

第3章 分野別基本計画

第2章では、第2次佐野市総合計画、佐野市コンパクトシティ構想、第2次佐野市都市計画マスタープラン等の上位関連計画を受けて本市のまちづくりの考え方、現況の交通手段ごとの課題を整理し、全体方針を立案しました。

本章では、4つの交通手段ごとに課題の解決に向けた方針及び達成すべき目標を基本計画として立案します。

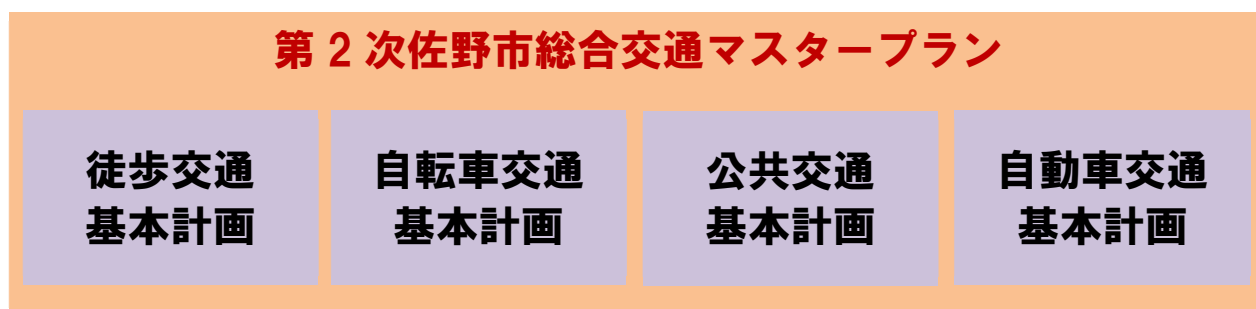


図 30 本マスタープランの構成

1. 徒歩交通基本計画

本市では、学校等、主要施設の周辺など歩行者の多い場所や、駅周辺等、回遊性の必要なエリアなどでも歩道のない道路が多く存在しており、これらの道路では歩行者と自転車・自動車との錯綜があるため、安全上の懸念があります。

徒歩交通基本計画では、「市内の拠点（駅や主要施設の周辺等）における歩行者のための安全な環境を創出」するため、基本方針と目標を立案します。

課題、基本方針、基本目標の考え方、ネットワークのイメージを下図に示します。

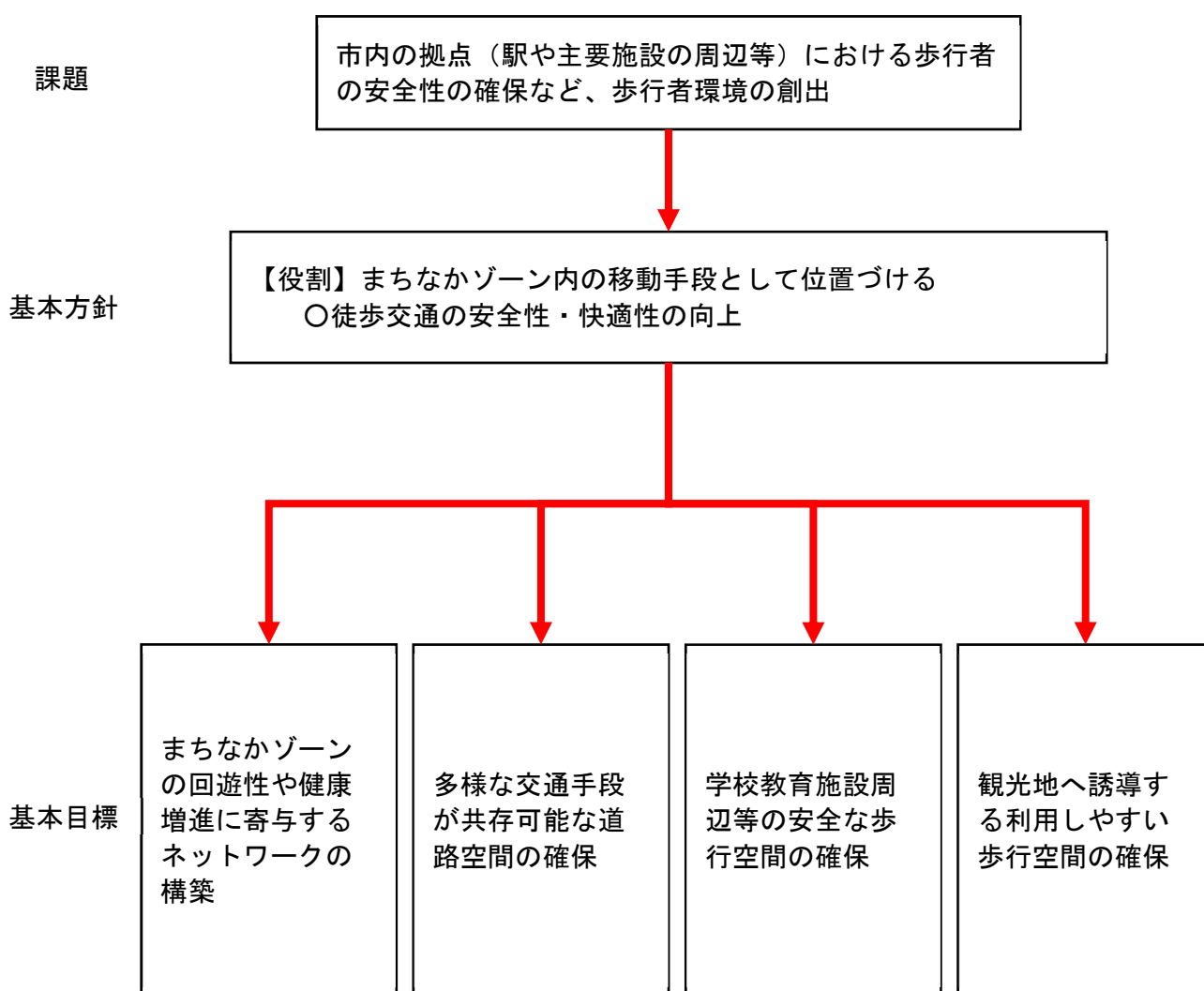


図 31 徒歩交通に関する課題、基本方針、目標の考え方



図 32 徒歩ネットワーク イメージ

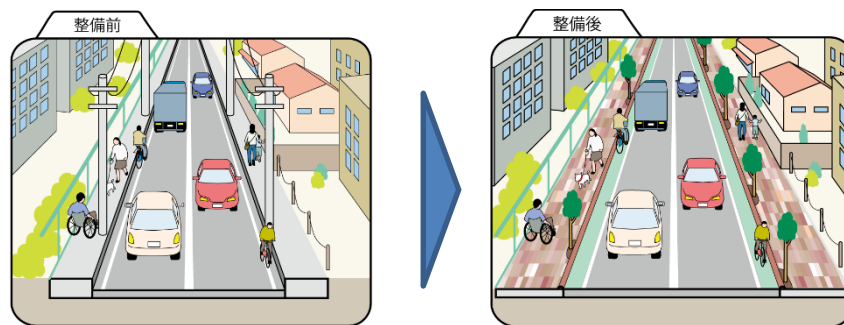


図 33 多様な交通手段共存可能な道路空間確保 イメージ

2. 自転車交通基本計画

本市では、自転車専用通行帯等の整備は行われていますが、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ません。自転車専用通行帯等のない道路では、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。

また、市内の高校の通学手段は、自転車が約 5 割であり、市内、市外からの通学手段として自転車が多く利用されています。

自転車交通基本計画では、「安全で快適な自転車ネットワークの形成推進」、「自転車の利活用促進に向けた取組の検討」、「学校教育施設等への自転車ネットワークの形成推進」を実現するため、基本方針と目標を立案します。

課題、基本方針、基本目標の考え方、ネットワークのイメージを下図に示します。

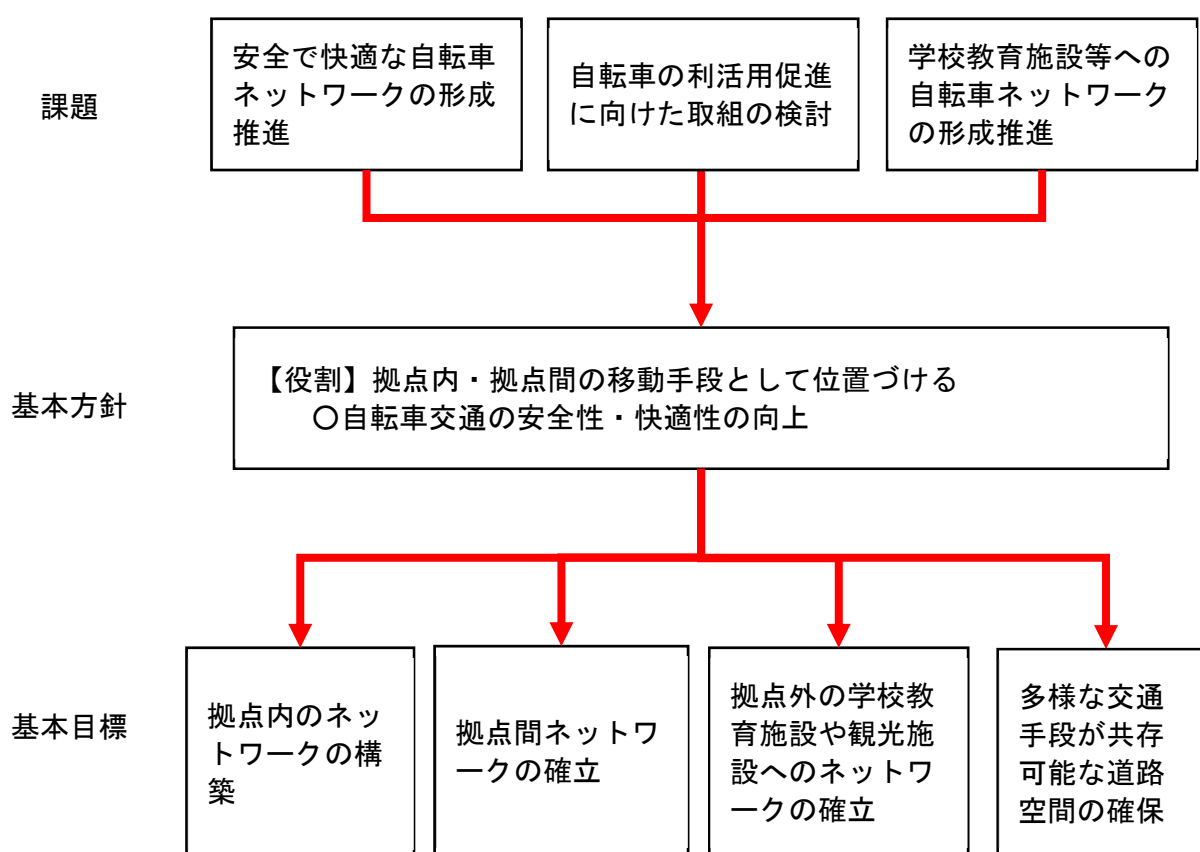


図 34 自転車交通に関する課題、基本方針、目標の考え方

凡 例	道路
	中心拠点
	地域拠点
	生活拠点
	観光レクリエーション拠点
	拠点間のネットワークの確立
	中学校
	高等学校
	学校教育施設へのネットワークの確立
	観光施設へのネットワークの確立
	市街化区域
	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



図 35 自転車ネットワーク イメージ

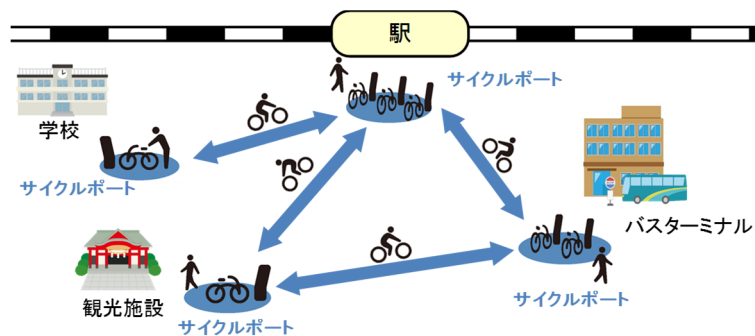


図 36 シェアサイクルなどの自転車利活用 イメージ

3. 公共交通基本計画

本市では、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。しかしながら市営バス全体の収支率（運賃収入÷運行経費）は19.9%にとどまり、1便あたりの利用者が2人に満たない利用者数の少ない路線、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。また、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、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通同士や自動車、自転車、徒歩との連携が不足しています。さらに路線バス以外にも市の事業として福祉施策、教育施策等において、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連携が不足しています。

公共交通基本計画では、「公共交通でカバーされていない範囲におけるニーズに合わせた移動手段の確保」、「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」、「公共交通（鉄道、バス、タクシー）同士、交通手段間の連携」、「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連携の強化」を実現するため、基本方針と目標を立案します。

課題、基本方針、基本目標の考え方、ネットワークのイメージを下図に示します。

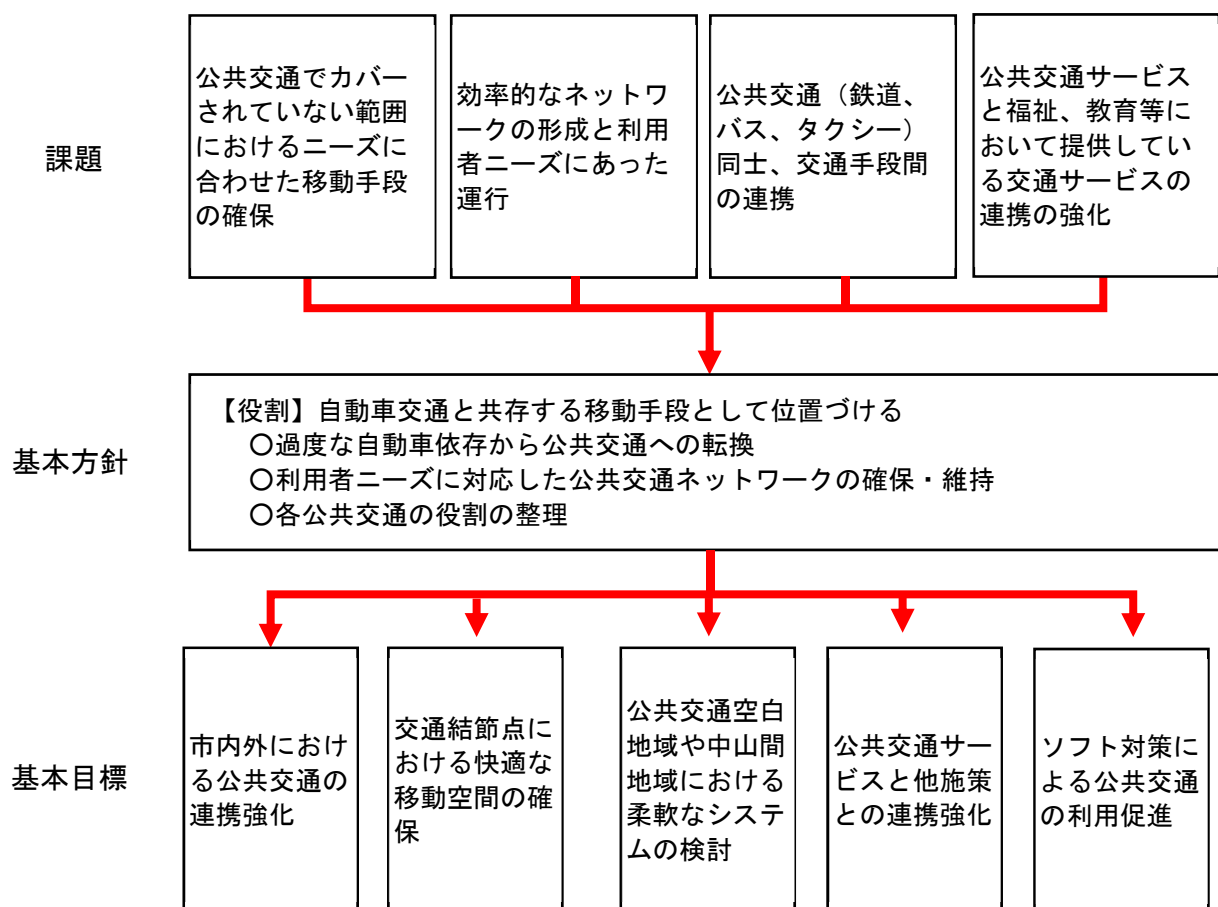


図 37 公共交通に関する課題、基本方針、目標の考え方



図 38 公共交通ネットワーク イメージ

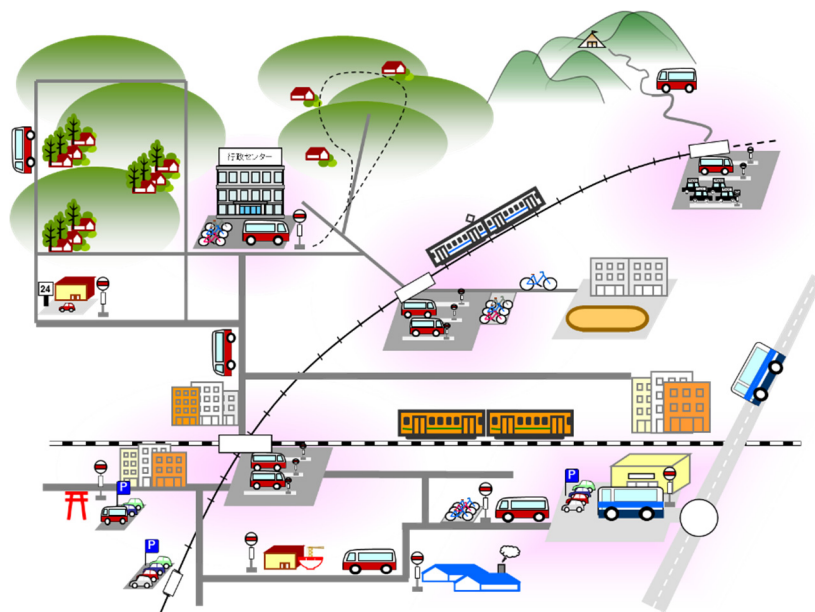


図 39 交通結節点等の強化 イメージ

4. 自動車交通基本計画

本市では、自動車への依存率が73%と全国平均よりも高いことや、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。また、歩道等の整備されていない道路では、徒歩・自転車との錯綜があり、安全上の懸念があります。加えて、朝夕の通勤時間を中心として、市内の道路において渋滞が発生しています。

自動車交通基本計画では、「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の推進」、「歩行者・自転車等の安全性の確保」や「交通需要のマネジメントや信号制御の連携による既存道路網の有効活用」を実現するため、基本方針と目標を立案します。

課題、基本方針、基本目標の考え方、ネットワークのイメージを下図に示します。

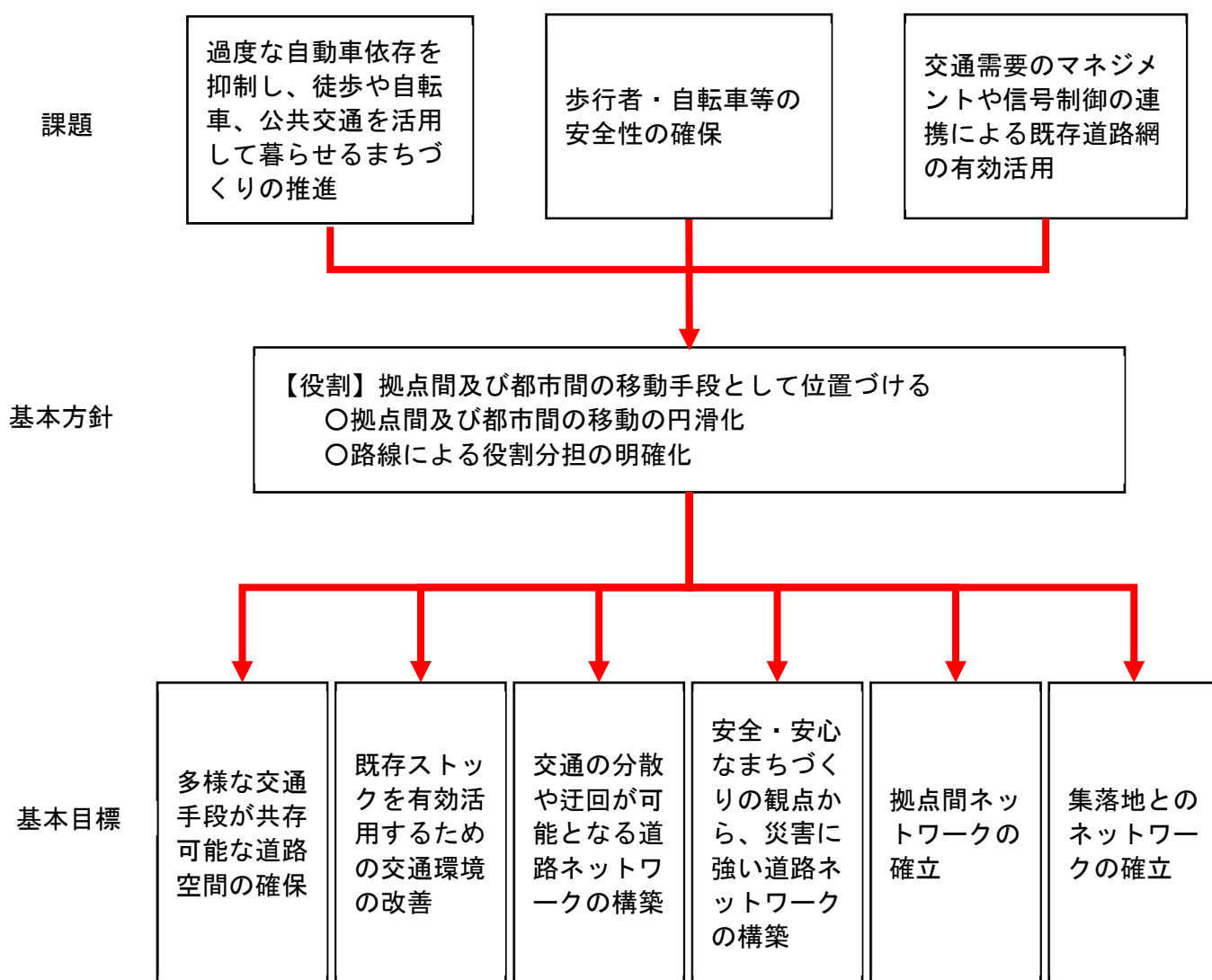


図 40 自動車交通に関する課題、基本方針、目標の考え方



図 41 自動車ネットワーク イメージ

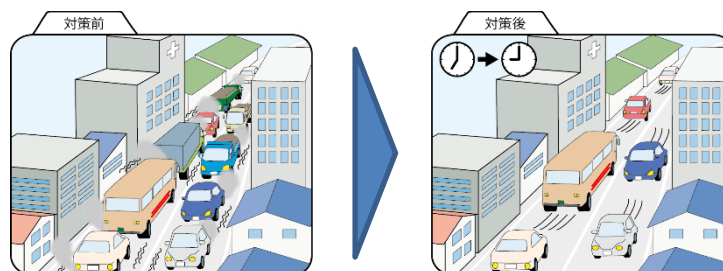


図 42 交通の分散（通勤ピーク時間のシフト） イメージ

5. 分野別基本計画のまとめ

現況の交通手段ごとの課題			
徒歩	自転車	公共交通	自動車
○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	○安全で快適な自転車ネットワークの形成推進 ○自転車の利活用促進に向けた取組の検討 ○学校教育施設等への自転車ネットワークの形成推進	○公共交通でカバーされていない範囲におけるニーズに合わせた移動手段の確保 ○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 ○公共交通(鉄道、バス、タクシー)同士、交通モード間の連携 ○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連携の強化	○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の推進 ○歩行者・自転車等の安全性の確保 ○交通需要のマネジメントや信号制御の連携による既存道路網の有効活用
↓			
分野別基本計画 基本方針			
徒歩	自転車	公共交通	自動車
【役割】まちなかゾーン内の移動手段として位置づける	【役割】拠点内・拠点間の移動手段として位置づける	【役割】自動車交通と共存する移動手段として位置づける	【役割】拠点間及び都市間の移動手段として位置づける
○徒歩交通の安全性・快適性の向上	○自転車交通の安全性・利便性の向上	○過度な自動車依存から公共交通への転換 ○利用者ニーズに対応した公共交通ネットワークの確保・維持 ○各公共交通の役割の整理	○拠点間及び都市間の移動の円滑化 ○路線による役割分担の明確化
↓			
分野別基本計画 基本目標			
徒歩	自転車	公共交通	自動車
○まちなかゾーンの回遊性や健康増進に寄与するネットワークの構築 ○多様な交通手段が共存可能な道路空間の確保 ○学校教育施設周辺等の安全な歩行空間の確保 ○観光地へ誘導する利用しやすい歩行空間の確保	○拠点内ネットワークの構築 ○拠点間ネットワークの確立 ○拠点外の学校教育施設や観光施設へのネットワークの確立 ○多様な交通手段が共存可能な道路空間の確保	○市内外における公共交通の連携強化 ○交通結節点における快適な移動空間の確保 ○公共交通空白地域や中山間地域における柔軟なシステムの検討 ○公共交通サービスと他施策との連携強化 ○ソフト対策による公共交通の利用促進	○多様な交通手段が共存可能な道路空間の確保 ○既存ストックを有効活用するための交通環境の改善 ○交通の分散や迂回が可能となる道路ネットワークの構築 ○安全・安心なまちづくりの観点から、災害に強い道路ネットワークの構築 ○拠点間ネットワークの確立 ○集落地とのネットワークの確立

図 44 基本計画のまとめ