

# 「バスシステム検討委員会」バスによる東西交通軸ネットワークと利便化策について検討結果報告の概要

目的 将来の交通ネットワーク構築に向けた東西方向の基幹となる公共交通軸をバスで担うとした場合のあり方と、バスの利便化方策について議論した結果をまとめたもの

## 第1章 バスネットワークについて

### (1) 宇都宮都市・地域交通戦略における公共交通ネットワークの考え方

#### 公共交通ネットワークの課題

- 公共交通空白地域・不便地域の存在
- バス運行のサービス配分が不均衡
- 公共交通の相互連携が不十分

#### 目指すべき方向

- 過度に自動車に依存しない持続性の高いまちをめざす
- 公共交通の不便な地域を出来るだけ無くし、高齢者や障がい者など誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築

対応の方向性

#### ネットワーク再構築による総合的な対応

現在のネットワークを公共交通モードの役割に応じた再構築を行い「階層性のあるネットワーク」の確立  
⇒基幹・幹線・支線・ミニバス（循環バス、コミュニティバス）・乗合タクシー等

### (2) バスネットワーク及びバスサービスについて

宇都宮都市・地域交通戦略の基本的な考え方に基づき、基幹交通をバスとした場合の総合的なネットワーク及びサービスレベルの設定

区分	導入区間の考え方	導入区間	サービスレベルの基本的な考え方		具体的なサービスレベル
基幹	・東西軸の幹線で、一定規模以上の輸送力が求められる区間	J R宇都宮駅西口～桜通り十文字	乗換えを円滑にする		5分～10分に1本の運行
		J R宇都宮駅東口～清原工業団地	都心部と産業拠点を結び企業活動を支援する		10分～15分に1本の運行
幹線	・周辺市町など広域間を結ぶ路線区間 ・主要な拠点間を結ぶ都市軸等の路線区間 ・広域的に利用される施設や市内各地域の拠点へのアクセスを支援する区間	国道123号線（益子・真岡方面）	周辺市街地	快適な都市活動を支える	15分～20分に1本の運行
		鹿沼街道（鹿沼方面）			
		国道119号線（日光方面）			
		栃木街道（栃木方面）			
		大谷街道（鹿沼方面）	郊外部（広域路線）	都市部とを結ぶ	30分程度に1本の運行
		田原街道（塩谷方面）			
		白沢街道（旧河内方面）			
		国道4号線・北進（高根沢方面）			
国道4号線・南進（小山方面）	新里街道（新里方面）				
上三川街道（上三川方面）					
支線	・公共施設や集落等をつなぐ路線区間など基幹、幹線以外の路線区間	その他路線	円滑な日常生活を支える		30分程度に1本の運行
ミニバス (循環バス・コミュニティバス)	・市街化区域のうち都心部における地域内を移動する循環路線区間		都心部	業務活動や周遊行動、日常生活を支援する	15分～20分に1本の運行
	・市街化区域のうち周辺市街地における地域内を移動する循環路線区間及び幹線バス路線等と接続する路線区間		周辺市街地	日常生活を支える	30分程度に1本の運行
	・郊外部における一定規模の需要が見込める地域内を移動する循環路線区間及び幹線バス路線等と接続する路線区間		郊外部	地域の実状にあわせ運行	

## 第2章 東西交通軸について

### (1) 提供するサービスの考え方

- 高頻度な運行
  - J R宇都宮駅西口～桜通り十文字：乗換えを円滑にするため、5分～10分に1本の運行
  - J R宇都宮駅東口～清原工業団地：企業活動支援のため、10分～15分に1本の運行
  - 需要に応じ、大量輸送が可能な連節バス等を運行。
- 定時性・速達性の確保
  - 時間帯ごとの需要特性に応じて、急行バスと、各駅停車バスとを組み合わせる
  - 道路整備と合わせて、定時性・速達性を確保するための走行空間の整備
- 乗継利便性の向上
 

幹線バスや支線バスと接続し、利用者の乗継利便性を向上させるとともに、それぞれの交通が円滑に機能できるような環境を整えるため、駐車場や駐輪場などを併設したトランジットセンターを整備
- J R宇都宮駅の東西連絡
 

駅を横断する東西直結による運行や駅を直結運行としない場合の乗換え負担軽減策について検討が必要

東西の基幹公共交通をバスで担う場合

- 段階的にバスによるネットワークの再編ができる。
- バスの運行形態や車両編成など、需要に応じたフレキシブルな対応ができる。

### (2) 具体的な提案

#### ◆急行バス

- J R宇都宮駅西側（J R宇都宮駅西口から桜通り十文字（又は作新学院前））
  - 上り 急行運転＋一部各駅運行（平日：夕）
  - 下り 急行運転＋一部各駅運行（平日：朝）
- J R宇都宮駅東側（J R宇都宮駅東口から清原工業団地）
  - 上り 急行運転＋一部各駅運行（平日：夕）
  - 下り 急行運転＋一部各駅運行（平日：朝）

- 西側：平日の朝の上り・夕方の下りは、乗換えなしの直通各駅停車バスを基本
- 東側：平日の朝の下り・夕方の上りは、急行バスを基本

上り：駅方面  
下り：郊外方面

次ページ 参考 ※東西交通軸イメージ図

#### ◆トランジットセンター

基幹公共交通と他の交通の乗り継ぎ拠点としてJ R宇都宮駅、東武宇都宮駅、桜通り十文字、ベルモール、清原工業団地に設置

#### ◆連節バス

需要に応じて基幹バスに連節バスを導入

#### ◆その他

- バス専用レーンの拡大及び優先レーン設置
- PTPSの導入
- テラス型バス停の導入（駅西側急行運転）
- 西側基幹バスと東側基幹バスとを、J R宇都宮駅で乗り継ぐための動く歩道の設置を検討
- 駅の横断道路等走行環境が整備された場合の、東西直結運行の検討

## 第2章 東西交通軸について

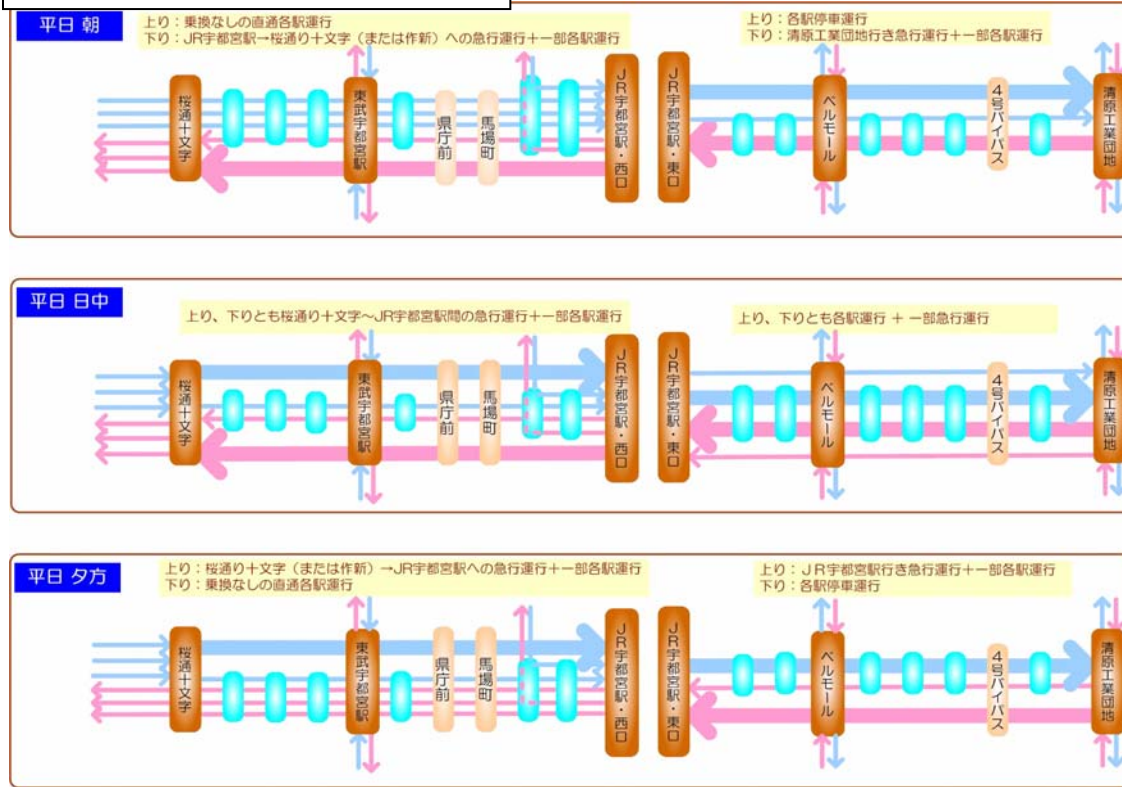
### (3) 提案の効果と留意点

項目	効果	留意点
基幹バス (幹線・支線バスによる バス網再編)	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両運用の効率化と需要に応じたサービス向上</li> <li>系統が短くなることによる定時運行の可能性の向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>物理的抵抗 → 水平・垂直移動距離を極力削減</li> <li>時間的抵抗 → ダイヤ調整による待ち時間の削減</li> <li>運賃面での抵抗 → 乗り継ぎ運賃の導入等</li> <li>心理的な抵抗 → 情報案内の工夫</li> </ul>
トランジットセンター (乗り継ぎの発生)	<ul style="list-style-type: none"> <li>わかりやすい路線体系</li> <li>幹線・支線ごとの需要に見合った車両の使用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>基幹・幹線バスの定時性の確保</li> <li>基幹バスの運行頻度の確保</li> </ul>
運行内容 (時間帯ごとの特性に応じた運行)	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間帯ごとの需要の特性に応じた効率的な車両の運用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間帯ごとのサービスの違いによる利用者の混乱防止 → サービス内容の案内の徹底</li> </ul>
JR宇都宮駅 での東西	分離	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR宇都宮駅での徒歩等での乗り継ぎへの対応 → 動く歩道の設置等による乗り継ぎ抵抗の軽減</li> <li>乗換案内誘導の徹底</li> </ul>
	直結	<ul style="list-style-type: none"> <li>長距離運行に伴う定時性の確保</li> <li>駅を横断する道路を整備する場合の事業手法等の整理</li> </ul>
基幹への連節バス等の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両1台あたりの輸送効率の向上 (大通りのバス走行台数の削減)</li> <li>複数の出入口利用によるバス停車時間の短縮</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>超大型車両に対応した運行ルートの設定や施設整備 (駅前広場・バス停統合など)</li> <li>運賃収受方式の検討</li> <li>以下の点の確認を行い、可否を決定 <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 通常車両では需要への対応が難しいこと</li> <li>→ 明らかな経済合理性があること</li> <li>→ 高額な車両の経費問題への対応ができること</li> </ul> </li> </ul>
その他	専用レーン・優先レーン拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般車両の走行性の確保 → 一般車両への影響等を考慮した路線の確保</li> <li>優先レーン等への一般車の走行防止 → ドライバーのマナー向上</li> </ul>
	PTPSの導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の定時性向上</li> <li>走行時間の短縮</li> <li>交差道路側の走行性の確保 → 周辺道路への影響に配慮した路線の確保</li> </ul>
	テラス型バス停の設置 (急行バス停留所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>路上駐車車両等の影響を受けないバス停の発進</li> <li>バス停への正着 (安全性向上, バリアフリー化)</li> <li>バス待ち空間の確保 (歩道の通行を阻害しない)</li> <li>車線の削減 (幅員の縮小) による一般車両への影響の対応 → バス停部の明示など安全性の確保</li> <li>沿道住民・市民の合意形成</li> </ul>

### (4) 実現化に向けた課題

- 公共交通ネットワークの連携
  - ネットワークとしての利便性・効率性の向上, 利用の拡大を図るため, 円滑な乗り降りや乗り継ぎ等の環境整備やわかりやすい路線体系が必要
- 利用促進を図るための利便性向上
  - 乗換え抵抗の軽減を図るため, 利用者に対する乗り継ぎの物理的抵抗軽減 (水平移動距離の削減), 時間抵抗の軽減 (ダイヤ調整による待ち時間の削減), 運賃抵抗の軽減 (乗り継ぎ運賃制の導入), 情報提供の工夫などが必要
  - 定時性, 速達性を確保するためのバス専用レーン, 優先レーン, 公共車両優先システムの導入。より効果的な導入区間を抽出するとともに, 実効性の検討が必要
- その他
  - 路線ごとの居住人口や拠点配置, 土地利用計画, バス事業における収支バランス, 現行の運行状況などを考慮するほか, 必要に応じて利用者等に対するニーズ調査を行うことが必要
  - 市民, 事業者, 行政など関係者が役割分担・責任のもと, 相互に連携した取り組みが必要である。
  - 運営システムの構築には, バス事業者間の調整が必要

### 参考 ※東西交通軸イメージ (平日)



### 第3章 バス利便化策について

バスネットワークは短期的に行えず, 時間を要することから, バス利便化策をバス事業者, 行政, 関係機関が連携を図りながら段階的に実施する,

	施策事業名	時期区分			施策事業名	時期区分		
		短期 H21 ~23	中長期 H24 ~			短期 H21 ~23	中長期 H24 ~	
I バスネットワークの構築 ◆基幹バスや幹線バス, 循環バスなど路線にメリハリをつけるとともに, トランジットセンターの整備などで乗換抵抗を軽減し, 利用しやすいバスネットワークを構築する。	①基幹公共交通の整備		○	III 走行環境の改善 IV バス利用環境整備 ◆バス車両やバス停の整備によりバスの利用環境を改善する。	④JR宇都宮駅西口交通環境整備	○	⇒	
	②幹線バス路線の整備		○		⑤大通りのトランジットモール化		○	
	③循環バス(ミニバス)の運行		○		V インフォメーション改善 ◆バスに関するわかりやすい情報提供を実施する。	①複数バス停の統合	○	⇒
	④トランジットセンターの整備		○			②バス停の利用環境整備	○	⇒
	⑤乗り継ぎに便利なダイヤの調整	○	⇒			③バス車内空間の改善		○
	⑥乗り継ぎバス停位置の最適化		○			④バスの乗降時間の短縮		○
	⑦乗り継ぎ割引制度の導入		○			⑤人にやさしいバスの導入	○	⇒
II サービスレベルの向上 (バス活性化) ◆新たなバス路線の設置や運行本数の増加, 利用圏域の拡大などの施策を実施し, バスのサービスレベルを向上する。	①バス路線の新設	○	⇒	⑥環境にやさしいバスの導入		○		
	②幹線バスの運行本数の増便		○	⑦ICカードの導入		○		
	③【再掲】循環バス(ミニバス)の運行		○	VI 需要喚起策 ◆公共交通利用促進のため, 過度にクルマを利用しない意識転換策を実施する。	①鉄道駅インフォメーションの改善	○	⇒	
	④目的・ニーズに応じたバスの運行	○	⇒		②3社共通の系統番号の導入	○	⇒	
⑤C&BR用駐輪場の整備	○	⇒	③バスの運行情報の提供			○		
⑥P&BR用駐車場の整備		○	①モビリティ・マネジメントの実施 ※		○	⇒		
III 走行環境の改善 ◆バスの走行空間や駅の交通環境を整備することで, バスの走行環境を改善する。	①バス優先(専用)レーンの拡充	○	⇒	②バス鉄道利用デーの推進	○	⇒		
	②公共交通優先システム(PTPS)の導入		○	③【再掲】乗り継ぎ割引制度の導入		○		
	③歩車分離信号の設置		○					