

第2次宇都宮都市交通戦略 後期計画（素案）に関するパブリックコメントについて

1 パブリックコメントの実施状況

(1) 意見の募集期間 令和6年 2月15日（木）～ 3月15日（金）

(2) 意見の応募者数 4名
意見数 13件

(3) 提出方法の内訳

	郵送	ファクシミリ	Eメール	持参	計
人数	1	0	0	3	4

2 意見の処理状況

区分	処理区分	件数
A	意見の趣旨等を反映し、実施設計に盛り込むもの	0件
B	意見の趣旨等は、実施設計に盛り込み済みと考えるもの	2件
C	実施設計の参考とするもの	0件
D	実施設計に盛り込まないもの	0件
E	その他、要望・意見等	11件
	計	13件

No.	区分	意見の概要	意見に対する市の考え方
1	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>車社会が自動運転化へ発展するなか、戦略を策定するのであれば、公共交通の基軸について、路線バスとライトラインについて比較し、見直すべき</p>	<p>東西基幹公共交通の選定にあたっては、今までに様々な交通システムについて比較・検討してきたところであり、高い輸送力や定時性を備え、沿線地域の活性化や定住人口の増加、中長期的な鉄道との連携による広域的な公共交通ネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるLRTを選定したところであります。</p> <p>今後も、NCCのまちづくりと連携しながら、ライトラインを基軸とした階層性のある公共交通ネットワークの構築に引き続き取り組んでまいります。</p>
2	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>カーボンニュートラル対応であれば、バスの電化・渋滞解消等でも可能と考えているが、検討しているのか</p>	<p>ゼロカーボントランスポートであるライトラインは、環境負荷の低減に効果があるだけでなく、本市の東西の基幹公共交通として、高い輸送力や定時性を備えており、沿線地域の活性化や定住人口の増加など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できることから、JR宇都宮駅西側への延伸を計画しているところであります。</p> <p>また、バスについても、令和5年度に創設した「公共交通脱炭素化普及促進事業補助制度」の活用を図り、電動化を推進するとともに、ライトラインと効率的に役割分担した上で、郊外部から都心部をつなぐ幹線バスや、まちなかを運行する循環バスなどへ振り分け、市内全体の公共交通ネットワークの充実化を図ってまいります。</p>
3	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>JR駅東西を連絡する公共交通は必要な焦点であり、JR宇都宮駅西口の整備が検討されているなか、トンネル敷設についても検討すべき</p>	<p>JR宇都宮駅のトンネル敷設による東西横断については、駅前広場を南北に分断することや、新幹線高架橋の構造の制約などから困難であると考えております。</p>

4	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>宇都宮市にとって、ライトラインの西側延伸は中止にしたほうが市民の移動はし易く、「バス路線の運行コースの見直し」や「自動運転バス」、「M a a S」について積極的に研究を進めて欲しい。</p>	<p>ライトラインについては、路線バスも含め様々な交通システムについて、比較・検討してきたところであり、高い輸送力や定時性を備え、沿線地域の活性化や定住人口の増加、さらには、中長期的な鉄道との連携による広域的な公共交通ネットワークの形成など、将来のまちづくりに多くの効果が期待できるライトラインを選定し、鉄道やライトライン、バス、地域内交通が連携した「階層性のある公共交通ネットワーク」の構築に取り組んでいるところでもあります。</p> <p>また、「自動運転バス」や「M a a S」等については、今回の見直しの中でも施策事業の中に位置付けており、今後、国の動向などを踏まえながら、活用に向けた検討を進めてまいります。</p>
5	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>ライトライン延伸は、学生対応が主な目的だと思うが、各学校の学生がライトラインを利用することで、待ち時間はどの程度解消されるのか</p> <p>また、自転車通学者等がどのような変化をするか意向調査をしているか（例えば宇都宮女子高校の生徒の動線がどのように変化するかなど）</p>	<p>令和4年8月にJ R宇都宮駅西側のライトライン整備区間を公表した後に、駅西側の地域特性を踏まえ、ライトライン沿線企業・学校等に対して、通勤・通学の実態把握や交通行動の変化を把握するためのアンケート調査を実施したところであり、引き続き、沿線学校との意見交換を行いながら、駅西側ライトライン整備事業の具体化を図ってまいります。</p>
6	E	<p>【ライトライン延伸について】</p> <p>ライトライン延伸によって、桜通り十文字に郊外からのバス利用者が集中すると想定されるが、時間的に変化など、再編によってどのように変化するかシミュレーションはしているか</p> <p>最も多くの利用が想定される近隣の住民はライトラインとの乗り換えを強いられるが、影響はどの程度想定しているか</p>	<p>ライトライン延伸に伴うバス再編の検討においては、再編後の影響等について、今後、道路管理者や交通管理者と連携しながら、確認してまいります。</p> <p>また、再編にあたっては、J R宇都宮駅東側同様、公共交通の乗り継ぎ環境の整備や、乗り継ぎしやすいダイヤの調整、運賃負担軽減策の充実などにより、乗り継ぎに係る負担軽減を図り、誰もが自由に移動しやすい交通環境の実現に向けて取り組んでまいります。</p>

7	E	<p>【ライトライン延伸について】 ライトラインが大通りに延伸された際、駅東側でも問題があったと思っているが、現在の大通りの利用者や周辺道路へどのような影響・問題が発生するのか検討しているか</p>	<p>J R 宇都宮駅東側については栃木県、宇都宮市、芳賀町、宇都宮大学などにより構成される「宇都宮市東部地域渋滞対策協議会」において、調査を実施し、鬼怒通りにおける令和5年度の交通量は令和3年度より少ない状況であったことを確認しており、今後、交通量の減少理由などの確認をするため、より広域かつ継続的な調査分析を行っていくこととしております。</p> <p>ライトラインを駅西側の大通りに延伸した際の交通影響につきましては、開業時を想定した将来の道路ネットワークを前提として、道路管理者や交通管理者と連携し、詳細な検討を行い、交差点改良等の必要な対策を講じるなど、バスや配送車両を含め、円滑な自動車交通の確保に取り組んでまいります。</p>
8	E	<p>【ライトライン延伸について】 大通りをライトラインが直進するとなると、大通りから少し距離のある東武線との乗り継ぎが不安である。 大通りから曲がれるのかという問題はありますが、オリオン通りなど、迂回ルートを検討し、J R 宇都宮駅と東武宇都宮駅を直接結べると良い。</p>	<p>ライトラインの東武宇都宮駅との結節については、ライトライン停留場と東武宇都宮駅、さらには、バスを含めた乗り継ぎしやすい結節機能の強化策について検討を行っているところであり、引き続き、鉄道事業者やまちづくりの関係者等と中長期的な視点から、意見交換を行ってまいります。</p>
9	E	<p>【ライトライン延伸について】 ライトラインを花王栃木工場のある市貝町まで延伸してはどうか。</p>	<p>市貝町へのアクセス性については、ライトライン開業と合わせて「清原地区市民センター前」などの停留場を発着とし、花王栃木工場を經由する新設バス路線を導入したところであり、今後、利用状況を確認し、企業とも連携しながら、サービスの維持・充実に取り組んでまいります。</p>
10	E	<p>【ライトラインの運行】 朝の時間帯の混雑解消のため、「平石～グリスタ前」の区間便を運行してはどうか、駅から混雑した車両に乗り換えた人が、平石始発の車両に乗り換えることができる。 定期券の場合、こういった乗り渡りをして運賃が増えないので、そういった利便性も含め、定期券の周知を図るべき</p>	<p>朝の混雑緩和に向けては、令和6年4月に実施したダイヤ改正において、沿線事業者や学校を始めとした通勤・通学利用者のご意見を踏まえ、「所要時間の短縮」や「通勤・通学時間帯の増便」、「快速運行の実施」などを行ったところであり、今後も、利用者のご意見の把握に努めながら、芳賀町、宇都宮ライトレールと協議・調整を図り、運行事業者による運行ダイヤの最適化を図ってまいります。</p> <p>定期券の周知につきましては、定期券売り場における販売時において利用方法の案内を行っているところであり、引き続き、適切に対応してまいります。</p>

1 1	B	<p>【運賃施策について】 既存計画の目標について、まちなかへの料金が最大400円となり、達成したと評価されているが、鉄道料金と比較するとライトライン400円、JR240円、東武240円と、まだ高く、さらに100円は下げるべきではないか</p>	<p>計画見直し前に目標に掲げていた「都心部と各拠点間の公共交通の運賃負担」の最大500円については、当時市内のバス利用の95%が500円以内の運賃区間での利用となっており、都心部から郊外部の地域拠点や観光拠点までの運賃の負担感が大きく利用しにくい状況と考え、設定したものであります。</p> <p>今回の見直しでは、新たに、「どこから乗っても、どこまで行っても実質片道最大500円以下」と設定し、さらなる運賃負担の軽減に取り組むことで、市内移動の利便性向上を図ることとしており、今後も引き続き、乗継割引など公共交通利用にかかる運賃負担の軽減に取り組んでまいります。</p>
1 2	B	<p>【パークアンドライド】 宇都宮市の場合、バスを増やすにも運転手不足など難しい状況であるので、パークアンドライド用駐車場を増やす方が合っているのではないか。</p>	<p>利便性の高い公共交通ネットワークの構築に向けては、ライトラインとバス、地域内交通など公共交通の「乗り継ぎ」だけでなく、自動車や自転車など交通手段間の「乗り換え」が円滑にできる環境の整備が重要であると認識しているため、移動実態や利用ニーズなどを踏まえながら、パークアンドライドも含めて、トランジットセンターやモビリティハブの整備など、多様な交通手段が円滑に連携した移動環境の構築に取り組んでまいります。</p>
1 3	E	<p>【その他】 ライトラインの資金集めにクラウドファンディングを活用してはどうか。資金の集まり方でライトラインへの賛同の状況もわかるのではないか。</p>	<p>ライトラインについては、本市の東西方向の基軸を担う重要な交通手段であることから、本市が推進していくものと認識しておりますが、ふるさと納税を活用した取組として、ライトラインの一日乗車券やグッズなど、返礼品の充実を図るなど、資金調達に係る取組の充実を図ってきたところであり、今後も引き続き、様々な資金調達に係る取組を効果的に推進してまいります。</p>