

4. 2 交通ネットワークの連携

公共交通を利用するためには、鉄道駅やバス停まで徒歩、自転車、自動車等の何らかの交通手段で移動することが必要となります。このため、単に公共交通ネットワークのサービス水準として運行頻度等を向上させるだけでは、使いやすい公共交通ネットワークとはなりません。公共交通ネットワークの利便性を最大限発揮させるためには、他の交通ネットワークとの連携強化を図る必要があります。

表 地域ごとの公共交通と各種交通の連携の考え方

地域	整備する公共交通とその他の交通	公共交通区分				その他の交通区分		
		基幹公共交通	幹線・支線公共交通	ミニバス	乗合タクシー等	徒歩	自転車	自動車
都心部	○公共交通 ・都心部は東西軸を支える基幹公共交通の導入を図る。 ・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、都心部を円滑に移動するサービスを提供する。	◎	◎	○		◎	○	
	○その他の交通 安全で快適な歩行空間やスポット駐輪場 [*] 、外縁部の駐車場を整備し、徒歩と公共交通による回遊性を高める。			○				
周辺市街地	○公共交通 ・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、その他の地域においては支線公共交通による公共交通サービスを提供する。 ・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、幹線交通等への接続を図る。	○	◎	○		◎	◎	○
	○その他の交通 安全で快適な歩行空間の整備に加え、公共交通の結節点において駐輪場等を整備し、公共交通との連携を図る。							
郊外部	○公共交通 ・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、幹線公共交通への接続を図る。		◎	○	◎	◎	◎	◎
	○その他の交通 公共交通の結節点において駐輪場や駐車場を整備し、幹線公共交通との連携を図る。							
東部産業拠点	○公共交通 ・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。	◎	○	○	◎	◎	◎	◎
	○その他の交通 公共交通の結節点において駐車場や駐輪場を整備し、高頻度な基幹公共交通との連携を図る。							

* スポット駐輪場：約5台から20台を収容できる規模の駐輪場

(1) 道路と公共交通の連携

バスをはじめとした公共交通にとって、道路交通の混雑は公共交通サービス低下に直結する問題です。バスをはじめとした公共交通の走行速度、定時性の向上のためにも、渋滞緩和を目的とした道路整備を促進します。また、環状道路の整備は、中心市街地等における通過交通の抑制の効果が期待されており、渋滞緩和のみならず、公共交通を中心としたまちづくりの面においても有効です。

狭隘な道路の解消や新たな地域へのアクセス道路の整備は、新たな公共交通サービス提供の機会を創出するものでもあります。

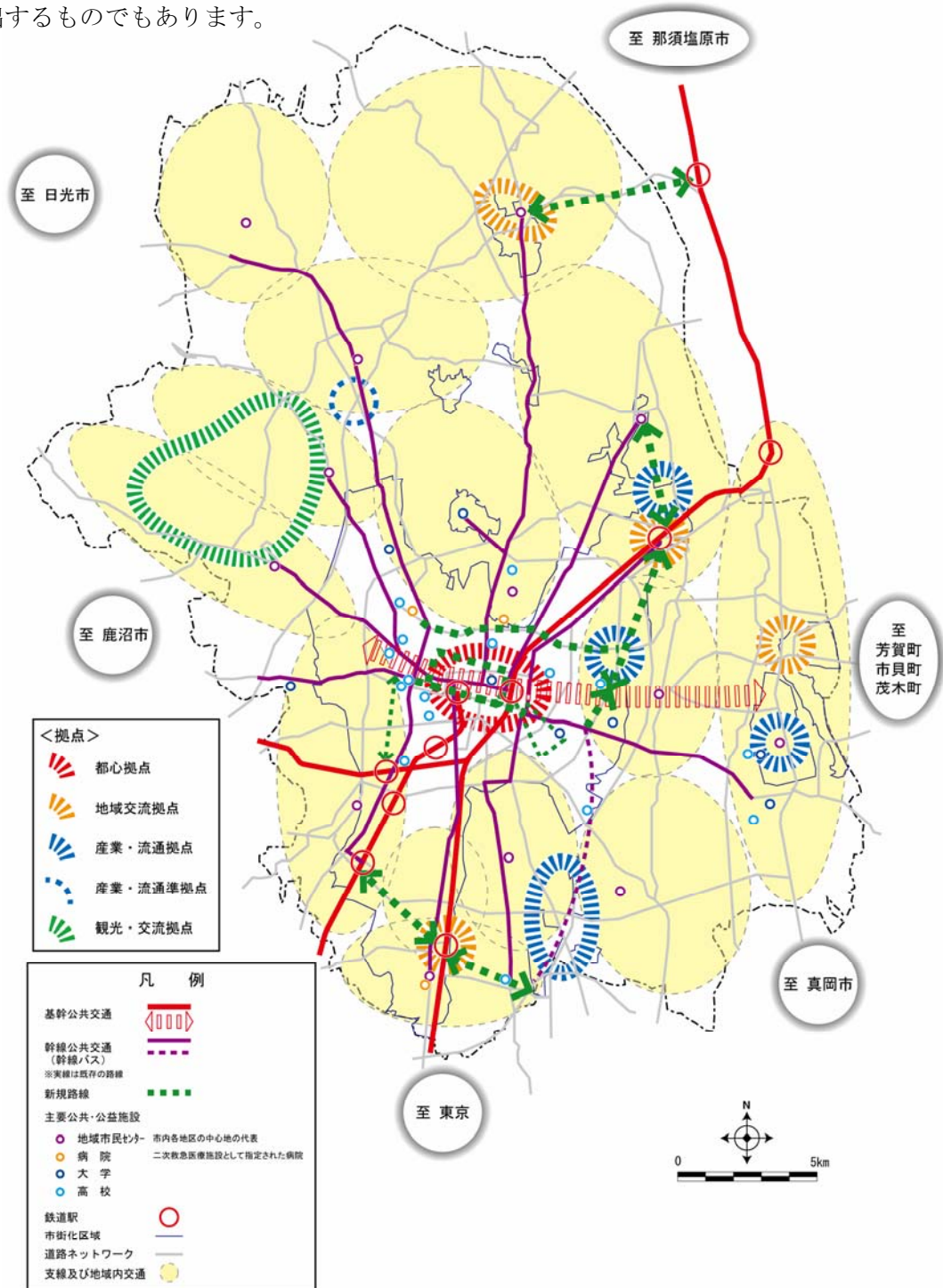
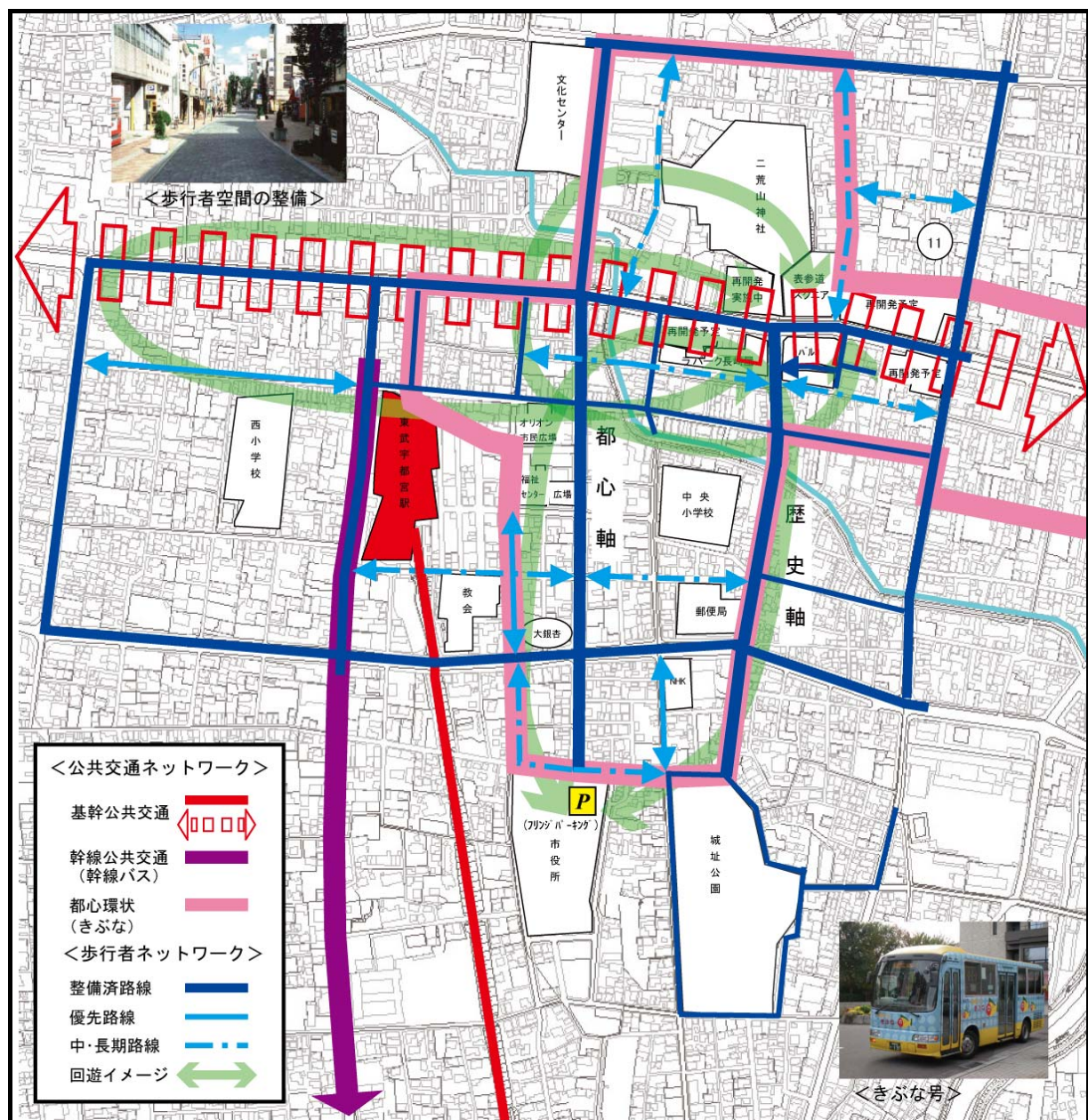


図 公共交通と道路ネットワークの連携

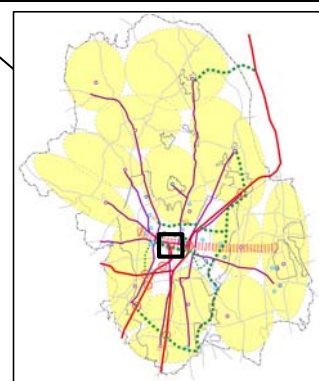
(2) 徒歩と公共交通の連携

徒歩と公共交通の連携については、中心市街地において歩行者の回遊性を促す安全かつ快適な歩行空間の整備を図るとともに、それを補完する手軽な公共交通として都心環状バス（きぶな号）との連携強化を図ります。

また、中心市街地周辺にフリンジパーキング*を整備し、徒歩と公共交通による回遊性の向上を図ります。



*フリンジパーキング：都心部に車が流入することを抑制するために、都心部の周辺部に設ける駐車場



(3) 自転車と公共交通の連携

自転車と公共交通の連携については、公共交通までのアクセス交通手段として活用可能なように、駅やバス停に駐輪場の整備を図るとともに、快適かつ安全な走行空間の確保のため、歩行空間と自転車走行空間の分離、自転車専用通行帯等の整備を図り、さらには、交通規制などのソフト面での施策についても検討していきます。

※バス停付近のスポット駐輪場については、既存のバス停付近での整備が困難な場合は、周辺状況や道路整備状況等を踏まえて、バス停の移動による対応も考えます。

また、駅やバス停から目的地に向かう場合や都心の回遊性向上のためのレンタサイクル等の整備を図ります。

今後、駅やバス停における駐輪場にアクセスする自転車道整備など、ネットワークの連携強化を図っていきます。

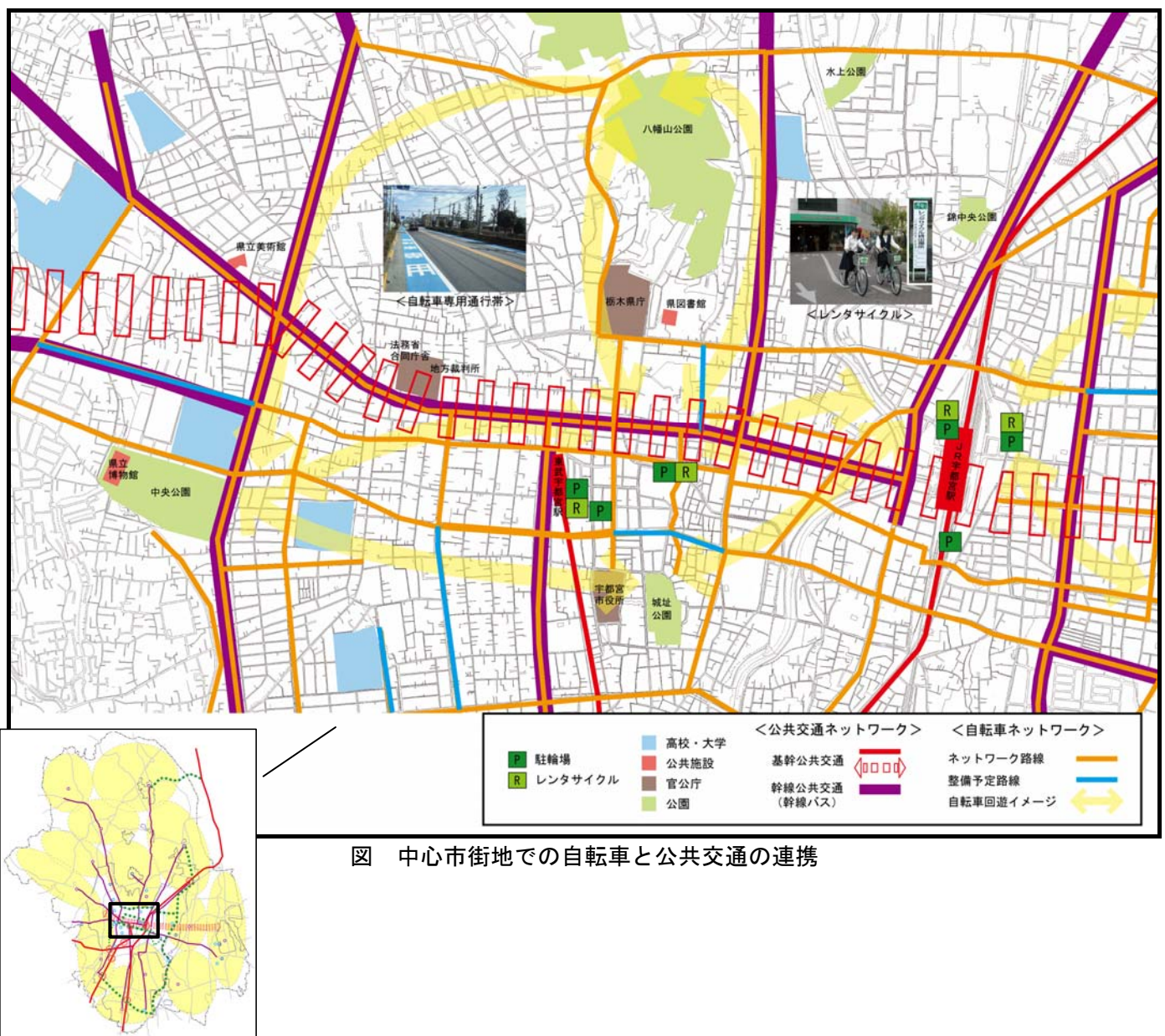
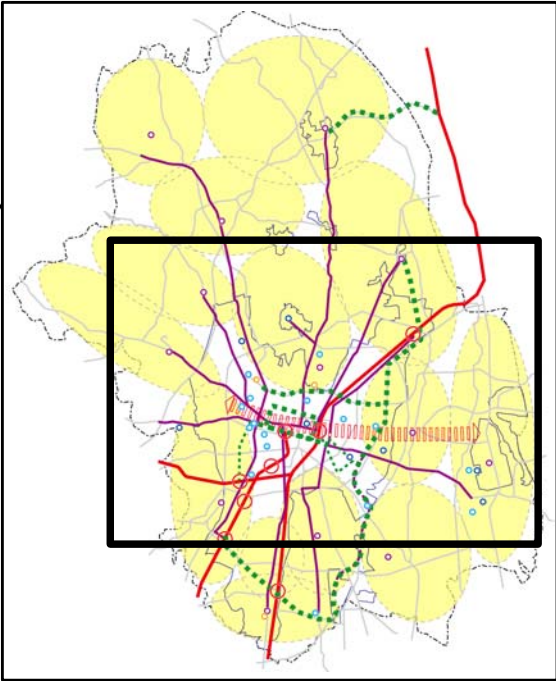
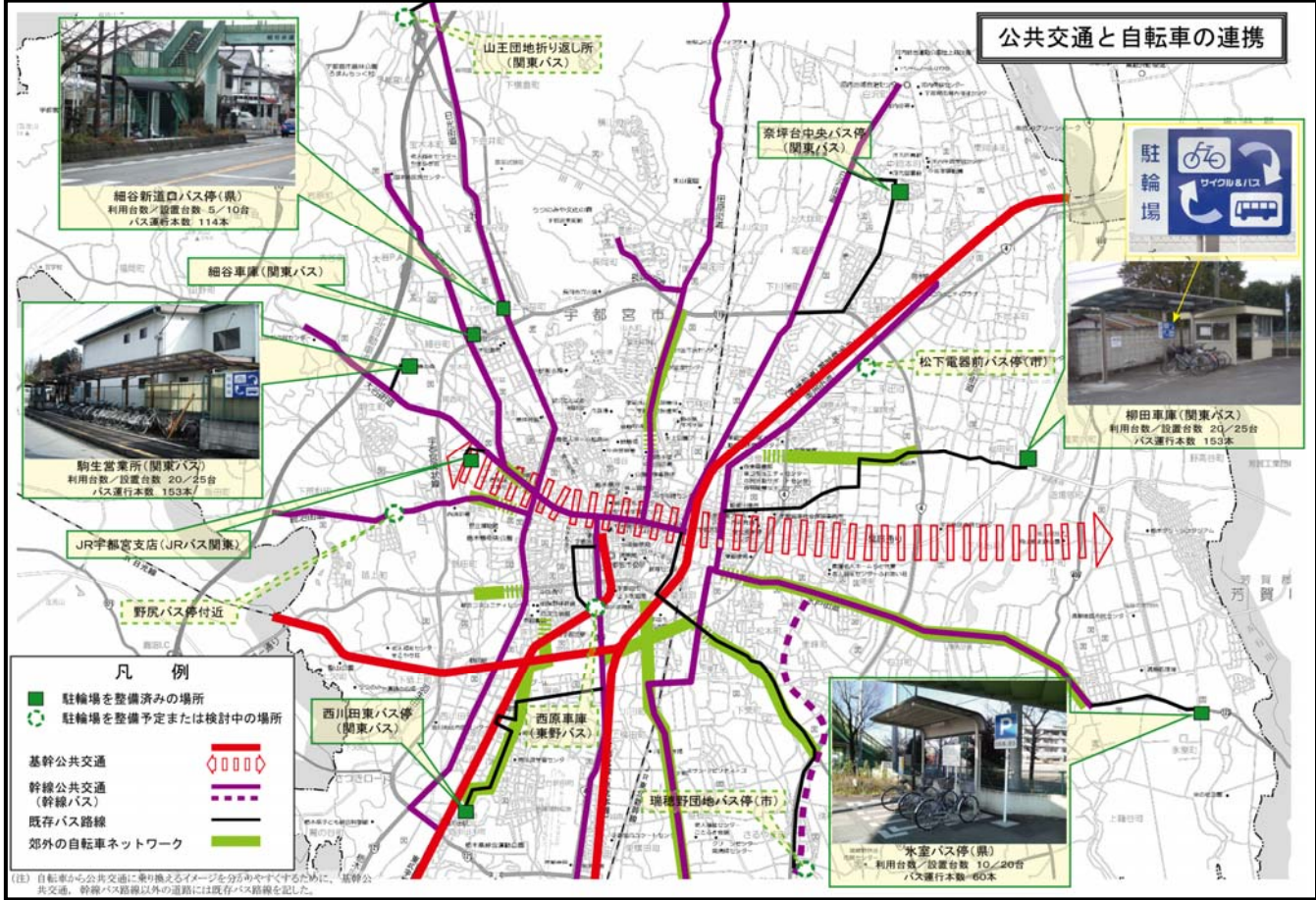


図 中心市街地での自転車と公共交通の連携

現在の自転車と公共交通の連携状況



(4) 地域内交通と他の公共交通の連携

地域内交通と基幹公共交通など他の公共交通とが連携することによって、市内全域を公共交通で移動できるネットワークの構築を図ります。

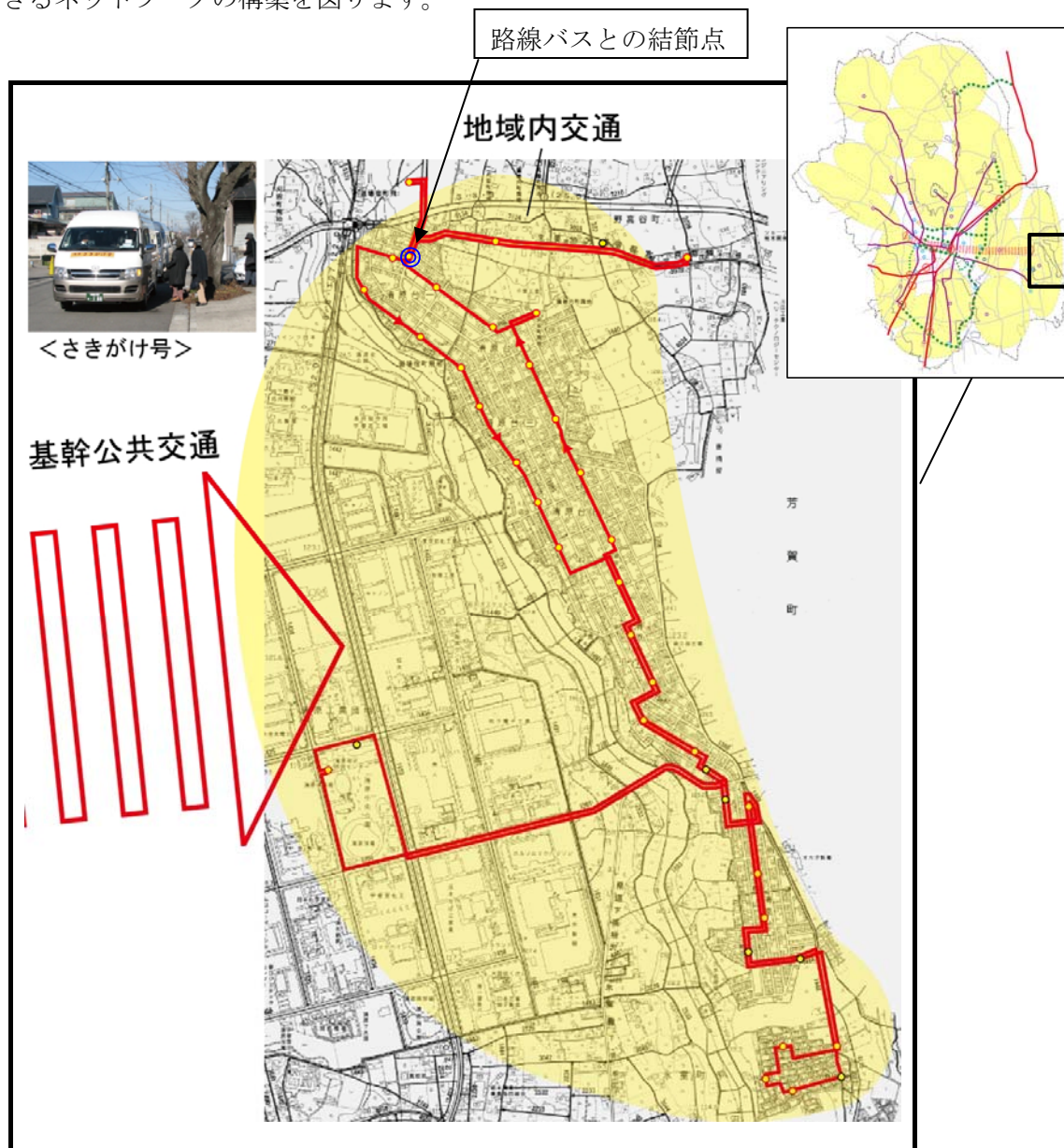


図 地域内交通と他の公共交通（基幹公共交通）の連携

表 清原さきがけ号運行概要

運行主体	「きよはら地域内公共交通運営協議会」
ルート	スーパー「かましん」（第1便目は、光ヶ丘団地を起点）を起終点とし、清原台と光ヶ丘団地を循環するコース、1周約20キロメートル
運行時間	1日9便（1便目は、光ヶ丘団地から出発）午前8時30分～午後6時54分（毎日運行）
料金	1回の乗車につき150円（1か月定期券、回数券各1,000円）
車両	ジャンボタクシー（乗車人員9人）1台
運行経費	運賃収入、7自治会の出資金と企業などの協賛金を基本とし、不足分については行政が補助

4. 3 各種交通の整備の方向

(1) 道路ネットワーク

1) 道路ネットワークの考え方

- ①観光や物流などを通じて経済の活性化を図る「地域高規格道路」の整備を促進するとともに、高速道路を活用した機能的な道路ネットワークを構築しつつ、地域振興や交通の円滑化を図るため、「スマートIC」の整備に努めます。
- ②市街地の交通の円滑化を図り、効率的な都市活動を支えるとともに、拠点相互の有機的な連携を図るため、市内各地や広域的な道路に連絡する主要な幹線道路の整備を推進します。
- ③都心環状線・内環状線の4車線化や、宇都宮環状道路と主要な幹線道路との立体化、都心部から伸びる主要な放射状道路の整備など、都市の骨格を形成する3環状12放射道路の整備を推進します。

2) 道路整備の方向

①都市・地域の活力を高める幹線道路網の整備

持続可能なまちづくりのため、3環状12放射の道路ネットワークの形成や都市計画道路などの幹線道路網を整備します。

交通容量の拡大や交通結節点へのアクセス向上、地域間交通の円滑化、環境負荷を軽減するための道路を整備します。

②安全・安心な暮らしを支える道路整備

暮らしやすい住環境を支え、子どもから高齢者まで誰もが安心して利用できる身近な道路を整備します。

(2) 歩行者・自転車ネットワーク

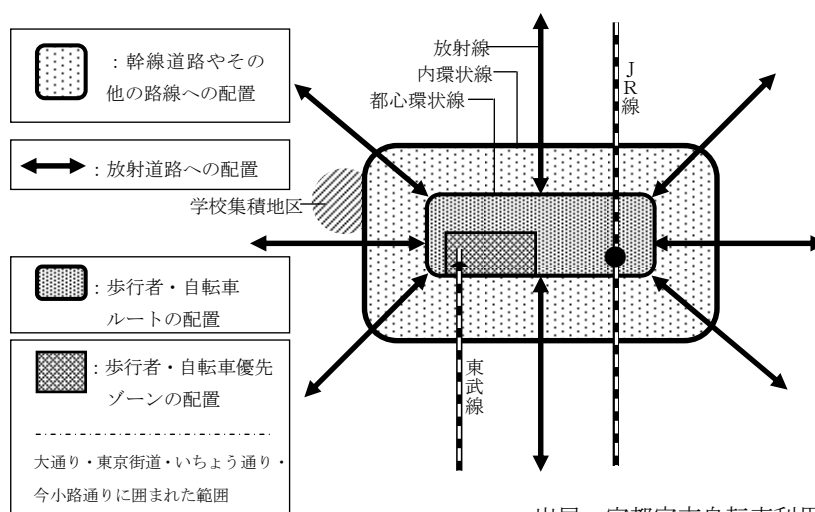
1) 歩行者・自転車ネットワークの考え方

- ①市民が快適に移動できるように歩行者・自転車ルートを整備に努めます。
- ②内環状線や内環状線の内側の幹線道路、内環状線と周辺部を結ぶ放射幹線道路などに、自転車道を配置します。内環状線の内側では、自転車利用の多い道路にも配置します。

(図-1)

- ③公共交通の駅から各目的地(公共施設等の主要施設)へ快適な歩行環境や自転車による走行環境の整備を行い、歩行者・自転車・公共交通が連携した交通ネットワーク化に努めます。

図-1 自転車ネットワークの配置の概念



出展：宇都宮市自転車利用・活用基本計画

2) 歩行者・自転車道整備の方向

①道路環境の改善

安全性・利便性を高め、快適な生活空間を創出するため、歩行者・自転車走行空間の整備やバリアフリー化などを推進します。

②都心部の回遊性の向上

都心部の活性化に寄与する歩行者空間の創出、周辺環境と調和のとれた道路環境整備を行います。

また、来訪者の移動手段のためレンタサイクルを活用し回遊性の向上を図ります。

③自転車走行空間の確保

道路拡幅による走行空間の確保は、抜本的なハード整備を伴うことから、当面現状の道路幅員の中で確保し整備を行います。

レクリエーションや観光などにおける自転車需要の高まりに対応した、自転車道の整備を検討します。(平成22年度自転車のまち推進計画策定予定)

④駐輪場の整備

駅周辺や都心部において、状況調査を行い需要に応じた駐輪スペースの確保をします。

中心商店街においては、既存駐輪場の利用促進を図るとともに、短時間のスポット駐輪場の設置を検討し利便性の向上に努めます。

また、郊外部においては、バス利用の促進と自動車利用の削減を図るため、バス停付近の歩道上などにアクセス手段の確保を図るためのスポット駐輪場を整備し、サイクルアンドライド（バスライド）*を推進します。

*サイクルアンドライド（バスライド）：出発地からは自転車を利用し、途中で電車やバスなどに乗り換えて目的地まで移動する方式。鉄道駅やバス停周辺の駐輪施設を利用する。
＝C&R（C&BR）

利用者の特に多い駅やバス停の場合、各目的地へ快適な歩行、自転車による走行を促すように、移動経路のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化、歩行者と自転車の分離など交通環境整備を行う必要があります。

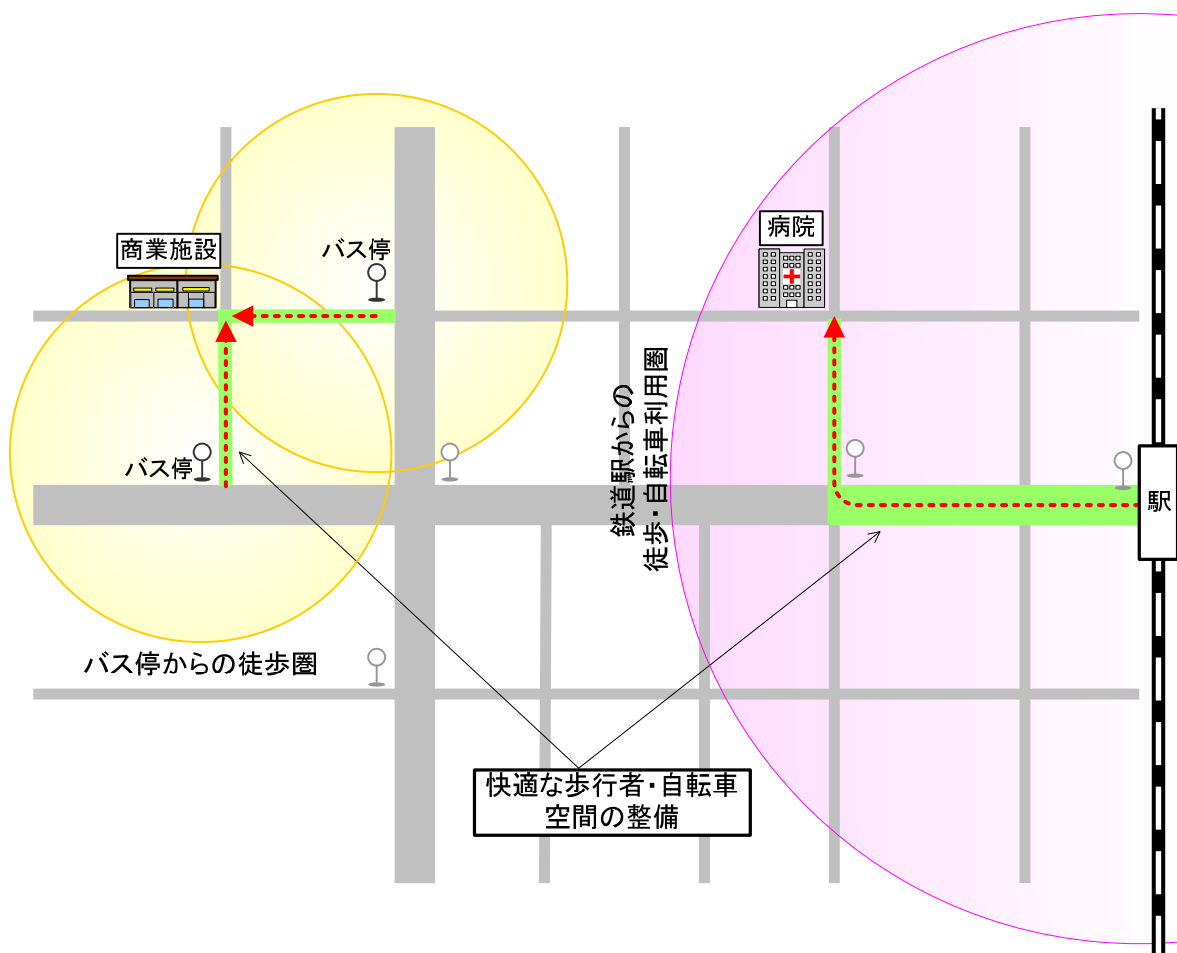
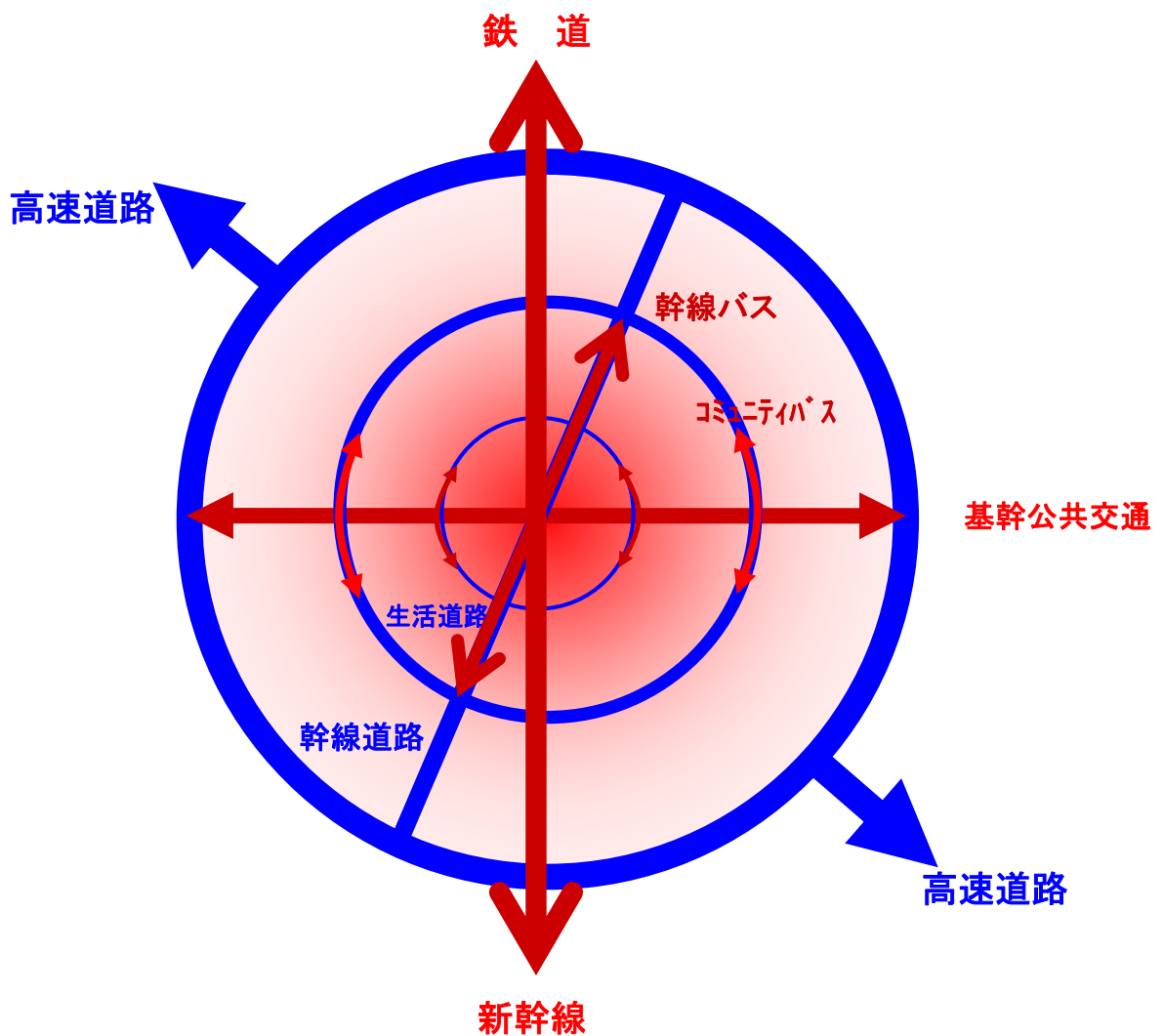
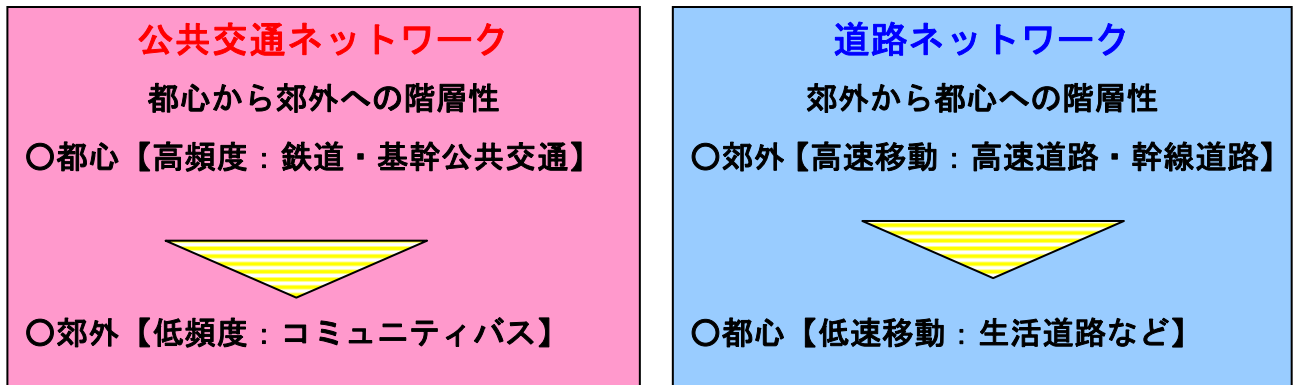


図 快適な歩行者・自転車空間の整備構想

【参考】

都市構造と各種交通の役割分担と連携のイメージ



- 都心部 : 歩行者・自転車中心, 公共交通の充実
- 周辺地域 : 公共交通の充実
- 郊外部 : 車と公共交通の共存

※図中、色の濃淡は公共交通の頻度（色が濃いほど高頻度）、線の太さは移動速度（太いほど速い）を表す