

(2) 課題への対応の方向

1) 郊外部における空白地域の改善

地域内交通の整備を推進し、地域内交通が結節する路線バスの維持・存続又は経路変更等の対応を図ります。

2) 市街化区域の空白地域・不便地域の解消

現況の交通ネットワークを前提とすると【バス増便による対応】や【サービスを再配分することによる対応】が考えられますが、抜本的な解決には至りません。

このようなことから、問題を抜本的に解決するために効率の良い公共交通ネットワークを形成する必要があります。

具体的には、「ネットワーク再構築による総合的な対応」として、ネットワークを「幹線・支線・地域内交通」といったように役割に応じた再構築を行い「階層性のあるネットワーク」を確立する必要があります。

【バスを増便することによる対応の場合】 ※参考資料-7 参照

公共交通空白・不便地域を解消するためには、約 6 千台キロに相当するバスの増便が必要である。

現状のバス運行を前提とすると、JR 宇都宮駅に発着するバスが約 1,200 台増加するとともに、大通りを走行するバスもそれに近い台数が増加する。

⇒バス停・優先レーン等の機能が限界に達する

バス増便により JR 宇都宮駅西口のバスバースが不足する。

JR 宇都宮駅は複雑なバス運行体系により更に案内が困難となる。

⇒JR 宇都宮駅西口機能が限界に達する

【空白・不便地域にサービスを再配分することによる対応】 ※参考資料-7~8 参照

宇都宮市を走行するバスの走行台キロ 2 万 5 千台キロを基本に再配分を行った場合、必要なサービス量が不足

⇒輸送力の絶対量が不足している

(3) ネットワーク再構築による総合的な対応

①公共交通ネットワーク再構築に向けての対応

誰もが移動しやすい交通環境を整備するため、市街化区域における空白地域・不便地域の解消に向けて、階層性をもったネットワークである「魚の骨ネットワーク」により輸送効率の改善を図ります。

- ①現在、バス路線が集中している大通り等に対して「輸送効率が高い交通システム」を構築します。
- ②幹線における輸送効率向上により、支線の運行本数の増加や新規路線へ振り分けま



- 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)**」への転換を図ります。

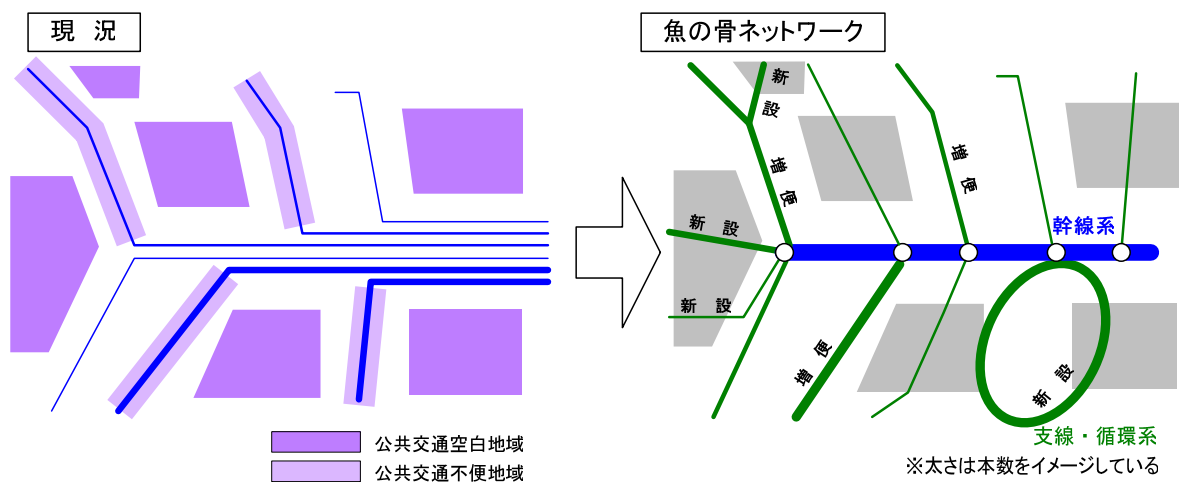
魚の骨ネットワークの構築にあたっては、以下のような施策をあわせて実施することが重要です。

視点① 乗り継ぎの円滑化

魚の骨ネットワークは、輸送効率の適正化が図られるものの、幹線と支線の間で乗り継ぎが発生します。そのため、乗り継ぎを円滑にする各種施策をあわせて実施します。

視点② 定時性の確保

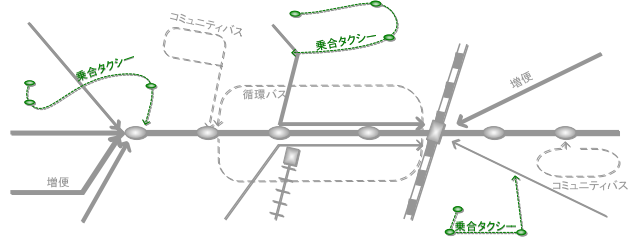
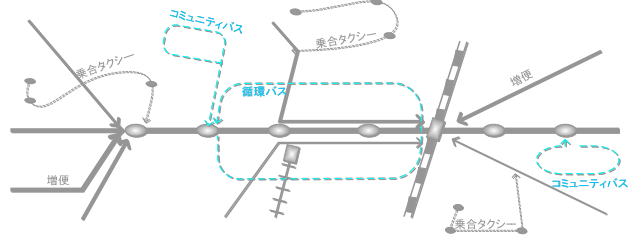
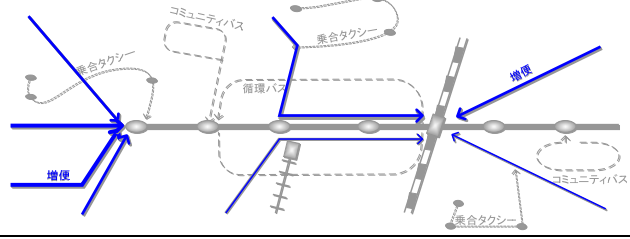
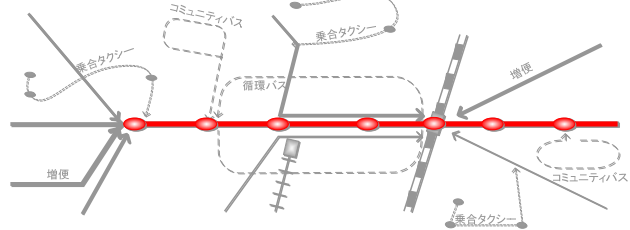
ネットワーク全体の円滑な移動を促進するため、特に幹線の交通機関に関しては、定時性の高さが要求されます。そのため、定時性を確保する各種施策をあわせて実施します。



②目指すべき交通体系の階層性イメージ

乗合タクシーやミニバスなどの導入による空白地域の解消をはじめとし、都市軸となる幹線の強化、さらには、輸送力が高い交通機関としての基幹公共交通の整備による、階層性をもったネットワークへの転換を図ります。

表 目指すべき公共交通ネットワークの階層性のイメージ

郊外	<p>乗合タクシー等</p> 	<p>【導入想定箇所・区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・郊外部における集落等が点在する地域 <p>【求められるサービス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日常生活の移動を確保するため、その地域の実状にあったサービス水準
	<p>ミニバス（循環バス・コミュニティバス）</p> 	<p>【導入想定箇所・区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域における、都心部内や日常生活の移動を中心とした地域 ・郊外部において一定規模の需要が見込める地域 <p>【求められるサービス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域においては、円滑で快適な日常生活等を支えるサービス水準 ・都心部においては、周遊行動の支援を図るための高いサービス水準 ・郊外部においては、日常生活の移動を確保するため、その地域の実状にあったサービス水準
都市内	<p>幹線・支線交通</p> 	<p>【導入想定箇所・区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点間を結ぶ都市軸等の幹線 ・公共施設や集落等をつなぐ支線 <p>【求められるサービス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市軸等の幹線については、円滑、快適な都市活動の促進、土地利用誘導の観点から、より高いサービス水準 ・支線については、円滑で快適な移動手段を支えるサービス水準
	<p>基幹公共交通</p> 	<p>【導入想定箇所・区間】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線のうち、一定規模以上の輸送力が求められる区間 <p>【求められるサービス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスや鉄道からの乗り継ぎを考慮して、待ち時間を気にしないで利用できる高頻度かつ定時性の高いサービス水準 ・様々なライフスタイル、都市活動に対応したサービス水準

(4) 目標とする公共交通ネットワーク

①基幹・幹線公共交通ネットワークの構築

a) (仮称) 第2次宇都宮市都市計画マスタープラン全体構想(素案)に基づく公共交通ネットワークの基幹公共交通軸と主なバス路線を、基幹・幹線公共交通とします。

これに加えて、以下の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・幹線公共交通とします。

【市民生活に必要な公共・公益施設】

i) 広域的に利用される施設

- ・ 大学等
- ・ 二次救急医療施設以上の拠点病院

ii) 市内各地域の拠点

- ・ 地区市民センター等

b) 基幹・幹線公共交通を中心とした公共交通ネットワークを構築するうえで、基幹公共交通は、ネットワークの中心的な機能を担うため、大量輸送機能や定時性・速達性を備えた交通機関とします。

c) 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、他の交通手段も含めた交通結節点としての機能強化を図ります。

○ 東西基幹公共交通に求められる交通機能

【公共交通ネットワーク構築において求められる交通機能】

東西の公共交通基幹軸に関しては、効率的でわかりやすい路線体系である「魚の骨ネットワーク」の中心をなす交通軸であり、以下のような機能が求められます。

● 高い輸送力及び輸送効率

現在、相当な高頻度でバスが運行している大通りの交通需要への対応が可能な輸送力を有することが必要です。

また、持続可能なネットワーク構築に向けて、環境負荷が小さく、輸送効率の高い(1台あたりの輸送力が大きい等)ことが求められます。

● 他の交通機関との乗り継ぎやすさ

「魚の骨ネットワーク」は、基幹と幹線や支線の乗り継ぎが発生するものであり、乗り継ぎ利便性を向上させることが、このネットワークの成功の鍵であり、車両の乗り降り、乗換え移動距離、料金収受など総合的な乗り継ぎのしやすさが求められます。

● 高い定時性

基幹である東西軸における運行の遅れは、多数の幹線支線への乗り継ぎに対して大きな

影響を与えます。

ネットワーク全体の円滑な移動を考えた場合、基幹となる東西軸においては、高い運行頻度が求められるとともに、高い定時性が求められます。

- **明示性**

「魚の骨ネットワーク」は、複数の交通手段からなる階層性のあるネットワークであり、このネットワークを有効に活用するためには、その階層を利用者が理解しやすいものであることが必要です。

理解を容易にするために、車両や導入ルートが、誰からもわかりやすいことが求められます。

- **誰でも利用しやすいユニバーサルデザイン**

不特定多数の利用者が想定される公共交通において、基幹公共交通は特に利用者が多いことから、誰でも使いやすいバリアフリーなユニバーサルデザインであることが求められます。

【沿線地域の特性から求められる交通機能】

東西軸上には、JR宇都宮駅や東武宇都宮駅、中心市街地、東部に位置する清原工業団地など、宇都宮市の顔ともいえる地区を通るものであり、このような視点から、以下のような機能も求められます。

- **回遊性を高める短距離移動への適合性**

都心部においては、歩行者中心のまちづくりをめざしており、それを補完するための交通システムとして、乗り降りがしやすい、乗り場にアクセスしやすいなど短距離移動のしやすいことが望まれます。

- **来訪者にもわかりやすい明示性**

清原工業団地などは、国内をはじめ国外からの来訪者も多く、宇都宮市に初めて来られた方でもアクセス交通手段がわかりやすいなど、明示性の高いことが望まれます。

- **シンボル性**

宇都宮市の玄関であるJR宇都宮駅や東武宇都宮駅、中心市街地、清原工業団地を沿線にもつことから、市を代表する顔としてシンボル性の高いことが望まれます。

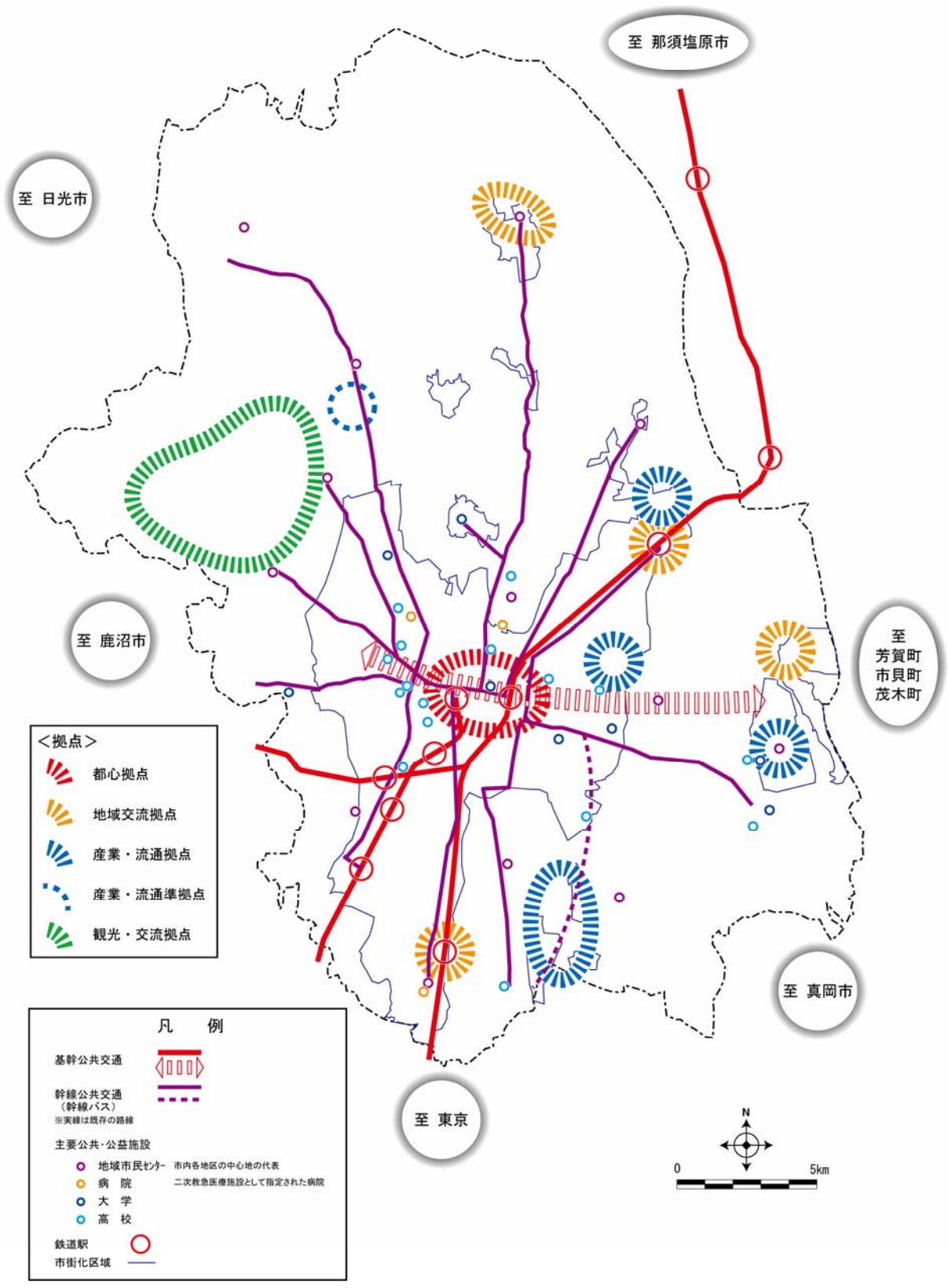


図 目標とする基幹・幹線公共交通ネットワーク

②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

基幹・幹線公共交通のネットワークでカバーされない地域については、以下の対応により公共交通ネットワークの充実を図ります。

a) 基幹・幹線公共交通ネットワークを補完する支線公共交通の整備

拠点や主要施設間を円滑に連絡するための支線公共交通（支線バス）を整備します。

人口密度等の地域特性に応じた水準の支線公共交通を整備し、可能な限り公共交通不便地域等を解消します。

b) 公共交通ネットワークへのアクセス圏域拡大のための施設整備

道路環境や需要面等の問題から支線公共交通の整備が困難な地域においては、近傍の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します。

c) 地域内交通の整備

ミニバスや乗合タクシー等、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）を整備します。

※タクシー等の個別（個人）不定路な輸送については、ここでの公共交通ネットワークとしては含めないものとした。

※これらのネットワークの整備については、交通事業者等との十分な協議・調整を経た上で具体的に実施していきます。

また、必要に応じて利用者等に対するニーズ調査を行いません。

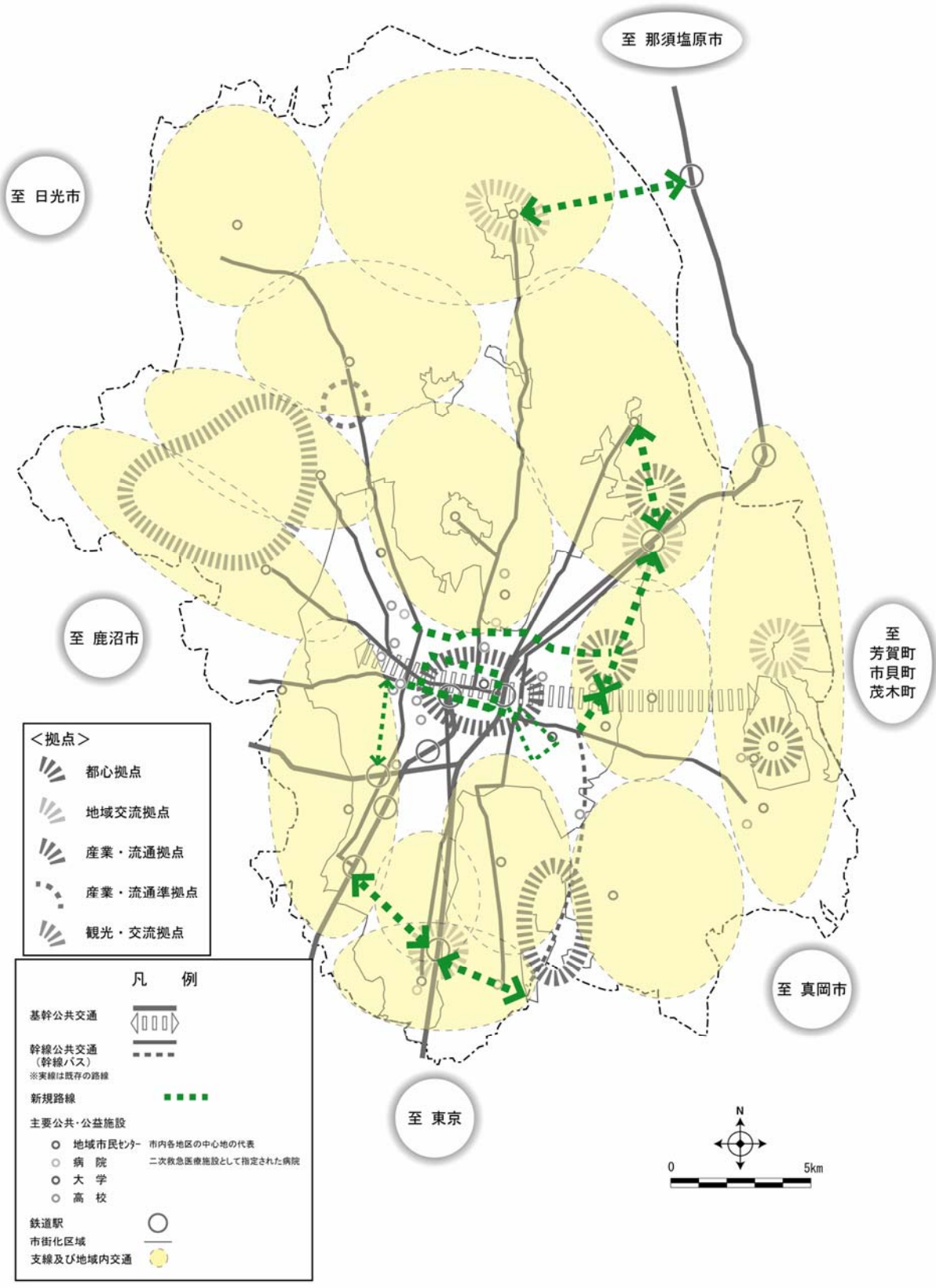


図 基幹・幹線公共ネットワークを補完する公共交通

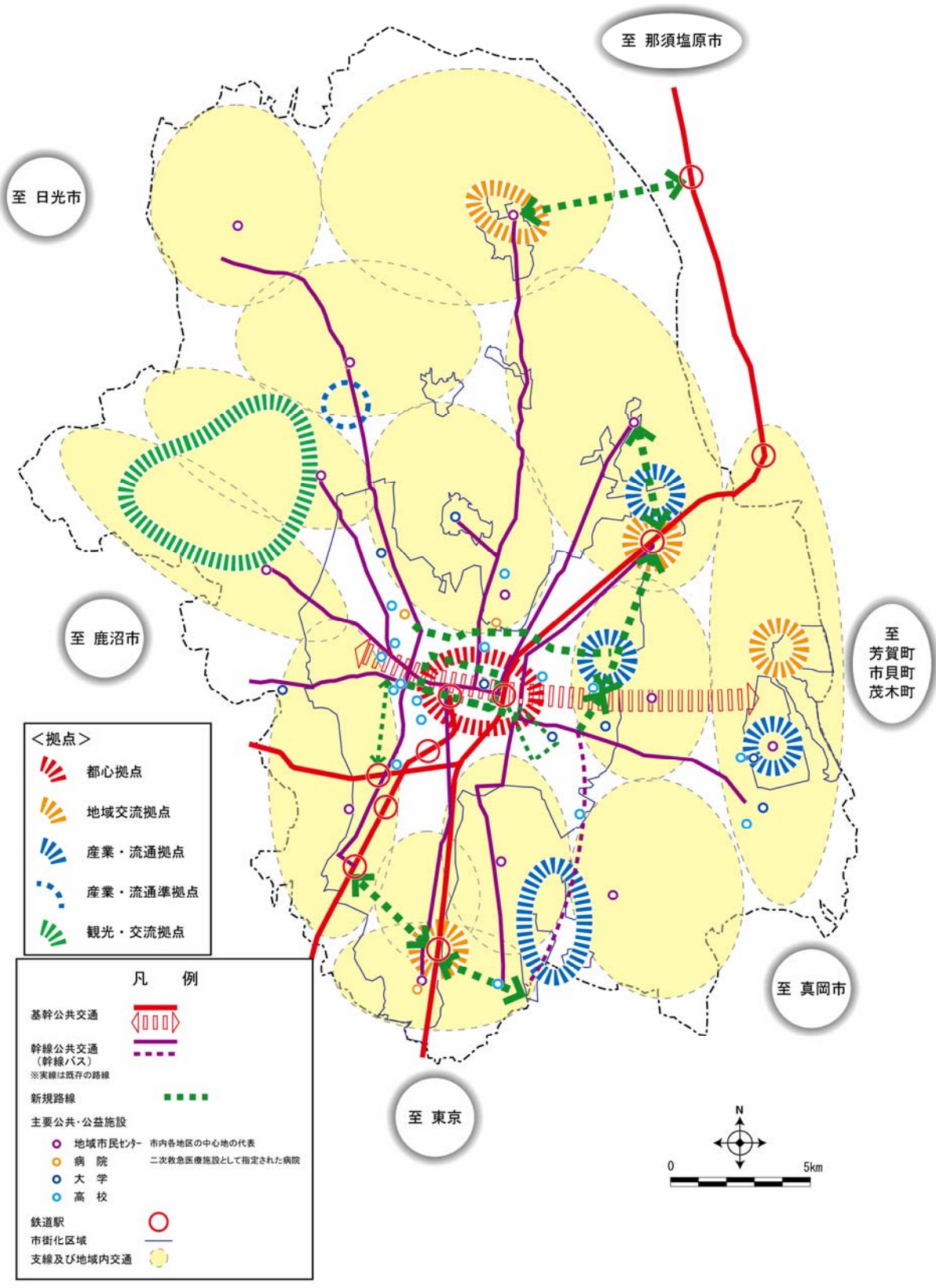


図 目標とする将来公共交通ネットワーク

(5) 公共交通ネットワークの階層とサービスレベルの考え方

表 公共交通ネットワークの階層サービスレベルの設定

	公共交通の階層及びサービスレベル	基幹公共交通	幹線・支線公共交通	ミニバス (循環バス・コミュニティバス)	乗合タクシー等
都心部	<ul style="list-style-type: none"> 都心部は東西軸を支える基幹公共交通の導入を図る。 ⇒基幹公共交通は、乗換えを円滑にするため、5分～10分に1本の運行 幹線・支線公共交通は基幹公共交通と連携したネットワークを形成する。 循環バスは、面的な公共交通サービスを提供する。 ⇒業務活動や周遊行動、日常生活を支援するため、15分～20分に1本の運行 	◎	◎	○ (循環バス)	—
周辺市街地	<ul style="list-style-type: none"> 周辺市街地は、都心部と主要な拠点間を結ぶ都市軸等においては幹線公共交通、その他地域では支線公共交通による公共交通サービスを提供する。 ⇒幹線公共交通は、快適な都市活動を支えるため、15分～20分に1本の運行 ⇒支線公共交通は、円滑な日常生活を支えるため、30分程度に1本の運行 日常生活の移動については、ミニバス等の地域内交通により基幹公共交通、幹線公共交通等への接続を図る。 ⇒地域内交通は、日常生活を支えるため、30分程度に1本の運行 	○	◎	○	—
郊外部	<ul style="list-style-type: none"> 都市軸等の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、幹線公共交通等への接続を図る。 ⇒幹線公共交通は、30分程度に1本の運行 ⇒地域内交通は、地域の実状にあわせる 	—	◎	○	◎
東部産業拠点	<ul style="list-style-type: none"> 東部産業拠点は、企業活動を支援するため、都心部とを結ぶ基幹公共交通の導入を図る。 拠点内については、基幹公共交通を中心にミニバスや乗合タクシー等の地域内交通によりサービスを図る。 ⇒基幹公共交通は、産業拠点の形成を図るため、10分～15分に1本の運行 ⇒地域内交通は、地域の実状にあわせる 	◎	○	○	◎

