

下野市都市交通マスタープラン検討委員会

第3回 資料

令和3年3月25日

都市計画課

【目 次】

1.都市交通マスタープランの目標

1-1 都市交通マスタープランの目標

1-2 都市交通施策の展開目標

2.都市交通施策体系（案）

2-1 取組が必要な都市交通施策の抽出

2-2 都市交通施策体系

2-2-1 道路施策

2-2-2 公共交通施策

2-2-3 自転車交通施策

2-2-4 拠点地区交通施策

2-2-5 交通需要マネジメント施策

1.都市交通マスタープランの目標

1-1 都市交通マスタープランの目標

1-2 都市交通施策の展開目標

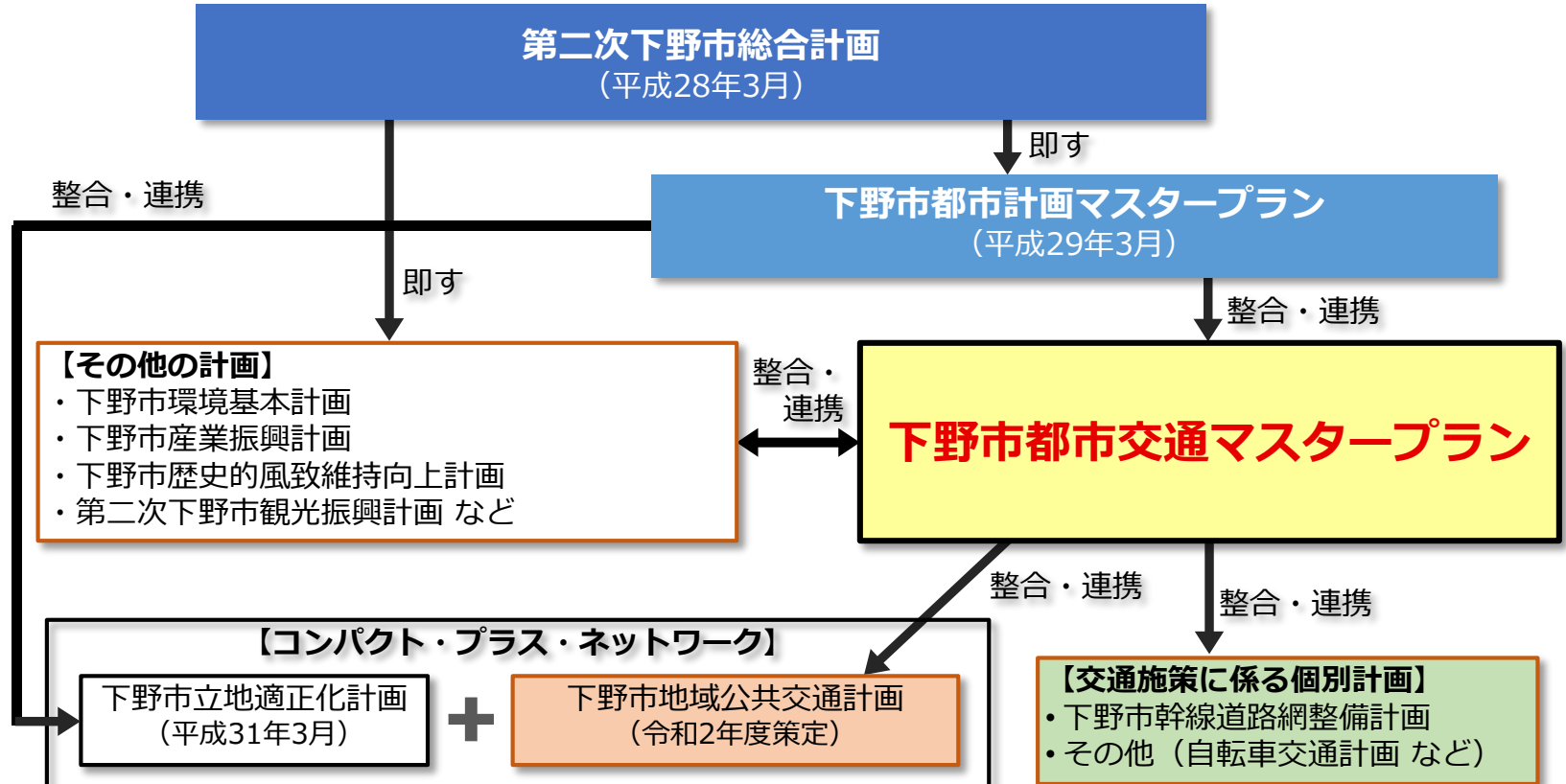
1.都市交通マスタープランの目標

1-1 都市交通マスタープランの目標

(1) 都市交通マスタープランの位置づけ ※ 第1回委員会資料より（再掲）

- ・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、これら計画で定められた**将来都市像の実現やまちづくり構想、分野別方針等の実現を図る**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。

■都市交通マスタープランの位置づけ



1.都市交通マスタープランの目標

1-1 都市交通マスタープランの目標

(2) 都市交通マスタープランの目標

- ・都市交通マスタープランはその他の計画と連携し、上位計画である「第二次下野市総合計画」で定められた下野市の将来像『**ともに築き 未来へつなぐ 幸せ実感都市**』の実現を図るものとする。

【下野市の将来像】

『**ともに築き 未来へつなぐ 幸せ実感都市**』

下野市の理想的な姿を実現するために、市民一人ひとりが活力を持ち、安心して生活できる地域社会を形成し、誰もが幸せを実感できるまちを次世代に引き継いでいく下野市を目指す。

■施策展開の基本目標

保健福祉

目標1 大切な命を育み、健康で笑顔あふれるまちづくり

教育文化

目標2 文化を育み、心豊かな人を育て未来につなぐまちづくり

生活環境

目標3 豊かな自然と人に優しい環境が共生した安全・安心なまちづくり

産業観光

目標4 地域資源を活かし、産業・地域が躍進するまちづくり

都市基盤

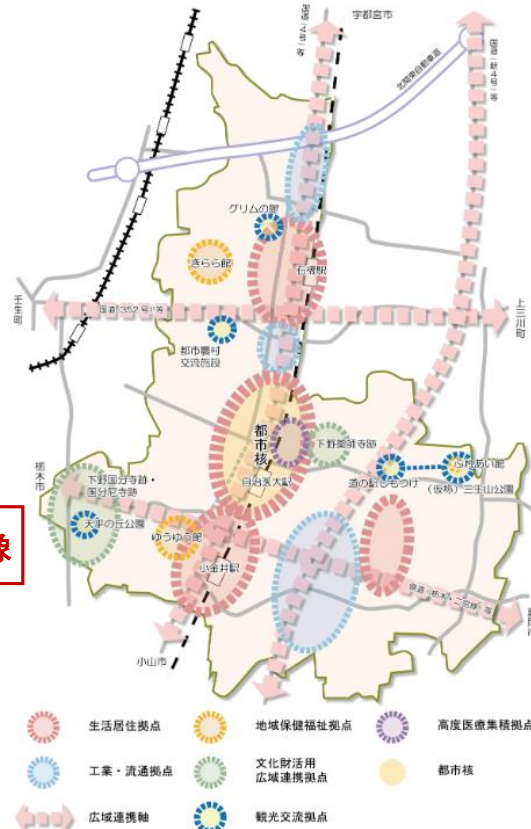
目標5 快適でうるおいのある環境で新たな人の流れをつくるまちづくり

市民協働

目標6 市民が主役の市民と行政が協働するまちづくり

都市交通マスタープランの目標

■土地利用の方針：主要拠点と広域連携軸の設定



注)「第二次下野市総合計画」平成28年3月より

1.都市交通マスタープランの目標

1-2 都市交通施策の展開目標

(1) 都市交通マスタープラン施策の視点

- ・「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」では、下野市の将来像（前述）を実現に資するため、将来都市像として『**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**』を定めている。
- ・この将来都市像実現のため、まちづくりの基本理念を設定し実行するとしている。都市交通マスタープラン施策も、この**まちづくりの基本理念の実行に資することに視点を置いて施策を展開するものとする。**

【将来像】

『**ともに築き 未来へつなぐ 幸せ実感都市**』

【将来都市像】

『**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**』

■まちづくりの基本理念 ← 都市交通マスタープラン施策の視点

- ①都市核及びJR3駅周辺市街地に、都市機能・居住が集約した**コンパクトシティづくり**
- ②**新たな活力を創出**する土地利用・交通体系づくり
- 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**
- 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
- ⑤定住を促進する**安全・安心に暮らせる**居住環境づくり
- 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
- 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

■都市構造図



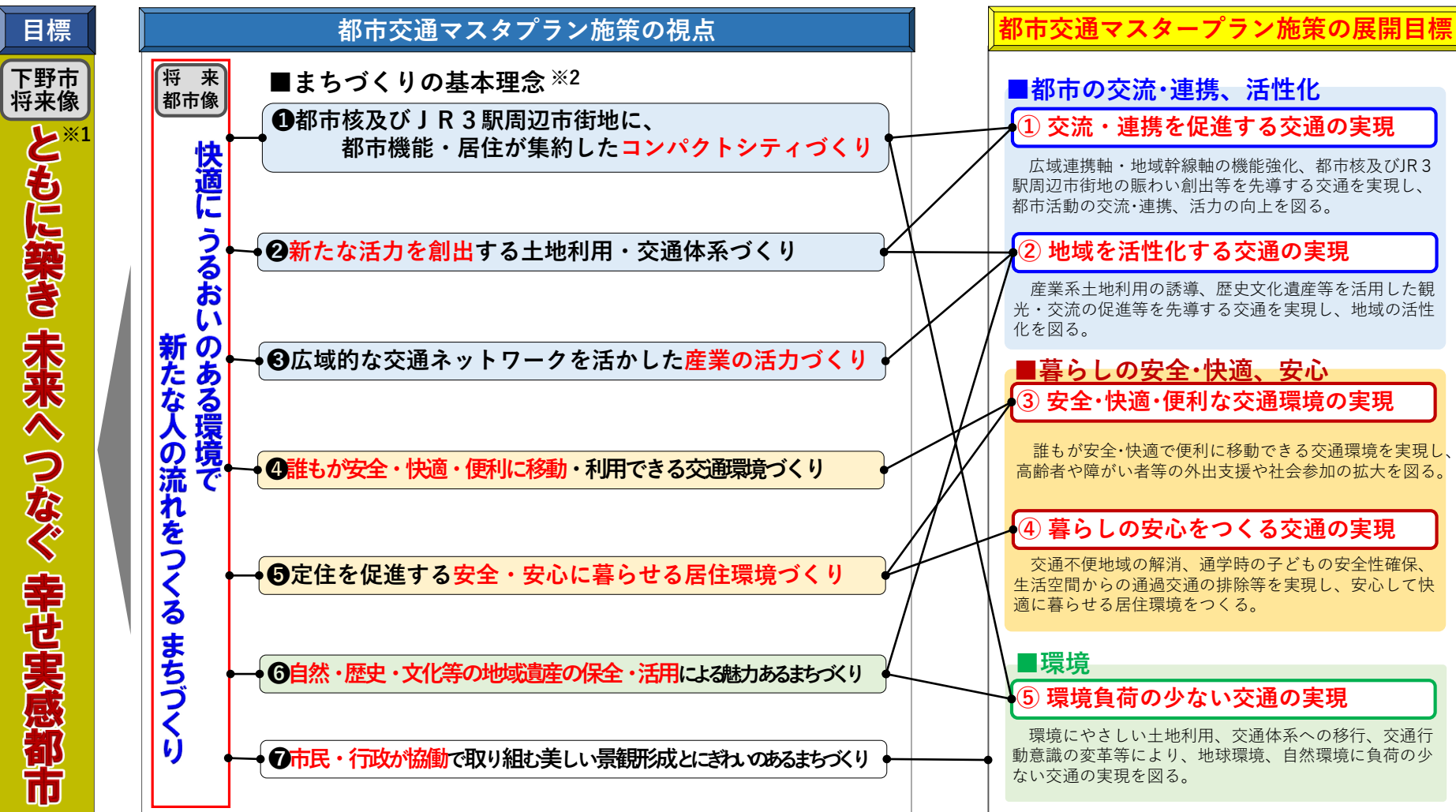
注)「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」平成29年3月より

1.都市交通マスタープランの目標

1-2 都市交通施策の展開目標

(2) 都市交通マスタープラン施策の展開目標

- ・都市交通マスタープラン施策の展開では、まちづくりの基本理念を踏まえ、5つの展開目標を設定した。その展開目標の実現に向け、今後取り組むべき都市交通施策を検討した。



※1：「第二次下野市総合計画」平成28年3月より

※2：「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」平成29年3月より

2.都市交通施策体系（案）

2-1 取組が必要な都市交通施策の抽出

2-2 都市交通施策体系

2-2-1 道路施策

2-2-2 公共交通施策

2-2-3 自転車交通施策

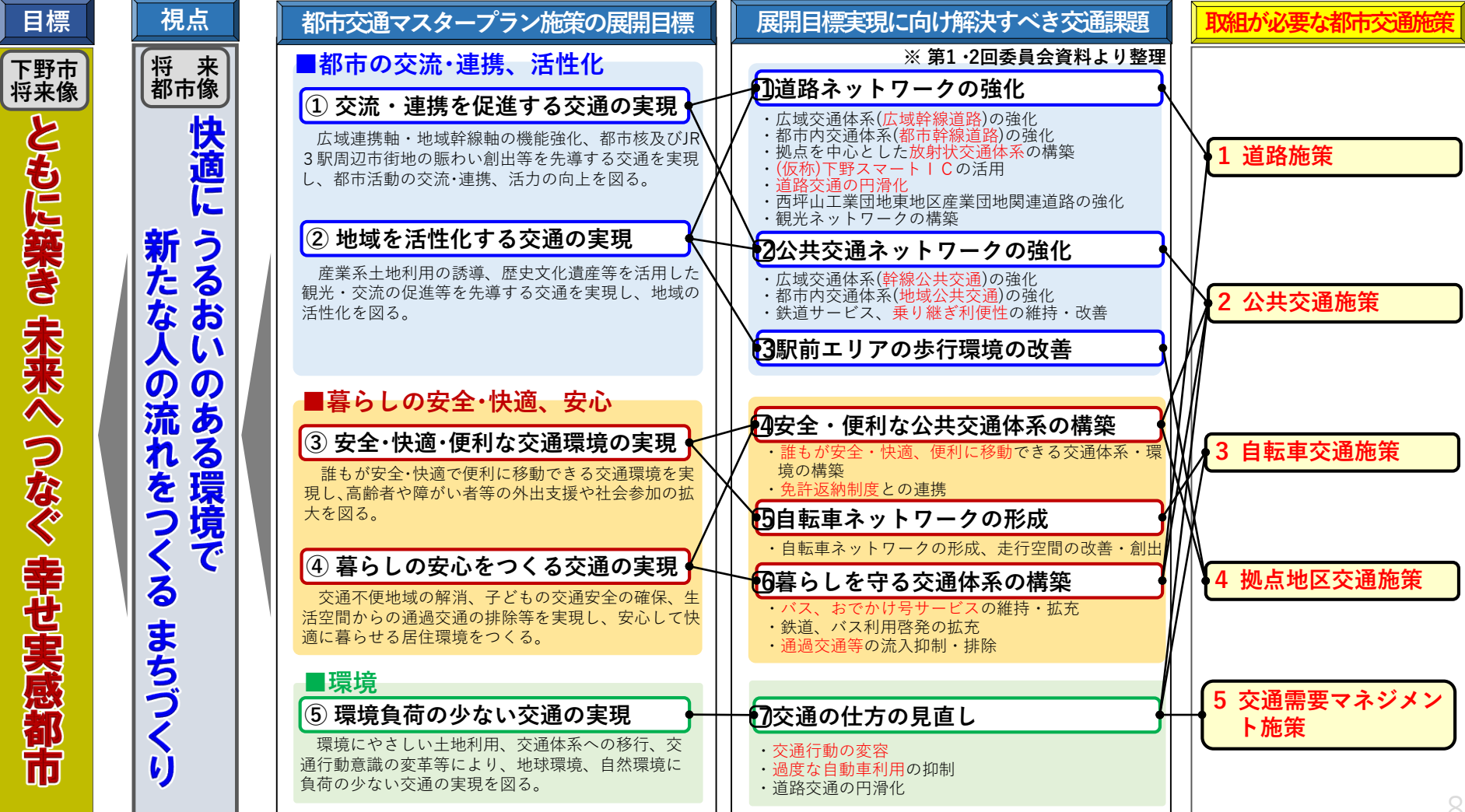
2-2-4 拠点地区交通施策

2-2-5 交通需要マネジメント施策

2.都市交通施策体系（案）

2-1 取組が必要な都市交通施策の抽出

- 都市交通マスタープラン施策の展開目標ごとに、対応付けて解決すべき交通課題(前回委員会資料等)を整理。
- 解決すべき交通課題を踏まえ、取組が必要と考えられる**5つの都市交通施策**（1 道路施策、2 公共交通施策、3 自転車交通施策、4 拠点地区交通施策、5 交通需要マネジメント施策）を設定した。



2.都市交通施策体系 (案)

2-2 都市交通施策体系

2-2-1 道路施策

〔道路ネットワークの将来像〕 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

■ 将来の道路ネットワークイメージ (3環状6放射)



基本方針① JR3駅周辺を拠点としたコンパクトシティの形成を図る幹線道路ネットワークの形成

◆ **目標1 広域幹線道路ネットワークの形成 (3環状6放射)**

施策1: JR3駅周辺の拠点性を高める放射状線の形成 (6放射)

- 南北放射: 国道4号
- 北部東西放射: 国道352号
- 南部東西放射: (県)栃木二宮線

施策2: 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)

- 北部環状線: (都)北城通り、(県)羽生田上蒲生線 ほか
- 南部環状線: (県)小山下野線、(県)下野壬生線、(県)下野二宮線、(都)小金井西通り ほか

施策3: 都市、市街地の一体化を促進する外環状線の形成 (1環状)

- (仮)石橋小金井西線、(仮)石橋小金井東線 ほか

施策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

- ICアクセス機能の強化

◆ **目標2 市内骨格的幹線道路ネットワークの整備**

施策5: 市内外、市内々交流の骨格となる幹線道路の整備

- 「下野市幹線道路網整備計画 (改訂版) H25.3」、都市計画道路の見直し検討
- 地域幹線道路、市内幹線道路の整備・改良の推進

2.都市交通施策体系（案）

2-2-1 道路施策

道路ネットワークの将来像 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構築

基本方針② 地域の活性化に役立つ道路の強化

- ◆**目標3 産業振興に役立つ道路ネットワークの強化**
 - 施策6：産業系土地利用を推進する道路の強化
 - ・西坪山工業団地東地区産業団地関連：(都) 薬師寺仁良川線 など
 - 施策7：観光振興を推進する道路の強化
 - ・観光交流拠点間連絡：(都)小金井西通り、(都)入野谷通り など

基本方針③ 効率的、効果的な道路ネットワークの整備

- ◆**目標4 既存道路の有効活用**
 - 施策8：更新期を迎える道路・橋の効率的な維持・管理
 - ・アセットマネジメント計画の検討
- ◆**目標5 ボトルネックの解消**
 - 施策9：交差点部の改善
 - ・主要渋滞箇所の解消：国道4号の小金井駅前、笹原、下古山、小金井北 など
 - ・交差点部の改良推進(右折レーンの設置、線形改良等)
 - 施策10：ミッシングリンクの解消
 - ・(都)仁良川中央通りの整備 など
- ◆**目標6 効率的、効果的な道路整備**
 - 施策11：道路整備の効率的な整備
 - ・道路の段階的整備計画の検討
 - ・沿道の面的整備事業と連携：西坪山工業団地東地区産業団地、仁良川地区土地区画整理事業 など

基本方針④ 暮らしの安心をつくる道路ネットワークの構築

- ◆**目標7 災害時に強い道路ネットワークの構築**
 - 施策12：避難・緊急車両の通行を確保する道路の整備
 - ・災害時の緊急輸送路ネットワーク計画の検討
 - ・避難路・幹線道路の無電柱化等の推進
 - ・陸上自衛隊宇都宮駐屯地、道の駅しもつけ等との緊急輸送路の確保
- ◆**目標8 安心して暮らせる居住環境の確保**
 - 施策13：住宅地への通過交通等の進入抑制
 - ・幹線道路ネットワークの形成（前述）
 - ・住宅地内・隣接道路の低騒音舗装等の推進
 - 施策14：交通安全対策の推進
 - ・交通安全計画の推進
 - ・生活道路、通学路の安全対策の推進：生活道路対策エリア(上古山、下古山、石橋、細谷、祇園、薬師寺、緑、国分寺、国分寺東)

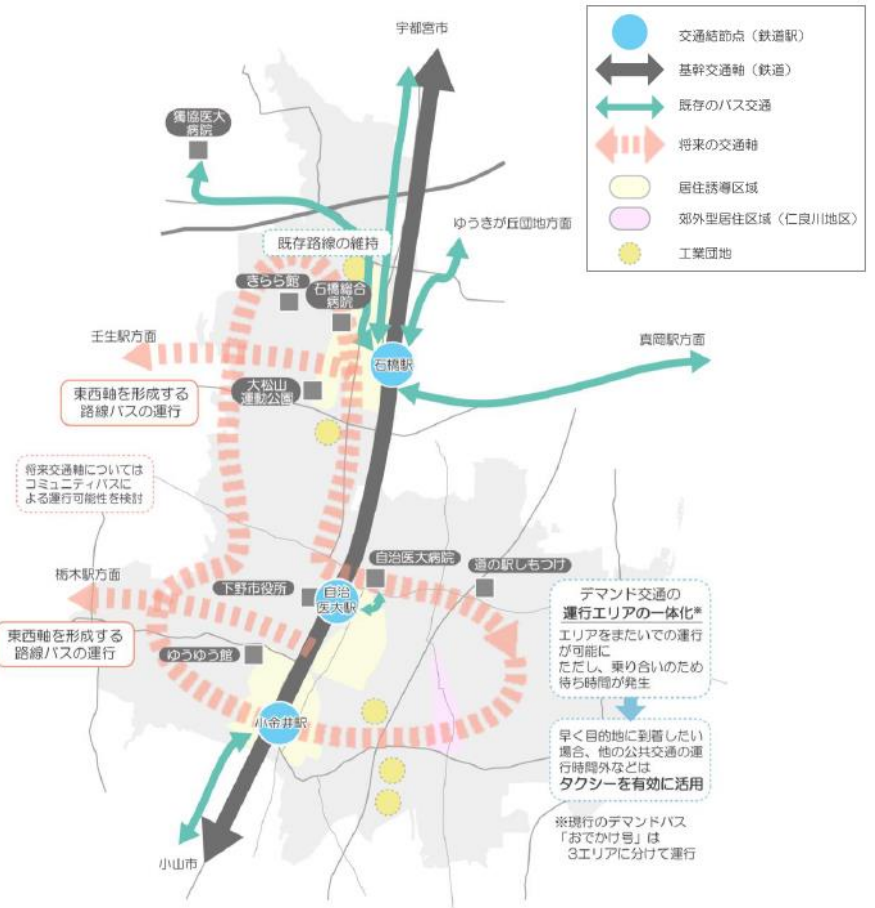
2.都市交通施策体系（案）

2-2-2 公共交通施策

（公共交通の将来像） 市民、交通事業者、行政等が一体となり、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

※「下野市地域公共交通計画」令和3年3月(予定)で定められた施策の展開を基本とする。

■将来の公共交通網イメージ



※公共施設や鉄道3駅を拠点として公共交通網を維持する。

基本方針① 日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス

- ◆目標1 公共交通の利用環境の向上
 - 施策1：デマンド交通の利用しやすさの向上
 - ICT や AI を活用した予約システムや支払方法の導入検討
 - 医療機関等と連携したデマンド交通利用環境の向上
 - 施策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
 - 既存の交通結節点の利便性向上
 - 自転車利用者に対する利用促進
 - 観光目的での来訪者に向けた公共交通利用の促進
 - 一日乗車券、往復乗車券の導入

◆目標2 公共交通利用促進に資するわかりやすい情報提供

- 施策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
 - 公共交通マップの作成と配布
 - 地域ふれあいサロン等での広告資料の配布

基本方針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

- ◆目標3 居住エリアと拠点施設等を結ぶネットワークの形成
 - 施策4：地域間および地域内の交通網整備
 - デマンド交通の運行エリアの一体化
 - 鉄道交通と路線バスやデマンド交通等とのシームレス化
 - タクシーの公共交通としての位置付け

注) 基本方針①～④は、「下野市地域公共交通計画」令和3年3月(予定)より

2.都市交通施策体系（案）

2-2-2 公共交通施策

（公共交通の将来像） 市民、交通事業者、行政等が一体となり、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

基本方針③ 持続可能な公共交通サービスの提供

- ◆ **目標 4 公共交通の利用率向上**
 - 施策 5：公共交通の利用に対する意識醸成
 - ・モビリティ・マネジメントの推進
 - ・エコ通勤デーの設定
 - 施策 6：公共交通の利用促進
 - ・運転免許証返納者支援制度の充実や周知
 - ・工業団地への通勤時間帯バスの導入検討
- ◆ **目標 5 既存公共交通網の維持・改善**
 - 施策 7：地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供
 - ・運行ダイヤや運行ルート of 調整
 - ・デマンド交通の車体の小型化の検討
 - ・関係機関による継続的な協議
 - ・人材確保の取り組み
 - ・自動運転バスなど新技術の導入検討

基本方針④ 広域的な人の流れを支える公共交通サービスの提供

- ◆ **目標 6 広域移動ネットワークの形成**
 - 施策 8：地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供
 - ・広域連携バス運行に関する継続的な検討と利用促進
 - ・東西軸を形成する新たな広域路線の運行検討
 - ・鉄道、路線バス、デマンド交通、タクシー等あらゆる交通モードの連携促進（接続時間の調整、MaaS の概念を取り入れたサービス提供 等）
 - ・駅からの二次交通としてのシェアサイクル導入の検討

※ 新規追加施策

基本方針⑤ 移動制約者等の移送サービスの提供

- ◆ **目標 7 福祉サービスの拡充**
 - 施策 9：移送支援事業の拡充
 - ・ST (Special Transport) サービス提供者の支援検討
 - ・移送サービス提供者を利用した外出支援の拡充及び促進の検討
- ◆ **目標 8 通学困難区域における小学生等子供の移動時の安全・安心の向上**
 - 施策 10：通学時の移動サービスの提供
 - ・通学バスの導入検討：仁良川地区 など

■ MaaS (Mobility as a Service)



※:国土交通省ホームページ “都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会資料”より

注) 基本方針①～④は、「下野市地域公共交通計画」令和3年3月(予定)より

2.都市交通施策体系（案）

2-2-3 自転車交通施策

【自転車交通の将来像】 安全・快適な自転車ネットワーク、自転車利用環境の構築

基本方針① 安全・快適な自転車通行空間の整備

◆目標1 多様なニーズに対応した自転車ネットワークの形成

- 施策1：自転車活用推進計画の検討
- 生活サイクルネットワークの形成(JR駅周辺等)
 - 観光サイクルネットワークの形成(観光拠点周遊等)
 - 広域スポーツサイクルネットワークの形成(広域道路、河川沿い等)

◆目標2 安全・快適な自転車通行空間の整備

- 施策2：多様な自転車通行空間の創出
- 道路状況に応じた通行空間の整備
 - 案内サインの設置

基本方針② 適正な自転車駐車の推進

◆目標3 総合的な自転車駐車対策の推進

- 施策3：自転車駐車スペースの適正な配置
- 自転車駐車場、駐輪ポストの配置計画の検討
- 施策4：自転車放置の防止
- 放置自転車防止対策の検討

基本方針③ 自転車の利用促進

◆目標4 自転車の活用場面の拡大

- 施策5：総合的な自転車活用推進計画の検討
- レンタサイクルの導入(駅周辺、観光拠点等)
 - 自転車サイクリングマップの作製
 - 自転車通勤の推進
 - サイクルアンドライドの推進

基本方針④ 自転車の安全利用の推進

◆目標5 自転車ルール・マナー啓発の推進

- 施策6：安全教室・指導等の推進
- 自転車安全教室の実施
 - 交通指導員、学校関係者等による街頭指導
 - 自転車保険の加入促進

■ 自転車ネットワーク計画イメージ



■ 通行空間の整備イメージ



※:国土交通省ホームページ
“地方版自転車活用推進計画の策定の手引き(案)”より 13

2.都市交通施策体系（案）

2-2-4 拠点地区交通施策

**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

※ JR3駅周辺への都市機能等の集積動向を踏まえつつ、「下野市立地適正化計画」(2019年3月)と連携し施策展開を図るものとする。

基本方針① 誰もが不便なく訪れられる交通結節点の改善

基本方針② 安全・快適な歩行環境、回遊性の確保

◆目標1 駅、駅周辺の交通環境の改善

◆目標2 歩行空間の整備

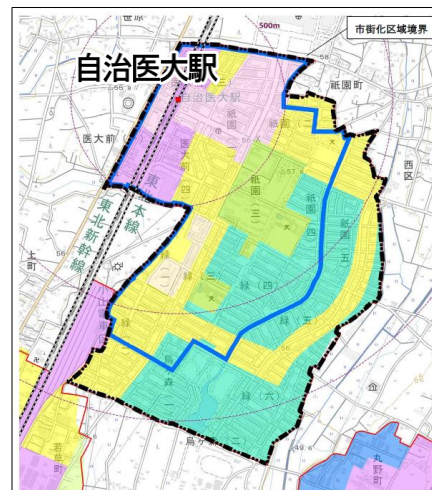
- 施策1：乗り継ぎ施設の改善**
- ・駅前広場周辺でのたまり空間整備の検討：小金井駅周辺、石橋駅周辺 など
- 施策2：駅周辺のシームレス化の推進**
- ・歩行空間のバリアフリー化：自治医大駅東口 など
 - ・福祉用電動車両（シニアカー等）への対応検討

- 施策3：歩行者ネットワークの構築**
- ・駅東西自由通路の改善
 - ・駅周辺の歩行者ネットワークの検討
- 施策4：安全・快適な歩道環境の確保**
- ・駅アクセス道路での歩行空間の確保：自治医大駅東口、小金井駅周辺、石橋駅周辺 など
 - ・路上禁煙措置の検討
 - ・看板等の規制
 - ・ベンチ等の設置検討：小金井駅周辺、石橋駅周辺 など

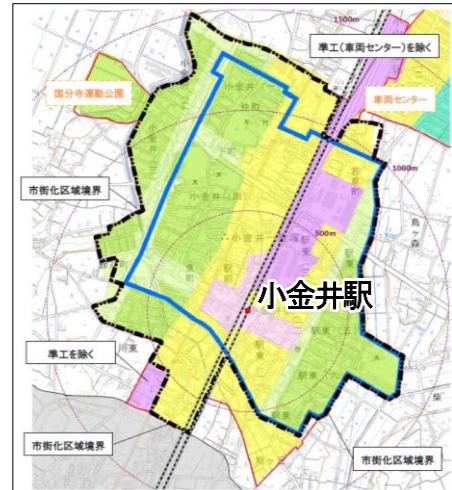
■ JR石橋駅周辺地区



■ 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

資料：「下野市立地適正化計画」(2019年3月)より

2.都市交通施策体系（案）

2-2-5 交通需要マネジメント施策

【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

注)交通需要マネジメント(TDM: Transportation Demand management)とは、自動車利用者の交通行動の変更等を促すことにより、道路の交通混雑を緩和し、円滑な交通を実現して環境改善等を図る手法。

基本方針① 環境負荷の少ない都市空間の形成

- ◆目標1 コンパクトな土地利用への誘導[右図 e]
- 施策1 : コンパクトシティの形成
 - ・JR3駅周辺を拠点としたコンパクトシティの形成(前述)

基本方針② 環境にやさしい交通体系の利用推進

- ◆目標2 自動車利用からの転換[右図 b]
- 施策3 : 公共交通利用等の推進
 - ・公共交通利用の推進(前述:公共交通施策の推進)
 - ・自転車利用の推進(前述:自転車交通施策の推進)
 - ・低公害車の普及推進:庁用車の調達促進 など

基本方針③ 環境を意識したライフスタイルへの移行

- ◆目標3 自動車の使い方の変更[右図 a c d]
- 施策4 : 交通行動変容の啓発
 - ・不要不急での自動車利用の抑制
 - ・交通混雑時間・経路を避けた自動車利用(時差出勤等)
 - ・効率的な自動車利用の推進
 - ・エコドライブの推進
- ◆目標4 ライフスタイルの変更[右図 e]
- 施策5 : 通信手段の活用等の支援
 - ・テレワーク、在宅勤務の推進
 - ・リモート会議等の推進

■ 交通需要マネジメント(TDM)

a) 移動時間帯の変更
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

b) 交通手段の変更
パークアンドライド駐車場の整備やバスレーンの設置等により、公共交通を使いやすくし、自動車交通量を削減

c) 自動車の効率的利用
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

d) 移動経路の変更
道路交通情報の提供等により、混雑地域の自動車交通量を削減

e) 移動発生源の調整
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

※:国土交通省（東北地方整備局）ホームページより

次年度、これまでの検討結果をとりまとめ、都市交通マスタープラン(計画書案)を作成し、パブリックコメントを実施します。これらを踏まえ、計画策定を行う予定です。