

バス利便化策の施策項目の提案内容について

I 幹線バス路線，準幹線バス路線の整理

① 走行環境の整備

(1) バス優先レーン，バス専用レーン	
目的・効果	渋滞時などにバスの走行空間を確保することで，バスの運行を円滑化し定時性を確保する。
関係部署等	栃木県・宇都宮市，県警
条件・課題等	片側 2 車線以上の車線が必要
整備箇所	別紙地図（破線部）
(2) 公共車両優先システム（PTPS）の導入	
目的・効果	交差点へのバスの接近を感知し，進行方向直近の信号機で信号の調整を行い，バスの運行を円滑化し定時性を確保する。
関係部署等	県警，事業者，栃木県・宇都宮市（・国）
条件・課題等	バスの運行路線と交差する道路は信号で停止する時間が延長するため，交通量による影響が大きい
整備箇所	別紙地図（実線部）
(3) 歩車分離信号	
目的・効果	歩行者と車の信号を分離することで，車が右左折時に歩行者横断を待つ時間を短縮することで，バスの運行を円滑化し定時性を確保する。
関係部署等	県警
条件・課題等	車が通行できる時間は全体として減少するため，交通量による影響が大きい
整備箇所	別紙地図（○）
(4) JR宇都宮駅西口ターミナルへの提案（横断歩道・一般車乗り入れ対策）	
目的・効果	バス路線の集中する JR 宇都宮駅で，バスロータリー内でのバスの円滑な運行を確保する。
関係部署等	宇都宮市，JR，県警
条件・課題等	抜本的な駅前広場の見直しには，再開発などが必要である。
整備箇所	バス停車エリアへの路面表示， バス乗降場の改良（短縮）による転回スペースの確保

② 基幹バス・BRT（連節バス）の導入

(1) 走行環境の整備（専用レーン・PTPS等）
(2) BRT（連節バス）の導入
(3) 情報提供に関する施策（バスロケ・車内情報システム等）

II TDM施策の実施

① P & B R

(1) P & B R 駐車場の整備	
目的・効果	利用者の利便性向上のためにP & B R用の駐車場を確保する
関係部署等	宇都宮市・栃木県, バス事業者
条件・課題等	駐車場用地の確保
整備箇所	関東バス柳田車庫

② C & B R

(1) C & B R 駐車場の整備	
目的・効果	利用者の利便性向上のためにC & B R用の駐車場を確保する
関係部署等	宇都宮市・栃木県, バス事業者
条件・課題等	駐輪場用地の確保,
整備箇所	瑞穂野工業団地 (宇都宮市) バス事業所・車庫など (バス事業者)

③ シャトルバス

(1) シャトルバスの運行

Ⅲ バスネットワーク化

① 路線にメリハリをつける

(1) 基幹バス（連節バス）＋支線バス＋コミュニティ系（循環バス＋乗合タクシー）
--

② 交通結節点（トランジットセンター）の整備

(1) 乗り継ぎに便利なダイヤの調整

(2) 乗り継ぎバス停位置の最適化（近接）

(3) 乗り継ぎ割引制度の導入

③ 鉄道との連携強化

(1) 鉄道との連携強化	
--------------	--

目的・効果	基幹公共交通である鉄道との連携を図り、公共交通ネットワーク全体の利便性向上を図る
-------	--

関係部署等	バス事業者，鉄道事業者
-------	-------------

条件・課題等	鉄道駅へのバス路線の乗り入れ 鉄道の本数の増加
--------	----------------------------

整備箇所	鉄道駅各駅
------	-------

④ 経営的視点

(1) 効率的な運行体系	
--------------	--

目的・効果	赤字補助の路線で運行時間などを周辺状況の変化に伴い変更できるように見直し，効率的な運行を図る
-------	--

関係部署等	栃木県・宇都宮市，バス事業者
-------	----------------

条件・課題等	補助要件の見直し
--------	----------

整備箇所	赤字補助路線
------	--------

(2) 需要に見合った規模のバス導入	
--------------------	--

IV 公共交通活性化施策

①バス活性化施策

(1)～(4) 目的及びニーズに応じたバスの導入 (直通バス, 深夜バス, レイニーバス, 都心循環バス)	
目的・効果	利用者のニーズに応じた深夜バスなどを導入することで, バス利用者の拡大を図る
関係部署等	<u>バス事業者</u>
条件・課題等	ニーズの把握による導入路線の設定 実施内容の利用者への周知
整備箇所	きぶな(市役所, 県庁を經由路線見直し) 深夜バス(JRによる駅東地区への拡大)
(5)車内空間の創造(荷物置き場, ベビーカー, 座席空間の改善等)	
(6)IT化(ICカード)	
目的・効果	タッチ式のICカードを導入することで, 乗降に係る時間を短縮し, 利用者の利便性を図るとともに乗り換え抵抗の軽減を図る
関係部署等	<u>バス事業者</u>
条件・課題等	ICカード導入に伴う経費負担が大きいため, 事業者3社での協議が必要
整備箇所	全路線
(7)乗降時間短縮(後乗り前降り)	
(8)ハイグレードバス停(上屋, ベンチなどの設置)	
目的・効果	バス停に上屋やベンチなどを設置し, 利用者の利便性向上をはかる
関係部署等	<u>バス事業者</u> , 宇都宮市, 栃木県
条件・課題等	既存バス停の取り扱いに関してバス事業者間の協議が必要 歩道の利用について道路管理者との協議が必要
整備箇所	中心市街地
(9)バス停の統合化	

②バリアフリーに対する施策

(1)低床化車両の推進	
目的・効果	バリアフリーに対応した車両を導入する
関係部署等	<u>バス事業者</u> , 栃木県, 宇都宮市
条件・課題等	バリアフリー新法による導入率を目標とする ノンステップバスの導入補助
整備箇所	平成24年までに30%導入目標

③都心交通円滑化施策

(1) フリンジパーキング
(2) セミトランジットモール（大通り）

④情報提供に関する施策

(1) バスロケーションシステム
(2) インフォメーション改善
(3) 車内情報システム（乗換案内・所要時間・地域情報）
(4) MOCS（車両運行管理システム（所要時間表示・バス接近表示））

⑤環境への配慮

(1) 低公害車導入（ハイブリッド車両・CNG車）
(2) バス専用、優先レーン（定時走行による環境負荷の低減） （⇒走行環境の整備参照）

⑥需要喚起策

(1) 公共交通利用の意識啓発（MM）
(2) バス・鉄道利用デーの推進
(3) 新規路線の開拓（需要が見込めるエリアへの導入）

V ニーズ調査

①ニーズの把握