

平成20年10月9日

第二回バスシステム検討委員会提出資料

バスシステム検討委員会 提案事項詳細検討

関東自動車株式会社

バスシステム委員会への関東自動車株式会社の提案

	委員会を進める中で何をすべきか	具体例	進め方 (ワーキンググループ)	
ニーズ情報	<ul style="list-style-type: none"> ■ ニーズの把握・分析 <ul style="list-style-type: none"> ・域内交通ニーズ (支線バス、コミュニティ系) ・域間交通ニーズ (基幹バス、準基幹バス) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関東として把握しているニーズ ■ 今後ニーズを広範囲に集めていく <ul style="list-style-type: none"> ・地域アンケート ・乗り込みアンケート ・バスモニター ・グループディスカッション 	<p>行政との連携によるニーズの充足</p> <p>地域全体のニーズ</p> <p>部分的・質的ニーズ (環境・少子高齢化・まちづくりへの貢献)</p> <p>ネットワークの方向性</p> <p>周辺領域 (利用者目線・走行環境・車両)</p>	
ネットワークの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 宇都宮市が目指す公共交通ネットワークの将来イメージをバスで実現するための方策 ■ 模範事例の学習 <ul style="list-style-type: none"> ・連節バス (藤沢・幕張) ・活性化事例 (伊予鉄・山梨交通・函館バス) ・複数交通モードのコラボレーション (行政主導型:盛岡市) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 路線にメリハリをつける <ul style="list-style-type: none"> ・基幹バス (連節バス)+支線バス+コミュニティ系 (循環バス+乗合タクシー) ・交通結節点の整備 (乗換抵抗の低減) ・目的及びニーズに応じた直通バス ・深夜バス ・レイニーバス 	<p>路線ネットワークWG</p>	
周辺領域	利用者目線	<ul style="list-style-type: none"> ・バスサービスの理解促進とバスによる地域への情報発信 ・バス待ち環境の改善 ・バスの使いやすさの向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・インフォメーション改善 ・ハイグレードバス停導入検討 ・C&BR導入拡大と効果検証 ・バスロケの必要性確認 ・(ICカード) 	<p>顧客満足度向上WG</p> <p>IT化WG</p> <p>ICカードWG</p>
	走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性・定時性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> ・専用レーン ・PTPS ・歩車分離信号 ・JR宇都宮駅西口ターミナルへの提案 (横断歩道・一般車乗入対策) 	<p>走行環境WG</p>
	車両	<ul style="list-style-type: none"> ・少子高齢化対策 ・輸送キャパシティの拡張 ・環境対策 ・乗降時間短縮化 	<ul style="list-style-type: none"> ・低床化車両の推進 ・連節バスの検討 ・ハイブリッド車両・CNG車両 ・後乗り前降りの検討 	<p>車両WG</p>

(注) ・具体的に何をするかによって複数のWGを跨ぐことがあるため、WG間の意見調整は十分に留意する必要がある
 ・各WGにて、時間のかけ方、行政・事業者・利用者の役割分担(資金負担を含む)を検討する必要がある

バスシステム検討委員会提案事項の詳細検討

はじめに P4
1. ニーズ情報のくみ上げ P5
①アンケート	
②バスモニター	
2. ネットワークの方向性 P12
前提	
①基幹バス・交通結節点整備	
②直通バス	
③深夜バス	
④レイニーバス	
3. 利用者目線(インフォメーション・利便性向上策) P22
①バスロケ	
②インフォメーション	
③サイクル&バスライド	
4. 走行環境 P26
①専用・優先レーン	
②PTPS	
③歩車分離信号	
④JR宇都宮駅西口ターミナルへの一般車・タクシーの進入規制	
5. 車両 P27
①低床化車両の推進(バリアフリー法に基づく補助金要請)	
②連節バス	
③ハイブリッド車両、CNG車両	

はじめに

我々が提案する「宇都宮市を中心とする公共交通ネットワーク」は、全てバスでの総合ネットワークである。全てバスでないと成り立たないシステムであり、他の交通システムとの複合的組み合わせは機能しない。他の交通システムとの複合的組み合わせではバス路線は大幅な赤字に転落するため、バスは全面撤退に追い込まれる。

1. ニーズ情報のくみ上げ

当社独自にニーズ情報を調査しているが、範囲が限定的であるため、行政主導型により広範囲にわたるニーズ情報の調査が必要である。ニーズ情報無しにバス事業者、行政の独自判断による各種施策推進は避けるべきである。

当社独自に実施したニーズ情報調査の結果

①アンケート

(1)実施済みアンケート結果

A)戸祭台循環乗込みアンケート(詳細は別紙)

回答者要望事項要旨

- ・バスの遅れについて約80%が遅れていると感じており、うち約30%が我慢できる範囲を超えていると回答
- ・サイクル&バスライドについては、坂が多い・バス停間隔が短い地区であり要望は少ないと予想していたが、約20%が欲しいと回答した
- ・ノンステップバスは70%が賛成と回答
- ・バスロケについては90%が賛成と回答

B)駒生鶴田地区住民アンケート

回答者要望事項要旨

- ・サイクル&バスライドについては、平坦な地区であり、バス停までの距離が遠い地域が広く、要望は高いと予想したとおり、約50%が賛成と回答した
- ・ノンステップバスは80%が賛成と回答
- ・バスロケについても80%が賛成と回答

上記アンケート結果の集計と改善のための要検討事項をまとめた資料を委員会・WGに提出する

(2)新規実施(緑町)の状況

自治会長経由回覧板にてアンケート配布、自治会経由で回収

8月中の回収をメドに依頼済み

上記2つの方法と自治会経由で実施した場合の回収率を確認し、行政主導でのアンケート実施の必要性を委員会に要請する

アンケート結果に基づく住民の要望事項については、要検討事項として上記2つと同様に委員会に提出する

戸祭台循環線利用者に対するアンケートの分析結果の要点及び対応施策

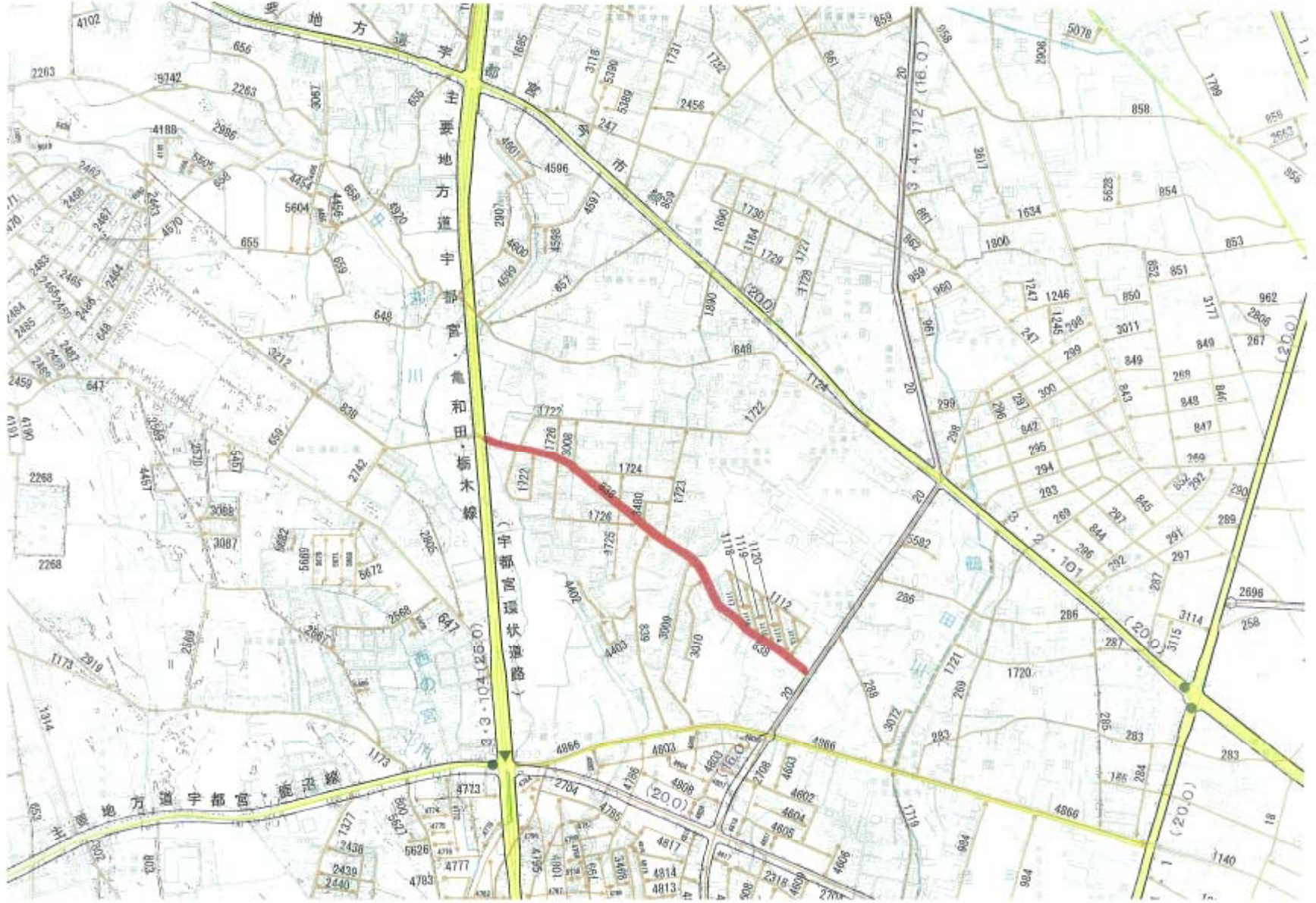
調査目的	戸祭台循環線利用者の属性・利用動向把握・改善案の抽出
調査対象	戸祭台循環線の「下戸祭二丁目～戸祭台三号」間の乗降客
調査方法	自記式アンケートの車内での調査員による配布
回収方法	郵送及び、車内回収BOXによる回収
調査期間	2007年11月15日～2007年11月18日
配布枚数	447枚
回答者数	209人（返信率 46.8%）

アンケート回答者プロフィール									
1週間に2回以上利用する30歳以上の女性の意見中心									
アンケート分析結果	要検討事項								
<p>バス運行定時性の満足度 回答者の約80%がバスが遅れて運行していると感じている。 （「不満である」との回答は約30%を占めている。）</p>	<p>幹線道路への合流に伴う道路渋滞の緩和 →PTPSの導入</p> <p style="text-align: right;">走行環境WG</p>								
<p>快適性・利便性向上施策 バスロケーションシステム導入については約90%が賛成している。 また導入賛成意見には、導入されれば利用回数が増えると答えた利用者が約30%を占めた。 ノンステップバス導入については約70%が賛成している。</p>	<p>バスロケーションシステム導入推進</p> <p style="text-align: right;">顧客満足度向上WG</p> <p>ノンステップバス導入推進 →走行環境にあったノンステップ車両（小型ノンステップバス）が必要 車両・顧客満足度向上WG</p>								
<p>サイクル&バスライド 駐輪場整備については、約20%が賛成している。</p>	<p>戸祭台の坂道の多い地形や、回答者の約80%が停留所から300m以内に住んでいるという結果にも係わらず、整備賛成意見は20%もあった。</p> <p style="text-align: right;">顧客満足度向上WG</p>								
<p>インフォメーション バスに関する発信してほしい情報</p> <table border="0"> <tr> <td>バスの運行状況に関するもの</td> <td>約30%</td> </tr> <tr> <td>バス路線に関するもの</td> <td>約30%</td> </tr> <tr> <td>所要時分に関するもの</td> <td>約20%</td> </tr> <tr> <td>運賃に関するもの</td> <td>約10%</td> </tr> </table> <p>バス以外の発信してほしい情報 沿線の商業・広告情報、イベント情報が約40%を占める。</p>	バスの運行状況に関するもの	約30%	バス路線に関するもの	約30%	所要時分に関するもの	約20%	運賃に関するもの	約10%	<p>バスロケーションシステムの導入推進 自社路線図の作成配布 通過時刻表の作成配布 運賃検索システムの導入</p> <p>沿線・市内の商業施設のチラシ等を車内へ掲示</p> <p style="text-align: right;">顧客満足度向上WG</p>
バスの運行状況に関するもの	約30%								
バス路線に関するもの	約30%								
所要時分に関するもの	約20%								
運賃に関するもの	約10%								

鶴田町、駒生 地区の住民に対するアンケートの分析結果の要点及び対応施策

調査目的	鶴田町、駒生地区 在住者の属性・利用動向把握・改善案の抽出
調査対象	鶴田町、駒生一丁目・駒生二丁目在住者
調査方法	自記式アンケートのポスティングによる配布
回収方法	郵送
調査期間	2007年11月16日～2007年11月20日
配布枚数	2,000枚
回答者数	471人（返信率 23.6%）

アンケート回答者プロフィール	
1週間に1回未満の利用頻度で30歳以上の女性の意見中心	
アンケート分析結果	要検討事項
<p>バスを利用しない理由 「自家用車を利用する」という意見（約32%）に次いで多かった回答が、「バス停まで遠い」（約22%）</p>	<p>現状、この地区内に入る路線は無いので、小型バスが運行可能なルートを探索・検討する。 →地区内中心部住宅地に乗り入れ可能な道路の整備（別紙参照）</p> <p style="text-align: right;">ニーズ情報・路線ネットワークWG</p>
<p>自家用車で送迎をしている、されている理由 まだバス利用時の重視点 大部分が運行回数や停留所までの距離と回答しているのに次いで、「乗換えなしで目的地まで行きたい」という意見も約20%を占めていた。</p>	<p>ニーズに合わせた路線を新設する。 →更に詳細な調査が必要</p> <p style="text-align: right;">ニーズ情報・路線ネットワークWG</p>
<p>快適性・利便性向上施策 バスロケーションシステム導入については約80%が賛成している。 また導入賛成意見には、導入されれば利用回数が増えると答えた利用者が約27%を占めた。</p> <p>ノンステップバス導入については約80%が賛成している。 また導入賛成意見には、導入されれば利用回数が増えると答えた利用者が約23%を占めた。</p> <p>サイクル&バスライド 駐輪場整備については、約50%が賛成している。 また整備賛成意見には、整備されれば利用回数が増えると回答している方が約66%を占めた。</p>	<p>バスロケーションシステム導入推進 顧客満足度向上WG</p> <p>ノンステップバス導入推進 車両・顧客満足度向上WG</p> <p>サイクル&バスライド 駐輪場整備推進 回答者の住まいから停留所までの距離は、300m以内と300m以上とでほぼ半数の比率であったので、駐輪場整備には効果があると思われる。 顧客満足度向上WG</p>



1. ニーズ情報のくみ上げ

②バスモニター

(1)第一期モニターの提言内容(詳細別紙)

(2)第二期モニターの状況

7月20日締め切りで第二期モニター募集を実施

10名選任し、9月中旬に第1回のモニター会議を実施予定

第1期・バスモニターからの提言

モニター委嘱人数	11名（男 5名 女 6名）
モニター応募総数	117名
募集方法	新聞・バス車内広告・ホームページ告知
応募方法	葉書応募・eメール応募
モニター期間	平成19年11月から平成20年9月
モニター会議数	4回（3ヵ月毎に開催）

モニターの年齢構成・・・10代（1名）20代（2名）30代（4名）40代（2名）60代以上（2名）	
モニター委嘱条件・・・当社バスを継続的に利用しており、且つ、路線系統別に分布させた人選	
モニター提言項目	モニター提言内容
1、関東自動車のエコ対策関連について	<p>バイオディーゼル車やハイブリッド車両の導入も検討すべきである。</p> <p>*他県の事例では、行政との共同歩調にて推進しており前向きさが必要と思う。</p> <p style="text-align: right;">車両・顧客満足度向上WG</p>
2、関東自動車の車両（路線バス）に関して	<p>バリアフリー法をクリアする為にも行政補助を更に活用し1台でも多くの低床車両を確保すべきだ。</p> <p style="text-align: right;">車両・顧客満足度向上WG</p>
3、運行する道路環境に関して	<p>①バスレーン（専用レーン・優先レーン）に関する実態面を詳細に調査し、行政（警察）等との連携による本来目的であるレーン確保を行うべきである。 *公共交通機関としての「安全性」「定時性」確保の観点からバスレーンの適用道路を拡大（延伸）する可能性を働きかけるべき。</p> <p>②公共車両優先システム（PTPS：於・白沢街道）を導入し一定の効果が出ているとの説明だが、警察との情報交換を密に行い効果の相互確認を行うと共に、他の路線への導入も進めるべき。</p> <p>③交差点の右折レーンや信号状況や車線変更のゼブラゾーンについては、事故防止の観点から運転当事者である乗務員からの情報を分析し改善（要請）を行う事が必要。</p> <p style="text-align: right;">走行環境WG</p>
4、JR宇都宮駅西口ロータリーに関して	<p>歩行者（バス利用者）の安全面から一般車両（タクシーを含め）の構内乗り入れについては一定の規制を求めるべき（全面的が不可であれば時間帯の対応を含め）</p> <p style="text-align: right;">走行環境WG</p>

<p>5、バス乗り場案内（インフォメーション関係）に関して</p>	<p>他県からの来訪者はバス乗り場に関する案内表示や行き先に関する情報が「分かりづらい」との不満があり、観光地の玄関としての機能整備が必要。 *バス事業者のみならず市役所・栃木県との協働で進めるべきだ *ペDESTリアン・デッキに案内表示装置があるが改良が必要ではないか *インフォメーションに関しては駅前全体を見直しするくらいの気構えが欲しい （市役所や栃木県として）</p> <p style="text-align: right;">顧客満足度向上WG</p>
<p>6、バスのIT化に関して</p>	<p>①関東自動車では「バスロケ・システム」の導入を検討しているが、広く市民にPRし対象路線を拡大する方針で進んで欲しい。</p> <p>②都内では、ICカードが主流であり近い将来の導入検討をお願いしたい。</p> <p style="text-align: right;">顧客満足度向上WG IT化WG・ICカードWG</p>
<p>7、運行経路に関して</p>	<p>従来の運行経路に拘る事無くバスを必要としている市民の要望を把握して斬新な系統の新設も必要ではないか（特にシルバー層を対象とした補助対象路線となる場合でも）</p> <p style="text-align: right;">顧客満足度向上WG</p>
<p>8、その他</p>	<p>燃料高騰により、バス利用者が増える可能性があり現在進めている「サイクル&バスライド」は効果的と思えるのでバス利用者の為にも設置箇所は出来る限り増やすべきである。</p> <p style="text-align: right;">顧客満足度向上WG</p>

2. ネットワークの方向性(前提)

我々が提案する「宇都宮市を中心とする公共交通ネットワーク」は、全てバスでの総合ネットワークである。全てバスでないと成り立たないシステムであり、他の交通システムとの複合的組み合わせは機能しない。他の交通システムとの複合的組み合わせでは、バス路線は大幅な赤字に転落するためバスは全面撤退に追い込まれる。

①東口

- A) 橋梁架設等を踏まえ、JR宇都宮駅～芳賀工業団地間に路線バスが必要か否か検証が必要。
- B) バス事業者にとって適正収支バランスが担保出来ることの検証が必要。

②西口

A) 乗換

- 1. 乗換に対する乗客の抵抗感は極めて強いものと推測される。乗換に関して乗客の合意形成が必要である。
- 2. 乗換に関する乗客の合意形成が出来た場合には、次のステップとしてインフラ整備が必要であるが、事業者単独では不可能である。インフラ整備に関する行政の全面的財政支援が必要である。
- B) 既存バス路線に比し、乗客にとって利便性が向上することの検証・確認が改めて必要である。バス事業者・行政の独自判断による推進は避けるべきで、乗客の意見聴取等を通して行われるべきである。

③車両

- A) 通常車両の使用を基本とする。連節バスはあくまで関東自動車提案している全体像のうちごく一部の機能を担うに過ぎない。
- B) 各種施策実施後、下記の点の確認を行い、最終ステージにおいて連節バス導入の可否を決定する。
 - 1. 通常車両では対応限界を超えている状況に至っていること。
 - 2. 経済合理性から明らかに優れていること。
 - 3. 車両が高額なため、行政が応分の負担を行うこと。

④段階的に実施・検証を繰り返しながら利便性向上の検証を行い進めること。

※下記する「基幹バス・交通結節点整備」はあくまで上記①～④の全てが確認された場合にのみ限定した案である。

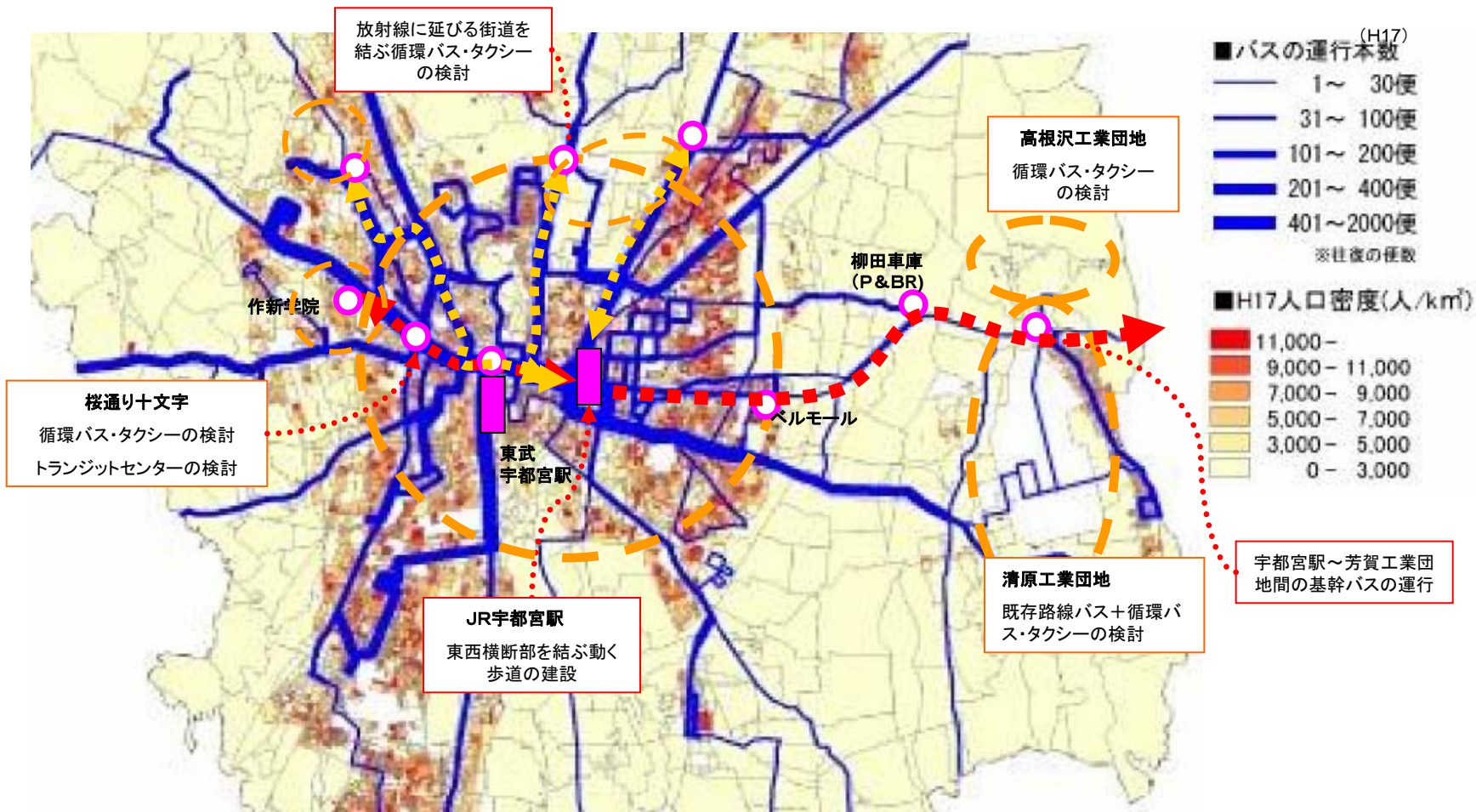
2. ネットワークの方向性(具体策)

本来はニーズ情報に基づいてネットワークの方向性は決定されるべきである
 ここではあくまで前提条件付きで種々方向性を検討してみた

①基幹バス・交通結節点整備

対象箇所	施策案
①西口 JR宇都宮駅～桜通り十文字	<ul style="list-style-type: none"> 急行、各駅停車方式の併用 時間帯に応じた直通・折返運行方式の採用 学校向け直行バスは継続 トランジットセンター、ターミナルの確保 急行停留所：テラス型バス停、各駅停留所：通常停留所 PTPS導入、専用レーン拡大
②東口 JR宇都宮駅～芳賀工業団地間	<ul style="list-style-type: none"> 基幹ルートは柳田街道、石井街道の2つとする 柳田街道を基幹バスメイン路線とし、石井街道は従来どおりの運行(基幹バスサブ路線) 柳田街道では基幹バス(特急+各駅停車)での運行
③連絡部 JR宇都宮駅部分における東西公共交通の連続性確保	<ul style="list-style-type: none"> 西口基幹バスー東口基幹バス(柳田街道)間は直通運行とはしない 石井街道方面行きのバスを西口発で従来同様の運行とし、石井街道では連続性確保 JR宇都宮駅横断部分への動く歩道の設置
④連節バス導入路線	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じ急行バス、特急バス部分に導入
⑤トランジット関係等	<ul style="list-style-type: none"> トランジットセンター用地の確保 小型循環バス、コミュニティーバス、乗合タクシーの運行 バスロケ、総合情報システム(乗換情報等)

2. ネットワークの方向性～①基幹バス・交通結節点整備



①基幹バス・交通結節点整備－1. 西口(詳細は別途検討)

1. 運行形態

- ・基幹バスの導入＝バス停を特定した急行バスと各駅停車バスの併用

急行停留所: 東武駅前・県庁前・馬場町

通常停留所: 上記を除くその他停留所

- ・必要に応じ急行バスに連節バスも導入
- ・桜通りトランジットセンターの設置(桜通り十文字付近)

①平日

- ・朝
上り: 各方面からJR宇都宮駅まで「乗換なしの直通便」で各駅停車運行
下り: JR宇都宮駅－桜通りトランジットセンター(または作新)行き急行バス運行(戻りは回送)
学校行き等直通バスは現状どおり運行
- ・日中
急行バス: JR宇都宮駅－桜通りトランジットセンター間を一定の間隔で運行(往復とも)
各駅停車バス: 江曾島・清住・材木町方面行きのバスでJR宇都宮駅－東武間の各駅停車バスの役割を担う
東武駅－桜通りトランジットセンター間の各駅停車バスの役割分担は要検討
- ・夕方
朝の逆で運行または上り下りとも急行バス運行
- ・深夜
各駅停車で運行

②休日

- ・終日
平日日中の運行形態で運行

2. バス停形態

- ・急行バス停には完全テラス型または一部テラス型バス停を設置(第一車線は停車・荷捌きスペース)
- ・普通停留所は従来型バス停(追い越し可能にするため)

3. 走行レーン・PTPS

- ①専用レーンの拡大
- ②PTPSの導入

①基幹バス・交通結節点整備－1. 西口(詳細は別途検討)

4. トランジットセンター、ターミナル

- ①桜通りトランジットセンター(桜通り十文字付近)
- ②JR宇都宮駅ターミナル
- ③東武駅前ミニターミナル(江曾島、清住、材木町方面への乗換のための必要性を検討)

5. その他

駅までの直通運行については、OD調査により、詳細を検討

①基幹バス・交通結節点整備－2. 東口(詳細は別途検討)

1. 基幹路線

基幹ルートを下記2つとする

①柳田街道(鬼怒通り) JR宇都宮駅東口～芳賀工業団地

基幹バスでの運行

②石井街道(国道123号線)

従来同様の運行(西口まで)

2. 運行形態(上記①柳田街道基幹バス)

・特急バスと各駅停車バスの運行

①平日 朝 : JR宇都宮駅発を特急バス運行
日中: 上り下りとも最低限の間隔で特急バス運行
夕 : 朝の逆で運行

②休日 終日各駅停車バスでの運行、ただし、JR宇都宮駅ーベルモール間はシャトル運行

3. バス停形態

・通常のバスベイ式バス停(要検討)

4. 走行レーン・PTPS

・片側3車線の部分は専用レーン、片側2車線の場合は優先レーン
・中央分離帯センターに専用車線新設も検討
・PTPSを基幹部分に設置

5. トランジットセンター

特急バス停をトランジットセンターとする

①ベルモール、②柳田車庫、③芳賀工業団地

①基幹バス・交通結節点整備－3. JR宇都宮駅での東西交通の連絡

1. 連絡の要否

JR宇都宮駅西口と東口を經由するバス路線では、定時性・速達性・運行効率的にロスが大きく、メリットが少ない乗継が発生してもそのほうが時間的メリットは大きい

(分断して駅を徒歩で通過したほうが、時間はかからないと思われる)

結論:西口基幹バスと東口基幹バスメイン路線(柳田街道線)は直通運行とはしない

2. 対応策

JR宇都宮駅の連絡通路で乗り継ぐが、動く歩道の設置などを検討する

①基幹バス・交通結節点整備－4. 連節バス導入路線

- 必要に応じ急行バス、特急バス部分に導入

①基幹バス・交通結節点整備－5. トランジット関係

1. 放射線状路線の外周をつなぐ交通体系の新設の必要性検証

中心部を経由しないで乗り継ぐための、外周部循環バス等の検討

⇒ コミュニティーバス、乗合タクシー

⇒ スムーズに乗換できるミニバスターミナル、ダイヤ設定

2. バスロケ、情報システム

利便性向上のためバスロケ、情報機器が必要

3. トランジットセンター、ターミナル用地の候補地

・芳賀工業団地

・柳田車庫

既存車庫の利用であり、新規確保の必要が無い

・ベルモール

大型バスのバスブースが既に複数ある

・JR宇都宮駅東口

現在開発工事を着手しており、複数のバスブースが設計されている

・JR宇都宮駅西口

現在すでにバスターミナルとして機能している

・東武宇都宮駅付近

現在の東武宇都宮駅バスブースも利用することは可能だが、小さい

・桜通り十文字付近

交通結節点として最適

ターミナル用地としてある程度の面積が必要である

2. ネットワークの方向性

②直通バス

学校関係および免許センター行きで実施中。

ベルモールへの土日運行を検討

ODデータの分析により、他の路線でも需要があるかどうかを随時検討

③深夜バス

当社では駒生、清住、江曾島で実施中

路線の拡大だけでなく、既存路線の本数増加も検討する

④レイニーバス

3. 利用者目線(インフォメーション・利便性向上策)

①バスロケ

- ・当初2路線に導入し、補助金利用で対応する

 - ⇒ 補助金申請受給に合わせた事業計画とするため、翌年度補助金要請、翌々年度の実施となる

②インフォメーション

- ・時刻表

 - 19年10月のダイヤ改正により、抜本的に修正済み

- ・駅構内

 - 新幹線改札にはバス乗り場の表示がわかりにくい

 - 県央地域利活用協議会で、駅構内のインフォメーションの必要性を検討している

3. 利用者目線(インフォメーション・利便性向上策)

③サイクル&バスライド

(1)既設置場所の状況

- ・駒生営業所、鹿沼営業所、白桑田停留所(鹿沼市の土地)に設置済み
駐輪場利用者は本格設置以前より増加している

(2)設置予定場所の進捗状況

・現在の予定地

細谷車庫、西川田東車庫、柳田車庫、奈坪台回転場
宇都宮市に対し駐輪場設置補助金を要請中

・全体計画

⇒ 当社で設置希望の全体計画を作成し、提出する

Aグループ: 当社資金負担有り(営業所、車庫など自社土地への設置)

Bグループ: 当社資金負担なし(市が単独で設置する)

Cグループ: 当社資金負担なし(県が単独で設置する)

上記B、Cグループについても当社で地域的な要望を出し、要請する
上記3グループの地図上プロット(P23)

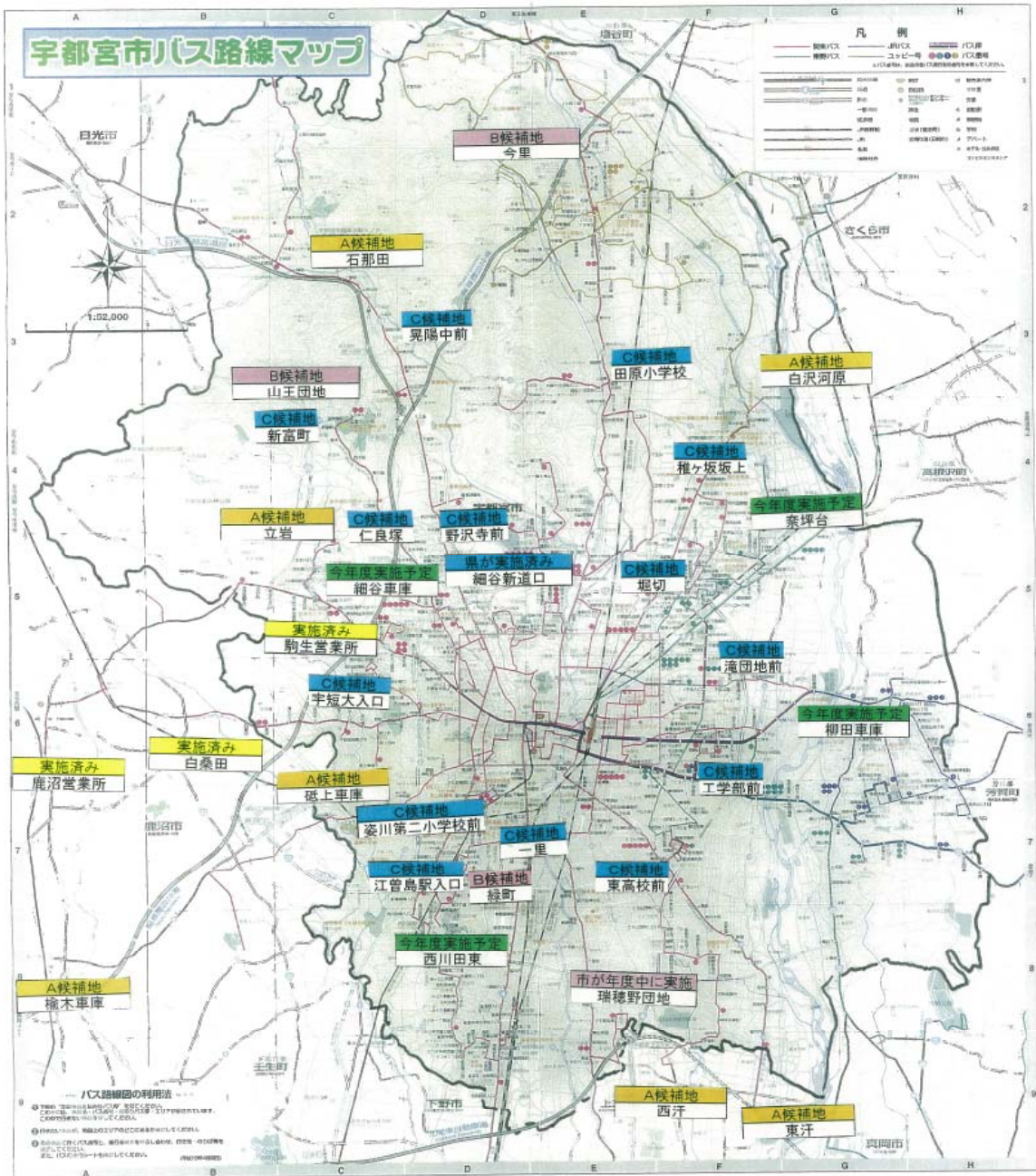
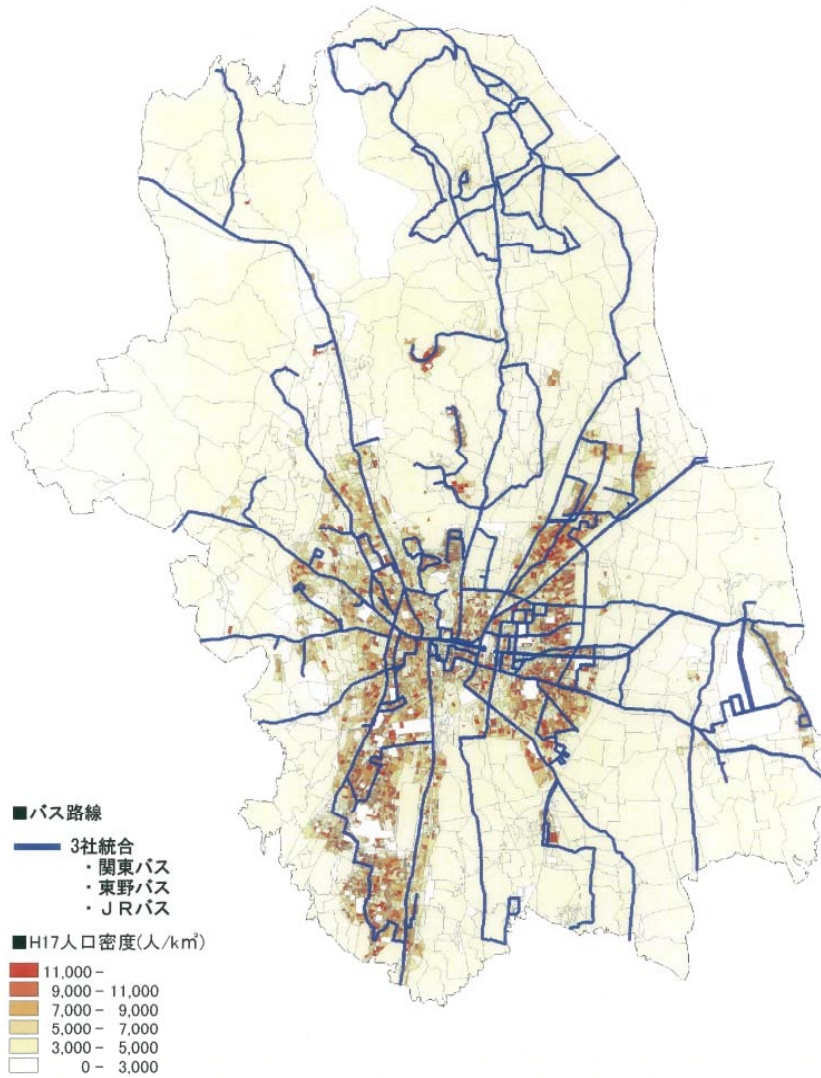


図1 ハス路線と人口密度分布状況
(バス路線図×平成17年度国勢調査結果)



4. 走行環境

- ①専用・優先レーン
- ②PTPS
- ③歩車分離信号
- ④JR宇都宮駅西口ターミナルへの一般車・タクシーの進入規制

上記施策については、既にバスシステム検討委員会に具体的な場所まで、要望提出済み
ただし、詳細は別途要検討

※ドライブレコーダーを試験導入し、バスから見た走行環境データの収集をしてはどうか

5. 車両

①低床化車両の推進(バリアフリー法に基づく補助金要請)

- ・平成20年合計16台の要望に対し、補助の回答が13台の見込み(20年9月末現在)
- ・当社はバリアフリー法の達成に向け、ノンステップバス購入計画を事前に県に提出している。2010年までにノンステップ車両30%を達成するためには、行政の補助体制が必要不可欠である

②連節バス

前述「ネットワークの方向性③車両」(P12)を参照。

通常車両の使用を基本とするが、各種政策実施後連節バスの導入が必要と確認された場合にのみ導入する

③ハイブリッド車両、CNG車両