



芳賀・宇都宮 地域公共交通計画

令和6年6月
(令和7年3月 一部変更)



目次

第1章 はじめに	1
1.1 計画策定の背景	1
1.2 計画策定の目的	1
1.3 計画策定の考え方	2
1.4 計画の位置づけ	2
1.5 計画の対象区域	3
1.6 計画の期間	3
第2章 前計画の評価等	4
2.1 前計画の概要	4
2.2 前計画の取組状況	5
2.3 前計画の目標の達成状況	11
第3章 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状	17
3.1 芳賀町・宇都宮市の公共交通ネットワークについて	17
3.2 幹線バス路線等のサービス水準の状況	20
3.3 公共交通の利用者数	24
3.4 バス路線の利用者数と補助額の推移	26
3.5 地域内交通等の利用者数と補助額の推移【宇都宮市】	27
3.6 デマンド交通の利用者数と委託額の推移【芳賀町】	28
3.7 国・県の動向	29
第4章 上位・関連計画における都市の将来像	33
4.1 上位・関連計画における都市の将来像	33

4.2 目指す都市交通の将来像	43
第 5 章 将来像の実現に向けた課題の整理	45
第 6 章 基本理念・基本方針	46
6.1 基本理念	46
6.2 基本方針	47
6.3 将来の公共交通手段ごとのイメージ	48
6.4 公共交通ネットワークの維持・充実に向けた方向性等	50
6.5 地域公共交通確保維持事業の必要性	52
第 7 章 将来像の実現に向けて行う施策・事業	53
7.1 全体像	53
7.2 基本方針ごとの施策・事業	54
7.3 計画を評価する指標	62
第 8 章 計画の推進体制と進行管理	63
8.1 計画の推進体制と進行管理	63
付録（用語解説一覧）	65

第1章 はじめに

1.1 計画策定の背景

芳賀町では、目指す都市の姿である「2つの拠点によるコンパクトな都市づくりの継続とネットワークの強化」に向けて「芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略(平成28年5月策定、令和3年6月改訂)」を策定し、この計画に基づきライトラインの導入やバスネットワークの再編、デマンド交通のサービス向上に取り組んできました。

宇都宮市では、目指す都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」の形成に向けて、誰もが移動しやすい交通環境を構築するため、宇都宮市の公共交通施策のマスタープランである「宇都宮都市交通戦略(平成21年9月策定、平成31年3月に第2次を策定)」を策定し、この計画に基づきJR宇都宮駅東側へのライトラインの導入やバスネットワークの再編、地域を面的にカバーする地域内交通の導入などに取り組んできました。

また、それぞれの目指す都市の姿を踏まえながら、芳賀町と宇都宮市は共同で、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」(以下、「網形成計画」という。)を平成27年11月に策定しました。この計画に基づき、芳賀町と宇都宮市を結節する東西の基幹公共交通としてのライトラインの整備や、公共交通間の連携を強化するなど、宇都宮市東部地域と芳賀町における公共交通ネットワークの構築に重点的に取り組んできました。

令和5年8月には、網形成計画に基づいてJR宇都宮駅東側への整備を進めてきたライトラインが開業し、日々多くの市民に利用されています。この効果をさらに波及させ、目指すべき都市の姿を実現するため、現在はJR宇都宮駅西側へのライトライン導入に向け、検討を進めているところです。

近年は、日本全国の自治体で、人口減少が本格化し、高齢者の免許返納数も増加していることから、地方公共団体が中心となって、地域の暮らしなどを支える移動手段の維持・確保が重要とされています。このような背景を踏まえ、国は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下、「地域交通法」という。)を改正し、地域の移動ニーズを踏まえながら、地域が自ら公共交通をデザインすることを推進しているところです。

1.2 計画策定の目的

芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画の策定後に、JR宇都宮駅西側のライトラインの導入やバス路線再編に向けた検討が進捗したことなどを踏まえ、ライトライン導入に向けた事業計画である「軌道運送高度化実施計画」や、バス路線再編に向けた事業計画である「地域公共交通利便増進実施計画」の前提の計画となる「芳賀・宇都宮地域公共交通計画」を策定するものです。また、地域交通法の改正により地域公共交通計画の策定などの努力義務化された事項や、当該計画と乗合バス等の補助システムの連動化などに対応するものです。

計画の対象区域は、前計画の宇都宮市東部地域・芳賀町から、宇都宮市全域・芳賀町に拡大しました。



図表 3 計画の対象区域

計画期間は、令和6年度から令和15年度までの10年間とします。

なお、計画策定後の社会経済状況や利用者ニーズなど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を行います。

第2章 前計画の評価等

2.1 前計画の概要

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」として、宇都宮市東部地域から芳賀町を対象として、宇都宮市と芳賀町が共同で策定したもので、JR宇都宮駅東側の公共交通ネットワークの構築などにより、公共交通空白・不便地域の解消や産業拠点の維持・向上などを図るものであります。

図表 4 前計画の概要

計画期間	平成27年度～令和6年度		
計画区域	宇都宮市東部地域から芳賀町		
			
基本方針	○東西基幹公共交通としてのライトラインの導入 ○ライトライン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		
計画の目標		計画策定時	令和6年度(目標値)
	公共交通利用者数	1,557万人/年 (平成25年度)	→ 2,037万人/年
	公共交通カバー率	70.5% (平成27年度)	→ 97.4%
	公共交通に対する満足度	宇都宮市:37.9% (平成26年度)	→ 宇都宮市:49.4%
		芳賀町:55.4% (平成25～27年度の平均)	→ 芳賀町:62.5%
	計画区域の従業人口	10.3万人 (平成27年度)	→ 10.3万人
目標を達成するために 行う事業	○ライトライン(東西基幹公共交通)の導入(軌道運送高度化事業) ○交通結節機能の強化(トランジットセンターの整備等) ○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) ○地域内交通の導入 ○ICカードの導入 ○モビリティ・マネジメントの実施		

2.2 前計画の取組状況

前計画において芳賀町・宇都宮東部地域の公共交通ネットワークの構築に向けて、JR宇都宮駅東側ライトラインの導入、交通結節機能の強化(トランジットセンターの整備)、駅東側地域におけるバスネットワークの再編、デマンド交通の利便性向上や地域内交通の導入に取り組むとともに、「公共交通の利便性向上」に向けて交通系ICカード「totra」の導入やICカードを活用した運賃負担軽減策の導入、「公共交通の利用促進」に向けたモビリティ・マネジメントに取り組んできたところです。

(1) JR宇都宮駅東側ライトラインの導入【芳賀町・宇都宮市】

平成28年に「軌道運送高度化実施計画」について国土交通大臣の認定を受け軌道事業の特許を取得、平成30年にライトライン整備工事に着手(令和5年3月に完了)、令和5年8月に開業を迎え、計画期間内に取組が完了しています。



図表 5 ライトライン発車式の様子

【参考】ライトライン開業後1カ月の利用状況等について

- ライトラインの開業後の1カ月間で約42万人が利用しているところです。
- 平日は通勤や通学での利用を中心に、当初需要予測と同程度の12,000～13,000人/日、土休日は沿線のイベントや商業施設に向かう方々を中心に、当初需要予測の4倍程度となる15,000～16,000人/日が利用しているところです。

利用状況 (8/26～9/25)

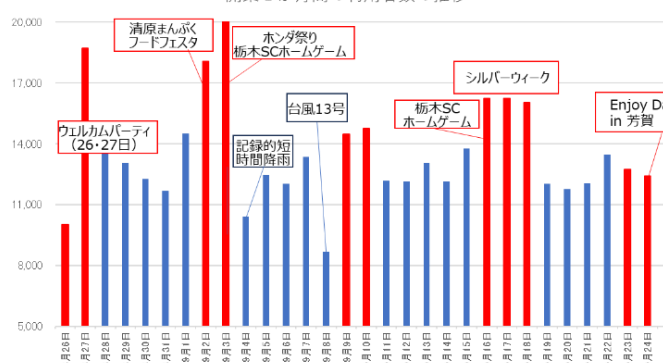
総利用者数 約42万人

平日 12,000～13,000人/日
 (参考) 当初予測(開業初年度) 約12,800人

土休日 15,000～16,000人/日
 (参考) 当初予測(開業初年度) 約4,400人



開業1か月間の利用者数の推移



(2) 交通結節機能の強化(トランジットセンターの整備等)【芳賀町・宇都宮市】

ライトラインの整備と合わせ、ライトラインやバス、デマンド交通・地域内交通などの多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えができるトランジットセンターを5か所(芳賀町1か所・宇都宮市4か所)に整備し、ライトライン開業とあわせて供用開始しました。

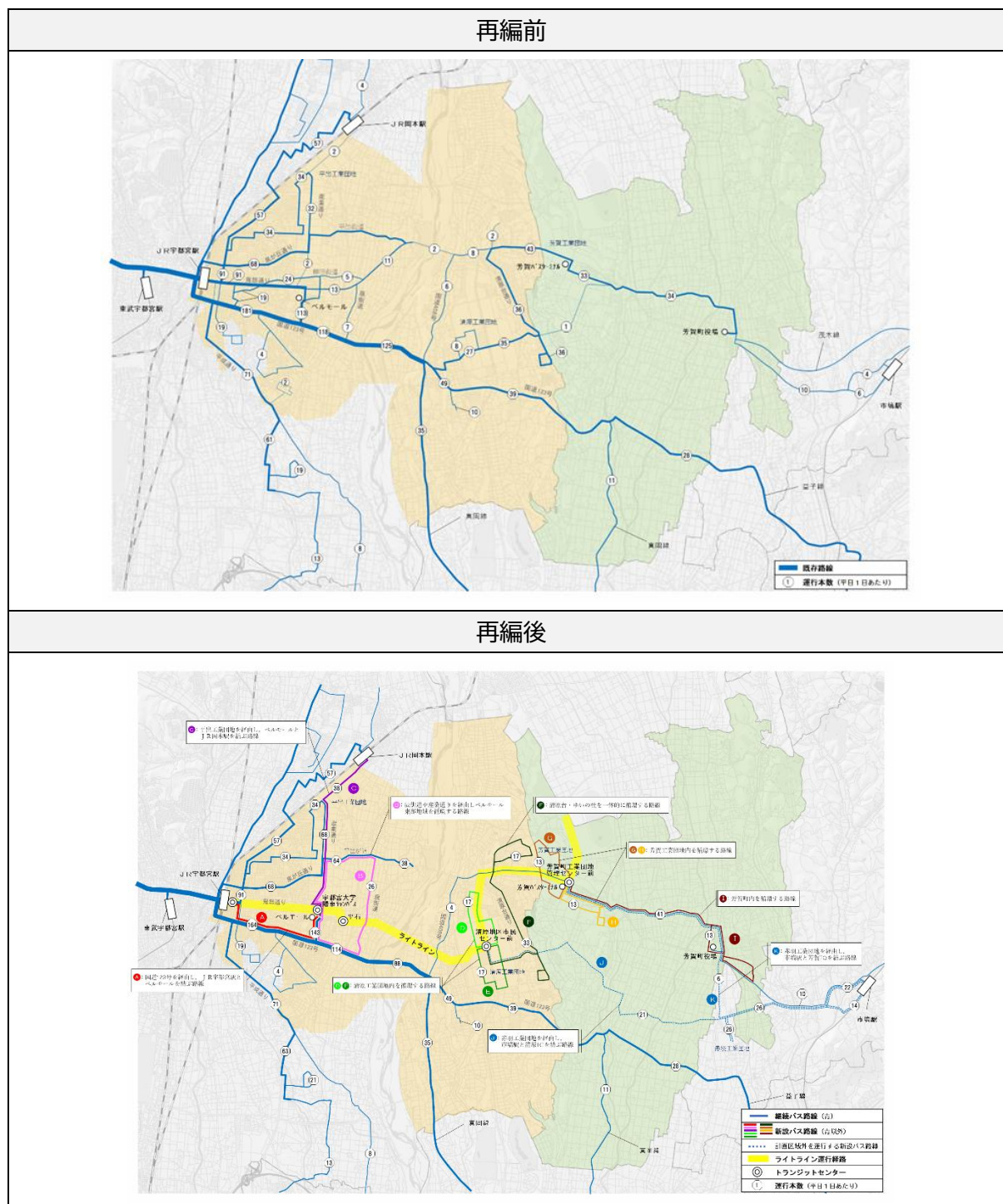


図表 6 (上)清原地区市民センター前トランジットセンター (下)芳賀工業団地トランジットセンター

(3) JR宇都宮駅東側のバスネットワークの再編【芳賀町・宇都宮市】

ライトラインの開業と合わせたJR宇都宮駅東側のバスネットワークの再編にあたっては、交通事業者をはじめとした関係機関との協議・調整を経て、再編後の運行経路や運行本数などを定めた「地域公共交通利便増進実施計画」を令和5年4月に策定し、令和5年8月に国土交通大臣の認定を受けました。

その後、ライトラインの開業に合わせてバスネットワークの再編を実施しております。



出典：芳賀・宇都宮東部地域公共交通利便増進実施計画

図表 7 再編前後の公共交通ネットワーク

(4) 地域内交通の導入【芳賀町・宇都宮市】

① デマンド交通【芳賀町】

平成28年4月からデマンド交通の利用料金の見直しを行い、利用者の運賃負担を軽減しました（中学生以上：300円→200円、小学生150円→100円）。また、令和元年4月から、目的施設の追加に伴い、車両を3台から4台に追加し、利便性の向上を図っています。



図表 8 デマンド交通「ふれあいタクシーひばり」

② 地域内交通【宇都宮市】

郊外部である平石地区、清原地区に加え、市街地部である石井地区へ導入し、導入地域を拡大しました。また、令和4年9月から、交通系ICカード「totra」を導入するとともに、令和5年3月からデジタル技術等を活用し、運行ルートの一最適化を図る予約・配車システムを導入しています。

図表 9 計画策定後の地域内交通の運行開始地域と運行開始時期

運行開始地区	開始時期
平石地区(新規)	平成28年3月～
清原地区(エリア拡大)	平成29年6月～
石井地区(新規)	令和2年4月～



図表 10 (左)地域内交通車内に設置されたICカード決済端末 (右)予約・配車システム

(5) ICカードの導入【芳賀町・宇都宮市】

① ICカードの導入

公共交通の利便性の向上に向けて交通系ICカード「totra」をバス(令和3年3月)、地域内交通(令和4年9月)、ライトライン(令和5年8月)に導入しています。令和6年3月末現在のtotraの発行枚数は、約16万枚となっています。



出典: 関東自動車ホームページ

図表 11 交通系ICカード「totra」

② ICカードの利活用【宇都宮市】

宇都宮市では、令和3年6月から、日中の時間帯において1乗車あたり最大400円を上限とした、「バスの上限運賃制度」を導入したほか、令和4年9月から、バスと地域内交通との乗継割引制度を導入しました。令和5年8月には、新たに開業したライトラインとバス(芳賀町を含む)・地域内交通との乗継割引制度を導入しました。

また、令和3年4月から、70歳以上の市民を対象に福祉ポイント(10,000P)を付与する取組を実施しています。



図表 12 乗継割引制度(イメージ)

(6) モビリティ・マネジメント(MM)の実施

① 住民MMの取組【芳賀町・宇都宮市】

芳賀町においては、令和4年度に住民へのモビリティ・マネジメント(MM)の一環として、町内の全世帯を対象に交通系ICカード「totra」を配布しました。

宇都宮市においては、令和4年度に宇都宮市内の全世帯(約24万世帯)を対象に「公共交通利用促進パンフレット(乗ろうよ!)」を配布しました。また、令和5年度には、ライトライン路線沿線の清原エリア(清原台・ゆいの杜)の住民に対し、経路検索システム「乗ろうよ! ナビ」を動機付けとしたモビリティ・マネジメントを実施しました。

② 学校MMの取組【芳賀町・宇都宮市】

平成27年から、宇都宮市と芳賀町の小学生を対象とした「バスの乗り方教室」を開催しています。

芳賀町においては、令和5年度に町内の中学1年生及び小学3年生を対象としたLRT事業や利用方法等に関する授業を実施しました。(はがまるふるさと大学)

宇都宮市においては、令和4年度に市内の中高生を対象に「totra」を配付するとともに、「totra」と「totraマニュアル」の配付に合わせて、公共交通に関する出前講座を実施しました。また、令和5年度に市内在住の小学生を対象とした小児用「totra」の配付を実施しました。

③ ライトライン乗り方教室【宇都宮市】

令和5年度から、宇都宮市内の小中学校を対象に、ライトラインの安全な利用方法の周知及び利用促進を目的として、「ライトライン乗り方教室」を開催しております。

④ 転入者MMの取組【芳賀町・宇都宮市】

平成29年度から、「宇都宮・芳賀バス路線マップ」を作成し、転入者をはじめとした住民に配布しています。

⑤ 企業MMの取組【宇都宮市】

令和4年度から、宇都宮市内の事業所などを対象とした「エコ通勤普及促進事業」を実施しています。この事業への参加企業数は、71社に上っています。

令和5年度には、清原工業団地及び芳賀工業団地にある従業員に対し、「乗ろうよ! ナビ」や通勤での公共交通利用を促進するパンフレットを動機付けとしたモビリティ・マネジメントを実施しました。



図表 13 (左)公共交通利用促進パンフレット (右)エコ通勤パンフレット

2.3 前計画の目標の達成状況

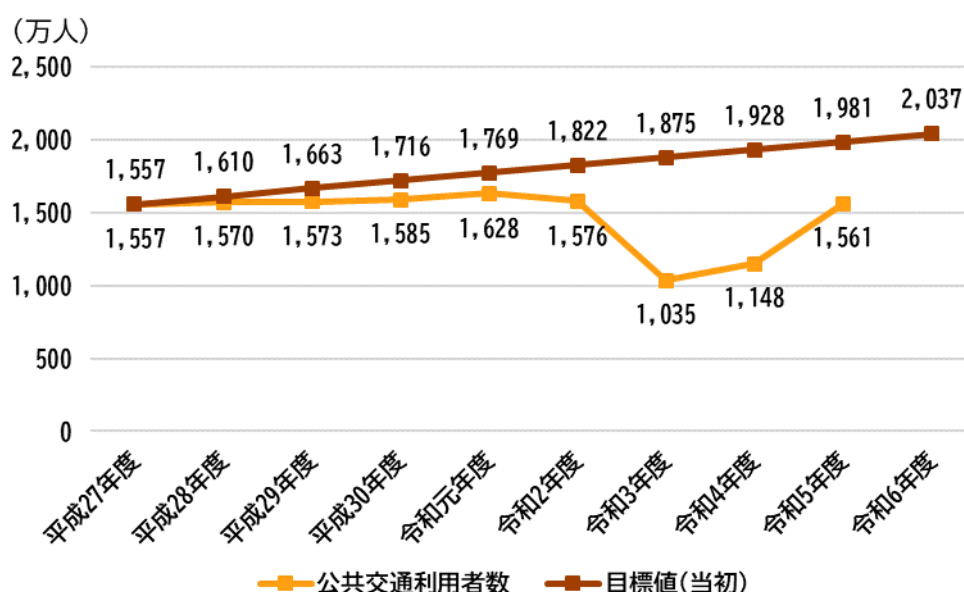
前計画において、公共交通ネットワークの形成を着実に進める上で、達成状況を客観的に評価するため、「① 公共交通の利用者数の増加(数値指標: 駅東側エリアの公共交通の利用者数)」、「② 公共交通空白地域の解消(数値指標: 駅東側エリアの公共交通のカバー率(面積比))」、「③ 市民・町民の公共交通に対する満足度の向上(数値指標: 駅東側エリアの公共交通に対する満足度)」、「④ 従業人口の維持(数値指標: 駅東側エリアの計画区域従業人口)」の4つの目標を設定しました。

(1) 公共交通の利用者数の評価

公共交通の利用者数は、コロナ禍以前は、公共交通ネットワークの充実や各種モビリティ・マネジメント事業に取り組んできたことなどから微増傾向にありました。コロナ流行の影響により利用者数は大きく減少しましたが、令和5年5月のコロナの5類移行、令和5年8月のライトラインの開業やバス路線の再編、運賃負担軽減策サービスの充実により、直近では回復傾向にあります。

図表 14 公共交通の利用者数の目標値の達成状況

計画策定時 (平成25年度)	目標値 (令和6年度)	最新数値 (令和5年度)	達成率
1,557万人/年	2,037万人/年	1,561万人/年	76.6%

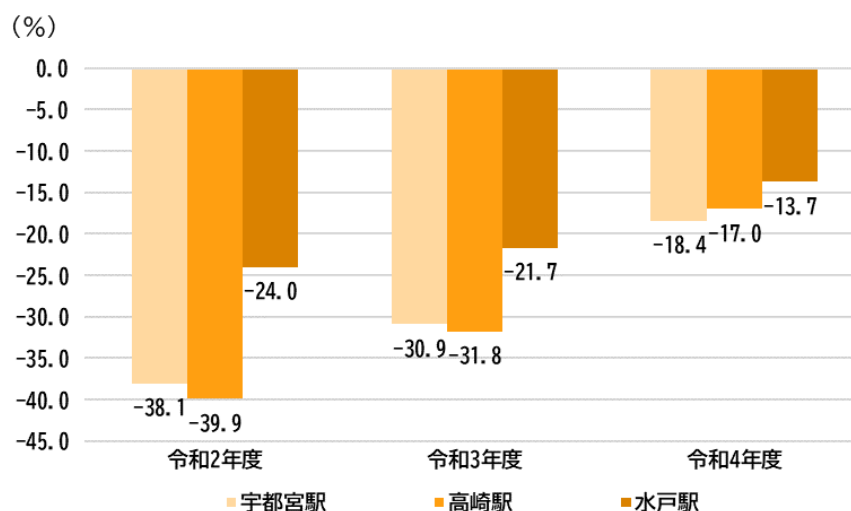


※ 公共交通の利用者数: 鉄道(JR)、ライトライン(宇都宮ライトレール(令和5年度～)、バス(関東自動車・ジェイアールバス関東)、地域内交通・デマンド交通における乗車数及び輸送人員より算出

図表 15 公共交通の利用者数の推移

【参考】 コロナ禍以後の北関東3県の主要鉄道駅の利用者数の減少率、県内の路線バスの利用者数の推移

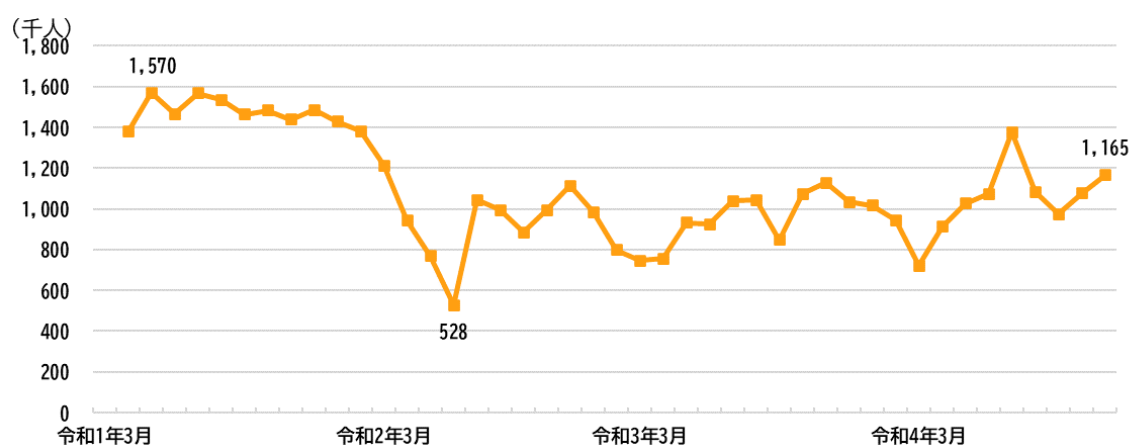
新型コロナウイルス感染症の影響で、宇都宮駅の利用者数はコロナ前の令和元年度と比較して、令和2年度は38.1%減となりました。しかし、令和3年度は30.9%減、令和4年度は18.4%減と減少率が小さくなっており、利用者数は回復の兆候がみられます。



※ 宇都宮駅と高崎駅は新幹線を含む利用者数。
(元資料:JR東日本「各駅の乗車人員」)

図表 16 北関東3県の主要鉄道駅のコロナ後の鉄道の輸送人員の減少率

また、県内の路線バスの利用者数も、コロナの影響で令和2年3月以降大きく落ち込んだものの、徐々に回復しており、令和4年3月以後は毎月、前年同月の実績を上回っています。



(元資料:栃木県バス協会「コロナの影響調査」)

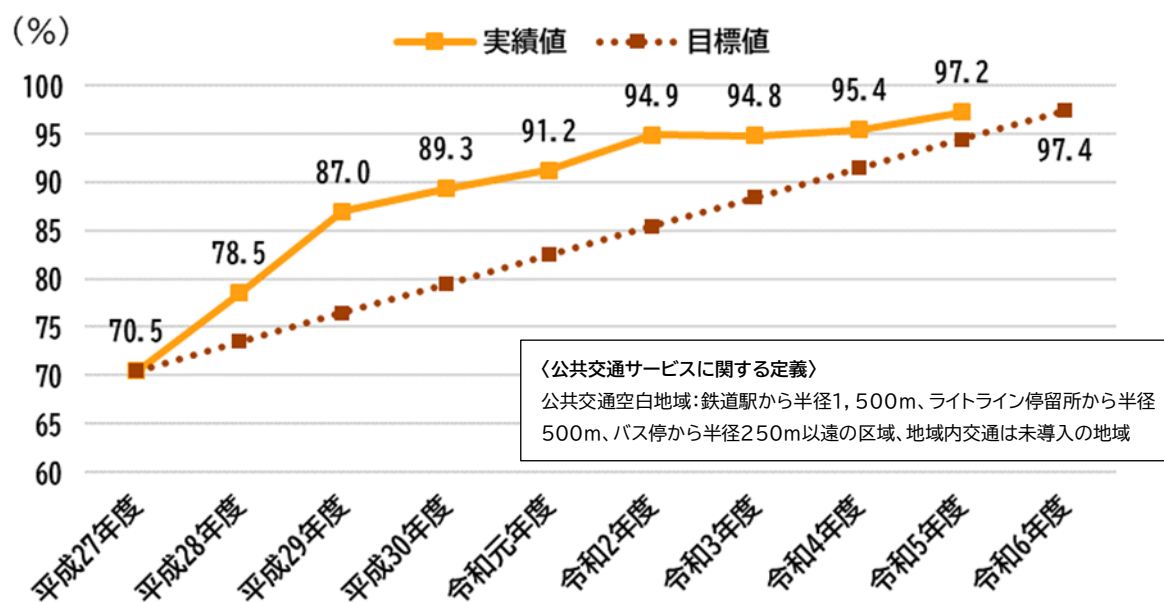
図表 17 栃木県内の路線バスの月別利用者数の推移

(2) 公共交通のカバー率(面積比)の評価

「公共交通のカバー率(面積比)」は、宇都宮市においては平成27年度以後、地域内交通の導入により年々上昇してきたところであり、芳賀町は町内全域にデマンド交通を導入することでカバー率100%を達成していることに加え、令和5年8月の駅東側でのライトライン開業やバス路線の再編を行ったことで、目標値をほぼ達成しています。

図表 18 公共交通カバー率(面積比)目標値の達成状況

計画策定時 (平成27年度)	目標値 (令和6年度)	最新数値 (令和5年度)	達成率
70.5%	97.4%	97.2%	99.8%



図表 19 公共交通のカバー率(面積比)の推移

(3) 公共交通に対する満足度の評価

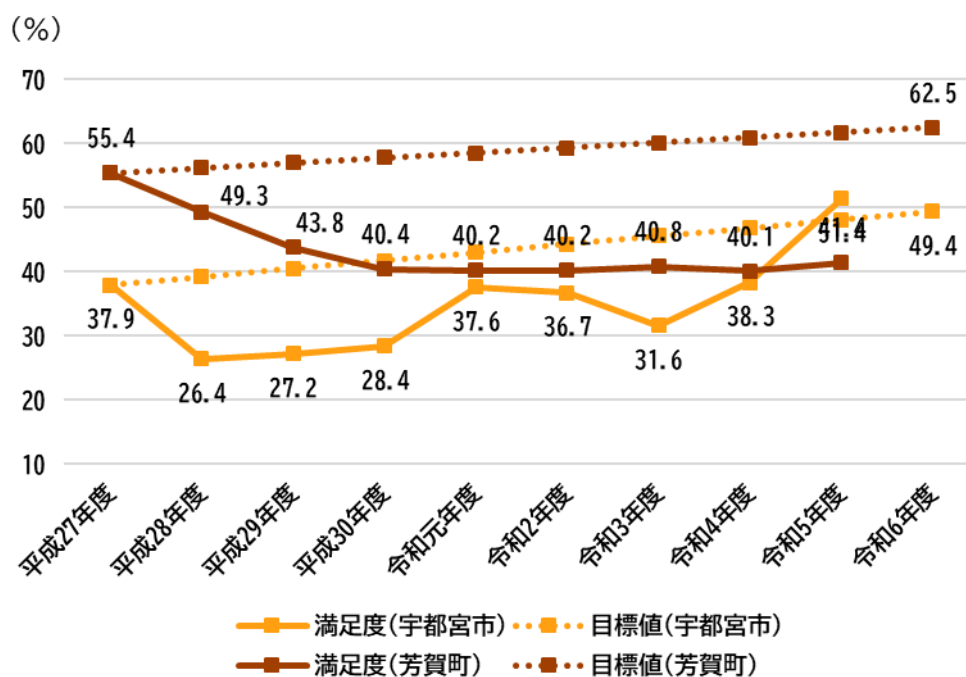
公共交通に対する満足度は、ライトラインの導入、バス路線の再編などの公共交通ネットワークの構築と合わせて、ライトライン-バス-地域内交通間の乗継割引制度の導入などの利便性向上策に取り組んだことから、宇都宮市・芳賀町とも上昇傾向にあります。

図表 20 公共交通に対する満足度の目標値の達成状況

	計画策定時	目標値 (令和6年度)	最新数値 (令和5年度)	達成率
宇都宮市	37.9% (平成26年度)	49.4%	51.4%(※)	104.1%
芳賀町	55.4% (平成25～27年 度の平均)	62.5%	41.4%	66.2%

※ 令和4年度以前は、宇都宮市世論調査において「公共交通の充実にに向けた取組に対する満足度」を指標としていましたが、令和5年度は、調査内容の見直しに伴い「公共交通ネットワーク充実にに対する満足度」を指標として評価しています。

<参考> 令和4年度の「公共交通ネットワーク充実にに対する満足度」は、31.8%になります。



(元資料:宇都宮市世論調査、芳賀町アンケート調査)

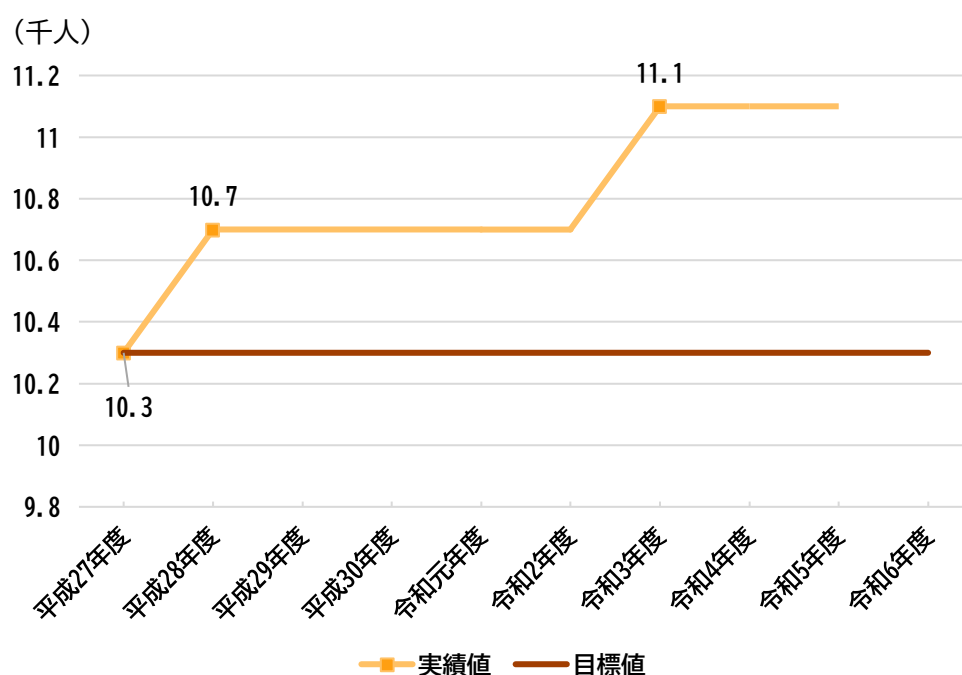
図表 21 公共交通に対する満足度の推移

(4) 計画区域従業人口の評価

計画区域従業人口は、目標値を上回っている状況です。平成27年度からの上昇要因としては、景気拡大のほか、駅東側でのライトライン開業により、公共交通ネットワークが充実することへの期待感の高まりも含まれているものと思料されます。

図表 22 計画区域従業人口の目標値の達成状況

計画策定時 (平成24年度)	目標値 (令和6年度)	最新数値 (令和3年度実績)	達成率
10万3千人	10万3千人	11万1千人	107.8%



(元資料:「経済センサス活動調査」)

図表 23 計画区域の従業人口の推移

(5) 前計画全体の評価

「公共交通の利用者数」は、令和5年5月のコロナの5類移行や令和5年8月のライトラインの開業やバス路線の再編等により、直近では回復傾向にあります。

また、「公共交通のカバー率(面積比)」は、芳賀町は町内全域にデマンド交通を導入することでカバー率100%を達成していることに加え、令和5年8月のライトライン開業やバス路線の再編を行ったことで、目標値をほぼ達成しております。

さらに、「公共交通に対する満足度」は、ライトラインの導入、バス路線の再編などの公共交通ネットワークの構築と合わせて、ライトライン-バス-地域内交通間の乗継割引制度の導入などの利便性向上策に取り組んだことから、芳賀町・宇都宮市ともに上昇傾向にあります。

このようなことから、ライトラインの更なるサービスの充実や、地域内交通の市街地部への導入推進など「公共交通ネットワークの充実」に取り組むとともに、バス-バス間の乗継割引制度の導入などの「運賃負担軽減策の更なる充実」や、モビリティ・マネジメントの実施地域の更なる拡大を図るなど「利用促進を強化」させていく必要があります。

図表 24 前計画の達成状況の評価

目標指標		計画策定時	目標値 (令和6年度)	最新数値 (令和5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	1,561万人/年	76.6%
公共交通のカバー率 (面積比)		70.5% (平成27年度)	97.4%	97.2%	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%	51.4%	104.1%
	芳賀町	55.4% (平成25～27年度 の平均)	62.5%	41.4%	66.2%
計画区域従業人口		10万3千人 (平成27年度)	10万3千人	11万1千人 (令和3年度実績)	107.8%

第3章 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状

3.1 芳賀町・宇都宮市の公共交通ネットワークについて

(1) 公共交通ネットワークの状況について

芳賀町・宇都宮市の公共交通ネットワークは、南北方向に鉄道、JR宇都宮駅の東側にライトラインが運行しており、また、JR宇都宮駅を中心にバス路線が放射状に運行しています。さらに、宇都宮市の郊外部などを中心に地域内交通が運行し、芳賀町の全域をデマンド交通が運行しています。

図表 25 芳賀町・宇都宮市の公共交通

モード	路線	交通事業者
鉄道	東北新幹線、東北本線(宇都宮線)、烏山線、日光線	東日本旅客鉄道株式会社 (JR東日本)
	東武宇都宮線	東武鉄道株式会社
ライトライン	ライトライン (宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地)	宇都宮ライトレール株式会社
路線バス (※)	系統数 129系統(令和5年8月末時点)	関東自動車株式会社 JRバス関東株式会社
地域内交通	宇都宮市内 15地区18路線	各地域の運営組織
デマンド交通	芳賀町全域	芳賀町

※ 上河内地域路線バスを含む。



芳賀・宇都宮の公共交通ネットワーク

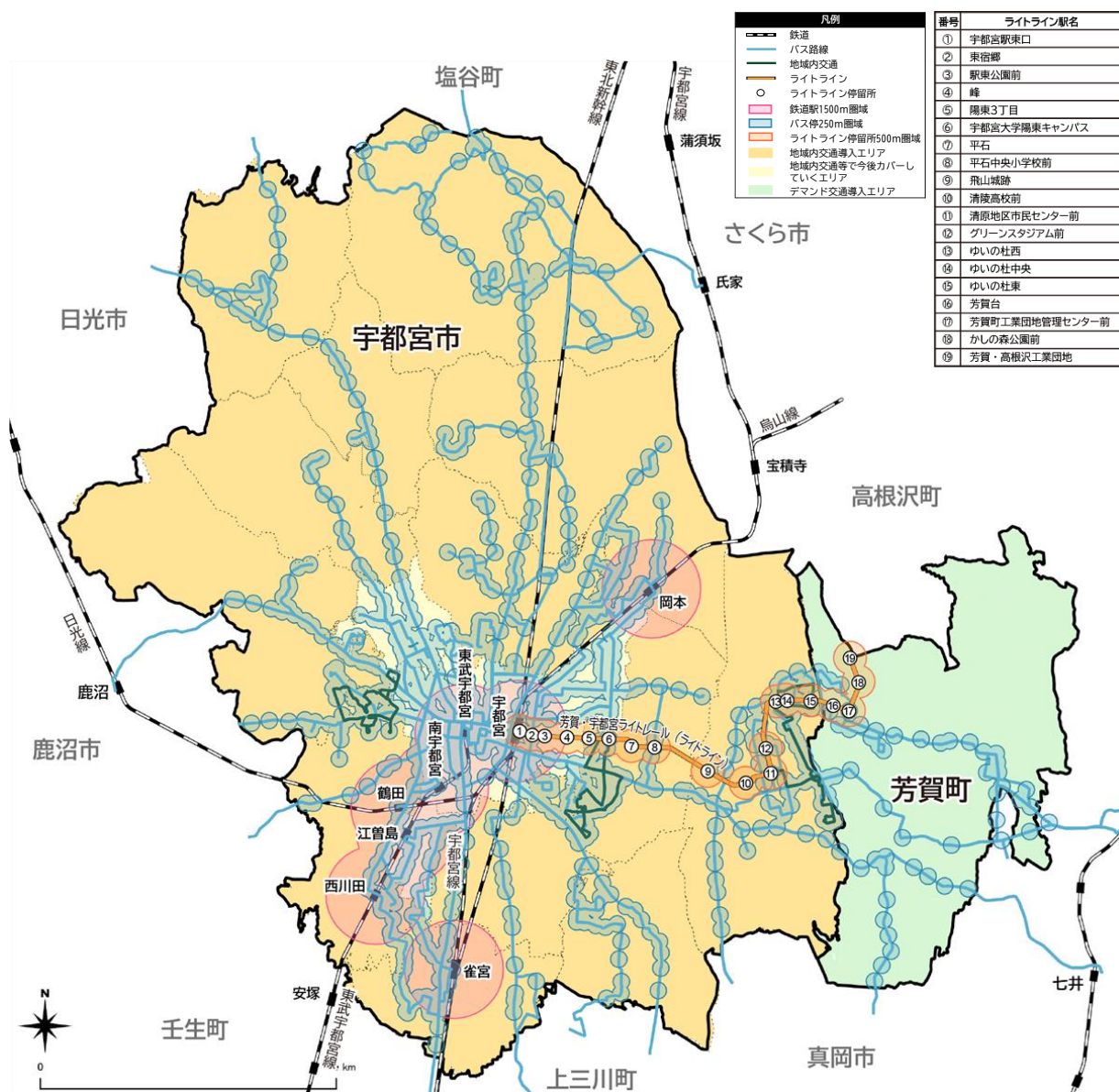


図表 26 公共交通ネットワークの形成状況について

(2) 公共交通のカバー率(人口比)について

芳賀町の公共交通力バ－率は、人口比100%に達しているものの、町域北部においてバス路線の空白地域が存在しており、町域北部のバス路線の空白地域を解消する必要があります。

また、宇都宮市の公共交通カバー率は、人口比で90%以上となる約47万人をカバーしていますが、郊外部の一部や市街地の道路狭隘地区などの公共交通空白地域には、約5万人が居住しており、こうした公共交通空白地域を解消する必要があります。



	総人口(※1)	カバー人口	カバー率
芳賀町	14, 961	14, 961	100%
宇都宮市	518, 757	478, 801	92. 3%
合計		493, 762	92. 5%(※2)

※1 カバー人口算出にあたっては、令和2年国勢調査の数値を用いた。芳賀町はデマンド交通で町域全域をカバーしているため、100%とした。

※2 芳賀町、宇都宮市のカバー人口に対する、令和2年国勢調査の数値の合計にて算出

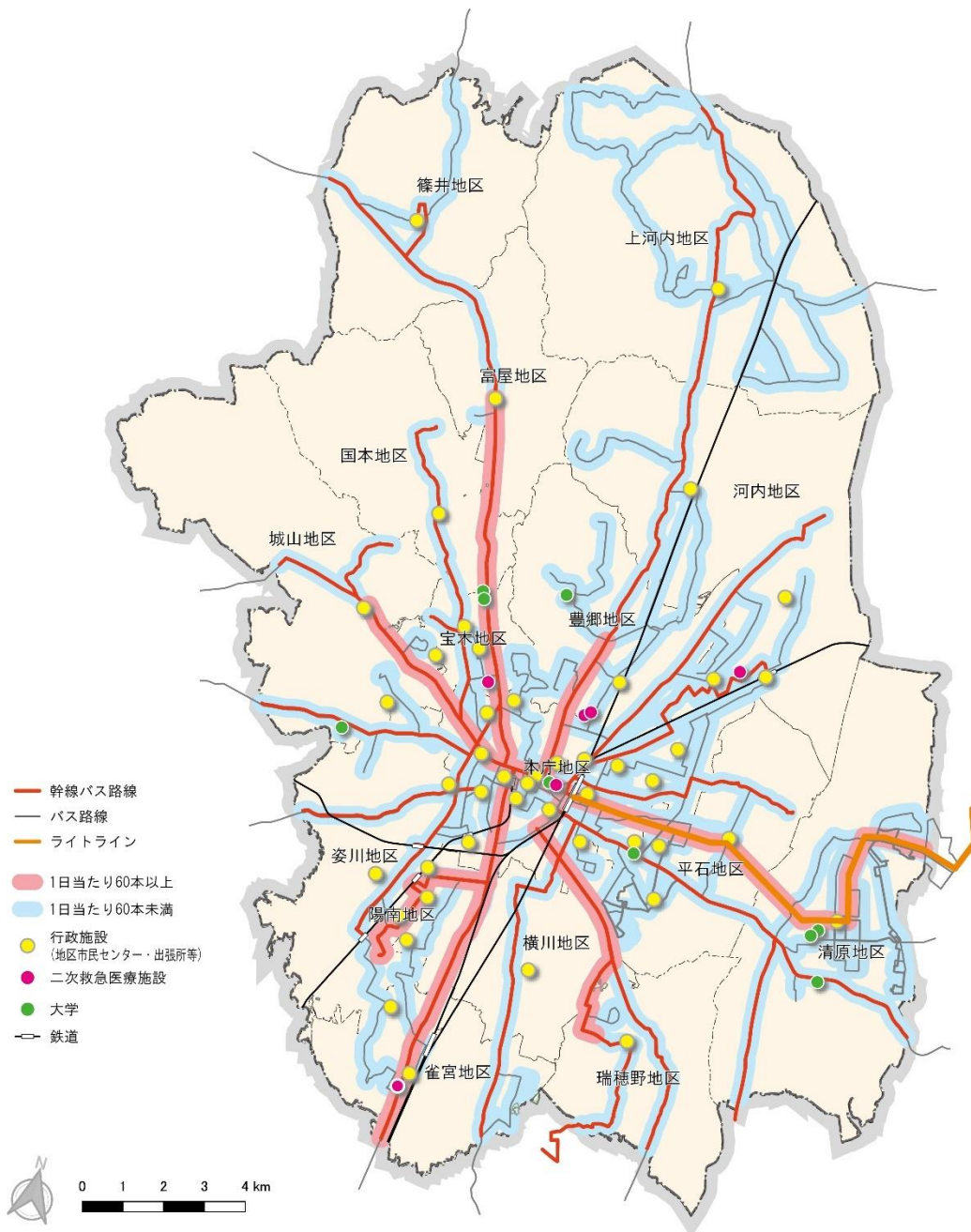
図表 27 公共交通のカバー率(人口比)とカバー状況

3.2 幹線バス路線等のサービス水準の状況

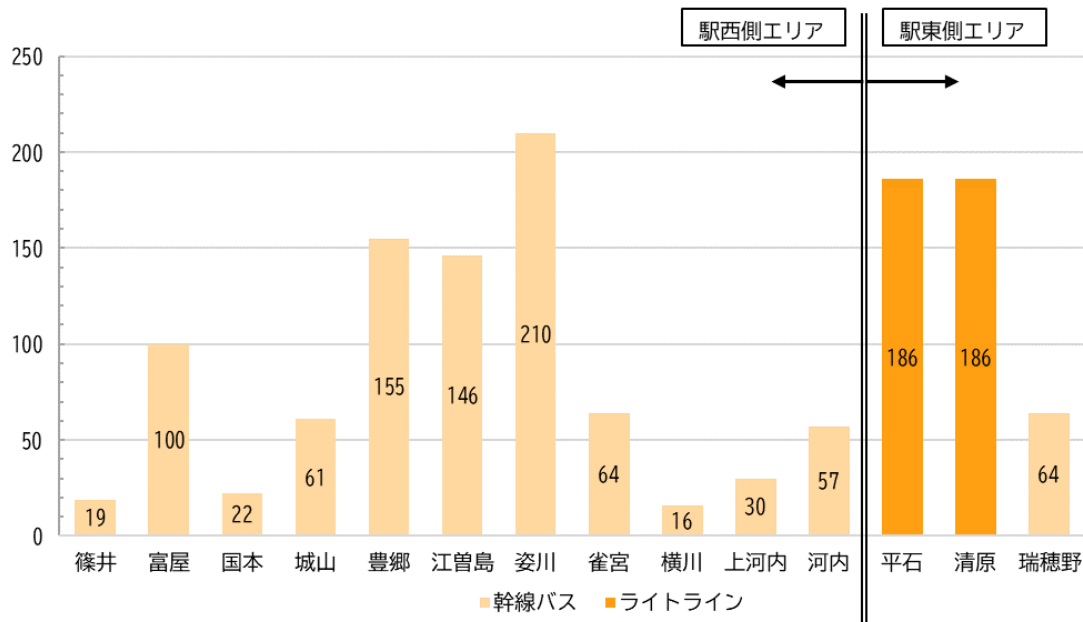
(1) 都市拠点と地域拠点を結ぶライトラインや幹線バスのサービス水準

令和5年8月に基幹公共交通のライトラインが開業したことで、宇都宮市東側の地域拠点(平石地区・清原地区)については大幅に利便性が向上し、現在、宇都宮市内の14地区のうち9地区では、ライトラインや幹線バスが1日当たり60本以上運行されており、概ね30分に1本以上のサービス水準が確保されています。

その一方で、都市拠点と地域拠点を結ぶ幹線バスにおいて運行頻度が低い路線が存在し、地域間におけるサービス水準の不均衡が生じているため、NCCの形成に向けて、引き続き、拠点間を結ぶバスの維持・拡充などを図る必要があります。



図表 28 ライトラインと幹線バス路線の運行頻度



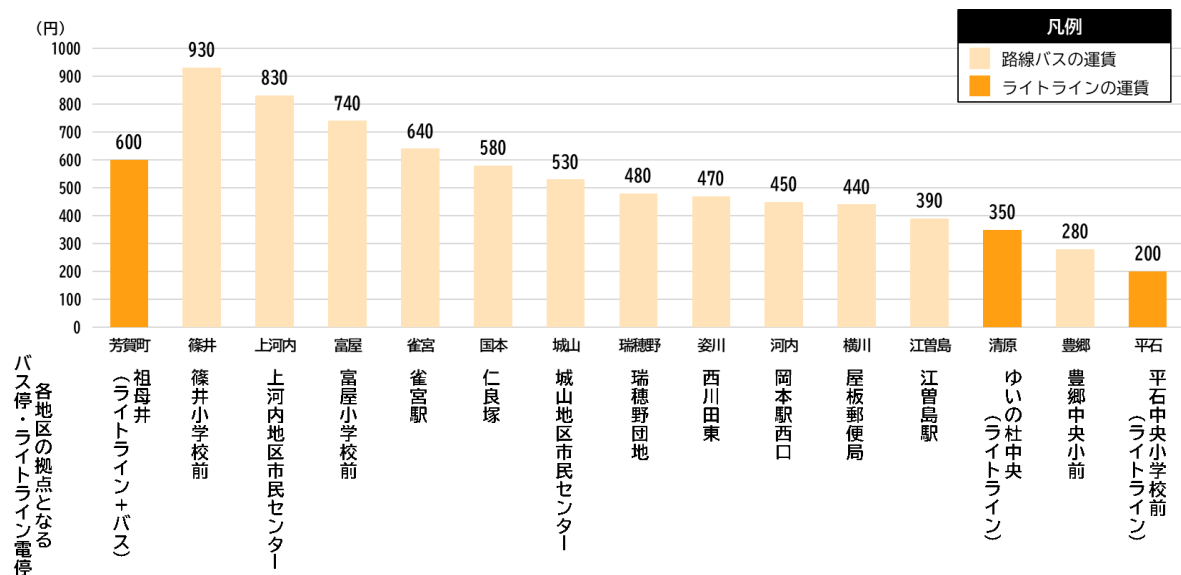
※ バスは、令和5年8月末現在におけるバスの運行本数。ライトラインは、令和5年10月23日のダイヤ改正以降の運行本数。

図表 29 ライトラインと幹線バスの運行本数

(2) 公共交通の運賃サービスの状況等

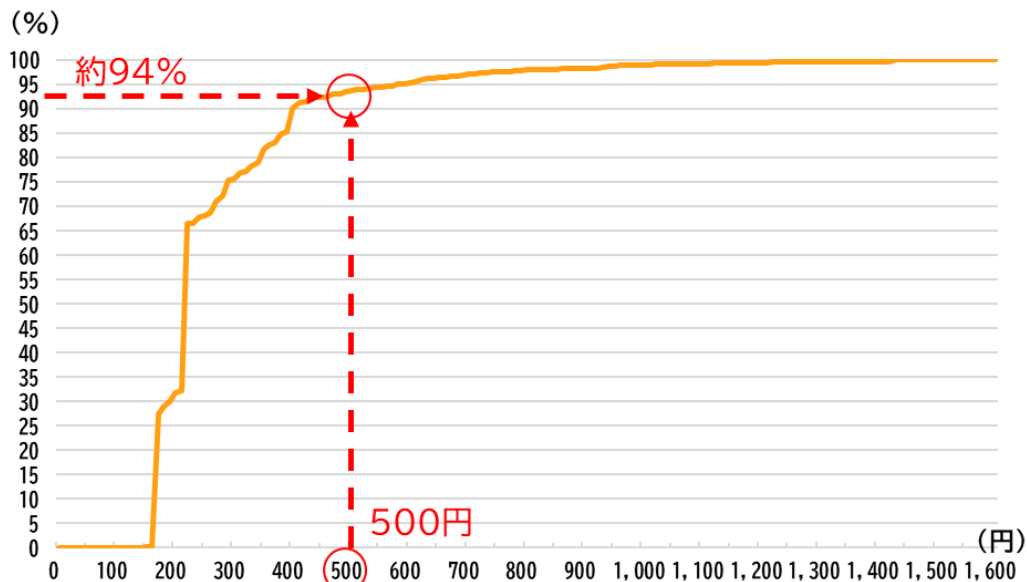
① 公共交通の運賃体系

宇都宮市の中心部に位置し、1日のバスの利用者が最も多い「JR宇都宮駅」から各地域拠点や芳賀町の中心部(祖母井)までの移動にかかるバスの運賃は、片道最大で930円(「JR宇都宮駅⇄篠井小学校前」)となっており、都市拠点内での移動にかかる運賃と比較して負担が大きくなっています。一方で、市内のバス利用の約94%が500円以内の運賃区間での利用となっており、運賃の負担が大きいことで、公共交通が利用しにくくなっていると考えられます。



※ 令和5年時点の郊外部のバス停。芳賀町(祖母井)はライトラインと路線バスを併用し、乗り継ぎ割引を実施した場合。(祖母井～芳賀町工業団地管理センター前は路線バス、そこからライトラインへ乗り換えた場合で算出した。)

図表 30 各拠点等からJR宇都宮駅までの運賃



令和3年、令和4年バスODデータ

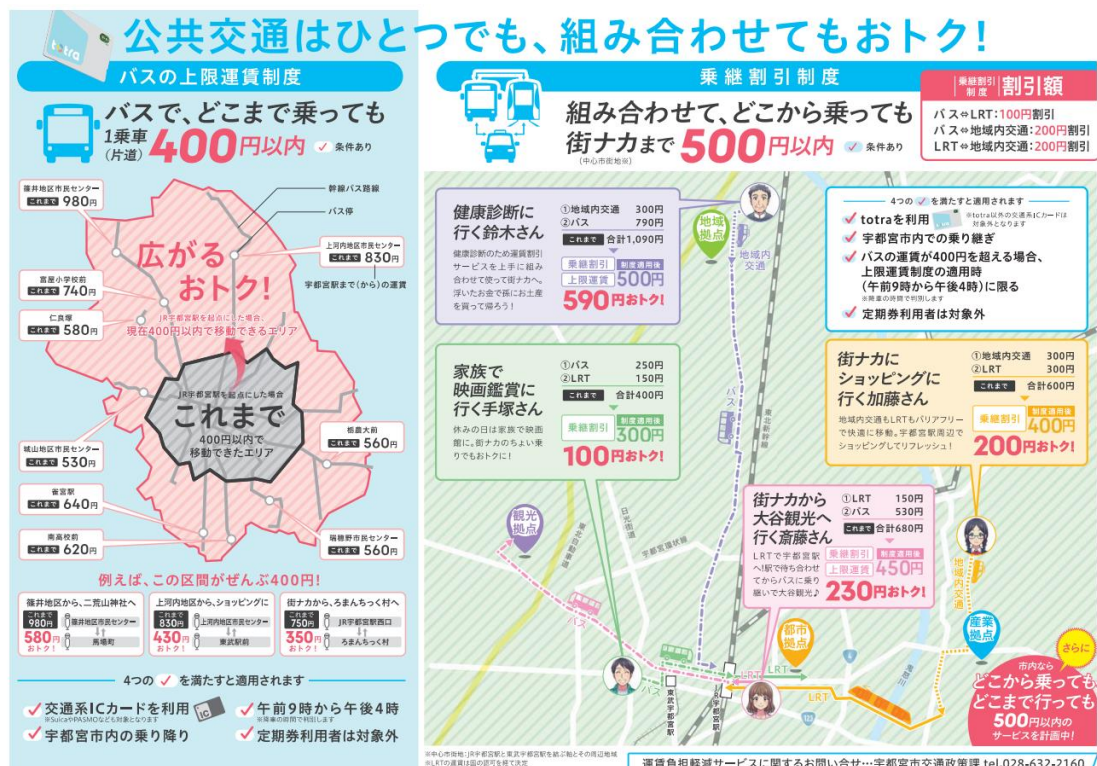
図表 31 バス利用者数の累積比率と運賃

② 運賃負担軽減策

宇都宮市はNCCの形成に資するため、都市拠点内の居住者のもとより、その周辺居住者も中心市街地の高次都市機能の恩恵を過度な負担なく享受できるよう、運賃負担軽減策を実施しているところ。

令和3年6月には、地域拠点から中心市街地まで移動しやすいよう、日中の時間帯に市内の区間の路線バスを利用する場合には、「バスの上限運賃制度」が適用され、片道運賃の上限が400円になりました。

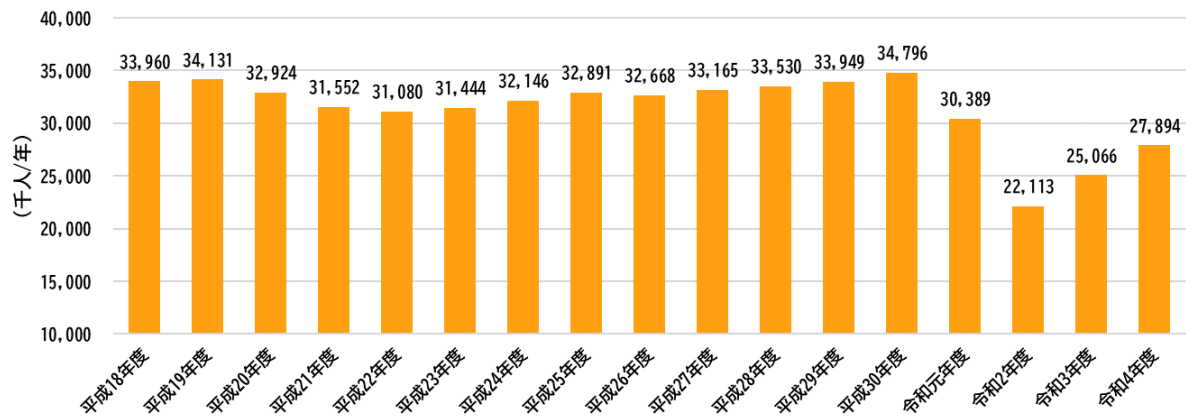
また、令和4年9月からは、地域拠点周辺からも中心市街地まで移動しやすいよう、バスと地域内交通間の乗継割引制度を導入し、令和5年8月からは新たに開通したライトライン、バス（芳賀町を含む）、地域内交通との乗継割引制度を導入しました。乗継割引制度はバスの上限運賃制度と併用することができ、市内のどのバス停から乗って乗り継いでも、街なかまで500円以内で行けるようになりました。



図表 32 宇都宮市の運賃施策

3.3 公共交通の利用者数

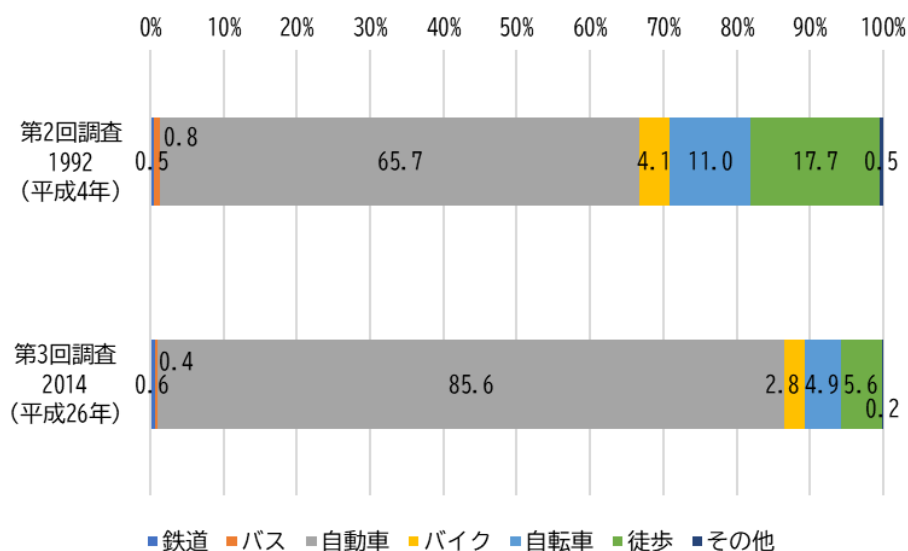
宇都宮市の公共交通の年間利用者数は、平成23年度以降微増傾向にあったものの、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の期間に、外出自粛やテレワークの普及等による移動需要の減少により、利用者数は大きく減少しました。その後、行動制限の解除などにより、直近は回復基調にあります。



図表 33 宇都宮市の公共交通の利用者数の推移

① 芳賀町の代表交通手段分担率

芳賀町の平日の代表交通手段分担率は、平成4年から平成26年にかけて、自動車分担率が大幅に増加し、自動車の代表交通分担率が80%以上を占めています。一方、鉄道・バス利用は合計で約1%となっており、自動車に依存した状況になっていることがうかがえます。



出典: 県央広域都市圏生活行動実態調査

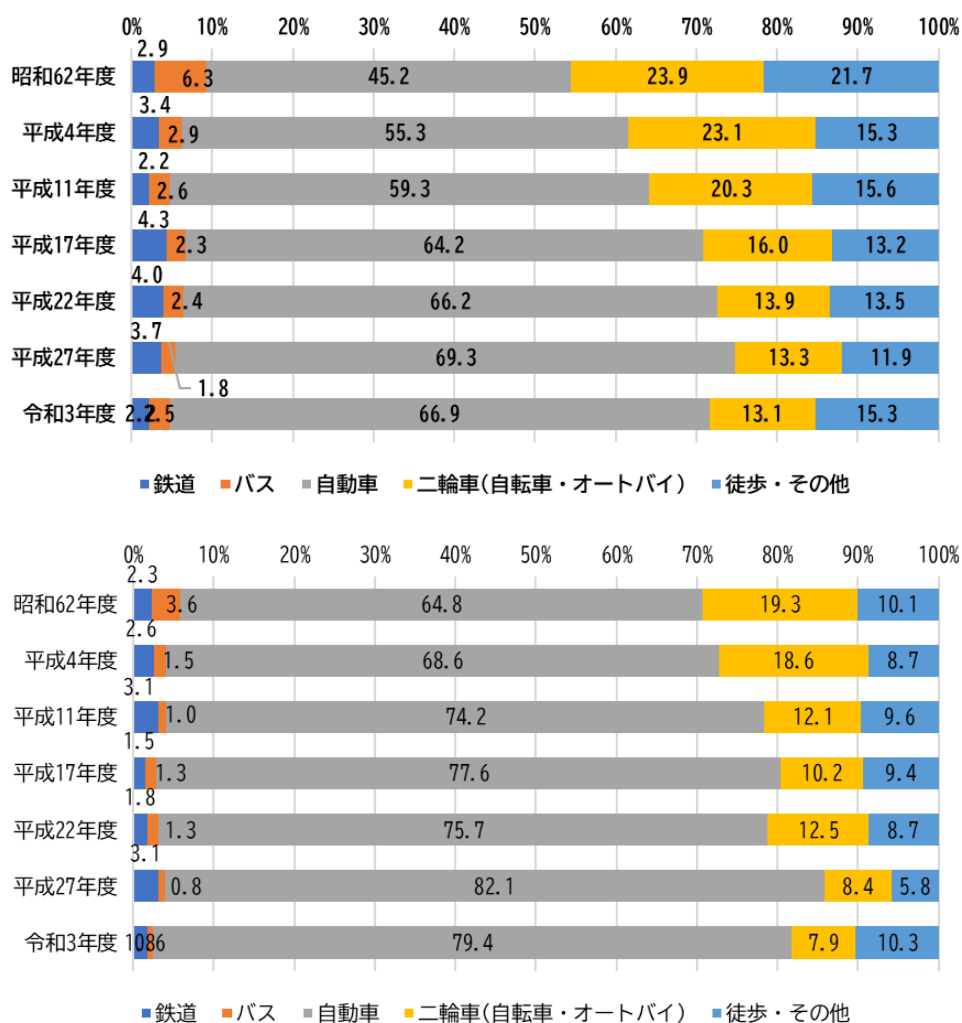
図表 34 芳賀町の代表交通手段分担率(平日)

② 宇都宮市の代表交通手段分担率

宇都宮市の代表交通手段分担率について、昭和62年度から令和3年度までの経年比較を行いました。

鉄道利用とバス利用合計の分担率は、平成4年度の調査以降平日は約5～6%、休日は平日より少ないものの約3～4%で推移しています。自動車利用に着目すると、平成27年度の調査では、平日は約70%、休日は約80%と鉄道利用に比べると自動車の利用割合がとても高いです。さらに、平日・休日ともに昭和62年度から自動車の分担率は増加し続けており、年々自動車への依存が高まっています。

このようなことから、芳賀町、宇都宮市ともに自動車への過度な依存からの脱却に向けて、引き続き、公共交通ネットワークの充実や利便性向上を図るとともに、モビリティ・マネジメントなどの公共交通の利用促進策にも取り組む必要があります。



※ 端数処理の関係で、合計が100%にならない場合がある。

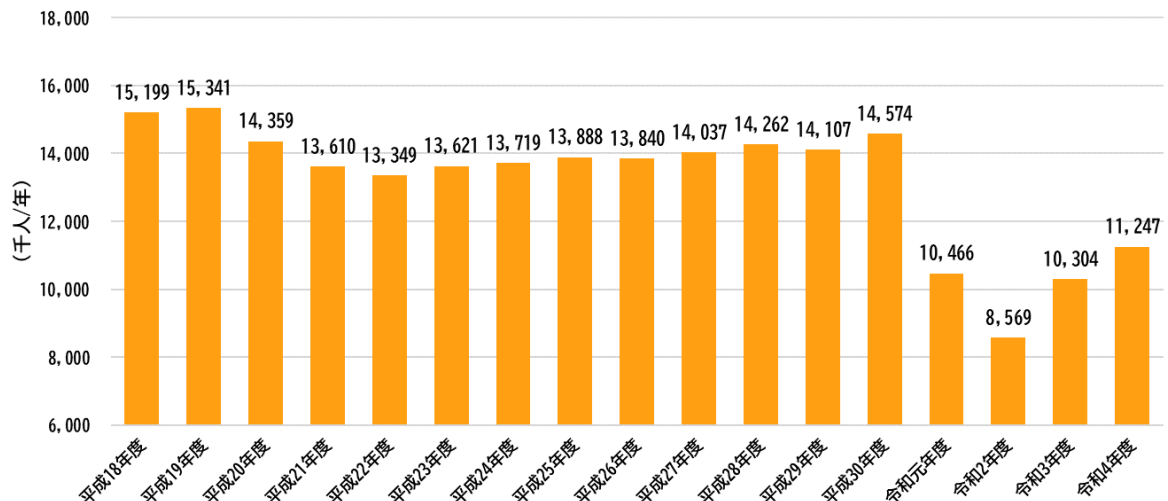
出典:全国都市交通特性調査を基に作成

図表 35 宇都宮市の代表交通手段分担率(上段:平日、下段:休日)

3.4 バス路線の利用者数と補助額の推移

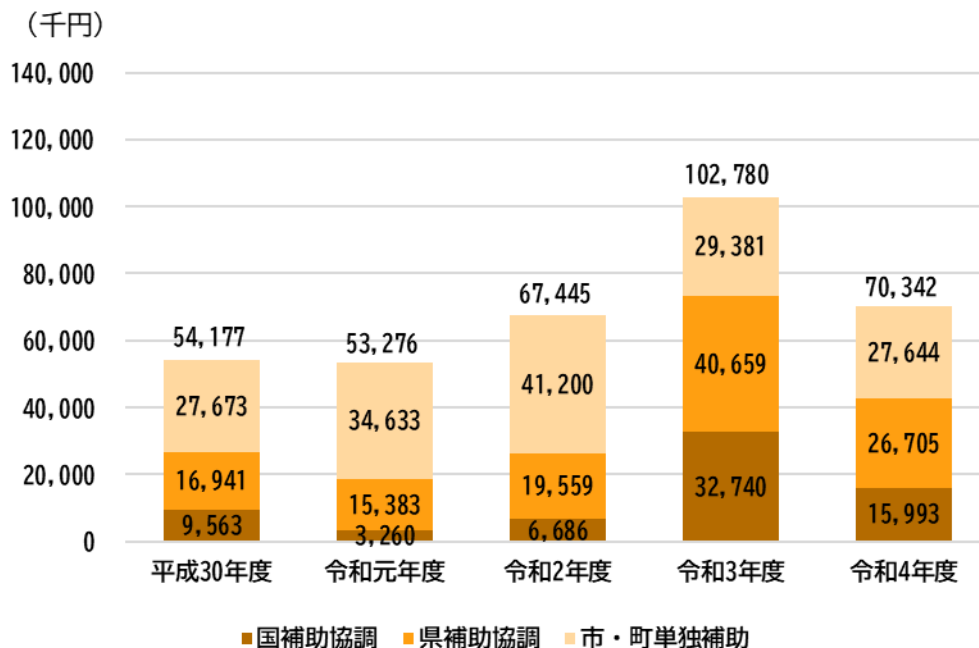
宇都宮市のバス路線の利用者数は、平成23年以降微増傾向にあったものの、コロナの影響により大きく落ち込んだところであったが、近年は回復基調にあります。また、芳賀町・宇都宮市では、路線バスの維持に向けてコロナ禍以前から赤字バス路線への補助を行っていますが、コロナの影響により公共交通の利用者数が大幅に減少したことなどから、補助額は令和2年度に大幅に増加し、それ以降もコロナ禍以前の水準を同程度となっています。

引き続き、地域の移動手段として欠かせないバス路線を維持・充実していくためにも、コロナの影響なども見極めながら行政と交通事業者が一体となって取り組んでいく必要があります。



出典:宇都宮市の交通

図表 36 バス路線の利用者数の推移(宇都宮市)

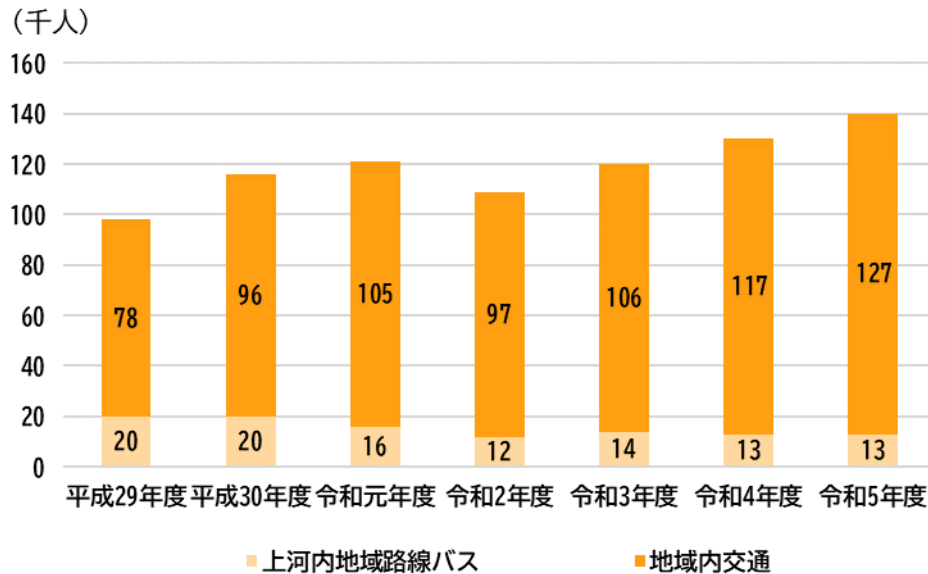


図表 37 路線バスの補助額の推移(芳賀町・宇都宮市)

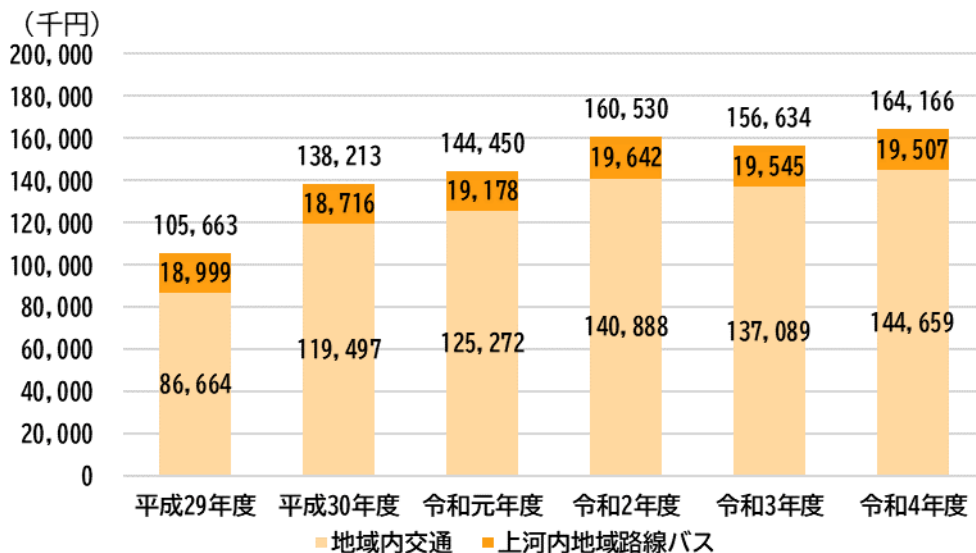
3.5 地域内交通等の利用者数と補助額の推移【宇都宮市】

宇都宮市の地域内交通等の利用者数は、令和元年度までは増加していましたが、コロナの影響を受けた令和2年度には約10%減少しました。令和3年度以降は回復し、コロナ以前の利用者数を上回っています。

地域の移動手段として欠かせない地域内交通等の維持・充実に向けて、引き続き行政と地域が一体となって取り組んでいく必要があります。



図表 38 地域内交通等の利用者数の推移(宇都宮市)



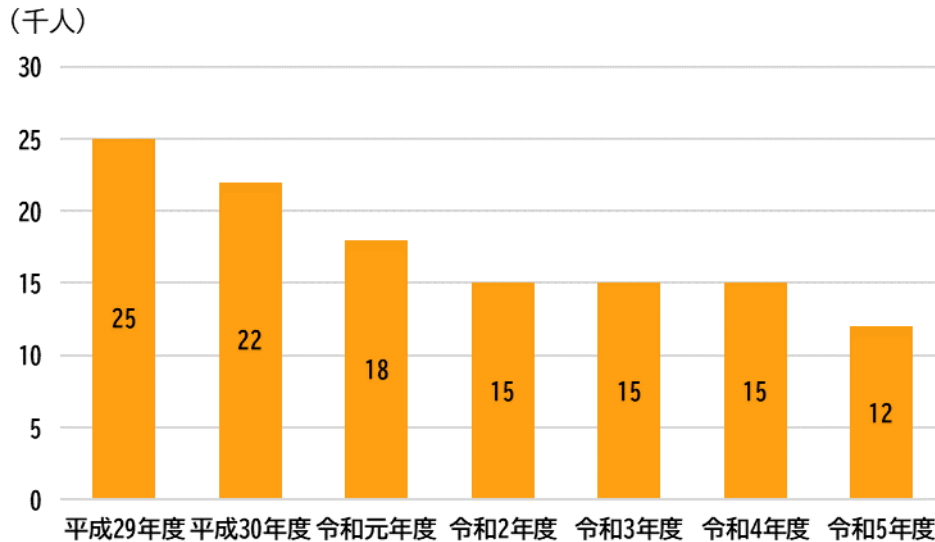
図表 39 地域内交通等の補助額の推移(宇都宮市)

3.6 デマンド交通の利用者数と委託額の推移【芳賀町】

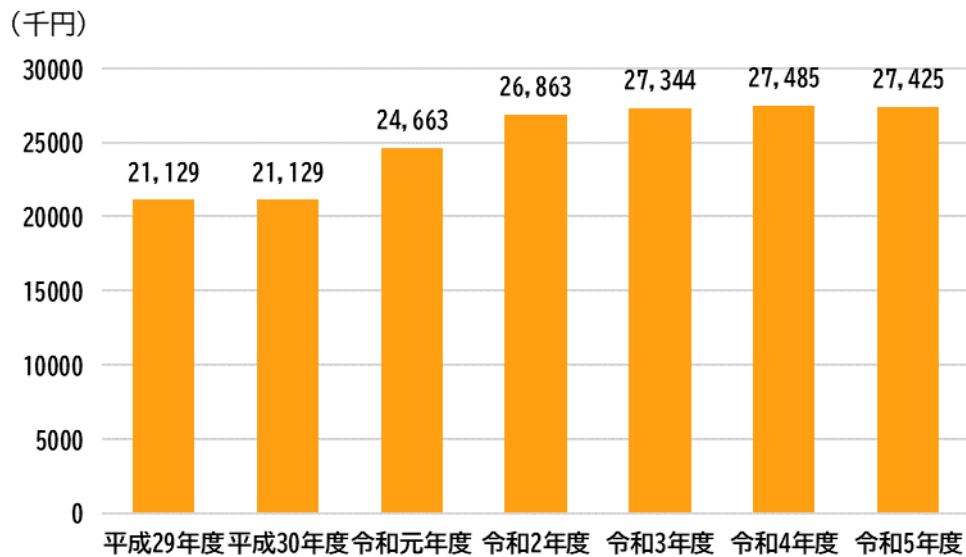
芳賀町で運行しているデマンド交通の利用者数は、平成29年度から令和2年度まで減少傾向にあり、その後、横ばいで推移していましたが、直近では減少しております。

また、委託額については、令和元年度の車両追加導入やコロナの影響などから増加しましたが、近年は横ばい傾向にあります。

このようなことから、今後とも行政がデマンド交通の維持・充実に取り組む必要があります。



図表 40 デマンド交通の利用者数の推移



図表 41 デマンド交通の委託額の推移

3.7 国・県の動向

(1) 国

① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正(令和2年11月)

【地域が自らデザインする公共交通】

近年の人口減少の本格化、高齢者の免許返納の増加などの社会課題に対応するため、地方公共団体が中心となって、地域の暮らしなどを支える移動手段の維持・確保が進められております。

このような背景のもと、地域の移動ニーズを踏まえながら地域が自ら公共交通をデザインすることを推進するため、令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(以下、「地域交通法」という。)」が改正されました。

改正内容のポイントは3つあり、1つ目として、地方公共団体による「地域公共交通計画」(マスタープラン)の作成が努力義務化されました。また、2つ目として、定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等が求められ、地域における協議の促進を図る必要が生じたほか、3つ目として、従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)を総動員して、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することができるメニューが追加されました。

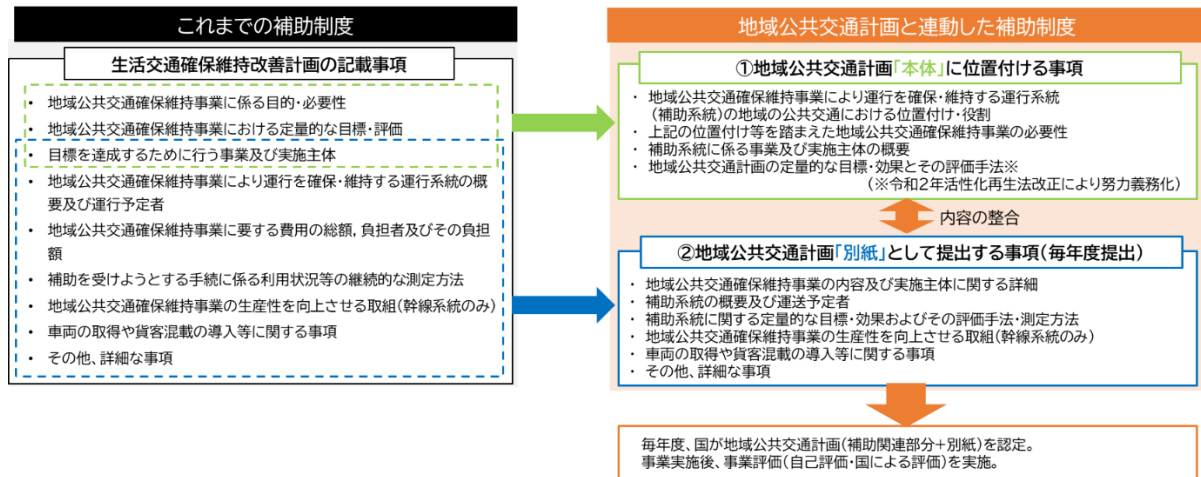


出典:地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律

図表 42 地域が自らデザインする地域の交通に関する概要

② 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化

国では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等への補助を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画の策定や、同計画における補助系統の位置づけ等を求めていますでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和2年11月の地域交通法の改正と合わせる形で、地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置づけが補助要件化されました。



出典：地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット

図表 43 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化の概要

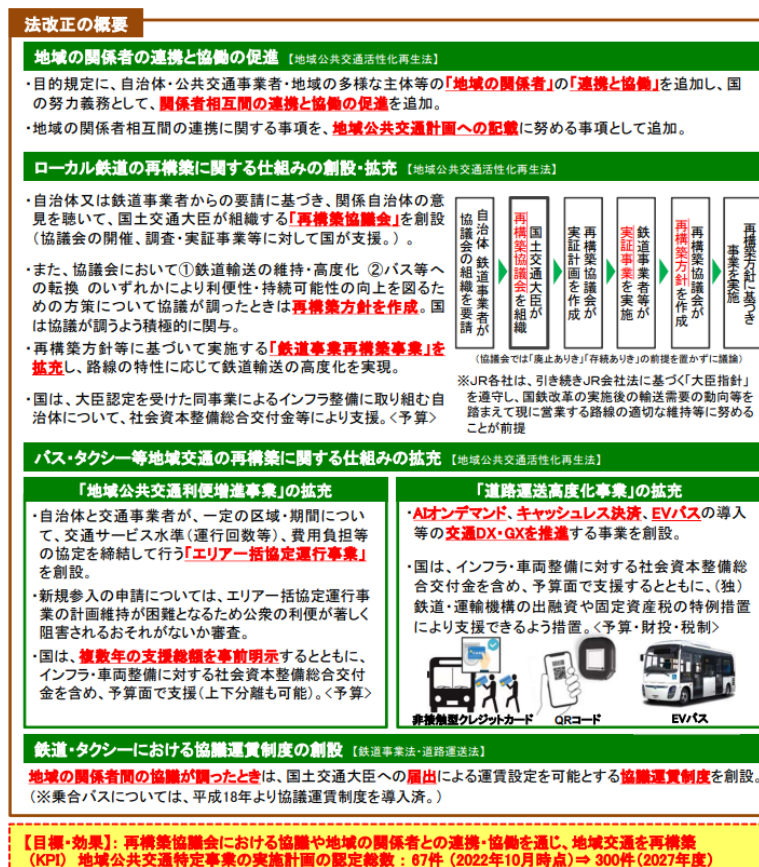
③ 地域交通法の改正(令和5年10月)

【地域公共交通のリ・デザイン】

近年、人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化しており、特に一部のローカル鉄道は、利用者数の減少により、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況となっています。このような背景のもと、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築＝「リ・デザイン」することが必要であることから、令和5年10月に地域交通法が改正されました。

まず目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として関係者相互間の連携と協働の促進を行うこと、さらに地域の関係者相互間の連携に関する事項を地域公共交通計画への記載に努める事項とすることが追加されました。また、地方公共団体又は鉄道事業者からの要請に基づき、国土交通大臣が組織する「再構築協議会」を創設するなど、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充が行われました。

さらに、地方公共団体と交通事業者が、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して事業を行うことができるよう「エリア一括協定運行事業」を創設して「地域公共交通利便増進事業」を拡充したほか、AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバス等の導入を通じ、交通分野におけるDX・GXを推進するため「道路運送高度化事業」が拡充されています。



出典：令和5年2月10日 国土交通省報道発表資料
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案」概要
図表 44 法改正の概要(令和5年)

(2) 県

県は、「栃木県地域公共交通計画」を令和5年度に策定し、県と市町、交通事業者等のそれぞれの主な役割を整理しました。その中で、県は広域的な幹線交通、市町は地域内の生活交通について主に担うこととし、県や市町等の各主体・各機関が連携・協働して公共交通ネットワークを「創り(つくり)守り(まもり)育て(そだて)る」こととしております。



出典: 栃木県地域公共交通計画

図表 45 栃木県の公共交通ネットワークにおける関係者間の役割分担

第4章 上位・関連計画における都市の将来像

芳賀町と宇都宮市の上位・関連計画における目指す公共交通ネットワークを含む将来像などは以下のとおりとなります。

4.1 上位・関連計画における都市の将来像

(1) 芳賀町

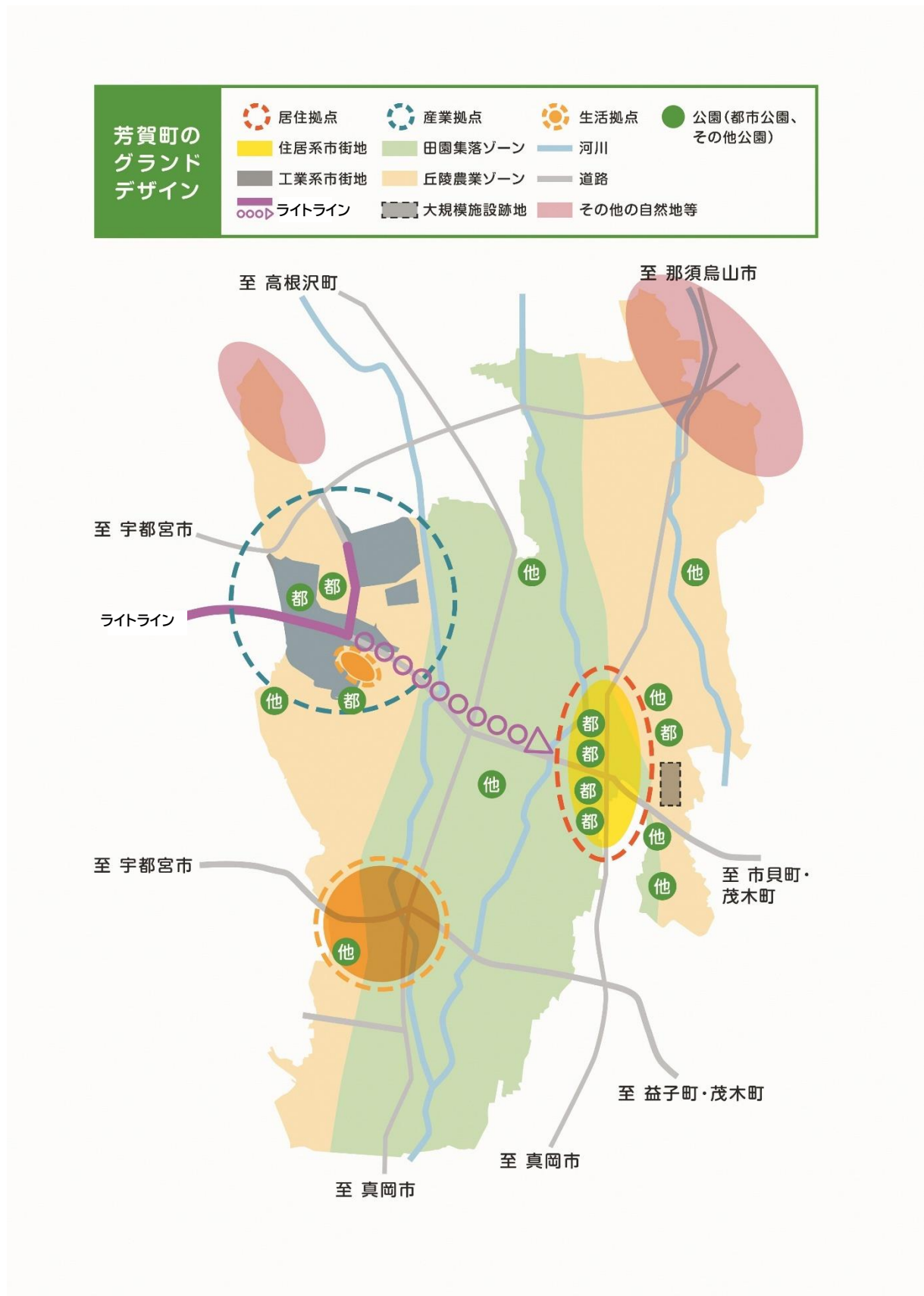
① 第7次芳賀町振興計画前期基本計画

策定年	令和6年3月
計画期間	令和6年度～令和9年度
将来都市像	スーパースマートタウン ～幸せを実現できるまち～

芳賀町では、第7次芳賀町振興計画前期基本計画(令和6年3月策定)において「スーパースマートタウン ～幸せを実現できるまち～」を目指すまちの姿として掲げ、町民の皆さまの生活を支える基盤施設の充実や田園と調和した市街地の形成を進め、利便性と快適性に優れた「住みやすいまち」を目指しています。

令和5年8月にLRTが開業し、JR宇都宮駅とのアクセス性が向上するとともに、バス路線の再編や交通結節点であるトランジットセンターの整備を行ったことで、様々な交通手段の連携が図られ、町内の交通環境が向上しました。

町民の皆さまが抱えている課題を解決し、「住みやすいまち」を実現するために、公共交通のさらなる充実及び地域特性に応じた多様な交通手段が効果的・効率的につながる公共交通の最適化を図るとともに、デジタル技術を活用した公共交通サービスの利便性向上を図ります。また、公共交通によるアクセス性や回遊性を活かした観光資源の創出やシティプロモーションによる観光PR等の充実を図ることとしています。



図表 46 芳賀町のグランドデザイン

② 芳賀町都市計画マスタープラン

策定年	平成28年3月改訂(平成20年3月策定)
目標年次	平成28年度～令和9年度
将来都市像	2つの拠点によるコンパクトな都市づくりの継続とネットワークの強化

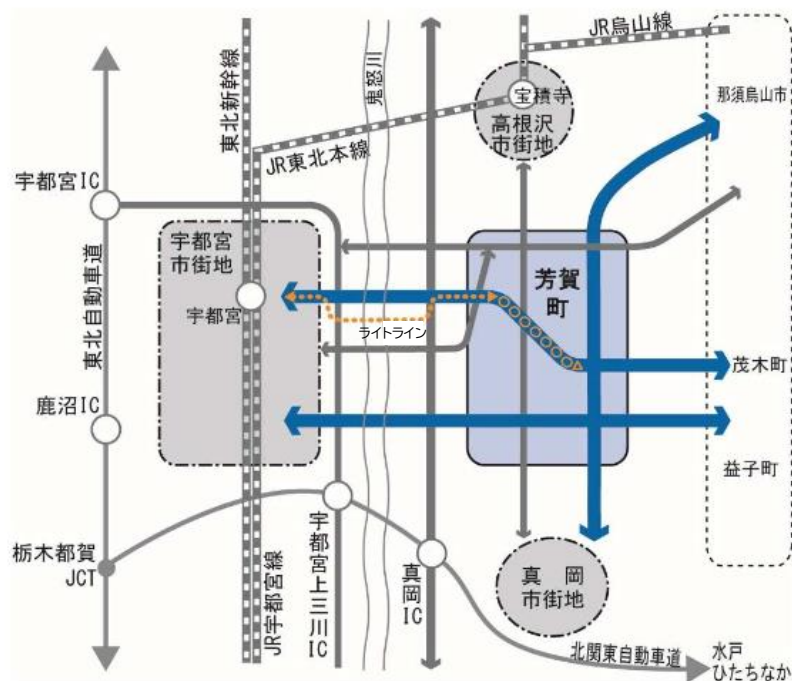
芳賀町では、芳賀町都市計画マスタープラン(平成28年3月改訂)において、まちづくりの目標として「2つの拠点によるコンパクトな都市づくりの継続とネットワークの強化」を掲げています。

芳賀町は、交通体系の骨格づくりとして、広域的な都市間連絡を図る「広域東西連携軸」、「広域南北連携軸」、芳賀町周辺に位置する重要な地域との連絡を図る「地域間連携軸」の3つから骨格を形成することとしています。

特に、「広域東西連携軸」は、中核都市である宇都宮市と県東部の町を連携する基軸と位置づけ、宇都宮市における各種都市機能と本町の産業拠点や居住拠点の連携、及び県東部の都市(市貝町、益子町、茂木町)との連絡を図る広域的な基幹軸として、主要地方道や国道123号に加え基幹公共交通であるライトラインを位置づけています。

地域公共交通については、宇都宮市との連携強化のために、地球温暖化対策を考慮した低炭素都市づくりにも寄与し、超高齢社会における利便性の高い交通手段としてのライトラインの整備を図るとともに、デマンド交通であるひばりタクシー及び路線バス等を含めた地域公共交通網の総合的な形成を図ることとしています。

【広域的交通ネットワーク概念図】



図表 47 芳賀町の広域的交通ネットワーク概念図

③ 芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略

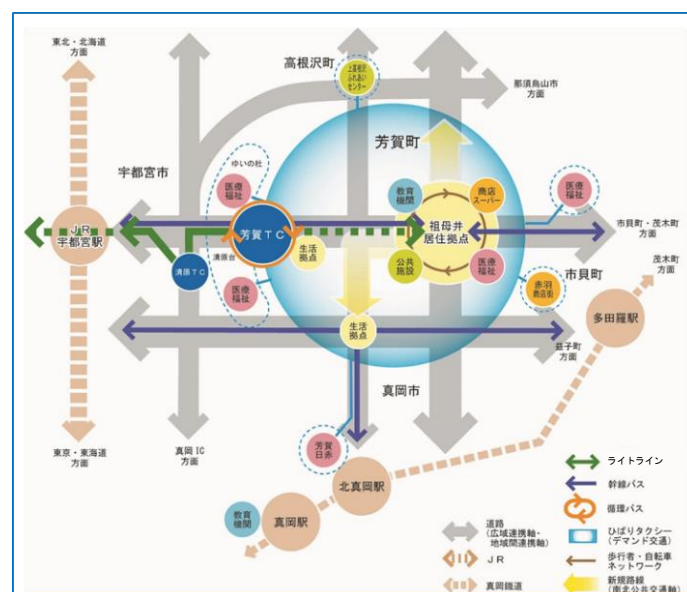
策定年	平成28年5月策定(令和3年6月改訂)
目標年次	令和3年度～令和9年度
将来都市像	地域・ひと・しごとを“支え・つなげる”芳賀の交通まちづくり

芳賀町では、芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略(令和3年6月改訂)において、公共交通ネットワークの形成に向けた基本方針などが示されています。

公共交通に関する内容として、芳賀町の東西方向の移動に関しては、宇都宮市や真岡市へのアクセス確保のため、ライトラインに加え路線バスや循環バスを整備することで、サービスの維持確保に取り組むこととしています。また、デマンド交通も、外出手段を持たない高齢者の移動手段としては必要な手段であることから、継続的な運行を続けていくこととしています。一方、芳賀町の南北方向に関しては、道路ネットワークに比べて公共交通のサービスは不十分であることから、東西方向と連携した南北方向の公共交通軸の構築に取り組み、面的な公共交通ネットワークの形成を目指すこととしています。

図表 48 芳賀町の交通手段別に求められる機能

ライトライン	芳賀町と宇都宮中心市街地へのアクセス性の強化、高齢者や学生など誰もがスムーズに移動できる環境、ライトラインへの利用転換に伴う産業拠点周辺の交通混雑の緩和、環境負荷の低減(CO ₂ 排出抑制等)、将来的な祖母井市街地への延伸
バス	市貝町、茂木町、益子町(東西方向)、真岡市、高根沢町(南北方向)の移動機能、ライトラインと連携したバス路線のフィーダー系統化による再編、ライトラインを利用する工業団地通勤者の停留場からの移動手段の確保
デマンド交通	主に高齢者を中心とした通院や買い物のための移動サービスの提供、ライトラインや路線バスとの連携の強化、児童・生徒なども利用しやすい新たな移動サービスの確立



図表 49 芳賀町の公共交通の将来イメージ

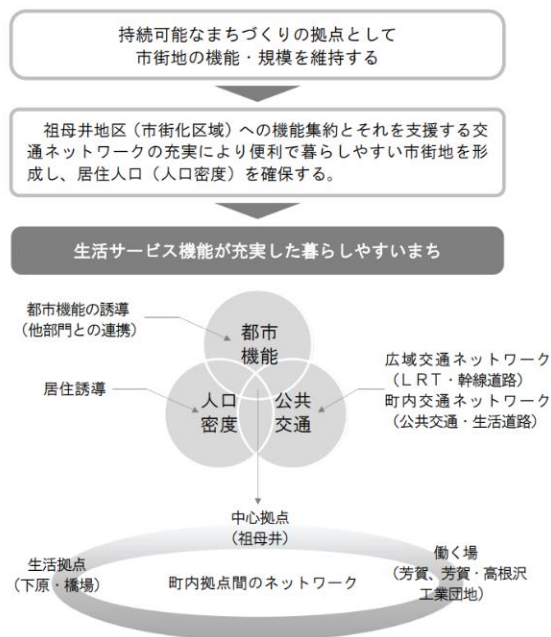
④ 芳賀町立地適正化計画

策定年	令和2年3月
計画期間	令和2年度～令和9年度
将来都市像	2つの拠点によるコンパクトな都市づくりの継続とネットワークの強化

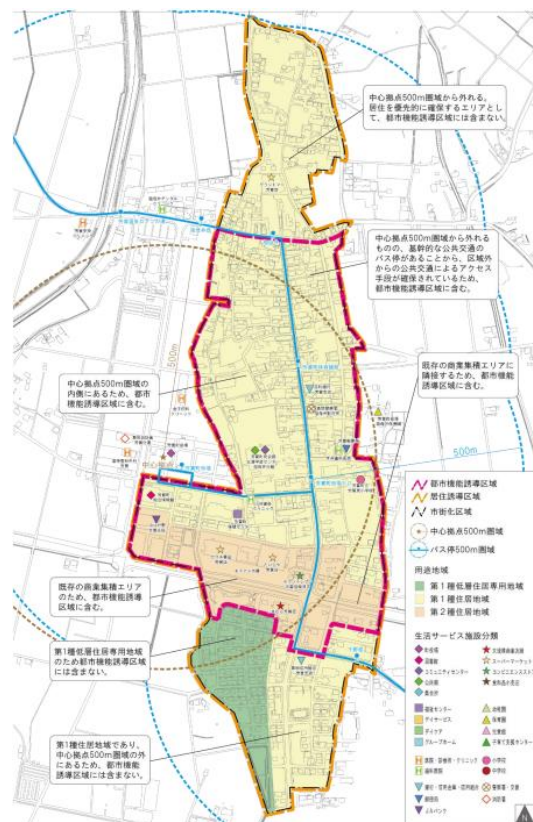
「コンパクトな都市づくりとネットワークの強化」を実現・具現化していくため、都市機能と居住・拠点と地域をつなぎ、経済活動と地域活力が持続できるコンパクトな都市づくりを目標に掲げています。持続可能なまちを目指すため、一定のエリアにおいて人口密度を維持することで生活サービス等が持続的に確保されるよう「居住誘導区域」及び「都市機能誘導区域」を設定しました。

【都市の骨格イメージ】

中心拠点	拠点：祖母井中心拠点、核となる施設：芳賀町役場
基幹的公共交通軸	民間バス路線(JRバス)のバス停： 祖母井・芳賀町体育館前・芳賀町役場・下野原



まちづくり誘導方針のイメージ



居住誘導区域及び都市機能誘導区域

出典：芳賀町立地適正化計画

図表 50 芳賀町立地適正化計画の誘導方針及び誘導区域

(2) 宇都宮市

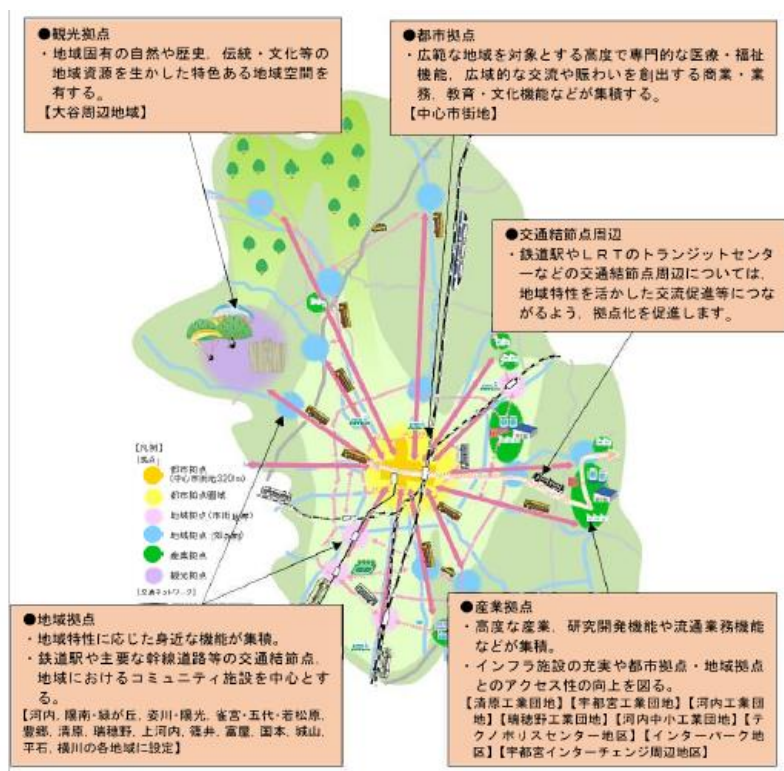
① 第6次宇都宮市総合計画(後期計画)

策定年	令和5年2月
計画期間	令和5年度～令和9年度(目標年次は令和32年(2050年))
将来都市像	スーパースマートシティ

宇都宮市では、第6次宇都宮市総合計画(後期計画)(令和5年2月策定)において、目指すまちの姿である「スーパースマートシティ」を支える土台として「NCCの形成」を掲げています。

NCCの形成にあたっては、地域特性を踏まえた各種都市機能が集積した拠点を形成する「拠点化の促進」と、階層性を持った総合的な交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を進める「ネットワーク化の促進」、市民の多様な暮らし方やライフスタイルを尊重した「土地利用の適正化」を一体的に進めることにより、コンパクトなエリアで日常生活に必要な機能が充足し、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の実現を目指します。

宇都宮市の都市構造は、高度な都市機能が集積した中心部と、それを囲み中心部から放射状に伸びた道路や市内を巡る環状の道路網などで結ばれた古くから発展してきた地域から成り立っています。こうした都市の成り立ちを踏まえ、中心部への一極集中だけではなく、中心市街地を核としながら、各地域の既存コミュニティ、産業団地、観光地などに、地域特性を踏まえた各種の拠点を形成するとともに、都市の骨格となる交通網から日常生活の身近な移動を支える交通網まで、階層性を持った総合的な公共交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を図ることにより、各拠点が役割を補完し合う多極型の都市構造の実現を目指します。



図表 51 将来の都市構造のイメージ

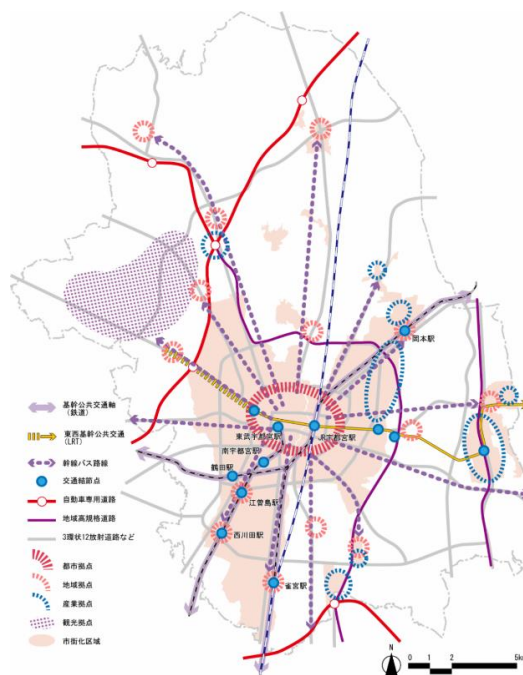
② 第3次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想

策定年	平成31年3月
目標年次	概ね20年先(2037年)の都市の姿を展望するとともに、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」が見通す2050年を見据えた計画
将来都市像	便利で暮らしやすく 骨格の強い 100年先も持続的に発展できるまち ネットワーク型コンパクトシティの実現

人口減少や超高齢社会を見据えた持続可能な都市の姿である「ネットワーク型コンパクトシティ」形成に向けた、都市計画の基本方針として「第3次宇都宮市都市計画マスタープラン」を平成31年3月に策定しました。

公共交通に関する内容として、宇都宮都市圏の中心都市として、圏域内外の広域的な連携の強化と市街地の円滑な交通処理を図るとともに、「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形成や、公共交通や自動車、自転車などの交通手段間の連携強化を図り、安全・快適で、子どもや高齢者、障がい者など、誰もが利用しやすい総合的な交通体系の確立を目指しています。

基幹公共交通軸と地域特性に応じた生活交通手段の確保	南北・東西方向の基幹公共交通(JR宇都宮線、東武宇都宮線、ライトライン)と連携したバス路線、コミュニティバス、乗合タクシーの整備
公共交通の利用促進	鉄道駅にアクセスする道路、駐車・駐輪施設の整備、自動車利用からの転換を促すモビリティ・マネジメント など
交通結節点の整備	JR宇都宮駅の駅前広場整備やライトラインのトランジットセンター整備
新技術の公共交通等への活用	ICT、AI等を活用した、公共交通ネットワークの形成



図表 52 公共交通ネットワーク構想図

③ ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン

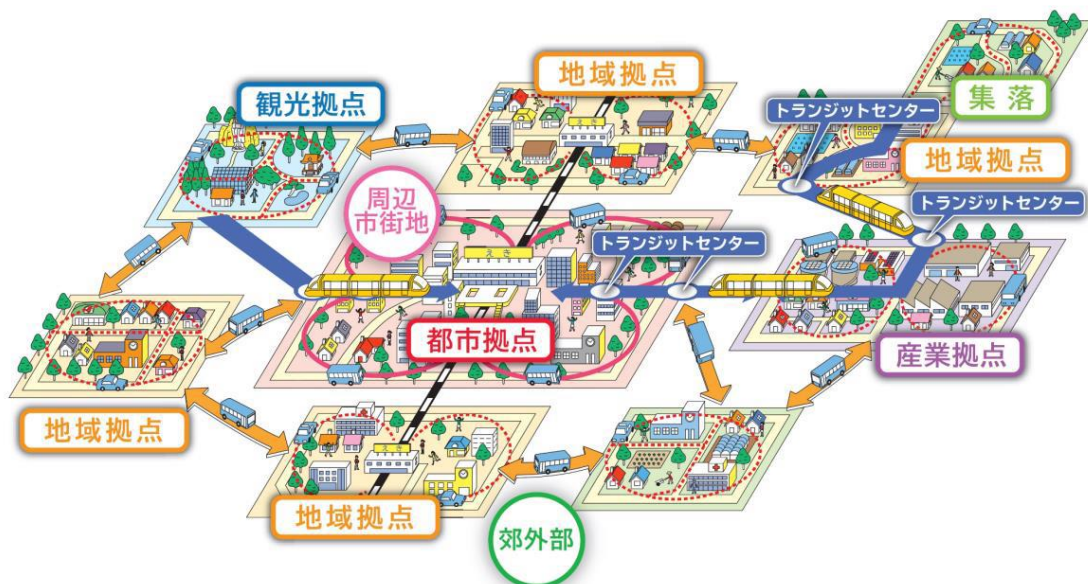
策定年	平成27年2月
目標年次	平成27年度～令和32年度(2050年度)
将来都市像	ネットワーク型コンパクトシティ

宇都宮市では、人口減少の局面を前提とした人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿として、都市のコンパクト化及び拠点間をネットワーク化した「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」を目指す都市像として掲げています。

宇都宮市の中心市街地と、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を形成した上で、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、階層性を持った交通ネットワークによって拠点間の連携・補完を進めます。

特に公共交通に関しては、JR宇都宮線や東武宇都宮線、ライトラインを南北方向や東西方向の基幹公共交通として位置づけ、都市拠点と各拠点間をつなぎ、輸送力や定時性・速達性など高いサービス水準を提供するとしました。幹線公共交通は、基幹公共交通と連携し、都市拠点と地域・産業・観光の各拠点間を結ぶ主要なバス路線や、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として位置づけています。

その他、増加していく高齢者をはじめ、すべての地域住民の身近な移動手段として地域内交通の整備を行い面的な公共交通ネットワークを形成するほか、複数の交通手段が接続する場所については、円滑な乗り換えの実現に向けた施設・設備の整備をして交通結節機能を強化し、過度に自動車に依存することなく、誰もが自由に移動できるまちを目指すこととしています。



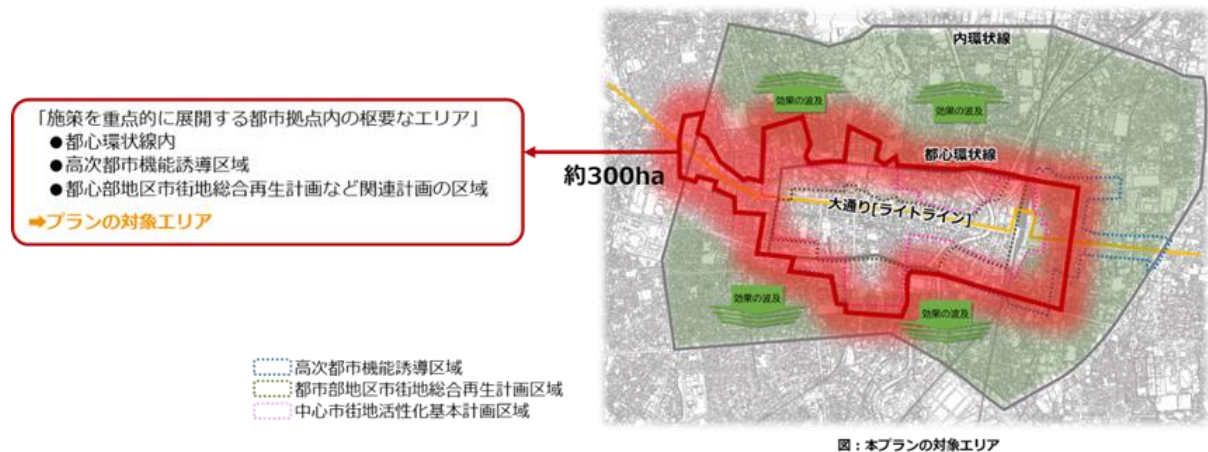
図表 53 目指す都市の姿「ネットワーク型コンパクトシティ」イメージ図

④ 都心部まちづくりプラン

策定年	令和6年2月
計画期間	令和6年度～令和12年度
将来都市像	うごく つながる 心躍る みんなで創る 宮の街なか

宇都宮市では、都市拠点の形成を一層推進するために取りまとめた「都心部まちづくりビジョン（令和4年2月策定）」の実現に向け、まちの土台となる「街なかの空間」を、人と様々な交通が共存し、移動しやすくするとともに、多様な都市活動を支えるまちの機能が充実した人中心の居心地の良いウォーカブルな空間に変えていく官民協働のまちづくりを推進する「都心部まちづくりプラン」を策定しました。

この中で、「ウォーカブルなまちの素地を整える交通環境づくり」に向けて、拠点や目的地に向かう循環型交通の充実(きぶなやグリーンスローモビリティなど)シェアモビリティの導入・運用などに取り組むこととしております。

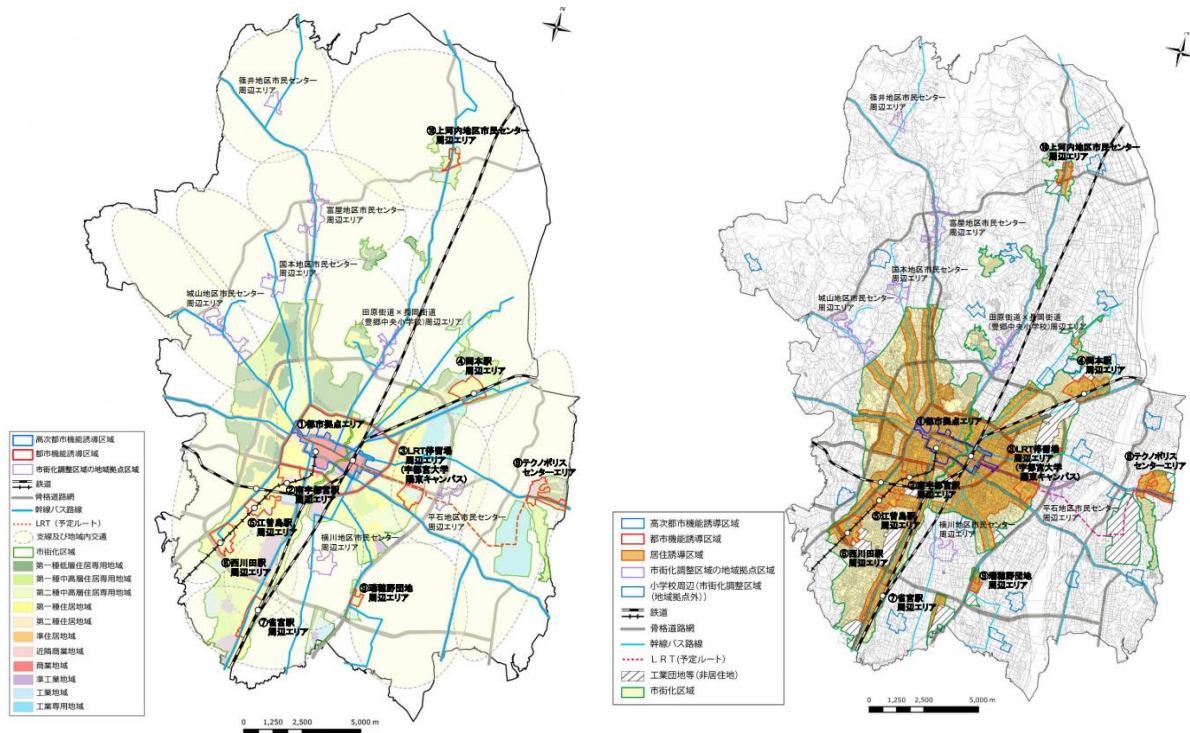


図表 54 都心部まちづくりプランの対象エリア

⑤ 宇都宮市立地適正化計画

策定年	平成29年策定、令和3年5月改定
計画期間	令和19年度
将来都市像	「便利で暮らしやすく100年先も持続的に発展できるまち、ネットワーク型コンパクトシティの実現」

宇都宮市は、「NCC」の具体化に向けて「宇都宮市立地適正化計画」を策定し、都市機能誘導区域や居住誘導区域を定めています。平成29年度には、都市機能誘導区域を設定し、都市拠点、地域拠点を定め、平成31年度には、居住誘導区域を設定しました。拠点化の推進や、公共交通沿線などへの居住や都市機能の誘導と合わせて、都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通ネットワークを維持・充実していく必要があります。



都市機能誘導区域と
公共交通ネットワークの配置

居住誘導区域等の範囲イメージ

出典:宇都宮市立地適正化計画

図表 55 宇都宮市立地適正化計画の誘導区域とネットワーク配置

4.2 目指す都市交通の将来像

宇都宮市では、本年2月に策定した「第6次宇都宮市総合計画(後期計画)」に掲げる本市の目指すまち「スーパースマートシティ」の基盤となるNCCの着実な形成に向け、本市の交通施策のマスタープランとして、誰もが安心して快適に移動できる総合的な交通ネットワークを構築するとともに、まちづくりと一体となった交通施策を戦略的に推進するために、「第2次宇都宮都市交通戦略(令和6年6月策定)」において目指す都市交通の姿を掲げています。

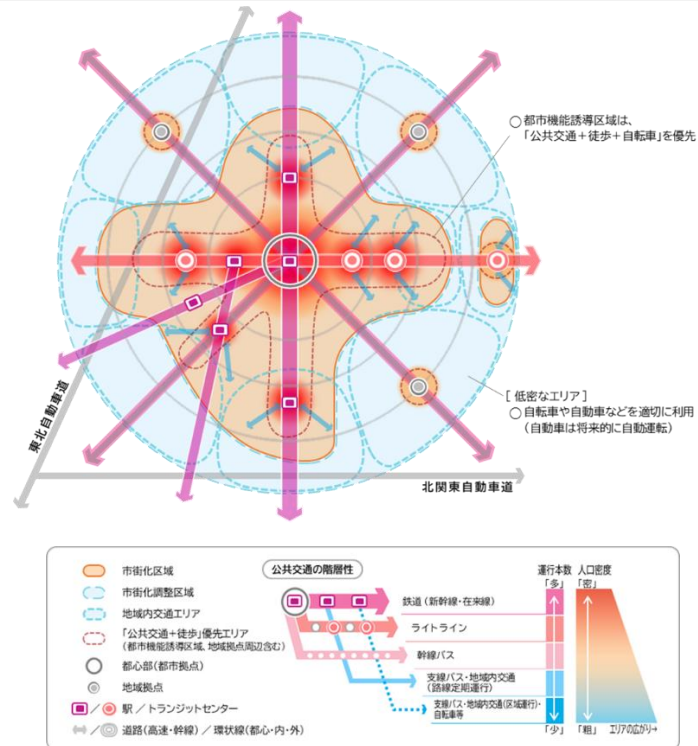
〈 第2次宇都宮都市交通戦略(後期計画)(令和6年6月策定)抜粋 〉

■ 移動の「軸」と移動の「拠点」

移動の「軸」	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、市内の都市交通との連携を図ります。
	ライトライン	- JR宇都宮駅西側のライトライン延伸について、大谷観光地付近までを検討区間とし、検討区間の内、宝木町1丁目・駒生町1丁目(教育会館付近)までを整備区間として、2030年代前半の開業を目指し取り組みます。 - 開業した駅東側区間については、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。
	幹線バス路線	都市拠点と各拠点を結ぶ幹線バス路線などの「NCC 形成に資する路線」については、オフピークの時間帯でも30分に1本程度のサービス水準の確保を目指すとともに、サービスの更なる充実化による利便性向上を図ります。
	支線バス路線	鉄道やライトラインなどと接続する支線バス路線について、郊外部の都市機能や人口の集積の状況、移動の実態などを踏まえながら、維持・充実を図ります。
	地域内交通	- 各地区の運営組織により運行されている地域内交通について、より幅広い層に利用しやすくなるよう、維持・充実を図ります。 - 未導入地区については、移動特性やニーズを踏まえ、サービスの導入を検討・推進します。
	タクシー	乗合輸送によるサービス展開が難しい個別需要等への対応を中心に、維持・充実を図ります。
	自転車・パーソナルモビリティ	公共交通機関を補完する面的な移動を支援するサービスとして、維持・充実を図ります。
道路ネットワーク		- 都市の骨格をなす幹線道路の維持・充実を図るとともに、広域の移動を円滑にする(仮称)大谷スマートインターチェンジなどを整備します。 - 都心部の限りある空間を有効に活用し、人と様々な交通が共存し、円滑に移動しながら、街なかのにぎわいづくりに繋げていくための街路空間の使い方・デザインを見直します。
土地利用との関係		都心部と郊外部の拠点などを結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、居住誘導区域における人口集積の状況などに応じて、公共交通ネットワークの充実を図ります。
移動の「拠点」	交通結節点(駅・トランジットセンター、モビリティハブ等)	- ライトラインの沿線にトランジットセンターを整備し、ライトラインやバス路線、地域内交通、タクシー、自動車、自転車等の交通手段を円滑に乗り継ぐことができるように連携を強化します。また、ライトライン各停留場等において、まちづくりの核となる新たな拠点として、交流機能、サービス機能等の様々な機能を整備します。 - 郊外部の地域拠点等において、複数の交通手段間を快適に乗り継ぐことができるよう、待合環境等を整備します。また、シェアリングサービス等も含めた多様なモビリティの接続・乗り継ぎのポイントとなる「モビリティハブ」の整備を進めます。

モビリティハブ・・・シェアリングサービス等も含めた多様なモビリティの接続・乗り継ぎのポイントとなる施設。各交通手段の接続・乗り継ぎだけでなく、宅配ボックスやコミュニティスペースなど、生活サービスの提供拠点としての機能などを備える事例も存在

目指す都市交通の姿(概念図)



図表 56 公共交通ネットワークの概念図

第5章 将来像の実現に向けた課題の整理

第2章「前計画の評価等」、第3章「芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状」、第4章「上位・関連計画における都市の将来像」を踏まえて、以下のとおり課題を整理します。

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

- ① 誰もが移動しやすい交通環境を構築するため、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、バス路線、地域内交通、デマンド交通などの多様な交通手段が連携した効率的な公共交通ネットワークを構築する必要があります。
- ② また、鉄道やライトライン、バス路線、地域内交通、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ります。

課題2 公共交通サービスの向上

- ① 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、運賃負担の軽減や幹線バスの運行本数の維持・充実など、公共交通サービスの向上を図る必要があります。
- ② 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ります。

課題3 自動車から公共交通などへの意識転換

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・町民の意識を転換する必要があります。

第6章 基本理念・基本方針

6.1 基本理念

芳賀町・宇都宮市は、自動車社会と言われて久しく、芳賀町においては平日の移動の約90%、宇都宮市においては、平日における移動の約70%、休日における移動の約80%が自動車を利用するなど、自動車に過度に依存した状態となっております。今後、人口減少社会や少子・超高齢化社会においても、将来にわたって持続的に発展していくためには、子どもや高齢者などの自動車を運転できない人であっても、誰もが移動しやすい交通環境の創出が必要です。

そのような中、芳賀町では、「2つの拠点のコンパクトな都市づくりとネットワークの強化」を都市の将来像として掲げるとともに、宇都宮市では「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」を都市の将来像として掲げており、その実現に向けては、都市のコンパクト化と合わせて、コンパクトにまとまった各拠点を結ぶ交通ネットワークを充実させることが重要です。

そのようなことから、誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、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ことを基本理念とし、過度に自動車へ依存した状態から自動車と公共交通などを適切に使い分けて生活できるよう、ライフスタイルの転換を図ります。

これらを踏まえ、公共交通ネットワークでまちとまちをつなぎ、将来にわたり身近な場所で、安心して暮らせる快適な生活環境の創出を目指します。

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。

6.2 基本方針

基本方針を踏まえ、目指す将来像の実現に向けて、本計画における基本方針は、以下のように設定しました。

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、地域内交通、デマンド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します。

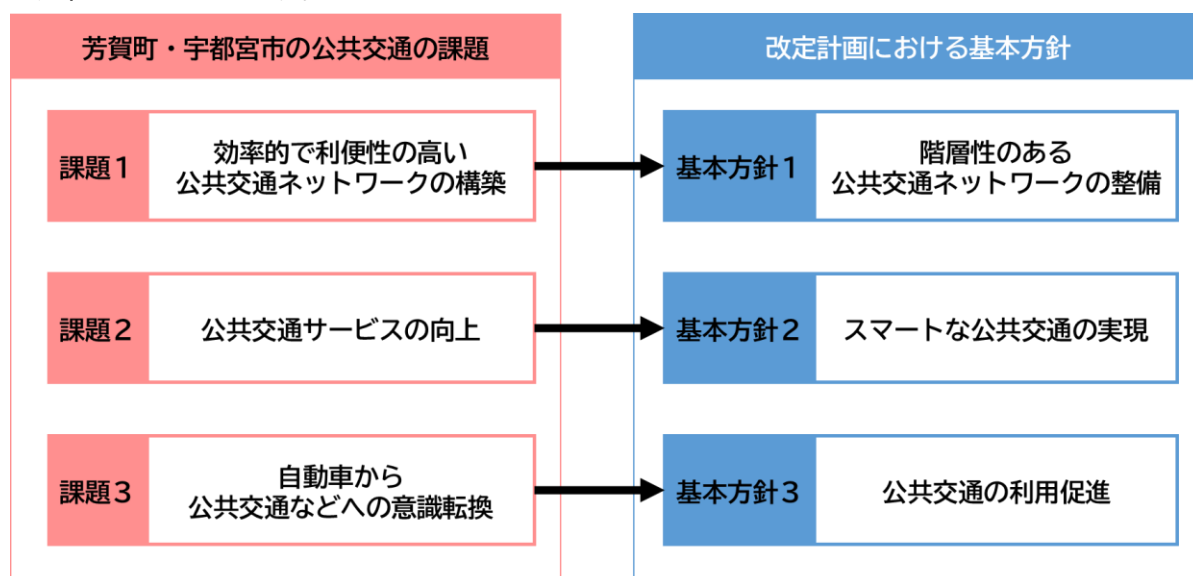
基本方針2 スマートな公共交通の実現

- ・ 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します。
- ・ 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ります。

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、市民・町民の意識転換に向けた取組を推進します。

第5章にて整理した芳賀町・宇都宮市の公共交通の課題と、第6章にて整理した基本方針との関係は以下のようになります。

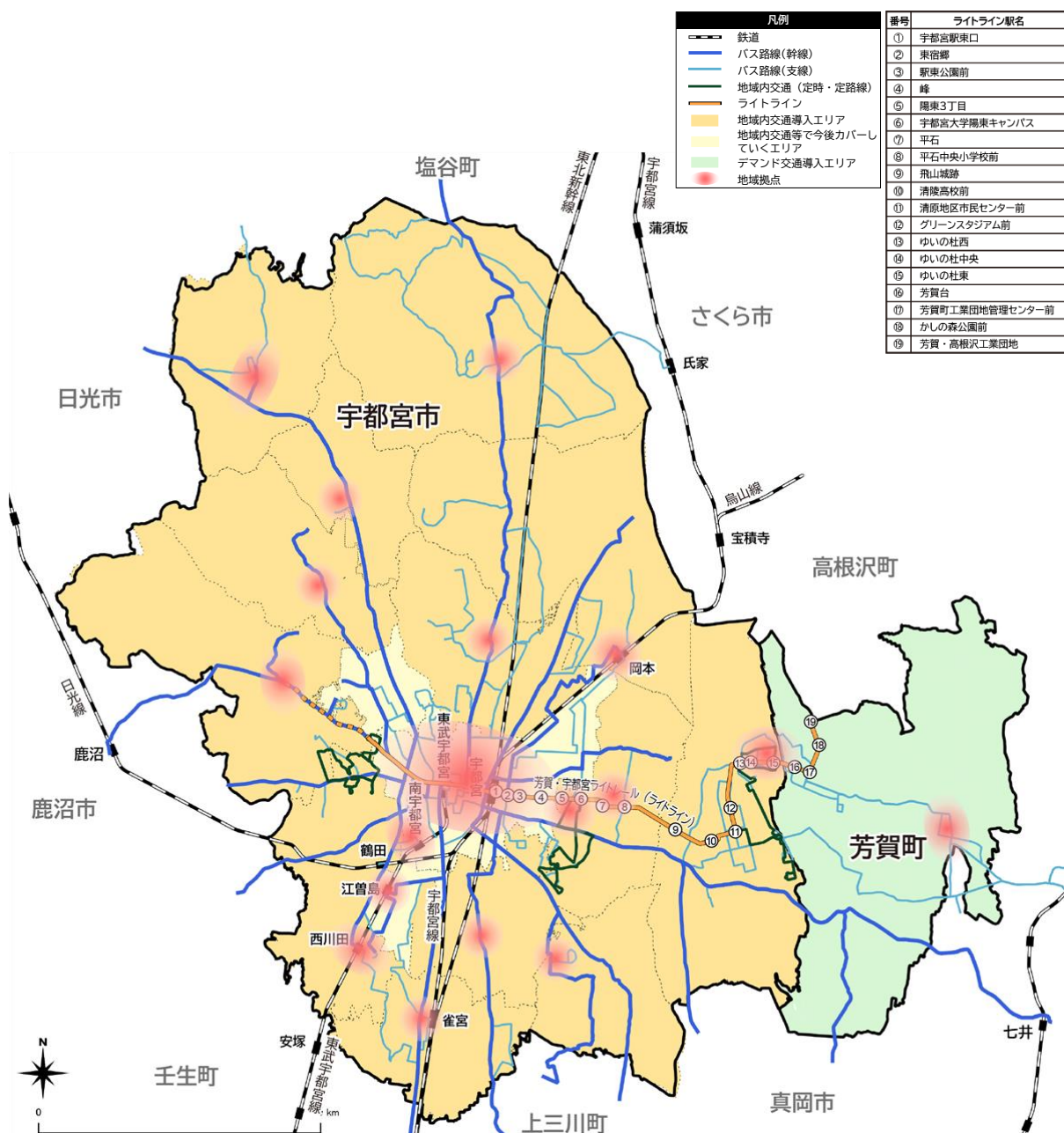


図表 57 芳賀町・宇都宮市の公共交通の課題と基本方針の関係

6.3 将来の公共交通手段ごとのイメージ

鉄道・ライトライン・バス路線・地域内交通・デマンド交通が効果的・効率的に連携した公共交通ネットワークを構築するとともに、交通手段間の円滑な乗り換え環境を整備し、ネットワークの連携強化を図ります。

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輸送力に優れたライトラインが整備されている。 【バス路線】 ・ 都市間や都市内の拠点を結節する幹線バス路線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) ・ 郊外部においては、各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。 ・ 市街地においては、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) ・ 町内の移動環境の向上を担う主要な地域公共交通として、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、多様な交通手段の円滑な乗り換え環境が整備されている。



図表 58 将来の公共交通ネットワークイメージ

6.4 公共交通ネットワークの維持・充実にに向けた方向性等

芳賀町と宇都宮市の公共交通ネットワークは、宇都宮市中心部においては、鉄道のJR宇都宮線や東武宇都宮線が南北方向に市を縦断しています。JR宇都宮駅の東側では、宇都宮市と芳賀町を結ぶライトラインが東西方向に運行され、市の郊外部へは、JR宇都宮駅から路線バスが放射状に運行されているのが特徴で、都市拠点と地域拠点を結んでいます。

宇都宮市郊外部では、公共交通空白地域をカバーするように地域内交通が運行されているほか、芳賀町では、町全域をデマンド交通が運行しており、路線バスを補完する形として機能しています。

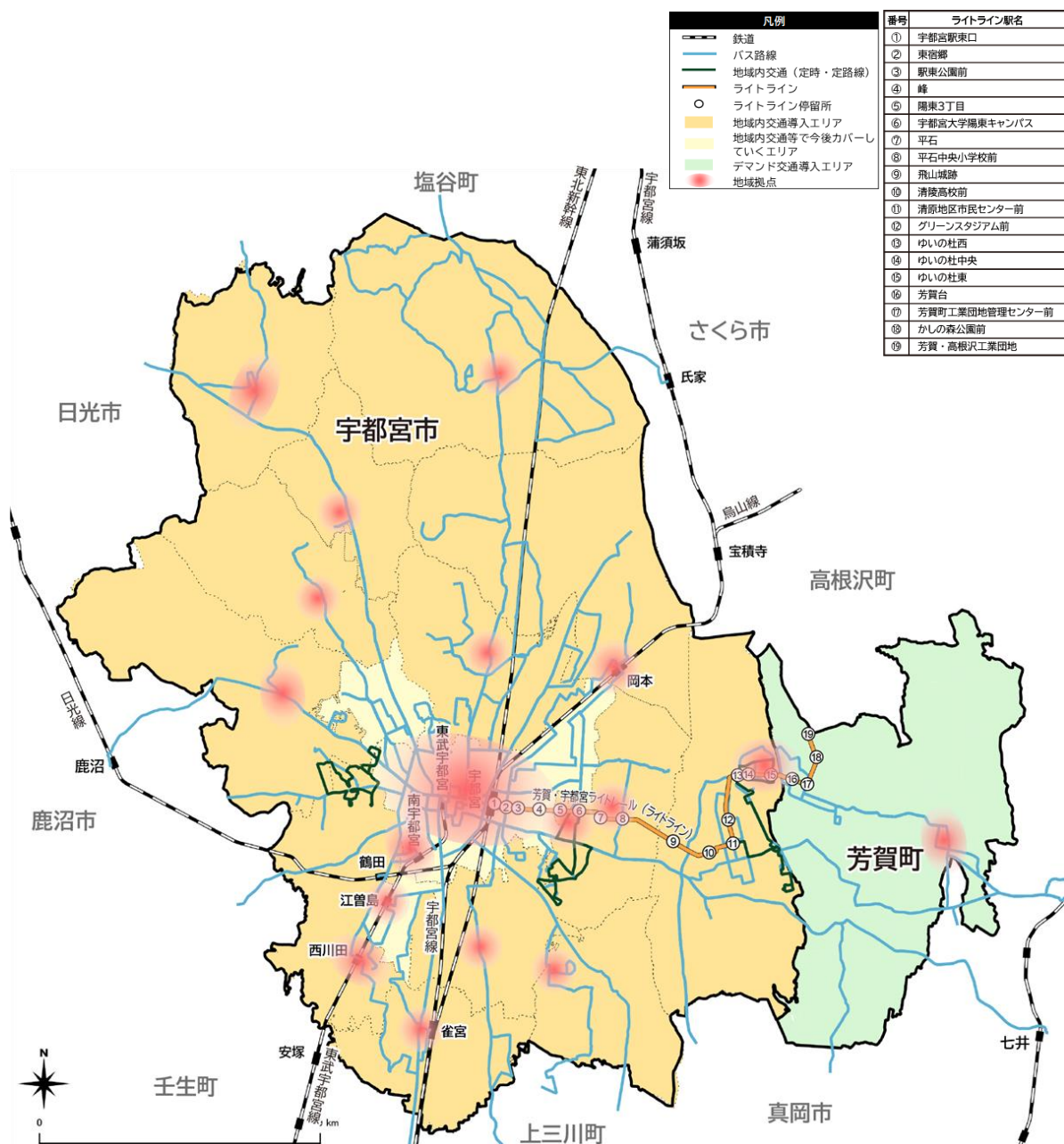
なお、路線バスの一部で地域間幹線系統維持費国庫補助金や地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、運行を維持・確保している系統があります。

このような各公共交通のメリットを活かしつつ、運行を維持・確保していくために、各公共交通の位置づけや役割を明確にしていく必要があります。

図表 59 各公共交通の位置づけ・役割

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	バス路線 (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。(※)
支線公共交通①		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)	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。
		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。

※ 市域をまたいで運行する地域間幹線系統の一部系統は、「栃木県地域公共交通計画」に位置づけ、役割、必要性等を整理しております。



図表 60 芳賀町・宇都宮市の主な公共交通ネットワーク図

6.5 地域公共交通確保維持事業の必要性

芳賀町・宇都宮市における公共交通ネットワークを将来にわたって持続させていくためには、利便性向上や利用促進するとともに、国庫補助を活用した事業を実施することにより、地域公共交通ネットワークを維持・充実する必要があります。国庫補助を活用した事業の必要性については、以下のとおり整理したところです。

○ 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用

宇都宮市においては、地区内を鉄道やバス路線などが運行しているものの、駅や停留所までの移動が困難なエリアが存在するなど、高齢者等の交通弱者の移動手段の確保が喫緊の課題となっていることから、各地域の運営組織により、地域内交通を運行しているが、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、当該事業によって生活交通の確保を図る必要があります。

○ 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業・実施主体の概要

宇都宮市の地域内交通では、現在、フィーダー補助を活用している路線は12地区(12路線)あり、4事業者によって運行されています。今後も地域公共交通を維持・確保していくために、補助を活用しつつ支援して行く予定です。

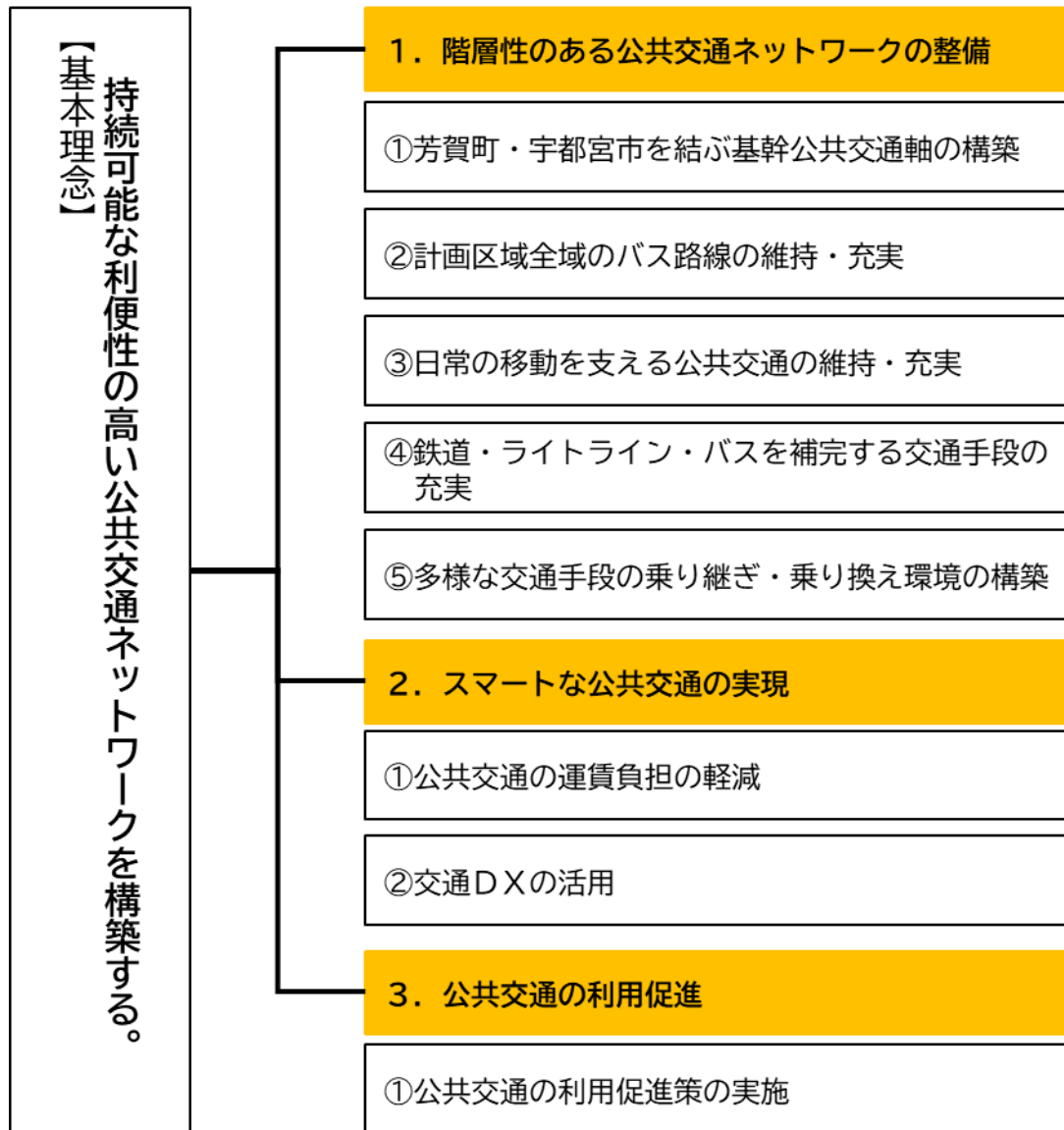
図表 61 地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の対象路線

系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
国本地区	—	国本地区	—	4条乗合	区域運行	市内運営協議会 (運行は事業者 に委託)	フィーダー補助
篠井地区	—	篠井地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
富屋地区	—	富屋地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
上河内地区	—	上河内地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
平石地区	—	平石地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
石井地区	—	石井地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
横川地区	—	横川地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
河内地区	—	河内地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
豊郷地区	—	豊郷地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
清原南部地区	—	清原南部地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
雀宮地区	—	雀宮地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助
姿川地区	—	姿川地区	—	4条乗合	区域運行		フィーダー補助

第7章 将来像の実現に向けて行う施策・事業

7.1 全体像

第6章の基本理念を踏まえ、3つの基本方針に基づいて、8つの事業を実施していくこととします。



図表 62 基本理念、基本方針と施策

7.2 基本方針ごとの施策・事業

それぞれの基本方針ごとに芳賀町、宇都宮市が取り組む施策と事業について整理しました。

(1) 基本方針1:階層性のある公共交通ネットワークの整備

① 概要

目指す将来像の実現に向けて、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、地域内交通、デマンド交通などの多様な交通手段の維持・充実を図るとともに、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えができる環境を整備し、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構築します。

② 取組

① 芳賀町・宇都宮市を結ぶ基幹公共交通軸の構築

【概要】

○ JR宇都宮駅東側ライトラインの充実【芳賀町・宇都宮市】

- ・ 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ります。

○ JR宇都宮駅西側ライトラインの導入(軌道運送高度化事業)【芳賀町・宇都宮市】

- ・ 芳賀町の「2つの拠点によるコンパクトな都市づくりの継続とネットワークの強化」、宇都宮市の「NCC」の更なる推進に向けて、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)」まで整備します。

※「宝木1丁目・駒生1丁目～大谷観光地付近」については検討区間とします。

【実施エリア】

芳賀町、宇都宮市

【実施時期】

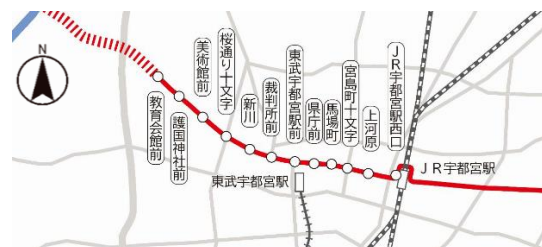
令和6年度から

【事業主体】

芳賀町、宇都宮市、宇都宮ライトレール(株)



JR宇都宮駅横断想定ルート



停留場の配置イメージ

② 計画区域全域のバス路線の維持・充実

【概要】

○ ライトラインなどと連携したバス路線の再編等(地域公共交通利便増進事業)

【芳賀町・宇都宮市】

・ ライトラインや地域内交通と連携し、役割分担しながら、バス路線の再編・拡充や既存バス路線の運行サービスの向上を図り、効率的なバスネットワークを構築します。

○ NCC形成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・充実を図ります。

【実施エリア】

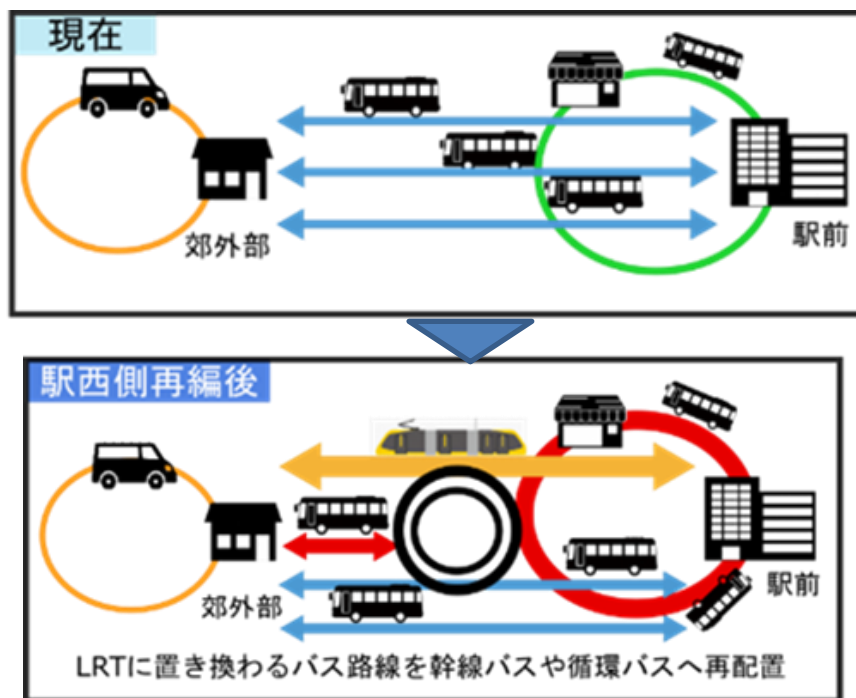
芳賀町、宇都宮市

【実施時期】

令和6年度から

【事業主体】

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

出典:第34回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会資料

③ 日常の移動を支える公共交通の維持・充実

【概要】

○ デマンド交通の維持・充実【芳賀町】

- ・ デマンド交通(ひばりタクシー)の運行サービスの維持・向上に向けた検討を進めます。

○ 芳賀町の南北を結ぶ公共交通軸の確立【芳賀町】

- ・ 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します。

○ 地域内交通の導入・利便性の向上【宇都宮市】

- ・ 地域住民・行政等が共に連携し、郊外部における通院や買い物、通学、子育てなどの日常生活の足として、乗合タクシーなどにより、地域を面的にカバーする地域内交通の導入を推進します。
- ・ また、既に導入済みの地区においては、ライトラインやバス路線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、状況に合わせて運行計画等の見直しを図るなど、更なる利便性の向上を図ります。

○ 市街地における生活交通の確保【宇都宮市】

- ・ 地域住民・行政等が共に連携し、市街地における通院や買い物などの日常生活の足として、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します。
- ・ 市街地における地域内交通の導入にあたっては、新たな運行方式の導入や複数地区による共同運行なども視野に入れながら、実証実験を行うなど、市街地における地域内交通の導入促進に取り組みます

【実施エリア】

芳賀町、宇都宮市

【実施時期】

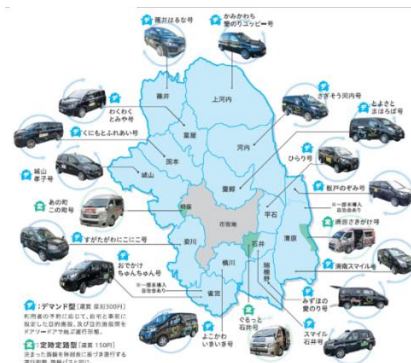
令和6年度から

【事業主体】

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

出典:芳賀町ホームページ デマンド交通「ふれあいタクシーひばり」利用案内

④ 鉄道・ライトライン・バスを補完する交通手段の充実

【概要】

- 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【芳賀町・宇都宮市】
 - ・ 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ス性を高めていきます。
- 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【芳賀町・宇都宮市】
 - ・ 公共交通の利便性の向上や、都心部や各拠点における回遊性の向上に向けて、鉄道・ライトライン・バス路線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ります。

【実施エリア】

芳賀町・宇都宮市

【実施時期】

令和6年度から

【事業主体】

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

⑤ 多様な交通手段の乗り継ぎ・乗り換え環境の構築

【概要】

○ トランジットセンター(乗り継ぎ拠点)の整備【宇都宮市】

- ・ JR宇都宮駅西側においては、鉄道、ライトライン、バス等の相互の連携強化に向けて、JR宇都宮駅や東武宇都宮駅付近、桜通り十文字付近について、乗り継ぎ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図ります。
- ・ JR宇都宮駅東側においては、更なる利便性向上を図るため、適宜、各停留場(平石、飛山城跡、清原など)の交通結節機能の充実を図ります。

○ バスと地域内交通の乗り継ぎポイント等の充実【宇都宮市】

- ・ バスと地域内交通間の乗り継ぎ利便性を高めるため、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とともに、シェアリングモビリティなどの貸出拠点となるモビリティハブを整備します。

○ バス乗り場「橋場」の交通結節機能の整備検討【芳賀町】

- ・ 路線バス停留所「橋場」について、交通結節点としての機能確保を図るとともに、乗り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します。

○ 公共交通の案内サインの充実【芳賀町・宇都宮市】

- ・ 鉄道の主要駅やトランジットセンター等の交通結節点における案内サインを、わかりやすい表示にします。

【実施エリア】

芳賀町、宇都宮市

【実施時期】

令和6年度から

【事業主体】

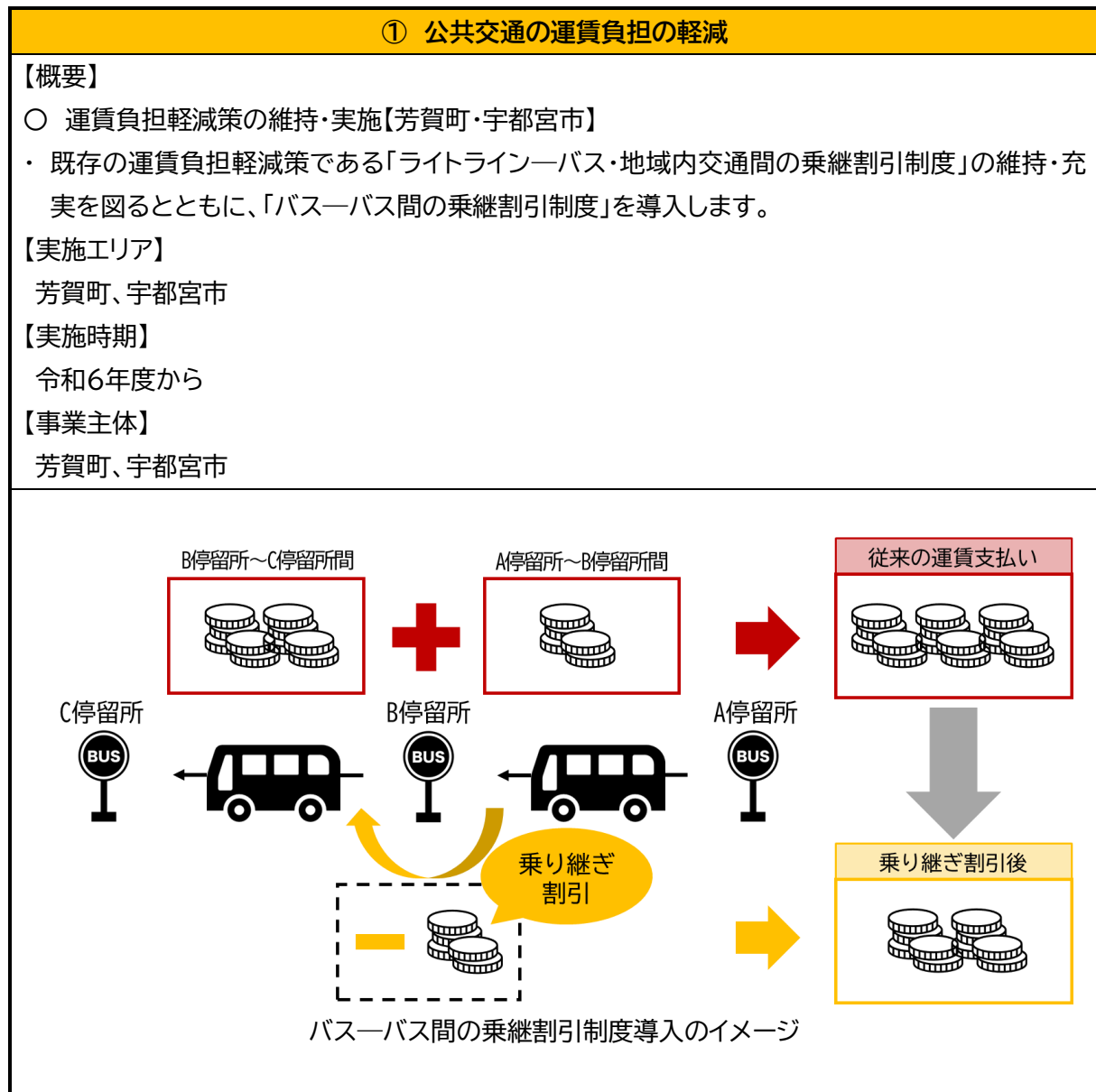
芳賀町、宇都宮市

(2) 基本方針2:スマートな公共交通の実現

① 概要

目指す都市の姿の実現に向けて、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換え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とともに、AI、IoT等のデジタル技術を用いたデジタル・トランスフォーメーション(DX)を推進することで、公共交通の利便性の向上を図ります。

② 取組



② 交通DXの活用

【概要】

○ 乗継割引を反映した情報提供【芳賀町・宇都宮市】

- ・ 公共交通機関間の乗継割引を反映した情報提供を行います。

○ デマンド交通システムの見直しの検討【芳賀町】

- ・ 既存のデマンド交通システムを、AIオンデマンド交通システムなどのより効率性・利便性の高いシステムに見直す検討を行います。

○ 地域内交通の予約・配車システムの利便性の向上【宇都宮市】

- ・ 地域内交通の予約・配車システムを引き続き活用し、利便性向上策を検討します。

○ ライトライン車両内のフリーWi-Fiの搭載【芳賀町・宇都宮市】

- ・ ライトライン車両内において、フリーWi-Fiを提供します。

【実施エリア】

芳賀町、宇都宮市

【実施時期】

令和6年度から

【事業主体】

芳賀町、宇都宮市



めざせ、乗り換えの達人

LRTやバスの経路検索ができるシステム
「乗ろうよ!ナビ」を開設しました!

検索経路の保存はもちろん、公共交通利用に切り替えた際の「CO₂排出量」や「カロリー消費量」が見える化!

検索画面のイメージ



LRT停留場やバス停を選択!

印刷画面



経路や公共交通のメリットがすぐわかる!

検索経路はマイ時刻表として保存・印刷ができる!

宇都宮駅東口 (LRT駅) → 湯浅町1丁目 (バス停)	
11:10	11:42
11:22	11:54
11:34	12:06
11:46	12:18
11:58	12:30
12:10	12:42
12:22	12:54

乗ろうよ!ナビ 検索

<https://u-kotsu.navitime.biz/>



※実際の画面とは異なる場合があります。



公共交通利用促進パンフレット
「乗ろうよ!」

市民の皆様が公共交通を安心・安全に利用していただくための、市内公共交通の基本情報を掲載した公共交通利用促進パンフレット「乗ろうよ!」是非、ご覧ください!





乗ろうよ!別冊
「乗ろうよ!+」

市内を20エリアに分け、バス路線図や地域内交通の運行情報など、それぞれのエリアにフォーカスした公共交通情報を紹介しています。



出典:宇都宮市公共交通利用促進パンフレット「乗ろうよ!」

(3) 基本方針3:公共交通の利用促進

① 概要

目指す都市の姿の実現に向けて、ライトライン開業やバス路線再編による公共交通環境が向上する機会を捉えた沿線でのモビリティ・マネジメント(MM)を実施することで、公共交通による新たな移動を創出し、一層の利用促進を図ります。

② 取組

① 公共交通の利用促進策の実施

【概要】

- ライトライン・再編バス路線沿線でのモビリティ・マネジメント【芳賀町、宇都宮市】
 - ・ 沿線の市民・町民、企業及び学校への働きかけやアンケート内容のフィードバックを行います。
 - ・ totra普及促進事業を行います。(新中学1年生へのtotra配布や出前講座 等)
- 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【芳賀町、宇都宮市】
 - ・ 移動目的に応じて、自家用車と公共交通、自転車などを適切に使い分けする社会の実現に向けて、様々な機会を捉えて、児童・生徒、移住者を含む市民・町民への意識啓発を実施し、自動車から公共交通利用への転換を促進します。

【実施エリア】

芳賀町、宇都宮市

【実施時期】

令和6年度から

【事業主体】

芳賀町、宇都宮市



7.3 計画を評価する指標

3つの基本方針に基づいて、それぞれの施策を評価する指標を設定しました。

図表 63 評価指標一覧

評価指標		現況値 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)
公共交通の年間利用者数※1		2,789万人	3,400万人
公共交通の夜間人口※2カバー率※3		92.5%	100%
公共交通に対する満足度	宇都宮市※4	36.4%	38.4%
	芳賀町※4	41.4%	50.0%(令和9年度)
ICカードによる運賃支払いの割合		87.0%	90%以上

★ 目標値については、概ね5年を目安に必要な応じて、計画策定後の社会経済状況や利用者ニーズ等の変化を踏まえて設定します。

※1: 今後、駅西側ライトラインの検討の進捗状況を踏まえ適宜、見直します。

※2: 夜間人口とは、国勢調査における「常住地における人口」を示します。

※3: 令和2年10月の人口で算出。

人口…14,961人(芳賀町)+518,757人(宇都宮市)=533,718人…①

公共交通カバー人口…14,961人(芳賀町)+478,801人(宇都宮市)=493,762人…②

カバー率(公共交通カバー人口②/人口①)…0.9251

※4: 宇都宮市は市全域、芳賀町は町全域を集計対象としています。

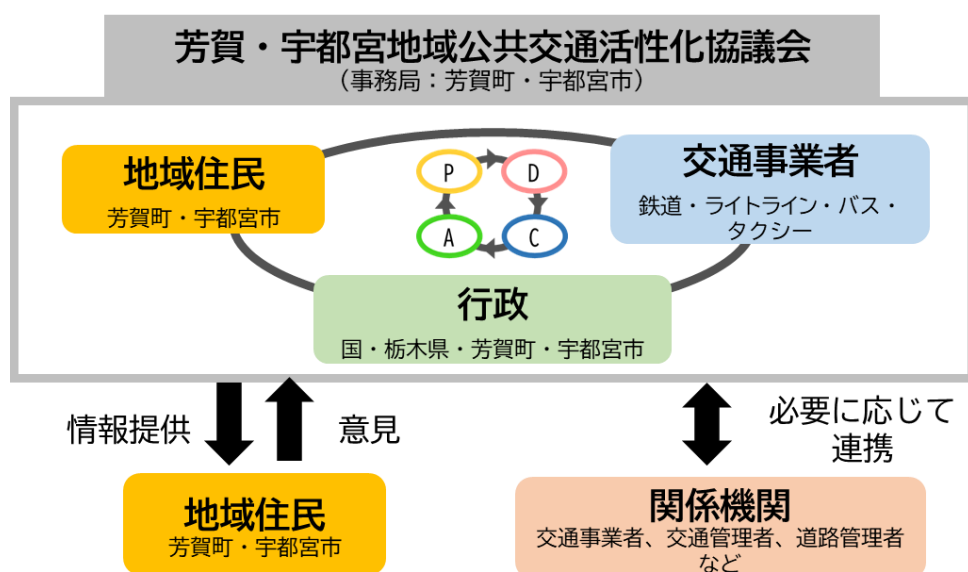
第8章 計画の推進体制と進行管理

8.1 計画の推進体制と進行管理

本計画は、芳賀町民・宇都宮市民、交通事業者、国や栃木県などから構成される「芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会」にて、施策・取組を推進していきます。地域公共交通の目指す将来像を実現するため、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います。

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います。また、必要に応じて関係機関の取組などとも連携し、施策・取組を推進していくこととします。

Plan(計画)	地域交通法に基づき設置した、芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会が具体的な実施事業を検討し、地域公共交通計画の策定を行います。
Do(実施)	目標を達成するために講じる実施事業を、実施スケジュールに沿って実施していきます。なお、目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進します。
Check(評価)	目標を達成するために講じる実施事業が実施スケジュールに沿って進行されているか、また目標が達成されているかについて、定期的に進行管理・評価を実施します。 目標については、設定した目標値への達成状況を確認します。
Action(改善)	実施事業の実施状況や目標の達成状況、更には社会環境の変化などを踏まえ、取組の見直しや改善を図ります。



図表 64 芳賀・宇都宮地域公共交通計画の推進体制

図表 65 計画推進にあたっての各主体(地域住民、交通事業者、行政)の役割

主 体	役 割
地域住民	・ 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ます。 ・ 行政や交通事業者が実施する施策・事業へ協力します。
交通事業者	・ 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	・ 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する市民・町民への意識啓発や情報提供を行います。 ・ 計画に位置づけた施策事業を実施します。 ・ 計画を推進する組織を運営します(事務局)。

付録(用語解説一覧)

あ行		
あ	IoT	【Internet of Things】の略。「モノ」をインターネットに接続し、データをやり取りする仕組み。
あ	ICT	【Information and Communication Technology】の略。情報や通信に関する技術の総称。
う	ウォーカブル	街路空間を車中心から「人中心」の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使い、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場としていく取組のこと。
え	AI	【Artificial Intelligence】の略。人間の思考プロセスと同じような形で動作するプログラム、あるいは人間が知的と感じる情報処理・技術。
え	NCC	宇都宮市の目指すべき都市像【Network Compact City／ネットワーク型コンパクトシティ】の略。地域の特性を踏まえ、市民の日常生活を充足させるために必要な都市機能を集約し、それらを「交通」により補完・連携するまちづくりのこと。

か行		
き	軌道運送高度化事業	軌道運送を行うことで、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保など、運送サービスの質の向上を図る事業のこと。また、軌道法の特例として、上下分離方式(軌道整備事業と軌道運送事業を行うものが異なるもの)による軌道事業の実施が認められる。 本計画でのライトラインの場合、軌道整備は芳賀町・宇都宮市が行い、軌道運送は宇都宮ライトレール株式会社が行っている。
こ	交通結節点	バスのほか、鉄道やタクシー、自動車、自転車など様々な交通手段の接続が行われる乗り換え拠点のこと。

さ行		
さ	サイクル&ライド	出発地点から自転車でバス停や駅などの近隣に整備された駐輪場まで行き、公共交通機関に乗り換えて目的地まで行くこと。
し	シェアリングモビリティ	相互利用可能な複数の貸出・返却拠点が設置された、面的な都市交通に供されるシステム。
し	自動運転	運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作のすべてを代替して行い、車両を自動で走らせること。

た行		
た	代表交通手段分担率	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。 人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段という。主な交通手段の集計上の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順としている。
ち	地域公共交通利便増進実施事業	路線ネットワークの構築や、定額制乗り放題運賃や等間隔運行等の運賃・ダイヤの改善の取組等を通じて、地域公共交通の利用者の利便の増進を図る事業のこと。
ち	地域内交通	地域住民が主体となり運行し、地域内の病院や商業施設、地区市民センターなど生活に必要な施設を巡る他、路線バスや鉄道に乗り継ぐための交通手段となるエリア限定の乗り合いタクシーのこと。 本計画では、宇都宮市内(郊外部・一部市街地部あり)で運行される乗り合いタクシーのことを指す。
て	デジタル・トランスフォーメーション(DX)	【Digital Transformation】の略。デジタル技術の活用により既存の仕組みを変革し、新たな価値創出または課題解決を図ること。
て	デマンド交通	定時・定路線のバス運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態。 本計画では、芳賀町全域(一部町外エリアあり)で運行されているデマンド交通「ふれあいタクシーひばり」のことを指す。
て	テレワーク	情報通信技術を活用し、時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方のこと。
て	電動キックボード	キックボードに電動式モーターを搭載した車両のこと。
と	totra	東日本旅客鉄道株式会社が提供する「Suica」の機能に加え、地域独自サービスを1枚で提供できる地域連携ICカード。
と	トランジットセンター	交通結節点のことで、乗り換える交通手段が多い、乗り換える人が多いなど、規模が大きいもの、ライトラインの利用促進を図る上で重要な拠点になる。

は行		
ひ	PT調査	正式名称は、パーソントリップ調査という。 都市における人の移動に着目した調査で、「どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような時間帯に、どのような交通手段で」移動しているかを把握する目的で調査を実施している。 「人(パーソン)」に着目しているため、一つの交通手段だけでなく、公共交通、自動車、自転車、徒歩といった交通手段の乗り継ぎ状況を捉えることができる。

な行		
の	乗り継ぎポイント	宇都宮市の地域内交通と乗り継ぎができるバス停等のこと。

ま行		
も	モビリティ・マネジメント	1人1人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。



芳賀町



宇都宮市