

芳賀・宇都宮東部地域
公共交通網形成計画

令和5年6月見直し

宇都宮市・芳賀町

< 目 次 >

はじめに

第 1 章 宇都宮市・芳賀町の概況	1
1-1 位置及び地勢	1
1-2 宇都宮市・芳賀町の沿革	2
(1) 江戸～明治	2
(2) 明治～終戦	2
(3) 戦後	3
1-3 夜間人口・従業人口	5
1-4 産業	7
(1) 工業団地の概要	7
(2) 工業団地の地域への貢献	10
第 2 章 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状と課題	11
2-1 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状	11
(1) 宇都宮市・芳賀町の交通の現状	11
(2) 社会情勢の変化	22
2-2 関連計画等	25
(1) 第 5 次宇都宮市総合計画改定基本計画	25
(2) 第 2 次宇都宮市都市計画マスタープラン	25
(3) 宇都宮市ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン	26
(4) 宇都宮都市交通戦略	29
(5) 東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針	30
(6) 第 5 次芳賀町振興計画後期計画	31
(7) 第 2 次芳賀町都市計画マスタープラン	31
(8) 芳賀町の L R T 整備に関する要望	31
(9) L R T の優先整備区間	32
(10) 関連計画等のまとめ	33
2-3 芳賀・宇都宮東部地域における交通の課題	34
(1) 地域の持続的な発展に向けた東西基幹公共交通の導入による 産業拠点の維持・向上	34
(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	38

第3章 芳賀・宇都宮地域公共交通網形成計画	41
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	41
3-2 計画の区域	43
3-3 計画期間	44
3-4 計画の目標	44
(1) 公共交通ネットワークの形成	45
(2) まちづくりとの連携	47
3-5 目標を達成するために行う事業	48
3-5-1 事業の概要	48
(1) LRT（東西基幹公共交通）の導入（軌道運送高度化事業）	48
(2) 交通結節機能の強化（トランジットセンターの整備等）	51
(3) 芳賀・宇都宮東部地域におけるバスネットワーク再編	52
(4) 地域内交通の導入	56
(5) ICカードの導入	57
(6) モビリティ・マネジメントの実施	58
3-5-2 スケジュール	59
3-6 計画の達成状況の評価に関する事項	59

〇はじめに

宇都宮市においては、平成20年3月に「第5次宇都宮市総合計画」を策定し、少子・超高齢化、人口減少社会や地球環境問題に対応しながら、将来にわたり持続的に発展し、多くの人と企業から選ばれる都市となるため、まちの機能や人口が集積した都市拠点や地域拠点、産業拠点などを効果的に結びつけることにより、それぞれの機能が連携しながら都市全体の魅力を高める「ネットワーク型コンパクトシティ」の実現を目指しています。

この実現のためには、都市の様々な活動を支える社会基盤として、各拠点間の円滑な連携を図るとともに子どもから高齢者まで市民の誰もが活発に外出や交流ができる「公共交通を中心とした交通環境の創出」が不可欠であることから、平成21年9月に「宇都宮都市交通戦略」を策定し、拠点間を結ぶ鉄道や東西基幹公共交通（LRT）、バス、地域を面的にカバーする地域内交通等が効率的に結節する階層性を持った公共交通ネットワークの形成に向けて、市民、交通事業者、行政が連携を図りながら施策に取り組んでいます。

芳賀町においては、平成23年9月に「第5次芳賀町振興計画後期計画」を策定し、「公共交通の充実」に向け、町民のための交通手段確保のため、デマンドタクシーの運行や生活バス路線の運行支援などに加え、宇都宮市と協力・連携しながらLRTの導入に取り組んでいます。

宇都宮東部地域と芳賀町との結びつきは強く、宇都宮市東部に位置する清原工業団地と隣接する芳賀町の芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地は国内でも有数の産業拠点を形成しており、また3万人を超える従業員の多くが宇都宮市や芳賀町から通勤しています。

今回策定した「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」は、宇都宮市と芳賀町が共同で「第5次宇都宮市総合計画」や「第5次芳賀町振興計画」等の方針を踏まえながら、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の課題解決に効果的かつ重点的に取り組むため、宇都宮東部地域及び芳賀町を対象に「地域公共交通活性化再生法」に基づく「地域公共交通網形成計画」として策定したものです。

本計画に基づき、基幹公共交通としてのLRTの整備や交通結節点整備による公共交通間の連携強化、利便性の高い公共交通ネットワークの形成に取り組むことで、地域公共交通の活性化・再生を進め、産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消、さらには宇都宮東部地域におけるネットワーク型コンパクトシティの形成、芳賀町における利便性の高い交通環境の整備や地域経済の振興を図ってまいります。

第1章 宇都宮市・芳賀町の概況

1-1 位置及び地勢

宇都宮市及び芳賀町は、ともに東京から北側に約100kmの距離にあります。

広大で肥沃な関東平野のほぼ北端に位置し、高台からは南に関東平野の地平線、晴れた日には富士山の雄姿を、また、北西には日光連山を望むことができます。

交通体系を見ると、南北方向には東北新幹線、東北自動車道、国道4号が通り、東西方向には北関東自動車道が通るなど、主要な交通が交差する要衝にあります。

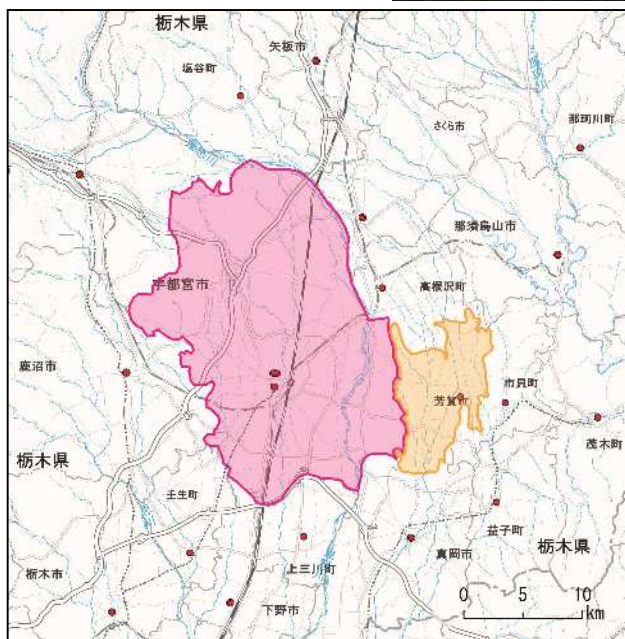
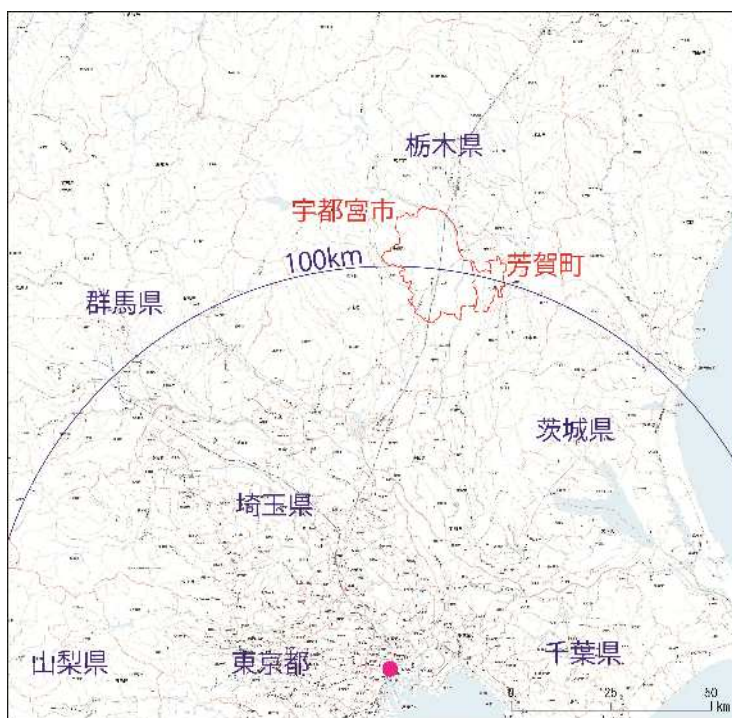


図1-1 宇都宮市・芳賀町の広域的な位置

1-2 宇都宮市・芳賀町の沿革

(1) 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ました。

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、産物の面では絹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ました。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・傘などの日用品の生産も活発でした。

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りました。

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年に市制施行となりました。



図 1-2 戊辰戦争時の二荒山神社

(2) 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りました。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りました。

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きました。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きました。

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、「今や全ての都市機関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)」といった状況でありました。

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りました。

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、創設が相次ぎますが、そのために、昭和20年7月に宇都宮は大空襲を受け、再び市街地は焦土と化しました。



図 1-3 宇都宮駅に向かう兵士たち



図 1-4 大空襲後の宇都宮の市街地

(3) 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きました。

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、現在の市町域となりました。

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ました。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、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ました。

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、市や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ます

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ます。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、生産拠点としての機能以外の都市機能の充実が進められてきました。

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はありますが、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、宇都宮市と芳賀町が連携し、宇都宮東部地域及び芳賀町の区域において、東西基幹公共交通の導入やそれを機軸とした公共交通ネットワークの構築を進め、各工業団地と宇都宮の市街地との間の移動の円滑化により工業団地の維持・向上を図っていくことは、宇都宮市や芳賀町にとっての生命線であると言っても過言ではありません。



図 1-5 清原工業団地



図 1-6 通勤時間帯の交通渋滞

表 1-1 宇都宮市・芳賀町の人口の推移

	宇都宮市	芳賀町
明治 29 年	35,233 人	—
昭和 20 年	80,477 人	20,521 人
平成 26 年	519,904 人	16,016 人

表 1-2 宇都宮市・芳賀町の工業出荷額の推移

	宇都宮市	芳賀町
昭和 35 年	18,122 百万円	58 百万円
平成 25 年	1,810,262 百万円	172,473 百万円

1-3 夜間人口・従業員人口

市街化区域は、宇都宮市の中央部から鉄道や幹線国道沿いに広がっており、また東部の工業団地周辺も市街化区域となっています。

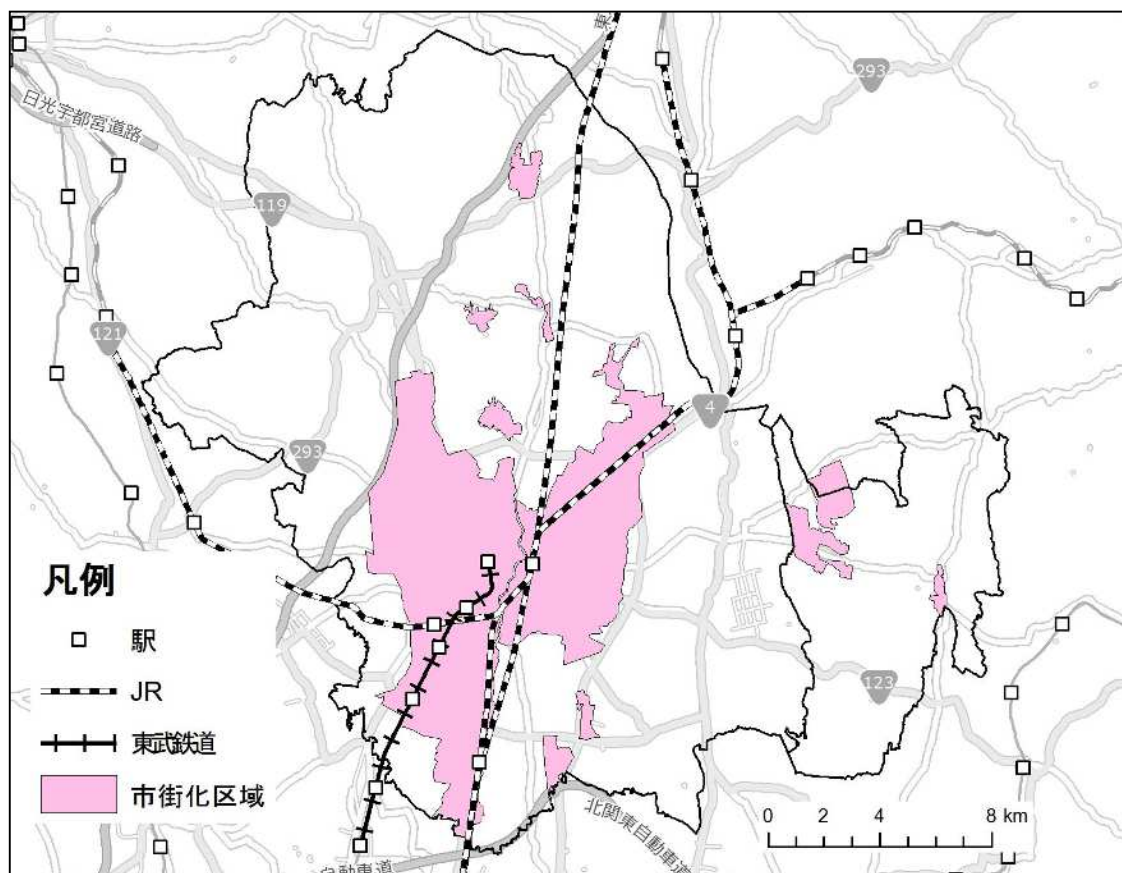
夜間人口は、宇都宮市が約 52 万人、芳賀町が約 1.6 万人となっており、従業員人口は宇都宮市が約 24 万人、芳賀町が約 2.4 万人となっています。

芳賀町の従業員人口は、夜間人口の 1.5 倍以上であり、町外からの通勤者が多い状況となっています。また夜間人口と従業員人口の分布については、東部の工業団地エリアに大きな差が見られます。

芳賀町の従業員数の約 4 割は宇都宮市からの通勤者であり、また芳賀町の夜間人口の約 2 割が宇都宮市へ通勤・通学者であるなど、宇都宮市と芳賀町の相互の結びつきは強く、特に清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地は、市民・町民の従業員地として重要な拠点となっています。

表 1-3 宇都宮市・芳賀町の人口

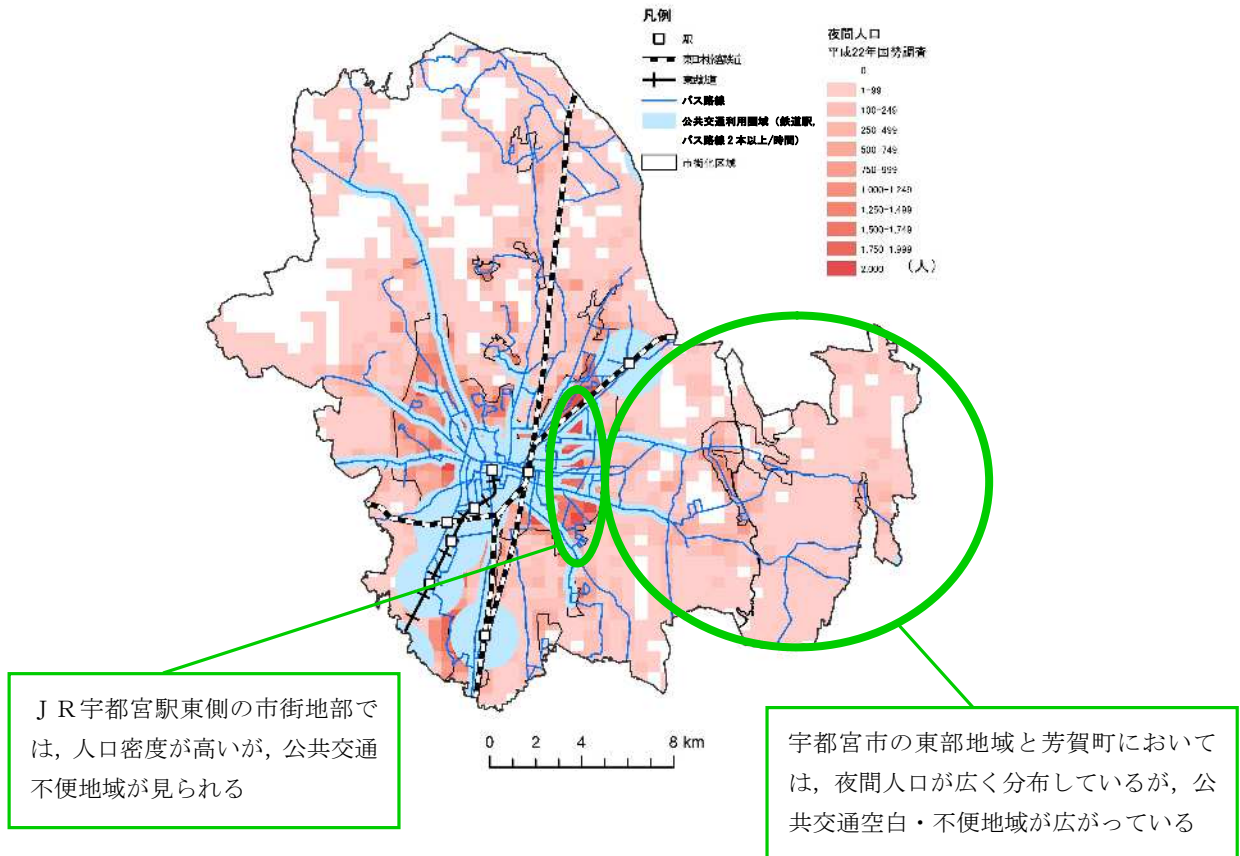
	宇都宮市	芳賀町	備考
夜間人口	519,904 人	16,016 人	平成 27 年 3 月末 住民基本台帳
従業員人口	236,927 人	23,505 人	平成 24 年経済センサス基礎調査



資料：宇都宮市・芳賀町都市計画図

図 1-7 宇都宮市・芳賀町の市街化区域

<夜間人口と公共交通>



<従業人口と公共交通>

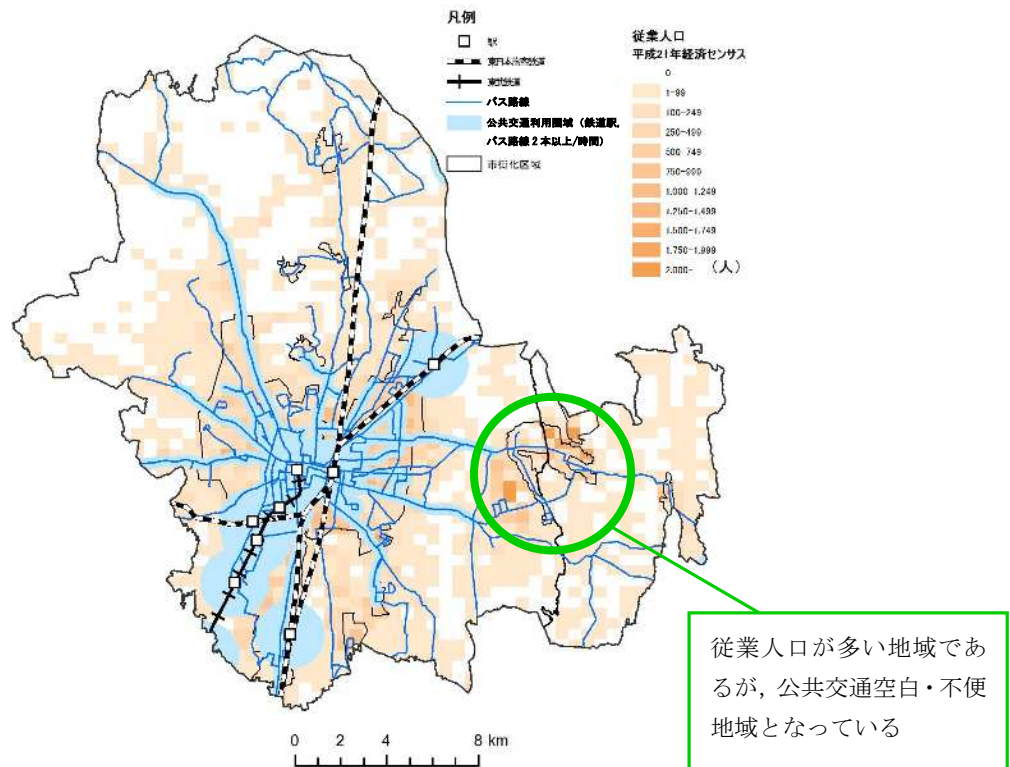


図 1-8 夜間人口・従業人口と公共交通の分布

1-4 産 業

(1) 工業団地の概要

宇都宮市に位置する清原工業団地は宇都宮市で最も規模が大きく 9.5 千人の従業員数を誇ります。また、芳賀町に位置する芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地の従業員数は計 21.7 千人と、宇都宮市の 5 つの工業団地（計 17.0 千人）を上回る従業員数を誇ります。

清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地における主要企業をみると、キャノン、ホンダをはじめとした世界規模の企業が多く立地しており、我が国を代表する工業団地となっています。

県内工業の事業所数や従業者数は減少傾向にあり、宇都宮市及び芳賀町の工業団地においても近年は横ばいもしくは減少傾向にあります。



図 1-9 清原工業団地 (387.6ha)



図 1-10 芳賀、芳賀・高根沢工業団地 (475ha)

表 1-4 宇都宮市・芳賀町の工業団地の概要

【宇都宮市の工業団地】

	工業団地名	従業者数	事業所数	備考
宇都宮市	宇都宮工業団地	5.2 千人	61	平成 25 年 12 月 31 日現在
	瑞穂野工業団地	1.1 千人	47	平成 25 年 12 月 31 日現在
	清原工業団地	9.5 千人	39	平成 25 年 12 月 31 日現在
	河内工業団地	1.0 千人	11	平成 25 年 12 月 31 日現在
	河内中小工場団地	0.2 千人	9	平成 25 年 12 月 31 日現在
合計	5ヶ所	17.0 千人	167	

参考：工業統計調査

【芳賀町の工業団地】

	工業団地名	従業者数	事業所数	備考
芳賀町	芳賀工業団地	9.6 千人	96	平成 25 年 4 月 1 日現在
	芳賀・高根沢工業団地	12.1 千人	4	平成 25 年 4 月 1 日現在
合計	2ヶ所	21.7 千人	100	

参考：芳賀町資料

【宇都宮東部地域・芳賀町の工業団地の規模】

	工業団地名	従業者数	事業所数	備考
宇都宮市	清原工業団地	9.5 千人	39	
芳賀町	芳賀工業団地	9.6 千人	96	
	芳賀・高根沢工業団地	12.1 千人	4	
計	3ヶ所	31.2 千人	139	

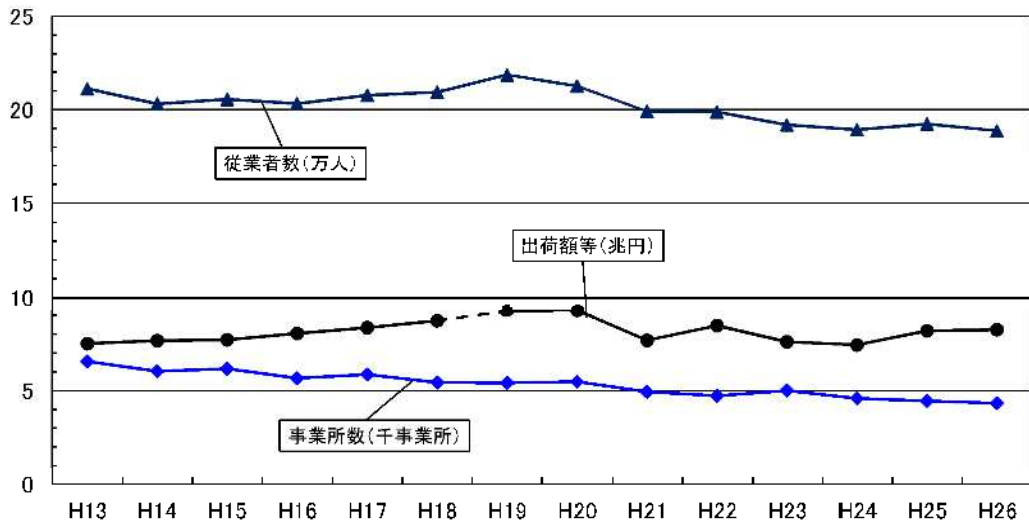
表 1-5 清原，芳賀，芳賀・高根沢工業団地の主要企業（従業員数トップ5）

	清原工業団地	芳賀工業団地	芳賀・高根沢工業団地
1	キャノン(株)	ホンダエンジニアリング(株)	(株)本田技術研究所
2	カルビー(株)	(株)ホンダテクノフォート	(株)オートテックジャパン
3	中外製薬工業(株)	(株)リブドゥコーポレーション	本田技研工業(株)
4	日本たばこ産業(株)	本田技研工業(株)	(株)ホンダアクセス
5	清原住電(株)	ホンダ開発(株)	—

資料：栃木県産業団地立地企業一覧（平成 26 年度版）

＜工業従業者数の推移＞

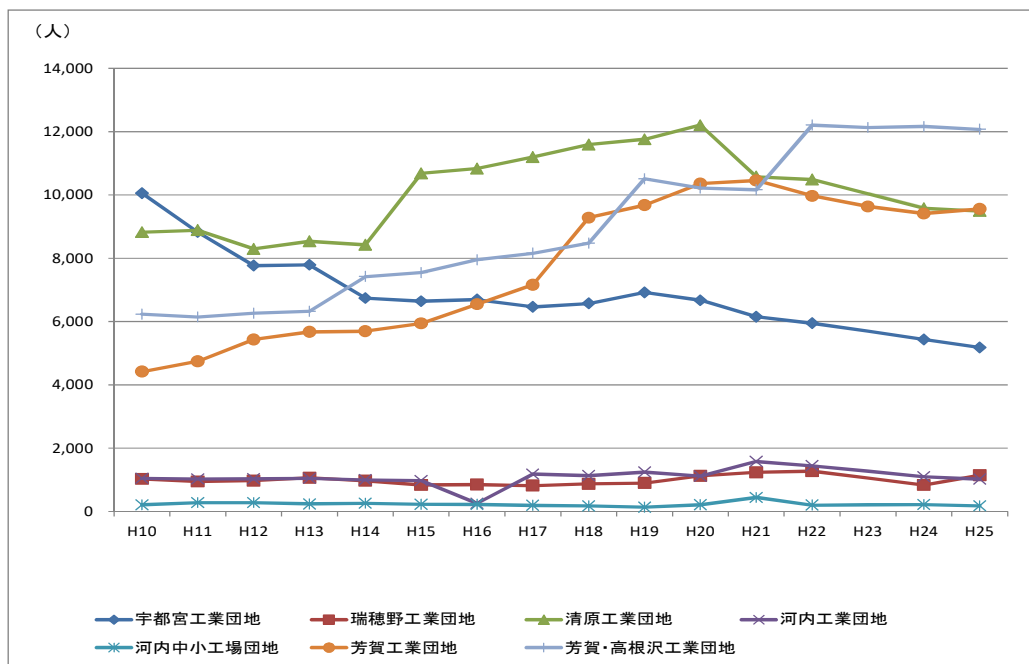
県内の工業の事業所数、従業者数は減少傾向にあり、宇都宮市及び芳賀町の工業団地従業者数も、近年では横ばいもしくは減少傾向となっている。



(注) 平成19年調査において調査項目を変更したことにより、製造品出荷額等は、平成18年以前の数値と平成19年以降の数値は接続しません。

出典：栃木県工業統計

図 1-11 県内における工業の従業者数等の推移



出典：工業統計調査，芳賀町資料（平成23年工業統計調査は未実施）

図 1-12 宇都宮市・芳賀町における工業団地の従業者数の推移

(2) 工業団地の地域への貢献

工業団地の従業者の約7割が宇都宮市と芳賀町に居住しており、また税収の面でも宇都宮市では税収全体（約893億円）の約7%を清原工業団地からの市税が占め、芳賀町では税収全体（約48億円）の約63%を芳賀、芳賀・高根沢工業団地からの町税が占めているなど、これらの工業団地が宇都宮市及び芳賀町の雇用や財政基盤を支える重要な産業拠点となっています。

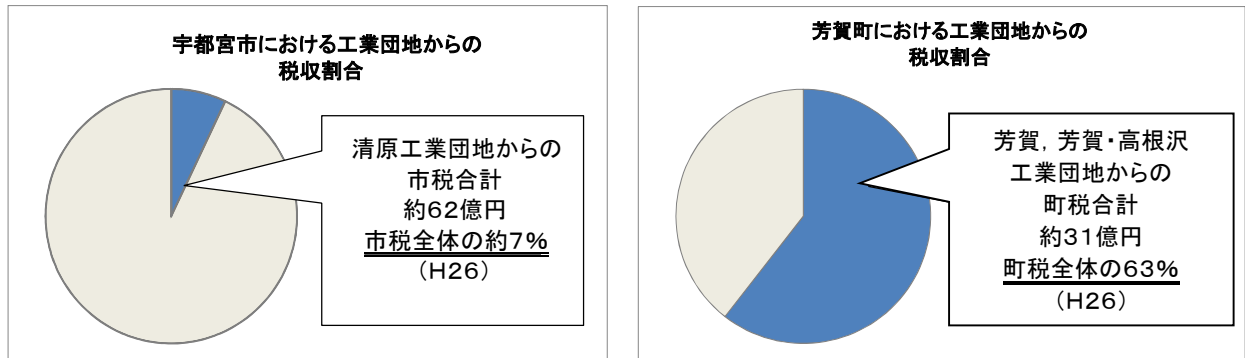


図 1-13 工業団地の市税・町税での貢献

第2章 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状と課題

2-1 芳賀・宇都宮東部地域における交通の現状

(1) 宇都宮市・芳賀町の交通の現状

① 道路

宇都宮市の道路ネットワークは、都心部を囲む「都心環状線」，「内環状線」，「宇都宮環状線」の3つの環状道路と，都心部から郊外に延びる12の放射道路で形成されています。

芳賀町においては東西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ます。



図 2-1 宇都宮市の3環状12放射道路



図 2-2 芳賀町の幹線道路

② 鉄道

鉄道交通網は，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，東武宇都宮駅からは東武宇都宮線が東京方面へ延びています。

③ バス

宇都宮市内をバス事業者3社が，芳賀町内を2社が運行しています。

JR宇都宮駅を中心に路線バスが放射状に伸びており，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ます。

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おり，また清原，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ます。

【鉄道とバス路線網】

鉄道は南北方向に J R 宇都宮線と東北新幹線, 東武宇都宮線が伸びており, バス路線は J R 宇都宮駅を中心に放射状に伸びています。

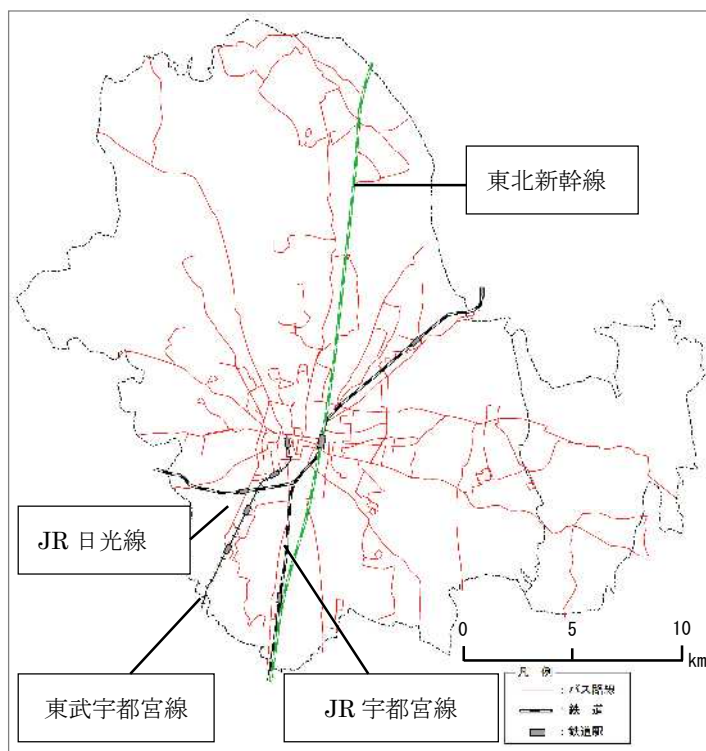
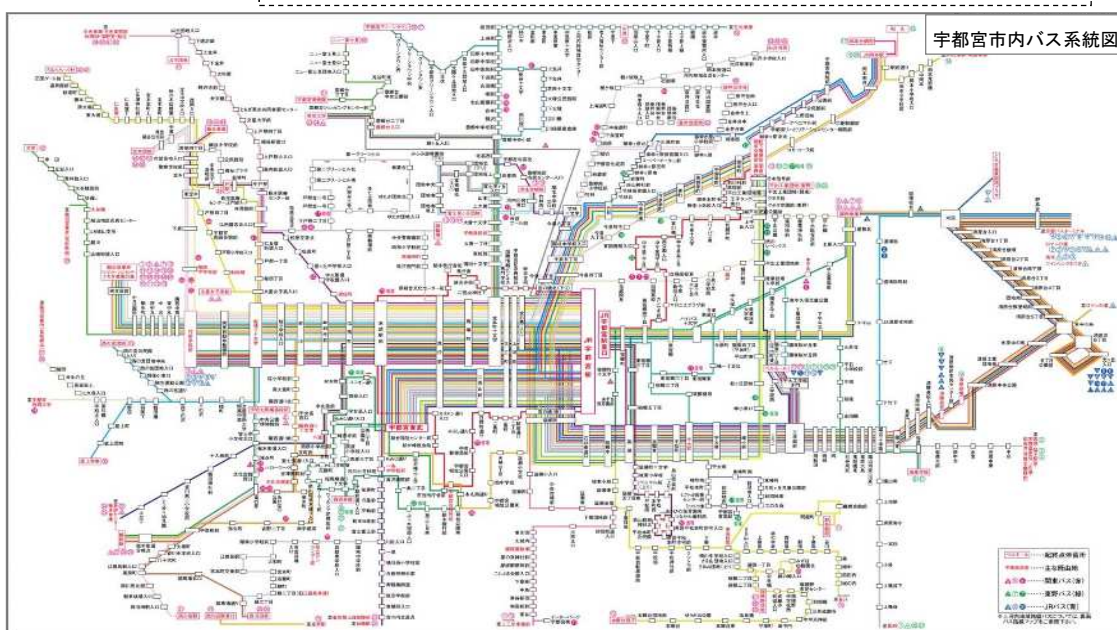


図 2-3 鉄道とバス路線網

【バス系統】

J R 宇都宮駅の西側は大通り等にバス路線が集中する一方で, 郊外部ではバス路線の空白地域が存在しています。



資料：宇都宮市バス路線マップ, 芳賀町資料 (2012 年)

図 2-4 宇都宮市内のバス系統図

【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。

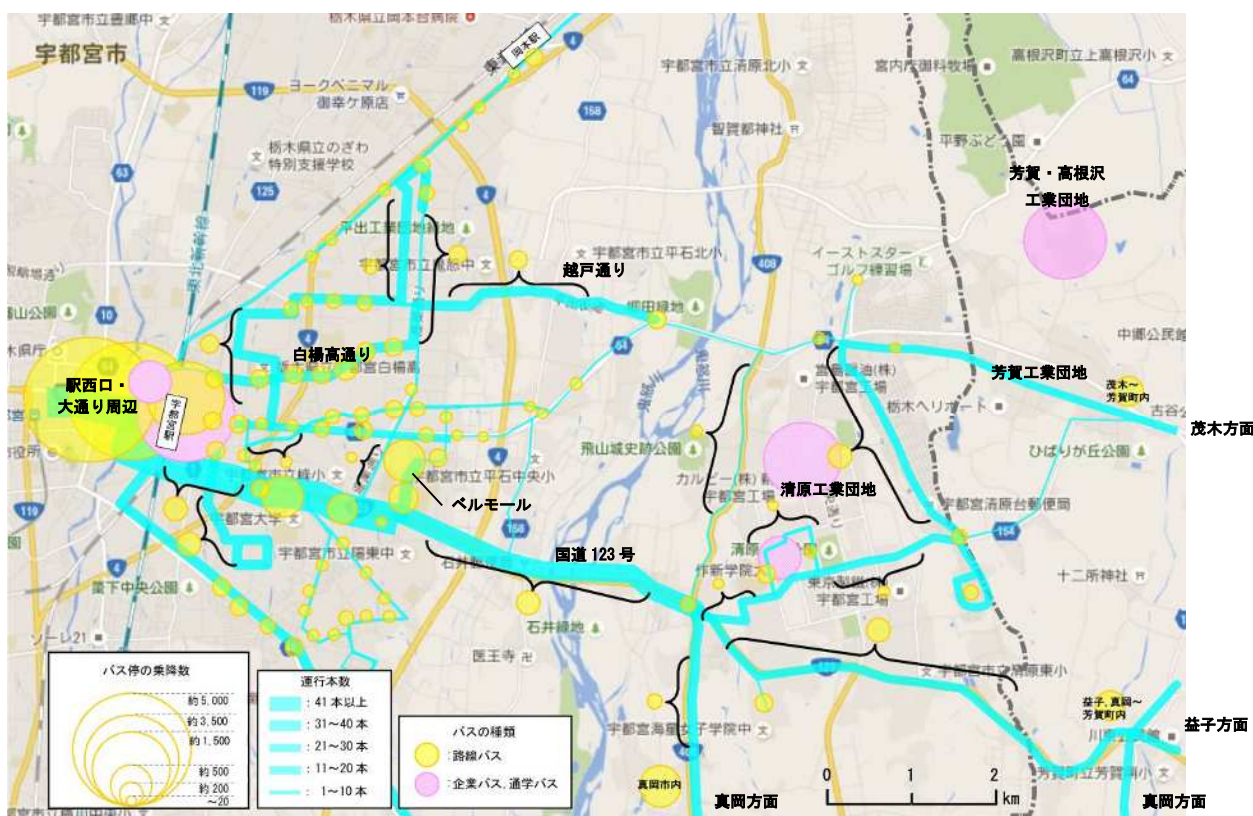


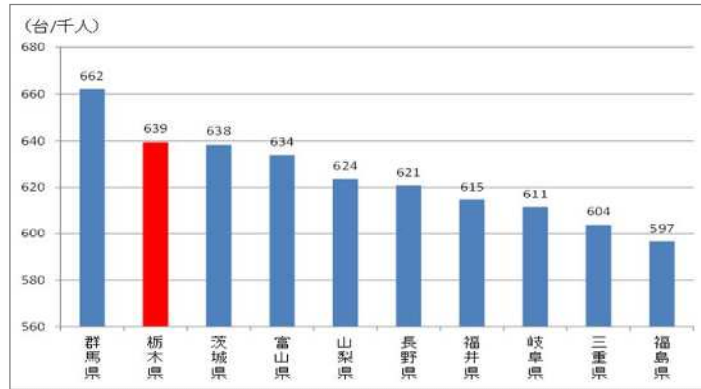
図2-5 芳賀・宇都宮東部地域におけるバス路線等の現状

(参考) 計画区域内のバス路線一覧

平成27年10月1日現在

No.	事業者名	起点	経由地	終点	運行本数				備考	
					平日		休日			
					往路	復路	往路	復路		
1	関東自動車	宇都宮駅	白橋高校・越戸	柳田車庫	2	4	0	1		
2		駒生営業所	宇都宮駅東口・産業技術大学・中平出	柳田車庫	0	1	0	0		
3		駒生営業所	宇都宮駅・白橋高校・越戸	柳田車庫	15	13	26	25		
4		宇都宮駅東口	産業技術大学・中平出	柳田車庫	6	4	2	2	県単補助	
5		宇都宮駅東口	新道・ベルモール・下平出	柳田車庫	5	6	2	2	県単補助	
6		宇都宮駅	さるやま団地入口	瑞穂野団地	5	6	2	2		
7		駒生営業所	宇都宮駅・さるやま団地入口	瑞穂野団地	11	11	5	4		
8		駒生営業所	宇都宮駅・さるやま団地入口・緑の郷	瑞穂野団地	12	9	8	9		
9		駒生営業所	宇都宮駅・下桑島	東汗	4	4	3	3		
10		駒生営業所	宇都宮駅	新全館前	1	1	0	0		
11		駒生営業所	宇都宮駅・さるやま団地入口・瑞穂野団地	本郷台西汗	6	6	5	5	国庫補助	
12		宇都宮駅東口	宇大工学部・陽東桜が丘・ベルモール	宇都宮駅東口(循環)	9	9	9	9		
13		宇都宮駅東口	東宿郷・今泉町・陽東桜が丘	ベルモール	23	25	26	26		
14		宇都宮駅東口	城東・平松本町団地	宇都宮駅東口(循環)	33	0	13	0		
15		宇都宮駅東口	新道・下平出	柳田車庫	2	2	0	0	県単補助	
16		駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・越戸	松下電器前	1	1	0	0		
17		駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・越戸	柳田車庫	15	12	0	0		
18		駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・中平出	柳田車庫	0	1	0	0		
19		駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・瑞穂野団地	本郷台西汗	0	2	0	0		
20		駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・緑の郷	瑞穂野団地	0	3	0	0		
21		作新学院前	宇都宮駅・越戸	柳田車庫	0	1	0	0		
22		駒生営業所	宇都宮駅・越戸	松下電器前	4	3	1	1		
23	東野交通	宇都宮東武	宇大前・鐘山・亀山	真岡	1	1	1	0		
24		宇都宮東武	宇大前・鐘山・橋場・中島	真岡	8	9	6	4	国庫補助	
25		宇都宮東武	宇大前・鐘山・橋場・七井	益子駅前	15	16	10	11	国庫補助	
26		西原車庫	ベルモール・宇大前・鐘山・井頭一人プール	真岡	0	0	0	0	夏季のみ	
27		宇都宮東武	宇大前・鐘山	海星学院	7	8	2	1		
28		宇都宮東武	宇大前	ベルモール前	1	2	2	2		
29		宇都宮東武	宇大前・鐘山	清陵高校	1	1	0	0		
30		宇都宮東武	宇大前・鐘山・清陵高校・作新大学	清原球場	3	3	2	2		
31		宇都宮東武	宇大前・峰小	御幸交番前(旧松下)	1	0	0	0		
32		宇都宮東武	宇大前・ベルモール	御幸交番前(旧松下)	5	4	1	0	県単補助	
33		宇都宮東武	宇大前・峰小・御幸交番前(旧松下)・東町・竹林	宇都宮東武(循環)	2	1	0	1	県単補助	
34		宇都宮東武	JR宇都宮駅・JR岡本駅・JR宝積寺駅	JR氏家駅	2	2	2	2	国庫補助	
35		宇都宮東武	JR宇都宮駅・竹林・上野団地	JR岡本駅	9	7	4	3	国庫補助	
36		宇都宮東武	JR宇都宮駅・今泉九丁目・松下	和久	8	8	5	5	国庫補助	
37		宇都宮東武	JR宇都宮駅・竹林	岡本台病院	6	6	4	3	県単補助	
38		宇都宮東武	JR宇都宮駅・竹林	平出工業団地	17	16	0	3		
39		宇都宮東武	北越戸	御幸交番前(旧松下)	6	4	1	1	県単補助	
40		宇都宮東武	御幸ヶ原元町	JR岡本駅	14	15	7	7	国庫補助	
41		宇都宮駅東口	鐘山	海星学院	1	0	0	0	県単補助	
42		宇都宮駅東口	宇都宮市体育館・宇都宮市東図書館	平出工業団地	32	32	14	14		
43		西原車庫	宇都宮東武・JR宇都宮駅・宇大前	ベルモール前	7	7	11	12		
44		西原車庫	ベルモール・宇大前・鐘山・石法寺	真岡	17	14	11	11		
45		西原車庫	宇大前・鐘山・石法寺	真岡	3	4	1	3		
46		宇都宮東武	芳賀日赤・石法寺	真岡	4	5	3	3	県単補助	
47		宇都宮駅東口	ベルモール・鐘山	海星学院	12	13	11	12		
48		宇都宮駅東口	ベルモール・北越戸	宇都宮駅東口(循環)	0	0	3	3		
49		宇都宮駅東口	陽東三丁目	御幸交番前(旧松下)	8	6	0	0		
50		宇都宮駅東口	陽東三丁目・ベルモール	JR岡本駅	0	0	4	4		
51		宇都宮駅東口	陽東三丁目	JR岡本駅	4	4	0	0		
52		宇都宮東武	白沢街道・御幸ヶ原元町・上野団地	河内生涯学習センター	4	4	5	5		
53		西原車庫	市役所・東峰町・市役所	西原車庫	5	-	5	-		
54		西原車庫	花園町・平松町・花園町	西原車庫	7	-	8	-		
55		西原車庫	花園町・東高校・花園町	西原車庫	2	-	0	-		
56		ジェイアールバス関東	宇都宮駅	茂木町	ツインリンク茂木	0	0	0	0	特定日運行
57			作新学院前	道場宿	茂木	1	1	1	1	国庫補助
58	作新学院前		道場宿・市貝小	茂木	2	2	2	2		
59	作新学院前		ベルモール・清陵高校入口・光ヶ丘入口・芳賀バスターミナル	ロマンの湯	1	0	0	1		
60	東武駅前		ベルモール・清陵高校入口・光ヶ丘入口・芳賀バスターミナル	ロマンの湯	4	5	5	4		
61	作新学院前		清陵高校入口・光ヶ丘入口・芳賀バスターミナル	ロマンの湯	3	3	3	0		
62	東武駅前		清陵高校入口・光ヶ丘入口・芳賀バスターミナル	ロマンの湯	3	0	1	1		
63	宇都宮駅		清陵高校・光ヶ丘入口	芳賀バスターミナル	1	0	1	4		
64	作新学院前		清陵高校入口・光ヶ丘入口	芳賀バスターミナル	1	1	0	1		
65	宇都宮駅		清陵高校・光ヶ丘入口	とちぎ産業創造プラザ	1	1	0	0		
66	東武駅前		宇大前	ベルモール	6	4	0	0		
67	作新学院前		宇大前	ベルモール	2	4	0	0		
68	作新学院前		ベルモール・光ヶ丘入口	芳賀バスターミナル	2	0	3	0		
69	東武駅前		清陵高校入口・光ヶ丘入口	芳賀バスターミナル	1	0	1	0		
70	作新学院前		清陵高校・光ヶ丘入口	芳賀バスターミナル	2	0	1	0		
71	ロマンの湯		光ヶ丘入口・刈沼・柳田車庫	宇都宮駅東口	0	1	0	0		
72	ロマンの湯		光ヶ丘入口・清陵高校入口・宇大前	宇都宮駅東口	0	1	0	0		
73	芳賀バスターミナル		刈沼・柳田車庫・宇都宮駅東口	作新学院前	0	1	0	0		
74	ロマンの湯		芳賀バスターミナル・光ヶ丘入口・清陵高校	東武駅前	0	0	1	0		
75	芳賀バスターミナル		光ヶ丘入口・清陵高校	東武駅前	0	3	3	0		
76	とちぎ産業創造プラザ		光ヶ丘入口・清陵高校	東武駅前	1	0	0	0		
77	芳賀バスターミナル		市貝小	茂木	2	0	0	0		
78	芳賀バスターミナル		小貝小	茂木	0	2	0	0		
79	東武駅前		清陵高校・光ヶ丘入口	芳賀バスターミナル	0	2	0	0		
80	東武駅前		清陵高校・光ヶ丘入口・芳賀バスターミナル	ロマンの湯	0	1	0	0		

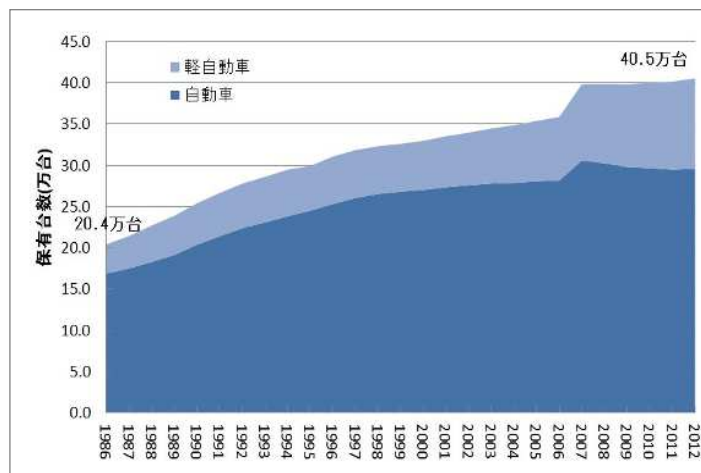
【自動車保有台数】



栃木県の人口当たりの自家用乗用車数は、群馬県に次いで全国第2位

資料：統計でみる都道府県の姿 2014

図 2-7 人口当たり自家用乗用車トップ 10



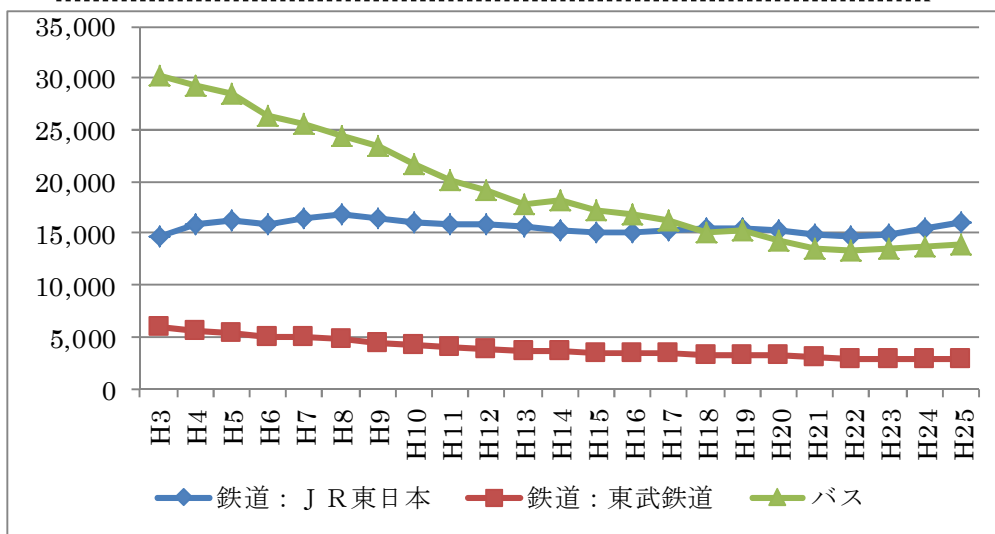
宇都宮市及び芳賀町の自動車保有台数は増加傾向

資料：栃木県統計年鑑 ※2006年以前は旧宇都宮市の数値

図 2-8 宇都宮市・芳賀町の自動車保有台数の推移

【鉄道・バスの利用者数】

鉄道の利用者数は概ね横ばいであり、バスの利用者数は減少傾向にあったが、近年は横ばいで推移している



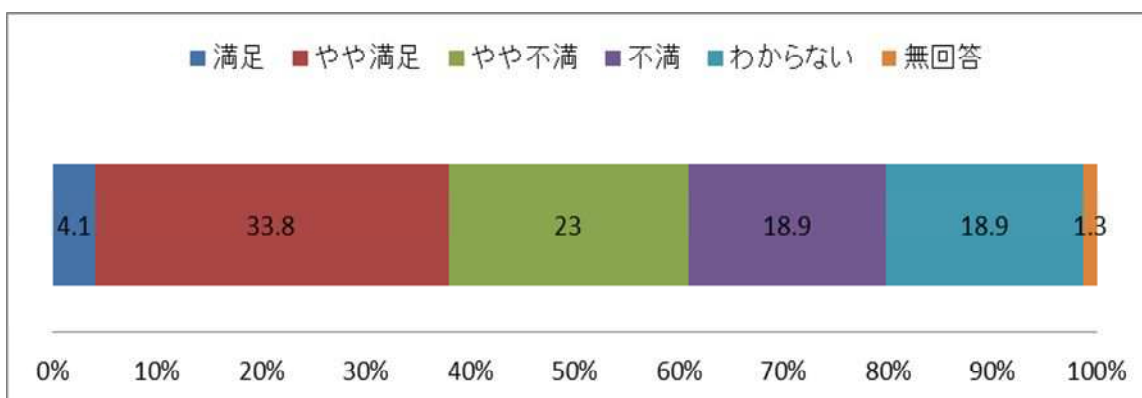
資料：東日本旅客鉄道(株)，東武鉄道(株)，関東自動車(株)，東野交通(株)，ジェイアールバス関東(株)

図 2-9 鉄道・バス年間利用者の推移 (単位：千人)

⑥ 住民満足度

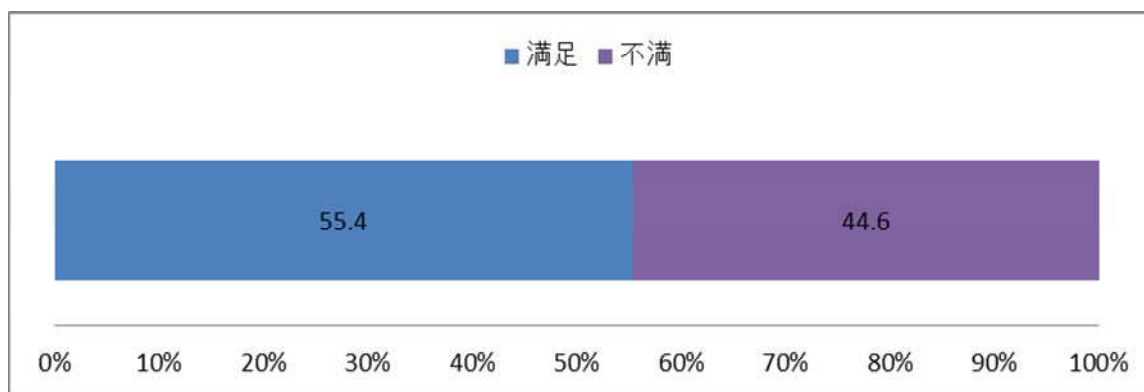
宇都宮市東部地域においては、「公共交通ネットワークの充実」について、「満足」または「やや満足」37.9%と、「不満」「やや不満」の41.9%を下回っています。

芳賀町においては、「公共交通の充実」について「満足」が55.4%と、「不満」の44.6%を上回っています。



資料：平成 26 年度市民世論調査（宇都宮市）

図 2-10 宇都宮市東部地域における「公共交通ネットワークの充実」にかかる住民満足度



資料：平成 25～27 年度町民満足度調査（芳賀町）

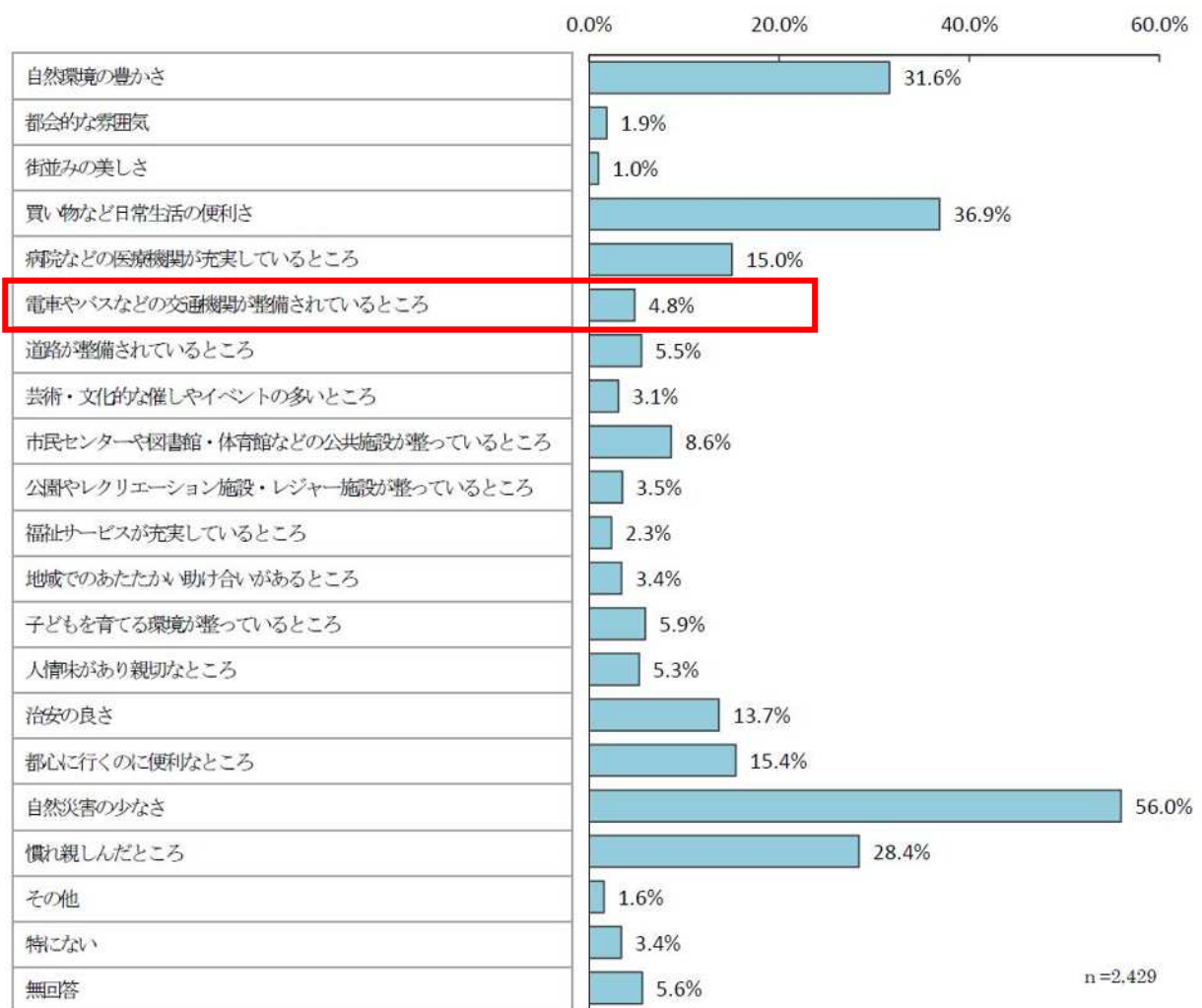
図 2-11 芳賀町における「公共交通の充実」にかかる住民満足度 ※平成 25～27 年度平均

(参考) 宇都宮市 第47回市政に関する世論調査の結果(平成26年度実施)(抜粋)

[宇都宮市に対する感じ方について]

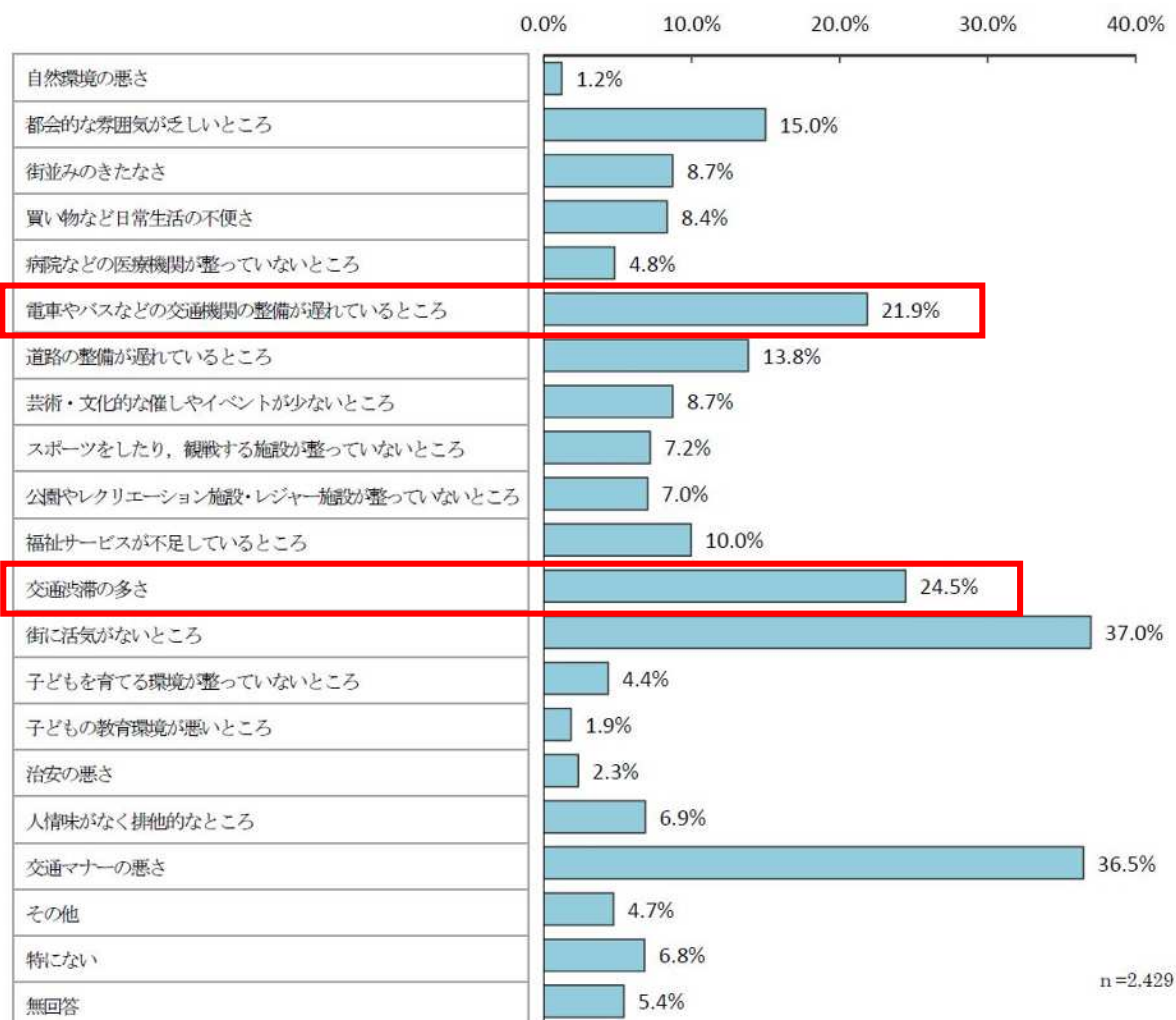
○宇都宮市が好きな理由

宇都宮市で好きだと思ふところについて、1位が「自然災害の少なさ」で56.0%、2位が「買い物など日常生活の便利さ」、3位「自然環境の豊かさ」、4位「慣れ親しんだところ」、5位「都心に行くのに便利なところ」、6位「病院などの医療機関が充実しているところ」という順であった。



○宇都宮市が嫌いな理由

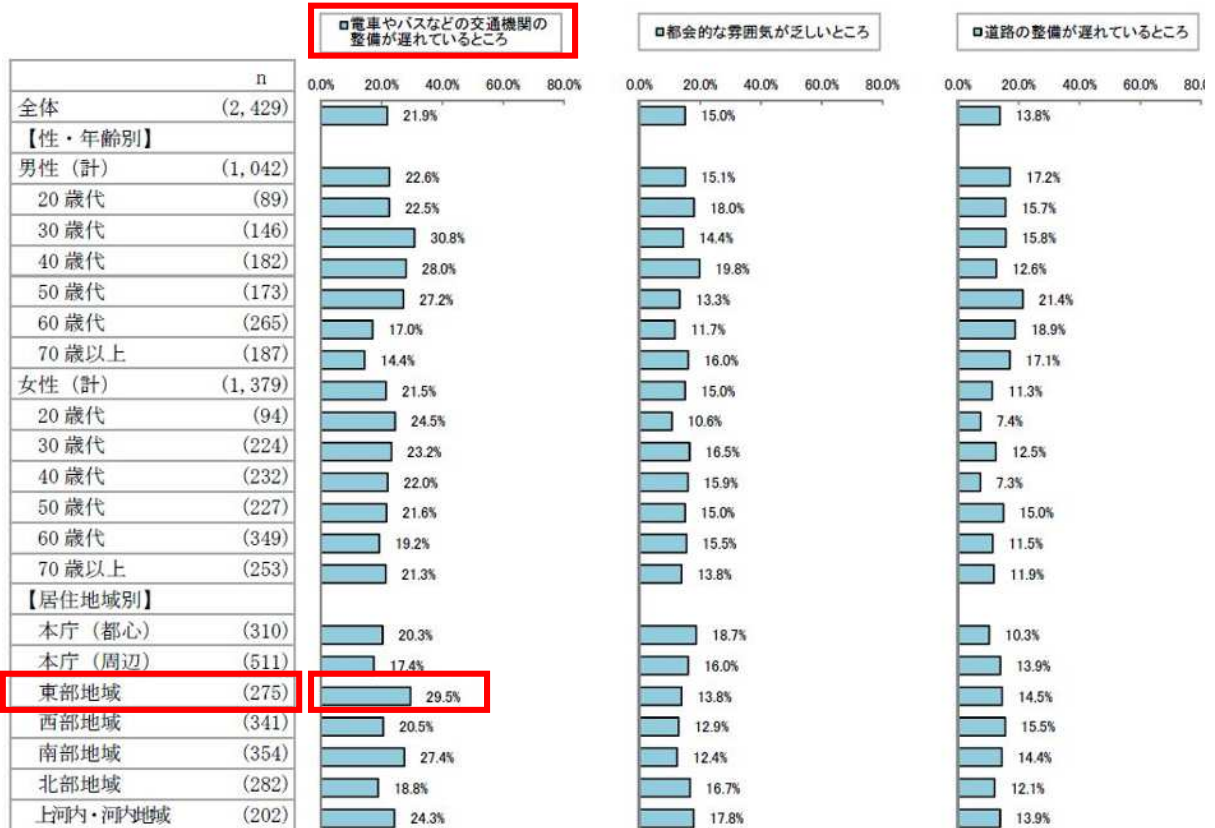
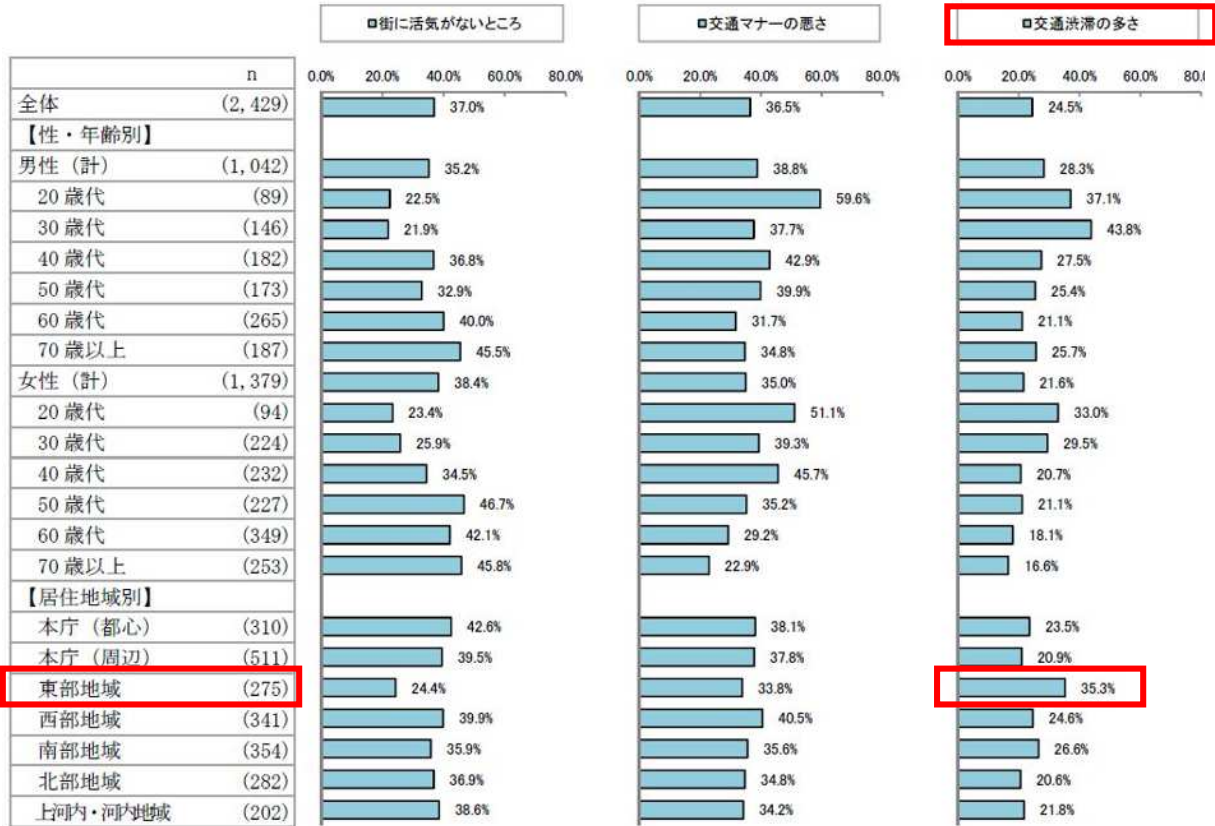
宇都宮市で嫌いだと思うところについては、1位が「街に活気がないところ」で37.0%、2位が「交通マナーの悪さ」で36.5%、3位が「交通渋滞の多さ」で24.5%、4位が「電車やバスなどの交通機関の整備が遅れているところ」で21.9%、5位が「都会的な雰囲気が乏しいところ」で15.0%、6位が「道路の整備が遅れているところ」で13.8%という順であった。



○宇都宮市が嫌いな理由（性別・年代別・地域別）

性・年齢別にみると、「街に活気がないところ」は<女性/50歳以上>が46.7%と最も多いが、<男性/20～30歳代>と<女性20～30歳代>の若年層では20%台であった。「交通マナーの悪さ」は<男性/20歳代>が59.6%と最も多く、「交通渋滞の多さ」は<男性/30歳代>の43.8%が最も多かった。「電車やバスなどの交通機関の整備が遅れているところ」は<男性/30歳代>の30.8%が最も多く、<男性/60～70歳代>と<女性/60歳代>は10%台であった。居住地域別にみると、「街に活気がないところ」は<本庁（都心）>が42.6%と最も多く、「交通マナーの悪さ」は<西部地域>が40.5%と最も多く、「交通渋滞の多さ」は<東部地域>が35.3%と最も多く、その他の地域は全て20%台であった。「電車やバスなどの交通機関の整備が遅れているところ」は<東部地域>が29.5%であった。

【嫌いな理由の性・年齢別/居住地域別割合（上位6項目）】

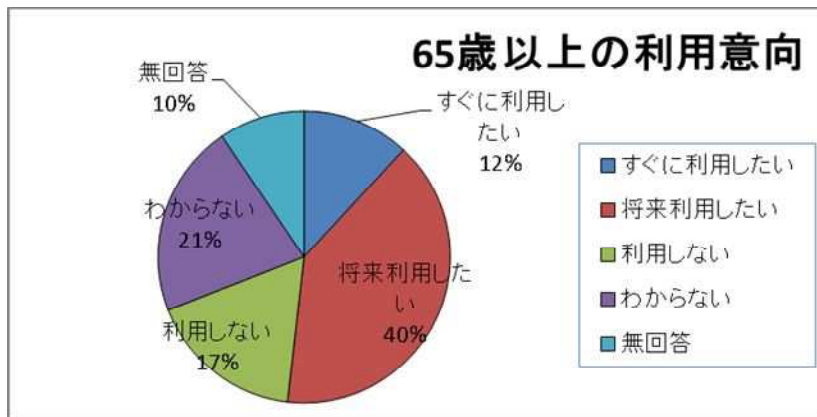


(参考) 地域内交通に関するアンケート (抜粋)

<平石地区> 平成 25 年度実施

○地域内交通に関する利用意向 (65 歳以上)

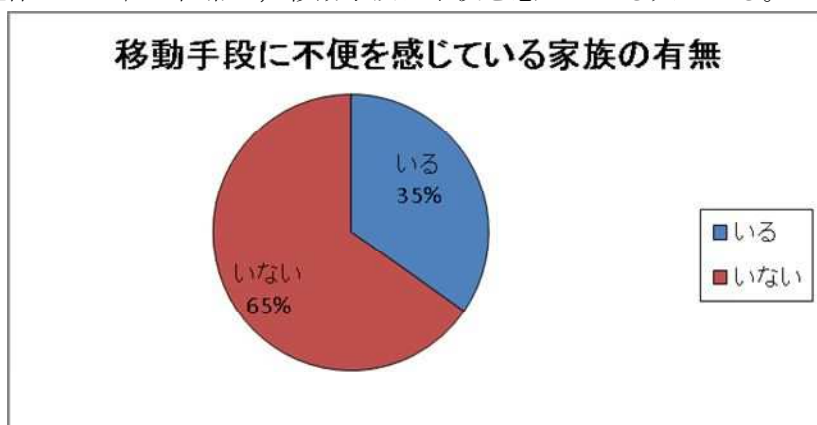
地域内交通の利用意向については、「すぐに利用したい」「将来利用したい」を合わせると、52%となっている。



<清原南部地区> 平成 26 年度実施

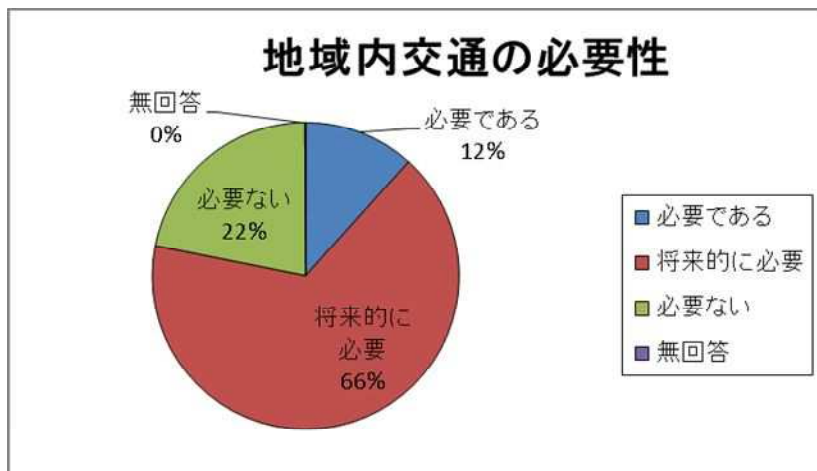
○移動手段に不便を感じている家族の有無

全体の35%の世帯で、移動手段に不便を感じている人がいる。



○地域内交通の必要性

「必要である」「将来的には必要である」を合わせると、約78%の世帯が必要性を感じている。



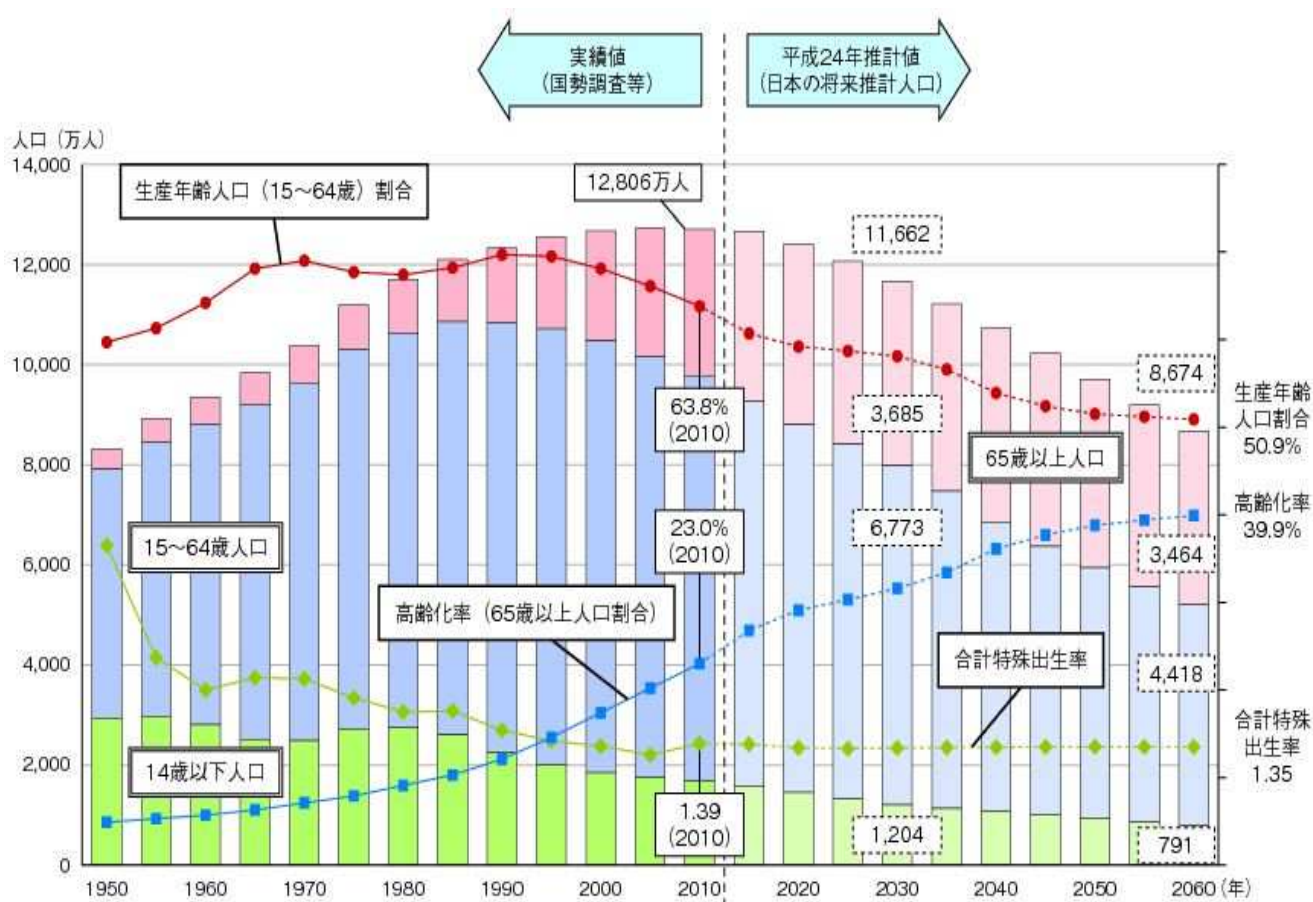
(2) 社会情勢の変化

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きており、平成20(2008)年の1億2,808万人をピークに減少に転じました。

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ます。

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、芳賀町においては平成2年から減少傾向が続いており、ともに高齢人口は増加傾向にあります。

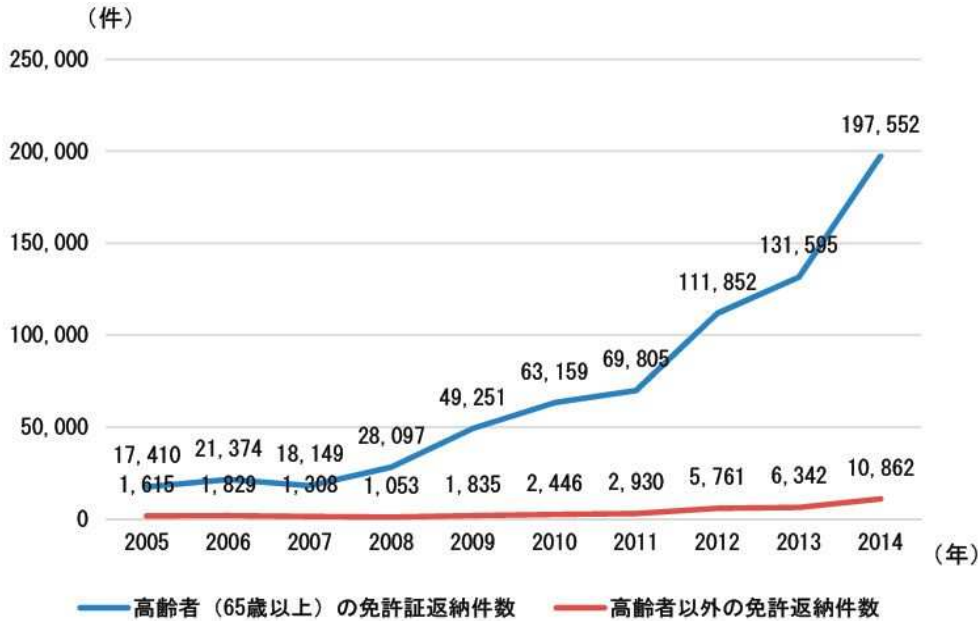


出典：総務省「国勢調査」及び「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成24年1月推計)：出生中位・死亡中位推計」(各年10月1日現在人口)、厚生労働省「人口動態統計」

図 2-12 日本の人口の推移

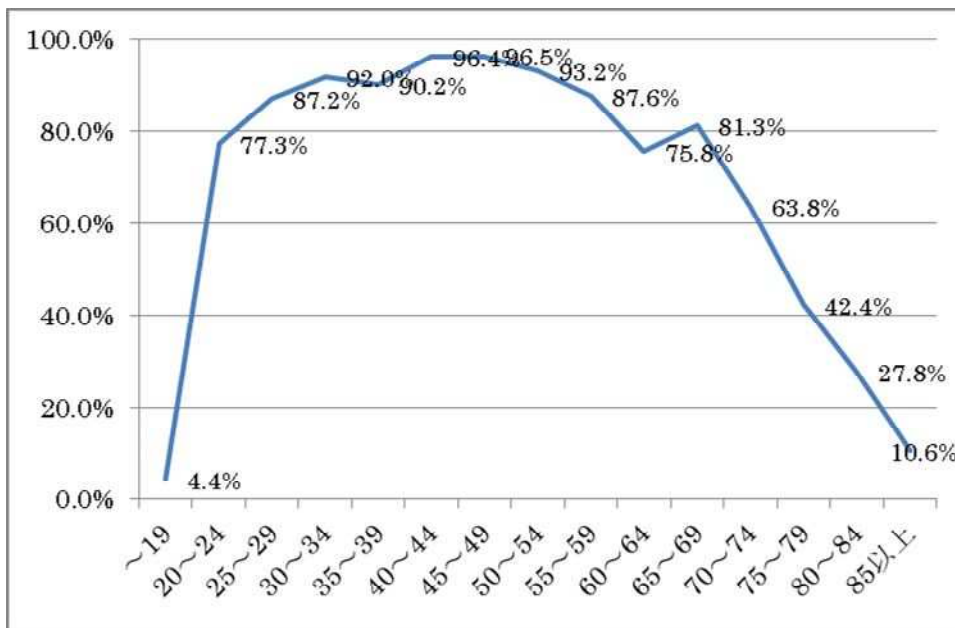
【運転免許証返納件数の増加】

高齢者の運転事故の増加等を背景として、高齢者の運転免許証返納件数は年々増加しています。70歳以降の年代の運転免許証の保有率は、近年高まりつつあるものの、70歳未満の年代と比べると大幅に低くなっていることに加え、道路交通法の改正により認知症対策が強化されたことなどを受けて、免許証返納は今後ますます増加すると予想され、公共交通の役割が高まるものと推測されております。



出典：平成 27 年版交通政策白書

図 2-13 運転免許証返納件数の推移



出典：平成 26 年運転免許統計（警察庁）、人口推計（平成 25 年 10 月 1 日現在）（総務省）

図 2-14 運転免許証保有率（年齢別）＜平成 26 年＞

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ます。

宇都宮市及び芳賀町の自動車分担率は 68.2%であり、運輸部門における温室効果ガス排出量の面で、環境に与える影響は大きくなっています。

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ます。

このような状況のもと、公共交通について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」が施行されました。

宇都宮市や芳賀町においても、国・県と連携しながらバス路線に対する支援やデマンド交通の導入など公共交通の維持・拡充に取り組んできましたが、新たな枠組みの下、まちづくりの観点から公共交通の活性化・再生を図ることが求められており、行政の果たすべき役割が拡大しています。

2-2 関連計画等

(1) 第5次宇都宮市総合計画改定基本計画（平成25年3月策定）（抜粋）

【総合的な交通体系の確立】

高齢化の進行や環境問題の深刻化などから、クルマに過度に依存した社会からの転換が求められる中で、本市では、公共交通基盤が必ずしも十分に整備されているとはいえない状況にあります。こうした社会環境や持続可能な都市のあり方を踏まえ、誰もが移動しやすい交通環境を創出できるよう、公共交通ネットワークの構築を中心とした、総合的な交通体系を確立することが急務となっています。

【産業力の強化】

産業構造の変化や情報・知識に価値を置く社会の到来など、産業を取り巻く環境が大きく変化する中で、本市では、高度技術産業の集積などを特徴とした工業をはじめ、商業、農業がいずれも高い水準でバランス良く展開されています。こうした社会経済環境を生かし、地場産業や中小企業など、既存産業の育成・活性化に加え、広域的な連携も視野に入れ、新たな産業や先導的な産業を創出していくなど、社会経済のボーダーレス化に対しても揺るぎのない産業基盤を確立することが急務となっています。

(2) 第2次宇都宮市都市計画マスタープラン（平成22年4月策定）（抜粋）

【交通体系の整備方針】

『ネットワーク型コンパクトシティ』の実現を支える道路・公共交通ネットワークの整備や交通手段間の連携強化を図ることにより、総合的な交通体系の確立を目指す。

○公共交通ネットワーク整備

- 1) 基幹公共交通軸（鉄道，LRT等）と地域特性に応じた生活交通手段の確保
- 2) 公共交通の利用促進
- 3) 交通結節点の整備

【東部地域の整備方針】

地域の特徴	鬼怒川流域の農業地帯，鬼怒川の貫流，内陸最大の清原工業団地
地域整備のイメージ	自然・水・産業が共存した活力と魅力あふれる都市環境づくり
地域整備の主要方針	○テクノポリスセンター地区における良好な新市街地の形成 ○本市の産業活動をけん引する産業拠点の形成 ○東西方向と地域内の交通ネットワークの強化 ○鬼怒川と周辺自然環境の保全・活用

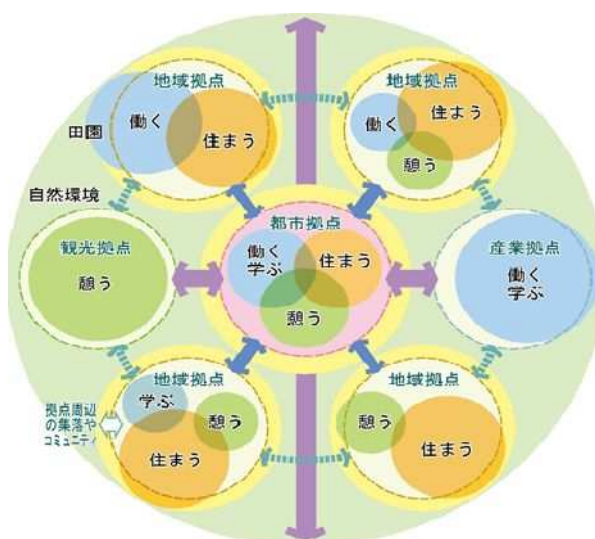
(3) 宇都宮市ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（平成27年2月策定）（抜粋）

【『ネットワーク型コンパクトシティ』の考え方】

宇都宮市では、少子・超高齢化、人口減少社会に対応するため、これまでの地域の成り立ちや基盤整備の状況を十分に踏まえ、それぞれの地域の維持・発展も目指す、本市独自の多核連携型による都市空間となる『ネットワーク型コンパクトシティ』の形成を目指している。

その形成に当たっては、本市の中心市街地と、各地域の既存コミュニティなどに地域特性を踏まえた各種の都市機能が集積した拠点（都市拠点、地域拠点、産業拠点、観光拠点）を形成するとともに、本市の骨格となる交通網から、日常生活に身近な移動を支える交通網まで、階層性を持った公共交通ネットワークと公共交通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拠点間の連携・補完を進めることとしており、これらの「拠点化」「ネットワーク化」により、コンパクトなエリアにおいて、日常生活に必要な機能が充足できるとともに、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の形成を目指している。

「ネットワーク型コンパクトシティ」の概念図



【都市拠点・地域拠点の形成】

- ・市の中心部に配置・形成される『都市拠点』と、各地域に配置・形成する『地域拠点』の2層の拠点を配置し、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。
- ・日常生活を支える地域拠点については、「鉄道駅」や「これまでの集落の成り立ち等を踏まえた場所」を核とする市内14か所に配置し、都市拠点との間や拠点相互に役割を補完しながら、市全体で市民生活に必要な都市機能を充足できるよう、地域特性に応じた都市機能を集約する。
- ・各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】

- ・本市が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、研究開発機能などが集積した産業拠点の形成を図る。
- ・「清原工業団地」等を産業拠点とし、各産業拠点には、立地する事業者の活動の活性化に資するインフラや施設の充実を図るとともに、都市拠点や地域拠点から基幹・幹線交通によるネットワークを構築し、結節機能を高める。
- ・市民の雇用を確保するため、既存の工業団地へ新たに立地する事業者の誘導を図るとともに、既に立地している事業者の撤退を食い止める。

【公共交通ネットワークの形成】

- ・拠点間を結節する軸としての公共交通と、地域を面的にカバーする公共交通による、階層性のある公共交通ネットワークを構築

○拠点間を結節する公共交通ネットワークの構築

〔基幹公共交通〕：都市拠点から南北・東西方向の軸で都市拠点と各拠点間をつなぎ、幹線・支線の乗継機能を担う高いサービス水準を提供

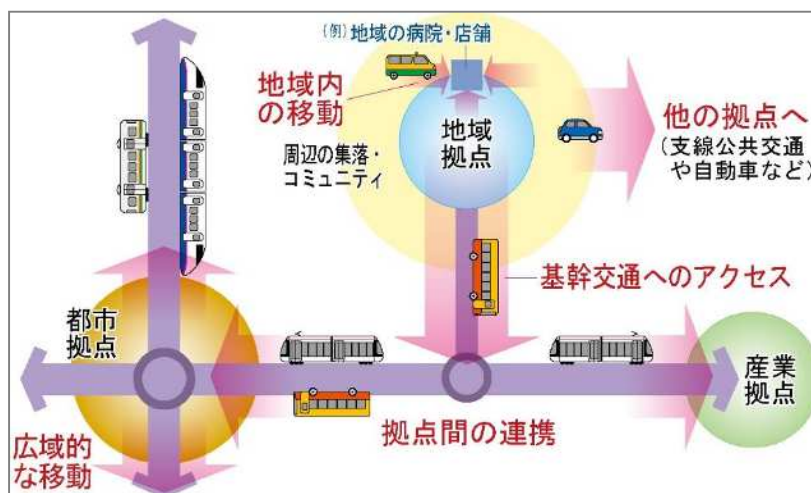
【南北】 J R 宇都宮線，東武宇都宮線 【東西】 L R T を導入

〔幹線公共交通〕：基幹公共交通と連携し、都市拠点と各拠点間を結ぶ主要バス路線や、市民生活に必要な公共・公益施設へのアクセスを支援する公共交通で、沿線の特性に依りサービス水準を維持・向上

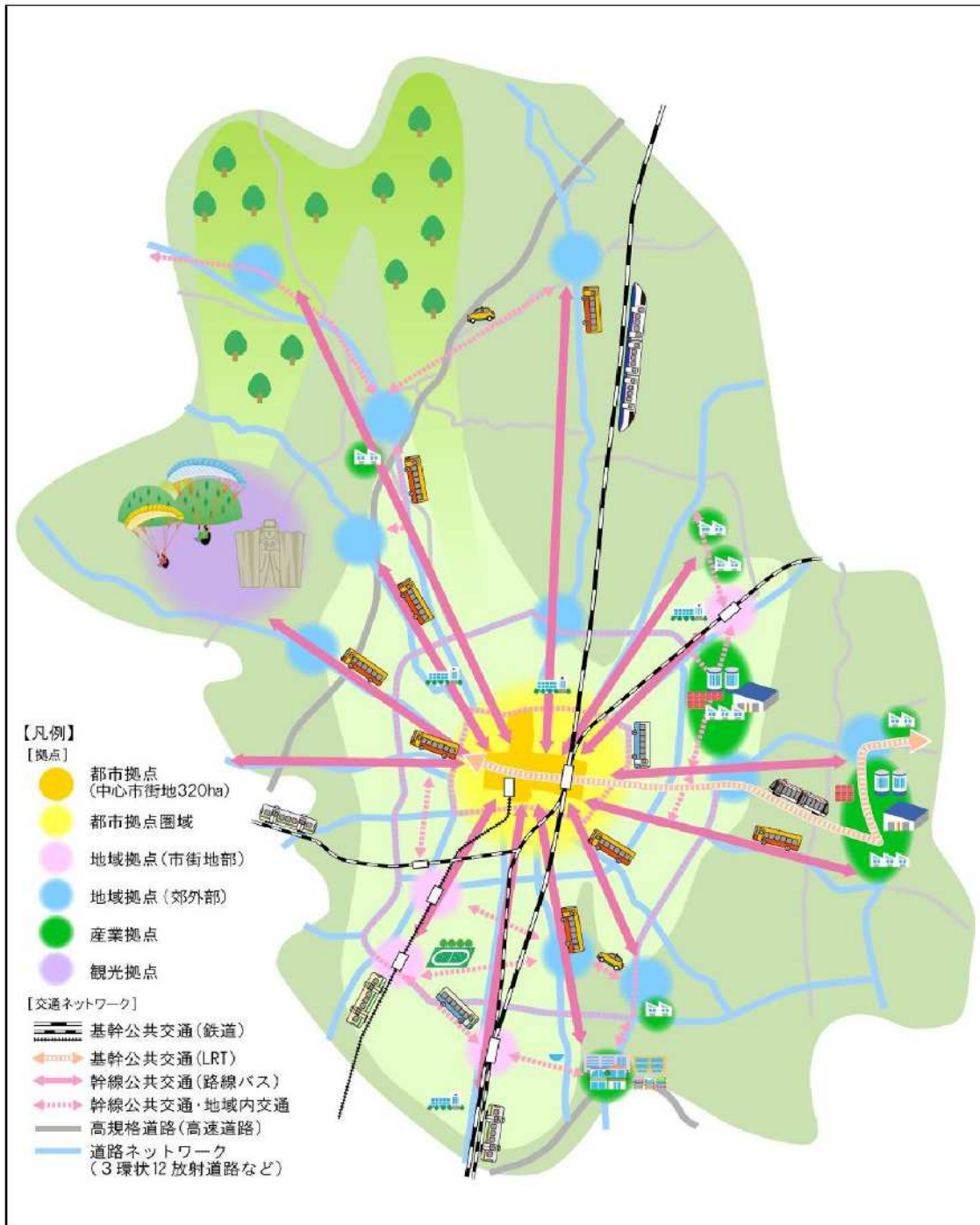
○面的な公共交通ネットワークの整備

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

公共交通ネットワークの連携イメージ



【 都市構造のイメージ 】



(4) 宇都宮都市交通戦略（平成21年9月策定）（抜粋）

【将来の公共交通ネットワーク】

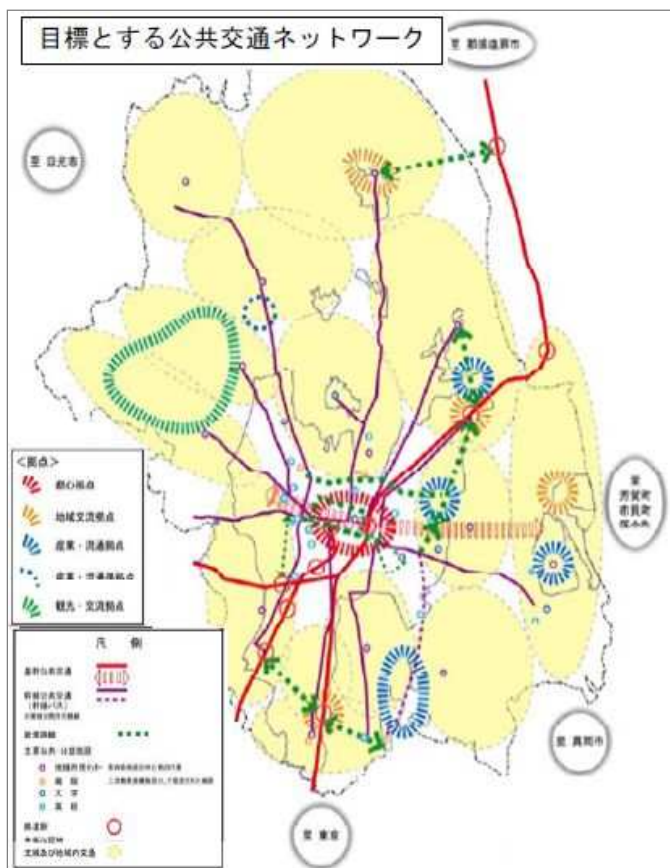
公共交通空白・不便地域の解消に向けて、階層性を持った効率の良い公共交通ネットワークの再構築を行う。

◆ 基幹・幹線公共交通ネットワークの構築

- ① 第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想に基づく基幹公共交通軸と主なバス路線に、市民生活に必要な公共・公益施設へのアクセスを支援する公共交通を含めて、本市の基幹・幹線公共交通とする。
- ② 基幹公共交通は、公共交通ネットワークの中心的な機能を担うため、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、ネットワークの機能を最大限に高めるため、交通結節点としての機能強化を図る。

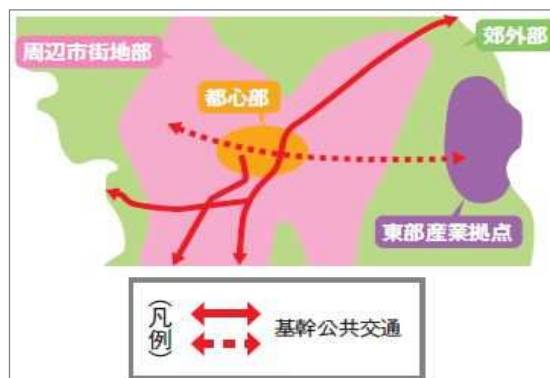
◆ 基幹・幹線公共交通ネットワークを補完する公共交通の整備

- 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対する駐輪場整備等により、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】

- ・ 基幹公共交通で、都心部や居住地をつなぎ、生産環境等を向上させる。
- ・ 拠点内においては、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。
- ・ 公共交通の結節点において駐輪場や駐車場を整備し、高頻度な基幹公共交通との連携を図る。



(5) 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）（抜粋）

【実現に向けた基本的な考え方】

南北方向の鉄道とともに、本市の公共交通ネットワークの東西方向の基軸となる東西基幹公共交通については、平成15年3月に栃木県と本市において取りまとめた「新交通システム導入基本計画策定調査」報告書に基づき、以下の考えのもと具現化に向けて取り組んでいきます。

(1) 導入システム

既存の鉄道やバス、タクシー、地域内交通など、様々な交通機関との円滑な連携を図るために、東西方向の基幹公共交通に求められる高い輸送力や定時性などを備え、人や環境にやさしく、中心市街地をはじめとした沿線地域の活性化や産業の振興、更には、鉄道との連携による広域的なネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できる新たな交通システムとして、「LRT」を東西基幹公共交通に導入します。

(2) 計画区間

機能的な公共交通ネットワークを構築するとともに、まちづくりとの連携や安定した需要の確保の観点から、JR宇都宮駅西側の中心市街地と、鬼怒川左岸の工業団地や大規模開発地区を結ぶ「桜通り十文字付近～東武宇都宮駅～JR宇都宮駅～宇都宮テクノポリスセンター地区（約15km）」を計画区間とします。



(3) 整備手順

計画区間（約15km）全体を整備するには、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、整備の効果が早期に発揮される区間から段階的に整備していきます。

① JR宇都宮駅東側（JR宇都宮駅～宇都宮テクノポリスセンター地区間 約12km）

喫緊の課題である公共交通の空白・不便地域の解消、慢性的な渋滞の緩和、また、道路整備や拠点整備との相乗効果を高めるために、LRTの整備に優先的に取り組みます。

② JR宇都宮駅西側（JR宇都宮駅～桜通り十文字付近間 約3km）

さらなるバスの定時性や利便性を確保するため、当面の間、ICカードによる運賃支払いシステムの導入や施設及び走行環境の整備など、既存バスネットワークの利便化・高度化に取り組みます。

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します。

③ JR宇都宮駅交差区間

東西における公共交通ネットワークの結節や中心部との連携強化、利便性向上による利用促進の観点から、早期整備に向けて取り組みます。

(6) 第5次芳賀町振興計画後期計画（平成23年9月策定）（抜粋）

【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検討するとともに、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。

(7) 第2次芳賀町都市計画マスタープラン（平成20年3月改訂）（抜粋）

【土地利用の基本方針】

○工業拠点

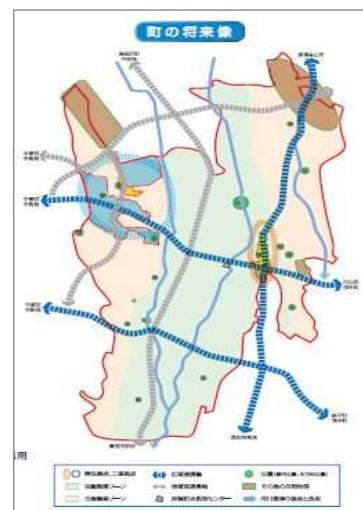
宇都宮都市計画区域の一翼を担う、芳賀町を象徴する工業地の形成

- ・既存の工業団地：工業拠点の中核を担う芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地
- ・新工業団地：工業拠点の機能強化を目指す新工業地の創出

【地域別構想】

○北西部地域

工業拠点：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におけるまちづくり（良好な居住環境の形成・維持等）



(8) 芳賀町のLRT整備に関する要望（平成25年10月）（要旨）

LRT整備は、輸送力や定時性、速達性に優れ、新たなまちの魅力となる交通システムであり、宇都宮テクノポリスセンター地区から芳賀町へ延伸されることにより、利便性の高い交通環境の整備や地域経済の振興、教育、医療、福祉など町民生活の向上等、今後の芳賀町の発展につながることから、平成25年10月、芳賀町長及び同町議会議長の連名で宇都宮市長、同市議会議長あて、LRT整備に関して以下の内容の要望書を提出した。

- 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。

(9) LRTの優先整備区間

【LRTの優先整備区間】

宇都宮市の「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」及び芳賀町から提出された「LRTの整備に関する要望」、宇都宮市と芳賀町で設置した「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」での検討結果を踏まえ、LRT整備については、全体計画区間18kmのうちJR宇都宮駅から芳賀・高根沢工業団地付近を結ぶ15kmの区間を優先的に整備する。

・全体計画区間

桜通り十文字付近～芳賀・高根沢工業団地付近 約18km

・優先整備区間

JR宇都宮駅東側～芳賀・高根沢工業団地付近 約15km

(宇都宮市域 約12km 芳賀町域 約3km)



【JR宇都宮駅西側区間】

LRTのJR宇都宮駅西側区間(JR宇都宮駅～桜通り十文字付近間 約3km)については、「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」を踏まえ、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整備について検討することとする。

JR宇都宮駅西側については、これまでも「宇都宮都市交通戦略」に基づき、交通事業者や国・県・交通管理者等の関係機関と連携を図りながら、大通りのバス専用・優先レーンやバス停上屋・ベンチの整備、白沢街道へPTPSの導入、市内循環バス「きぶな」等へのバスロケーションシステムの導入など、バスの利用環境や速達性向上のための取組を進めてきたところであり、当面の間はLRT整備の検討と併せて、都市交通戦略に基づく「ICカードの導入」等の既存バスネットワークの利便化・高度化に取り組むこととする。

(10) 関連計画等のまとめ

① まちづくりの考え方

【宇都宮市】

- ・少子・超高齢化，人口減少社会に対応するため，本市独自の多核連携型による都市空間となる「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成
 - ▶ 中心市街地と，各地域の既存コミュニティなどに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
 - ▶ 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，研究開発機能などが集積した産業拠点の形成

【芳賀町】

- ・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形成

② 公共交通の考え方

【宇都宮市】

- ・拠点間を結節する軸としての公共交通と，地域を面的にカバーする公共交通による，階層性のある公共交通ネットワークを構築
 - ▶ 大量輸送や定時性・速達性を備えた新交通システム（LRT）を東西基幹公共交通として導入
 - ▶ 基幹公共交通と連携し，都市拠点と各拠点間を結ぶ主要バス路線を，市民生活に必要な公共・公益施設へのアクセスを支援する幹線公共交通として位置づけ，サービス水準を維持・向上
 - ▶ 公共交通不便地域等を解消するための支線バスの整備や一定地域内を運行する地域主体の地域内交通を整備

【芳賀町】

- ・LRT整備による地域経済の振興，教育，医療，福祉など町民生活の向上
- ・町民の安全で快適な移動のためのバス路線やデマンド交通などの地域公共交通の改善

③ LRT整備の考え方

- ・LRT整備については，整備効果が早期に発揮されるJR宇都宮駅東側区間（JR宇都宮駅～芳賀・高根沢工業団地付近）から優先整備

2-3 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東西基幹公共交通の導入による産業拠点の維持・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す。

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ました。

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ます。

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ますが、これらの駐車場用地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ます。

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、工業団地従業員が自動車以外の通勤手段も選択できるよう公共交通の充実が求められています。

また、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ます。

芳賀町では、「LRT整備に関する要望」において、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等、芳賀町の発展につながるものとしています。

⇒ 東部産業拠点と都市拠点を基幹公共交通で結節し、通勤環境の改善を図ることで、工業団地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ります。



図 2-15 清原工業団地

清原工業団地は、宇都宮市で最も規模が大きく、9.5 千人が従業しています。

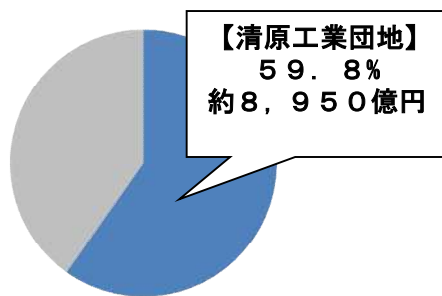


図 2-16 芳賀、芳賀・高根沢工業団地

芳賀、芳賀・高根沢工業団地は、合計 21.7 千人が従業しています。

【製造品出荷額】

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

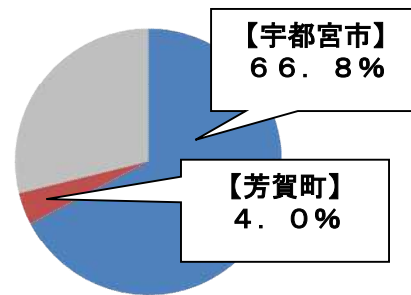


資料：平成 24 年経済センサス

清原工業団地の製造品出荷額は、年間約 9 千億円であり、宇都宮市全体の約 6 割を占め、宇都宮市にとって重要な産業拠点です。

【雇 用】

工業団地従業者の7割が
宇都宮市、芳賀町居住者



資料：平成 26 年沿線従業者アンケート

清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地の従業者約 3 万人のうち、約 7 割が宇都宮市、芳賀町居住者であり、市民、町民の雇用を支えています。

【税 収】

工業団地による市税・町税収入は
年間約 9 3 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%

清原工業団地にかかる市税収入は 60 億円を超え、宇都宮市の市税収入に占める割合は 6.7%，芳賀、芳賀・高根沢工業団地にかかる市税収入は、約 30 億円であり、芳賀町の町税収入に占める割合は、全体の 63.3% に上るなど、工業団地は市税・町税の面で大きく貢献しています。

資料：平成 26 年宇都宮市、芳賀町資料

【幹線道路整備】

宇都宮芳賀バイパスや板戸大橋（宇都宮テクノ街道），鬼怒テクノ通りの整備など，国・県や関係市町等が連携を図りながら，計画的に幹線道路の整備に取り組んでいます。

- ・平成18年 6月 宇都宮芳賀バイパス（主要地方道宇都宮茂木線）が開通
- ・平成20年 3月 宇都宮テクノ街道（主要地方道宇都宮向田線）の板戸大橋が開通（暫定2車線）
- ・平成25年12月 鬼怒テクノ通り（一般国道408号）のうち真岡宇都宮バイパスが開通



図 2-17 宇都宮芳賀バイパス



図 2-18 鬼怒テクノ通り



図 2-19 板戸大橋

【企業通勤バス】



図 2-20 駅東口の企業通勤バス

工業団地企業においては，J R宇都宮駅東口等から自社までの通勤バスを運行しています。

【道路混雑】



H26.12.3 撮影

工業団地周辺部においては、通勤時間帯において、従業員駐車場に入るための渋滞が発生しています。

図 2-21 芳賀・高根沢工業団地における渋滞状況

【駐車場位置】

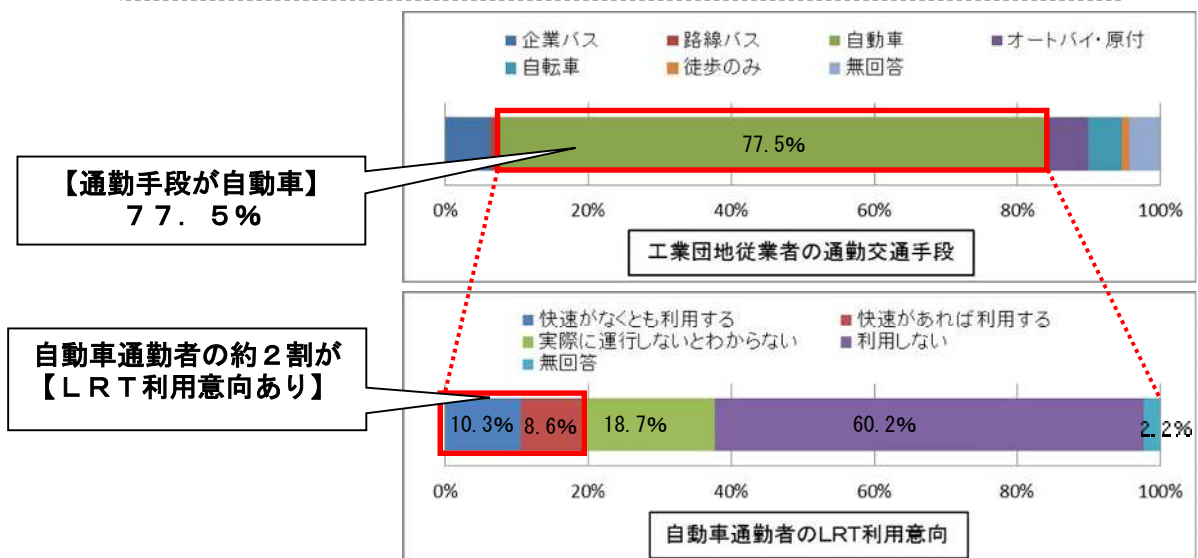


企業によっては、勤務場所と従業員駐車場が約 1 km 離れている場合があるなど、目的地に直接行くことができる自動車の利便性が発揮できていない状況が見受けられます。

図 2-22 勤務場所から離れた駐車場

【LRT 利用意向】

LRTに関する沿線従業員アンケート結果で、従業員の約8割が自動車通勤していますが、このうち約2割の方がLRTの利用意向を示しています。



資料：平成 26 年沿線従業員アンケート

図 2-23 工業団地従業員の通勤交通手段と LRT の利用意向

(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ます。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す。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ます。

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ますが、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必要があります。

このようなことから、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ます。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ます。

芳賀町では「第5次芳賀町振興計画後期計画」においては、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、「LRT整備に関する要望」においては、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、芳賀町の発展につながるものとしています。

⇒ 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ります。

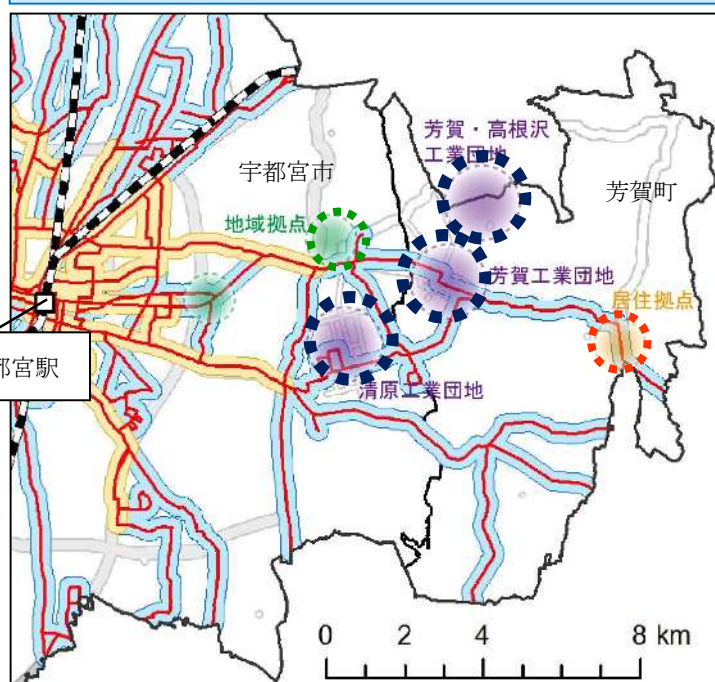







図 2-24 バス利用圏域

JR宇都宮駅東側の宇都宮東部地域及び芳賀町は、バス利用圏域から外れる公共交通空白地域やバスの運行本数の少ない公共交通不便地域が広がっています。

-  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)

*バス利用圏域はバス停から250mの範囲

芳賀町では、県内でも先駆けて平成17年から町内及び市貝町赤羽地域の一部、宇都宮市清原地区の医療機関、上高根沢ふれあいセンターの間を運行するデマンド交通を導入しています。

宇都宮市では、郊外部における公共交通空白地域等において日常生活の移動手段を確保するため、地域住民と連携を図りながら地域の実情に応じた利用しやすい地域内交通の導入を推進しており、宇都宮東部地域においても2路線が運行しています。

- ・平成17年7月 芳賀町 デマンド方式「ふれあいタクシーひばり」
- ・平成20年8月 清原地区清原台・光が丘団地 定時定路方式「清原さきがけ号」
- ・平成22年4月 清原地区板戸町 デマンド方式「板戸のぞみ号」



図 2-26 板戸のぞみ号



図 2-27 芳賀町ふれあいタクシーひばり



図 2-25 地域内交通・デマンド交通の導入地区



図 2-28 清原さきがけ号

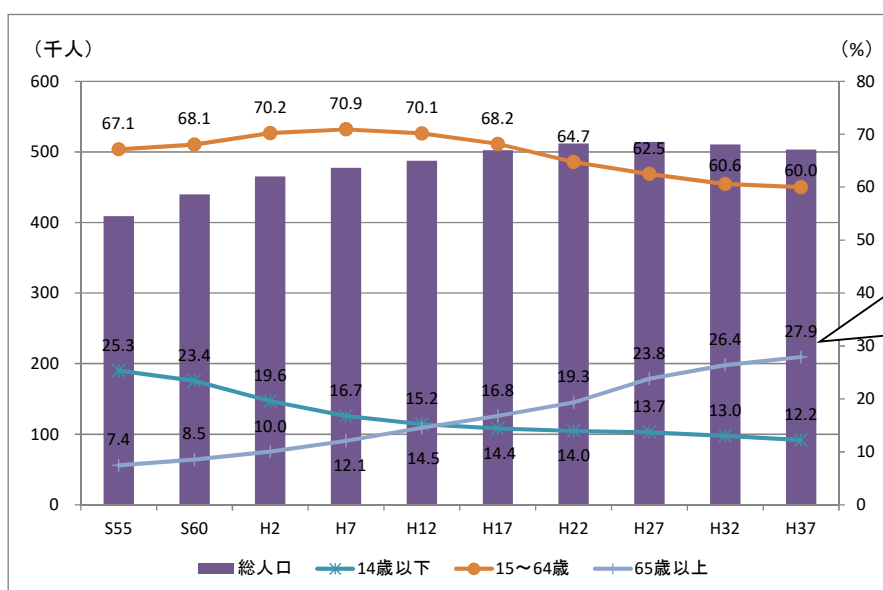
【少子・超高齢化，人口減少社会の進展】

宇都宮市の人口は，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，また高齢化も進展し，平成37年には65歳以上の人口が27.9%と，4人に1人が高齢者となると見込まれています。

芳賀町においては，平成3年から人口減少傾向が続いており，平成37年には65歳以上の人口が34.3%と3人に1人が高齢者になると見込まれています。

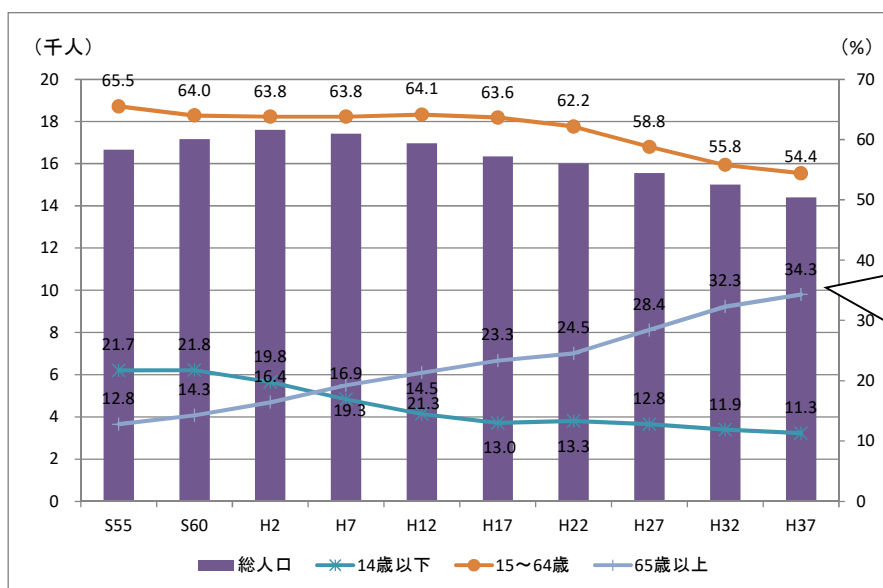
超高齢社会に対応するため，自動車が運転できなくても，通院・買い物など日常生活の移動ができるよう公共交通の充実を図ることが必要です。

<宇都宮市>



平成37年の65歳以上の人口は，約140千人の見込み
→平成27年比
約18,000人の増加

<芳賀町>



平成37年の65歳以上の人口は，約5千人の見込み
→平成27年比
約600人の増加

※ 総人口は(千人)，年齢階層別人口は(%)

資料：実績値(国勢調査)，推計値(国立社会保障・人口問題研究所)

図2-29 夜間人口の推移と見通し

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

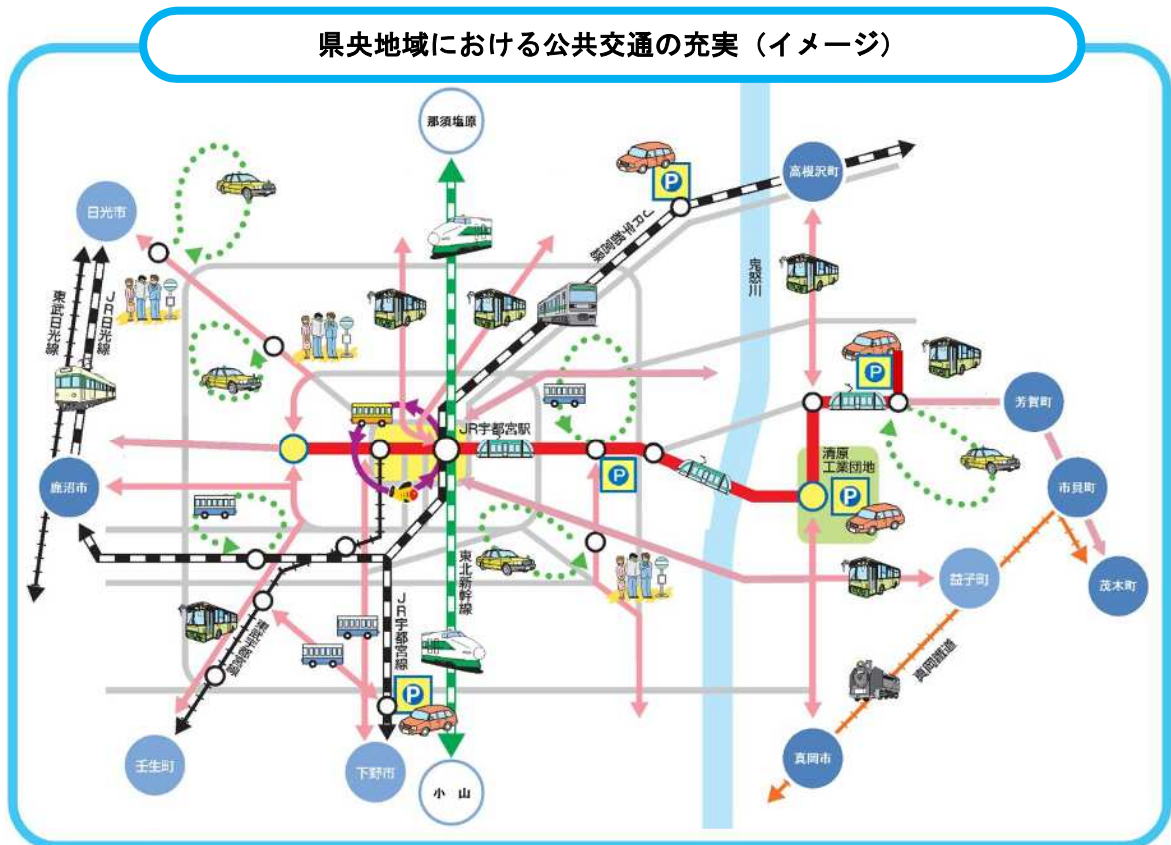
LRTと連携する交通が一体的に機能し、便利で快適に利用できるよう、乗り換え拠点となるトランジットセンターの整備やICカードの導入など、乗換利便性の向上を図ります。

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。

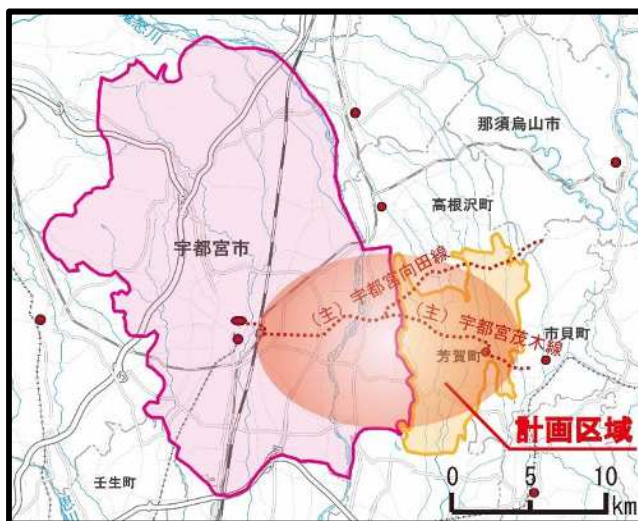


図3-2 計画の区域

- 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。

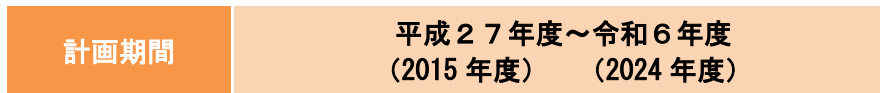
表3-1 計画の区域に含まれる町丁目

		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

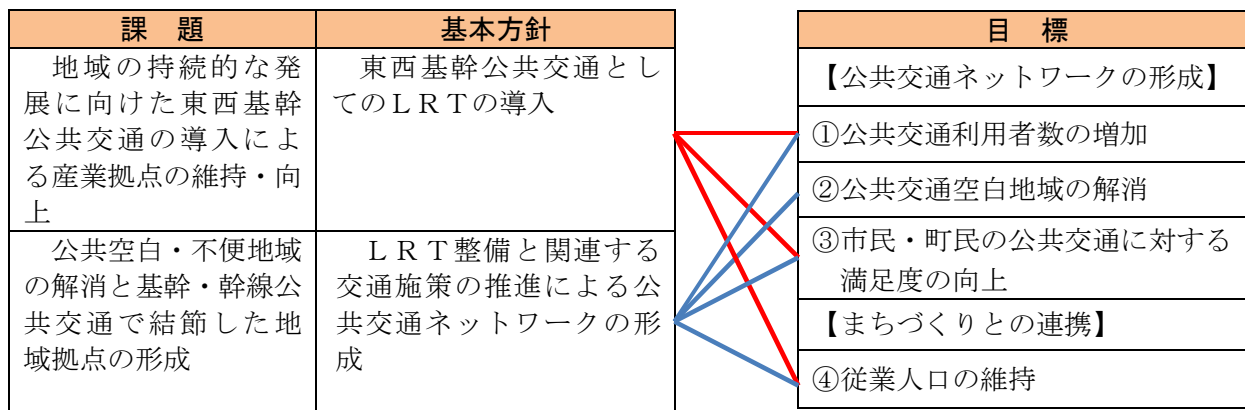
本計画の計画期間は、平成27年度から令和6年度までの10年間とします。

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

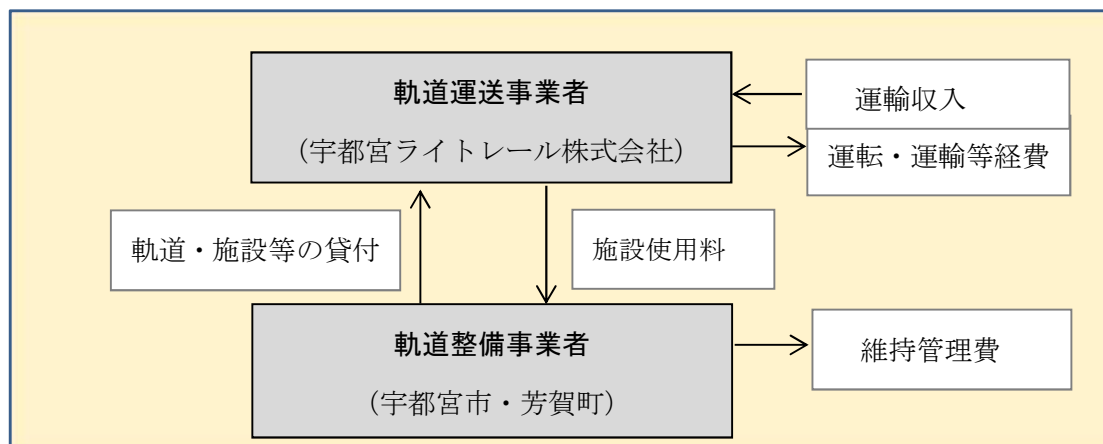


図 3-3 事業スキームの概念

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）
- ・車両基地 1ヶ所
- ・停留場数 19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"> ・総所要時間の短縮 ・交通費用の減少
社会全体への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂・NO_x排出量の削減 ・道路騒音の改善 など

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

(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。

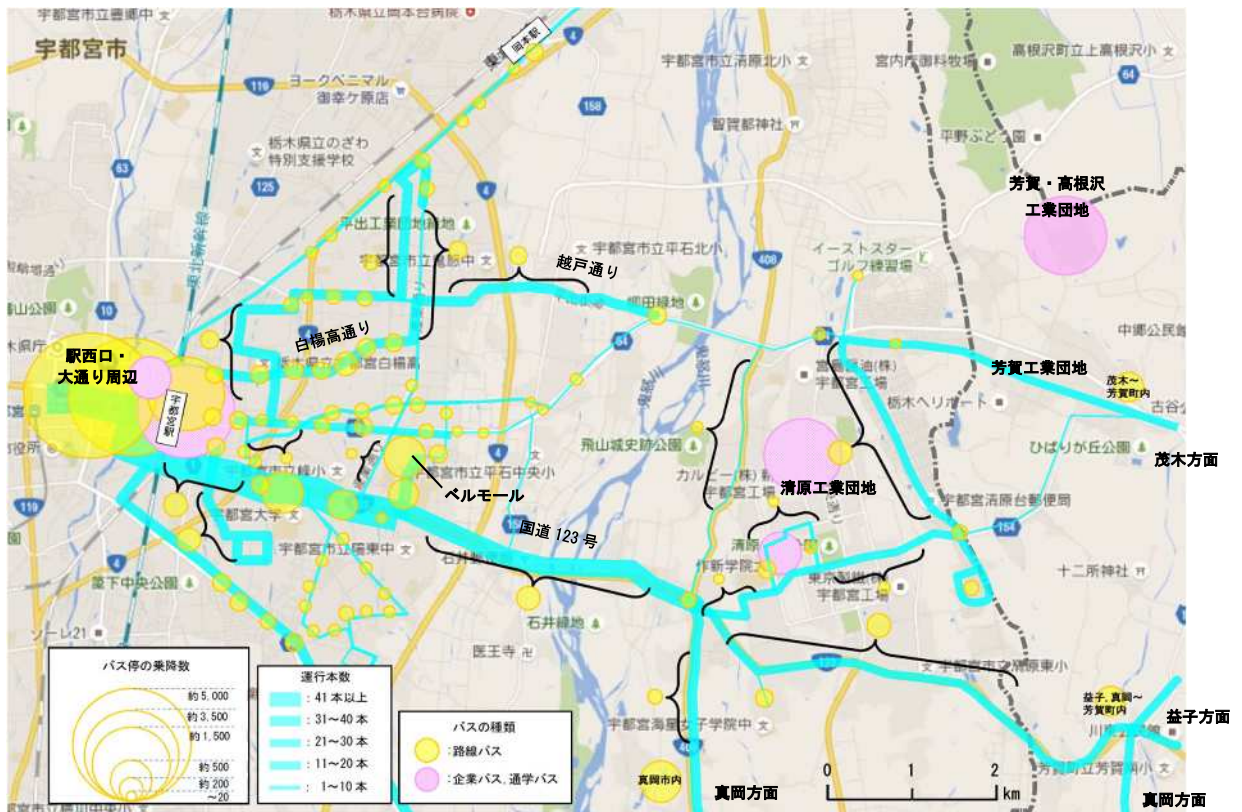


図 3-6 芳賀・宇都宮東部地域におけるバス路線等の現状

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L R Tの整備
- ・L R T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L R T，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

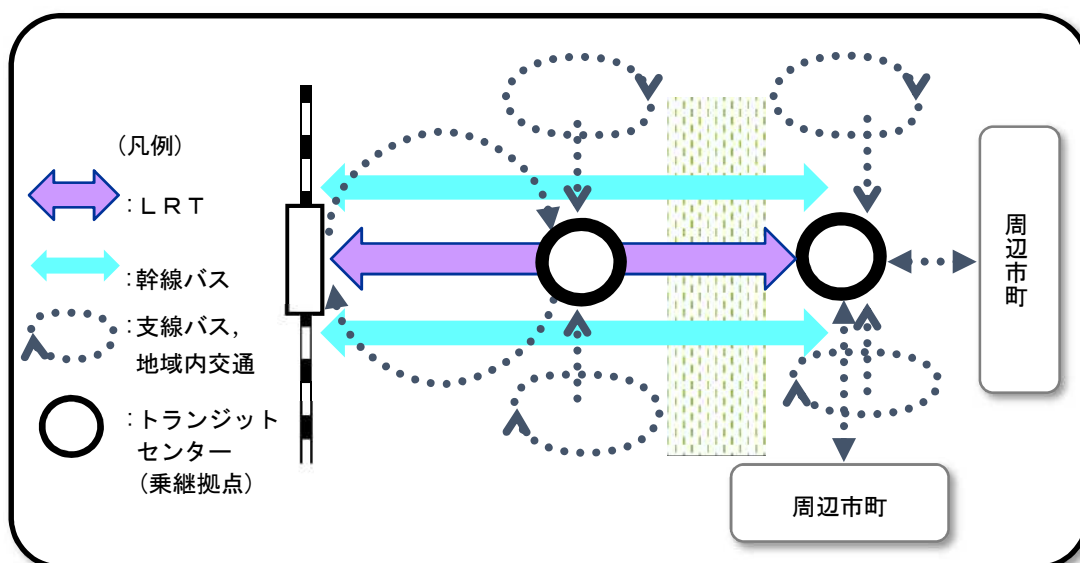


図 3-7 芳賀・宇都宮東部地域におけるL R T，バス，地域内交通の連携イメージ

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

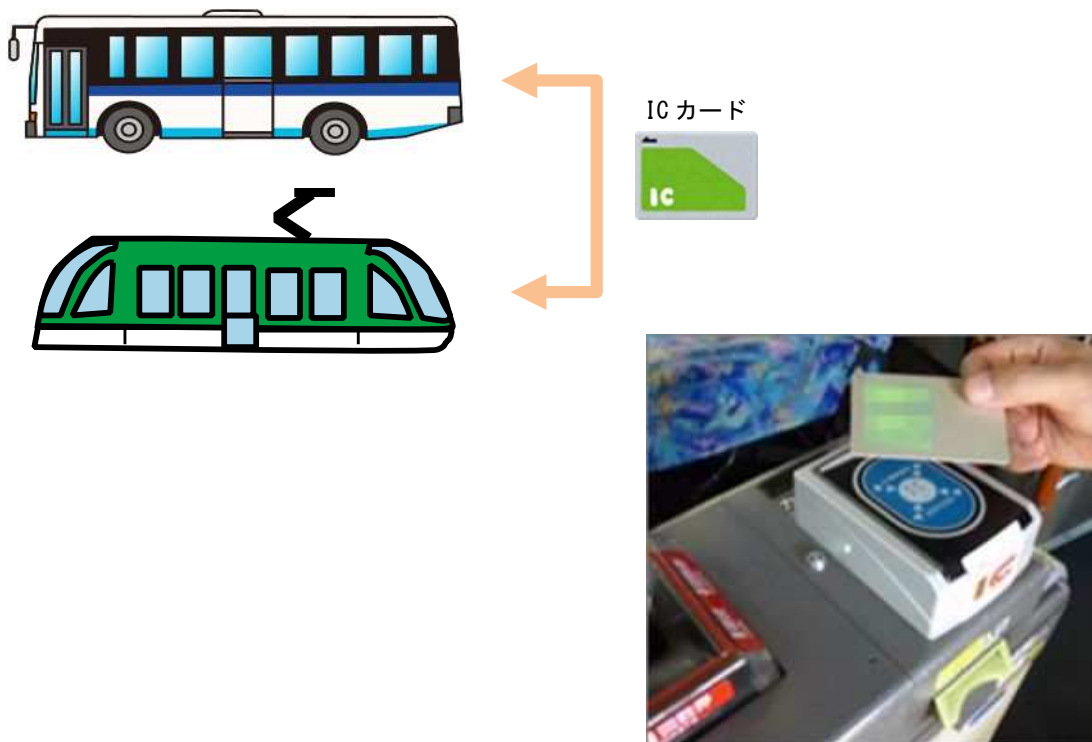


図 3-10 ICカードの導入イメージ

(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

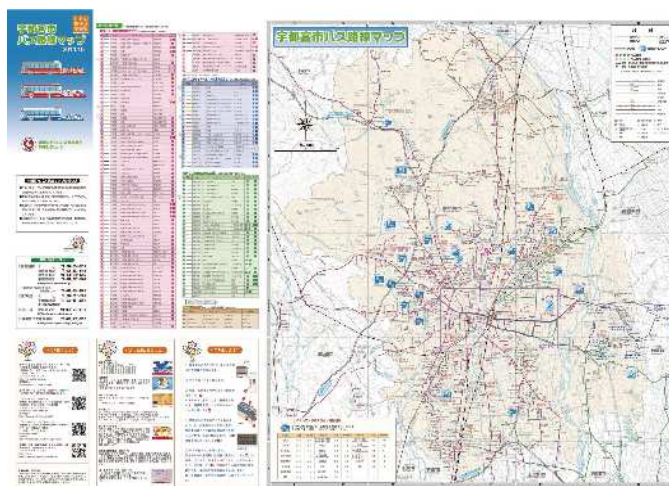


図 3-12 宇都宮市バス路線マップ

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。

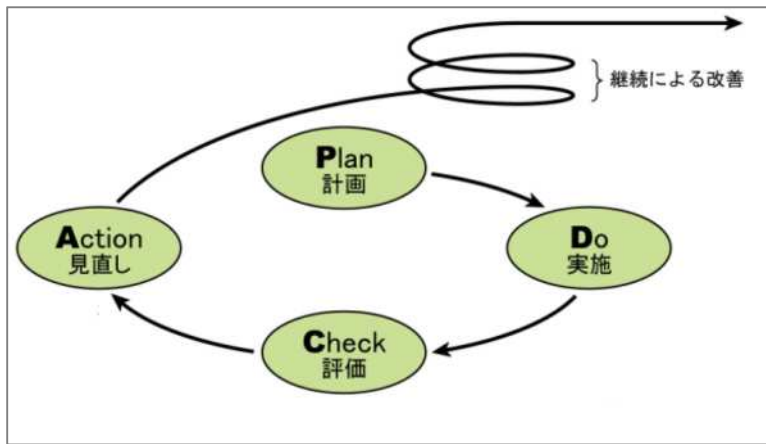
事業の進行管理については、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通活性化協議会」において行います。

- 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