

バス利便化策について（施策の体系と実施時期）

- ・ネットワークの再構築に向けては、ネットワークの見直しのみならず、バスの利便性を向上させるための施策に総合的に取り組むことにより、誰もが利用しやすい公共交通へと転換していくことが重要となる。
- ・ここでは、バス事業者等と協議・調整を図った上、今後取り組むべき施策と取り組み時期について整理した。



- ・バスネットワークは、短期的には行えず、時間を要することから、短期的に実施する利便化施策をバス事業者、行政、関係機関が連携を図りながら段階的に実施する。なお、施策事業においては、短期的事業を中心に都市・地域交通戦略に位置付け、引き続き協議を進めて行く。

	施策事業名	施策事業の概要	時期区分		具体的施策	
			短期	中長期		
I バスネットワークの構築 ・ 基幹バスや幹線バス、循環バスなど路線にメリハリをつけるとともに、トランジットセンターの整備などで乗換抵抗を軽減し利用しやすいバスネットワークを構築する。	① 基幹公共交通の整備	・ 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。		○	(P 1)	
	② 幹線バス路線の整備	・ 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。		○		
	③ 循環バス(ミニバス)の運行	・ 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。 ・ 中心市街地では、日常生活とあわせ、観光や買い物などで利用しやすい循環バス(ミニバス)を運行する。		○		
	④ トランジットセンターの整備	・ 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。			○	(P 2)
	⑤ 乗り継ぎに便利なダイヤの調整	・ 鉄道、基幹公共交通などから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。	○	⇒		
	⑥ 乗り継ぎバス停位置の最適化	・ 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。			○	
	⑦ 乗り継ぎ割引制度の導入	・ バスとバスや地域内交通との乗り継ぎによる、料金の割引制度を導入する。			○	
II サービスレベルの向上 (バス活性化) ・ 新たなバス路線の設置や運行本数の増加、利用圏域の拡大などの施策を実施し、バスのサービスレベルを向上する。	① バス路線の新設	・ 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を設置する。	○	⇒	(P 4)	
	② 幹線バスの運行本数の増便	・ 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。				○
	③ 【再掲】循環バス(ミニバス)の運行	【I—③参照】				○
	④ 目的・ニーズに応じたバスの運行	・ 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。	○	⇒	(P 5)	
	⑤ C&BR用駐輪場の整備	・ バス停付近に駐輪場を整備することで、バスの利用圏域を拡大する。	○	⇒		
	⑥ P&BR用駐車場の整備	・ 郊外部の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。				○

施策の体系	施策事業名	施策事業の概要	時期区分		具体的施策
			短期	中長期	
Ⅲ 走行環境の改善 ・ バスの走行空間や駅の交通環境を整備することでバスの走行環境を改善する。	① バス優先(専用)レーンの拡充	・ 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。	○	⇒	(P 6)
	② 公共交通優先システム(PTPS)の導入	・ 幹線バス路線でバスを優先した信号処理を行うPTPSを整備し、渋滞時のバスの定時性を確保する。		○	
	③ 歩車分離信号の設置	・ 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、車の左折まちの渋滞を減らす。		○	
	④ JR宇都宮駅西口交通環境整備	・ 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。	○	⇒	(P 7)
	⑤ 大通りのトランジットモール化	・ 大通りの交通を公共交通中心とし、トランジットモールを実現する。		○	
Ⅳ バス利用環境整備 ・ バス車両やバス停の整備によりバスの利用環境を改善する。	① 複数バス停の統合	・ 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に配慮し統合化する。	○	⇒	(P 8)
	② バス停の利用環境整備	・ 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。	○	⇒	
	③ バス車内空間の改善	・ 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。		○	
	④ バスの乗降時間の短縮	・ 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。		○	(P 9)
	⑤ 人にやさしいバスの導入	・ 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。	○	⇒	
	⑥ 環境にやさしいバスの導入	・ 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。		○	
	⑦ ICカードの導入	・ 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。		○	
Ⅴ インフォメーション改善 ・ バスに関する分かりやすい情報提供を実施する。	① 鉄道駅インフォメーションの改善	・ 多くのバス路線が集中するJR宇都宮駅西口などで、乗り換えなどに便利な情報提供システムを構築する。	○	⇒	(P 11)
	② 3社共通の系統番号の導入	・ 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。	○	⇒	
	③ バスの運行情報の提供	・ 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。		○	
Ⅵ 需要喚起策 ・ 公共交通利用促進のため、過度にクルマを利用しない意識転換策を実施する。	① モビリティ・マネジメントの実施	・ 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。	○	⇒	(P 12)
	② バス鉄道利用デーの推進	・ 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。	○	⇒	
	③ 【再掲】乗り継ぎ割引制度の導入	・ 【I-③参照】		○	