

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

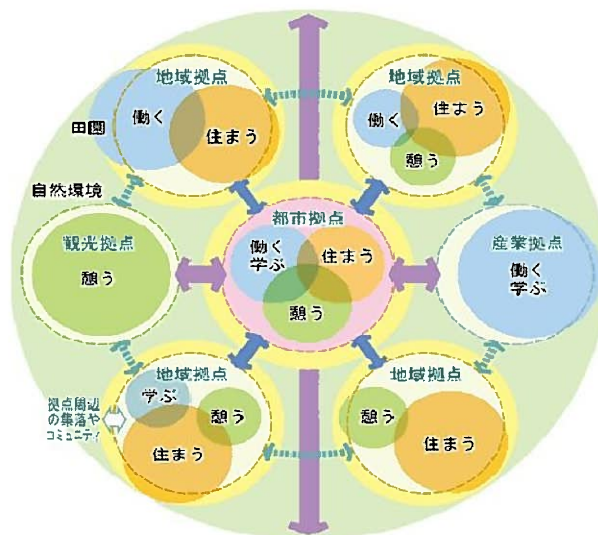
(3) 宇都宮市ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（平成27年2月策定）（抜粋）

【『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

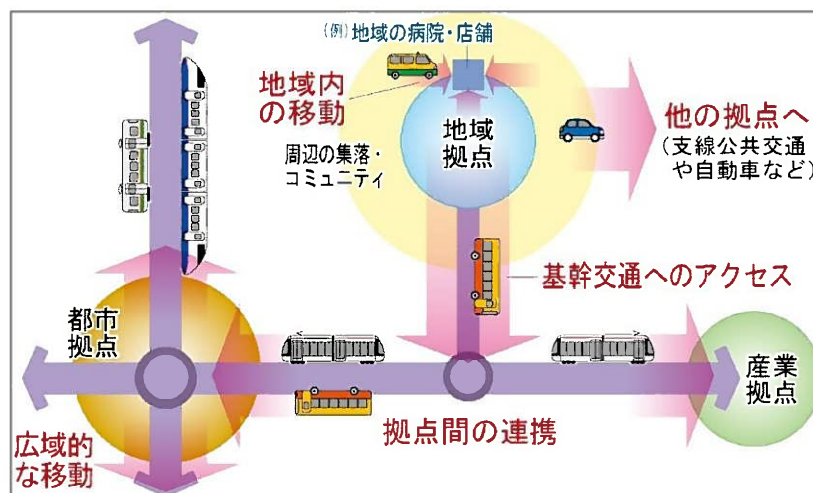
【南北】 J R 宇都宮線，東武宇都宮線 【東西】 L R T を導入

〔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、沿線の特性に応じサービス水準を維持・向上

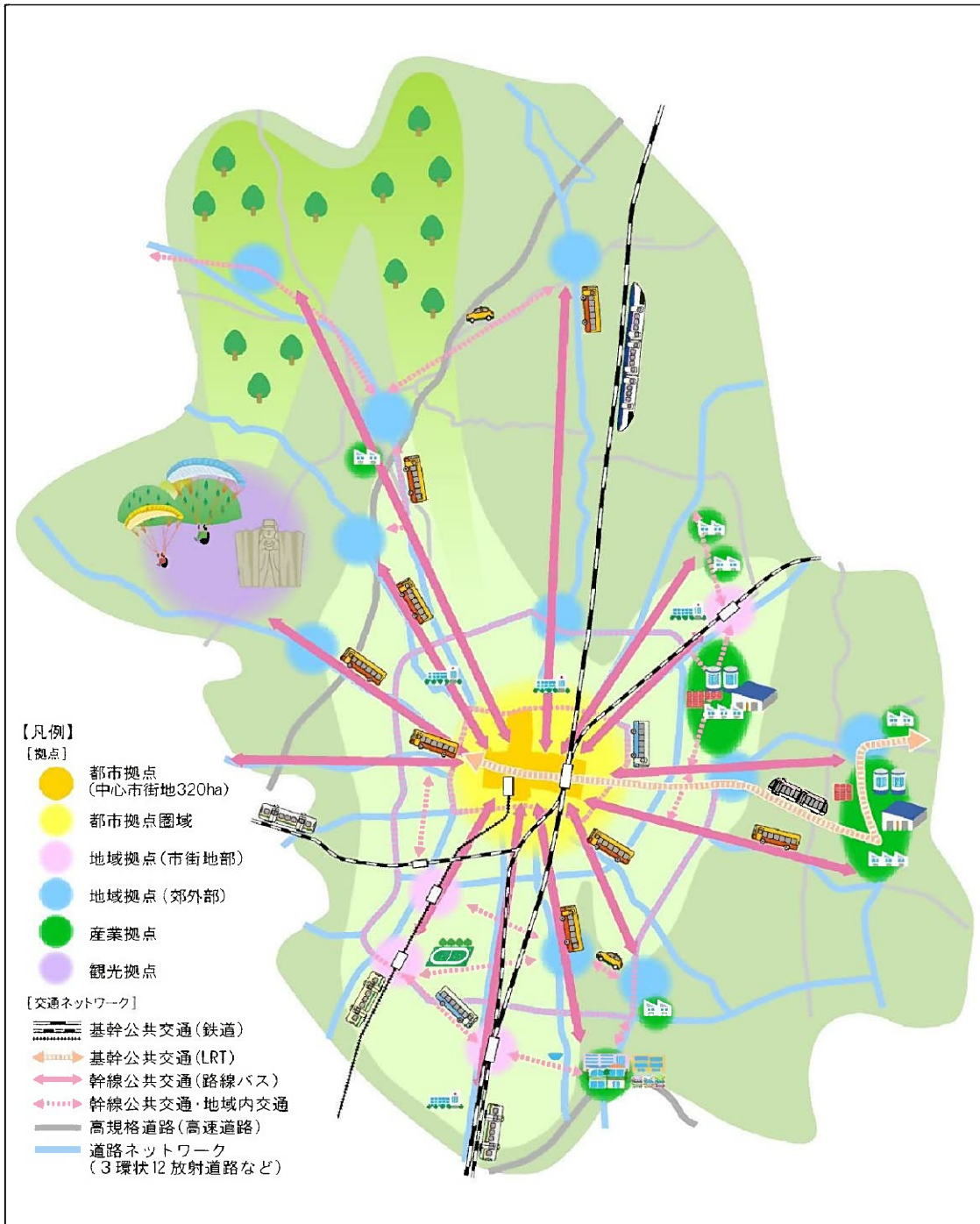
○面的な公共交通ネットワークの整備

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】

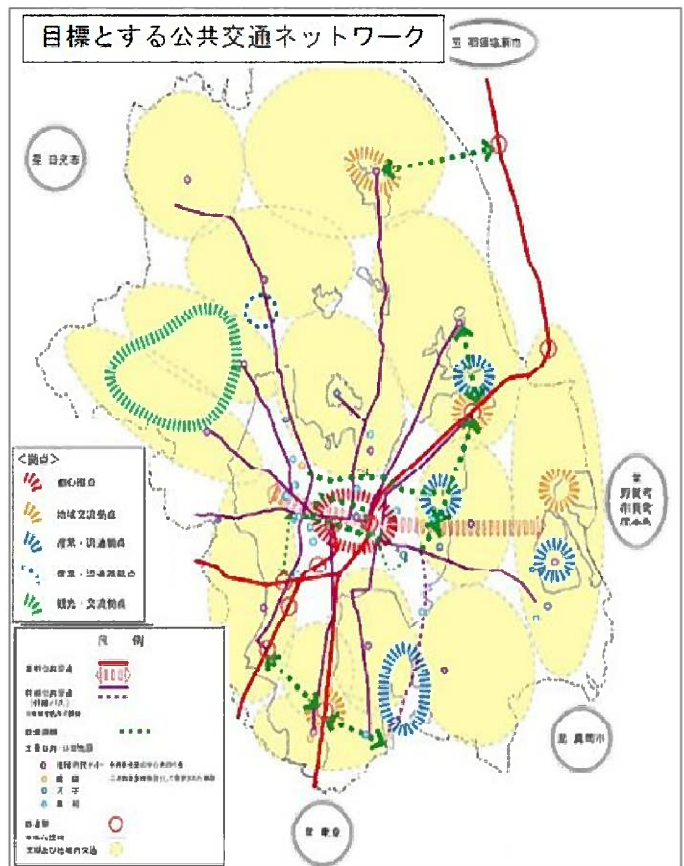
公共交通空白・不便地域の解消に向けて、階層性を持った効率の良い公共交通ネットワークの再構築を行う。

◆ 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。

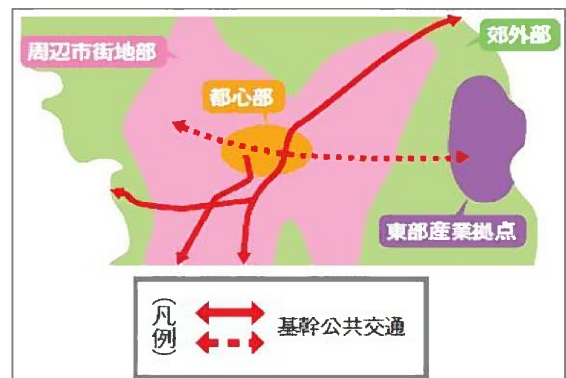
◆ 基幹・幹線公共交通ネットワークを補完する公共交通の整備

- 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幹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

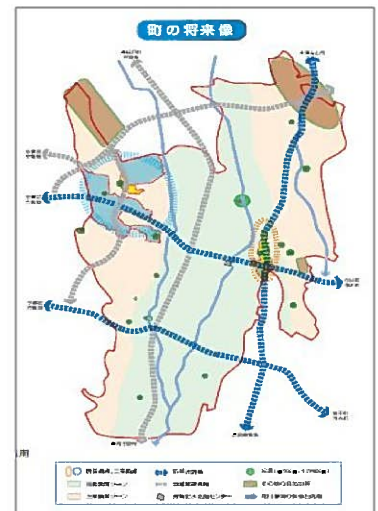
宇都宮都市計画区域の一翼を担う、芳賀町を象徴する工業地の形成

- ・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。

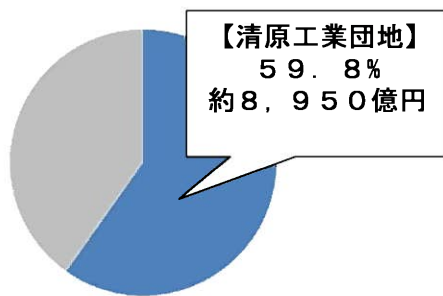


図 2-16 芳賀、芳賀・高根沢工業団地

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

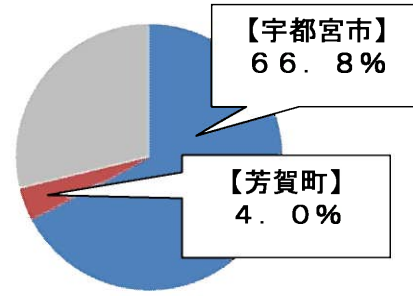


資料：平成 24 年経済センサス

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、JR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】

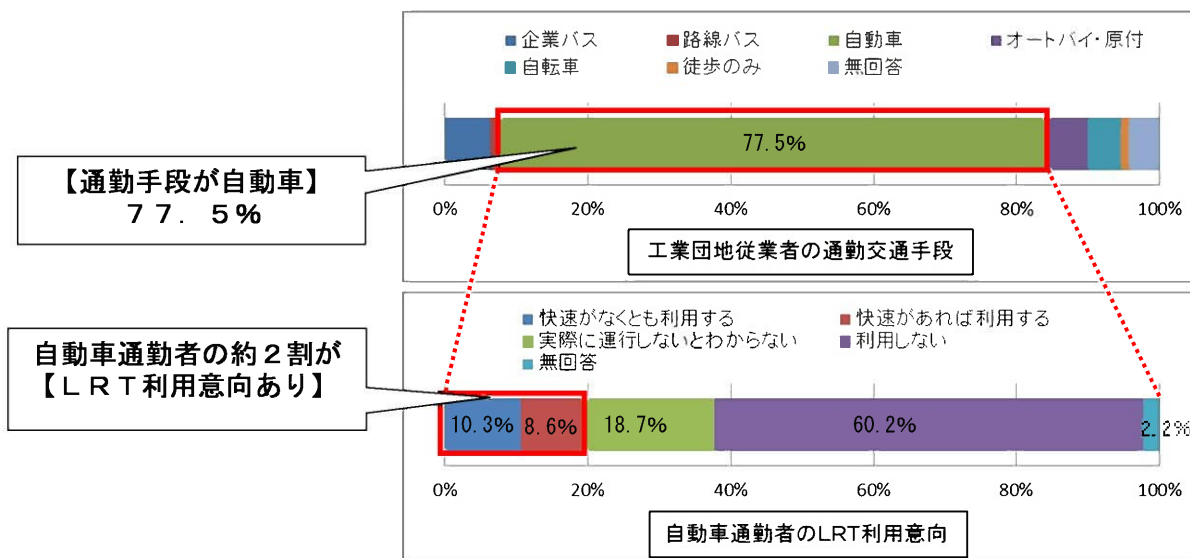


企業によっては、勤務場所と従業員駐車場が約 1 km 離れている場合があるなど、目的地に直接行くことができる自動車の利便性が発揮できていない状況が見受けられます。

図 2-22 勤務場所から離れた駐車場

【LRT 利用意向】

LRTに関する沿線従業者アンケート結果で、従業者の約 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 年沿線従業者アンケート

図 2-23 工業団地従業者の通勤交通手段と 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。

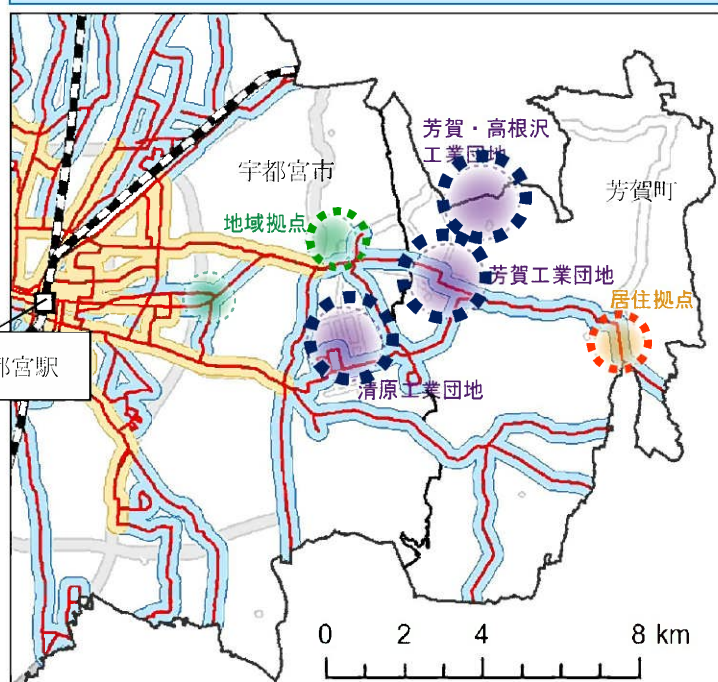


図 2-24 バス利用圏域

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

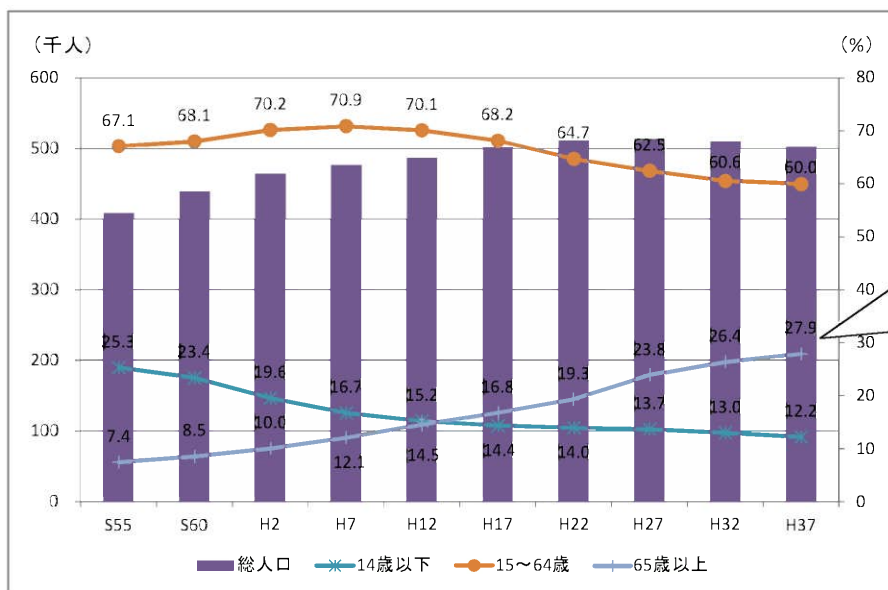
【少子・超高齢化、人口減少社会の進展】

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。

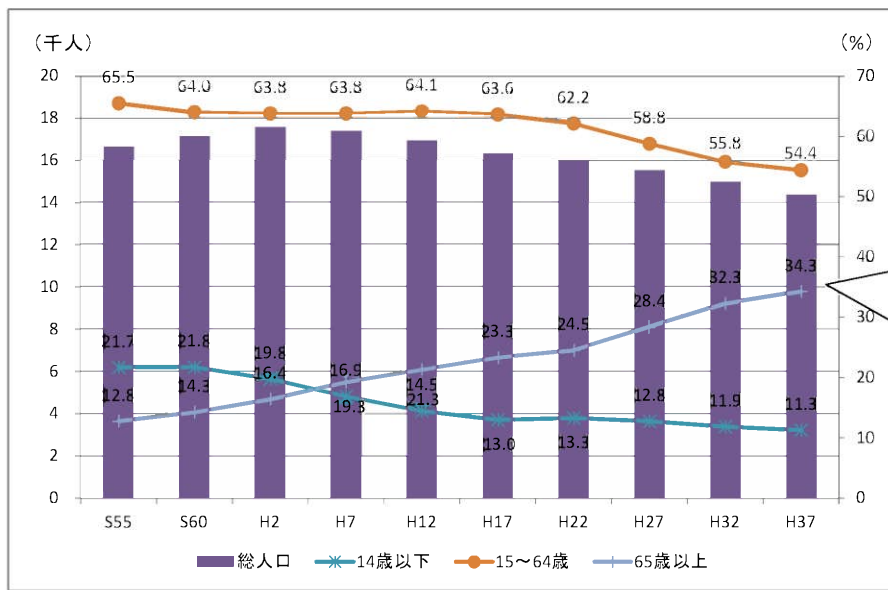
超高齢社会に対応するため、自動車が運転できなくても、通院・買い物など日常生活の移動ができるよう公共交通の充実を図ることが必要です。

<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