

# **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**

**栃木県芳賀町**



## 目 次

序 章	都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略とは	1
1-1	計画策定の背景・目的	1
1-2	計画の位置づけ	3
1-3	計画の目標年次	4
1-4	計画の策定体制	4
1-5	計画の構成	5
第2章	上位・関連計画等の整理	6
2-1	第6次芳賀町振興計画	6
2-2	芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略	8
2-3	宇都宮都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	10
2-4	芳賀町都市計画マスタープラン	12
2-5	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	14
2-6	L R T整備計画（概要）	16
第3章	芳賀町の都市及び交通特性の把握	18
3-1	芳賀町の概況	18
3-2	人口の状況	25
3-3	施設の立地状況	30
3-4	道路網の状況	35
3-5	公共交通の状況	47
3-6	交通特性の現況	55
3-7	交通が環境に与える影響	63
3-8	交通に関する町民意識	64
第4章	芳賀町の交通課題の整理	74
4-1	芳賀町の交通まちづくりに関する広域的な視点	74
4-2	社会情勢等の視点	76
4-3	交通の視点	78
4-4	芳賀町が抱える交通課題	80
第5章	都市交通マスタープラン	82
5-1	芳賀町が目指す将来都市像	82
5-2	交通政策の基本方針	90
第6章	都市・地域総合交通戦略	95
6-1	都市・地域総合交通戦略とは	95
6-2	総合交通戦略の区域	96
6-3	芳賀町が目指す将来像	97
6-4	芳賀町を取り巻く喫緊の課題	101
6-5	戦略目標の設定	107
6-6	実施プログラム	143
6-7	戦略事業の進行管理・推進体制	144

## 序 章

### 都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略とは

1-1	計画策定の背景・目的	1
1-2	計画の位置づけ	3
1-3	計画の目標年次	4
1-4	計画の策定体制	4
1-5	計画の構成	5

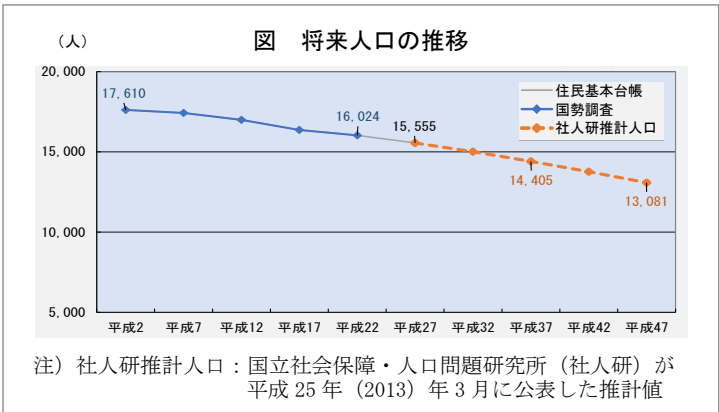
# 序 章 都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略とは

## 1-1 計画策定の背景・目的

計画策定の背景には、本町を取り巻く社会情勢として「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」への対応が求められており、持続可能な都市構造への転換期を迎えています。

### ① 少子超高齢・人口減少社会への備え

現在、人口減少の歯止めを掛けるべく、“まち・ひと・しごと創生法”に基づき、地方創生に係わる取り組みが進められています。本町では、少子超高齢化・人口減少により、生産力の低下、行政サービスの運営財源の確保が困難になることが予測されるなか、定住人口の促進に向けた様々な対策が検討されており、今後総合戦略事業として展開されることとなります。交通分野においても、これに即し、地方創生に資する交通基盤の整備が求められます。



### ② 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

祖母井市街地では、祖母井南部土地区画整理事業が施行され、主たる産業である農業を支える環境整備や転入人口の誘導を図るための環境整備が進められています。また、平成25年に主要地方道宇都宮茂木線（芳賀バイパス）が供用されるなど、本町を取り巻く人やモノ・情報などの流れが変わってきています。このような地域の状況を踏まえつつ、既存の交通インフラを活かし、交通機関の効果的な連携と効率的な配置を進めていく必要があります。



### ③ 交通体系の変化

平成 31 年度の開業を目指す L R T（県都宇都宮市から本町内の工業団地をつなぐ次世代の軌道系交通システム）の整備に向けた事業は、事業主体である宇都宮市・芳賀町の協同により、概ね 4 年先の供用開始を見据えて、着実に推進しているところです。

本町においては、L R Tを中心とした新たな公共交通体系の構築が求められています。そのため、本町の将来のまちづくりを踏まえた交通体系のあり方や交通政策の基本的な方向性などを明確にする必要があります。これにより、歩行者や自転車、自家用車、路線バスやデマンド交通などが相互に連携し、その機能を十分に活かせる、総合的な交通ネットワークの確立を目指します。

図 公共交通ネットワークの再編イメージ



L R T 車輛のイメージ  
(参考事例：FUKURAM)

①～③を踏まえ



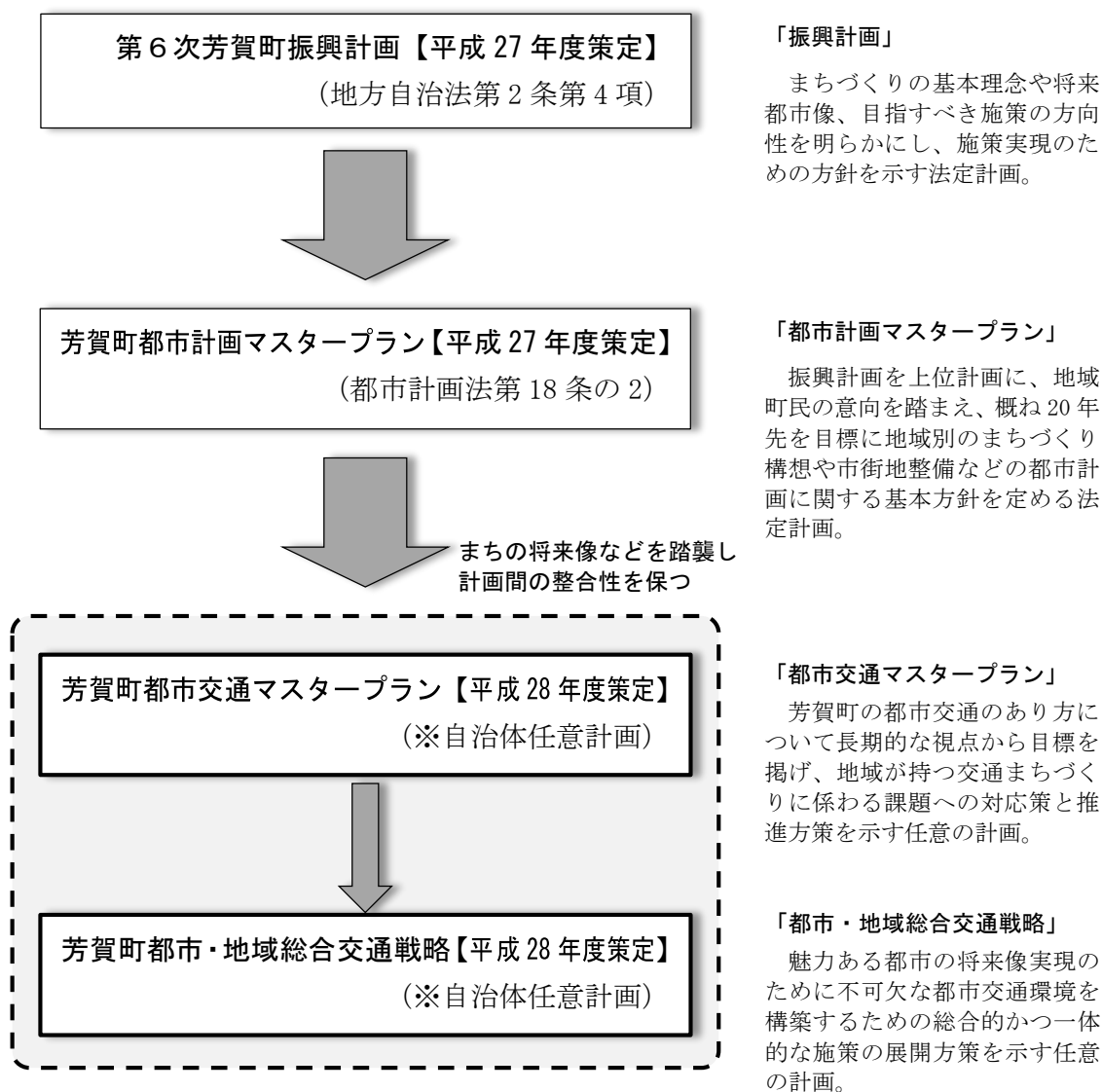
これらの社会情勢の変化に対応するため、まちづくりと都市交通が一体となった総合的な交通政策が重要であり、戦略的に実行するための計画づくりが求められることから、「芳賀町都市交通マスタープラン（以下、「都市交通マスタープラン」とする）」及び「芳賀町都市・地域総合交通戦略（以下、「総合交通戦略」とする）」を策定します。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、平成 28 年 3 月に策定の「第 6 次芳賀町振興計画」、平成 28 年 3 月に改訂の「芳賀町都市計画マスタープラン（以下、“都市計画マスタープラン”とする）」で定められた基本目標、基本方針などと整合性を保ちながら、都市計画マスタープランの交通部門として都市交通政策の推進方策の具体について策定します。

なお、本計画は、将来都市像を実現するための都市交通のあり方などを示す都市交通マスタープランと、これを踏まえた総合的な都市交通政策を戦略的に展開するための「都市・地域総合交通戦略（総合交通戦略）」の 2 つから構成されます。

### 【 芳賀町都市交通マスタープラン及び芳賀町都市・地域総合交通戦略の位置づけ 】



### 1-3 計画の目標年次

本町の都市交通マスタープランの目標年次は、都市計画マスタープランの目標年次と整合を図り、平成 39 年度とします。計画自体は、概ね 20 年後を想定しつつ、12 年後の目標を設定します。

都市・地域総合交通戦略の目標年次においては、アクションプランとなるその性格から、短期・中期を目標期間として設定します。

都市交通マスタープランの目標年次	平成 39 年度（平成 40 年 3 月まで）
------------------	-------------------------

都市・地域総合戦略の目標年次	平成 32 年度（平成 33 年 3 月まで）
----------------	-------------------------

### 1-4 計画の策定体制

芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略は、行政職員や地域代表者、交通事業者や学識経験者を含む下記の体制により策定します。

協議会には、都市交通に関する学識経験者や、交通・まちづくりに関する関係部署及び関係団体が参画し、地域の交通課題や将来目標の共有により連携しながら協議を進め、実効性ある計画づくりを行うものとします。

#### 【 計画の策定体制 】

交通・まちづくりに係わる関係機関	
■	交通事業者（バス・タクシー）
■	バス協会・タクシー協会
■	住民代表（自治会連合会・老人クラブ連合会）
■	学識経験者
■	交通管理者（所轄警察署）
■	道路管理者（県土木事務所）
■	行政関係機関

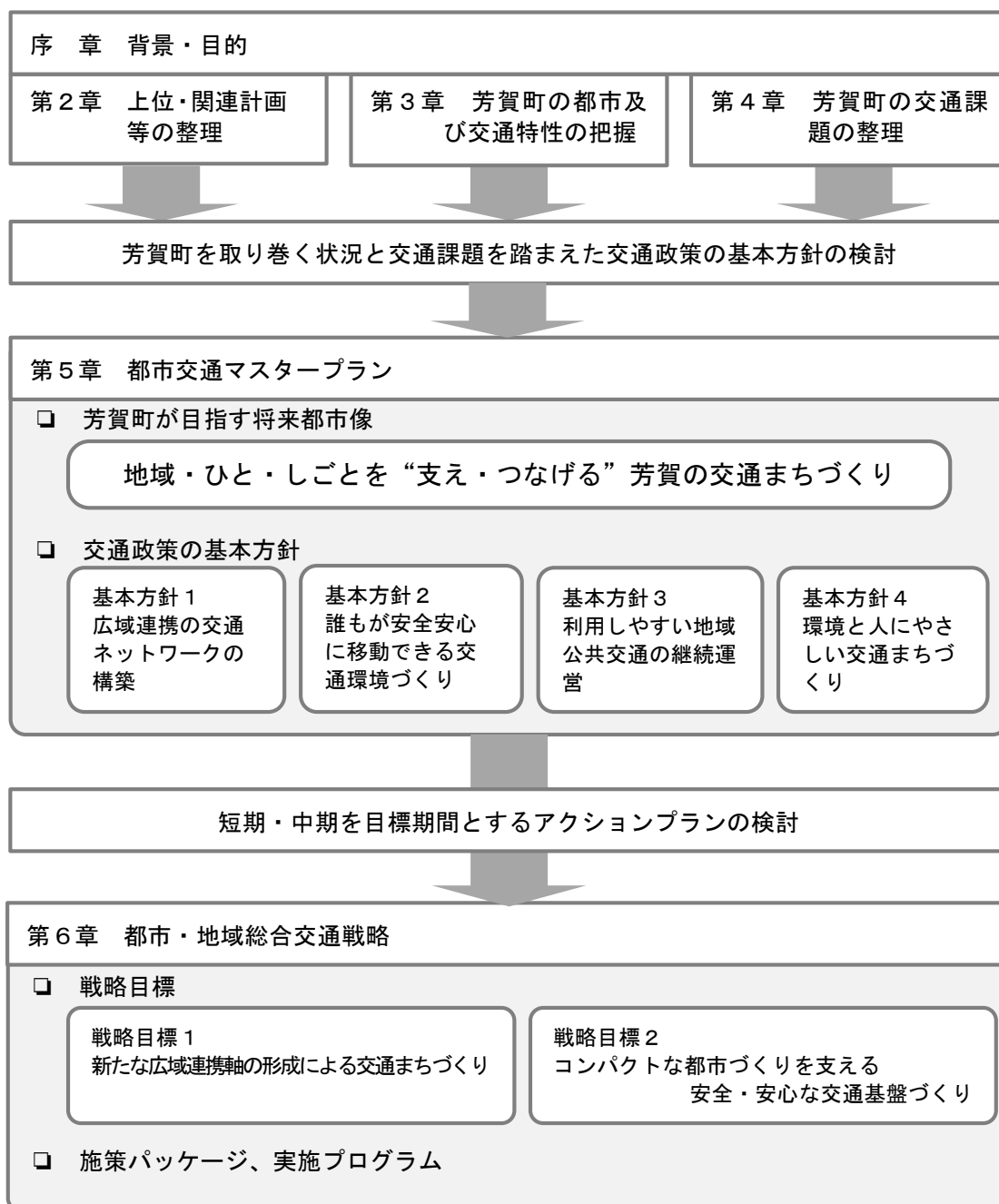


### 1-5 計画の構成

都市交通マスタープランは、まちづくりの上位計画である都市計画マスタープランで示される将来都市構造と整合を図りつつ、将来の交通ネットワークや都市交通政策の基本方針を示すものです。

総合交通戦略は、個別の交通施策のスケジュールや事業主体などを勘案し、概ね5年～10年（短期・中期）を目標に、都市交通政策を戦略的に展開していくための管理・運営の仕組みと推進体制などについて示します。

#### 【 計画の構成イメージ 】



## 第 2 章

### 上位・関連計画等の整理

2-1	第 6 次芳賀町振興計画	6
2-2	芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略	8
2-3	宇都宮都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	10
2-4	芳賀町都市計画マスタープラン	12
2-5	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	14
2-6	L R T 整備計画（概要）	16

## 2 上位・関連計画等の整理

### 2-1 第6次芳賀町振興計画（平成28年3月）

① 将来像

[まちづくりのテーマ] 躍動する芳賀の町 未来につなげよう

[施策の大綱と目標]

●**便利をつなげる（都市基盤分野）**  
便利で住みやすく、心地よいまち

- 生活道路や公共交通が整った利便性の高いまちを実現する。
- 農村環境と調和した高品質な住宅地を備えたまちを実現する。
- 環境にやさしい水環境システムが整った快適なまちを実現する。

●**教育をつなげる（教育文化分野）**  
地域の教育力で未来を創る人材を育てるまち

- 質の高い学校教育の推進と確かな学力の習得により、子どもたちの活躍の可能性を広げるまちを実現する。
- 豊かな心と健やかな体を育み、思いやりと社会性に富んだ人材を育てるまちを実現する。
- 家庭・地域の教育力の向上により、地域全体で子育てができるまちを実現する。
- 生きがいつくりと伝統文化の継承により、地域を愛し、社会に貢献する町民を応援するまちを実現する。
- スポーツを通じ、新たな交流と地域の絆をつくるまちを実現する。

●**話題をつなげる（産業経済分野）**  
新たな価値を創造する、活力に満ちたまち

- 歴史に裏付けされた伝統ある農産物や圃場整備率 95%を誇る土地利用型農業を活かし、魅力ある農業を実現する。
- 新鮮な農産物販売施設と天然温泉施設を併せ持つ道の駅を活かして、人々を魅了し、引きつけ、にぎわいと活気に満ちたまちを実現する。
- 立地企業の理解と協力により、雇用機会に恵まれた元気のあるまちを実現する。

●**笑顔をつなげる（保健医療福祉分野）**  
安心と健康を地域が支える福祉のまち

- 健康管理体制や地域医療を充実し、町民が元気で安心して暮らせるまちを実現する。
- 高齢者や障がい者が生きがいを持ち、自立して暮らせる、福祉のまちを実現する。
- 子育て環境の充実を図り、子育てしやすいまちを実現する。

●**地域をつなげる（地域コミュニティ、自然環境、安全安心分野）**  
自然と絆を大切にし、安全安心な暮らしやすいまち

- 地域の絆を大切にし、ふれあい豊かな暮らしやすいまちを実現する。
- 情報の入手と発信がしやすいまちを実現する。
- 若者世代が住み、子どもを産み育てやすいまちを実現する。
- 人と地球に優しい生活環境を実現する。
- 町民の生命と財産を守り、安全で安心なまちづくりを実現する。

【 将来像を実現する5つの手段 】

② 計画目標年次：

- ・基本構想の期間は平成28年度～平成39年度（2016年4月～2028年3月）とする。
- ・基本計画の計画期間は4年間、実施計画の計画期間は3年間とする。

③ 将来フレーム（目標値）

- ・第6次振興計画の最終年度である平成39年度の目標値は次のとおり。

[平成39年度の目標値]

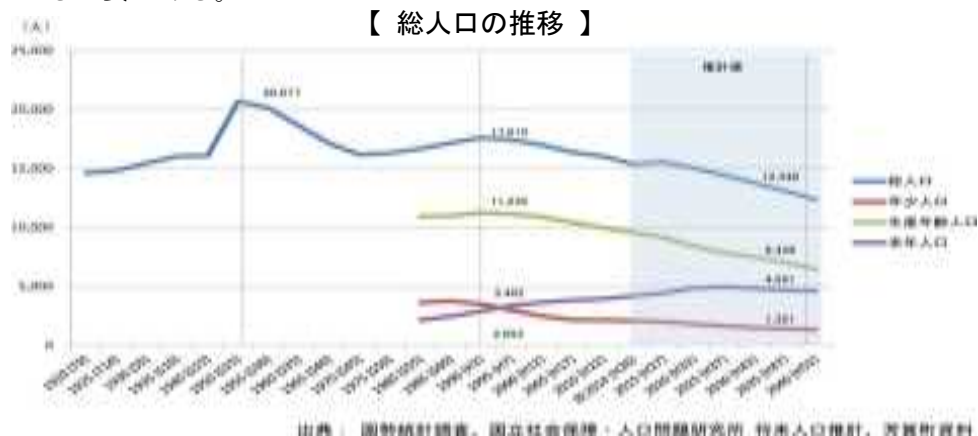
将来目標1	人口	15,000人	（現状値：15,555人）
将来目標2	世帯数	5,600世帯	（現状値：5,336世帯）
将来目標3	生産年齢人口	8,200人	（現状値：9,551人）
将来目標4	合計特殊出生率	1.87	（現状値：1.44）

④ リーディングプロジェクト：人口減少対策

- ・地方版総合戦略で取りまとめた人口減少に対する取り組みを振興計画のリーディングプロジェクトとして位置づけ、全庁的に人口減少対策に取り組む。

[芳賀町の人口減少の要因・現状と課題]

- ・年間出生者が年々減少し、晩婚化の進行及び未婚率が増加傾向にある。
- ・社会的変動要因としては、都市部や近隣市町への流出が見られ、特に20代、30代女性の流出が顕著になっている。
- ・出生率の低下や若年層の流出などが続くと、税収の減、社会保障費負担の増、地域コミュニティの崩壊などが生じる可能性があり早急に人口減少を食い止める必要がある。



[目標]

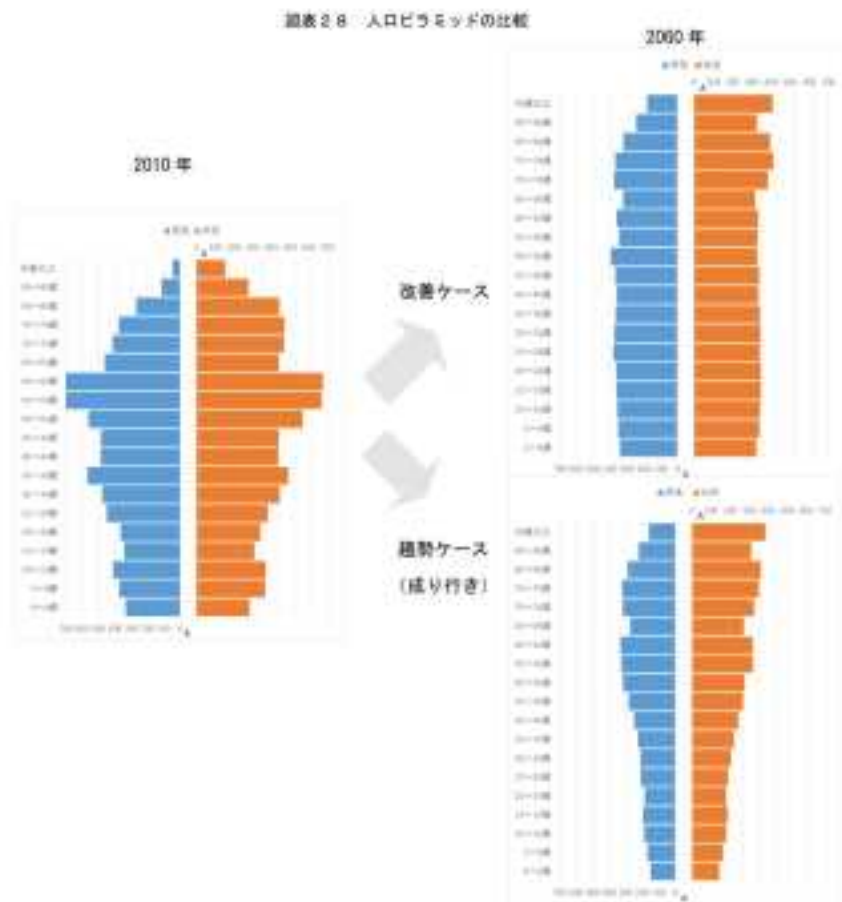
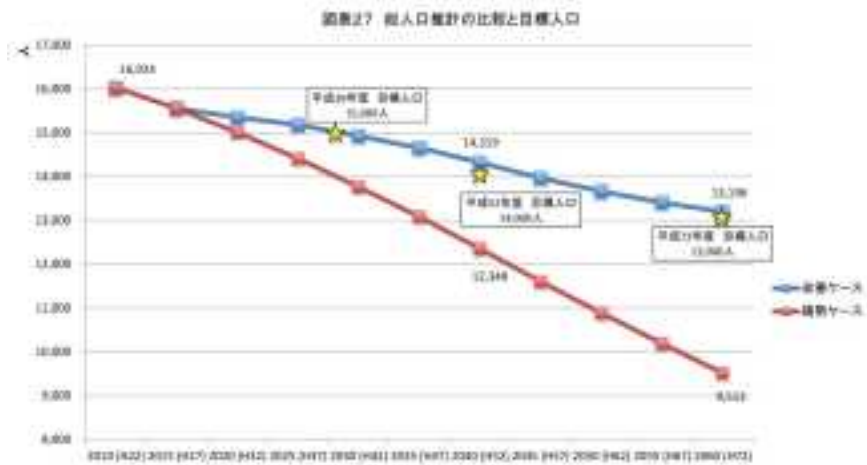
- 新しい人の流れをつくる
- 結婚・出産・子育てがしやすいまちづくりの推進
- 雇用の創出・拡大
- 地域と地域の連携強化

2-2 芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成28年3月）

① 芳賀町人口ビジョン

〔趨勢型から改善を図った場合の将来人口の見通し（＝目標人口）〕

- ▶ 平成39年（2027年）に 15,000人
- ▶ 平成52年（2040年）に 14,000人
- ▶ 平成72年（2060年）に 13,000人



② 芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略

〔基本目標と数値目標（目標年次：平成31年度）〕

基本目標1：芳賀町への新しいひとの流れをつくる

15～45歳の純移動者数	144人
--------------	------

※現状値 △101人（平成25年度）

基本目標2：若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる

合計特殊出生率	1.61
---------	------

※現状値 1.44（平成22年度）

基本目標3：芳賀町における安定した雇用を創出する

工業団地企業就業者数	24,000人
------------	---------

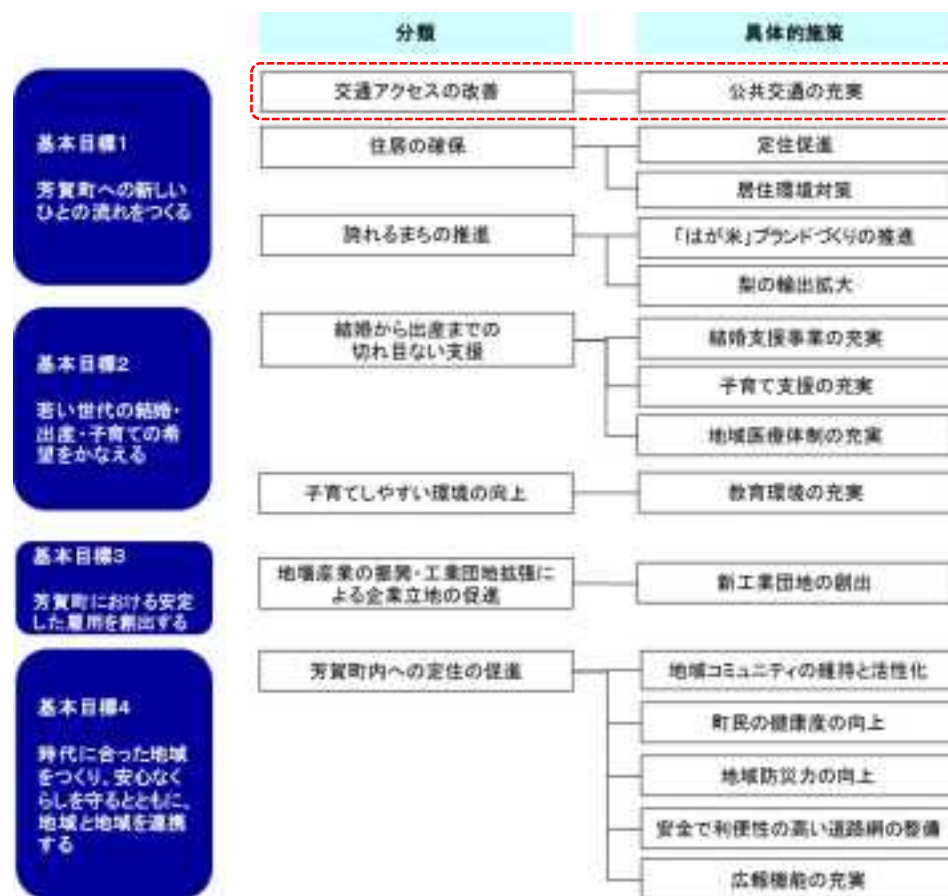
※現状値 23,042人（平成26年度 栃木県産業団地立地一覧）

基本目標4：時代に合った地域をつくり、安心なくらしを守るとともに、  
地域と地域を連携する

純移動者数	171人
-------	------

※現状値 △104人（平成25年度）

〔基本目標と具体的施策〕



2-3 宇都宮都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(平成28年3月)

宇都宮都市計画区域マスタープラン

① 目標年次：

- ・都市づくりの基本理念、将来の都市構造については、平成42年を想定し、土地利用、都市施設などの決定の方針については、平成32年を目標年次とする。

【宇都宮都市計画区域】



② 都市計画区域の課題：

○都市機能の集積促進と街なかへの居住（集住）の誘導

- ・市街地の無秩序な拡散の抑制
- ・既存市街地を中心に徒歩や自転車で移動可能な範囲内に必要な都市機能をバランスよく集積させ、街なかへの居住（集住）を誘導

○公共交通による拠点間の連携強化と移動の円滑化

- ・市街地や周辺地域の連携を強化することによる、都市機能の効率的な利活用
- ・通勤通学における移動が宇都宮市を中心に東西方向の連携が強いことから、これらの交通需要へ対応する
- ・公共交通の充実により、拠点間の連携を強化し、誰もが安全でスムーズに移動できる都市づくりを進める

○都市経営の効率化、地球規模での環境問題などへの対応

- ・社会資本整備やその更新・維持管理にかかる行政コストの縮減など、さらなる都市経営の効率化
- ・地球温暖化やエネルギー需給の変化など地球規模での環境問題への対応
- ・地震や豪雨などによる自然災害への備えなど、安全で安心な都市づくり

○魅力や強みを活かした都市づくり

- ・恵まれた立地環境や連携軸を活かし都市機能の充実や産業の集積を図るなど、活力ある都市づくり
- ・人と自然環境や地域資源が共生した都市づくり
- ・魅力や強みを活かした都市づくりを進め、定住人口の確保や交流人口増を図る



③ 都市づくりの基本理念：

- 暮らしやすくコンパクトな都市づくり
- 誰もが安全でスムーズに移動できるネットワーク型の都市づくり
- 環境にもやさしいエコな都市づくり
- 地域の魅力や強みを活かした都市づくり

以下、芳賀町に関わる各種の位置づけ

④ 将来都市構造（地域ごとの市街地像）：

- 地域拠点地区：自転車や徒歩圏内に日常生活機能と居住機能を集積させ、人口密度を維持していくとともに、必要な都市機能の維持・充実により、日常生活の利便性の向上を図る。芳賀町中心市街地
- 産業拠点地区：研究開発機能や流通業務機能も含む高度な産業の集積を図る。芳賀工業団地、芳賀町と高根沢町にまたがる芳賀高根沢工業団地

⑤ 基盤構造：

必要な都市機能を集積した各拠点地区の形成とともに、拠点地区間や周辺都市、さらには県内外の主要都市との連携を強化する多核ネットワーク型の都市を構築する。

- 広域連携軸：広域的な移動や連携の促進を図る軸  
真岡鐵道、(国)123号、(主)宇都宮向田線、(主)宇都宮茂木線
- 都市間連携軸：広域拠点地区の形成支援と周辺都市との移動や連携の促進を図る軸  
(主)真岡那須烏山線
- 都市内連携軸：地域拠点地区や生活拠点地区の形成支援、拠点地区間や周辺地域との移動や連携の促進を図る軸  
(一)石末真岡線

⑥ 主要用途の配置方針：

- 住宅地：祖母井地区及び下高根沢地区に住宅地を配置する。
- 商業地：祖母井地区などに日常的商業地を配置する。
- 工業地：芳賀工業団地、芳賀町と高根沢町にまたがる芳賀・高根沢工業団地などを工業地として配置する。

⑦ 主要施設の配置方針：

- 道路：市街地の外周部において環状機能を有する道路や都市の骨格を形成する道路の整備を推進し、都市の円滑な交通の確保を図る。
- 鉄道・バス：既存のバス路線の充実・強化に加え、宇都宮市・芳賀町における新たな東西基幹公共交通としてLRTを導入し、交通機関相互の連携による面的な公共交通ネットワークを構築する。

⑧ 主要な施設の整備目標：概ね10年以内実施することを予定する主要な事業

【広域連携軸】(主)宇都宮向田線

【都市間・都市内連携軸】東西基幹公共交通(LRT)、(主)真岡那須烏山線(都市計画道路3・4・502号祖母井中央通り)、(一)石末真岡線



## 2-4 芳賀町都市計画マスタープラン（平成28年3月）

### ① 計画目標年次：

- ・第6次芳賀町振興計画と整合を図り、平成28年度～平成39年度（2016年4月～2028年3月）とする。
- ・計画は概ね20年後を想定しつつ12年後を目標とする。

### ② まちづくりのテーマ：

「2つの拠点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」

- ・本町らしさを活かした住み良い環境を形成しながら、既成市街地を中心とした都市機能の充実により拠点性を強化するとともに、集落などの各地域のコミュニティの維持・振興を図り、町内及び隣接都市との連携を強化することで、人口減少による影響を克服していく。

### ③ 将来人口：

- ・将来人口は、目標年次の平成39年（2027）に15,000人、概ね20年後の平成47年（2035）に14,600人を目標とする。

年	平成32年 (2020)	平成37年 (2025)	平成39年 (2027)	平成42年 (2030)	平成47年 (2035)
推 計 値	15,008人	14,405人	14,147人	13,760人	13,081人
目 標 値 (市街化区域割合)	15,347人	15,178人 (約11%)	15,077人 (約12%)	14,926人	14,651人 (約14%)

※ 平成22年現在の市街化区域割合は9.7%。

資料：推計値（国立社会保障・人口問題研究所）

### ④ まちづくりの目標：

#### 新たな時代の芳賀町の創出

##### ⇒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
- ◇ 田園や自然環境など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
- ◇ 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
- ◇ 町民主役の地域づくりの推進
- ◇ 田園風景や米・梨などの特性を活かしたまちづくり

##### ⇒ネットワークの強化

- ◇ 宇都宮市や真岡市など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

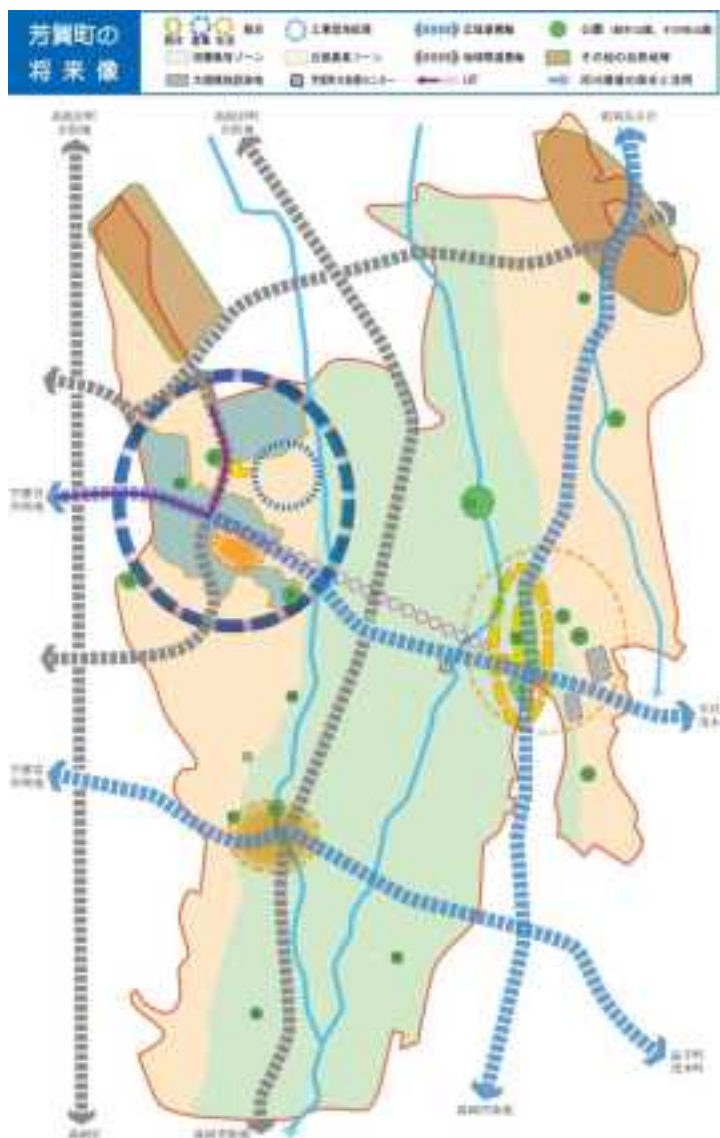
⑤ 将来都市像：

《 土地利用の骨格づくり 》

- ・市街化区域が「居住拠点」と「産業拠点」の2つ、市街化調整区域が地形的なものから「田園集落ゾーン」、「丘陵農業集落ゾーン（東側）」、「丘陵農業集落ゾーン（西側）」の3つ、計5つのゾーンから構成される。

《 交通体系の骨格づくり 》

- ・広域的な都市間連絡を図る主要幹線道路である「広域東西連携軸」、「広域南北連携軸」、本町周辺に位置する重要な地域との連絡を図る「地域間連携軸」から骨格を形成し、幹線町道や主要な農道を活用して“骨格を形成する軸”へのアクセスを補強するとともに、これらの軸などにおける公共交通の充実により連携の強化を図る。



2-5 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画（平成27年11月）

① 計画期間

- ・平成27年度から平成36年度（2015年度から2024年度）までの10年間とする。

② 計画の区域

- ・JR宇都宮駅東側から芳賀町にかけての（主）宇都宮向田線、（主）宇都宮茂木線を中心とした地域とする。

【 計画の区域 】



③ 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。

■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る。
- ・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を図れるよう、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する。

【 公共交通ネットワークの基本方針 】



## ④ 計画の目標

- ・地域における課題や基本方針を踏まえながら、まちづくりと連携して公共交通ネットワークを形成する上で、達成状況を客観的に評価するため、以下の指標について計画の目標値を設定する。

## 【 計画の目標値 】

公共交通ネットワークの形成	現況値	目標値（H36）
公共交通利用者数の増加	（H25） 1,557 万人/年	2,037 万人/年
公共交通空白地域の解消 （公共交通カバー率）	（H27） 70.5%	97.4%
市民・町民の公共交通に対する 満足度の向上	宇都宮市 （H26） 37.9%	宇都宮市 49.4%
	芳賀町 （H25～27平均） 55.4%	芳賀町 62.5%
まちづくりとの連携	現況値	目標値（H36）
従業人口の維持	（H24） 103 千人	103 千人

## ⑤ 目標を達成するために行う事業

- ・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、その要となる東西基幹公共交通としてLRTを導入する。

## 1) 軌道運送高度化事業を実施する区域

## a. 車両の導入予定区域

起点 宇都宮市宮みらい～終点 芳賀町大字下高根沢

## b. 軌道施設の整備などの予定区域

起点 宇都宮市宮みらい～終点 芳賀町大字下高根沢

## 2) 軌道運送高度化事業の実施予定期間

事業開始予定：平成 28 年度

運輸開始予定：平成 31 年度

2-6 L R T 整備計画（概要）

① 計画区間（全体）

- ・ L R T の整備区間は、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、J R 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～J R 宇都宮駅～宇都宮テクノポリスセンター地区（14.6k m）」を計画区間とする。また、「宇都宮テクノポリスセンター地区～本田技研北門（2.5k m）」までを延伸区間とする。
- ・ L R T の開業は平成 31 年度を予定している。

【 L R T 導入区間 】



宇都宮市HPより転載

② 整備手順

- ・ 計画区間全体の整備には一定期間を要すること、J R 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ることから、整備の効果が早期に発揮される J R 宇都宮駅東側区間から段階的に整備する計画となっている。

【 J R 宇都宮駅東側区間 】



「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」より転載

③ 芳賀町内のLRT導入優先区間及び道路横断面構成

・本町内のLRT導入優先区間及び道路横断面構成は、以下を計画している。

【 芳賀町内のLRT導入優先区間 】



I 区間

II 区間



第9回「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会（平成27年10月6日）」会議資料より転載



## 第 3 章

### 芳賀町の都市及び交通特性の現況整理

3-1	芳賀町の概況	18
3-2	人口の状況	25
3-3	施設の立地状況	30
3-4	道路網の状況	35
3-5	公共交通の状況	47
3-6	交通特性の現況	55
3-7	交通が環境に与える影響	63
3-8	交通に関する町民意識	64



### 3 芳賀町の都市及び交通特性の現況整理

#### 3-1 芳賀町の概況

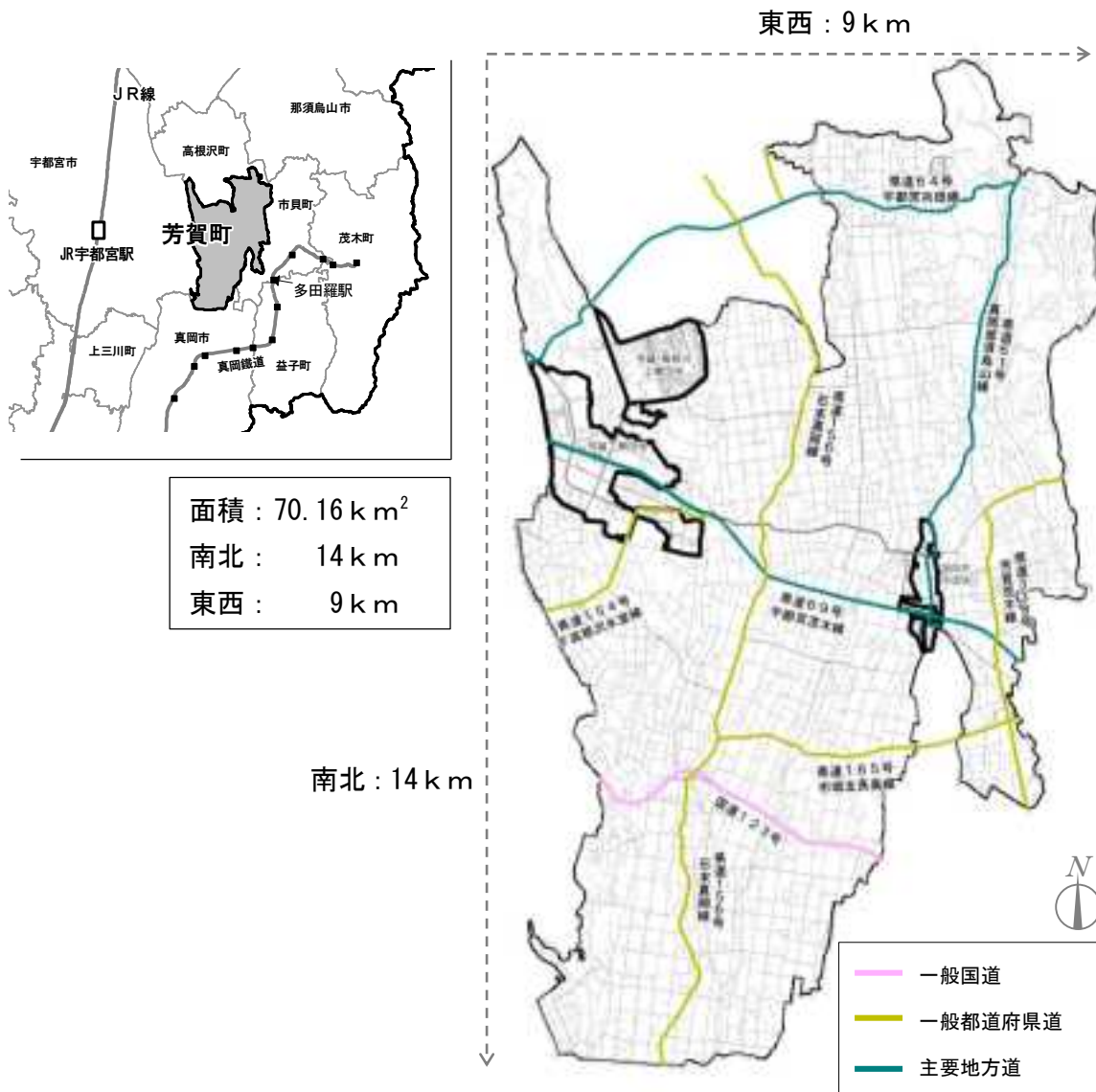
##### (1) 芳賀町の位置

芳賀町は、栃木県の南東部に位置し総面積 70.16 km<sup>2</sup> の町で、東は市貝町と西は宇都宮市、そして南は真岡市、北は高根沢町に接しています。

道路網は、国道 123 号と県道 69 号宇都宮茂木線が東西軸を形成し、県道 61 号真岡那須烏山線と県道 156 号石末真岡線が南北軸を形成しています。

最寄りの鉄道駅は、JR 線（宇都宮駅）、真岡鐵道（多田羅駅）であり、それぞれ幹線道路を利用しアクセスできる環境にあります。

【 芳賀町の位置及び周辺交通網 】



(2) 地勢・気候

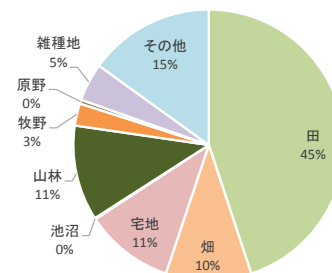
本町は、町のほぼ中央部に五行川と野元川が流れ、平坦な土地が多く、町の東西には樹林地が多く残っています。

祖母井市街地は、平均標高 100m程度の平坦な土地にあり、芳賀工業団地や芳賀・高根沢工業団地及び北東部の大字八ツ木・給部・上稲毛田では標高 140mほどとなっています。本町は南に向かって標高が下がる地形といえます。

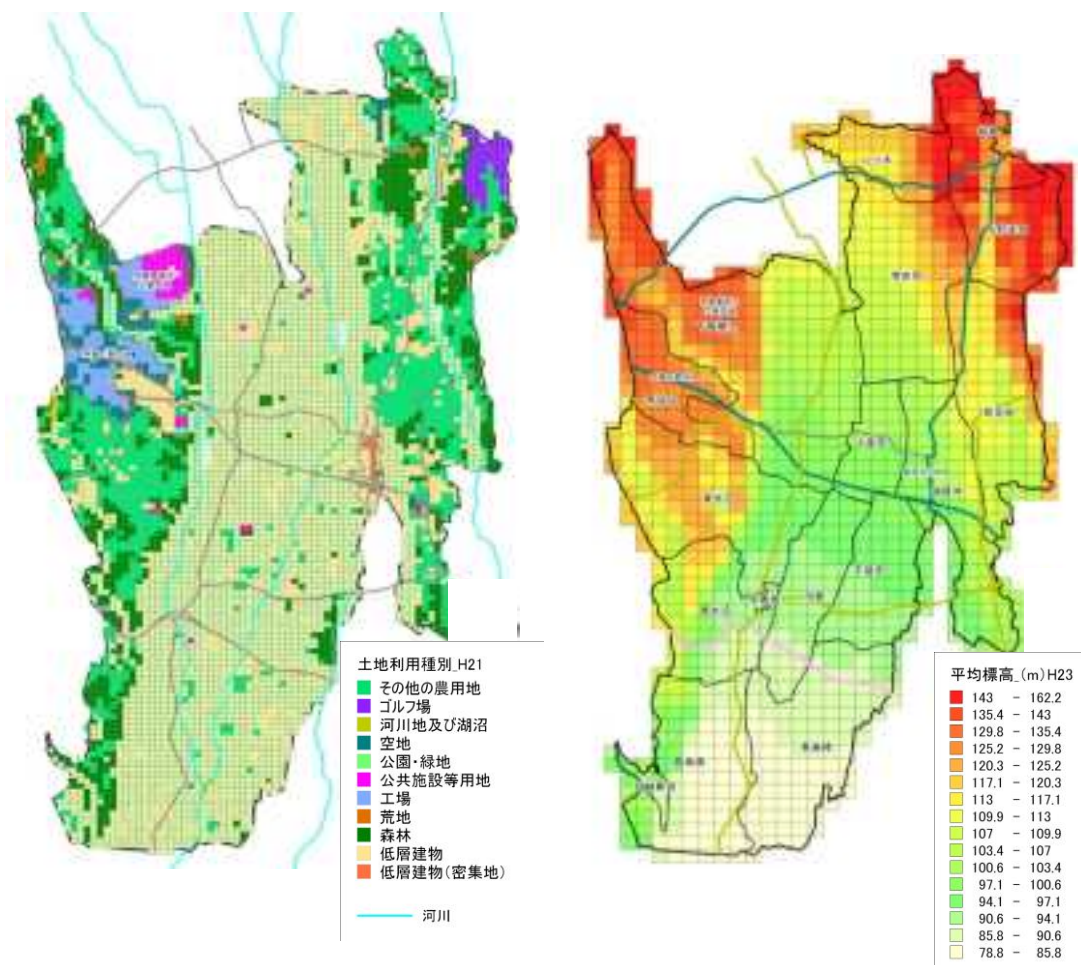
気候は、近年の温暖化から夏季は 37 度を超える一方、冬期は氷点下となっています。

【 芳賀町の面積内訳 】

(総面積：7,016ha)



【 (左) 土地利用、(右) 標高の状況 】



【 芳賀町の気温・降水量 】

指標	年次	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
気温(°C)	最高	35	34	37	35	34	37.2	37.3
	平均	11.9	15.2	13.7	13.8	13.5	15.1	観測機故障
	最低	-17	-10	-6	-6	-7	-6	-7.4
降水量(mm)	総量	1349.5	観測機故障	2459	1828.5	1129	1292	観測機故障
降・積雪量(cm)	総量	5	1.5	0	12.7	1.9	0	0

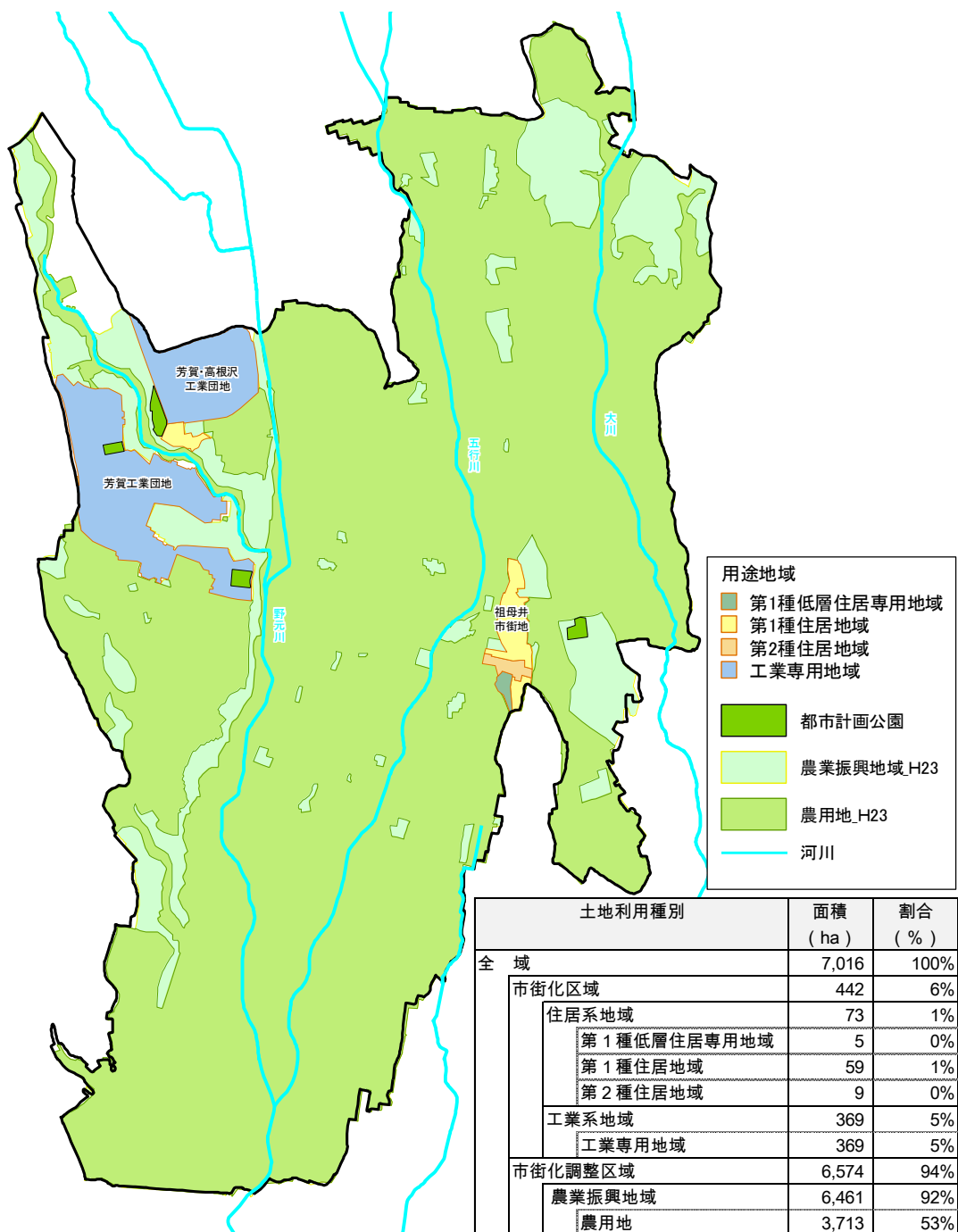
(3) 土地利用の状況

本町は、祖母井地区の住居系市街地と工業団地として整備された工業系市街地があり、これ以外の市街化調整区域内のほとんどが農業振興地域に位置づけられています。

市街化区域の面積は 442ha で町域の 6%を占め、住居系は 73ha (1%)、工業系は 369ha (5%) の内訳であり、それぞれ町の西端・東端に位置します。

農業振興地域の面積は 6,461ha で町域の 92%を占め、農用地は 3,713ha (53%) となっています。

【 土地利用の状況（市街化区域・農業振興地域） 】



#### (4) 町の産業の状況

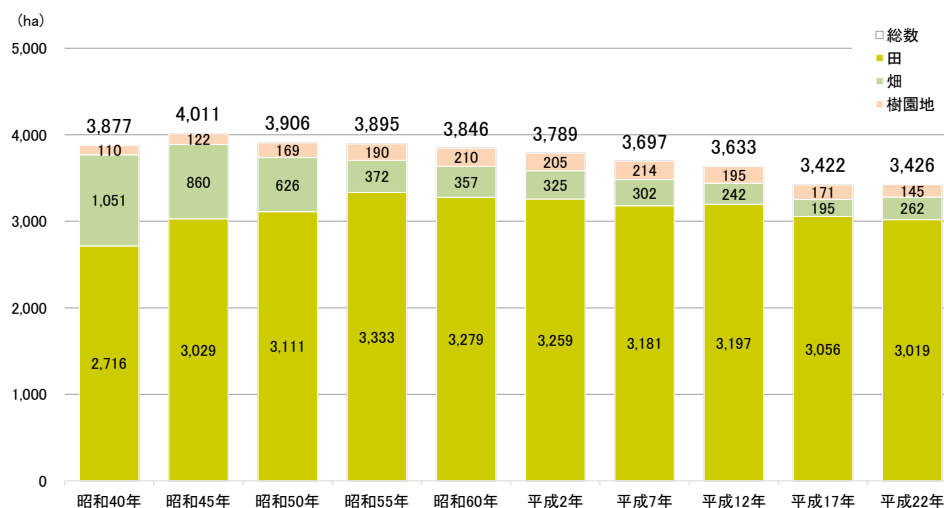
##### ① 農業

町の中央地帯には、五行川と野元川が流れており、昔から豊かな自然環境を生かした農業が盛んで、県内でも代表的な米どころとして知られる水田地帯が広がり、この水田地帯を挟むように東西に台地が連なっています。

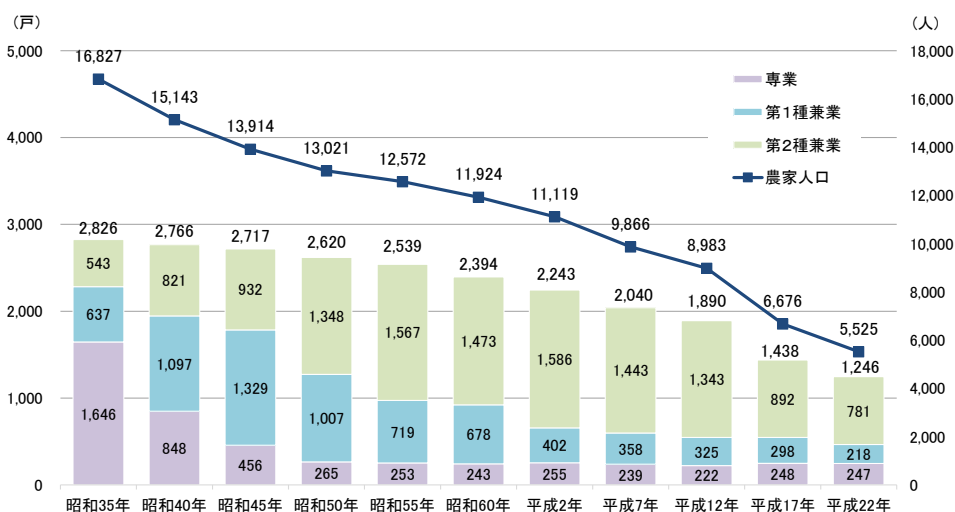
果樹や野菜類をはじめ、施設園芸、酪農などの都市近郊型農業が盛んで、特に幸水・豊水などの梨は、町を代表する特産品として、県内有数の生産地となっています。

近年、経営耕地面積はほぼ横ばいの推移となっている一方で、農業人口は大きく減少しています。

【 田・畑・樹園地別経営耕地面積の推移 】



【 農林業専兼業別農家数と農家人口の推移 】



出典：農業センサス（各年2月1日現在）

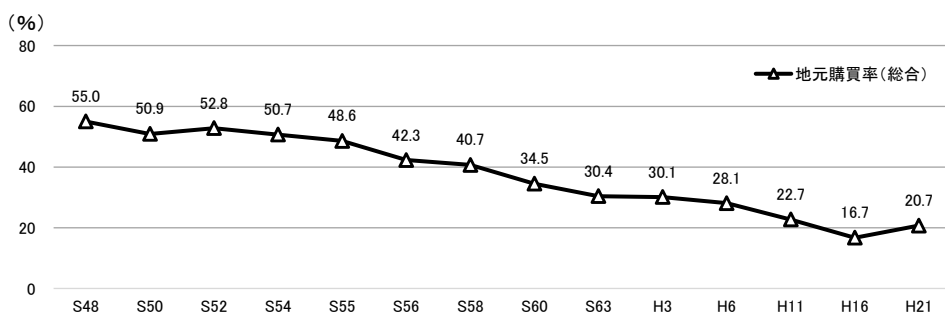
## ② 商業

町の商業は、近年、近隣に立地する大型商業施設への購買力の流出により、地元購買率が低下する傾向にあります。この対策として、町商工会の協力のもと、平成19年に祖母井南部土地区画整理事業に併せた商業集積地（モテナス芳賀）の整備を行い、核店舗となるスーパーを誘致し、地元商業者で構成する共同店舗を整備しています。



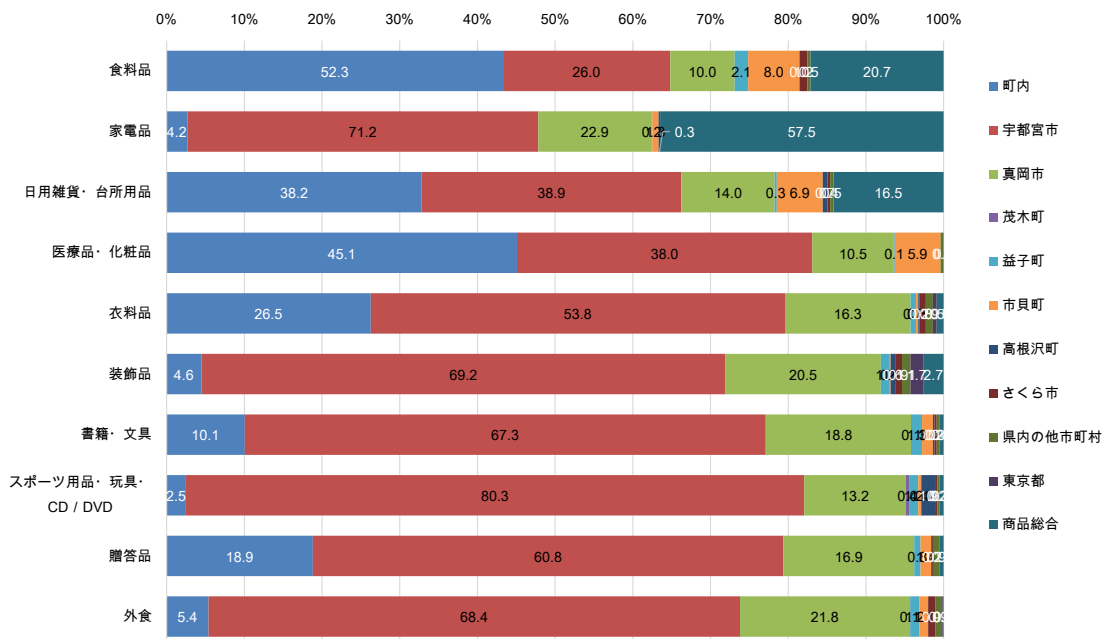
モテナス芳賀

【 芳賀町の地元購買率（総合）の推移 】



出典：商業統計調査

【 芳賀町の品目別地元購買率の状況（平成21年） 】

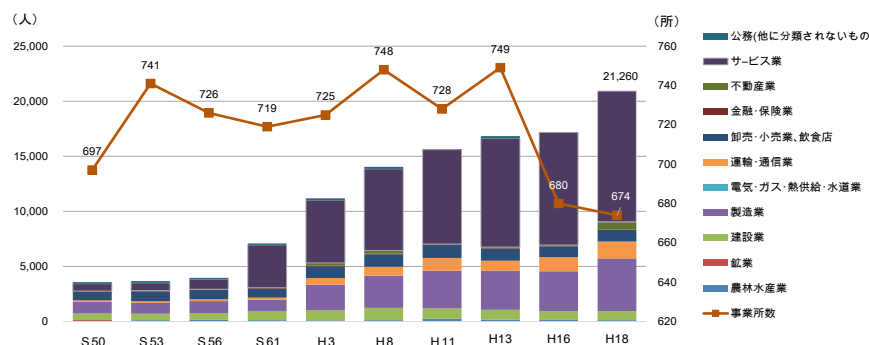


出典：平成21年経済センサス

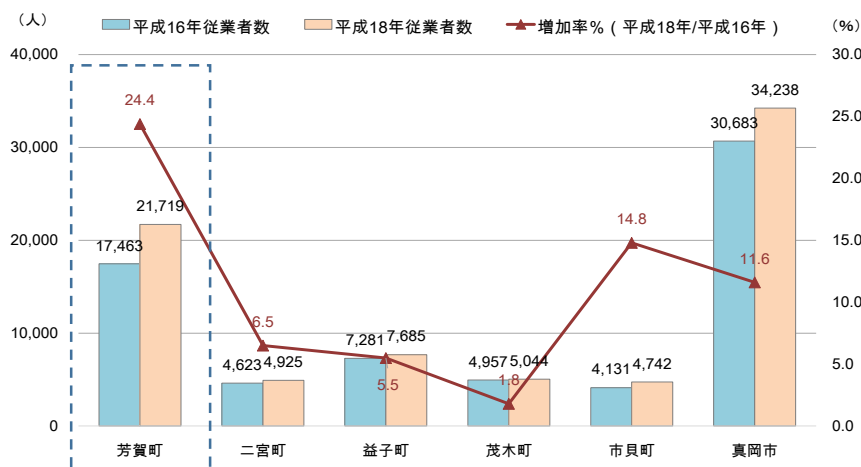
### ③ 工業

本町の北西部に造成された工業団地（芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地）により、特に自動車関連産業の集積が進み、地域経済の高度化・安定化に大きく貢献しています。そのため、平成16年から平成18年の従業員数の増加率は、芳賀郡の近隣市町と比して高い状況にあります。多くの優良企業が進出し、雇用機会の拡大・財政力の向上・地域社会の活力維持を支えているため、本町の製造品出荷額は、平成20年以降の減少から増加に転じている状況にあります。

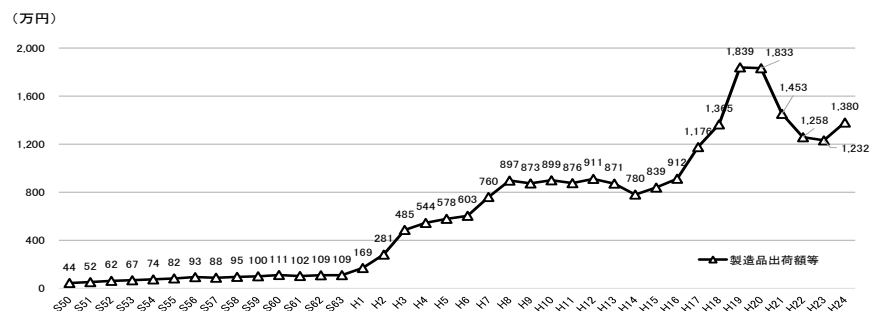
【 芳賀町の事業所数・従業者数の推移 】



【 従業者数の増加率の比較（平成16年・平成18年） 】



【 製造品出荷額の推移 】



出典：事業所統計調査

④ 観 光

町の観光は、歴史や文化など四季折々の見所が豊富であり、春は桜、夏は梨、秋は新米、冬はいちごと、地域自慢の風景や食材を活かしたイベントが開催され、主要な観光施設である「道の駅はが」や「芳賀温泉ロマンの湯」での買い物や温泉が魅力となっています。

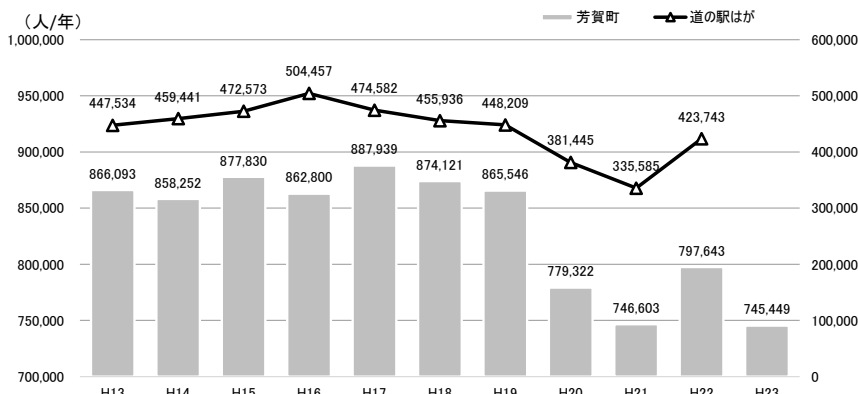
しかしながら、本町の観光入込客数は平成17年から減少が続き、平成22年に増加へ転じたものの平成23年には再び減少している。「道の駅はが」の年間入込客数も町全体と同様な傾向を示し、平成22年では年間当たり423,743人となっています。

【 芳賀町の観光施設の分布 】

施設名称
1 道の駅はが
2 芳賀温泉ロマンの湯
3 城興寺(延生地蔵尊)
4 金田果樹園
5 天満宮社務所
6 芳賀いちご園
7 長命寺
8 祖母井神社
9 芳賀町役場 B&G海洋センター
10 富士山自然公園
11 かしの森公園
12 崇真寺
13 常珍寺



【 芳賀町・道の駅はがの観光入込客数の推移 】



出典：栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果（H23 不明）

道の駅はが（資料：道の駅友遊はが利用者人数表）

### 3-2 人口の状況

#### (1) 総人口・年齢3区分人口・世帯数の推移

芳賀町の総人口は、平成27年10月1日現在では15,973人となっています。町成立以前の1950年（昭和25年）の20,677人をピークに、高度経済成長期の1970年まで大都市への労働力の流出が原因で人口減少が続きました。平成2年には17,610人にまで回復したものの、これ以降再び緩やかな減少局面に入り現在まで続いています。

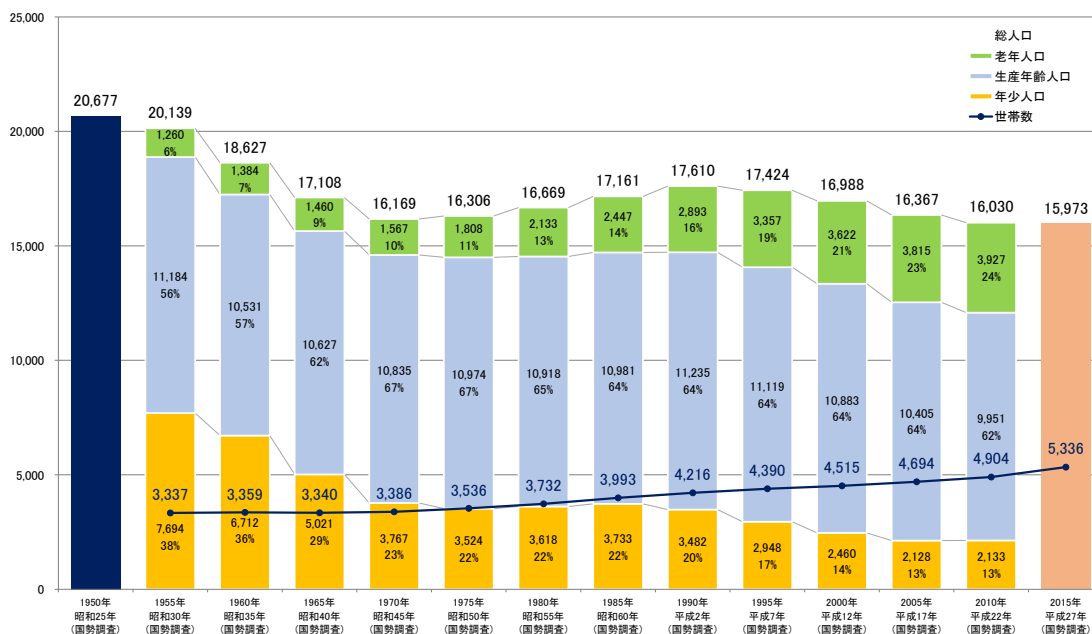
年齢3区分人口は、平成22年時点で年少人口2,133人（13%）、生産年齢人口9,951人（62%）、老年人口3,927人（24%）の内訳であり、増加傾向にある高齢化率\*は21%を超え“超高齢社会”の人口構成となっています。昭和40年から平成22年にかけて総人口が16,000人～17,000人の間で推移しているところ、年少人口の全体に占める割合は29%から13%へと大きく下降する一方、総人口に占める高齢者の割合は9%から24%へと上昇し、実数にして2.7倍にまで増加しています。

世帯数は、平成27年9月末日現在で5,336世帯となっており、総人口が減少傾向にあるなか微増傾向が長期的に続いています。

\*高齢化率：総人口に占める老年人口の割合をいう（＝老年人口÷総人口）

【 芳賀町の総人口・年齢3区分人口・世帯数の推移 】

（単位：人、世帯）



注) 昭和25年～平成27年：国勢調査結果を使用（各年10月1日現在）、平成27年の年齢3区分人口は未確定のため不掲載  
平成27年の世帯数は、住民基本台帳を使用（各年9月末日現在）

注) 総人口には未詳人口が含まれ、年齢3区分人口の合計が総人口と一致しない  
年少人口：0歳～14歳、生産年齢人口：15歳～64歳、老年人口：65歳以上

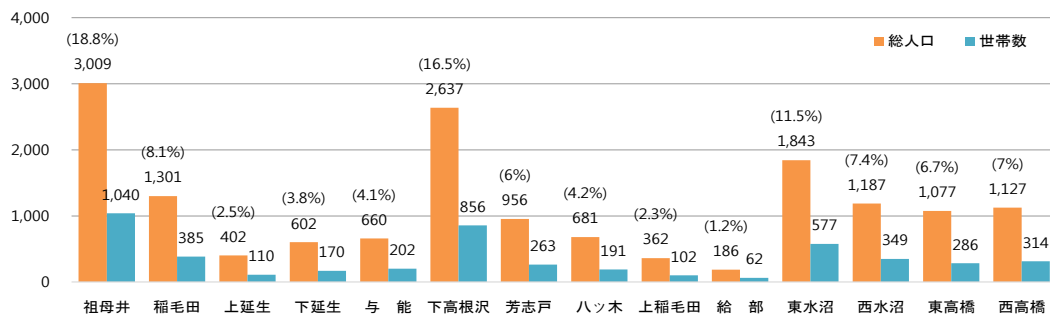


(2) 地域別人口の推移

大字別の人口をみると、町の中心地である祖母井が3,009人(18.8%)で最多であり、次いで、下高根沢2,637人(16.5%)、東水沼1,843人(11.5%)、稲毛田1,301人(8.1%)、西水沼1,187人(7.4%)、西高橋1,127人(7.0%)、東高橋1,077人(6.7%)の順となっています。

平成12年から平成22年までの10年間の大字別人口の推移については、土地区画整理事業が施行され宅地開発が行われている祖母井と八ツ木で増加がみられ、これ以外の地域では全て減少しています。

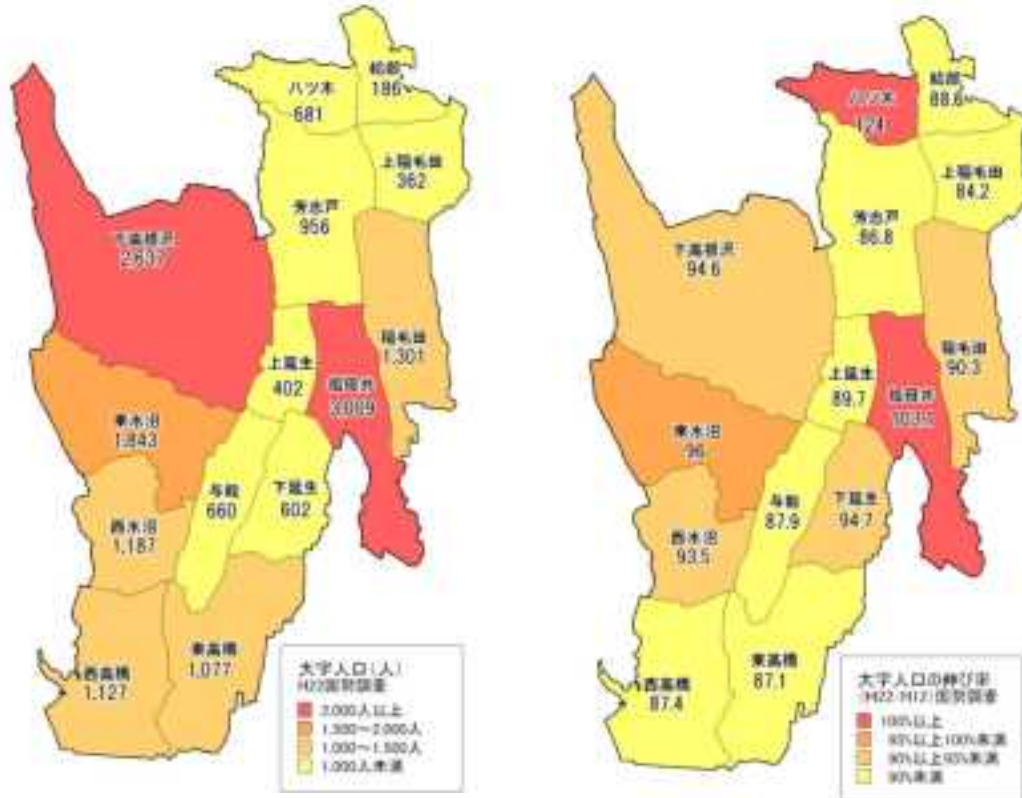
【 大字別人口（平成22年） 】 (単位：人、世帯)



【(左) 大字別人口（平成22年）、(右) 大字別人口の伸び率（平成22年/平成12年）】

(単位：人)

(単位：%)



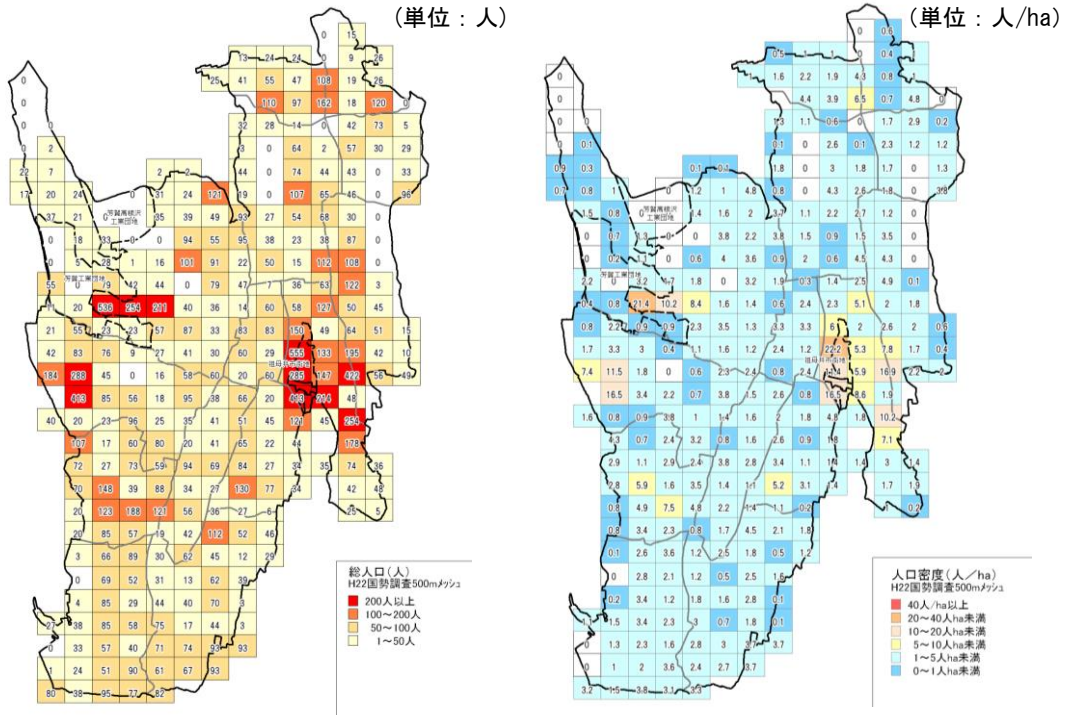
注) 打越新田⇒西高橋、北長島⇒西水沼、芳賀台⇒下高根沢に含める  
データの出所：国勢調査（平成12年・平成22年）



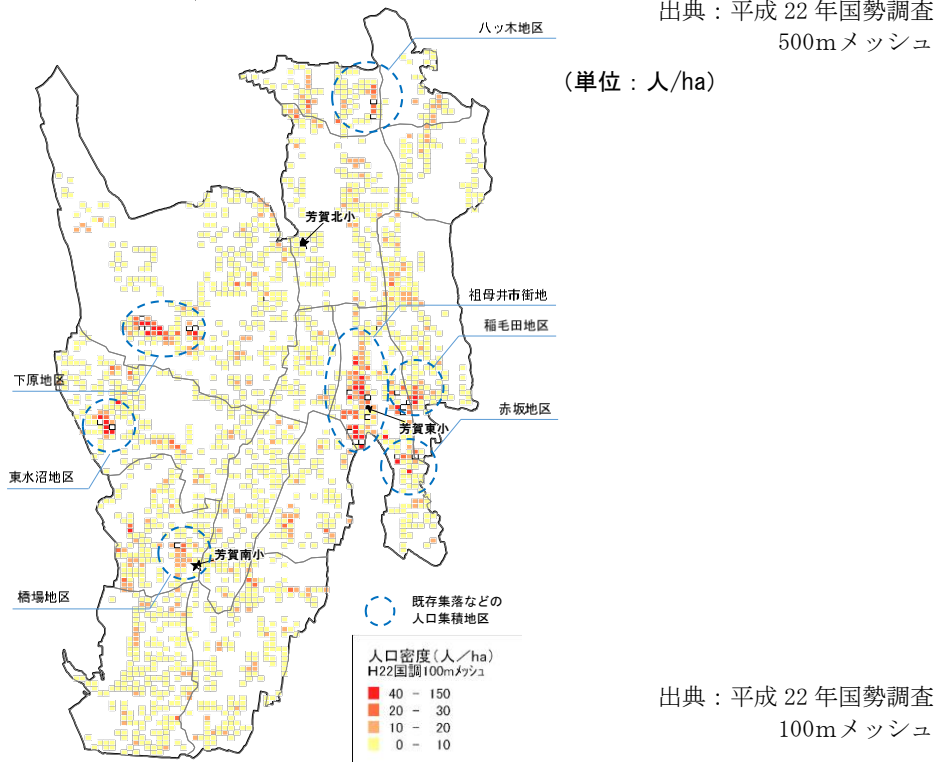
(3) 人口の分布状況

祖母井市街地周辺において、6.0人/ha～22.2人/ha人口密度で集積がみられます。  
 既存集落などの一定のまとまりのある住宅地が本町内に7地点ほど点在しており、  
 その中でも、祖母井市街地、芳賀工業団地に隣接する下原地区、橋場地区については、  
 都市計画マスタープランにおいて“生活拠点”として位置づけられています。

【 (左) 人口分布、(右) 人口密度、(下) 人口集積地の状況 】



出典：平成22年国勢調査  
500mメッシュ



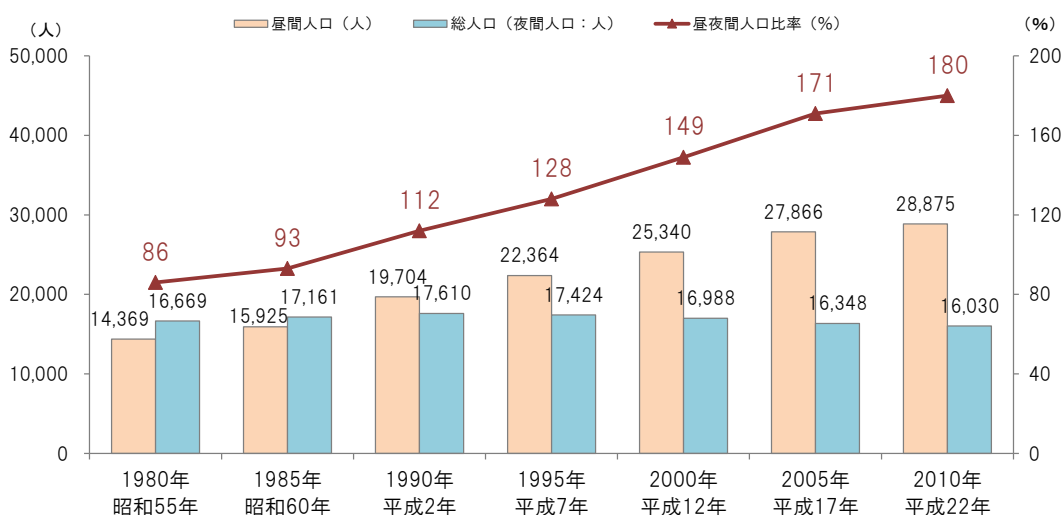
#### (4) 昼間人口の推移

本町では、夜間人口が減少していく一方、昼間人口は増加傾向を示しています。平成22(2010)年の昼間人口は28,875人であり、昼夜間人口比率\*は180%であることから、町外からの人口流入が多い地域といえます。

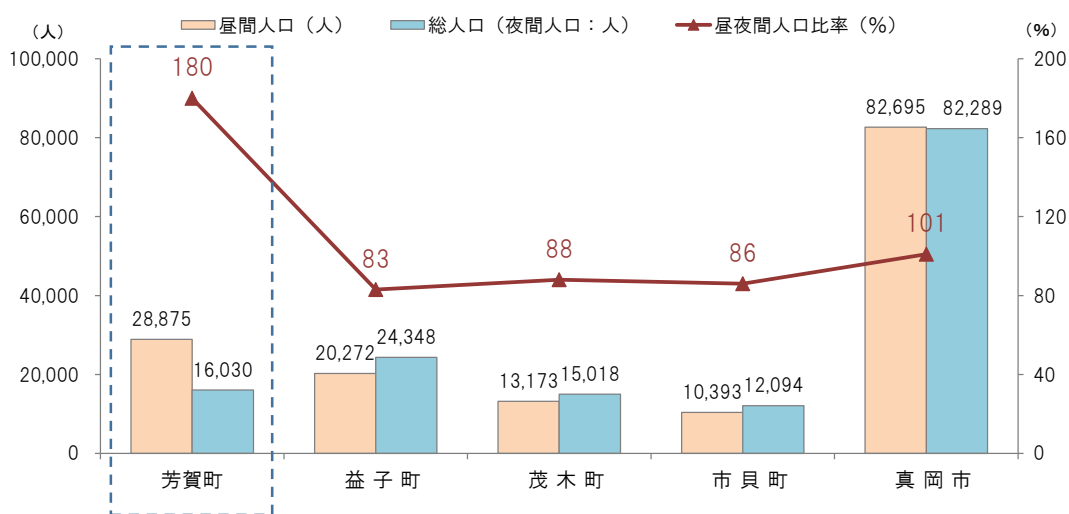
近隣市町間で比較すると、昼夜間比率が100%を超える地域は本町と真岡市のみであり、昼夜間人口比率でみると、本町は真岡市(101%)を超えて最も高い値となっています。芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地への通勤者や温泉施設への来客数などが主な要因と推察されます。

\*昼夜間人口比率=昼間人口÷夜間人口

【 芳賀町の昼間人口、昼夜間人口比率の推移 】



【 近隣市町の昼夜間人口比率の比較 】



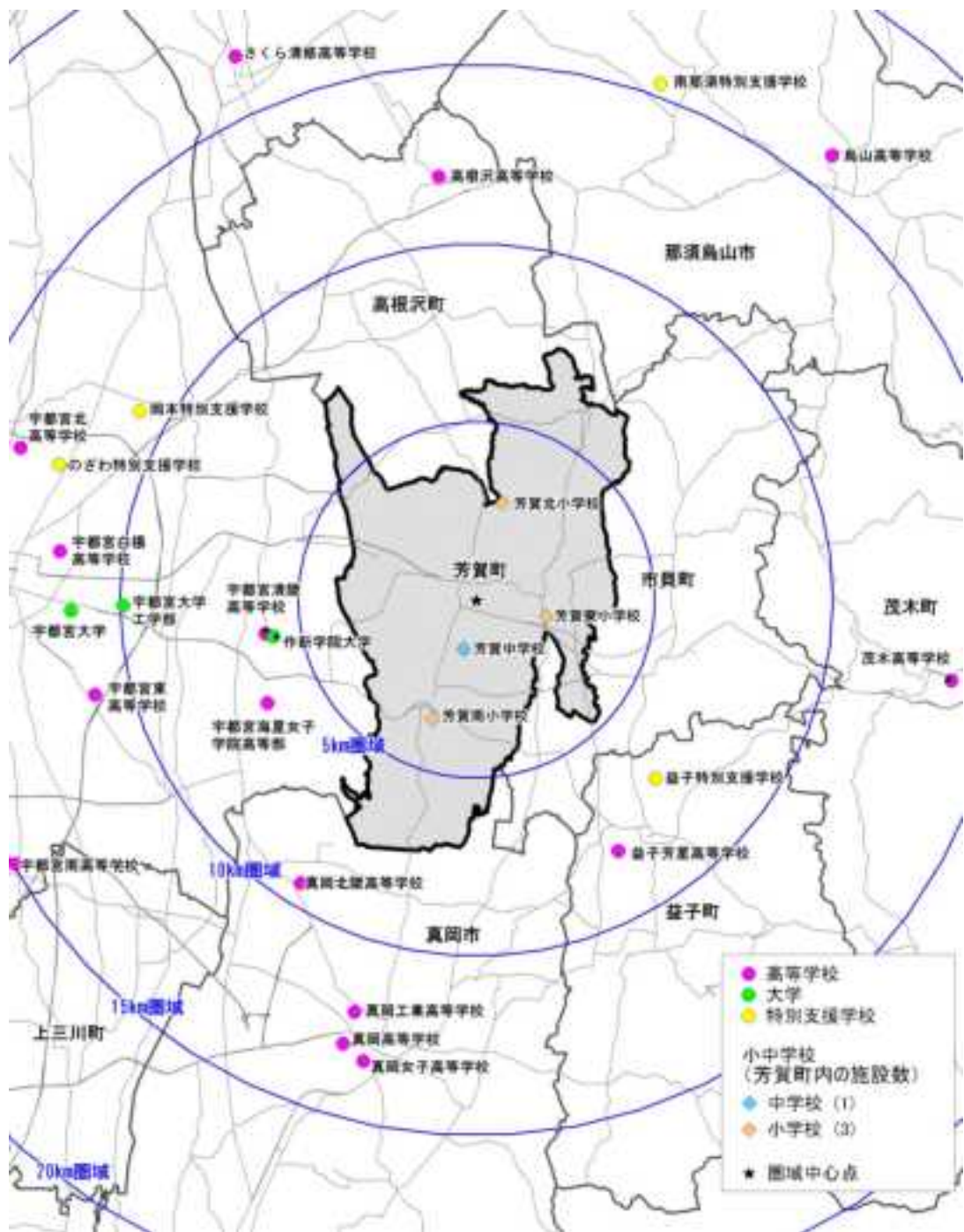
出典：平成22年国勢調査

### 3-3 施設の立地状況

#### (1) 学校施設

学校施設は、本町内に小学校が3校、中学校が1校あり、高等学校は無く、近隣市町にある施設まで公共交通（真岡鐵道や路線バスなど）や自転車による移動手段で通学している状況にあります。高等学校は、5～10km圏域に4校、10km～15km圏域に18校立地しており、高校生の日常の生活圏は近隣市町にあります。

【 芳賀町及び近隣市町における学校施設の分布 】

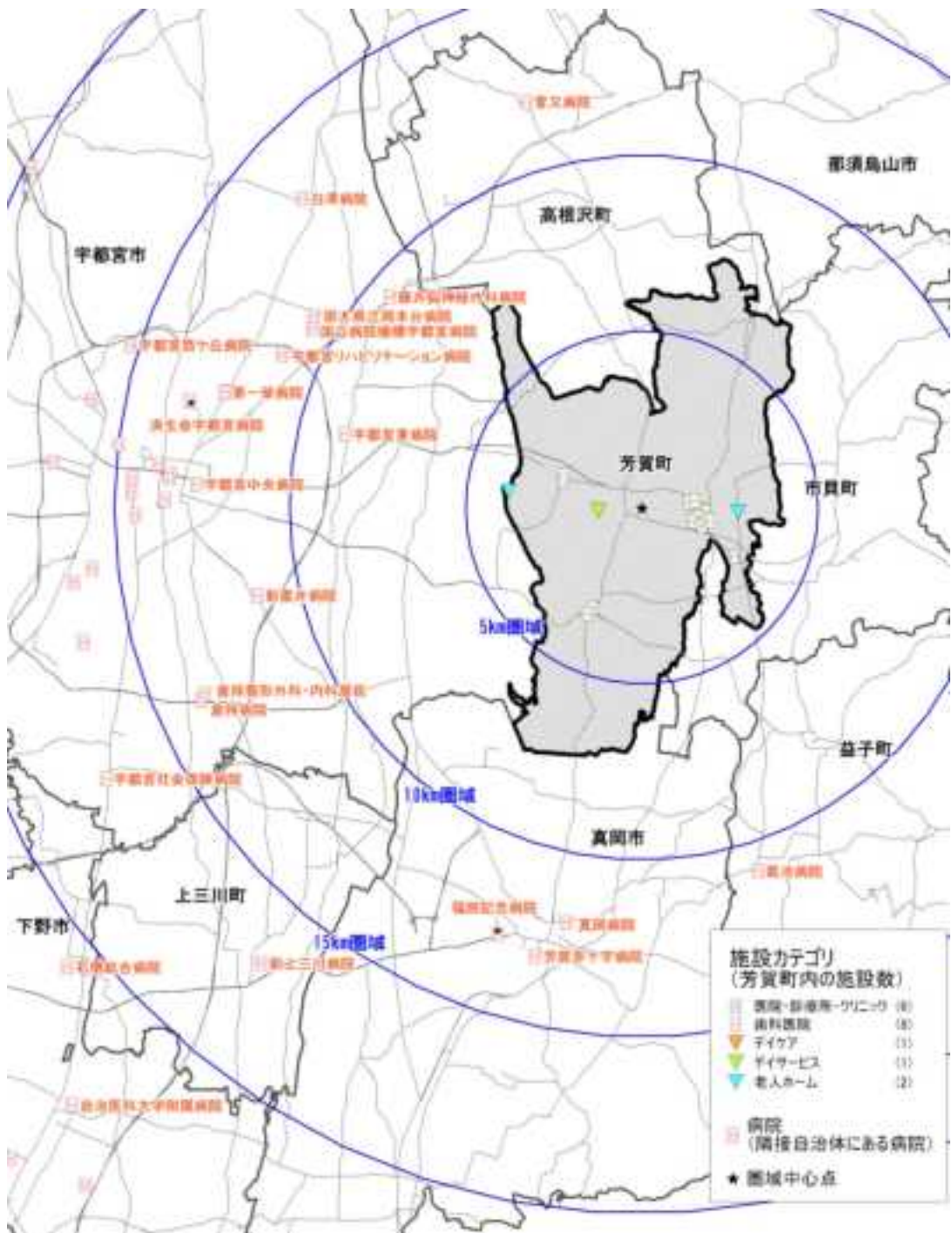


## (2) 医療施設

本町には、医院や診療所などの小規模な医療施設が 14 施設立地しています。

本町には小児科や産婦人科が無く、病院（病床数 20 床以上）も立地していない状況にあります。規模の大きな病院は、宇都宮市、真岡市など隣接市町にあり、これらの施設は芳賀町の重心から 10 k m 圏内に 2 施設、15 k m 圏内に 23 施設立地しています。

【 芳賀町及び近隣市町における医療施設の分布 】

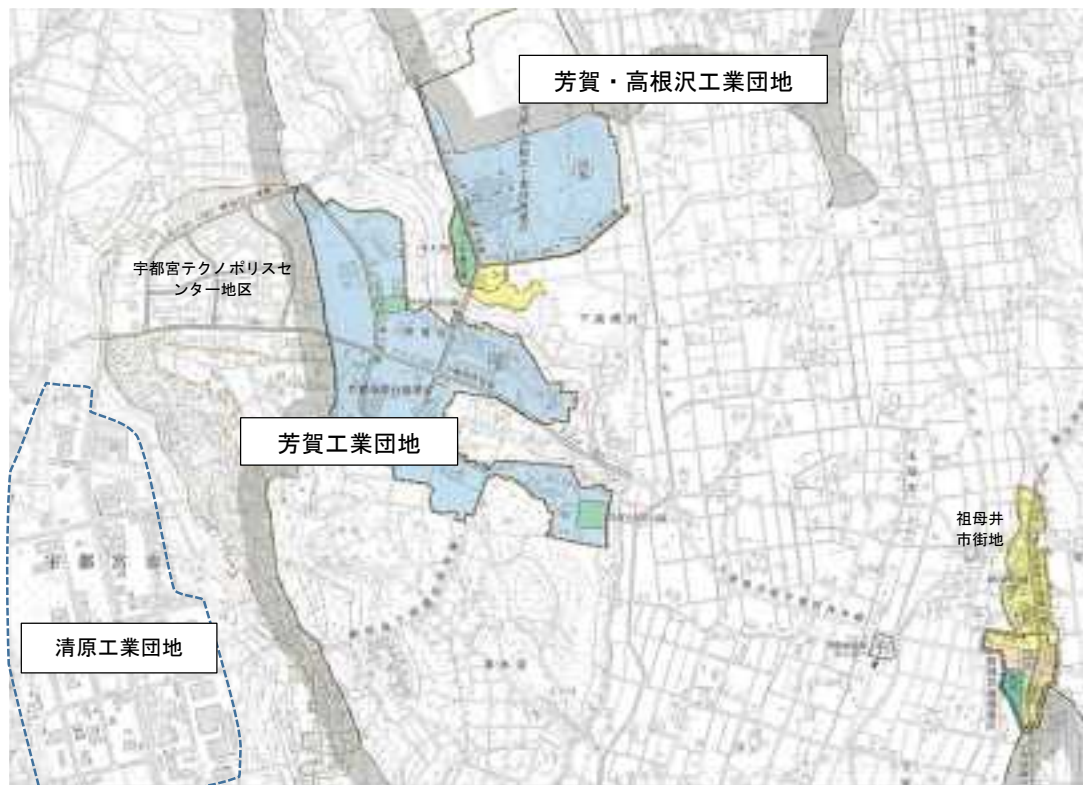


### (3) 工業施設

本町には、芳賀工業団地（248ha）が標高 130m前後で南方に緩く傾斜した平坦地に立地し、さらに、北東 500mの高根沢町との行政境には芳賀・高根沢工業団地（226ha、うち芳賀町 117ha）が立地しています。西方 3kmの宇都宮市域には、内陸型工業団地で最大規模を誇る清原工業団地（387ha：従業者数約 12,900\*人）が立地しています。

\* 一般社団法人清原工業団地総合管理協会HPに基づく（平成 27 年 8 月現在の従業者数）

#### 【 工業団地の位置図 】



## 《芳賀工業団地》

芳賀工業団地は東京から 100km 圏の豊かな水と緑と花にあふれた芳賀町に位置し、現在ではその優れた立地環境を活かし約 100 社（テナント企業含む）の優良企業が立地しています。

芳賀工業団地は、首都圏整備法による都市開発地区として芳賀西部台地土地区画整理事業と栃木県土地開発公社の共同事業により造成が行われました。この工業団地は、工業専用地区として造成した総面積 248.4ha の内陸型工業団地であり、工業団地の北部に造成した 226.4ha の芳賀・高根沢工業団地とともに高度な技術を有する企業や、研究所などの立地が進み、栃木県高度産業集積地域の中核工業団地としての役割を担っています。また、平成 20 年 6 月には、企業立地促進法に基づく栃木県産業集積活性化基本計画の「重点促進区域」に指定され、工場立地法の特例措置（緑地面積率・環境施設面積率の緩和）を適用した工業団地となっています。

所在地	栃木県芳賀郡芳賀町芳賀台
面積	2,484,169 m <sup>2</sup> （民有地 1,715,132 m <sup>2</sup> を含む）
用途指定	工業専用地域（昭和 49 年 12 月 20 日）
建築基準法	建ぺい率 60/100、容積率 200/100
緑地面積率	敷地面積の 10%以上
環境施設面積率	敷地面積の 15%以上（緑地含み可）
事業所	96 社
従業員数	9,557 人（平成 25 年現在）

## 《芳賀・高根沢工業団地》

芳賀・高根沢工業団地（うち芳賀町 117.3ha）は、芳賀工業団地とともに高度な技術を有する企業や、研究所などの立地が進み、栃木県高度産業集積地域の中核工業団地としての役割を担っています。

所在地	栃木県芳賀郡芳賀町下高根沢
面積	2,263,600 m <sup>2</sup> （工場用地 2,091,500 m <sup>2</sup> ）
事業所	4 社
従業員数	12,072 人（平成 25 年現在）

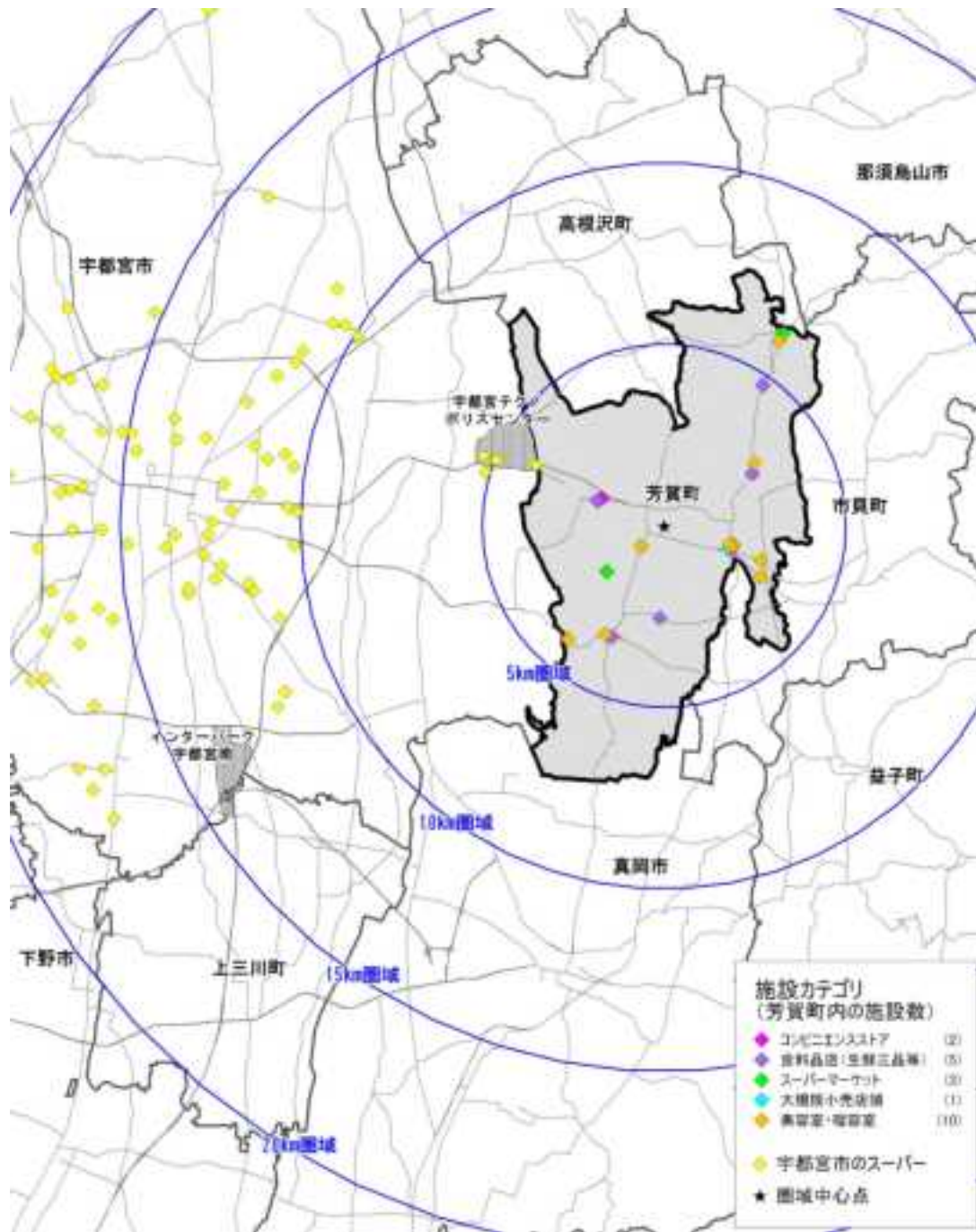


(4) 商業施設

本町内には、食料品やスーパーなど生活品の買い回りができる商店などが16施設あり、祖母井市街地に集中的に立地しています。近年、宇都宮テクノポリスセンター地区（ゆいの杜）に大規模な商業施設の進出がみられ、町民の生活の中でも近接立地する当該施設の利用機会が増えるなど、生活圏は宇都宮市の東部地域へと拡大しています。

その他、身の回り品や流行商品などが購入できる大規模な商業施設は立地していないため、主に宇都宮市、真岡市に立地する施設が利用されています。

【 商業施設の分布状況 】



### 3-4 道路網の状況

#### (1) 町内の国道・県道の整備率

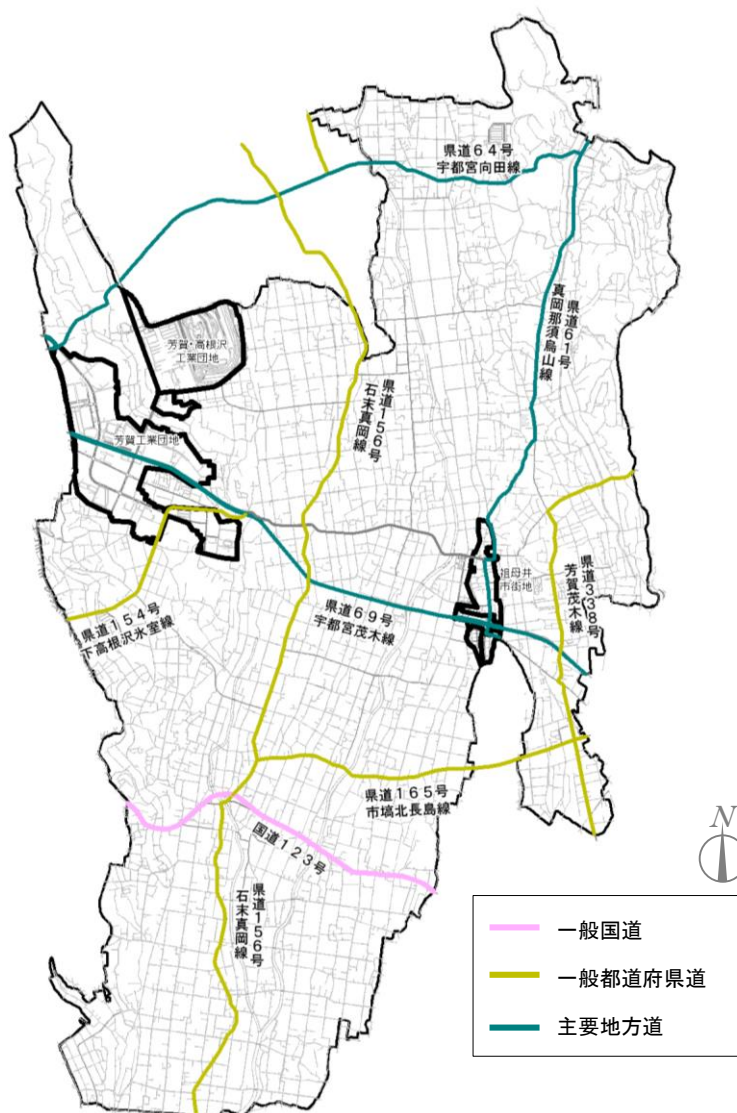
本町における一般国道及び県道の改良率は 98.7%、舗装延長に対する整備率は 100.0%となっています。

【 芳賀町内の国道・県道の整備状況 】

(単位:m、%)

一般国道	主要地方道	一般県道	計	改良済延長	改良率
4,805	21,199	22,180	48,184	47,561	98.7%
				舗装延長	舗装率
				48,184	100.0%

出典：栃木県統計年鑑（平成 26 年）



(2) 町道の整備率

本町の町道（1級・2級・その他の道路を含む）の改良率は、92.8%、舗装率は91.3%となっています。

本町の人口1人当たりの延長や自動車保有台数当たりの実延長は、栃木県に比べ高い水準にあります。

【 町道の整備状況 】

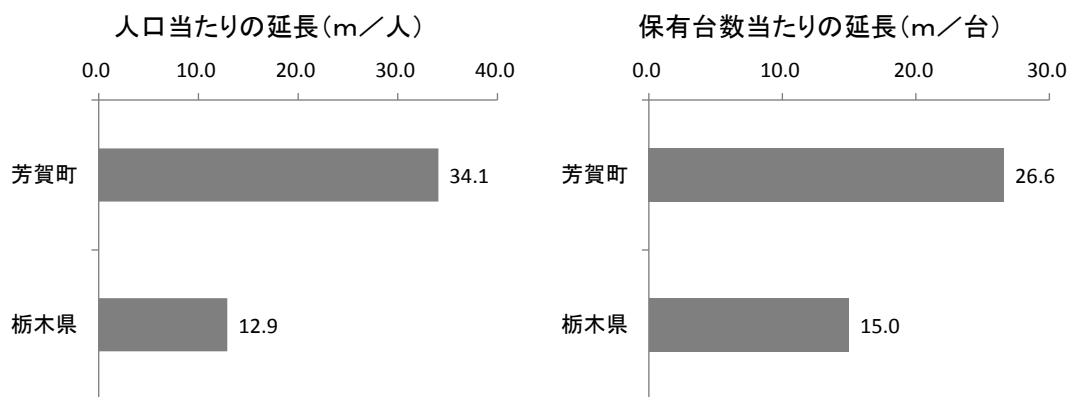
(単位:m、%)

1級	2級	その他	計	改良済延長	改良率
45,416	51,385	375,510	472,311	438,496	92.8%
				舗装延長	舗装率
				431,401	91.3%

出典：栃木県統計年鑑（平成26年）

【 人口当たりの延長・保有台数当たりの延長 】

市町村道	延長 (km)	人口 (人)	自動車保有台数 (台)	人口1人当たりの延長 (m/人)	保有台数当たりの延長 (m/台)
芳賀町	520	15,277	19,568	34.1	26.6
栃木県	25,528	1,978,327	1,704,119	12.9	15.0



出典：自動車保有台数は一般財団法人自動車検査登録情報協会「都道府県別・車種別保有台数表」

注) 延長：栃木県統計年鑑（平成26年4月現在）

芳賀町の人口：毎月人口（平成27年3月現在）

栃木県の人口：栃木県毎月人口推計月報（平成27年3月現在）

自動車保有台数：栃木県（平成27年3月現在）、芳賀町（平成24年3月現在）

### (3) 都市計画道路の整備状況

本町の都市計画道路は6路線あるうち5路線は整備済みとなっており、残す3・4・502号祖母井中央通りは整備率36.2%の状況となっています。

なお、都市計画マスタープランにおいて、まちづくりとの関連の中で必要性が生じた場合には、都市計画道路の未整備箇所の見直しも視野に入れ整備を推進することとしています。

#### 【 都市計画道路の整備状況（平成27年3月現在） 】

No.	番号	路線名	代表幅員	総延長	整備率
①	3・2・3	宇都宮芳賀線	30.0m	2,560m	100%
②	3・2・501	大塚下原線	30.0m	2,900m	100%
③	3・3・4	台の原下原線	25.0m	2,727m	100%
④	3・4・130	野高谷大塚線	18.0m	107m	100%
⑤	3・4・501	上山下岡田線	16.0m	1,300m	100%
⑥	3・4・502	祖母井中央通り	17.0m	2,070m	36.2%



宇都宮芳賀線



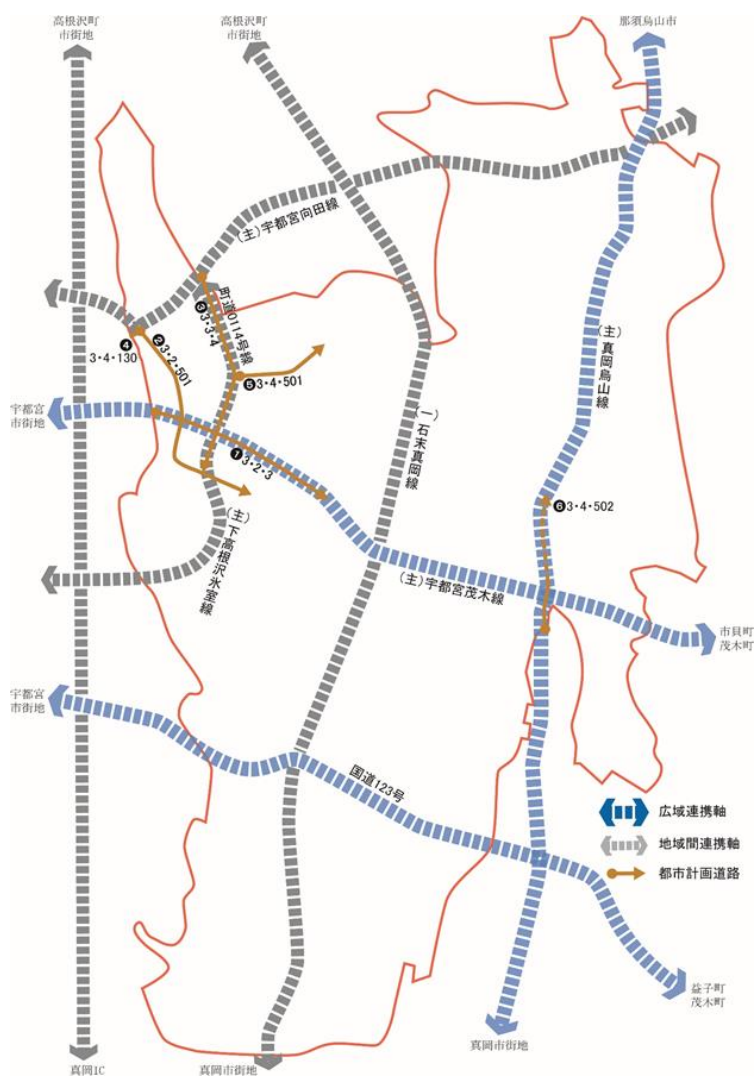
大塚下原線



台の原下原線



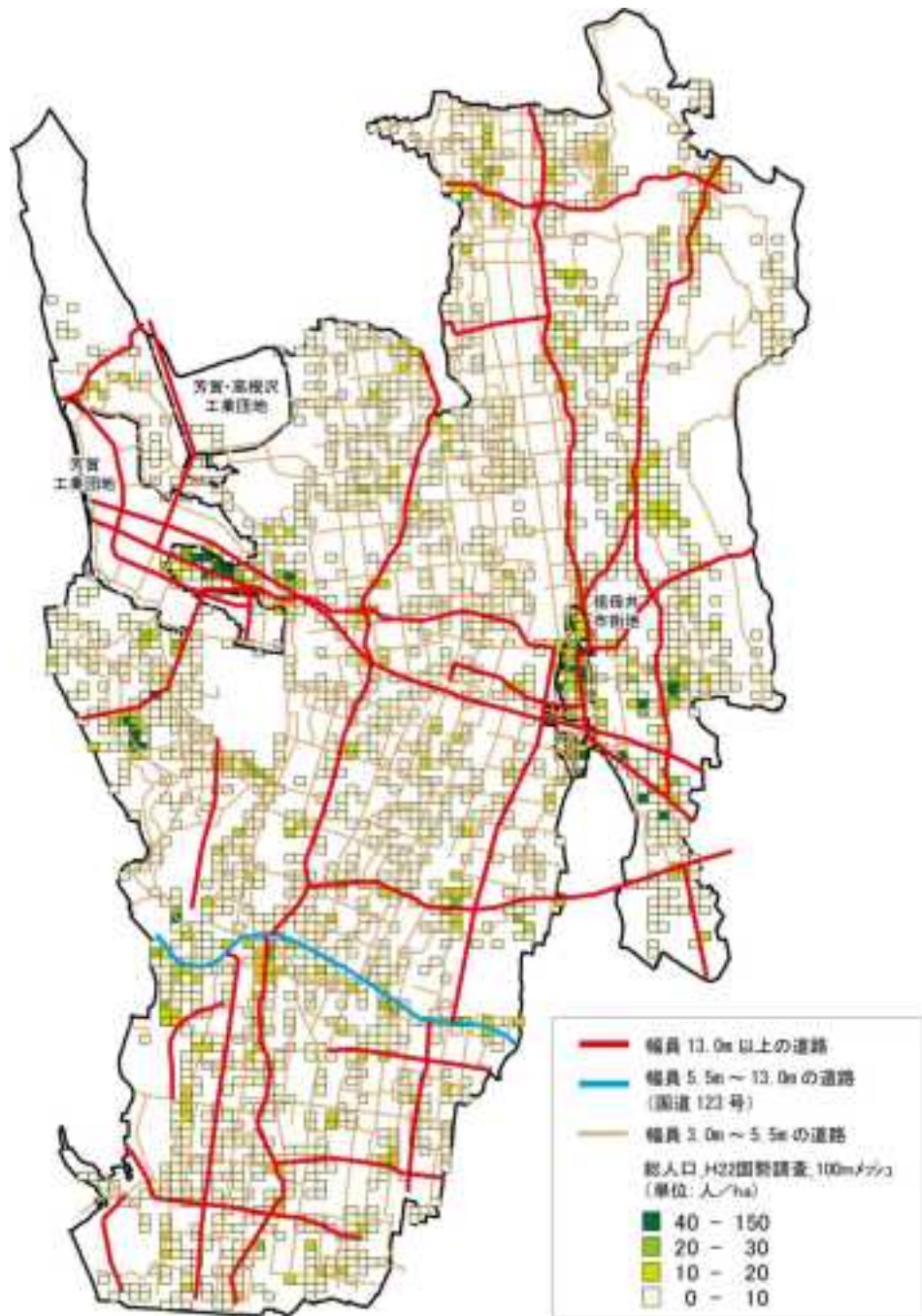
祖母井中央通り



(4) 道路幅員の状況

道路の防災機能の観点から、道路幅員は救急搬送車両・消防車両の進入できる道路幅（一般的には4.0m以上）が必要とされるなか、人口密度の高い祖母井市街地では、土地区画整理事業が進められ延焼遮断などの防災機能となる都市基盤が整っている状況にあるものの、郊外部の既存集落においては3.0m～5.5mの町道がほとんどを占めています。

【 道路幅員の現況図 】



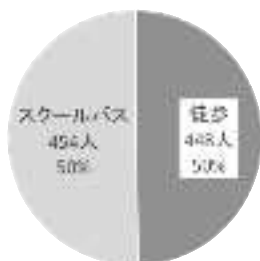
### (5) 歩道の整備状況

本町では、市街地や小中学校周辺の通学路など主要な場所において両側歩道または片側歩道が一定程度整備されているものの、歩道のある道路が少ない状況にあります。また、歩道があっても幅員の狭い道路や段差があり使いづらい道路などがみられます。

#### 【 小学校の通学路と歩道の設置状況 】

\* 各小学校の  
【徒歩通学数／全校生徒数】

合計 【448人／902人】  
50%／100%



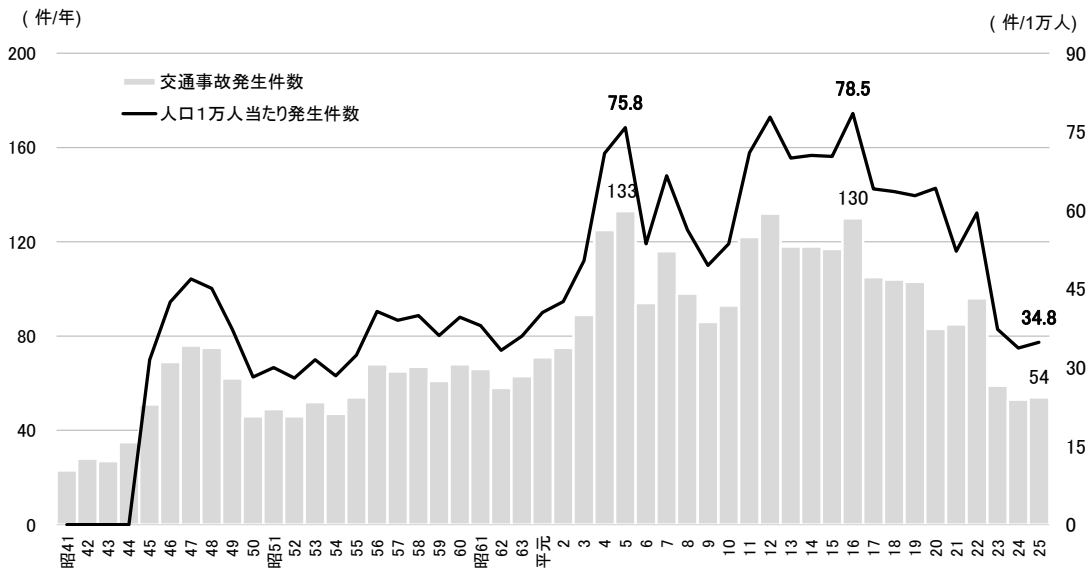
(6) 交通事故の状況

本町では、平成5年に年間133件あった交通事故発生件数は、これ以降減少し平成25年には54件にまで低下しました。

人口1万人当たりの交通事故発生件数は、平成25年時点で34.8件となっており、栃木県の40.4件（平成24年時点）より低い水準にあります。

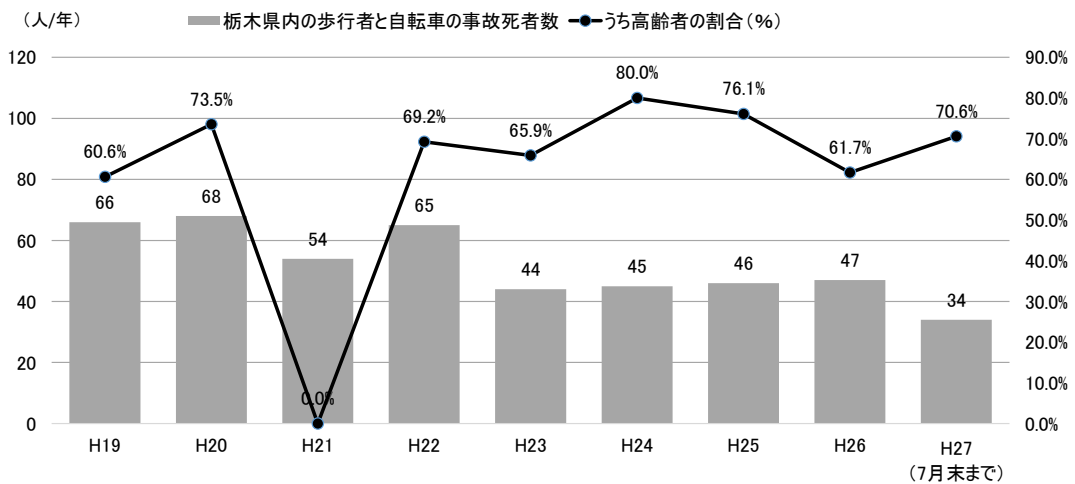
栃木県の歩行者と自転車の事故死者数は減少傾向にあるものの、これに占める高齢者の割合は70%ほどで横ばいに推移している状況にあります。今後さらに進行する高齢化を踏まえると、歩行者と自転車の交通安全性の確保、高齢者の安全に移動できる環境づくりが求められます。

【 芳賀町内の交通事故発生件数 】



出典：真岡警察署調

【 栃木県内の歩行者と自転車の交通事故死者数の推移 】



注) 平成21年における高齢者の歩行者と自転車の交通事故死者数の値は不明

出典：栃木県HP（状態別交通事故死者数）

【 芳賀町の交通事故マップ 】



注) 2014年1月4日～2016年1月31日までの事故件数を表示

出典：栃木県警察交通事故マップ（ルリちゃんパトロールまっぷ）



(7) 自動車交通量・道路混雑の状況

① 自動車交通量

本町の自動車交通量は、平成17年から平成22年にかけて全体的には減少傾向にあるといえます。なお、宇都宮向田線と宇都宮茂木線において見られる顕著な増加は、工業団地の就業者数の伸びや宇都宮テクノポリスセンター地区（ゆいの杜）の基盤整備が進展したことによる影響と推察されます。

【 芳賀町内の交通量の伸び率 】

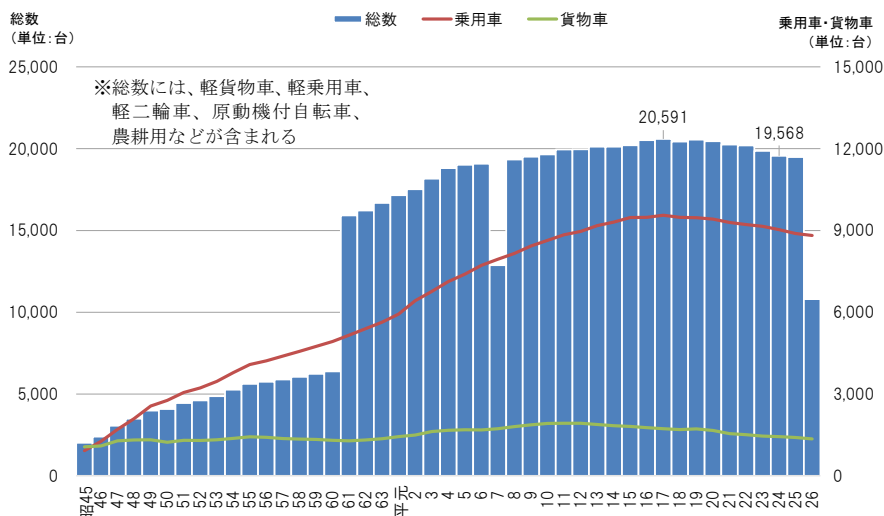
区間種別	調査単位 区間番号	24時間交通量		交通量の伸び率 (H22/H17)	H22 混雑度
		H17	H22		
国道123号	10820	14,164	11,669	82.4%	1.34
宇都宮向田線	42070	4,135	6,527	157.8%	0.88
宇都宮茂木線	42260	12,977	15,934	122.8%	0.74
宇都宮茂木線	42280	6,338	3,537	55.8%	0.29
下高根沢氷室線	60710	10,672	8,510	79.7%	1.1
上根北長島線	60910	6,244	5,661	90.7%	0.68
真岡那須烏山線	41870	7,797	6,769	86.8%	0.67
真岡那須烏山線	41880	2,419	2,726	112.7%	0.28
石末真岡線	60740	4,669	4,626	99.1%	0.5
石末真岡線	60750	4,768	4,386	92.0%	0.85
芳賀茂木線	63300	853	839	98.4%	0.13

出典：道路交通センサス（平成17年、平成22年）

芳賀町の自家用車保有台数の推移

本町の自動車運転免許保有者数は、昭和から平成にかけて急増してきましたが、平成17年以降は減少傾向で推移しています。

【 芳賀町の自家用車保有台数の推移 】



注) 平成8年、平成26年の乗用車・貨物車以外のデータは不明

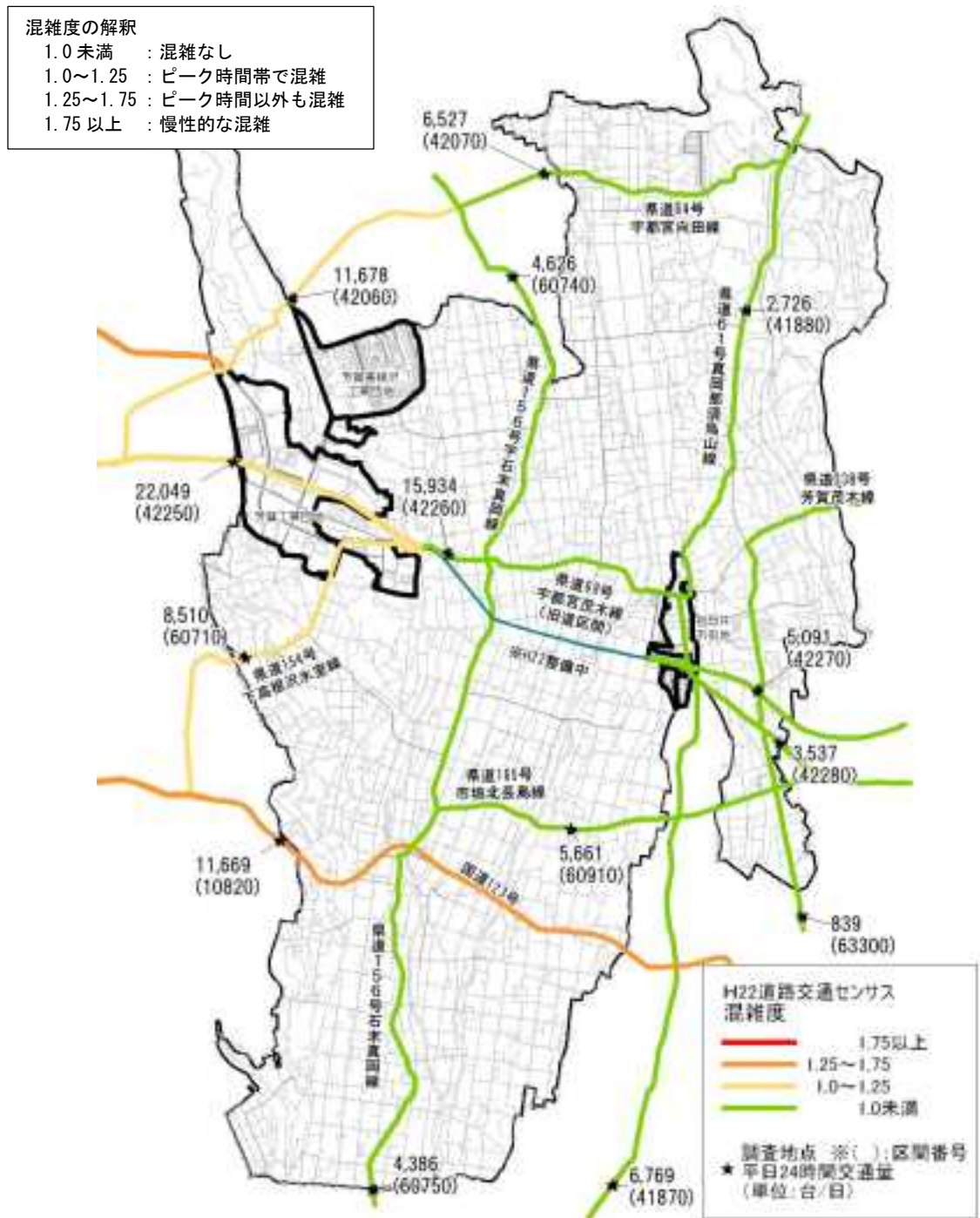
出典：栃木県統計年鑑

## ② 道路の混雑度

本町の道路の混雑状況については、広域的な幹線道路である国道123号において高い混雑度\*がみられ、また、工業団地以西の宇都宮向田線及び宇都宮茂木線で混雑がみられます。工業団地以外の町内道路において混雑は発生していない状況にあります。

\*混雑度＝平日24時間交通量÷交通容量

【 主要道路の混雑状況 】



出典：平成22年道路交通センサス

### ③ 交通渋滞

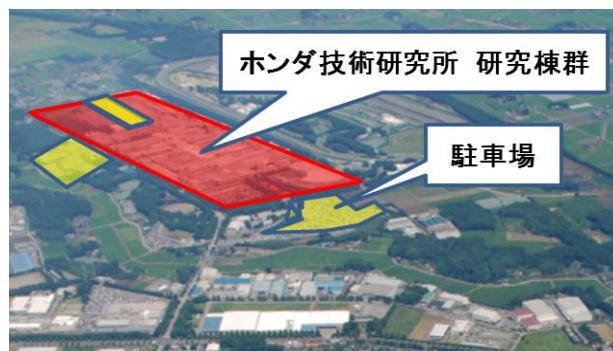
本町では、芳賀工業団地から芳賀・高根沢工業団地へ向かう町道において、通勤時間帯における交通渋滞が発生しています。これは、主に、企業駐車場への集中交通量が原因で発生するもので、駐車場出入口の直近交差点から長蛇の列が続き、宇都宮茂木線にまで影響を与えている状況が見られます。

#### 【 芳賀工業団地及び芳賀・高根沢工業団地における交通渋滞 】

##### ■ 芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地周辺での交通渋滞状況



##### ■ 工業団地における駐車場と通勤先の事業所の位置関係（一例）



出典：芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

《JR宇都宮駅東口における企業通勤バス導入の背景》

清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地は、実に約3万人の従業者数を誇る県内有数の企業集積地であることから、通勤時における交通渋滞が問題となってきました。これまで、芳賀町、宇都宮市においては企業活動を支えるため、国や県と連携しながら、宇都宮芳賀バイパス、板戸大橋（宇都宮市鬼怒川渡河道路）、鬼怒テクノ通りなどの道路整備を行ってきました。また、工業団地企業においても、企業努力により、時差出勤の導入や通勤バスの運行などの渋滞対策が行われてきた結果、以前ほどの深刻な交通渋滞はみられなくなりました。しかしながら、依然として交通渋滞は無くならない状況から、渋滞解消策としてLRT導入の機運が高まっており、現在、その整備事業に係わる取り組みが進められているところです。

■ JR宇都宮駅東口の企業通勤バス

工業団地企業においては、JR宇都宮東口から自社までの通勤バスを運行しています。



■ 企業通勤バスの運行本数（清原、芳賀、芳賀・高根沢工業団地に関するもの）

バス停 番号	行き先：企業名		平日の運行本数			
			日運行本数(本/日)		ピーク時運行本数(本/時)	
			行き先別	計	時間	本数
①	キャノン	清原工業団地	40	63	6	8
	HONDA	芳賀・高根沢工業団地	23		7	3
②	キャノン	清原工業団地	40	53	6	8
	HONDA	芳賀・高根沢工業団地	※①と共有		※①と共有	※①と共有
	中外製薬	清原工業団地	13		7,18,19	2
⑤	HONDA	芳賀・高根沢工業団地	27	27	7	10
⑥						
合計			143			

注) ①: 平成26年8月1日現在の時刻表より  
 ②: 平成26年8月1日現在の時刻表より  
 ⑤: 平成27年1月5日現在の時刻表より  
 ⑥: 平成27年1月5日現在の時刻表より

(8) 防災対策（避難場所、避難経路）の状況

本町では、鬼怒川・五行川の浸水想定区域や土砂災害警戒区域の指定があることから、急傾斜地及び河川沿いの低地で溢水・湛水などの災害の発生する恐れのある箇所については、その環境の保全を図ることとしています。主要な国道・県道などの道路網を利用した避難方向の目安を区域ごとに示したハザードマップを作成し、町民への情報提供を行っています。

栃木県地域防災計画（震災対策編：平成22年6月）においては、本町内に緊急輸送道路が3路線（第1次緊急輸送道路：国道123号、第2次緊急輸送道路：宇都宮茂木線、第3次緊急輸送道路：真岡那須烏山線）指定されています。

【 芳賀町の浸水想定区域・土砂災害区域・緊急輸送道路の指定状況 】



芳賀町  
鬼怒川・五行川洪水ハザードマップ



**緊急輸送道路の定義**  
 →大規模震災発生時に、被災地域へ応急対策活動人員、救援物資等が迅速かつ確実に輸送できるようにするための道路

- ◆第1次緊急輸送道路：国道123号
  - ・ 県庁所在地、地方中心都市を連絡する道路
  - ・ 県内を縦貫し隣接県に連絡する広域幹線道路
- ◆第2次緊急輸送道路：宇都宮茂木線
  - ・ 第1次緊急輸送道路と市町役場、地方合同庁舎等の主要な施設を連絡する道路
- ◆第3次緊急輸送道路：真岡那須烏山線
  - ・ 第1次、第2次緊急輸送道路の機能を補完する道路

※「栃木県地域防災計画（震災対策編：平成22年6月）」より

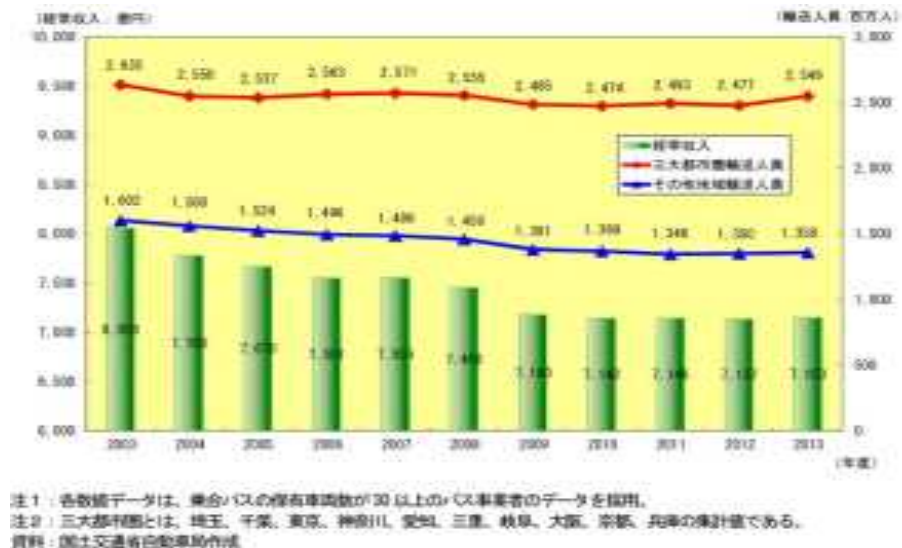
### 3-5 公共交通の状況

#### (1) 乗合バスの利用状況の推移

乗合バスの輸送人員及び収入は、中心市街地の空洞化などの都市構造の変化やモータリゼーションの進展に伴う自家用自動車の普及などにより、依然として地方部を中心に輸送需要が減少している状況にあり、乗合バスを取り巻く環境は極めて厳しい状況にあります。国が示すデータによると、一般路線バス事業者が運行する約4分の3の系統が赤字系統であり、事業者全体としても約4分の3が赤字事業者とされ、路線廃止が続いているほか、一般路線バス事業者の経営破綻も各地で起きています。

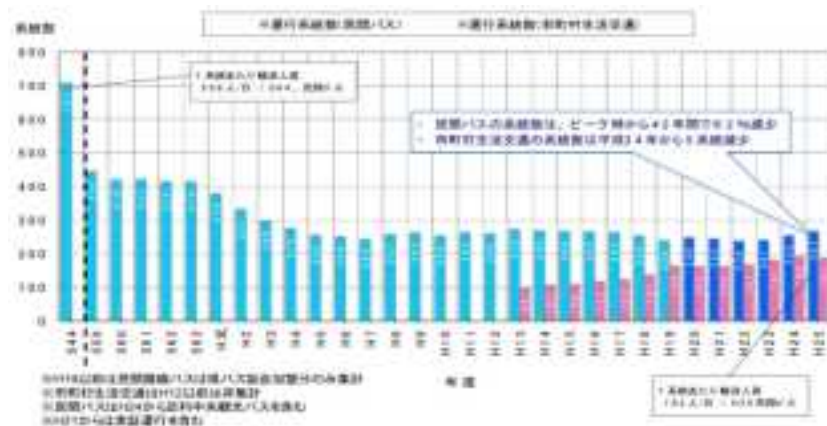
栃木県内においても、民間バス路線の系統数は昭和44年のピークから平成25年の現在では62%にまで落ち込み、近年、市町村が運営する生活交通の系統数も減少傾向となっていることが示されています。

【 一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移 】



出典：(平成26年度交通の動向 平成27年度交通施策 要旨)

【 栃木県内の乗合バスなどの輸送人員・系統数の推移 】



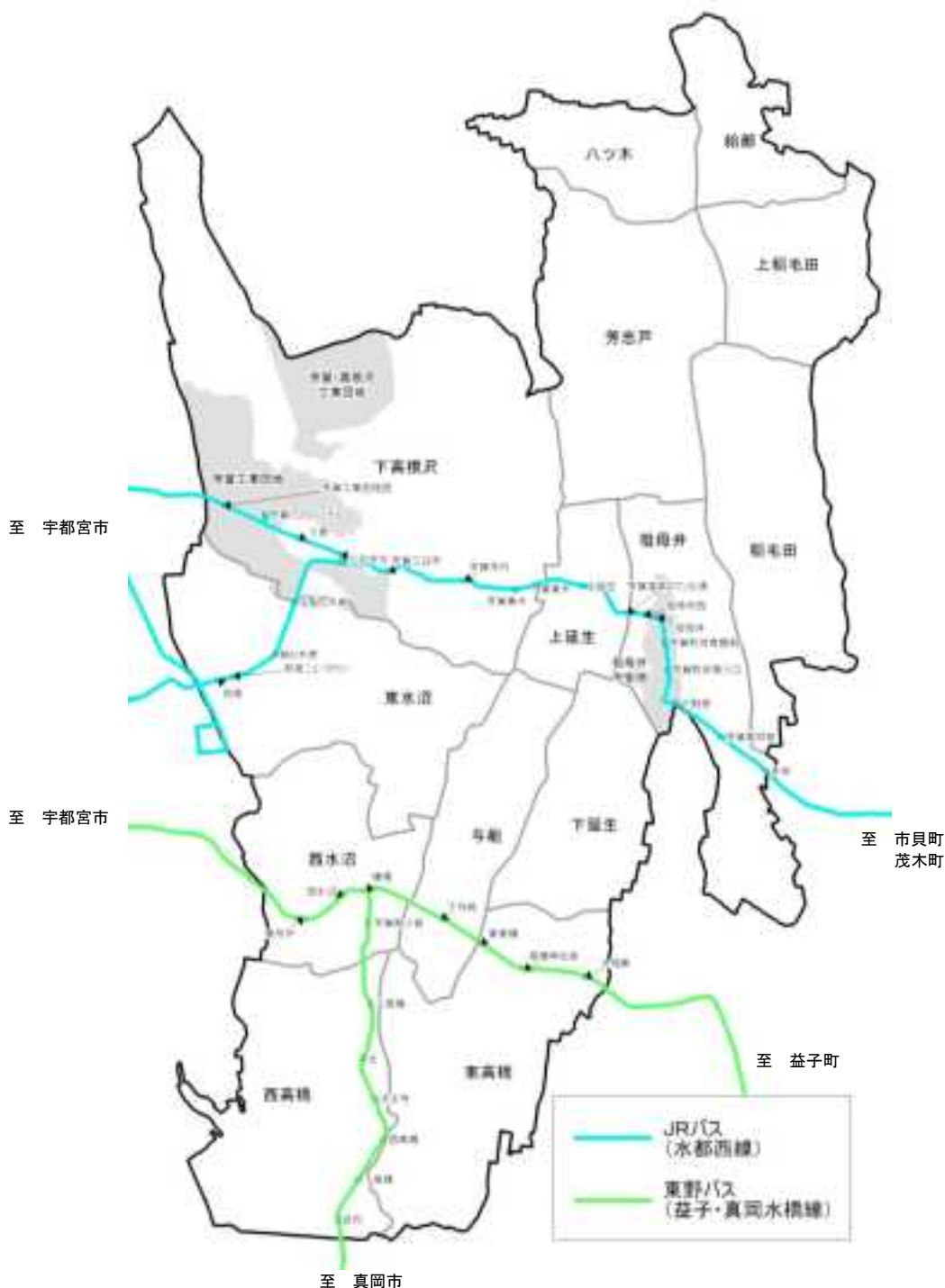
出典：平成27年とちぎの公共交通

(2) 芳賀町の路線バス

本町内には、民間運営の路線バス（JRバス関東(株)：水都西線、東野交通(株)：益子・真岡水橋線（益子町方面、真岡市方面の2路線））が3路線運行しています。

路線バスは、近接する周辺市町（宇都宮市や真岡市、市貝町、茂木町）へ移動できる幹線系の公共交通機関であり、本町に無い鉄道駅（JR駅、真岡鐵道駅）への接続においては、町民の移動手段として重要な役割を担っています。

【 芳賀町内の路線バスの運行ルート 】



《路線バスの公共交通利便地域人口》

- ・公共交通の利便性を表す指標である「公共交通利便地域人口\*」のカバー率は、総人口に対して、250m圏域で27.1%、300m圏域で34.0%、500m圏域で47.0%を占めています。
- ・対照に、これに含まれない地域は公共交通を日常的に使用することが困難な「公共交通空白地域（公共交通が存在しない地域）」や「公共交通不便地域」とされ、路線バスの通らない稲毛田、芳志戸、上稲毛田、下延生、給部、八ツ木が該当します。

【 芳賀町の路線バスの公共交通利便地域人口 】

バス停からの一定距離	公共交通利便地域人口(人) (①)	H22国勢調査 100mメッシュ人口(人) (②)	カバー率(%) (=①÷②×100)
250m圏域	4,349	16,062	27.1%
300m圏域	5,467		34.0%
500m圏域	7,555		47.0%

\* 公共交通利便地域人口：

バス停留所から半径 250m、半径 300m、半径 500m の圏域を公共交通の利用しやすい地域と捉え、その圏域内の居住人口として抽出した値



注) 平成 22 年国勢調査ベースのメッシュ人口のため、国勢調査の公表値とは一致しない



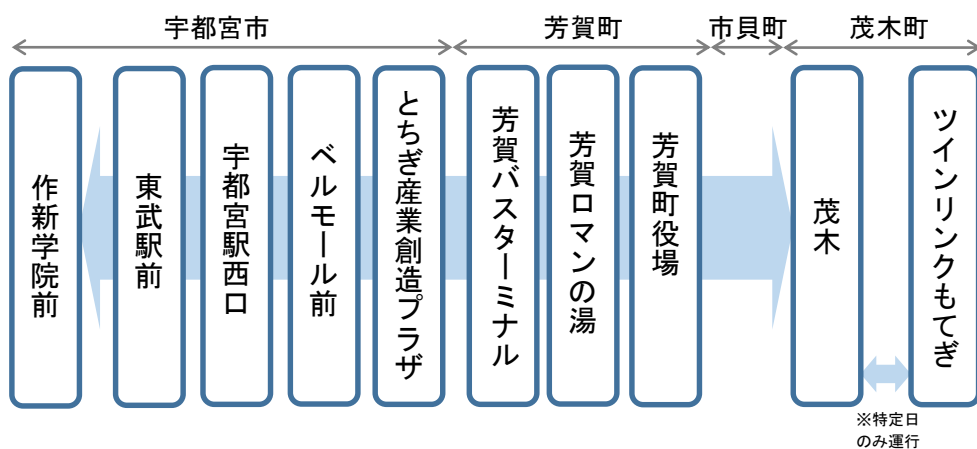
《JRバス》

【（水都西線）運行サービスの概要】

運行系統：	作新学院前～JR宇都宮駅～祖母井～茂木～（特定日：ツイリンクもてぎ）		
運行日：	年中無休		
運行本数：	平日（往復）	：	[計] 64本/日
	土・日・祝祭日（往復）	：	[計] 34本/日
運賃：	[初]150円～[終]1,390円	（	終点まで91～94分）

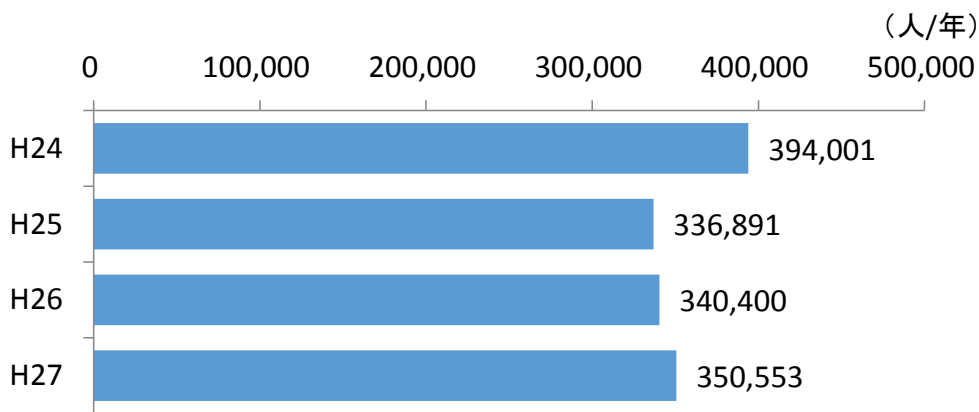
注）JRバス関東HPの平成28年3月現在時刻表に基づき作成、運賃・所要時間は「アットとちぎ」より出典

【（水都西線）運行区間の概要】



注）主要なバス停留所のみ表示

【（水都西線）利用実績\*】



注）各年次の期間は前年の10月1日から当年の9月30日まで  
 (ex. H27:平成26年10月1日から平成27年9月30日まで)

\* 利用実績は、事業者提供データを使用

《東野バス》

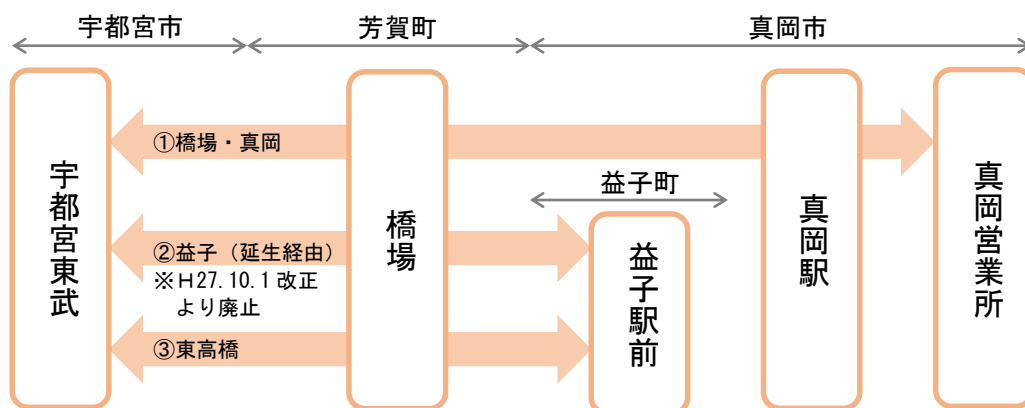
【（益子・真岡水橋線）運行サービスの概要】

運行系統：益子・真岡水橋線				
(①宇都宮東武～橋場～真岡営業所、②③宇都宮東武～東高橋～益子駅)				
運行日：年中無休				
運行本数：平日（往復）：	① 11本/日	② 2本/日	③ 29本/日	[計] 42本/日
休日（往復）：	① 8本/日	② 2本/日	③ 24本/日	[計] 34本/日
運賃：①[初]150円～[終]1,100円	(終点まで62～77分)			
②③[初]150円～[終]1,250円	(終点まで68～73分)			

注) ③は平成27年10月1日改正より廃止

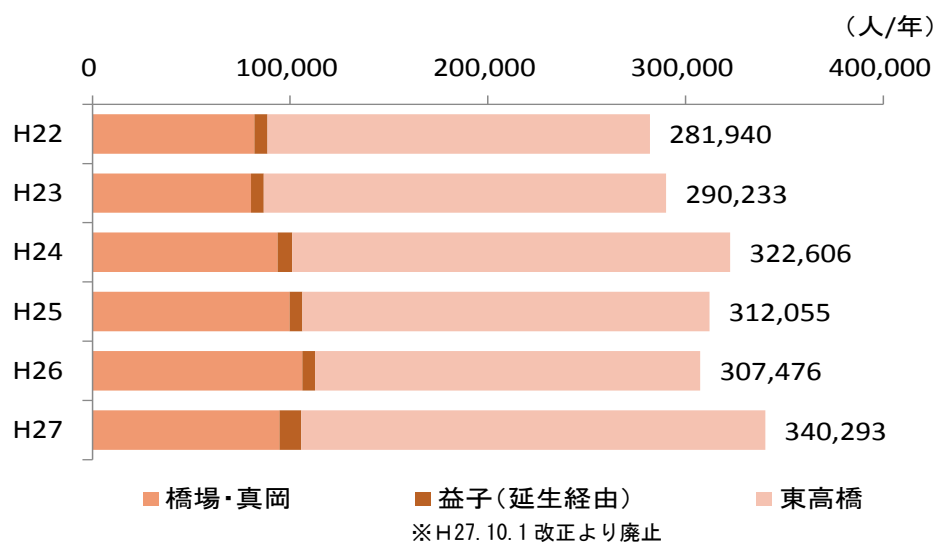
平成27年12月1日改正時刻表に基づき作成、運賃・所要時間は「アットとちぎ」より出典

【（益子・真岡水橋線）運行区間の概要】



注) 主要なバス停留所のみ表示

【（益子・真岡水橋線）利用実績\*】



注) 各年次の期間は前年の10月1日から当年の9月30日まで  
(ex. H27:平成26年10月1日から平成27年9月30日まで)

\* 利用実績は、事業者提供データを使用

(3) スクールバス

本町では小学校から離れた地域の児童の通学において、スクールバスによる送迎を行っています。スクールバスは、3つの小学校で運行しており、芳賀東小ではひばりタクシーと小型バス（ビューロマン2台）の3台、芳賀北小では大型バス及び小型バスの6台、芳賀南小ではひばりタクシーと大型バス及び小型バスの5台の計14台（全14路線）となっています。

芳賀町のスクールバス利用の児童数は454人で、本町の小学生全体のうち50.3%を占めており、そのうち芳賀北小が216人と最多となっています。本町の児童の通学において、利便性と交通安全性の高いスクールバスは欠かせない交通機関となっています。

【スクールバス路線と利用する児童数（平成27年9月現在）】

（単位：人）

小学校名	スクールバス通学者			徒歩通学者	全校生徒数	
	バス名	停留所	児童数 計			
芳賀東小	ビューロマン1号車 (42人乗り)	社后	4	87 24.2%	272 75.8%	359 100.0%
		上新田	8			
		旧稲毛田小	23			
	ひばりタクシー1号車	海洋センター	6			
	ビューロマン2号車 (42人乗り)	旧与能小	12			
		下延生集落センター	19			
		東原	5			
上の原		10				
芳賀北小	1号バス(ビューロマン62人乗り)	管理センター	58	216 77.4%	63 22.6%	279 100.0%
	2号バス(ビューロマン54人乗り)	ハツ木の丘	53			
	3号バス(ビューロマン29人乗り)	大塚3	1			
		大塚2	2			
		大塚1かしの森公園	5			
		本田体育館南	6			
		大久保公民館	4			
	4号バス(町有バス42人乗り)	稲東集落センター	0			
		上稲毛田公民館	8			
		給部十字路	5			
		ハツ木公民館西	29			
	5号バス(町有バス29人乗り)	芳賀パーキング	34			
	6号バス(町有バス10人乗り)	下高根沢駐在所前	4			
下南集落センター		7				
芳賀南小	Aバス(ひばりタクシー1・2号車)	杭の内	21	151 57.2%	113 42.8%	264 100.0%
		Bバス(藤観光)(42人)	和泉ニュータウン			
	Cバス(藤観光)(55人)	梨木	17			
		唐桶	8			
		東水沼公民館	19			
	1号バス(藤観光)(55人)	関谷公民館	5			
		旧高橋小	24			
	2号バス(藤観光)(55人)	山崎	8			
下塚田		10				
中塚田		12				
合 計			454 50.3%	448 49.7%	902 100.0%	

#### (4) ひばりタクシー

平成 17 年度から運行が開始されたデマンド交通の「ひばりタクシー」は、利用者の自宅から目的地となる施設までのドア・ツー・ドアによる送迎を基本に、町内全域の施設と一部の町外施設において乗降できる運行サービスを展開しています。

ひばりタクシーは、これまで、運行日数などのサービスの見直しが定期的に行われ、運行サービスの改善が進められてきました。平成 26 年現在の利用者数においては、一般利用と教室・学校利用を含めると年間 25,910 人、1 日あたり平均 84 人の状況となっています。

#### 【 ひばりタクシーの運行サービスと利用状況 】

運行便数：9 便／日（午前 8 時の便～午後 4 時の便を運行）

運休日：日曜日と年末年始（12 月 29 日～1 月 4 日）

運賃：大人（中学生以上）1 回の乗車 200 円、子供（小学生以下）1 回の乗車 100 円（未就学児だけの乗車は不可）

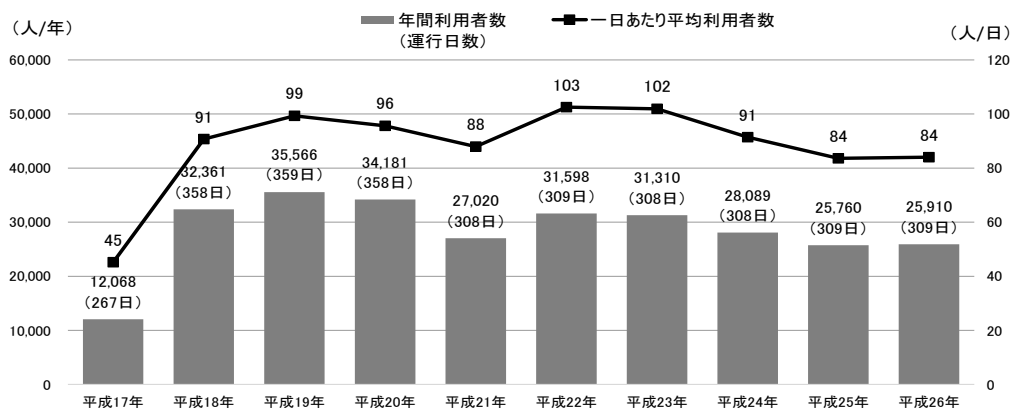
予約時間：出発の 30 分前までに予約センターまで電話連絡

運行エリア：芳賀町内と赤羽商店街は目的地まで、宇都宮市野高谷町・清原台（エリア内）は医療機関のみ送迎可能

その他：便利な利用券の販売（10 枚つづり 1,000 円）



#### 【 利用者数の推移（一般・教室・学校利用計） 】



ひばりタクシーの利用者を年代別にみると、80歳代が48%で最多であり、60歳代以上の高齢層は利用者全体の88%を占めています。

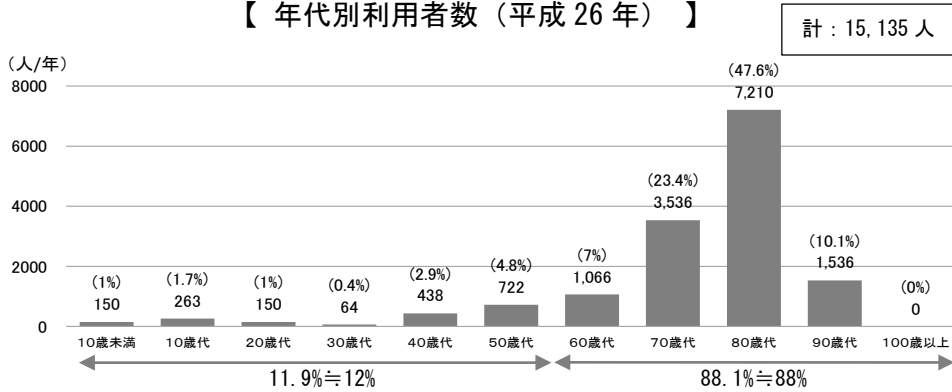
男女別にみると、88%が女性、男性は12%と、女性利用がほとんどを占めています。

大字別にみると、下高根沢の利用者が最多で、祖母井、稲毛田、西水沼、芳志戸の順に多い状況にあります。

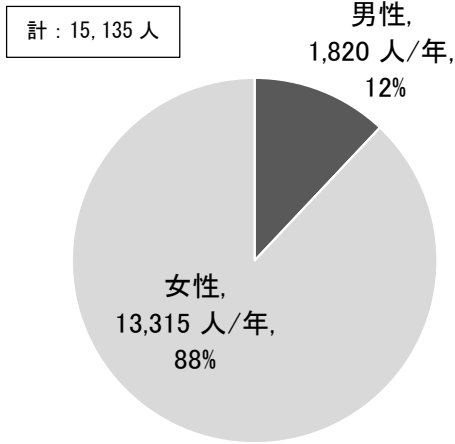
主な乗降場は、“商店等、医療機関”が多い他、温泉・道の駅への利用もみられます。

※以下すべて、ひばりタクシーの一般利用による実績値

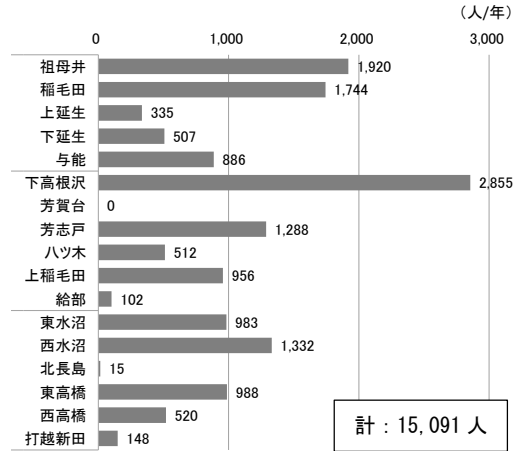
【年代別利用者数（平成26年）】



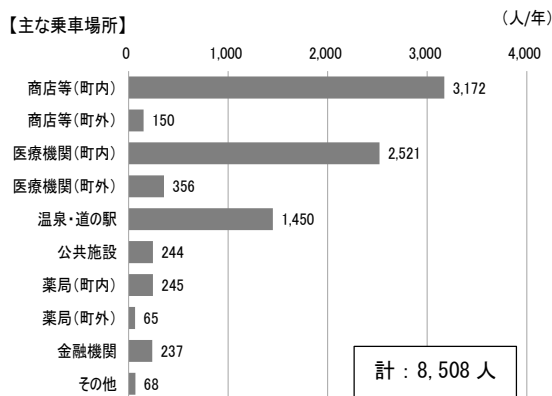
【男女別の利用者数（平成26年）】



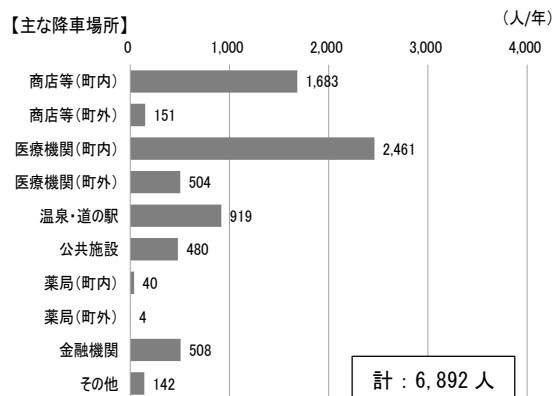
【大字別の利用者数（平成26年）】



【主な乗車場（平成26年）】



【主な降車場（平成26年）】



### 3-6 交通特性の現況

#### (1) 芳賀町の広域交通網の状況

本町から最寄りの広域交通機関（鉄道や高速自動車国道）までの位置関係やアクセス距離は、次のとおりです。

##### □ 南北の広域交通ネットワーク（東京・東北・北海道方面）

〔鉄 道〕 J R宇都宮駅まで【約 16 k m、28 分】

：宇都宮茂木線などを通るルート

〔自動車〕 東北自動車道（宇都宮 IC）まで【約 25 k m、34 分】

：宇都宮茂木線・宇都宮環状線などを通るルート

##### □ 東西の広域交通ネットワーク（群馬・茨城方面）

〔鉄 道〕 真岡鐵道（多田羅駅）まで【約 6 k m、10 分】

：宇都宮茂木線と県道 255 号線を通るルート

〔自動車〕 北関東自動車道（真岡 I C）まで【約 20 k m、25 分】

・国道 123 号～国道 408 号を通る経路

注) 距離・時間：芳賀町役場を起点に主要道路を利用した路線延長と渋滞などがない場合の所要時間

【 芳賀町の広域交通網 】



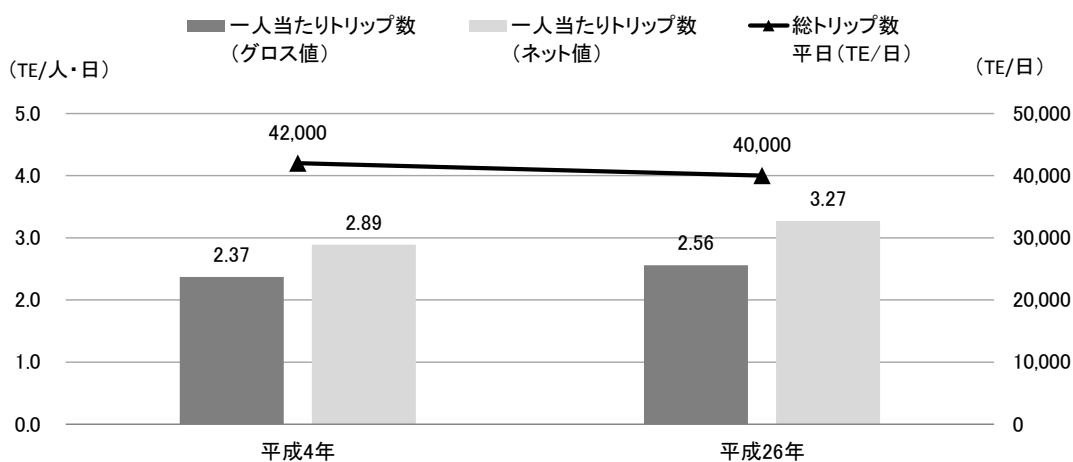
## (2) 発生集中交通量

### ① 芳賀町の総トリップ数の推移

本町の居住者による総トリップ数（発生集中交通量）は、平成4年の42,000トリップエンドから平成26年では40,000トリップエンドとなり、人口減少とともに総トリップ数も減少傾向にあります。

一人当たりのトリップ数は、微増の傾向にあることがわかります。

【 芳賀町の総トリップ数・一人当たりのトリップ数の推移 】  
（平成4年と平成26年の比較）



注) TE：トリップエンド（発生集中の交通量）の意味

注) 総トリップ数

：芳賀町の居住者ベースのトリップ数を集計した値

- ・平成4年は「平成6年度宇都宮都市圏総合都市交通体系調査報告書（平成7年3月）」の5総括編 p35 より出典
- ・平成26年は「県央広域都市圏生活行動実態調査」より出典

一人当たりのトリップ数：総トリップ数を人口で除算した値

- ・平成4年人口は、17,638人（平成5年10月毎月人口調査、「平成5年栃木県統計年鑑」より出典）を使用
- ・平成26年人口は、15,404人（平成26年5月毎月人口調査、芳賀町HPより出典）を使用
- ・グロス値は、全人口一人当たりのトリップ数の意味
- ・ネット値は、外出した人口一人当たりのトリップ数の意味

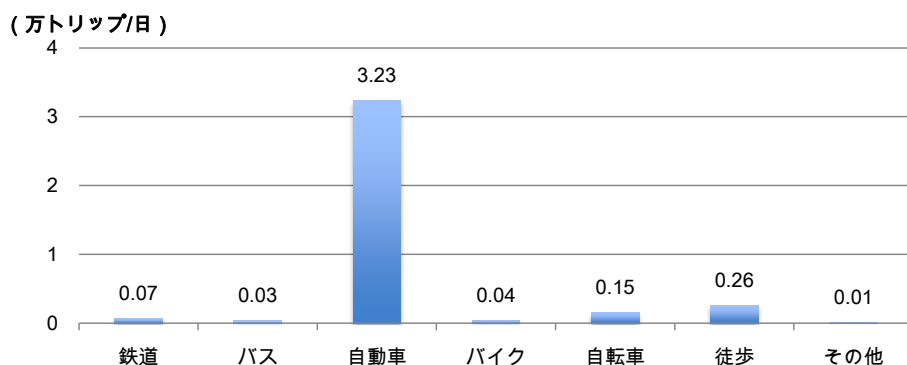
(3) 交通手段分担率

① 代表交通手段別トリップ数

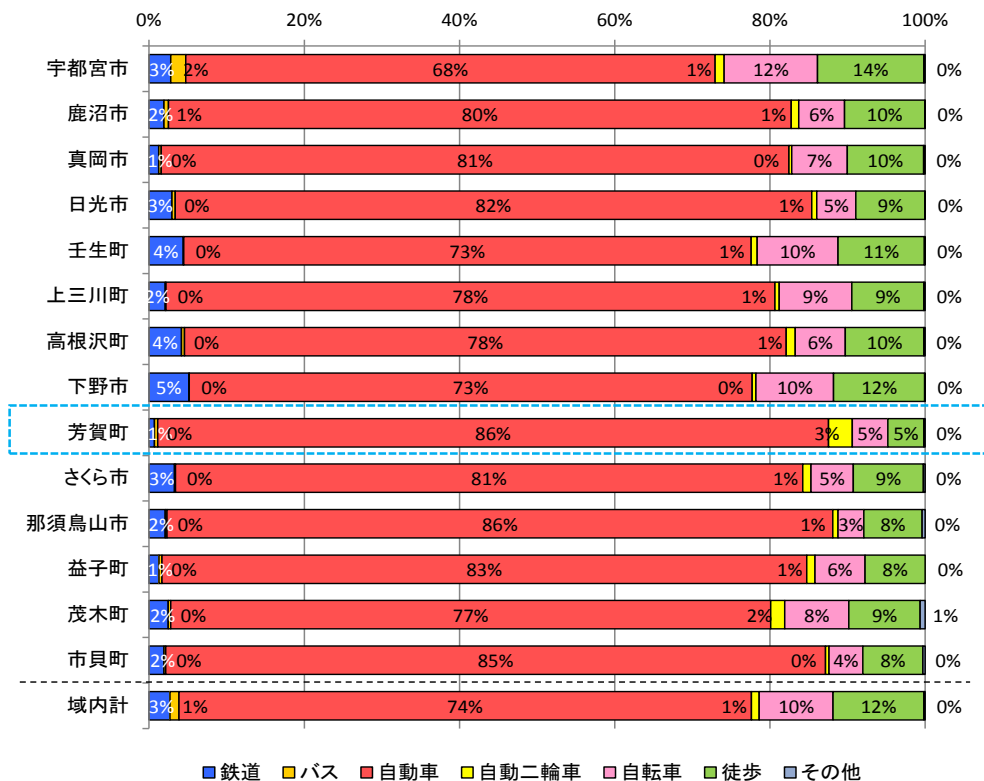
本町の居住者による1日あたりの自動車トリップ数は3.23万トリップであり、代表交通手段別の自動車分担率は86%を占めていることから、宇都宮都市圏内の他市町と比較して、自動車依存の傾向が高いことがわかります。

本町の公共交通の分担率は、1%（鉄道0.6%+バス0.3%）に満たない状況であり、全体に占める公共交通分担率の低さは、都市圏内でもワースト上位に位置しています。

【（平日）芳賀町の代表交通手段別発生集中交通量】



【代表交通手段分担率の都市圏の比較（発生集中交通量ベース）】



出典：県央広域都市圏生活行動実態調査（平成26年）

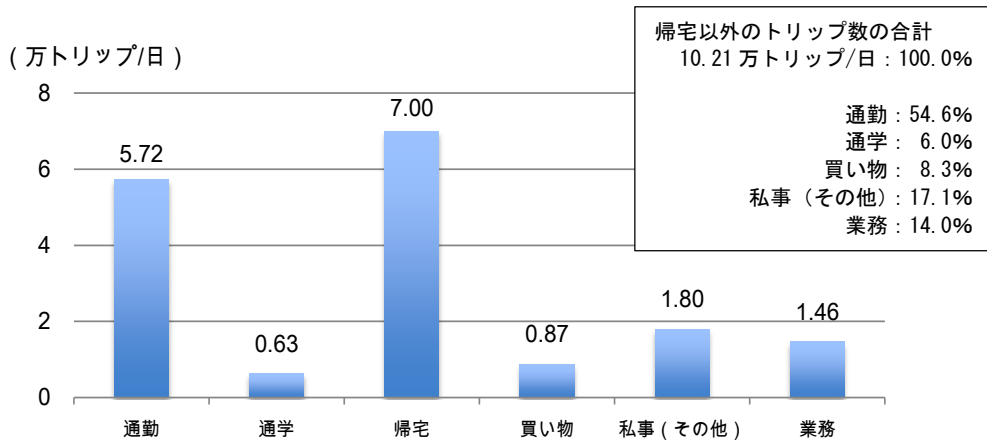


## ② 目的別のトリップ数

本町で発生集中するトリップを目的別にみると、(帰宅目的トリップを除き) 通勤目的のトリップが 5.72 万トリップで最多であり、帰宅を除く全体の 54.6% を占めています。次いで、私事(その他)、業務、買い物、通学の順となり、通勤交通と大きな差がみられます。

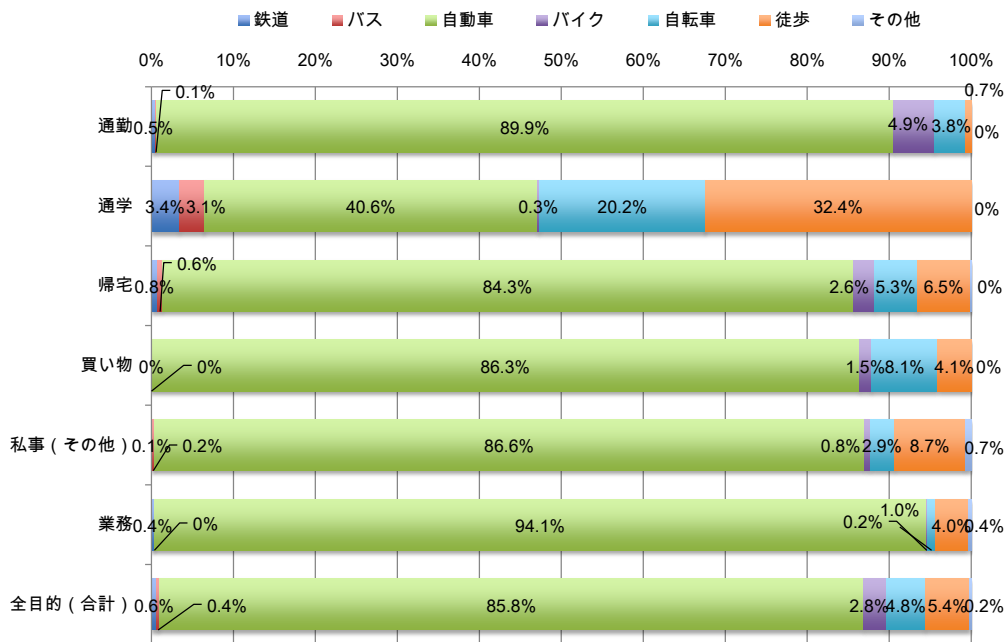
目的別の代表交通手段分担率をみると、通勤、帰宅、買い物、私事(その他)、業務での自動車分担率は 90% 前後を占めています。通学においては、自動車の分担率が 40%、徒歩が 32%、自転車が 20% の順に多くなっています。

【 (平日) 芳賀町の目的別トリップ数 】



注) 芳賀町の目的別トリップ数には来訪者トリップも含む

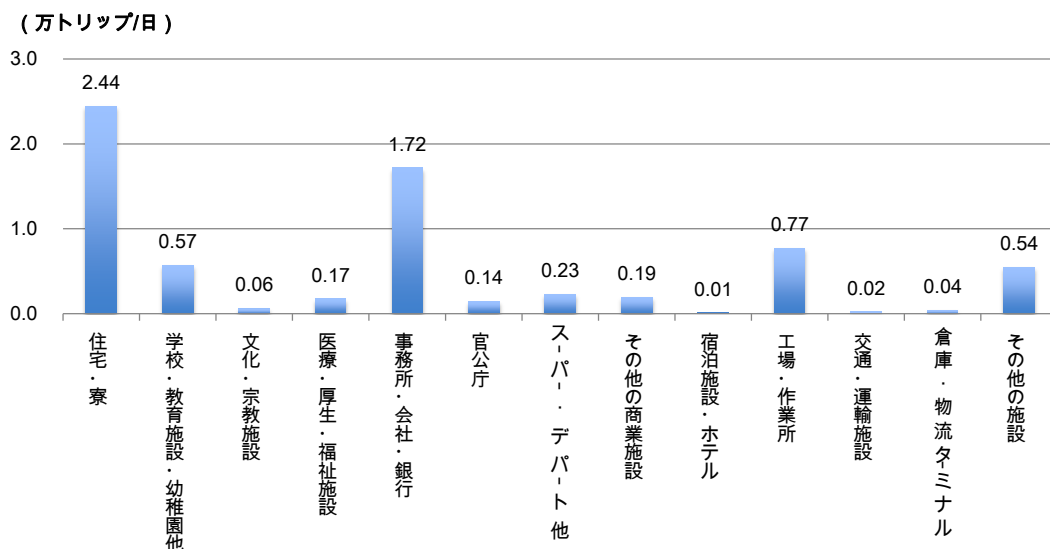
【 目的種類別の代表交通手段分担率 】



#### (4) トリップの移動先

本町を発着地とするトリップの移動先は、「住宅・寮」を除いて「事務所・会社・銀行」へ向かうトリップ数が1.72万トリップで最多であり、次いで、「工場・作業所」が0.77万トリップ、「学校・教育施設・幼稚園他」が0.57万トリップの順に多くなっています。

【（平日）芳賀町を発着地とするトリップの移動先】



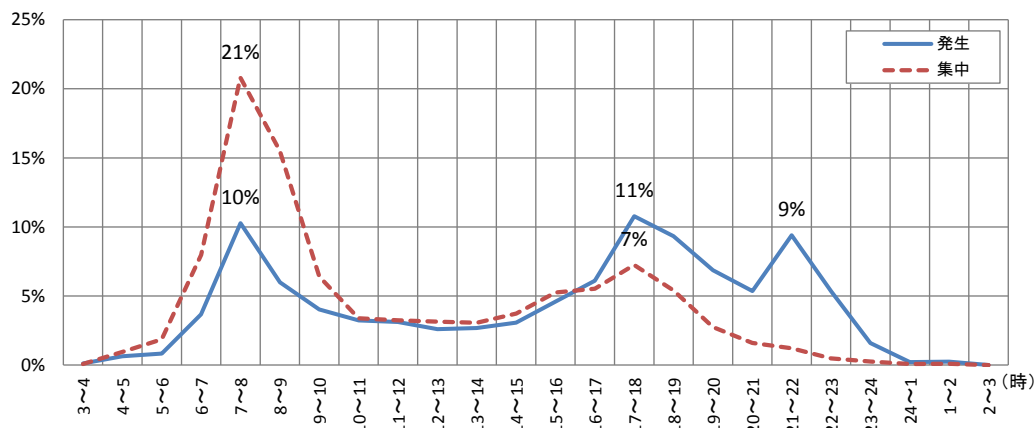
注) 芳賀町を発着地とするトリップには来訪者トリップも含む

#### (5) 時間帯別の発生集中度

本町を発着地とするトリップのうち、発生側では「17～18時」が11%でピークであるものの、「7～8時」が10%、「21～22時」が9%と、3つの時間帯で発生率が高まる傾向を示しています。

集中側では「7～8時」が21%の集中度であり、突出して高いピークとなっています。

【（平日）芳賀町を発着地とするトリップの時間帯別発生集中度】



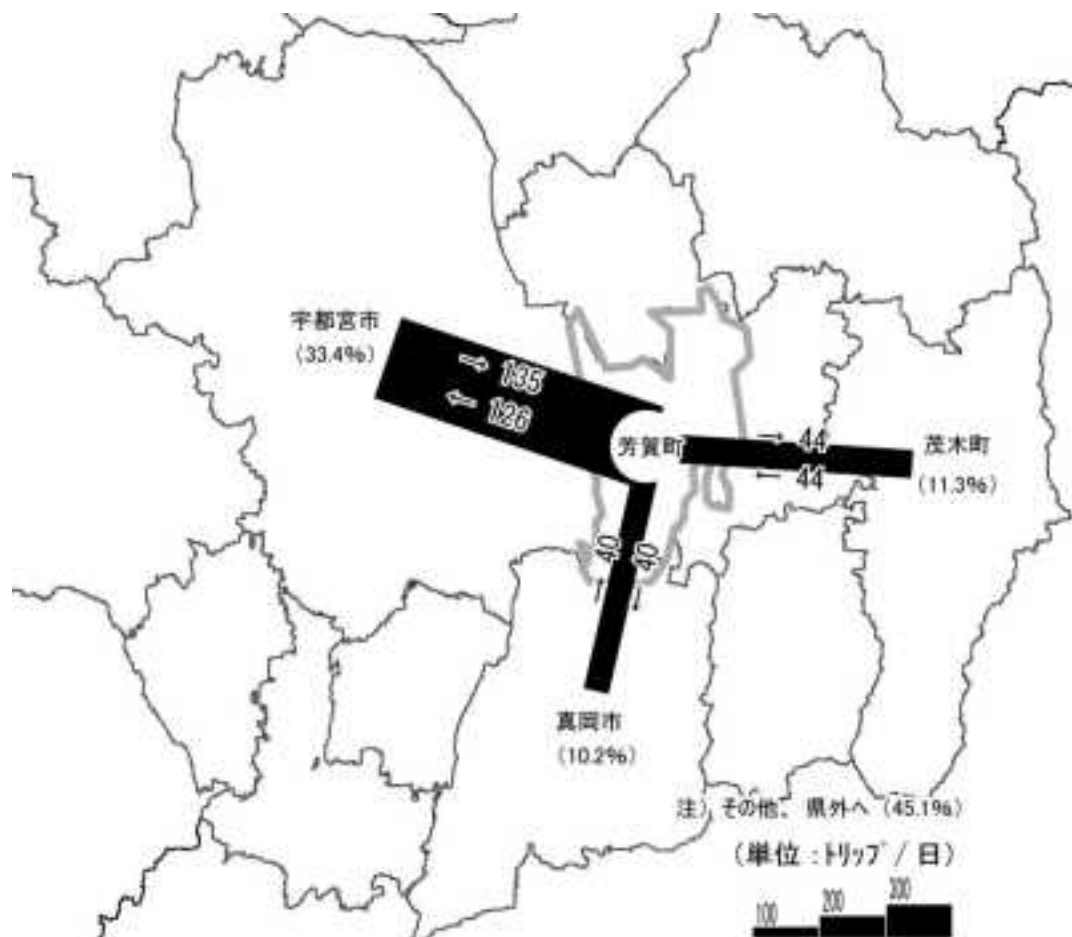
注) 芳賀町を発着地とするトリップには来訪者トリップも含む

(6) 芳賀町の分布交通量

① 鉄道・バス利用トリップの特性

本町の鉄道及びバスを利用したトリップの主な目的地は、宇都宮市が33.4%、茂木町が11.3%、真岡市が10.2%となっており、県外への交通が45.1%を占めています。

【 (平日) 芳賀町の鉄道・バス利用トリップの移動状況 】



【 (平日) 芳賀町の鉄道・バス利用トリップの内訳 】

(単位:トリップ/日)

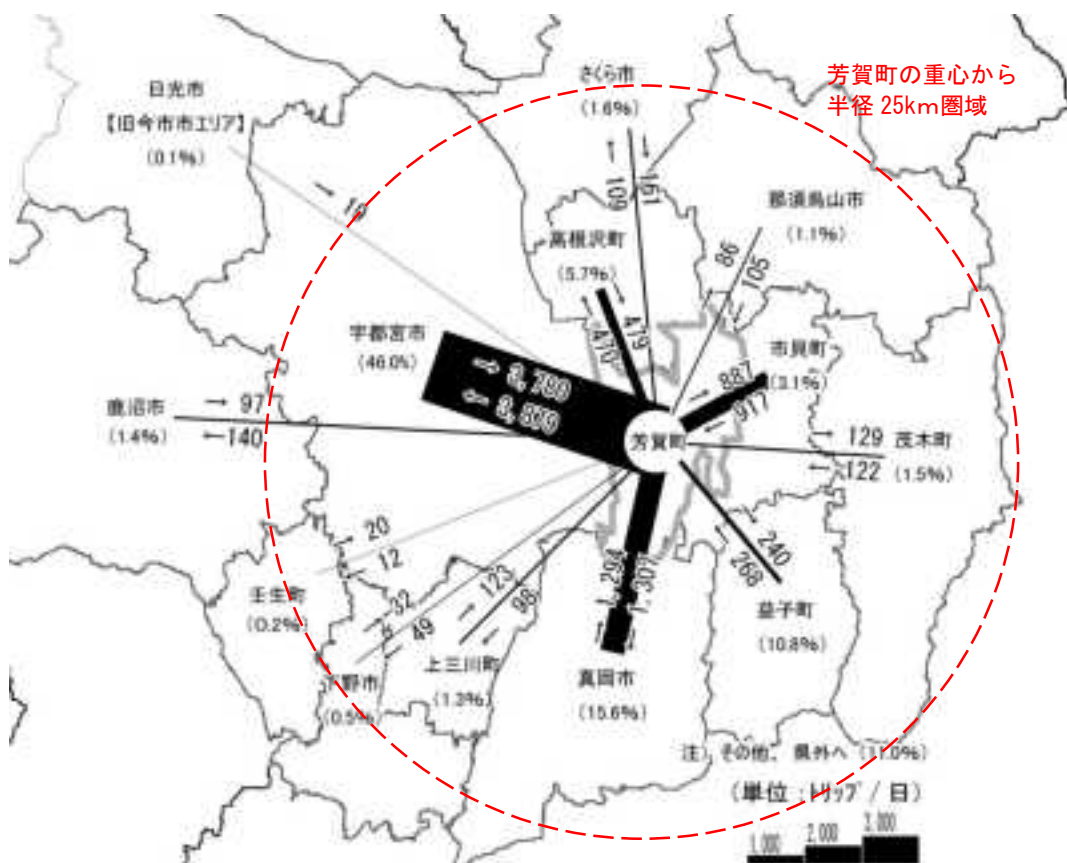
	宇都宮市	真岡市	芳賀町	茂木町	県外	Σ 発生
宇都宮市			135			151
真岡市			40			40
芳賀町	126	40	38	44	186	434
茂木町			44			44
県外			167			342
Σ 集中	140	40	424	44	186	1,019

注) 芳賀町居住者のうち、鉄道またはバスを代表交通手段とするトリップの集計値

② 自動車・自動二輪車利用トリップの特性

本町の自動車及び自動二輪車を利用したトリップの主な目的地は、(本町内を除くと)宇都宮市が全体の46%を占め、真岡市15.6%、益子町10.8%、市貝町3.1%、高根沢町5.7%の順に多くなっています。なお、目的地の89%が概ね半径25km圏域にあり、残る11%は県外を目的地とするトリップとなっています。

【 (平日) 芳賀町の自動車・自動二輪車利用トリップの移動状況 】



【 (平日) 芳賀町の自動車・自動二輪車利用トリップの内訳 】

(単位:トリップ/日)

	宇都宮市	鹿沼市	真岡市	日光市	壬生町	上三川町	高根沢町	下野市	芳賀町	さくら市	那須烏山市	益子町	茂木町	市貝町	県外	Σ発生
宇都宮市									3,780							3,780
鹿沼市									97							97
真岡市									1,294							1,294
日光市									19							19
壬生町									20							20
上三川町									123							123
高根沢町									479							479
下野市									32							32
芳賀町	3,879	140	1,307		12	98	470	49	11,942	109	86	240	129	887	926	20,274
さくら市									161							161
那須烏山市									105							105
益子町									268							268
茂木町									122							122
市貝町									917							917
県外									895							895
Σ集中	3,879	140	1,307	0	12	98	470	49	20,254	109	86	240	129	887	926	28,586

注) 芳賀町居住者のうち、自動車または自動二輪車を代表交通手段とするトリップの集計値



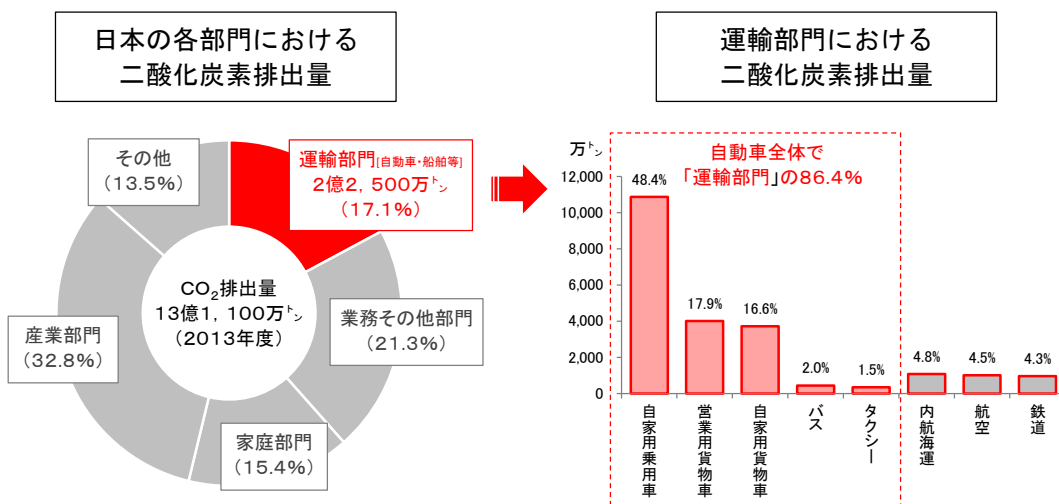
### 3-7 交通が環境に与える影響

環境面について産業別の二酸化炭素の排出量をみると、運輸部門は全体の 17.1%を占めています。さらにその内訳をみると、自動車全体では運輸部門の 86.4%を占めています。

地球温暖化現象の原因である異常気象の頻発が問題視されているなか、近年、先進諸国においては低炭素化の取り組みが進められています。我が国においても、持続可能な社会の実現に向け、多極連携型のコンパクトなまちづくりによる低炭素社会の構築を目指すことが示されています。

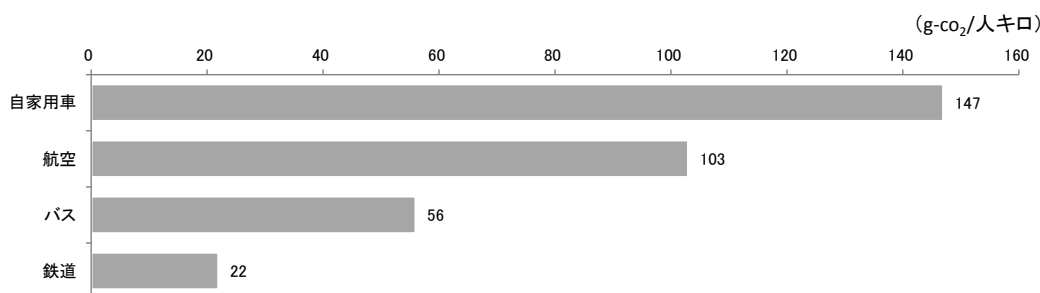
交通が環境に与える影響を踏まえ、本町においても、多くの自動車関連企業を抱えていることから、環境負荷の低減に向けた取り組みなどを推進する低炭素な都市づくりが求められます。

【 2013 年における部門別二酸化炭素排出量（内訳） 】



【 2013 年における輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客） 】

輸送量あたりの二酸化炭素の排出量 (g-co<sub>2</sub>/人キロ) は、自家用車が最多であり、航空の約 1.4 倍、バスの約 2.6 倍、鉄道の約 6.7 倍となっています。



出典：国土交通省HPに基づき作成

### 3-8 交通に関する町民意識

#### (1) 調査概要

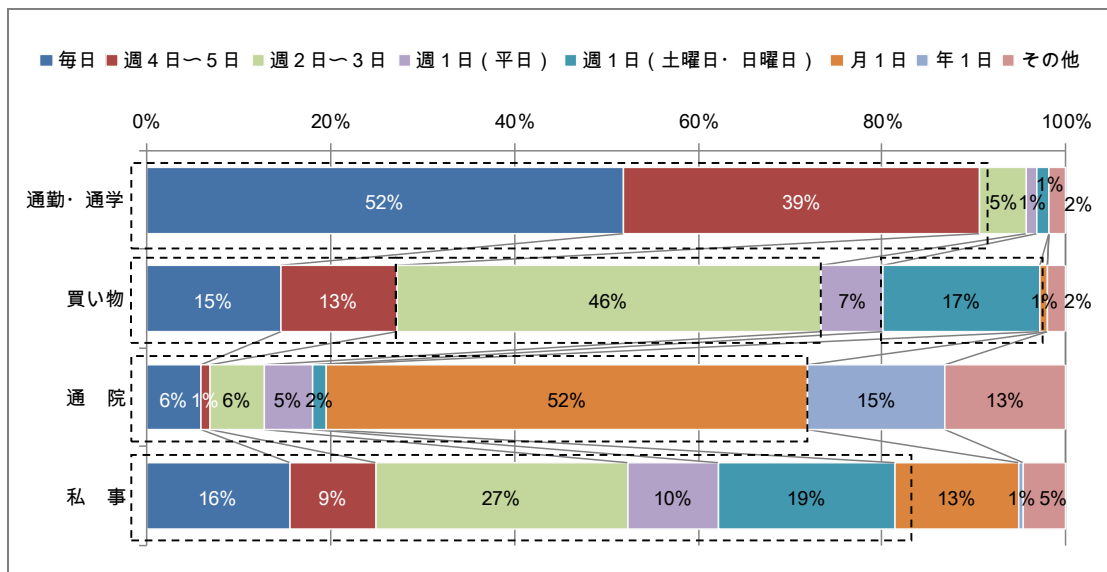
- ・ 目的：本町の交通実態や今後の交通対策として町民が重視するもの、L R T の利用意向などについて把握するため、アンケート調査を実施
- ・ 対象者：町内に居住する 20 歳から 80 歳未満の町民の中から 500 人を抽出
- ・ 回収率：配布数 500 通、回収数 271 通、回収率 54.2%
- ・ 実施日：平成 27 年 7 月

#### (2) 調査結果

##### ① 交通目的と頻度

- ・ 通勤・通学：91%が週 4 日以上（うち 52%が毎日）
- ・ 買い物：46%が週 2 日～3 日、28%が週 4 日以上、17%が毎週土曜日曜
- ・ 通院：52%が月 1 日、20%が週 1 日以上
- ・ 私事：81%が週 1 日以上

【 交通目的別頻度 】

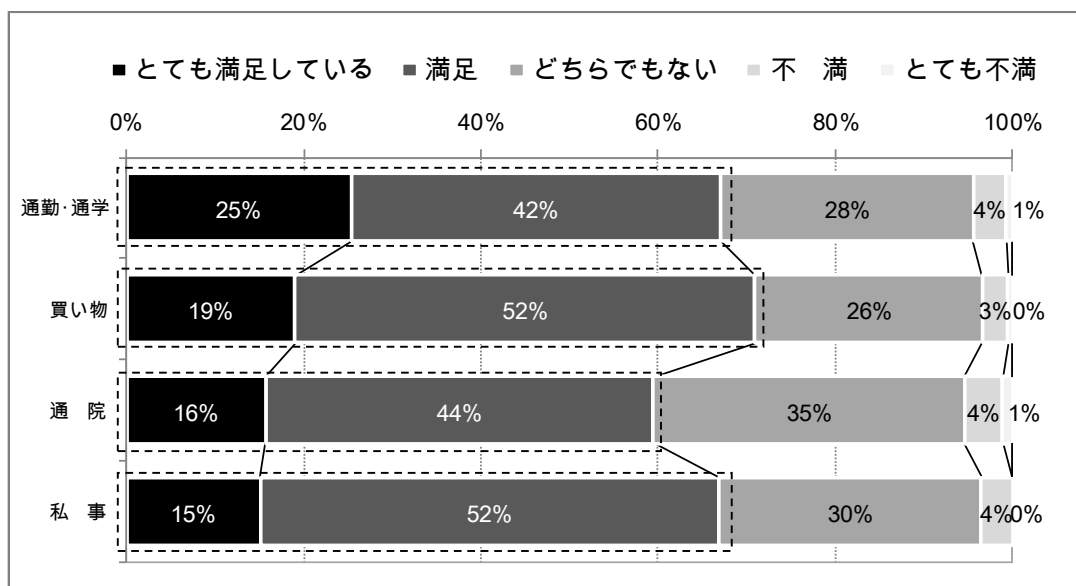


## ② 交通の満足度

現在の交通においては概ね満足が得られており、不満は相対的に少ない状況といえます。通院の満足度の低さについては、町内に無い病院へのアクセス手段が少ないことが理由と推察されます。

- ・通勤・通学：67%が満足、5%が不満
- ・買い物：71%が満足、3%が不満
- ・通院：60%が満足、5%が不満
- ・私事：67%が満足、4%が不満

【 交通目的別頻度 】

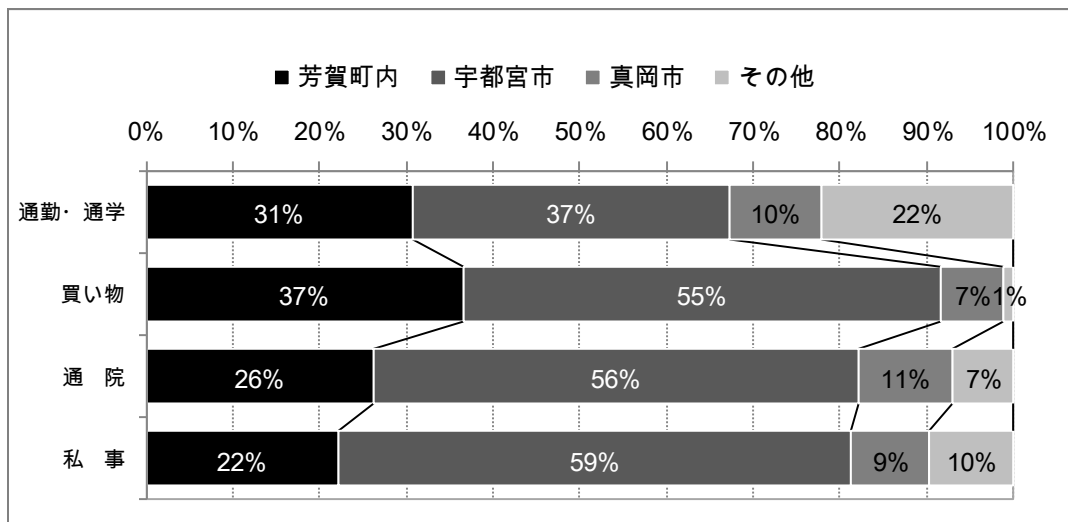




③ 交通目的別の主な行き先

交通目的別の主な行き先は、通勤・通学の約4割、買い物・通院・私事の約6割が宇都宮市であり、真岡市は約1割となっています。町人が日常生活において行う交通の主な行き先は「宇都宮市」といえます。

【 交通目的別の主な行き先 】



その他の地名の回答（降順に記載）

【通勤・通学】 栃木県（市貝町、益子町、高根沢町、茂木町、那須烏山市、上三川町）、  
埼玉県（上尾市）

【買 い 物】 栃木県（高根沢町、那須烏山市、市貝町、茂木町）

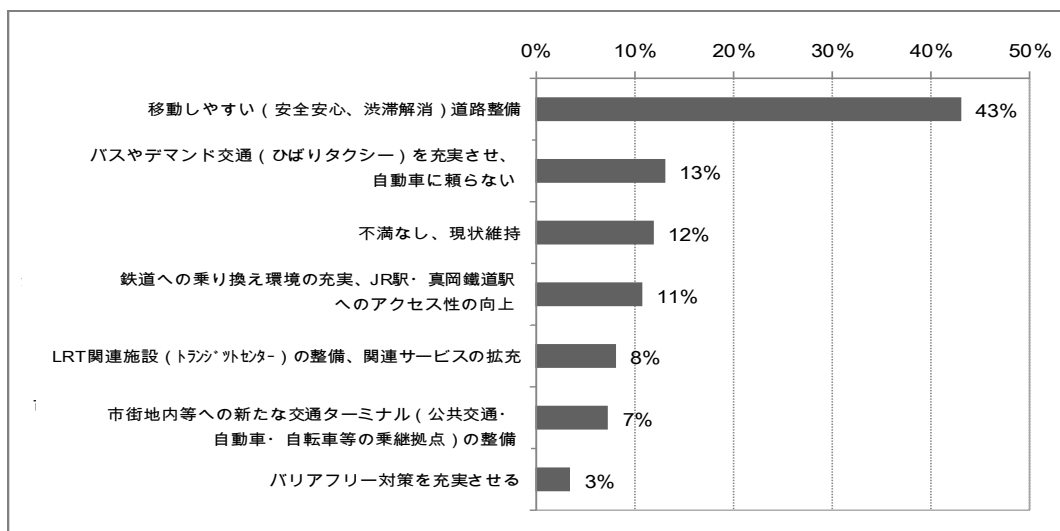
【通 院】 栃木県（高根沢町、那須烏山市、上三川町、下野市、壬生町、市貝町）

【私 事】 栃木県、神奈川県、東京都、群馬県、他

④ 交通環境を整えるために重視して欲しいこと

「移動しやすい（安全安心、渋滞解消）道路整備」が43%で最多となり、次いで、「バスやデマンド交通（ひばりタクシー）を充実させ、自動車に頼らない」が13%、「不満なし、現状維持」が12%の順となっています。

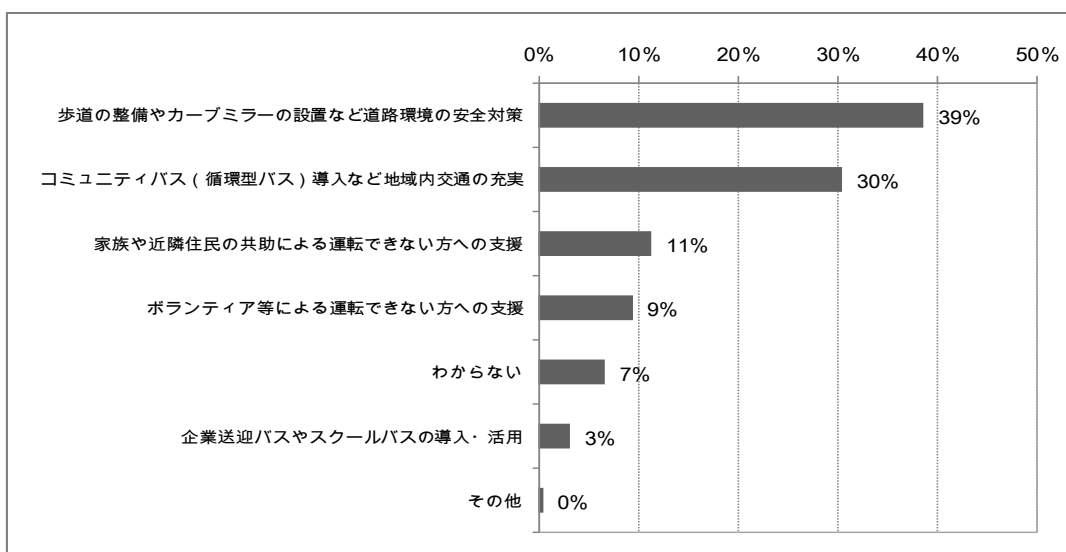
【 交通環境を整えるために重視して欲しいこと 】



⑤ 生活交通対策として重視して欲しいこと

「歩道の整備やカーブミラーの設置など道路環境の安全対策」が39%で最多となり、次いで、「コミュニティバス（循環バス）導入など地域内交通の充実」が30%、「家族や近隣住民の共助による運転できない方への支援」が11%の順となっています。

【 生活交通対策として重視して欲しいこと 】



⑥ 公共交通の改善要望

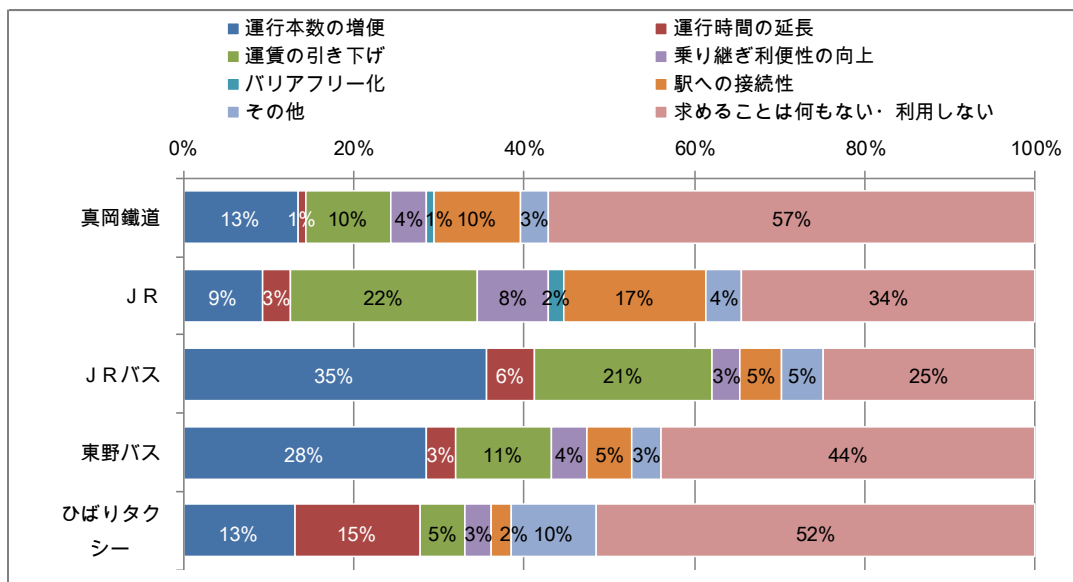
公共交通利用者が少ないため、「求めることは何もない・(公共交通を)利用しない」の回答が多くなっています。

公共交通の改善要望の回答においては、全体的には、「運行本数の増便」や「運賃の引き下げ」を求める回答が多くみられます。

[回答数の多い改善要望]

- ・真岡鐵道：「運行本数の増便」が13%、「運賃の引き下げ、駅への接続性」が10%
- ・J R：「運賃の引き下げ」が22%、「駅への接続性」が17%
- ・JRバス：「運行本数の増便」が35%、「運賃の引き下げ」が21%
- ・東野バス：「運行本数の増便」が28%、「運賃の引き下げ」が11%
- ・ひばりタクシー：「運行時間の延長」が15%、「運行本数の増便」が13%

【 公共交通の改善要望 】

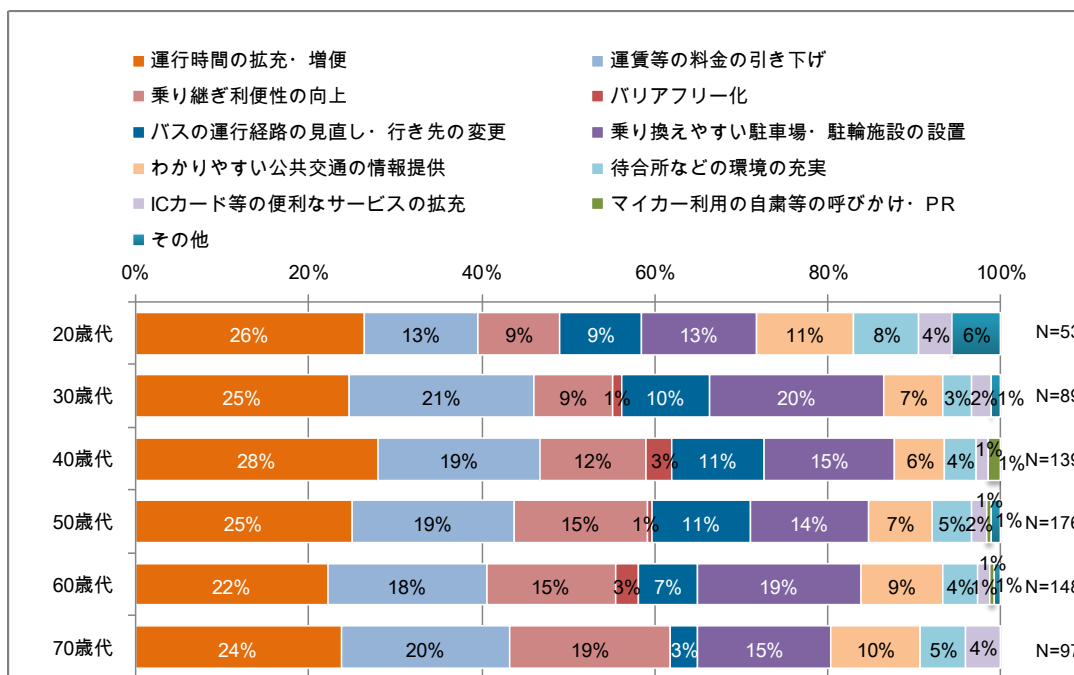
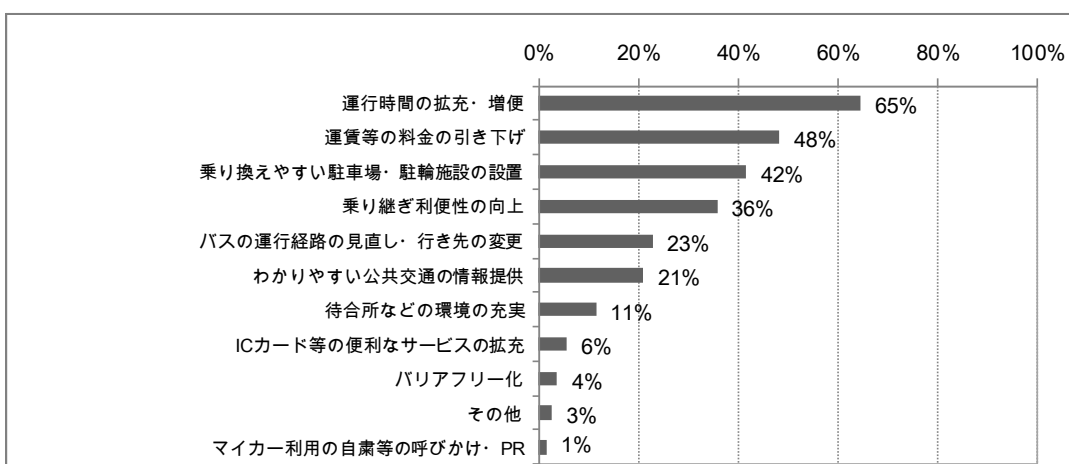


⑦ マイカー利用から公共交通へ転換するのに必要なこと

マイカー利用から公共交通へ転換するのに必要なことは、「運行時間の拡充・増便」が65%で最多となり、次いで、「運賃等の料金の引き下げ」が48%、「乗り換えやすい駐車場・駐輪施設の設置」が42%の順に続いています。

年代別にみると、「運行時間の拡充・増便」、「運賃等の料金の引き下げ」、「乗り換えやすい駐車場・駐輪施設の設置」は共通して多く、各年代で約6割を占めています。「乗り継ぎ利便性の向上」は各年代で1~2割程度であり、特に70歳代の意向が多くなっています。「バスの運行経路の見直し・行き先の変更」は約1割であり、これは高齢層よりも50歳代以下の年代に多い傾向がみられます。

【 マイカー利用から公共交通利用へ転換するのに必要なこと 】



注) N=回答数

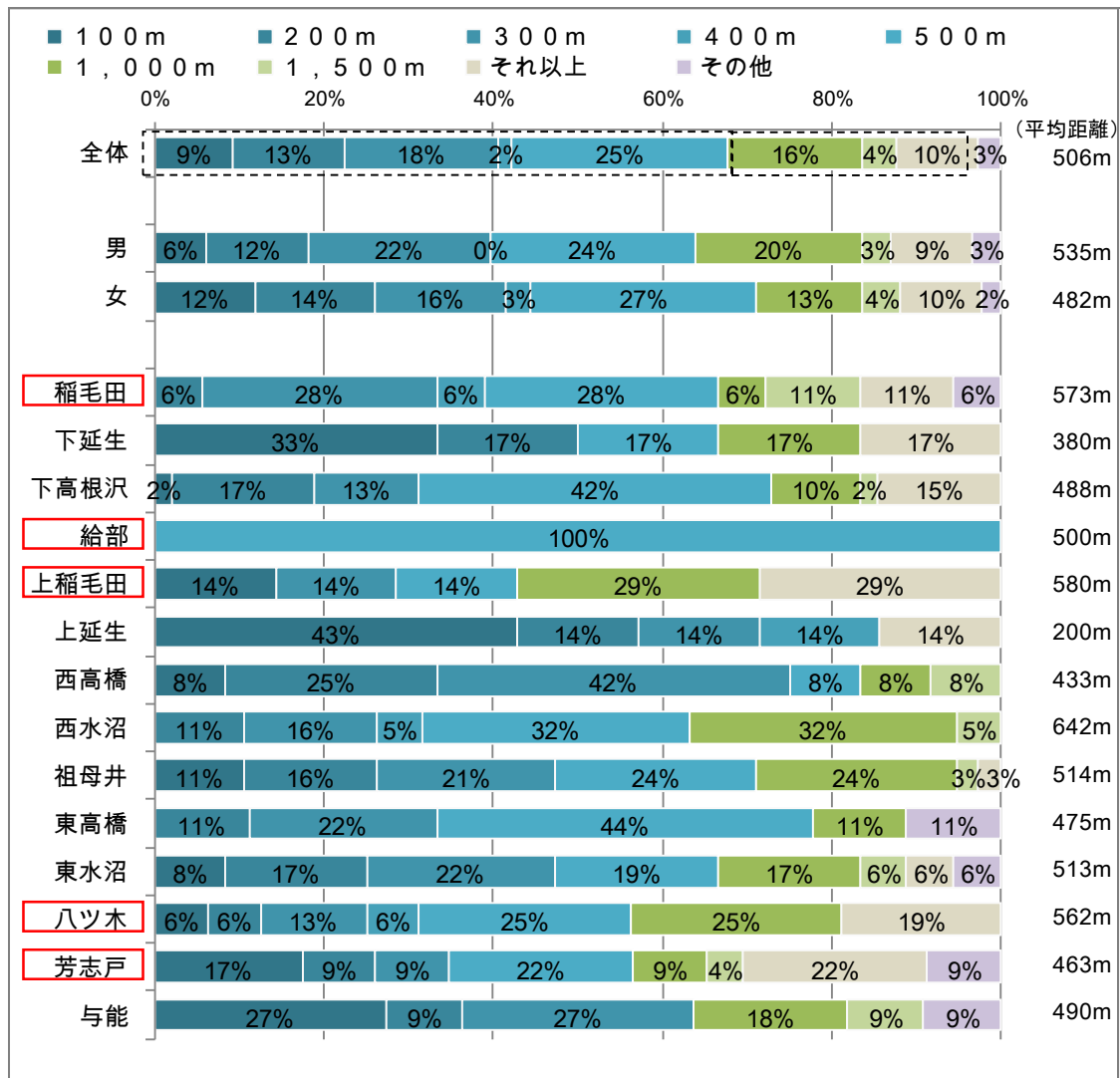
⑧ 公共交通の停留所までの許容できる距離

公共交通の停留所までの許容できる距離は、全体で見ると、一般的に言われるバス停勢圏の範囲と概ね同じ「500m以内」が68%を占めています。一方、「500m以上」は30%を占めていることから、公共交通の最寄り停留所から離れた地域であっても潜在的な利用ニーズが一定程度あることがわかります。

男女別にみると、男性よりも女性のほうが許容できる距離は短い傾向がみられます。特に「1,000m」の回答では男女で7%の差がみられます。

大字別にみると、路線バスの通っていない地域（稲毛田、給部、上稲毛田、八ツ木、芳志戸）のうち、稲毛田・上稲毛田・八ツ木の3地域においては、全体平均よりも許容できる距離は長い傾向にあることがわかります。

【 公共交通の停留所までの許容できる距離 】



注)      路線バスが走らない地域の大字

平均距離：「それ以上・その他」の回答を除く回答数に、回答毎の距離（m）を乗じ平均値として算出した値

⑨ L R T の利用意向

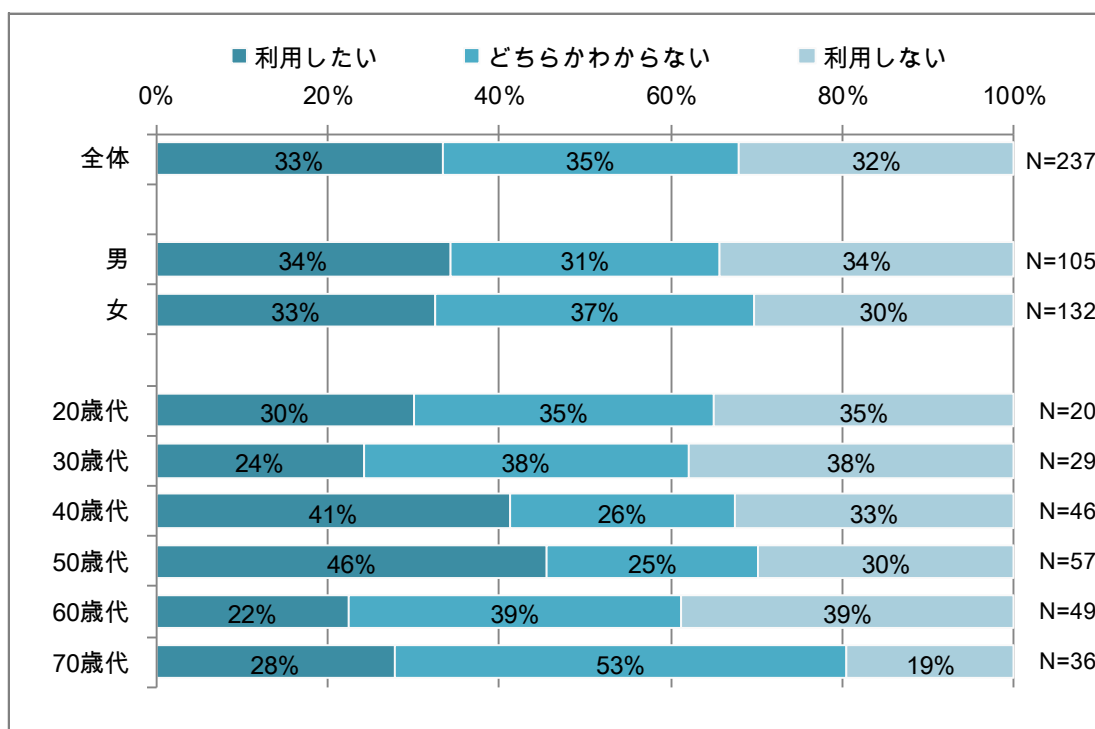
町民のL R Tの利用意向は、全体で見ると33%に利用意向があり、35%が「どちらかわからない」、32%が「利用しない」の割合となっています。

男女別にみると、「利用したい」の回答は男性がやや高いものの、「利用しない」の回答も男性のほうが高く、「どちらかわからない」とする回答は女性が多くなっています。

年代別にみると、40歳代と50歳代の「利用したい」の回答は40%を超えており、60歳代では22%と低い結果となっています。「どちらかわからない」の回答は70歳代が53%と顕著に高く、他の年代においては25~39%と低い値となっています。「利用しない」の回答については、60歳代以下の年代では30~39%となっており、70歳代のみ19%と低い値となっています。

総じて、L R Tの利用意向は、20~30歳代ではやや消極的な傾向、40~50歳代では積極的な傾向、60歳代以上ではどちらかわからないとする割合が増える傾向にあります。

【 L R T の利用意向 】



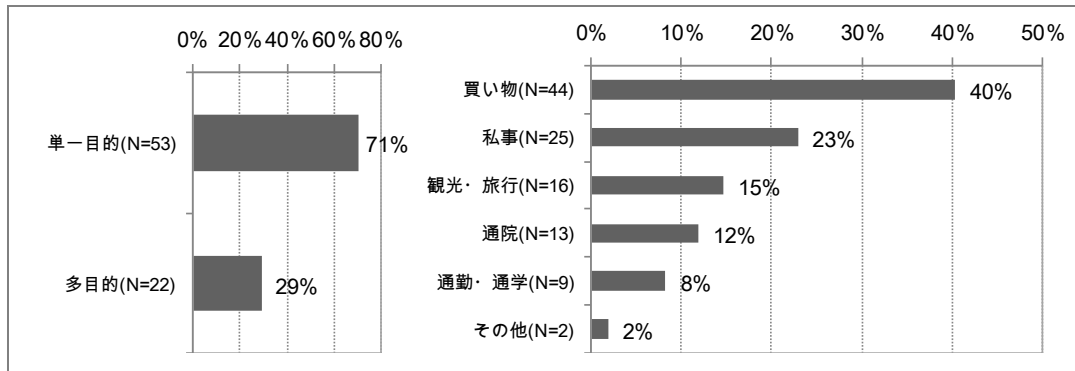
注) N = 回答数

⑩ LRTの利用目的と利用頻度

LRTを利用する際の交通目的は、71%が「単一目的」であり、そのうち、「買い物」が40%と最多となっています。次いで、「私事」が23%、「観光・旅行」が15%、「通院」が12%、「通勤・通学」が8%の順となっています。

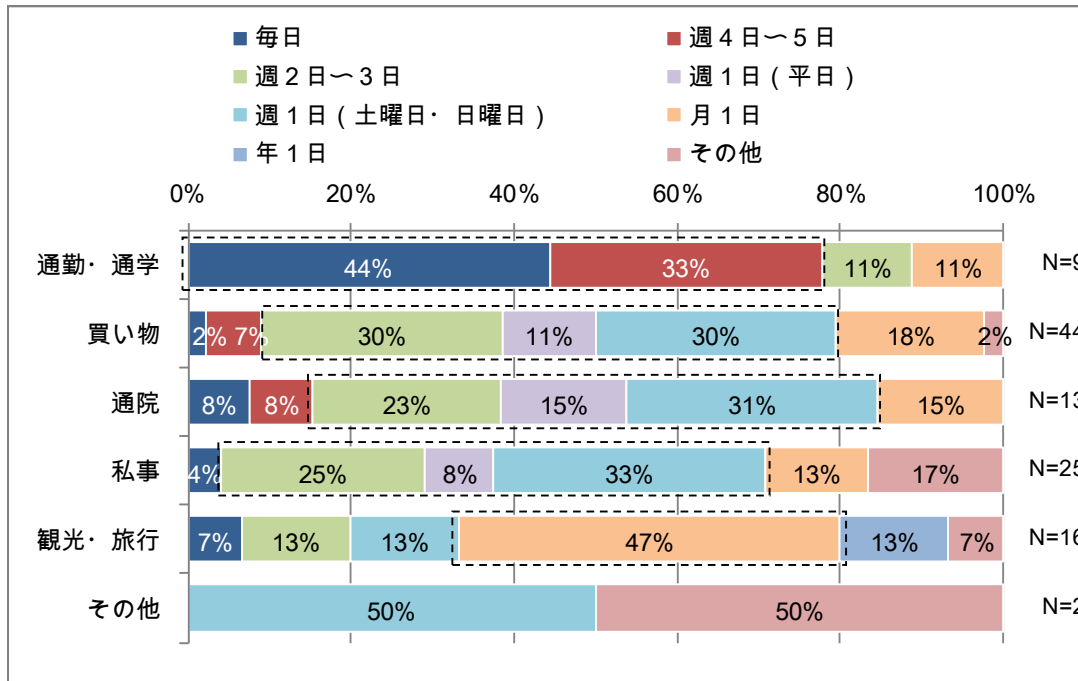
LRTの利用頻度をみると、通勤・通学は77%が「週4日以上」、買い物は71%が「週1日～週2・3日」、通院は71%が「週1日（土日）～週2・3日」、私事は66%が「週1日～週2・3日」、観光・旅行は47%が「月1日」となっています。

【 LRTの利用目的 】



注) N = 回答数

【 LRTの利用頻度 】

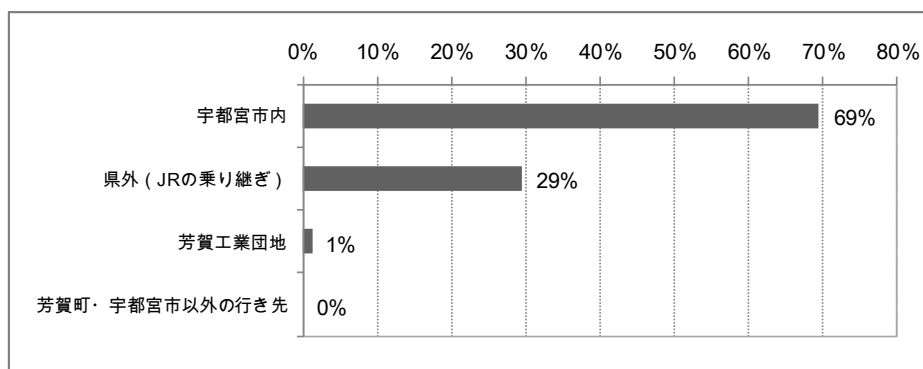


注) N = 回答数

⑪ L R T を利用する際の主な行き先

L R Tを利用して移動する際の主な行き先は、69%が「宇都宮市内」、29%がJ Rを乗り継ぎして「県外」へ行く回答となっています。「芳賀工業団地」へ向かう回答は1%となっています。

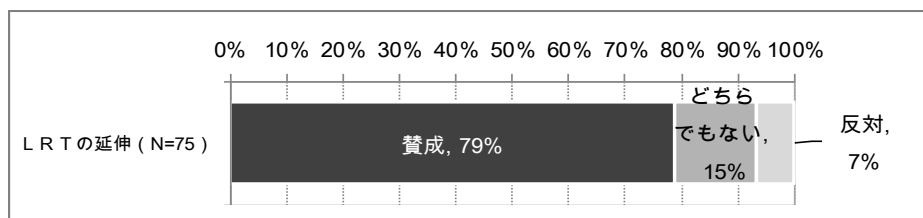
【 L R T を利用する際の主な行き先 】



⑫ L R T の “ 祖母井市街地までの延伸 ” についての賛否

L R Tの運行区間について、芳賀工業団地から祖母井市街地まで延伸することを想定しその賛否について設問した結果、延伸することに「賛成」が79%、「どちらでもない」が15%、「反対」が7%の割合となっています。

【 L R T の “ 祖母井市街地までの延伸 ” についての賛否 】



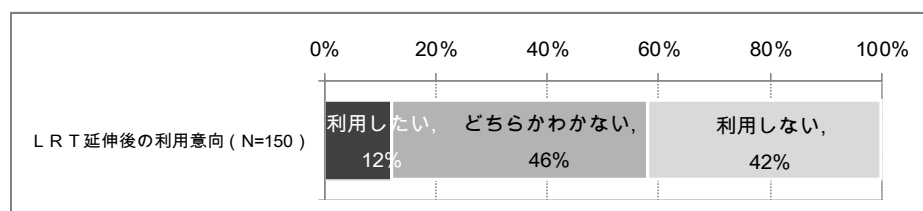
注) N = 回答数

⑬ 祖母井市街地まで L R T が延伸された際の利用意向について

延伸後のL R Tの利用意向は、「どちらかわからない」が46%で最多となり、「利用しない」が42%、「利用したい」が12%の割合となっています。

(注：⑨の利用しない・どちらかわからないの回答者のみ対象)

【 祖母井市街地まで L R T が延伸された際の利用意向について 】



注) N = 回答数





## 第 4 章

### 芳賀町の交通課題の整理

4-1	芳賀町の交通まちづくりに関する広域的な視点	74
4-2	社会情勢等の視点	76
4-3	交通の視点	78
4-4	芳賀町が抱える交通課題	80

## 4. 芳賀町の交通課題の整理

### 4-1 芳賀町の交通まちづくりに関する広域的な視点

ここでは、宇都宮都市計画区域マスタープランと芳賀町都市計画マスタープランを踏まえ、広域的にみた本町の都市づくりの方向性、将来の交通像や基本方針に考慮すべき視点などから、本町の交通政策に求められる対応について整理します。

#### (1) 宇都宮都市圏の都市づくりの方向性

《 宇都宮都市計画区域における都市づくりの実現化に向けた基本方針 》

- ❑ 暮らしやすくコンパクトな都市づくり
- ❑ 誰もが安全でスムーズに移動できるネットワーク型の都市づくり
- ❑ 地域の魅力や強みを活かした都市づくり
- ❑ 都市の防災・減災機能の強化
- ❑ 環境にやさしいエコな都市づくり

交通政策に関わる基本的な考え方

- ・ 拠点地区の形成や拠点地区及び都市間の連携にあたっては、鉄道やバスなどの公共交通を基本とした交通ネットワークの形成を図る。
- ・ 鉄道網の利便性の向上を図るため交通結節機能の強化を図る。
- ・ 既存のバス路線の充実・強化に加え、宇都宮市・芳賀町における新たな東西基幹公共交通としてLRTを導入し、交通機関相互の連携による面的な公共交通ネットワークを構築する。
- ・ モビリティマネジメントなどにより公共交通の利用を促進し、自動車交通から公共交通への移手段の転換を図る。
- ・ 道路の整備や鉄道・バスなどの公共交通ネットワークの構築に合わせて、歩道や公共交通機関のバリアフリー化や自転車利用環境の充実など、誰もが安全で安心して移動できる移動空間の整備を進める。
- ・ 災害時の緊急輸送道路・避難路となる道路の整備を推進する。
- ・ 都市経営コストの軽減を図るため、長寿命化修繕計画などに基づき既存ストックの適切な維持管理や有効活用を図る。
- ・ 歩行者や自転車利用者の移動環境の充実を図るため、歩道整備やバリアフリー化、自転車走行空間の整備を進める。
- ・ 拠点地区への都市機能の集積や公共交通の利用促進を図ることにより、エネルギー消費を抑制した効率的な都市を構築する。持続可能で環境負荷の少ない低炭素な都市づくりを進める。

## (2) 芳賀町の交通まちづくりの方向性

## 《 芳賀町における交通まちづくりに関わる基本方針 》

- 人口減少による影響を克服するまちづくり
- 本町における都市機能の充実
- 他地域との連携強化
- 道路網と公共交通の充実による連携強化
- 歩行者自転車ネットワークの形成

## 交通体系の整備方針に関わる基本的な考え

- ・祖母井市街地に居住を誘導するとともに、不足している都市機能を誘導することで町の中心地としての充実を図り、歩いて暮らせる魅力ある市街地の形成を図る。
  - ・新たな産業用地に“しごと”の創出を図り、“ひと”の流れを生じさせ、これを支える交通環境づくりを図る。
  - ・隣接都市などの持つ都市機能と連携することにより豊かな生活が送れるよう、道路網と公共交通網の充実を図る。
  - ・他地域へのアクセスを容易にする道路網の維持と安全性の向上を図る。
  - ・宇都宮都市計画区域の有する「縦方向の連携軸」、「横方向の連携軸」を媒介として、県北部の地方拠点都市地域や北関東の他の都市圏との緩やかな連携を図るとともに、首都圏との連携を図る。
  - ・町民の日常生活に必要な交通手段として、L R T、バス、デマンド交通などの公共交通の連携の充実を図る。
- 【L R T】 宇都宮中心市街地へのアクセス性の強化、高齢者などの利便性向上、交通渋滞の緩和などを目的とする環境にやさしいL R T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する。
- 【バ ス】 町の公共交通としてバス路線の維持・拡充を推進する。
- 【デマンド交通】 ひばりタクシーは、L R T導入のなかで再編を図り、高齢者や児童・生徒などの移動手段の確保による利便性の向上を図る。
- ・居住拠点や主要な通学路などにおいては、歩いて暮らせる市街地の形成を目指し、道路や路側帯の確保などにより安全安心な歩行者ネットワークの形成を図る。
- ・居住拠点や主要な通学路などにおいては、自転車と歩行者の安全性の向上のため、自転車通行空間の確保された、自転車ネットワークの形成を図る。

## 4-2 社会情勢等の視点

### (1) 地形条件・人口分布・立地施設への対応

- ▶ 移動制約を受けず町内全域に移動できる交通環境が求められる。
- ▶ 近隣市町の病院や高等学校などへアクセスしやすい交通環境が求められる。

- ・本町の地形は、町の中央は平坦な土地で田畑が多く標高は低いものの、工業団地のある北西部及び森林の多い北東部においては標高が中央部に比して高く、町内外を行き来する自転車や高齢者にとっては、高低差が移動制約となります。[19 頁]
- ・祖母井市街地と既存集落に人口集積がみられ、市街化調整区域では低密度に小数世帯や高齢単身世帯が散在しています。[27-28 頁]
- ・都市機能施設の立地状況からは、病院（20床以上）・小児科・産婦人科、高等学校が町内に無いため、生活圏が近隣市町となっている町民が多く存在します。[30-31 頁]
- ・商業施設では、近年、本町から5km圏域の宇都宮市内に競合する大規模なスーパーなどが相次いで近接立地しています。[34 頁]

### (2) 人口動向への対応

- ▶ 高齢化の進行など人口構造の変化に対応した交通環境が求められる。
- ▶ 定住人口の促進を支援する交通環境が求められる。

- ・本町の総人口は、少子高齢化が進行し、人口減少基調にあります。[25 頁]
- ・大字別人口の伸び率（H22/H12）は、八ツ木ニュータウンが位置する八ツ木が24%増と最も高く、次いで、土地区画整理事業が施行されている祖母井市街地が3%増となっており、他の地域は全て減少となっています。[26 頁]
- ・大字別の高齢化の状況は、給部や上稲毛田では高齢化の進行が著しく、八ツ木や東水沼を除く全ての地域において20%を超えています。[27 頁]
- ・昼間人口は、工業団地などの通勤者や温泉利用などの流入により増加傾向にあります。[29 頁]
- ・流出人口は、町外からの工業団地への通勤者が増える一方、高校生の通学は全て町外へ流出しています。また、病院や子育て施設が無いことから、これらの交通においては町外へ人口が流出しています。[23、30-32 頁]
- ・将来人口は、平成39（2027）年に15,000人、概ね20年後の平成47（2035）年に14,600人を目標としています。祖母井市街地は土地区画整理事業に伴い将来も人口増加となる一方、周辺地域は人口減少の一途を辿る予測となっています。[12 頁]
- ・老年人口は、今後の高齢化の進行によりさらに増加する見通しとなっています。[7 頁]

### (3) 産業動向への対応

- ▶ 新たな企業誘導と周辺の交通インフラ整備の推進が求められる。
- ▶ 来訪者や町民の産業活動など支える交通環境の整備が求められる。

- ・芳賀工業団地及び芳賀・高根沢工業団地では事業所数が100社となり、本町の工業における従業者数は増加傾向にあります。[33頁]
- ・本町では、既存の工業団地周辺において新規工業地の創出を図り、既存の産業と関連した機能拡充、LRTなどによる宇都宮からのアクセス性などを活かした工業機能の拡充、LRT整備による開発ポテンシャルの向上に伴う既存住宅地と一体的なまちづくりを推進する方針を示しています。[12-13頁]
- ・宇都宮市に立地する大型商業施設へ購買力が流出しており、本町の地元購買率は低下しています。[22頁]
- ・本町には年間約42万人の観光客が来訪しており、近年増加傾向にあります。[24頁]

### (4) 安全・安心、環境への対応

- ▶ 自転車や高齢者などの安全で安心できる移動環境が求められる。
- ▶ 防災・減災対策となる交通・道路基盤の整備が求められる。
- ▶ 交通に関わる低炭素化に向けた取り組みが求められる。

- ・本町の交通事故発生件数は減少傾向にあるものの、栃木県全体の交通事故死者数に占める高齢者割合は減少しているとは言えない状況にあります。さらに、自転車による交通事故割合も減少していないことから、高齢者と自転車が関係する事故に対する交通安全対策が求められます。[40-41頁]
- ・本町内で交通事故発生件数の多い“祖母井地区周辺（芳賀東小学校区）”や“西水沼地区周辺（芳賀南小学校）”における通学路の安全確保が求められます。[39、41頁]
- ・関東地方及び東北地方で発生した「平成27年9月関東・東北豪雨」では、最大24時間降水量が観測史上1位の値を更新するなど、栃木県や茨城県、宮城県では記録的な大雨となり、茨城県常総市においては鬼怒川の堤防が決壊し、多くの世帯が浸水被害にあいました。本町では浸水想定区域や土砂災害警戒区域が指定されており、防災・減災対策への対応が求められます。[46頁]
- ・本町のほとんどの町道が幅員3.0m～5.5mの道路であり、防災機能が弱い状況にあります。[38頁]
- ・環境面について産業別の二酸化炭素の排出量をみると、運輸部門は全体の17.1%を占めています。さらにその内訳をみると、自動車全体では運輸部門の86.4%を占めています。本町では、自家用車保有台数や免許保有者が多く自動車依存が強いため、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量への対応が求められます。[42、63頁]

### 4-3 交通の視点

#### (1) 交通体系の変化への対応

- ▶ 祖母井市街地と各集落地を連携する交通ネットワークの構築が求められる。
- ▶ L R Tとの交通結節機能の整備と合わせた幹線バス路線の再編が求められる。
- ▶ 高齢化などへの対応となる地域公共交通の充実が求められる。

- ・本町は道路整備率が高く、住居系市街地と工業系市街地及び集落地が道路によって結ばれているものの、路線バスの走らない地域が多く存在しています。[35-37、49 頁]
- ・本町と宇都宮市をつなぐ東西基幹公共交通としてL R Tの整備計画が進められています。開業を平成 31 年度に見据え、本町では、町域境から芳賀高根沢工業団地までの約 2.5 k m のL R T導入ルートと工業団地内に交通結節点(トランジットセンター)の整備が予定されています。L R Tの整備により、新たな工業地としての開発ポテンシャルが向上し企業誘致が期待される一方で、発生集中する交通を円滑に処理するための交通基盤の整備が必要となります。[2、16 頁]
- ・高齢者の移動手段の確保や、移動に不便を感じる町民への対応など、地域公共交通に求められる役割の重要性が増しています。[48-54 頁]

#### (2) 交通特性・交通実態への対応

- ▶ 自動車以外で町外へ出る移動を支える交通環境が求められる。
- ▶ 祖母井市街地周辺の自転車と歩行者の移動しやすい交通環境が求められる。
- ▶ 工業団地における朝夕の渋滞緩和・解消が求められる。

- ・本町の交通量(居住者による総トリップ)数は、1日あたり約40,000トリップあり、前回P T調査のあった平成4年時点から23年間で約5%減少しています。[56 頁]
- ・本町の代表交通手段の公共交通分担率は1%に満たない状況であり、宇都宮都市圏内の他市町と比して低い一方で、自動車分担率は86%と高く過度な自動車依存の傾向にあります。[57 頁]
- ・移動先(意識調査より)には、宇都宮市を目的地とするトリップが多く、通勤・通学では37%、買い物では55%、通院では56%。私事では59%の割合となっており、主な生活交通の半数は宇都宮市に依存している状況にあります。[66 頁]
- ・本町の居住者による鉄道(J R、真岡鐵道)と路線バス(J Rバス、東野バス)を利用したトリップは、宇都宮市が33%、真岡市が10%、茂木町が11%の割合で発生集中しています。[60 頁]
- ・本町の居住者による自動車・自動二輪車を利用したトリップは、宇都宮市に46%、真岡市に16%、益子町に11%の順で多く発生集中しており、約9割の目的地は本町から25k m圏内に含まれます。[61 頁]
- ・本町の居住者による自転車を利用したトリップは、町外においては真岡市が41%、宇都宮市が35%、市貝町が12%、上三川町が5%の順で多く発生集中しており、高校生による通学利用が主体となっています。[62 頁]

- ・本町の居住者による自転車と歩行者のトリップは、祖母井市街地内で最多となり、芳賀中学校のある与能に発生集中するトリップが多くみられます。[62 頁]
- ・工業団地内で朝夕の通勤時において交通渋滞が見られます。[43-44 頁]

### (3) 将来交通への対応

▶ 工業団地周辺開発を踏まえた将来交通への対応が求められる。

- ・将来の芳賀町の総交通量（総トリップ数）は、経年変化からみると減少傾向にあり、今後の人口減少の将来においても、交通量の減少が予測されます。[56 頁]
- ・ただし、昼間人口が増えている現状を踏まえると、今後の産業団地の集積次第では居住者以外の発生集中交通量（主に自動車交通量）が増加する可能性が推察されるため、将来交通への対応が求められます。[29 頁]

### (4) 交通に対する町民ニーズへの対応

▶ 公共交通の利用促進に向けたサービス改善の検討が求められる。

▶ L R T の利活用に向けた環境整備が求められる。

▶ 生活交通対策となる交通安全に配慮した道路施設などの整備が求められる。

- ・“現在の交通に対し満足”と回答した割合は、通勤・通学が 67%、買い物が 71%、通院 60%、私事 67%となっています。[65 頁]
- ・“公共交通に対する改善要望”は、求めることは無いとする意見が多い中でも、路線バスに対しては特に「運行本数の増便」を、ひばりタクシーに対しては「運行時間の延長」を求める声が多くなっています。[68 頁]
- ・“マイカー利用から公共交通へ転換するのに必要なこと”では、「運行時間の拡充・増便」が最多となり、次いで、「運賃等の料金の引き下げ」、「乗り換えやすい駐車場・駐輪施設の設置」や「乗り継ぎ利便性の向上」の順に続いています。[69 頁]
- ・「L R T の利用意向」については、全体の 33%に利用意向がみられ、性別にみると女性のほうが男性よりも積極的な利用意向を持ち、年代別にみると 40～50 歳代が積極的な利用意向を持つ結果となっています。[71 頁]
- ・L R T を“利用するかわからない・利用しない”と回答した方を対象に、祖母井市街地までの L R T 延伸の賛否について設問したところ、79%が延伸に「賛成」を示す結果となっています。また、延伸に伴う利用意向については「利用する・どちらかわからない」を含めると 60%の結果となっています。[73 頁]
- ・“交通環境を整えるために重視して欲しいこと”については、「移動しやすい（安全・安心）道路整備」が 43%で最多となっています。[67 頁]
- ・“生活交通対策として重視して欲しいこと”については、「歩道の整備やカーブミラーの設置など道路環境の安全対策」が 39%で最多となっています。[67 頁]



## 4-4 芳賀町が抱える交通課題

### (1) 広域連携による交通ネットワークの強化

町民の生活交通や産業活動を支え、都市の活力向上を実現するには、本町と近隣市町における都市拠点や鉄道駅などへの広域的な移動の利便性を高めることが重要となります。そのため、ヒト・モノ・情報などの交流を促進する交通ネットワークの形成に向けて、道路や公共交通のネットワークの強化が課題となっています。

### (2) 生活道路等の安全・安心の強化

本町の歩道整備は一定程度あるものの、小学校の通学路においては児童の安全な交通が確保されているとはいえない状況にあります。町民意向においても、歩道の整備やカーブミラーの設置など道路環境の安全対策が生活交通対策の中で最も求められています。このようなことから、通学路を利用する児童生徒の安全な交通の確保や、近年の自転車事故や高齢者による交通事故割合が減少しない現状などから、安全な交通環境づくりが必要であり、誰もが安全で安心して移動できる生活交通に対する環境整備が課題となっています。

### (3) 町民の多様化する交通ニーズへの対応

既に通勤通学、通院など高齢者や障害のある人の移動支援など、交通ニーズは多様化しており、今後は、さらなる少子高齢化・人口減少による影響から、通院、買い物などの町内に無い施設への移動手段の提供や確保などが求められることから、持続可能なまちづくりに向けた町民の生活を支える交通環境の再構築が課題となっています。

#### (4) 環境負荷低減への対応

祖母井市街地においては、移動距離が短く歩いて暮らせるよう生活に必要な都市機能を配置するとともに、交通機関により周辺集落と連携のとれたまちづくりを進めていくことになります。一方、地域の高齢化の実情からは、今後、自ら運転できない高齢者が増え、移動手段を公共交通や地域の共助などで確保する機会が増えることになります。そのため、公共交通を適度に利用するライフスタイルへの転換を促しながら、運営状況の厳しい公共交通の利用促進を図るとともに、自家用車の利用頻度を抑え温室効果ガスの排出量を減らすなど、人口構造の変化に対応しながら環境負荷の低いまちづくり（低炭素都市づくり）への対応が課題となっています。

#### (5) 防災・減災に対応した道路基盤の強化

鬼怒川や五行川の浸水想定区域や土砂災害警戒区域があるものの、町道の多くが狭小幅員となっていることから、防災や減災に対する備えとして、避難路の整備や、被災時に緊急車両が進入できるよう、道路幅員を確保することなどが課題となっています。

## 第 5 章

### 都市交通マスタープラン

5-1	芳賀町が目指す将来都市像	82
5-2	交通政策の基本方針	90

## 5. 都市交通マスタープラン

### 5-1 芳賀町が目指す将来都市像

#### (1) 交通まちづくりの基本理念

芳賀町都市計画マスタープランにおける将来のまちづくりの目標は、“2つの拠点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”をテーマに掲げています。

本計画においてもこれと整合し、“コンパクトな都市づくりの継続”と“ネットワークの強化”を交通政策から支えるものとして、将来都市像の実現に向けた交通政策の展開が求められることから、本町の交通まちづくりの視点を次のように掲げます。

#### 【 交通まちづくりの視点 】

### 地域・ひと・しごとを“支え・つなげる”芳賀の交通まちづくり

#### 地域・ひと・しごと

本町における日常の生活行動や生産活動を支え、地域全体に寄与する交通基盤を構築します。

#### “支え・つなげる”

移動需要の多い宇都宮市や真岡市など近隣市町との連携を図るため、交通アクセス性の向上を図ります。

#### 芳賀の交通まちづくり

本町が目指すべき将来都市像の実現に向けて、まちづくりに貢献する交通政策を着実に展開します。

## (2) 将来の道路体系

芳賀町都市計画マスタープランで示す将来都市構造を、本計画における“目指すべき将来都市像”と捉え、これを実現するための道路体系の考え方を以下に示します。

### ① 拠点形成の基本方針

本町の将来都市像は、「居住拠点・産業拠点」と生活拠点などの各地域間のネットワークの強化により実現化を目指すことから、拠点形成の基本方針を踏まえつつ、これらを支え・つなげる道路体系の骨格づくりを目指します。

#### 〔芳賀町都市計画マスタープラン：2つの拠点における拠点形成の基本方針〕

拠点の名称	拠点形成の基本方針
<p>居住拠点 (祖母井市街地)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住と不足している都市機能の誘導を図る</li> <li>・歩いて暮らせる魅力ある市街地の形成を図る</li> <li>・LRTへのアクセス性の向上を図り、交流人口の増加を図る</li> </ul> 
<p>産業拠点 (芳賀工業団地、 芳賀・高根沢工業団地)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>・産業の構造改革に対応しながら工業機能の再編・強化を図る</li> <li>・既存地区周辺に新規工業団地の創出を図る</li> <li>・宇都宮市からのアクセス性を活かした工業機能の充実を図る</li> </ul> 

〔芳賀町都市計画マスタープラン：生活拠点における拠点形成の基本方針〕

拠点の名称	拠点形成の基本方針
生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・産業拠点における住機能、子育て世代のUターン、身近な範囲で日常生活が可能な場所への移住を望む地域内の高齢者の受け入れ</li> <li>・歩いて暮らせる環境の生活拠点を形成</li> <li>・地域コミュニティを維持できる一定程度の人口の集約を目指す</li> <li>・食料品や日用品の買い物などの商業機能の拠点内への立地を図る</li> </ul>
下原地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「ゆいの杜（宇都宮市）」へのLRTによる移動の確保</li> <li>・通学路の安全性や歩行者の安全性などに配慮した整備、ガードレールや防犯灯の設置などの安全安心な道づくり</li> </ul>
橋場地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・祖母井市街地へのアクセスによる都市機能の確保</li> <li>・中学校への移動は自転車ネットワークの確立による補完</li> <li>・高校への移動は宇都宮市や真岡市への公共交通による補完</li> </ul>

② 道路体系の基本方針

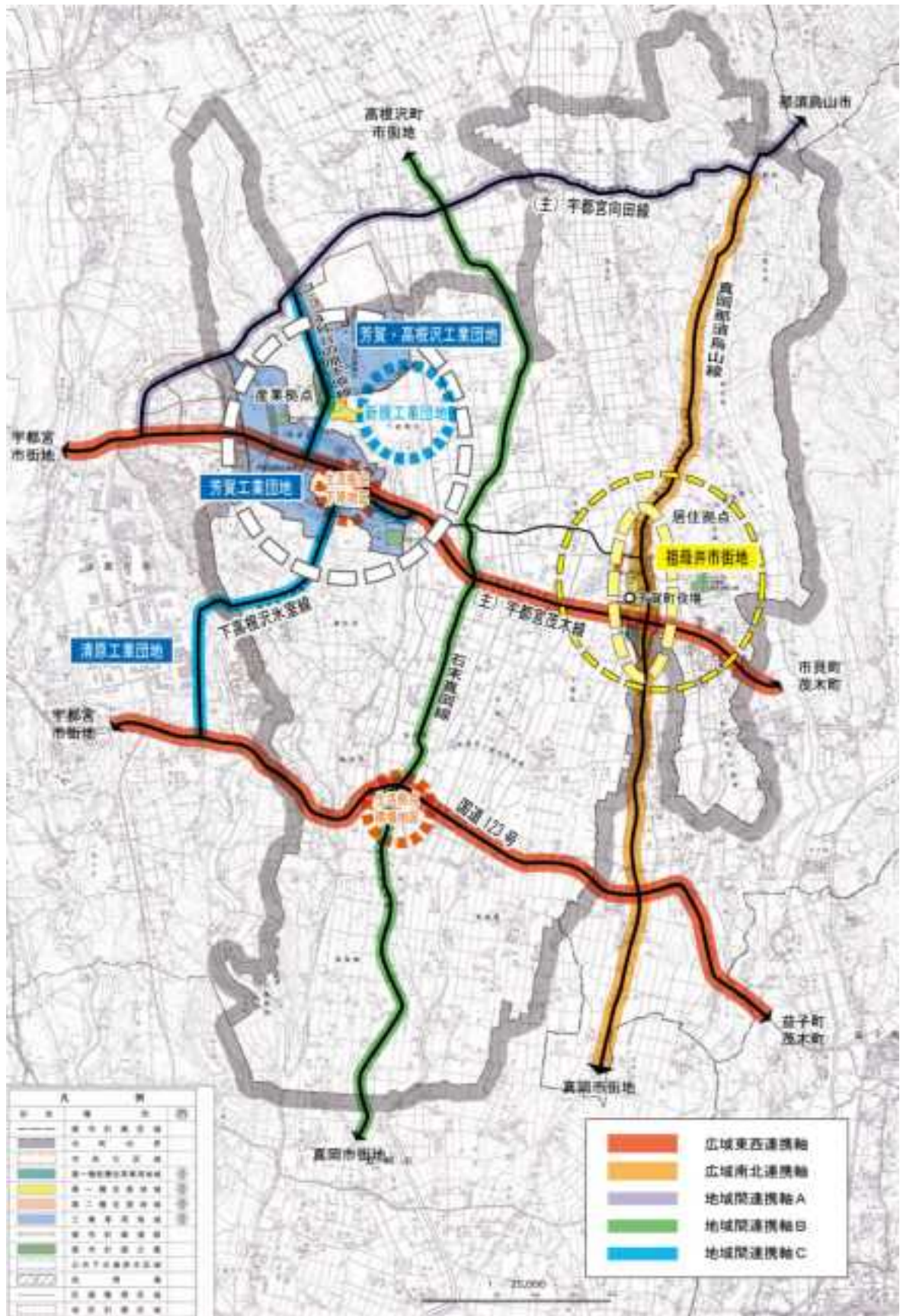
各拠点形成の基本方針を踏まえつつ、芳賀町都市計画マスタープランで示す交通軸の考え方と整合する、将来の道路体系を構築します。

〔芳賀町都市計画マスタープラン：交通軸の考え方〕

交通軸の名称		交通軸の考え方	該当路線
広域連携軸	広域東西連携軸	中核都市たる宇都宮市と県東部（市貝町、益子町、茂木町）を連携する基軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■（主）宇都宮茂木線</li> <li>■国道123号</li> <li>■東西基幹公共交通（LRT）</li> </ul>
	広域南北連携軸	真岡市と県東部地域（那須烏山市など）を連携する基軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■（主）真岡那須烏山線</li> </ul>
地域間連携軸	地域間連携軸A	本町と宇都宮市の各種都市機能と本町の産業拠点や北部の住宅地、那須烏山市などの県北東部との連絡を図る、広域連携軸を補完する基幹軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■（主）宇都宮向田線</li> </ul>
	地域間連携軸B	本町と高根沢町、真岡市とを連携する、広域連携軸を補完する基幹軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■（一）石末真岡線</li> </ul>
	地域間連携軸C	本町の西部の各地域の連携及び産業拠点などと宇都宮市との連携を図るとともに、北関東自動車道にアクセスする重要な基幹軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>■3・3・4号台の原下原線</li> <li>■（一）下高根沢氷室線</li> </ul>

注)〔主〕主要地方道、〔一〕一般県道

【 将来都市構造を支える道路体系 】



### (3) 将来の交通体系

本町の将来都市像の実現に向けて、近隣市町と地域間をつなげる公共交通の基本方針など、まちづくりを支える将来の交通体系のあり方について以下に示します。

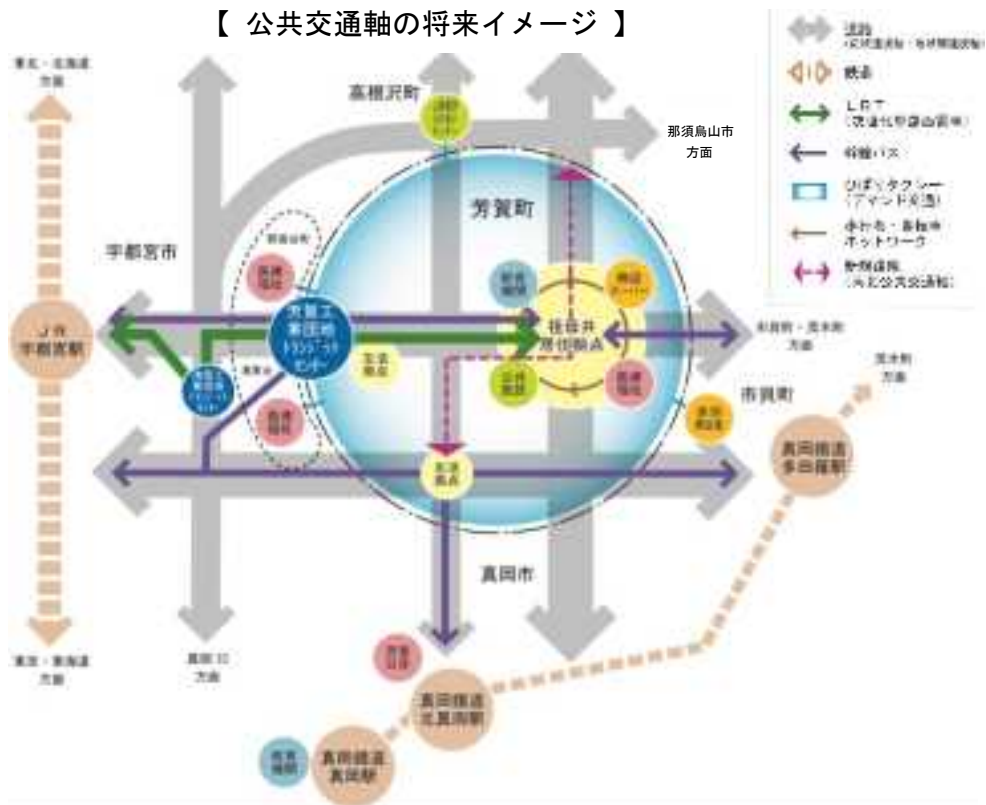
#### ① 公共交通の理念

本町には、これまで国道123号、(主)宇都宮茂木線に民営バス路線が運行され、自家用車を持たない町民の生活の移動手段を担ってきました。これらの路線は、幹線道路の整備の進展とともに宇都宮市や真岡市が有す本町に無い医療施設や商業施設、JR線や東武線、真岡鐵道の各駅へのアクセス手段として定着しています。今後は、東西基幹公共交通軸となるLRTとの交通結節機能を新たに確保するとともに、公共交通ネットワークの形成を図りながら、引き続きバス路線の維持確保に向けた取り組みの推進が求められます。

町営公共交通としては、公共交通空白地域の解消を図るため平成17年にひばりタクシーが導入されました。町民の誰もが町内全域と町外の一部の施設へドア・ツー・ドアによりアクセスできるようになったことで、特に、外出行動に不便を感じる高齢者の通院や買い物の移動手段として活用され地域に定着していることから、今後も継続的な運行が求められます。

一方、南北方向の公共交通軸は従来より手薄であり、特に町北部から南部への公共交通による移動サービスは不十分な状況にあります。今後は、交通体系の変化に対応しながら「東西方向軸」のみならず「南北方向軸」の公共交通ネットワークの形成を目指します。

【公共交通軸の将来イメージ】





## ② 交通手段別の方針

本町の交通手段別に求められる機能と整備の方針について、以下に示します。

## 【 公共交通機関別の方針 】

公共交通機関	求められる機能と整備の方針
L R T	<p>[求められる機能]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 芳賀町から宇都宮中心市街地へのアクセス性の強化</li> <li>・ 高齢者や学生など誰もがスムーズに移動できる環境</li> <li>・ L R T への利用転換に伴う芳賀工業団地周辺の交通渋滞の緩和</li> <li>・ 地球温暖化対策への貢献</li> <li>・ 芳賀町全体のまちづくりへの波及効果を創出するため、祖母井市街地への軌道の延伸整備を行い、さらなる交通ネットワークの充実を図る</li> </ul> <p>[整備方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 宇都宮市などの関係機関と協議を進めながら推進</li> </ul>
バ ス	<p>[求められる機能]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 従来の宇都宮市・市貝町・茂木町への東西方向の移動機能</li> <li>・ 従来の真岡市への南方向の移動機能</li> <li>・ L R T などの連携を図ったバス路線のフィーダー系統化による再編</li> <li>・ L R T を利用する工業団地通勤者の停留場からの移動手段の確保</li> </ul> <p>[整備方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス路線の再編にあたっては、関係機関と協議を進めながら推進</li> <li>・ 芳賀工業団地内を循環するバス路線の導入にあたっては、関係機関と協議を進めながら推進</li> </ul>
デマンド交通 ひばりタクシー	<p>[求められる機能]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町内の高齢者を主とした通院や買い物のための移送サービスの提供</li> <li>・ L R T やバス交通との連携の強化</li> <li>・ 児童・生徒なども利用しやすい新たな移送サービスの確立</li> </ul> <p>[整備方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行サービスの改善にあたっては、関係機関と協議を進めながら推進</li> </ul>

【 歩行者・自転車別の方針 】

交通手段	求められる機能と整備の方針
歩行者	<p>[求められる機能]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・居住拠点において、歩いて暮らせる市街地の形成を図るため、歩行者ネットワークの形成を目指す</li> <li>・特に、小・中学校周辺において児童生徒の安全な登下校の確保を目的に、道路の危険な個所や狭隘幅員道路における道路安全施設の設置を図る</li> </ul> <p>[整備方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・居住拠点や主要な通学路などにおいて、安全安心の観点から、歩道や路側帯の整備を行う</li> <li>・ガードレールやカーブミラー、路面標示、道路案内標識などの道路安全施設の整備などを行う</li> </ul> <p style="text-align: center;">■ 歩道が確保された様子</p> 
自転車	<p>[求められる機能]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車と歩行者の安全性の向上を図るため、自転車ネットワークの形成を図る</li> </ul> <p>[整備方針]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・居住拠点や主要な通学路などにおいて、例えば、路面のカラー舗装やピクトグラムの設置などにより安全に通行できる自転車走行環境の整備を行う</li> </ul> <p>■ 写真（路肩をカラー化した事例）      ■ 写真（ピクトグラム設置事例）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>(宇都宮市)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>(宇都宮市)</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン（平成26年2月）より転載</p>



## 5-2 交通政策の基本方針

本町の将来都市像を実現するため、20年後を見据えた交通政策の基本方針を定め、交通まちづくりを推進します。

### 【 交通政策の基本方針 】

□芳賀町都市計画マスタープランにおけるまちづくりの目標

2つの拠点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

コンパクトな都市づくり

+

ネットワークの強化

地域・ひと・しごとを“支え・つなげる”芳賀の交通まちづくり

基本方針1 広域連携の交通ネットワークの構築

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

基本方針3 利用しやすい地域公共交通の継続運営

基本方針4 環境と人にやさしい交通まちづくり

## 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、交通結節点の整備によるLRT・バス路線の利活用、幹線バス路線の再編成、LRTやバスのスムーズな乗り換えと割引サービスの提供媒体となるICカードの導入など、LRTを中心とする交通施策を推進します。

### 【 基本的な方向 】

#### 1-1 軌道系交通システムの導入

- ・本町と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LRTの軌道を整備します。

#### 1-2 交通結節点づくり

- ・LRTの利用にあたっては、幹線バス、タクシー、デマンド交通、自転車などを利用して、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）を整備します。これにより、公共交通や自転車などの連携機能による利用促進と交通円滑化を図ります。

#### 1-3 公共交通ネットワークの再編

- ・幹線バス路線においては、LRTと連携のとれた総合的な公共交通ネットワークを形成する観点から、今後、交通事業者や関係機関と綿密な協議を重ね、再編案の検討を進めます。
- ・さらに、公共交通の乗り継ぎにおける円滑化や利便性向上の観点から、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「バスの前乗り前降りの改善」など利用者の利便性向上につながるサービスについて検討します。

### 基本方針1における個別施策

- 施策① LRTの導入（町内区間の軌道整備）
- 施策② 交通結節点（トランジットセンター）の整備
- 施策③ 幹線バス路線の再編
- 施策④ 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**

誰もが安全で安心に移動できる交通環境の整備に向けて、祖母井市街地周辺などで自転車通行帯などの整備による自転車ネットワークの形成、歩道の整備による歩行者ネットワークの形成、カーブミラーの設置など、道路環境の安全対策となる交通安全施設の整備を推進します。

**【 基本的な方向 】**

**2-1 自転車ネットワークの形成**

- ・自転車ネットワークの形成においては、自転車通行帯（車道上路肩側のカラー舗装帯）の整備、自転車マップの作成など、ハード・ソフトの両面から対策を検討します。また、小学校における自転車安全教室などの展開も見据え、関係機関と連携し推進します。

**2-2 歩行者ネットワークの形成**

- ・本町の居住拠点におけるまちづくり方針「歩いて暮らせる魅力ある市街地の形成」に向けて、祖母井市街地内の都市機能と住宅などをつなぐ主要な道路において歩道整備を推進し、安全な歩行環境の確保とともに魅力ある街並みの形成を目指した取り組みを推進します。

**2-3 道路安全施設の整備**

- ・児童生徒や高齢者の移動における安全性の確保の観点から、道路安全施設の整備を推進します。また、交通安全・マナーの意識啓発となる情報案内・PR活動に努め、交通事故の削減に向けた取り組みを関係機関と連携しながら推進します。



**基本方針2における個別施策**

**施策①** 自転車ネットワークの形成

**施策②** 歩行者ネットワークの形成


**施策③** 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**

将来においても地域の移動手段として活躍するひばりタクシーの運営を持続し、さらなる利便性の向上を図ります。ひばりタクシーの運行により高齢者をはじめとする日常生活の移動支援とともに高齢者の交通事故の未然防止に努めます。児童生徒の移動に欠かせないスクールバスも含め、利用しやすい地域公共交通を継続的に運営します。

**【 基本的な方向 】****3-1 地域公共交通の維持・確保**

- ・ひばりタクシーは、JRバスや東野バスの走らない公共交通空白地域において生活の足として機能し、祖母井市街地と生活拠点や郊外部の集落を結ぶ地域間連携の重要な公共交通軸となっています。そのため、今後もひばりタクシーを継続的に運営していくため、収支率の向上を目指し運行サービスの改善などの取り組みを推進します。
- ・本町内の小学生の約半数はスクールバスを利用している状況にあります。現状と今後の少子化を踏まえ、遠距離通学に対応し、安全な登下校手段となるスクールバスをこれからも継続的に運営していくものとします。
- ・幹線バス、ひばりタクシー、スクールバスなど本町内を運行する地域公共交通については、町民の生活とまちづくりを支える重要な交通機能であることから、今後も継続的にこれらの運営支援を行っていくものとします。


**基本方針3における個別施策**

**施策①** ひばりタクシーの運行サービスの改善

**施策②** スクールバスの継続運営

**施策③** 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て、町民や工業団地に立地する企業ならびに従業者等に対し、普段から公共交通を利用する習慣化を図り、温室効果ガスの排出量の抑制とともに、歩行機会の増加による健康増進へとつながる施策を推進します。さらに、防災や減災に対する備えとして、道路拡幅や避難路の整備などを推進します。

### 【 基本的な方向 】

#### 4-1 公共交通の利用促進

・環境と人にやさしい交通まちづくりを実現するためには、自家用車よりも環境負荷の少ない公共交通の利用促進が求められます。今後の本町における交通体系の大きな変化を踏まえ、LRTやバス、ひばりタクシーの時刻表や利用案内などを一元化したわかりやすい公共交通情報の提供を検討します。さらに、LRT停留場やバス停留所における上屋やベンチの整備など、LRTの導入やバス路線の再編に合わせて公共交通の利便性の向上を図ることで、利用促進につなげます。

#### 4-2 防災・減災の道路基盤整備

・防災や減災に対する備えとして、避難場所（オープンスペースなど）への避難路の確保が求められていることから、道路拡幅や避難路の整備などを検討します。

・特に郊外部においては、舗装整備が必要な町道が点在していることから、これらの修繕・維持に向けた維持管理計画を検討し、着実に推進します。



### 基本方針4における個別施策

- 施策① 公共交通情報の提供
- 施策② 公共交通の利便施設の整備
- 施策③ 避難路・避難場所の整備
- 施策④ 道路舗装の修繕・維持管理



## 第 6 章

### 都市・地域総合交通戦略

6-1	都市・地域総合交通戦略とは	95
6-2	総合交通戦略の区域	96
6-3	芳賀町が目指す将来像	97
6-4	芳賀町を取り巻く喫緊の課題	101
6-5	戦略目標の設定	107
6-6	実施プログラム	143
6-7	戦略事業の進行管理・推進体制	144

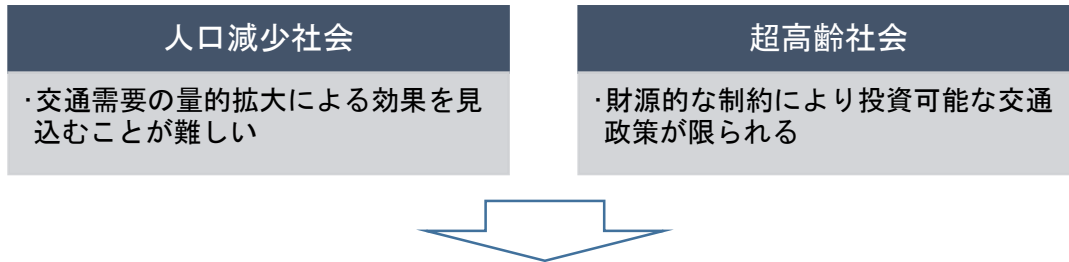
## 6. 都市・地域総合交通戦略

### 6-1 都市・地域総合交通戦略とは

都市・地域総合交通戦略は、都市交通マスタープランのアクションプランとして位置づけられることから、実現性のある計画としての取りまとめが求められます。

#### 【 総合交通戦略の意義 】

まちづくり・交通政策に係わる社会的状況・背景



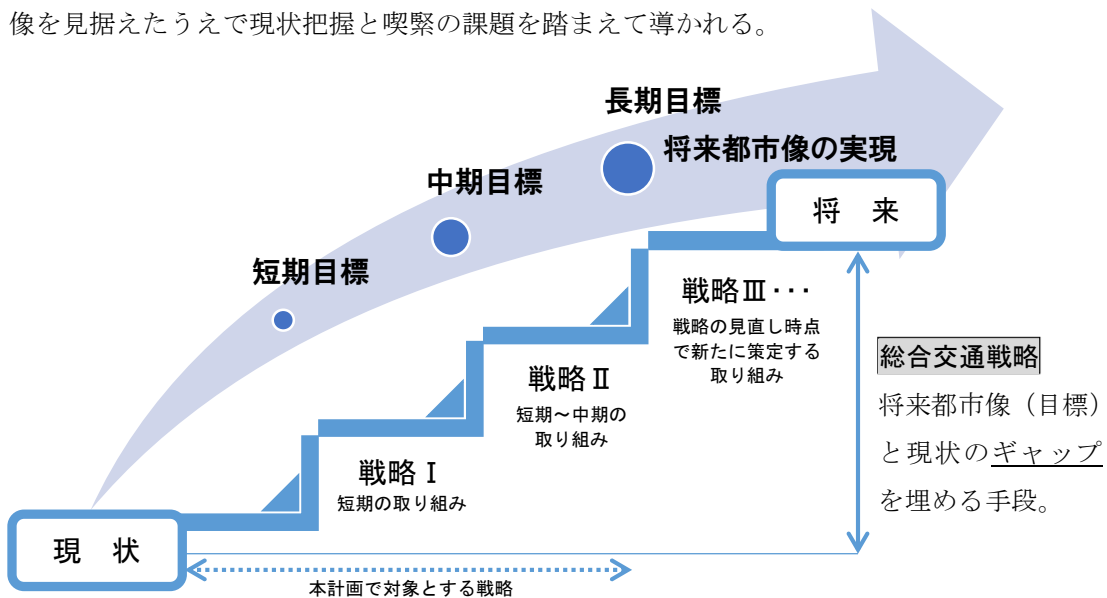
そのような状況下においても着実に成果を生み出すため

#### 「目標達成型」の計画策定・アクションプランの展開が必須

- ・目標の明確化と関係者間での共有により、選択的で効率的な施策の実現を目指す
- ・将来都市像を明確に提示し施策を戦略的に展開する
- ・相互に関連する多様な交通手段を対象に、都市政策・地域政策の観点から都市交通施策として進める

#### 戦略目標

総合交通戦略を実施するにあたっての基本方針にあたる部分。戦略目標は、都市の将来像を見据えたうえで現状把握と喫緊の課題を踏まえて導かれる。

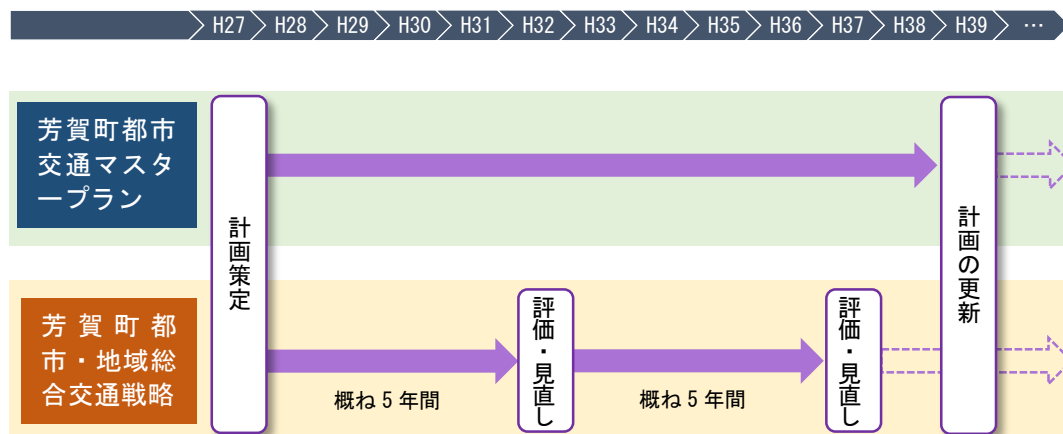


「都市・地域総合交通戦略のすすめ（国土交通省都市局）」を参考に作成

## 6-2 総合交通戦略の区域

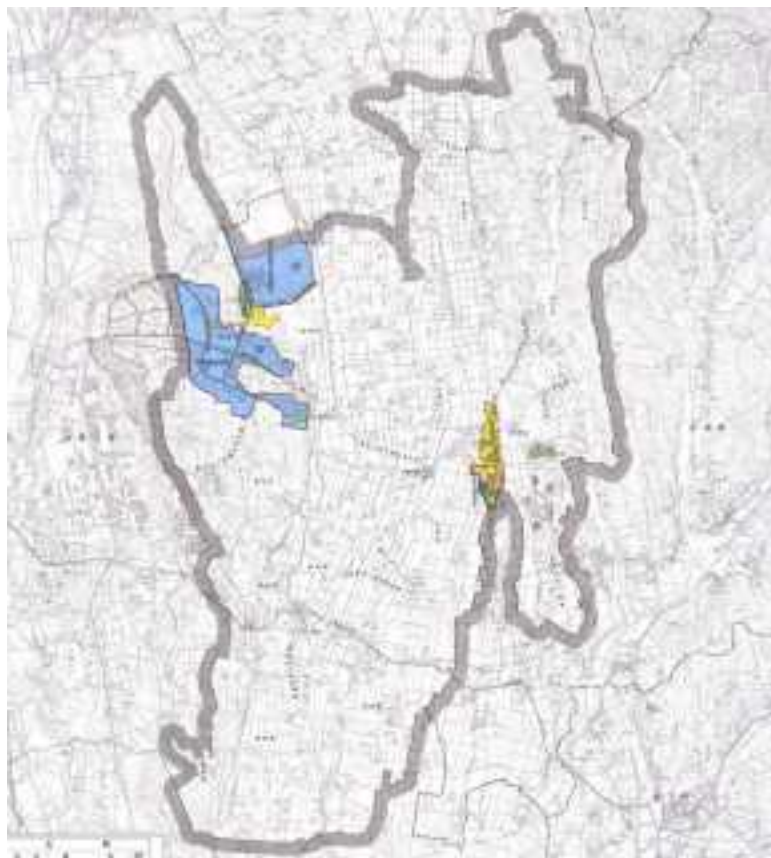
### (1) 目標年次

戦略の期間は、概ね5年から10年先を目標とします。また、5年後、10年後に事業の評価検証を実施し、必要に応じて見直しを行います。



### (2) 対象区域

芳賀町全域とします。



### 6-3 芳賀町が目指す将来像

芳賀町が目指す将来都市構造が実現した際の、町の交通に関する将来像を整理します。

「2つの拠点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」と掲げられた本町のまちづくりを実現するために、交通はどのような状態・水準になっているべきか、交通手段別に次のように整理します。

#### 〔交通の将来像〕

##### LRT

- J R 宇都宮駅と芳賀工業団地・芳賀高根沢工業団地間の移動がスムーズとなり、トランジットセンターでは、バスや自家用車、自転車などから乗り換えが行われている。祖母井市街地までLRTが開通したことで、新たな交通結節点の整備が進み住民による利用者数が増加している。

##### バス

- LRTやひばりタクシーなどと連携しつつ、J R 宇都宮駅や東武宇都宮駅などの町外の主要施設と接続し、町内の主要施設や市街地及び集落地を通り一定程度の運行本数や頻度が確保され、利用者数が増加している。

##### ひばり タクシー

- LRTや幹線バスとの乗り換え利用の実現や、待ち時間が短縮するなどの運行サービスが改善されたことで高齢者の通院や買い物以外の利用者数が増加し、町内の移動環境（モビリティ）の向上を担う主要な地域公共交通として利用されている。
- 高齢者の外出機会の創出とともに健康増進にも寄与し、運営面においても収支状況の改善により持続可能性が増し安定的に運行している。

##### 自動車

- 公共交通と自家用車をかきこく使うライフスタイルが定着し、地球環境問題への意識も高まり、自動車の走行環境は円滑な状態となり温室効果ガスである二酸化炭素の排出量が減少している。
- 通勤時間帯の芳賀工業団地周辺の交通渋滞は減少し、通勤時間の短縮とともに快適な道路環境が維持されている。
- 道路安全施設の整備により、出会い頭などの交通事故は減少している。

##### 自転車

- 主要道路の自転車走行空間が確保され、祖母井市街地やLRT停留場へのアクセス性が向上している。
- 郊外部と市街地を結ぶ主要な道路においても自転車走行空間が確保され安全性が増し自転車事故発生件数が減少している。

##### 歩行者

- 祖母井市街地内や生活拠点において、安全で快適な歩行空間が整備されたことで、歩いて暮らせる環境が実現している。
- 小学校周辺においても、交通安全施設の設置により歩行環境が改善され、児童生徒が安心して安全に登下校できている。

交通手段別に、現状と将来像の乖離する部分（ギャップ）は何か、次のように整理します。

### 〔現状と将来像のポイント〕

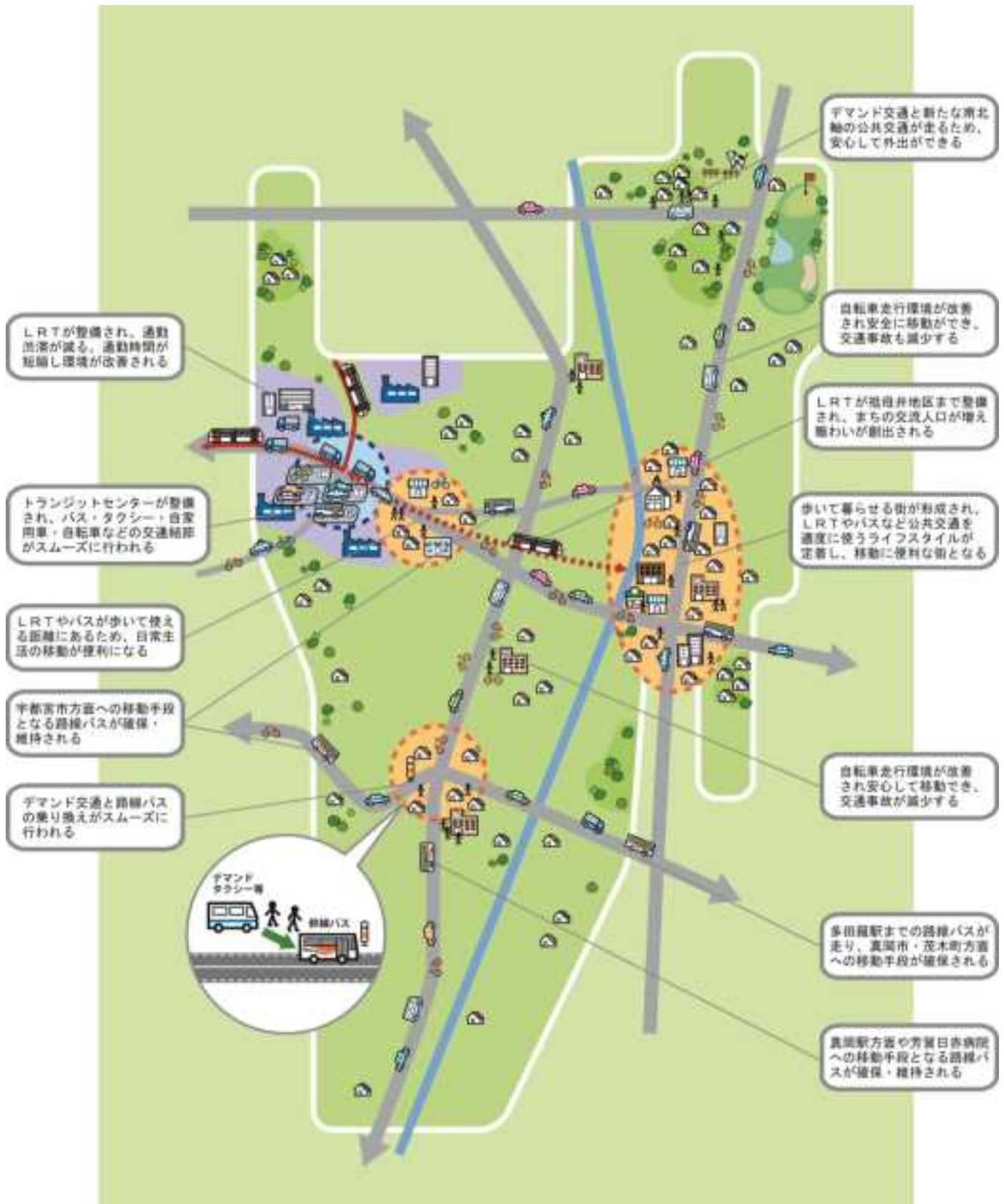
交通手段	現 状	将来像
L R T	・未整備	・自動車からL R Tへの利用転換が進み、交通渋滞の解消、環境の改善、町の魅力が向上する。 ・祖母井市街地への延伸により、利用者数がさらに増加する。
バ ス	・利用者数が減少傾向にある。 ・東西方向は充実しているが、町内を南北に結ぶ路線がない。	・L R Tとの交通結節機能から利用者数が増加し、公共交通の利用離れに歯止めがかかる。
ひばりタクシー	・高齢者には利用されているが、全体的には利用者数の減少基調にある。	・利用者数は増え、現状よりも安定的な収支状況が維持されている。
自動車	・日常生活の主な移動手段であり、依存傾向が高い。 ・高齢者の運転も多く交通事故が懸念される。	・適度に自家用車が利用され、円滑な道路交通が維持されている。 ・高齢者による交通事故が減少している。
自転車	・道路幅員が狭く自転車が安全に通れる道路が少ない。	・自転車通走行空間の整備が進み、自転車事故件数が減少している。
歩行者	・市街地内や小中学校周辺に歩道が少なく、安全な歩行環境が確保されている場所が少ない。	・居住拠点などでは、歩行環境が整備され、歩いて暮らせる環境となっている。



### 〔ギャップの整理〕

交通手段	ギャップ
L R T	・未整備
バ ス	・鉄道駅以外での公共交通間の連携が必要 ・利用促進が必要
ひばりタクシー	・収支率の改善が必要 ・利用促進が必要
自動車	・過度な自動車依存のため、公共交通との適度な使い分けが必要
自転車	・安全に安心して通行できる空間が必要
歩行者	・安全に安心して通行できる空間が必要

【 芳賀町における将来交通のイメージ 】



【 工業団地における将来交通のイメージ 】



【 祖母井市街地における将来交通のイメージ 】



## 6-4 芳賀町を取り巻く喫緊の課題

### (1) 芳賀・宇都宮東部地域間の新たな公共交通ネットワークの形成

芳賀町では、現在、JR宇都宮駅から芳賀・高根沢工業団地の本田技術研究所北門までの区間でLRTの導入が計画されています。本事業は、宇都宮市と本町の共同事業であり、平成28年1月には「軌道運送高度化実施計画」の申請に向けた協議が進められており、また、導入路線都市計画事業の都市計画決定を予定するなど、平成31年度の開業を目指し事業が着実に進められています。

「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」に掲げられるとおり、東西基幹公共交通であるLRTを中心とするバスやデマンド交通といった、階層性を持った新たな公共交通のネットワークが形成されることとなります。これにおいては、LRTを東西基幹公共交通軸に、バスやデマンド交通などはこれを補う支線交通網（フィーダー系統）として交通結節点となるトランジットセンターにおいて連携することで、速達性と利便性が確保されることとなります。

本町内区間においては、4つの停留場が設けられることになり、うち「管理センター前」周辺にはトランジットセンター機能が位置づけられていることから、LRTの開業スケジュールに合わせた整備事業の推進が急務となっています。

#### 【公共交通の連携イメージ】



「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」より転載



【 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 】



「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」より転載

【 LRT 車輛の事例 】



(参考事例：FUKURAM)

## (2) 土地利用施策との連動によるまちづくりへの波及効果

祖母井市街地では、土地区画整理事業による面的な整備手法と、主に既存道路改良を中心とした線的な整備手法による市街地整備が進められています。土地区画整理事業は平成27年に「祖母井南部地区」が完了し、現在は「祖母井中部地区」において栃木県事業による主要地方道真岡那須烏山線（都市計画道路3・4・502 祖母井中央通り）の拡幅整備及び本町による町道拡幅整備事業が進められています。また、「祖母井北部地区」においては、今後、土地区画整理手法による市街地整備が進められる計画があり、芳賀町の中心地区としての都市機能、居住機能の充実を図る政策が展開されています。居住拠点である祖母井市街地においては、歩いて暮らせるまちづくりの形成が方針に掲げられ、快適な歩行環境の整備によりまちの魅力の向上を図るとともに、回遊性の向上により道の駅や温泉利用者の街中への誘客を推進していきます。そのため、市街地整備のスケジュールに合わせ、まちづくりと一体となった交通環境づくりが急務となっています。

### 【 芳賀町都市計画マスタープランに位置づける重点推進事業 】

#### ■祖母井中部・北部地区のまちづくり

- ・都市基盤が未整備の市街地において、人口減少・高齢化などの社会経済情勢や財政状況を踏まえつつ、町民にとって良好な住環境の形成を図るため、地域住民との協働によるまちづくりを推進

#### [祖母井中部地区における事業予定]

- （県道整備）平成32年度完了目標
- （町道整備）平成32年度完了目標
- （体育館周辺：土地区画整理事業）  
平成32年度完了目標
- （祖母井交差点：土地区画整理事業）  
平成32年度完了目標

#### [祖母井北部地区における事業予定]

- （地元調整等）平成27年度～
- （関係機関協議等）平成28年度～
- （事業認可等）平成30年度～



「芳賀町都市計画マスタープラン」より転載

**■新規工業団地整備事業**

- ・自動車関連産業を中心とした既存工業機能の拡充による拠点の強化
- ・栃木県の産業競争力の強化に資する産業拠点の形成を目指す
- ・北関東自動車やLRT等の交通ネットワークの充実などによる、企業立地ポテンシャルの向上を活かす

整備手法：土地区画整理事業

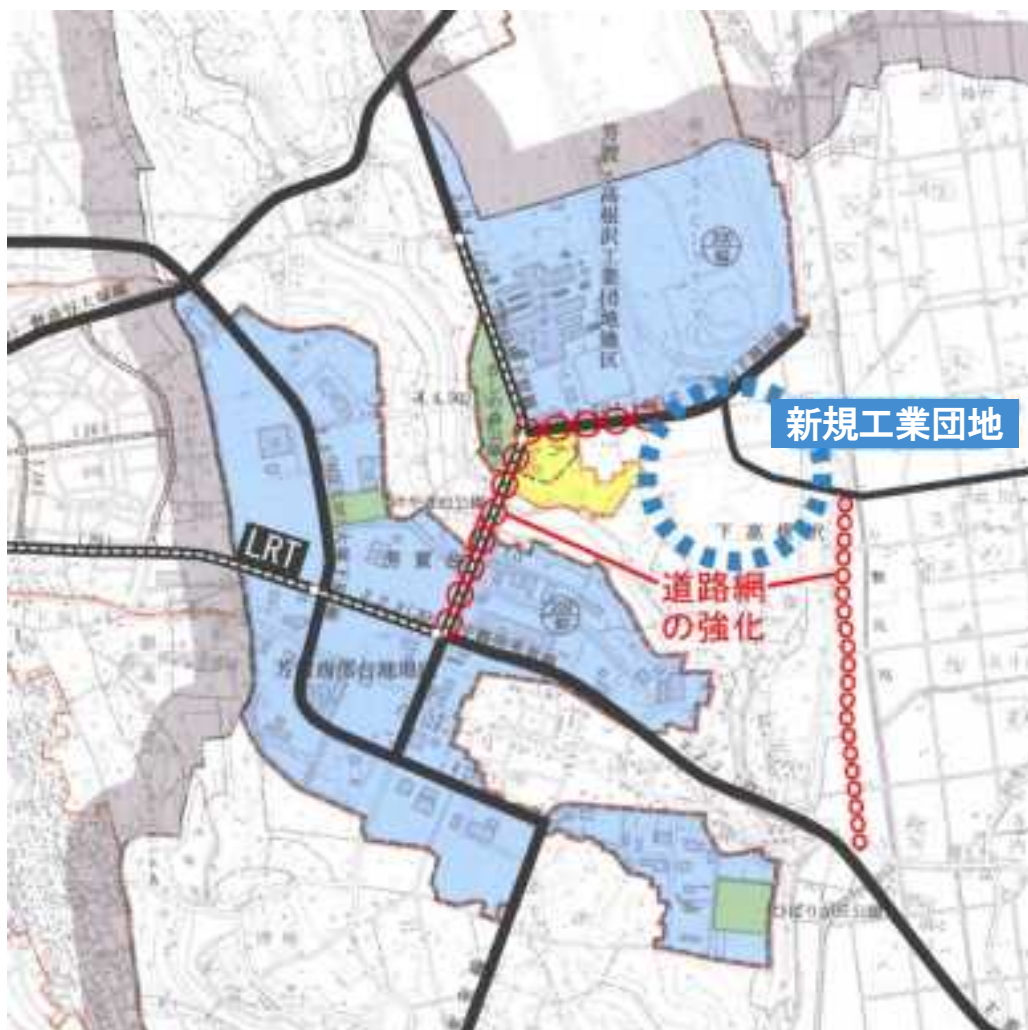
想定面積：約15～30ha

関連事業：町道整備事業 など

事業スケジュール：

（協議開始）平成28年度

（分譲開始）平成31年度～



「芳賀町都市計画マスタープラン」より転載

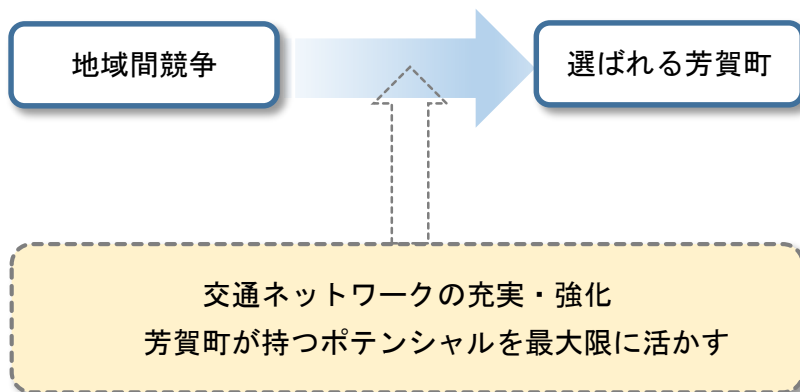
### (3) 地方創生のまちづくりに対応する交通基盤づくり

芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略（総合戦略）の基本目標“芳賀町への新しい人の流れをつくる”においては、その政策の基本的な方向として「交通アクセスの改善・公共交通の充実」が位置づけられています。

人口減少に歯止めをかけるためには、通勤・通学に便利である、買い物がしやすい、文化的な要求が満たされるなど、若者を呼び込む魅力のあるまちづくりが求められます。そのため、本町の総合戦略の目標達成に向けて、本町の大きな魅力となり得るLRTの整備事業や路線バス及びひばりタクシーなどの公共交通機関の充実・強化を図ることが急務となっています。

#### 【 交通に係わる重要業績評価指標と具体的な事業の位置づけ 】

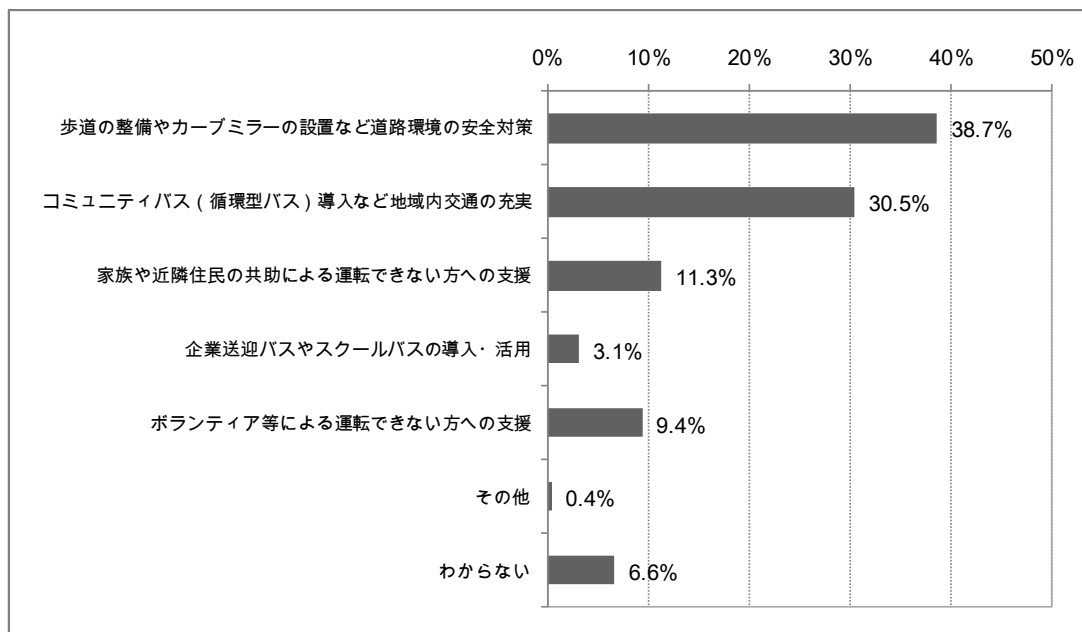
〔重要業績評価指標〕	LRT整備率 100%（平成 31 年度）
〔具体的な事業〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LRT整備事業</li> <li>・ 生活路線バス運行事業</li> <li>・ ひばりタクシー運行事業（デマンド交通）</li> </ul>



#### (4) 安全・安心な交通環境の確保

町民ニーズにおいては、近年、町内の県道や主要な町道、小中学校の通学路などにおける自転車や歩行者の安全性の確保に対する意識が高まっており、子どもから高齢者の誰もが安心して安全に移動できる環境整備が求められています。このことから、本町では、生活交通対策に向けた取り組みが急務となっています。

##### 【 町民アンケート調査結果：生活交通対策として重視してほしいこと 】



注) 「交通に関する町民意識調査結果（平成27年7月）」より

#### (5) 財政状況を踏まえた効率的な都市交通政策の展開

本町の財政状況においては、高齢化の進展から医療や福祉に関わる行政負担が増加し、さらに、人口減少による厳しい財政状況が予想されます。そのため、限りある財源の中で、投資効果の高い施策を展開することが求められます。これを踏まえ、本町の都市交通政策においては、財政状況に配慮し、交通施策を効率よく実施していくために、効果の高い施策の選択と集中による展開が課題といえます。

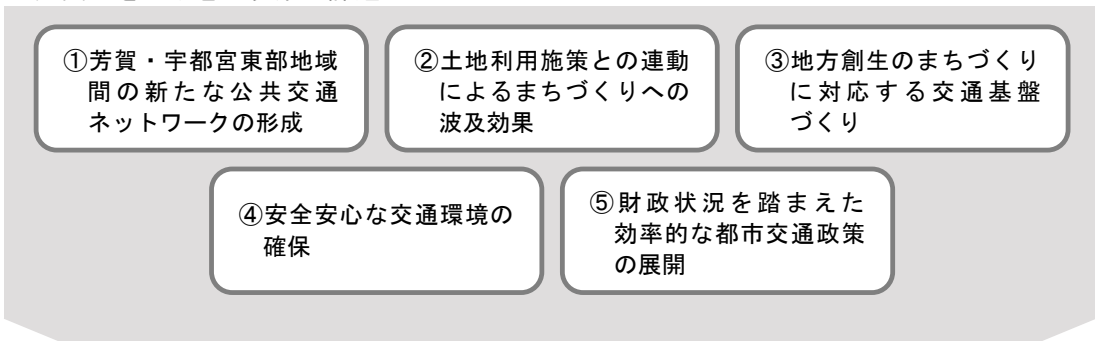
### 6-5 戦略目標の設定

都市交通マスタープランでは、本町を取り巻く社会情勢の変化や交通体系の変化、都市及び交通特性などから課題を整理し、町の都市交通政策の大きな方針を示しました。

総合交通戦略では、これらを踏まえつつ、喫緊の課題に対応するため、今後の都市交通施策における優先順位を明確にし、着実に展開していくための目標（戦略目標）を設定します。

#### 【 総合交通戦略の目標（戦略目標） 】

芳賀町を取り巻く喫緊の課題



**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

短  
期

※「短期」：平成 28 年度～平成 32 年度以内での実現を目標とする戦略

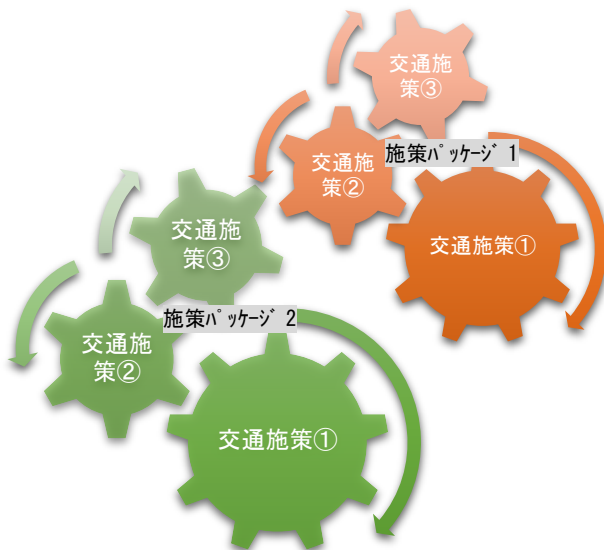
**戦略  
目標 II**

## 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

短期  
～  
中期

※「短期～中期」：短期から取り組みを開始し、平成 39 年度以内での実現を目標とする戦略

#### 〔 戦略事業のイメージ 〕



#### 戦略事業

戦略事業は、都市交通マスタープランに掲げる個別施策に基づき、一体的かつ総合的に実施することで相乗効果の発揮が期待できる“施策パッケージ”として位置づける。

#### 施策パッケージ

施策パッケージは、施策の展開を戦略的に推進するための、効果を最大限に導き出す施策の組合せとする。喫緊の課題から“選択と集中”の視点を踏まえ、2つの戦略目標を設定する。

前述の都市交通マスタープランに位置づけた交通政策のうち、課題が2つ以上該当するものを戦略事業の対象とし、その中から戦略目標に対応する“施策パッケージ”を設定します。

【 都市交通マスタープランと都市・地域総合交通戦略の関係 】

戦略事業：喫緊の課題が2つ以上該当する施策

都市交通マスタープラン				都市・地域総合交通戦略				
交通まちづくりの視点	基本方針	基本的な方向	個別施策	喫緊の課題				
				① 公共交通ネットワークの形成	② 土地利用への波及効果	③ 地方創生のまちづくりに対応する	④ 安全・安心な交通環境の確保	⑤ 財政状況を踏まえた効率的な都市交通政策の展開
地域・ひと・しごとを“支え・つなげる”芳賀の交通まちづくり	広域連携の交通ネットワークの構築	軌道系交通システムの導入	LRTの導入	●	●	●		●
		交通結節点づくり	交通結節点(トランジットセンター)の整備	●		●		●
		公共交通ネットワークの再編	幹線バス路線の再編	●	●	●		●
			ICカードの導入	●		●		●
	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	自転車ネットワークの形成				●	●
		歩行者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	道路安全施設の整備				●	●
	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	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行					●
			地域公共交通の継続的運営支援			●		●
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	公共交通情報の提供	●				●	
		公共交通の便利施設の整備	●				●	
	防災・減災の道路基盤整備	避難路・避難場所の整備					●	
		道路舗装の修繕・維持管理					●	

注) 喫緊の課題以外のものは、短期から将来的な実現を見据えて行政計画などに反映し、「中期・長期」の施策とします。

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

### 〔事業目的〕

本町と宇都宮市や真岡市など近隣都市との交通ネットワークの強化を図るため、新たな広域連携軸の形成を目指します。

本町では、LRTと幹線バス、タクシー、ひばりタクシー、自家用車、自転車などを接続し、広域的に移動できる交通ネットワークの形成を図る観点から、東西方向の公共交通に係わる施策を一体的に推進します。さらに、本町を運行する幹線バスは、宇都宮市や真岡市などへの重要なアクセス手段であり、今後も路線の維持確保が必要となることから、利用促進に係わる施策の展開が求められます。

### 〔施策パッケージ〕

戦略目標 I に対応する施策パッケージを、次のように設定します。

- |            |           |
|------------|-----------|
| <b>I-1</b> | LRT整備事業   |
| <b>I-2</b> | バス路線の再編事業 |

### 〔評価指標・数値目標〕

戦略事業 I の評価指標とその数値目標を、次のように設定します。

評価指標	数値目標	
	現況 (平成27年度)	⇒ 将来 (平成32年度)
I-① LRT利用者数 (※4年目の平成31年度が開業1年目となるため、 供用2年目の平成32年度を目標値に設定)	— 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 (※JRバスと東野バスの延べ利用者数を設定)	690,846 人/年	⇒ 692,000 人/年

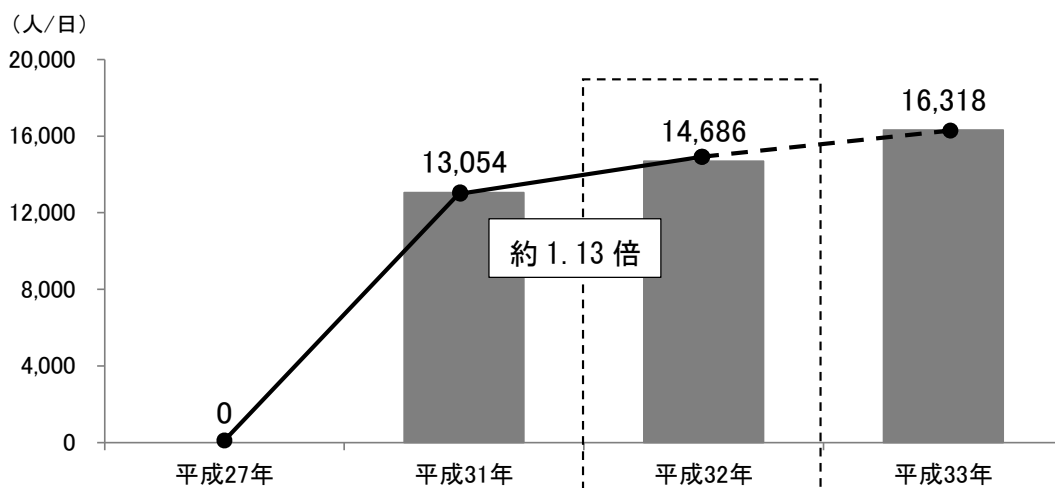


## 〔評価指標の設定根拠〕

## 指標 I-①：L R T利用者数

- ・L R Tは平成31年度に供用開始の予定であることから、翌年の平成32年度における1年間のL R T利用者数（乗降客数の実績値）を評価指標に設定します。
- ・L R Tの需要予測値は、「軌道運送高度化実施計画」の特許申請ケースにおいて、開業後3年目のL R T利用者数を一日当たり16,318人/日となっています。
- ・上記のL R T利用者数の予測においては、沿線地域の土地利用の変化や利用者のライフスタイルの変化、主な利用者と想定される工業団地等の従業者や沿線住民の認知・浸透など、需要が定着するまでに一定の期間を要することが前提条件となっています。さらに、L R T利用者は、約9割が通勤・通学と予測されており、開業前から工業団地企業との連携や従業者への周知を実施することで、よりL R Tへの転換が促されやすいと考えられています。このような想定条件から、開業当初の定着率を8割、2年目を9割、3年目を10割と見込み、L R T利用者数（16,318人/日）を推計しています。
- ・この推計を踏まえ、目標値には2年目の利用者数を用いることとし、平日一日当たりの利用者数14,700人/日を設定します。

【 L R T利用者数の目標値（平日一日当たり） 】

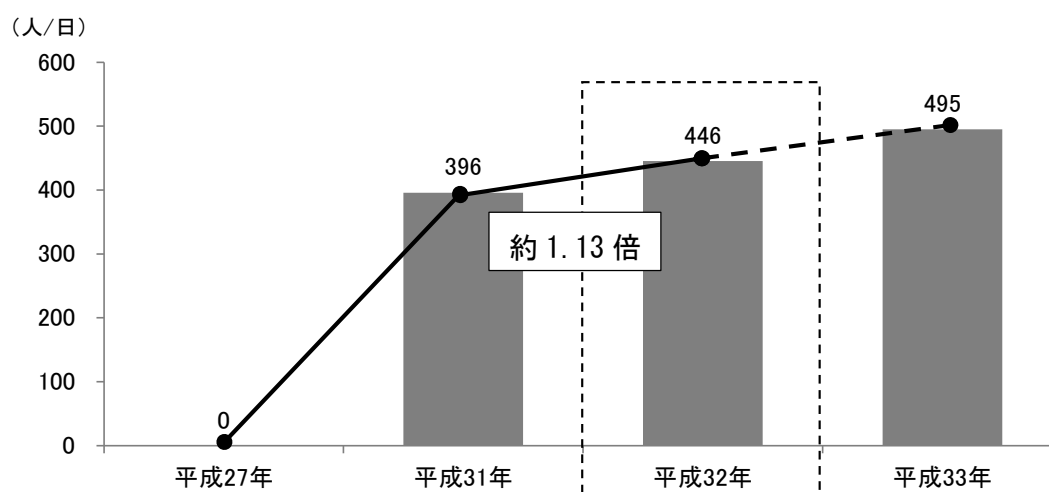


資料「特許申請の需要予測と整備効果について」より作成

### 指標 I-②：トランジットセンター利用者数

- ・L R Tは平成 31 年度に供用開始予定であることから、平成 32 年度における 1 年間のトランジットセンター（芳賀工業団地内の L R T 停留場「管理センター前」周辺に整備予定）の利用者数を評価指標に設定します。
- ・トランジットセンターの利用者数については、当該施設において L R T やバス、タクシー及び自転車などを利用した人数の合計値とし、交通結節機能の評価のための指標とします。
- ・利用者数の予測においては、L R T の利用意向がある芳賀工業団地内の従業員のうち、停留場から徒歩圏（概ね 300m）を超える位置にある企業の従業員数を利用者数の一部とします。平成 26 年に実施した従業員アンケート調査の結果に基づく、L R T の利用意向がある方は 78 人/日と算出されます。なお、往復利用により 1 日当たり 2 回の利用と想定すると、156 人/日の利用者数となります。
- ・さらに、現状においては平日に自転車利用で宇都宮市へ向かう移動が往復で 140 トリップ/日（70 人：平成 26 年生活行動実態調査）発生しています。
- ・また、既存のバスターミナルにおける J R バス利用者を往復で 100 人/日（50 人）と想定します。これらを加算すると、平日一日当たりの利用者数は 396 人/日となります。
- ・前頁の定着率の考え方を参考に、1 年目を 8 割、2 年目を 9 割、3 年目が 10 割として推計を行います。その結果から、平成 32 年度の平日一日当たりの利用者数を 450 人/日と設定します。

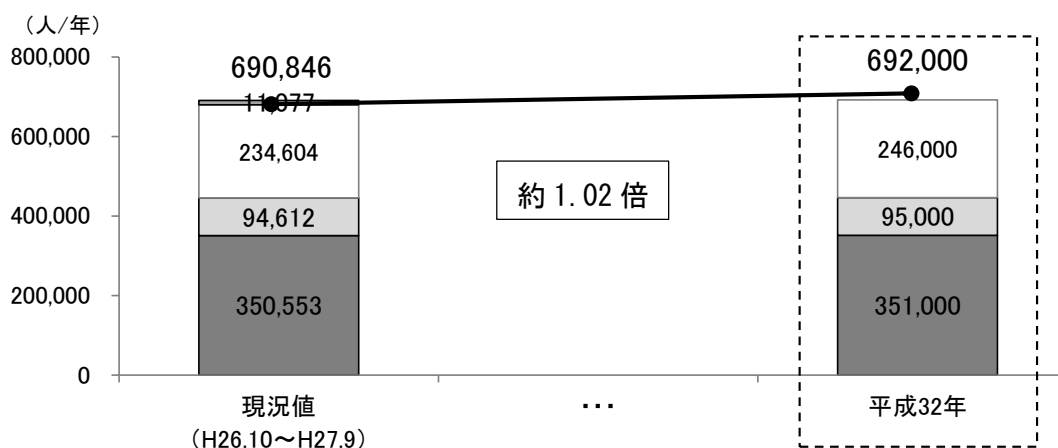
#### 【 芳賀工業団地のトランジットセンターにおける利用者数の目標値（平日一日当たり） 】



### 指標 I-③：幹線バス利用者数

- 再編後の幹線バス利用者数（JRバス、東野バスの乗降客数の実績値）の利用者実績値を評価指標に設定します。
- JRバスの「水都西線」は、平成27年度に年間約350,000人であり、過去の利用実績からみると微増傾向にあることがわかります。LRTの導入に伴い、東西方向の幹線公共交通がネットワーク化されることで、利用者数の全体的な増加が予想されます。そこで、平成27年度の利用者数よりも5年後の利用者数は増加するものとし、その目標値を約351,000人とします。
- 東野バスの「橋場・真岡」は、利用実績をみると平成26年から減少がみられます。そのため、今後も平成27年の現況程度の利用者数の維持を目指すものとし、目標値を95,000人とします。また、「東高橋」は増減を繰り返しつつも微増傾向にあることから、平成27年と概ね同じ235,000人を目標値とします。さらに、「益子（延生経由）」は、平成27年9月に運行廃止となり10月以降はその利用者が「東高橋」を利用することになるため、平成27年の「益子（延生経由）」の11,000人を「東高橋」に加算した246,000人を東野バスの目標値とします。
- 上記を踏まえ、目標値はJRバスと東野バスの年間当たりの利用者数の予測値を合算した692,000人を設定します。

【 幹線バスの年間利用者数の目標値 】



【 JRバス関東（水都西線）と東野バス（橋場・真岡、益子（延生経由））の実績 】

(単位: 人/年)

事業社名	路線名	H22	H23	H24	H25	H26	H27
JRバス関東	水都西線			394,001	336,891	340,400	350,553
東野交通	橋場・真岡	81,920	80,271	93,661	99,781	106,182	94,612
	東高橋	193,432	203,586	221,493	205,840	194,889	234,604
	益子（延生経由）	6,588	6,376	7,452	6,434	6,405	11,077
計		281,940	290,233	716,607	648,946	647,876	690,846

注) 各年前年10月～当年9月までの集計値、JRバス関東（水都西線）のH22・H23の実績値は不明

## LRT整備事業

### 〔事業目的〕

LRTは、「第6次芳賀町振興計画」や「芳賀町都市計画マスタープラン」において、芳賀町と宇都宮市を結ぶ東西基幹公共交通軸として位置づけられており、都市構造を支える重要な軸といえます。また、路線バスやデマンド交通などと連携した階層性のある公共交通ネットワークの形成において要ともいえます。

さらに、LRTは人や環境に優しく、高い輸送力や定時性、快適性を備えており、都市拠点や地域拠点、鬼怒川左岸地域の産業拠点などの拠点間におけるヒト・モノ・情報の活発な交流や、LRT沿線地域における都市機能や居住が集積した土地利用を促進し、産業・経済活動の活性化や定住人口の増加、沿線地域の活性化が図られるなど、都市の魅力を高め、本町のまちづくりに多くの効果をもたらすものとなっています。そのようなことから、今般、LRT軌道と関連する都市計画道路（幹線街路）などを一体的に都市計画に位置づけるものとしています。

### 〔LRT整備事業概要〕

- ・事業スケジュール：
  - （事業開始）平成28年度
  - （運送開始）平成31年度
- ・事業主体：宇都宮市・芳賀町（施設の整備・保有を行い、維持管理などの責任を持つ）
- ・運営会社：宇都宮ライトレール株式会社
- ・導入車両数：17編成（3連接車：バリアフリー対応の超低床式）
- ・整備施設：整備延長14.6km複線（芳賀町内区間：2.5km）
  - 停留場数19箇所（芳賀町内区間：4箇所）
  - 車両基地1箇所（芳賀町内区間：0箇所）
  - 変電所4箇所
- ・運行頻度：ピーク時6分/本、平常時10分/本
- ・運行時間：午前6時～午後11時
- ・想定運賃：JR宇都宮駅東口～管理センター前（150～400円）
- ・所要時間：41分
- ・交通結節機能：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”が位置づけられる。この機能においては、「バスアンドライド、パークアンドライド、タクシー乗り換え、サイクルアンドライド」の4つの移動手段間の連携が想定されている。

## ■ L R T 軌道及び停留場の整備

〔事業主体〕 芳賀町・宇都宮市

〔事業期間〕 平成28年度～平成31年度（平成31年度開業予定）

### 〔概要〕

・本町におけるLRTの軌道整備は、優先整備区間であるJR宇都宮駅東口から本田技術研究所北門までの区間（全長14.6km）のうち、「芳賀台停留場」から「本田技研北門停留場」までの区間（2.5km）と4つの停留場を整備します。

■整備区間：2.5km

■停留場：4地点（芳賀台、芳賀工業団地管理センター前、かしの森公園、本田技研北門）※名称は仮称

■事業費：約46億円（軌道及び関連施設整備費）

■都市計画決定（平成28年度予定）※芳賀町決定（変更）の路線及び公園：

- 10・7・501号宇都宮芳賀ライトレール線（特殊街路（路面電車道））
- 3・2・3号宇都宮芳賀線（幹線街路）
- 3・3・4号台の原下原線（幹線街路）
- 4・4・502号かしの森公園（地区公園）

### 【芳賀町内のLRT軌道整備区間】

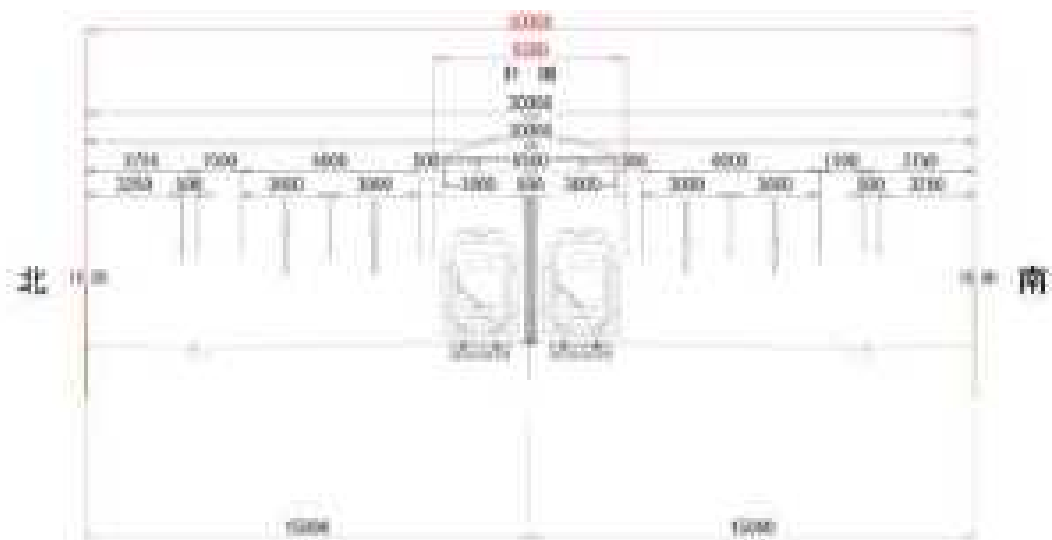


① 3・2・3号宇都宮芳賀線区間（LRT停留場「芳賀台」区間）

■整備区間の断面構成：

- ・道路センター部にLRT軌道整備

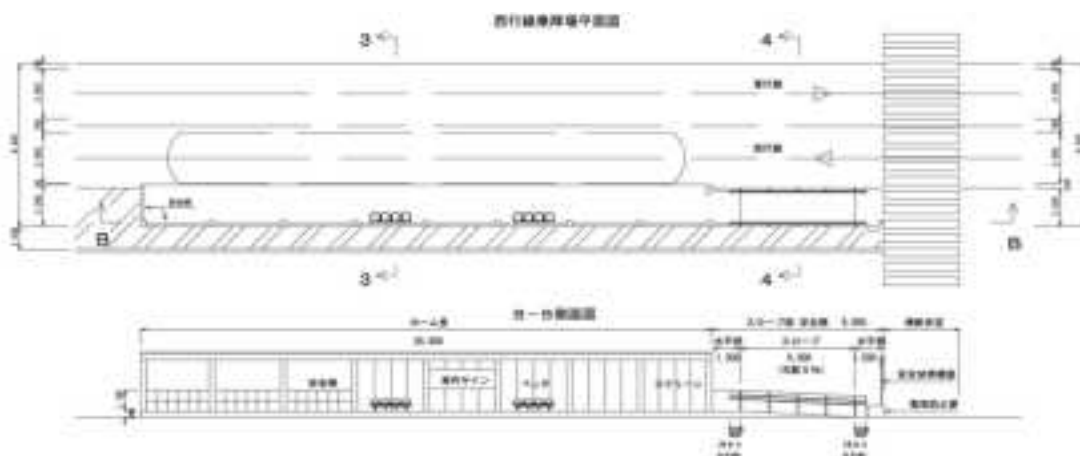
【標準断面】



■LRT停留場のイメージ：

「芳賀台」停留場

【停留場「芳賀台」(相対式)】









## ■交通結節点（トランジットセンター）整備事業

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成28年度～平成31年度（平成31年度開業予定）

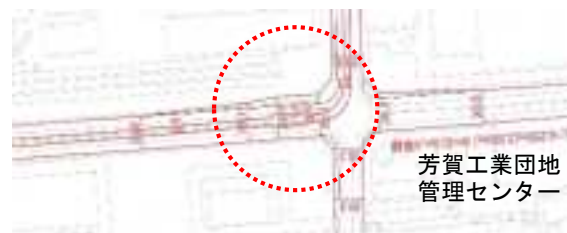
### 〔概要〕

- ・LRTとバスやタクシー、デマンド交通、自家用車、自転車などの交通機関の連携、交通結節機能の充実を図るため、交通結節点（トランジットセンター）を「管理センター前」周辺に整備します。
- ・バス停留所、タクシープール、サイクルアンドバスライド用の自転車駐輪場、パークアンドバスライド用の駐車場などをそれぞれ整備するとともに、雨風を防ぐ屋根、ベンチ、分かりやすい運行案内板、案内誘導、手すり・スロープなどの利用促進に資する利便施設を整備します。具体的な検討は、平成28年度以降に進めていきます。

■芳賀工業団地航空写真



■管理センター前のLRT停留場位置



■芳賀バスターミナル



■交通結節点の事例（富山市）



## ■ I Cカードの導入

〔事業主体〕（バ ス）バス事業者

（L R T）L R T運営事業者、芳賀町、宇都宮市

〔事業期間〕（バ ス）平成29年度～

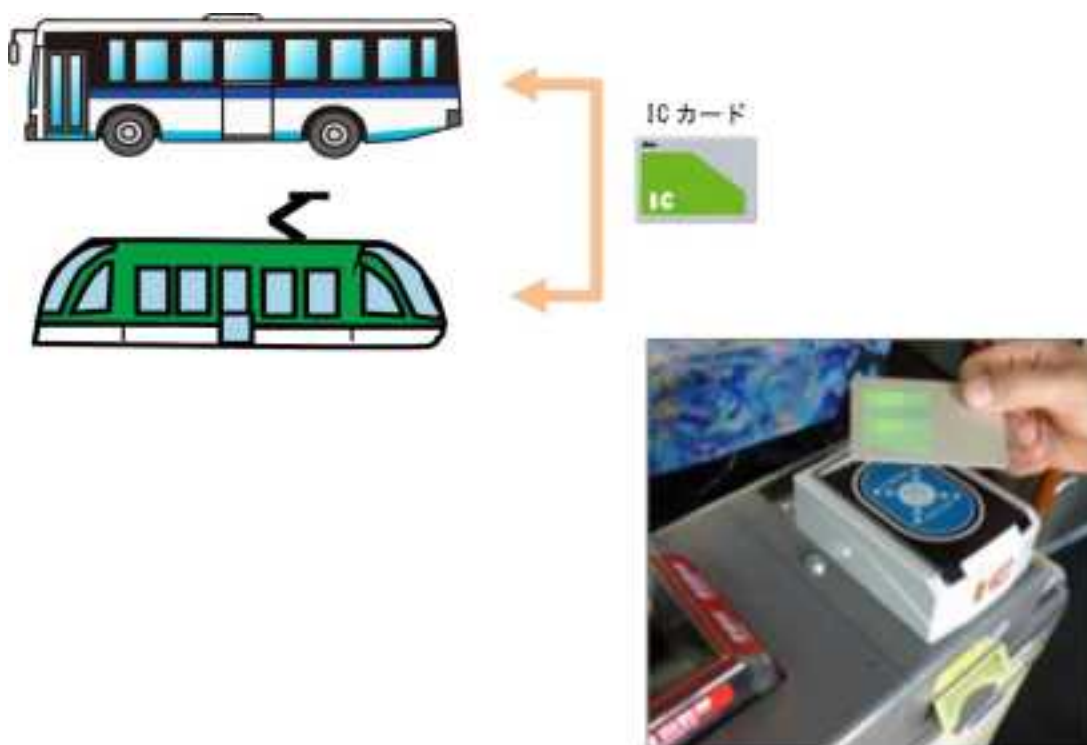
（L R T）平成31年度～

〔概要〕

- ・公共交通の乗り継ぎ円滑化や利便性向上のため、L R TやバスにおいてI Cカードを導入します。
- ・具体的な検討は、平成28年度以降に進めていきます。

■実施する区域：L R T及びバス路線の運行エリア

### 【 I Cカードの導入イメージ 】



「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」より転載

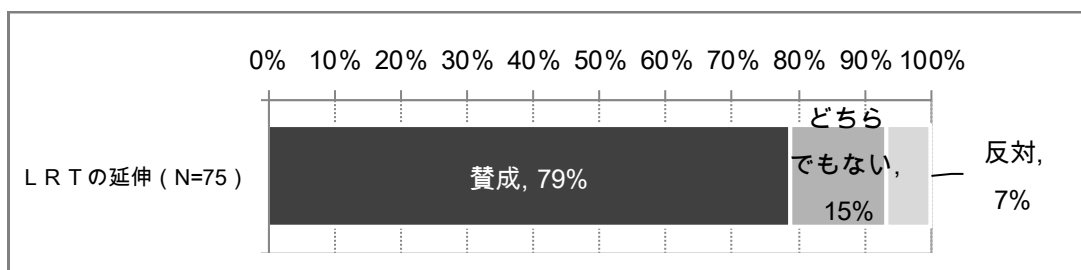
## ■ L R T軌道の将来的な祖母井市街地への延伸

### 〔概要〕

- ・今後、わが国の人口と同様に、本町の人口も減少していくことが予想されるなか、人口減少の影響を最小限にするために政策的な定住人口の確保が求められます。
- ・これを実現するには、まちづくり方針の「2つの拠点によるコンパクトな都市づくりの継続とネットワーク化の強化」に掲げるように、産業拠点（工業団地）と居住拠点（祖母井市街地）の両拠点間の連携により“しごと”の創出とともに本町への新しい“ひと”の流れをつくる必要があります。
- ・現在、産業拠点においては企業誘致が進められ、また、居住拠点においては定住促進に向けた面整備等による都市基盤整備と都市機能の強化に向けた取り組みが進められています。今後は、これに加え、着実に人口定着を図るための職住近接による効果を最大限に発揮できる環境づくりが必要となります。
- ・そのため、芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略に示す“住みたい、住んでみたいと選ばれる町”となるよう、本町の大きな魅力となり得るL R Tを活かし、居住拠点と産業拠点の両拠点間のネットワーク化（L R T延伸軸の整備）を推進していきます。
- ・L R T延伸軸の整備は、L R T停留場の「管理センター前」から祖母井市街地までの延伸区間とします。当該区間が整備されることで、祖母井市街地からJ R宇都宮駅へのアクセス性の向上とともに通勤や買い物などにおける利便性の向上と快適性が確保されるため、工業団地等の就業者による市街地への定住が期待されます。さらに、交流人口の増加も期待され、L R T整備に伴う波及効果は祖母井市街地から町全体へと広がり、本町自体の魅力を高めることにもつながります。
- ・20年後を見据えた総合的なまちづくりの観点から、L R Tの祖母井市街地への延伸に合わせた土地利用の誘導なども一体的に推進していきます。
- ・事業の推進にあたっては、宇都宮市をはじめとする関係機関と協力・連携しながら取り組みます。

### 〔祖母井市街地までのL R Tの延伸についての賛否〕

- ・延伸することに「賛成」が79%となり、「どちらでもない」が15%、「反対」が7%の割合となっています。



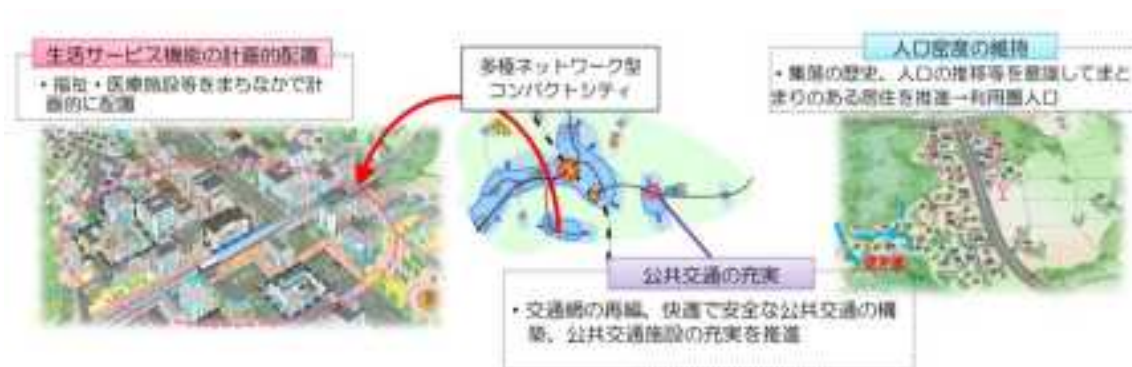
平成27年7月実施町民アンケート調査結果より

【 祖母井市街地までのLRT延伸軸のイメージ 】



〔(参考) 国が示す多極ネットワーク型コンパクトシティの概要〕

- ・ 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、あるいは、高齢者をはじめとする住民が自家用車に頼ることなく、公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできるなど、日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まい等の身近に存在する「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すことが示されています。



国土交通省HP「資料：コンパクトシティとこれからの国土」より転載

## 〔事業目的〕

- ・ L R Tを中心とする総合的な公共交通ネットワークを形成する観点から、L R Tの導入に合わせてバス路線の再編を行い、L R Tやデマンド交通（芳賀町）、地域内交通（宇都宮市）と連携した幹線・支線からなる階層的な公共交通ネットワークの形成を目指します。
- ・ これには、「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」の考え方を踏まえ、隣接市町などの影響にも配慮しながら、町内を通る幹線バス路線の再編案について関係機関や交通事業者と協議・調整したうえで、持続可能なバスネットワークの整備を推進します。
- ・ L R T導入区間において重複する既存幹線バス路線については、東西の幹線軸となるL R Tを補完する支線交通（フィーダー系統）と位置づけ、交通結節点での乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- ・ 工業団地内においては、L R Tの導入に合わせて、通勤者対応となる工業団地内循環バスの導入を図ります。

## 【 L R T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形成のイメージ 】



「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」より転載

## 〔「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」が示すバスネットワークの再編方針〕

## □ 公共交通ネットワーク構築の方向性

宇都宮市における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などを踏まえながら、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などの導入を促進し、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る。

- 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などの導入
- 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などを踏まえた公共交通ネットワークの構築

## □ 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などへの再編を検討する。
- ・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などを考慮し、LRTへの接続を検討する。
- ・その他のバス路線については、利用者の利便性などを考慮し、LRTへの接続を検討する。

## ■ 幹線バス路線の再編

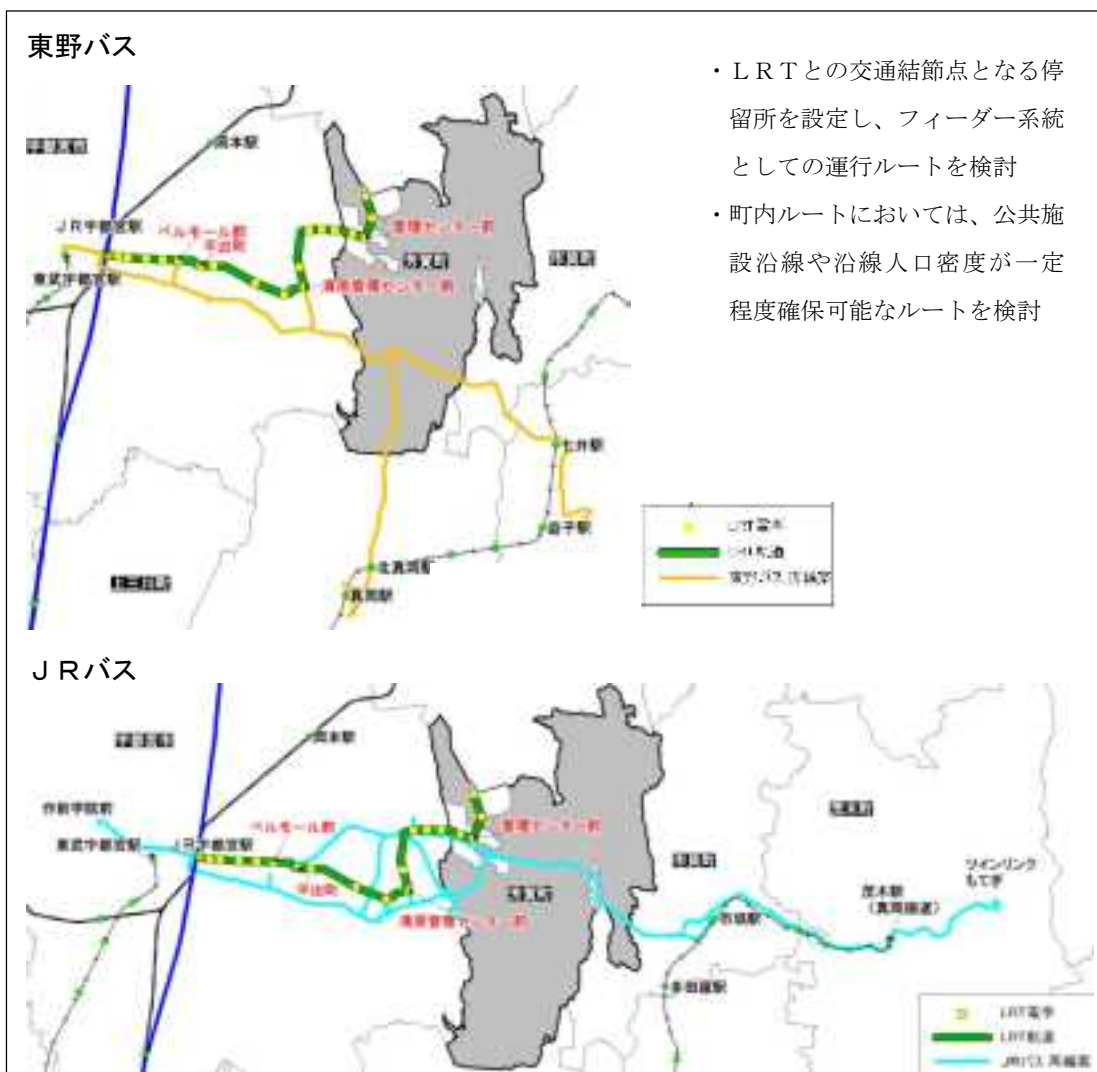
〔事業主体〕 芳賀町、バス事業者

〔事業期間〕 平成31年度～（LRTの平成31年度開業予定に合わせて実施）

### 〔概要〕

- ・ LRTと接続（連携）し、隣接市町間をつなぐ幹線バス路線の再編を行います。
- ・ 本町内を通るJRバス路線、東野バス路線を対象路線とします。
- ・ 町外を通る幹線バス路線であるため、バス事業者やバス協会、栃木県、隣接自治体などの関係機関との調整により検討を進めていきます。
- ・ 利用者や施設をより多くカバーできる幹線バスの運行ルートを検討するとともに、路線再編に伴う運賃の見直しなども検討を進めていきます。
- ・ 具体的な検討は、平成28年度以降に進めていきます。

### 【バス路線の再編イメージ】



## ■工業団地内循環バスの導入

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成31年度～（LRTの平成31年度開業予定に合わせて実施）

### 〔概要〕

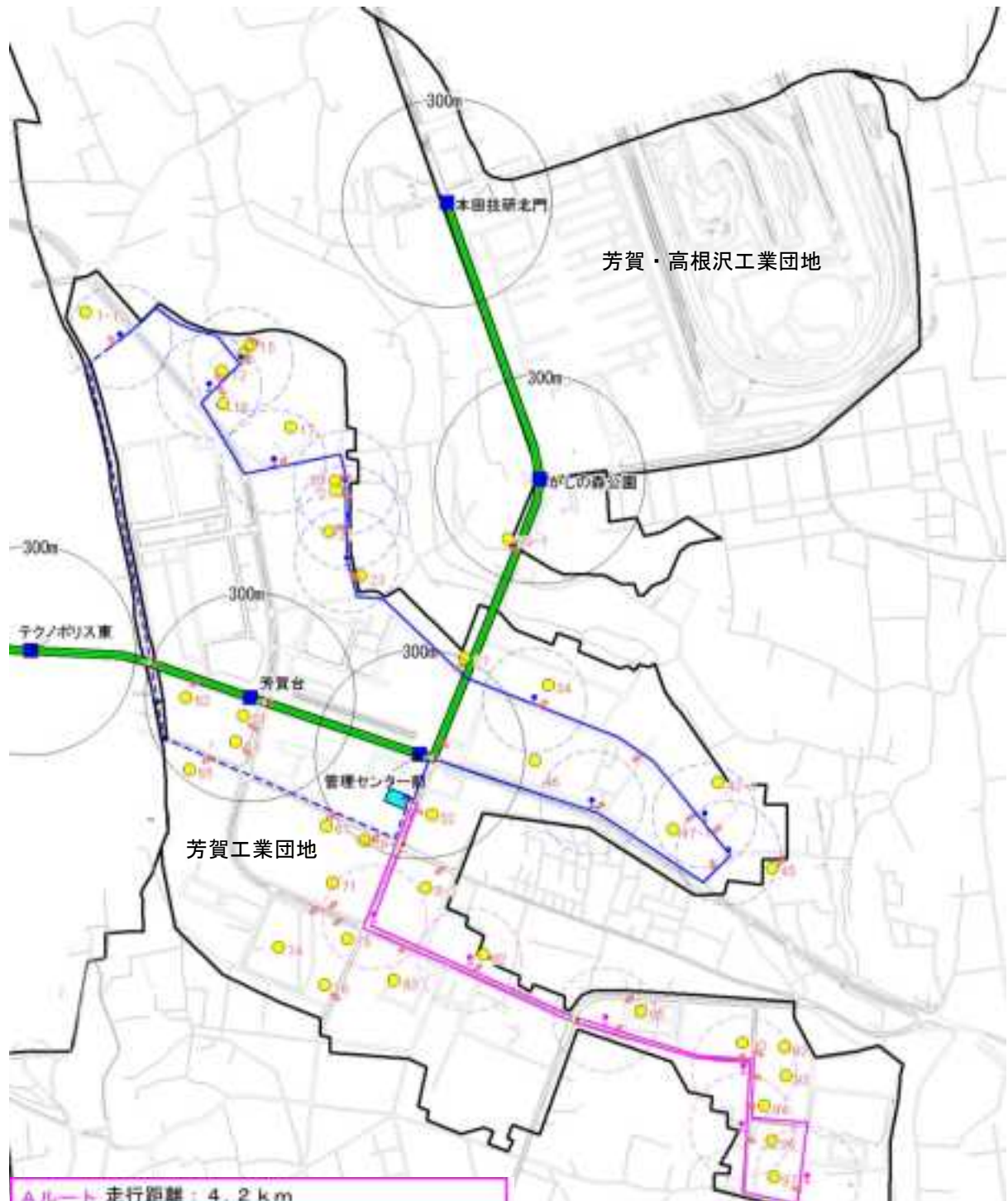
- ・自家用車からLRTに利用転換する芳賀工業団地内企業への通勤者を主な対象と想定し、交通結節点と工業団地内の各企業出入口付近を停留所とする循環バスの導入を検討します。
- ・短い時間間隔で停留場に発着するLRTとのスムーズな乗り継ぎができるよう、利便性に配慮した循環バスの運行サービスを検討します。
- ・LRTの運行ダイヤと連携した運行本数や車輛サイズなどのより具体的な検討は、交通事業者などの関係機関と協議しながら進めていきます。

### 〔運行サービスの概要（案）〕

車輛サイズ	小型バス（11人～29人乗り）																																																												
車両台数	2台																																																												
運行本数	5（本/時） Aルート（3本/時）、Bルート（2本/時）																																																												
運行時間	通勤：6時台、7時台、8時台、9時台の4時間帯 帰宅：16時台、17時台、18時台、19時台の4時間帯																																																												
想定需要	<p>・ピーク時間帯（7：30～8：30）における最大断面需要は、1時間当たり1,885人（下竹下～作新学院北）と予測される。</p> <p>【停留場別乗降人数と停留場間通過人員（H31/ピーク時全目的東進）】</p> <table border="1"> <caption>乗降人数と通過人員（H31/ピーク時全目的東進）</caption> <thead> <tr> <th>区間</th> <th>乗車 (乗車)</th> <th>降車 (降車)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>JR宇都宮駅東口</td><td>1,256</td><td>0</td></tr> <tr><td>宿郷町</td><td>74</td><td>33</td></tr> <tr><td>東宿郷</td><td>126</td><td>25</td></tr> <tr><td>今泉町</td><td>117</td><td>24</td></tr> <tr><td>陽東</td><td>87</td><td>21</td></tr> <tr><td>ベルモール前</td><td>412</td><td>128</td></tr> <tr><td>平出町</td><td>33</td><td>10</td></tr> <tr><td>下平出</td><td>14</td><td>3</td></tr> <tr><td>下竹下</td><td>17</td><td>7</td></tr> <tr><td>作新学院北</td><td>41</td><td>119</td></tr> <tr><td>清原管理センター前</td><td>12</td><td>263</td></tr> <tr><td>清原工業団地北</td><td>51</td><td>451</td></tr> <tr><td>テクノボリス西</td><td>30</td><td>6</td></tr> <tr><td>テクノボリス中央</td><td>59</td><td>13</td></tr> <tr><td>テクノボリス東</td><td>71</td><td>0</td></tr> <tr><td>芳賀台</td><td>8</td><td>189</td></tr> <tr><td>管理センター前</td><td>18</td><td>66</td></tr> <tr><td>かしの森公園</td><td>0</td><td>278</td></tr> <tr><td>本田技研北門</td><td>0</td><td>790</td></tr> </tbody> </table> <p>出典：資料「特許申請の需要予測と整備効果について」</p>	区間	乗車 (乗車)	降車 (降車)	JR宇都宮駅東口	1,256	0	宿郷町	74	33	東宿郷	126	25	今泉町	117	24	陽東	87	21	ベルモール前	412	128	平出町	33	10	下平出	14	3	下竹下	17	7	作新学院北	41	119	清原管理センター前	12	263	清原工業団地北	51	451	テクノボリス西	30	6	テクノボリス中央	59	13	テクノボリス東	71	0	芳賀台	8	189	管理センター前	18	66	かしの森公園	0	278	本田技研北門	0	790
区間	乗車 (乗車)	降車 (降車)																																																											
JR宇都宮駅東口	1,256	0																																																											
宿郷町	74	33																																																											
東宿郷	126	25																																																											
今泉町	117	24																																																											
陽東	87	21																																																											
ベルモール前	412	128																																																											
平出町	33	10																																																											
下平出	14	3																																																											
下竹下	17	7																																																											
作新学院北	41	119																																																											
清原管理センター前	12	263																																																											
清原工業団地北	51	451																																																											
テクノボリス西	30	6																																																											
テクノボリス中央	59	13																																																											
テクノボリス東	71	0																																																											
芳賀台	8	189																																																											
管理センター前	18	66																																																											
かしの森公園	0	278																																																											
本田技研北門	0	790																																																											



【循環バスの導入イメージ】



**Aルート** 走行距離：4.2 km  
 停留場：6箇所  
 所要時間：14分+6箇所×1分=20分  
 (渋滞なし14分)

**Bルート** 走行距離：4.1 km (※破線は回送1.9 km)  
 停留場：11箇所  
 所要時間：15分+11箇所×1分=26分  
 (渋滞なし10分+回送5分)

●：従業員アンケート調査結果に基づき、LRTの利用意向を持つ従業員のいる企業を抽出（平成26年実施調査）

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

### 〔事業目的〕

“コンパクトな都市づくり”を掲げる本町の将来都市構造を実現するため、まちづくりの目標である“歩いて暮らせる市街地の形成”や“公共交通のネットワーク化”など、地域公共交通と自転車、歩行者に係わる安全・安心をテーマとした交通政策・道路基盤整備に係わる施策を一体的に推進します。

また、LRTやバスとの連携をより一層強めながら、ひばりタクシーやスクールバスのさらなる利便性の向上に努め、児童生徒や高齢者など誰でも利用できる移動手段としての運行サービスを確立するとともに継続運営を目指します。

### 〔施策パッケージ〕

戦略目標IIに対応する施策パッケージを、次のように設定します。

II-1	地域公共交通の充実・強化
II-2	自転車走行空間の整備
II-3	安全・安心な交通基盤づくり
II-4	公共交通の利用促進

### 〔評価指標・数値目標〕

戦略事業IIの評価指標とその数値目標を、次のように設定します。

評価指標	数値目標		
	現況 (平成27年度)	⇒	将来 (平成32年度)
II-① ひばりタクシーの年間利用者数（一般利用者） (※業務日報から集計)	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 (※中心市街地居住者を対象。毎年実施の満足度調査の中で設問を追加し実施)	— %	⇒	70 %
II-③ 町全域の交通環境に対する満足度 (※町内全域に住む町民に対し、サンプル調査として満足度調査を実施)	66 %	⇒	75 %

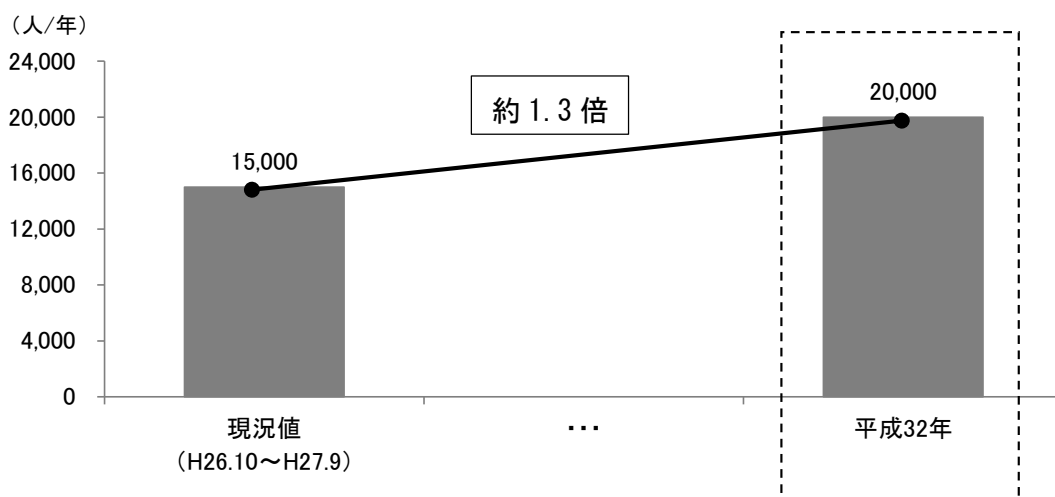
※H27調査問4-4の4つの交通目的の平均値

## 〔評価指標の設定根拠〕

## 指標Ⅱ-①：ひばりタクシーの年間利用者数（一般利用者）

- ・ひばりタクシーの年間利用者数（一般利用の実績のみ）を評価指標に設定します。
- ・ひばりタクシーの利用者数では、「一般利用者」の利用実績値が減少傾向にあるため、収支率の改善に向けて「一般利用者」の利用促進を図る必要があります。
- ・平成26年度における「一般利用者」は約15,000人となっています。平成20年度の「一般利用者」は21,494人と過去最高となっていました。これ以降、徐々に利用者数が減少することになりました。
- ・今後は運行サービスの改善により、将来的に増加する高齢者人口をひばりタクシーの利用者へとつなげることで利用者数の増加を図ります。これまでの実績値を踏まえ、5年後の目標値を20,000人に設定します。

## 【一般利用によるひばりタクシー（一般利用）の年間利用者数の目標値】



## 【ひばりタクシーの利用実績】

（単位：人/年）

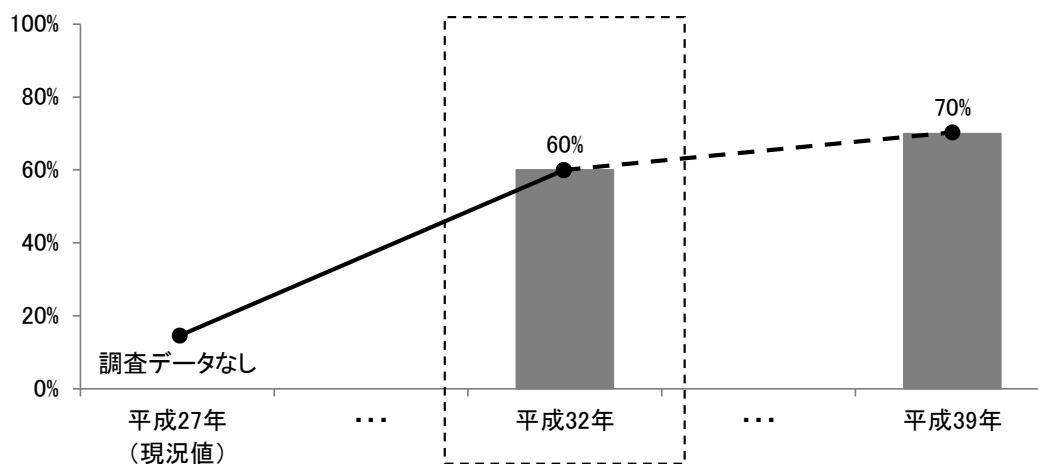
利用形態	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26
一般	19,365	19,582	21,494	18,007	18,128	16,898	16,217	15,315	15,163
教室	2,198	3,043	2,853	1,892	1,808	1,013	1,631	1,297	941
学校利用	10,733	12,045	9,917	7,865	11,662	12,714	10,241	9,159	9,475
計	32,296	34,670	34,264	27,764	31,598	30,625	28,089	25,771	25,579

注）各年4月～翌年3月までの集計値

### 指標Ⅱ-②：市街地の歩行環境に対する満足度

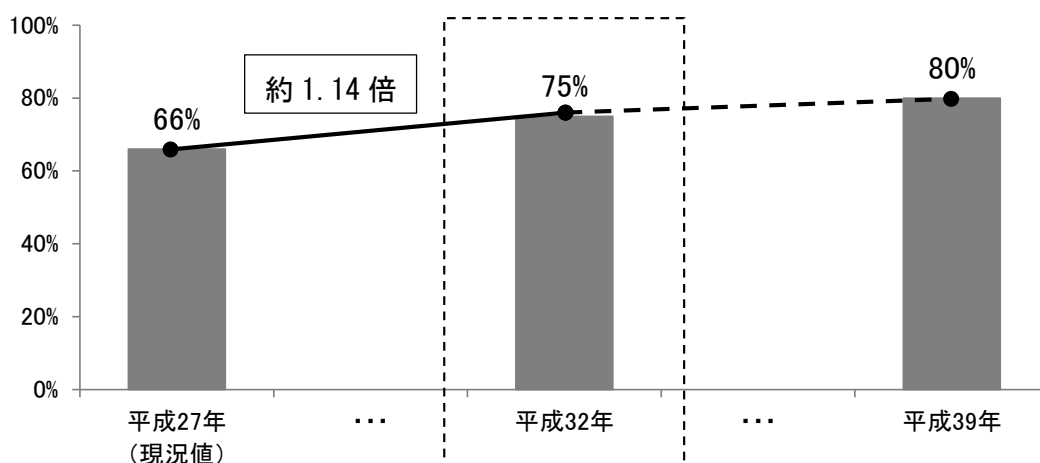
- ・“歩いて暮らせる市街地の形成”の評価指標として、市街地の歩行環境に対する満足度を設定します。
- ・本指標は、祖母井市街地の居住者などを対象にアンケート調査などの実施により入手する新たなまちづくりの指標とします。
- ・当該指標の現況値が無いため、目標値には、10年後の市街地の歩行環境に対し7割以上の町民の方に満足してもらうことを目指し、中間年として5年後の満足度を60%に設定します。

【市街地の歩行環境に対する満足度の目標値】



**指標Ⅱ-③：町全域の交通環境に対する満足度**

- ・本町の交通環境に対する評価指標には、町全域の交通環境に対する満足度を設定します。
- ・本指標は、町全域の居住者を対象にアンケート調査などの実施により入手するまちづくりの指標とします。
- ・現況値については、平成27年度の実施調査において町民意向が把握されており、満足度66%となっています。
- ・目標値については、将来的に8割以上の町民の方が本町の交通環境に満足することを目指します。これを前提に、10年後の目標を満足度80%と設定します。そのため、中間年となる概ね5年後の平成32年度の目標値を満足度75%に設定します。

**【 町全域の交通環境に対する満足度の目標値 】**

## 〔事業目的〕

これまで手薄であった、町内の南北方向の公共交通軸の実現に向けて、北は八ツ木ニュータウンなどの地区に住む高校生などを対象に、朝夕の移送サービスの構築を目指します。

## ■公共交通の南北軸の確立

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成30年度～

## 〔概要〕

- ・導入時点では需要見込みが少ないことから、ひばりタクシーと同じセダントップ又はジャンボタクシーサイズの車両1台での運行を想定します。
- ・運行時間帯は、通勤通学・帰宅時間帯とし、真岡方面に向かう東野バスに乗り換えができるよう「橋場」のバス停留所における発着時間帯に合わせた運行ダイヤを設定します。
- ・運行形態は、定期路線運行を行い、八ツ木地区から橋場地区までの主要地点に停留所を設けます。
- ・車両サイズや運行時間などの具体的なサービス内容の検討は、次年度以降に実施します。

## 〔サービス概要（案）〕

車両サイズ	セダン or ジャンボタクシー（4人～10人未満）	
車両台数	1台	
運行本数	1便/時	
運行時間	通勤：6時台、7時台の2時間 帰宅：16時台、17時台、18時台、19時台の4時間	
運行ルート の候補	発着所	八ツ木ニュータウン、橋場バス停留所（東野バス停留所）
	路線案	Aルート：14.5km（21分）、停留所9箇所 Bルート：12.8km（20分）、停留所8箇所 Cルート：11.0km（17分）、停留所6箇所 Dルート：13.7km（21分）、停留所9箇所 注）所要時間は、渋滞が無い場合の時間（乗降時間を除く）



## ■交通結節点（東野バス停留所「橋場」）の整備

〔事業主体〕 芳賀町、交通事業者

〔事業期間〕 平成30年度～

### 〔概要〕

- ・東野バスの既存バス停留所である「橋場」において、南北方向の新たな公共交通との交通結節点としての機能の整備を検討します。
- ・バス待ち時間においても雨風を防げるよう、上屋やベンチの整備とともに、分かりやすい運行案内板などの利便施設の整備について検討します。

### 【交通結節点（東野バス停留所「橋場」）の位置図】



### ■バス停留所「橋場」の現況





## ■ひばりタクシーのサービス改善

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成29年度～

### 〔概要〕

- 平成27年度のひばりタクシーの収支率は3割<sup>\*</sup>を下回る(運行経費の7割を町が負担)状況にあります。ひばりタクシーの利用登録はしているものの利用しない町民が多く、登録者に対する実利用者数(実利用率)は少ない傾向にあります。さらに、稼働率は年平均で90%以上を超えているものの、病院の休みの日(水曜・木曜)には予約の空きが多いなどの実態があります。そのため、収支率の改善に向けた利用促進が求められます。
- LR Tを中心とする公共交通ネットワークの形成の観点から、今後、デマンド交通はフィーダー系統としてLR Tとの連携促進が求められます。そのため、トランジットセンターへの乗り入れ便の確保など、ひばりタクシーの運行サービスの向上が必要となります。

※とちぎの公共交通(平成27年5月)によると、栃木県内市町村バス平均収支率は24%、デマンド平均収支率は14%となっています。

### 〔運行サービス改善の方針(案)〕

項目	内容
稼働率の向上	・予約が少ない時間帯(12:00～15:00頃)に利用してもらえるよう、時間利用率の平準化に向けた案内やサービスの改善などについて検討します。
需要の掘り起こし	・登録者数や利用者数の増加に向けて、周知・PRを図ります(広報紙など)。 ・ひばりタクシーの未登録者や利用したことのない登録者に対する利用機会の創出方法について検討します。
非稼働便の活用	・稼働率の向上施策や、運行サービスの見直しなどについて検討を行います。
乗合率の向上	・効率的な送迎方法や予約受付の工夫など、乗合率を高める運行方法について検討を行います。

施策パッケージ  
II-2

自転車走行空間の整備

〔事業目的〕

日常生活において自転車は、買い物や通勤、通学、子どもの送迎など、自家用車を持たない多くの人々にとって無くてはならない重要な移動手段となっています。

近年、我が国や栃木県内においては、増加傾向にある自転車関連事故に対する安全性への意識の高まりから、自転車通行帯などの整備が増えています。その他、自転車施策においては、観光周遊を目的とするサイクリングロードの整備など、まちづくりとの連携施策として自転車施策が取り扱われ、都市交通政策として重要な役割を担っています。

本町においても、特に朝夕の通勤・通学の時間帯では自転車や自動車など様々な交通が錯綜するため、自転車の安全性と快適性を確保し、交通事故の予防に努める必要があります。そのようなことから、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に向けて、安全で快適な自転車走行空間の整備を検討します。

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成32年度～

〔概要〕

- ・本町の市街地への回遊性を高めつつ、トランジットセンターなどの交通結節点へのアクセス性と安全性の機能を高めるための自転車走行空間の整備を検討します。

【 自転車走行空間の整備イメージ 】

基本的な整備形態	【整備イメージ】	
自転車道	<p>建設中 歩道 自転車道</p>	<p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>建設中 歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路（車道設け）	<p>建設中 歩道 車道</p>	<p>歩道 車道</p>

「栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン」より転載

施策パッケージ  
 II-3

## 安全・安心な交通基盤づくり

## 〔事業目的〕

本町では、生活交通対策として歩道の整備やカーブミラーの設置など道路環境の安全対策に対する町民ニーズが高いことが挙げられます。安全・安心な交通基盤づくりが、全町的に求められていることを踏まえ、今後も、道路安全施設の整備などにより、交通安全性の確保に向けた取り組みを推進します

また、居住拠点の祖母井市街地では、歩いて暮らせる魅力ある市街地の形成に向けて地域住民との協働により「祖母井中部・北部地区まちづくり計画」に基づく取り組みが行われています。都市計画道路3・4・502号祖母井中央通り（主要地方道真岡那須烏山線）を骨格道路とした良好な住環境の形成を目指し、市街地内の都市機能と居住地などをつなぐ歩行者ネットワークの形成など、まちづくりと一体となった交通政策の展開を推進します。

## ■都市計画道路3・4・502号祖母井中央通り（主要地方道真岡那須烏山線）の整備

〔事業主体〕 栃木県、芳賀町

〔事業期間〕 祖母井南部地区区間：平成13年～平成26年度（完成）

⇒ 土地区画整理事業（施行者：芳賀町）

祖母井中部地区区間：～平成32年度（完成予定）

⇒ 街路事業（施行者：栃木県）

祖母井北部地区区間：平成32年度～（事業予定）

⇒ 土地区画整理事業（施行予定者：芳賀町）

## 〔概要〕

- ・夜間の安全性や快適性にも配慮し、バリアフリーに留意した段差の少ない歩行者動線を整備します。

□ 道路幅員 W=17.0m（歩道4.0m）

□ 延長 L=2,070m



整備済区間

## 【標準断面】



## ■生活道路の整備

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成32年度～

〔概要〕

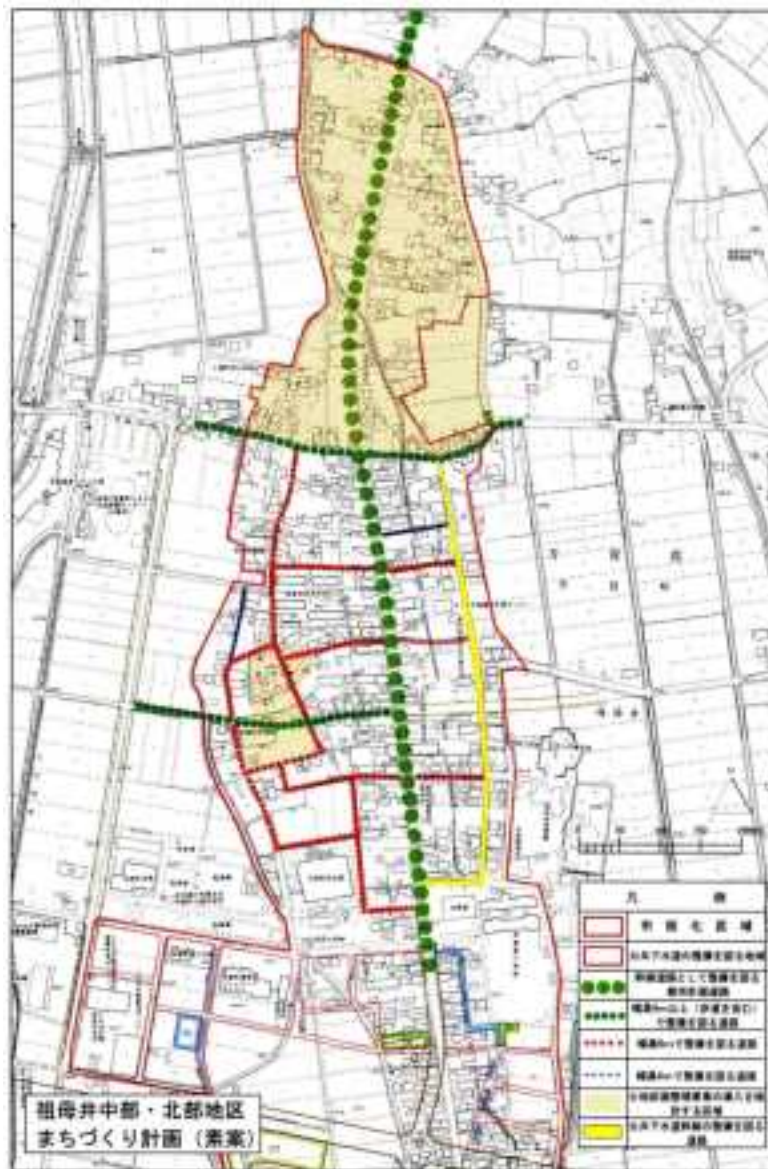
- ・市街地内の主な生活道路は、「まちづくり計画」に基づき整備を検討します。



町道 2023 号祖母井本線

■幅員 W=9.0m以上、6.0m、5.0m、4.0m

### 【整備路線位置図】



## ■歩行者ネットワークの形成

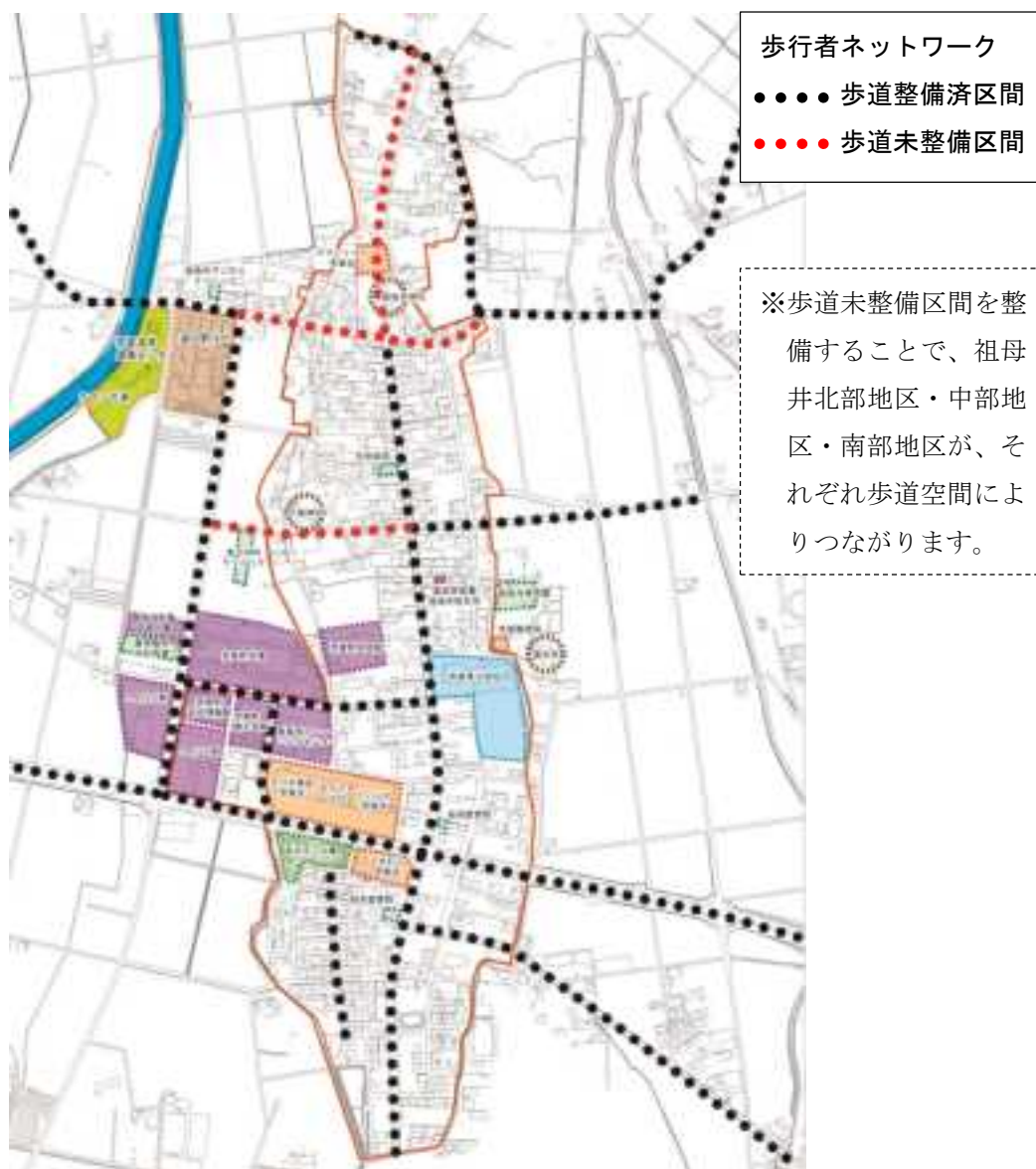
〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成32年度～

### 〔概要〕

- ・市街地内の都市機能と居住地などをつなぐ主要な動線において歩道の整備などを推進し、祖母井地区内の安全に通行できる歩行者ネットワークの形成に向けた取り組みを行います。
- ・道の駅はがやロマンの湯の観光客なども街中へ呼び込めるよう、回遊できる歩行者ネットワークの形成を図ります。

### 【歩行者ネットワークのイメージ】



## ■道路安全施設の整備

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成31年度～

### 〔概要〕

- ・本町内の道路上の交通安全性を高めるため、道路安全施設の整備について検討を行います。
- ・具体的な検討に当たっては、通学路指定となっている道路、児童生徒や保育園・幼稚園の児童が通る道路、町内の道路交通の安全上危険と思われる地点などを図面上や台帳に整理します。また、必要に応じ、地元からの地域ごとの細かな整備要望を抽出するためのニーズ調査を行うなど、整備内容や整備優先地点などを明確にしつつ、関係機関との協議・調整を図りながら推進します。
- ・具体的な検討は、平成28年度以降に行います。

### □道路安全施設の対象

- ・ 区画線
- ・ 交通標識
- ・ 交通信号灯機
- ・ ガードレール、防護策、車止めなど
- ・ 点字ブロック、横断歩道など
- ・ 交差点改良 など

施策パッケージ  
 II-4

## 公共交通の利用促進

## 〔事業目的〕

近年、渋滞や環境問題をはじめとして、公共交通の利用者離れに伴う地域モビリティの質的な低下や、自家用車への依存や中心市街地の活力の低下など、交通に関わる様々な問題が生じています。

こうした問題は、一人ひとりの行動から変えていく必要があります。過度な自動車依存から適度な交通手段を利用する生活習慣へと転換を促しながら解消に向けて取り組むことが求められます。

そのため、交通システムや道路基盤の改良といったハード対策だけではなく、人々の意識に働きかけるコミュニケーションのソフト対策として、他の交通施策と合わせた交通政策の相乗効果を念頭にモビリティ・マネジメントを推進していきます。

## ■モビリティ・マネジメント

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成30年度～

## 〔概要〕

- ・公共交通の利用促進に向けて、自家用車（マイカー）と公共交通を適度に使い分けるライフスタイルへと転換を図るための施策（モビリティ・マネジメント）を推進します。
- ・町民に対し、自家用車をかしこく適度に使う意識をもってもらい、また、自身の生活にフィードバックしてもらえよう、環境面や公共交通・自転車・徒歩の有効性について理解を促すためのプログラムの実施を検討していきます。

## 【事業イメージ（ex. トラベルフィードバックプログラム）】

1ヶ月間	(1)事前アンケート調査	: 交通行動、意識する交通問題・環境問題などの把握
	▼	
1ヶ月間	(2)コミュニケーション	: マイカーと公共交通のかしこい使い方（冊子）、自宅最寄り時刻表、バスマップ、バス利用案内などの配布
	▼	
1ヶ月間	(3)事後アンケート調査	: 交通行動や環境問題等に対する意識の変化の把握、コミュニケーションツールの評価など
	▼	
1ヶ月間	(4)フィードバック	: 実施結果の周知、環境や健康面等の貢献度や効果の情報提供

## ■バス停留所の上屋・ベンチの整備

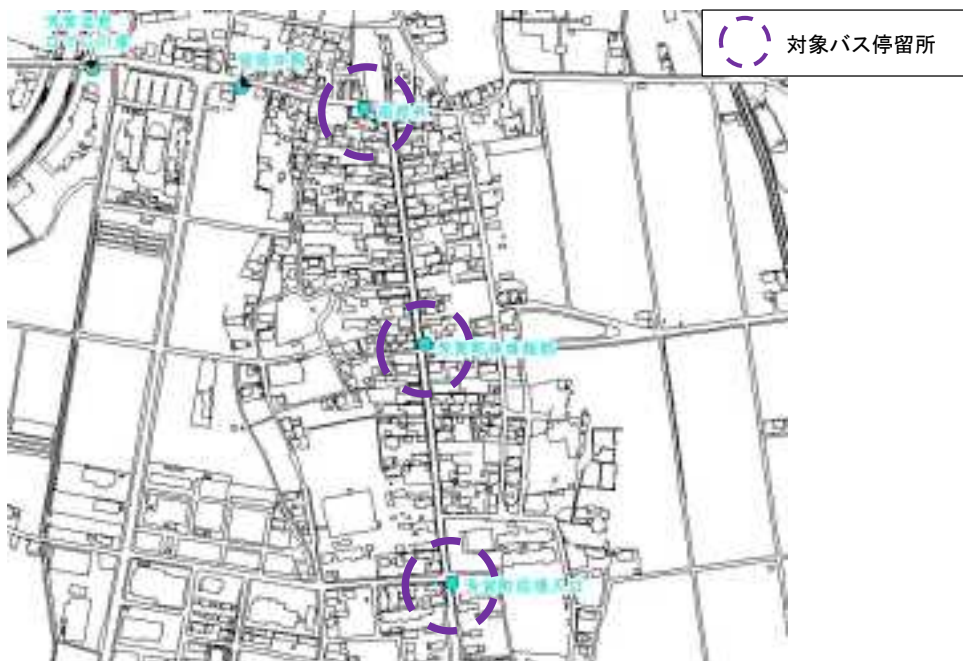
〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成31年度～

〔概要〕

- ・3・4・502号祖母井中央通り（両側歩道（w=4.0m）の整備予定）のバス停留所について、バス路線の再編に係わる便利施設の整備として、利用者の使い易さに配慮した上屋・ベンチなどの設置などを推進します。

### 【3・4・502号祖母井中央通りのバス停留所、上屋・ベンチのイメージ】



### ■芳賀町体育館前（上り）の現況



### ex. 上屋（シェルター）・ベンチ・時刻表



宇都宮市内のバス停留所「馬場町」の事例



## ■わかりやすい公共交通情報の提供

〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 平成31年度～

### 〔概要〕

- ・公共交通の利用促進の一助となる、時刻表や路線図、その他の情報を一元化した公共交通マップを作成し、利用者利便の向上と利用促進を図ります。

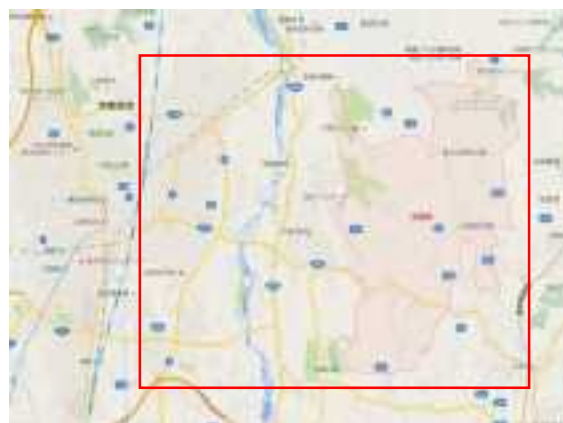
#### □バスマップに含める情報（案）

対象エリア：芳賀町全域と宇都宮  
東部地域

対象交通機関：LRT、バス

コンテンツ：LRTとバスの路線  
図・時刻表・交通結  
節点、周辺施設の情  
報（病院、商業施設、  
ICカード利用施設  
など）、企業広告、公  
共交通割引券など

バスマップの概ねの範囲：□



仕様（案）：

- ・カラー両面刷り、蛇腹折り（携帯用）
- ・表面（路線、施設位置図）
- ・裏面（企業広告、施設や観光などの情報掲載）

### 6-6 実施プログラム

総合交通戦略の実施プログラムの工程表は、次のようになります。

【 総合交通戦略実施プログラム工程表 】

施策	具体施策	事業主体		戦略	短期					中期		
					H28	H29	H30	H31	H32	H33	...	
公共交通	LRT軌道及び停留場の整備	芳賀町・宇都宮市		I	■	■	■	■	■	■	■	■
	交通結節点（トランジットセンター）整備事業	芳賀町		I	■	■	■	■	■	■	■	■
	ICカードの導入	バス事業者	バス	I	■	■	■	■	■	■	■	■
		LRT運営事業者、芳賀町、宇都宮市	LRT	I	■	■	■	■	■	■	■	■
	幹線バス路線の再編	芳賀町、バス事業者		I	■	■	■	■	■	■	■	■
	工業団地内循環バスの導入	芳賀町		I	■	■	■	■	■	■	■	■
	バス停留所の上屋・ベンチの整備	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■
	公共交通の南北軸の確立	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■
	交通結節点（東野バス停留所「橋場」）の整備	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■
	ひばりタクシーの改善	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■
わかりやすい公共交通情報の提供	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■	
自動車・自転車・歩行者	道路安全施設の整備	芳賀町・警察		II	■	■	■	■	■	■	■	■
	都市計画道路3・4・502号祖母井中央通りの整備	栃木県・芳賀町	(中部)	II	■	■	■	■	■	■	■	■
			(北部)	II	■	■	■	■	■	■	■	■
生活道路の整備	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■	
自転車	自転車走行空間の整備	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■
歩行者	歩行者ネットワークの形成	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■
モビリティ・マネジメント	モビリティ・マネジメント	芳賀町		II	■	■	■	■	■	■	■	■

注) 破線：関係機関との検討・調整、準備・着工期間  
 実線：完成・供用・実施済み

## 6-7 戦略事業の進行管理・推進体制

## (1) 総合交通戦略管理運営組織（協議会）の発足

本町が目指す将来の交通体系の実現に向けて、戦略事業の着実な進行管理を行い、継続的・発展的な取り組みを遂行するため、平成28年から新たに運営組織を発足します。

本組織を「総合交通戦略のマネジメント組織」として位置づけ、PDCAサイクルにより都市交通政策を効果的に展開していきます。

## 〔組織のメンバー（案）〕

学識経験者	宇都宮大学 など
交通事業者	バス事業者、タクシー事業者 など
道路管理者	真岡土木事務所保全課、芳賀町建設課
交通管理者	真岡警察署
町民その他	まちづくり委員（都市基盤）
地方公共団体	栃木県（都市計画課、都市整備課、交通政策課、道路整備課、道路保全課） 芳賀町（総務課、企画課、こども育成課、商工観光課、都市計画課）

## 〔組織の役割〕

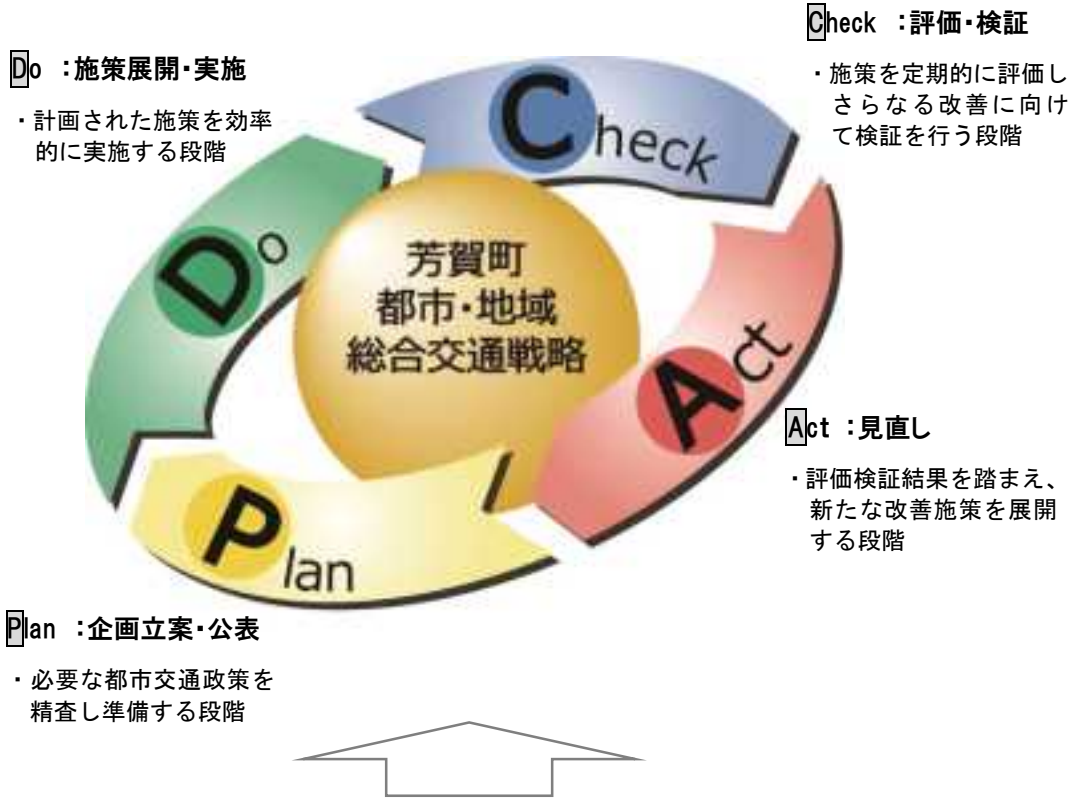
総合交通戦略の内容の検討と承認	・参加する関係各位がその主体者としての責任のもとに合意形成を図り、各々の主体が責任を持ってこれを進める場であることから、総合交通戦略の内容を検討し、これを承認すること。
総合交通戦略の広報、町民への周知	・総合交通戦略に対し、関係する主体が共通の目標のもとに一体的に取り組むことが必要であり、広く情報発信し、多くの町民がこれを認識できるように努めること。
総合交通戦略の実施の管理	・将来の都市像を実演するための現実的な取り組みであることに鑑み、可能な限り組織として施策の実施状況を常に把握し、円滑に遂行されることを管理することが望ましい。
総合交通戦略の評価・見直し	・経済環境などを敏感に捉え、実施プログラムに基づき戦略目標の実現を着実に図ってゆくため、一定の時期で目標への達成度を把握・評価し、必要に応じて施策パッケージや実施プログラムに修正を加え、新たな戦略として実施してゆくこと。

※「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き」より引用

(2) PDCAマネジメントサイクルの実施

戦略事業の進捗状況に合わせて、定期的に評価指標のモニタリングを実施しながら、個別の交通施策の効果を確認し、さらに、その達成度の検証を図りながら計画の見直しを行います。

【 PDCAサイクルによる事業展開イメージ 】



【 進行管理及び管理体制のイメージ 】

