

平成28年6月

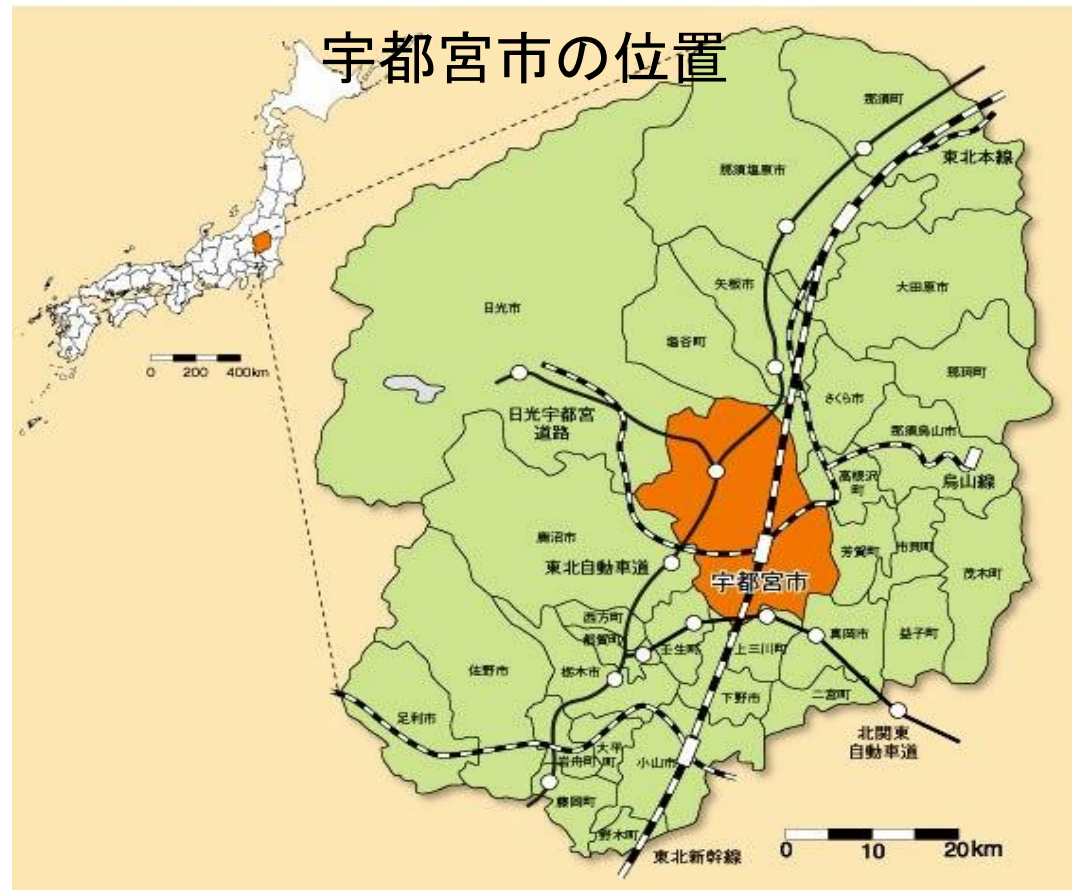
地域内交通の取組について

★誰もが利用できる 環境にやさしい 交通ネットワークを目指して★

宇都宮市総合政策部交通政策課

I 宇都宮市について

- 人口 約52万人
- 面積 約416km²
- 関東平野の北端、
栃木県の中央部に
位置する
- 市街地を中心に平
坦地が広がる



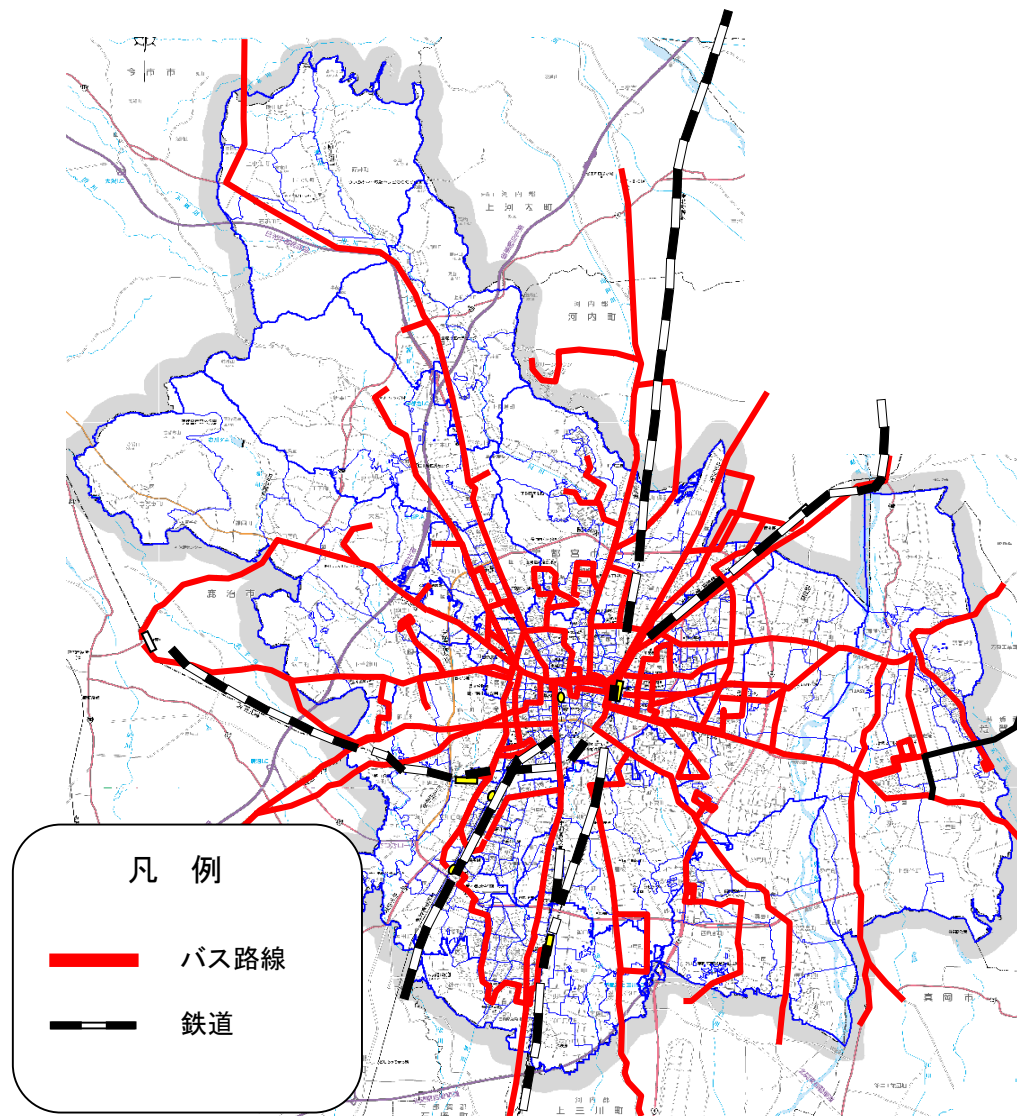
宇都宮市の交通ネットワーク

■ 鉄道ネットワーク

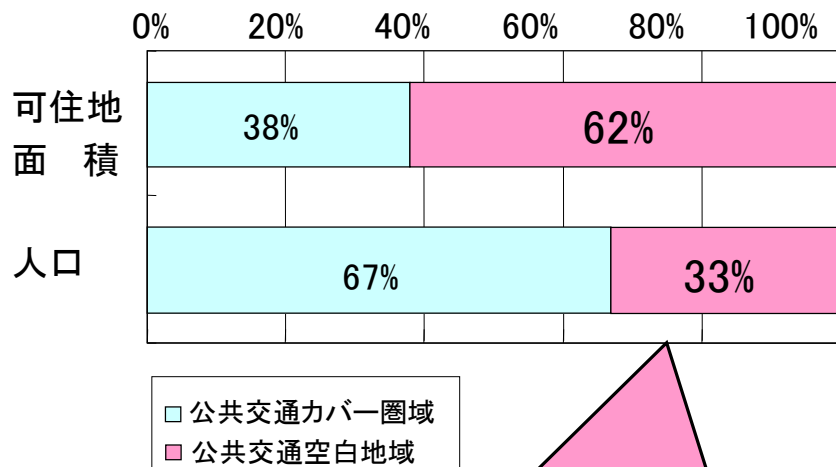
東北新幹線とJR宇都宮線が南北を貫き、南西方面にはJR日光線と東武宇都宮線が通るなど交通の要衝

■ バスネットワーク

JR宇都宮駅を中心に放射状に伸びる幹線道路に沿って、バスネットワークが形成



公共交通空白地域の存在



- ・公共交通空白地域は可住地面積で約6割
- ・市民の約33%(約17万人)が居住

※可住地面積: 山林, 原野, 河川等を除く面積

〈宇都宮市の公共交通サービスに関する定義〉

公共交通空白地域: 鉄道駅から半径1,500m, バス停から半径250m
以遠の区域

公共交通不便地域: 公共交通空白地域ではないがオフピークの公共交通の運行本数が2本/時未満の公共交通の利用が不便な地域

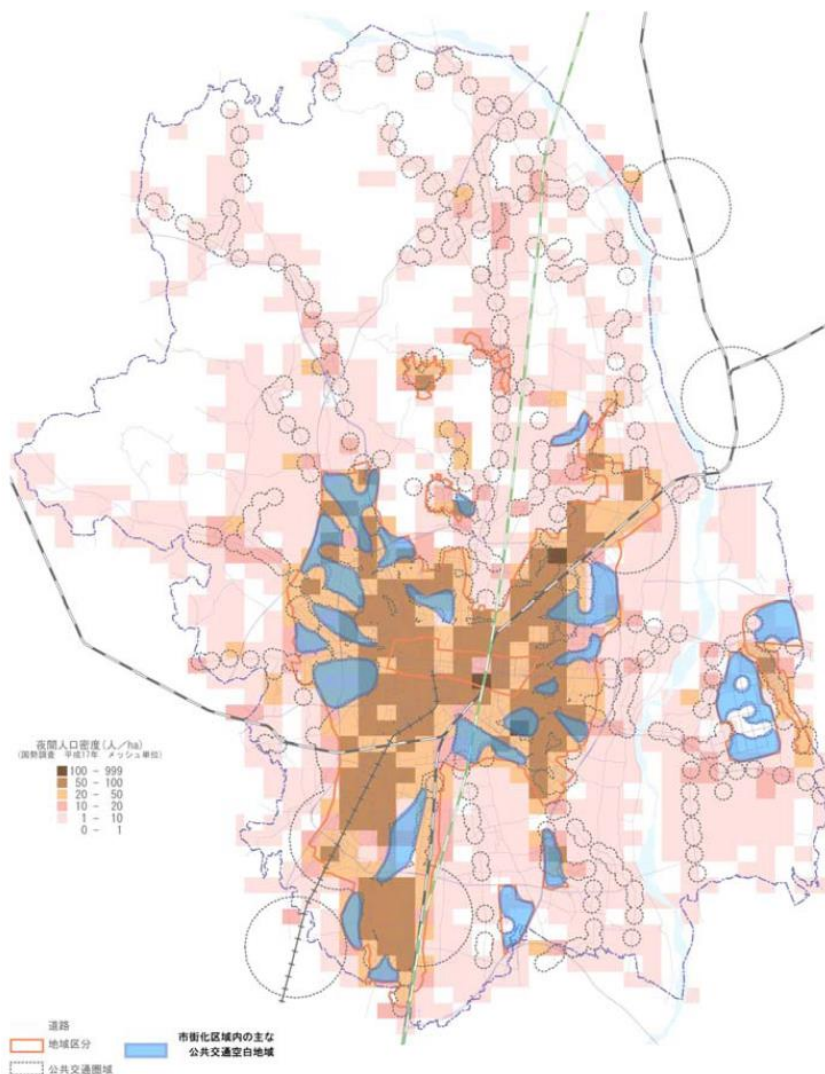


図 市街化区域における公共交通空白地域の状況

Ⅱ 宇都宮市が目指す公共交通ネットワーク

- ① 基幹・幹線公共交通ネットワークの構築
→ 鉄道・東西基幹公共交通(LRT)・主要バス路線
- ② 基幹・幹線公共交通ネットワークを補完する公共交通の整備
→ ミニバス・地域内交通(乗合タクシー)
- ③ 交通結節点の機能強化による乗継円滑化, 駐輪場整備等によるアクセス圏域の拡大

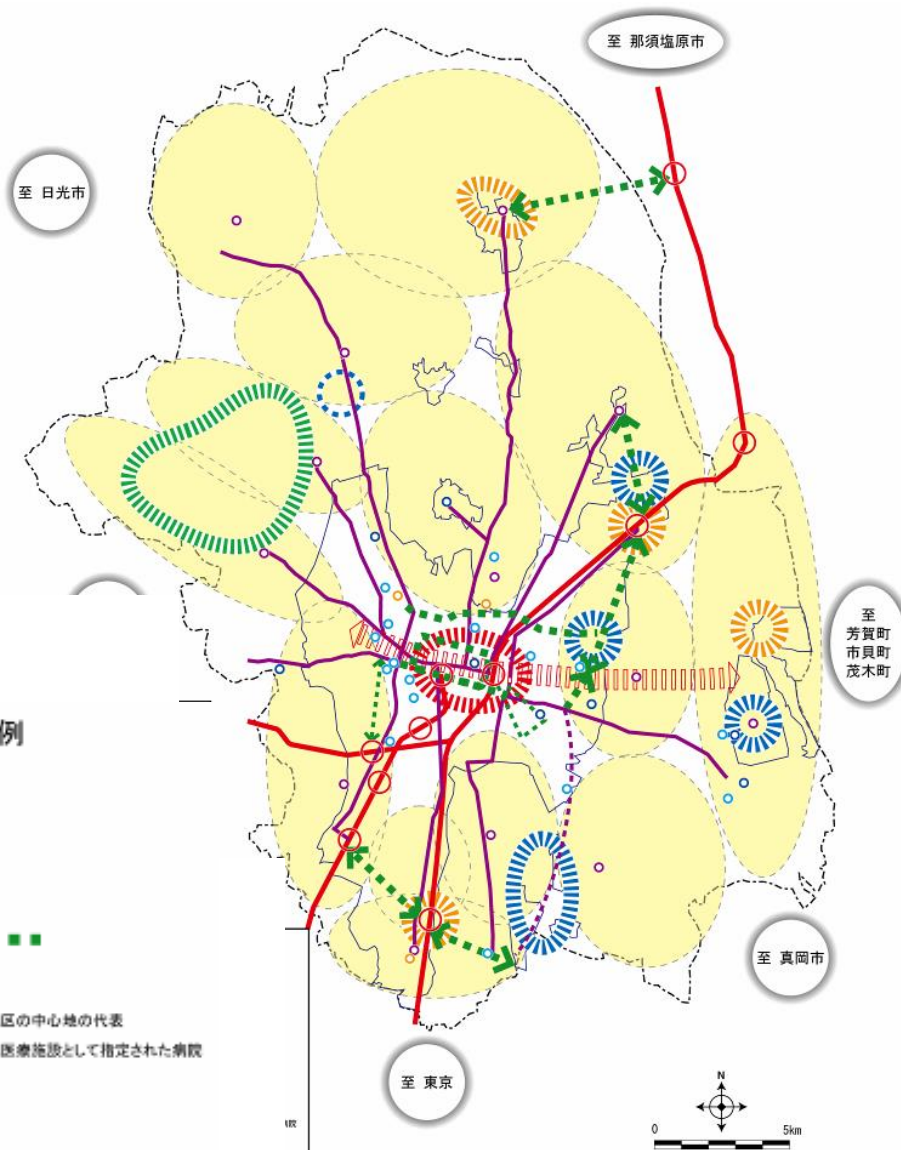
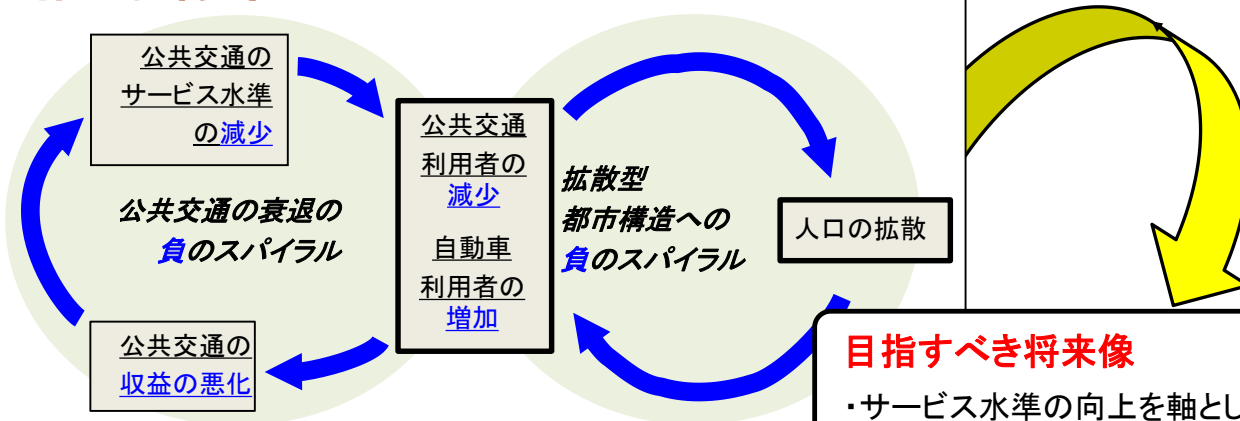


図 目標とする将来の公共交通ネットワーク

現在の宇都宮市



<まちづくり上の課題>

- ・中心市街地の活力低下
- ・行政コストの増大
(=市民の負担増)

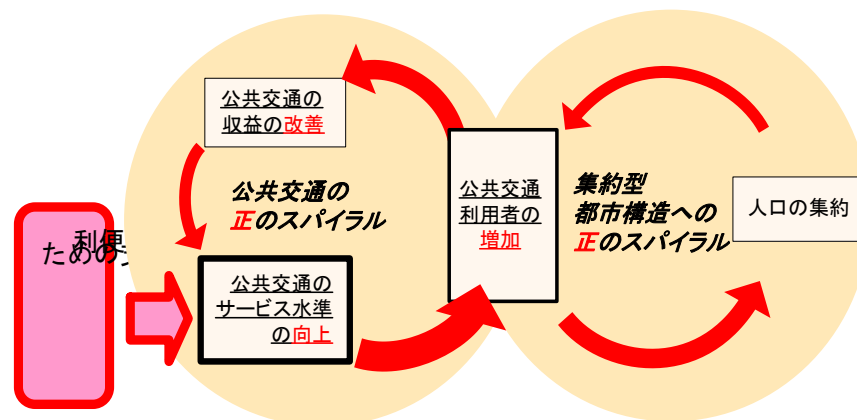
<交通の課題>

- ・交通渋滞の発生
- ・環境負荷の増大
- ・車を利用できない人の移動の自由度の低下

少子・超高齢、人口減少社会において課題は深刻化

目指すべき将来像

- ・サービス水準の向上を軸とした公共交通の正のスパイラルへの転換

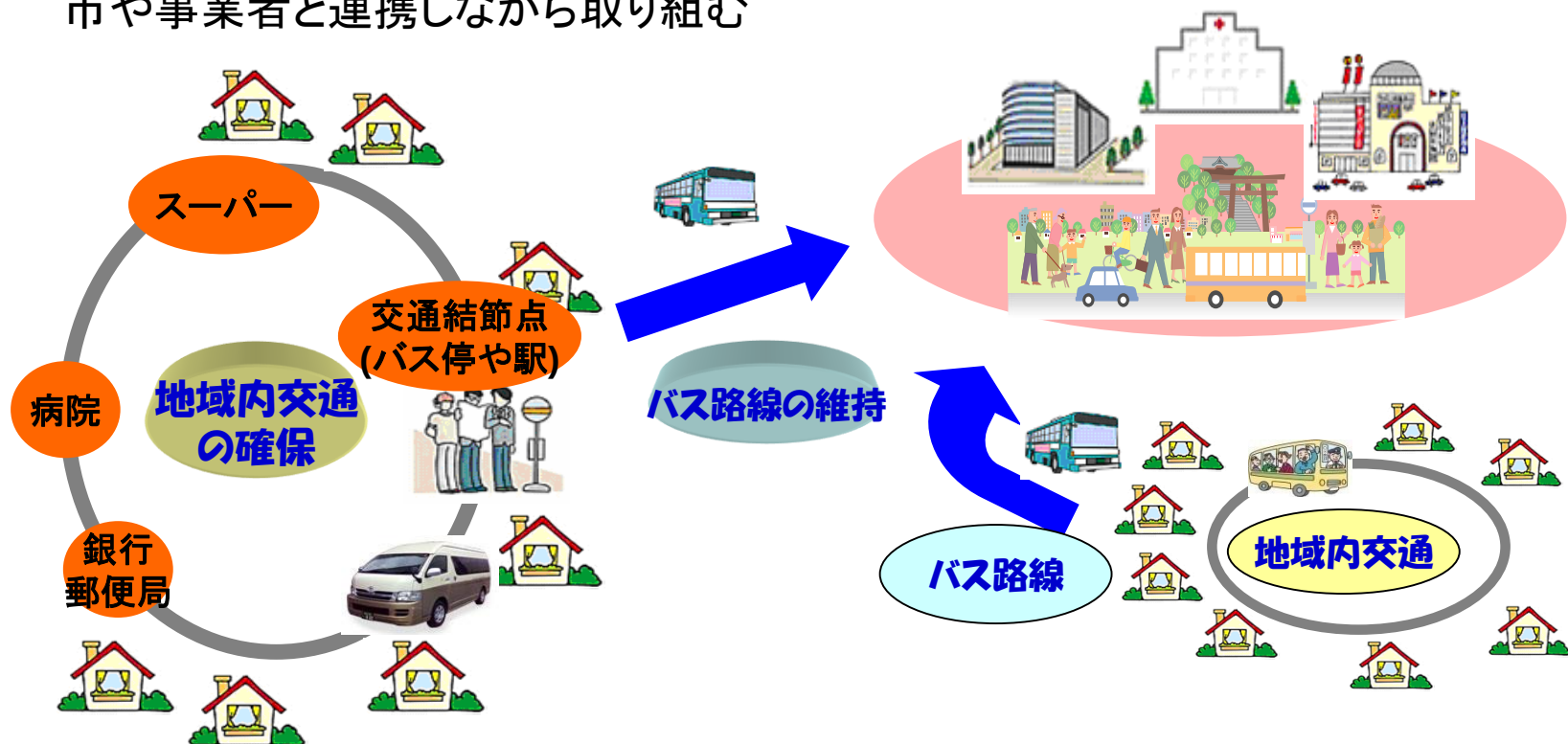


現況及び将来において懸念される課題の改善

Ⅲ 「地域内交通の導入」について

● コンセプト

1. タクシー車両などを活用し、公共交通空白・不便地域などにおける、地域住民の日常生活の移動手段を確保する
2. 既存公共交通との役割分担を踏まえ、運行エリアは原則として地域内とし、鉄道駅やバス停留所に結節することで、地区外への移動環境を確保する
3. 検討段階から実際の導入に至るまで、地域住民による運営組織が主体となり、市や事業者と連携しながら取り組む



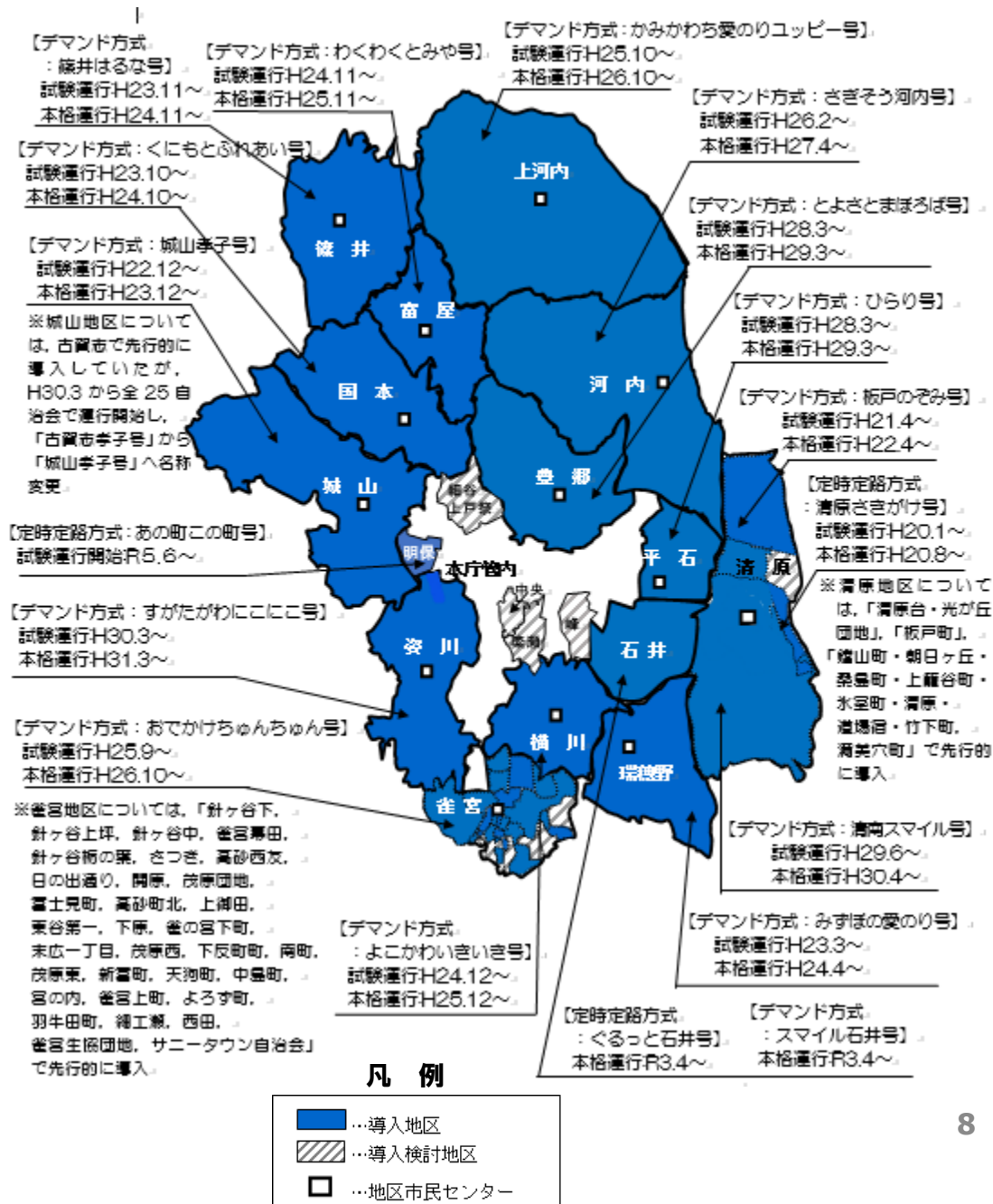
⇒現在15地区18路線
で運行



清原さきがけ号(ジャンボタクシー)

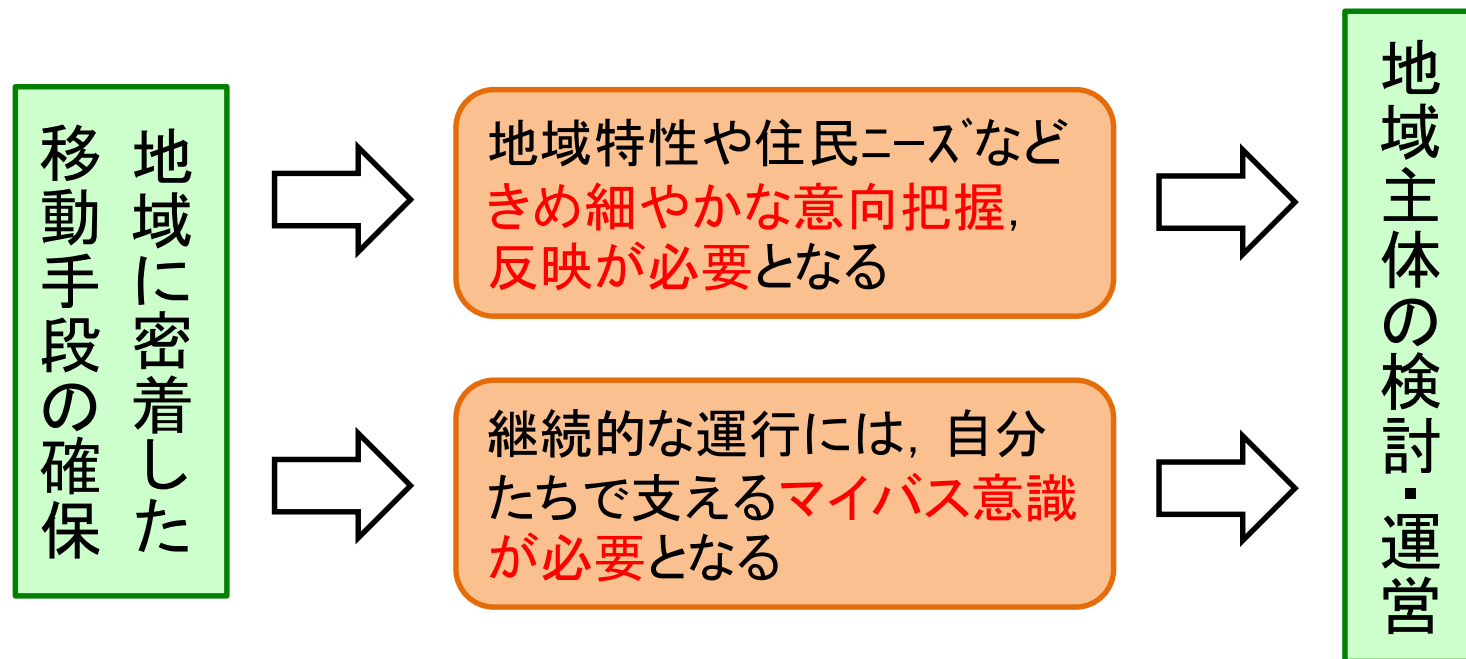


よこかわいきいき号(UDタクシー)



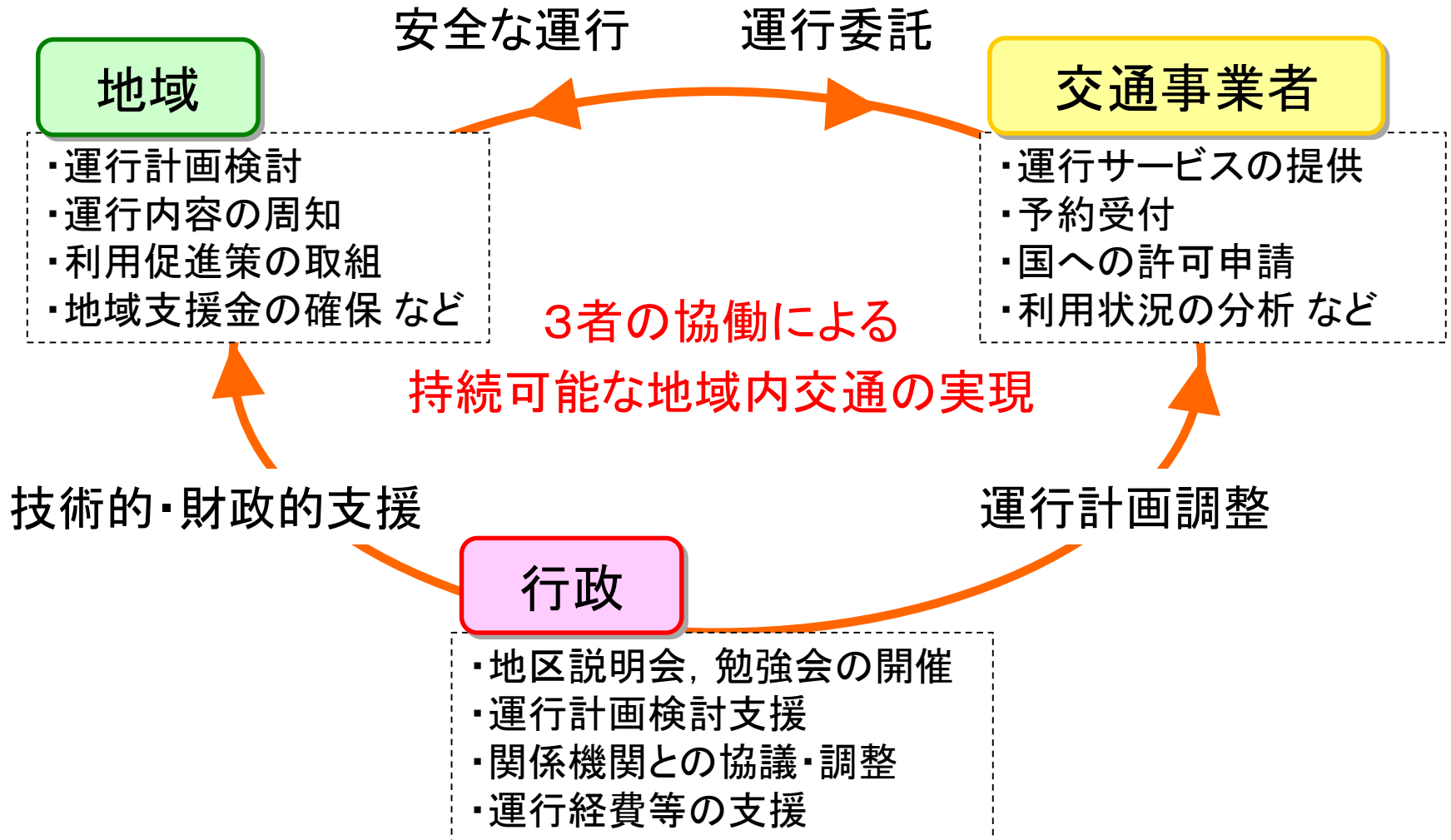
● 検討主体と役割分担(その1)

- ・ 地域内交通の継続的な運行には、地域住民が自ら守り、育てることが不可欠であり、市民の主体性が必要



→ 検討から運営に至るまで、地域が主体となり、市や事業者と連携しながら取り組む

● 検討主体と役割分担(その2)

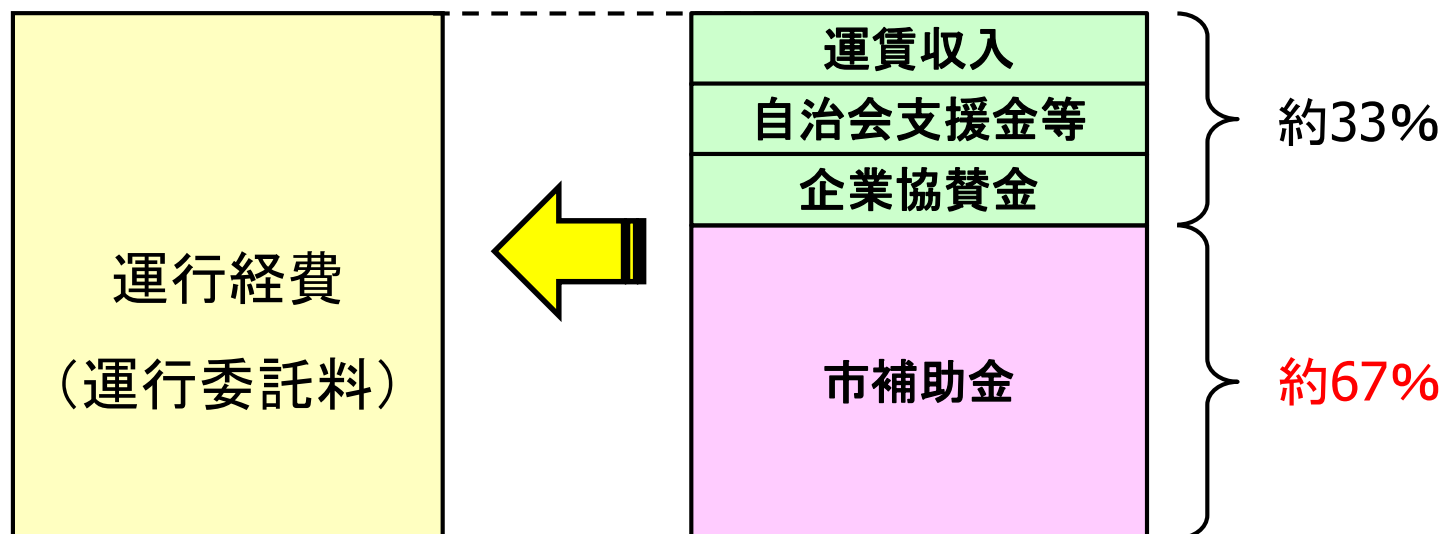


● 運行経費の負担割合

◇本市における費用負担の考え方

公共交通ネットワーク	主体	市の役割	備考
鉄道やLRTなどの基幹公共交通	市	公設型上下分離方式	鉄道は鉄道事業者
幹線・支線バス路線	民間	赤字バス路線の補助	
地域内交通などのフィーダー系統路線	地域	欠損額の補助	

目標とする補助率＝運行経費の2／3



※ 補助率が運行経費の2／3を超えた部分についても、運行の改善を図りながら継続的に支援する。

● 地域内交通の種類と特徴

(1) 定時定路型

路線と通過時刻を定めた運行(路線バスと同じ。)

- ・一般的に、住宅が密集した地域に適した運行形態
- ・停留所までの移動が必要
- ・決まった時間に決まったルートを運行するため、時間どおりに目的地に到着することが可能

(2) デマンド型

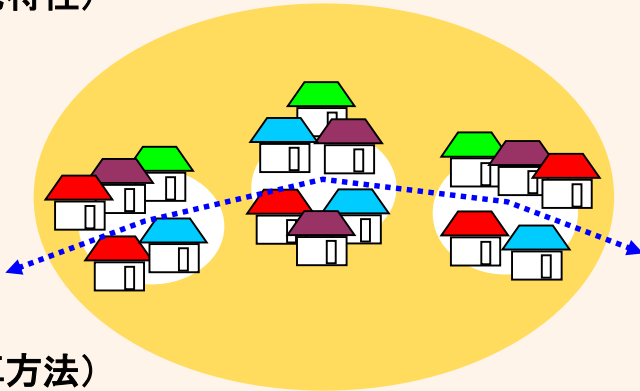
路線は定めず、予約状況に応じ、経路を定めて運行

- ・一般的に、集落が点在した地域に適した運行形態
- ・運行するエリアと目的施設をあらかじめ設定。特定のルートは持たず、予約に応じてルートを設定、運行
- ・自宅から目的地、目的地から自宅へのドア・ツー・ドアの送迎

● イメージ図

図 1 : 定時定路方式イメージ図

(地域特性)



(乗車方法)

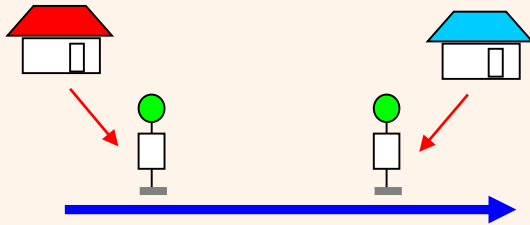
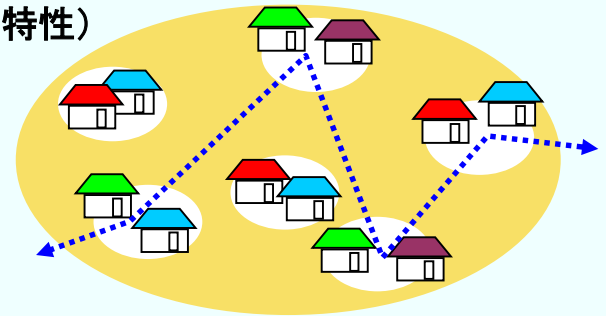
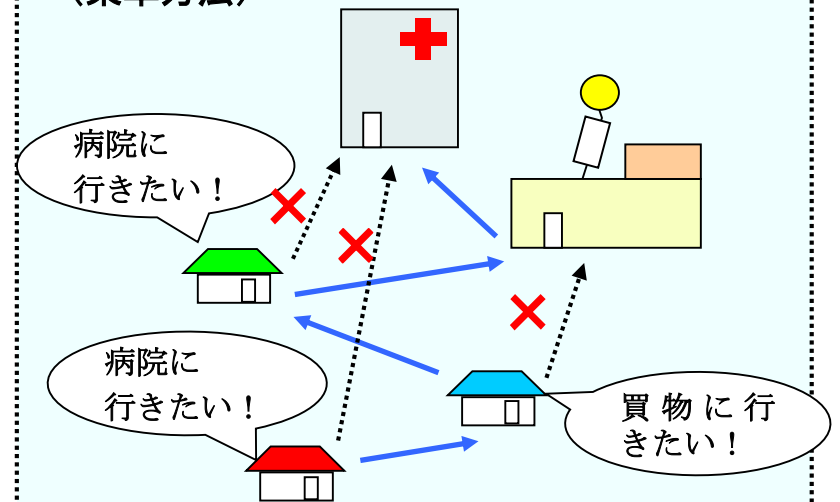


図 2 : デマンド方式イメージ図

(地域特性)



(乗車方法)



● 地域内交通のポイント

■ 目的施設の設定

- ・ 地域における日常生活の移動手段の確保
- 既存の公共交通との競合を避けるため、原則として地域内において、目的施設を設定
- 鉄道駅やバス停留所などに結節することで、地区外への移動環境を確保

■ 運賃設定

- ・ 利用者の過大な負担とならない運賃
 - ・ 既存の路線バスやタクシーへの配慮
 - ・ 他市事例を参考
- 運賃は1回の乗車につき150円(定時定路型), 300円(デマンド型)の均一性を基本とする

■ 運行便数の設定

- ・ 利便性の確保と運行の効率化
- 1時間に1便の運行を原則とする

● 具体的な取組事例(定時定路型)

① 清原さきがけ号(運行概要)

■ 運行主体

きよはら地域内公共交通運営協議会

■ 運行形態

定時定路方式(1周約22km)
(タクシー事業者へ運行委託)

■ 料金

1回150円
(未就学児無料)

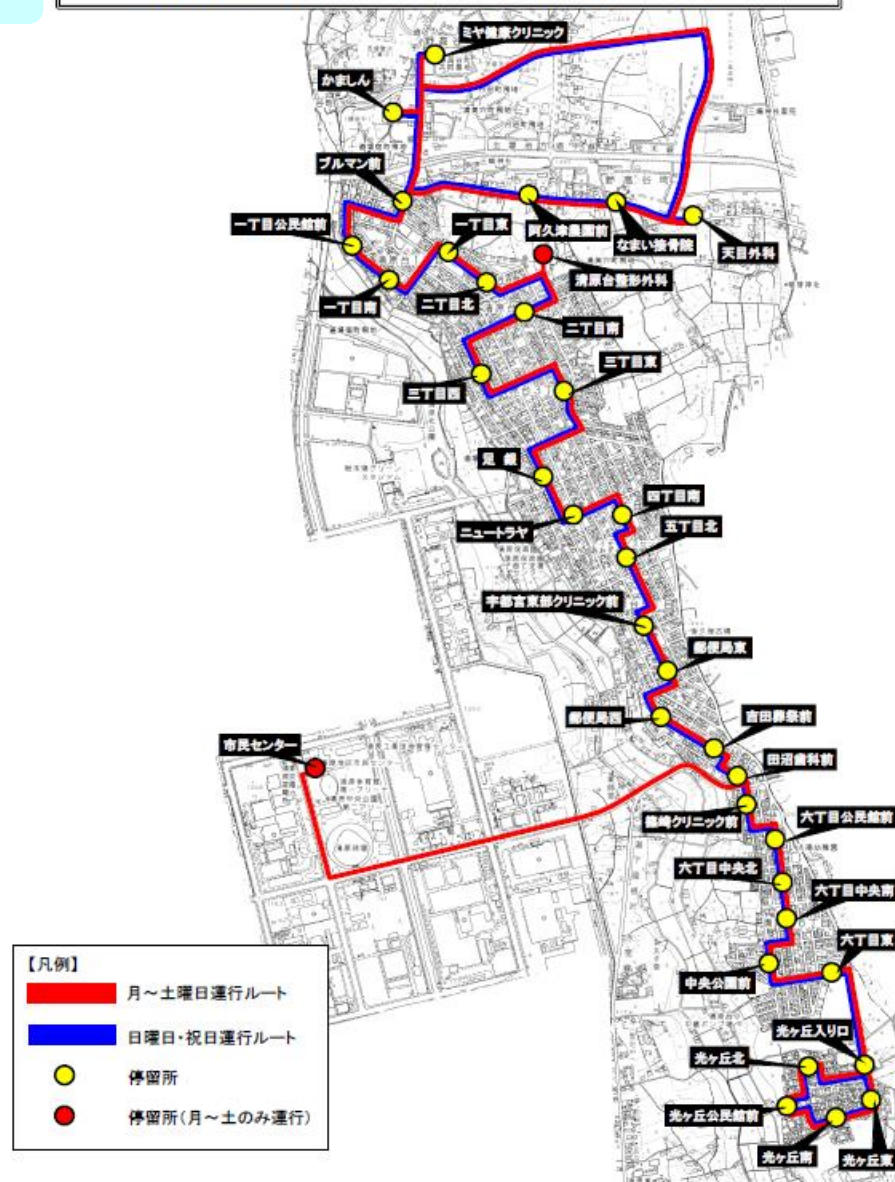
■ 便数

1日7便 毎日運行

■ 運行車両

ジャンボタクシー1台(9人乗)

清原さきがけ号 運行ルート図



● 具体的な取組事例(デマンド型)

① みずほの愛のり号(運行概要)

■ 運行主体

瑞穂野地区公共交通委員会

■ 運行形態

デマンド方式

(タクシー事業者へ運行委託)

■ 料金

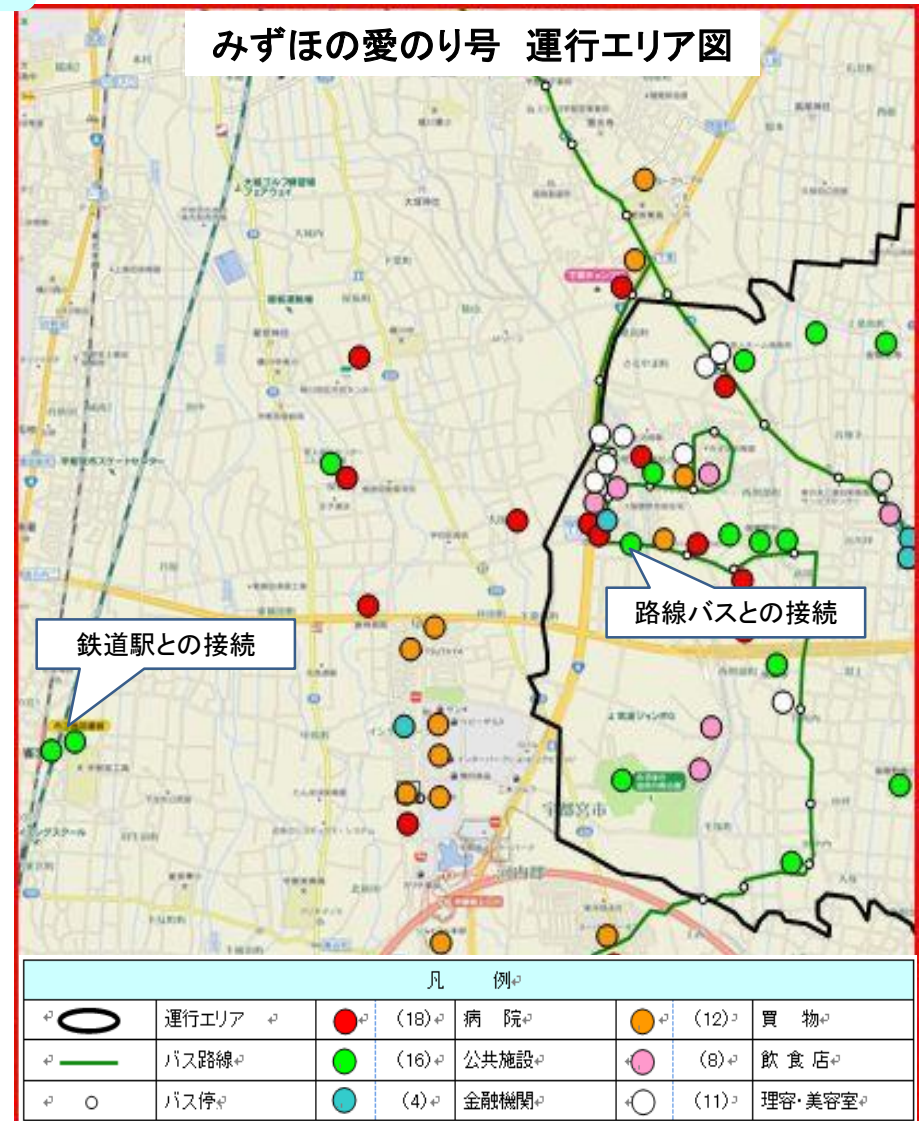
1回300円(雀宮駅は500円)
(小学生半額, 未就学児無料)

■ 便数

1日10便 月～土曜日運行
(午前8時発～午後5時発)

■ 運行車両

UDタクシー1台
セダntaxi1台



● 地域内交通の推進に向けた今後の課題

■ 地域間等の連携

・地区外の目的施設など広域的な移動ニーズが高まってきている中で、更なる利便性向上に向けて、地域間の連携やバス路線との連携を図っていく必要がある

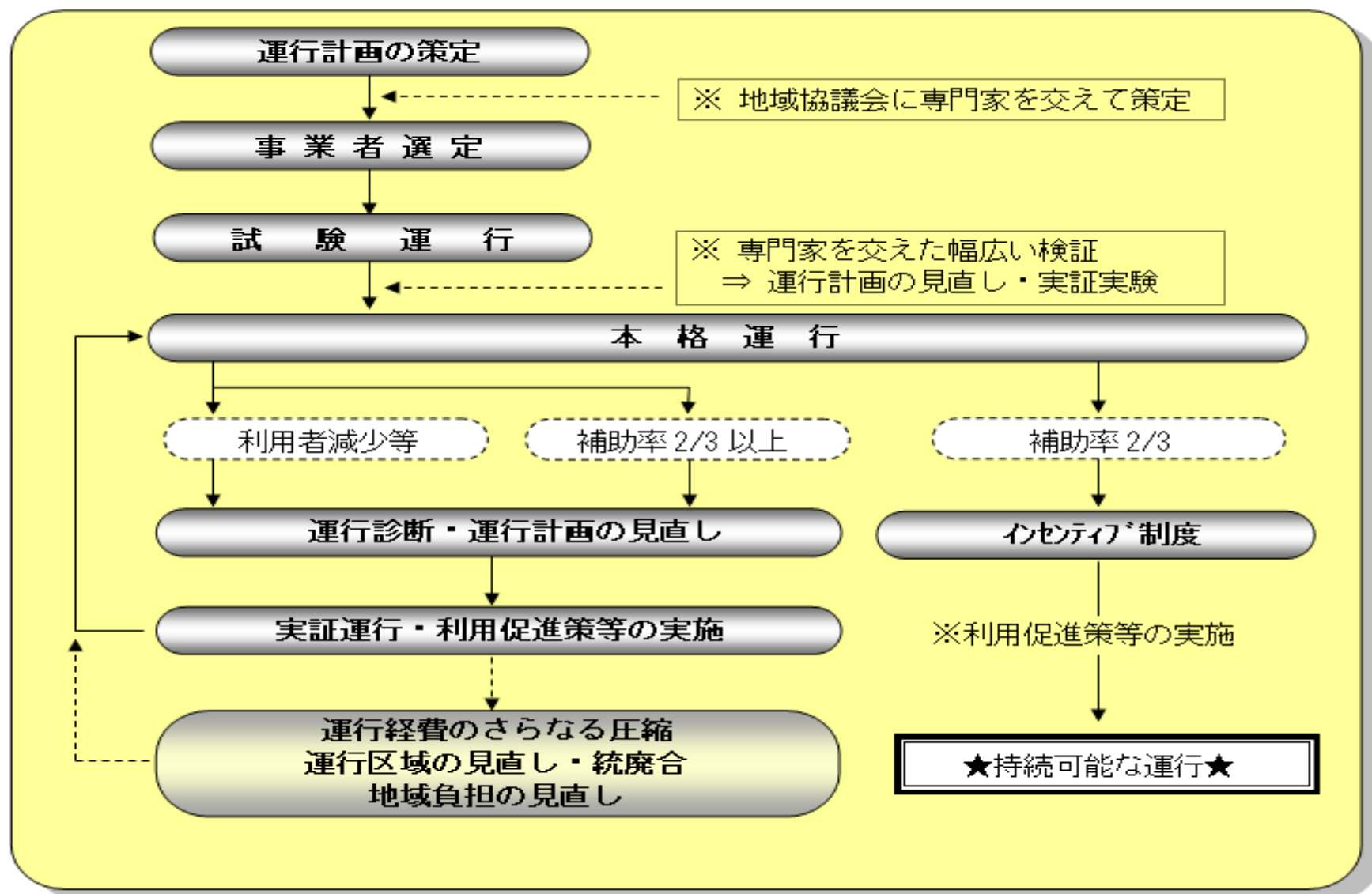
■ 持続可能な運営体制

・利用者が減少傾向にある地区や収支率の改善が必要な地区などにおいて、運行診断や利用促進策を活用しながら、更なる運行の効率化や利用者の増加を図っていく必要がある

■ 導入地区の拡大

・一部区域が先行して導入している地区について、未導入区域住民の日常生活の移動手段を確保するため、導入区域の拡大を図っていく必要がある

● PDCAサイクルによる運行改善



● ユニバーサルデザイン(UD)タクシーの導入促進

■「人にやさしいバス等導入促進補助金」の拡充

- ➡ 補助メニューを拡充することで、
地域内交通へのUDタクシー導入
に対する支援を実施(H26年度～)



宇都宮市

【補助率等】

- ・車両本体購入費又は改造費に
要する経費の1/3
(上限額: 1台あたり40万円)

※平成26年度決算額
1,600千円(40万円×4台)

国庫
補助



地域内交通へ
のUDタクシー
車両導入

住めば
愉快だ
宇都宮

UTSUNOMIYA

そこは、行けば行くほど発見がある街。
ちょっとシャイだけど、オモシロイ人であふれた街。
ビミョーなところが、ゼツミョーに心地よい街。
来て楽しい、食べて楽しい。そして、住めばもっと楽しい街。

宇都宮が大切にしたいこと、それは日々の暮らしの豊かさ。
100年先も宇都宮を訪れる人が、住みたいと思える街になるために、
そんな愛すべき宇都宮らしさを、もっともっと。