

下野市都市交通マスタープラン（案）

令和 4 年 1 月

下 野 市

目 次

第1章	下野市都市交通マスタープランとは	1
1-1	策定の背景と目的	1
1-2	位置づけ	2
1-3	計画の区域と期間	2
第2章	下野市の概況	3
2-1	下野市の地歴	3
(1)	地勢	3
(2)	歴史	4
2-2	下野市の土地利用	6
(1)	土地利用現況（駅周辺地区）	6
(2)	市街地整備などの状況	10
2-3	下野市の産業・経済	11
(1)	事業所数・従業者数	11
(2)	大規模事業所の立地状況	13
(3)	観光入込客数	14
(4)	施設立地	15
2-4	下野市の人口動向	16
(1)	人口の推移	16
(2)	人口密度分布	18
(3)	将来人口	20
2-5	下野市の移動の実態	21
(1)	移動量（総トリップ数）	21
(2)	市内6ゾーン別の移動特性	23
(3)	移動の目的	24
(4)	高齢者の移動実態	25
(5)	目的別の利用交通手段	26
第3章	下野市の道路・交通の状況	28
3-1	道路・交通の状況	28
(1)	幹線道路網・都市計画道路	28
(2)	自動車交通量	29
(3)	自転車通行空間	32
(4)	物流	33
3-2	公共交通の状況	34
(1)	鉄道	34
(2)	バス	36
(3)	デマンド交通	38

(4) 公共交通の乗り継ぎの状況.....	39
(5) 公共交通カバー圏の状況	40
(6) 公共交通に対するニーズ	42
第4章 下野市の都市交通に関する課題	52
(1) 多様化する交通需要に対する都市交通の充実.....	52
(2) にぎわいや安全性など市内の魅力を高める交通環境の充実.....	52
(3) 市内の回遊性・アクセス性の向上.....	52
(4) バリアフリー対応の充実	53
(5) 自転車利用環境の充実	53
第5章 都市交通の基本方針と目標	56
5-1 上位・関連計画における都市交通の考え方.....	56
(1) とちぎの道路・交通ビジョン 2021（栃木県広域道路交通計画）	56
(2) 第二次下野市総合計画.....	57
(3) 下野市都市計画マスタープラン《改定版》	59
5-2 都市交通マスタープランの基本方針.....	61
5-3 都市交通の計画目標	66
第6章 計画目標を達成するための施策	67
6-1 施策展開の方向性	67
6-2 都市交通施策	69
(1) 道路施策.....	69
(2) 公共交通施策.....	74
(3) 自転車交通施策	88
(4) 拠点地区交通施策	97
(5) 交通需要マネジメント施策.....	103
第7章 実現化方策.....	108
7-1 施策パッケージの展開	108
7-2 事業プログラム(短中期的施策)	114
7-3 PDCA サイクルの実践による評価・改善.....	118
7-4 推進体制.....	119

第1章 下野市都市交通マスタープランとは

1-1 策定の背景と目的

下野市は、北関東自動車道、国道4号、新4号国道などの広域的な道路網に恵まれ、JR宇都宮線3駅を中心に形成された市街地では、充実した医療環境をはじめ、首都圏との交通利便性にも優れた暮らしやすい定住の場となっています。

そのような中、本市では、まちづくりの指針となる「下野市都市計画マスタープラン《改訂版》」を策定し、目指すべき将来都市像である「快適でうるおいのある環境で新たな人の流れをつくるまちづくり」を示しました。この将来都市像の実現に向けては、JR3駅を中心としたコンパクトシティの形成、平成28(2016)年度に開庁した市役所庁舎周辺を「都市核」とした計画的なまちづくりをはじめ、(仮称)下野スマートIC設置など、これらの広域交通ネットワークを活かした産業拠点づくりを新たな目標として位置づけています。

一方、本市の人口は、現在は微増傾向にあるものの、将来的には減少に転じ、既に始まっている高齢化が急速に進行すると予測されているため、今後は、これまで以上に移動の円滑化を進めていく必要があります。また、環境問題、自然災害時に対する備え、生活様式の多様化など、交通を取り巻く社会情勢の変化が予測されているため、これらに応じた交通体系の在り方を考える必要があります。

こうした背景を踏まえ、本市では、目指すべき将来都市像の実現に向け、都市交通分野に関する様々な課題を解決に導くために「下野市都市交通マスタープラン」を策定することとしました。

この下野市都市交通マスタープランは、鉄道や路線バスなどの公共交通や自動車を含む様々な交通手段を対象として、総合的な都市交通施策を進めるための指針となるものであり、かつ、持続可能な都市交通体系の実現を目指し、交通施設整備などのハード対策と交通手段や交通行動の改善などのソフト対策を合わせた具体的な取組手法を示すものであります。

1-2 位置づけ

下野市都市交通マスタープランは、「第二次下野市総合計画」や「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」を上位計画とし、これらの計画に定められた将来都市像の実現やまちづくり構想、分野別方針などの実現を図るために、交通部門として今後実施すべき交通施策の基本方針となるものです。

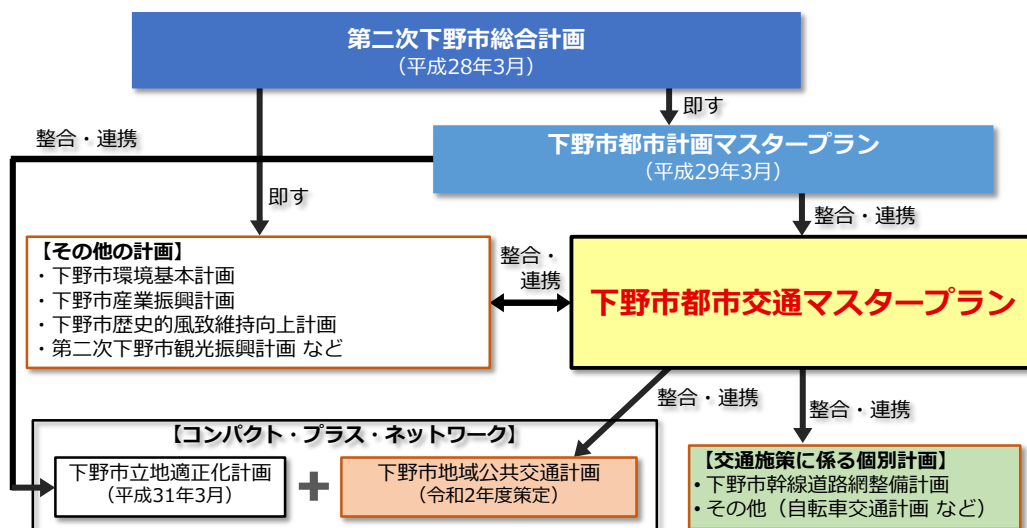


図 1-1 下野市都市交通マスタープランの位置づけ

1-3 計画の区域と期間

本計画の対象区域は下野市全域とします。

また、本計画の計画期間は令和 4（2022）年度から令和 23（2041）年度までの 20 年間とします。

第2章 下野市の概況

2-1 下野市の地歴

(1) 地勢

本市は関東平野の北部、栃木県の中南部に位置し、南北約 15.2km、東西約 11.5km で面積 74.59 km²となっています。東に鬼怒川と田川、西に思川と姿川が流れる、古来より開けた平坦で安定した自然災害も少ない地域です。また、北は県都宇都宮市、南は小山市、東は真岡市と上三川町、西は栃木市と壬生町に接しています。

JR 宇都宮線の自治医大駅を中心としたニュータウンによる新市街地、日光街道沿いの小金井や石橋の旧宿場町におけるコンパクトな市街地、さらに周辺部の田園地帯とともに本市を形成しています。

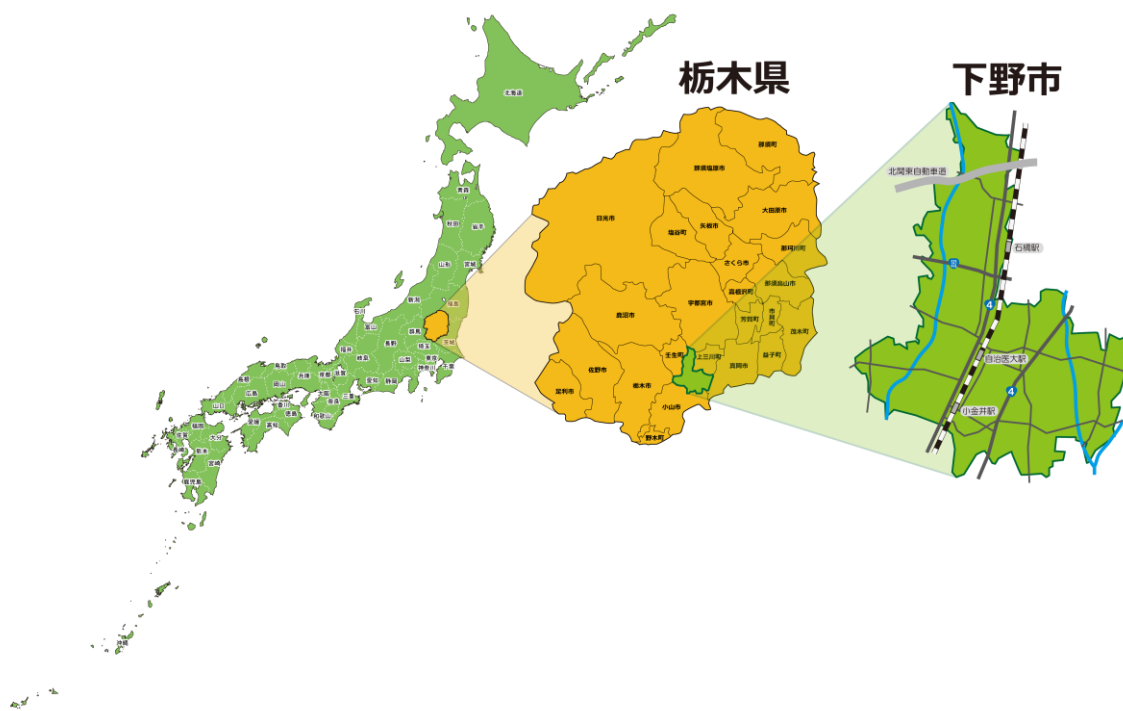


図 2-1 本市位置図¹

¹ 下野市 HP

(2) 歴史

本市は、江戸時代に五街道の一つである日光街道の宿場町として、小金井宿と石橋宿が設置され、人・物の盛んな往来を背景に発展してきました。

明治以降 JR 東北本線が整備され、石橋駅が明治 18 (1885) 年、小金井駅が明治 26 (1893) 年に開業し、物流の要衝として発展しました。

明治 22 (1889) 年、吉田村、薬師寺村、姿村、国分寺村が成立し、明治 24 (1891) 年には姿村が姿村と石橋町に分離しました。昭和 29 (1954) 年には石橋町と姿村が合併し石橋町に、国分寺村は国分寺町となりました。吉田村と薬師寺村は昭和 30 (1955) 年に合併し南河内村が成立、昭和 46 (1971) 年には南河内町となりました。3 町は平成 18 (2006) 年に合併し下野市となり、現在に至っています。

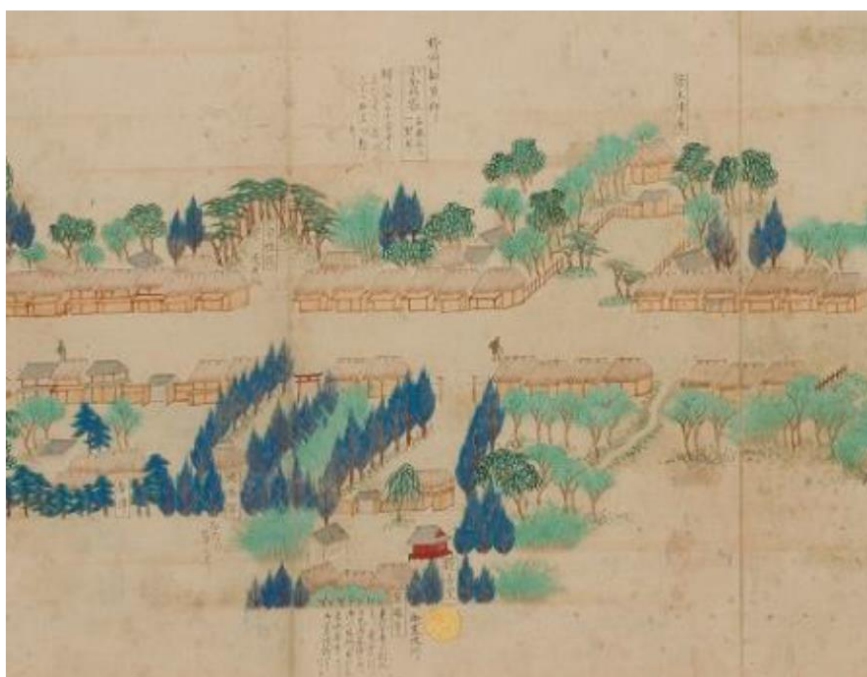


図 2-2 天保期の小金井宿<日光山道中絵図>²

明治時代から昭和初期にかけて、栃木県の干瓢（かんぴょう）生産が大きく発展を遂げました。栃木県産干瓢の 9 割は大阪、東京などの県外へ鉄道輸送により移出され、その半分が石橋駅から運ばれたため、石橋町は干瓢の商取引を行う問屋や仲買商が多く集まり、明治以降の石橋町の発展に大きな影響を及ぼしました。また、江戸時代から石橋宿には馬宿があり、JR 東北本線が宇都宮まで開通されたことをきっかけに、明治 38 (1905) 年に馬市場が開設されました。この馬市場は第二次世界大戦による閉鎖を経て戦後に家畜市場として再開されましたが、時代とともに馬から牛に取引が変わっていき平成元 (1989) 年に閉場となりました。

² 「下野市歴史的風致維持向上計画」(平成 31 (2019) 年)



図 2-3 石橋家畜市場の様子（昭和 30 年代）³

昭和 30 年代後半から 40 年代にかけて、産業経済の発展、人口の集中などから、国道 4 号では交通量が著しく増加し、各所で交通渋滞が発生しました。

しかし、国道 4 号は古河、小山、小金井、石橋、宇都宮などの市街地を通過しており拡幅が困難だったため、新 4 号国道が新たに計画されました。昭和 40（1965）年度に調査を開始し、昭和 45（1970）年度に事業化され、平成 4（1992）年度までに全線を暫定 2 車線で供用開始されました。

昭和 47（1972）年の自治医科大学の開学により、昭和 58（1983）年には自治医大駅が開業し、市内で鉄道 3 駅を有する現在の都市構造となりました。

現在では、国道 4 号、新 4 号国道、JR 宇都宮線など首都圏と東北地方を結ぶ大動脈が南北に通っています。

³ 「下野市歴史的風致維持向上計画」（平成 31（2019）年）

2-2 下野市の土地利用

(1) 土地利用現況（駅周辺地区）

石橋駅周辺は、田・畑・山林・水面などの自然的土地利用の割合が17%と他の2駅と比べて低くなっています。一方、住宅用地の割合は61%と他の2駅に比べて高くなっています。

自治医大駅周辺は、自然的土地利用の割合が42%と他の2駅と比べて高くなっています。また、駅東側に自治医科大学とその附属病院が立地していることから、公共公益用地の割合が14%と他の2駅と比べて高くなっています。

小金井駅周辺は、駅東側に大規模な工業施設が立地していることから、工業用地の割合が5%と他の2駅と比べて高くなっています。

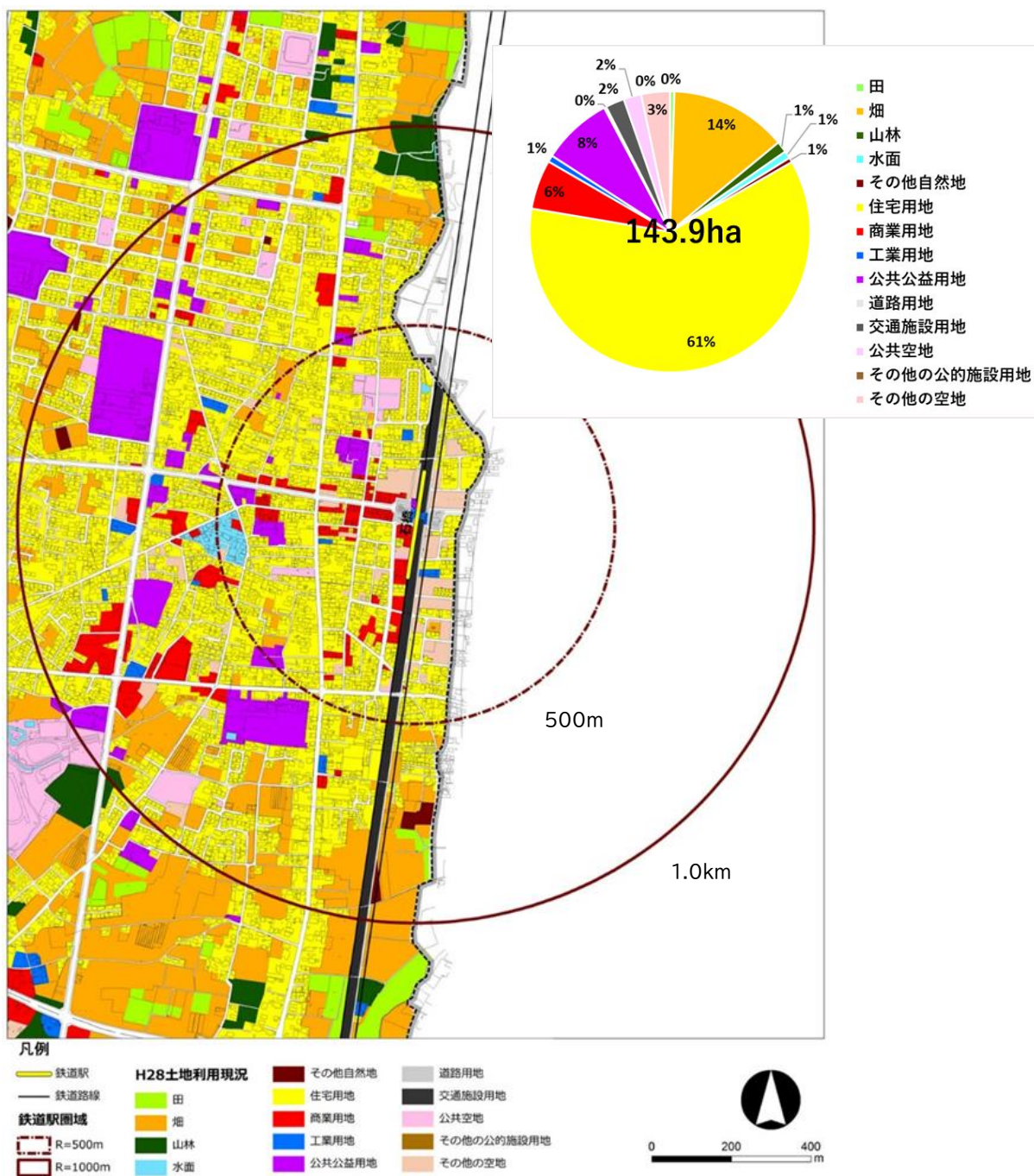
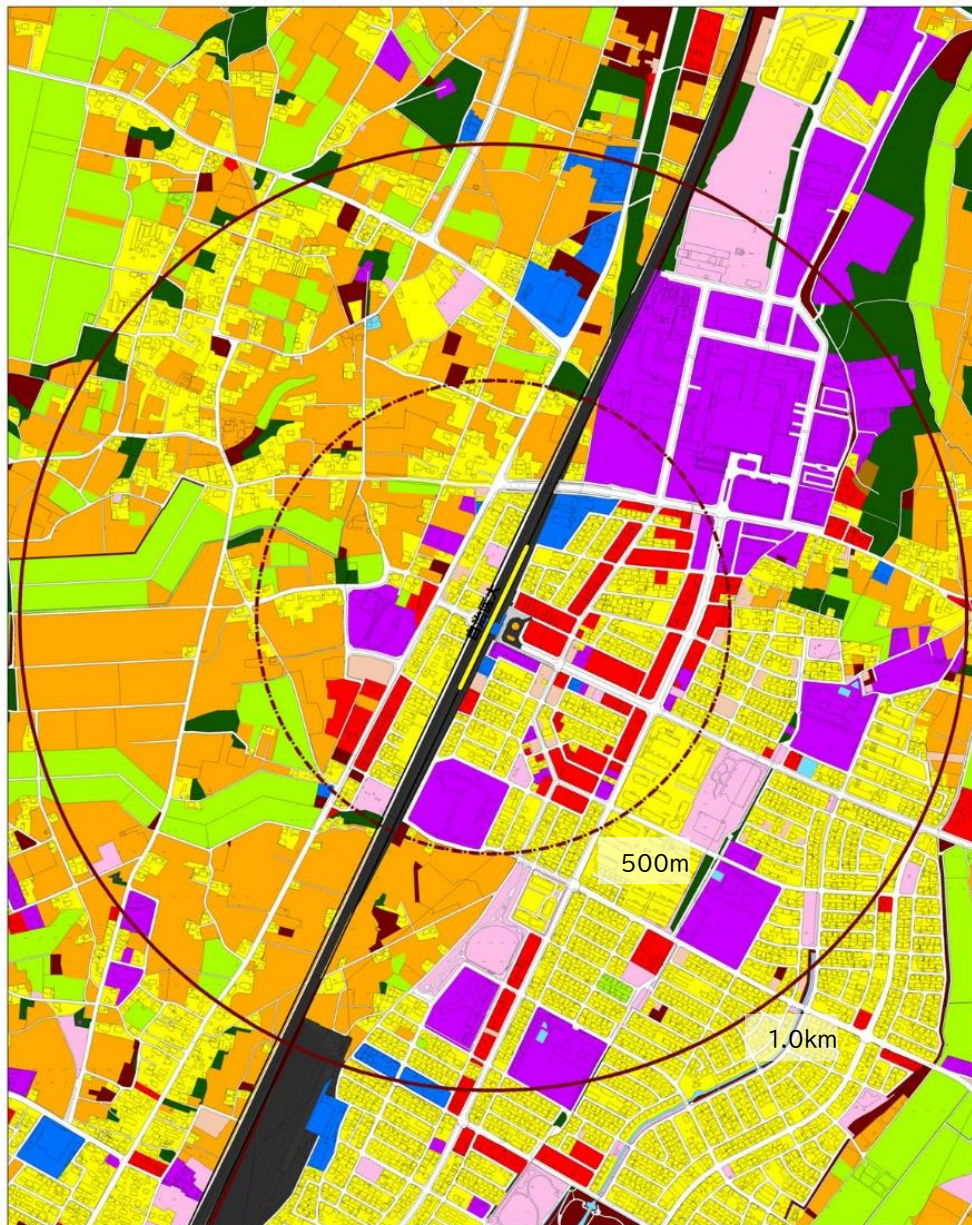


図 2-4 土地利用現況 (石橋駅周辺)



- 凡例
- | | | | |
|--------------|------------------|----------|--------------|
| ● 鉄道駅 | H28土地利用現況 | ■ その他自然地 | ■ 道路用地 |
| — 鉄道路線 | ■ 田 | ■ 住宅用地 | ■ 交通施設用地 |
| 鉄道駅圏域 | ■ 畑 | ■ 商業用地 | ■ 公共空地 |
| ○ R=500m | ■ 山林 | ■ 工業用地 | ■ その他の公的施設用地 |
| ○ R=1000m | ■ 水面 | ■ 公共公益用地 | ■ その他の空地 |

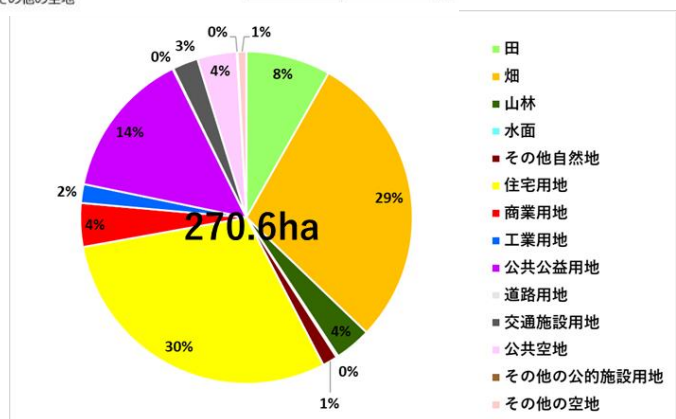
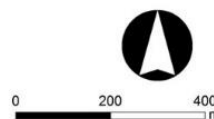


図 2-5 土地利用現況 (自治医大駅周辺)

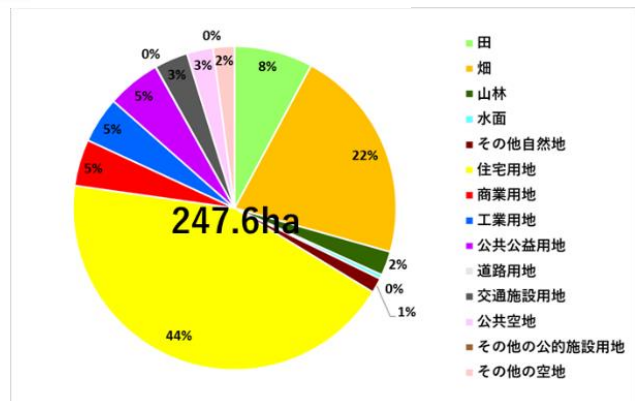


図 2-6 土地利用現況 (小金井駅周辺)

(2) 市街地整備などの状況

本市の市街地開発事業は、石橋駅周辺地区と仁良川地区で土地区画整理事業が施工中であり、両事業とも完了に向けて注力して取り組んでいるところです。

また、工業団地造成事業では、新たな産業拠点としてしもつけ産業団地の整備に取り組んでいます。

表 2-1 市街地開発事業の状況

市街地開発事業	地区名・団地名
土地区画整理事業	①駅前火災復興
	②上大領
	③小金井駅東
	④自治医科大学周辺
	⑤小金井駅西・北部
	⑥小金井駅西・南部
	⑦下古山
	⑧石橋駅周辺
	⑨仁良川
工業団地造成事業	⑩石橋第一工業団地
	⑪石橋第二工業団地
	⑫石橋第三工業団地
	⑬柴工業団地
	⑭西坪山工業団地
	⑮下坪山工業団地
	⑯しもつけ産業団地

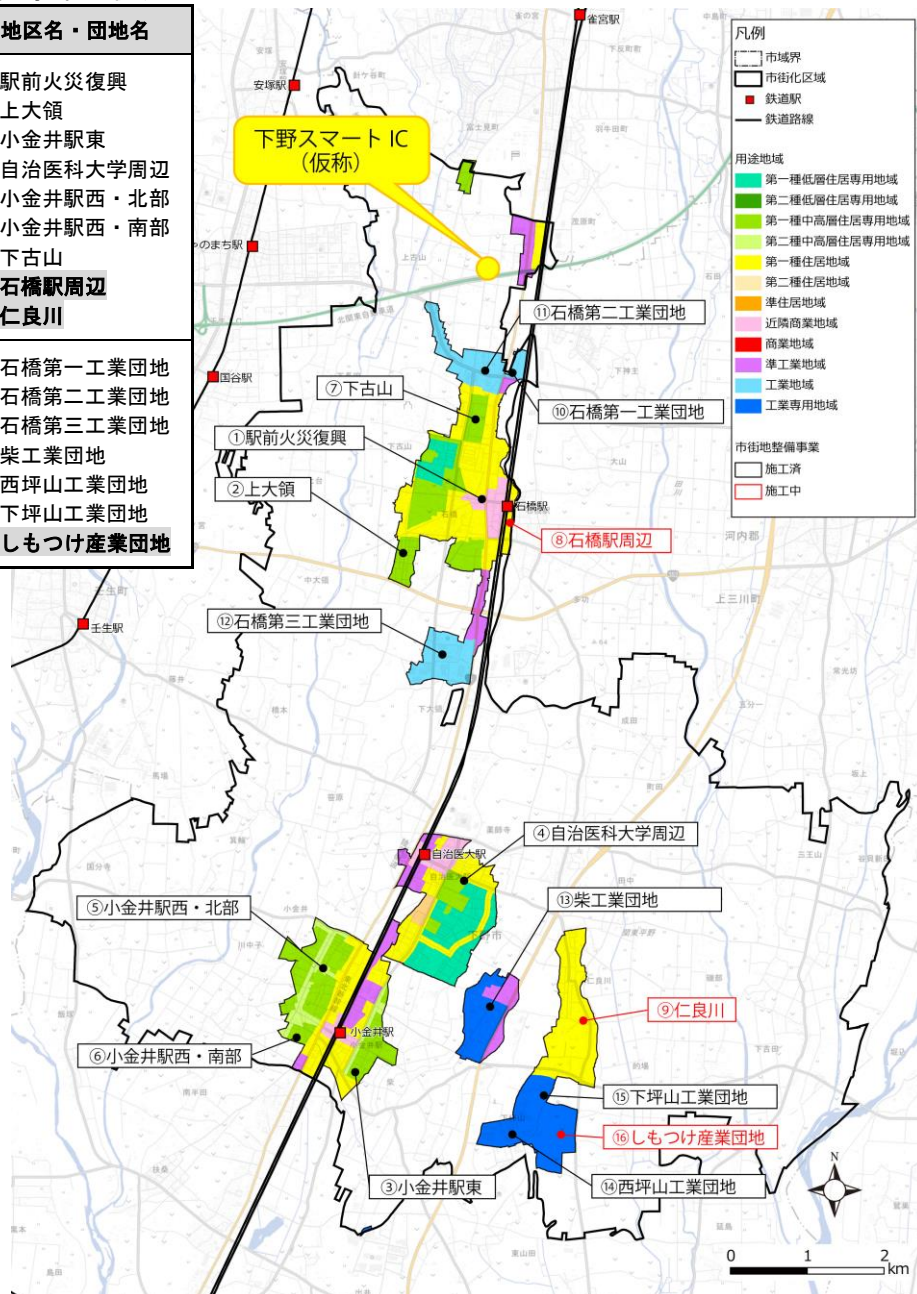
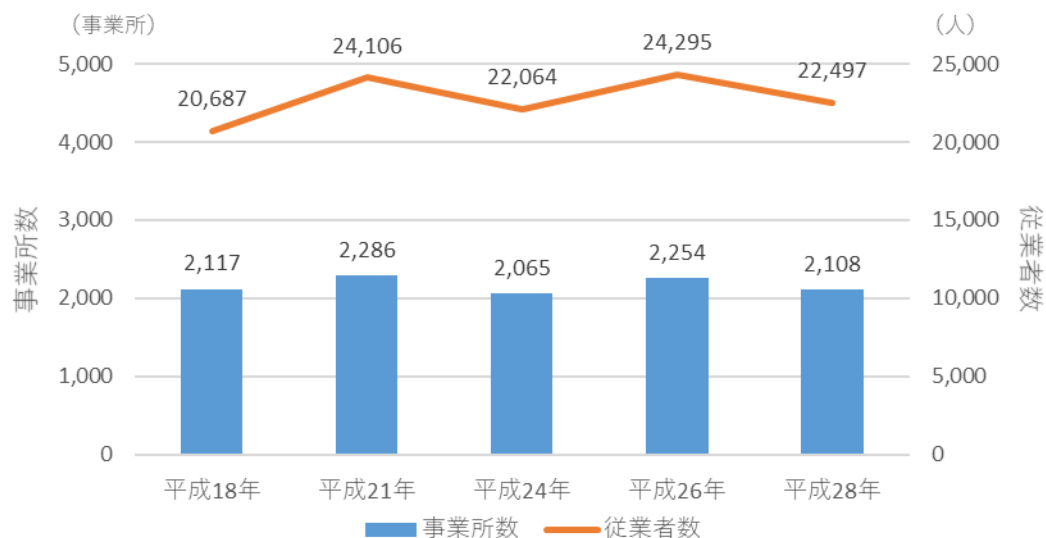


図 2-7 市街地整備などの状況

2-3 下野市の産業・経済

(1) 事業所数・従業者数

本市には平成 28 (2016) 年時点で事業所数は約 2,100 事業所、従業者数は約 22,500 人となっています。事業所数及び従業者数は、わずかに増減を繰り返しながら、概ね横ばいの傾向となっています。



※商業統計調査及び経済センサス（基礎調査・活動調査）を基にグラフを作成。

平成 18 (2006) 年調査は商業統計調査を使用。その後、国の商業統計が経済センサスと統合したため、基礎調査（平成 21 (2009) 年・26 (2014) 年）、活動調査（平成 24 (2012) 年・28 (2016) 年）の経済センサスデータを使用。

図 2-8 事業所数及び従業者数の推移⁴

⁴ 「事業所・企業統計調査」(平成 18 (2006) 年)
「経済センサス (基礎調査)」(平成 21 (2009) 年・平成 26 (2014) 年)
「経済センサス (活動調査)」(平成 24 (2012) 年・平成 28 (2016) 年)

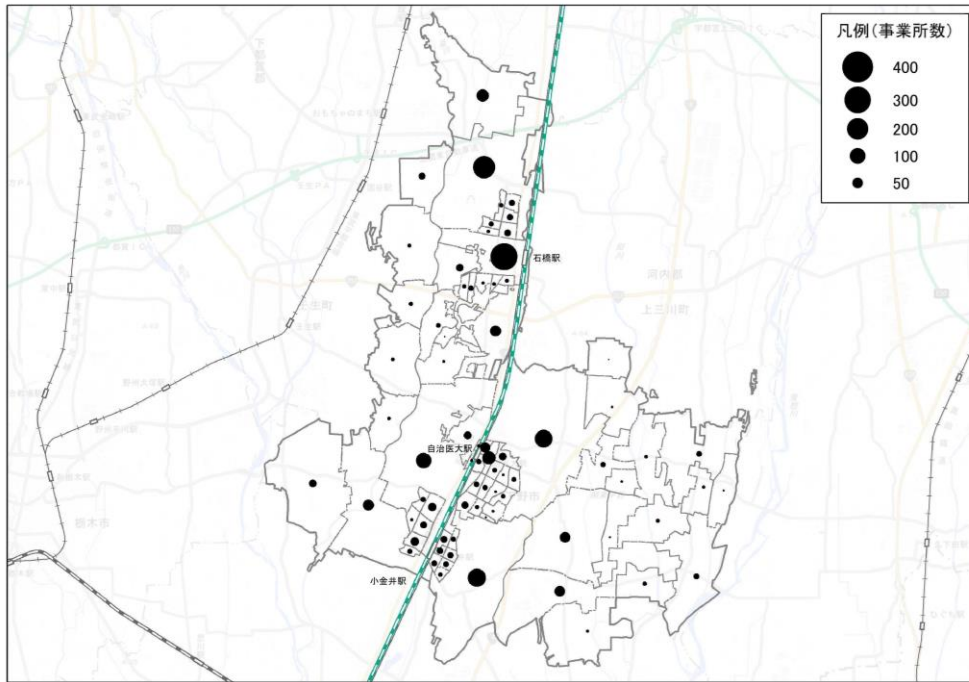


図 2-9 町丁目別事業所の分布⁵

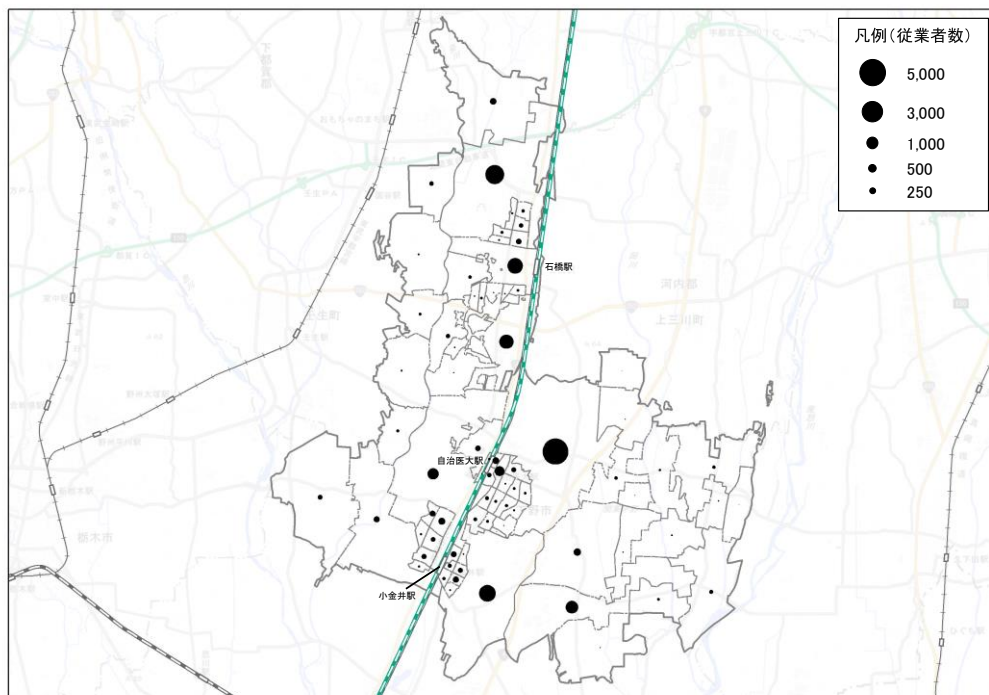


図 2-10 町丁目別従業者数の分布⁶

⁵ 「経済センサス (活動調査)」 (平成 28 (2016) 年)

⁶ 「経済センサス (活動調査)」 (平成 28 (2016) 年)

(2) 大規模事業所の立地状況

本市における平成 28 (2016) 年の大規模事業所数 (従業者数 100 人以上) は 28 か所となっています。

また、物流の発生源となる製造業、運輸業、卸売業、鉱業などの事業所は、JR 宇都宮線沿線に多く分布しています。

表 2-2 大規模事業所数 (従業者数 100 人以上) ⁷

地域区分		年次	H28	
			事業所数	従業者数
下野市			28	7,251
周辺市町	宇都宮市		249	63,044
	小山市		91	23,040
	壬生町		14	4,999
	上三川町		16	8,225
	真岡市		48	11,284
	栃木市		73	15,581
	計		519	133,424
合計			547	140,675

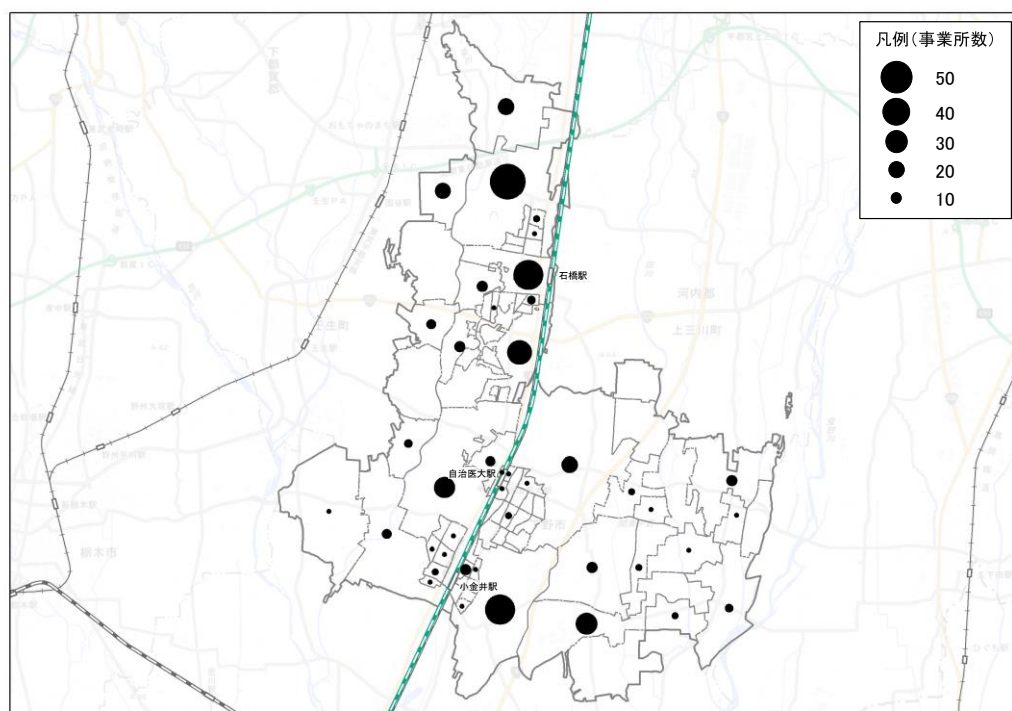


図 2-11 町丁目別製造業、運輸業、卸売業、鉱業などの事業所の分布⁸

⁷ 「経済センサス (活動調査)」 (平成 28 (2016) 年)

⁸ 「経済センサス (活動調査)」 (平成 28 (2016) 年)

(3) 観光入込客数

本市の観光入込客数は年々緩やかな減少傾向となっています。観光客宿泊数については、平成30（2018）年から令和元（2019）年にかけて特に減少しています。

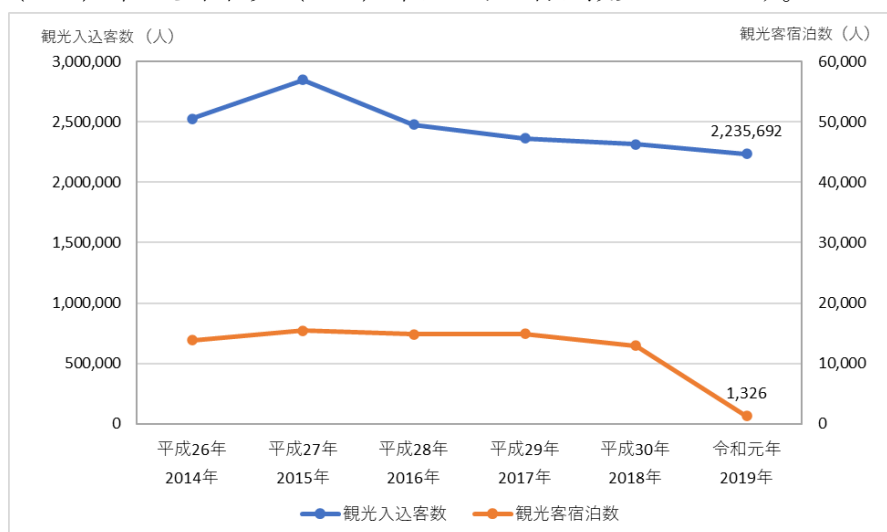


図 2-12 観光入込客数⁹

本市の平成26（2014）年と平成29（2017）年の月別観光入込客数をみると、4月に「天平の花まつり」が開催されることから、どちらの年も高い観光入込客数となっています。平成26（2014）年から平成29（2017）年にかけては減少傾向にありますが、「グリムの森イルミネーション」の認知度向上に伴う来場者の増加により、12月の観光入込客数が伸びています。

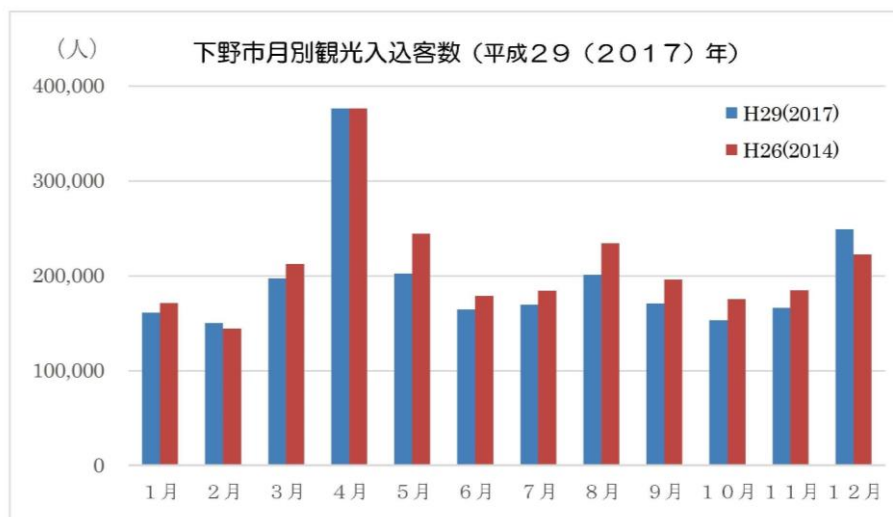


図 2-13 月別観光入込客数¹⁰

⁹ 栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果（令和元（2019）年）

¹⁰ 「第二次下野市観光振興計画」（平成31（2019）年）

(4) 施設立地

市内には、市役所が1か所、小中学校が12校¹¹、高等学校が1校、特別支援学校が1校、大学が1校立地しています。商業施設は、石橋駅、自治医大駅、小金井駅の各駅近傍に集中して立地しています。

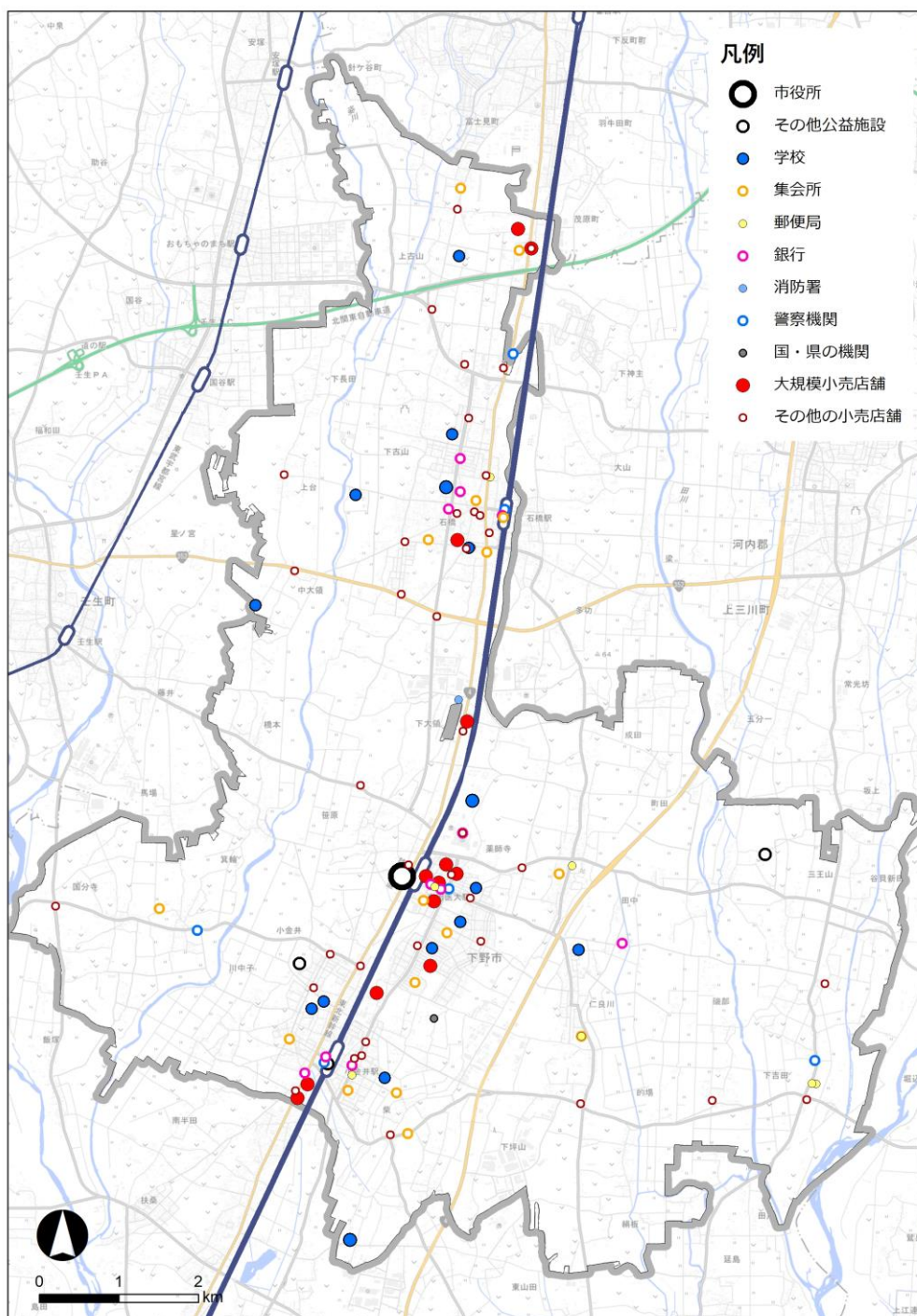


図 2-14 施設立地状況図

¹¹ 令和4(2022)年度に南河内中学校区は施設一体型義務教育学校となる予定

2-4 下野市の人口動向

(1) 人口の推移

本市の人口は微増傾向にあり、令和2（2020）年には59,507人と最も増加しています。また、高齢化率も着実に増加しており、平成27（2015）年以降、2割を超えています。

年齢別では、老年人口¹²のうち70～74歳が25年前に比べて最も増加しており、高齢化の備えが必要である一方、20～24歳は最も減少しており、生産年齢人口¹³・年少人口¹⁴の減少が進んでいます。

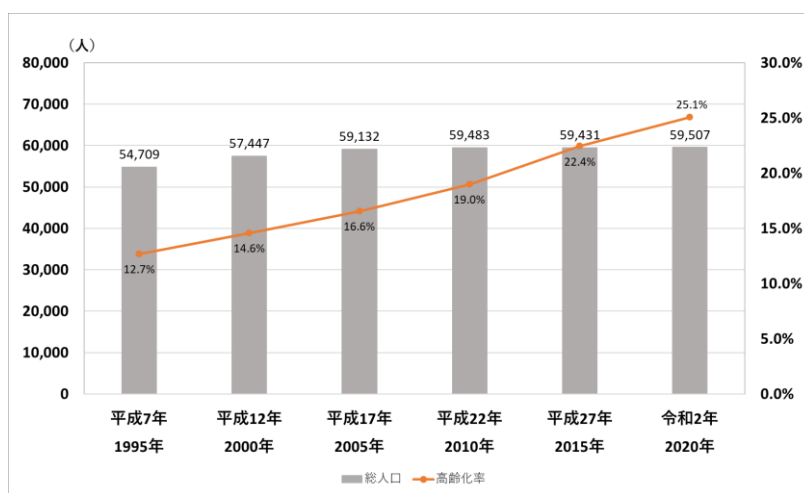


図 2-15 人口と高齢者の占める割合の推移¹⁵

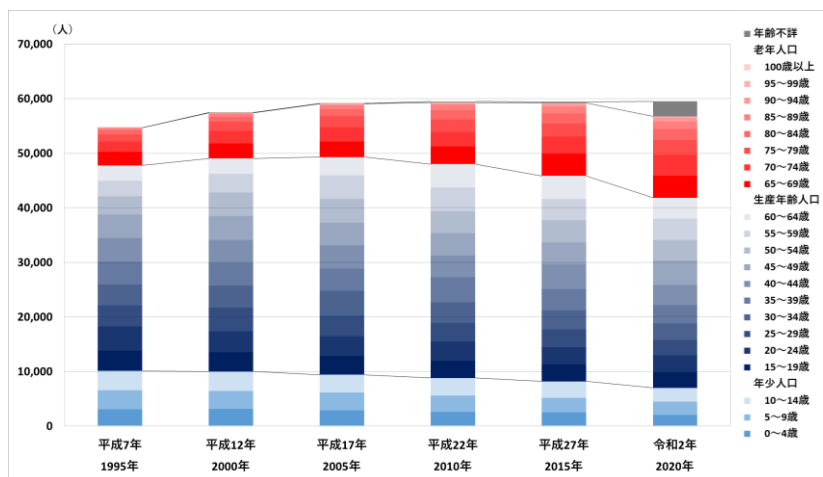


図 2-16 年齢3区分別・5歳階級別人口の推移¹⁶

¹² 老年人口 : 65歳以上

¹³ 生産年齢人口 : 15歳以上64歳以下

¹⁴ 年少人口 : 0歳以上14歳以下

¹⁵ 国勢調査 (各年)

¹⁶ 国勢調査 (各年)

地区別人口の推移については、石橋地区、国分寺地区では緩やかな増加傾向が続いており、令和2（2020）年では、それぞれ21,202人、18,742人となっています。南河内地区は平成2（1990）年から平成7（1995）年にかけて大幅に増加し、平成12（2000）年にピークを迎えた後、緩やかな減少傾向となっています。

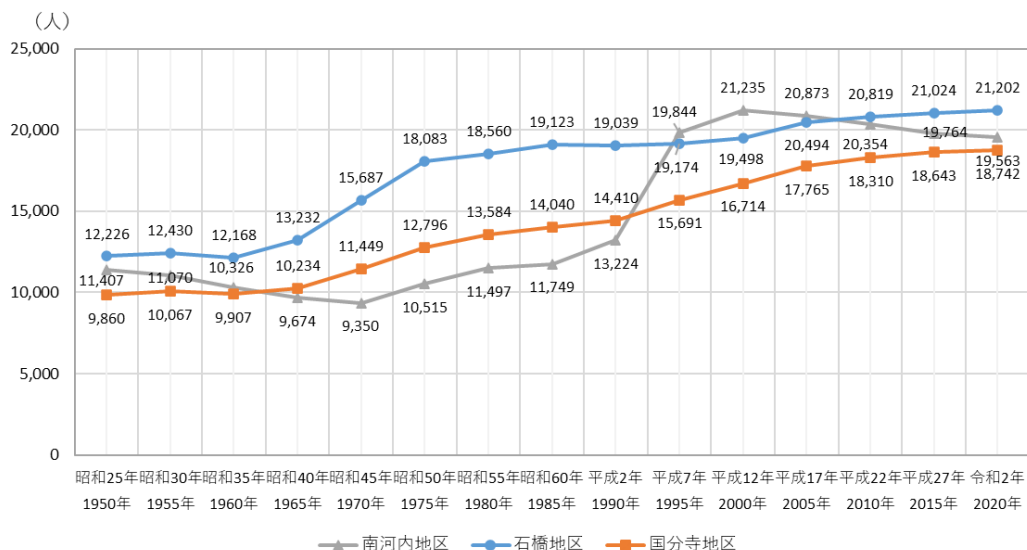


図 2-17 3 地区別人口の推移

本市及び周辺市町人口の推移割合をみると、JR 宇都宮線沿線の宇都宮市、小山市、本市は増加傾向となっています。

一方、真岡市、上三川町は、平成 22（2010）年に増加傾向から減少傾向に転じており、佐野市・足利市などの JR 両毛線沿線の都市は平成 7（1995）年以降、減少傾向が続いています。

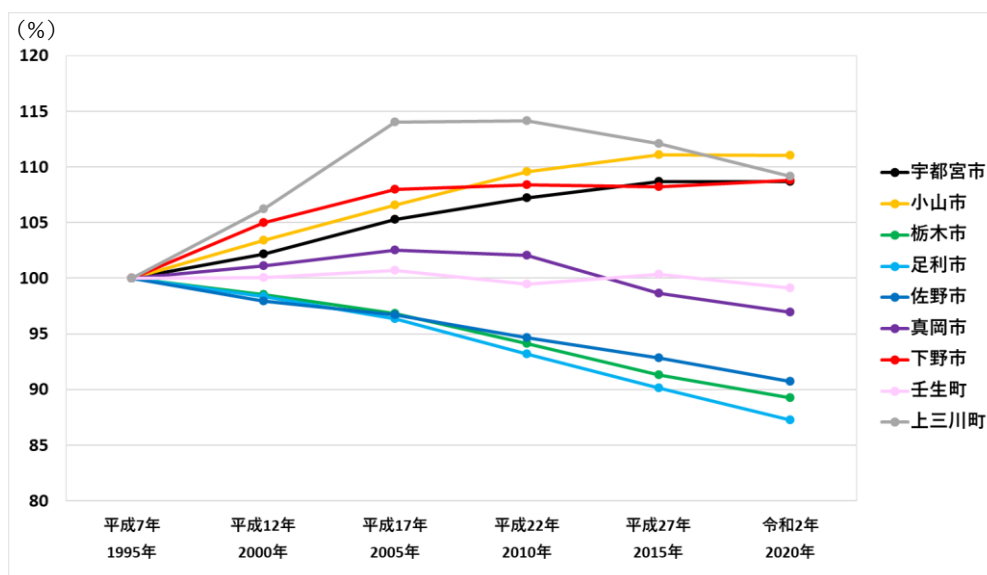


図 2-18 本市及び周辺市町人口の推移割合（平成 7（1995）年を基準とした指数）

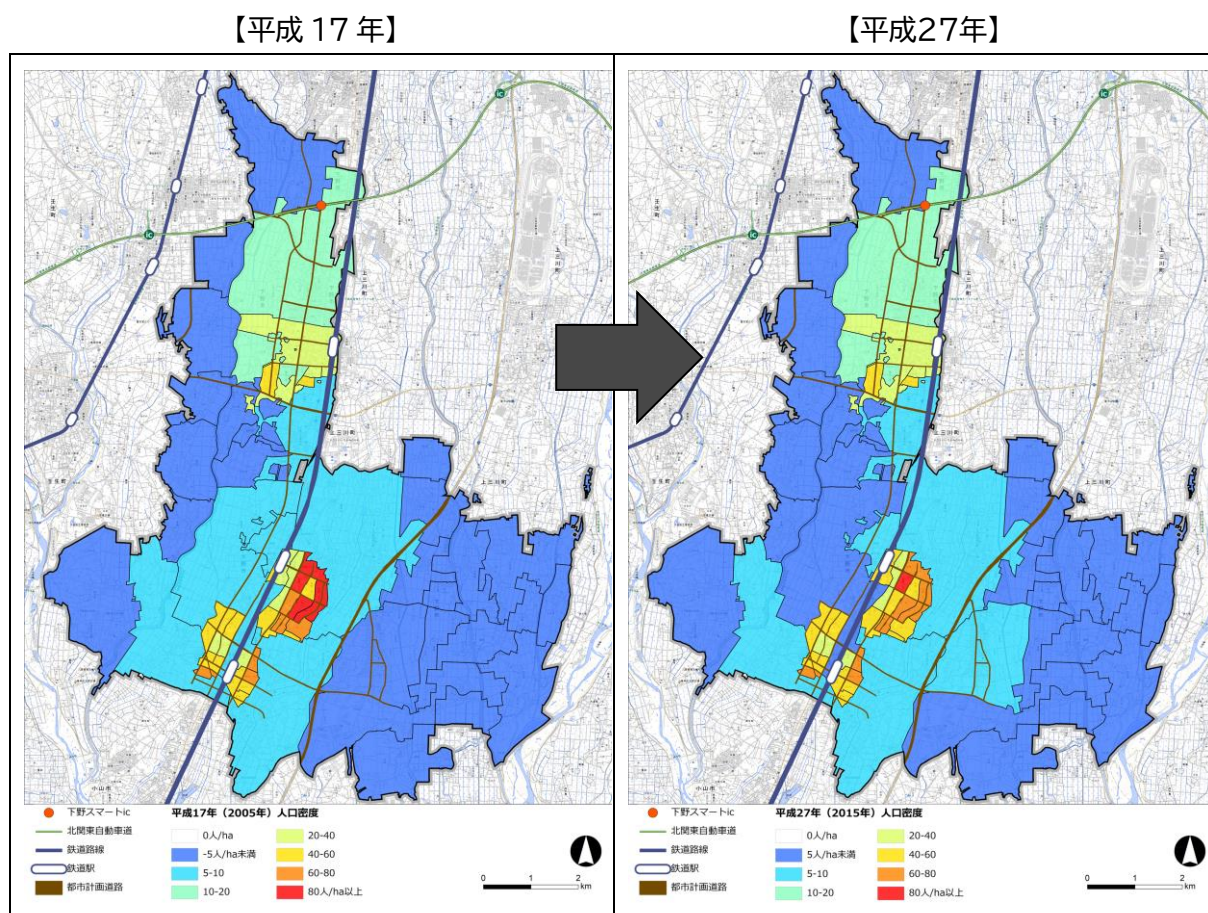
(2) 人口密度分布

本市の平成 17 (2005) 年と平成 27 (2015) 年の人口密度分布及び人口増減率をみると、石橋駅周辺は駅の近傍を除き人口が増加しています。

一方、自治医大駅周辺は、駅の近傍では人口が増加しているものの、それ以外の地域では人口が減少しています。特に駅東側では大幅な人口減少がみられます。

小金井駅周辺は、概ね人口が維持されています。

また、土地区画整理事業が施行されている仁良川地区は平成 17 (2005) 年を基準とした人口増加率が 30%以上となっており、人口の集積が進んでいます。



*平成 17 (2005) 年および平成 27 (2015) 年の人口は国勢調査小地域集計のデータを活用。ただし、平成 27 (2015) 年国勢調査において小地域境界の変更が行われたため、平成 17 (2005) 年の小地域境界に合わせて人口を再集計。

図 2-19 人口密度分布 (平成 17 (2005) 年・平成 27 (2015) 年)¹⁷

¹⁷ 国勢調査 (小地域集計) (平成 17 (2005) 年、平成 27 (2015) 年)

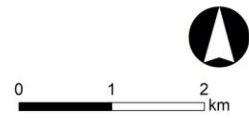
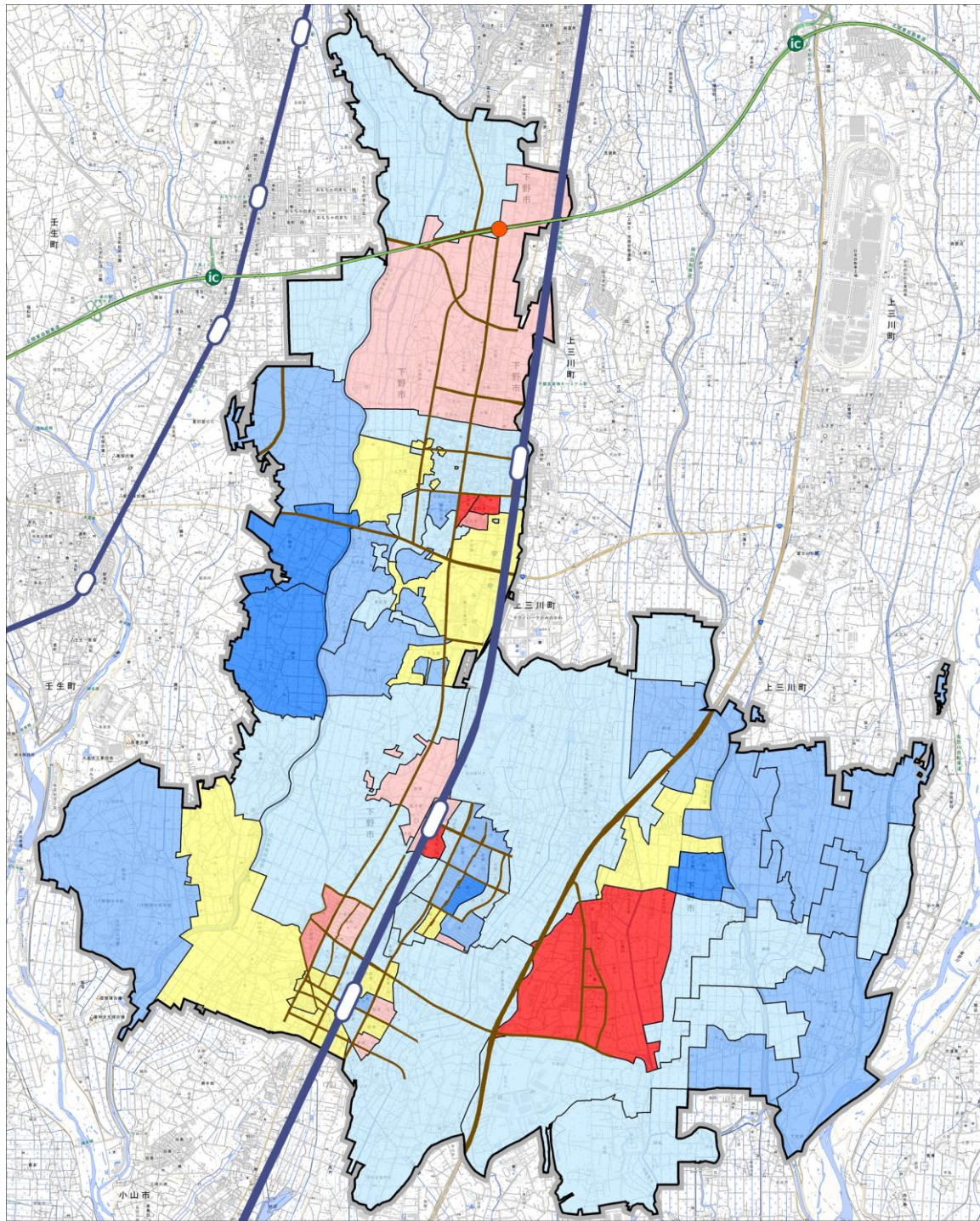


図 2-20 人口増減率（平成 17（2005）年～平成 27（2015）年）¹⁸

¹⁸ 国勢調査（小地域集計）（平成 17（2005）年、平成 27（2015）年）

(3) 将来人口

平成 27 (2015) 年国勢調査基準の本市の将来人口は減少傾向となっており、令和 27 (2045) 年には約 87%に減少する推計となっています。

年齢別では、0～14 歳と 15～64 歳の人口は減少傾向にある一方、65 歳以上の人口は一貫して増加する傾向となっており、令和 27 (2045) 年にはそれぞれ約 27%減少、約 34%増加となることが予想されています。

ただし、令和 2 (2020) 年国勢調査結果において本市の人口は平成 27 (2015) 年比で微増であり、長期的な将来人口は減少傾向に転じることが予想されています（現時点で令和 2 (2020) 年基準の将来推計は未公表）。

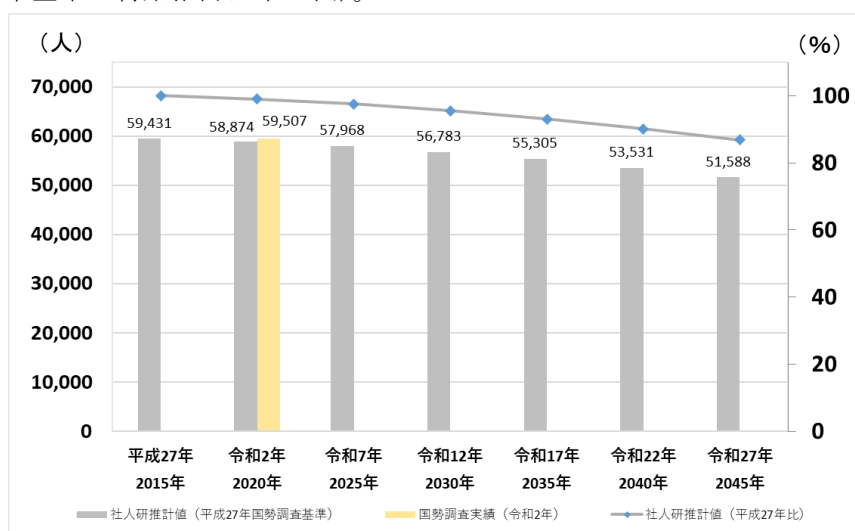


図 2-21 将来人口と増減指数（平成 27 (2015) 年基準）¹⁹

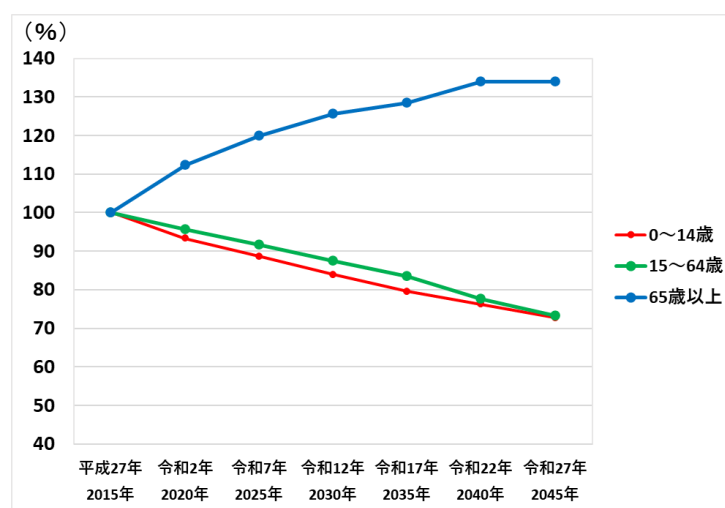


図 2-22 将来人口の年齢 3 区分別増減指数（平成 27 (2015) 年基準）²⁰

¹⁹ 国勢調査（平成 27 (2015) 年・令和 2 (2020) 年）
 国立社会保障・人口問題研究所将来人口推計（平成 27 (2015) 年基準）

²⁰ 国立社会保障・人口問題研究所将来人口推計（平成 27 (2015) 年基準）

2-5 下野市の移動の実態

(1) 移動量（総トリップ数）

令和2（2020）年下野市交通実態調査（小規模簡易パーソントリップ調査）による本市に発着する総移動量（総トリップ数）は、約177,000トリップ/日となっていて、平成26（2014）年に比べて4.3%減少しています。

市内外別トリップ数は、市内々の流動が約40%、市外（その他含む）の流動が約60%となっており、市外（特に隣接市町）との流動が多くなっています。

また、市内流動は、市南部（南河内・国分寺の4ゾーン）間では多くの流動がみられますが、市南部と市北部の石橋2ゾーンとの流動は少ない状況となっています。

表 2-3 市内外別トリップ数

流動区分	H26トリップ数（H26調査）※1		R2トリップ数（R2簡易PT）※2		変化量 (R2/H26)
	(トリップ/日)	(%)	(トリップ/日)	(%)	
下野市内々	77,172	41.7%	71,083	40.2%	-7.9%
下野市⇒隣接市町	44,445	24.0%	43,610	24.6%	49.1%
隣接市町⇒下野市	44,245	23.9%			
下野市⇒その他	9,536	5.2%	9,444	5.3%	10.7%
その他⇒下野市	9,671	5.2%			
合計	185,069	100.0%	177,030	100.0%	-4.3%

注) 隣接市町とは、宇都宮市、栃木市、小山市、壬生町、上三川町及び真岡市

※1：H26（2014）は「H26（2014）広域PT」及び「H30（2018）小山PT」PTはパーソントリップ調査を表す

※2：R2（2020）の下野市民以外は※1（時点補正後）より

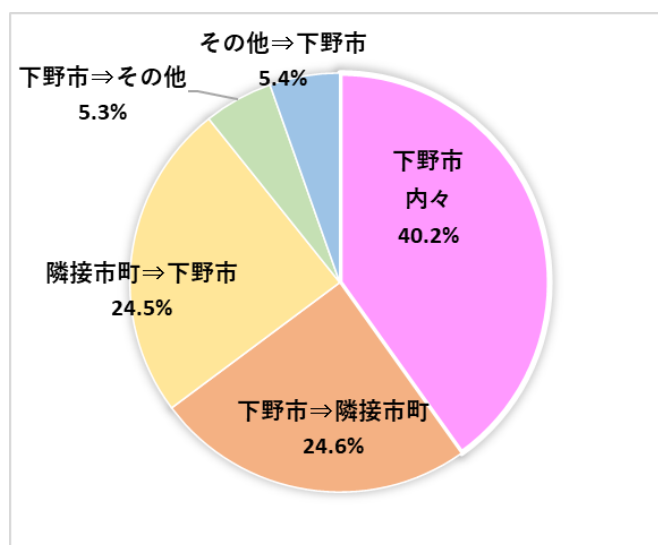
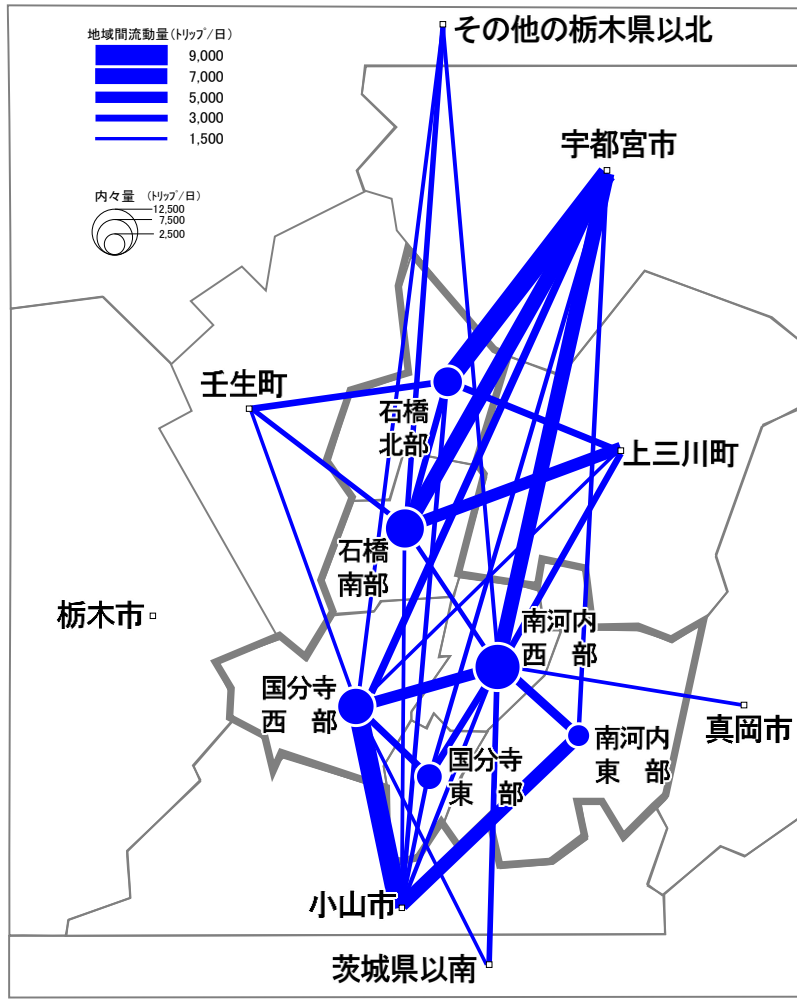


図 2-23 市内外別トリップ数の割合（令和2（2020）年）

注) グラフ内の数値は四捨五入しており、合計値が100%にならない場合がある



注) 下野市及び隣接市町(栃木市を除く)外々の流動、1,500トリップ/日未満の流動は非表示

図 2-24 地域間トリップ数(令和2(2020)年)

(2) 市内6ゾーン別の移動特性

令和2（2020）年の市内6ゾーン別の移動量は、南河内西部(46,908トリップ)、国分寺西部(40,740トリップ)、石橋南部(39,580トリップ)の3ゾーンで多くなっており、移動の発終点となっています。

また、ゾーン別の5～64歳人口における移動量の変化（平成26（2014）年～令和2（2020）年）は、市全体の変化と概ね同じ減少傾向にあります。南河内西部では特に減少傾向が大きくなっています。

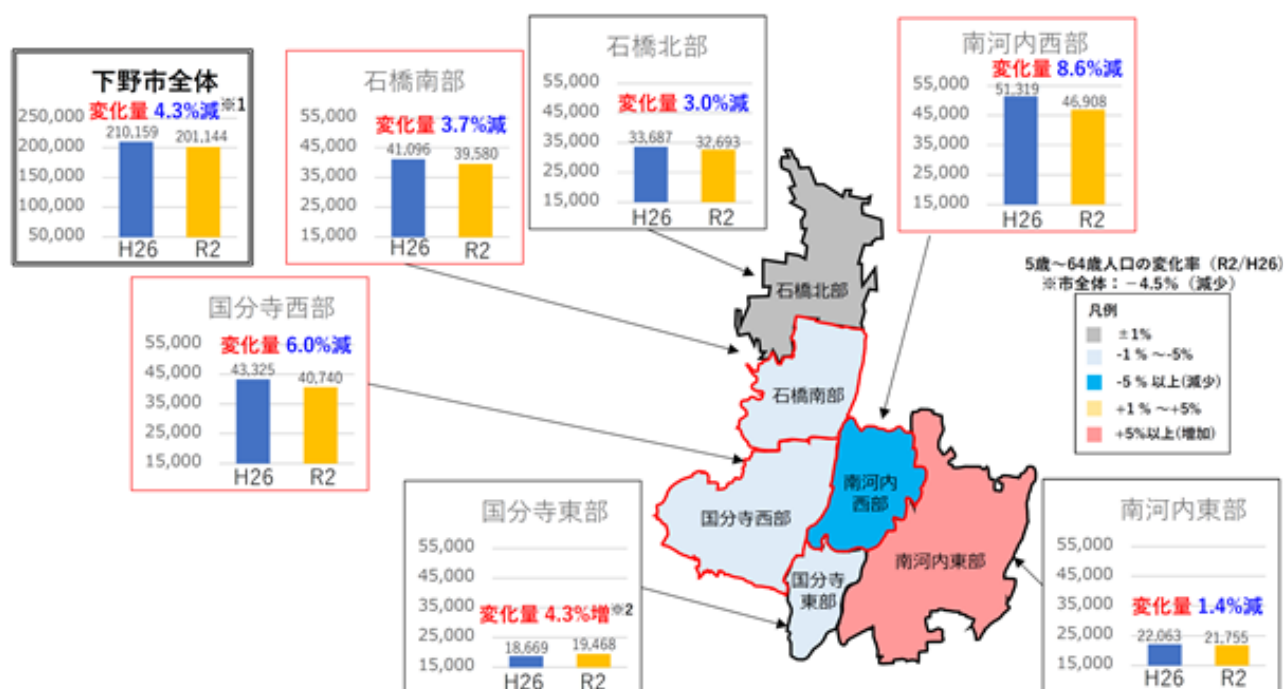


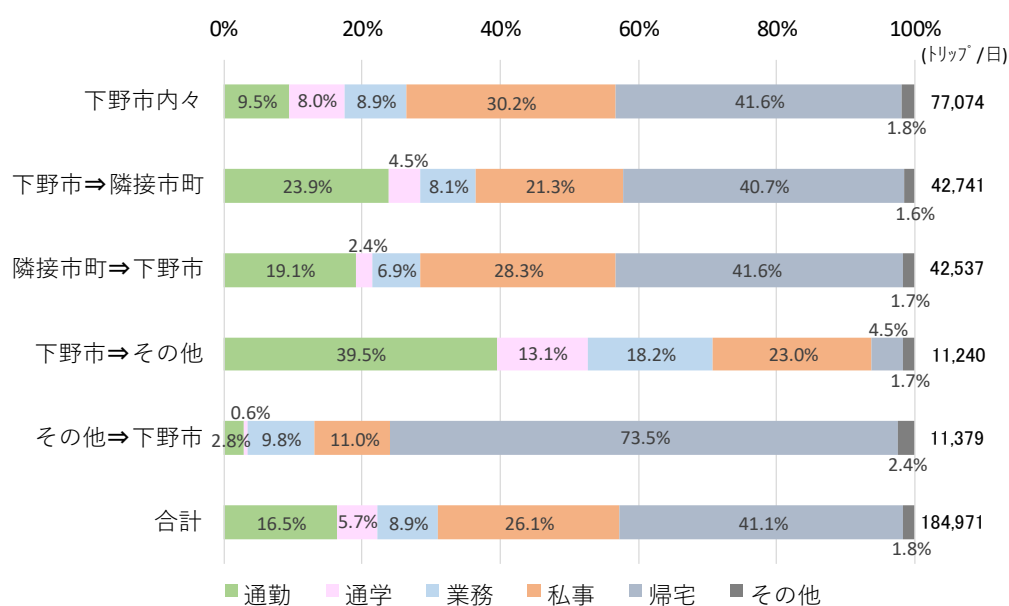
図 2-25 市内6ゾーン別トリップ数（平成26（2014）年・令和2（2020）年）

(3) 移動の目的

本市の発着総トリップ数の移動目的の内訳（帰宅を除く）をみると、私事目的（買い物・飲食、娯楽、通院など）が最も高く約26%、次いで通勤が約17%、業務（営業、納品・仕入、会議など）が約9%、通学が約6%となっています。

下野市内々トリップは、トリップ全体に比べると、通勤の割合が低く、私事や通学の割合が高くなっています。

宇都宮市など隣接市町間では通勤の割合が高く、通学や業務の割合が低くなっています。



流動区分	目的別トリップ数						合計
	通勤	通学	業務	私事	帰宅	その他	
下野市内々	7,347	6,170	6,832	23,296	32,029	1,400	77,074
下野市⇒隣接市町	10,235	1,904	3,442	9,112	17,379	669	42,741
隣接市町⇒下野市	8,110	1,023	2,947	12,047	17,688	722	42,537
下野市⇒その他	4,441	1,472	2,044	2,580	507	196	11,240
その他⇒下野市	319	63	1,110	1,252	8,360	275	11,379
合計	30,452	10,632	16,375	48,287	75,963	3,262	184,971

注) 隣接市町とは、宇都宮市、小山市、壬生町、上三川町及び真岡市

図 2-26 生活行動の移動目的内訳（全移動目的・全交通手段計）

(4) 高齢者の移動実態

令和2（2020）年の高齢者（65歳以上）のトリップ数は、約39,100トリップ/日となっています。また、平成26（2014）年に比べ12.3%増加しており、総トリップ数が4.3%減少する中で、高齢者の移動が増加しています。市内外別トリップ数による高齢者の移動状況としては、市内々の流動約50%が高くなっており、隣接市町間の流動も約40%と高い状況となっています。

利用交通手段は、市内6ゾーンとも、約70～80%が自動車での移動となっており、高齢者にとって自動車は重要な交通手段となっています。

表 2-4 高齢者の市内外別トリップ数

区 分	H26		R2		増減率 R2/H26 (%)
	トリップ数	構成比 (%)	トリップ数	構成比 (%)	
下野市内々	18,498	53.1%	19,259	49.2%	4.1%
下野市⇒隣接市町	7,178	20.6%	8,400	21.5%	42.6%
隣接市町⇒下野市	7,083	20.3%			
下野市⇒その他	1,001	2.9%	1,570	4.0%	8.2%
その他⇒下野市	1,091	3.1%			
合計	34,851	100.0%	39,147	100.0%	12.3%
※高齢者人口（人）	12,707		15,226		19.8%

注)隣接市町とは、宇都宮市、小山市、壬生町、上三川町及び真岡市

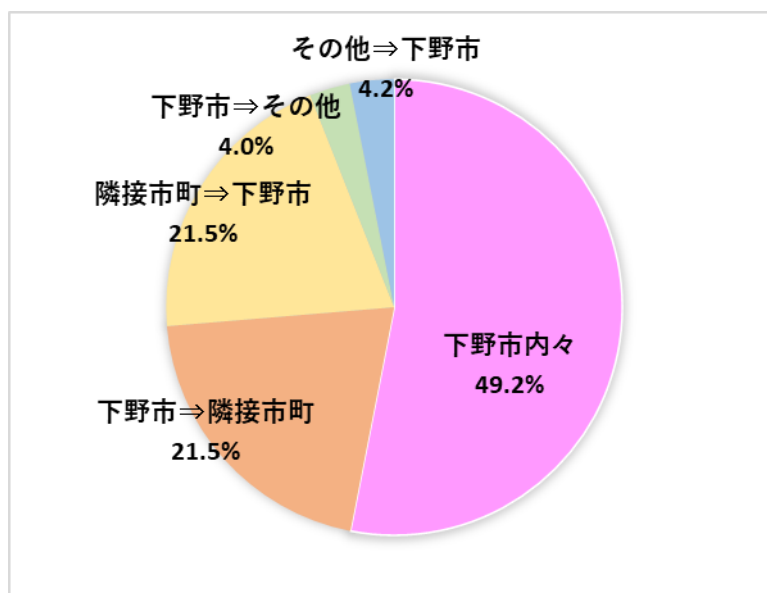


図 2-27 本市発着合計（令和2（2020）年）（39.1千トリップ/日）

※1：H26（2014）は「H26（2014）広域PT」及び「H30（2018）小山PT」PTはパーソントリップ調査を表す

※2：R2（2020）の下野市民以外は※1（時点補正後）より

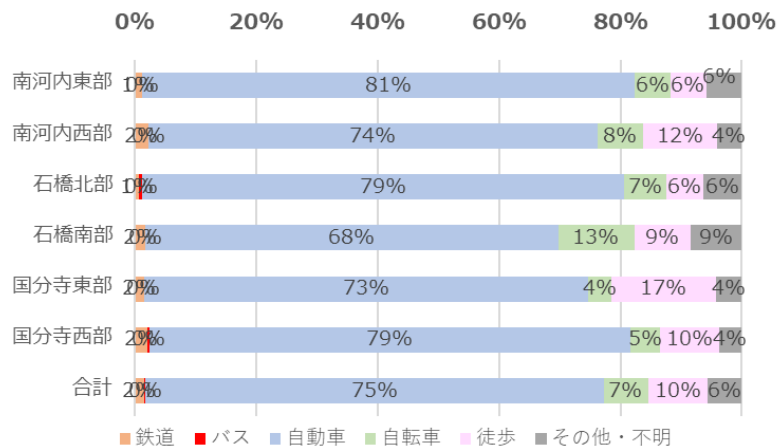


図 2-28 市内6ゾーン別高齢者の利用交通手段割合

注) 各グラフ内の数値は四捨五入しており、合計値が100%にならない場合がある

(5) 目的別の利用交通手段

通勤目的の利用交通手段は約80%が自動車となっています(市内々:約70%、隣接市町間:約90%)。

市外間の通学目的の利用交通手段は約60%以上が鉄道であり、鉄道は通学の重要な交通手段となっています。

私事目的の利用交通手段は約80%が自動車となっています。また、隣接市町以外の広域的な私事目的の移動では鉄道の利用も多くみられます。

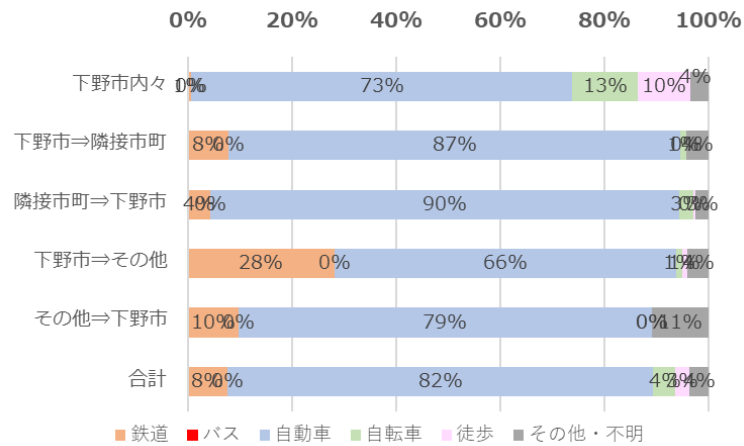


図 2-29 通勤時の利用交通手段割合

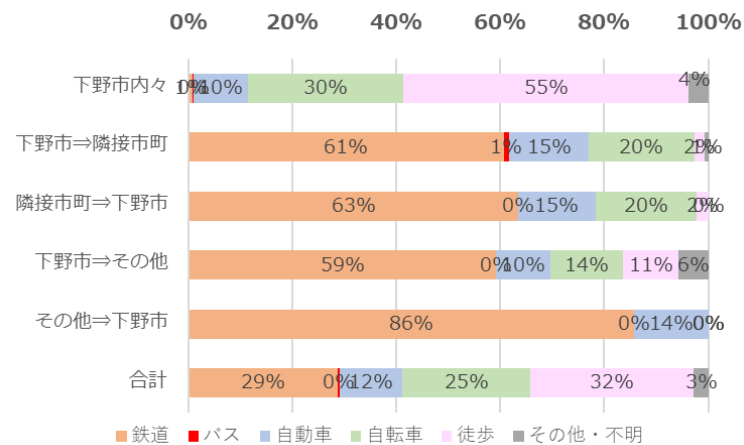


図 2-30 通学時の利用交通手段割合

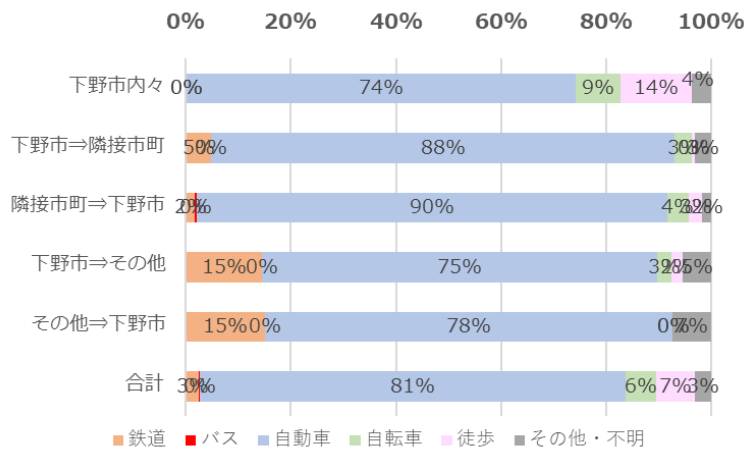


図 2-31 私事における利用交通手段割合

第3章 下野市の道路・交通の状況

3-1 道路・交通の状況

(1) 幹線道路網・都市計画道路

本市の幹線道路網・都市計画道路の整備状況は以下に示すとおりです。都市計画道路（36路線）の整備率は、平成28（2016）年時点で約73.7%となっています。

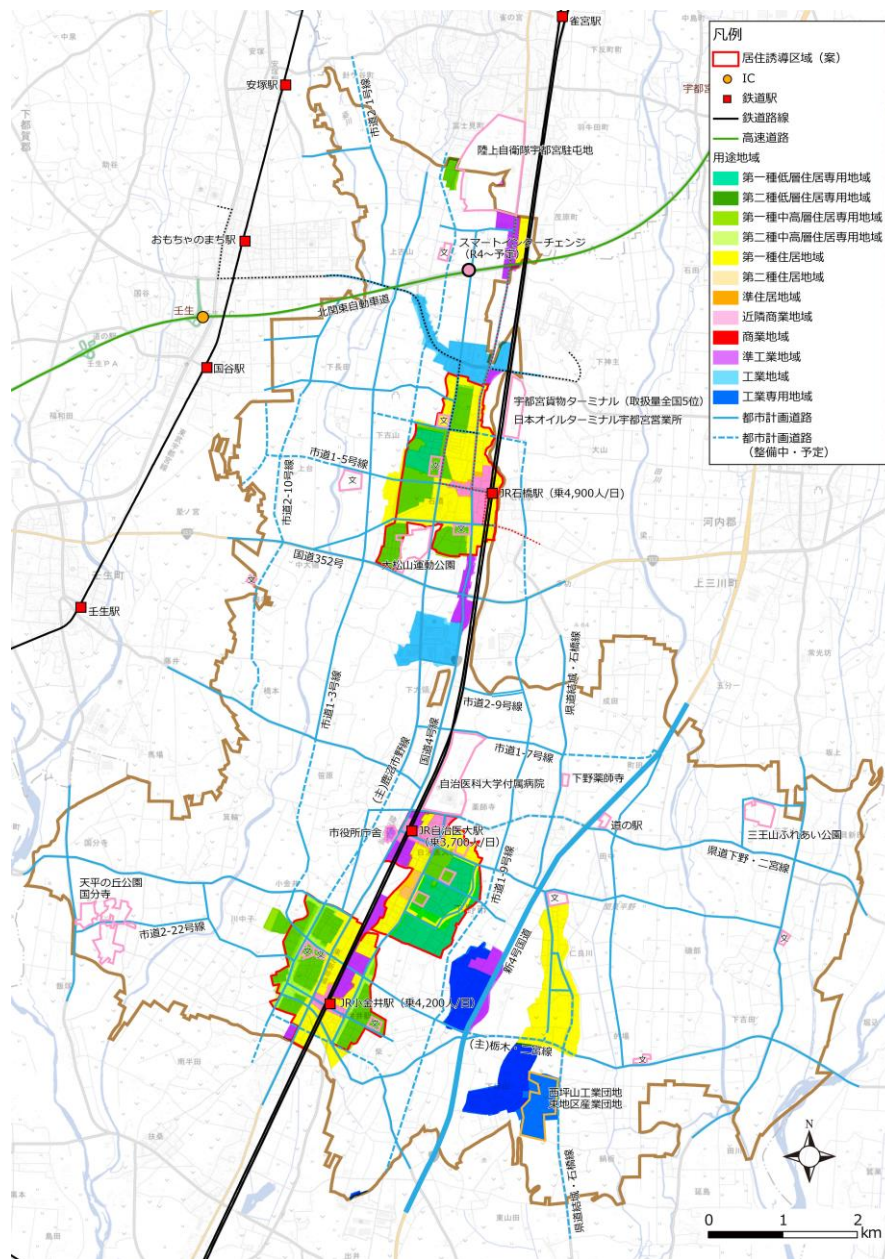


図 3-1 本市の幹線道路網・都市計画道路の整備状況

(2) 自動車交通量

① 路線別交通量

平成 27 (2015) 年度「全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス) 一般交通量調査」によれば、新 4 号国道の断面別交通量は、約 60,000 台/日～約 76,000 台/日であり、5 年前 (平成 22 (2010) 年度) に比べ増加しています。

新 4 号国道の整備により、並行する国道 4 号は、約 15,000 台/日前後で減少傾向となっています。

その他、主要地方道や一般県道は、概ね増加傾向となっています。

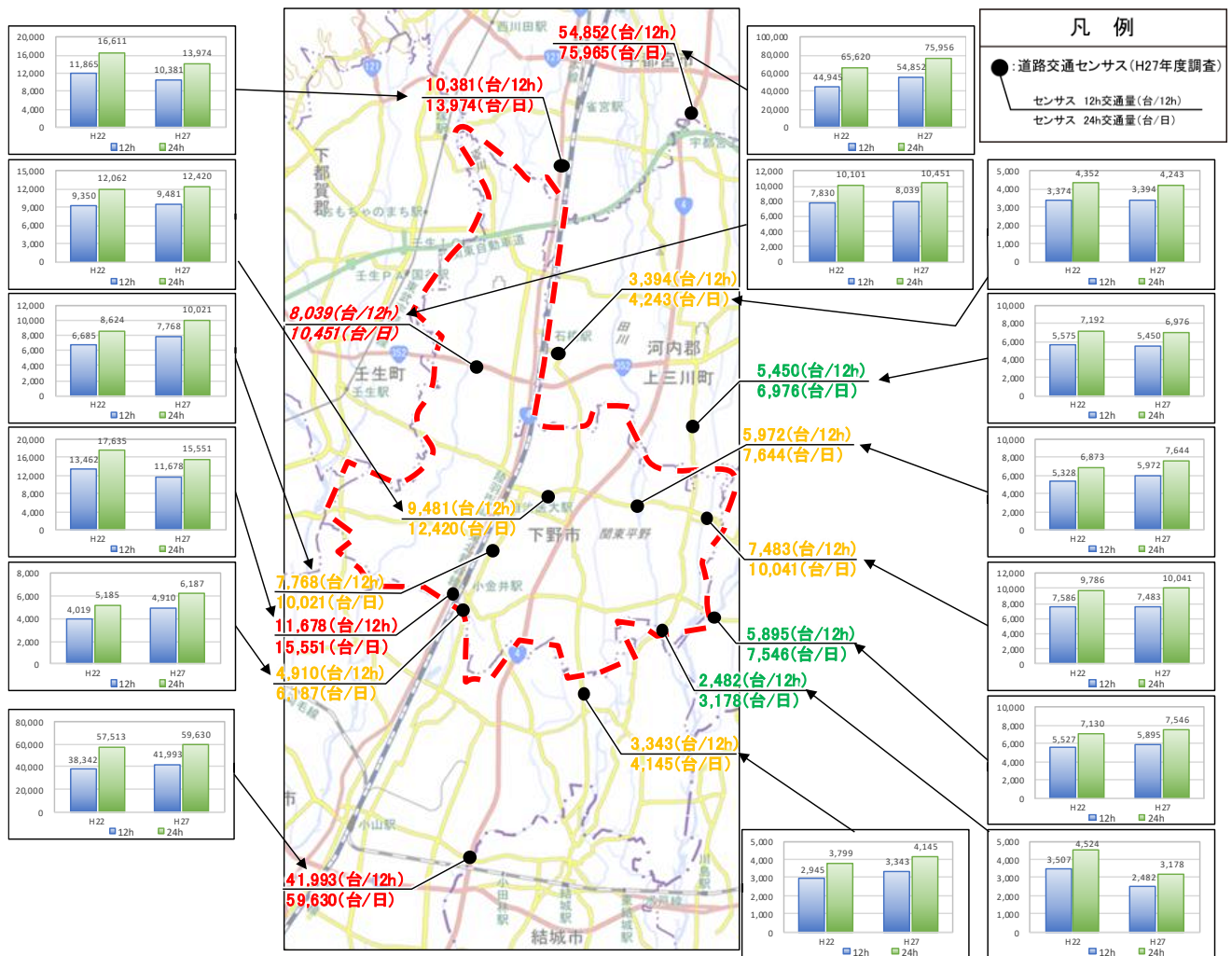


図 3-2 幹線道路交通量の実態と変化²¹

²¹ 全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス) (平成 27 (2015) 年度) を基に作成

② 自動車のトリップ数

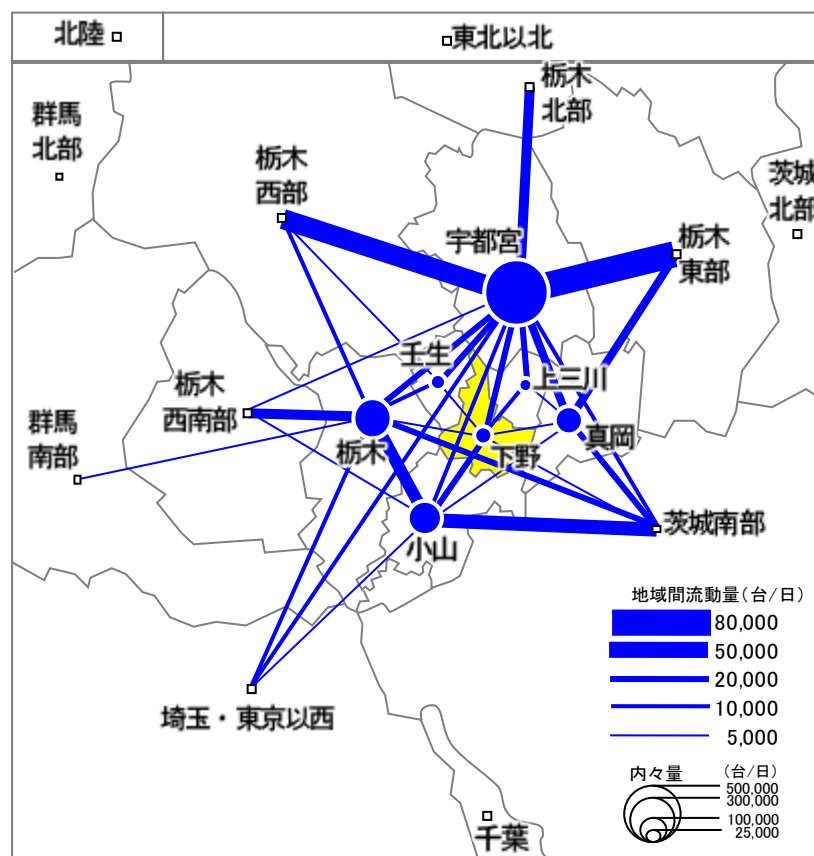
平成 22 (2010) 年度「全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス)」によれば、本市及び周辺地域発着の自動車のトリップ数 (平日) のうち、本市発着の総トリップ数は、約 13 万台トリップ/日です。このうち、下野市内々のトリップ数は約 32%であり、宇都宮市や小山市などの隣接市町とのトリップが約 56%となっています。

自動車流動のうち約 88%は、市内と隣接市町との流動となっています。

表 3-1 流動区分別自動車流動状況²²

流動区分	台トリップ数	
	(台/日)	(%)
下野市内々	41,697	31.8%
下野市⇒隣接市町	36,916	28.2%
隣接市町⇒下野市	36,934	28.2%
下野市⇒その他	7,692	5.9%
その他⇒下野市	7,810	6.0%
合計	131,049	100.0%

注) 隣接市町とは、宇都宮市、小山市、壬生町、上三川町、真岡市及び栃木市



注) 下野市及び隣接市町外々の流動、5,000台/日未満の流動は非表示

図 3-3 自動車流動パターン²³

²² 全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス) (平成 22 (2010) 年度) を基に作成

²³ 全国道路・街路交通情勢調査 (道路交通センサス) (平成 22 (2010) 年度) を基に作成

③ 自動車交通量の将来動向

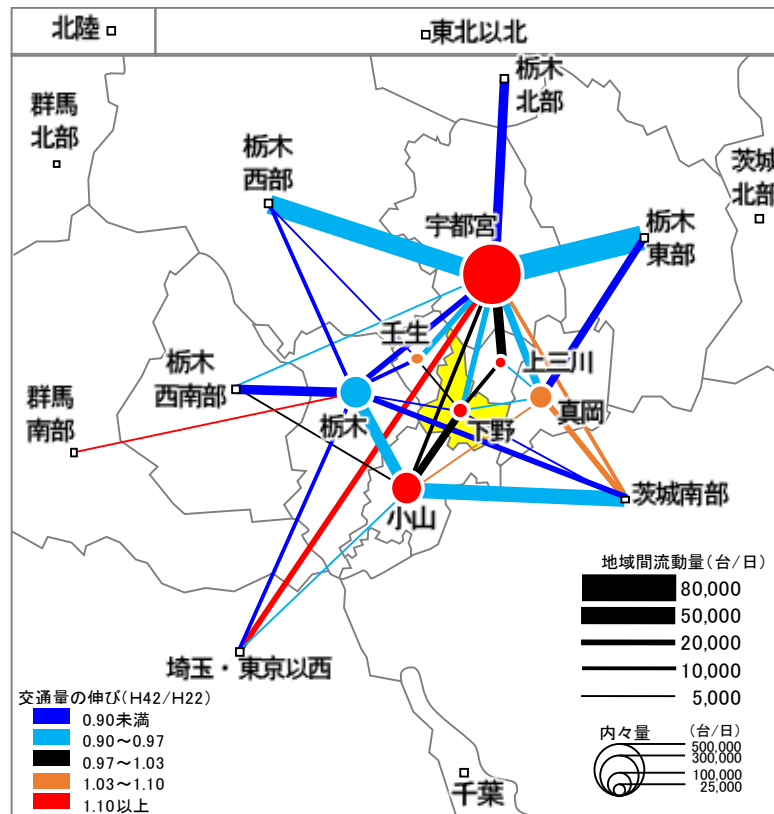
本市発着の自動車交通量は、将来（令和 12（2030）年）も現状と同程度で推移するものと見込まれます。内訳をみると、下野市内々は 1 割程度増加しますが、宇都宮市など市外との流動が減少します。

表 3-2 将来の流動区分別自動車流動見通し（令和 12（2030）年）²⁴

流動区分	台トリップ数			流動区分	台トリップ数の伸び (H42/H22)	
	(台/日)	(%)				
下野市内々	46,975	35.6%	53.6%	下野市内々	1.127	
下野市⇒隣接市町	35,326	26.8%		下野市⇒隣接市町	0.957	0.958
隣接市町⇒下野市	35,393	26.8%	隣接市町⇒下野市	0.958		
下野市⇒その他	6,882	5.2%	10.8%	下野市⇒その他	0.895	
その他⇒下野市	7,385	5.6%		その他⇒下野市	0.946	
合計	131,961	100.0%		合計	1.007	

注) 隣接市町とは、宇都宮市、小山市、壬生町、上三川町、真岡市及び栃木市

注) 隣接市町とは、宇都宮市、小山市、壬生町、上三川町、真岡市及び栃木市



注) 下野市及び隣接市町外々の流動、5,000台/日未満(H22時点)の流動は非表示

図 3-4 将来の自動車流動パターン（令和 12（2030）年）²⁵


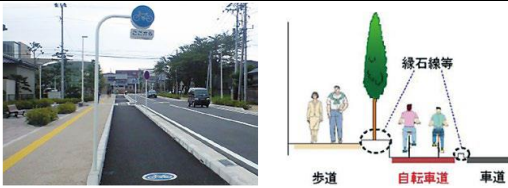
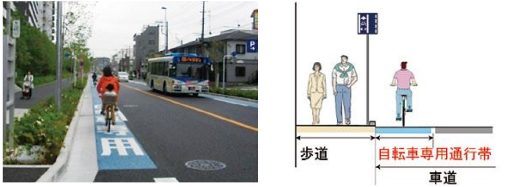

²⁴ 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）（平成 22（2010）年度）基準の将来推計値を基に作成

²⁵ 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）（平成 22（2010）年度）基準の将来推計値を基に作成

(3) 自転車通行空間

栃木県自転車活用推進計画によれば、栃木県内では自転車通行空間が総計約 200km（歩行者と分離・非分離を問わず）整備されています。

表 3-3 栃木県の自転車通行空間の整備状況²⁶

自転車通行空間 (歩行者と分離)	概要		延長 上段：栃木県 下段：(全国)		
	自転車専用道路		0km (70km)	計 ^{※2} 126km (2,260km)	
	自転車道		1km (160km)		
	自転車専用通行帯		97km (480km)		
	車道混在 ^{※1}		28km (1,540km)		
自転車通行空間 (歩行者と非分離)	県道名 (通称名)	起点	終点	延長	
	二宮宇都宮自転車道線 (鬼怒川自転車道)	真岡市大道泉 (県道栃木二宮線分岐)	宇都宮市柳田町 (県道宇都宮向田線交点)	約 25km	計 約 71km
	渡良瀬遊水地壬生自転車道線 (黒川思川自転車道)	野木町渡良瀬遊水地	壬生町大字壬生甲 (国道 352 号交点)	約 25km	
	桐生足利藤岡自転車道線 (渡良瀬川自転車道)	足利市小俣町 (群馬県境)	栃木市藤岡町藤岡 (県道栃木藤岡線交点)	約 21km	

※1 矢羽根型路面表示などにより自転車の通行位置と占有幅が明示されているものに限る。

※2 整備形態別の延長と合計の延長は四捨五入の関係で合わないことがある。

²⁶ 「栃木県自転車活用推進計画」(令和 2 (2020) 年)

(4) 物流

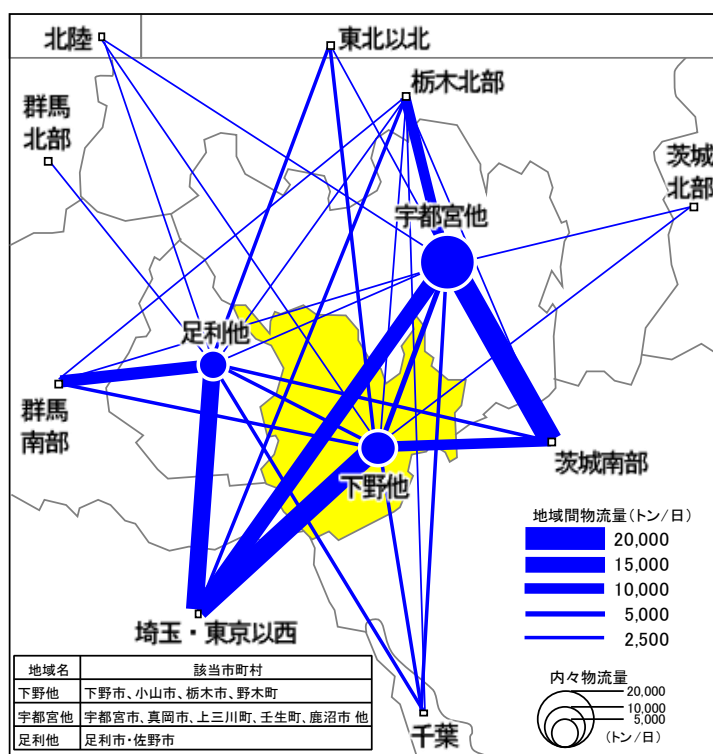
下野市、小山市、栃木市及び野木町（以下、「下野他」という。）に搬入・搬出される物流量（平日）は、約6万トン/日となっています。

このうち、下野他内々の物流量は約11%に過ぎず、物流は埼玉・東京など広域的な流動になっています。

表 3-4 流動区分別物流量²⁷

流動区分	トン数	
	(トン/日)	(%)
下野他内々	6,851	11.3%
下野他⇒その他地域	29,257	48.3%
その他地域⇒下野他	24,506	40.4%
合計	60,614	100.0%

注) 下野他とは、下野市、小山市、栃木市、野木町



注) 栃木県外々の流動、100トン/日未満の流動は非表示

図 3-5 物流流動パターン（H25（2013））²⁸

²⁷ 東京都都市圏物資流動調査（東京都都市圏交通計画協議会）（平成 25（2013）年度）

²⁸ 東京都都市圏物資流動調査（東京都都市圏交通計画協議会）（平成 25（2013）年度）

3-2 公共交通の状況

(1) 鉄道

本市には JR 宇都宮線の石橋駅、自治医大駅、小金井駅の 3 駅があり、自治医大駅から東京駅までは約 1 時間 30 分、羽田空港や成田空港までは約 2 時間で結ばれています。

また、小金井駅は東京方面への始発列車も多く、運行頻度は 1 時間あたり平均 5 本、ピーク時は 13 本運行しています。



図 3-6 広域的な鉄道交通サービス

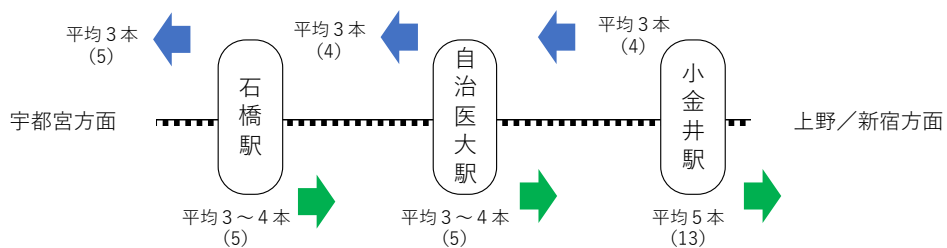


図 3-7 鉄道の 1 時間あたり平均運行頻度 ※ ()内はピーク時本数

JR 3 駅の中で最も乗車人員が多い駅は石橋駅であり、3 駅とも乗車人員は横ばいで推移しています。

また、3 駅周辺においては、歩行空間などに関する交通バリアフリーの事業計画（平成 18（2006）年度）を策定し、3 駅全て構内にエレベーターと多目的トイレが設置済みとなっています。だれもが利用しやすく乗り継ぎしやすい利用環境の向上に向け、駅構内に限らず駅周辺の連続的なバリアフリー化が求められています。

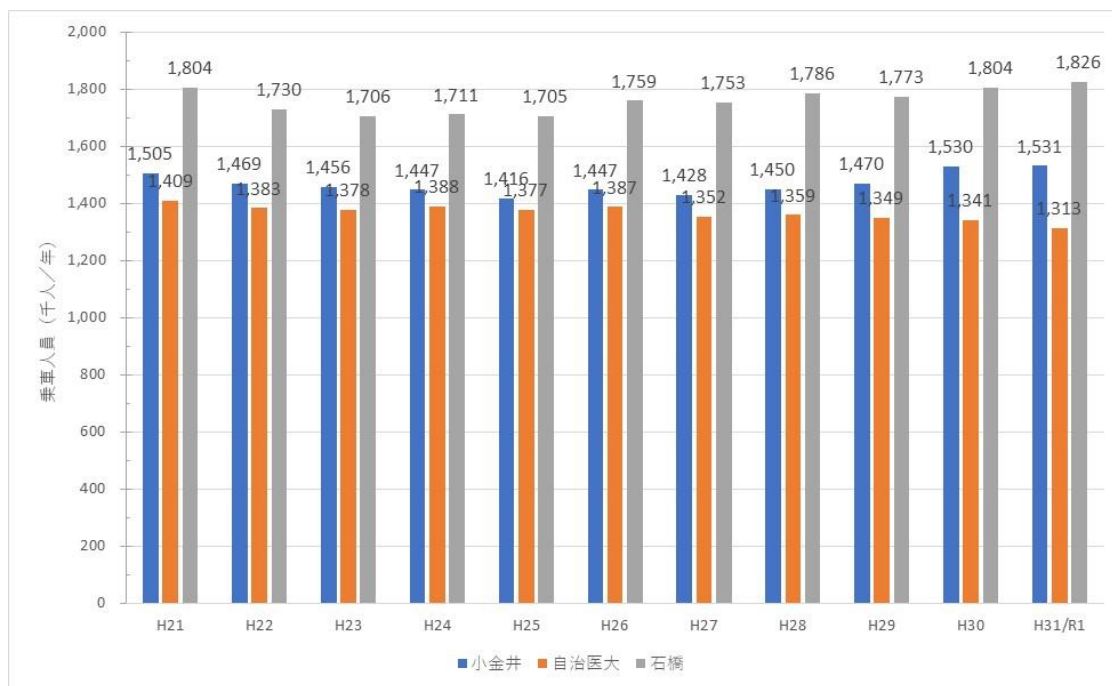


図 3-8 JR 3 駅の乗車人員の推移²⁹

駅名	エレベーター	エスカレーター	多目的トイレ	その他	
石橋	[出入口～改札] 東口・西口ともに設置 [改札口～ホーム] 各ホームに設置		車いす対応 オストメイト対応 ベビーベッド有り		
自治医大	[出入口～改札] 東口・西口ともに設置 [改札口～ホーム] ホームに設置	[出入口～改札] 東口に上りのみ設置 [改札口～ホーム] 各ホームに上りのみ設置	車いす対応 オストメイト対応	東口広場および市道7002号線（自治医大に向かう道路）においてバリアフリー整備予定	
小金井	[出入口～改札] 東口・西口ともに設置 [改札口～ホーム] 各ホームに設置		車いす対応 オストメイト対応 ベビーベッド有り		

図 3-9 JR 3 駅の利用者サービス（バリアフリー化）³⁰

²⁹ 各年「栃木県統計年鑑」に基づき作成

³⁰ 令和元（2019）年度第3回下野市地域公共交通会議

(2) バス

本市には路線バスが3路線（宇都宮-石橋線、石橋-真岡線、自治医大線）、小山市コミュニティバスが1路線（おーバス羽川線）、デマンド交通「おでかけ号」が運行されています。

また、令和元（2019）年10月から、1市2町広域連携バス「ゆうがおバス」の運行が始まっています。

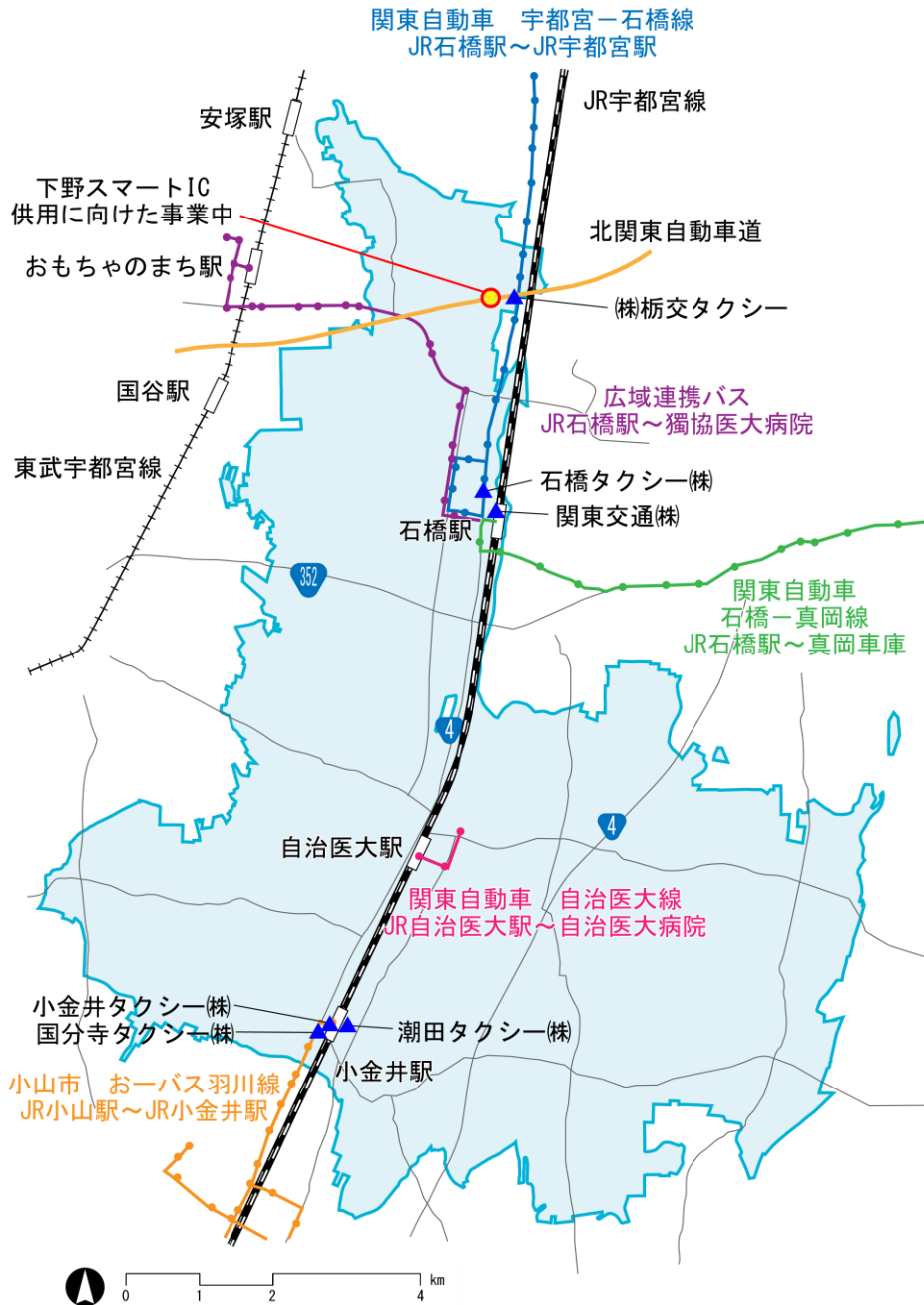


図 3-10 バス路線網（デマンド交通を含む）³¹

³¹ 令和元（2019）年度第3回下野市地域公共交通会議に基づき作成
令和3年度末に廃止された広域連携バス（JR石橋駅~ゆうきが丘団地）は含まない

路線バスの運行本数をみると、自治医大線は1時間に2本、ピーク時は1時間に5本と
なっています。他の2路線は1時間に1本、ピーク時は1時間に2～3本となっています。

表 3-5 路線バス3路線の運行本数³²

バス路線	方向	1時間平均 運行本数	ピーク時 運行本数
①石橋駅→宇都宮駅	下り	1	3
	上り	1	2
②石橋駅→真岡車庫	下り	1	2
	上り	1	3
③自治医大駅→自治医大病院	下り	2	5
	上り	2	5

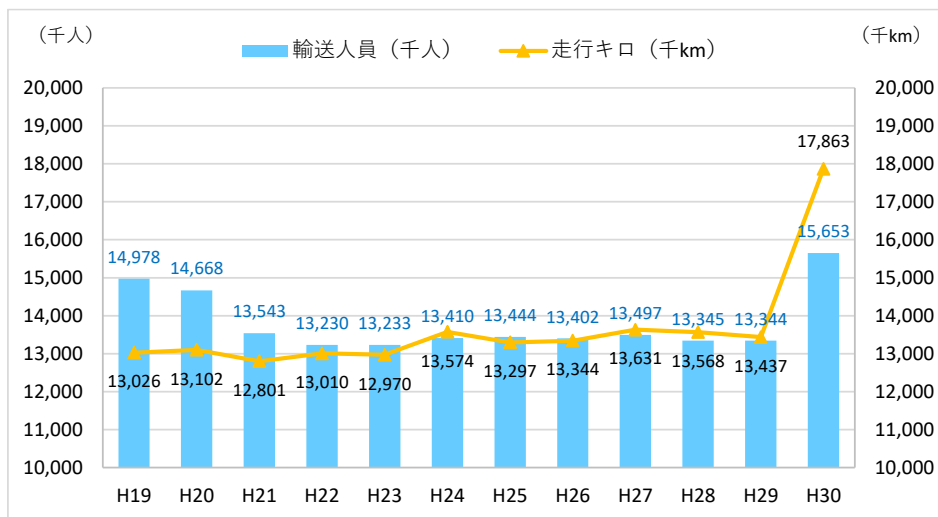


図 3-11 関東バスの年間輸送人員の推移 (県内全路線) ³³

路線別 輸送人員

【H30関東自動車 輸送実績】

路線	輸送人員 (人)
宇都宮－石橋線	313,184
石橋－真岡線	85,202
自治医大線	151,552

【H29小山市輸送実績】

おーバス羽川線	93,459
---------	--------

資料：関東自動車提供資料、小山市HP

図 3-12 路線バスおよびコミュニティバスの輸送人員³⁴

³² 関東自動車株式会社 HP

³³ 栃木県統計年鑑 (令和元 (2019) 年版)

³⁴ 令和元 (2019) 年度第3回下野市地域公共交通会議

(3) デマンド交通

デマンド交通「おでかけ号」が運行され、市民に利用されています。デマンド交通の利用者数は平成 28（2016）年度に約 2 割減少し、その後は横ばい傾向で推移しています。令和元（2019）年度の利用者数は 22,703 人/年であり、1 日あたり 62 人が利用しています。

表 3-6 おでかけ号の運行概要³⁵

運行区域	下野市全域
運行日時	月曜から土曜日 ※祝日及び振り替え休日、年末年始を除く 午前 8：00～午後 6：00
運行本数	各エリア 10 便/1 日
運賃	大人 300 円・小学生 200 円・未就学児童無料

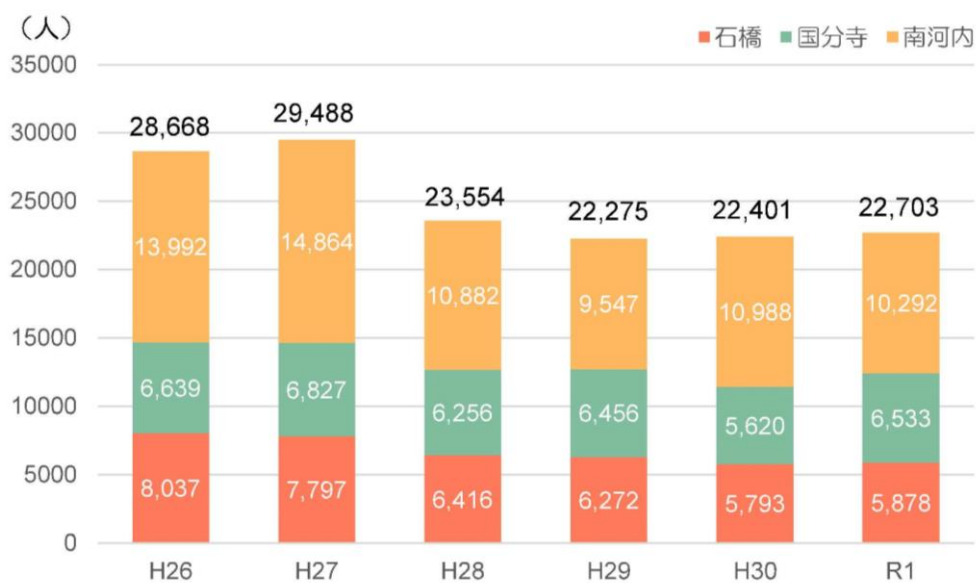


図 3-13 おでかけ号の年間利用者数³⁶

³⁵ 「下野市地域公共交通計画」（令和 3（2021）年）

³⁶ 「下野市地域公共交通計画」（令和 3（2021）年）

(4) 公共交通の乗り継ぎの状況

路線バスから鉄道への乗り継ぎは、40%前後のバスで20分以上の乗り継ぎ時間*が必要となっています。一方、鉄道からバスへの乗り継ぎは、バス運行本数の多い自治医大線を除くと、概ね60%の鉄道で20分以上の乗り継ぎ時間*が必要となっています。

※ 乗り継ぎ時間の考え方

高齢者などは、乗り継ぎ時間が最短でも10分かかるものと設定（10分未満は乗り継ぎができないと設定）。最終バス出発後に列車が到着する場合、鉄道からバスへの当日中の乗り継ぎは不可と設定。

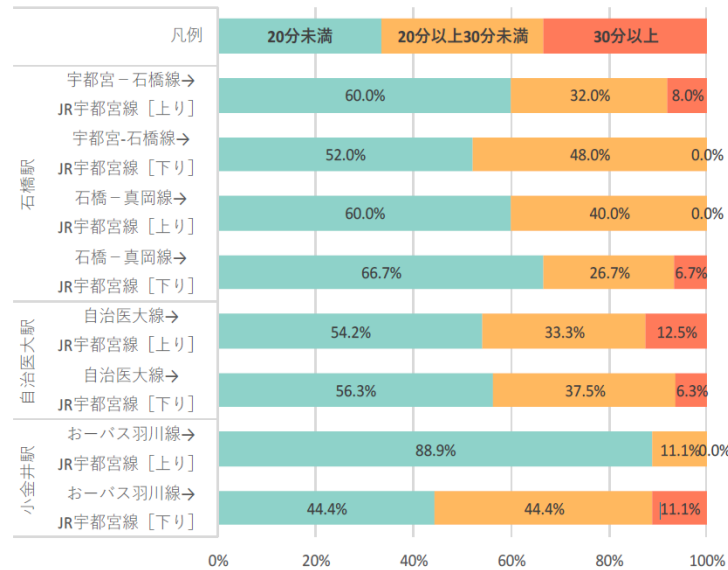


図 3-14 バスから鉄道への乗り継ぎ時間³⁷

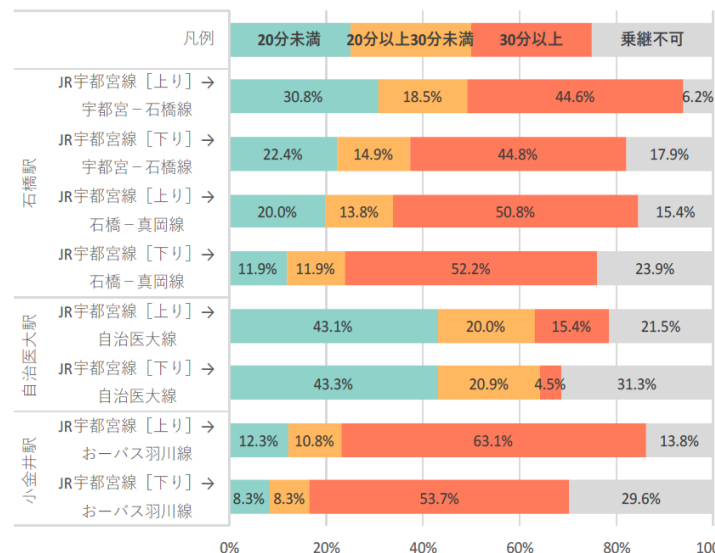


図 3-15 鉄道からバスへの乗り継ぎ時間³⁸

³⁷ 令和元（2019）年度第3回下野市地域公共交通会議

³⁸ 令和元（2019）年度第3回下野市地域公共交通会議

(5) 公共交通カバー圏の状況

現在、鉄道、路線バス、広域連携バス、およびコミュニティバス（小山市）によりカバーされる下野市の人口は4割程度となっています。

公共交通空白地帯に居住する約6割の人口をカバーする公共交通として、デマンド交通「おでかけ号」が運行されています。

表 3-7 公共交通カバー圏の状況³⁹

	2015年
公共交通カバー圏 面積	10.2k m ² (13.7%)
公共交通カバー圏 人口	25,129.5人 (42.5%)
公共交通空白地帯 人口	34,061.5人 (57.5%)
公共交通カバー圏 高齢者人口	5,316.9人 (39.9%)
公共交通空白地帯 高齢者人口	8,012.1人 (60.1%)

※交通空白地帯とは、鉄道駅またはバス停へ徒歩でアクセスできない地域のこと

※公共交通カバー圏は、徒歩圏を考慮し、鉄道駅から800m以内、バス停から500m以内に設定

³⁹ 下野市地域公共交通計画（令和3（2021）年）を基に作成

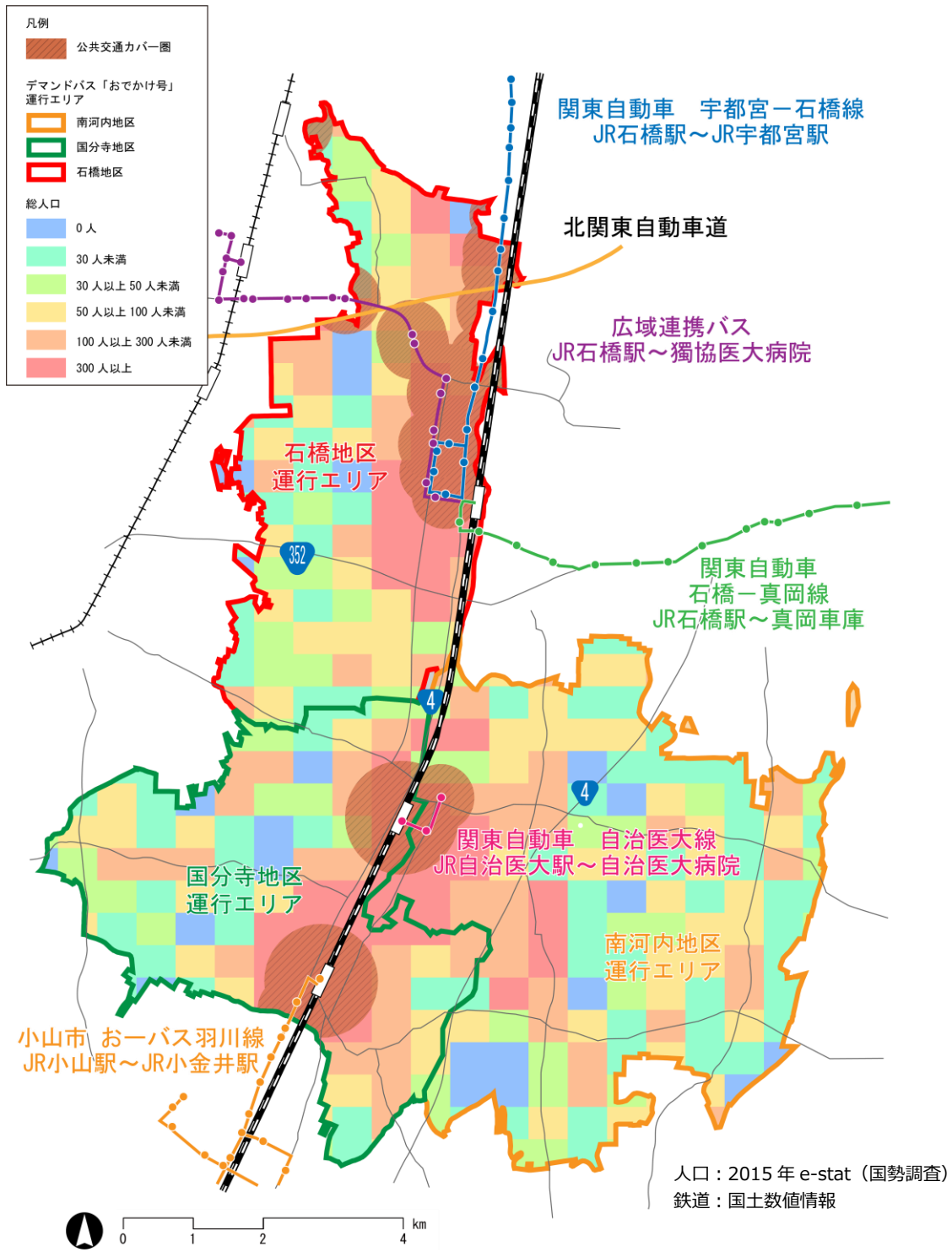


図 3-16 公共交通カバー圏の状況（平成 27（2015）年）⁴⁰

⁴⁰ 「下野市地域公共交通計画」（令和 3（2021）年）を基に作成
 公共交通カバー圏の算定は令和 3 年度末に廃止された広域連携バス（JR 石橋駅～ゆうきが丘団地）を含む

(6) 公共交通に対するニーズ

① 鉄道利用に関する意識

本市では市民の約46%が鉄道では外出しない状況となっています。

一方、鉄道利用者の約40%は、鉄道の利用しやすさ・快適性に満足していない状況です。

鉄道サービスに対する改善要望としては、「運賃」に対する要望が最も多く、次いで「運行本数」、「駅までの距離」、「目的地までの所要時間」に関する要望が挙がっています。

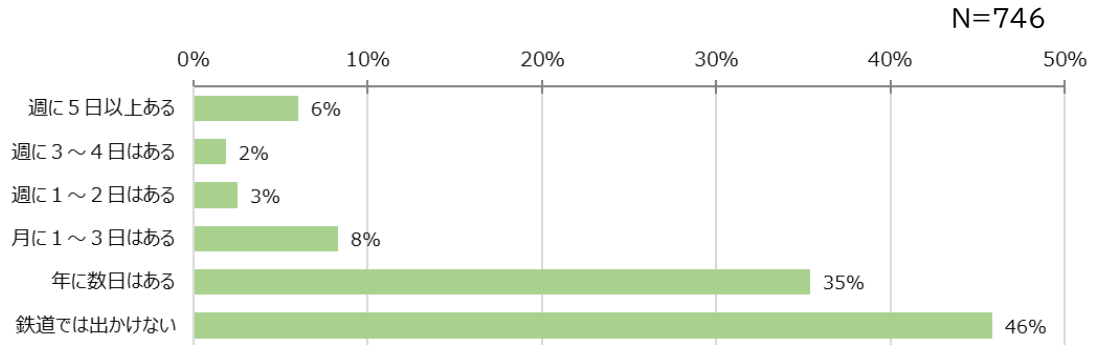


図 3-17 鉄道利用による外出頻度⁴¹

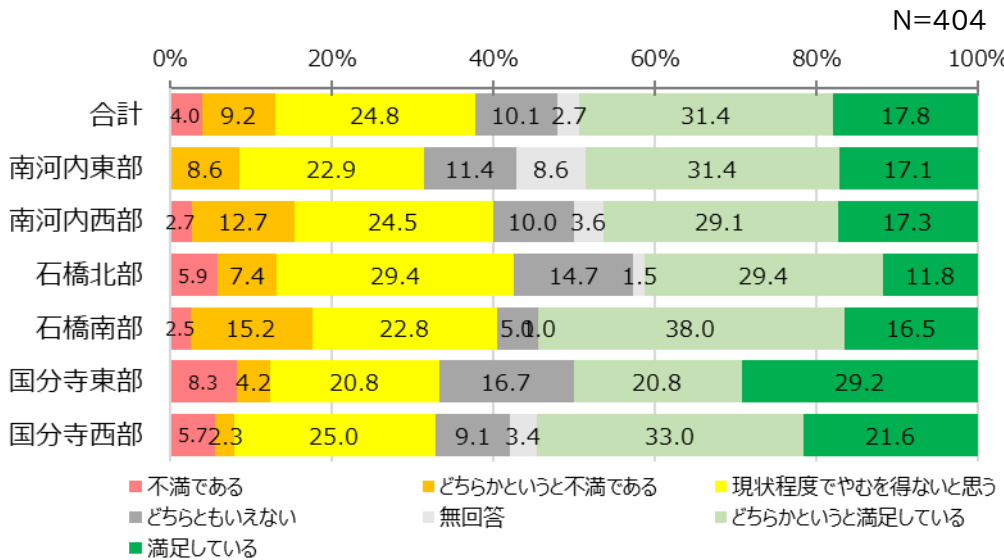


図 3-18 鉄道の利用しやすさ・快適性の満足度⁴²

⁴¹ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

⁴² 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

N=367(3つまで選択)

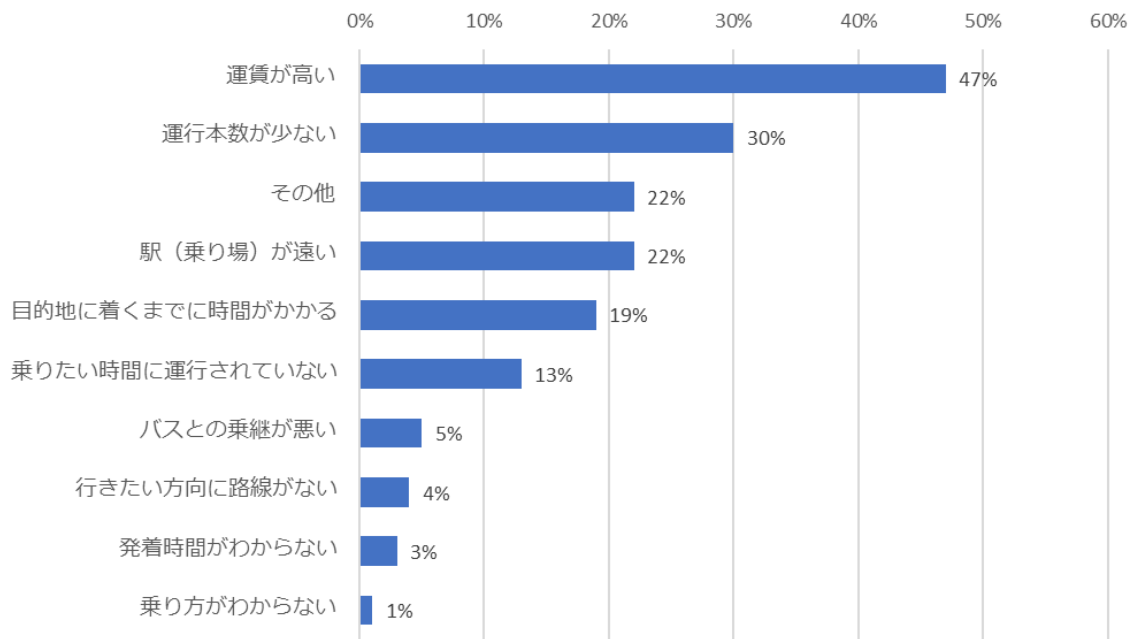


図 3-19 鉄道サービスに対する改善要望⁴³

② バス利用に関する意識

本市では市民の約92%がバスでは外出しない状況となっています。

一方、バス利用者の約40%は、バスの利用しやすさ・快適性に満足していない状況です。

バスを利用しない理由は、「自家用車が便利」が最も多く、次いで「行きたい方向に路線がない」、「バス停（乗り場）が遠い」などが挙がっています。

N=743(不明を除く)

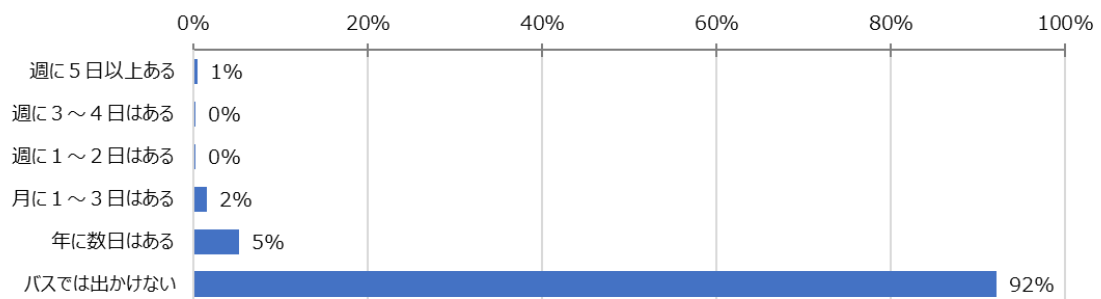


図 3-20 バス利用による外出頻度⁴⁴

⁴³ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

⁴⁴ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

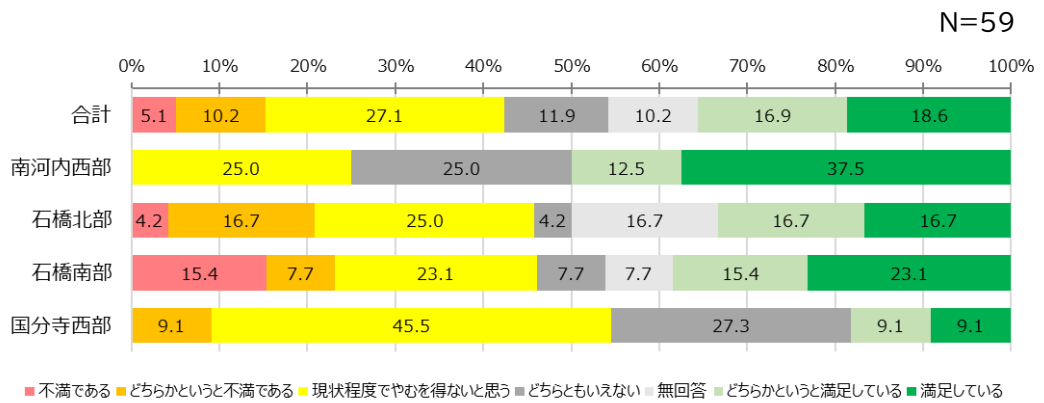


図 3-21 バスの利用しやすさ・快適性の満足度⁴⁵

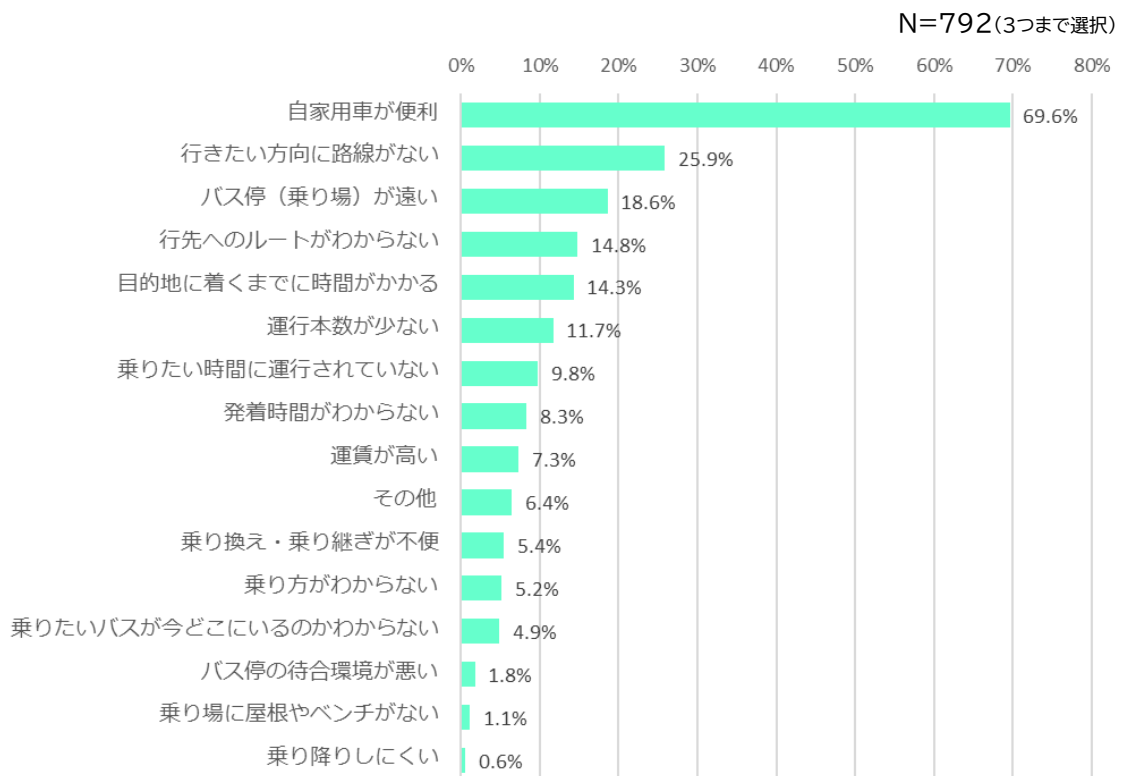


図 3-22 バスを利用しない理由⁴⁶

⁴⁵ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

⁴⁶ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

③ 自動車利用に関する意識

本市では市民の約91%が自動車を利用して外出する結果となっており、自動車の利用頻度が高く、市民の重要な交通手段となっています。

また、自動車利用者の約40%が市内の道路走行に対して満足しておらず、自動車利用者の約30%が高速道路の利用しやすさに満足していない状況となっています。

さらに、自動車の利用抑制については、自動車で外出する人の約68%が不可能と回答している一方で、約25%が条件により利用抑制が可能と回答しています。利用抑制の条件としては、「自動車の利用が制限されたとき」、「バスが今より利用しやすくなったとき」などが挙げられています。

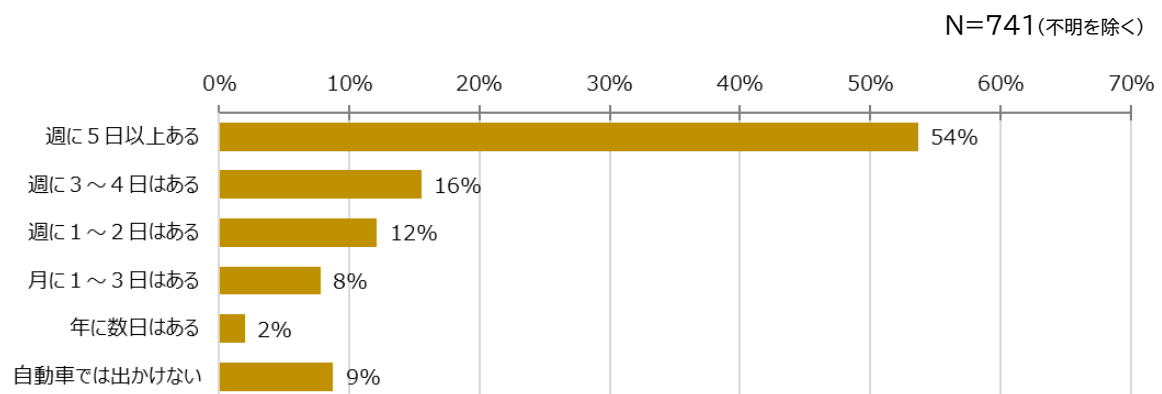


図 3-23 自動車利用による外出頻度⁴⁷

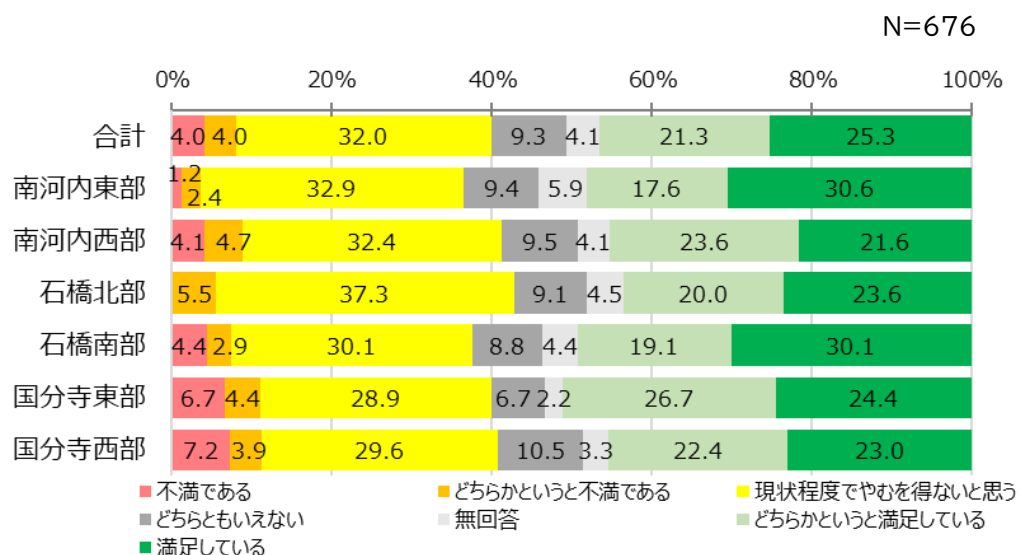


図 3-24 市内の道路走行に対する満足度⁴⁸

⁴⁷ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

⁴⁸ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

N=676

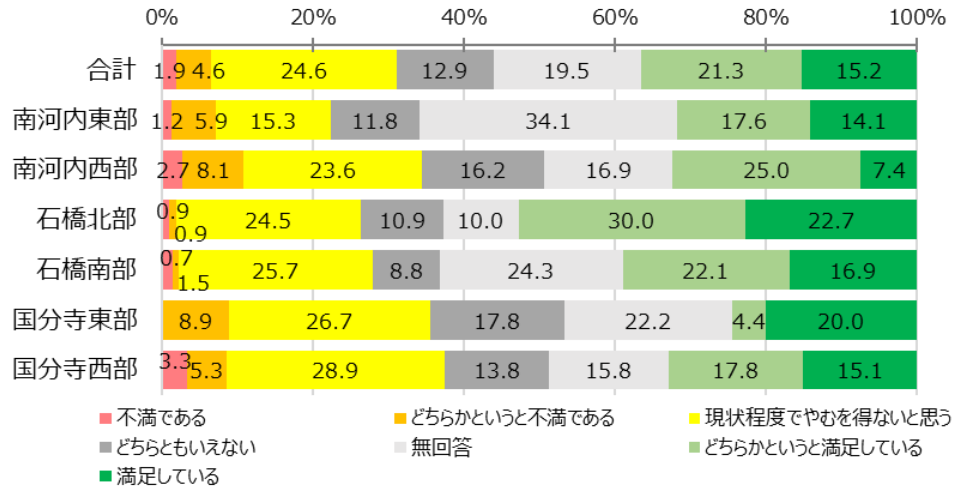
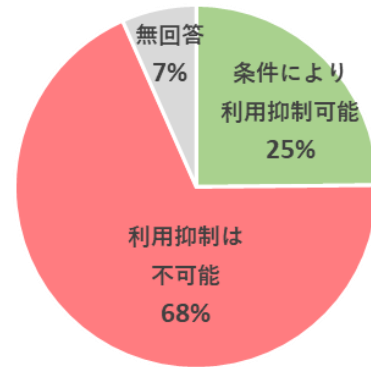


図 3-25 高速道路の利用しやすさの満足度⁴⁹



N=676

図 3-26 自動車利用の抑制可能性⁵⁰

N=168

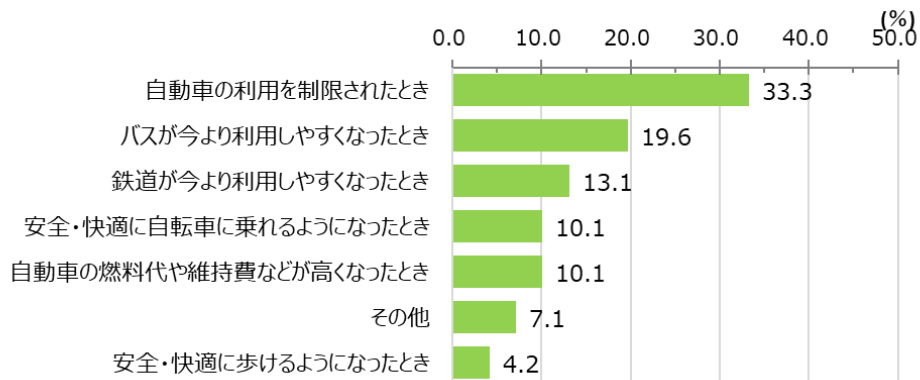


図 3-27 自動車利用の抑制条件⁵¹

⁴⁹ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

⁵⁰ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

⁵¹ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

④ 自転車利用に関する意識

本市では市民の約36%が自転車を利用して外出する結果となっており、市民の重要な交通手段となっています。

また、自転車利用者の約30%が車道を走行しており、自転車利用時の通行空間に対する満足度は約60%が満足していない状況となっています。

自転車利用者を増やすための改善要望としては、「自動車と分離された自転車のための道を作る」が最も多く、次いで「凹凸や段差、坂道をなくす」、「歩行者と分離された自転車のための道を作る」、「自転車走行部分をもっと広くする」などが挙がっています。

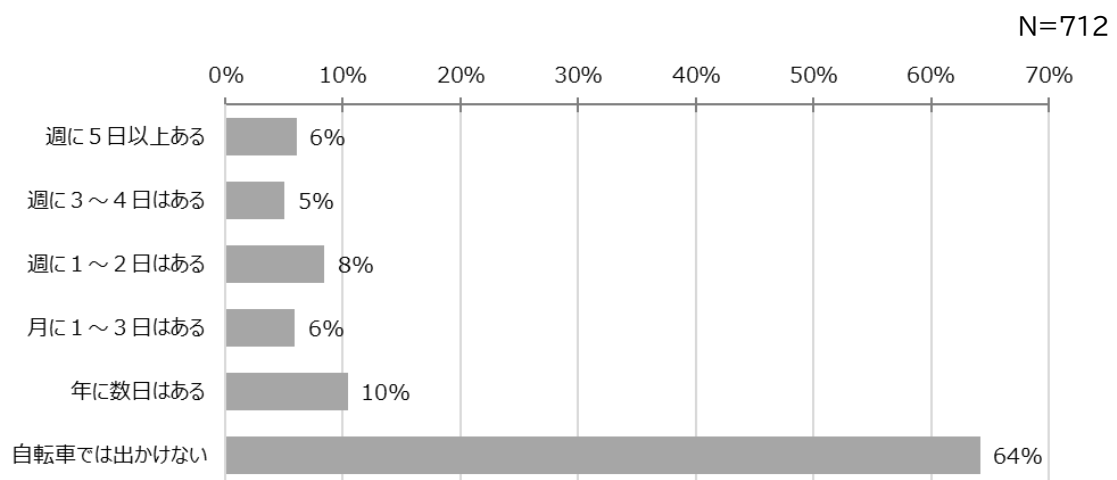


図 3-28 自転車利用による外出頻度⁵²

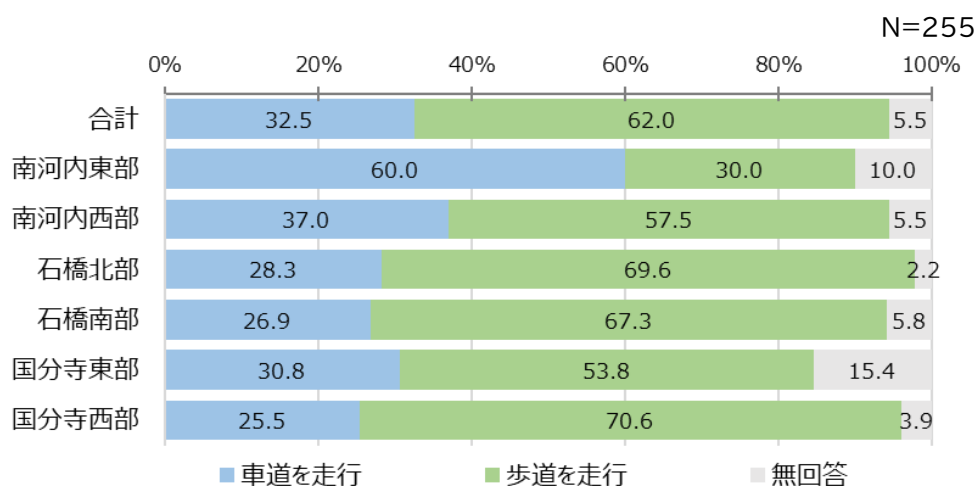


図 3-29 自転車利用時の走行区分⁵³

⁵² 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

⁵³ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

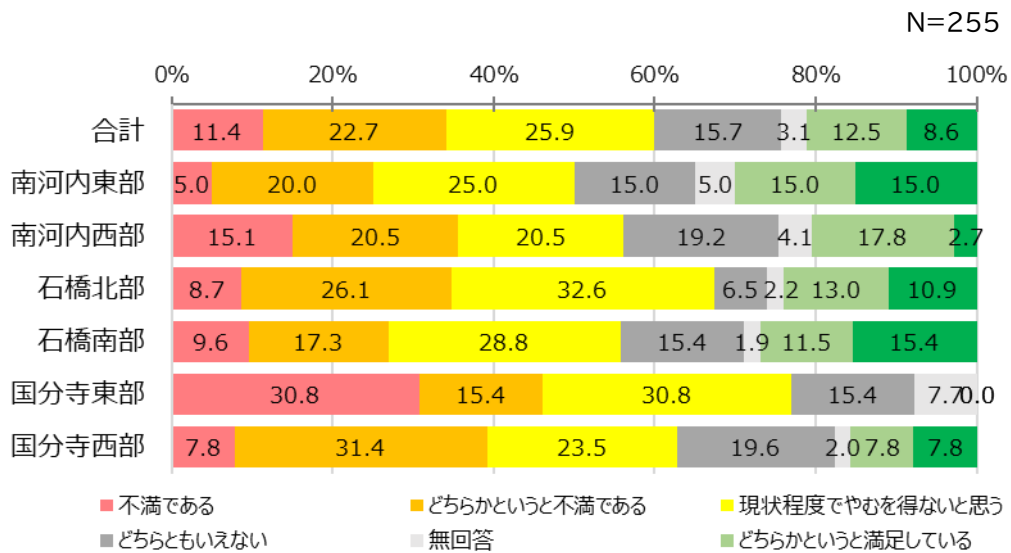


図 3-30 自転車通行空間に対する満足度⁵⁴

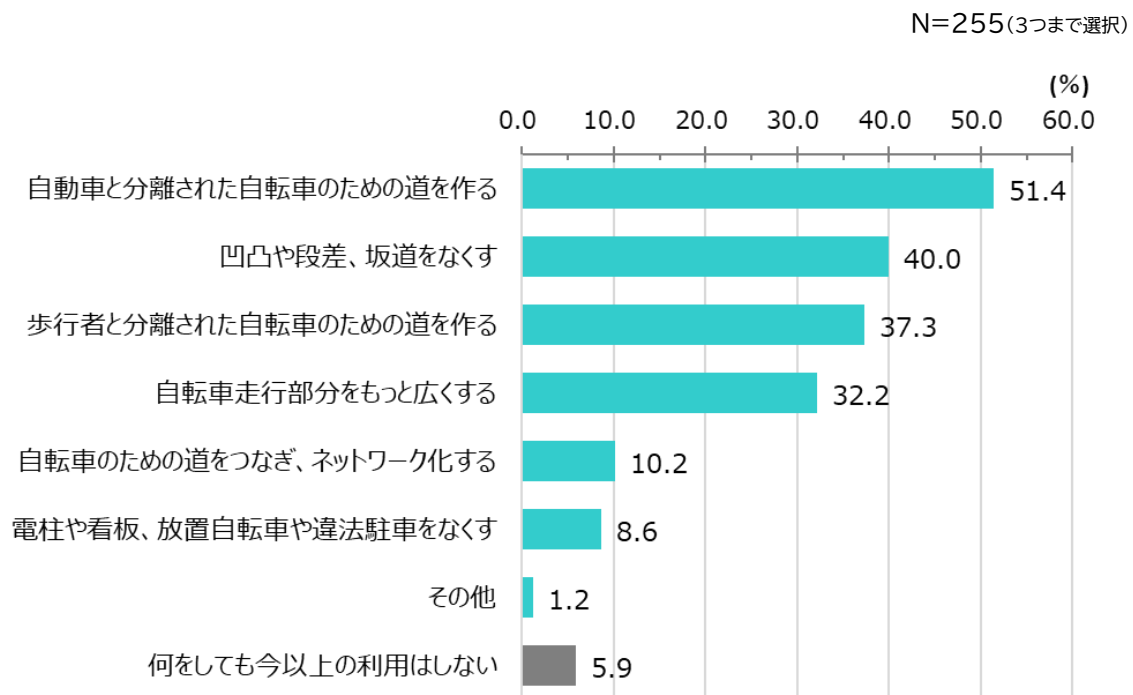


図 3-31 自転車利用者を増やすための改善要望⁵⁵

⁵⁴ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

⁵⁵ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

⑤ 駅周辺エリアに関する意識

本市では市民の約64%が年間1回以上3駅周辺を利用している状況となっています。駅周辺エリアに出かける目的としては「買い物」や「食事・社交」などの私事目的が最も高くなっています。

一方、駅周辺エリアに出かける市民の約30%が歩行環境に満足していない状況です。

駅周辺エリアを快適空間にするための改善要望としては「凸凹や段差、坂道をなくす」、「自転車と分離された歩行空間を作る」、「自動車と分離された歩行空間を作る」などの安全・快適な歩行空間に関する要望が多く挙がっています。

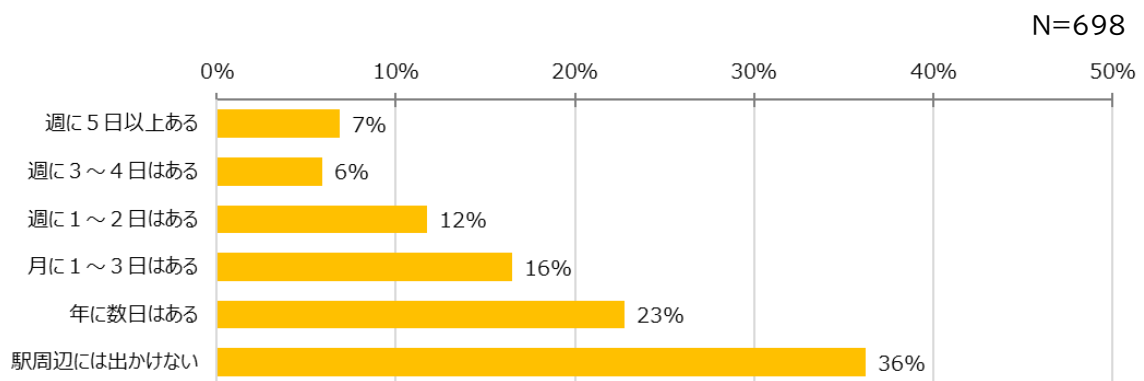


図 3-32 駅周辺エリアへの外出頻度⁵⁶

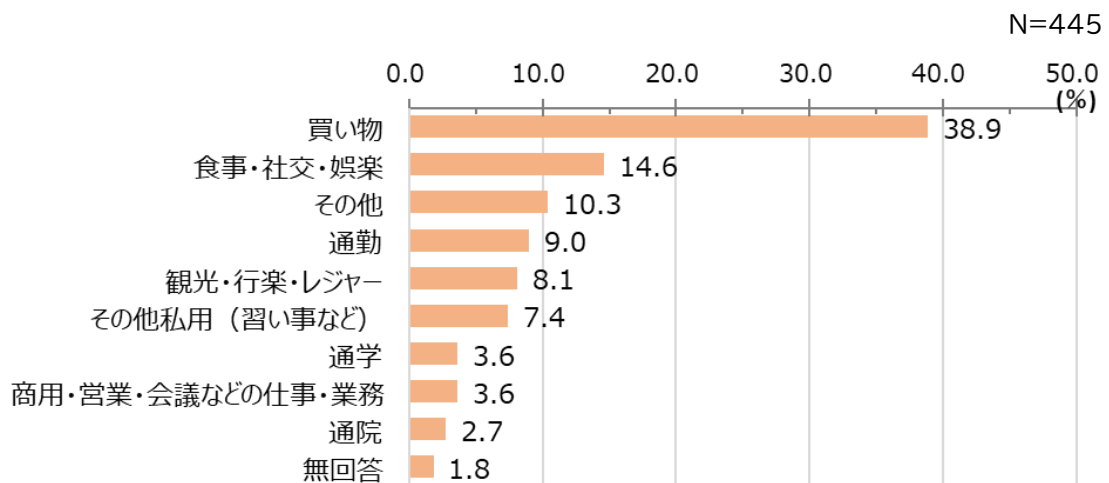


図 3-33 駅周辺エリアへ出かける目的⁵⁷

⁵⁶ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

⁵⁷ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年8月）結果を基に作成

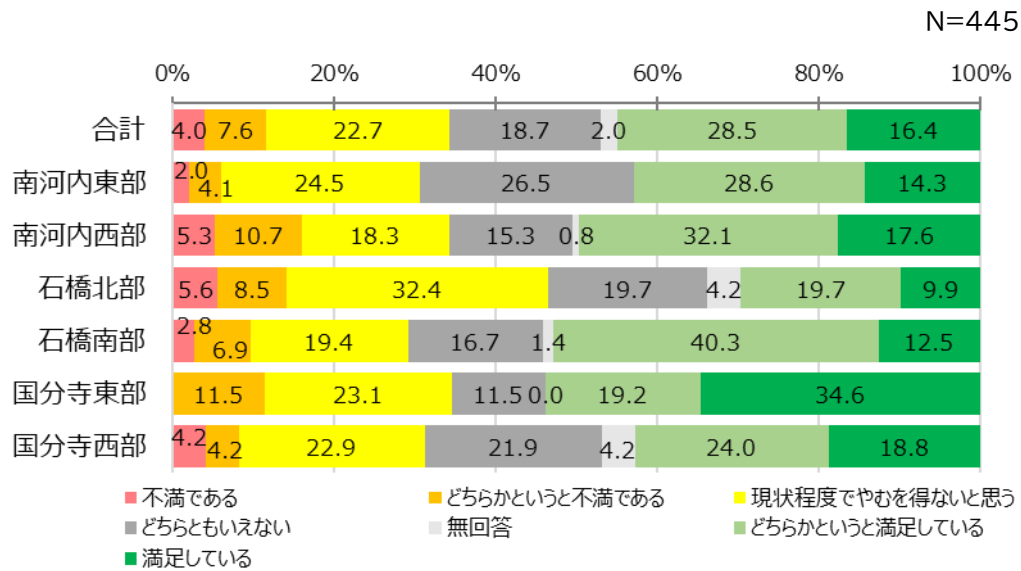


図 3-34 駅周辺エリアの歩行環境に対する満足度⁵⁸

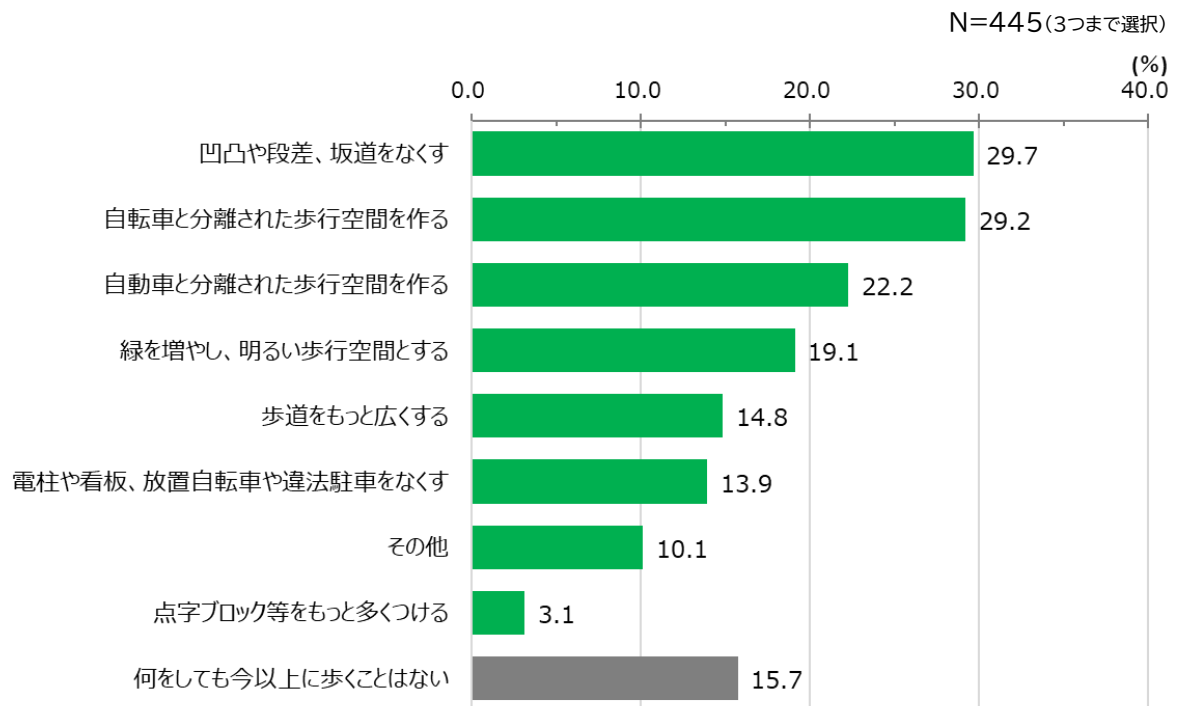


図 3-35 駅周辺エリアを快適空間にするための改善要望⁵⁹

⁵⁸ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

⁵⁹ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

⑥ 市民が指摘した重点的に取り組むべき交通課題

市民が指摘した主な交通課題は「安心して暮らせる居住環境づくり（約 41%）」、「安全・快適な歩行者・自転車の通行空間の整備（約 37%）」、「都市活動を支える市内交通体系の拡充（約 31%）」、「鉄道駅前エリアの賑わいづくり（約 30%）」などとなっています。

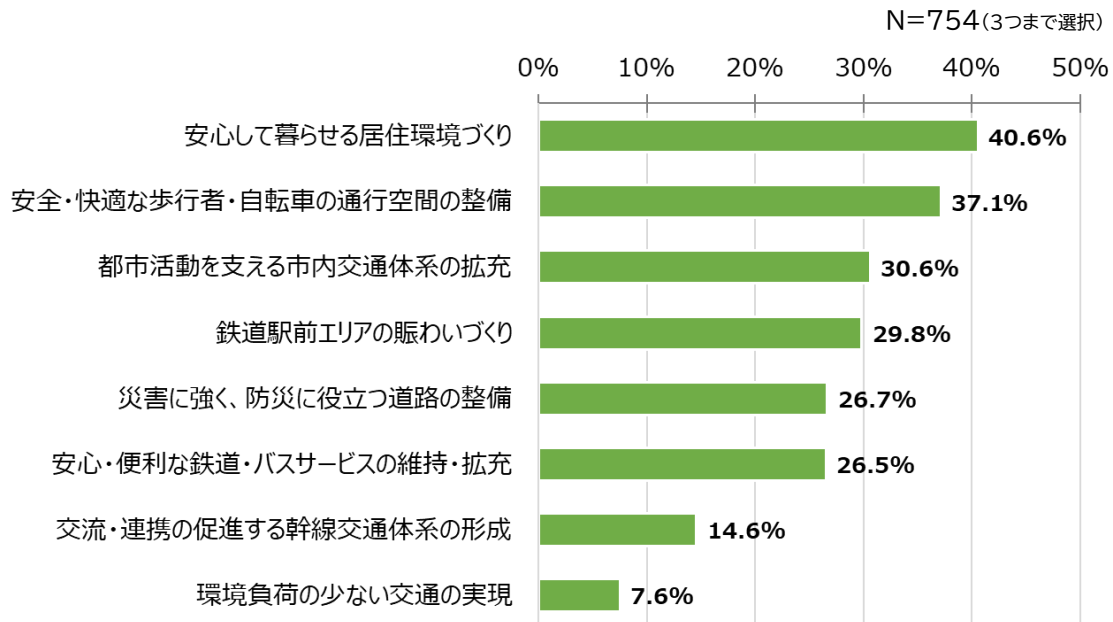


図 3-36 市民が指摘した重点的に取り組むべき交通課題⁶⁰

⁶⁰ 「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元（2019）年 8 月）結果を基に作成

第4章 下野市の都市交通に関する課題

これまでの結果をもとに、本市の交通を取り巻く概況や交通の現況を踏まえ、都市交通に関する課題を整理します。

(1) 多様化する交通需要に対する都市交通の充実

市内には、JR 宇都宮線、路線バス、デマンド交通による公共交通網が形成されています。石橋駅・自治医大駅・小金井駅の3駅は、一部を除いて駅周辺が市街化区域に指定され市街地としてまちづくりが進んでいます。

路線バスは3路線（宇都宮-石橋線、石橋-真岡線、自治医大線）、コミュニティバスは1路線（おーバス羽川線）、広域連携バス「ゆうがおバス」が運行されていますが、運行エリアは限られています。なお、公共交通の空白地帯にはデマンド交通「おでかけ号」が運行されている状況です。

今後、人口減少や高齢化の進行に伴い、市民の移動需要に応じた移動手手段の確保が重要になることに加え、生活様式の多様化や新型コロナウイルスをふまえた生活行動・需要に対応するため、新技術やDX（※）を活用しながら都市交通施策を講じていくことが必要です。

※DX：デジタル・トランスフォーメーションの略。進化したデジタル技術を浸透させることで人々の生活をより良いものへと変革すること。

(2) にぎわいや安全性など市内の魅力を高める交通環境の充実

生活に必要となる移動を支えるためには、都市基盤の再整備や新たな市街地再開発と連携し、交通環境を充実していくことが重要です。

現在、市民の移動は7～8割が自動車であることをふまえると、住む人・働く人が愛着をもち、利用したいと思える交通環境を創出し、快適な暮らしを支える交通体系づくりと、買い物客や観光客など多くの来訪者を集め、まちが活力に満ち発展していくための交通環境の整備・充実が必要です。

また、近年の災害の激甚化をふまえると、災害時でも安全に移動できる交通環境の整備を進めることも重要です。気候変動に伴う自然災害へ交通の面から対応するための方策を講じていくことが必要です。

(3) 市内の回遊性・アクセス性の向上

市内には既存の鉄道やバス路線の圏域外で、高齢者や子育て世代にとっては公共交通が不便と感じる公共交通空白地帯が残っていることが想定されます。

現在、デマンド交通運行エリアの一体化を図るなど新たな公共交通の整備が進んでいますが、今後は、コンパクトプラスネットワークの考え方にに基づき、市内の回遊性・アクセス性を向上させるため、市内の拠点や主要施設へのアクセスを円滑にできるよう交通体系を整備することが必要です。

(4) バリアフリー対応の充実

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の施行を受けて、市内の JR 3 駅においては、エレベーターやエスカレーターなどの整備を積極的に進めています。道路においても、歩道の段差解消を図るセミフラット化などの整備を進めています。

また、近年福祉用電動車両の利用者が増加していることなどもふまえ、シニアカーなどの通行も考慮したバリアフリー化をさらに推進することが必要です。

(5) 自転車利用環境の充実

自転車の利用環境については、平成 28（2016）年に国から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出され、自転車通行空間の整備形態などが示されていますが、自転車による交通事故の増加やルール・マナーを守らない走行などにより歩行者の安全が損なわれています。このため、歩行者や自転車が安全・快適に通行できるよう、自転車の通行空間を確保するとともに、駐輪場の整備を推進する必要があります。

表 4-1 小規模簡易パーソントリップ調査結果から抽出した都市交通課題

整理項目		主な調査結果	主な交通課題
人の移動実態	■人の移動状況	・市外（特に隣接市町）との流動が約 6 割。	・広域的活動の支援・促進
		・市南部の各ゾーン間では多くの流動がみられる。 ・ただし、市南部と市北部との流動は少ない。	・都市内活動の維持・促進 ・市内交流・一体化の促進
	■市内 6 ゾーン別移動量	・移動の発生集中量は、特に南河内西部、国分寺西部、石橋南部に多い。	・都市核、JR3 駅周辺へのアクセス性の強化
	■市内 6 ゾーンの移動特性	・自動車での移動が約 7～8 割。	・市民の足としての「自動車」の移動性確保 ・人口低密度地域、交通不便地域での移動の確保 ・住環境の保全、通学の安全確保 ・環境負荷の軽減 ・公共交通への転換
		・鉄道・バス、特にバスの利用は僅少。	・公共交通利用の促進 ・駅周辺エリアのにぎわい・活力づくり
	■移動目的別の利用交通手段	・通勤：約 8 割が自動車の通勤。 ・通学：市外通学者の約 6 割以上が鉄道利用。 ・私事：約 8 割が自動車利用。広域的移動は 1 割超が鉄道利用。	・通勤における公共交通への転換 ・通学における鉄道の利便性・快適性の向上 ・私事における道路網整備の推進
■高齢者の移動実態	・高齢者の移動増加（H26（2014）の約 12%増）。 ・高齢者も約 7～8 割が自動車利用。	・高齢者や障がい者などの社会参加の支援・促進 ・高齢者の免許返納の促進と公共交通の利便性向上	

表 4-2 交通意識アンケート調査結果から抽出した都市交通課題

整理項目		主な調査結果	主な交通課題
市民の交通意識	■「鉄道」利用に関する意識	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の約 5 割は鉄道で出かけない。 ・鉄道利用者の約 4 割が現状に満足せず。 ・「運賃」や「運行本数」のほか、「乗り継ぎ」や「運行状況」などの改善を要望※。 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用の促進 ・鉄道の利用しやすさの向上
	■「バス」利用に関する意識	<ul style="list-style-type: none"> ・バスを利用する市民は 1 割に満たない。 ・バス利用者の約 4 割が現状に満足せず。 ・バスを利用しない主な理由は、「自動車利用が便利」、「路線がない」や「バス停が遠い」など※。 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス利用の促進 ・バスの利用しやすさの向上
	■「自動車」利用に関する意識	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の約 5 割はほぼ毎日自動車を利用。 ・自動車利用者の約 4 割が市内道路の走行状況に満足せず。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の足としての「自動車」の移動性確保 ・道路の走行しやすさの向上
		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用者の約 3 割が高速道路の利用しやすさに満足せず。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の利便性向上
		<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の利用抑制は、約 68%が不可能、約 25%が条件により可能と回答。 ・「自動車利用が制限されたとき」や「バスが利用しやすくなったとき」などが利用抑制の条件。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用の適正化 ・バスの利用しやすさの向上
	■「自転車」利用に関する意識	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の約 6 割は自転車で出かけない。 ・自転車利用者の約 3 割が走行空間に不満と回答。 ・自転車専用の走行空間づくりなどの要望が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車利用の促進 ・安全・快適な走行空間づくり
	■「鉄道駅周辺エリア」に関する意識	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の約 64%が鉄道駅前エリアに、買い物や食事・社交などで外出。 ・駅前に行く人の約 3 割が歩行環境に満足せず。 ・歩行者専用の空間づくりなどの要望が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺エリアのにぎわい・活力づくり ・JR3 駅周辺へのアクセス性の強化 ・駅周辺エリアのバリアフリー化 ・歩いて暮らせる駅前環境づくり
■市民が指摘した重点的に取り組むべき交通課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市民は、重点的に取り組むべき交通課題として、「安心して暮らせる居住環境づくり」、「安全・快適な歩行者・自転車の通行空間の整備」、「都市活動を支える市内交通体系の拡充」や「鉄道駅前エリアのにぎわいづくり」などを指摘 		

※「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元年 8 月）結果より

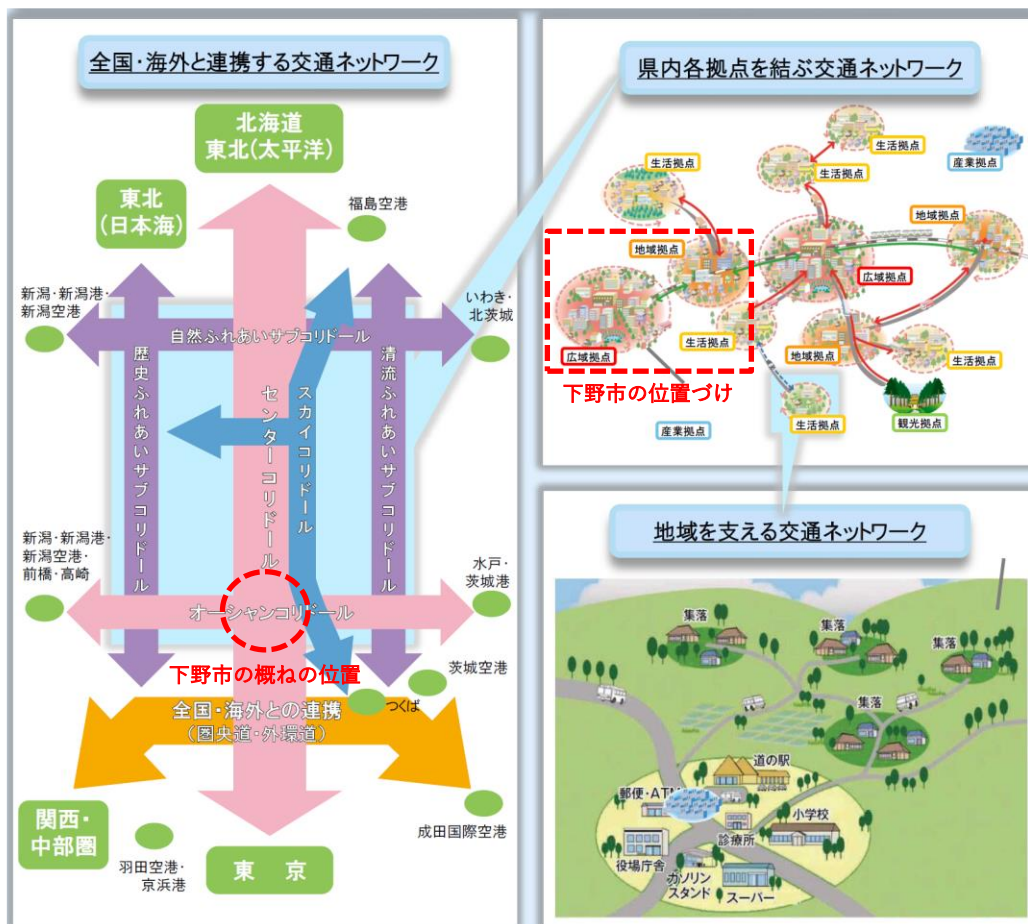
第5章 都市交通の基本方針と目標

5-1 上位・関連計画における都市交通の考え方

(1) とちぎの道路・交通ビジョン 2021（栃木県広域道路交通計画）

「とちぎの道路・交通ビジョン 2021（栃木県広域道路交通計画）」では、全国・海外と連携する交通ネットワークとして3つのコリドール（※）（センターコリドール、オーシャンコリドール、スカイコリドール）と3つのサブコリドールから構成されるコリドールネットワークの充実・強化を位置づけています。本市は、概ねセンターコリドールとオーシャンコリドール、さらにはスカイコリドールが交差する交通ネットワーク上の重要な場所に位置しています。

また、本市は、栃木県内の各拠点の中でも広域拠点もしくは地域拠点に位置づけられ、近隣市町を含む都市圏の中心都市として役割が期待されています。



※コリドール：交通基盤等を軸に、人、物、情報、技術、産業、文化などが活発に交流し、これらを通して有機的な連携が図られる地域の連年の呼称。

図 5-1 栃木県が目指す3つのネットワークの充実・強化に向けた施策の方向性⁶¹

⁶¹ 「とちぎの道路・交通ビジョン 2021 栃木県広域道路交通計画（栃木県）」（令和3（2021）年）

(2) 第二次下野市総合計画

「第二次下野市総合計画」では、本市が目指す将来都市像『ともに築き 未来へつなぐ 幸せ実感都市』の実現に向けて、6つの施策展開の基本目標を位置づけています。この中で、特に都市交通分野の将来像として、「快適でうるおいのある環境で新たな人の流れをつくるまちづくり」が掲げられています。

また、本市の将来土地利用の方針として、自治医大駅を中心とした都市核と、生活居住や工業・流通、高度医療、観光交流などの拠点が位置づけられており、それらの拠点を有機的につなぐ広域連携軸が位置づけられています。

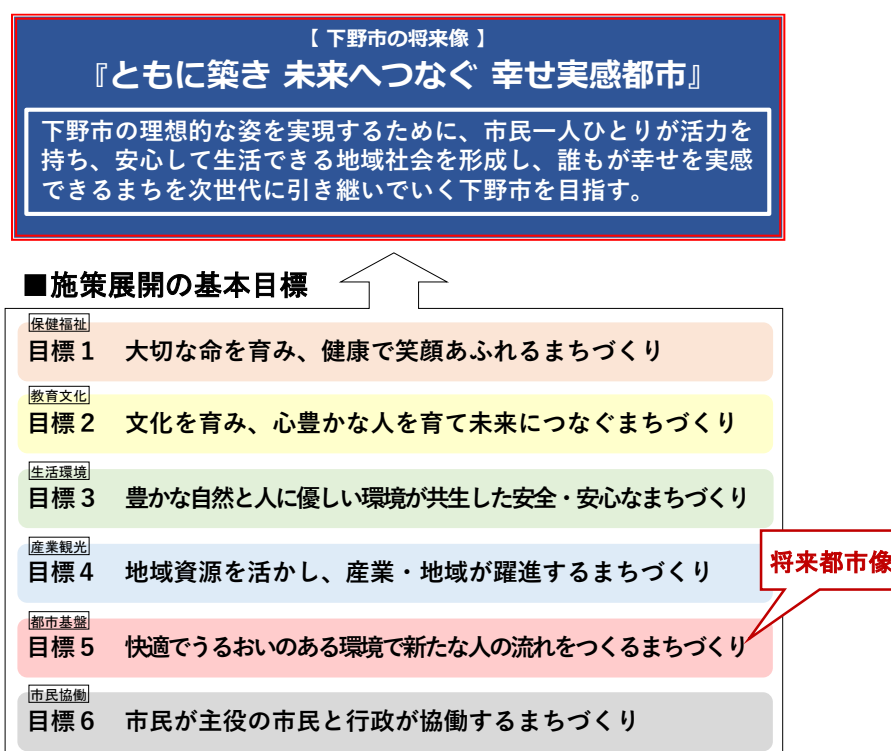


図 5-2 下野市の将来像⁶²

⁶² 「第二次下野市総合計画」(平成 28 (2016) 年)

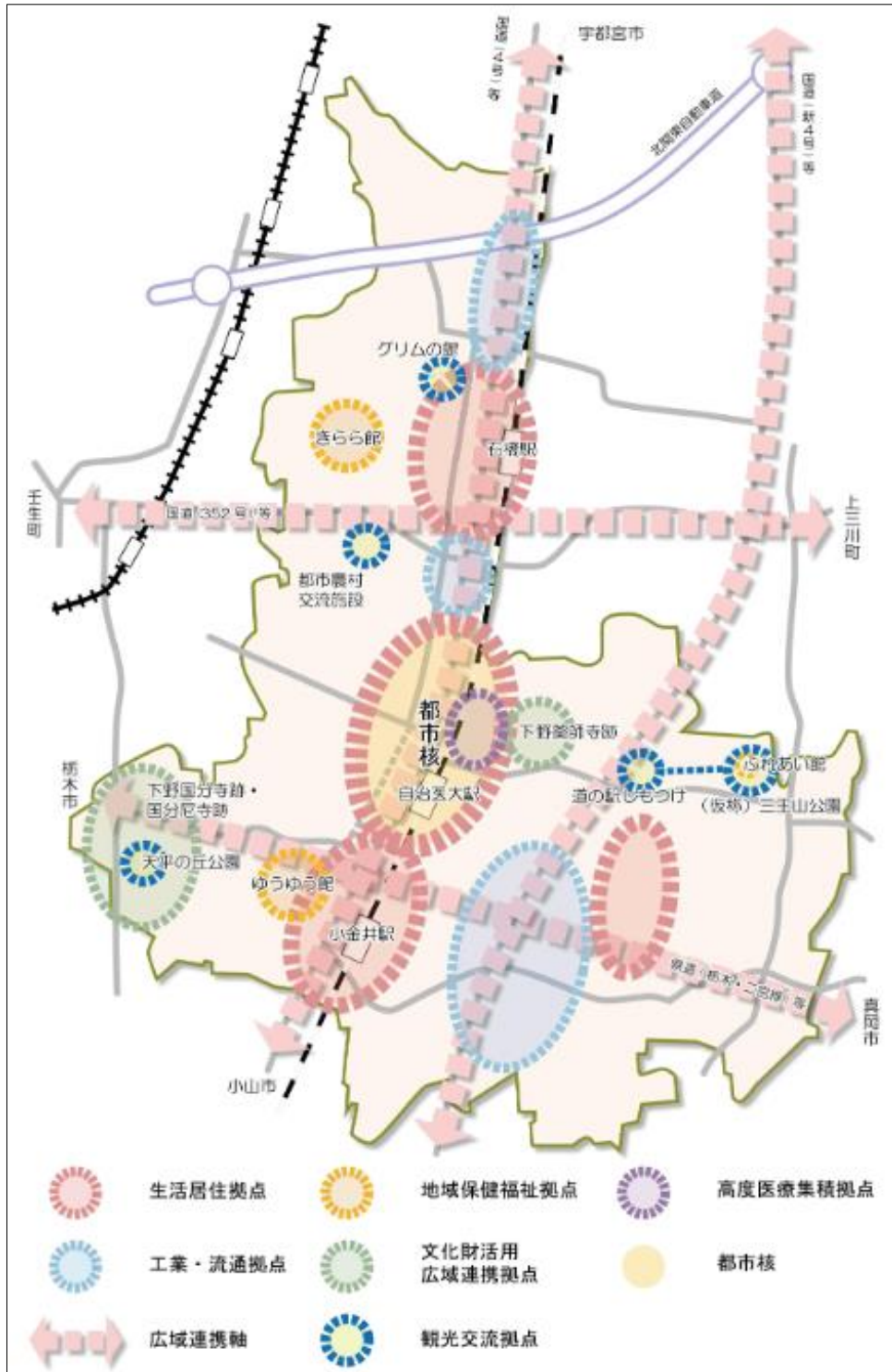


図 5-3 下野市の将来土地利用の方針⁶³

⁶³ 「第二次下野市総合計画」(平成 28 (2016) 年)

(3) 下野市都市計画マスタープラン《改定版》

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、本市の将来都市像として『快適でうれしいのある環境で新たな人の流れをつくるまちづくり』を定めており、この将来都市像の実現のため、7つのまちづくりの基本理念と、具体的なゾーンとネットワークを示した将来都市構造を掲げています。

下野市都市交通マスタープランは、このまちづくりの基本理念と将来都市構造の実現に向け、道路・交通分野が受け持つべき役割や目指すべき目標、その目標の実現に必要な都市交通施策を位置づけた計画となっています。

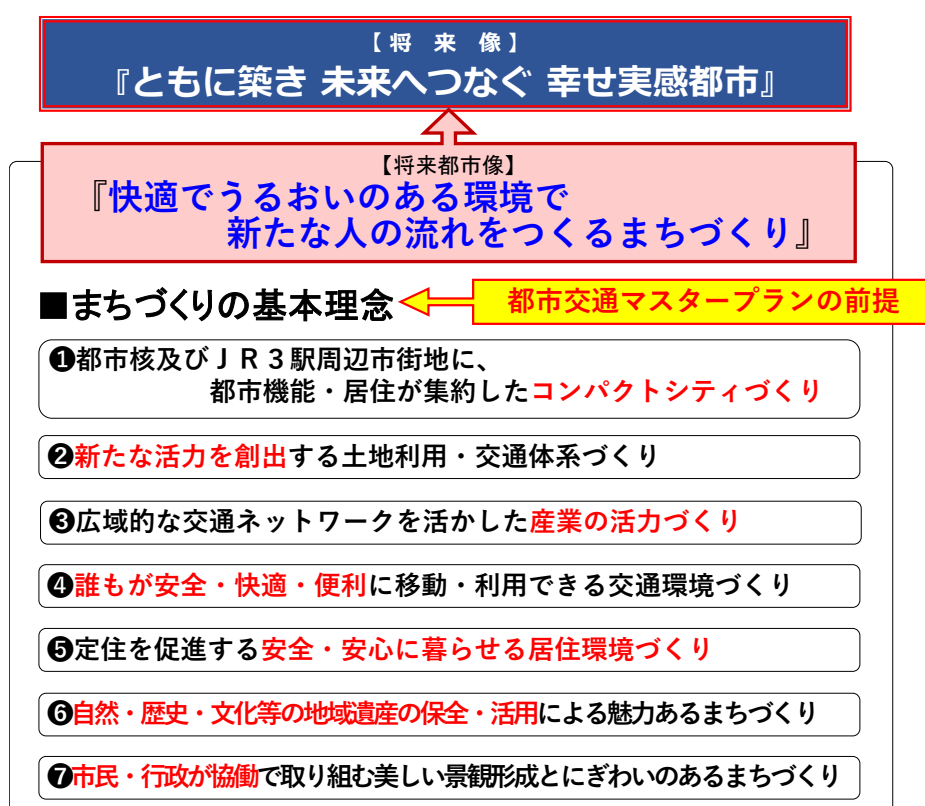


図 5-4 まちづくりの基本理念⁶⁴

⁶⁴ 「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」（平成 29（2017）年）

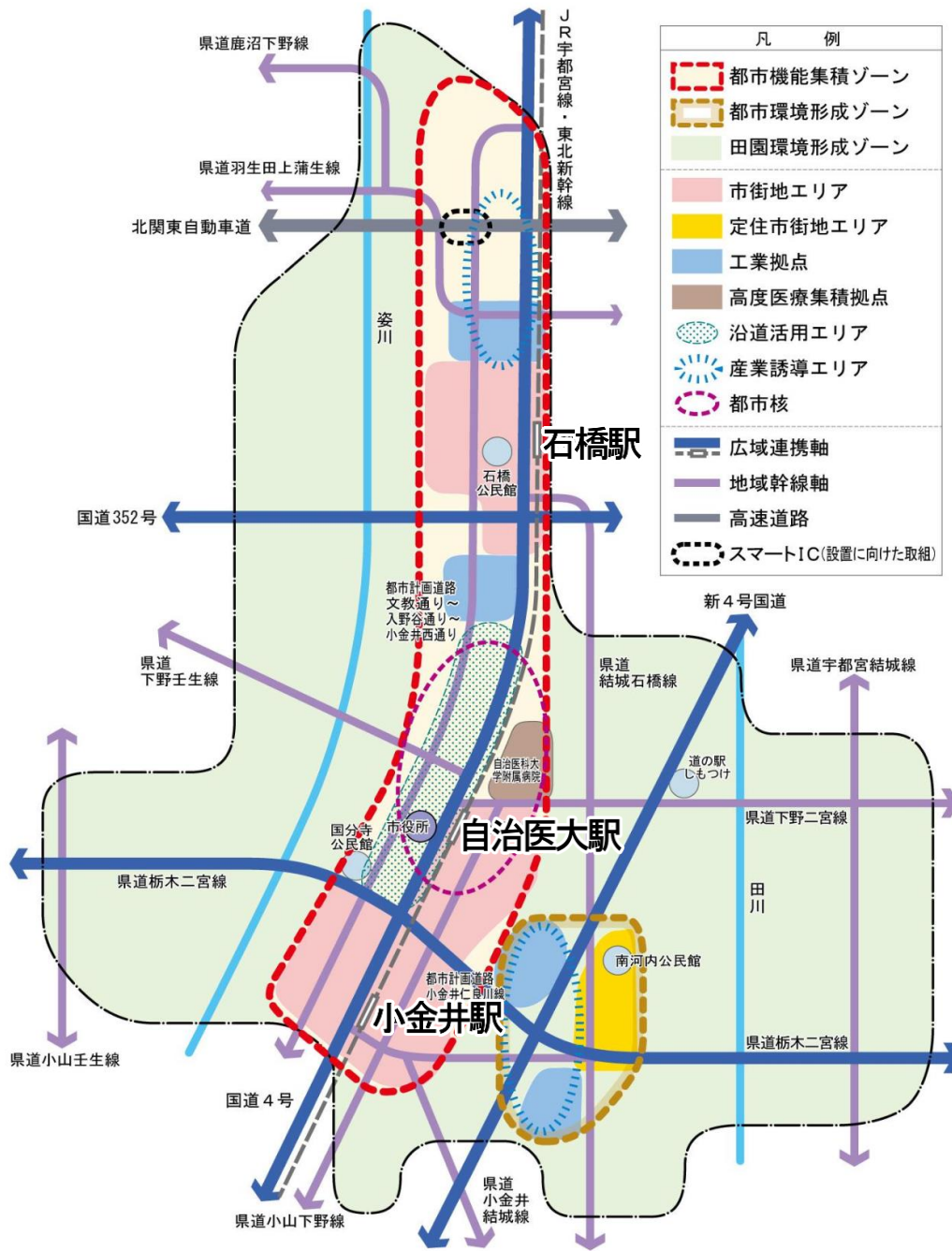
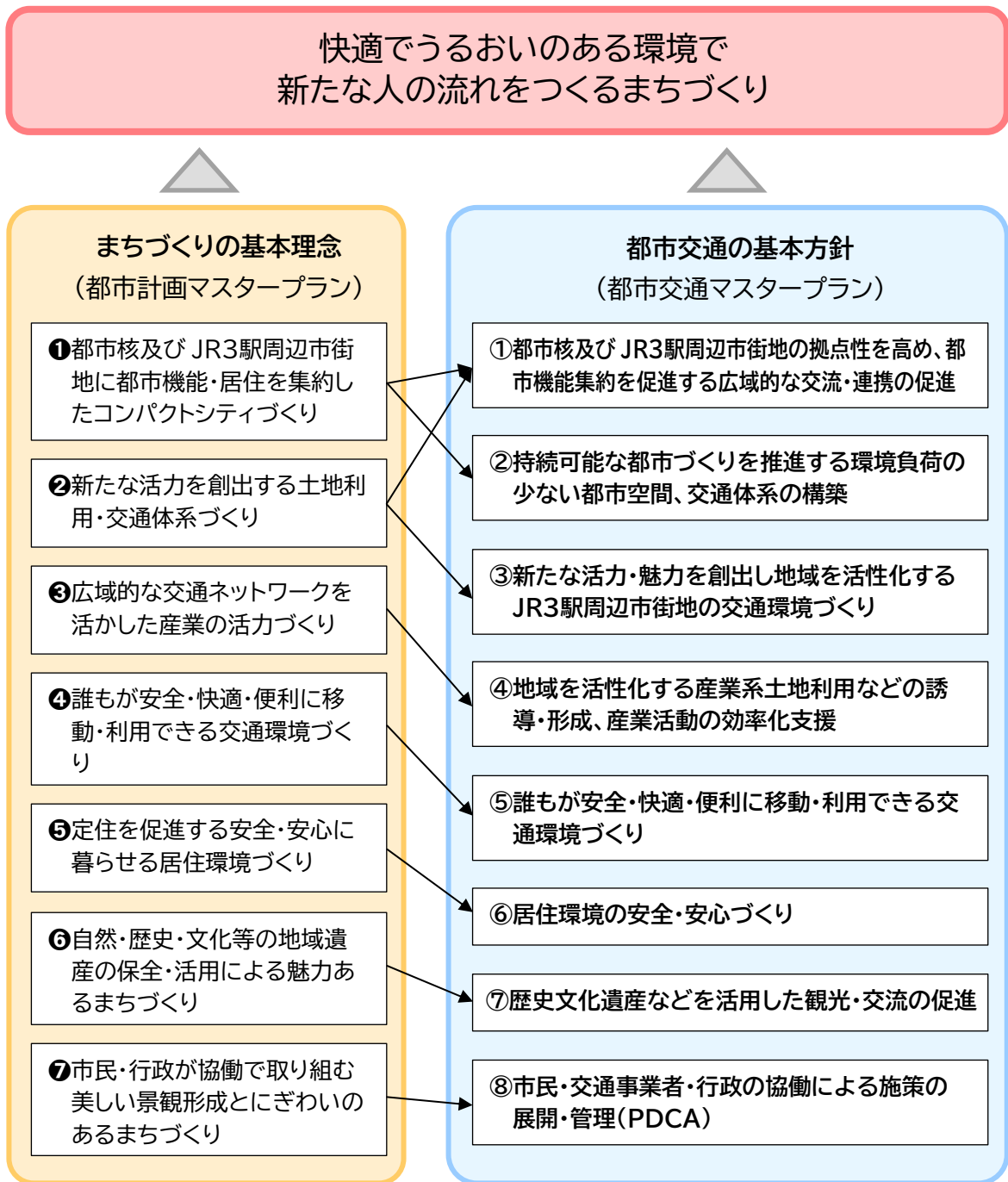


図 5-5 将来都市構造図⁶⁵

⁶⁵ 「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」(平成 29 (2017) 年)

5-2 都市交通マスタープランの基本方針

都市交通マスタープランでは、本市の都市交通における課題とまちづくりの基本理念を踏まえつつ、『快適でうるおいのある環境で新たな人の流れをつくるまちづくり』の実現に向け、都市交通が担う8つの基本方針を設定します。



まちづくりの基本理念

- ①都市核及び JR 3 駅周辺市街地に都市機能・居住を集約したコンパクトシティづくり



都市交通の基本方針

- ①都市核及び JR3 駅周辺市街地の拠点性を高め、都市機能集約を促進する広域的な交流・連携の促進
- ②持続可能な都市づくりを推進する環境負荷の少ない都市空間、交通体系の構築

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、都市核を中心とした都市構造を構築するとともに、JR 3 駅周辺（石橋駅、自治医大駅、小金井駅）においても、医療機能が充実した住みよい市街地環境を活かしたコンパクトシティの形成と持続的な都市づくりが重要であるとしています。

また、土地利用の基本方針として、「都市機能・居住が集約した暮らしやすいコンパクトなまちづくり」を基本に、都市核における新市街地形成や産業振興に向けた新たな土地利用推進を図るとしています。

下野市都市交通マスタープランでは、都市核及び JR 3 駅周辺市街地の拠点性を高め、持続可能な都市づくりを実現するため、コンパクトプラスネットワークの形成による広域的な交流・連携の促進と環境負荷の少ない交通体系の構築を図ります。

まちづくりの基本理念

- ②新たな活力を創出する土地利用・交通体系づくり



都市交通の基本方針

- ①都市核及び JR3 駅周辺市街地の拠点性を高め、都市機能集約を促進する広域的な交流・連携の促進(再掲)
- ③新たな活力・魅力を創出し地域を活性化する JR3 駅周辺市街地の交通環境づくり

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、本市の広域的なネットワークを活かした都市機能の誘導及び定住促進を実現するため、北関東自動車道スマート IC の設置に向けた取組を進め、併せて市街地とのネットワーク形成や IC 周辺における有効な土地利用を促進するとしています。

具体的には、市役所庁舎及び自治医大駅周辺市街地では公共公益施設などの集約、石橋駅・小金井駅周辺市街地では地域生活を支える店舗などの集約を図るとしています。

下野市都市交通マスタープランでは、JR 3 駅周辺市街地の拠点性を高め、地域の活性化を実現するため、コンパクトプラスネットワークの形成による広域的な交流・連携の促進と JR 3 駅周辺市街地の新たな活力・魅力を創出する交通環境づくりを図ります。

まちづくりの基本理念

③広域的な交通ネットワークを活かした産業の活力づくり



都市交通の基本方針

④地域を活性化する産業系土地利用などの誘導・形成、産業活動の効率化支援

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、本市の広域的なネットワークを活かした産業活性化を実現するため、「産業機能」の誘導に重点を置き、その実現に向けた土地利用検討が必要であるとしています。

また、広域的なネットワークと一体的に位置づけた産業系の新たな土地利用を推進するとしています。

下野市都市交通マスタープランでは、工業・流通系等の新たな土地利用を積極的に誘導し、地域の活性化を実現するための産業活動の効率化に資する交通体系の構築を図ります。

まちづくりの基本理念

④誰もが安全・快適・便利に移動・利用できる交通環境づくり



都市交通の基本方針

⑤誰もが安全・快適・便利に移動・利用できる交通環境づくり

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、人口構造の変化への対応やコンパクトシティの“かなめ”となる公共交通を取り巻く環境の向上を支援し、定住促進につながる都市環境づくりを進めることが必要であるとしています。

また、交通体系整備の基本方針として、幹線道路網の充実、生活道路ネットワーク形成、道路の適正な維持・管理、歩道・自転車専用の空間づくり、デマンド交通の運行、駅・停留所などのバリアフリー化を進めるとしています。

下野市都市交通マスタープランでは、すべての市民が安全かつ快適、便利に生活できる都市空間を実現するため、道路交通、公共交通、自転車交通などの多様な都市交通サービスの向上を図ります。

まちづくりの基本理念

⑤定住を促進する安全・安心に暮らせる居住環境づくり



都市交通の基本方針

⑥居住環境の安全・安心づくり

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、土地区画整理事業などで整備された市街地は地区計画などにより環境の維持・向上を図り、既成市街地は防災機能の確保に重点を置き安全で住みよい生活環境の形成を図るとしています。

また、居住環境整備の基本方針では、安全・安心で暮らしやすい環境づくりを図るため、道路・公園・緑地の適正な配置と整備・維持により生活基盤と防災・防犯機能を確保するとともに、田園地帯における集落は市街地とのネットワークを確保するとしています。

下野市都市交通マスタープランでは、市街地・田園地帯における安全・安心で健康的な暮らしやすい居住環境を実現するため、交通不便地域の解消と移動環境の安全性の確保、さらには交通ネットワークの多層化による防災機能の向上を図ります。

まちづくりの基本理念

⑥自然・歴史・文化等の地域遺産の保全・活用による魅力あるまちづくり



都市交通の基本方針

⑦歴史文化遺産などを活用した観光・交流の促進

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、自然や貴重な歴史文化遺産の保全を図るとともに、各種資源を活用した観光や交流を図るとしています。

自然環境の保全・活用の基本方針では、自然環境や田園環境の保全と適正な管理を前提としつつ、貴重な史跡や自然を活かした公園・緑地、道の駅などは観光や交流の拠点として、誰もが利用しやすい環境づくりを図るとしています。

下野市都市交通マスタープランでは、自然や貴重な歴史文化遺産などの各種資源を活用した観光振興、交流促進を実現するため、それら資源を有機的につなぐ広域的な道路・交通ネットワークの形成を図ります。

まちづくりの基本理念

⑦市民・行政が協働で取り組む美しい景観形成とにぎわいのあるまちづくり



都市交通の基本方針

⑧市民・交通事業者・行政の協働による施策の展開・管理(PDCA)

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、美しい景観形成やにぎわいのあるまちづくりを実現するためには、住民・行政をはじめ、定住環境や産業活性化などに関わる民間活力など、様々な主体の「協働」体制により推進する必要があるとしています。

また、そのためには計画や内容を共有し、連携・協力しながら持続するまちづくりとなるような“オール下野”の推進体制づくりを図るとしています。

下野市都市交通マスタープランでは、まちづくりの推進体制と同様に、市民・交通事業者・行政からなる推進体制の構築を図るとともに、計画に位置づけた事業の実効性を高めるためにPDCAサイクルによる進行管理を図ります。

5-3 都市交通の計画目標

前述の基本方針に基づき、「都市の交流・連携、活性化」、「暮らしの安全・快適、安心」、「環境」の3つの視点から下野市都市交通マスタープランの「計画目標」を設定します。

都市交通マスタープランの 基本方針

- ①都市核及び JR3 駅周辺市街地の拠点性を高め、都市機能集約を促進する広域的な交流・連携の促進
- ②持続可能な都市づくりを推進する環境負荷の少ない都市空間、交通体系の構築
- ③新たな活力・魅力を創出し地域を活性化する JR3 駅周辺市街地の交通環境づくり
- ④地域を活性化する産業系土地利用などの誘導・形成、産業活動の効率化支援
- ⑤誰もが安全・快適・便利に移動・利用できる交通環境づくり
- ⑥居住環境の安全・安心づくり
- ⑦歴史文化遺産などを活用した観光・交流の促進
- ⑧市民・交通事業者・行政の協働による施策の展開・管理 (PDCA)

都市交通マスタープランの 計画目標

都市の交流・連携、活性化

1. 交流・連携を促進する交通の実現

主要な交流・連携の場となる都市核及び JR3 駅周辺市街地における活力・魅力、にぎわいなどの創出を先導するため、広域的な交流・連携を促進する交通を実現します。

2. 地域を活性化する交通の実現

広域的なネットワークと一体的に位置づけた住居系・産業系の新たな土地利用の誘導・形成や、歴史文化遺産などを活用した観光・交流の促進など、地域を活性化する交通を実現します。

暮らしの安全・快適、安心

3. 安全・快適・便利な交通環境の実現

公共交通、道路交通、自転車交通など多様な都市交通サービスにより、誰もが安全・快適・便利に移動・利用できる交通環境を実現します。

4. 暮らしの安心をつくる交通環境の実現

交通不便地域における生活、移動時の交通安全、健康的な居住環境を確保・創出するなど、暮らしの安心をつくる交通を実現します。

環境

5. 環境負荷の少ない交通の実現

持続可能な都市づくりに向け、貴重な自然・歴史遺産の保全、地球環境問題に対応した環境負荷の少ない交通を実現します。

第6章 計画目標を達成するための施策

6-1 施策展開の方向性

都市交通マスタープランの5つの計画目標の実現に向け、「道路」、「公共交通」、「自転車交通」、「拠点地区交通」、「交通需要マネジメント」の各分野における施策展開の方向性を設定します。

道路

都市交通マスタープランの計画目標のうち、主に「交流・連携を促進する交通」、「地域を活性化する交通」、「暮らしの安心をつくる交通環境」の実現を目指し、市内外の人と物の交流・連携を支え、暮らしの安心をつくる道路ネットワークの形成を図るため、4つの施策展開の方向性のもと、道路施策の展開を図るものとします。

4つの施策展開の方向性

- ① コンパクトプラスネットワークの形成を図る JR3駅周辺を拠点とした幹線道路ネットワークの形成（3環状6放射の形成）
- ② 地域の活性化に役立つ道路ネットワークの強化
- ③ 効率的、効果的な道路ネットワークの整備
- ④ 暮らしの安心をつくる道路ネットワークの構築

公共交通

都市交通マスタープランの計画目標のうち、主に「交流・連携を促進する交通」、「安全・快適・便利な交通環境」、「暮らしの安心をつくる交通環境」、「環境負荷の少ない交通」の実現を目指し、市民、交通事業者、行政などが一体となり、住みやすさの向上に寄与する快適で利便性の高い公共交通サービスの実現を図るため、5つの施策展開の方向性のもと、公共交通施策の展開を図るものとします。

5つの施策展開の方向性

- ① 日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス
- ② コンパクトシティのまちづくりのためのネットワーク形成
- ③ 持続可能な公共交通サービスの提供
- ④ 広域的な人の流れを支える公共交通サービスの提供
- ⑤ 移動制約者などの移送サービスの提供

自転車交通

都市交通マスタープランの計画目標のうち、主に「安全・快適・便利な交通環境」、「環境負荷の少ない交通」の実現を目指し、安全・快適な自転車ネットワーク、自転車利用環境の構築の実現を図るため、4つの施策展開の方向性のもと、自転車交通施策の展開を図るものとします。

4つの施策展開の方向性

- ① 安全・快適な自転車通行空間の整備
- ② 適正な自転車駐車場の推進
- ③ 自転車の利用促進
- ④ 自転車の安全利用の推進

拠点地区交通

都市交通マスタープランの計画目標のうち、主に「地域を活性化する交通」、「安全・快適・便利な交通環境」の実現を目指し、拠点地区交通の将来像「拠点地区の活力・にぎわいを創出する交通環境の整備」の実現を図るため、2つの施策展開の方向性に基づき、拠点地区交通施策の展開を図るものとします。

なお、施策展開にあたっては、JR3駅周辺市街地への都市機能などの集積動向を踏まえつつ、「下野市立地適正化計画」（平成31（2019）年3月）と連携するものとします。

2つの施策展開の方向性

- ① 誰もが不便なく訪れられる交通結節点の改善
- ② 安全・快適な歩行環境、回遊性の確保

交通需要マネジメント

都市交通マスタープランの計画目標のうち、主に「環境負荷の少ない交通」の実現を目指し、交通需要マネジメントの将来像「過度に自動車を利用せず、環境にやさしい交通行動への移行」の実現を図るため、3つの施策展開の方向性のもと、次に示す交通需要マネジメント施策の展開を図るものとします。

3つの施策展開の方向性

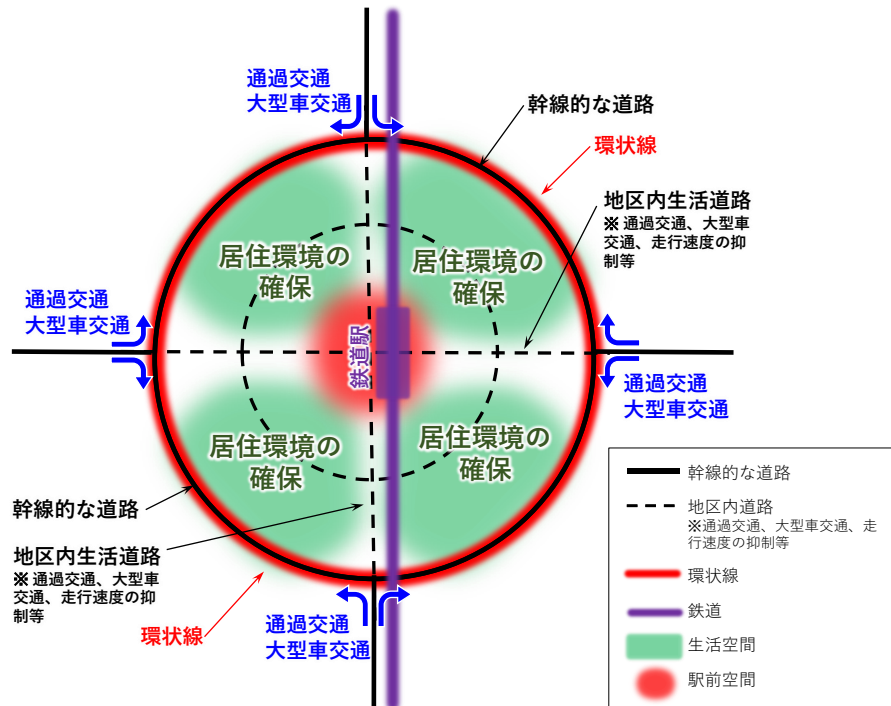
- ① 環境負荷の少ない都市空間の形成
- ② 環境にやさしい交通体系の利用推進
- ③ 環境を意識した生活様式への移行

6-2 都市交通施策

(1) 道路施策

施策展開の方向性①	道路施策■
コンパクトプラスネットワークの形成を図る JR3 駅周辺を拠点とした幹線道路ネットワークの形成(3環状6放射の形成)	
施策 1-1 : JR3 駅周辺の拠点性を高める放射状線の形成(6放射)	
JR 3 駅周辺の拠点性を高め都市機能集約を促進するためには、JR 3 駅周辺と市外各地域などとの広域的な交流・連携を図ることが必要です。このため、各市街地の計画的な土地利用を進めるとともに、これら地域間を結ぶ放射状の広域幹線道路網の形成を図ります。(図 6-1 参照)	
<ul style="list-style-type: none">・ 南北方向 (宇都宮市方面、小山市方面) : 国道 4 号・ 東西方向 (壬生町方面、上三川町方面) : 国道 352 号・ 東西方向 (栃木市方面、真岡市方面) : (県) 栃木二宮線	
施策 1-2 : 都市、市街地の一体化を促進する外環状線の形成(1環状)	
都市活動の交流・連携、活力の向上を図るためには、市北部と南部との一体化、各市街地の一体化を促進することが必要です。このため、北部と南部、市街地間を結ぶ環状線(外環状)の形成を図ります。(図 6-1 参照)	
<ul style="list-style-type: none">・ 外環状線 : (3・4・707) 石橋駅東通り、(3・4・706) 多功南原通り線、東外環状、(県) 自治医大停車場線、(3・4・901) 薬師寺仁良川線、(3・4・4) 小金井仁良川線、(県) 小山下野線、(県) 栃木二宮線、(3・4・803) 栄通り、(3・4・801) 小金井西通り、(3・4・901) 小金井仁良川線、西外環状、(県) 鹿沼下野線、(県) 羽生田上蒲生線、(3・4・707) 石橋駅東通り <p>※西外環状、東外環状とは、計画上、わかりやすくするための名称です。</p>	
施策 1-3 : JR3 駅周辺の交通を集約・分散化する内環状線の形成(2環状)	
都市機能が集約される JR 3 駅周辺では、当該地域発着の交通に加え、多くの通過交通の集中が予想されます。JR 3 駅周辺では交通の集約・分散化、生活空間からの通過交通の抑制などにより居住環境の確保を図ることが必要です。このため、JR 3 駅周辺において、交通を集約・分散化する環状線(内環状線)の形成を図ります。(図 6-1 参照)	
なお、これら環状線の内側においては、通過交通や大型車交通の抑制などにより住民生活中心の空間とし、安心して暮らせる居住環境の確保を図ります。	
<ul style="list-style-type: none">・ 内環状 (JR 石橋駅周辺) : 国道 4 号、国道 352 号、(3・4・808) 北城通り、(県) 羽生田上蒲生線・ 内環状 (JR 自治医大駅周辺及び小金井駅周辺) : (県) 小山下野線、(県) 栃木二宮線、(3・4・803) 栄通り、(3・4・801) 小金井西通り、(県) 下野壬生線、国道 4 号、(県) 下野二宮線、(県) 小山下野線	

コンパクトプラスネットワークの形成を図る JR3 駅周辺を拠点とした幹線道路ネットワークの形成(3環状6放射の形成)



<内環状線の形成イメージ>

施策 1-4 : 高速道路ネットワークと接続する(仮称)下野スマート IC の活用

市北部の北関東自動車道に(仮称)下野スマート IC が整備され、高速交通体系の利便性が向上します。これにより、広域的な観光や産業活動の活発化が期待されます。スマート IC までの円滑な交通機能の確保などを図り、高速道路ネットワークと一体化した道路ネットワークの形成を図ります。(図 6-1 参照)

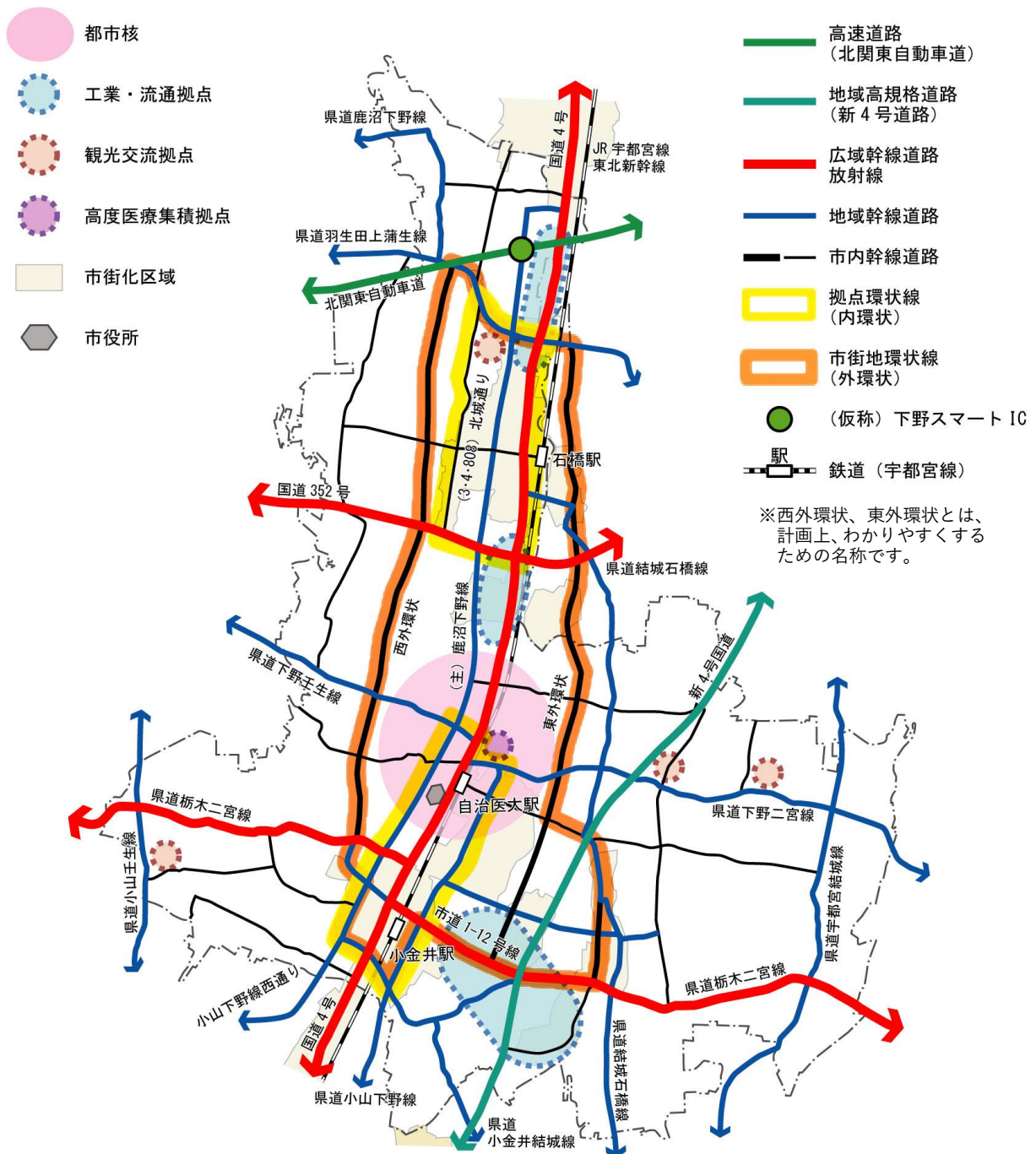
また、スマート IC 周辺における工業・流通拠点の形成を誘導・支援するための道路の整備を推進します。

施策 1-5 : 市内外、市内々交流の骨格となる幹線道路の整備

3 環状 6 放射の幹線道路ネットワークを踏まえ、これを補完する市内外、市内々の交流の骨格となる幹線道路(地域幹線道路、市内幹線道路)の整備を推進します。(図 6-1 参照)

この道路整備を計画的に推進するため、「下野市幹線道路網整備計画(改訂版)」の見直し、都市計画道路の見直しなど、新たな道路整備計画を検討します。

また、隣接市町とつながる道路の整備については、連携強化及び道路交通の円滑化を一層推進するため、県や隣接市町などと協議・調整を行っていきます。



解説

■工業・流通拠点

本市の地理的優位性などを十分活用し、地域産業の振興と雇用の促進のため工業拠点を配します。北関東自動車道に近接する拠点は、新たな交通結節点として位置づけ、工業・流通機能の強化を図ります。

■観光交流拠点

本市の豊かな自然、公園、交流施設を活用した観光・体験など多目的な交流の拠点として位置づけます。市民はもとより、市外から訪れる人たちの憩いの場所として、積極的な活用を図ります。

■高度医療集積拠点

自治医科大学周辺を高度医療集積拠点と位置づけ、同大学附属病院を中心とした地域医療の充実を推進します。

出典：「第二次下野市総合計画」より

図 6-1 将来の道路ネットワークイメージ

地域の活性化に役立つ道路ネットワークの強化

施策 1-6 :産業系土地利用を推進する道路ネットワークの強化

しもつけ産業団地などの工業・流通拠点、都市核などの新たな土地利用誘導を進めており、地域の活性化などに向け積極的に取り組んでいます。これらの土地利用誘導を先導・支援する道路ネットワークの強化を図ります。

施策 1-7 :観光振興を推進する道路ネットワークの強化

本市には歴史遺産などの観光交流拠点が点在しています。観光振興を一層推進し地域の活性化に結びつく観光・交流を促進するため、これらの観光交流拠点へのアクセス道路、観光交流拠点相互を結ぶ道路である（県）下野二宮線、（県）栃木二宮線、国道4号などの道路ネットワークの強化を図ります。

効率的、効果的な道路ネットワークの整備

施策 1-8:更新期を迎える道路・橋梁の効率的な維持・管理

これまで整備してきた多くの道路・橋梁が更新期を迎えています。これらの施設は今後とも維持し有効に活用していくことが必要です。

財政事情が厳しさを増す中、令和元（2019）年度に策定された橋梁長寿命化と修繕計画に基づき、既存施設の効率的、計画的な維持管理及び修繕を行います。

施策 1-9:交差点部の改善

交差点部などの局所的な改善を進め、効率的、効果的な道路ネットワークの整備を推進します。

具体的には、主要な渋滞箇所である国道4号の小金井駅前交差点、小金井北交差点、笹原交差点、下古山交差点などの交差点構造の改良について関係機関と調整を行いつつ整備を推進します。

施策 1-10:道路整備の効率化

道路ネットワーク整備には、膨大な事業費と長期の時間を要することから、効果的、効率的そして計画的に進めていくことが必要です。このため、整備路線・区間の緊急性・優先性、重要性、事業費、費用対効果などを踏まえ、道路の段階的

（短・中・長期別）な整備のあり方を検討します。また、面的整備事業などの関連する事業と連携し、時期や手法などを調整しつつ道路整備を推進します。

道路ネットワークの一部（短区間）が未整備で短絡し本来のネットワーク機能が損なわれている場合については、効率的、効果的な道路ネットワークの形成に向け、積極的に未整備区間の整備・解消を図ります。

暮らしの安心をつくる道路ネットワークの構築

施策 1-11:避難・緊急車両の通行を確保する道路の整備

平常時から災害の発生に備え、暮らしの安心確保を図ります。災害時に道路が果たす役割は特に大きく、「下野市地域防災計画（平成 28（2016）年 3 月改訂）」などを踏まえ、災害時における被災者の避難、救援救護活動、効率的な緊急物資の輸送を行う緊急輸送道路ネットワークについて、県や隣接市町などと協議・調整を行います。

また、陸上自衛隊宇都宮駐屯地や道の駅しもつけ、拠点病院などの災害時の拠点となりうる施設を緊急輸送道路ネットワークにより効果的に連結することにより、広域的な災害にも迅速に対応できるよう検討します。

緊急輸送道路及びこの沿道については、被災時にも緊急車両の通行機能が確保されるよう災害に強い道路空間づくり（無電柱化、耐震化など）を推進します。災害時には応急補修、障害物除去を優先的に行います。

施策 1-12:住宅地への通過交通などの進入抑制

住宅地の良好で健康的な居住環境を確保し、暮らしの安全・安心を図ります。このため、住宅地や集落に進入する通過交通や大型車交通を集約・分散化し、整序化する環状線（内環状線）などの道路ネットワークの形成を推進します（前掲）。

加えて、住宅地内の道路においては、通過交通などの進入抑制を図るための交通対策（経路案内・誘導、通行規制、速度規制など）を住民との合意形成のもと、実施します。

施策 1-13:交通安全対策の推進

生活道路や通学路における住民・子どもの歩行や自転車通行などの安全確保を図ります。このため、ゾーン 30 区域の設定について検討を行うとともに、道路管理者や警察署などと協力しつつ交通安全対策（歩行空間の確保、カラー舗装、ガードパイプ、隅切り及び注意喚起看板などの設置）を実施します。また、通学路安全推進会議の協議などを踏まえ、学校などと協力し防犯上の課題と併せて安全点検やパトロールを引き続き推進します。

日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス

施策 2-2:既存の交通結節点の利便性向上と併せた自転車利用促進、観光目的来訪者対応

事業イメージ

- 既存の交通結節点の利便性向上

鉄道、バスの乗継拠点となる交通結節点（鉄道駅など）において、公共交通の利用環境を改善するため、各市町・施設管理者と連携し、駅前広場や待合施設の利便性向上を図るほか、地域の交通拠点となり得る施設においては、自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、パーク&バスライドやサイクル&ライドの実施を検討します。

参考：パーク&バスライド・サイクル&ライド

- ・パーク&バスライドは、バスターミナルやバス停周辺などに駐車場を整備し、マイカーからバスへの乗り継ぎを図るシステムのこと。また、サイクル&ライドは自転車を駐輪場に停め、電車やバスに乗り換えること。
- ・公共交通に乗り換えることで、自動車の混雑の抑制や、CO₂ 排出量の抑制につながる。

【出典:国土交通省 HP】

- 自転車利用者に対する利用促進

市域が平坦で自転車利用に適していることを踏まえ、公共交通やその先の目的地まで自転車を利用しやすい環境を整備するため、鉄道事業者、バス事業者と連携し、利用環境や乗継拠点などでの設備拡充を検討します。
- 観光目的での来訪者に向けた公共交通利用の促進

バス路線の利用者増につながるよう、休日に歴史遺産などの観光交流拠点へ来訪するといった観光目的にも利用しやすい路線バスの運行を検討します。
- 一日乗車券、往復乗車券の導入

休日の外出・買い物など、学生や高齢者の不定期な中・長距離移動に対応できるよう、路線バス・デマンド交通を利用しやすい割安な一日乗車券などの導入も検討します。併せて、レンタサイクルとの連携による割引などについても検討します。



- ・下野市観光協会では市内観光向けに、観光レンタサイクル事業を実施している。
- ・利用実績などを確認の上、利便性を高める追加施策の検討や市民が日常の移動手段として利用できるような仕組みについても、引き続き検討を進める。

<下野市内観光レンタサイクル>

日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス

- 新モビリティ(自動運転技術や電動キックボードなど)の導入・利活用
 近年、全国的に社会実験が実施されている自動運転車両や、国内でも法規制の整備が進められる電動キックボードなどの、新モビリティの導入・利活用を検討します。



<無人自動運転>

【出典:とちぎの道路・交通ビジョン 2021】



<電動キックボード>

【出典:株式会社 mobby ride HP<<https://mobbyride.jp/>>】

日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス

施策 2-3 : 公共交通に関するわかりやすい情報提供ツールの導入と、情報提供機会の創出

《《《《《《《《 事業イメージ 》》》》》》》》

- 公共交通の利用方法や時刻表を掲載した公共交通マップの作成と配布
公共交通マップを作成し、路線図の他に、デマンド交通を含む公共交通の利用方法や、バス時刻表などを掲載し配布します。



- ・那須町は町内路線の利用促進のために、路線バスやコミュニティバス、観光バスの路線を統合した「おでかけバスマップ」を作成。

＜公共交通マップ（那須町）＞

【参照：栃木県那須町 HP】

- 地域ふれあいサロンなどでの広告資料の配布
本市市内には現在 50 か所を超える地域ふれあいサロンがあり、参加者は様々な活動を楽しんでいます。この機会を利用して、デマンド交通に関する広告資料を配布し、認知度向上を図ります。

コンパクトシティのまちづくりのためのネットワーク形成

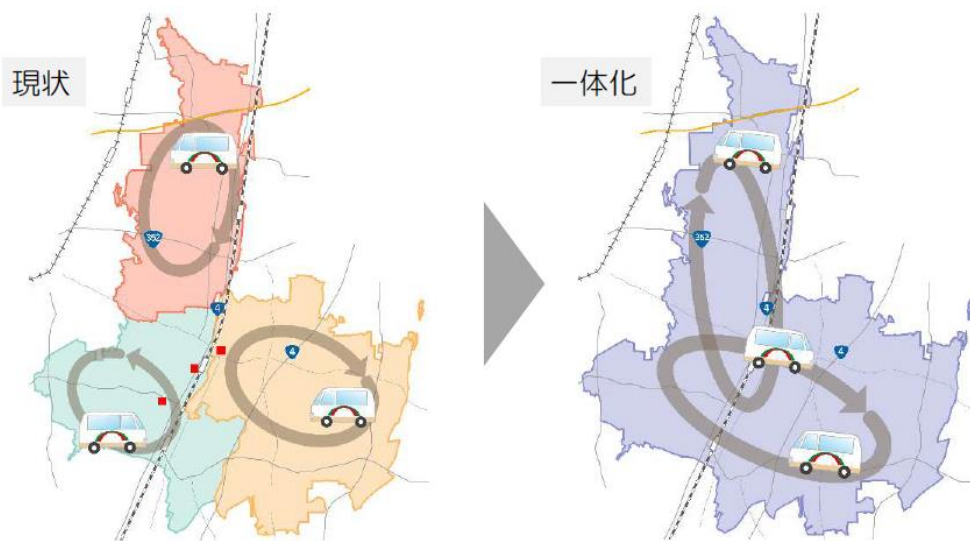
施策 2-4 :地域間及び地域内の交通網整備

事業イメージ

● デマンド交通の運行エリアの一体化

これまでに3エリアに分けて運行していたデマンド交通「おでかけ号」の運行エリアを一部見直し、旧運行エリアをまたぐ際の乗り継ぎの不便さを改善しました。

運行者としても、これまでは予約が少数でもエリアごとに運行していましたが、一体化することで、1台が市全域で利用者を迎えに行くことができ、効率的な運行が期待できます。



＜デマンド交通の運行エリアの一体化のイメージ＞

● 鉄道と路線バスやデマンド交通などとの一体化

出発地から目的地までの移動を円滑に行えるよう、乗り継ぎによる継ぎ目についてハード・ソフトの両面から解消を図ります。

● タクシーの公共交通としての位置づけ

不特定多数の人が乗り合いで利用する交通手段とは違い、個別移動に利用されるため公共交通と見なされていなかったタクシーですが、公共交通がカバーできない範囲や時間帯に柔軟に対応できる利点を生かして連携を図ります。

持続可能な公共交通サービスの提供

施策 2-5 :公共交通の利用に対する意識醸成

《《《《《《《《《 事業イメージ 》》》》》》》》》

●モビリティ・マネジメントの推進

モビリティ・マネジメントとは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（=かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく取り組みを意味します。

職場や学校、居住地域といった単位でコミュニケーションなどを行い、公共交通維持の当事者である意識づけや、交通行動の変容を促します。

●エコ通勤デーの導入

エコ通勤とは、車から環境にやさしい通勤手段に転換することをいいます。この取組を推進している栃木県の「とちぎエコ通勤 Week」と連携を図りながら、企業のエコ通勤デーの導入促進を図ります。



- ・栃木県は県及び12市町並びに民間企業など事業所が一斉にエコ通勤に取り組む統一行動週間「とちぎエコ通勤 week」を実施している。
- ・普段マイカー通勤をする従業員を対象に、期間中に限り1回につき100円でバスに乗車できる「バス100円乗車証」を発行している。

<とちぎエコ通勤 week (栃木県) >

【出典：栃木県 HP】

持続可能な公共交通サービスの提供

施策 2-6 :公共交通の利用促進

<<<<<<<<<< 事業イメージ >>>>>>>>>>>>

●運転免許証返納者支援制度の充実や周知

本市では、運転免許証を自主的に返納した 65 歳以上の方を対象とした支援事業を行っています。運転免許証の返納状況や制度の利用状況を踏まえながら内容の充実や、制度の周知を図ります。

<運転免許返納者支援制度の内容>

- | | |
|--------|--|
| 対 象 : | 自主的に運転免許証の全部を返納した 65 歳以上の方 |
| 支援内容 : | ①下記のうちいずれかの利用券 6,000 円相当を交付 (1 人 1 回限り) <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドバス「おでかけ号」回数券 ・「ゆうゆう館」入浴券 ・「ふれあい館」入浴券 ・「きらら館」トレーニングルーム定期券 ・道の駅「しもつけ」商品券 ②運転経歴証明書の交付手数料支援
運転経歴証明書交付時にかかった手数料を、道の駅「しもつけ」商品券 1,000 円分で支援 |
| 申請期限 : | 運転免許証を自主的に返納した日から 1 年以内 |

※栃木県タクシー協会・栃木県個人タクシー協会において、「運転免許証返納者運賃割引制度」を実施中。全ての運転免許を自主返納した者で「運転経歴証明書」を乗車時に提示した場合に「運賃の 1 割 (10%) を割引」となる。

●工業団地への通勤時間帯バスの導入検討

柴工業団地や西坪山工業団地、下坪山工業団地勤務者が使用できる路線バスがないため、マイカー通勤に依存せざるを得ない状況でもあります。通勤時間帯バスの詳細なニーズを把握し、導入についての検討を行います。

持続可能な公共交通サービスの提供

施策 2-7 :地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供

〈〈〈〈〈〈〈〈〈〈 事業イメージ 〉〉〉〉〉〉〉〉〉

- 運行ダイヤや運行ルートの調整
より効率的な運行を目指し、需要の少ない時間帯から需要の多い時間帯へのバス運行便数の再配分など、利用実態を踏まえた運行ダイヤの調整を行うとともに、利用者が多く見込まれる施設を經由するなど、運行ルートの見直しも検討します。
また、利用者にとって利用しやすいダイヤを目指して、市の保有する情報の提供や、交通会議での事業者との協議などを継続的に行っていきます。
- デマンド交通の車両形態の検討
9人乗りのワゴン車により運行していましたが、利用実態を踏まえ、セダン型車両による運行に切り替えました。今後も利用実態を踏まえつつ、適宜、車両形態のあり方を検討していきます。
- 関係機関による継続的な協議
市および交通事業者の関係機関で公共交通サービスに関する継続的な協議を行っていきます。有識者や市民の意見なども積極的に聴取し、協議に反映させる体制を整えます。
- 人材確保の取り組み
バス事業者やタクシー事業者の人材確保について、交通事業者だけの問題とせず、に官民一体で取り組みます。



- 大型二種免許取得費用全額支援制度
大型二種免許を取得するため、指定の自動車教習所での教習費用を支援する制度で、免許取得にかかった費用は、5年勤務することで支払免除となる。(制度適用には条件有り)
- パートタイム運転者の募集 (幼稚園バス・スクールバス・コミュニティバス)
- 女性ドライバーの募集を呼びかけるチラシの作成 など

<関東自動車の取り組み>

【出典：関東自動車 HP】

持続可能な公共交通サービスの提供

●担い手不足解消に向けた自動運転バスなど新技術導入検討

交通事業者の人材不足は今後ますます深刻となることが予測されるため、自動運転バスなどの導入についても検討を行います。

「栃木県 ABC プロジェクト」(※)では、自治医大駅から自治医大病院間において、自動運転バスの実証実験が行われる計画となっています。自動運転の実装化に向けて支援していきます。

※栃木県 ABC プロジェクト

栃木県では、自動運転システム (Autonomous) を導入した路線バス (Bus) の本格運行を目指した挑戦 (Challenge) を行っている。県内の路線において、令和 7

(2025) 年度に自動運転バスが本格運行し、多くの方に利用してもらえよう、令和 2 (2020) 年度～令和 5 (2023) 年度の間で、自動運転バスの実証実験を進めている。

広域的な人の流れを支える公共交通サービスの提供

● 駅からの二次交通としてのシェアサイクル導入の検討

市内にある3つのJR駅からの二次交通として、シェアサイクルの導入を検討します。シェアサイクルは、自転車をシェア（共有）するサービスで、乗りたい時に借りて、行きたい場所で返すことができます。シェアサイクルのポートは、市内の主要な公共公益施設や大規模な商業施設に設置します。



<サイクルポート（東京都中央区）>

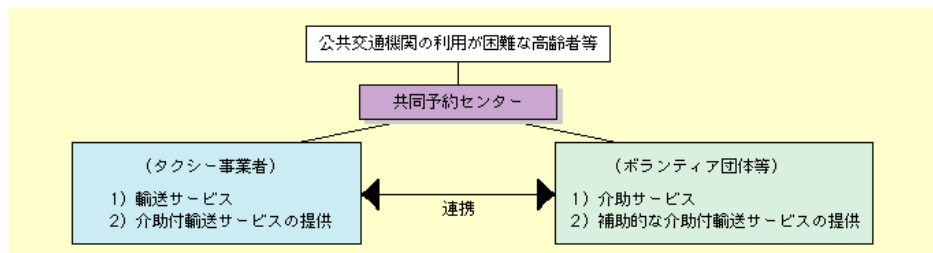
【出典：東京都中央区 HP】

移動制約者などの移送サービスの提供

施策 2-9 : 移送支援事業の拡充

《《《《《《《《《 事業イメージ 》》》》》》》》》

- ST (Special Transport) サービス提供者の支援検討
 介助を必要とする高齢者などの移動ニーズにきめ細かく対応するためには、ドア・ツー・ドアの輸送サービスの充実が不可欠です。
 このため、タクシー事業者とボランティア団体などが、それぞれの専門分野を活かしつつ、共同予約受付などを通じて連携することで、全体として効率的で利便性が高く、安全な輸送サービスを提供できるよう支援を検討します。



<スペシャル・トランスポート・サービス (STS) 概要図>

【出典: 国土交通白書<<https://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14/H14/html/E1032321.html>>】

- デマンド交通を利用した高齢者外出支援の促進
 75歳以上の高齢者に対して、外出支援と社会参加の拡大を図るため、現在、デマンド交通利用券を交付しておりますが、高齢者の移動ニーズに応じ、引き続き外出支援の拡充・促進について検討します。

<高齢者外出支援事業の内容>

対象：下野市おでかけ号に登録している方で、75歳以上の方(当該年度末日時点)
 内容：デマンド交通利用券を交付(当該年度10回分)
 ※年度ごとに申請が必要となります。

- 福祉用電動車両(シニアカーなど)の導入検討と利用環境整備の推進
 市民の高齢化に伴い自動車運転免許の返納が増加することが想定される中、一人ひとりが自力で移動するためには福祉用電動車両などの利用者が増加することも想定されるため、電動車いすやシニアカーなどの導入支援について検討を行うとともに、シニアカーなどの通行を考慮した通行環境整備の推進について検討します。



<シニアカー>

【出典: WHILL 株式会社 HP<<https://whill.inc/jp/model-c2>>】

移動制約者などの移送サービスの提供

施策 2-10:通学時の移動サービスの提供

《《《《《《《《 事業イメージ 》》》》》》》》

●学校再編等に伴う通学バスの導入検討

学校再編に伴い通学困難区域における児童の通学時の安全・安心を確保するため、現在導入または新たに計画されているスクールバスの運行事業を参考に、通学バスの導入について検討します。

また、通学時以外には一般の利用を可能とするなど、地域公共交通としての活用も検討します。

●北竜地域公共交通会議からのお知らせ● **ご注意ください!**

4月1日(火)より町内の公共交通が変わります!

■乗合タクシー

- ・北竜町全域で『乗合タクシー』を運行します。
- ・運賃は、**大人200円**です。
- ・ご利用は、裏面を参照ください。

■乗合タクシーとは…
バスと同じように乗合制で利用できるタクシーのことです。

乗合タクシーは主に「ご自宅」と「連絡施設」の間を運行します
※完全予約制

連絡施設

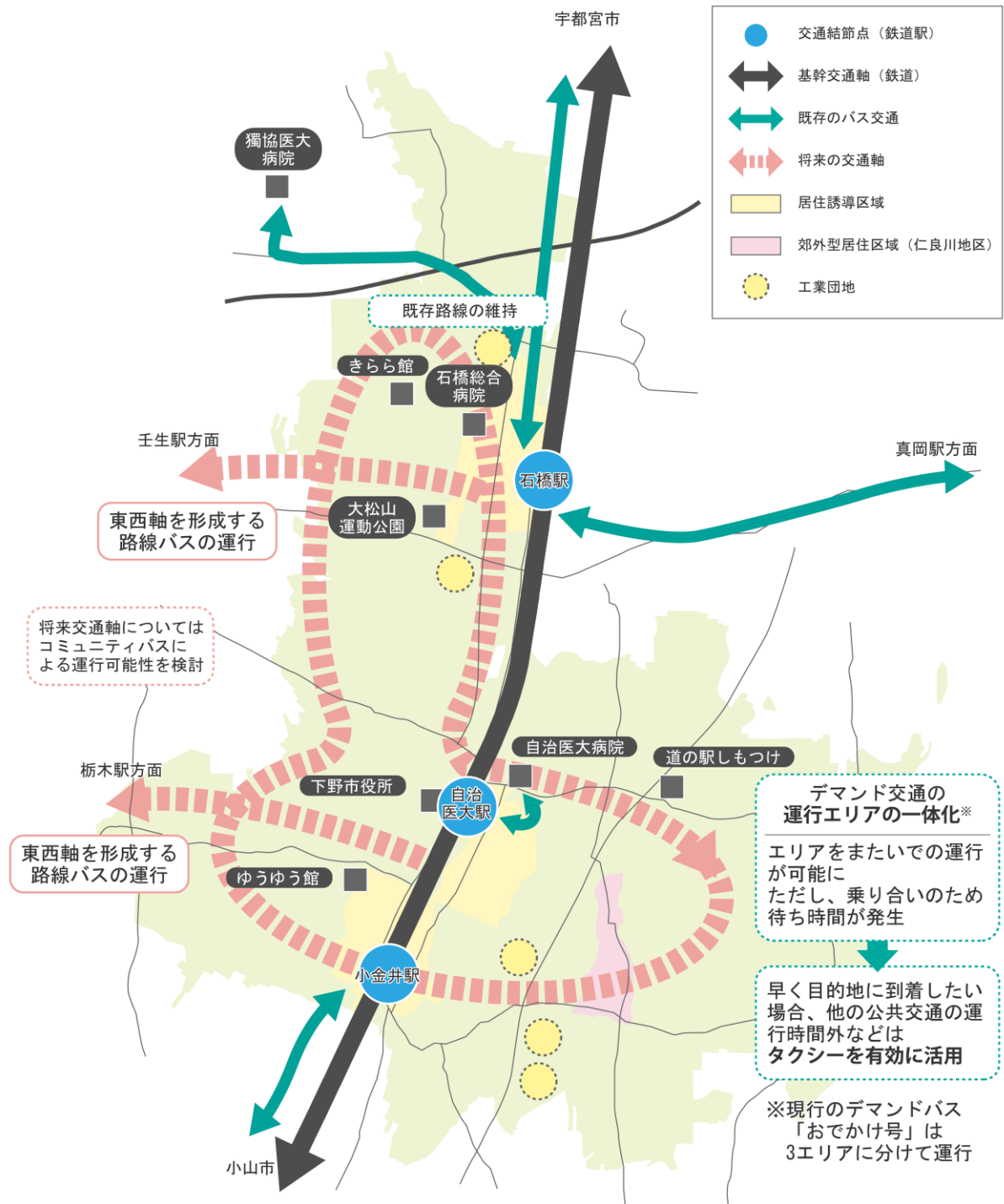
1 役場	6 老人憩いの家
2 公民館	7 サンフラワーパーク北竜温泉
3 町立診療所	8 Aコープ北竜店
4 福祉センター	9 JAきたそらち北竜支所
5 町立歯科診療所	10 セイコーマートへきすい店

■スクールバス

- ・**美葉牛線**、**竜西線**及び**碧水線**の3路線で一般の利用が可能となります。
- ・運賃は、**大人100円**です。
- ・運行時刻等は、別途配布の利用案内を参照ください。

<スクールバスの導入と活用>

【出典:北海道北竜町ポータル HP】



※公共施設やJR 3 駅を拠点として公共交通網を維持する

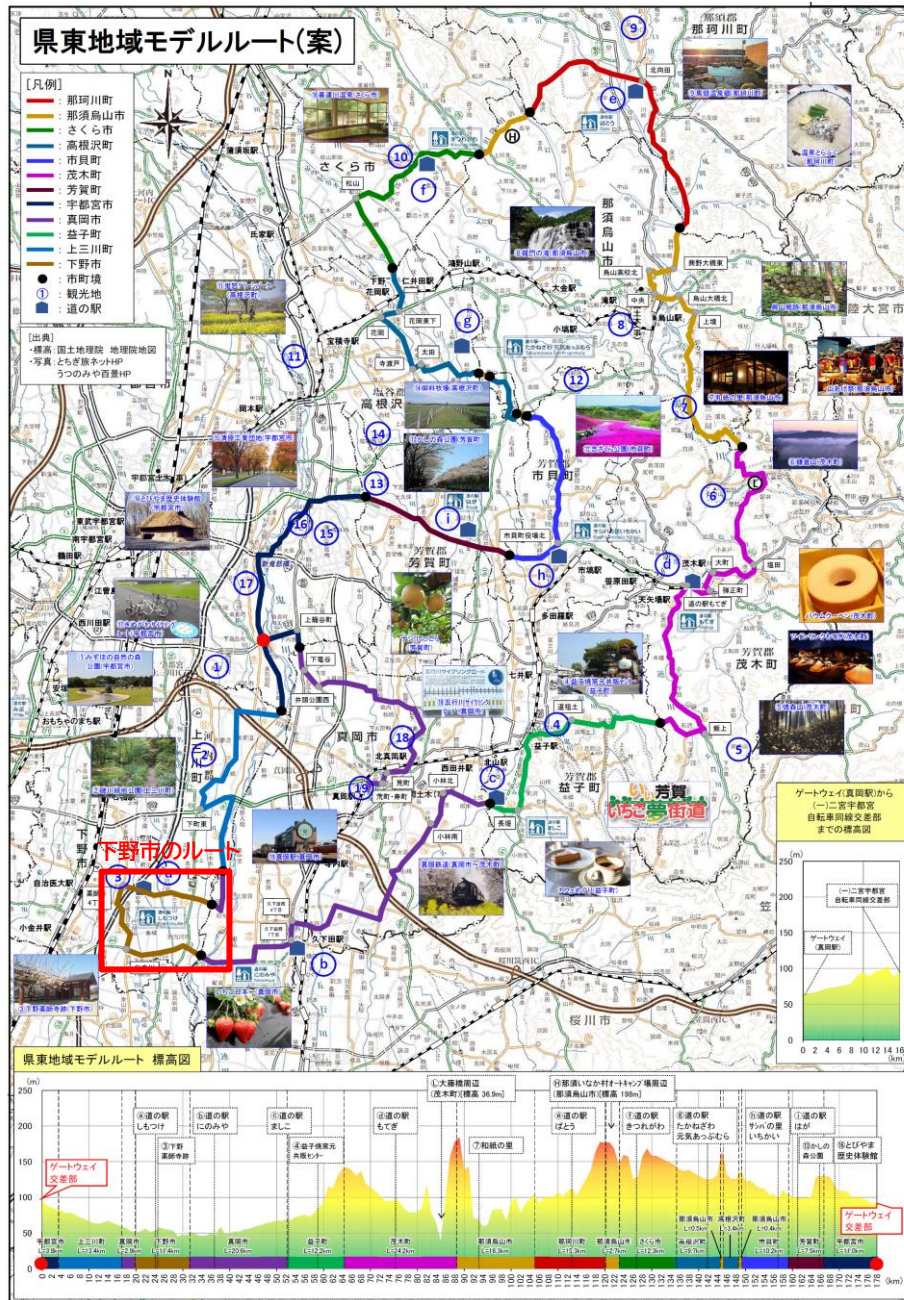
図 6-2 本市における将来の公共交通網イメージ

安全・快適な自転車通行空間の整備

●観光サイクルネットワークの形成（観光拠点周遊など）

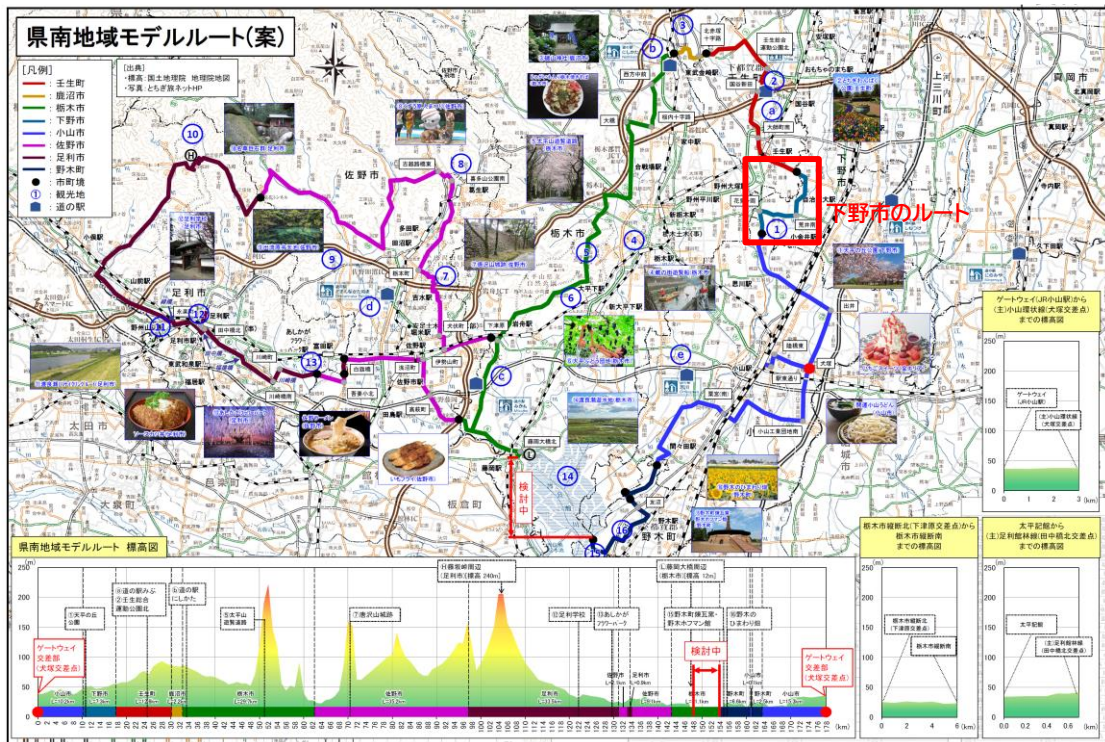
自転車に乗ることそのものを楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験型・交流型旅行を促進するため、歴史遺産などの観光交流拠点の周遊を図る観光サイクルネットワークの形成を検討します。

栃木県が推進するサイクルツーリズムでは、本市は県東地域と県南地域の両サイクルツーリズムのルートに入っているため、栃木県と連携の上、その推進に取り組みます。



<栃木県サイクリングルート（県東地域モデルルート（案））>

安全・快適な自転車通行空間の整備



< 栃木県サイクリングルート（県南地域モデルルート（案）） >

- 広域スポーツサイクルネットワークの形成（広域道路、河川沿いなど）
健康のためのスポーツサイクルや、県央地域の各市町の魅力を楽しむサイクリングなどのサイクルツーリズムを推進するため、広域的な幹線道路や河川沿いの道路を結ぶ広域スポーツサイクルネットワークの構築を推進します。



< やいた八方ヶ原ヒルクライムレース >

【出典：矢板市 HP】

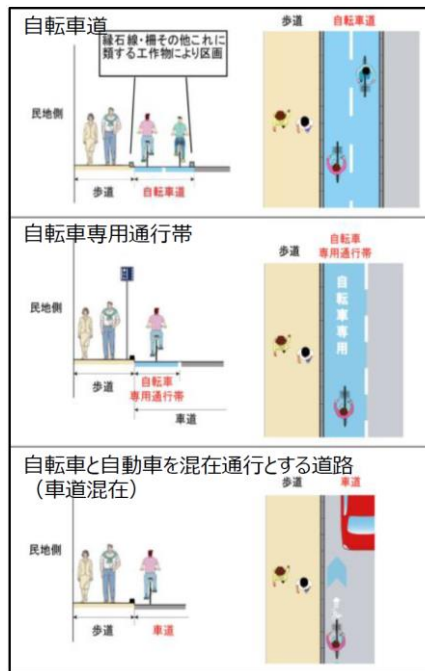
安全・快適な自転車通行空間の整備

施策 3-2 : 多様な自転車通行空間の創出

事業イメージ

●道路状況に応じた通行空間の整備

車道と自転車通行空間を縁石などで構造的に分離する自転車道、車道と自転車通行空間をカラー舗装などで視覚的に分離する自転車専用通行帯、車道の歩道側に矢羽根などを設置し車道と自転車通行空間が重なる車道混在タイプなど、自動車交通量や速度、道路幅員に応じた自転車通行空間の整備を検討します。



<自転車通行空間の整備イメージ>

【出典：栃木県版自転車利用環境創出ガイドライン】

●案内サインの設置

サイクルネットワークや自転車通行空間を走る時のルート案内の参考にしていただくために、ルート上への案内板や距離標の設置を検討します。



<案内サインの例>

【出典：埼玉県 HP】

適正な自転車駐車の推進

施策 3-3 : 自転車駐車スペースの適正な配置

事業イメージ

- 自転車駐車場、駐輪ポストの配置計画の検討
地域の駐輪ニーズをきめ細かく把握した上で、JR3 駅周辺を含めた地域全体の駐輪場整備計画を検討します。



<小規模分散型の駐輪施設の整備事例>

【出典:福岡県福岡市 HP】

施策 3-4 : 自転車放置の防止

事業イメージ

- 放置自転車防止対策の検討
放置自転車対策として路上への駐輪場の設置を促進するため、占用時の幅員など、占用許可基準の運用の在り方について検討します。



<路上駐輪施設の例（東京都豊島区）>

【出典:豊島区 HP】

自転車の利用促進

施策 3-5 :自転車利用環境の向上

<<<<<<<<<<<< 事業イメージ >>>>>>>>>

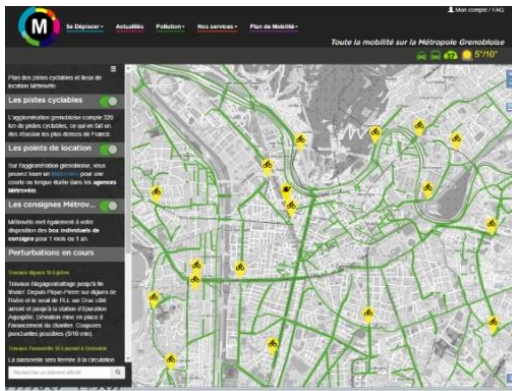
- レンタサイクルの導入（駅周辺、観光拠点など）
 鉄道駅の周辺や観光拠点などにおいてレンタサイクルポートの設置を推進するとともに、関係機関にサイクルポートの案内サイン設置を要請します。



<シェアサイクルの実証実験（那須塩原市）>

【出典：那須塩原市 HP】

- 自転車サイクリングマップの作製
 自転車通行空間の整備状況や駐輪場の位置などの情報をオープンデータ化して経路検索に活用できる仕組みや、情報通信技術を活用して自転車利用者などからの意見を自転車利用環境の向上に活用できる仕組みを構築するなど、WEB による自転車サイクリングマップの作製を検討します。



<自転車通行空間・駐輪場・レンタサイクルスポットを表示するWEB マップの例（フランス・グルノーブル）>

【出典：Métromobilité Grenoble】

- 自転車通勤の推進
 企業などにおいて、自転車通勤者や来訪者用の駐輪場の整備を促進するとともに、シェアサイクル事業者によるサイクルポートの設置を検討します。



<合同庁舎にシェアサイクルポートを設置した例（北海道札幌市）>

【出典：国土交通省 HP】

自転車の利用促進

● サイクル&ライドの推進

サイクル&ライドとは、まちなかへの自動車の流入を抑制してバス・電車の利用を促進するために自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステムです。目的地や家がバス停や駅から遠い人でもバス停や駅まで自転車で来てバス・電車を利用することができます。

駅や中心部、郊外部の主要なバス停を中心に、サイクル&ライドの駐輪場の整備を検討します。



<サイクル&ライドのイメージ>

【出典:宇都宮市 HP】

(4) 拠点地区交通施策

施策展開の方向性①

拠点地区交通施策

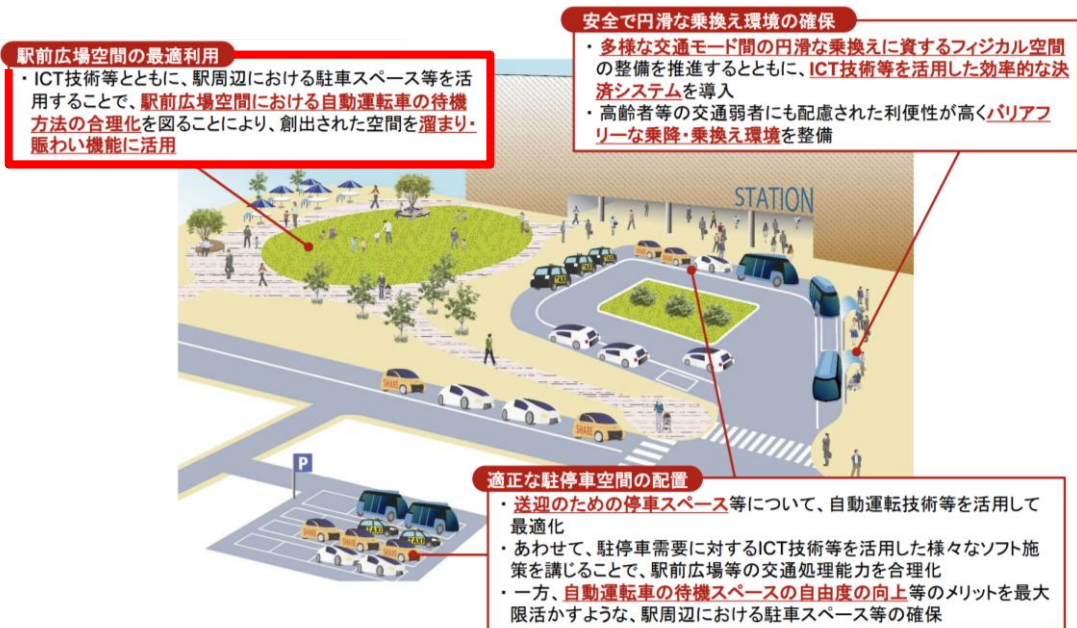
誰もが不便なく訪れられる交通結節点の改善

施策 4-1 : 乗り継ぎ施設の改善

《《《《《《《《《 事業イメージ 》》》》》》》》》》

● 駅前広場周辺での滞留空間整備の検討

JR 3 駅は市内でも貴重な交通結節拠点として位置づけます。3 駅で快適に乗り継ぎができるよう、駅前広場周辺では、まちづくりと連携した滞留空間の整備を検討するなど、乗り継ぎ施設の改善を図ります。

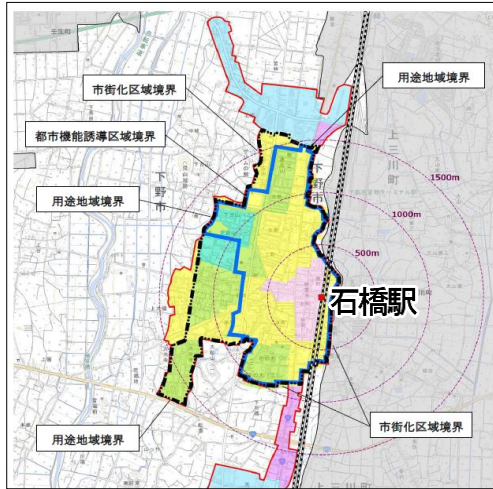


<駅前広場の望ましい姿>

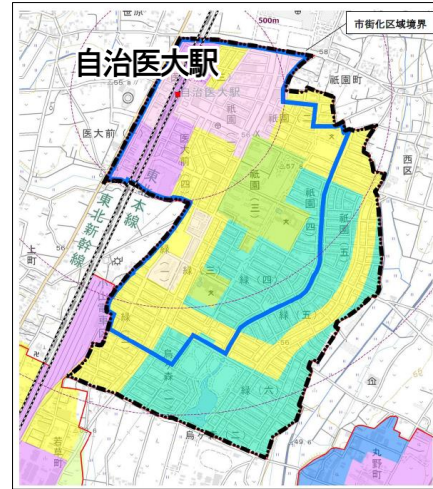
【出典:国土交通省「平成 30(2018)年度 第2回 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」資料より抜粋・加工】

<下野市の拠点地区>

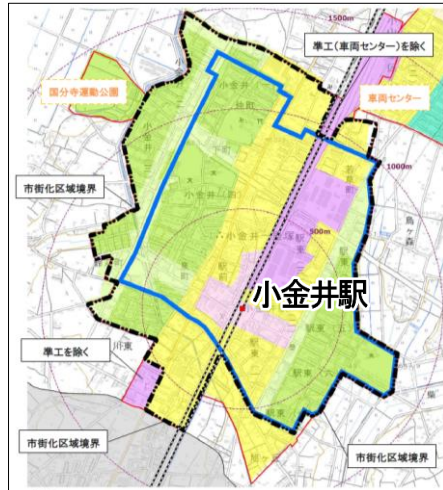
■ JR石橋駅周辺地区



■ JR自治医大駅周辺地区



■ JR小金井駅周辺地区



用途地域

- 第一種低層住居専用地域
- 第二種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

凡例

- 鉄道駅
- 鉄道路線
- 居住誘導区域 (案)
- 都市機能誘導区域
- 市街化区域

誰もが不便なく訪れられる交通結節点の改善

施策 4-2 : JR3 駅周辺のシームレス化[※]の推進

※シームレス化：空間的な不連続、時間的な不連続、料金の不連続などをできるだけ少なくし、スムーズな移動ができるようにすること

事業イメージ

●歩行空間のバリアフリー化：自治医大駅東口など

JR3 駅周辺市街地においては、鉄道利用をはじめとした多くの人が訪れるため、誰もが安心して訪れられるよう、下野市交通バリアフリー化計画の見直しを図りつつ、交通結節点へのアクセス路などの歩行空間のバリアフリー化を推進します。

整備前

整備後



歩道の段差の改善

視覚障害者誘導ブロック

- 歩道部が段差により車椅子の通行に支障を来している
- 雨天時に水たまりができる
- 視覚障害者誘導ブロックが未整備
- 歩道の段差を改善
- 視覚障害者誘導ブロックを設置

<歩行空間のバリアフリー化>

【出典：愛媛県 HP】

●福祉用電動車両（シニアカーなど）の導入検討と利用環境整備の推進（再掲）

市民の高齢化に伴い自動車運転免許の返納が増加することが想定される中、一人ひとりが自力で移動するためには福祉用電動車両などの利用者が増加することも想定されるため、電動車いすやシニアカーなどの導入支援について検討を行うとともに、シニアカーなどの通行を考慮した段差の解消や幅員の確保などの歩道環境整備の推進について検討します。



<シニアカー>

【出典：WHILL 株式会社 HP<<https://whill.inc/jp/model-c2>>】

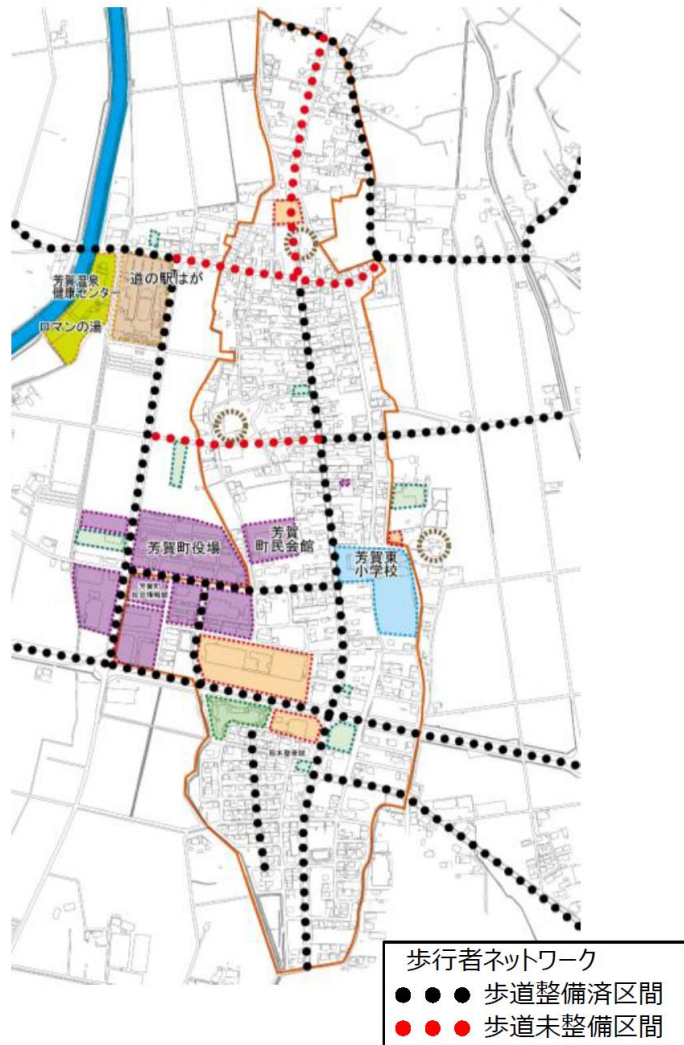
安全・快適な歩行環境、回遊性の確保

施策 4-3 : 歩行者ネットワークの構築

《《《《《《《《《 事業イメージ 》》》》》》》》》

● 駅周辺の歩行者ネットワークの検討

拠点地区の回遊性向上によるにぎわい創出を図るため、駅周辺における歩道の連続性の確保や植樹帯の整備による緑陰の確保など、歩行者空間のネットワークの構築に向けた検討を行います。



<歩行者ネットワークのイメージ>

【出典:「芳賀町都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略」】

安全・快適な歩行環境、回遊性の確保

施策 4-4 :安全・快適な歩道環境の確保

事業イメージ

- 駅周辺地区における居心地が良く歩きたくなる歩行空間の形成：石橋駅周辺、自治医大駅東口、小金井駅周辺 など
 駅周辺地区において安全・快適な歩道環境を確保するため、まちづくりと連携した居心地が良く歩きたくなる（ウォーカブルな）歩行空間の形成を推進します。



＜居心地が良く歩きたくなる歩行空間のイメージ（東京・丸の内仲通り）＞

【出典:国土交通省 HP】

- 路上喫煙防止の周知・徹底

市の顔であり多くの人が行き交う拠点地区の道路などの公共空間において路上喫煙の防止や喫煙マナー及び環境美化意識の向上を促進するため、「下野市路上喫煙の防止に関する条例」の周知・徹底を図ります。

条例では、JR3駅の駅前広場及び周辺道路を「路上喫煙禁止区域」に設定し、禁止区域では指定喫煙所以外での路上喫煙を禁止しています。

＜「下野市路上喫煙の防止に関する条例」の概要＞

安全・快適な歩行環境、回遊性の確保

●看板などの規制

拠点地区においては多くの人の往来があるため、良好な景観の形成、風致の維持、公衆に対する危害の防止などを目的として看板などの規制に取り組みます。
 なお、屋外広告物の規制については下野市景観計画に掲載しています。



<自治医大駅東口周辺>

【出典：第3回 下野市景観計画策定委員会資料】

●ベンチなどの設置検討：石橋駅周辺、自治医大駅周辺、小金井駅周辺 など

歩行者の快適性、利便性の向上や超高齢社会への対応のひとつとして「憩い」の場を提供するため、ベンチなどの設置を検討します。



<石橋駅西口周辺>



<ベンチプロジェクト（福岡市）>

【出典：平成 30(2018)年6月 12 日 福岡市定例会資料より(福岡市保健福祉局政策推進課)】

(5) 交通需要マネジメント施策

施策展開の方向性①

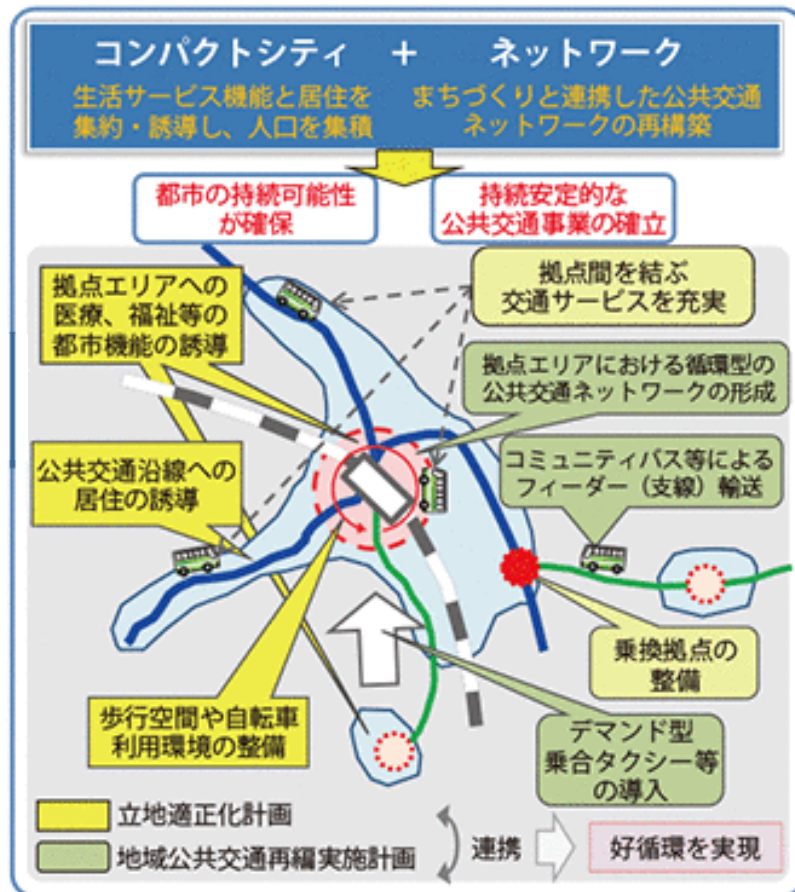
交通需要マネジメント施策

環境負荷の少ない都市空間の形成

施策 5-1 :コンパクトプラスネットワークの形成

〈〈〈〈〈〈〈〈 事業イメージ 〉〉〉〉〉〉〉〉

- JR3 駅周辺を拠点としたコンパクトプラスネットワークの形成（前述）
 市内の JR3 駅を拠点としたコンパクトプラスネットワークの形成を図るため、医療・福祉施設、商業施設などの都市機能を拠点地区に集積し、住民が過度に自家用車に頼ることなく、公共交通機関によりこれらの施設にアクセスできるようにするとともに、徒歩や自転車などによる移動の利便性や安全性を確保するため、歩道・自転車道の整備、バリアフリー化などを一体的に進めます。



＜コンパクトプラスネットワークのイメージ図＞

【出典:国土交通省 HP】

環境にやさしい交通体系の利用推進

施策 5-2 :公共交通などの利用促進

<<<<<<<<< 事業イメージ >>>>>>>>

- 公共交通の利用促進（前述：公共交通分野）
- 自転車の利用促進（前述：自転車交通分野）
- 低公害車の普及推進：庁用車の調達促進 など
 コンパクトプラスネットワークの形成とあわせ、脱温暖化社会の構築を目指します。政府が令和 32（2050）年までに二酸化炭素（CO₂）の排出を実質的にゼロにする「カーボンニュートラル」政策を打ち出していることもふまえ、本市の公用車や庁用車について、電気自動車（※）をはじめ、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車などの低公害車への切り替えを推進します。また、市内での低公害車普及について啓発をしていきます。



<本市で導入した電気自動車>

※電気自動車：電気自動車（EV、Electric Vehicle）とは、バッテリーに蓄えた電気をモーターに供給し、走行のための駆動力を得る自動車のことです。

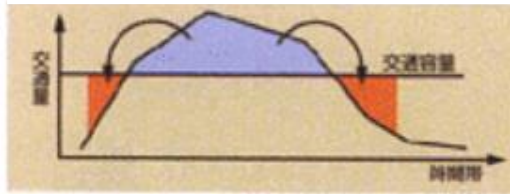
環境を意識した生活様式への移行

施策 5-3 :交通行動変容の啓発

《《《《《《《《《 事業イメージ 》》》》》》》》》

- 不要不急での自動車利用の抑制
短距離移動での自動車利用やドライブ旅行などでの自動車利用など、不要不急での自動車利用の抑制を図るため、自発的な交通行動の変容を促すモビリティ・マネジメントを導入し、過度な自動車利用からの脱却と公共交通などの環境負荷の少ない交通への転換を促進します。
- 交通混雑時間を避けた自動車利用（時差出勤など）
道路の混雑する時間を避けた時差出勤やフレックスタイム制の導入などにより、時間帯や地域における自動車交通量の平準化を促進します。

時差出勤やフレックスタイム等により、ピーク時に集中する自動車交通量を平準化



<移動時間帯及び移動経路の変更>

【出典:国土交通省東北地方整備局 HP】

- 効率的な自動車利用の推進
通勤時などのマイカーやシャトルバスによる相乗り運転や荷捌きにおける共同集配システムの導入など、効率的な自動車利用を促進し、自動車交通量の削減を図ります。

マイカーやシャトルバスによる相乗りや共同集配等により、自動車交通量を削減



<自動車の効率的利用>

【出典:国土交通省東北地方整備局 HP】

- エコドライブの推進
現在自動車産業では様々な技術革新により、より環境負荷の低い次世代自動車の開発・販売に取り組んでいます。このような動きを鑑みつつ、当面はガソリン自動車の燃料消費やCO₂の排出量を減らすことによる地球温暖化防止を図るため、ガソリン効率の良い運転である加速・減速の少ない運転に心がけるエコドライブを推進します。

環境を意識した生活様式への移行

施策 5-4 :通信手段の活用などの支援

《《《《《《《《《 事業イメージ 》》》》》》》》》

●テレワーク、在宅勤務の推進

通勤や業務、対面による会議などの移動によって排出される CO₂ の排出量を削減するため、ICT などの情報通信技術の活用を図ることにより、移動の発生源である働き方において在宅勤務、リモート会議などを推進します。

交通負荷の少ない土地利用や勤務形態(テレワーク)等により、自動車交通量を削減



<移動発生源の調整>

【出典:国土交通省東北地方整備局 HP】

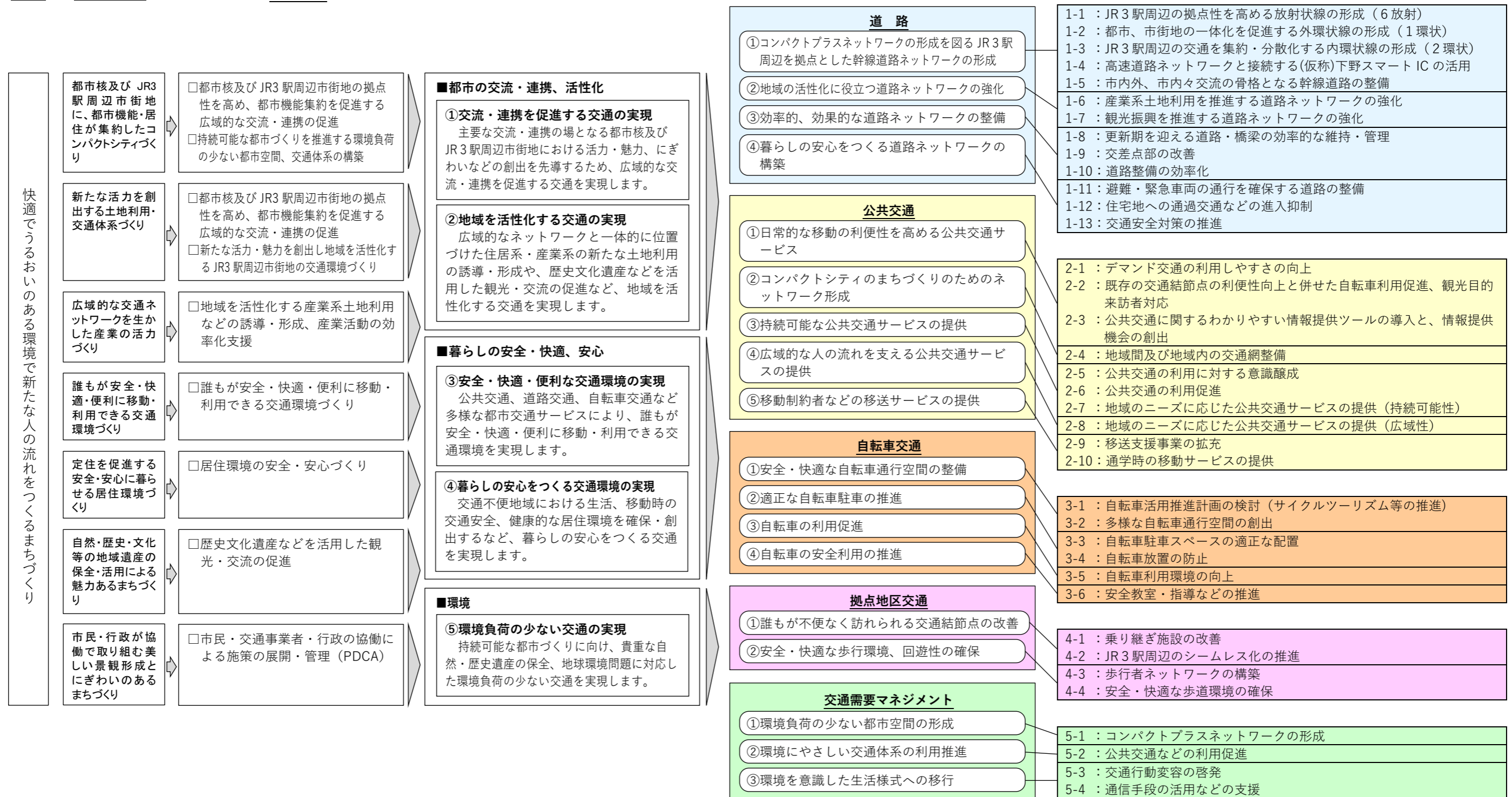


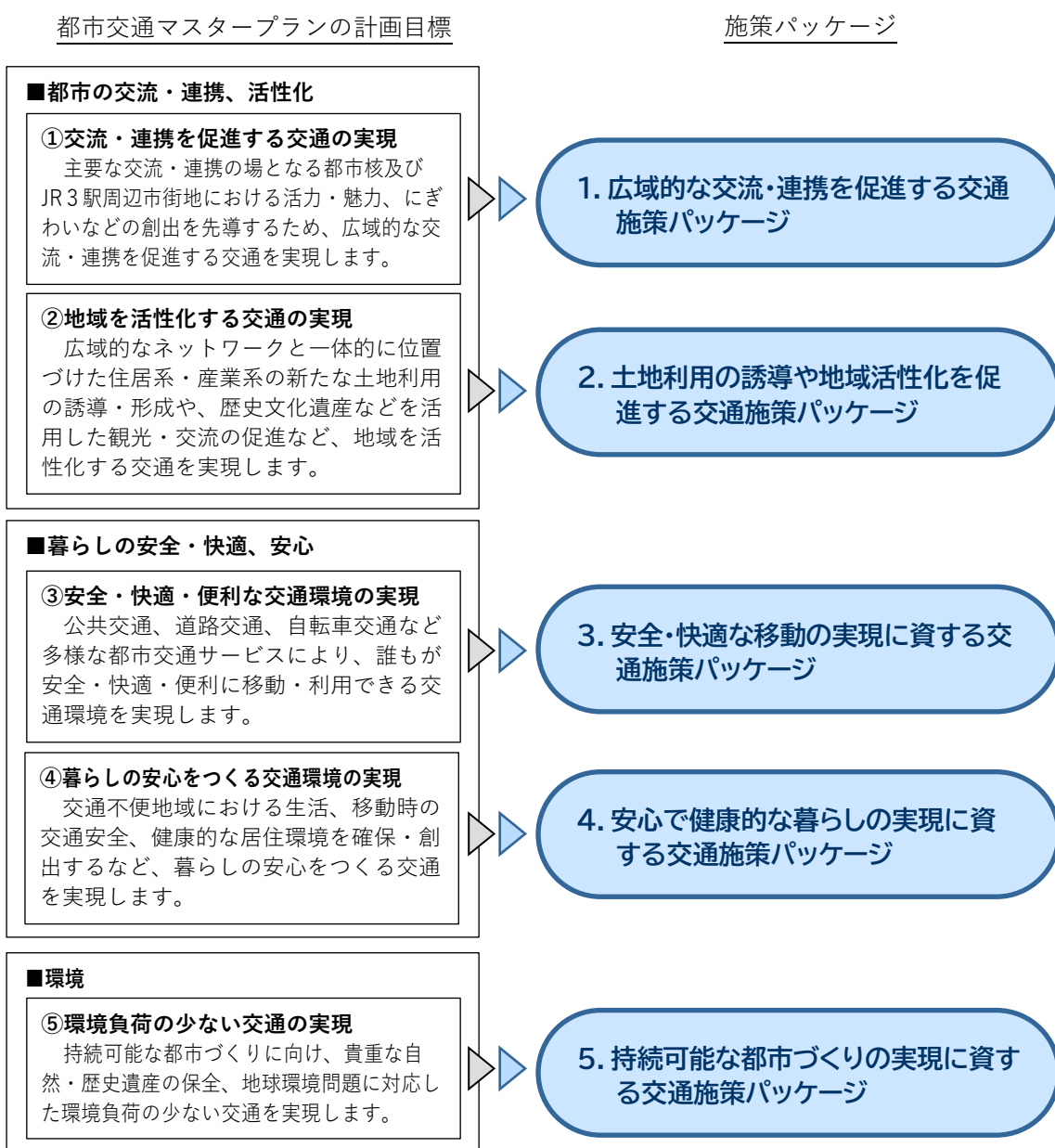
図 6-3 都市交通マスタープランの施策体系図

第7章 実現化方策

7-1 施策パッケージの展開

前章では道路や公共交通など分野ごとの施策展開の方向性を踏まえ、都市交通施策を網羅的に位置づけました。

本章では5つの計画目標を確実に達成するために、各計画目標に関連する複数の都市交通施策を分野横断的にパッケージ化します。



1

広域的な交流・連携を促進する交通施策パッケージ

JR3 駅周辺と広域・市内各地との交流・連携を促進する交通を実現するためには、広域連携軸や地域幹線軸の機能強化などを図ることが必要です。このためには、軸の機能を担う道路ネットワーク及び公共交通ネットワークの強化が求められます。

また、主要な交流・連携の場となる都市核及び JR3 駅周辺市街地における活力・魅力、にぎわいなどの創出が必要です。このためには、駅前エリアの歩行環境の改善などが求められます。

施策パッケージ1			
道路施策	1-1 : JR3 駅周辺の拠点性を高める放射状線の形成(6放射)	P69	
	1-2 : 都市、市街地の一体化を促進する外環状線の形成(1環状)	P69	
	1-3 : JR3 駅周辺の交通を集約・分散化する内環状線の形成(2環状)	P69	
	1-4 : 高速道路ネットワークと接続する(仮称)下野スマート IC の活用	P70	
	1-5 : 市内外、市内々交流の骨格となる幹線道路の整備	P70	
	1-8 : 更新期を迎える道路・橋梁の効率的な維持・管理	P72	
	1-9 : 交差点部の改善	P72	
	1-10 : 道路整備の効率化	P72	
	公共交通施策	2-4 : 地域間及び地域内の交通網整備	P78
		2-7 : 地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(持続可能性)	P81
2-8 : 地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(広域性)		P83	
拠点地区交通 施策	4-1 : 乗り継ぎ施設の改善	P97	
	4-2 : JR3 駅周辺のシームレス化の推進	P99	
	4-3 : 歩行者ネットワークの構築	P100	
	4-4 : 安全・快適な歩道環境の確保	P101	

2

土地利用の誘導や地域活性化を促進する交通施策パッケージ

JR3 駅周辺市街地における活力・魅力、にぎわいなどの創出に加え、産業系土地利用の誘導・形成、歴史文化遺産などを活用した観光・交流の促進により、地域を活性化する交通を実現するためには、これら関連地区へのアクセス利便性の向上を図ることが重要です。このためには、地区へのアクセス機能、地区相互間の連絡機能を有する道路ネットワーク及び公共交通ネットワークの強化が求められます。

なお、JR3 駅周辺市街地では、駅前エリアの歩行環境の改善などが求められます。

施策パッケージ2		
道路施策	1-6 : 産業系土地利用を推進する道路ネットワークの強化	P72
	1-7 : 観光振興を推進する道路ネットワークの強化	P72
公共交通施策	2-2 : 既存の交通結節点の利便性向上と併せた自転車利用促進、観光目的来訪者対応	P75
	2-3 : 公共交通に関するわかりやすい情報提供ツールの導入と、情報提供機会の創出	P77
	2-7 : 地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(持続可能性)	P81
	2-8 : 地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(広域性)	P83
拠点地区交通 施策	4-1 : 乗り継ぎ施設の改善	P97
	4-2 : JR3 駅周辺のシームレス化の推進	P99
	4-3 : 歩行者ネットワークの構築	P100
	4-4 : 安全・快適な歩道環境の確保	P101

3

安全・快適な移動の実現に資する交通施策パッケージ

誰もが安全・快適・便利に移動・利用できる交通環境を実現するためには、高齢者や障がい者、自動車を運転できない人などの移動に対応した安全・便利な公共交通体系の構築が求められます。また、自転車ネットワークの形成、交通手段間の連携改善など、多様な交通サービスを安全・便利に利用できる交通環境づくりが求められます。

施策パッケージ3		
公共交通施策	2-1 : デマンド交通の利用しやすさの向上	P74
	2-2 : 既存の交通結節点の利便性向上と併せた自転車利用促進、観光目的来訪者対応	P75
	2-3 : 公共交通に関するわかりやすい情報提供ツールの導入と、情報提供機会の創出	P77
自転車交通 施策	3-1 : 自転車活用推進計画の検討(サイクルツーリズム等の推進)	P88
	3-2 : 多様な自転車通行空間の創出	P91
	3-3 : 自転車駐車スペースの適正な配置	P92
	3-4 : 自転車放置の防止	P92
	3-5 : 自転車利用環境の向上	P93
	3-6 : 安全教室・指導などの推進	P95
拠点地区交通 施策	4-3 : 歩行者ネットワークの構築	P100
	4-4 : 安全・快適な歩道環境の確保	P101

4

安心して健康的な暮らしの実現に資する施策パッケージ

暮らしの安心をつくる交通を実現するためには、交通不便地域の解消、通学時の子どもの安全性確保、生活空間からの通過交通の排除など、暮らしを守る交通体系の構築が求められます。また、高齢者や障がい者、自動車を運転できない人などの暮らしを守る安全・便利な公共交通体系の構築も求められます。

施策パッケージ4		
道路施策	1-11:避難・緊急車両の通行を確保する道路の整備	P73
	1-12:住宅地への通過交通などの進入抑制	P73
	1-13:交通安全対策の推進	P73
公共交通施策	2-1 :デマンド交通の利用しやすさの向上	P74
	2-5 :公共交通の利用に対する意識醸成	P79
	2-6 :公共交通の利用促進	P80
	2-7 :地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(持続可能性)	P81
	2-8 :地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(広域性)	P83
	2-9 :移送支援事業の拡充	P85
	2-10:通学時の移動サービスの提供	P86

5 持続可能な都市づくりの実現に資する交通施策パッケージ

貴重な自然・歴史遺産の保全、地球環境問題に対応した環境負荷の少ない交通を実現するためには、これまでの過度に自動車を利用する交通行動の意識や利用の仕方を見直すことが求められます。また、これからは自動車に頼らずに暮らせる生活様式を目指し、環境にやさしい都市構造・土地利用、交通体系へと移行していくことも重要です。

施策パッケージ5		
交通需要マネ ジメント施策	5-1 :コンパクトプラスネットワークの形成	P103
	5-2 :公共交通などの利用促進	P104
	5-3 :交通行動変容の啓発	P105
	5-4 :通信手段の活用などの支援	P106

7-2 事業プログラム(短中期的施策)

下野市都市交通マスタープランでは、基本方針や計画目標の着実な実現に向け、今後の都市交通施策における優先順位を明確にするための実施主体（行政、交通事業者、市民）と短中期の事業スケジュール（5年～10年）について以下のように設定します。

また、各施策パッケージが掲げる計画目標の実現のための骨格的な施策であり、かつ短期的に取り組むべき施策を重点施策として位置づけます。

表 7-1 施策パッケージ1の事業プログラム

	都市交通施策 (:重点施策)	実施主体			取組時期		
		行政	交通事業者	市民	前期 概ね5年以内に着手	後期 概ね10年以内に着手	
広域的な交流・連携を促進する交通施策パッケージ	道路施策	1-1:JR3駅周辺の拠点性を高める放射状線の形成（6放射）	○			実施	
		1-2:都市、市街地の一体化を促進する外環状線の形成（1環状）	○			実施	
		1-3:JR3駅周辺の交通を集約・分散化する内環状線の形成（2環状）	○			実施	
		1-4:高速道路ネットワークと接続する(仮称)下野スマートICの活用	○			実施	
		1-5:市内外、市内々交流の骨格となる幹線道路の整備	○			検討	実施
		1-8:更新期を迎える道路・橋梁の効率的な維持・管理	○			実施	
		1-9:交差点部の改善	○			検討	実施
		1-10:道路整備の効率化	○			実施	
	公共交通施策	2-4:地域間及び地域内の交通網整備	○			実施	
		2-7:地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供（持続可能性）	○	○		実施	実施
2-8:地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供（広域性）		○	○		実施		
拠点地区交通施策	4-1:乗り継ぎ施設の改善	○	○		実施		
	4-2:JR3駅周辺のシームレス化の推進	○			実施		
	4-3:歩行者ネットワークの構築	○			検討	実施	
	4-4:安全・快適な歩道環境の確保	○			検討	実施	

※公共交通施策については地域公共交通計画の計画期間（令和3年度～令和7年度）と連携しています。

表 7-2 施策パッケージ2の事業プログラム

	都市交通施策 (:重点施策)	実施主体			取組時期		
		行政	交通事業者	市民	前期 概ね5年以内に着手	後期 概ね10年以内に着手	
土地利用の誘導や地域活性化を促進する 交通施策パッケージ	道路施策	1-6:産業系土地利用を推進する道路ネットワークの強化	○			検討	実施
		1-7:観光振興を推進する道路ネットワークの強化	○			検討	実施
	公共交通施策	2-2:既存の交通結節点の利便性向上と併せた自転車利用促進、観光目的来訪者対応	○	○		実施	実施
		2-3:公共交通に関するわかりやすい情報提供ツールの導入と、情報提供機会の創出	○	○		実施	
		2-7:地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(持続可能性)	○	○		実施	
		2-8:地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(広域性)	○	○		実施	
	拠点地区交通施策	4-1:乗り継ぎ施設の改善	○	○		実施	
		4-2:JR3駅周辺のシームレス化の推進	○			実施	
		4-3:歩行者ネットワークの構築	○			検討	実施
		4-4:安全・快適な歩道環境の確保	○			検討	実施

※公共交通施策については地域公共交通計画の計画期間(令和3年度~令和7年度)と連携しています。

表 7-3 施策パッケージ3の事業プログラム

	都市交通施策 (:重点施策)	実施主体			取組時期		
		行政	交通事業者	市民	前期 概ね5年以内に着手	後期 概ね10年以内に着手	
安全・快適な移動の実現に資する交通施策パッケージ	公共交通施策	2-1 : デマンド交通の利用しやすさの向上	○	○		実施	
		2-2: 既存の交通結節点の利便性向上と併せた自転車利用促進、観光目的来訪者対応	○	○		実施	実施
		2-3 : 公共交通に関するわかりやすい情報提供ツールの導入と、情報提供機会の創出	○	○		実施	
	自転車交通施策	3-1 : 自転車活用推進計画の検討（サイクルツーリズム等の推進）	○			検討	実施
		3-2: 多様な自転車通行空間の創出	○			検討	実施
		3-3 : 自転車駐車スペースの適正な配置	○			検討	実施
		3-4: 自転車放置の防止	○			検討	実施
		3-5: 自転車利用環境の向上	○			検討	実施
		3-6 : 安全教室・指導などの推進	○	○			実施
	拠点地区交通施策	4-3: 歩行者ネットワークの構築	○			検討	実施
4-4 : 安全・快適な歩道環境の確保		○			検討	実施	

※公共交通施策については地域公共交通計画の計画期間（令和3年度～令和7年度）と連携しています。

表 7-4 施策パッケージ4の事業プログラム

	都市交通施策 (<input type="checkbox"/> :重点施策)	実施主体			取組時期	
		行政	交通事業者	市民	前期 概ね5年以内に着手	後期 概ね10年以内に着手
安心して健康的な暮らしの実現に資する交通施策パッケージ	道路施策	1-11:避難・緊急車両の通行を確保する道路の整備	○			検討 → 実施
		1-12:住宅地への通過交通などの進入抑制	○			検討 → 実施
		1-13:交通安全対策の推進	○	○		検討 → 実施
	公共交通施策	2-1:デマンド交通の利用しやすさの向上	○	○		実施 →
		2-5:公共交通の利用に対する意識醸成	○	○	○	実施 →
		2-6:公共交通の利用促進	○	○	○	実施 →
		2-7:地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(持続可能性)	○	○		実施 → 実施
		2-8:地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供(広域性)	○	○		実施 →
		2-9:移送支援事業の拡充	○		○	実施 →
		2-10:通学時の移動サービスの提供	○	○	○	実施 →

※公共交通施策については地域公共交通計画の計画期間(令和3年度~令和7年度)と連携しています。

表 7-5 施策パッケージ5の事業プログラム

	都市交通施策 (<input type="checkbox"/> :重点施策)	実施主体			取組時期	
		行政	交通事業者	市民	前期 概ね5年以内に着手	後期 概ね10年以内に着手
持続可能な都市づくりの実現に資する交通施策パッケージ	交通需要マネジメント施策	5-1:コンパクトプラスネットワークの形成	○			実施 →
		5-2:公共交通などの利用促進	○	○	○	実施 →
		5-3:交通行動変容の啓発	○		○	実施 →
		5-4:通信手段の活用などの支援	○		○	実施 →

7-3 PDCA サイクルの実践による評価・改善

本計画の実施により、本市が抱える現状の交通課題に対応し、まちづくりの基本理念や交通の計画目標を達成するため、計画 (Plan)、実施 (Do)、評価 (Check)、反映・改善 (Act) の PDCA サイクルの実践による取組の評価・改善が必要です。

また、交通に関わる計画を実施していく上では、交通基盤の整備とそれを利用する利用者の行動変容が必要ですが、特に交通基盤の整備については時間を要する場合があります。しかしその間に社会経済情勢の変化や利用ニーズの多様化、技術革新も予想されることから、取組については途中段階における評価や見直しが不可欠と考えます。そのため、各種施策の事前評価や実施した事業の整備効果を的確に把握・評価することで、計画の継続的な改善を図ります。

なお、計画の推進については先駆的な事業の推進を通して、効率的・効果的な施策展開を図り、下野市の他の各分野における中・長期計画との連携を図りつつ、円滑な事業推進を行っていきます。

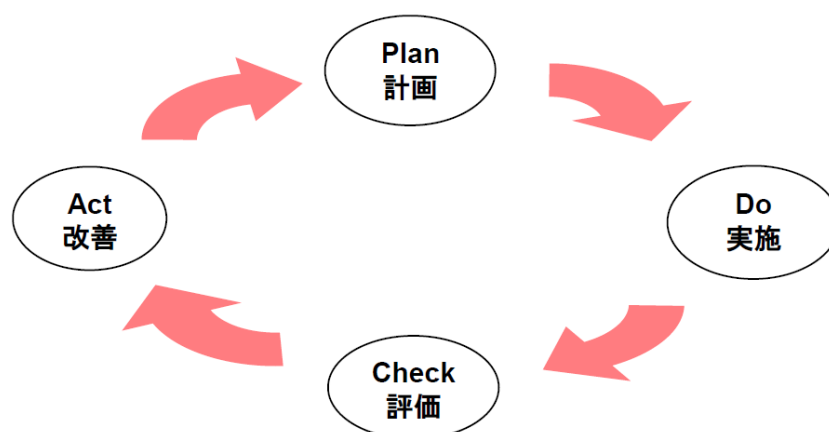
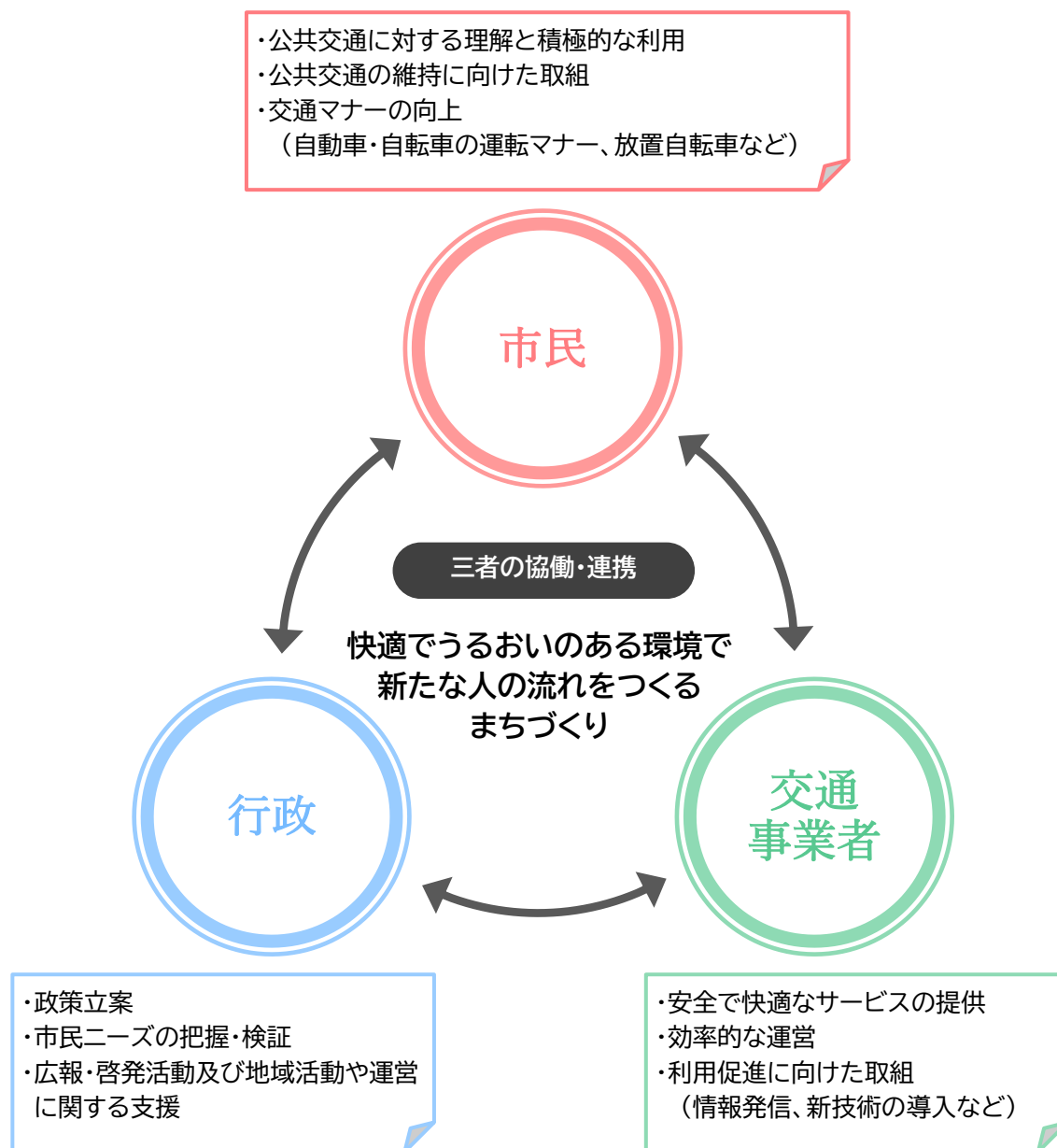


図 7-1 PDCA サイクル

7-4 推進体制

下野市における質の高い交通の実現には、行政や市内を運行・運営する交通事業者のみならず、市民の一人ひとりが自ら当事者であるとの認識を持ち、交通に関する生活様式、クルマや社会、環境との関わり方を見つめ直しながら積極的に参加・連携していくことが必要であると考えます。

そこで、行政、市民、交通事業者が「下野市の交通の基本方針と目標」を共有し、実現に向けて協働により取り組んでいくための推進体制を構築します。



※本市における自治の基本理念を明らかにしている下野市自治基本条例では、「市民」を市内に住む人、働く人、学ぶ人及び事業者と定義しています。

なお、本計画では交通事業者の役割が大きいことから、市民とは別に交通事業者を位置づけています。

図 7-2 市民・交通事業者・行政による協働・連携の仕組み