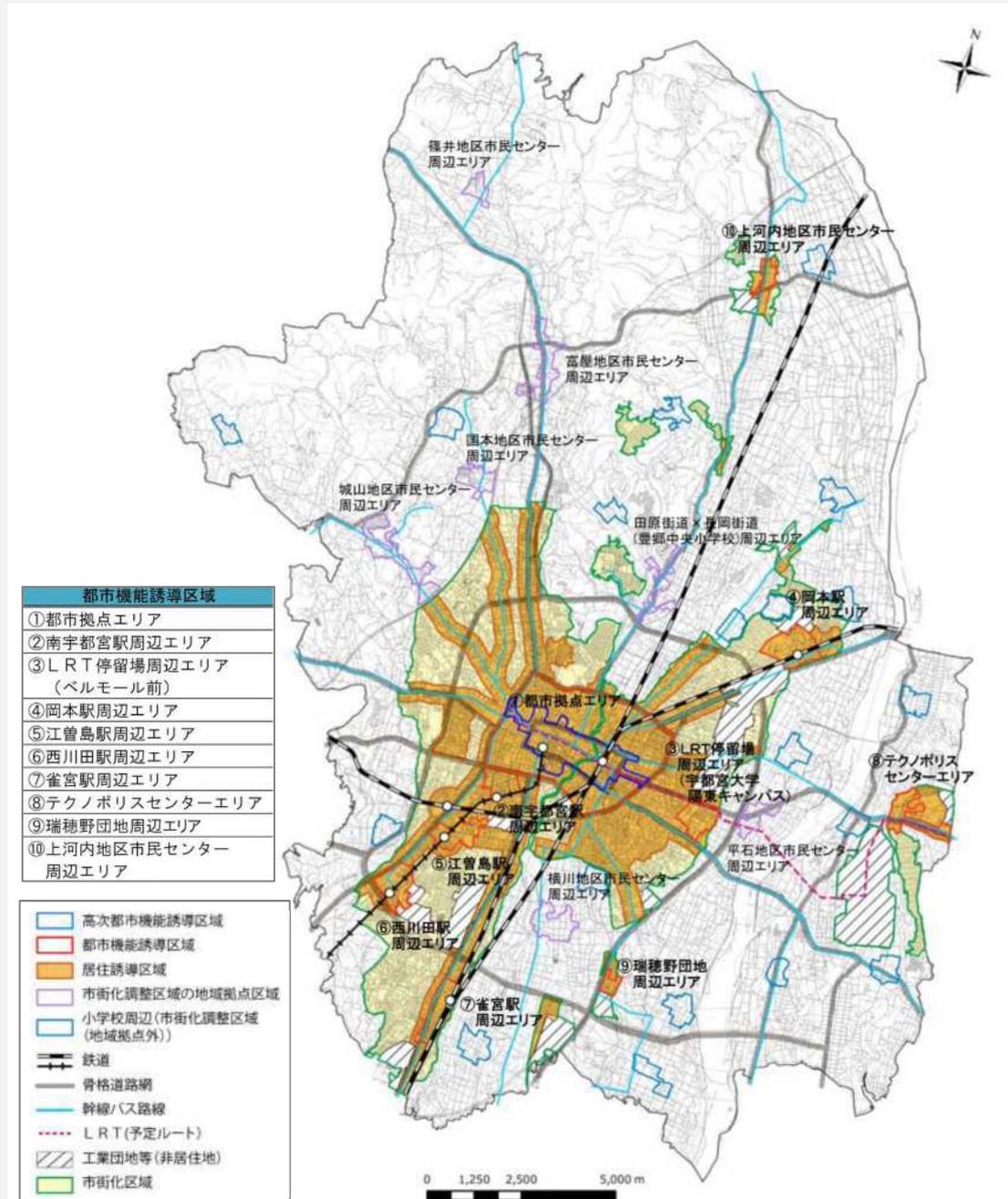
【公共交通ネットワーク構想図】



### (3) 宇都宮市立地適正化計画

宇都宮市立地適正化計画(令和3年5月策定)では、NCC を具体化するため、居住や都市機能の立地誘導を進める区域を以下の通り設定しています。

#### ■ 都市機能誘導区域・居住誘導区域(範囲イメージ)と交通ネットワークの配置



#### (4) 都心部まちづくりビジョン

都心部まちづくりビジョン(令和4年2月策定)では、NCC の形成をより一層推進するため、ライトラインを基軸とした公共交通ネットワークと一体となった目指す都心部の姿を描いています。主な取組の方針として、ライトラインなど公共交通の充実による人・交通の流れ、環境変化を見据え、街なかを人中心で居心地が良いことで歩きたくなる、都市空間へと転換することで、まちの価値の向上などを図るウォーカブルなまちづくりを推進することとしています。

##### ■ エリア別の将来像



## 3.2 目指す都市交通の将来像

### 令和 32(2050)年頃の都市交通の姿【交通未来都市うつのみや】

- ① 東西基幹公共交通としてライトラインが整備され、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ている。
- ② 拠点間を結節する幹線バス路線が整備され、都心部と郊外部など地域間の移動が円滑にできる交通環境が確保されている。
- ③ 地域の特性に応じた地域内交通が整備され、各地域での買い物や通院などの日常生活や地域活動等に活用できる移動手段が確保されている。
- ④ トランジットセンターやモビリティハブが整備され、交通系 IC カード等の活用により運賃負担の面でもシームレス化が進むことで、ライトライン、バス路線、地域内交通、タクシー、自動車、自転車などの交通手段の円滑な乗り継ぎ・乗り換え環境が確保されている。
- ⑤ 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ることで車中心から人間中心のまちづくりに移行し、子どもから高齢者まで、誰もが安心して道路を利用できる。
- ⑥ 地域間の移動を支える道路ネットワークが整備され、快適な都市生活のための基盤が整備されている。
- ⑦ 新幹線や鉄道、高速道路などの周辺自治体との間の移動を支える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。
- ⑧ 交通 DX の活用により、公共交通の利用者にとっての利便性の向上と交通事業者にとっての事業性の向上が両立している。
- ⑨ 公共交通分野に閉じることなく、分野を超えて、関係者全員で移動を支援するためのヒト・モノ・カネ・情報の連携が進んでいる。
- ⑩ 公共交通を利用することの楽しさ・便利さ・格好良さが市民に浸透し、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。
- ⑪ ゼロカーボントランスポートにより「環境にやさしいまち」を実現している。

## 第4章 将来像の実現に向けた課題の整理

スーパースマートシティの実現に向けて、総合計画に位置付けられた政策の柱ごとに、これまで取り組んできた「NCC 形成の状況」を踏まえつつ、「時代潮流の変化」や「Well-Being 指標等からみた特徴」を考慮して、「移動から見た課題」及び「取組テーマ」を次のとおり設定します。

	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・自転車に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>	<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>
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シビリティ</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>・少子化の家族による子ども進展</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>・家族によるこ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>	<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>

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
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>	<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>
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>	<p>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</p>

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
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>	<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>
魅力・交流・文化	<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シビリティ向上</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>LRT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>	<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>

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

## 4.1 移動から見た課題の整理

総合計画に位置付けられた政策の柱ごとに、「移動から見た課題」を以下の通り整理しました。

### ①「都市空間・交通」における移動から見た課題

- ・道路や公共交通，自転車，歩行空間等の交通施設やネットワークの整備に加えて，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
- ・NCC の実現のため，広域幹線から支線で構成される階層性のある公共交通ネットワークの維持・充実
- ・立地適正化計画に基づく良好な都市形成と連携し，都市機能や居住機能等の適正な立地誘導を促すための，公共交通を中心とした移動手段の確保・適正化
- ・都心部における人と公共交通を中心としたウォークアブルなまちづくりの推進

### ②「子育て・教育・学習」における移動から見た課題

- ・子ども・親など，様々な立場の人々が，それぞれに自由に活動して社会参加することができるようにするための移動環境を充実
- ・子どもの送迎などの負担を軽減するなど，多様な子育てを支援する移動サービスの充実
- ・公共交通や自動車，徒歩など，多様な交通手段の利用を考慮して，子連れでも安心して移動できる交通環境の充実
- ・公共交通・自転車での通学環境の改善・向上

### ③「健康・福祉・医療」における移動から見た課題

- ・高齢者・障がい者等の外出促進・社会参加を支援するための，利用しやすい移動手段の提供やバリアフリー化の推進
- ・医療・保健サービスを受けるための通院・通所時などにおける交通手段の確保
- ・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

#### ④「安心・協働・共生」における移動から見た課題

- ・自動車への過度の依存や、運転を強いることのない、自動車の代替となり得る移動手段の確保・充実
- ・ハード・ソフト両面からの安全・安心な交通環境の整備
- ・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、多様な活動に対応した移動手段の充実
- ・郊外部等における地域主体での移動手段の検討・充実と、これらの活動を通じたコミュニティの活性化

#### ⑤「魅力・交流・文化」における移動から見た課題

- ・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
- ・ライトラインを活用したエリアブランディングの推進
- ・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
- ・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

#### ⑥「産業・環境」における移動から見た課題

- ・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と通勤環境の向上
- ・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
- ・公共交通・自転車による通勤環境の向上

## 4.2 取組テーマの設定

総合計画に位置付けられた政策の柱ごとに、「移動から見た課題」を解決するための「取組テーマ」を次のとおり設定します。

### ①「都市空間・交通」における取組テーマ

#### ■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

NCC の構築を推進し、多様な都市活動や市民生活を支えるため、移動の実態やニーズに応じて様々な交通手段を適材適所に配置し、これらを有機的にネットワークとして接続することで、誰もが自由に移動できる環境づくりを目指します。

### ②「子育て・教育・学習」における取組テーマ

#### ■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

次世代を担う子どもたちの自立的な活動や、子育て世代の日常の活動にも配慮した、子どもや子育て世代が負担や制約のない日常活動ができるような移動環境の充実を目指します。

### ③「健康・福祉・医療」における取組テーマ

#### ■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

外出の障壁を取り除き、さらには誘発することにより、市民の健康増進・フレイル予防や社会参加に寄与する、公共交通や徒歩、自転車などを中心とした利用しやすい移動環境の実現を目指します。

### ④「安心・協働・共生」における取組テーマ

#### ■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

行政や交通事業者等による対応だけでなく、市民や目的施設等との連携や協力・共助も取り入れて、これまでサービスが行き届いていなかった場所や利用シーン等に着目し、安心して日常生活を営むことのできる移動環境の実現を目指します。

## ⑤「魅力・交流・文化」における取組テーマ

### ■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

本市の魅力を高め、来訪者・観光客、市民など、多様な人々の交流と回遊・滞在を促進するため、都市拠点と観光拠点等を有機的に結ぶとともに、おもてなしにも配慮した移動環境の実現を目指します。

## ⑥「産業・環境」における取組テーマ

### ■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

カーボンニュートラルを前提とした移動環境へのシフトとともに、産業の定着・誘致を促すため、通勤など就業者の日常移動にも十分に対応した移動環境の実現を目指します。

## 第5章 交通施策の基本的な方針

### 5.1 基本理念

本市は自動車社会と言われて久しく、平日における移動の約7割、休日における移動の約8割が自動車を利用するなど、自動車に過度に依存した状態となっておりますが、市民のライフスタイルが多様化する中、今後の人口減少社会や少子超高齢社会においても、将来にわたって持続的に発展していくためには、子どもや高齢者、障がい者などの自動車を運転できない人であっても、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 を都市の将来像における基盤として掲げており、その実現に向けては、都市のコンパクト化と合わせて、コンパクトにまとまった各拠点をつなぐ交通ネットワークを充実させることが重要です。

そのようなことから、公共交通ネットワークをはじめ、道路ネットワーク、自転車走行空間、歩行空間などを適切に整備し、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とともに、公共交通の脱炭素化を推進することとし、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。さらに、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。

#### 【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」

## 5.2 政策アプローチ

基本理念に基づき、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めます。

### 【基本方針1】 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るため、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。

### 【基本方針2】 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。

### 【基本方針3】 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変更など、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。

#### 【基本方針4】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。また、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拡げます。

### 5.3 交通ネットワークの将来の姿

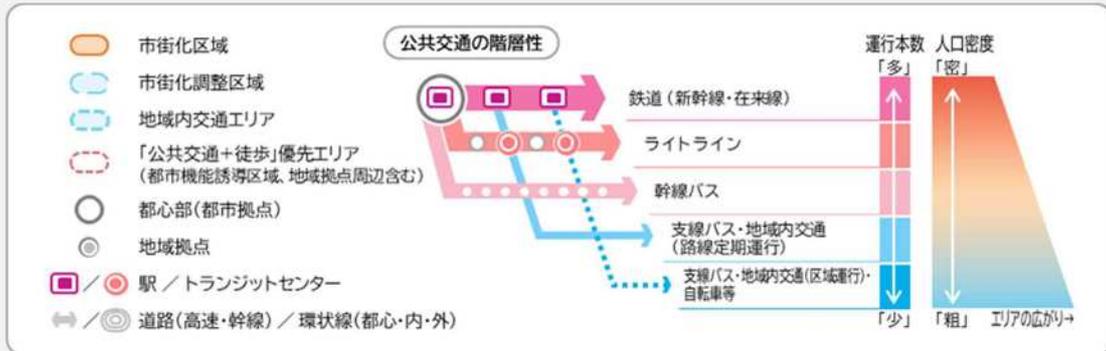
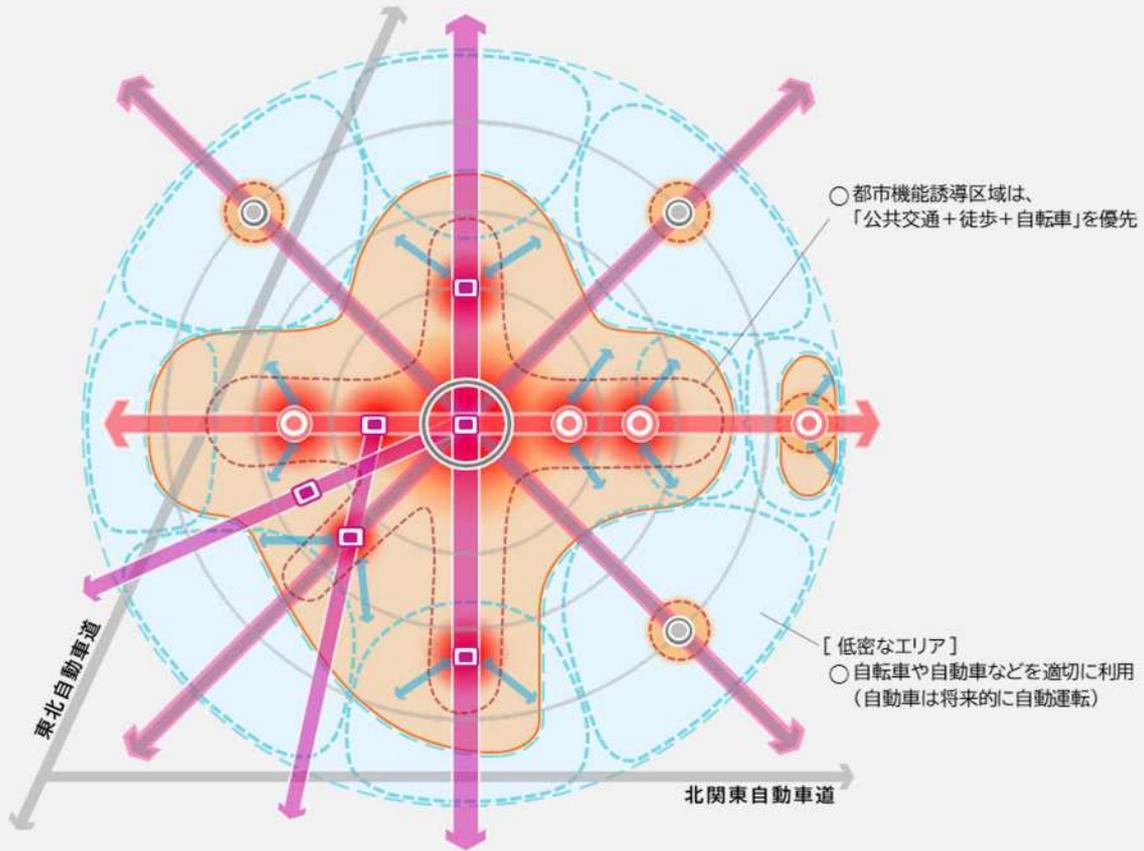
移動の「軸」として、各地域の特性に応じた階層的な公共交通ネットワークを構築するとともに、移動の利便性・快適性を向上させる道路ネットワークの整備を進めます。

移動の「拠点」となる駅・トランジットセンター等の交通結節点の整備により、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拠点としても有効に活用します。

#### ■ 移動の「軸」と移動の「拠点」

移動の「軸」	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段として、市内の都市交通との連携を図ります。</li> </ul>
	ライトライン	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR宇都宮駅西側のライトライン延伸について、大谷観光地付近までを検討区間とし、検討区間内、宝木町1丁目・駒生町1丁目(教育会館付近)までを整備区間として、2030年代前半の開業を目指し取り組みます。</li> <li>開業した駅東側区間については、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。</li> </ul>
	幹線バス路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市拠点と各拠点を結ぶ幹線バス路線などの「NCC形成に資する路線」については、オフピークの時間帯でも30分に1本程度のサービス水準の確保を目指すとともに、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。</li> </ul>
	支線バス路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道やライトラインなどと接続する支線バス路線について、郊外部の都市機能や人口の集積の状況、移動の実態などを踏まえながら、維持・充実を図ります。</li> </ul>
	地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>各地区の運営組織により運行されている地域内交通について、より幅広い層に利用しやすくするよう、維持・充実を図ります。</li> <li>未導入地区については、移動特性やニーズを踏まえ、サービスの導入を検討・推進します。</li> </ul>
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗合輸送によるサービス展開が難しい個別需要等への対応を中心に、維持・充実を図ります。</li> </ul>
	自転車・パワースカモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関を補完する面的な移動を支援するサービスとして、維持・充実を図ります。</li> </ul>
	道路ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市の骨格をなす幹線道路の維持・充実を図るとともに、広域の移動を円滑にする(仮称)大谷スマートインターチェンジなどを整備します。</li> <li>都心部の限りある空間を有効に活用し、人と様々な交通が共存し、円滑に移動しながら、街なかのにぎわいづくりに繋げていくための街路空間の使い方・デザインを見直します。</li> </ul>
移動の「拠点」	 土地利用との関係	<ul style="list-style-type: none"> <li>都心部と郊外部の拠点などを結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、居住誘導区域における人口集積の状況などに応じて、公共交通ネットワークの充実を図ります。</li> </ul>
	交通結節点(駅・トランジットセンター等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライトラインの沿線にトランジットセンターを整備し、ライトラインやバス路線、地域内交通、タクシー、自動車、自転車等の交通手段を円滑に乗り継ぐことができるように連携を強化します。また、まちづくりの核となる新たな拠点として、交流機能、サービス機能等の様々な機能を整備します。</li> <li>郊外部の地域拠点等において、複数の交通手段間を快適に乗り継ぐことができるよう、待合環境等を整備します。</li> </ul>

■ 交通ネットワークの将来の姿

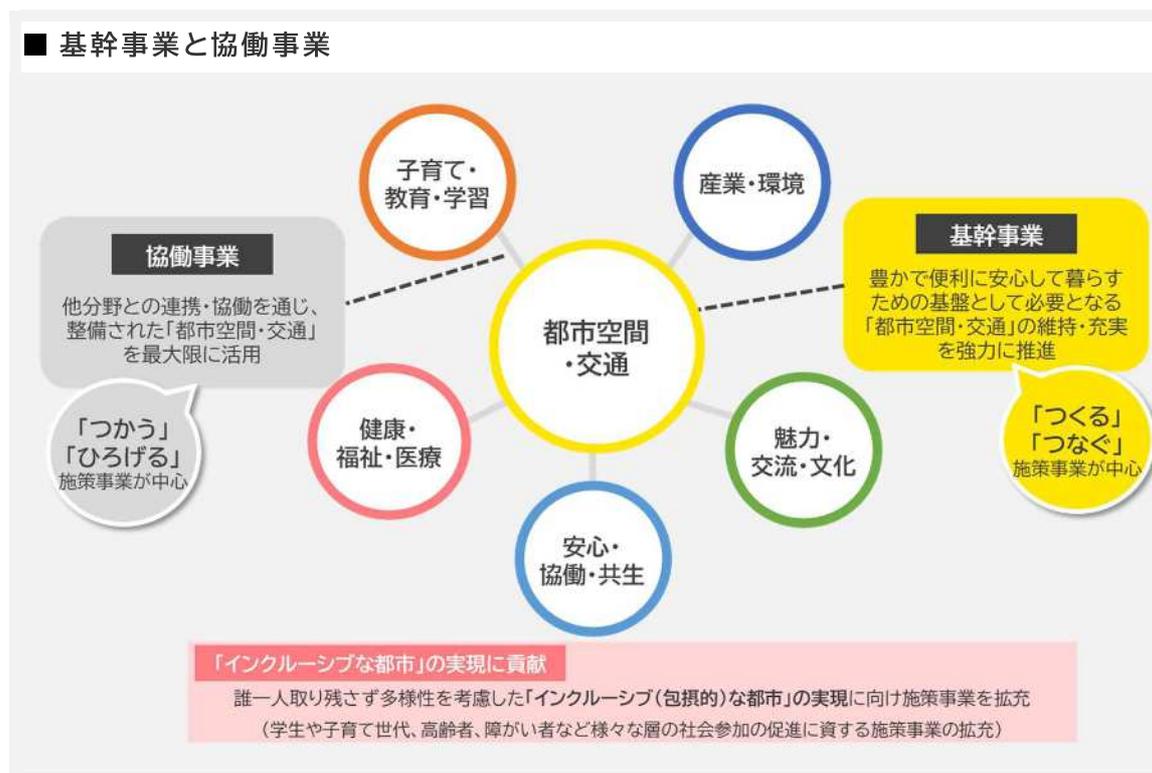


## 第6章 戦略的な施策・事業

### 6.1 基幹事業・協働事業の設定

「都市空間・交通」の維持・充実を直接的に推進する施策事業については、「基幹事業」として本計画に基づき強力で推進します。その他の政策分野との連携・協働を通じて、整備された「都市空間・交通」の活用を推進する施策事業については、「協働事業」として各政策分野の上位・関連計画との協働の中で推進します。

施策事業の見直しに当たっては、学生や子育て世代、高齢者、障害者など様々な層の社会参加の促進に資する施策事業も拡充し、誰一人取り残さない多様性を考慮した「インクルーシブな都市」の実現に貢献する点に特に留意します。



## 6.2 具体的な施策事業

具体的な施策事業は、以下に示す通りです。

取組テーマ	施策事業(赤:前期計画から追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)		
都市空間・交通	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	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】	ライトラインの充実・駅西側整備 バス路線の再編・拡充 地域内交通の導入・利便性の向上 市街地部における生活交通の確保
		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】	都市計画道路の整備 スマートインターチェンジの整備
		ウォーカブルなまちづくりを推進する【つなぐ】	安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備 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 都心部などにおける次世代モビリティ等の導入
		多様な交通手段の乗り換え環境を整備する【つなぐ】	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) 鉄道駅周辺の交通環境の整備 交通機関間の乗り継ぎ利便性の向上 公共交通の運賃負担の軽減(交通系ICカード等の活用)
		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】	全市的な公共交通利用促進策等の展開
		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】	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)
		子育て・教育・学習	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
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】	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		
健康・福祉・医療	市民一人一人の健康づくりを支える移動環境の実現		
		外出機会を増やし健康づくりを支える【つかう】	健康ポイント事業の推進
		医療・保健サービスの提供機会を確保する【つなげる】	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

	取組テーマ	施策事業(赤:前期計画から追加/青:内容を精査の上継続/黒:継続)	
安心・協働・共生	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	生活交通の利便性改善をみんなで進める【つくる】	地域内交通の導入・利便性の向上(再掲)
			市街地部における生活交通の確保(再掲)
			「みんなで創る公共交通」の推進
			交通安全に関する市民意識啓発の推進
			安全運転支援技術等の公共交通への活用
魅力・交流・文化	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	日常・観光移動における利便性改善を進める【つかう】	情報発信の充実化を図る
			公共交通の案内サインの充実
			バスの方面別系統番号の導入
			企画乗車券の充実
			情報通信技術を活用したおもてなし環境づくり
移動自体の楽しさを提案する【ひろげる】	宇都宮版「MaaS」の推進		
産業・環境	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	地域産業との連携を進める【ひろげる】	多様な働き方を支える移動サービス・移動拠点の充実
			モビリティ産業等の重点振興産業との連携促進
			職場モビリティ・マネジメントの推進
		脱炭素化ゼロカーボンムーブの推進【ひろげる】	バス・タクシーへのゼロエミッション車の導入推進
			ゼロカーボントランスポートの推進

## (1) 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

### ① 目的

多様なライフスタイルを支え、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、NCC のまちづくり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、幹線道路や自転車走行空間、歩行空間などの整備を進めます。

### ② 施策事業

#### NCCを支援する公共交通ネットワークの形成を推進する【つくる】

##### ① ライトラインの充実・駅西側整備

- 高い輸送力や定時性などを備え、人や環境にやさしく、産業の振興や沿線地域の活性化など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるライトラインについて、東西基幹公共交通として、JR 宇都宮駅西側へ延伸します。
- 令和5年8月に開業した JR 宇都宮駅東側においては、運行サービスの更なる充実など、利便性向上を図ります。

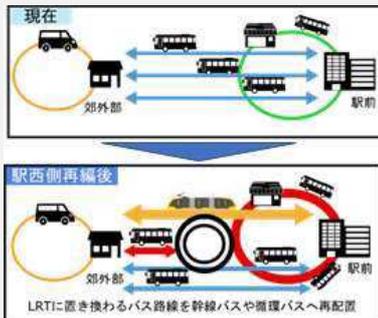
#### ■ JR宇都宮駅横断選定ルート(写真イメージ)



出典)芳賀・宇都宮LRT公式ホームページ



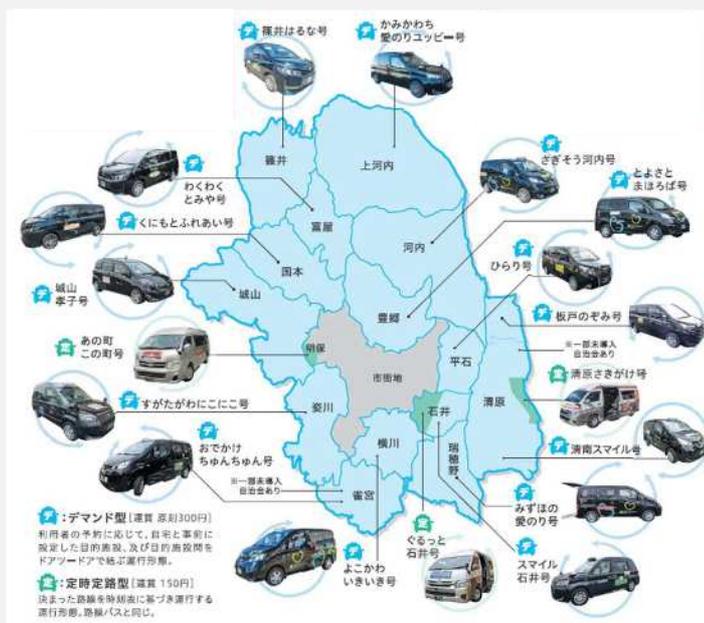
### ■ 駅西側ライトライン延伸時のバス路線再編イメージ



### ③ 地域内交通の導入・利便性の向上

- 郊外部における通院や買い物、通学、子育てなどの日常生活の足として、乗合タクシーなどにより、地域を面的にカバーする地域内交通の導入を推進します。
- また、既に導入済みの地区においては、ライトラインやバスなどの他の交通手段との連携を強化するとともに、各地域の移動ニーズや移動課題などを踏まえながら、運行計画等の見直しを図るなど、更なる利便性の向上を図ります。

### ■ 地域内交通の利用可能エリア



出典)宇都宮市公共交通利用促進パンフレット「乗ろうよ！」

#### ④ 市街地部における生活交通の確保

- 市街地部における通院や買い物などの日常生活の足として、バス路線やタクシーなどの既存の公共交通と役割分担しながら、各地域の特性を踏まえた生活交通を確保します。
- 市街地部における地域内交通の導入にあたっては、新たな運行方式の導入や複数地区による共同運行なども視野に入れながら、実証実験を行うなど、市街地における地域内交通の導入促進に取り組みます。

#### ■ 市街地部における生活交通の対応方針

対応分類(メニュー)		対応の考え方	優先度
バスによる対応	メニュー① 路線バス 活用型	バスの利便性が高い地域においては、既存のバス路線を活用していきます。	高 ↓ 低
	メニュー② 路線バス 改善型	交通空白地域の解消にバスが活用できる地域においては、既存バス路線の見直しや路線の新設等に対応していきます。	
タクシーによる対応	メニュー③ 乗合タクシー 運行型	交通空白地域の解消にバスの活用が困難な地域においては、地域主体による乗合タクシーで対応していきます。	

出典)宇都宮市 市街地部における生活交通確保ガイドライン

## 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】

### ① 都市計画道路の整備

- 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化するため、都市の骨格を成す3環状12放射からなる幹線道路をはじめ、拠点間を結ぶ道路ネットワークを整備します。

#### ■ 都市計画道路 3・3・105 号 (産業通り) 全線開通



#### ■ 国道 119 号(宇都宮環状北道路) 立体化



### ② スマートインターチェンジの整備

- 市民や来訪者などの交通利便性の向上や防災機能の強化, さらには地域振興を図るため, スマートインターチェンジを整備します。

#### ■ 大谷スマートインターチェンジ完成イメージ



ウォーカブルなまちづくりを推進する【つなぐ】

① 安全・安心な歩行空間や自転車走行空間の整備

- 自転車が安全に走行できるよう、自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示などによる自転車走行空間を整備します。
- また、自転車走行空間の整備により歩行者と自転車を適切に分離することや、歩道沿いなどにベンチ等の休憩スポットを整備するなど、歩行者の安全性向上と歩いて出掛けやすいウォーカブルな環境の整備を図ります。

■ 歩道のバリアフリー化



■ 自転車専用通行帯



■ 矢羽根型路面表示



② 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

- 大通りやオリオン通りなどの商店街が集積する、人が滞在しやすいエリアや、自動車交通の骨格として郊外からアクセスしやすい都心環状線など、都心部の特性を踏まえたウォーカブルな空間の形成に向けて、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を図ります。

■ 都心部における目指す街路空間の使い方



出典)宇都宮市 (仮称)都心部まちづくりプラン(素案)

### ③ 都心部などにおける次世代モビリティ等の導入

- 市民や来訪者などの移動の利便性を高めるため、鉄道駅やライトライン停留所などから目的地までのラストワンマイルを支える交通手段として、また、中心市街地や観光地などを周遊するための交通手段として、シェアリングサービスをはじめとした次世代モビリティ等を充実させます。

#### ■ 都心部におけるシェアリングサービスの実証実験(令和5年度)



#### ■ 大谷地域におけるグリーンスローモビリティの運行



#### ■ その他の次世代モビリティの例



出典)トヨタグローバルニュースHP・トヨタ自動車株式会社

## 多様な交通手段の乗り換え環境を整備する【つなぐ】

### ① 乗り継ぎ・乗り換え拠点の整備

- 多様な交通手段が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、ライトラインとバス路線、地域内交通、タクシーなどの公共交通の「乗り継ぎ」や、自動車や自転車などの交通手段間の「乗り換え」が想定される箇所において、円滑に乗り継ぎ・乗り換えができるトランジットセンターや、シェアリングモビリティなどの貸出拠点となるモビリティハブを整備します。

#### ■ 清原地区市民センター前トランジットセンター



#### ■ モビリティハブのイメージ



## ② 鉄道駅周辺の交通環境の整備

- ライトラインの導入などを踏まえ、JR宇都宮駅西口において、バス路線やタクシー、自動車などが円滑に通行できる環境や、鉄道やライトライン、バス路線、タクシーとの乗り継ぎ、自転車などとの乗り換えが便利な交通環境の整備に向けた取組を推進します。

■ JR宇都宮駅西口



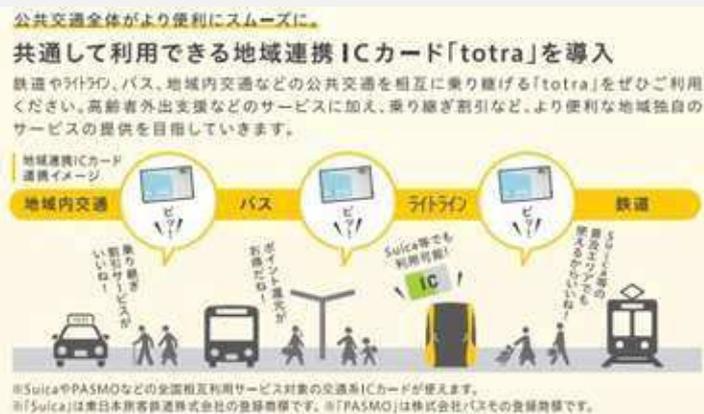
■ JR宇都宮駅東口整備後の利用状況 (イベント実施時)



## ③ 交通機関間の乗り継ぎ利便性の改善

- 郊外部の各地域内での移動を支える地域内交通と、郊外部と都心部との移動を支える幹線バス路線の乗り継ぎが想定されるバス停留所において、上屋やベンチなどを設置し、快適な待合環境を整備します。

■ totra による乗り継ぎイメージ



## ■ 各移動手段の乗り継ぎイメージ



### ④ 公共交通の運賃負担の軽減(交通系 IC カード等の活用)

- 公共交通の利便性の向上や、乗り継ぎの負担を軽減するため、公共交通を乗り継ぐ際の運賃を割り引くことやバス路線の運賃に上限を設定するなど、公共交通利用にかかる運賃負担を軽減します。

## ■ バスの上限運賃制度及び乗継割引制度

### 公共交通はひとつでも、組み合わせてもおトク!

#### バスの上限運賃制度

バスで、どこまで乗っても  
1乗車(片道) **400円以内** 条件あり

**広がるおトク!**

これまで 400円以内で移動できたエリア

例えば、この区間がぜんぶ400円!

4つの✓を満たすと適用されます

- ✓交通系ICカードを利用
- ✓午前9時から午後4時
- ✓宇都宮市内の乗り降り
- ✓定期券利用者は対象外

#### 乗継割引制度

組み合わせ、どこから乗っても  
街ナカまで **500円以内** 条件あり

**健康診断に行く鈴木さん**

①地域内交通 300円  
②バス 250円  
③LRT 150円  
④バス 250円  
⑤LRT 150円  
合計400円  
乗継割引 300円  
上限運賃 500円  
**590円おトク!**

**家族で映画鑑賞に行く手塚さん**

①バス 250円  
②LRT 150円  
合計400円  
乗継割引 300円  
上限運賃 500円  
**100円おトク!**

**街ナカから大谷観光へ行く斎藤さん**

①LRT 150円  
②バス 50円  
合計200円  
乗継割引 150円  
上限運賃 500円  
**230円おトク!**

**街ナカにショッピングに行く加藤さん**

①地域内交通 300円  
②LRT 300円  
合計600円  
乗継割引 400円  
上限運賃 500円  
**200円おトク!**

**4つのお✓を満たすと適用されます**

- ✓totraを利用
- ✓宇都宮市内での乗り降り
- ✓バスの運賃が400円を超える場合、上限運賃制度の適用時(午前9時から午後4時)に限る
- ✓定期券利用者は対象外

市内のどこから乗ってもどこまで行っても500円以内のサービス(片道)

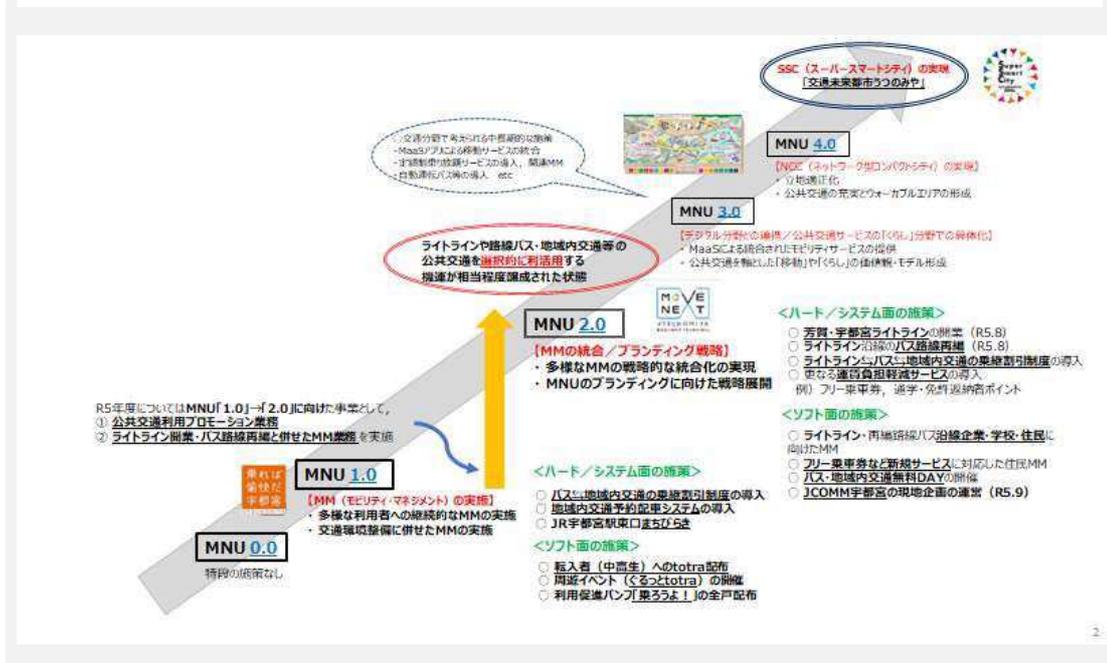
出典)宇都宮市公共交通利用促進パンフレット「乗ろうよ!」

## 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】

### ① 全市的な公共交通利用促進策等の展開

- 日常生活の移動を支える公共交通の持続・充実・発展に向けて、全市的なプロモーションの展開やモビリティ・マネジメント等を推進し、「選択的に公共交通を利活用する機運」や「公共交通を使い・支える機運」の醸成を図ります。

### ■ Move Next Utsunomiya ロードマップ





## (2) 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

### ① 目的

人口減少・人口構造の変化に対応できる少子化対策や将来の宇都宮を担う若年層に選ばれるまちづくりを推進するため、子育て世帯にとって利用しやすいバス・地域内交通や、多様なモビリティサービスを利用できる環境の整備を進めます。

### ② 施策事業

子ども・子育てに関する場に行きやすくする【つなぐ】

#### ① 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

- 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を実現するため、子育て・教育・学習に配慮したバス・地域内交通の運行ダイヤを編成します。

#### ■ 地域内交通



#### ■ 路線バス



## ② 送迎保育ステーションの維持・充実

- 子育て世帯における同居家族等による送迎の負担を軽減し、子ども・親の社会参加を促進させるため、送迎保育ステーションの維持・充実を図ります。

### ■ 送迎保育ステーションの利用イメージ



### ■ 送迎保育ステーションの施設・送迎の様子



### ③ 子育てタクシー導入支援

- 子どもの通園や習い事等への送迎、妊婦の健診や陣痛時の産院までの送迎など、子どもや子育て家庭の移動をサポートするため、「子育てタクシー」の導入を支援します。

#### ■ 子育てタクシー利用イメージ



出典)一般社団法人全国子育てタクシー協会



### (3) 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

#### ① 目的

障がいの有無などに関わらず、子どもから高齢者まで、誰もが生きがいを持ち、元気でいきいきとしながら、住み慣れた地域でいつまでも安心して暮らせるよう、市民一人一人の健康づくりや社会参加を支える移動環境を実現するため、市民の外出促進に寄与する施策を推進します。

#### ② 施策事業

##### 高齢者・障がい者の外出機会を増やす【つかう】

##### ① 公共交通車両・交通施設のバリアフリー化の推進

- 子どもから高齢者、障がい者まで、誰もが利用しやすい交通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施設や、ライトラインをはじめとした公共交通車両などのバリアフリー化を図ります。

##### ■ ライトライン停留所でのスロープ設置



##### ■ UDタクシー



## ② 高齢者外出支援事業の推進

- 高齢者の外出の促進や健康づくり, 自分らしい生き方の実現のため, バスや地域内交通, ライトラインの乗車時に活用できる高齢者外出支援事業を推進します。

### ■ 高齢者外出支援事業

**福祉ポイント① 宇都宮市 高齢者外出支援事業**

満70歳以上(年度末までに)の宇都宮市民を対象に年度1回、**10,000円分の福祉ポイント**を差し上げます

**[1] totraを購入**

各バス営業所等

**[2] 申請と付与**

市役所2階高齢福祉課、  
地区市民センター、出張所等で申請  
その場で10,000円分のポイントを差し上げます  
※所有するtotraにポイントが付与されます

**[3] ポイントを使う**

当該年度内に、路線バス・地域内交通・  
LRT(予定)でポイントが利用可能  
※3月31日に残ポイントは失効します  
※次年度からお手持ちのtotraにポイントを付与  
できますので、捨てずにお持ちください

**ポイントで広がる活動範囲。大切にに使わせてもらっています。**

9ページで紹介した「定期健診&温泉」、公共交通の接続のスムーズさもあるのだけど、福祉ポイントがもらえることもどんどん外出したくなる理由だな。おかげさんで、健康維持もできているぞ!



## ③ 障がい者交通費助成事業の推進

- 障がい者の社会参加の促進を図るため, バスやタクシー, 地域内交通やライトライン等を利用する場合において, 交通費の一部を市が助成する障がい者交通費助成事業を推進します。

### ■ 障がい者交通費助成事業

**福祉ポイント② 精神障がい者交通費助成事業**

精神障がい者の方に  
**最大12,000円分の福祉ポイント**  
を差し上げます

対象者

宇都宮市内に住所があり、精神障がい者保健福祉手帳の交付を受けている方

助成額

・1か月あたり1,000円分の福祉ポイントを「totra」へ付与  
・申請月より起算して、翌年の3月まで最高12,000円分のポイントをまとめて付与  
※3月31日に残ポイントは失効します

**障がい者用totra**



**New Life Style**  
上 導入済み

**利用しやすいやさしさ、見た目のやさしさにあふれるICカード**

年齢:54才(女性) / 職業:大学教員 / 身体障がい者(下肢3級) 令和5年3月時点

近年、全国各地では、地域連携型の交通系ICカードが多く導入されており、その中でも、宇都宮市の「totra」は全国初の地域連携ICカードとして、令和3年から導入されています。このtotraの優れている点は、障がい者割引制度を受ける際の障がい者手帳の提示が、カード購入時の1回だけで済み、乗車ごとの障がい者手帳の提示は不要なところです。さらに、totraカード自体に「障がい者割引適用」などの印字もなく、周りの視線を感じず、公共交通機関を利用することができるので、障がいをもった利用者にとっても優しいICカードで、便利かつ毎日気持ちよく利用しています。

## 外出機会を増やし健康づくりを支える【つかう】

### ① 健康ポイント事業の推進

- 市民の運動習慣のきっかけづくりとして、日常的な外出機会の中で、「歩く」・「自転車に乗る」などの活動に対しポイントを付与し、貯まったポイントに応じてサービスや特典が受けられる健康ポイント事業を推進します。

#### ■ うつのみや健康ポイント



## 医療・保健サービスの提供機会を確保する【つなげる】

### ① 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

- 高齢者・障がい者等の医療・福祉施設へのアクセス性の向上を図るため、鉄道やライトラインのダイヤを踏まえ、乗り継ぎに配慮したバス・地域内交通の運行ダイヤを編成します。

#### ■ 地域内交通



#### ■ 路線バス



## (4) 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

---

### ① 目的

公共交通やまちの価値の向上に向けて、「交通」だけに閉じず、市民や目的地となる施設など多様な主体と分野の垣根を超えて連携・協働する取組を推進していくとともに、交通安全の意識啓発の推進に加え、安全運転支援技術等を公共交通に活用するなど、誰もが公共交通を安心して利用できる取組を推進します。

### ② 施策事業

#### 生活交通の利便性改善をみんなで進める【つくる】

##### ① 地域内交通の導入・利便性の向上【再掲】

- 詳細は 81 ページ参照

##### ② 市街地部における生活交通の確保【再掲】

- 詳細は 82 ページ参照

### ③ 「みんなで創る公共交通」の推進

- 目的地となる施設における提供サービスと公共交通サービスの連携により、外出の更なる促進を支援します。交通結節点については、子どもから高齢者までのコミュニティスペースとして活用できるよう、都市サービスとの連携を推進します。
- 公共交通を「みんなで創る」ことを通じ、地域のにぎわいの創出や地域内経済循環社会の構築、公共交通やまちの価値の向上を図ります。

#### ■ みんなで創る公共交通の事業展開イメージ



## 安全・安心な交通環境を整備する【つかう】

### ① 交通安全に関する市民意識啓発の推進

- 自動車はもとより、自転車や徒歩における交通ルールの周知・徹底を図るなど、市民に対する意識啓発を推進します。
- また、ライトラインの開業を踏まえ、軌道敷に関する交通ルール等について、市民を対象に分かりやすく周知します。

#### ■ プロチーム自転車教室



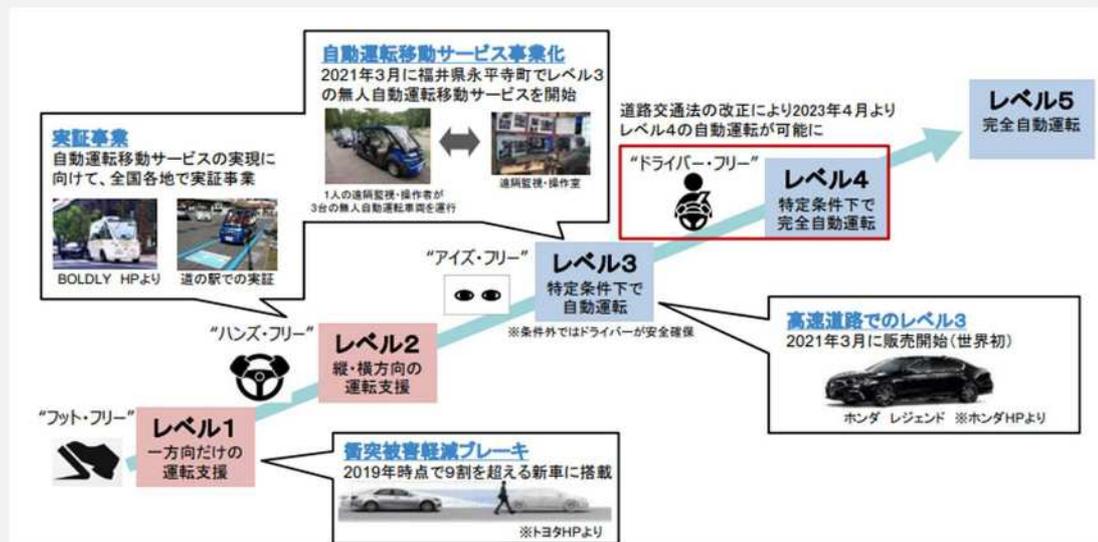
#### ■ 子ども自転車教室



## ② 安全運転支援技術等の公共交通への活用

- 国のSociety5.0やスマートシティの実現に向けた、自動運転や公共交通全体のスマート化の方針を踏まえ、バス路線や地域内交通などの公共交通への自動運転や安全運転支援技術の導入により、運行サービスや安全性の向上を図ります。

### ■ 自動運転技術の現状と目標



出典)国土交通省 自動車局 自動運転の実現に向けた取り組みについて

### ■ 宇都宮市における自動運転実証実験の様子



出典)栃木県プロジェクトABC 自動運転バスチャレンジ

## (5) 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

### ① 目的

餃子やジャズ、カクテル、大谷地域、プロスポーツなど本市固有の魅力的な地域資源や文化をつなぎ、市民や事業者、関係団体などの多様な主体の交流を促進する移動環境を実現するため、来訪者にとって分かりやすい情報発信の充実化や、移動そのものを楽しめる仕掛けづくりを推進します。

### ② 施策事業

#### 日常・観光移動における利便性改善を進める【つかう】

##### ① 情報発信の充実化を図る

- デジタルを活用し、鉄道駅やライトライン停留場、主要なバス停留所などにおいて、公共交通の運行状況などの情報を提供するとともに、ホームページやアプリなどを活用して、自宅などからでも運行情報を確認できるようにします。

#### ■ デジタルサイネージを活用した 乗り場案内(JR宇都宮駅西口)



#### ■ 多言語による情報発信 (JR宇都宮駅西口)



## ② 公共交通の案内サインの充実

- 近年、増加している外国人観光客などに対応するため、鉄道駅や主要なバス停留所、観光施設等において、あらゆる言語に対応できる、数字や記号を用いた分かりやすい案内サインを設置します。

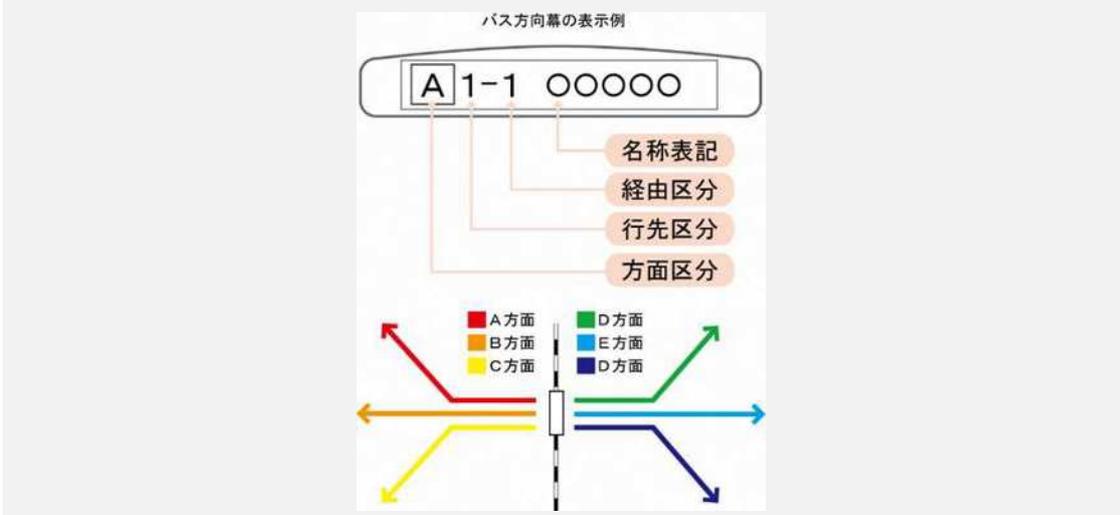
### ■ 案内サインイメージ(現行計画)



## ③ バスの方面別系統番号の導入

- バスの系統ごとの行き先や経由地が分かりやすくなるよう、市内のバス事業者で統一した、行き先の方面別の系統番号を導入します。

### ■ 案内サインイメージ(現行計画)



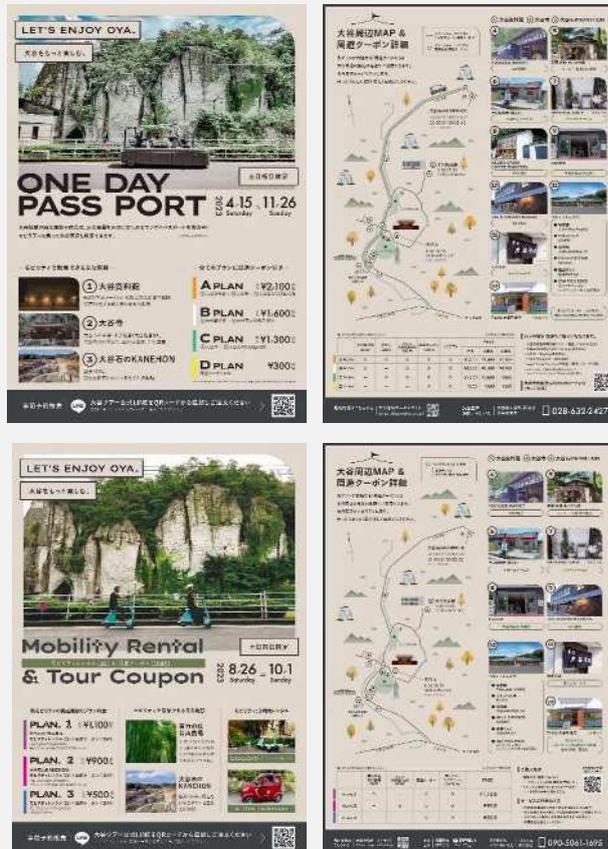
#### ④ 企画乗車券の充実

- 観光客をはじめとした来訪者が公共交通を便利かつ安心して利用できるよう、1日乗車券などの企画乗車券を充実させます。

#### ■ 企画乗車券の例



出典) 関東自動車株式会社



出典) 宇都宮市

### ⑤ 情報通信技術を活用したおもてなし環境づくり

- 国内外からの観光客をはじめとした来訪者の増加を踏まえ、イベント等の来場者輸送におけるバス路線やタクシーなどの公共交通の効果的に活用します。
- 情報通信技術を活用し、観光案内情報の提供を含む接遇の向上を図るとともに、快適な車内環境を整備するなど、おもてなしの向上を図ることや、公共交通利用におけるポイント制度など、日常的な利用者に対するサービス向上を図ります。

#### ■ おもてなしセミナーの様子



#### ■ totra の交通ポイント制度

$$\begin{array}{|c|} \hline \text{ポイント数} \\ \hline \text{小数点以下は切り捨て} \\ \hline \end{array} = \begin{array}{|c|} \hline \text{区間運賃} \\ \hline \end{array} \times \begin{array}{|c|} \hline 2\% \\ \hline \end{array}$$

##### 〈交通ポイントの利用〉

totraに貯まった交通ポイントが、ご利用になった区間運賃と同額まで達していた場合、自動的に交通ポイントから運賃が差し引かれます。（交通ポイントで利用された際は、交通ポイントは付与されません。）



## ⑥ 宇都宮版「MaaS」の推進

- 今後の少子高齢化や、国のMaaS導入に向けた動きなどを踏まえるとともに、将来的なモバイル tota の導入可能性も見据えながら、宇都宮版「MaaS」の導入を推進します。

### ■ 宇都宮版「MaaS」の推進イメージ



移動自体の楽しさを提案する【ひろげる】

①「乗って楽しい公共交通」の推進

- 「移動すること自体の楽しさ」に着目し、車両や交通結節点の魅力向上につながる取組、移動中限定のコンテンツの工夫、移動すること自体を目的化する取組を通じ、公共交通による移動総量の拡大を図ります。
- 「公共交通で地域をどう変えるか」という視点から、公共交通をきっかけとしたまちの発展・地域の活性化を推進します。

■ 貸切運行



■ 企画バス  
(プロスポーツとの連携)



■ 企画バス  
(健康づくり)



出典)〔左図〕富山地方鉄道株式会社 〔中図・右図〕進・宇宙一面白い公共交通を目指すプロジェクト/  
両備グループホールディングス株式会社

■ ラッピング車両



■ グリーンスローモビリティ  
等との連携



■ インスタ映えするバス停



出典)〔右図〕葉山市

## (6) 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

### ① 目的

本市の持つ資源や強み、ポテンシャルを活かし、新たな消費や企業による投資を呼び込み、多様な産業を持続的に発展させるため、多様な働き方を支える移動サービス等の充実や地域産業との連携を促進に取り組むとともに、脱炭素社会や循環型社会の構築に向けて、交通分野から生じる温室効果ガスの削減に寄与する施策を推進します。

### ② 施策事業

#### 地域産業との連携を進める【ひろげる】

##### ① 多様な働き方を支える移動サービス・乗り継ぎ拠点の充実

- 女性や高齢者をはじめ、様々な人が多様な働き方を実現できるよう、ライトラインやバスのサービス充実を図るとともに、乗り継ぎ拠点となるトランジットセンターやモビリティハブやその周辺における利便性の向上を図ります。

#### ■ ライトラインとトランジットセンター



#### ■ 路線バス



## ② モビリティ産業等の重点振興産業との連携促進

- 「モビリティ産業」、「情報通信産業」等の集積を図るため、実装に向けた社会実験のフィールド提供など、連携体制を構築しやすい環境づくりを推進します。

### ■ 宇都宮市における自動運転実証実験の様子



出典) 栃木県プロジェクト ABC 自動運転バスチャレンジ

## ③ 職場モビリティ・マネジメントの推進

- 自動車通勤者が週1回などできる範囲で、通勤手段を徒歩・自転車・バス・電車・ライトラインなどの環境に優しい公共交通に変える行動を促進させるため、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の運行など、職場モビリティ・マネジメントを推進します。

### ■ 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





## 6.3 将来イメージ

具体的な施策事業を推進することで、市民の生活がどのように変化するのか、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・通学、買い物、通院・外食、余暇の4つのシーンごとに将来イメージを示します。

### (1) 通勤・通学

#### ■ モデル: 福田さんの場合



- 40歳 男性
- 妻と子供2人
- 市街地部に住む

#### <これまで>

子どもの送迎等で忙しく、地域活動になかなか参加できない…

#### <2030年代前半>

子育てに活用できる移動手段が充実したので、車から公共交通での通勤に切り替え。移動の時間も有効に活用できるようになり、自分の時間が持てるようになり、地域活動に積極的に参加！

#### ■ モデル: めいちゃんの場合



- 8歳 女の子
- 両親・弟
- 市街地部に住む

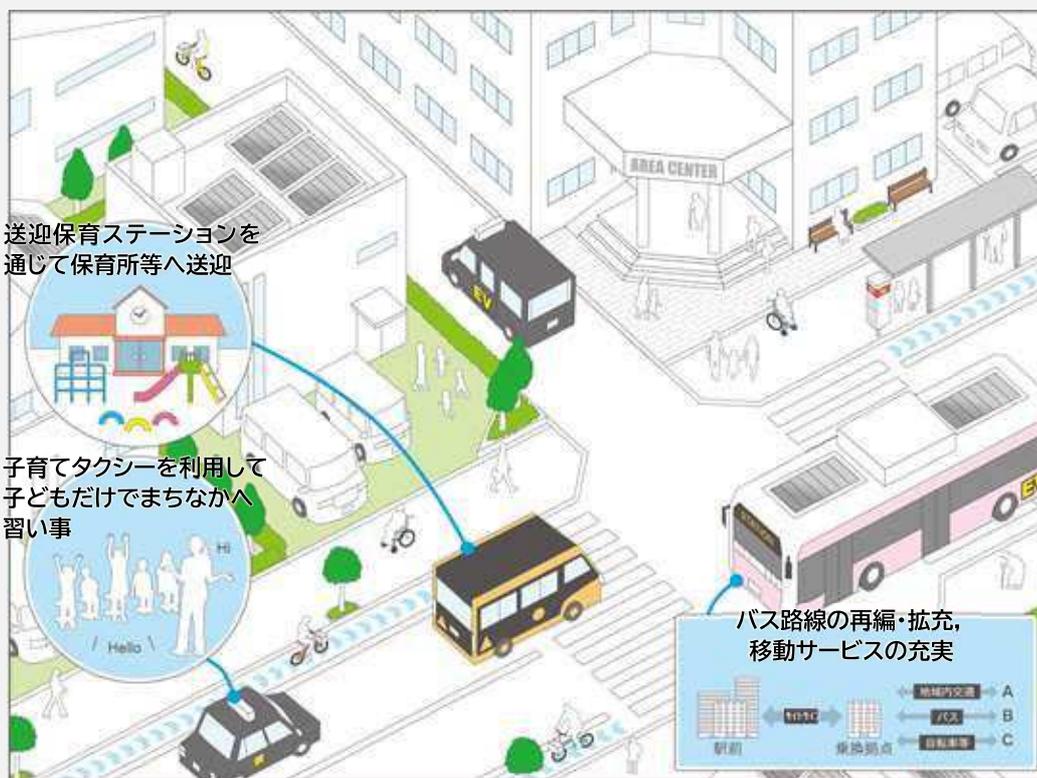
#### <これまで>

まちなかの英会話スクールに通うため、お母さんは仕事を途中で抜けて、送迎してくれているけれど、たまにスクールに遅れてしまったり、いつもお母さん忙しそう…

#### <2030年代前半>

子育てタクシーを利用して一人でも習い事に安心して通えるようになって、スクールがより楽しくなったし、お母さんも嬉しそう！

#### ■ 通勤・通学の将来イメージ



## (2) 買物

### ■ モデル:小林さんの場合



- 25歳 女性
- 単身
- JR宇都宮駅周辺に住む

#### <これまで>

まちなかで買物やお酒を楽しみたいけれど、鉄道駅からは少し離れているので気軽に遊びに行けない…

#### <2030年代前半>

駅西側にもライトラインが延伸され、モビリティハブや交通案内も整っているので、仕事終わりでも時間を気にせず、ふらっとまちなかに遊びに行けて、日々の生活が充実！

### ■ モデル:高橋さんの場合



- 16歳 女性
- 祖父母・両親・兄
- 郊外部に住む

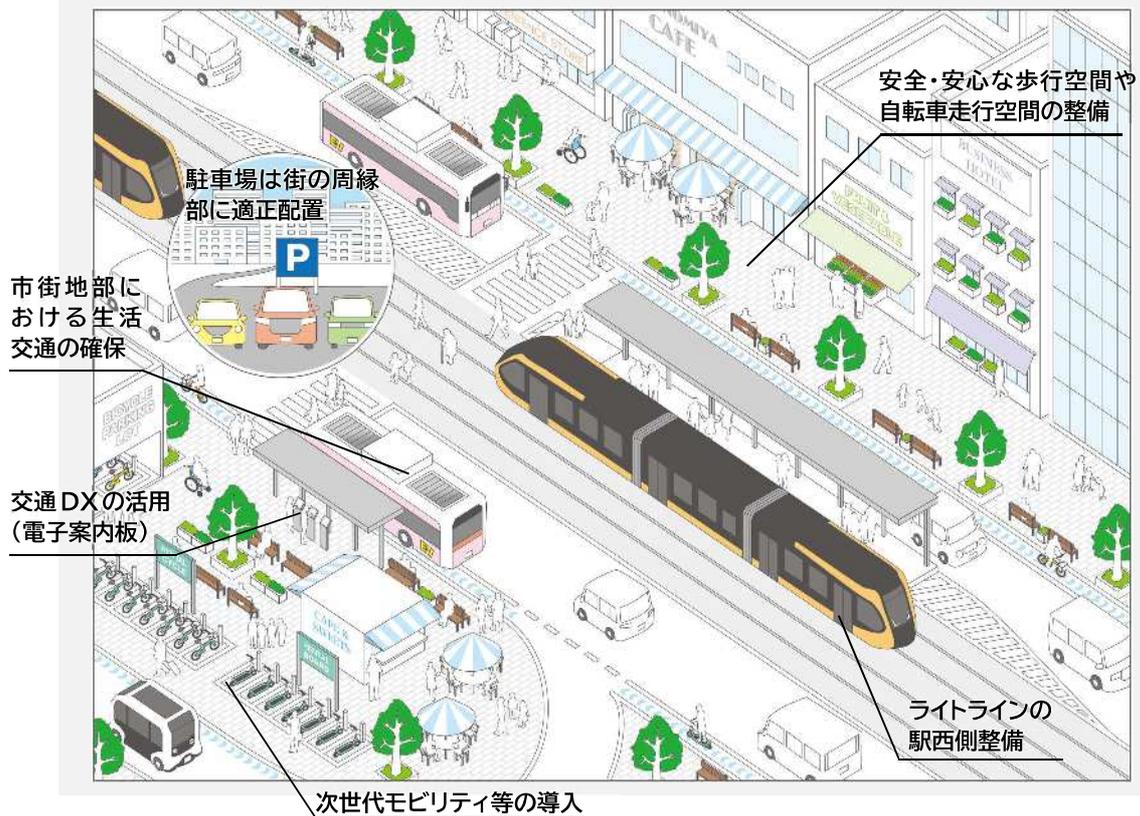
#### <これまで>

一人では移動手段が限られ、友達からの外出の誘いも断ってばかり…

#### <2030年代前半>

公共交通は車いすでも使いやすいし、トランジットセンターでは休憩したり、ライトラインとバスの乗り換えもスムーズに出来るので、家族に送迎を頼まなくても友達と遊びに行けるようになった！

### ■ 買物の将来イメージ



※上記将来のイメージ図は道路空間や停留所などの検討状況を示すものではありません。

### (3) 通院・外食

#### ■ モデル:石川さんの場合



- 70歳 男性
- 単身
- 郊外部に住む

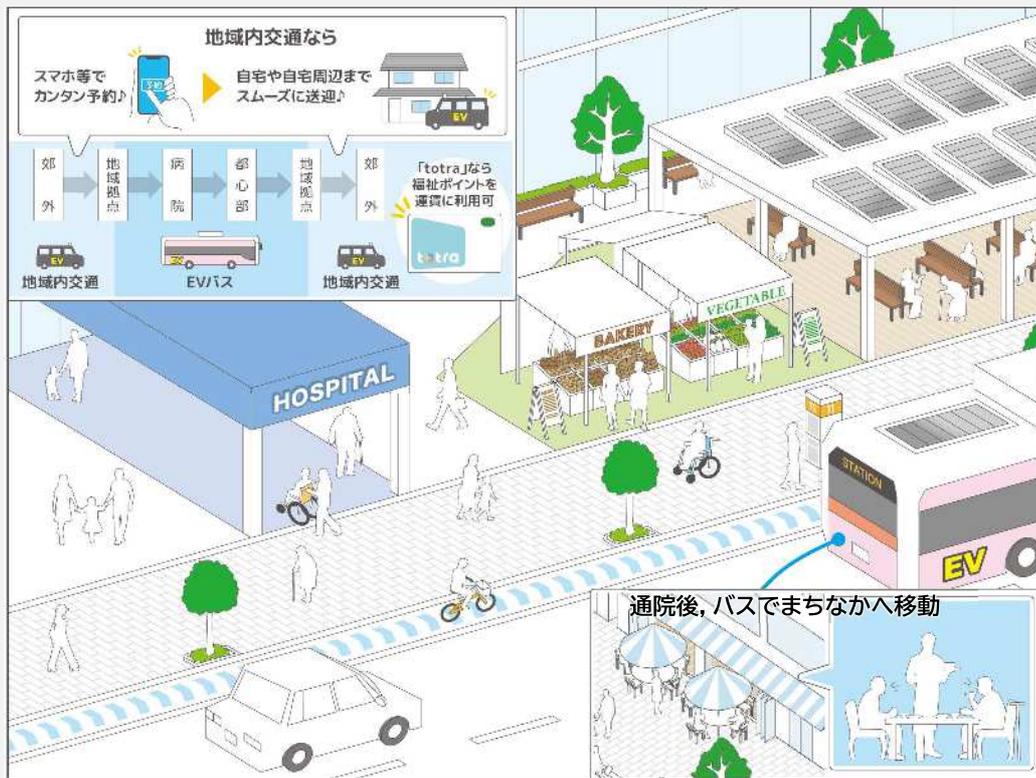
#### <これまで>

年々あちこちが痛くなる一方、都心に住む息子家族からの勧めで運転免許を返納したことで、家を出るのが億劫になり、通院も滞りがちに…

#### <2030年代前半>

地域内交通は簡単に予約できるし、バスとの乗り継ぎも便利になったので、通院後には、都心部に住む友人との食事に寄り道したり、孫へのプレゼントを買ったり、外出が充実！

#### ■ 通院・外食の将来イメージ



## (4) 余暇

### ■ モデル:ジェームスさんの場合



- 40歳 男性
- 妻と子供3人
- アメリカに住む

#### <これまで>

以前、宇都宮市を訪問した時は、観光施設にも行ってみたかったけど、言葉の不安もあったので行けず、宇都宮駅周辺で餃子を食べた思い出しかない…

#### <2030年代前半>

楽しそうなイベントをやっているという情報を見て、行ってみたら外国人にも優しい案内表示、周遊拠点施設からの移動もしやすく大満足！また遊びに行きたい！

### ■ モデル:田中さんの場合



- 45歳 女性
- 子供2人
- 郊外部に住む

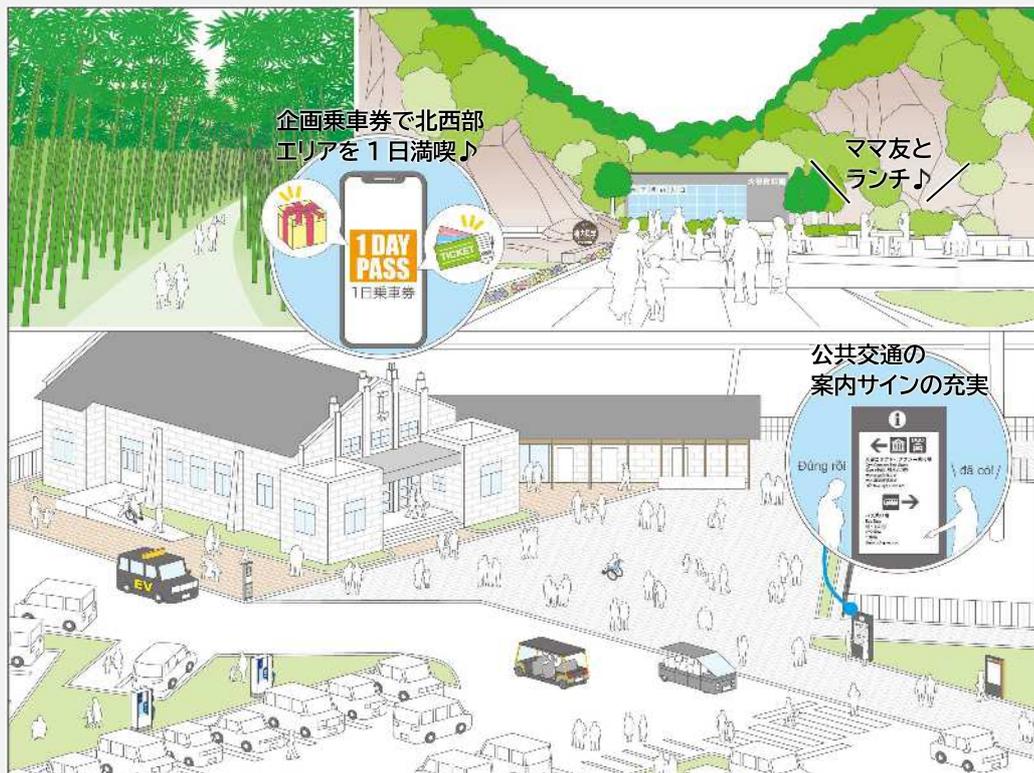
#### <これまで>

子どもが高校生になり、自分の時間が出来たので、大谷エリアで景観や歴史を楽しみたいけれど、混雑した駐車場や人通りの多い場所での運転が不安…

#### <2030年代前半>

公共交通とグリーンスローモビリティの移動で大谷の景観を満喫！ランチでお酒も飲めるので、次は友人と訪れたい！

### ■ 余暇の将来イメージ



## 6.4 目標指標

### (1) 目標指標の設定

「都市交通戦略」を実現するための目標とする交通環境を目指すため指標を選定し、今後、実施する施策・事業の進捗や効果を確認するため、数値目標を設定します。

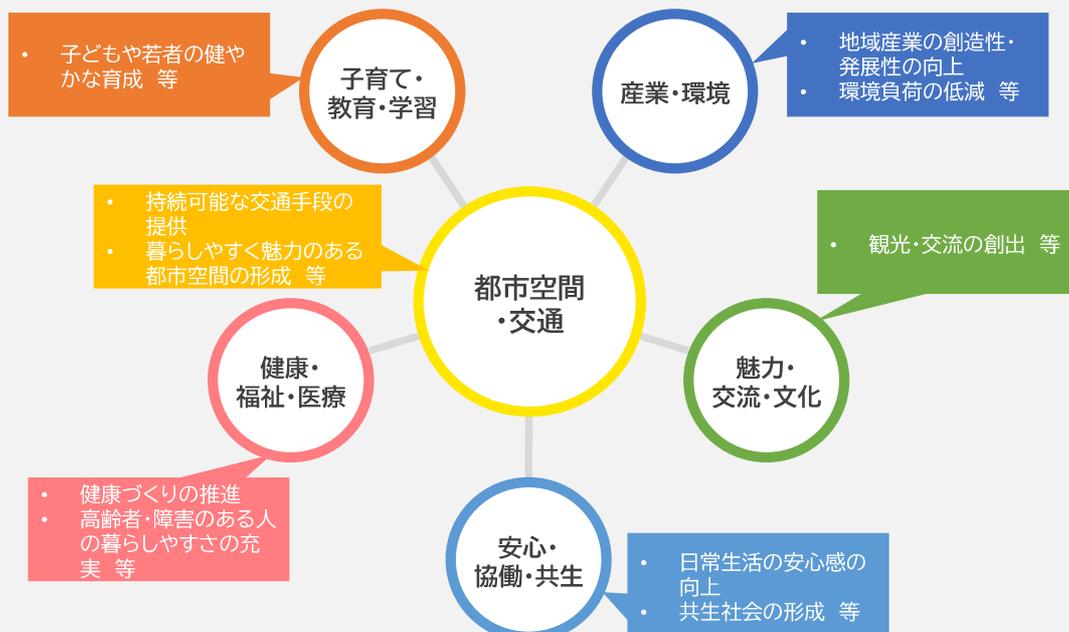
### (2) 目標年次

数値目標における目標年次は、計画期間の終期である令和10年度とします。ただし、他の行政計画等との関係性や目標値の性質上、将来見通しの制度を担保できないものは、それ以前の年次の目標を設定します。

### (3) 目標指標設定の考え方

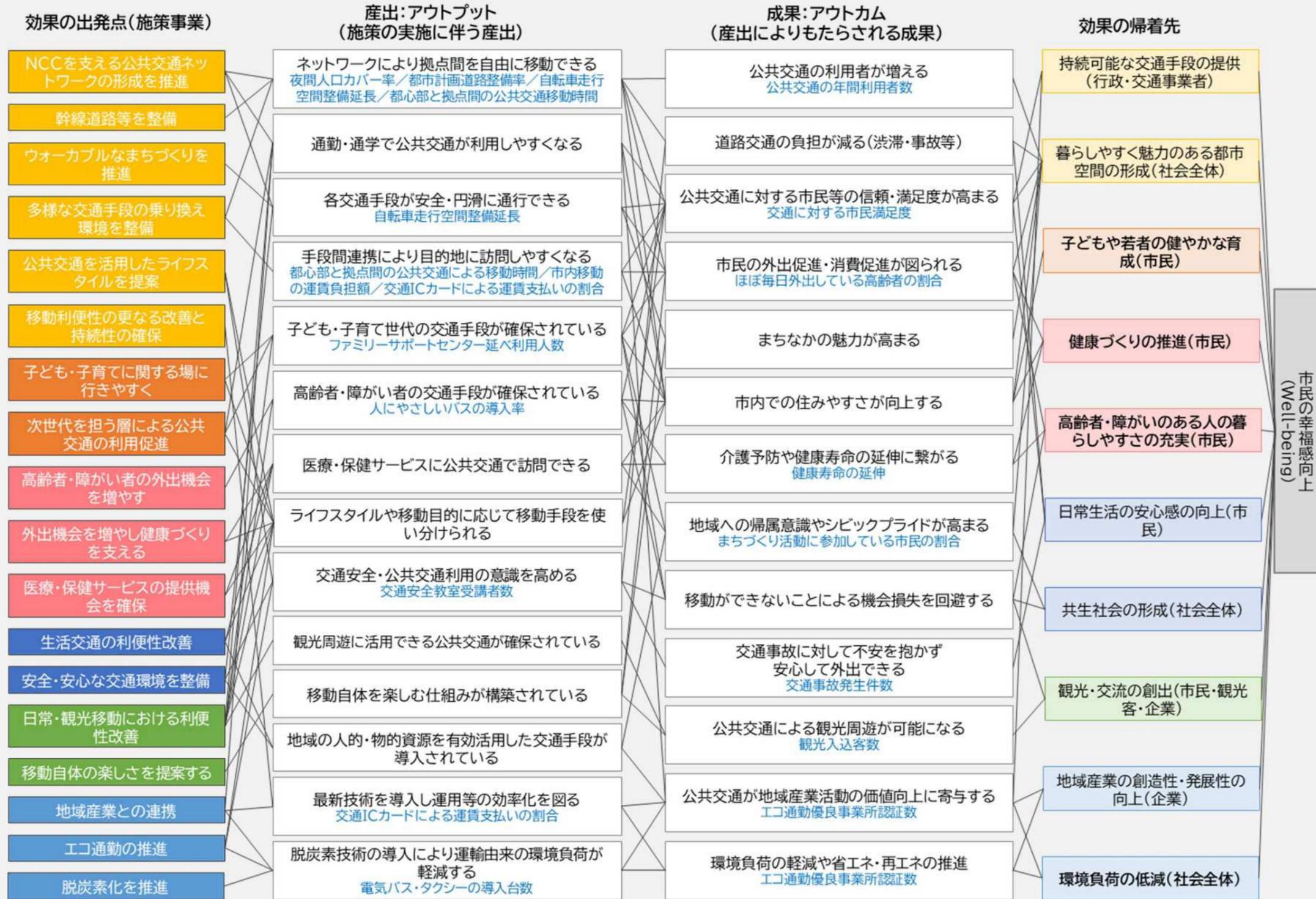
本計画の最終的な目標は「市民の幸福度向上(Well-being)」であることを踏まえ、施策事業の実施により政策分野それぞれの視点から市民の幸福度向上にどのように貢献し得るか、という視点から計画の評価を行います。

#### ■ 目標指標設定の考え方



計画の最終目標: **市民の幸福度向上(Well-being)**

■ 施策・事業の実施から効果発現までのプロセス



※青字は関連する目標指標

市民の幸福向上  
(Well-being)

#### (4) 指標選定の考え方

施策・事業の実施から効果発現までのプロセスに基づき、取組みテーマに関連する指標を設定しました。

取組みテーマ	数値指標 (黒枠:産出指標/青枠:成果指標)	現況値	目標値(令和10年)
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	公共交通夜間人口カバー率	91.4%	100%
	都市計画道路の整備率	71.8%(令和3年)	72.7%(令和4年)
	自転車走行空間の整備延長	65.7km	87.3km(令和7年)
	都心部と各拠点間の公共交通による移動時間	平均40分	平均40分 現況値を維持
	宇都宮市内の移動にあたっての運賃負担額	街なかまで片道最大500円以下	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
	交通ICカードによる運賃支払いの割合	83.0%	90%以上
	公共交通の年間利用者数	2,509万人	3,400万人
	交通に対する市民満足度(公共交通ネットワーク)	24.0%(令和4年)	38.4%
	交通に対する市民満足度(道路ネットワーク)	29.6%(令和4年)	52.4%
	交通に対する市民満足度(自転車のまち)	22.1%(令和4年)	39.9%
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	ファミリーサポートセンター延べ利用人数	14,706件(令和4年)	18,206件(令和6年)
市民一人一人の健康づくりを支える移動環境の実現	人にやさしいバスの導入台数	66.5%(令和4年)	77.6%
	ほぼ毎日外出している高齢者の割合	32.0%(令和3年)	37.4%(令和9年)
	健康寿命の延伸	男性80.01歳 女性84.15歳	平均寿命の増加分を上回る
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	交通安全教室受講者数	58,644人(令和3年)	65,000人(令和9年)
	交通事故発生件数	1,281件(令和3年)	930件以下(令和9年)
	まちづくり活動に参加している市民の割合	29.5%(令和3年)	35.0%(令和9年)
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	観光入込客数	1,078万人(令和4年)	1,500万人(令和9年)
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	電気バス・タクシーの導入台数	0台	182台
	エコ通勤優良事業所認証数	53社(令和4年)	100社

※後期計画で新たに設定した指標は黄色網掛け

## 第7章 推進体制と進行管理

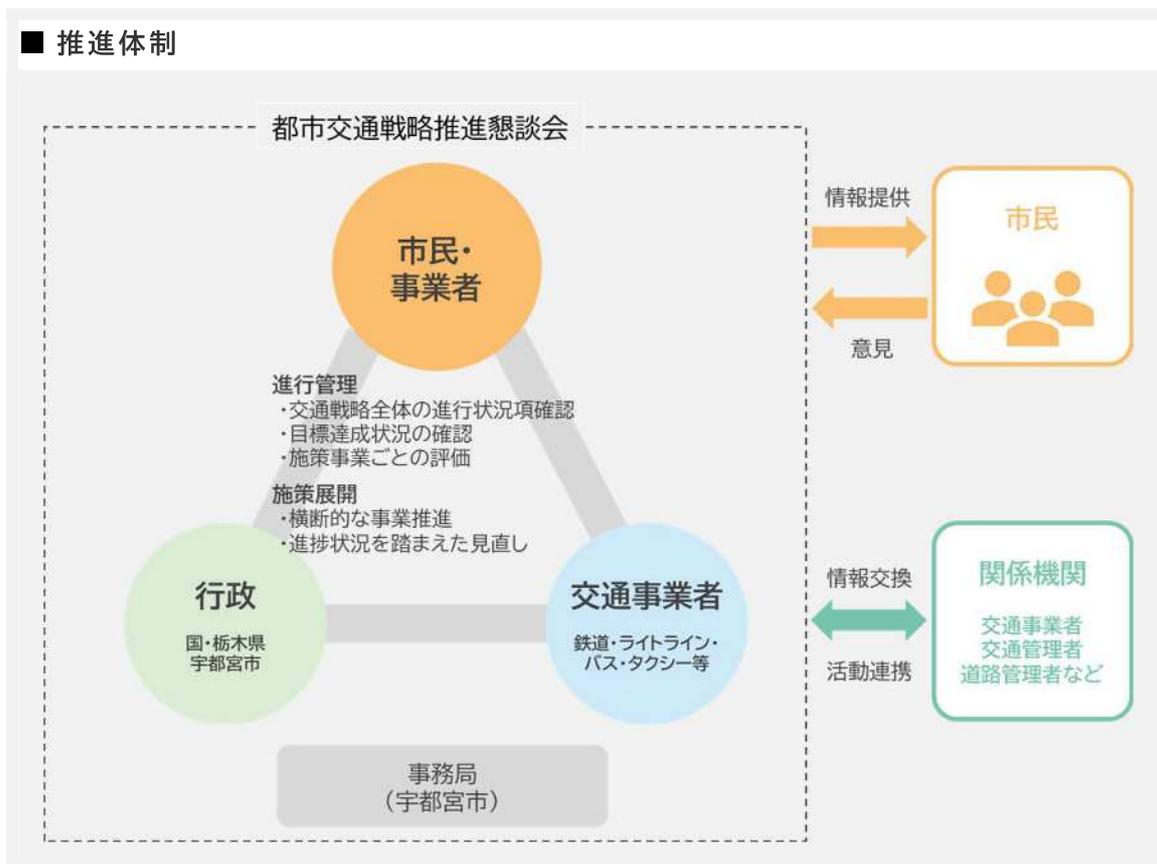
目指す将来像を実現するため、都市交通戦略を推進するにあたっては、PDCAサイクルの考え方に基づき、施策・事業の成果を確認するなど、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、データの検証などにより目標達成状況を確認しながら、必要に応じて随時、計画や目標の見直しを行っていくこととします。

そのため、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。

### ■ 計画の推進方法

項目	本計画の計画期間					次期計画
	令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年	令和11年
事業実施(D)	→					→
モニタリング・評価(C)	データ取得 →	データ取得 →	データ取得 →	データ取得 →	データ取得 →	→
個別事業の検討・見直し(A・P)		→	→	→	→	
計画全体の見直し(P)					→	改定

## ■ 推進体制



宇都宮市総合政策部交通政策課

〒320-8540 栃木県宇都宮市旭1丁目1-5

TEL:028-632-2134/FAX:028-632-5426

E-mail:u2015@city.utsunomiya.tochigi.jp