

東西交通軸について

【関東自動車(株) (案)】

## 2. ネットワークの方向性(前提)

我々が提案する「宇都宮市を中心とする公共交通ネットワーク」は、全てバスでの総合ネットワークである。全てバスでないと成り立たないシステムであり、他の交通システムとの複合的組み合わせは機能しない。他の交通システムとの複合的組み合わせでは、バス路線は大幅な赤字に転落するためバスは全面撤退に追い込まれる。

### ①東口

- A) 橋梁架設等を踏まえ、JR宇都宮駅～芳賀工業団地間に路線バスが必要か否か検証が必要。
- B) バス事業者にとって適正収支バランスが担保出来ることの検証が必要。

### ②西口

#### A) 乗換

- 1. 乗換に対する乗客の抵抗感は極めて強いものと推測される。乗換に関して乗客の合意形成が必要である。
- 2. 乗換に関する乗客の合意形成が出来た場合には、次のステップとしてインフラ整備が必要であるが、事業者単独では不可能である。インフラ整備に関する行政の全面的財政支援が必要である。
- B) 既存バス路線に比し、乗客にとって利便性が向上することの検証・確認が改めて必要である。バス事業者・行政の独自判断による推進は避けるべきで、乗客の意見聴取等を通して行われるべきである。

### ③車両

- A) 通常車両の使用を基本とする。連節バスはあくまで関東自動車提案している全体像のうちごく一部の機能を担うに過ぎない。
- B) 各種施策実施後、下記の点の確認を行い、最終ステージにおいて連節バス導入の可否を決定する。
  - 1. 通常車両では対応限界を超えている状況に至っていること。
  - 2. 経済合理性から明らかに優れていること。
  - 3. 車両が高額なため、行政が応分の負担を行うこと。

### ④段階的に実施・検証を繰り返しながら利便性向上の検証を行い進めること。

※下記する「基幹バス・交通結節点整備」はあくまで上記①～④の全てが確認された場合にのみ限定した案である。

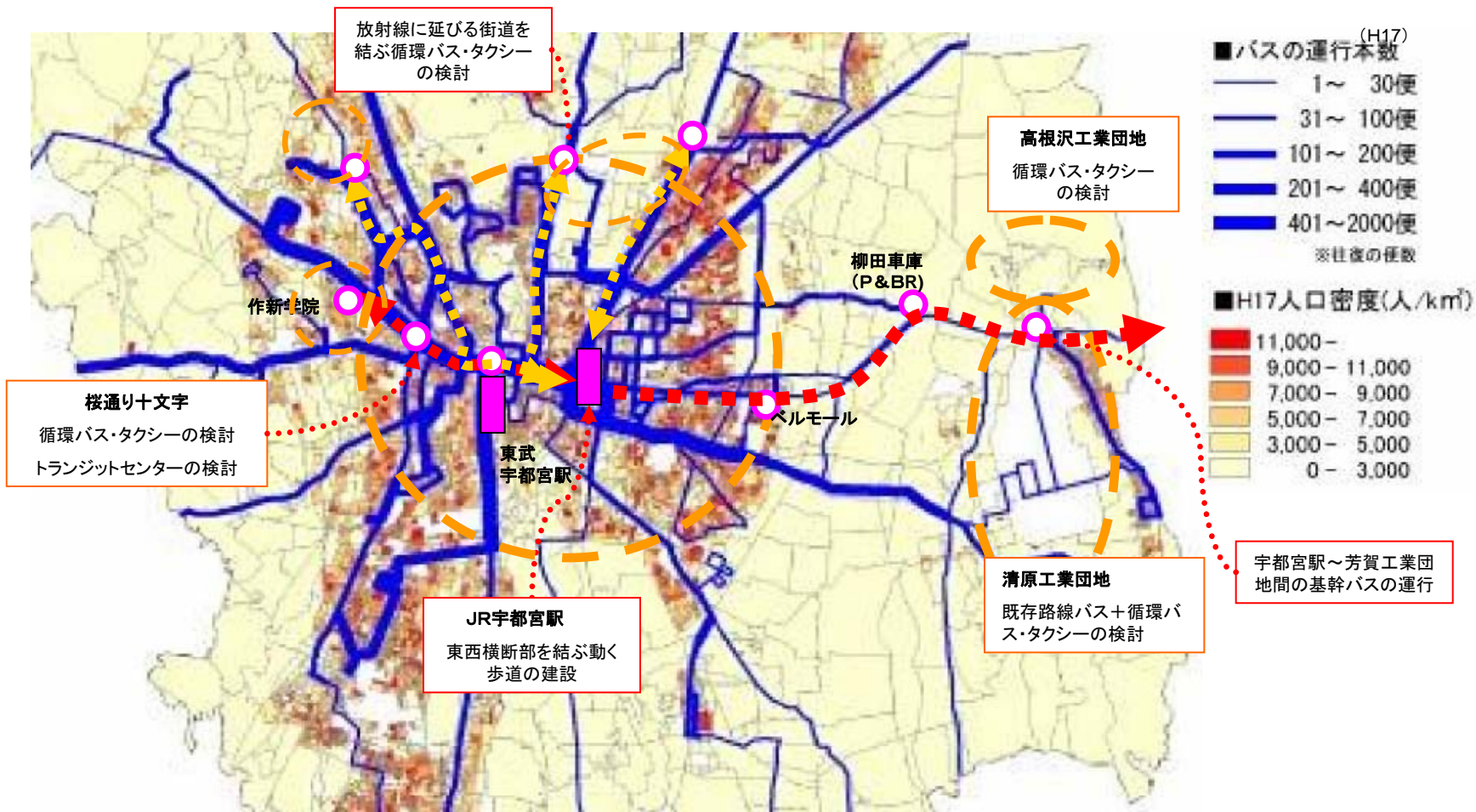
## 2. ネットワークの方向性(具体策)

本来はニーズ情報に基づいてネットワークの方向性は決定されるべきである  
 ここではあくまで前提条件付きで種々方向性を検討してみた

### ①基幹バス・交通結節点整備

対象箇所	施策案
①西口 JR宇都宮駅～桜通り十文字	<ul style="list-style-type: none"> <li>急行、各駅停車方式の併用</li> <li>時間帯に応じた直通・折返運行方式の採用 学校向け直行バスは継続</li> <li>トランジットセンター、ターミナルの確保</li> <li>急行停留所：テラス型バス停、各駅停留所：通常停留所</li> <li>PTPS導入、専用レーン拡大</li> </ul>
②東口 JR宇都宮駅～芳賀工業団地間	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹ルートは柳田街道、石井街道の2つとする</li> <li>柳田街道を基幹バスメイン路線とし、石井街道は従来どおりの運行(基幹バスサブ路線)</li> <li>柳田街道では基幹バス(特急+各駅停車)での運行</li> </ul>
③連絡部 JR宇都宮駅部分における東西公共交通の連続性確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>西口基幹バスー東口基幹バス(柳田街道)間は直通運行とはしない</li> <li>石井街道方面行きのバスを西口発で従来同様の運行とし、石井街道では連続性確保</li> <li>JR宇都宮駅横断部分への動く歩道の設置</li> </ul>
④連節バス導入路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>必要に応じ急行バス、特急バス部分に導入</li> </ul>
⑤トランジット関係等	<ul style="list-style-type: none"> <li>トランジットセンター用地の確保</li> <li>小型循環バス、コミュニティーバス、乗合タクシーの運行</li> <li>バスロケ、総合情報システム(乗換情報等)</li> </ul>

## 2. ネットワークの方向性～①基幹バス・交通結節点整備



# ①基幹バス・交通結節点整備－1. 西口(詳細は別途検討)

## 1. 運行形態

- ・基幹バスの導入＝バス停を特定した急行バスと各駅停車バスの併用

急行停留所: 東武駅前・県庁前・馬場町

通常停留所: 上記を除くその他停留所

- ・必要に応じ急行バスに連節バスも導入
- ・桜通りトランジットセンターの設置(桜通り十文字付近)

### ①平日

- ・朝  
上り: 各方面からJR宇都宮駅まで「乗換なしの直通便」で各駅停車運行  
下り: JR宇都宮駅－桜通りトランジットセンター(または作新)行き急行バス運行(戻りは回送)  
学校行き等直通バスは現状どおり運行
- ・日中  
急行バス: JR宇都宮駅－桜通りトランジットセンター間を一定の間隔で運行(往復とも)  
各駅停車バス: 江曾島・清住・材木町方面行きのバスでJR宇都宮駅－東武間の各駅停車バスの役割を担う  
東武駅－桜通りトランジットセンター間の各駅停車バスの役割分担は要検討
- ・夕方  
朝の逆で運行または上り下りとも急行バス運行
- ・深夜  
各駅停車で運行

### ②休日

- ・終日  
平日日中の運行形態で運行

## 2. バス停形態

- ・急行バス停には完全テラス型または一部テラス型バス停を設置(第一車線は停車・荷捌きスペース)
- ・普通停留所は従来型バス停(追い越し可能にするため)

## 3. 走行レーン・PTPS

- ①専用レーンの拡大
- ②PTPSの導入

## ①基幹バス・交通結節点整備－1. 西口(詳細は別途検討)

### 4. トランジットセンター、ターミナル

- ①桜通りトランジットセンター(桜通り十文字付近)
- ②JR宇都宮駅ターミナル
- ③東武駅前ミニターミナル(江曾島、清住、材木町方面への乗換のための必要性を検討)

### 5. その他

駅までの直通運行については、OD調査により、詳細を検討

# ①基幹バス・交通結節点整備－2. 東口(詳細は別途検討)

## 1. 基幹路線

基幹ルートを下記2つとする

①柳田街道(鬼怒通り) JR宇都宮駅東口～芳賀工業団地

基幹バスでの運行

②石井街道(国道123号線)

従来同様の運行(西口まで)

## 2. 運行形態(上記①柳田街道基幹バス)

・特急バスと各駅停車バスの運行

①平日 朝 :JR宇都宮駅発を特急バス運行  
日中:上り下りとも最低限の間隔で特急バス運行  
夕 :朝の逆で運行

②休日 終日各駅停車バスでの運行、ただし、JR宇都宮駅ーベルモール間はシャトル運行

## 3. バス停形態

・通常のバスベイ式バス停(要検討)

## 4. 走行レーン・PTPS

・片側3車線の部分は専用レーン、片側2車線の場合は優先レーン  
・中央分離帯センターに専用車線新設も検討  
・PTPSを基幹部分に設置

## 5. トランジットセンター

特急バス停をトランジットセンターとする

①ベルモール、②柳田車庫、③芳賀工業団地

## ①基幹バス・交通結節点整備－3. JR宇都宮駅での東西交通の連絡

### 1. 連絡の要否

JR宇都宮駅西口と東口を經由するバス路線では、定時性・速達性・運行効率的にロスが大きく、メリットが少ない乗継が発生してもそのほうが時間的メリットは大きい

(分断して駅を徒歩で通過したほうが、時間はかからないと思われる)

結論:西口基幹バスと東口基幹バスメイン路線(柳田街道線)は直通運行とはしない

### 2. 対応策

JR宇都宮駅の連絡通路で乗り継ぐが、動く歩道の設置などを検討する

## ①基幹バス・交通結節点整備－4. 連節バス導入路線

- 必要に応じ急行バス、特急バス部分に導入

## ①基幹バス・交通結節点整備－5. トランジット関係

### 1. 放射線状路線の外周をつなぐ交通体系の新設の必要性検証

中心部を経由しないで乗り継ぐための、外周部循環バス等の検討

⇒ コミュニティーバス、乗合タクシー

⇒ スムーズに乗換できるミニバスターミナル、ダイヤ設定

### 2. バスロケ、情報システム

利便性向上のためバスロケ、情報機器が必要

### 3. トランジットセンター、ターミナル用地の候補地

#### ・芳賀工業団地

#### ・柳田車庫

既存車庫の利用であり、新規確保の必要が無い

#### ・ベルモール

大型バスのバスブースが既に複数ある

#### ・JR宇都宮駅東口

現在開発工事を着手しており、複数のバスブースが設計されている

#### ・JR宇都宮駅西口

現在すでにバスターミナルとして機能している

#### ・東武宇都宮駅付近

現在の東武宇都宮駅バスブースも利用することは可能だが、小さい

#### ・桜通り十文字付近

交通結節点として最適

ターミナル用地としてある程度の面積が必要である