

課題

公共交通

- ・ 鉄道は主に市内⇄市外の移動手段として利用
- ・ バス利用割合は0.3%程度と少ない
- ・ バス利用の年齢構成は、高齢者の利用が全体の約3割から約5割に増加
- ・ デマンド交通の利用者数は約40人/日と少ない

自動車交通

- ・ 自動車による移動が約7割と多い
- ・ 高齢者の自動車による移動割合が約2倍増加
- ・ 国道50号や国道4号の小山駅近辺で渋滞が発生

交通安全

- ・ 高齢者の交通事故が全国的に増加傾向

交通特性

- ・ 外出しない若者が増加
- ・ 2人に1人の高齢者が外出しない
- ・ 送迎によって子育て世代の行動が制約されている
- ・ 中心市街地へのアクセスは5~7割は自動車による移動
- ・ 駅へ移動は徒歩が大半で、1kmを超えると自転車利用も見られる
- ・ バス沿線でない居住者は外出していない傾向

将来人口等の見通し

人口

- ・ 人口は2020年をピークに減少
- ・ 現状のまま推移すると、小山駅周辺でも人口の低密度化、高齢化が見られる
- ・ 市街化調整区域での高齢化率の増加が顕著

就業

- ・ 就業率は過去20年で約4%減少
- ・ 今後は高齢者就労等が増加する可能性

免許保有

- ・ 高齢者の運転免許保有が進む一方、若者の免許保有率はやや減少傾向

新技術

ICTを活用した情報提供やAIを活用した予約システム導入、自動運転の導入実験等が進展

上位-関連計画

【将来都市像】

- ・ 夢・魅力いっぱい 未来へつなぐ
- みんなの笑顔と元気で明日の小山創生-

【総合計画】

- ・ 広域的・拠点地区間の連携強化
- ・ 誰もが安心・快適に移動できる
- ・ 歩いても暮らせるまちづくり
- ・ 活力と魅力にあふれた産業・地域振興

【SDGs】

- ・ 8 働きがいも経済成長も
- ・ 9 産業と技術革新の基盤をつくろう
- ・ 10 人や国の不平等をなくそう
- ・ 11 住み続けられるまちづくりを
- ・ 13 気候変動に具体的な対策を

【都市計画】

- ・ 街なかへの居住と都市機能の誘導
- ・ 定住人口増加に向けた快適な住環境の形成
- ・ 公共交通ネットワークの充実

【交通】

- ・ 自動車依存の緩和
- ・ 小山の街の活力・魅力を高める交通体系
- ・ 広域交流・連携
- ・ 都市機能の集約と交通体系の再編の連携による定住できる街

【その他】

- ・ 低炭素型交通ネットワークの整備推進
- ・ 健康・体力づくり
- ・ いきいきとした長寿社会

目標

①産業振興・中心市街地活性化等に資する交通環境の実現

<メインターゲット>

小山駅・間々田駅周辺、国道50号・新4号国道・小山駅・間々田駅へのアクセス



産業振興のためには、幹線・環状道路を整備することで郊外から中心市街地への交通を分散導入させ、交通の円滑化を図り、また広域及び周辺地域間のスムーズな移動がしやすい交通ネットワークによる地域間の交流促進、物流システムの効率化を図ることが有効である。加えて、街の活力・魅力を高めるためには、まちづくりや駐車場施策と連動した交通環境整備、公共交通の結節点・交流拠点である中心市街地へ誰もがアクセスしやすい環境整備、中心市街地内の回遊性の向上が有効である。

②定住人口と交流人口の増加に向け、子育て世代や交通弱者、来訪者等がより移動しやすい環境の実現

<メインターゲット>

特に市街地エリア



運転免許を持たない人は平均トリップ数が低い傾向にあり、また、子育て世代は送迎等による行動の制約などが発生している可能性がある。定住人口の増加に向けては、運転免許を持たない若者や高齢者等の交通弱者や子育て世代等が生活しやすいような移動環境を整え、さらには交流人口の増加に向けて、来訪者にとっても便利な交通を提供し地域経済の活性化を図る必要がある。

③高齢者の方々がイキイキと活動するための外出環境の実現

<メインターゲット>

特に郊外部エリア（生井、寒川、豊田、中、穂積、桑、絹）



就労や趣味等を通じて高齢者が自身の健康を保ちいきいきと暮らすためには、外出して人と触れ合う、また歩いて体を動かす機会が大切となる。しかし、現状では高齢者は2人に1人しか外出しておらず、また自動車での移動が多い傾向にある。また、高齢者による交通事故が全国的に多くなってきている。このことから、高齢者が外出しやすくなるような支援や安心して移動できる環境の整備を図る必要がある。

④技術革新を見据え、多様な交通手段を選べる環境の実現

<メインターゲット>

郊外部のバス不便地域の移動、おーバスとシェアサイクル（らくーる）の乗継



自動車による移動が約7割と依然として多く、かつ短距離トリップの移動でも自動車での移動する傾向にある。低炭素型交通ネットワークの実現に向けては、技術革新を見据え、自動車に限らず、徒歩による移動や、情報技術を活かした自転車・公共交通の利用を促進する必要がある。

⑤環境や経営にやさしい持続可能な交通環境の実現

<メインターゲット>

過度な自動車移動

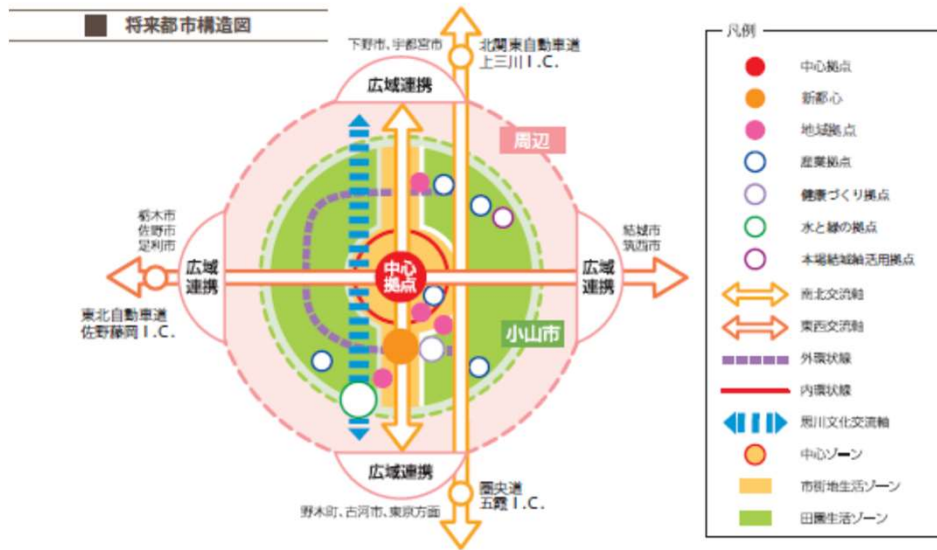


コミュニティバスの利用者数は年々増加しているが、持続的な運行のために更なる収支の改善が必要である。幹線道路である国道50号や国道4号における交通渋滞は、広域交通を損なう恐れがあり、地球環境・生活環境の観点からも、改善が必要である。

都市交通体系の目指すべき方向性について

参考. 市の将来都市構造

① 「小山市総合計画」における都市の都市構造



小山の個性が輝く拠点

- * 中心拠点・中心ゾーン：J R 小山駅周辺（概ね内環状線の内側）
- * 新都心：栗宮及び新市民病院周辺
- * 地域拠点：市民交流センター [間々田、小山城南、桑、大谷]
- * 産業拠点：市内の工業団地
- * 健康づくり拠点：新市民病院・健康医療介護総合支援センター*・小山思いの森*
- * 水と緑の拠点：渡良瀬遊水地周辺
- * 本場結城紬*活用拠点

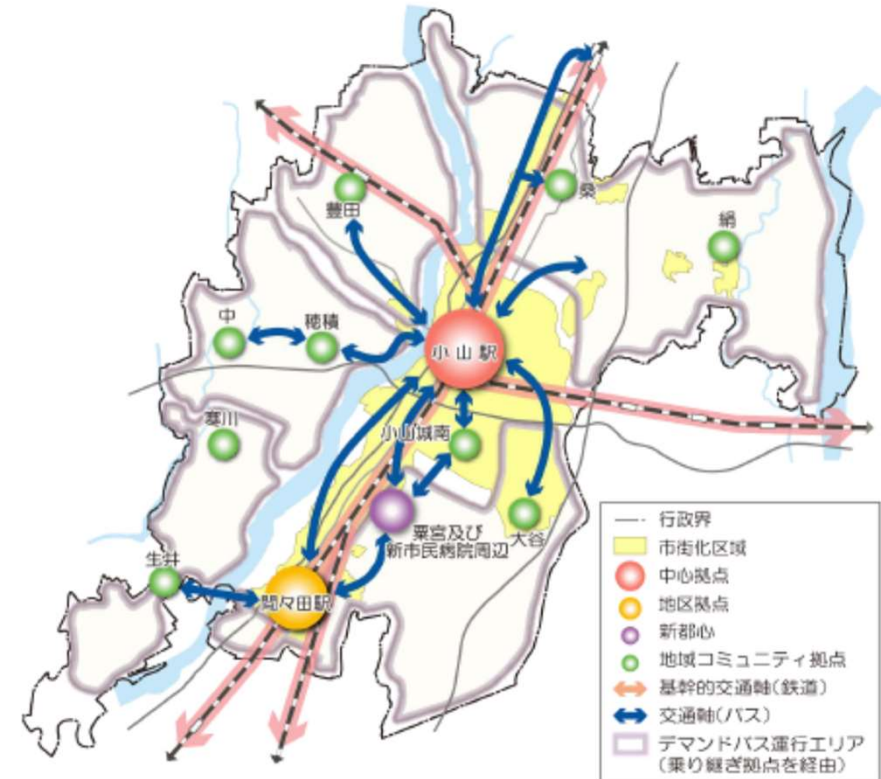
広域連携・地域幹線ネットワーク*

- * 南北交流軸：J R 宇都宮線・東北新幹線、国道4号、新4号国道
- * 東西交流軸：J R 水戸線・両毛線、国道50号
- * 外環状線・内環状線
- * 思川文化交流軸：水と緑と大地のネットワーク形成

都市と田園が調和した土地利用

- * 市街地生活ゾーン [市街化区域*]：小山駅周辺高度利用化と市街地生活環境整備など
・住宅、商業・業務、工業、公共施設などの様々な都市機能を適正に配置するとともに、生活や産業活動を支える都市基盤の整った、利便性が高く、良好で快適な市街地の形成を図ります。
- * 田園生活ゾーン [市街化調整区域*]：自然環境の保全と集落生活環境整備など
・田園・自然環境と調和し生活環境の整った集落地の形成、優良な農地の保全、河川や平地林等の自然環境の保全・活用などを図ります。また、都市と恵まれた田園・自然が共存する生活ゾーンとして適切な土地利用を誘導するよう努めていきます。

② 「小山市立地適正化計画」における都市の骨格象



項目		拠点	場所
拠点	都市機能誘導区域(法定)を設定する拠点	中心拠点	小山駅周辺
		地域拠点	間々田駅周辺
	地域コミュニティを維持するための拠点(市独自の拠点)	新都心	栗宮及び新市民病院周辺
エリア	基幹的交通軸(鉄道)	地域コミュニティ拠点	小山城南、大谷、桑、豊田、網、中、穂積、寒川、生井
		交通軸(バス)	コミュニティバス路線
		デマンドバスエリア	デマンドバスエリア(市街化調整区域を中心とした5エリア)

出典：小山市第7次総合計画

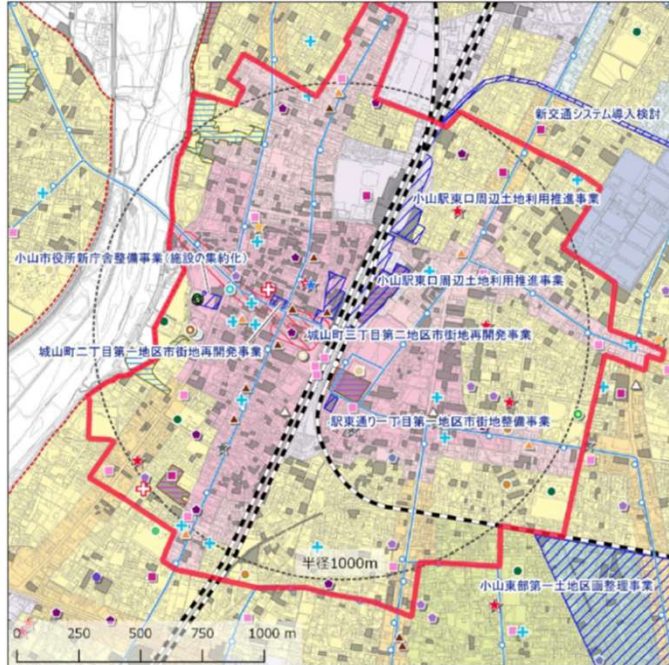
出典：小山市立地適正化計画(素案)

図 目指すべき都市の骨格象

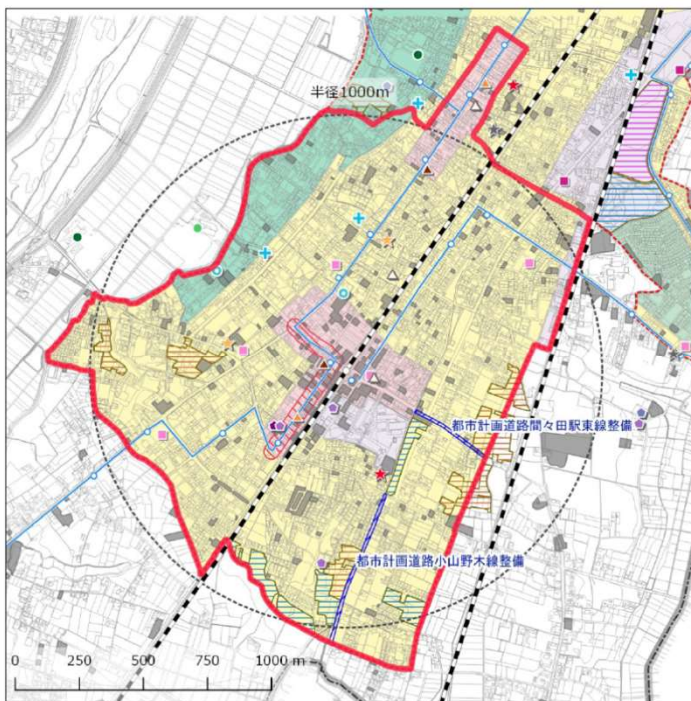
都市交通体系の目指すべき方向性について

参考. 立地適正化計画で設定する都市機能誘導区域・居住誘導区域

■小山駅周辺都市機能誘導区域

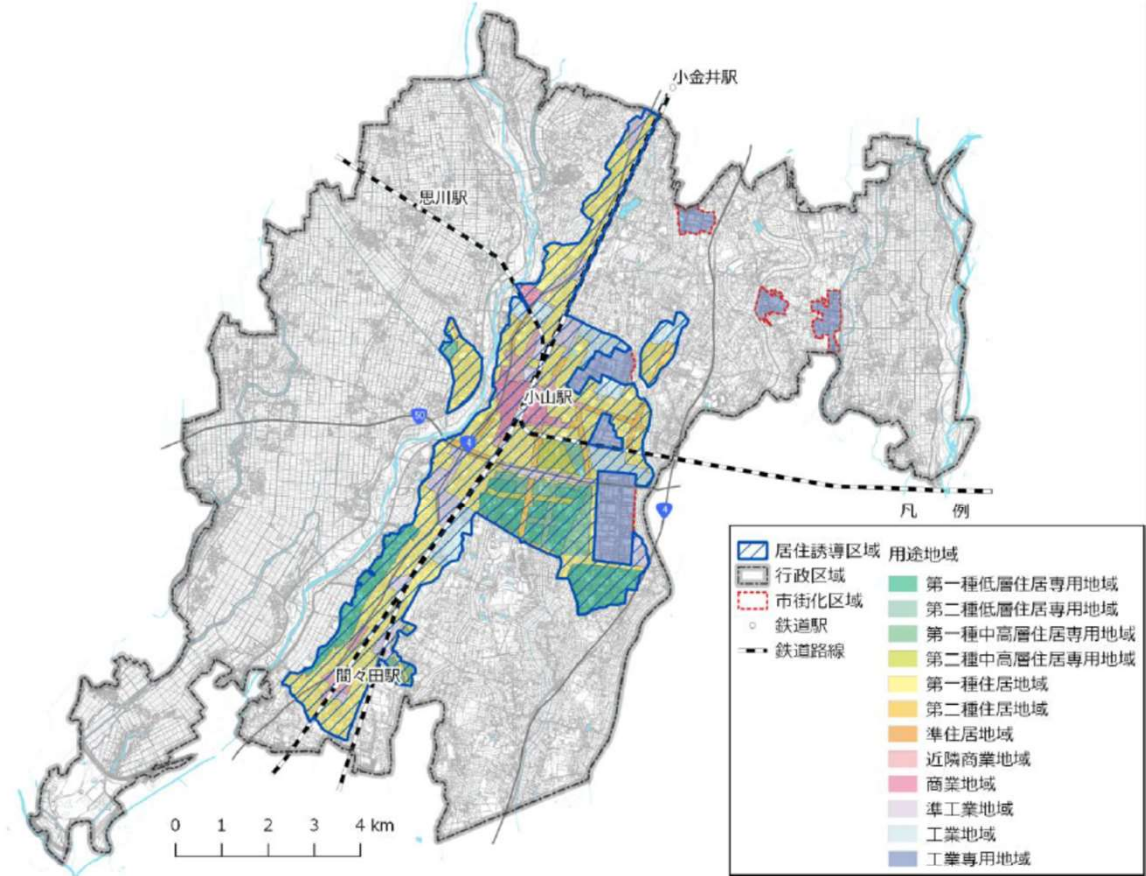


■間々田駅周辺都市機能誘導区域



■居住誘導区域

急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害（特別）警戒区域、工業専用地域を除く市街化区域



都市交通体系の目指すべき方向性について

主な上位・関連計画における交通に関する方針・目標等

小山栃木都市計画 都市計画区域の整備、開発、保全の方針(H28.3)

- 交通体系の整備方針
 - 総合的な交通体系を構築し、誰もが安全でスムーズに移動できるネットワーク型の都市づくり
 - 広域連携軸の活用による県内外の広域的な連携の強化
 - 既存の鉄道・バスなどの公共交通の活用及び幹線道路網の整備の推進による拠点地区間の連携強化
 - 公共交通機関相互の連携や交通結節点の強化、地域の実情に応じた新たな公共交通の検討等を通じて、円滑な都市交通を確保することによる公共交通の利用促進
 - 歩道や公共交通機関などのバリアフリー化や自転車の利用環境の充実による、歩いて暮らせるまちづくり

小山地区定住自立圏共生ビジョン(H28.10) ※対象地域：小山市、下野市、野木町、結城市

- 3つの目標像
 - 豊かな地域資源（自然・歴史文化）を生かした魅力溢れるまち（地域資源を生かした広域観光・連携ネットワークの構築により交流人口の拡大と若い世代の定住・転入を促進）
 - 充実した地域医療体制に守られ健康で安全・安心な暮らし（文化・スポーツ施設、道路・地域公共交通のネットワーク等）
 - 優位な立地利便性を生かして「呼び込む」活力ある人・産業（文化・スポーツ施設、道路・地域公共交通のネットワーク等）

【総合計画】

第7次小山市総合計画(H28.3)

- 将来都市像
「夢・魅力いっぱい 未来へつなぐ -みんなの笑顔と元気で明日の小山創生-」
- まちづくりの目標 ※交通関連を抜粋
 - 定住自立圏構想の実現（地域間ネットワークの形成）
 - みんなの暮らしを支える生活基盤整備（総合交通体系の構築、公共交通機関の整備・充実等）
 - 恵まれた立地条件を最大限に活かした活力と魅力にあふれた産業・地域振興（歴史と自然のネットワーク整備等）
 - 地域で安全に暮らせるまち（交通安全施設の整備、交通安全教育の推進等）
 - とともに支え合うあたたかい福祉環境（ひとにやさしいまちづくりの推進等）

【都市計画】

小山市立地適正化計画(素案)(H31.3)

- まちづくりの方針「交通の要衝としてのアドバンテージを最大限に活かした住みたい・住み続けたいと思われる 魅力ある環境づくり」
 - 街なかへの居住と都市機能の誘導
 - 定住人口増加に向けた快適な住環境の形成
 - 公共交通ネットワークの充実
 - 【施策1】利便性の高い公共交通環境の維持と拠点へのアクセス性の向上
 - 【施策2】誰もが安心・快適に移動できる交通環境の構築
 - 【施策3】公共交通の更なる充実に向けた検討

【人口】

小山市人口ビジョン(H27.10)

- 人口の将来展望
 - 人口減少対策(合計特殊出生率及び準移動率の改善)による2060年総人口15.1万人の維持
 - 人口減少対策による少子高齢化に歯止め(年少人口は横ばい、生産年齢人口は2045年以降低下止まり、老年人口は2045年に減少に転じる)

【交通】

小山市総合都市交通計画(H17.4)

- 計画理念「小山の拠点性を図りつつ、新しい快適生活を創出する交通体系の確立」
- 計画目標
 - 自動車依存を緩和しつつ、快適に暮らせる交通体系の構築
 - 小山の街の活力・魅力を高める交通体系の構築
 - 広域交流・連携による発展を支える交通体系の構築

小山市まちづくり総合交通戦略(H27.9)

- 戦略の理念「公共交通をかしこく利用して住み続けられるまち小山」
- 基本方針
 - 都市機能の集約と交通体系の再編の連携による定住できる街
 - 自動車を持たない人も安心・快適に移動できる交通環境の構築
 - 小山の街の魅力と活力を高める交通体系の確立

小山市幹線道路整備計画(H28)

- 基本方針
 - まちの骨格を形成するみちづくり（幹線道路未整備区間の解消、新4号国道の高規格幹線化と新4号国道へのアクセス強化）
 - まちの活力を創るみちづくり（栃木県南都として隣接都市との連携強化、地域開発、産業拠点、観光資源へのアクセス向上等）
 - まちの利便性を高めるみちづくり（日常生活の移動に配慮した道路交通の円滑化促進、交通結節点へのアクセス向上、公共交通の利便性促進等）

【その他】

第3次小山市環境基本計画(中間見直し)

- 環境目標1-4 公共交通手段を不自由なく利用できること
 - 環境負荷の少ない体系的な交通網の整備
 - 公共交通の利用環境の向上(鉄道・バス交通の維持・強化)

小山市地球温暖化対策地域推進計画(H25.3)

- 基本施策3 低炭素型交通ネットワークの整備推進
 - 公共交通機関の利用促進
 - 低炭素型の自動車利用の推進
 - クリーンエネルギー自動車等の普及促進

すこやか長寿プラン2018(H30.3)

- 基本目標
 - 健康・体力づくりと介護予防の推進
 - 豊かでいきいきとした長寿社会の実現