

社会実験の内容について

1 公募概要

(1) 公募名称

令和6年度 道路に関する新たな取組の現地実証実験（社会実験） ※国土交通省道路局

(2) 目的

社会的に影響を与える可能性のある道路施策の導入に先立って、関係行政機関、地域住民等の参加のもと、場所や期間を限定して当該施策を試行・評価し、もって新たな施策の展開と円滑に事業を執行することを目的とする。

2 申請概要

(1) 社会実験の名称

芳賀・宇都宮LRTを基軸とした公共交通の利用促進（交通結節機能の高度化）による道路ストックを有効活用する社会実験

(2) 申請主体

栃木県・芳賀町

(3) 期間

2か年度（令和6年度～令和7年度）

(4) 費用に関する国の負担

全体で1,000万円程度



1 当該地域の課題

- (1) 芳賀・宇都宮の東西交通では、従来から慢性的な交通渋滞が発生
- (2) LRTに接続するバスへの乗継利用等は伸び悩み
- (3) 拠点となる施設のさらなるにぎわいの創出が必要

2 解決策

LRTを基軸とした公共交通の利用促進により、道路ストックを活用する取組を行う

- (1) 芳賀宇都宮LRT等の利用状況の把握
 - ・ 軌道沿線外の利用促進の調査
- (2) 移動需要に応じた交通モードの展開と利用喚起
 - ・ 周辺地域と交通結節点を結ぶ末端交通の充実
- (3) 交通結節機能の高度化
 - ・ 目的地となる観光拠点等の魅力を向上

○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・旅行速度の増加等をモニタリング

第7次芳賀町振興計画 令和6年3月策定

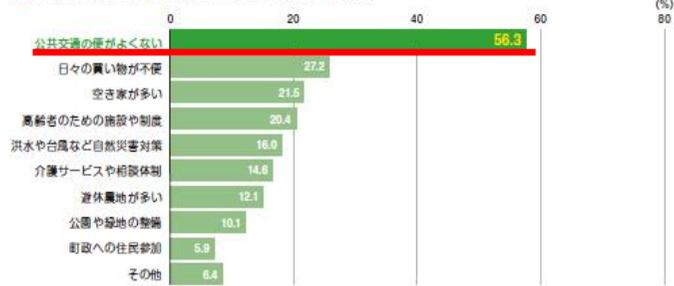


公共交通の充実が課題

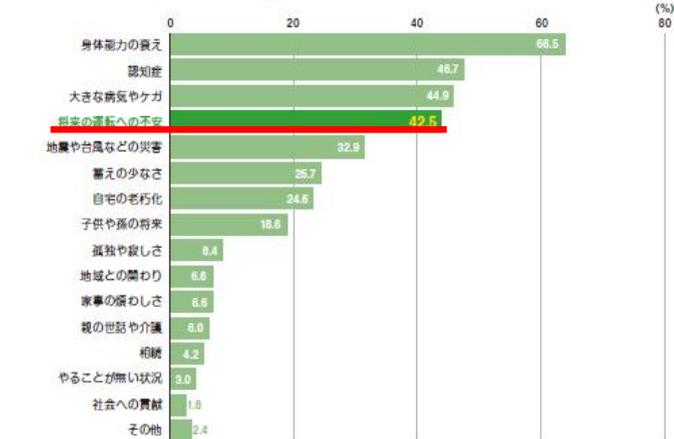
3-3 公共交通の充実

町民を対象としたアンケート調査では、「公共交通の便がよくない」が、「日頃の生活で不安に思っていること」の最上位に位置しています。
また、「将来の運転への不安」を感じている65歳以上の方の割合は、42.5%となっており、公共交通の充実が課題となっています。

●町民が日頃の生活で不安に思っていること(%)



●65歳以上の方が将来に対して不安に思っていること(%)



出典:町民意向調査(令和5年度)

必要な施策 ・LRTを中心とした公共交通ネットワークの充実

公共交通利活用プロジェクトを5つ「重点施策」の1つに位置づけ

- 1 公共交通利活用 プロジェクト
- 2 持続可能 プロジェクト
- 3 定住促進 プロジェクト
- 4 健康増進 プロジェクト
- 5 子育て応援 プロジェクト

1 公共交通利活用プロジェクト

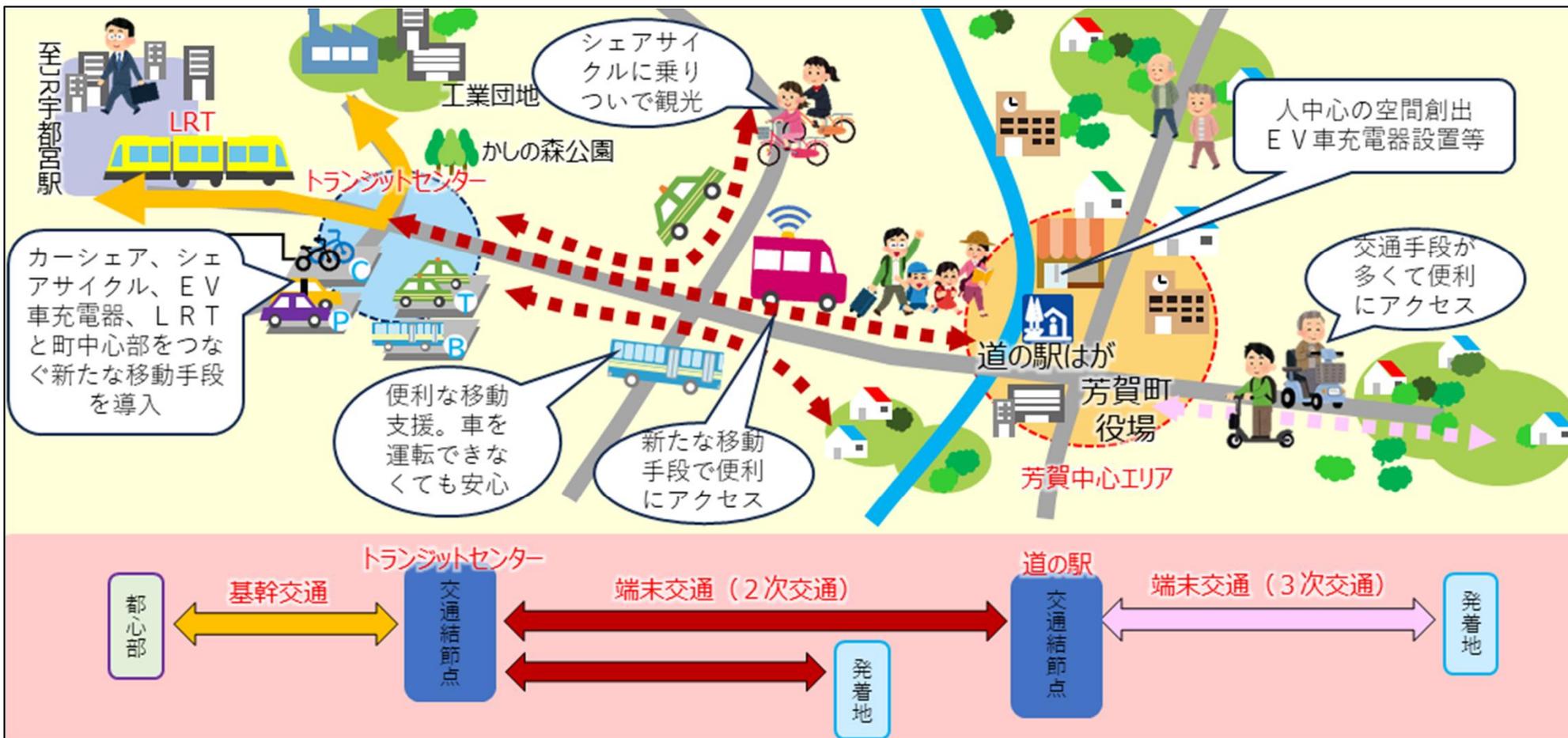
〈プロジェクトの概要〉

本町では、令和5年8月にLRT(ライトライン)が開業し、JR宇都宮駅とのアクセスが向上するとともに、バス路線の再編や交通結節点であるトランジットセンターを整備することで、様々な交通手段の連携が図られ、町内の交通環境が向上しました。

しかしながら、町民を対象としたアンケート調査等では、半数以上の方から公共交通のさらなる充実や公共交通を活用したまちづくりを望む声をいただいたことから、「公共交通利活用プロジェクト」を実施します。

本プロジェクトでは、公共交通のさらなる充実及び地域特性に応じた多様な交通手段が効果的・効率的につながる公共交通の最適化を図るとともに、デジタル技術を活用した公共交通サービスの利便性向上を図ります。また、公共交通によるアクセス性や回遊性を活かした観光資源の創出やシティプロモーションによる観光PR等の充実を図ります。

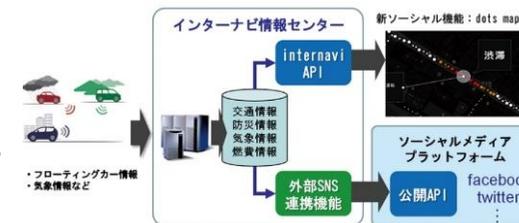
社会実験で目指す状況



- ・ 地域の実情に応じた端末交通を整備
 - ・ シームレスな乗継環境を提供できる交通結節点を整備
 - ・ 目的地となる観光拠点（交通結節点・道の駅はが）の魅力を向上
- ▼
- ・ **交通結節点との端末交通（2次交通・3次交通）利用を促進**
 - ・ **周辺道路NWの交通混雑の緩和・旅行速度の増加**

①移動実態の把握（民間プローブデータ等の活用）

- ・ プローブデータ等を用いてLRT開業前後の移動手段の転換を把握
- ・ どのエリアからどのエリアへの移動に対し端末交通の強化が必要かを分析
- ・ 移動需要（ターゲット）に応じた適した交通モードを検討



②移動需要に応じた交通モードの提供

- ・ 各種モビリティによる移動支援、モビリティハブの設置

特定原動機付自転車



最高速度 20km/h

電動アシスト自転車



アシスト速度 ~24km/h

低速車



最高速度 6km/h

◀高齢者の身体状況に合わせた多様なモビリティ



◀集会所を活用したモビリティハブでの交流

③交通結節機能の高度化（トランジットセンター）

- ・ 多様な交通モードの導入による端末交通の機能強化

C: 駐輪場

P: 駐車場

T: タクシー

B: 路線バス

+



◀カーシェア



◀EV車充電器



◀シェアサイクル

③交通結節機能の高度化（人中心の空間への転換、道の駅はが）

- ・ 道路上で民間企業と連携した車両の展示等の開催

▼道路上で車両の展示



▼EV車充電器の設置



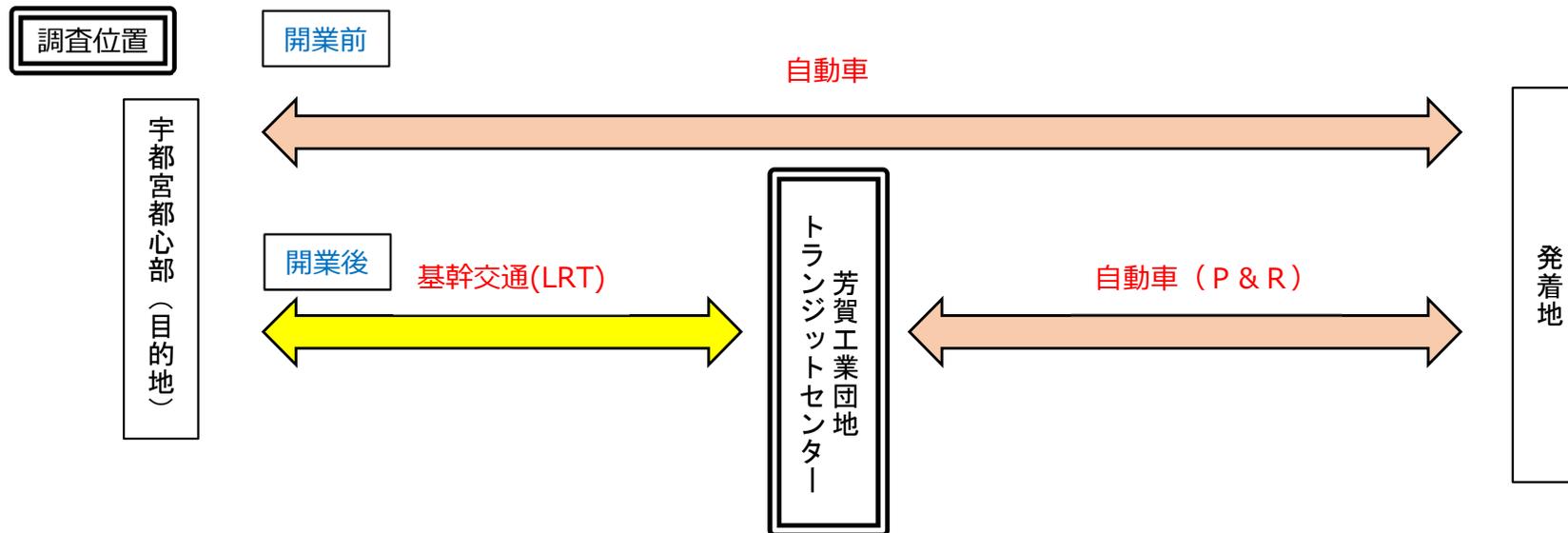
○Honda インターナビプローブデータによる調査・分析

1 LRT開業前後の移動時間の比較

Before : 自動車のみで移動していたDoor to Doorの移動時間

After : 自動車の移動時間+待ち時間+LRTでの移動時間

- (1) 芳賀工業団地TCにP&Rしている車両の把握
- (2) 上記車両がLRT開業前にどこに駐車していたか(目的地)を把握
- (3) 移動時間の比較

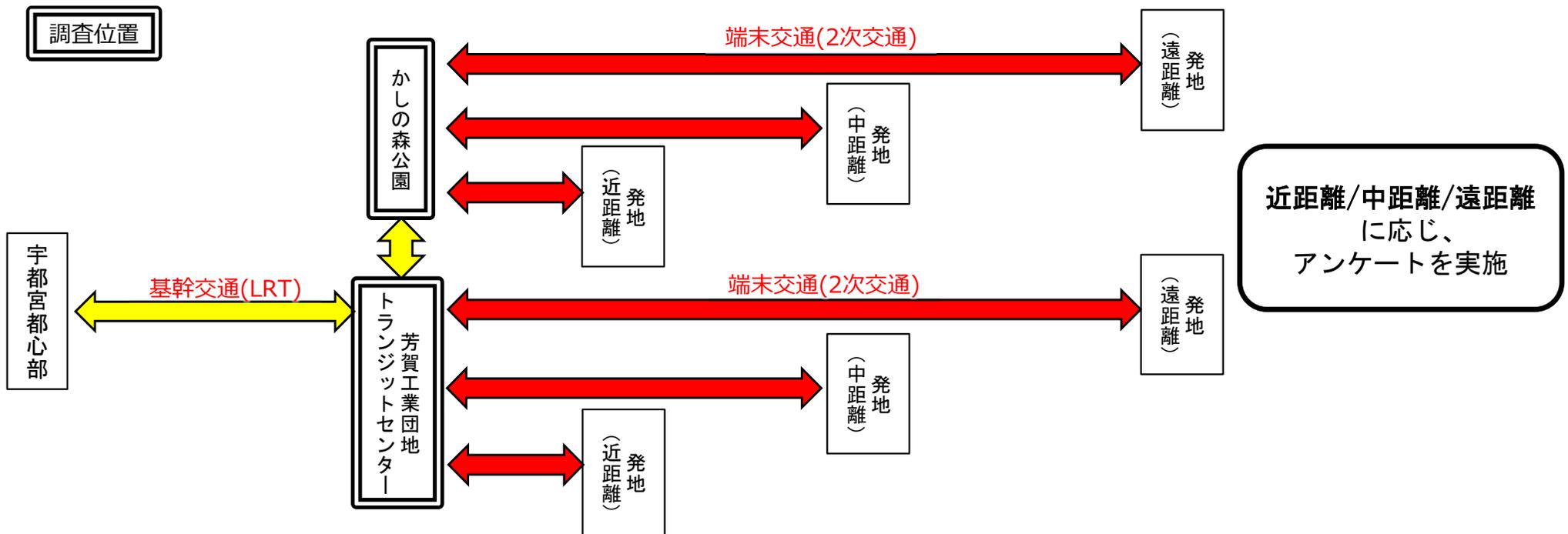


調査のねらい

- ・ LRT導入の目的の一つである自動車交通からの転換について、どの程度あったかを把握
- ・ P & Rに切り替えた人が開業前に自動車移動であった頃と比較し、移動時間の変化を確認

2 P & R利用者の位置関係の分析(近距離/中距離/遠距離)

- (1) 芳賀工業団地TC、かしの森公園にP & Rしている車両の把握
- (2) 上記車両がどこから来ているのか(発着地)を把握
- (3) 芳賀工業団地TC、かしの森公園との位置関係を分析

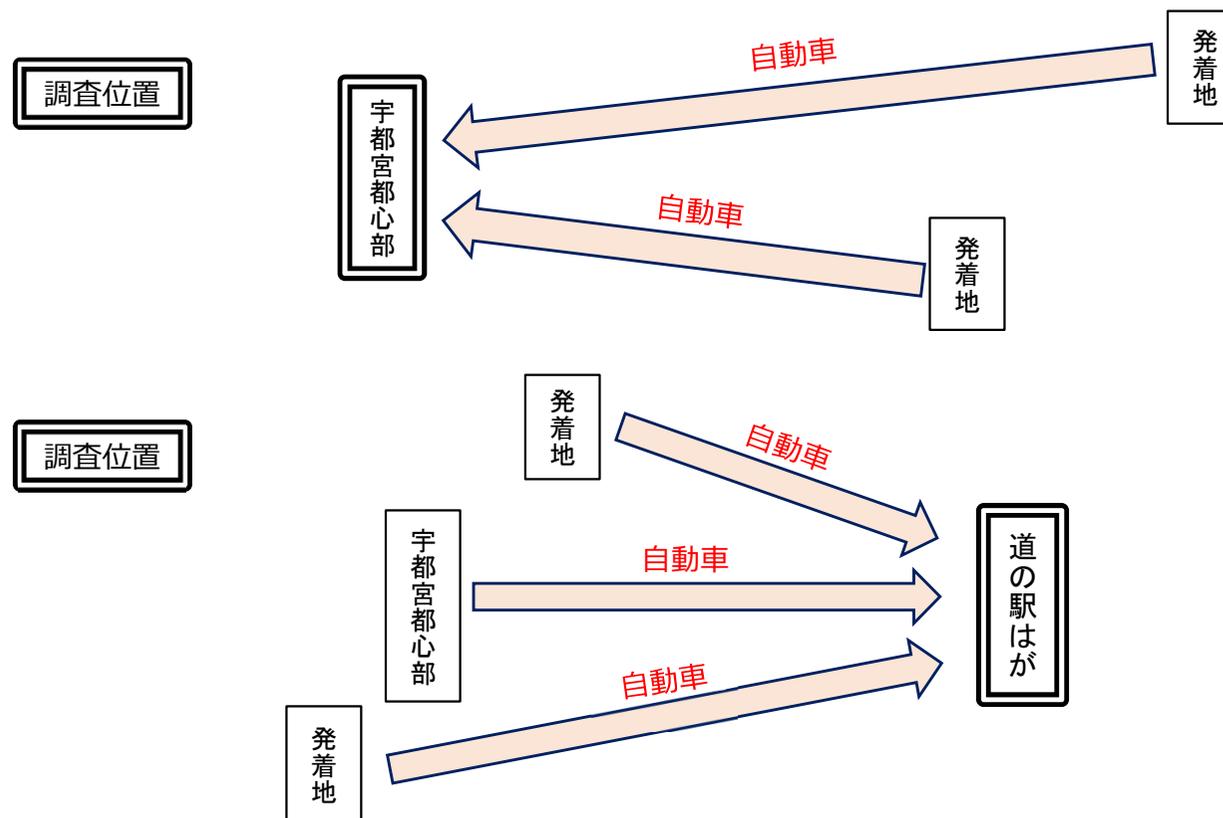


調査のねらい

- ・ P & RでLRTを利用している人の発地を確認した上で、アンケート調査を実施し、結節点からの距離に応じた適する末端交通(2次交通)を検討

3 潜在需要の把握

- (1) 宇都宮都心部に駐車している車両の把握
- (2) 道の駅はがに駐車している車両の把握
- (3) 上記車両がどこから来ているのか(発着地)を把握



調査のねらい

- ・ 現在自動車移動の人について、公共交通に転換できる潜在需要を確認