

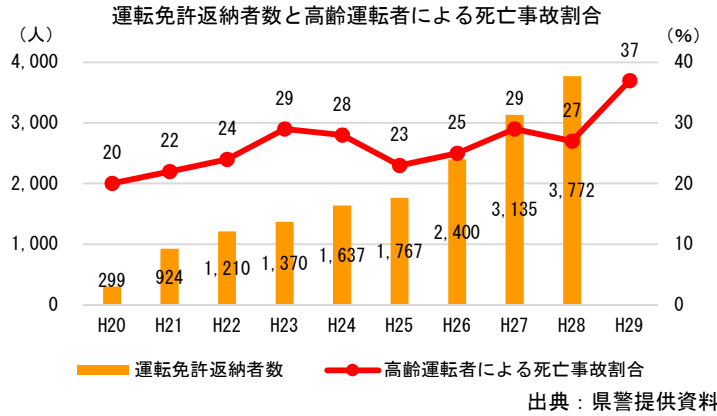
1 公共交通を取り巻く社会環境

少子化の進展等に伴い、本県の人口は、平成 57 (2045) 年には、平成 27 (2015) 年に比べて 21%減少することが見込まれています。

一方で、県内における高齢者 (65 歳以上) の割合は年々増加しており、平成 57 (2045) 年には、10 人に 4 人が高齢者になると推計されています。

こうした中、高齢運転者による交通事故の割合は増加傾向にあり、H29 (2017) 年には 37%と、H20 (2008) 年に比べて倍増し、高齢者の運転免許返納者も年々増加している状況にあります。

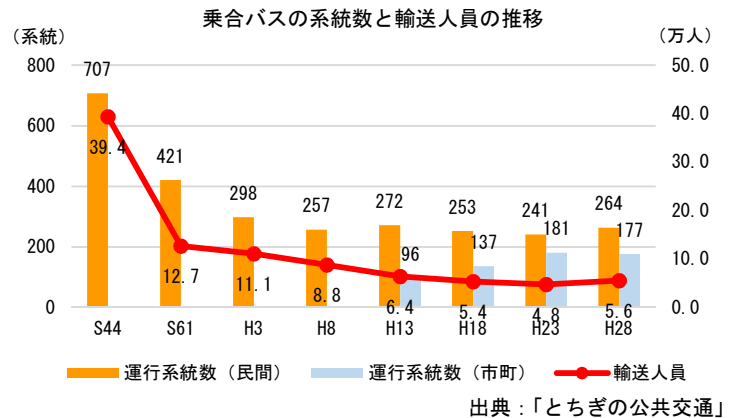
今後、人口減少や高齢化の更なる進展が見込まれる中、地域社会の活力を維持していくためには、地域住民はもとより、年間 9,000 万人を超える本県への来訪者も含め、全ての人にとって安全・安心・快適な公共交通を確保することが重要となっています。



2 県内における公共交通の現状と県の取組

本県は、全国有数の「クルマ社会」であり、昭和 44 (1969) 年に比べて、乗合バス利用者は約 1 / 7、民間バス路線系統数は約 1 / 3 に減少しています。

こうした「公共交通利用者の減少⇒交通事業者の収益の悪化⇒路線の廃止やサービスの低下⇒公共交通利用者の更なる減少」という悪循環から脱却し、公共交通の維持・充実を図るためには、行政が積極的に関与し、それぞれの地域の特性や交通需要に応じ、鉄道、路線バス、LRT等の多様な交通手段を組み合わせた効率的な公共交通ネットワークづくりを進めていく必要があります。



そのため、県では、県内各拠点を結ぶ第三セクター鉄道や民間路線バスの運行、鉄道駅や路線バスのバリアフリー化等の支援を通じた県内各拠点間を結ぶ公共交通ネットワークの維持充実、地域で運行するコミュニティバスやデマンド交通の運行、高齢者、妊産婦、障害者等に配慮したユニバーサルデザインタクシーの導入等の支援を通じた地域の公共交通ネットワークの維持充実等に取り組んでいます。

こうした取組の一環として、県では、県央地域の東西方向における公共交通の新たな基軸として、環境負荷が小さく、バリアフリー化等に対応し、県内各地への幅広い波及効果等が期待される芳賀・宇都宮LRTの整備を支援しています。

3 芳賀・宇都宮 L R T の整備

(1) 芳賀・宇都宮 L R T の整備計画（概要）

宇都宮市と芳賀町では、平成 34（2022）年 3 月の開業を目標に、J R 宇都宮駅東口から芳賀・高根沢工業団地付近までの約 15km を優先整備区間とし、芳賀・宇都宮 L R T の整備を進めています。

芳賀・宇都宮 L R T の優先整備区間（概要）



出典：宇都宮市パンフレット「MOVE NEXT UTSUNOMIYA」

(2) 芳賀・宇都宮 L R T の整備に関連する事業

宇都宮市と芳賀町では、芳賀・宇都宮 L R T と他の公共交通との乗継ぎの利便性向上を図るため、今後、清原工業団地や芳賀工業団地の管理センター前等の主な停留場付近の 5 か所におけるトランジットセンター（乗継ぎ施設）の整備、幹線・支線からなるバス路線の再編や地域内交通の導入、交通 I C カードの導入等の関連事業が計画されています。

トランジットセンターの整備イメージ



出典：「第 15 回芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」資料

(3) 芳賀・宇都宮 L R T の現在の整備状況

芳賀・宇都宮 L R T は、今年 6 月に J R 宇都宮駅東側において中央分離帯撤去工事に着手したのを皮切りに、9 月から清原工業団地内において歩道車道工事、11 月から鬼怒川橋梁工事に着手する予定となっています。

また、7 月には車両デザインが決定し、今年度内にも車両の製作に着手する計画であるなど、現在、着実に整備が進められています。

芳賀・宇都宮 L R T の車両デザイン



出典：宇都宮市ホームページ「u-movenext.net」

4 おわりに

将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークづくりを進めていくためには、交通事業者、行政等の関係者のみならず、利用者を含めたオールとちぎで、公共交通を創り、守り、育てていく必要があります。

芳賀・宇都宮 L R T の整備を契機に、自動車に依存したライフスタイルを一度見直し、これからのまちづくり等について考えてみませんか。

※ 芳賀・宇都宮 L R T の詳細については、「u-movenext.net」を御覧ください。

