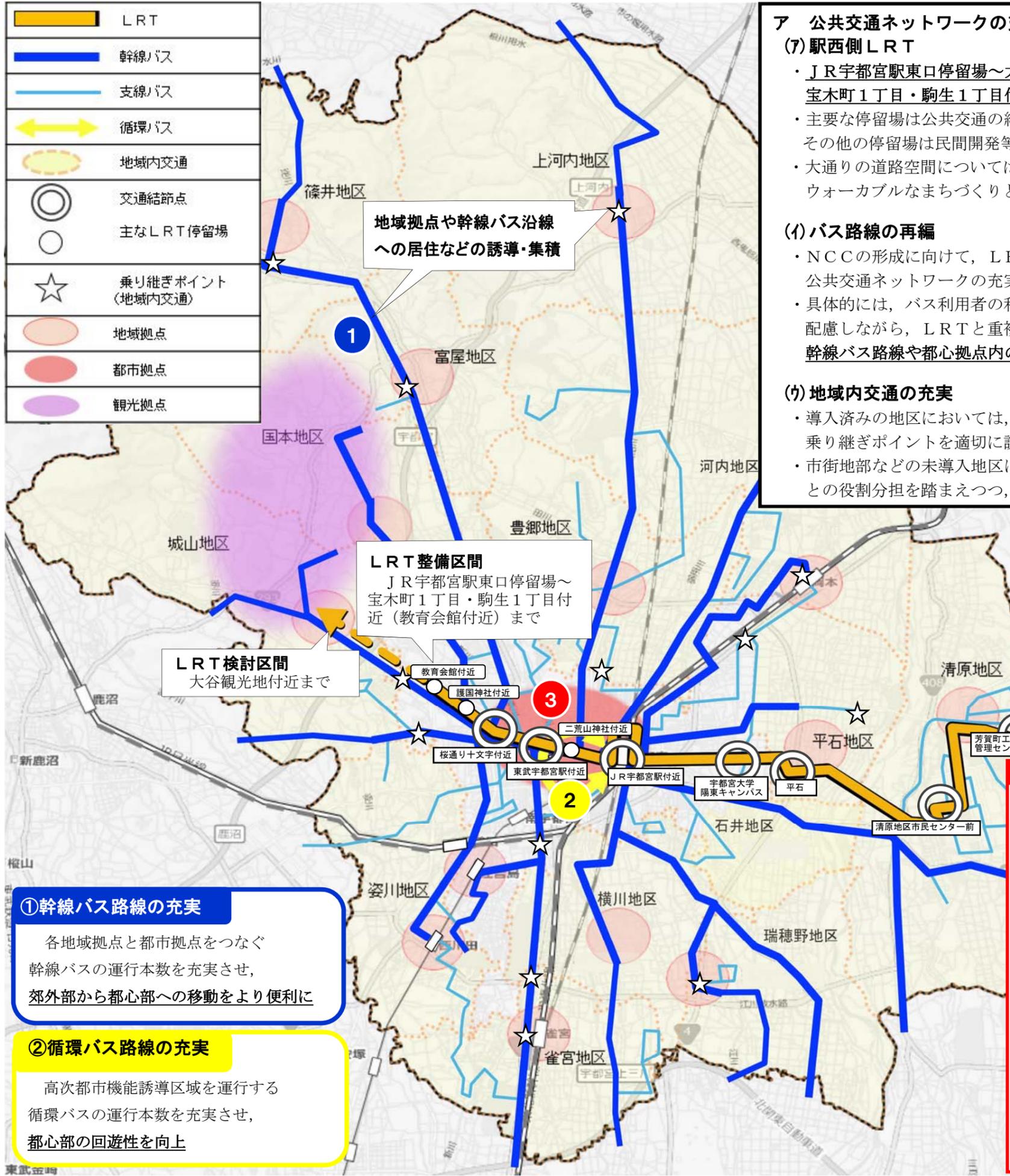


# ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けた公共交通ネットワークの構築と都市拠点の形成促進

	LRT
	幹線バス
	支線バス
	循環バス
	地域内交通
	交通結節点
	主なLRT停留場
	乗り継ぎポイント (地域内交通)
	地域拠点
	都市拠点
	観光拠点



## ア 公共交通ネットワークの充実

### (7) 駅西側LRT

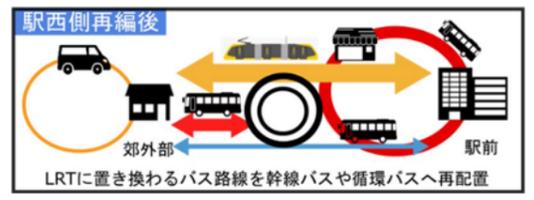
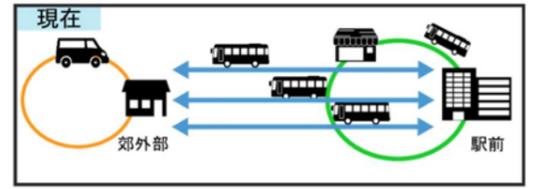
- ・JR宇都宮駅東口停留場～大谷観光地付近までを検討区間とし、宝木町1丁目・駒生1丁目付近（教育会館付近）までを整備区間とする。
- ・主要な停留場は公共交通の結節や拠点エリア，教育施設の集積を踏まえ配置し，その他の停留場は民間開発等を踏まえて引き続き検討を進める。
- ・大通りの道路空間については，円滑な自動車交通の確保を図るとともに，ウォーカブルなまちづくりとしてゆとりある歩行空間の確保について検討を進める。

### (イ) バス路線の再編

- ・NCCの形成に向けて，LRT整備とあわせてバス路線を再編し，市内全体の公共交通ネットワークの充実を図る。
- ・具体的には，バス利用者の利便性やバス事業者の事業運営の継続性に配慮しながら，LRTと重複する大通りのバス路線の一部を再配置することで，幹線バス路線や都心拠点内の循環バス路線の充実を図る。

### (ウ) 地域内交通の充実

- ・導入済みの地区においては，公共交通の再編に合わせてLRTやバス路線との乗り継ぎポイントを適切に設定することで公共交通間の連携強化を図る。
- ・市街地部などの未導入地区においては，バス路線やタクシーなど既存公共交通との役割分担を踏まえつつ，地域との意見交換を行いながら導入を促進していく。



図：駅西側LRT導入後の再編イメージ

## イ 交通結節機能の強化

公共交通等の乗り継ぎ，乗り換えが想定される東武宇都宮駅付近や桜通り十文字付近の交通結節点や路線バスと地域内交通との乗り継ぎポイントについては，乗り継ぎの円滑化や利便性の向上を図るための歩行環境やバス待ち施設等の充実を行う。

## ウ 運賃サービスの向上

LRTやバス，地域内交通が連携した公共交通ネットワークがより利用しやすくなるよう，上限運賃制度や乗継割引制度の充実など，更なる運賃サービスの向上を検討



## ① 幹線バス路線の充実

各地域拠点と都市拠点をつなぐ幹線バスの運行本数を充実させ，郊外部から都心部への移動をより便利に

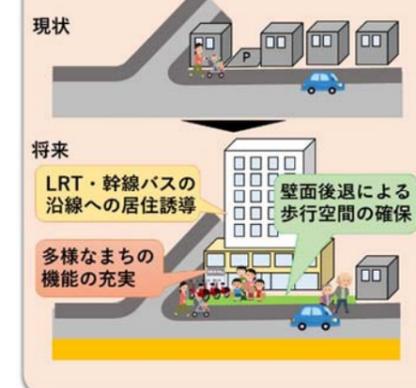
## ② 循環バス路線の充実

高次都市機能誘導区域を運行する循環バスの運行本数を充実させ，都心部の回遊性を向上

## ③ 都市拠点の形成促進

### 7 都市機能の強化

- ・まちの機能（買い物，食事，通院，子育て，働くなど）の誘導強化
- ・LRT・幹線バスの沿線への居住誘導
- ⇒立地適正化計画に基づく誘導策の充実
- ・都市機能の誘導や壁面後退による歩行空間の確保
- ⇒まちづくりに貢献する民間開発に対する新たな事業費支援等



### イ ウォーカブルなまちづくり

- ・道路などの公共的な空間と沿道の民有地を一体的に活用した居場所づくり
- ⇒プレイスメイキングの推進



### ウ 過度な自動車の流入抑制

- ・土地・駐車場など民有地の有効活用
- ⇒建築物に備える駐車台数を減らす取組，隔地により集約する取組
- ・公共交通の走行環境や歩きやすさの向上
- ⇒大通りからの沿道駐車場への出入り口の抑制，路上荷捌きのルールづくり