

第2次宇都宮都市交通戦略 施策事業 進捗評価表2

1. 施策の目的と目標

□基本方針	2. 交通手段と交通手段を「つなぐ」	□目的	誰もが自由に移動できるよう、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境を整備するため、鉄道駅やトランジットセンターなどの交通結節点の整備に加え、乗り継ぎに配慮した公共交通のダイヤ編成や運賃負担の軽減など、ハード・ソフトの両面から交通手段の連携を強化し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する。			
□施策の体系	(1) 多様な交通手段の乗り換え施設を整備する (2) 他の交通手段への乗り換えを円滑にする					
□目標指標	指標名	基準数値 (a) (基準年)	数値 (b) (評価年)	目標数値 (c) (目標年)	進捗状況 (%) 基準年(a/c) ⇒ 評価年 (b/c)	進捗評価
	① 都心部と各拠点間の公共交通による移動時間	平均47分 (H29年度末)	平均56分 (R2年度末)	平均31分 (R10年度末)	66.0% ⇒ 55.4%	進捗していない (新型コロナウイルス感染症による減便の影響により)
	② 都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担	最大800円 (H29年度)	最大810円 (R2年度)	最大500円以下 (R10年度末)	62.5% ⇒ 61.7%	進捗していない (※上限運賃制度導入前のため)
	③ 交通ICカードによる運賃支払いの割合	未導入 (H29年度)	未計測 (R2年度)	90.0% (R10年度)	0.0% ⇒ 0.0%	令和3年3月導入のため、次年度より評価

2. 重点事業の実施状況と評価

(凡例) ◎:予定どおりに実施 ○:おおむね予定どおりに実施 △:一部未達成

施策事業名	事業主体	R1年度 実施状況	R2年度 当初予定	R2年度 実施状況	R2年度 評価(◇成果◆課題)	R3年度 当初予定
2-(1)-① トランジットセンターの整備	宇都宮市	【駅東側】 ○トランジットセンターの整備 ⇒工事の実施(清原工業団地) 【駅西側】 ○LRTの事業化に向けた検討 ⇒JR宇都宮駅西口におけるLRT導入ルートや停留場の設置位置の検討 ⇒東武宇都宮駅付近や桜通り十文字付近における交通結節機能等の検討	【駅東側】 ○トランジットセンターの整備 ⇒工事の実施(清原工業団地) 【駅西側】 ○LRTの事業化に向けた検討 ⇒JR宇都宮駅西口におけるLRT導入ルートや停留場の設置位置の決定 ⇒東武宇都宮駅付近や桜通り十文字付近における整備内容の具体化	【駅東側】 ○トランジットセンターの整備 ⇒JR宇都宮駅東口改修に向けた設計 ⇒ベルモール周辺のトランジットセンターの詳細設計 ⇒「(仮称)平出町トランジットセンターゾーン整備基本方針」の策定 ⇒清原工業団地トランジットセンターの整備工事(整地, 上屋等) 【駅西側】 ○LRTの事業化に向けた検討 ⇒JR宇都宮駅西口における最適なLRTルートとしての構造として、「高架案」を選定 ⇒東武宇都宮駅付近や桜通り十文字付近における交通結節機能や施設規模などの検討	○ 【駅東側】 ◇清原工業団地トランジットセンターに上屋等を設置するなど整備工事を進めるとともに、ベルモール周辺のトランジットセンターの詳細設計を行うなど、整備の取組を着実に進めている。 【駅西側】 ◇JR宇都宮駅西口におけるLRTの高架での結節や想定される各交通結節点での結節機能等の検討など、多様な交通手段の乗り換え施設の整備に向けた取組を着実に進めている。 ○ 【駅東側】 ◆LRT開業に向け、引き続き、トランジットセンターの設計や整備等に着実に取り組むとともに、関係機関等と適宜、協議・調整を図る必要がある。 【駅西側】 ◆多様な交通手段が連携した利便性の高い公共交通ネットワークを形成するため、LRTの整備区間の決定を踏まえながら、交通結節機能、施設規模など検討を進めていく必要がある。	【駅東側】 ○トランジットセンターの整備 ⇒JR宇都宮駅東口周辺の整備工事 ⇒ベルモール周辺のトランジットセンター整備に向けた施設管理者等との協議・調整 ⇒(仮称)平出町トランジットセンターゾーンの都市計画決定及び都市計画事業認可の取得に向けた関係者等との協議・調整 ⇒清原工業団地トランジットセンターの整備工事 【駅西側】 ○事業化に向けた検討の取組 ⇒東武宇都宮駅付近や桜通り十文字付近における交通結節点の整備内容の具体化
2-(2)-① 公共交通の運賃負担の軽減	交通事業者 宇都宮市	○バスの上限運賃制度の検討 ⇒設定金額や適用時間帯などの詳細な制度内容の検討 ○宇都宮MaaS社会実験への参画 ⇒鉄道やバスフリーパスの交付による交通行動の変容を検証する社会実験への参画	○バスの上限運賃制度の検討 ⇒具体的な制度内容の決定 ⇒実施時期の検討 ⇒制度の周知方法の検討	○バスの上限運賃制度の検討 ⇒設定金額や適用時間帯などの詳細な制度内容の検討 ⇒ICカードのシステム安定時期を見据えた導入時期の検討 ⇒効果的な周知方法の検討	◎ ◇バスの上限運賃制度の導入に向けて、効果的かつ持続可能な設定金額や適用時間帯の検討を行い、上限額を400円に決定するなど、運賃負担軽減に向けた取組を着実に進めている。 ○ ◆バスの上限運賃制度の導入について、利用者が不安を感じることなく、便利に利用できるよう、利用者目線での周知を行う必要がある。 ◆乗り継ぎ割引制度の導入について、地域内交通へのICカード導入を見据え、バスと地域内交通との乗り継ぎ割引の制度内容等について、バス事業者や地域内交通の運営組織と連携して検討していく必要がある。	○バスの上限運賃制度の導入・周知 ⇒バス1乗車あたりの上限運賃制度の導入 ⇒利用者目線での周知 ○乗り継ぎ割引制度の検討 ⇒バスと地域内交通の公共交通間の乗り継ぎ割引について制度内容の検討

施策事業名	事業主体	R1年度 実施状況	R2年度 当初予定	R2年度 実施状況	R2年度 評価(◇成果◆課題)	R3年度 当初予定
2-(2)-③ 交通ICカードの導入	交通事業者 宇都宮市	○導入するICカード種別の決定 ⇒ 地域連携ICカードの導入について関係者間で合意 ○システム・機器の設計, 開発(バス, LRT) ⇒ 地域独自サービスに対応したシステムの開発に着手 ○カード名称・券面デザインの検討 ⇒ ネーミングキャンペーンの実施(2/6~2/20)	○システム・機器の設計, 開発(バス, LRT) ○バスでのサービス開始(令和3年春予定) ○ICカードの普及促進策の検討・実施	○システム・機器の設計, 開発(バス・LRT) ○バスでのサービス開始 ⇒ 令和3年3月21日サービス開始 ○ICカードの普及促進策の検討・実施 ⇒ 自治会回覧やラジオ, 大型映像装置など様々な媒体を活用したICカードの普及促進を図る取組の実施	◇地域連携ICカード「totra」の, システム・機器の開発を進め, 当初の予定通りサービスを開始するなど, 着実に取組を進めている。 ◇自治会回覧やラジオ, 大型映像装置など, 様々な媒体を活用し, ICカードのサービス内容の周知を図るとともに, サービス開始日にはJR宇都宮駅西口駅前広場でセレモニーを実施するなど, 普及促進に向けた取組を着実に推進している。 ◎ ◆地域内交通へのICカード導入に向けて, 乗り継ぎ割引の制度内容の検討とも連携しながら, 機器の開発を進める必要がある。 ◆運賃支払いの簡略化に伴う公共交通の定時性・速達性向上などICカード導入の効果をより一層高めるため, ICカードの普及促進を図っていく必要がある。	○システム・機器の設計, 開発(LRT, 地域内交通) ○ICカードの普及促進 ⇒ 導入による効果をさらに高めるため, 非保有者に向けた広報活動の実施

4. 施策の評価

<2-(1)>多様な交通手段の乗り換え施設を整備する

【成果】

・清原工業団地トランジットセンターの着実な整備や, ベルモール周辺のトランジットセンターの詳細設計が進められるなど, 円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる利便性の高い交通施設の整備が進められるとともに, LRTの駅西側への延伸を見据え, 想定される各交通結節点の機能や施設規模について検討するなど, 多様な交通手段の乗り換え施設の整備に向けた取組が着実に推進している。
・バスと地域内交通の乗り継ぎポイントとなるバス停において, バス停の上屋を設置するなど, 待合環境の向上が図られている。

【課題】

・LRTやバス路線, 地域内交通, タクシーなどが連携した「階層性のある公共交通ネットワーク」を機能させるため, 引き続き駅東側のトランジットセンターの整備に取り組むとともに, 駅西側について, 高架案が選定されたJR宇都宮駅西口駅前広場をはじめとして, 各交通結節点の機能や施設規模などについて, 整備区間の決定を踏まえて検討を進めていく必要がある。
・バスと地域内交通の乗り継ぎ利便性の向上に向けて, 引き続き, 乗り継ぎポイントとなるバス停の待合環境の整備に取り組む必要がある。

5. 施策の方針

<2-(1)>多様な交通手段の乗り換え施設を整備する

・多様な交通手段の結節機能の強化に向けて, 引き続き, 駅東側のLRT沿線のトランジットセンターの整備に取り組むとともに, 駅西側について, LRTの検討を進め, 交通結節点の核となるJR宇都宮駅西口駅前広場などについても整備内容の具体化を進めていく。
・バスと地域内交通の乗り継ぎ利便性を高めるため, バス接近表示機の設置に協力してもらえ民間施設等と協議・調整しながら, バスと地域内交通の乗り継ぎポイントとなるバス停の待合環境の整備に取り組む。

<2-(2)>他の交通手段への乗り換えを円滑にする

〔成果〕

- ・Suicaの機能に地域独自の機能を付加した新たな交通系ICカードである「地域連携ICカード」を全国に先駆けて市内の路線バスへ導入するなど、公共交通の乗り継ぎ円滑化に向けた環境が整備されている。
- ・バスの上限運賃制度について1乗車あたりの上限設定金額を400円と決定するなど、公共交通の運賃負担軽減策の具体化が図られている。

〔課題〕

- ・公共交通間の乗り換えの円滑化に向けて、LRTや地域内交通への交通ICカードの導入に取り組むとともに、ICカード導入の効果をより一層高めるため、普及促進に取り組む必要がある。
- ・公共交通間の乗り換えの負担を軽減するため、バス1乗車あたりの運賃の上限設定や各公共交通を乗り継いだ際の割引についても検討する必要がある。

<2-(2)>他の交通手段への乗り換えを円滑にする

- ・LRTと地域内交通への導入に向けて、システム・機器の開発に取り組むとともに、ICカードの導入効果を高めるため、交通事業者と連携しながら、多様な媒体を活用して戦略的に普及促進を図っていく。
- ・公共交通間の連携強化に向けて、まずはバス1乗車あたりの上限運賃制度の導入に着実に取り組むとともに、地域内交通へのICカード導入とあわせた乗り継ぎ割引制度の導入に向けて取り組む。

※ 施策の評価及び施策の方針については、本資料及び資料4「具体的な施策事業個票」に基づき作成