

## 第3回 長野都市圏総合都市交通計画協議会 協議資料

1. 全体スケジュールについて .....	1
2. 委員会の開催経緯 .....	2
3. 実態調査の実施結果 .....	4
4. 都市圏の課題と将来像の設定 .....	15

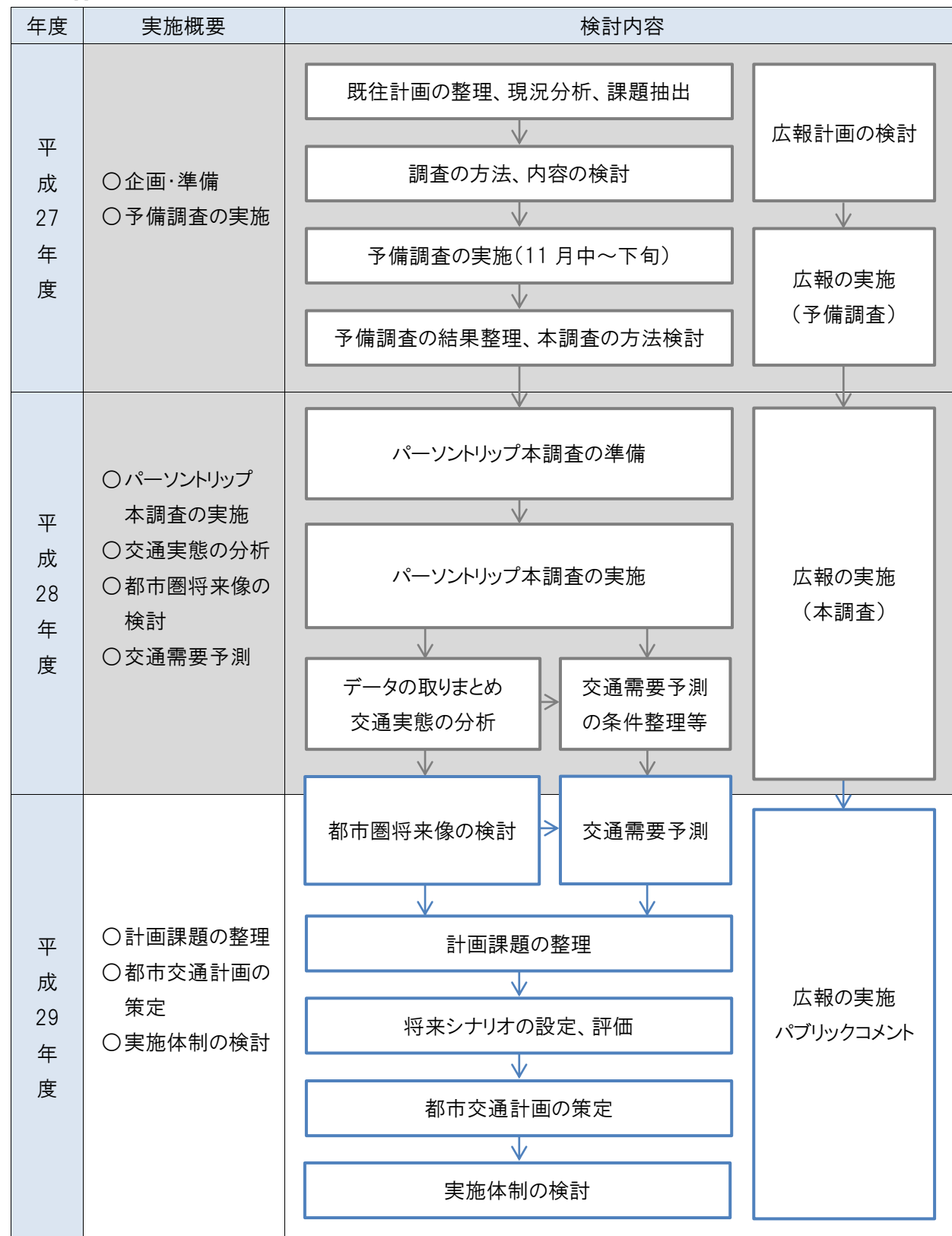
平成 29 年 6 月 13 日

長野都市圏総合都市交通計画協議会 事務局

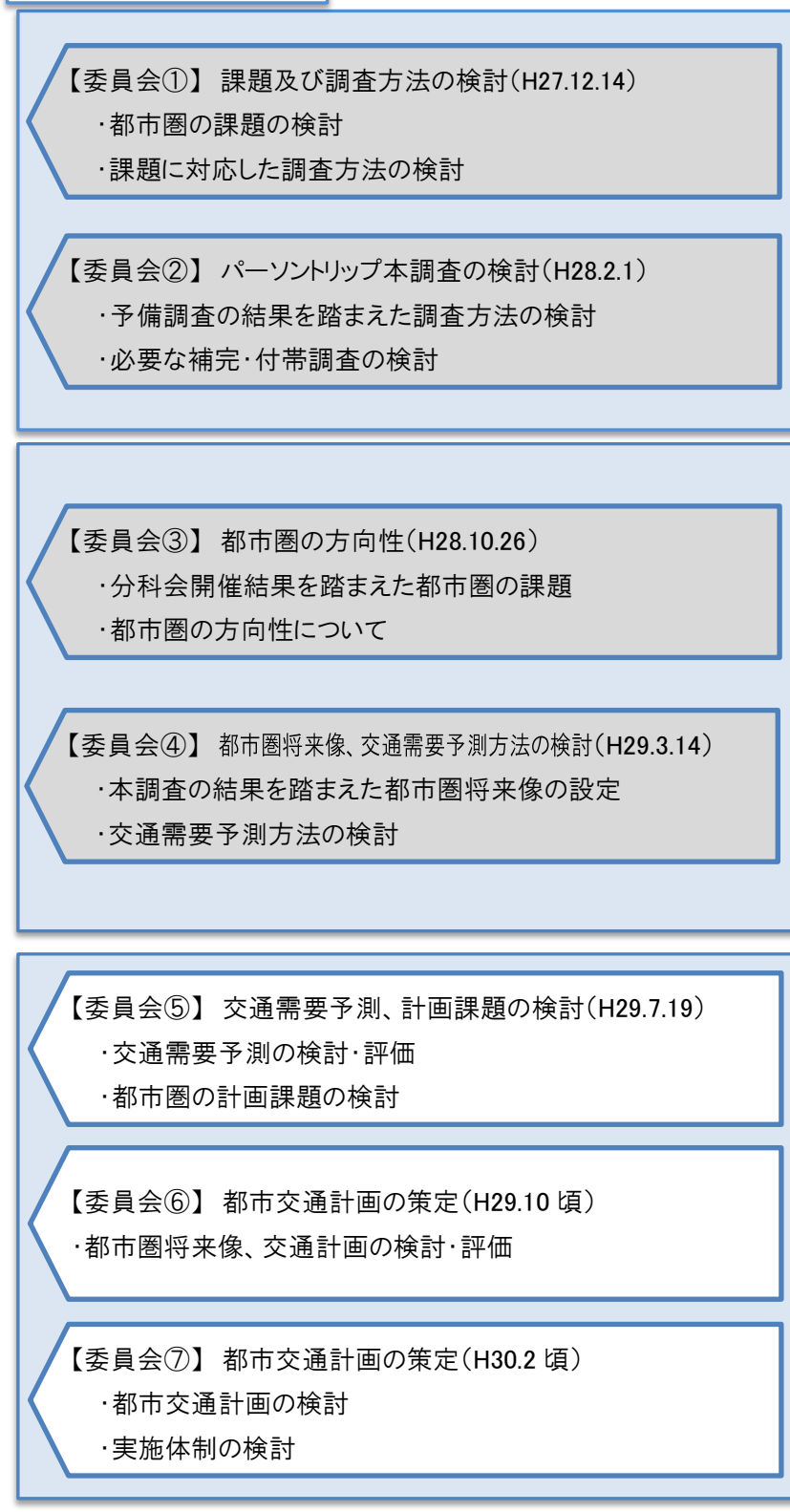


# 1. 全体スケジュールについて

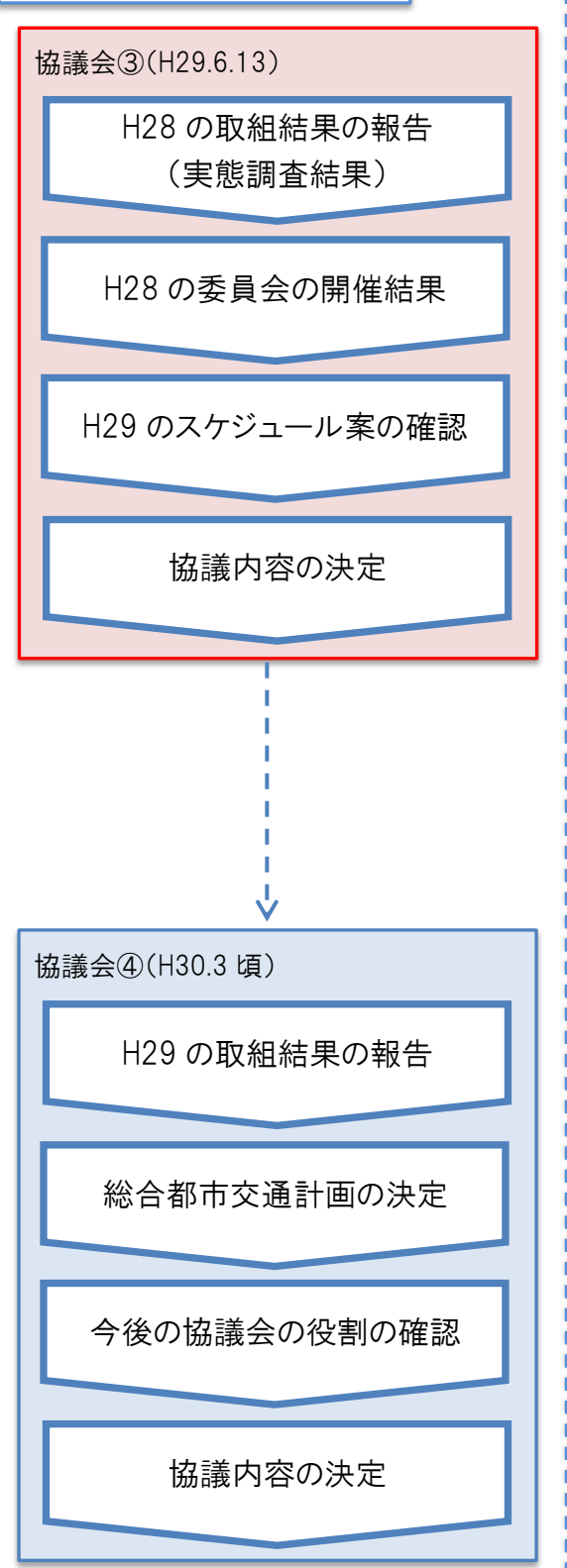
## ■全体スケジュール



## ■委員会検討内容



## ■協議会検討内容 (H29)



## 2. 委員会の開催経緯

- ・第3回委員会(H28.10.26)、第4回委員会(H29.3.14)における主な意見と、意見に対する対応は次の通りである。
- ・都市圏課題や調査結果の分析の視点について意見をいただいた。

表 2.1 第3回委員会における主たる意見

区分	No.	主たる意見	対応結果
調査実施状況	①	・ 順調に調査が進んでいるようであり、そのまま進めていく。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 回収状況をモニタリングし、所要の有効票確保が困難となる。</li> <li>・ 回収率が高い飯綱町を除き予備票を発送した。</li> <li>・ さらに、中野市、須坂市、飯山市に対し、催促状(兼お礼状)を発送した。</li> </ul>
	②	・ 観光客の交通行動調査は、年間入込客数50万人以上の観光地7カ所に対して、入込客数が多い夏季を対象として実施した。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 訪日外国人のローミングデータは、秋季を対象に収集・整理した。</li> </ul>
都市圏の課題	③	・ 都市圏規模の広域的な課題だけではなく、市町単位での整理や共通課題の分析も必要。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 調査結果は、都市圏全体や市町単位で分析を行う。</li> </ul>
	④	・ 人口減少や立地適正化計画を見据え、郊外や中山間地域とまちなかのあり方、今後の施設立地や市街地整備など、課題の分析が必要。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市圏、市町、まちなかと郊外など、地域特性に応じて交通特性を分析する。</li> </ul>
	⑤	・ 広域的にみた市町の役割分担や、鉄道を軸とした都市機能のあり方などを念頭にネットワークを捉えるべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 目的に応じた移動実態を踏まえ、ネットワークのあり方を分析する。</li> </ul>
	⑥	・ 防災や災害に関する視点や課題分析が必要。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 流動実態と交通サービスの提供状況を比較するなどし、防災性を分析する。</li> </ul>
	⑦	・ 無電中化や道の駅の利活用なども計画に盛り込むべき。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市圏の課題を踏まえ、個別具体の施策は計画検討段階で議論する。</li> </ul>
	⑧	・ 観光交通への対応、通過交通への対応、長野市へ向かう移動の分析など、交通の流れを考えた分析が必要。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 観光交通の課題や対応は、補完調査結果を活用する。</li> <li>・ 都市圏全体の交通の流れを分析し、課題を明らかにする。</li> </ul>
	⑨	・ 地域交通を担う公共交通のあり方、2次交通・3次交通のあり方、利用促進策やライドシェアなど新たな交通システムなど、課題を分析し具体的な提案が望まれる。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共交通の実態は、パーソントリップ調査および補完調査を踏まえて分析する。</li> </ul>
	⑩	・ 自転車の列車持ち込みなど、現状の制度面では困難なことも、検討の一つとして取り上げられたい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市圏の課題を踏まえ、個別具体の施策は計画検討段階で議論する。</li> </ul>
その他	⑪	・ 人口減少を見据え、地域ニーズに対応した計画づくりを行う上で、パーソントリップ調査結果がどのように使われるか示してほしい。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 課題の整理や分析にあたっては、調査結果を組み合わせで行う。</li> <li>・ 検討の流れは調査報告として整理しておく。</li> </ul>
	⑫	・ 調査は、量から質へと変わりつつあり、調査票を工夫している点も画期的。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 質的な面を踏まえ、将来像や暮らし像を検討する。</li> </ul>

表 2.2 第4回委員会における主たる意見

区分	No.	主たる意見(委員会後の意見シートを含む)	対応方針
調査結果の集計・分析	1	・1週間調査結果の高齢男性・高齢女性の外出目的や家族構成の把握	・本省より追加分析結果を提示する
	2	・年齢構成別・距離帯別の代表交通手段を把握	・左記の追加集計を実施する
	3	・短距離の自動車トリップの特性を把握	・自宅発または勤務先発の自動車トリップの目的や目的施設などの追加分析を実施する
	4	・外出率と総トリップ数の減少要因を把握	・外出率や総トリップ数の減少と高齢者の増加との因果関係を分析する
	5	・年齢階層別の代表交通手段の前回 PT 比較	
	6	・自動車移動の回遊状況(出発地-目的地 or 出発-目的地 1-目的地 2)の把握	・代表交通手段別のトリップ数を整理し、前回 PT と比較する
	7	・1人当たりの代表交通手段別のトリップ長を把握	・代表交通手段別のトリップ長を追加集計する。
	8	・高齢者の移動の観点から、まちなか・郊外の移動特性の把握	・まちなか郊外別の年齢階層別性別の生成原単位、移動目的、移動手段など追加分析する
	9	・「家族・親族の世話・介護」は、移動距離の把握	・近隣または遠距離の隣の家に移動しているのか、離れたところに移動しているのか
	10	・徒歩や自転車利用が減少している要因分析	・第1回、第2回、第3回(今回)の比較に際しては、割合だけでなく実数でも確認する
	11	・高齢者の視点から、デマンドバスやタクシーの有効性を追加分析	・高齢者のまちなか・郊外別の目的・手段別の移動距離から、有効性を分析する ・また、既存のタクシー調査結果も活用する
	12	・交通手段別の市町村間流動を整理	・左記の追加集計を実施する。
	13	・キャリアによる国籍の違いを考慮し、県の観光データの傾向と比較し、補正が必要	・県の観光データの傾向を整理し、補正の必要性を検討する。 ※来訪国の調査結果からは概ね同様の傾向にあり、補正は不要と考えられる。
	14	・観光について、既存の調査結果から、夏季・冬季・春季など季節の違いを分析	・既存調査の季節変動データの有無を確認する。
	15	・結果の公表は、市民にわかるような表現とする(例 4人に1人は自動車を利用)	・公表用のパンフレット作成時に表現を工夫する
都市圏の課題と将来像	16	・将来都市構造図の軸の追加 (鉄道軸:長野駅周辺-須坂駅と篠ノ井駅周辺、バス交通軸:飯山駅周辺-中野駅周辺)	・左記の通り、修正する
	17	・「広域連携軸、地域連携軸が、安全で円滑に移動できる。」の表現の工夫が必要	・「安全で円滑な移動を支える広域連携軸・地域連携軸が確保される」に変更する
	18	・観光交通について、長野駅と松本駅間の電車の高速度化や情報提供の促進、観光行動の広域化への対応が課題	・観光調査で都市圏内と都市圏外の観光回遊パターンを分析する
	19	・「暮らしの交通」の課題が自動車、将来の姿が自動車以外の記述であり、整合を図る	・PT結果と意識調査結果を組み合わせて、課題と将来像の整合を図る
	20	・「防災や災害に関する視点や課題分析が必要」はどこに反映されているのか ・防災の観点を「暮らしの交通」の中で、身近な災害として言及	・「広域的な都市交通」だけでなく、「暮らしの交通」にも防災の観点を追加する ・帰宅困難だけでなく、河川断面のリダンダンシーに関する分析の実施、将来像への追加する
	21	・「暮らしの交通」のイメージで、中山間と市街地、郊外部の高齢者の移動が分かるように表現を工夫(例 タクシー:郊外や中山間地域で活躍) ・自転車・自動車から公共交通への乗換えが分かるようにイメージ図の表現を工夫	・左記の通り、文言・イメージ図の表現を工夫する
	22	・「まちなかの交通」の将来の姿について、歩行者優先道路の整備や歩道の整備を追記。また、まちなかの移動手段として、循環バスの効率的な運行を追記	・歩行者空間やまちなかバスなどが分かるように文言・イメージ図の表現を工夫する
	23	・「まちなか交通」のイメージについて、通過交通の処理が分かるように表現を工夫。また、長野市の駅前と他の市町の駅前で分けて作成	・左記の通り、長野市とその他の市町のまちなかと分けて、文言・イメージ図を作成する
24	・まちなか交通の「新たな交通システム」のイメージは	・国総研の短中距離移動に関する研究成果のうち、長野都市圏に効果的な点を活用する	
交通需要予測方法の検討	25	・立地適正化計画を策定市以外の「現在の市街地人口密度を維持」は困難	・人口配置や土地利用の考え方については、幹事会で議論の深度化を図る
	26	・中間型の考え方は、用途の面積を変更しないということか	
	27	・郊外の地域コミュニティの維持をどう考えるのか	
	28	・人口密度や土地利用の維持は現実的に厳しいため、交通政策の実施により、目標とする都市構造の実現という論理展開はどうか	
	29	・北陸新幹線の敦賀延伸(2022年度予定)による北陸・関西圏の移動増を考慮するのか	



### 3. 実態調査の実施結果

調査項目		調査対象	調査規模	調査実施時期	調査方法	調査結果概要	備考	
都市圏居住者対象調査	パーソントリップ調査(本体調査)	・都市圏内居住者	・都市圏居住者のうち5歳以上の方の7.04%を対象 ・約4万9千世帯へ配布	・H28.10～12月	・郵送配布、郵送回収、WEB回答併用	・回収状況をモニタリングし、第1ロット～第3ロットに加え、予備ロットおよび調査協力への再依頼を実施 ・配布に対し38.2%を回収(約1万8千世帯分を確保) ・目標抽出率7.04%→回収結果8.00%(目標達成)	無効票を考慮し、一層の票数確保を図った。	
	付帯調査	交通と暮らしの意識調査	・都市圏内居住者	・本体調査の対象世帯のうち、約8,100世帯へ配布	・H28.10～12月	・郵送配布、郵送回収、WEB回答併用	・約2,900世帯、35.8%を回収	
		65歳以上の方の意識調査	・都市圏内居住者	・本体調査の対象世帯のうち、65歳以上の方を含む約13,000世帯へ配布	・H28.10～12月	・郵送配布、郵送回収、WEB回答併用	・約5,800世帯、44.6%を回収	
来街者等対象調査	来街者の交通行動調査	・来街者(都市圏内新幹線、高速バス利用者)	・秋季:1,800票配布 ・冬季:1,900票配布	・H28.10月、 ・H29.1月	・手渡配布、郵送回収	・秋季:842票、46.7%を回収 都市圏外来訪者(県内・県外)は72.8%のシェア ・冬季:817票、43.0%を回収 都市圏外来訪者(県内・県外)は62.7%のシェア	・長野駅・飯山駅の計2カ所の新幹線改札口 ・長野駅前の計3カ所の高速バス乗り場	
		・来街者	・携帯電話位置情報出現サンプル数による	・H28.10月	・携帯電話位置情報の集計	・平日1日(10/19)と日曜日(10/23)の1時間ごとの移動・滞留人口を把握 ・都市圏内移動が全体の約55%、長野県(都市圏外)との移動が約32%、県外との移動が約13%		
	観光客の交通行動調査	・観光地来訪者(観光客)	・650サンプル取得(観光地7箇所)	・H28.8月	・調査員が直接聞き取り	・年間入込客数50万以上の計7カ所の観光地を対象にアンケート調査を実施 ・主な観光目的は「名所旧跡めぐり」「温泉」、宿泊有りは半数以上	・善光寺、飯綱高原、戸隠高原、臥龍公園、斑尾高原、戸倉上山田温泉、小布施の7カ所	
		・訪日外国人	・携帯電話ローミングデータ出現サンプル数による	・H28.10月	・携帯電話ローミングデータの集計	・国別では約6,200サンプル、滞在市町別では約9,000サンプルを取得(秘匿データを除く) ・上位5ヶ国(台湾・香港・アメリカ・中国・オーストラリア)で約6割以上を占める。		
特定交通、地域の対象調査	公共交通利用者調査	・公共交通利用者	・秋季:2,050票配布	・H28.10月	・手渡配布、郵送回収	・941票、45.9%を回収 ・通勤通学目的が全体の72.2%を占めている。	・長野駅の計2カ所の在来線改札口 ・長野駅前の計8カ所のバス乗降場	
	まちなかの動きの把握調査	・まちなか利用者	～ 既往調査の活用 ～ (中央通り歩行者優先化事業効果検証調査 等)			—		
	スクリーンライン調査	・スクリーンライン(渡河部)通過自動車	・2カ所(丹波島橋、村山橋)	・H28.10月	・人手カウント調査	・平成27年道路・街路交通情勢調査の観測交通量と概ね同量(大きな経年変化は確認されない)		
1週間連続調査(国土交通省実施)		・都市圏内居住者(長野市のみ)	・予備票分で抽出した1,600世帯に配布	・H28.10月(第3ロット)	・郵送配布、スマートフォン回答	・Web限定調査において約180世帯、10.9%を回収(そのうち、約8割は7日間すべてのトリップを回答)。 ・高齢女性の平日外出日数は、週1.8日と少なく、1週間連続調査のような詳細な調査が有効と考えられる。	参考資料 P144～146	

各調査結果の概要は次頁へ 

### 3.1 パーソントリップ調査結果の概要

■：市町単位集計・分析結果

#### (1) 配布回収状況

- ・必要サンプル数確保のため、予備ロット発送と第2・第3ロット対象の催促状発送を追加実施した。
- ・結果として、回収率 38.2%(個人ベース)、都市圏抽出率 8.0%であった。WEB 回答による回収は 5.9%を占め、65 歳未満で利用割合が高い。(図 3.1)

⇒**目標の回収数を達成した。WEB 回答が省力化に効果的であった。**

#### (2) 外出率

##### [都市圏全体]

- ・都市圏の外出率(調査日に外出したかどうか)は 79.3%で、第2回調査時よりも低下した。これは、全国的な傾向と同じである。(図 3.2、参考資料P6)

⇒**外出率が低い高齢者の人口が増加し、都市圏全体の外出率は低下した。**

##### [市町単位]

- ・市町単位では、長野市のみ外出率が 80.3%で、都市圏平均の 79.3%より高い。また、各市町ともに、男性の外出率が女性の外出率に比べ高い。(図 3.3、参考資料P7)
- ・年齢階層別の外出率は、信濃町の 60 歳～84 歳までの外出率が都市圏平均を大きく下回る。(参考資料P7)

⇒**長野市は、長野都市圏の他の市町に比べ外出率が高い。**

#### (3) 一人あたりトリップ数(生成原単位)

##### [都市圏全体]

- ・一人あたりの平均トリップ数(グロス)は、外出率の低下に伴い減少している。(図 3.4、参考資料P1)
- ・外出した方の生成原単位(ネット)は「2.81」であり、第 2 回調査と概ね同程度である。
- ・年齢階層別では、第 2 回調査と比べ 60 歳未満で原単位低下、60 歳以上で上昇した。(図 3.6、参考資料P2)

⇒**原単位は第 2 回に比べて 60 歳以上で上昇したものの、高齢層は相対的に低い。**

##### [市町単位]

- ・各市町の一人あたりの平均トリップ数(グロス)・外出した方の生成原単位(ネット)は、外出率と同様に長野市のみ都市圏平均よりも高い。(図 3.5、参考資料P3)

⇒**長野市の原単位は、都市圏平均よりも高い。**

#### (4) 発生集中交通量

##### [都市圏全体]

- ・全トリップ数は、第2回調査対象範囲でみると、第 2 回調査時(H13)の約 136 万トリップから、約 124 万トリップへ約1割減少した。(図 3.8、参考資料P9)
- ・人口は、今回の調査対象範囲と比較すると、61.6 万人(H12)から57.8 万人(H27)と約6%減少した。

⇒**高齢層は一人あたりトリップ数が低いため、人口の減少割合以上に総トリップ数が減少した。**

##### [市町単位]

- ・長野市の内々トリップ数は、72.7 万トリップで都市圏全体の 57.0%を占めている。また、長野市と都市圏内の他の市町間では、13.0 万トリップと都市圏の 10.2%である。(図 3.9、参考資料P36)

⇒**長野市居住者は、市内の移動が中心**

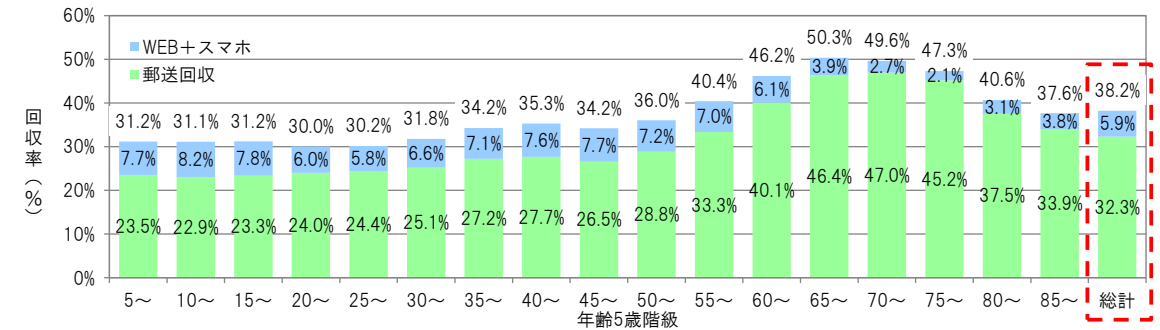


図 3.1 年齢階層別回収率[個人ベース]

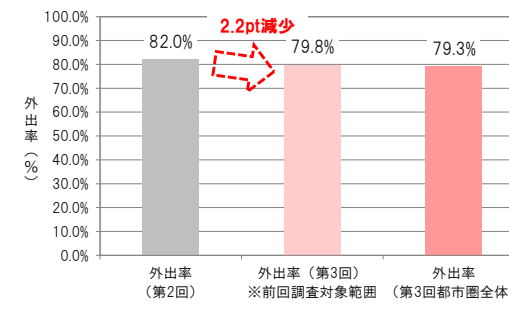


図 3.2 外出率の経年変化

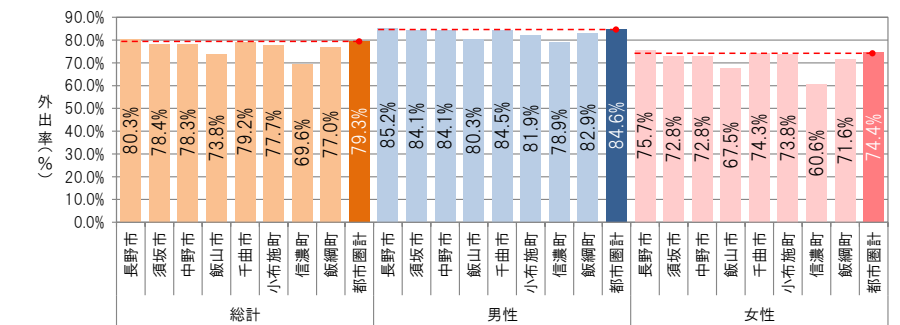


図 3.3 外出率(市町単位)

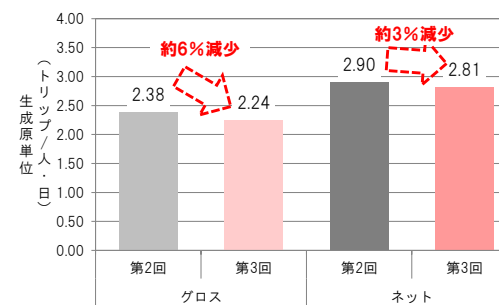


図 3.4 一人あたりトリップ数(第2回調査対象範囲で比較)

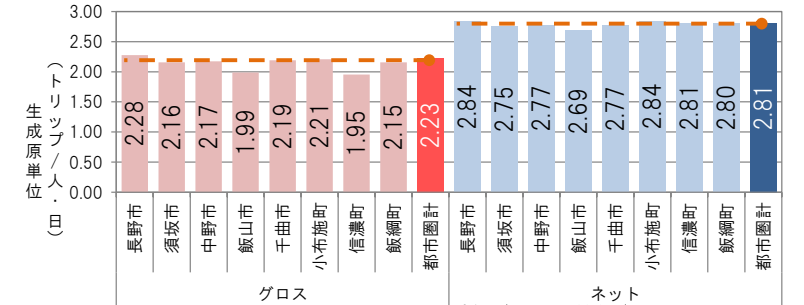


図 3.5 一人あたりトリップ数(市町単位)

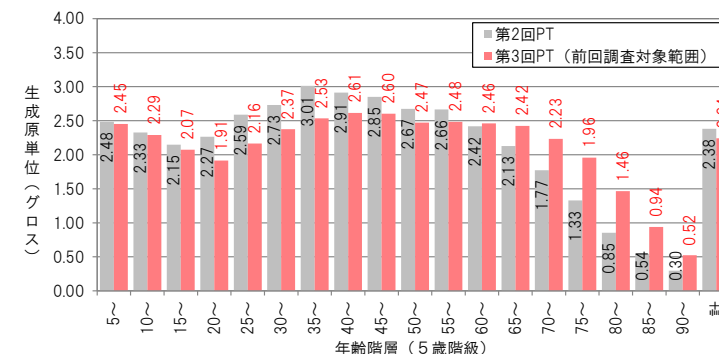


図 3.6 年齢階層別一人あたりトリップ数の経年変化

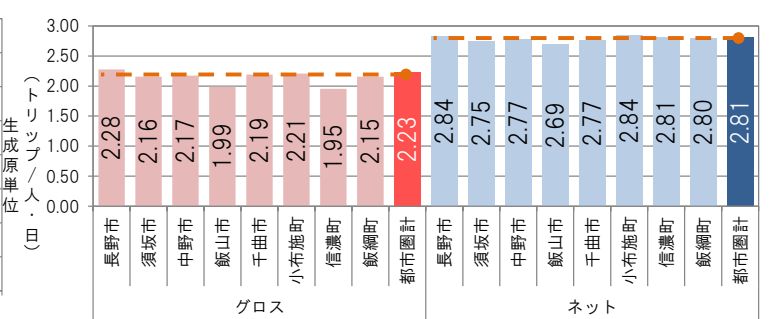


図 3.7 年齢階層別一人あたりトリップ数(市町単位)

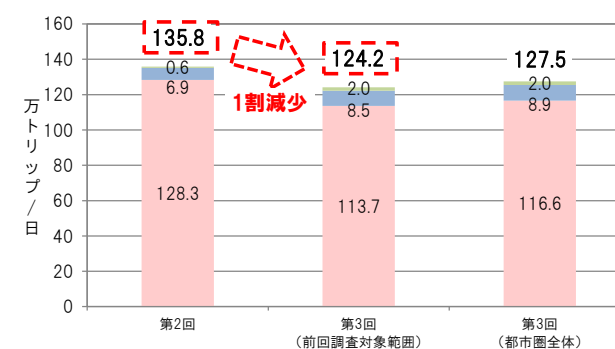


図 3.8 発生集中量の経年変化

長野都市圏全体 127.5 万トリップ

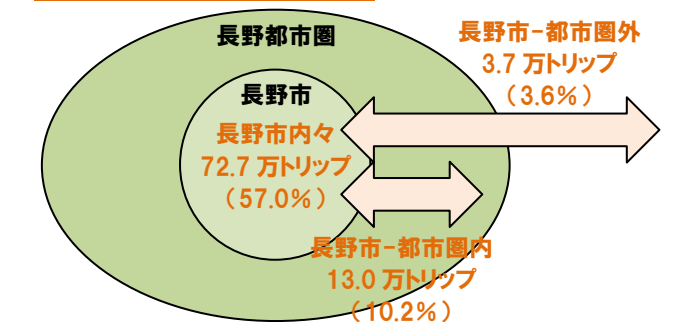


図 3.9 長野市と他市町の結びつき

(5) トリップの目的区分

[都市圏全体]

- 目的別のトリップ構成を比較すると、業務目的は前回の12.8%から7.4ポイント減少し、5.4%となった。
- 一方で、私事目的が増加し、22.5%(約59万トリップエンド)から27.8%(約66万トリップエンド)と、構成比で増加した。(図3.10、参考資料P12・P50)
- 私事のうち、「送迎」目的は3.5%(約8.1万トリップエンド)、「世話・介護」目的は0.9%(約2.1万トリップエンド)を占める。(参考資料P13)

⇒業務目的の減少と私事目的の増加が特徴的。私事では買物目的交通が最も多くを占める。

[市町単位]

- 長野市・飯山市・信濃町の「通勤目的」は都市圏平均18.8%を上回っている。また、「私事目的」では、長野市のみ都市圏平均27.9%を上回る。(図3.11、参考資料P17)
- 私事目的のみ内訳をみると、長野市・中野市・飯山市の「買物目的」が都市圏平均34.8%を上回る。(図3.12、参考資料P17)
- 各市町ともに、私事のうち長野市では、「買物」目的が最も高く、長野市では全目的の10.1%(約16.5万トリップエンド)、「世話・介護」目的は0.9%(約1.4万トリップエンド)を占める。(図3.13、参考資料P18)

⇒都市圏居住者の移動は、私事目的が主であり、特に買物目的交通の移動が最も多い。

(6) 代表交通手段※の構成比

[都市圏全体]

- 代表交通手段※の自動車の割合は、前回調査の65.6%から、3.7ポイント増加し、69.3%となった。(図3.14、参考資料P22・P50)
- 距離帯別に交通手段をみると、直線距離100m未満のうち19.6%が、300m未満のうち32.5%が自動車利用である。(図3.16、参考資料P24)

⇒全国的な傾向と同様に、代表交通手段自動車利用の割合が高まっており、短距離でも自動車を利用する割合が一定程度存在する。

[市町単位]

- 長野市の自動車の割合は66.1%で、都市圏平均69.6%より低い。長野市以外の自動車の割合は、都市圏平均69.6%より高く、特に信濃町・飯綱町は80%以上を占めている。(図3.15、参考資料P22)
- 長野市の距離帯別の交通手段をみると、2km以内の自動車利用は都市圏平均より低い。一方で、10km以内の自転車は都市圏平均より高い。(図3.16・図3.17、参考資料P24・P25)

⇒長野市居住者の移動は、自動車利用が主であるが、バス・徒歩・自転車など多様な選択肢がある。

※ 複数の交通手段を組み合わせた移動の場合、主な交通手段を代表交通手段と呼ぶ。また、主な交通手段の優先順位は、『鉄道、バス、自動車、オートバイ・バイク、自転車、徒歩』の順である。

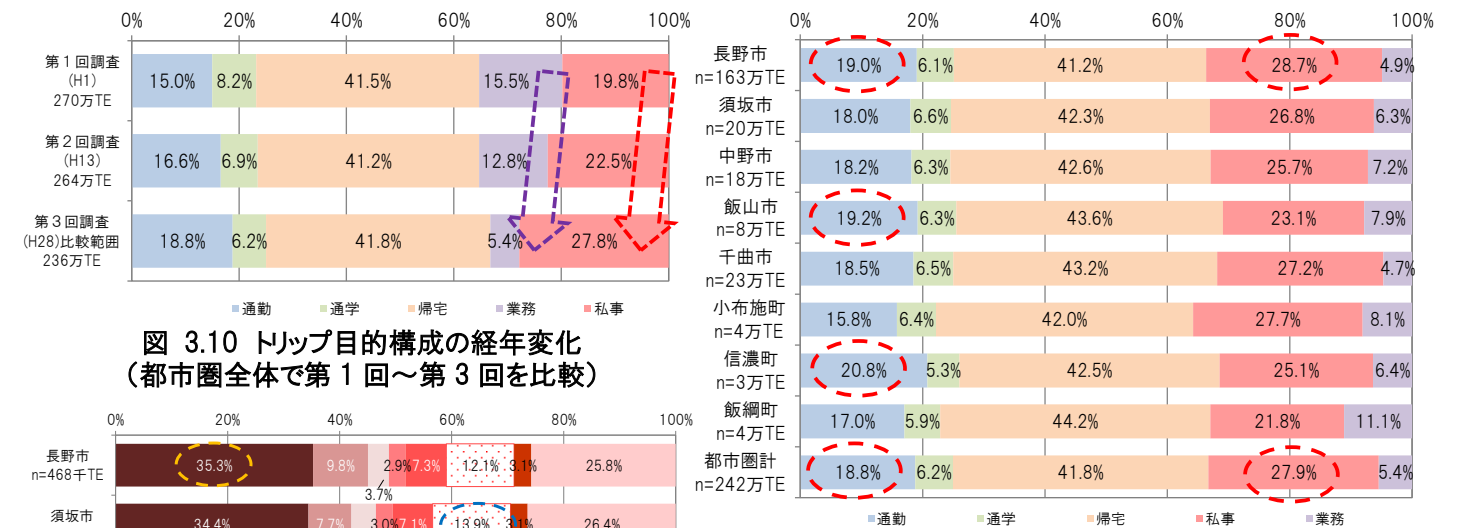


図 3.10 トリップ目的構成の経年変化 (都市圏全体で第1回～第3回を比較)

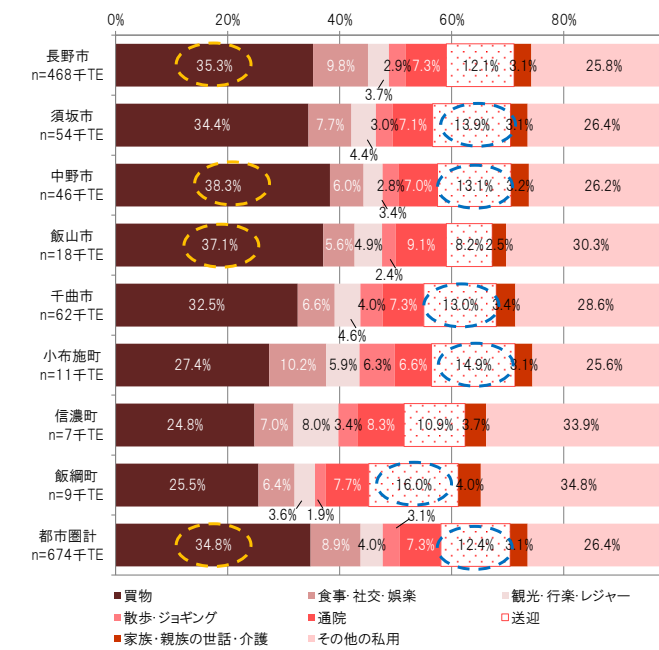


図 3.11 トリップ目的構成(市町単位)

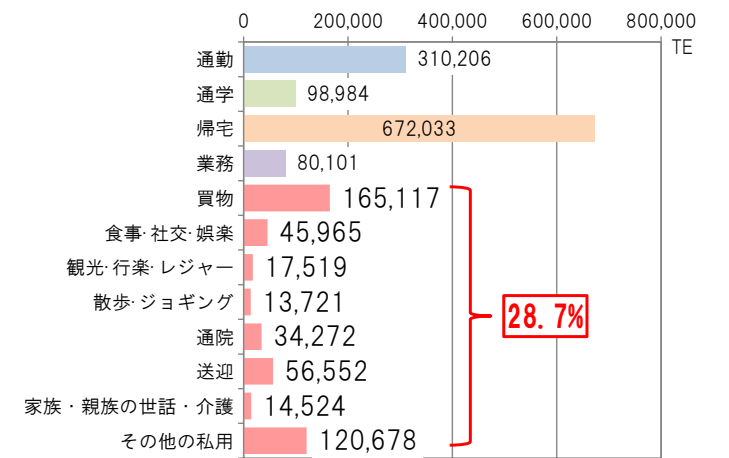


図 3.12 私事目的の構成比(市町単位)

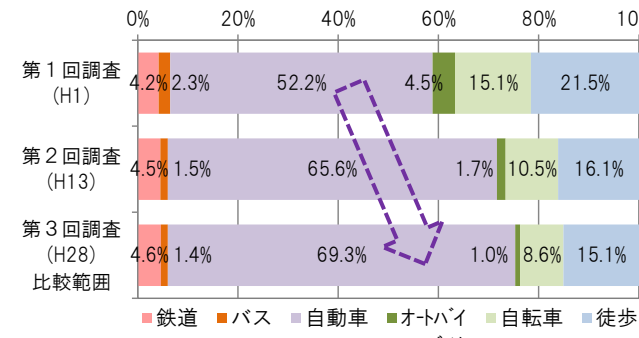


図 3.13 私事目的の細分化(市町例 長野市)

図 3.14 代表交通手段※の経年変化 (調査各回の対象区域全体で比較)

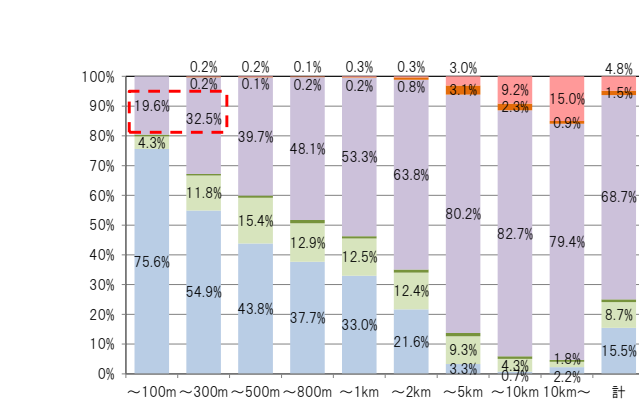


図 3.16 距離帯別代表交通手段 (都市圏全体 直線距離 距離不明を除く)

図 3.15 代表交通手段の構成比(市町単位)

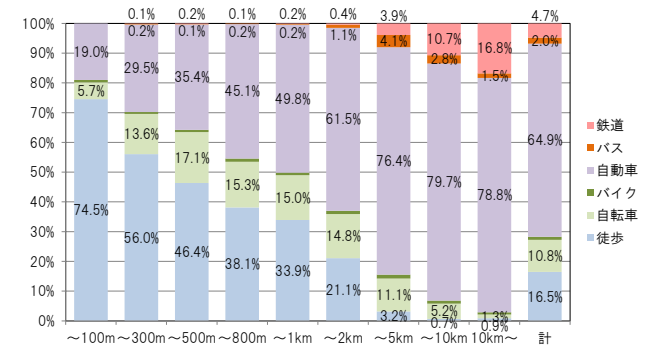


図 3.17 距離帯別代表交通手段 (長野市居住者 直線距離 距離不明を除く)

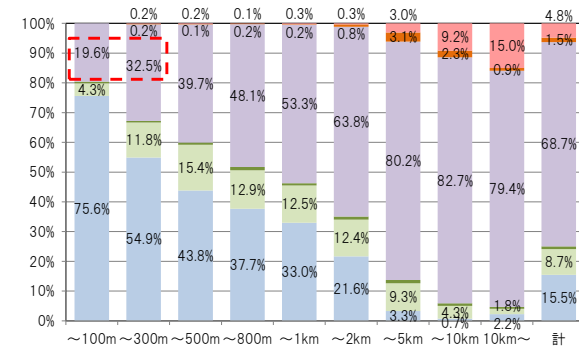


図 3.17 距離帯別代表交通手段 (長野市居住者 直線距離 距離不明を除く)



[参考]Bゾーン別の代表交通手段の構成比の経年変化

・長野駅前を除く、すべてのBゾーンで、自動車分担率は増加(鉄道利用は微増)。

表 3.1 Bゾーン別の代表交通手段の構成比

Bゾーン名※	第3回Bゾーン							第2回Bゾーン								
	徒歩	自転車	オートハイ・ハイ	自動車	自動車(送迎)	バス	鉄道	ゾーン計	徒歩	自転車	オートハイ・ハイ	自動車	自動車(送迎)	バス	鉄道	ゾーン計
1.長野駅前(長野市)	22.6%	14.6%	1.3%	38.4%	6.0%	6.0%	11.0%	100.0%	18.9%	14.5%	2.0%	39.8%	6.6%	6.3%	11.8%	100.0%
2.南長野(長野市)	22.4%	14.4%	1.3%	43.9%	4.2%	4.2%	9.7%	100.0%	20.2%	15.5%	2.3%	43.7%	5.4%	4.0%	9.0%	100.0%
3.三輪(長野市)	25.1%	13.9%	1.2%	50.4%	2.5%	2.5%	4.3%	100.0%	25.7%	14.8%	1.9%	42.1%	7.2%	2.6%	5.7%	100.0%
4.吉田(長野市)	18.4%	11.3%	0.8%	59.9%	0.9%	0.9%	7.8%	100.0%	18.6%	13.7%	2.0%	52.2%	6.9%	1.0%	5.6%	100.0%
5.長野駅前(長野市)	21.3%	18.6%	1.2%	50.9%	1.5%	1.5%	5.0%	100.0%	21.0%	19.3%	0.9%	46.8%	6.2%	1.2%	4.6%	100.0%
6.安茂里(長野市)	19.4%	11.2%	1.3%	57.0%	2.6%	2.6%	5.9%	100.0%	18.3%	12.5%	2.7%	47.9%	8.7%	3.3%	6.5%	100.0%
7.長野北(長野市)	16.2%	8.3%	1.6%	65.2%	2.3%	2.3%	4.1%	100.0%	19.0%	9.3%	2.3%	55.0%	8.2%	2.5%	3.7%	100.0%
8.長野東(長野市)	13.8%	12.0%	0.8%	67.2%	1.0%	1.0%	4.1%	100.0%	15.5%	12.5%	1.6%	58.4%	7.0%	1.2%	3.7%	100.0%
9.芥田大豆島(長野市)	13.1%	14.6%	0.9%	66.8%	1.3%	1.3%	2.1%	100.0%	11.1%	15.4%	1.5%	61.0%	7.8%	1.6%	1.7%	100.0%
10.羊井小田切(長野市)	6.4%	0.6%	0.7%	81.8%	4.7%	4.7%	1.1%	100.0%	15.5%	0.5%	0.7%	65.0%	11.6%	5.9%	0.8%	100.0%
11.篠ノ井(長野市)	14.4%	8.6%	0.8%	68.4%	0.5%	0.5%	6.9%	100.0%	15.7%	13.4%	1.5%	54.9%	7.9%	0.4%	6.2%	100.0%
12.川中島(長野市)	14.0%	8.1%	0.8%	71.3%	1.5%	1.5%	2.9%	100.0%	13.4%	11.1%	0.7%	62.9%	8.0%	1.4%	2.4%	100.0%
13.七二会信更(長野市)	5.1%	1.0%	0.0%	89.1%	1.8%	1.8%	1.1%	100.0%	18.6%	1.3%	2.1%	63.4%	9.3%	4.0%	1.3%	100.0%
14.若穂松代(長野市)	12.7%	7.1%	1.2%	74.9%	1.8%	1.8%	0.6%	100.0%	13.9%	8.5%	1.7%	64.6%	8.4%	1.2%	1.6%	100.0%
15.豊野町(長野市)	16.9%	3.9%	1.0%	72.6%	0.0%	0.0%	5.5%	100.0%	20.1%	5.7%	2.4%	59.3%	7.4%	0.1%	5.1%	100.0%
21.須坂(須坂市)	15.8%	5.6%	0.9%	73.1%	0.4%	0.4%	3.9%	100.0%	16.2%	7.2%	2.3%	60.8%	8.9%	0.7%	3.9%	100.0%
22.須坂東(須坂市)	16.9%	3.3%	0.6%	77.0%	0.5%	0.5%	1.2%	100.0%	22.4%	0.8%	2.4%	62.1%	7.4%	1.6%	3.3%	100.0%
23.中野(中野市)	15.1%	4.1%	0.8%	76.8%	0.2%	0.2%	2.8%	100.0%	17.5%	5.7%	1.9%	62.2%	9.5%	0.1%	3.1%	100.0%
24.豊田(中野市)	9.4%	1.2%	1.0%	80.7%	1.9%	1.9%	3.9%	100.0%	17.8%	1.6%	2.0%	61.9%	13.6%	0.8%	2.4%	100.0%
25.飯山市	13.9%	4.0%	0.8%	76.6%	0.8%	0.8%	3.1%	100.0%	17.9%	6.0%	1.8%	62.2%	8.7%	0.8%	2.6%	100.0%
26.更埴(千曲市)	13.6%	7.2%	0.8%	73.0%	0.4%	0.4%	4.6%	100.0%	14.6%	12.0%	1.5%	59.8%	7.8%	0.3%	4.0%	100.0%
27.戸倉(千曲市)	15.3%	7.0%	0.3%	72.2%	0.4%	0.4%	4.4%	100.0%	16.6%	11.4%	1.4%	58.1%	8.9%	0.1%	3.5%	100.0%
29.小布施町	16.4%	4.7%	0.3%	75.4%	0.0%	0.0%	3.2%	100.0%	16.8%	8.1%	2.1%	61.0%	9.0%	0.0%	3.0%	100.0%
30.信濃町	10.4%	1.8%	0.4%	82.5%	0.4%	0.4%	4.1%	100.0%	12.2%	1.0%	1.0%	73.1%	7.8%	1.1%	3.8%	100.0%
31.牟礼(飯綱町)	13.5%	1.2%	0.9%	80.8%	0.2%	0.2%	3.2%	100.0%	16.7%	1.6%	2.3%	62.8%	11.2%	0.9%	4.6%	100.0%
32.三水村(飯綱町)	9.1%	1.2%	0.7%	84.0%	0.3%	0.3%	4.3%	100.0%	19.3%	2.6%	1.1%	64.9%	7.6%	0.0%	4.5%	100.0%

※長野市の「大岡・信州新・中条・戸隠・鬼無里」、千曲市の「上山田」の6つのBゾーンは、第2回調査時に調査対象外

(7) トリップ分布概要

[市町単位]

・市町間の流動をみると、長野市～千曲市間の流動が最も大きく、次いで長野市～須坂市間、長野市～中野市間である。(図 3.18、参考資料P37)

・手段別の流動も同様に、長野市と千曲市・須坂市の流動が最も多い。特に、自動車の流動では、長野市～千曲市間、長野市～須坂市間で、約 34,000 トリップ/日の流動である。(図 3.19～図 3.21、参考資料P38～P40)

・なお、都市圏全体の時間帯別の発生量は、7 時台がピークとなっている。(参考資料 P14)

⇒長野市発着の交通が多く、特に自動車利用での結びつきが強く、渡河部の負荷が懸念される。

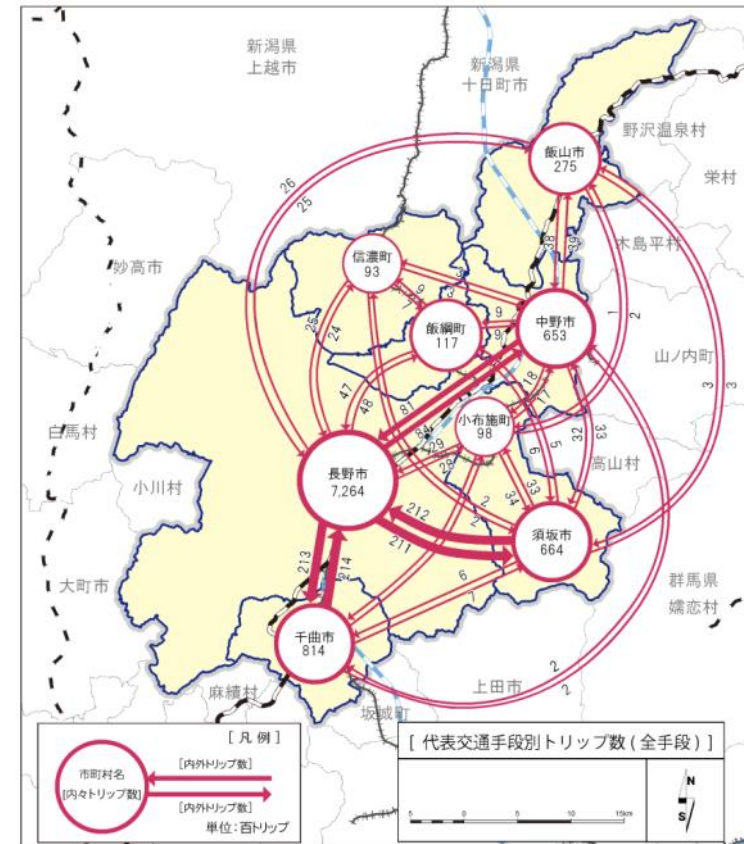


図 3.18 市町間流動状況(全手段:百トリップ)

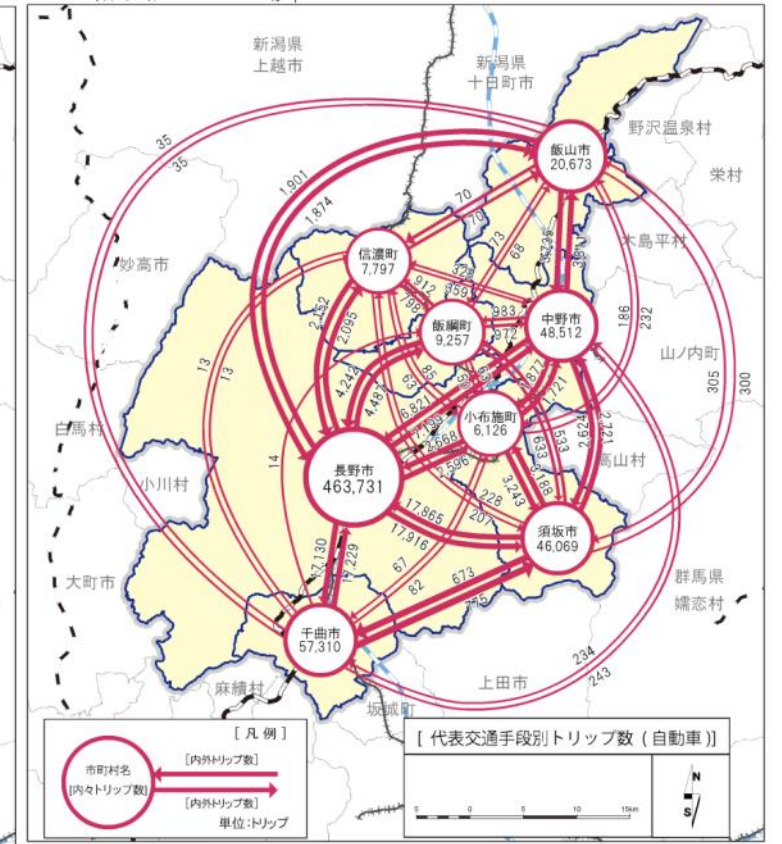


図 3.19 市町間流動状況(自動車:トリップ)

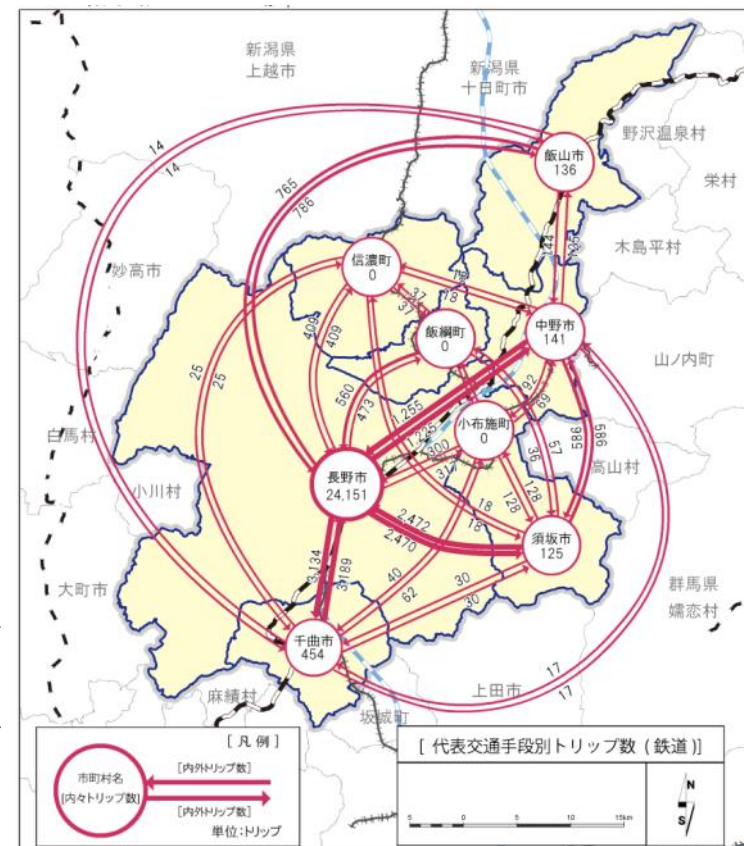


図 3.20 市町間流動状況(鉄道:トリップ)

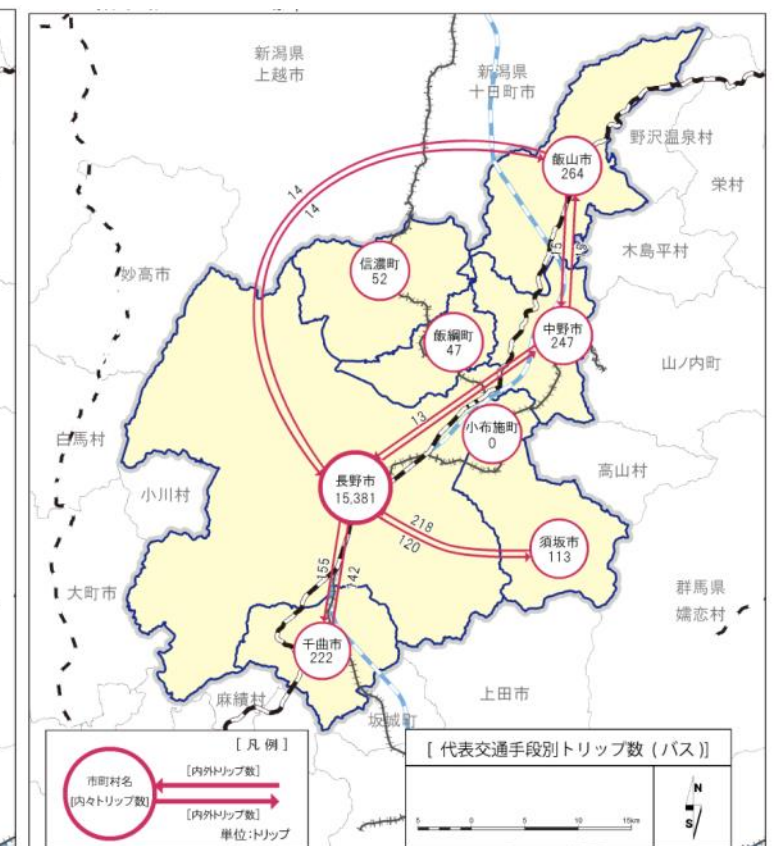


図 3.21 市町間流動状況(バス:トリップ)



### 3.2 付帯調査（都市圏全体）

#### (1) 交通と暮らし

・自動車の利用頻度は、ほぼ毎日利用するとの回答が 50.2%を占めている。自動車利用を公共交通など他の交通手段へ「替えることは難しい」とする回答が 68.8%存在する。

(図 3.22、参考資料P69)

・冬季に外出する際の主な交通手段は、普段と「変わらない」とする回答が 80.1%を占めている。

(参考資料P72)

・「住み替える予定はない」とする回答が 80.7%を占めるが、既に予定がある、いずれは住み替えたいとする回答も、19.3%みられる。

(図 3.23、参考資料P73)

・住み替えの際に重要視する項目は、「買い物への行きやすさ」「地震や水害などに安全」が上位に挙げられている。

(図 3.24、参考資料P74)

⇒ **交通手段の転換や住み替え意向も一定程度見られる。**

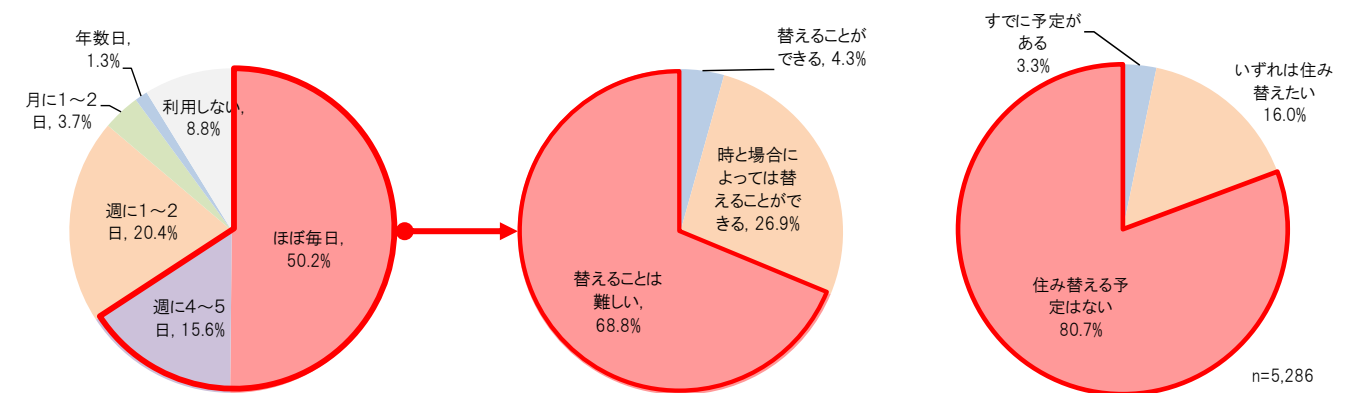


図 3.22 自動車利用の頻度、手段転換可能性

図 3.23 住み替え意向

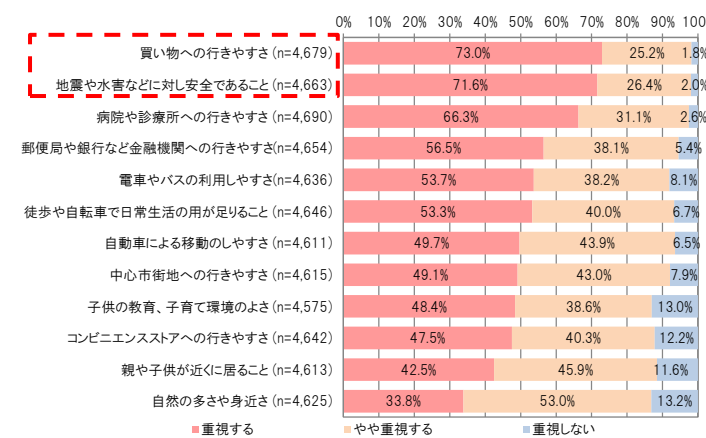


図 3.24 住み替えの際に重要視する項目

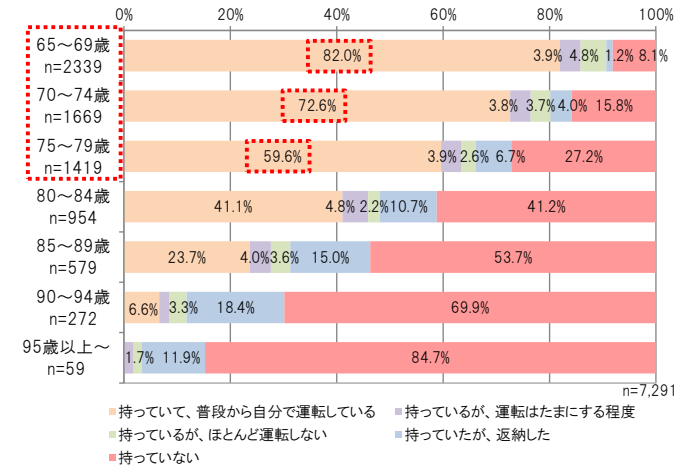


図 3.25 年齢階層別運転免許保有・利用状況

#### (2) 65歳以上の意識

・年齢階層が上がるにつれ、自分で運転する機会は減少するものの、79歳までは半数以上の方が普段から自分で運転していることが分かる。

(図 3.25、参考資料P79)

・65歳以上の方の通院や買物の状況をみると、自動車での移動が多くを占めている。これは、目的施設が住まいの近くであるか遠方であるかの如何に関わらず、自動車移動が多くを占める傾向にある。

(図 3.26・図 3.27、参考資料P78)

・今後への不安としては、「自分で動くのがつらくなった時の助け」「いつまで自分で運転できるか」という意見が多くを占めている。

(図 3.28、参考資料P83)

⇒ **多くの高齢者が、今後の移動に関する不安を抱えながらも、自分で自動車を運転し移動している。**

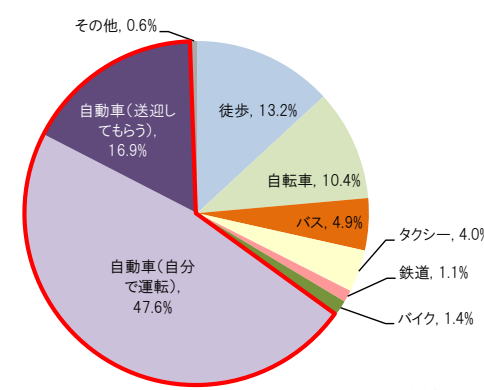


図 3.26 普段の通院先への交通手段

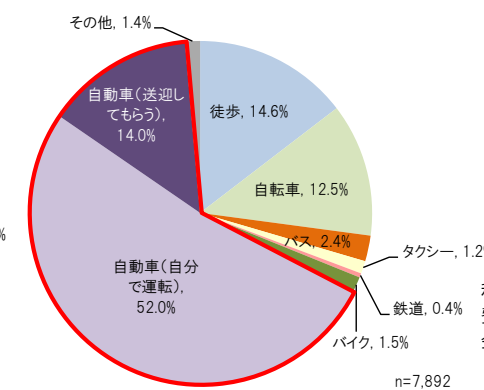


図 3.27 普段の買物の交通手段

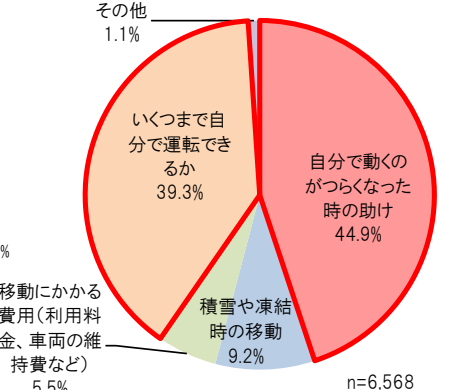


図 3.28 今後の交通に関する不安

### 3.3 補完調査（都市圏全体）

#### (1) 観光客の交通行動調査

- 観光地来訪者の調査結果から、観光の主な目的は名所旧跡めぐりが最も多く、観光目的の来訪回数は、初めてが半数以上である。（参考資料P106・P107）
- 来訪の交通手段は自家用車が最も多く、必要な交通環境対策として「駐車場の整備」が最も多い。（図 3.29、参考資料 P108・P110）
- 回遊パターンでは、「自宅～都市圏内の観光地～自宅」の単独型パターンが全体の約 50%を占める。（参考資料P108・P109）

⇒夏季の観光は、自家用車利用が多く、都市圏内や都市圏外を含めた回遊も半数で見られた。

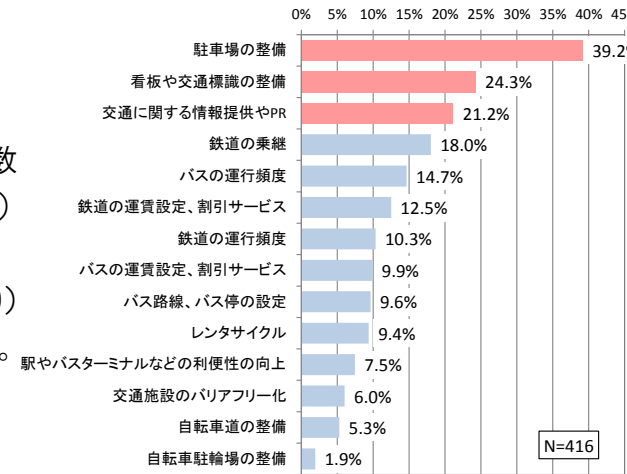


図 3.29 必要な交通環境対策

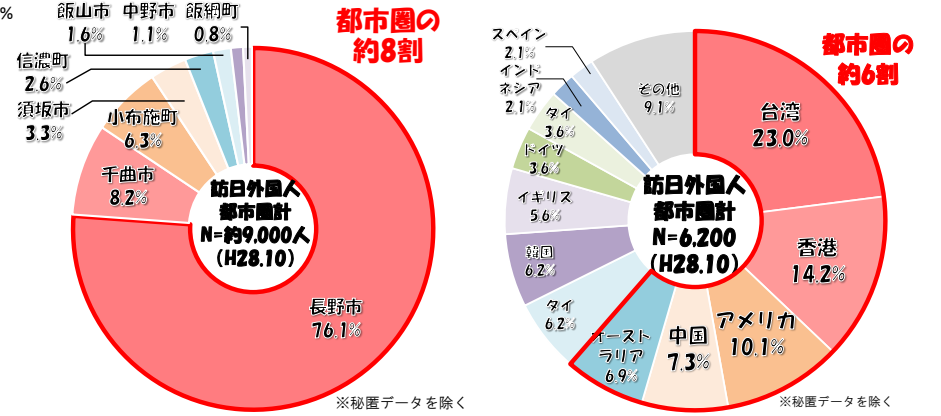


図 3.30 訪日外国人の滞在市町

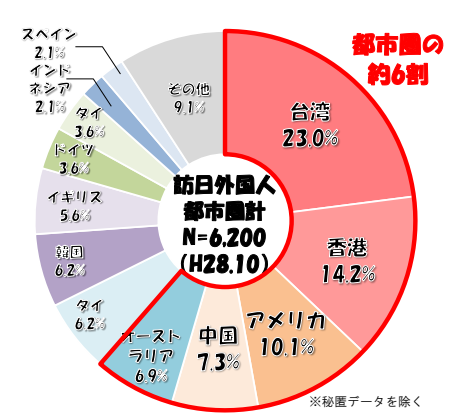


図 3.31 訪日外国人の国籍

#### (2) 訪日外国人調査

- 都市圏来訪の訪日外国人は、約 8 割が長野市を訪れている。国別では、台湾・香港・アメリカ・中国・オーストラリアの上位 5 ヶ国で、長野都市圏の訪日外国人の約 6 割を占めている。（図 3.30・図 3.31、参考資料P111）

⇒10月では、約9千人の訪日外国人があったが、様々な国々からの来訪であった。

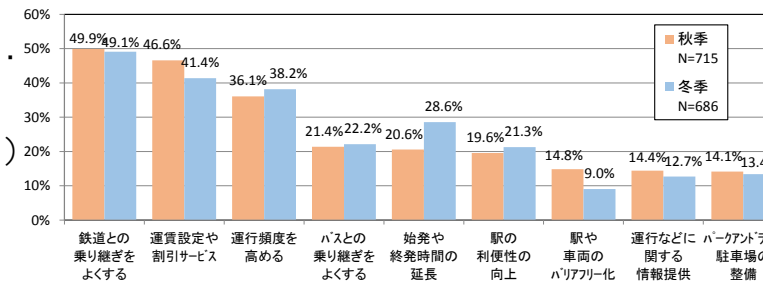


図 3.32 求められるサービス(新幹線)

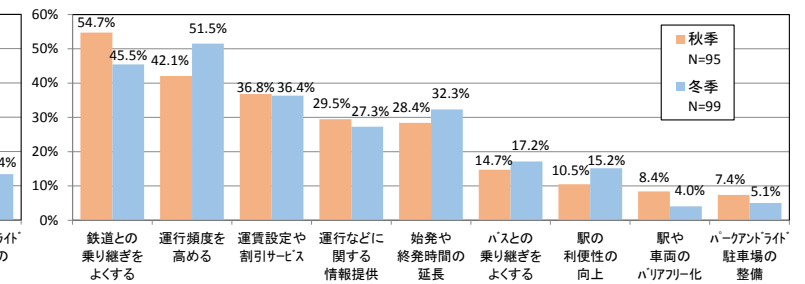


図 3.33 求められるサービス(高速バス)

#### (3) 来街者の交通行動調査

- 来街者を対象とした意識調査結果から、新幹線利用者では「鉄道との乗り継ぎ(秋季・冬季)」、高速バス利用者では「鉄道との乗り継ぎ(秋季)」や「運行頻度(冬季)」が求められている。（図 3.32・図 3.33、参考資料P93）

- 携帯電話位置情報に基づき、都市圏外居住者の来街状況を見ると、新幹線軸上の流入が最も多いことが分かる。平日と休日を比較すると休日の来街者数も多く、愛知、富山、金沢方面など広域化していることが分かる。（図 3.34、参考資料P98～P101）

⇒新幹線軸上の来街者が多く、乗り継ぎの利便性や割引などの交通サービス向上の意見が多い。

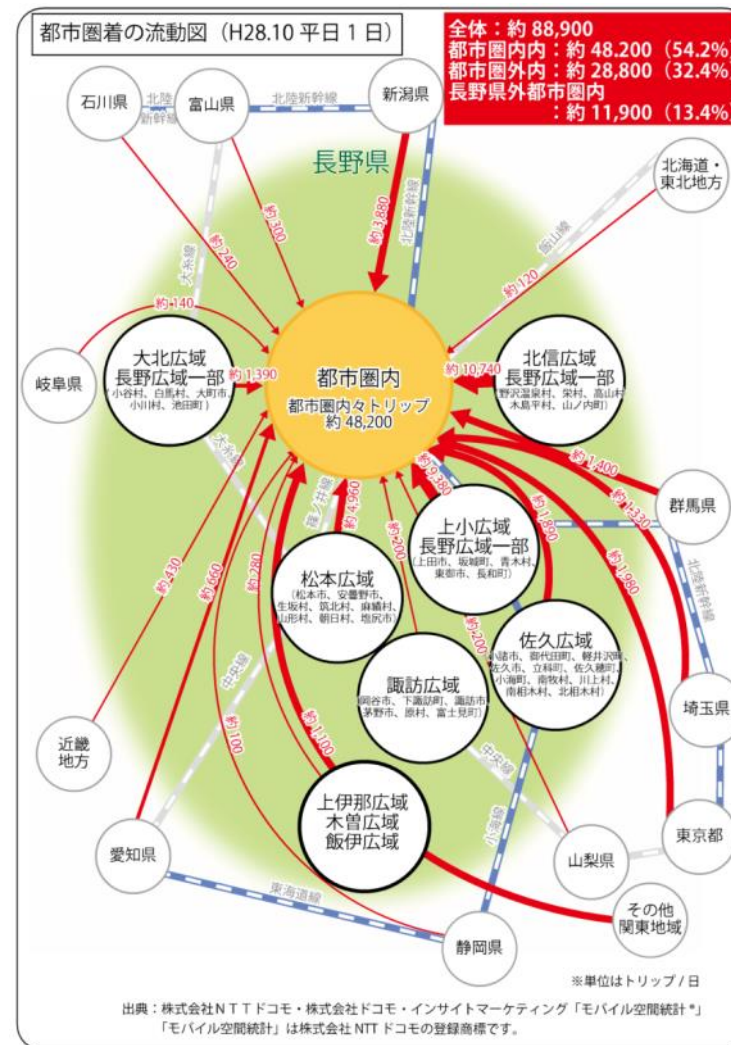


図 3.34 都市圏と都市圏外との結びつき(都市圏着 平日)

#### (4) 公共交通利用者調査

- 年齢別に利用目的が異なっており、中でも 30 歳代～50 歳代では「通勤」「ビジネス」、70 歳以上では「私事」目的が主である。（図 3.35、参考資料P119）
- 公共交通利用者は、「ほぼ毎日」「週に3～5回」利用する方が 60 歳未満では8割前後を示し、求められるサービスでは、「運行頻度を高める」が在来線・路線バスともに上位である。（図 3.36、参考資料P117・P119）

⇒年齢層により利用目的が異なるが、公共交通利用者は頻繁に利用している。

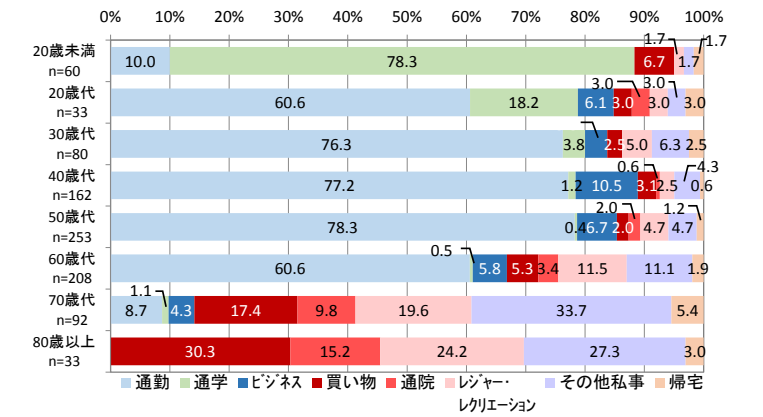


図 3.35 年齢別の移動の目的(公共交通利用調査)

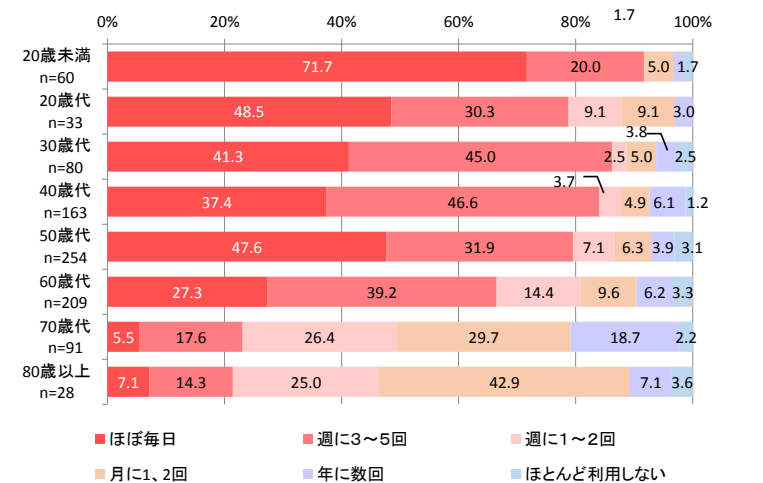


図 3.36 鉄道・バスの利用頻度(公共交通利用調査)



### 3.4 特定課題集計

#### (1) まちなかと郊外の特性の違い（ゾーン別集計）

- ・長野駅周辺や長野県庁周辺などの各種都市施設等が立地するまちなかゾーン(ゾーン 1・2・5)と、それ以外の郊外部を比較した。
  - ・65歳以上の郊外部の外出率は、まちなかに比べ低く、特に85～89歳の郊外部の外出率は、まちなかに比べ、16.7ポイント低い。(図 3.37、参考資料P131)
  - ・ゾーン別にみると、長野市西部の中山間地域の外出率が相対的に低いが、外出時の自動車利用は高い。(図 3.40・図 3.41、参考資料P8・P31)
  - ・郊外の自動車交通の利用は、まちなかに比べて、通勤目的で28.7ポイント、私事目的で23.5ポイント、業務目的で11.6ポイント高い。(図 3.38・図 3.39、参考資料P132)
- ⇒目的施設が多く立地し、交通サービスも高いまちなかでは、自動車利用の割合が相対的に低い。  
 一方、長野市郊外部の外出率は低いものの、外出する人の自動車利用は高い。

#### (2) 65歳以上の特性の違い

##### [都市圏全体・市町共通]

- ・目的構成では70歳が、外出率や代表交通手段は80歳が、特性区分の変化点である。(図 3.42～図 3.45、参考資料P136・P137)
  - ・特に80歳以上では自分で運転する割合が低下し、同じ自動車利用でも送迎による割合が高まる。(図 3.44・図 3.45、参考資料P137)
- ⇒80歳以上では移動性が大きく変化、低下する。

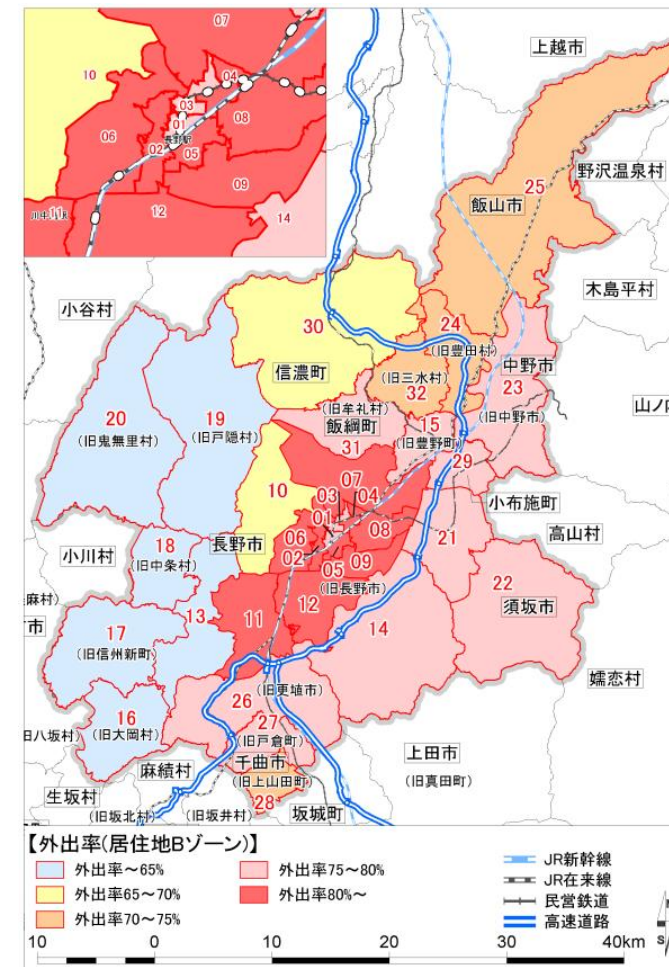


図 3.40 外出率(居住地 Bゾーン)

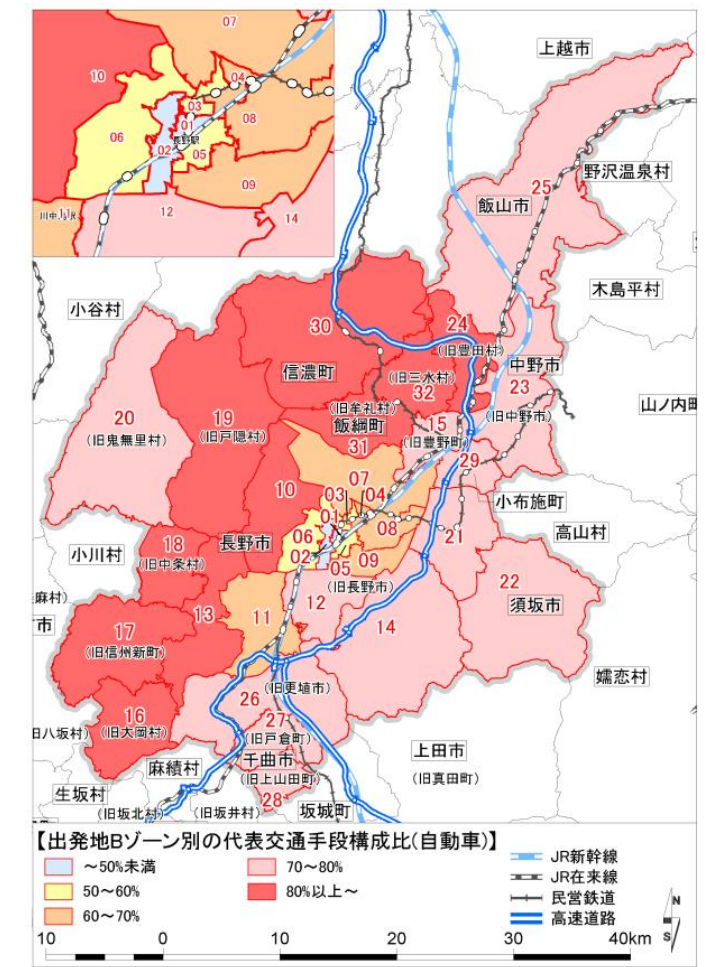


図 3.41 自動車分担率(出発地 Bゾーン)

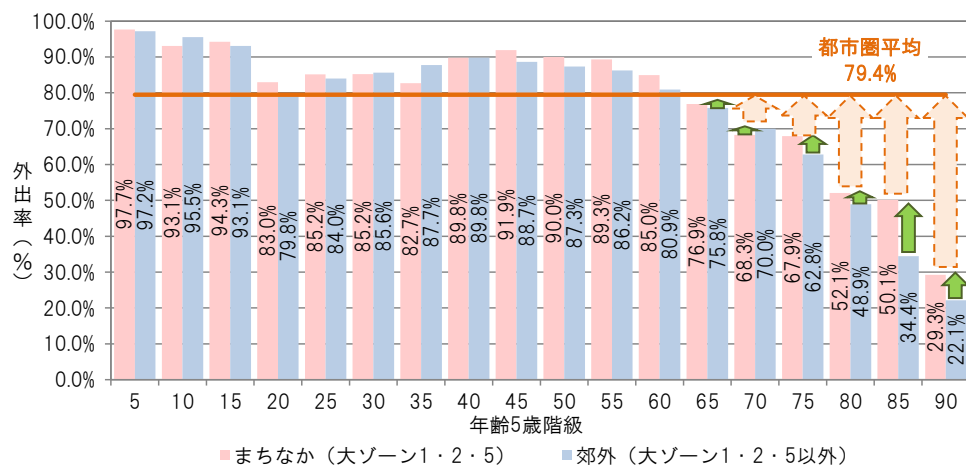


図 3.37 まちなか郊外別・年齢別の外出率

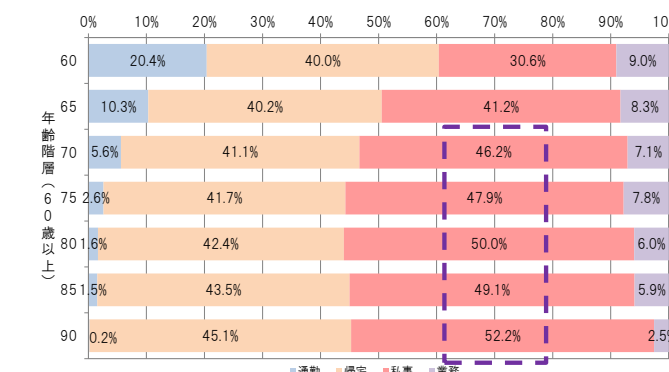


図 3.42 年齢階層別の目的構成 (60歳以上のみ 都市圏全体)

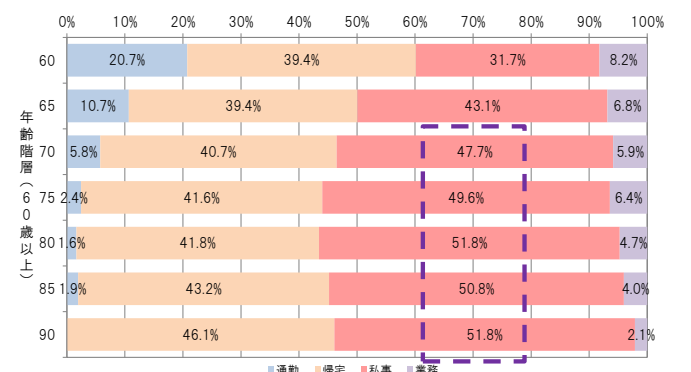


図 3.43 年齢階層別の目的構成 (60歳以上のみ 市町例長野市)

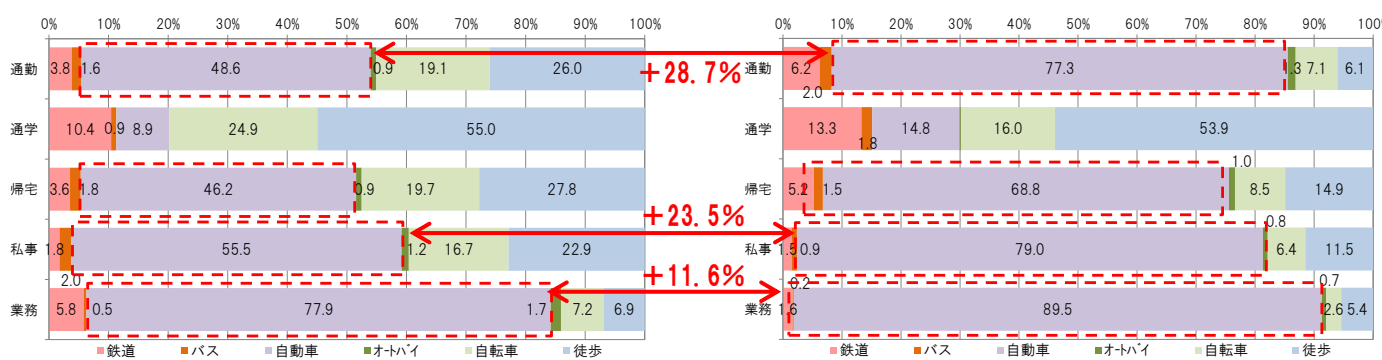


図 3.38 まちなかの目的別の代表交通手段 (大ゾーン1・2・5)

図 3.39 郊外の目的別の代表交通手段 (大ゾーン1・2・5以外)

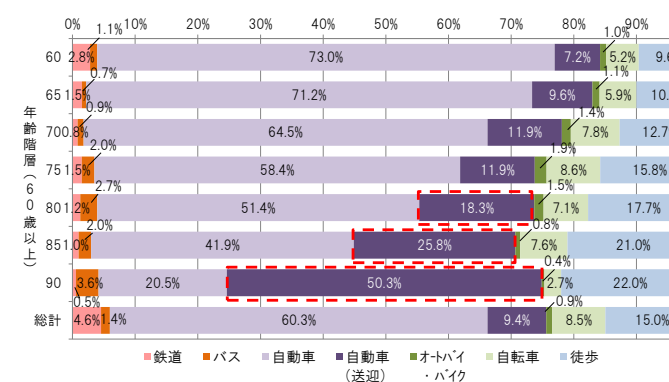


図 3.44 年齢階層別の代表交通手段 (60歳以上のみ 都市圏全体)

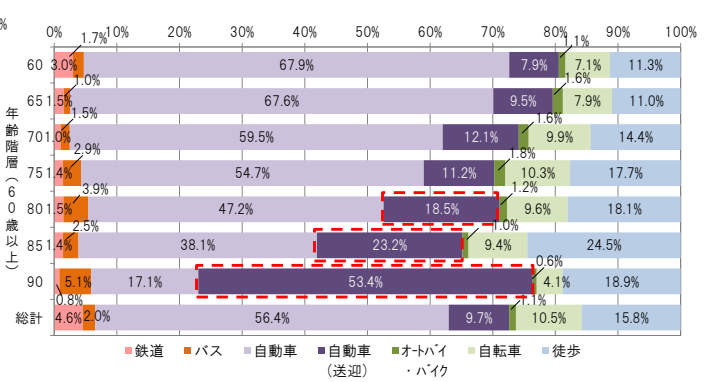


図 3.45 年齢階層別の代表交通手段 (60歳以上のみ 市町例長野市)



### 3.5 追加分析（第4回委員会意見への対応）

#### (1) 年齢階層別の代表交通手段、市町間手段別交通流動（P3 意見5、12）

- ・第2回PTと比較し、都市圏全体の自動車利用は69.3%と3.4ポイント増加した。
- ・年齢階層別では、50歳以上の自動車分担率が増加、20～39歳の自動車分担率が減少した。

・交通手段別の流動をみると、市町間を結ぶバス移動は相対的に小さい。

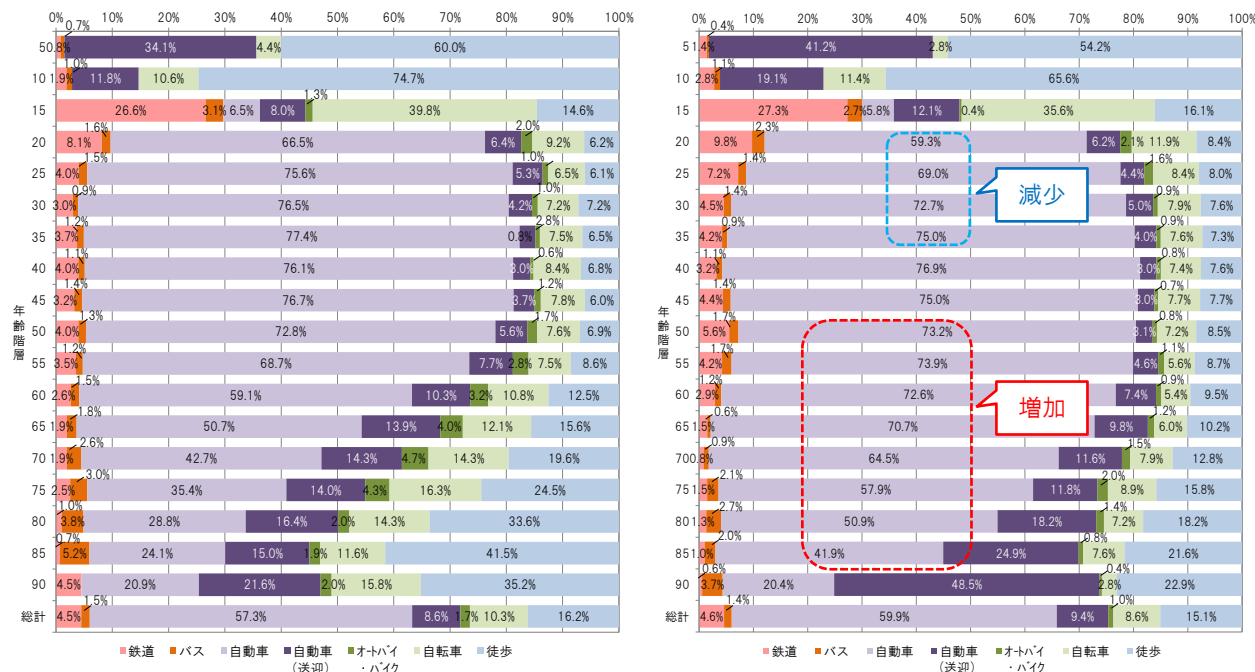


図 3.46 年齢別代表交通手段（左図：第2回、右図：第3回）

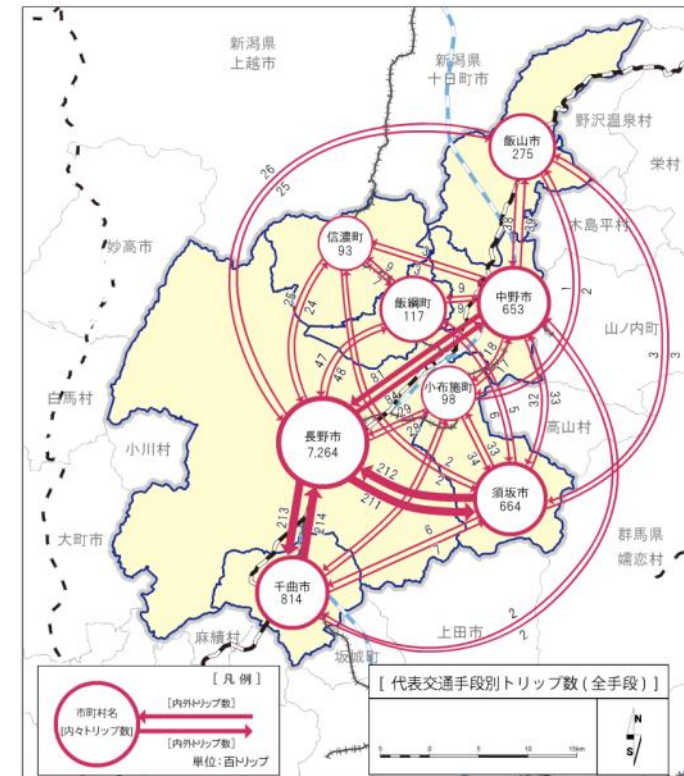


図 3.49 市町間流動状況(全手段:百トリップ)

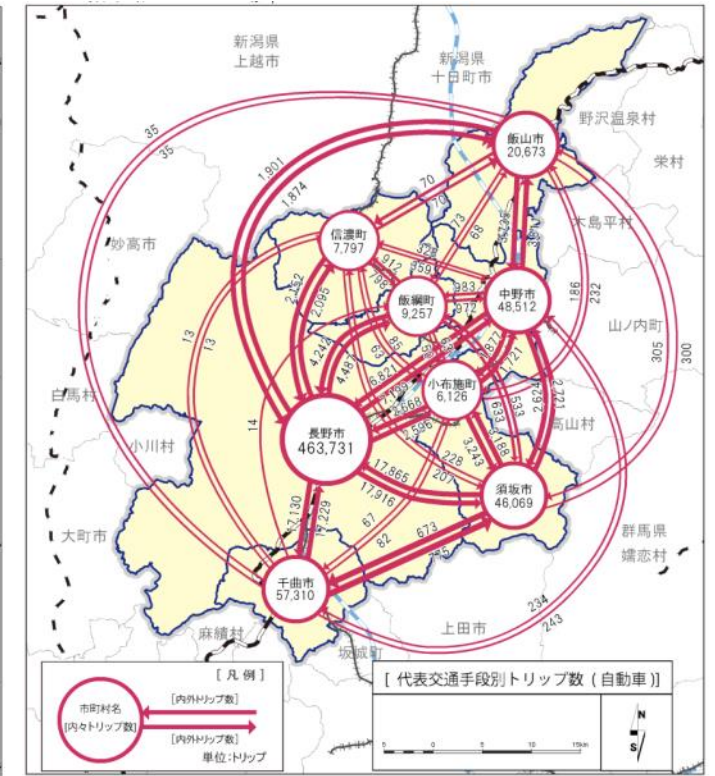


図 3.50 市町間流動状況(自動車:トリップ)

・最も分担率が高い自動車トリップ数について、年齢階層別にみると概ね人口構成の変化と同様の傾向にある。

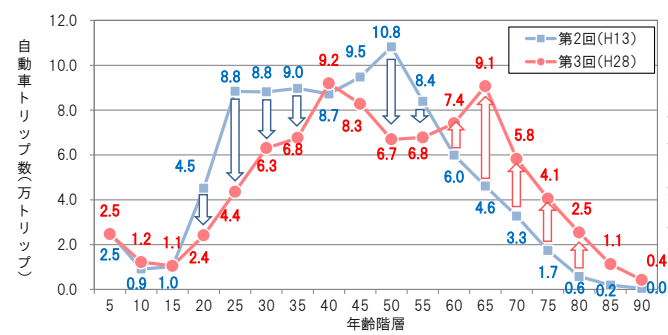


図 3.47 年齢別の自動車トリップ数  
(第2回調査対象範囲)

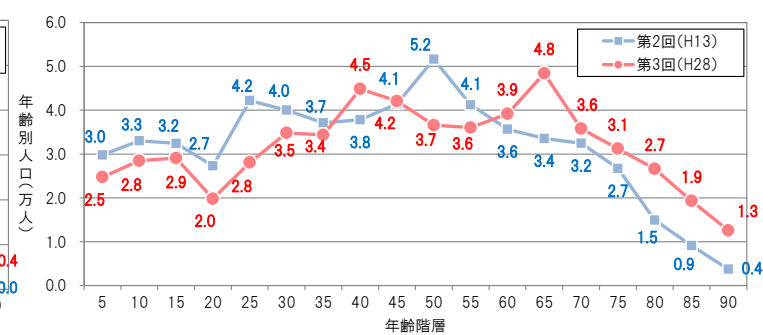


図 3.48 年齢別の人口  
(第2回調査対象範囲)



図 3.51 市町間流動状況(鉄道:トリップ)

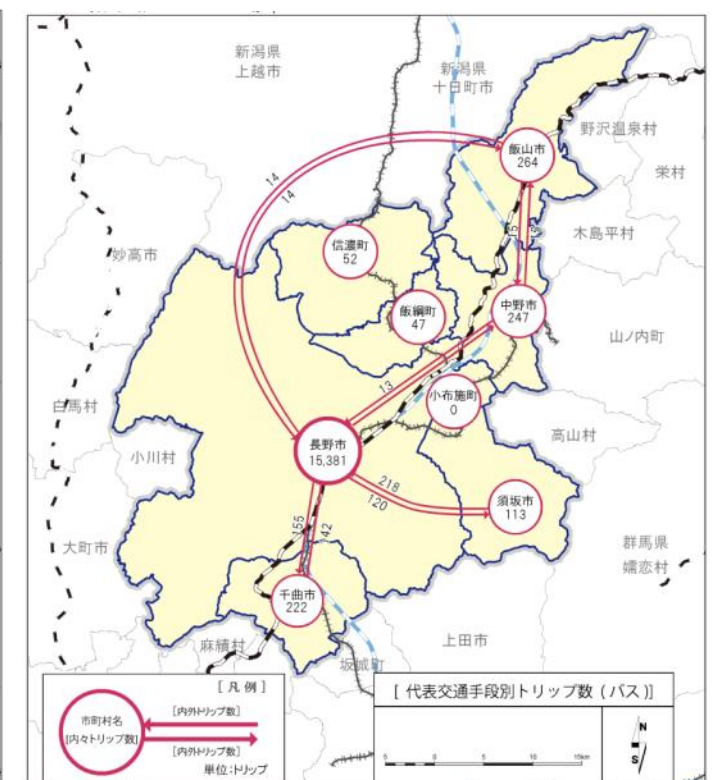


図 3.52 市町間流動状況(バス:トリップ)

(2) 総トリップ数の減少要因 (P3 意見4)

- ・第2回PTと比較し、都市圏人口は約6%減少している。(今回の調査範囲について、国勢調査H12→H27で比較)
- ・一方、総発生集中交通量は約1割減少している。
- ・人口減少に比べ総発生集中交通量の減少割合が大きい要因は、生産年齢層の一人当たりトリップ数の減少と、生産年齢人口の減少が寄与していると考えられる。

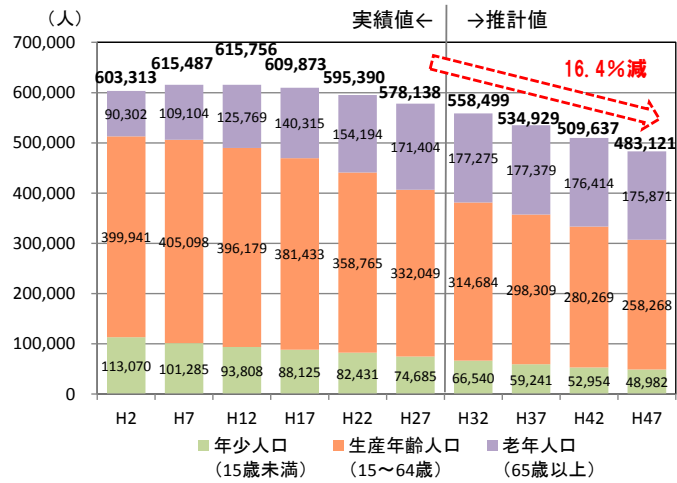


図 3.53 年齢階層別人口の見通し

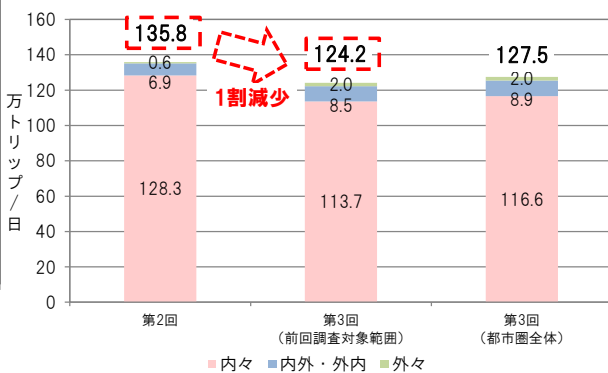


図 3.54 発生集中量の経年変化

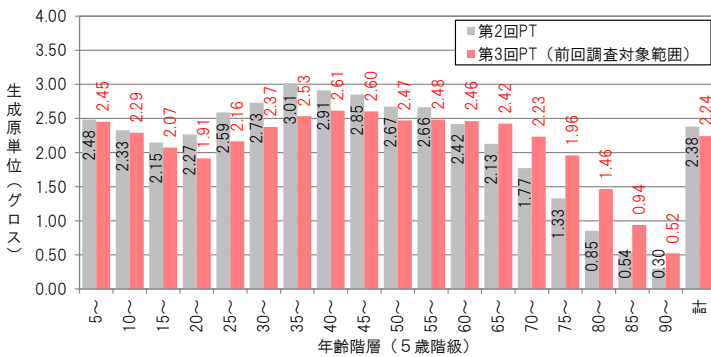


図 3.55 年齢階層別一人あたりトリップ数の経年変化

(3) 高齢者自動車トリップの特徴 (P3 意見8・9他)

- ・自動車分担率は、都市圏全体として増加している。特に、高齢者の自動車分担率の上昇が顕著である。
- ・高齢者の自動車利用の移動目的をみると、私事目的(買い物、通院・介護世話・習字等)やアクティブ高齢者の多さを反映しての通勤目的が増加している。
- ・自動車利用の高齢者について、家族構成をみると、単身および2人暮らしがあわせて半数を超えることから、自ら運転して自動車を利用せざるを得ない様子が確認できる。

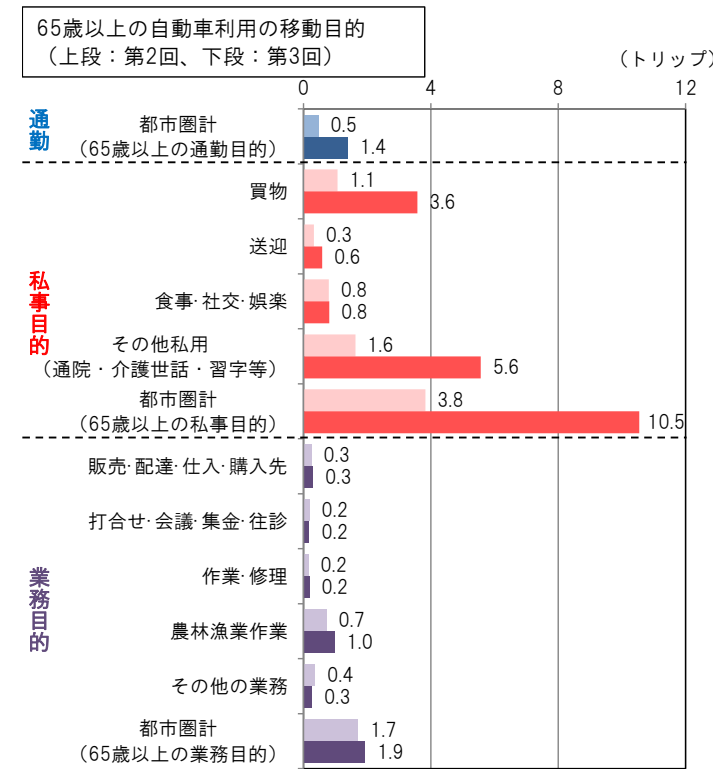


図 3.56 65歳以上の自動車利用者の移動目的 (第2回目的区分で比較)

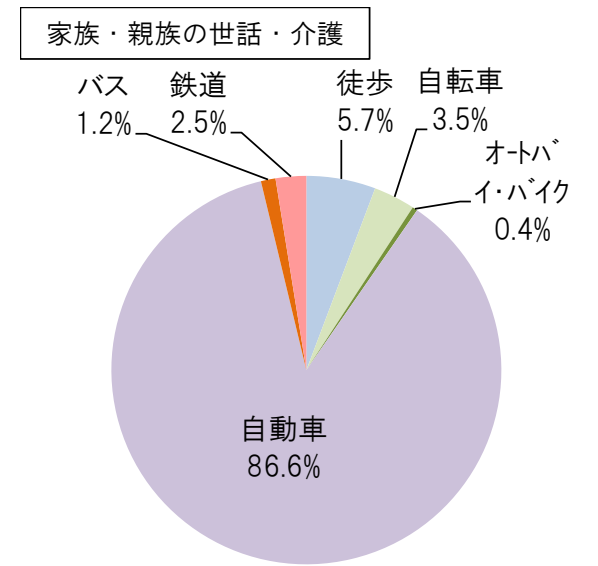


図 3.57 世話・介護目的の代表交通手段 (長野都市圏全体 第3回PT)

表 3.2 5~64歳と65歳以上の自動車利用者の家族構成 (長野都市圏全体)

5歳~64歳 (自動車利用)	65歳以上 (自動車利用)	参考 長野都市圏全体の家族構成
<p>5~64歳 (自動車)</p>	<p>65歳以上 (自動車)</p>	<p>都市圏全体 (全手段)</p>



(4) 短距離自動車トリップの特徴 (P3 意見3、6)

- ・全手段の距離帯別の目的構成をみると、短距離では私事目的が多い。さらに、自動車利用では、短距離の私事目的の構成比が増加する。
- ・短距離自動車の出発地別の目的施設をみると、自宅発・勤務先発ともに、「スーパー・デパート」が最も多い。
- ・また、「学校・教育施設・幼稚園・保育園」などの自宅発の送迎目的の移動も多い、一方で、「個人商店やコンビニ」への短距離自動車移動も多いことがわかる。

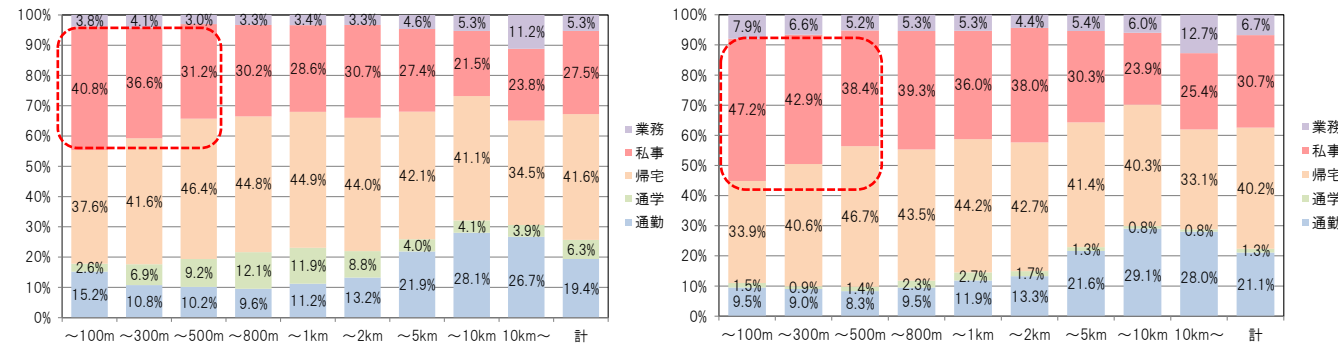


図 3.58 距離帯別の目的構成 (左: 全手段、右: 自動車利用)

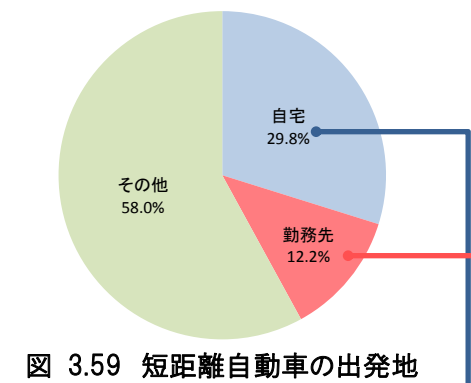


図 3.59 短距離自動車の出発地

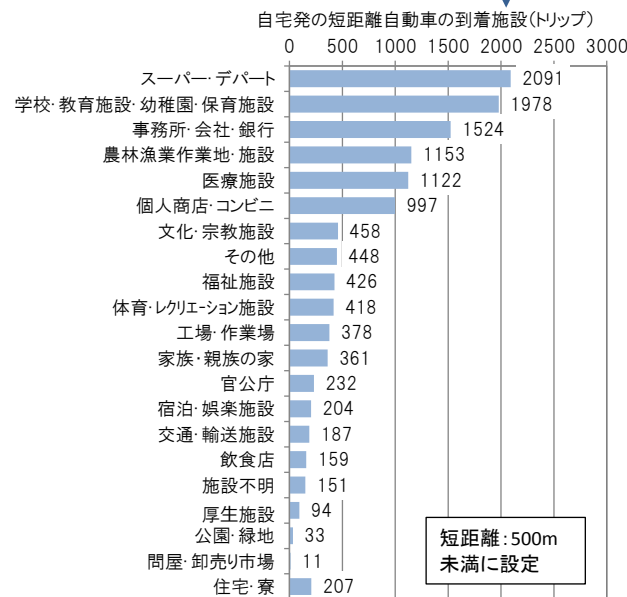


図 3.60 自宅発の短距離自動車の目的施設

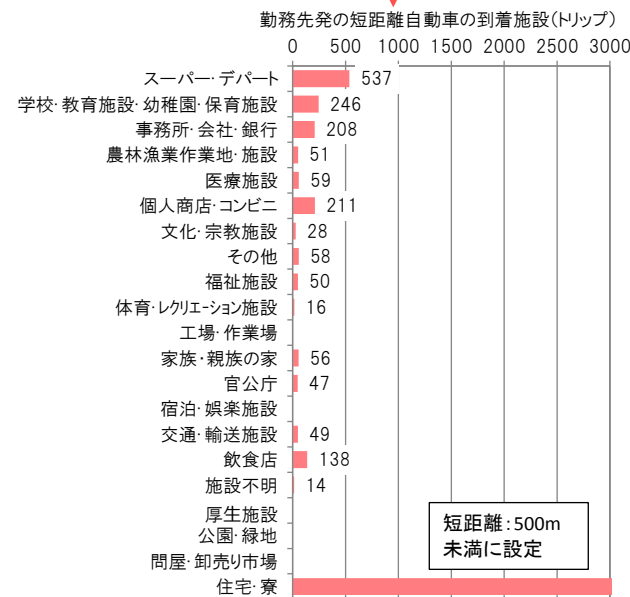


図 3.61 勤務先発の短距離自動車の目的施設

(5) 徒歩・自転車の特徴 (P3 意見10)

- ・年少人口の減少とともに、年少人口の徒歩・自転車利用トリップが減少した。
- ・同様に年少人口と、高校等の通学が含まれる 15~19 歳では、徒歩・自転車から「自動車(送迎)」への転換も見られ、徒歩・自転車の減少が大きい。
- ・従来徒歩・自転車利用が多かった高齢者層においても、自動車(自ら運転)、自動車(送迎)が増加した結果、徒歩・自転車が減少している。

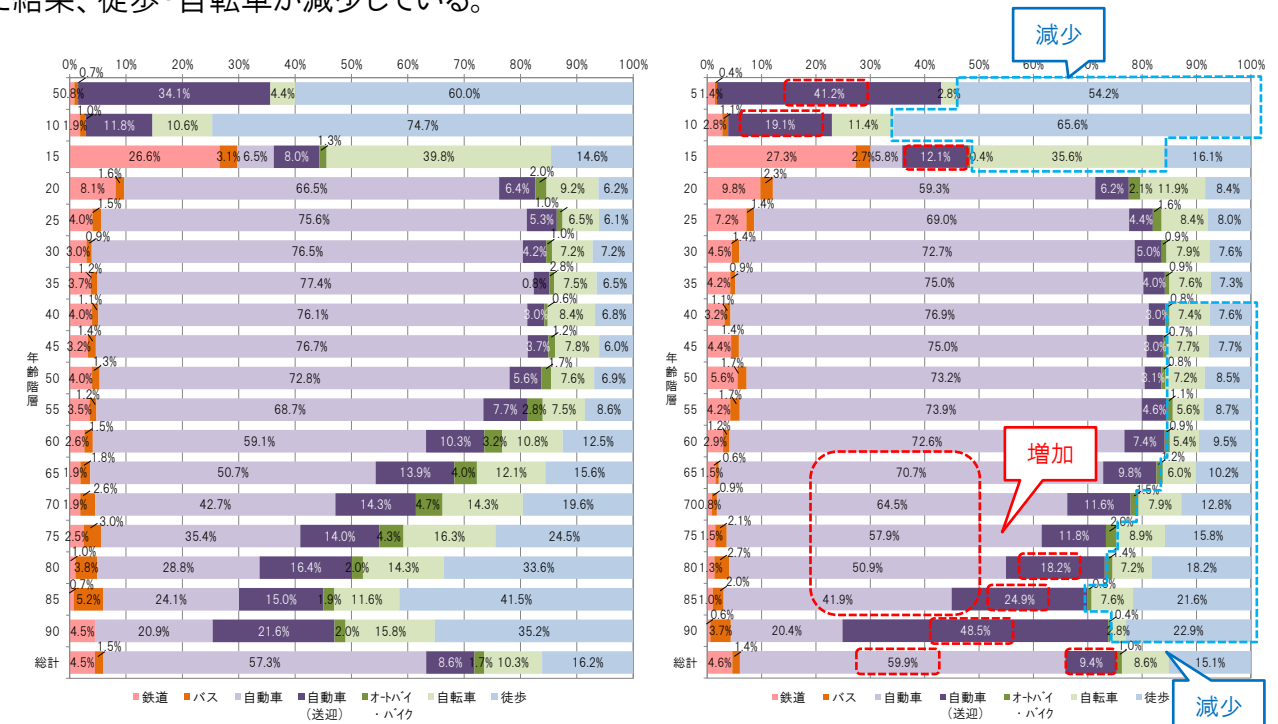


図 3.62 年齢別代表交通手段(左図: 第2回、右図: 第3回)

表 3.3 年齢別代表交通手段の経年変化 (第2回調査対象範囲)

市町	第3回PT-第2回PTのトリップ数の差分(第2回比較範囲で集計) 百トリップ							第3回PT/第2回PTのトリップ数の比(第2回比較範囲で集計)								
	徒歩	自転車	オートバイ・バイク	自動車	自動車(送迎)	バス	鉄道	総計	徒歩	自転車	オートバイ・バイク	自動車	自動車(送迎)	バス	鉄道	総計
5	-119.4	-16.0	0.0	0.0	-5.2	-2.5	2.2	-140.8	0.73	0.51	-	-	0.98	0.49	1.36	0.81
10	-155.3	-8.9	0.0	0.0	30.9	-0.6	3.4	-130.6	0.73	0.89	-	-	1.34	0.92	1.23	0.83
15	-7.5	-69.1	-6.7	-11.4	14.9	-5.7	-25.2	-110.7	0.93	0.75	0.27	0.75	1.27	0.74	0.86	0.84
20	-7.2	-13.0	-4.5	-192.8	-17.0	-1.1	-14.3	-249.8	0.81	0.77	0.63	0.53	0.57	0.89	0.72	0.60
25	-18.8	-20.6	-1.7	-416.0	-32.2	-8.2	-1.2	-498.7	0.72	0.71	0.85	0.50	0.45	0.51	0.97	0.54
30	-16.8	-14.8	-4.1	-246.2	-4.9	1.0	4.1	-281.7	0.79	0.81	0.63	0.71	0.89	1.10	1.12	0.74
35	-10.0	-19.0	-2.0	-224.0	3.0	-5.5	-5.3	-262.9	0.86	0.77	0.78	0.74	1.10	0.59	0.87	0.76
40	12.5	-7.8	2.9	45.7	1.1	0.5	-7.4	47.5	1.17	0.92	1.44	1.05	1.03	1.04	0.83	1.04
45	10.9	-10.4	-6.5	-108.5	-11.0	-1.4	8.4	-118.3	1.15	0.89	0.54	0.88	0.75	0.92	1.22	0.90
50	-21.5	-41.6	-17.3	-362.0	-51.1	-3.5	-6.1	-503.0	0.78	0.60	0.28	0.64	0.35	0.81	0.89	0.64
55	-18.8	-33.6	-21.1	-116.2	-45.2	1.5	-2.0	-235.5	0.80	0.59	0.31	0.85	0.47	1.11	0.95	0.79
60	-19.6	-43.0	-18.5	162.2	-20.4	-2.1	4.6	63.2	0.82	0.54	0.32	1.32	0.77	0.84	1.21	1.07
65	3.2	-18.8	-15.7	433.9	11.2	-5.3	3.3	411.9	1.03	0.78	0.45	2.20	1.11	0.58	1.25	1.58
70	-14.4	-22.0	-15.7	248.2	7.0	-7.9	-4.3	190.8	0.87	0.73	0.42	2.01	1.08	0.48	0.60	1.33
75	5.6	-5.8	-3.8	211.7	19.4	1.6	-0.3	228.3	1.06	0.90	0.75	2.70	1.39	1.14	0.97	1.65
80	24.0	8.2	2.8	150.1	45.8	5.2	3.5	239.7	1.56	1.45	2.13	5.08	3.19	2.05	3.70	2.88
85	16.2	7.2	0.4	58.7	34.8	0.8	1.4	119.5	1.80	2.27	1.44	5.99	5.78	1.31	5.12	3.45
90	10.1	-0.1	0.0	10.2	27.7	2.3	-0.2	50.0	3.57	0.97	1.18	5.38	12.54	-	0.68	5.50
総計	-326.9	-328.9	-111.5	-356.3	9.0	-31.0	-35.4	-1,181.0	0.85	0.77	0.52	0.95	1.01	0.85	0.94	0.91



(6) 高齢者トリップの特徴 (P3 意見2、7、8、9、11)

・年齢階層別の距離帯をみると、15歳未満を除き、各年齢ともに「2～5km」の割合が最も多いが、年齢の増加に伴い「2km未満」の割合が増加する。(最も多い距離帯に赤破線枠)

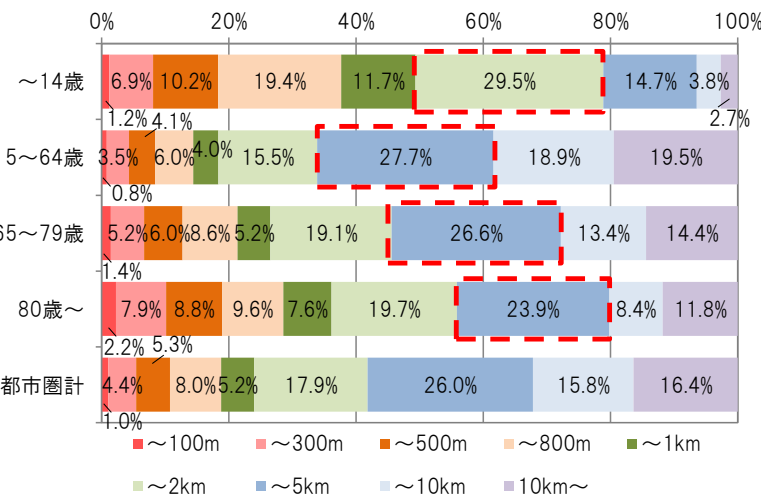
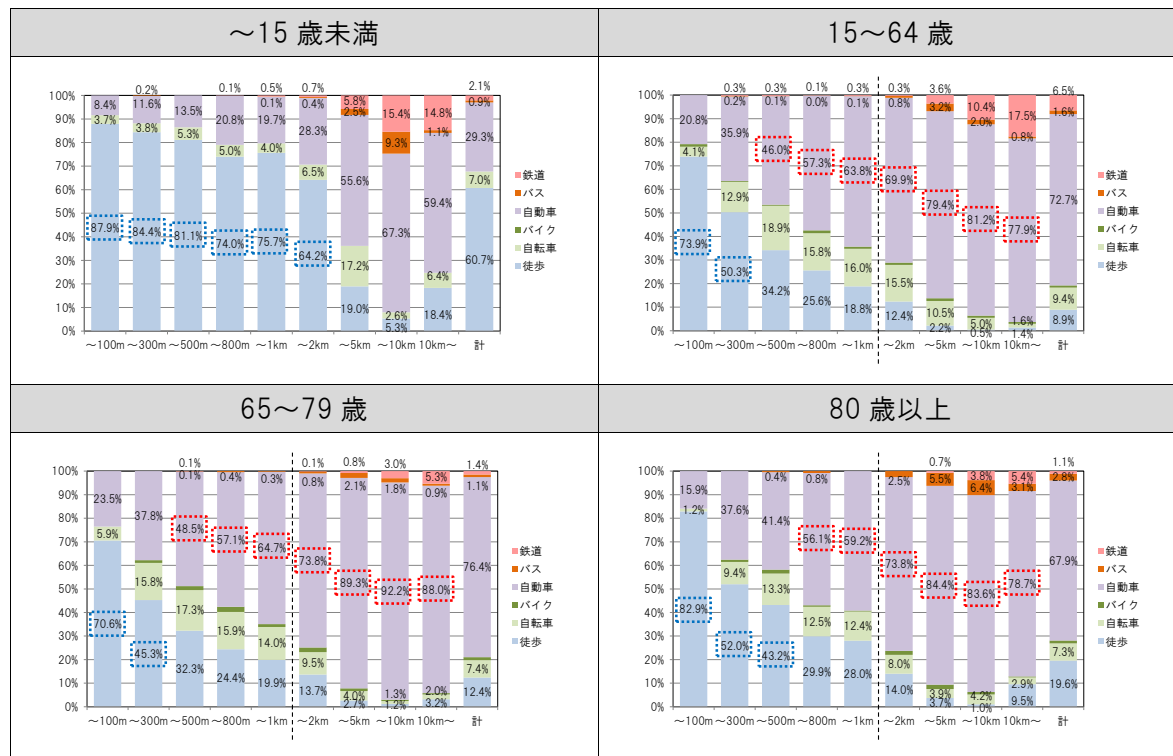


図 3.63 年齢階層別の距離帯 (長野都市圏全体)

・高齢者の距離帯別自動車分担率は、15～64歳と比べ距離帯が長いほど自動車分担率が高く、送迎を含み自動車を利用されていることが分かる。

表 3.4 年齢階層別・距離帯別の代表交通手段 (長野都市圏全体)



・世話・介護目的の徒歩の利用は、「1km 以上」で「自動車」利用に転換していることが伺える。

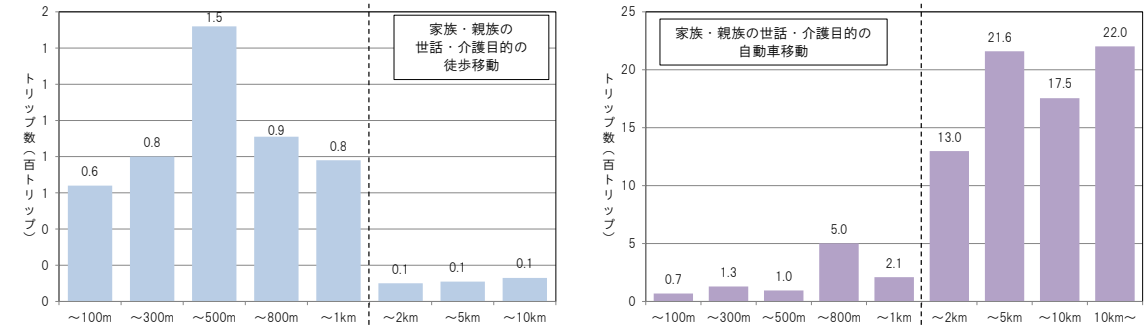


図 3.64 世話・介護目的の代表交通手段 (左図：徒歩、右図：自動車)

・65歳以上の外出率は、都市圏平均の79.8%より低いものの、第2回調査結果と比較すると増加しており、アクティブ高齢者の増加がうかがえる。

・65歳以上の高齢者について、代表交通手段が自動車利用の方の職業をみると、農林業、畜産、育林が13,024人と多く、業務や通勤などに自動車を利用されている様子が見える。

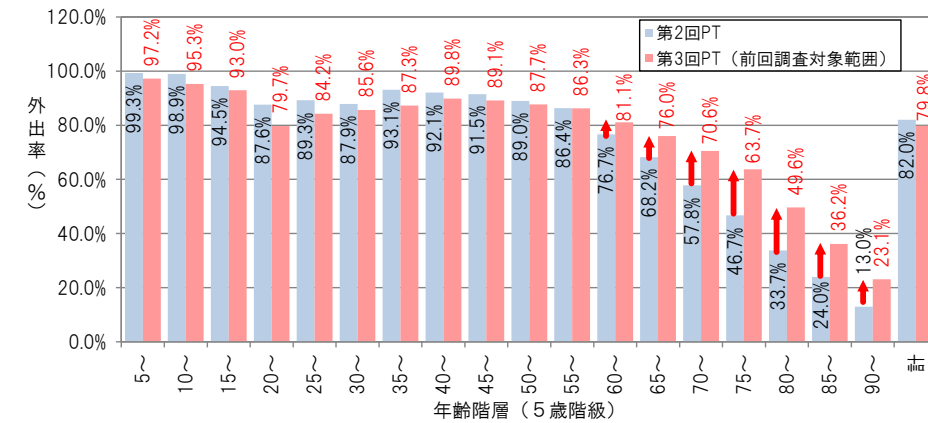


図 3.65 年齢階層別の外出率の経年変化 (第2回調査対象範囲)

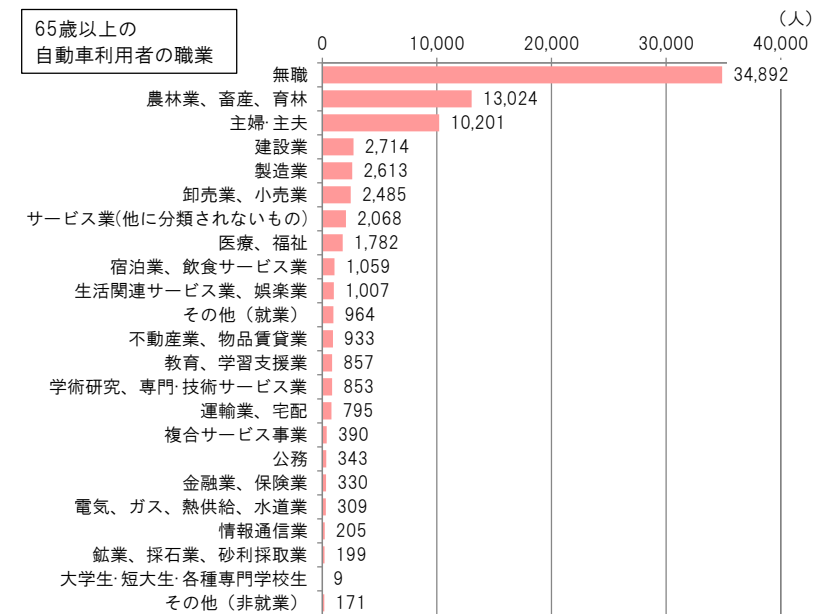


図 3.66 65歳以上の自動車利用者の職業 (長野都市圏全体)

## 4. 都市圏の課題と将来像の設定

### 4.1 都市圏の課題と交通面からみた都市圏の方向性

前回の委員会で、現況等から整理した課題や分科会の意見を踏まえ、将来像の検討に向けた交通から見た都市圏の方向性を以下の4点に整理した。

#### 現況、上位計画等からみた都市圏の課題

広域交通や高速交通体系の充実を踏まえ、活用のあり方や機能の高め方

交通システムやサービス水準のあり方

交通面からみて望ましい都市構造のあり方、人口や都市機能の分布のあり方

都市圏の拠点としての長野中心部の交通や、アクセスのあり方

市町中心部やまちなかにおける交通や、アクセスのあり方

身近な生活拠点・観光拠点における交通や、アクセスのあり方

#### 分科会の意見を踏まえた都市圏の課題

##### (広域的な移動)

- 広域道路網の継続的な改善

##### (観光客の移動)

- 新幹線駅から観光地までの2次交通の充実
- 広域で観光地間を結ぶ公共交通網の形成
- 自転車走行空間の確保

##### (高齢者の移動)

- 福祉有償輸送と公共交通の連携や役割分担
- タクシー利用の促進

##### (普通の住民の移動)

- 観光客の移動と連動したバス路線の形成

##### (公共交通の定時性・速達性の確保)

##### (冬季の移動)

- 駅前・バス停の除雪(誰が、いつ)
- 冬季の交通手段(冬季の自転車、公共交通への転換)

##### (ユニバーサルデザイン)

- バス停の車椅子対応
- まちなかや駅周辺のあり方、しつらえ方

#### 都市圏内市町で取り組んでいる主な施策

##### ■ 高齢者等移動助成、割引等の取り組み

自治体等	取り組み名称	対象	補助、割引制度等
長野市	おでかけバスポート	70歳以上	路線バス、市営バス、乗合タクシーの運賃補助(乗車証IC機能付きカード)
須坂市	市民バス屋割	全市民	市民バス4路線
中野市	シルバー乗車券	70歳以上	バス、電車、タクシー乗車券と温泉施設の利用助成券を給付
千曲市	タクシー利用料金助成	障がい者等	タクシー利用料金の助成回数券を交付
飯山市	コミュニティバス割引	障がい者等	コミュニティバス、乗合タクシーの料金割引
飯綱町	福祉有償輸送支援	高齢者、障害者	福祉有償利用料の補助
小布施町	タクシー利用助成	75歳以上	タクシー利用助成券の配布
信濃町	タクシー等利用助成	75歳以上	タクシー利用助成券の配布
タクシー協会	運転免許返納高齢者割引	免許返納者	タクシー料金の割引
バス・鉄道事業者	バスふれあいデー特別割引回数券	誰でも	水曜日用のお得な回数券、KURURUポイントの付与

##### ■ 広域的な観光の取り組み

○長野県、新潟県にわたる9市町村(飯山市・中野市・妙高市・山ノ内町・信濃町・飯綱町・木島平村・野沢温泉村・栄村)では、全域を「自然共生圏」と捉え、「信越自然郷」と命名し、北陸新幹線「飯山駅」の開業を機に観光に関する取り組みを実施。



##### ■ 立地適正化計画、地域公共交通網形成計画の策定状況

自治体等	長野市	須坂市	中野市	千曲市	飯山市	飯綱町	小布施町	信濃町	県資料等
地域公共交通網形成計画	H29.5 パブコメ中	策定予定	連携計画で 対応	H29年度 策定予定				H29.3 策定	
立地適正化計画	H29.3 策定			H29.3 策定					

##### ■ コミュニティバス、デマンド交通の取り組み状況

自治体等	長野市	須坂市	中野市	千曲市	飯山市	飯綱町	小布施町	信濃町	系統種類数
コミュニティバス	11	4	3	9	2	7	(シャトルバス)	-	系統種類数
デマンド交通、乗合タクシー	20	1	1	1	6	4	-	1	系統種類数

#### 交通からみた都市圏の方向性

##### <課題>

- ・ 鉄道の利用促進や域内交通との連携の検討
- ・ 幹線道路の整備
- ・ 優先順位の検討

広域的な都市交通ネットワークの機能強化、利用促進

##### <課題>

- ・ 駅と観光地や観光地同士を結ぶ公共交通の検討
- ・ 広域観光(白馬、県外)への対応の検討
- ・ サイクリング、トレイル、テーマを持った取組みの検討

高速交通体系と一体化した観光客の移動環境向上

##### <課題>

- ・ 行政界を越えた公共交通の連携の検討
- ・ 物流・観光交通など、組み合わせや連携の検討
- ・ 高齢者、福祉の移動性や、タクシーの柔軟利用検討

暮らしを支える  
これからの  
交通システムづくり

##### <課題>

- ・ 歩道者優先のまちづくり(トランジットモール等)
- ・ まちなかへの公共交通アクセスの利便性向上
- ・ 施設と連携した交通環境づくり

拠点強化に資する  
まちなか  
交通環境充実

PT 調査結果等から妥当性を検証  
(詳細は次頁へ)

## 4.2 実態調査結果を踏まえた課題

パーソントリップ調査等の実態調査を踏まえ、次に示すとおり課題と都市圏の方向性を整理した。

