

## 2 交通システム導入基本方針

前述までの検討を踏まえ、基本方針を以下のように設定する。

### 2-1 目的

---

#### ① 高岳引込線の活用

- ・既存ストックの活用の視点から、東光高岳貨物専用線を活用しつつ、旅客を輸送できる新たな公共交通システムの導入を目指す。

#### ② 都市の再構築と連動した公共交通システムの導入

- ・新しいまちづくりとして、沿線エリアの都市再開発や既存工業用地の高度利用化、さらには新市街地の形成や既成市街地の再整備等、新たなまちづくりを先導するために質の高い公共交通システムの導入をめざす。

### 2-2 基本的考え方

---

#### ① 貨物線の存続

- ・現在貨物線として利用されているため、計画路線は原則として鉄道路線として活用する。

#### ② 導入システムの選択

- ・沿線まちづくりから想定される新たな都市開発事業（居住、商業等）の計画フレームに対応したシステムを選択する。
- ・新たな敷設が有効な場合は、道路上の軌道の整備を想定する。
- ・具体的にはJR小山駅方面及び計画路線東側、北側への延伸は道路空間の利用を想定する。

#### ③ 関連公共交通ネットワークの形成

- ・新たな交通システムを交通軸として、周辺地域の公共交通ネットワークを再編する。

## 交通ネットワーク計画の基本方針

○沿線まちづくり計画と連携して新しい公共交通システムを既存貨物線を利用しつつ延伸させる。（図中赤破線）

- ⇒JR小山駅方向
- ⇒東部方面（小山高専方向）
- ⇒北部方面（近隣工業団地方向）

○沿線中央部及び端部にはトランジットセンター（乗換結節点）を配置し、二次交通手段との結節性を高める。

- ⇒トランジットセンターは新しい公共交通システムと他の手段（フィーダーバスやデマンド交通等）への中継地点として整備する。

○トランジットセンターから近傍地域へのフィーダー系交通システムを整備する。

- ⇒フィーダーバス（おーバスの再編）の整備
- ⇒デマンド交通の整備

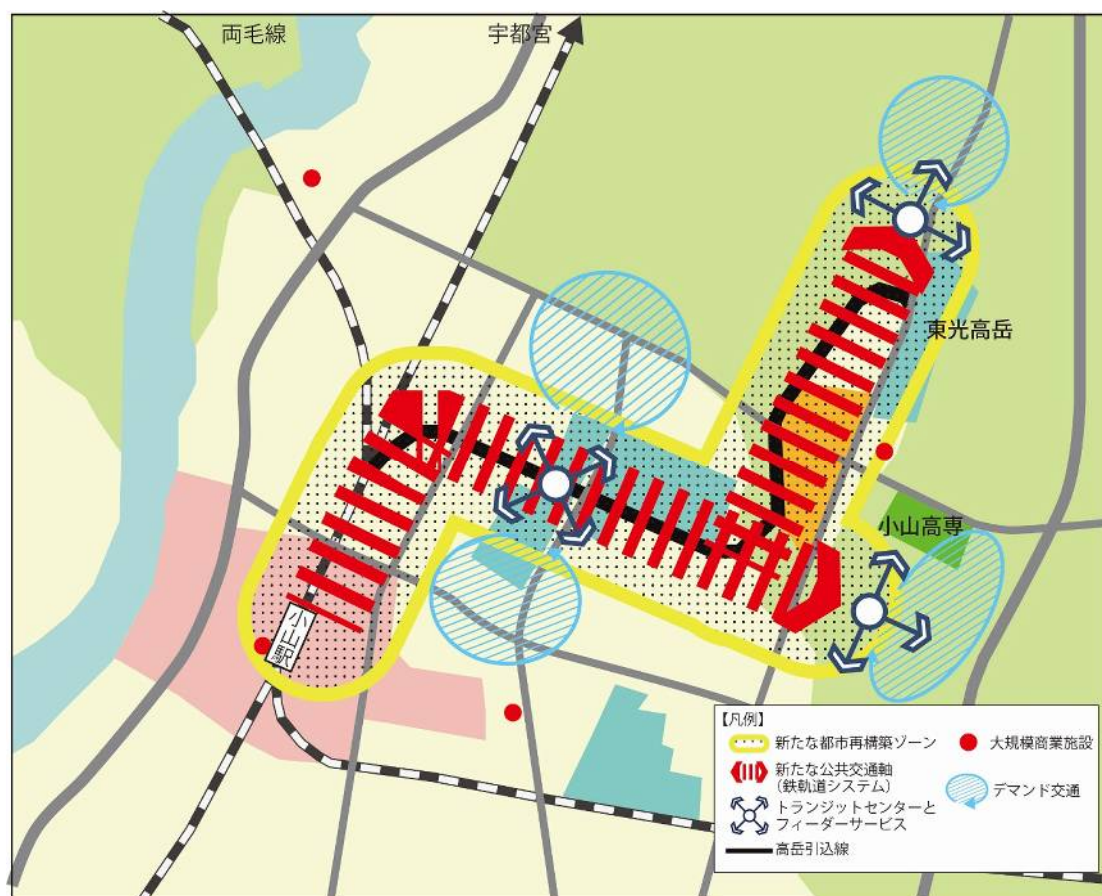


図 0-1 交通ネットワークの概略イメージ