

1. 施策の目的と目標

□目標とする交通環境	I. 誰もが移動しやすい交通環境を整備する	□目的	公共交通が利用しにくいクルマに依存しなくてはならない現状を改善して、市民や来街者など誰もが公共交通を利用しやすくすることにより、目的に応じて公共交通とクルマが共存できる交通環境の構築を目指す。			
□施策の体系	1 公共交通空白地域を改善する 2 幹線と支線により、効率的に目的地に移動できる公共交通を整備する 3 バスの利便性を向上する		4 公共交通の案内情報を充実する 5 公共交通へのアクセス手段を拡大する 6 渋滞を解消し公共交通も通りやすい幹線道路を整備する			
□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) 公共交通の年間利用者数	3391万人 (H18年)	3351万人 (H28年)	4200万人 (H30年)	80.7% ⇒ 79.8%	H23年以降 増加傾向
	(2) 都市計画道路の整備率	67.4% (H22年度)	70.8% (H28年度)	73.1% (H29年度)	92.2% ⇒ 96.9%	着実に増加
	(3) 交通での移動に関する市民満足指標 (参考) ・公共交通ネットワークの充実 ・道路ネットワークの充実 ・自転車のまち宇都宮の推進	32.3% 38.0% 30.8% (H24年度)	25.1% 39.1% 26.1% (H29年度)	45.9% 50.8% 41.2% (H29年度)	70.4% ⇒ 54.7% 74.8% ⇒ 77.0% 74.8% ⇒ 63.3%	—

2. 短期的施策事業における重点施策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 (一部未完了) △:一部未実施

施策事業名	事業主体	H28年度 実施状況	H29年度 当初予定	H29年度 実施状況	H29年度 評価	H30年度 当初予定
I-1-① バス路線の新設	バス事業者 宇都宮市	○社会実験路線今宮線の運行継続 ○石那田線の篠井ニュータウンへの一部延伸 ○「栃木県JAビル前」停留所の新設 ○益子線のベルモールへの一部延伸 ○JR宇都宮駅東側におけるLRTの導入と合わせたバスネットワーク再編の検討 →運行ルート、運行本数等の検討, バスネットワーク再編案の作成	○日光線・今市線の篠井ニュータウン経由へのルート変更(関東) ○白沢街道を経由する路線の共同停留所化(関東・東野) ○JR宇都宮駅東側におけるLRTの導入と合わせたバスネットワーク再編の検討 →バス事業者との協議・調整	○日光線・今市線の一部の篠井ニュータウン経由へのルート変更(関東) ○今宮線の運行内容の見直し(関東) ○白沢街道を運行する路線の共同停留所化(関東・東野) ○LRT導入に合わせたバスネットワーク再編の検討 →JR宇都宮駅東側におけるバス路線再編素案の作成 →駅西側におけるネットワークイメージの作成 →市内全39地区住民・周辺市町・LRT沿線企業への説明	◎ ◆既存路線である日光線・今市線の一部を篠井ニュータウン経由にルート変更するとともに、H27年度の社会実験路線である今宮線のJR雀宮駅までの延伸やオフピーク時における大通りの運行等の見直し(H30.4月変更)、白沢街道を運行する路線の共同停留所化を行うなど、バス路線の充実を図っている。 ◆バス路線再編の検討の中で、地域住民の意見を伺いながら、バス路線新設の検討を進めている。 ◇バス路線再編などの機会を捉えながら、LRTや地域内交通との適切な役割分担や市民ニーズ等を踏まえたバス路線の新設・拡充について検討を進める必要がある。	○今宮線の雀宮駅への延伸等の実施(4月)(関東) ○柳田街道運行路線一部便のルート変更の検討(JRバス) ○新設バス路線について関係機関と協議検討 ○LRTの導入と合わせたバスネットワーク再編の検討(駅東側・駅西側) →バス事業者との協議・調整
I-1-② 地域内交通の導入	地域住民 宇都宮市	○導入に向けた取組 →意識醸成・意向把握 ・アンケート調査の実施(城山など3地区) →運行内容の検討 ・検討組織の設置(姿川・清原南部) ・運行診断の実施(姿川・城山) ○導入地区における取組 →利用促進、運行効率化 ・目的施設の追加 ・特定日における臨時運行 →LRTや幹線バスと地域内交通の連携強化策の調査・検討 ○市街地における生活交通の導入 →意識醸成・意向把握 ・住民説明会の実施(石井など6地区) ・アンケート調査の実施(石井地区・峰地区) →運行内容の検討 ・検討組織の設置(石井地区)	○導入に向けた取組 →意識醸成・意向把握 →運行内容の検討 →試験運行:姿川など3地区 ○導入地区における取組 →利用促進、運行効率化 →モデル地区におけるバスと地域内交通の連携強化策の実施(利用環境整備・運賃負担軽減) ○市街地における生活交通の導入 →導入意向のある地区における検討の推進	○導入に向けた取組 →運行内容の検討 ・試験運行開始(清原南部、姿川) ○導入地区における取組 →利用促進、運行効率化 ・古賀志地区地域内交通の城山地区全域への拡大 ・雀宮地区地域内交通の導入自治会の拡大(7→8自治会) ・目的施設追加 ・特定日における臨時運行 ・運行診断の実施(清原、平石) →モデル地区におけるバスと地域内交通の連携強化(利用環境整備、運賃負担軽減策) ・地域運営組織との意見交換の実施 ○市街地における生活交通の導入 →意識醸成・意向把握 ・アンケート調査の実施(峰) ・住民説明会の実施(陽東、明保) →運行内容の検討 ・検討組織の設置(峰) ・運行形態等の検討(石井)	○ ◆H29年度末に郊外部全地区導入したことにより、郊外部の約9割の面積が地域内交通でカバーされ、公共空白地域の解消が図られている。 ◆既導入地区において目的施設を追加するなど、利便性向上に向けた地域の取組を積極的に支援することで、利用者は年々増加しており、日常生活の移動手段として地域に定着している。 ◆市街地における生活交通の導入については、検討意向のある地区において住民説明会を開催するとともに、より進捗している地区において検討組織を設置するなど、地域の実情に応じて検討を進めている。 ○ ◇引き続き、既導入地区における利便性向上や一部未導入地区の導入自治会の拡大に取り組むとともに、他の交通モードとの乗り継ぎポイントにおける待合環境の整備や運賃負担軽減策の実施など、公共交通のネットワーク化に重点を置いた取組を進める必要がある。 ◇市街地においても高齢化の進展に伴い、日常生活の移動手段の充実に対するニーズが高まっていることから、人口や施設の集積状況、道路状況などの地域特性に応じた生活交通を確保する必要がある。	○導入地区における取組 →利用促進、運行の効率化に向けた取組支援 →導入自治会の拡大に向けた取組支援 →モデル地区におけるバスと地域内交通の連携強化(利用環境整備、運賃負担軽減策) ○市街地における生活交通の導入 →検討意向のある地区における意識醸成・意向把握 →導入意向のある地区における検討の推進

施策事業名	事業主体	H28年度 実施状況	H29年度 当初予定	H29年度 実施状況	H29年度 評価	H30年度 当初予定
I-1-③ サイクル&ライド(サイ クル&バスライド)用駐 輪場の整備	バス事業者 栃木県 宇都宮市	○バス停付近 →「中戸祭」(国道119号) →「地藏前」(白沢街道) →「緑2丁目」(足利銀行緑町出張所駐 輪場の活用) ○鉄道駅周辺 →JR岡本駅西口市営駐輪場の供用開 始(7/1～)	○バス停付近 →民間施設駐輪場の活用1箇所	○バス停付近 →「JCHOうつのみや病院」(病院駐輪 場の活用)	◎ ◆バス停留所付近のサイクル&ライド用駐輪場の整備や付 近の民間施設駐輪場の活用により、公共交通の利用圏域 が拡大し、利用者の利便性向上が図られている。 ◇サイクル&ライド用駐輪場については、移動利便性の向 上に資するため、事業者管理地内の整備のほか、民間施 設の駐輪場の活用を拡大するとともに、利用者数の向上を 図るため周知を強化する必要がある。	○バス停付近 →「宝木」(中央女子高西側) →「平松町」(国道123号) →民間施設駐輪場の活用1箇所 →LRT停留場付近への駐輪場整備の 検討 →「バス路線マップ」や「まちかど情報 マップ」などを活用した情報発信
I-4-① 鉄道駅におけるインフォ メーションの改善	バス事業者 宇都宮市	○JR宇都宮駅 →有人案内の実施(西口2人,東口1人 体制/関東) →観光案内所でのバスマップ配布 →バス総合案内システムの運用・利用 方法等の周知(バスマップへの記載等)	○JR宇都宮駅 →バス乗り場への接近表示機の設置 (関東) →有人案内の実施 →観光案内所でのバスマップ配布 →バス総合案内システムの運用・利用 方法等の周知(バスマップへの記 載等)	○JR宇都宮駅 →バス乗り場(西口)への接近表示機の 設置(8箇所/関東/H30.3予定) →有人案内の実施(西口2人,東口1人 体制/関東) →観光案内所でのバスマップ配布 →バス総合案内システムの運用・利用 方法等の周知(バスマップへの記載等)	◎ ◆JR宇都宮駅におけるバス接近表示機の設置(H30.3予 定)や有人案内、観光案内所でのバスマップの配布、バス 総合案内システムの運用により、来訪者等の公共交通の利 便性向上が図られている。 ◇バスロケーションシステムや駅のバス乗り場へのバス接近 表示機について、全事業者への導入を進めるなど情報提 供を強化する必要がある。	○JR宇都宮駅 →有人案内の実施(関東) →観光案内所でのバスマップ配布 →バス総合案内システムの運用・利用 方法等の周知(バスマップへの記載等) →バス接近表示機の拡充に向けた検討
I-5-③ JR岡本駅周辺の整備	宇都宮市	○西口駅前広場整備 →西口駅前広場整備工事、電線類の 地中化工事 →西口駅前広場の供用開始(7/1～) →JR岡本駅西口市営駐輪場の供用開 始(7/1～)	○東口駅前広場整備 →東口駅前広場再整備工事、電線 共同溝整備工事	○東口駅前広場整備 →東口駅前広場再整備工事、電線共 同溝整備工事 ○西口駅前広場タクシー・バス乗り入れ →タクシー:H29.4～ →バス:H29.10～	◎ ◆タクシーやバスの西口駅前広場の乗り入れが開始され、 駅西側の鉄道利用者の駅へのアクセス性の更なる向上が 図られている。また、駅東側の鉄道利用者の利便性向上の ため、東口駅前広場のH30年度の整備完了を目指し、工事 を着実に進めている。 ◇鉄道利用者の利便性向上を図るため、引き続き、東口駅 前広場の再整備に取り組む必要がある。	○東口駅前広場整備 →東口駅前広場再整備工事、電線共 同溝整備工事 →東口駅前広場の整備完了
I-6-① 都市計画道路の整備	栃木県 宇都宮市	○用地取得、工事等 →国道119号(環状北道路) 国道408号(真岡宇都宮BP) 大通り(駒生ほか) 宇都宮水戸線(築瀬町) 鹿沼宇都宮線(下栗町) 産業通り(陽東・陽南) 宇都宮日光線(一条) 鶴田宝木線(鶴田町) みずほの通り(上籠谷町) 弁天通り(宝木本町/完了)	○用地取得、工事等 →国道119号(宇都宮環状北道路) 国道408号(真岡宇都宮BP) 大通り(駒生ほか) 宇都宮水戸線外1路線(築瀬町) 鹿沼宇都宮線(下栗町) 産業通り(陽東・陽南) 宇都宮日光線(一条) 鶴田宝木線(鶴田町) みずほの通り(上籠谷町)	○用地取得、工事等 →国道119号(宇都宮環状北道路) 国道408号(真岡宇都宮BP) 大通り(駒生ほか) 宇都宮水戸線外1路線(築瀬町) 鹿沼宇都宮線(下栗町) 産業通り(陽東・陽南) 宇都宮日光線(一条) 鶴田宝木線(鶴田町) みずほの通り(上籠谷町)	◎ ◆都市計画道路の整備について、用地交渉の難航により 一部遅れが生じている路線があるものの、道路改良や交差 点立体化などを着実に進め、慢性的な渋滞の緩和や交通 の安全性・利便性の向上等に寄与している。 ◇拠点や交通結節点を結ぶ道路など優先度の高い路線へ の重点的な投資を行いながら、引き続き都市計画道路の整 備を着実に進める必要がある。 ○◇都市計画決定したものの長期にわたり事業化に至ってい ない道路については、人口減少時代の到来などの社会環 境の変化により、計画決定当時の目的や必要性に変化が 生じていると考えられるため、都市の将来像や道路への ニーズ等を踏まえ、道路ネットワーク全体を検証し、見直し を検討する必要がある。	○用地取得、工事等 →国道119号(宇都宮環状北道路) 国道408号(真岡宇都宮BP) 大通り(駒生ほか) 宇都宮水戸線外1路線(築瀬町) 鹿沼宇都宮線(下栗町) 産業通り(陽東・陽南) 宇都宮日光線(一条) 鶴田宝木線(鶴田町) みずほの通り(上籠谷町)

3. 主な中期的施策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 (一部未完了) △: 一部未実施

施策事業名	事業主体	H28年度 実施状況	H29年度 当初予定	H29年度 実施状況	H29年度 評価	H30年度 当初予定
I-2-① 基幹公共交通の整備	宇都宮市	<p>○駅東側の整備に向けた取組 →駅東側区間の都市計画決定 →軌道運送高度化実施計画の国による認定(軌道事業の特許取得) →LRTデザインコンセプトの発表 →「基幹公共交通検討委員会」等の開催</p> <p>○市民理解促進の取組 →沿線地区説明会、オープンハウス等の開催 →広報紙や新聞広告、リーフレットの新聞折込による情報発信 →映像資料の公開(LRT事業・デザインコンセプト)</p> <p>○駅西側の導入に向けた取組 →基礎調査の実施(LRTの整備区間の検討、課題の抽出、LRT導入後の交通ネットワークの検討など)</p>	<p>○駅東側整備に向けた取組 ○整備に向けた取組 →「LRT車両部会」開催 →「LRTデザイン部会」開催 →「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」開催 →優先整備区間の工事施行認可の申請、都市計画事業認可の申請</p> <p>○市民理解促進の取組 →「交通未来都市 うつのみや」に係る広報活動の展開 →事業説明会及びオープンハウス開催</p> <p>→地権者等への個別説明 →出前講座の実施</p> <p>○駅西側の整備に向けた取組 →LRT導入にかかる課題対応策の検討 →整備概要の取りまとめ</p>	<p>○駅東側の整備に向けた取組 →「車両設計事業者選定委員会」開催 →「LRT車両部会」開催 →「LRTデザイン部会」開催 →「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」開催 →工事施行認可申請 →都市計画事業認可申請</p> <p>○市民理解促進の取組 →広報紙やケーブルテレビを活用した情報発信 →移動型オープンハウスの開催 →常設型オープンハウス「交通未来都市うつのみやオープンハウス」の設置 →市民説明会の実施(市内全39地区) →事業説明会の実施(LRT沿線5地区)</p> <p>→沿線企業説明会の実施 →地権者等への個別説明 →富山市へのLRT体験見学会の実施(LRT沿線5地区) →出前講座の実施</p> <p>○駅西側の整備に向けた取組 →LRT導入にかかる課題対応策の検討(LRTの整備区間、道路空間の再編、LRT導入後の交通処理、停留場の配置、交通結節機能の検討など) →整備概要・概算事業費の検討</p>	<p>◎</p> <p>◆優先整備区間であるJR宇都宮駅東側について、H29年10月に「工事施行認可」を申請するとともに、同年12月に「都市計画事業認可」を申請するなど、整備に向けた取組を着実に進めている。</p> <p>◆LRT事業の市民理解の促進については、移動型のオープンハウスに加え、常設型の情報発信拠点「交通未来都市うつのみやオープンスクエア」の設置や富山市へのLRT体験の開催など、「双方向の取組」を進めるとともに、「幅広い情報発信」として、広報紙の連載に加え、市民のロコミによる情報発信に向けた取組である市民応援団「team NEX T」等により関心を喚起するなど、様々な取組により市民理解の促進を図っている。</p> <p>◆駅西側のLRT整備については、桜通り十文字からの更なる延伸を含めたLRTの整備区間やLRT導入後の交通処理、道路の勾配等を踏まえた停留場の配置、鉄道やバスとの連携など、様々な導入課題の検討を行い、概算事業費を含む整備概要の取りまとめを進めるなど、導入に向けた取組を着実に進めている。</p> <p>◇駅東側について、平成34年3月の開業を目指し、引き続き用地取得や工事、車両設計等を進めるなどLRT整備事業の着実な推進に取り組むとともに、工事情報をはじめLRT事業に関する情報を正確に発信するなど、更なる市民理解の促進に取り組む必要がある。</p> <p>◇駅西側については、早期の整備に向けて、引き続き国や県、交通事業者等との協議・調整を行いながら、マイクロ交通シミュレーションによる交通処理の詳細検討を行うとともに、LRTの事業化に向けた詳細検討を進める必要がある。</p>	<p>○駅東側の整備に向けた取組 →用地測量、用地取得の実施 →鬼怒川橋梁や車両基地等の工事の実施 →「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」開催 →「LRT車両部会」開催 →「LRTデザイン部会」開催 →「車両設計認可」申請</p> <p>○市民理解促進の取組 →LRT事業に係る広報活動の展開 →事業説明会の実施 →移動型・常設型オープンハウスでの情報提供 →地権者等への個別説明 →出前講座の実施 →富山市へのLRT体験見学会の実施</p> <p>○駅西側の整備に向けた取組 →LRTの事業化に向けた施設整備計画や交通処理、運行計画等の検討 →国・県・警察、交通事業者、沿線商店街との協議・調整</p>
I-2-② 幹線公共交通の整備	バス事業者 宇都宮市	<p>○JR宇都宮駅東側におけるLRTの導入と合わせたバスネットワーク再編の検討【再掲】 →運行ルート、運行本数等の検討、バスネットワーク再編案の作成</p>	<p>○JR宇都宮駅東側におけるLRTの導入と合わせたバスネットワーク再編の検討【再掲】 →バス事業者との協議・調整</p>	<p>○日光線・今市線の一部の篠井ニュータウン経由へのルート変更(関東)【再掲】 ○白沢街道を運行する路線の共同停留所化(関東・東野)【再掲】 ○LRT導入に合わせたバスネットワーク再編の検討【再掲】 →JR宇都宮駅東側におけるバス路線再編案の作成 →駅西側におけるネットワークイメージの作成 →市内全39地区住民・周辺市町・LRT沿線企業への説明</p>	<p>◎</p> <p>◆幹線バスの整備については、LRTの導入と合わせた駅東側の「再編素案」や駅西側の「ネットワークイメージ」を取りまとめ、市民や沿線企業等の意見を踏まえながら、運行本数や運行時間帯などの幹線バス路線の整備に向けた検討を着実に進めている。</p> <p>◇引き続き、バス事業者と協議しながら、バス路線再編の中で幹線バスの運行サービスの充実について具体的な検討を進める必要がある。</p>	<p>○LRTの導入と合わせたバスネットワーク再編の検討(駅東側・駅西側)【再掲】 →バス事業者との協議・調整</p>

<p>I-2-③ トランジットセンターの整備</p>	<p>宇都宮市</p>	<p>○駅東側 →施設整備の検討(各交通との結節の考え方, 施設規模, 既存施設の活用等) ○駅西側 →LRT導入と合わせた交通結節機能の検討</p>	<p>○駅東側 →(仮称)平出町停留場交通広場(新4号国道周辺トランジットセンター)等の設計 →清原工業団地トランジットセンター付帯施設等の設計 →ベルモール周辺トランジットセンターにおける施設管理者との協議・調整 ○駅西側 →LRT導入と合わせた交通結節機能の検討</p>	<p>○駅東側 →(仮称)平出町停留場交通広場(新4号国道周辺トランジットセンター)等の設計 →清原工業団地トランジットセンター付帯施設等の設計 →ベルモール周辺トランジットセンターにおける施設管理者との協議・調整 ○駅西側 →「桜通り十文字付近」「東武宇都宮駅付近」における導入機能や配置計画の検討</p>	<p>◎ ◆駅東側において、新たに整備する(仮称)平出町停留場, 清原工業団地について, 交通結節機能のほか, 賑わいや交流のための広場の整備など, 施設計画の検討を着実に進めている。 ◆駅西側については, 乗り継ぎ需要の多い「桜通り十文字付近」「東武宇都宮駅付近」における交通結節機能について, 周辺の土地利用状況を踏まえ, 導入機能や配置計画の検討を着実に進めている。 ◇引き続きトランジットセンターの設計等に取り組むとともに, 賑わいや交流の創出のための広場などの整備についても検討を進める必要がある。</p>	<p>○駅東側 →用地測量, 用地取得の実施 →トランジットセンター付帯施設の設計(新4号国道周辺, 清原工業団地) ○駅西側 →施設整備計画の検討</p>
<p>I-3-⑨ ICカードの導入</p>	<p>バス事業者 LRT運営会社 宇都宮市</p>	<p>○導入に向けた取組 →サービス・システムにかかる宇都宮ICカード導入検討協議会における調整 →全国相互利用カードの片利用の実現に向けた調整 →導入機器・運用の整理, 概算費用の算出</p>	<p>○導入に向けた取組 →全国相互利用カードの片利用の実現に向けた交通事業者との調整 →LRTの運賃収受方法の検討</p>	<p>○導入に向けた取組 →乗り継ぎ割引や行政サービスとの連携などICカードで提供するサービス内容や運用の検討 →バスの中乗り前降り方式導入に向けた道路支障物件の調査, 道路管理者との協議 →全国相互利用カードの片利用の実現に向けた交通事業者との調整 →LRTの運賃収受方法の検討</p>	<p>△ ◆片利用の実現に向けた協議に時間を要しシステム開発の着手が遅れているものの, LRTやバスの乗り継ぎ割引のサービス内容や高齢者外出支援事業等の行政サービスの提供など前倒しで検討が可能なものについては検討を進め, H30年度に予定するICカードの開発の円滑化を図っている。 ◇交通ICカードのバスへの早期導入を図るため, 引き続き, 片利用の実現に向けた交通事業者との調整を行うとともに, サービスやシステム等の導入計画を固める必要がある。</p>	<p>○導入に向けた取組 →交通事業者におけるシステム・機器の設計・開発に対する支援 →全国相互利用カードの片利用の実現に向けた交通事業者との調整 →LRTの運賃収受方法の検討</p>

4. 施策の評価

< I - 1 > 公共交通空白地域の改善

【成果】

・郊外部全13地区で15路線の地域内交通が運行されたほか、社会実験やバス事業者によるバス路線の新設・拡充により、公共交通空白地域が改善するとともに、延べ30か所におけるサイクルアンドライド用駐輪場の整備により、公共交通の利用圏域が拡大している。

【課題】

・雀宮地区や清原地区の一部に地域内交通の未導入自治会が存在するほか、市街地においても高齢化の進展に伴い、通院や買い物などの日常生活の移動手段の充実に対するニーズが高まっていることから、居住人口や目的施設の集積状況、道路状況などの地域特性に応じて、バス路線の整備や生活交通の確保が必要である。

・サイクルアンドライド用駐輪場については、移動の利便性向上に資するため、事業者管理地内の整備のほか民間施設の駐輪場の活用を拡大するとともに、利用促進を図るため周知を強化する必要がある。

< I - 2 > 幹線と支線により効率的に目的地に移動できる公共交通の整備

【成果】

・駅東側LRTの工事施行認可申請や駅西側LRTの整備概要の取りまとめに向けた検討など、「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成に不可欠な東西基幹公共交通の整備が着実に進められている。

・LRTの整備と合わせた駅東側の「バス路線再編素案」や駅西側の「再編イメージ」を取りまとめ、幹線・支線バスの整備について交通事業者と検討を進めるとともに、LRTのトランジットセンターの設計に着手するなど、輸送力と定時性に優れた鉄軌道を軸とした階層性のある公共交通ネットワークの構築を着実に進めている。

【課題】

・乗り継ぎ割引については、乗務員の負担増による安全性への影響などにより都心循環線「きぶな」などの一部でのみ実施しているところであるが、本市が進める階層性のある公共交通ネットワークにおける乗り継ぎ抵抗の低減を図るため、実現に向けて取り組む必要がある。

・乗り継ぎダイヤの調整や乗り継ぎバス停位置の最適化については、LRTを基軸とする公共交通ネットワークを構築する中で、定時性に優れたLRTに接続するバスや運行に柔軟性のある地域内交通のバスへの接続についても検討を進める必要がある。

< I - 3 > バスの利便性の向上

【成果】

・乗降時間の短縮等に資する交通ICカードの早期導入や交通ICカードの導入と合わせたバスの「中乗り・前降り」への移行に向けた調整を着実に進めているほか、バス停上屋等の整備、国道123号等のバス停の統合、新幹線最終ダイヤと合わせた深夜バスの運行や免許センター等への直通バスの運行、ノンステップバスの導入による車内空間の改善などにより、バスの利便性の維持・向上が図られている。

【課題】

・バス停上屋については、毎年着実に整備を進めているものの整備可能な箇所は限定されつつあるため、整備手法を検討する必要がある。

・複数バス停の位置や名称の統合については、大通りや郊外部における実施に向けて、運行本数や走行環境、費用対効果、バス路線の再編の状況等を考慮しながら検討を進める必要があり、ニーズに応じた運行については、需要や乗務員の確保を図りながら、サービス向上に向けて拡充する必要がある。

・定時性・速達性の向上については、公共車両優先システム（PTPS）の導入などに取り組んできたが、交差交通の処理や費用対効果などの課題があり、一部路線への導入に留まっている状況にあることから、その向上に向けた手法について検討する必要がある。

5. 施策の方針

< I - 1 > 公共交通空白地域の改善

・LRTやバス、地域内交通の適切な役割分担に基づき、バス路線再編等による新設や既存路線のルート見直しに取り組むとともに、郊外部における地域内交通の未導入自治会への運行拡大や市街地におけるそれぞれの地域特性を踏まえた生活交通の導入に向けて、地域と行政が一体となって取り組む。

・LRTのトランジットセンターや停留場付近、バス停付近において、民間施設の駐輪場の活用や道路改良事業と合わせて、サイクルアンドライド用駐輪場の整備を進め、公共交通の利用圏域の拡大を図るとともに、電子媒体を活用した駐輪場の周知に取り組む。

< I - 2 > 幹線と支線により効率的に目的地に移動できる公共交通の整備

・駅東側のLRT整備について、引き続き用地取得や工事、車両設計などを推進するとともに、工事情報はじめとするLRT事業に関する情報を正確に発信するなど、更なる市民理解の促進に取り組みながら、平成34年3月の開業を目指す。

・駅西側のLRT導入について、国や県・警察、交通事業者、沿線商店街等と協議・調整を行いながら、施設整備計画や交通処理、運行計画などの詳細検討を行うなど、事業化に向け取り組み、早期整備を目指す。

・LRTの整備と合わせたバス路線の再編についてバス事業者とともに具体的な検討を進めるとともに、交通結節機能の強化や交通ICカードを活用した乗り継ぎ割引など、ハード・ソフト両面から乗り換えをスムーズにする施策事業に取り組む。

< I - 3 > バスの利便性の向上

・引き続き、交通事業者と行政が連携しながら、トランジットセンター整備や道路改良と合わせたバス停上屋等の整備を進める。

・LRTやバス等で共通に利用でき、Suica・PASMOなどでも地域の公共交通を利用できる交通ICカードの早期導入とバスの「中乗り・前降り」への移行に取り組む。

・定時性や速達性、乗り継ぎ利便性、分かりやすさ、運行頻度の増加などのバスの総合的なサービス向上について、バス路線の再編を進める中で、道路管理者や交通管理者、交通事業者などの関係機関と連携しながら検討を進める。

< I - 4 > 公共交通の案内情報の充実

〔成果〕

・関東自動車におけるバスロケーションシステムの全路線への導入やJR宇都宮駅のバス乗り場へのバス接近表示機の設置、有人案内の実施、各バス事業者におけるインターネットを活用した時刻表・運賃・経路等の情報提供などにより、鉄道駅における案内の充実や情報のアクセス性の向上が進められている。

〔課題〕

・バスロケーションシステムや駅のバス乗り場へのバス接近表示機について全事業者への導入を進めるなど情報提供を強化する必要がある。
・3社共通系統番号については、事業者間のバス乗り場や行先番号の調整、方向幕や配布物の更新費用への対応などの課題があるものの、利用者の分かりやすさの向上のため具体化に向けて取り組む必要がある。

< I - 5 > 公共交通のアクセス手段の拡大

〔成果〕

・雀宮駅について、東口広場や西口広場の整備により、バスバースやタクシープール、乗降場、駐車場、駐輪場が整備され、駅へのアクセス性の向上が図られている。
・岡本駅について、西口駅前広場へのバスやタクシーの乗り入れにより同駅へのアクセス性が更に向上されており、東口駅前広場についても再整備に着実に取り組んでいる。
・上野東京ラインの開業により、東京駅や東海線沿線へのアクセスの向上が図られている。

〔課題〕

・本市が目指す階層性のある公共交通ネットワークの構築に当たっては、輸送力と定時性に優れた鉄軌道へのアクセスの強化が重要であることから、鉄道駅やトランジットセンターについて、LRTの整備やバス路線の再編と整合を図りながら周辺のまちづくりと一体となった交通環境の整備を進める必要がある。

< I - 6 > 幹線道路の整備

〔成果〕

・地域高規格道路や主要地方道、幹線道路について、用地取得や道路改良、交差点立体化などを着実に進めており、地域間交通の円滑化や交通の安全性・利便性の向上が図られている。

〔課題〕

・都市計画決定したものの長期にわたり事業化に至っていない道路については、人口減少時代の到来などの社会環境の変化により、計画決定当時の目的や必要性に変化が生じていると考えられるため、都市の将来像や道路へのニーズ等を踏まえ、道路ネットワーク全体を検証し、見直しを検討する必要がある。

< I - 4 > 公共交通の案内情報の充実

・バスロケーションシステムやバス接近表示機の更なる拡充、アプリなどのインターネット技術の活用による運行情報へのアクセス性向上を図ることで、バス待ちストレスを軽減し、安心してバスを利用できる環境を整備する。
・バス系統やバス停の共通ナンバリングの導入など、交通事業者が連携して利用者に分かりやすい情報提供に取り組む。

< I - 5 > 公共交通のアクセス手段の拡大

・岡本駅の東口駅前広場の平成30年度の整備完了を目指す。
・LRTの整備やバス路線の再編と合わせ、多様な交通手段の結節点であるトランジットセンターの整備やLRT停留場・バス停付近への駐輪場の整備を進める。

< I - 6 > 幹線道路の整備

・長期未着手都市計画道路の見直しに向けた検討を進めるとともに、拠点や交通結節点を結ぶ道路などの整備優先度の高い路線への重点投資を行いながら、引き続き都市計画道路や地域の幹線道路の整備を進める。

※ 施策の評価及び施策の方針については、本資料及び別紙1-4「短期的施策事業個票」に基づき作成