

# 下野市都市交通マスタープラン 素案 (骨子)

令和3年7月28日開催

都市交通マスタープラン検討委員会時資料

下野市

---

## 目 次

1. 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 位置付け.....	1
1.3 計画期間.....	1
2. 下野市の現況.....	2
2.1 下野市の概況.....	2
2.2 下野市の道路・交通状況.....	3
3. 下野市の都市交通に関する課題.....	5
4. まちづくりの実現に資する都市交通の基本的な考え方.....	6
4.1 栃木県の道路計画.....	6
4.2 下野市の将来像.....	7
4.3 交通計画の前提となるまちづくりの理念.....	9
4.4 都市交通マスタープランの基本的な考え方.....	11
4.5 交通計画の展開目標.....	13
5. 都市交通施策の立案.....	14
5.1 施策展開の方向性.....	14
5.2 都市交通施策の立案.....	15

以下の2項目は現在庁内調整中です。次回の都市計画審議会にて素案をご提示します。

6. 実施する施策・取り組み

7. 計画推進に向けた取組・推進体制

よって、今回は、48 ページまでとなります。

---

---

# 計画編

---

# 1. 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

交通渋滞の解消や公共交通サービスの改善、まちなかにおける賑わい創出を図るためのコンパクトなまちづくりの実現等、都市交通マスタープランを策定するに至った背景や目的等を記載します。

## 1.2 位置付け

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。

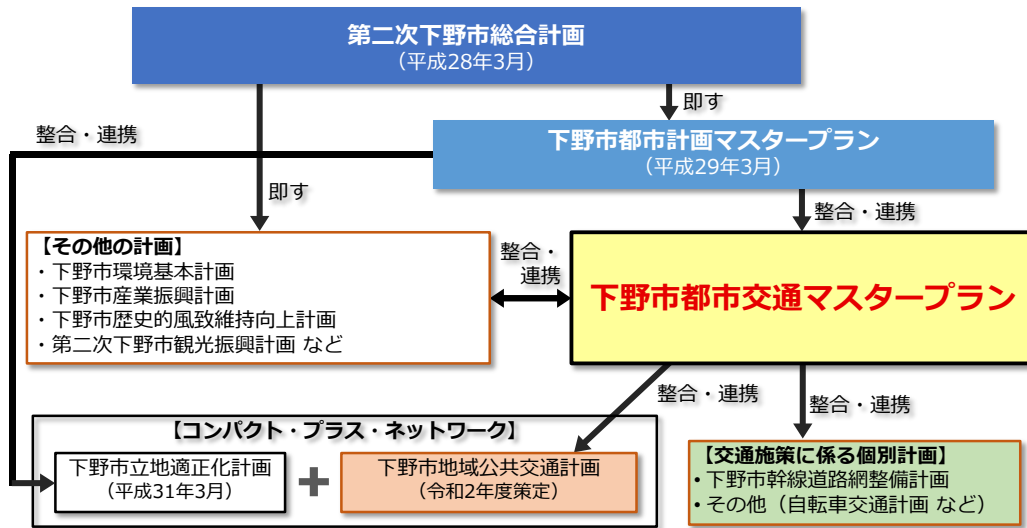


図 1-1 下野市都市交通マスタープランの位置づけ

## 1.3 計画期間

都市交通マスタープランにおいて、計画編は概ね 20 年後の令和 23 年度（2041 年度）を目標とし、戦略編は概ね 10 年後の令和 13 年度（2031 年度）を目標とする旨を記載します。

表 1-2 下野市都市交通マスタープランの対象とする交通・計画期間

対象区域		下野市全域
対象とする交通		徒歩、自転車、公共交通、自動車、物流等
計画期間	計画編	令和 4 年度から令和 23 年度まで（20 年間）
	戦略編	令和 4 年度から令和 13 年度まで（10 年間）

## 2. 下野市の現況

### 2.1 下野市の概況

#### 2.1.1 地勢

- 下野市の栃木県内の位置、面積、地形、土地利用等を記載。
- 下野市は、3町合併して誕生。県都宇都宮市に隣接することなどを記載。
- 平坦で移動を阻害する地形などがなく、市街化区域が限定的でありコンパクトな都市構造であることなどを記載。

#### 2.1.2 人口

- 下野市の人口の推移について、地域別、年齢別人口の推移を記載。
- 将来人口推計を記載。
- 人口は横ばいから微減傾向にあること、将来人口は県全体に比べて穏やかであるが、少子高齢化が進むことなどを記載。

#### 2.1.3 産業

- 市内の事業所・従業者数を記載。
- 小売業の年間商品販売額等の推移を記載。
- 観光入込み客数の推移を記載。

#### 2.1.4 施設分布

- 公共施設、観光施設、商業施設、歴史・文化施設等の分布状況を記載。

表 2-1 下野市内 6 ゾーン別将来人口（5歳以上）

将来人口	現況					フレーム		増減率 (R22/R2)	
	H28	H29	H30	H31	R2	R12	R22		
下野市	南河内東部	6,452	6,495	6,574	6,692	6,823	7,207	6,983	2%
	南河内西部	12,879	12,784	12,628	12,509	12,376	10,831	10,236	-17%
	石橋北部	8,988	9,173	9,233	9,222	9,312	9,322	8,848	-5%
	石橋南部	11,176	11,231	11,173	11,157	11,414	11,084	11,002	-4%
	国分寺東部	6,204	6,239	6,193	6,226	5,978	5,532	5,175	-13%
	国分寺西部	11,896	11,941	12,017	12,070	12,167	11,902	11,931	-2%
	合計	57,595	57,863	57,818	57,876	58,070	55,878	54,175	-7%

表 2-2 大規模開発計画による従業人口（南河内東部ゾーン）

将来推計年次	開発考慮前	開発考慮後	増加分
2030年	3,028（人）	5,194（人）	2,166（人）
2040年	2,803（人）	7,134（人）	4,331（人）

## 2.2 下野市の道路・交通状況

### 2.2.1 道路

- 道路の路線網図、都市計画道路の整備状況、各路線の自動車交通量、混雑度等を記載。
- 自転車走行空間の整備状況を記載。
- 歩行者専用道路等の交通規制の状況を記載。

### 2.2.2 公共交通

- 鉄道の路線網図、駅別の一日当たりの乗降客数、駅勢圏（通常 500m～1 km）、バリアフリー化の状況を記載。
- バス交通の路線網図、運行本数などの運行状況、バス停の圏域（通常 300 m）等を記載。
- 鉄道の駅勢圏とバスの圏域を踏まえた公共交通不便地域を記載。

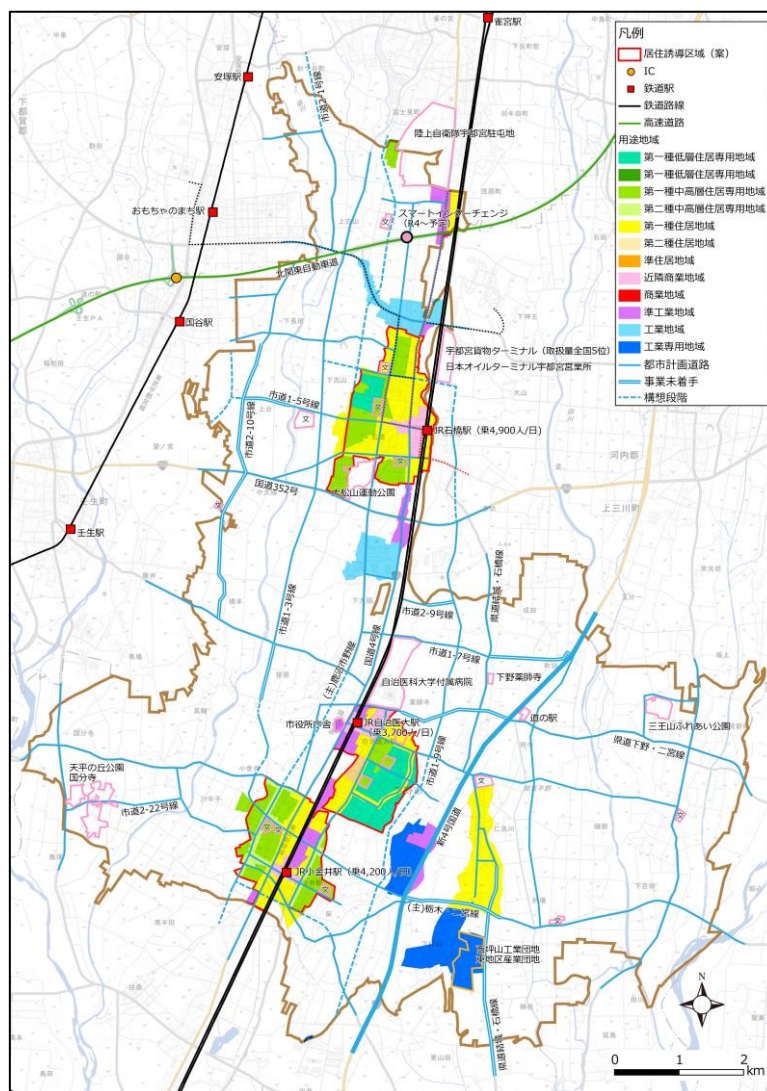


図 2-1 下野市内の道路・交通の現状

### 2.2.3 人の動き

- 市民の普段の移動の際の交通手段と発着地等を記載。
- 小規模簡易 PT、アンケート調査結果等から、市民の移動の実態について記載。



図 2-2 地域間トリップ数 (R2)

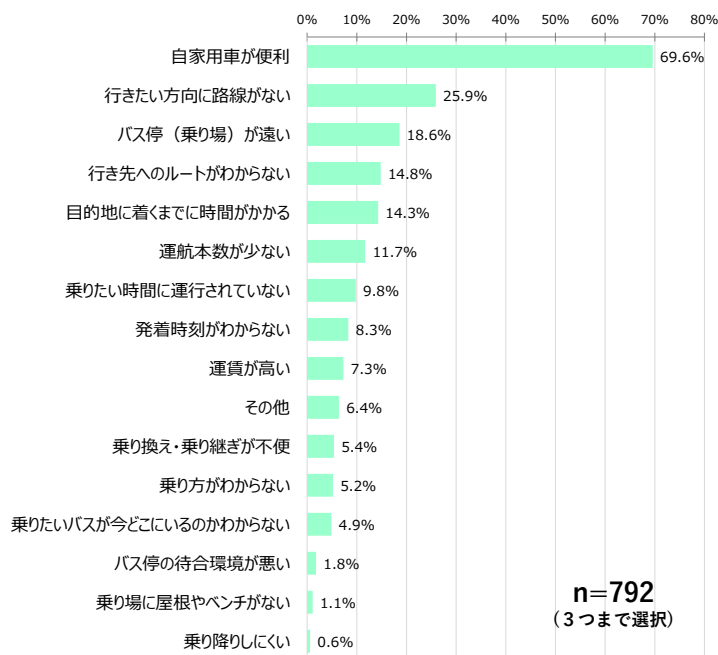


図 2-3 バスを利用しない理由

出典：「下野市公共交通計画」 住民アンケート調査（令和元年 8 月）

### 3. 下野市の都市交通に関する課題

○ 下野市の都市交通の課題を記載。

表 3-1 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	主な都市交通課題	
人の移動実態	<b>■人の移動状況</b> (p.4)	・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。	・ <b>広域的活動</b> の支援・促進 ・ <b>都市内活動</b> の維持・促進 ・ <b>市内交流・一体化</b> の促進
	<b>■市内6ゾーン別移動量</b> (p.5)	・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。	・ <b>都市核、JR3駅周辺へのアクセシビリティ</b> の強化 ・駅前エリアの賑わい・活づくり
	<b>■市内6ゾーンの移動特性</b> (p.6)	・自動車での移動が約7～8割。 ・鉄道・バス、特にバスの利用は僅少。	・ <b>市民の足「自動車」</b> の移動性確保 ・ <b>住環境</b> の保全、 <b>通学の安全</b> 確保 ・ <b>環境負荷</b> の軽減 ・ <b>公共交通利用</b> の促進
	<b>■移動目的別の利用交通手段</b> (p.7)	・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、自転車利用も比較的多い ・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。	・通勤移動の支援 ・ <b>通学や広域的私事</b> 移動の支援 ・私事活動の支援
	<b>■高齢者の移動実態</b> (p.8)	・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。	・ <b>高齢者や障がい者等</b> の社会参加の支援・促進 ・ <b>人口低密度地域、交通不便地域</b> での移動の確保 ・ <b>高齢免許返納者</b> 増加への対応

表 3-2 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	<b>■「鉄道」利用に関する意識</b> (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 <sup>※</sup> 。	・ <b>鉄道利用</b> の促進 ・鉄道の <b>利用しやすさ</b> の向上
	<b>■「バス」利用に関する意識</b> (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 <sup>※</sup> 。	・ <b>バス利用</b> の促進 ・バスの <b>利用しやすさ</b> の向上
	<b>■「自動車」利用に関する意識</b> (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。	・ <b>市民の足「自動車」</b> の移動性確保 ・道路の <b>走行しやすさ</b> の向上
		・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。	・ <b>高速道路</b> の利便性向上
		・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	・ <b>自動車利用</b> の適正化 ・バスの <b>利用しやすさ</b> の向上
	<b>■「自転車」利用に関する意識</b> (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。	・ <b>自転車利用</b> の促進 ・安全・快適な走行空間づくり
<b>■「鉄道駅前エリア」に関する意識</b> (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・活づくり ・JR3駅周辺への <b>アクセシビリティ</b> の強化	
<b>■市民が指摘した重点的に取り組むべき交通課題</b> (p.15)	・市民は、重点的に取り組むべき交通課題として、「 <b>安心して暮らせる居住環境づくり</b> 」、「 <b>安全・快適な歩行者・自転車の通行空間の整備</b> 」、「 <b>都市活動を支える市内交通体系の拡充</b> 」や「 <b>鉄道駅前エリアの賑わいづくり</b> 」等を指摘		

※「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



## 4. まちづくりの実現に資する都市交通の基本的な考え方

### 4.1 栃木県の道路計画

- 「とちぎの道路・交通ビジョン 2021（栃木県広域道路交通計画）」から栃木県が目指す3つのネットワークの充実・強化に向けた施策の方向性を記載。
- 「広域拠点」もしくは「地域拠点」などの下野市の位置づけについて記載。

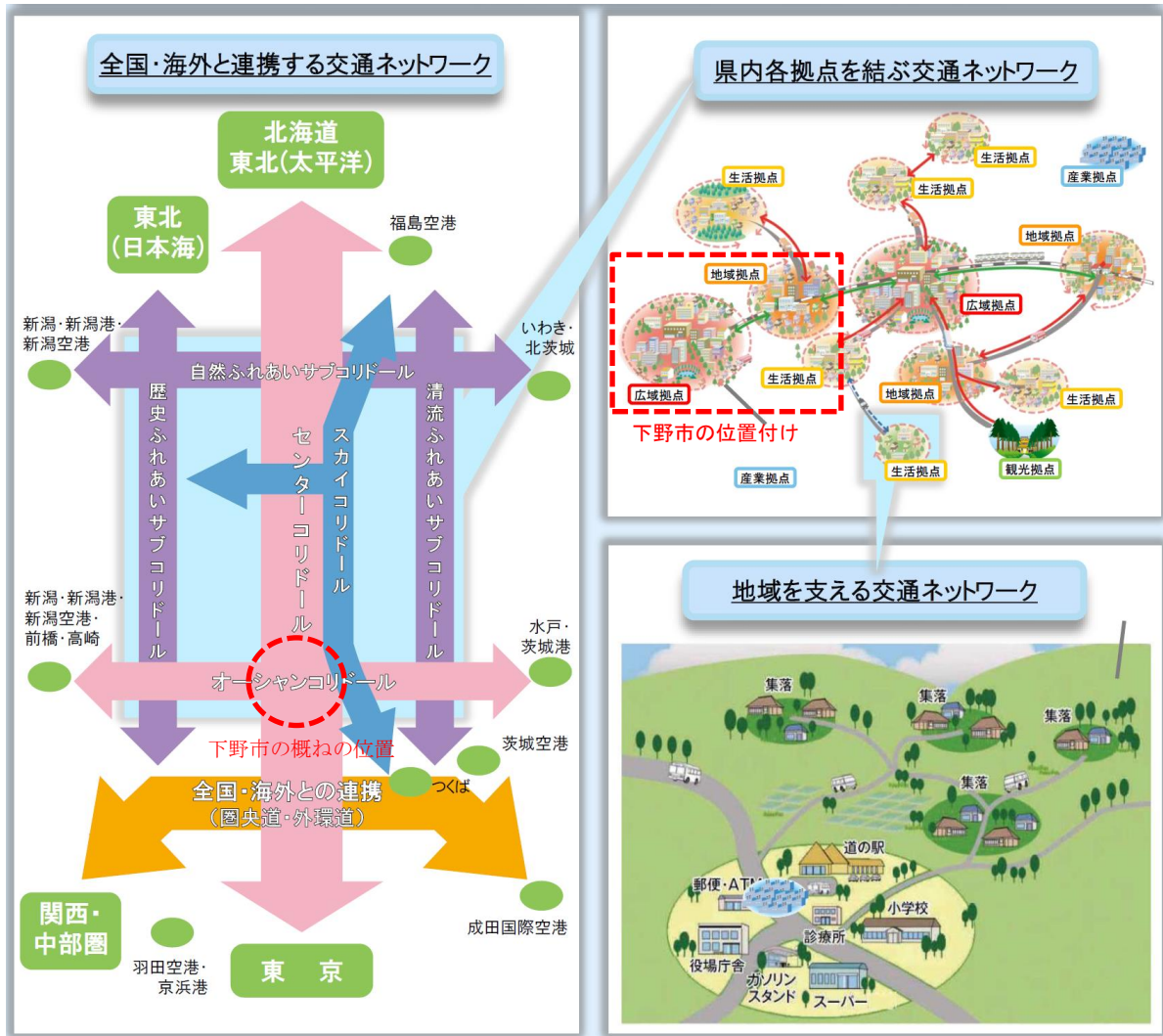


図 4-1 栃木県が目指す3つのネットワークの充実・強化に向けた施策の方向性

出典：「とちぎの道路・交通ビジョン 2021 栃木県広域道路交通計画」令和3年6月 栃木県

## 4.2 下野市の将来像

- 「第二次下野市総合計画」から、下野市が目指す将来像を記載。  
～ともに築き 未来へつなぐ 幸せ実感都市～
- 「第二次下野市総合計画」、「下野市立地適正化計画」から、土地利用及び人口配置の構想等を記載。

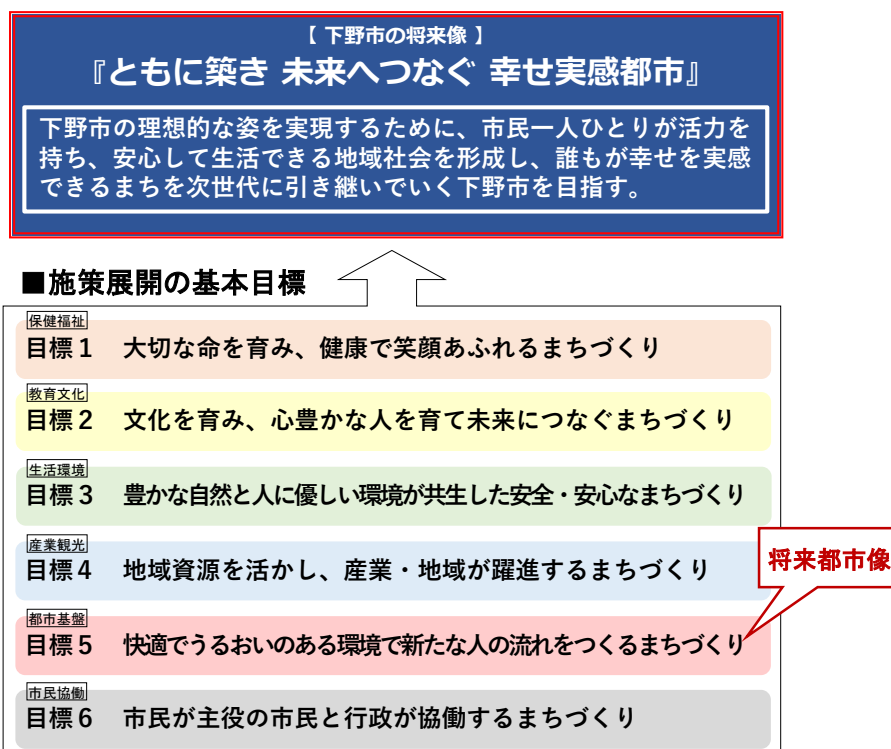


図 4-2 下野市の将来像

出典：「第二次下野市総合計画」平成 28 年 3 月

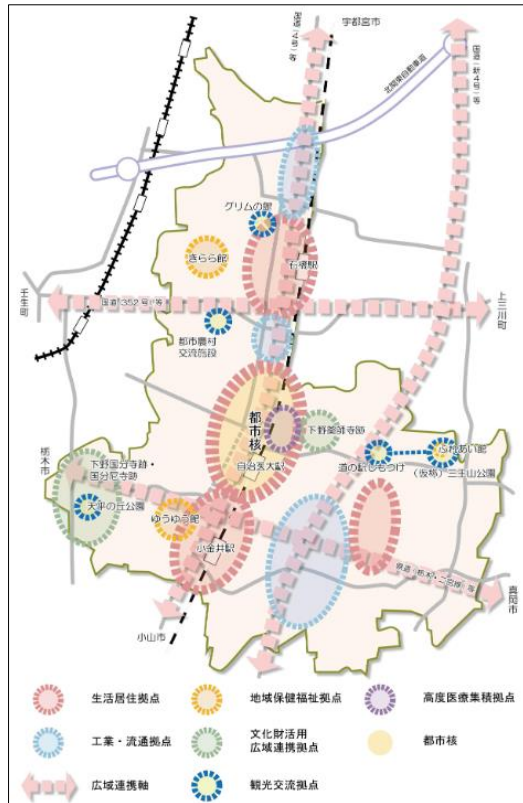


図 4-3 下野市の将来土地利用の方針

出典：「第二次下野市総合計画」平成 28 年 3 月

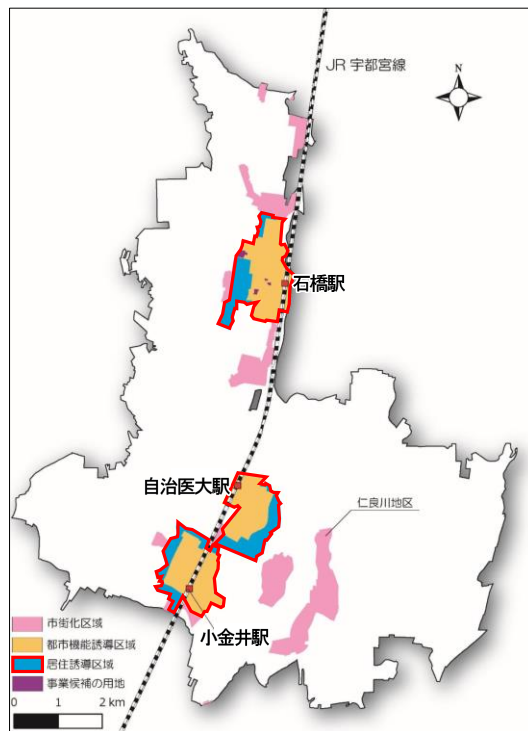


図 4-4 JR 駅周辺を拠点とした「ネットワーク型コンパクトシティ」の形成

出典：「下野市立地適正化計画」平成 31 年 3 月

### 4.3 交通計画の前提となるまちづくりの理念

「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』を定めており、この将来都市像の実現のため、まちづくりの基本理念を設定し実行するとしています。

都市交通マスタープランにおいても、このまちづくりの基本理念の実行に資することを前提とし、道路・交通分野が受け持つべき役割や目指すべき目標を見据えた総合的な都市交通体系の構築とそれに必要な施策の展開を図るものとなりました。

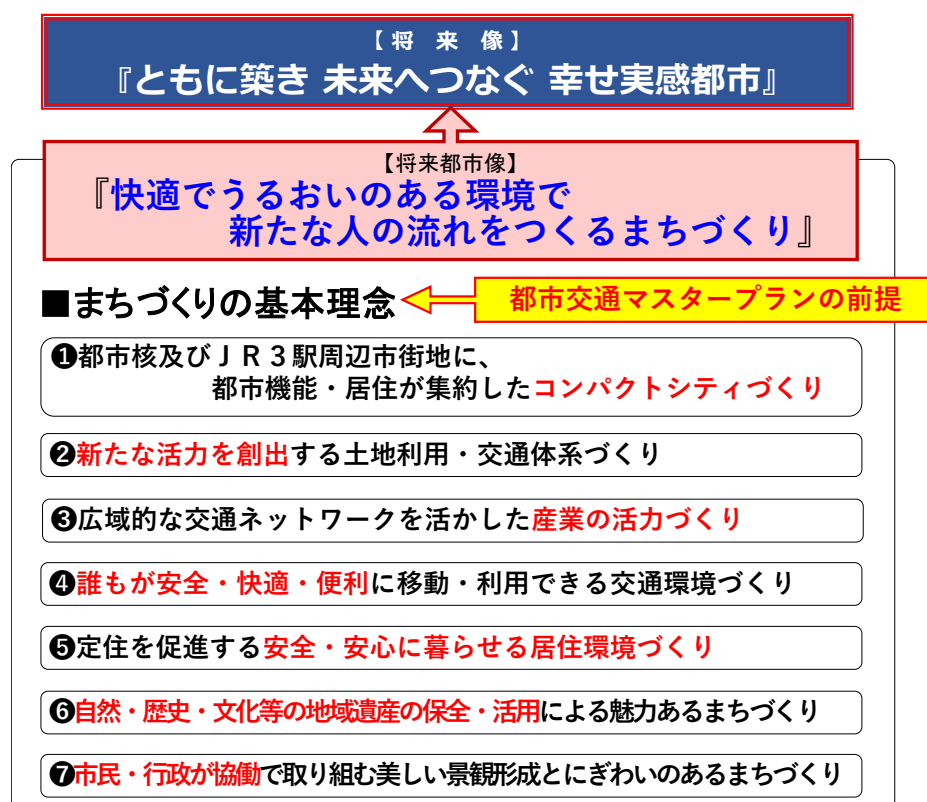


図 4-5 まちづくりの基本理念

出典：「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」平成 29 年 3 月

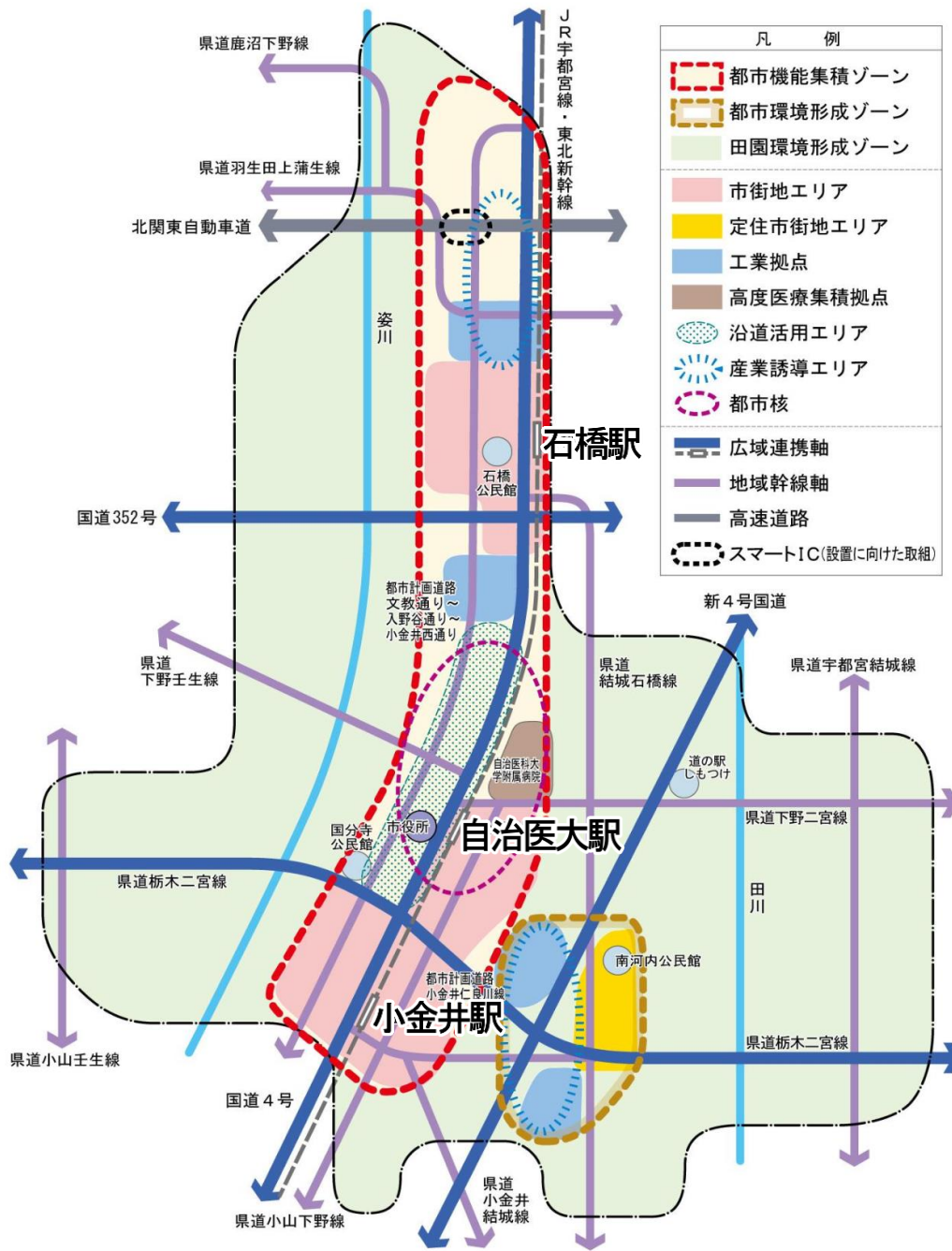


図 4-6 将来都市構造図

出典：「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」平成 29 年 3 月

#### 4.4 都市交通マスタープランの基本的な考え方

○ まちづくりの基本理念を踏まえた都市交通マスタープランの基本的な考え方を記載。

まちづくりの基本理念	都市交通マスタープランの基本的な考え方
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	<p>■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</p> <p>■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</p> <p>「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」においては、都市核を中心とした都市構造を構築するとともに、JR3 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形成を進め、持続的な都市づくりが重要であるとしています。</p> <p>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。</p> <p>都市交通マスタープランにおいても、前述のコンパクトシティの形成、持続可能な都市づくり、都市核における新たな土地利用の誘導を積極的に推進する視点から、本プランに基づいた施策の展開を図るものとします。</p> <p>特に、都市核及び JR3 駅周辺市街地への都市機能・居住の集約促進、持続可能なコンパクトシティの形成を図るうえで、交通体系の果たす役割は極めて重要と考えます。</p>
新たな活力を創出する土地利用・交通体系づくり	<p>■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）</p> <p>■新たな活力・魅力を創出し地域を活性化する都市核及び JR3 駅周辺市街地の交通環境づくり</p> <p>「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」においては、本市の広域ネットワークにおける立地特性を強みとして、定住促進・産業活性化に向けた「定住機能・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。</p> <p>具体的には、市役所庁舎及び自治医大駅周辺市街地では都市核への公共施設等の集約、石橋駅・小金井駅周辺市街地では地域生活を支える店舗等の集約を図るとしています。</p> <p>都市交通マスタープランにおいても、前述の JR3 駅周辺市街地への定住機能・産業機能を誘導し、新たな活力・魅力の創出、地域活性化を推進する視点から、本プランに基づいた施策の展開を図るものとします。</p>
広域的な交通ネットワークを生かした産業の活力づくり	<p>■地域を活性化する産業系土地利用等の誘導・形成、産業活動の効率化支援</p> <p>「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」においては、広域的なネットワークを活かした都市機能誘導を実現するため、スマート IC（北関東自動車道）の設置に向けた取組を進め、併せて市内とのネットワーク形成や周辺における有効な土地利用を促進するとしています。また、広域的なネットワークと一体的に位置づけた住居系・産業系の新たな土地利用を推進するとしています。</p> <p>都市交通マスタープランにおいても、前述の新たな都市機能、住居系・産業系土地利用を積極的に誘導し、地域の活性化を創出する視点から、本プランに基づいた施策の展開を図るものとします。</p>

誰もが安全・快適・便利に移動・利用できる交通環境づくり

### ■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》」においては、人口構造の変化への対応やコンパクトシティの“かなめ”となる公共交通の環境向上を支援し、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、広域的な都市連携を図る幹線道路網の充実、市全域における生活道路ネットワーク形成、誰もが移動しやすく安全に暮らせる居住環境づくりため道路の適正な維持・管理、歩道・自転車専用の空間づくり、デマンドバスの運行、駅・停留所等のバリアフリー化を進め、すべての市民が安全かつ便利に利用できる環境づくりを図るとしています。

都市交通マスタープランにおいても、前述の道路交通、公共交通、自転車交通等の多様な都市交通サービスの向上を図る視点から、本プランに基づいた施策の展開を図るものとします。

定住を促進する安全・安心に暮らせる居住環境づくり

### ■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》」においては、土地区画整理事業等により整備された市街地については、地区計画等により環境の維持・向上を図り、既存市街地については、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においては、市街地とのネットワークを確保するとしています。

都市交通マスタープランにおいても、前述の市街地・田園地帯における安全・安心で暮らしやすい生活環境の形成を図る視点、また、これに加えて移動時の安全性確保、防災機能の向上、健康的な暮らしを確保する視点から、本プランに基づいた施策の展開を図るものとします。

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

### ■歴史文化遺産等を活用した観光・交流の促進

「下野市都市計画マスタープラン《改定版》」においては、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は保全と適正な管理を前提としつつ、交流や活性化を図り、また貴重な史跡や自然を活かした公園・緑地、道の駅しもつけなどの交流施設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。

都市交通マスタープランにおいても、前述の自然や貴重な歴史文化遺産の保全、各種資源を活用した観光や交流を図る視点から、本プランに基づいた施策の展開を図るものとします。

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

### ■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》」においては、景観形成においては市民・行政の協働を基本に、景観資源と守り育てる総合的な取組を図り、魅力ある景観の持続的な維持・向上を目指すとしています。

都市交通マスタープラン施策の展開・管理（PDCA）においても、前述の市民・行政の協働による総合的な取組の考え方を基本とします。なお、都市交通マスタープランにおいては、市民・行政に交通事業者を加えた3者協働が必要であると考えます。

## 4.5 交通計画の展開目標

- まちづくりの基本理念、都市交通マスタープランの基本的な考え方に基づく、都市交通の展開目標及び考え方を記載。

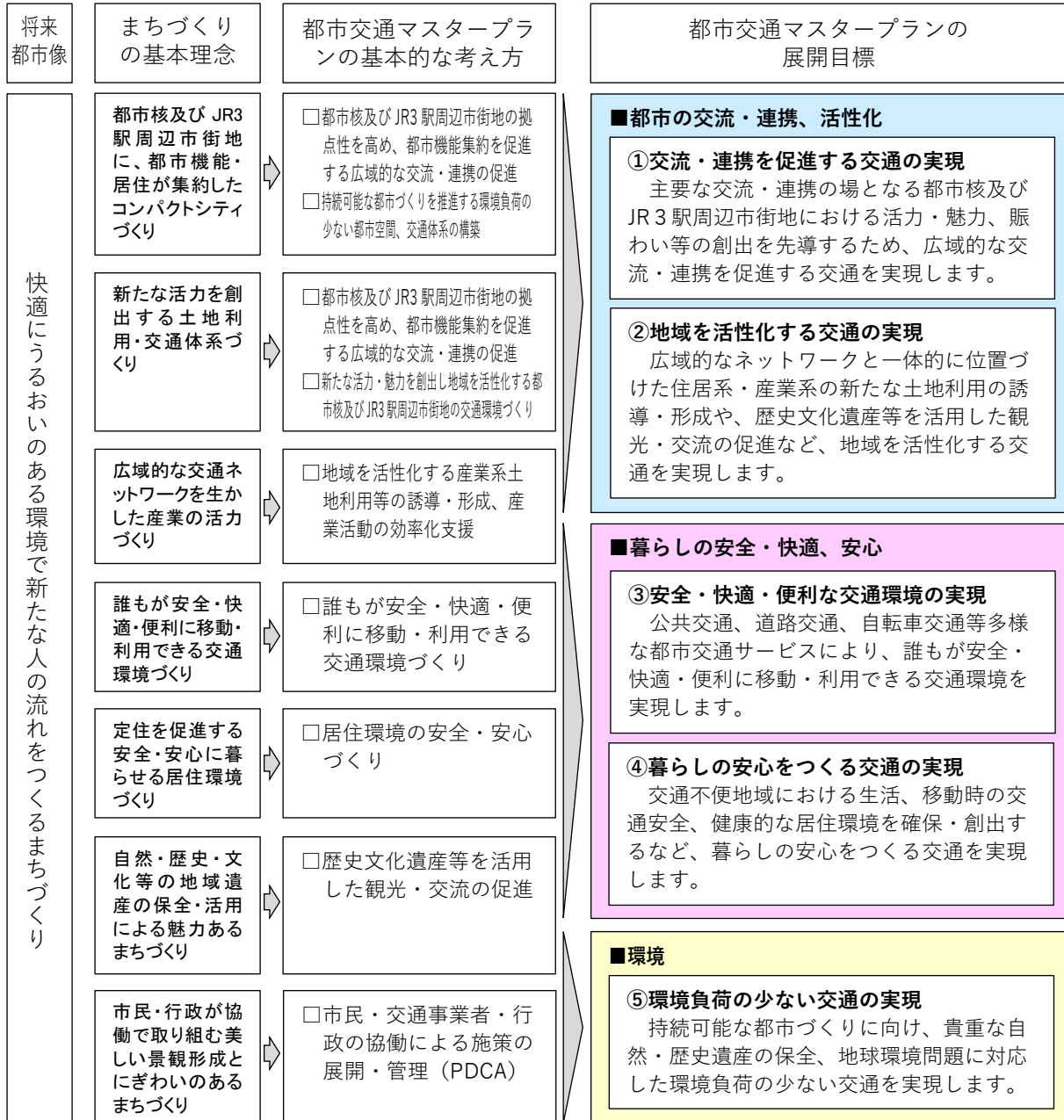


図 4-7 将来都市像の実現に資する都市交通の展開目標



## 5. 都市交通施策の立案

### 5.1 施策展開の方向性

○ 都市交通マスタープランの展開目標の実現に向け、分野別、体系的に整理した施策展開の方向性と都市交通施策のメニューを記載。



図 5-1 都市交通マスタープランの施策展開の方向性

## 5.2 都市交通施策の立案

- 道路、公共交通、自転車、拠点地区、交通需要マネジメントの観点から分類・整理した都市交通施策の内容を記載。

### (1) 道路分野

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の実現を目指し、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」の実現を図るため、4つの施策展開の方向性の下、以下に示す道路施策の展開を図るものとします。

#### 方向性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（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）

JR3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、JR3駅周辺と市外各地域等との広域的な交流・連携を図ることが必要です。このため、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5-2参照）

- ・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5-2参照）

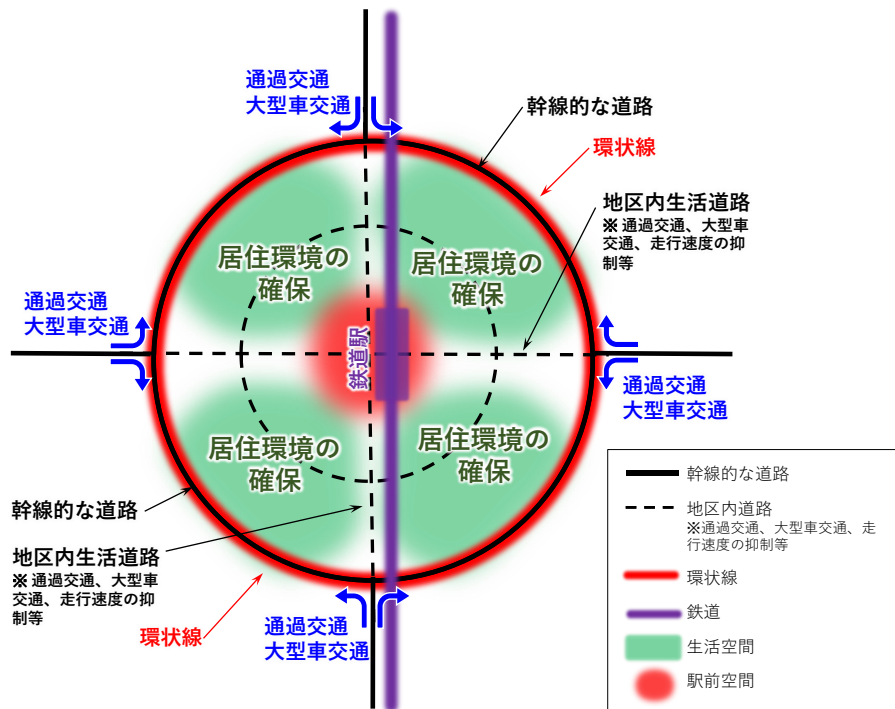
- ・外環状線：（3・4・707）石橋駅東通り、（3・4・706）多功南原通り線、東外環状、（県）自治医大停車場線、（3・4・901）薬師寺仁良川線、（3・4・901）小金井仁良川線、（県）小山下野線、（県）栃木二宮線、（3・4・803）栄通り、（3・4・801）小金井西通り、（3・4・901）小金井仁良川線、西外環状、（県）鹿沼下野線、（県）羽生田上蒲生線、（3・4・707）石橋駅東通り
- ※西外環状、東外環状とは、計画上、わかりやすくするための名称です。

##### 施策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JR3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。JR3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等により居住環境の確保を図ることが必要です。このため、JR3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5-2参照）

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等のより、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。

- ・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



＜内環状線の形成イメージ＞

#### 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

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等を図り、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5-2参照)

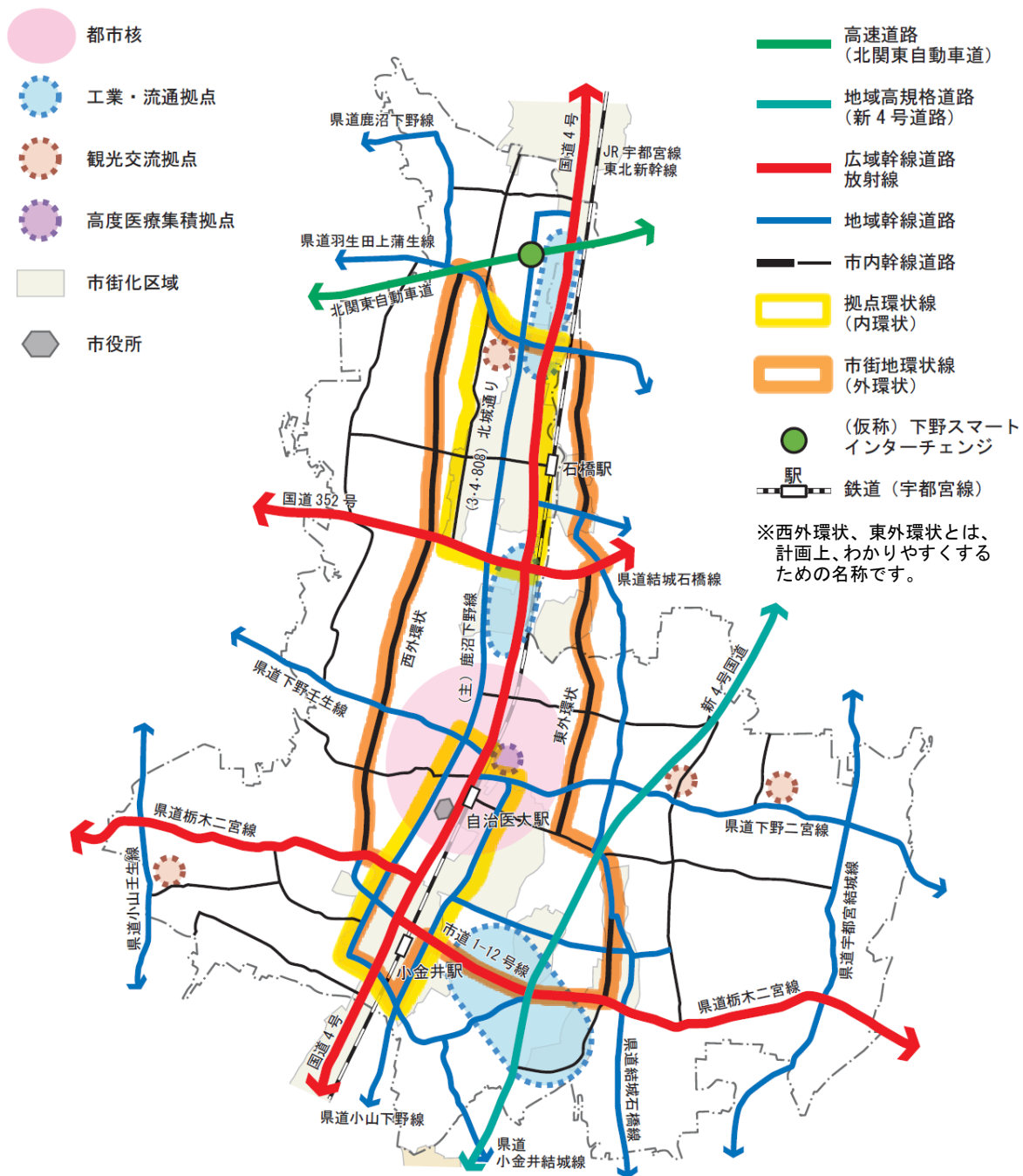
また、スマート IC 周辺における工業・流通拠点の形成を誘導・支援するための道路の整備を推進します。

#### 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5-2参照)

この道路整備を計画的に推進するため、過年度策定した「下野市幹線道路網整備計画(改訂版)H25.3」の見直し、都市計画道路の見直し等、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、県や隣接市町等と協議・調整を行っていきます。



**■工業・流通拠点**  
 下野市の地理的優位性を十分活用し、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**  
 下野市の豊かな自然、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付け、同大学付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 5-2 将来の道路ネットワークイメージ

## 方向性②：地域の活性化に役立つ道路の強化

### 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等の工業・流通拠点、都市核等の新たな土地利用誘導を進めており、地域の活性化等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整備・強化を図ります。

### 施策 7：観光振興を推進する道路の強化

本市には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、観光道路ネットワークの強化・形成を図ります。

## 方向性③：効率的、効果的な道路ネットワークの整備

### 施策 8：更新期を迎える道路・橋の効率的な維持・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・管理を図ります。

### 施策 9：交差点部の改善

道路ネットワーク整備に加え、交差点部等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。交差点部では、交差点構造の改良、主要渋滞箇所（国道4号の小金井駅前交差点、笹原交差点、下古山交差点、小金井北交差点など）の解消等を関係機関と調整等行いつつ整備を推進します。

### 施策 10：道路整備の効率的な整備

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、効果的な道路ネットワークを効率的、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、費用対効果等を踏まえ、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、面的整備事業等の関連する事業と連携し、整備時期や整備手法等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。

## 方向性④：暮らしの安心をつくる道路ネットワークの構築

### 施策 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 年 3 月改訂）」等を踏まえ、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を県や隣接市町等と協議・調整しつつ検討・構築します。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、耐震化等）を推進します。また、災害時には応急補修、障害物除去を優先的に行います。

なお、広域的な災害対応の観点も含め、効果的な緊急輸送道路ネットワークを構築するため、陸上自衛隊宇都宮駐屯地や道の駅しもつけ、拠点病院等の災害時の拠点となりうる施設との連結を図ります。

### 施策 12：住宅地への通過交通等の進入抑制

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）等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、通過交通等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、速度規制等）を住民との合意形成の下、実施します。

### 施策 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等の安全確保を図ります。このため、ゾーン 30 区域（上古山、下古山、石橋、細谷、祇園、薬師寺、緑、国分寺、国分寺東等）等において、道路管理者や警察署等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等の設置）を実施します。また、通学道路安全推進会議等を踏まえ、学校等と協力し安全点検やパトロールを引き続き推進します。

## (2) 公共交通分野

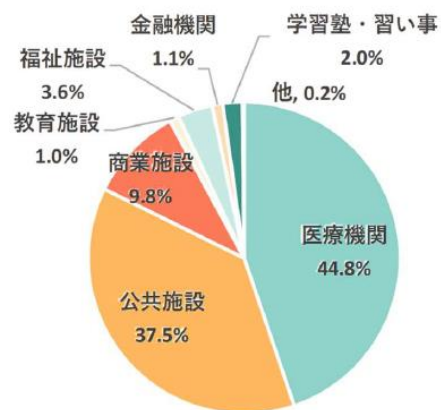
交流・連携を促進する交通、安全・快適・便利な交通環境、暮らしの安心をつくる交通、環境負荷の少ない交通の実現を目指し、「下野市地域公共交通計画（令和3年3月策定）」で定められた公共交通の将来像「市民、交通事業者、行政等が一体となり、住みやすさの向上に寄与する快適で利便性の高い公共交通サービスの実現」を図るため、5つの施策展開の方向性の下、以下に示す公共交通施策の展開を図るものとします。

### 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

#### 施策1：デマンド交通の利用しやすさの向上

##### ●医療機関等と連携したデマンド交通利用環境の向上

デマンドバス「おでかけ号」利用者の乗降場所は医療機関が最も多くなっています。市内の医療機関と連携し、診療後のデマンド交通の代行予約、バス到着時の声掛け、院内でのバス待ちなど、利用者サービスの向上を目指します。



<デマンドバス「おでかけ号」利用者の主な乗降場所>

【出典：下野市地域公共交通計画】

##### ●ICTやAIを活用した予約システムや支払方法の導入検討

デマンド交通の予約をアプリ等で行えるオンデマンドシステムや、ICカードや電子決済について、情報収集や調査等を行いその効果について検証しながら、導入についての検討を進めていきます。



- ・リアルタイムに発生する乗降リクエストに対して、AIを使い膨大な計算量から効率的な車両・ルートを実時に算出する。
- ・利用者がスマートフォンのアプリや電話から行った予約をもとにAIが車両配車を行うことで、効率的な移動の実現が期待できる。

<AIを活用したオンデマンド交通システム>

【出典：国土交通省 令和元年版交通政策白書】

## 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

鉄道、バスの乗継拠点となる交通結節点（鉄道駅等）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等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、休日を中心に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・買物等、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等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等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。
- ・利用実績等を確認の上、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>

【出典：(左)下野市事例(右)他地域事例(府中市)】



### ●新モビリティ(自動運転技術や電動キックボード等)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等の、新モビリティの導入・利活用を検討します。



- ・東京都大田区の羽田イノベーションシティでは、歩行者が混在する空間で走行した実績がある。
- ・前後左右のセンサや GPS による自己位置認識等、冗長性の高いシステムで構成されており、歩車共存の空間においても安全性の高い走行が期待されている。

<自動運転車両 (東京/羽田イノベーションシティ)>

【出典:株式会社マクニカ HP<<https://www.macnica.co.jp/business/maas/news/2020/135026/>>】



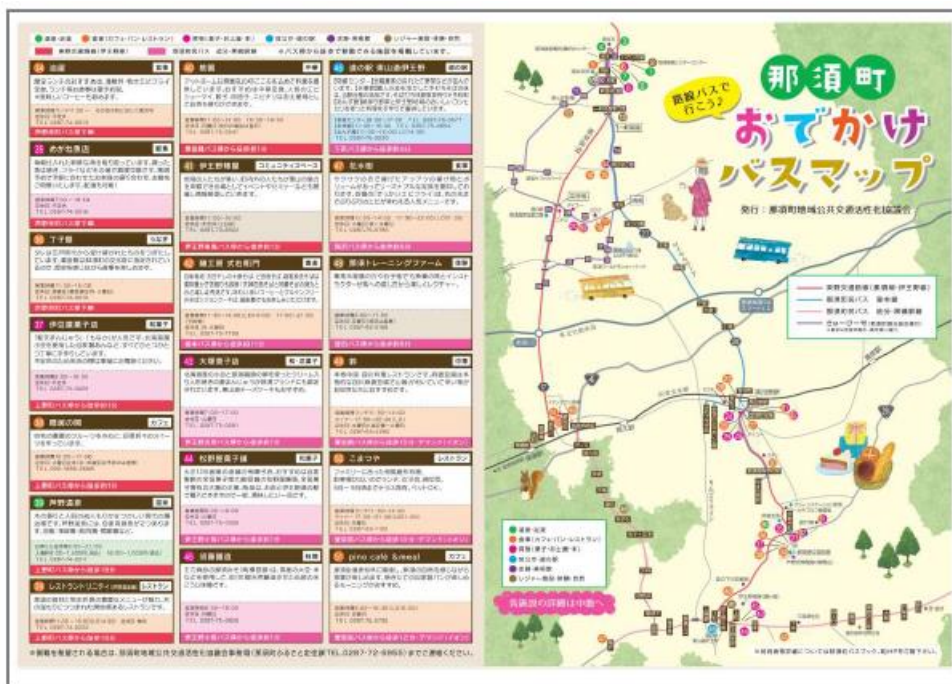
<電動キックボード>

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

### 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：那須町 HP】

#### ●地域ふれあいサロン等での広告資料の配布

下野市内には現在 50 ヶ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。

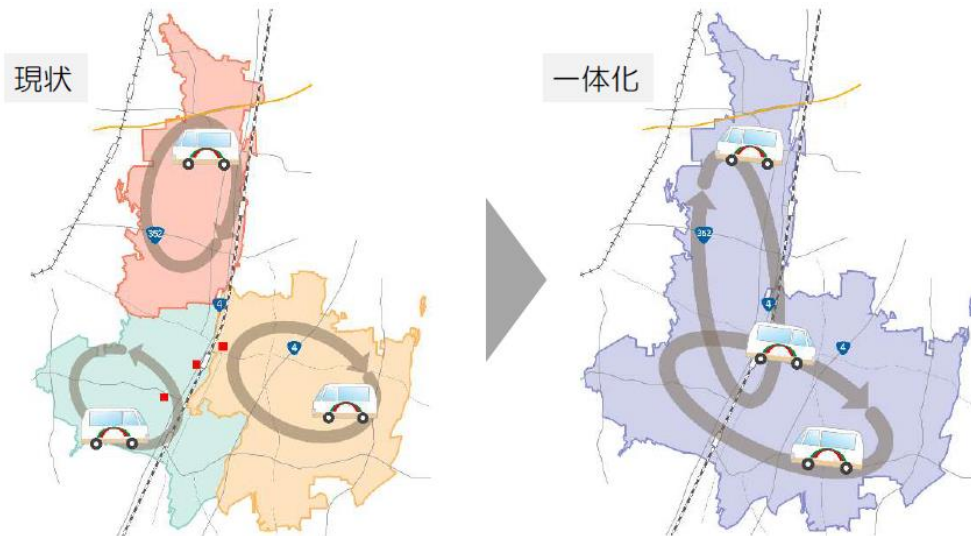
## 方向性②：コンパクトシティのまちづくりのためのネットワーク形成

### 施策4：地域間及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

これまでに3エリアに分けて運行していたデマンドバス「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。



<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等との一体化

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をハード・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付け

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が柔軟に対応できる利点を生かして連携を図ります。

### 方向性③：持続可能な公共交通サービスの提供

#### 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

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等を行い、公共交通維持の当事者である意識づけや、交通行動の行動変容を促します。

##### ●エコ通勤デーの設定

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。エコ通勤デーを設定し、交通事業者とも連携を取りながら主導していくことで、企業のエコ通勤の実施を働きかけます。



- ・栃木県は県及び12市町並びに民間企業等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 チラシ（栃木県）>

【出典：栃木県 HP】

## 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

下野市では、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。

#### <運転免許証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を交付 (1 人 1 回限り) <ul style="list-style-type: none"><li>・デマンドバス「おでかけ号」回数券 (3,000 円) 2 冊</li><li>・「ゆうゆう館」入浴券 (2,000 円) 3 冊</li><li>・「ふれあい館」入浴券 (2,000 円) 3 冊</li><li>・「きらら館」トレーニングルーム 3 カ月定期券 (6,000 円)</li><li>・道の駅「しもつけ」商品券 (1,000 円) 6 枚</li></ul> 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。

## 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経由するなど、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易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。

### ●デマンド交通の車体の小型化の検討

現在は9人乗りのワゴン車により運行を行っていますが、セダン型車両の導入など、利用実態を踏まえた検討を行います。

### ●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等も積極的に聴取し、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】

### ●担い手不足解消に向けた自動運転バスなど新技術の導入検討

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。

## 方向性④：広域的な人の流れを支える公共交通サービスの提供

### 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

下野市、上三川町、壬生町の1市2町は県や交通事業者と連携して、広域連携バス「ゆうがおバス」の実証運行に取り組んでおります。

今後も、その利用状況や効果等を踏まえながら、より良い公共交通サービスの提供に向けた検討を継続します。

#### ●東西軸を形成する新たな広域路線の運行検討

南河内地区や国分寺地区から東西軸を形成する路線など、新たな広域路線の運行の可能性についても、検討を重ねていきます。

#### ●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）



- ・スマホアプリ等により、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。

#### <MaaS (Mobility as a Service) >

【参照：国土交通省 HP 都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会資料  
国土交通省 日本版 Maas の推進 HP】

#### ●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：中央区 HP】

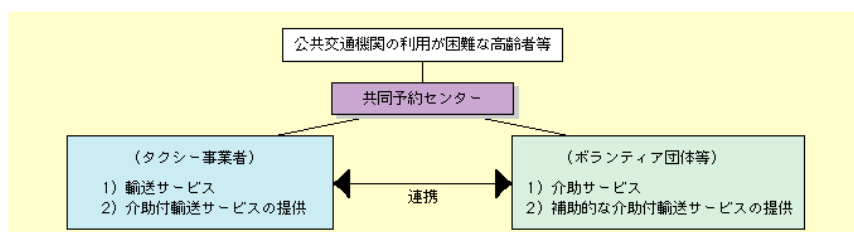
## 方向性⑤：移動制約者等の移送サービスの提供

### 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

介助を必要とする高齢者等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等による、それぞれの専門分野を活かしつつ、共同予約受け付けなどにより、全体として効率的で利便性が高く、安全な輸送サービスの提供に対する支援を検討します。



#### <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  
内 容：点)  
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(シニアカー等)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なか、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、シニアカー等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>>】



## 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

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、国分寺小学校で導入されているスクールバスの運行事業を参考とし、市内の主要な小学校における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等、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

**ご自宅**

**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

図表：Aさん宅、Cさん宅、Bさん宅、役場、診療所間の乗合タクシールートを示すイラスト。

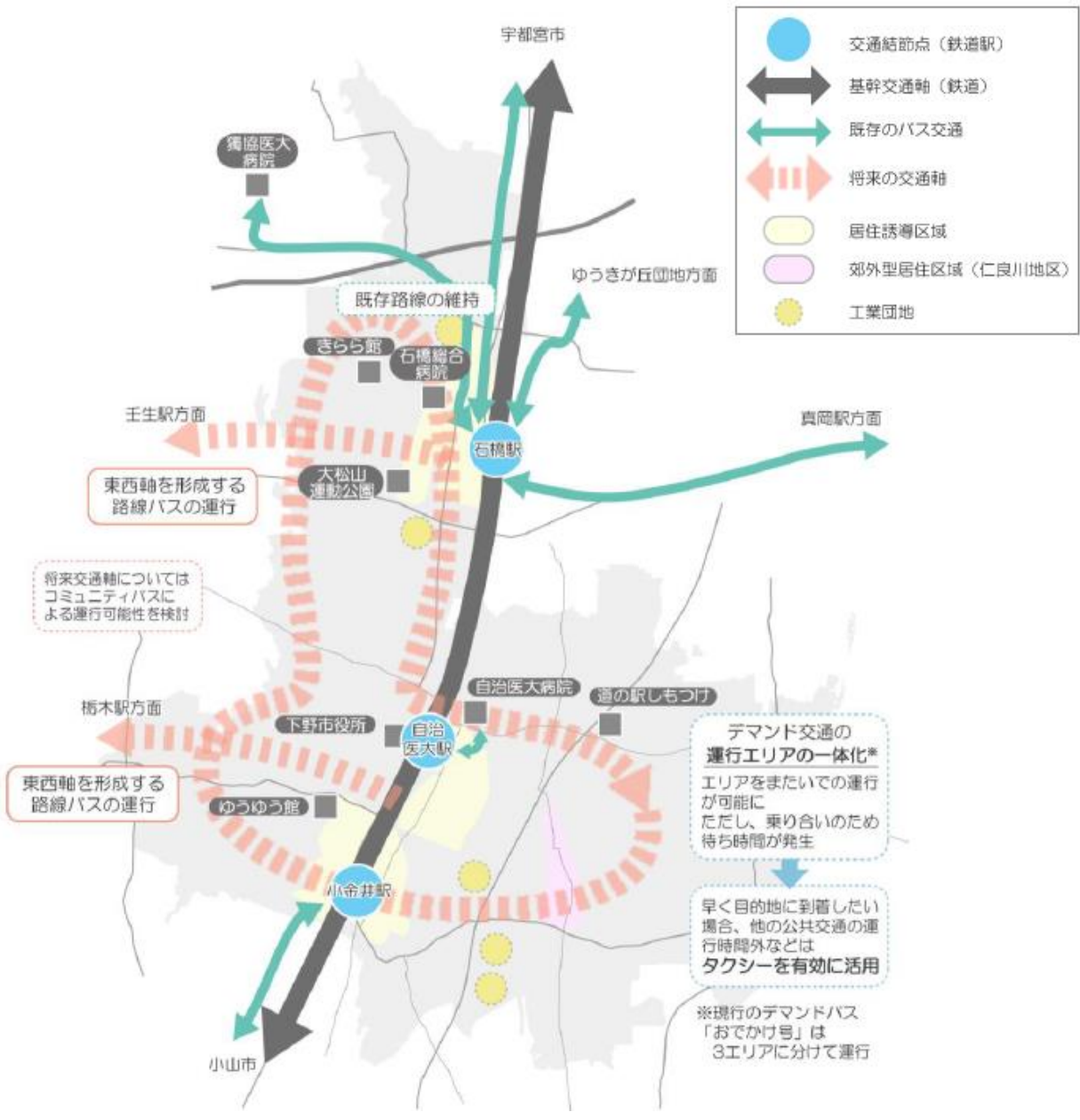
**■スクールバス**

- ・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。

図表：美葉牛線、竜西線、碧水線の路線図。

### <スクールバスの導入と活用>

【出典：北竜町ポータル HP<<https://portal.hokuryu.info/informations/20140310>>】



※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 5-3 将来の公共交通網イメージ

### (3) 自転車交通分野

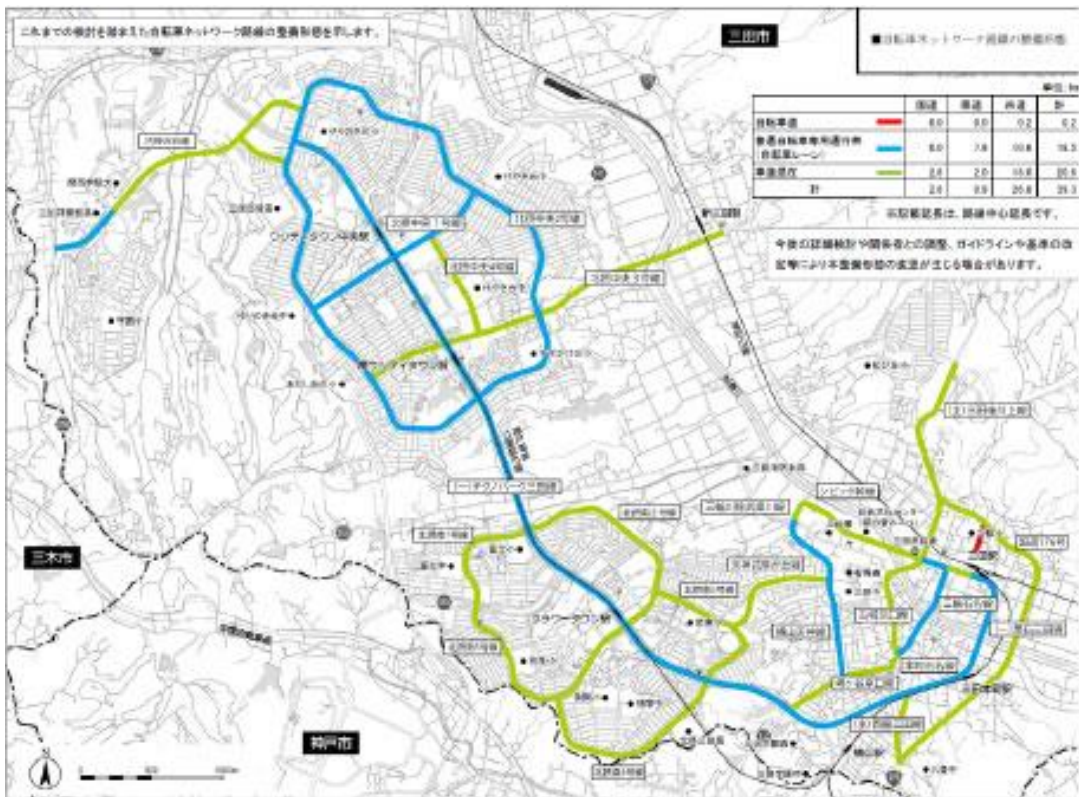
安全・快適・便利な交通環境、環境負荷の少ない交通の実現を目指し、自転車交通の将来像「安全・快適な自転車ネットワーク、自転車利用環境の構築」の実現を図るため、4つの施策展開の方向性の下、以下に示す自転車交通施策の展開を図るものとします。

#### 方向性①：安全・快適な自転車通行空間の整備

##### 施策1：自転車利活用推進計画の検討（サイクルツーリズムの推進）

##### ●生活サイクルネットワークの形成（JR3 駅周辺等）

JR3 駅周辺地区の回遊性向上による賑わい創出や快適な自転車利用環境の整備を図るため、駅周辺の自転車ネットワークの実態調査を踏まえた自転車利活用推進計画の策定を推進します。



<自転車ネットワーク計画の例(兵庫県三田市)>

【出典:国土交通省 HP (GOOD CYCLE JAPAN)】

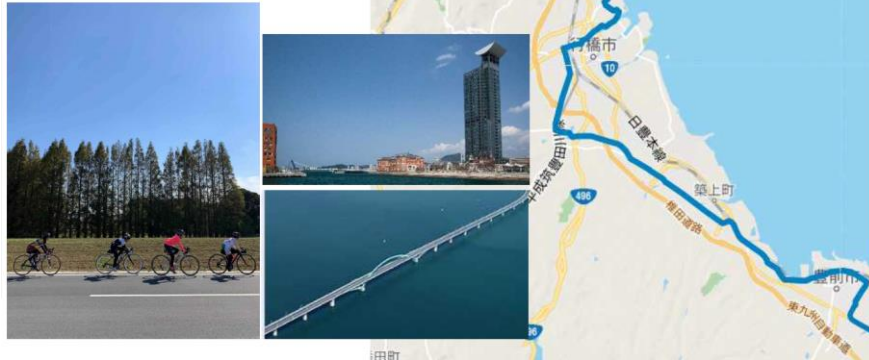
●観光サイクルネットワークの形成（観光拠点周遊等）

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、観光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。

北九州・京築ルート  
(約80km)

海、田園、街並みと北九州・京築エリアの魅力を凝縮したルート

のどかな田舎道の心地よさ、北九州空港連絡橋では海の上を走るような爽快感、そして門司港レトロの情感など北九州・京築エリアの魅力を一度に味わえるルートです。大分や山口へのロングライドの一环としても走って頂けます。



<観光サイクルネットワークの例(福岡県)>

【出典:国土交通省 GOOD CYCLE JAPAN】

●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）

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。



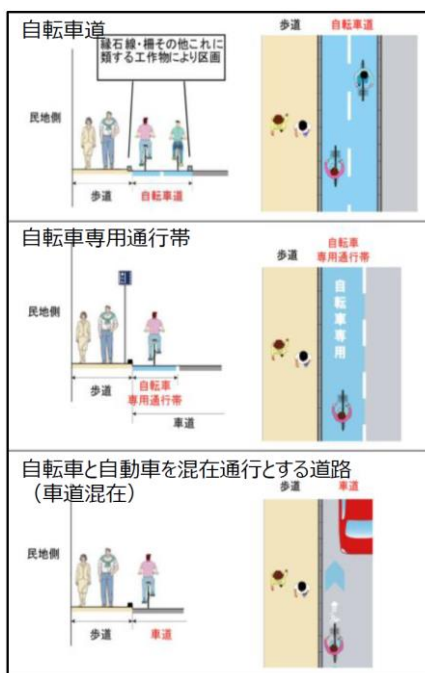
<秋の北摂里山サイクリング(兵庫県)>

【出典:国土交通省 GOOD CYCLE JAPAN】

## 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

車道と自転車通行空間を縁石等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等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等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、ルート上に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】

## 方向性②：適正な自転車駐車の推進

### 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

地域の駐輪ニーズをきめ細かく把握した上で、鉄道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4：自転車放置の防止

#### ●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設置を促進するとともに、路上への駐輪場設置の促進を図るため、占用時の幅員等、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 左：愛媛県松山市 右：東京都中央区>

## 方向性③：自転車の利用促進

### 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）

鉄道駅の周辺や観光拠点等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、関係機関に対してサイクルポートの案内サイン設置を要請します。



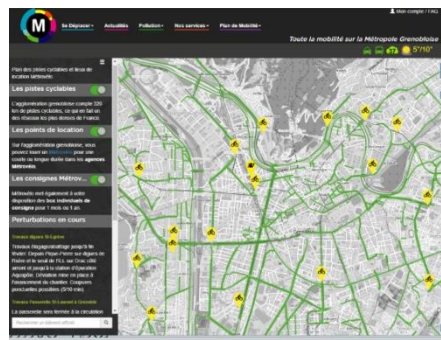
<駅出口への設置（江東区 豊洲駅）>



<道路上のサイクルポート（岡山市）>

#### ●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等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等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し、WEBによる自転車サイクリングマップを作製します。



<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

企業等において、自転車通勤者や来訪者のために必要な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。

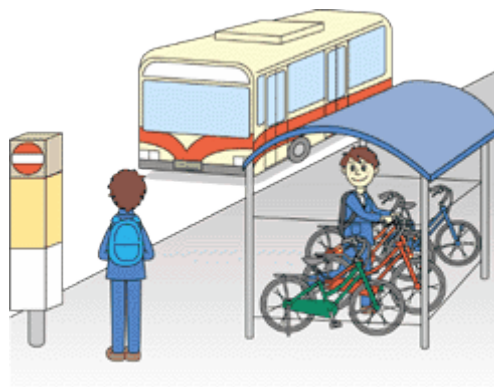


<合同庁舎にシェアサイクルポートを設置した例（札幌市）>

【出典：NPO 法人ポロクル】

### ●サイクルアンドライドの推進

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、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、サイクルアンドライドの駐輪場の整備を検討します。



<サイクルアンドライドのイメージ>

【出典:金沢市 HP】



## 方向性④：自転車の安全利用の推進

### 施策6：安全教室・指導等の推進

#### ●自転車安全教室の実施

児童生徒の発達段階に応じた自転車の安全利用を図るとともに、高齢者の自転車事故を防止しつつ、社会参加の機会を確保するため、参加・体験・実践型の自転車安全教室を実施します。



＜シニア向け自転車交通安全講習会での自転車シミュレーター＞

【出典:ブリジストン HP】

#### ●交通指導員、学校関係者等による街頭指導

自転車通行空間の整備に合わせ、整備形態に応じた自転車の通行ルール等について地域住民への広報啓発を図るため、交通指導員、学校関係者等による街頭指導を実施します。



＜道路管理者による啓発活動（国土交通省・世田谷区）＞

#### ●自転車保険の加入促進

ポスター、チラシ、ウェブサイト等により、市民に対する自転車損害賠償責任保険等への加入の必要性等に関する情報提供を行う。



＜啓発ポスター・啓発チラシ＞

【出典:国土交通省 HP】

#### (4) 拠点地区交通分野

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。

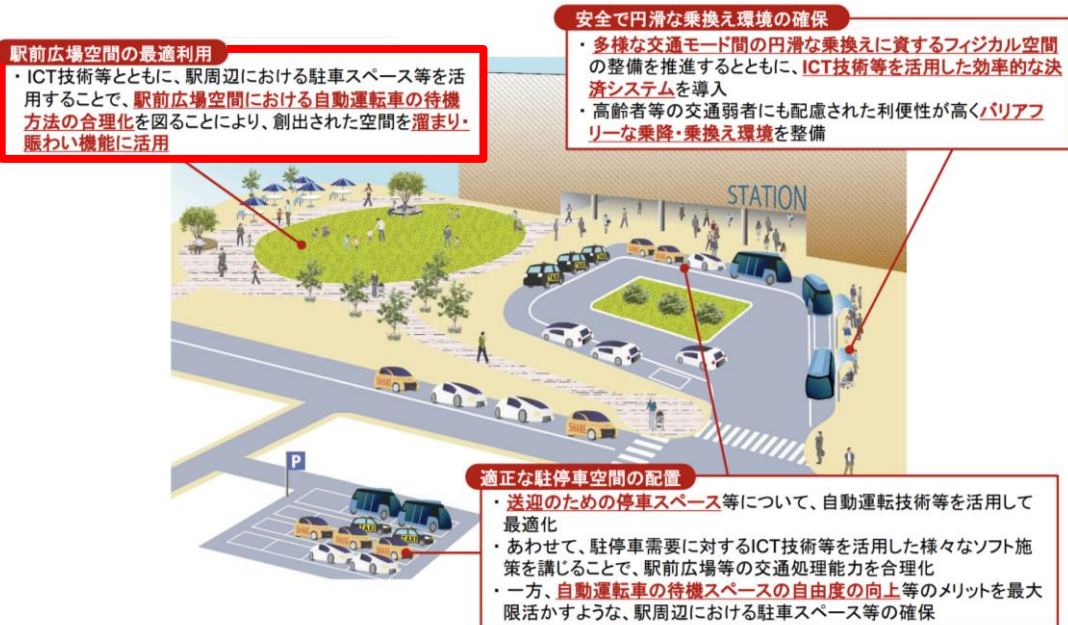
なお、施策展開にあたっては、JR3 駅周辺市街地への都市機能等の集積動向を踏まえつつ、「下野市立地適正化計画」（2019年3月）と連携するものとします。

#### 方向性①：誰もが不便なく訪れられる交通結節点の改善

##### 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

本市に3つあるJRの鉄道駅においては、市内でも貴重な交通結節拠点として位置づけ、快適に乗り継ぎができるよう駅前広場周辺において、まちづくりと連携したたまり（滞在）空間の整備を推進します。

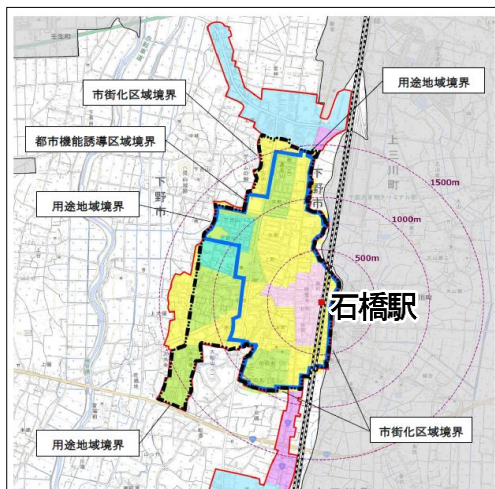


#### <駅前広場の望ましい姿>

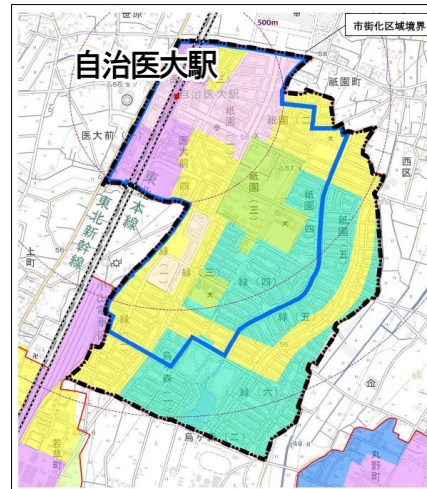
【出典：国土交通省「平成30年度 第2回 都市交通における自動運転技術の活用方策に関する検討会」資料より抜粋・加工】

<下野市の拠点地区>

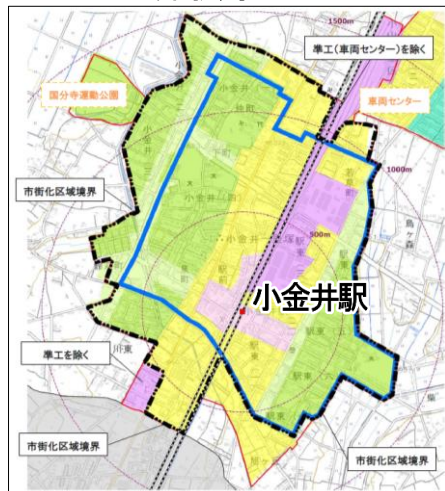
■ JR石橋駅周辺地区



■ 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

【出典：「下野市立地適正化計画」(2019年3月)】

## 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

JR3 駅周辺市街地においては、鉄道駅をはじめ多くの利用者が訪れるため、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

市内の整備箇所があれば  
さしかえ（要資料提供）



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<<https://www.pref.ehime.jp/h40400/5744/traffic/sesaku/bf/index.html>>】

### ●福祉用電動車両（シニアカー等）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なか、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、シニアカー等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>

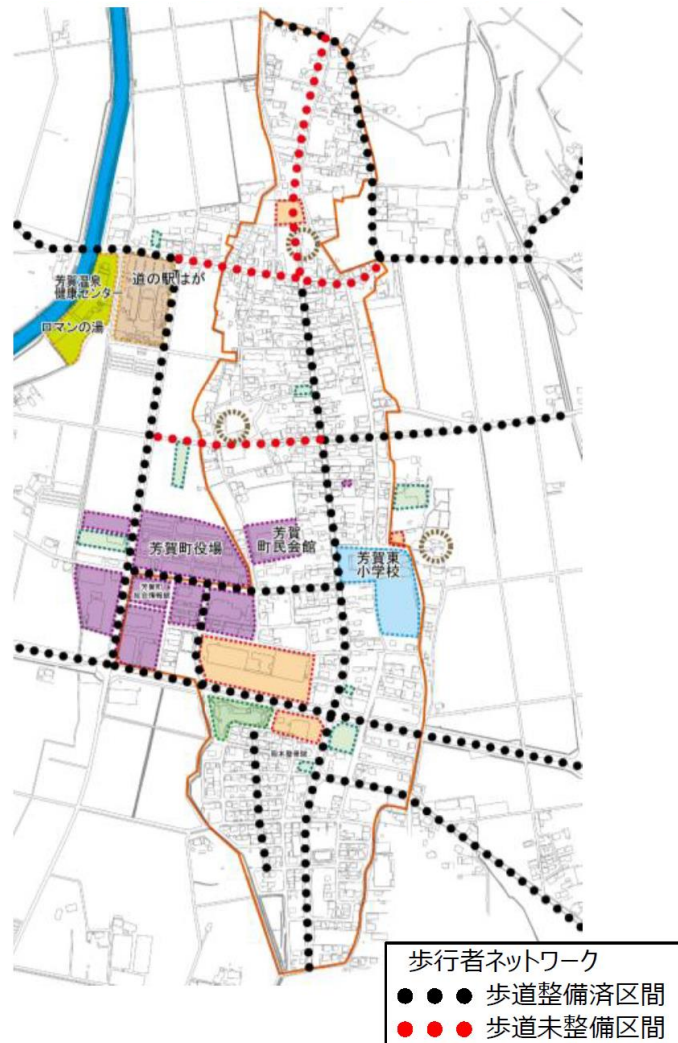
【出典：WHILL 株式会社 HP<<https://whill.inc.jp/model-c2>>】

## 方向性②：安全・快適な歩行環境、回遊性の確保

### 施策3：歩行者ネットワークの構築

#### ● 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賑わい創出や快適な移動環境整備を図るため、駅周辺の歩行者ネットワークの実態調査をふまえた移動環境整備（ネットワーク形成）にむけた検討を行います。



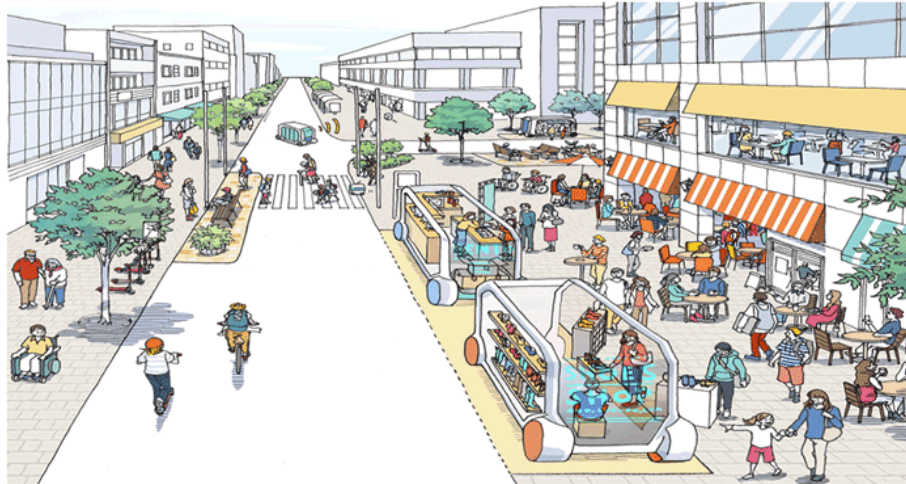
<歩行者ネットワークのイメージ>

【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」】

## 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

安全・快適な歩道環境を確保するため、駅周辺のアクセス道路においてまちづくりと連携した歩行空間の確保を推進します。



<安全・快適な歩道環境のイメージ>

【出典：国土交通省 2040年、道路の景色が変わる HP<

<https://www.mlit.go.jp/road/vision/index.html>>】

### ● 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等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、令和3年6月に制定された「下野市路上喫煙の防止に関する条例」の施行について、周知・徹底を図ります。

条例では、3つのJR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。

**令和3年6月1日から**  
**下野市路上喫煙の防止に関する条例を施行します**

路上喫煙の防止に関し、喫煙マナー及び環境美化意識の向上を図るにより、市民等の身体及び財産の安全を確保し、清潔で快適な生活環境の実現を目的として、条例を制定しました。

**路上喫煙禁止区域と指定喫煙所について**  
 人が多く行き交う、市内3つのJR駅の、各駅から主要道路までの範囲で、駅前広場及び周辺道路を「路上喫煙禁止区域」に設定しました。  
 禁止区域では、指定喫煙所以外での路上喫煙は禁止となります。

**喫煙マナーについて**  
 道路等の公共の場所では、他人に迷惑をかけるよう十分に注意し、マナーを守って喫煙しましょう。

市は、喫煙マナー及び環境美化意識の向上に向けた取り組みを進めて、安全な高品質なまちづくりを目指してまいります。皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

**路上喫煙禁止区域**

禁止区域では、指定喫煙所以外での路上喫煙は禁止となります。指定された喫煙所での喫煙にご理解とご協力を願います。

下野市環境課 TEL 0255-32-6898 FAX 0255-32-9639 〒529-0412 島根県下野市下野 36-107番2 階  
 下野市環境課 <https://www.city.shimane.lg.jp/>

<「下野市路上喫煙の防止に関する条例」の概要>

●看板等の規制

拠点地区においては、多くの人の往来があるため、良好な景観の形成又は風致の維持、公衆に対する危害の防止などを目的として看板等の規制に取り組みます。なお、屋外広告物の規制内容については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】

●ベンチ等の設置検討：小金井駅周辺、石橋駅周辺 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一つとして「憩い」の場を提供するため、ベンチ等の設置を検討します。



<石橋駅西通り>

【出典:タウンフォトネット townphoto.net<  
<https://townphoto.net/tochigi/ishibashi2.html>>】

民間 HP のため要さしかえ



<ベンチプロジェクト  
(福岡市) >

【出典:平成30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分野

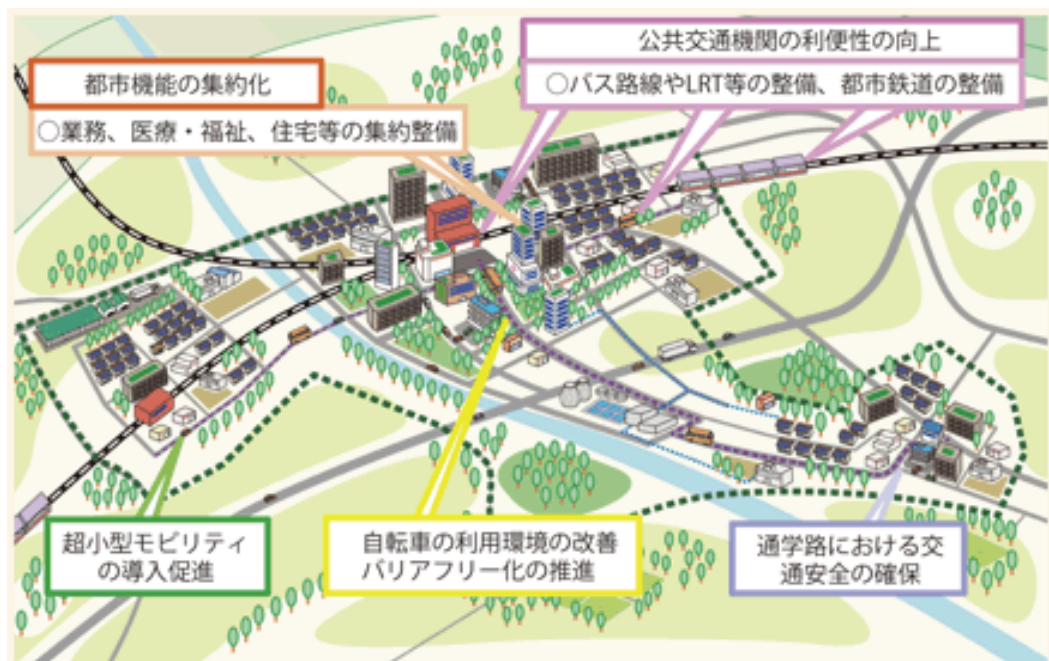
環境負荷の少ない交通の実現を目指し、交通需要マネジメントの将来像「過度に自動車を利用せず、環境にやさしい交通行動への移行」の実現を図るため、3つの施策展開の方向性の下、以下に示す交通需要マネジメント施策の展開を図るものとします。

### 方向性①：環境負荷の少ない都市空間の形成

#### 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）

市内のJR3 駅を拠点としたコンパクトシティの形成を図るため、医療・福祉施設、商業施設等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、徒歩や自転車等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、バリアフリー化等を一体的に進めます。



<コンパクトシティのイメージ図>

【出典：国土交通省 HP】



## 方向性②：環境にやさしい交通体系の利用推進

### 施策2：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

コンパクトシティの形成とあわせ、脱温暖化社会の構築を目指すため、下野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。



#### <プラグインハイブリッドカー>

【出典：大河原町 HP<<https://www.town.ogawara.miyagi.jp/1294.htm>>】

※プラグインハイブリッドカー：普段は電気だけで走り、遠出の際はガソリン+電気で走れるハイブリッドカーを進化させ、バッテリーへの外部充電機能を持たせたことで、電力供給が可能になった自動車。

### 方向性③：環境を意識したライフスタイルへの移行

#### 施策3：交通行動変容の啓発

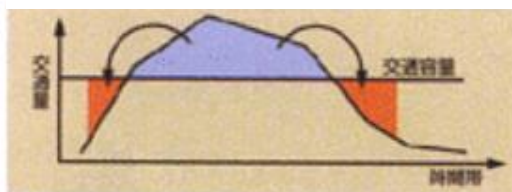
##### ●不要不急での自動車利用の抑制

短距離移動における自動車利用やドライブ旅行等での自動車利用等、不要不急での自動車の利用を抑制することにより、過度な自動車利用から脱却し、公共交通等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（時差出勤等）

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

通勤時等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等、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

自動車の燃料消費量やCO<sub>2</sub>の排出量を減らし、地球温暖化防止につなげるために、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。

#### 施策4：通信手段の活用等の支援

##### ●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CO<sub>2</sub>の排出量を削減するため、ICT等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】