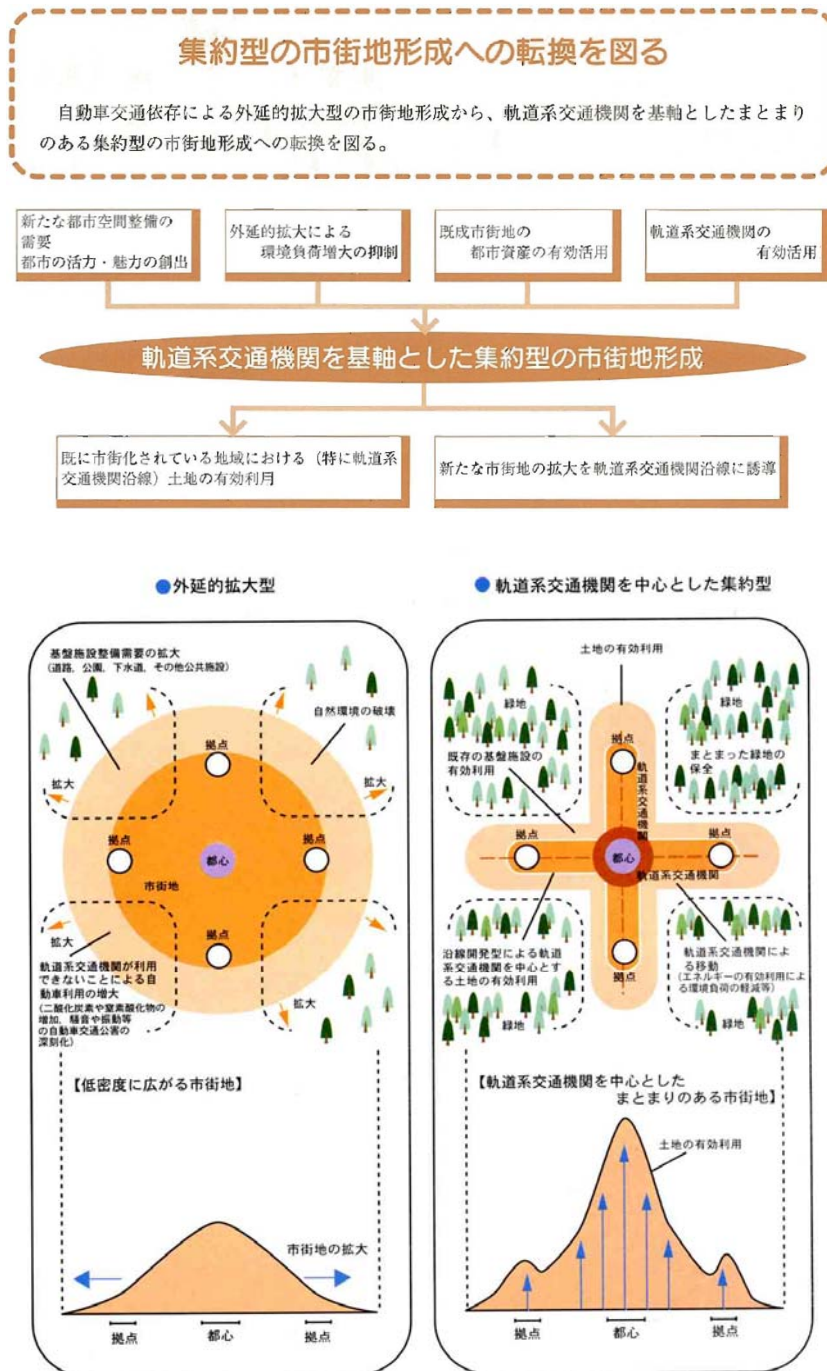


## 2) まちづくりの基本方向

- 市街地の低密拡散化、自動車依存の高まり、公共交通の衰退、中心市街地の衰退の悪循環を断ち切り、「利便性の高い公共交通の沿線に居住、商業、業務、福祉、文化、交流等の機能が集積した集約型都市構造」へと誘導していく必要がある。
- そのためには、市街地拡大の抑制、自動車利用の抑制、公共交通の活性化、中心市街地や公共交通沿線における居住誘導や施設立地誘導等の施策を、総合的に推進する必要がある。



# まちづくりの方向性(3つのシナリオの想定)

20世紀最大の発明と言われている「自動車」。

確かに、クルマは便利ですが、使い方によってはマイナス面もあることが分かってきました。

そこで、21世紀の宇都宮地域のまちづくりの方向性について、3つのシナリオを考えました。

あなたはどのシナリオを選びますか？

## シナリオ1

**需要対応型の道路整備**  
(今までと同様の自動車型まちづくり)

- 増え続ける自動車需要に対応した道路整備や駐車場整備を行う
- 公共交通については特別な支援は行わない(市場原理に委ねる)

## シナリオ2

**既存公共交通の強化**  
(自動車型まちづくりでバスも強化)

- 増え続ける自動車需要に対応した道路整備や駐車場整備を行う
- 一定水準のバスサービスの確保に必要な行政支援を行う

## シナリオ3

**新たな基幹公共交通の整備**  
(都市軸上のコンパクトなまちづくり)

- 東西都市軸上に新たな公共交通を導入する
- 周辺部は、従来通り自動車利用中心に考え、必要な道路整備を行う

### 中心市街地の活性化の観点からは・・・

#### シナリオ1・2の場合

まちの膨脹と中心市街地の衰退が継続・進行する。

#### シナリオ3の場合

魅力ある公共交通を導入し、それを契機としたまちづくりができる。



海外では、魅力ある公共交通の導入によってまちが蘇った事例も多い

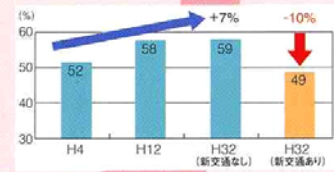
### 交通サービスの観点からは・・・

#### シナリオ1・2の場合

道路整備をすればするだけ自動車が増えて、結局道路混雑は解消しない。

#### シナリオ3の場合

公共交通が便利になることに加え、自動車交通が減ることにより、道路混雑も改善される。



基幹公共交通の導入により、沿線地域の自動車分担率は大幅に低下

### 高齢者対応の観点からは・・・

#### シナリオ1・2の場合

自動車が運転できない高齢者は外出しづらく、高齢ドライバーによる交通事故も増える。

#### シナリオ3の場合

バリアフリーな公共交通網ができて、高齢者にとって利便性が向上する。



床の低い最新型の公共交通は、とてもバリアフリー

### 環境改善の観点からは・・・

#### シナリオ1・2の場合

自動車交通が増えるので、環境負荷も増える。

#### シナリオ3の場合

自動車利用が減り公共交通利用が増えるので、環境負荷が軽減する。



環境負荷が小さな、軌道系公共交通

宇都宮地域の問題点を解決するためには、まちづくりや総合的な交通対策と一体的に、

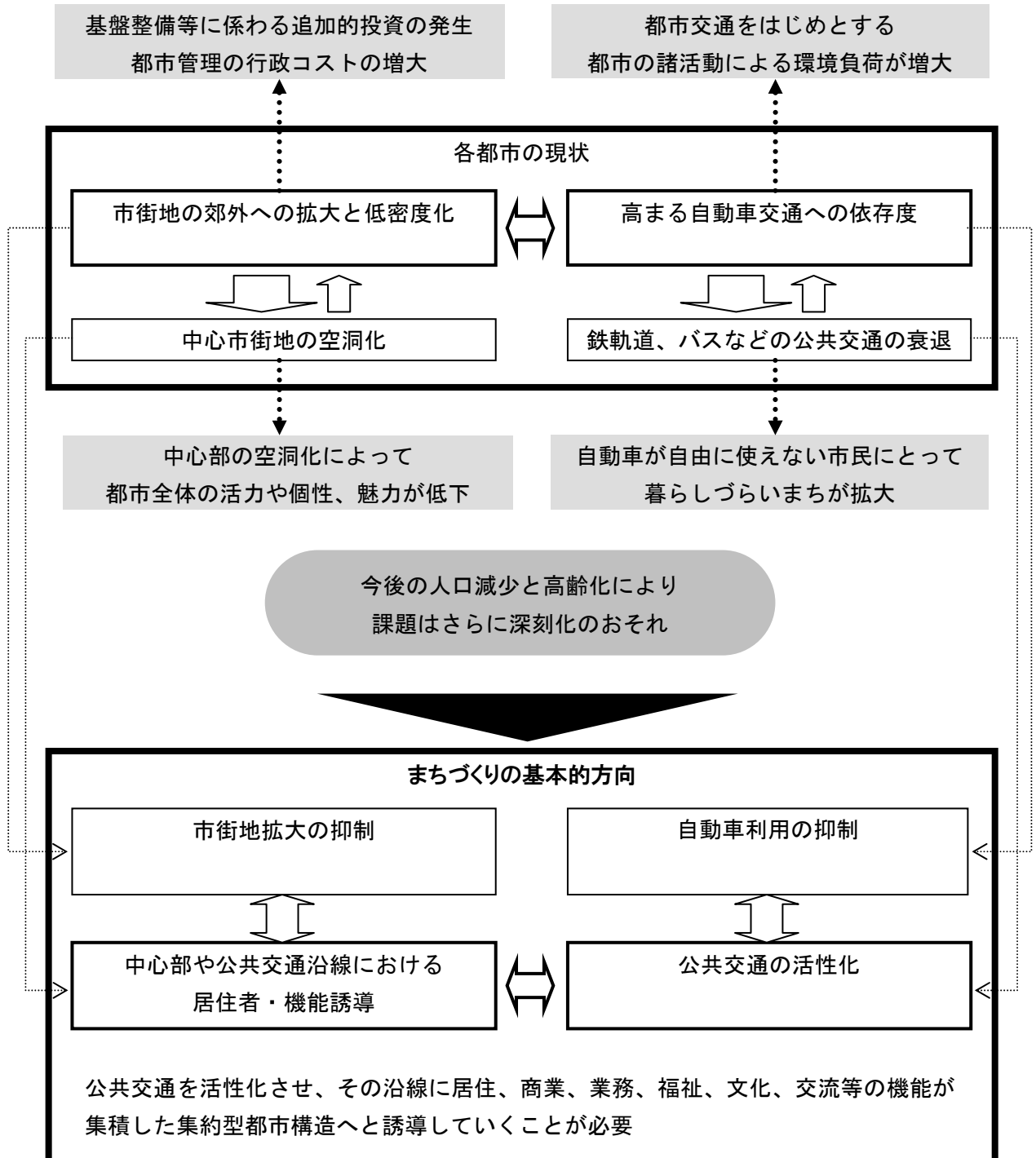
**新たな基幹公共交通を導入する「シナリオ3」が望ましい**

のではないのでしょうか？

注) シナリオ2の場合、シナリオ1に加えてバスサービスが強化されるものの、従来型のバスではまちの魅力創出にはほとんど貢献できないと考えられ、自動車利用からの転換もあまり期待できないため道路混雑も残る。高齢者対応や環境改善の面では多少の寄与が期待されるが、シナリオ3には及ばない。さらに、シナリオ1に比べて行政負担が大きいというデメリットもある。

# まちづくりの課題とまちづくりの基本方向

## 各都市の現状と顕在化する問題



## 2. コンパクトなまちづくり実現のための都市交通施策

### 1) 総合的なまちづくり計画（市街地コンパクト化戦略）の策定

- 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくりを推進するために、公共交通の活性化と都心部や公共交通沿線における居住者・機能誘導等を一体で進める必要がある。
- そのため、公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり計画（市街地コンパクト化戦略）を策定し、これに基づいて官民が連携した取り組みを進める必要がある。
- 計画策定には、行政、交通事業者、地域住民代表などの関係者が参画する必要がある。

行政、交通事業者、地域住民代表などの関係者の参画による計画の検討・立案

#### 公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり計画に定める内容（案）

##### 将来像・目標水準

- ・市民に提供されるべき公共交通サービス水準と市街地のコンパクト化による市街地密度の目標水準などを設定

##### 公共交通体系と市街地像

- ・活性化を図る鉄軌道やバス路線などの公共交通軸とその沿線の諸機能を集積させるエリアなどを計画

##### まちづくりの戦略と役割分担

- ・コンパクト化に向けた総合的なまちづくり戦略を策定するとともに、公共交通活性化や土地利用誘導のための具体施策と役割分担を示す

##### 公共交通活性化

- ・公共交通活性化の具体的な方策
- ・官民の役割分担

##### 土地利用誘導・市街地整備

- ・都心及び公共交通軸沿線への居住推進策、施設立地誘導策
- ・交通結節点の整備方策
- ・公共交通利便の悪い地域における市街化抑制方策 等

##### その他の交通施策

- ・歩行者、自転車空間整備、自動車利用抑制のための方策 等

##### 都心部の魅力化、賑わい形成

- ・景観形成 等

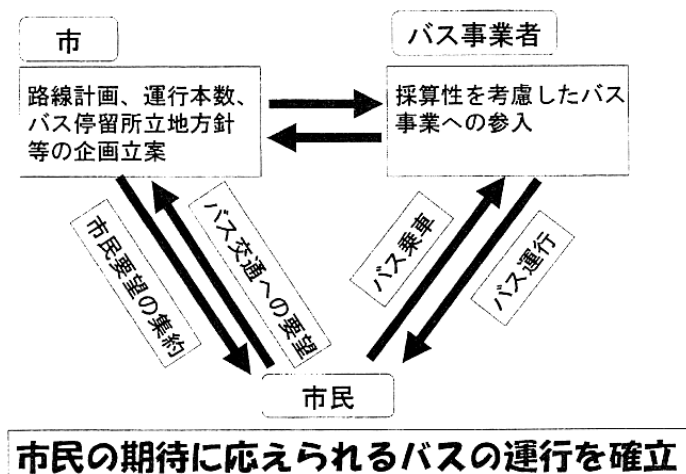
##### 合意形成、推進体制

- ・市民合意形成
- ・推進組織

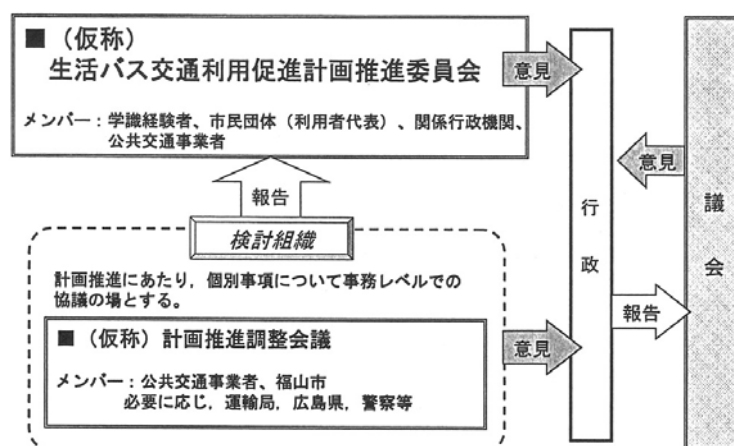
## 2) 交通戦略の策定と実現に向けた連携・調整の仕組みづくり

- 市街地コンパクト化に向けた交通戦略（ネットワーク（路線の再編・新設、既存路線再生等）とサービス水準、具体化施策等）の策定は、公共が主導的役割を果たしつつ、交通事業者、地域住民代表などの関係者の参画を得て行う。
- 交通戦略の実現に向け、公共並びに交通事業者等の関係主体が連携・協力して交通戦略に取り組む体制（協議・調整組織）を整える。

- ・交通戦略は、まちの将来像を見据えた総合的・客観的な視点に基づき策定する必要があること、まちづくりとの効果的な連携を図る必要があることから、その策定にあたっては公共が主導的役割を果たす必要がある。
- ・地域における利用需要の的確な把握と施策への反映という観点においても、公共が戦略策定において主導的役割を果たす意義が大きい。
- ・関係主体間で戦略を共有し、確実に実現を図っていくために、戦略策定段階から交通事業者や地元団体などの関係主体の参画を図る必要がある。また、戦略の実行に向け、関係主体間の協議・調整を行う場を設置する。



三郷市 市が中心となったバス路線計画策定



福山市 計画実現に向けた協議・調整組織と諮問機関の設置

### 3) 路線の性格に応じたサービス水準設定と適切な官民の役割分担

○コンパクトなまちづくり実現のための公共交通施策を行う上で、路線を大きく以下の2タイプに分けて考え、各都市の特性に応じて①②が連携した適切な公共交通ネットワーク計画を行う必要がある。

① コンパクト化を牽引する路線として積極的に利便性向上・需要創出を図る路線

② 利便性維持を図る郊外部等の路線

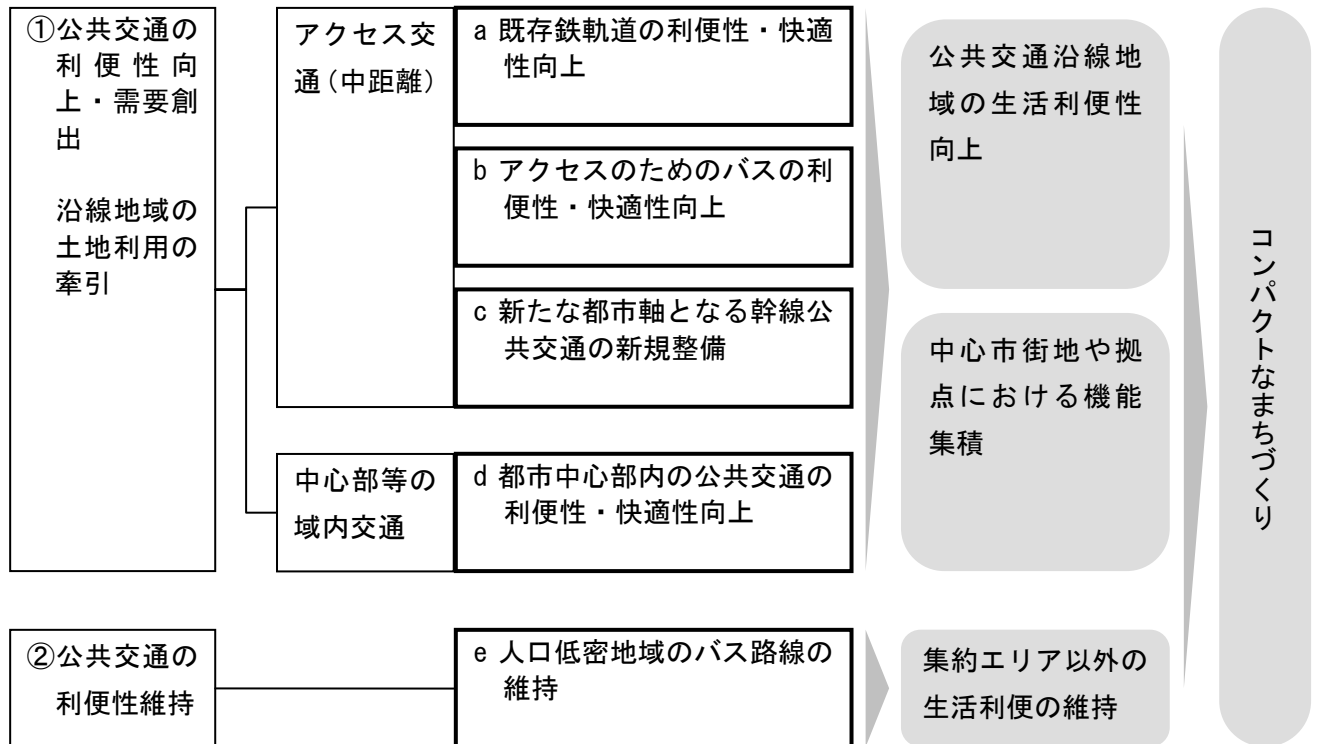
○①については、日常交通として不便を感じないレベルのサービス水準を確保する必要がある。コンパクトなまちづくりを牽引する施策として、初期投資については公共が一定の負担を行う必要がある。

○②については、公共サービスとして確保すべき最低サービス水準を設定した上で、運行について公共が一定の支援を行いつつ、サービス水準の維持を図る。路線の維持のために必要に応じて利用者にも相応の負担を求める。

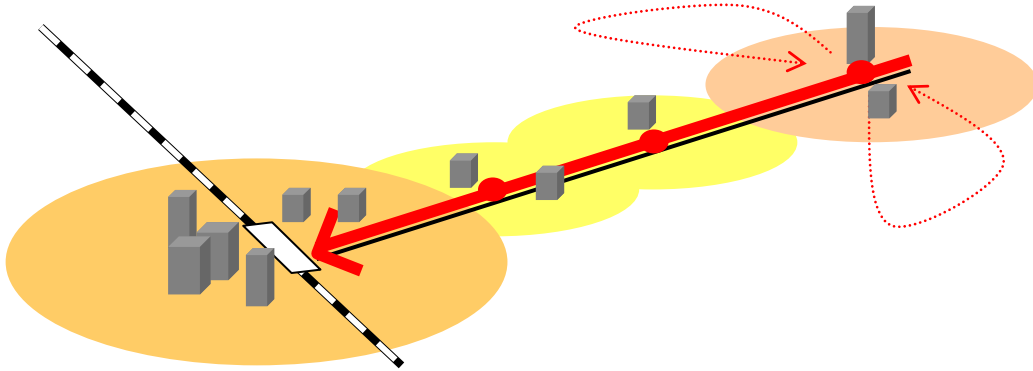
		①利便性向上・需要創出型	②利便性維持型
公共支援の視点		<ul style="list-style-type: none"> <li>・持続可能な都市運営に向けた公共交通を軸とした都市構造再編</li> <li>・中心市街地の活性化、都心再生</li> <li>・生活利便性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・生活利便性の維持</li> </ul>
サービス水準の設定		日常交通として不便を感じないサービス水準	公共サービスとして確保すべき最低サービス水準以上
役割分担の基本スタンス		<ul style="list-style-type: none"> <li>・コンパクトなまちづくりを牽引するためのサービス水準の引き上げ（利便性向上策）のために必要な初期投資については、公共が一定の負担を行う。</li> <li>・運行については事業者の独立採算を見込む。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域（利用者）の負担と公共支援により、需要に応じたサービス水準を維持する。</li> </ul>
役割分担の考え方	公共の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性向上に係るインフラ整備（部分的支援も含む）</li> <li>・初期段階の運行経費の支援</li> <li>・公共交通軸沿いの土地利用誘導、結節点整備等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利便性向上に係るインフラ整備（部分的支援も含む）</li> <li>・運行経費の支援</li> </ul>
	事業者の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノウハウを活かした独立採算運行（将来的な採算確保も含め）</li> </ul> ※最大限の経営努力	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノウハウを活かした運行</li> </ul> ※最大限の経営努力
	利用者の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積極的利用</li> <li>・運賃負担（低廉・通常）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・積極的利用</li> <li>・運賃負担（通常+<math>\alpha</math>）</li> </ul> ※運行経費のうち、地域としての負担割合を定める等
事例	軌道系	富山港線LRT 青森並行在来線活用 札幌路面電車再生 宇都宮LRT	堺LRT 仙台地下鉄東西線 千葉都市モノレール
	バス	三郷コミュニティバス 松山オムニバスタウン	静岡オムニバスタウン 福山ゾーンバスシステム（支線）

(1) コンパクトなまちづくりのための公共交通施策

・コンパクトなまちづくりに向けた公共交通施策は、以下のようなタイプが存在する。



a) 既存の鉄軌道の利便性・快適性を向上させ、利用促進を図り、沿線地域の生活利便性を高める



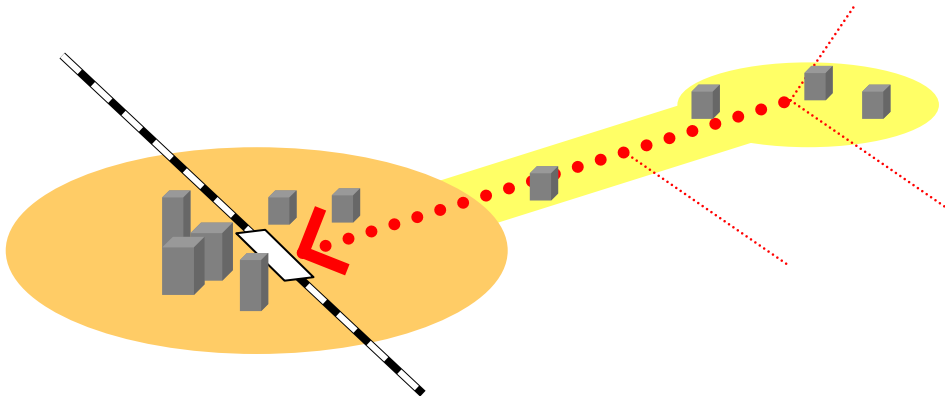
【主要な交通施策】

- ・ 既存鉄軌道の高頻度運行、運行時間帯の拡大
- ・ 関連バス路線の再編、乗り継ぎ利便性の確保
- ・ P & R 駐車場整備
- ・ 駅舎の改善、車輛の魅力化 等

【事例】

- ・ 富山市 富山港線 L R T 化、青森市 並行在来線の活用

b) 鉄軌道のないエリアにおいて、バス路線の利便性・快適性を向上させ、利用促進を図り、地域の生活利便性を高める



【主要な交通施策】

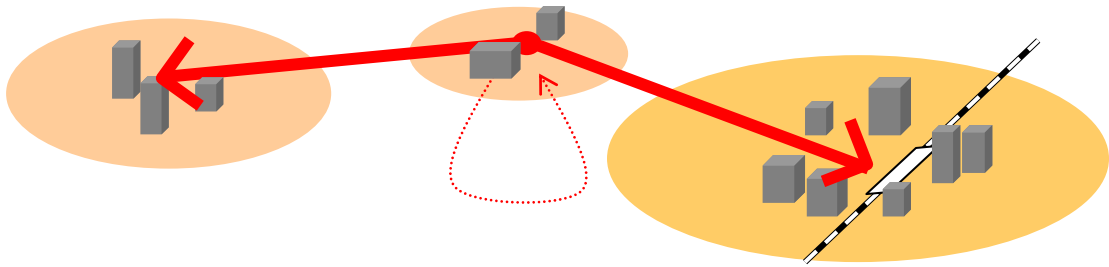
- ・ バス路線の再編
- ・ 幹線におけるバス専用レーン、優先レーンの整備、PTPS導入による定時性・速達性確保
- ・ 幹線における高頻度運行、運行時間帯拡大
- ・ バスロケーションシステム導入、運賃支払いシステムの高度化
- ・ 車輛低床化・魅力化、バス停留所の快適性向上 等

【事例】

- ・ 静岡市、松山市、三郷市 (オムニバスタウン、コミュニティバス運行)



c) 拠点間をつなぐなど、新たな都市軸となる幹線公共交通を整備し、利用促進を図り、拠点が相互に連携した発展を促す



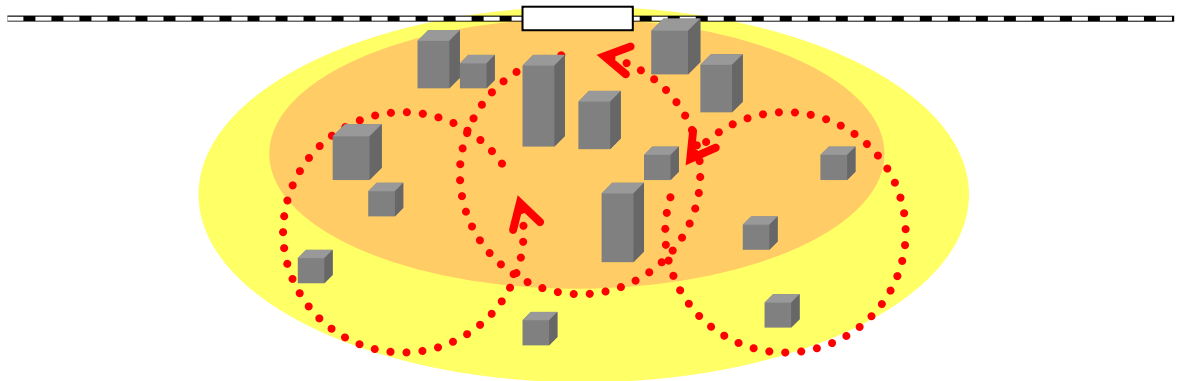
【主要な交通施策】

- ・新交通システム、L R T、B R T等の整備
- ・魅力的な車両導入、利便性・快適性の高い駅舎整備
- ・関連バス路線の再編、乗り継ぎ利便性確保
- ・既存の鉄道との乗り継ぎ利便性確保（交通結節点整備）
- ・P & R駐車場整備 等

【事例】

- ・千葉市 都市モノレール
- ・仙台市 地下鉄東西線（事業中）、堺市L R T（検討中）、宇都宮市L R T（検討中）
- ・北見市 DMV（検討中）

d) 都市の中心部を運行するバス路線や路面電車の利便性を高め、中心部の利便性や魅力を向上させる



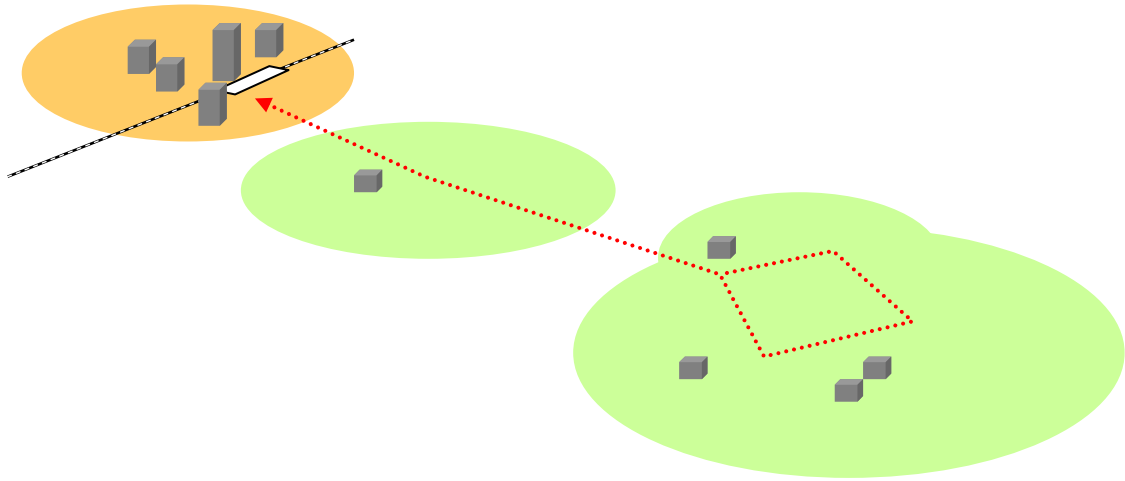
【主要な交通施策】

- ・都市中心部における循環バス、コミュニティバス導入（低運賃、高頻度運行）
- ・既存の路面電車の再生（低運賃、高頻度運行）
- ・アクセス用の幹線公共交通（鉄道等）との乗り継ぎ利便性確保（交通結節点整備）
- ・低床車両の導入、車両の魅力化、駅や停留所の快適性向上 等

【事例】

- ・札幌市 路面電車活用（検討中）、富山市 市内電車環状線化（検討中）

e) 人口低密地域におけるバス路線について、利用促進を図りつつ、需要に応じた効率的な運行を行い、路線を維持する



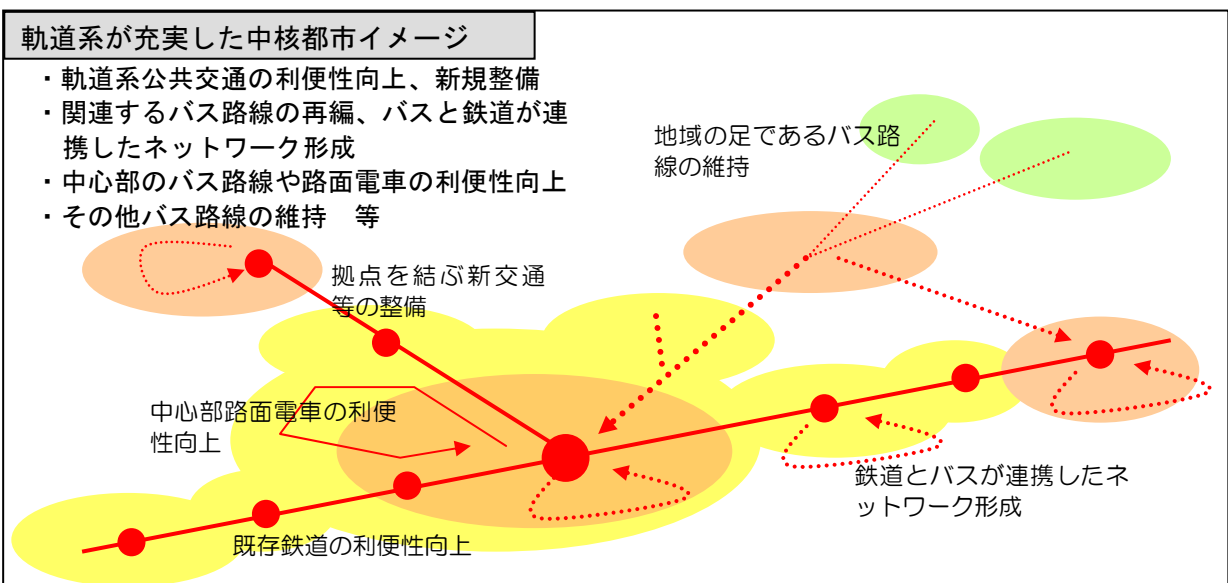
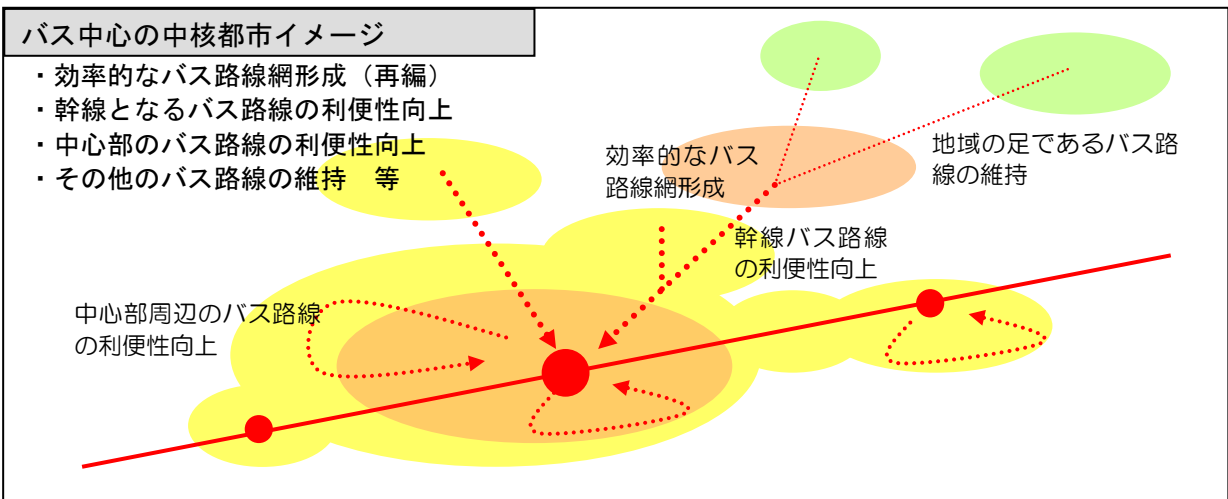
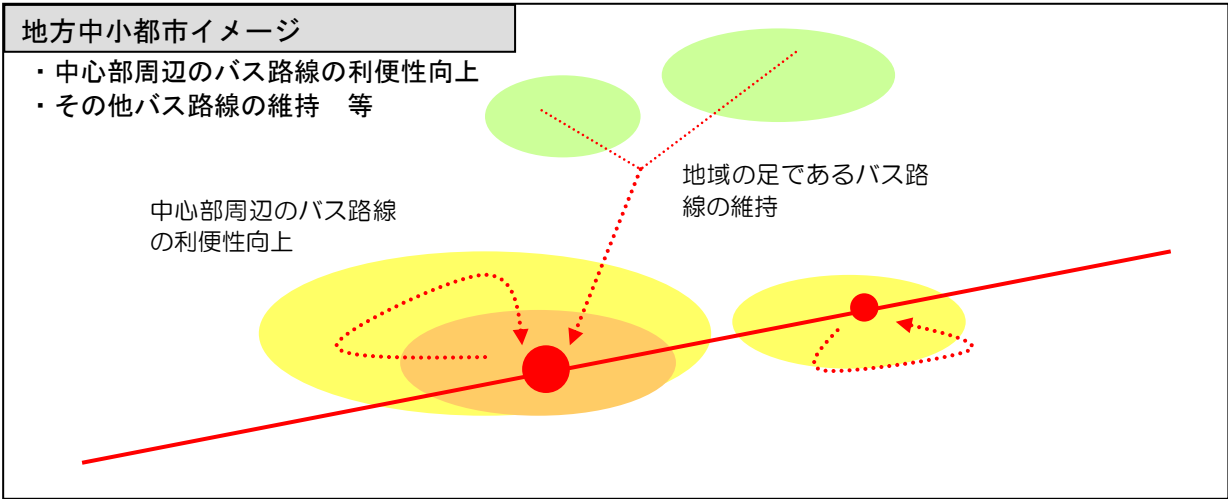
**【主要な交通施策】**

- ・ 需要に応じた適切な運行形態への転換（路線再編、ディマンド化や運行頻度の見直し等）
- ・ 持続可能な運営形態の確立（公共負担の範囲の明確化、地域主体での運行等）
- ・ 低床車輛の導入、車輛の魅力化、駅や停留所の快適性向上 等

**【事例】**

- ・ 福山市 ゾーンバスシステム

都市規模や市街地形態別のコンパクトなまちづくりのための公共交通施策イメージ



■実際の都市における将来都市像と公共交通体系イメージ

○青森市 交通体系に関する整備方針図（都市計画マスタープラン）



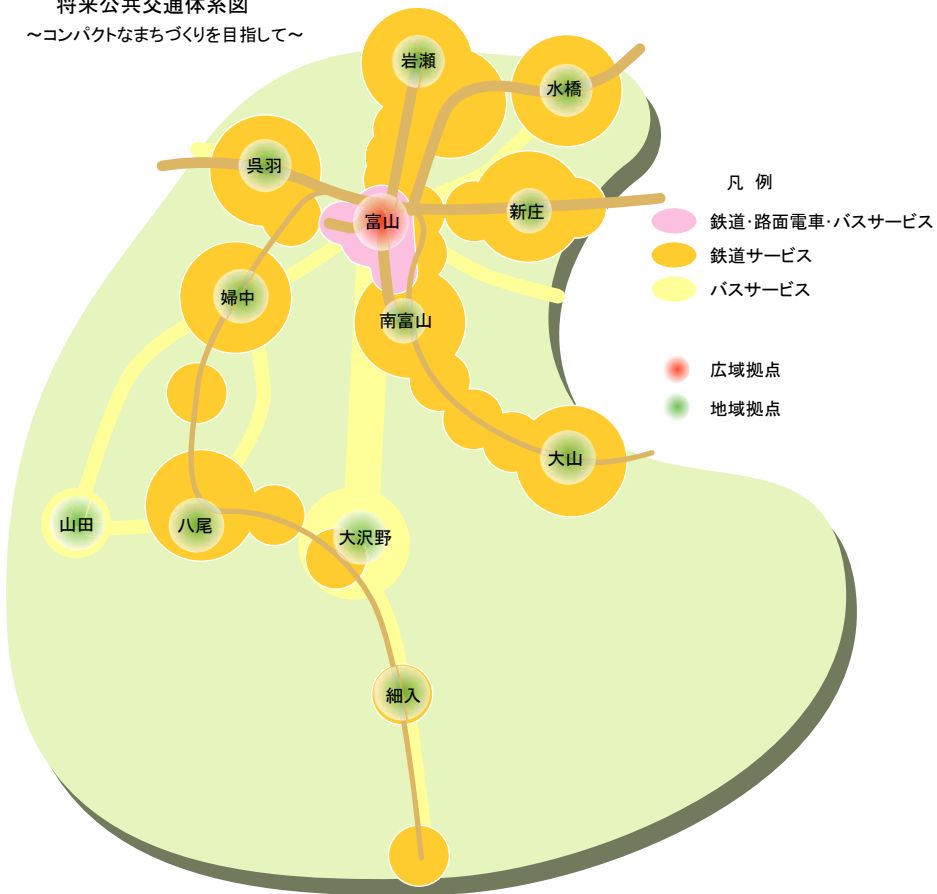
エリア別の交通体系

**都** 市構造であるコンパクトシティを形成・支援するため、各地区（面）毎における将来の交通体系の整備方針を次のとおりとします。

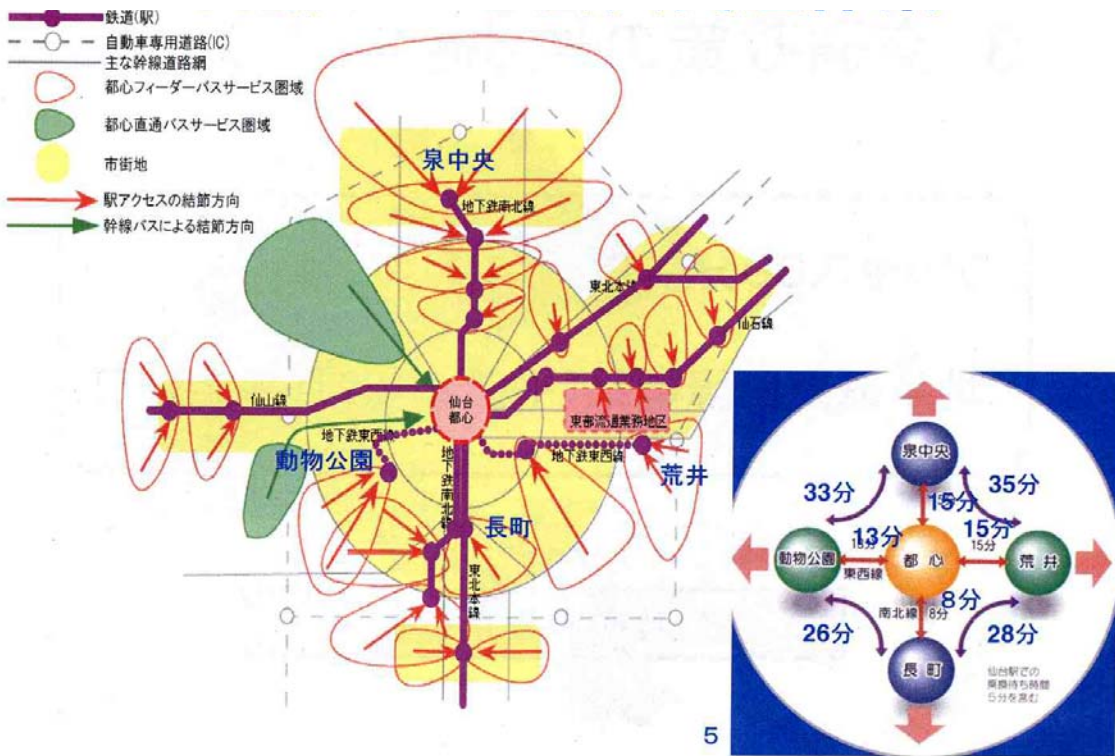
- ◆インナー（Inner-City）  
利便性の高い都市生活を享受するゾーンであり、徒歩・公共交通による移動を支援する交通体系を確立します。
- ◆ミッド（Mid-City）  
ゆとりある居住機能とその周辺機能により、コンパクトシティと都市活力の維持をバランスさせるゾーンであり、基本的には公共交通による移動を支援する交通体系を確立します。
- ◆アウター（Outer-City）  
豊かな自然環境の維持により、コンパクトシティ形成を後方から支援するゾーンであり、公共交通と自家用自動車による交通をバランスさせる交通体系を確立します。

○富山市 将来公共交通体系図

将来公共交通体系図  
～コンパクトなまちづくりを目指して～

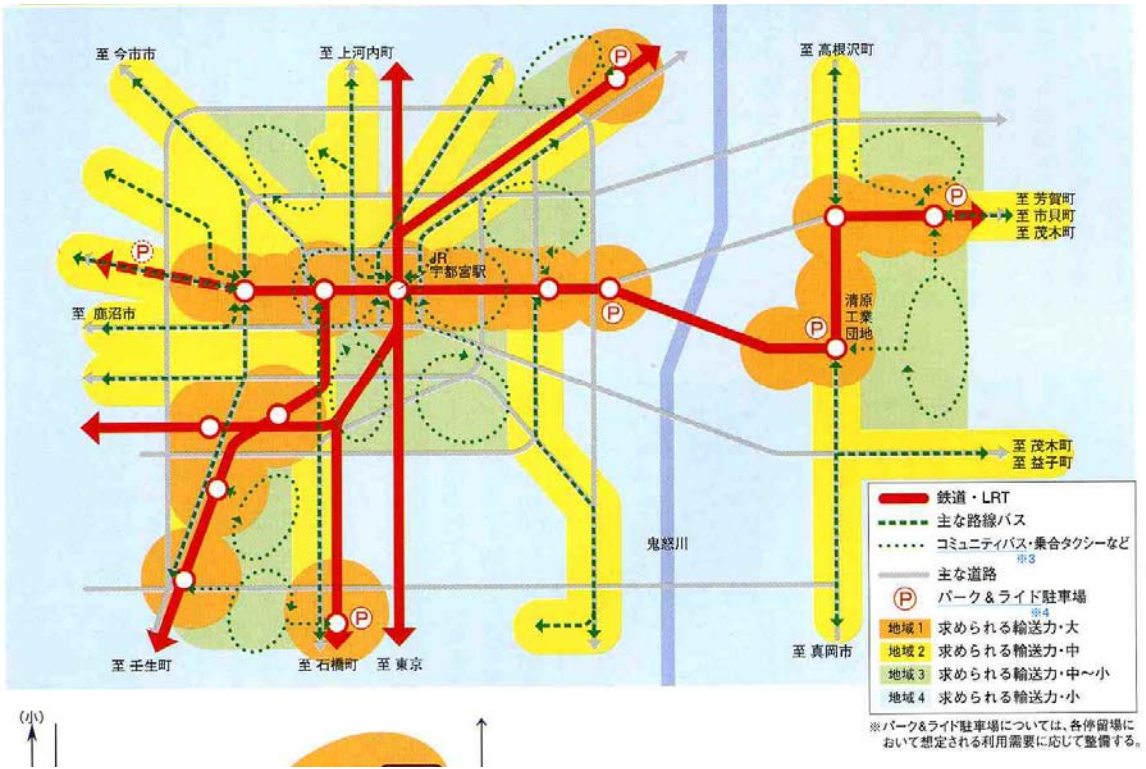


○仙台市 目指すべき公共交通体系



5

○宇都宮市 宇都宮地域における公共交通システムのイメージ



※パーク&ライド駐車場については、各停留場において想定される利用需要に応じて整備する。

## (2) サービス水準の設定とその実現に向けた施策

### ① 利便性向上・需要創出路線 → 日常交通として不便を感じないサービス水準

- ・ 運行頻度 : 例えば 通常 15分ヘッド、ピーク時 10分ヘッド (富山ライトレール)
- ・ 運行時間帯 : 通勤、通学に耐える時間帯 例えば 5時台~23時台 (富山ライトレール)
- ・ 運賃 : ワンコイン化、ポイント性導入等 自動車に対抗する運賃設定
- ・ 定時性、速達性 : 専用レーン、優先レーン、PTPS等の導入
- ・ その他 : バリアフリー化、ICカード導入、案内システム高度化、景観やイメージの向上等

### ○ JR富山港線のLRT化に伴うサービス水準や利便性・快適性の向上策

	現行		路面電車化後
運行間隔	30~60分	→	15分 (ラッシュ時は10分)
始発・終電	5時台・21時台	→	5時台・23時台
駅数	9駅 (富山駅除く)	→	13電停
車両	鉄道車両	→	全低床車両

運賃は200円均一制に。

#### サービス水準の向上



ICカードの導入



車両・電停等のトータルデザイン、芝生軌道等

### ② 維持路線 → 公共サービスとして確保すべき最低サービス水準

- ・ 運行頻度 : 需要に応じて 例えば時間あたり1本等
- ・ 運賃 : 相応の利用者負担を求める
- ・ その他 : 路線再編 (フィーダー化等) による定時性確保、ディマンドバス・タクシー等 需要に即した適切な運行システムの導入 等