

### 第3章 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

#### 3-1 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」の構築を目指します。

##### 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します。

##### 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

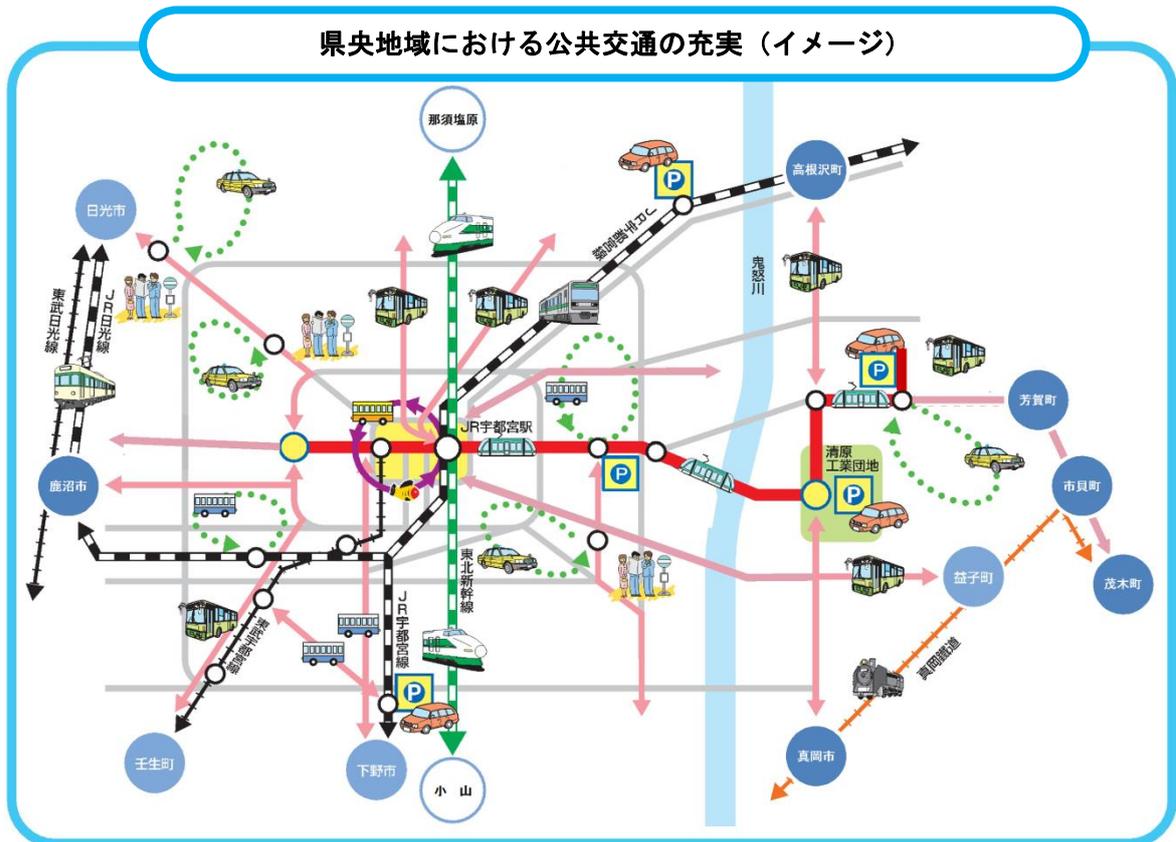
LRTと連携する交通が一体的に機能し、便利で快適に利用できるよう、乗り換え拠点となるトランジットセンターの整備やICカードの導入など、乗換利便性の向上を図ります。

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します。



(参考) 県央地域における公共交通の充実

広域バス路線利用者の利便性向上やバス路線への影響等にも配慮しながら、芳賀・宇都宮東部地域における「公共交通ネットワークの構築」を進めることで、宇都宮全域や県央地域における公共交通の充実や利用促進を目指していきます。



### 3-2 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、また東西基幹交通であるLRTの導入についても、宇都宮市と芳賀町が連携し、JR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ます。

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に効果的かつ重点的に取り組むため、計画区域をJR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します。

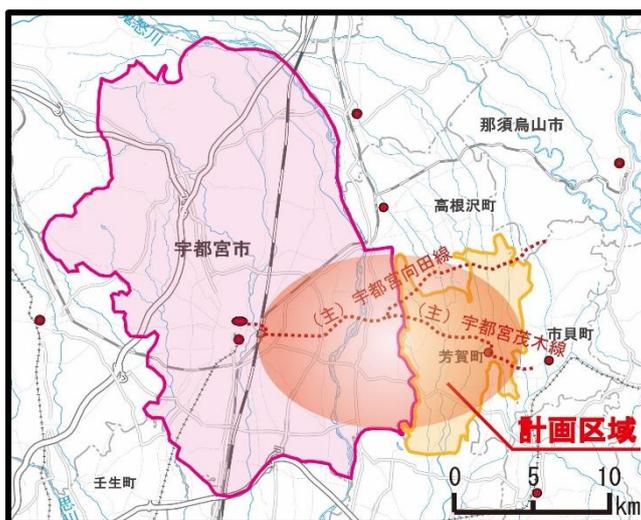


図3-2 計画の区域

- 具体的な区域は、宇都宮市の本庁地区のJR宇都宮駅東側、平石地区、清原地区と芳賀町全域の下表の町丁目の区域を対象とします。

表3-1 計画の区域に含まれる町丁目

		町名
宇都宮市	本庁地区 (JR宇都宮駅東側)	石井町, 泉が丘1~7丁目, 今泉新町, 川向町, 越戸1~4丁目, 越戸町, 宿郷1~3丁目, 宿郷5丁目, 城東1~2丁目, 問屋町, 中今泉1~5丁目, 中久保1~2丁目, 東今泉1~2丁目, 東宿郷1~6丁目, 東町, 東峰町, 東築瀬1丁目, 平出工業団地, 平松町, 峰1~4丁目, 峰町, 御幸町, 御幸本町, 元今泉1~8丁目, 築瀬3~4丁目, 築瀬町, 陽東1~8丁目
	平石地区(全域)	下平出町, 平出町, 柳田町
	清原地区 (全域)	板戸町, 上籠谷町, 刈沼町, 清原工業団地, 清原台1~6丁目, 桑島町, 鑑山町, 竹下町, 道場宿町, 野高谷町, 氷室町, 満美穴町, ゆいの杜1~8丁目
芳賀町		大字稲毛田, 大字打越新田, 大字祖母井, 大字上稲毛田, 大字上延生, 大字北長島, 大字給部, 大字下高根沢, 大字下延生, 大字中柏崎, 大字西高橋, 大字西水沼, 大字東高橋, 大字東水沼, 大字芳志戸, 大字八ツ木, 大字与能, 祖母井南1~3丁目, 芳賀台

### 3-3 計画期間

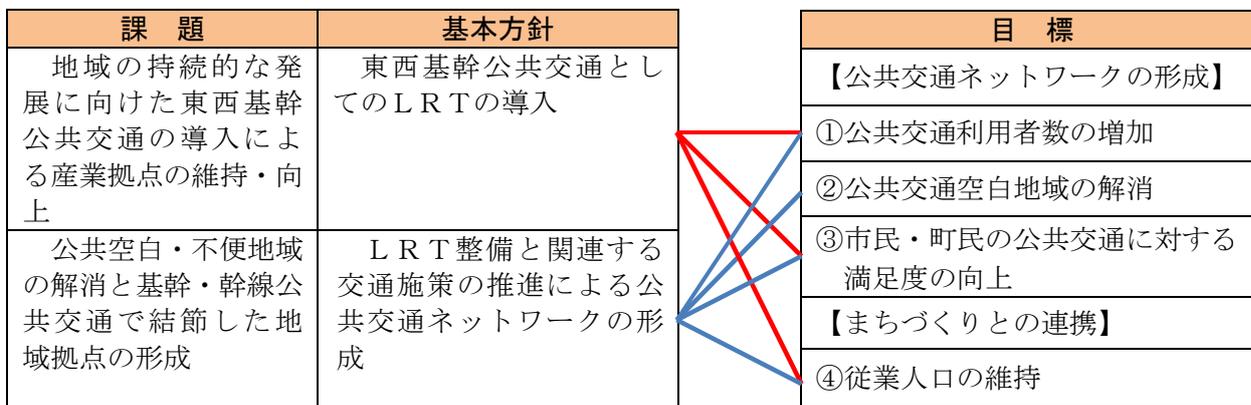
本計画の計画期間は、平成27年度から令和6年度までの10年間とします。

また、今後の社会経済状況や利用者ニーズ等の変化に適応するため、計画期間内においても、概ね5年を目安に、必要に応じて計画の見直しと修正を行います。



### 3-4 計画の目標

地域の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の形成を進める上で、達成状況を客観的に評価するため、以下のとおり目標を設定します。



(1) 公共交通ネットワークの形成

① 公共交通利用者数の増加

計画区域における公共交通利用者の増加を目指します。

	公共交通利用者数	備 考
現況値 (平成 25 年度)	1,557 万人/年	計画区域における公共交通利用者数 ※鉄道, LRT, 路線バス, 地域内交通・デマンド交通の利用者数
目標値 (令和 6 年度)	2,037 万人/年	目標値は「宇都宮都市交通戦略」の考え方を基に, 目標年次を令和 6 年度まで延伸して設定

表 3-2 現在の公共交通利用者数

	宇都宮市	芳賀町
鉄道	1,391.4 万人/年	—
路線バス	162.5 万人/年	
地域内交通・デマンド交通	1.2 万人/年	2.6 万人/年
合 計	1,557 万人/年	

出典：宇都宮市資料，芳賀町資料，各バス事業者資料

※鉄道：JR宇都宮駅及びJR岡本駅の乗客数（平成 25 年）

※路線バス：計画区域内を通過する全系統の輸送人員の合計。

ただし，JR宇都宮駅西側の乗降を除く（平成 25 年 10 月 1 日～9 月 30 日）。

※地域内交通・デマンド交通：宇都宮市については，計画区域内の地域内交通の輸送人員（平成 25 年度）。  
芳賀町については，デマンド交通の輸送人員（平成 25 年度）。

## ② 公共交通空白地域の解消

計画対象区域における公共交通空白地域の解消を目指します。

	公共交通カバー率	備 考
現況値 (平成 27 年度)	70.5%	計画区域における公共交通カバー率(面積) ※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
目標値 (令和 6 年度)	100%	

※ 公共交通カバー率 (%) = 公共交通の利用圏域面積 (ha) / 計画区域面積 (ha) × 100

※ 公共交通の利用圏域面積は以下の条件で算定します。

- ・ 鉄道駅から半径 1500m の圏域 (鉄道利用圏域)
- ・ LRT 停留場から 500m (LRT 利用圏域)
- ・ バス停から 250m の範囲 (バス利用圏域)
- ・ 地域内交通及びデマンド交通のサービスエリア (利用対象者の居住エリア)

### ③ 市民・町民の公共交通に対する満足度の向上

計画区域内における公共交通に対する満足度の向上を目指します。

	公共交通に対する満足度	備 考
現況値 (宇都宮市：平成 26 年度／芳賀町：平成 25～27 年度平均)	満足度 宇都宮市 37.9% 芳賀町 55.4%	世論調査による 宇都宮市：計画区域の「公共交通ネットワークの充実」の満足度。「満足」、「やや満足」の合計 芳賀町：「(芳賀町が)交通の足の確保に積極的である」に対する回答
目標値 (令和 6 年度)	満足度 宇都宮市 49.4% 芳賀町 62.5%	宇都宮市：第 5 次宇都宮市総合計画及び宇都宮市都市交通戦略(市民世論調査)の目標設定の考え方を踏まえ設定 芳賀町：宇都宮市と同様の考え方により設定

## (2) まちづくりとの連携

### ① 従業人口の維持

計画区域内における従業人口の維持を目指します。

	従業人口	備 考
現況値 (平成 24 年度)	計画区域の従業人口 103 千人	計画区域の従業人口を経済センサスに基づいて算出 ※現在の従業人口の維持を目標に設定
目標値 (令和 6 年度)	計画区域の従業人口 103 千人	

※ 現況値は計画区域の従業人口を平成 24 年経済センサス-活動調査結果に基づいて算出

※ 目標値は今後 10 年の人口減少等の社会情勢を考慮し現況値を維持するものとして設定

### 3-5 目標を達成するために行う事業

#### 3-5-1 事業の概要

##### (1) LRT（東西基幹公共交通）の導入（軌道運送高度化事業）

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LRTを導入します。

##### ① 軌道運送高度化事業を実施する区域

###### a. 車両の導入区域

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期間

事業開始：平成29年度

運輸開始：令和5年（予定）

##### 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（LRT運営事業者）が行います。

表 3-3 事業における役割分担

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、LRTの運行による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

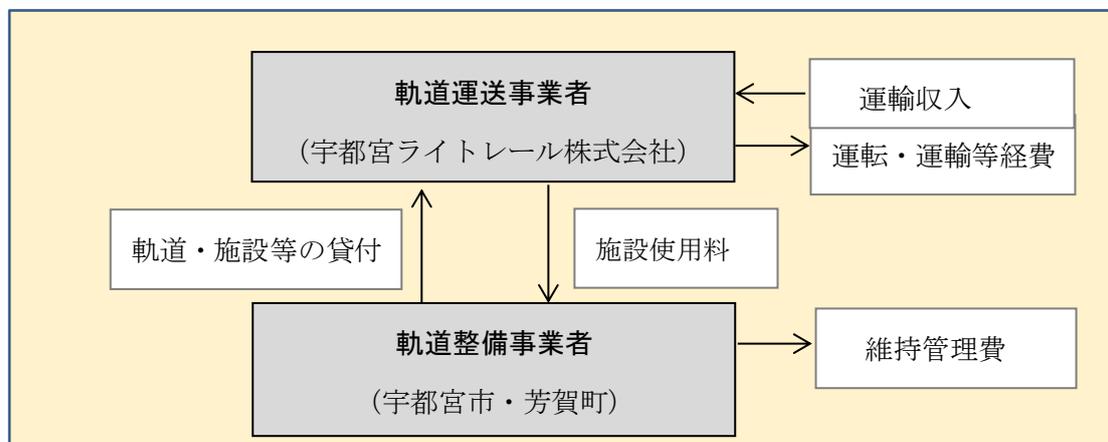


図 3-3 事業スキームの概念

#### 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） >

LRTは基本的に既存の道路空間の中央に敷設し、一部区間では新たにLRT専用の走行空間や橋梁を整備します。

また、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します。

・整備延長	14.6km（複線）	・停留場数	19ヶ所
・車両基地	1ヶ所	・変電所	4ヶ所



図 3-4 LRTの路線概要

#### ⑤ 軌道運送高度化事業の効果

利用者への効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総所要時間の短縮</li> <li>・交通費用の減少</li> </ul>
社会全体への効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CO<sub>2</sub>・NO<sub>x</sub>排出量の削減</li> <li>・道路騒音の改善 など</li> </ul>

### (参考) 新交通システム(東西基幹公共交通)の取組経過

新交通システムの検討については、鬼怒川左岸地域への慢性的な交通渋滞の深刻化を背景に、平成5年度に、栃木県と宇都宮市が出資する一部事務組合の市街地開発組合が設置した「新交通システム研究会」が始まりであり、平成13年度から平成14年度にかけて栃木県と宇都宮市による「新交通システム導入基本計画策定調査」が実施され、その調査結果として、導入区間やルート、導入システム(LRT)などが示されました。

その後、平成21年度には「宇都宮都市交通戦略」を策定し、東西基幹公共交通として求められる機能等の整理を行い、平成25年3月には「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」をとりまとめ、導入システムをLRTとすることや優先的に整備していく区間を示しました。

平成25年度からは、この基本方針と芳賀町から提出されたLRTの整備に関する要望を踏まえ、芳賀町とともに、有識者等で組織する「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」を設置し、LRTの事業化に向けて具体的な調査検討を行い、平成27年度には「軌道運送高度化実施計画」を、国に申請しました。

平成28年度には都市計画決定を行い、また、「軌道運送高度化実施計画」の国の認定(軌道事業の特許)を受けました。

その後、平成29年度には「工事施行認可」及び「都市計画事業認可」を申請・取得するなど、必要な法定手続き等を経て、平成30年6月から工事に着手しました。

#### <取組経過>

平成5年度	・ 「新交通システム研究会」を設置(宇都宮市街地開発組合) 新交通システムの検討開始
平成6年度	・ 「新都市交通対策協議会」を設置 望ましい交通体系の在り方を検討
平成7年度	・ 「宇都宮都市圏交通マスタープラン」の策定 将来の交通需要を踏まえ道路・公共交通ネットワークの整備の在り方を検討 ・ 「新交通システム導入可能性に関する調査」の実施
平成9年度	・ 「新交通システム検討委員会」を設置 成立可能性を研究・検討
平成12年度	・ 「新交通システム導入基本方針」の策定
平成13～14年度	・ 「新交通システム導入基本計画策定調査委員会」を設置 ・ 「新交通システム導入基本計画策定調査」の実施
平成19～20年度	・ 「宇都宮市都市・地域交通戦略策定協議会」を設置 ・ 「新交通システム検討委員会」を設置 ・ 「事業・運営手法」と「施設計画」に関する調査の実施
平成21年度	・ 「宇都宮都市交通戦略」の策定

平成22年度～	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「まちづくり」と「公共交通」に関する市民説明の開始</li> <li>パンフレットの全戸配布，オープンハウスや市民フォーラムの実施</li> </ul>
平成24年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」の策定</li> </ul>
平成25年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」を踏まえ，事業化に向けた調査検討の実施</li> <li>・ 39地区連合自治会単位の説明会等の開催</li> <li>・ 芳賀町及び同町議会からLRT整備に関する要望書の提出</li> <li>・ 「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」を設置</li> </ul>
平成26年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 沿線従業者アンケート調査の実施</li> <li>・ 県央広域都市圏生活行動実態調査の実施</li> </ul>
平成27年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宇都宮ライトレール株式会社設立</li> <li>・ 「軌道運送高度化実施計画」の申請</li> <li>・ 沿線5地区での説明会の実施</li> </ul>
平成28年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市計画決定</li> <li>・ 「軌道運送高度化実施計画」の認定（軌道事業の特許取得）</li> <li>・ 出先機関や大型商業施設等での移動型オープンハウスの実施</li> </ul>
平成29年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業スケジュールの見直し【開業時期 H31.12月→R4.3月】</li> <li>・ 大型商業施設内に常設型オープンハウスを設置</li> <li>・ 「工事施行認可」の申請・取得</li> <li>・ 「都市計画事業認可」の申請・取得</li> </ul>
平成30年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「起工式」の実施</li> <li>・ 工事着工</li> <li>・ LRT車両デザインの決定</li> <li>・ 「車両設計認可」の申請・取得</li> </ul>
令和元年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 橋りょうや車両基地等の整備</li> <li>・ 「芳賀・宇都宮LRT停留場名称検討委員会」を設置</li> </ul>

## (2) 交通結節機能の強化（トランジットセンターの整備等）

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ります。

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、自転車などの乗り換えの円滑化を図ります。

整備箇所については、鉄道やバスとの接続が見込まれる「JR宇都宮駅東口」や複数のバス路線が接続しバスの乗降客が多く新たな需要創出が期待できる「ベルモール」、広域幹線道路に近接し自動車交通との接続が見込まれる「新4号国道周辺」、真岡・益子方面からの広域バス路線や地域内交通との接続が見込まれる「清原工業団地」、芳賀・茂木方面からの広域バス路線やデマンド交通との接続が見込まれる「芳賀工業団地」が想定されます。

### 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、令和5年より供用を開始(予定)

### ③ 実施主体

宇都宮市、芳賀町、宇都宮ライトレール株式会社、バス事業者



図 3-5 想定されるトランジットセンターの位置・機能のイメージ

### (3) 芳賀・宇都宮東部地域におけるバスネットワーク再編(地域公共交通利便増進事業)

公共交通空白・不便地域の解消を図るため、LRTの導入と合わせて、広域バス路線への影響にも配慮しながら、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します。

また、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、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定します。

#### ① 実施する区域

宇都宮東部地域，芳賀町

#### ② 実施時期

LRTの運輸開始に合わせて，令和5年に実施(予定)

#### ③ 実施主体

宇都宮市，芳賀町，バス事業者

#### ④ バスネットワークの再編の考え方

##### a. 芳賀・宇都宮東部地域におけるバス路線等の現状

J R宇都宮駅東側のバス路線については、真岡・益子方面などの広域バス路線が集中する国道123号線が最も運行頻度が高く（10分に1本以上）、白楊高通りについても一定の本数（30分に1本以上）が運行されています。

利用状況については、J R宇都宮駅では、駅東口で一定の乗降（約1,500人/日）がありますが、駅東側のバス路線においても、駅西口や大通り周辺など駅以西での乗降が多い（5,000人超/日）状況となっており、J R宇都宮駅を除いては、国道123号線沿いを中心にベルモール周辺や白楊高通りで乗降客数が多い状況となっています。

また、清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地の企業通勤バスは、J R宇都宮駅東口から運行しており、利用者数は約3,700人/日であり、清原地区に立地している大学の通学バスは、J R宇都宮駅西口から運行しており、利用者数は約500人/日となっています。

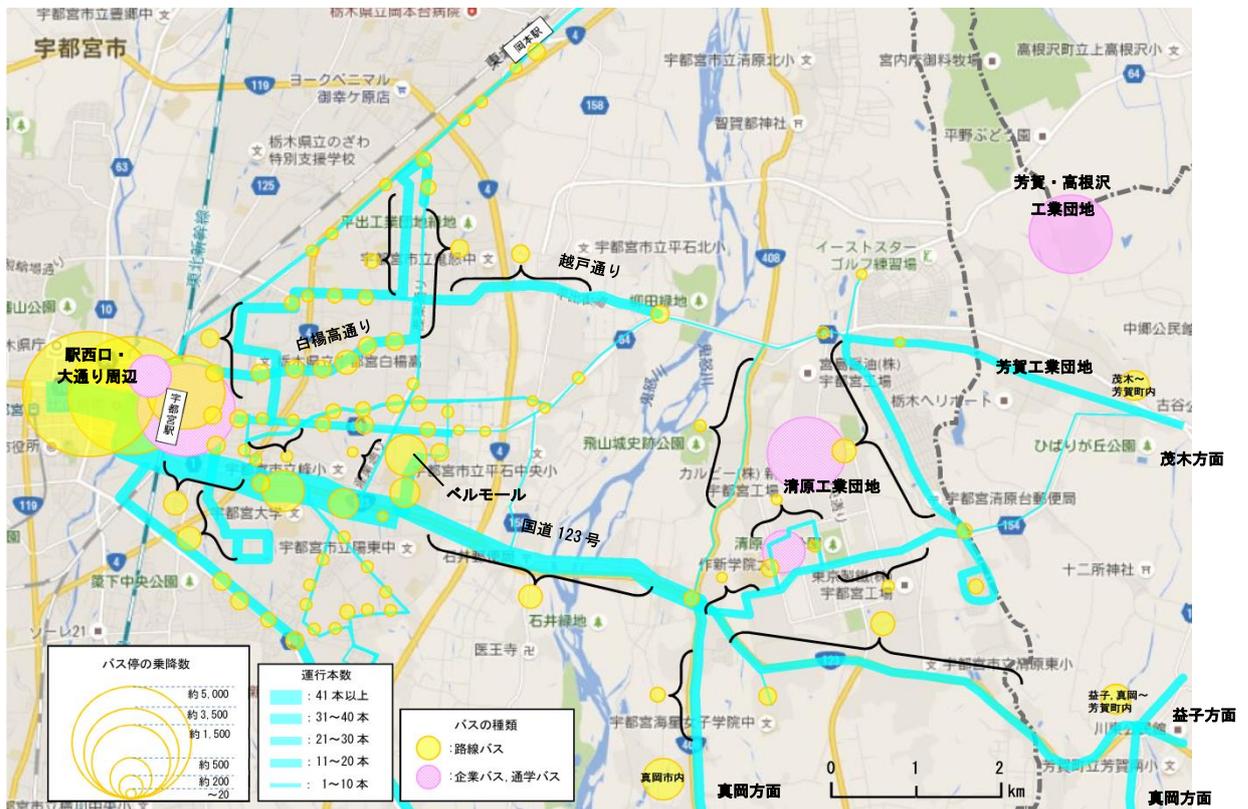


図3-6 芳賀・宇都宮東部地域におけるバス路線等の現状

## b. 公共交通に対する住民意向

宇都宮市 第47回市政に関する世論調査（平成26年度実施）において、「宇都宮市が嫌いな理由」の3位に「交通渋滞の多さ」（24.5%），4位に「電車やバスなどの交通機関の整備が遅れているところ」（21.9）が挙げられており，東部地域に限ると，その割合がそれぞれ35.3%，29.5%に上昇していることから，公共交通の充実が望まれています。

## c. 公共交通ネットワーク構築の方向性

「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成や利便性の高い交通環境の整備を図るため，バス路線の現状や広域バス路線への影響等を踏まえながら，拠点間を結節する軸としての基幹公共交通や幹線・支線バス路線を整備するとともに，地域を面的にカバーする地域内交通等の導入を促進し，階層性のある効率的な公共交通ネットワークの構築を図ります。

- ・東西基幹公共交通としてのLRTの整備
- ・LRTを補完する幹線公共交通としての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（乗継拠点）における広域バス路線，端末交通（支線バス，地域内交通，自転車，自動車）との連携
- ・鉄道やLRT，バスのそれぞれの利用圏域を考慮しながら，既存のバス路線の運行状況等を踏まえた公共交通ネットワークを構築

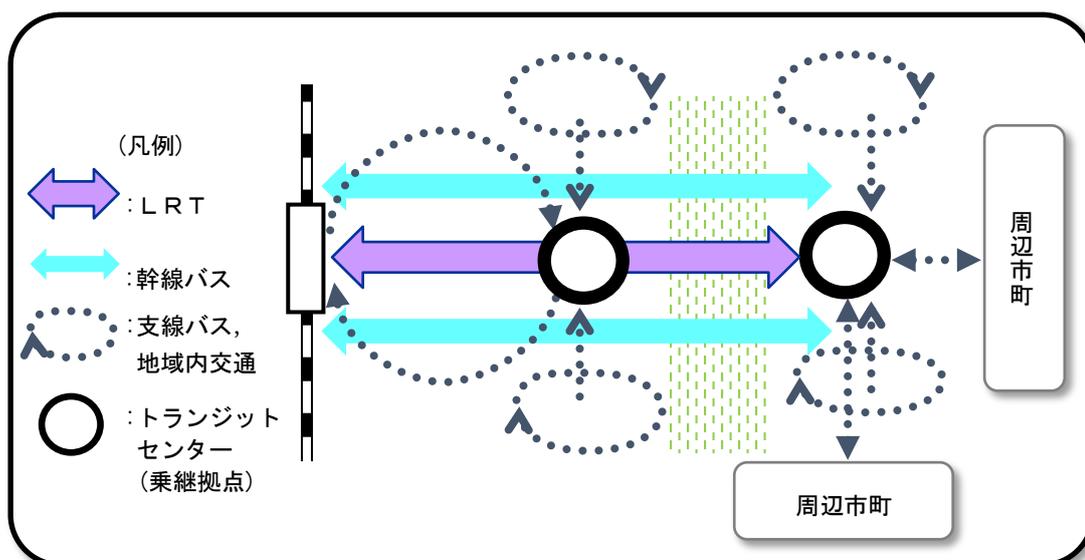


図 3-7 芳賀・宇都宮東部地域におけるLRT，バス，地域内交通の連携イメージ

#### d. バスネットワーク再編の考え方

- ・ L R Tと重複するバス路線については、効果的・効率的なネットワーク構築の観点から、L R Tと接続する支線バス等への再編を検討
- ・ L R Tと南側・北側で平行するバス路線（国道123号、白楊高通り・越戸通り）については、L R Tを補完し、東西方向の移動を支える路線であることから、幹線バス路線として位置づけるとともに、広域バス路線については、利用者の利便性や路線全体への影響等を考慮し、L R Tへの接続を検討
- ・ その他のバス路線については、利用者の利便性等を考慮し、L R Tへの接続を検討

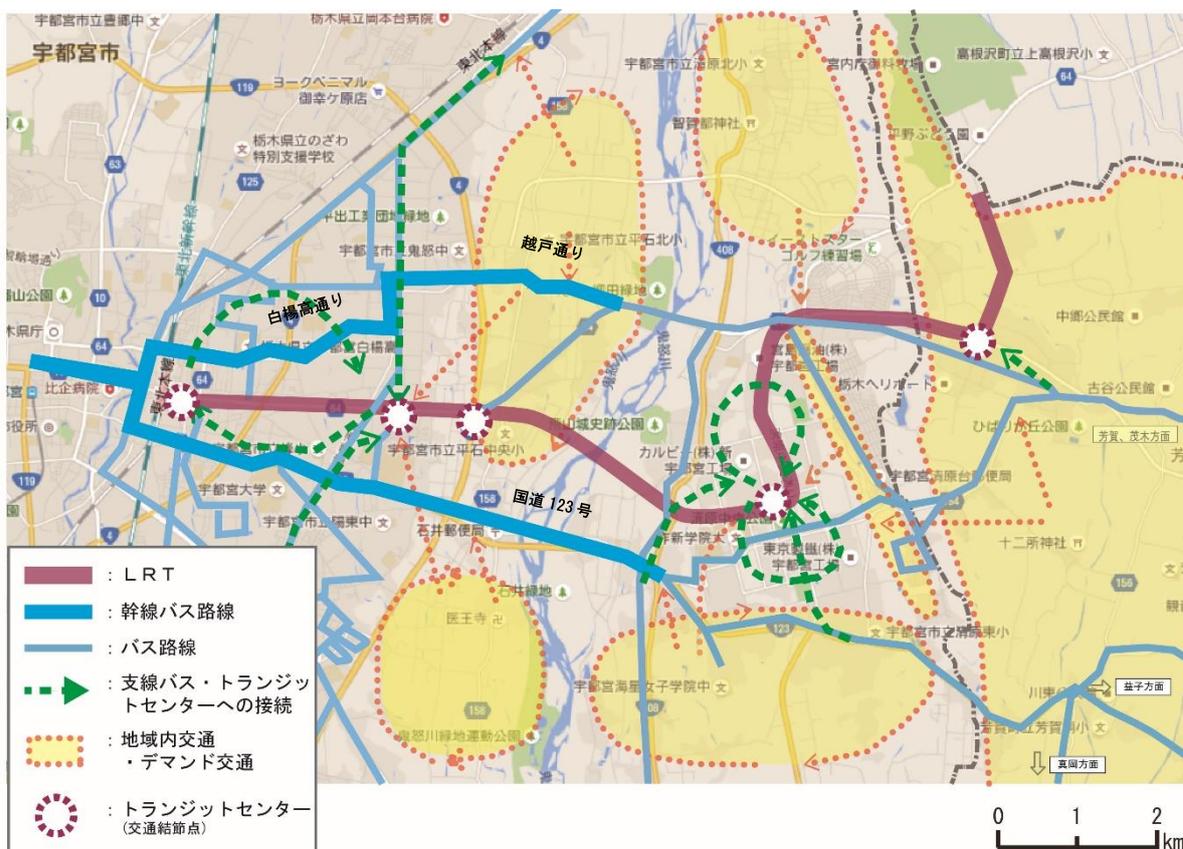


図 3-8 芳賀・宇都宮東部地域における公共交通ネットワークのイメージ

(参考) <利用圏域の考え方>

鉄道	鉄道駅から1.5 km
L R T	電停から500 m (徒歩10分程度)
バス	バス停から250 m

#### (4) 地域内交通の導入

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します。また、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り利便性の向上を図ります。

##### ① 実施する区域

宇都宮東部地域、芳賀町

##### ② 実施時期

平成27年度～

##### ③ 実施主体

宇都宮市、芳賀町



図 3-9 地域内交通の導入

## (5) ICカードの導入

公共交通の乗り継ぎ円滑化や利便性向上のため、鉄道やLRT、バス、地域内交通において、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「地域連携ICカード」を導入します。

また、ICカードの導入とあわせて、「バスの中乗り前降りへの改善」の実現により、利用者の利便性向上・乗降時間短縮を図るとともに、公共交通を乗り継ぐ際の運賃を割り引く「乗り継ぎ割引」や路線バスの運賃に上限を設定する「上限運賃制度」などにより、公共交通利用者の運賃負担の軽減を図ります。

### ① 実施する区域

LRT及びバス路線、地域内交通の運行エリア

### ② 実施時期

バス : 令和2年度

LRT : 令和5年(予定)

地域内交通 : 令和4年

### ③ 実施主体

バス : バス事業者

LRT : 宇都宮ライトレール株式会社、宇都宮市、芳賀町

地域内交通 : 宇都宮市、芳賀町

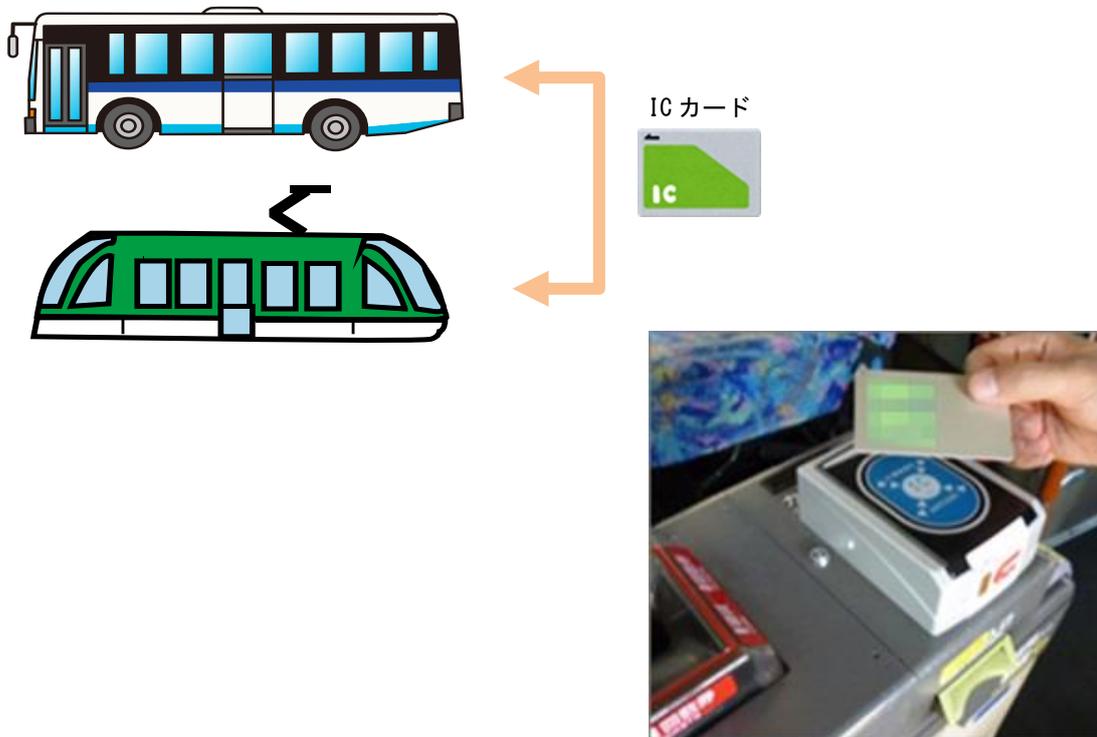


図 3-10 ICカードの導入イメージ

## (6) モビリティ・マネジメントの実施

芳賀・宇都宮東部地域において、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す。

このため、行政や交通事業者、地域住民・企業等が連携し、引き続き、様々な機会を捉えて意識啓発を行い、自動車から公共交通利用への転換を促進します。また、公共交通の案内情報の充実や低廉な運賃設定など、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、効果的なモビリティ・マネジメント（公共交通利用等への意識転換策）を実施します。

### ① 実施する区域

宇都宮東部地域，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

### 【主な取組】

- ・LRTやバス路線の整備に合わせた企業と連携した利用促進策や沿線住民・企業従業員に対する時刻表などの情報提供，アンケート調査による意識転換策の実施
- ・バスネットワークの維持・充実のための既存バス路線沿線住民に対する利用促進策
- ・子どもの公共交通に対する意識転換を促進するための学校と連携した取組
- ・転入者へのバスマップ等の配布やパソコン・スマートフォンなどを活用した公共交通の運行に関する情報提供
- ・「乗り継ぎ割引」や「上限運賃制度」などの運賃負担軽減策の導入（再掲） など



図 3-11 小学校でのバスの乗り方教室

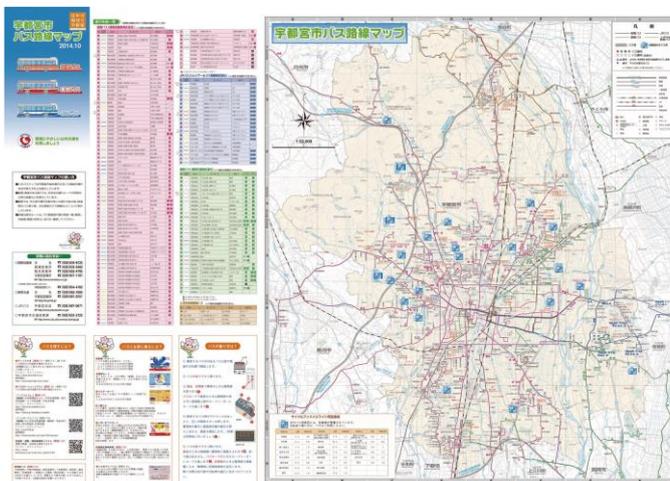


図 3-12 宇都宮市バス路線マップ

### 3-5-2 スケジュール

年 度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	実施主体	
LRTの導入				◆		整備				◆	◆	宇都宮市, 芳賀町, 宇都宮ライトレール 株式会社
交通結節機能の強化					◆		整備			◆	◆	宇都宮市, 芳賀町, 宇都宮ライトレール 株式会社, バス事業 者
バスネットワーク再編	◆									◆	◆	宇都宮市, 芳賀町, バス事業者
地域内交通の導入	◆										◆	宇都宮市, 芳賀町
ICカードの導入				設計	◆	◆		バス導入			◆	バス: バス事業者, LRT: 宇都宮ライトレ ール株式会社, 宇都 宮市, 芳賀町
モビリティ・マネジ メントの実施		◆									◆	宇都宮市, 芳賀町, 宇都宮ライトレール 株式会社, バス事業 者, 地域住民・企業等

### 3-6 計画の達成状況の評価に関する事項

本計画を着実に推進するためには、PDCAサイクルの考え方にに基づき、定期的に事業の実施状況の評価するとともに、データ収集や調査により目標達成状況の評価し、必要に応じて計画・目標の見直しを行います。

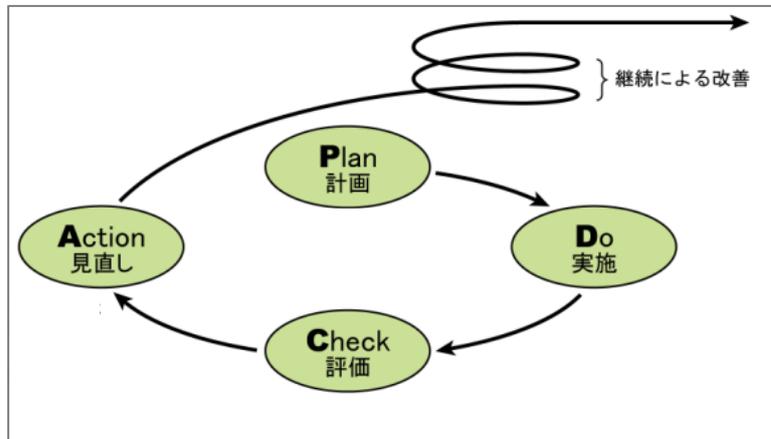
事業の進行管理については、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通活性化協議会」において行います。

- ① 事業実施状況・目標達成状況の評価（年1回の実施）
- ② 計画の評価，計画・目標値の見直し（概ね5年を目安に実施）

■評価スケジュール

年 度		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
事業実施状況の評価		●	●	●	●	●	●	●	●	●
目標達成 状況の評 価	公共交通利用者数 ※事業者データ	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	公共交通カバー率	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	市民・町民の満足度 ※世論調査	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	従業人口 ※経済センサス	●		●		●		●		●
計画の評価					● 中間評価					●
計画・目標値の見直し					○					●

●：実施    ○：必要に応じて実施



**PDCA サイクル**  
 Plan (計画), Do (実施),  
 Check (評価), Action (見  
 直し) の頭文字を取った「計  
 画・実施・評価・見直し」を  
 繰り返す継続的な活動のこ  
 と。

図 3-13 PDCAサイクルのイメージ