

令和3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	<ul style="list-style-type: none"> バス路線の充実について「地域公共交通利便増進実施計画」の策定、国への認定申請とあるが、本計画を策定すると何がどうなるのか教えて欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 「地域公共交通利便増進実施計画」は、地域公共交通計画（旧 地域公共交通網形成計画）に基づき地域公共交通ネットワークの再編成や、ダイヤ・運賃などの改善により、利便性の高い地域旅客運送サービスの提供を図るための事業を実施するための計画となっており、計画を策定することで利便増進計画と個別事業法に基づく事業計画等を、別々に提出する必要がなく、手続きのワンストップ化が図られることや、一定の条件のもと計画に位置付けられた地域の一般乗合旅客自動車運送事業の新規参入を制限することが可能になるなどのメリットがある。
2	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通手段の充実、高齢化社会には大変重要であり、今後とも多様な交通手段の推進をお願いします。 宇都宮市は近隣に市町に比べ大都市だと思いが、環状線の交通手段が少なく今後の課題だと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、NCCの形成に向けて、東西方向の基軸となる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、各地区における地域内交通の導入など、公共交通ネットワークの充実に取り組んでいく。 環状線の交通手段について、LRT導入により、捻出されるバス事業者の車両や運転手などの経営資源等を踏まえながら、需要や地域特性などに応じて、本市における主要施設や新たに造成された区画整理地等を運行するバスの新設・延伸などについても検討を進めていく予定であり、環状線の交通手段についても検討してまいりたい。

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
3	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎポイントとなるバス停の待合環境の整備について、優先順位等をつけてできるところから進めていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通間の乗り継ぎポイントの整備については、民間施設等と協議・調整しながら、整備を進められる箇所に重点的に取り組んでいく。整備にあたっては、個人のスマートフォンから現在の運行状況や待ち時間を確認できるバスロケーションシステムのQRコードを設置するなど、利用者の利便性向上に取り組んでいく。
4	<ul style="list-style-type: none"> 運賃負担の軽減策について、制度周知の継続。誤解のないよう、わかりやすくPRすることが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃負担軽減策の周知については、導入済みの「日中のバス1乗車あたり上限400円の上限運賃制度」はもとより、今年、バスと地域内交通との乗り継ぎ割引などを導入する予定であることから、導入前後や公共交通利用促進運動“MOVE NEXT UTSUNOMIYA”の中など、様々な機会や媒体を活用して周知を図っていく。
5	<ul style="list-style-type: none"> 「障がい者用 tota」など交通ICカード導入により、障がい者の公共交通利用の利便性が高まったものと評価している。 今後は、交通ICカードの利便性がさらに発揮できるよう、車椅子の介助者や視覚障害者のガイドヘルパーなど、障がい者と同行する介助者の運賃支払い方法の簡便化について検討をお願いします。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通系ICカードの導入について、現在、地域内交通やLRTへの導入に向けて取り組んでいるところであり、障がい者と同行する介助者の運賃支払い方法の簡便化については交通事業者と意見交換を行っていく。
6	<ul style="list-style-type: none"> ICカードの導入は色々な面で素晴らしい。しかし、乗り継ぎすると料金が倍にならないよう割引などの工夫が必要。（40年前からカナダでは乗り継ぎする場合、市内バスはトランスファーチケットがあり、市内は一律同料金でどこにでも行けた。） なお、バスに自転車を持ち込める時間帯、路線があっても良いのではと思っている。 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ料金について、現在、バスとLRT、バスやLRTと地域内交通の乗り継ぎ割引の導入に向けて、準備を進めているところである。乗り継ぎ割引導入後は1日乗車券などその他の運賃施策等について、幅広く検討を進めていく。 路線バス車内への自転車持ち込みについては、持ち込みのため輪行袋への収納作業や、その他のバス利用者への負担なども考慮していく必要があることから、自転車利用者のニーズや他市事例などを参考に検討していく。

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
7	<ul style="list-style-type: none"> 今後事業者が、バス接近表示機等を各所に配置し維持していくのは困難。GTFS化された情報を活用し、広く発信する手法を検討したい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在 GTFS 化された情報を活用することにより、個人のスマートフォンから経路案内アプリやバスロケーションシステムなどを利用して運行情報等を確認することが可能になったことから、利用者がバス停でQRコードを読み取ることで運行情報を確認しやすくする取組など情報発信の方法を工夫するなど、利用者の利便性を高める取組みを進めていく。
8	<ul style="list-style-type: none"> 広域的なバス路線の充実をしないと利用者数は増えない。まだ中心地の魅力が少ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的なバス路線の充実について、LRT 導入により、捻出したバスリソースを活用して地域拠点と都心部をつなぐ幹線バスなどに振り分けることを考えており、今後駅西側 LRT の整備区間の検討などを踏まえながら、広域的なバス路線も含めてバスネットワークの検討を進めていく。 中心市街地の魅力について、今年「宇都宮都心部まちづくりビジョン」を策定したところであり、今後、地元商店街や事業者などと意見交換を行いながら、魅力的なまちづくりに向けた計画を策定していきたい。
9	<ul style="list-style-type: none"> 障がい者をはじめ誰もが移動しやすい交通環境整備をお願いする。 歩行困難者のための思いやり駐車スペースの普及拡大と適正利用の啓発 視覚障害者のための音響信号、誘導ブロック、エスコートゾーンの整備促進 障がい者のみならず高齢化時代を迎え UD タクシーの導入促進 など 	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き、路線バスやタクシーへのユニバーサルデザイン車両の導入を進めるとともに、障がい者を含めた誰もが移動しやすい環境の構築に向けて、交通事業者はもとより、道路・交通管理者とも連携しながら移動環境整備を進めていく。
10	<ul style="list-style-type: none"> 企画乗車券は更なる充実を願います。市内であれば1日券が800円～1,000円位で乗り放題であれば、買い物や病院などの複数乗り継ぎが出来る。 	<ul style="list-style-type: none"> 運賃施策について、昨年度、交通系 IC カード「totra」を導入後、「日中バス1乗車あたり400円の上限運賃制度」を導入したところであり、今後は乗り継ぎによる運賃負担軽減に向けて、LRT とバス、LRT やバスと地域内交通との乗り継ぎ割引制度の導入準備を進めていきます。1日乗車券などの料金施策については、乗り継ぎ割引制度導入後の利用実態などを踏まえながら適宜検討していく。

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
11	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラル脱炭素社会に向けて、バス・タクシーの公共交通については、BEV・FCVの車両導入に行政と協働して取り組むことが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 本市の目指す「スーパースマートシティ」を構成する社会の一つである「脱炭素社会」の実現に向けて、今年3月に「宇都宮カーボンニュートラルの実現に向けた基本方針」を策定したところであり、今後、この方針に基づき、温室効果削減量や市民・事業者・行政における施策事業等を検討することとしており、バスやタクシーなどの公共交通車両への電気自動車や燃料電池車等の導入についても交通事業者と検討していく。
12	<ul style="list-style-type: none"> カーシェアリングの導入と同時に、混雑時を除いて自転車の持ち込み（有料で良い）可能性の検討をして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、LRTやバスの停留所付近の駐輪場整備を進めているところであり、今後、将来的なLRTへの自転車積載についても検討していく。

5 その他、全体を通じた意見等

No	意見の概要	意見に対する市の考え方
13	<ul style="list-style-type: none"> 「つくる」、「つなぐ」、「つかう」、「ひろげる」の循環の中で公共交通の運賃負担の軽減について、仕組みは作ったが利用率等が少なく感じているので、周知等により更なる利用が進むことを期待する。今後、LRT、バス、地域内交通へと発展していく便利さをPRして欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 今年度、公共交通利用促進運動“MOVE NEXT UTSUNOMIYA”の中で、中高生等を対象とした totra の配布やバス利用デーの設定など、公共交通の利用促進に積極的に取り組んでいくこととしており、様々な機会を捉え、多様な媒体を活用しながら、公共交通がさらに便利になることを積極的に情報発信していく。
14	<ul style="list-style-type: none"> 将来的に宇都宮 Maas のような市民・観光客等が公共交通・商店等も含めて利用できる宇都宮市を全国に発信して欲しい。 	<ul style="list-style-type: none"> 宇都宮 Maas について、現在、大谷地域で取り組んでいる観光型 Maas の構築を見据えた実証実験を継続していくとともに、産学官で構成する U スマート推進協議会と連携しながら、宇都宮 Maas の構築についても検討を進めていく。
15	<ul style="list-style-type: none"> 宇都宮のバスは一極集中方式が問題なので、周辺市町と連携して多様な、網の目状に利用できる公共交通網が望まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺市町と連携した多様な公共交通網については、宇都宮市と周辺市町をつなぐ幹線バスの維持・充実など、県や周辺市町と連携しながら広域的な公共交通ネットワークの構築に取り組んでいく。