

書面開催

下野市都市交通マスタープラン検討委員会

第2回 資料

令和3年1月25日

都市計画課

【目次】

1.交通実態調査結果（概要）報告

1-1 簡易パーソントリップ調査

1-2 交通意識アンケート調査

2.交通課題と対応の方向性の抽出

1.交通実態調査結果（概要）報告

1.交通実態調査結果（概要）報告

1-1 簡易パーソントリップ調査

1-2 交通意識アンケート調査

1.交通実態調査結果（概要）報告

1-1 簡易パーソントリップ調査

(1) 調査結果

■ 配布・回収結果

- ・ サンプル回収数：世帯票で513世帯、個人票で1176票（回収率：38.5%）。

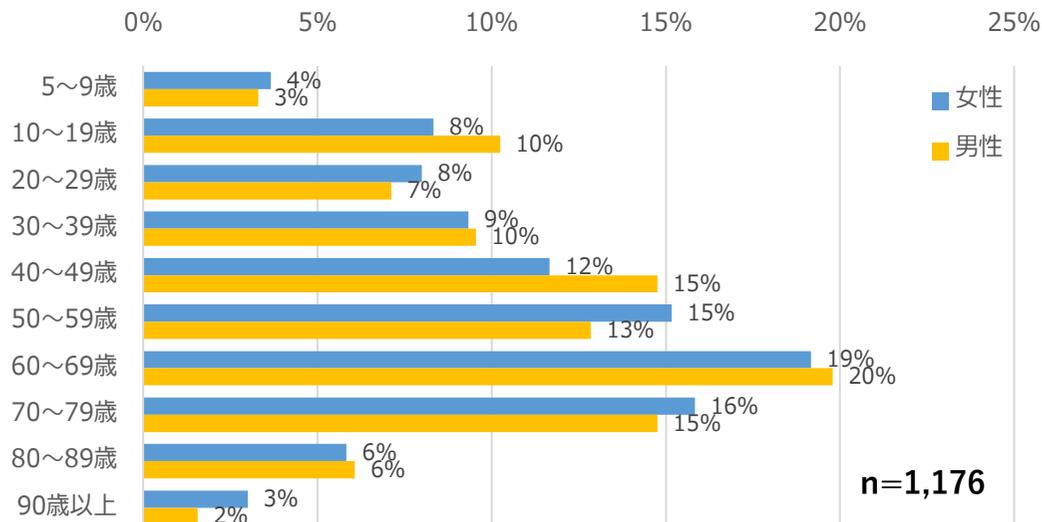
■ 回収サンプル特性

- ・ 市内6ゾーン別：各地域の現況人口割合に応じて、**ほぼ偏りなく回収**。
- ・ 性別年齢階層別：男性・女性、各年齢階層から回収。60歳以上からも多く回収。

【配布・回収結果】

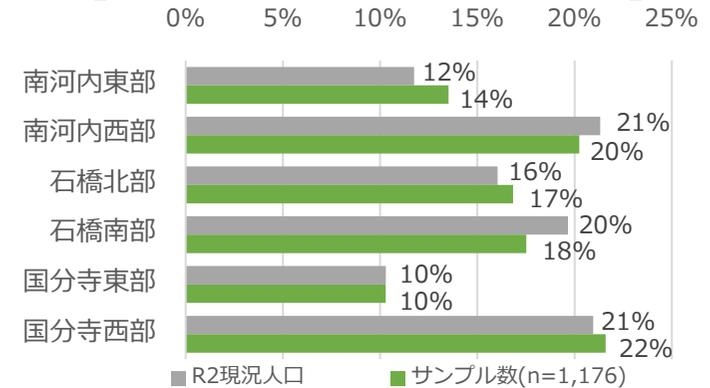
区分	① 配布数	② 回収数	②/① 回収率
世帯票	1,305	513	39.3%
個人票	3,058	1,176	38.5%

【性別年齢階層別サンプル構成比】

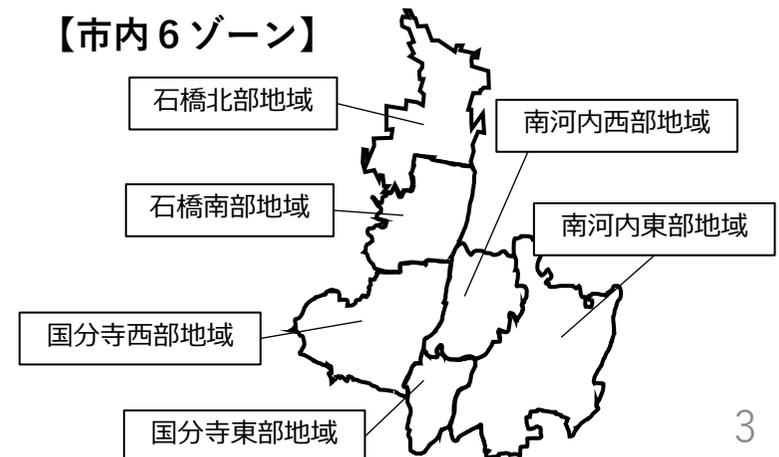


注)各グラフ内の数値は四捨五入しており、合計値が100%にならない場合がある

【市内6ゾーン別サンプル構成比】



【市内6ゾーン】



1.交通実態調査結果（概要）報告

1-1 簡易パーソントリップ調査

(2) 人の移動実態

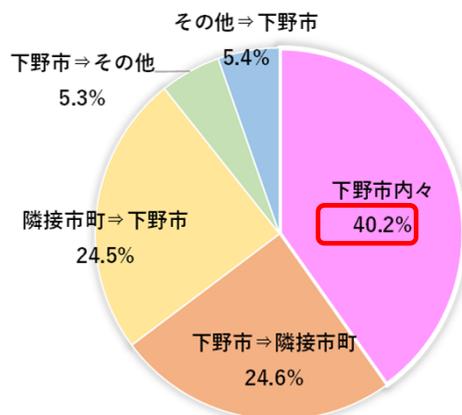
■人の移動状況

- ・下野市に発着する総移動量（総トリップ数）：約177,000トリップ/日で、H26に比べ4.3%減少。
- ・市内外別トリップ数：市内々の流動（約4割）より、市外（特に隣接市町）との流動が多い。
- ・市内流動：南河内・国分寺の4ゾーン（市南部）間には流動が多いが、市北部の石橋2ゾーンとの流動は少ない。

【市内外別トリップ数】

区分	H26 ^{※1}		R2 ^{※2}		増減率
	トリップ数	構成比 (%)	トリップ数	構成比 (%)	
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%	-1.9%
隣接市町⇒下野市	44,245	23.9%	43,343	24.5%	-2.0%
下野市⇒その他	9,536	5.2%	9,444	5.3%	-1.0%
その他⇒下野市	9,671	5.2%	9,550	5.4%	-1.3%
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



(R2下野市発着合計 177千トリップ/日)

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

※1: H26は「平成26年度県央広域都市圏生活行動実態調査」及び「2018年度小山市パーソントリップ調査」より

※2: R2の下野市民以外は※1(人口変化によりR2ベースに時点補正)より

【地域間トリップ数 (R2)】



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

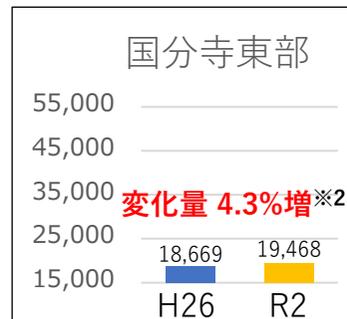
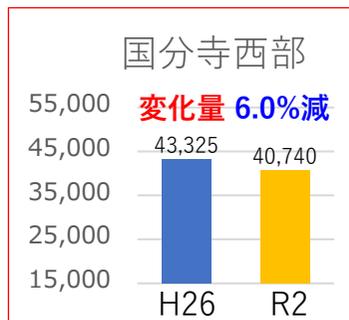
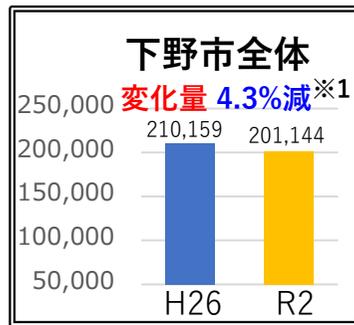
1.交通実態調査結果（概要）報告

1-1 簡易パーソントリップ調査

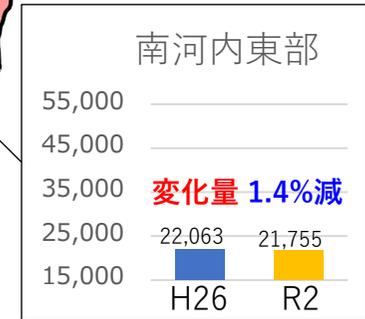
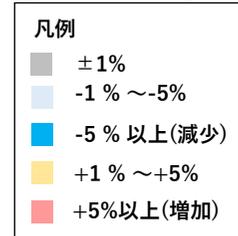
■市内6ゾーンの移動量

- ・移動量：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)が多い。
- ・移動量の変化（R2/H26）：市全体の変化と概ね同じ傾向であるが、人口が減少した南河内西部は減少。

【市内6ゾーン別発生集中トリップ数注】



5歳～64歳人口の変化率（R2/H26）
※市全体：-4.5%（減少）



注) 発生集中トリップ数は、各ゾーンの発生トリップ数と集中トリップ数の合計値であり、市内々のトリップは、1トリップが市内発ゾーンと市内着ゾーンの両ゾーンで計上される。このため、市全体の発生集中トリップ数はp.4のトリップ数の値と異なる

※1:トリップ数の主な減少原因は、外出頻度の高い5～64歳人口の減少、人口の高齢化(65歳以上)による外出頻度・移動回数の減少、また新型コロナの影響による外出頻度の減少等が想定される。

※2:他のゾーンと比べ人口が少ない国分寺東部は、「柴工業団地」に大規模工場等が複数進出した影響等でトリップ数が増加したと想定される

H26は「平成26年度県央広域都市圏生活行動実態調査」及び「2018年度小山市パーソントリップ調査」よりR2の下野市民以外は上記のH26使用資料(人口変化によりR2ベースに時点補正)より

1.交通実態調査結果（概要）報告

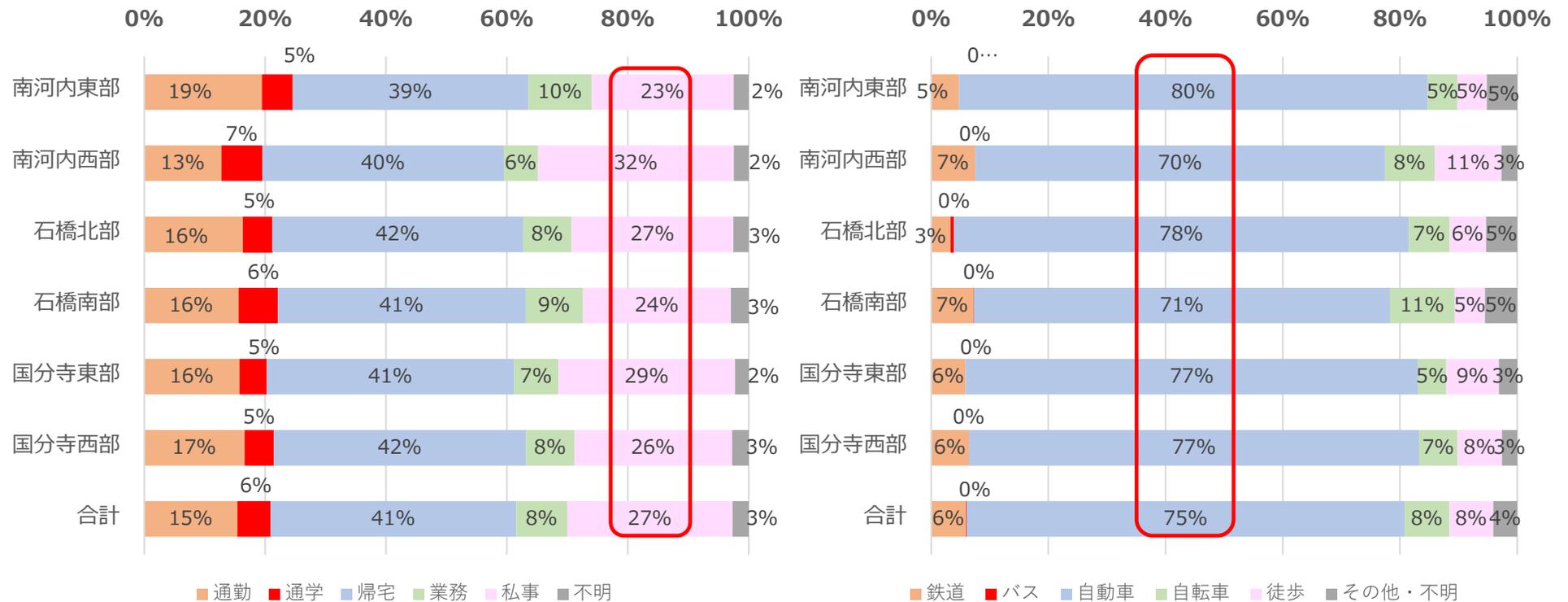
1-1 簡易パーソントリップ調査

■市内6ゾーンの移動特性

- ・移動目的：市内6ゾーンとも、私事交通が最も多く、次いで通勤、業務、通学（帰宅以外）。
※私事：買い物、社交・娯楽、観光、通院等。業務：営業、納品・仕入、会議等
- ・利用交通手段：市内6ゾーンとも、利用交通手段の約7割～8割が自動車。バス利用は僅少。

【ゾーン別の移動目的別発生集中トリップ数割合】

【ゾーン別の利用交通手段別発生集中トリップ数割合】



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

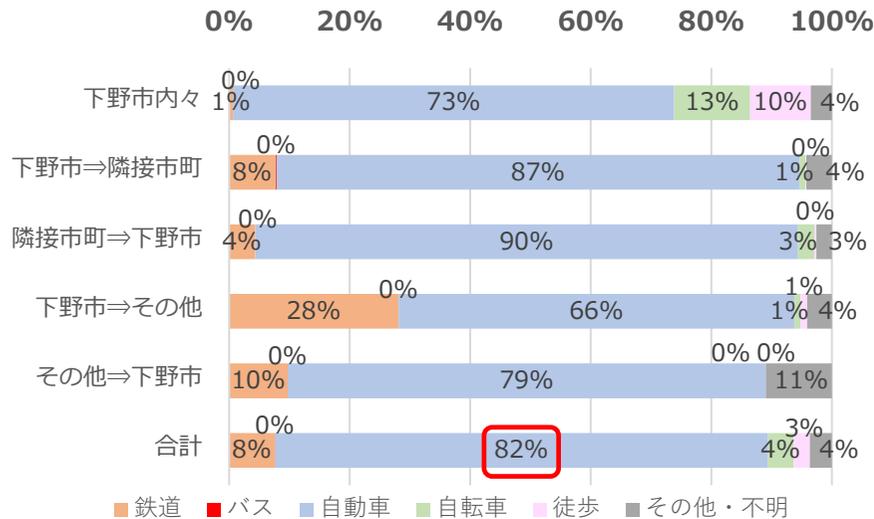
1.交通実態調査結果（概要）報告

1-1 簡易パーソントリップ調査

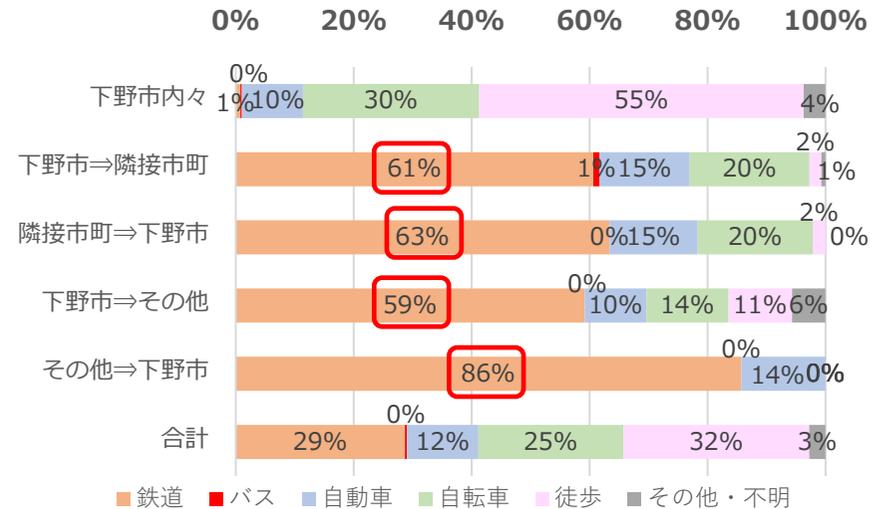
■ 移動目的別の利用交通手段

- ・ 通勤：約8割が自動車で通勤（市内々：約7割、隣接市町間：約9割）。
- ・ 通学：市外間の通学では約6割以上が鉄道利用。鉄道は通学の重要な交通手段。
- ・ 私事：約8割が自動車利用。隣接市町以外の広域的な移動では鉄道の利用もみられる。

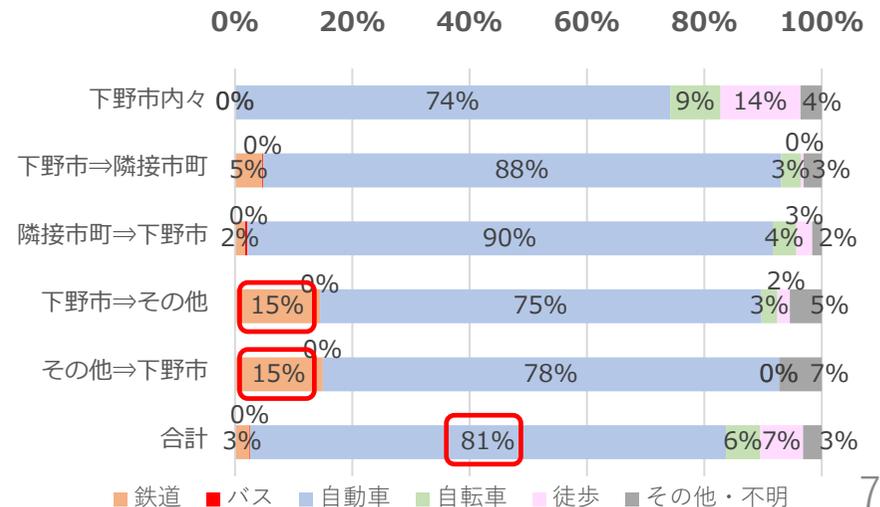
【通勤時の利用交通手段割合】



【通学時の利用交通手段割合】



【私事における利用交通手段割合】



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

1.交通実態調査結果（概要）報告

1-1 簡易パーソントリップ調査

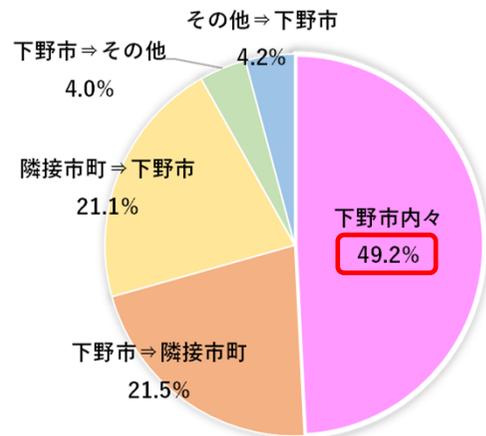
■高齢者の移動実態

- ・高齢者(65歳以上)のトリップ数：約39,100トリップ/日。H26に比べ12.3%増加(総トリップ数：4.3%減少)。
[参考] 高齢者人口の変化 (R2/H26)：19.8%増
- ・市内外別トリップ数：市内々の流動(約5割)が多いが、隣接市町間の流動(同約4割)も多い。
- ・利用交通手段：市内6ゾーンとも、約7割～約8割が自動車。自動車は高齢者にとって重要な交通手段。

【市内外別トリップ数】

区分	H26 ^{※1}		R2 ^{※2}		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%	17.0%
隣接市町⇒下野市	7,083	20.3%	8,276	21.1%	16.8%
下野市⇒その他	1,001	2.9%	1,570	4.0%	56.8%
その他⇒下野市	1,091	3.1%	1,642	4.2%	50.5%
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、栃木市、小山市、壬生町、上三川町及び真岡市



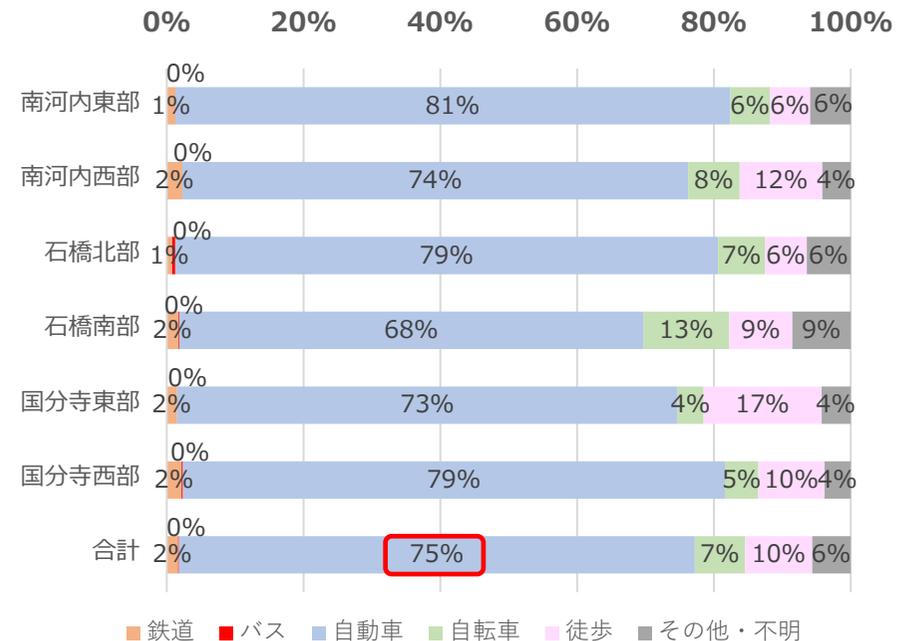
(R2下野市発着合計 39.1千トリップ/日)

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

※1: H26は「平成26年度県央広域都市圏生活行動実態調査」及び「2018年度小山市パーソントリップ調査」より

※2: R2の下野市民以外は※1(人口変化によりR2ベースに時点補正)より

【市内6ゾーンの高齢者の利用交通手段割合】



1.交通実態調査結果（概要）報告

1-2 交通意識アンケート調査

(1) 調査結果

■ 配布・回収結果

- ・ サンプル回収数：世帯票で350世帯、個人票で754票（回収率：51.6%）。

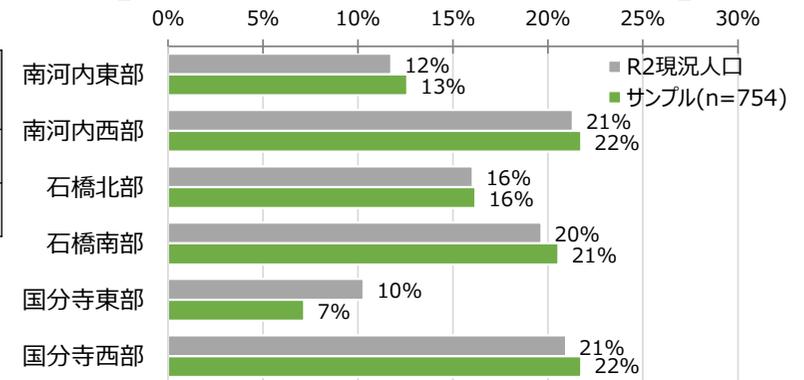
■ 回収サンプル特性

- ・ 市内6ゾーン別：各地域の現況人口割合に応じて偏りなく回収。
- ・ 性別年齢階層別：男性・女性、各年齢階層から回収。60歳以上からも多く回収。

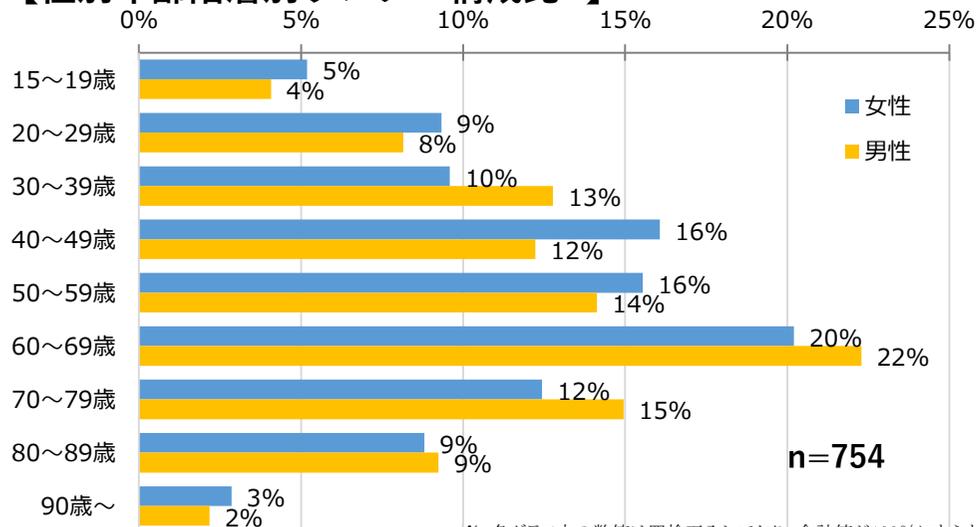
【配布・回収結果】

区分	① 配布数	② 回収数	②/① 回収率
世帯票	670	350	52.2%
個人票	1,460	754	51.6%

【市内6ゾーン別サンプル構成比※】

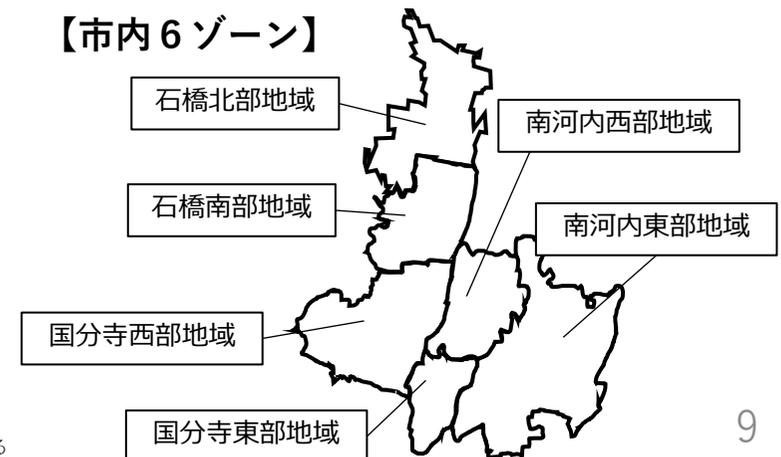


【性別年齢階層別サンプル構成比※】



※ 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

【市内6ゾーン】



1.交通実態調査結果（概要）報告

1-2 交通意識アンケート調査

(2) 鉄道利用に関する意識

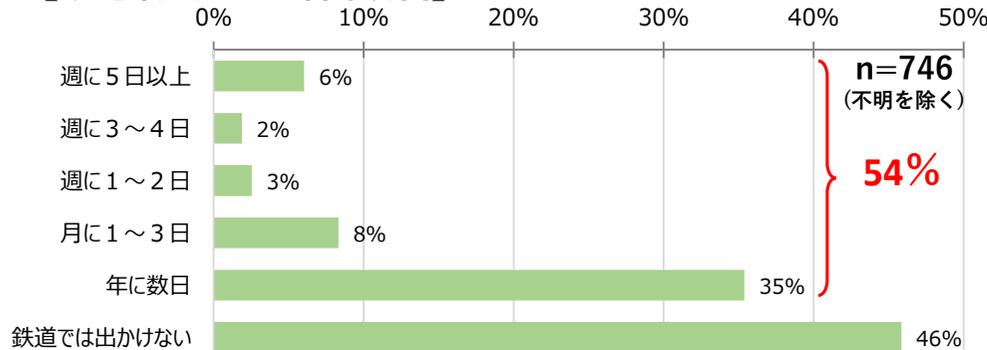
■ 利用実態

- ・ 市民の約54%が鉄道を利用（年間数日以上の利用者）。
- ・ 利用頻度の少ない市民が多いものの、鉄道は重要な交通手段。

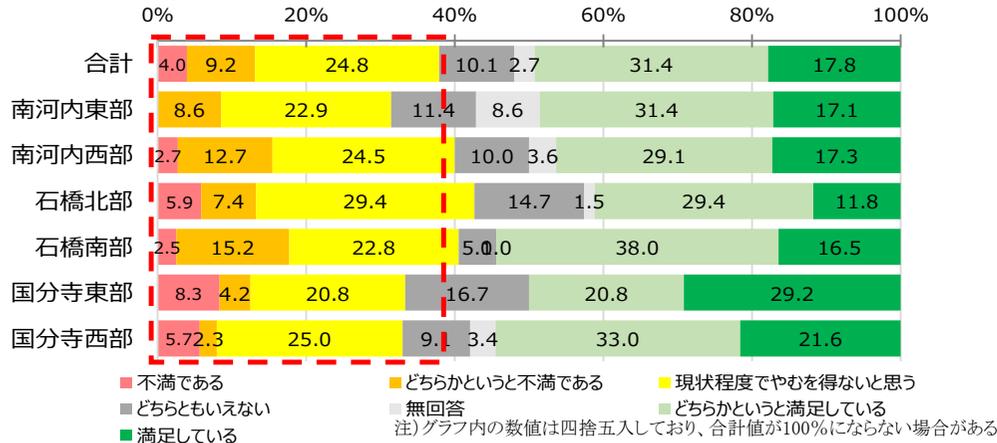
■ 鉄道サービスに関する満足度、改善要望

- ・ 鉄道サービス：鉄道利用者の約4割程度が現状に満足していないと回答。
- ・ 改善要望：「運賃」や「運行本数」のほか、「駅の近かさ」や「乗り継ぎ」「運行状況」に関する意見もみられる。

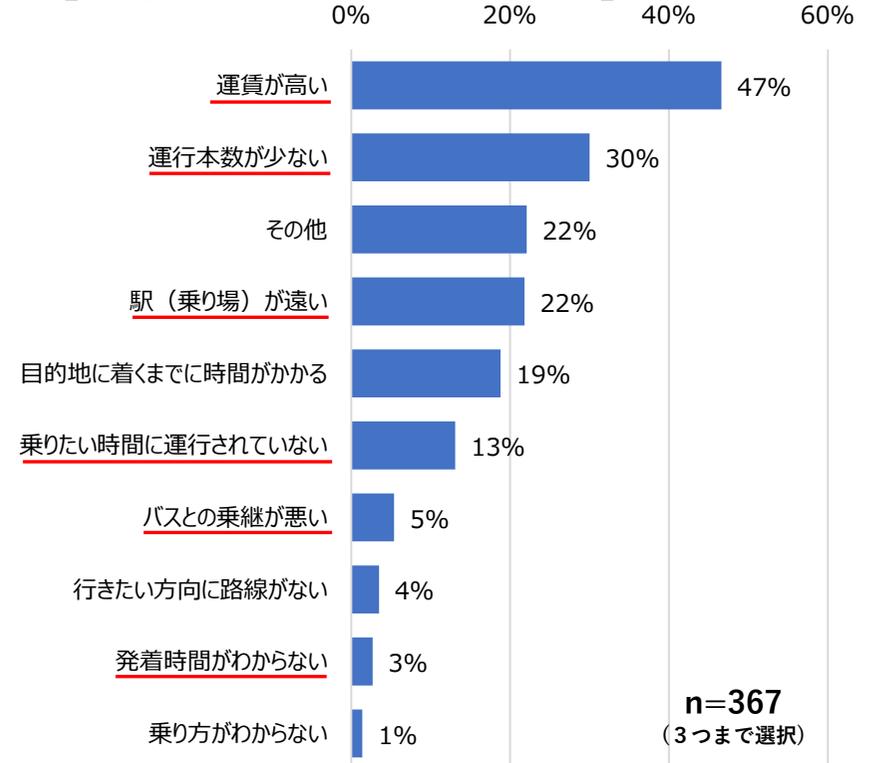
【鉄道利用での外出頻度】



【鉄道の利用しやすさ・快適性の満足度】 n=404



【鉄道サービスに対する改善要望】



資料:「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

1.交通実態調査結果（概要）報告

1-2 交通意識アンケート調査

(3) バス利用に関する意識

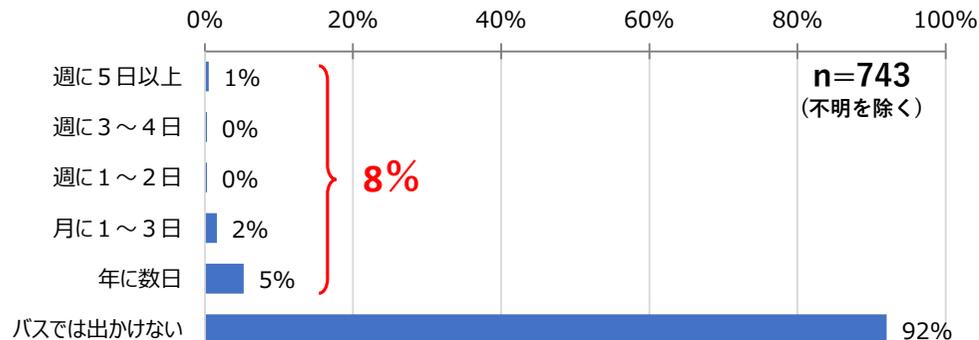
■ 利用実態

- ・ **バスを利用する市民は8%に過ぎない**（年間数日以上の利用者）。
利用頻度の少ない市民が多いが、自動車等が利用できない市民にはバスは重要な交通手段。

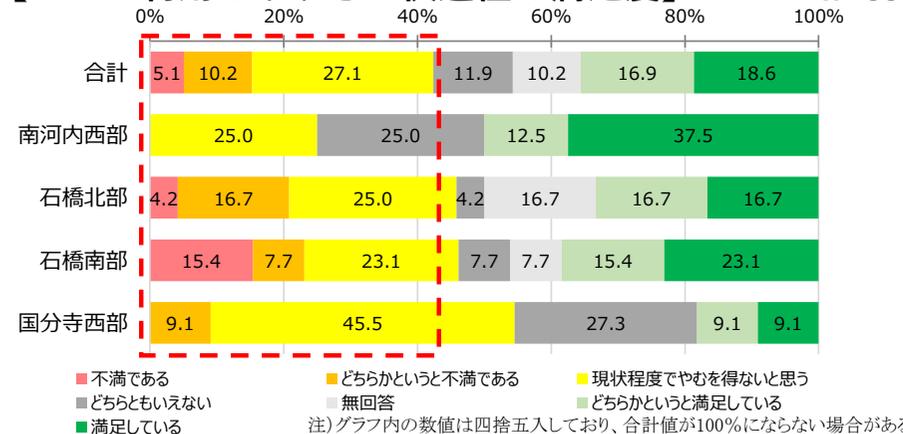
■ バスサービスに関する満足度、利用しない理由

- ・ バスサービス：バス利用者の概ね約4割程度が現状に満足していないと回答。
- ・ バスを利用しない理由：「自家用車が便利」が多いが、「路線がない」や「バス停が遠い」等もみられる。

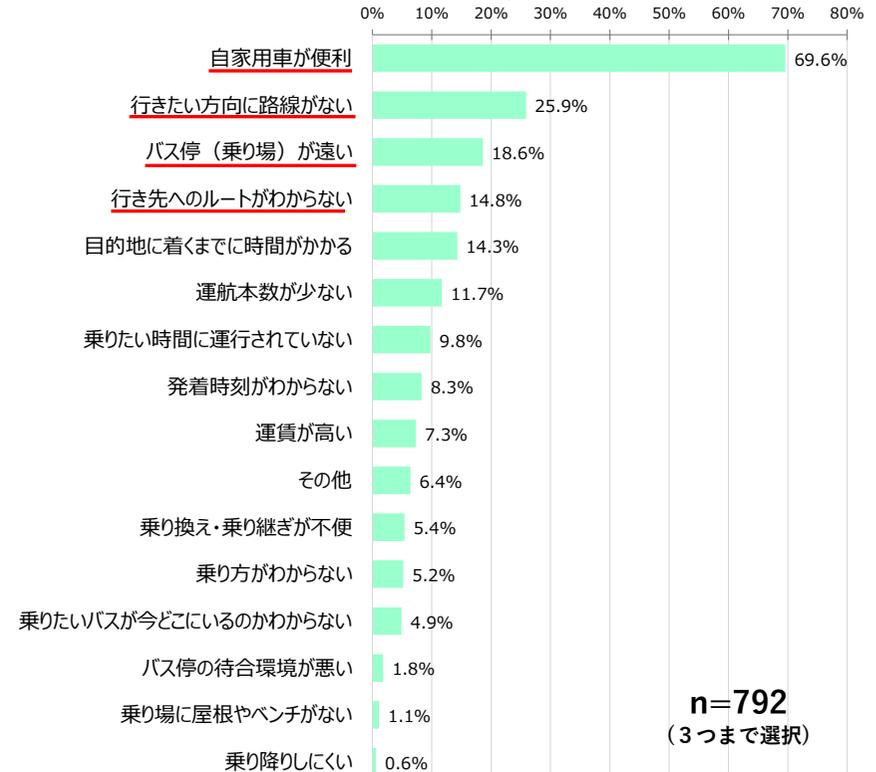
【バス利用での外出頻度】



【バスの利用しやすさ・快適性の満足度】



【バスを利用しない理由】



資料:「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

1.交通実態調査結果（概要）報告

1-2 交通意識アンケート調査

（4）自動車利用に関する意識

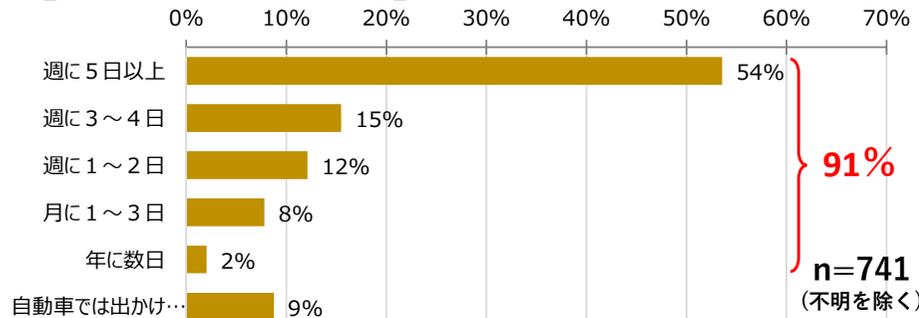
■ 利用実態

- ・市民の約91%が自動車を利用（年間数日以上の利用者）。自動車は利用頻度も高く、市民の重要な交通手段。

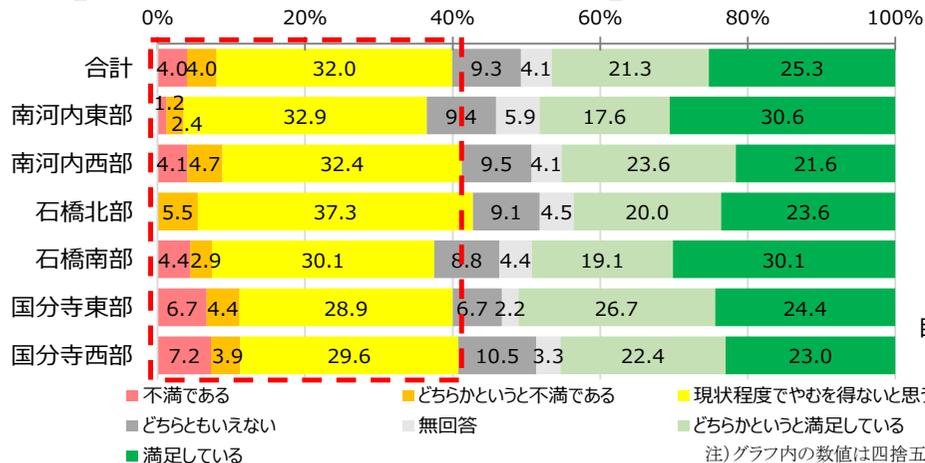
■ 市内道路状況、高速道路利用に関する満足度、自動車利用の抑制意向

- ・市内の道路状況：自動車利用者の約4割が道路走行状況に満足していないと回答。
- ・高速道路の利用：自動車利用者の約3割前後が高速道路利用に満足していないと回答。
- ・自動車利用の抑制意向：約68%が自動車利用は抑制不可能、約25%が条件により利用抑制が可能と回答。

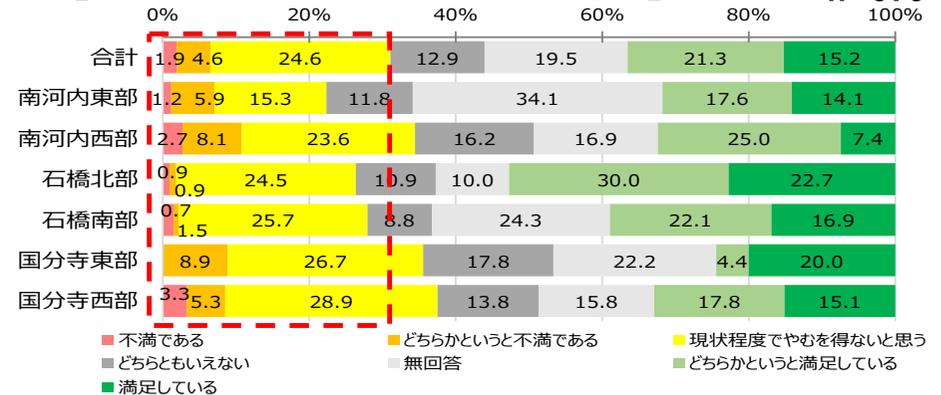
【自動車での外出頻度】



【市内の道路走行に対する満足度】



【高速道路の利用しやすさの満足度】



【自動車利用の抑制可能性と利用抑制の条件】



1.交通実態調査結果（概要）報告

1-2 交通意識アンケート調査

(5) 自転車利用に関する意識

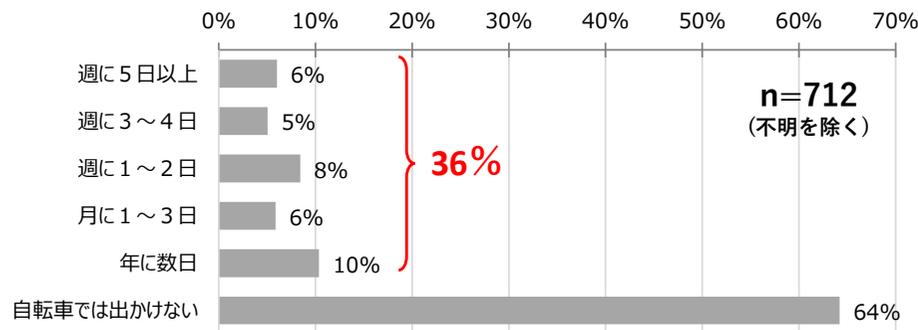
■ 利用実態

- ・市民の約36%が自転車を利用（年間数日以上の利用者）。利用頻度も比較的高く、市民の重要な交通手段。

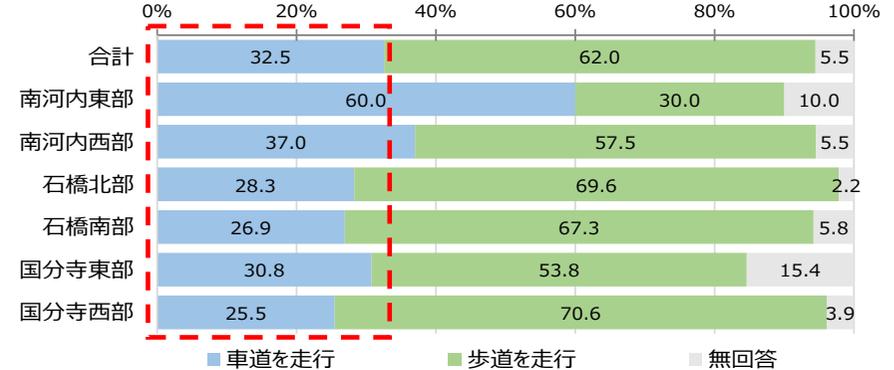
■ 自転車の走行空間に関する満足度、改善要望

- ・自転車の走行空間：自転車利用者の約3割前後が不満と回答するなど、約6割が満足していないと回答。
- ・改善要望：自転車専用の走行空間づくり、凹凸や段差等のない安全な走行空間づくりが求められている。

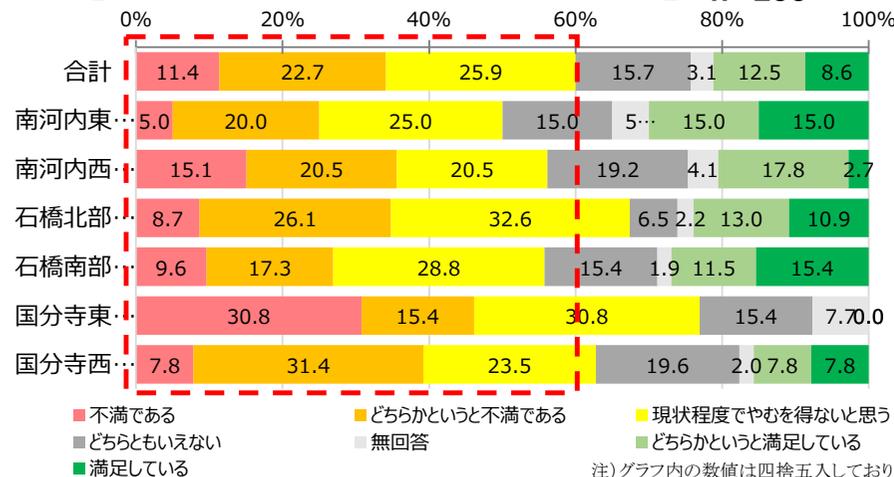
【自転車での外出頻度】



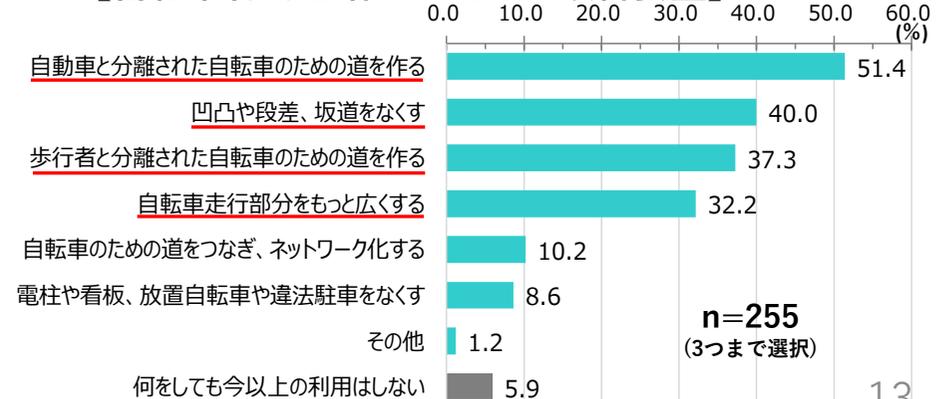
【自転車利用時の走行場所】



【自転車の走行空間に対する満足度】 n=255



【自転車利用を増やすための改善要望】



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

1.交通実態調査結果（概要）報告

1-2 交通意識アンケート調査

(6) 鉄道駅前エリアに関する意識

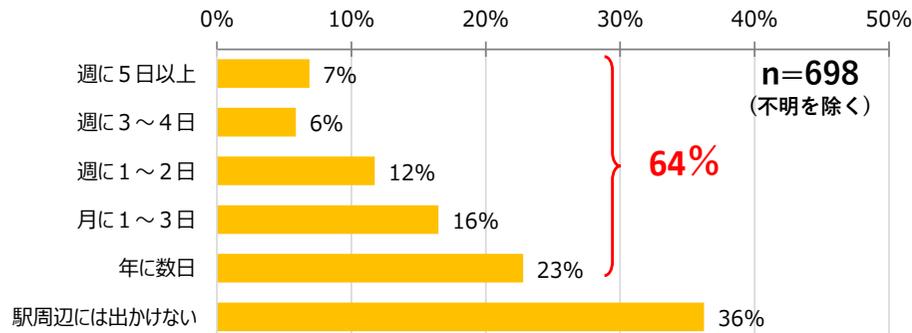
■ 外出実態

- ・ 市民の約64%が駅前エリアに出かけている。
- ・ **買い物や食事・社交等**の私事目的が多く、駅前エリアはまちの賑わい・活力づくりの重要な空間。

■ 駅前エリアの歩行環境に関する満足度、改善要望

- ・ 駅前エリアの満足度：駅前エリアに出かける市民の約3割超が歩行環境に満足していないと回答。
- ・ 改善要望：**歩行者専用の空間づくり**、**段差等のない安全・快適な歩行環境づくり**が求められている。

【駅前エリアへの外出頻度】

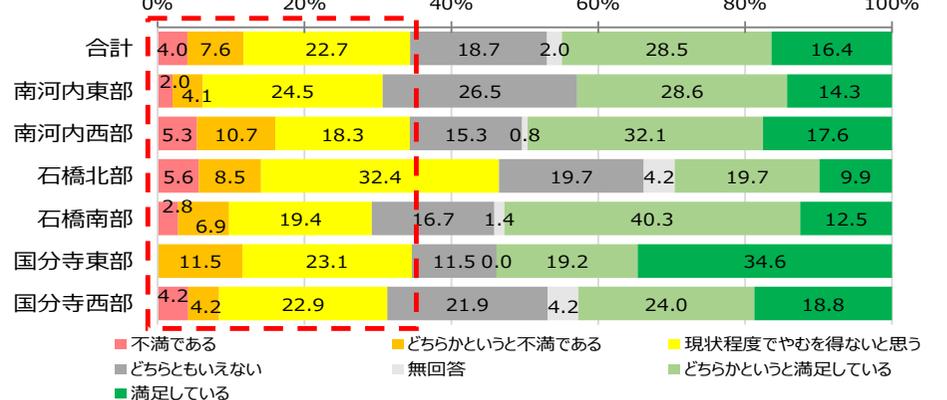


【駅前エリアへ出かける目的】



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

【駅前エリアの歩行環境に対する満足度】



【駅前エリアを快適空間にするための改善要望】



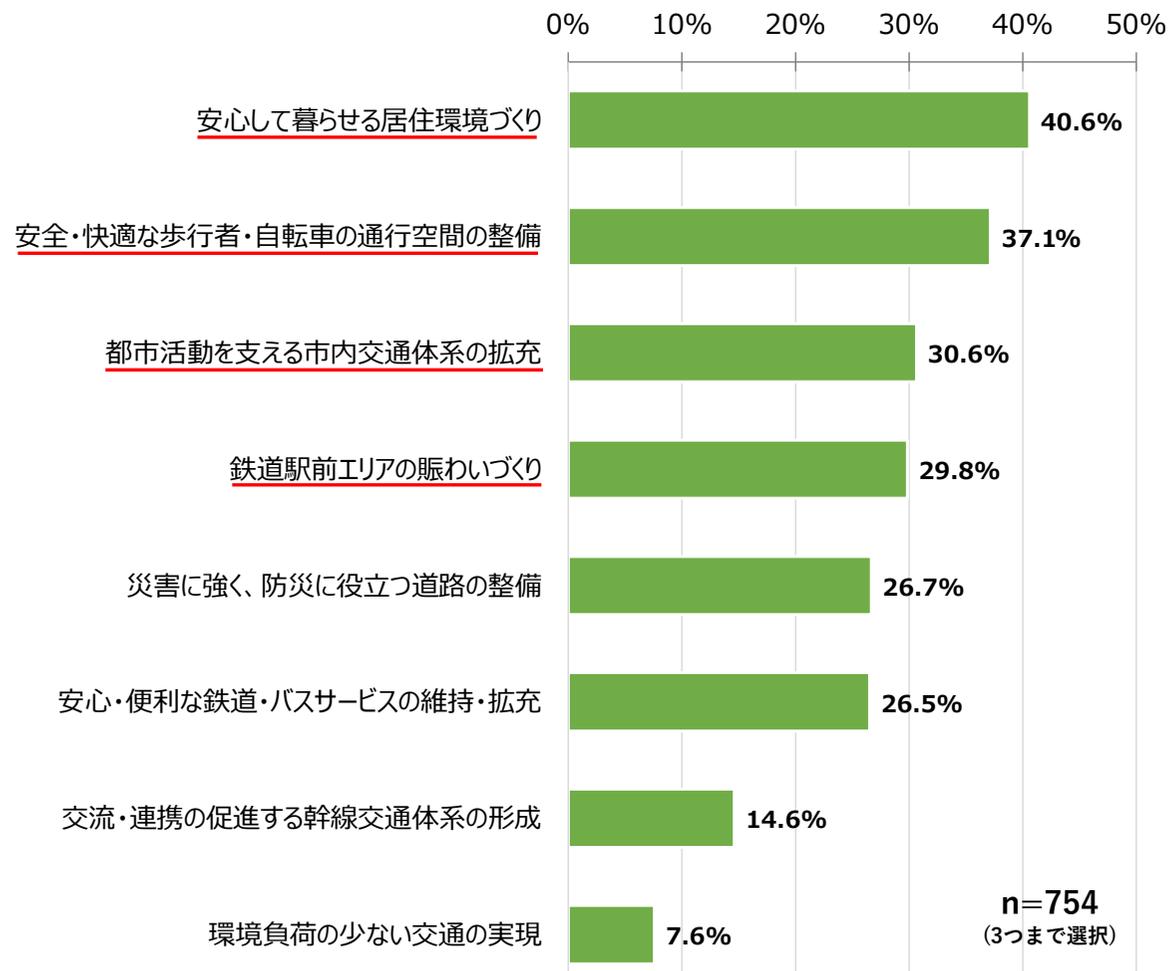
1.交通実態調査結果（概要）報告

1-2 交通意識アンケート調査

（7）市民が指摘した重点的に取り組むべき交通課題

■ 指摘の多い主な交通課題

・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%）」等。



1.交通実態調査結果（概要）報告

1-2 交通意識アンケート調査

（参考）新型コロナ感染拡大期（4月～5月頃）後の外出に関する意識

■ 外出の変化（感染拡大期前との比較）

- ・「外出頻度に変化なし」及び「月に1日～3日外出減」並びに「週に1～2日外出減」の合計は、**通勤：約98%、通学：約85%、買い物：約93%、仕事：約91%**等。

■ 外出日数の減少率（試算）

- ・外出日数の減少率は、通勤：約4%減、通学：約15%減、買い物：約14%減、仕事：約10%減等と試算。

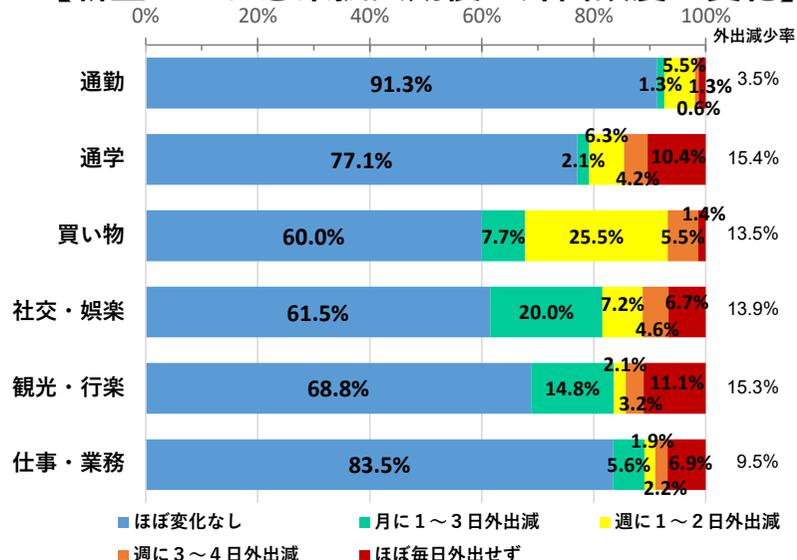
■ トリップ数の変化との比較

- ・PT調査による下野市のトリップ数の減少率は、交通意識アンケートによる外出日数の減少率より小さい。

■ トリップ数の減少要因

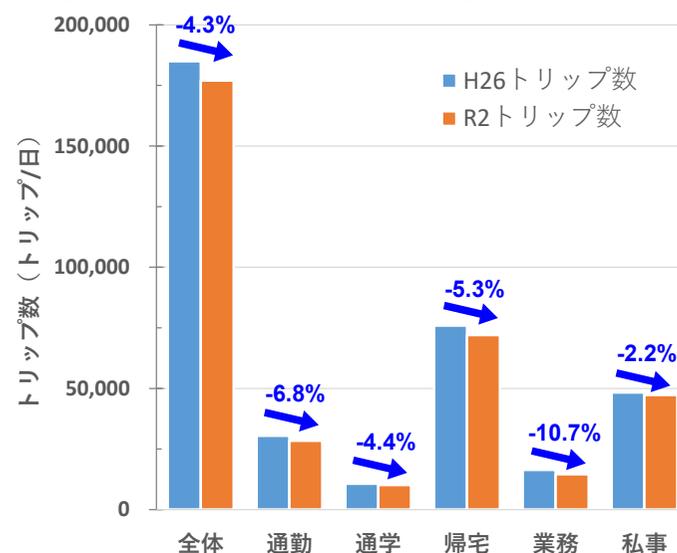
- ・主な減少原因は、外出頻度の高い5～64歳人口の減少、人口の高齢化（65歳以上）による外出頻度・移動回数の減少、また新型コロナの影響による外出頻度の減少等と想定。
 ※ 新型コロナの影響による外出頻度の減少については、交通マスタープランを策定する上で、将来的なテレワークの普及やライフスタイルの変化を視野に入れ、調査結果データの補正が必要かどうかを都度検討していきます。

【新型コロナ感染拡大期後の外出頻度の変化】



注1) 外出日数の減少率は、月に1～3日は月に2日、週に1～2日は週に1.5日、週に3～4日は3.5日、ほぼ毎日外出せずは週に5日外出せずとして1週間あたりの平均減少日数を算定し、週平日5日で除した値
 注2) 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

【下野市のトリップ数の変化（R2/H26）】



※1: H26は、「平成26年度県央広域都市圏生活行動実態調査」及び「2018年度小山市パーソントリップ調査」より
 ※2: R2の下野市民以外は※1（人口変化によりR2ベースに時点補正）より

2 .交通課題と対応の方向性の抽出

- 簡易パーソントリップ調査結果から
- 交通意識アンケート調査結果から

2.交通課題と対応の方向性の抽出

■ 簡易パーソントリップ調査結果から

整理項目	主な調査結果	主な交通課題	対応の方向性 ^{注)}
人の移動実態	■人の移動状況 (p.4) <ul style="list-style-type: none"> ・市外(特に隣接市町)との流動が約6割。 ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的活動の支援・促進 ・都市内活動の維持・促進 ・市内交流・一体化の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域連携軸の機能強化に資する広域交通体系(鉄道、広域幹線道路)の強化 ・都市活動の交流・連携を促進する都市内交通体系(公共交通、都市幹線道路等)の強化(土地利用の誘導等を考慮)
	■市内6ゾーン別移動量 (p.5) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市核、JR3駅周辺へのアクセス性の強化 ・駅前エリアの賑わい・活力づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点と周辺地域とを結ぶ放射状交通体系の構築 ・駅前エリアの歩行環境の改善
	■市内6ゾーンの移動特性 (p.6) <ul style="list-style-type: none"> ・自動車での移動が約7~8割。 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の足「自動車」の移動性確保 ・住環境の保全、通学の安全確保 ・環境負荷の軽減 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活・都市活動を支える道路ネットワークの改善・強化 ・通過交通等の流入抑制・排除 ・道路交通の円滑化、交通行動の変容
	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・バス、特にバスの利用は僅少。 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通サービスの維持・拡充 ・公共交通利用啓発の拡充
	■移動目的別の利用交通手段 (p.7) <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・通勤移動の支援 ・通学や広域的私事移動の支援 ・私事活動の支援 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通の円滑化 ・過度な自動車利用の抑制 ・鉄道サービス、乗り継ぎ利便性の維持・改善
	■高齢者の移動実態 (p.8) <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の移動増加(H26の約12%増)。 ・高齢者も約7~8割が自動車利用。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障がい者等の社会参加の支援・促進 ・人口低密度地域、交通不便地域での移動の確保 ・高齢免許返納者増加への対応 	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが安全・快適、便利に移動できる交通体系・環境の構築 ・公共交通サービスの維持・拡充

注)公共交通に関する施策は、「下野市公共交通計画」を踏まえ検討

2.交通課題と対応の方向性の抽出

交通意識アンケート調査結果から

整理項目	主な調査結果	主な交通課題	対応の方向性 ^{注)}	
市民の交通意識	■「鉄道」利用に関する意識 (p.10)	・市民の約55%が年間1回以上鉄道を利用。 ・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」等の改善を要望*。	・鉄道利用の促進 ・鉄道の利用しやすさの向上	・鉄道サービス、乗り継ぎ利便性の維持・改善 ・鉄道利用啓発の拡充
	■「バス」利用に関する意識 (p.11)	・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」等*。	・バス利用の促進 ・バスの利用しやすさの向上	・バス、おでかけ号サービスの維持・改善
	■「自動車」利用に関する意識 (p.12)	・市民の約91%が年間1回以上自動車を利用。 ・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。	・市民の足「自動車」の移動性確保 ・道路の走行しやすさの向上	・生活・都市活動を支える道路ネットワークの改善・強化 ・道路交通の円滑化
		・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。	・高速道路の利便性向上	・(仮称)下野スマートICの活用、アクセス道路の確保
		・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」等が利用抑制の条件	・自動車利用の適正化 ・バスの利用しやすさの向上	・免許返納制度との連携 ・バス、おでかけ号サービスの維持・改善
	■「自転車」利用に関する意識 (p.13)	・市民の約36%が年間1回以上自転車を利用。 ・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等の要望が多い。	・自転車利用の促進 ・安全・快適な走行空間づくり	・自転車ネットワークの形成 ・走行空間の改善・創出
	■「鉄道駅前エリア」に関する意識 (p.14)	・市民の約64%が鉄道駅前エリアに、買い物や食事・社交等で外出。 ・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等の要望が多い。	・駅前エリアの賑わい・活力づくり ・JR3駅周辺へのアクセス性の強化	・駅前エリアの歩行環境の改善 ・拠点と周辺地域とを結ぶ放射状交通体系の構築
■市民が指摘した重点的に取り組むべき交通課題 (p.15)	・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「鉄道駅前エリアの賑わいづくり」等を指摘		・左記を踏まえた施策検討	

注) 公共交通に関する施策は、「下野市公共交通計画」を踏まえ検討 ※:「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

今後の検討について

今後、都市交通の将来像・目標を設定し、その実現を図るための都市交通施策を、今回抽出した交通課題、対応の方向性を踏まえ、具体的に検討します。