

バスネットワークについて

1 ネットワークの考え方

「基幹」「幹線」「支線」「ミニバス」の4階層から構成する基本的な考え方に基づき、東西基幹交通をバスとする総合的なネットワークを構築する。

需要特性等により具体的な区分ごとの導入区間の考え方及び導入区間については、下表のとおり整理した。

【バスネットワークの考え方及び導入区間】

区分	導入区間の考え方	導入区間
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 J R 宇都宮駅東口～清原工業団地
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	国道 1 2 3 号線（益子・真岡方面） 鹿沼街道（鹿沼方面） 国道 1 1 9 号線（日光方面） 栃木街道（栃木方面） 大谷街道（鹿沼方面） 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） 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
ミニバス （循環バス・ コミュニティバス）	・市街化区域における、地域内を移動する路線区間 ・周辺市街地部における、地域内を移動する路線区間や幹線のバス路線をつなぐ循環路線 ・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路線区間	

2 バスサービスレベルについて

区分ごとにその沿線地域の状況等を踏まえ、導入区間に必要となる基本的なサービスレベルを設定する。

具体化するに当たっては、各路線ごとの居住人口や現行の運行状況、拠点配置、土地利用計画などを考慮する必要がある。

【バスネットワークのサービスレベルの提案】

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	
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	都心部と産業拠点を結び企業活動を支援するため、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	国道123号線 (益子・真岡方面)	周辺市街地部	快適な都市活動を支えるため、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)	都市部とを結ぶため、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)				
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ため、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)	・市街化区域における、地域内を移動する路線区間		都心部	業務活動や周遊行動、日常生活を支援するため、15分～20分に1本の運行
	・周辺市街地部における、地域内を移動する路線区間や幹線のバス路線をつなぐ循環路線区間		周辺市街地部	日常生活を支えるため、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路線区間		郊外部	地域の実状にあわせ運行