



# 芳賀・宇都宮 地域公共交通計画

## 概要版

令和6年6月  
(令和7年3月 一部変更)





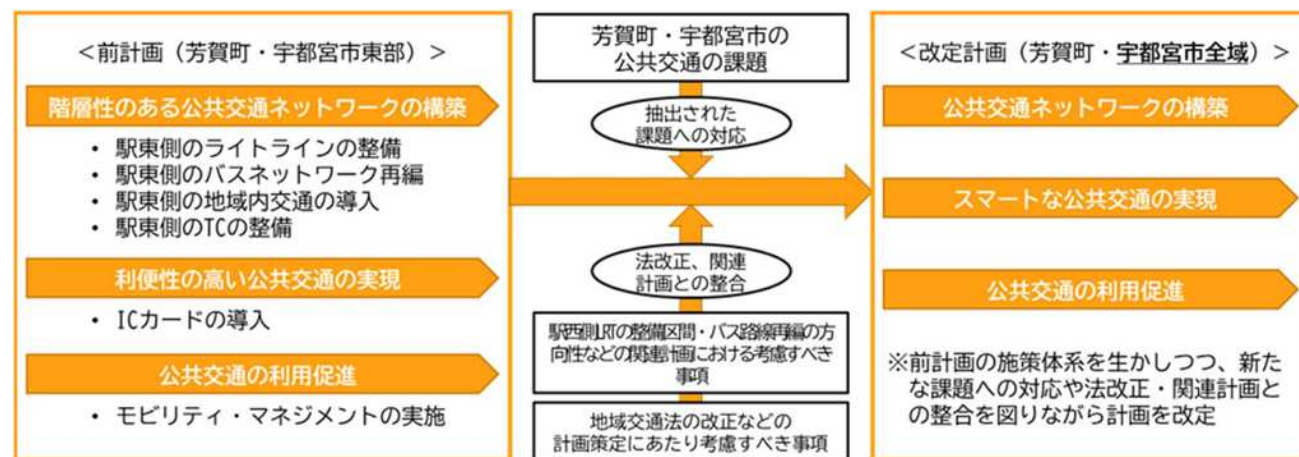
# 第1章 | はじめに

## 1.2 計画の目的

- 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系統の連動化などに対応するものです。

## 1.3 計画策定の考え方

- これまで、宇都宮市東部地域・芳賀町を計画区域とした前計画に基づき、東西の基幹公共交通としてのライトラインの整備などに取り組んできたところであり、今後ともライトラインを基軸とした公共交通ネットワークの構築に両市町が共同で取り組んでいく必要があることから、前計画を改



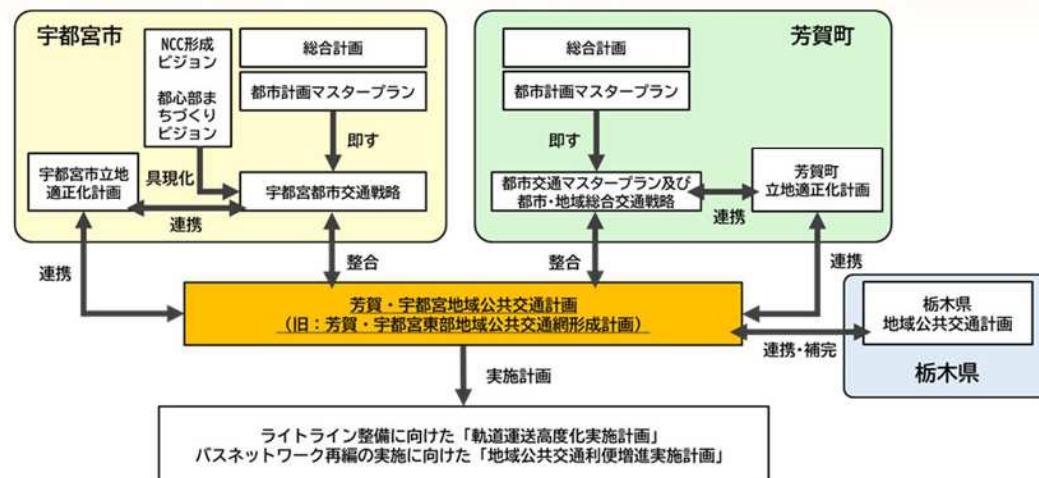
定することとし、芳賀町と宇都宮市が引き続き共同で策定しました。このため、計画の策定にあたっては、前計画の内容を引き継ぎつつ、JR宇都宮駅西側のライトラインの整備やバス路線再編の検討の進捗を踏まえて、事業内容や目標指標の拡充・見直しを行いました。

- あわせて、当該計画への乗合バス等の補助系統の連動化の対応にあたり地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)に該当する補助対象路線の位置づけを行いました。

# 第1章 | はじめに

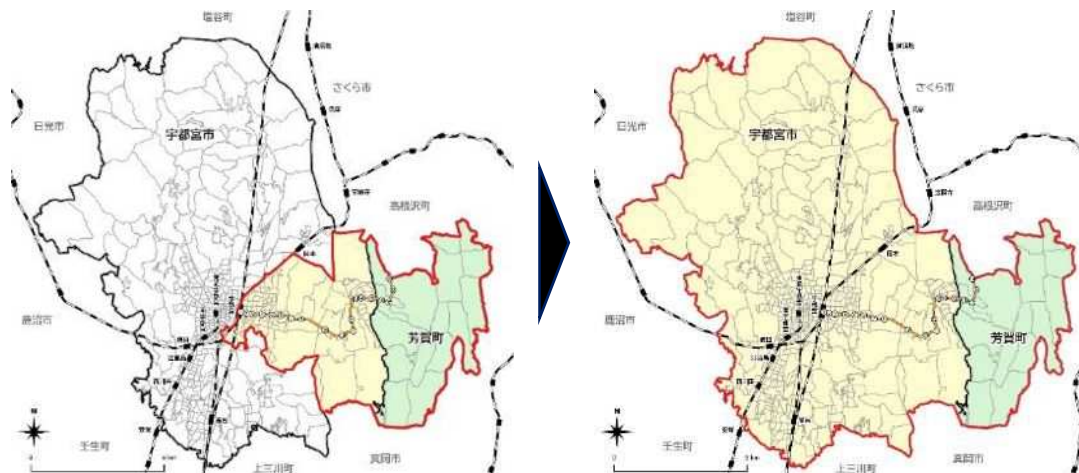
## 1.4 計画の位置付け

- 今回策定する計画は、駅西側ライトライン導入に向けた事業計画となる「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となる「地域公共交通利便増進実施計画」の前提となる計画であり、芳賀町・宇都宮市の公共交通ネットワークを具体化していくものになります。



## 1.5 計画の対象区域

- 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。



## 1.6 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年を目安に必要な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

「地域交通法」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。

### 2.2 前計画の主な取組状況

前計画の「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」における、主な取組の状況について整理しました。

#### 【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





## 第2章 | 前計画の評価等

### 2.3 前計画の目標の達成状況

- 「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・宇都宮市ともに前年に比べ、上昇しております。
- 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。

| 目標指標                |      | 計画策定時                   | 目標値<br>(令和6年度) | 最新数値<br>(令和5年度)     | 達成率    |
|---------------------|------|-------------------------|----------------|---------------------|--------|
| 公共交通の利用者数           |      | 1,557万人／年<br>(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<br>(面積比)  |      | 70.5%<br>(平成27年度)       | 97.4%          | 97.2%               | 99.8%  |
| 公共交通<br>に対する<br>満足度 | 宇都宮市 | 37.9%<br>(平成26年度)       | 49.4%          | 51.4%               | 104.1% |
|                     | 芳賀町  | 55.4%<br>(平成25～27年度の平均) | 62.5%          | 41.4%               | 66.2%  |
| 計画区域従業員数            |      | 10万3千人<br>(平成27年度)      | 10万3千人         | 11万1千人<br>(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形成状況

- 南北方向に鉄道、JR宇都宮駅の東側にライトライン
- JR宇都宮駅を中心にバスが放射状に運行
- 宇都宮市の郊外部等に地域内交通が運行
- 芳賀町内全域でデマンド交通が運行



### (2) 公共交通のカバー率(人口比)

宇都宮市は、約9割でカバーしているが、郊外部の一部の地域や市街地部の道路狭路地区などで公共交通空白地が存在している。  
➡ 郊外部や市街地部の一部に残る公共交通空白地域を解消する必要がある。

|      | 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



芳賀町は、町域の100%をカバーしているものの、町域北部にバス路線の空白地域が存在している。

➡ 町域北部のバス路線の空白地域の解消する必要がある。



# 第3章 | 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状



## 3.2 幹線バス路線等のサービス水準の状況

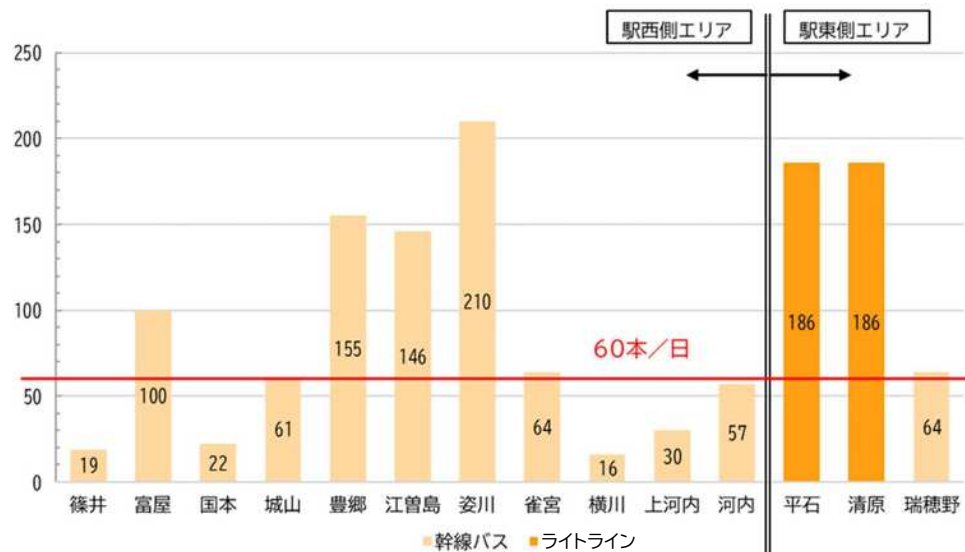
### (1) 都市拠点と地域拠点を結ぶライトラインと幹線バスのサービス水準

- 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。
  - ➡ 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。

#### 【ライトラインと幹線バス路線の運行頻度】



#### 【ライトラインと幹線バスの運行本数】



# 第3章 | 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状

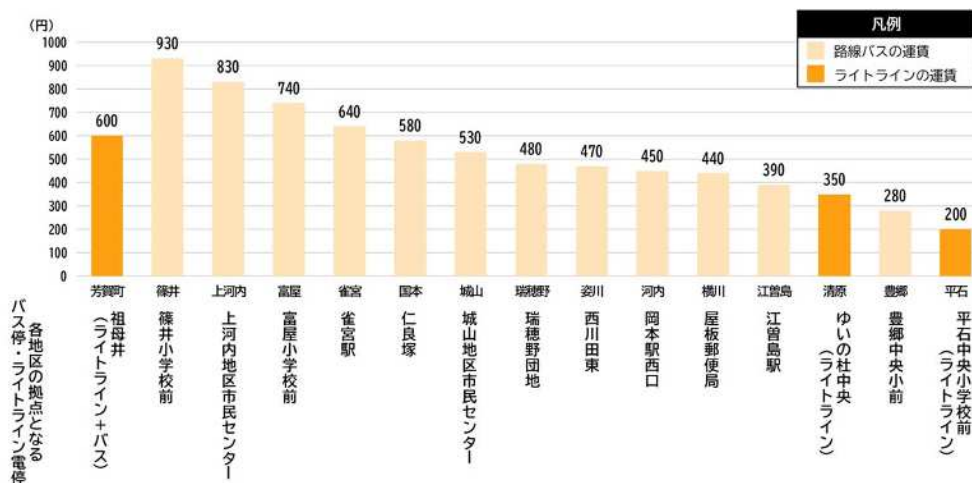


## 3.2 幹線バス路線等のサービス水準の状況

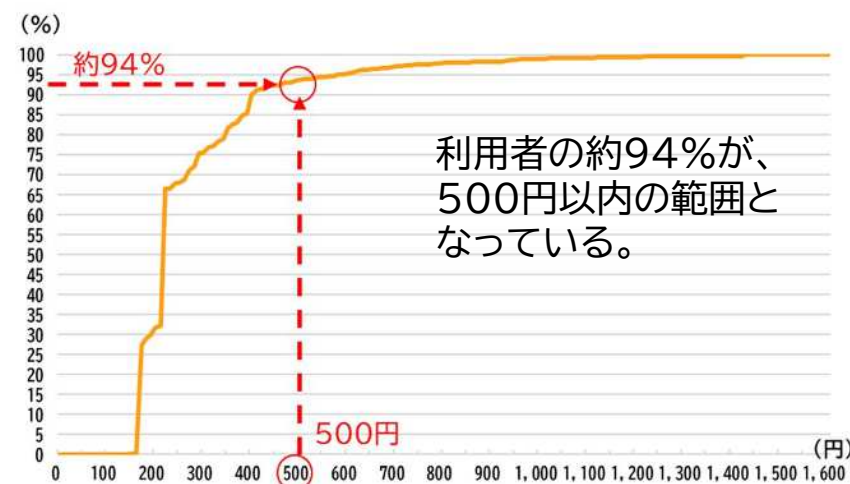
### (2) 公共交通の運賃サービスの状況等 ① 公共交通の運賃体系

- ・ 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。

【各拠点等からJR宇都宮駅までの運賃(宇都宮市)】



【バス利用者数の累積比率と運賃】



※ 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)



# 第3章 | 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状

## 3.2 幹線バス路線等のサービス水準の状況

### (2) 公共交通の運賃サービスの状況等 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はもとより、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、以下のような運賃負担軽減策を実施しているところです。
- ① 令和3年6月に日中の時間帯に市内の区間の路線バスを利用した際に、片道運賃の上限が400円となる「バスの上限運賃制度」を導入
- ② 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

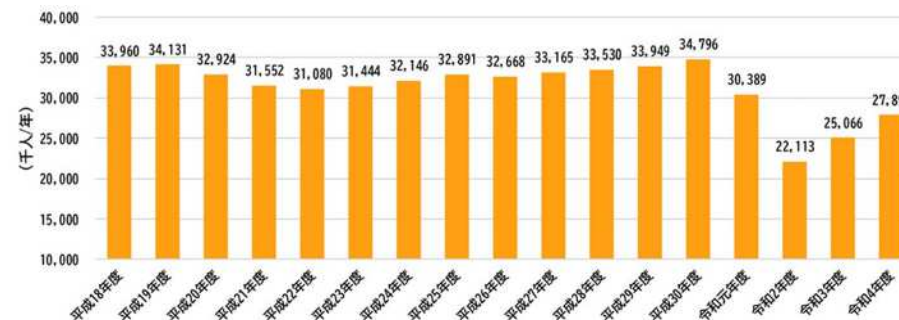


# 第3章 | 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状

## 3.3 公共交通の利用者数、芳賀町・宇都宮市の代表交通分担率

### 【公共交通の利用者数の推移(宇都宮市)】

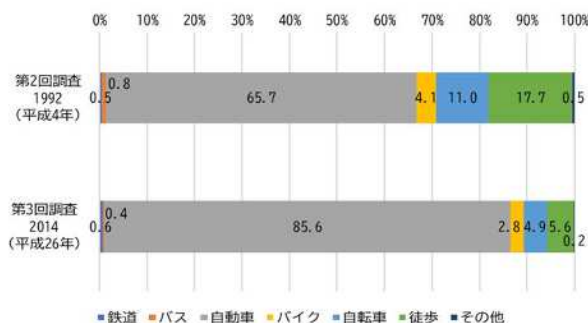
- 宇都宮市の公共交通の利用者数の推移は、平成23年度以降微増傾向にあったものの、コロナの感染拡大の期間に、外出自粛やテレワークの普及等による移動需要の減少により、大きく減少しました。その後、行動制限の解除などにより、直近は回復基調にあります。



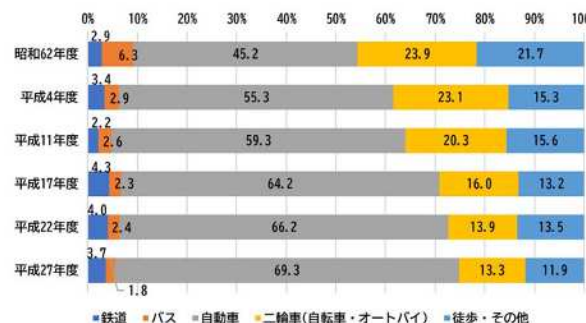
### 【代表交通手段分担率(全目的)の推移】

- 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。
- 宇都宮市の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。
- ➡ 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。

#### <芳賀町の代表交通手段分担率>

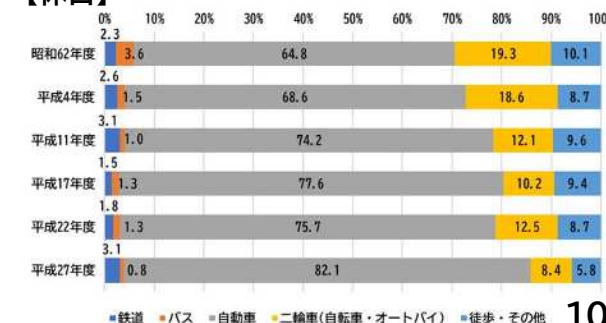


#### <宇都宮市の代表交通手段分担率> 【平日】



※ 端数処理の関係で、合計が100%にならない場合がある。

#### 【休日】





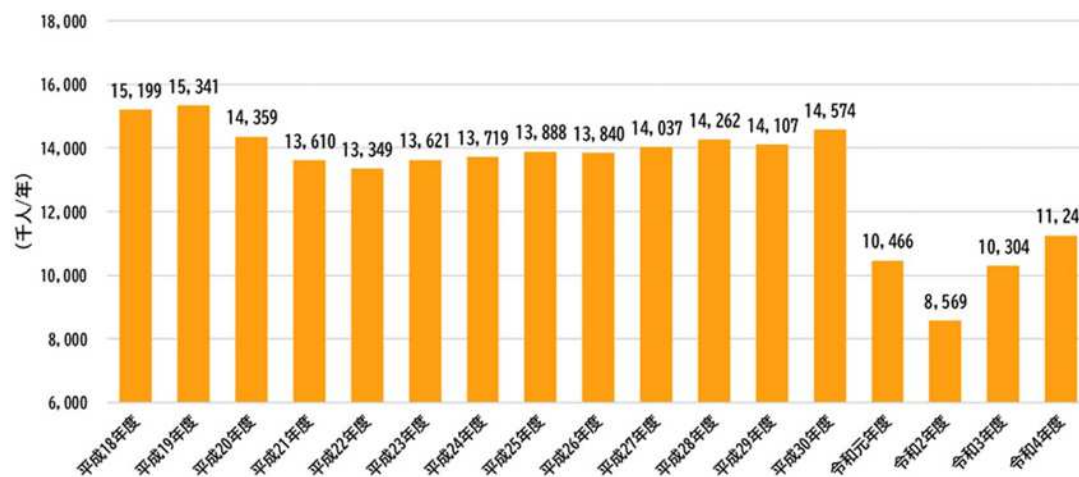
## 第3章 | 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状



### 3.4 路線バスの利用者数と補助額の推移

- 宇都宮市での路線バスの利用者数は、平成23年度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でいたところであったが、近年は回復基調にあります。
  - 芳賀町・宇都宮市では、路線バスの維持に向けてコロナ以前から赤字バス路線への補助を行っているが、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年度以降、大幅に増加しています。
- ➡ 引き続き、地域の移動手段として欠かせない路線バスを維持・充実するためにも、コロナの影響なども見極めながら行政が交通事業者と一体となって取り組む必要があります。

【バスの利用者数の推移(宇都宮市)】



【補助額の推移】



# 第3章 | 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状



## 3.5 地域内交通等の利用者の推移【宇都宮市】

- 近年の利用者数は、増加傾向となっていたが、コロナの影響を受けた令和2年度には1割強程度の減少したものの、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。

【利用者数の推移】



【補助額の推移】





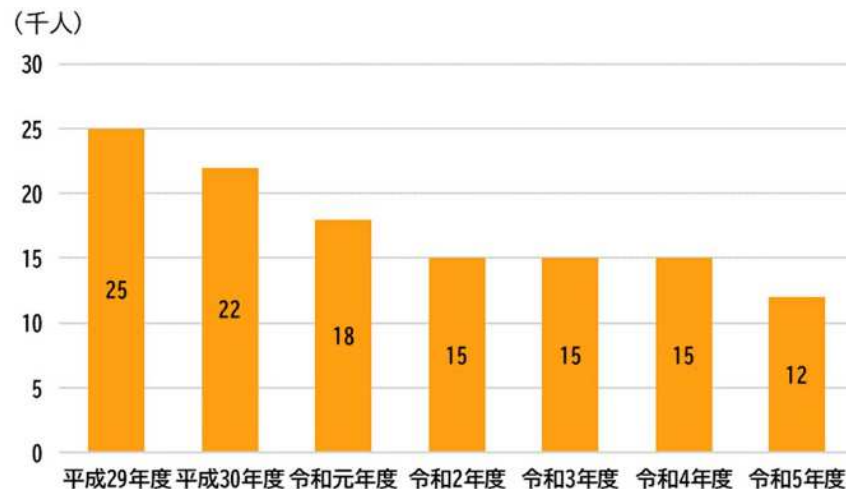
## 第3章 | 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状



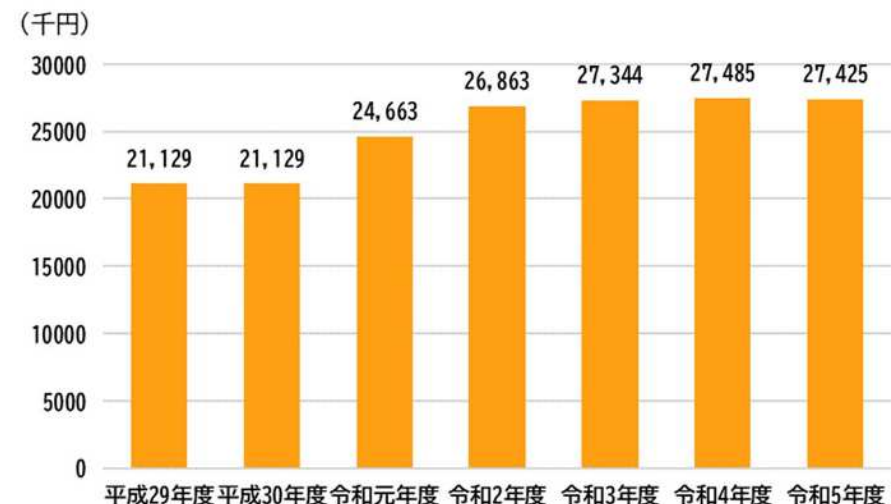
### 3.6 デマンド交通の利用者数・委託額の推移【芳賀町】

- 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、横ばいで推移しておりましたが、直近では減少しております。
- 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。  
➡ 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。

【利用者数の推移】



【委託額の推移】



# 第3章 | 芳賀町・宇都宮市を取り巻く公共交通の現状

## 3.7 国・栃木県の動向

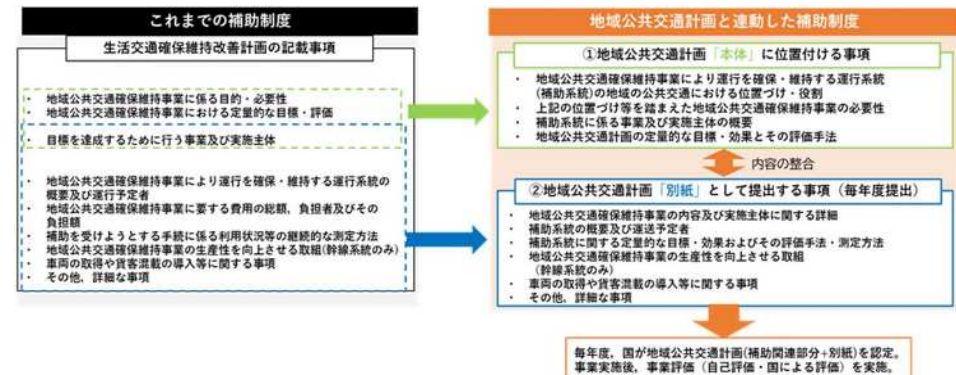
### (2)国 ① 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正(令和2年11月)

- 地域自らデザインする公共交通
  - ・ 地域公共交通のマスタープランである「地域公共交通計画」の策定の努力義務化
  - ・ 定量的な目標設定・評価の努力義務化



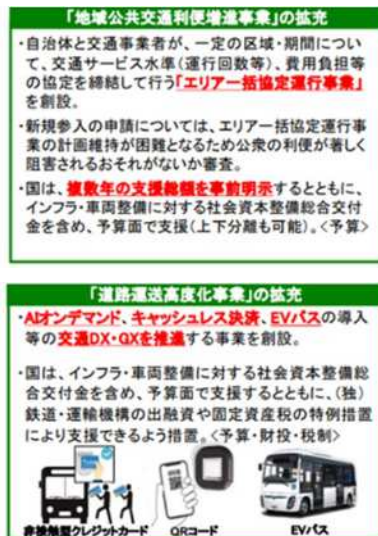
### ② 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化

- 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の補助要件化



### ③ 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5年10月)

- 地域公共交通のリ・デザイン
  - ・ 「関係者相互間の連携と協働の促進」に関する記載の努力義務化
  - ・ 自治体と交通事業者が、交通サービス水準、費用負担等を定めた協定を締結して行う「エリア一括協定運行事業」を創設
  - ・ AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通分野におけるDX・GXを推進する事業を創設



### (2)県 栃木県公共交通計画の策定(令和6年3月策定)

- 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





## 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の動きについて、以下に記載の計画の内容を整理しました。

### (1) 芳賀町

- 第7次芳賀町振興計画前期基本計画(R6.3)
  - 公共交通の更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
  - 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
- 芳賀町都市計画マスタープラン(H28.3改訂)  
【ネットワークの強化】
  - 宇都宮市や真岡市等近隣都市との交通ネットワークの強化
  - 地域の生活や活動を支える地域公共交通の形成
  - 誰もが安全安心に移動できる交通環境づくり
  - 低炭素都市づくり(地球温暖化対策)のための公共交通の充実
- 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(R3.6改訂)
  - 東西方向は、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
  - 南北方向に関しては、東西方向と連携した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行う
- 芳賀町立地適正化計画(R2.3)  
【基本方針】
  - 広域連携の交通ネットワークの構築
  - 誰もが安全安心に移動できる交通環境づくり
  - 利用しやすい地域公共交通の継続運営
  - 環境と人にやさしい交通まちづくり  
【戦略目標】
  - 新たな広域連携軸の形成による交通まちづくり
  - コンパクトな都市づくりを支える安全・安心な交通基盤づくり

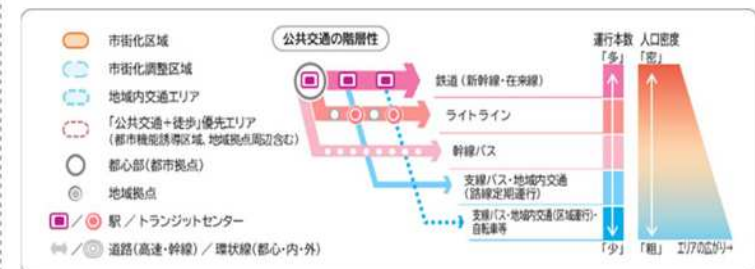
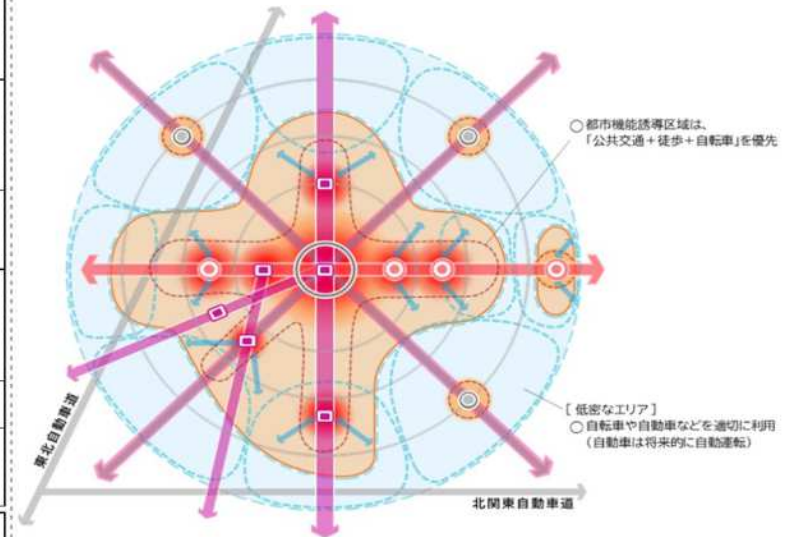
### (2) 宇都宮市

- 第6次宇都宮市総合計画(後期計画)(R5.2)
  - 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
  - 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
- 第3次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想(H31.3)
  - 『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る
  - 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を確立する
- ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン(H27.2)
  - 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・補完を図る
- 都心部まちづくりプラン(R6.2)
  - 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
  - 循環型交通やシェアモビリティの導入・運用を行う
- 宇都宮市立地適正化計画(R3.5)
  - ネットワーク型コンパクトシティの実現に向け、公共交通沿線などへの居住や都市機能の誘導
  - 都市拠点と地域拠点等を結ぶ公共交通ネットワークを維持・充実させる

## 第4章 | 上位関連計画と目指す将来像の整理

### 4.2 目指す都市交通の将来像(第2次 宇都宮都市交通戦略(後期計画)(R6.6策定))

|         |                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|---------|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 移動の「軸」  | 鉄道                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                      |
|         | ライトライン                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                          |
|         | 幹線バス路線                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                                                                         |
|         | 支線バス路線                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                         |
|         | 地域内交通                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                                                                    |
|         | タクシー                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                      |
|         | 自転車・パーソナルモビリティ               | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                        |
| 移動の「拠点」 | 道路ネットワーク                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                      |
|         | 土地利用との関係                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>                                                                                                                                                                                                    |
| 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) | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul> |





## 第5章 | 将来像の実現に向けた課題の整理

## 第6章 | 課題の整理と計画の基本理念・基本方針



計画の課題と基本方針の関係性、基本理念について、整理しました。

**【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。

### 芳賀町・宇都宮市の公共交通の課題

#### 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ります。
- 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、多様な交通手段間と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

- 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・充実などの公共交通サービスの向上を図る必要があります。
- 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、市民の意識を転換する必要があります。

### 改定計画における基本方針の方向性

#### 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、交通手段間が円滑に乗り継ぎ・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、地域住民の意識転換に向けた取組を推進します。

## 第6章 | 課題の整理と計画の基本理念・基本方針

### 6.3 将来の交通手段ごとのイメージ

鉄道・ライトライン・バス・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。

#### 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の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つ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)

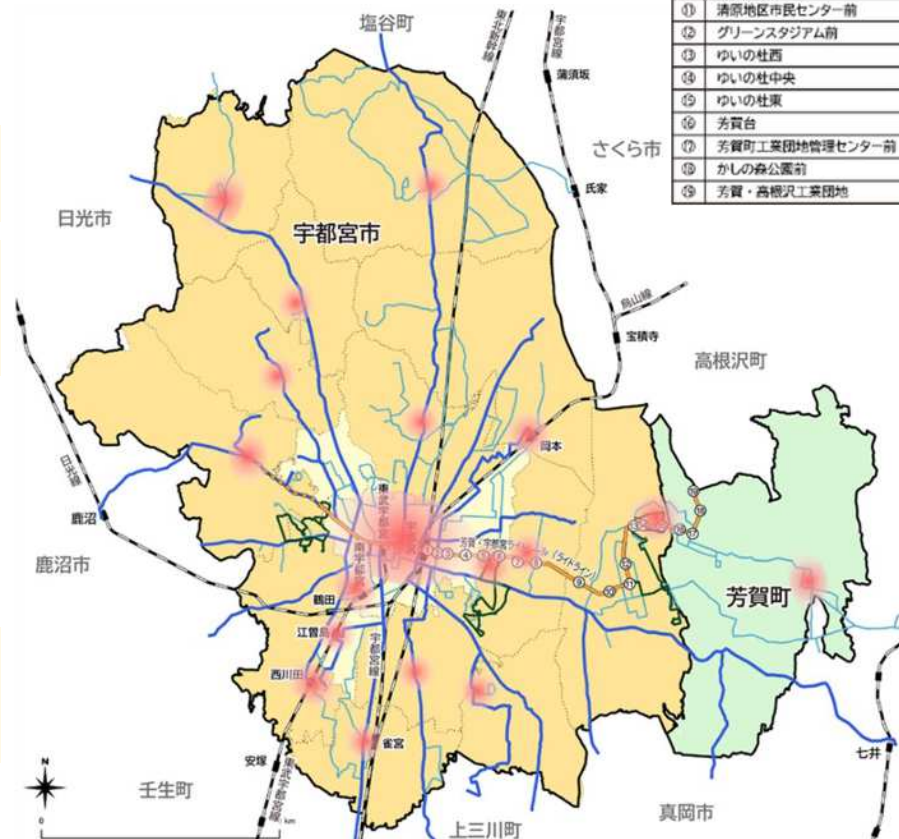
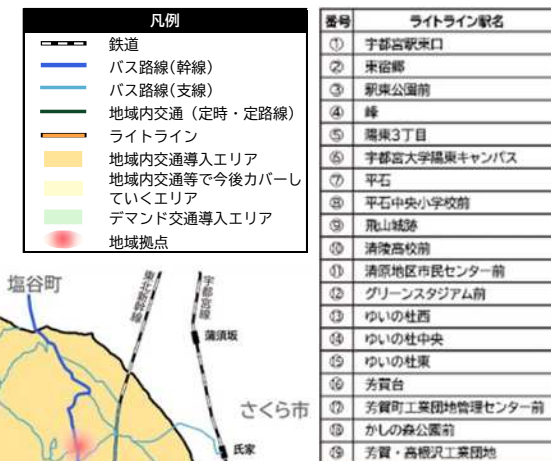
- ・ 郊外部においては、各地域での日常生活の移動手段として、地域内交通が整備されている。
- ・ 市街地において、各地域の特性に応じた生活交通が整備されている。

#### 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。



▲将来の公共交通ネットワークイメージ

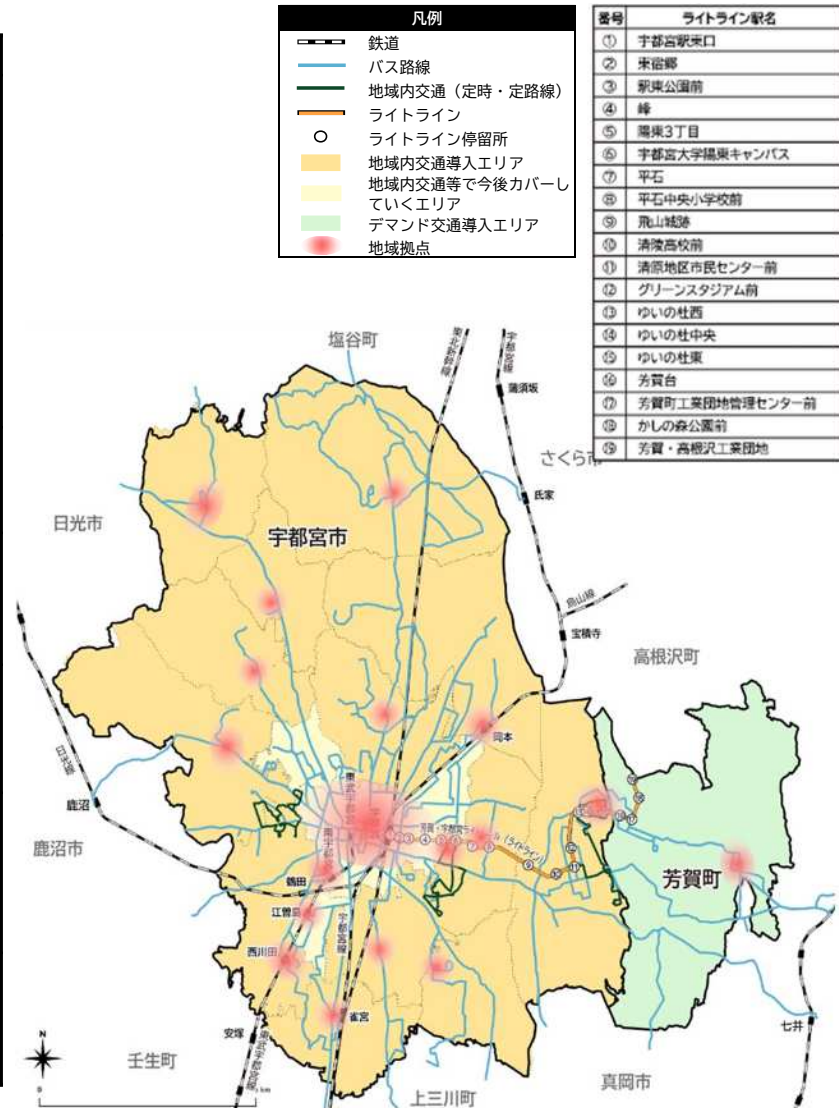


## 第6章 | 課題の整理と計画の基本理念・基本方針

### 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

| 位置づけ                 | 系統                               | 役割                                                                   | 確保・維持                                                                       |
|----------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| 基幹公共交通               | ライトライン<br>(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<br>(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。<br>(※)                       |
| 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。                                                 |
|                      |                                  | 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<br>(地区拠点内移動) | 地域内交通<br>(全域:薄橙色)<br>(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。<br>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<br>(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」に位置付け、役割、必要性等を整理しております。



▲芳賀町・宇都宮市の主な公共交通ネットワーク図 19

## 第6章 | 課題の整理と計画の基本理念・基本方針



### 6.5 地域公共交通確保維持事業の必要性

宇都宮市内においては、地区内を鉄道や路線バスなどが運行しているものの、駅や停留場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。

| 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<br>(運行は事業者<br>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

計画の全体像について、基本理念を3つの基本方針に分類しました。また、3つの基本方針に対して、それぞれ施策を行っていきます。

| 基本方針                | 基本施策                     | 施策・事業                                                                                                                    |
|---------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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    | ①JR宇都宮駅東側ライトラインの充実【芳賀町、宇都宮市】<br>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)【芳賀町、宇都宮市】                                                  |
|                     | 計画区域全域のバス路線の維持・充実        | ①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】<br>②NCCに資するバス路線の維持・充実【宇都宮市】                                               |
|                     | 日常の移動を支える公共交通の維持・充実      | ①デマンド交通の維持・充実【芳賀町】<br>②芳賀町の南北を結ぶ公共交通軸の確立【芳賀町】<br>③地域内交通の導入・利便性の向上【宇都宮市】<br>④市街地部における生活交通の確保【宇都宮市】                        |
|                     | 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&バスライド用駐輪場の整備【芳賀町、宇都宮市】<br>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【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【宇都宮市】<br>②バスと地域内交通の乗継ポイント等の充実【宇都宮市】<br>③バス乗り場「橋場」の交通結節機能の整備検討【芳賀町】<br>④公共交通の案内サインの充実【芳賀町、宇都宮市】    |
| 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【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【芳賀町、宇都宮市】<br>②デマンド交通システムの見直しの検討【芳賀町】<br>③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】<br>④ライトライン車両内のフリーWi-Fiの提供【芳賀町、宇都宮市】 |
| 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モビリティ・マネジメント【芳賀町、宇都宮市】<br>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【芳賀町、宇都宮市】                                  |

## 第7章 | 将来像の実現に向けて行う施策・事業

### 7.3 計画を評価する指標

| 評価指標              |        | 現況値<br>(令和5年度) | 目標値<br>(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年を目安に必要なに応じて、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

- ・ 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ています。

| 主 体       | 役 割                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地 域 住 民   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> <li>・ 行政や交通事業者が実施します施策・事業へ協力します</li> </ul>                     |
| 交 通 事 業 者 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 公共交通の利便性を向上させます</li> <li>・ 公共交通の利用促進策を実施します</li> <li>・ 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</li> </ul>                                   |
| 行 政       | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 持続可能な公共交通ネットワークを構築します</li> <li>・ 交通事業者が行う事業に対して適切な支援を行います</li> <li>・ 公共交通利用促進に関する市民への意識啓発や情報提供を行います</li> <li>・ 計画に位置付けた施策事業を推進します</li> <li>・ 計画を推進する組織を運営します(事務局)</li> </ul> |

