

1 調査名称：下野市総合都市交通体系調査

2 調査主体：下野市

3 調査圏域：小山栃木都市圏（下野市）

4 調査期間：令和2年度

5 調査概要：

本市は、地方中心都市圏として、コンパクトなまちづくりを目指し、平成30年度に「下野市立地適正化計画」を策定した。

市内に存する3つの鉄道駅周辺の市街地を都市機能の集積拠点とし、それらを公共交通で繋ぐネットワーク型コンパクトシティの形成を基本理念としているが、バスの本数、デマンド交通の充実、自転車利用環境の向上、幹線道路の整備や駅周辺のバリアフリー化等の社会資本整備等、都市交通上の課題を抱えている。

令和4年度末に供用開始予定の北関東自動車道におけるスマートインターチェンジの整備により交通量の変化が予測され、また、市が産業団地の形成に向けた取り組みを進めており、これらに対応する道路ネットワークの形成が必要である。

これらの課題を勘案し、人やモノの移動を加味した上で、今後の人口減少・少子高齢化等の課題や交通需要に対応する「都市交通マスタープラン」を策定する必要があり、実態調査として「小規模簡易パーソントリップ調査」を実施する。

多様な交通手段の選択が可能な都市交通体系を策定することで、徒歩・自転車・自動車・公共交通の利用の快適化を図り、安全・安心かつ持続的な活力と発展をもたらす都市構造の実現を目指す。

I 調査概要

1 調査名称 令和2年度 下野市都市交通マスタープラン策定支援業務委託

2 報告書目次

1. 業務概要

- 1-1 業務目的
- 1-2 契約概要
- 1-3 業務項目
- 1-4 業務対象範囲
- 1-5 業務フロー
- 1-6 業務内容

2. 計画準備

3. 小規模簡易パーソントリップ調査の実施

- 3-1 調査目的
- 3-2 調査概要
- 3-3 調査項目
- 3-4 広報活動
- 3-5 調査物件の作成
- 3-6 調査結果
- 3-7 サンプルの母集団拡大
- 3-8 基礎集計

4. 市民アンケートの実施・分析

- 4-1 調査目的
- 4-2 調査概要
- 4-3 調査項目
- 4-4 広報活動
- 4-5 調査物件の作成
- 4-6 調査結果
- 4-7 基礎集計

5. 将来交通需要推計

- 5-1 将来需要推計方法
- 5-2 将来人口フレームの設定
- 5-3 将来交通需要推計結果

6. 都市の将来像および基本方針

- 6-1 都市の将来像の設定
- 6-1 都市交通施策の基本方針（展開目標）

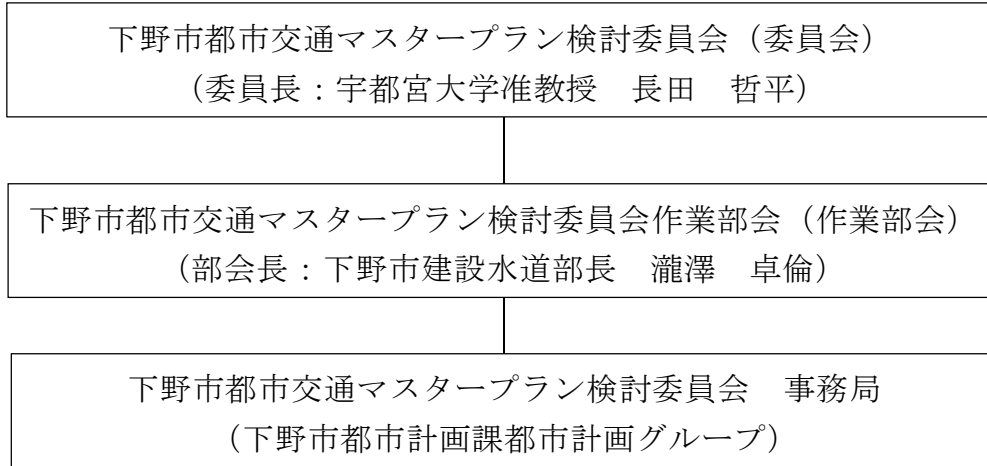
7. 都市交通施策の立案

- 7-1 都市交通課題と対応の方向性
- 7-2 取組が必要な都市交通施策の抽出
- 7-3 都市交通施策の立案

8. 会議開催・運営

- 8-1 庁内調整会議
- 8-2 策定委員会の運営

3 調査体制



4 委員会名簿等：

	所属	役職等	氏名
委員長	宇都宮大学	准教授	長田 哲平
副委員長	(福)下野市社会福祉協議会	事務局長	山中 宏美
委員	下野市自治会長連絡協議会		神谷 雅美
委員	下野市老人クラブ連合会	会長	山田 博
委員	下野市身体障害者福祉会	会長	山本 隆
委員	下野市民生委員児童委員協議会	会長	渡邊 欣宥
委員	下野市商工会	副会長	原 貞夫
委員	石橋商工会	副会長	石田 陽一
委員	関東自動車(株)契約輸送部	部長	塩田 和也

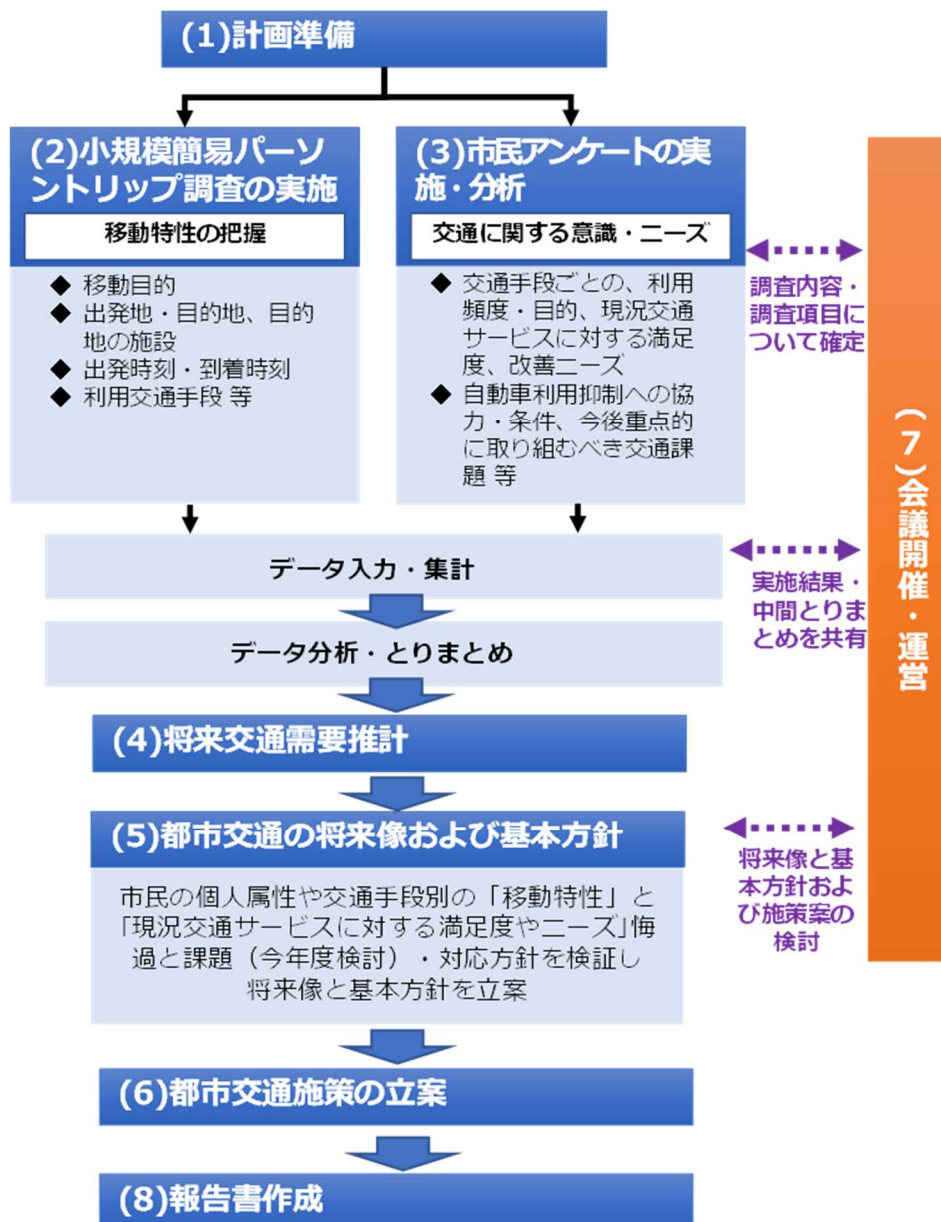
委員	関東交通(株)	取締役社長	保坂 和夫
委員	石橋タクシー(株)	代表取締役	荒川 弘幸
委員	東日本旅客鉄道(株)小金井駅	駅長	江面 貴之
委員	国土交通省関東地方整備局建政部 都市整備課	課長	大櫛 寛之
委員	国土交通省宇都宮国道事務所	所長	井上 啓
委員	栃木県県土整備部交通政策課	課長	谷 英夫
委員	栃木県県土整備部都市計画課	課長	吉川 浩
委員	栃木県栃木土木事務所	所長	嶋田 幸男
委員	栃木県警察下野警察署交通課	課長	小島 悟
委員	公募委員		角田 佳子
委員	公募委員		茂木 正行
委員	公募委員		野澤 等

II 調査成果

1 調査目的

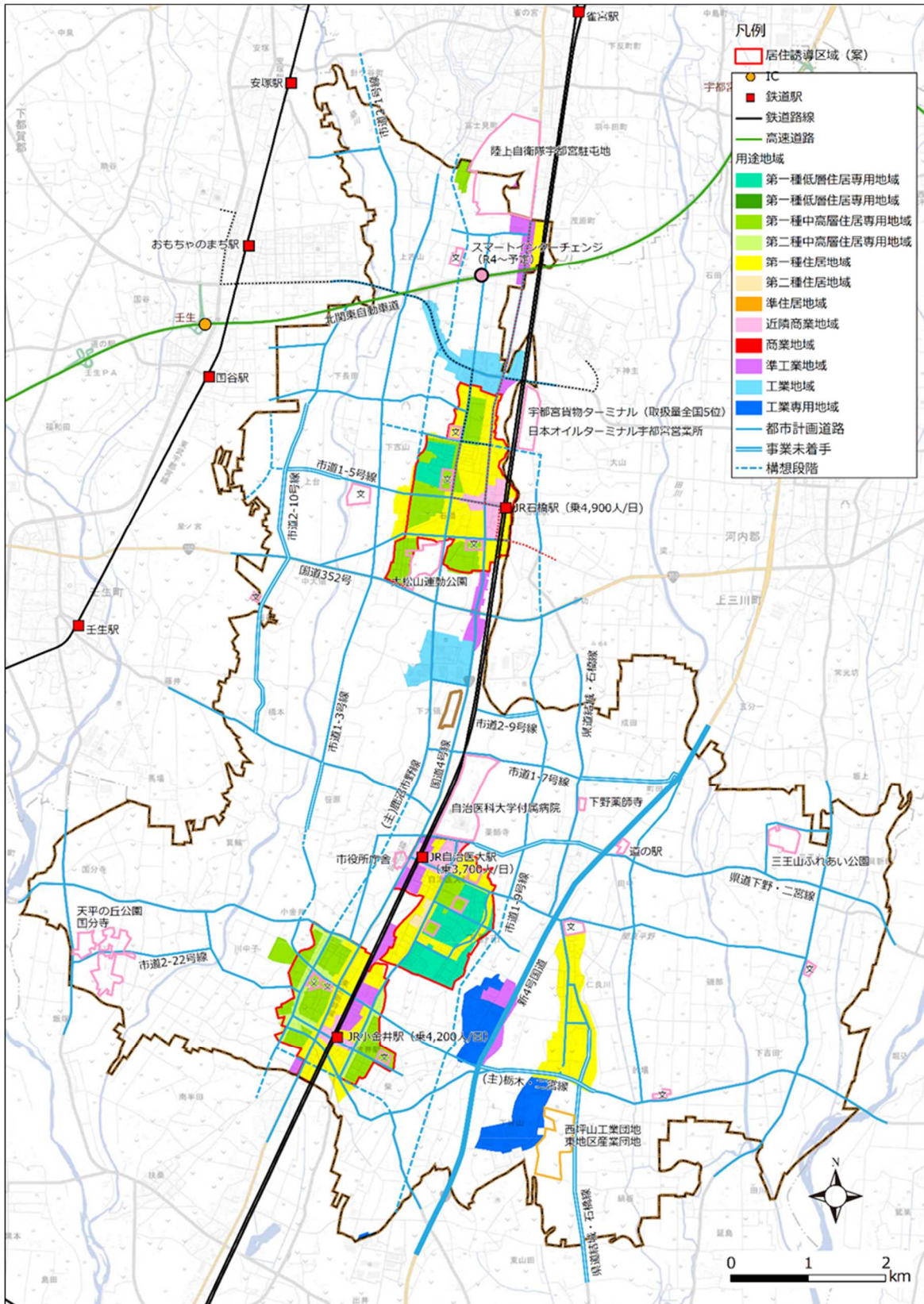
本調査は、下野市を取り巻く交通環境の変化に対応するため、近隣都市の計画状況を踏まえ、本市の現況交通の実態と計画課題を整理し、将来の望ましい交通ネットワークの整備や都市構造への誘導を図るため、今後の交通課題や需要に対応した都市交通に係る長期計画となる「都市交通マスタープラン」の策定にあたり基本となる調査および検討の実施を目的とした。

2 調査フロー



3 調査圏域図

本業務の対象範囲は、下野市市内とする。



4 調査成果

1. 小規模簡易パーソントリップ調査

都市交通課題、施策立案の検討基礎データとなる市民の生活行動実態を、「個人属性や地区、交通手段」ごとに把握した。

1－1 調査概要

1－1－1 調査対象地域

市内全域とした。

1－1－2 調査対象者

市内に現住所を有する世帯の満 5 歳以上の市民とした。(調査対象世帯は、住民基本台帳から無作為抽出)。

1－1－3 既存データの活用

本調査は、下野市内に現住所を有する市民を調査対象者としているため、下野市民以外の交通については次の既存データにより補完した。データ補完は、「平成 26 年度県央広域都市圏生活行動実態調査（以下、「H26 広域 PT」という。）」及び「小山市総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）平成 30 年度」（以下、「H30 小山 PT」という。）を活用した。

1－1－4 調査規模

約 1,300 世帯（約 3,100 人）を調査対象とし、回収目標を約 750 人（回収率：約 25%）とした。

1－1－5 調査時期

令和 2 年 10 月に実施した。

1－1－6 調査手法

調査対象世帯に、郵送で調査票を配布し回収した。

1－1－7 調査項目

H26 広域 PT の調査項目に準じ、市民の生活行動を個人属性や地区、交通手段ごとに把握するための項目を設定した。

表 1. 主な調査項目

区分	主な調査項目	調査票
個人属性	性別、年齢、職業、自動車運転免許の有無、自由に使える自動車の有無 等	世帯票
移動実態	移動目的、出発地・目的地、目的地の施設、出発時刻・到着時刻、利用交通手段 等	個人票

1-2 調査結果

1-2-1 配布回収結果

サンプル回収数は世帯票で 513 世帯（回収率 39.3%）、個人票で 1176 票（回収率 38.5%）回収した。

1-2-2 人の移動状況

(1) 結果概要

- ・下野市に発着する総移動量（総トリップ数）は、約 177,000 トリップ/日で、H26 に比べ 4.3%減少した。
- ・市内外別トリップ数は、市内々の流動（約 4 割）より、市外（特に隣接市町）との流動が多くなっている。
- ・市内々のトリップ数は H26 に比較して-7.9%と各区分の中で最も減少した。
- ・市内流動は、市南部の東西間が多いが、南北間は少ない。

表 2. 市内外別トリップ数

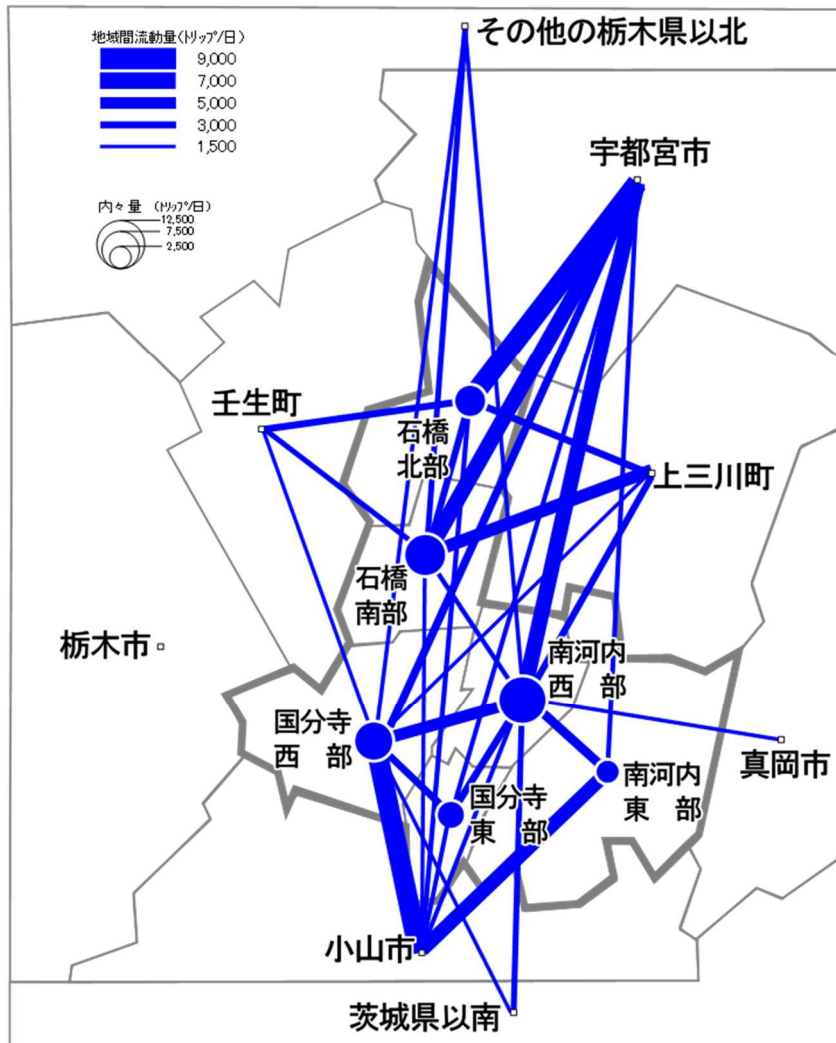
区分	H26 ^{※1}		R2 ^{※2}		増減率	
	トリップ数	構成比 (%)	トリップ数	構成比 (%)	R2/H26 (%)	
下野市内々	77,172	41.7%	71,083	40.2%	-7.9%	
下野市⇒隣接市町	44,445	24.0%	43,610	24.6%	49.1%	-1.9%
隣接市町⇒下野市	44,245	23.9%	43,343	24.5%		-2.0%
下野市⇒その他	9,536	5.2%	9,444	5.3%	10.7%	-1.0%
その他⇒下野市	9,671	5.2%	9,550	5.4%		-1.3%
合計	185,069	100.0%	177,030	100.0%	-4.3%	

※1：H26 は「H26 広域 PT」及び「H30 小山 PT」

※2：R2 の下野市民以外は※1（時点補正後）より

注）隣接市町とは、宇都宮市、小山市、栃木市、真岡市、壬生町及び上三川町

図1. 地域間トリップ数 (R2)



注1) 下野市及び隣接市町外々の流動、1,500 トリップ/日未満の流動は非表示
 注2) H26 広域 PT、H30 小山 PT 対象地域以外の市町 (栃木市、真岡市等) の住民の移動は除く

(2) 市内々トリップの減少幅が他区分よりも大きい要因

①市内外トリップについて

調査日が平日であり、市外とのトリップは、市内々のトリップよりも移動目的において「通勤」「通学」の占める割合が多い結果となっている。調査当時 (10/13・14) は、新型コロナによる規制がほぼ全て解除されてから更に2箇月が経過しており、「通勤」「通学」はコロナの影響が一時落ち着いた状態となっていた。このことから、市外とのトリップは、市内のトリップよりも新型コロナの影響が少なかったと推察される。

②減少の主原因と新型コロナの影響について

市内発着のトリップ数減少の主原因は、外出頻度の高い5~64歳人口の減

少と考えられる。ただし、交通意識アンケート調査の結果（後述）として外出頻度に新型コロナの影響が見られたことから、将来的にはテレワーク等がさらに普及し、通勤・通学者や業務関連のトリップは、現状以上に減少していく方向にあるものと想定される。

1-2-3 移動目的別の利用交通手段

- ・通勤は、約 8 割が自動車通勤（市内々：約 7 割、隣接市町間：約 9 割）している。
- ・通学は、市外間の通学では約 6 割以上が鉄道利用であり、鉄道は通学の重要な交通手段になっている。
- ・私事は、約 8 割が自動車利用となっている。なお、隣接市町以外の広域的な移動では鉄道の利用も多くみられる。

1-2-4 市内の移動特性

- ・移動目的は、私事が最も多く、次いで通勤、業務、通学（帰宅以外）となっている。
※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
- ・利用交通手段は約 7 割～8 割が自動車となっている。バス利用は僅少である。

1-2-5 高齢者の移動実態

- ・高齢者(65 歳以上)のトリップ数は、約 39,100 トリップ/日となっている。平成 26 年に比べ 12.3%の増加であり、総トリップ数が減少(−4.3%)する中で増加している。
[参考] 高齢者人口の変化 (R2/H26) : 19.8%増。
- ・市内外別トリップ数は、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)も多くなっている。
- ・利用交通手段は、市内 6 ゾーンとも、約 7 割～約 8 割が自動車であり、自動車は高齢者にとって重要な交通手段となっている。

2. 市民アンケート調査

市民の合意・納得が得られる施策立案の基礎データとなる市民の現況交通サービスの満足度やニーズ等を把握した。

2-1 調査概要

2-1-1 調査対象地域

市内全域とした。

2-1-2 調査対象者

市内に現住所を有する世帯の満15歳以上の市民とした（調査対象は、住民基本台帳から無作為抽出）。小規模簡易パーソントリップ調査対象と異なる世帯とした。

2-1-3 調査規模

約670世帯（約1,400人）とした。約570人（回収率：約40%）を回収目標とした。

2-1-4 調査時期

令和2年10月に実施した（小規模簡易パーソントリップ調査と同時期）。

2-1-5 調査手法

調査対象世帯に、郵送で調査票を配布し回収した。

2-1-6 調査項目

市民の現況交通サービスに対する意識・ニーズ等を個人属性や地区、交通手段ごとに把握するための項目を設定した。

表3. 主な調査項目

区分	主な調査項目	調査票
個人属性	性別、年齢、職業、自動車運転免許の有無、自由に使える自動車の有無 等	世帯票
意識・ニーズ	交通手段ごとの、利用頻度・目的、現況交通サービスに対する満足度、改善ニーズ、自動車利用抑制への協力・条件、今後重点的に取り組むべき交通課題、新型コロナウイルス感染拡大の影響 等	個人票

2-2 調査結果

2-2-1 配布回収結果

世帯票で 350 世帯、個人票で 754 票を回収した。回収率は 51.6%となった。

2-2-2 鉄道利用に関する意識

(1) 鉄道を利用した外出の割合

- ・市民の約 54%が鉄道を利用して外出すると回答した。
- ・鉄道の利用頻度の少ない市民が多いものの、鉄道を比較的多く利用する市民も存在し、市民の重要な交通手段となっている。

(2) 鉄道サービスに関する満足度、改善要望

- ・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した。
 - ・鉄道サービスに対する改善要望としては「運賃」や「運行本数」のほか、「駅の近さ」や「乗り継ぎ」「運行状況」に関する意見が挙げられた。
- ※「現状程度でやむを得ない」も満足していないと捉える（以降同様）

2-2-3 バス利用に関する意識

(1) バスを利用した外出の割合

- ・市民の約 8%がバスを利用して外出すると回答した。
- ・利用頻度の少ない市民が多いものの、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である。

(2) バスサービスに関する満足度、利用しない理由

- ・バス利用者の約 4 割程度が現状に満足していないと回答した。
- ・バスを利用しない理由としては「自家用車が便利」が最も多く回答として挙げられたが、「路線がない」、「バス停が遠い」等の回答も挙げられた。

2-2-4 自動車利用に関する意識

(1) 自動車を利用した外出の割合

- ・市民の約 91%が自動車を利用して外出すると回答した。
- ・自動車の利用頻度は高く、市民の重要な交通手段であることが明らかとなった。

(2) 市内の道路走行、高速道路の利用しやすさに対する満足度

- ・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した。
- ・高速道路の利用しやすさについては、自動車利用者の約 3 割前後が満足していないと回答した。

(3) 自動車利用の抑制と利用抑制の条件

- ・自動車以外で外出する人の約 68%が自動車の利用抑制は不可能、25%が条件により利用抑制が可能と回答した。
- ・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」が多く挙げられた。

2-2-5 自転車利用に関する意識

(1) 自転車を利用した外出の割合

- ・市民の約 36%が自転車で外出すると回答した。
- ・利用頻度も比較的高く市民の重要な交通手段であることが明らかとなった。

(2) 自転車利用時の走行場所

- ・自転車で利用する人の約 35%が車道、約 65%が歩道と回答した。

(3) 自転車の走行空間に対する満足度、改善要望

- ・自転車で利用する人の約 6割が満足していないと回答した。
- ・自転車利用を増やすための改善要望として、「自転車と分離された自転車のための道をつくるなどの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」等の回答が挙げられた。

2-2-6 駅前エリアに関する意識

(1) 駅前エリアへの外出の割合

- ・市民の約 46%が駅前エリアに出かけていると回答した。

(2) 駅前エリアに出かける目的

- ・買い物や食事・社交等の私事目的が最も多かった。
- ・駅前エリアはまちの賑わい・活力づくりの重要な空間であることが明らかとなった。

(3) 駅前エリアに関する満足度、改善要望

- ・市民の約 3割超が歩行環境に満足していないと回答した。
- ・駅前エリアに関する改善要望として、「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」等の回答が挙げられた。

2-2-7 重点的に取り組むべき交通課題

重点的に取り組むべき交通課題として多く回答されたのは「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%）」であった。

2-2-8 新型コロナ感染拡大期（R2.4月～5月頃）後の外出に関する意識

（1）新型コロナ感染拡大期後の外出頻度の変化

- ・「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%となった。

（2）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%減等と試算される。

（3）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。

（4）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される。
- ・新型コロナの影響による外出頻度の減少については、計画策定の中で、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く。

3. 各調査から抽出される交通課題と対応の方向性

3-1 小規模簡易パーソントリップ調査

調査結果から抽出された交通課題とその対応の方向性については、次表のとおり整理される。

表4. 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対応の方向性

主な調査結果	主な交通課題	対応の方向性
・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	・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
・市南部の東西間は流動大、南北間は小	・都市内活動の維持・促進 ・市内交流、一体化の促進	・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）
・移動の発生集中量が多いのは、鉄道駅のあるエリア	・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	・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
・自動車での移動が約7～8割	・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	・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
・鉄道・バス、特にバスの利用は僅少	・公共交通利用の促進	・公共交通サービスの維持・拡充 ・公共交通利用啓発の拡充
・通勤の約8割が自動車 ・市外通学者の約6割以上が鉄道利用 ・私事の約8割が自動車 ・広域的移動は1割超が鉄道利用	・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	・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
・高齢者の移動増加（H26の約12%増） ・高齢者移動も約7～8割が自動車利用	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	・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

3-2 市民アンケート調査

調査結果から抽出された交通課題とその対応の方向性については、次表のとおり整理される。

表5. 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、対応の方向性

主な調査結果	主な交通課題	対応の方向性
【鉄道】 ・約 55%が年間 1 回以上利用 ・利用者の約 4 割が現状に不満 ・運賃、運行本数、乗り継ぎ、運行状況等に改善を要望あり	・鉄道利用の促進 ・鉄道の利用しやすさの向	・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】 ・利用者は市民の 1 割未満 ・利用者の約 4 割が現状に不満 ・低利用率の理由は自動車利用が便利、路線がない、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】 ・約 91%が年間 1 回以上利用 ・利用者の約 4 割が道路の走行状況に不満 ・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 ・条件は、自動車利用が制限されたとき、バスが利用しやすくなったとき 等	・自動車の移動性確保 ・道路の走行しやすさの向上 ・高速道路の利便性向上 ・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】 ・約 36%が年間 1 回以上利用 ・利用者の約 3 割が走行空間に不満 ・専用の走行空間づくり等の要望大	・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
【駅前エリア】 ・約 64%が利用 ・目的は買い物や食事・社交 等 ・約 3 割が歩行環境に不満 ・歩行者専用空間整備等の要望大	・駅前エリアの賑わい・活力づくり ・JR3 駅周辺へのアクセシビリティの強化	・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
【重点的に取り組むべき課題】 ・「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」、「鉄道駅前エリアの賑わいづくり」		・左記を踏まえた施策検討

4. 都市の将来像と基本方針

4-1 計画の位置付け

本計画は、第二次市総合計画、市都市計画マスタープラン（改訂版）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とする。

4-2 都市の将来像と計画の目標

本計画の目標は、その他の諸計画と連携し、上位計画である第二次市総合計画で定められた市の将来像「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。

4-3 都市交通施策の基本方針（視点）

市都市計画マスタープラン（改定版）は、市の将来像実現のため、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。

また、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ている。

本計画は、このまちづくりの基本理念の中で、交通に関連する次の7点を抽出し、この実現に資することを視点として施策展開をするものとする。

<交通に関連するまちづくりの基本理念>

- 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

4-4 施策の展開目標

施策の基本方針7点を踏まえ、都市交通施策の展開目標5点を設定する。

<都市交通マスタープラン施策の5つの展開目標>

- 1 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
 - (2) 地域を活性化する交通の実現

- 2 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
 - (4) 暮らしの安心をつくる交通の実現
- 3 環境保全
 - (5) 環境負荷の少ない交通の実現

5. 都市交通施策

5-1 取組が必要な都市交通施策

前述の「3. 各調査から抽出される交通課題と対応の方向性」、「4. 都市の将来像と基本方針」を踏まえ、この課題解決に向け取組が必要な都市交通施策を5つ設定する。

<取組が必要な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

5-1-1 道路施策

道路施策の基本方針、目標、施策は次表のとおり。

表6. 道路施策の基本方針、目標、施策

基本方針		目標		施策			
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	1	広域幹線道路ネットワークの形成（3 環状 6 放射）	1	JR3 駅周辺の拠点性を高める放射状線の形成（6 放射）		
				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）		
				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）		
				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		
		2	市内骨格的幹線道路ネットワークの整備	5	市内外、市内々交流の骨格となる幹線道路の整備		
2	地域の活性化に役立つ道路の強化	3	産業振興に役立つ道路ネットワークの強化	6	産業系土地利用を推進する道路の強化		
				7	観光振興を推進する道路の強化		
3	効率的、効果的な道路ネットワークの整備	4	既存道路の有効活用	8	更新期を迎える道路・橋の効率的な維持・管理		
				5	ボトルネックの解消	9	交差点部の改善
						10	ミッシングリンクの解消
6	効率的効果的な道路整備	11	道路整備の効率的な整備				
4	暮らしの安心をつくる道路ネットワ	7	災害時に強い道路ネットワークの構築	12	避難・緊急車両の通行を確保する道路の整備		

ークの構築	8	安心して暮らせる居住環境の確保	13	住宅地への通過交通等の進入抑
			14	交通安全対策の推進

5-1-2 公共交通施策

公共交通施策の基本方針、目標、施策は次表のとおり。

表7. 公共交通施策の基本方針、目標、施策

基本方針		目標		施策	
1	日常的な移動の利便性を高める公共交通サービス	1	公共交通の利用環境の向上	1	デマンド交通の利用しやすさの向上
				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
		2	公共交通利用促進に資するわかりやすい情報提供	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
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	居住エリアと拠点施設等を結ぶネットワークの形成	4	地域間および地域内の交通網整備
3	持続可能な公共交通サービスの提供	4	公共交通の利用率向上	5	公共交通の利用に対する意識醸成
				6	公共交通の利用促進
		5	既存公共交通網の維持・改善	7	地域のニーズに応じた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	6	広域移動ネットワークの形成	8	地域のニーズに応じた公共交通サービスの提供
5	移動制約者等の移送サービスの提供	7	福祉サービスの拡充	9	移送支援事業の拡充
		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	10	通学時の移動サービスの提供

5-1-3 自転車交通施策

自転車交通施策の基本方針、目標、施策は次表のとおり。

表 8. 公共交通施策の基本方針、目標、施策

基本方針		目標		施策	
1	安全・快適な自転車通行空間の整備	1	多様なニーズに対応した自転車ネットワークの形成	1	自転車活用推進計画の検討
		2	安全・快適な自転車通行空間の整備	2	多様な自転車通行空間の創出
2	適正な自転車駐車の推進	3	総合的な自転車駐車対策の推進	3	自転車駐車スペースの適正な配置
				4	自転車放置の防止
3	自転車の利用促進	4	自転車の活用場面の拡大	5	総合的な自転車活用推進計画の検討
4	自転車の安全利用の推進	5	自転車ルール・マナー啓発の推進	6	安全教室・指導等の推進

5-1-4 拠点地区交通施策

拠点地区交通施策の基本方針、目標、施策は次表のとおり。

表 9. 拠点地区交通施策の基本方針、目標、施策

基本方針		目標		施策	
1	誰もが不便なく訪れられる交通結節点の改善	1	駅、駅周辺の交通環境の改善	1	乗り継ぎ施設の改善
				2	駅周辺のシームレス化の推進
2	安全・快適な歩行環境、回遊性の確保	2	歩行空間の整備	3	歩行者ネットワークの構築
				4	安全・快適な歩道環境の確保

5-1-5 交通需要マネジメント施策

交通需要マネジメント施策の基本方針、目標、施策は次表のとおり。

表 10. 拠交通需要マネジメント施策の基本方針、目標、施策

基本方針		目標		施策	
1	環境負荷の少ない都市空間の形成	1	コンパクトな土地利用への誘導	1	コンパクトシティの形成
2	環境にやさしい交通体系の利用推進	2	自動車利用からの転換	2	公共交通利用等の推進
3	環境を意識したライフスタイルへの移行	3	自動車の使い方の変更	3	交通行動変容の啓発
		4	ライフスタイルの変更	4	通信手段の活用等の支援

6. 今後の検討

詳細な施策、計画推進方策等については令和3年度以降に引き続き検討を進め、同年度中の計画策定を目指す。