

芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画 【概要版】

<目次>

1. 宇都宮市・芳賀町の概況
 - ・宇都宮市・芳賀町の沿革
2. 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状と課題
 - ・宇都宮市・芳賀町の交通の現状
 - ・社会情勢の変化
 - ・関連計画
 - ・芳賀・宇都宮東部地域における交通の課題
3. 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画
 - ・芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画
 - (1) 基本方針
 - (2) 計画の区域
 - (3) 計画期間
 - (4) 計画の目標
 - (5) 目標を達成するために行う事業
 - (6) 評価に関する事項

1. 宇都宮市・芳賀町の概況

宇都宮市・芳賀町の沿革

【江戸～明治】

① 門前町・城下町・宿場町としての隆盛

- ・宇都宮市は二荒山神社の門前町として、中世には宇都宮氏の城下町として栄え、江戸時代には奥州街道と日光街道の要衝として、隆盛を極めた。
- ・特に宇都宮城下は「小江戸」と呼ばれるほどに宿場の商業が繁栄を極め、産物の面では木綿が盛んに織り出され、堅牢で色あせない特徴から販路を遠く奥州にまで伸ばしていた。また、酒・みそ・しょうゆの醸造も盛んに行われ、たばこ・うちわ・傘などの日常品の生産も活発であった。

② 戊辰戦争による城下焼失、そして県都復興

- ・慶応4年4月、戊辰戦争によって宇都宮は灰燼に帰し、人影がほとんど見られないありさまとなる。
- ・明治17年に県庁が宇都宮に定まると、東北本線、日光線の開業と相まって県都として政治経済の中心となり、人口も大幅に増加し、明治22年に町制施行、29年に市制施行となる。

【明治～終戦】

① 軍都としての成長

- ・明治41年以降、宇都宮に14師団が移駐し、駐屯地の建設工事が地元業者の請負事業となる。また、駐留部隊の消費需要は当時の市予算の4倍に上り、日露戦争後の不況下において街を支えることとなる。
- ・宇都宮が「軍都」としての性格を帯びるなか、軍用道路や大通りの整備が進み、宇都宮の街の骨格を形成していく。同時期に、電気や電話、ガス、上水道の供給が始まり、市民生活が大きく向上していく。

② 未曾有の大不況と重化学産業への渴望

- ・第一次世界大戦後の未曾有の大不況下においては、「今や全ての都市機能を一応具備しているものの、地方的消費都市として小売小商売が本体であって、なんら生産的企業の見べきものがないことは、市の将来の発展に大いなる望みをかけ難いところであり、今後生産都市への転向が確かに市の将来性を決定する重要な条件である。(宇都宮市地誌)」といった状況であった。
- ・また、日中戦争下の資材不足により、軽工業中心の宇都宮の産業は大きな打撃を受け、重化学部門の工場誘致が叫ばれることとなる。

③ 戦火により再び市街地は焦土と化す

- ・戦時下において、立地の良さから宇都宮に軍需生産関係の工場の移転、創設が相次ぐが、そのために、昭和20年7月宇都宮は大空襲を受け、再び市街地は焦土と化す。

【戦後】

① 目覚ましい復興と昭和の大合併

- ・宇都宮は「復旧率日本一」と評されるほどの短期間で市街地を復旧させていった。
- ・昭和の大合併により、宇都宮市は周辺の河内郡、芳賀郡の11町村（清原村を含む）と、芳賀町は祖母井町・南高根沢村・水橋村が合併し、さらに平成19年に宇都宮市が上河内町・河内町と合併し、現在の市町域となった。

② 国内随一の内陸工業都市への変貌と発展

- ・昭和47年に東北自動車道の開業、昭和55年に新4号国道開通、昭和57年の東北新幹線開業と平成3年東京駅乗り入れなど、広域交通機関の整備が進むなか、宇都宮市では、宇都宮工業団地や内陸では最大規模の清原工業団地等の造成など、積極的に工業振興策を推進し、念願であった重化学産業の誘致に成功した。また昭和59年には、「宇都宮テクノポリス」の地域指定を受け、生産基地から頭脳基地への脱却、産・学・住が有機的に結ばれたまちづくりを進めた。芳賀町では芳賀・高根沢工業団地、芳賀工業団地が形成された。これらの工業団地からの税収は、平成26年度において宇都宮市の地方税の歳入の約7%、芳賀町の地方税の歳入の約63%を占め、市・町の雇用や税収を支える極めて重要な産業拠点となっている。

③ 工業団地と市街地間の移動円滑化は地域の生命線

- ・宇都宮の市街地においては、二荒山神社やJR宇都宮駅周辺整備、県総合文化センター、宇都宮城址公園の整備など、市民・町民や県民にとって必要な様々な都市機能の充実が図られるとともに、宇都宮餃子会の発足など、全国に発信する新たな魅力創出の取組が進められている。また、工業団地においても、清原球場や清原体育館、グリーンスタジアムが完成し、生産機能以外の都市機能の充実が進められてきた。
- ・現在、清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地と宇都宮の市街地間は、多くの市民・町民が日常生活の中で移動しており、それらを支える道路・橋梁の整備を進めてきたところであるが、通勤時間帯を中心に依然として交通渋滞が発生しており、各工業団地と宇都宮の市街地との移動円滑化により工業団地の維持・向上を図ることは、宇都宮市や芳賀町にとって生命線と言っても過言ではない。

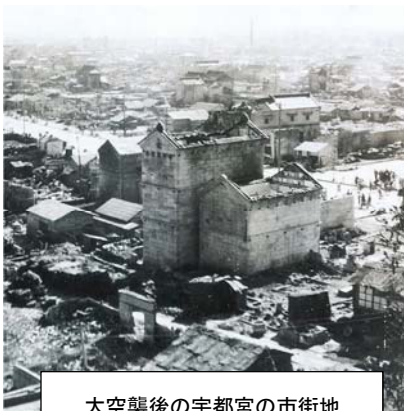
人口： 明治29年：[宇都宮市]35,233人	昭和20年：[宇都宮市]80,477人	[芳賀町]20,521人	平成26年：[宇都宮市]519,904人	[芳賀町]16,016人
工業出荷額：	昭和35年：[宇都宮市]18,122百万円	[芳賀町]58百万円	平成25年：[宇都宮市]1,810,262百万円	[芳賀町]172,473百万円



戊辰戦争時の二荒山神社



宇都宮駅に向かう兵士たち



大空襲後の宇都宮の市街地



清原工業団地



通勤時間帯の交通渋滞

2. 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状と課題①

宇都宮市・芳賀町の交通の現状

(1) 道路

- ・宇都宮市では3環状12放射の道路ネットワークが形成されている。
- ・芳賀町では東西2路線、南北1路線の地域の軸となる道路が整備されている。

(2) 鉄道

- ・JR宇都宮駅から東京・東北方面に宇都宮線（東北本線）と東北新幹線、日光方面に日光線が延びている。
- ・東武宇都宮駅から、東武宇都宮線が東京方面へ延びている。

(3) バス

- ・宇都宮市内をバス事業者3社が、芳賀町内を2社が運行している。
- ・JR宇都宮駅を中心に路線バスが放射状に伸びている。
- ・JR宇都宮駅の西側は大通り等にバス路線が充実している一方で、宇都宮市の郊外部や芳賀町では、バス路線の空白地域が存在している。
- ・JR宇都宮駅の東側では、駅から芳賀町、真岡市、益子町、茂木町方面へのバスが運行されている。
- ・清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地の企業や郊外の大学などでは、JR宇都宮駅などから通勤・通学バスを運行している。

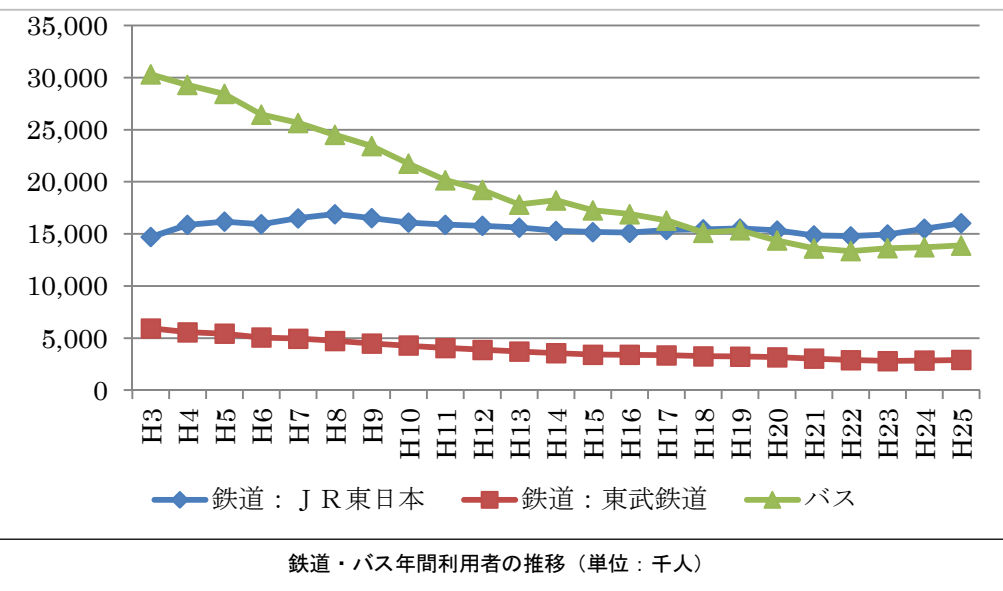
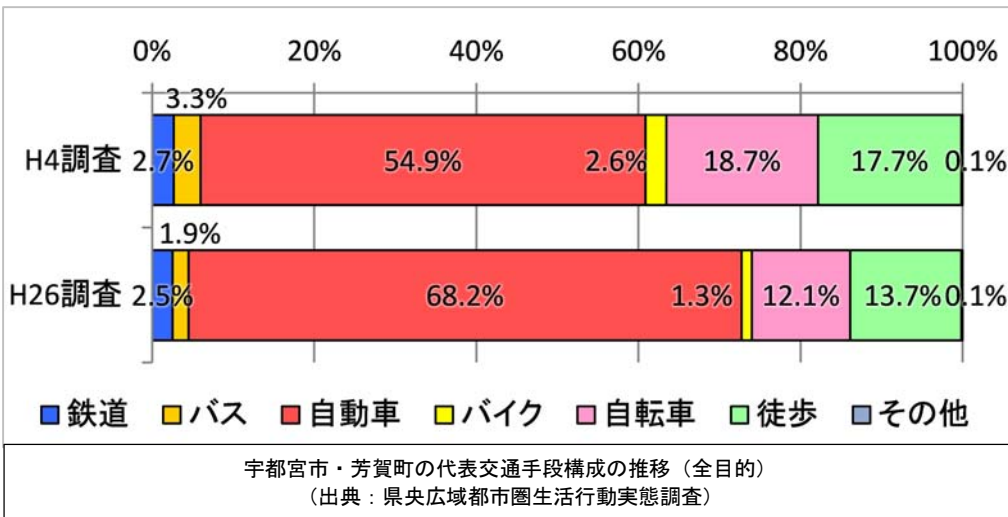
(4) 地域内交通・デマンド交通

- ・宇都宮市の郊外部や芳賀町における公共交通空白地域解消のため、タクシー車両を活用したデマンド交通等の導入が進められている。

(5) 利用交通手段

- ・利用している代表交通手段を見ると、自動車への依存がさらに強くなっている。
- ・鉄道やバスの利用者数の推移を見ると、鉄道は概ね横ばいであり、バスにおいて減少傾向にあったが、近年は横ばいで推移している。

～自動車依存・バス利用者減少～



※バスについては宇都宮市及び芳賀町を運行するバス路線の利用者数

社会情勢の変化

(1) 少子・超高齢化、人口減少社会の進展

- ・我が国の人口は少子化及び超高齢化が顕著となっており、平成20（2008）年の1億2,808万人をピークに減少に転じた。
- ・平成72（2060）年には8,674万人まで減少し、その内の高齢人口（65歳以上）が3,464万人と4割を占めるものと見込まれている。
- ・宇都宮市においても平成29年をピークに人口減少に転じると見込まれており、芳賀町においては平成2年から減少傾向が続いている。

(2) 地球環境問題の深刻化

- ・温室効果ガスの大量排出による地球温暖化や、大量生産・大量消費による地球資源の枯渇などの問題が深刻化している。
- ・運輸部門における宇都宮市及び芳賀町の自動車分担率は68.2%であり、温室効果ガス排出量の面で、環境に与える影響は大きい状況にある。

(3) 公的役割の拡大

- ・モータリゼーションの進展や近年の人口減少、少子高齢化など、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、公共交通の縮小やサービス水準の低下が、さらなる公共交通利用者の減少を招いている。
- ・このような公共交通の状況においては、地域の総合行政を担う地方公共団体が中心となって、地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要があることから、平成25年に「交通政策基本法」が、平成26年に「改正地域公共交通活性化再生法」が施行された。

2. 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状と課題②

関 連 計 画

宇都宮市の関連計画

(1) ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（平成27年2月策定）

少子・超高齢化、人口減少社会に対応するため、「拠点化」交通による「ネットワーク化」によりまちづくりと交通施策を一体的に進めることで、コンパクトなエリアにおいて日常生活に必要な機能を充足するとともに、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空間を形成する。

◆都市拠点・地域拠点の形成

市中心部に都市拠点、各地域に地域拠点を形成し、それぞれの拠点の連携・補完により市民生活に必要な機能を充足できる都市を形成する。地域拠点においては日常生活を支える都市機能の集積・集約、交通結節点の整備、居住人口の増加を図る。

◆産業拠点の形成

人口減少の局面にあっても経済的な発展が可能となるよう、高い生産性や付加価値、競争力などを生み出すことができる、高度な産業、研究開発機能や流通業務機能などが集積した産業空間の形成を図る。

(2) 宇都宮都市交通戦略（平成21年9月策定）

◆目標とする公共交通ネットワーク

・基幹・幹線公共交通ネットワークの構築

- ①基幹公共交通軸（鉄道、LRT等）と主なバス路線を本市の基幹・幹線公共交通とする。
- ②基幹公共交通は、大量輸送や定時性・速達性を備えた交通システムとする。
- ③基幹と幹線が集中する乗降場においては、交通結節点としての機能強化を図る。

・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

- ①拠点や主要施設間を円滑に連絡するとともに、公共交通不便地域等を解消するため、地域特性に応じた水準の支線公共交通（支線バス）を整備する。
- ②公共交通の乗降施設に付帯する駐輪場整備等により、公共交通のアクセス圏域を拡大する。
- ③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。

【東部産業拠点における交通の連携の考え方】

- ・基幹公共交通で都心部や居住地とつなぎ、生産環境等を向上させる。
- ・拠点内については、基幹公共交通を中心に地域内の公共交通を充実する。

(3) 東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針（平成25年3月策定）

導入システム：LRTを東西基幹公共交通として導入する。

整備手順：整備には一定期間を要すること、またJR宇都宮駅の東側と西側では公共交通の整備状況が大きく異なっていることから、整備効果が早期に発揮されるJR宇都宮駅東側区間から優先的にLRT整備に取り組む。JR宇都宮駅西側区間については、当面の間、既存バスネットワークの利便化・高度化に取り組み、LRTについては移動需要の推移、道路整備や拠点整備の状況などを見極めながら検討する。

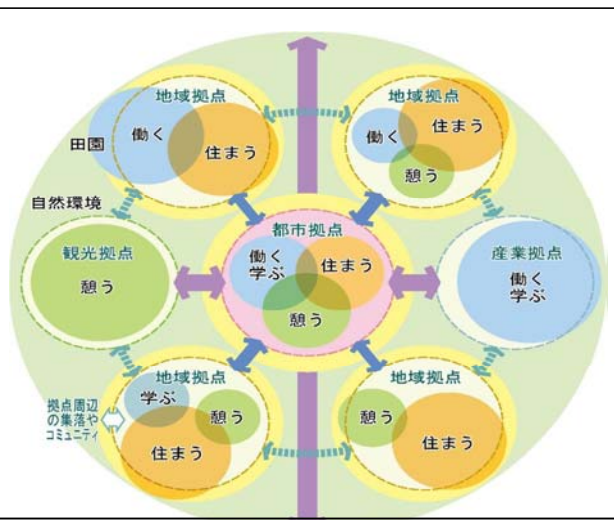


図 ネットワーク型コンパクトシティの概念

図 目標とする公共交通イメージ

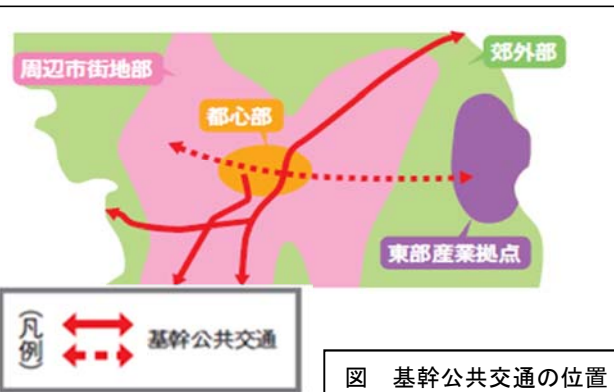


図 基幹公共交通の位置

芳賀町の関連計画

(1) 第5次芳賀町振興計画後期計画（平成23年9月策定）

【公共交通の充実】

- ・町民が安全で快適に移動できるよう、地域の公共交通の改善に取り組むこととし、バス路線についてはニーズの高い路線の新設を要請するとともに、ふれあいタクシーひばりの運行エリアの拡大や利便性向上に取り組む。

【工業振興】

- ・町内企業の活発・円滑な企業活動、工業用地の有効活用、求職者の就労機会の確保のため、工業団地への企業誘致活動、企業の各種情報の提供や雇用情報の提供を行う。

(2) 第2次芳賀町都市計画マスタープラン（改訂版）（平成20年3月策定）

【工業拠点】

- ・宇都宮都市計画区域の一翼を担う芳賀町を象徴する工業地の形成（工業拠点の中枢を担う芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地等）
- ・町民に雇用の場を提供し町の財政を支える工業系市街地のまちづくり（良好な居住環境の形成・維持等）

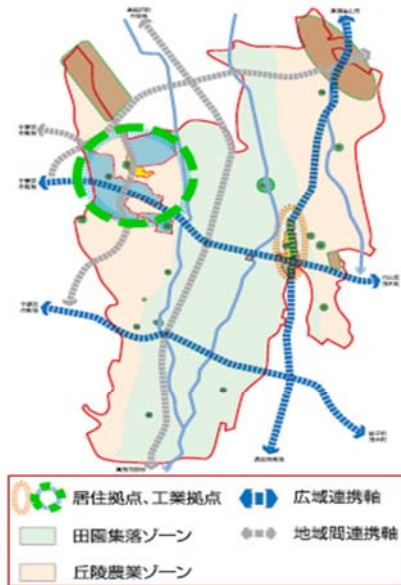


図 都市計画における町の将来像

(3) LRT整備に関する要望（平成25年10月）

- ・宇都宮市に対し、LRT整備に関して以下の内容の要望書を提出
- ①宇都宮テクノポリスセンター地区から芳賀町への延伸について、宇都宮市と芳賀町が協力・連携しながら、ともに検討を進めていくこと。
- ②延伸区間については、宇都宮市と隣接・近接した工業団地までの区間を当初延伸区間として検討していくこと。
- ③当初延伸区間については、宇都宮市と同時期での整備としていき、早期の運行を目指していくこと。

2. 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状と課題③

芳賀・宇都宮東部地域における交通の課題

(1) 地域の持続的な発展に向けた産業拠点の維持・向上

- ・清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地は、県内有数の製造品出荷額を誇り、市民・町民の雇用の場を提供するとともに、市税・町税の面でも大きく貢献しているなど、宇都宮市・芳賀町が持続的に発展していく上で非常に重要な産業拠点である。
- ・これまで、宇都宮市、芳賀町においては企業活動を支えるため、国や県と連携しながら、宇都宮芳賀バイパスや、板戸大橋、鬼怒テクノ通りなどの道路整備に取り組むとともに、工業団地企業においても約3万人の従業員の通勤に対応するための通勤バスの運行など、各種取組を行ってきた結果、以前のような深刻な交通渋滞は緩和されてきた。
- ・しかしながら、これらの取組によっても工業団地周辺部においては依然として通勤ピーク時に道路混雑が発生しており、また勤務場所と駐車場が離れていることなどから、目的地に直接行くことができる自動車の利便性が発揮できない状況にあり、LRTに関する従業員アンケート結果においても自動車通勤者の約2割の方がLRTの利用意向を示している。
- ・また、工業団地企業においては、自動車通勤者のための広大な駐車場を確保しているが、これらを企業の生産施設用地として有効活用することができれば、新たな設備投資など企業活動の活発化が期待されるとともに、雇用や税収などの面でも、新たな企業誘致や工業団地造成と同様の効果が期待できる。
- ・このようなことから、従業員の通勤環境や企業の生産環境の向上により、地域の産業振興、雇用の確保、税収の確保等を図るため、公共交通の充実が必要となっている。
- ・宇都宮市では、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」において、人口減少の局面にあっても経済的な発展が可能となるよう、高い生産性や付加価値、競争力を生み出すことができる産業拠点の形成を図る必要があるとしており、また、「宇都宮都市交通戦略」においては、都市拠点と東部産業拠点間を基幹公共交通で結節し、生産環境の向上を図ることとしている。
- ・芳賀町においても、LRT整備により、利便性の高い交通環境の整備や地域経済の振興など今後の町の発展につながるとしている。



写真 清原工業団地



写真 芳賀、芳賀・高根沢工業団地

行政・企業による取組



写真 宇都宮芳賀バイパス

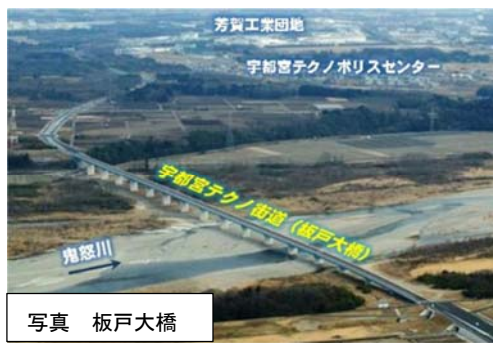


写真 板戸大橋



写真 鬼怒テクノ通り



写真 企業による通勤バス

芳賀・高根沢工業団地における渋滞状況

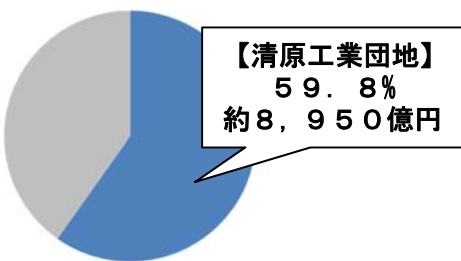


勤務場所から離れた駐車場



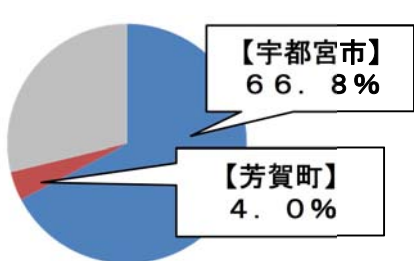
⇒東部産業拠点と都市拠点とを基幹公共交通で結節し、通勤環境の改善を図ることで、企業の生産環境の向上や立地の継続性確保、市民・町民の雇用の確保など、地域の持続的な発展に向けた産業拠点の維持・向上を図る必要がある。

宇都宮市製造品出荷額等において
清原工業団地が6割を占める



資料：平成24年経済センサス

工業団地従業員の7割が
宇都宮市、芳賀町居住者



資料：平成26年沿線従業員アンケート

工業団地からの市税・町税収入は
年間約93億円

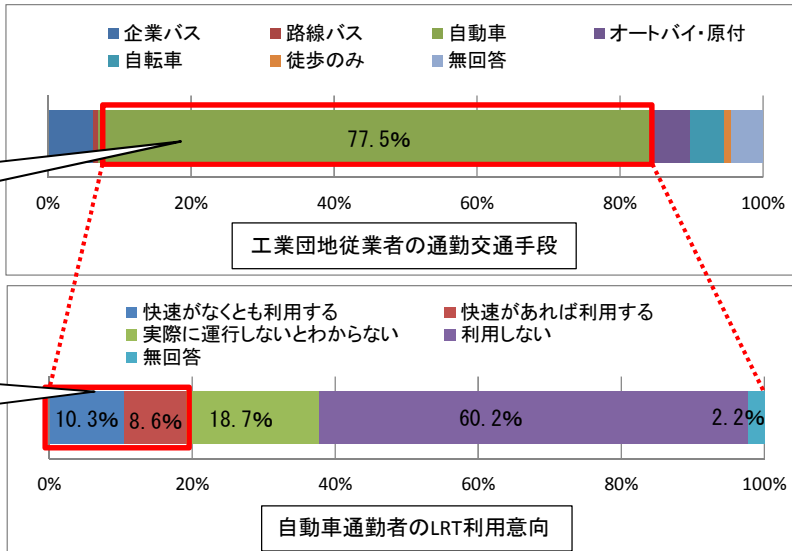
	税収 (億円)	市税・町税に 占める割合
宇都宮市	62.4	6.7%
芳賀町	30.3	63.3%

資料：平成26年宇都宮市、芳賀町資料

自動車通勤者のLRT利用意向

【通勤手段が自動車】
77.5%

自動車通勤者の約2割が
【LRT利用意向あり】



資料：平成26年沿線従業員アンケート

2. 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状と課題④

芳賀・宇都宮東部地域における交通の課題

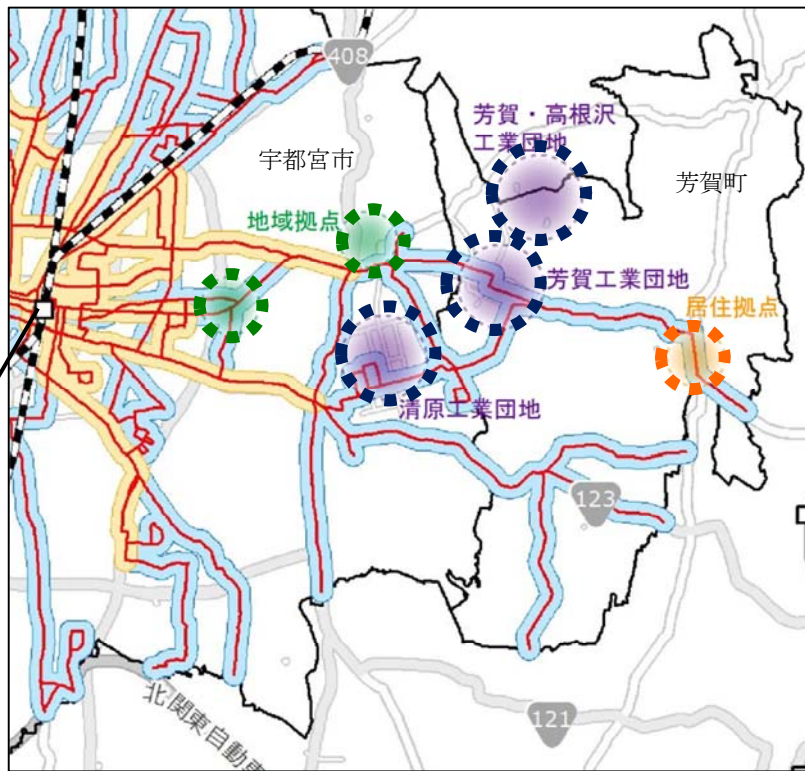
(2) 公共交通空白・不便地域の解消と基幹・幹線公共交通で結節した地域拠点の形成

- ・宇都宮東部地域及び芳賀町においては、人口密度の低い市街化調整区域が多いことから、公共交通ネットワークが脆弱であり、公共交通の空白・不便地域が広がっている。このため、市・町においては、市民・町民の日常生活の足を確保するため、それぞれ地域内交通やデマンド交通の導入を進めてきたところである。一方で、地域に立地する工業団地企業に勤務する約3万人の従業員の約8割が自動車通勤であることから、朝夕の通勤ピークにおいて道路混雑が発生している。
- ・宇都宮市及び芳賀町においても、少子・超高齢化、人口減少社会が進展すると見込まれているが、これらに対応し、効率的で環境に配慮した持続可能な都市構造を構築していくためには、それぞれの地域特性に応じて日常生活に必要な都市機能を集積するとともに、自動車が運転できなくても通院・買い物など日常生活の移動ができるよう公共交通の充実を図ることが必要である。
- ・宇都宮市では、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」において、拠点間を結節する基幹公共交通（鉄道、LRT）や幹線公共交通（主要バス路線）と地域を面的にカバーする地域内交通により階層性のある公共交通ネットワークを構築することとしており、地域拠点においては日常生活を支える都市機能の集約や幹線公共交通と地域内交通の結節点を整備することとしている。また「宇都宮都市交通戦略」においても、誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、基幹、幹線、支線など階層性を持った公共交通ネットワークの構築により、輸送効率の改善や公共交通空白・不便地域の解消を図ることとしている。
- ・芳賀町では、「第5次芳賀町振興計画後期計画」において、町民の安全で快適な移動のため、地域の公共交通の改善を推進することとしており、また、LRTの整備により、地域経済の振興や教育、医療、福祉など町民生活の向上等につながるものとしている。

⇒公共交通空白・不便地域の解消に向けた階層性のある輸送効率の高い公共交通ネットワークを構築するとともに、基幹・幹線公共交通と結節する地域住民の日常生活を支える地域拠点の形成を図る必要がある。

凡例
□ 駅
— 東日本旅客鉄道
— バス路線
■ バス利用圏域(2本以上/時間)
■ バス利用圏域(2本未満/時間)

JR 宇都宮駅



*バス利用圏域はバス停から250mの範囲

図 バス利用圏域

地域内交通・デマンド交通の導入地区



写真 板戸のぞみ号



写真 清原さきがけ号



写真 芳賀町ふれあいタクシーひばり

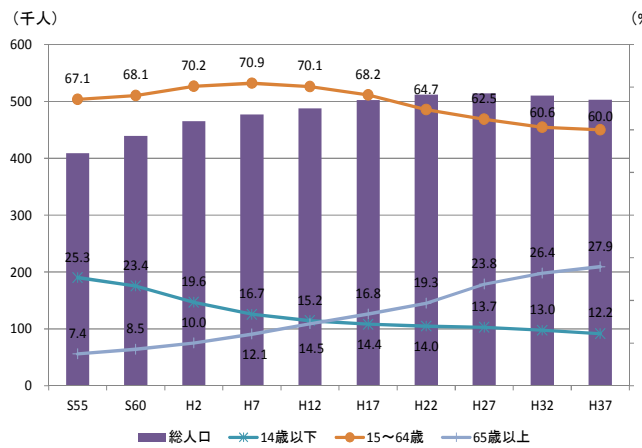


図 宇都宮市の人口・高齢者率の推移

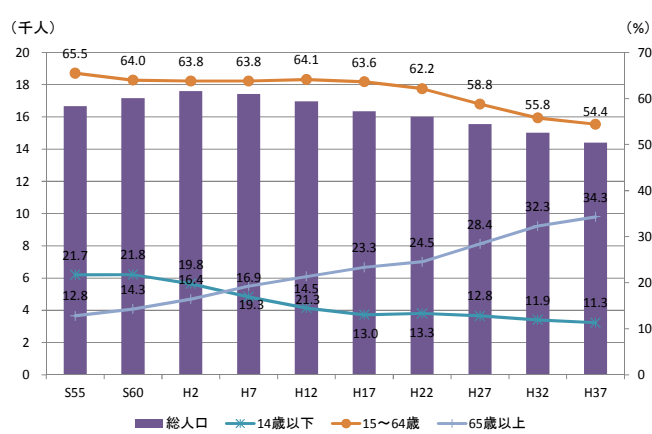


図 芳賀町の人口・高齢者率の推移

3. 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画①

芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

(1) 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針

・産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消など、地域が有している交通課題の解消に取り組むとともに、都市の様々な活動を支える社会基盤として、鉄道や東西基幹公共交通、バス、地域内交通など、地域の特性に応じた公共交通が機能的・効率的に連携する階層性のある「公共交通ネットワーク」の構築を目指す。

基本方針 1

東西基幹公共交通としてのLRTの導入

- ・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LRTを東西基幹公共交通として導入する。

基本方針 2

LRT整備と関連する交通施策の推進による公共交通ネットワークの形成

- ・L R Tと連携する交通が一体的に機能し、便利で快適に利用できるよう、乗り換え拠点となるトランジットセンターの整備やＩＣカードの導入など、乗換利便性の向上を図る。
- ・宇都宮東部地域及び芳賀町の公共交通ネットワークの形成や公共交通の利用促進、さらには宇都宮市全域や県央地域における公共交通の充実や利用促進が図れるよう、広域バス路線への影響にも配慮しながら、芳賀・宇都宮東部地域におけるバスネットワークの再編を実施するとともに、地域内交通の導入、モビリティ・マネジメントなどを実施する。



図 基本方針

(2) 計画の区域

- ・宇都宮市では、「宇都宮都市交通戦略」に基づき、公共交通に関する総合的な施策を全市的、計画的に取り組んでおり、東西基幹交通であるL R Tの導入についても、宇都宮市と芳賀町が連携し、J R宇都宮駅から芳賀・高根沢工業団地付近までの15kmを優先整備区間に定め導入を進めている。
- ・本計画においては、産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消など、宇都宮東部地域と芳賀町における課題解決のため、計画区域をJ R宇都宮駅東側から芳賀町にかけての（主）宇都宮向田線、（主）宇都宮茂木線を中心とした地域とする。

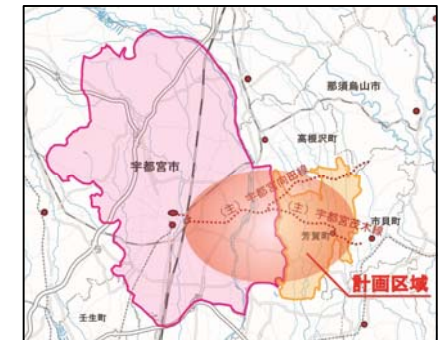
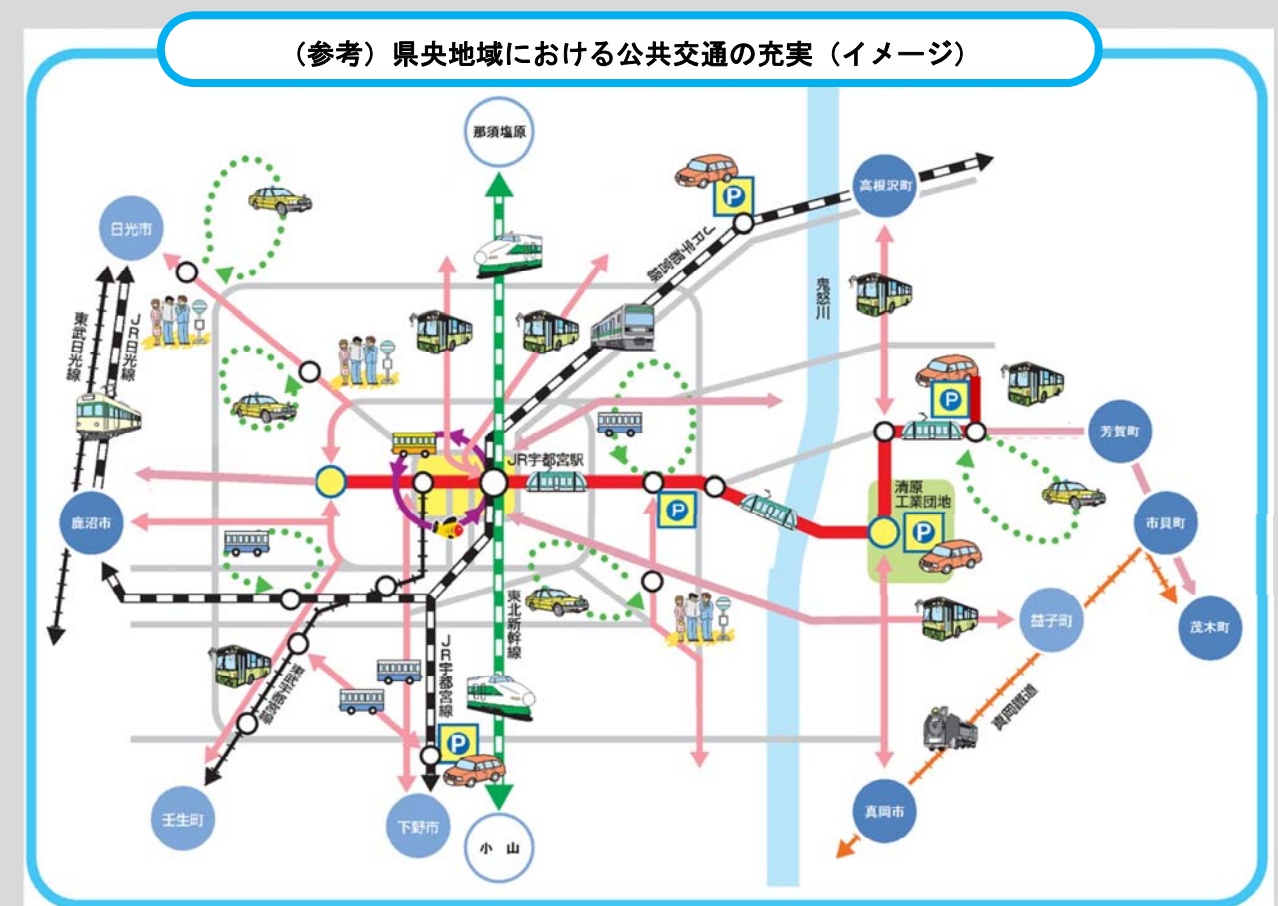


図 計画の区域

(3) 計画期間

平成 27 年度から平成 36 年度（2015 年度から 2024 年度）までの 10 年間とする。



3. 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画②

芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

(4) 計画の目標

【目標設定の考え方】

- ・地域における課題や基本方針を踏まえながら、まちづくりと連携して公共交通ネットワークを形成する上で、達成状況を客観的に評価するため、以下の指標について現況値と目標値を設定する。

【公共交通ネットワークの形成】	現況値	目標値（H36）	備 考
公共交通利用者数の増加	1,557 万人/年（H25）	2,037 万人/年	計画区域に係る公共交通利用者数 ※鉄道、L R T、路線バス、地域内交通とデ マンド交通の合計
公共交通空白地域の解消	公共交通カバー率 70.5%（H27）	公共交通カバー率 97.4%	計画区域に係る公共交通カバー率 （鉄道駅から 1500m、LRT 停留場から 500m、バス停から 250m の範囲及び地域内 交通・デマンド交通の対象地域が、計画区域 面積に占める割合）
市民・町民の公共交通に対する 満足度の向上	宇都宮市 37.9% （H26）	宇都宮市 49.4%	計画区域に係る市民世論調査による公共交 通に対する満足度
	芳賀町 55.4% （H25～27 平均）	芳賀町 62.5% （H36）	町民満足度調査による公共交通に対する満 足度
【まちづくりとの連携】	現況値	目標値（H36）	備 考
従業人口の維持	103 千人（H24）	103 千人	計画区域に係る従業人口 ※経済センサスより

(5) 目標を達成するために行う事業

LRT（東西基幹公共交通）の導入（軌道運送高度化事業）

■概要

安全で快適な移動手段を確保し、産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消、環境負荷の低減などを図るため、自動車利用からの転換を促進する公共交通ネットワークの実現に向け、その要となる東西基幹公共交通として L R T を導入する。

①軌道運送高度化事業を実施する区域

a. 車両の導入予定区域

起点 宇都宮市宮みらい～終点 芳賀町大字下高根沢

b. 軌道施設の整備等の予定区域

起点 宇都宮市宮みらい～終点 芳賀町大字下高根沢

②軌道運送高度化事業の実施予定期間

事業開始予定：平成 28 年度

運輸開始予定：平成 31 年度



福井鉄道（株）

図 LRT 車両の導入イメージ

③事業主体

- ・事業方式は、「公設型上下分離方式」とし、施設の整備・保有は宇都宮市・芳賀町、運行等は宇都宮ライトレール株式会社（L R T 運営事業者）が行う。

事業主体	役割分担
宇都宮ライトレール株式会社	軌道運送事業者として、軌道施設の運営を行い、L R T の運行による市民への公共交通サービスの提供に責任を持つ
宇都宮市・芳賀町	軌道整備事業者として、施設の整備・保有を行い、その維持、管理等について責任を持つ

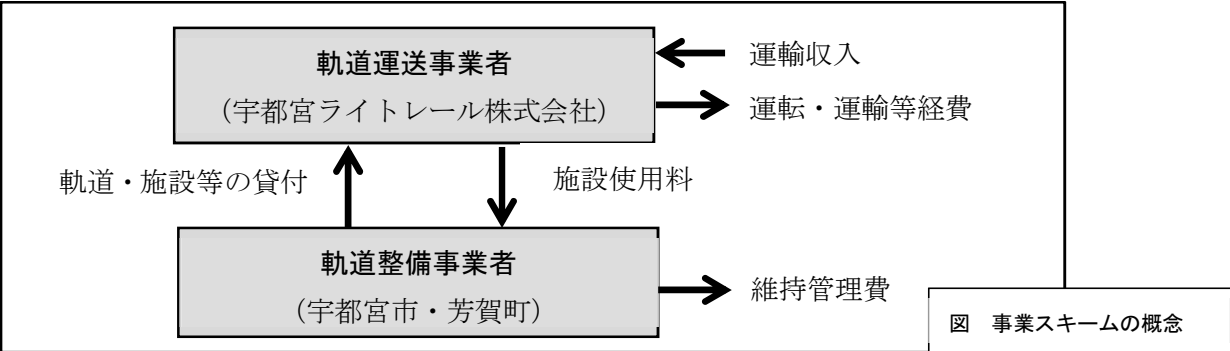


図 事業スキームの概念

④軌道運送高度化事業の内容

a. 導入する車両の数及び構造

車両数 17 編成（3 連接車）

構造 バリアフリー対応の超低床式で振動を抑える効果が高く、加減速性能に優れ、また、運転席及び車内の窓を出来る限り大きくとることにより、運転士の視認性が高まり走行安全性にも配慮した車両

b. 施設整備の内容

＜軌道施設の整備（新設）＞

- ・L R T は、基本的に既存の道路空間の中央部に敷設し、一部区間では、新たに L R T 専用の走行空間や橋梁を整備する。
- ・快適で低騒音、低振動の走行ができる樹脂固定による制振軌道構造を基本とし、バリアフリー対応の停留場を整備するとともに、車両基地や変電所等の必要な施設を整備する。



図 LRT の路線概要

■停留場名称(仮称)

- | | |
|------------|------------|
| ①JR 宇都宮駅東口 | ⑩作新学院北 |
| ②宿郷町 | ⑪清原管理センター前 |
| ③東宿郷 | ⑫清原工業団地北 |
| ④今泉町 | ⑬テクノポリス西 |
| ⑤陽東 | ⑭テクノポリス中央 |
| ⑥ベルモール前 | ⑮テクノポリス東 |
| ⑦平出町 | ⑯芳賀台 |
| ⑧下平出 | ⑰管理センター前 |
| ⑨下竹下 | ⑱かしの森公園 |
| | ⑲本田技研北門 |

3. 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画③

芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

交通結節機能の強化（トランジットセンターの整備等）

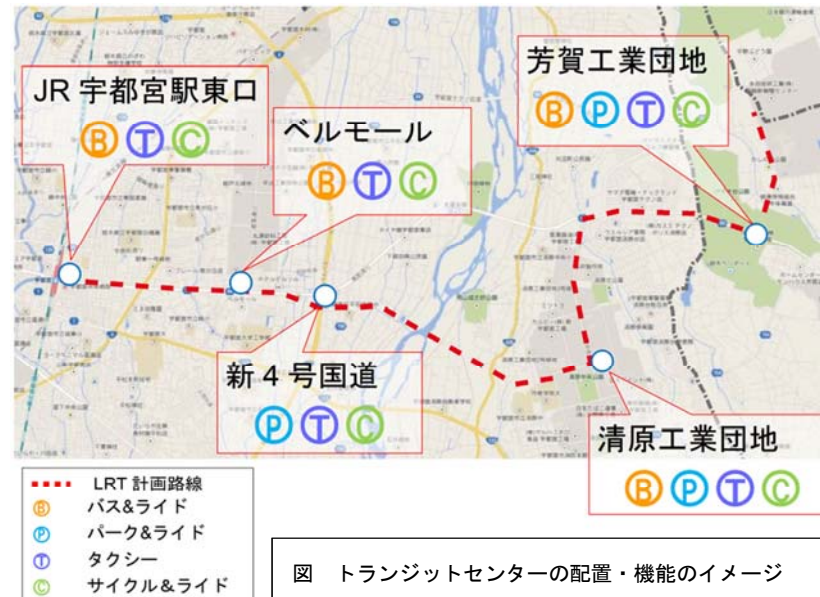
■概要

- ・LRTを東西基幹公共交通として、様々な交通機関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、鉄道やバス、自動車などの各種交通との乗り換えが想定される箇所において交通結節機能の強化を図る。
- ・交通結節機能の強化にあたっては、地域特性に応じ、鉄道、バス、自動車、タクシー、自転車などとの乗り換えの円滑化を図る。

①**実施する区域**：宇都宮市、芳賀町のLRT沿線

②**実施時期**：LRTの運輸開始に合わせて、平成31年度より供用を開始

③**実施主体**：宇都宮市、芳賀町、LRT運営事業者、バス事業者



地域内交通の導入

■概要

- ・公共交通空白地域の解消を図るため、地域を面的にカバーする地域内交通を新たに導入する。
- ・既導入地区については、LRTやバス路線との連携の強化を図る。

①**実施する区域**：（右図の通り）

②**実施時期**：平成27年度～

③**実施主体**：宇都宮市、芳賀町



ICカードの導入

■概要

- ・公共交通の乗り継ぎ円滑化や利便性向上のため、LRTやバスにおいて、乗降時に機器にかざすだけで乗り降りができるICカードを導入するとともに、「乗り継ぎ割引」や「バスの中乗り前降りへの改善」など利用者の利便性向上や乗降時間の短縮につながる取組みについても検討する。

実施時期及び実施主体：

＜バス＞平成29年度～（バス事業者）

＜LRT＞平成31年度～（宇都宮市、芳賀町、LRT運営事業者）



図 ICカードの導入イメージ

芳賀・宇都宮東部地域におけるバスネットワークの再編

■概要

- ・公共交通空白・不便地域の解消や地域拠点の形成を図るため、LRTの導入と合わせて、広域バス路線への影響等を踏まえながらLRTや地域内交通（宇都宮市）・デマンド交通（芳賀町）と連携した幹線・支線からなる持続可能なバスネットワークを整備する。
- ・LRTのサービスレベルを踏まえ、行政が中心となり、交通事業者と協議・調整し、「地域公共交通再編実施計画」を策定する。

①**実施する区域**：宇都宮市東部地域、芳賀町

②**実施時期**：LRTの運輸開始に合わせて平成31年度に実施

③**実施主体**：宇都宮市、芳賀町、バス事業者

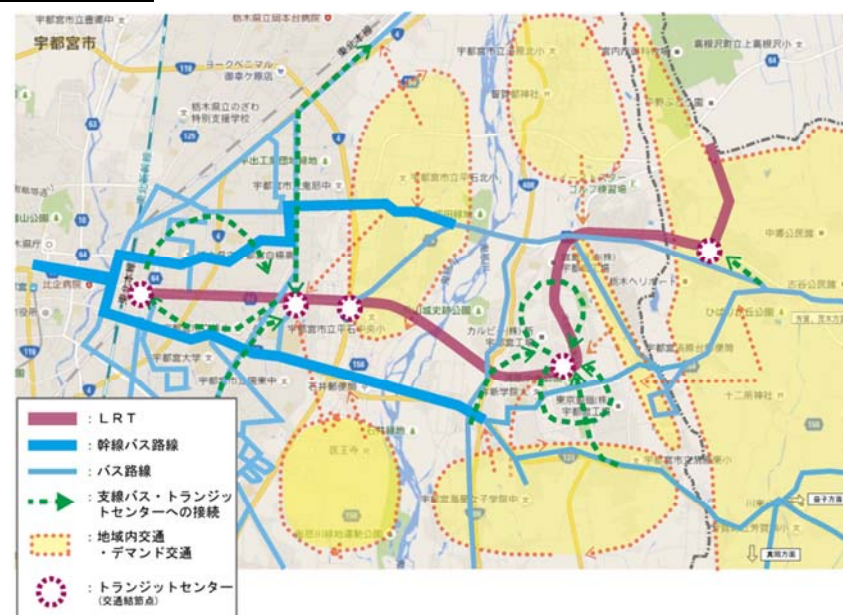


図 芳賀・宇都宮東部地域における公共交通ネットワークのイメージ

＜芳賀・宇都宮東部地域における公共交通ネットワーク構築の考え方＞

- ・東西基幹公共交通としてのLRTの整備
- ・都市拠点と地域拠点を結節する幹線バス路線の整備
- ・主要施設間を連絡する支線バスや公共交通空白地域における地域内交通等の導入
- ・トランジットセンターにおける支線バス・地域内交通等との連携

モビリティ・マネジメントの実施

■概要

- ・過度に自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図るためには、LRTの導入やバスネットワークの再編に合わせて公共交通の利用促進を図ることが重要であるため、関係者が連携し、公共交通の整備やライフステージの節目を捉えたモビリティ・マネジメント（公共交通利用への意識転換策）を実施する。

①**実施する区域**：宇都宮市東部地域、芳賀町等

②**実施時期**：平成28年度～

③**実施主体**：宇都宮市、芳賀町、LRT運営事業者、バス事業者、地域住民・企業等



図 バスの乗り方教室の様子

（6）計画の達成状況の評価に関する事項

- ・事業実施状況・目標達成状況の評価（年1回の実施）
- ・計画の評価、計画・目標値の見直し（概ね5年を目安に実施）

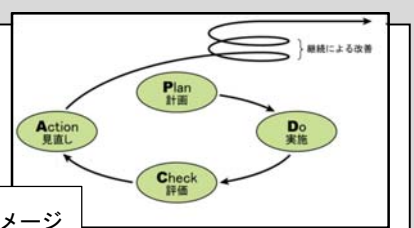


図 PDCAサイクルのイメージ