

令和元年度 宇都宮都市交通戦略推進懇談会（書面協議）における意見の概要と意見に対する市の考え方

○ 施策事業の進捗状況・評価等に関する意見

1 基本方針1：多様な交通手段を「つくる」に対する意見

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	<p>・駅西側のLRT導入に際しては、市中心部の交通体系が大きく変化することが予測され、既存公共交通と棲み分けや整備予定箇所周辺道路の機能分担など、LRT事業単体ではなく、総合的な交通計画を策定する必要があると考える。</p>	<p>・「第2次宇都宮都市交通戦略」については、LRTを含む本市交通施策全体の指針となる総合的な計画であり、この計画のなかで、鉄道やLRT、路線バス、地域内交通などが需要や地域特性に応じて適切に連携・役割分担した階層性のある公共交通ネットワークの構築を目指すこととしている。</p> <p>・また、本市では、周辺市町や市内各拠点との連携を強化するため3環状12放射道路を道路ネットワークの軸とし、現在、大通りなど都心部の道路交通の円滑化のために必要となる都心環状線をはじめとした市内の都市計画道路などの整備を進めている。</p> <p>・なお、JR宇都宮駅西側LRTの導入にあたっては、バスなどの既存公共交通との役割分担や、大通り周辺道路の機能分担が重要であることから、自動車交通の円滑化や利用者の利便性確保の視点のもと、道路管理者や交通管理者をはじめ、交通事業者などの関係機関と連携しながら検討していく。</p>
2	<p>・宇都宮市の公共交通利用者が少ないのは、循環バスがないので近い所へ出かけるにも一旦バスで市中心部まで行き、乗り換えて行くことが必要となり、所要時間が3倍以上、料金も2倍以上となり、利用しにくいからとの意見が多い。</p> <p>・そのため、市の南部は宮環、北部は競輪場通り～足銀本店前～江曾島～西川田方面へつなぐ循環バスがあると、住宅地と工業団地、デパート関係、総合公園などがつながり、利用も増えると思う。</p> <p>・コンパクトシティを目指しても、既に多くの施設やショッピングモールが郊外に出たので、これらをつなぐ交通網に循環バスは絶対に欠かせないとの意見が多い。</p>	<p>・本市では、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの構築に向けて、その基軸となるLRTの整備や市中心部から放射状に延びる幹線バス路線の充実に取り組むとともに、需要や地域特性などに応じて、市中心部の主要施設や住宅地等を巡回する循環バスの新設・拡充を検討しているところであり、ご提案の「競輪場通りや栃木街道、宇都宮環状線などを巡回する循環バス」については、今後の駅西側のLRT導入を見据えたバス路線再編の検討を進める中で、市民の移動実態やニーズなどを踏まえながら検討していく。</p> <p>・また、公共交通利用者の更なる利便性向上を図るため、路線バスの運賃に上限を設ける「上限運賃制度」に取り組むことで、公共交通の運賃負担の軽減に取り組んでいく。</p>
3	<p>・自転車走行空間の充実は、今後も推進してもらいたい。シェアサイクルも充実してもらいたい。拠点施設も一緒に。</p>	<p>・自転車走行空間については、自転車交通量や自転車に関する交通事故件数が多い路線などについて、連続性に配慮しながら整備に取り組んでいく。（今年度は、市道6378号線（宮原球場東側）や市道269号線（戸祭小学校南側）などを整備予定。）</p> <p>・また、本市では現在、市営の自転車駐車場8か所において全ての貸出場所で返却可能なレンタサイクルを実施しており、今後は、ICTを活用した更なる利便性の向上を図るため、レンタサイクルのシェアサイクル化などについて検討する。</p>
4	<p>・市街地部よりも公共施設（市役所・病院・金融機関等）に行くための交通手段確保を推進してもらいたい。併せて、準公共施設（スーパーマーケット・ショッピングセンター等）への交通手段確保を推進してもらいたい。</p>	<p>・市内を運行するバス事業者においては、総合病院や大手金融機関などが立地する中心市街地へアクセスするバス路線を運行しているところであり、また、本市としても、JR宇都宮駅と県庁や市役所などを結ぶ「市内循環バスきぶな」など、公共施設へアクセスするバス路線の新設にバス事業者と一体となって取り組んできたところである。</p> <p>・また、郊外部等における通院や買い物などの日常生活の足として、地元組織が主体となって地域内交通を郊外部全13地区に導入したところであり、本年4月には、市街地部の「石井地区」においても、乗り合いタクシーなどによる新たな生活交通の試験運行を開始したところである。</p> <p>・今後とも、LRTの整備やバス路線の再編、地域内交通の拡充など、公共交通ネットワークの構築を進める中で、公共施設等へのアクセス手段の更なる充実に取り組んでいく。</p>

2 基本方針2：交通手段と交通手段を「つなぐ」に対する意見

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
5	<p>・交通結節点においては、歩行者・自転車・バイク・一般車両・バス・タクシーやLRTと多くの交通手段が集約されることから、交通の安全と円滑には万全を期されたい。</p>	<p>・公共交通利用者をはじめ、歩行者や自転車、自動車など、多くの人が行き交うトランジットセンター等の交通結節点においては、安全で円滑な交通環境の整備が大変重要であることから、今後とも、道路管理者や交通管理者などの関係機関と協議・調整を行いながら、整備内容の検討や工事等に取り組んでいく。</p>
6	<p>・公共施設や準公共施設への交通の確保と関連して、細かい輸送のためのタクシーの乗り合い、オンデマンドの推進、実施を図ってもらいたい。</p>	<p>・本市では、住宅や商業施設、医療機関等が分散して立地している郊外部などにおいて、オンデマンド方式の乗り合いタクシーを活用して各地域内の居住地と目的施設をドア・ツー・ドア結ぶ地域内交通の導入に取り組んでおり、現在、郊外部全13地区で14路線が運行しているほか、本年4月には、市街地部の石井地区においても試験運行を開始したところであり、これにより、多様な需要に対応したきめ細かな輸送を行っているところである。</p> <p>・今後とも、地域内交通等の導入済み地区における持続的な運行に向けて、運行の効率化や利便性向上に取り組むとともに、一部、未導入の自治会が残る郊外部の地区における導入自治会の拡大や導入意向のある市街地部の地区における取組を支援していく。</p>
7	<p>・東西はLRT、南北はJR、その間は路線バスでつなぐのは良いが、交通網としては、循環バスがあると、コンパクトシティが完成できるのではないか。</p>	<p>・ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けては、拠点間の移動を支えるLRTや幹線バス路線、拠点内での移動を支える支線バス路線、郊外部などの地域を面的にカバーする地域内交通が連携・役割分担した階層性のある公共交通ネットワークの構築を目指し、現在、LRT整備やバス路線再編の検討を進めているところであり、循環バスの新設についても、バス路線再編の検討の中で、需要やニーズなどを踏まえながらバス事業者とともに検討していく。</p>

3 基本方針3：状況に応じて適切に交通手段を「つかう」に対する意見

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
8	・駅東側のLRT導入に向けて、歩行者・自転車・自動車（二輪を含む）それぞれの視点に立った積極的な交通ルールを広報してもらいたい。	・LRT開業に向けた交通ルールの広報については、関係機関と連携しながら、LRT導入後の信号表示などを示した周知チラシやポスターを作成し、免許センターや自動車教習所などで配布を行うとともに、広報紙やホームページ等を活用した周知に取り組んでいるところである。今後は、歩行者や自転車・自動車の利用者に分かりやすい動画を作成するなど、引き続き、関係機関と連携しながら、LRT導入後の交通ルールの周知に取り組んでいく。
9	・交通施設のバリアフリー化について、「JR宇都宮駅のホームドア・ホーム柵の設置」、「視力障がい者のためのエスコートゾーンの設置（横断歩道上の点字ブロック）、ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシーの導入促進、おもいやり駐車スペースの普及拡大と適正利用をお願いしたい。	・本市では、子どもから高齢者、障がい者など、誰もが安全で快適に公共交通を利用できるよう、鉄道駅のバリアフリー化やノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー車両の導入など、交通施設等のバリアフリー化に継続的に取り組んでいるところである。 ・ご意見をいただいた「JR宇都宮駅へのホームドア・ホーム柵の設置」や「横断歩道上のエスコートゾーンの設置」については、障がい者をはじめ、全ての市民や来訪者の安全性向上に資するものであることから、鉄道事業者や交通管理者などの関係機関に対して要望していく。 ・また、「おもいやり駐車スペースの普及拡大と適正利用」については、福祉部門と連携しながら周知・啓発に取り組んでいく。
10	・バスダイヤが不正確。ITによる情報公開を望む	・路線バスについては、天候による道路の混雑により遅延が発生する可能性があることから、自宅や外出先からスマートフォンやパソコンで現在のバスの運行状況を確認し、運行状況に合わせてバスを円滑に利用できるよう、バスの運行情報を案内する「バスロケーションシステム」やJR宇都宮駅西口のバス乗降場などへの「バス接近表示機」の整備に、市とバス事業者が連携して取り組んできたところである。 ・今後とも、利用者の多いバス停などへのバス接近表示機の設置など、バスの運行情報の充実を図るとともに、交通ICカードの導入と合わせたバスの中扉乗車への移行により、乗降時間の短縮を図ることで、バスの定時性向上に取り組んでいく。
11	・ICカードの導入は良いが、現在のバスカードの他に、SuicaやPasmó等の他社のカードとの連携が出来ると良いのではないかと（カードが多すぎるので）。	・本市では、全国の鉄道などで利用できるSuicaの機能を持ちながら、本市を運行するLRTや路線バスでも利用可能で、なおかつ、高齢者外出支援事業や各種割引制度などの地域独自のサービスが1枚のカードで提供できる新たな交通ICカードである「地域連携ICカード」の宇都宮地域への導入に向けて取り組んでいるところであり、今後とも、令和3年春のバスへの導入に向けて、交通事業者などの関係機関とともに取り組んでいく。

4 基本方針4：交通を「ひろげる」に対する意見

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
12	・各種低炭素化あるいは脱低炭素化の取組は、SDGsの観点でも大いに推進して欲しい。	・本市では、人口減少・少子超高齢社会においても、将来にわたって持続可能な都市となるよう、「第2次宇都宮都市交通戦略」に基づき、LRTの整備やバス路線の再編、地域内交通の拡充など、公共交通ネットワークの構築に取り組むとともに、モビリティ・マネジメントなどの取組により、自家用車から環境負荷の少ない公共交通への利用転換を促進することに加え、LRT沿線の低炭素化の取組を進める中で、トランジットセンターに接続する路線バスやタクシーのEV化を推進するなど、SDGsに貢献する低炭素社会の実現に向けて取り組んでいく。

5 その他、全体を通した意見等

No.	意見の概要	意見に対する市の考え方
13	<p>・L R Tを軸とした総合的な交通ネットワークの形成にあたっては、1次交通であるL R Tとバスや地域内交通などの2次、3次交通と便利に乗り継ぎできるよう、乗り継ぎ利便性の高い運行計画やI Cカードを活用した乗り継ぎ割引などについて、行政や交通事業者と連携を密にしながら進めていきたいと考えている。</p>	<p>・本市では、鉄道やL R T、バス路線、地域内交通などが連携した「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築に向けて、交通モード間の乗り継ぎ・乗り換えの利便性向上を図るため、現在、進めているバス路線再編の検討の中で、L R Tと接続するバス路線におけるL R Tとの円滑な乗り継ぎを考慮したダイヤ編成について、バス事業者やL R T運行事業者とともに検討しているところである。</p> <p>・また、公共交通利用者の運賃負担の軽減を図るため、現在、交通I Cカードの導入と併せたバスの上限運賃制度の実施に向けて、バス事業者と連携して検討を進めているところであり、今後とも、交通モード間の乗り継ぎ負担の軽減に向けて、交通事業者が実施する乗り継ぎ割引制度の検討状況を踏まえ、行政の関与のあり方等について検討していく。</p>
14	<p>・基本方針1や2、4において、既存バス路線の運行見直しやL R T導入後の新たな公共交通ネットワークの具体化、広域路線の運行内容の検討など、将来的な地域の公共交通全体に係る再編について、検討していくことが課題として挙げられているが、今後は地域公共交通活性化協議会の開催などを通じて具体的な再編実施計画（利便増進実施計画）の策定に向けた作業や調整が進んでいくことになるものと承知している。</p> <p>・ついでには、当該計画の内容や課題等について、引き続き、関係者間で緊密に連携しながら検討していきたいと考えている。</p>	<p>・本市では、令和4年3月のL R T開業と合わせたバス路線再編の実施に向けて、令和2年度中の「地域公共交通再編実施計画」の策定を予定しており、その策定にあたっては、バス事業者をはじめとした交通事業者との合意形成やバス路線が接続する周辺自治体との協議・調整はもとより、道路管理者、交通管理者などの関係機関とも緊密に連携しながら検討を進めていく。</p>
15	<p>・交通ネットワークを充実させるためには、シェアサイクル導入や走行空間整備に加え、所有自転車の利便性向上（交通手段の乗り換えや自転車持ち込み乗車など）が重要と考える。</p>	<p>・本市では、健康的かつ環境にやさしい交通手段として、また、公共交通から目的地までのラストマイルを支える交通手段として、自転車の利活用を促進することとし、これまでに、市内における自転車走行空間を約56.2km（市道：49.9km）整備するとともに、バス停付近への「サイクル・アンド・バスライド用駐輪場」を33か所整備するなど、自転車の利用環境の向上に取り組んできたところである。</p> <p>・こうした中、今後のL R T導入やバス路線再編などの公共交通ネットワークの充実に向けては、公共交通との乗り継ぎ利便性の更なる向上を図ることが重要であると認識しており、交通結節点へアクセスする道路への自転車走行空間の整備やトランジットセンター等への駐輪場の整備に取り組んでいく。</p> <p>・また、L R T車両への自転車の持ち込みや、2次交通としてのシェアサイクルの導入について、利用者のニーズなどを踏まえながら検討する。</p> <p>・なお、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に向けて、今後の交通環境の変化を的確に捉え、L R Tやバス、自転車など多様な交通手段が連携した施策事業を展開していく必要があるため、今年度に策定を予定している「(仮称)第2次宇都宮市自転車のまち推進計画」に事業を位置づけていく。</p>