

第2章 バス交通の現状と課題について

1 現状

(1) 路線バス利用者の減少等

バス輸送人員は減少傾向にあり、平成16年度の輸送人員(約1,640万人/年)は、約20年前の昭和57年度の輸送人員(約3,727万人/年)の半分以上(44%)に減少しています。

一方、バス系統数は、平成12年度からミニバスによる地域循環バスの運行が開始され、現在、159系統運行されています。

表2-1

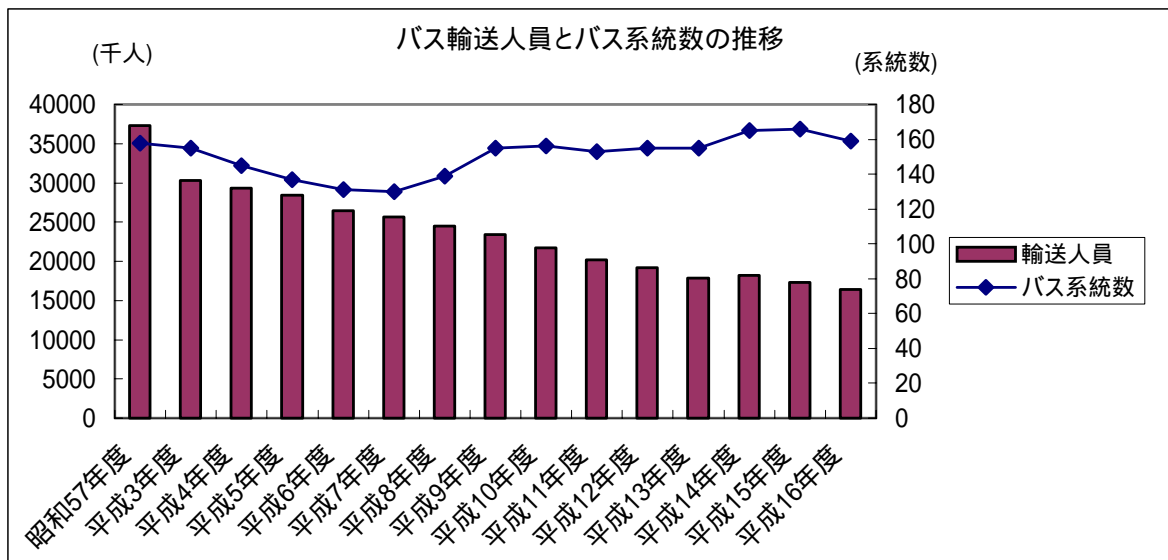


表2-2 地域循環バスの運行状況

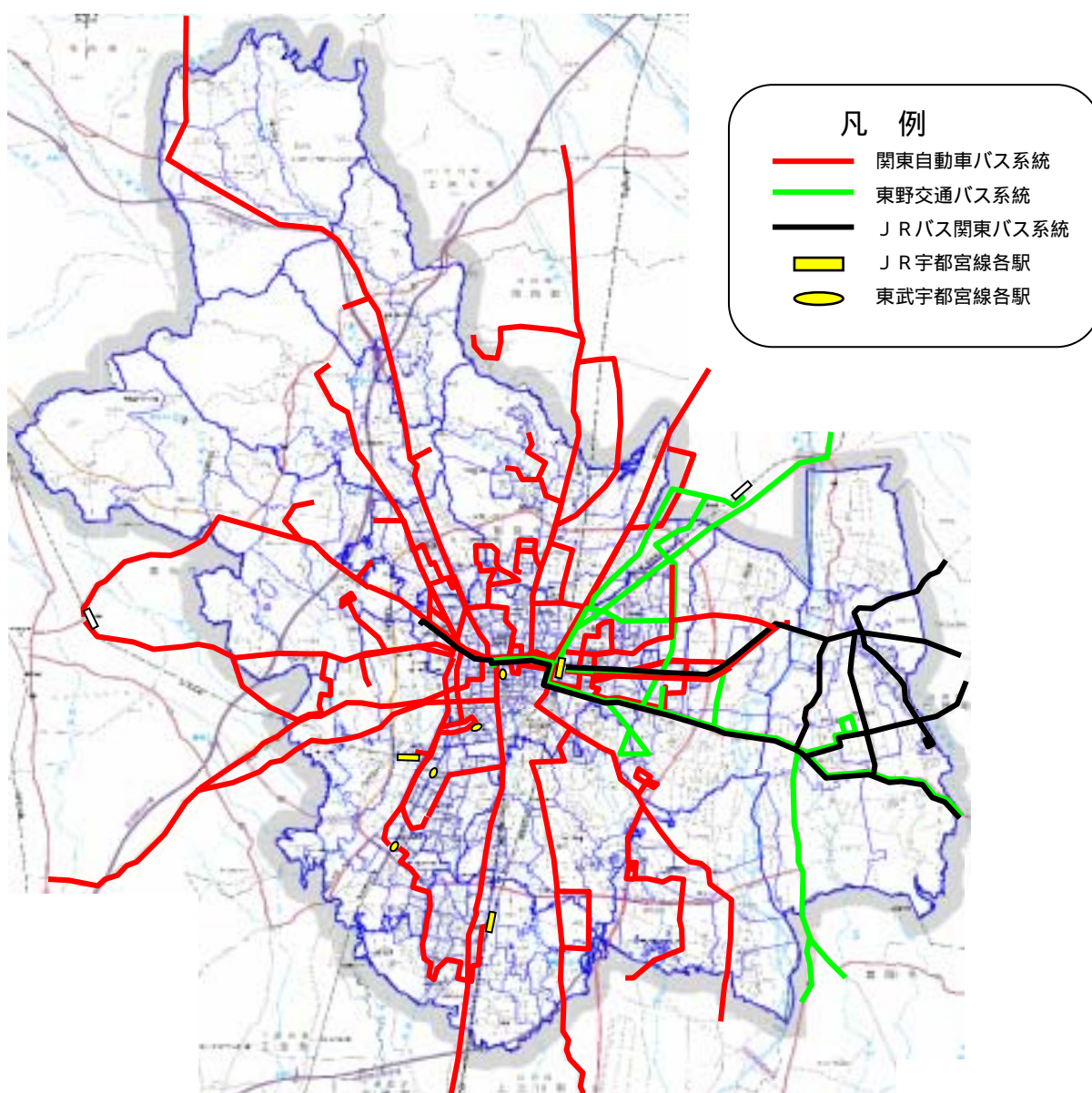
	起点～(経過地)～終点	バス事業者
1	J R宇都宮駅～(戸祭台)～J R宇都宮駅	関東自動車株
2	J R宇都宮駅東口～(東コミュニテター)～J R宇都宮駅東口	関東自動車株
3	J R宇都宮駅～(市役所)～J R宇都宮駅	関東自動車株
4	J R宇都宮駅～(松原団地)～工業技術センター	関東自動車株
5	J R雀宮駅～(さつき団地)～東武西川田駅東口	関東自動車株
6	J R宇都宮駅東口～(宇大工学部)～J R宇都宮駅東口	関東自動車株
7	J R宇都宮駅～西の宮団地	関東自動車株
8	宇都宮東武駅～(東峰町・平松本町)～宇都宮東武駅	東野交通株
9	宇都宮東武駅～(御幸が原元町)～宇都宮東武駅	東野交通株
10	J R宇都宮駅～(栃木県庁・宇都宮市役所)～J R宇都宮駅	関東自動車株

(2) JR宇都宮駅を中心とした放射状のバス路線ネットワーク

本市は、中心市街地に商業・業務・居住等の都市機能が集積しています。一方、郊外に向かって低密度な市街地が拡大しており、道路網がJR宇都宮駅を中心に幹線道路が放射状に伸びており、この幹線道路を中心に路線バスが運行されています。

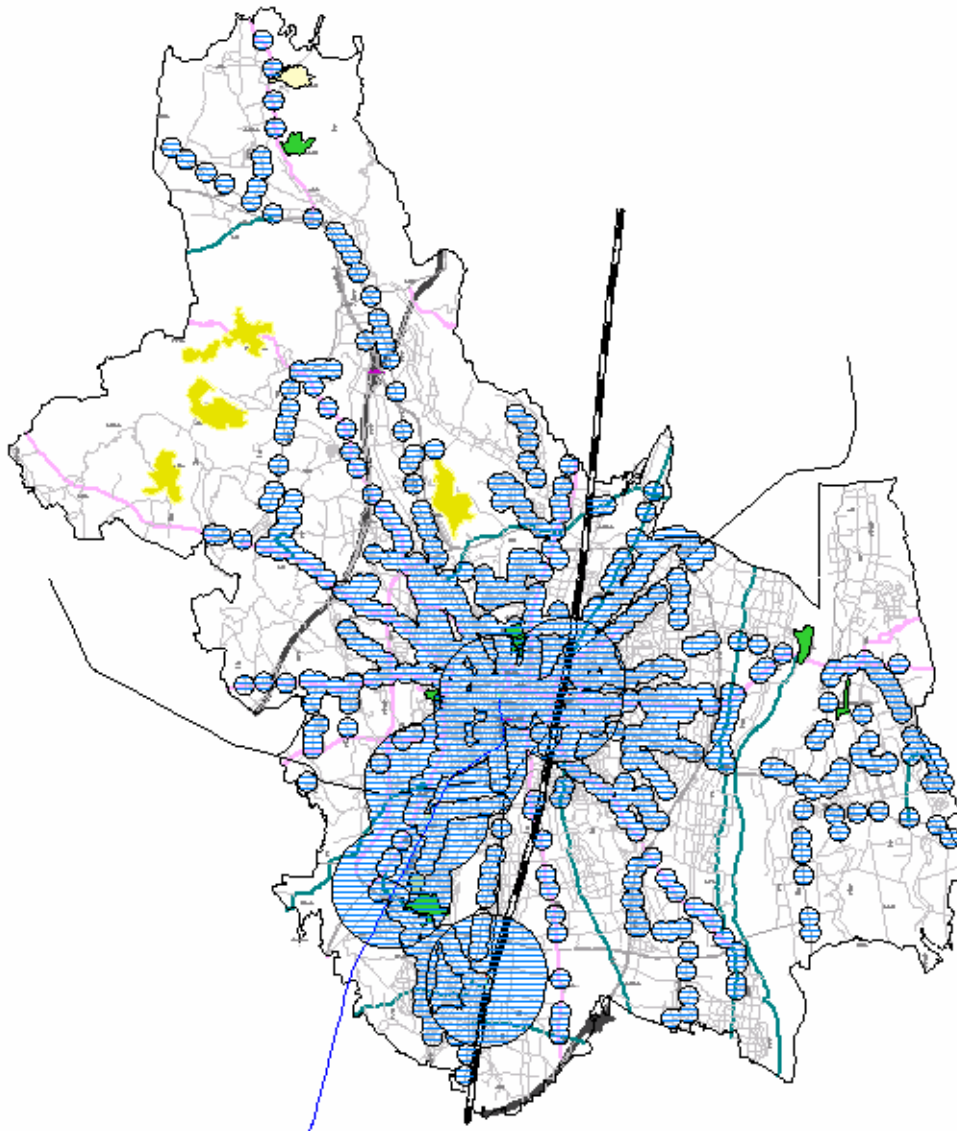
このため、低密度な市街地の拡大を背景に、公共交通不便地域()が広がっている現状にあります。

図2-1 宇都宮市内のバス路線



公共交通不便地域とは、鉄道から半径1,500m圏外、バス停から半径250m圏外の地域をいいます。

図 2 - 3 公共交通利用圏域



面積(km²) 割合

市域全域面積			面積			割合		
カバー圏域(バス)	79.95547	25.61%	不便地域(バス)	232.2045	74.39%			
カバー圏域(鉄道)	37.95117	12.16%	不便地域(鉄道)	274.2088	87.84%			
カバー圏域(バス&鉄道)	97.76792	31.32%	不便地域(バス&鉄道)	214.3921	68.68%			

可住地面積*			面積			割合		
カバー圏域(バス)	79.95547	32.18%	不便地域(バス)	168.5245	67.82%			
カバー圏域(鉄道)	37.95117	15.27%	不便地域(鉄道)	210.5288	84.73%			
カバー圏域(バス&鉄道)	97.76792	39.35%	不便地域(バス&鉄道)	150.7121	60.65%			

可住地面積とは、総面積から、山林、原野、河川等を除いたものをいいます。(宇都宮市の可住地面積 248.48 km²)

(3) バス路線の廃止状況

年々減少するバス利用者の現状とともに、乗合バス事業の規制緩和により、平成16年4月に下記の7路線が廃止となりました。

表2-3

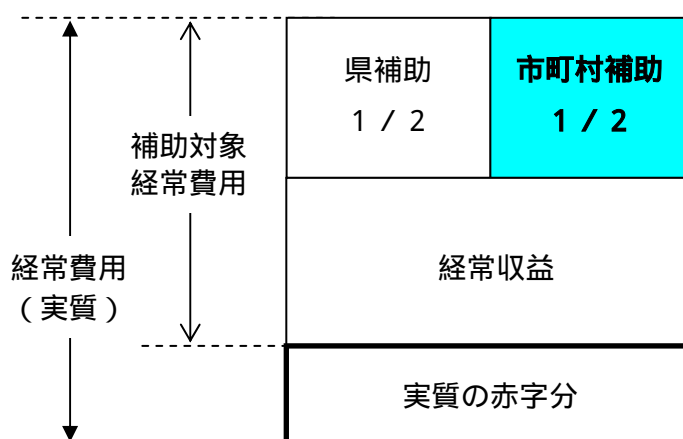
	現行の系統		廃止区間		市域内 延長 (km)	平均乗車 密度 (人)
	始点	終点	始点	終点		
1	JR 雀宮駅	西川田駅東口	雀宮駅	兵庫塚一丁目	2.4	1.0
2	JR 宇都宮駅	ろまんちっく村	立岩入口	新里町	4.7	5.8
3	JR 宇都宮駅	鶴田駅	東武西口	南宇都宮駅	2.2	6.3
4	JR 宇都宮駅	西川田駅	西川田駅入口	西川田駅	0.7	5.8
5	JR 宇都宮駅	子ども科学館	西川田駅入口	子ども科学館	1.3	5.3
6	JR 宇都宮駅	総合運動公園	西川田駅入口	総合運動公園	0.4	6.0
7	JR 宇都宮駅	大谷資料館	資料館入口	大谷資料館	0.1	8.1

2 これまでの本市の取り組み

(1) 赤字バス路線に対する維持支援

赤字バス路線が廃止とならないよう、国、県とともに維持支援（補助）を行い、バス路線の維持存続に努めています。

【参考 - 栃木県生活バス路線維持費補助金(県単)】



- ・バス路線のうち、地域住民の日常生活上必要なものとして、知事が指定し、かつ次に掲げる要件を全て満たす路線を補助。
生活交通路線維持費国庫補助対象外路線
平均乗車密度が2人以上15人以下
1日当たりの運行回数が10回以下
原則、高速バス、急行バス、季節運行バス又は定期観光等の路線でないもの。

(2) バス利用促進策の推進

ノンステップバス導入支援

交通弱者を含むすべてのバス利用者の移動性や利便性の向上を図り、安心かつ快適に移動できるような人にやさしい交通環境の形成を図るため、バス事業者がノンステップバス車両を導入する際に支援を行い、導入を促進しています。

表2-4 ノンステップバス導入実績

	平9	平10	平11	平12	平13	平14	平15	平16	平17 予定
乗合バス総数	320	320	320	320	320	320	320	307	307
ノンステップバス 導入(予定)台数	1	1	1	1	2	2	3	3	3
累計台数	1	2	3	4	6	8	11	14	17
導入率(%)	0.3	0.6	0.9	1.3	1.9	2.5	3.4	4.6	5.5

バス利用促進策への支援

a バス停の統合化

市内のバス停留所は、停留所名が同じにも関わらず、設置場所が離れていたり、停留所名が異なっているが設置場所が同じであったりするため、バスを利用しづらい状況にあります。このため、バス停の統合化に対する支援を行い、バスを利用しやすい環境整備をすすめています。

表2-5 バス停統合化整備実績

	平成15年度	平成16年度	平成17年度予定
国道123号	2箇所	4箇所	4箇所

【バス停統合化の状況】



写真は、国道123号「越戸(こえご)」バス停

(3) 新たな輸送形態創出に向けた取り組み

・ 老人福祉センター送迎バスへの混乗実験

路線バスの廃止になった市内3地区(板戸地区, 大谷地区, 城山地区)のバス路線が廃止になった区間における市民の移動手段の確保するため, 現在運行されている老人福祉センター送迎バスの活用を図るもの。

ア 実験内容: 路線バスと競合しない区間に限定し, 老人福祉センター送迎バスに一般乗客を混乗

イ 実験期間: 平成16年9月~17年9月

ウ 対象者: 老人福祉センターの利用者及びバス路線廃止地域等の住民

エ 混乗設定ルート

大谷~ろまんちっく村地区

該当区間: 大谷資料館入口付近~田下町~ろまんちっく村~山王団地の区間

該当送迎バス: やすらぎ荘送迎バス(木曜運行)

城山西小地区

該当区間: 城山西小~上足軽~森林公園入口付近の区間

該当送迎バス: すこやか荘送迎バス(火・金曜運行)

板戸町地区

該当区間: 道場宿交差点付近~ﾌﾞﾄﾞﾗｲ板戸店前~福田屋前~道場宿交差点付近の区間

該当送迎バス: ふれあい荘送迎バス(月・水・金・土曜運行)

オ 運賃: 無料

3 生活交通を取り巻く現状と課題のまとめ

(1) 現状

本市においては、バス停統合化やバス乗場案内板の設置、バスレーン設置など、利用しやすい環境を整備する一方で、国や県とともに、赤字バス路線に対する支援を行い、バス路線の維持存続に努めてきました。

しかしながら、バス利用者の減少に伴い、厳しい経営状況にあるバス事業者にとっては、これまでの補助制度では赤字分の全額負担にはならず、路線バスの維持存続は困難な状況にあります。

(2) 課題

高齢社会の進展に伴い、市民の4人に1人が65歳以上となる本格的な高齢社会を目前に控え、高齢者などの交通弱者が増加していくことが見込まれているとともに、今後、赤字バス路線が廃止され、公共交通不便地域が拡大していくことが予想されており、市民の日常生活に密着した移動手段の確保が重要な課題となっています。

バス交通は、これまで市民生活を支える公共交通としての役割を担ってきた、効率的なサービスを提供することができる有効な既存資源であり、交通渋滞の緩和、環境負荷の軽減、高齢者や障害者などの移動制約者の自立した行動支援など、様々な効果も期待できることから、既存バスの維持存続を図っていく必要があります。

また、あわせて、バス交通に限らず、新しい輸送形態も含めた地域内交通を創出し、市民の移動手段を確保していく必要があります。

図 2 - 4 現状と課題のまとめ

