

## 第2章 全体方針

### 1. 本市のまちづくり方針における交通分野の考え方

前マスタープラン策定後、10年間に於ける関係法令の施行・改正、上位・関連計画の策定及び、本市を取り巻く状況の変化を整理し、本市の交通分野の考え方を示します。

#### (1) 関係法令及び上位・関連計画

##### 1) 関係法令

#### 交通政策基本法(H25(2013).12)

##### 〈施行の背景〉

- 人口減少、少子高齢化が加速度的に進展している中での生活交通の確保
- 国際的な競争がますます激しくなる中での人流・物流のネットワーク充実
- 東日本大震災の経験を踏まえ、巨大災害への備えを万全なものとする等

##### 〈目的〉

##### 第一条

この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法(昭和四十五年法律第十号)と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

##### 〈国の施策〉

##### 【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保(第16条)…離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動(第17条)…妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化(第18条)…定時性確保、乗継ぎ円滑化等

##### 【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化(第19条)

##### 【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成(第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等(第21条)

##### 【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等(第22条)…耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

##### 【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等(第23条)

##### 【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備(第24条)…交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- まちづくり、観光等との連携(第25条～第27条)

##### 【その他】

- 調査研究(第28条)
- 技術の開発及び普及(第29条)…ICTの活用
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進(第30条)  
…規格標準化交通インフラの海外展開
- 国民等の意見を反映(第31条)

## 改正地域公共交通活性化再生法(H26(2014).11)

### 〈改正の背景〉

- 人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念
- 人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、地域公共交通ネットワークを確保することが重要

### 〈目的〉

#### 第一条

この法律は、近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤となる地域における公共交通網(以下「地域公共交通網」という。)の形成の促進の観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることに鑑み、交通政策基本法(平成二十五年法律第九十二号)の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通網形成計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、持続可能な地域公共交通網の形成に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

### 〈国の施策〉

- 交通政策基本法の基本理念に則り、①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、③面的な公共交通ネットワークを再構築
- 地域公共交通網形成計画・地域公共交通再編実施計画制度の創設

## 自転車活用推進法(H29(2017).5)

### 〈施行の背景〉

- 健康増進や環境保全、コンパクトシティに向けたまちづくり等を支える移動手段としてのニーズの高まり
- 欧米諸国と比較して人口あたり自転車乗用中死者数の割合が高く、自転車対歩行者事故が増加傾向

### 〈目的〉

#### 第一条

この法律は、極めて身近な交通手段である自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康の増進等を図ることが重要な課題であることに鑑み、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、及び自転車の活用の推進に関する施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とする。

### 〈国の施策〉

- 低い環境負荷や災害時の機動性、健康増進、安全の確保等を基本理念に据え、自転車の活用を総合的・計画的に推進
- 自転車活用推進計画の策定(H30(2018))

## 改正都市再生特別措置法(H26(2014).8)

### 〈改正の背景〉

- 我が国の地方都市では、拡散した市街地で急激な人口減少が見込まれる一方、大都市では高齢者の急増が見込まれる中で、健康で快適な生活や持続可能な都市経営の確保が重要な課題
- 都市全体の構造を見渡しなが、住宅及び医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した公共交通に関する施策を講じることにより、市町村によるコンパクトなまちづくりを支援することが必要

### 〈目的〉

#### 第一条

この法律は、近年における急速な情報化、国際化、少子高齢化等の社会経済情勢の変化に我が国の都市が十分対応できたものとなっていないことに鑑み、これらの情勢の変化に対応した都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上（以下「都市の再生」という。）を図るため、都市の再生の推進に関する基本方針等について定めるとともに、都市再生緊急整備地域における市街地の整備を推進するための民間都市再生事業計画の認定、都市計画の特例等の特別の措置を講じ、もって社会経済構造の転換を円滑化し、国民経済の健全な発展及び国民生活の向上に寄与することを目的とする。

### 〈国の施策〉

#### ○立地適正化計画

都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成

#### ○都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

#### ○居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

## 2) 上位計画

### 第2次佐野市総合計画 基本構想(H30(2018).3)

#### 基本目標5 快適により安全で安心して暮らせるまちづくり

コンパクトシティ構想に基づく住宅地を含めた市街地の形成や道路・交通網の整備を進めるとともに、交通安全・防犯体制や消防・救急体制の一層の充実を図るほか、近年増加する自然災害等に適切に対応できるよう防災体制の充実に努めます。

また、健康で快適な暮らしに欠かせない上水道・下水道の整備及び適正な維持管理に努めます。

さらに、市民生活の質的向上に向けた情報化の推進や消費者問題に対応した消費者行政の充実に努め、快適により安全で安心して暮らせるまちづくりを進めます。

#### 3 都市機能の充実したまちづくり

##### (1) 都市機能を高める幹線道路の整備と計画的な地域づくりの推進

###### 1) 計画的な幹線道路ネットワークの整備

- 県道桐生岩舟線の整備
- 市道1級1号線の未整備区間を計画的に整備

##### (2) 公共交通網の整備

###### 1) 公共交通ネットワークの充実

- 公共交通相互の連携強化と公共交通空白地域への新たな交通手段の導入検討、市有施設等への公共交通によるアクセス検討

###### 2) 市営バスの安定運営

- 利用者数の増加や収支率の向上、交通弱者の移動手手段確保

###### 3) 新都市バスターミナルの機能強化

- 公共交通の乗継ぎの円滑化

## 佐野市コンパクトシティ構想(H31(2019).3)

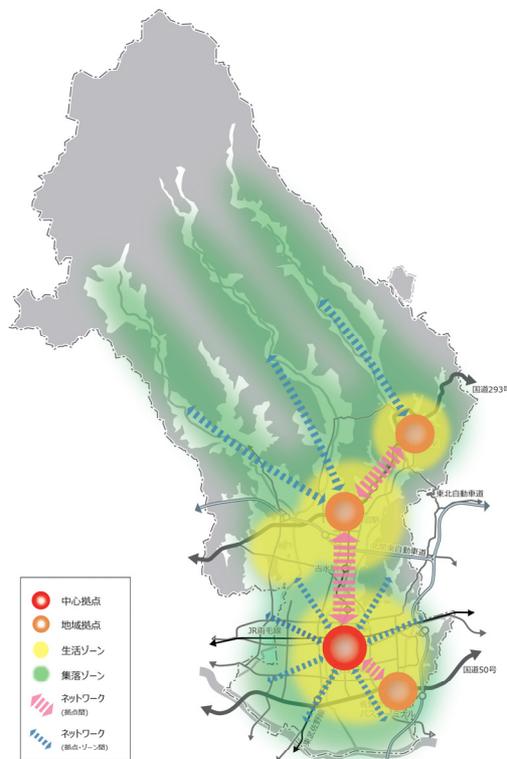
### 第2章 目指す都市像(コンパクト・プラス・ネットワーク)

#### 1.コンパクト・プラス・ネットワークの骨格

##### (2)ネットワークの考え方

- ◆ 拠点の形成とともに鉄道やバス、タクシー等の公共交通を軸としたネットワークの形成によって人々の利便性を確保
- ◆ 中心拠点や地域拠点などの各拠点間では、鉄道等を中心に容易にアクセスできるネットワークを形成
- ◆ 生活ゾーンや集落ゾーンなどの各ゾーンと拠点間においても、地域の状況に応じてバスやタクシー、デマンド交通など様々な交通手段の可能性を考慮するとともに、市有施設間等の移動においても市全体でネットワークを形成

→交通ネットワークを基軸として、拠点間やゾーンで交通体系の構築を図ることで、コンパクト・プラス・ネットワークを構築



## 第2次佐野市都市計画マスタープラン(H31(2019).3)

※佐野市立地適正化計画は、H32(2020)年度に策定予定

### 第2章 全体構想(都市構造)

#### (3) 拠点の構想

##### ① 中心拠点

● 様々な都市機能が集積し、それぞれが有機的に連携・支援され、利便性の高い交通環境を有する拠点として、「中心拠点」を形成

##### ② 地域拠点

● 都市機能が比較的集積し、公共交通により中心拠点と連携可能な利便性のある拠点として、3つの「地域拠点」を形成

##### ③ 生活拠点

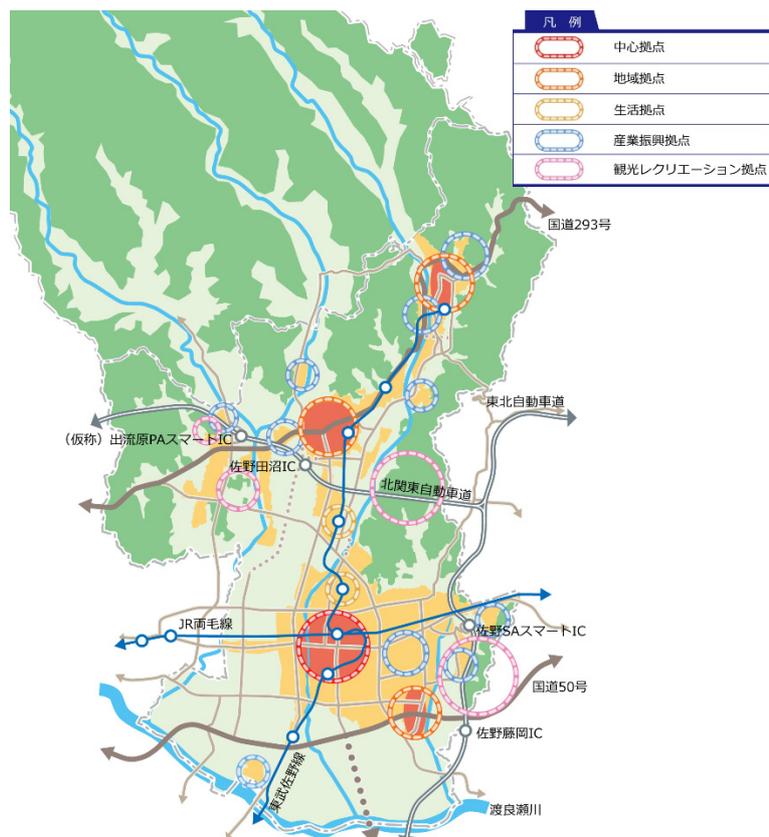
● 公共交通により、中心・地域拠点の都市機能が比較的容易に活用でき、良好な居住環境を創出する拠点として「生活拠点」を形成

##### ④ 産業振興拠点

● 広域交通網の優位性を活かし、産業都市として発展させていくために「産業振興拠点」を形成

##### ⑤ 観光レクリエーション拠点

● 広域を対象としたレクリエーション拠点を形成



### 第3章 全体構想（分野別方針）

#### （2）交通の方針

##### 1）公共交通ネットワーク

##### ①広域交通機関の機能強化

- 鉄道や高速バスの運行本数の増加やユニバーサルデザインによる駅施設の整備の促進

##### ②交通結節点の機能強化

- 主要駅におけるバスやタクシーなどとの連携強化による公共交通網全体の利用促進

##### ③公共交通の機能強化

- 鉄道・バス・タクシー事業者との連携による機能強化、自動車依存からの転換
- 公共交通空白地域を含めて、公共交通を確保・維持

凡 例	交通
	広域交通機関の機能強化
	公共交通の機能強化
	公共交通による集落地との連携強化
	交通結節点機能の強化
	鉄道駅



## 2) 道路ネットワーク

- 公共交通と整合した道路ネットワークの構築
- 円滑な交通を処理する道路網確立
- 環境に配慮した道路整備推進
- 誰にでもやさしく、多機能性のある道路空間の確保

## 3) 交通需要管理

- 適切な交通手段への誘導
- まちなかゾーンにおける交通システムの確立
- 交通弱者への配慮
- 官民協働による施策の推進

凡例	道路
	自動車専用道路
	広域幹線道路 (既存・計画/構想)
	幹線道路 (既存・計画/構想)
	補助幹線道路 (既存・計画/構想)
	鉄道



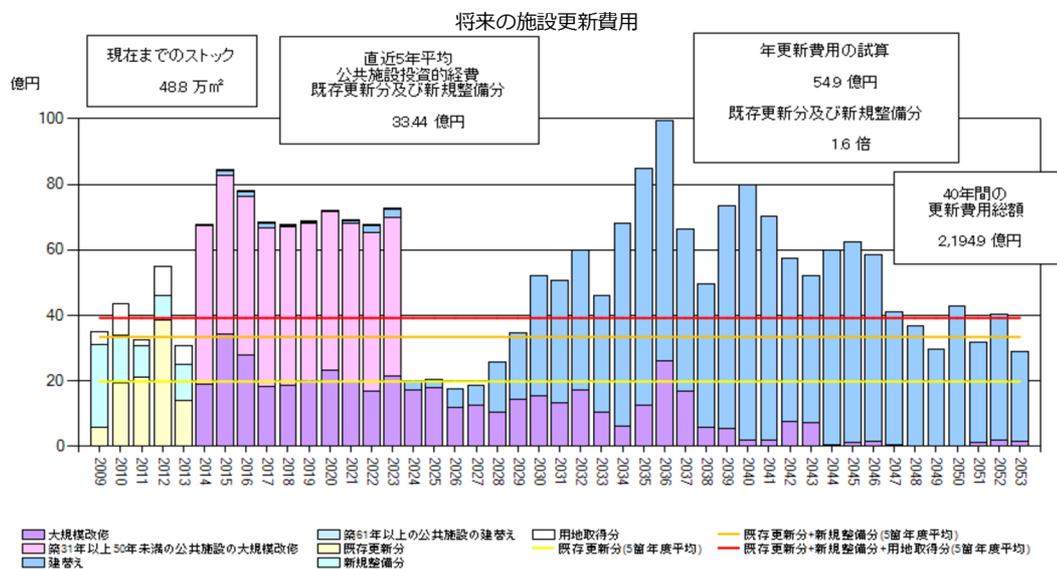
### 3) 関連計画

#### 佐野市市有施設適正配置計画(H30(2018).3)

本市が保有する 404 施設を、これからも同じように維持していくとすると、必要となる更新費用の総額は、今後 40 年間で 2,194.9 億円と試算され、年間 54.9 億円が必要になります。これは、現状の投資的経費の約 1.6 倍に当たります。

今後、人口減少・高齢化の進行、特に生産年齢人口の減少に伴い、税収の減少などが見込まれる中では、全ての施設をこれまでと同じように維持していくことは非常に困難な状況にあります。

そのため、市有施設の現状と課題を踏まえ、安定した行政サービスを提供していくために、施設の統廃合や複合化を行い、施設保有総量（総延床面積）を縮減し、市の将来を担う次の世代の負担とならないよう、適正な施設配置に向けて取り組んでいく必要があります。



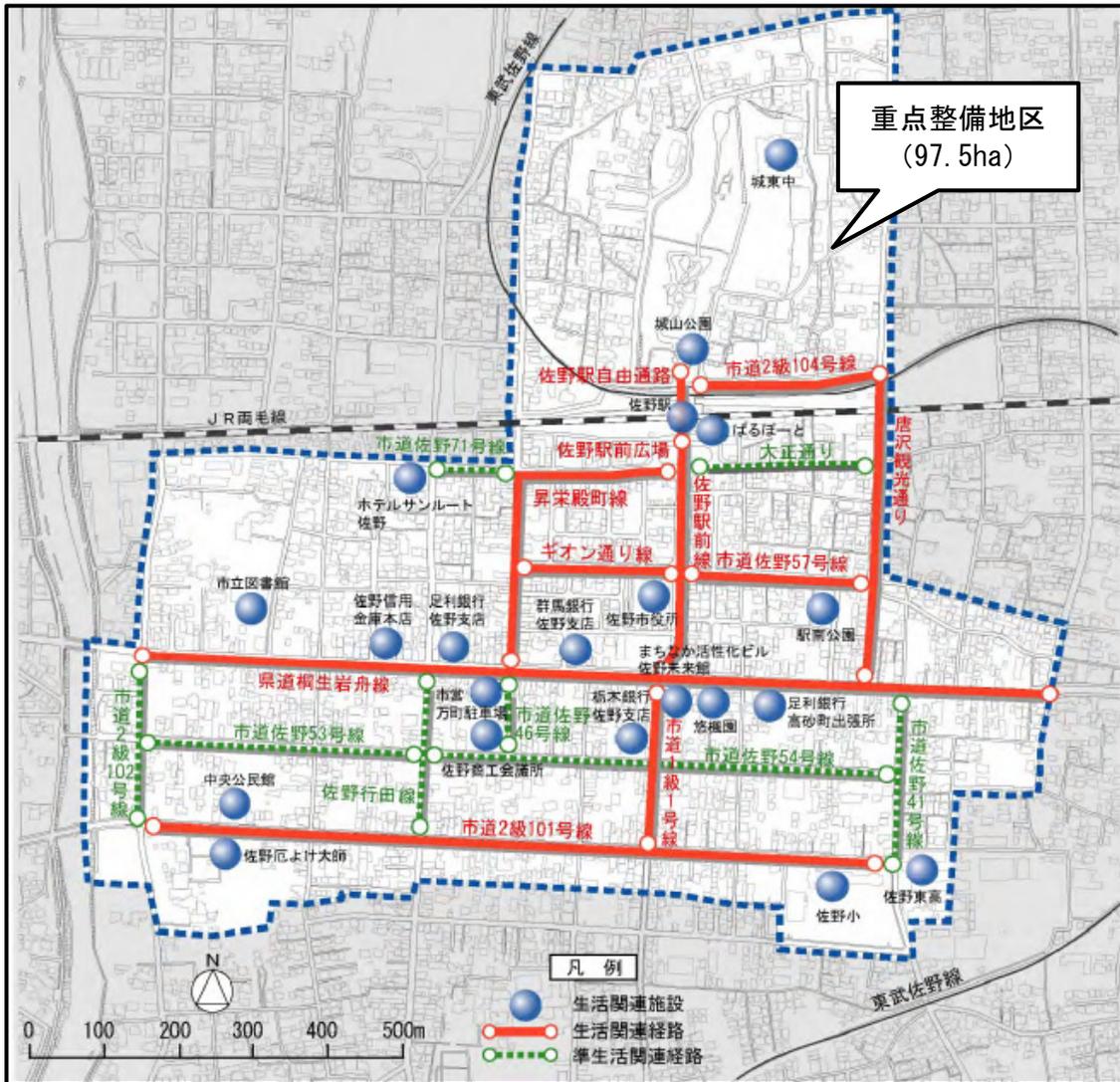
## 佐野市バリアフリー基本構想(H29(2017).3)

### ■重点整備地区の設定

重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進する地区として、重点整備地区を設定します。佐野市における重点整備地区設定の考え方は、以下のとおりです。

### ■設定の方針

- ①高齢者、障がい者を含む、多くの人々が利用する施設が含まれる区域
- ②概ね徒歩圏と考えられる区域



(2) 本市を取り巻く状況の変化

1) 前マスタープランの取組状況

- 「拠点連結(いもフライ)型都市構造」の実現に向けて、「道路網・公共交通等の既存ストックを活かした持続可能な交通体系の確立」を目標として掲げました。
- これまで道路網(自動車交通)、公共交通(鉄道・バス)、徒歩・自転車交通について基本方針を設定し、それぞれ進めてきましたが、横断的な取組は、十分行われていない状況にあります。

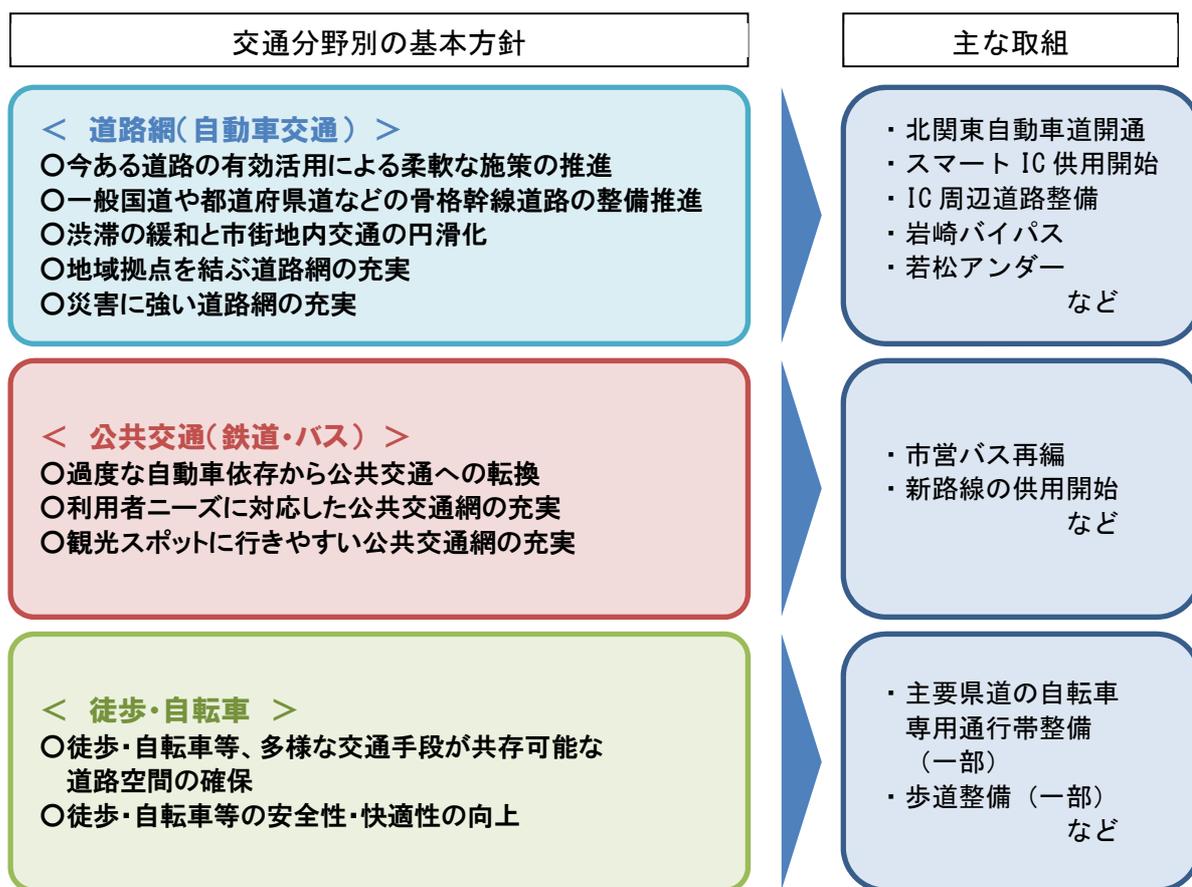


図 4 前マスタープランにおける方針と主な取組

## 2) 深刻化する人口減少、少子高齢化

- 人口は減少傾向にあり、特に生産年齢人口の減少が顕著となっているため、財源は厳しさを増していくことが想定されます。このため、まちづくりや交通分野における施策展開については、可能な限り既存ストックを活用することが求められます。
- 高齢化率は今後上昇傾向が続き、平成 57(2045)年には高齢化率が 37%に達する見込みです。自動車を運転できない高齢者も増加していくと考えられることから、過度に自動車に依存しない公共交通網の形成が必要です。

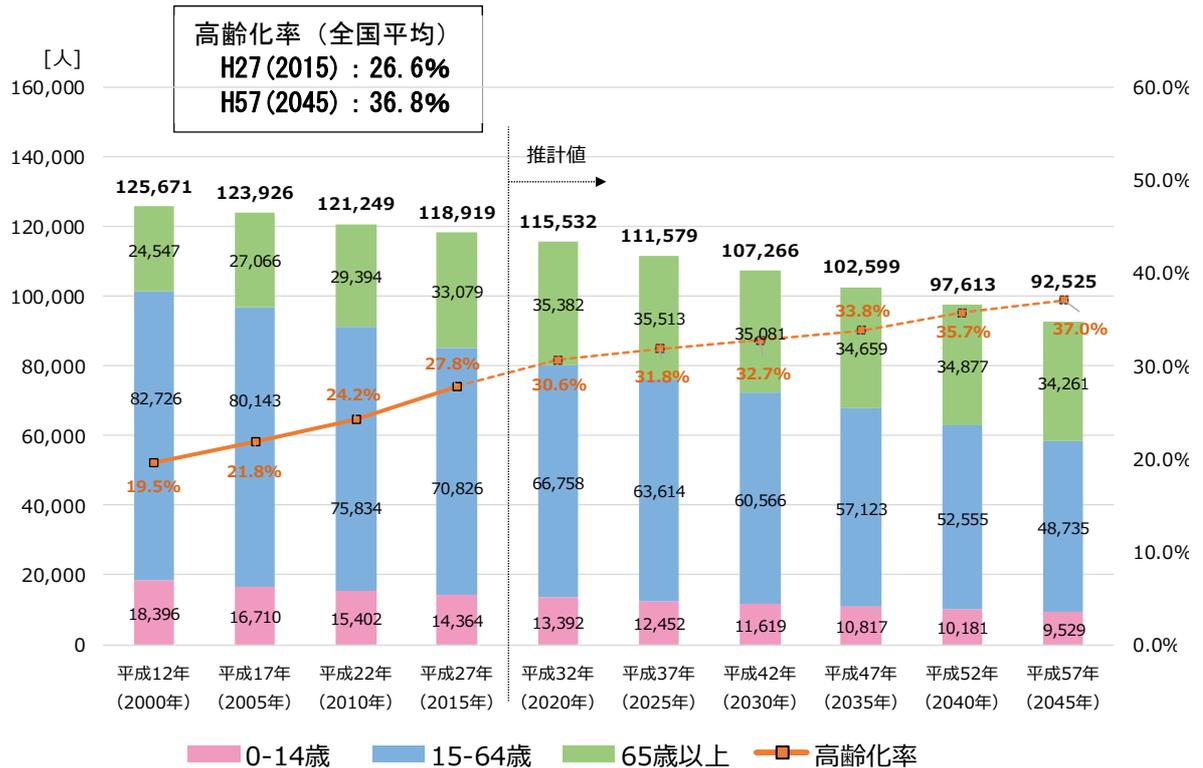


図 5 年齢3区分別人口と高齢化率の推移（佐野市）

※高齢化率：65歳以上の人口が総人口に占める割合。

資料：S60(1985)～H27(2015)は国勢調査、H32(2020)～H57(2045)は国立社会保障・人口問題研究所推計値（H27(2015)国勢調査をもとに推計）

### 3) 人口減少等による中心市街地の衰退

- 本市のDID人口は、昭和55(1980)年以降ほぼ横ばいで推移する一方、DID人口密度は低下傾向にあります。
- DID面積が増加しており、スプロール化が進行中であることが分かります。
- 地域別にDID人口の増減状況を見ると、中心拠点となる佐野駅の周辺でも人口減少が顕在化していることがわかります。

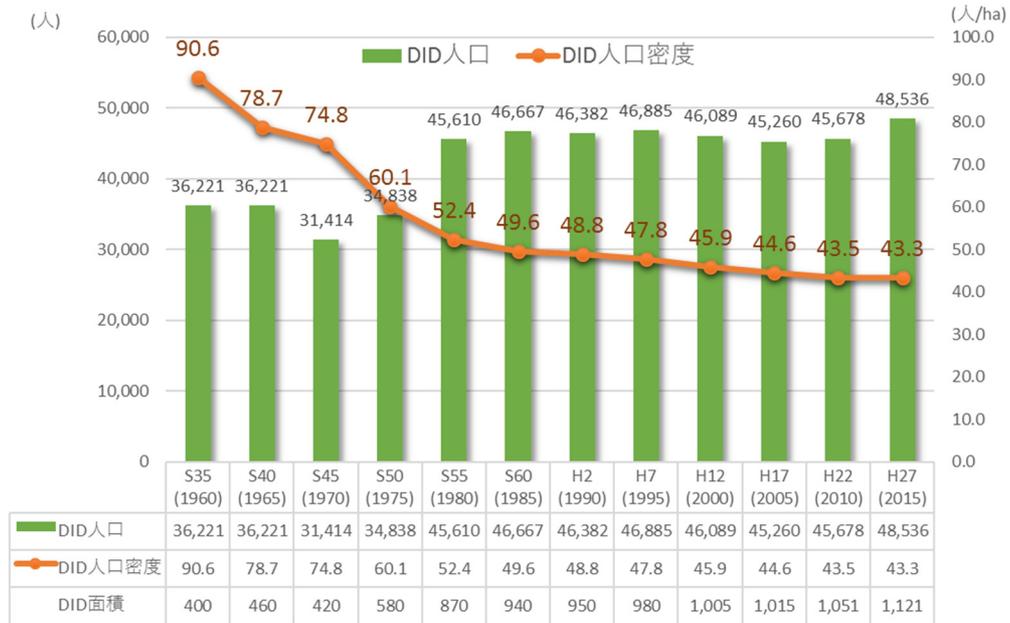


図6 DID人口と人口密度の推移

※DID(人口集中地区):市町村の区域内で人口密度が1km<sup>2</sup>当たり4千人以上の基本単位区等が互いに隣接し、それらの地域の人口が国勢調査時に5千人以上を有する地域。

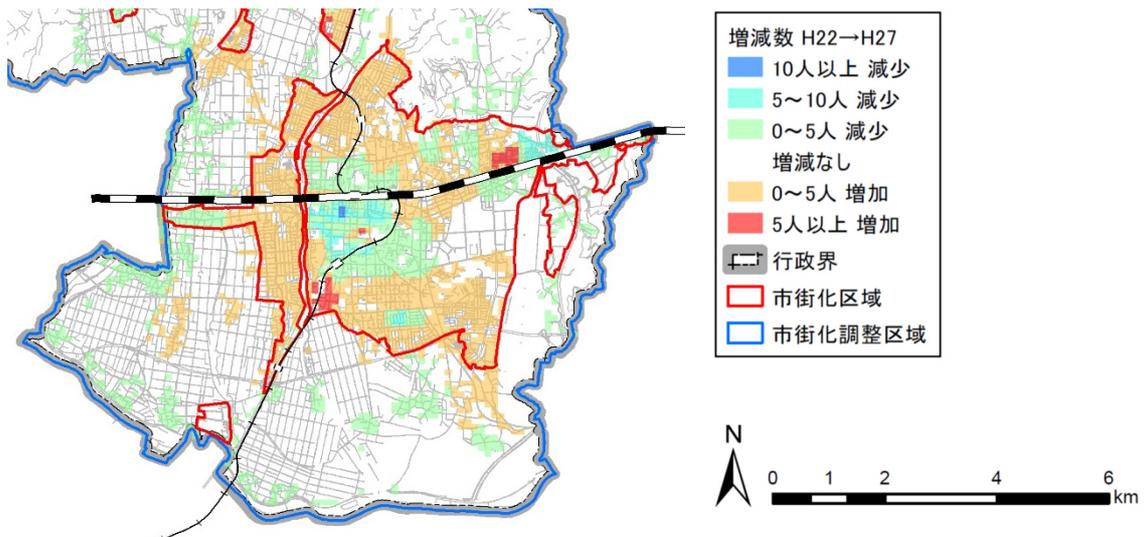


図7 DID人口増減数(平成22(2010)年から平成27(2015)年、100mメッシュ単位)

資料: 国勢調査

#### 4) 中山間地域の生活機能低下

- 中山間地域では、多くのエリアで平成 57(2045)年までに人口が 50%以上減少すると想定されています。これらの地域では、人口の減少に伴い、生活利便施設の撤退などによる生活機能の低下が懸念されます。
- このような中では、地域の足となる移動手段を確保していくことで、拠点等の都市機能にアクセスできる最低限の生活利便性を維持していく必要があります。

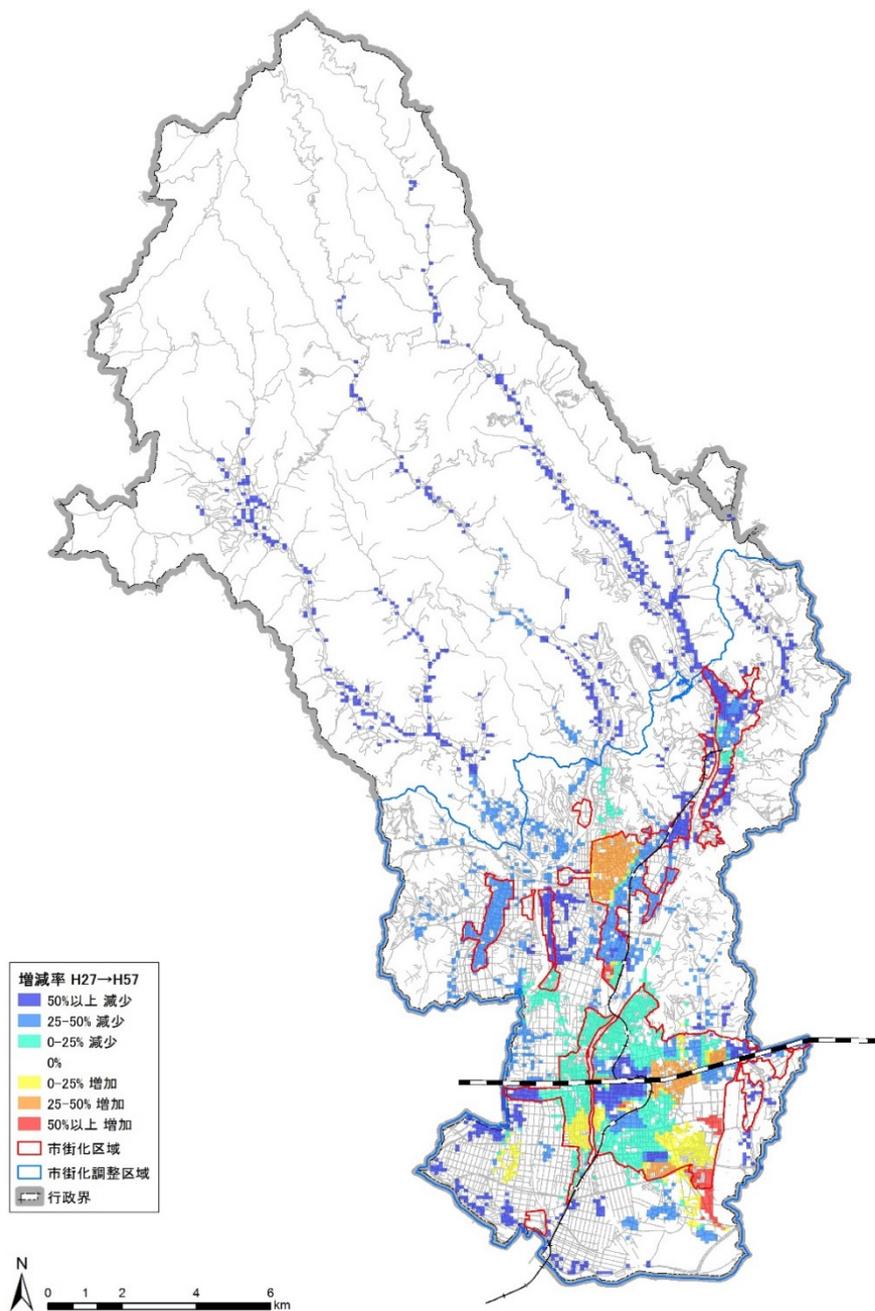


図 8 本市の人口増減率（平成 27(2015)年→平成 57(2045)年）

資料：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を用いて作成

### (3) 交通分野の考え方

これからのまちづくりは、関係法令の施行や改正の背景をみると、人口減少や少子高齢化が進行していく中でも、持続可能な都市経営のためには、公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを実現していくことが求められています。

本市では、前マスタープランに基づいて取組を進めてきたこの10年間において、道路整備の着実な進捗により、交通混雑は緩和傾向にあります。公共交通、徒歩・自転車交通に関する施策の進捗は大きくありません。しかしながら、本市の人口減少(中心市街地含む)、高齢化、中山間地域の生活機能の低下は確実に進行しており、関係法令と同様に「コンパクト・プラス・ネットワーク」によるコンパクトなまちづくりの実現を目指していくことが必要です。

こうした状況の変化を踏まえ、本市のまちづくり方針における交通分野の考え方を、自動車に過度に依存しない徒歩や自転車、公共交通を活用して暮らせるまちづくりに向けて次のように変更し、それぞれの課題や実現のための方策を示します。

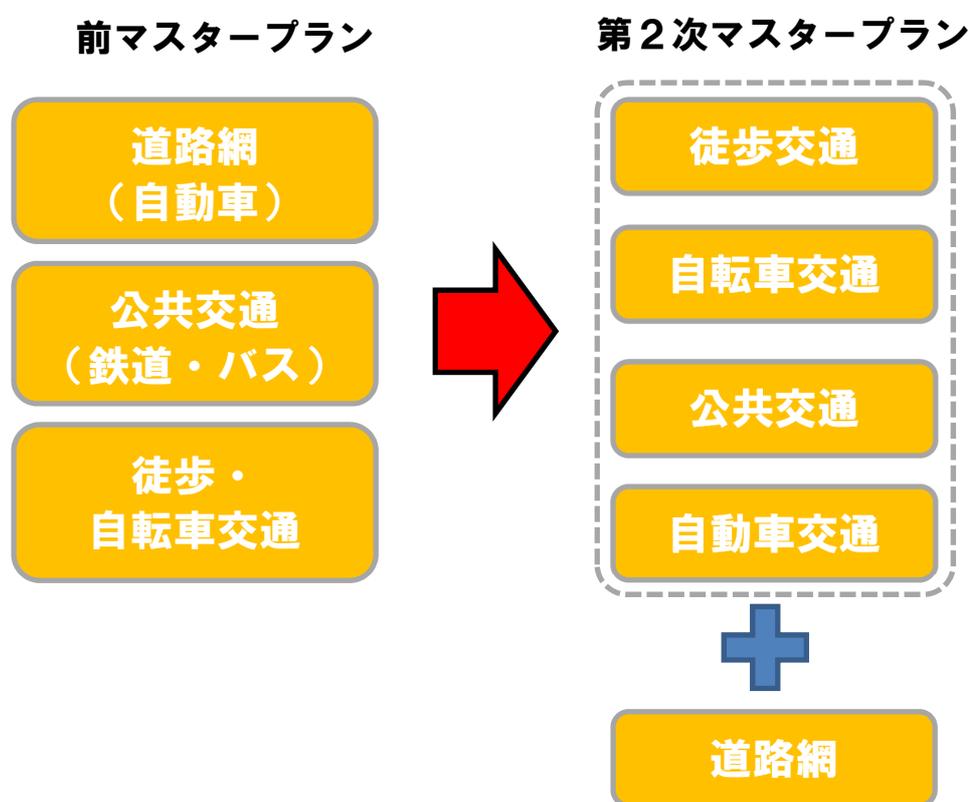


図 9 分野の整理見直し

## 2. 現況と課題

交通分野における本市の現況と課題を整理します。

### (1) 交通に係る分野別問題点と課題

#### 1) 徒歩交通

##### ①道路の現状

- 学校、主要施設の周辺で歩行者の多い場所や駅周辺、回遊性の必要なエリア等で歩道のない道路が多く存在しています。
- これらのエリアでは歩行者と自転車・自動車との錯綜があり、安全上の懸念があります。特に交通量の多い主要幹線道路を含むエリアでは、歩道整備等により歩行者が安全に通行できる環境が必要です。



図 10 歩道の現状（佐野駅周辺）

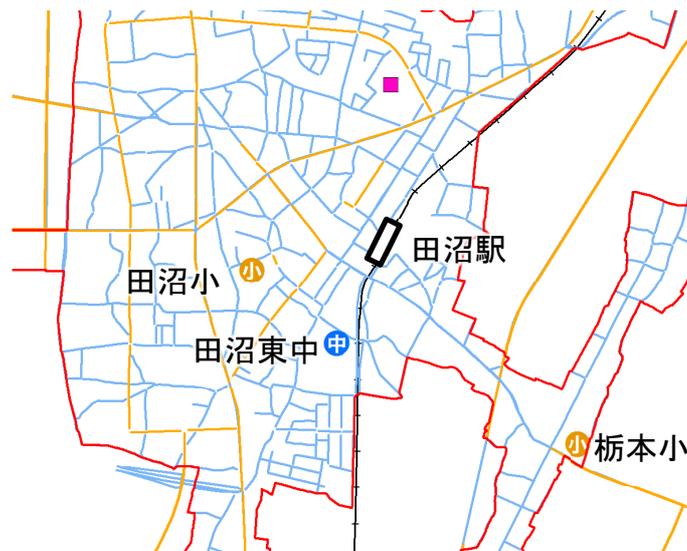


図 11 歩道の現状（田沼駅周辺）

— 道路（歩道あり）	小 小学校	文 高等学校等	— 東日本旅客鉄道
— 道路（歩道なし）	中 中学校	■ 病院	++++ 東武鉄道
		□ 市街化区域	



図 12 歩道の現状（葛生駅周辺）



図 13 歩道の現状（佐野新都市周辺）

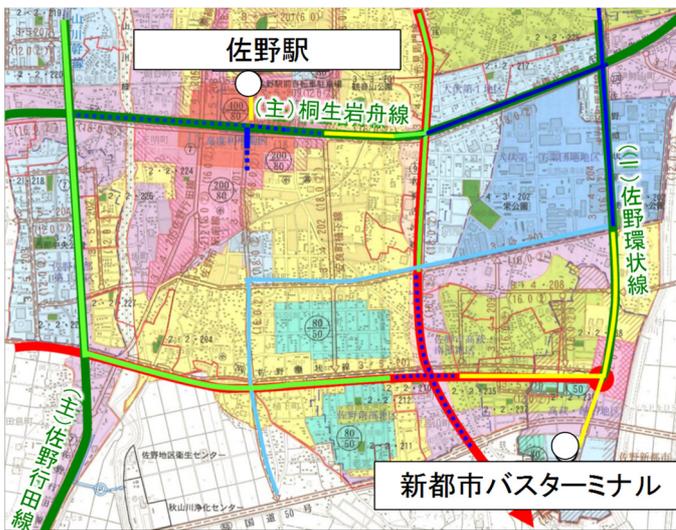


**【課題】**  
 ✓ 歩いて暮らせるまちづくりに向けて、市内の拠点（駅や主要施設の周辺等）における歩行者の安全性の確保など、歩行者環境の創出が必要

## 2) 自転車交通

### ①自転車専用通行帯等の整備状況

- 自転車専用通行帯等の整備は順次行われており、自転車専用通行帯として整備可能な幅広路肩を有する道路も存在しています。しかし、これらは主要道路の一部に留まり、自転車ネットワークは十分に形成されていない状況にあります。
- 専用通行帯等のない道路や、歩道の幅員が狭い道路等では、自転車と歩行者・自動車との錯綜があり、安全上の懸念があります。
- 我が国では自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ること等を目的として、自転車活用推進計画を策定しており、これに基づく取組を行っていく必要があります。



凡例	整備済	事業中・計画
自転車専用通行帯 (着色有)	—	⋯
幅広路肩 (着色無) 歩道有	—	
歩道 (自転車通行可、 有効幅員3.0m以上)	—	
歩道 (自転車通行可、 有効幅員3.0m未満)	—	

図 14 自転車通行帯等の整備状況 (佐野駅・佐野新都市周辺)

# 自転車活用推進計画の概要



## 1. 総論

- (1) 自転車活用推進計画の位置付け  
自転車活用推進法<sup>※</sup>に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画
- (2) 計画期間  
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで
- (3) 自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）  
2016年12月9日成立  
（衆・参とも全会一致）  
2017年5月1日施行

## 2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

### 目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

1. 自転車通行空間の計画的な整備の促進  
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数  
【実績値】0団体(2017年度)→目標値 200団体(2020年度)  
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク構成市町村数  
【実績値】1市町村(2016年度)→目標値 10市町村(2020年度)
2. 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3. シェアサイクルの普及促進  
【指標】サイクルポートの設置数 【実績値】852箇所(2016年度)→目標値 1,700箇所(2020年度)
4. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5. 自転車のI・O・T化の促進
6. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

### 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10. 自転車通勤の促進  
【指標】通勤目的の自転車分担率 【実績値】15.2%(2015年度)→目標値 16.4%(2020年度)

### 目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

11. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出  
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数  
【実績値】0ルート(2017年度)→目標値 40ルート(2020年度)

### 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13. 高い安全性を備えた自転車の普及促進  
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率  
【実績値】29.2%(2016年度)→目標値 40%(2020年度)  
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数<sup>※</sup> 【実績値】480人(2017年度)→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。(2020年度) ※(13-1)の関連指標
14. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進  
【指標】自転車技士の資格取得者数<sup>※</sup>  
【実績値】80,185人(2017年度)→目標値 84,500人(2020年度) ※(13.14)の関連指標
15. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16. 学校における交通安全教室の開催等の推進。  
【指標】交通安全について指導している学校の割合  
【実績値】99.6%(2015年度)→目標値 100%(2019年度)
17. 自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18. 災害時における自転車の活用の推進

## 3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

## 4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- (1) 関係者の連携・協力
- (2) 計画のフォローアップと見直し
- (3) 調査・研究、広報活動等
- (4) 財政上の措置等
- (5) 附則に対する今後の取扱方針  
  - > 道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
  - > 自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

図 15 自転車活用推進計画の概要

資料：国土交通省自転車活用推進本部 自転車活用推進計画の概要

### 【課題】

- ✓ **自転車利用環境の向上に向けて、安全で快適な自転車ネットワークの形成を推進することが必要**
- ✓ **自転車通行空間の整備やシェアサイクルなどの新たな仕組み、自転車の利活用促進に向けた取組を検討していくことが必要**

## ②通学手段

- 市内の高校の通学手段は、自転車が約5割を占めています。
- 特に鉄道駅から離れている佐野松桜高校では自転車で通学する生徒が多く、また、佐野日大高校では吉水駅や佐野駅から自転車で通学する生徒が多い状況であります。自転車のネットワークは十分に形成されておらず、安全上の懸念があります。

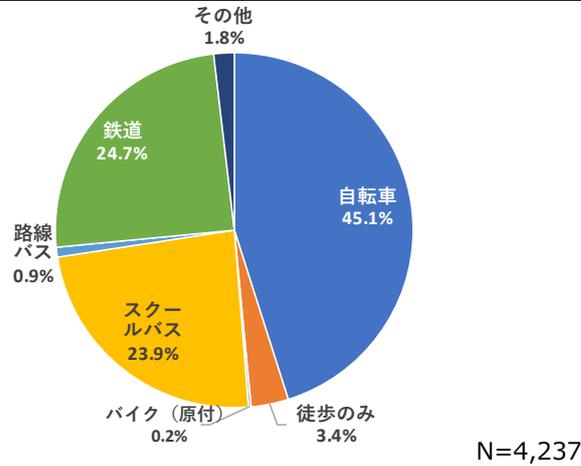


図 16 市内の高校における生徒の通学手段

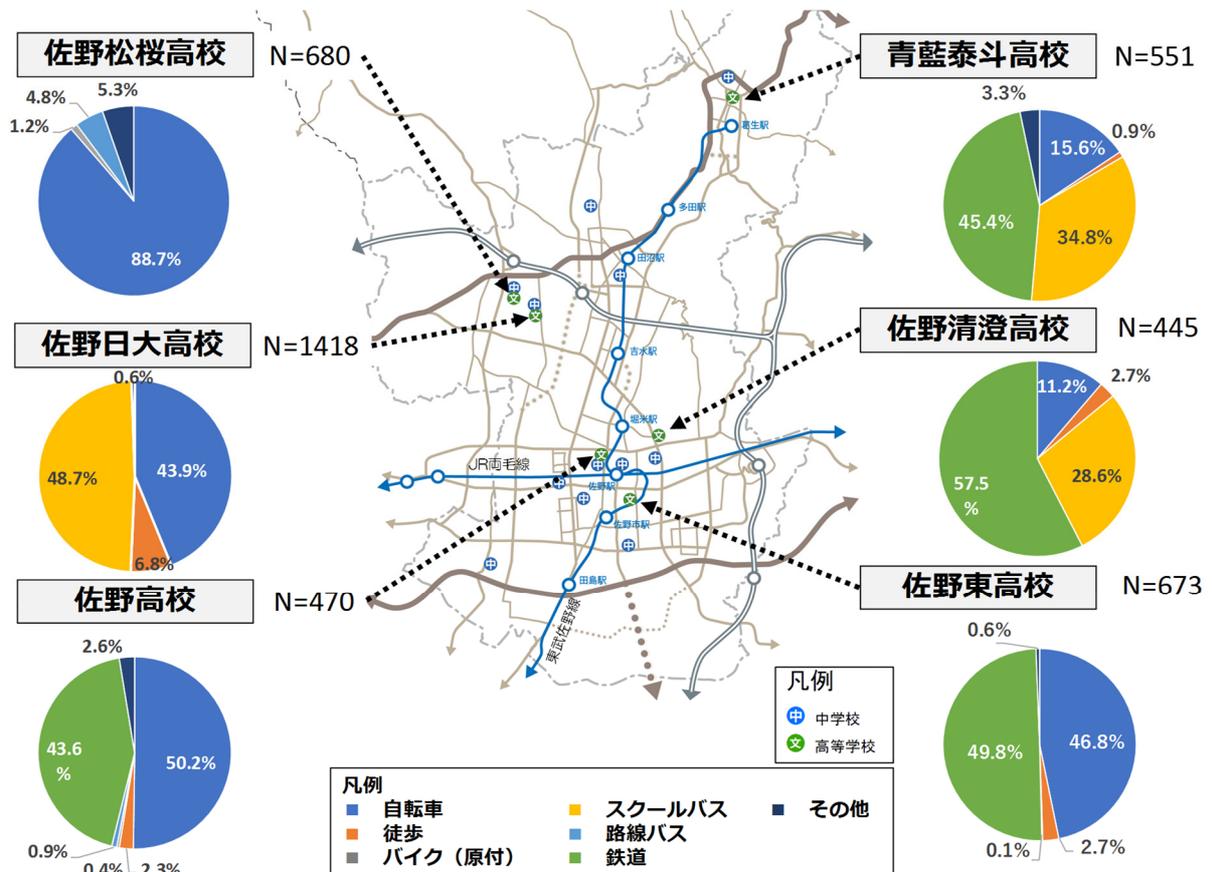


図 17 高校別の通学手段

資料：各校平成30（2018）年度学校要覧等

### 【課題】

- ✓ 学校、教育施設等への自転車ネットワークの形成を推進することが必要

### 3) 公共交通

#### ①人口カバー状況

- 市南部や北部の中山間地域等において、公共交通（鉄道、バス）によってカバーされていない範囲が存在しています。
- これらの地域では公共交通を利用できないため、自動車を運転できない高齢者など、交通弱者が移動できる交通手段の確保等を検討する必要があります。

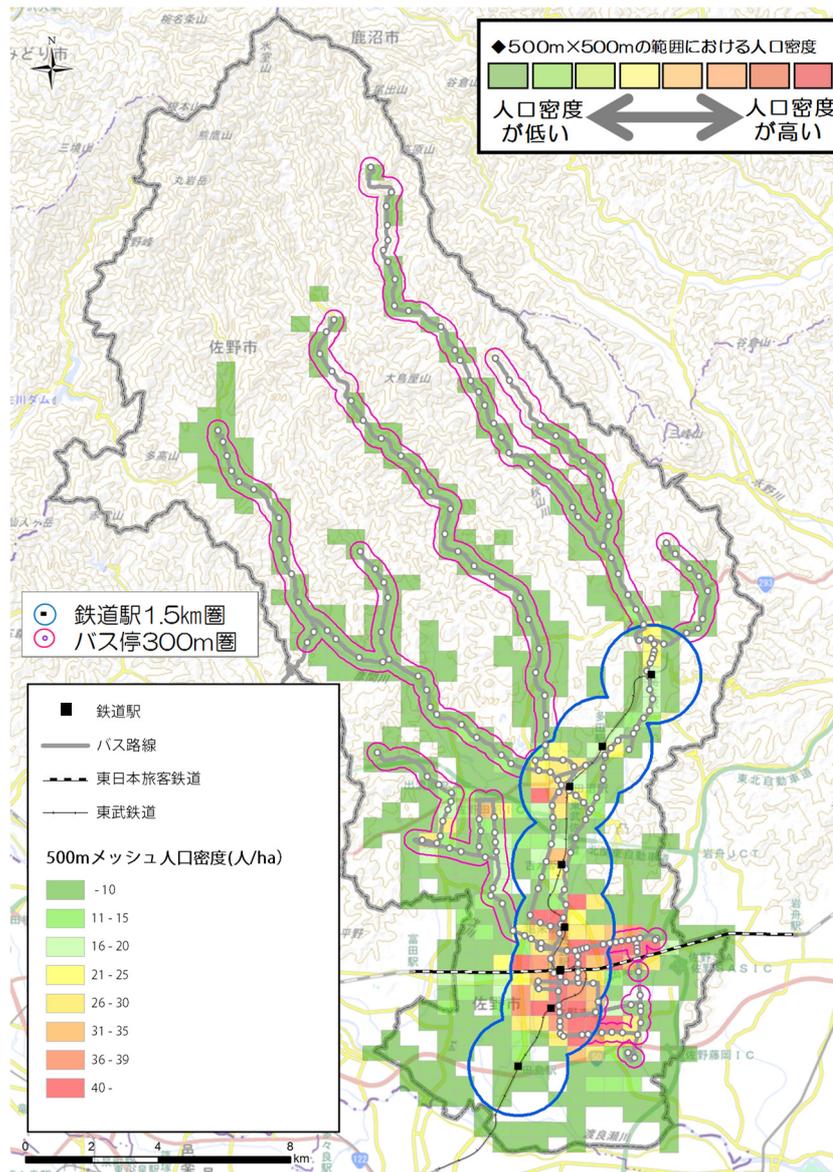


図 18 公共交通の人口カバー状況（平成 27(2015)年）

資料：国勢調査

#### 【課題】

- ✓ 居住者が存在しながらも公共交通でカバーされていない範囲については、デマンド交通等の新たな手段により、ニーズに合わせて拠点までの移動を確保することが必要

## ②路線バスの利用状況

- 本市の公共交通は、鉄道、高速バスと、市内の移動を担う交通として市営バスと佐野新都市線(万葉浪漫バス)が運行されています。
- 市営バスの全体の収支率(運賃収入÷運行経費)は、19.9%に留まっています。路線別に見ると、収支率が最も低い路線では4.8%となっています。
- 1便あたりの利用者が2人に満たないような、利用者数の少ない路線が存在しています。
- 鉄道・バスで複数の路線が競合している区間(葛生駅～佐野駅、佐野駅～佐野新都市バスターミナルなど)が存在しています。

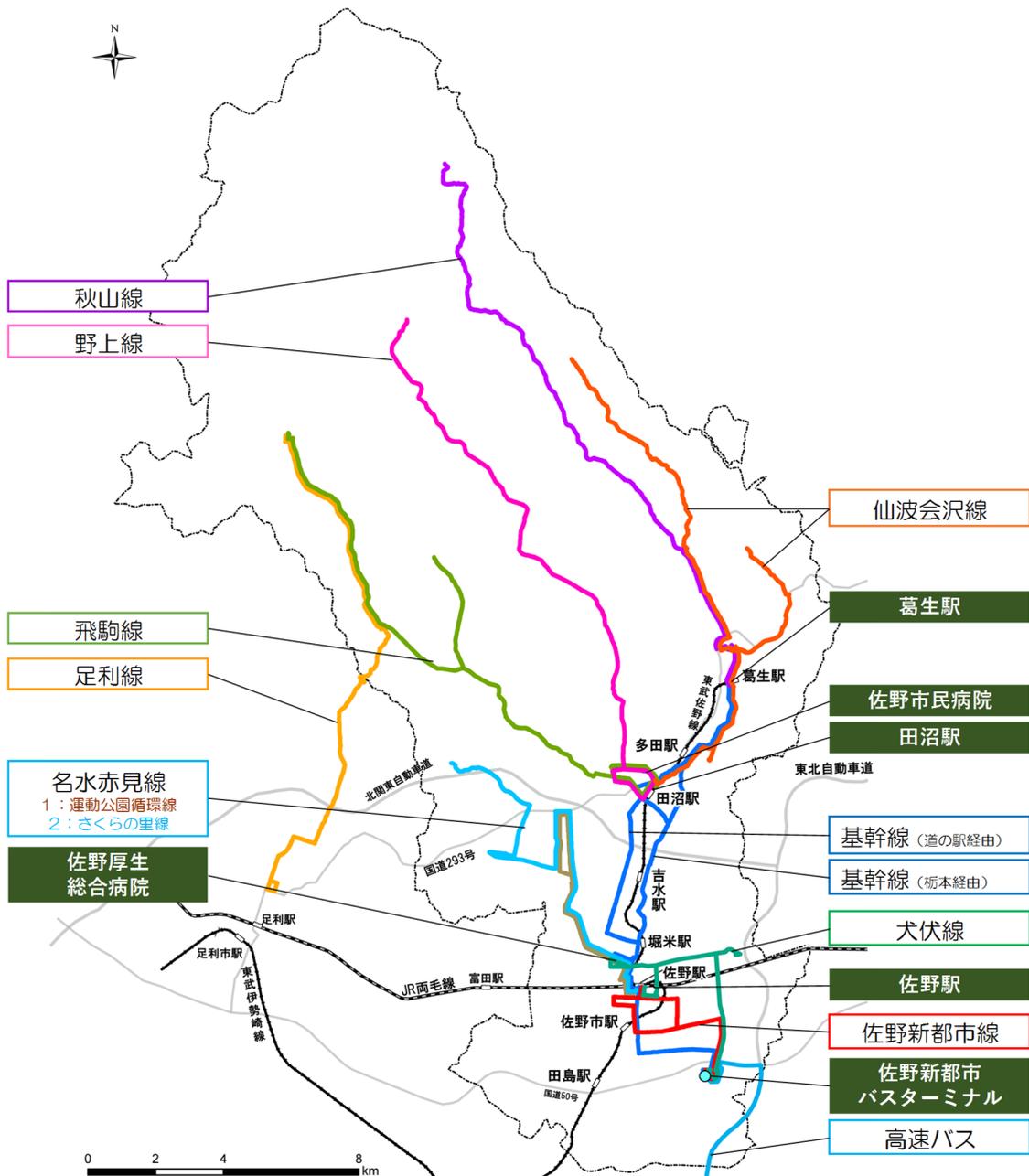


図 19 本市の公共交通ネットワーク (平成 30 (2018) 年度)

表 1 市営バスの路線別利用状況等

路線	乗車人数 合計 (人)	日平均 利用者 (人/日)	便平均 利用者 (人/便)	運賃収入 (万円)	運行経費 (万円)	収支率	1人1回 あたりの 公費負担 額(円)	デマンド ※1 運行稼働 率(%)
■基幹線	65,599	180	9	1,366	3,856	35.4%	380	—
■秋山線	8,101	22	2.3	147	1,302	11.3%	1,425	60.7
■仙波会沢線	3,813	10	1.8	79	450	17.5%	973	31
■名水赤見線	32,804	90	8.2	650	2,056	31.6%	429	—
■野上線	6,039	17	2.1	116	1,273	9.1%	1,916	62.4
■飛駒線	9,048	25	2.9	174	1,562	11.1%	1,534	76.6
■足利線	4,127	11	1.4	75	1,583	4.8%	3,653	—
■犬伏線	10,144	28	2.3	236	2,209	10.7%	1,945	—
市営バス計	139,675	383	4.6	2,843	14,291	19.9%	820	—

出典：佐野市データ（平成 29(2017)年度）

- 佐野市地域公共交通網形成計画における最終年次（平成 41(2029)年度）の収支率の目標は 21.0%（デマンド※1 含む）
- 栃木県の市町村バスの収支率は平均 21%（デマンド※2 含む）

資料：佐野市地域公共交通網形成計画、とちぎの公共交通（平成 29(2017)年度版）

※1 本市のデマンド交通は「時刻表型」、「固定ルート/停留所間型」に該当

※2 栃木県のデマンド交通は（1）運行方式（定路線型⇔自由経路型）、（2）運行ダイヤ（固定ダイヤ型⇔非固定ダイヤ型）、（3）発着地(OD)自由度（着地（発地）固定型⇔着地（発地）非固定型）の全てのデマンド交通を含む。

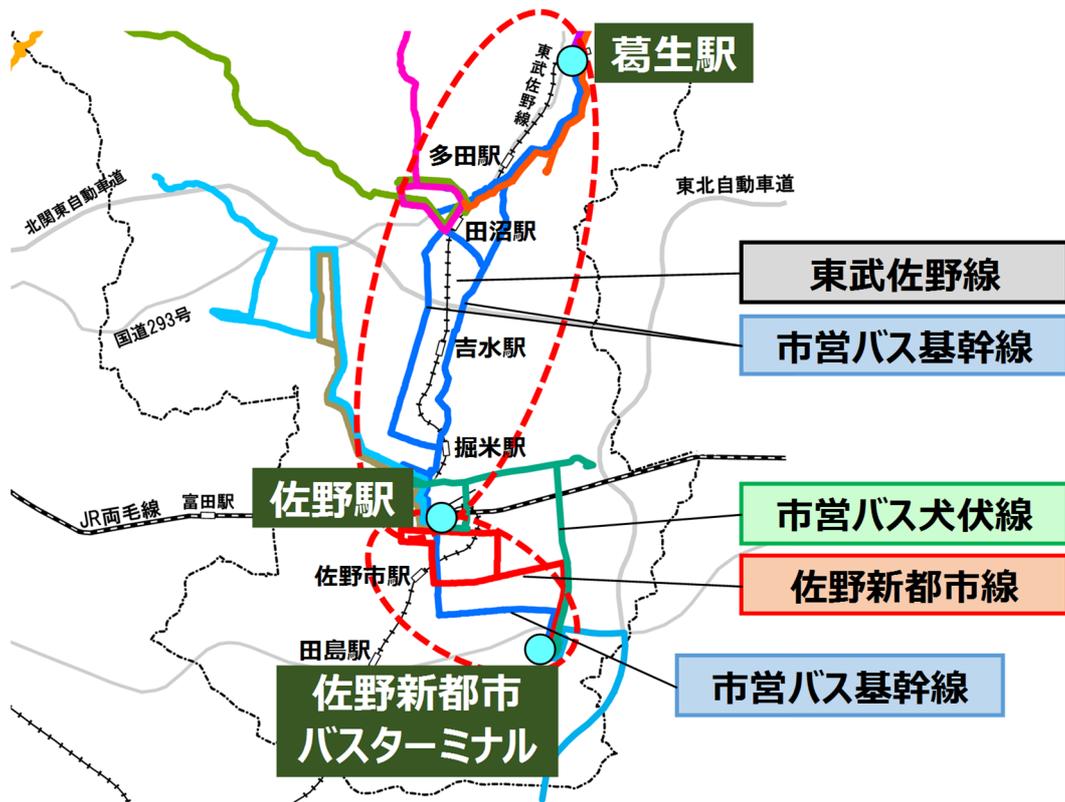


図 20 市営バスと競合している区間

**【課題】**

- ✓ 効率的なネットワークの形成と利用者ニーズにあった運行を行うことが必要

### ③ 駅周辺の道路状況

- 田沼駅、葛生駅など、主要な交通結節点においては、アクセス道路やロータリー、駐車場、駐輪場等が十分整備されていないため、バス停と鉄道駅までの距離が遠く、バス、鉄道、タクシーなどの公共交通同士や自動車、自転車、徒歩と公共交通の連携が不十分な状況となっています。
- また、駅施設がバリアフリー化されておらず、高齢者の利用に支障がある駅施設が存在しています。



図 21 田沼駅及び葛生駅周辺の道路整備状況

#### 【課題】

- ✓ **公共交通（鉄道、バス、タクシー）同士だけでなく、公共交通と自動車、自転車、徒歩との連携を図るため、施設の整備や連携の取組を進めることが必要**

#### ④交通サービス状況

- 本市では、路線バス以外にも市の事業として福祉施策、教育施策等、多様な交通サービスを提供していますが、役割分担が不明確であり重複するサービスがあるなど、連携不足が懸念されます。
- 今後、更なる効率的なサービス提供が求められる中では、福祉輸送や教育に係る輸送と公共交通の統合、連携が必要となってきます。

表 2 本市における交通サービスの概要

分野	事業名	施策概要
福祉関係	障がい者福祉タクシー券給付事業	重度心身障がい者が、タクシーを利用する場合に、その費用の一部を助成する。一人あたり年間 60 枚交付する。
	高齢者福祉タクシー券給付事業	75 歳以上の高齢者と 70 歳以上で一人暮らし又は高齢者世帯の方がタクシーを利用して医療機関に行く場合、料金の一部を助成する。1 枚 400 円のタクシー券を一人あたり年間 60 枚交付する。
	高齢者自家用車有償バス運賃助成事業	高齢者の移動手段の確保と、外出支援を図るため、70 歳以上の方に、市営バス寿券を発行し、乗車運賃の半額を助成する。一人あたり年間 40 枚の運賃助成券を交付する。
	高齢者外出支援事業	車いすを利用している高齢者及び一般の交通機関の利用が困難な高齢者が通院する際に、リフト付き福祉車輛による送迎を行う。
教育関係	小中学校スクールバス運行事業	学校統合に伴う遠距離通学児童・生徒のため、バス 9 台を運行する。
	有償バス回数券交付事業	スクールバスを利用できない場合の市営バス利用者の乗車券代を負担する。
公共交通関係 (路線バス)	佐野新都市バス事業協議会支援事業	中心市街地と佐野新都市を循環する佐野新都市バス事業を関東自動車(株)が行うにあたり、関係機関が互いに連絡調整をすることにより、事業の円滑化と推進を図る。
	市営バス	市内(一部足利市内)において 8 路線を運行している。利用料金は 1 回 300 円。

(平成 30(2018)年度事業)

#### 【課題】

- ✓ **公共交通サービスと福祉、教育等において提供している交通サービスの政策目的や利用目的を明確にして連携の強化をしていくことが必要**

#### 4) 自動車交通

##### ①交通手段

- 自動車への依存率は、全国平均と比較しても73%と高い傾向にあります。
- 今後、市域全体で高齢化率の上昇が予測されるため、運転が困難となる高齢者が増加する懸念があります。

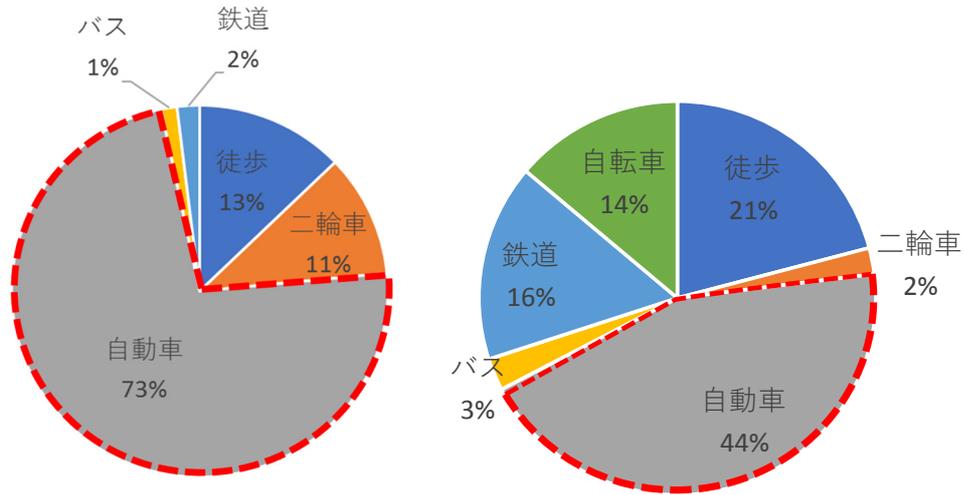


図 22 交通行動における代表交通手段 左)本市 右)全国(平日)

資料：平成 20(2008)年度 佐野市総合交通体系調査、平成 27(2015)年度全国都市交通特性調査結果

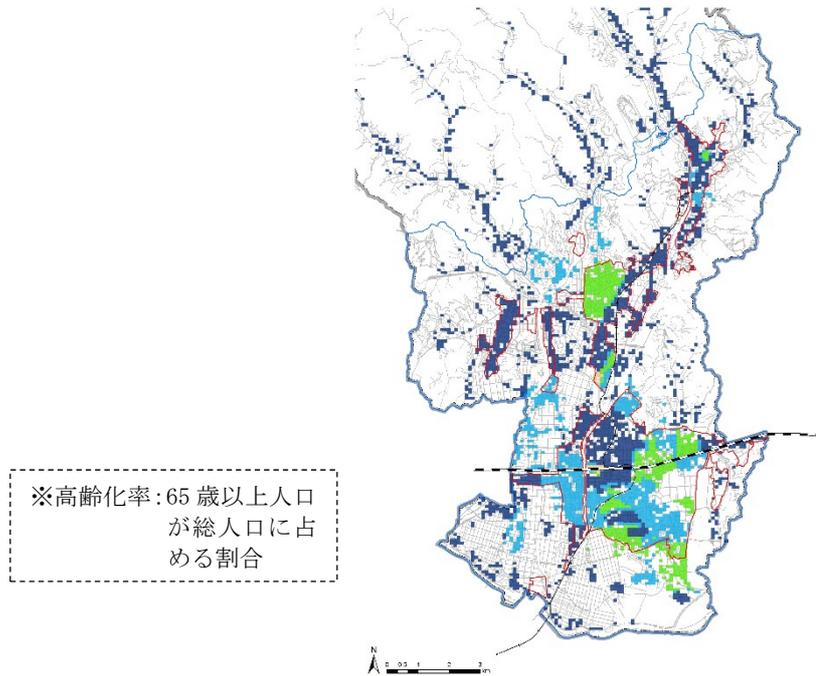


図 23 高齢化率予測(平成 57(2045)年)

資料：国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール」を用いて作成

##### 【課題】

- ✓ **高齢者等の交通弱者も安心して暮らせる環境の形成に向け、過度な自動車依存を抑制し、徒歩や自転車、公共交通を活用して暮らせるまちづくりを推進することが必要**

## ②道路交通状況

- 佐野駅周辺の中心市街地をはじめ、昼間 12 時間平均旅行速度が 20km/h 以下、混雑度が 1.25 を超える等、混雑が発生している区間があります。
- 特に、朝夕の通勤時間帯を中心に、市内の道路において渋滞が発生しています。
- 混雑の激しい区間では、歩道等の整備がされていない道路もあり、徒歩・自転車との錯綜など安全上問題があります。



図 24 昼間 12 時間平均旅行速度と主要渋滞箇所(平日)

資料：平成 27(2015)年道路交通センサス、平成 24(2012)年度栃木県の主要渋滞箇所の特定結果

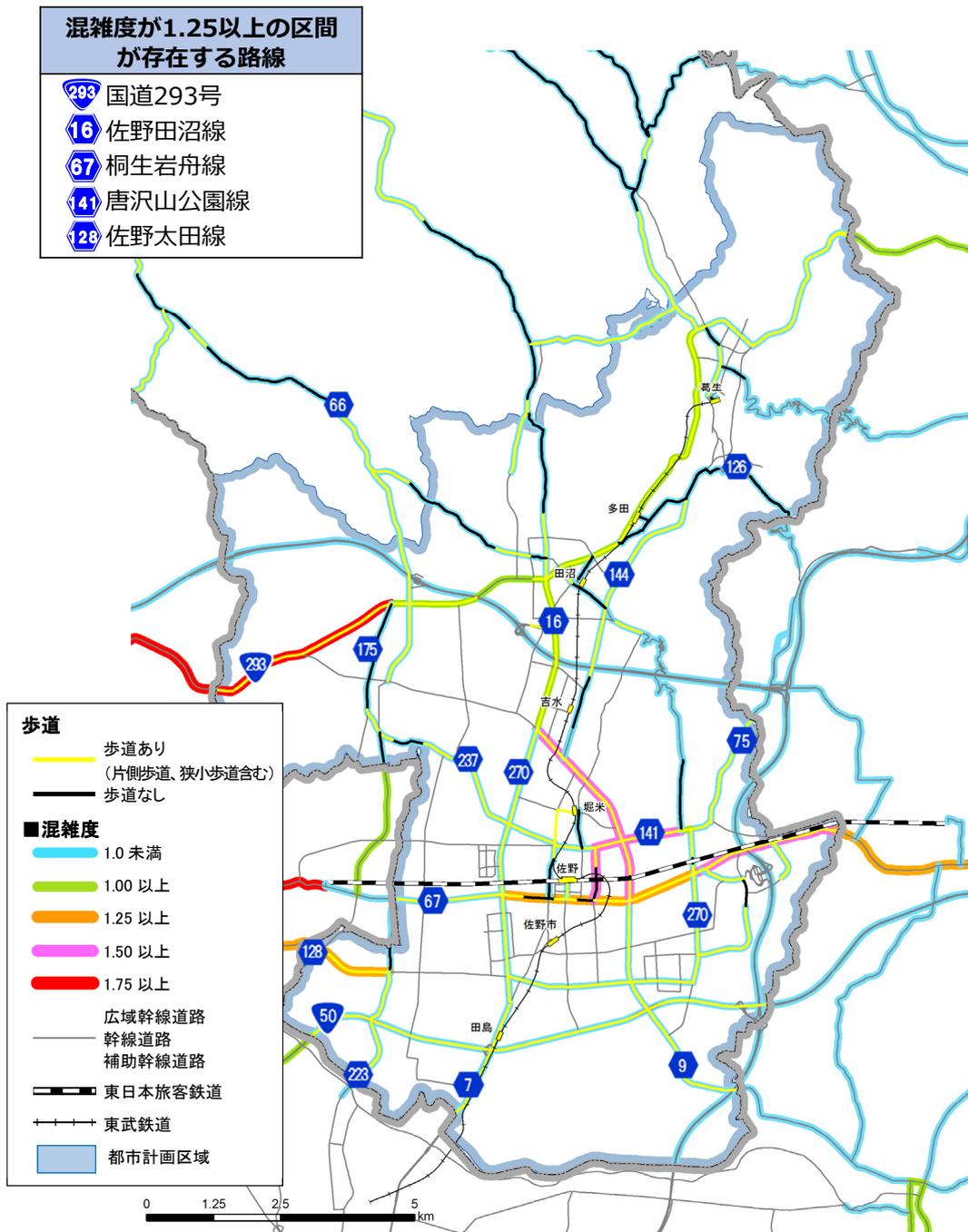


図 25 混雑度と歩道整備状況(平日)

※混雑度：道路の混み具合を表す指標（1.25 を超えると一時的に混雑、1.75 を超えると慢性的に混雑が発生しているとされる）

：混雑度=交通量（台/12h）/交通容量（台/12h）

資料：平成 27(2015)年道路交通センサス

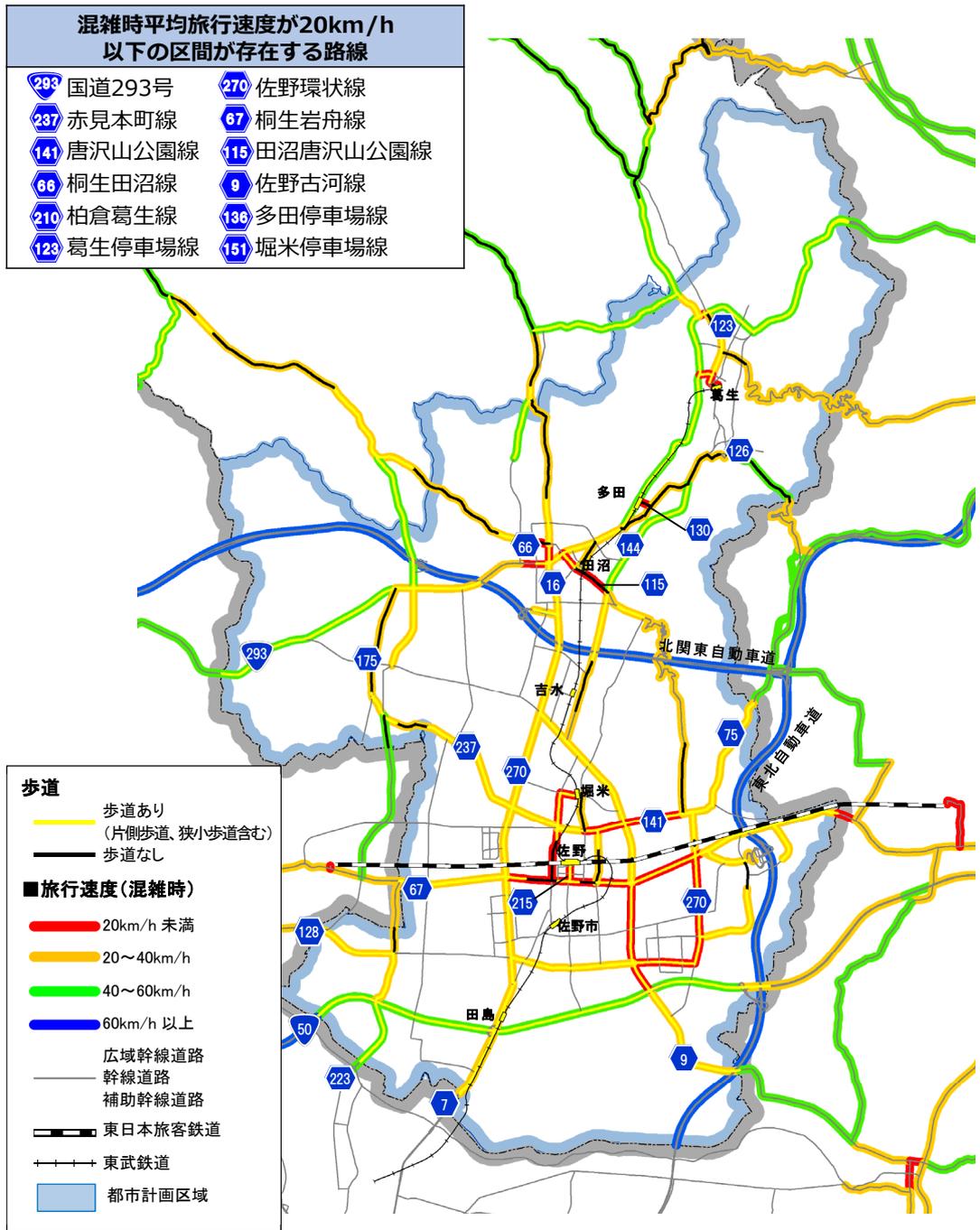


図 26 混雑時平均旅行速度(平日)

資料：平成 27(2015)年道路交通センサス

※混雑時平均旅行速度：旅行速度調査単位区間の混雑時（朝ピーク（7時～9時）、夕ピーク（17時～19時）における上り・下り別の走行所要時間（信号や渋滞等による停止時間を含む）と旅行速度調査単位区間延長から算出した速度

**【課題】**

✓ 渋滞解消に向けた新たな整備だけではなく、歩行者・自転車等への安全性の確保や、交通需要のマネジメント、信号制御との連携により、既存道路網を有効に活用していくことが必要

## 5) 道路網

- 中心市街地をはじめ、都市計画道路において未改良区間が存在しています。
- 市街地間連絡道路等に位置づけられるものの、未改良となっている路線も存在しています。
- 長期未整備となっている都市計画道路も存在しています。



図 27 第 2 次佐野市都市計画マスタープラン 道路ネットワークの方針図と

道路整備状況の重ね合わせ (平成 31 (2019) 年 3 月時点)

### 【課題】

- ✓ **都市計画道路の実情に応じた見直しや、既存ストックを活かすことを前提としつつ、拠点間や今後の土地利用を見据えた道路網の強化等を図ることが必要**

## (2) 交通の分野別課題のまとめ

本市の徒歩交通、自転車交通、公共交通、自動車交通の現状について、既存のデータの分析等から得られた特性により、交通に係る課題を分野別に以下に示します。

表 3 分野別の課題

<b>徒歩交通</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩いて暮らせるまちづくりに向けて、市内の拠点（駅や主要施設の周辺等）における歩行者の安全性の確保など、歩行者環境の創出が必要</li> </ul>
<b>自転車交通</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車利用環境の向上に向けて、安全で快適な自転車ネットワークの形成を推進することが必要</li> <li>・自転車通行空間の整備やシェアサイクルなどの新たな仕組み、自転車の利活用促進に向けた取組を検討していくことが必要</li> <li>・学校、教育施設等への自転車ネットワークの形成を推進することが必要</li> </ul>
<b>公共交通</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・居住者が存在しながらも公共交通でカバーされていない範囲については、デマンド交通等の新たな手段により、ニーズに合わせて拠点までの移動を確保することが必要</li> <li>・効率的なネットワークの形成と利用者ニーズにあった運行を行うことが必要</li> <li>・公共交通（鉄道、バス、タクシー）同士だけでなく、公共交通と自動車、自転車、徒歩との連携を図るため、施設の整備や連携の取組を進めることが必要</li> <li>・公共交通サービスと福祉、教育等において提供している交通サービスの政策目的や利用目的を明確にして連携の強化をしていくことが必要</li> </ul>
<b>自動車交通</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等の交通弱者も安心して暮らせる環境の形成に向け、過度な自動車依存を抑制し、徒歩や自転車、公共交通を活用して暮らせるまちづくりを推進することが必要</li> <li>・渋滞解消に向けた新たな整備だけではなく、歩行者・自転車等への安全性の確保や、交通需要のマネジメント、信号制御との連携により、既存道路網を有効に活用していくことが必要</li> </ul>
+	
<b>道路網</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路の実情に応じた見直しや、既存ストックを活かすことを前提としつつ、拠点間や今後の土地利用を見据えた道路網の強化等を図ることが必要</li> </ul>

### 3. テーマと全体方針

#### (1) テーマ

本市のまちづくりの方針や交通の分野別課題を踏まえ、本マスタープランのテーマを以下のとおり位置づけます。

## 交通手段の役割分担と連携による持続可能な交通体系の確立

#### (2) 全体方針

持続可能な交通体系の確立を実現するために、本マスタープランの全体方針として「交通手段の確保」「交通手段の役割分担の整理」「既存ストックを活用した交通環境整備」を定め、4つの交通手段の基本計画を立案し、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けて推進していきます。

表 4 全体方針

交通手段の確保	<ul style="list-style-type: none"><li>人口減少、高齢化等の社会環境の変化を見据え、自動車を運転できない交通弱者の方でも移動が可能となるような交通手段を確保します。</li><li>デマンド交通等の導入により、公共交通空白地域の解消を図ります。</li><li>自動車だけでなく、公共交通や自転車などを利用した交通ネットワークの形成を図ります。</li></ul>
交通手段の役割分担の整理	<ul style="list-style-type: none"><li>拠点内は徒歩、自転車等、拠点間および拠点とそれ以外の地域は公共交通や自動車等の交通手段といったように、距離や目的に応じた適切な交通手段に誘導を図ります。</li></ul>
既存ストックを活用した交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"><li>厳しい財政状況の中で、今後大規模な道路整備等を行うのは難しいことから、これまでに整備された鉄道や道路といった既存ストックを最大限有効活用します。</li><li>4つの交通手段が安全・快適で効率的・効果的に利用でき、かつ交通手段同士の連携が図れるよう、交通結節点の強化や環境整備を図ります。</li></ul>

本マスタープランでは、徒歩、自転車、公共交通、自動車の4つの交通手段について基本計画を定めますが、本市の持続可能な交通体系の確立に向けては、各手段そのものの整備方針だけでなく、交通手段間の連携や結節についても考える必要があります。

以下に本マスタープランにおける4つの交通手段の基本計画と連携体制、交通手段の役割分担の全体方針イメージを示します。

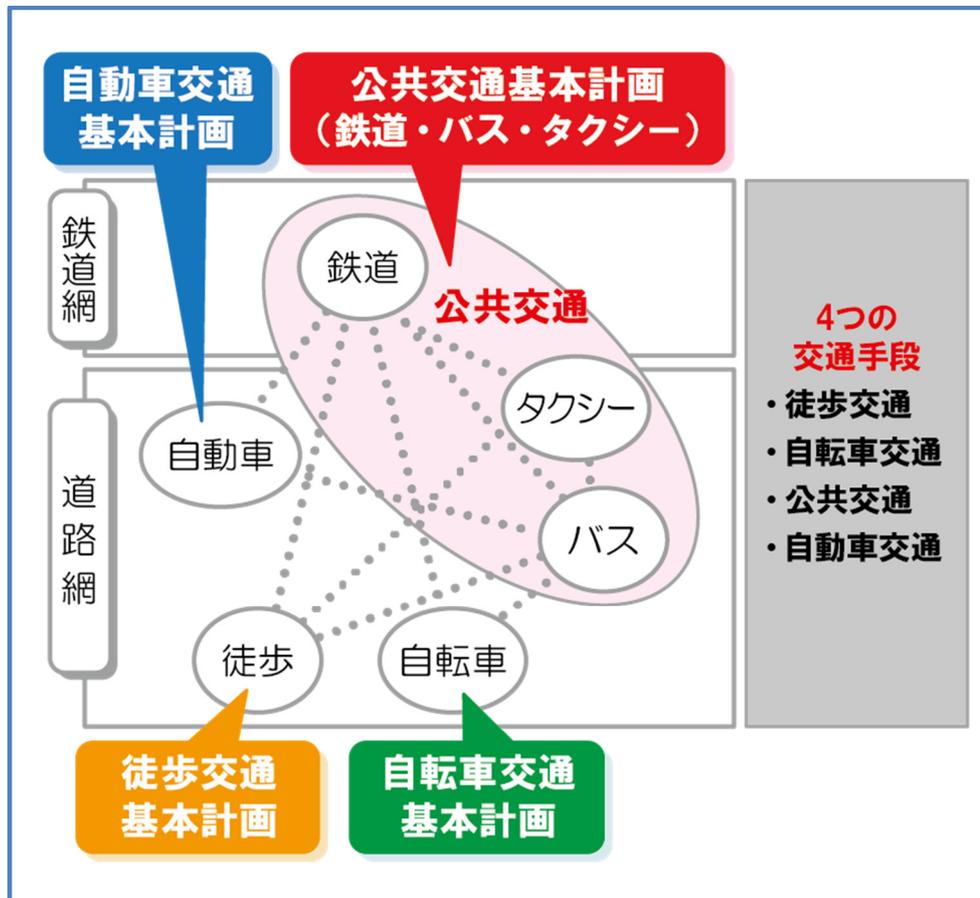


図 28 4つの交通手段の基本計画と連携体制

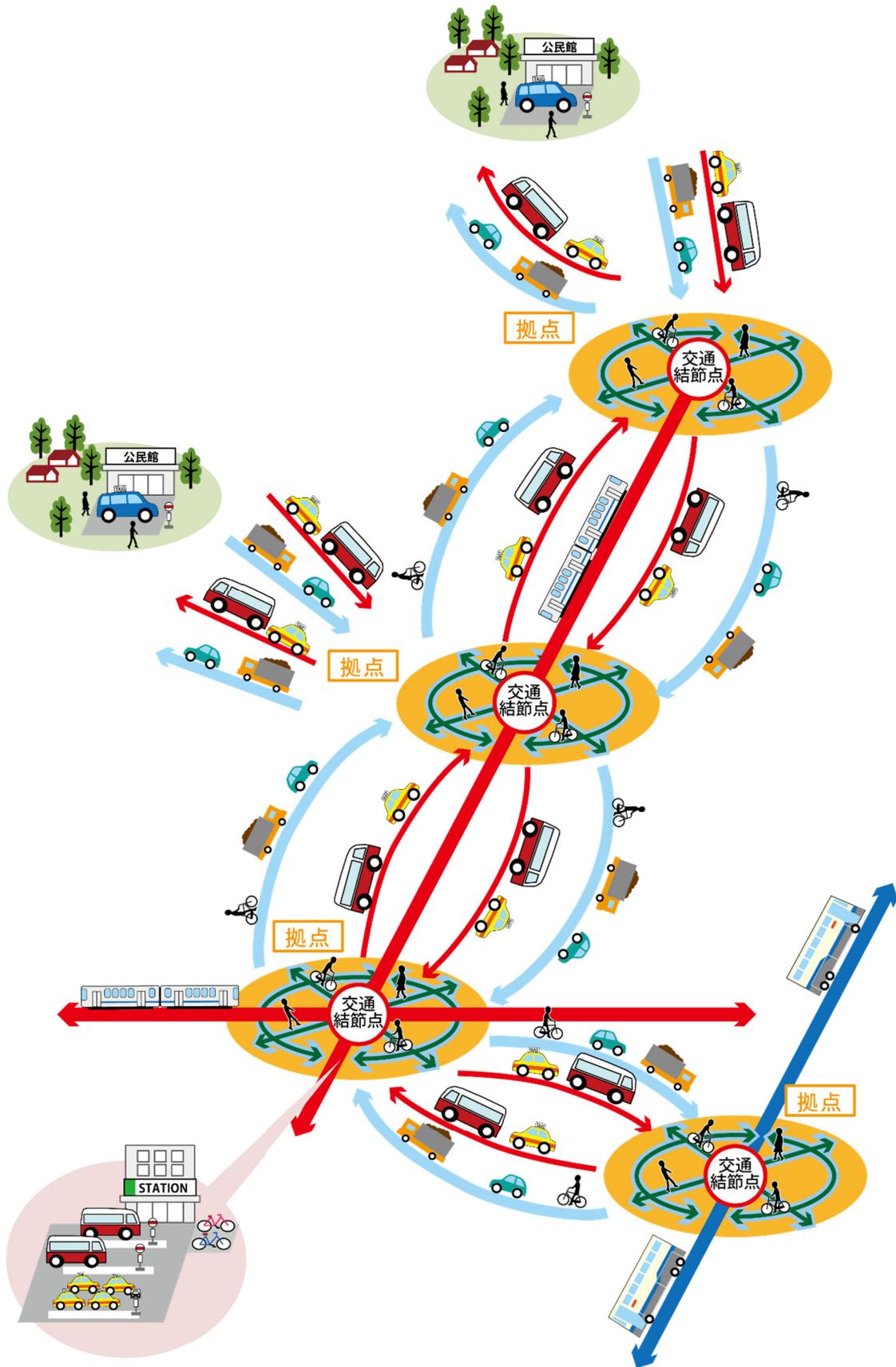


図 29 交通手段の役割分担の全体方針イメージ