

第5章 交通施策の基本的な方針

5.1 基本理念

本市は自動車社会と言われて久しく、平日における移動の約7割、休日における移動の約8割が自動車を利用するなど、自動車に過度に依存した状態となっておりますが、市民のライフスタイルが多様化するなか、今後の人口減少社会や少子超高齢社会においても、本市が将来にわたって持続的に発展していくためには、子どもや高齢者などの自動車を運転できない人であっても、誰もが自由に移動でき、生き生きとした生活を送ることができる環境が必要です。

そのような中、本市では、集約型の都市構造であるネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて取り組んでいるところであり、その実現に向けましては、都市のコンパクト化と合わせて、コンパクトにまとまった各拠点を結ぶ交通ネットワークを充実させることが重要です。

そのようなことから、公共交通ネットワークをはじめ、道路ネットワーク、自転車走行空間、歩行空間などを適切に整備することにより、過度な自動車への依存から脱却し、自動車と公共交通などを適切に利用するライフスタイルへの転換に取り組むこととし、交通ネットワークでまちとまちをつなぎ、そこに住む人々や来訪者などの活発な交流を促進し、魅力と活気にあふれた潤いのある暮らしを創出します。

【基本理念】

街がつながり人がつながる、暮らしが変わる
「交通未来都市うつのみや」

5.2 基本方針

基本理念に基づき、以下のとおり、多様な交通手段を「つくり」、交通手段同士を「つなぎ」状況に応じて適切に交通手段を「つかい」ながら、交通の利用を「ひろげる」ことにより、目指すべき都市交通の将来像の実現に向けて、取り組みます。

【基本方針1】 多様な交通手段を「つくる」

～Multi Modal～

市民や来訪者など、誰もが移動しやすく、また、災害の発生時などにおいても移動手段が確保された、利便性が高く災害にも強い都市づくりを進めるため、各地域の特性に応じて、都市のコンパクト化などのまちづくりの取組と連携しながら、鉄道やLRT、バス路線、地域内交通など、多様な公共交通の充実を図るとともに、幹線道路や自転車走行空間、歩行空間などの整備を進めます。

【基本方針2】 交通手段と交通手段を「つなぐ」

～Modal Connect～

誰もが自由に移動できる交通環境を整備するためには、多様な交通手段を円滑に乗り継ぎ・乗り換えできる環境が必要であることから、鉄道駅やトランジットセンターなどの交通結節点の整備に加え、乗り継ぎに配慮した公共交通のダイヤ編成や運賃負担の軽減など、ハード・ソフトの両面から交通手段の連携を強化し、効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

【基本方針3】 状況に応じて適切に交通手段を「つかう」

～Modal Shift～

過度に自動車に依存した状態から脱却し、自動車と公共交通、自転車などを適切に使い分けできる社会へ転換するため、公共交通の運賃負担の軽減や運行時間帯の拡大など、運行サービスの質の向上により、誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備するとともに、市民の意識転換に向けた取組を推進します。

【基本方針4】 交通の利用を「ひろげる」

～ M o d a l I n n o v a t i o n ～

自動運転技術の進歩や電気自動車・燃料電池車などの科学技術の進歩を踏まえ、国やモビリティ関連企業等と積極的に連携しながら、新たな科学技術の交通分野への活用を検討することや、LRTや幹線バス路線などの周辺市町を結ぶ広域的な交通ネットワークの充実を図るなど、交通の範囲や可能性を拓げます。

5.3 10年後の都市交通の姿

(1) 全体像

<LRT>

・桜通り十文字から本田技研北までの整備に取り組むとともに、移動の実態や公共交通ネットワーク全体の利便性向上の視点を踏まえながら、桜通り十文字付近以西への延伸を検討する。

<幹線バス路線>

・都市拠点と各拠点を結ぶバス路線などを幹線バス路線と位置付け、オフピークの時間帯でも30分に1本程度のサービス水準を目指すとともに、長距離利用における運賃負担の軽減や最終便の繰下げに取り組む。

<支線バス路線>

・LRTや幹線バス路線などと接続する支線バス路線について、郊外部の都市機能や人口の集積の状況、移動の実態などを踏まえながら、新設・充実を図る。

<地域内交通>

・現在、各地区の運営組織により運行されている地域内交通について、維持・充実を図るとともに、幹線バス路線との接続を強化する。

<トランジットセンター>

・平出町や桜通り十文字付近などにトランジットセンターを整備し、郊外部と都心部を結ぶ幹線バス路線等とLRTを円滑に乗り継ぐことができる環境を整備する。

<バスと地域内交通の乗り継ぎポイント>

・郊外部の地域拠点等において、幹線バス路線と地域内交通を快適に乗り継ぐことができるよう、バスの待合環境を整備する。

<道路ネットワーク>

・都市の骨格を成す幹線道路の維持・充実を図るとともに、広域との移動を円滑にする（仮称）大谷スマートインターチェンジなどを整備する。

<【参考】土地利用との関係>

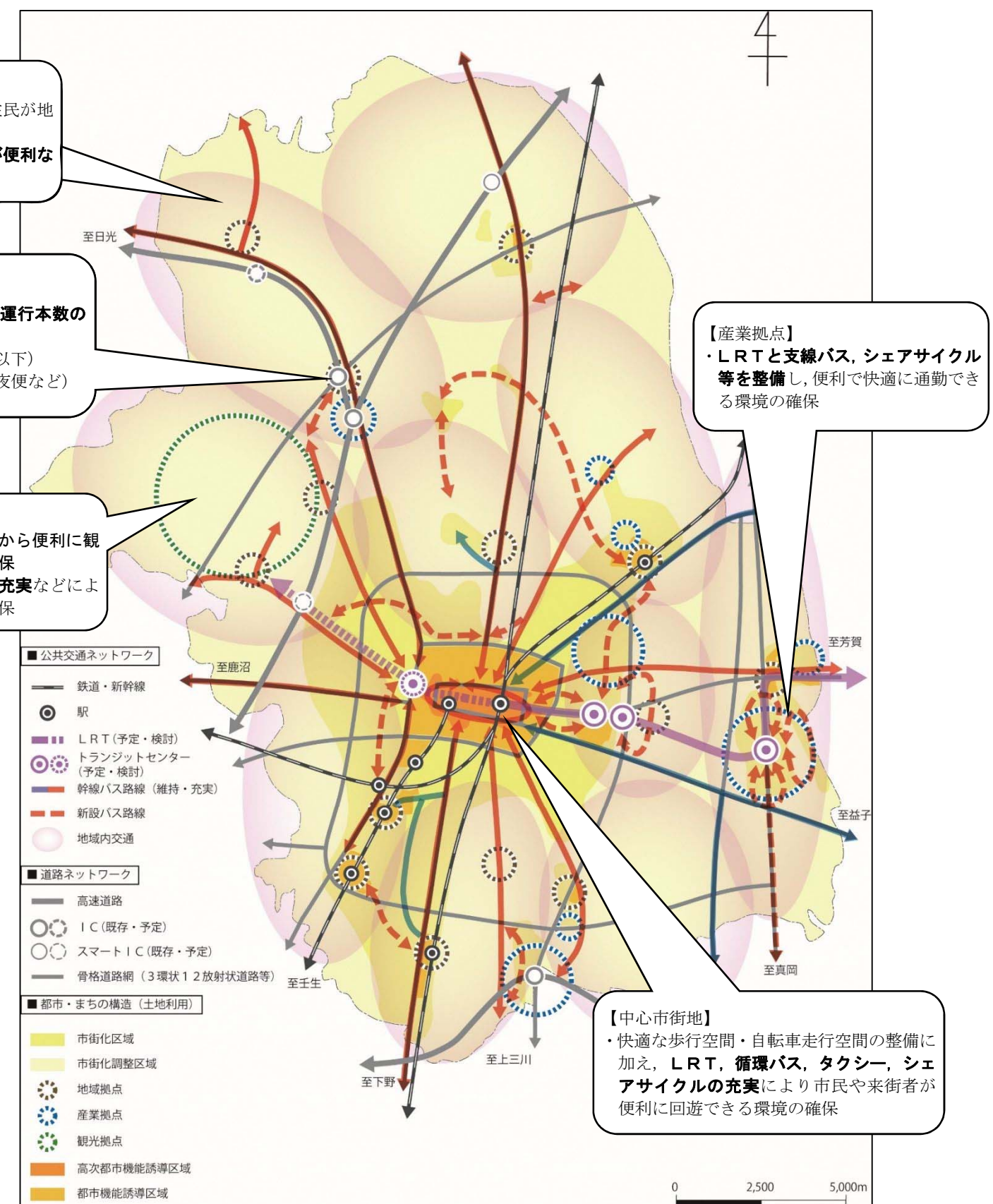
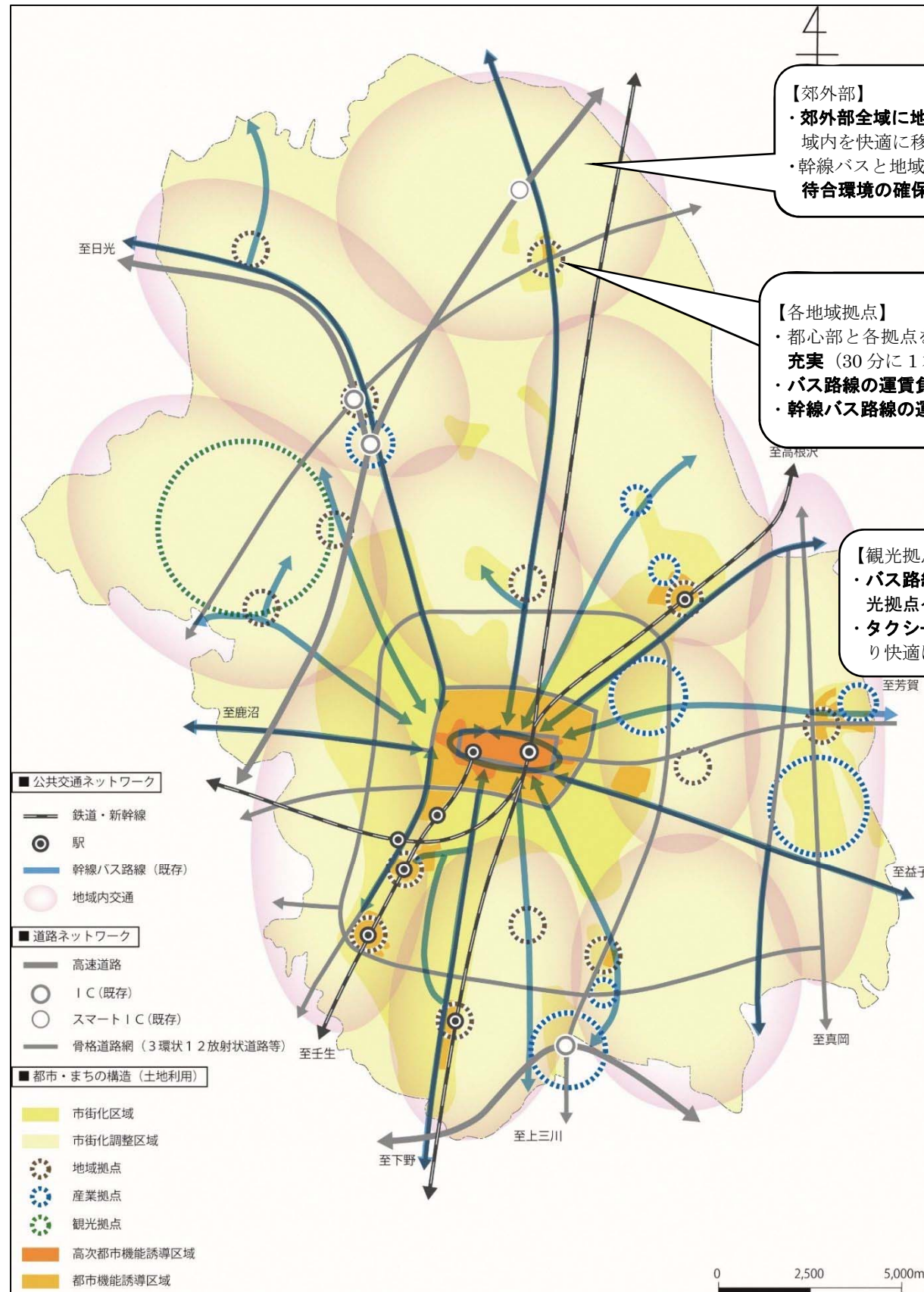
・都心部と郊外部の拠点などを結ぶ交通ネットワークを強化するとともに、居住誘導区域における人口集積の進捗などに応じて、公共交通ネットワークの充実を図る。

■ 10年後の都市交通の姿

(1) 市全域

『現在の都市交通の姿 (Before)』

『10年後の都市交通の姿 (After)』



【郊外部】

- ・郊外部全域に地域内交通を導入し、住民が地域内を快適に移動できる環境を確保
- ・幹線バスと地域内交通との乗り継ぎが便利な待合環境の確保

【各地域拠点】

- ・都心部と各拠点を結ぶ幹線バス路線の運行本数の充実 (30分に1本以上)
- ・バス路線の運賃負担の軽減 (500円以下)
- ・幹線バス路線の運行時間帯の拡大 (深夜便など)

【観光拠点】

- ・バス路線の充実による鉄道駅から便利に観光拠点へ移動できる環境の確保
- ・タクシーやシェアサイクルの充実などにより快適に回遊できる環境の確保

【産業拠点】

- ・LRTと支線バス、シェアサイクル等を整備し、便利で快適に通勤できる環境の確保

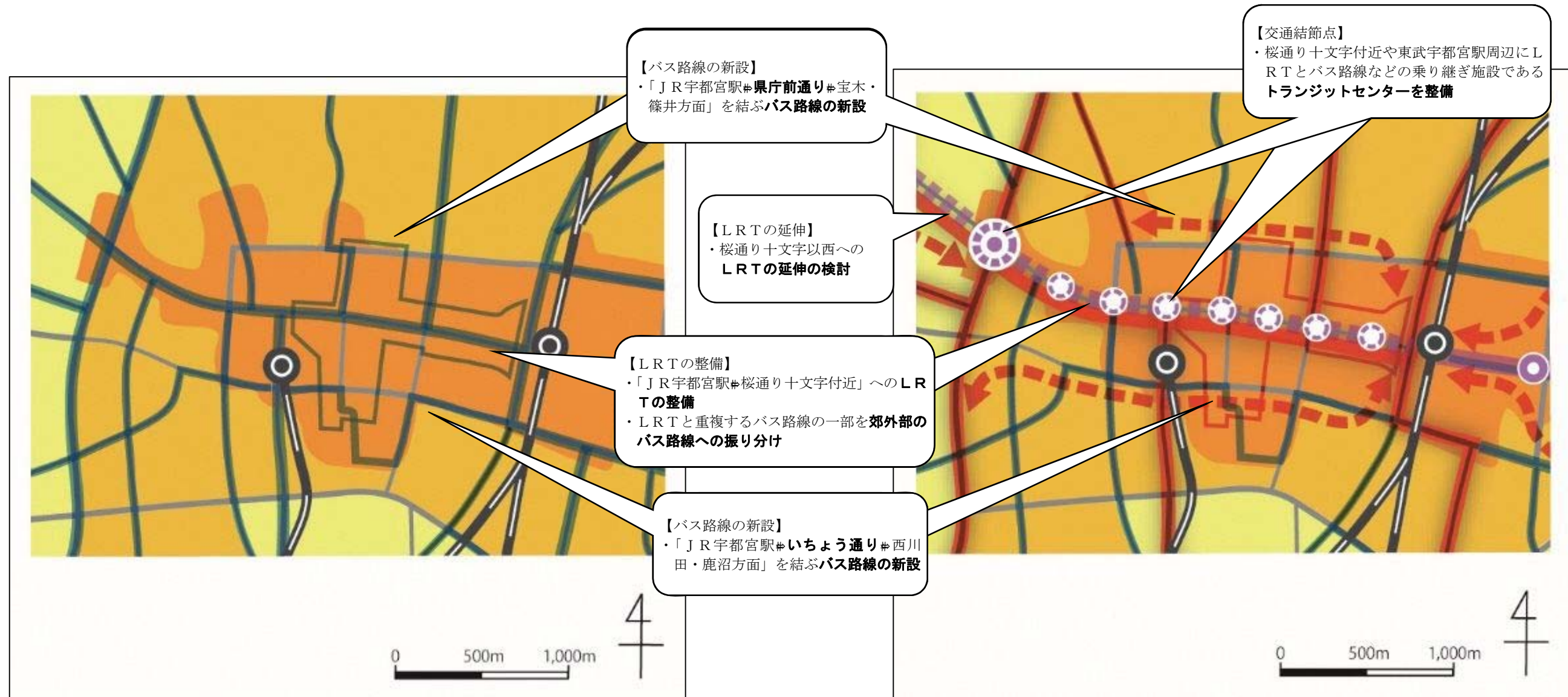
【中心市街地】

- ・快適な歩行空間・自転車走行空間の整備に加え、LRT、循環バス、タクシー、シェアサイクルの充実により市民や来街者が便利に回遊できる環境の確保

(2)ー② 中央部（中心市街地）地域（10年後の都市交通の姿）

『現在の都市交通の姿（Before）』

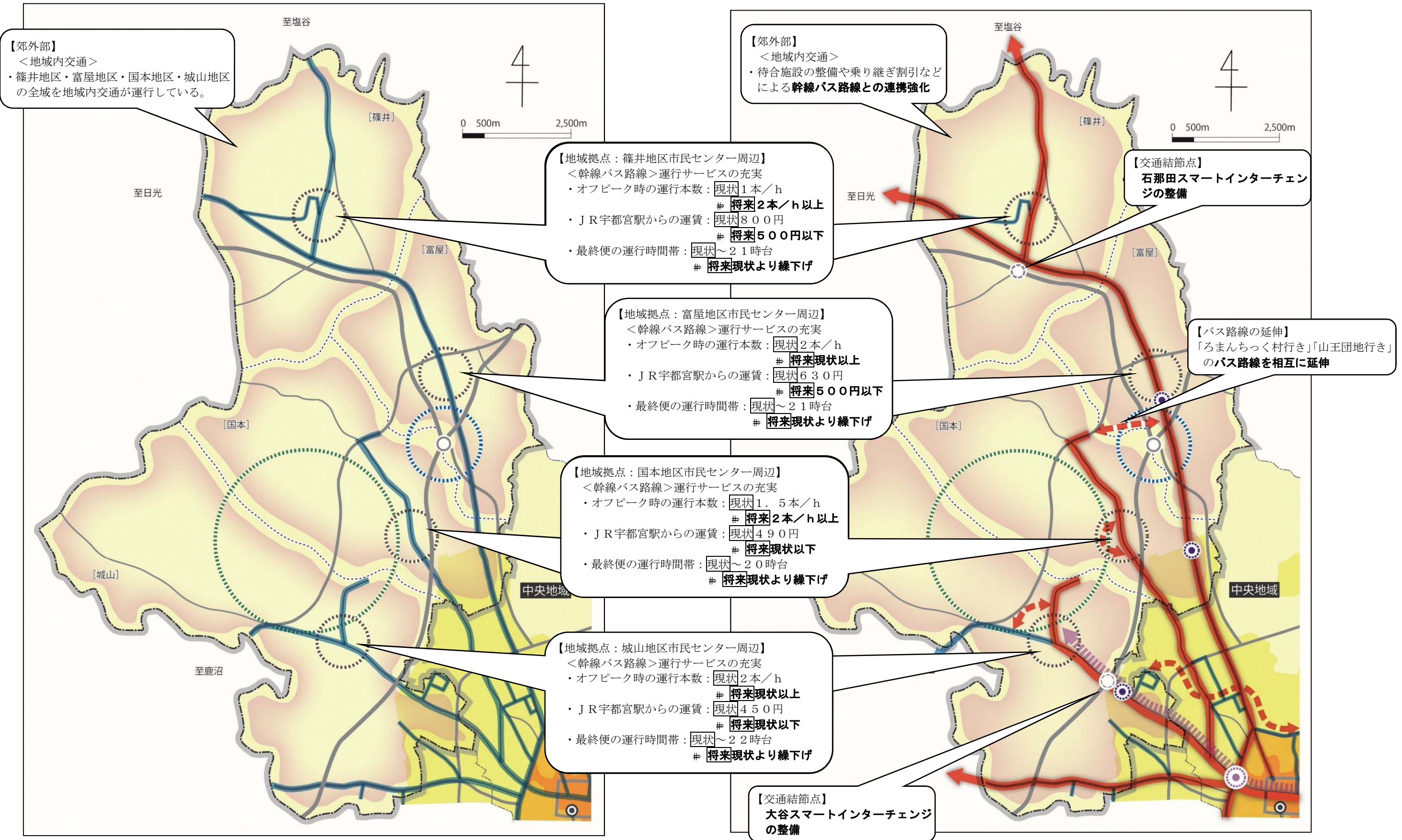
『10年後の都市交通の姿（After）』



(3) 北西部地域（10年後の都市交通の姿）

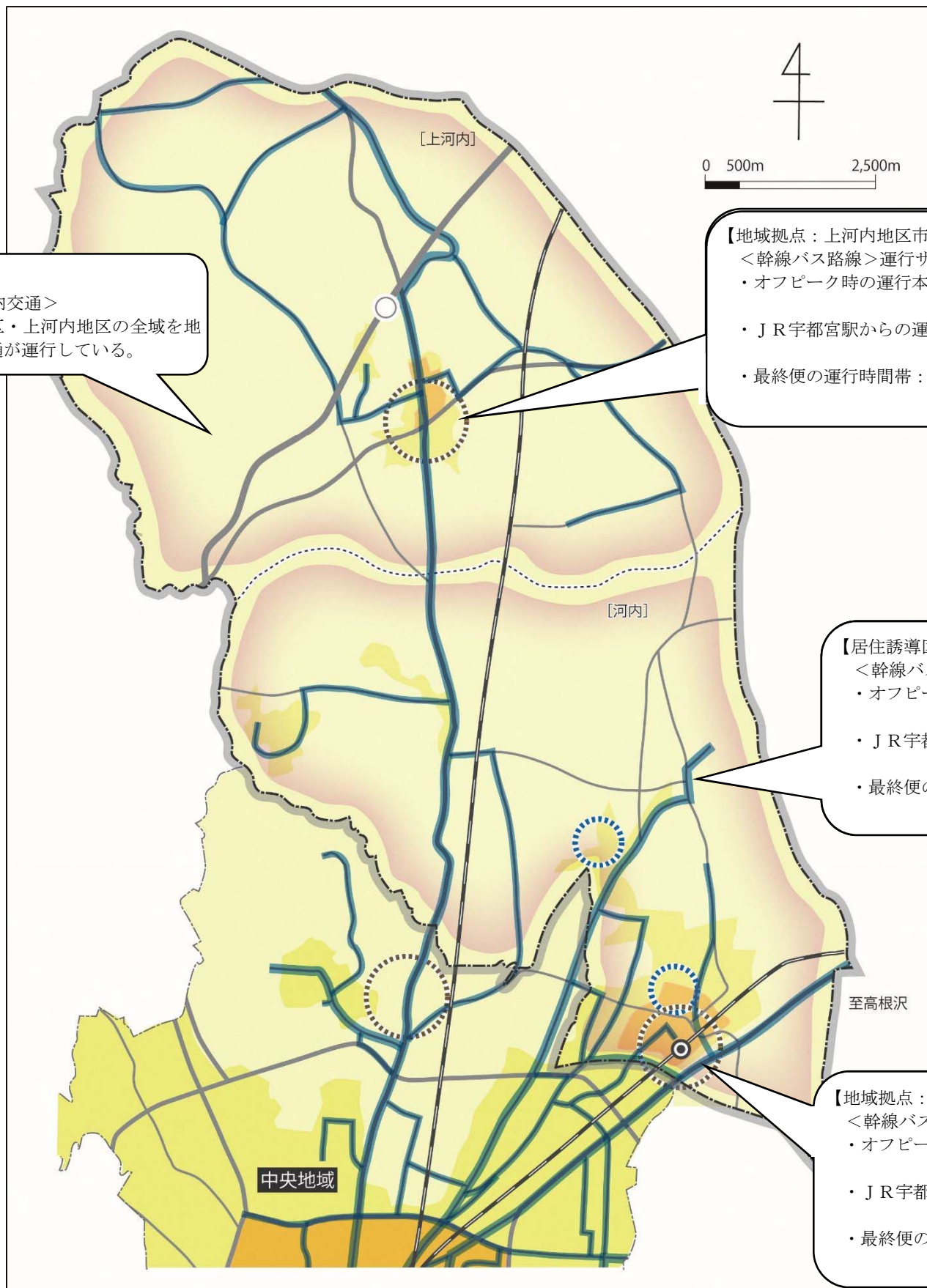
『現在の都市交通の姿（Before）』

『10年後の都市交通の姿（After）』



(4) 北東部地域（10年後の都市交通の姿）

『現在の都市交通の姿（Before）』



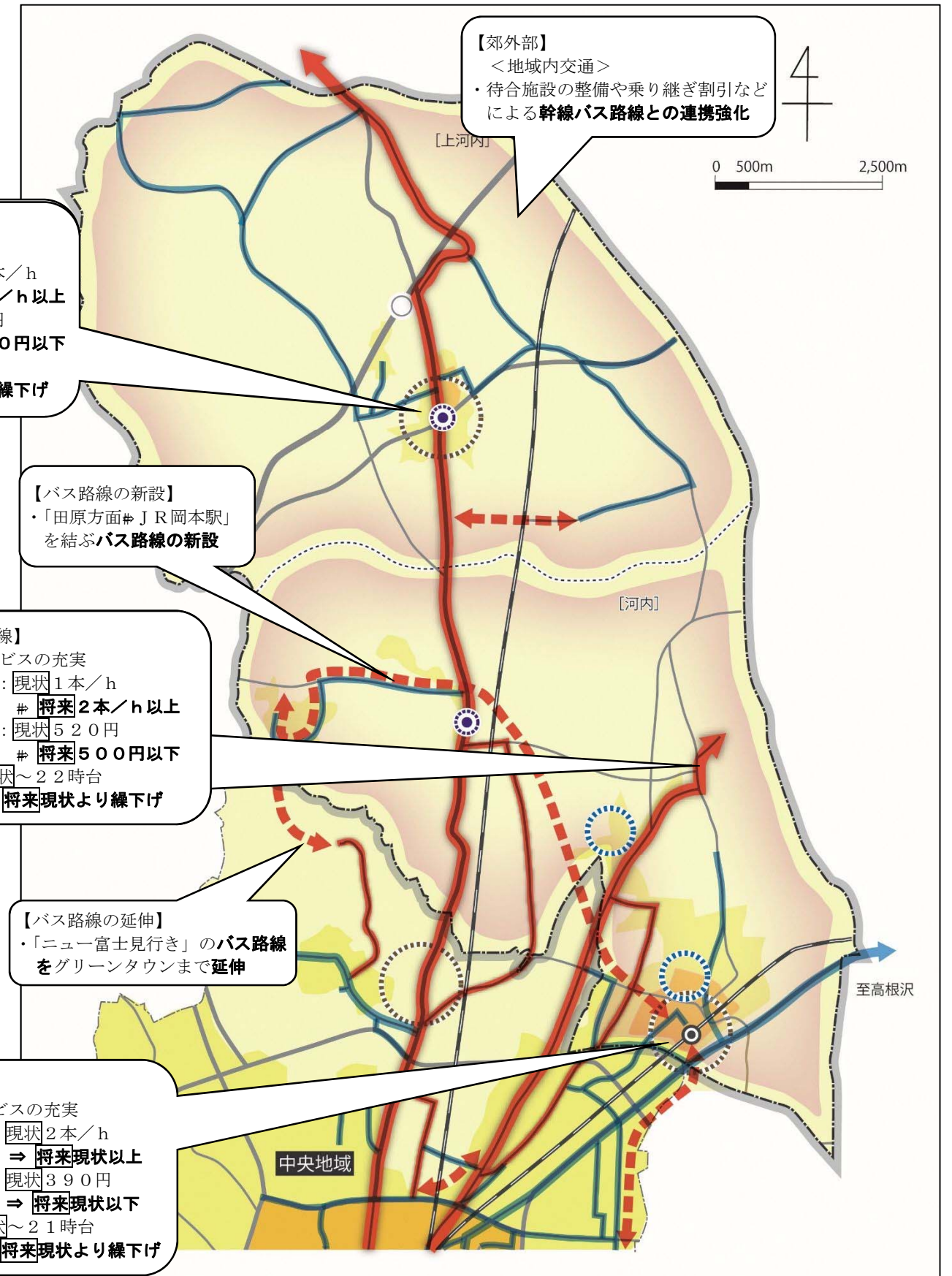
【郊外部】
 <地域内交通>
 ・河内地区・上河内地区の全域を地域内交通が運行している。

【地域拠点：上河内地区市民センター周辺】
 <幹線バス路線>運行サービスの充実
 ・オフピーク時の運行本数：現状1.5本/h
 # 将来2本/h以上
 ・JR宇都宮駅からの運賃：現状710円
 # 将来500円以下
 ・最終便の運行時間帯：現状～22時台
 # 将来現状より繰下げ

【居住誘導区域：白沢街道沿線】
 <幹線バス路線>運行サービスの充実
 ・オフピーク時の運行本数：現状1本/h
 # 将来2本/h以上
 ・JR宇都宮駅からの運賃：現状520円
 # 将来500円以下
 ・最終便の運行時間帯：現状～22時台
 # 将来現状より繰下げ

【地域拠点：JR岡本駅周辺】
 <幹線バス路線>運行サービスの充実
 ・オフピーク時の運行本数：現状2本/h
 => 将来現状以上
 ・JR宇都宮駅からの運賃：現状390円
 => 将来現状以下
 ・最終便の運行時間帯：現状～21時台
 => 将来現状より繰下げ

『10年後の都市交通の姿（After）』



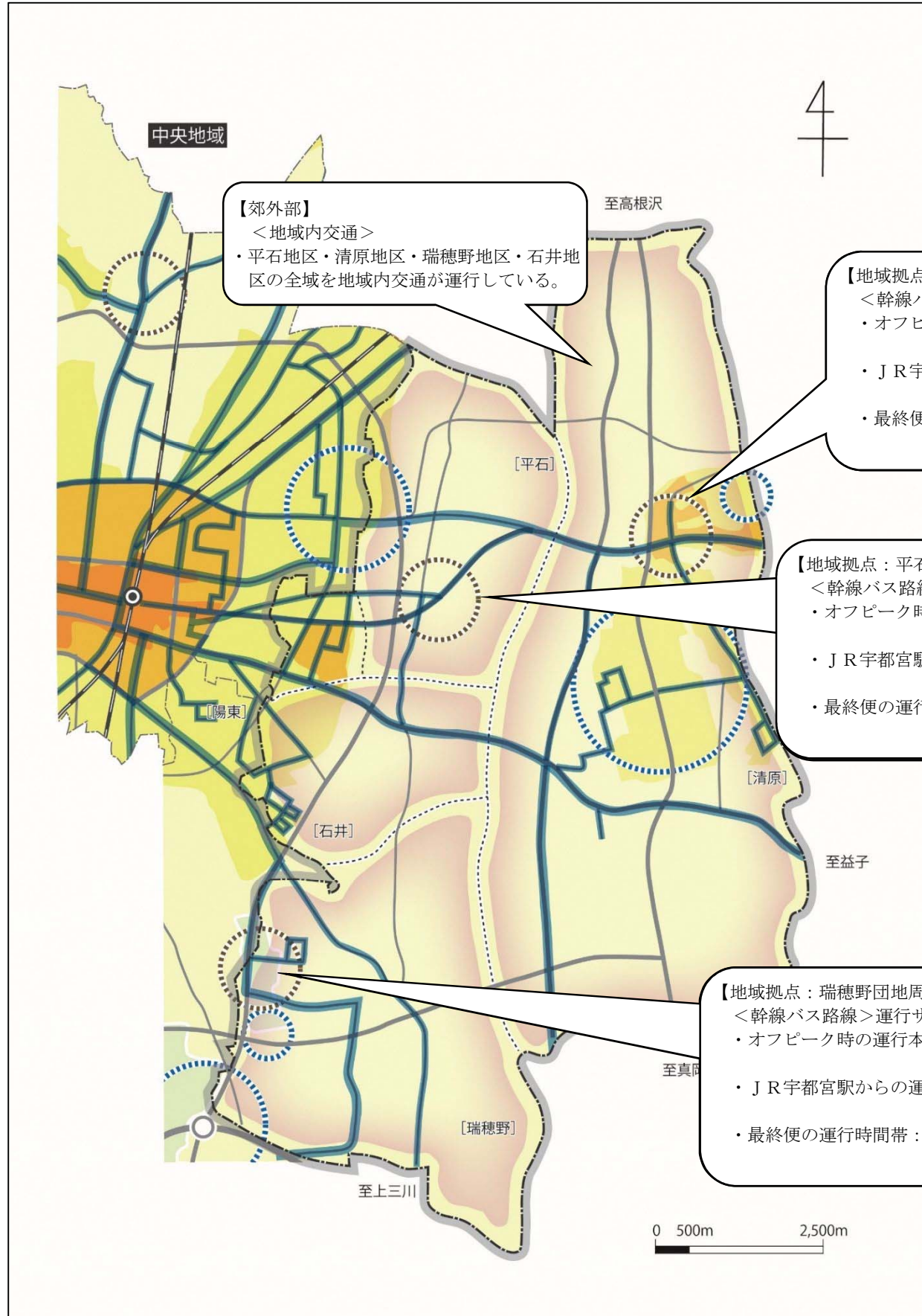
【郊外部】
 <地域内交通>
 ・待合施設の整備や乗り継ぎ割引などによる幹線バス路線との連携強化

【バス路線の新設】
 ・「田原方面⇄JR岡本駅」を結ぶバス路線の新設

【バス路線の延伸】
 ・「ニュー富士見行き」のバス路線をグリーンタウンまで延伸

(5) 東部地域（10年後の都市交通の姿）

『現在の都市交通の姿（Before）』



『10年後の都市交通の姿（After）』

