

1 調査名称：佐野市総合交通体系調査

2 調査主体：佐野市

3 調査圏域：栃木県佐野市（両毛都市圏）

4 調査期間：平成19年度～平成20年度

5 調査概要：

本市は平成17年2月に、例幣使街道の宿場町として栄えた佐野市、一瓶塚稲荷の門前町として栄えた田沼町、ドロマイト生産量日本一を誇る「鉾都」葛生町が合併し、新佐野市が誕生した。（以下、新佐野市を佐野市という。）

佐野市の交通環境は、JR両毛線・東武鉄道佐野線の8つの駅、東北縦貫自動車道の佐野藤岡インターチェンジを有し、幹線道路としては、佐野市南端部を東西に延びる国道50号や市の中央部を貫く国道293号がある。

佐野市では、合併後の拡大した市域の一体性・機能性を高めるための道路ネットワークの構築、少子高齢化に対応した公共交通サービスの充実、佐野新都市開発の進展や北関東自動車道開通の具体化への対応、中心市街地活性化の支援などの都市交通課題に対応するため、実態調査として「ミニパーソントリップ調査」や「交通に関する意識調査」を実施し、都市交通体系の基本方針、基本計画及び実現化に向けた整備計画について検討する。

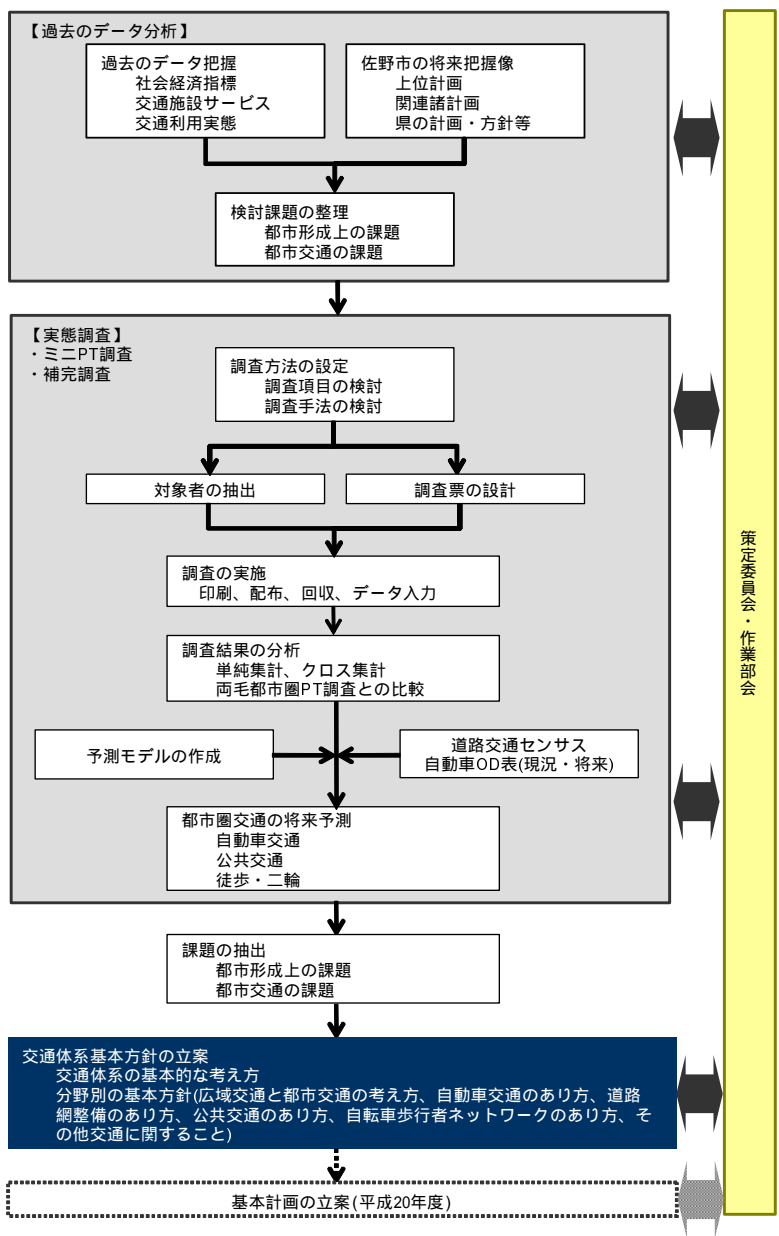
< 調査成果 >

1 調査目的

本業務は、自動車、バス（路線・高速）、鉄道、自転車・歩行者といった交通を一体的に考え、両毛都市圏の人の動きや各交通機関の特性（状況）を把握し、それらの交通網を有機的に結ぶマスタープランを策定するものである。

特に、今後とも必要とされる道路網計画に主眼をおき、将来（約20年後）の都市構造や土地利用を見据えた交通体系の整備方針をあわせて策定することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図

栃木県佐野市全域



4 調査成果

(1) 問題点の整理

『都市構造の状況』、『自動車交通』、『公共交通』、『徒歩・自転車交通』からみた問題点についてそれぞれ整理する。

都市構造の状況からみた問題点

都市構造の状況からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> 佐野市は、合併により市域が大きく拡大（約4倍）。 目指すべき集約型（イモフライ型）の都市構造と現状との乖離。 合併により拡大した市域の連携不足 （審査の市土地利用計画が不明確、合併による旧市町の一体的な道路網計画が未策定） 自動車依存率が高い（公共交通利用者数の低下）
<ul style="list-style-type: none"> 昭和60～平成17年にかけて市内居住者の老年人口（65歳以上）は約1.9倍に増加。 平成17年の年少人口（14歳以下）と老年人口割合は、それぞれ13.5%と21.8%となっている（栃木県平均は14.1%と19.4%）。 深刻化する少子高齢化（高齢ドライバーの増加、少子による公共交通利用者の減少）
<ul style="list-style-type: none"> 佐野駅周辺では人口が減少傾向にあり、佐野駅から1～2kmの地域で人口が増加。 DID地区の変遷は、佐野駅周辺では南東側（新都市側）、田沼駅周辺では西側に広がっている。 市内の商品販売・生産従事者は、平成15年のイオンSC・アウトレットの完成以降急速に増加（平成3年に対して平成16年は1.8倍）。 佐野市の土地区画整理事業または工業団地造成事業は、主として市街化区域外延部で進められてきた。 市街地の拡大・外延化の進展 人口減少等による中心市街地の衰退

自動車交通の問題点

既往資料等からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> 平成11～17年にかけて市南側（+0.2万台/日）、東側（+0.3万台/日）の交通量が増加。 また、市南側断面では平均旅行速度が低下（38.3km/h → 32.2km/h）し、混雑度（1.27）も高い。 隣接市町村との広域交通需要を担う新市の東西軸等の容量不足 新都市周辺における土・日・祝日を中心とした渋滞の発生
<ul style="list-style-type: none"> 市内の都市計画道路の整備率は約62%となっており、市街地周辺に未整備区間が多い。 また、佐野駅周辺では、平均旅行速度が20km/h未満の路線（（主）桐生岩舟線：19.6、（一）佐野環状線：15.7）が存在する。 市街地内道路の未整備区間の存在等を要因とする混雑区間の発生
<ul style="list-style-type: none"> 平成6～16年にかけて、自動車保有台数は約12,000台増加。また、世帯あたりの自動車保有台数は、2.09台/世帯で全国平均の1.45台/世帯と比較して高い。 自動車交通への依存度が高い

交通実態調査（交通に関する意識調査）からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> 日常的に利用（週に1～2日以上）する交通手段は、自動車が86%、バスが1%、鉄道が4%である。 自動車交通への依存度が高い（公共交通利用者数の低下） 中心市街地の衰退
<ul style="list-style-type: none"> 自家用車での通勤・通学や買物に要する所要時間は、30分以内が80%を占めている。 短トリップでの自動車利用が多い
<ul style="list-style-type: none"> 運転免許返納意志がある方は30%未満。また、返納意志がある方のうち、70歳以上でも返納までの年数は5年以上が約半数となっている。 高齢ドライバーの増加
交通実態調査（ミニパーソントリップ調査）からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> グロス原単位は、市街地部が2.18、郊外居住者が2.00。 外出率は、市街地居住者が84%、郊外部居住者が80%。 高齢者の外出率、原単位（グロス）は、過年度調査時と比べて上昇している。 郊外部等に居住する高齢者等の交通手段の不足 アクティブ高齢者の増加
<ul style="list-style-type: none"> 佐野市居住者の総トリップ数（約25万トリップ/日）のうち、佐野市内々のトリップは約19万トリップ/日で全体の約80%を占める。 代表交通手段別トリップ数は、自動車が約18.2万トリップ/日で全体の約70%以上を占めている。また、ゾーン別自動車分担率もほとんどのゾーンで70%以上の構成比。 短トリップの自動車利用が多い 自動車交通への依存度が高い 中心市街地の衰退
<ul style="list-style-type: none"> 分布交通量は、佐野地域中心部と田沼地区中心部および佐野新都市周辺部が多い。 佐野新都市～佐野地域中心部～田沼地域中心部での交通量が多い
<ul style="list-style-type: none"> 70歳以上の自動車分担率は、約60%以上となっている 高齢ドライバーの増加
現況道路網に対する将来ODによる予測結果からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> CASE 1、2ともほぼ同様の傾向を示しており、田沼駅周辺の（国）293号、佐野駅周辺の（一）唐沢山公園線、（主）桐生岩舟線などで混雑度1.5以上となっている。 隣接市町村との広域交通を担う新市の東西軸等の容量不足
将来道路網に対する将来ODによる予測結果からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> 現況道路網と比較すると、（国）293号（混雑度1.50未満）や（国）50号（混雑度1.25未満）の混雑がやや緩和される。 しかしながら、佐野駅周辺を中心とした混雑区間は残る。 市街地内道路の未整備区間の存在等を要因とする混雑区間の発生
構想道路網に対する将来ODによる予測結果からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> 将来道路網と比較して改善されるものの、佐野駅周辺の（主）桐生岩舟線などでの混雑区間が残る。 市街地内道路の未整備区間の存在等を要因とする混雑区間の発生

公共交通の問題点

既往資料からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 郊外部を中心に公共交通空白地帯が存在。 合併に伴うバス路線の見直し 郊外部等に居住する高齢者等の交通手段の不足 ・ 主要鉄道駅（佐野、田沼、葛生）での鉄道とバスの乗継時刻が不整合。 ・ 佐野駅では、バス停との距離が 400m 以上となっている。（ 別途計画にて対応予定） 交通結節点での乗継機能の低さ 中心市街地の衰退 ・ 鉄道利用者数は、平成 2 年から減少。 ・ 平成 17 年度の市営バス利用者は、ピーク時（S63：156,000 人）の 36%（56,000 人）に減少。 ・ 交通結節点と点在する観光スポットを連絡する公共交通が未整備 公共交通利用者数の低下（鉄道とバスの連携不足：役割分担が不明確）
交通実態調査（交通に関する意識調査）からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通を利用しない理由は、バスはバス路線がない、鉄道は、最寄駅が遠い、または鉄道路線がないが 50%以上を占めている。 利用者ニーズの把握不足を要因とする公共交通利用者数の低下 ・ バス・鉄道を利用する場合の所要時間は、60 分以上が約 40%を占めている。 公共交通は短トリップ利用が少なく、長トリップ利用が多い

徒歩・自転車交通の問題点

既往資料からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 東側市境などの東西方向幹線道路での大型車混入率が高い（30%以上）。特に、田沼・葛生地域においては地場産業にかかわるダンプ等の大型車交通が多い。 ・ 市街化区域内では、一部の路線（（一）桐生岩舟線、（一）葛生停車場線など）で歩道整備率が 70%未満となっている。 幹線道路を中心に、歩道未整備区間の存在等を要因とする歩行者・自転車の安全性の低下
交通実態調査（交通に関する意識調査）からみた問題点
<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道に対する不満度は、歩車分離されていないが 75%、歩道がないが 63%、歩道が狭いが 60%を占め、総合評価では 50%が不満を持っている。 歩道に対する不満が高い

(2) 課題のまとめ

ここでは、前項で整理した問題点から課題を整理した。

自動車交通にかかわる課題
広域交通網による周辺都市とのアクセス性の改善 <ul style="list-style-type: none">・ 市の東西軸(国道 50 号、国道 293 号)や南北軸((主)佐野田沼線)などの機能強化・ 市東側、南側断面の強化 市街地内道路の機能強化 <ul style="list-style-type: none">・ 市街地内道路の未整備区間の解消による市街地内道路網機能の強化および中心市街地の活性化・ 長期未着手の都市計画道路の見直し・ 新都市周辺等における土・休日の渋滞対策 幹線道路における交通安全の確保
市街地からの大型車交通の排除 <ul style="list-style-type: none">・ 市東部、葛生・多田駅周辺路線での交通機能強化
公共交通にかかわる課題
公共交通のサービス水準の改善 <ul style="list-style-type: none">・ バス路線の再編や公共交通空白地帯の解消・ 利用者ニーズを踏まえた公共交通サービスの提供(路線の確保、運行頻度・時刻) 観光交通を支える公共交通サービスの向上
公共交通の利便性の向上 <ul style="list-style-type: none">・ 高い自動車依存(分担率：約 70%強)から公共交通への転換・ 日常的な短トリップ・短時間の移動における公共交通サービスの向上(意識転換) 中心市街地の活性化に寄与する交通結節点での機能強化 <ul style="list-style-type: none">・ 鉄道駅におけるバスとの乗り継ぎの改善
徒歩・自転車交通にかかわる課題
歩行環境の改善と生活道路での交通安全性の確保 <ul style="list-style-type: none">・ 佐野地区、田沼地区などの中心市街地における生活道路の歩道整備

(3) 基本方針

ここでは、前項で整理した課題から基本方針を整理した。

目 標
『連珠状集約型都市構造』の実現に向けて、 道路網・公共交通網等の既存ストックを生かした持続可能な交通体系の確立を図る

自動車交通
<p>骨格幹線道路の整備推進(時間短縮による交流人口の増大や都市の骨格形成に寄与する幹線道路の整備推進)</p> <ul style="list-style-type: none">・ 国道 50 号市境部などの整備推進と国道 293 号の機能強化・ 都市防災や路線の多重化を担う市南側渡河断面の強化 <p>渋滞の緩和と市街地内交通の円滑化(新都市周辺を中心とした慢性的な渋滞緩和と市街地内からの通過交通・大型車の排除による市街地内交通の円滑化)</p> <ul style="list-style-type: none">・ 渋滞解消と地域活性化に寄与するスマート I C の整備推進・ 佐野地区外周道路(佐野田沼線、国道 50 号、佐野環状線、佐野行田線)や東部幹線の整備推進・ 中心市街地の活性化に寄与する未整備の都市内道路の整備推進・ 渋滞箇所(新都市周辺、鉄道・河川等のボトルネック箇所)の解消 <p>地域拠点連絡ネットワークの充実(市域の拡大と 5 つの都市核の連携に対応し、地域拠点間の速達性・安全性の向上に寄与する道路ネットワークの充実)</p> <ul style="list-style-type: none">・ 東部幹線(南北市街地間の連携)、西部幹線(田沼 IC 周辺)の整備推進 <p>災害に強い道路ネットワークの充実(交通需要と経済性を十分に踏まえ、災害時の孤立地区の解消に寄与する道路ネットワークの充実)</p> <p>既存道路の有効活用による柔軟な施策の推進(既存の道路ネットワーク資産を活用する視点に立ち、道路種別にとられない柔軟な施策の推進)</p>

公共交通
<p>過度な自動車依存から公共交通への転換(少子高齢社会の進展や環境に配慮した交通体系の確立に向けて、自動車交通から公共交通への意識転換を推進)</p> <ul style="list-style-type: none">・ 交通需要の多い施設(佐野駅、厚生病院など)を起点や終点とする公共交通サービスの構築・ 都市核の連携や集約型都市構造の実現に寄与する公共交通サービスの構築(都市核の連携：佐野市街地～新都市など)・ 既存ストックである鉄道・バス路線を有効活用し、適切な交通手段分担を推進 <p>利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの充実(利用者ニーズを適切に把握し、公共交通利用を促進)</p> <ul style="list-style-type: none">・ 鉄道駅での交通結節点機能の強化により、自動車から公共交通への乗換を推進・ わかりやすい運行方法を確立するとともに、鉄道とバスの乗換など、シームレス化を推進・ 郊外部などの公共交通空白地帯の解消に向けての対策の実施(市南部地域を中心としたバス路線の再編) <p>観光交通を支える公共交通ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none">・ 鉄道駅等の交通結節点と観光スポットを連絡する公共交通網の整備推進

徒歩・自転車交通

歩行者・自転車など、多様な交通手段が共存可能な道路空間の確保と安全性・快適性の向上

- ・ 中心市街地(佐野地区、田沼地区)の生活道路における歩道の整備とバリアフリー化の推進
- ・ 多様な交通手段が共存し、安全・安心にまちの魅力を享受できる交通環境の形成を推進
- ・ 都市計画道路の整備推進による歩行者ネットワークの充実
- ・ 既存ストックの有効活用の視点に立ち、視覚的な歩車分離等による歩行者・自転車の安全性の確保
- ・ 環境面に配慮した自転車ネットワークの充実

基本計画の立案（平成20年度）

分野別基本計画

実現化に向けての方策 など

5 基本計画の立案に向けて

次年度（平成20年度）は、本年度の基本方針をもとに、基本計画の策定を行う。そのため、ここでは、本年度に開催した委員会および作業部会等での意見などをもとに、基本計画の策定において検討・配慮すべき事項について整理する。

自動車交通から公共交通への転換を図るためには、公共交通利用への魅力付け・インセンティブの付与が必要。

佐野『らしさ』として、公共交通利用の魅力・インセンティブの付与が可能となる具体的施策の立案

公共交通の検討においては、バスと鉄道など、各モード間の連携に配慮することが必要。

道路空間の使い方などにも配慮し、各モード間の連携を検討することが必要。

公共交通の利便性向上を図ることが必要。

自動車交通から公共交通への意識転換を図るための啓発活動が必要。

佐野市として効果的かつ実現可能となる施策の抽出・立案

構想路線として挙げられている新規路線は、その必要性についての検討が必要。

必要・不必要路線の見極めによる道路ネットワークの再整