

第4章 将来の交通体系

(1) 将来の公共交通ネットワーク

公共交通空白・不便地域の解消に向けて、階層性を持った効率の良い公共交通ネットワークの再構築を行う。

- 1) バス路線が集中している大通り等に、「輸送効率の高い交通システム」を構築する。
- 2) 幹線における輸送効率の向上により、支線の運行本数の増加や新規路線への振り分けをする。
- 3) 輸送効率に対応した「幹線、支線からなる公共交通システム（魚の骨ネットワーク）」への転換を図る。

◆基幹・幹線公共交通ネットワークの構築

- ① 第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想（素案）に基づく基幹公共交通軸と主なバス路線に、市民生活に必要な公共・公益施設へのアクセスを支援する公共交通を含めて、本市の基幹・幹線公共交通とする。
- ② 基幹公共交通は、公共交通ネットワークの中心的な機能を担うため、大量輸送や定時性・速達性を備えた交通システムとする。
- ③ 基幹と幹線が集中する乗降場においては、ネットワークの機能を最大限に高めるため、交通結節点としての機能強化を図る。

◆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

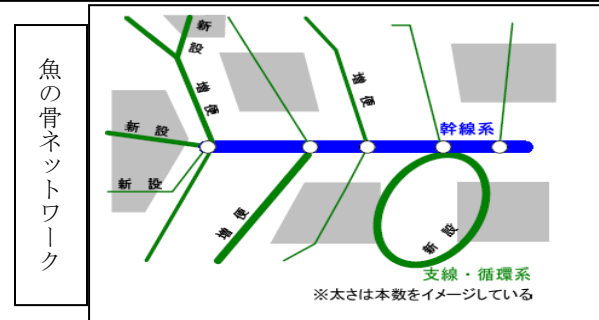
- ① 拠点や主要施設間を円滑に連絡するとともに、公共交通不便地域等を解消するため、地域特性に応じた水準の支線公共交通（支線バス）を整備する。
- ② 公共交通の乗降施設に対する駐輪場整備等により、アクセス圏域を拡大する。
- ③ 地域特性に合わせて、一定地域内を運行する地域主体の公共交通（地域内交通）を整備する。

(2) 交通ネットワークの連携（地域ごとの連携の考え方）

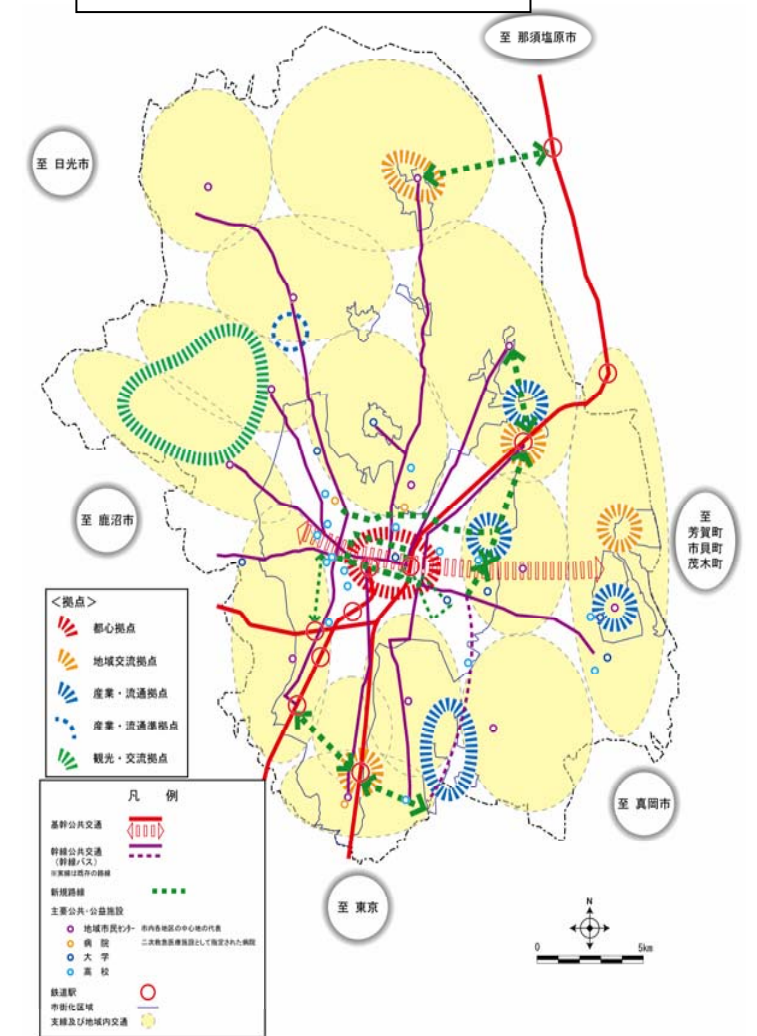
- 1) 都心部
 - ・東西軸を支える基幹公共交通の導入を図り、幹線・支線公共交通と連携したネットワークを形成し、循環バスは円滑に移動するサービスを提供する。
 - ・安全で快適な歩行空間やスポット駐輪場などを整備し、徒歩と公共交通による回遊性を高める。
- 2) 周辺地域
 - ・都市軸等は幹線公共交通、その他の地域は支線公共交通、日常の移動についてはミニバス等の地域内交通により、幹線交通等への接続を図る。
 - ・安全で快適な歩行空間の整備に加え、公共交通の結節点において駐輪場等を整備し、公共交通との連携を図る。
- 3) 郊外部
 - ・幹線公共交通の沿線以外では、ミニバスや乗合タクシー等の地域内交通により基幹公共交通、幹線公共交通への接続を図る。
 - ・公共交通の結節点において駐輪場や駐車場を整備し、幹線公共交通との連携を図る。

(3) 各種交通の整備の方向

- 1) 道路ネットワーク
 - 都市・地域の活力を高める幹線道路網の整備、安全・安心な暮らしを支える道路整備
 - 「地域高規格道路」の整備促進、「スマートIC」の整備、3環状12放射道路をはじめとした主要幹線道路の整備 等
- 2) 歩行者・自転車ネットワーク
 - 都心部の回遊性の向上、自転車走行空間の確保、自転車駐輪場の整備
 - 歩道整備やバリアフリー化の推進、サイクルアンドライド（バスライド）の推進 等



目標とする公共交通ネットワーク



第5章 具体的な施策

(1) 施策の体系・・・目標とする交通環境

目標Ⅰ 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

目標Ⅱ まちづくりに資する交通環境を整備する

目標Ⅲ ひとや環境にやさしい交通環境を整備する

(2) 取組方針・・・ネットワークを再構築する取り組みは短期間では行えないことから、段階的な対応を行う。

- 1) 将来のネットワーク構築に繋げるための短期施策（H21～23 戦略としてのプログラム化）
 - 現況バス路線の維持・存続、マイカーから公共交通利用への意識転換策、利用環境整備、交通空白地域の削減 など
- 2) 階層性のあるネットワークを構築するための中長期施策（H24～ 理念を踏まえたランドデザインを提示）
 - 幹線軸の設定と段階的な整備、結節施設の整備、バスの再配分による効率的な運行 など

(3) 重点施策事業と主な目標指標

目標Ⅰ 誰もが移動しやすい交通環境を整備する

- ◆短期 バス路線の新設、地域内交通の導入、C&R（C&BR）用駐輪場の整備 鉄道駅のインフォメーションの改善、都市計画道路の整備 など
- ◆中長期 基幹公共交通の整備、トランジットセンターの整備 など
- ◆公共交通利用者数【33,910千人（H18） ⇒ 42,000千人（H30）】

目標Ⅱ まちづくりに資する交通環境を整備する

- ◆短期 都心部道路景観整備事業、レンタサイクルの充実 など
- ◆中長期 幹線バスの充実、循環バスの運行、大通りトランジットモール化 など
- ◆公共交通夜間人口カバー率(市街化区域)【75%（H20） ⇒ 100%（H30）】

目標Ⅲ ひとや環境にやさしい交通環境を整備する

- ◆短期 人にやさしいバスの導入、自転車道の整備、モビリティ・マネジメントの実施
- ◆中長期 公共交通のバリアフリー化、環境にやさしいバスの導入 など
- ◆市域の温室効果ガス排出量の削減量
- 【市民2.7t・事業者145.3t（H15） ⇒ 17%削減：市民2.25t・事業者121.1t（H24）】

第6章 推進体制と進行管理

(1) 推進体制・進行管理

- ◆戦略プログラムの着実な実現のために進行管理体制を構築し、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、目標達成状況を確認し、必要に応じた計画・目標の見直し・提案を行っていく。（PDCAサイクル）
- ◆市民、交通事業者、行政がそれぞれの立場から施策事業に参画することが重要であり、そのような場として、戦略を推進する組織を設け、事業の進行管理を行う。
- ◆行政は「目標とする交通環境」を整備する施策事業を積極的に実施・支援し、交通事業者は、自社の持続性向上に繋がる事業を積極的に実施し、市民は行政等に協力して積極的に公共交通を利用するよう進めるなど、以下のとおり各主体の役割分担を定める。

主体	主な役割
市民	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進について理解と関心を深める ・バス・鉄道など公共交通を積極的に利用する ・出来る限り、自家用車の利用を控えるよう努力する
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者ニーズに基づき、快適で適切な運行サービスの提供に努める ・公共交通の利便性向上に努める
行政	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりと一体となった、地域の実状に応じた交通計画を立てる ・必要に応じて積極的にかつ効果的な支援を行う ・公共交通利用促進に関する市民への意識啓発や情報提供を行う