議　事　概　要

１ 会議名　第５回　長野都市圏総合都市交通計画委員会

２ 日　時　平成 29 年７月 19 日（水）　14：30～16：30

３ 場　所　トイーゴウエスト４階　大学習室１

４ 出席者　学識経験者：久保田委員長、益山委員、柳沢委員

国土交通省：越智委員（代）、新階委員(代)、猪股委員（代)、川﨑委員（代)、近藤委員（代)、吉見委員、松山委員(代)

長　野　県　：玉井委員(代)、下里委員（代)、臼田委員（代)、藤池委員、辰野委員

市　　町　　：橋本委員、滝沢委員、小嶋委員、山崎委員、洞田委員、畔上委員、松木委員、森委員

交通事業者：青山委員、井原委員、倉島委員、長澤委員（代）

５ 資　料

・次第

・座席表、出席者名簿

・資料１　第５回長野都市圏総合都市交通計画委員会　資料

・参考資料１　第５回長野都市圏総合都市交通計画委員会　参考資料

・第５回長野都市圏総合都市交通計画委員会　意見様式

質疑応答

1. 開　会	
2. 議　事	
（１）第４回委員会における意見と対応について（P1～P2）	
―	意見なし
（２）パーソントリップ調査結果のまとめ（P3～P8）	
柳沢委員 （長野高専）	・丹波島橋の渋滞の問題だが、南側から中心部に向かう交通では、橋の手前から東西に向かって走り、長野大通りを通って中心部に向かう車もあるのではないか。トリップの集計をしているのか。 ・オリンピックのときに環状線が出来た。中心部ではなく環状線に通過交通が回っているのかどうかを確認してもらいたい。
事務局	・丹波島橋前後での東西方向交通量、環状線の実数は把握していない。今後の推計で確認したい。
越智委員代理 （国交省）	・高齢者の暮らしと交通行動について、高齢者のどの層にどの様な施策を実施するのかを考えていくことになると思う。例えば、免許を持たない高齢者、単身の高齢者を対象とすることでバスやデマンドバスなどの施策を立案しやすくなる。ターゲットを絞った方が今後の方向が見える。
事務局	・ご意見を踏まえて検討したい。
柳沢委員 （長野高専）	・自動車利用について、まちなか（長野市中心部）と郊外部に大別して傾向を見ているが、中心部以外の平地部と中山間地では、傾向が大きく違うと思われる。特に中山間地では高齢者の交通手段が問題になっている。行動特性を確認してもらいたい。
川崎委員代理 （国交省）	・都市圏の今後の方向性として、「冬季の暮らしをまもる」とある。イメージが湧かないので説明してほしい。
事務局	・冬季の降雪時に除雪体制を確保して、移動を支えるという趣旨で書いた。
益山委員 （松本大学）	・自動車１台あたりの平均乗車人員は調査しているのか。 ・自動車に複数人で乗車することを促進する取組も考えられる。
事務局	・今回の資料には載せていないが、平均 1.26 人である。
益山委員 （松本大学）	・観光交通の状況の調査結果に、「東京、埼玉、佐久、上小など新幹線軸上の来訪者が多い」とある。しなの鉄道で軽井沢から長野に来ることも考えられるが、数値は把握しているのか。
事務局	・都市圏着の域外居住者の流動図は、モバイル空間統計を用いて作成している。この統計だと交通手段は把握できない。
益山委員 （松本大学）	・しなの鉄道でデータは把握しているのか。
長澤委員代理 （しなの鉄道）	・路線全体の利用者のデータはあるが、個別のデータは把握が難しい。
柳沢委員 （長野高専）	・都市圏への来訪者が、都市圏に来る時の交通手段と、都市圏内で移動するときの交通手段は分かっているのか。
事務局	・観光地でアンケートを実施しており、観光客は自家用車の利用が多いことが分かっている。
久保田 委員長	・今回の資料では、全体的に詳細な分析をやってもらった。自宅発の短距離自動車の行き先の分析をみると、自動車で様々な場所への移動が多い。 ・そのうち 1,800 トリップが通勤であり、500m以内に職場があることになる。この 1,800 トリップの行き先は市街地なのか、中山間地なのか。自動車を使わざるを得ないのかどうか。
事務局	・その観点で集計をしたい。
久保田 委員長	・資料では、パーソントリップ調査のまとめ方として、視点を５つ定め、それごとにまとめることにしている。この形でよろしいか。 （⇒異議なし）

（３）交通需要予測の検討・評価（P9～11）	
新階委員代理 （国交省）	・バスの自動運転が将来実現した場合、コストを大幅に抑えられる。 ・その下準備として、料金の引き下げを考慮した予測をしてもよいのではないか。
事務局	・交通機関の分担モデルでは、費用を変数として考慮している。 ・料金を下げた場合の算定はできるが、具体的に料金をどこまで下げられるかが分からない。
新階委員代理 （国交省）	・人件費が仮に０となった場合のバス料金を事業者に聞いたうえで、極端な場合として予測してもよいのではないか。
柳沢委員 （長野高専）	・T 値はかなり小さいので、感度分析をしても影響は小さいのではないか。鉄道とバスは料金を考慮することになるが、一方自動車は駐車料金をみているのか。目的を考慮しているのか。
事務局	・駐車料金はみていない。目的別・手段別で計算している。バスは固定客が多く、料金と関係なく乗っていることが考えられる。
久保田 委員長	・様々なケースで予測してみたが、自動車分担率は大きく変わらない。 ・どのようなケースを考えれば公共交通に転換するのか、意見をもらいたい。
川崎委員代理 （国交省）	・将来人口フレームが減る中で、マスタープラン型の人口配置の設定として、市街化区域内人口もしくは用途地域内人口を一定に維持するとある。 ・立地適正化計画を作る中で人口を一定に維持するのは難しいのではないか。 ・各市町の立地適正化計画で掲げる目標と、この計画の整合性はとっているのか。
事務局	・ここで設定したのは、市街化区域内外もしくは用途地域内外の人口割合の維持なので、実数の維持ではない。 ・各市町の立地適正化計画の目標と整合を図っているが、改めて確認したい。
臼田委員代理 （道路建設課）	・予測ケースＣはマスタープラン型の人口配置で予測している。 ・ケース C で拡散型の人口配置を前提とした予測はしているのか。
事務局	・予測はしていない。
臼田委員代理 （道路建設課）	・公共交通が現状維持のままでなおかつ現状の人口配置の場合もみないといけないのではないか。 ・その場合、公共交通の利用割合がさらに減る結果をみることができるのではないか。
久保田 委員長	・公共交通が更に危険な状況になるケースでも予測した方がよい。逆に、もっとコンパクトにしてみれば、公共交通にとってはよいのかもしれない。 ・極端なケースをやって関係者で共有するのもよい。
事務局	・ケースＡでは拡散型の人口配置をみており、より自動車利用が高まることが分かっている。 ・よりコンパクトにするのも１つの案だが、実際の市町の取り組みに反映されるケースで予測するのが望ましい。
柳沢委員 （長野高専）	・公共交通の利便性を高めることを考えているが、自動車の利便性が高いのが要因でもある。 ・自動車の利便性を下げるために、例えば混雑時間帯に流入する自動車に対して課金を行い、遠回りしてもらうようにするのはどうか。公共交通と自動車の利便性のバランスをどこでとるのかを考える。
久保田 委員長	・橋を渡る自動車に課金するのは世界的にも例はあり、実現可能である。 ・ロードプライシング導入は、公共交通の転換にも繋がるし、橋の渋滞緩和にもなる。
新階委員代理 （国交省）	・車線数の規制により自動車の所要時間は出せる。予測では、それにより生じる自動車利用者の負担を考慮したらどうか。
久保田 委員長	・バス交通のハブ＆スポークの取組事例を説明したい。 ・ときがわ町の事例では、もともと複数の集落と鉄道駅を繋ぐ直通バスがあ

	り、２時間に１本程度の運行本数だった。そこにバスセンターをつくり、全てのバスがここにとまるようにして、運行本数を増やした。全てのバスがここに集結し、乗り換えがスムーズにできるダイヤにした。乗り換えの抵抗はほぼ０になので、利用者が増えている。 ・東秩父村の事例では、観光施設にバス乗り換え拠点を整備し、まちの拠点にしている。観光客や買い物客がここに訪れる。 ・公共交通の乗り換え抵抗０で本数を倍にする今回の予測ケースと同じである。 ・ケース設定として、目的施設も拠点に移すケースができないか。
事務局	・目的も考慮した予測を検討したい。
（4）計画課題の検討（P12）	
山崎委員 （飯山市）	・公共交通の抜本的な解決はなかなか難しいが、今回の計画により具体の解決策を実施するのか。特区で規制緩和くらいやらないと解決できないのではないか。
事務局	・次回以降に具体策を示すことにしており、それまでに地域の意見をきく分科会を開催し、計画に反映したい。 ・パーソントリップ調査は３回目になるが、具体的に取組を進められていない部分はある。実現しないと意味がないので、その方法についてもこの場で議論したい。
柳沢委員 （長野高専）	・地震被災のときのネットワークの連結、時間信頼性の確保をここで示す必要はあるか。 ・長野県の報告書では、被災時に長野都市圏内で道路が寸断される予測がされている。その場合の医療や生活の移動をどう担保するのかを示すことになるのか。
事務局	・被災時の対応については県の地域防災計画に示されている。この計画ではリダンダンシーについて触れる程度と考えている。
久保田 委員長	・その方針で市町はよろしいか。 （⇒異議なし）
下里委員代理 （道路管理課）	・「観光交通ネットワークをつくる」では、どこの観光地をピックアップしているのか。
事務局	・今回の調査対象としては、７箇所の観光地をピックアップしている。 ・施策の検討段階では、観光地の定義や条件を考えたい。
越智委員代理 （国交省）	・パーソントリップ調査は個人の行動が分かる貴重なデータなので、ぜひ使い倒してほしい。 ・市町村のニーズとデータからあぶりだされた課題をしっかりと見極めたうえで、施策を検討してほしい。
事務局	・自動車は便利であり、なかなか転換できないのは長野の特性である。 ・データを膨大な切り口で分析しており、その結果を参考資料にも載せている。実態も踏まえて何かできることはあるか。
越智委員代理 （国交省）	・国ではコンパクトプラスネットワークの考え方を示しているが、拠点を結ぶネットワークがついてこないのが現状である。時間をかけて一緒に考えていきたい。
久保田 委員長	・ハブ＆スポークのように新しい拠点を設けられそうな場所について、それぞれの市町に考えてもらい、可能であれば施策として打ち出すことも考えられる。
藤池委員 （都市・まちづくり課）	・免許を返したくても返せない高齢者もいる。移動の手段がない地域もある。そのあたりをカバーする施策を考えていきたい。
久保田 委員長	・平成 47 年にまちなかで完全自動運転の自動車が走ることは考えられないが、中山間地の一部を特区にして運行することは考えられるので、視野には入れておくべきである。
3. その他	

事務局	・追加意見がある場合は、7 月 31 日(月)までに別紙の意見要旨の提出をお願いしたい。

4. 閉　会

以上