

バス利便化策について（具体的施策事業）

I バスネットワークの構築

| I - ① | 基幹公共交通の整備 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | 公共交通の利用者が多く見込まれる路線に、大量輸送に対応した基幹公共交通を整備する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 宇都宮市，バス事業者 (栃木県) |
| 実施方針等 | 中心市街地の大通りおよび宇都宮駅と東部の工業団地の間を結ぶ，東西の基幹公共交通を導入する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

| I - ② | 幹線バス路線の整備 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | 拠点間や人口集積の多い地域を結ぶ路線に頻度の高い幹線バスを整備する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市，栃木県) |
| 実施方針等 | 基幹公共交通の導入や本数の多い路線の見直しにより，利便性の高い幹線バスを整備する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

| I - ③ | 循環バス(ミニバス)の運行 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | 幹線バスや基幹公共交通と接続し，日常生活でも利用しやすい循環バス(ミニバス)を運行する。また，中心市街地では，観光や買い物での利用も考慮したルートを検討する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市) |
| 実施方針等 | 現在運行している路線を循環バスとして路線を見直すことで，本数を増加し利用しやすいバスとする。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

| | |
|-----------------|---|
| I-④ | トランジットセンターの整備 |
| 施策事業の概要 | 基幹公共交通とバスの乗り継ぎ拠点として、バリアフリー化したトランジットセンターを整備する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 宇都宮市 (栃木県) |
| 実施方針等 | 基幹公共交通とバス路線の見直しに合わせて設置場所などを含めて検討する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

| | |
|-----------------|--|
| I-⑤ | 乗り継ぎに便利なダイヤの調整 |
| 施策事業の概要 | 鉄道，基幹公共交通などとバスの乗り継ぎが円滑になるよう，バスのダイヤを調整する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 |
| 実施方針等 | J R 宇都宮駅以外の駅からのバス本数を増やすとともに鉄道などの運行ダイヤに合わせた調整を行う。 |
| 短期 (H21～23) | ○ |
| 中長期 | ⇒ |

| | |
|-----------------|---|
| I-⑥ | 乗り継ぎバス停位置の最適化 |
| 施策事業の概要 | バス同士の乗り継ぎが多いバス停で，乗り継ぎに便利なバス停の位置を調整する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 |
| 実施方針等 | 乗り継ぎの想定されるバス停を近接に設置し，道路の横断などを極力減らす。最寄のバス停への乗り継ぎ案内を掲示する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

| | |
|-----------------|---|
| I-⑦ | 乗り継ぎ割引制度の導入 |
| 施策事業の概要 | バスとバスや地域内交通等との乗り継ぎによる、料金の割引制度を導入する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 |
| 実施方針等 | 共通で運賃を支払えるICカードなどを導入し、乗り継ぎの際の運賃割引制度を導入する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

II サービスレベルの向上（バス活性化）

| II-① | バス路線の新設 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | 人口の集積が高く需要が見込まれる地域で新たなバス路線の設置を検討する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市, 栃木県) |
| 実施方針等 | 人口の集積が高い公共交通空白地域のうち, 地域のニーズなどにより利用が見込まれる地域で, 社会実験や利用促進策を実施しながら新たな路線を設置する。 |
| 短期 (H21~23) | ○社会実験実施(1路線) |
| 中長期 | ⇒ |

| II-② | 幹線バスの運行本数の増便 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 幹線バスでも市街化区域内では特に多い運行本数を確保し, 利便性の高い公共交通を提供する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市, 栃木県) |
| 実施方針等 | 基幹公共交通の導入や本数の多い路線の見直しにより, 利便性の高い幹線バスを整備する。 |
| 短期 (H21~23) | |
| 中長期 | ○ |

| II-③ | 【再掲】循環バス(ミニバス)の運行 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 幹線バスや基幹公共交通と接続し, 日常生活でも利用しやすい循環バス(ミニバス)を運行する。また, 中心市街地では, 観光や買い物での利用も考慮したルートを検討する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市) |
| 実施方針等 | 現在運行している路線を循環バスとして路線を見直すことで, 本数を増加し利用しやすいバスとする。 |
| 短期 (H21~23) | |
| 中長期 | ○ |

| II-④ | 目的・ニーズに応じたバスの運行 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 深夜バスやレイニーバス, 直通バス, 企業バスなど目的やニーズに対応したバスを運行する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 |
| 実施方針等 | 運行時間帯の延長や利用者の増加する状況に対応するバスの運行を実施する。 |
| 短期 (H21~23) | ○ |
| 中長期 | ⇒ |

| II-⑤ | C&BR用駐輪場の整備 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 駅, トランジットセンター, バス停などに駐輪場を整備することで, 公共交通利用者の利便性向上を図り, 利用圏域を拡大する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者, 宇都宮市, 栃木県 |
| 実施方針等 | 駅, トランジットセンター, 歩道上などは行政で整備 バス営業所やその他の場所ではバス事業者が中心に整備 |
| 短期 (H21~23) | ○各年: 3箇所整備(歩道上1, その他2) |
| 中長期 | ⇒ |

| II-⑥ | P&BR用駐車場の整備 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | 郊外部のバス営業所やバス停付近に駐車場を整備し, バス利用への転換を進める。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市・栃木県) |
| 実施方針等 | バス営業所についてはバス事業者により整備。 (郊外のバス停付近については用地確保が課題) |
| 短期 (H21~23) | |
| 中長期 | ○ |

Ⅲ 走行環境の改善

| Ⅲ－① | バス優先(専用)レーンの拡充 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 幹線バス路線でバス優先(専用)レーンを整備し、渋滞時のバス走行空間を確保する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 県警 |
| 実施方針等 | 幹線バスの機能を持つ路線のうち2車線以上で、バスの本数が多い路線で優先レーンを整備する。 |
| 短期 (H21～23) | ○実施場所協議・実施 |
| 中長期 | ⇒ |

| Ⅲ－② | 公共交通優先システム(PTPS)の導入 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 幹線バス路線でバスを優先した信号処理を行うPTPSの整備を検討する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 県警 (バス事業者、宇都宮市) |
| 実施方針等 | 幹線バスの機能を持つ路線で、周辺道路の渋滞状況なども考慮しながら導入路線を検討する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

| Ⅲ－③ | 歩車分離信号の設置 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 歩行者の横断が多い交差点で歩行者と車の通行が分離した信号を設置し、歩行者の安全を図るとともに車の左折まちの渋滞を減らす。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 県警 |
| 実施方針等 | 中心市街地など歩行者の通行量が多い交差点で、信号処理の変更による車の通行量の変化なども考慮しながら整備箇所を検討する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

| Ⅲ－④ | JR宇都宮駅西口交通環境整備 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | 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。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 宇都宮市 (栃木県，県警，バス事業者) |
| 実施方針等 | 短期的には現状のターミナルの改善を行い，中長期的には周辺の商業施設も含めた再開発などにより整備を実施する。 |
| 短期 (H21～23) | ○ バスや一般車の通行帯の路面表示等により輻輳する西口ターミナルの利用環境を整備する。 |
| 中長期 | ⇒ |

| Ⅲ－⑤ | 大通りのトランジットモール化 |
|-----------------|-------------------------------------|
| 施策事業の概要 | 大通りの交通を公共交通中心とし，セミトランジットモールなどを実現する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 栃木県 (宇都宮市，県警) |
| 実施方針等 | 基幹公共交通の整備に伴い，大通りのバス路線再編とあわせて検討する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

IV バス利用環境整備

| IV-① | 複数バス停の統合 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | 同一箇所での複数のバス停や名称の異なるバス停を走行環境等を配慮し、統合化する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市) |
| 実施方針等 | 統合化により、利用者が分かりやすいバス停の設置を目指すとともに、統合時刻表などを導入する。 |
| 短期 (H21~23) | ○ |
| 中長期 | ⇒ |

| IV-② | バス停の利用環境整備 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | バス停に上屋やベンチを設置し、利用しやすいバス停を整備する。また中心市街地では商業施設などと連携した情報提供ができるような、ハイグレードバス停を整備する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市, 栃木県) |
| 実施方針等 | 利用客の利便性を図る施設を整備するとともに、まちづくりや地域づくりに効果があるバス停を整備する。 |
| 短期 (H21~23) | ○ |
| 中長期 | ⇒ |

| IV-③ | バス車内空間の改善 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | ベビーカーや荷物置き場など、多様な利用方法に対応できるよう、車内空間を改善する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 |
| 実施方針等 | 利用者の多様な利用方法に対応するため、既存バスの改良や新たなバスの導入を図る。 |
| 短期 (H21~23) | |
| 中長期 | ○ |

| | |
|-----------------|--|
| IV-④ | バスの乗降時間の短縮 |
| 施策事業の概要 | 乗降時間短縮のため後乗り前降りなどの乗降方法の見直しを行う。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 |
| 実施方針等 | 混雑時のバスの定時制確保や乗換え抵抗軽減のため、円滑に乗降できる方法を導入する。 |
| 短期 (H21~23) | |
| 中長期 | ○ |

| | |
|-----------------|--|
| IV-⑤ | 人にやさしいバスの導入 |
| 施策事業の概要 | ノンステップバスなどの低床バスを導入し、車両自体のバリアフリー化を図る。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市、栃木県) |
| 実施方針等 | 国の交通バリアフリー法に基づく整備目標(導入率30%)に向けて計画的に導入する。 |
| 短期 (H21~23) | ○各年:約20台 |
| 中長期 | ⇒ |

| | |
|-----------------|--|
| IV-⑥ | 環境にやさしいバスの導入 |
| 施策事業の概要 | アイドリングストップバスやハイブリッドバスなどの低公害車両を導入する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市、栃木県) |
| 実施方針等 | バスの車両入れ替えやノンステップバスの導入の際に低公害車両の導入を検討する。 |
| 短期 (H21~23) | |
| 中長期 | ○ |

| | |
|-----------------|--|
| IV-⑦ | ICカードの導入 |
| 施策事業の概要 | ICカード化することで、乗降時間の短縮と併せて、バスだけでなく鉄道などとも連携した公共交通の利用促進を図る。 |
| 実施主体 (関係部署等) | |
| 実施方針等 | 円滑な乗降と合わせ複数の公共交通で利用しやすいシステムを導入する。 |
| 短期 (H21～23) | |
| 中長期 | ○ |

V インフォメーション改善

| V-① | 鉄道駅インフォメーションの改善 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 多くのバス路線が集中するJR宇都宮駅西口で、乗り換えなどに便利な情報提供システムを構築する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市) |
| 実施方針等 | バス案内所の設置や路線図の設置などにより、分かりやすい情報の提供を図る。 |
| 短期 (H21~23) | ○ |
| 中長期 | ⇒ |

| V-② | 3社共通の系統番号の導入 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | 3社それぞれで設定しているバスの系統番号を統一し、利用者に分かりやすい行き先表示とする。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市) |
| 実施方針等 | 利用者に分かりやすい情報提供のため、運行する事業者に係らず、系統番号で行き先が判断できるシステムとする。 |
| 短期 (H21~23) | ○ |
| 中長期 | ⇒ |

| V-③ | バスの運行情報の提供 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | バスロケーションシステムや車内情報システム、MOCSなどを導入しバス運行情報を提供する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 (宇都宮市) |
| 実施方針等 | バス停や車内で、バスの待ち時間や乗換え情報を提供する。 |
| 短期 (H21~23) | |
| 中長期 | ○ |

VI 需要喚起策

| VI-① | モビリティ・マネジメントの実施 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | マイカーから環境にやさしい公共交通や自転車などへの利用転換を図る。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 宇都宮市 (バス事業者, 栃木県) |
| 実施方針等 | 平成19年度に選定した重点取組み路線において, かしこい車の使い方を考えるプログラムを実施するなど, マイカー利用者の意識転換を図る。 |
| 短期 (H21~23) | ○各年: 新規路線 (3路線) |
| 中長期 | ⇒ |

| VI-② | バス鉄道利用デーの推進 |
|-----------------|---|
| 施策事業の概要 | バス鉄道利用デーの取り組みを浸透させるとともに, 利用できる割引制度等を充実させることでバス鉄道の利用促進を図る。 |
| 実施主体 (関係部署等) | 栃木県 (バス事業者, 宇都宮市, 鉄道事業者) |
| 実施方針等 | これまでの実施内容に加え, 複数の公共交通が連携したサービス策などを検討する。 |
| 短期 (H21~23) | ○ |
| 中長期 | ⇒ |

| VI-③ | 【再掲】乗り継ぎ割引制度の導入 |
|-----------------|--|
| 施策事業の概要 | バスとバスや地域内交通等との乗り継ぎによる, 料金の割引制度を導入する。 |
| 実施主体 (関係部署等) | バス事業者 |
| 実施方針等 | 共通で運賃を支払えるICカードなどを導入し, 乗り継ぎの際の運賃割引制度を導入する。 |
| 短期 (H21~23) | |
| 中長期 | ○ |