

JR宇都宮駅東側のバス路線再編案について

◎ 趣旨

地域公共交通網形成計画に基づく「地域公共交通利便増進実施計画」の策定に向けて、本年8月に、JR宇都宮駅東側における「バス路線再編案」を作成したことから、その内容について、ご意見を伺うもの

1 再編の目的

- ・ ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けて、LRTの導入とあわせて、LRTと運行経路が重複する既存のバス路線をLRTと接続する路線などに再配置することで、公共交通ネットワーク全体の充実を図るもの

2 バス路線再編の検討状況

平成27年	8月	「芳賀・宇都宮東部地域公共交通活性化協議会」の設立
	11月	「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」の策定
平成28年	4月	バス路線再編の検討開始
	6月	バス事業者との意見交換の実施
平成29年	7月	バス路線再編素案（以下、「再編素案」）の取りまとめ・公表
	9月	再編素案についての地区別説明会の開催・市民意見の聴取
	11月～	バス事業者等の関係機関との具体的な協議・調整（～現在）
令和4年	3月～	バス路線再編に関する市民との意見交換の実施（～現在）
	8月	<u>バス路線再編案の作成・公表</u>

3 バス路線再編案の考え方

- ・ JR宇都宮駅東側においては、専用軌道を走行し、定時性に優れ、大量輸送が可能なLRTが導入されることで、宇都宮市中心部から清原工業団地・芳賀工業団地などのLRT沿線の拠点等への移動がしやすくなる。

〔 ※ 例 「JR宇都宮駅 ⇄ 清原工業団地」の区間
⇒ 再編前：路線バス36便/日 → 再編後：LRT256便/日 〕

- ・ これと併せ、LRTと重複するバス路線を、バス利用者の利便性やバス事業者の事業運営の継続性に配慮しながら、トランジットセンター（以下、「TC」と表記）を発着するフィーダー路線などに再編することで、LRT沿線のみならず、駅東側全体の公共交通のサービス水準を向上させていく。

【参考】「再編素案（H29）」の作成にあたり考慮した視点

- ・ 公共交通空白・不便地域の解消
- ・ 定時性・速達性の向上
- ・ 運行の効率化，公共交通間の役割分担
- ・ 事業運営の継続性の確保，経営資源の有効活用

⇒ これらの視点については、「バス路線再編案」においても考慮

4 バス路線再編案の概要（令和4年8月現在）・・・別紙1-1・1-2参照

(1) ベルモールTC発着のバス路線

① JR宇都宮駅とベルモールを結ぶ路線

⇒ 鬼怒通り等でLR Tと重複する路線を国道123号線経由に経路変更

② 駅東側循環線

⇒ 辰街道や平出工業団地内の産業通りを循環する路線の新設

③ JR宇都宮駅とJR岡本駅を結ぶ路線

⇒ 平出工業団地経由でJR宇都宮駅に接続する路線をベルモールTC接続に変更

(2) 清原TC発着のバス路線

④ 清原工業団地内循環線

⇒ 清原工業団地の北側を循環する路線と南側を循環する路線をそれぞれ新設

⑤ 宇都宮市中心部と清原台・ゆいの杜を結ぶ路線

⇒ 国道123号経由でJR宇都宮駅に接続する路線を清原TC接続に変更

⑥ 真岡鉄道「市塙駅」まで運行する路線

⇒ 赤羽工業団地を経由してLR Tと真岡鉄道を接続する路線を新設（朝・夕）

(3) 芳賀TC発着のバス路線

⑦ 宇都宮市中心部と芳賀方面を結ぶ路線

⇒ 芳賀町役場を起終点とする路線をJR宇都宮駅接続から芳賀TC接続へ変更し、併せて祖陽が丘まで延伸

⇒ 茂木線のゆいの杜地内のLR Tと重複する経路をゆいの杜北部経由に経路変更

⑧ 芳賀工業団地内循環線

⇒ 芳賀工業団地の北側を循環する路線と南側を循環する路線をそれぞれ新設

⑨ 真岡鉄道「市塙駅」まで運行する路線

⇒ 赤羽工業団地を経由してLR Tと真岡鉄道を接続する路線を新設（日中等）

5 再編とあわせて実施する取組

(1) 地域内交通とLRTの接続

⇒ LRTと地域内交通を乗り継ぎできるように、地域内交通の目的施設に最寄りのトランジットセンターや停留場を設定

(2) 乗り継ぎを考慮したダイヤ編成

⇒ LRTと円滑に乗り継ぎできるバスの運行ダイヤを編成

(3) 乗り継ぎにかかる運賃負担の軽減

⇒ バスとLRT、地域内交通を乗り継いだ際に運賃を割り引く「乗継割引制度」を導入

【乗継割引制度の内容】

乗り継ぎパターン	割引額
バス ⇄ LRT	100円
バス ⇄ 地域内交通	最大200円

6 公共交通再編における効果

(1) 公共交通空白地域の解消

- ・ LRTの導入やバス路線再編により、公共交通カバー面積が向上

	現 状	再編後	増 減
公共交通カバー面積	137.0km ²	140.5km ²	+3.5km ²
カバー率	94.8%	97.2%	+2.4%

※「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」の対象区域における数値

(2) 公共交通利用における速達性の向上

- ・ バスとLRTを接続させることで、速達性が向上

【郊外部からJR宇都宮駅までの所要時間（※現時点での試算値）】

停留所名	現 状 (バス)	再編後(L+バス)	増 減
芳賀町役場	74分	59分	△15分
清原台3丁目	53分	43分	△10分

※ピーク時間帯における見込み（LRTとの乗り継ぎ時間を含む）

(3) 公共交通利用者数

- ・ LRTの導入やバス路線再編により、公共交通利用者数が増加

- ・ 1,557万人/年(H25) ⇒ 2,157万人/年(推計値)

※「芳賀・宇都宮東部地域公共交通網形成計画」の対象区域における数値

※ 新型コロナの蔓延による影響は見込まず

(4) 運賃負担の軽減

- バスとLRTを接続させることで、運賃負担が軽減

【郊外部からJR宇都宮駅までの運賃（現在想定している運賃体系による）】

停留所名	現 状 (バス)	再編後(L+バス)	増 減
芳賀町役場	930円	640円	△290円
清原台3丁目	※630円	420円	△210円

(※日中の時間帯は上限400円)

7 今後の取組

- 再編の実施に向けては、バス事業者との協議や地域住民・企業と意見交換を重ねながら「バス路線再編案」を取りまとめたところであり、今後とも、市民等の意見を把握しながら、年内には、再編後のバス路線の運行計画等を取りまとめた「地域公共交通利便増進実施計画」を策定する。

○ スケジュール

- 令和4年10月～ 市民・企業等への「バス路線再編案」の周知・意見把握
- 11月 「芳賀・宇都宮東部地域公共交通活性化協議会」の開催
- 12月 「芳賀・宇都宮東部地域公共交通利便増進実施計画」の策定
- 令和5年 8月 LRT開業と合わせたバス路線再編の実施