

1 調査名称：宇都宮市都市・地域交通戦略策定調査

2 調査主体：宇都宮市

3 調査圏域：宇都宮都市圏

4 調査期間：平成19・20年度

5 調査概要：

宇都宮都市圏において、住みやすく快適な都市づくりを進めていくため、都市交通マスタープランを基に、道路ネットワーク整備や新交通システムの検討、交通需要マネジメント施策の検討などに取り組んできたが、社会経済情勢の変化やモータリゼーションの進展に伴い、中心市街地の空洞化と都市機能の郊外化、通勤時の交通渋滞問題が顕在化し、一方少子高齢化の進展や環境負荷の増大への対応が問題となっているため、基幹公共交通を軸とした交通まちづくりの実現に向け、基幹公共交通とした公共交通網の整備、道路整備、結節点整備、交通規制・運用等の道路の使い方も含めた、総合的で実効性の高い「都市交通戦略」を策定する。

「都市交通戦略」においては、その検討経過を踏まえた施策の具体化の検討を行い、基幹公共交通の整備、端末交通施策、道路整備など、宇都宮地域の交通まちづくりに向けた一体的・包括的な整備プログラムの策定を行うものである。

<調査成果>

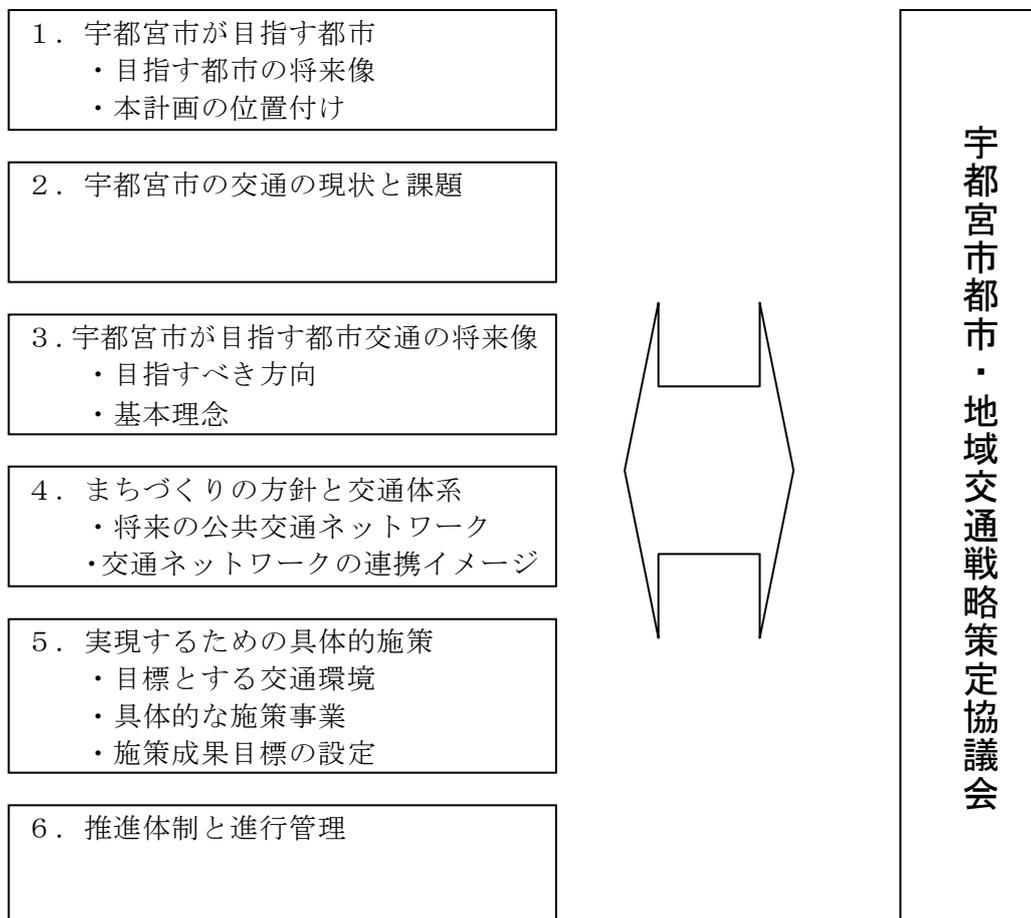
1 調査目的

平成7年度に策定された「宇都宮都市圏都市交通マスタープラン」においては、宇都宮都市圏の将来像を勘案し、住みやすく快適な都市づくりを進めていくため、道路ネットワーク整備や基幹公共交通の導入、交通需要マネジメント施策の検討などが提案され、これらの実現に向けた各種の取り組みがなされてきた。

しかし、近年の社会情勢の変化、モータリゼーションの予想以上の進展や、それに伴う中心市街地の空洞化と都市機能の郊外化、通勤時の交通渋滞問題、交通事故の増加、さらには少子高齢化の進展、環境負荷の増大への対応等、「宇都宮都市圏都市交通マスタープラン」策定時には想定できなかった都市問題がおこっている。

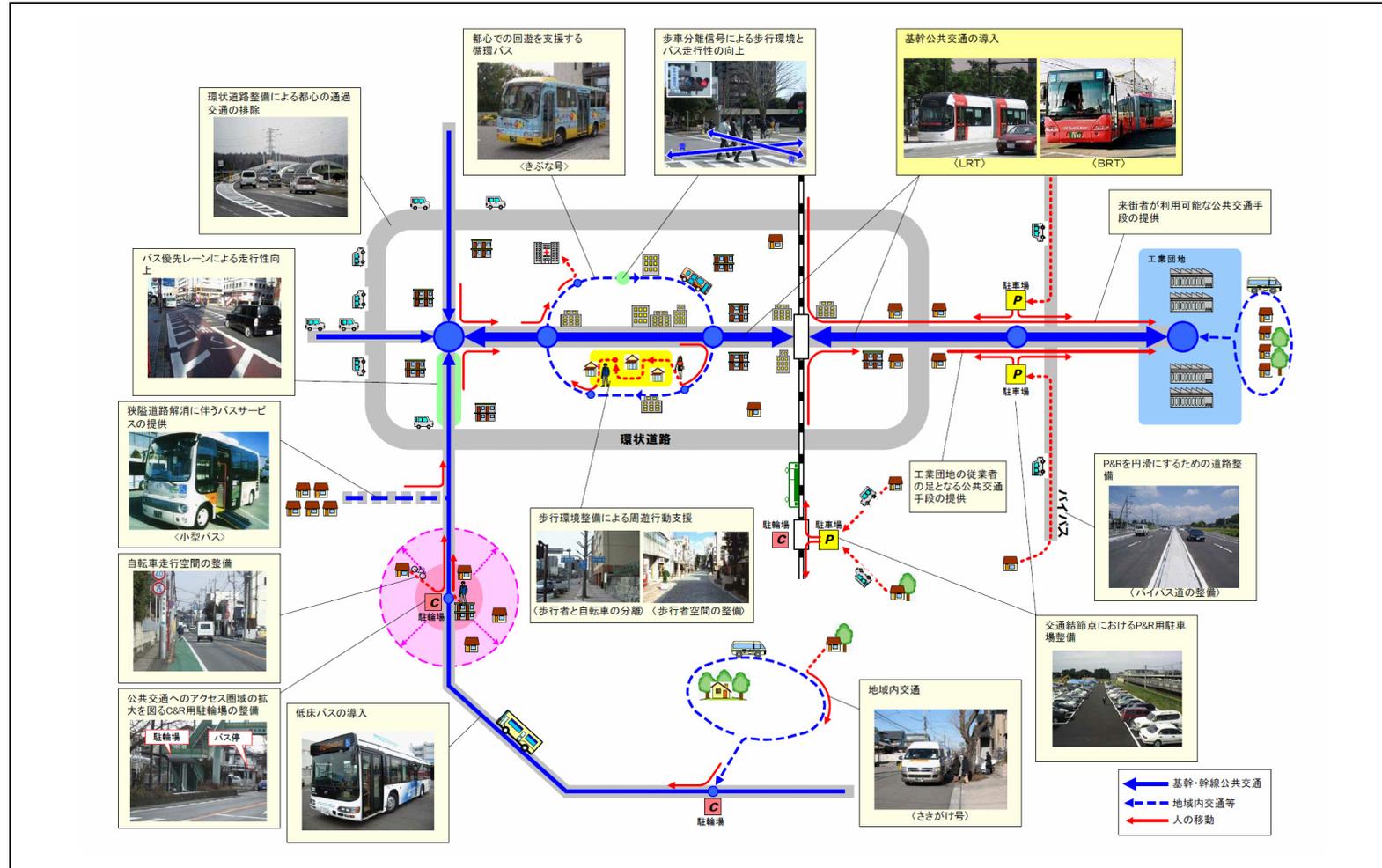
以上のような背景をもとに、本調査は「宇都宮都市圏都市交通マスタープラン」で定められている基本的な事項を踏襲し、現状の都市問題を見据えた将来のまちづくりに資する都市交通の実現をより具体的にするため、「宇都宮市都市・地域交通戦略」を策定することを目的として実施するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図

将来の交通ネットワークの連携イメージ図



4 調査成果

1. 目指す都市の将来像

宇都宮市都市・地域交通戦略は、「第5次宇都宮市総合計画」及び「(仮称)第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」における都市づくりの方針を踏まえ、「ネットワーク型コンパクトシティの実現を支える交通ネットワーク」の形成を目指し、関係者と連携して進める。

宇都宮市都市・地域交通戦略の計画年次は、平成30年度を計画年次とし、そのうち平成21年度から平成23年度までを短期、それ以降を中長期とする。

2. 宇都宮市の交通の現状と課題

①マイカー利用を前提とした拡散型のまち

宇都宮市は自動車社会への対応として道路整備を進めるとともに、土地利用、都市構造もそれに対応してきた。

結果、企業誘致や市民生活の向上に大きく寄与した一方で、頻発する交通渋滞や高齢者の事故等様々な課題が顕在化しつつある。

また、公共交通の利用者が減少し、公共交通自体のサービス水準も低下が懸念される中、大通りなどは、決して効率の良いバスの運行とは言い難い状況にある一方で、新興市街地などでは公共交通の空白地域が存在している。

②将来的に不安が残るマイカー社会

将来的には、高齢者のモビリティ確保、地域環境問題への対応など自動車だけに頼る社会の限界が伺える。

また、自動車社会によって肥大化した都市を、人口減少時代に維持していくには市民への行政コストの負担が増える可能性が高くなっている。

③まちの活力が低下

工業団地にアクセスする道路の混雑解消や交通利便性向上など、良好な生産環境の確保が課題となっている。

モータリゼーションの進展により中心部の商業施設や公益施設の郊外移転が現在も進んでおり、中心市街地の活性化が課題となっている。

3. 宇都宮市が目指す都市交通の将来像

理念1：都市機能の集約と円滑なモビリティの確保により、ネットワーク型コンパクトシティを実現

- 都市機能を各種拠点に集約し、それぞれの地域特性や役割分担等を踏まえながら、高齢社会や環境問題に対応した、魅力あるまちづくりを推進していきます。
- それぞれの拠点においては、そこに住もう人々や訪れる人々が安全・快適に移動し活動するための基盤となる公共交通などを、地域特性に応じて戦略的に整備していきます。
- そのほかの地域においては、その集積や土地利用の状況に応じて公共交通と道路をバランスよく整備していきます。

理念2：利便性・明示性・効率性の高い、持続可能な交通ネットワークの整備を推進

- 徒歩や自転車、自動車、公共交通など各種交通が相互に連携した、安全で利便性の高い交通ネットワークの整備を推進します。
- バスや鉄道等、公共交通については、相互の連携を密にしながら、利用者の視点に立った分かりやすく使いやすい公共交通ネットワークの整備を推進します。
- 個々の地域の特性やニーズ等を踏まえ、様々な交通手段を効率的に組み合わせた「魚の骨のような公共交通ネットワーク」の実現を目指します。
- 鉄道駅などの交通結節点において、円滑な乗り降りや乗り継ぎ等の環境を整備するとともに、分かりやすい案内情報の提供などのソフト施策にも取り組んでいきます。

理念3：関係者相互で連携し、公共交通を守り、育てる“マイバス”、“マイレール”意識を醸成

- 公共交通の維持・充実、そして活性化を図っていくには、何よりも利用者である市民自らが積極的に公共交通を利用していくことが重要であり、そのために、市民一人一人がそれぞれ自ら考え、過度に自動車に依存しないライフスタイルへの転換を目指します。
- 市民、事業者、さらには行政等関係者が総力を結集して、魅力あるまちづくり、魅力ある公共交通の実現に向け取り組んでいきます。

4. 将来の交通体系

(1) 公共交通ネットワークの重点課題

1) 公共交通空白地域・不便地域

①公共交通空白地域

鉄道駅、バス停の近隣の地域である公共交通利用圏域の夜間人口カバー率は約7割の水準で、公共交通空白地域に夜間人口の約3割(約17万人)が居住している。

市街化区域においても、夜間人口の約2.5割(約10万人)が居住している。

従業人口に対するカバー率も約7割の水準で、公共交通空白地域に約3割(約7万人)が従業している。

市街化区域においては、約8割がカバーされており、従業人口の約2割(約3万人)が空白地域に従業している。

②公共交通不便地域

利用者が公共交通に望む最低限の水準である運行頻度2本/時以上で、人口カバー率をみた場合、市街化区域内に関しては、夜間人口のカバー率は約5.5割であり、残りの約4.5割(約17万人)が公共交通空白・不便地域に居住している。

運行頻度2本/時以上の従業人口カバー率でも約6.5割程度であり、残りの約3.5割(約6万人)が公共交通空白・不便地域で従業している。

公共交通不便地域は、JR宇都宮線東側に多く、東部産業拠点に至っては全域が公共交通不便地域である。

③鉄道の終電の状況

宇都宮市内の鉄道は、東京からの下りを除けば、22時台までの運行となっている。

近県の県庁所在地でも、東京からの下りに比べて上りの最終は早い傾向にあるものの、23時台に最終がある。

④市街地の拡大

区画整理事業や開発行為により、急激な宅地の利用増進がなされ市街地がしたが、まちづくりと公共交通の整備の連携がなされないことにより、公共交通空白・不便地域が拡大した。

2) バス運行のサービス配分

①バス運行の不均衡

現状のバスサービスは、JR宇都宮駅と主要な営業所等に集中し、人口密度が高い地域でも公共交通不便地域等が多く存在する。

特に大通りの県庁前バス停では、オフピーク時でも約60本/時(約1分間隔)、ピークには約100本/時(約40秒間隔)で運行している。

この運行本数は、同じ都心部である鬼怒通りの約20倍の運行本数である。大通りでは運行本数が多いため、バス停でバスが数珠つなぎになる一方、大通りから分岐した系統では、運行本数が極端に減少し、公共交通不便地域も存在する。

②バス事業の現状

宇都宮市関連のバスの利用者は減少傾向にあり、ここ数年は微少となっているものの、20年間で半減しており、県内においては、民間事業者によるバス路線が減少し、市町営バスが増加する傾向となっている。

現状において、バス事業者各社は、運転者の確保に関して不安を抱えている。

3) 公共交通の相互連携

JR雀宮駅、岡本駅では、鉄道とバスのダイヤに一定の調整が図られているが、バスの結節本数が少なく1日に20本未満の状況にある。

また、JR雀宮駅、岡本駅等では、バスが駅近くまで乗り入れる駅前広場やアクセス道路の整備が十分ではない。

JR宇都宮駅西口は、バスの発着本数が多く乗り継ぎしやすい一方、17ヶ所のバスバースが存在し、ピーク時には10分間(8時から8時10分)に約40本のバスが発車しており、市民にも早発バスが分かりにくい状況である。

このような状況から、JR宇都宮駅は、市民のみならず、新幹線を利用した来外者にも分かりにくくなっている。

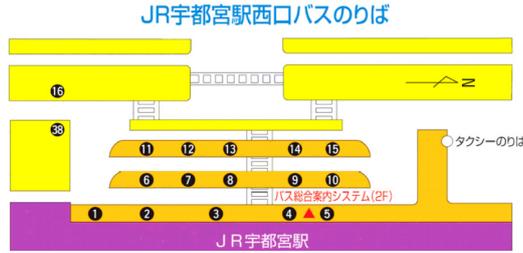


図 JR宇都宮駅西口バスのりばの配置状況

4) 定時性・快適性等

周辺部においては道路混雑により、バスの運行が遅れている路線がみられ、JR宇都宮駅西口では、バスバースに一般車両等の流入が多く、バスと一般車両の輻輳が発生している。

バス専用・優先レーンについては、一般車両が進入するなど規制が遵守されていない。

また、ノンステップバスの導入は、現時点で14%程度、バス停の上屋の設置率も3%程度と、快適性に関わる車両、施設整備は遅れている。

(2) 課題への対応の方向

1) 郊外部における空白地域の改善

地域内交通の整備を推進し、地域内交通が結節する路線バスの維持・存続又は経路変更等の対応を図る。

2) 市街化区域の空白地域・不便地域の解消

現況の交通ネットワークを前提とすると【バス増便による対応】や【サービスを再配分することによる対応】が考えられるが、抜本的な解決には至らない。

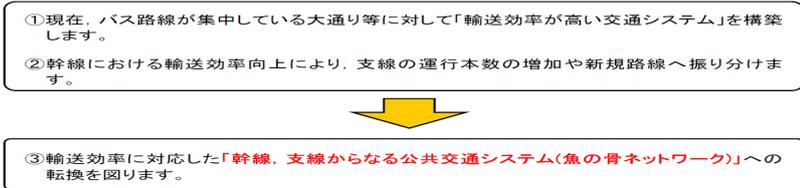
このようなことから、問題を抜本的に解決するために効率の良い公共交通ネットワークを形成する必要がある。

具体的には、「ネットワーク再構築による総合的な対応」として、ネットワークを「幹線・支線・地域内交通」といったように役割に応じた再構築を行い「階層性のあるネットワーク」を確立する必要がある。

(3) ネットワーク再構築による総合的な対応

①公共交通ネットワーク再構築に向けての対応

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。



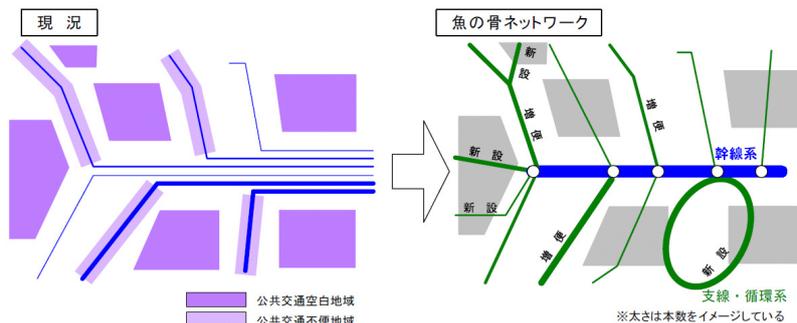
魚の骨ネットワークの構築にあたっては、以下のような施策をあわせて実施することが重要。

視点① 乗り継ぎの円滑化

魚の骨ネットワークは、輸送効率の適正化が図られるものの、幹線と支線の間で乗り継ぎが発生する。そのため、乗り継ぎを円滑にする各種施策をあわせて実施する。

視点② 定時制の確保

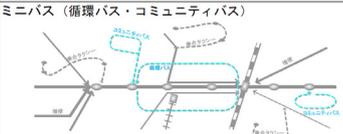
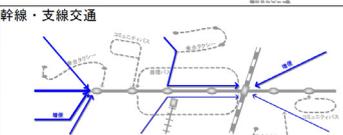
ネットワーク全体の円滑な移動を促進するため、特に幹線の交通機関に関しては、定時性の高さが要求される。そのため、定時性を確保する各種施策をあわせて実施する。



②目指すべき交通体系の階層性イメージ

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、輸送力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。

表 目指すべき公共交通ネットワークの階層性のイメージ

郊外	乗合タクシー等 	<p>【導入想定箇所・区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部における集落等が点在する地域 <p>【求められるサービス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の移動を確保するため、その地域の実状にあったサービス水準
	ミニバス（循環バス・コミュニティバス） 	<p>【導入想定箇所・区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域における、都心部内や日常生活の移動を中心とした地域 ・郊外部において一定規模の需要が見込める地域 <p>【求められるサービス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域においては、円滑で快適な日常生活を支えるサービス水準 ・都心部においては、周遊行動の支援を図るための高いサービス水準 ・郊外部においては、日常生活の移動を確保するため、その地域の実状にあったサービス水準
都市内	幹線・支線交通 	<p>【導入想定箇所・区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点間を結ぶ都市軸等の幹線 ・公共施設や集落等をつなぐ支線 <p>【求められるサービス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市軸等の幹線については、円滑、快適な都市活動の促進、土地利用誘導の観点から、より高いサービス水準 ・支線については、円滑で快適な移動手段を支えるサービス水準
	基幹公共交通 	<p>【導入想定箇所・区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線のうち、一定規模以上の輸送力が求められる区間 <p>【求められるサービス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスや鉄道からの乗り継ぎを考慮して、待ち時間を気にしないで利用できる高頻度かつ定時性の高いサービス水準 ・様々なライフスタイル、都市活動に対応したサービス水準

(4) 目標とする公共交通ネットワーク

①基幹・幹線公共交通ネットワークの構築

- a) (仮称) 第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想(素案)に基づくネットワークの基幹公共交通と主なバス路線を、基幹・幹線公共交通とする。
- 【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
 - ・地区市民センター等
- b) 基幹・幹線公共交通を中心とした公共交通ネットワークを構築するうえで、基幹公共交通は、ネットワークの中心的な機能を担うため、大量輸送機能や定時性・速達性を備えた交通機関とする。
- c) 基幹と幹線が集中する乗降場においては、ネットワークの機能を最大限に高めるため、他の交通手段も含めた交通結節点としての機能強化を図る。

②基幹・幹線公共交通ネットワークを補完する公共交通の整備

基幹・幹線公共交通のネットワークでカバーされない地域については、以下の対応により公共交通ネットワークの充実を図る。

- a) 基幹・幹線公共交通ネットワークを補完する支線公共交通の整備

拠点や主要施設間を円滑に連絡するための支線公共交通(支線バス)を整備する。

人口密度等の地域特性に応じた水準の支線公共交通を整備し、可能な限り公共交通不便地域等を解消する。
- b) 公共交通ネットワークへのアクセス圏域拡大のための施設整備

道路環境や需要面等の問題から支線公共交通の整備が困難な地域においては、近傍の公共交通の乗降施設に対する駐輪場整備等により、アクセス圏域を拡大する。
- c) 地域内交通の整備

ミニバスや乗合タクシー等、地域特性に合わせて一定地域内を運行する地域主体の公共交通(地域内交通)を整備する。

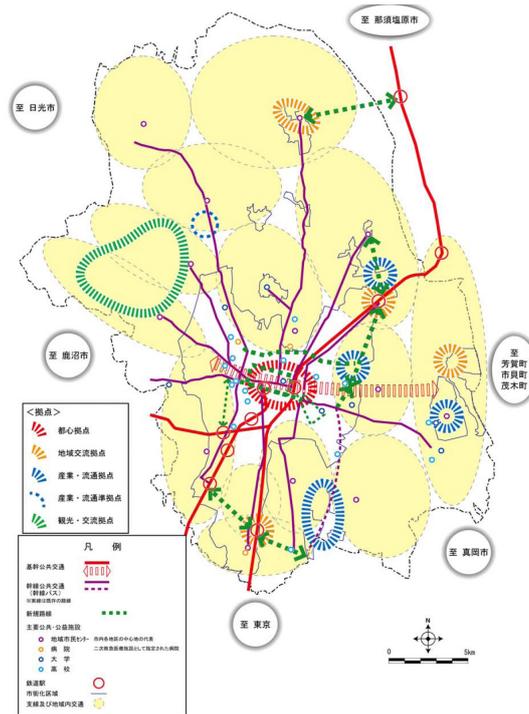


図 目標とする将来公共交通ネットワーク

(5) 公共交通ネットワークの階層とサービスレベルの考え方

表 公共交通ネットワークの階層サービスレベルの設定

	公共交通の階層及びサービスレベル	基幹公共交通	幹線・支線公共交通	ミニバス(循環バス・コミュニティバス)	乗合タクシー等
都心部	<ul style="list-style-type: none"> 都心部は東西軸を支える基幹公共交通の導入を図る。 ⇒基幹公共交通は、乗換えを円滑にするため、5分～10分に1本の運行 幹線・支線公共交通は基幹公共交通と連携したネットワークを形成する。 循環バスは、目的な公共交通サービスを提供する。 ⇒業務活動や周遊行動、日常生活を支援するため、15分～20分に1本の運行 	◎	◎	○ (循環バス)	—
周辺市街地	<ul style="list-style-type: none"> 周辺市街地は、都心部と主要な拠点間を結ぶ都市軸等においては幹線公共交通、その他地域では支線公共交通による公共交通サービスを提供する。 ⇒幹線公共交通は、快適な都市活動を支えるため、15分～20分に1本の運行 ⇒支線公共交通は、円滑な日常生活を支えるため、30分程度に1本の運行 日常生活の移動については、ミニバス等の地域内交通により基幹公共交通、幹線公共交通等への接続を図る。 ⇒地域内交通は、日常生活を支えるため、30分程度に1本の運行 	○	◎	○	—
郊外部	<ul style="list-style-type: none"> 都市軸等の幹線公共交通の沿線以外では、ミニバスや乗合タクシー等の地域内交通により基幹公共交通、幹線公共交通等への接続を図る。 ⇒幹線公共交通は、30分程度に1本の運行 ⇒地域内交通は、地域の実状にあわせる 	—	◎	○	◎
東部産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> 東部産業拠点は、企業活動を支援するため、都心部とを結ぶ基幹公共交通の導入を図る。 拠点内については、基幹公共交通を中心にミニバスや乗合タクシー等の地域内交通によりサービスを図る。 ⇒基幹公共交通は、産業拠点の形成を図るため、10分～15分に1本の運行 ⇒地域内交通は、地域の実状にあわせる 	◎	○	○	◎

4. 2 交通ネットワークの連携イメージ

公共交通を利用するためには、鉄道駅やバス停まで徒歩、自転車、自動車等の何らかの交通手段で移動することが必要となる。このため、単に公共交通ネットワークのサービス水準として運行頻度等を向上させるだけでは、使いやすい公共交通ネットワークとはならない。公共交通ネットワークの利便性を最大発揮するためには、他の交通ネットワークとの連携強化を図る必要がある。

表 地域ごとの公共交通と各種交通の連携の考え方

地域	整備する公共交通とその他の交通	公共交通区分				その他の交通区分		
		基幹公共交通	幹線・支線公共交通	ミニバス※	乗合タクシー等	徒歩	自転車	自動車
都心部	○公共交通 ・都心部は東西軸を支える基幹公共交通の導入を図る。 ・幹線・支線公共交通は基幹公共交通と連携したネットワークを形成する。 ・循環バスは面的な公共交通サービスを提供する。 ○その他の交通 安全で快適な歩行空間やスポット駐輪場、外縁部の駐車場を整備し、徒歩と公共交通による回遊性を高める。	◎	◎	○循環バス		◎	○	
周辺市街地	○公共交通 ・周辺市街地は、都心部と主要な拠点間を結ぶ都市軸等においては幹線公共交通、その他の地域においては支線公共交通による公共交通サービスを提供する。 ・日常生活の移動については、ミニバス等の地域内交通により基幹公共交通、幹線交通等への接続を図る。 ○その他の交通 安全で快適な歩行空間の整備に加え、公共交通の結節点において駐輪場等を整備し、公共交通との連携を図る。	○	◎	○		◎	◎	○
郊外部	○公共交通 ・都市軸等の幹線公共交通の沿線以外では、ミニバスや乗合タクシー等の地域内交通により基幹公共交通、幹線公共交通への接続を図る。 ○その他の交通 駐輪場や駐車場を整備し、幹線公共交通との連携を図る。		◎	○	◎	◎	◎	◎
東部産業拠点	○公共交通 ・東部産業拠点は、企業活動を支援するため、都心部と結ぶ基幹公共交通の導入を図る。 ・拠点内については、基幹公共交通を中心にミニバスや乗合タクシー等の地域内交通によりサービスを図る。 ○その他の交通 乗降場に駐車場や駐輪場を整備し、高頻度な基幹公共交通との連携を図る。	◎	○	○	◎	◎	◎	◎

※ミニバス：循環バス・コミュニティバス

4. 3 各種交通の整備の方向

(1) 道路ネットワーク

①道路整備の方向

○都市・地域の活力を高める幹線道路網の整備

持続可能なまちづくりのため、3環状12放射の道路ネットワークの形成や都市計画道路などの幹線道路網を整備する。

交通容量の拡大や交通結節点へのアクセス向上、地域間交通の円滑化、環境負荷を軽減するための道路を整備する。

○安心・安全な暮らしを支える道路整備

暮らしやすい住環境を支え、子どもから高齢者までだれもが安心して利用できる身近なみちを整備する。

災害に強いまちに不可欠な生活道路を改善する。

②道路ネットワークの考え方

○観光や物流などを通じて経済の活性化を図る「地域高規格道路」の整備を促進するとともに、高速道路を活用した機能的な道路ネットワークを構築しつつ、地域振興や交通の円滑化を図るため、「スマートIC」の整備に努める。

○市街地の交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支えるとともに、拠点相互の有機的な連携を図るため、市内各地や広域的な道路に連絡する主要な幹線道路の整備を推進する。

○都心環状線・内環状線の4車線化や、宇都宮環状道路と主要な幹線道路との立体化、都心部から伸びる主要な放射状道路の整備など、都心の骨格を形成する3環状12放射道路の整備を推進する。

(「宇都宮市道路見える化計画」「(仮称)第2次宇都宮市都市計画マスタープラン」から抜粋、要約)

(2) 歩行者・自転車ネットワーク

①歩行者・自転車道整備の方向

- 安心・安全な暮らしを支える道路整備
- 都心部の回遊性の向上
- 自転車走行空間の確保
- 自転車駐輪場の確保
- 公共交通機関との連携

②歩行者・自転車ネットワークの考え方

- 中心市街地内で市民が快適に移動できるように歩行者・自転車ルートを整備する。
- 市民の移動手段として定着している自転車の走行性、安全性を確保するため、自転車走行空間、駐輪場を整備する。
- 内環状線や内環状線と周辺部を結ぶ放射幹線道路、また内環状線の内側では、幹線道路に加え自転車利用の多い裏道路線に自転車走行空間を確保する。
- 公共交通の駅から各目的地（公共施設等の主要施設）へ快適な歩行、自転車による走行環境の整備を行い、歩行者・自転車・公共交通が連携した公共交通ネットワーク化に努める。

（「宇都宮市道路見える化計画」「宇都宮市自転車利用・活用計画」から抜粋、要約）

5. 実現するための具体的施策

(1) 取り組み方針

ネットワークを再構築する取り組みは、短期的には行えず、時間を要するものであるため、以下のように段階的整備を行う。

①階層性のあるネットワークを構成するための中長期的施策

→（理念を踏まえたランドデザインを提示）

- ・人口分布や都市機能の集積に応じた幹線軸の設定と段階的な整備
- ・幹線・支線の乗り継ぎを円滑にする結節施設の整備
- ・サービスレベルに応じたバスの再配分による効率的な運行
- ・鉄道やバスなどの交通機関が相互に連携した公共交通ネットワークの形成

②将来のネットワーク構築に繋げるための短期的施策

→（戦略としてプログラム化）

- ・現況バス路線の維持・存続
- ・マイカーから公共交通利用への意識転換策
- ・公共交通利用者の利便性を向上する利用環境整備（サイクルアンドライド駐輪場、停留所の整備等）
- ・市街化区域内の空白地域の削減（改善）
- ・郊外部の地域内交通との連携強化
- ・駅前広場など交通結節点の利用環境改善

(2) 目標とする交通環境

基本理念に基づき、その実現のためのネットワークの構築に向けて、より具体的な目標とする交通環境を以下のように考える。

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
- 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
- バス利便性を向上する
- 公共交通の案内情報を充実する
- 公共交通へのアクセス手段を拡大する
- 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

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空白（不便）地域を解消する
- 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
- 中心市街地の回遊性を高める
- 車や公共交通等が円滑に通行できる道路を整備する

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
- 環境にやさしい交通環境を整備する
- 徒歩、自転車で安全・快適に通行できる道路整備する
- 公共交通の利用促進策実施
- 利用者に対する支援

(3) 具体的な施策事業

1) 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

①目的

公共交通が利用しにくいいため、自動車に依存しなくてはならない現状を改善して、市民や来街者など誰もが、公共交通を利用しやすくすることにより、目的に応じて自動車と公共交通が共存できる社会の構築を目指して、施策事業を実施する。

②目標指標

指 標	年度	数 値
公共交通の年間利用者数	H18	33,223 千人
	H30	42,000 千人
都市計画道路の整備率	H19	62.7%
	H24	66.2%
交通での移動に関する 市民満足度	H19	30.6%
	H24	43.0%

2) まちづくりに資する交通環境を整備する

①目的

自動車依存社会により拡散した都市になった宇都宮市を改善し、都心部を中心とした市街地の魅力を向上し、人・都市機能の集約に資する都市の交通基盤となる公共交通の充実・強化を目指して施策事業を実施する。

②目標指標

指 標	年度	数 値
公共交通 夜間人口カバー率 (市街化区域)	H20	75%
	H30	100%
中心市街地 歩行者通行量	H19	129,609 人
	H24	143,000 人

3) ひとや環境に優しい交通環境を整備する

①目的

高齢社会の進行や早急な対策が必要な地球温暖化等の環境問題に対応し、持続可能な都市の交通基盤の整備を目指して施策事業を実施する。

②目標指標

指 標	年度	数 値
ノンステップバスの 導入率	H19	13.7%
	H24	30.0%

(4) 施策成果目標の設定

1) 成果目標の設定とは

基本理念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、戦略で示され今後実施されていく施策事業が有効に実施されているかを確認するため、数値目標を設定する。

2) 目標年次

平成21年度から10年後を目標とする

ただし、他の計画事業等により数値目標等がある場合は、それを目標年次及び数値目標とする。

3) 指標の選定

以下の条件により指標を選定する

- ① 目標を適切に評価できる指標
- ② 施策の実施による効果を測る客観的な指標
- ③ 検証可能な指標

4) 成果指標

i. 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

- ① 公共交通の年間利用者数
- ② 都市計画道路の整備率
- ③ 交通での移動に関する市民満足指標

「自動車や公共交通で市内を移動する際に、便利で快適であると感じている市民の割合」

ii. まちづくりに資する交通環境を整備する

- ① 公共交通夜間人口カバー率（市街化区域）
- ② 中心市街地通行量

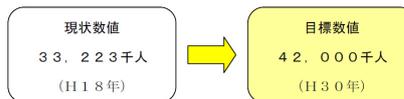
iii. ひとや環境にやさしい交通環境を整備する

5) 成果目標値

目標1：誰もが移動しやすい交通環境を整備する

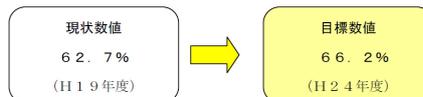
① 公共交通利用者数

- 指標説明
本市内における鉄道駅の年間利用者数及び市内を通る路線バス全系統の年間乗客数
- 将来目標
年間の公共交通利用者数を、現況の33,223千人に対して、将来（平成30年）は42,000千人まで向上させる（概ね10年前の水準に戻す）ことを目指します。



② 都市計画道路の整備率

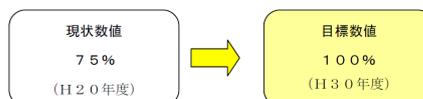
- 指標説明
円滑で機能的な道路ネットワークを構築するための、都市計画道路の整備率
- 将来目標
市内の都市道路の整備率を62.7%に対して、将来（平成24年度）は66.2%まで整備することを目指します。



目標2：まちづくりに資する交通環境を整備する

① 公共交通夜間人口カバー率【市街化区域】

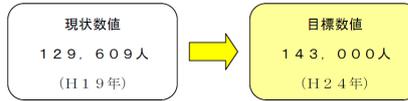
- 指標説明
市街化区域の人口に対する公共交通空白地域（バス停から250m圏域、鉄道駅から1,500m圏域）の夜間居住人口の割合
- 将来目標
区域の全公共交通沿線及び地域内交通導入地区の夜間居住人口割合現況値75%に対して、将来（平成30年度）は100%まで向上させることを目指します。



② 中心市街地通行量（休日）

○ 指標説明
中心商店街における中学生以上の歩行者・自転車の休日通行量

○ 将来目標
中心商店街の休日通行量現況値129,609人に対して、将来（平成24年）は143,000人まで向上させることを目指します。

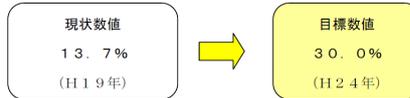


目標3：ひとや環境に優しい交通環境を整備する

① 人にやさしいバスの導入率

○ 指標説明
ノンステップバスの導入台数に関する導入率

○ 将来目標
ノンステップバスの導入率13.7%に対して、将来（平成24年）は30.0%に向上させることを目指します。



6. 推進体制と進行管理

戦略プログラムの着実な進行とその効果にあたっては、いわゆるPDCAサイクルの考え方に基づき、進行管理体制を構築し、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、データ収集や調査により目標達成状況を確認し、必要に応じた計画・目標の見直し・提案を行っていくことが重要である。

そのためには、市民、交通事業者、行政がそれぞれの立場から施策事業に参画していくことが重要であり、そのような場として、「交通戦略策定協議会」を設け、PDCAサイクルに基づく、事業の進行管理を行う。

交通戦略推進協議会における事業の進行管理は、行政はネットワーク型コンパクトシティを形成するために「目標とする交通環境」を整備する施策事業を積極的に実施、支援し、交通事業者は、ネットワーク型コンパクトシティの形成とともに自社の持続性向上につながる事業を積極的に実施し、市民は行政等に協力して積極的に公共交通を利用するよう進めることとし、以下のとおり各主体の役割分担を定める。

表 市民・交通事業者・行政の各主体の役割

	役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進について理解と関心を深める バス・鉄道など公共交通を積極的に利用する 出来る限り、自家用車の利用を控えるよう努力する 施策事業への協力
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズに基づき、快適で適切な運行サービスの提供に努める 公共交通の利便性向上に努める 関係者に公共交通の推進につながる情報の提供を行う 施策事業の推進・協力
行政	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な公共交通体系を構築する まちづくりと一体となった、地域の実情に応じた交通計画を立てる 必要に応じて積極的にかつ効果的な支援を行う 公共交通利用促進に関する市民への意識啓発や情報提供を行う 施策事業の推進

【進行管理及び施策展開のイメージ】

