

芳賀・宇都宮東部地域 公共交通網形成計画

平成27年11月

宇都宮市・芳賀町

(2) 公共交通空白・不便地域の解消と基幹・幹線公共交通で結節した地域拠点の形成

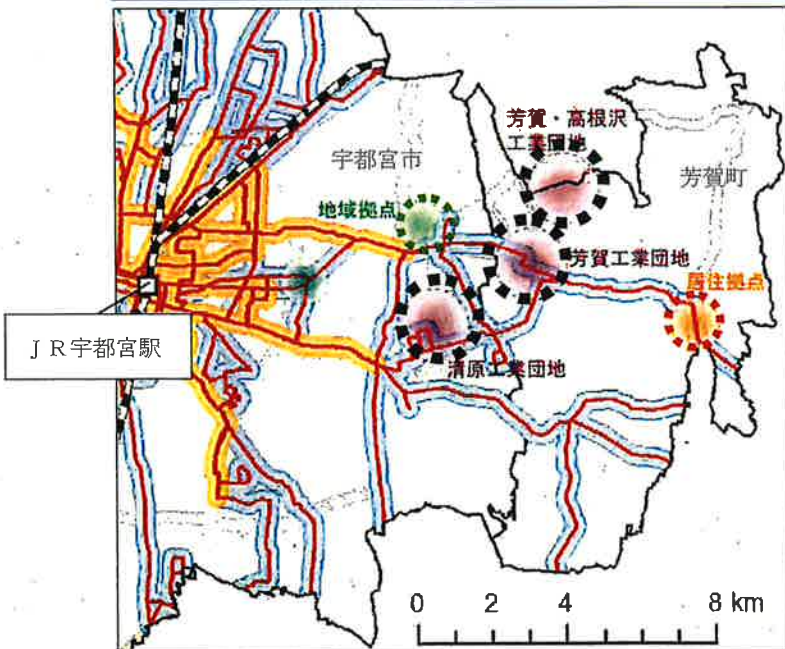
宇都宮東部地域及び芳賀町においては、人口密度の低い市街化調整区域が多いことから、公共交通ネットワークが脆弱であり、公共交通の空白・不便地域が広がっています。このため、市・町においては、市民・町民の日常生活の足を確保するため、それぞれ地域内交通やデマンド交通の導入を進めてきたところです。一方で、地域に立地する工業団地企業に勤務する約3万人の従業員の約8割が自動車通勤であることから、朝夕の通勤ピークにおいて道路混雑が発生しています。

宇都宮市及び芳賀町においても、少子・超高齢化、人口減少社会が進展すると見込まれていますが、これらに対応し、効率的で環境に配慮した持続可能な都市構造を構築していくためには、それぞれの地域特性に応じて日常生活に必要な都市機能を集積するとともに、自動車が運転できなくても通院、買い物など日常生活の移動ができるよう公共交通の充実を図る必要があります。

このようなことから、宇都宮市では「ネットワーク型コンパクトシティ形成ビジョン」において、拠点間を結節する基幹公共交通（鉄道、LRT）や幹線公共交通（主要バス路線）と地域を面的にカバーする地域内交通により、階層性のある公共交通ネットワークを構築することとしており、地域拠点においては日常生活を支える都市機能の集約や幹線公共交通と地域内交通の結節点を整備することとしています。また、「宇都宮都市交通戦略」においても、誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、基幹、幹線、支線など階層性を持った公共交通ネットワークの構築により、輸送効率の改善や公共交通空白・不便地域の解消を図ることとしています。

芳賀町では「第5次芳賀町振興計画後期計画」においては、町民の安全で快適な移動のため、地域の公共交通の改善を推進することとしており、「LRT整備に関する要望」においては、LRTの整備により地域経済の振興や教育、医療、福祉など町民生活の向上等、芳賀町の発展につながるものとしています。

⇒ 公共交通空白・不便地域の解消に向けた階層性のある輸送効率の高い公共交通ネットワークを構築するとともに、基幹・幹線公共交通と結節する地域住民の日常生活を支える地域拠点の形成を図る必要があります。



JR宇都宮駅東側の宇都宮東部地域及び芳賀町は、バス利用圏域から外れる公共交通空白地域やバスの運行本数の少ない公共交通不便地域が広がっています。

- 駅
- 東日本旅客鉄道
- バス路線
- バス利用圏域(2本以上/時間)
- バス利用圏域(2本未満/時間)

*バス利用圏域はバス停から250mの範囲

図 2-24 バス利用圏域

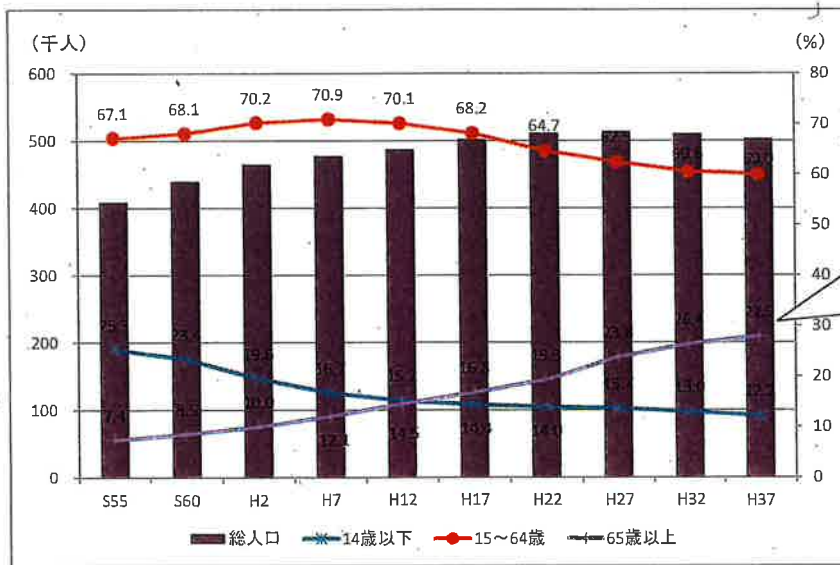
【少子・超高齢化，人口減少社会の進展】

宇都宮市の人口は，平成29年をピークに人口減少に転じると見込まれており，また高齢化も進展し，平成37年には65歳以上の人口が27.9%と，4人に1人が高齢者となると見込まれています。

芳賀町においては，平成3年から人口減少傾向が続いており，平成37年には65歳以上の人口が34.3%と3人に1人が高齢者になると見込まれています。

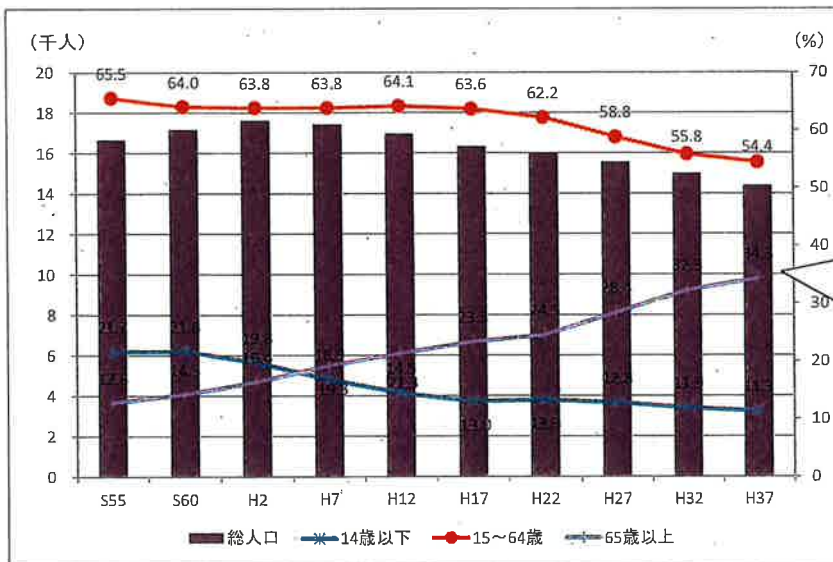
超高齢社会に対応するため，自動車が運転できなくても，通院・買い物など日常生活の移動ができるよう公共交通の充実を図ることが必要です。

<宇都宮市>



平成37年の65歳以上の人口は，約140千人の見込み
→平成27年比
約18,000人の増加

<芳賀町>



平成37年の65歳以上の人口は，約5千人の見込み
→平成27年比
約600人の増加

※ 総人口は(千人)，年齢階層別人口は(%)
資料：実績値(国勢調査)，推計値(国立社会保障・人口問題研究所)

図2-29 夜間人口の推移と見通し

第3章 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

3-1 持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針

産業拠点の維持・向上や公共交通空白・不便地域の解消など、地域が有している交通課題の解消に取り組むとともに、都市の様々な活動を支える社会基盤として、鉄道や東西基幹公共交通、バス、地域内交通など、地域の特性に応じた公共交通が機能的・効率的に連携する階層性のある「公共交通ネットワーク」の構築を目指します。

基本方針1 東西基幹公共交通としての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します。

基本方針2 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

LRTと連携する交通が一体的に機能し、便利で快適に利用できるよう、乗り換え拠点となるトランジットセンターの整備やICカードの導入など、乗換利便性の向上を図ります。

宇都宮東部地域及び芳賀町の公共交通ネットワークの形成や公共交通の利用促進、さらには宇都宮市全域や県央地域における公共交通の充実や利用促進が図れるよう、広域バス路線への影響にも配慮しながら、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実施するとともに、地域内交通の導入、モビリティ・マネジメントなどを実施します。



④ 軌道運送高度化事業の内容

a. 導入する車両の数及び構造

車両数 17編成（3連接車）
 構造 バリアフリー対応の超低床式で振動を抑える効果が高く、加減速性能に優れ、また、運転席及び車内の窓を出来る限り大きくとることにより、運転士の視認性が高まり走行安全性にも配慮した車両

b. 施設整備の内容

<軌道施設の整備（新設）>

LRTは基本的に既存の道路空間の中央に敷設し、一部区間では新たにLRT専用の走行空間や橋梁を整備します。

また、快適で低騒音、低振動の走行ができる樹脂固定による制振軌道構造を基本とし、バリアフリー対応の停留場を整備するとともに、車両基地や変電所等の必要な施設を整備します。

・整備延長 約15km（複線）
 ・車両基地 1ヶ所
 ・停留場数 19ヶ所
 ・変電所 4ヶ所



図 3-4 LRTの路線概要

⑤ 軌道運送高度化事業の効果

利用者への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・総所要時間の短縮 ・交通費用の減少
社会全体への効果	<ul style="list-style-type: none"> ・CO₂・NO_x排出量の削減 ・道路騒音の改善 など

(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ります。

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、自転車などの乗り換えの円滑化を図ります。

整備箇所については、鉄道やバスとの接続が見込まれる「JR宇都宮駅東口」や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「ベルモール」、広域幹線道路に近接し自動車交通との接続が見込まれる「新4号国道周辺」、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が見込まれる「清原工業団地」、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が見込まれる「芳賀工業団地」が想定されます。

① 実施する区域

宇都宮市、芳賀町のLRT沿線

② 実施時期

LRTの運輸開始に合わせて、平成31年度より供用を開始

③ 実施主体

宇都宮市、芳賀町、LRT運営事業者、バス事業者

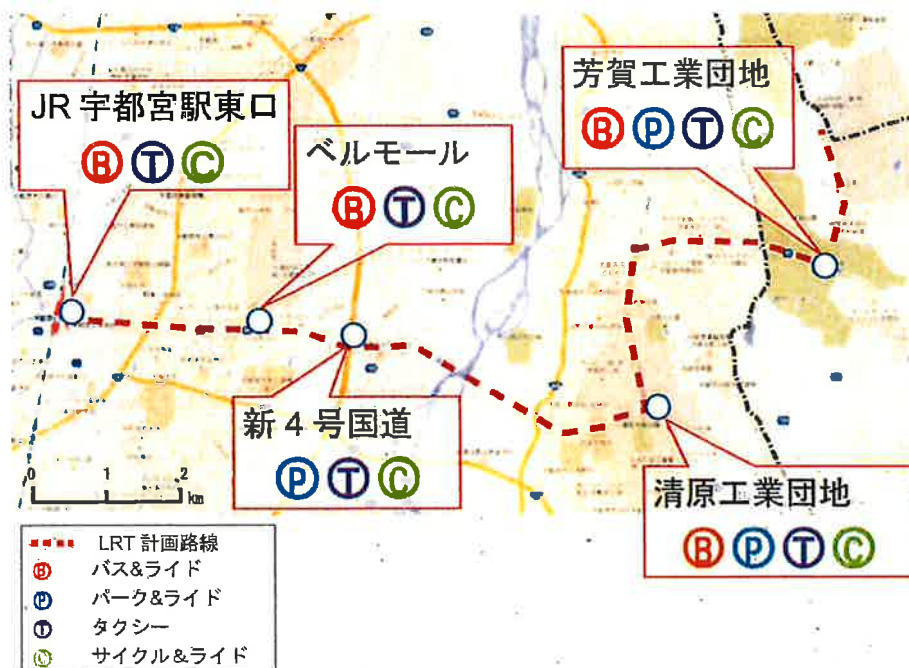


図 3-5 想定されるトランジットセンターの位置・機能のイメージ

(3) 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します。

また、LRTのサービスレベルを踏まえ、行政が中心となり、交通事業者と協議・調整し、「地域公共交通再編実施計画」を策定します。

① 実施する区域

宇都宮東部地域、芳賀町

② 実施時期

LRTの運輸開始に合わせて、平成31年度に実施

③ 実施主体

宇都宮市、芳賀町、バス事業者

④ バスネットワークの再編の考え方

a. 芳賀・宇都宮東部地域におけるバス路線等の現状

JR宇都宮駅東側のバス路線については、真岡・益子方面などの広域バス路線が集中する国道123号線が最も運行頻度が高く（10分に1本以上）、白楊高通りについても一定の本数（30分に1本以上）が運行されています。

利用状況については、JR宇都宮駅では、駅東口で一定の乗降（約1,500人/日）がありますが、駅東側のバス路線においても、駅西口や大通り周辺など駅以西での乗降が多い（5,000人超/日）状況となっており、JR宇都宮駅を除いては、国道123号線沿いを中心にベルモール周辺や白楊高通りで乗降客数が多い状況となっています。

また、清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地の企業通勤バスは、JR宇都宮駅東口から運行しており、利用者数は約3,700人/日であり、清原地区に立地している大学の通学バスは、JR宇都宮駅西口から運行しており、利用者数は約500人/日となっています。

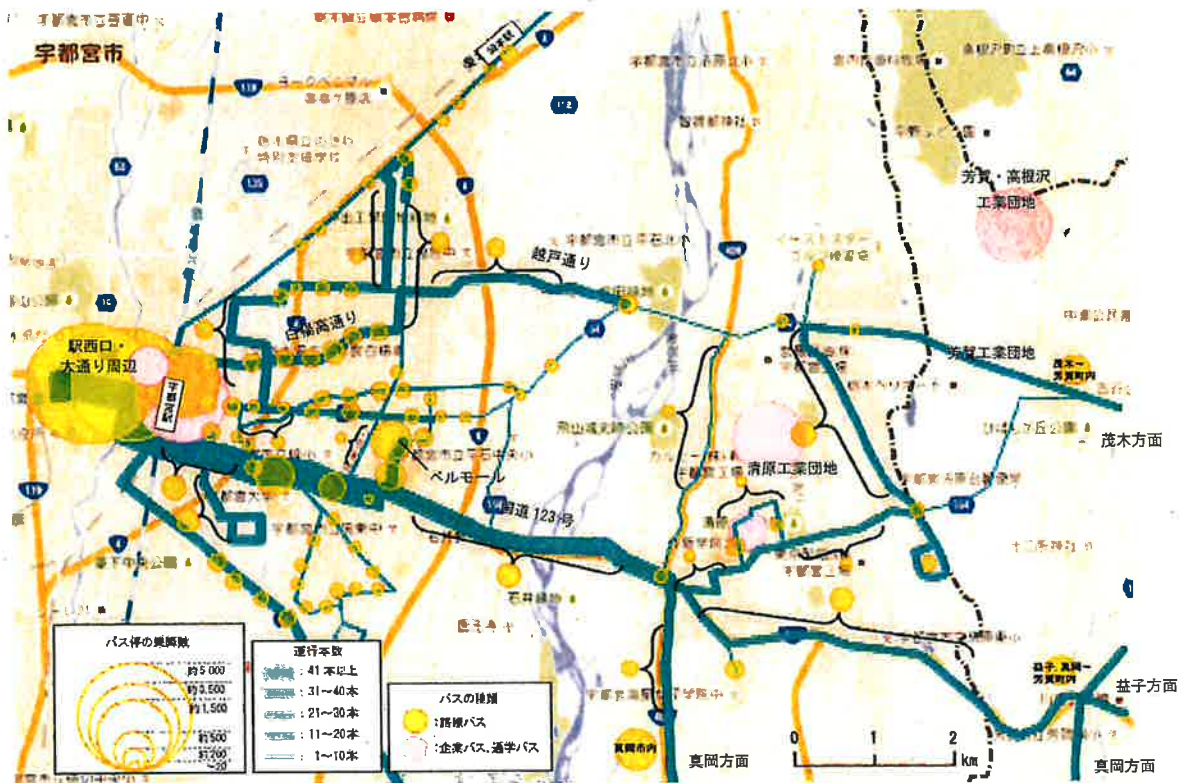


図 3-6 芳賀・宇都宮東部地域におけるバス路線等の現状

b. 公共交通に対する住民意向

宇都宮市 第47回市政に関する世論調査（平成26年度実施）において、「宇都宮市が嫌いな理由」の3位に「交通渋滞の多さ」（24.5%）、4位に「電車やバスなどの交通機関の整備が遅れているところ」（21.9）が挙げられており、東部地域に限ると、その割合がそれぞれ35.3%、29.5%に上昇していることから、公共交通の充実が望まれています。

c. 公共交通ネットワーク構築の方向性

「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成や利便性の高い交通環境の整備を図るため、バス路線の現状や広域バス路線への影響等を踏まえながら、拠点間を結節する軸としての基幹公共交通や幹線・支線バス路線を整備するとともに、地域を面的にカバーする地域内交通等の導入を促進し、階層性のある効率的な公共交通ネットワークの構築を図ります。

- ・東西基幹公共交通としてのLRTの整備
- ・LRTを補完する幹線公共交通としての幹線バス路線の整備
- ・主要施設間を連絡する支線バスや公共交通空白地域における地域内交通等の導入
- ・トランジットセンター（乗継拠点）における広域バス路線、端末交通（支線バス、地域内交通、自転車、自動車）との連携
- ・鉄道やLRT、バスのそれぞれの利用圏域を考慮しながら、既存のバス路線の運行状況等を踏まえた公共交通ネットワークを構築

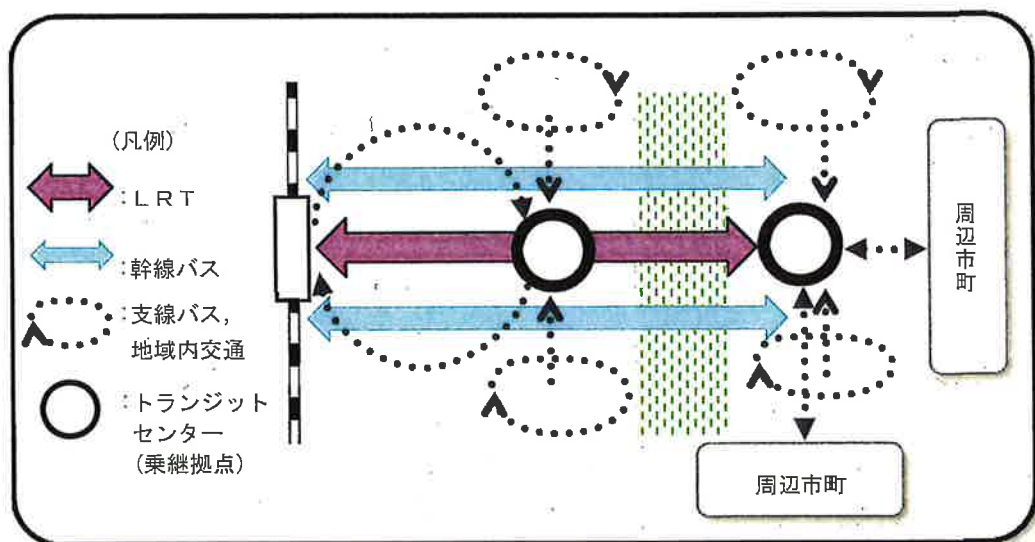


図3-7 芳賀・宇都宮東部地域におけるLRT、バス、地域内交通の連携イメージ

d. バスネットワーク再編の考え方

- ・LRTと重複するバス路線については、効果的・効率的なネットワーク構築の観点から、LRTと接続する支線バス等への再編を検討
- ・LRTと南側・北側で平行するバス路線（国道123号、白楊高通り・越戸通り）については、LRTを補完し、東西方向の移動を支える路線であることから、幹線バス路線として位置づけるとともに、広域バス路線については、利用者の利便性や路線全体への影響等を考慮し、LRTへの接続を検討
- ・その他のバス路線については、利用者の利便性等を考慮し、LRTへの接続を検討

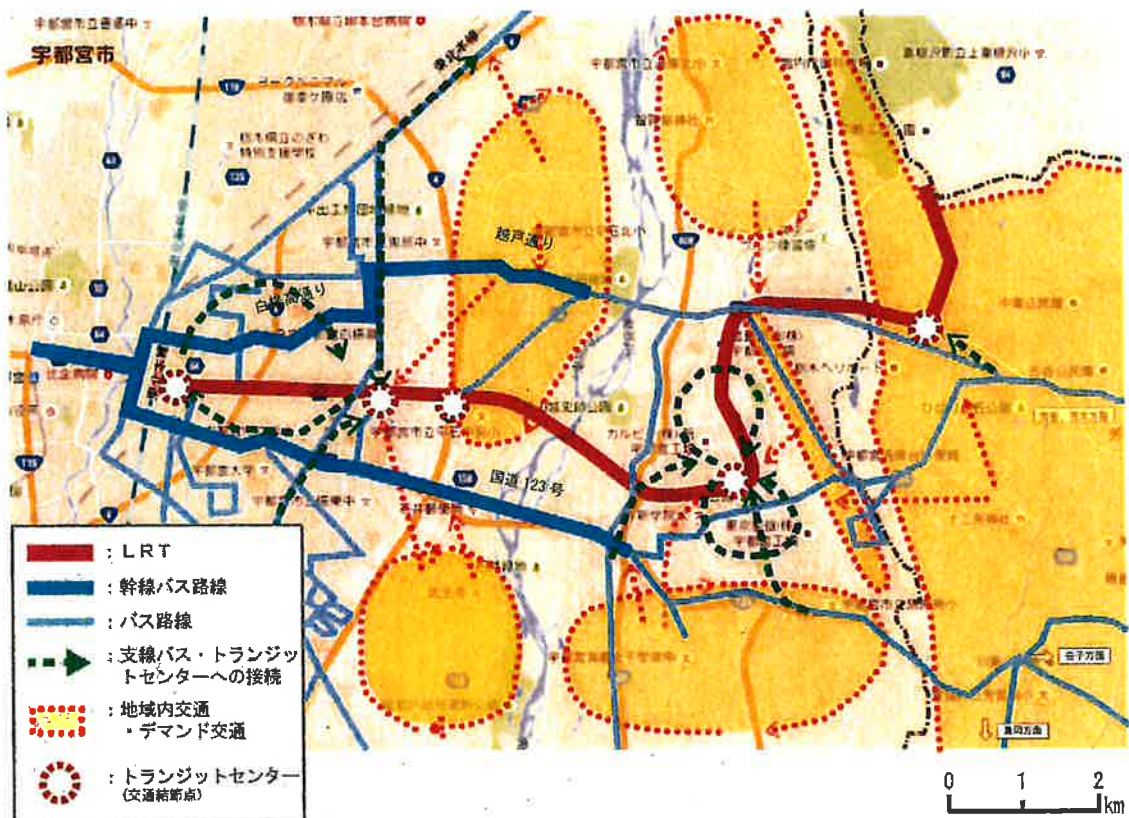


図 3-8 芳賀・宇都宮東部地域における公共交通ネットワークのイメージ

(参考) <利用圏域の考え方>

鉄道	鉄道駅から1.5 km
LRT	電停から500 m (徒歩10分程度)
バス	バス停から250 m

(4) 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します。また、既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ります。

① 実施する区域

宇都宮東部地域，芳賀町

② 実施時期

平成 27 年度～

③ 実施主体

宇都宮市，芳賀町

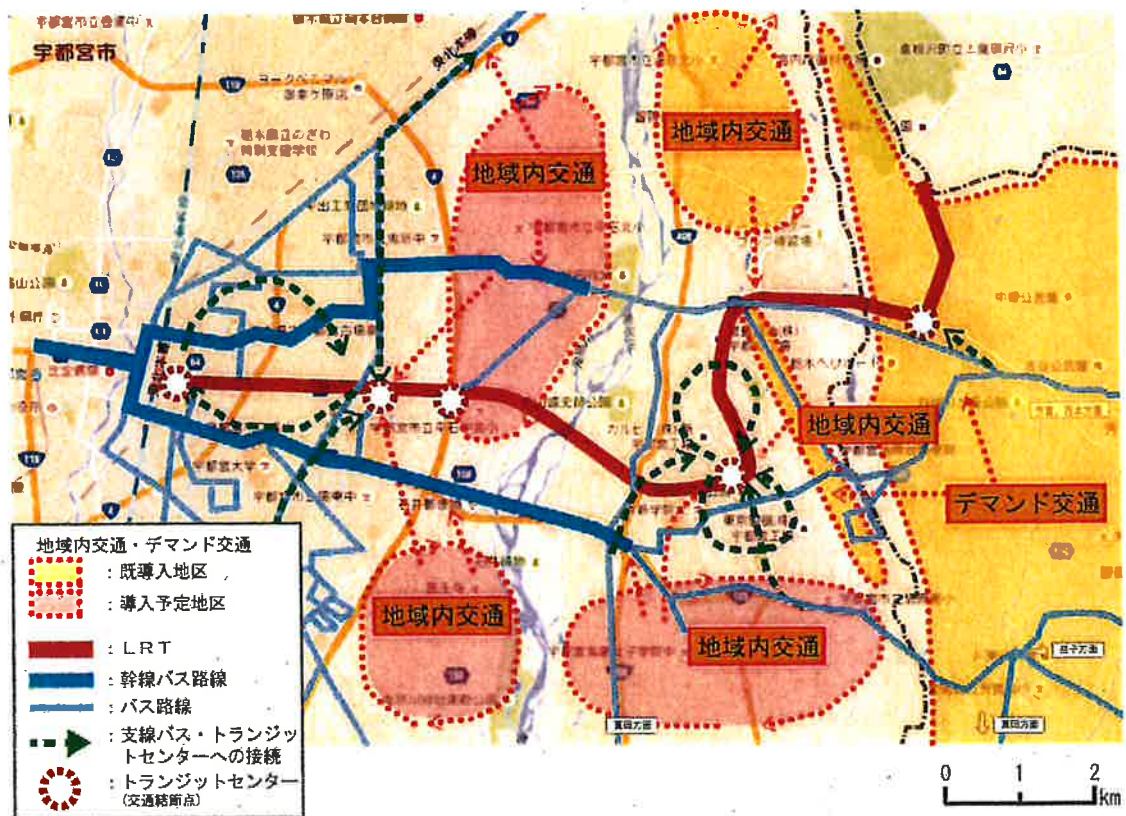


図 3-9 地域内交通の導入

(5) 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みについても検討します。

① 実施する区域

LRT及びバス路線の運行エリア

② 実施時期

バス : 平成29年度～

LRT : 平成31年度～

③ 実施主体

バス : バス事業者

LRT : LRT運営事業者, 宇都宮市, 芳賀町

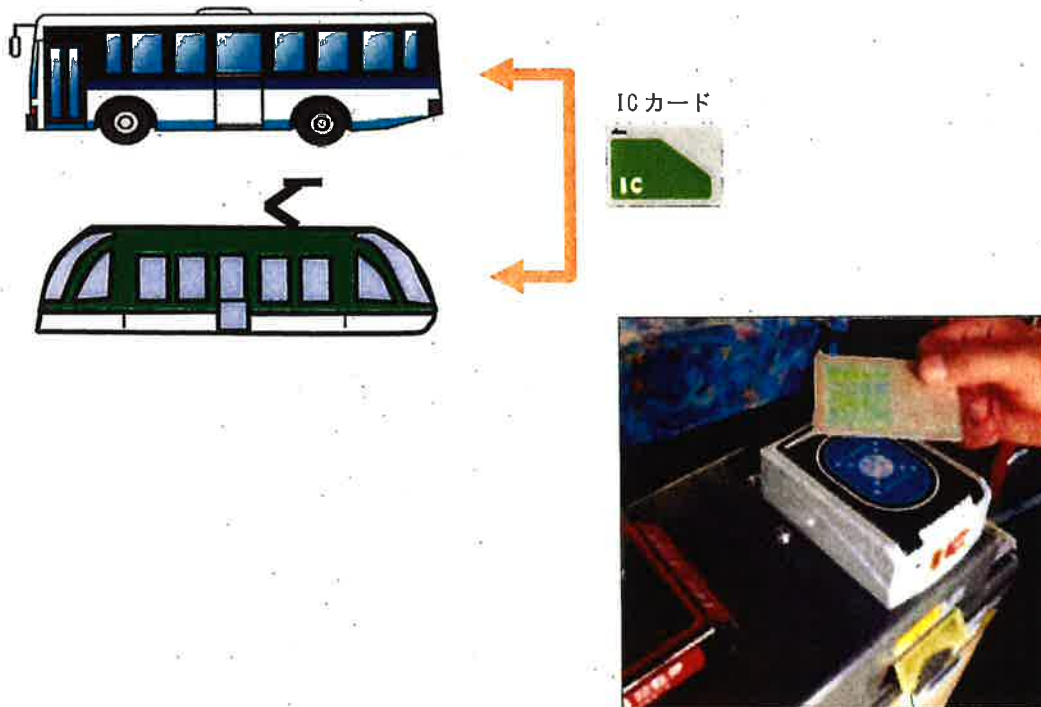


図 3-10 ICカードの導入イメージ