参考資料　1

第4回　長野都市圏総合都市交通計画委員会

参　考　資　料

長野都市圏総合都市交通計画協議会　事務局

ながの都市圏
パーソントリップ調査
PERSON TRIP SURVEY in NAGANO

※実態調査結果は速報値のため今後訂正の可能性があります。

＜目　次＞

1. 実態調査の実施結果（報告事項） **1**

1.1 調査実施状況 1

1.2 パーソントリップ本体調査の実施結果 4

1.3 拡大係数の設定 6

1.4 基礎集計（主たる指標と経年変化） 8

1.5 付帯調査結果（主たるもの） 38

1.6 補完調査結果（主たるもの） 47

1.7 スクリーンライン、コードンライン調査 64

1.8 都市圏交通サービスとポテンシャル 66

1.9 １週間連続調査 72

1.10特定課題集計 74

2. 分科会意見のまとめ（第３回委員会資料再掲） **80**

3. 第２回パーソントリップ調査が示す方向性 **82**

4. 将来需要予測の検討 **84**

参考１　第 3 回委員会議事要旨 **88**

参考２　各種調査票 **93**

1. 実態調査の実施結果（報告事項）

1.1 調査実施状況

・パーソントリップ調査、補完調査、付帯調査は、H28 年8月からH29 年1月にかけて実施した。
・協力が得られやすいよう、広報・宣伝活動に努め、事故、トラブル無く調査を完了した。

(1) 調査工程

・調査は、下記に示す工程で実施した。

表 1.1.1 調査工程

月	8月				9月				10月				11月					12月				H28.1月			
週	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	5	1	2	3	4	1	2	3	4
パーソントリップ調査（本体調査）																									
調査準備 （総務省申請、台帳抽出、調査物件等）																									
第1ロット （お願い葉書・調査票投函、調査日、回収）									4 5 6																
第2ロット （お願い葉書・調査票投函、調査日、回収）											18 19 20														
第3ロット （お願い葉書・調査票投函、調査日、回収）												25 26 27													
予備ロット （お願い葉書・調査票投函、調査日、回収）																	29 30								
催促状〔兼お礼状〕 （中野市、飯山市、千曲市）																		●							
エディット・コーディング・データ化																									
補完調査																									
来街者調査											19												11		
観光客調査			20 21																						
公共交通利用者調査											19														
スクリーンライン調査											19														

※数値：調査日
※7月以前を省略

(2) 調査状況

・調査への協力を得られるように、各種広報・宣伝活動を実施した。また、直接配布や聞き取り調査を実施する場合でも、事故、トラブル無く調査を実施した。

表 1.1.2 調査状況

PT調査(ホームページ)

県 HP トップページにバナー設置

PT調査(回答ページ)

WEB 回答トップ画面

PT調査(スマホ)

スマホ回答画面

PRポスター

長野駅構内

牟礼駅構内

PR リーフレット

各市町へ配布

市町広報例

長野都市圏パーソントリップ調査を実施します

広報ながの 2016.10

補完調査（観光地）

戸隠神社前の聞き取り状況

補完調査（来街者）

長野駅新幹線口の配布状況

補完調査（公共交通利用）

長野駅前のバス停の配布状況

1.2 パーソントリップ本体調査の実施結果

・パーソントリップ調査は、必要サンプル数を確保するため予備ロットの発送と第2、第 3 ロットを対象とした催促状発送を追加実施した。
・結果として、18,586 世帯の 45,805 人から回収し、抽出率 8.0%と目標を達成した。

(1) 配布、回収状況

・配布、回収状況は、最終的に以下の通りであった。
・催促ハガキは、中野市、飯山市、千曲市のそれぞれ第2ロット・第3ロットの未返信世帯を対象に、3,778 通発送した。
・都市圏総人口に対し、回収率は 38.2%、抽出率は 8.0%であり所要の精度を確保できた。

表 1.2.1 市町村別・配布回収状況(世帯数ベース)

大ゾーン		A. 発送世帯数					B. 回収世帯数									B/A回収率				
市町村		第1ロット	第2ロット	第3ロット	予備ロット	計	第1ロット	内WEB	第2ロット	内WEB	第3ロット	内WEB	予備ロット	内WEB	計	内WEB	第1ロット	第2ロット	第3ロット	予備ロット	計
1	長野市	11,731	8,781	9,011	2,313	31,836	4,623	604	3,356	464	3,324	568	799	165	12,102	1,801	39.4%	38.2%	36.9%	34.5%	38.0%
2	須坂市	1,457	1,090	1,113	375	4,035	560	61	413	55	398	51	117	22	1,488	189	38.4%	37.9%	35.8%	31.2%	36.9%
3	中野市	1,263	948	973	693	3,877	428	46	372	53	359	52	235	36	1,394	187	33.9%	39.2%	36.9%	33.9%	36.0%
4	飯山市	597	450	457	357	1,861	200	22	179	14	182	21	138	16	699	73	33.5%	39.8%	39.8%	38.7%	37.6%
5	千曲市	1,734	1,297	1,327	970	5,328	624	74	500	67	543	98	341	40	2,008	279	36.0%	38.6%	40.9%	35.2%	37.7%
6	小布施町	271	205	213	75	764	104	14	86	8	77	5	23	4	290	31	38.4%	42.0%	36.2%	30.7%	38.0%
7	信濃町	253	189	188	100	730	96	14	69	7	75	13	32	3	272	37	37.9%	36.5%	39.9%	32.0%	37.3%
8	飯綱町	309	228	231		768	138	15	95	10	100	13		0	333	38	44.7%	41.7%	43.3%		43.4%
合計		17,615	13,188	13,513	4,883	49,199	6,773	850	5,070	678	5,058	821	1,685	286	18,586	2,635	38.5%	38.4%	37.4%	34.5%	37.8%

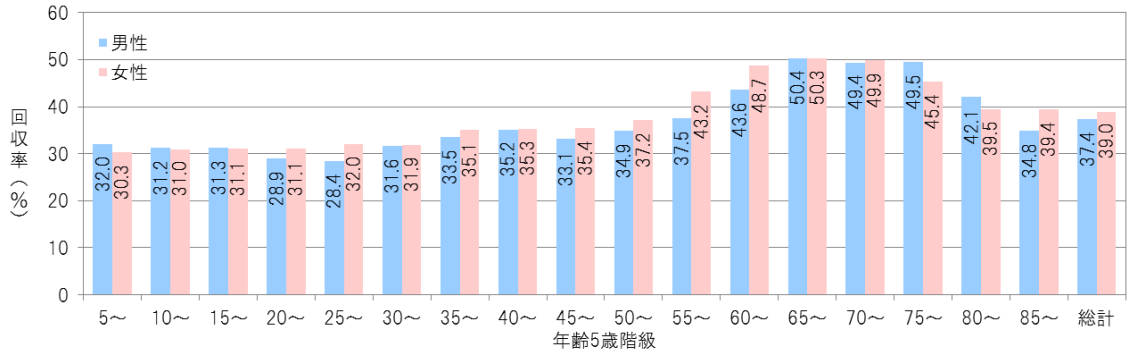


図 1.2.1 性年齢階層別回収率(個人ベース)

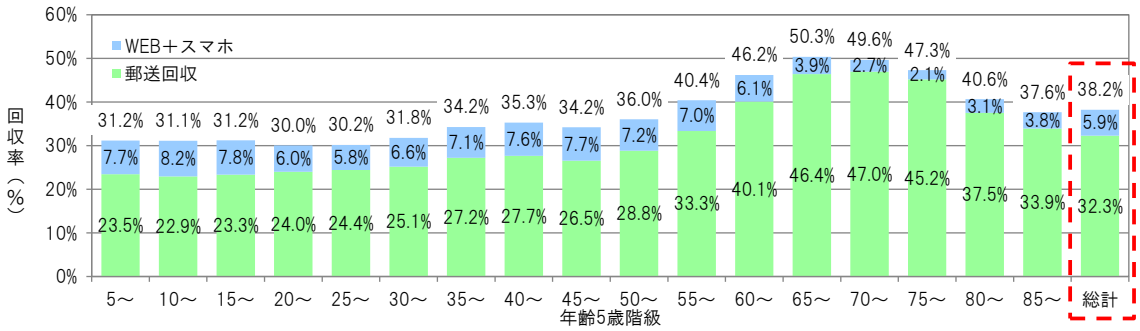


図 1.2.2 年齢階層別回答方法別回収率(個人ベース)

(2) 問い合わせ件数

・調査実施期間中、県および調査実施本部への問い合わせ状況は、次の通りであった。
・問い合わせは全体で 1,428 件、1 日の最大は 96 件で、大きな苦情･トラブルなど無く遂行できた。

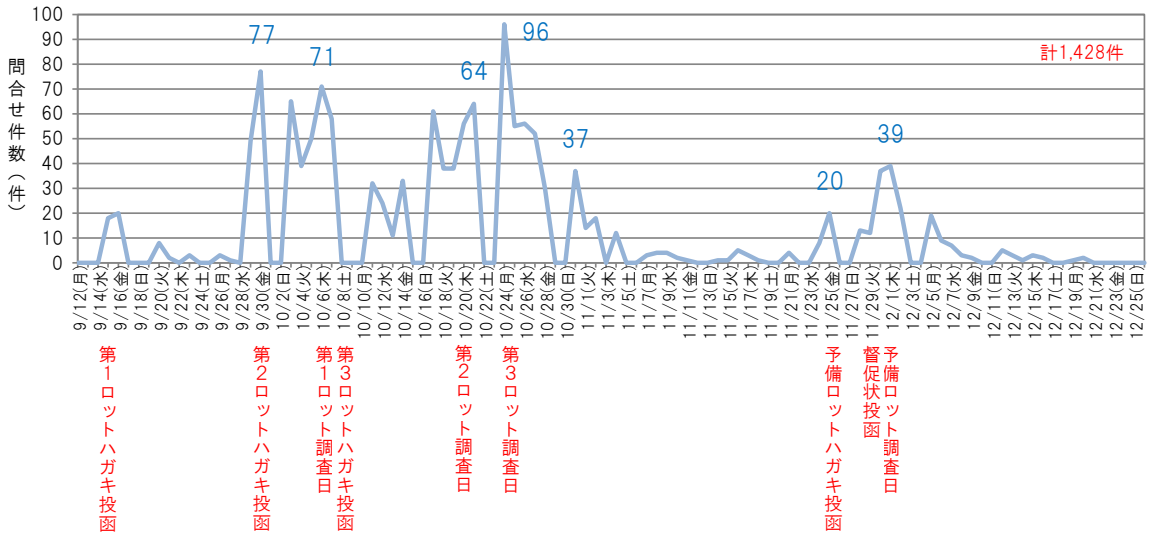


図 1.2.3 問い合わせの変動状況

(3) 精度検定

・調査実施前の段階で予定していた目標抽出率は 7.04%であり、下表の精度確保を目指した。
・結果として、抽出率は 8.0%が達成され、十分な精度が確保できた。

表 1.2.2 抽出率の考え方と結果

	事前設計	実施結果
5歳以上人口	571,583 人（想定）	確定値 571,977 人 （H28.7.1 または H28.6.30 時点）
生成原単位	2.38（グロス）	2.22（グロス）
相対誤差	20%	
信頼度	95%	
カテゴリー数	4目的（通勤通学、帰宅、業務、私事）、 4手段（鉄道、バス、自動車、徒歩･二輪車） ゾーン数67（大ゾーン、長野市中心部のみ小ゾーン） 計 1,072 カテゴリ	
抽出率	7.0%（目標）	目標抽出率 7.5% **＜回収結果 8.0% OK**

1.3 拡大係数の設定

・パーソントリップ調査により得られた結果を、性・年齢階層、大ゾーン別（前回調査で域外の地域は部分的に集約 32 ゾーンから 28 ゾーン）の拡大層区分で、母集団に拡大した。
・得られたサンプル数が少ない階層は、部分的に集約を行った。
・拡大結果は、就業・従業人口や就学人口で検証し、妥当性を確認した。

(1) 基本的な考え方

・拡大のフローは下記の通りとした。
・拡大層区分は、属性や特性が同質と考えられる層を集約して行った。

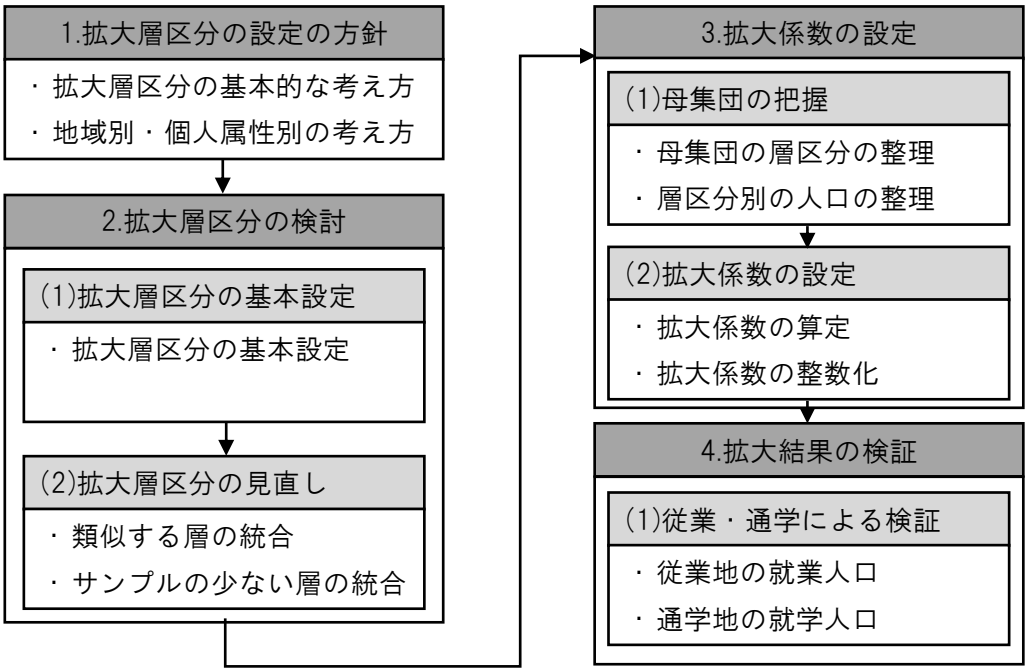


図 1.3.1 拡大のフロー

表 1.3.1 拡大層区分の基本パターン

	5～14	15～	20～	25～	30～	35～	40～	45～	50～	55～	60～	65～	70～	75～	80～	85～	90～
男性	1	2	3			5			7	9	11	13	15	17	19	21	
女性			4			6			8	10	12	14	16	18	20	22	

表 1.3.2 拡大層区分（第 2 回 PT）

	5～14	15～	20～	25～	30～	35～	40～	45～	50～	55～	60～	65～	70～	75～	80～	85～	90～
男性	1		3								5			7			
女性	2		4								6			8			

表 1.3.3 拡大層区分の修正パターン

■拡大係数（修正区分　その１）　大ゾーン１：長野駅前（長野市）、大ゾーン３２：旧三水村（飯綱町）

大ゾーン1・32

	5～14	15～	20～	25～	30～	35～	40～	45～	50～	55～	60～	65～	70～	75～	80～	85～	90～
男性	1	2	3						5	7	9	11	13	15	17	19	
女性			4						6	8	10	12	14	16	18	20	

■拡大係数（修正区分　その３）　大ゾーン２２：須坂東（須坂市）

大ゾーン2

	5～14	15～	20～	25～	30～	35～	40～	45～	50～	55～	60～	65～	70～	75～	80～	85～	90～
男性	1	2	3			5			7	9	11	13	15	17	19	20	
女性			4			6			8	10	12	14	16	18		21	

(2) 拡大係数

・拡大係数は整数化を行い、母集団との整合性に配慮した。

・拡大係数は、平均値 14.3、最大値 35 となり、平均値の2倍以内に大多数（99.5%以上）が含まれる結果となった。結果として、良好であると判断した。

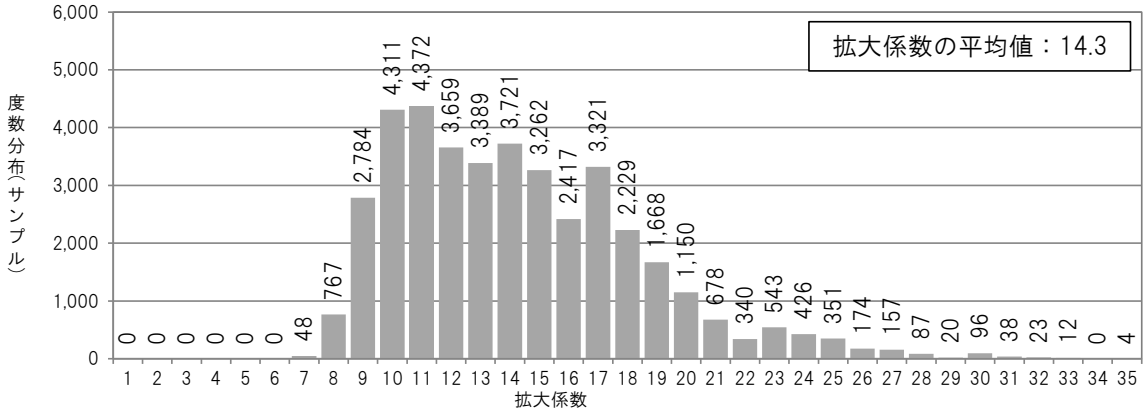


図 1.3.2 拡大係数頻度分布

(3) 拡大結果の検証

・拡大は夜間人口ベースで作業しており、拡大結果の妥当性を従業人口および就学人口により検証した。

・若干の誤差はあるものの、従業については都市圏外居住者の都市圏内従業が影響していると考えられ、また、就学については5歳階級での拡大係数付与の影響と考えられることから、、おおむね妥当と判断した。

表 1.3.4 従業人口、就学人口と拡大結果

	統計データ	第 3 回 長野都市圏 PT	誤差	誤差率	備考
従業人口	282,253 人(※1)	273,490 人	約 8,800 人	3.1%	
就学人口	71,167 人(※2)	77,012 人	約 5,800 人	8.2%	園児・小学生・中学生・高校生

※1. 平成 26 年経済センサス-基礎調査（町丁・大字別集計　農林漁業を除く）

※2. 平成 28 年度教育要覧および各市町ヒアリング結果

1.4 基礎集計（主たる指標と経年変化）

・調査結果をもとに、主要な指標を集計すると共に、経年比較や他都市比較を行った。
・前回調査との比較にあたっては、前回調査と同様の範囲を対象とした。
・外出率は、全国的に見て低下の傾向にあるが、長野都市圏においても前回よりも低下している。また、同規模都市圏と比較し外出率がわずかに低い。

(1) ゾーニング

・調査の対象範囲は次図に示す通りである。第2回調査との比較は第2回調査対象範囲に基づき行い、都市圏全体の傾向を分析する場合は、今回調査対象範囲全体を対象とした。
・第2回調査対象範囲とは、今回調査対象範囲から旧戸隠村、旧鬼無里村、旧中条村、旧信州新町、旧大岡村、旧上山田町を除いた範囲である。

表 1.4.1 ゾーニング

ゾーンの単位	ゾーン数	考え方
市町村	5市3町	・第3回 PT 調査時点の市町
集約 B ゾーン （拡大対象ゾーン）	28ゾーン	・大ゾーンを基本に、第2回調査で都市圏外の旧市町村を集約したゾーン ・サンプルの母集団への拡大の基本単位とする
B ゾーン（大ゾーン）	32ゾーン	・前回調査の大ゾーンと整合を図ったゾーン ・主要指標を比較、分析する単位
集約 C ゾーン （精度検定ゾーン）	67ゾーン	・PT 調査の精度確保を図るゾーン（B ゾーンを基本としつつ、長野市中心部のみ C ゾーン）
C ゾーン（中ゾーン）	121ゾーン	・前回調査の小ゾーンと整合を図ったゾーン ・流動やトリップ特性を分析する単位 ・需要予測モデルを検討する単位
D ゾーン（小ゾーン）	593ゾーン	・町丁字に対応する、人口等指標が得られる最小単位

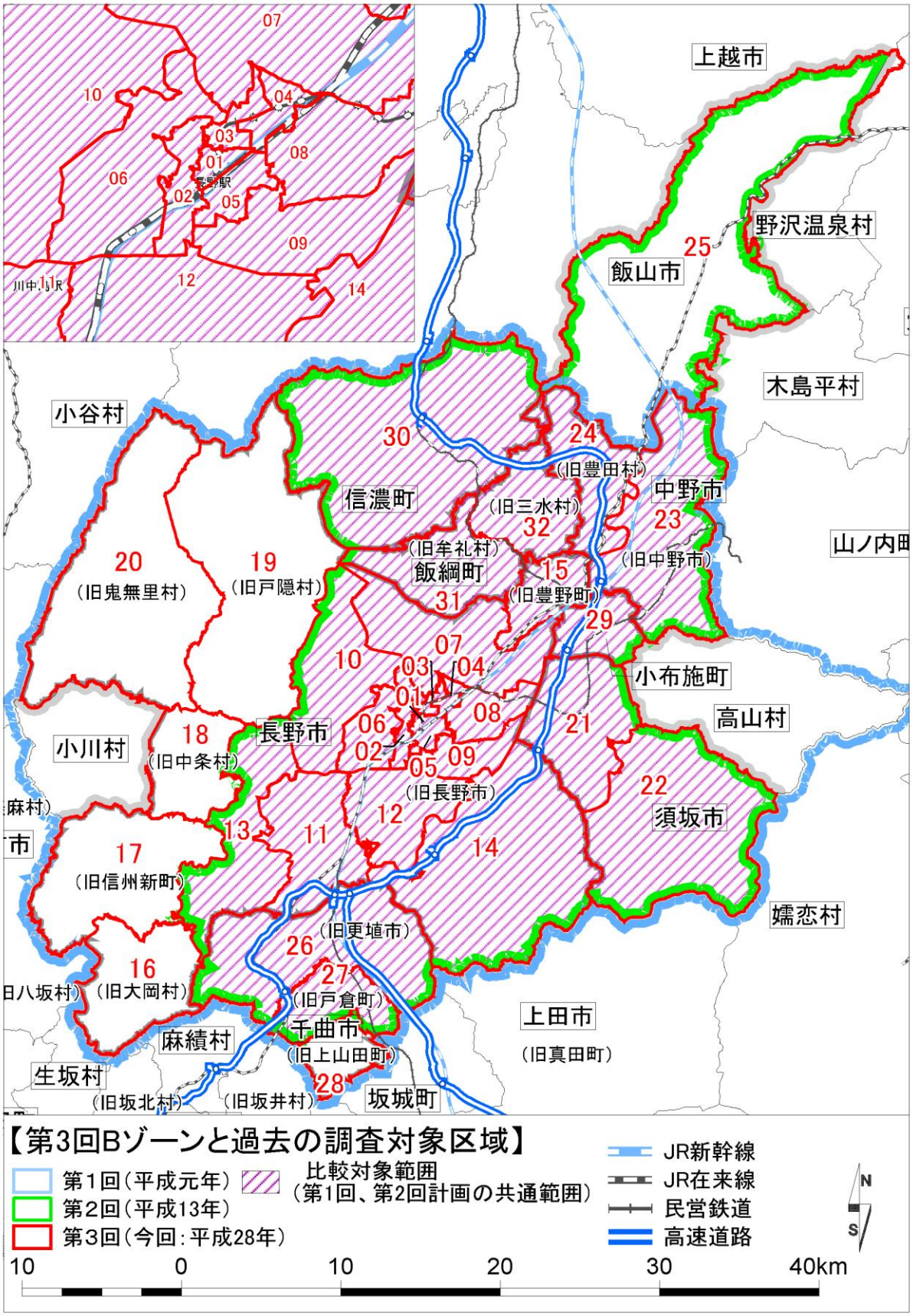

上越市
野沢温泉村
飯山市
木島平村
小谷村
信濃町
中野市
山ノ内町
飯綱町
小布施町
高山村
小川村
長野市
須坂市
嬬恋村
上田市
麻績村
千曲市
坂城町
生坂村
(旧鬼無里村)
(旧戸隠村)
(旧中条村)
(旧信州新町)
(旧大岡村)
(旧豊田村)
(旧三水村)
(旧牟礼村)
(旧豊野町)
(旧中野市)
(旧長野市)
(旧更埴市)
(旧戸倉町)
(旧上山田町)
(旧真田町)
(旧坂北村)
(旧坂井村)
【第3回Bゾーンと過去の調査対象区域】
第1回(平成元年)
第2回(平成13年)
第3回(今回:平成28年)
比較対象範囲
(第1回、第2回計画の共通範囲)
JR新幹線
JR在来線
民営鉄道
高速道路
N
S
10 0 10 20 30 40km

図 1.4.1 都市圏図

【参考 Bゾーンに含まれるCゾーン名(1/2)】

Bゾーン	名称	包含するCゾーン名	
1	長野駅前	101	緑町
		102	南千歳町
		103	権堂
		104	昭和通り
		105	大門
2	南長野	201	差出
		202	裾花小
		203	中御所
		204	県庁
		205	信大
		206	善光寺
3	三輪	301	善光寺下
		302	伊勢町
		303	県立短大
		304	宇木
4	吉田	401	吉田高校
		402	信濃吉田
		403	本郷
		404	中央警察
5	長野駅東	501	栗田
		502	東口
		503	七瀬
		504	中村
6	安茂里	601	安茂里駅
		602	伊勢宮
		603	新諏訪
		604	箱清水
7	長野北	701	富竹
		702	稲田
		703	檀田
		704	上松
		705	浅川
		706	若槻
		707	古里
		708	長沼
8	長野東	801	石渡
		802	柳原
		803	長池
		804	西尾張部
		805	和田
		806	中越
9	芹田大豆島	901	稲葉
		902	松岡
		903	大豆島
		904	川合新田
		905	工学部
10	芋井小田切	1001	芋井
		1002	小田切

Bゾーン	名称	包含するCゾーン名	
11	篠ノ井	1101	五明
		1102	篠ノ井駅
		1103	篠ノ井合
		1104	篠ノ井塩崎
		1105	二ツ柳
		1106	茶臼山
12	川中島	1201	上氷鉋
		1202	中氷鉋
		1203	丹波島
		1204	青木島
		1205	真島
		1206	小島田
		1207	篠ノ井東福寺
		1208	御厨
		1209	今井
13	七二会信更	1301	七二会
		1302	信更
14	若穂松代	1401	綿内
		1402	若穂川田
		1403	豊栄
		1404	清野
		1405	松代
		1406	皆神台
		1407	金井山
15	豊野	1501	豊野
		1502	信濃浅野
16	大岡	1601	大岡
17	信州新	1701	信州新町
18	中条	1801	中条
19	戸隠	1901	戸隠
20	鬼無里	2001	鬼無里

【参考 Bゾーンに含まれるCゾーン名(2/2)】

Bゾーン	名称	包含するCゾーン名	
21	須坂	2101	芝宮
		2102	南原
		2103	野辺
		2104	井上
		2105	小山
		2106	村山
		2107	須坂駅
		2108	北須坂
		2109	日滝
22	須坂東	2201	亀倉
		2202	豊岡
23	中野	2301	中野中央
		2302	新野
		2303	桜沢
		2304	立ヶ花
		2305	吉田
		2306	中野松川
		2307	中野北
		2308	柳沢
24	豊田	2401	豊田
25	飯山	2501	飯山駅
		2502	奈良沢
		2503	秋津
		2504	木島
		2505	戸狩
26	更埴	2601	杭瀬下
		2602	寂蒔
		2603	姨捨
		2604	稲荷山
		2605	東屋代
		2606	雨宮
		2607	森倉科
27	戸倉	2701	千本柳
		2702	羽尾
		2703	戸倉
28	上山田	2801	上山田
29	小布施	2901	小布施
		2902	都住
30	信濃	3001	黒姫
		3002	古間
31	牟礼	3101	牟礼
32	三水	3201	三水

(2) 外出率の概要（速報）

・調査実施日において、トリップを伴う何らかの外出を行った人の割合が外出率である。なお、近所へのゴミ出しや回覧板を渡すなど、小規模の移動は外出に含まれていない。

・都市圏全体の外出率は、79．4%である。また、第2回調査対象範囲での外出率は79．9%であり、前回調査（82.0%）から2．1ポイント減少した。外出率の減少は、全国パーソントリップ調査結果でも同様の減少の傾向にある。

・性年齢階層別にみると、外出率は高齢者層ほど低い傾向にあるほか、女性は男性よりも外出率が低い。高齢化の進展に伴い、都市圏の平均外出率が減少していると推察される。

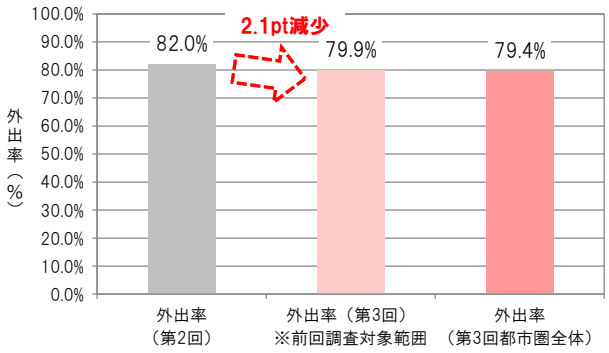


図 1.4.2 外出率の経年変化
（第2回調査対象範囲で比較）

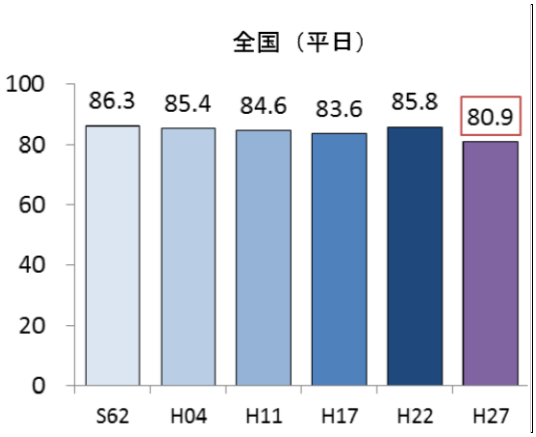


図 1.4.3 全国 PT にみる外出率の変化
出典：平成 27 年度全国都市交通特性調査結果（速報版）

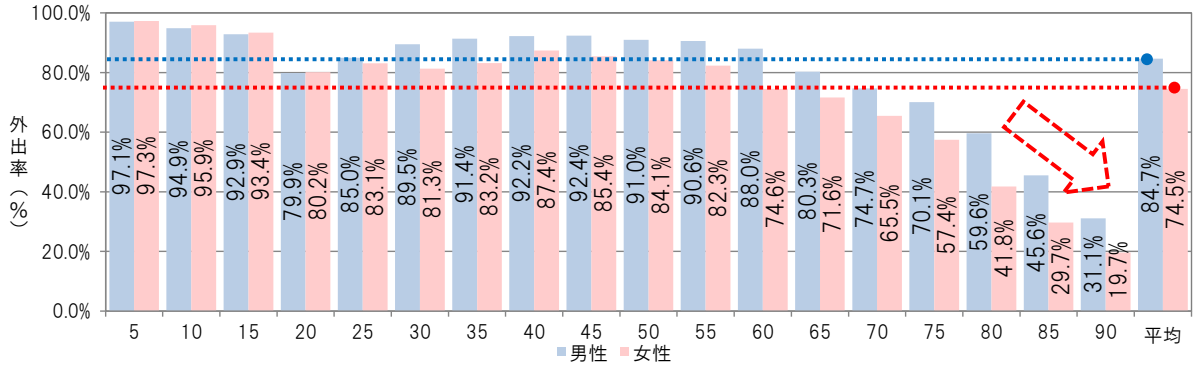


図 1.4.4 性年齢階層別の外出率（第2回調査対象範囲）

・B ゾーン別の外出率をでは、長野市都心部が高く、長野市郊外部（旧中条村を除く）や飯山市などが、都市圏平均 79.4%より低い地域となっている。

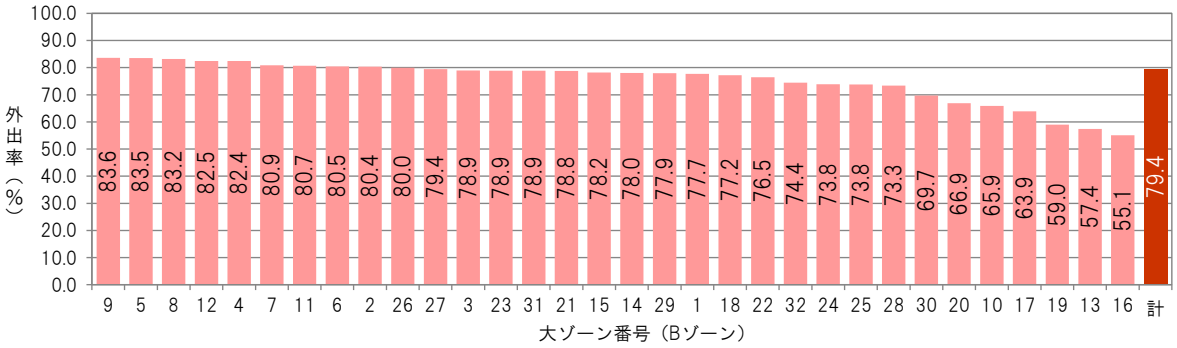


図 1.4.5 ゾーン別の外出率（長野都市圏全体）

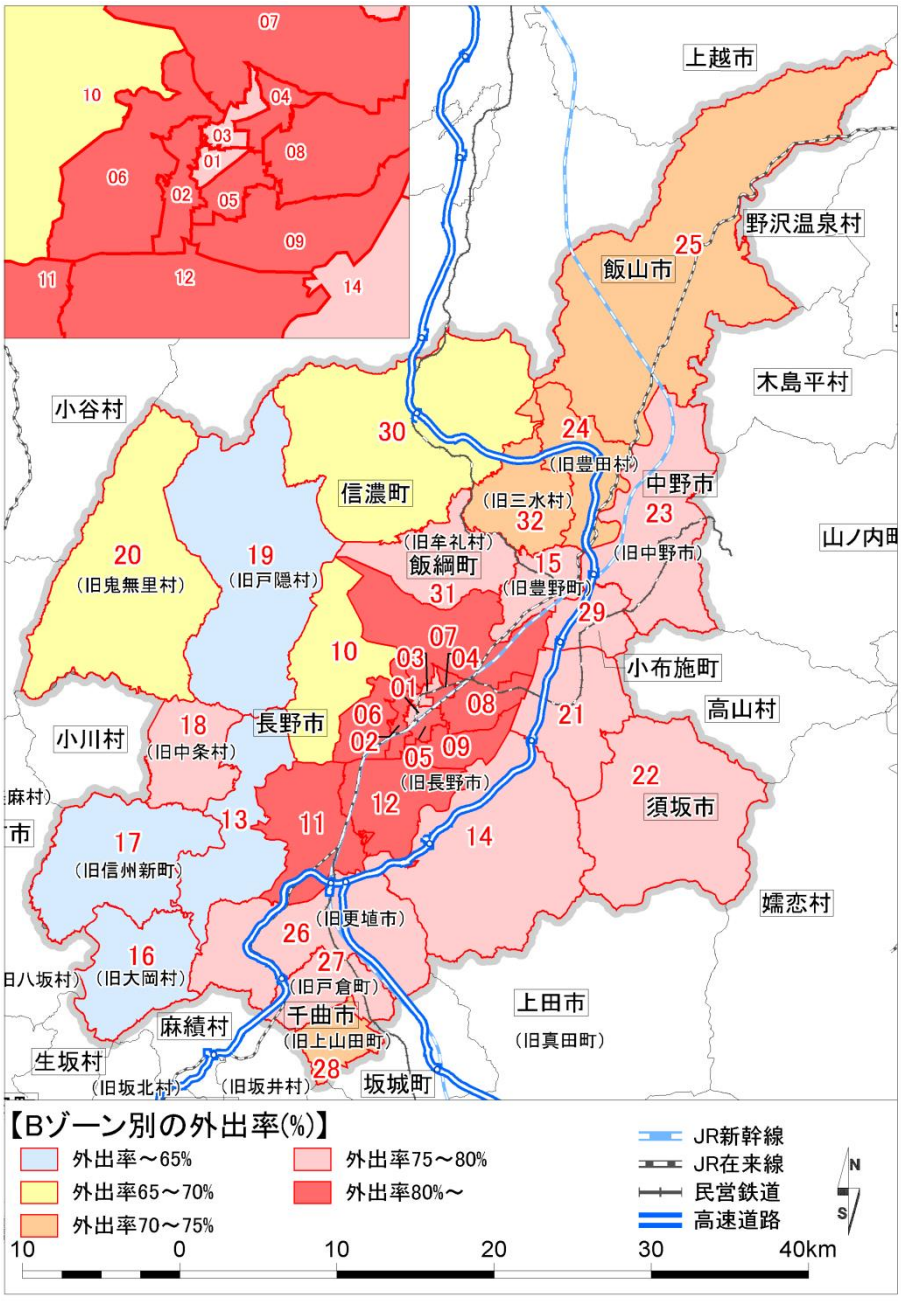


図 1.4.6 ゾーン別の外出率（長野都市圏全体）

(3) 生成原単位の概要（速報）

・一人あたりのトリップ数を比較すると、外出率の減少に伴い、生成原単位（グロス）も減少している。一方、外出した方の生成原単位（ネット）は「2．80」と前回調査と概ね同程度である。

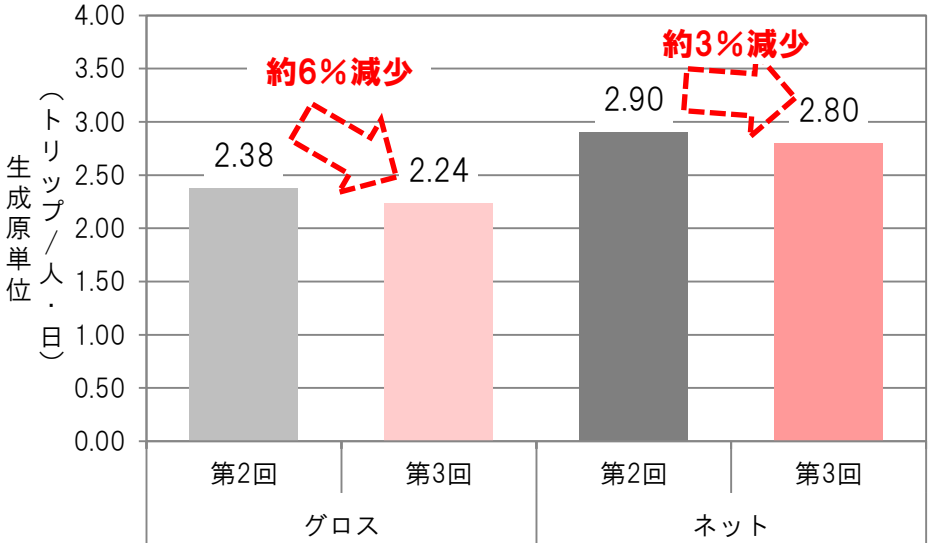


図 1.4.7 生成原単位の経年比較（第2回調査対象範囲で比較）

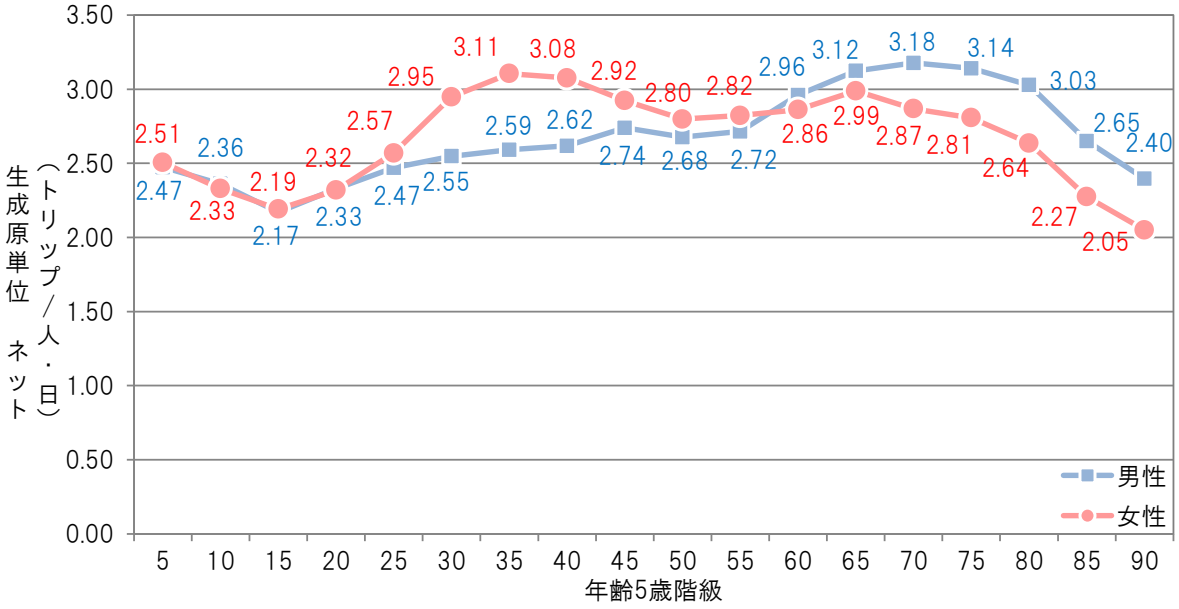


図 1.4.8 性年齢階層別の生成原単位（長野都市圏全体）

(4) 発生・集中量（速報）

・トリップ数は、第2回調査対象範囲でみると、前回調査時の約136万トリップから、約121万トリップへ約1割減少した。また、トリップ数全体に占める内々トリップの割合も 94.4%から 93.3%と減少している。

・今回の都市圏全体でみても、都市圏内々トリップの割合は 93.2%である。

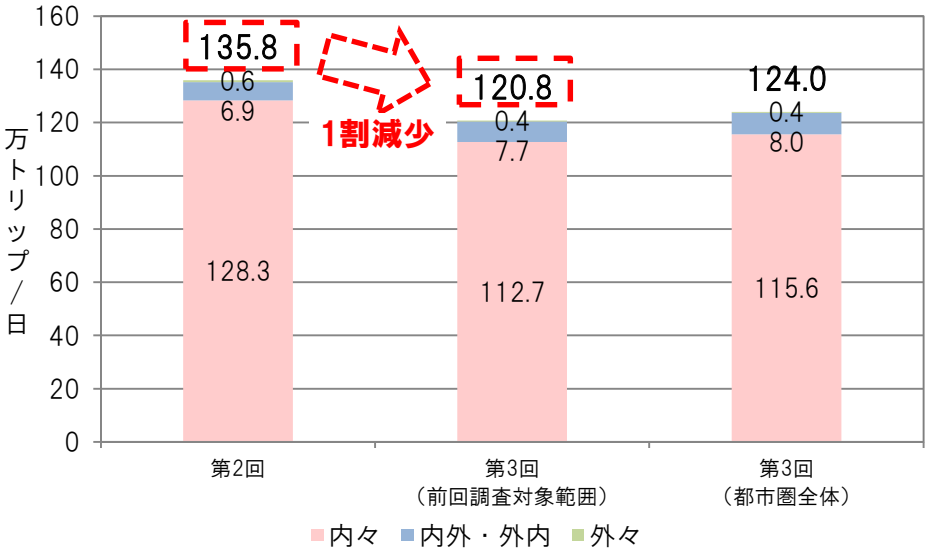


図 1.4.9 発生集中量の経年変化（第2回調査対象範囲で比較）

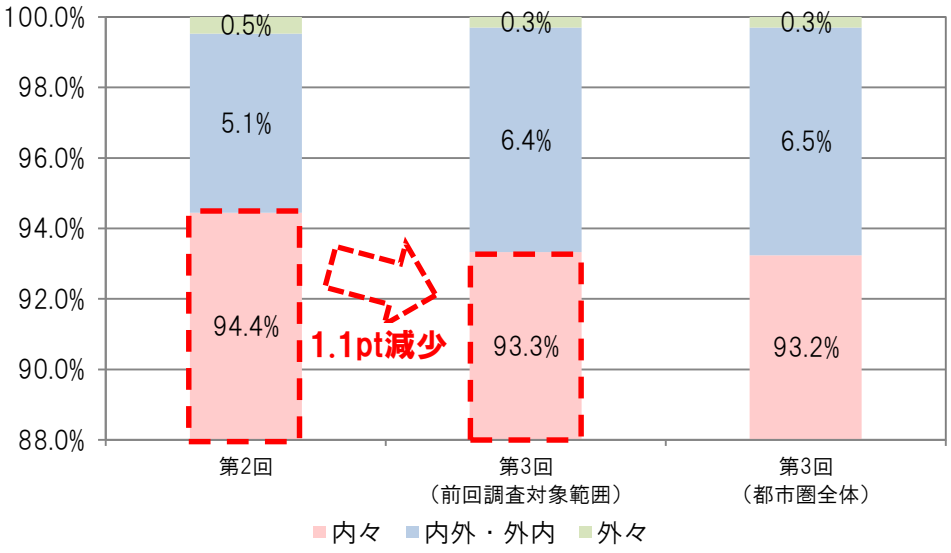


図 1.4.10 発生集中量シェアの経年変化（第2回調査対象範囲で比較）

(5) 目的別発生集中量の概要（速報）

[トリップの目的構成]

・目的別のトリップ構成を比較すると、第2回調査（H13）よりも業務目的が減少する一方で、私事目的が増加した。

・私事目的は、22．5%（約59万トリップエンド）から27．2%（約58万トリップエンド）と、構成比で増加した。

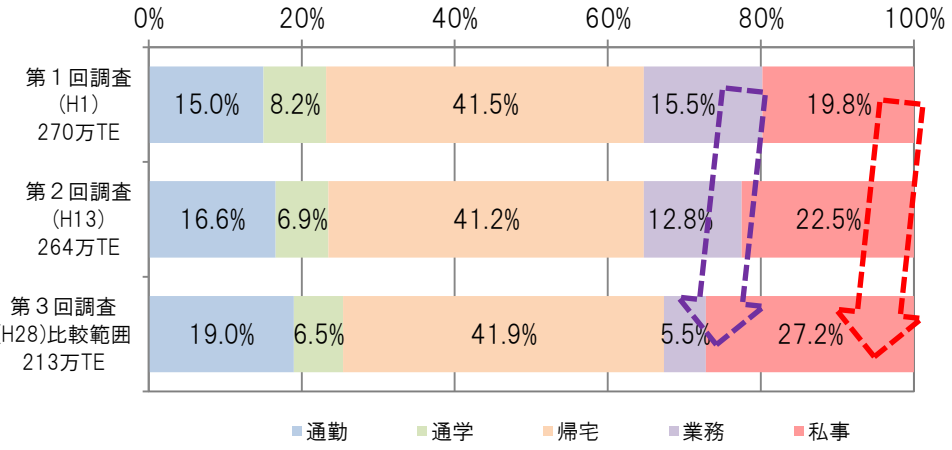


図 1.4.11 トリップの目的構成の経年変化（調査各回の対象区域全体で比較）

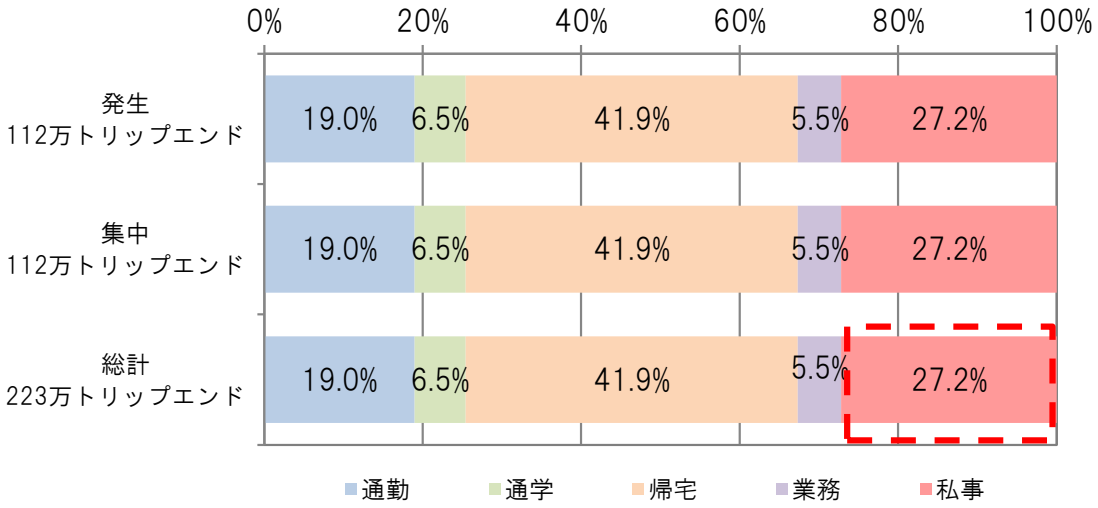


図 1.4.12 トリップの目的構成（長野都市圏全体）

・第2回調査(H13)の対象範囲で見ると、私事目的を細分化したが、中でも「送迎」目的は3．7%(約8万トリップエンド)、「世話・介護」目的は0．9%(約1．9万トリップエンド)を占める結果であった。

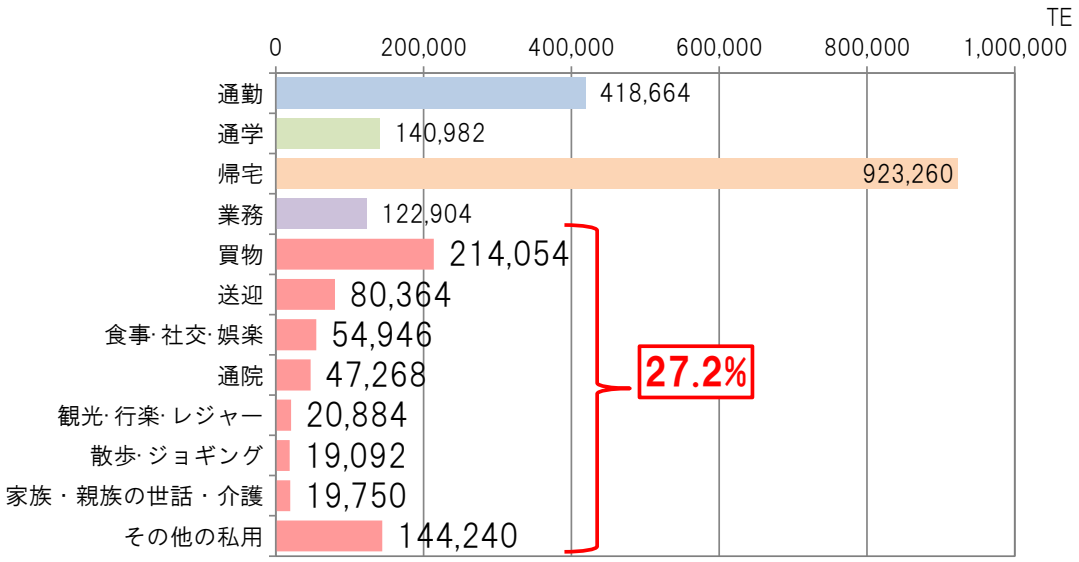


図 1.4.13 私事目的の細分化(長野都市圏全体)

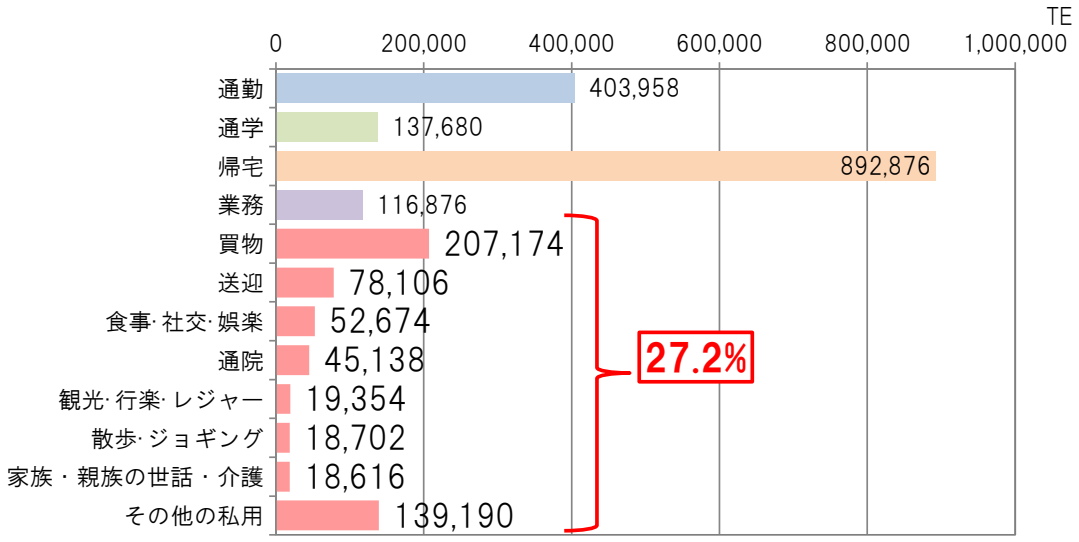


図 1.4.14 私事目的の細分化(第2回調査対象範囲)

［時間帯別の発生量と目的構成］

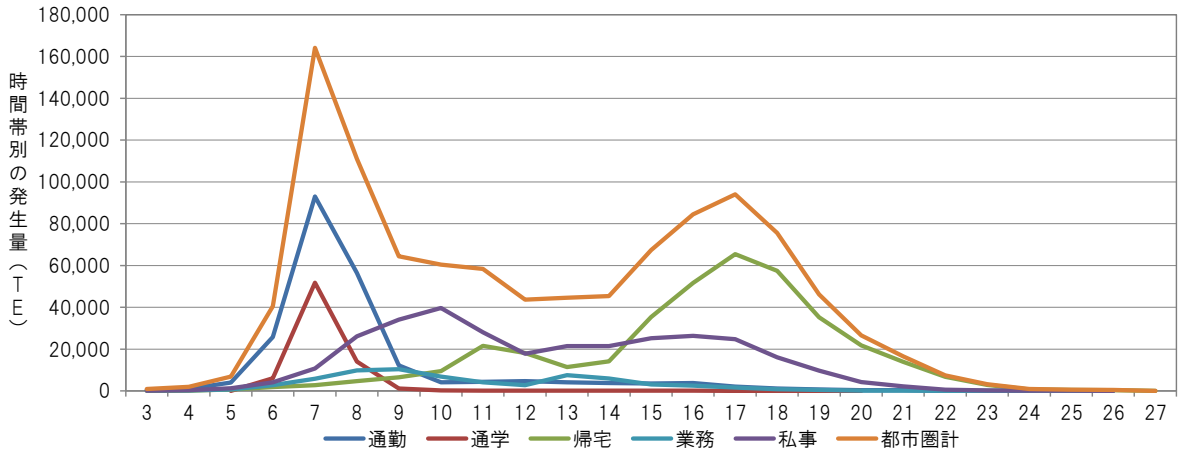


図 1.4.15 時間帯別･目的別の発生量(第2回調査対象範囲)

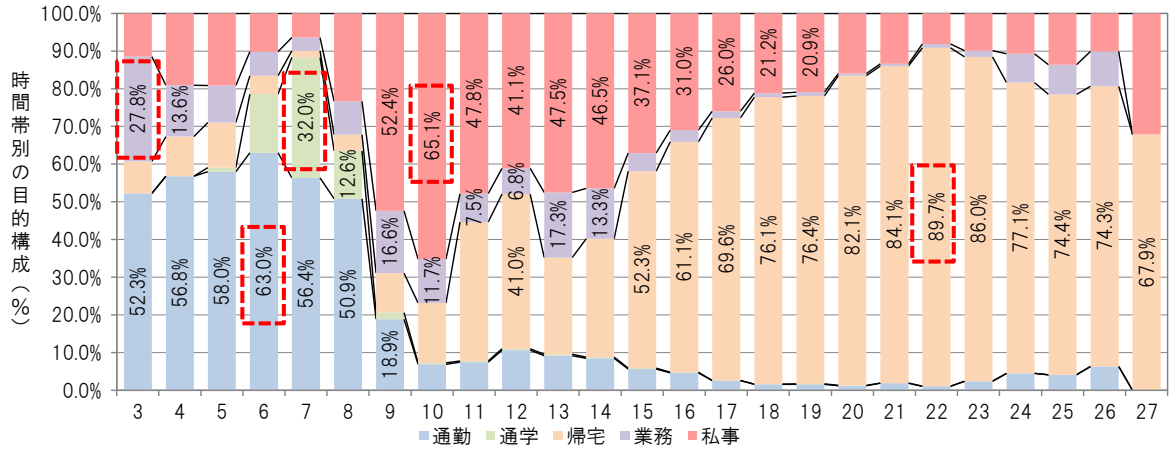


図 1.4.16 時間帯別の目的構成(第2回調査対象範囲)

【参考】目的別の発生･集中量

表　目的別の発生･集中量一覧

単位：ﾄﾘｯﾌﾟ

通勤目的									
	長野市	須坂市	中野市	飯山市	千曲市	小布施町	信濃町	飯綱町	総計
長野市	131,356	5,042	1,712	609	5,121	782	708	645	145,975
須坂市	6,960	8,552	866	30	156	1,182	88	180	18,014
中野市	3,503	861	9,261	936	28	341	103	133	15,166
飯山市	964	123	1,008	4,502		55	22	42	6,716
千曲市	6,702	220	72	14	12,266	41	25		19,340
小布施町	1,304	702	521	99	17	1,017	18	19	3,697
信濃町	665	48	102	36	40		1,762	180	2,833
飯綱町	2,010	181	345				129	1,254	3,919
総計	153,464	15,729	13,887	6,226	17,628	3,418	2,855	2,453	215,660
通学目的									
	長野市	須坂市	中野市	飯山市	千曲市	小布施町	信濃町	飯綱町	総計
長野市	45,589	702	92	22	1,109	40		160	47,714
須坂市	975	5,142	232			180		42	6,571
中野市	488	244	4,415	152	17	34			5,350
飯山市	352		19	1,932					2,303
千曲市	1,297				5,469				6,766
小布施町	116	136	69		23	952			1,296
信濃町	267	18	18				557	35	895
飯綱町	307	15						859	1,181
総計	49,391	6,257	4,845	2,106	6,618	1,206	557	1,096	72,076
帰宅目的									
	長野市	須坂市	中野市	飯山市	千曲市	小布施町	信濃町	飯綱町	総計
長野市	299,911	9,796	4,580	1,420	10,669	1,484	1,371	3,191	332,422
須坂市	7,146	26,292	1,336	130	195	1,682	72	220	37,073
中野市	2,070	1,232	25,268	1,382	128	967	198	609	31,854
飯山市	630	49	1,588	11,248	14	82	36	31	13,678
千曲市	7,148	264	102	14	33,052	97	25		40,702
小布施町	1,389	3,378	578	133	11	3,823	43		9,355
信濃町	733	116	79	10	13	30	3,706	344	5,031
飯綱町	985	296	112	42		26	384	4,383	6,228
総計	320,012	41,423	33,643	14,379	44,082	8,191	5,835	8,778	476,343
私事目的									
	長野市	須坂市	中野市	飯山市	千曲市	小布施町	信濃町	飯綱町	総計
長野市	203,883	4,256	1,622	865	4,245	842	836	1,170	217,719
須坂市	4,266	17,294	360	62	174	1,501	40	105	23,802
中野市	1,488	386	15,776	914	20	457	66	157	19,264
飯山市	625	82	759	5,888	8	59	10		7,431
千曲市	4,169	158	28		22,904	15		11	27,285
小布施町	841	1,255	444	66	48	3,131		13	5,798
信濃町	669	41	76				2,283	99	3,168
飯綱町	848	65	279			37	149	2,661	4,039
総計	216,789	23,537	19,344	7,795	27,399	6,042	3,384	4,216	308,506
業務目的									
	長野市	須坂市	中野市	飯山市	千曲市	小布施町	信濃町	飯綱町	総計
長野市	35,873	1,193	457	236	1,528	264	188	377	40,116
須坂市	1,301	3,490	136		112	640	10	31	5,720
中野市	526	39	4,247	141		106	48	9	5,116
飯山市	252		118	1,987	14	26			2,397
千曲市	1,226	20			3,477	30			4,753
小布施町	273	388	25			922	24	24	1,656
信濃町	141		36		15	12	580	11	795
飯綱町	102		35	26			77	1,471	1,711
総計	39,694	5,130	5,054	2,390	5,146	2,000	927	1,923	62,264
全目的※									
	長野市	須坂市	中野市	飯山市	千曲市	小布施町	信濃町	飯綱町	総計
長野市	716,612	20,989	8,463	3,152	22,672	3,412	3,103	5,543	783,946
須坂市	20,648	60,770	2,930	222	637	5,185	210	578	91,180
中野市	8,075	2,762	58,967	3,525	193	1,905	415	908	76,750
飯山市	2,823	254	3,492	25,557	36	222	68	73	32,525
千曲市	20,542	662	202	28	77,168	183	50	11	98,846
小布施町	3,923	5,859	1,637	298	99	9,845	85	56	21,802
信濃町	2,475	223	311	46	68	42	8,888	669	12,722
飯綱町	4,252	557	771	68	0	63	739	10,628	17,078
総計	779,350	92,076	76,773	32,896	100,873	20,857	13,558	18,466	1,134,849

※目的不明を除く

［性別・年齢階層別のトリップの目的構成］

・男女の年齢別の目的構成を比較すると、男性は「65 歳以上」で私事目的が増加する一方で、女性は「30～44 歳～65 歳以上」で、私事目的が増加する。

・私事目的の構成を比較すると、男性は 70 歳以上で「通院目的」が増加する。また、女性は、30～44 歳で「送迎」目的が、50～64 歳で「家族・親族の世話・介護」目的が増加している。

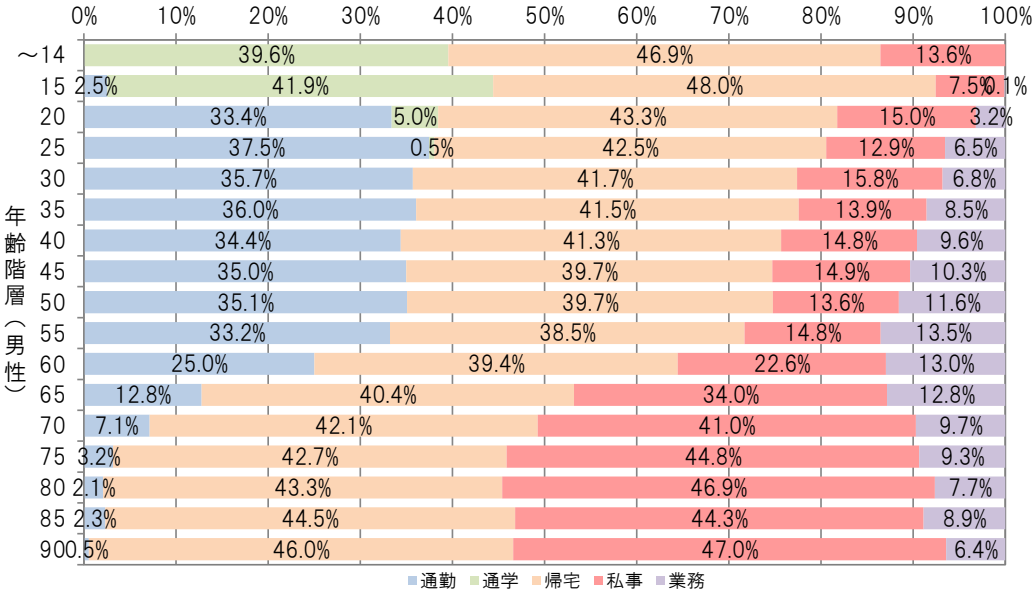


図 1.4.17 性別・年齢階層別の目的構成（男性：長野都市圏全体）

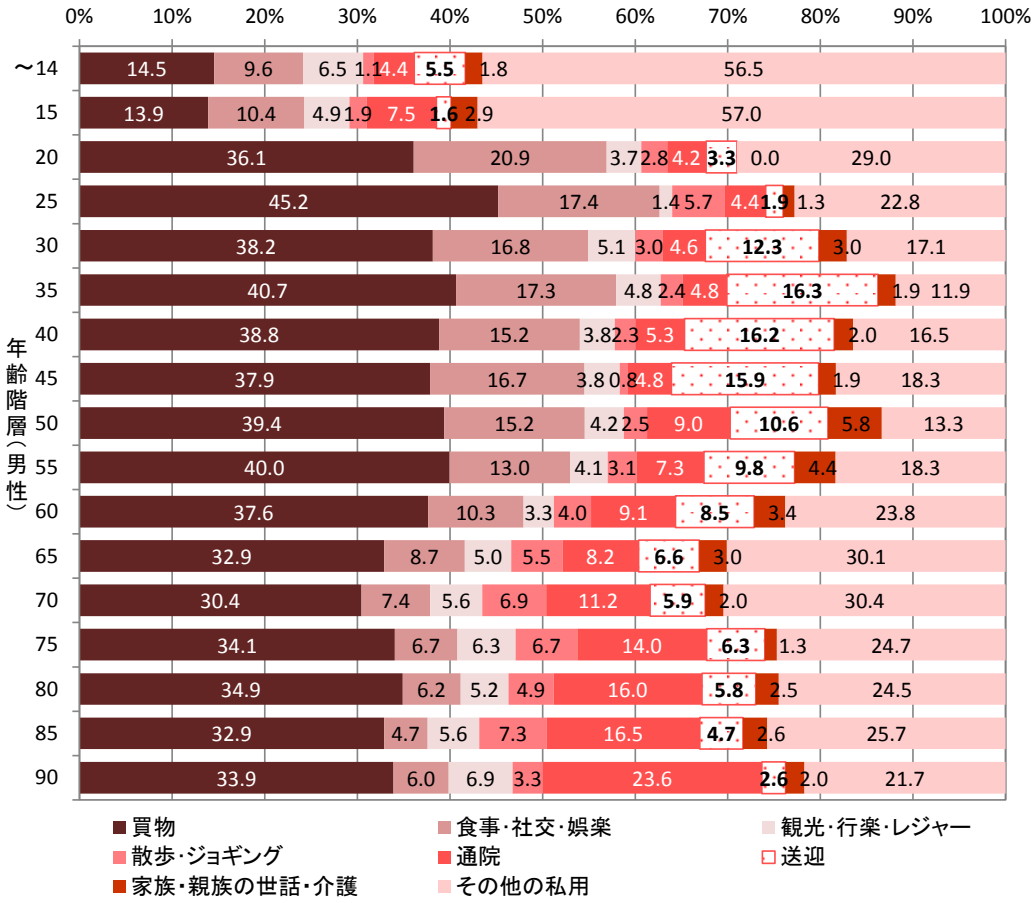


図 1.4.18 私事目的のみの細分目的構成（男性：長野都市圏全体）

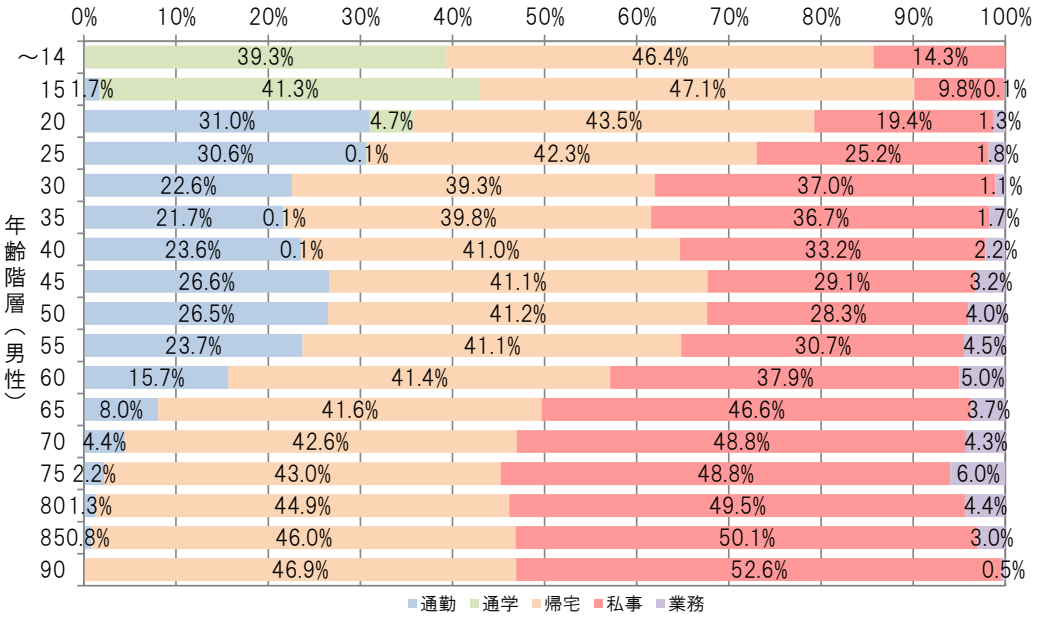


図 1.4.19 性別･年齢階層別の目的構成(女性:長野都市圏全体)

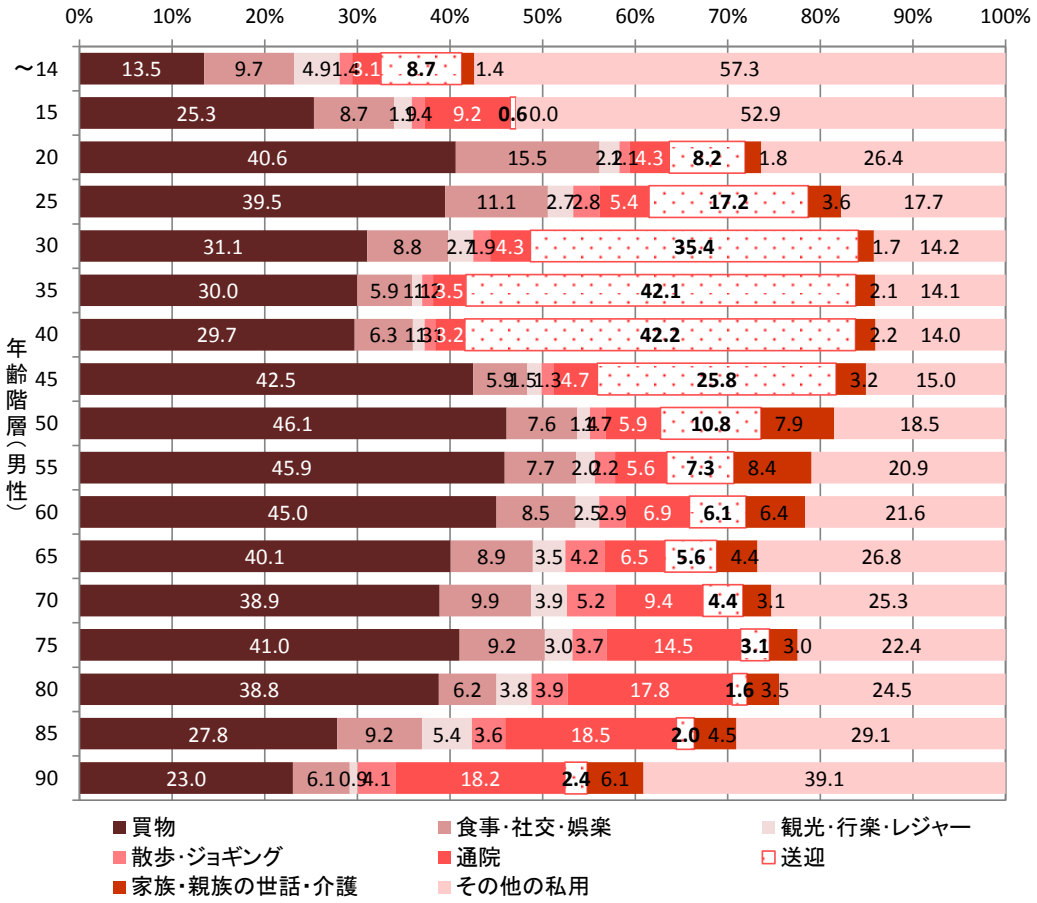


図 1.4.20 私事目的のみの細分目的構成(女性:長野都市圏全体)

［ゾーン別の発生・集中量］

・発生量および集中量のＣゾーン単位（ゾーン数121）の状況をみると、長野駅周辺のゾーンにおいて、ゾーン面積あたりの発生集中交通量が高い。

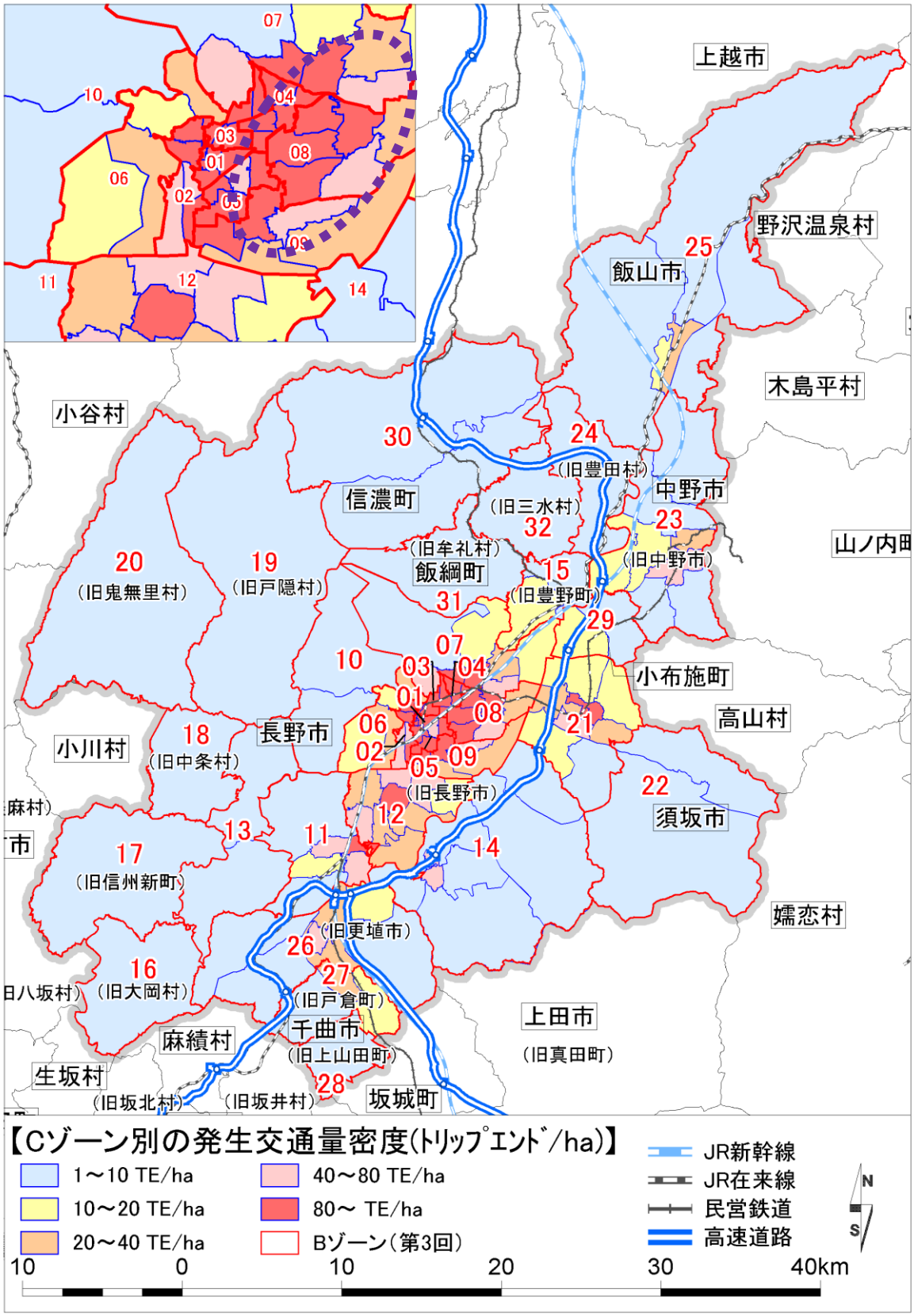


図 1.4.21 発生交通量密度

・発生量：ある地域を出発するﾄﾘｯﾌﾟ（単位：ﾄﾘｯﾌﾟ／日）
・集中量：ある地域に到着するﾄﾘｯﾌﾟ（単位：ﾄﾘｯﾌﾟ／日）

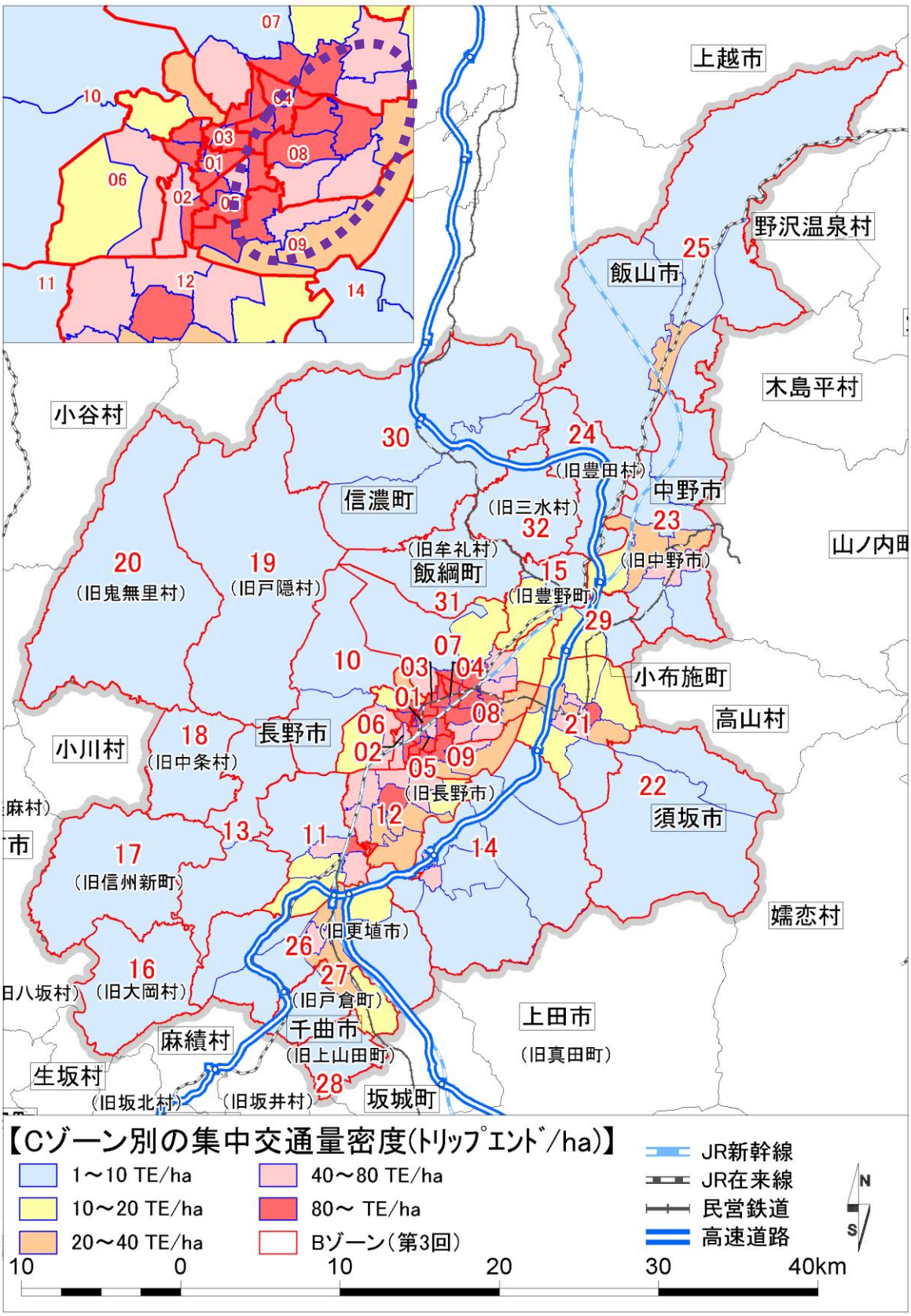


図 1.4.22 集中交通量密度

⑹ トリップ分布の概要（速報）

［市町村間流動］

・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。

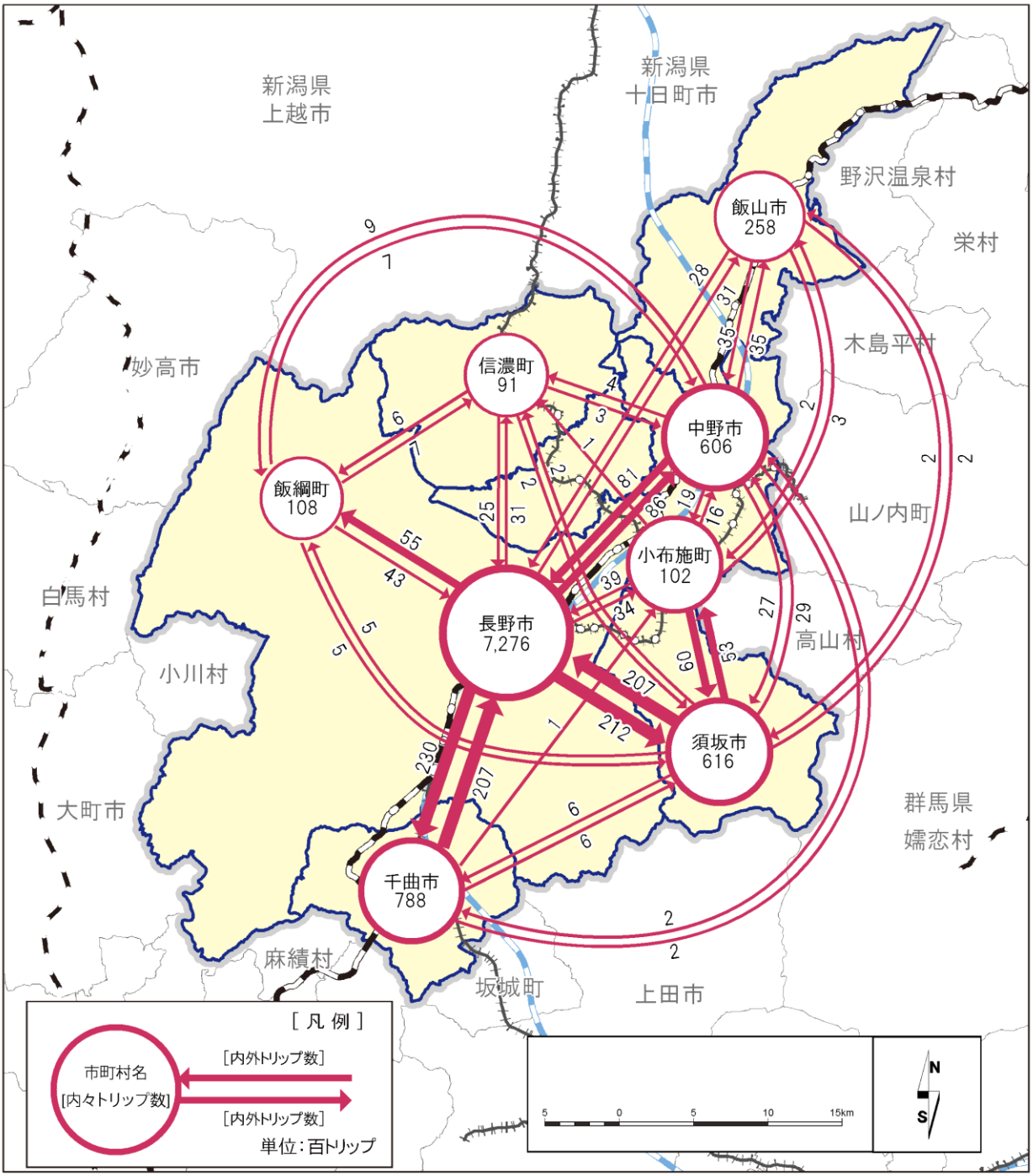


図 1.4.23 都市圏内の流動

[トリップ長分布（目的構成）]

・距離別の目的構成について、通勤目的では 10km 以遠からの割合が 33.6%と最も高く、5km 以遠以上が都市圏平均よりも高い。

・私事目的は、2km 以上～5km 以下が 61,870 トリップ/日と最も多い。また、私事目的の詳細をみると、「買物、通院、送迎、家族・親族の世話・介護」ともに、2km 以上～5km 以下が最も多い。

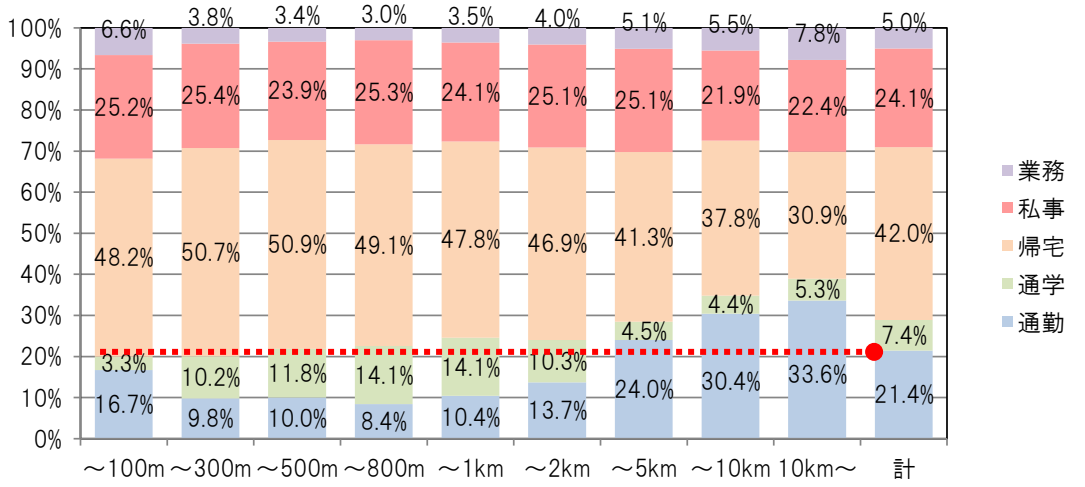


図 1.4.24 距離帯別の目的構成（長野都市圏全体）

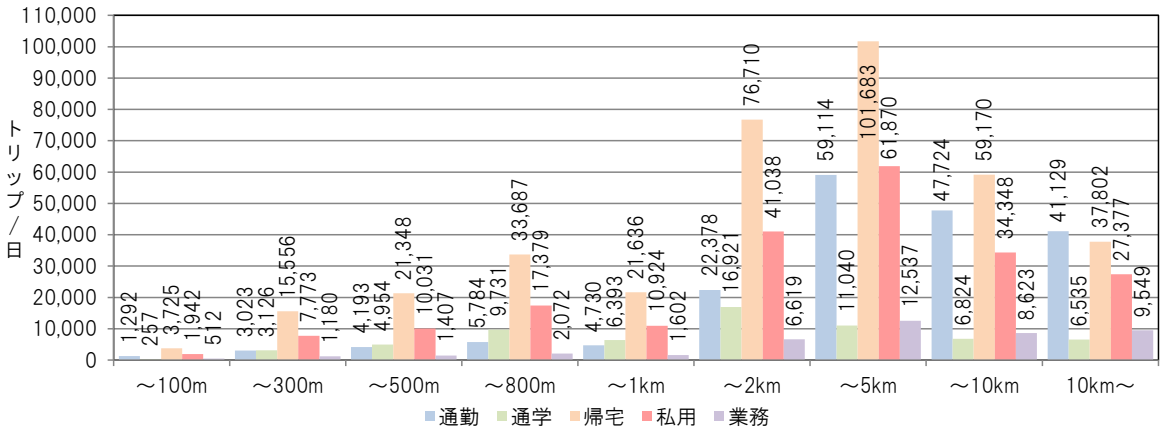


図 1.4.25 距離帯別の目的構成（長野都市圏全体）

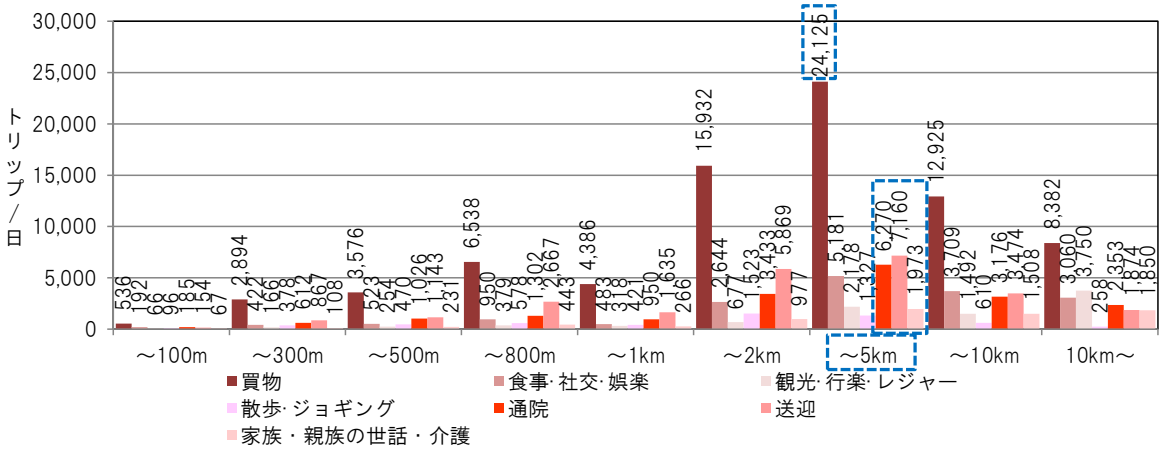


図 1.4.26 距離帯別の私事目的構成（長野都市圏全体）

[トリップ長分布（年齢構成）]

・距離別の年齢構成について、70 歳以上では、1km 以内が 30%以上を占めており、15 歳未満では約 50%を占めている。

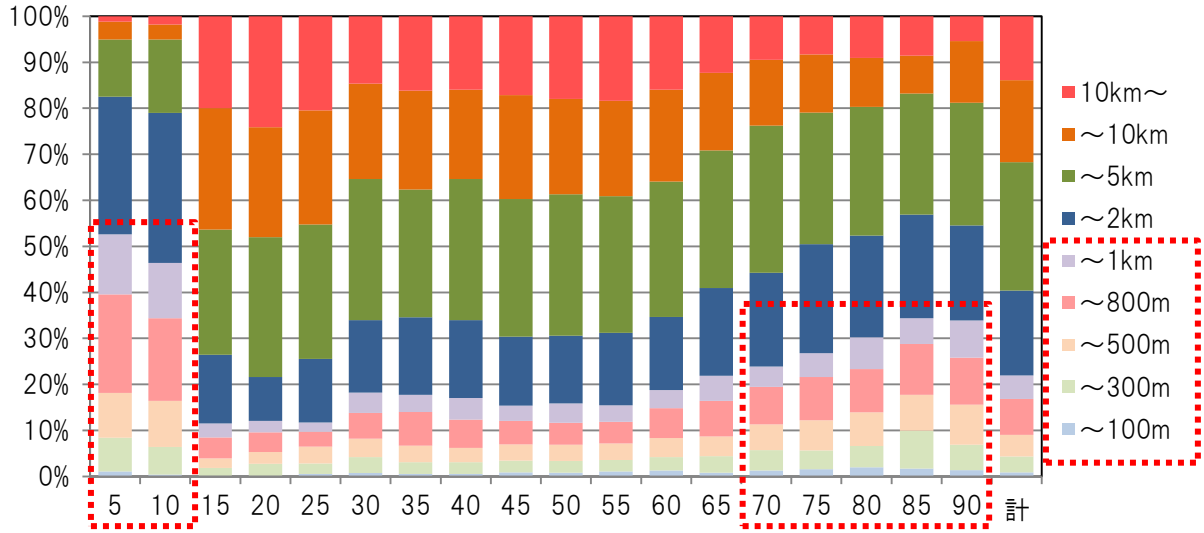


図 1.4.27 年齢構成の距離帯（長野都市圏全体）

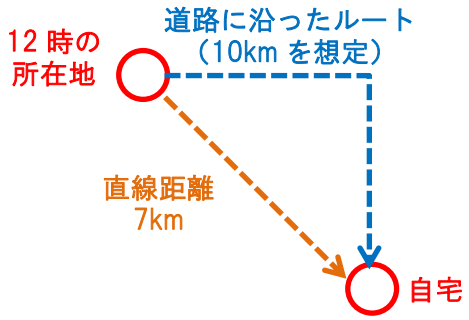
[トリップ長分布（帰宅困難）]

[前提条件]

・ピーク時間を過ぎ、時間帯別の発生量が落ち着いた『12 時』に発災したと想定し、12 時に自宅以外にいる個人を対象に、帰宅困難者数を類推した。(P18 時間変動参照)

・12 時に自宅以外にいる個人とは、①12 時に自宅以外にいる、②12 時に移動している、③12 時が出発もしくは到着時間である、とした。

・距離は、10km 以内は全員帰宅可能で 10km 以上は帰宅困難者が増加するとされている。今回は、帰宅困難者(可能性者も含む)は 10km 以上の距離と仮定し、「出発地または到着地」と「自宅」までの直線距離が概ね 7km 以上の場合を簡易的に判定した(左図イメージ)。



[参考　帰宅困難者の定義]

○首都直下地震の被害想定（首都直下地震対策専門調査会（平成１７年２月２５日））

・帰宅困難者の定義

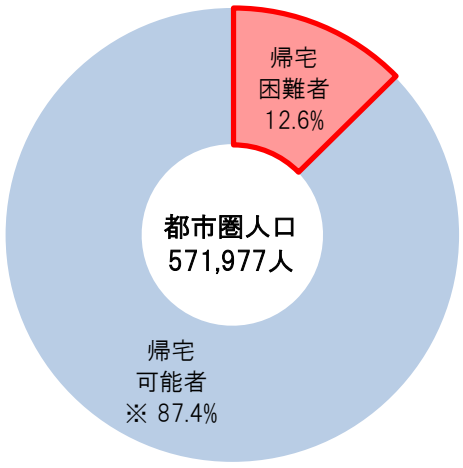
各地区の滞留者のうち、自宅までの距離が遠く、徒歩による帰宅が困難な人の数とする

・帰宅までの距離が 10km 以内の人は全員「帰宅可能」とする

・帰宅距離 10km～20km では、被災者個人の運動能力の差から、1km 長くなることに「帰宅可能」者が 10%低減していくものとする

・帰宅距離 20km 以上の人は全員「帰宅困難」とする

・前提条件に基づく試算では、都市圏総人口のうち帰宅困難者は 7.2 万人(都市圏人口の 12.6%)と考えられる。



※非外出者も含む

図　1.4.28　帰宅困難の可能性のある人数

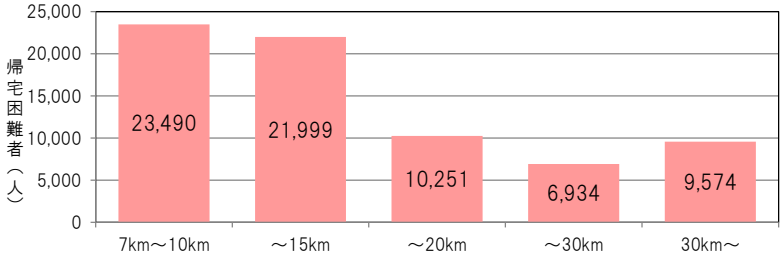


図　1.4.29　帰宅困難の可能性のある人の自宅までの距離帯

(7) 代表交通手段構成の概要（速報）

・代表交通手段の自動車の割合は、前回調査の65．6%から、3．6ポイント増加しており、全国パーソントリップ調査と同様、増加の傾向にある。

・都市圏全体でみると、代表交通手段自動車の割合は69．5%である。一方で、公共交通手段は鉄道が4．8%、バスが1．5%である。

・市町村別にみると、長野市を除く市町の自動車の割合は、都市圏平均69．5%より高く、特に信濃町・飯綱町は代表交通手段自動車が 80%以上を占める。

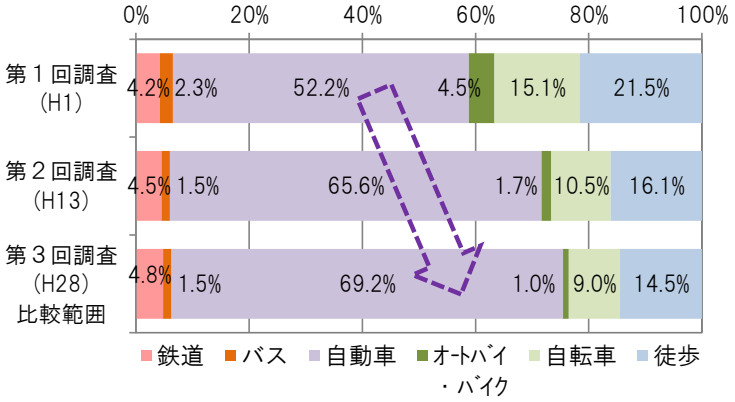


図 1.4.30 代表交通手段の経年変化（調査各回の対象区域全体で比較）

図 1.4.31 全国 PT にみる代表交通手段

出典：平成 27 年度全国都市交通特性調査結果（速報版）

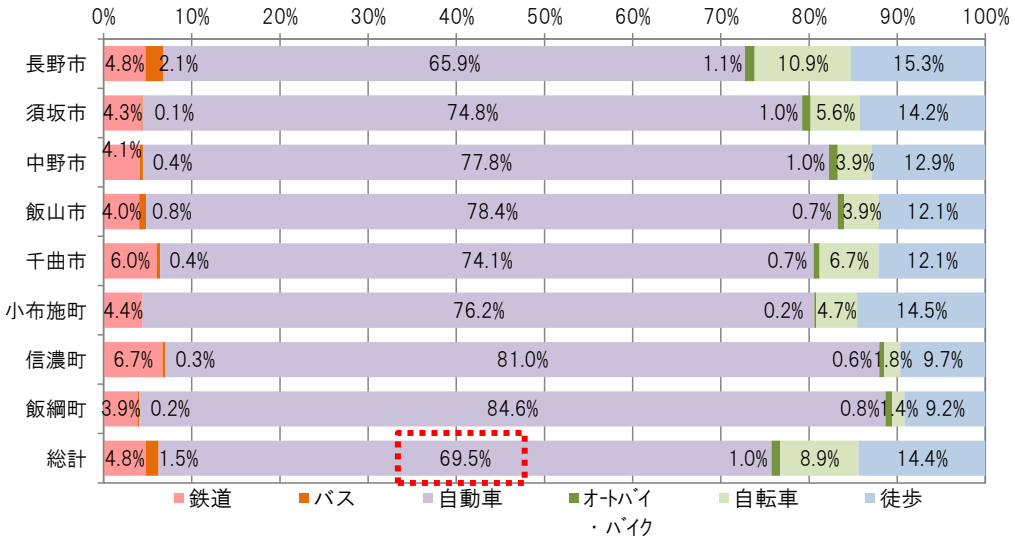
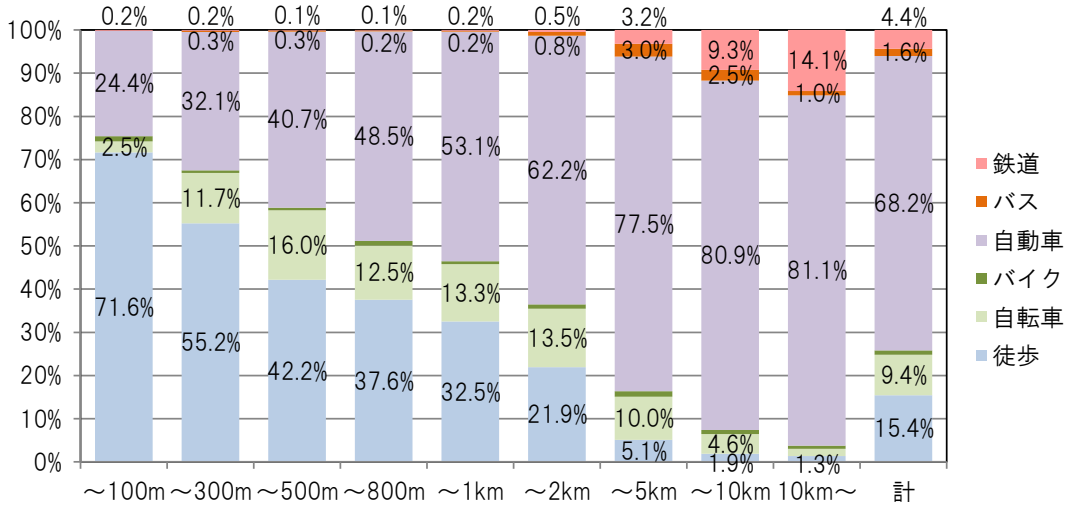


図 1.4.32 代表交通手段の構成（長野都市圏全体）

・距離帯別に交通手段をみると、短距離であっても自動車利用の割合が高いことが特徴的である。バス利用は 2～5km の移動で最もシェアが高い。



※出発地・到着地の座標不明を除く。

図 1.4.33 距離帯別代表交通手段（長野都市圏全体）

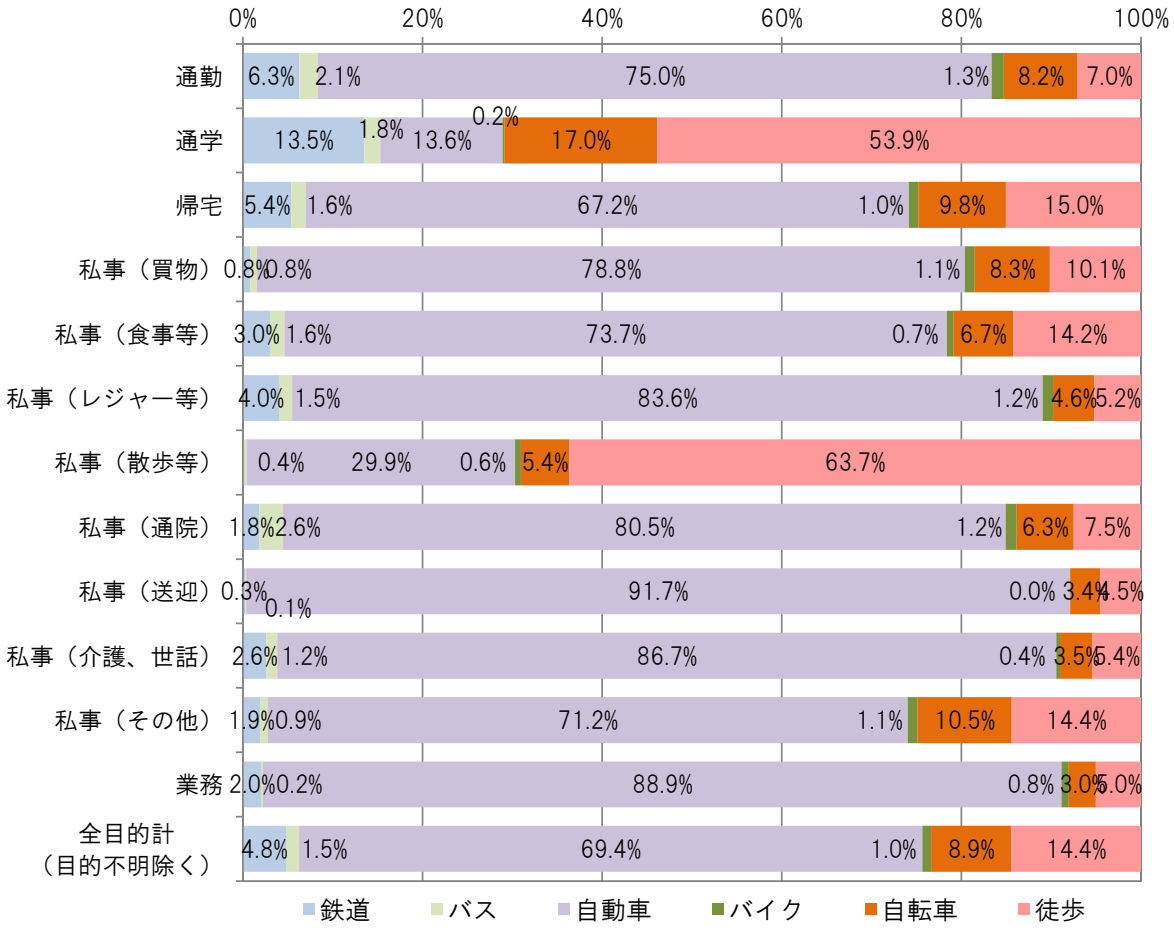


図 1.4.34 目的別代表交通手段（長野都市圏全体）

［平均乗車人員および自動車運転の有無］

・自動車利用に対し平均乗車人員をみると、1．26人と概ね前回と同様である。

・代表交通手段自動車のうち、自ら運転する割合は84．0%である。市町別では、信濃町で自ら運転する割合がやや高い。

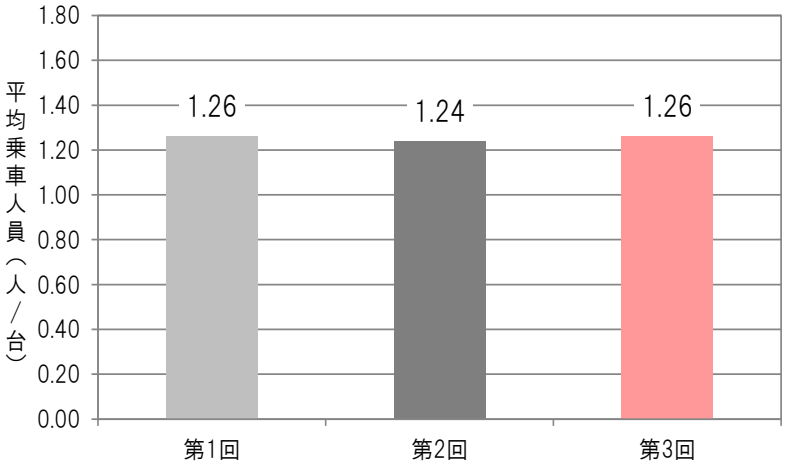


図 1.4.35 平均乗車人員の経年変化
（調査各回の対象区域全体で比較）

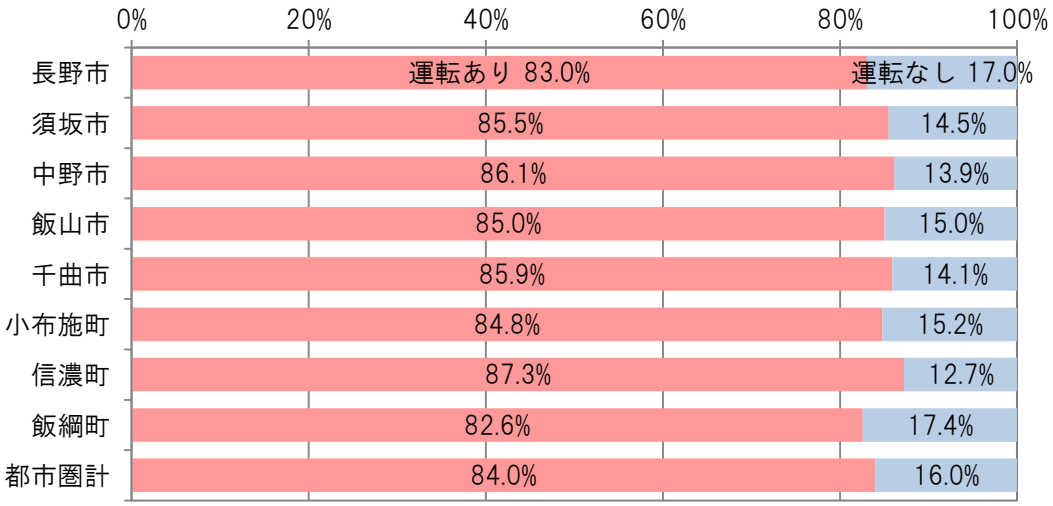


図 1.4.36 自ら運転する割合（代表交通手段自動車）

(8) 自動車利用者の特性分析

・代表交通手段の自動車利用者を対象に、目的構成や職業区分、トリップ長について、分析した。

① 免許保有状況、自動車保有状況

a）免許保有状況の推移

・運転免許保有状況をみると、第 2 回調査時以降免許保有率は向上しており、保有者も増加した。

・自家用車の利用可能性は高まっているものと考えられる。

表 1.4.2 運転免許保有状況

	運転免許非保有	自動車免許保有	その他免許保有	5歳以上人口	自動車免許保有率
H13	185,160	369,422	15,649	570,231	64.8%
H28	142,297	400,873	10,697	553,867	72.4%

※H28のその他には、保有形態不明を含む

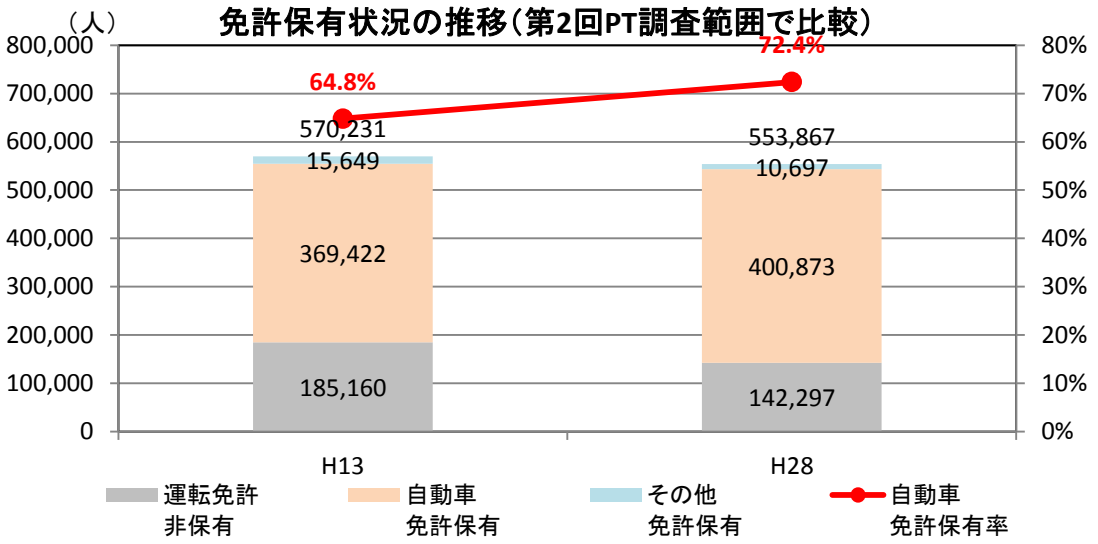


図 1.4.37 運転免許保有状況

・性年齢階層別にみても、前回調査から 15 年が経過し免許保有者もスライドしていることが分かる。

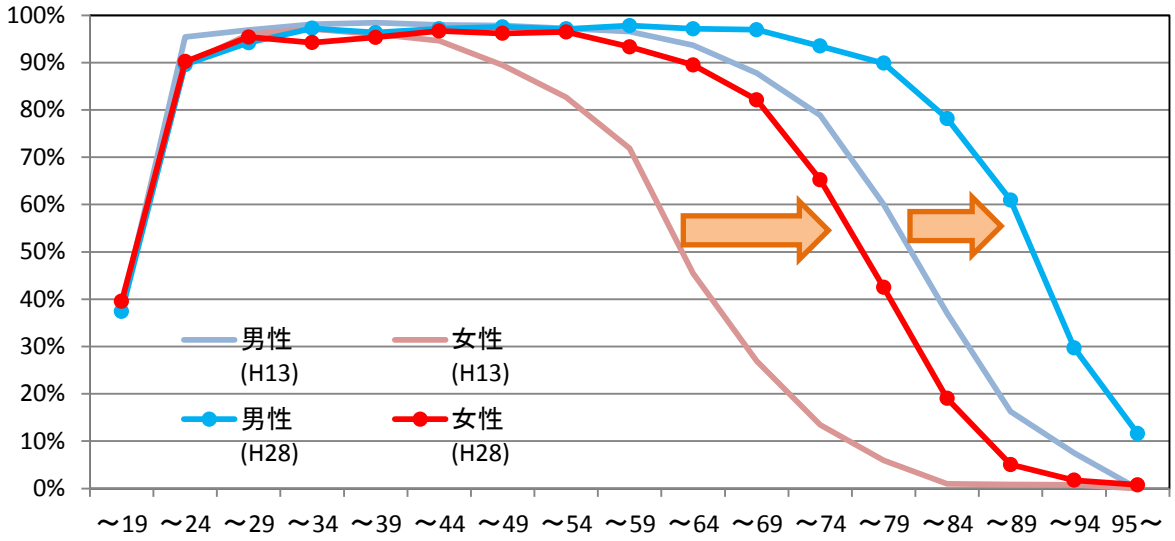


図 1.4.38　性・年齢階層別運転免許保有率

b）自動車保有状況の推移

・自動車保有状況の推移をみると、保有台数は減少している。世帯あたりの平均保有台数も減少している。

・一方で、カーシェリングを日常的に利用しているとする回答も 6.1%存在する。

表 1.4.3　自動車保有状況

	軽自動車	乗用車	貨物車	計	5歳以上人口	世帯あたり台数
H13	136,931	230,774	23,988	391,693	196,248	1.996
H28	133,589	184,287	43,276	361,152	213,064	1.695

※H13は、軽貨物が貨物車ではなく軽自動車に含まれている可能性がある

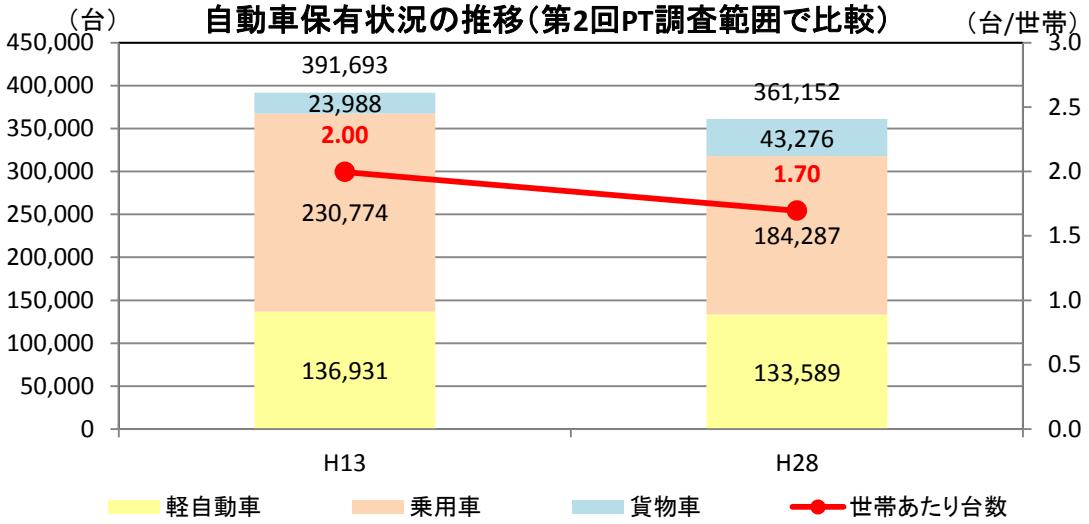


図 1.4.39　自動車保有状況

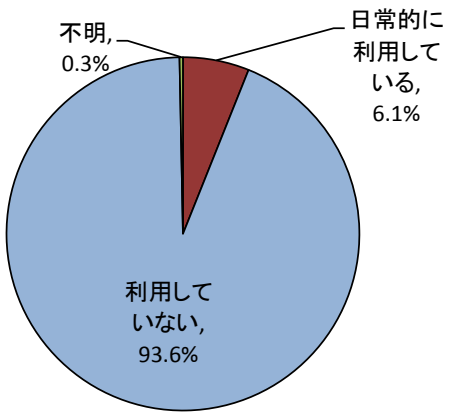


図 1.4.40　カーシェアリングの利用状況

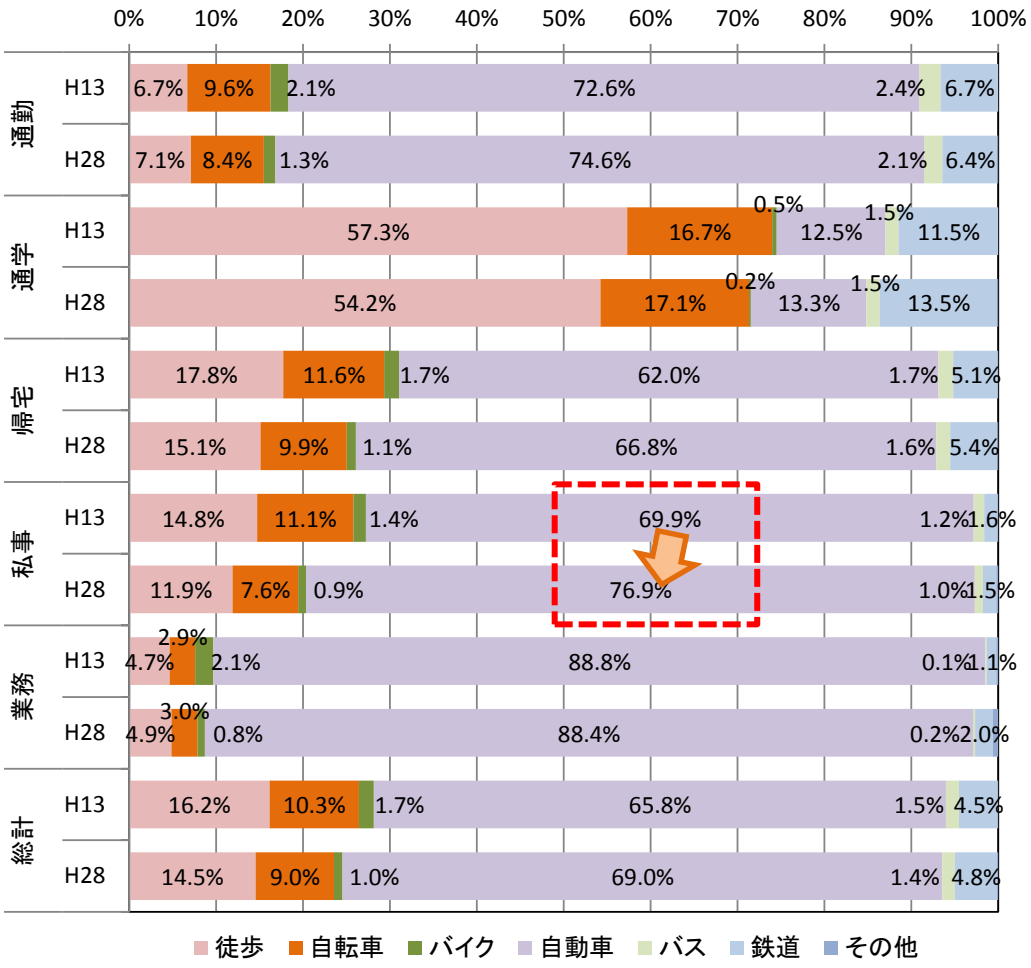
② 目的別手段別構成比

a）目的別・手段別構成比

・目的別手段別構成比をみると、全体的に自動車利用が増加しているが、中でも、私事目的交通の自動車利用が大きく増加している。

表 1.4.4　目的別手段別構成比

目的区分	年次	徒歩	自転車	バイク	自動車	バス	鉄道	その他	総計
通勤	H13	6.7%	9.6%	2.1%	72.6%	2.4%	6.7%	0.0%	100.0%
	H28	7.1%	8.4%	1.3%	74.6%	2.1%	6.4%	0.1%	100.0%
通学	H13	57.3%	16.7%	0.5%	12.5%	1.5%	11.5%	0.0%	100.0%
	H28	54.2%	17.1%	0.2%	13.3%	1.5%	13.5%	0.1%	100.0%
帰宅	H13	17.8%	11.6%	1.7%	62.0%	1.7%	5.1%	0.0%	100.0%
	H28	15.1%	9.9%	1.1%	66.8%	1.6%	5.4%	0.1%	100.0%
私事	H13	14.8%	11.1%	1.4%	69.9%	1.2%	1.6%	0.0%	100.0%
	H28	11.9%	7.6%	0.9%	76.9%	1.0%	1.5%	0.1%	100.0%
業務	H13	4.7%	2.9%	2.1%	88.8%	0.1%	1.1%	0.0%	100.0%
	H28	4.9%	3.0%	0.8%	88.4%	0.2%	2.0%	0.1%	100.0%
総計	H13	16.2%	10.3%	1.7%	65.8%	1.5%	4.5%	0.0%	100.0%
	H28	14.5%	9.0%	1.0%	69.0%	1.4%	4.8%	0.2%	100.0%

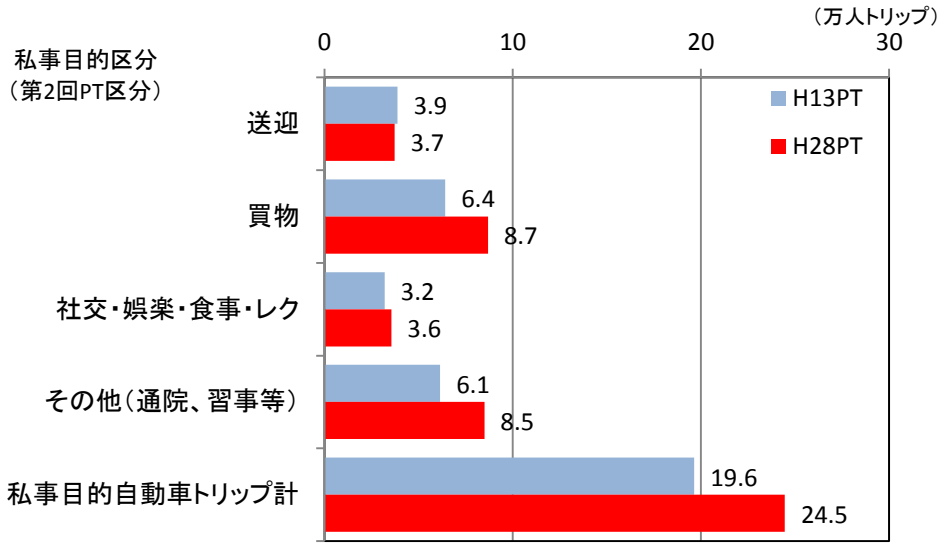


※目的不明･交通手段不明を除いて集計

図 1.4.41　目的別手段別構成比

b）代表交通手段自動車の私事目的内訳

・私事目的のうち、自動車利用の増加が大きいことから、代表交通手段自動車の私事目的内訳を整理した。
・送迎や社交・娯楽・食事等はほぼ横ばいながら、買い物やその他私事の増加が大きい

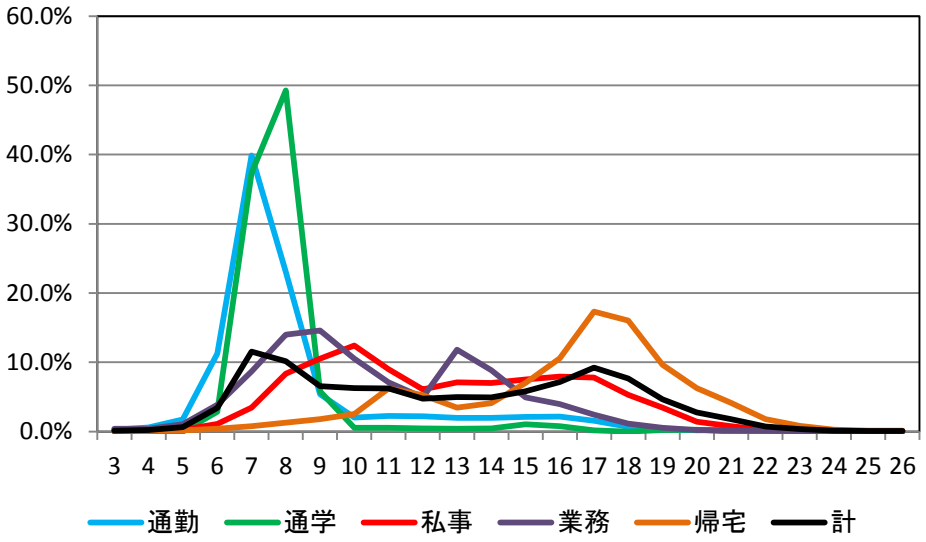


※第 2 回 PT の私事目的内訳区分に基づき比較
（介護・世話や、通院、散歩などの細区分なし）

図 1.4.42　代表交通手段自動車・私事目的交通の内訳

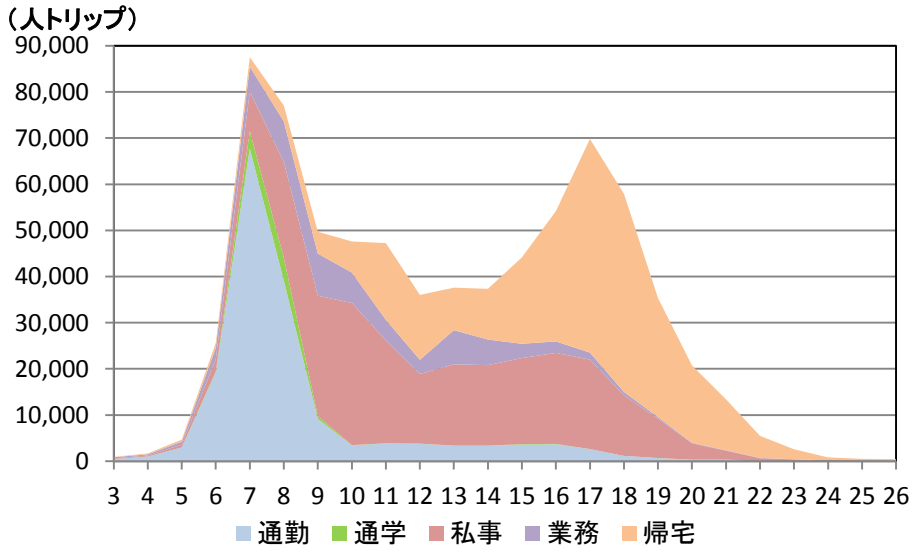
③ 通勤目的自動車利用の特性

・代表交通手段自動車の時間帯別目的区分をみると、通勤交通は全体の約4割が朝 7 時台に集中している。
・代表交通手段自動車の時間変動をみると、朝7時台を中心として通勤交通が多くを占めている。
・私事目的の代表交通手段自動車交通は、9時～17 時ごろまで一定のシェアを占めている。中でも9時、10 時台シェアが相対的に高い。



※不明を除く

図 1.4.43　代表交通手段自動車　目的別の時間帯シェア



※不明を除く

図 1.4.44　代表交通手段自動車　時間帯別の目的別トリップ数

・代表交通手段自動車の通勤目的交通は、男女別時間帯別にみると、7時台の男性ピークが強く、女性は7時台8時台に分散している。
・距離帯別にみると、男性よりも女性の通勤距離（自動車利用）は相対的に短い。

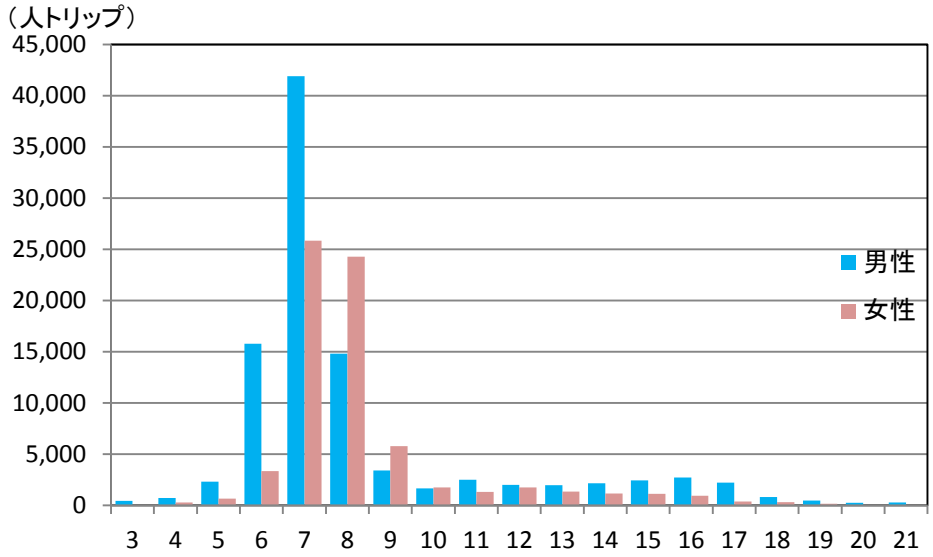


図 1.4.45　代表交通手段自動車　通勤目的　男女別時間帯別トリップ数

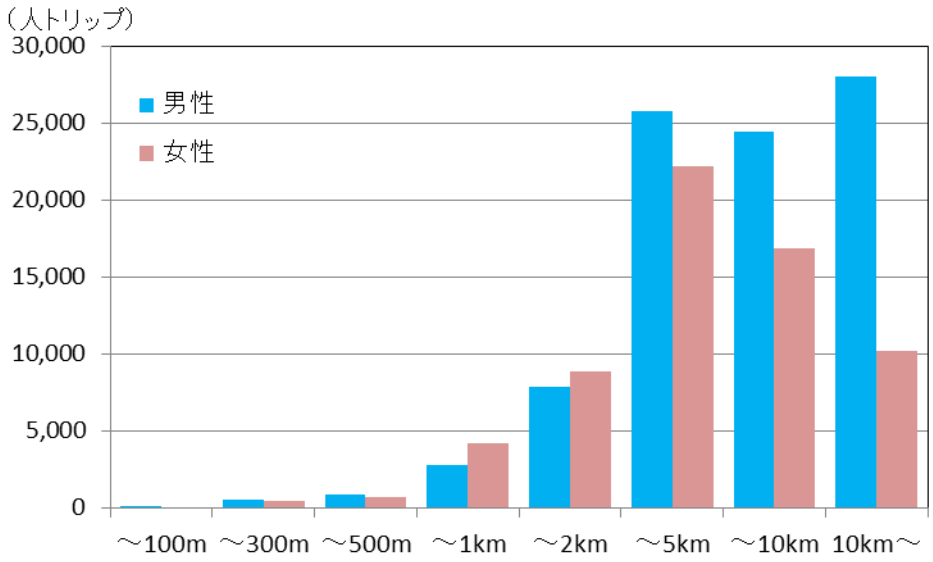


図 1.4.46　代表交通手段自動車　通勤目的　男女別距離帯別トリップ数

1.5 付帯調査結果（主たるもの）

・付帯調査として、調査対象世帯の一部を対象に、意識調査を同封し調査を行った。
・付帯調査は、「交通と暮らしの意識調査」「65歳以上の方の意識調査」の2種類である。

(1) 交通と暮らしの意識調査

［自動車の利用頻度と手段転換］

・都市圏全体の自動車分担率は 69.5%であり、自動車の利用頻度をみると、ほぼ毎日利用するとの回答が 50.2%を占めている。
・また、「ほぼ毎日」・「週4～5 日」の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 68.6%存在する一方、「替えることができる」との回答も 4.3%得られた。

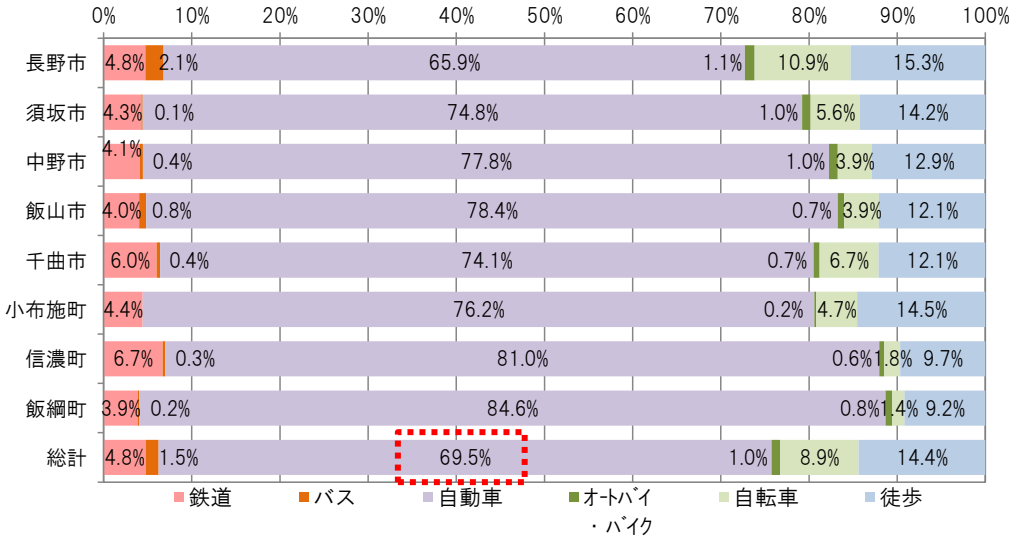


図 1.5.1 代表交通手段の構成（長野都市圏全体）

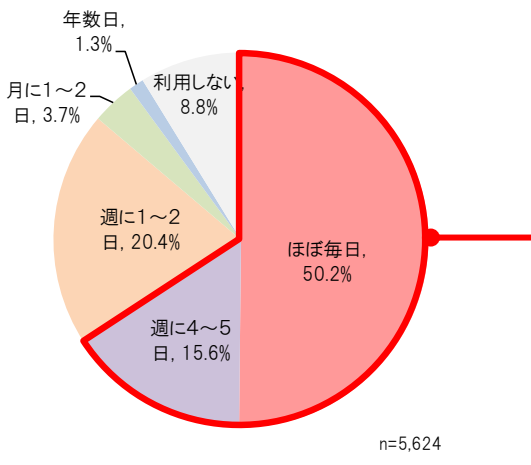


図 1.5.2 自動車利用頻度

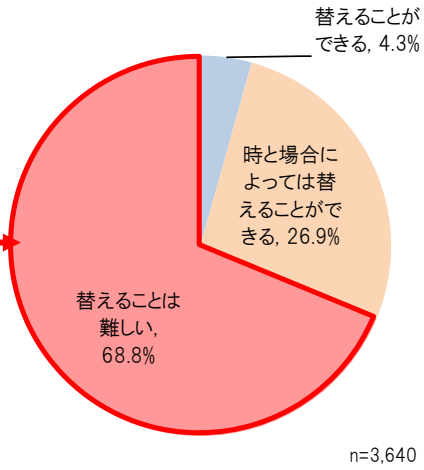


図 1.5.3 手段転換の可能性

［冬季の外出頻度および交通手段］

・冬季の交通について、冬季でも外出する機会や頻度は「変わらない」とする回答が70.9%を占めている。

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

・冬季の交通手段が「変わる」または「状況に応じて変化する」方が、どのような交通手段へ変わるかでは、バスや徒歩、鉄道のほか、自家用車の送迎（自分で運転しない）などが多く挙げられている。

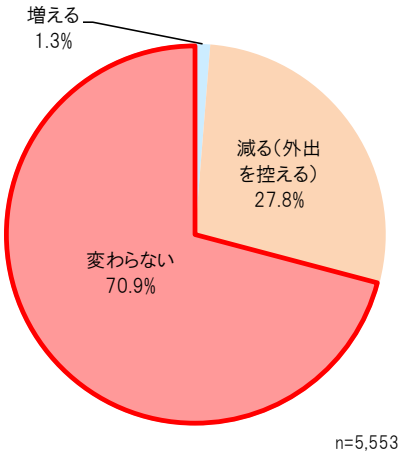


図 1.5.4 冬季の外出機会・頻度の変化

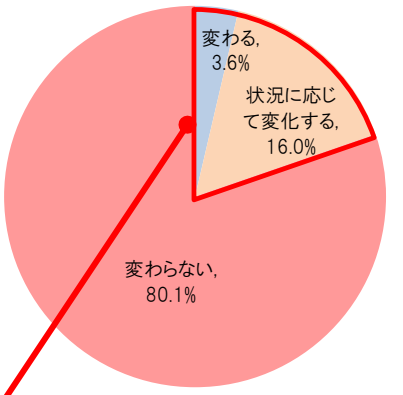


図 1.5.5 冬季の交通手段の変化

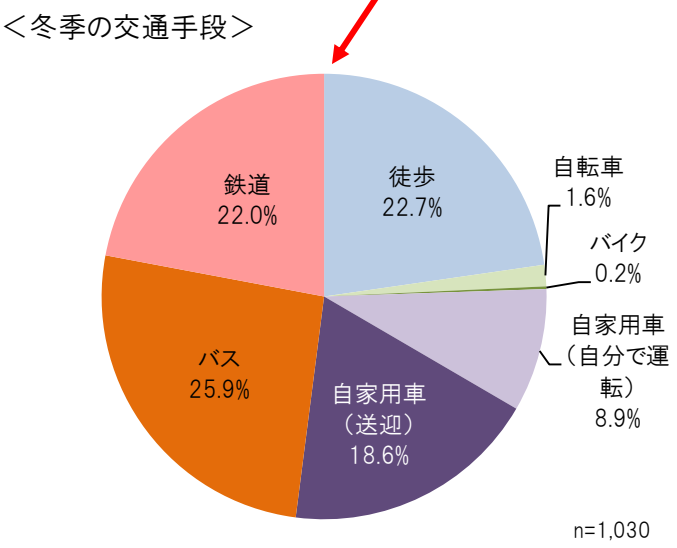


図 1.5.6 冬季の交通手段を変化する場合の交通手段

［暮らしの項目別満足度］

・暮らしの項目別満足度をみると「コンビニへの行きやすさ」や「買い物への行きやすさ」「金融機関への行きやすさ」などで満足度が高い。

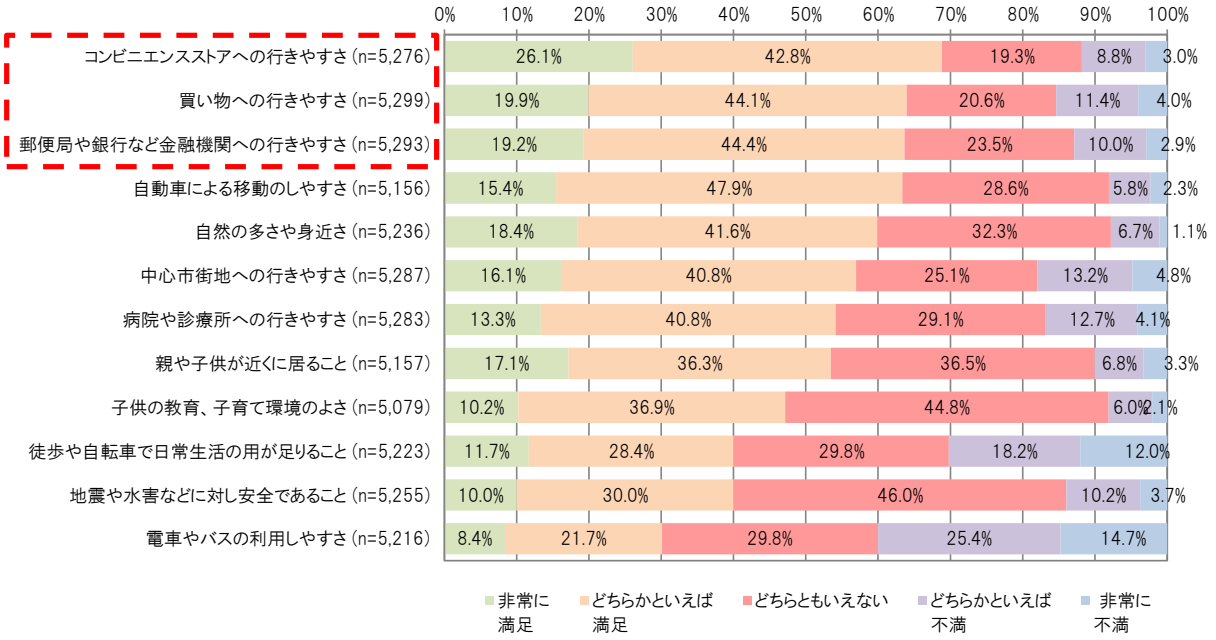


図　1.5.7　暮らしの項目別満足度

［住み替え意向および重要視する項目］

・今後の住み替え意向としては、「住み替える予定はない」とする回答が 80.7%を占める一方で、「いずれは住み替えたい」とする回答も 16.0%みられた。

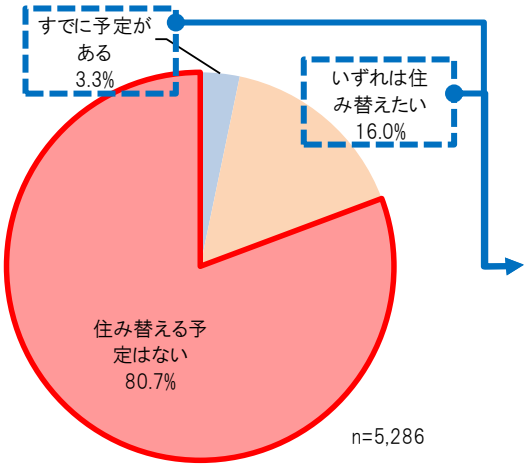


図　1.5.8　住み替え意向

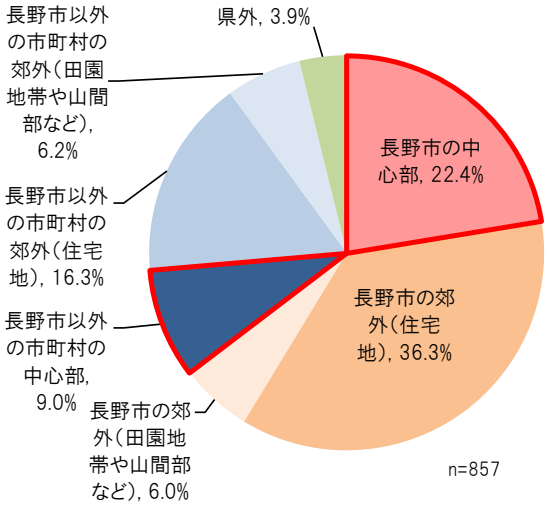


図　1.5.9　住み替え先

・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」や「地震や水害などに対し安全であること」が強く望まれている。「自然の多さや身近さ」はやや低い結果となっている。

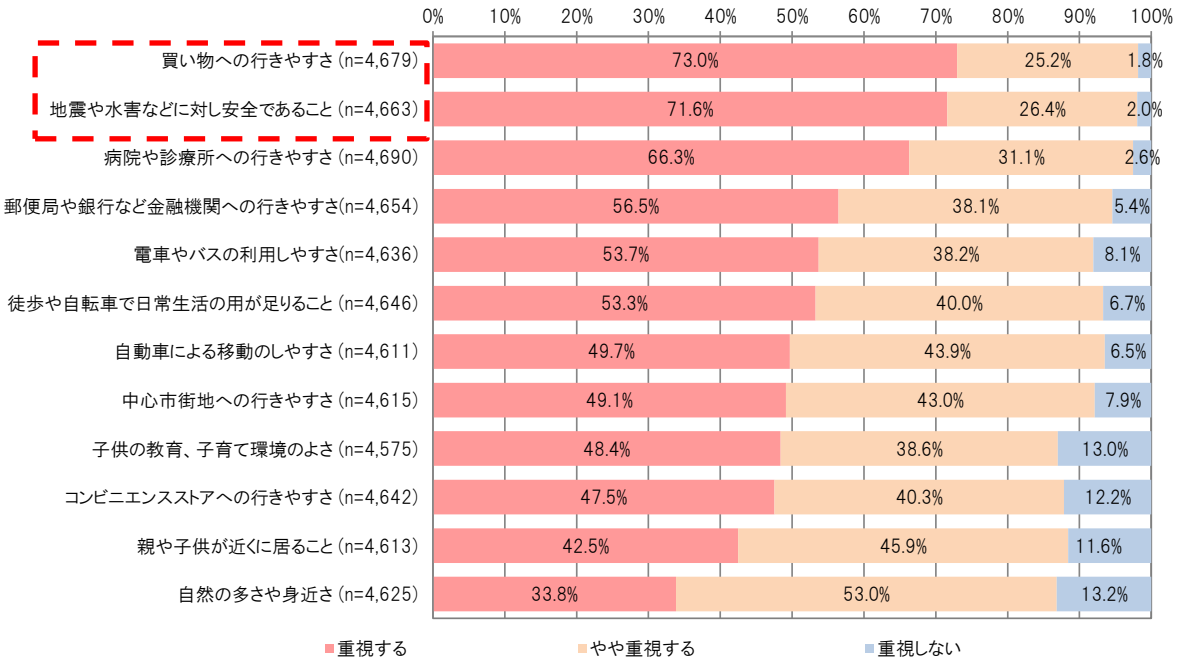


図 1.5.10 住み替えの際に重要視する項目

［暮らしの項目別満足度と住み替えの際に重要視する項目の関係］

・満足度が相対的に低く、住み替えの際に重要視する度合いが高い項目としては、「地震や水害などに安全」「徒歩などで生活の用が足りる」「電車、バスの利用しやすさ」が挙げられる。

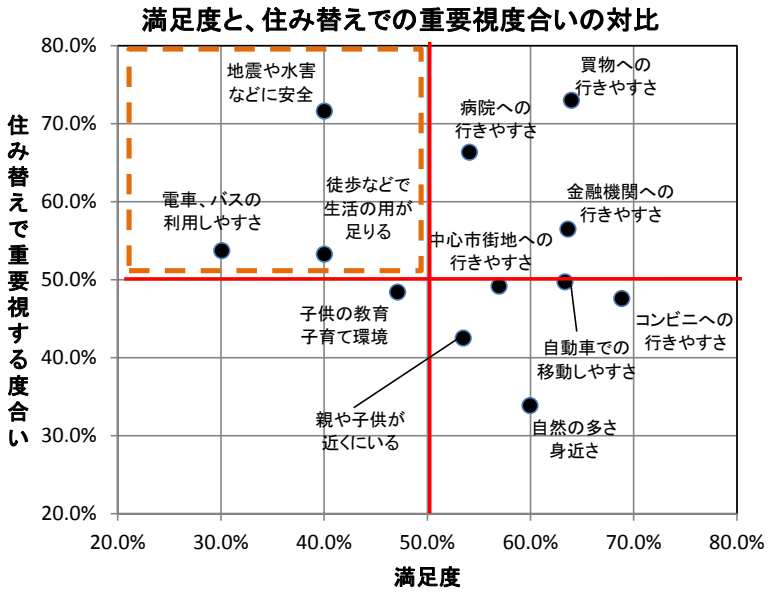
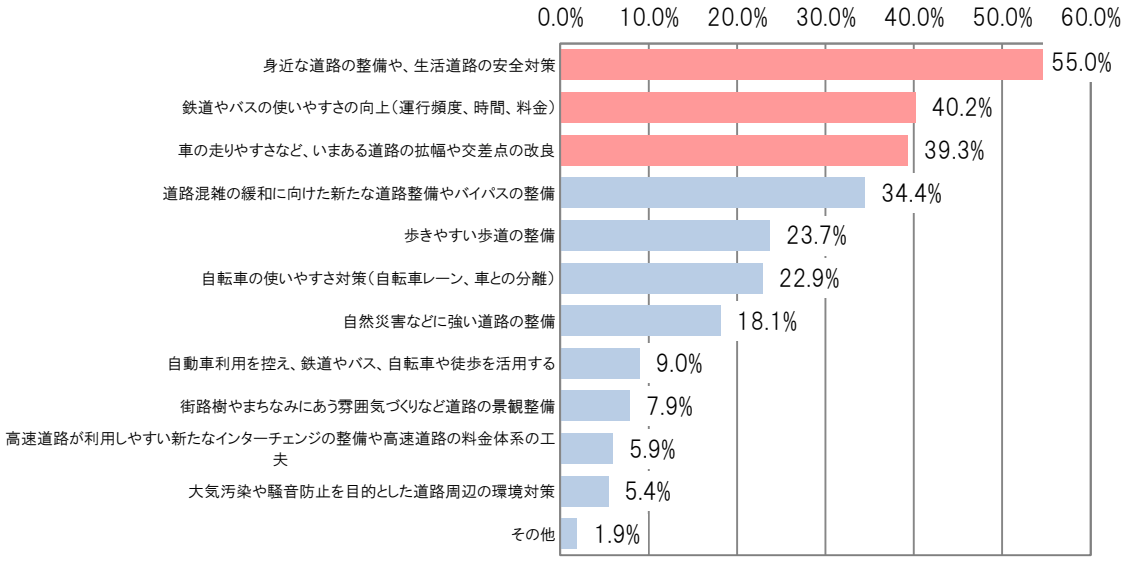


図 1.5.11 暮らしの項目別満足度と住み替えに重要視する項目の関係

［交通に関する取り組み要望］

・今後の交通に関する取り組みのなかで、「身近な道路の整備や生活道路の安全対策」「鉄道やバスの使いやすさの向上」が上位に挙げられていることからもうかがえる。



n=5,315

図　交通に関する取り組み

(2) ６５歳以上の方の意識調査

［運転免許の保有状況と免許返納意向］

・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。

・80 歳を超えると免許返納を考える方も増え、85 歳以上では免許返納を考えている方が28.2%以上を占めている。

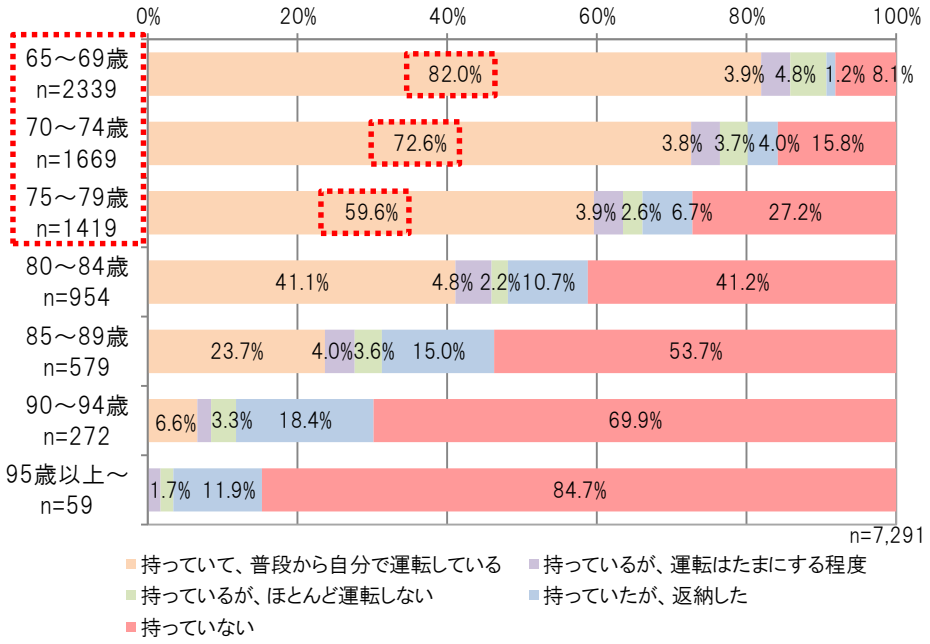


図 1.5.12 年齢階層別運転免許保有･利用状況

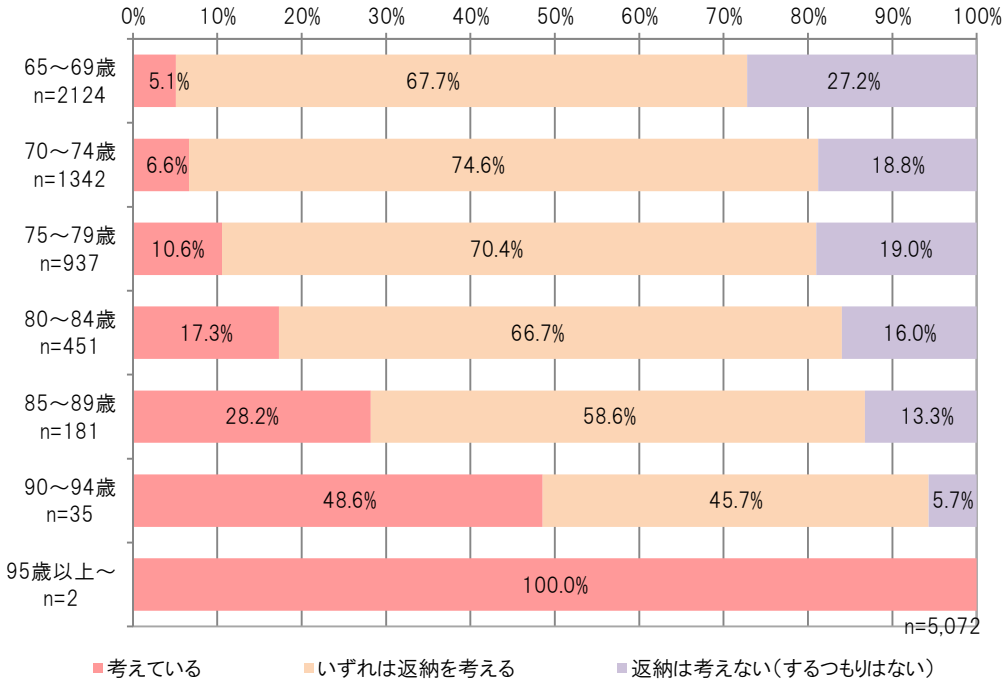


図 1.5.13 免許返納意向

［通院や買物の際の施設や交通手段］

・65 歳以上の方の通院や買物の状況をみると、住まいの近くへのアクセスが多いが自動車での移動が多くを占めている。これは目的地が、住まいの近くであるか遠方であるかの如何に関わらず同様の傾向にある。

通院

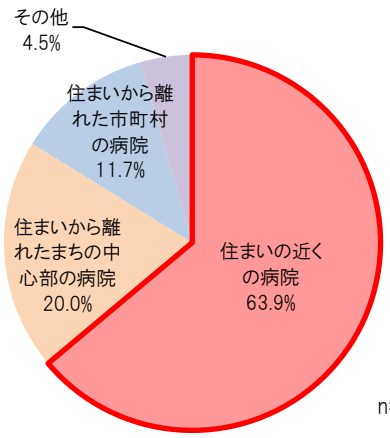


図 1.5.14 通院先施設

買物

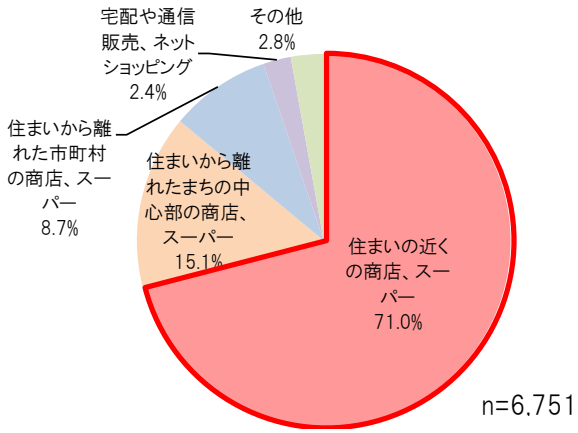


図 1.5.15 買物施設

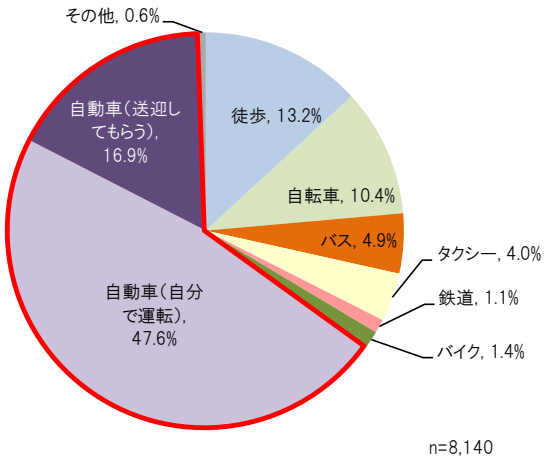


図 1.5.16 通院先への交通手段

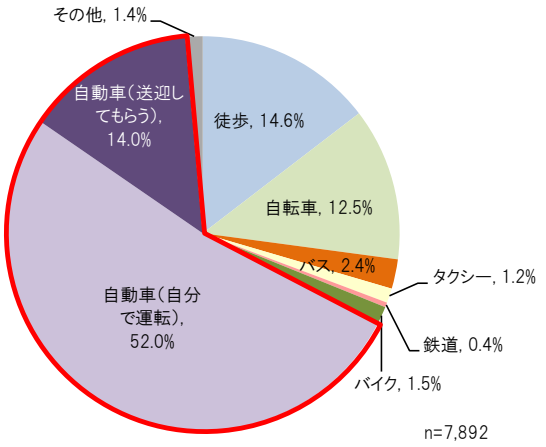


図 1.5.17 買物への施設交通手段

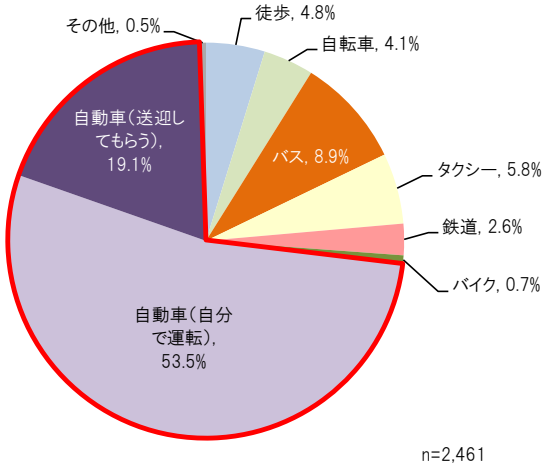


図 1.5.18 遠方への交通手段

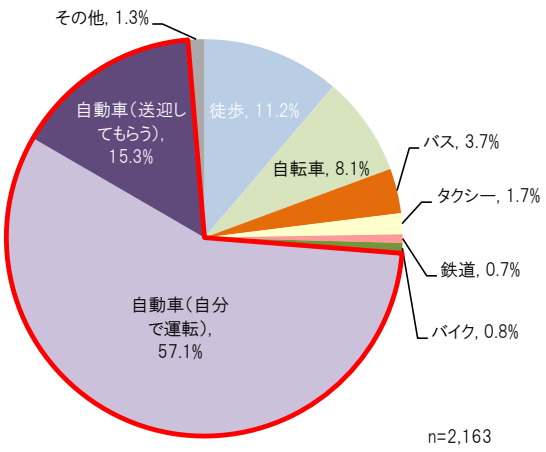


図 1.5.19 遠方への交通手段

［暮らしの項目別満足度］

・暮らしの項目別満足度をみると、65 歳以上の方においても、コンビニエンスストアへの行きやすさや金融機関への行きやすさが挙げられている。今後の住み替え意向は、「住み替える予定はない」が 92.9%を占めている。

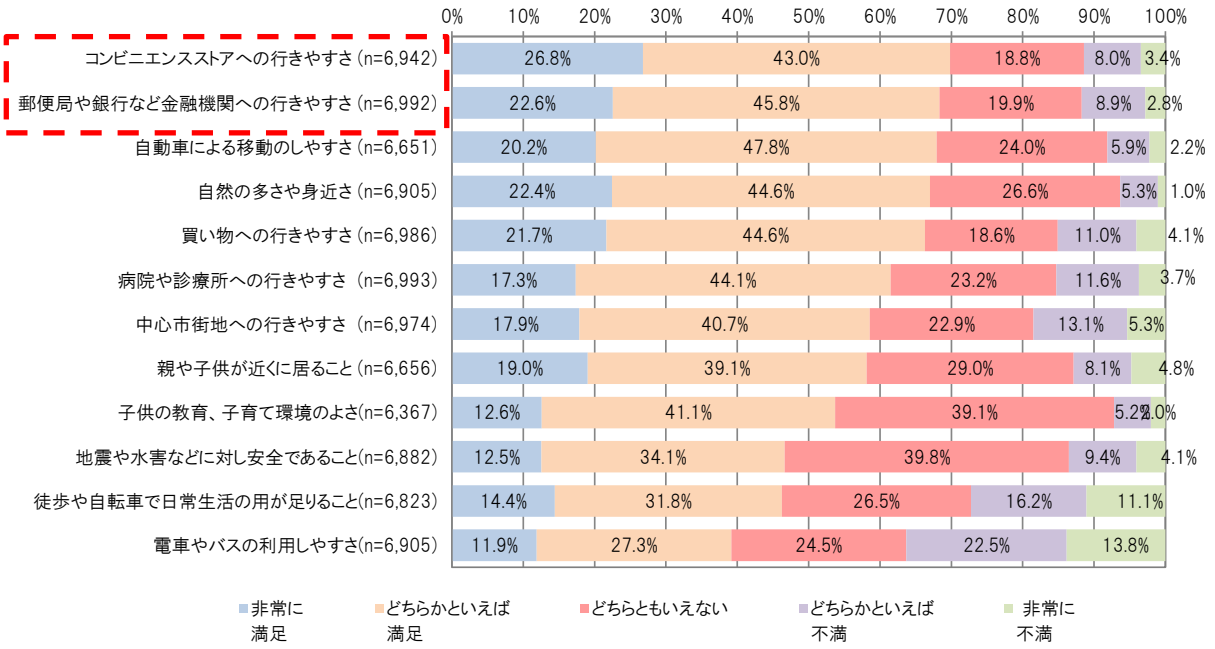


図 1.5.20 暮らしの項目別満足度

［住み替え意向および重要視する項目］

・今後の住み替え意向としては、「住み替える予定はない」とする回答が 92.9%を占める。

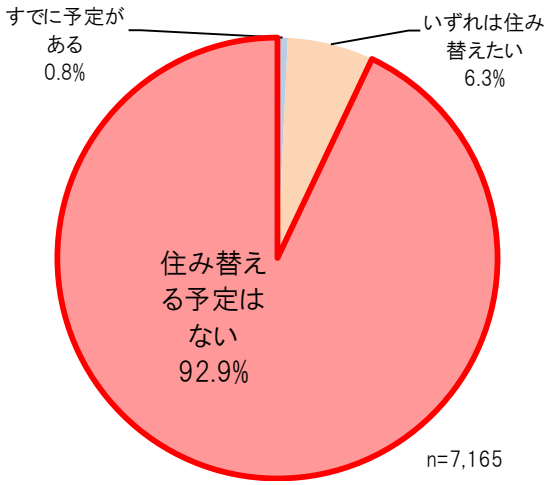


図 1.5.21 住み替え意向

・今後の住み替えの際に重要視する項目は、「地震や水害などに対し安全であること」が最も高いが、次いで「病院や診療所への行きやすさ」「買い物への行きやすさ」といった普段の暮らしの利便性を重視する意見が多い。

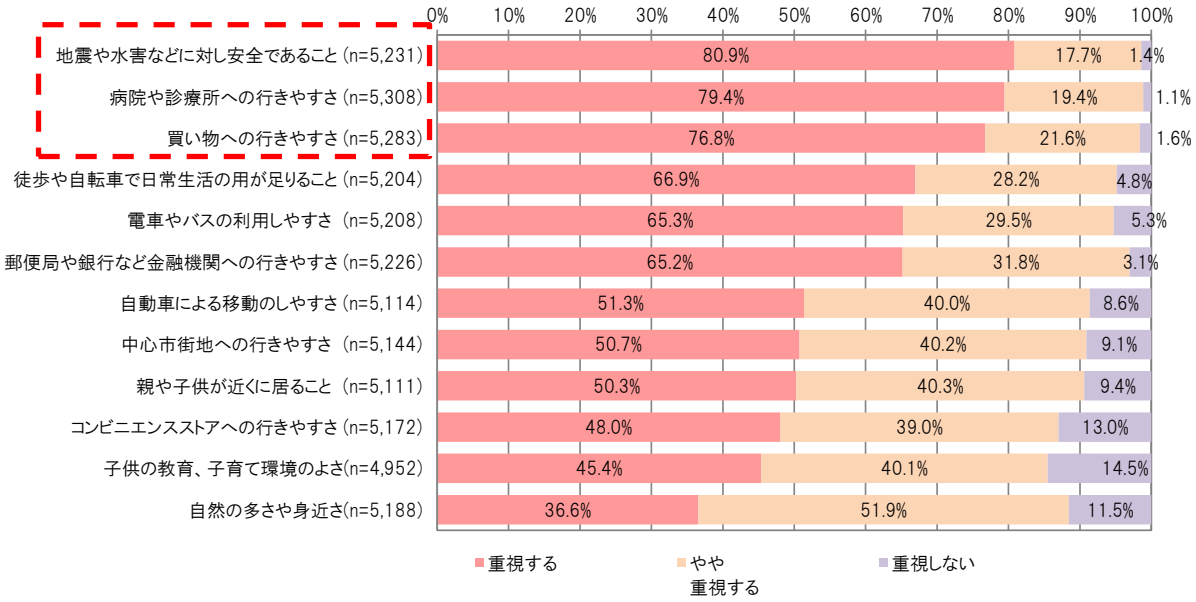


図 1.5.22 住み替えの際に重要視する項目

[今後の交通に関する不安な点]

・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」「いく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。

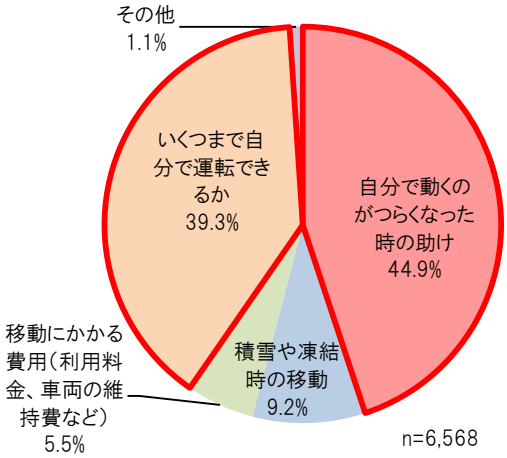


図 1.5.23 今後への不安

1.6 補完調査結果（主たるもの）

(1) 観光調査

・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。
・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も「駐車場の整備」が最も多い。
・回遊パターンでは、さまざまパターンがあるが、「自宅～都市圏内の観光地～自宅」のパターンが全体の約 50%を占めている。

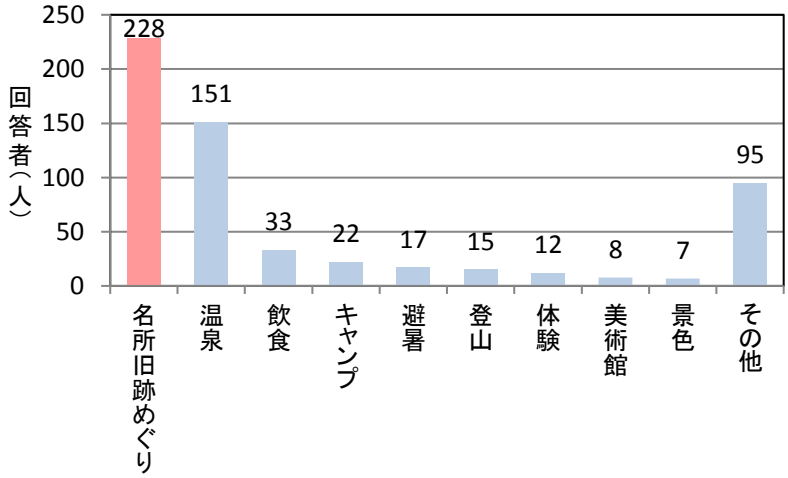


図 1.6.1 観光の主な目的

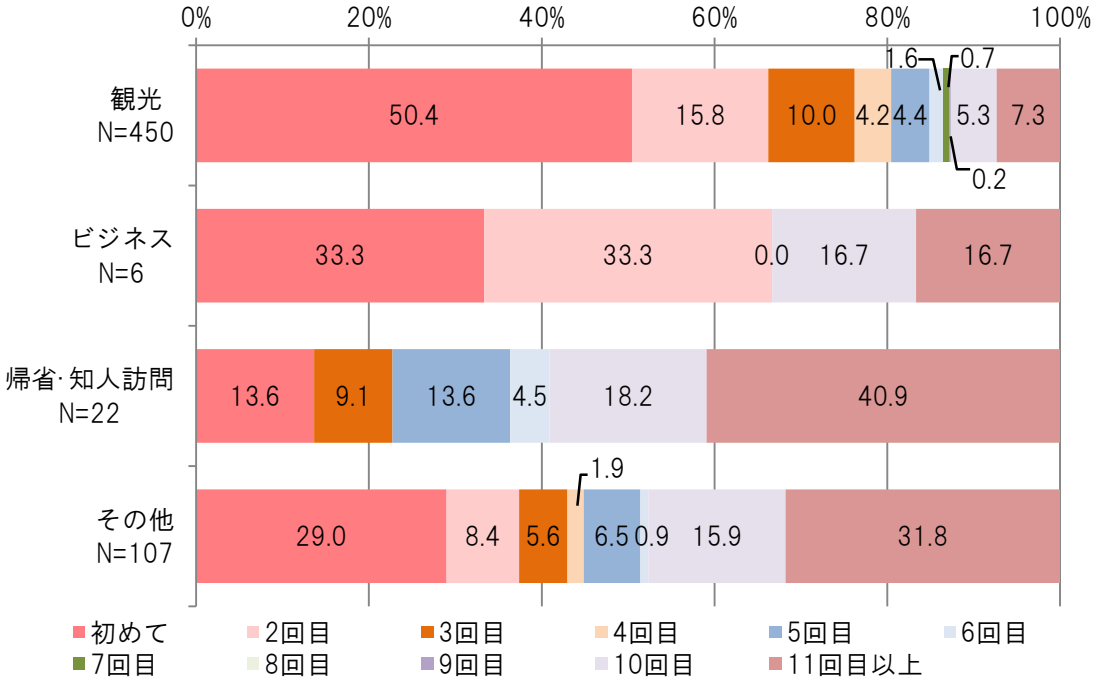


図 1.6.2 当該観光地への来訪回数

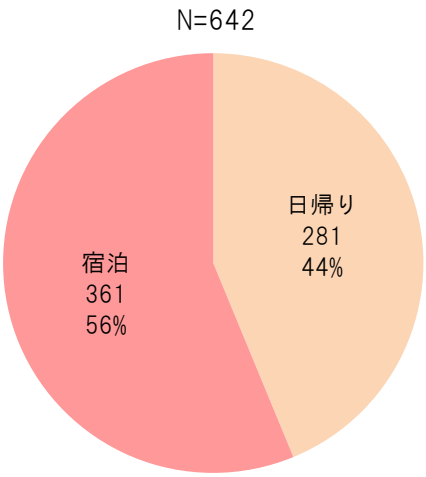


図 1.6.3 宿泊の有無

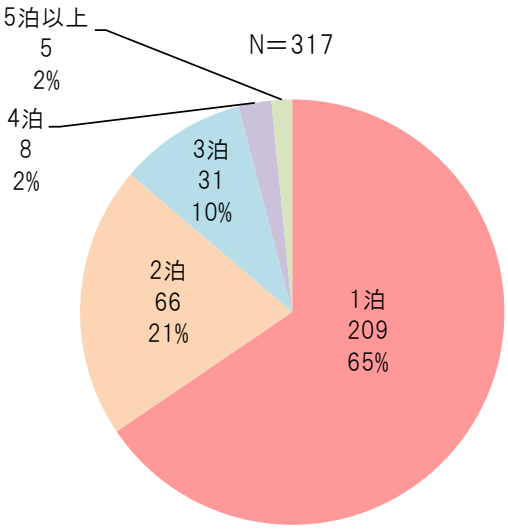


図 1.6.4 宿泊日数

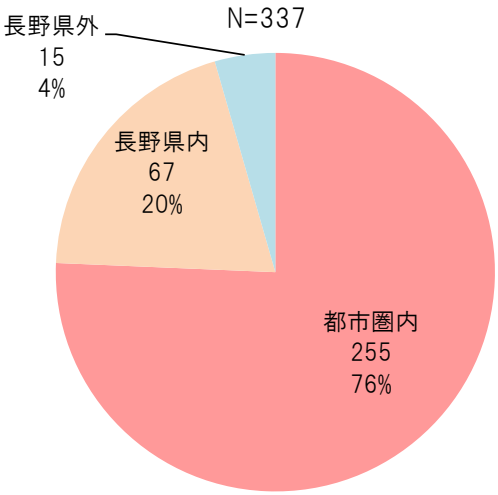


図 1.6.5 宿泊先

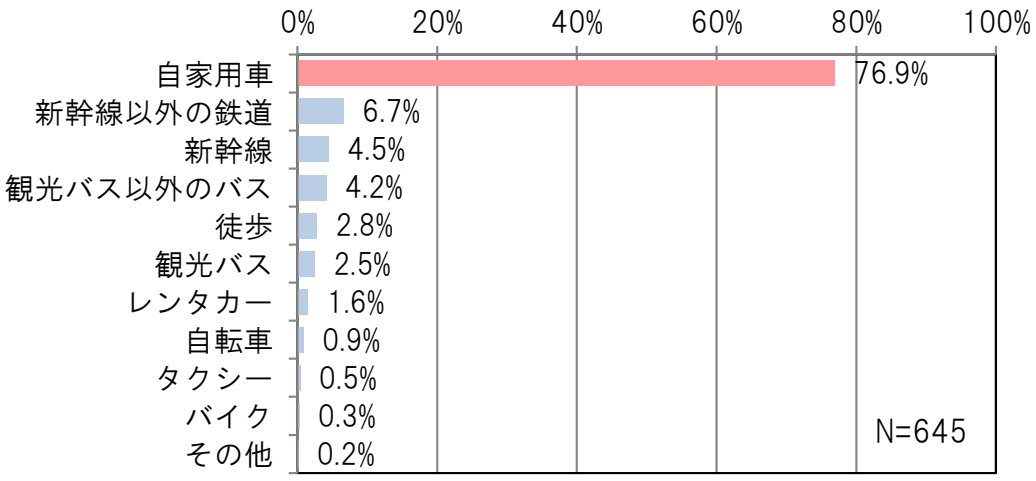


図 1.6.6 観光までの主な交通手段

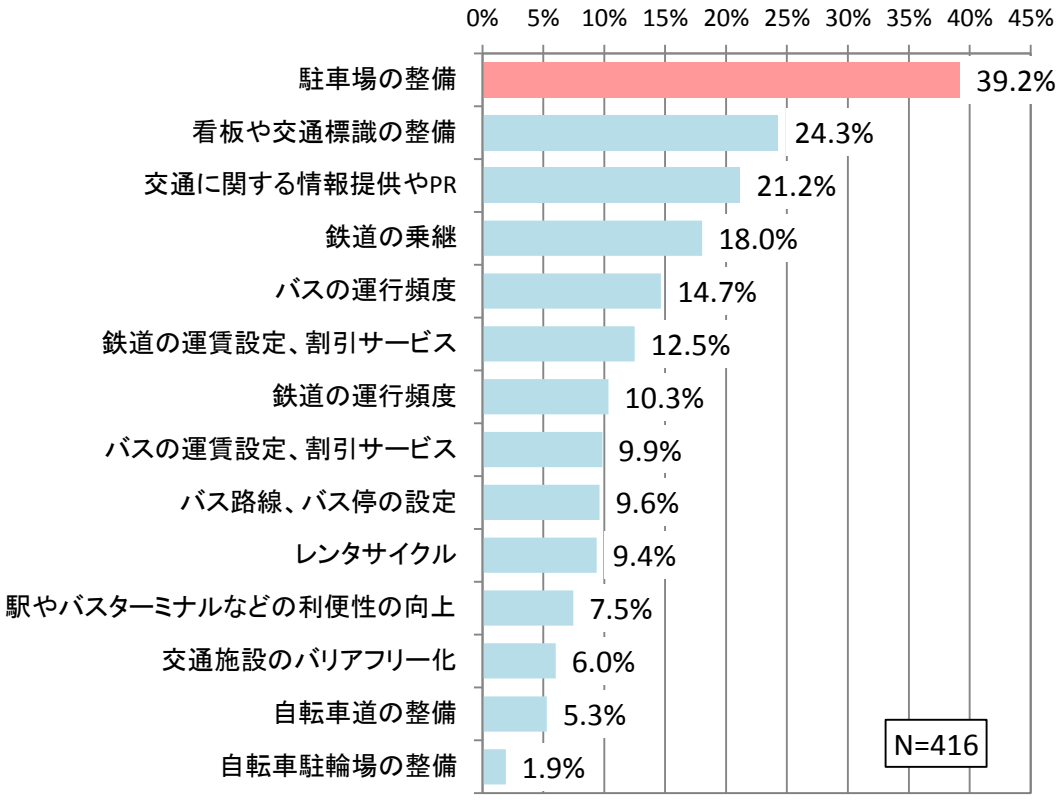


図 1.6.7 必要な交通環境対策

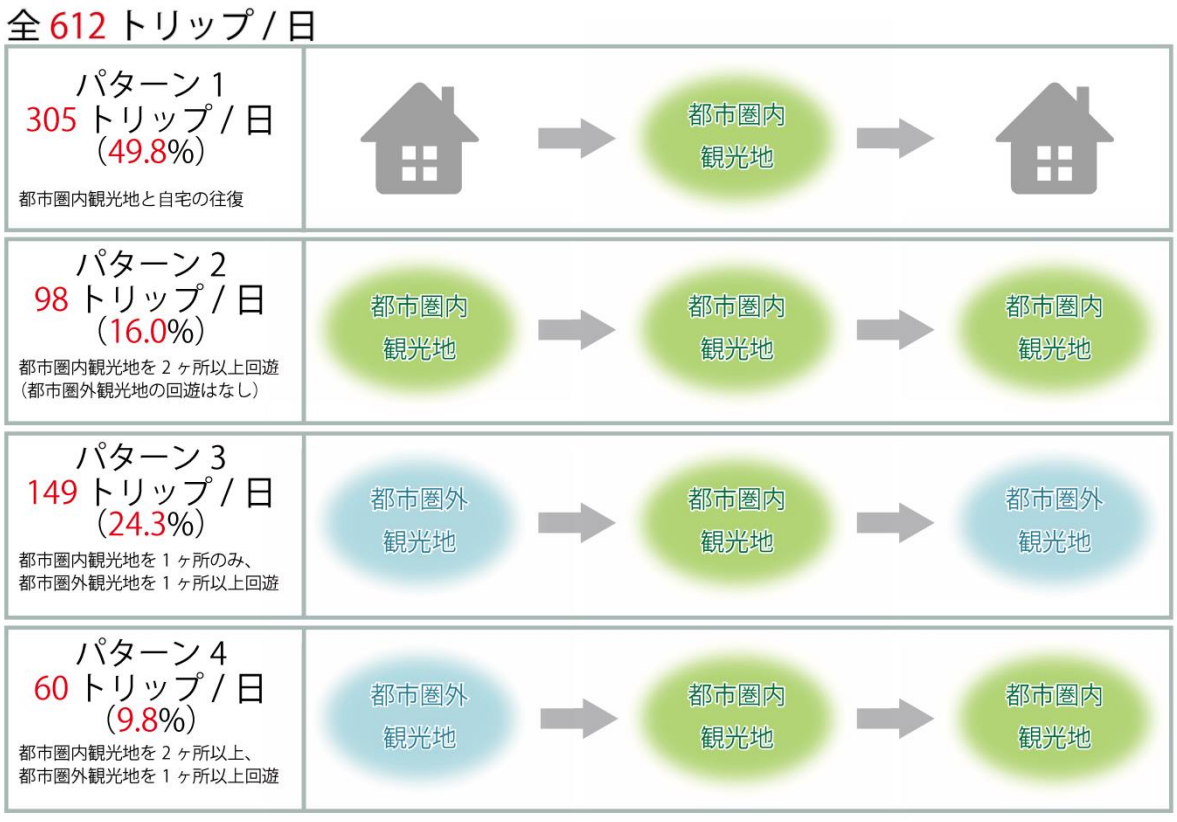


図 1.6.8 回遊パターン

表 1.6.1 回遊パターンの具体例

	最初の観光地	2番目の観光地	3番目の観光地	4番目の観光地	5番目の観光地	ﾄﾘｯﾌﾟ数
パターン1	善光寺					69
	臥龍公園					63
	小布施					47
	戸隠高原					43
	斑尾高原					38
	飯綱高原					28
	戸倉上山田温泉					17
パターン2	戸隠高原	善光寺				16
	善光寺	小布施				10
	善光寺	戸隠高原				6
	小布施	善光寺				5
	戸隠高原	小布施				4
	善光寺	戸隠高原	小布施			4
	飯綱高原	善光寺				4
	臥龍公園	小布施				2
	臥龍公園	川中島				2
	臥龍公園	善光寺	小布施			2
	小布施	戸隠高原				2
	善光寺	戸隠高原	飯綱高原			2
	善光寺	飯綱高原				2
パターン3	山ノ内町	小布施				5
	松本市	善光寺				5
	善光寺	松本市				5
	小布施	山ノ内町				4
	上田市	善光寺	上田市			4
	善光寺	新潟県				4
	白馬村	戸隠高原				4
	白馬村	善光寺				4
	群馬県	小布施				3
	小布施	群馬県				3
	小布施	山ノ内町	山ノ内町			3
	上田市	善光寺				3
	善光寺	上田市				3
	善光寺	上田市	上田市			3
	善光寺	白馬村				3
	安曇野市	松本市	善光寺			2
	群馬県	善光寺				2
	軽井沢町	山ノ内町	善光寺	松本市		2
	戸隠高原	大町市				2
	戸倉上山田温泉	軽井沢町				2
	戸倉上山田温泉	上田市				2
	小布施	軽井沢町				2
	小布施	新潟県				2
	松本市	戸隠高原				2
	上田市	戸倉上山田温泉				2
	上田市	小布施				2
	上田市	善光寺	新潟県			2
	新潟県	善光寺				2
	諏訪市	小布施				2
	諏訪市	松本市	善光寺			2
	諏訪市	松本市	善光寺	上田市		2
	善光寺	軽井沢町				2
パターン4	上田市	小布施	善光寺			3
	善光寺	戸倉上山田温泉	上田市			3
	富山県	善光寺	川中島			3
	松本市	善光寺	小布施			2
	松本市	善光寺	斑尾高原			2
	上田市	小布施	善光寺	松本市		2
	石川県	白馬村	善光寺	戸倉上山田温泉		2
	善光寺	戸隠高原	群馬県			2
	善光寺	戸隠高原	軽井沢町			2

：都市圏内観光地
：都市圏外観光地

(2) 訪日外国人調査

・携帯電話のローミングデータ(位置情報)から、訪日外国人の滞在市町別・国別の移動実態を把握した。
・市町別では、訪日外国人の約 8 割が長野市を訪れている。続いて、千曲市・小布施町の順となっている。
・また、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。

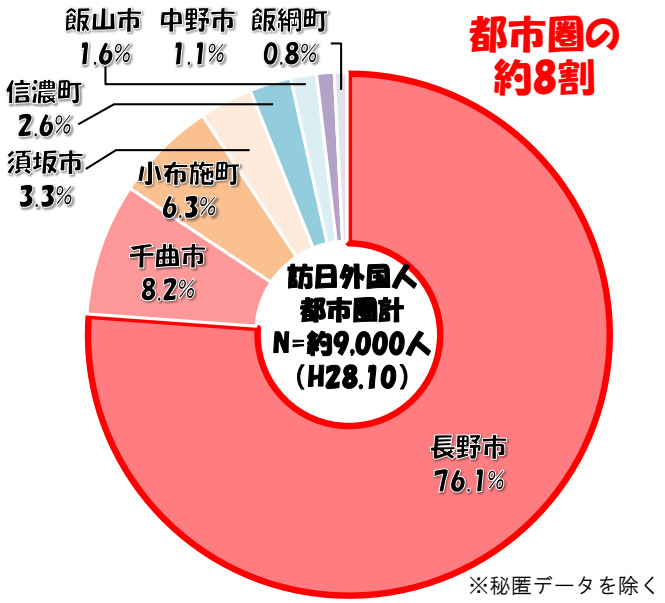


図 1.6.9 訪日外国人の滞在市町

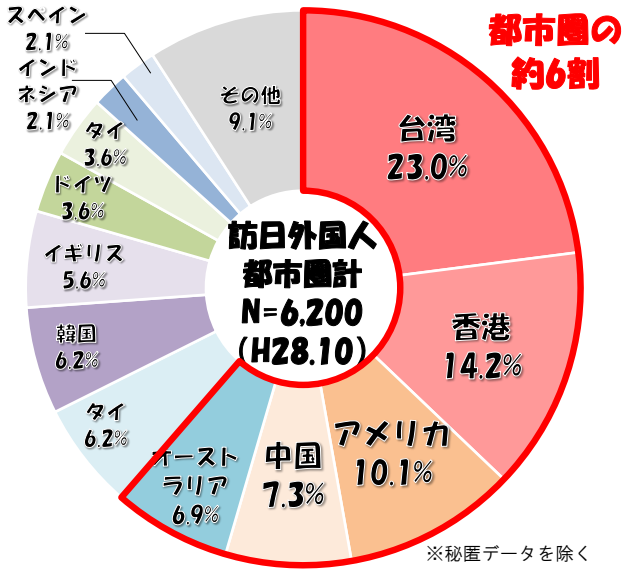


図 1.6.10 訪日外国人の国籍

出典：株式会社ＮＴＴドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」
「モバイル空間統計」は株式会社 NTT ドコモの登録商標です。

(3) 来街者調査

・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。
・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みると、新幹線軸上の流出入が多いことが分かる。平日と休日を比較すると休日の来街者数が多く、愛知、富山、金沢方面など広域化することが分かる。

［来街者の居住地］

・都市圏外居住者は、新幹線に比べ高速バス利用が高く、県外居住者は、高速バスに比べ新幹線利用が高い状況である。ただし、冬季では、都市圏内居住の新幹線利用が秋季の 27.2%に比べ、10.2 ポイント増加し、35.9%となっている。

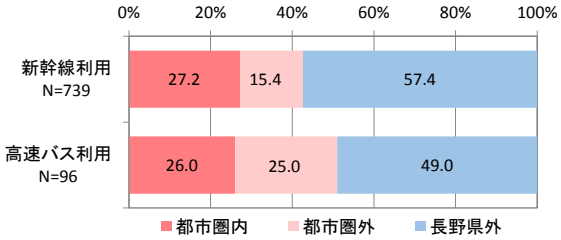


図 1.6.11 来街者の居住地（秋季）

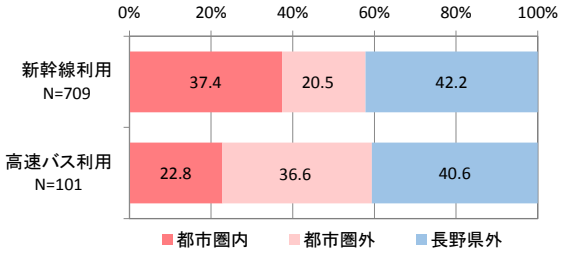


図 1.6.12 来街者の居住地（冬季）

［移動の目的（居住地別・年齢別）］

・居住地別の移動目的では、「通勤」目的の都市圏外の新幹線利用が 46.0%、高速バス利用が 65.6%となっている。また、県外居住者では、秋季の「ﾚｼﾞｬｰ・ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ」目的が半数を占めている。

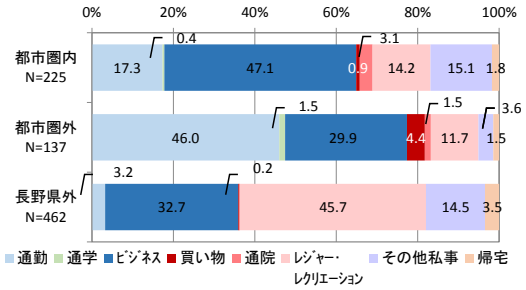


図 1.6.13 居住地別の来街者の移動の目的（秋季）

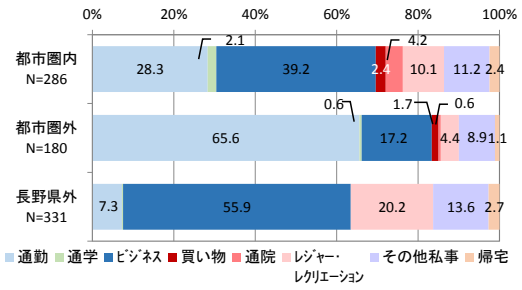


図 1.6.14 居住地別の来街者の移動の目的（冬季）

・年齢別の移動目的では、30 歳代～50 歳代の「ビジネス」・「通勤」目的が秋季・冬季ともに半数以上を占めている。一方で、70 歳代以上では、秋季の「レジャー・レクリエーション」目的が半数を占めている。

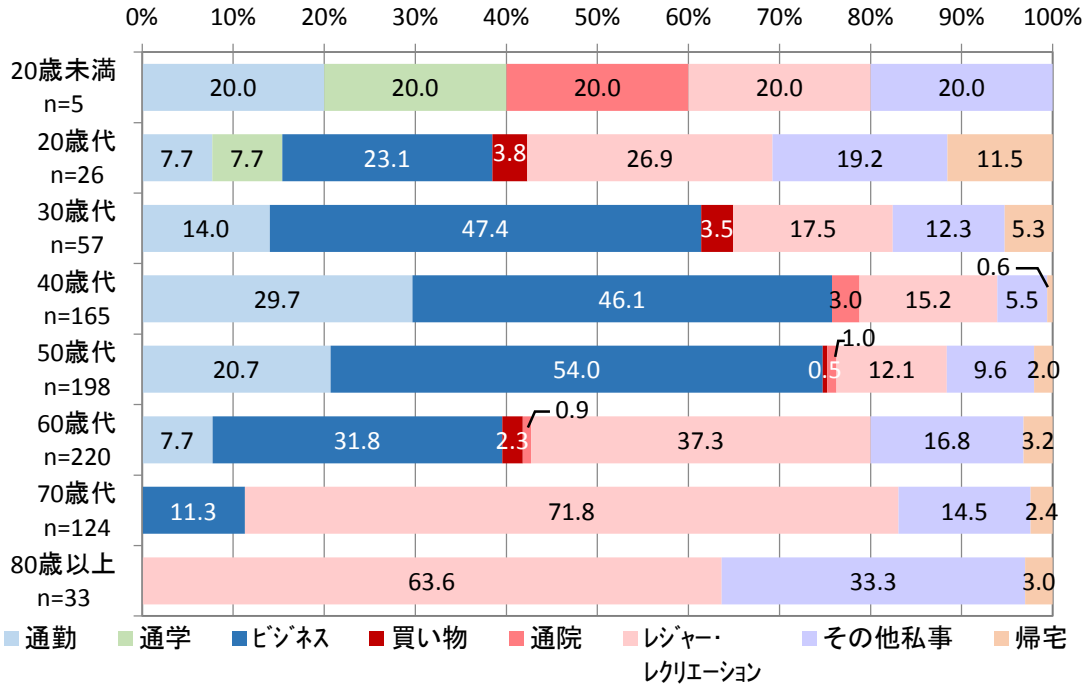


図 1.6.15 年齢別の来街者の移動の目的(秋季)

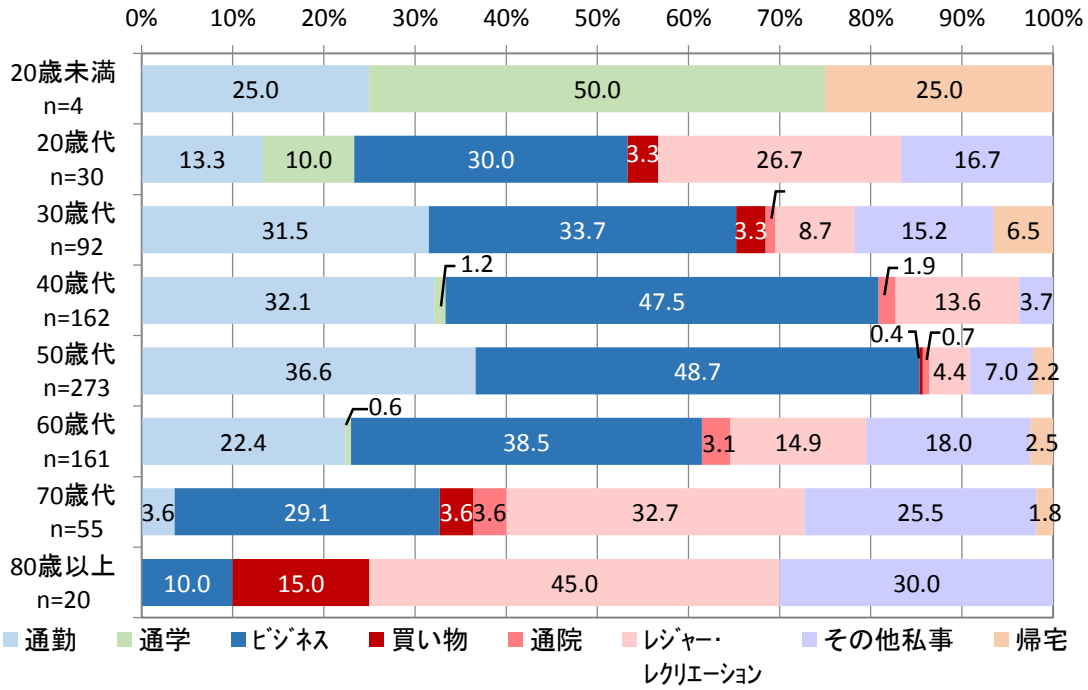


図 1.6.16 年齢別の来街者の移動の目的(冬季)

［来訪頻度（居住地別・年齢別）］

・居住地別の来訪頻度では、都市圏外居住者で、秋季・冬季ともに「ほぼ毎日」・「週に3～5回」が半数を占めている。

・年齢別の来訪頻度では、30 歳代～50 歳代で、秋季・冬季ともに「ほぼ毎日」・「週に3～5回」が半数を占めている。一方で、70 歳代以上では、「月に1，2回」・「年に数回」が半数以上を占めている。

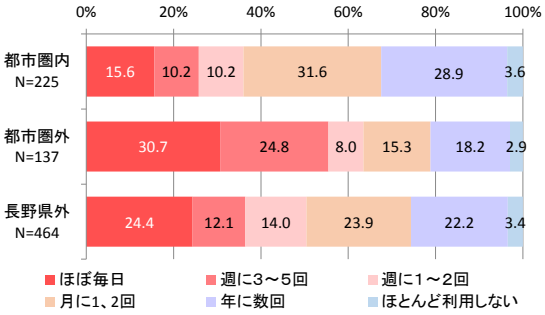


図 1.6.17 居住地別の来訪頻度（秋季）

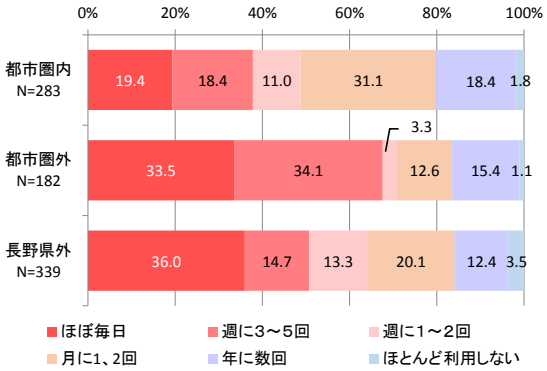


図 1.6.18 居住地別の来訪頻度（冬季）

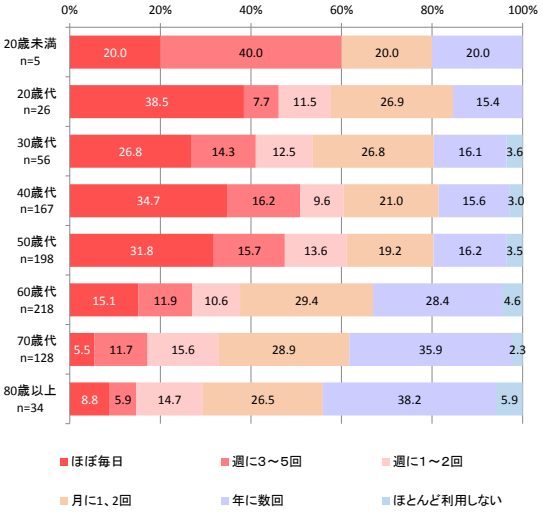


図 1.6.19 年齢別の来訪頻度（秋季）

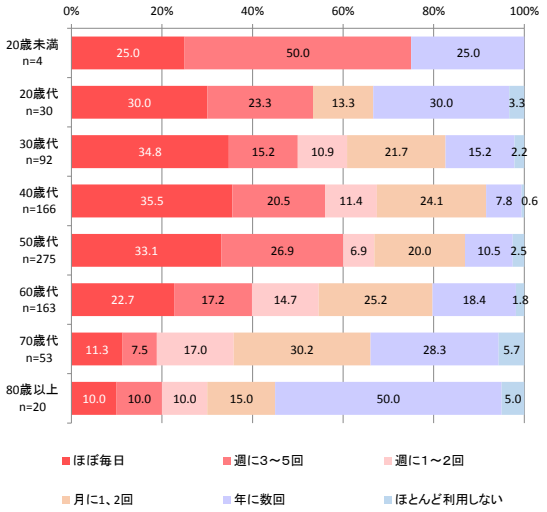


図 1.6.20 年齢別の来訪頻度（冬季）

［求められるサービス（新幹線・高速バス別）］

・新幹線来街者が求めるサービスについては、秋季・冬季ともに、「鉄道との乗り継ぎをよくする」が約 50%と一番高くなっており、続いて「運賃設定や割引サービス」、「運行頻度を高める」の順である。

・高速バス来街者が求めるサービスについては、秋季で「鉄道との乗り継ぎをよくする」が約50%と一番高くなっており、続いて「運行頻度を高める」、「運賃設定や割引サービス」の順である。

・一方で、冬季においては、「鉄道との乗り継ぎをよくする」に比べ、「運行頻度を高める」が上回る結果である。

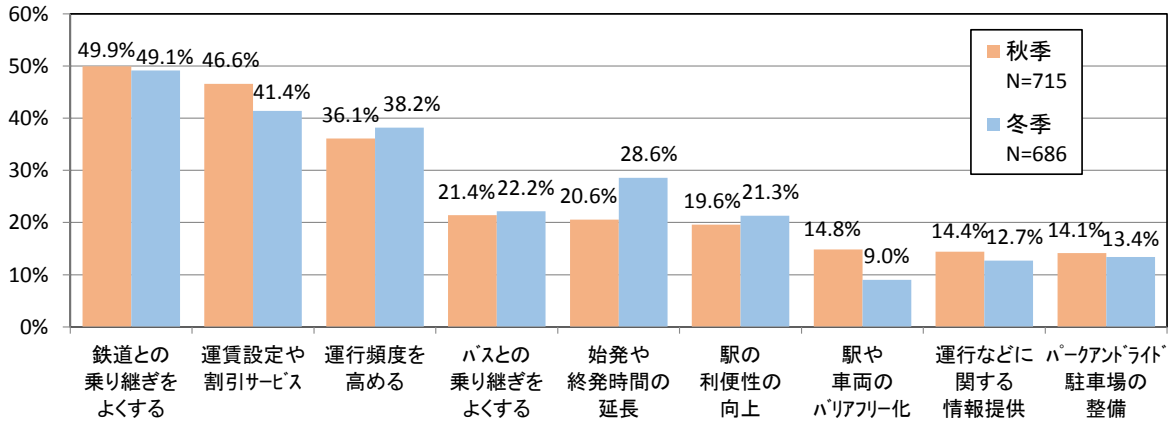


図 1.6.21 新幹線来街者が求めるサービスの移動の目的（秋季・冬季）

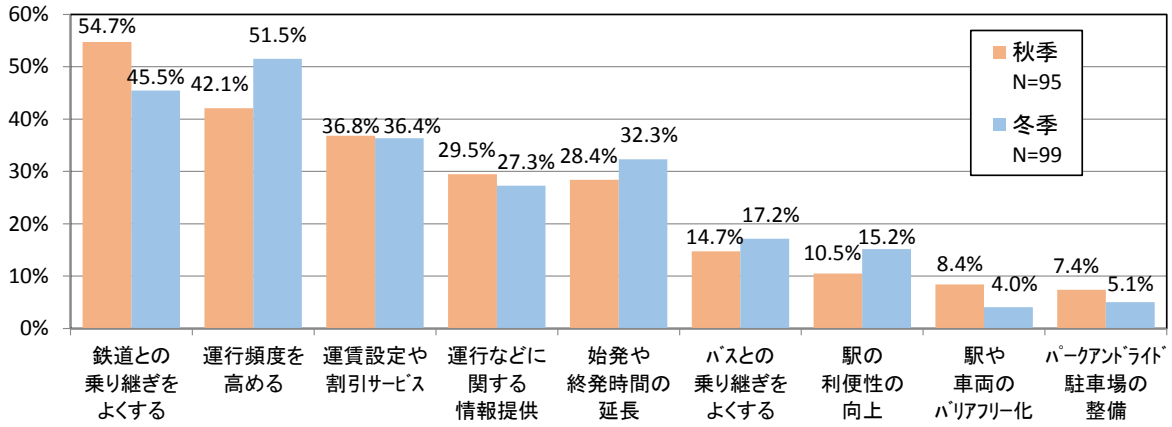


図 1.6.22 高速バス来街者が求めるサービスの移動の目的（秋季・冬季）

［都市圏外との結びつき（平日・休日）］

・平日の都市圏着の流動をみると、県内では、北信広域（野沢温泉村など）から約 1.1 万トリップ／日、上小広域（上田市）から約 9 千トリップ／日の移動となっている。

・県外では新潟県から約 5 千万トリップ／日、東京都・埼玉県・群馬県へ合せて約 5 千トリップ／日の移動となっている。

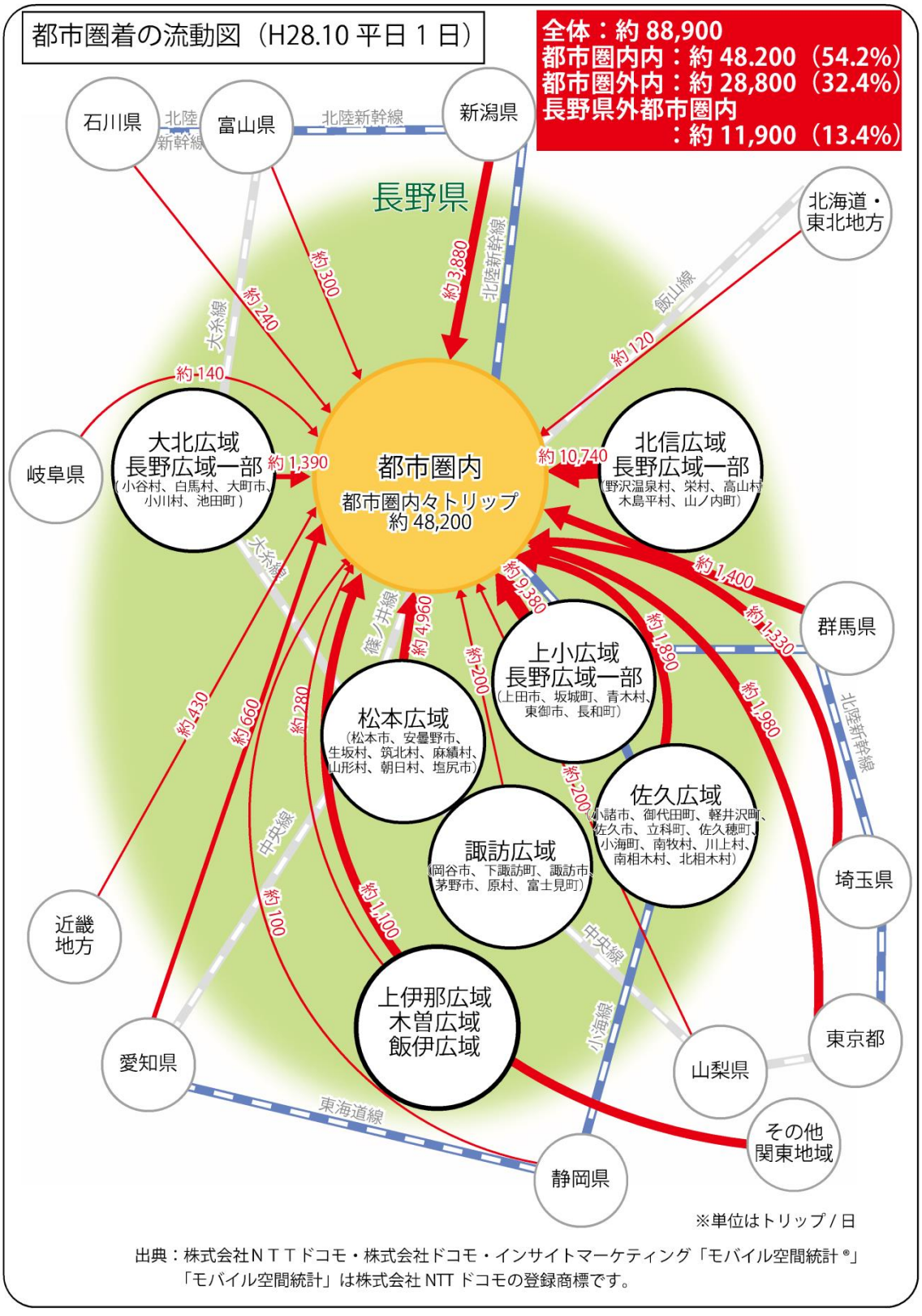


図 1.6.23 都市圏と都市圏外との結びつき（都市圏着 平日）

・平日の都市圏発の流動は、都市圏着と同様の傾向となっている。

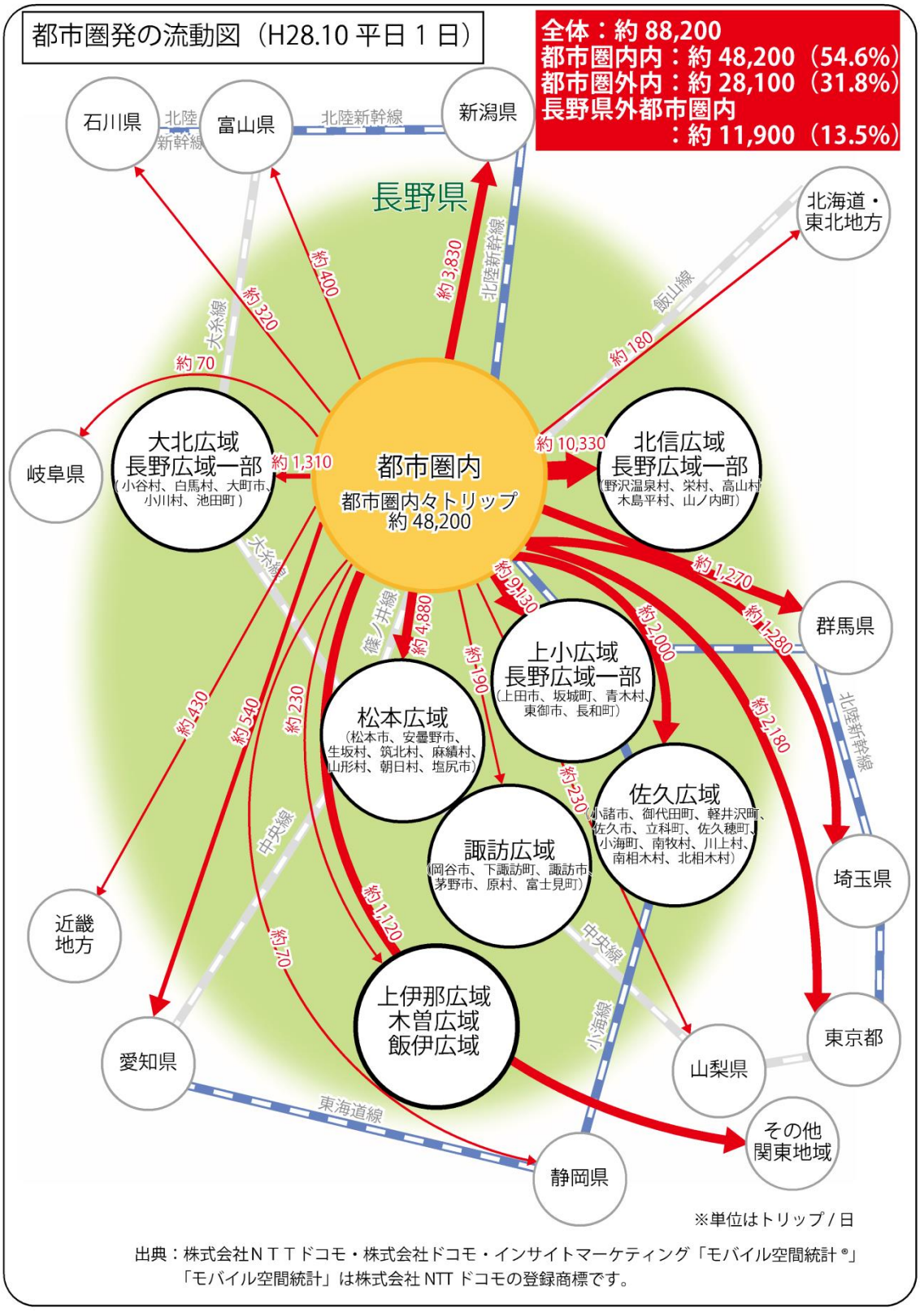
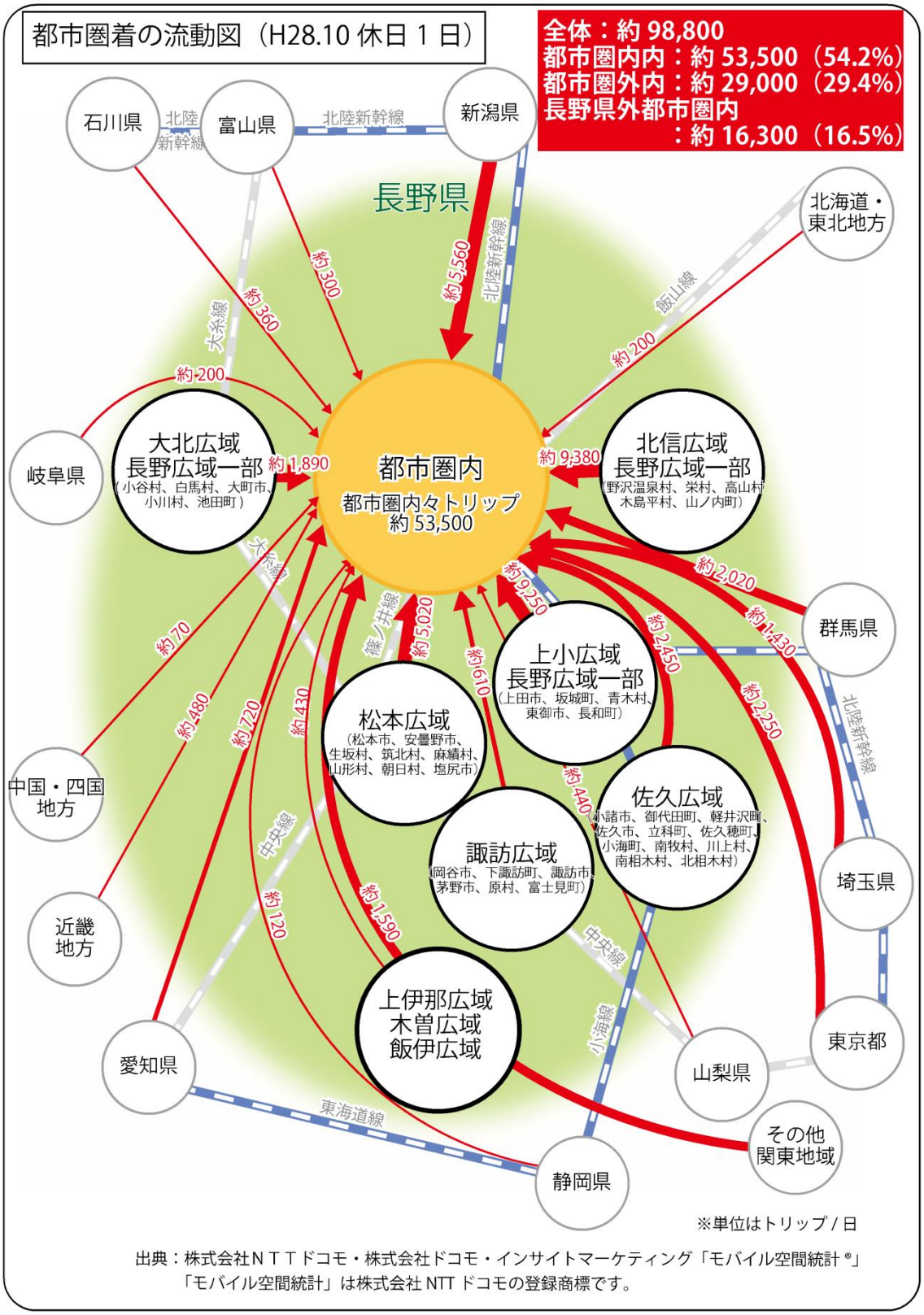


図 1.6.24 都市圏と都市圏外との結びつき（都市圏発 平日）

・休日の都市圏着の流動をみると、県内では平日と同様に、北信広域（野沢温泉村など）・上小広域（上田市）から、約 1 万トリップ／日の移動が上位を占めている。
・また、県外からの流動は、平日の都市圏着に比べて増加している。
例 1　新潟県→都市圏：平日約 4 千トリップ／日、休日約 6 千トリップ／日
例 2　東京都・埼玉県・群馬県→都市圏：平日約 3 千トリップ／日、休日約 6 千トリップ／日



出典：株式会社ＮＴＴドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」
「モバイル空間統計」は株式会社 NTT ドコモの登録商標です。

図 1.6.25　都市圏と都市圏外との結びつき（都市圏着　休日）

・県外へは、平日の移動が多かった新潟県、東京都・埼玉県・群馬県に加え、富山県・愛知県・その他関東地域（神奈川県・千葉県・茨城県・栃木県）への移動が増えている。

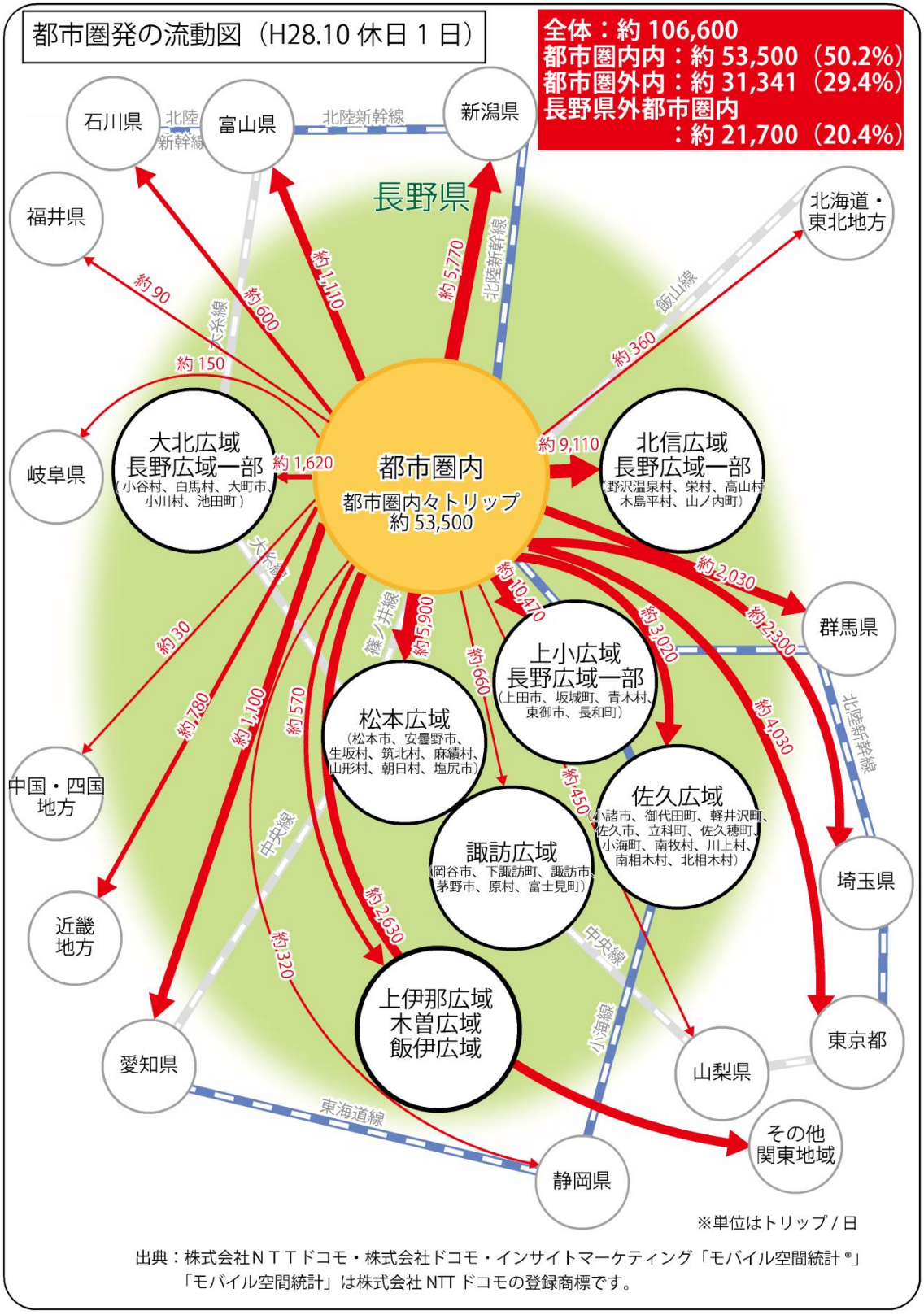


図 1.6.26 都市圏と都市圏外との結びつき（都市圏発 休日）

(4) 公共交通利用者調査

・公共交通利用者を対象とした意識調査結果から、年齢別に利用目的が異なり、30 歳代～50 歳代では「ビジネス」・「通勤」、70 歳以上では「私事」目的が主である。
・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。

［公共交通利用者の居住地］

・都市圏内巨樹者の在来線利用者約 74%、路線バス利用者が約 88%である。

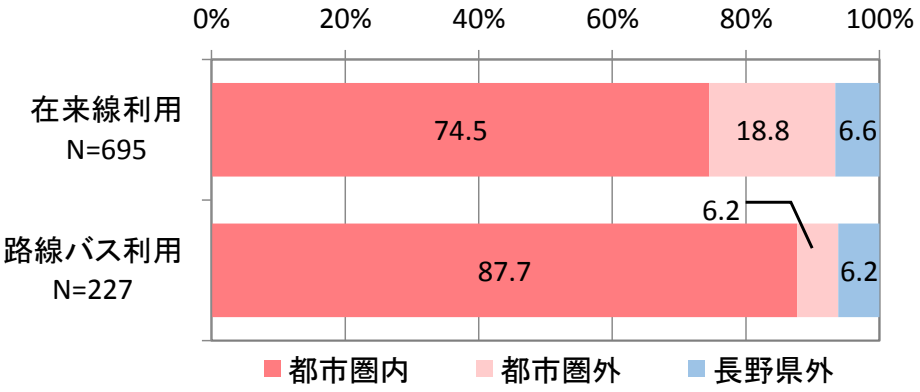


図 1.6.27 利用者の居住地

［移動の目的（居住地別・年齢別）］

・居住地別の移動目的では、都市圏内・都市圏外ともに「通勤・通学」目的が約 70%以上を占めている。また、利用頻度では、「ほぼ毎日」・「週に3～5回」が約 70%以上を占めている。

・年齢別の移動目的では、30 歳代～50 歳代で、「ビジネス」・「通勤」が約 80%を占めている。一方で、70 歳代以上では、「通院」「レジャー・レクリエーション」「その他私事」など私事目的が約 60%以上を占めている。

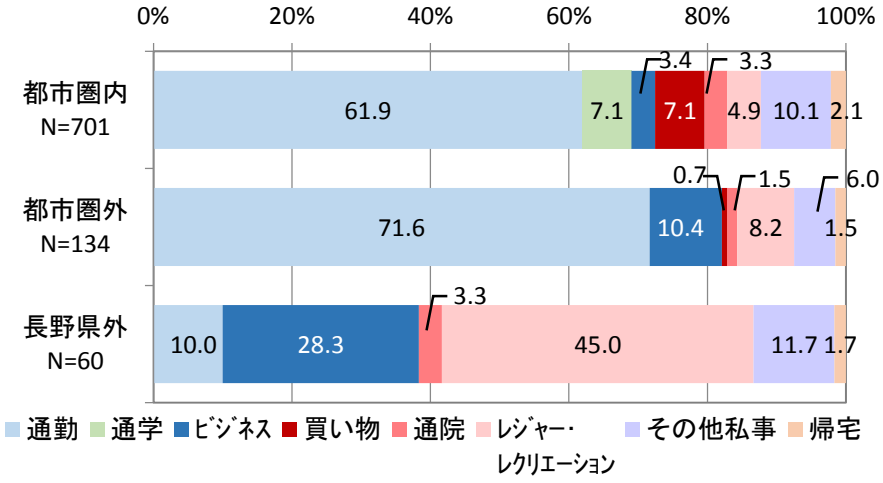


図 1.6.28 居住地別の移動の目的

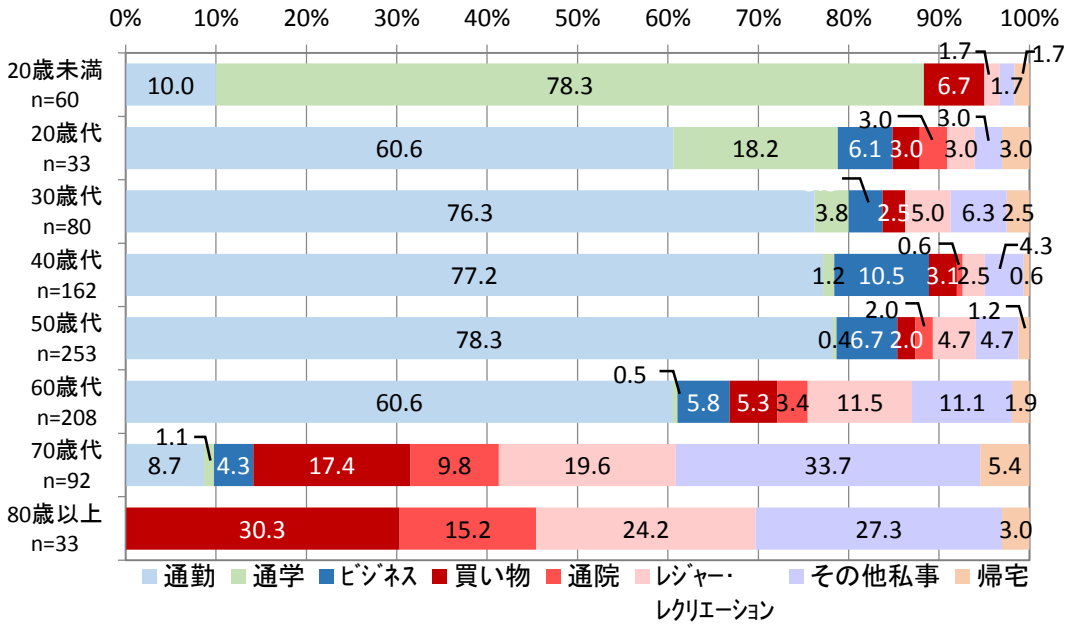


図 1.6.29 年齢別の移動の目的

［利用頻度（居住地別・年齢別）］

・居住地別の来訪頻度では、都市圏内・都市圏外居住者で、「ほぼ毎日」・「週に3～5回」が約 80%近くを占めている。

・年齢別の来訪頻度では、20 歳代～50 歳代で、「ほぼ毎日」・「週に3～5回」が 80%以上を占めている。一方で、70 歳代以上では、「月に1，2回」・「年に数回」が半数以上を占めている。

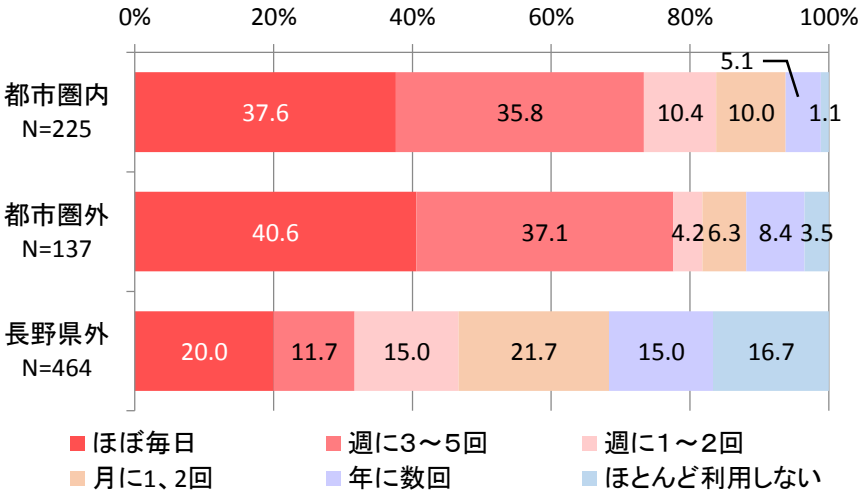


図 1.6.30 居住地別の利用頻度

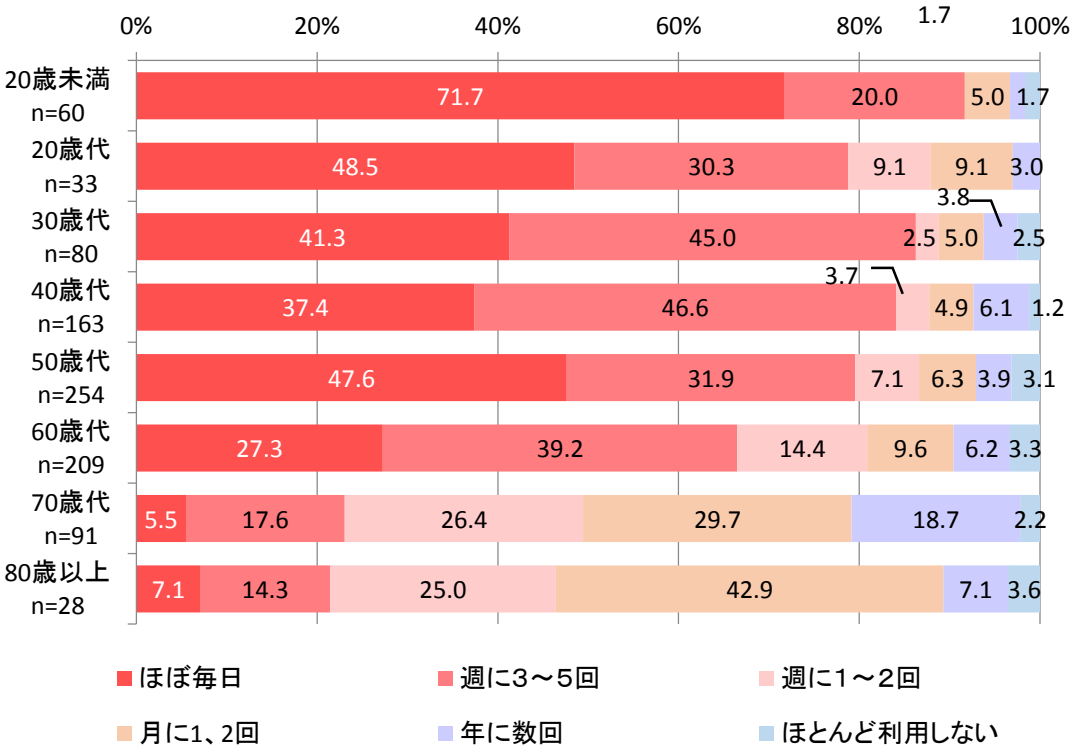


図 1.6.31 年齢別の利用頻度

［求められるサービス（在来線・路線バス別）］

・在来線利用者が求めるサービスについては、「運行頻度を高める」が約 50%と一番高くなっており、続いて「運賃設定や割引サービス」、「鉄道との乗り継ぎをよくする」の順である。

・路線バス利用者が求めるサービスについては、「運行頻度を高める」が半数近くと一番高くなっており、続いて「始発や終発時間の延長」、「鉄道との乗り継ぎをよくする」の順である。

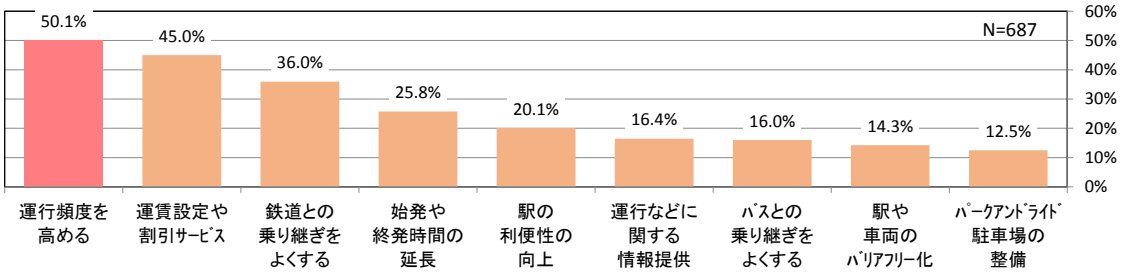


図 1.6.32 在来線利用者が求めるサービスの移動の目的

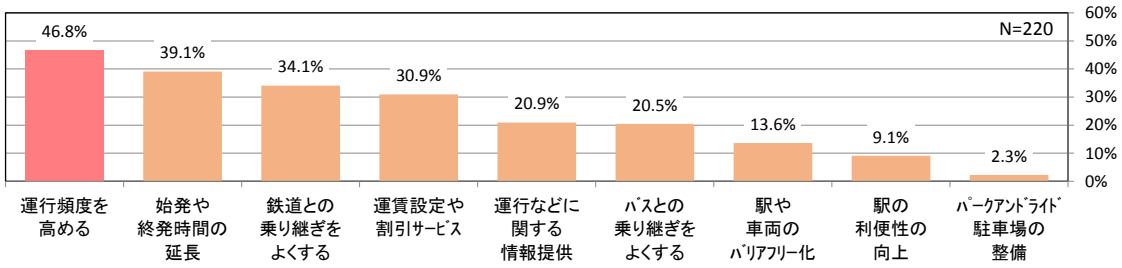


図 1.6.33 路線バス利用者が求めるサービスの移動の目的

1.7 スクリーンライン、コードンライン調査

(1) スクリーンラインと H27 道路交通センサスの比較

・H27 道路交通センサスの観測地点のうち、丹波島橋および村山橋を対象に、平成 28 年に交通量調査を実施し、24 時間および時間帯別の交通量を比較した。

・近年の丹波島橋・村山橋の 24 時間交通量と概ね同じ傾向となっている。

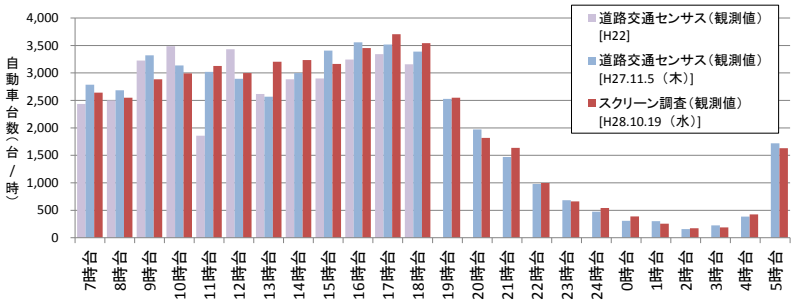


図 1.7.1 時間帯別交通量の比較(丹波島橋)

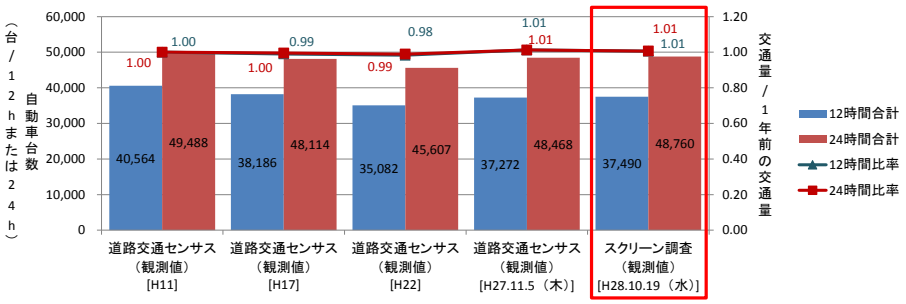


図 1.7.2 12・24 時間交通量の比較(丹波島橋)

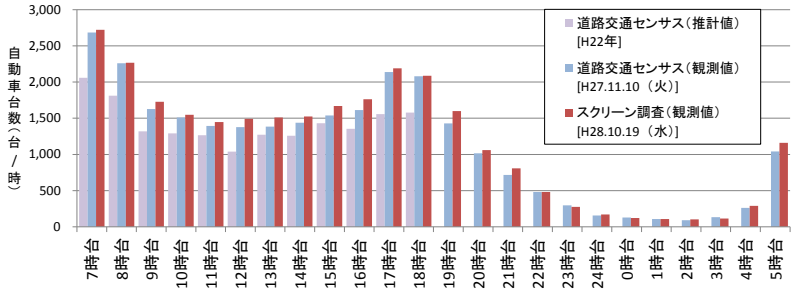


図 1.7.3 時間帯別交通量の比較(村山橋)

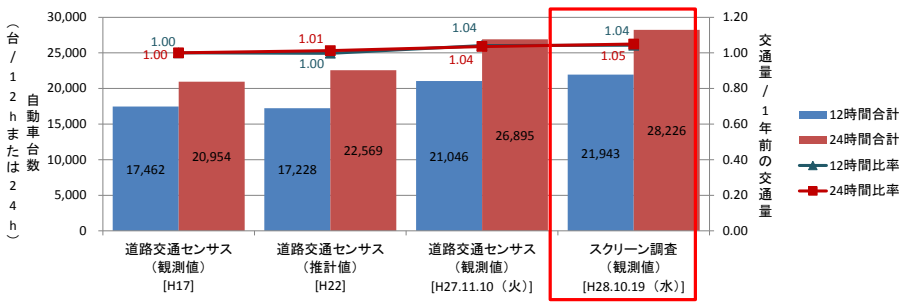


図 1.7.4 12・24 時間交通量の比較(村山橋)

(2) スクリーンライン・コードンラインの交通量（H27 道路交通センサス）

・長野都市圏のスクリーンラインの交通量は、27.6 万台/24h となっており、一般国道18号の長野大橋の交通量が 5.1 万台/24h と最も多い。

・また、長野都市圏内外の境界（コードンライン）の交通量は 19.7 万台/24h となっている。

・　特に、高速道路では、千曲市と坂城町を結ぶ上信越自動車道の交通量が 3.3 万台/24h と最も多い。一般道では、千曲市と坂城町を結ぶ国道 18 号の交通量が 2.0 万台/24h と最も多い。

表 1.7.1　スクリーンライン・コードンラインの交通量（H27 道路交通センサス）

	観測地点数	24h 交通量	12h 交通量
都市圏全体	202 箇所	159.4 万台/24h	209.9 万台/12h
スクリーンライン	15 箇所	27.6 万台/24h	21.2 万台/12h
コードンライン	31 箇所	19.7 万台/24h	14.7 万台/12h

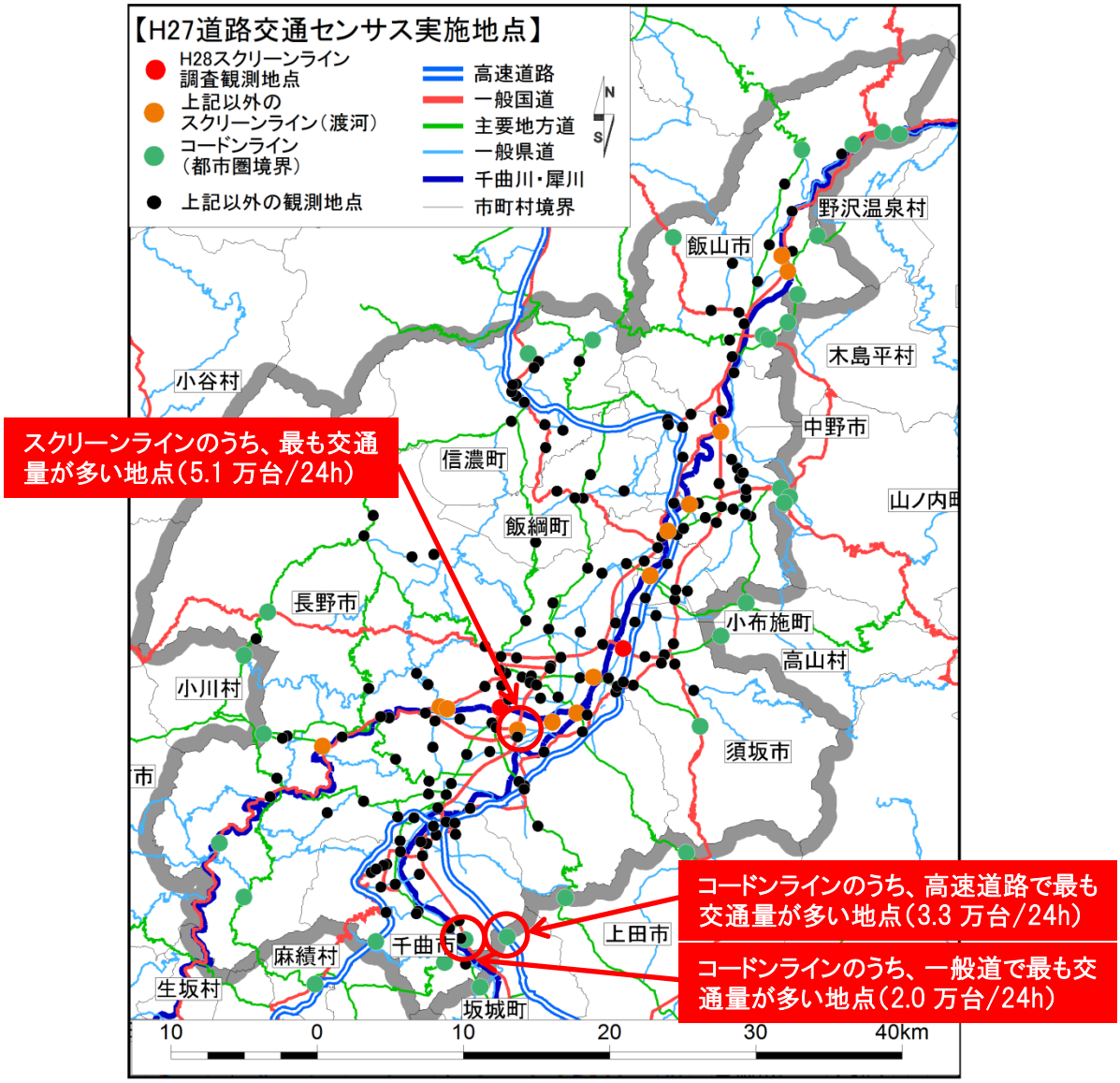


図 1.7.5　スクリーンライン・コードンライン観測地点

1.8 都市圏交通サービスとポテンシャル

(1) Bゾーン別施設立地状況

・Bゾーン単位の主要施設立地状況と 1 施設当たりの人口・発生集中量の関係を整理し、充足状況を確認した。
・1 施設当たりの発生集中量をみると、大ゾーン1(長野駅前)、2(南長野)、5(長野駅東)、9(芹田大豆島)、15(豊野町)と長野市に集中している。

表 1.8.1 Bゾーン別の人口・発生集中量と施設分布の比較

No	ゾーン名	人口(人) a	発生集中量(TE) b	学校数※1 c	大規模商業施設数※2 d	病院数※3 e	福祉施設数※4 f	施設数総計 g	主要施設
1	01長野駅前(長野市)	6,267	105,428	1	10	2	2	15	ながの東急百貨店、イトーヨーカドー長野店、長野中央病院
2	02南長野(長野市)	14,660	107,092	7	1	1	1	10	信州大学
3	03三輪(長野市)	14,066	59,186	7	2	1	1	11	長野県短期大学、イオンタウン長野三輪
4	04吉田(長野市)	14,017	59,496	3	4	4	3	14	ながの東急ライフ
5	05長野駅東(長野市)	18,020	76,120	3	1	4	0	8	
6	06安茂里(長野市)	19,474	67,675	5	3	0	3	11	
7	07長野北(長野市)	51,087	201,646	12	9	4	8	33	清泉女学院大学、マツヤショッピングモール、長野市民病院
8	08長野東(長野市)	36,978	171,644	10	16	3	0	29	長野ホリデイスクエア、ベイシア長野東店
9	09芹田大豆島	35,290	156,890	5	11	1	0	17	信州大学、ケーズタウン若里、ニトリ長野店、長野赤十字病院
10	10芋井小田切(長野市)	3,187	8,397	2	0	0	1	3	
11	11篠ノ井(長野市)	34,098	127,964	9	7	1	4	21	篠ノ井イーストショッピングパーク、篠ノ井総合病院
12	12川中島(長野市)	65,672	271,272	13	22	1	6	42	長野保健医療大学、SEIYU川中島店、ホームセンタームサシ長野南店
13	13七二会信更(長野市)	3,729	8,834	4	0	0	2	6	
14	14若穂松代(長野市)	28,973	107,583	12	2	2	6	22	アグリまつしろ、長野松代総合病院
15	15豊野町(長野市)	9,518	35,039	3	1	1	0	5	
16	16大岡(長野市)	1,008	2,873	2	0	0	2	4	
17	17信州新(長野市)	4,319	14,921	3	0	1	2	6	
18	18中条(長野市)	1,878	6,206	3	0	0	2	5	
19	19戸隠(長野市)	3,619	9,613	3	0	0	1	4	
20	20鬼無里(長野市)	1,448	4,761	2	0	0	1	3	
21	21須坂(須坂市)	42,766	174,639	18	9	2	11	40	イオン須坂店、須坂病院
22	22須坂東(須坂市)	6,823	20,194	2	0	0	3	5	
23	23中野(中野市)	39,641	160,352	14	12	1	12	39	イオン中野店、ベイシア中野店、北信総合病院
24	24豊田(中野市)	4,087	11,789	3	0	1	3	7	
25	25飯山市	21,400	74,851	10	6	1	10	27	ベイシア飯山店、飯山赤十字病院
26	26更埴(千曲市)	36,685	145,514	11	11	3	9	34	ベイシア更埴店、本久デイツー千曲店、千曲中央病院
27	27戸倉(千曲市)	17,034	62,628	4	2	0	3	9	綿半スーパーセンター千曲店
28	28上山田(千曲市)	5,534	19,566	1	1	1	1	4	
29	29小布施町	10,754	39,145	2	1	1	6	10	ツルヤ小布施店
30	30信濃町	8,668	29,117	2	1	1	4	8	
31	31牟礼(飯綱町)	6,730	22,952	2	0	1	5	8	
32	32三水村(飯綱町)	4,547	16,568	4	0	0	3	7	
総計		571,977	2,379,955	182	132	38	115	467	

※1 小学校・中学校・高校・大学のみ
※2 店舗面積が1,000㎡以上の施設のみ
※3 病院施設のみ(20床以上)
※4 経営主体が国・地方公共団体の施設のみ(入居あり)
上位3位までを着色

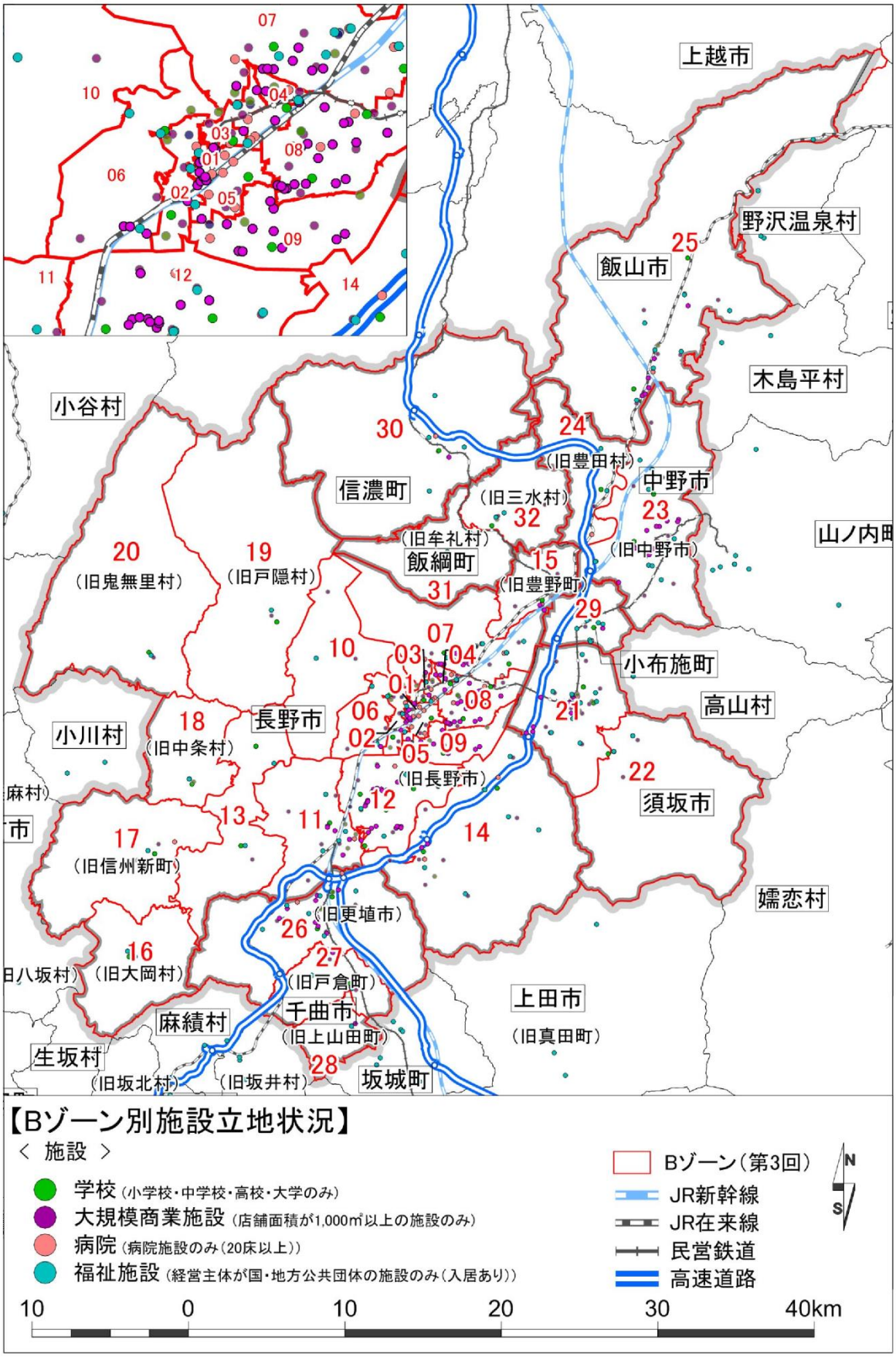


図 1.8.1 B ゾーン別の施設の分布状況

(2) Bゾーン間交通サービス

・道路網(路線数・車線数)、バス網(系統・運行本数)、鉄道網(路線数・運行本数)の配置状況を、ゾーン別に整理した。
・ゾーン境界を通過する道路網・バス網・鉄道網を対象とし、路線数や系統数、運行本数を整理した。ただし、同一路線が一つのゾーン境界を複数回、跨ぐ場合は1路線分のデータを整理した。

表 1.8.2 Bゾーン別の交通サービス(道路・バス・鉄道)

No	ゾーン名	道路 路線数	車線※1		バス※2		鉄道	
			4車線	2車線	系統	運行本数	路線数	運行本数(上下計)
1	01長野駅前(長野市)	6	4	1	71	1,436	5	413
2	02南長野(長野市)	8	4	3	111	1,885	0	0
3	03三輪(長野市)	4	2	0	34	1,500	1	111
4	04吉田(長野市)	6	2	1	17	644	1	189
5	05長野駅東(長野市)	5	3	2	18	340	5	413
6	06安茂里(長野市)	9	0	8	25	643	1	100
7	07長野北(長野市)	13	0	10	25	915	1	189
8	08長野東(長野市)	14	6	3	15	362	2	189
9	09芹田大豆島	14	9	6	25	479	0	0
10	10芋井小田切(長野市)	10	0	8	14	170	0	0
11	11篠ノ井(長野市)	22	5	15	12	160	2	138
12	12川中島(長野市)	18	7	10	51	744	1	104
13	13七二会信更(長野市)	14	0	10	9	135	0	0
14	14若穂松代(長野市)	18	5	13	10	213	0	0
15	15豊野町(長野市)	10	0	10	1	8	2	78
16	16大岡(長野市)	7	0	6	6	36	0	0
17	17信州新(長野市)	10	0	8	9	78	0	0
18	18中条(長野市)	7	0	5	3	44	0	0
19	19戸隠(長野市)	8	0	6	7	94	0	0
20	20鬼無里(長野市)	4	0	4	2	26	0	0
21	21須坂(須坂市)	14	4	10	8	170	1	119
22	22須坂東(須坂市)	4	0	4	5	43	0	0
23	23中野(中野市)	15	2	9	8	117	1	95
24	24豊田(中野市)	9	3	6	1	16	1	32
25	25飯山市	16	1	12	6	112	2	32
26	26更埴(千曲市)	16	5	10	11	89	2	96
27	27戸倉(千曲市)	10	2	8	24	125	2	70
28	28上山田(千曲市)	8	0	7	14	78	0	0
29	29小布施町	10	2	8	0	0	1	94
30	30信濃町	13	1	10	1	6	1	40
31	31牟礼(飯綱町)	10	0	7	8	46	1	40
32	32三水村(飯綱町)	9	2	6	6	17	1	40

※1 高速道路、一般国道、主要地方道、一般県道のみ
※2 高速バスを除く平日のみ
上位5位までを着色

図 1.8.2 バス運行本数および KURURU バス乗降者の状況

(3) バスサービス（ＫＵＲＵＲＵの整理、需給ギャップの整理）

・バス運行サービスは、長野市中心部で高く、この状況を反映して利用者数も多い。

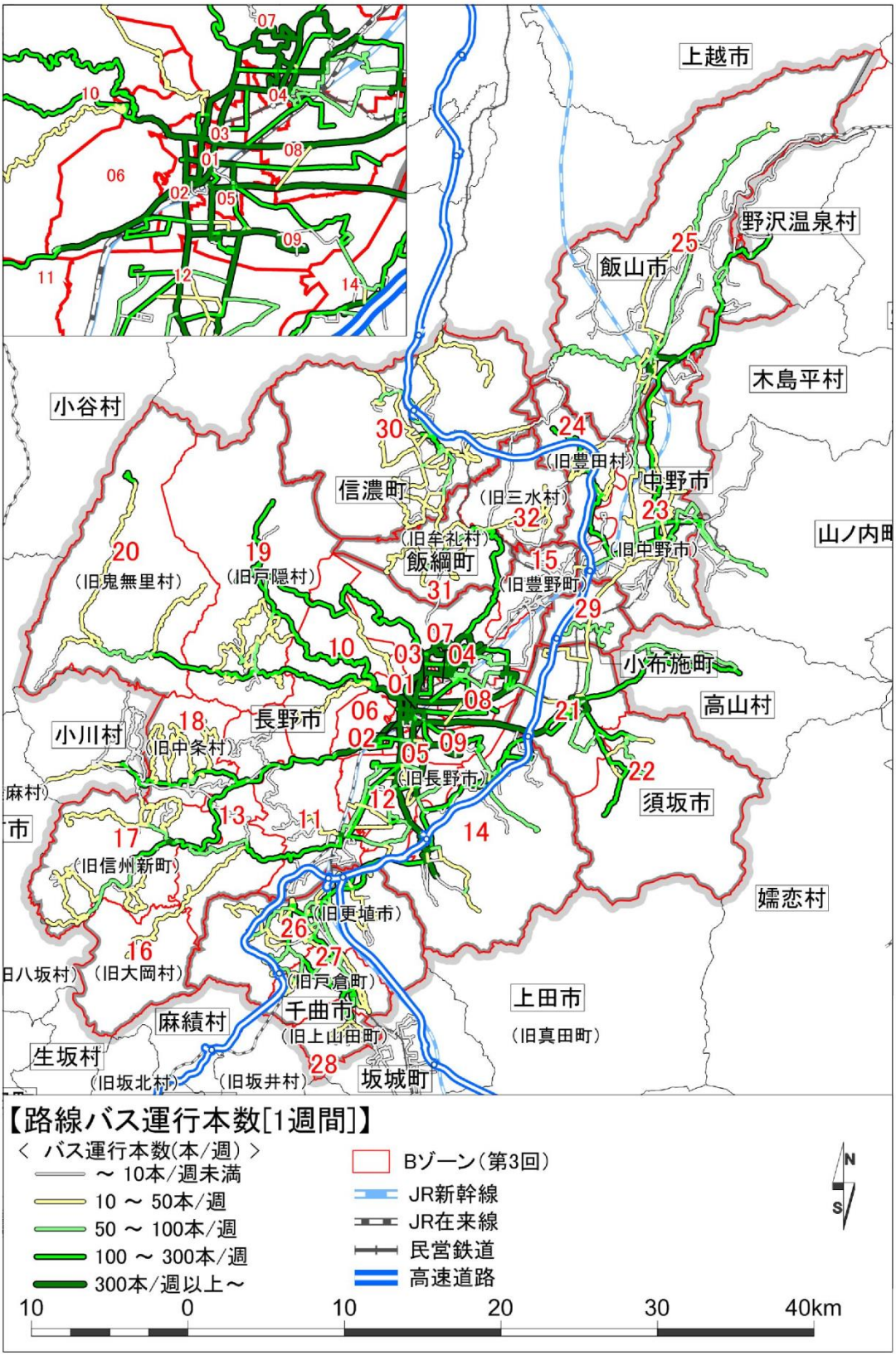


図 1.8.3 バス運行本数図

［参考　KURURU バス乗者数図］

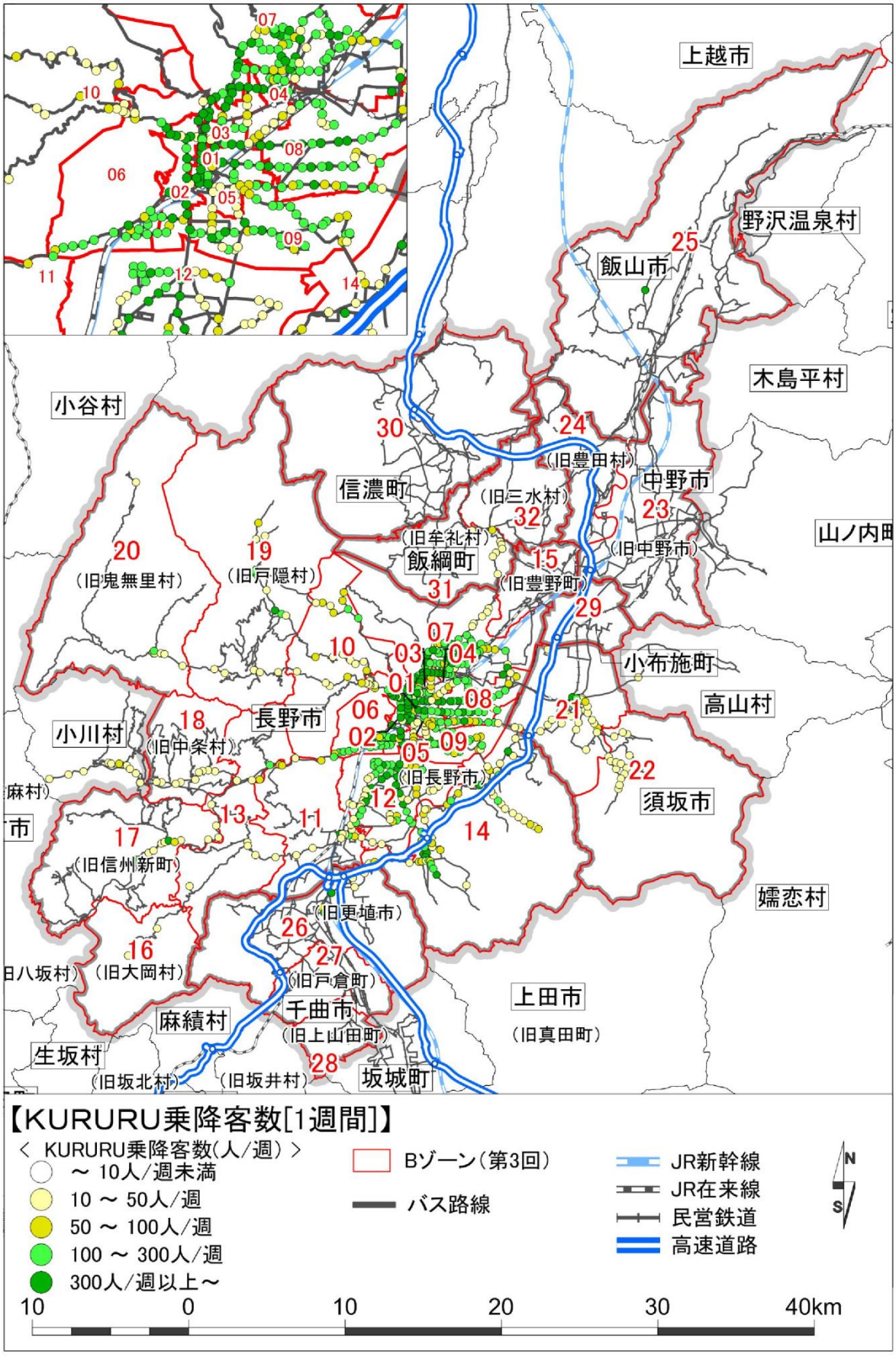


図 1.8.4　KURURU バス乗者数の状況

1.9 1週間連続調査

・1週間連続調査を実施し、1日のトリップ回数の曜日変動や1週間の外出頻度などを把握した。
・本体調査の PC＋スマートフォンによる回答と同程度の回収率を得ることができ、1 週間連続調査による行動把握の可能性を確認することができた(そのうち、約 8 割は 7 日間すべてのトリップを回答)。
・平日外出日数は、特に高齢女性が週 1.8 回と少なく、このような属性の人の行動を把握するには、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。

(1) 配布、回収状況

・1週間連続調査は、郵送で配布し、回収はスマートフォンのみで実施した(スマートフォン用の調査画面に PC からアクセスして回答することは可)。
・1600 世帯に調査票(調査依頼)を配布し、175 世帯から回答が得られた。回収率は約11%であり、本体調査(PC＋スマートフォンで約 8%)と同程度の回収率となった。
⇒1 週間連続で回答を求めるという負担感のある調査であるが、今後の実施可能性を確認することができた。
・回答日数は約 8 割の人が 7 日間のトリップを回答しており、1 週間の途中で回答を取りやめる割合は小さく、1 週間連続した行動把握の可能性を確認することができた。
・回答は 50 歳未満が多く、従来は回収率の低い層を把握することができた。また、高齢層(65 歳以上)についても回答が得ることができたが、回収率は低く、Web 限定調査とする場合は高齢者へのフォローが課題と考えられる。

表 1.9.1 1週間連続調査の回収率

	配布	回収	回収率
回収率	1,600世帯	175世帯	10.90%

※1 日以上 1 トリップ以上の世帯

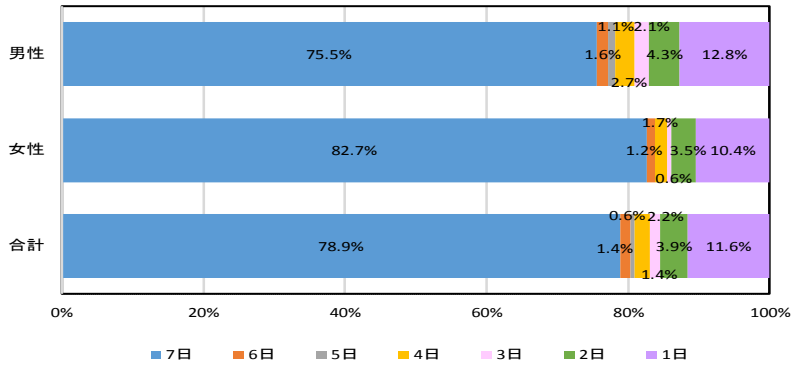


図 1.9.1 性・年齢別の回答日数割合

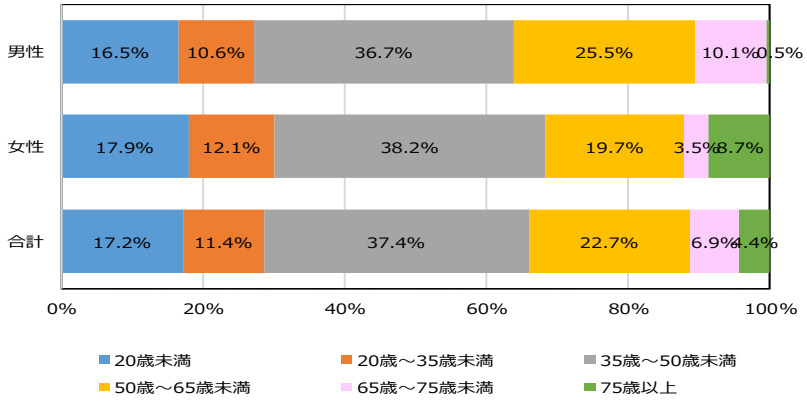


図 1.9.2 性･年齢層別回収割合

(2) トリップ回数の曜日変動・外出頻度

・男性は女性に比べトリップ回数が多く、平日の変動が小さい。一方、女性は男性に比べトリップ回数が少なく、曜日変動がみられた。

・平日の外出日数について、非高齢者はほぼ毎日外出している一方、特に高齢女性は週 1.8 回と少なく、このような属性の人の行動を把握するには、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。

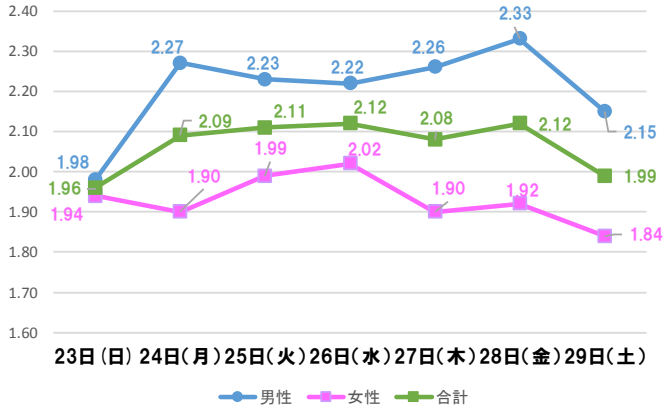
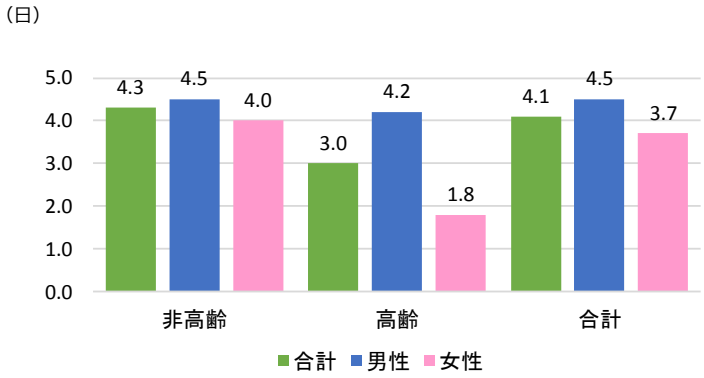


図 1.9.3 調査日別の平均トリップ回数(グロス)



※ 7 日間回答いただいたサンプルを対象に集計（平日 5 日のうち外出した日数）

図 1.9.4 性･年齢別の平均外出日数(平日)

1.10 特定課題集計

(1) まちなかと郊外の交通特性、課題

・長野駅の善光寺口と東口を含み大ゾーン1・5や長野県庁周辺などの行政施設が立地している大ゾーン2を「まちなか」、それ以外のゾーンを「郊外」と想定し、交通特性について比較分析した。
・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 25.9 ポイント、私事目的で 22.8 ポイント、業務目的で 10.9 ポイント高い。

・まちなか・郊外別の生成原単位（グロス）は、「まちなか」を中心に郊外に広がるように減少している。

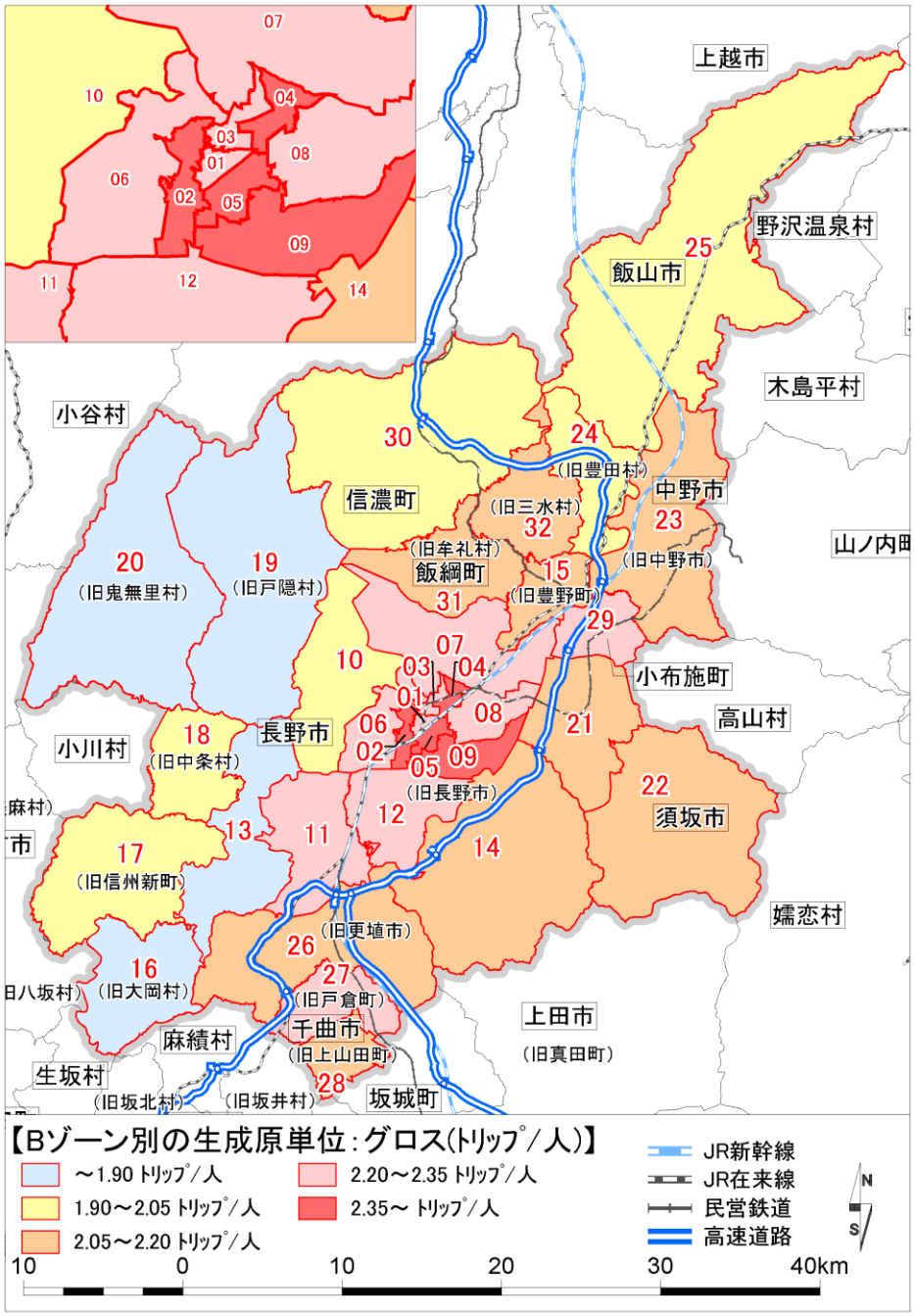


図 1.10.1 B ゾーン別の生成原単位（グロス）

［まちなか・郊外別の家族構成］

・まちなかの単身世帯は、32.6%となっており、郊外に比べ 12.2 ポイント高い。

・また、2 人以上世帯は、まちなかに比べ、郊外が高い。

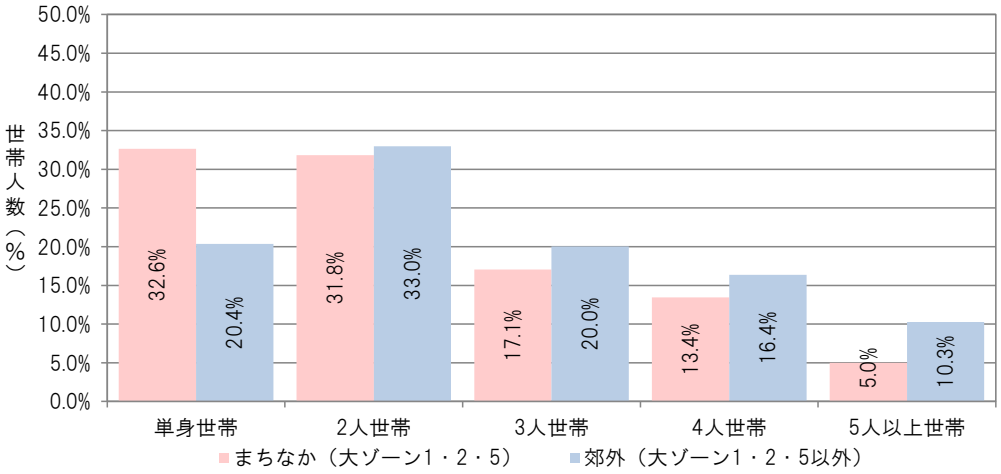


図 1.10.2 まちなか郊外別の家族構成（世帯ベース）

［まちなか・郊外別の外出率］

・65 歳以上の外出率は、まちなか・郊外ともに、都市圏平均 79.4%より低い。

・また、70 歳～74 歳を除き、郊外の 65 歳以上の外出率は、まちなかの外出率に比べ低い。特に 85～89 歳の郊外の外出率 34.4%は、まちなかの外出率 50.1%に比べ、15.7 ポイント低い。

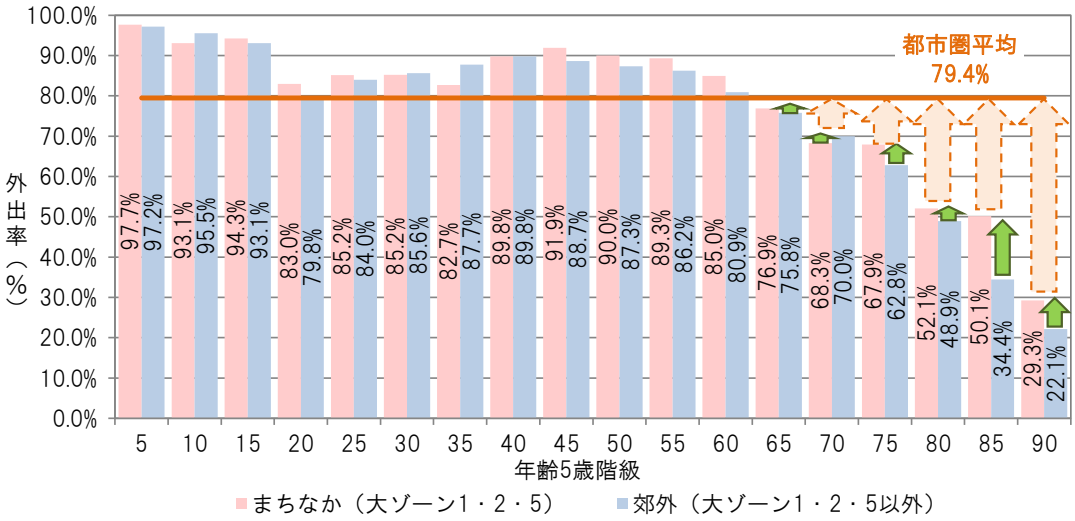


図 1.10.3 まちなか郊外別・年齢別の外出率

［まちなか・郊外別の目的構成および代表交通手段］

・目的種類別の構成は、まちなかの通勤目的が 23.5%と郊外の 18.5%より、4.0 ポイント高い。一方で、郊外の私事目的 27.5%は、まちなかの 25.8%に比べ、1.7 ポイント高い。

・目的種類別の代表交通手段について、郊外の「自動車」は、通学を除くすべての移動目的で、まちなかの「自動車」を上回る結果であり、通勤目的で 25.9 ポイント、私事目的で 22.8 ポイント、業務目的で 10.9 ポイント高い。

・一方で、まちなかでは、郊外に比べ「自転車」や「徒歩」の移動が高い。

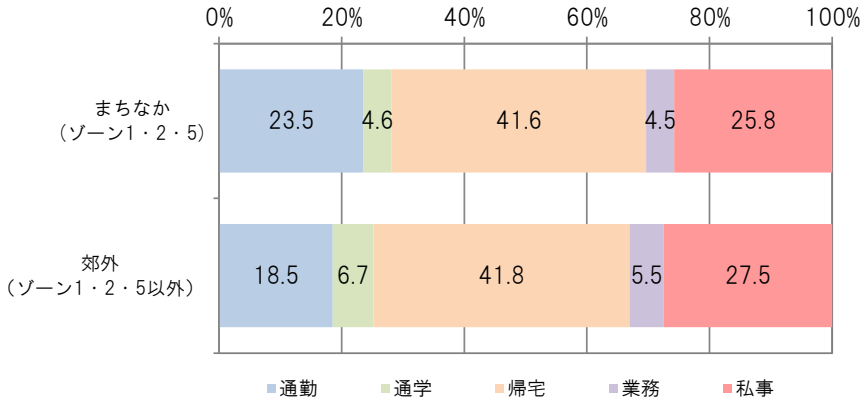


図 1.10.4 まちなか郊外別のトリップの目的構成

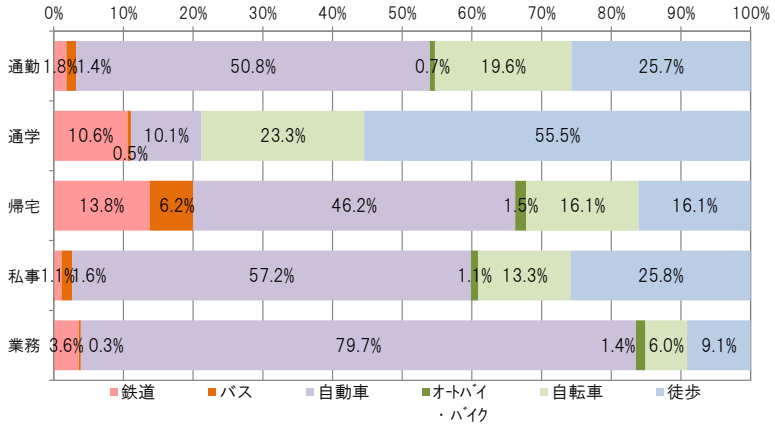


図 1.10.5 まちなかの目的別の代表交通手段（大ゾーン 1・2・5）

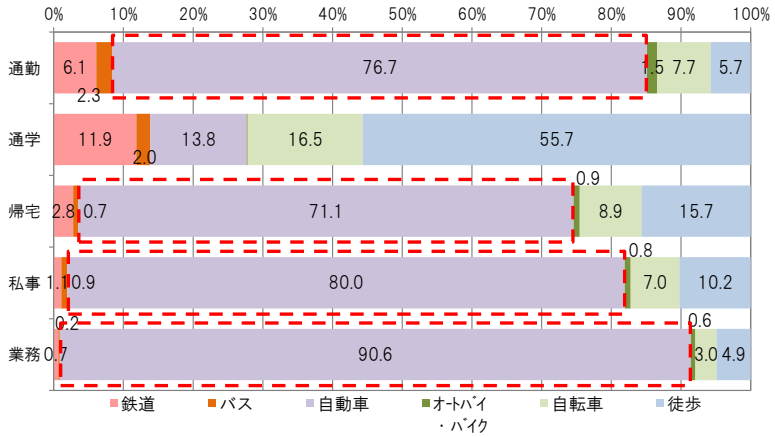


図 1.10.6 郊外の目的別の代表交通手段（大ゾーン 1・2・5 以外）

［まちなか・郊外別の車両の保有台数・免許の有無］

・郊外の軽自動車の保有率は 65.2%、乗用車の保有率は 86.9%と、まちなかに比べて、軽自動車で 30.8 ポイント、乗用車で 11.0 ポイント高い。

・一方で、まちなかの自転車の保有率は 126.5%と、郊外の自転車の保有率 110.2%に比べ、16.3 ポイント高い。

・軽自動車や乗用車などの自動車系の保有台数に伴い、郊外の免許保有率はまちなかに比べて高。特に郊外の 80 歳～84 歳の免許保有率は、まちなかに比べ 20.2 ポイントと最も差がある。

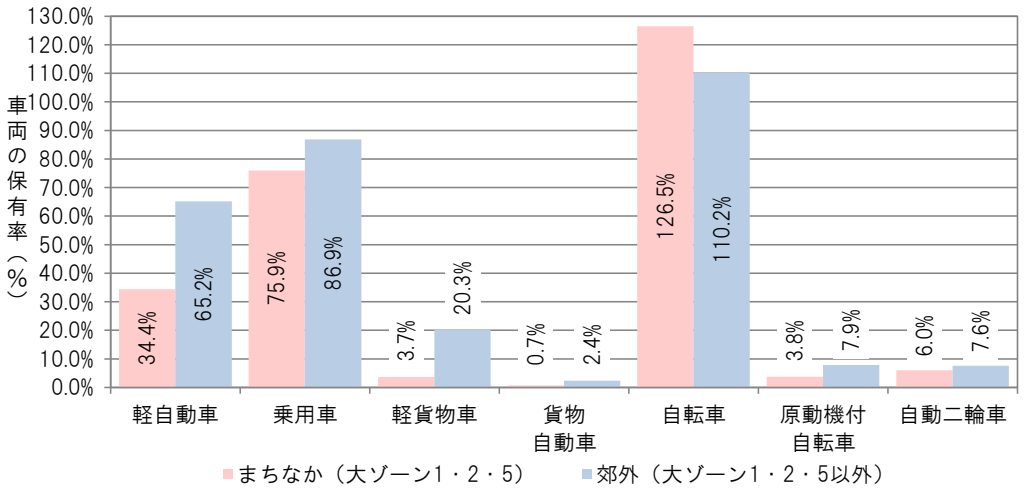


図 1.10.7 まちなか郊外別の車両の保有台数

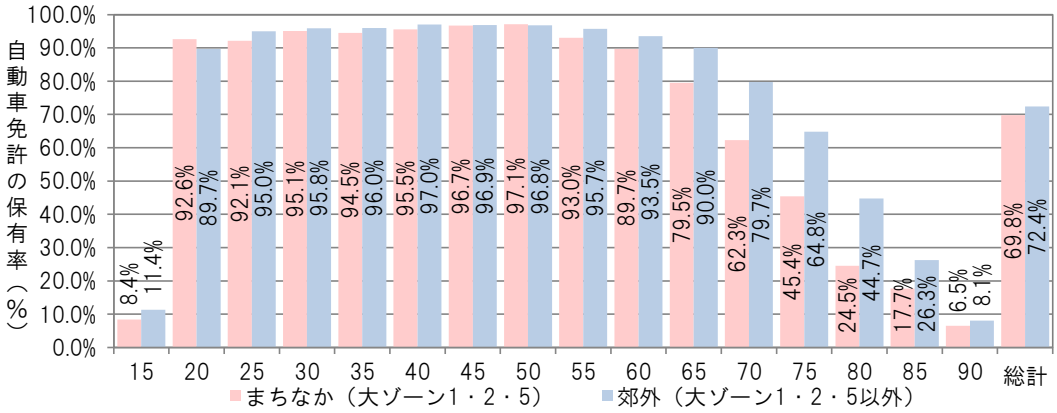


図 1.10.8 まちなか郊外別の免許の保有（自動車免許）

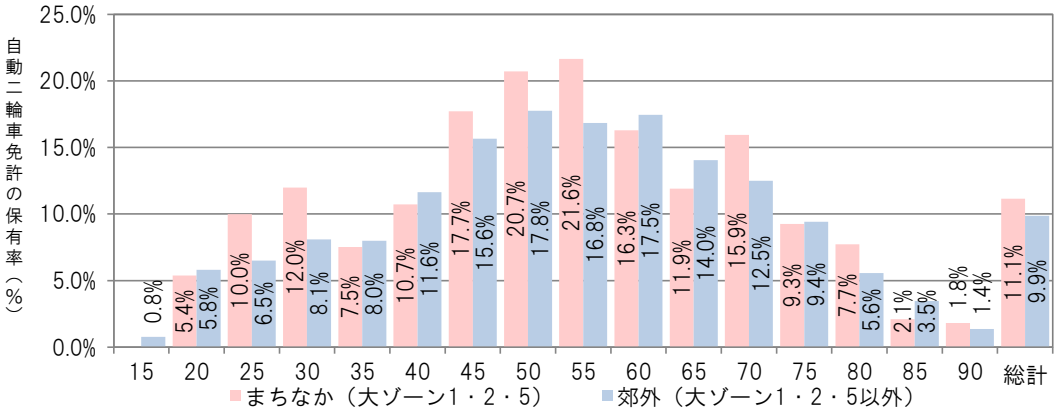


図 1.10.9 まちなか郊外別の免許の保有（自動二輪車免許）

(2) 高齢者の特性、課題

・60 歳以上の移動目的や交通手段などの交通特性を整理し、高齢者の位置づけを検討した。
・目的構成からは 70 歳以上、外出率や代表交通手段からは、80 歳以上を高齢者と想定し、通院目的の支援や送迎の代替交通の検討が課題と考えられる。

・60 歳以上の目的種類別の構成は、70 歳以上で私事目的が 40%以上と変化する。
・また、私事目的の内訳をみると、70 歳以上で通院目的が 10%以上と変化する。

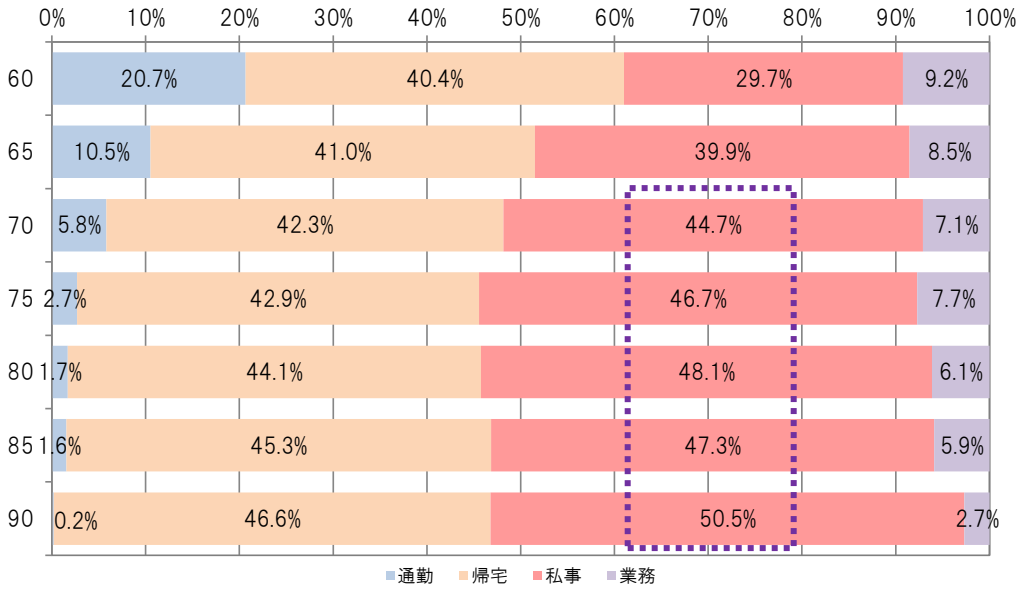


図 1.10.10 年齢階層別の目的構成(60 歳以上のみ)

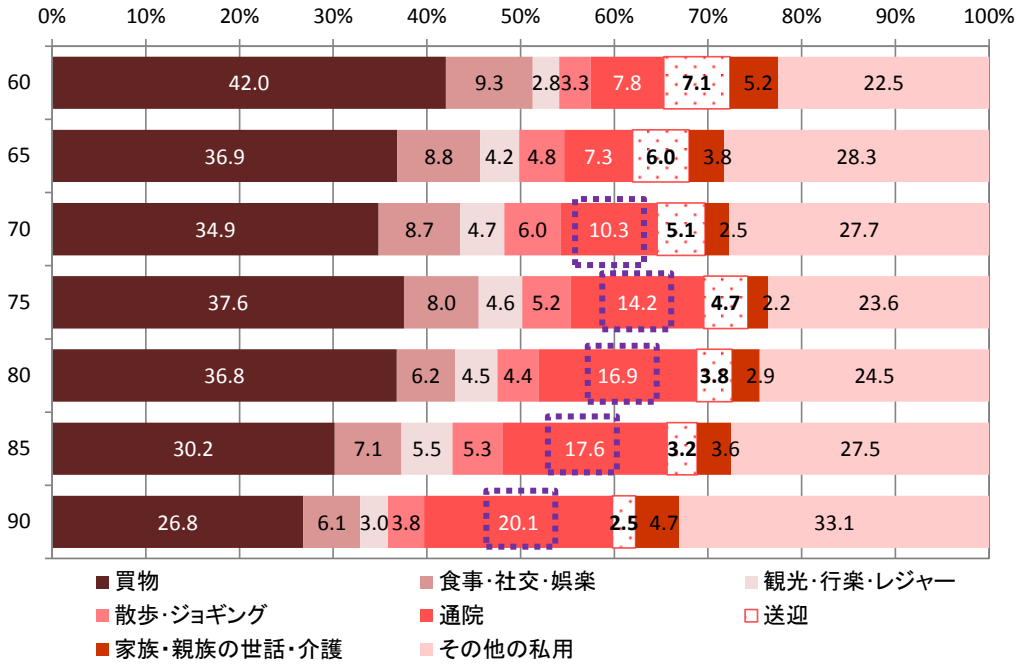


図 1.10.11 私事目的のみの細分目的構成(60 歳以上のみ)

・外出率をみると、80 歳以上で半数が外出しなくなり、生成原単位（ネット）をみると、85 歳以上が都市圏平均の 2.80 を下回る。
・自動車利用の送迎では、80 歳以上で送迎が 20%以上となる。
・また、80 歳を超えると免許を返納された方も増え、85 歳以上では免許返納を考えている方が 28.2%以上を占めている。

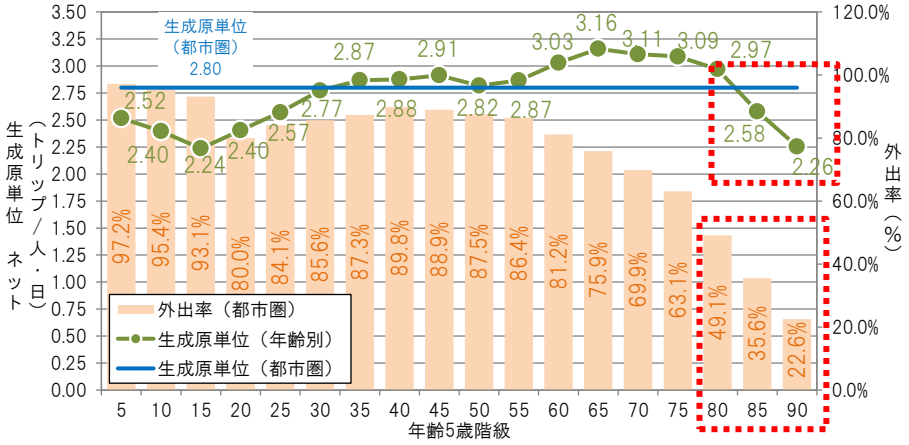


図 1.10.12 年齢階層別の生成原単位：ネット

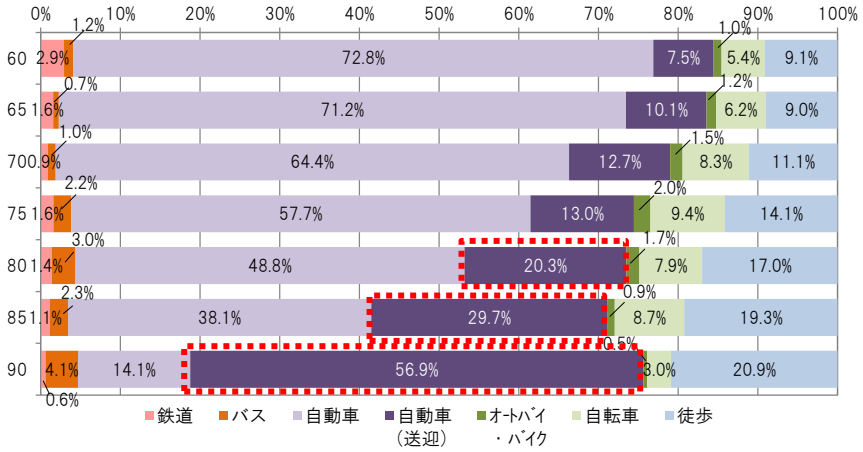


図 1.10.13 年齢階層別の代表交通手段（60 歳以上のみ）

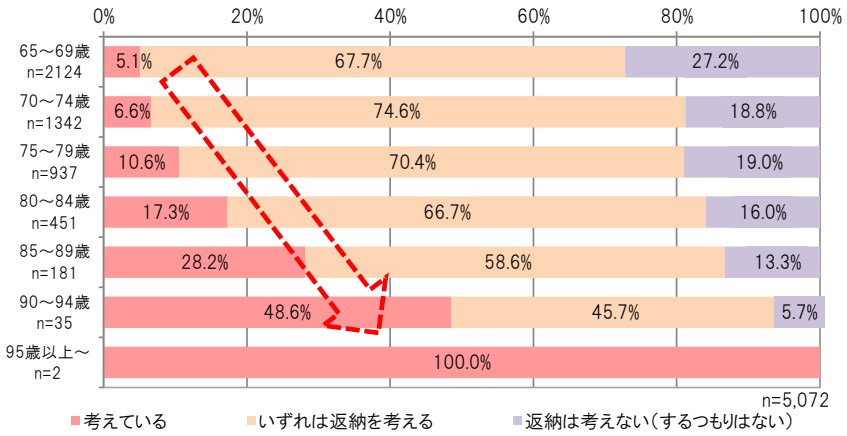
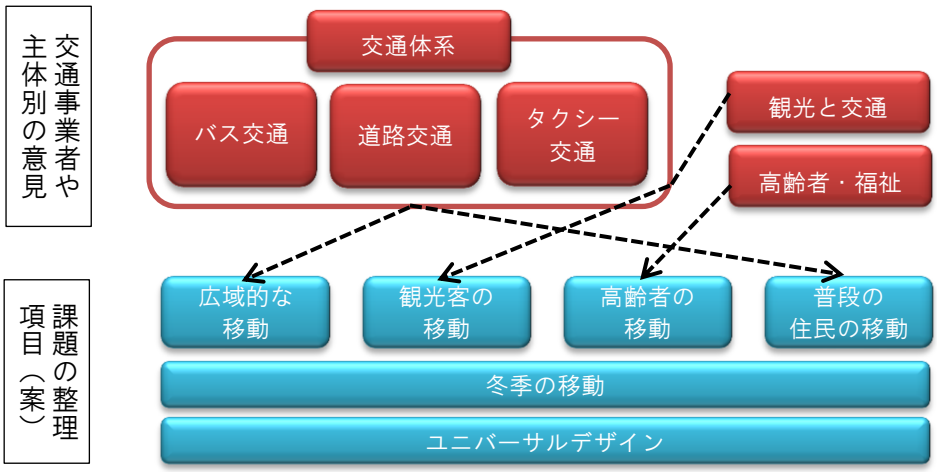


図 1.10.14 免許返納意向（65 歳以上のみ）

2. 分科会意見のまとめ（第３回委員会資料再掲）

分科会からは、交通体系（バス、タクシー、道路）に関する意見や、観光と交通、高齢者や福祉と交通など、多様な切り口からご意見をいただいた。これら意見を、主に移動の目的や主体で区分して移動環境別に課題を整理するとともに、移動環境に共通する冬季の移動やユニバーサルデザインの関連で整理した。



課題の整理項目（案）

	主たる問題／都市圏共通の問題	現在の取り組み
広域的な移動	・広域的な幹線道路である国道 18 号の慢性的混雑 ・都市圏外を結ぶ幹線道路が脆弱 ・災害時などの移動性への不安、バイパスなど道路の多重性が不足	・幹線道路の整備
観光客の移動	・インバウンドをはじめ２次交通が不足 ・広域観光（都市圏内外、県外）対応の公共交通の不足、地域観光との連携不足 ・アウトドア観光、サイクリングへの対応不足	・信越自然郷など広域の取組み ・民間企業と協働したアウトドア観光の情報発信
高齢者の移動	・高齢者ニーズ（目的、行き先、時間帯、個人性）と交通体系や手段のミスマッチ ・免許が無いと暮らせない環境 ・ドライバーの高齢化	・高齢者移動性補助、割引施策の取組み（官民）
普段の住民の移動	・生活路線維持が厳しく、コミュニティバスや循環バスも苦戦、デマンド系へ移行するも支出増 ・買物や通院の広域化、多様化、長野中心部指向 ・まちづくりや観光と連携が必要も十分ではない ・自転車交通に対応不十分で安全性にも懸念	・IC カードの取組み ・立地適正化計画の取組み ・公共交通施策の継続的な検討や取組み、再編実施計画等の検討
冬季の移動	・バス停の除雪が困難 ・除雪と融雪剤散布が時間的にも連携するなど、安全な走行を確保する取り組みが必要	・冬季除雪の取組み
ユニバーサルデザイン	・バス停や道路構造が車イス対応になっていない ・バス車両のバリアフリー化が進んでいない ・福祉車両の導入が進まない	・バリアフリー対応車両の導入

課題のまとめ

	都市圏共通	長野	千曲	須高	北信
広域的な移動	**広域道路網の継続的な改善**	○インバウンド対応など、広域（白馬方面等を含む）で観光地間を結ぶ公共交通網の形成	○商業は上田や長野への依存度が高いなど、広域交通と地域交通の連携 ○R18 渋滞対策としての、バイパス整備	○広範囲での連携、取り組み、2次交通 ○防災面も見据え、千曲大橋、福島地区のバイパス整備早期化	○広域での連携や取り組み、2次交通、直接長野へ出る動きへの対応 ○信越自然郷での移動性（自動車、自転車等）の確保
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**	○自転車走行空間の確保、サイクリングマップ、サイクルステーション整備 ○観光客も利用できるデマンドバス ○分かりやすいバス乗り場 ○イベント連携の混雑抑制	○道路整備を含めた2次交通の充実、通過交通抑制 ○駅から宿泊施設までのタクシー相乗や循環バスのダイヤ改善 ○自転車走行空間整備（跡地利用）、レンタサイクル拡充 ○観光施策と連携した取り組み、温泉地らしい空間づくり	○観光地間を結ぶ広域公共交通網の形成（市町村間） ○観光シーズンの公共交通サービスの充実（バス増便にドライバー確保が困難） ○登山者の自動車アクセスを支える山間部の道路整備	○飯山駅からの2次交通の充実 ○観光地間を結ぶ公共交通網の形成 ○観光交通と生活交通の組み合わせの検討 ○自転車走行空間の確保 ○タクシーの季節変動への対応、需要平準化の観光施策
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**	○福祉有償輸送と公共交通の連携や役割分担 ○目的の組み合わせへの対応（通院途中の買物等） ○ニーズに合わせた施策（買物バス、送迎）	○施設で働く高齢者等の移動を支える公共交通の充実 ○高齢者に優しいまちづくりと連携した取り組み	○福祉有償輸送と公共交通の連携や役割分担 ○乗合含むタクシー利用、運行と財政負担のバランスのあり方 ○高齢者割引への行政支援	○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、時間帯変動の平準化 ○ドライバー高齢化等事業者側問題点への対応
普段の住民の移動	**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**	○需給バランスや目的に応じた取り組み、利用客減少に歯止めをかける対応 ○物流と連動したバス路線の形成 ○路線バスの定時性・速達性の確保	○需要に応じた利便性向上 ○屋代駅前通りの通勤通学時間帯の渋滞対策 ○鉄道横断等の渋滞対策、バイパス整備 ○マイカー利用抑制、自転車へ手段転換 ○交通施策全体としての支出や費用を考えた補助や対策	○広域でのバス路線網の形成 ○速達性の向上 ○駅から目的地までの公共交通網の形成 ○広域的な取り組み、KURURU 対応の拡大 ○大規模商業施設等開発計画と整合した検討	○観光交通と生活交通の組み合わせの検討 ○需給ギャップの解消 ○路線バスの運行本数の確保（どこまでを補償するか） ○長野電鉄長野線の利便性の向上
冬季の移動	**冬季の安全で安定した移動性の確保**	○バス停の除雪	○屋代駅前の除雪	○バス停の除雪	○融雪剤散布の時間帯の改善 ○冬季の自転車走行の安全性の確保
ユニバーサルデザイン	**利用しやすく安全な移動性の確保**	○バス停の車椅子対応	○タクシー福祉車両の導入に向けた補助の検討	○道路やバス停の構造など車椅子対応 ○車両の利用制限	ー

将来の都市構造と交通計画の考え方

◆将来の都市構造

長野県では県土全体を１０の生活圏域に分け、各圏域ごとに都市づくりの理念や方針、独自の取り組み等を示した「圏域マスタープラン」を策定しています。

本計画では、圏域マスタープランに示されている都市づくりの基本理念から、長野都市圏における都市づくりの目標を設定しました。

【長野圏域】
高度な都市機能とふるさとの自然が調和する文化交流都市圏の創造

【北信圏域】
ふるさとの自然の恵み（緑、雪、温泉）を地域活力につなげる北信圏域

◆都市づくりの目標◆

○地域資源（歴史・文（化）・自然）を生かした交流拠点の形成
○広域観光ネットワークの形成
○雪に強い都市づくり

将来交通の予測や計画課題をもとに、長野都市圏総合都市交通計画の基本理念および基本方針を設定しました 。

◆基本理念◆

「つくる」から「活かす」交通体系の実現

長野都市圏には、様々な地域資源が育まれ・培われてきており、次世代に継承することが必要です。

これからの都市交通は、既存の交通ストックを有効に活用し、使いやすさの向上や地域資源の保全・活用など、交通の質的な向上を目指します。

◆基本方針◆

（テーマ別）

①超高齢化社会に対応した誰もが自由に行動できる生活交通を形成します。

②都市中心部の交通システムを確立します。

③広域交流・地域連携を支える交通ネットワークを整備します。

④地域資源を活かし、まちの賑わいを創出する交通体系を整備します。

⑤環境景観に配慮した交通まちづくりを推進します。

（交通手段別）

○自動車交通　既存の道路ストックを活かし、さらに機能の充実したネットワークを形成します。
また、効率的な自動車利用を推進します。

○公共交通　高齢化社会において、他に交通手段を持たない人の貴重な交通手段であり、自動車交通に起因する諸問題解消のため、利用環境の整備、利便性の向上を図ります。

○徒歩・自転車交通　徒歩は、最も基本的な交通手段であり、安全性・快適性の向上とともに、地域特性に応じた歩いて楽しい歩行空間を整備します。
自転車は、環境負荷の低い交通手段として利用促進を図ります。

◆基本理念を実現するための交通計画◆

- 将来道路網
- 将来公共交通
- まちづくりと一体となった交通計画
- 交通需要マネジメント

4. 将来需要予測の検討

(1) 将来人口フレーム

各市町の将来人口の見通しを整理する。

表 5.1　各市町の将来人口推計（人口ビジョンより）

市町村名		長野市	須坂市	中野市	飯山市	千曲市	小布施町	信濃町	飯綱町	都市圏計	現況差分	現況比
現況人口（万人）2015年（H27）	年少	49052	6622	5770	2406	7428	1421	824	1162	74,685	0	-
	生産	216734	28654	25155	11543	33934	5765	4342	5922	332,049	0	-
	老年	106007	15369	12910	7426	18912	3510	3295	3975	171,404	0	-
	総計	371,793	50,645	43,835	21,375	60,274	10,696	8,461	11,059	578,138	0	-
将来人口（万人）［社人研試算］2025年（H37）	年少	39,536	5,128	4,688	1,821	5,563	1,012	615	878	59,241	-15,444	-20.7%
	生産	197,690	25,329	22,469	10,013	29,676	4,982	3,375	4,775	298,309	-33,740	-10.2%
	老年	111,043	15,570	13,524	7,200	19,009	3,588	3,239	4,206	177,379	5,975	3.5%
	総計	348,269	46,027	40,681	19,034	54,248	9,582	7,229	9,859	534,929	-43,209	-7.5%
将来人口（万人）［社人研試算］2035年（H47）	年少	32,783	4,226	3,986	1,480	4,518	812	461	716	48,982	-25,703	-34.4%
	生産	172,418	21,859	19,667	8,344	25,183	4,211	2,679	3,907	258,268	-73,781	-22.2%
	老年	112,885	14,946	13,179	6,499	18,379	3,400	2,781	3,802	175,871	4,467	2.6%
	総計	318,086	41,031	36,832	16,323	48,080	8,423	5,921	8,425	483,121	-95,017	-16.4%
将来人口（万人）［自治体目標1］2025年（H37）	年少	44,803	5,832	2,588	2,016	□	□	939	□	56,178	-18,507	-24.8%
	生産	44,803	32,670	11,197	9,546	□	□	3,735	□	101,951	-230,098	-69.3%
	老年	44,803	9,697	6,027	7,563	□	□	3,240	□	71,330	-100,074	-58.4%
	総計	361,316	48,199	19,812	19,125	56,181	10,284	7,914	10,125	532,956	-45,182	-7.8%
将来人口（万人）［自治体目標2］2035年（H47）	年少	48,948	6,010	2,588	1,955	□	□	1,087	□	60,588	-14,097	-18.9%
	生産	183,988	29,657	10,096	8,102	□	□	3,684	□	235,527	-96,522	-29.1%
	老年	114,211	9,640	5,876	7,082	□	□	2,850	□	139,659	-31,745	-18.5%
	総計	347,147	45,307	18,560	17,139	51,950	9,809	7,621	9,203	506,736	-71,402	-12.4%

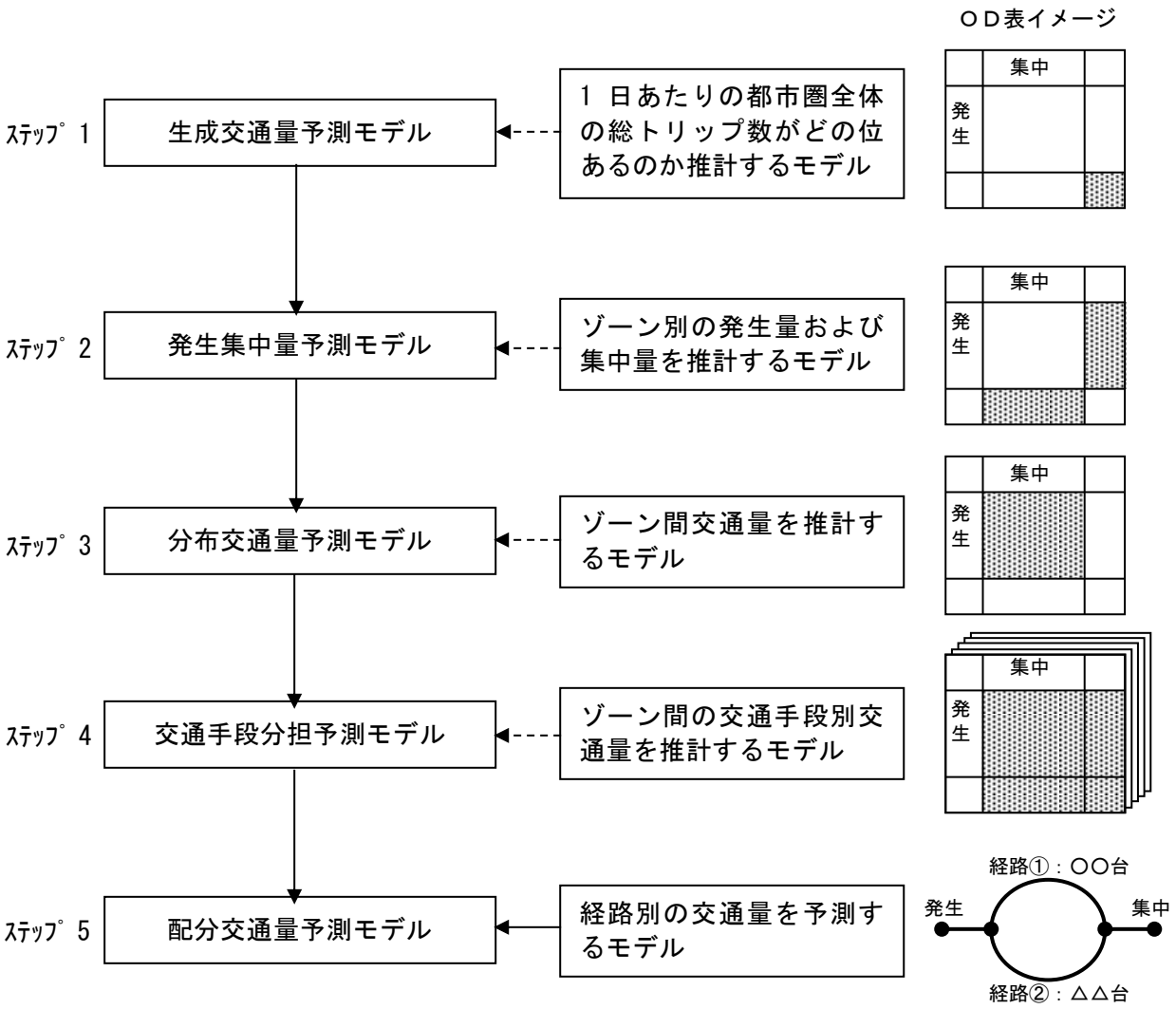
□：人口ビジョンに具体的な数値の表記なし　　資料：H27国勢調査、各市町の人口ビジョンより

(2) 将来需要予測手法の検討

将来交通量の予測は、一般的でこれまでの蓄積が豊富な四段階推計法を基本とする。

四段階推計法は、生成、発生集中、分布、手段分担の各ステップごとに、パーソントリップ調査から得られる結果をもとにモデル式を構築して予測を行う。

予測は、都市圏の課題を分析するために必要な変数や構造を持つようにし、施策による効果や将来像を検証する。



［生成交通量の予測モデル］

手法名	予測方法	特徴等
伸び率法	現況値に伸び率を乗じて求める方法。	将来の社会構造の変化を考慮できない。
原単位法	変化に関する原単位を求め、各々の将来値または現況値を乗じて求める方法。	性年齢階層別の将来人口を用い、将来の社会構造の変化を反映することが可能である。
関数モデル法	各種変化要因を説明変数とする回帰式を作成して求める方法。	将来の社会構造の変化要因が多岐に渡り明確化が困難なため適切ではない。

［発生集中交通量の予測モデル］

手法名	予測方法	特徴等
伸び率法	トリップ数の伸び率、人口、自動車保有台数等の伸び率により推計する方法。	将来の土地利用や施設立地の変化を取り入れられない。
原単位法	用途別の土地利用面積当りあるいは用途別の床面積当りの発生交通量・集中交通量を原単位として、将来の土地利用面積あるいは床面積によって将来のゾーン別発生交通量・集中交通量を求める方法。	土地利用面積等の計測が難しい。 単位面積当たりの発生集中量が、業種業態により、大きく異なるため将来予測が難しい。
回帰モデル法	ゾーンの発生交通量・集中交通量と人口等との関係を表すモデル式を作成し求める方法。	土地の利用状況を人口指標（夜間、産業別就業・従業、就学）により表現する方法で、比較的採用例が多い。

［分布交通量の予測モデル］

手法名	予測方法	特徴等
現在 パターン法	現在の OD パターンをできるだけ保存して将来の OD 表を求める方法。	土地利用や施設立地の変化が無い場合は有効。 地域間のつながり等、現実に即した分布パターンが推計可能である。
グラビティ （重力） モデル法	OD 間トリップ数が、それぞれのゾーンの発生交通量・集中交通量に比例し、２ゾーン間の距離に反比例すると考えるモデル。	コンパクトな土地利用への変化や、施設立地の集約化など、将来の都市構造変化を説明できる。 モデル式に基づく平均化された分布パターンの説明力がどの程度あるかが肝心で、再現性に劣る可能性がある。
確率 モデル法	モデルの誘導過程で確率論を用いる方法で、介在機会モデル、エントロピー法、競合機会モデルなど。	確率モデル法では、交通施設整備が盛んに行われ、また将来の就業・産業構造が大きく変化し、分布パターンが大きく変化する場合に適しているが、ゾーン間の誘引性等の設定が非常に困難であり、再現性の低いモデルになる恐れがある。

［交通手段分担の予測手法］

手法名	予測方法	特徴等
トリップ エンド モデル	各ゾーンの発生集中トリップエンドを手段別に分割したうえで、発生集中交通量に対して分布交通量を予測する。	近年の PT 調査では、ほとんど使用されない。
トリップ インター チェンジ モデル	各ＯＤ交通量に対して、その発生ゾーンと集中ゾーン間のネットワーク特性を条件として交通手段の選択を説明しようとする方法。	ゾーン間の時間距離などのサービス水準を説明変数とする。 PT 調査において使用例が多く、個人属性や時間距離を説明変数とする非集計モデルの利用も一般的になりつつある。

参考１　第 3 回委員会議事要旨

議　事　概　要

１ 会議名　第 3 回　長野都市圏総合都市交通計画委員会

２ 日　時　平成 28 年 10 月 26 日（水）　14：20～16：00

３ 場　所　長野県庁西庁舎 1 階　111・112 会議室

４ 出席者　学識経験者：久保田委員長、藤居委員、益山委員
国土交通省：岩舘委員(代)、吉田委員(代)、猪股委員、横田委員(代)、
宮川委員(代)、高橋委員、坂本委員（代）
長 野 県 ：刀根川委員(代)、勝野委員（代)、藤池委員、田中委員
市　町　：羽片委員、滝沢委員、小嶋委員、松澤委員、竹内委員、
畔上委員、松木委員、森委員
交通事業者：青山委員、中島委員（代)、倉島委員、長澤委員

５ 資　料
・次第
・座席表、出席者名簿
・資料１　第 3 回長野都市圏総合都市交通計画委員会　資料
・資料２　第 3 回長野都市圏総合都市交通計画委員会　参考資料
・資料３　「長野都市圏総合都市交通計画」策定に関する事前ヒアリングシート
・第 3 回長野都市圏総合都市交通計画委員会　意見様式
・正誤表

質疑応答

1. 開　会	
2. 議　事	
（1）パーソントリップ調査の実施状況	
久保田 委員長	・スマートフォン調査について、都市計画調査室から、何か意見はあるか。
岩舘委員 （国交省）	・パーソントリップ調査手法の発展に向けた一つとして、普及が進んだスマホの活用を考えており、長野都市圏 PT で導入させてもらっている。 ・回答者の負担軽減と、調査実施側でデータ入力が省略できるなど、双方にメリットがあり、他の都市圏でも普及活動をしていく予定である。
久保田 委員長	・スマートフォン調査の位置特定は、GPS を使用しているのか。
岩舘委員 （国交省）	・都市圏と同様の調査では、GPS を on にすれば、位置情報を取得し地図上に表示し確認できるようにしている。 ・1 週間連続調査では、通常の都市圏調査の 7 倍ほどの負担が回答者にかかるため、起床時に支援アプリを起動すれば、移動情報を蓄積しデータを自動生成する仕様となっている。
久保田 委員長	・位置情報の取得に関する拒否などはあるか。
岩舘委員 （国交省）	・アプリの利用承諾規約で確認いただいて実施している。 ・また、GPS を使用しなくても、他の日と同様の交通行動をした場合は、行動記録の入力サポート機能を使用して、「他の日と同様」と選択できる仕様となっている。
久保田 委員長	・順調に調査が進んでいるようなので、このまま進めていただきたい。
益山委員 （松本大）	・パーソントリップ補完調査において、観光客の交通行動調査の 7 箇所とはどこか。
事務局	・善光寺、飯綱高原、戸隠高原、臥竜公園、斑尾高原、戸倉上山田温泉、小布施の計 7 箇所で実施した。
益山委員 （松本大）	・8 月の実施となっているが、夏季以外の観光客の移動は、どのように把握するのか。
事務局	・長野都市圏への観光入込が一番多い夏季を対象として、調査を実施した。
益山委員 （松本大）	・7 箇所は、長野都市圏の観光地入込客数の上位 7 位ということか。
事務局	・観光入込客数が年間 50 万人以上の観光地を対象とし、7 箇所を対象とした。
（2）分科会開催結果を踏まえた都市圏の課題と（3）都市圏の方向性について	
久保田 委員長	・交通から見た都市圏の方向性について、ご意見はあるか。 ・例えば、災害に強いネットワークなど、防災関係の視点はないのか。
事務局	・分科会の中で、中野市から、千曲川の氾濫に関して災害に対するネットワーク強化に関する意見があった。
久保田 委員長	・各市町から、視点の過不足について意見をお願いしたい。
羽片委員 （長野市）	・都市計画マスタープランを改定中であるが、総合都市交通計画へ反映や提案していきたいと考えている。 ・立地適正化計画において、市街地の位置をどこに定めるかという検討しているが、それ以上に中山間地の人口減少が課題である。

	・そのため、市街地の位置だけでなく、暮らしを支える中山間地のあり方の視点をいれてはどうか。
滝沢委員 （須坂市）	・各地域から長野市へ向かう移動が多いため、パーソントリップ調査の結果を活かしながら、広域道路網の検討をお願いしたい。
小嶋委員 （中野市）	・中野市としては、千曲川を挟んで旧市村が合併していることから、千曲川の氾濫エリアを踏まえたネットワークの検討が必要である。
松澤委員 （飯山市）	・都市圏の調査は、都市間交通の移動が主と考えていたが、普段の地域の移動なども検討いただけるのであれば、インバウンド交通も多いことから、観光客の移動調査を十分に活用して頂きたい。
竹内委員 （千曲市）	・長野市と同様、本市も立地適正化計画を検討しているが、大型商業施設の出店などもあるため、新しい市街地をどのように形成していくかが課題である。 ・そのため、中心市街地と中山間地域との連携も含めて、参考とさせて頂きたい。
畔上委員 （小布施町）	・小布施町では、通過交通が市街地内を通ってしまうため、通過交通を外周部に誘導するような施策の検討を進めて頂きたい。 ・また、道の駅の活用や連携も都市圏内に多くの道の駅があるので、検討いただきたい。
松木委員 （信濃町）	・分科会意見を踏まえた課題と今後の方針が、どのように結びつくのかが気になる点である。 ・夏季と冬季の交通施策など、具体的に踏み込んだ検討をして頂きたい。
森委員 （飯綱町）	・国道 18 号など観光移動の車が非常に多い。特に大型バスなどの増加が見受けられるため、交通量調査結果をしっかりと踏まえ、幹線道路の整備の検討を進めてほしい。 ・中山間地域の過疎地に対する考え方も、追加してほしい
久保田 委員長	・交通事業者からも、意見をお願いしたい。
青山委員 （JR）	・鉄道の利用促進とは、ソフト面・ハード面で、具体的にどのようなイメージを考えているのか。具体的な提案を望む。
中島委員 （長電）	・長野電鉄は、北信地域の 2 次交通の役割を担っているが、点と点を結んでいるため、今後は 3 次交通をどうしていくのかが課題である。
倉島委員 （バス協会）	・バスは地域交通を担っているため、マイカー利用の抑制が非常に重要なポイントとなってくる。 ・ライドシェアについても、将来的に交通体系に大きな影響を与えていくため、計画に盛り込んでいく必要がある。
長澤委員 （しなの鉄道）	・公共交通の利用促進については、まちづくりと一体となった取組が必要である。 ・特に、コンパクトシティを考えると、鉄道駅を中心とした取り組みなど、まちづくりをもう一度見直し、住んでいる人・観光客にとって便利な 2 次交通の整備をすることにより、公共交通の利用促進を図る必要がある。
事務局	・本日頂いた意見を踏まえ、次回の委員会時に方向性を示したい。 ・特に、立地適正化との連携、中山間地の交通や 2 次交通のあり方、公共交通の利用促進策などを含め、検討を進めていきたい。
久保田 委員長	・全体を通して、意見はあるか。
松澤委員 （飯山市）	・課題や調査のまとめ方について、広域だけでなく、各市町単位でのまとめも必要である。 ・特に、各市町の共通課題の整理が必要である。
久保田 委員長	・都市圏の広域的な議論が中心であるが、圏域全体の課題だけでなく、各市町の計画等と整合を図れるように、課題や方針を整理する必要がある。また、モデル的に市町特有の課題に対する方向性の検討も一案である。

益山委員 （松本大）	・自転車の移動が取り上げられているが、自転車と一緒に鉄道に乗車する際に、現状では折りたたむ必要がある。 ・長野都市圏では、観光に自転車を利用する際に、もう少しスムーズに乗車することは可能か。
青山委員 （JR）	・駅構内の乗換え時に自転車の押し歩きができるのかという課題が考えられる。 ・次いで、鉄道の車内を考えると、車内の混雑時は、他の乗車客への影響が懸念される。また、自転車の固定方法が課題として考えられる。
益山委員 （松本大）	・ヨーロッパの事例では、階段にスロープを設置するなどして、プラットホームへ容易に行ける。 ・また、鉄道の車内については、座席と自転車を保管する場所をうまく組み合わせることにより、工夫している。 ・長野都市圏のおける自転車の普及に向けて、鉄道事業者さんの協力の下、検討することができないか。
久保田 委員長	・ヨーロッパでは、信用乗車で改札が無い。また、電車のキャパシティに余裕があるのかという問題も考えられるため、簡単ではないが、検討のひとつとしてほしい。
久保田 委員長	・千曲分科会では、トランジットモールというキーワードが出ているが、具体的なプロジェクトや場所のイメージがあるか。
事務局	・取り組みの一つとして出された意見である。
勝野委員 （長野県）	・広域道路網や広域ネットワークというキーワードは、都市間という意味合いだが、渋滞対策となると地区内道路網も対象となるため、文言については、目的にあわせてほしい。 ・また、全体として、防災の視点がないように感じるため、強靭化計画を参考に、無電中化や道の駅の活用など、計画に盛り込んでほしい。
吉田委員 （国総研）	・交通事業者の経営難については、利用者の問題だけでなく、ドライバーの不足などもあることから、新たな交通システムの検討をしてほしい。 ・特に、都市構造を考えると、長期的な視点の検討が必要である。
久保田 委員長	・どこまで計画に盛り込めるかはあるが、検討をしていただきたい。
久保田 委員長	・コミュニティサイクルを実施している自治体はあるのか。
事務局	・長野都市圏では、実施していない。
久保田 委員長	・簡単に言うと、乗り捨て型のレンタサイクルであり、日本でも導入事例が多い。観光地としては、導入可能性が十分にある。
藤居委員 （信州大）	・立地適正化の計画は長野市・千曲市で検討されているが、複数の市町村で連携して、議論・検討してはどうか。
事務局	・長野市、須坂市、千曲市では、長野地域連携中枢都市圏構想を策定しているが、本会議においても、これらを参考に拠点の検討を進めていきたい。
横田委員 （関東地整）	・市町村の連携について、関東地方整備局管内においては、館林市を中心とした1市5町が連携して、立地適正化計画を検討している。 ・なお、国土交通省が考えるまちづくりとしては、「鉄道沿線まちづくり」という形で、鉄道を軸として、都市機能を集積することを考えている。
久保田 委員長	・広域的な立地適正化のようなイメージとして、各市町が保有している施設について、施設の共有・役割分担を考えて、各市町の負担を減らすことである。あわせて、ネットワークについても考えていく。
岩舘委員 （国交省）	・国交省では、時代に合わせて、パーソントリップ調査を今後どうしていくべきかを検討している。 ・長野都市圏では、分科会などでニーズの収集や丁寧な調査の実施など、人口減少を見据えた、地域ニーズに対応したパーソントリップ調査を実施している。

	・特に、本体調査だけでなく、補完調査やビックデータを組み合わせることにより、それぞれの課題に対処できるという点を、長野都市圏の事例を通して、示していきたい。 ・そのため、各調査と分析の対応関係について、整理して頂きたい。 ・また、結果をまとめる際には、地域別に課題が違う中で、パーソントリップ調査結果がどのように使われるのかを示してほしい。
久保田委員長	・パーソントリップ調査が、量の把握から質の把握に変わりつつある。今回、親の介護や実家への移動などが把握できるように調査票を工夫している点も画期的である。 ・また、1 週間連続調査では、例えば中山間地域において、1 週間まったく移動しない人の把握なども可能となり、これまでにない調査と考えている。
3. その他	
事務局	・その他にも意見がある場合は、11 月 4 日までに別紙の意見要旨の提出をお願いしたい。 ・第 4 回委員会は、年明けの平成 29 年 3 月 14 日（火）の午後、県庁議会棟の講堂にて開催する。
4. 閉　会	

以上

【世帯票】

㊙長野都市圏パーソントリップ調査

世帯票

（調査実施本部　長野都市圏総合都市交通計画協議会）

一緒にお住まいの家族の方全員について、この調査票に記入してください。

記入についてのお願い
- 記入は黒の筆記具で、世帯の代表者（世帯主）にお願いします。
- 回答は、　　の部分(回答欄)に記入して下さい。
- 回答欄に番号などがついている場合は、該当する番号などを○で囲んで下さい。
- 回答欄に（　）がついている場合は、表から該当する数字を選んで記入して下さい。

長野県登録統計　第 13021 号　　整理番号（記入は不要です）

この調査は、将来の交通計画や、まちづくりなどを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。

問１　あなたの世帯の現住所について、お答え下さい。

現住所　　市町　　丁目町　　番番地　　号

ご不明な点は調査実施本部までお問い合わせください
フリーダイヤル：０１２０-１７５-１５２
（受付時間：土日祝日を除く平日 午前9時～午後5時）

問２　一緒にお住まいの家族の方 **全員** について、お答え下さい。

世帯構成人員	性別は（番号を○で囲んで下さい。）	年齢は（10月1日の年齢をご記入ください。）	職業は（家族全員）（表1から選択してください。）	勤務先・通学先・通園先の所在地はどこですか（表1「職業の分類」で１～２２のいずれかを選んだ方のみ記入して下さい。・「勤務先・通学先の所在地」と「現住所」が同じ場合は、回答欄に『現住所と同じ』と記載していただいても結構です。）	運転免許はありますか：持っていない方（１．番を○で囲む）	運転免許はありますか：持っている方（該当する番号を全て○で囲む）	自由に使える自動車はありますか(二輪車を除く)：運転免許を持っている方のみ（該当する番号を○で囲む）
記入例	①男 2.女	満 35 歳	4	長野 市町村 大字南長野字幅下 丁目町 692 番番地 2 号　勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入：長野県庁	1. 運転免許を持っていない	②自動車 3.自動二輪車 4.原動機付自転車のみ	①ほぼ自分専用の自動車がある 2.家族共用の自動車がある 3.ない
記入例	1.男 ②女	満 33 歳	18	長野 市町村 大字鶴賀緑町 丁目町 1913 番番地 号　勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入：長野市役所	1. 運転免許を持っていない	②自動車 3.自動二輪車 4.原動機付自転車のみ	①ほぼ自分専用の自動車がある 2.家族共用の自動車がある 3.ない
1人目 世帯主	1.男 2.女	満 歳		市町村 丁目町 番番地 号　勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入	1. 運転免許を持っていない	2.自動車 3.自動二輪車 4.原動機付自転車のみ	1.ほぼ自分専用の自動車がある 2.家族共用の自動車がある 3.ない
2人目	1.男 2.女	満 歳		市町村 丁目町 番番地 号　勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入	1. 運転免許を持っていない	2.自動車 3.自動二輪車 4.原動機付自転車のみ	1.ほぼ自分専用の自動車がある 2.家族共用の自動車がある 3.ない
3人目	1.男 2.女	満 歳		市町村 丁目町 番番地 号　勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入	1. 運転免許を持っていない	2.自動車 3.自動二輪車 4.原動機付自転車のみ	1.ほぼ自分専用の自動車がある 2.家族共用の自動車がある 3.ない
4人目	1.男 2.女	満 歳		市町村 丁目町 番番地 号　勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入	1. 運転免許を持っていない	2.自動車 3.自動二輪車 4.原動機付自転車のみ	1.ほぼ自分専用の自動車がある 2.家族共用の自動車がある 3.ない
5人目	1.男 2.女	満 歳		市町村 丁目町 番番地 号　勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入	1. 運転免許を持っていない	2.自動車 3.自動二輪車 4.原動機付自転車のみ	1.ほぼ自分専用の自動車がある 2.家族共用の自動車がある 3.ない
6人目	1.男 2.女	満 歳		市町村 丁目町 番番地 号　勤務先・通学先・通園先の名称・建物名などを記入	1. 運転免許を持っていない	2.自動車 3.自動二輪車 4.原動機付自転車のみ	1.ほぼ自分専用の自動車がある 2.家族共用の自動車がある 3.ない

→いちばん左の欄に記載されている何人目かは、個人票の「はじめに」に記入する数字です。

※世帯票が不足している場合は、調査実施本部までご連絡ください。

表1 職業の分類

●職業をお持ちの方（パート・アルバイトを含む　学生は除く）
1. 農林業、畜産、育林(林産物生産等含む)
2. 鉱業、採石業、砂利採取業(金属鉱業、鉱物鉱業等含む)
3. 建設業(土木、建築、設備工業等含む)
4. 製造業(食料品製造、電子製品製造、工業製品製造等)
5. 電気、ガス、熱供給、水道業(上下水道業)
6. 情報通信業(放送業、インターネット付随サービス等)
7. 運輸業、宅配(旅客運送、貨物運送、倉庫業等)
8. 卸売業、小売業(各種商品の卸売・小売等)
9. 金融業、保険業(銀行、金融商品取引、保険サービス等)
10. 不動産業、物品賃貸業(不動産取引、不動産管理等)
11. 学術研究、専門・技術サービス業(法律事務所、会計士、広告業等)
12. 宿泊業、飲食サービス業(ホテル、飲食店、配達サービス等)
13. 生活関連サービス業、娯楽業(理容、美容、スポーツ施設提供等)
14. 教育、学習支援業(学校教育、学習塾、社会教育施設等)
15. 医療、福祉(病院、保健衛生、社会保険事業等)
16. 複合サービス事業(郵便局、農協、協同組合等)
17. サービス業(他に分類されないもの)(自動車修理、職業紹介、政治団体、廃棄物処理事業等)
18. 公務(国家公務員、地方公務員)
19. その他(欄に具体的に記入)

●職業をお持ちでない方
20. 園児・小学生・中学生
21. 高校生
22. 大学生・短大生・各種専門学校生
23. 主婦・主夫(職業従事者を除く)
24. 無職
25. その他(欄に具体的に記入)

問３　世帯で所有、または通常使用している自動車や二輪車の台数をお答え下さい。（所有していない場合は「なし」に✓を記入して下さい）

自動車	軽乗用車	台	乗用車	台	軽貨物車	台	貨物自動車	台	なし	
自転車	自転車	台	原動機付自転車（50cc以下）	台	自動二輪車（50cc超える）	台			なし	

カーシェアリングを日常的に利用されていますか　1. ある　2. ない
※カーシェアリングとは登録した複数の人で１台の自動車を利用するシステムです

ひきつづき、ご家族で５歳以上の方は、記入例を参考にして、**個人票**にご記入ください。

【個人票】

㊙長野都市圏パーソントリップ調査
個 人 票
(調査実施本部 長野都市圏総合都市交通計画協議会)

整理番号（記入は不要です）

長野県登録統計

第 13021 号

世帯にお住まいの家族の方で、**5歳以上**の方それぞれ一人ひとりについて、**記入例に従って調査票に記入**して下さい。
「調査のご説明」に記載してある調査日を以下に記入して下さい。

あなたの調査日[平成28年]
月　日　曜日

一日の動きの例

① はじめにお答えください
世帯票を回答した後に記入して下さい。
世帯票であなたは**何人目**に該当しますか。［　人目］

その日に外出しましたか
1. 外出した　2. 外出しない ➡ 外出されなかった方は、「②1日のはじめにいた場所」のみご記入ください。

② 「場所」について

1日の はじめに いた場所（午前３時にいた場所）
1. 自宅　2. 勤務先・通学先・通園先
3. 上記以外の場合（所在地を分かる範囲で記入）
市 町 村　町 丁目　番 番地　号
「利用した建物の名称」や「付近の有名な建物」など
【施設の種類】表1 から選択して下さい［　］

次に行ったところまでの内容を回答して下さい

1番目 に行った場所　**2番目 に行った場所**　**3番目 に行った場所**　**4番目 に行った場所**（各欄共通）
1. 自宅　2. 勤務先・通学先・通園先
3. 上記以外の場合（所在地を分かる範囲で記入）
市 町 村　町 丁目　番 番地　号
「利用した建物の名称」や「付近の有名な建物」など
【施設の種類】表1 から選択して下さい［　］

裏面へ

③ 「移動」について

	1番目・2番目・3番目・4番目（各欄共通）
そこに行った**目的** は	表2 から選択して下さい［　］番
出発時刻 と **到着時刻** は	出発 は 1.午前 2.午後　時　分 到着 は 1.午前 2.午後　時　分
利用した **交通手段** は **移動時間** は 1分単位 で記入 移動の前の待ち時間を含みます **乗り換えた地点**は 駅名、停留所名、地名、付近の有名な建物など	交通手段 表3 から選択／移動時間［1分単位］／乗り換えた地点 駅名、停留所名、地名、付近の有名な建物など
1つめの移動	［　］番で　分
2つめの移動	［　］番で　分
3つめの移動	［　］番で　分
4つめの移動	［　］番で　分

④ 二輪車(自転車を含む)・自動車を利用した方は回答してください

		1番目・2番目・3番目・4番目（各欄共通）
自転車 など **二輪車** を利用した方のみ回答	どこに **駐輪** しましたか 表３で２～４を選んだ方のみお答えください	表4 を参考に選択して下さい［　］番
自動車 を利用した方（表３で６～９を選んだ方）のみ回答	あなたが **運転** しましたか	1. 運転した　2. 運転しなかった
	その自動車の **所有者** は	1. 自家用　2. 社用・法人　3. その他
	何人乗車 しましたか	あなたを含めて　人乗車
	どこに **駐車** しましたか	表4 から選択して下さい［　］番
	有料道路 を利用しましたか	有料道路を 1. 利用した　2. 利用しなかった 最初に乗ったインターチェンジ・入口名 最後に降りたインターチェンジ・出口名

表1 施設の種類
1. 住宅・寮
2. 家族・親族の家
3. 学校・教育施設・幼稚園・保育施設
4. 文化・宗教施設
5. 医療施設
6. 福祉施設
7. 厚生施設
8. 事務所・会社・銀行
9. 官公庁
10. 問屋・卸売り市場
11. 個人商店・コンビニ
12. スーパー・デパート
13. 飲食店
14. 宿泊・娯楽施設
15. 工場・作業場
16. 交通・輸送施設
17. 公園・緑地
18. 体育・レクリエーション施設
19. 農林漁業作業地・施設
20. その他

表2 目 的
1. 勤務先へ(帰社を含む)
2. 通学先へ(帰校を含む)
3. 自宅へ

私用目的
4. 買物へ
5. 食事・社交・娯楽へ
6. 観光・行楽・レジャーへ
7. 散歩・ジョギングへ
8. 通院
9. 送迎へ
10. 家族・親族の世話・介護へ
11. その他の私用へ

業務目的
12. 販売・配達・仕入・購入先へ
13. 打合せ・会議・集金・往診へ
14. 作業・修理へ
15. 農林漁業作業へ
16. その他の業務へ

表3 交通手段
1. 徒歩
2. 自転車
3. 原動機付自転車(50cc以下)
4. 自動二輪車（50ccを超える）
5. タクシー・ハイヤー
6. 乗用車
7. 軽乗用車
8. 貨物自動車・軽貨物車（ライトバンを含む）
9. 自家用バス・貸切バス（送迎バスを含む）
10. 路線バス
11. 高速バス・都市間バス
12. JR新幹線
13. JR在来線
14. しなの鉄道
15. 長野電鉄
16. 船舶
17. 航空機
18. その他

表4 駐車・駐輪場所
●駐車・駐輪した場合
○道路上
1. 有料［パーキングメーター・パーキングチケットなど］　2. 無料
○道路外
<有料>
3. 月極
4. 時間貸し
5. 勤務先、訪問先
6. 店舗等の駐車場
<無料>
7. 自宅車庫・自敷地内
8. 勤務先、訪問先の敷地内
9. 店舗等の駐車場（買物割引の無料を含む）
10. 駅前広場
11. その他の空き地など
●駐車・駐輪しなかった場合
12. 駐車・駐輪しなかった

ご不明な点は調査実施本部までお問い合わせください　（フリーダイヤル 0120-175-152 受付時間：土日祝日を除く平日 午前9時～午後5時）

㊙ 長野都市圏パーソントリップ調査
交通と暮らしの意識調査
（調査実施本部：長野都市圏総合都市交通計画協議会）

この調査票では、交通と暮らしに関する 5 歳以上のみなさんのお考えをお聞かせください

（回答は○印または、該当するものを記入願います。）

整理番号（記入は不要です）

問1 回答いただく方について

本アンケートにご回答いただく方は、「世帯票」の何人目の方ですか？	世帯票の 人目 人目

問2 自動車についてお聞きします

(1)自動車はどれくらい利用されますか？	ア）ほぼ毎日　イ）週に4～5日　ウ）週に1～2日 エ）月1～2日　オ）年数日　カ）利用しない
(2)自動車で移動する場合、主にどなたが運転されますか？(○は一つだけ)	ア）自分　イ）家族や知り合い ウ）その他（　　）
(3)最も多い自動車利用の目的は何ですか？(○は一つだけ)	ア）通勤　イ）通学　ウ）通院　エ）買い物 オ）業務　カ）その他私事（　　）
(4)自動車を利用する理由は何ですか？(○は一つだけ)	ア）自動車以外の交通手段がない イ）いつでも時間を気にせず利用できる ウ）他の交通手段より目的地へ早く移動できる エ）バス・鉄道などの公共交通が不便 オ）出発地から目的地まで乗り換えなしで行ける カ）あちこちに立ち寄りしやすい キ）費用が安い ク）その他（　　）
(5)現在の自動車の利用環境に満足していますか？(道路や駐車場など)(○は一つだけ)	ア）非常に満足している イ）どちらかといえば満足している ウ）どちらともいえない エ）どちらかといえば不満である オ）非常に不満である
(6)現在の自動車の利用環境でどのような点を改善すべきとお考えですか？(○は三つまで)	ア）道路の渋滞の改善 イ）身近な生活道路の整備 ウ）交差点など危険な場所の改善 エ）駐車場の整備 オ）交差点の立体化 カ）まちなかの道路整備 キ）郊外の道路整備 ク）高速道路のインターチェンジの数を増やす ケ）その他（　　）

問3 公共交通の利用についてお聞きします

(1)自動車利用について、今後、鉄道やバスなどの公共交通手段に替えることはできますか？(○は一つだけ)	ア）替えることができる イ）時と場合によって替えることができる ウ）替えることは難しい
(2)普段、鉄道やバスを利用されていない方は、利用しない理由は何ですか？(○は三つまで)	ア）自宅の近くや目的地の近くに、駅やバス停が無い イ）利用したい場所を通る路線が無い ウ）利用したい時間に運行していない エ）運行本数が少ない オ）時間がかかる カ）費用がかかる キ）利用の仕方が分からない ク）荷物が多いから乗りにくい ケ）乗り継ぎが悪い コ）運行ルートが分からない、分かりにくい サ）時間が読めない シ）その他（　　）
(3)普段、鉄道やバスを利用されていない方は、どんな場面なら利用しますか？(○は二つまで)	ア）早く行ける場合 イ）安く行ける場合 ウ）車で行くには遠い場合 エ）お酒を飲むことが分かっている場合 オ）その他（　　）

問4 冬季の交通についてお聞きします

(1)冬季に、外出する機会や頻度は変わりますか？(○は一つだけ)	ア）増える イ）減る（外出を控える） ウ）変わらない
(2)冬季に、外出する際の主な交通手段は変わりますか？(○は一つだけ)	ア）変わる イ）状況に応じて変化する ウ）変わらない
(3)前問でア～イを選んだ方は、交通手段を何から何に替えますか？(交通手段ア～キから一つずつ記入)	普段の主な交通手段 → 冬季の交通手段 ア）徒歩　イ）自転車　ウ）バイク エ）自家用車（自分で運転）　オ）自家用車（送迎） カ）バス　キ）鉄道
(4)交通手段を替える理由は何ですか？(○は二つまで)	ア）安全に通行しにくいから イ）時間が読めなくなるから ウ）いつもの交通手段では通行できないから エ）車、バイク、自転車など、運転に自信が無いから オ）その他（　　）

裏面へつづきます

問5　今後の暮らしについてお聞きします

（1）現在のお住まいの場所を替えるなどお考えがありますか？

ア）すでに予定がある
イ）いずれは住み替えたい
ウ）住み替える予定はない

（2）現在のお住いについて、どのようにお考えですか？（各項目で○は一つだけ）

	非常に満足	どちらかといえば満足	どちらともいえない	どちらかといえば不満	非常に不満
ア）中心市街地への行きやすさ	1	2	3	4	5
イ）買い物への行きやすさ	1	2	3	4	5
ウ）郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3	4	5
エ）コンビニエンスストアへの行きやすさ	1	2	3	4	5
オ）病院や診療所への行きやすさ	1	2	3	4	5
カ）自然の多さや身近さ	1	2	3	4	5
キ）電車やバスの利用しやすさ	1	2	3	4	5
ク）自動車による移動のしやすさ	1	2	3	4	5
ケ）徒歩や自転車で日常生活の用が足りること	1	2	3	4	5
コ）子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3	4	5
サ）地震や水害などに対し安全であること	1	2	3	4	5
シ）親や子供が近くに居ること	1	2	3	4	5

（3）住み替えを行う場合、住み替えの場所はどこをお考えですか？（○は一つだけ）

ア）長野市の中心部
イ）長野市の郊外（住宅地）
ウ）長野市の郊外（田園地帯や山間部など）
エ）長野市以外の市町村の中心部
オ）長野市以外の市町村の郊外（住宅地）
カ）長野市以外の市町村の郊外（田園地帯や山間部など）
キ）県外

（4）今後、住み替えを行うとした場合、次の点をどの程度重視しますか？（各項目で○は一つだけ）

	重視する	やや重視する	重視しない
ア）中心市街地への行きやすさ	1	2	3
イ）買い物への行きやすさ	1	2	3
ウ）郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3
エ）コンビニエンスストアへの行きやすさ	1	2	3
オ）病院や診療所への行きやすさ	1	2	3
カ）自然の多さや身近さ	1	2	3
キ）鉄道やバスの利用しやすさ	1	2	3
ク）自動車による移動のしやすさ	1	2	3
ケ）徒歩や自転車で日常生活の用が足りること	1	2	3
コ）子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3
サ）地震や水害などに対し安全であること	1	2	3
シ）親や子供が近くに居ること	1	2	3

ス）その他重視する項目があればお書きください（　　）

（5）上記の(4)の項目のうち、最も重視する項目は何ですか？（ア～スから一つ記入）

重視する項目は　□

（6）今後、『まちなか』や『鉄道やバスなどの公共交通が便利な地域』に住み替えて、公共交通や徒歩・自転車を利用して生活できる暮らし方や住まい方へ、変えていくことはできますか？

（○は一つだけ）

ア）できる
イ）条件によってはできる
ウ）できない

（7）前問のような暮らし方や住まい方のために、必要な取り組みは何だとお考えですか？

（○は三つまで）

ア）もっと鉄道やバスなどの公共交通が便利になる
イ）身近で行きやすい場所に、暮らしに必要な施設がある
ウ）身近で行きやすい場所に、もっと魅力ある施設がある
エ）身近で行きやすい場所に、職場がある
オ）身近で行きやすい場所に、学校や子育て施設がある
カ）身近で行きやすい場所に、福祉や社会活動施設がある
キ）住み替えに対する補助金や税金の優遇
ク）特にない
ケ）その他（　　）

問6　交通に関するお考えについてお聞きします

（1）交通に関する取り組みのうち、あなたが重要だと思うものは何ですか？（○は三つまで）

ア）道路混雑の緩和に向けた新たな道路整備やバイパスの整備
イ）車の走りやすさなど、いまある道路の拡幅や交差点の改良
ウ）高速道路が利用しやすい新たなインターチェンジの整備や高速道路の料金体系の工夫
エ）身近な道路の整備や、生活道路の安全対策
オ）自然災害などに強い道路の整備
カ）大気汚染や騒音防止を目的とした道路周辺の環境対策
キ）街路樹やまちなみにあう雰囲気づくりなど道路の景観整備
ク）鉄道やバスの使いやすさの向上（運行頻度、時間、料金）
ケ）自転車の使いやすさ対策（自転車レーン、車との分離）
コ）歩きやすい歩道の整備
サ）自動車利用を控え、鉄道やバス、自転車や徒歩を活用する
シ）その他（　　）

ご協力ありがとうございました。

お問い合わせ先

【調査実施本部】

長野都市圏総合都市交通計画協議会　TEL0120-175-152（土日祝日を除く平日午前９時～午後５時）

㊙ 長野都市圏パーソントリップ調査
65 歳以上の方の意識調査
（調査実施本部：長野都市圏総合都市交通計画協議会）

この調査票では、交通と暮らしに関する、
65 歳以上の方のお考えをお聞かせください。
（回答は○印または、該当するものを記入願います。）

整理番号（記入は不要です）

問1　回答いただく方について	
(1)本アンケートにご回答いただく方は、「世帯票」の何人目の方ですか？	世帯票の（人目）人目
(2)恐れ入りますが、年齢をご記入ください	（　　）歳
(3)自動車の運転免許はお持ちですか？	ア）持っていて、普段から自分で運転している イ）持っているが、運転はたまにする程度 ウ）持っているが、ほとんど運転しない エ）持っていたが、返納した オ）持っていない

問2　普段の暮らしの移動についてお聞きします。
通院や買い物で、普段よく利用される場所と、そこへ行く交通手段、回数を教えてください。

移動目的	通　院	買い物
(1)行先（最もよく行く場所一つに○）	ア）住まいの近くの病院 イ）住まいから離れたまちの中心部の病院 ウ）住まいから離れた市町村の病院 エ）その他（　　）	ア）住まいの近くの商店、スーパー イ)住まいから離れたまちの中心部の商店、スーパー ウ）住まいから離れた市町村の商店、スーパー エ）宅配や通信販売、ネットショッピング （エを選択した場合は、下記(2)～(4)の回答は不要） オ）その他（　　）
(2)施設名称（代表1か所）	（　　）	（　　）
(3)交通手段（上記へ行く交通手段すべてに○）	ア）徒歩　イ）自転車 ウ）バス　エ）タクシー オ）鉄道　カ）バイク キ）自動車（自分で運転） ク）自動車（送迎してもらう） ケ）その他	ア）徒歩　イ）自転車 ウ）バス　エ）タクシー オ）鉄道　カ）バイク キ）自動車（自分で運転） ク）自動車（送迎してもらう） ケ）その他
(4)回数	ア）ほぼ毎日 イ）週に3～5回 ウ）週に1～2回 エ）月に1～2回 オ）年に数回	ア）ほぼ毎日 イ）週に3～5回 ウ）週に1～2回 エ）月に1～2回 オ）年に数回

問 3　自動車免許をお持ちの方に、今後の自動車の運転についてお聞きします

(1)今後、運転免許の返納をお考えになりますか？	ア）考えている イ）いずれは返納を考える ウ）返納は考えない（するつもりはない）
(2)自動車に代わる、主な交通手段は何ですか？（○は一つだけ）	ア）徒歩　イ）自転車 ウ）バス　エ）タクシー オ）鉄道　カ）福祉の送迎サービス キ）自動車で家族に送迎してもらう ク）自動車で近所や知り合いに送迎してもらう ケ）その他（　　）

問 4　今後の暮らしについてお聞きします

(1)現在のお住いの場所を替えるなどお考えがありますか？	ア）すでに予定がある イ）いずれは住み替えたい ウ）住み替える予定はない

(2)現在のお住いについて、どのようにお考えですか？（各項目で○は一つだけ）

	非常に満足	どちらかといえば満足	どちらともいえない	どちらかといえば不満	非常に不満
ア）中心市街地への行きやすさ	1	2	3	4	5
イ）買い物への行きやすさ	1	2	3	4	5
ウ）郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3	4	5
エ）コンビニエンスストアへの行きやすさ	1	2	3	4	5
オ）病院や診療所への行きやすさ	1	2	3	4	5
カ）自然の多さや身近さ	1	2	3	4	5
キ）電車やバスの利用しやすさ	1	2	3	4	5
ク）自動車による移動のしやすさ	1	2	3	4	5
ケ）徒歩や自転車で日常生活の用が足りること	1	2	3	4	5
コ）子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3	4	5
サ）地震や水害などに対し安全であること	1	2	3	4	5
シ）親や子供が近くに居ること	1	2	3	4	5

裏面へつづきます

問 4　今後の暮らしについてお聞きします（つづき）

（3）住み替えを行う場合、住み替えの場所はどこをお考えですか？ （○は一つだけ）	ア）長野市の中心部 ウ）長野市の郊外（住宅地） オ）長野市の郊外（田園地帯や山間部など） イ）長野市以外の市町村の中心部 エ）長野市以外の市町村の郊外（住宅地） カ）長野市以外の市町村の郊外（田園地帯や山間部など） キ）県外

（4）今後、住み替えを行うとした場合、次の点をどの程度重視しますか？（各項目で○は一つだけ）

	重視する	やや重視する	重視しない
ア）中心市街地への行きやすさ	1	2	3
イ）買い物への行きやすさ	1	2	3
ウ）郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3
エ）コンビニエンスストアへの行きやすさ	1	2	3
オ）病院や診療所への行きやすさ	1	2	3
カ）自然の多さや身近さ	1	2	3
キ）電車やバスの利用しやすさ	1	2	3
ク）自動車による移動のしやすさ	1	2	3
ケ）徒歩や自転車で日常生活の用が足りること	1	2	3
コ）子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3
サ）地震や水害などに対し安全であること	1	2	3
シ）親や子供が近くに居ること	1	2	3

ス）その他重視する項目があればお書きください（　　）

（5）上記の（4）の項目のうち、最も重視する項目は何ですか？ （ア～スから一つ記入）	重視する項目は　□

問 5　交通に関するお考えについてお聞きします

（1）今後の交通について、あなたが最も不安に感じていることは何ですか？ （○は一つだけ）	ア）自分で動くのがつらくなった時の助け イ）積雪や凍結時の移動 ウ）移動にかかる費用（利用料金、車両の維持費など） エ）いくつまで自分で運転できるか オ）その他（　　）
（2）交通に関する取り組みのうち、あなたが重要だと思うものは何ですか？ （○は三つまで）	ア）道路混雑の緩和に向けた新たな道路整備やバイパスの整備 イ）車の走りやすさなど、いまある道路の拡幅や交差点の改良 ウ）高速道路が利用しやすい新たなインターチェンジの整備や高速道路の料金体系の工夫 エ）身近な道路の整備や、生活道路の安全対策 オ）自然災害などに強い道路の整備 カ）大気汚染や騒音防止を目的とした道路周辺の環境対策 キ）街路樹やまちなみにあう雰囲気づくりなど道路の景観整備 ク）鉄道やバスの使いやすさの向上（運行頻度、時間、料金） ケ）自転車の使いやすさ対策（自転車レーン、車との分離） コ）歩きやすい歩道の整備 サ）自動車利用を控え、鉄道やバス、自転車や徒歩を活用する シ）その他（　　）
（3）今後年齢を重ねたときに、移動や出歩くことを考えて、「歩いて暮らせる便利なまちなかなど」に住み替えることはお考えになりますか？ （○は一つだけ）	ア）住み替えたい イ）元気なうちは、住み替えは考えない ウ）住み替えをしたいが、事情や費用の点で難しい エ）今の住まいから離れたくない オ）その他（　　）
（4）今後年齢を重ね、移動が大変になった際でも、重要視する移動の目的は何ですか？ （○は三つまで）	ア）買い物 イ）通院 ウ）家族・親族の世話や介護 エ）郵便局や金融機関 オ）図書館や文化会館などの文化的施設 カ）役場や公民館などの公共施設 キ）趣味や習い事 ク）外食 ケ）旅行 コ）散歩 サ）その他（　　）

ご協力ありがとうございました。

お問い合わせ先

【調査実施本部】

長野都市圏総合都市交通計画協議会　TEL0120-175-152（土日祝日を除く平日午前９時～午後５時）

1.善光寺　2.飯綱高原　3.戸隠高原　4.臥竜公園　5.斑尾高原　6.戸倉上山田温泉　7.小布施

長野県の観光と交通に関するアンケート

県内の主要観光地を訪問された**「日本人の方」**を対象に、観光と交通に関するアンケート調査を行っています。
調査は、**今回のご旅行について**お尋ねするものです。

問１　あなたのお住まいはどちらですか？

1.長野県（　　市・町・村名）　2.長野県以外（都道府県名　　）

問２　あなたの性別・年齢をお聞かせください。

性別　1.男性　2.女性
年齢　1．20 歳未満　2．20 歳代　3．30 歳代　4．40 歳代　5．50 歳代　6．60 歳代
　　7．70 歳代　8．80 歳以上

問３　今回の旅行は日帰りですか、宿泊ですか？宿泊の場合、どちらに泊まられますか？

1.日帰り　2.宿泊（宿泊の場合、どちらに泊まられますか？）
■以下の市町村のいずれかに泊まる　（　泊）
（長野市、須坂市、中野市、飯山市、千曲市、小布施町、信濃町、飯綱町のいずれか）
■上記の市町村以外の長野県内に泊まる　（　泊）
■長野県以外に泊まる　（　泊）

問４　今回の旅行の主な目的は何ですか？（1.2.それぞれで○は一つだけ記入。）

1.旅行の主な目的
1）観光　2)ビジネス　3)帰省・知人訪問　4)その他（　　）
2.今回の旅行にあわせて観光を行われていた場合、今回の観光の主な目的
1)温泉　2)名所、旧跡めぐり　3)飲食　4)体験　5)キャンプ　6)登山
7)山並みや紅葉などの景色　8）美術館・博物館　9）避暑　10)その他（　　）

問５　どなたとご一緒で、あなたを含めて何人でのご旅行ですか？

1.一人旅　2.家族　3.友人　4.ツアーなど団体旅行　5.職場・学校等　6.その他（　　）
（ご自身を含めて　　人での旅行）

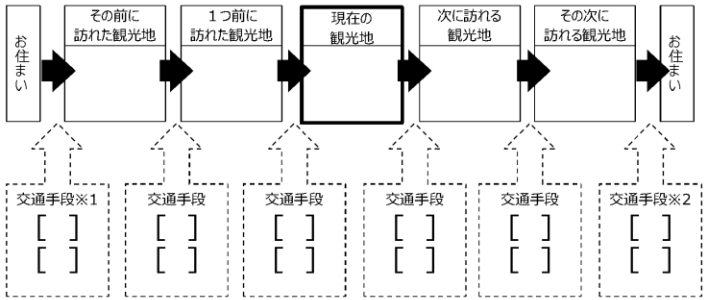
問６　長野県以外にお住まいの方のみお答えください。
長野県への訪問は何回目ですか？

1.初めて　2.前にも来たことがある（　　回目）

問７　今いる観光地の訪問は何回目ですか？

1.初めて　2.前にも来たことがある（　　回目）

問８　今回の旅行で訪れた長野県内の観光地と、移動に用いた交通手段をお聞かせください。これから訪問する観光地についても予定をご記入ください。観光地と交通手段は一覧表より番号でお選びください。また、長野県以外に訪れた・訪れる予定の都道府県があればお聞かせください。



【観光地】（上図の各観光地欄に番号を一つずつ記入）
1.善光寺　2.飯綱高原　3.戸隠高原　4.臥竜公園　5.斑尾高原　6．戸倉上山田温泉　7．小布施
8．松本城　9．上高地　10.諏訪湖　11.上田城址　12.軽井沢
（上記以外の観光地や長野県以外に訪れた・訪れる都道府県名は、記入欄に直接お書きください。）

【交通手段】（主要な交通手段について、上図の各交通手段欄に番号を２つまで記入）
1.新幹線　2.新幹線以外の鉄道　3.観光バス　4.観光バス以外のバス　5.自家用車　6.レンタカー
7.タクシー　8.バイク　9.自転車　10.徒歩　11.その他
※1 お住まい発の交通手段は、観光地に訪れるひとつ前の交通手段を２つまでご記入ください。
※2 お住まい着の交通手段は、観光地からの最初の交通手段を２つまでご記入ください。

問９　この観光地に訪れやすくするためには、交通環境についてどのような対策が必要だとお考えになりますか？
（○は三つまで）

1.鉄道の乗継ぎをよくする　2.鉄道の運行頻度を高める　3.鉄道の運賃設定や割引サービス
4.バス路線やバス停の設定　5.バスの運行頻度を高める　6.バスの運賃設定や割引サービス
7.自転車道の整備　8.自転車駐輪場の整備　9.レンタルサイクルの運行や貸し出し・返却所の設置
10.駐車場の整備　11.駅やバスターミナルなどの利便性の向上　12.交通施設のバリアフリー化
13.交通に関する情報提供やＰＲ　14.看板や交通標識の整備

問１０　その他、長野県の観光地と交通のあり方について、ご意見があれば記入をお願いします。

【来街者アンケート】

来街者アンケート（鉄道）（裏面の**記入例**を参照してください）

問１　あなたのお住まいはどちらですか？

１．長野県（　　市・町・村名）　２．長野県以外（都道府県名　　）

問２　あなたの性別・年齢をお聞かせください。

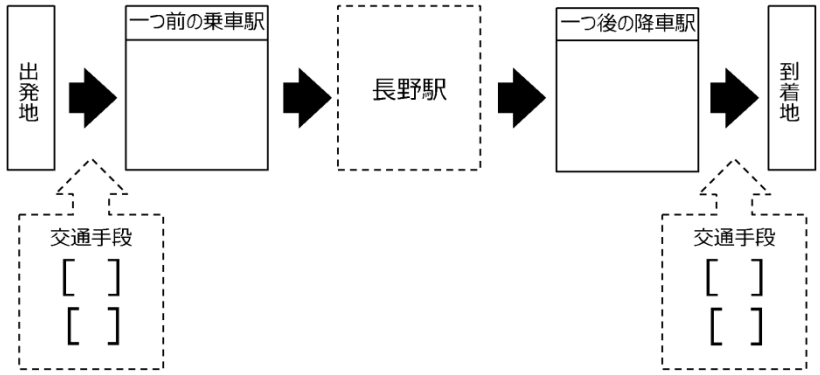
性別　1.男性　2.女性

年齢　１．20 歳未満　２．20 歳代　３．30 歳代　４．40 歳代　５．50 歳代　６．60 歳代
　　７．70 歳代　　８．80 歳以上

問３　今回の移動の目的は何ですか？（○は一つだけ記入。）

1.通勤　2.通学　3.ビジネス　4.買い物　5.通院　6.レジャー・レクリエーション　7.その他私事　8.帰宅

問４　今回の移動で乗り降りした駅はどこですか？　また、駅まで・駅からの交通手段は何ですか？



【交通手段】

1.鉄道　2.バス　3.タクシー　4.乗用車(自分で運転)　5.乗用車（送迎）　6.レンタカー　7.バイク
8.自転車　9.徒歩　10.その他

問５　鉄道はどの程度の頻度で利用されますか？（○は一つだけ記入。）

1.ほぼ毎日　2.週に３～５回　3.週に１～2 回　4.月に１、2 回　5.年に数回　6.ほとんど利用しない

問６　鉄道にどのようなサービス向上を望みますか？（○は三つまで。）

1.鉄道との乗り継ぎをよくする	2.バスとの乗り継ぎをよくする	3.運行頻度を高める
4.運賃設定や割引サービス	5.始発や終発時間の延長	6.駅の利便性の向上
7.駅や車両のバリアフリー化	8.運行などに関する情報提供	9.パークアンドライド駐車場の整備

問７　これからの交通について、ご意見があれば記入をお願いします。

ご協力ありがとうございました。

お問い合わせ先

【調査実施本部】

長野都市圏総合都市交通計画協議会　TEL0120-175-152**（土日祝日を除く平日午前９時～午後５時）**

※来街者アンケート(バス)も同様の設問

【公共交通アンケート】

公共交通利用者アンケート（鉄道）　（裏面の**記入例**を参照してください）

問１　あなたのお住まいはどちらですか？

１．長野県（　　市・町・村名）　２．長野県以外（都道府県名　　）

問２　あなたの性別・年齢をお聞かせください。

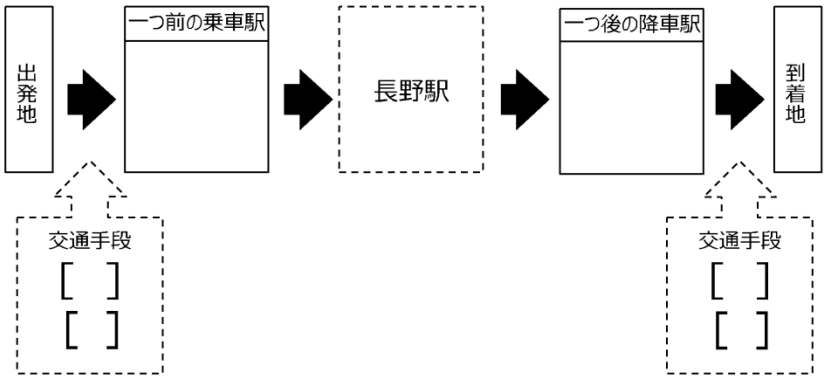
性別　1.男性　2.女性

年齢　１．20 歳未満　２．20 歳代　３．30 歳代　４．40 歳代　５．50 歳代　６．60 歳代
　　７．70 歳代　８．80 歳以上

問３　今回の移動の目的は何ですか？（○は一つだけ記入。）

1.通勤　2.通学　3.ビジネス　4.買い物　5.通院　6.レジャー・レクリエーション　7.その他私事　8.帰宅

問４　今回の移動で乗り降りした駅はどこですか？　また、駅まで・駅からの交通手段は何ですか？



【交通手段】

1.鉄道　2.バス　3.タクシー　4.乗用車(自分で運転)　5.乗用車（送迎）　6.レンタカー　7.バイク
8.自転車　9.徒歩　10.その他

問５　鉄道はどの程度の頻度で利用されますか？（○は一つだけ記入。）

1.ほぼ毎日　2.週に３～５回　3.週に１～２回　4.月に１、２回　5.年に数回　6.ほとんど利用しない

問６　鉄道にどのようなサービス向上を望みますか？（○は三つまで。）

1.鉄道との乗り継ぎをよくする	2.バスとの乗り継ぎをよくする	3.運行頻度を高める
4.運賃設定や割引サービス	5.始発や終発時間の延長	6.駅の利便性の向上
7.駅や車両のバリアフリー化	8.運行などに関する情報提供	9.パークアンドライド駐車場の整備

問７　これからの交通について、ご意見があれば記入をお願いします。

ご協力ありがとうございました。

お問い合わせ先

【調査実施本部】

長野都市圏総合都市交通計画協議会　TEL0120-175-152**（土日祝日を除く平日午前９時～午後５時）**

※公共交通アンケート（バス）も同様の設問