

現行計画(芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画)の 取組状況の評価と芳賀町・宇都宮市の公共交通の現状等 (資料編)

令和5年3月24日

- 1 現行計画(芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画)の評価
- 2 宇都宮市・芳賀町の公共交通の現状・課題
- 3 法改正・栃木県の動向
- 4 上位関連計画等の動きについて

1 現行計画(芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画)の評価

1-1 現行計画(芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画)の位置づけ

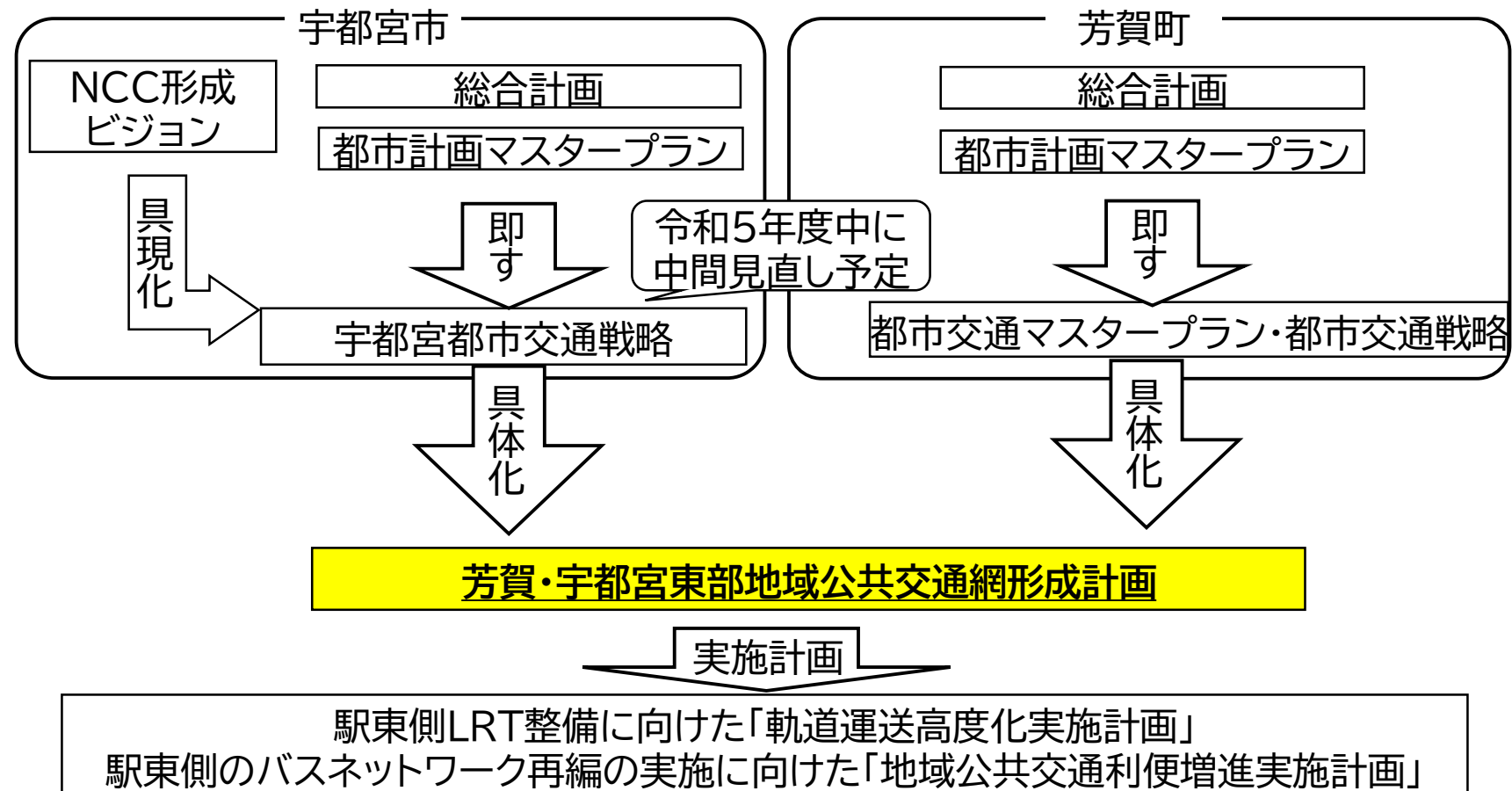
1-2 現行計画の概要

1-3 主な取組の進捗①～③

1-4 現行計画の目標指標の評価①～④

1-1 現行計画(芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画)の位置づけ

- 「芳賀町都市交通マスタープラン・都市交通戦略」や宇都宮市の交通施策のマスタープランである「第2次宇都宮都市交通戦略」のメイン事業として位置づけている「公共交通ネットワークの構築」などを具体化するための計画



1-2 現行計画の概要

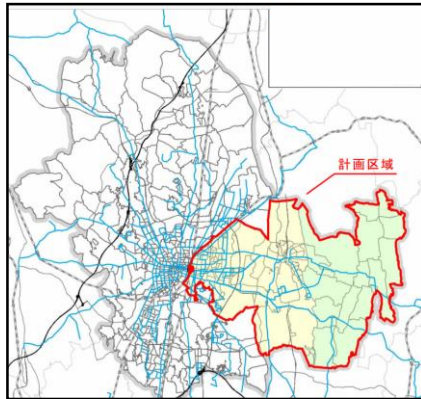
- 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通網形成計画」として、宇都宮市と芳賀町が共同で策定したもの
- JR宇都宮駅東側の公共交通ネットワークの構築などにより、公共交通空白・不便地域の解消や産業拠点の維持・向上などを図るもの

計画期間

- 2015年(平成27)年度～2025(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LRTの導入(駅東側エリア)
- LRT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(駅東側エリア)

計画の目標

- 公共交通利用者数 1,557万人/年 → 2,037万人/年
- 公共交通カバー率 70.5% → 97.4%
- 公共交通に対する満足度 宇都宮市:37.9% → 49.4%
芳賀町 :55.4% → 62.5%
- 計画区域の従業人口 103千人 → 103千人

目標を達成するために行う事業

- LRT(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実施事業)
- 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

1-3 主な取組の進捗①

①LRTの導入

○ 整備の取組

- ・ 優先整備区間の工事(R5.3完了予定)【芳賀・宇都宮】
- ・ 運輸開始に向けた各種検査, 試運転の実施【芳賀・宇都宮】
- ・ 軌道施設等の維持管理の実施【芳賀・宇都宮】

➔ **令和5年8月にJR宇都宮駅東側のLRTが開業予定**

○ 理解促進の取組

- ・ 「道の駅はが」において, LRT特設ブースの設置とLRT公式グッズの販売【芳賀】
- ・ 「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」の運営【宇都宮】(延べ来場者数:752,917人※R5.2月末時点)
- ・ 車両見学会・出張見学会の実施開催【芳賀・宇都宮】(参加者数:約5,600名 ※R5.2月末現在)



試運転の様子



車両見学会の様子

②交通結節機能の強化(トランジットセンターの整備等)

○ 整備の取組

- ・ トランジットセンターに接続する路線バスやデマンド交通, 芳賀工業団地内循環バスの連携体制の構築【芳賀】
- ・ トランジットセンターの整備【芳賀・宇都宮】

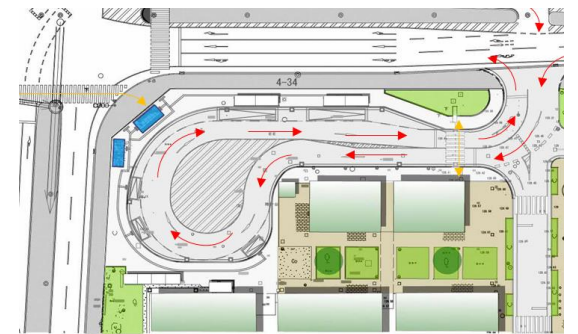
(JR宇都宮駅東口周辺, ベルモール周辺, 新4号国道周辺, 清原工業団地, 芳賀工業団地)

※ 場所の特性に合わせて, バスや地域内交通, 自転車などの接続を考慮し整備

➔ **LRTの開業とあわせてJR宇都宮駅東側の各トランジットセンターの供用を開始予定**



清原トランジットセンター



芳賀トランジットセンター
(パース図)

1-3 主な取組の進捗②

③芳賀・宇都宮東部地域におけるバスネットワーク再編

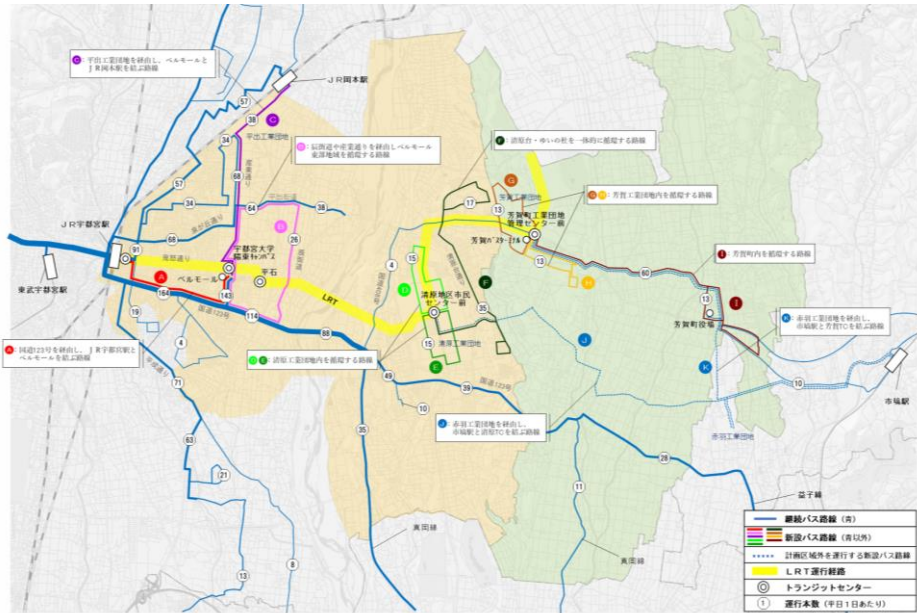
○ バス路線再編に向けた取組

- 再編後の運行経路や運行本数, 運賃体系などをまとめた「地域公共交通利便増進実施計画」の策定を予定(R5.4)【芳賀・宇都宮】

➔ **LRTの開業とあわせてバス路線再編を実施予定**

○ 再編後のバス路線の市民周知

- 広報紙やケーブルテレビ, ホームページによる周知【芳賀】
- 地区市民センターや商業施設等におけるオープンハウスの開催【宇都宮】
- 自治会回覧によるバス路線再編案の周知【宇都宮】



再編後のバスネットワーク(案)

④地域内交通の導入

○ 地域内交通の導入地域の拡大

- 平石地区(新規) (H28.3~)【宇都宮】
- 清原地区(エリア拡大) (H29.6~)【宇都宮】
- 石井地区(新規) (R2.4~)【宇都宮】

➔ **郊外部だけでなく市街地部にも導入地域を拡大**

○ 利便性向上・利用促進の取組

- デマンド交通の利用料金の低減(H28.4~)【芳賀】
(中学生以上300円→200円, 小学生150円→100円)
- デマンド交通の車両追加(3台→4台)(R1.4~)【芳賀】
- 交通ICカードシステム導入(R4.9~)【宇都宮】
- 地域内交通とバスの乗継割引制度を導入(R4.9~)【宇都宮】
- 地域内交通の予約・配車システムの導入(R5.3~順次導入)【宇都宮】

➔ **運賃負担の軽減など, 公共交通の利便性が向上**



ICカード決済端末



予約・配車システム

1-3 主な取組の進捗③

⑤ICカードの導入

○ ICカードの導入

- ・ 路線バス(R3.3～)【芳賀・宇都宮】、地域内交通(R4.9～)【宇都宮】
(totra発行枚数:105,988枚(R5.1末時点))
(バスにおけるICカード決済率:83.0%(R5.12時点))
⇒ ICカードの導入により、ODなどの利用状況データが活用可能となった。

➔ **開業とあわせてLRTに導入予定**

○ ICカードの利活用

- ・ 日中の時間帯において1乗車あたり最大400円を上限とする「バスの上限運賃制度」を導入(R3.6～)【宇都宮】
(適用件数:288,461件(R5.1末時点))
- ・ バス-地域内交通間の乗継割引制度の導入(R4.9～)【宇都宮】
(適用件数:710件(R5.1末時点))
⇒ LRT開業とあわせて、LRT-バス・地域内交通間の「乗継割引制度」の導入を予定
- ・ 70歳以上の市民を対象に福祉ポイント(10,000P/年)を付与(R3.4～)【宇都宮】(付与人数:20,375人(R5.2末時点))

等

➔ **ICカードを活用して、段階的に分賃負担軽減策を拡大中**



交通系ICカード「totra」

⑥モビリティマネジメントの実施

○ 住民MMの取組

- ・ 「totra」の全世帯配布(約6,000枚)(R4)【芳賀】
- ・ 公共交通利用促進パンフレットの全戸配布(R5.3)【宇都宮】
→ 配布件数:約240,000世帯

○ 学校MMの取組

- ・ 小学生のバスの乗り方教室を開催(H27～)【芳賀・宇都宮】
- ・ 市内中高生を対象に「totra」と「totraマニュアル」を配布(R4) ※ 配布と合わせて出前講座の実施【宇都宮】
(配布枚数:29,000枚)

○ 転入者MMの取組

- ・ バス路線マップの作成・配布(H27～)【芳賀・宇都宮】

○ 企業MMの取組

- ・ エコ通勤優普及促進事業(参加企業数:52社)(R4)【宇都宮】
- ➔ **LRTの開業を見据え、モビリティマネジメントの取組を充実**



totraマニュアル



エコ通勤パンフレット

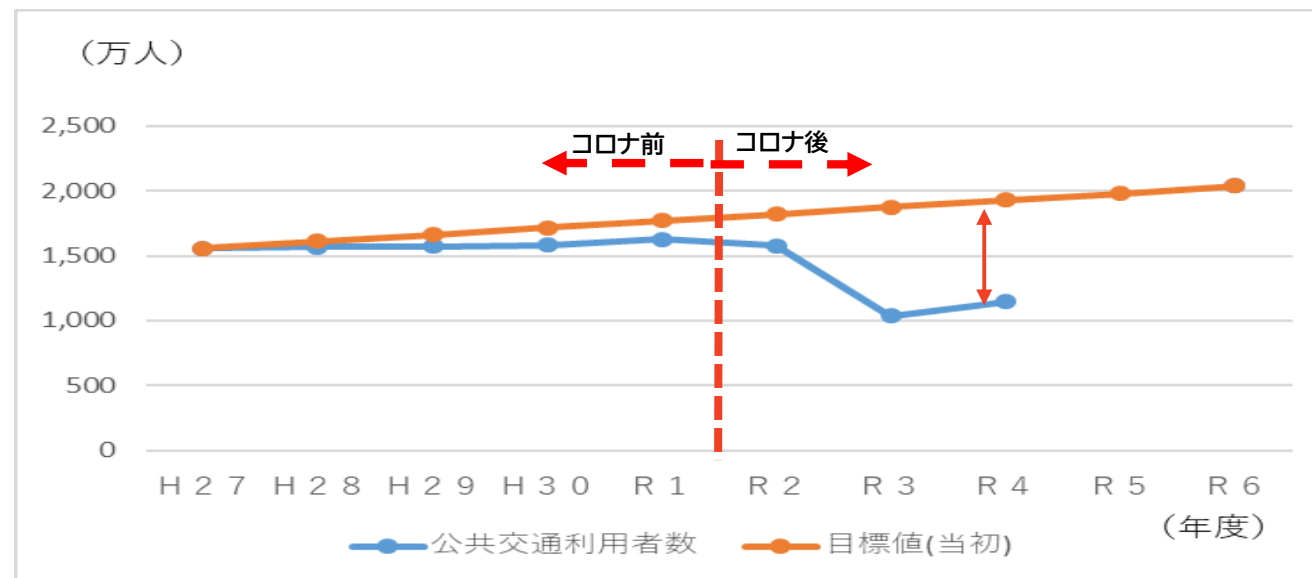
1-4 現行計画の目標指標の評価①(駅東側エリアの公共交通の利用者数①)

- 公共交通の年間利用者数について、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から微増傾向であった。
- コロナの流行による、外出自粛等の影響により、利用者数は大きく減少したところであるが、行動制限の緩和に加え、宇都宮市において公共交通機関における感染症対策や、「バスの上限運賃制度」などの運賃負担軽減策に取り組んできたこともあり、直近では回復傾向であることから、今後も回復していくものと考えられる。

【目標指標の達成状況】

計画策定時 (H27年度)	目標値 (R6年度)	最新数値 (R4年度)	達成率
1,557万人/年	2,037万人/年	1,148万人/年	73.7%

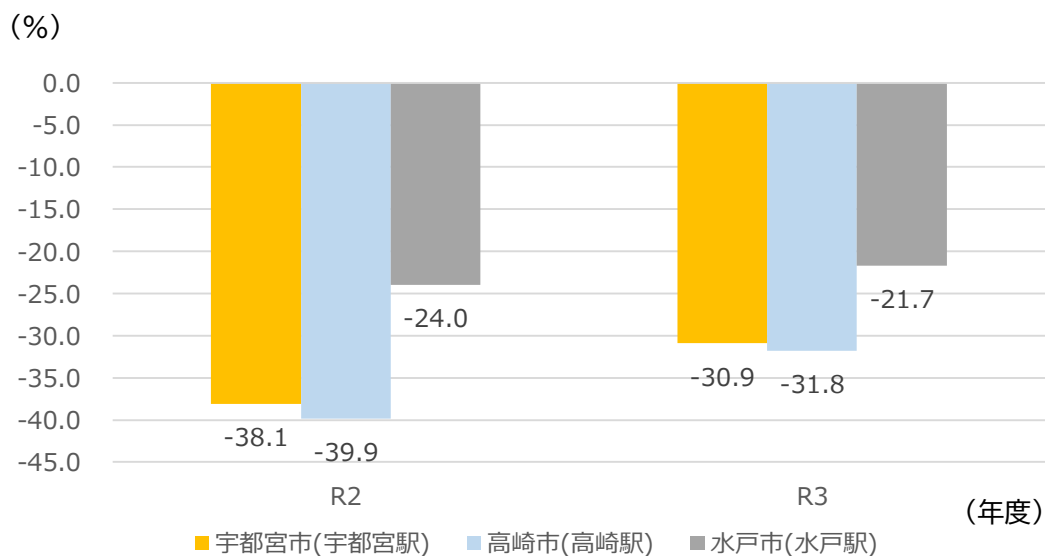
【公共交通の利用者数の推移】



1-4 現行計画の目標指標の評価①(公共交通の利用者数②)

- 宇都宮駅の鉄道の利用者数の減少率(対R1比較)は、コロナの影響で令和2年度は38.1%減となったが、令和3年度は30.9%減となるなど、回復の兆候がある。(北関東2県の主要駅についても本市と同様の傾向)
- 栃木県内の路線バスの利用者数は、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る。

【コロナ後の鉄道の輸送人員の減少率(対R1比較)】



※ 宇都宮市, 高崎市は新幹線を含む利用者数となる。

【栃木県内のバスの月別利用者数の推移】



(出典) JR東日本「各駅の乗車人員(2019年度～2021年度)」

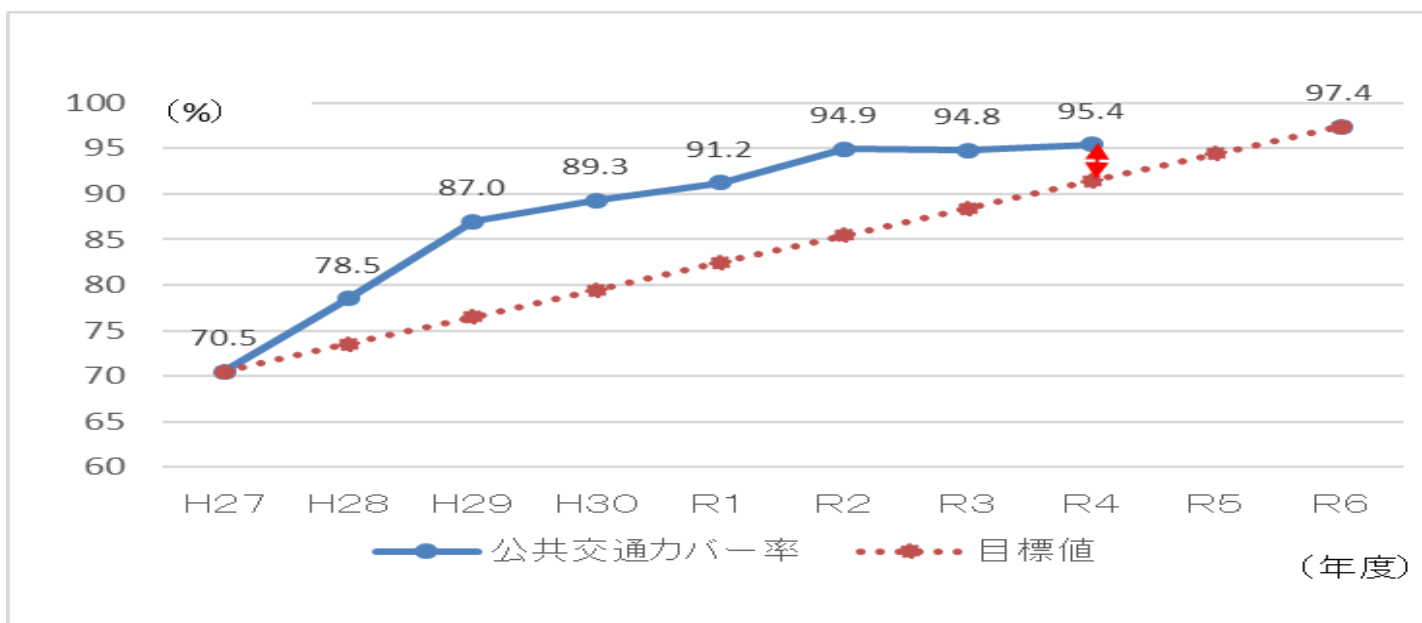
(出典) 栃木県バス協会「コロナの影響調査」

○ 駅東側エリアの公共交通のカバー面積の割合については、「地域内交通の導入」などの公共交通ネットワークの充実に取り組んできたことから上昇しており(芳賀町は100%), 今後のLRTの導入やバス路線再編などにより目標を達成できる見込み。

【目標指標の達成状況】

計画策定時 (H27年度)	目標値 (R6年度)	最新数値 (R4年度)	達成率
70.5%	97.4%	95.4%	97.9%

【公共交通のカバー面積の推移】



<公共交通サービスに関する定義>
 公共交通空白地域: 鉄道駅から半径1,500m,
 バス停から半径250m以遠
 の区域, 地域内交通は導入済
 地域

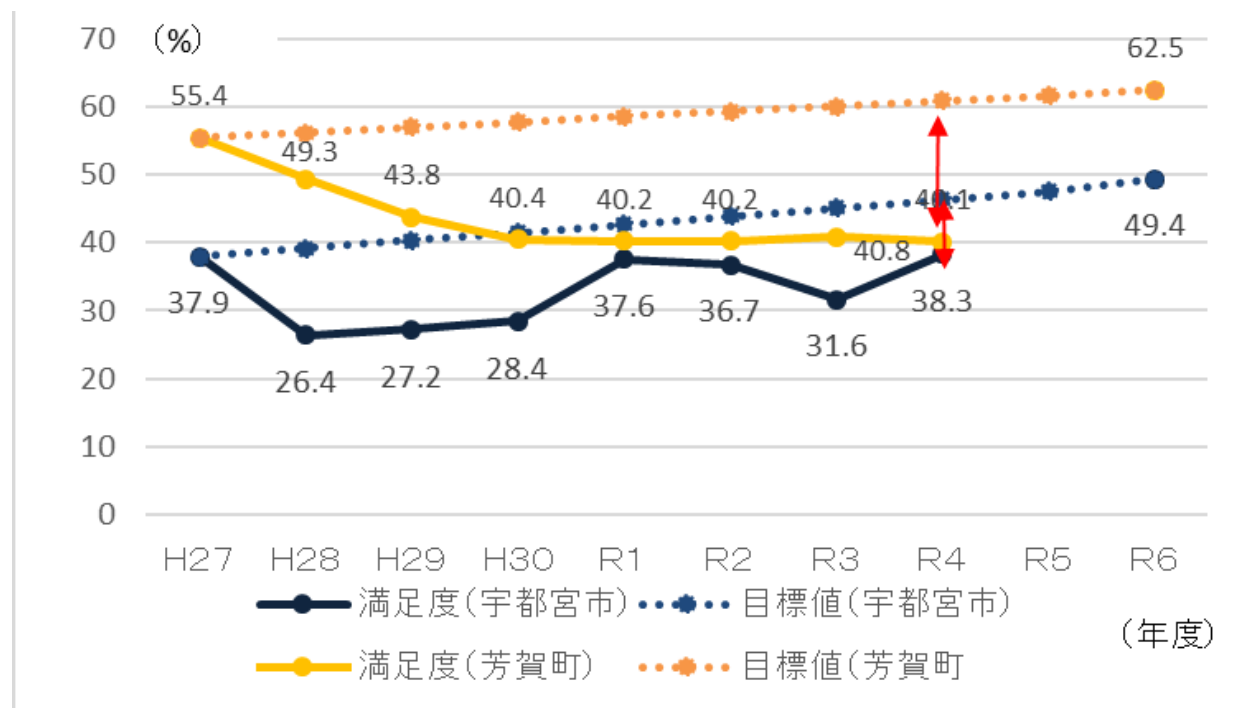
1-4 現行計画の目標指標の評価③(駅東側エリアの公共交通に対する満足度)

- 駅東側エリアの公共交通に対する満足度は、「地域内交通の導入」などの公共交通ネットワークの構築やICカードの導入、運賃負担軽減策の導入などの利便性向上に取り組んでいるものの、LRTの開業やバス路線再編の実施前ということもあり、目標値を下回っている状況

【目標指標の達成状況】

計画策定時 (H27年度)	目標値 (R6年度)	最新数値 (R4年度)	達成率
宇都宮市：37.9% 芳賀町：55.4%	宇都宮市：49.4% 芳賀町：62.5%	宇都宮市：38.3% 芳賀町：40.1%	宇都宮市77.5% 芳賀町：72.4%

【公共交通に対する満足度の推移】



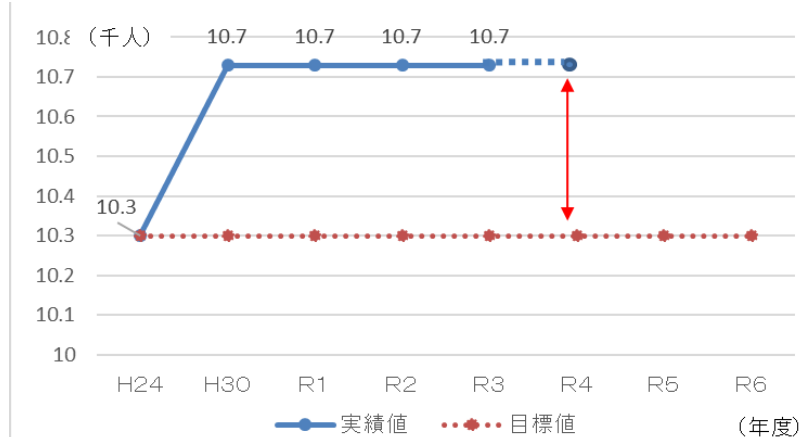
1-4 現行計画の目標指標の評価④(駅東側エリアの従業人口)

○ 目標値を上回っている状況にあり, LRTの導入などの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が要因に含まれるものと思料される。

【目標指標の達成状況】

計画策定時 (H27年度)	目標値 (R6年度)	最新数値 (R4年度)	達成率
10万3千人	10万3千人	10万7千人 (令和3年度実績)	103.7%

【計画区域従業人口の推移】



【取組状況のまとめ】

- ・ 計画に位置付けた駅東側LRTの整備などの「公共交通ネットワーク構築」に向けた取組については, 総じて着実に進捗
- ・ ICカードの導入による「利便性向上」の取組は, 新たにサービスを開始
- ・ 「利用促進」については, 令和4年度から取組を充実して展開

【現行計画の評価】

- ・ 「公共交通のカバー率」は, 駅東側LRTの導入やバス路線再編など「公共交通ネットワークの構築」の取組が着実に進捗していることから, 目標を達成できる見込み。
 - ・ 「公共交通の利用者数」や「公共交通に対する満足度」は, 公共交通サービス水準が向上するLRTの開業やバス路線再編の実施前ということもあり, 目標を下回っている状況。
- ➡ 「利便性向上」に資する運賃負担軽減策の充実などに更に取り組むことで「満足度」を向上させるとともに, 更にモビリティマネジメントを潜在的ニーズの高いターゲットへ強力に進めるなど「利用促進」を充実させ, 一体的に取り組むことで「利用者数」の増加につなげていく必要がある。

2 芳賀町・宇都宮市の公共交通の現状・課題

2-1 芳賀町・宇都宮市の公共交通ネットワークの現状・課題

2-2 宇都宮市の公共交通(バス路線の運行サービス・運賃サービス)の現状・課題

2-3 芳賀町・宇都宮市の公共交通の利用者数,
宇都宮市の代表交通手段分担率の現状・課題

2-4 赤字路線バスの利用者数・補助額の推移(芳賀町・宇都宮市)

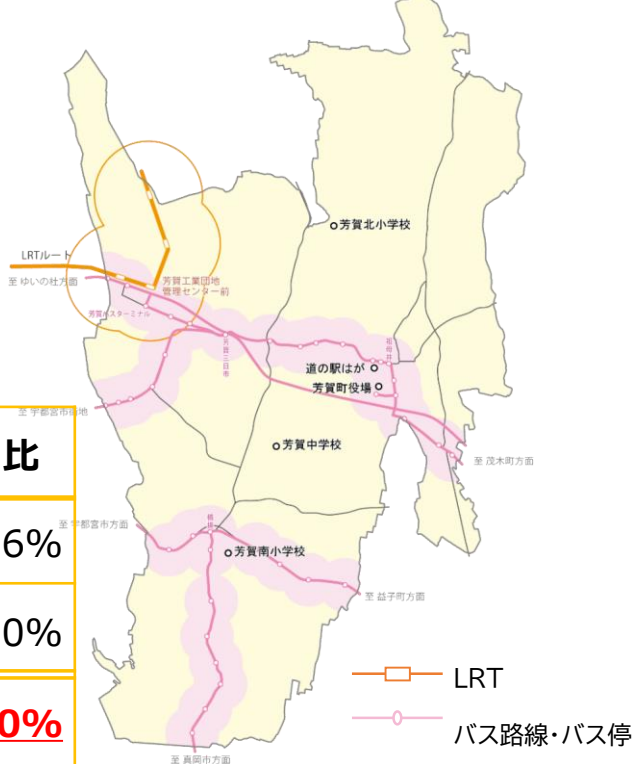
2-5 地域内交通等の利用者数・補助額の推移(宇都宮市)

2-6 デマンド交通の利用者数・補助額の推移(芳賀町)

2-1 芳賀町・宇都宮市の公共交通ネットワークの現状・課題

- 芳賀町の公共交通カバー率は、人口比100%をカバーしているものの、町域北部においてバス路線の空白地域が存在(R4.3現在)
 - ➔ **町域北部のバス路線の空白地域の解消する必要がある。**
- 宇都宮市の公共交通カバー率は、人口比で9割超の約47万人をカバー(R4.3現在)しているが、郊外部の一部や市街地の道路狭隘地区などにおいて公共交通空白地域(約5万人)が存在
 - ➔ **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。**

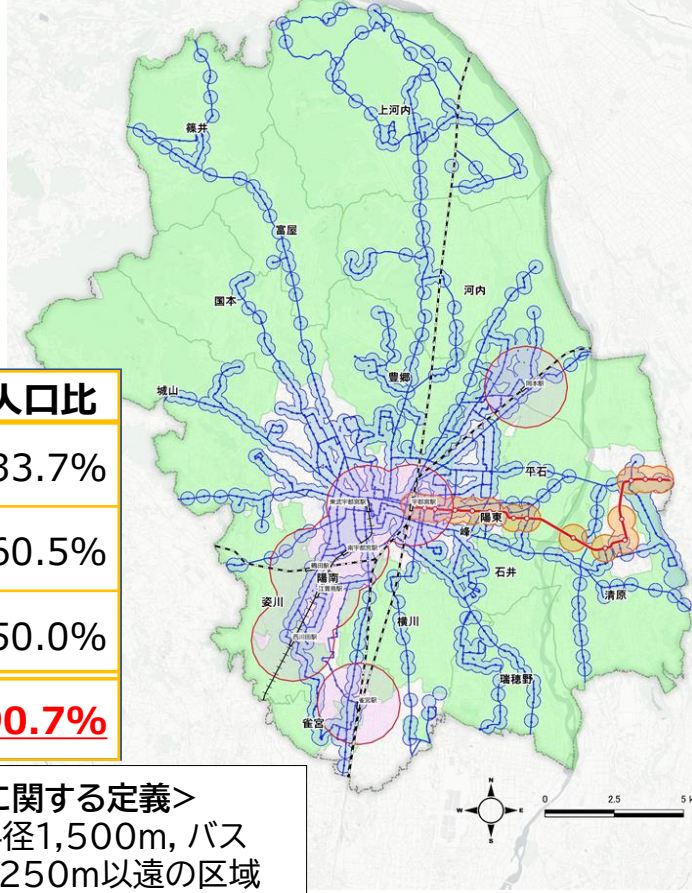
【芳賀町の公共交通のカバー面積】



利用圏域区分	カバー人口	人口比
バス	4,724	31.6%
デマンド交通	14,888	100.0%
公共交通全体	14,888	100.0%

<芳賀町の公共交通サービスに対する定義>
 バスカバー圏:バス停から半径500m以内の区域

【宇都宮市の公共交通のカバー面積】



利用圏域区分	カバー人口	人口比
鉄道	175,141	33.7%
バス	314,368	60.5%
地域内交通	259,845	50.0%
公共交通全体	470,982	90.7%

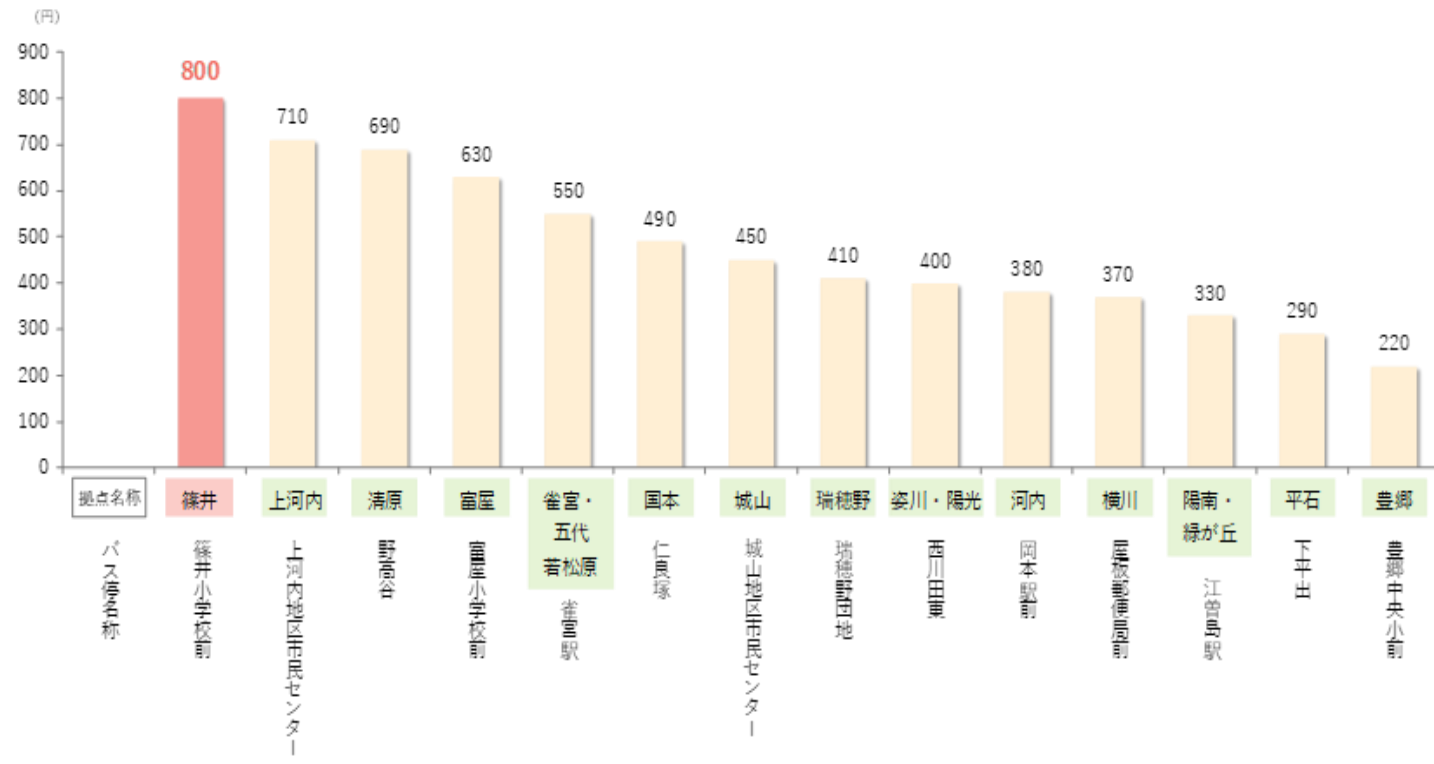
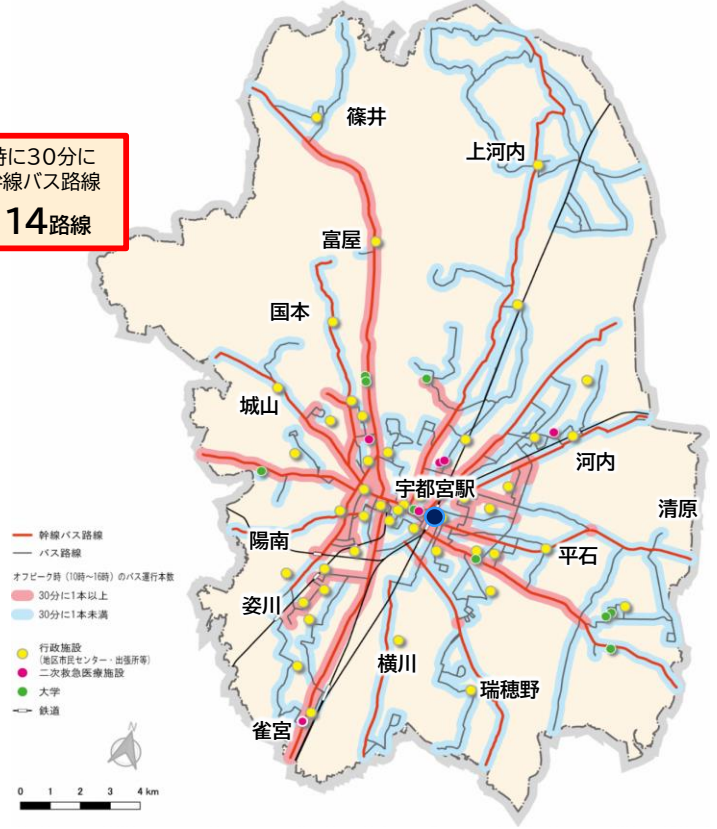
<宇都宮市の公共交通サービスに関する定義>
 公共交通空白地域:鉄道駅から半径1,500m, バス停から半径250m以遠の区域

- 拠点間(都市拠点-地域拠点)を結ぶ幹線バス路線において、運行頻度が低い路線が存在しており地域間におけるサービス水準が不均衡(オフピーク時に30分に1本以上の幹線バス路線は9路線/14路線)
 - ➔ 「NCC」の形成に向けて、拠点間を結ぶ路線バスの維持・拡充などを図る必要がある。
- 地域拠点から中心市街地までの運賃負担に差があったことから、日中の時間帯の「バスの上限運賃制度」を導入(R3.6)また、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-地域内交通間の乗継割引制度」を導入(R4.9)
 - ➔ 引き続き、利用実態を捉えながら、運賃サービスの充実に向けた取組を検討する必要がある。

【幹線バス路線の運行頻度】

【各拠点からJR宇都宮駅までの運賃】

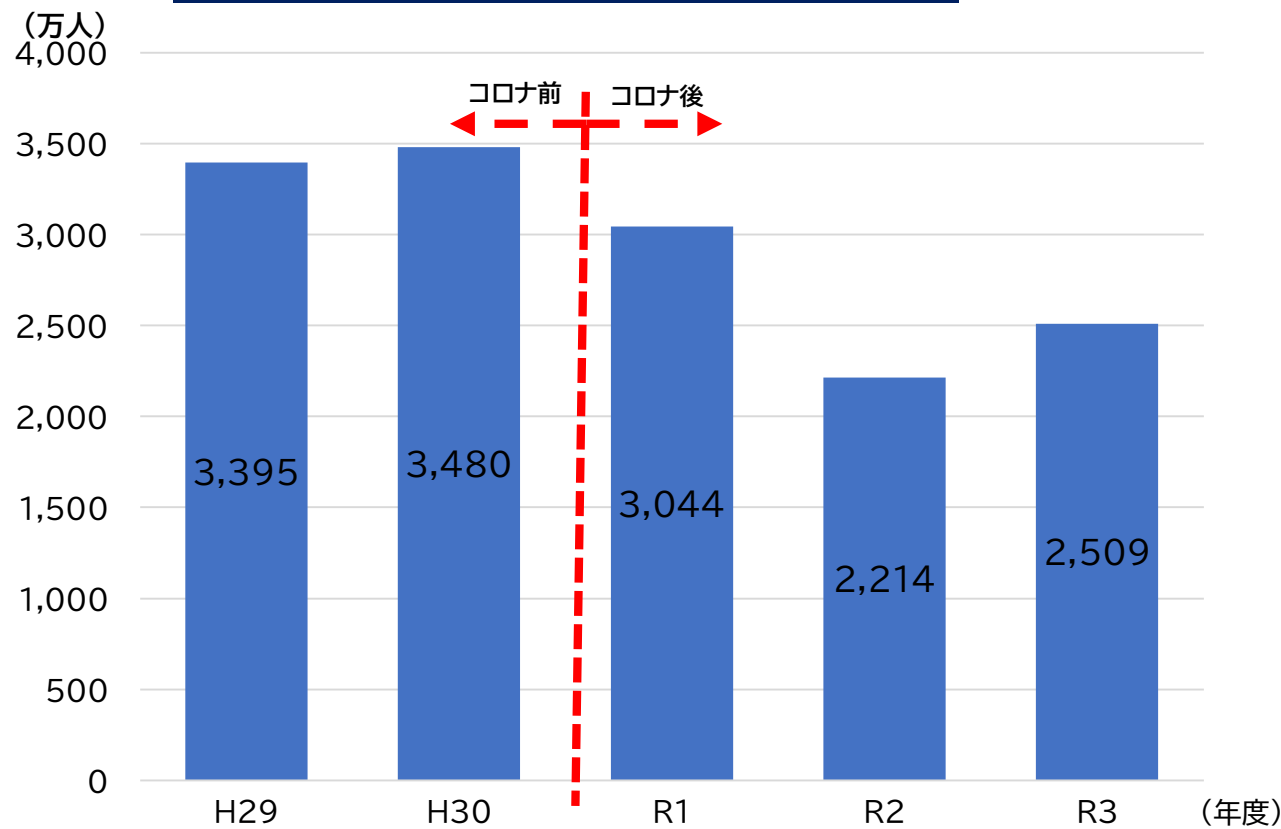
オフピーク時に30分に1本以上の幹線バス路線
9路線 / 14路線



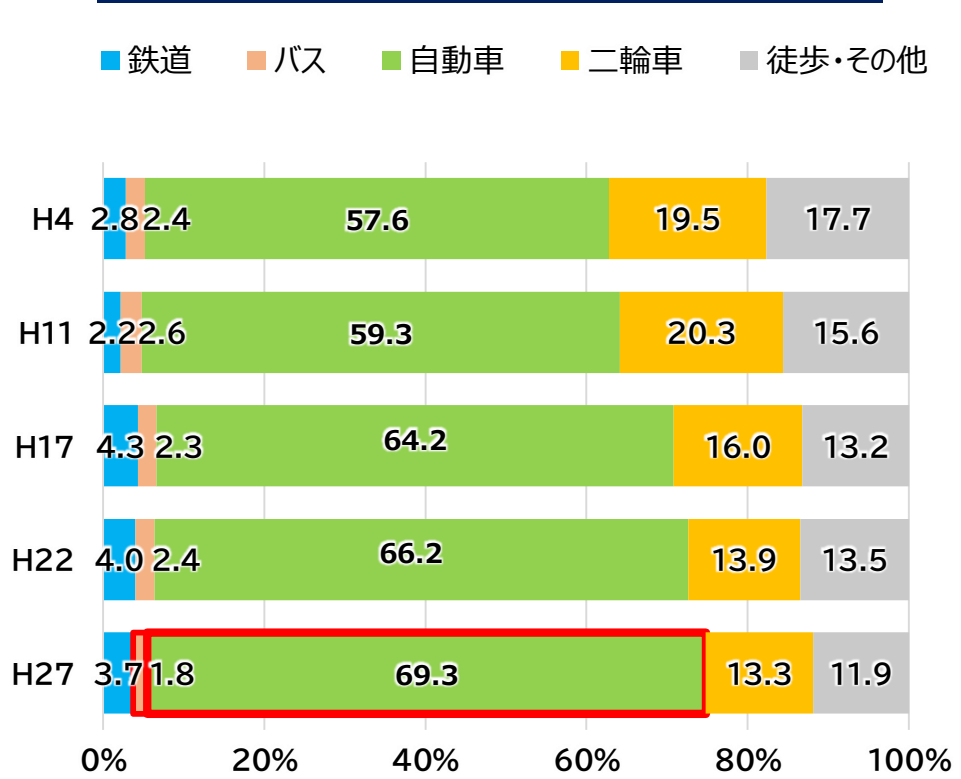
2-3 芳賀町・宇都宮市の公共交通の利用者, 宇都宮市の代表交通手段分担率の現状・課題

- 公共交通の利用者数は、コロナの影響により大きく落ち込んだが、直近では回復傾向であることから、今後も回復していくものと考えられる。
- バスの交通手段分担率は減少している一方で、自動車の分担率は上昇しており、過度に自動車に依存した状況 (バス:2.4%(H22)⇒1.8%(H27), 自動車:66.2%(H22)⇒69.3%(H27))
- ➡ **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る。**

【宇都宮市全域・芳賀町利用者数の推移】



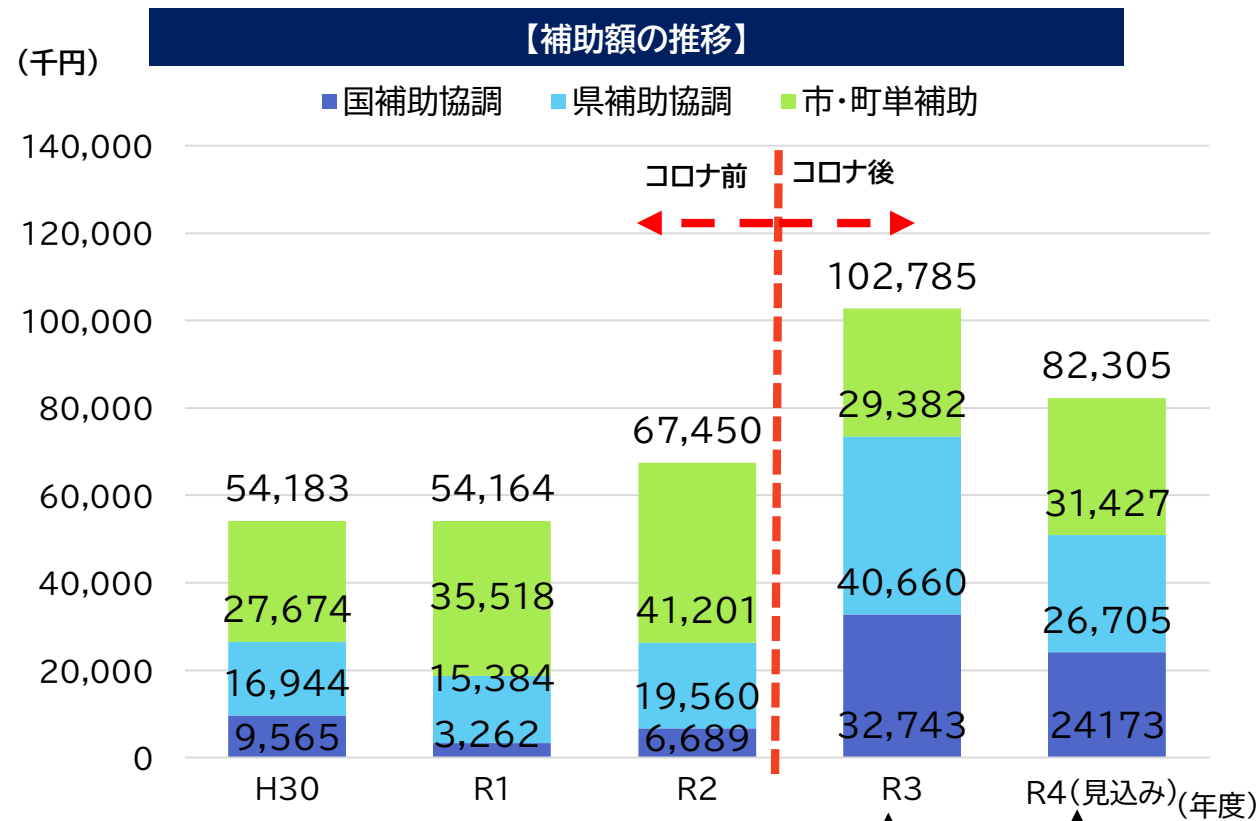
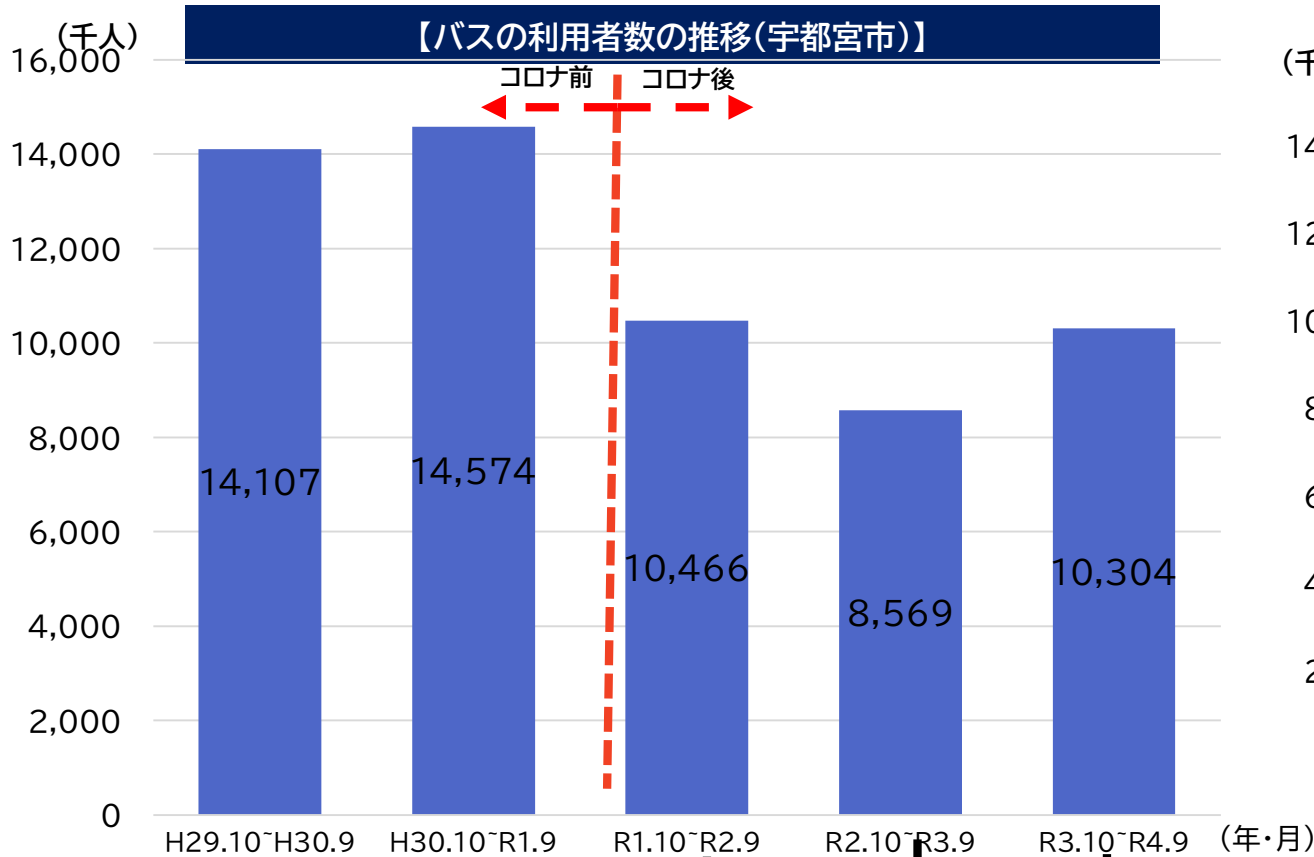
【代表交通手段分担率(全目的)の推移】



※「宇都宮都市圏PT調査」, 「全国都市交通特性調査」より作成

2-4 赤字路線バスの利用者数・補助額の推移(芳賀町・宇都宮市)

- 宇都宮市全域での路線バスの利用者数は、コロナの影響により大きく落ち込んでいる。
 - 芳賀町・宇都宮市は、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、大幅に増加している。
- ➡ 地域の移動手段として欠かせない路線バスについて、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維持・充実に取り組む必要がある。**



事業年度が2か年度を跨ぐことから、補助金の支出年度は事業開始の翌年度となる。

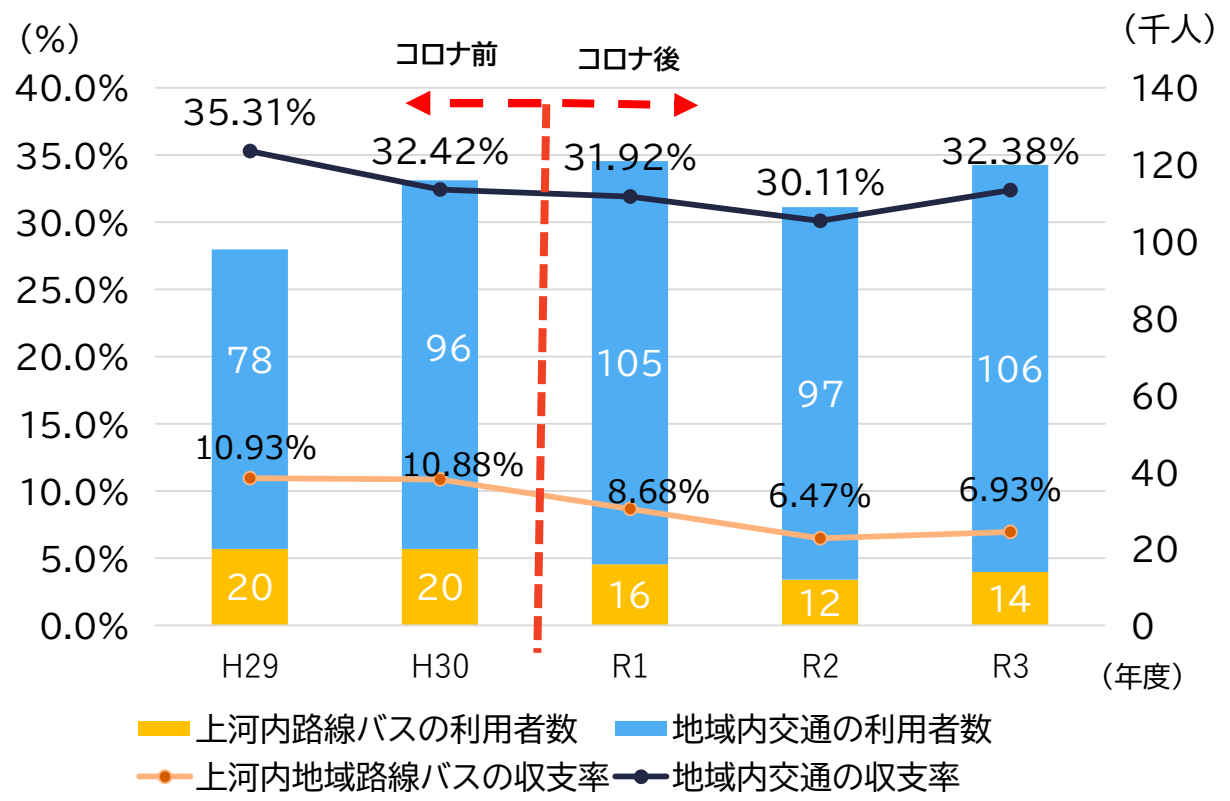
2-5 地域内交通等の利用者数・補助額の推移(宇都宮市)

○ 地域内交通等の利用者数は、コロナの影響により令和2年度に減少したものの、日常生活に密着した交通手段であることから、令和3年度以降は回復し、コロナ以前の利用人数を上回っている。

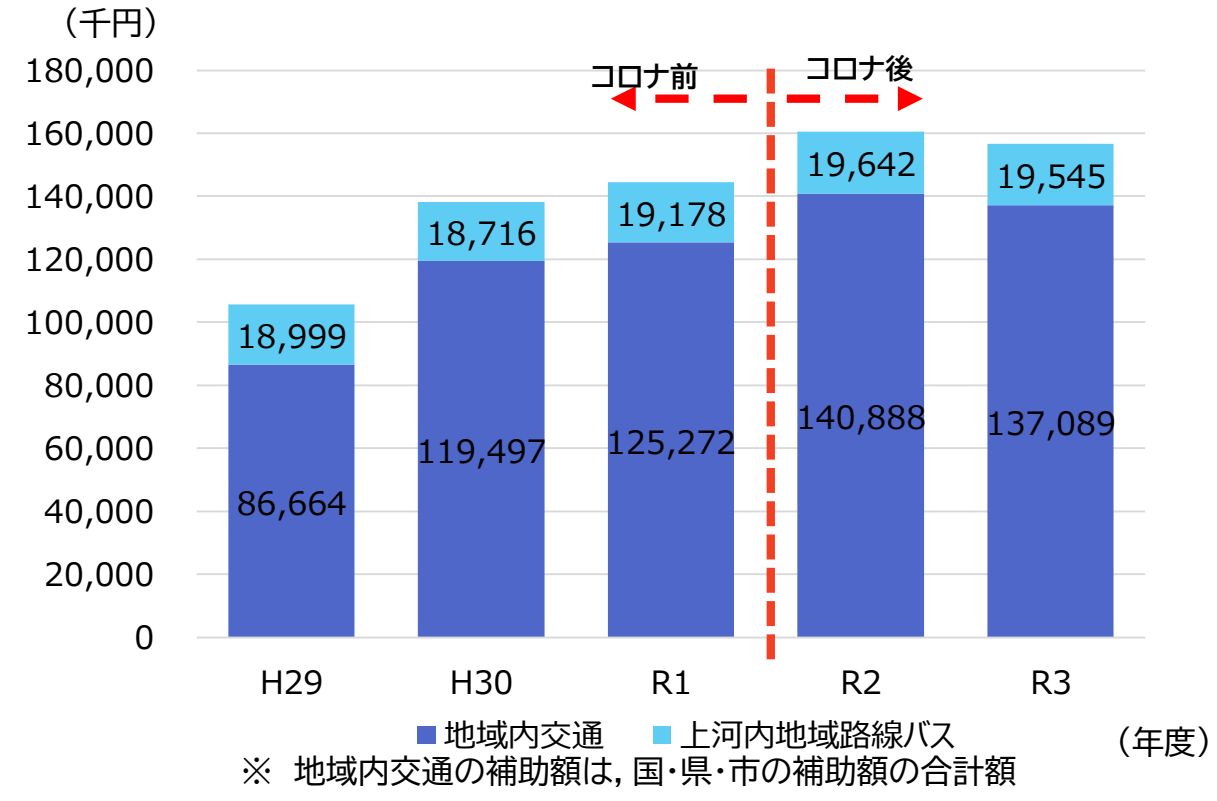
○ また、導入地域(H30,R2)の拡大により、補助額は増加しているものの、収支率は約3割台を維持している。
(市の目標は概ね達成)

➡ 地域の移動手段として欠かせない地域内交通について、維持・充実に向けて、引き続き、行政が地域の取組を支援していく必要がある。

【収支率・利用者数の推移】



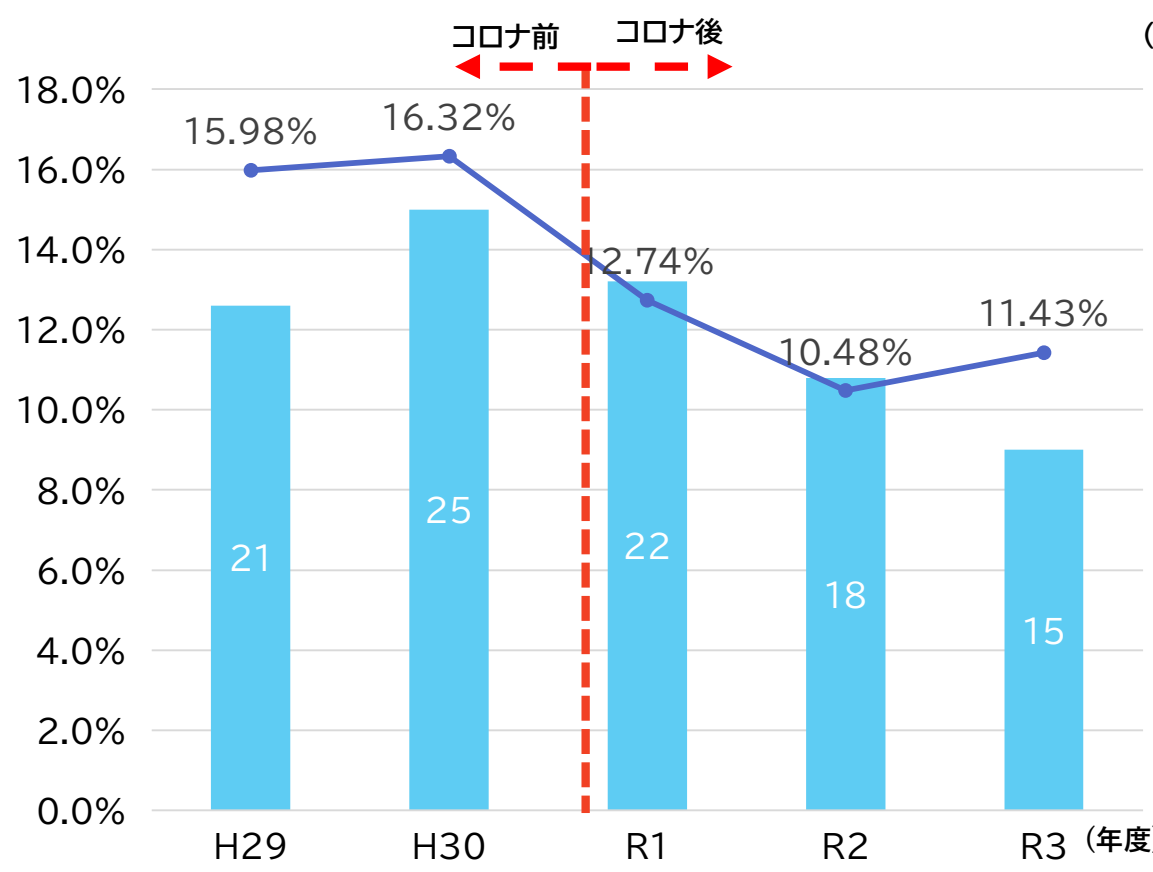
【補助額の推移】



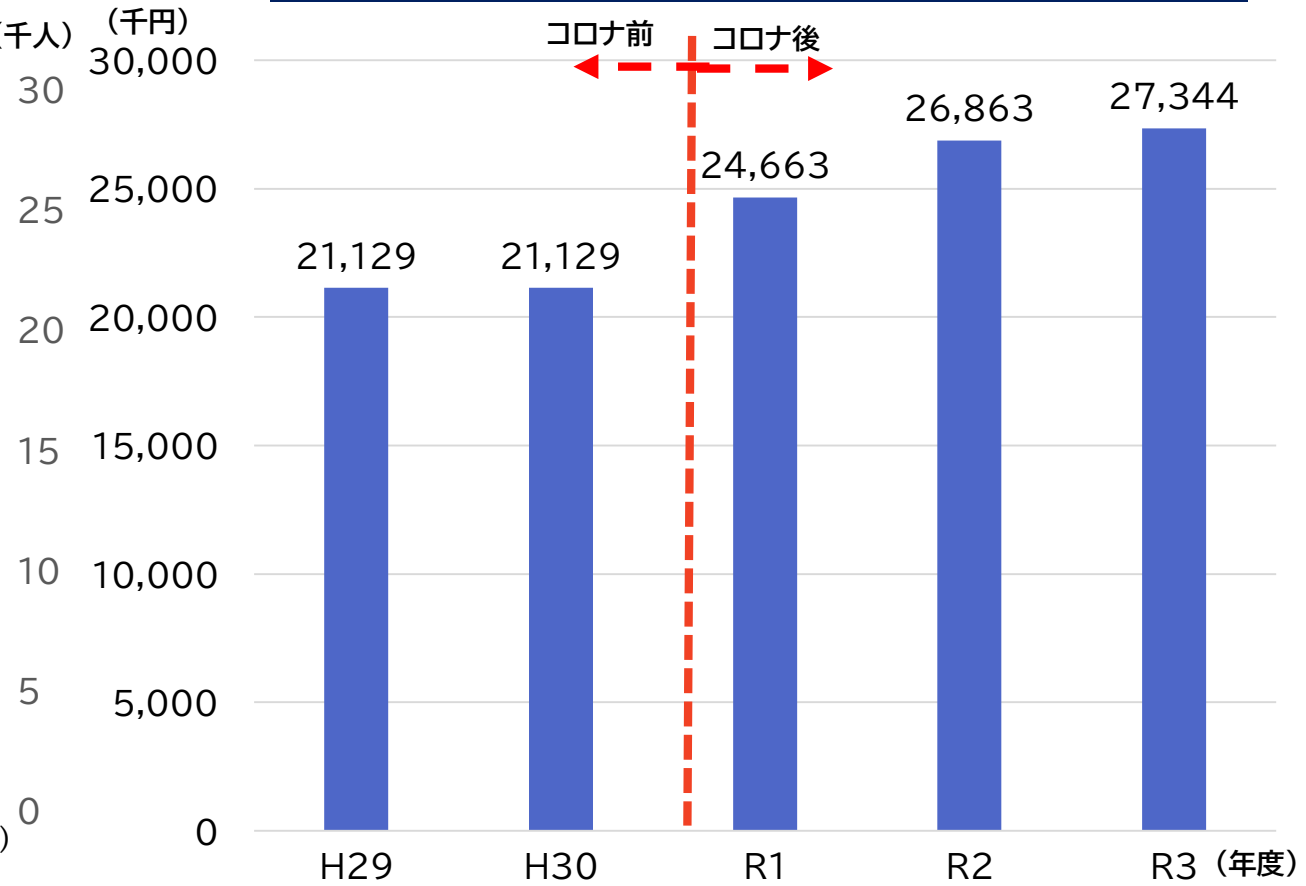
2-6 デマンド交通の利用者数・補助額の推移(芳賀町)

- デマンド交通の利用者数は、コロナの影響などにより令和元年度以降は減少傾向
 - 収支率は、令和元年度に車両1台を追加導入したことなどから、低下していたが、令和3年度は上昇
 - 補助額については、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たが、近年は横ばい傾向
- ➔ **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る。**

【収支率・利用者数の推移】



【補助額の推移】



3 法改正・栃木県の動向

3-1 改正地域公共交通活性化再生法の施行(R2.11月)

(参考) 地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律案の閣議決定(R5.2月)

3-2 栃木県地域公共交通計画の策定について

3-1 改正地域公共交通活性化再生法の施行(R2.11月)

○ 近年の人口減少の本格化, 高齢者の運転免許の返納増加などから, 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・確保が重要となってきた。

このような背景のもと, 地域の移動ニーズを踏まえ地域が自らが公共交通をデザインする事を推進するため, 国において地域公共交通活性化再生法を改正

⇒ ・ 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

※下記「定量的な目標設定・評価とは」参照

・ 地域公共交通計画と, 乗合バスや地域内交通等の補助制度の連動化 など

➔ **今後の芳賀町・宇都宮市全域の公共交通の維持・充実や, 乗合バス等の補助制度の連動化などに対応するため, 駅西側を含む芳賀町・宇都宮市全域を計画区域とした「地域公共交通計画」を策定することが必要**

定量的な目標設定・評価とは

・ 「公共交通の利用者数」, 「公的支援を受けている交通事業の収支状況(収支率)」, 「公的資金投入額」など定量的な目標の設定と毎年度の評価分析等の努力義務化

地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化

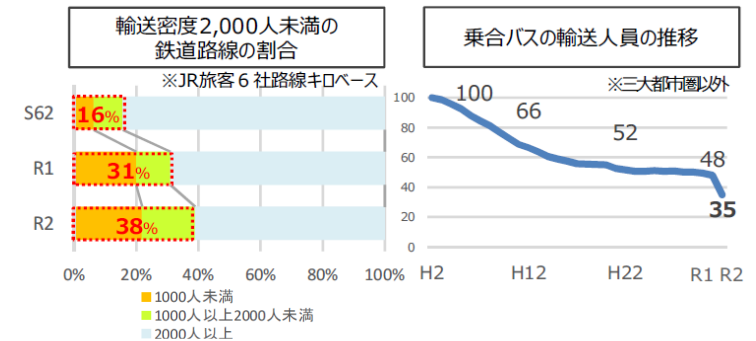
・ 今後, 国庫補助制度の活用するためには, 乗合バス等の補助系統の地域の公共交通における位置づけや補助事業活用の必要性について, 原則, 地域公共交通計画に記載が必要

(参考)地域公共交通活性化再生法等の一部を改正する法律案の閣議決定(R5.2月)

- 国において、地域の関係者の連携・協働(共創)を通じ、利便性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン(再構築)」を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律案の一部を改正する法律案」が、令和5年2月に閣議決定(今後、第211回国会(常会)において法案審議予定)

背景・必要性

- 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
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況
- 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



法律案の概要

- ① 地域の関係者の連携と協働の促進
 - 法律の目的規定に「地域の関係者」の「連携と協働」を追加
 - 国の努力義務として「関係者相互間の連携と協働の促進」を追加するとともに、**地域公共交通計画への記載に努める事項に「地域の関係者相互間の連携に関する事項」**を追加
- ② ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充
 - 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」制度を創設し、協議会において「再構築方針」を作成
 - 再構築方針等に基づき実施する「鉄道事業再構築事業」を拡充
- ③ バス・タクシー等地域公共交通の再構築に関する仕組みの拡充
 - 地方公共団体と交通事業者が、一定の区域・期間について、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ことができるよう「地域公共交通利便増進事業」を拡充
 - 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」を拡充
- ④ 鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設
 - 鉄道・タクシーについて、地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への届出により運賃設定を可能とする協議運賃制度を創設

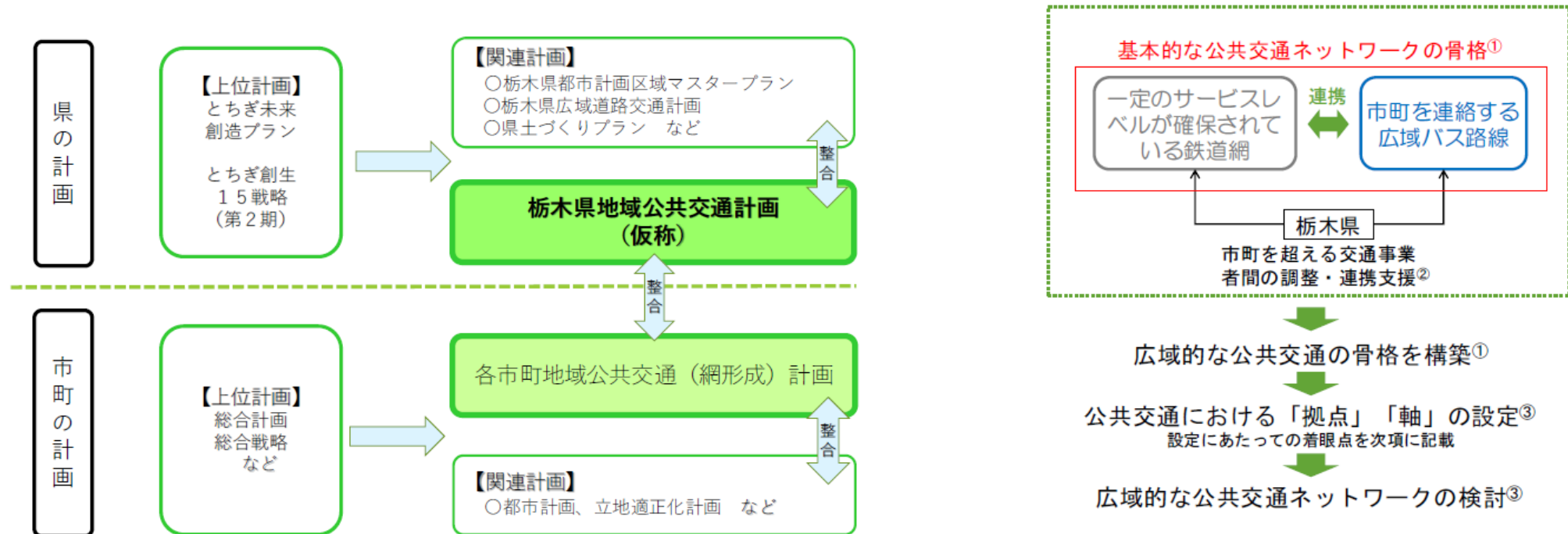
3-2 栃木県地域公共交通計画の策定について

- 栃木県は、令和5年度に全県版の「地域公共交通計画」の策定を予定
- 県と市町の役割分担として、県は市町を連絡する広域的な公共交通ネットワークを検討することとしており、市町は行政区域内等の公共交通ネットワークを検討することとなっている。

<スケジュール>

- ・ 令和4年度:基礎調査(地域の現状分析, データ等による検証・分析, 上位計画・関連計画との整理等)
- ・ 令和5年度:計画策定(基本方針, 目標設定, 事業検討 等)

➔ **計画策定にあたっては、栃木県との役割分担を踏まえた計画内容に編成する必要がある。**



4 上位関連計画等の動き

4-1 第6次芳賀町振興計画の策定(R2.3)(芳賀町)

4-2 立地適正化計画の策定(R2.3)(芳賀町)

4-3 芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略の改定(R3.6)(芳賀町)

(参考) ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョンの策定(H27.2)(宇都宮市)

4-4 立地適正化計画の策定(H29.3～)(宇都宮市)

4-5 第2次 宇都宮都市交通戦略の策定(H31.3)(宇都宮市)

4-6 都心部まちづくりビジョンの策定(R4.2)(宇都宮市)

4-7 JR宇都宮駅西側のLRTの整備区間やバス路線再編の方向性の公表(R4.8)(宇都宮市)

4-8 宇都宮市みんなでつなげる公共交通基本条例の制定(R5.3)(宇都宮市)

4-9 脱炭素先行地域の選定(R4.11)(宇都宮市・芳賀町)

4-1 第6次芳賀町振興計画の策定(R2.3)(芳賀町)

○ 芳賀町は、「第6次芳賀町振興計画 中期基本計画(R2.3策定)」において、目指す将来像である「躍動する芳賀のまち 未来につなげよう」の実現を掲げた。

【将来像を実現する手段(便利をつなげる:都市基盤分野)】

- ・ 町民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て、利便性と快適性に優れたまちを目指すこととしている。さらに、LRTや路線バス、デマンド交通が相互に連携した階層性のある公共交通ネットワークを構築し、誰もが利用しやすい交通環境を創出することとしている。

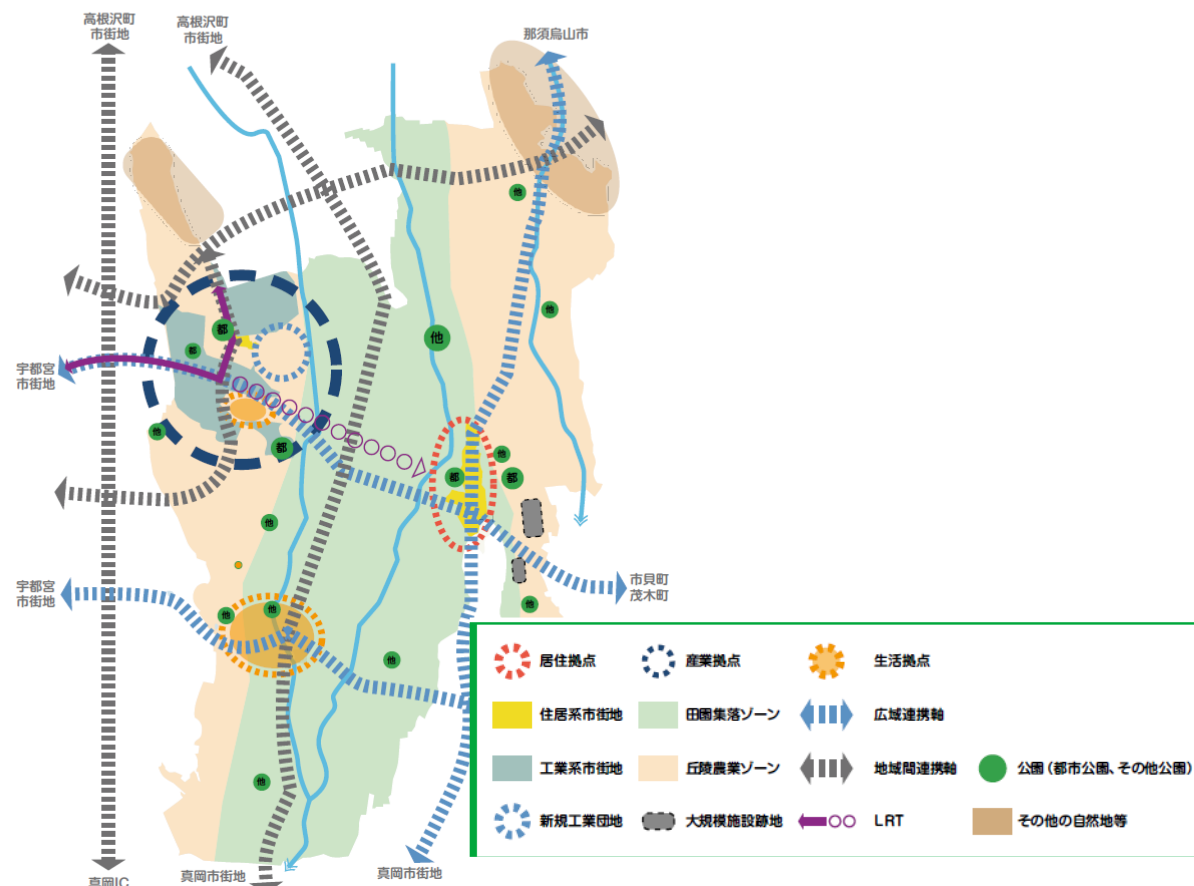
躍動する芳賀の町 未来につなげよう



将来像を実現する5つの手段



芳賀町の目指す将来像



芳賀町のグランドデザイン

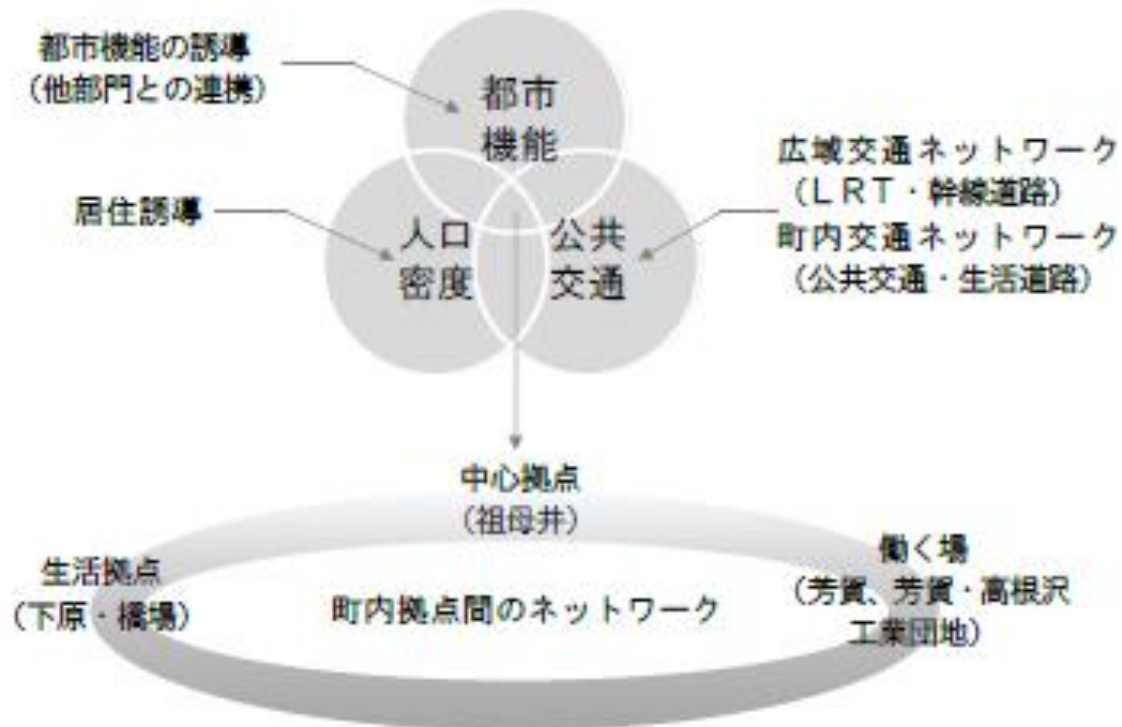
4-2 芳賀町立地適正化計画の策定(R2.3)(芳賀町)

- 芳賀町は、「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た。
- 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。

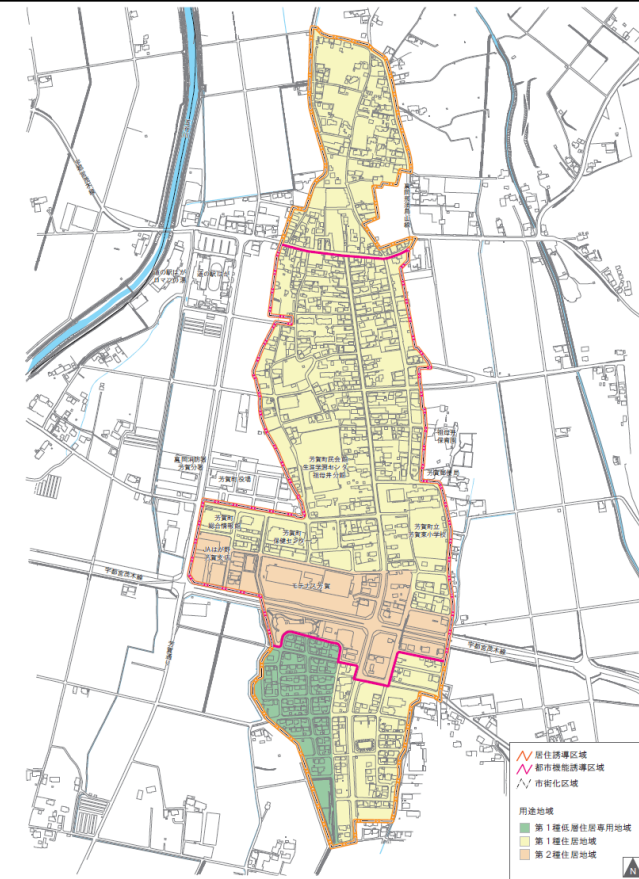
【都市の骨格イメージ】

《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:祖母井西・祖母井・芳賀町体育館前・芳賀町役場入口・下野原



まちづくり誘導方針のイメージ



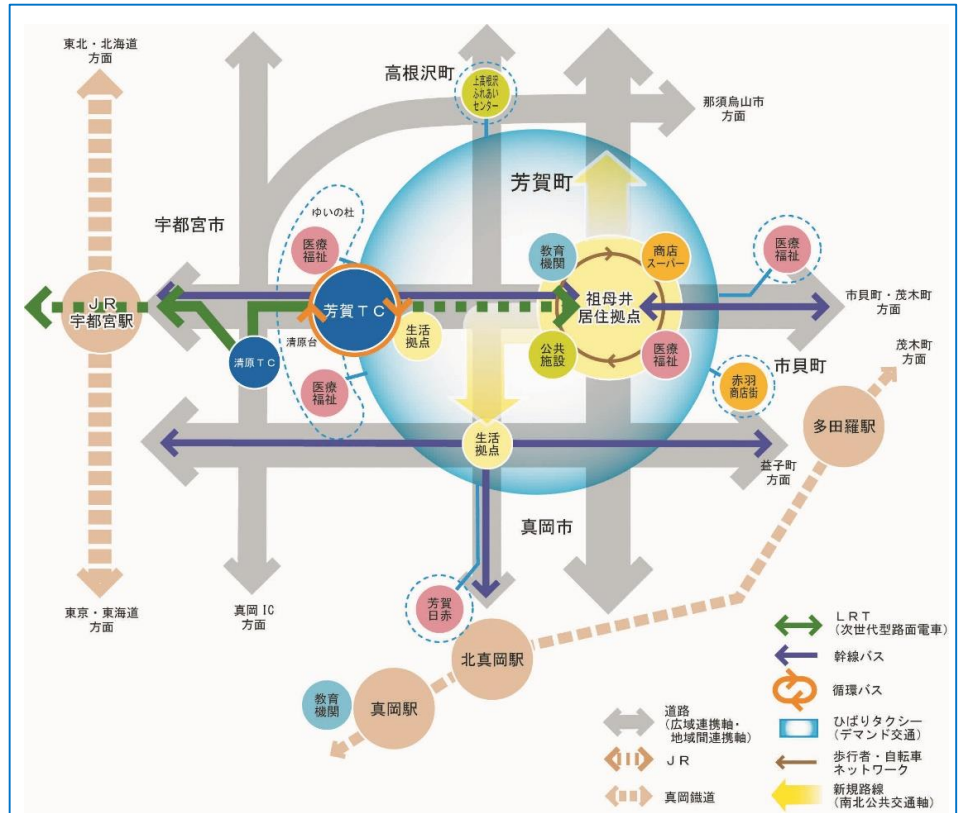
4-3 芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略の改定(R3.6)(芳賀町)

○ 芳賀町は、目指す都市の姿である「コンパクトな都市づくりとネットワークの強化」の実現に向けて、「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」を令和3年6月に改定

【公共交通ネットワーク形成の考え方】

- ・ LRTと各種交通手段が連携した交通結節機能を確保し、公共交通ネットワークの形成を図りながら、路線バスの維持・確保に向けた取組の推進
- ・ 身近な交通手段として定着しているデマンド交通の持続可能な運行
- ・ 北部エリアと中心市街地・南部エリアを結ぶ新たな公共交通の構築

➔ 「コンパクトな都市づくりとネットワークの強化」の実現に向けて、町全域における公共交通ネットワークの構築を計画的に進める必要がある。



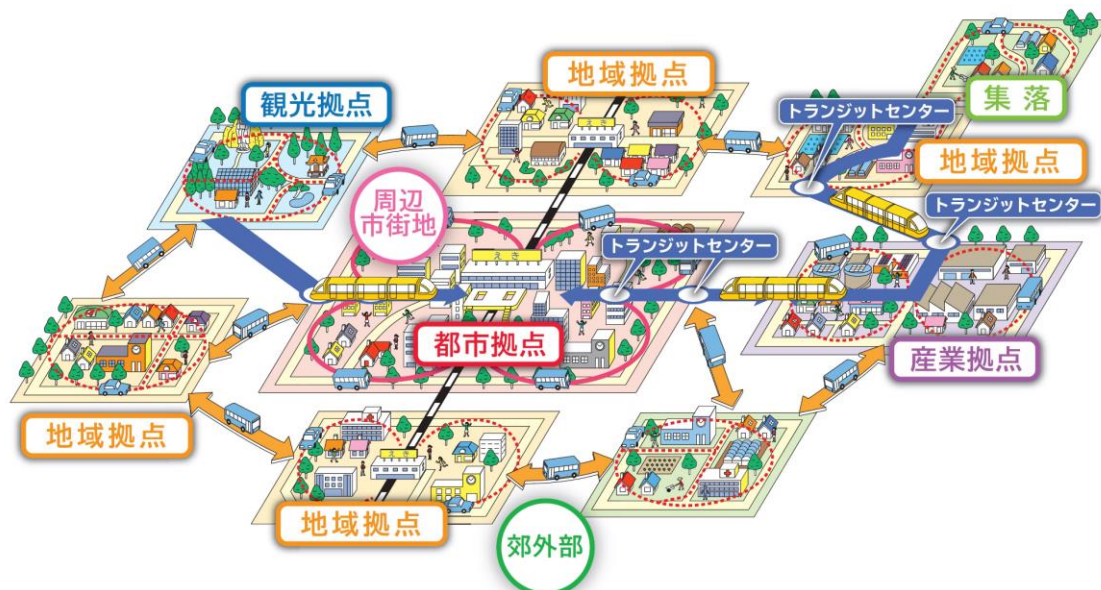
公共交通の将来イメージ

(参考) ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン(H27.2)(宇都宮市)

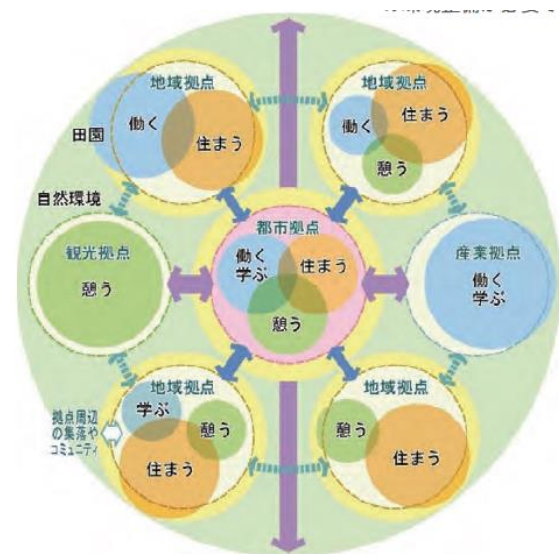
○ 宇都宮市は、「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン(H27.2策定)」において、都市のコンパクト化及び拠点間のネットワーク化により、人口減少の局面を前提とした人口規模・構造や都市活動に見合った都市の姿として「ネットワーク型コンパクトシティ(NCC)」を目指すべき都市像として掲げている。

【NCCの考え方】

- ・ 本市の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の都市のかたちとして、「ネットワーク型コンパクトシティ」を形成
- ・ 中心市街地と、各地域の既存コミュニティなどに、地域の特性を踏まえ、市民の日常生活に必要な各種の都市機能が集積した拠点を形成
- ・ 市全体の活力をけん引する、産業・観光に関する都市機能を備えた拠点を形成
- ・ 本市の骨格となる交通から、日常生活に身近な移動を支える交通まで、階層性を持った交通ネットワークを構築し、拠点間を連携・補完
- ・ 「拠点化」、「ネットワーク化」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でき、市民生活の質や都市の価値・活力を維持・向上



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)



「ネットワーク型コンパクトシティ」の概念図

4-4 立地適正化計画の策定(H29.3~)(宇都宮市)

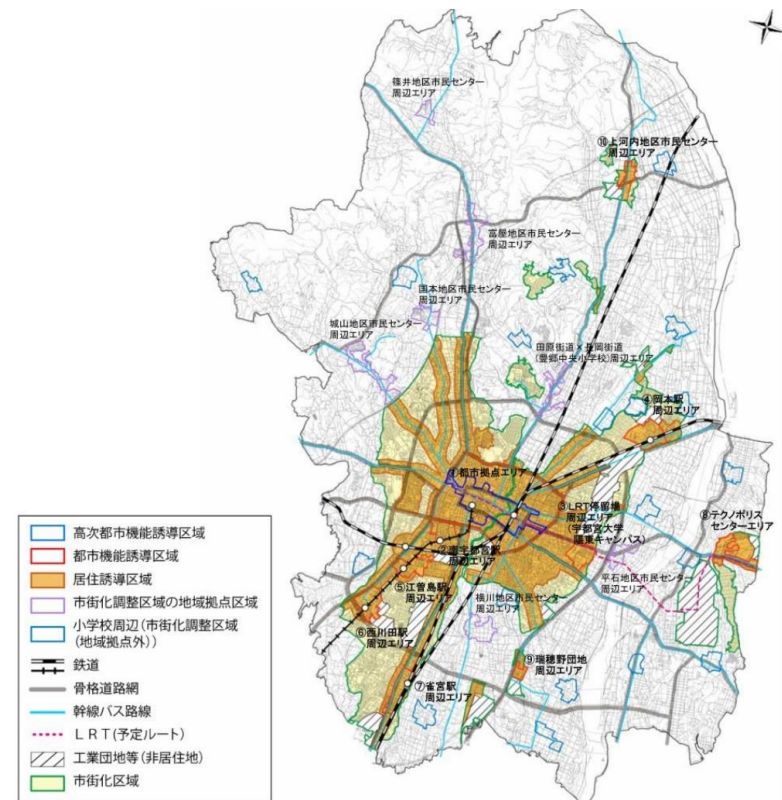
○ 宇都宮市は、「NCC」の具体化に向けて、「宇都宮立地適正化計画」を策定し、都市機能誘導区域や居住誘導区域を定めたところ。

- ・ 平成29年度 都市機能誘導区域を設定(都市拠点, 地域拠点 など)
- ・ 平成31年度 居住誘導区域を設定

➡ 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等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る。



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

4-5 第2次 宇都宮都市交通戦略の策定(H31.3)(宇都宮市)

- 宇都宮市は、誰もが安心して快適に移動できる総合的な公共交通ネットワークを構築するとともに、まちづくりと一体となった交通施策を戦略的に推進するため、今後の交通施策の指針となる「第2次宇宮都市交通戦略(H31.3)」を策定(宇都宮市の公共交通のマスタープラン)

基本方針

○ 多様な交通手段を「つくる」

誰もが移動しやすく、災害の発生時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、各地域の特性に応じて、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、**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**を図るとともに、幹線道路や自転車走行空間、歩行空間などの整備を進める。

○ 交通手段と交通手段を「つなぐ」

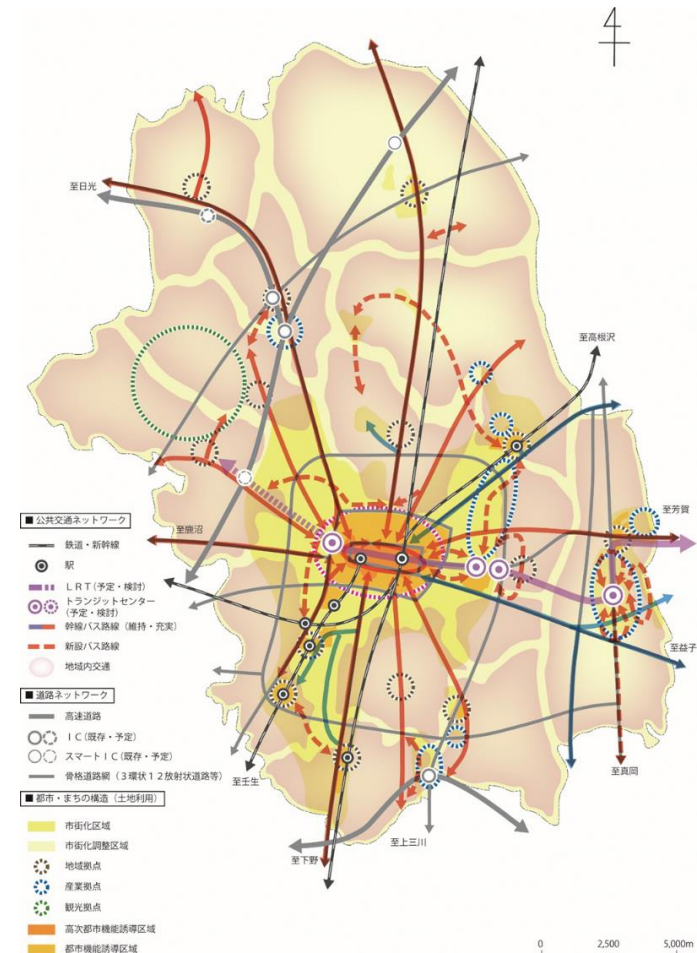
誰もが自由に移動できる交通環境を整備するためには、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境が必要であることから、鉄道駅やトランジットセンターなどの**交通結節点の整備**に加え、**乗り継ぎに配慮した公共交通のダイヤ編成や運賃負担の軽減**など、ハード・ソフトの両面から交通手段の連携を強化し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。

○ 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転換するため、**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、**市民の意識転換に向けた取組を推進**する。

○ 交通の利用を「ひろげる」

自動運転技術の進歩や電気自動車・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**することや、**LRTや幹線バス路線などの周辺市町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拡げる。



4-6 都心部まちづくりビジョンの作成(R4.2)(宇都宮市)

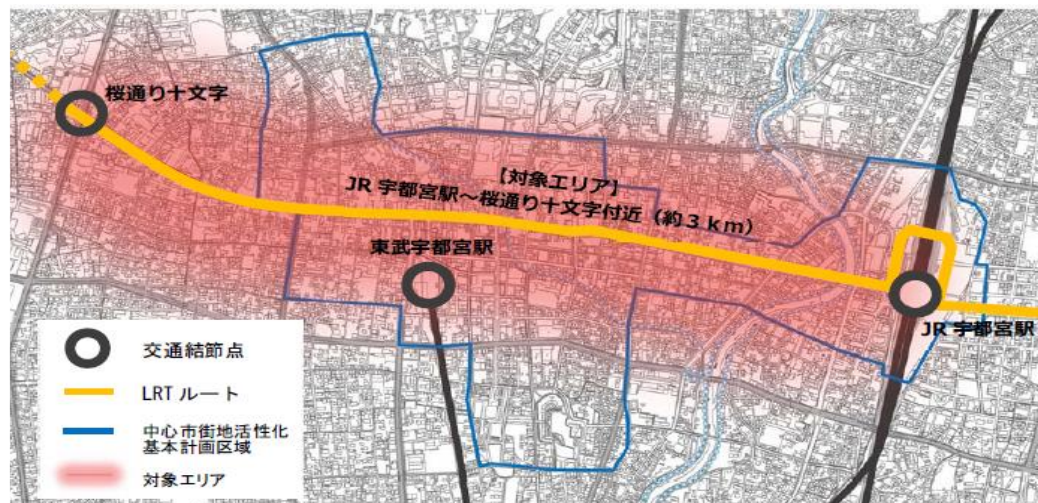
○ 宇都宮市は、「NCC」の形成をより一層推進するため、LRTを基軸とした公共交通ネットワークと一体となった目指す都心部の姿を描いた「都心部まちづくりビジョン」を令和4年2月に作成

【主な取組の方針】

・ LRTなど公共交通の充実による人・交通の流れ、環境変化を見据え、街なかを人中心で居心地が良いことで歩きたくなる、都市空間へと転換することで、まちの価値の向上などを図るウォーカブルなまちづくりを推進

➡ ウォーカブルなまちづくり実現に向けて、LRTの整備や、都心部内を循環するバス路線などの公共交通ネットワークの充実を図る必要がある。

➡ また、公共交通を補完するシェアモビリティ(電動キックボード等)の充実にも取り組んでいく必要がある。



対象エリア



新型モビリティ(電動キックボード等)

4-7 JR宇都宮駅西側のLRTの整備区間やバス路線再編の方向性の公表(R4.8)(宇都宮市)

○ 宇都宮市は、「NCC」の更なる推進に向けて、「JR宇都宮駅西側のLRTの整備区間やバス路線再編の方向性」について令和4年8月に公表
 【主な公表内容】

<LRT>

- ・ LRTの検討区間
- ・ 整備区間の考え方
- ・ 停留場設置及び道路空間
- ・ 概算事業規模
- ・ スケジュール 等

<バス・地域内交通>

- ・ 市内全域のバス路線の再編
- ・ 地域内交通の充実
- ・ 交通結節機能の強化

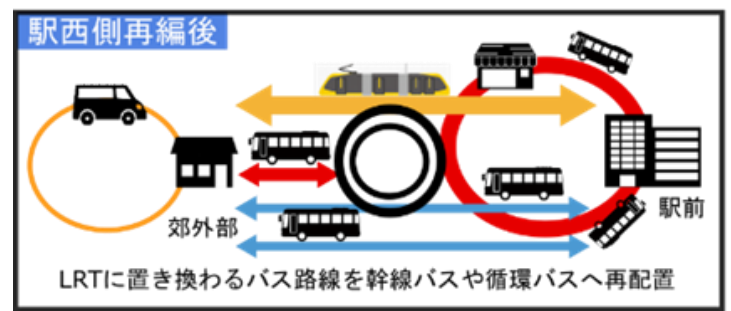
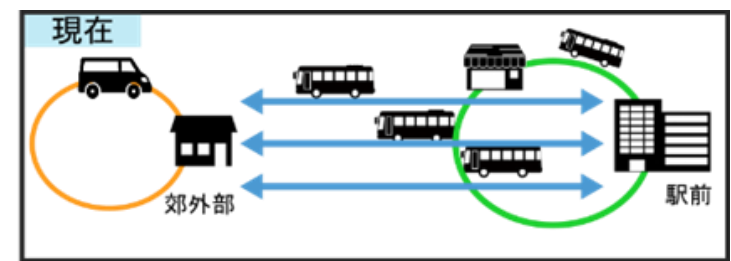
<まちづくりとの連携>

- ・ 都市拠点の形成促進

➡ 「NCC」の実現に向けて、JR宇都宮駅西側を含む宇都宮市全域における公共交通ネットワークの構築や、交通結節機能の強化などをまちづくりと連携して計画的に進める必要がある。



駅西側LRTの整備区間・検討区間



駅西側LRT導入後のバス再編イメージ

4-8 宇都宮市みんなでつなげる公共交通基本条例の制定(R5.3)(宇都宮市)

○ 宇都宮市は、公共交通の維持及び充実並びに利用の促進を図ることにより、誰もが自由に移動でき、生き生きとした社会生活を送ることができるまちを実現し、さらには、持続可能な都市を形成していくため、「宇都宮市みんなでつなげる公共交通基本条例」を制定

➔ 「NCC」の実現に向けて、階層性のある公共交通ネットワークの構築はもとより、多様な交通手段の連携や公共交通の利便性の向上、**市民等による公共交通の積極的な利用を図る**ことなどが必要である。

目的

○ 公共交通の維持及び充実並びに利用の促進について、基本理念を定め、市、議会、市民、事業者及び公共交通事業者の責務等を明らかにするとともに、公共交通の維持及び充実並びに利用の促進に関する施策の基本となる事項を定めることにより、市、議会、市民、事業者及び公共交通事業者が連携し、及び協働し、公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって持続可能な都市の形成に寄与することを目的とする。

責務・役割

- 市の責務
 - ・ 施策を主体的かつ総合的に策定し、推進する責務を有する
 - ・ 各関係主体その他関係機関の理解を深め、協力を得るよう努めなければならない
 - ・ 市民及び事業者に対し、意識の啓発に努めなければならない
 - ・ 市民、事業者又は公共交通事業者が行う取組に対し、必要な支援に努めなければならない
- 議会の責務
 - ・ 市民及び事業者と連携し、施策の策定及び推進に関わるものとする
- 市民の役割
 - ・ 施策の推進に協力するよう努めるものとする
 - ・ 公共交通を積極的に利用するよう努めるものとする
- 事業者の役割
 - ・ 施策の推進に協力するよう努めるものとする。
 - ・ 従業員の通勤等において公共交通の利用を促進するよう努めるものとする
- 公共交通事業者の役割
 - ・ 施策の推進に協力するよう努めるものとする。
 - ・ 他の公共交通事業者と連携し、公共交通の利便性を向上させるとともに、市民及び事業者、その情報を積極的に提供し、利用の促進に努めることとする
 - ・ 利用者の意見を聴き、その運営に反映させるよう努めることとする
- 各主体に共通した役割
 - ・ 相互に情報交換を行い、かつ、協力関係を構築するよう努めるものとする

基本理念

- 公共交通の維持及び充実並びに利用の促進は、次に掲げる事項を基本として行われなければならない。
 - ・ 誰もが自由に移動でき、生き生きとした社会生活を送ることができるまちを実現し、本市の様々なまちづくりに資するという認識の下に行われること
 - ・ 階層性のある公共交通ネットワークの構築によるNCCの形成に必要な不可欠であるとの認識の下に行われること
 - ・ 各関係主体の相互の理解の下に、連携し、及び協働して行われること

基本施策

- 市は、各関係主体との連携により、次に掲げる基本施策を推進するものとする
 - ・ 階層性のある公共交通ネットワークの構築及び交通手段間の連携
 - ・ 公共交通の利便性の向上
 - ・ 安全かつ安心な公共交通環境の整備
 - ・ まちづくり施策と連携した公共交通に関する施策の実施
 - ・ 公共交通による環境への負荷の低減
 - ・ 積極的な公共交通の利用に向けた市民意識の向上

基本施策の推進

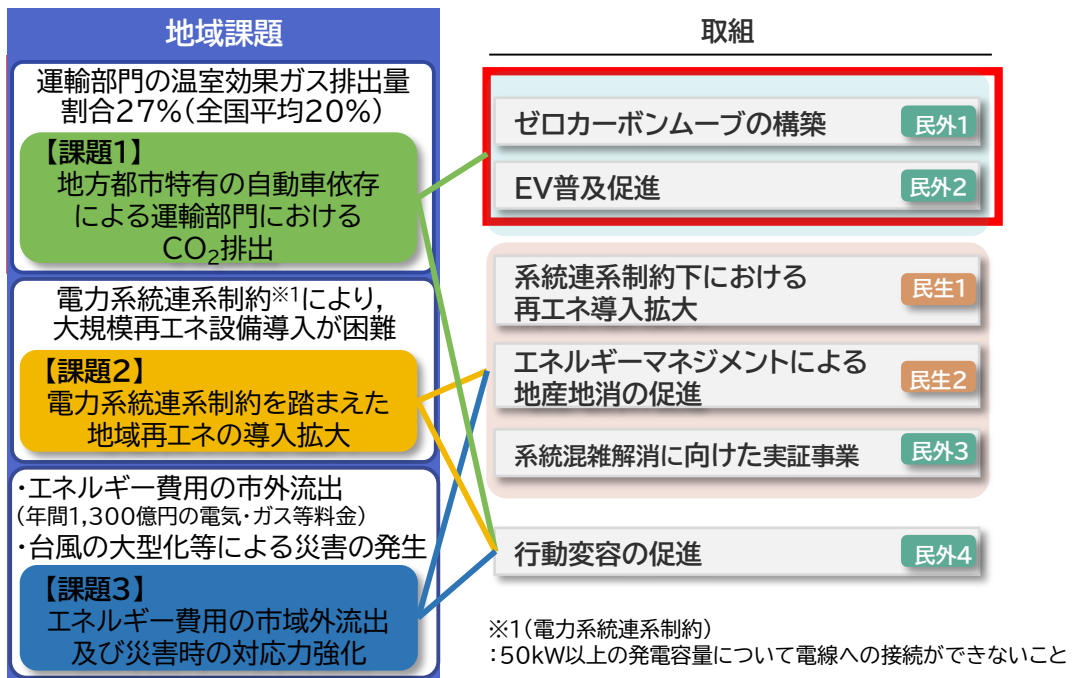
- 市は、基本施策を総合的かつ計画的に実行するため、計画を策定しなければならない
- 市は、計画の策定及び推進に当たっては、各関係主体並びに国、県その他関係機関と意見交換及び並びに協議・調整を行うための体制を整備するものとする

施行日

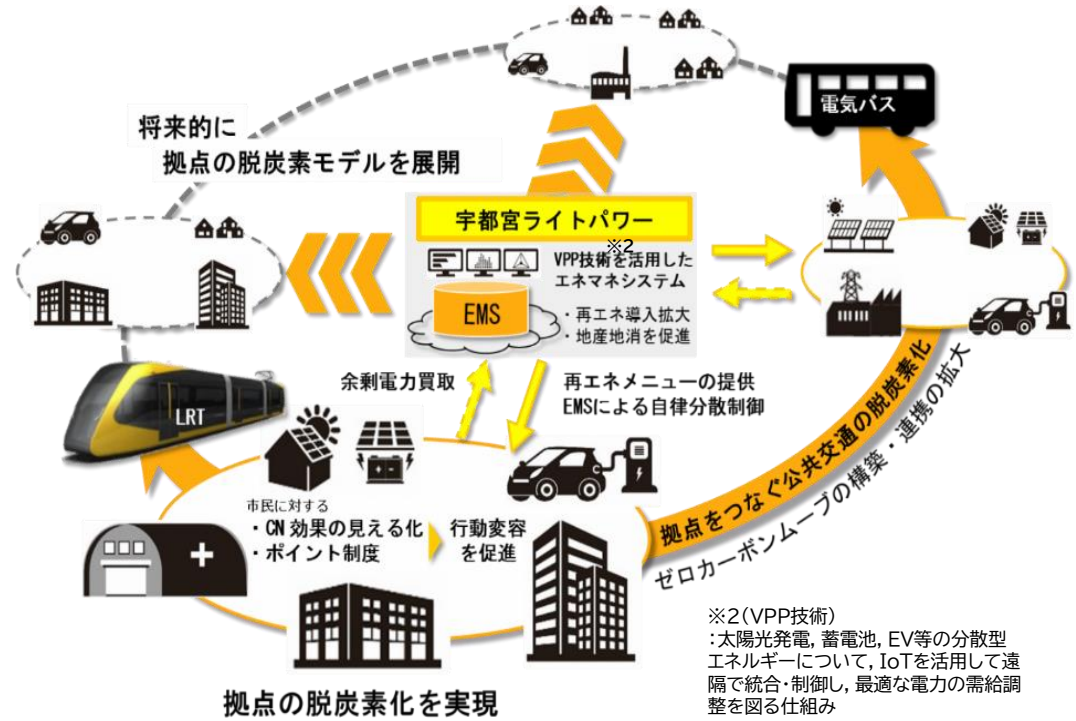
- 令和5年4月1日

4-9 脱炭素先行地域の選定(R4.11)(宇都宮市・芳賀町)

- 駅東側のLRT沿線が令和4年11月に国の脱炭素先行地域に選定された。
 - ➔ 駅東側LRT沿線において、公共・民間施設等に太陽光発電・蓄電池等を最大限導入するとともに、地域新電力会社「宇都宮ライトパワー株式会社」による再エネの一括調達と高度なエネルギーマネジメントを行い、2030年度までに、民生部門の電力消費に伴うCO2排出の実質ゼロを実現する。
 - ➔ また、LRTや電気バス等を中心とした公共交通ネットワークの脱炭素化を図る「ゼロカーボンムーブの構築（電気バスの導入、公共交通の利用促進等）」に取り組むことで、運輸部門のCO2削減を図る。
- ➔ **利用促進に向けて公共交通ネットワークの充実を図るとともに、カーボンニュートラルに資する公共交通の導入や自動車から公共交通への利用転換を促すことが必要**



地域課題と取組



全体イメージ