

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
(改訂版)

令和3年6月

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
序-1	計画策定の背景・目的	1
序-2	計画の構成	2
序-3	計画の目標年次	2
序-4	計画の位置づけ	3
序-5	計画の策定体制	3
序-6	取組状況及び目標の達成状況	4
第1章	芳賀町の現状と交通課題	6
1-1	上位・関連計画等	6
1-2	芳賀町の概況	8
1-3	人口特性	9
1-4	施設立地特性	10
1-5	道路特性	11
1-6	交通特性	12
1-7	公共交通特性	13
1-8	交通課題	14
第2章	都市交通マスタープラン	16
2-1	芳賀町が目指す将来都市像	16
2-2	交通まちづくりの基本方針	18
2-3	交通政策の基本方針	22
2-4	交通の将来像	24
第3章	都市・地域総合交通戦略	27
3-1	計画の目標年次と対象地域	27
3-2	都市・地域総合交通戦略の戦略目標及び評価指標	28
3-3	戦略事業の概要	30
3-4	戦略事業の進行管理	40
別紙	上位計画・関連計画	41
1	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	41
2	とちぎの道路・交通ビジョン 2021	42
3	とちぎ道づくりプログラム	43
4	第6次芳賀町振興計画	44
5	第2期芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略	45
6	芳賀町都市計画マスタープラン	46
7	芳賀町立地適正化計画	47
8	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	48

序-1 計画策定の背景・目的

本町では、取り巻く社会情勢として「少子超高齢・人口減少社会の進展」、「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が求められています。

① 少子超高齢・人口減少社会の進展

本町では、少子超高齢・人口減少社会の進展による生産力の低下、安定的な財政基盤の確保が課題となることが予測されるなか、人口減少を抑制するため、定住人口の確保に向けた住宅地整備など定住促進の取組を進めています。今後、交通分野においても、この流れを踏まえ、地方創生に資する交通基盤を整備する必要があります。

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

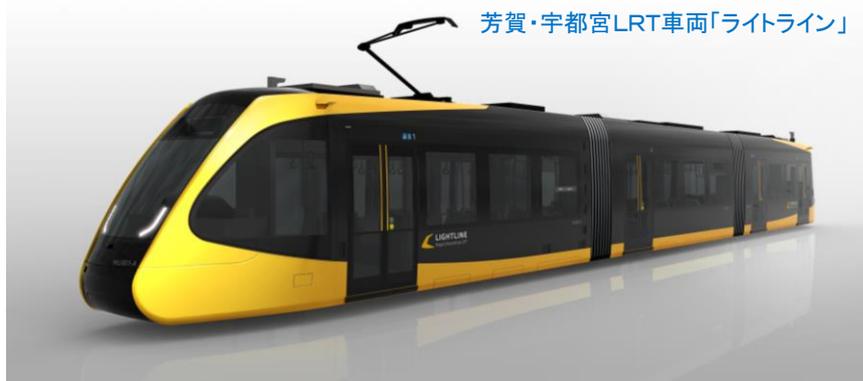
祖母井市街地では、祖母井南部土地区画整理事業が完了し、現在は中部地区において道路整備に合わせた住環境整備・住宅地の創出を進めており、本町を取り巻くヒト・モノ・情報などの流れが変化しています。このような状況を踏まえ、既存の交通インフラを活かしながら各種交通の効率的・効果的な連携を進めていく必要があります。

③ 交通体系の変化

本町と宇都宮市、宇都宮ライトレール株式会社が進めているLRT整備事業は、早期の開業に向けて着実に進展しているところです。

本町においては、LRTを中心とした新たな公共交通体系構築への対応が必要です。これには、本町のまちづくりの方針を踏まえ、路線バスやデマンド交通、タクシーなど、様々な交通手段が相互に連携し、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実現を図る必要があります。

これらの社会情勢の変化に対応するためには、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、これを戦略的に推進するため、平成28年5月に策定した「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」を改訂します。



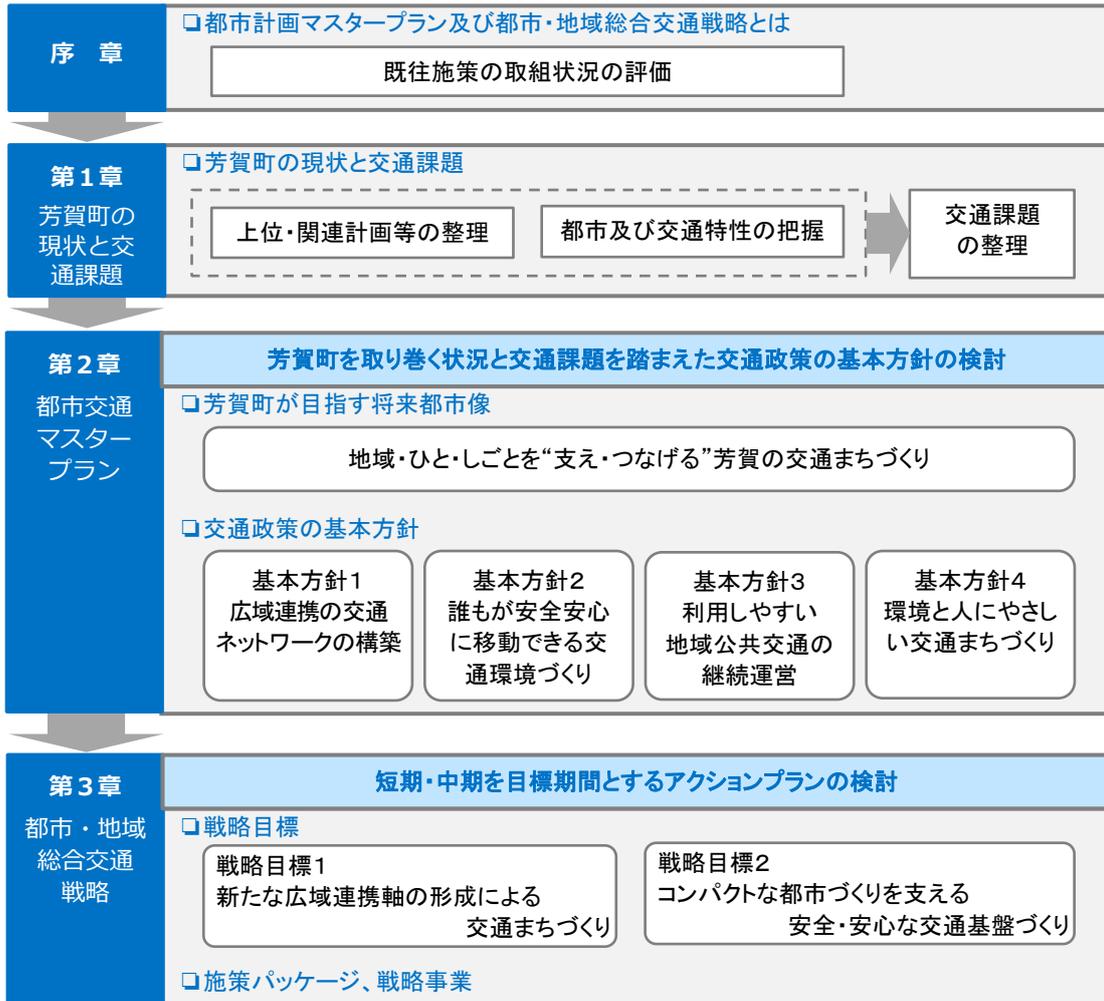
序-2 計画の構成

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。

第2章 都市交通マスタープラン：将来都市像、都市交通政策の基本方針の設定

第3章 都市・地域総合交通戦略：戦略目標、施策事業、進行管理等の設定

【 計画の構成イメージ 】



序-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、「芳賀町都市計画マスタープラン」の目標年次と整合を図り、令和9年度とします。

都市・地域総合交通戦略の計画期間は、令和3年から令和9年とします。

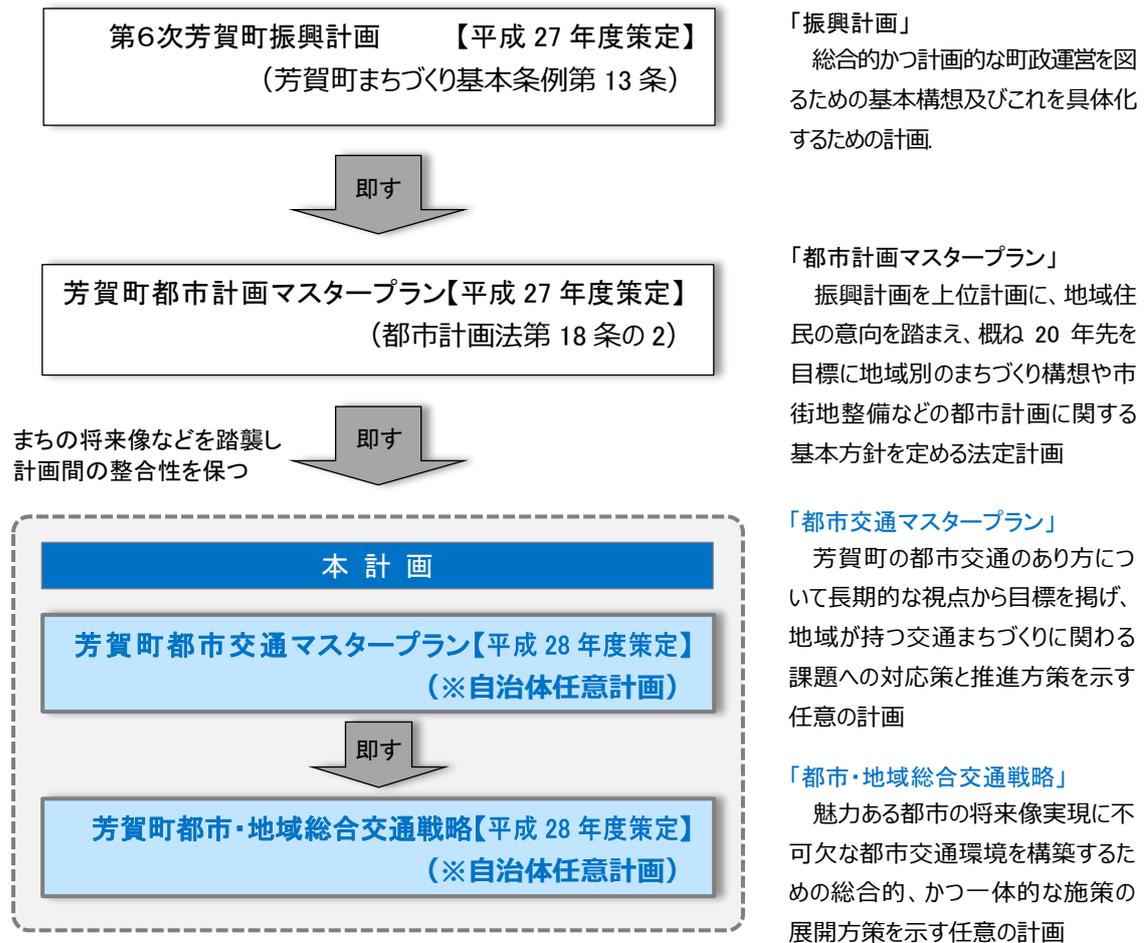
都市交通マスタープランの目標年次 … 令和9年度

都市・地域総合交通戦略の計画期間 … 令和3年度～令和9年度

序-4 計画の位置づけ

本計画は、都市計画マスタープランの交通部門として、将来都市像、基本目標、基本方針との整合性を図り、本町のまちづくりに関する計画や各種事業等と連携した、都市交通政策の具体的な推進の方針を位置づけます。

【 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 】



序-5 計画の策定体制

本計画の策定にあたっては、行政職員や地域代表者、交通事業者、都市交通に関する学識経験者、交通・まちづくりに関する関係部署及び関係団体で構成する「芳賀町総合交通戦略会議」を設置します。

【 芳賀町総合交通戦略会議 】

○交通事業者	○バス協会・タクシー協会	○学識経験者
○住民代表	○交通管理者	○道路管理者
○関係行政機関		

序-6 取組状況及び目標の達成状況

1. 各施策の取組状況

- 交通戦略については、各施策の展開を戦略的に推進するため、施策の組み合わせを次の2つのパッケージに分類し取り組んできたところです。

【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」
 【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」

- 「戦略目標Ⅰ」については、L R T 整備のほか、L R T と連携して実施する路線バスの再編事業や I C カードの導入などの取組を優先的・重点的に実施しています。
- 「戦略目標Ⅱ」については、主にデマンド交通のエリア拡大や市街地整備事業による道路・歩道の整備、公共交通の利用促進に取り組んでいます。

【 各施策の取組状況 】

戦略目標	施策の体系	施策名称	主な取組の状況
Ⅰ 新たな広域 連携軸の形 成による交 通まちづくり	Ⅰ－１ L R T 整備事業	L R T 軌道及び停留場の整備	町整備区間の各種工事を推進
		交通結節点（トランジットセンター） 整備事業	各種交通手段との乗り継ぎを踏まえた 整備規模、機能の検討
		I C カードの導入	地域連携 I C カードの導入 名称・デザインの決定
	Ⅰ－２ バス路線の 再編事業	幹線バス路線の再編	利便増進実施計画の作成、交通事業者 や周辺自治体との協議・調整
		工業団地循環バスの導入	企業ヒアリングを踏まえた運行計画の検討
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	Ⅱ－１ 地域公共交通の 充実・強化	公共交通の南北軸の確立	通学等の需要を想定した運行経路の検 討や課題等の整理
		交通結節点（橋場バス停）の整備	必要な交通機能の検討
		ひばりタクシーのサービス改善	利用料金の低減、区域外目的施設の追 加（芳賀赤十字病院ほか）
	Ⅱ－２ 自転車走行空間の 整備	自転車走行空間の整備	L R T 整備と合わせて自転車走行空間 の整備を検討
	Ⅱ－３ 安全・安心な 交通基盤づくり	都市計画道路 3・4・502 号祖母井中 中央通り（主要地方道真岡那須烏山 線）の整備	祖母井中部地区整備事業の推進
		生活道路の整備	祖母井中部地区整備事業の推進
		歩行者ネットワークの形成	祖母井中部地区整備事業の推進
		道路安全施設の整備	交通・通学路危険箇所点検の実施
	Ⅱ－４ 公共交通の 利用促進	モビリティ・マネジメント	バスの乗り方教室の実施、動画の作成・ 放送
		バス停留所の上屋・ベンチの整備	バス路線再編後の利用状況による検討
		わかりやすい公共交通情報の提供	路線バスマップの作成、配布

2. 目標の達成状況

- 今回の評価については、交通戦略における中間評価的な位置づけであり、評価指標として設定している下表の6つの項目のうち、L R T 開業後を想定した2つの指標を除く4つの項目について達成状況を確認しました。

【 目標値の達成状況 】

戦略目標	評価指標	単位	数値目標		
			策定時 H27 現況	目標値 R2 将来	評価 R1 現況
Ⅰ	L R T 利用者数	人/日 (平日)	—	14,700	—
	トランジットセンター利用者数	人/日 (平日)	—	450	—
	幹線バス利用者数（ジェイアールバス + 関東自動車バス）	人/年	690,846	692,000	806,284
Ⅱ	ひばりタクシーの年間利用者数	人/年	15,000	20,000	13,730
	市街地の歩行環境に対する満足度 (中心市街地居住者のみ)	%	—	60	35.7
	町全域の交通環境に対する満足度	%	66	75	※40.3

(※)町民満足度調査「公共交通の充実」に対する満足度

3. 評価

「戦略目標Ⅰ」

- 幹線バス利用者数の増加要因については、本町を含む広域路線として路線を新設するなど、利便性の向上に取り組んできたことにより、町域を通る路線の利用者数が増加しています。
- L R T 導入後を想定した2つの指標については、現時点で把握できないことから次期計画において把握する予定です。

「戦略目標Ⅱ」

- ひばりタクシーの年間利用者数については、利用料金の見直しや目的施設の追加など、利便性向上に取り組んだものの目標値を下回る結果となりました。主な要因としては、利用頻度の高い利用者が高齢により利用できなくなったことや、新規利用者の伸び悩みなどが考えられます。
- 町全域の交通環境に対する満足度については、計画策定時に道路交通も含めた設問の設定としており、現在の調査項目である「公共交通の充実」と異なるため単純比較はできないものの、満足度調査における意見として、“居住地からL R T までの移動手段の確保”や“高校生の通学手段のための公共交通の充実”など、公共交通への期待の声もいただいております。現状との乖離が数値に表れていると考えられます。

「全体」

- 現時点は新たな広域連携軸の形成過程であり、L R T を中心とした公共交通ネットワークの構築による利便性の向上が図れるよう、引き続き、各施策の取組を推進し目標の達成を目指していきます。
- また、中心市街地の交通基盤づくりについては、今後も市街地整備事業の進捗に合わせた生活道路や歩道の整備に取り組んでいきます。

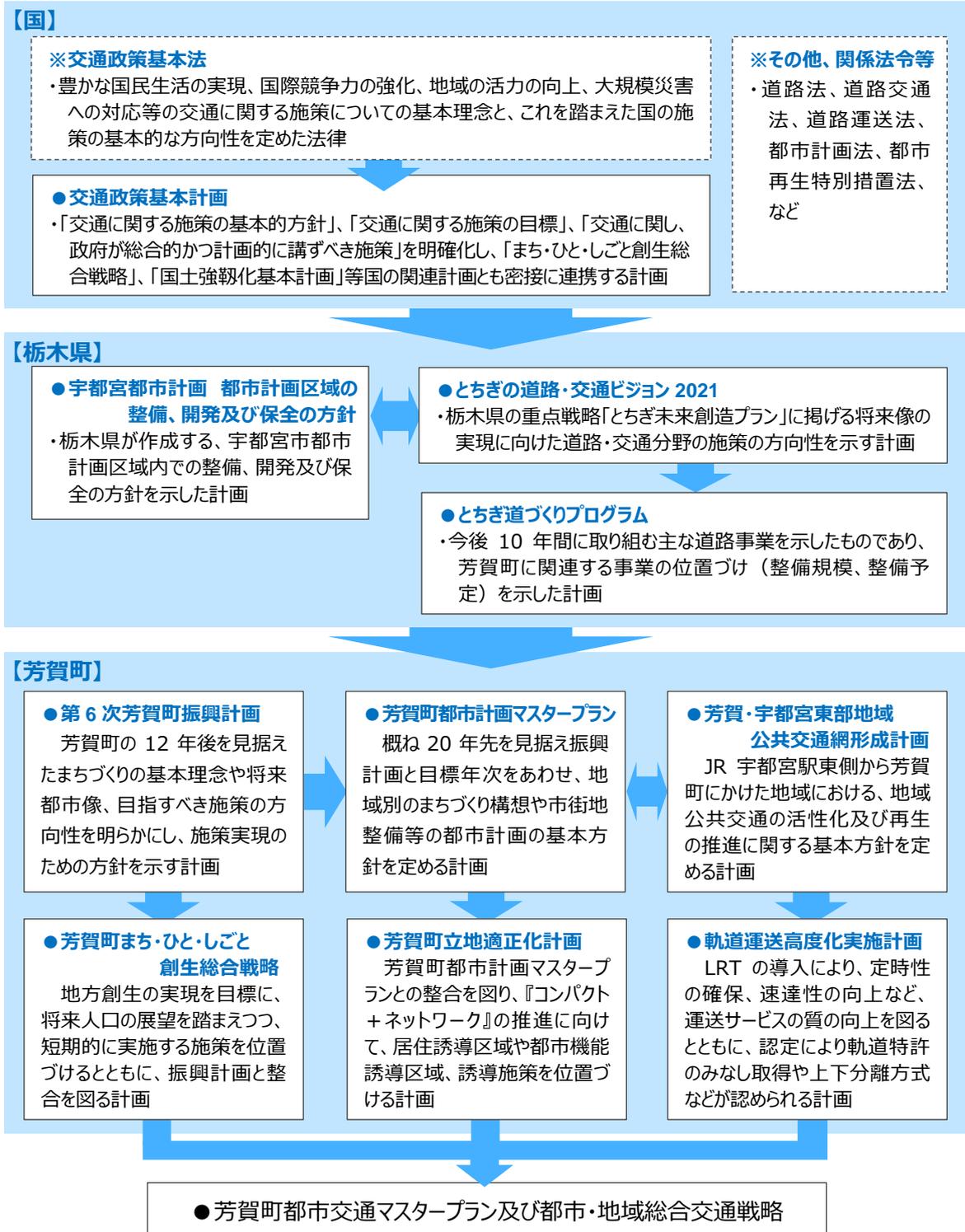
第1章

芳賀町の現状と交通課題

1-1 上位・関連計画等

下記の上位計画及び関連計画等を踏まえて、本計画を策定します。

【 計画に踏まえる上位計画・関連計画等について 】



【 本計画に踏まえるべき上位計画・関連計画のポイント 】

	計画名称	本計画に関連する事項等
1	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	<ul style="list-style-type: none"> ●概ね 10 年以内に実施する予定の主要な事業 ((国)123 号(都市計画道路 3・3・102 号宇都宮水戸線)、(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)、宇都宮芳賀ライトレール線(都)10・7・101 号宇都宮芳賀ライトレール線、(都)10・7・501 宇都宮芳賀ライトレール線)
2	とちぎの道路・交通ビジョン 2021	<ul style="list-style-type: none"> ●将来像「誰もが、いつでも・どこでも、安全・安心・快適に移動できる持続可能な社会」の実現に向けた 3 つのネットワーク (①全国・海外と連携する交通ネットワーク、②県内各拠点を結ぶ交通ネットワーク、③地域を支える交通ネットワーク) の充実・強化
3	とちぎ道づくりプログラム	<ul style="list-style-type: none"> ●芳賀町に関連する事業： <ul style="list-style-type: none"> ○県内各拠点を結ぶ交通ネットワークの充実・強化 ((主)宇都宮茂木線〔祖母井～市貝町市塙：4 車線化〕、(都)10・7・501 号宇都宮芳賀ライトレール線ほか 2 路線〔芳賀台～下高根沢：LRT 整備〕) ○地域を支える交通ネットワークの充実・強化 ((一)石末真岡線〔下高根沢工区：歩道整備〕、(都)3・4・502 号祖母井中央通り〔祖母井工区：歩道整備〕、(町)三日市・芳賀第 2 工業団地線〔下高根沢工区：現道拡幅整備〕、(町)市の堀線〔芳賀町大字芳志戸～八ツ木：現道拡幅整備〕)
4	第 6 次芳賀町振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくりのテーマ (「便利で住みやすく、心地よいまち」、「地域の教育力で未来を創る人材を育てるまち」、「新たな価値を創造する、活力に満ちたまち」、「安心と健康を地域が支える福祉のまち」、「自然と絆を大切に、安全・安心な暮らしやすいまち」) ●リーディングプロジェクト：地方版総合戦略でまとめた人口減少に対する取組を位置付け、全庁的に人口減少対策を推進する。
5	芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略	<ul style="list-style-type: none"> ●人口ビジョン：目標人口の見通し…2027 年に 15,000 人 ●基本目標 1「芳賀町への新しいひとの流れをつくる」の具体的施策 (「交通アクセスの改善」を図るために、公共交通ネットワークの構築、LRT 整備と利用促進が位置づけられている)
6	芳賀町都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ●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」) ●まちづくりの目標 (「ネットワークの強化」について：「宇都宮市や真岡市等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」)
7	芳賀町立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> ●まちづくり目標 (都市機能と居住、拠点と地域をつなぎ、経済活動と地域活力が持続できるコンパクトな都市づくり) ●居住誘導の方針 (住みやすい…交通環境づくり、生活環境づくり、都市環境の骨格づくり) ●都市機能誘導の方針 (誘導・充実…地域活力を支える都市機能、経済活動を支える交通環境、日常生活を支える施設機能) ●都市の骨格の設定 (拠点：祖母井市街地、軸：基幹的な公共交通軸としてジェイアールバス路線)
8	芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画	<ul style="list-style-type: none"> ●基本方針 1「東西基幹公共交通としての LRT の導入」 ●基本方針 2「LRT 整備と関連する交通施策の推移による公共交通ネットワークの形成」 ●計画の目標値 (①公共交通ネットワークの形成：公共交通利用者数の増加、公共交通空白地域の解消、市民・町民の公共交通に対する満足度の向上、②まちづくりとの連携：従業人口の維持)

1-2 芳賀町の概況

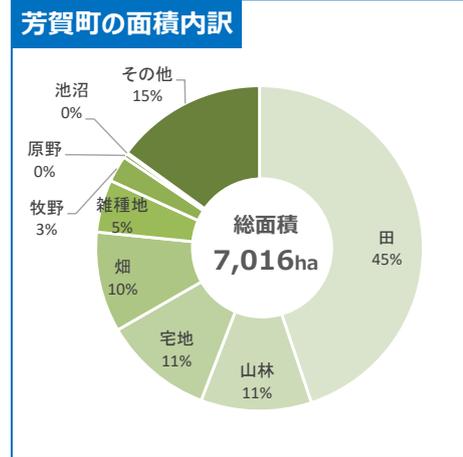
●位置／面積

- 本町は、栃木県の南東部に位置する総面積 70.16 km² の町で、東は市貝町、西は宇都宮市、南は真岡市、北は高根沢町に接しています。



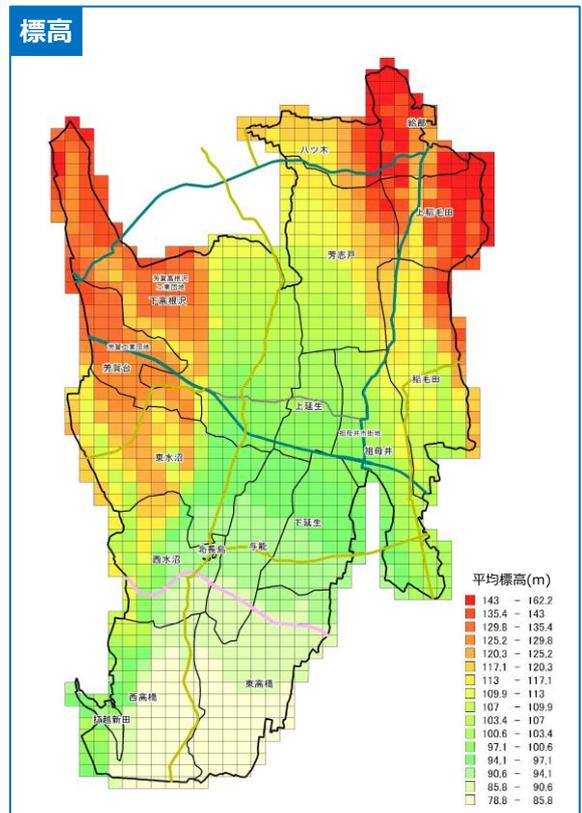
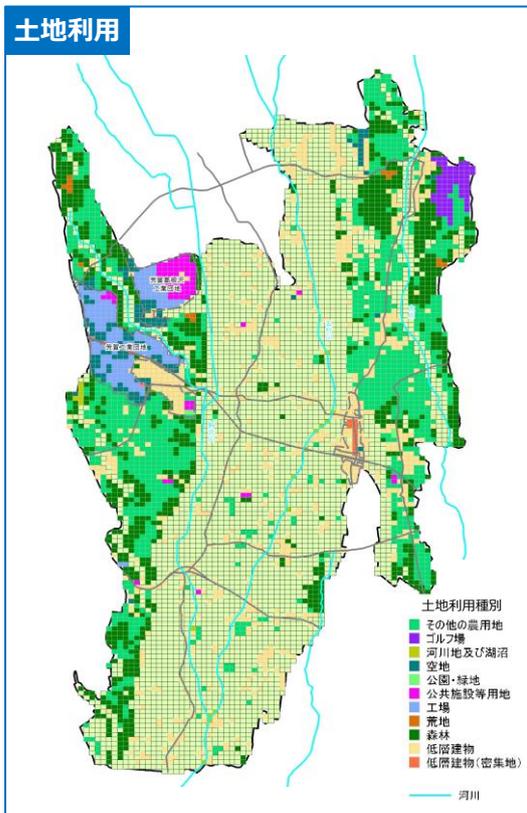
●土地利用

- 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。



●地勢／標高

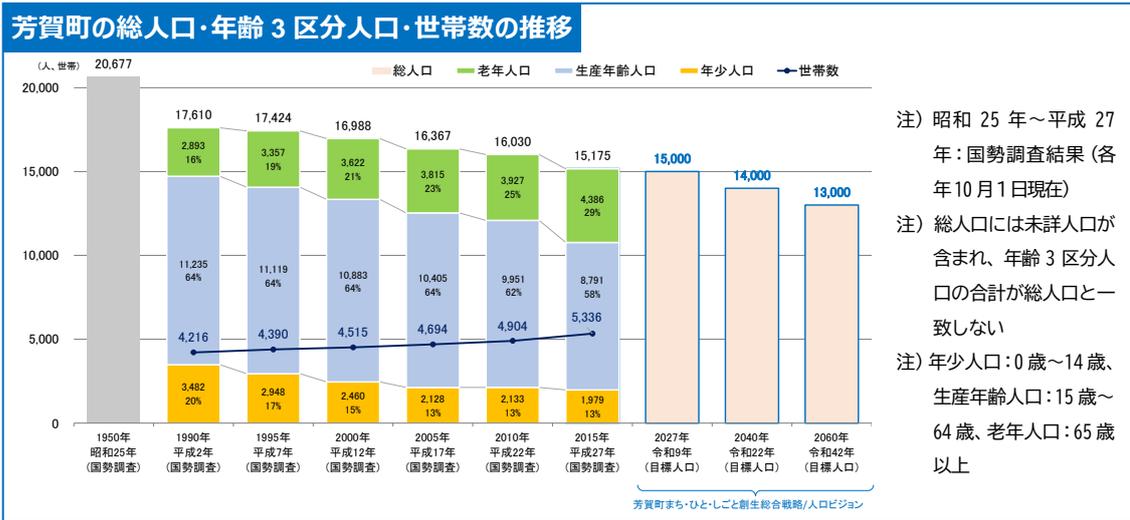
- 町の中心市街地である祖母井市街地は、平均標高 100m 程度の平坦な土地にあり、芳賀工業団地や芳賀・高根沢工業団地及び北東部の大字八ツ木・給部・上稲毛田では標高 140m ほどとなっています。本町は南に向かって標高が下がる地形となっています。



1-3 人口特性

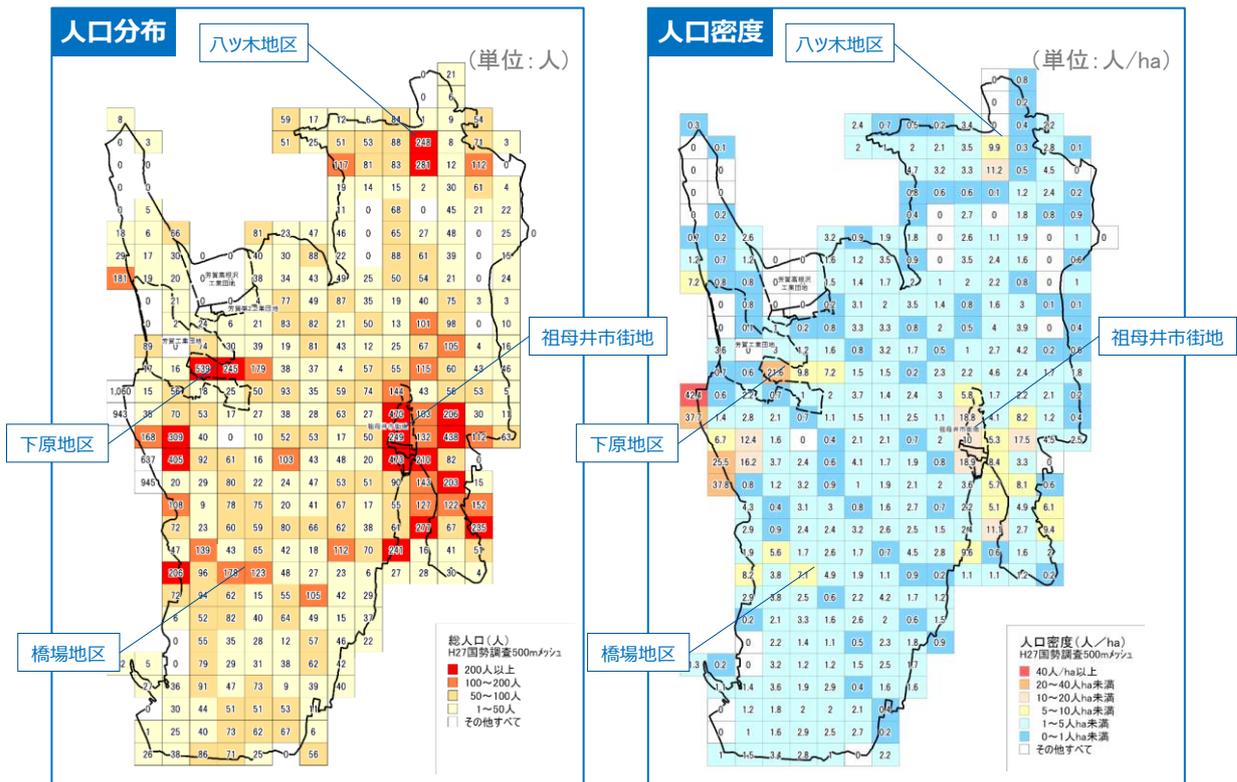
● 総人口／年齢3区分人口／世帯数

- 総人口は、平成 27 年 10 月 1 日現在で 15,179 人となっており、減少傾向が続いています。
- 年少人口は 1,979 人（13%）、生産年齢人口は 8,791 人（58%）、老年人口は 4,386 人（29%）であり、高齢化率¹＊は 21%を超え“超高齢社会”の人口構成となっています。
- 世帯数は、5,336 世帯となっており、微増傾向が長期的に続いています。



● 人口分布／人口密度

- 祖母井市街地周辺において、人口密度 4.1 人/ha～18.4 人/ha 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及び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。

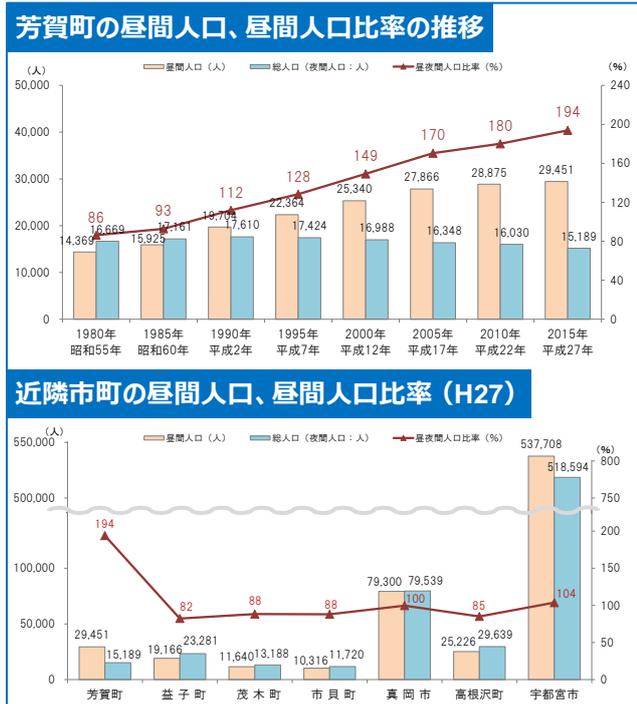


出典：H27 国勢調査

¹ ＊ 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)

● 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 27 (2015) 年の昼間人口は 29,451 人であり、昼夜間人口比率は 194%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宇都宮市、真岡市となっており、中でも本町は最も高い比率となっています。芳賀工業団地、芳賀・高根沢工業団地への通勤者などが主な要因と考えられます。



1-4 施設立地特性

出典：国勢調査

● 商業施設

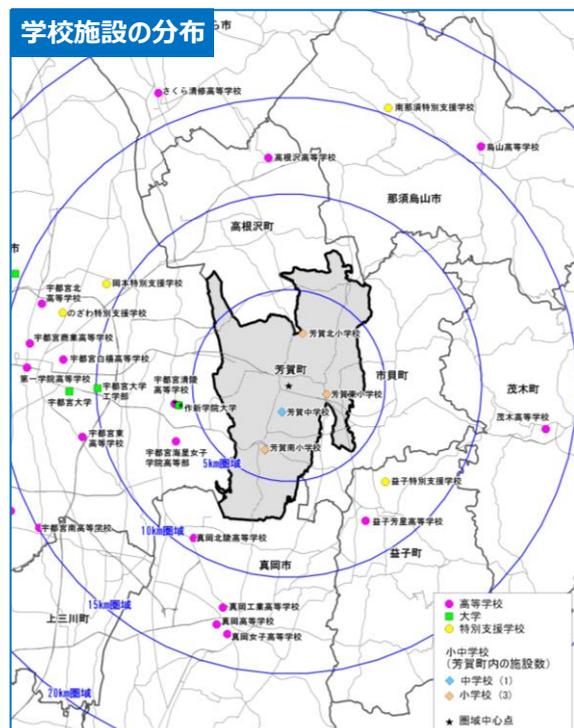
- 祖母井市街地には、食料品や日用品など日常生活の買い物ができる商店などが集中的に立地しています。
- 町内には、大規模な商業施設は立地していないため、主に宇都宮市や真岡市の施設が利用されています。また、近年では、隣接する宇都宮テクノポリスセンター地区（ゆいの杜）にも多数の商業施設の進出がみられ、町民の利用機会が増えるなど、生活圏は宇都宮市の東部地域へと拡大しています。

● 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立地するものの、小児科や産婦人科、病院（病床数 20 床以上）は立地していない状況です。
- 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 15 km 圏内に 20 以上が立地している状況です。

● 学校施設

- 本町には、小学校が 3 校、中学校が 1 校ある一方、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、家族による送迎などを利用して通学している状況にあります。
- 高等学校は、5～10 km 圏域に 5 校、10 km～15 km 圏域に 13 校立地しており、本町の高校生の通学圏は近隣市町にあります。



1-5 道路特性

●道路網

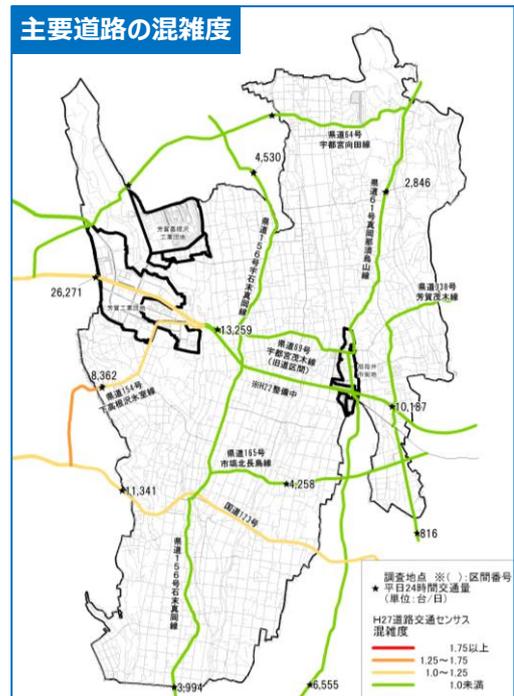
- 道路網は、国道 123 号と県道 69 号宇都宮茂木線が東西軸を形成し、県道 61 号真岡那須烏山線と県道 156 号石末真岡線が南北軸を形成しています。

●道路の整備率／道路幅員

- 本町の国道及び県道の改良率は 99.1%、舗装延長に対する整備率は 100.0%となっています。
- 本町の町道（1 級・2 級・その他の道路を含む）の改良率は、93.1%、舗装率は 92.4%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。
- 本町の都市計画道路は 6 路線のうち 5 路線が整備済みであり、現在整備中の 3・4・502 号祖母井中央通りは整備率約 50%となっています。
- 道路幅員は、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。

●道路の混雑状況

- 本町内の道路では、広域的な幹線道路である国道 123 号、県道宇都宮茂木線及び下高根沢氷室線の一部の区間において混雑度²*が 1.0 を超えています。これ以外の町内の道路においては、混雑は発生していない状況にあります。



出典：H27 道路交通センサス

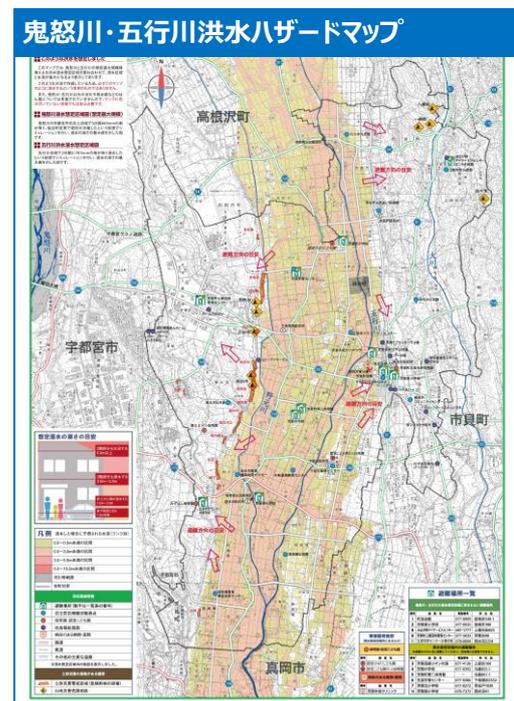
●防災対策（避難場所等）の状況

- 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・湛水などの災害発生の可能性が想定されています。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。



² * 混雑度 = 平日 24 時間交通量 ÷ 交通容量

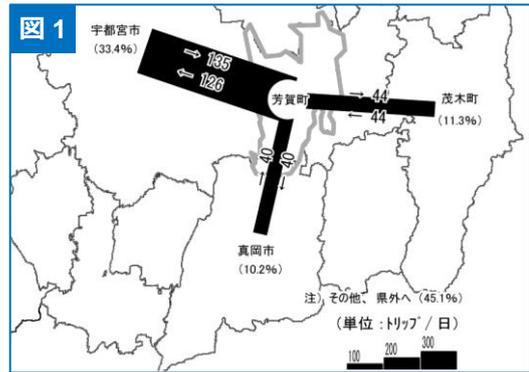
混雑度の解釈 1.0 未満：混雑なし
1.0～1.25：ピーク時間帯で混雑
1.25～1.75：ピーク時間以外も混雑
1.75 以上：慢性的な混雑



1-6 交通特性

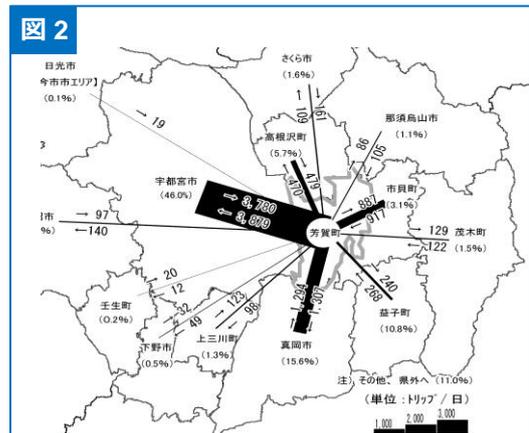
●鉄道・バストリップのトリップ特性^{3*}

- 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。【図1】



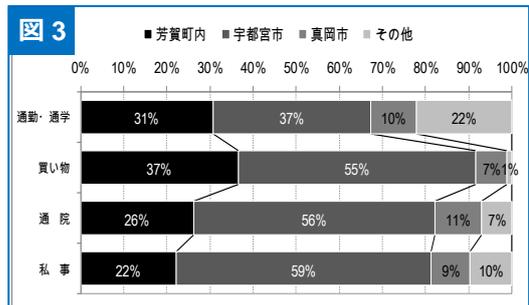
●自動車・自動二輪車利用トリップ特性^{3*}

- 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%、高根沢町5.7%、市貝町3.1%の順となっています。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。【図2】



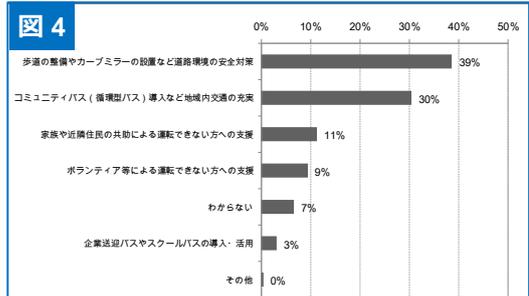
●交通目的別の主な行き先^{4*}

- 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。町民の日常生活における主な行き先は宇都宮市の割合が最も大きいといえます。【図3】



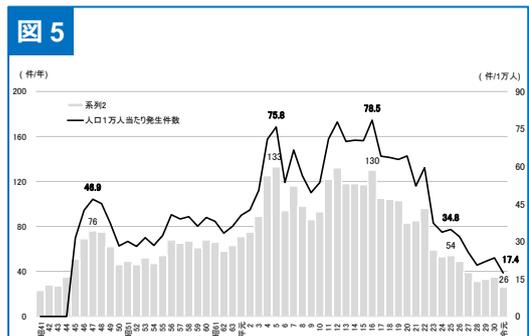
●生活交通対策として重視して欲しいこと^{4*}

- 「歩道の整備やカーブミラーの整備など道路環境の安全対策」が39%、「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。【図4】



●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、これ以降減少し令和元年では26件にまで減少しました。人口1万人当たりの交通事故発生件数は、令和元年12月末現在で17.4件となっており、県平均の23.5件を下回る水準にあります。【図5】



³ * 出典：「県央広域都市圏生活行動実態調査」

⁴ * 出典：平成27年7月に実施した「芳賀町の交通に関するアンケート調査」

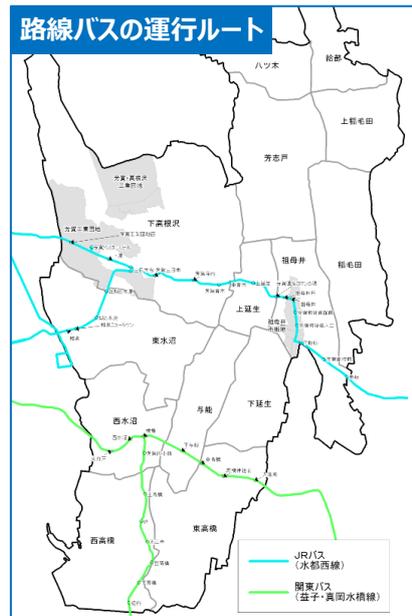
1-7 公共交通特性

●路線バス

- 民営の路線バス（ジェイアールバス関東(株)：水都西線、関東自動車(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。延べ利用者は平成27年690,846人/年から令和元年806,284人/年と増加傾向にあります。
- 路線バスは、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、真岡鉄道駅）への接続において町民の移動手段として重要な役割を担っています。

●デマンド交通

- 平成17年度から運行が開始されたデマンド交通の「ふれあいタクシーひばり」は、利用者の自宅から目的地までのドア・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。
- ふれあいタクシーひばりは、これまで、運賃の見直しや運行エリアの追加など、利便性向上のための運行サービスの改善が進められてきました。令和元年度の利用者数は、一般利用、学校利用等を含めると年間17,800人、1日あたり平均59人の利用状況となっています。



●タクシー

- 鉄道・バス・デマンド交通では網羅できないきめ細かい移動需要への対応に加え、近年では荷物の配達や買い物支援、高齢者の見守り等、付加価値の高いサービスの提供が行われる事例が増えています。
- 町内には3社のタクシー会社があり、町内及び「芳賀・真岡交通圏」の移動需要に対応しています。

●「交通」に関する町民満足度調査結果の推移

- 「公共交通の充実」は重要度と満足度の差（乖離）が大きく、「適正な道路・水路の管理」や「交通安全の推進」と比べ実態とのギャップが特に大きい状況にあります。
- 「公共交通の充実」の満足度の推移は、平成28年から令和元年まで横ばいの状態が続いていますが、「適正な道路・水路の管理」と「交通安全の推進」では、平成28年から令和元年まで微増傾向がみられ、少しずつ改善されている傾向にあることがうかがえます。

【 町民満足度の推移 】

指標	年代	H28	H29	H30	R 元
	公共交通の充実	重要度①	76.0	-	76.1
満足度②		40.9	40.7	39.7	40.3
差		-35.1	-	-36.4	-
適正な道路・水路の管理	重要度①	74.7	-	74.8	-
	満足度②	50.7	46.7	51.2	51.8
	差	24.0	-	23.6	-
交通安全の推進	重要度①	76.7	-	74.4	-
	満足度②	52.0	54.4	53.6	54.6
	差	-24.7	-	-20.8	-

注) 差 = 満足度② - 重要度①

注) 公共交通の充実：L R Tの整備、ひばりタクシーや路線バスとの公共交通ネットワークの構築など、公共交通が充実している。適正な道路・水路の管理：道路・水路の点検や交通安全施設の整備など安全な道路が身近にある。交通安全の推進：交通指導員の配置や交通安全対策、歩行者や自動車の安全対策など、交通事故の防止活動が充実している。

注) 町民満足度調査：町の施策や事業の方向性を町民の視点から検討するために実施する調査（令和元年度：町民500人に実施し241人が回答）。

1-8 交通課題

● 広域的な視点

- 都市圏の都市づくりの方向性：
 - 誰もが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都市づくり
 - 持続可能で効率的な都市づくり
 - 新技術を活用した環境にもやさしいスマートな都市づくり
 - とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり
- 芳賀町の交通まちづくりの方向性：
 - 人口減少による影響を克服するまちづくり
 - 市街地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

● 社会情勢等の視点

- 地形条件・人口分布・立地施設への対応：
 - 誰もが快適に町内全域に移動できる交通環境の充実
 - 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の充実
- 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の整備
 - 定住人口の促進を支援する交通環境の充実
- 産業動向への対応：
 - 新たな企業誘致と周辺の交通インフラ整備の推進
 - 町民や来訪者の産業活動を支える交通環境の整備
- 安全・安心、環境への対応：
 - 自転車や歩行者などが安全で安心できる移動環境の充実
 - 防災・減災対策となる交通・道路基盤の整備
 - 交通に関わる低炭素化に向けた取組の推進

● 交通の視点

- 交通体系の変化への対応：
 - 祖母井市街地と拠点等を繋げる交通ネットワークの充実
 - L R Tと交通結節機能の整備を踏まえた幹線バス路線の再編
 - 高齢化に対応した地域公共交通の充実
- 交通特性・交通実態への対応：
 - 自動車以外の交通手段を選択できる交通環境の整備
 - 祖母井市街地周辺の自転車と歩行者が快適に移動できる交通環境の充実
 - 工業団地における朝夕の交通混雑緩和
- 将来交通への対応：
 - 産業拠点の充実・強化を踏まえた将来交通への対応
- 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向上の取組
 - L R Tの利活用に向けた取組の推進
 - 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

● 課題の総括

(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、通学路となる幹線道路を中心に整備を進めており、通学路における安全な交通の確保が一定程度なされています。しかしながら、町民意向においては、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・生徒のさらなる安全確保や、近年の自転車事故や高齢者による交通事故の現状から、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

- 本町では、高校生などの通学支援、高齢者や障がいのある人の移動支援、通院や買い物などのための町外施設への移動手手段の確保など、多様化する交通ニーズへの対応が求められています。持続可能なまちづくりに向けて、町民の日常生活を支える交通ネットワークの形成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、歩いて暮らせる魅力ある市街地の実現に必要な都市機能を配置するとともに、居住拠点や産業拠点などが公共交通でつながる連携のとれたまちづくりを推進しています。
- また、高齢化の進展に伴い、今後、自ら運転できない高齢者が増加し公共交通や地域の共助などによる移動手手段の確保が求められます。
- 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、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を抑制するなど、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

- 激甚化する近年の気象災害に対する防災や減災の備えとして、災害時における避難路や緊急時の道路機能を確保するため、安全性・信頼性の高い道路ネットワークの構築が課題となっています。

(6) 新技術への対応

- 人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴い、地方での移動手手段や物流の確保、特に高齢者の支援が喫緊の課題となっています。
- 地域住民等の移動ニーズに効率的に対応するためには、A I 等により個人が様々な交通手段の最適な組み合わせを選択できる新たな交通サービス（MaaS）を、自動運転などの新技術と組み合わせ、地域公共交通の維持・活性化を図っていく必要があります。
- これらの新たなモビリティサービスは、公共交通分野における新たな事業展開の可能性を広げるとともに、新たな都市の装置として都市のあり方にも大きなインパクトをもたらす可能性が期待されています。このため、本町の公共交通施策についても、新技術の社会実装の動向を踏まえた検討が課題となっています。

第2章

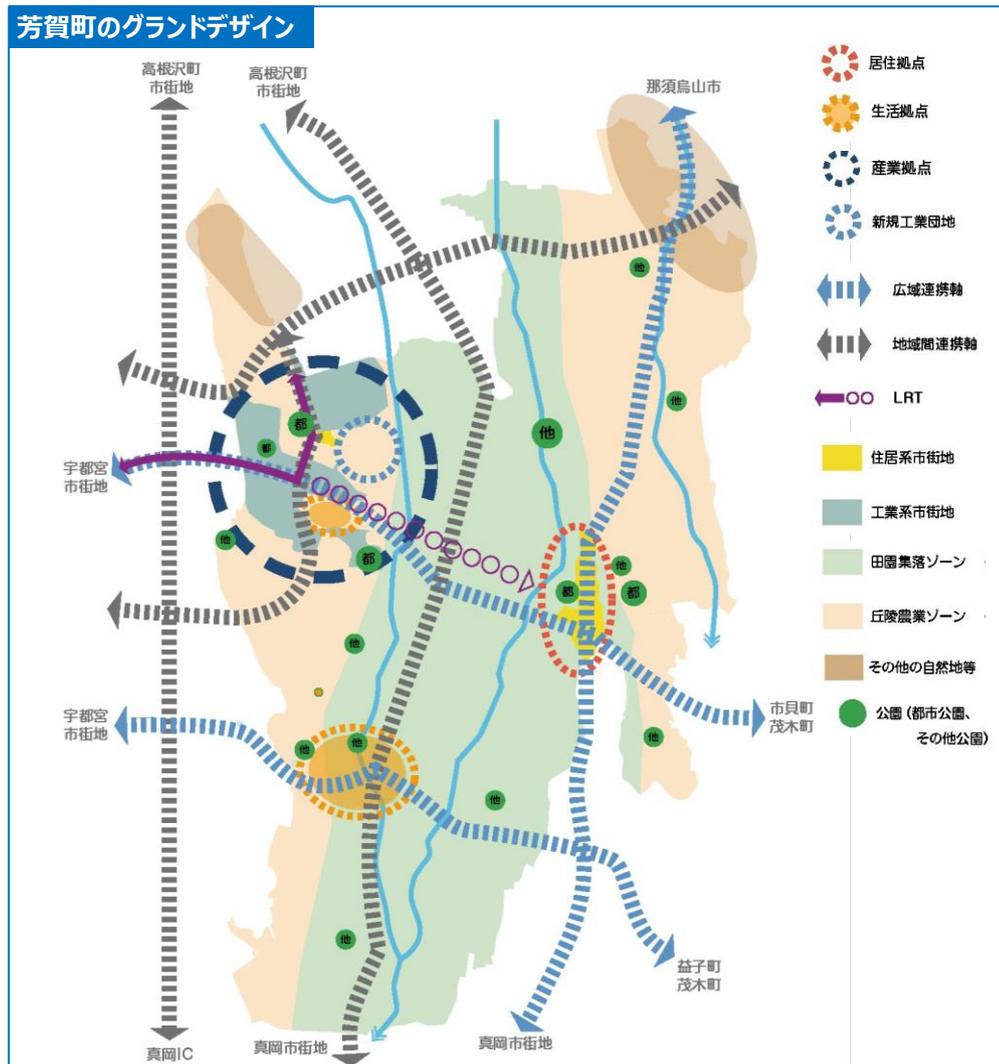
都市交通マスタープラン

2-1 芳賀町が目指す将来都市像

第6次芳賀町振興計画で示すグランドデザインと、芳賀町都市計画マスタープランで示す拠点形成の基本方針及び芳賀町立地適正化計画で示す拠点と軸の交通ネットワークを、本計画の目指す将来都市像とします。

●芳賀町のグランドデザイン

- 市街化区域の土地利用の方針：①住居系は、安全で快適な居住環境を備えた市街地の確立、必要かつ適切な規模の市街化区域の拡大の検討②工業系は、既存工業団地における産業構造転換や新工業団地の創出③商業系は、祖母井神社南周辺等において、市街地にふさわしい活力や娯楽性のある商業地としての土地利用を検討・誘導し、空き店舗の活用等を行いにぎわいの創出を図る
- 市街化調整区域の土地利用の方針：①下原地区は、交通結節点に隣接する強みを活かし、産業拠点における住機能の一部を担う良好な環境の生活拠点の形成を図る②橋場地区は、地区計画制度等を活用しながら地域住民との協働により生活拠点の形成を図る③赤坂地区は、商業系の用途を誘導、計画的な定住促進、「フードバレーとちぎ」の実現を目指すなど、周辺の地域環境との調和に配慮しながら大規模施設跡地を有効活用したまちづくりを推進する



●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、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。

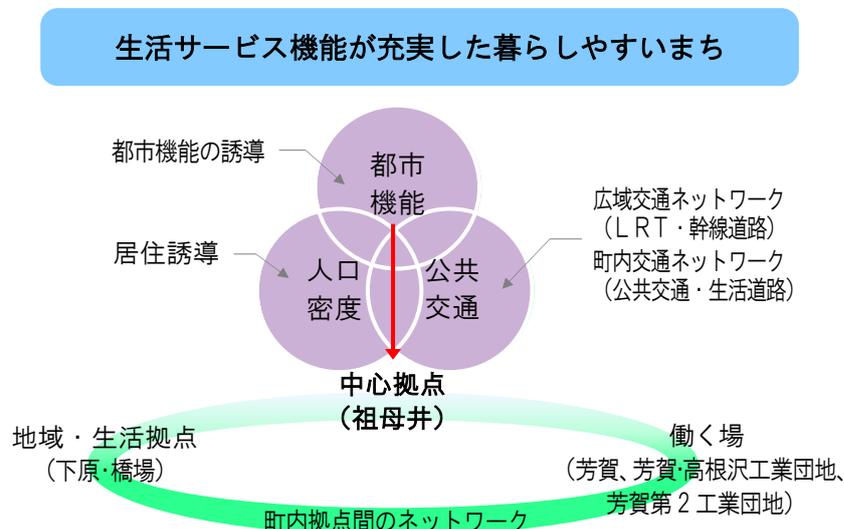
【 拠点形成の基本方針 】

拠点の名称	拠点形成の基本方針
居住拠点 (祖母井市街地)	<ul style="list-style-type: none"> ● 居住と不足している都市機能の誘導を図る ● 歩いて暮らせる魅力ある市街地の形成を図る ● L R Tへのアクセス性の向上を図り、交流人口の増加を図る
産業拠点 (芳賀工業団地、 芳賀・高根沢工業団地、 芳賀第2工業団地)	<ul style="list-style-type: none"> ● 産業の構造改革に対応しながら工業機能の再編・強化の推進を図る ● 既存地区周辺に新規工業団地の創出を図る ● 宇都宮市からのアクセス性を活かした工業機能の拡充を図る
生活拠点	<ul style="list-style-type: none"> ● 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高齢者の受け入れ ● 歩いて暮らせる環境の生活拠点を形成 ● 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 ● 食料品や日用品の買い物などの商業機能の拠点内への誘導を図る
下原地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 「ゆいの杜（宇都宮市）」へのL R Tによる移動の確保 ● 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
橋場地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 祖母井市街地へのアクセスによる都市機能の確保 ● 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 ● 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

参考：芳賀町都市計画マスタープラン

●コンパクトシティ形成に向けた都市の骨格となる拠点と軸の位置づけ

- 拠点 = 祖母井市街地（核となる施設：芳賀町役場）
- 軸 = 基幹的な公共交通軸として、路線バス（JRバス）



参考：芳賀町立地適正化計画

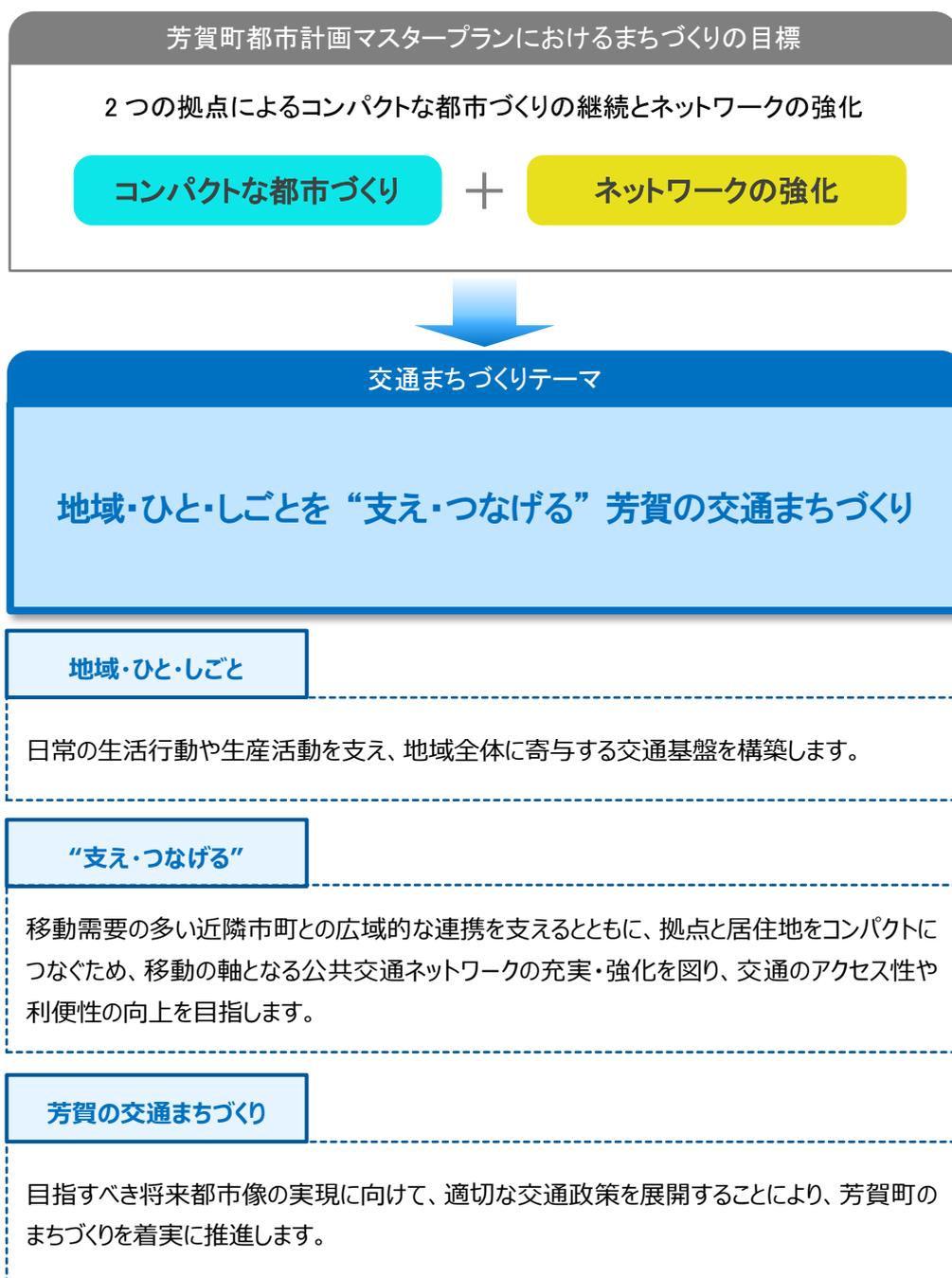
2-2 交通まちづくりの基本方針

(1) 交通まちづくりの基本理念

● 交通まちづくりの視点

- 本町の将来のまちづくりの目標は、芳賀町都市計画マスタープランにおいて“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”が掲げられており、本計画においてもこのテーマと整合する必要があります。
- 将来都市像の実現に向けては、“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ことが求められるため、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 】



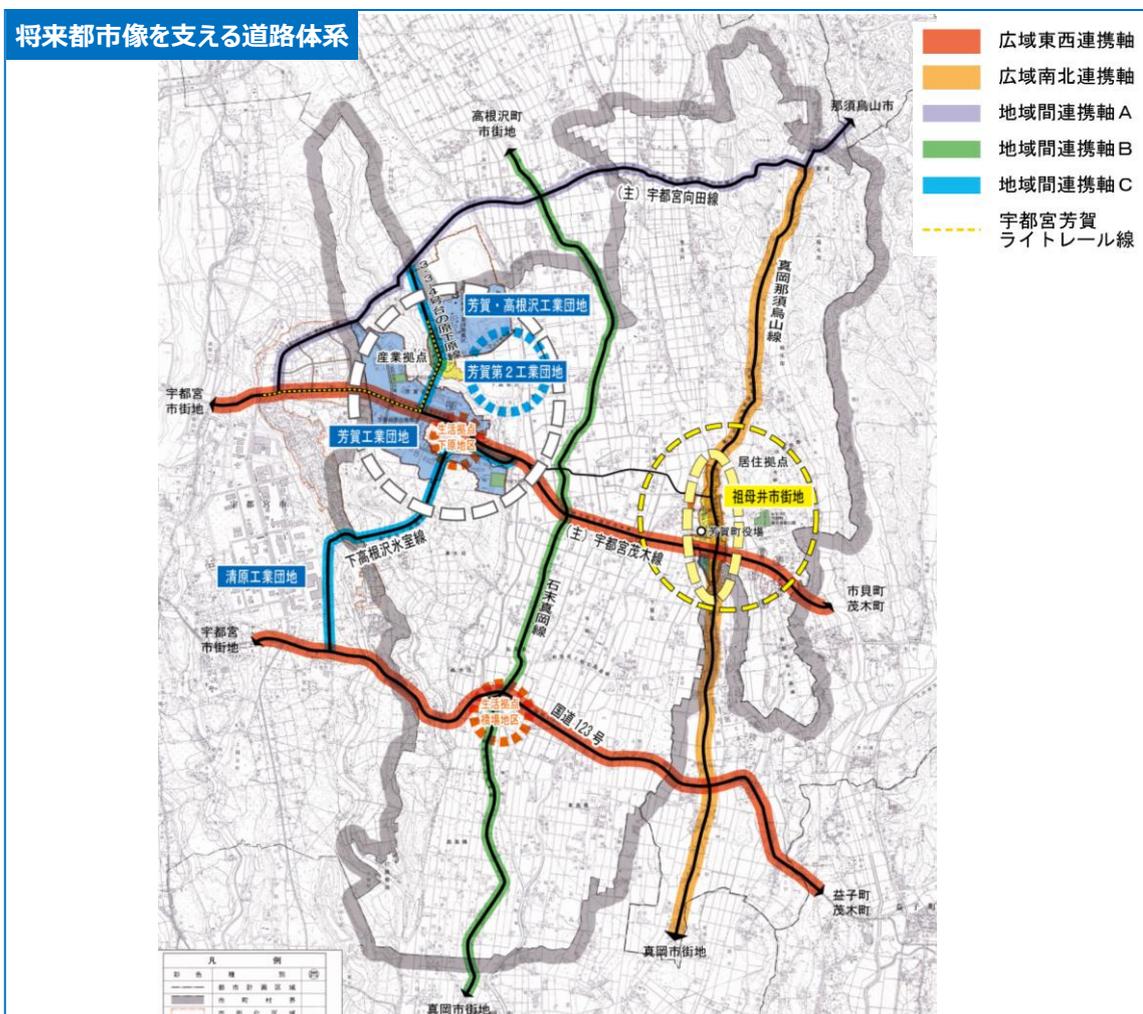
(2) 道路体系の基本方針

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。

● 道路体系の考え方

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	<ul style="list-style-type: none"> 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"> ■（主）宇都宮茂木線 ■ 国道 123 号 ■ 宇都宮芳賀ライトレール線
	広域南北連携軸	<ul style="list-style-type: none"> 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"> ■（主）真岡那須烏山線
地域間連携軸	地域間連携軸 A	<ul style="list-style-type: none"> 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"> ■（主）宇都宮向田線
	地域間連携軸 B	<ul style="list-style-type: none"> 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"> ■（一）石末真岡線
	地域間連携軸 C	<ul style="list-style-type: none"> 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"> ■ 3・3・4 号台の原下原線 ■（一）下高根沢氷室線

注) (主) 主要地方道、(一) 一般県道

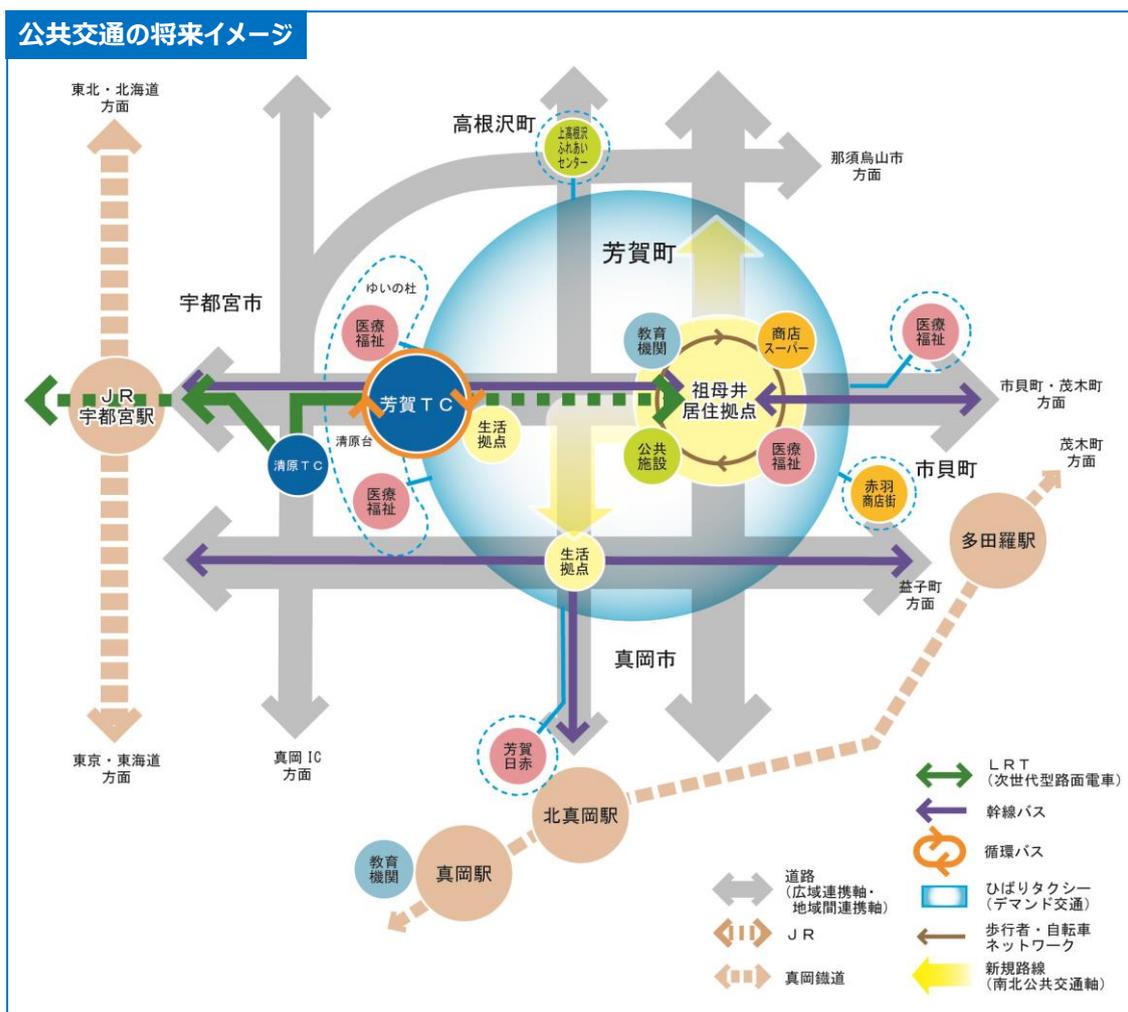


(3) 公共交通ネットワーク形成の基本方針

本町の将来都市像の実現に向けて、近隣市町と地域間とのネットワーク形成など、まちづくりを支える公共交通ネットワークの考え方及び将来イメージを示します。

●公共交通ネットワーク形成の考え方

- 本町における公共交通機関としては、国道 123 号、主要地方道宇都宮茂木線に民営バス路線が運行しており、町民生活における重要な移動手段を担ってきました。これらは、幹線道路の整備の進展とともに宇都宮市や真岡市方面に接続する路線として医療施設や商業施設、JR線や東武線、真岡鉄道へのアクセス手段として定着しています。今後は、新たに整備されるLRTや導入を検討している循環バスなどと連携した交通結節機能を確保し、公共交通ネットワークの形成を図りながら、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。
- デマンド交通は、町内の公共交通空白地域の解消を図るため、平成 17 年に運行を開始し、町内全域や町外の一部施設ヘッドア・ツー・ドアでアクセスできるようになりました。外出手段を持たない高齢者などの移動手段として、日常生活における通院や買い物等に利用され身近な公共交通として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。
- 南北方向の公共交通軸は、道路ネットワークに比べて不十分であり、特に北部エリアから中心市街地や南部エリアへの移動サービスは十分とは言えない状況にあります。今後は、交通体系の変化に伴う移動需要に対応できるよう「東西方向」と連携した「南北方向」の公共交通軸の構築に取り組み、面的な公共交通ネットワークの形成を目指します。



(4) 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。

● 交通手段別に求められる機能、整備の方針

交通機関	求められる機能	整備の方針
LRT	<ul style="list-style-type: none"> ● 本町から宇都宮中心市街地へのアクセス性の強化 ● 高齢者や学生など誰もがスムーズに移動できる環境 ● LRTへの利用転換に伴う産業拠点周辺の交通混雑の緩和 ● 環境負荷の低減（CO₂排出抑制等） ● 将来的な祖母井市街地への延伸 	<ul style="list-style-type: none"> ● 宇都宮市、宇都宮ライトレール（株）及び関係機関と連携しながら推進
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 市貝町・茂木町への東西方向の移動機能 ● 真岡市・益子町への南北方向の移動機能 ● LRTと連携したバス路線のフィーダー系統化による再編 ● LRT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 	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線の再編、循環バスの導入にあたっては、関係機関と協議を進めながら推進
デマンド交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 主に高齢者を中心とした通院や買い物のための移動サービスの提供 ● LRTや路線バスとの連携の強化 ● 児童・生徒なども利用しやすい新たな移動サービスの確立 	<ul style="list-style-type: none"> ● LRTや路線バスとの連携の強化 ● 利用者ニーズへの適切な対応
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 場所・時間の制約がない特性を活かした利便性の高い公共交通サービスの確保 ● LRT・バス・デマンド交通との連携による公共交通空白地域の解消 ● 観光・出張等による来訪者に対する移動サービスの確保 	<ul style="list-style-type: none"> ● LRT・バス・デマンド交通との連携の強化 ● 多様な移動サービスへの柔軟な対応
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 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、道路の危険な箇所などにおける道路安全施設の設置を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ● 居住拠点や主要な通学路などにおいて、歩道や路側帯の整備を行う ● 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
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 居住拠点や主要な通学路などにおいて、路面標示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 ● LRT停留場付近や主要なバス停において駐輪場の整備を推進する

2-3 交通政策の基本方針

本町の将来都市像を実現するため、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 】

交通
まちづ
くりの
テーマ

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

- 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L R Tやバスなどの連携、幹線バス路線の再編、地域連携 I Cカードの導入によるスムーズな乗降や乗り継ぎ割引サービスの提供など、L R Tを中心とする交通施策を推進します。

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不可欠なデマンド交通の運営を持続し、さらなる利便性の向上を図ります。デマンド交通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、町民や工業団地企業ならびに従業者等に対し、日常的に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に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、安全性・信頼性の高い道路ネットワークの整備を推進します。

LRT 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を整備します。

交通結節点づくり

- LRTの利用にあたっては、路線バス、タクシー、デマンド交通、自転車などを利用して、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。

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、交通事業者や関係機関と協議しながら「地域公共交通利便増進実施計画」を策定し、効率的で持続可能なバスネットワークの形成に取り組みます。
- 計画の実施によりバスネットワークを再編し、乗り継ぎの円滑化や利便性向上を図るとともに、LRTやバスなどで利用できる地域連携ICカードの導入や乗り継ぎ割引、バスの乗降方式の変更などの取り組みを推進します。

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、「宇都宮ブリッツェン」と連携した自転車安全教室の実施など、関係機関と連携した取り組みを推進します。

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、祖母井市街地の都市機能と居住地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や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。

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。

地域公共交通の維持・確保

- デマンド交通は、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居住地を結ぶ地域間連携の重要な公共交通を担っています。そのため、今後も継続的に運営していくため、効率的な運行を目指しサービスの改善などの取り組みを推進します。
- 本町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た、安全な通学手段となるスクールバスの継続的な運行を推進します。
- 路線バス、デマンド交通、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。

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、デマンド交通など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、快適な待合空間を整備することで、利用促進につなげます。

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、巡回・点検等による機能保全及び適正な維持管理を計画的に推進します。

2-4 交通の将来像

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

1. 交通の将来像

● L R T

- L R Tにより本町と宇都宮市間は、定時性・快適性を備えた移動環境となり、トランジットセンターでは、路線バスや自家用車、自転車などの交通手段からの円滑な乗り換えが行われている。祖母井市街地までL R Tが延伸し、新たな交通結節点の整備により交通ネットワークがさらに充実し、利用者数が増え、芳賀町全体の都市づくりを支える重要な交通手段として成り立っている。

● バス

- L R Tやデマンド交通などと連携しつつ、町内の主要施設や市街地などを経由するとともに、J R 宇都宮駅などの周辺市町の主要施設との接続により利用者が増加し、日常的に公共交通を利用するライフスタイルが定着している。
- 自動運転などの新技術の導入により効率的な運行が実現し、安定的な運行が確保されている。

● デマンド交通

- L R Tや路線バスとの乗り継ぎの利便性が向上し、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幅広い年代の利用者数が増加し、町内の移動環境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安定性のある持続可能な運行をしている。

● タクシー

- L R Tや路線バスとの乗り継ぎの利便性が向上し、デマンド交通ではカバーできない移動需要に柔軟に対応するなど、町内の移動環境の向上を担う地域公共交通として利用されている。
- 町外から訪れる人の移動需要に応えるとともに、高齢者の見守りや買い物代行、観光支援などの付加価値のあるサービスを行うことで、生活を支えるインフラとしての機能を高めている。

● 自動車

- 公共交通と自家用車を選択できる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、低炭素なまちづくりを推進している。
- 通勤時間帯の産業拠点周辺の交通混雑は減少し、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、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L R T停留場へのアクセス性の向上や他の交通機関との乗り継ぎ環境が整い、公共交通で外出する機会が増えている。
- 郊外部と市街地を結ぶ主要な道路において自転車走行空間が確保され、安全性が向上し事故が減少している。

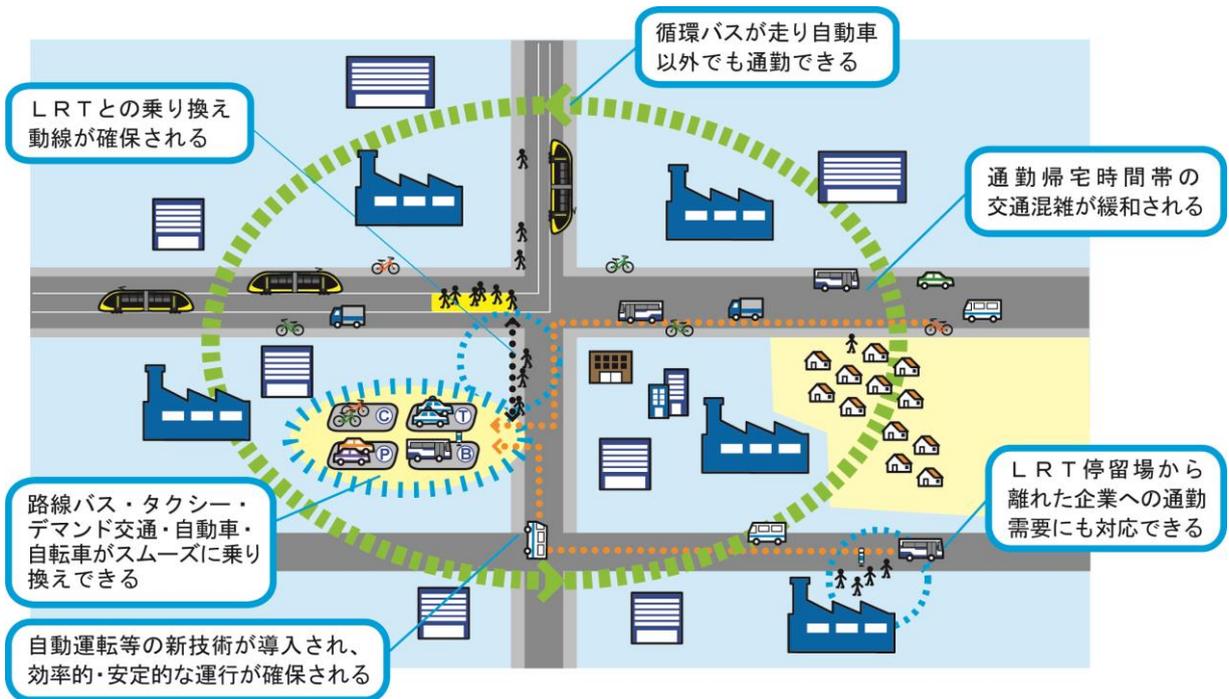
●歩行者

- 祖母井市街地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、児童が安全に安心して登下校できている。

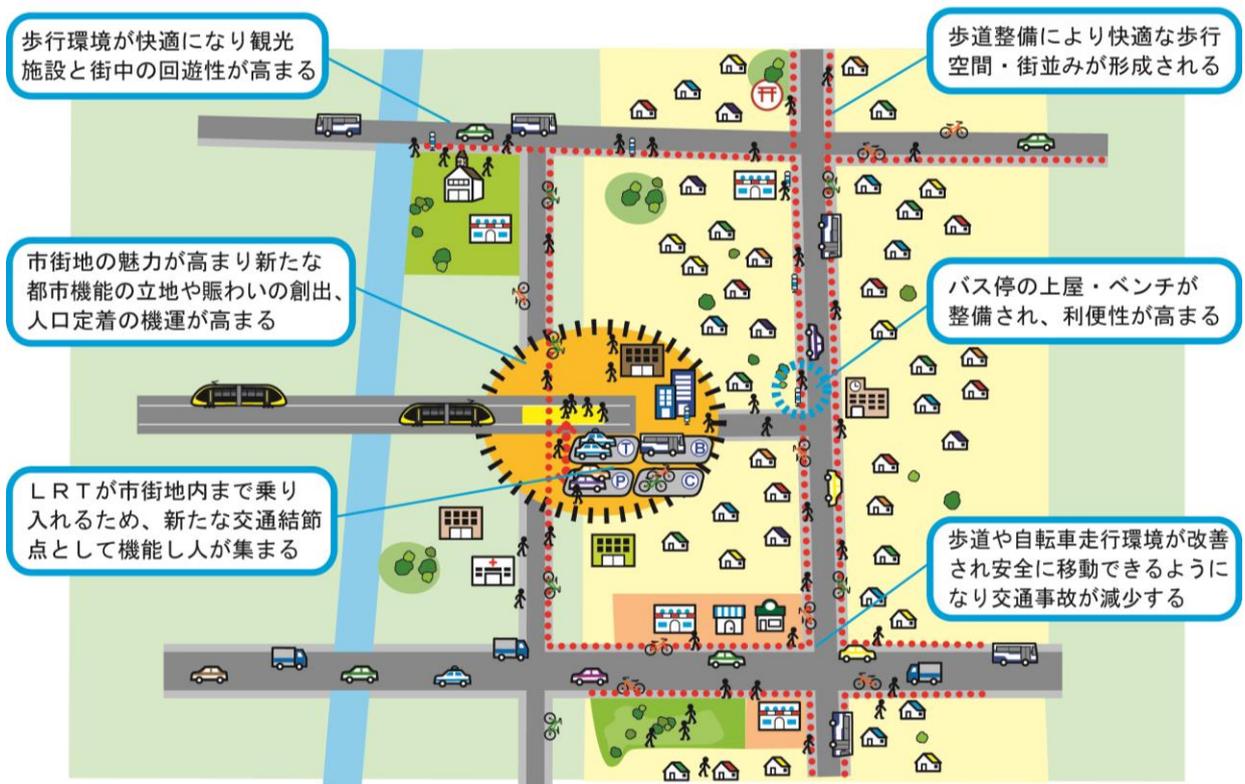
【 芳賀町における将来交通のイメージ 】



【 工業団地における将来交通のイメージ 】



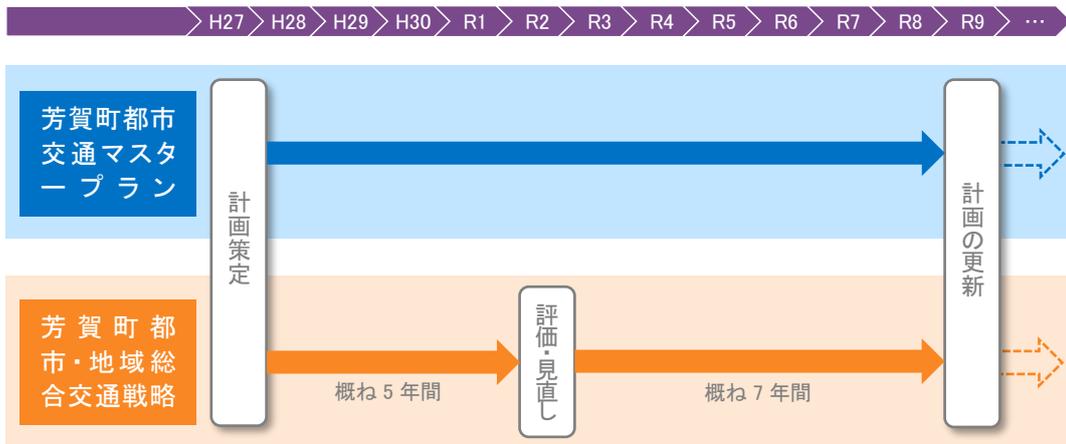
【 祖母井市街地における将来交通のイメージ 】



3-1 計画の目標年次と対象地域

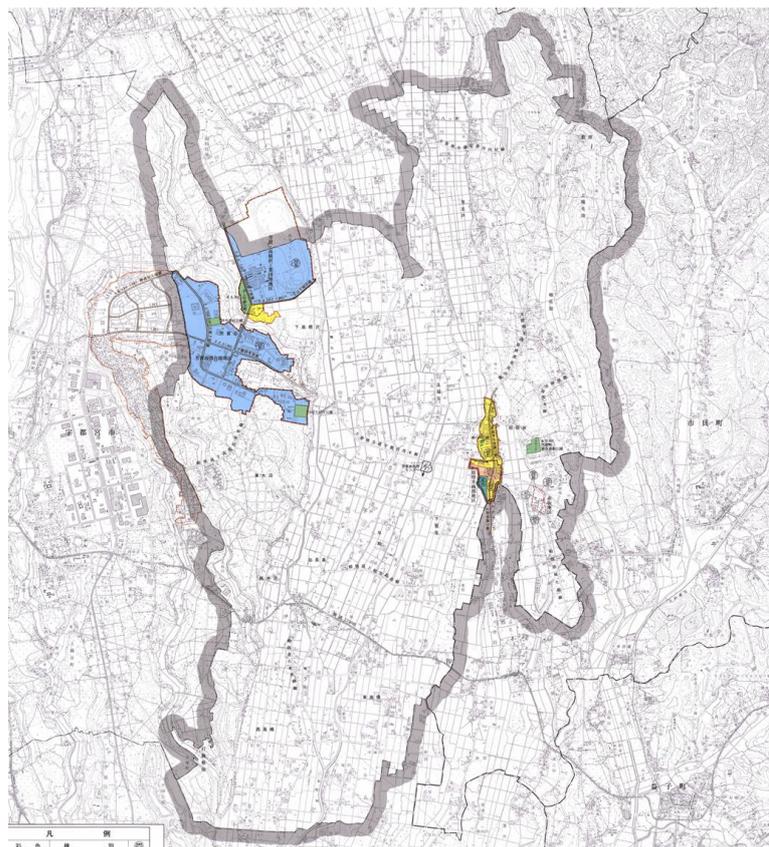
●目標年次

総合交通戦略の期間は、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。



●対象地域

芳賀町全域とします。



3-2 都市・地域総合交通戦略の戦略目標及び評価指標

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。

都市・地域総合交通戦略では、これを踏まえるとともに、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戦略目標と評価指標について、次のように設定します。

●戦略目標 1 :

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、近隣市町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。トランジットセンターにおいては、L R Tと路線バスやデマンド交通など多様な交通手段が接続し、広域的な移動ができる交通ネットワークの形成を図り、移動の利便性を高める施策を一体的に推進します。また、本町を運行する路線バスは、近隣市町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、利用促進施策の展開が求められます。

〔施策パッケージ〕

- I-1 L R T整備事業
- I-2 バス路線の再編事業



●戦略目標 2 :

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像を実現するため、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“公共交通ネットワークの強化”など、公共交通と自転車、歩行者に関する安全・安心をテーマとした交通政策・道路基盤整備施策を一体的に推進します。また、L R Tや路線バスとの連携をより一層強めながら、デマンド交通などの地域公共交通のさらなる利便性の向上を図り、誰もが利用しやすい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〕

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



※施策パッケージ：施策の効果を最大限に導き出す組合せ

● 評価指標

評価指標	数値目標		
	現況 (令和2年度)	⇒	将来 (令和9年度)
I-① LRT利用者数	- 人/日	⇒	16,300人/日 (平日)
I-② トランジットセンター利用者数	- 人/日	⇒	530人/日 (平日)

● 評価指標

評価指標	数値目標		
	現況 (令和2年度)	⇒	将来 (令和9年度)
II-① 公共交通の利用機会 (※公共交通を利用した外出を月に数回以上した人の割合)	- 回/月 (R3調査実施)	⇒	1回/月 以上
II-② バス停カバー人口(総人口に対する割合)の維持 (※バス停から半径500m圏の居住人口数)	51.1%	⇒	51.1%
II-③ 公共交通に対する満足度	40.6	⇒	62.5

3-3 戦略事業の概要

●本計画に位置づける施策の体系（施策パッケージと交通戦略事業）

戦略Ⅰ 新たな広域連携軸の形成による交通まちづくり

I-1 LRT整備事業

- ① LRT軌道及び停留場の整備
- ② 交通結節点（トランジットセンター）整備事業
- ③ ICカード「totra（トトラ）」の導入

I-2 バス路線の再編事業

- ④ 幹線バス路線の再編
- ⑤ 工業団地内循環バスの導入

戦略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

Ⅱ-1 地域公共交通の充実・強化

- ⑥ 公共交通の南北軸の確立
- ⑦ 交通結節点（バス停留場「橋場」）の整備
- ⑧ デマンド交通のサービス向上

Ⅱ-2 公共交通の利用促進

- ⑨ モビリティ・マネジメントの推進
- ⑩ バス停留所の上屋・ベンチの整備
- ⑪ わかりやすい公共交通情報の提供

Ⅱ-3 安全・安心な交通基盤づくり

- ⑫ 都市計画道路3・4・502号祖母井中央通りの整備
- ⑬ 生活道路の整備
- ⑭ 歩行者ネットワークの形成
- ⑮ 道路安全施設の整備

Ⅱ-4 自転車走行空間の整備

- ⑯ 自転車走行空間の整備

●交通戦略事業の概要

次頁以降に、施策パッケージ及び交通戦略事業の概要を示します。

戦略目標	戦略目標タイトル
I	新たな広域連携軸の形成による交通まちづくり
施策パッケージ	施策パッケージ名称
I-1	LRT整備事業

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
I-1	①	LRT軌道及び停留場の整備	1/3

〔事業主体〕 芳賀町・宇都宮市

〔事業期間〕 平成28年度～令和4年度

〔概要〕

- LRTは、芳賀町と宇都宮市を結ぶ東西基幹公共交通であるとともに、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構築の要となります。
- また、東西方向の交通環境が向上することで、沿線地域の活性化や都市の魅力向上による定住人口の増加など、本町のまちづくりに多くの効果が期待できます。
- 本町におけるLRT整備は、優先整備区間（JR宇都宮駅東口～芳賀・高根沢工業団地）14.6キロメートルのうち、町域2.5キロメートルで4つの停留場を整備します。

■整備区間：軌道延長2.5km

■停留場：4箇所（芳賀台、芳賀町工業団地管理センター前、かしの森公園前、芳賀・高根沢工業団地）

【本町のLRT軌道整備区間】



施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数				
I - 1	②	交通結節点(トランジットセンター)整備事業	2/3				
<p>〔事業主体〕 芳賀町</p> <p>〔事業期間〕 令和3年度～令和4年度</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> LRTと路線バスやタクシー、デマンド交通、自家用車、自転車などの交通手段が連携し交通結節機能の充実を図るため、トランジットセンターを整備します。 <p>〔トランジットセンターの整備概要（案）〕</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>■位置</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 芳賀町工業団地管理センター前停留場周辺 </td> </tr> <tr> <td>■主な機能</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> バスとの結節（芳賀町バスターミナル機能の集約、乗降場の設置、広域路線バスやデマンド交通と接続） デマンド交通、タクシーとの結節（デマンド交通乗降場、タクシー乗降場、ユニバーサルタクシー対応駐車スペース） 自家用車との結節（一般車乗降場等、駐車場） 自転車との結節（駐輪場、シェアサイクル・レンタサイクル機能） その他（待合所、トイレ、運行案内板、案内誘導、手すり・スロープ等） </td> </tr> </tbody> </table>				■位置	<ul style="list-style-type: none"> 芳賀町工業団地管理センター前停留場周辺 	■主な機能	<ul style="list-style-type: none"> バスとの結節（芳賀町バスターミナル機能の集約、乗降場の設置、広域路線バスやデマンド交通と接続） デマンド交通、タクシーとの結節（デマンド交通乗降場、タクシー乗降場、ユニバーサルタクシー対応駐車スペース） 自家用車との結節（一般車乗降場等、駐車場） 自転車との結節（駐輪場、シェアサイクル・レンタサイクル機能） その他（待合所、トイレ、運行案内板、案内誘導、手すり・スロープ等）
■位置	<ul style="list-style-type: none"> 芳賀町工業団地管理センター前停留場周辺 						
■主な機能	<ul style="list-style-type: none"> バスとの結節（芳賀町バスターミナル機能の集約、乗降場の設置、広域路線バスやデマンド交通と接続） デマンド交通、タクシーとの結節（デマンド交通乗降場、タクシー乗降場、ユニバーサルタクシー対応駐車スペース） 自家用車との結節（一般車乗降場等、駐車場） 自転車との結節（駐輪場、シェアサイクル・レンタサイクル機能） その他（待合所、トイレ、運行案内板、案内誘導、手すり・スロープ等） 						

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
I - 1	③	ICカード「totra（トトラ）」の導入	3/3
<p>〔事業主体〕 totra 運営協議会</p> <p>〔事業期間〕 バス：令和3年3月～ LRT：令和4年度</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の乗り継ぎ円滑化や利便性向上のため、LRTや路線バスにおいて交通系ICカードを導入します。 東日本旅客鉄道(株)の「Suica」機能に加え、定期券や交通ポイント制度など地域独自サービスの提供が可能です。 キャッシュレスでスムーズな乗降が可能となるほか、非接触型で新しい生活様式の実践に有効であることから、普及を促進します。 <div style="text-align: right;"> <p>■ ICカード「totra」</p>  <p>▲カードデザイン</p> <p>▲ロゴマーク</p> </div>			

戦略目標	戦略目標タイトル
I	新たな広域連携軸の形成による交通まちづくり
施策パッケージ	施策パッケージ名称
I-2	バス路線の再編事業

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
I-2	④	幹線バス路線の再編	1/2
<p>〔事業主体〕 宇都宮市、芳賀町、路線バス事業者</p> <p>〔事業期間〕 令和4年度～</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」を踏まえ、総合的な公共交通ネットワークを形成するため、LRTの導入に合わせてバス路線の再編を行います。 LRTの運行路線と重複するバス路線については、LRTを補完する支線交通（フィーダーシステム）とします。 利用者の利便性を考慮し、トランジットセンターにおいてLRTと接続することで、効果的・効率的なネットワーク構築を目指します。 再編後の運行ルートについては、宇都宮市や周辺市町と連携しつつ、バス事業者や県などの関係機関と調整しながら検討を進めていきます。 			

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
I-2	⑤	工業団地内循環バスの導入	2/2
<p>〔事業主体〕 芳賀町、交通事業者</p> <p>〔事業期間〕 令和4年度～</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> トランジットセンターと工業団地内の移動手段となる、循環バスの導入を検討します。 主な利用者は、工業団地へLRTを利用して通勤する人や企業への来訪者等を想定し、ニーズに応じたサービスレベルを検討します。 トランジットセンターでのLRTとのスムーズな乗り継ぎを目指し、運行本数や車両サイズを検討します。 循環バスの自動運転技術の導入可能性について、先進事例を参考に町内での将来的な活用を検討します。 具体的な運行サービスの検討は、関係機関と協議しながら進めていきます。 			

戦略目標	戦略目標タイトル
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
施策パッケージ	施策パッケージ名称
Ⅱ-1	地域公共交通の充実・強化

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-1	⑥	公共交通の南北軸の確立	1/3
<p>〔事業主体〕 芳賀町</p> <p>〔事業期間〕 令和6年度～</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 南北軸となる公共交通軸を確立するとともに、各交通手段との乗り継ぎ等の利便性を確保することで、公共交通ネットワークの向上と利用促進を図ります。 南北軸の導入においては、利用需要を考慮した車輻サイズ、通勤・通学や路線バスとの乗り継ぎを踏まえた運行時間帯、ひばりタクシーとの連携、補完交通手段となる八ツ木地区から橋場地区までの定期路線運行、L R Tや路線バスとの結節などを検討します。 			

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-1	⑦	交通結節点(バス停留所「橋場」)の整備	2/3
<p>〔事業主体〕 芳賀町、交通事業者</p> <p>〔事業期間〕 令和6年度～</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バス停留所「橋場」について、交通結節点機能の確保を図ります。 乗り換え機能の向上を優先的に行うため、利用需要を踏まえた整備を検討します。 			

優先的に設置する機能

乗換え機能(交通結節機能)

+

補完機能

拠点形成機能

ランドマークとしての機能

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-1	⑧	デマンド交通のサービス向上	3/3
<p>〔事業主体〕 芳賀町、交通事業者</p> <p>〔事業期間〕 令和3年度～</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンド交通利用者は年々減少傾向にあり、医療機関の休診日や夕方の時間帯は利用が少ないなどの課題を抱えており、効率的な運行サービスの向上に向けた検討を進めます。 <p>〔運行サービス向上の方針(案)〕</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> 稼働率の向上：利用促進、時間利用率の平準化に向けた案内やサービス改善 需要の掘り起こし：登録促進、未登録者や未利用登録者に対する利用機会の創出 非稼働便の活用：稼働率向上のための施策、運行サービスの見直し 乗合率の向上：効率的な送迎方法や予約受付の工夫による乗合率の向上 ネットワーク機能：乗り継ぎのための運行時間拡大 </div>			

戦略目標	戦略目標タイトル
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
施策パッケージ	施策パッケージ名称
Ⅱ-2	公共交通の利用促進

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-2	⑨	モビリティ・マネジメントの推進	1/3

〔事業主体〕 芳賀町、交通事業者、関係団体等

〔事業期間〕 令和3年度～

〔概要〕

- 町民のライフスタイルに合わせて、自家用車と公共交通を選択できるよう、充実した公共交通の利用案内に関する情報提供とともに、理解の浸透を図るための施策としてモビリティ・マネジメントを推進します。
- 広報紙や芳賀チャンネル、イベント等、様々な機会を捉えて公共交通の利用促進に取り組みます。

■ 過年度の取り組み



▲ 芳賀チャンネルを活用した利用促進動画放送



▲ 小学生を対象とした「バスの乗り方教室」

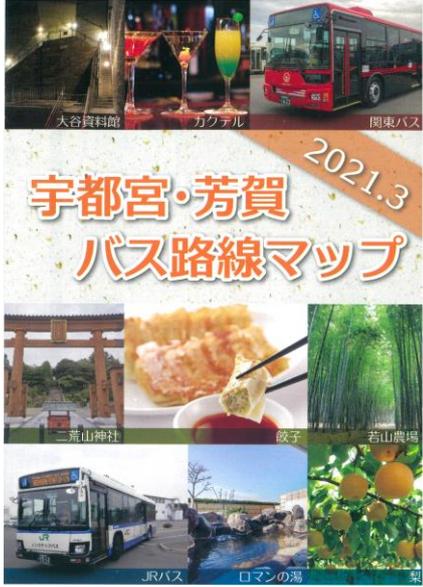


▲ 小学生の訪問学習「LRTと公共交通」



▲ イベントを活用したPR

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-2	⑩	バス停留所の上屋・ベンチの整備	2/3
<p>〔事業主体〕 芳賀町、路線バス事業者</p> <p>〔事業期間〕 令和6年度～</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> • 主要なバス停留所について、バス路線の再編後に上屋やベンチの設置など利用者の使いやすさに配慮した待合環境の整備を検討します。 • 整備においては、バス事業者と連携し、停留所の利用需要を把握した上で、需要が高い箇所について取り組みを実施するものとします。 			

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-2	⑪	わかりやすい公共交通情報の提供	3/3
<p>〔事業主体〕 芳賀町、交通事業者</p> <p>〔事業期間〕 令和3年度～</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> • 利用者利便の向上と利用促進を図るため、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、分かりやすく使いやすい公共交通に関する情報を提供します。 • バス路線マップには、本町と宇都宮市全域における、LRTとバスの路線図、交通結節点、周辺公共施設の情報、公共交通の乗り方や割引情報などの情報を含めます。 			
 <p>▲ 宇都宮・芳賀バス路線マップ</p>			

戦略目標	戦略目標タイトル
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
施策パッケージ	施策パッケージ名称
Ⅱ-3	安全・安心な交通基盤づくり

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-3	⑫	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	1/4
<p>〔事業主体〕 栃木県（真岡土木事務所）、芳賀町</p> <p>〔事業期間〕 祖母井中部地区区間：令和6年度（完成予定） 祖母井北部地区区間：令和8年度～（予定）</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 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「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。祖母井中央通りを骨格とした市街地内の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。 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。 <ul style="list-style-type: none"> □ 道路幅員 W = 17.0m（歩道 4.0m） □ 延長 L = 2,070m 			
			 <p>▲祖母井中央通りの整備</p>

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-3	⑬	生活道路の整備	2/4
<p>〔事業主体〕 芳賀町</p> <p>〔事業期間〕 令和6年度（完成予定）</p> <p>〔概要〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 市街地内の主な生活道路は、「祖母井中部・北部地区まちづくり基本計画」に基づき整備を検討します。 祖母井中央通りの整備に併せて、土地区画整理事業や下水道の整備など祖母井中部地区整備事業を実施します。 関係権利者と調整を行いながら、生活道路の拡幅整備を進めます。 			
			 <p>▲生活道路の整備</p>
<ul style="list-style-type: none"> □ 道路幅員 W = 9.0m以上、6.0m、5.0m、4.0m 			

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-3	14	歩行者ネットワークの形成	3/4

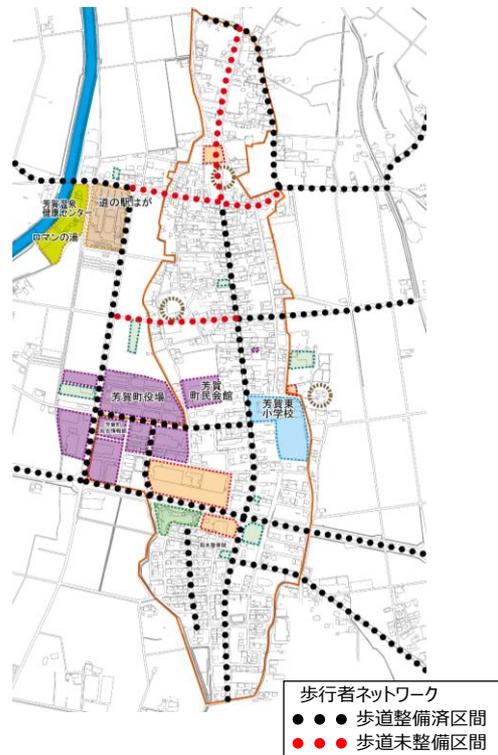
〔事業主体〕 芳賀町

〔事業期間〕 令和3年度～

〔概要〕

- 市街地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で快適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。
- 祖母井北部地区土地区画整理事業に合わせ歩道を整備することで、道の駅はがやロマンの湯の観光客などを市街地へ呼び込み、まちなかへのにぎわいを創出します。
- 歩道未整備区間を整備することで、祖母井北部地区・中部地区・南部地区のそれぞれが歩道空間によりつながります。

【歩行者ネットワークのイメージ】



施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-3	15	道路安全施設の整備	4/4

〔事業主体〕 芳賀町、交通管理者、道路管理者

〔事業期間〕 令和3年度～

〔概要〕

- 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の安全対策に対する町民ニーズが高いことから、道路安全施設の整備などにより、誰もが安全・安心に移動できる交通環境づくりに向けた取り組みを推進します。
- 交通安全の確保に向け、通学路危険箇所合同点検等による危険箇所の点検など、道路交通環境の改善や整備、啓発活動等の総合的な交通安全対策を引き続き実施します。
- その他、通学路指定となっている道路、児童・生徒が通る道路、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。



▲合同点検実施の様子

戦略目標	戦略目標タイトル
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
施策パッケージ	施策パッケージ名称
Ⅱ-4	自転車走行空間等の整備

施策パッケージ	施策番号	戦略事業名称	施策数
Ⅱ-4	16	自転車走行空間等の整備	1/1

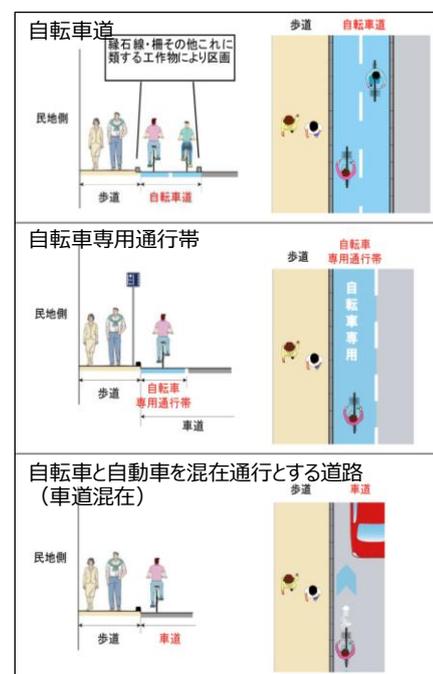
〔事業主体〕 芳賀町、栃木県（真岡土木事務所）

〔事業期間〕 令和3年度～

〔概要〕

- 栃木県内においては自転車の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進められています。本町においても、交通が錯綜する朝夕の通勤・通学の時間帯における自転車の安全性を確保するとともに、コンパクトな都市づくりの身近な移動手段としての利便性を高めるため、安全で快適な自転車走行空間の整備を検討します。
- 安全性と利便性の向上と合わせ、トランジットセンターなどの交通結節点に安全にアクセスできる環境づくりのため、L R T 導入ルートの県道及び町道において、自転車走行空間の整備を行います。
- 快適性や回遊性のあるコンパクトな都市を実現するため祖母井市街地における自転車走行空間の整備を検討します。
- また、自転車と公共交通の連携強化のため、L R T 停留場付近や主要なバス停における駐輪場の整備を推進します。

【 自転車走行空間の整備イメージ 】



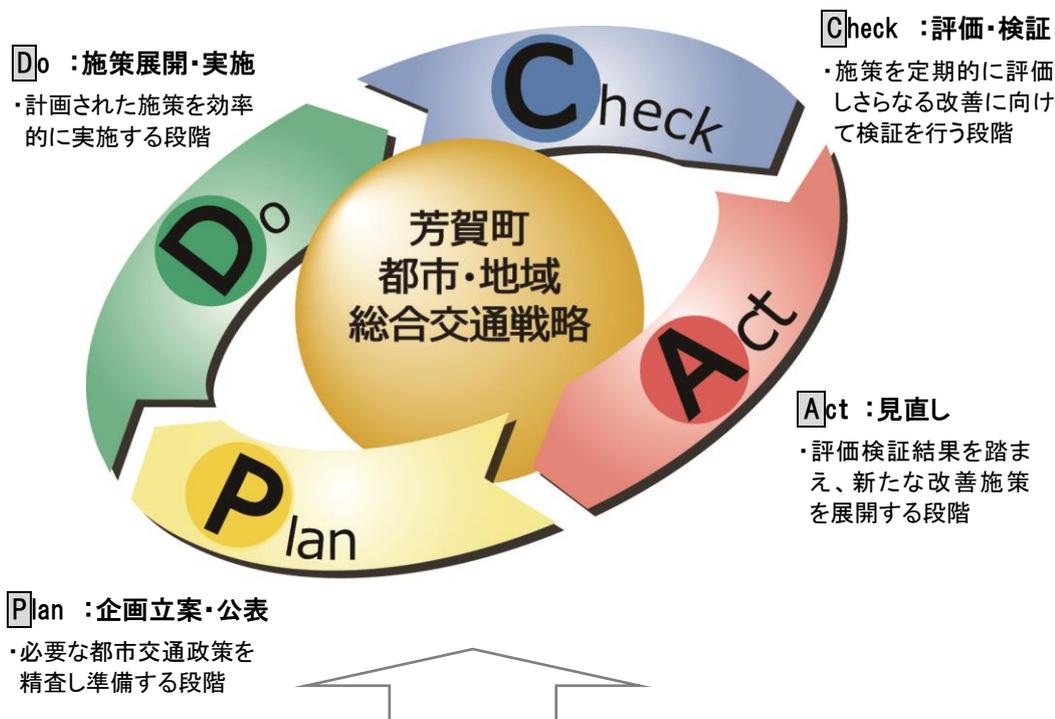
出典：
「栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン」

3-4 戦略事業の進行管理

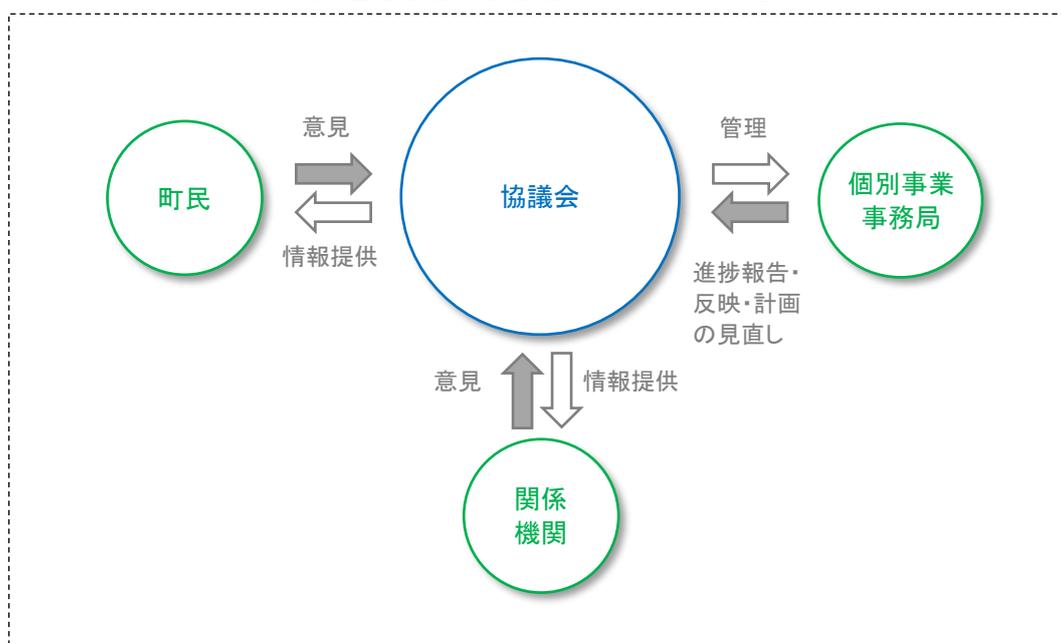
● PDCAマネジメントサイクルの実施

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 】



* 本計画に関連する部分を抜粋

1 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

●都市づくりの基本理念

- 誰もが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都市づくり
- 持続可能で効率的な都市づくり
- 新技術を活用した環境にもやさしいスマートな都市づくり
- とちぎの魅力や強みを活かした都市づくり

凡 例		
行政界	———	
都市計画区域界	———	
鉄道	———	
道路	広域連携軸	———
	都市間連携軸	———
	都市内連携軸	———
広域拠点地区	○	
地域拠点地区	○	
主な生活拠点地区	○	
産業拠点地区	○	
観光レクリエーション拠点地区	○	

将来市街地像図（抜粋）



●主要な施設の整備目標（概ね 10 年以内）

《広域連携軸》

- (国)123号（都市計画道路3・3・102号宇都宮水戸線）

《都市間・都市内連携軸》

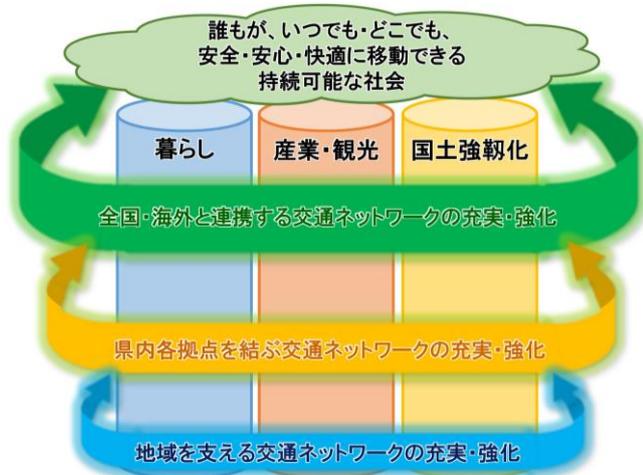
- (主)真岡那須烏山線（都市計画道路3・4・502号祖母井中央通り）
- 宇都宮芳賀ライトレール線(都市計画道路10・7・101号宇都宮芳賀ライトレール線、都市計画道路10・7・501号宇都宮芳賀ライトレール線)

2 とちぎの道路・交通ビジョン 2021

●概要

栃木県の重点戦略「とちぎ未来創造プラン」に掲げる将来像の実現のため、①全国・海外へ広がる「全国・海外と連携する交通ネットワーク」、②県内の市町域を越えた「県内各拠点をつなぐ交通ネットワーク」、③市町内の「地域を支える交通ネットワーク」の連携・強化を図り、加えて、頻発・激甚化する自然災害や新型コロナウイルス感染症の感染拡大等への危機対応力の強化、2050年カーボンニュートラルの実現、経済発展と地域課題の解決を両立できる社会（Society5.0）を目指し、デジタル技術を活用しながら「誰もが、いつでも・どこでも、安全・安心・快適に移動できる持続可能な社会」の実現を図ります。

●目指す将来像



将来像の実現に当たっては、「県土60分構想」の理念を基本とし、「全国・海外と連携する交通ネットワーク」、「県内各拠点を結ぶ交通ネットワーク」、「地域を支える交通ネットワーク」の充実・強化と連携の促進に向け、広域道路ネットワークのミッシングリンクや空白地帯の解消、公共交通の利便性向上など各種施策を推進します。

●広域的な道路交通の基本方針、主な施策

《広域道路ネットワーク計画》

- 国際交流拠点や全国とのネットワークの強化
【施策】 高速道路へのアクセス強化、県域を越えた広域幹線道路網の整備、直轄国道の機能強化
- 持続可能で魅力ある都市・地域づくり
【施策】 拠点間をつなぐ幹線道路網の整備、広域観光周遊ルートの創出
- 国土強靱化
【施策】 多様で代替性のある幹線道路網の整備、道路構造物の計画的な修繕・更新等QR作成

《交通・防災拠点計画》

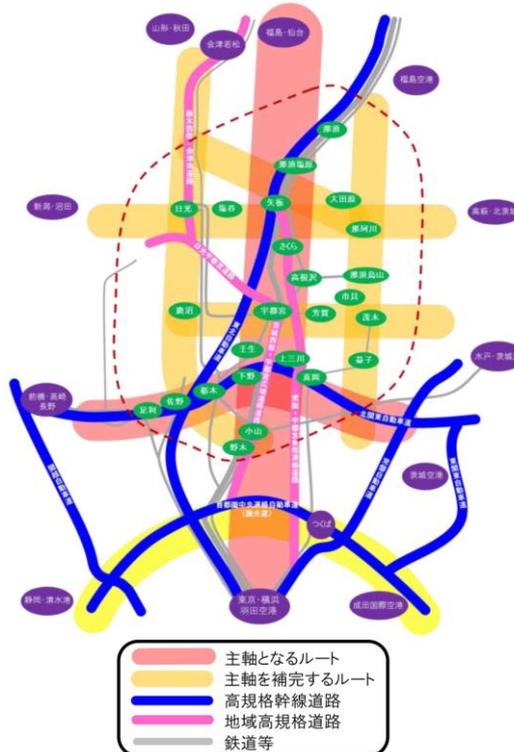
- 交通結節点の機能強化
【施策】 公共交通のバリアフリー化、多様な輸送資源の活用
- 災害対策活動拠点の整備・強化
【施策】 道の駅の防災拠点化、災害時における高速道路休憩施設の活用

《ICT交通マネジメント計画》

- デジタル技術の活用推進
【施策】 ビッグデータを活用した渋滞対策、自動運転技術の活用
- 公共交通の利便性向上
【施策】 MaaSの基盤整備、オフピーク利用の促進

本県の骨格を形成する広域道路交通網

高規格幹線道路を中心として格子状の広域幹線道路網の重点的な整備を推進することで県全体に整備効果を波及



3 とちぎ道づくりプログラム

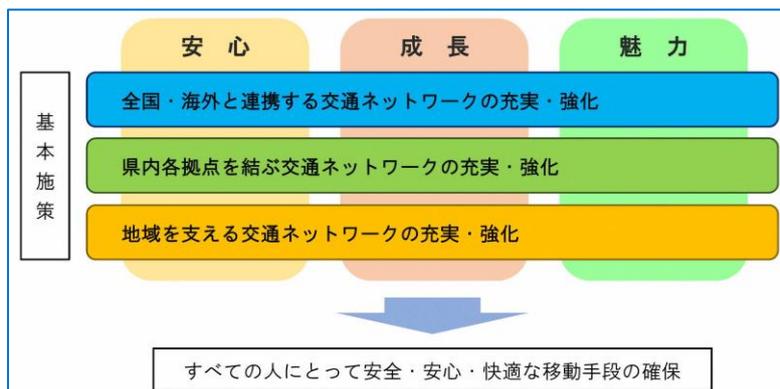
●概要

「とちぎの道路・交通ビジョン～県土 60 分構想 2016～」⁵ * に合わせて広域道路網の整備に関する基本方針を示します。

とちぎ道づくりプログラムは、「とちぎの道路・交通ビジョン」において目指す姿としている「すべての人にとって安全・安心・快適な移動手段の確保」を実現するため、「道路整備の基本方針」のもと今後 10 年間に取り組む主な道路事業を示します。

●道路整備の基本方針

暮らしや産業・観光を支え、災害に強い道路ネットワークを構築し、すべての人にとって安全・安心・快適な移動手段を確保するための道路整備を進めます。



《地域との協働》

- 地域とともに創る観点から住民の意見を広く聞き、計画に取り入れながら整備を進めます。

《事業の透明性の確保》

- 事業の進捗見込みや着手時期を示すことで県民の理解と協力を得ながら事業を推進します。

《事業の「選択」と「集中」》

- 厳しい財政状況の中、今後 10 年で実施すべき道路事業を明確にし、完成目標に向けて事業を推進します。

《事業コストの縮減》

- 整備コストだけでなく将来的な維持管理を含めたライフサイクルコストの縮減を図ります。また、維持管理においては定期的な点検と計画的な維持修繕により施設の長寿命化を図ります。

《ストック効果の向上》

- 地域のまちづくりや企業立地等の計画を支援するため、整備時期等の調整を行うなど、ストック効果を高める取り組みを推進します。

●事業箇所

《県内各拠点を結ぶ交通ネットワークの充実・強化》

- (主)宇都宮茂木線 祖母井～市貝町市塙：4車線化
- (都)10・7・501号宇都宮芳賀ライトレール線ほか 芳賀台～下高根沢：LRT整備

《地域を支える交通ネットワークの充実・強化》

- (一)石末真岡線 下高根沢工区：歩道整備
- (都)3・4・502号祖母井中央通り 祖母井工区：歩道整備
- (町)三日市・芳賀第2工業団地線 下高根沢工区：現道拡幅整備
- (町)市の堀線 大字芳志戸～八ツ木：現道拡幅整備

⁵ * 現行のビジョン (p42 参照) を改訂する前の計画 (2016 年作成)。

4 第6次芳賀町振興計画

(1) 基本構想

● 将来像

躍動する芳賀の町 未来につなげよう

● 施策の大綱

- 便利で住みやすく、心地よいまち（都市基盤分野）
- 地域の教育力で未来を創る人材を育てるまち（教育文化分野）
- 新たな価値を創造する、活力に満ちたまち（産業経済分野）
- 安心と健康を地域が支える福祉のまち（保健医療福祉分野）
- 自然と絆を大切にし、安全安心な暮らしやすいまち（地域コミュニティ、自然環境、安全安心分野）
- リーディングプロジェクト：人口減少対策



(2) 中期基本計画

● 便利をつなげる（都市基盤分野）

《都市基盤の整備》

- 公共交通の充実

L R Tや路線バス、デマンド交通が相互に連携した階層性のある公共交通ネットワークを構築するため、バス路線の再編計画である「地域公共交通再編実施計画」の策定を進めるとともに、乗り継ぎ施設となるトランジットセンター(交通結節点)の整備に取り組みます。

また、町内の公共交通であるデマンド交通については、現在のサービスレベルを維持しながら、L R T開業後の運行エリア拡大等について検討します。

さらには、市街地やトランジットセンター等を経由し南北方向をつなげる公共交通の導入を目指します。

- L R Tの整備と利用促進

公共交通ネットワークの基軸となるL R Tの整備を着実に進めていくとともに、地域独自のサービスとSuicaの機能が1枚で利用できる地域連携ICカードの導入や、乗継割引をはじめとする各種割引制度の検討について、宇都宮市や交通事業者等と連携して取り組みます。

《道路・橋梁・下水道等の整備》

- 安全で利便性の高い道路網の整備

L R Tのトランジットセンター付近や停留所付近の町道等で利用者の安全を確保できるよう歩道等設置を進めます。

5 第2期芳賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略

●人口ビジョン

《人口の将来展望》

- 2027年（令和9年）：15,000人
- 2040年（令和22年）：14,000人
- 2060年（令和42年）：13,000人

●総合戦略

《基本目標1 芳賀町への新しいひとの流れをつくる》

- 交通アクセスの改善

■公共交通ネットワークの構築

L R Tや路線バス、デマンド交通が相互に連携した階層性のある公共交通ネットワークを構築するため、バス路線の再編計画である「地域公共交通再編実施計画」の策定を進めるとともに、乗り継ぎ施設となるトランジットセンター（交通結節点）の整備に取り組みます。

また、町内の公共交通であるデマンド交通については、現在のサービスレベルを維持しながら、L R T開業後の運行エリア拡大について検討します。

さらには、市街地やトランジットセンター等を経由し南北方向をつなげる公共交通の導入を目指します。

■L R T整備と利用促進

公共交通ネットワークの基軸となるL R Tの整備を着実に進めていくとともに、地域独自のサービスとSuicaの機能が1枚で利用できる地域連携ICカードの導入や、乗継割引をはじめとする各種割引制度の検討について、宇都宮市や交通事業者等と連携して取り組みます。

【重要業績評価指標】公共交通が充実している（NSI値）：60.0（令和5年度）

* 令和元年度 40.3

- 関係人口・交流人口の創出
- 定住の促進
- 企業誘致の推進
- 郷土愛の醸成

《基本目標2 若い世代の結婚・妊娠・出産・子育ての希望をかなえ、誰もが活躍できる社会をつくる》

- 結婚・妊娠・出産・子育ての切れ目ない支援
- 学校教育のICT化

《基本目標3 稼げる地域をつくる》

- 持続可能な農村環境の構築
- 地場産業の振興

《基本目標4 新たな時代に合った地域をつくり、安全安心な暮らしを守る》

- 安全安心のまちづくり
- 地域共生社会の実現

《横断的目標 未来技術を新たな力にする》

- 未来技術の活用推進により経済発展と地域課題の解決を両立していける社会（Society5.0）の実現を目指す。
- 地方版SDGsによる持続可能なまちづくりの実現を目指す。

6 芳賀町都市計画マスタープラン

●まちづくりの目標

《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
- 田園や自然環境等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・梨等の特性を活かしたまちづくり

《ネットワークの強化》

- 宇都宮市や真岡市等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

新たな時代の芳賀町の創出

●まちづくりのテーマ

2つの地域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

●公共交通の連携方針

《LRT》

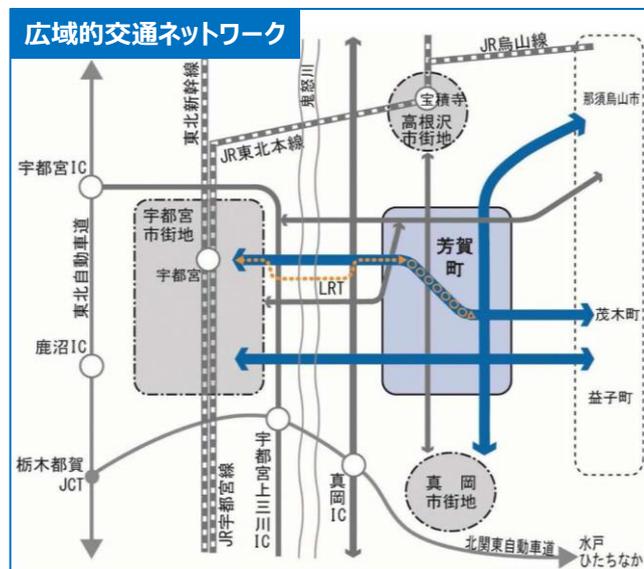
宇都宮中心市街地へのアクセス性の強化、高齢者等の利便性向上、交通渋滞の緩和などを目的とする環境にやさしいLRTの導入を、関係機関と連携しながら、本町における公共交通全体のあり方を含めて検討、推進します。

《バス交通》

町の公共交通の一部を担っているバス路線について、LRT等の他の公共交通との連携を図りながら、幹線バス路線の再編成等を推進します。

《デマンド交通》

デマンド交通である「ふれあいタクシー“ひばり”」は、LRTやバス交通との連携を図りながら、高齢者や児童・生徒などの移動手段としてサービスを確立し、利便性の向上を図ります。



●重点推進事業

- 祖母井中部・北部地区のまちづくり
- 芳賀高跡地整備事業
- LRT整備事業
- 新規工業団地整備事業

7 芳賀町立地適正化計画

●まちづくりの目標と居住誘導・都市機能誘導の方針

《まちづくりの目標》

都市機能と居住、拠点と地域をつなぎ、経済活動と地域活力が持続できるコンパクトな都市づくり

《居住誘導の方針》

- 方針 1 住みやすい交通環境づくり
- 方針 2 住みやすい生活環境の基盤づくり
- 方針 3 住みやすい都市環境の骨格づくり

《都市機能誘導の方針》

- 方針 1 地域活力を支える都市機能の誘導・充実
- 方針 2 経済活動を支える交通環境の誘導・充実
- 方針 3 日常生活を支える施設機能の誘導・充実

●都市の骨格イメージ

《中心拠点》

- 拠点：祖母井中心拠点
- 核となる施設：芳賀町役場

《基幹的公共交通軸》

- 民間バス路線(JR バス)のバス停（祖母井西、祖母井、芳賀町体育館前、芳賀町役場入口、下の原）

●誘導施策（都市機能誘導に係わる施策）

《地域活力を支える都市機能の誘導・充実》

- 都市機能誘導区域における都市機能の誘導
- 関連事業等の推進（祖母井中部・北部地区のまちづくり、L R T 整備事業）

《経済活動を支える交通環境の誘導・充実》

- 広域的な交通環境の維持・向上
- 拠点間を結ぶネットワークの維持・向上
- 地域公共交通の維持・向上

●公共交通ネットワークの形成について

《芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略との連携》

公共交通ネットワークにより中心拠点及び拠点・集落間の移動の利便性を確保し、町全体として「コンパクトシティ+ネットワーク」による持続可能な都市づくりを目指す。公共交通ネットワーク形成については「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」との連携により実現を図る。

《L R Tとの連携について》

「第6次芳賀町振興計画」の考え方を踏まえつつ、立地適正化計画においても整合を図る。さらに、祖母井市街地内への定住を促進する観点からも、L R Tの交通結節点（トランジットセンター）があり働く場でもある芳賀工業団地と祖母井市街地を繋げることが効果的であることから、トランジットセンターへアクセスできる新たな公共交通についても検討を進めていくものとする。

8 芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画

●基本方針

《基本方針1 東西基幹公共交通としてのLRTの導入》

高い輸送力や定時性を備え、人や環境にやさしく、産業の振興や沿線地域の活性化など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRTを東西基幹公共交通として導入します。

《基本方針2 LRT整備と関連する交通施策の推進による公共交通ネットワークの形成》

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

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

基本方針イメージ



●計画の目標

《公共交通ネットワークの形成》

- 公共交通利用者数の増加 現況値(H25) : 1,557 万人/年 目標値(R6) : 2,037 万人/年
- 公共交通空白地域の解消 現況値(H25) : 70.5% 目標値(R6) : 97.4%
- 市民・町民の公共交通に対する満足度の向上
現況値(宇都宮市 H26、芳賀町 H25~H27 平均) : 宇都宮市 37.9%、芳賀町 55.4%
目標値(R6) : 宇都宮市 49.4%、芳賀町 62.5%

《まちづくりとの連携》

- 従業人口の維持 現況値(H24) : 103 千人 目標値(R6) : 103 千人

●目標を達成するために行う事業

- LRT(東西基幹公共交通)の導入(軌道運送高度化事業)
- 交通結節機能の強化(トランジットセンターの整備等)
- 芳賀・宇都宮東部地域におけるバスネットワークの再編
- 地域内交通の導入
- ICカードの導入
- モビリティ・マネジメントの実施