



芳賀町
Haga Town



宇都宮市
Utsunomiya City

資料1

芳賀・宇都宮地域公共交通計画(素案)について

令和6年2月14日

芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会事務局

R4.11.29
開催

- ✓ 地域公共交通活性化協議会の開催（議題：計画内容の方向性について）

R5.3.24
開催

- ✓ 地域公共交通活性化協議会の開催
（議題：①現行計画の取組状況の評価と芳賀町・宇都宮市の公共交通の現状等について
②課題の解決に向けた施策の方向性について）

R6.2.14

- ✓ 地域公共交通活性化協議会の開催（議題：地域公共交通計画（素案）について）

2 計画の策定にあたっての基本的な考え方



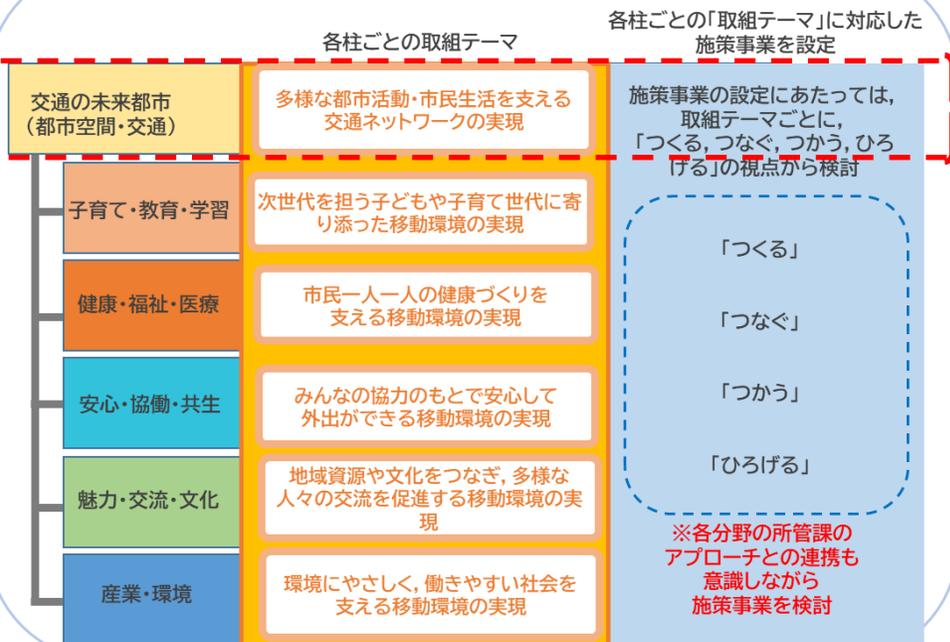
芳賀町
Haga Town



宇都宮市
Utsunomiya City

- 「芳賀・宇都宮地域公共交通計画」は、現在、中間見直しを行っている「**第2次宇都宮都市交通戦略**」における**公共交通ネットワークの実現**を図るための計画とする。
また、施策事業の範囲は「**交通の未来都市(都市空間・交通)**」における施策事業をメインとする。
- 地域内交通は、**地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)**を活用しており、引き続き、国庫補助を活用するため、補助対象路線を位置付けた計画とする。
- 駅西側ライトラインの導入に向けた事業計画「**軌道運送高度化実施計画**」やライトライン導入と合わせたバス路線再編に向けた事業計画「**地域公共交通利便増進実施計画**」の**前提**となる計画とする。

【第2次宇都宮都市交通戦略の対象範囲】



【芳賀・宇都宮地域公共交通計画の対象範囲】



- 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用に向けた公共交通NWの方向性等の整理
- 「軌道運送高度化事業」、 「地域公共交通利便増進事業」の計画への位置づけ

(1) 現行の「地域公共交通網形成計画」の計画区域を市内全域に拡大

- 公共交通ネットワークの構築の取組の進捗にあわせて、本市東部地域及び芳賀町を対象とした現行計画の計画区域を市内全域に拡大し、駅西側ライトラインの導入に向けた事業計画「軌道運送高度化実施計画」やライトライン導入と合わせたバス路線再編に向けた事業計画「地域公共交通利便増進実施計画」の前提となる法定計画

(2) 今後の公共交通ネットワークの維持・充実に向けた方向性を明示

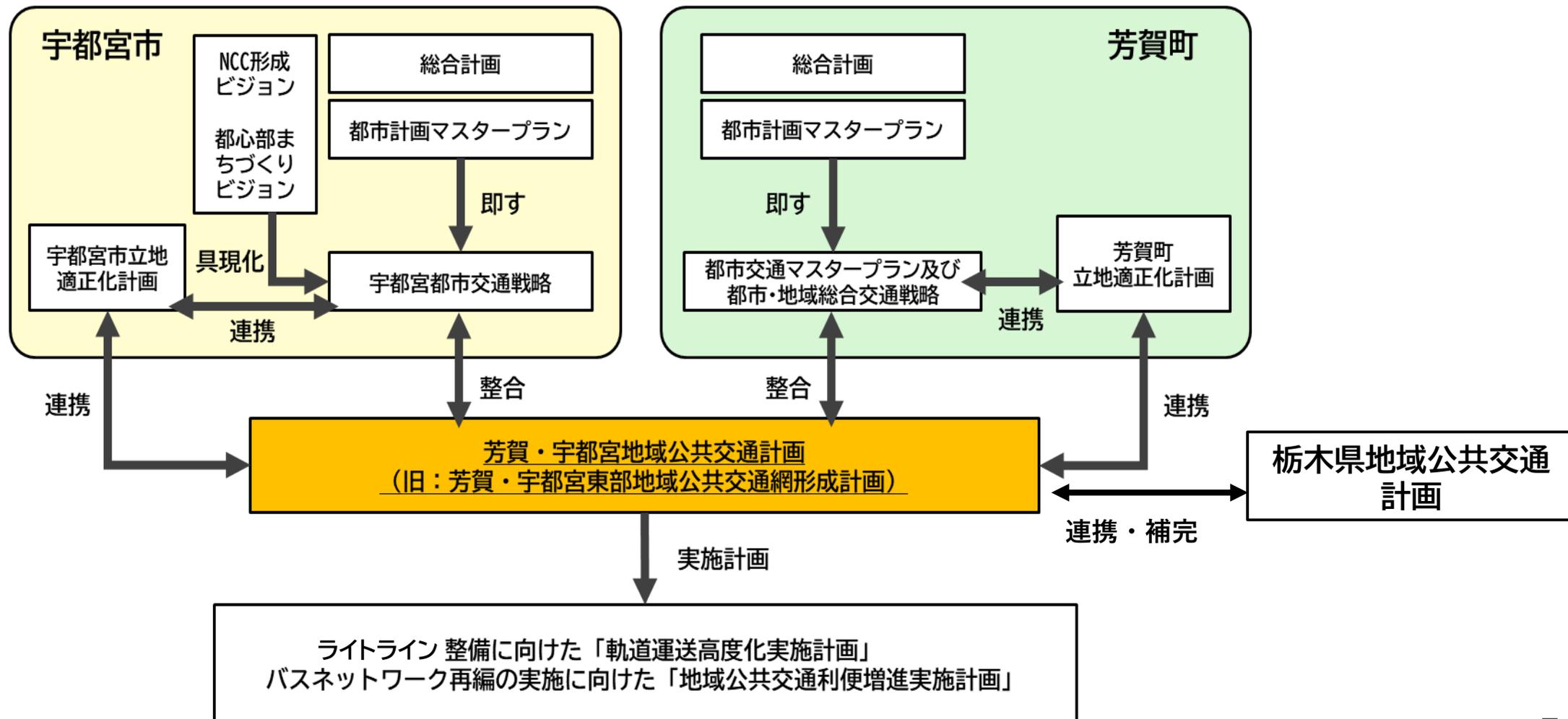
- 誰もが利便性の高い交通環境が利用できるよう、ライトライン・バス・地域内交通が連携した階層性のある公共交通ネットワークの維持・充実に向けた方向性を明示した計画
 - ※ 本市の地域内交通の確保・維持に向けて、地域公共交通確保維持事業(国庫補助)の活用に向けて事業の必要性等を整理した計画

➡ 共通の基幹公共交通を有する芳賀町と宇都宮市が一体となって、公共交通ネットワークを維持・充実していく必要があり、計画の継続性の観点から現行計画を改定することとし、芳賀町と宇都宮市が引き続き共同で策定する。

3 計画の位置付け



- 「芳賀・宇都宮地域公共交通計画」は、本市の交通施策のマスタープラン「宇都宮都市交通戦略(R5年度中間見直し)」や、「芳賀町都市交通マスタープラン及び地域総合交通戦略」における、公共交通ネットワークの実現に向けた実施計画である「**軌道運送高度化実施計画**」,「**地域公共交通利便増進実施計画**」の前提となる計画



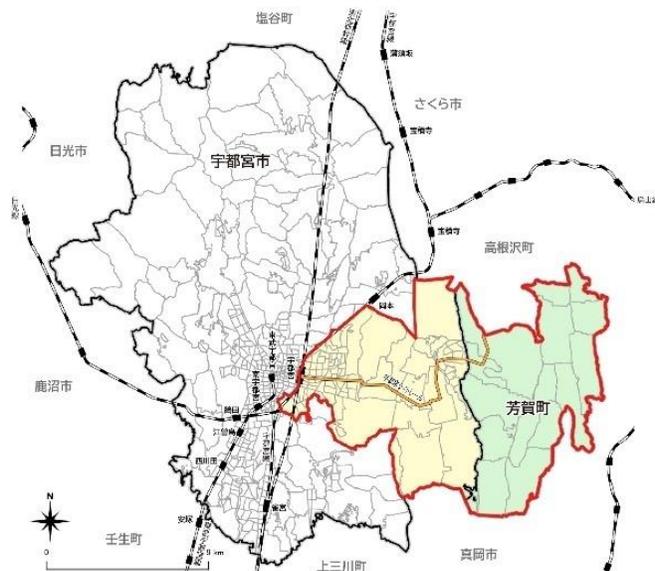
4 計画の対象区域・期間



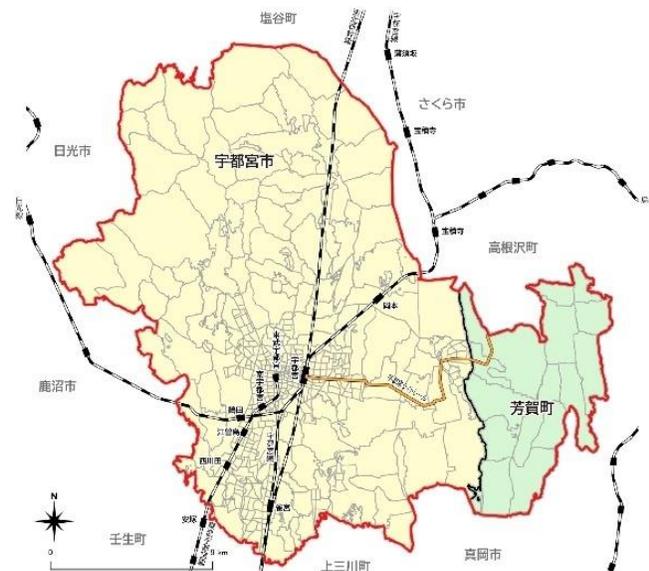
【計画の対象区域】

- 現行計画のJR宇都宮駅東側地域・芳賀町から、宇都宮市全域・芳賀町に拡大

<現行計画>



<今回策定する計画>



【計画の期間】

- 計画期間は、令和6年度から令和15年度までの10年間とする。
- ※ 計画策定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年を目安に必要な応じて計画の見直しと修正を行う

5 現行計画の取組状況



- 「階層性のある公共交通ネットワーク構築」に向けた取組は、JR宇都宮駅東側ライトラインを導入するなど**総じて着実に進捗**
- 「利便性の高い公共交通の導入」に向けた取組は、ICカードを導入するとともに、「バスの上限運賃制度」などの運賃負担軽減策を導入するなど、**総じて着実に進捗**
- 「公共交通の利用促進」に向けた取組は、住民MM, 学校MMなどを**着実に実施**

【階層性のある公共交通ネットワークの構築】

①JR宇都宮駅東側ライトラインの導入

取組 R5.8開業(開業後1か月間で約42万人が利用)



②交通結節機能の強化(トランジットセンターの整備等)

取組 R5.8供用開始



③JR宇都宮駅東側バスネットワークの再編

取組 R5.8実施



④JR宇都宮駅東側への地域内交通の導入

取組 デマンド交通の利便性向上(利用料金見直し等)
地域内交通の郊外部・市街地部の計3地区に導入



【利便性の高い公共交通の導入】

⑤ICカードの導入

取組 バス(R3.3)・地域内交通(R4.9)・ライトライン(R5.8)に導入
運賃負担軽減策(バスの上限運賃制度・乗継割引制度)の導入



【公共交通の利用促進】

⑥モビリティマネジメント(MM)の実施

取組 住民MM, 学校MM等の実施



6 現行計画の目標指標の達成状況



- 「公共交通のカバー率(面積比)」は、駅東側ライトラインの導入やバスネットワークの再編、地域内交通の導入などの「公共交通ネットワークの構築」の取組が着実に進捗しており、概ね目標を達成
- 「公共交通の利用者数」や「公共交通に対する満足度」は、公共交通サービス水準が向上するライトラインの開業やバスネットワーク再編の実施前の数値ということもあり、目標を下回っている
- ➔ 引き続き、公共交通ネットワークの構築と合わせて、利便性向上に資する運賃負担軽減策の充実などに更に取り組むことで「満足度」を向上させるとともに、モビリティ・マネジメントを潜在的ニーズの高いターゲットへ強力に進めるなど「利用促進」を充実させ、一体的に取り組むことで「公共交通の利用者数」の増加につなげていく必要がある。

目標指標		計画策定時	目標値 (令和6年度)	最新数値 (令和4年度)	達成率
公共交通の利用者数		1,557万人/年 (平成25年度)	2,037万人/年	1,147万人/年	56.3%
公共交通のカバー率 (面積比)		70.5% (平成27年度)	97.4%	97.2% (ライトライン導入後の数値)	99.8%
公共交通に対する満足度	宇都宮市	37.9% (平成26年度)	49.4%	38.3%	77.5%
	芳賀町	55.4% (平成25~27年度の平均)	62.5%	40.1%	64.2%
計画区域従業員数		10万3千人 (平成27年度)	10万3千人	10万7千人 (令和3年度実績)	103.9%

7 芳賀町・宇都宮市の公共交通の課題の総括



芳賀町・宇都宮市の公共交通の現状・課題

課題

町域北部のバス路線空白地域の解消(芳賀町)

市街地部・郊外部の一部に残る公共交通空白地域の解消(宇都宮市)

NCC形成に向けた拠点間を結ぶ幹線バス等の運行サービス水準の維持・拡充

利用実態を捉えた、運賃サービスの充実

自動車への過度な依存の脱却に向けた、公共交通利用促進策の実施

交通事業者・地域等と行政が一体となった公共交通の維持・充実

計画策定にあたり考慮する事項

公共交通分野における、DXの推進策の検討

拠点化の促進と連携した公共交通ネットワークの維持・充実

都心部を循環するバス路線などの公共交通ネットワークの充実

公共交通を補完するシェアモビリティ等の充実

交通結節機能の強化

法改正

上位関連計画等

芳賀町・宇都宮市の公共交通の課題の総括

課題1 効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- 都市のコンパクト化などのまちづくりの取組と一体となって、鉄道やライトライン、バス、デマンド交通、地域内交通などの多様な交通手段が連携した公共交通ネットワークを構築する必要がある。
- 鉄道やライトライン、バス、デマンド交通などの公共交通間の乗り継ぎの円滑化を図るとともに、自動車、自転車などの交通手段との乗り換え環境の充実を図ることで、多様な交通手段間の連携を強化する必要がある。

課題2 公共交通サービスの向上

- 宇都宮市内の地域拠点内等の居住者はもとより、その周辺居住者も高次都市機能の恩恵を享受できる交通環境を整備するため、運賃負担の軽減などの公共交通サービスの向上を図る必要がある。
- デジタル技術を公共交通等へ活用することで公共交通の利便性を高める必要がある。

課題3 自動車から公共交通への意識転換

- 過度に自動車に依存した状態から脱却し、自動車と公共交通などを適切に使い分けする社会を実現するため、市民の意識を転換する必要がある。

芳賀町・宇都宮市の公共交通の課題の総括

課題1 効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築

課題2 公共交通サービスの向上

課題3 自動車から公共交通への意識転換

芳賀・宇都宮地域公共交通計画における基本理念・基本方針

【基本理念】

持続可能な利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

基本方針1 階層性のある公共交通ネットワークの整備

- 都市のコンパクト化などのまちづくりと連携しながら、鉄道やライトライン、バス路線、デマンド交通、地域内交通などの多様な交通手段の維持・充実を図るとともに、多様な交通手段間を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境を整備することで、ハード面から交通手段の連携を強化させ、効率的で利便性の高い階層性のある公共交通ネットワークを整備する。

基本方針2 スマートな公共交通の実現

- 多様な交通手段を円滑に乗り継ぎできる環境を整備するため、利用実態を捉えた運賃サービスの充実などソフト面から交通手段の連携を強化する。
- デジタル技術などの科学技術の進歩を踏まえ、公共交通分野に活用することで、公共交通の利便性の向上を図る。

基本方針3 公共交通の利用促進

- 過度に自動車に依存した状態から脱却し、自動車と公共交通などを適切に使い分けできる社会への転換を図るため、地域住民等の意識転換に向けた取組を推進する。

9 芳賀町・宇都宮市の将来の交通手段ごとのイメージ



- 芳賀・宇都宮市における「将来の交通手段ごとのイメージ」を整理

【将来の交通手段ごとのイメージ】

【鉄道】

- 広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段として、芳賀町・宇都宮市の都市交通との連携が図られている。

【ライトライン】

- 東西の基幹公共交通としてライトラインが整備されている。

【バス路線】

- 拠点間や市町間を結節する幹線公共交通としての幹線バスや都市拠点内の循環バス路線の充実が図られている

【地域内交通等】(宇都宮市)

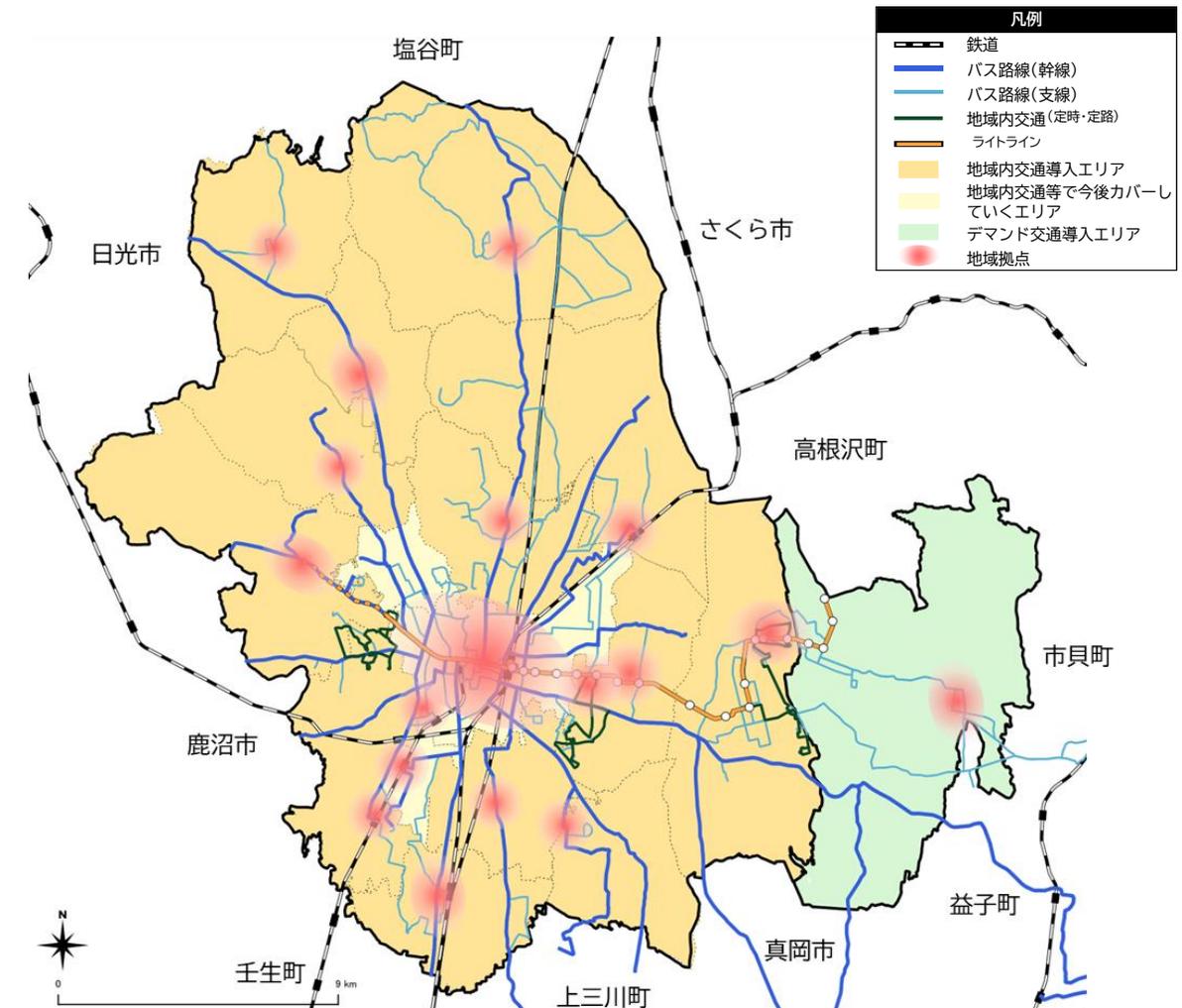
- 郊外部の地域での日常生活の移動手段として、地域内交通が整備されている。
- 市街地部において、各地域の特性に応じた生活交通が整備されている。

【デマンド交通】(芳賀町)

- 町内に地域公共交通としてのデマンド交通が整備されている。

【公共交通間の連携強化】

- 交通結節点において、多様な交通手段間の乗り継ぎ・乗り換え環境が整備されている。



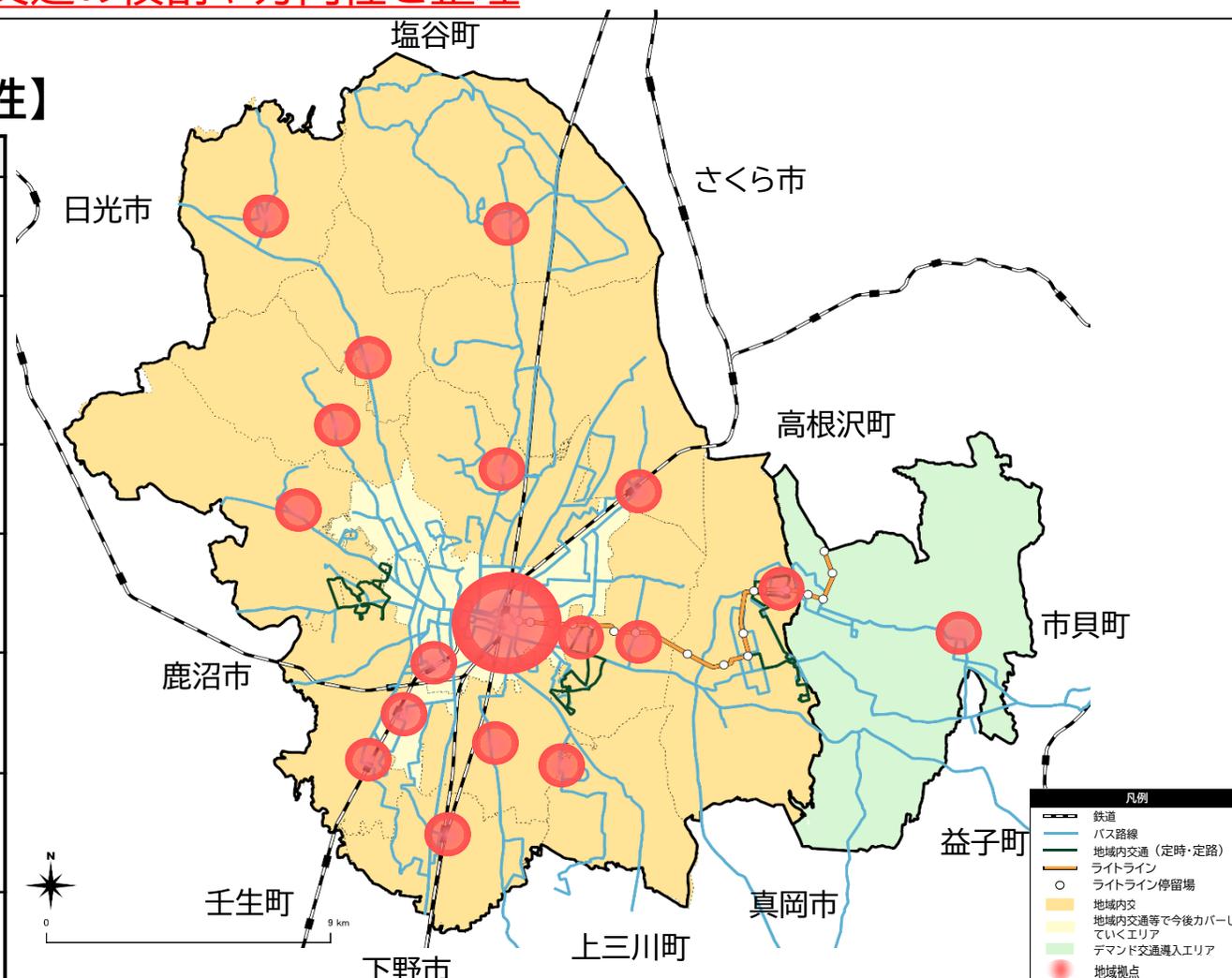
ライトラインのJR 宇都宮駅より西側の凡例は以下の通り
実線: ライトライン整備区間(JR宇都宮駅東口停留場～宝木町1丁目・駒生1丁目付近(教育会館付近)
点線: ライトライン検討区間(大谷付近まで)



- 宇都宮市の地域内交通は、国庫補助の**地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)**を活用していることから、公共交通ネットワークの維持・充実に向けて、**各公共交通の役割や方向性を整理**

【公共交通ネットワークの維持・充実に向けた役割・方向性】

位置づけ	系統	役割	確保・維持
基幹公共交通	ライトライン (橙色)	芳賀町と宇都宮市の公共交通ネットワークの軸として拠点間や広域間の移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
幹線公共交通	路線バス (水色)	基幹公共交通を補完し、広域間の移動を担います。	国、県と連携し、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)などを活用し持続可能な運行を目指します。(※)
		基幹公共交通を補完し、拠点間の移動を担います。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
支線公共交通①		基幹公共交通や幹線公共交通を接続し、その周辺の拠点等を運行します。	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保します。
支線公共交通② (地区拠点内移動)	地域内交通 (全域:薄橙色) (定時定路線:深緑色)	宇都宮市内の各地域内において、買い物や通院など日常生活における移動を担うとともに、地域間の移動を担うライトラインや幹線バスと接続します。	地域運営組織と連携した取組により一定以上の運行水準を確保します。 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指します。
	デマンド交通 (薄緑色)	芳賀町内において、買い物や通院など日常生活における移動を担います。	一定以上の運行水準を確保します。



※バス路線については、栃木県地域公共交通計画における公共交通ネットワークを踏まえ、色分け等を行う予定。

11 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の対象となる路線



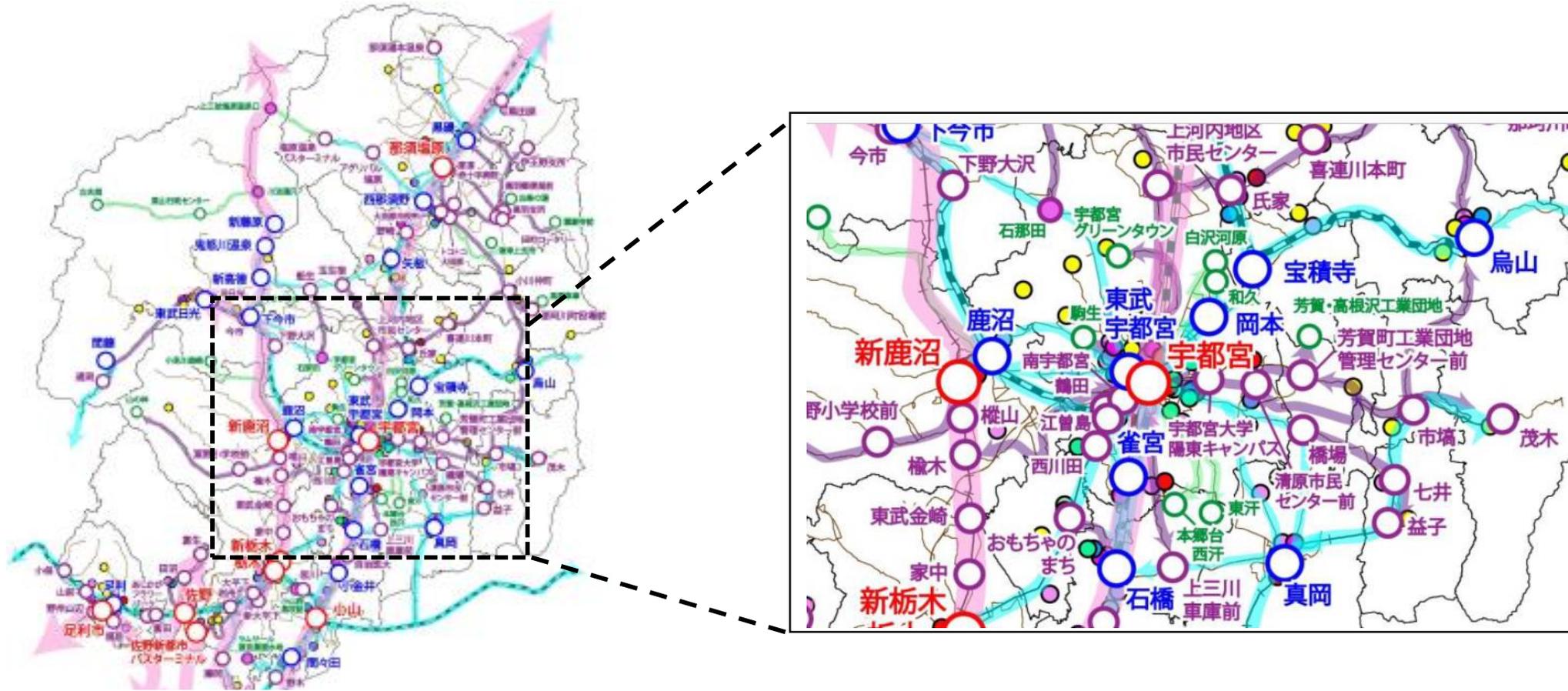
- 地域内交通は、地域の運営組織の運営努力のみでは安定的な運行を確保・維持することが困難であることから、12地区(12路線)で地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用することから計画へ位置づけたところ。

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体
国本地区	-	国本地区	-	4条乗合	区域運行	泉タクシー(株)
篠井地区	-	篠井地区	-	4条乗合	区域運行	
富屋地区	-	富屋地区	-	4条乗合	区域運行	
上河内地区	-	上河内地区	-	4条乗合	区域運行	
平石地区	-	平石地区	-	4条乗合	区域運行	
石井地区	-	石井地区	-	4条乗合	区域運行	
横川地区	-	横川地区	-	4条乗合	区域運行	アサヒタクシー(株)
河内地区	-	河内地区	-	4条乗合	区域運行	
豊郷地区	-	豊郷地区	-	4条乗合	区域運行	
清原南部地区	-	清原南部地区	-	4条乗合	区域運行	
雀宮地区	-	雀宮地区	-	4条乗合	区域運行	(有)雀タクシー
姿川地区	-	姿川地区	-	4条乗合	区域運行	矢野自動車(株)

12 地域公共交通確保維持事業(幹線バス)の対象となる路線

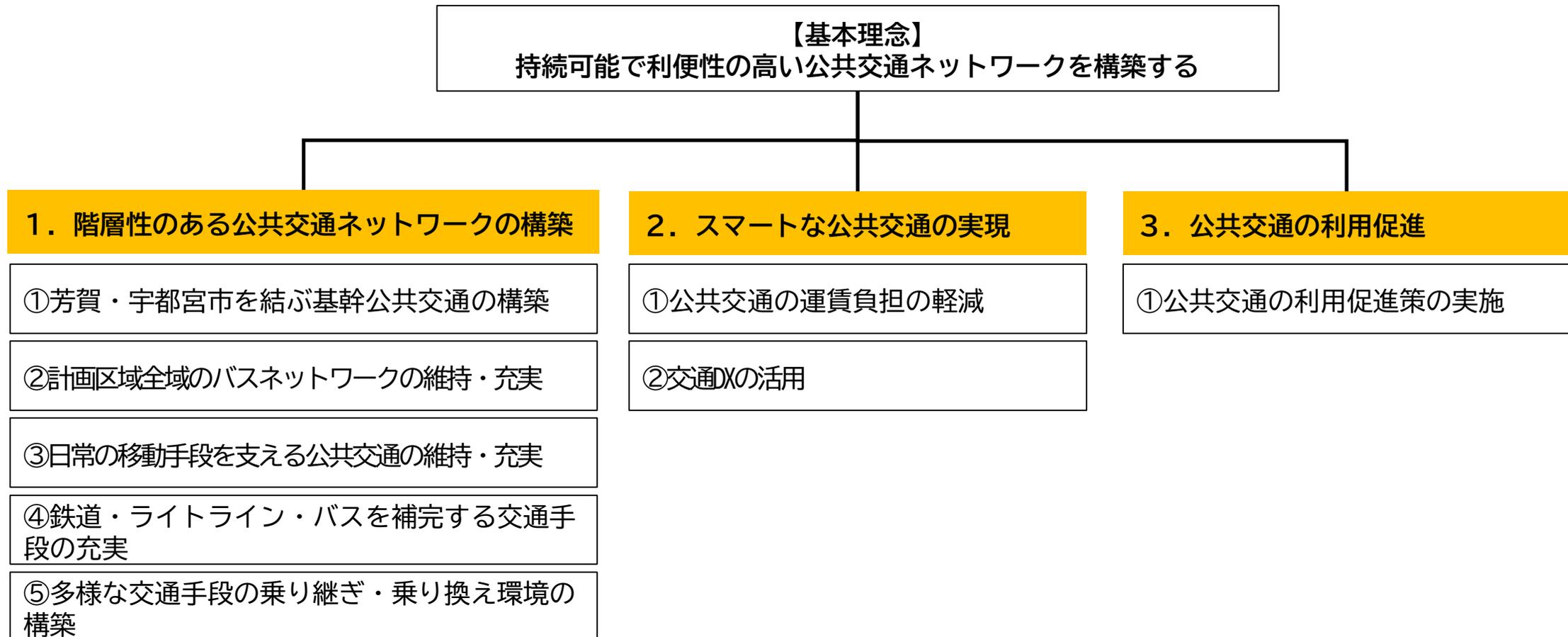


- 市町を跨る地域公共交通確保維持事業(幹線バス)を活用する路線については、令和5年度末に策定する「栃木県地域公共交通計画」に位置付けを予定している。



凡例			
○ 基幹交通結節点	● ショッピングセンター、寄合百貨店、百貨店	○ 短期大学	⇨ 基幹交通軸
○ 主要交通結節点	● 総合スーパー	○ 高等専門学校	⇨ 主要交通軸
○ 地域交通結節点	● ホームセンター	○ 中等教育学校	⇨ 地域交通軸
● 観光施設	○ 医療施設	○ 準結節点	⇨ 生活交通軸
○ 高等学校	○ 大学	○ 準生活拠点・目的地	

- 計画の全体像について、基本理念を「持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する」と設定し、3つの基本方針に基づき、8つの事業を実施していくこととしている。



基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
階層性のある公共交通ネットワークの構築	芳賀町・宇都宮市を結ぶ基幹公共交通軸の構築	<p>①JR宇都宮駅東側ライトラインの充実 ➔ 現行運行している路線(宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地)については、利用状況等を把握しながら運行サービスなどの充実を図る。</p> <p>②JR宇都宮駅西側ライトラインの導入(軌道運送高度化事業) ➔ JR宇都宮駅西側エリアにおける地域特性を踏まえ、広域的な交通ネットワークの基軸となるライトラインを「宇都宮駅東口停留場～宝木町1丁目・駒生1丁目付近(教育会館付近)」まで整備する。</p> <p>※「宝木町1丁目・駒生1丁目～大谷観光地付近」については検討区間。</p>	芳賀町, 宇都宮市, 宇都宮ライトレール(株)

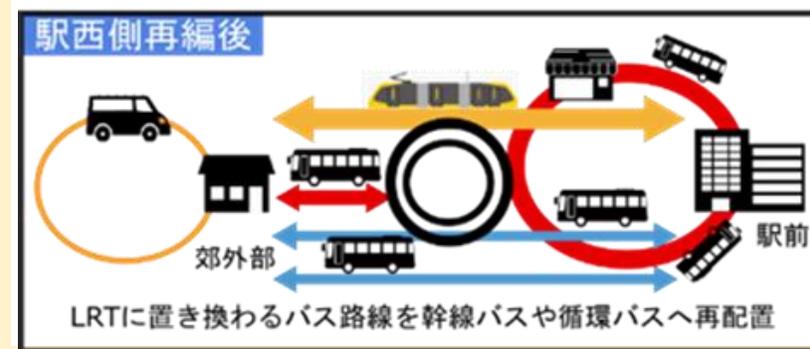
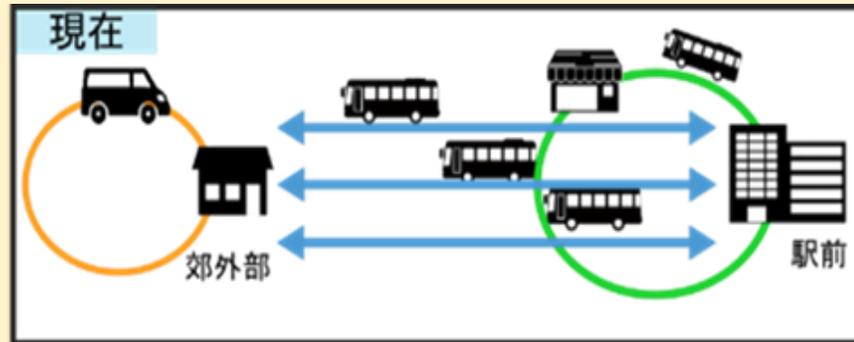


J R 宇都宮駅横断想定ルート



停留場の配置イメージ
 (※停留場位置は、今後詳細に検討。停留場名称は仮称)

基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
階層性のある公共交通ネットワークの構築	計画区域全域のバスネットワークの維持・充実	<p>①ライトラインの整備と合わせたバス路線の再編(地域公共交通利便増進事業)【芳賀町・宇都宮市】 ➡ ライトライン整備と合わせたバス路線を再編し, 芳賀町・宇都宮市全域の公共交通ネットワークの充実に図る。</p> <p>②NCCに資するバス路線の維持・充実【宇都宮市】 ➡ 宇都宮市内の都市拠点と地域拠点などを結ぶ幹線バス路線や都心部を循環する路線など NCC形成に資するバス路線については、一定のサービス水準以上となるように維持・充実を図る。</p>	芳賀町, 宇都宮市, 関東自動車(株), ジェイアールバス関東(株)



宇都宮駅西側のバスネットワーク再編イメージ

14 計画の施策・事業(公共交通ネットワークの構築③)



基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
階層性のある公共交通ネットワークの構築	日常の移動を支える公共交通の維持・充実	<p>①デマンド交通の維持・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ 芳賀町の南北を結ぶ公共交通軸を確立するとともに、各種交通手段と乗り継ぎ等の利便性を確保する。 ➔ デマンド交通の運行サービスの維持・向上に向けた検討を進める。 <p>②地域内交通の導入・利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ 郊外部の地域を面的にカバーする地域内交通の導入を推進する。 ➔ 導入済み地区は、ライトラインやバスなどの他の交通手段との連携を強化するとともに、各地域の移動ニーズや移動課題などを踏まえながら、更なる利便性の向上を図る。 <p>③市街地における生活交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ➔ バス路線やタクシーなどの既存の公共交通と役割分担しながら、各地域の特性を踏まえた生活交通を確保する。 ➔ 新たな運行方式の導入なども視野に入れながら実証実験を行い、市街地部の地域内交通の導入促進に取り組む。 	芳賀町, 宇都宮市, 地域の運営組織



デマンド交通「ふれあいタクシーひばり」



地域内交通導入エリア

14 計画の施策・事業(公共交通ネットワークの構築④)



基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
階層性のある公共交通ネットワークの構築	鉄道・ライトライン・バスを補完する交通手段の充実	①トランジットセンターなどへのサイクル&ライド用駐輪場の整備 ➔ トランジットセンターなどに サイクル&ライド用駐輪場を整備 することで、鉄道やライトライン、バス路線等の 公共交通へのアクセシビリティを高める 。 ②鉄道・ライトライン・バスを補完するシェアリングモビリティの充実 ➔ 公共交通の利便性の向上や宇都宮市都心部の回遊性の向上に向けて、 鉄道・ライトライン・バスを補完するシェアリングモビリティなどの端末交通の充実 を図る。	芳賀町、宇都宮市
	多様な交通手段の乗り継ぎ・乗り換え環境の構築	①トランジットセンター(乗り継ぎ拠点)の整備 ➔ 駅西側 は、公共交通の乗り継ぎ、乗換えが想定される東武宇都宮駅付近、桜通り十文字付近については、 乗継等の円滑化や利便性の向上を図るためトランジットセンターの充実 を行います。 ➔ 駅東側 は、 更なる利便性向上を図るため、適宜、各停留場の交通結節機能の拡充 を行う。 ②バスと地域内交通の乗継ポイントの充実 ➔ 乗り継ぎポイントとなるバス停の待合施設等の充実 を図る。 ③バス乗り場「橋場」の交通結節機能の整備検討 ➔ バス乗り場「橋場」の 交通結節点機能の確保を図る とともに、乗換え機能の向上を優先的に行うため、 利用需要を踏まえた整備を検討 する。 ④公共交通の案内サインの充実 ➔ 鉄道の主要駅やトランジットセンター等の 交通結節点の案内サインをわかりやすい表示 とする。	芳賀町、宇都宮市



シェアリングモビリティ

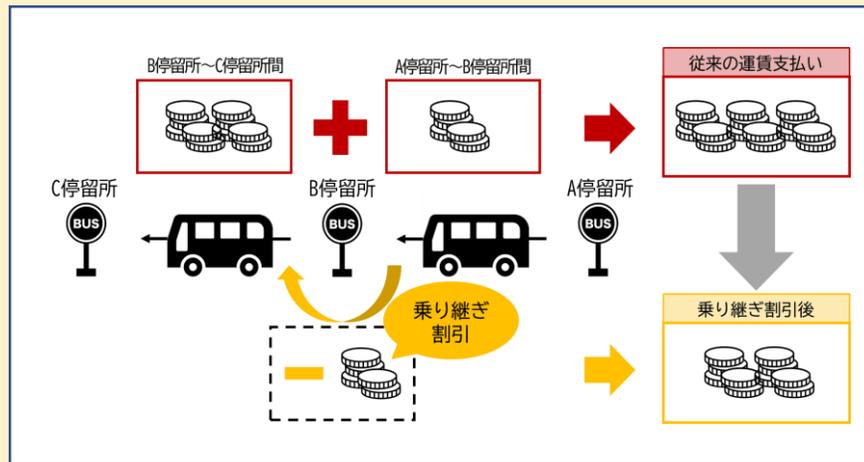


サイクル&ライド用駐輪場のイメージ

14 計画の施策・事業(スマートな公共交通の実現)



基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
スマートな公共交通の実現	公共交通の運賃負担の軽減	①運賃負担軽減策の維持・充実 ➔ 既存の「 <u>ライトライン-バス・地域内交通間の乗継割引制度</u> 」の維持するとともに、「 <u>バス-バス間の乗継割引制度</u> 」を導入する。	芳賀町, 宇都宮市
	交通DXの活用	①乗継割引を反映した情報提供 ➔ <u>公共交通機関間の乗り継ぎ割引を反映した情報提供</u> を行う。 ②地域内交通の予約配車システムの利便性の向上 ➔ 地域内交通の <u>予約・配車システムを引き続き活用し、利便性向上策を検討</u> する。 ③ライトライン車両内のフリーWi-Fiの提供 ➔ ライトライン車両内において、 <u>フリーWi-Fiを提供</u> する。	芳賀町, 宇都宮市



バス-バス間の乗継割引制度導入のイメージ

乗ろうよ!ナビ

14 計画の施策・事業(公共交通の利用促進)



基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
公共交通の利用促進	公共交通の利用促進策の実施	① ライトライン・再編バス路線沿線でのMM ➡ 沿線の住民, 企業及び学校への <u>働きかけやアンケート内容のフィードバック</u> などを行う。 ② 児童・生徒, 移住者を対象としたモビリティ・マネジメント施策の推進 ➡ 市民への <u>意識啓発</u> を実施し, 自動車から <u>公共交通利用への転換を促進</u> する。	芳賀町, 宇都宮市



totra完全攻略マニュアル



学校での出前講座

15 計画の目標指標



- 計画の目標指標は、現行計画の指標をベースに、「第2次宇都宮都市交通戦略」や「芳賀町都市交通マスタープラン及び地域総合交通総合交通戦略」と整合を図りつつ、改正地域交通法(定量的な目標設定・評価の努力義務化)を踏まえ設定
 - ➔ 「第2次宇都宮都市交通戦略」に位置付けた「ICカードによる運賃支払いの割合」を新規に追加
 - ➔ 改正地域交通法への対応として「公的資金投入額」を新規に追加

目標指標	現況値 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)	関連計画での採用状況
公共交通の年間利用者数	2,509万人	3,400万人	第2次 宇都宮都市交通戦略
公共交通の夜間人口カバー率	92.5%	100%	第2次 宇都宮都市交通戦略
公共交通に対する満足度	宇都宮市:24.0%(R4) 芳賀町:40.1%(R4)	宇都宮市:38.4% 芳賀町:62.5%(R9)	第2次 宇都宮都市交通戦略 芳賀町都市交通マスタープラン 及び地域総合交通総合交通戦略
ICカードによる運賃支払いの割合	83.0%	90%以上	第2次 宇都宮都市交通戦略
公的資金投入額	宇都宮市:約3.1億円 芳賀町 : 約0.3億円	毎年度協議会で評価を行う	採用なし



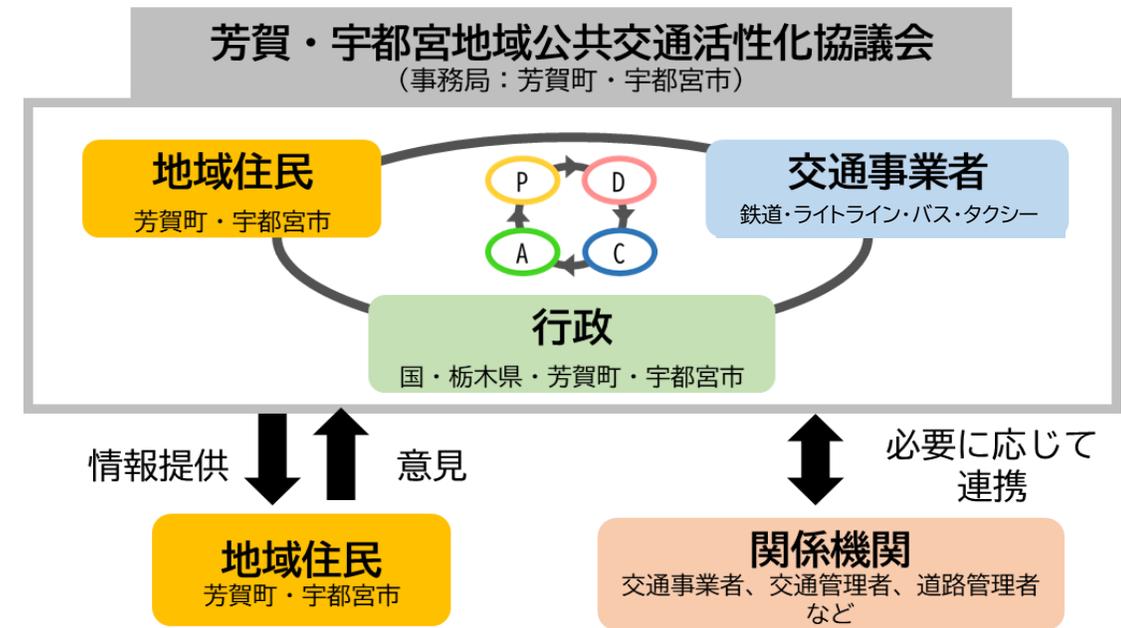
…新規に追加した指標

16 計画の推進体制と進行管理



- 計画の推進にあたっては、**事業進捗を定期的にモニタリングして計画の達成状況を評価**し、必要に応じて計画の見直しを行い、計画の策定(Plan), 事業の実施(Do), 進行管理・評価の実施(Check), 評価結果を受けた見直し・改善(Action)を繰り返す**PDCAサイクルによる計画の進行管理**を行う。 ※ 概ね5年を目安に必要なに応じて計画や目標の見直しを行う。

主体	役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の役割や重要性について理解と関心を深めます 鉄道やライトライン、バスなどの公共交通を積極的に利用します 自家用車と公共交通、自転車などを適切に使い分けします 行政や交通事業者が実施します施策・事業へ協力します
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 利用者ニーズを把握し、対応した公共交通サービスを提供します 公共交通の利便性を向上させます 公共交通の利用促進策を実施します 自ら事業を推進するとともに、行政が実施する施策事業に協力します
行政	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能な公共交通ネットワークを構築します 交通事業者が行う事業に対して適切な支援を行います 公共交通利用促進に関します市民への意識啓発や情報提供を行う 計画に位置付けた施策事業を推進します 計画を推進する組織を運営します(事務局)



R6.2.14

- ✓ 地域公共交通活性化協議会の開催（議題：計画(素案)について）

R6.2.15
~3.15

- ✓ パブリックコメントの実施

R6.6頃

- ✓ 計画(案)の作成
- ✓ 第4回地域公共交通活性化協議会の開催(議題：計画(案)について)
- ✓ 庁議・計画の策定・国へ計画書の送付

★ 当初、本計画の策定時期を令和5年12月と予定していたところであるが、交通政策のマスタープランである第2次宇都宮都市交通戦略と整合を図る必要があり、交通戦略の見直しの状況を踏まえ、令和6年6月の策定とする。