

(2) 芳賀町における社会実験について

2. 次年度の実証実験計画について



分析①：L R T 開業前後の移動時間の比較

- ・ 開業前後で移動時間の変化を確認
- ・ 全体の移動時間には**端末交通利用区間（自宅⇒T C）の移動距離などの要因が影響**している可能性がある

分析②：P & R 利用者の位置関係の分析

- ・ 芳賀T CのP & R利用が**近距離が多い**ことを確認

分析③：潜在需要の把握

- **宇都宮市⇔芳賀町間の自動車移動を確認**
（公共交通利用に転換する潜在需要）

1) 移動実態の把握（シェアサイクル実証実験）

芳賀町が本協議会での社会実験
に先立ち独自に実験！

●期間

令和6年4月20日から令和7年2月28日まで

●設置車両

電動アシスト自転車 10台

●ポート（駐輪場）の場所

- 芳賀工業団地トランジットセンター
- 道の駅はが
- 芳賀町役場
- かしの森公園

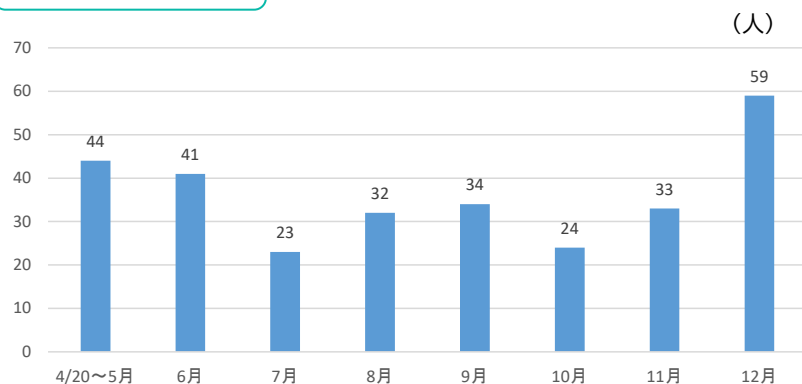


1) 移動実態の把握 (シェアサイクル実証実験)

株式会社Luupからデータ提供を受けて芳賀町が集計

(集計期間: R6.4.20 ~ R6.12.31)

1 月別利用者数



- ・ 実験開始～11月までは20～40人程度の利用であった。
- ・ ポートを増設したこともあり、12月の利用者数は60人程度に増えている。

2 年代別実利用者数

年代	利用者数(人)	割合(%)
不明	8	3.7
10代	10	4.6
20代	51	23.5
30代	43	19.8
40代	57	26.3
50代	36	16.6
60代	10	4.6
70代	2	0.9
計	217	100.0

- ・ 利用者の年代は、20～50代の方が多くを占め、40代の利用が最も多い。

3 ポート発着数

<到着ポート>

△ 出発ポート
▽ 到着ポート

発着場所	芳賀TC	道の駅	芳賀町役場	かしの森公園	計
芳賀TC	104	81	12	1	198
道の駅	59	26	2	1	88
芳賀町役場	2	0	3	1	6
かしの森公園	0	0	1	0	1
その他	0	1			1
計	165	108	18	3	294

- ・ トランジットセンターの利用が多い。
道の駅からの利用者のうちの多くがトランジットセンターに向かっている。

1) 移動実態の把握 (シェアサイクル実証実験)

4 時間別利用者数

利用時間	利用者数(人)	割合(%)
15分未満	35	11.9
15-30分	161	54.8
30-45分	32	10.9
45-60分	19	6.5
60-90分	16	5.4
90-120分	10	3.4
120分以上	21	7.1
計	294	100

- ・ 30分以内の利用が6割以上を占める。
120分以上の利用もあり、一般的な都市部に比べて利用時間が長い。

5 走行距離別利用者数

走行距離	利用者数(人)	割合(%)
-2.5km	65	22.3
2.5-5.0km	111	38.1
5.0-7.5km	72	24.7
7.5-10.0km	13	4.5
10.0-12.5km	15	5.2
12.5-15.0km	2	0.7
15.0km-	13	4.5
計	291	100

- ・ 7.5k以下の利用が8割以上。2.5~5.0kmの利用が最も多い。
15.0km以上の利用もあり、一般的な都市部に比べて移動範囲が広い。

移動実態の把握から

- ・ **端末交通の充実**は改めて重要
- ・ 交通結節点（トランジットセンターなど）までの**距離に応じて**利用される交通モードは異なる

⇒ 限られた施設を有効に活用するのには、利用に**適した交通モードが必要**

1) 移動実態の把握（駐車場の利用状況）

宇都宮市作成

1 (1) ライトライン等の利用状況

■ 駐車場の利用状況

駐車場については、前年度と比較し、利用者が増加しており、1日平均の利用台数は7～9割程度となっている。

⇒ 現在、「平石」停留場周辺の駐車場増設を進めているところであり、引き続き、駐車場の利用状況の把握に努め、必要に応じて利用環境の充実を図っていく。

表 駐車場の利用状況(平日の朝と夕方に調査を実施)

停留場	駐車台数 (令和6年1月調査時)	1日平均利用台数		
		令和6年1月調査	令和6年5月調査	増減
平石	55台(46台)	36台(78%)	49台(89%)	13台増(約1.4倍)
清原地区市民センター前	85台	62台(73%)	78台(91%)	16台増(約1.3倍)
飛山城跡	45台	21台(47%)	43台(96%)	22台増(約2.0倍)
芳賀町工業団地管理センター前	75台(55台)	26台(47%)	57台(73%)	31台増(約2.2倍)



写真 平石停留場付近 駐車場(前回調査時増設)



写真 飛山城跡停留場付近 駐車場(左上:前回調査時増設, 右下:既存)

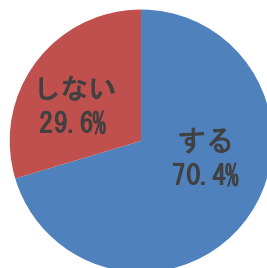
2) 高齢者の自動車運転に係る聞き取り調査について

芳賀町による聞き取り調査

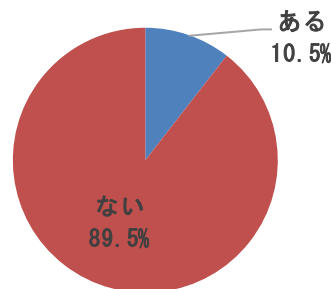
調査日 令和6年12月5日（木）

調査対象者 54人

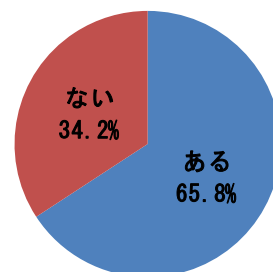
③車の運転をする



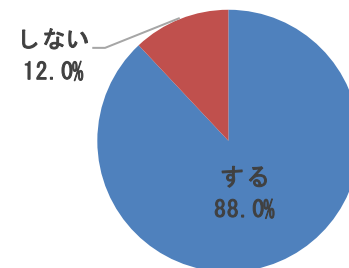
④（車の運転をする方） 町内での運転に不安がある



⑤（車の運転をする方） 町外（特に宇都宮市内） での運転に不安がある



⑥（運転に不安がある方） 町外からTCまでの公共交通 （バス以外）の導入を検討 しているが利用するか



【結果概要】

- 70歳以上の高齢の方の約7割が自分で運転
- 慣れた町内の運転に不安はない（約9割が回答）
- 町外（特に宇都宮市内）の運転は不安（約7割が回答）
- 運転に不安を抱く方が公共交通の導入に期待（約9割が回答）

⇒高齢者の安全な移動を支援する
交通手段が必要

3) 芳賀町の公共交通の課題

芳賀町を支える主な公共交通

LRT(ライトライン)

宇都宮市へのアクセスの中心的役割を担う東西基幹公共交通

民間バス路線

東西の移動を支える路線バス
・茂木、市貝～芳賀TC、
宇都宮方面へのアクセスを担う
・益子、真岡～芳賀町～
宇都宮方面へのアクセスを担う

デマンド交通運行エリア

ドアツードアの運行により
町内全域の日中の移動をカバーする
乗合型のデマンドタクシー

町中心部への南北方向の移動手段が脆弱



⇒ 芳賀町中心部へ結ぶ南北方向の公共交通が必要

- 1) 限られた施設を有効に活用するには、**利用に適した交通モード**が必要
- 2) 高齢者の**安全な移動**を確保する**交通手段**が必要
- 3) **芳賀町中心部**を結ぶ**南北方向の公共交通**が必要

R 7 実証実験の方向 (2次交通)

①**近距離**に対応した移動支援モビリティの検討

【実験対象】公民館等自宅近隣の交通結節点⇔トランジットセンター

②**中・長距離**に対応した安全運転システム搭載のカーシェアリングの検討

【実験対象】交通結節点間（芳賀TC⇔道の駅はが等）

(3次交通)

③**芳賀町中心部**を結ぶ**南北方向の適した公共交通**の検討

【実験対象】自宅近隣⇔交通結節点（道の駅はが）

自家用車も賢く利用

移動距離に応じたP & Rの最適利用を図り、限られた交通結節点を有効に活用

- ・ 端末交通を充実させることで、移動における公共交通の分担率の増加
- ・ 周辺道路NWの交通混雑の緩和・旅行速度の増加等

次年度の社会実験の内容について



○ R7芳賀町が社会実験で行う事業

①移動支援モビリティの実証実験(2次交通の強化) ※芳賀TC

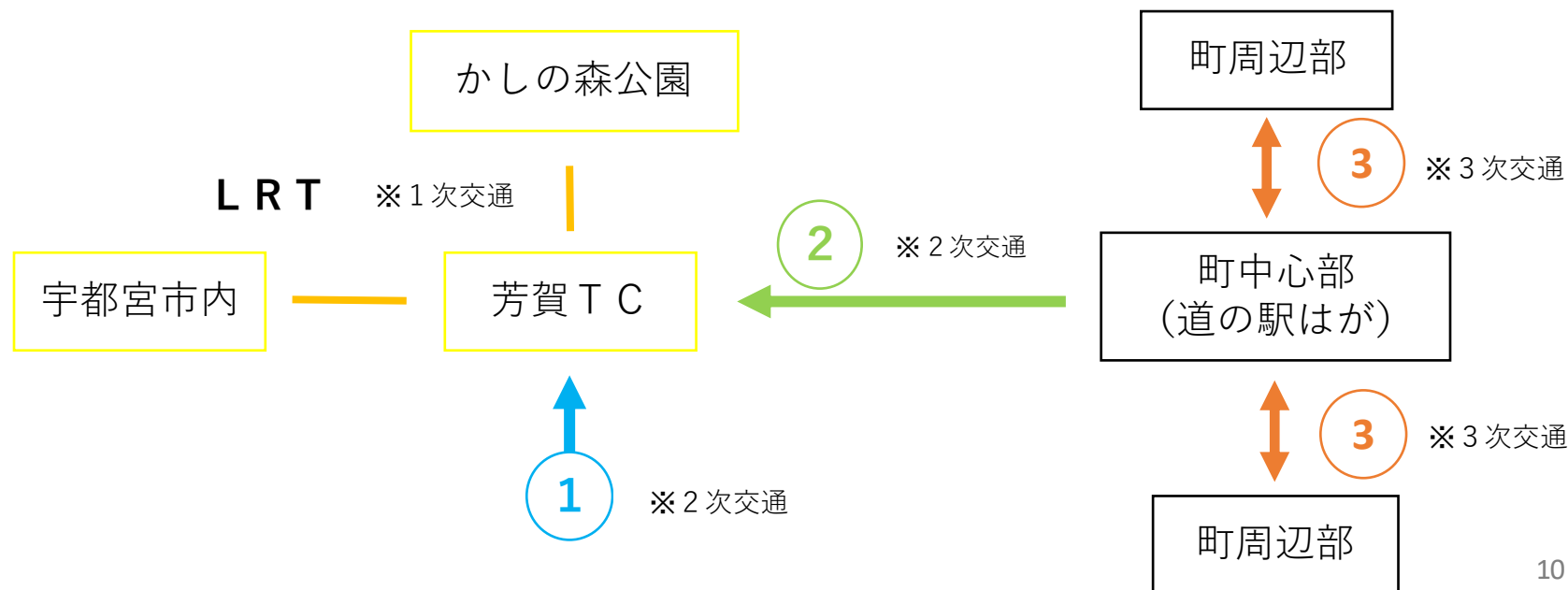
・P&Rの距離に応じた最適利用、高齢者の安全な移動を支援

②カーシェアリング実証実験(2次交通の強化) ※CI搭載モビリティ

・端末交通利用における、高齢者の安全な移動を支援

③移動支援バス(3次交通の強化)

・芳賀町中心部を結ぶ南北方向の公共交通が脆弱



次年度の社会実験の内容について



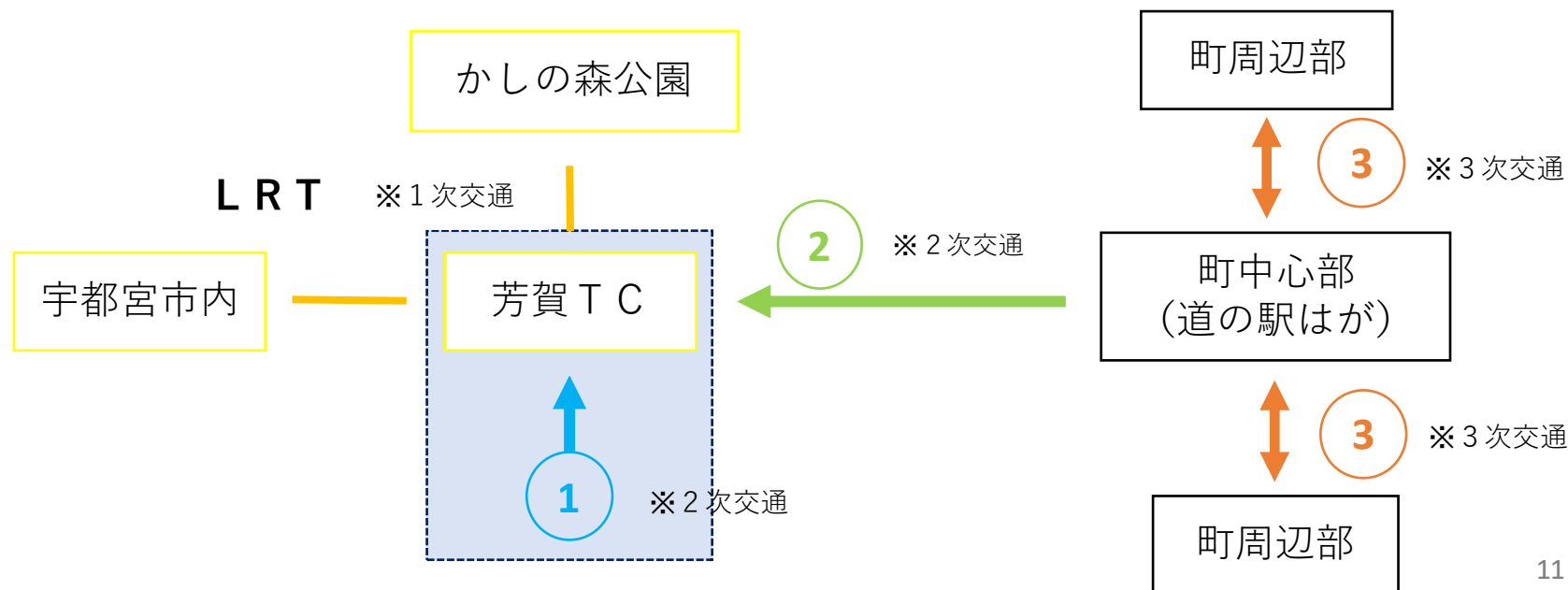
○ R7芳賀町が社会実験で行う事業

①移動支援モビリティの実証実験(2次交通強化) ※芳賀TC

- ・移動支援モビリティの機能、特徴
段差に強く、半径76cmの小回り、
最高速度6km、フル充電で20km走行可、
充電は約5時間、免許不必要、
身体状態に合わせた複数のタイプを提供



- ・近距離移動に適したモビリティを検証



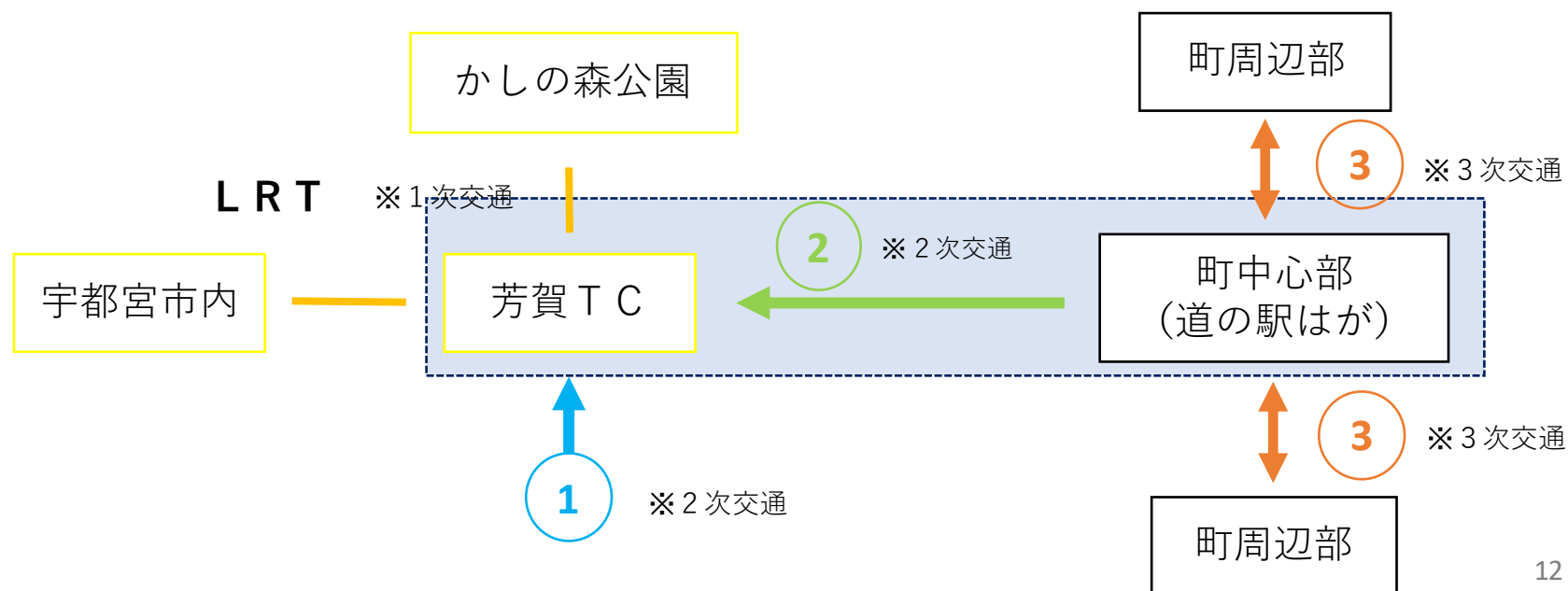
次年度の社会実験の内容について



○ R7芳賀町が社会実験で行う事業

②カーシェアリング実証実験(2次交通の強化) ※CI搭載モビリティ

- ・公用車を活用したカーシェアリングの実証実験
- ・不安を抱えながら自家用車を運転している高齢者の安全な移動の支援、
町中心部⇒芳賀TC間の公共交通の利用を促進



次年度の社会実験の内容について



○ R7芳賀町が社会実験で行う事業

③移動支援バス(3次交通の強化)

- ・町中心部と町周辺部を結ぶモビリティハブの運営
- ・芳賀町の南北方向の移動を強化、公共交通の利用を促進

