

芳賀・宇都宮東部地域公共交通
利便増進実施計画
(案)

宇都宮市・芳賀町

目 次

1	地域公共交通利便増進実施計画の策定の背景・目的	1
(1)	背景	1
(2)	目的	1
2	計画の実施区域	2
3	計画区域における公共交通ネットワークの変化	4
(1)	LRT（東西基幹公共交通）の導入（軌道運送高度化事業）	4
(2)	地域内交通・デマンド交通の導入	5
4	事業の内容，実施主体	6
	芳賀・宇都宮東部地域における現在の公共交通ネットワーク	7
	再編内容の概略図	8
	方面別のバス路線再編内容の詳細	9
5	地方公共団体による支援の内容	25
(1)	再編後のバス路線の維持・存続に向けた支援	25
(2)	地元住民への説明会等の実施	25
6	利便増進実施計画の期間	25
7	事業実施に必要な資金の額・調達方法	26
8	事業の効果	28
(1)	事業全体の効果	28
(2)	方面別の効果	29
9	地域公共交通利便増進実施事業に合わせて行う事業	31
(1)	LRT（東西基幹公共交通）の導入（軌道運送高度化事業）【再掲】	31
(2)	交通結節機能の強化（トランジットセンターの整備等）	32
(3)	地域内交通・デマンド交通の導入【再掲】	33
(4)	新たな運賃制度の導入	34
(5)	モビリティ・マネジメントの実施	35
10	総合計画・立地適正化計画等の関連計画との整合・連携	38
11	利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項	53

1 地域公共交通利便増進実施計画の策定の背景・目的

(1) 背景

芳賀町においては、都市機能の集約・強化とネットワークの強化を図るとともに、集約化された都市機能を町民の誰もが享受できるように、デマンド交通の運行や生活バス路線の運行支援などに加え、宇都宮市と協力・連携しながらLRTの導入にも取り組むことで、誰もが移動しやすい交通環境の創出を目指している。

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

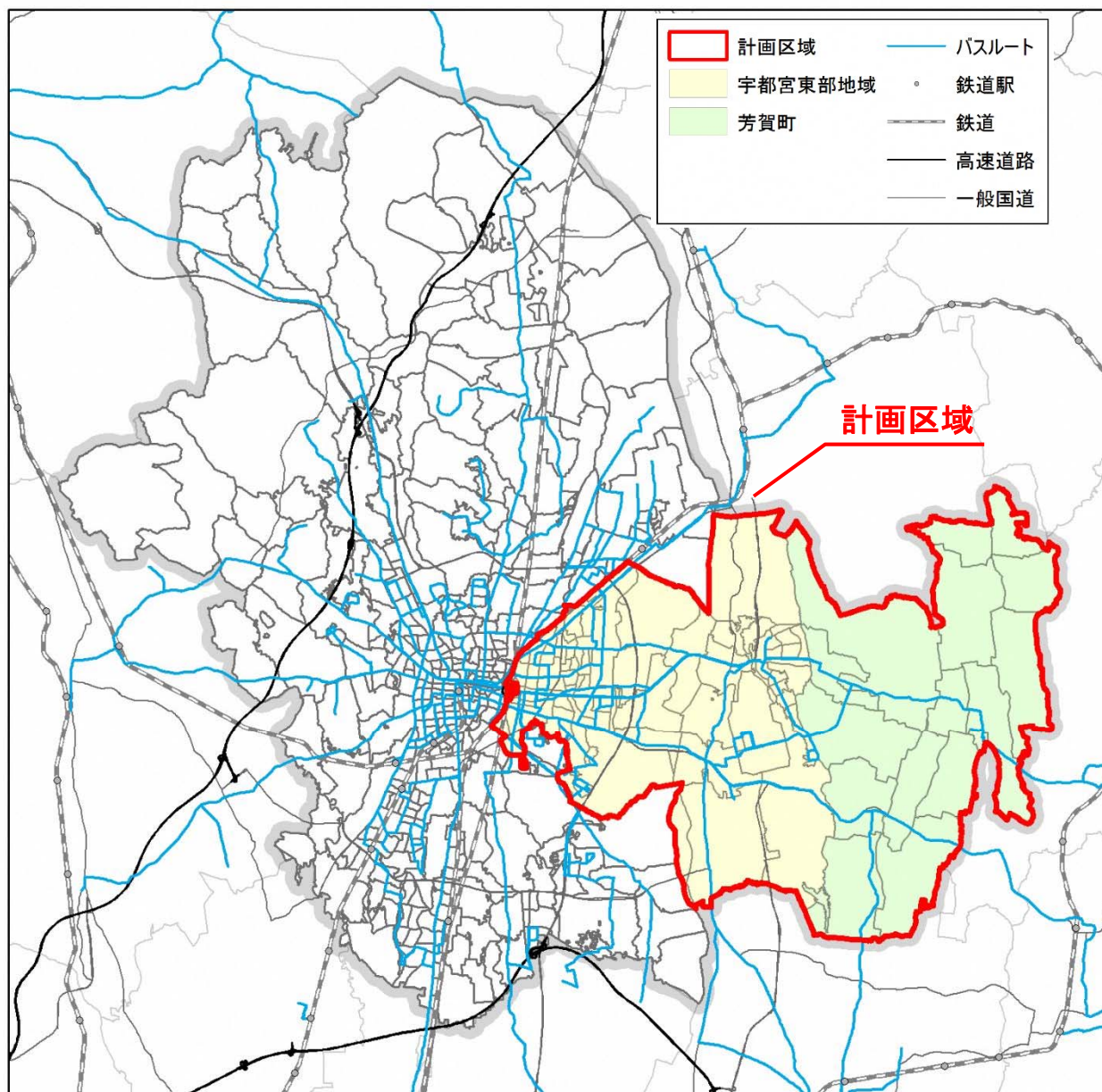
こうした状況を踏まえ、芳賀町と宇都宮市は、平成27年11月に「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画（以下、「網形成計画」という。）」を策定し、計画に基づき、基幹公共交通としてのLRTの整備や交通結節機能の強化と併せて、「バスネットワークの再編」に取り組んでいるところである。

(2) 目的

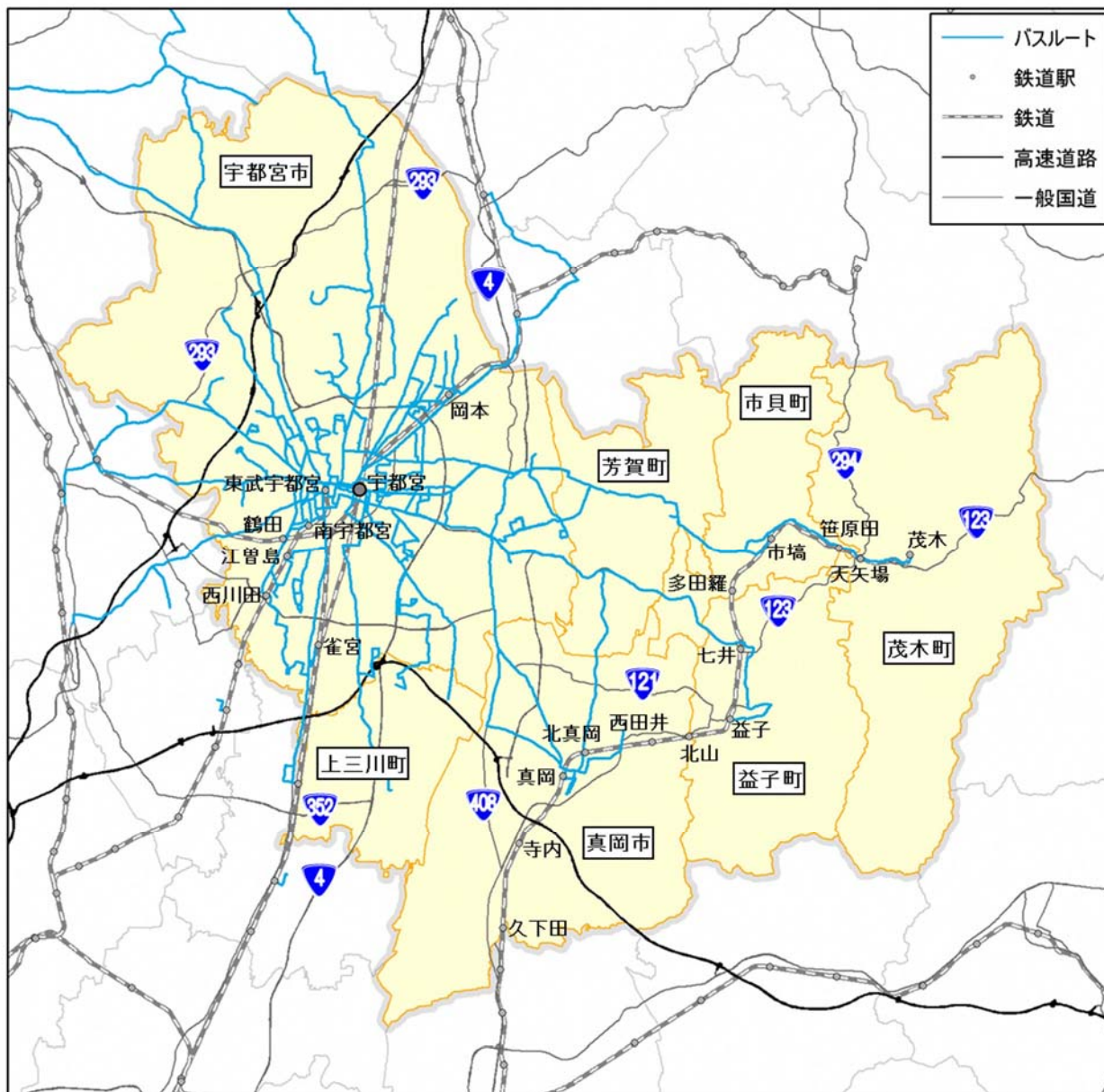
網形成計画において地域公共交通利便増進実施事業として位置づけた、芳賀・宇都宮東部地域における「バスネットワークの再編」を円滑かつ確実に実施するため、再編後の具体的な運行ルートや運行本数などの運行計画の詳細を取りまとめた「芳賀・宇都宮東部地域公共交通利便増進実施計画」を策定するもの。

2 計画の実施区域

計画の実施区域は、『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」と記す。）で定める宇都宮東部地域、芳賀町全体とする。



▲実施区域図



▲再編計画区域路線全体図

3 計画区域における公共交通ネットワークの変化

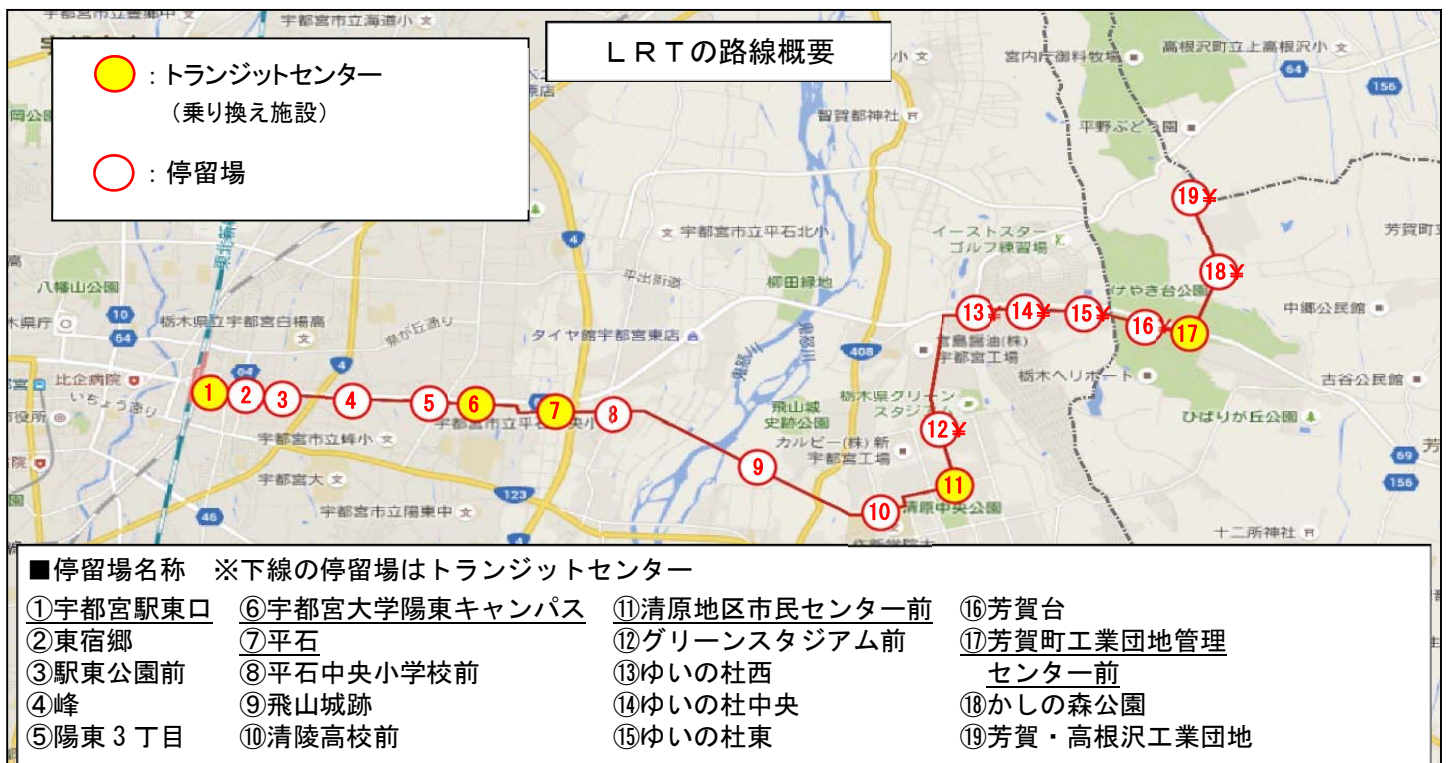
(1) LRT（東西基幹公共交通）の導入（軌道運送高度化事業）

安全で快適な移動手段を確保し、産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消、環境負荷の低減などを図るため、自動車利用からの転換を促進する公共交通ネットワークの実現に向け、東西基幹公共交通としてLRTを導入する。

【優先整備区間（JR宇都宮駅東側区間）の事業概要】

事業概要	
整備区間	宇都宮市宮みらい1番地1～芳賀郡芳賀町大字下高根沢4622番地先 約14.6km（複線）
停留場数	19箇所
導入車両	17編成（3車体連接，全長：約30m，定員：160人）
事業方式	公設型上下分離方式
軌道運送事業者 （営業主体：上）	宇都宮ライトレール株式会社
軌道整備事業者 （整備主体：下）	芳賀町・宇都宮市

運行計画	
運転時間帯	6時台～23時台
運転間隔	朝夕ピーク時（6～9時，17時～19時）：6分間隔（10本/時） オフピーク時（上記以外）：10分間隔（6本/時） ※ 休日は，終日10分間隔を想定
列車種別	朝夕ピーク時：普通列車・快速列車（平日のみ想定），オフピーク時：普通列車のみ
最高速度	全線40km/h（全線併用軌道）
所要時分	普通列車：約44分，快速列車：約38分
運転取扱	ワンマン運転



(2) 地域内交通・デマンド交通の導入

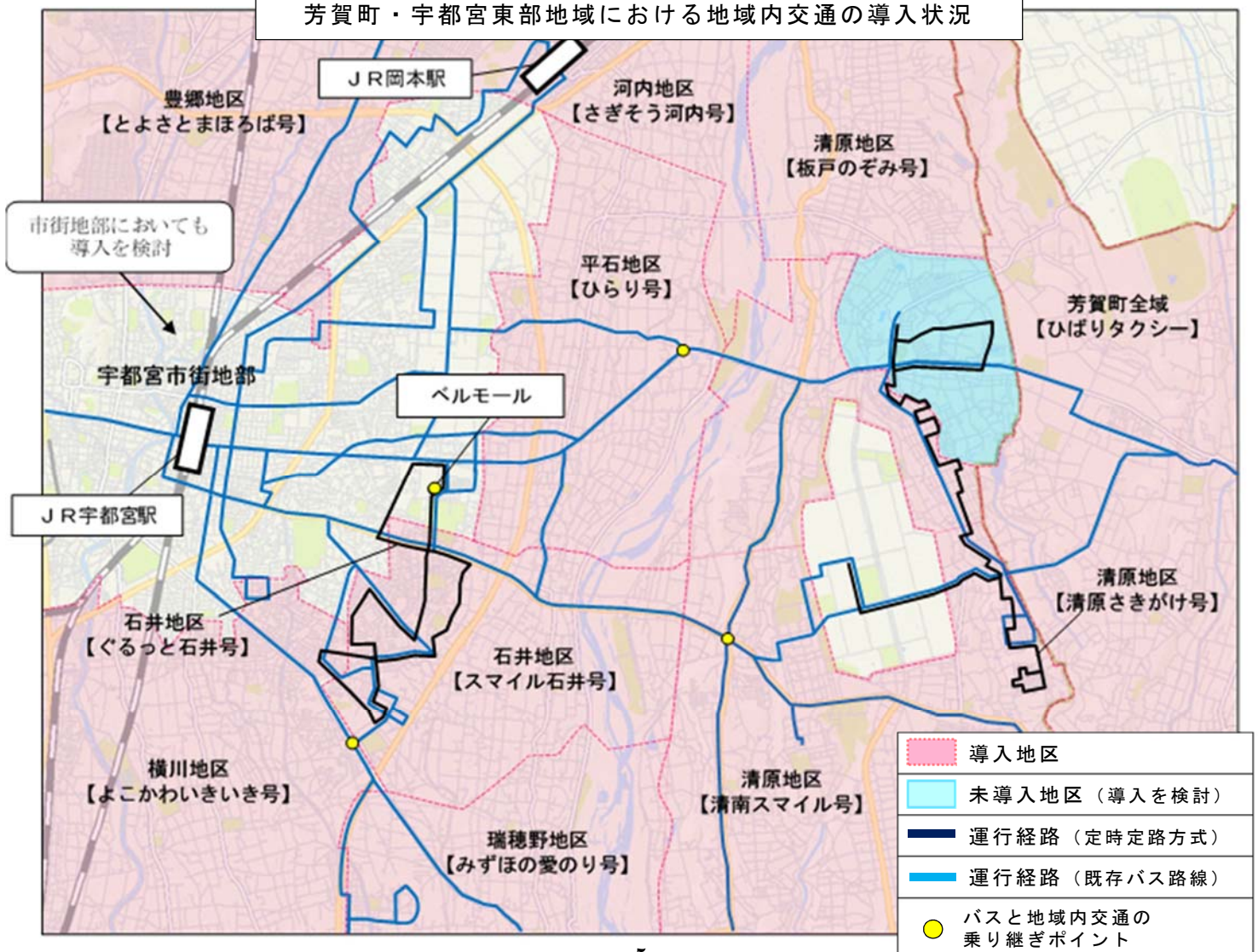
郊外部における公共交通空白地域の解消を図るため、地域を面的にカバーする地域内交通を導入するとともに、市街地においても、既存の公共交通との役割分担、地域特性等を踏まえた生活交通の確保を推進する。あわせて、LRTやバス路線との接続を強化する。

※ 芳賀町においては、町全域を対象としたデマンド交通を導入済

【芳賀町・宇都宮市における事業概要】

事業概要		
	芳賀町	宇都宮市
導入地区	芳賀町全域	郊外部全13地区 市街地部1地区（石井地区）
運行方式	デマンド方式	定時定路方式，デマンド方式 （地域の要望等に合わせて運行）
運行主体	㈱藤観光バス （芳賀町が委託）	アサヒタクシー・泉タクシー・関東交通・ 雀タクシー・矢野自動車 （各地域の運営組織が委託）
運賃	大人（中学生以上）1回200円 小人（小学生以下）1回100円 ※日赤便は大人500円，小人200円	定時定路方式：1回150円
		デマンド方式：1回300円 （小学生半額，未就学児無料）

芳賀町・宇都宮東部地域における地域内交通の導入状況



4 事業の内容、実施主体

(1) 事業内容

鉄道やLRT、バス、地域内交通が効果的・効率的に連携した、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの実現のため、LRTの導入と合わせてバス路線の再編を行う。

(2) 実施主体

芳賀町、宇都宮市、交通事業者

＜参考：バス路線再編の方向性＞

① 公共交通空白地域の解消

- ・ LRTの周辺地域などに存在する公共交通空白地域を解消するため、地域内交通と役割分担しながら、バス路線の新設・拡充を図る。

② 定時性・速達性の向上

- ・ 他市町にまたがる運行距離が長い路線などにおいて、道路混雑時に大幅な遅延が散見されることから、定時性に優れるLRTにバス路線の接続を図る。

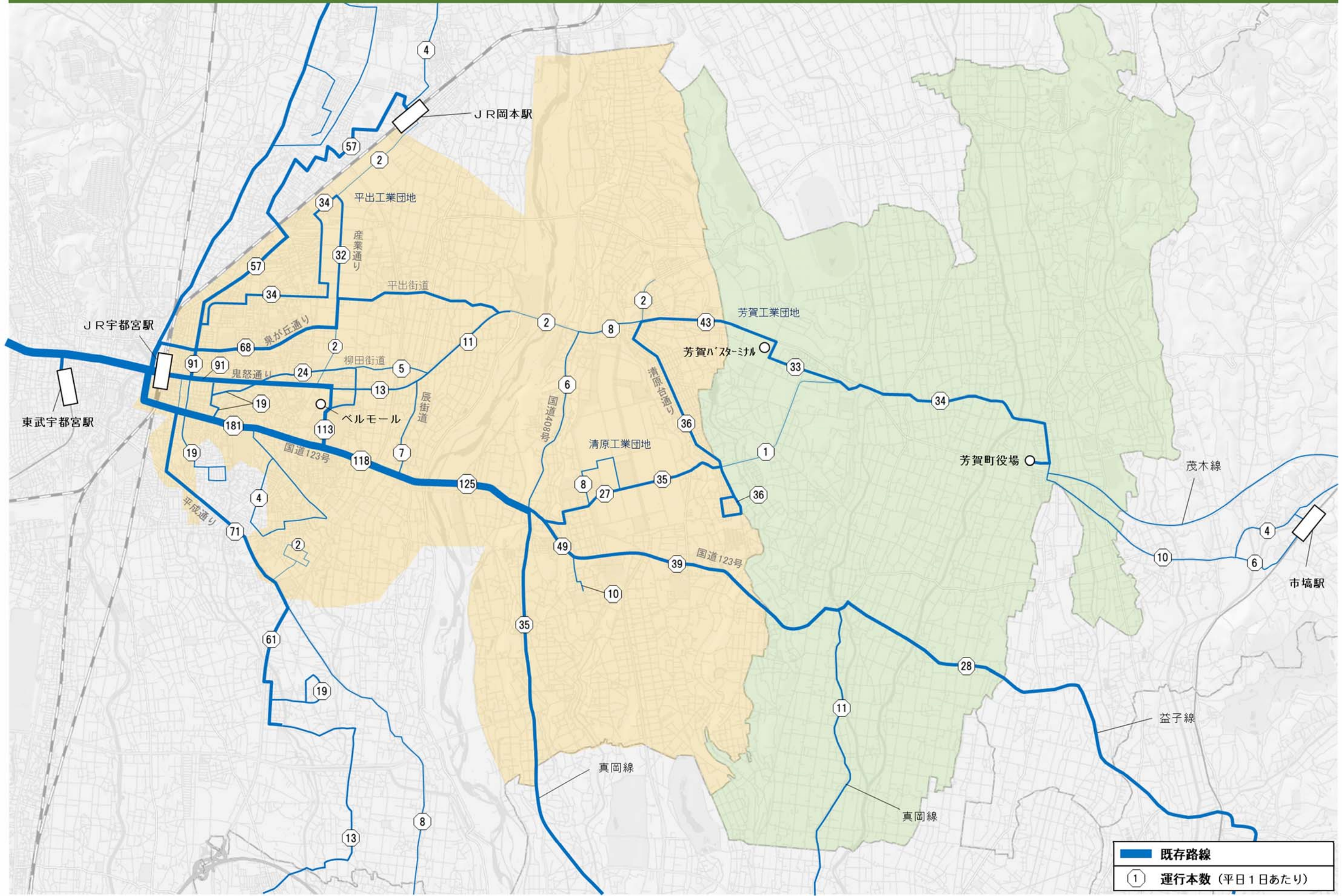
③ 運行の効率化、公共交通間の役割分担

- ・ LRTの運行経路と重複するバス路線については、LRTの周辺や郊外部等を運行する支線バスなどに置き換える。
- ・ 郊外部等の利用者が少ないバス路線については、運行の効率化を図るため、地域内交通との役割分担を図る。

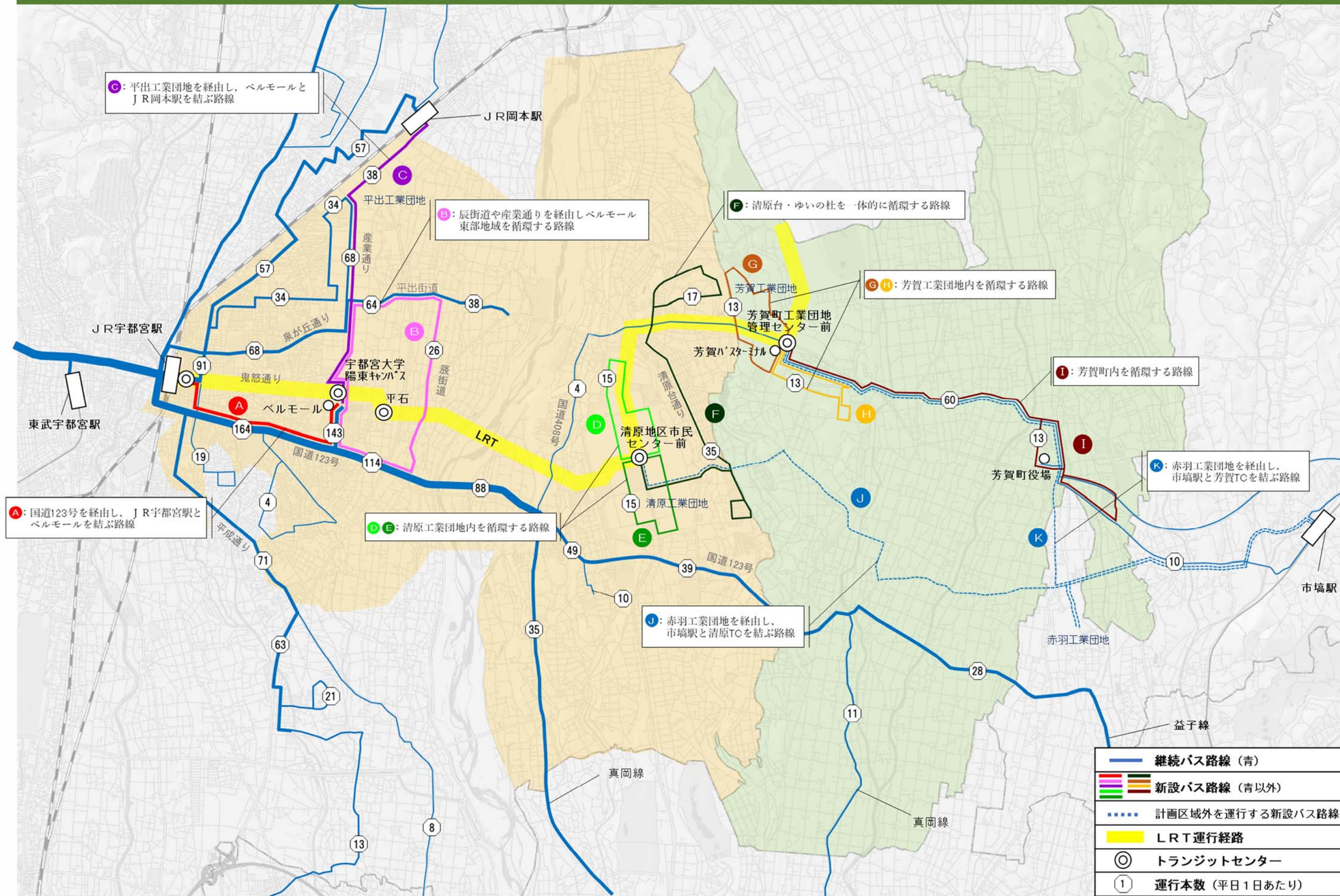
④ 事業運営の継続性の確保、経営資源の有効活用

- ・ バス事業者の継続的な事業運営のため、再編後のバス路線の収支に配慮しながら、車両や乗務員などの経営資源をバス路線の新設・拡充等に最大限活用する。

芳賀・宇都宮東部地域における現在の公共交通ネットワーク



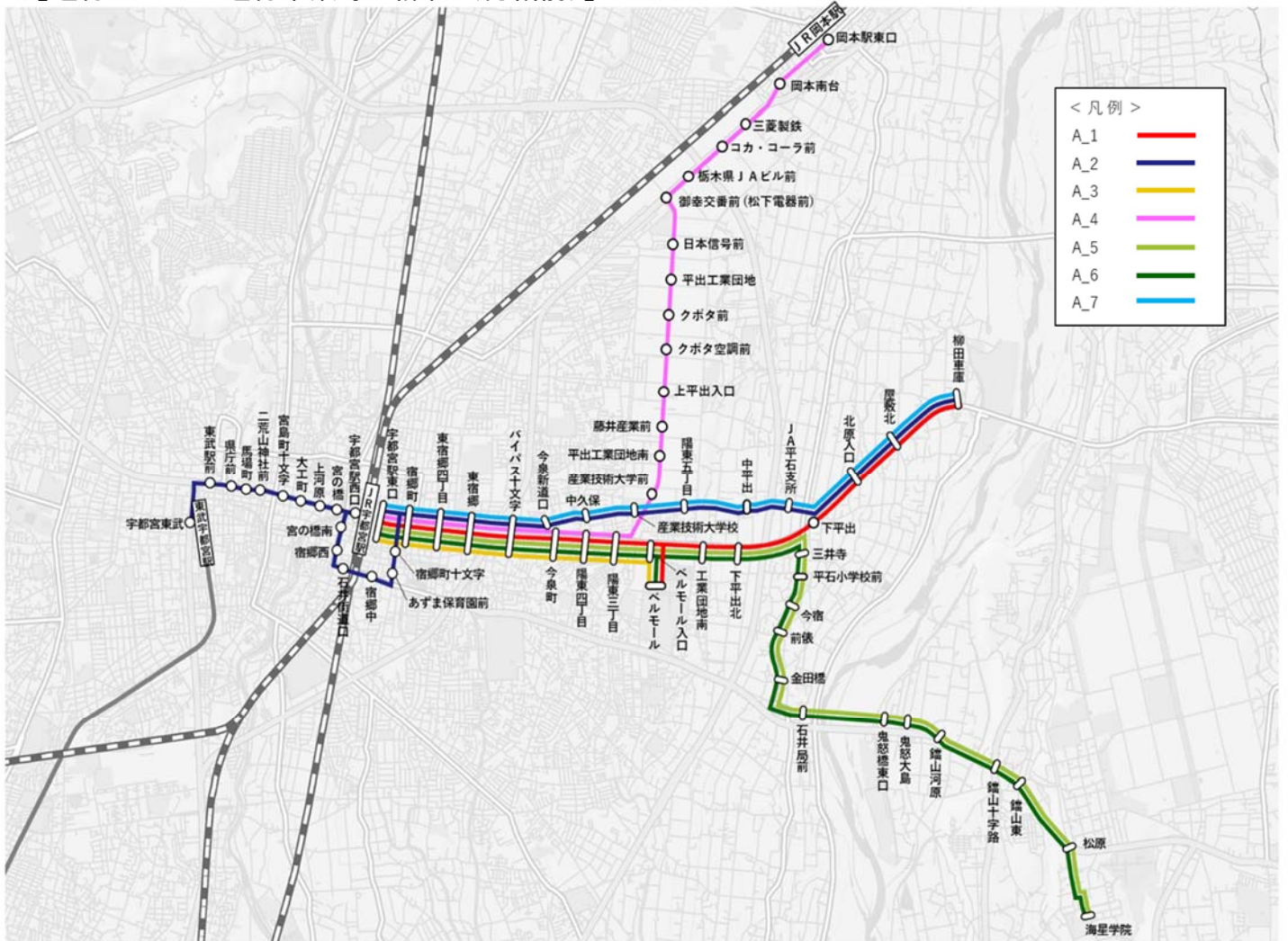
再編内容の概略図



A：ベルモール（鬼怒通り）

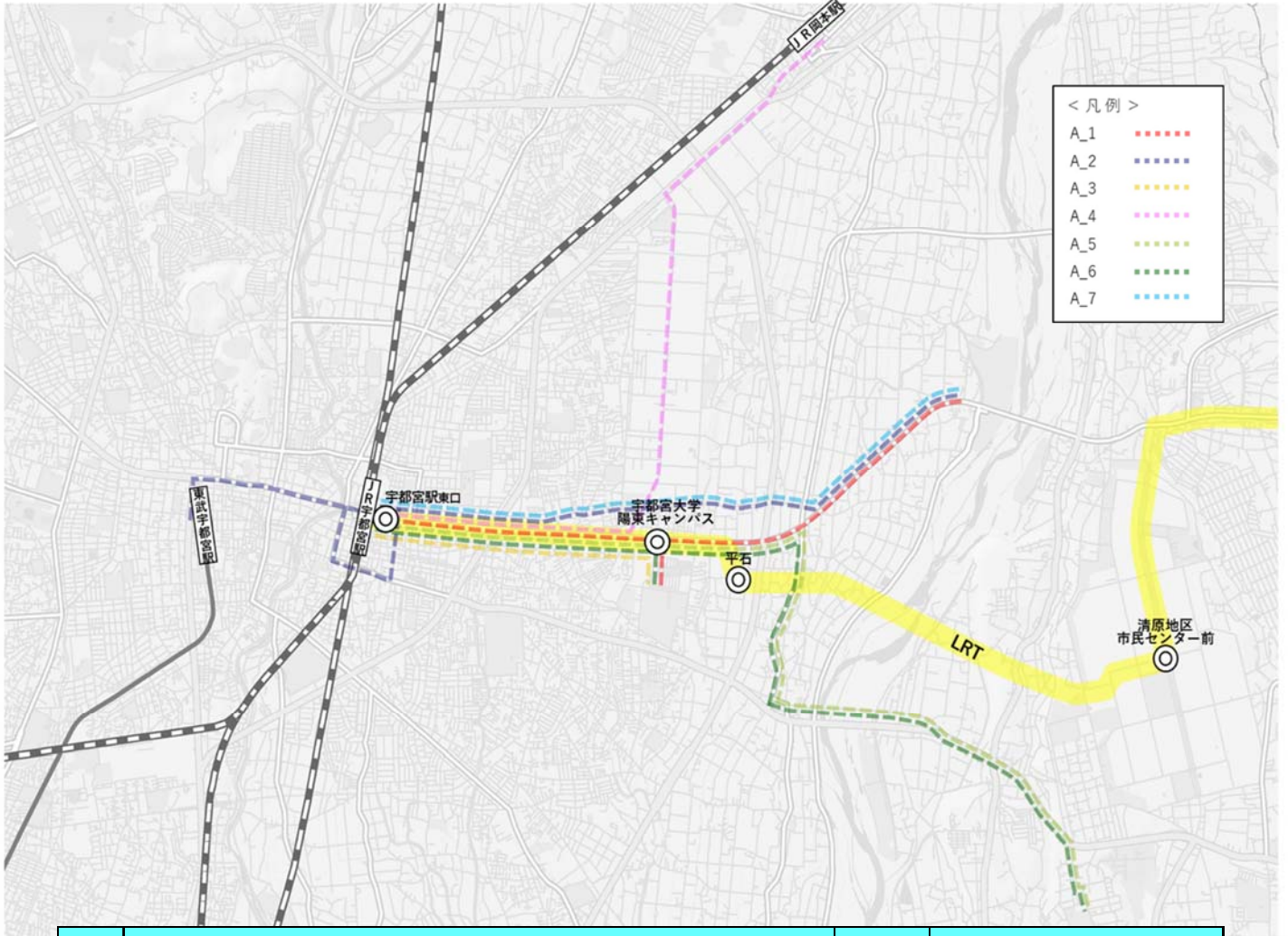
項目	内容
運行事業者	関東自動車株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
事業の態様	路線定期運行

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編前）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
A_1	宇都宮駅東口	東宿郷・ベルモール・下平出・屋敷北	柳田車庫	7.1	4	4	2
A_2	宇都宮東武	宇都宮駅東口・産業技術大学校・中平出	柳田車庫	10.1	1	0	0
A_3	宇都宮駅東口	新道	ベルモール	2.8	52	63	63
A_4	宇都宮駅東口	産業技術大学校前・平出工業団地	岡本駅東口	7.6	2	0	0
A_5	宇都宮駅東口	鑑山	海星学院	10.1	1	0	0
A_6	宇都宮駅東口	ベルモール・鑑山	海星学院	10.8	6	4	6
A_7	宇都宮駅東口	産業技術大学校・中平出	柳田車庫	6.3	4	4	2
合計					70	75	73

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編後）】



系統番号	区 間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経 由 地	終 点		平日	土曜	日曜・祝日
A_1	宇都宮駅東口	東宿郷・ベルモール・下平出・屋敷北	柳田車庫	7.1	—	—	—
A_2	宇都宮東武	宇都宮駅東口・産業技術大学校・中平出	柳田車庫	10.1	—	—	—
A_3	宇都宮駅東口	新道	ベルモール	2.8	—	—	—
A_4	宇都宮駅東口	産業技術大学校前・平出工業団地	岡本駅東口	7.6	—	—	—
A_5	宇都宮駅東口	錨山	海星学院	10.1	—	—	—
A_6	宇都宮駅東口	ベルモール・錨山	海星学院	10.8	—	—	—
A_7	宇都宮駅東口	産業技術大学校・中平出	柳田車庫	6.3	—	—	—
合 計					—	—	—

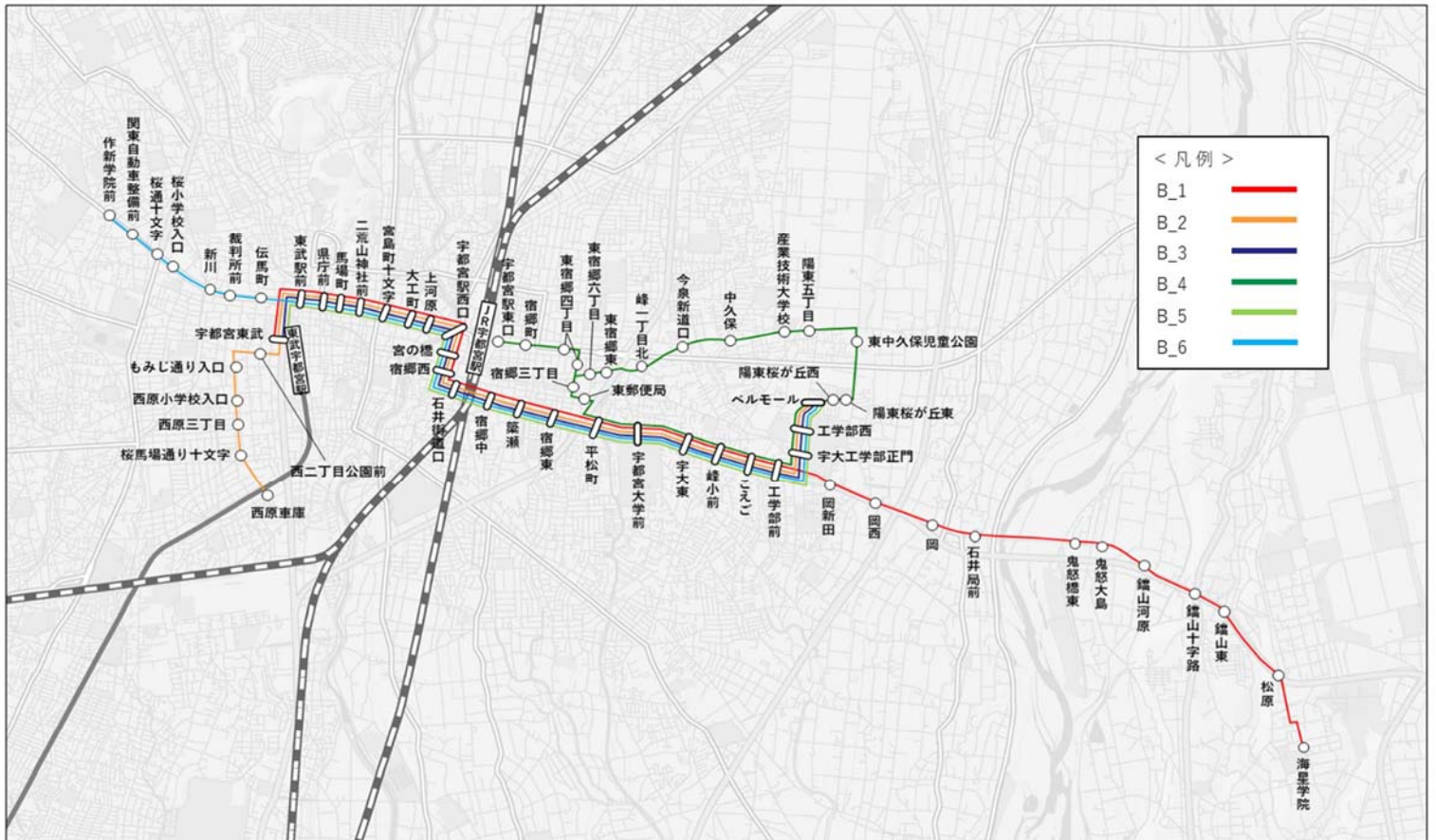
【A_1～7】

基幹公共交通として、鬼怒通りをLRTが運行することから、公共交通間の役割分担を踏まえ、鬼怒通りを運行する路線はLRTに置き換える。

B：ベルモール（国道123号）

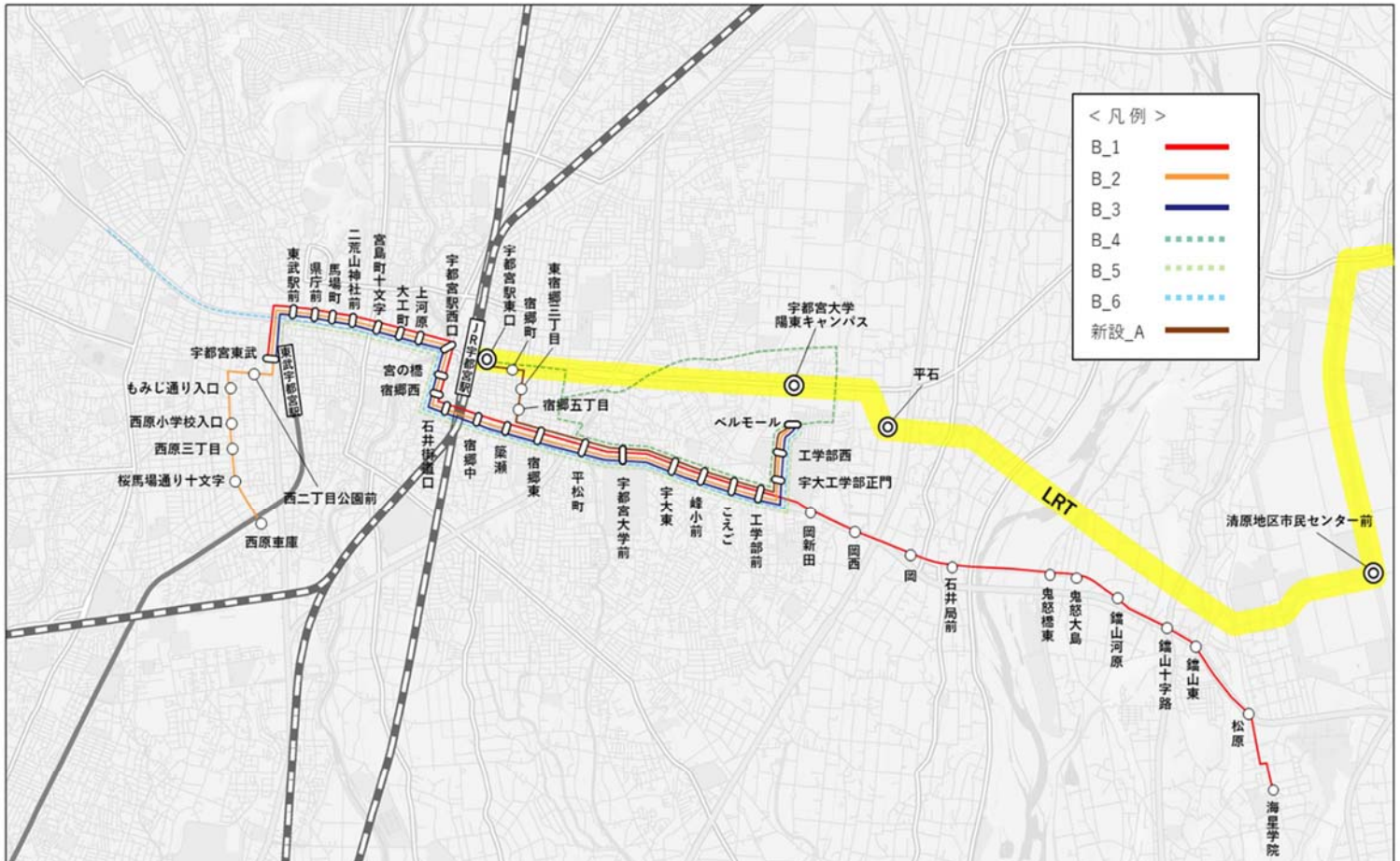
項目	内容
運行事業者	関東自動車株式会社（B_1～4） ジェイアールバス関東株式会社（B_5～6）
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
事業の態様	路線定期運行

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編前）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
B_1	宇都宮東武	宇都宮駅・宇大前・鑑山十字路	海星学院	11.2	3	2	0
B_2	西原車庫	宇都宮駅・宇大前	ベルモール	8.6	18	21	21
B_3	宇都宮東武	宇都宮駅・宇大前	ベルモール	6.6	6	5	4
B_4	宇都宮駅東口	産業技術大学校・ベルモール・宇大前(循環)	宇都宮駅東口	8.6	19	18	18
B_5	宇都宮東武	宇都宮駅・宇大前	ベルモール	6.4	8	6	2
B_6	作新学院前	宇都宮駅・宇大前	ベルモール	8.0	20	20	10
合計					74	72	55

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編後）】



系統番号	区 間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経 由 地	終 点		平日	土曜	日曜・祝日
B_1	宇都宮東武	宇都宮駅・宇大前・鑑山十字路	海星学院	11.2	10	6	6
B_2	西原車庫	宇都宮駅・宇大前	ベルモール	8.6	18	21	13
B_3	宇都宮東武	宇都宮駅・宇大前	ベルモール	6.6	6	5	4
B_4	宇都宮駅東口	産業技術大学校・ベルモール・宇大前(循環)	宇都宮駅東口	8.6	—	—	—
B_5	宇都宮東武	宇都宮駅・宇大前	ベルモール	6.4	—	—	—
B_6	作新学院前	宇都宮駅・宇大前	ベルモール	8.0	—	—	—
新設_A	宇都宮駅東口	宇大前	ベルモール	4.2	48	30	30
合 計					82	62	53

【B_4（宇大循環線）】

柳田街道区間がLRTの運行経路と概ね重複することから、LRTとの役割分担を踏まえ廃止

【B_5～6】

他の既存バス路線との重複を避けるとともに、経営資源を新設バス路線の運行に活用するため廃止

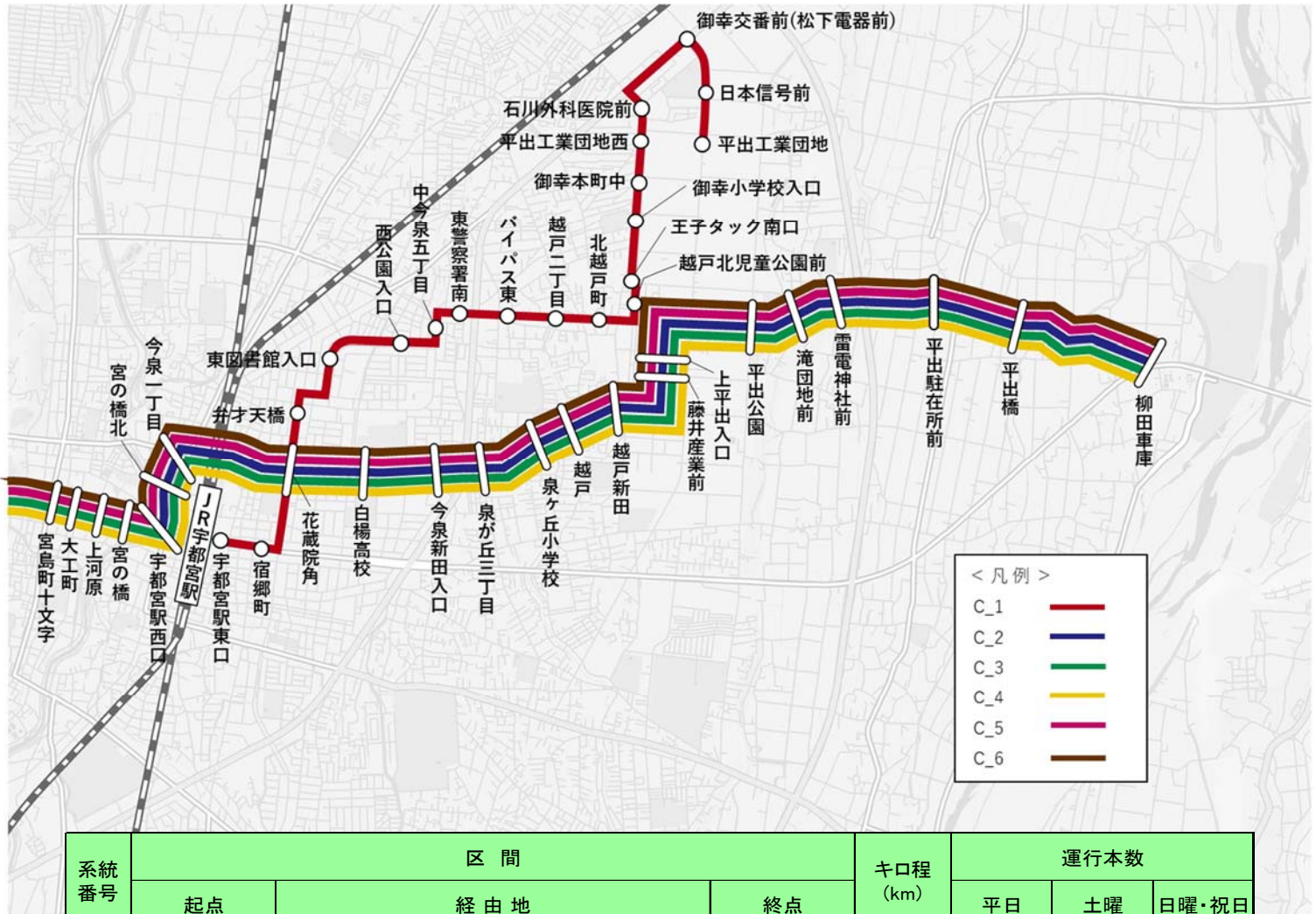
【新設_A】

LRTの南側で平行する国道123号を經由して、JR宇都宮駅東口からベルモールでLRTと接続するバス路線を新設

C：泉が丘通り・平出街道

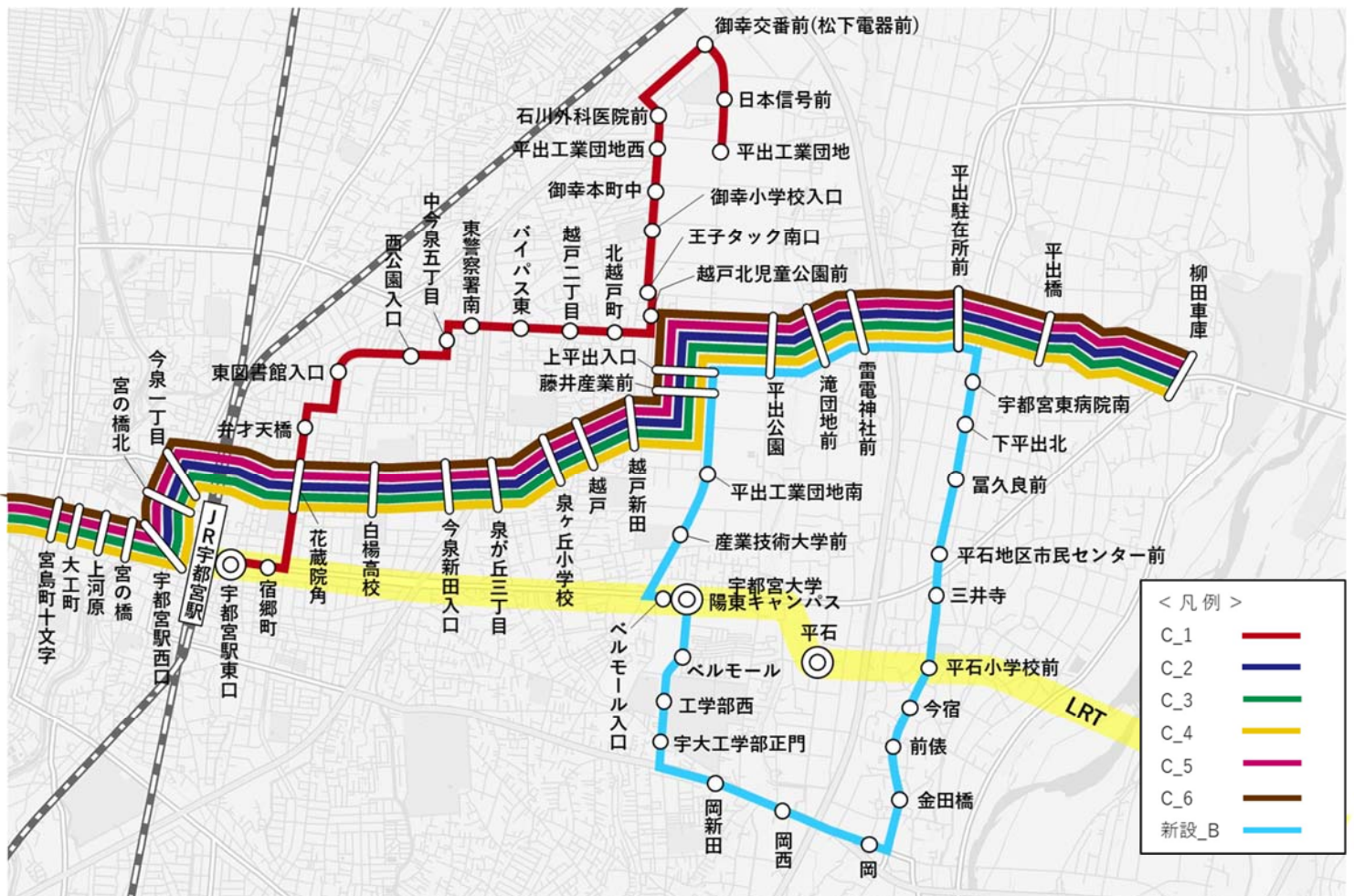
項目	内容
運行事業者	関東自動車株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
事業の態様	路線定期運行

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編前）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
C_1	宇都宮駅東口	宇都宮市体育館・宇都宮市東図書館	平出工業団地	6.8	34	28	24
C_2	宇都宮駅	白楊高校・越戸	柳田車庫	7.2	2	0	0
C_3	駒生営業所	宇都宮駅・白楊高校・越戸	柳田車庫	13.6	14	32	27
C_4	駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・白楊高校・越戸	柳田車庫	14.7	18	0	0
C_5	作新学院前	宇都宮駅・白楊高校・越戸	柳田車庫	11.0	2	0	0
C_6	宇都宮東武	宇都宮駅・白楊高校・越戸	柳田車庫	9.1	2	0	0
合計					72	60	51

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編後）】



系統番号	区 間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経 由 地	終 点		平日	土曜	日曜・祝日
C_1	宇都宮駅東口	宇都宮市体育館・宇都宮市東図書館	平出工業団地	6.8	34	28	24
C_2	宇都宮駅	白楊高校・越戸	柳田車庫	7.2	2	0	0
C_3	駒生営業所	宇都宮駅・白楊高校・越戸	柳田車庫	13.6	14	32	27
C_4	駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・白楊高校・越戸	柳田車庫	14.7	18	0	0
C_5	作新学院前	宇都宮駅・白楊高校・越戸	柳田車庫	11.0	2	0	0
C_6	宇都宮東武	宇都宮駅・白楊高校・越戸	柳田車庫	9.1	2	0	0
新設_B	ベルモール	産業技術大学前・平出公園・平石小学校前	ベルモール	9.0	26	26	26
合 計					98	86	77

【C_1～6】

泉が丘通り・平出街道を運行する既存バス路線については、LRT開業後も現在と同じサービス水準を確保

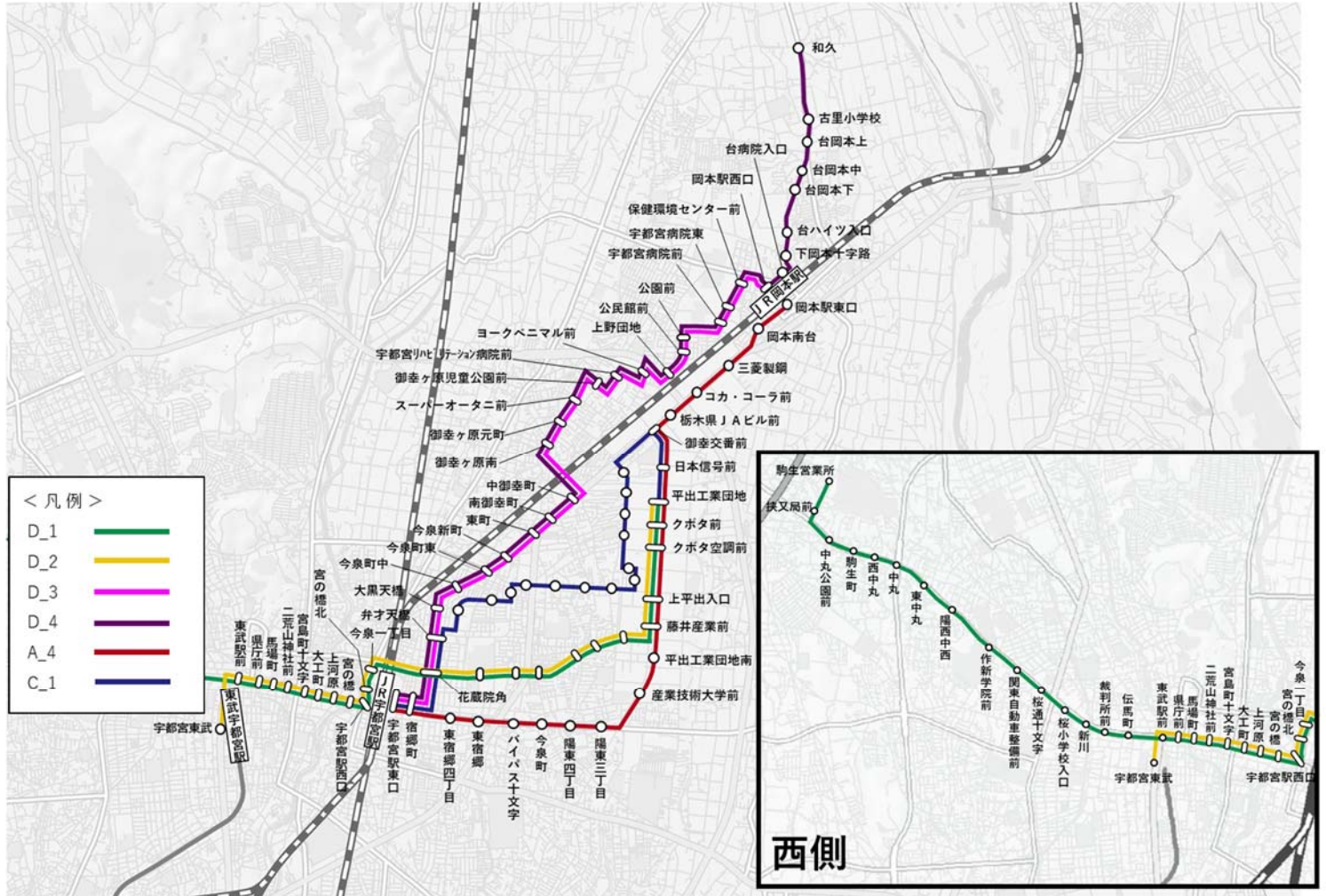
【新設_B】

ベルモールを起終点として、産業通り、平出街道、辰街道、国道123号を循環するバス路線を新設（両回り）

D：平出工業団地・御幸・岡本

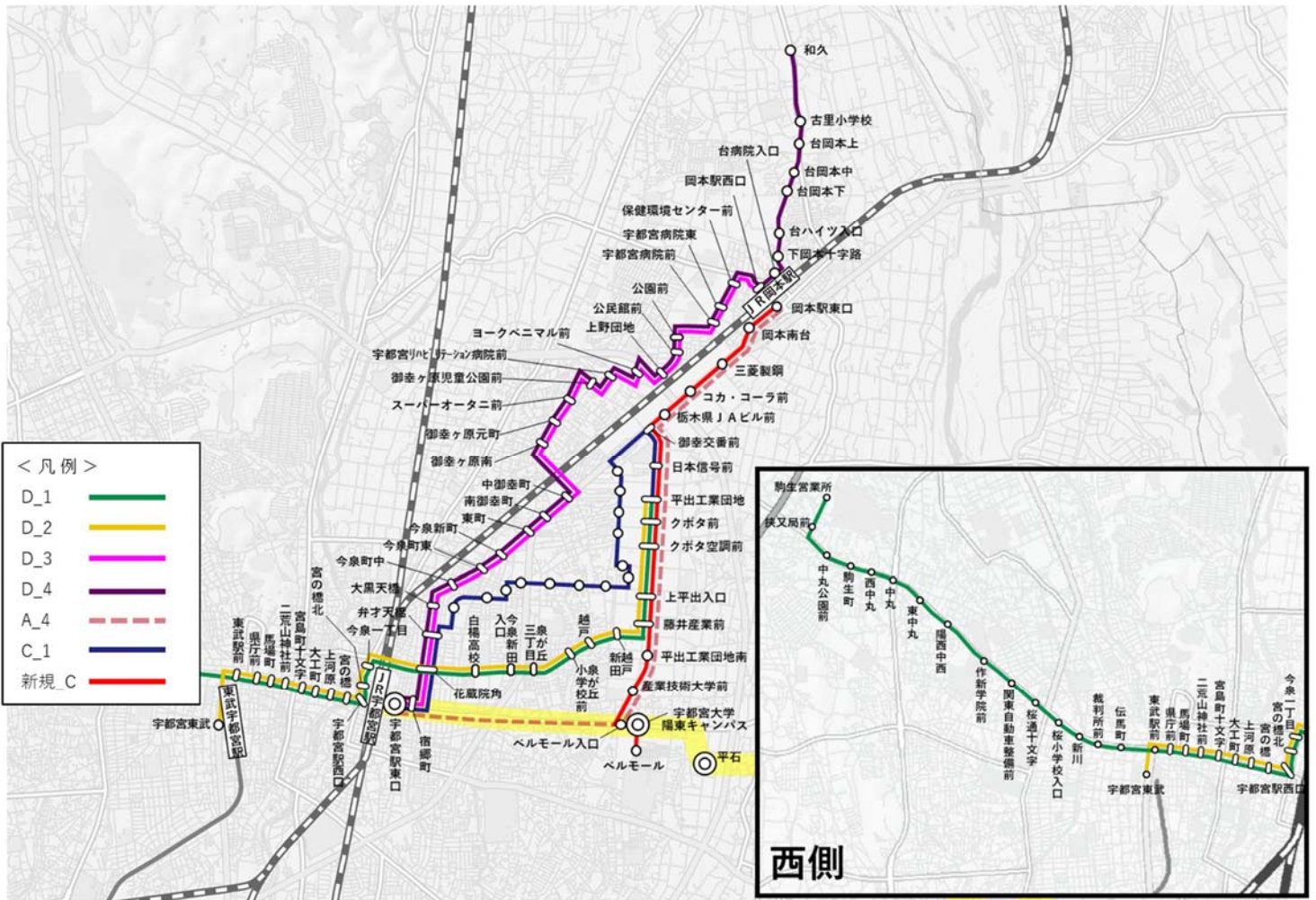
項目	内容
運行事業者	関東自動車株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
事業の態様	路線定期運行

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編前）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
D_1	駒生営業所	宇都宮駅・白楊高校・越戸・御幸小学校入口	平出工業団地	11.7	4	0	0
D_2	宇都宮東武	宇都宮駅・白楊高校・越戸・御幸小学校入口	平出工業団地	7.3	26	26	25
D_3	宇都宮駅東口	御幸ヶ原元町・上野団地	岡本駅西口	8.5	53	28	28
D_4	宇都宮駅東口	御幸ヶ原元町・上野団地・岡本駅西口	和久	11.5	4	4	4
A_4	宇都宮駅東口	産業技術大学前・平出工業団地	岡本駅東口	7.6	2	0	0
C_1	宇都宮駅東口	宇都宮市体育館・宇都宮市図書館	平出工業団地	6.8	34	28	24
合計					123	86	81

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編後）】



系統番号	区 間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経 由 地	終 点		平日	土曜	日曜・祝日
D_1	駒生営業所	宇都宮駅・白楊高校・越戸・御幸小学校入口	平出工業団地	11.7	4	0	0
D_2	宇都宮東武	宇都宮駅・白楊高校・越戸・御幸小学校入口	平出工業団地	7.3	26	26	25
D_3	宇都宮駅東口	御幸ヶ原元町・上野団地	岡本駅西口	8.5	53	28	28
D_4	宇都宮駅東口	御幸ヶ原元町・上野団地・岡本駅西口	和久	11.5	4	4	4
A_4	宇都宮駅東口	産業技術大学校前・平出工業団地	岡本駅東口	7.6	—	—	—
C_1	宇都宮駅東口	宇都宮市体育館・宇都宮市図書館	平出工業団地	6.8	34	28	24
新設_C	岡本駅東口	御幸交番前	ベルモール	5.7	38	26	26
合 計					159	112	107

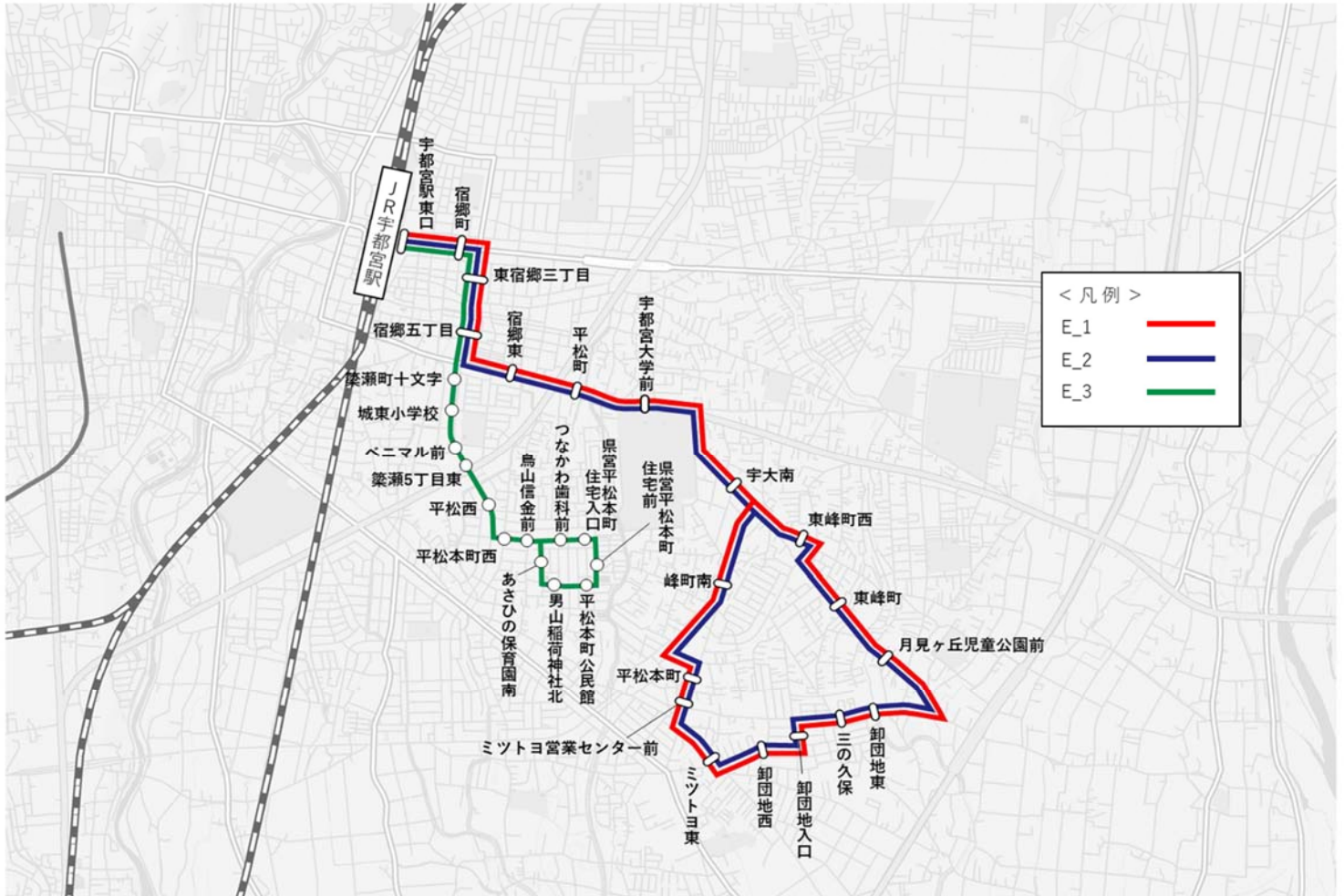
【新設_C】

平出工業団地を経由して、ベルモールTC（宇都宮大学陽東キャンパス）とJR岡本駅東口を結ぶ路線の新設

E：卸団地・平松本町

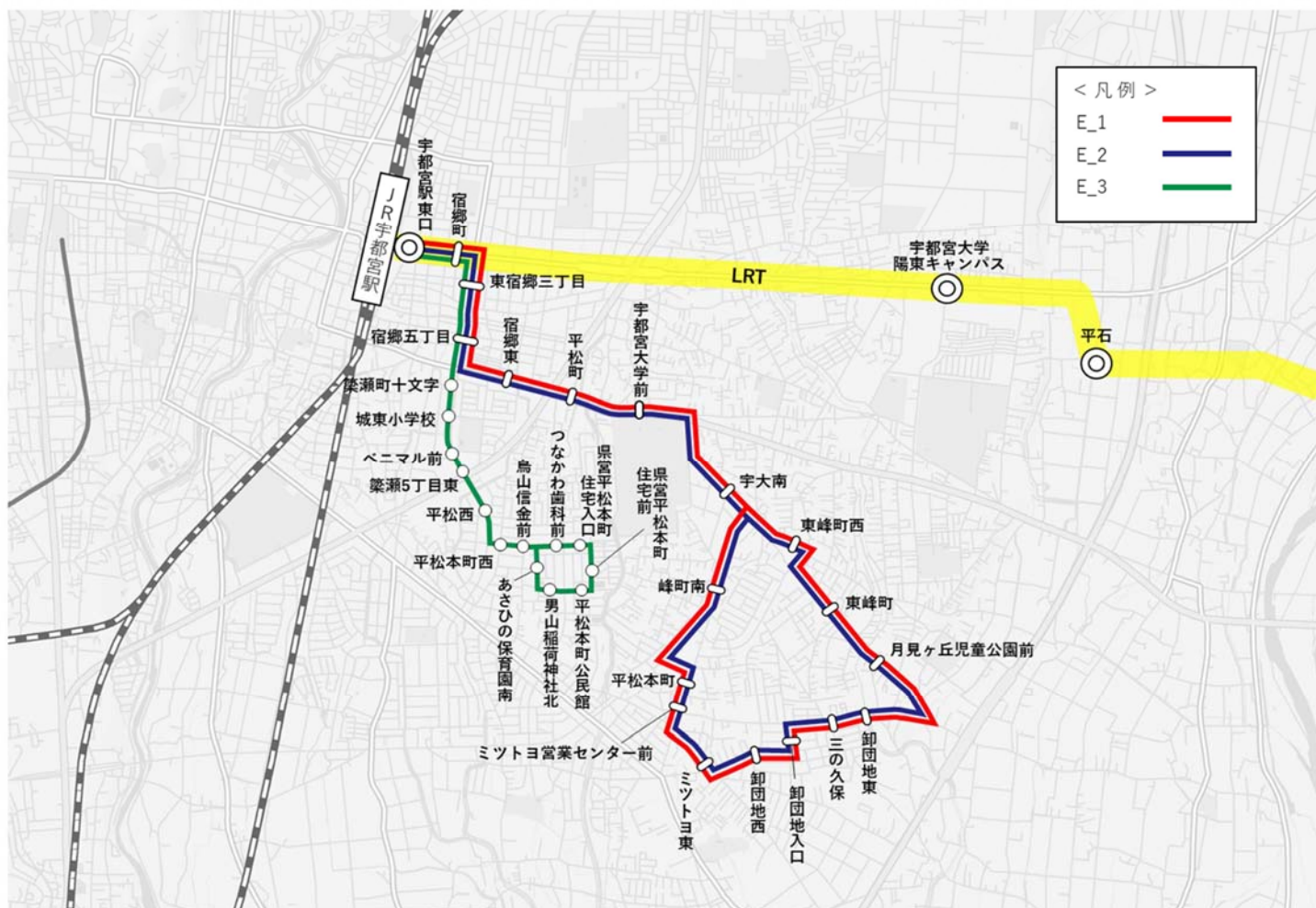
項目	内容
運行事業者	関東自動車株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
事業の態様	路線定期運行

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編前）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
E_1	宇都宮駅東口	宇大前・平松本町先回り(循環)	宇都宮駅東口	14.5	3	3	1
E_2	宇都宮駅東口	宇大前・東峰町先回り(循環)	宇都宮駅東口	14.5	1	1	1
E_3	宇都宮駅東口	城東・平松本町団地(循環)	宇都宮駅東口	5.7	19	12	12
合計					23	16	14

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編後）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
E_1	宇都宮駅東口	宇大前・平松本町先回り(循環)	宇都宮駅東口	14.5	3	3	1
E_2	宇都宮駅東口	宇大前・東峰町先回り(循環)	宇都宮駅東口	14.5	1	1	1
E_3	宇都宮駅東口	城東・平松本町団地(循環)	宇都宮駅東口	5.7	19	12	12
合計					23	16	14

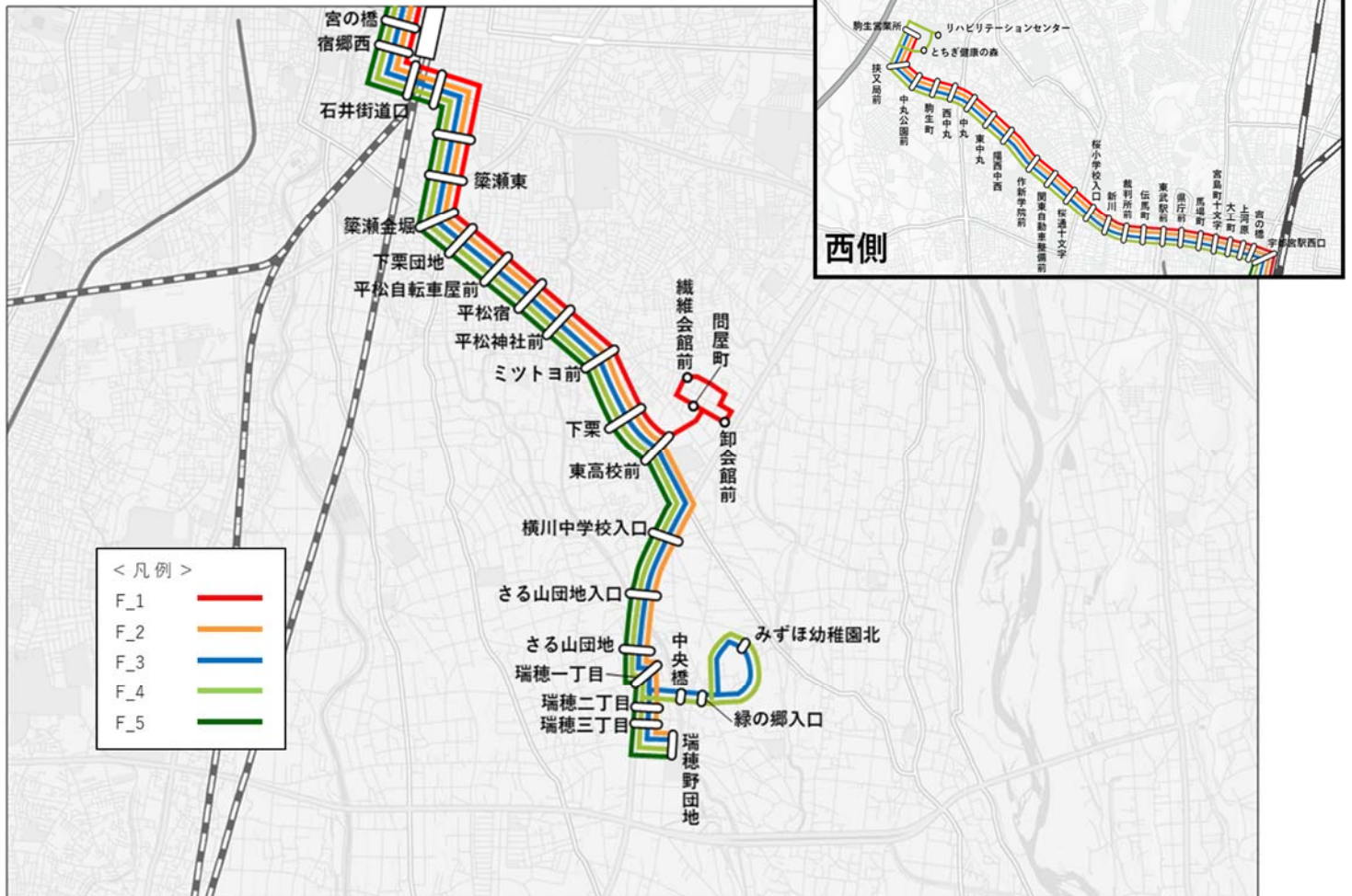
【E_1～3】

卸団地内・平松本町内を運行するバス路線については、LRT開業後も現在と同じサービス水準を確保

F：瑞穂野

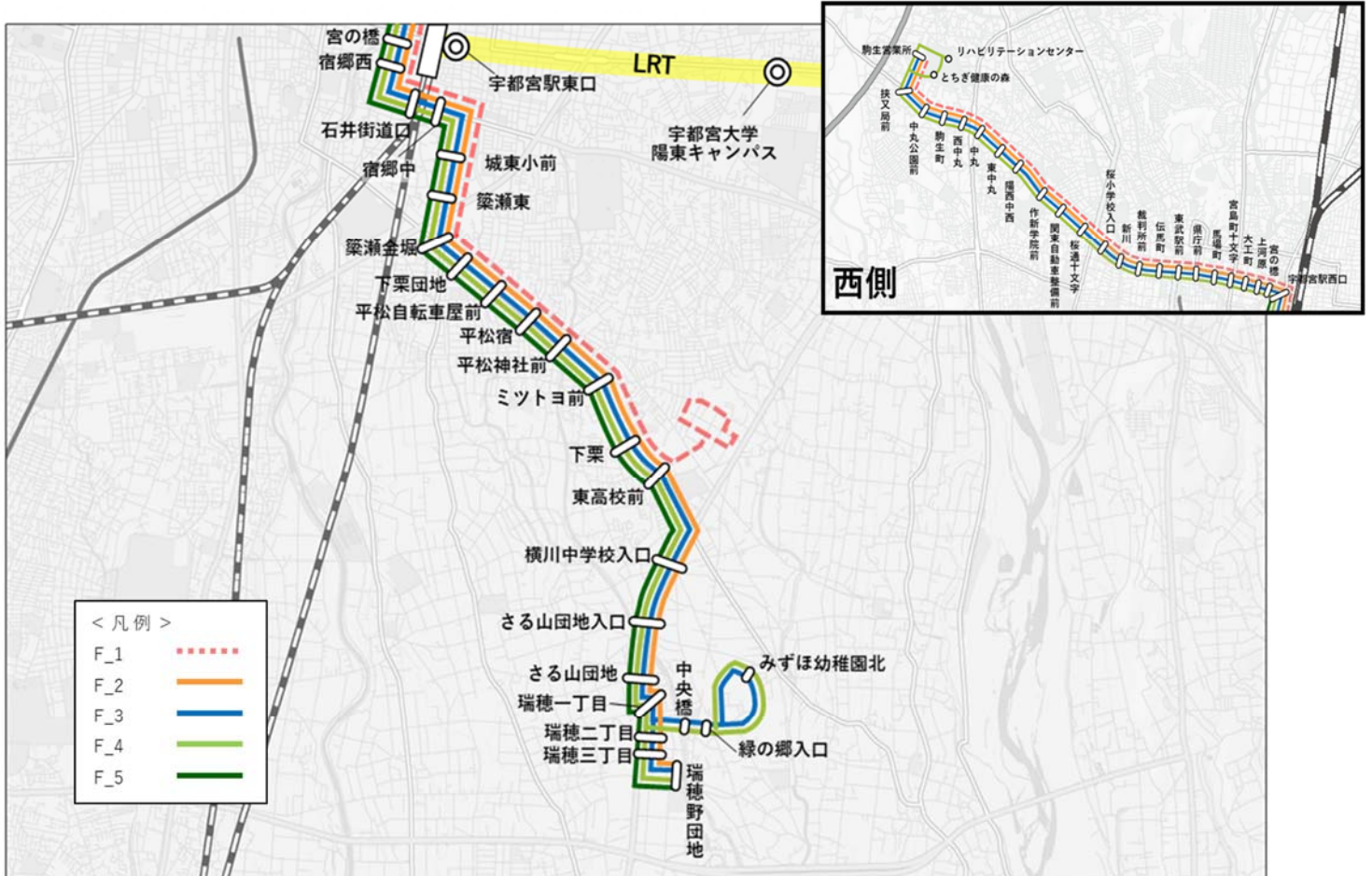
項目	内容
運行事業者	関東自動車株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
事業の態様	路線定期運行

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編前）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
F_1	駒生営業所	宇都宮駅	卸会館前	13.0	2	0	0
F_2	駒生営業所	宇都宮駅・さる山団地入口	瑞穂野団地	14.2	21	11	10
F_3	駒生営業所	宇都宮駅・さる山団地入口・緑の郷	瑞穂野団地	16.5	16	14	14
F_4	駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・さる山団地入口・緑の郷	瑞穂野団地	17.5	3	0	0
F_5	宇都宮駅	さる山団地入口	瑞穂野団地	7.8	8	4	1
合計					50	29	25

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編後）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
F_1	駒生営業所	宇都宮駅	卸会館前	13.0	—	—	—
F_2	駒生営業所	宇都宮駅・さる山団地入口	瑞穂野団地	14.2	21	11	10
F_3	駒生営業所	宇都宮駅・さる山団地入口・緑の郷	瑞穂野団地	16.5	16	14	14
F_4	駒生営業所	健康の森・宇都宮駅・さる山団地入口・緑の郷	瑞穂野団地	17.5	5	0	0
F_5	宇都宮駅	さる山団地入口	瑞穂野団地	7.8	8	4	1
合計					50	29	25

【F_1, F_4】

利用者数が少ない卸会館線（F_1）を廃止し、比較的用户数が多い瑞穂野団地線（F_4）に付け替え

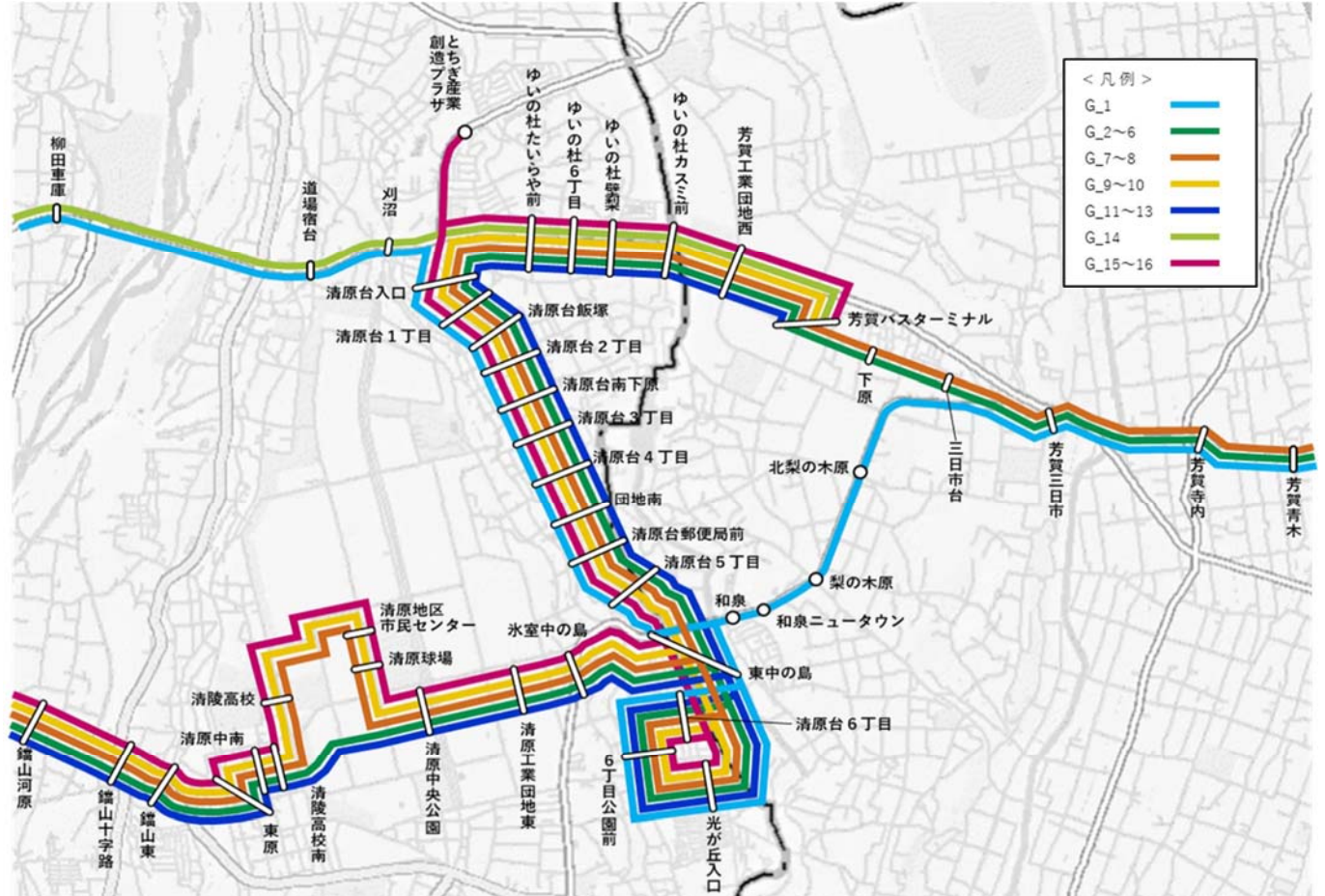
【F_2～3, F_5】

LRT開業後も現在と同じサービス水準を確保

G：清原・芳賀工業団地

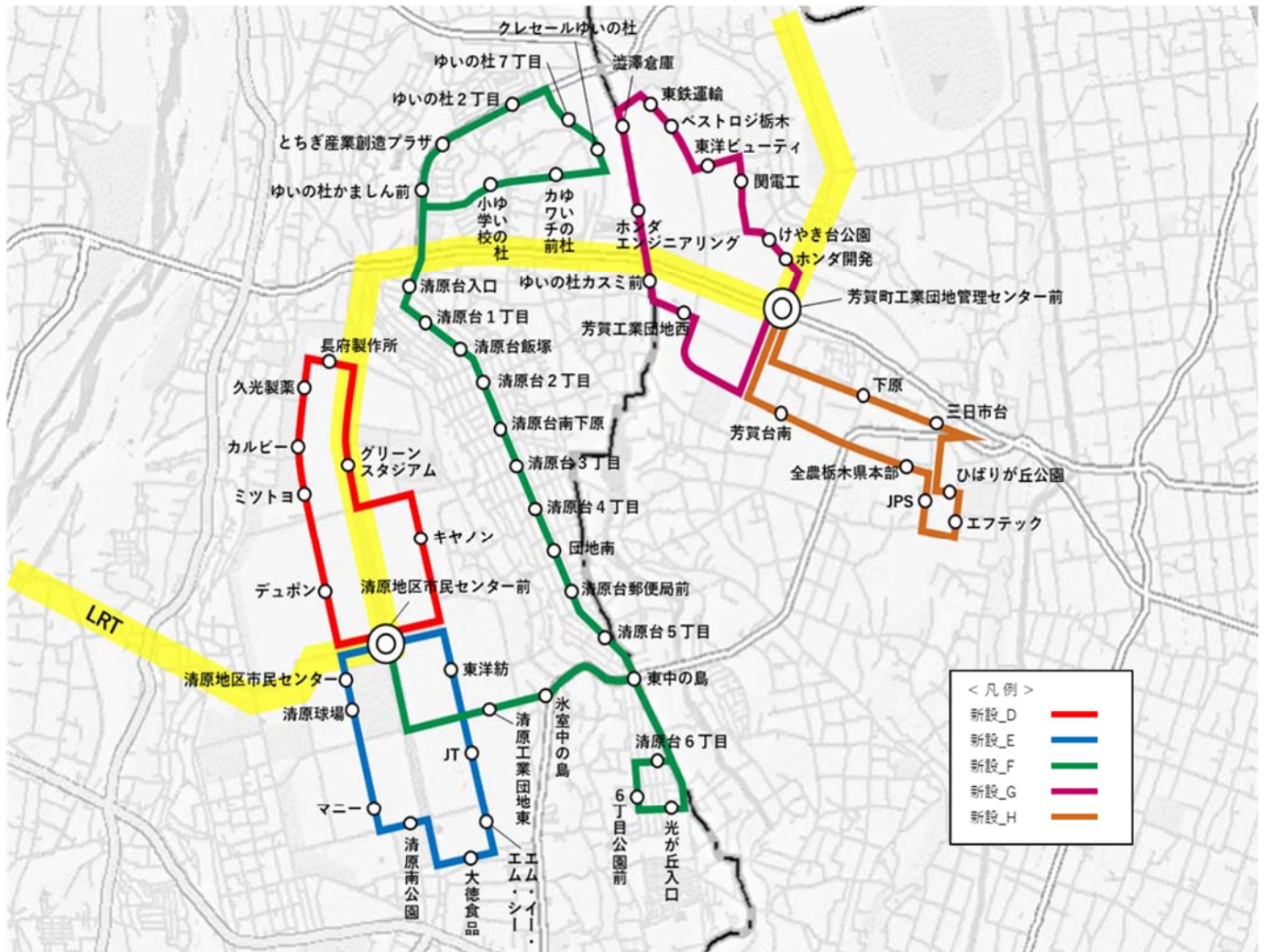
項目	内容
運行事業者	ジェイアールバス関東株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
事業の態様	路線定期運行

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編前）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
G_1	宇都宮駅東口	柳田車庫・刈沼・光が丘入口	芳賀町役場	20.8	1	0	0
G_2	宇都宮駅東口	宇大前・清陵高校南・光が丘入口	芳賀町役場	23.8	1	0	0
G_3	作新学院前	ベルモール・清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	29.0	2	1	1
G_4	東武駅前	ベルモール・清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	27.2	5	5	5
G_5	作新学院前	清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	27.8	12	7	7
G_6	東武駅前	清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	26.0	2	3	3
G_7	作新学院前	清陵高校・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	28.6	1	1	1
G_8	東武駅前	清陵高校・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	26.8	1	1	1
G_9	JR宇都宮駅	清陵高校・光が丘入口	芳賀町BT	19.0	1	0	0
G_10	作新学院前	清陵高校・光が丘入口	芳賀町BT	22.6	3	3	3
G_11	作新学院前	清陵高校南・光が丘入口	芳賀町BT	23.0	1	3	3
G_12	作新学院前	ベルモール・清陵高校南・光が丘入口	芳賀町BT	21.8	2	2	2
G_13	東武駅前	清陵高校南・光が丘入口	芳賀町BT	20.0	2	1	1
G_14	作新学院前	宇都宮駅東口・柳田車庫・刈沼	芳賀町BT	16.7	1	0	0
G_15	JR宇都宮駅	清陵高校・光が丘入口・とちぎ産業創造プラザ	芳賀町BT	20.6	1	0	0
G_16	作新学院前	清陵高校・光が丘入口・とちぎ産業創造プラザ	芳賀町BT	25.1	1	0	0
合計					37	27	27

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編後）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経路地	終点		平日	土曜	日曜・祝日
新設_D	清原TC	清原工業団地北	清原TC	4.6	18	0	0
新設_E	清原TC	清原工業団地南	清原TC	4.6	18	0	0
新設_F	清原TC	光が丘入口・清原台・ゆいの杜・清原台・ゆいの杜・光が丘入口	清原TC	15.8	36	31	31
新設_G	芳賀TC	芳賀工業団地北	芳賀TC	4.6	15	0	0
新設_H	芳賀TC	芳賀工業団地南	芳賀TC	3.9	15	0	0
合計					102	31	31

【新設_D, 新設_E】

清原地区市民センター前トランジットセンターを発着（LRTと接続）し、工業団地内を循環する路線を新設

【新設_F】

清原地区市民センター前トランジットセンターを発着（LRTと接続）し、清原台やゆいの杜を一体的に循環する路線を新設

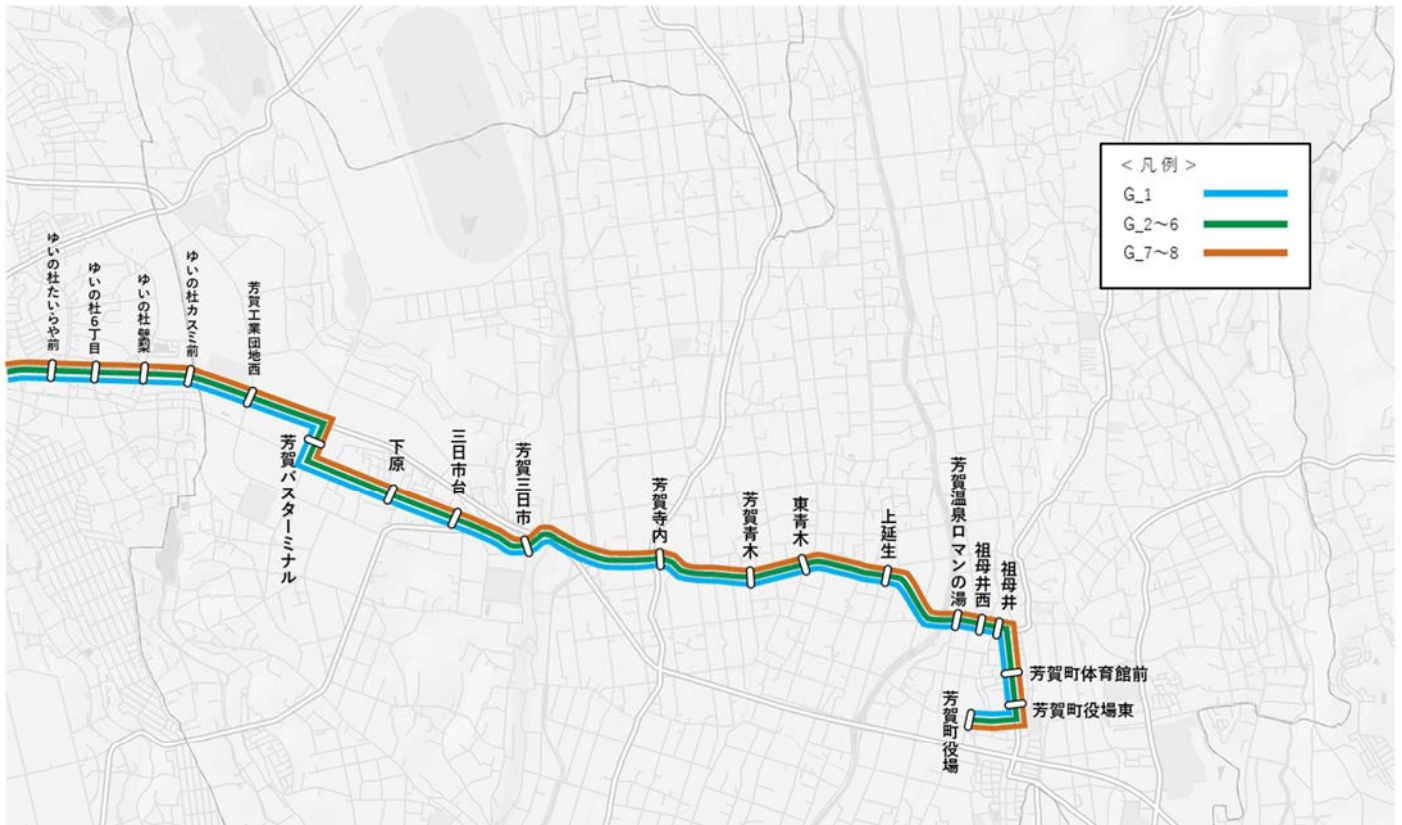
【新設_G, 新設_H】

・芳賀町工業団地管理センター前トランジットセンターを発着（LRTと接続）し、工業団地内を循環する路線を新設

H：芳賀町内

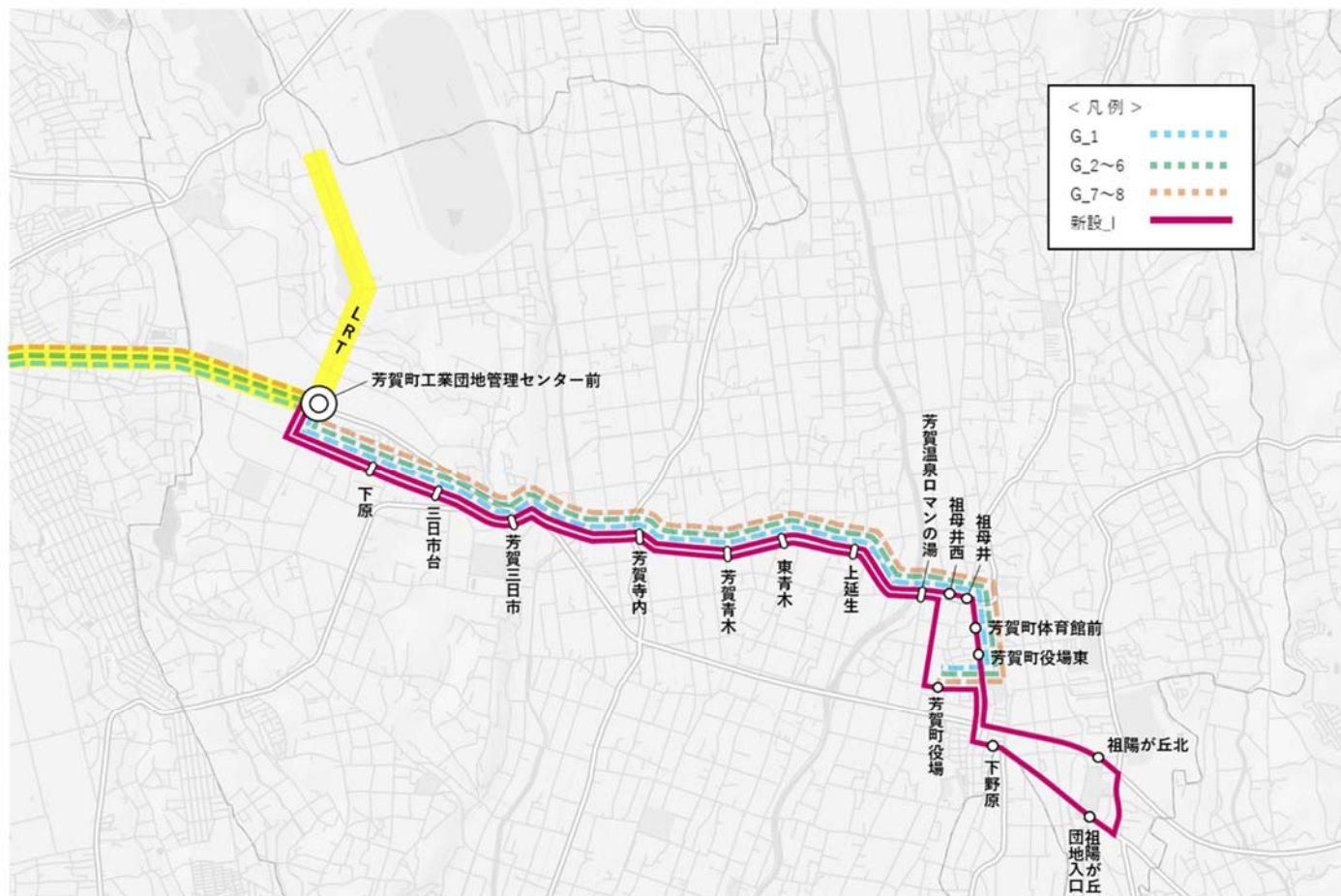
項目	内容
運行事業者	ジェイアールバス関東株式会社
事業の種類	一般乗合旅客自動車運送事業
事業の態様	路線定期運行

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編前）】



系統番号	区 間			キロ程 (km)	運行本数		
	起点	経 由 地	終 点		平日	土曜	日曜・祝日
G_1	宇都宮駅東口	柳田車庫・刈沼・光が丘入口・梨の木原	芳賀町役場	20.8	1	0	0
G_2	宇都宮駅東口	宇大前・清陵高校南・光が丘入口	芳賀町役場	23.8	1	0	0
G_3	作新学院前	ベルモール・清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	29.0	2	1	1
G_4	東武駅前	ベルモール・清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	27.2	5	5	5
G_5	作新学院前	清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	27.8	12	7	7
G_6	東武駅前	清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	26.0	2	3	3
G_7	作新学院前	清陵高校・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	28.6	1	1	1
G_8	東武駅前	清陵高校・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	26.8	1	1	1
合 計					25	18	18

【運行ルート・運行本数等の詳細（再編後）】



系統番号	区間			キロ程 (km)	運行本数			
	起点	経由地	終点		平日	土曜	日曜・祝日	
G_1	宇都宮駅東口	柳田車庫・刈沼・光が丘入口・梨の木原	芳賀町役場	20.8	—	—	—	
G_2	宇都宮駅東口	宇大前・清陵高校南・光が丘入口	芳賀町役場	23.8	—	—	—	
G_3	作新学院前	ベルモール・清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	29.0	—	—	—	
G_4	東武駅前	ベルモール・清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	27.2	—	—	—	
G_5	作新学院前	清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	27.8	—	—	—	
G_6	東武駅前	清陵高校南・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	26.0	—	—	—	
G_7	作新学院前	清陵高校・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	28.6	—	—	—	
G_8	東武駅前	清陵高校・光が丘入口・芳賀BT	芳賀町役場	26.8	—	—	—	
新設_I	芳賀TC	祖母井・祖陽が丘・芳賀町役場・祖母井(循環)	芳賀TC	15.1	25	19	19	
合計						25	19	19

【G_1～8, 新設_F】

・芳賀町内を運行するバス路線は、芳賀町工業団地管理センター前のトランジットセンターを発着（LRTと接続）し、町内を循環する路線に見直し

5 地方公共団体による支援の内容

(1) 再編後のバス路線の維持・存続に向けた支援

再編により新設するバス路線については、需要の定着に一定の期間を要し、再編初動期においては、運賃収入が不安定となる可能性があることから、運行事業者にとってのリスクを軽減し、再編後のバス路線の維持・存続に向けて、まずは行政が運行主体となり、委託等による運行を行う。(芳賀町・宇都宮市)

(2) 地元住民への説明会等の実施

バス路線再編にあたっては、地元住民に対して、再編によってどのように公共交通ネットワークが変化するかを示し、理解促進を図る必要があるため、再編後の公共交通ネットワークについて、以下のとおり、周知等を実施

(芳賀町)

町広報紙やホームページ、ケーブルテレビを活用した周知のほか、「道の駅はが」などでのパネル展示や出前講座を実施

(宇都宮市)

市広報紙やホームページによる周知のほか、JR宇都宮駅東側の地域に対しては、地区市民センターや大型商業施設等でのパネル展示に加え、地区別に住民説明会等を開催

6 利便増進実施計画の期間

本計画は、網形成計画の計画期間である令和6年度までを計画期間とする。

実施項目	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
バス路線の再編		交通事業者等との協議・調整 再編に向けた準備 (バス停新設等)	8月再編 運用	
(参考) LRTの導入		LRT整備工事等	8月開業 運用	

7 事業実施に必要な資金の額・調達方法

事業実施に必要な資金の額・調達方法は以下のとおりである。

項 目	総事業費 (千円)	内訳 (千円)	調達方法	
			調達主体	補助金等
A : ベルモール (鬼怒通り経由)	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-bottom: 10px;">バス事業者と調整中</div> <p>【総事業費 (運行費用) の算出方法】</p> <p>・ 運行距離 × 事業者単価 (※) = 総事業費 (運行費用)</p> <p>※路線バスの実車走行キロ当たりの経常費用</p> <p>【調達方法の算出方法】</p> <p>ア 運賃収入 既存バス路線の利用状況から利用者数や利用区間を推計し算出</p> <p>イ 補助金 国, 県, 市, 町の補助制度を活用することを想定し, 過去の実績から算出</p>			
既存バス路線の運行				
B : ベルモール (国道123号)				
継続バス路線の運行				
新設バス路線の運行				
C : 泉が丘通り・平出街道				
継続バス路線の運行				
新設バス路線の運行				

項目	総事業費 (千円)	内訳 (千円)	調達方法	
			調達主体	補助金等
D : 平出工業団地・御幸・岡本				
継続バス路線の運行				
新設バス路線の運行				
E : 卸団地・平松本町				
継続バス路線の運行				
F : 瑞穂野方面				
継続バス路線の運行				
G : 清原・芳賀工業団地				
新設バス路線の運行				
H : 芳賀町内				
新設バス路線の運行				

バス事業者と調整中

8 事業の効果

(1) 事業全体の効果

事業全体におけるバス路線再編による効果を以下に示す。

項目	バス路線再編による効果
事業全体	<p>公共交通空白地域の解消 L R Tの導入や、公共交通空白地域である清原工業団地やゆいの杜北部へのバス路線の運行により、公共交通空白地域を解消 公共交通カバー率 95.4% ⇒ 97.2% (+1.8%)</p>
	<p>利便性の向上</p> <p>■ 定時性・速達性の向上 長大路線を定時性に優れるL R Tに接続させることで、道路混雑時に発生する大幅な遅延を低減</p> <p>■ 運行本数の増加（計画区域内を運行する全てのバス路線の合計） 平日 506本/日 ⇒ 654本/日 (+148本) 土曜日 399本/日 ⇒ 414本/日 (+15本) 日曜祝日 320本/日 ⇒ 323本/日 (+3本)</p> <p>【参考】L R Tの運行本数（将来） 平日 256本/日 休日 216本/日</p> <p>■ 運行時間帯の拡大 L R Tの導入やバス路線の新設により、公共交通全体としての運行時間帯が拡大</p>
	<p>運行の効率化，公共交通間の役割分担 L R Tと重複する路線をL R Tに置き換えるとともに、利用者が少ない路線を他の路線に付け替えることで、運行を効率化</p>
	<p>事業運営の継続性の確保，経営資源の有効活用 L R Tと重複する路線のL R Tへの置き換えや、将来の維持確保が困難な路線の廃止、長大路線のL R Tへの接続による経路短縮等により、経営資源を他の路線へ活用</p>

(2) 方面別の効果

方面別におけるバス路線再編による効果を以下に示す。

項目	再編による効果
A：ベルモール (鬼怒通り)	<p>公共交通間の役割分担，経営資源の有効活用</p> <p>LRTとの役割分担を踏まえ，LRTと重複する鬼怒通り区間を運行する系統を廃止し，余剰となった経営資源を新設路線の運行に活用</p>
B：ベルモール (国道123号線)	<p>公共交通間の役割分担，経営資源の有効活用</p> <p>LRTや国道123号線を経由する真岡・益子方面の系統との役割分担を踏まえ，宇大循環線を廃止するとともに，路線の新設により，国道123号線沿線地域からJR宇都宮駅やベルモールのトランジットセンターへのアクセス性が向上（新設路線の運行に廃止路線の経営資源を活用）</p>
C：泉ヶ丘通り・ 平出街道	<p>公共交通空白地域の解消，LRTへの接続強化</p> <p>ベルモールのトランジットセンターや辰街道沿線（バスの空白地域）を経由するバス路線を新設し，空白地域の解消とLRTへの接続強化を一体的に実施</p>
D：平出工業団地・ 御幸・岡本	<p>運行の効率化，公共交通間の役割分担</p> <p>平出工業団地を経由し，ベルモールのトランジットセンターとJR岡本駅を結ぶ系統の新設により，LRTと鉄道駅との接続強化を図るとともに，平出工業団地へのアクセス性が向上（新設路線の運行に廃止路線の経営資源を活用）</p>
E：卸団地・ 平松本町	<p>既存路線の維持</p> <p>既存路線の継続運行により，現状のバスサービスを維持</p>
F：瑞穂野	<p>運行の効率化</p> <p>利用者の少ない卸会館前行きの路線を，瑞穂野団地行き路線に付け替えることで，運行の効率化を図るとともに，利用者の多い瑞穂野団地方面へのサービスを向上</p>

項目	再編による効果
G：清原・ 芳賀工業団地	<p>公共交通空白地域の解消（清原） 清原地区市民センター前のトランジットセンターで LRT と接続し、清原台やゆいの杜、清原工業団地内を循環するフィーダー路線を新設することで、ゆいの杜や清原工業団地の公共交通空白地域が解消し、工業団地内の公共交通の利便性が向上</p>
	<p>公共交通空白地域の解消（芳賀工業団地） 芳賀工業団地トランジットセンターで LRT と接続し、芳賀工業団地内を循環するフィーダー路線の新設することで、芳賀工業団地の公共交通空白地域が解消し、工業団地内の公共交通の利便性が向上</p>
H：芳賀町内	<p>LRT への接続強化 芳賀工業団地トランジットセンターと中心市街地である祖母井を循環することで LRT への接続を強化するとともに、利用が見込まれる祖陽が丘住宅団地においては、運行頻度の増加により利便性が向上</p>

9 地域公共交通利便増進実施事業に合わせて行う事業

(1) LRT（東西基幹公共交通）の導入（軌道運送高度化事業）【再掲】

安全で快適な移動手段を確保し、産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消、環境負荷の低減などを図るため、自動車利用からの転換を促進する公共交通ネットワークの実現に向け、東西基幹公共交通としてLRTを導入する。

【優先整備区間（JR宇都宮駅東側区間）の事業概要】

事業概要	
整備区間	宇都宮市宮みらい1番地1～芳賀郡芳賀町大字下高根沢4622番地先 約14.6km（複線）
停留場数	19箇所
導入車両	17編成（3車体連接，全長：約30m，定員：160人）
事業方式	公設型上下分離方式
軌道運送事業者 （営業主体：上）	宇都宮ライトレール株式会社
軌道整備事業者 （整備主体：下）	芳賀町・宇都宮市

運行計画	
運転時間帯	6時台～23時台
運転間隔	朝夕ピーク時（6～9時，17時～19時）：6分間隔（10本/時） オフピーク時（上記以外）：10分間隔（6本/時） ※ 休日は，終日10分間隔を想定
列車種別	朝夕ピーク時：普通列車・快速列車（平日のみ想定），オフピーク時：普通列車のみ
最高速度	全線40km/h（全線併用軌道）
所要時分	普通列車：約44分，快速列車：約38分
運転取扱	ワンマン運転



(2) 交通結節機能の強化（トランジットセンターの整備等）

LRTを東西基幹公共交通として、様々な交通機関が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、鉄道やバス、自動車などの各種交通との乗り換えが想定される箇所において交通結節機能の強化を図る。

交通結節機能の強化にあたっては、地域特性に応じ、鉄道、バス、自動車、タクシー、自転車などとの乗り換えの円滑化を図ることとし、以下の5箇所を整備箇所とする。

【JR宇都宮駅東口】

鉄道やバス、タクシー、自転車など多様な交通機関との接続を想定

【宇都宮大学陽東キャンパス前】

複数のバス路線が接続しバスの乗降客が多く新たな需要創出が期待できる

【平石】

広域幹線道路に近接しており、自動車やタクシー等との接続を想定

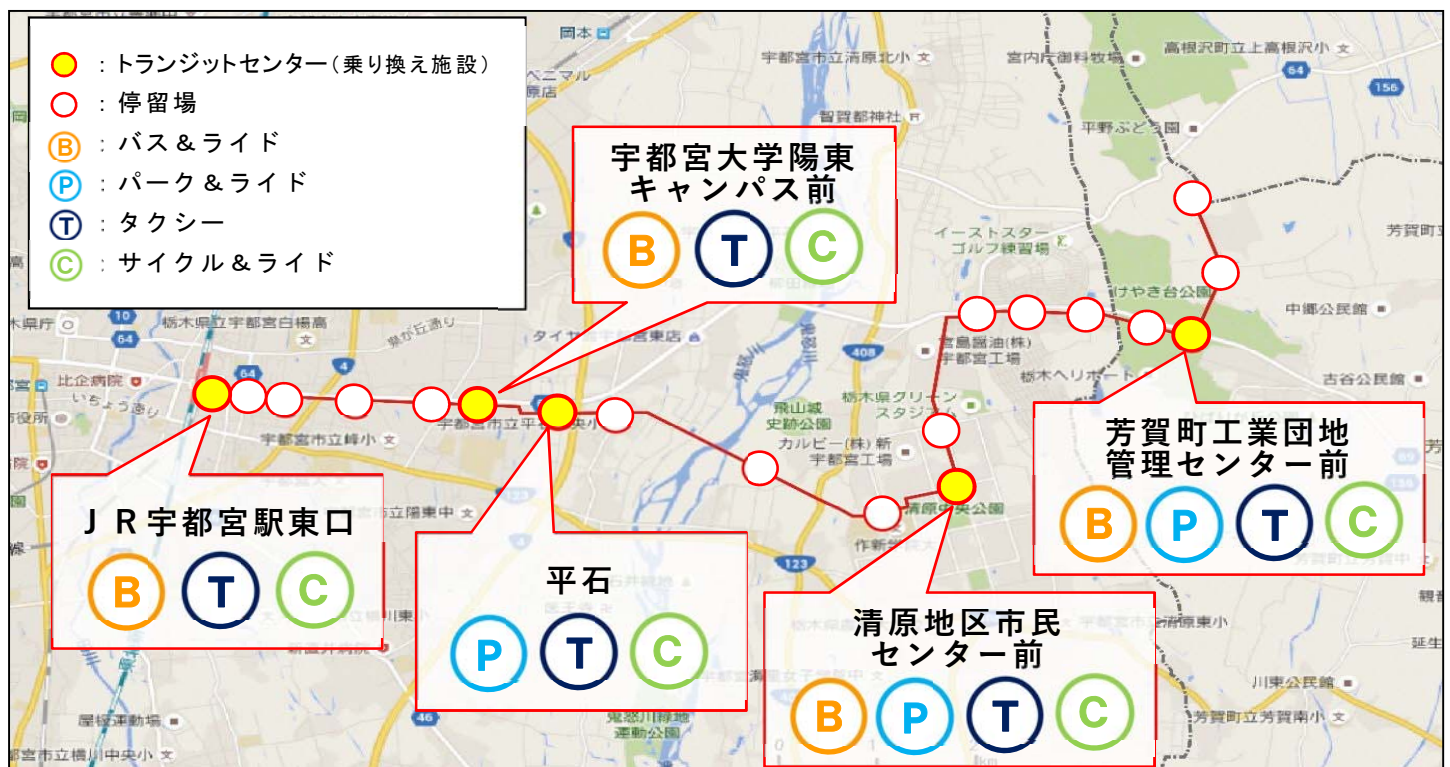
【清原地区市民センター前】

真岡・益子方面からの広域バス路線や地域内交通との接続を想定

【芳賀町工業団地管理センター前】

芳賀・茂木方面からの広域バス路線やデマンド交通との接続を想定

※LRTの開業に合わせて、令和5年8月より供用を開始



図：トランジットセンターの位置・機能のイメージ

(2) 地域内交通・デマンド交通の導入【再掲】

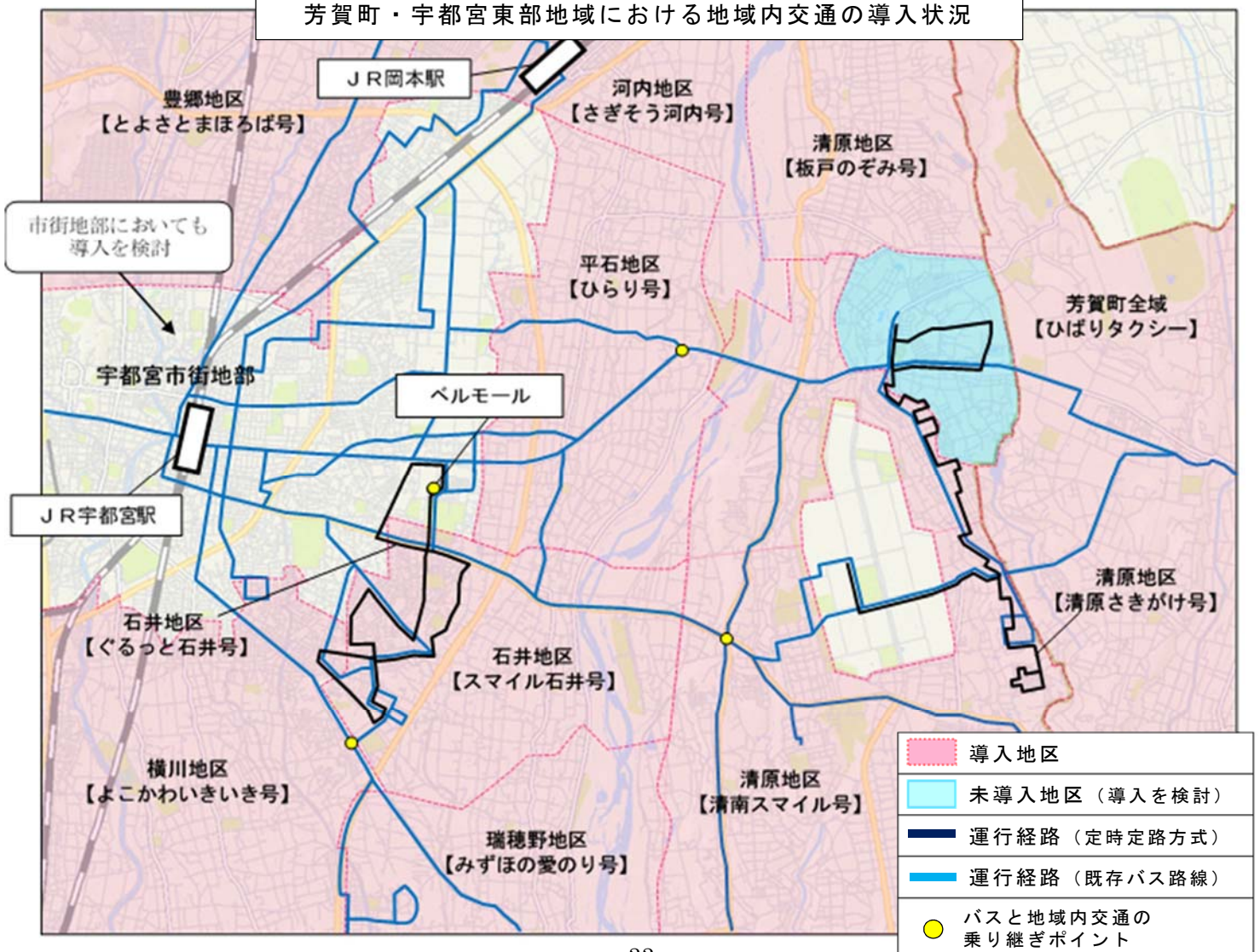
郊外部における公共交通空白地域の解消を図るため、地域を面的にカバーする地域内交通を導入するとともに、市街地においても、既存の公共交通との役割分担、地域特性等を踏まえた生活交通の確保を推進する。あわせて、LRTやバス路線との接続を強化する。

※ 芳賀町においては、町全域を対象としたデマンド交通を導入済

【芳賀町・宇都宮市における事業概要】

事業概要		
	芳賀町	宇都宮市
導入地区	芳賀町全域	郊外部全13地区 市街地部1地区（石井地区）
運行方式	デマンド方式	定時定路方式，デマンド方式 （地域の要望等に合わせて運行）
運行主体	㈱藤観光バス （芳賀町が委託）	アサヒタクシー・泉タクシー・関東交通・ 雀タクシー・矢野自動車 （各地域の運営組織が委託）
運賃	大人（中学生以上）1回200円 小人（小学生以下）1回100円 ※日赤便は大人500円，小人200円	定時定路方式：1回150円
		デマンド方式：1回300円 （小学生半額，未就学児無料）

芳賀町・宇都宮東部地域における地域内交通の導入状況



(4) 運賃負担の軽減

利用者の運賃負担軽減を図るため、公共交通間を乗り継いだ際の運賃を割り引く「乗継割引制度」の対象範囲を拡大する。

【乗継割引制度】

要件	概要
割引額	公共交通を乗り継いだ際、運賃を100円もしくは200円割引
対象者	交通ICカード「totra」利用者
適用区間	宇都宮市内もしくは芳賀町内での乗り継ぎ
補助	運賃の割引分を宇都宮市と芳賀町が全額補助

○ 制度の対象範囲拡大のイメージ

【令和4年9月～】
バスと地域内交通との乗継割引
 の実施（宇都宮市内のみ）
 バス⇔地域内交通 200円割引



【令和5年8月～】
LRTとバス, 地域内交通との乗継割引
 の実施（宇都宮市内・芳賀町内（※））
 LRT⇔バス 100円割引
 LRT⇔地域内交通 200円割引

※ 芳賀町内においては、LRTとバスとの乗継割引のみ実施

<参考>

宇都宮市では、バス利用1回あたりの運賃に上限を設ける「上限運賃制度」を令和3年6月に導入

【バスの上限運賃制度】

要件	概要
上限額	バス利用1回あたりの上限額「400円」（小児等は半額）
対象者	交通ICカード（地域連携ICカード or 全国相互利用カード）利用者
適用区間	宇都宮市内での乗降（市域を跨ぐ移動は対象外）
適用時間帯	日中（9時00分～16時00分）の降車を対象
補助	運賃の割引分を市が全額補助

(5) モビリティ・マネジメントの実施

過度に自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図るためには、LRT の導入やバス路線の再編に合わせて、公共交通の利用促進を図ることが重要であることから、行政や交通事業者、地域住民・企業等が連携し、様々な機会を捉えて意識啓発を行い、自動車から公共交通利用への転換を促進する。

① 実施する区域

宇都宮市内、芳賀町内等

② 実施主体

宇都宮市、芳賀町、LRT 運営事業者、バス事業者地域住民・企業等

③ 主な取組内容

【totra 配布（令和 4 年 7 月～）】

宇都宮市内の運転免許取得前の若年層や芳賀町民全体を対象に公共交通への利用転換を図るため、交通系 IC カード「totra」を配布

⇒ 配布実績：宇都宮市 約 30,000 人（市内の中学生・高校生）
芳賀町 約 6,000 世帯（町内の全世帯）



↑ 交通系 IC カード「totra」



↑ totra 完全攻略マニュアル

- ・ totra には、市内・町内の路線バスで利用できる 500 円分のポイントを付与した状態で配布
- ・ totra の使い方をまとめたマニュアルもあわせて配布

【バスの乗り方教室（随時開催）】

小学生の公共交通に対する意識転換を図るため、教育機関やバス事業者等と連携し、バスの乗り方教室を開催

⇒ 開催実績：約 6 回/年（令和 3 年度）



↑ 小学校でのバスの乗り方教室

乗り方教室では、乗降時や乗車中の注意点等に関する説明のほか、路線バス車両を実際に用意し、バスの乗降、運賃箱への運賃投入、車椅子での乗車体験などを実施

【公共交通利用促進パンフレットの全戸配布（令和5年3月～）】

公共交通をより身近に感じてもらうとともに、安心・便利に公共交通を利用してもらうため、公共交通の情報を網羅した「公共交通利用促進パンフレット」を全世帯に配付

⇒ 配布実績：約240,000世帯（宇都宮市内の全世帯）

↓【本編】公共交通利用促進パンフレット「乗ろうよ！」



LRT・バス・地域内交通などの公共交通ネットワークの概要や、「totra」、市独自の運賃負担軽減策など、全市共通の公共交通サービスについて紹介する【本編】と、市域を20エリアに分け、そのエリアごとのバス路線図や、地域内交通運行情報など、それぞれのエリアにフォーカスした情報を紹介する【別冊】の2冊を配布

↑【別冊】「乗ろうよ!+」

【バス路線マップの配布（毎年3月末～）】

主に宇都宮市内・芳賀町内への転入者を対象に、バス路線の運行状況を周知し、バス路線への利用転換を図るため、「芳賀・宇都宮バス路線マップ」を配布

⇒ 配布実績：宇都宮市 約18,000部

芳賀町 約4,500部



一般のバス利用者や観光客等に対する周知を図るため、観光案内所やバス事業者の営業所等にも設置

↑芳賀・宇都宮バス路線マップ

【公共交通PRブースの展覧（随時開催）】

宇都宮市内・芳賀町内の公共交通に関する情報を発信し、公共交通への利用転換を図るため、人の往来が多い道の駅や大型商業施設等のほか、「いちご一会とちぎ国体」や「ジャパンカップサイクルードレース」などの大規模イベントにおいて公共交通PRブースを展覧

⇒ 出店実績：7回（令和4年4月～）



↑とちぎ国体開会式での展覧

↓ベルモールでの展覧



【出張ライトライン見学会（令和4年11月～）】

LRT（愛称：ライトライン）に対する愛着やマイルール意識、開業への期待感を醸成し、利用転換への意識付けを図るため、JR宇都宮駅東口まちびらきイベントや成人式などと併せて、JR宇都宮駅東口の停留場にLRTを特別展示する「出張ライトライン見学会」を開催

⇒ 開催実績：3回（参加者数：約4,800人）

↓JR宇都宮駅東口まちびらきイベントでの展覧



10 総合計画・立地適正化計画等の関連計画との整合・連携

利便増進事業の実施にあたっては、以下の関連計画との整合・連携を図りながら実施する。

(1) 第6次宇都宮市総合計画基本計画（平成30年3月策定）（抜粋）

【基本施策：誰もが快適に移動できる総合的な交通ネットワークを構築】

少子・超高齢社会の進行などの社会情勢の変化に対応しながら、交通が豊かな市民生活の実現に寄与できるよう、交通政策基本法が制定され、公共交通や自動車、自転車などの交通手段の機能の向上や連携が求められているとともに、地域の移動手段の確保に向けて、行政の担う役割が高まっている。また、高齢者の交通事故の増加に伴い道路交通法が改正されるなど、移動しやすい交通環境に対する社会的要請が高まっている。

こうした中、本市の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」の実現を支えるため、持続可能で利便性の高い交通ネットワークの構築を進める必要がある。

(2) 第3次宇都宮市都市計画マスタープラン（平成31年3月策定）（抜粋）

【交通体系の整備方針】

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ることにより、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す。

○ 公共交通ネットワーク整備

ア 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

都市の骨格となる公共交通を基幹公共交通軸として位置付け、都市拠点、地域拠点やその周辺沿線における都市機能へアクセスしやすいよう、高い水準のサービスを提供する。

基幹公共交通軸のうち南北方向は、既存の鉄道であるJR宇都宮線及び東武宇都宮線とし、JR宇都宮駅の東西方向は、東西基幹公共交通としてLRTの整備を推進する。

また、基幹公共交通軸と連携して、拠点間を連絡する幹線バス路線は、LRT導入に合わせたバスネットワーク再編等により、沿線地域の特性に応じて、サービス水準の維持・向上を図る。

さらに、基幹公共交通軸や幹線バス路線へのアクセス手段を確保するため、支線的な役割を担うバス路線の維持・向上に努めるほか、コミュニティバスや乗合タクシーなど、地域の実情や交通需要に応じた多様な方策を検討し、地域内交通の維持・充実を図るなど、公共交通空白・不便地域の解消に取り組む。

イ 公共交通の利用促進

公共交通の利用を促進するため、道路や交差点の改良、バス停上屋の設置などバスの走行性・利便性・快適性の向上や、鉄道駅へアクセスする道路や駐車・駐輪施設の整備、ICTを活用した公共交通の案内情報の提供などによる利用環境の向上のほか、自動車利用から公共交通利用への自発的な意識転換を促すモビリティ・マネジメント等に事業者と一体となって取り組む。

また、LRT導入と合わせて、LRTと路線バス、地域内交通、自動車等の他の交通機関との乗り継ぎ施設であるトランジットセンターの整備や、LRTやバスの乗降時間の短縮や乗り継ぎの円滑化等の利便性向上を図る交通ICカードの導入など、ハード、ソフトの両面から利用者の視点に立った取組を推進する。

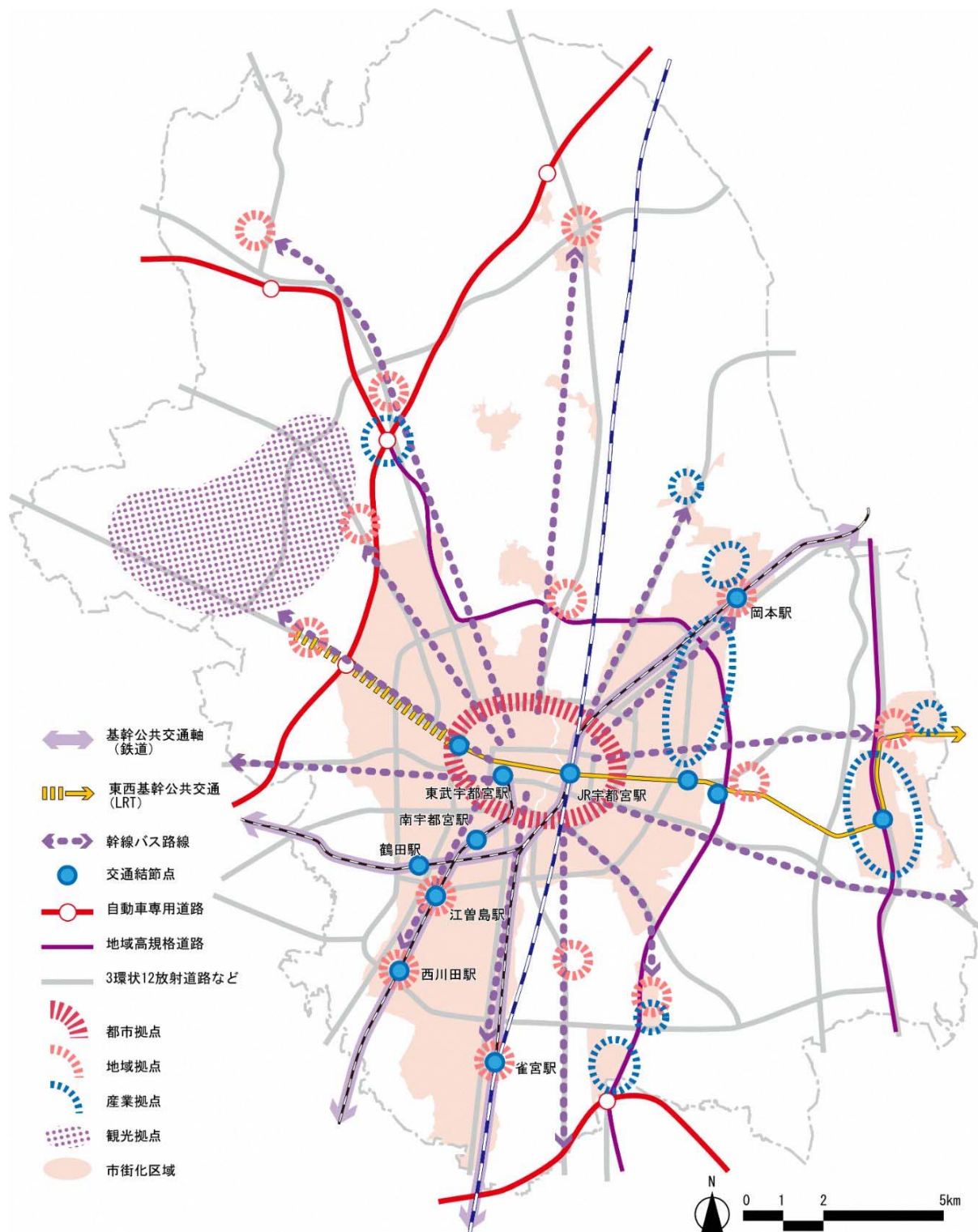
ウ 交通結節点の整備

多様な交通の結節点となる駅前広場，交通ターミナルの整備，機能強化を推進する。

特に，本市の玄関口であるJR宇都宮駅については，駅西口の再整備や宇都宮駅東口地区整備事業を推進し，駅前広場・バスターミナルをはじめ，駐車場・駐輪場・歩行者通路などの整備を総合的に推進する。

また，鉄道駅やLRTのトランジットセンターなどの交通結節点については，地域特性に応じ，周辺のまちづくりとの連携により，交通結節機能の強化を図る。

■ 公共交通ネットワーク構想図



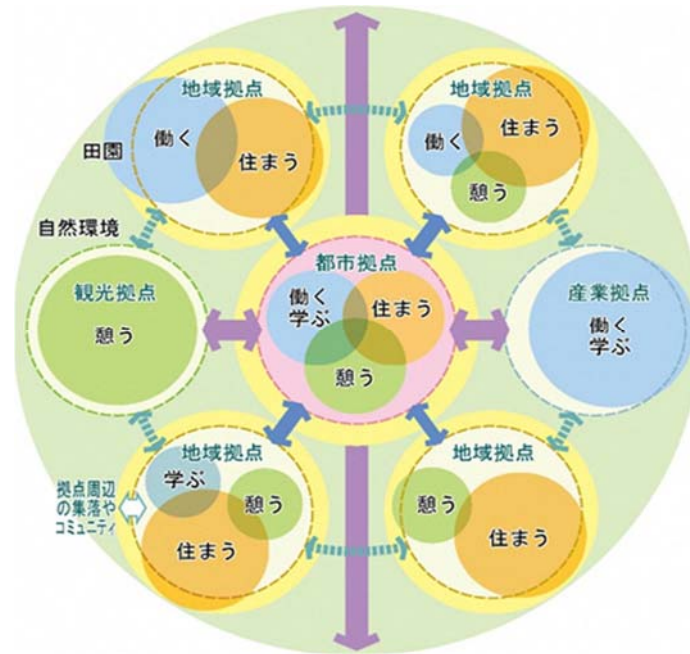
(3) 宇都宮市ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン（平成27年2月策定）（抜粋）

【『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。

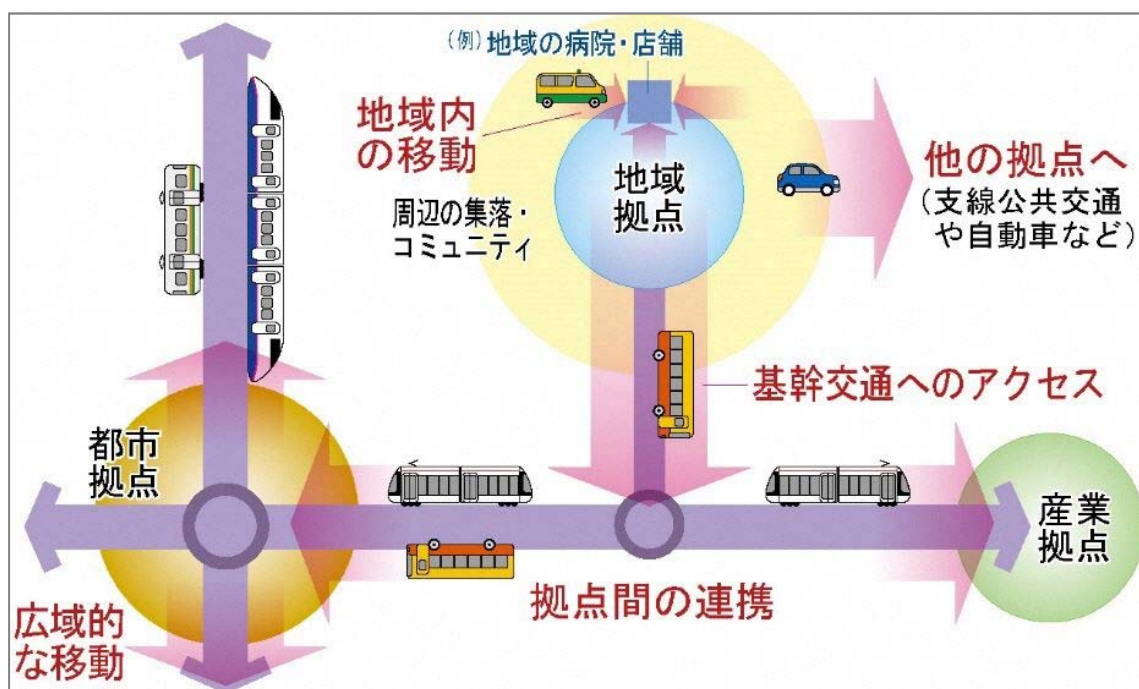
【産業拠点の形成】

- ・ 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。

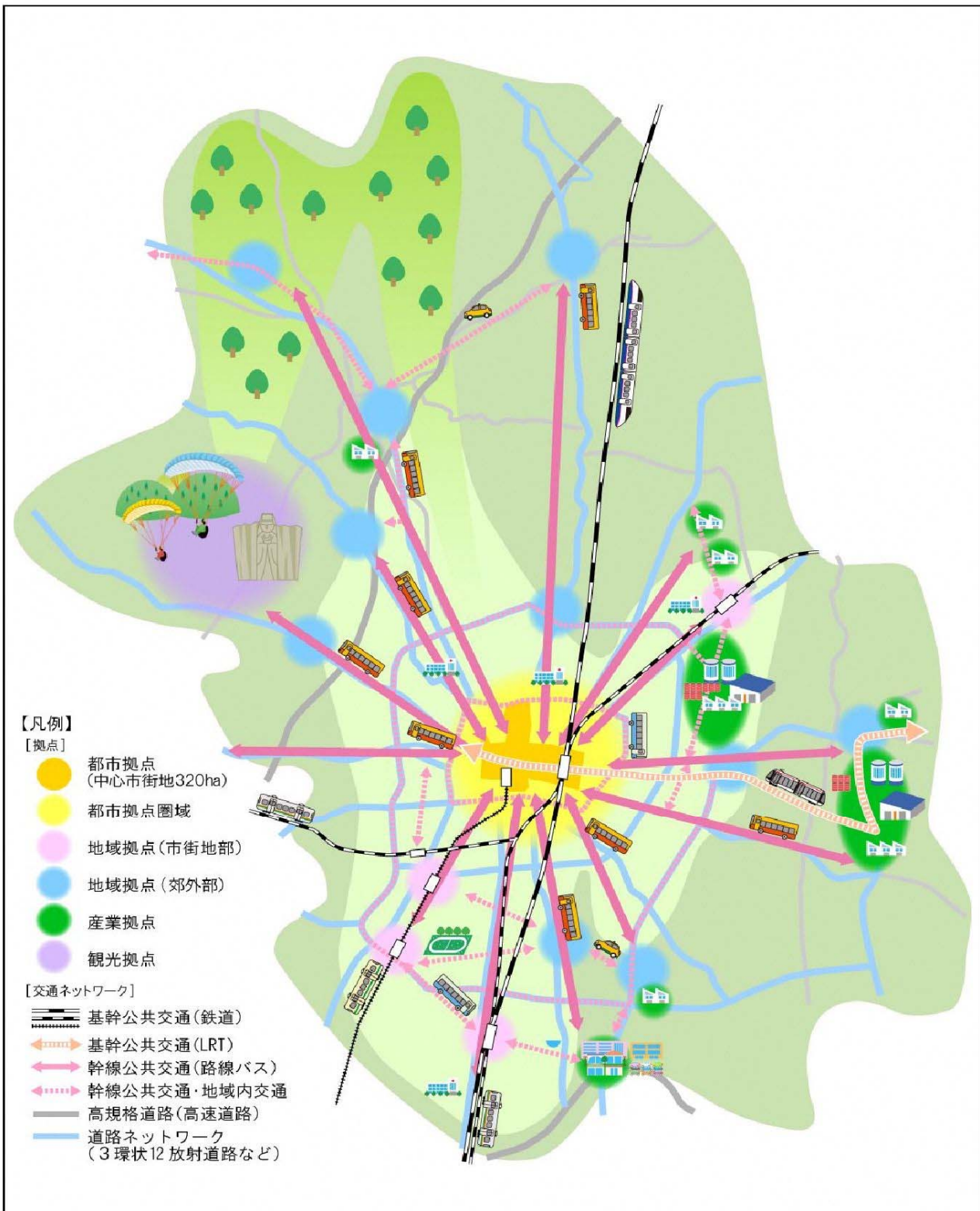
【公共交通ネットワークの形成】

- ・ 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】 LRT 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) 第2次宇都宮都市交通戦略（平成31年3月策定）（抜粋）

【交通施策の基本的な方針】

多様な交通手段を「つくり」、それらの交通手段同士を「つなぎ」、状況に応じて適切に交通手段を「つかい」ながら、最新技術などを取り入れるなど、交通の利用を「ひろげる」ことにより、目指す都市交通の将来像（※）の実現に向けて取り組む。

1 多様な交通手段を「つくる」

市民や来訪者など、誰もが移動しやすく、また、災害の発生時などにおいても移動手段が確保された、利便性が高く災害にも強い都市づくりを進めるため、都市のコンパクト化などのまちづくりの取組と連携しながら、各地域の特性に応じて、鉄道やLRT、バス路線、地域内交通など、多様な公共交通の充実を図る。

○ 多様な公共交通を充実させる

・ LRTの導入

高い輸送力や定時性を備え、人や環境にやさしく、産業の振興や沿線地域の活性化など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRTを、東西基幹公共交通として導入する。

・ バス路線の充実

公共交通空白地域を解消するとともに、都心部と各地域の拠点などの拠点間の移動の利便性を高めるため、LRTや地域内交通と連携し、役割分担しながら、バス路線の新設や既存バス路線の運航サービスの向上を図り、LRTや地域内交通と連携した効率的なバスネットワークを構築する。

・ 地域内交通の充実

郊外部における通院や買い物などの日常生活の足として、乗り合い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する。

既に導入済みの地区においては、LRT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、各地域の状況に合わせて運行計画の見直しを図るなど、さらなる利便性の向上を図る。

・ 市街地における生活交通の確保

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。

2 交通手段と交通手段を「つなぐ」

誰もが自由に移動できるよう、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、鉄道駅やトランジットセンターなどの交通結節点の整備に加え、乗り継ぎに配慮した公共交通のダイヤ編成や運賃負担の軽減など、ハード・ソフトの両面から交通手段の連携を強化し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

○ 多様な交通手段の乗り換え施設を整備する

・ トランジットセンターの整備

多様な交通手段が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、LRTの整備と合わせて、LRTとバス路線、タクシー、自動車などとの交通手段間の乗り換えが想定される箇所において、円滑に乗り継ぎや乗り換えができるトランジットセンターを整備する。

・ バスと地域内交通の乗り継ぎポイントの整備

郊外部の各地域内での移動を支える地域内交通と、郊外部と都心部との間の移動を支える幹線バス路線の乗り継ぎが想定されるバス停留所において、上屋やベンチなどを設置し、快適な待合環境を整備する。

○ 他の交通手段への乗り換えを円滑にする

・ 公共交通の運賃負担の軽減

公共交通の利便性の向上や、乗り継ぎの負担を軽減するため、公共交通を乗り継ぐ際の運賃を割り引くことやバス路線の運賃に上限を設定するなど、公共交通利用にかかる運賃負担を軽減する。

・ 乗り継ぎに配慮した運行ダイヤの編成

公共交通間の乗り継ぎを円滑化するため、鉄道や LRT のダイヤを踏まえ、乗り継ぎに配慮したバスの運行ダイヤを編成する。

・ 交通 IC カードの導入

乗降時間の短縮などの公共交通の利便性の向上や公共交通間の乗り継ぎの円滑化を図るため、鉄道や LRT、バス路線、地域内交通など多様な公共交通で共通して利用できる交通 IC カードを導入する。

3 状況に応じて適切に交通手段を「つかう」

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、自転車などを適切に使い分けできる社会への転換を図るため、公共交通の運賃負担の軽減や運行時間帯の拡大など、運行サービスの質の向上により、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備するとともに、市民の意見転換に向けた取組を推進する。

○ 公共交通をより便利で快適にする

・ バスの定時性・速達性の向上

交通 IC カードの導入と、これに伴うバスの中乗り・前降りの実現により、バスの乗降時間を短縮することに加え、定時性に優れる LRT にバス路線を接続させることや、主要なバス停留所のみ停車する急行バスを導入することなどにより、バスの定時性・速達性を向上させる。

・ バスの運行時間帯の拡大

鉄道や LRT との乗り継ぎや利用者のニーズなどを踏まえながら深夜バスや早朝バスを運行するなど、幹線バス路線の運行時間帯を拡大する。

・ 公共交通の運賃負担の軽減

公共交通の利便性の向上や、乗り継ぎの負担を軽減するため、公共交通を乗り継ぐ際の運賃を割り引くことやバス路線の運賃に上限を設定するなど、公共交通利用にかかる運賃負担を軽減する。

○ 公共交通に関する案内情報を充実させる

・ 公共交通の案内情報の提供

バス路線マップを作成し、転入者を始めとした市民に配布するとともに、観光客を始めとした来訪者に対して、JR 宇都宮駅の「観光案内所」において、LRT やバス路線などの公共交通に関する情報を提供する。

公共交通の案内に関するホームページを運用するとともに、パソコンやスマートフォンなどの地図アプリに対して情報を提供するなど、最新の技術を活用して、分かりやすく使いやすい情報を提供する。

○ 自動車から公共交通へ移動手段を転換する

・ モビリティ・マネジメント施策の推進

移動目的に応じて、自家用車と公共交通、自動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市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する。

4 交通を「ひろげる」

自動運転技術や電気自動車・燃料電池車などの科学技術の進歩を踏まえ、国やモビリティ関連企業等と積極的に連携しながら、新たな科学技術の交通分野への活用を検討するとともに、鉄道やLRT、幹線バス路線などの本市と周辺市町とを結ぶ広域的な交通ネットワークの充実を図るなど、交通の範囲や可能性を広げる。

○ 広域的な交通ネットワークを充実させる

・ LRTの導入

高い輸送力や定時性などを備え、人や環境にやさしく、産業の振興や沿線地域の活性化など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRTを、東西基幹公共交通として導入する。

・ 広域バス路線の充実

市内と周辺市町との間での移動の利便性を高めるため、LRTの導入やバス路線の再編などの機会を捉えて、他市町にまたがって運行する広域のバス路線の運行サービスの充実を図ります。

・ トランジットセンターの整備【再掲】

多様な交通手段が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、LRTの整備と合わせて、LRTとバス路線、タクシー、自動車などとの交通手段間の乗り換えが想定される箇所において、円滑に乗り継ぎや乗り換えができるトランジットセンターを整備する。

※ 目指す都市交通の将来像（2050年頃の都市交通の姿【交通未来都市うつのみや】）

- ① 東西基幹公共交通としてLRTが整備され、誰もが移動しやすい階層性のある公共交通ネットワークが形成されている。
- ② 拠点間を結節する幹線バス路線が整備され、都心部と郊外部など地域間の移動が円滑にできる交通環境が確保されている。
- ③ 郊外部全地域において地域内交通が整備され、各地域での買い物や通院などの日常生活の移動手段が確保されている。
- ④ 市街地部において、地域の特性に応じた生活交通が整備され、各コミュニティにおける日常生活の基盤が確保されている。
- ⑤ トランジットセンターが整備され、LRT、バス路線、地域内交通、タクシー、自動車、自転車などの交通手段の円滑な乗り換え環境が確保されている。
- ⑥ バリアフリー化された安全な歩行空間や自転車走行空間が整備され、子どもから高齢者まで誰もが安心して移動できる。
- ⑦ 地域間の移動を支える道路ネットワークが整備され、渋滞のない快適な都市生活の基盤が整備されている。
- ⑧ 新幹線や鉄道、高速道路などの周辺自治体との間の移動を支える交通ネットワークが整備され、地域間の連携や人々の交流が促進されている。
- ⑨ 自動運転技術やシェアリングサービスの活用により、多様なライフスタイルに対応した低コストで効率的な移動手段が提供されている。
- ⑩ 交通ICカードや各種割引運賃が導入され、公共交通が利用しやすい環境が整備されている。
- ⑪ 公共交通利用への市民意識転換が図られ、目的に応じて自動車と公共交通を適切に使い分けるライフスタイルが浸透している。

<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体化に向けて取り組んでいく。

(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する。

(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）」を計画区間とする。

(3) 整備手順

整備区間（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く。

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む。

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・高度化に取り組む。



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、利便性の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む。

【網形成計画に定められた軌道運送高度化事業に関連して実施される事業に関する事項】

(1) 交通結節機能の強化（トランジットセンターの整備等）

LRTを東西基幹公共交通として、様々な交通機関が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、鉄道やバス、自動車などの各種交通との乗換えが想定される箇所において交通結節機能の強化を図る。

交通結節機能の強化に当たっては、地域特性に応じ、鉄道、バス、自動車、タクシー、自転車などとの乗換への円滑化を図る。

(2) 芳賀・宇都宮東部地域におけるバスネットワーク再編

公共交通空白・不便地域の解消を図るため、LRTの導入と合わせて、広域バス路線への影響にも配慮しながら、LRTや地域内交通（宇都宮市）・デマンド交通（芳賀町）と連携した幹線・支線からなる持続可能なバスネットワークを整備する。

(3) 地域内交通の導入

公共交通空白地域の解消を図るため、地域を面的にカバーする地域内交通を新たに導入する。また、機導入地区については、LRTやバス路線との連携の強化を図り利便性の向上を図る。

(4) ICカードの導入

公共交通の乗り継ぎ円滑化や利便性向上のため、LRTやバスにおいて、乗降時に機器にかざすだけで乗り降りができるICカードを導入するとともに、「乗り継ぎ割引」や「バスの中乗り前降りへの改善」など利用者の利便性向上や乗降時間短縮につながる取組についても検討する。

(5) モビリティ・マネジメントの実施

過度に自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図るため、行政や交通事業者、地域住民・企業等が連携し、公共交通の整備やライフステージの節目などを捉えたモビリティ・マネジメントを実施する。

<宇都宮市立地適正化計画（平成31年3月策定）（抜粋）>

【公共交通施策】

都市機能誘導区域に生活サービス施設等の立地誘導を図る上で欠かせない、公共交通のアクセシビリティや利便性を高めるため、「都市交通戦略」や「地域公共交通網形成計画」に位置付けた、拠点間や周辺部と各拠点を結ぶ公共交通ネットワークの整備のほか、乗り換え拠点となるトランジットセンターの整備や、交通ICカードの導入などの利便性向上策などの公共交通施策に取り組む。

■ 公共交通施策

区分	誘導施策	概要
公共交通ネットワーク整備	基幹公共交通	都市の骨格となる鉄道とLRTを基幹公共交通として位置付け、拠点やその沿線における居住や都市機能の誘導・集積などにより、高水準のサービスを提供 【南北方向】 JR宇都宮線，東武宇都宮線 【東西方向】 東西基幹公共交通（LRT）を導入
	幹線バス路線等	沿線地域の特性に応じ、基幹公共交通軸と連携して拠点間を結ぶ幹線バス路線等のサービス水準を維持・向上 また、LRTや地域内交通等と連携した幹線・支線からなる持続可能なバスネットワークを整備（バスネットワーク再編）
	地域内交通	郊外部地域などで地域の実状や交通需要に応じた多様な方策を検討し、生活の足の確保のため乗合タクシー等の地域を面的にカバーする地域内交通を導入 既導入地区については、LRTやバス路線との連携強化を図り利便性向上
公共交通の利用促進	モビリティ・マネジメントの実施	過度に自動車に依存しないライフスタイルへの転換を図るため、交通事業者、地域住民・企業等と連携し、モビリティ・マネジメント（公共交通利用等への意識転換策）を実施
公共交通の乗り継ぎ・利便性向上	乗り換え拠点（トランジットセンター）の整備	鉄道やバス，自動車，自転車などの各種交通の乗り換え拠点として、交通結節機能の強化と乗り換えの円滑化が図られるトランジットセンターを整備
	交通ICカードの導入	公共交通の乗り継ぎ円滑化や利便性向上のため、乗降時間短縮や鉄道・LRT・バスなどが連携した交通ICカードの導入を支援

<第6次芳賀町振興計画中期基本計画>（令和2年3月策定）（抜粋）

【基本施策：都市基盤の整備】

《施策：公共交通の充実，LRTの整備と利用促進，安全で利便性の高い道路網の整備》

今後の急速な人口減少による地域活力の低下を克服するため，地域の特性を生かした魅力的で活力のある，便利なまちづくりを進める必要がある。

そのために，集約化された都市機能を町民の誰もが享受できるように，道路網と公共交通の充実を図る。特に，広域的なネットワークの要となるLRTや幹線バスと接続する交通結節点の整備を促進し，デマンド交通をはじめとする各種交通手段との連携強化を進め，利便性の高い交通ネットワークを構築し，誰もが移動しやすい交通環境を創出することが必要である。

<芳賀町都市計画マスタープラン>（平成28年3月策定）（抜粋）

【まちづくりの目標】

《コンパクトな都市づくりの継続》

- ・芳賀町らしさを誇り楽しく暮らせる居住拠点の形成
- ・“ひと・しごと”創出の観点からの工業機能の強化
- ・地域の生活の中心となる生活拠点の形成
- ・田園や自然環境等の地域の特性に応じた生活環境の確立
- ・子育て環境の充実による子育て世代の定住促進
- ・超高齢社会に対応したまちづくり ・町民主役の地域づくりの推進
- ・余暇やレクリエーション需要に対応した憩いと交流の場の形成
- ・田園風景や米・梨等の特性を活かしたまちづくり

《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

【まちづくりのテーマ】

2つの地域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

【公共交通の連携方針】

《LRT》

宇都宮中心市街地へのアクセス性の強化，高齢者等の利便性向上，交通渋滞の緩和などを目的とする環境にやさしいLRTの導入を，関係機関と連携しながら，本町における公共交通全体のあり方を含めて検討，推進。

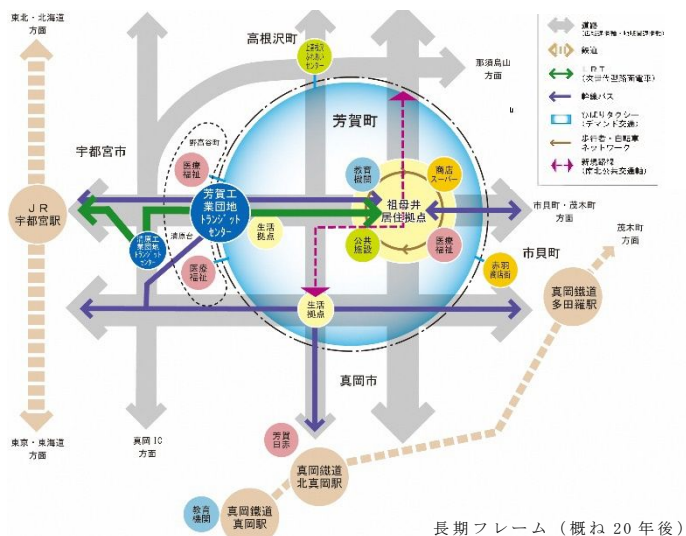
《バス交通》

町の公共交通の一部を担っているバス路線について，LRT等の他の公共交通との連携を図りながら，幹線バス路線の再編成等を推進。

《デマンド交通》

「ふれあいタクシー“ひばり”」は，LRTやバス交通との連携を図りながら，高齢者や児童・生徒などの移動手段としてサービスを確立し，利便性の向上を図る。

【公共交通形成ビジョン（概念図）】



<芳賀町立地適正化計画>（令和2年3月策定）（抜粋）

【まちづくりの目標と居住誘導・都市機能誘導の方針】

《まちづくりの目標》

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

《居住誘導の方針》

- ・方針1 住みやすい交通環境づくり
- ・方針2 住みやすい生活環境の基盤づくり
- ・方針3 住みやすい都市環境の骨格づくり

《都市機能誘導の方針》

- ・方針1 地域活力を支える都市機能の誘導・充実
- ・方針2 経済活動を支える交通環境の誘導・充実
- ・方針3 日常生活を支える施設機能の誘導・充実

【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（祖母井西，祖母井，芳賀町体育館前，芳賀町役場入口，下の原）

【誘導施策（都市機能誘導に係わる施策）】

《地域活力を支える都市機能の誘導・充実のための施策》

- ・都市機能誘導区域における都市機能の誘導
- ・関連事業等の推進（祖母井中部・北部地区のまちづくり，LRT整備事業）

《経済活動を支える交通環境の誘導・充実のための施策》

- ・広域的な交通環境の維持・向上
- ・拠点間を結ぶネットワークの維持・向上
- ・地域公共交通の維持・向上

【公共交通ネットワークの形成について】

《芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略との連携》

公共交通ネットワークにより中心拠点及び拠点・集落間の移動の利便性を確保し，町全体として「コンパクトシティ+ネットワーク」による持続可能な都市づくりを目指す。公共交通ネットワーク形成については『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』との連携により実現を図る。

《LRTとの連携について》

「第6次芳賀町振興計画」の考え方を踏まえつつ，立地適正化計画においても整合を図る。さらに，祖母井市街地内への定住を促進する観点からも，LRTの交通結節点（トランジットセンター）があり働く場でもある芳賀工業団地と祖母井市街地を繋げることが効果的であることから，トランジットセンターへアクセスできる新たな公共交通についても検討を進めていくものとする。

<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) (抜粋)

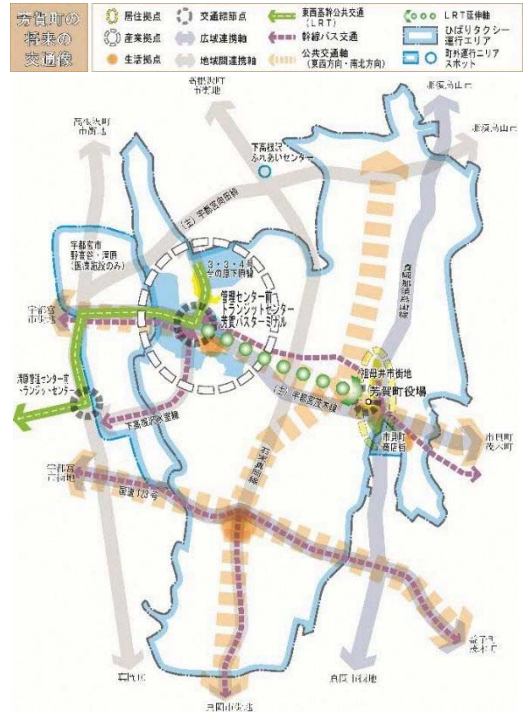
1 計画の目的等

(1) 計画の目的・位置づけ

- ・ 少子超高齢・人口減少社会への備え，交通・生活基盤整備に伴うヒト・モノ・情報などの流れの変化，交通体系の変化などに対応するため，まちづくりと都市交通が一体となった総合的な交通政策を戦略的に実行するための計画づくりを目指す。
- ・ 「第6次芳賀町振興計画」「芳賀町都市計画マスタープラン」と整合させながら具体の都市交通政策を策定する。

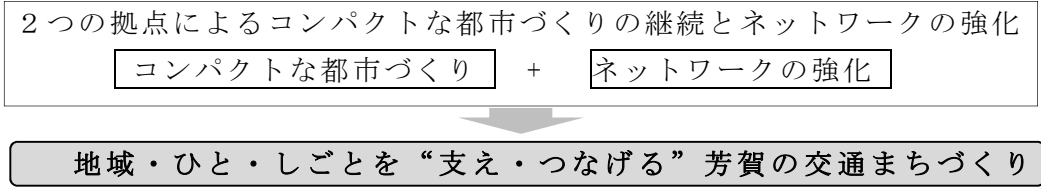
(2) 計画の目標年次

- ・ 都市交通マスタープラン：平成39年度
- ・ 都市・地域総合交通戦略：平成32年度



2 都市交通マスタープラン

(1) 交通政策の基本方針



《基本方針1》広域連携の交通ネットワークの構築

ヒト・モノ・情報などの交流を促進する広域連携の交通ネットワークの構築に向けてLRTを中心とする交通施策の推進。

【基本的な方向】軌道系交通システムの導入，交通結節点づくり，公共交通ネットワークの再編

【個別施策】LRTの導入，交通結節点の整備，幹線バス路線の再編，ICカードの導入

《基本方針2》誰もが安全安心に移動できる交通環境づくり

自転車通行帯，歩道整備など道路環境の安全対策となる交通安全施設の整備の推進。

【基本的な方向・個別施策】自転車ネットワークの形成，歩行者ネットワークの形成，道路安全施設の整備

《基本方針3》利用しやすい地域公共交通の継続運営

ひばりタクシー，スクールバス等の利用しやすい地域公共交通の継続的な運営。

【基本的な方向】地域公共交通の維持・確保

【個別施策】ひばりタクシーの運行サービスの改善，スクールバスの継続運営，地域公共交通の継続的運営支援

《基本方針4》環境と人にやさしい交通まちづくり

環境と人にやさしい交通まちづくりに向けた施策と防災や減災に対する備えを推進。

【基本的な方向】公共交通の利用促進，防災・減災の道路基盤整備

【個別施策】公共交通情報の提供，公共交通の便民施設の整備，避難路・避難場所の整備，道路舗装の修繕・維持管理

3 都市・地域総合交通戦略

(1) 戦略目標

《戦略目標Ⅰ》 新たな広域連携軸の形成による交通まちづくり

本町と近隣都市との交通ネットワークの強化を図る新たな広域連携軸の形成。

【施策パッケージⅠ-1】 LRT 整備事業

- LRT 軌道及び停留場の整備
- 交通結節点（トランジットセンター）整備事業
- ICカードの導入
- LRT 軌道の将来的な祖母井市街地への延伸

【施策パッケージⅠ-2】 バス路線の再編事業

- 幹線バス路線の再編
- 工業団地内循環バスの導入

【評価指標・数値目標】

評価指標	現況（H27）	将来（H32）
I-①LRT 利用者数	－人/年	14, 700 人/日（平日）
I-②トランジットセンター利用者数	－人/日	450 人/日（平日）
I-③幹線バス利用者数	690, 846 人/年	692, 000 人/年

《戦略目標Ⅱ》 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

“コンパクトな都市づくり” 実現のため地域公共交通と交通施策・道路基盤整備に係わる施策の一体的な推進。

【施策パッケージⅡ-1】 地域公共交通の充実・強化

- 公共交通の南北軸の確立
- 交通結節点（東野バス停留所「橋場」）の整備
- ひばりタクシーのサービス改善

【施策パッケージⅡ-2】 自転車走行空間の整備

【施策パッケージⅡ-3】 安全・安心な交通基盤づくり

- 都市計画道路 3・4・502 祖母井中央通り（主要地方道真岡那須烏山線）の整備
- 生活道路の整備
- 歩行者ネットワークの形成
- 道路安全施設の整備

【施策パッケージⅡ-4】 公共交通の利用促進

- モビリティ・マネジメント
- バス停留所の上屋・ベンチの整備
- わかりやすい公共交通情報の提供

【評価指標・数値目標】

評価指標	現況（H27）	将来（H32）
Ⅱ-①ひばりタクシーの年間利用者数	15, 000 人/年	20, 000 人/年
Ⅱ-②市街地の歩行環境に対する満足度	－%	60%
Ⅱ-③町全域の交通環境に対する満足度	66%	75%

1.1 利便増進事業の運営に重大な関係を有する事項

利便増進事業の実施にあたっては、以下の関連事業との整合・連携を図りながら実施する。

【LRTのJR宇都宮駅西側延伸】

(1) 検討状況

東西基幹公共交通として導入・整備が進められているLRTは、優先整備区間であるJR宇都宮駅東側の工事を進めるとともに、JR宇都宮駅西側の検討が進められている。

現在、「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」において、JR宇都宮駅西口駅前広場におけるLRTルートが高架案に決定した。今後、国や県、JR東日本などの関係機関と協議しながら、駅西側における大通りの道路空間再編や交通結節点、需要予測などの検討を行い、今後の特許申請に必要な「軌道運送高度化実施計画」を作成していくこととしている。

(2) 利便増進事業の運営への影響

LRTが駅西側に延伸することで、宇都宮市の中心市街地から、芳賀町までの各拠点間を繋ぐ定時性に優れたサービスの提供が可能となる。そのため現在のバス路線網では、東西を繋ぐ路線バスのうち、LRTと重複する鬼怒通り等の区間を経由する系統は利用者の減少が想定される。

以上のことから本計画では、上記の想定される影響を踏まえ、基幹公共交通と連携した都市拠点と各拠点間を結ぶバス路線や、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、沿線の特性に応じたサービス水準を維持・向上を目指し策定している。

<第28回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」>（令和2年12月2日）（抜粋）

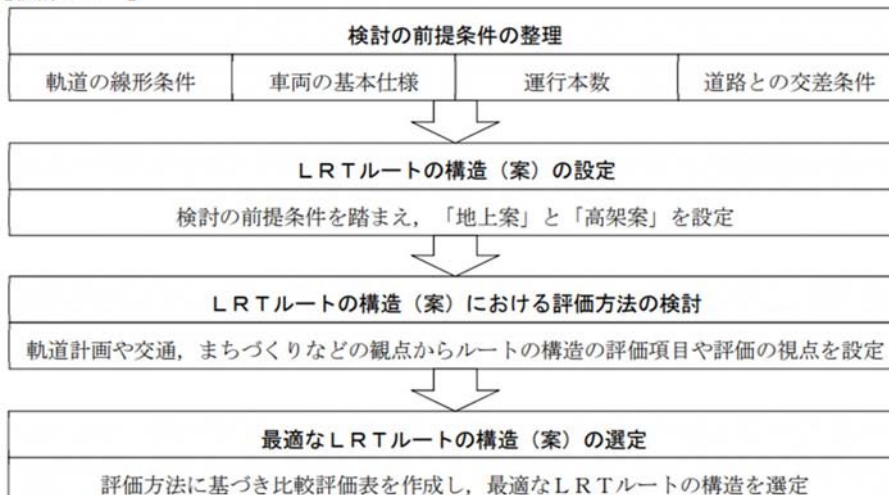
【LRTルートの構造の検討】

交通やまちづくりなどの幅広い視点から専門的な検討を行うため、「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」の専門部会として、有識者や鉄道・軌道運送事業者、行政等で構成する「交通結節点等基盤整備部会（以下「部会」という。）」を設置し、検討・選定を行った。

(1) 検討の進め方

最適なLRTルートの構造の選定に向け、段階的に検討を実施。

【検討フロー】



(2) LRT ルート構造 (案) の設定

軌道の線形条件や車両の基本仕様などの前提条件を基に、駅西口駅前広場における停留場の位置を地上部に設ける「地上案」と、2階レベルに設ける「高架案」の2つのLRTルート構造(案)を設定。

(3) LRT ルート構造 (案) における評価方法の検討

評価に当たっては、「軌道計画の計画条件」、「交通結節機能」、「交通影響」、「まちづくり」、「経済性」の5つの評価項目を設定し、それぞれの評価の視点から「○：良」、「△：劣る」、「×：不可」を判断し、LRTルートの構造の総合的な比較評価を実施

(4) 最適な LRT ルート構造 (案) の選定

評価方法に基づき地上案と高架案を比較したところ、高架案は景観面で工夫が必要となるものの、LRTと自動車が立体交差するため、円滑で安全性の高い自動車交通が確保しやすく、また、軌道運行の速達性・定時性や鉄道との乗継利便性も高い。

⇒ 部会としてLRTルートの構造(案)を総合的に評価した結果、最適なLRTルートの構造を「高架案」として選定した。

■ JR 宇都宮駅西口駅前広場における LRT ルートの構造 (案) の概要

