



芳賀町
Haga Town



宇都宮市
Utsunomiya City

資料2

芳賀・宇都宮地域公共交通計画の策定について

令和6年6月6日

芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会事務局

- 1 計画の位置づけ
- 2 計画の施策事業の対象範囲・対象区域
- 3 計画の施策・事業
- 4 計画の目標指標
- 5 計画における進行管理
- 6 パブリックコメントの実施状況
- 7 パブリックコメントに対する市町の考え方
- 8 計画(素案)からの修正点
- 9 今後のスケジュール

本日のポイント

芳賀・宇都宮地域公共交通計画の 取組経過

令和4年度

第1回 協議会(R4.11.29)
・「(仮称)芳賀・宇都宮地域公共交通
計画」内容の方向性等

第2回 協議会(R5.3.24)
・「芳賀・宇都宮地域公共交通計画」の
施策の方向性等
(課題抽出, 施策の方向性)

令和5年度

第3回 協議会(R6.2.14)
・計画素案について

パブリックコメント(R6.2.15～3.14)

令和6年度

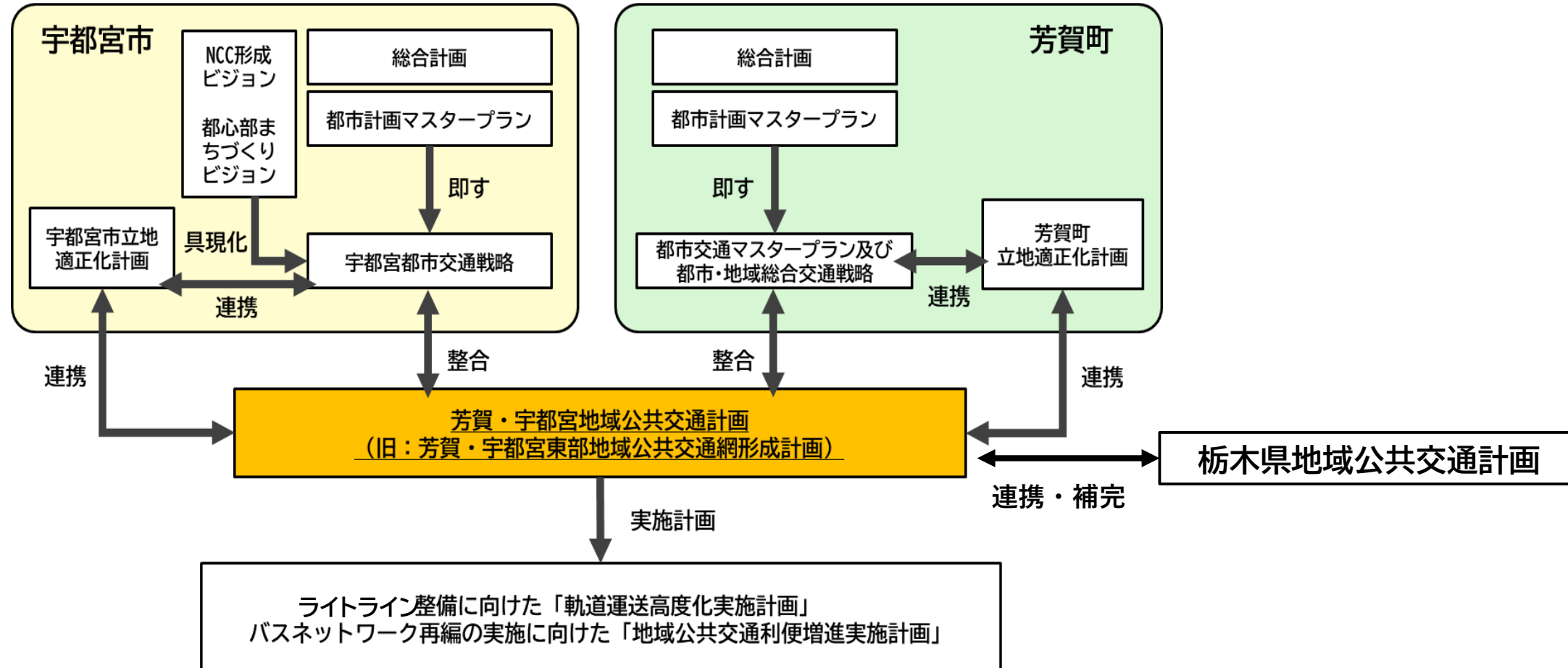
今回

第1回 協議会(R6.6.6)
・計画について
・前年度・今年度の取組

1 計画の位置付け



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



※ 本計画は、地域内交通の確保・維持に向けて、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用に向けた事業の必要性等についても位置づけ。

2 計画の施策事業の対象範囲・対象区域



芳賀町
Hagi Town



宇都宮市
Utsunomiya City

- 「芳賀・宇都宮地域公共交通計画」は、「第2次宇都宮都市交通戦略 後期計画」における公共交通ネットワークの実現を図るための計画とし、施策事業の範囲としては、「交通の未来都市(都市空間・交通)」とするとともに、「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」における「広域連携の交通ネットワークの構築」などを対象範囲とする。
- 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・芳賀町に拡大する。

【芳賀・宇都宮地域公共交通計画の対象範囲】

【第2次宇都宮都市交通戦略】

各柱ごとの取組テーマ 各柱ごとの「取組テーマ」に対応した施策事業を設定

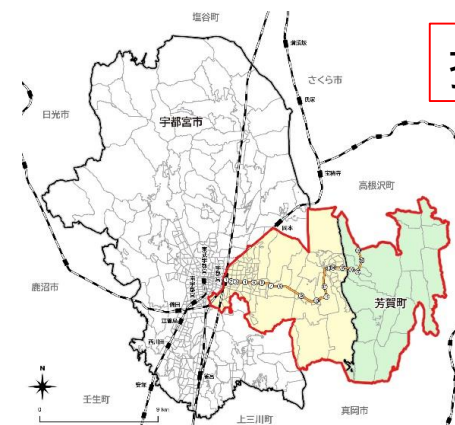
各柱ごとの取組テーマ	各柱ごとの「取組テーマ」に対応した施策事業を設定
交通の未来都市 (都市空間・交通)	多様な都市活動・市民生活を支える交通ネットワークの実現 施策事業の設定にあたっては、取組テーマごとに、「つくる、つなぐ、つかう、ひろげる」の視点から検討
子育て・教育・学習	次世代を担う子どもや子育て世代に寄り添った移動環境の実現
健康・福祉・医療	市民一人一人の健康づくりを支える移動環境の実現
安心・協働・共生	みんなの協力のもとで安心して外出ができる移動環境の実現
魅力・交流・文化	地域資源や文化をつなぎ、多様な人々の交流を促進する移動環境の実現
産業・環境	環境にやさしく、働きやすい社会を支える移動環境の実現

【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】

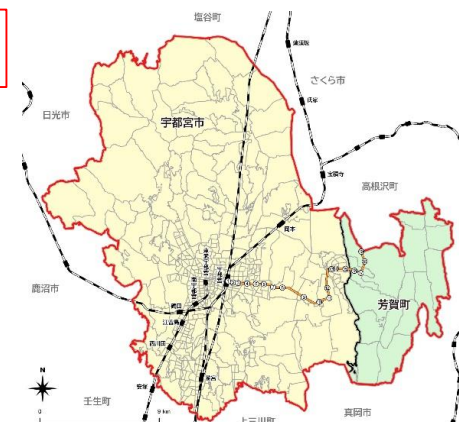
施策事業

基本方針1 広域連携の交通ネットワークの構築	LRTの導入、交通結節点づくり、公共交通ネットワークの再編
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	地域公共交通の維持・確保
基本方針4 環境と人にやさしい交通まちづくり	公共交通の利用促進、防災・減災の道路基盤整備

【芳賀・宇都宮地域公共交通計画の対象区域】



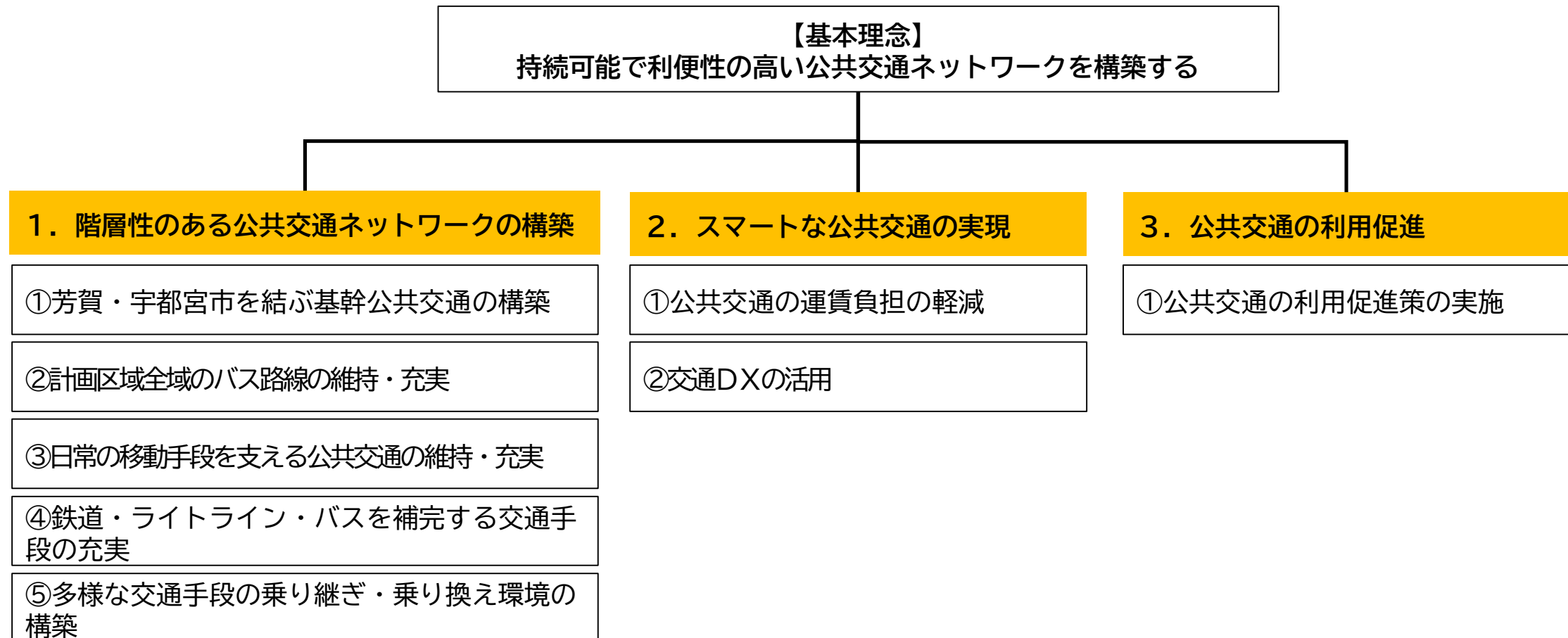
拡大



▲ 宇都宮市東部地域・芳賀町

▲ 宇都宮市全域・芳賀町

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



3 計画の施策・事業(公共交通ネットワークの構築②)

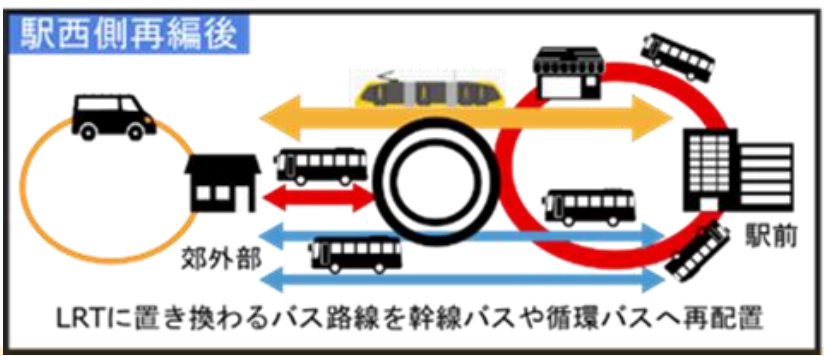
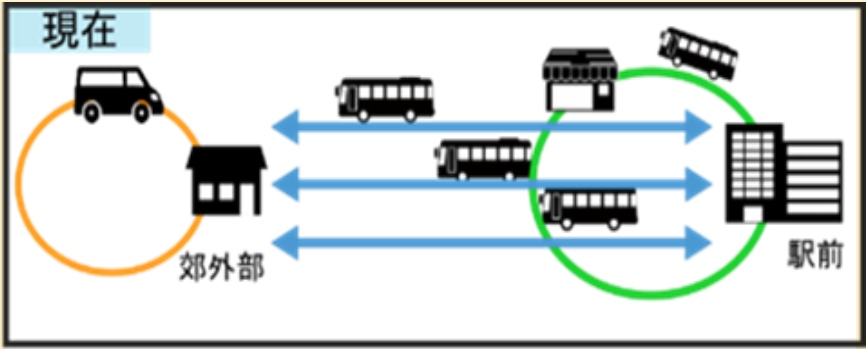


芳賀町
Haga Town



宇都宮市
Utsunomiya City

基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
階層性のある公共交通ネットワークの構築	計画区域全域のバス路線の維持・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】 ➡ 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、ライトライン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。 ②NCCに資するバス路線の維持・充実【宇都宮市】 ➡ 宇都宮市内の都市拠点と地域拠点などを結ぶ幹線バス路線や都心部を循環する路線などNCC形成に資するバス路線については、一定のサービス水準以上となるように維持・充実を図る。	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 (宇都宮市)

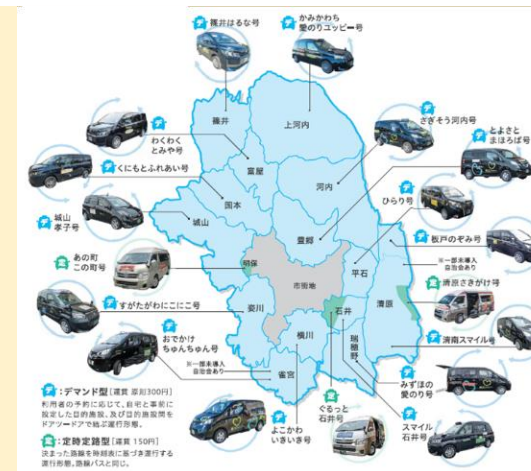
3 計画の施策・事業(公共交通ネットワークの構築③)



基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
階層性のある公共交通ネットワークの構築	日常の移動を支える公共交通の維持・充実	①デマンド交通の維持・充実【芳賀町】 ➡ デマンド交通の<u>運行サービスの維持・向上に向けた検討</u>を進める。 ②芳賀町の南北を結ぶ公共交通軸の確立【芳賀町】 ➡ 芳賀町の<u>南北を結ぶ公共交通軸を確立</u>するとともに、<u>各種交通手段と乗り継ぎ等の利便性を確保</u>する。 ③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、郊外部の<u>地域を面的にカバーする地域内交通の導入を推進</u>する。 ➡ 導入済み地区は、<u>ライトラインやバスなどの他の交通手段との連携を強化</u>するとともに、<u>各地域の移動ニーズや移動課題</u>などを踏まえながら、<u>更なる利便性の向上</u>を図る。 ④市街地部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、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、<u>各地域の特性を踏まえた生活交通を確保</u>する。 ➡ 新たな運行方式の導入なども視野に入れながら実証実験を行い、<u>市街地部の地域内交通の導入促進</u>に取り組む。	芳賀町, 宇都宮市, 地域の運営組織



デマンド交通「ふれあいタクシーひばり」(芳賀町)



地域内交通導入エリア(宇都宮市)

3 計画の施策・事業(公共交通ネットワークの構築④)



基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
階層性のある公共交通ネットワークの構築	鉄道・ライトライン・バスを補完する交通手段の充実	①トランジットセンターなどへのサイクル&ライド用駐輪場の整備 【芳賀町・宇都宮市】 ➡ トランジットセンターなどに<u>サイクル&ライド用駐輪場を整備</u>することで、鉄道やライトライン、バス路線等の<u>公共交通へのアクセス性を高めていく</u>。 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】 ➡ 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、<u>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</u>を図る。	芳賀町、宇都宮市
	多様な交通手段の乗り継ぎ・乗り換え環境の構築	①トランジットセンター(乗り継ぎ拠点)の整備 【宇都宮市】 ➡ <u>JR宇都宮駅西側</u>においては、<u>鉄道、ライトライン、バス等の相互の連携強化</u>に向けて、<u>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る</u>。 ➡ <u>JR宇都宮駅東側</u>は、<u>更なる利便性向上を図るため、適宜、各停留場の交通結節機能の拡充</u>を行う。 ②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、<u>乗り継ぎポイントとなるバス停の待合施設等の充実</u>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<u>モビリティハブを整備</u>する。 ③バス乗り場「橋場」の交通結節機能の整備検討 【芳賀町】 ➡ バス乗り場「橋場」の<u>交通結節点機能の確保を図る</u>とともに、乗換え機能の向上を優先的に行うため、<u>利用需要を踏まえた整備を検討</u>する。 ④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<u>交通結節点の案内サインをわかりやすい表示</u>にする。	芳賀町、宇都宮市



シェアリングモビリティ (宇都宮市)

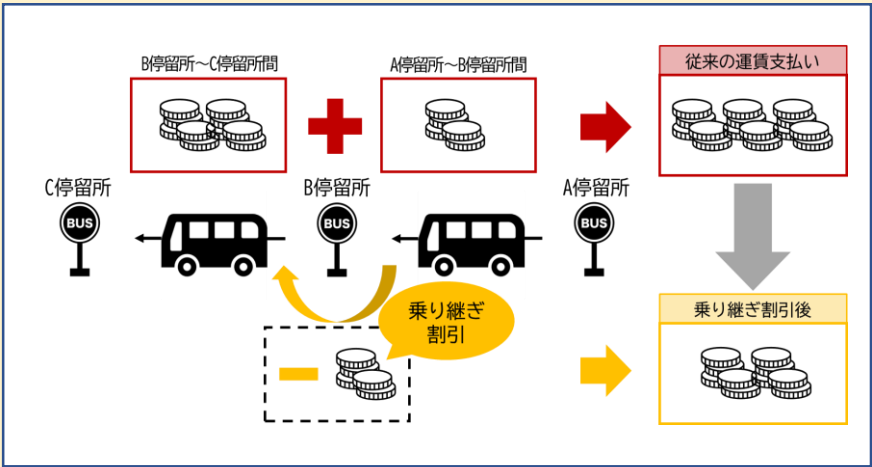


サイクル&ライド用駐輪場のイメージ (宇都宮市)

3 計画の施策・事業(スマートな公共交通の実現)



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



バスーバス間の乗継割引制度導入のイメージ
(宇都宮市)

LRT&バス経路検索サービス

乗ろうよ!ナビ

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」を開発しました!

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」を見える化!

検索画面のイメージ

印刷画面

宇都宮駅西口 (LRT駅) → 湯浅駅1丁目 (バス駅)	
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

検索経路はマイ時刻表として保存・印刷ができる!

検索

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

※実際の画面とは異なる場合があります。

乗ろうよ!ナビ (宇都宮市)

3 計画の施策・事業(公共交通の利用促進)



基本方針	基本施策	施策・事業	実施主体
公共交通の利用促進	公共交通の利用促進策の実施	① ライトライン・再編バス路線沿線でのモビリティ・マネジメント 【芳賀町・宇都宮市】 ➡ 沿線の住民, 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などを行う。 ➡ totra普及促進事業を行います。 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】 ➡ 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。	芳賀町, 宇都宮市



▲totra完全攻略マニュアル ▲学校での出前講座
(宇都宮市)



▲学校での出前講座 (芳賀町)

4 計画の目標指標



- ・ 新計画の目標指標は、現行計画の指標をベースに、「第2次宇都宮都市交通戦略」や「第7次芳賀町振興計画前期基本計画」と整合を図りつつ設定

➡ ライトラインやバスなどの公共交通の乗降時間が、現金と比較して短縮される「交通系ICカードによる運賃支払いの割合」を新規に追加

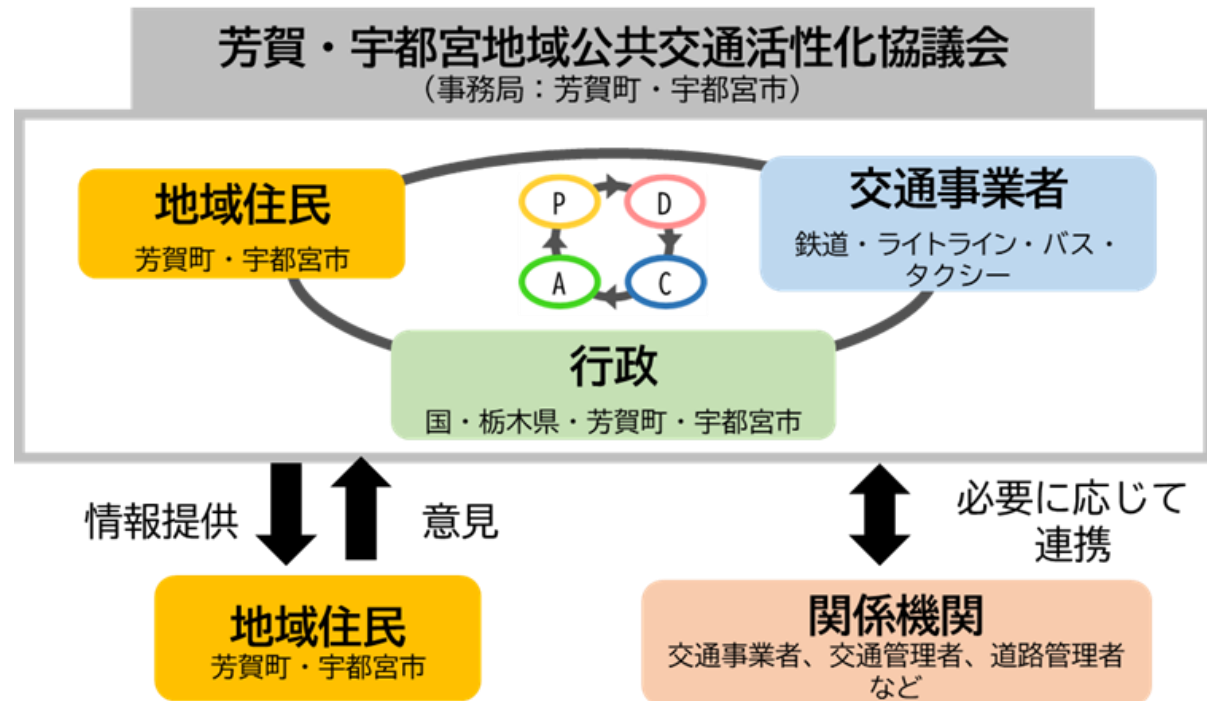
目標指標	現況値 (令和5年度)	目標値 (令和10年度)	関連計画での採用状況
公共交通の年間 利用者数	2,509万人	3,400万人	第2次 宇都宮都市交通戦略
公共交通の夜間 人口カバー率	92.5%	100%	第2次 宇都宮都市交通戦略
公共交通に対する満 足度	宇都宮市:36.4% 芳賀町:41.4%	宇都宮市:38.4% 芳賀町:50.0%(R9)	・ 第2次 宇都宮都市交通戦 ・ 第7次芳賀町振興計画前期基本計画
交通系ICカードによ る運賃支払いの割合	87.0%	90%以上	第2次 宇都宮都市交通戦略



…新規に追加した指標

5 計画における進行管理

- 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・取組を推進していく。
- 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う。
- 概ね5年を目安に必要なに応じて計画や目標の見直しを行う。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する。



6 パブリックコメントの実施状況

本日のポイント



芳賀町
Haga Town



宇都宮市
Utsunomiya City

1 パブリックコメントの実施状況

- (1) 意見の募集期間 令和6年2月15日(木)から令和6年3月15日(金)
- (2) 意見の応募者数 6名(芳賀町:2名, 宇都宮市:4名)
- (3) 意見数 16件(芳賀町:9件, 宇都宮市:7件(うち匿名2件))
- (4) 提出方法の内訳

	郵送	ファクシミリ	Eメール	持参	計
人数	1		5		6

2 意見の処理状況

区分	処理区分	件数
A	意見の趣旨等を反映し, 計画に盛り込むもの	0件
B	意見の趣旨等は, 計画に盛り込み済みと考えるもの	0件
C	計画の参考とするもの	0件
D	計画に盛り込まないもの	0件
E	その他, 要望・意見等	16件(※)
計		16件

※ 16件のうち, 2件は匿名意見のため回答はしない。



6 パブリックコメントに対する市町の考え方①(宇都宮市)

No.	区分	意見の概要	意見に対する市町の考え方
1	E	【ライトライン沿線のフィーダーバスについて】 ・地域内交通は複数のタクシー会社を使用しているのに対して、路線バスは従来の事業者がそれぞれ運行しているが2024年問題などで運行本数が減少傾向にある。 ・その中で、ライトライン開業までホンダや清原工業団地等へ通勤バスとしてチャーター運行していた貸切バスを活用することでライトラインのフィーダーバスの運行本数の増加とかはできないか。 ・車両も需要が定着するまではワゴン車タイプが良いかと思う。	ライトラインのフィーダーバス路線については、ライトライン開業前のバス路線の運行ダイヤや利用状況を踏まえながら、バス事業者との協議を重ね、運行サービスを決定し、新設したところであります。 また、新設バス路線の需要の定着促進を図るため、現在利用の促進に取り組んでいるところであります。 ライトラインのフィーダーバスの運行サービスの見直しにつきましては、今後の利用状況の変化なども検証しながら、バス事業者と協議してまいります。
2	E	【ライトライン延伸による待ち時間解消・自転車通学者等の意識調査について】 ・ライトライン延伸は、学生対応が主な目的だと思うが、各学校の学生がライトラインを利用することで、待ち時間はどの程度解消されるのか ・また、自転車通学者等がどのような変化をするか意向調査をしているか(例えば宇都宮女子高校の生徒の動線がどのように変化するかなど)	令和4年8月にJR宇都宮駅西側のライトライン整備区間を公表した後に、駅西側の地域特性を踏まえ、ライトライン沿線企業・学校等に対して、通勤・通学の実態把握や交通行動の変化を把握するためのアンケート調査を実施したところであり、引き続き、沿線学校との意見交換を行いながら、駅西側ライトライン整備事業の具体化を図ってまいります。
3	E	【ライトライン延伸によるバス再編・ライトラインとの乗り換えの影響について】 ・ライトライン延伸によって、桜通り十文字に郊外からのバス利用者が集中すると想定されますが、時間的な変化など、再編によってどのように変化するかシミュレーションはしているか。 ・最も多くの利用が想定される近隣の住民はライトラインとの乗り換えを強いられるが、影響はどの程度想定しているか。	ライトライン延伸に伴うバス再編の検討においては、再編後の影響等について、今後、道路管理者や交通管理者と連携しながら、確認してまいります。 また、再編にあたっては、JR宇都宮駅東側同様、公共交通の乗り継ぎ環境の整備や、乗り継ぎしやすいダイヤの調整、運賃負担軽減策の充実などにより、乗り継ぎに係る負担軽減を図り、誰もが自由に移動しやすい交通環境の実現に向けて取り組んでまいります。



7 パブリックコメントに対する市町の考え方②(宇都宮市)

No.	区分	意見の概要	意見に対する市町の考え方
4	E	【ライトライン延伸による周辺道路への影響等について】 ・ライトラインが大通りに延伸された際、駅東側でも問題があったと思っているが、現在の大通りの利用者や周辺道路へどのような影響・問題が発生するのか検討しているか。	JR宇都宮駅東側については栃木県、宇都宮市、芳賀町、宇都宮大学などにより構成される「宇都宮市東部地域渋滞対策協議会」において、調査を実施し、鬼怒通りにおける令和5年度の交通量は令和3年度より少ない状況であったことを確認しており、今後、交通量の減少理由などの確認をするため、より広域かつ継続的な調査分析を行っていくこととしております。 ライトラインを駅西側の大通りに延伸した際の交通影響につきましては、開業時を想定した将来の道路ネットワークを前提として、道路管理者や交通管理者と連携し、詳細な検討を行い、交差点改良等の必要な対策を講じるなど、バスや配送車両を含め、円滑な自動車交通の確保に取り組んでまいります。
5	E	【カーボンニュートラル対応について】 ・カーボンニュートラル対応であれば、バスの電化・渋滞解消等でも可能と考えているが、検討しているのか。	ゼロカーボントransポートであるライトラインは環境負荷の低減に効果があるだけでなく、本市の東西の基幹公共交通として、高い輸送力や定時性を備えており、沿線地域の活性化や定住人口の増加など、将来のまちづくりにも多くの効果が期待できることから、JR宇都宮駅西側への延伸を計画しているところであります。 また、バスについても、令和5年度に創設した「公共交通脱炭素化普及促進事業補助制度」の活用を図り、電動化を推進するとともに、ライトラインと効率的に役割分担した上で、郊外部から都心部をつなぐ幹線バスや、まちなかを運行する循環バスなどへ振り分け、市内全体の公共交通ネットワークの充実化を図ってまいります。



7 パブリックコメントに対する市町の考え方③(芳賀町)

No.	区分	意見の概要	意見に対する市町の考え方
6	E	【芳賀町・宇都宮市を結ぶ基幹公共交通軸の構築について】 ・ライトラインは運行本数が多く、沿線住民にとっては大変便利になった。宇都宮・芳賀共同事業であり、ホンダ関係者にもメリット大だが、芳賀町住民にとってはほとんど実益がない。地図を見ても路線は芳賀町の一部を通っているだけである。 ・沿線500m以内に何名の芳賀町民が住んでいるのか。	本町では、宇都宮市との交通ネットワークの強化を図り、広域的な公共交通ネットワークを形成するため東西基幹公共交通であるライトラインを導入したところです。ライトラインの利用にあたっては、路線バス、タクシー、デマンド交通、自転車、自動車などを利用して町内のどこからでも自由に接続し乗り継ぎ利用ができるよう、交通結節点(トランジットセンター)を整備しており、各交通手段との連携機能による利用促進と交通円滑化を図っております。 町内のライトライン沿線人口につきましては、沿線人口の大部分を占める下原地区の人口を統計の対象としており、芳賀町へのLRT延伸要望を行った平成25年以降、増加基調に転じて令和6年3月には約50人増の829人となっております。 ライトライン沿線に住む方だけでなく、幅広く町民の方に利用いただけるよう、今後も、交通手段の連携を強化させ、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでまいります。
7	E	【芳賀町・宇都宮市を結ぶ基幹公共交通軸の構築について、計画区域全域のバス路線の維持・充実について】 ・沿線路線バス、およびオンデマンド交通を充実させるとあるが、ライトライン運行後の路線バスは最終バスが30分早くなり改悪である。しかし、今のバス会社やバスの運行状況を見ると納得である。 ・沿線路線バス、およびオンデマンド交通を充実させるのはかなり大変である。根本的にライトラインの東進、祖母井地区までの延長を行わないと芳賀町住民にとってライトラインを導入したメリットがないと言わざるを得ない。	ライトライン開業に伴う再編バス路線につきましては、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通利便増進実施計画(令和5年8月)」の策定を進める中で、周辺市町や交通事業者、関係機関と連携し、持続可能な利便性の高い公共交通ネットワークとなるよう、運行ルートや運行本数、新規路線などを検討し設定したものです。 今後は、利用実態を踏まえた路線バスの運行計画の見直しなどについて検討し、利便性の高い公共交通ネットワークの充実に向け取り組んでまいります。
8	E	【計画区域全域のバス路線の維持・充実について、日常の移動を支える公共交通の維持・充実について】 ・今の大型バスは祖母井～宇都宮路線では宇都宮市内利用者が多く必要であったが、芳賀町内循環バスでは不必要な大きさである。バスとしての本数は維持をしてもらいたいの、宇都宮市内、真岡市内でみられるような(小型)バスなどに変換すると運行コストの削減になるのではないかと。いずれにしても沿線路線バスは車に乗れない学生にとって必要なもので何か改善案が欲しい。	町内に住む学生の交通手段の確保につきましては、ライトライン開業に伴うバス路線の再編により、子育て世代が多く居住する祖陽が丘団地(祖母井地区)と交通結節点である芳賀工業団地トランジットセンターとを接続する路線として今後の利用需要の増加を見込み、祖陽が丘循環線を設定し、路線の維持・確保に向け取り組んでいるところです。 また、町北部に位置し、祖陽が丘団地と同様に将来的に学生の増加が見込まれるハツ木地区と芳賀工業団地トランジットセンターとを接続する新たな公共交通として、令和6年4月から、町有の小型バスを活用し、実証運行を開始したところであり、実験結果に基づく運行コストや適切な交通サービスの導入に向け検討を進めていく予定です。 今後も、地域の実情に即した利便性の高い公共交通ネットワークの充実に向け取り組んでまいります。



7 パブリックコメントに対する市町の考え方④(芳賀町)

No.	区分	意見の概要	意見に対する市町の考え方
9	E	【日常の移動を支える公共交通の維持・充実について】 ・今後、路線バスのような一回当たりの大量輸送は必要なくなり、さらなる拡充は必要ない。その代わりに個人ベースでの移動に対応するデマンド交通をより充実させる必要がある。ライトラインは遅くまで通っているがその後(の接続)が無いというのは公共交通案の基本方針に反している。 ・芳賀町工業団地管理センター中心のオンデマンド交通が充実するとライトラインへの利用も一層増えると思う。	今後、幅広い世代の方にひばりタクシーを便利にご利用いただけるよう、運行サービスの維持・向上に向けて検討するとともに、デマンドシステムのアプリ化やオンデマンド化についても検討し、サービスの拡充に努めてまいります。
10	E	【計画区域全域のバス路線の維持・充実について】 ・清原工業団地循環線については、循環線と言えるほど本数が多くなく、ライトライン開業前と比べると乗り継ぎやバスの本数が増えただけでむしろバスを使いにくくなった印象である。自転車や自家用車で(ライトライン)停留場へ行った方が早い。 ・赤羽工業団地・市塙線についても明らかに本数が少なすぎるなどのデメリットが多い。 ・清原工業団地循環線に関してはJRだけではなく関東バスにも協力いただき、各会社で1時間に一本という形で共同運行すれば、利用者からすると1時間に2本となり利用しやすくなるのではないかと。また、運行ルートも現行ルートに加えて、清原地区市民センター前トランジットセンターと芳賀工業団地トランジットセンターを循環する形にすれば良いのではないかと。 ・赤羽工業団地・市塙線に関しては、朝夕は現行ルートダイヤに加えて、芳賀役場をターミナルとし、小中学校への通学利用にも配慮した町内循環バスを1時間に1本程度運行させることを検討した方が良い。	ライトライン開業に伴う再編バス路線につきましては、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通利便増進実施計画(令和5年8月)」の策定を進める中で、周辺市町や交通事業者、関係機関と連携し、持続可能な利便性の高い公共交通ネットワークとなるよう、運行ルートや運行本数、新規路線などを検討し設定したものです。いただいたご意見につきましては、今後、運行計画の見直しの検討等を行う際の参考とさせていただき、利便性の高い公共交通ネットワークの充実に向けて取り組んでまいります。
11	E	【日常の移動を支える公共交通の維持・充実について】 ・日中帯に利用が多い子どもや高齢者、子育て層などの交通弱者にもひばりタクシーだけではなく、もう一つの選択肢としての交通手段を運行させるべき。	本町では、車での移動が困難な方の日中の移動手段として、ドアツードアで移動負担が少なく、運行ルートを固定せず公共交通空白地域をカバーできるフルデマンド型のひばりタクシーを運行してきたところです。 日中帯の町内の移動手段につきましては、今後も、ひばりタクシーによる継続的な運行を維持・確保していくとともに、利用状況に即した運行計画の見直しや運行サービスの向上に向けて検討していくことで、より幅広い世代の方に便利にご利用いただけるよう取り組んでまいります。 ・また、町の南北を結ぶ公共交通軸を確立するとともに、各種交通手段との乗り継ぎ等の利便性を確保してまいります。



7 パブリックコメントに対する市町の考え方⑤(芳賀町)

No.	区分	意見の概要	意見に対する市町の考え方
12	E	【公共交通の利用促進策の実施について】 ・新聞や広報誌と一緒にバスの時刻表を配るなどの広報活動も必要かと思えます。	バスの時刻表につきましては、役場窓口やトランジットセンターなどの公共施設において配布・設置している他、町の公式ホームページに各バス事業者のホームページへのリンクを掲載するなど、多様な手段による情報の周知に取り組んでいるところです。 今後も、交通事業者と連携しながら、分かりやすく使いやすい情報の提供方法を検討してまいります。
13	E	【日常の移動を支える公共交通の維持・充実について】 ・ライトラインとの乗り継ぎを考えているのであればひばりタクシーでも交通系ICカードが利用できるようにしたり、清原さきがけ号のように利用登録なしで乗れるようにしたりした方が良い。利用したいときに登録なしでアプリで(車両を)呼ぶことができたり、手持ちのsuicaで利用できたりするなど、簡単・便利に利用できるようにした方が幅広い世代に愛されるのではないかな。	ひばりタクシーへのICカードの導入につきましては、地域連携ICカード「totra」の普及促進および公共交通の乗り継ぎ円滑化や利便性向上を図る上で有効な手段と考えておりますが、導入の要否につきましては、ひばりタクシーの利用状況や乗り継ぎ利用者の動向を鑑みながら検討してまいります。 また、幅広い世代の方にひばりタクシーを便利にご利用いただけるよう、デマンドシステムのアプリ化やオンデマンド化についても検討し、サービスの向上に努めてまいります。
14	E	【芳賀町・宇都宮市を結ぶ基幹公共交通軸の構築について】 現在でも、ホームに人が溢れかえっているの、西口となると韓国の梨泰院で起きた事故のようなことが起きてもおかしくない。 ・西口の停留所は富山駅や広島駅のようにホームは3面以上あった方が良い。 ・朝夕は、学生や新幹線利用の通勤の人が多く利用することが見込まれるため、ホームの数は増やした方が良い。また、東口においても混雑は続いているので小田急新宿駅やディズニーリゾートラインのように降車専用ホーム・乗車専用ホームの設置も検討した方が良い。 ・今のようにドアを一度開けて閉めてだと誤って乗る人も多いので、乗降をホームで分ける方法が最適である。 ・宇都宮駅では道路から渡ってホームに来る人がおり、障害を持つ方にとって電車と接触しそうな危険な状況があるため、混雑状況を考えると宇都宮駅だけでも、ホームドアの設置の検討が必要。 ・快速の運行を開始するようだが、快速だけではなく通勤快速等の種別も増やした方が良い。現在設定される快速を通勤快速にし、快速は現在の快速停車駅に加えて、峰や陽東三丁目に停車させる等の工夫が必要。	JR宇都宮駅西側におけるライトラインの導入に係る西口停留場等の整備にあたりましては、鉄道等からライトラインへの乗り継ぎ利用者数などを踏まえながら検討してまいります。 また、JR宇都宮駅東側のライトラインにつきましては、多くの皆様に安全・安心・快適にご利用いただけるよう、運行ダイヤの最適化を進めるなど、利用環境の向上を図ってまいります。



8 計画(素案)からの主な修正点①

No.	頁	芳賀・宇都宮地域公共交通計画(素案)(旧)	芳賀・宇都宮地域公共交通計画(新)	修正の意図
1	7~19	第2章 前計画の評価等	第2章 前計画の評価等 ➡ 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画の、令和5年度における主な取組の進捗・目標指標の評価を踏まえ時点更新	・令和5年度における主な取組の進捗・目標指標の評価を実施したため。
2	57	【② 計画区域全域のバス路線の維持・充実】 ○ ライトラインの整備と合わせたバス路線の再編(地域公共交通利便増進事業) 【芳賀町・宇都宮市】 ・ライトライン整備と合わせてバス路線を再編し、芳賀町・宇都宮市全域の公共交通ネットワークの充実を図ります。	【② 計画区域全域のバス路線の維持・充実】 ○ ライトラインの整備と合わせたバス路線の再編(地域公共交通利便増進事業) 【芳賀町・宇都宮市】 ・ <u>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。</u>	・「第2次宇都宮都市交通戦略後期計画」における事業内容との整合を図ったため。
3	59	【④ 鉄道・ライトライン・バスを補完する交通手段の充実】 ○ 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】 ～ 省略 ～ ○ 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 【宇都宮市】 ・公共交通の利便性の向上や宇都宮市都心部の回遊性の向上に向けて、鉄道・ライトライン・バス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。	【④ 鉄道・ライトライン・バスを補完する交通手段の充実】 ○ 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】 ～ 省略 ～ ○ 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 【 <u>芳賀町・宇都宮市</u> 】 ・公共交通の利便性の向上や、 <u>都心部や各拠点における回遊性の向上に向けて</u> 、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。	・実施エリアを追加したため。



8 計画(素案)からの主な修正点②

No.	頁	芳賀・宇都宮地域公共交通計画(素案)(旧)	芳賀・宇都宮地域公共交通計画(新)	修正の意図																																																								
4	60	○ 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、公共交通の乗り継ぎ、乗り換えが想定される東武宇都宮駅付近、桜通り十文字付近については、乗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行います。 ○ バスと地域内交通乗り継ぎポイントの充実【宇都宮市】 ・ 地域内交通とのバスの乗継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行います。	○ 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は、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行います。 ○ 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。	・現在の検討状況と整合を図ったため。 ・「第2次宇都宮都市交通戦略後期計画」における事業内容との整合を図ったため。																																																								
5	64	○ 計画を評価する指標 <table><tr><th colspan="2">評価指標</th><th>現況値 (令和5年度)</th><th>目標値 (令和10年度)</th></tr><tr><td colspan="2">公共交通の年間利用者数</td><td>2,789万人</td><td>3,400万人</td></tr><tr><td colspan="2">公共交通の夜間人口カバー率</td><td>92.5%</td><td>100%</td></tr><tr><td rowspan="2">公共交通に対する満足度</td><td>宇都宮市</td><td>36.4%</td><td>38.4%</td></tr><tr><td>芳賀町</td><td>41.4%</td><td>62.5% (令和9年度)</td></tr><tr><td rowspan="2">公的資金投入額</td><td>宇都宮市</td><td>約3.6億円</td><td rowspan="2">毎年度協議会で評価を行う</td></tr><tr><td>芳賀町</td><td>約0.3億円</td></tr><tr><td colspan="2">交通系ICカードによる運賃支払いの割合</td><td>83.0%</td><td>90%以上</td></tr></table>	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		2,789万人	3,400万人	公共交通の夜間人口カバー率		92.5%	100%	公共交通に対する満足度	宇都宮市	36.4%	38.4%	芳賀町	41.4%	62.5% (令和9年度)	公的資金投入額	宇都宮市	約3.6億円	毎年度協議会で評価を行う	芳賀町	約0.3億円	交通系ICカードによる運賃支払いの割合		83.0%	90%以上	○ 計画を評価する指標 <table><tr><th colspan="2">評価指標</th><th>現況値 (令和5年度)</th><th>目標値 (令和10年度)</th></tr><tr><td colspan="2">公共交通の年間利用者数</td><td>2,789万人</td><td>3,400万人</td></tr><tr><td colspan="2">公共交通の夜間人口カバー率</td><td>92.5%</td><td>100%</td></tr><tr><td rowspan="2">公共交通に対する満足度</td><td>宇都宮市</td><td>36.4%</td><td>38.4%</td></tr><tr><td>芳賀町</td><td>41.4%</td><td>50.0% (令和9年度)</td></tr><tr><td colspan="4">(削除)</td></tr><tr><td colspan="2">交通系ICカードによる運賃支払いの割合</td><td>87.0%</td><td>90%以上</td></tr></table>	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		2,789万人	3,400万人	公共交通の夜間人口カバー率		92.5%	100%	公共交通に対する満足度	宇都宮市	36.4%	38.4%	芳賀町	41.4%	50.0% (令和9年度)	(削除)				交通系ICカードによる運賃支払いの割合		87.0%	90%以上	(公共交通に対する満足度について) ・「第7次芳賀町振興計画前期基本計画」の目標指標との整合を図ったため。 (公的資金投入額について) ・「栃木県地域公共交通計画」において、「公的資金投入額」の目標設定をしていないことに加え、「第2次宇都宮都市交通戦略(後期計画)」においても「公共交通の利用者数」が目標指標に設定されているため、それらとの整合を図ったため。
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		2,789万人	3,400万人																																																									
公共交通の夜間人口カバー率		92.5%	100%																																																									
公共交通に対する満足度	宇都宮市	36.4%	38.4%																																																									
	芳賀町	41.4%	62.5% (令和9年度)																																																									
公的資金投入額	宇都宮市	約3.6億円	毎年度協議会で評価を行う																																																									
	芳賀町	約0.3億円																																																										
交通系ICカードによる運賃支払いの割合		83.0%	90%以上																																																									
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		2,789万人	3,400万人																																																									
公共交通の夜間人口カバー率		92.5%	100%																																																									
公共交通に対する満足度	宇都宮市	36.4%	38.4%																																																									
	芳賀町	41.4%	50.0% (令和9年度)																																																									
(削除)																																																												
交通系ICカードによる運賃支払いの割合		87.0%	90%以上																																																									

R6.6.6

- ✓ 芳賀・宇都宮地域公共交通活性化協議会の開催
- ✓ 計画の策定, 計画の公表, 国へ計画の送付

R7.5頃

- ✓ 令和6年度の主な取組の進捗・目標指標の評価