

芳賀・宇都宮地域公共交通計画（素案）に関するパブリックコメントについて

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）～ 3月15日（金）

(2) 意見の応募者数 4名（芳賀町：2名，宇都宮市2名）

意見数 14件（芳賀町：9件，宇都宮市5件）

(3) 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		3		4

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，実施設計に盛り込むもの	件
B	意見の趣旨等は，実施設計に盛り込み済みと考えるもの	件
C	実施設計の参考とするもの	件
D	実施設計に盛り込まないもの	件
E	その他，要望・意見等	14件
計		14件

No.	区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	E	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のかなど)	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。
4	E	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。	ゼロカーボントランス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。
6	E	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	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	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ので, 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八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。
9	E	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	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な。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な。 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ます、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。

1 2	E	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います。	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。
1 3	E	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「t o t r a」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、導入の可否につきましては、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。

1 4	E	現在でも、ホームに人が溢れかえっているのに、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面以上あった方がよい。 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よい。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よい。 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よい。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。	J R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、J R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。
-----	---	---	--