資 料 1

第5回　長野都市圏総合都市交通計画委員会
資　　料

1. 全体スケジュールについて……1
2. 第 4 回委員会における主たる意見と対応……2
3. パーソントリップ調査結果のまとめ、特徴的なポイントの再整理……3
4. 都市圏の課題と将来像の設定……8
5. 交通需要予測の検討、評価……9
6. 都市圏の課題と方向性……12

平成 29 年 7 月 19 日

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

1. 全体スケジュールについて

■全体スケジュール

年度	実施概要	検討内容
平成27年度	○企画・準備 ○予備調査の実施	既往計画の整理、現況分析、課題抽出 ↓ 調査の方法、内容の検討 ↓ 予備調査の実施（11 月中～下旬） ↓ 予備調査の結果整理、本調査の方法検討 広報計画の検討 広報の実施（予備調査）
平成28年度	○パーソントリップ本調査の実施 ○交通実態の分析 ○都市圏将来像の検討 ○交通需要予測	パーソントリップ本調査の準備 ↓ パーソントリップ本調査の実施 ↓ データの取りまとめ 交通実態の分析 → 交通需要予測の条件整理等 広報の実施（本調査）
平成29年度	○計画課題の整理 ○都市交通計画の策定 ○実施体制の検討	都市圏将来像の検討 → 交通需要予測 ↓ 計画課題の整理 ↓ 将来シナリオの設定、評価 ↓ 都市交通計画の策定 ↓ 実施体制の検討 広報の実施 パブリックコメント

協議会①
委員会①
委員会②
協議会②
委員会③
委員会④
協議会③
委員会⑤
委員会⑥
委員会⑦
協議会④

■委員会検討内容

【委員会①】 課題及び調査方法の検討（H27.12.14）
・都市圏の課題の検討
・課題に対応した調査方法の検討

【委員会②】 パーソントリップ本調査の検討（H28.2.1）
・予備調査の結果を踏まえた調査方法の検討
・必要な補完・付帯調査の検討

【委員会③】 都市圏の方向性（H28.10.26）
・分科会開催結果を踏まえた都市圏の課題
・都市圏の方向性について

【委員会④】 都市圏将来像、交通需要予測方法の検討（H29.3.14）
・本調査の結果を踏まえた都市圏将来像の設定
・交通需要予測方法の検討

【委員会⑤】 交通需要予測、計画課題の検討（H29.7.19）
・交通需要予測の検討・評価
・都市圏の計画課題の検討

【委員会⑥】 都市交通計画の策定（H29.11 頃）
・都市圏将来像、交通計画の検討・評価

【委員会⑦】 都市交通計画の策定（H30.2 頃）
・都市交通計画の検討
・実施体制の検討

■第 5 回検討概要

委員会⑤（H29.7.19）
- パーソントリップ調査結果の報告
- 都市圏将来像の設定
- 交通需要予測の検討・評価
- 都市圏の計画課題の検討

■第 6 回検討概要

委員会⑥（H29.11 頃）
- 都市圏将来像
- 交通計画の検討・評価
- 意見聴取

■第 7 回検討概要

委員会⑦（H30.2 頃）
- 都市交通計画の検討
- 実施体制の検討
- 意見聴取

2. 第 4 回委員会における主たる意見と対応

・第 4 回委員会(H29.3.14)における主な意見と、意見に対する対応は次の通りである。
（意見に基づく集計結果は、参考資料に記載。）

表 2.1　第４回委員会における主たる意見

区分	No.	主たる意見(委員会後の意見シートを含む)	対応方針	備考
調査結果の集計・分析	1	・1 週間調査結果の高齢男性・高齢女性の外出目的や家族構成の把握	・本省より追加分析結果を提示する	参考資料 P3
	2	・年齢構成別・距離帯別の代表交通手段を把握	・左記の追加集計を実施する	参考資料 P5
	3	・短距離の自動車トリップの特性を把握	・自宅発または勤務先発の自動車トリップの目的や目的施設などの追加分析を実施する	P4,参考資料 P5
	4	・外出率と総トリップ数の減少要因を把握	・外出率や総トリップ数の減少と高齢者の増加との因果関係を分析する	P6
	5	・年齢階層別の代表交通手段の前回調査との比較		
	6	・自動車移動の回遊状況(出発地-目的地 or 出発-目的地 1-目的地 2)の把握	・短距離自動車の出発地、目的地を整理する	参考資料 P5
	7	・1 人当たりの代表交通手段別のトリップ長を把握	・代表交通手段別のトリップ長を追加集計する。	参考資料 P4
	8	・高齢者の移動の観点から、まちなか・郊外の移動特性の把握	・まちなか郊外別の年齢階層別性別の生成原単位、移動目的、移動手段など追加分析する	P4,参考資料 P6
	9	・「家族・親族の世話・介護」は、移動距離の把握	・近隣または遠距離の隣の家に移動しているのか、離れたところに移動しているのか	参考資料 P11
	10	・徒歩や自転車利用が減少している要因分析	・徒歩・自転車の比較に際しては、割合だけでなく実数でも確認する	参考資料 P21
	11	・高齢者の視点から、デマンドバスやタクシーの有効性を追加分析	・高齢者のまちなか・郊外別の目的・手段別の移動距離から、有効性を分析する ・また、既存のタクシー調査結果も活用する	参考資料 P13
	12	・交通手段別の市町村間流動を整理	・左記の追加集計を実施する。	参考資料 P22
	13	・キャリアによる国籍の違いを考慮し、県の観光データの傾向と比較し、補正が必要	・県の観光データの傾向を整理し、補正の必要性を検討する。 ※来訪国の調査結果からは概ね同様の傾向にあり、補正は不要と考えられる。	参考資料 P37
	14	・観光について、既存の調査結果から、夏季・冬季・春季など季節の違いを分析	・既存調査の季節変動データの有無を確認する。	P7
	15	・結果の公表は、市民にわかるような表現とする(例　4 人に 1 人は自動車を利用)	・公表用のパンフレット作成時に表現を工夫する	今後の課題
都市圏の課題と将来像	16	・将来都市構造図の軸の追加 （鉄道軸：長野駅周辺-須坂駅と篠ノ井駅周辺、バス交通軸：飯山駅周辺-中野駅周辺）	・左記の通り、修正する	課題P8再整理
	17	・「広域連携軸、地域連携軸が、安全で円滑に移動できる。」の表現の工夫が必要	・「安全で円滑な移動を支える広域連携軸・地域連携軸が確保される」に変更する	課題P8再整理
	18	・観光交通について、長野駅と松本駅間の電車の高速化や情報提供の促進、観光行動の広域化への対応が課題	・観光調査で都市圏内と都市圏外の観光回遊パターンを分析する	P7
	19	・「暮らしの交通」の課題が自動車、将来の姿が自動車以外の記述であり、整合を図る	・実態調査結果と意識調査結果を組み合わせて、課題と将来像の整合を図る	P8
	20	・「防災や災害に関する視点や課題分析が必要」はどこに反映されているのか ・防災の観点を「暮らしの交通」の中で、身近な災害として言及	・「広域的な都市交通」だけでなく、「暮らしの交通」にも防災の観点を追加する ・帰宅困難だけでなく、河川断面のリダンダンシーに関する分析の実施、将来像へ追加する	P8
	21	・「暮らしの交通」のイメージで、中山間と市街地、郊外部の高齢者の移動が分かるように表現を工夫(例 タクシー：郊外や中山間地域で活躍) ・自転車・自動車から公共交通への乗換えが分かるようにイメージ図の表現を工夫	・左記の通り、文言・イメージ図の表現を工夫する	課題P8再整理
	22	・「まちなかの交通」の将来の姿について、歩行者優先道路の整備や歩道の整備を追記。また、まちなかの移動手段として、循環バスの効率的な運行を追記	・歩行者空間やまちなかバスなどが分かるように文言・イメージ図の表現を工夫する	課題P8再整理
	23	・「まちなか交通」のイメージについて、通過交通の処理が分かるように表現を工夫。また、長野市の駅前と他の市町の駅前で分けて作成	・左記の通り、長野市とその他の市町のまちなかと分けて、文言・イメージ図を作成する	課題P8再整理
	24	・まちなか交通の「新たな交通システム」のイメージは	・国総研の短中距離移動に関する研究成果のうち、長野都市圏に効果的な点を活用する	課題P8再整理
交通需要予測方法の検討	25	・ 立地適正化計画を策定市以外の「現在の市街地人口密度を維持」は困難	・人口配置や土地利用の考え方については、幹事会で議論の深度化を図る	予測P9再整理
	26	・ 中間型の考え方は、用途の面積を変更しないということか		
	27	・ 郊外の地域コミュニティの維持をどう考えるのか		
	28	・ 人口密度や土地利用の維持は現実的に厳しいため、交通政策の実施により、目標とする都市構造の実現という論理展開はどうか		
	29	・ 北陸新幹線の敦賀延伸(2022 年度予定)による北陸・関西圏の移動増を考慮するのか		

3. パーソントリップ調査結果のまとめ、特徴的なポイントの再整理

・パーソントリップ調査等の集計結果、また、都市圏の問題点や課題を踏まえ、再度パーソントリップ調査結果を整理して、都市圏の特徴的なポイントを5点挙げた。

・自動車依存の進展が明らかで、短距離の自動車利用も見られる。
・高齢者の免許保有者が増加し、80 歳までは半数の方が自ら運転して移動する。
・都市圏では、暮らしに自動車利用が不可欠であるとすれば、どのような方がどのように自動車を利用しているのか。

→ ◆ 暮らしの中での自動車利用　<P4>

・各市町や都市圏全体で、拠点とネットワークからなる都市構造が目指されている。
・自動車依存の進展は、交通量が減少しても混雑が減少するまでには至っていない。
・河川横断部の混雑は過去から継続的で、中でも丹波島橋の混雑は大きな課題であるため、どのような状況にあるのかを再確認する。

→ ◆ 既存ストックの利用状況（河川断面の混雑状況）<P5>

・公共交通に対する行政支出額は年々増加の傾向にある。
・公共交通施策に様々取り組むも、鉄道、バスの分担率は第 2 回調査とほぼ変化が無く、利用者が少ない状況に変化は無い。
・長野電鉄屋代線の廃止にみられるような路線の廃止や再編が、今後も懸念される。

→ ◆ 暮らしの足となる公共交通の状況　<P5>

・平均寿命日本一の長野県は、「健康長寿世界一の信州」を目指している。
・都市圏の高齢者は、今後平成３７年まで増加が見込まれている。
・高齢者の暮らしやすさや安心できる移動のしやすさが今後の課題となる。

→ ◆ 高齢者の暮らしと交通行動　<P6>

・年間６００万人以上の観光客が訪れる善光寺をはじめ、観光資源が点在している。
・新幹線延伸に伴い、観光入込客数も増加している。
・都市圏内での観光周遊は、十分なされているとは言えない。

→ ◆ 観光交通の状況（来街者の行動、広域交通）<P7>

3.1 暮らしの中での自動車利用

【調査結果】

- 前回調査以降の代表交通手段構成の経年変化をみると、自動車の割合は前回調査の65.6%から、3.7 ポイント増加し、69.3%となった(図 3.1)。
- 直線距離で 300m 未満のトリップであっても、自動車利用が約 1/4 を占める(図 3.2)。自宅からの短距離利用の行き先では、買物や送迎目的の、スーパー・デパート、学校等が上位を占める(図 3.3)。
- まちなか(長野市中心部)と郊外を比べると、まちなかでは自動車利用の割合が低い(図 3.4)。
- 年齢階層別にみると、50 歳未満で自動車分担率が減少、50 歳以上で増加している(図 3.5)。
- 自動車利用の頻度は、ほぼ毎日利用する方が 50.2%を占めており、他の交通手段への転換は困難であるとの回答が 68.8%を占めている(図 3.6)

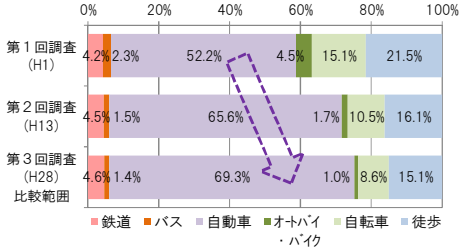


図 3.1 代表交通手段※構成の経年変化
(調査各回の対象区域全体で比較)

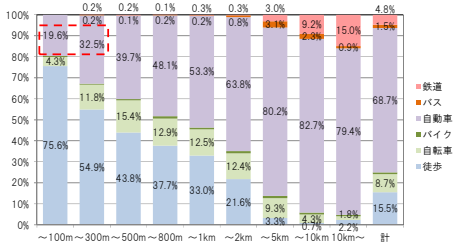
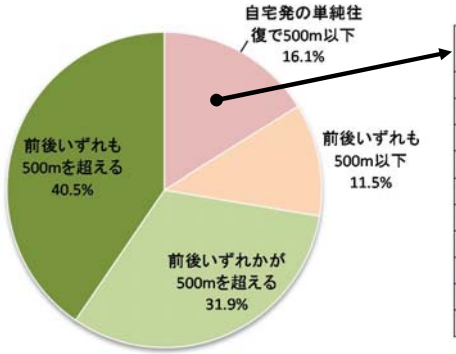


図 3.2 距離帯別の内訳



自動車利用のトリップ目的	自宅発の単純往復(百人トリップ)
通勤	18
通学	3
私事(買物)	10
私事(食事・観光・散歩等)	2
私事(通院)	4
私事(送迎)	4
私事(介護)	0
私事(その他)	8
業務	7
計	56

図 3.3 自宅発の短距離自動車の行き先

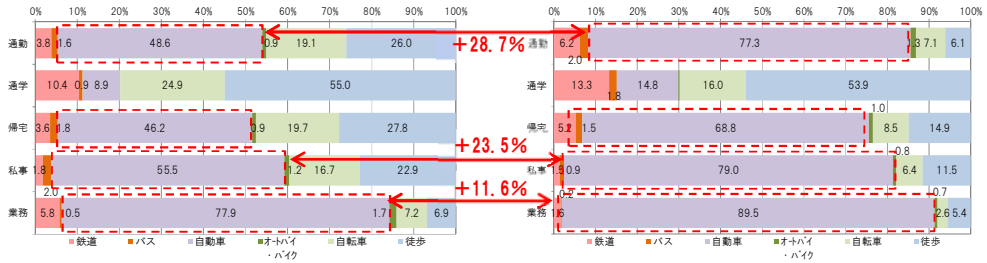


図 3.4 長野市中心部(左)と郊外(長野市中心部以外)の目的別代表交通手段

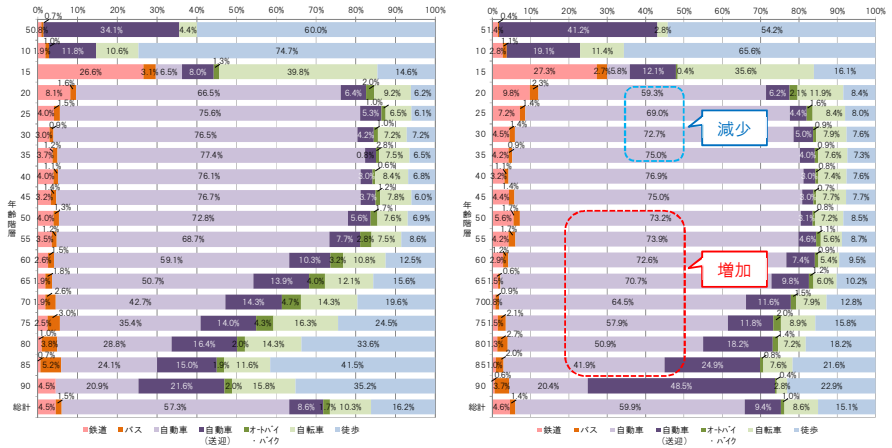


図 3.5 年齢階層別代表交通手段(左図:第 2 回 右図:第 3 回)

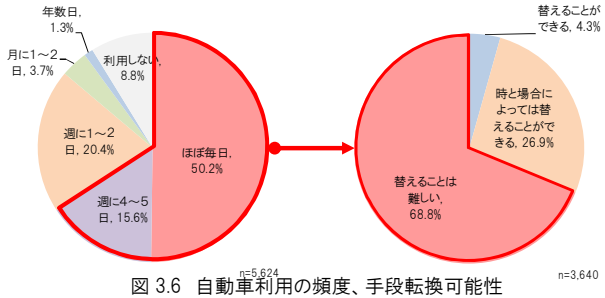


図 3.6 自動車利用の頻度、手段転換可能性

【自動車利用の特徴】

- 自動車分担率は増加しているが、増加要因は免許保有年齢のスライドに伴う 50 歳以上の年齢層の私事目的移動の自動車利用である。自動車は、買物や送迎など短距離の移動でも利用されている。一方で、まちなかと郊外では都市機能の集積性やモビリティが異なることが影響し、まちなかでの自動車分担は相対的に低い。
- 自動車利用者はほぼ毎日利用しており、手段転換は容易ではないことが分かる。

3.2 既存ストックの利用状況（河川断面の混雑状況）

【調査結果】
- 前回計画では、河川断面を中心とした混雑や交通の広域化の見通しに対し、道路整備と交通需要マネジメントで課題解決を狙った。自動車分担率は増加したものの、都市圏のトリップ数は減少しており、自動車トリップ数も微減である。
- 千曲川断面でみると、小市橋（国道 19 号）～小布施橋間の交通量合計は約1割増加している。混雑度は、落合橋（混雑度 1.78）、丹波島橋（混雑度 1.75）が高い（図 3.7）。
- ピーク時の丹波島橋の交通量は、7～9時の2時間で 3,808 台である。また、長野市南部・千曲市から長野市中心部（環状セル）への通勤目的自動車交通は、パーソントリップ調査では 27 百人トリップあり、丹波島橋交通量の過半を占めると思われる（図 3.7）。

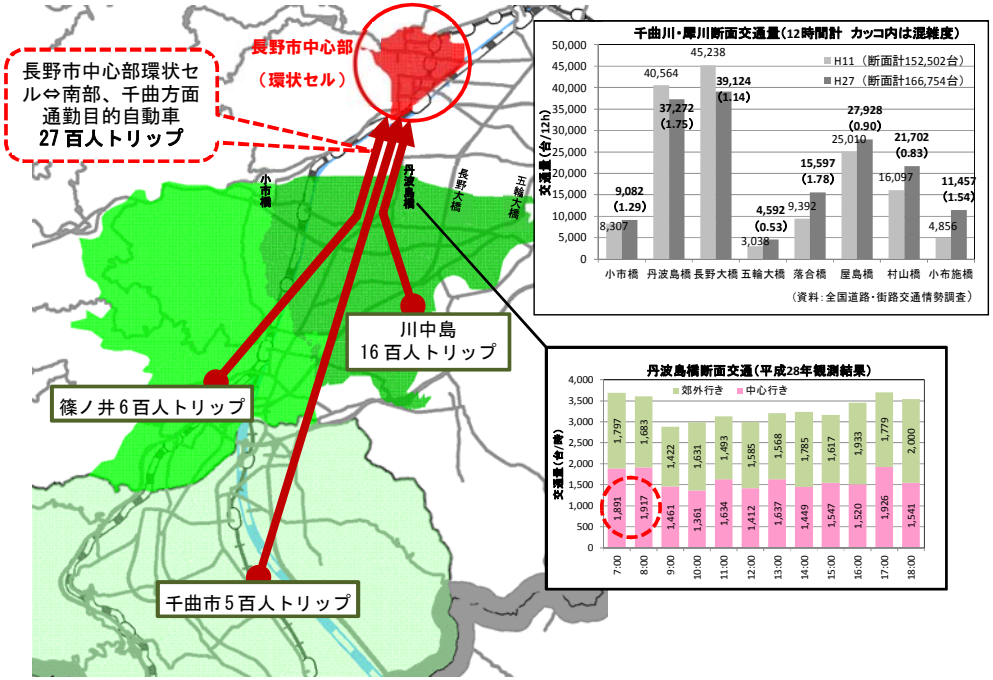


図 3.7 千曲川・犀川断面の自動車流動

【河川断面交通の特徴】
- 朝ピーク時の丹波島橋交通は、中心部行き交通が卓越している（2時間で 3,808 台）。交通の多くは通勤目的と思われ、長野市南部・千曲市方面から長野市中心部（環状セル）へ至る交通が多くを占めると想定される。
- 長野大橋も同程度の交通量を担っているが、長野市中心部方向へは接続方面が異なる。

3.3 暮らしの足となる公共交通の状況

【調査結果】
- 前回計画では、公共交通サービスの維持向上を図ることが位置付けられ、公共交通について様々な取り組みを実施した。しかしながら、鉄道 4.6%、バス 1.4%の利用にとどまっており、前回調査以降ほぼ横ばいである。（人口減少により実利用者は減少）
- 普段鉄道やバスを利用されている方は、週3日以上の利用が多くを占め、利用頻度が高い。公共交通を利用しない方は、理由として、駅やバス停、路線が、自宅・目的地付近に無いことをあげている。

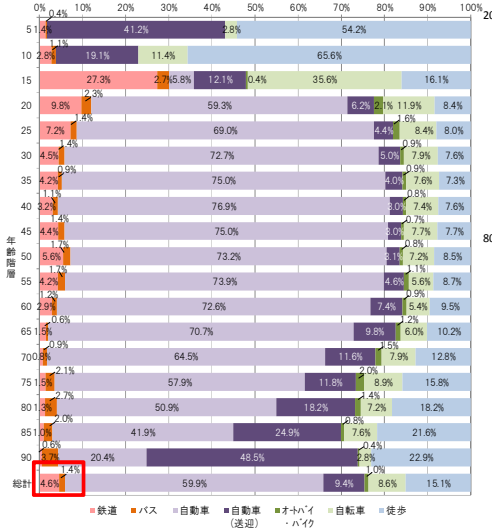


図 3.8 年齢階層別代表交通手段構成比
（図 3.5 の再掲）

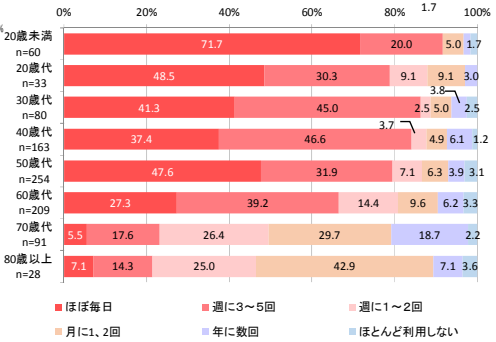


図 3.9 鉄道・バスの利用頻度（公共交通利用者調査）

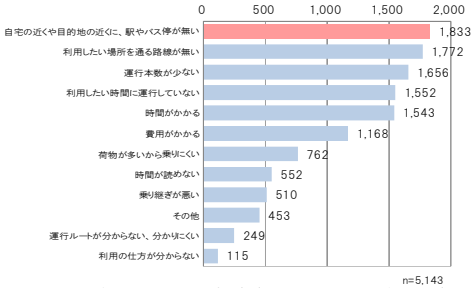


図 3.10 鉄道・バスの利用頻度（公共交通利用者調査）

【公共交通の特徴】
- 公共交通の利用割合はほぼ底打ちだが、利用割合が高い若年層人口そのものが減少しており、利用者数減少の要因になっている。
- 公共交通利用者は利用頻度も高く、安定顧客化していることが分かる。
- 人口カバー率（鉄道 1km、バス停 300m で都市圏人口の 80%をカバー）に反して、望む路線やサービスが提供されていないため、利用が低迷していることがうかがえる。

3.4 高齢者の暮らしと交通行動

【調査結果】
- 前回調査以降、一人あたりの平均トリップ数(グロス)は、外出率の低下に伴い減少しており、60 歳未満で原単位低下、60 歳以上で上昇した。都市圏人口は約 6%減少する一方、発生集中交通量は約1割減少している(図 3.12、図 3.13)。
- 目的別では、業務目的の減少と私事目的の増加がみられる(図 3.14)。
- 私事目的の増加は、私事目的の自動車利用の増加にも影響する。高齢者の自動車利用を比較すると、前回調査以降、買物、その他私用での自動車利用が増加している。なお、高齢者の増加は高齢者の通勤目的の増加にも影響を与えている(図 3.17)。
- 自動車利用者の家族構成をみると、高齢者層では、単身もしくは2人暮らし世帯での自動車利用が卓越している(図 3.19)。

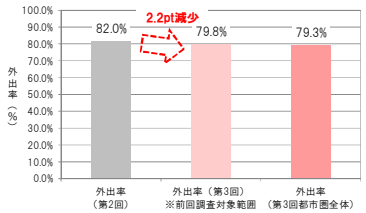


図 3.11 外出率の経年変化

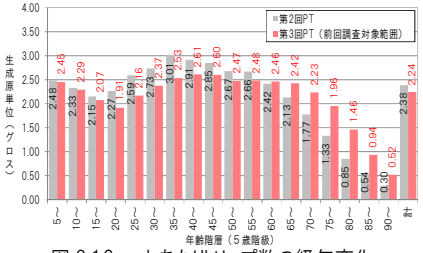


図 3.12 一人あたりトリップ数の経年変化

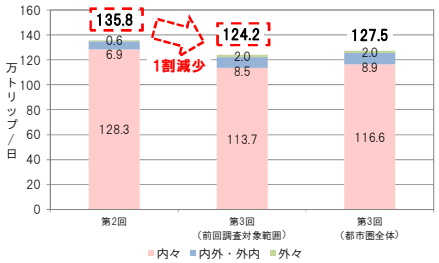


図 3.13 総トリップ数の変化

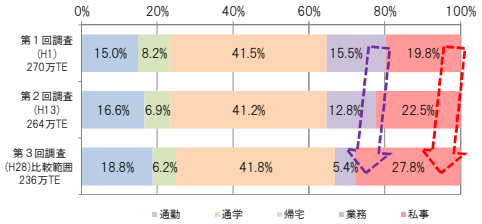


図 3.14 トリップ目的構成の経年変化
(都市圏全体で第 1 回～第 3 回を比較)

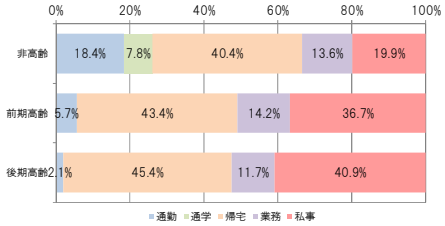


図 3.15 年齢階層別目的構成(第 2 回)

図 3.16 年齢階層別目的構成(第 3 回)

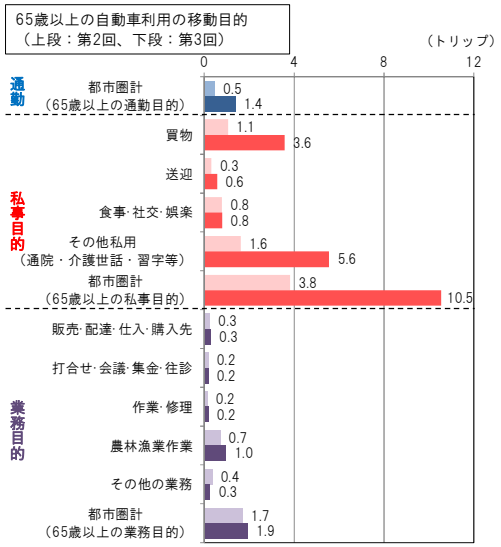


図 3.17 65 歳以上の自動車利用者の移動目的(前回調査の目的区分で比較)

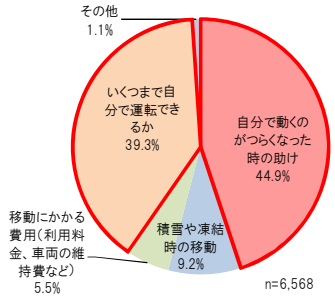


図 3.18 今後の不安

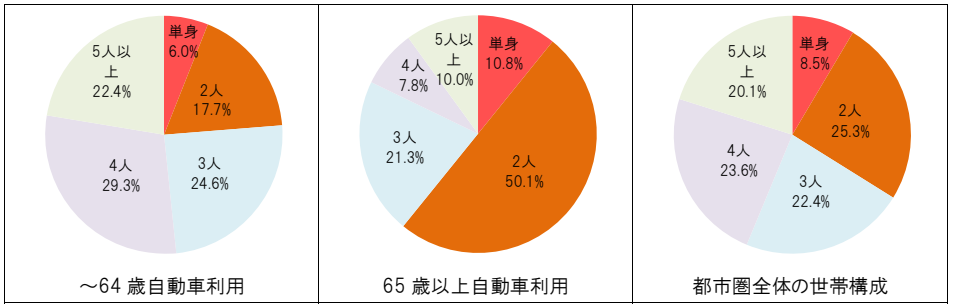


図 3.19 自動車利用者の世帯構成

【高齢者トリップの特徴】
- 高齢者の原単位増・人口増の一方で、60 歳未満の原単位減・人口減により、都市圏の総発生集中交通量は人口減少以上に減少している。
- 高齢者交通の増加は、自動車利用の増加にも表れており、買物や通院など私用目的交通の自動車利用増加に影響している。また、高齢者の通勤目的自動車利用の増加もわずかではあるが影響している。
- 自動車を利用する高齢者の家族構成をみると、単身高齢もしくは2人が約6割を占めることから、高齢者自らが車を使って暮らしを営んでいることが明らかである。

3.5 観光交通の状況（来街者の行動、広域行動）

【調査結果】
- 観光客の主な回遊パターンは、都市圏内の1つの観光地を訪れるパターンが約半数を占めるが、都市圏外の観光地を含む周遊パターンも 34.1%確認された(図 3.20)。
- 観光調査は夏季に実施したが、季節変動をみると夏季や大型連休を含む5月の入込客数が多い。冬季1～2月の入込客数は、秋季紅葉シーズンと概ね同程度の入込客数である(図 3.21)。
- 秋季休日1日の、都市圏外居住者の都市圏への来訪状況をみると、東京、埼玉、佐久、上小など新幹線軸上の来訪者が多いほか、松本方面からの流動も見られる(図 3.22)。

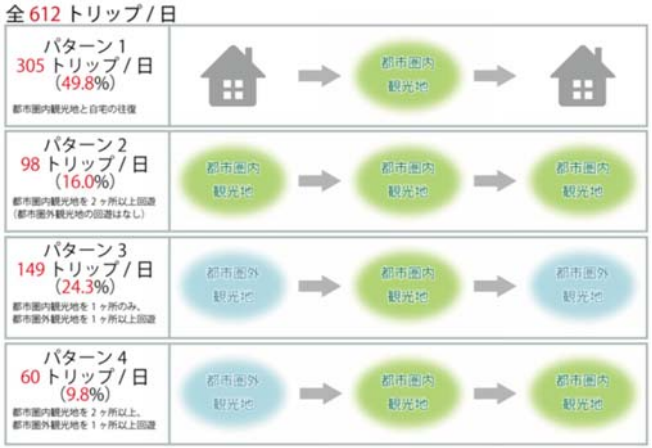


図 3.20 観光客の意識調査に基づく主な回遊パターン

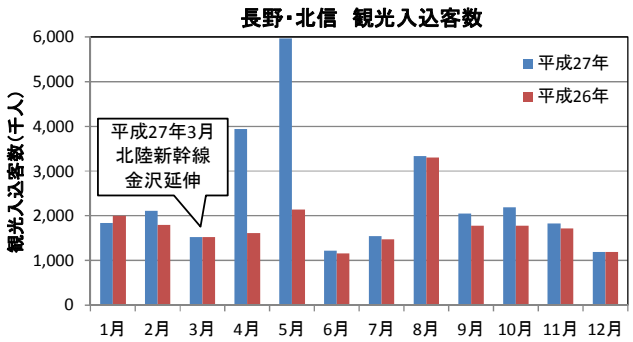


図 3.21 観光入込客数の季節変動

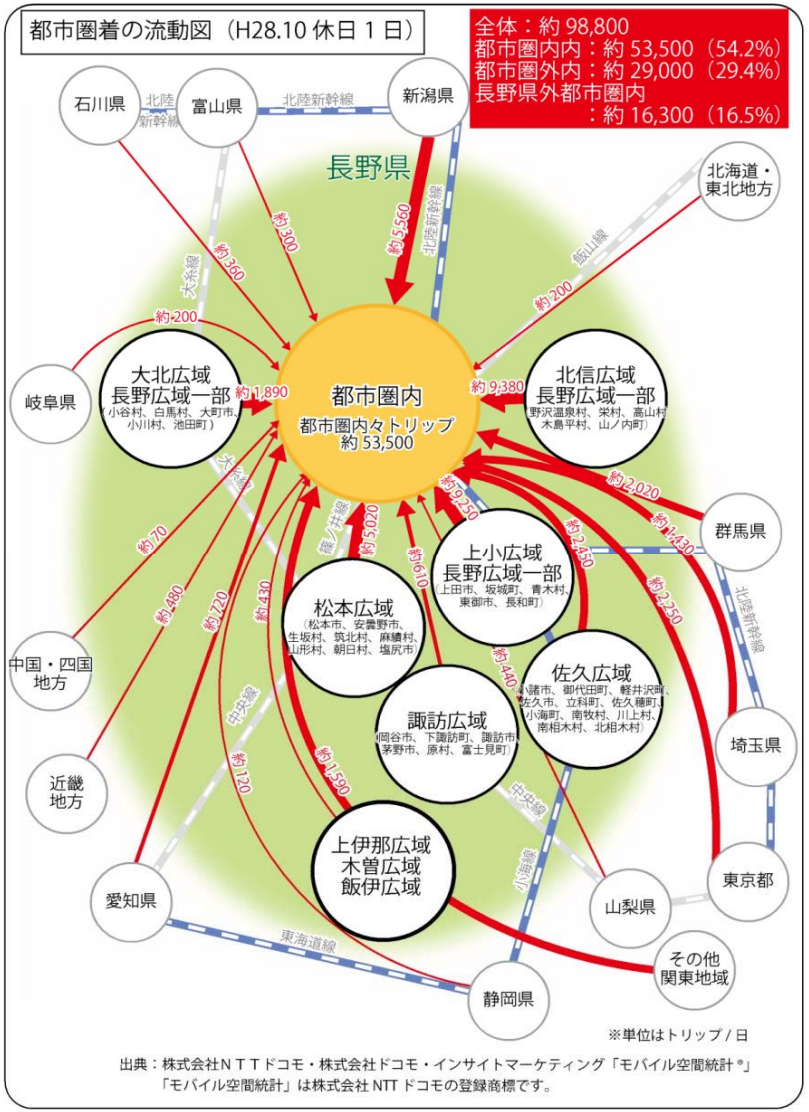


図 3.22 都市圏着の域外居住者(H28.10 休日)

【観光交通の特徴】
- 観光行動は、都市圏外を含む広域化が確認され、また、北陸新幹線の金沢延伸により入込客数も大きく増加した。
- 一方、都市圏内での回遊は相対的にまだまだ少ないことが分かる。

4. 都市圏の課題と将来像の設定

・パーソントリップ調査結果等からみた都市圏の特徴的なポイントを踏まえ、「現況・上位計画等からみた都市圏の課題」「分科会意見や主要施策を踏まえ交通からみた都市圏の方向性」「パーソントリップ調査からみた都市圏の方向性」を体系的に整理した。

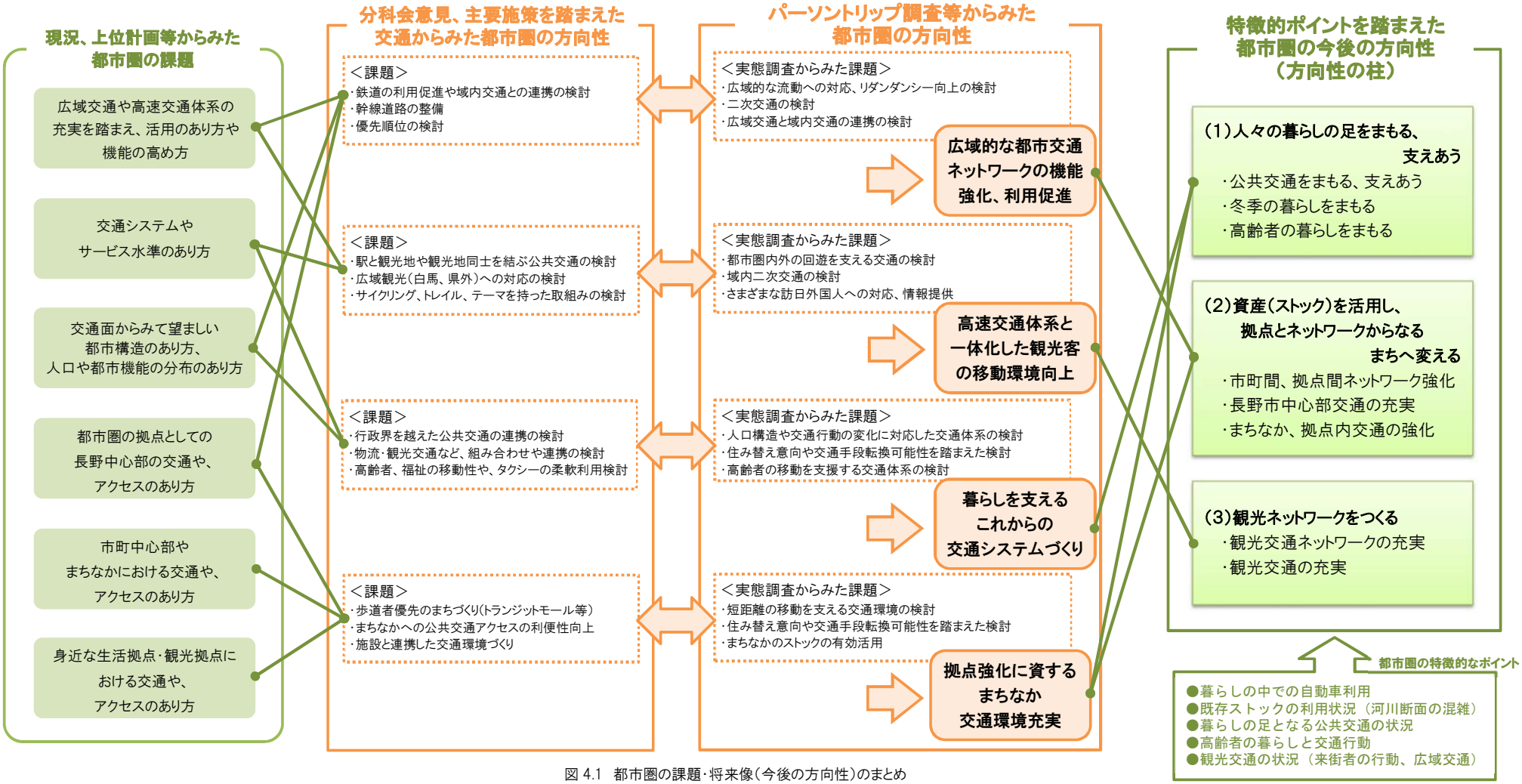


図 4.1　都市圏の課題・将来像（今後の方向性）のまとめ

5. 交通需要予測の検討、評価

5.1 交通需要予測の検討

(1) 人口フレーム

将来交通需要予測は、第 1 回計画、第 2 回計画(前回計画)同様に概ね 20 年後の将来を見据えることとする。ただし、社会経済状況の不確実性や、交通環境を取り巻くハード･ソフト両面での変化の速さに対応するため、また、概ね 10～15 年間隔でパーソントリップ調査を実施してきたことからも、中間年次として 10 年後を想定した予測も行う。

予測年次は、将来人口など主要な指標の得られやすさを勘案して設定することとし、平成 47 年(中間年次として平成 37 年)とする。

表 5.1 将来予測年次

	第 1 回調査	第 2 回計画	今回計画
調査実施年	平成元年 (1989 年)	平成 13 年 (2001 年)	平成 28 年 (2016 年)
予測年次 (中間)	—	—	平成 37 年 (2025 年)
予測年次 (最終)	平成 22 年 (2010 年)	平成 32 年 (2020 年)	平成 47 年 (2035 年)

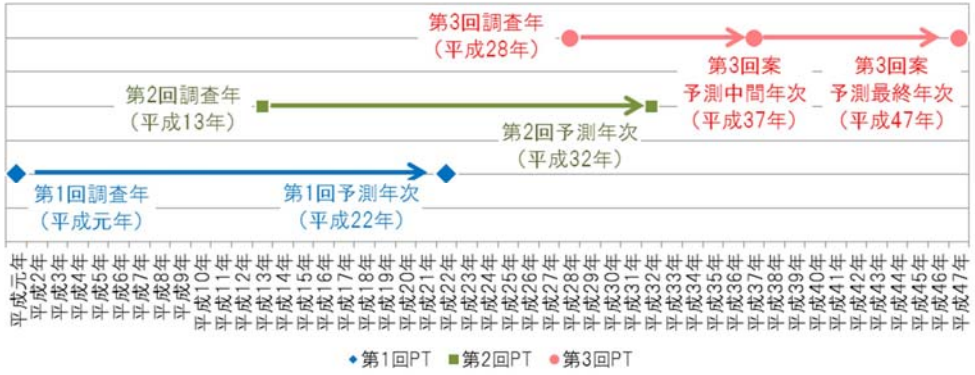


図 5.1 将来予測年次

都市圏の将来人口は、国立社会保障人口問題研究所の推計値(平成 25 年 3 月推計)によると、平成 37 年に 534,929 人、平成 47 年に 483,121 人とされている。これは、平成 27 年の国勢調査速報値に比べて平成 37 年で 7.5%減(43,209 人減少)、平成 47 年で 16.4%減(95,017 人減少)である。

一方、平成 27 年に各市町で検討･立案が行われた人口ビジョンや総合戦略では、目標となる将来人口が示されているほか、総合計画や都市計画マスタープランでも目標人口が設定されている。

今回調査では、中長期的な将来像をイメージした検討を行うことから、国立社会保障人口問題研究所の推計値を基本として予測を行う。なお、各市町の人口ビジョンにみる人口および構成比による予測も参考として行い、感度を確認する。

図 5.2 将来人口フレーム

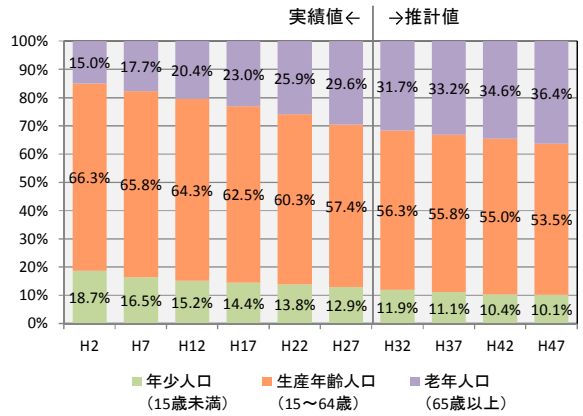


図 5.3 年齢階層別人口の見通し

(2) 予測モデルの考え方

予測モデルは、検討結果をふまえ次の考え方に基づくこととした。

表 5.2　採用モデルと考え方

モデル	採用モデル	考え方
生成モデル	原単位法	・人口構造(性年齢層)の変化を踏まえ予測
発生集中モデル	回帰モデル法	・ゾーン別人口指標(夜間人口、産業別就業・従業人口、就学人口)を説明変数とし予測
分布モデル	現在パターン法	・土地利用、施設立地の大きな変化が無いものと仮定(グラビティモデルは再現性に劣る)
分担モデル	分担率曲線(徒歩・二輪⇔交通機関利用)とロジットモデル(交通機関分担)の併用	・交通サービスの変化を反映するため、分担率曲線とロジットモデルを併用して予測 ・交通サービスの変化は、免許保有構造の変化、道路整備による時間距離の変化、バスサービスの変化などを説明変数に取り込む

※予測モデルの検討は、参考資料 P38～47 に記載

(3) 予測ケースの設定

将来需要の予測は、土地利用(人口配置)と交通施策の組み合わせによって行う。

人口配置は、①マスタープラン型、比較案として②拡散型、人口減少が緩やかな③人口ビジョン型とする。

交通施策は、メリハリをつけた条件設定を行い施策の感度とともに、望ましい将来の交通の姿を確認する。将来道路網は、既決定都市計画道路および構想道路が整備された状況を想定する。公共交通(バス)は、乗り換え利便性の向上と運行本数の向上(倍増)を想定する。

表 5.3　人口フレームと交通施策の組み合わせ(案)

交通施策 ＼ 人口配置	ケース	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD
	道路網	現況	現況	将来道路網	将来道路網
	公共交通	現状	公共交通強化	現状	公共交通強化
① マスタープラン型		○	○	○	○
② 拡散型		○	―	―	―
③ 人口ビジョン型		○	―	―	―

【土地利用(人口配置)】

① マスタープラン型(目指すべき将来像)

立地適正化計画や都市計画マスタープランに基づき、市街化区域内人口または用途地域内人口と調整区域内人口または用途白地人口の比率もしくは割合を一定に維持することを前提とした人口配置。

② 拡散型(郊外拡散の悪化ケース)

①に比べて、市街化調整区域内人口もしくは用途白地人口が、現状よりも増加もしくは現状の比率が高まることを想定した人口配置。

③ 人口ビジョン型(目指すべき将来像を基本とする最大ケース)

①に対し、各市町人口ビジョンで設定した人口が上乗せされると想定した最大ケース。上乗せ人口は、市街化区域もしくは用途地域内と、市街化調整区域もしくは用途白地内人口の比率で按分し、ゾーン別に設定した。

【交通施策】

ケースA　現況道路網・公共交通現状

道路および公共交通サービスが現状のままとしたケース。

ケースB　現況道路網・公共交通強化

道路網は現況のままとし、公共交通強化を図ったケース。公共交通の機能強化は、以下の2つを想定した。

公共交通強化 a：乗換利便性を向上させ、乗り換え抵抗ゼロ(直通運行なみ)を想定

公共交通強化 b：運行本数を現状の倍まで向上させ、バス待ち時間の低減を図る

ケースC　将来道路網・公共交通現状

既決定都市計画道路および構想道路が整備された場合を想定したケース。公共交通サービスは現状のままとした。

ケースD　将来道路網・公共交通強化

既決定都市計画道路および構想道路が整備された場合を想定したケース。公共交通サービスについてもケースB同様に機能強化を想定した。

【乗換利便性向上のイメージ】

せせらぎバスセンター(埼玉県ときがわ町)

・ハブ＆スポーク型のバス交通拠点を整備し、ダイヤの統一化や乗り換え待ち時間の低減を達成

・ハブ&スポーク型への再編に伴い、年間利用者は約12万人→約 16.6 万人と約 1.4 倍に増加(地域公共交通活性化協議会議事録)

和紙の里バスセンター(埼玉県東秩父村)

・地域サポートセンターにバス乗り換え拠点を整備し、観光拠点と地域拠点、交通拠点を複合的に整備

・ハイカーや観光客を取り込み、交通利便性向上と小さな拠点の充実を達成

5.2 将来交通需要予測結果

将来交通量の需要予測結果からは、人口減少に伴う総トリップ数の減少が見込まれる一方で、自動車分担率は若干の増加が見込まれる。これは、人口配置パターンや人口減少率の変化（人口ビジョン型）によらず同様の傾向にある。

表 5.4 将来交通需要予測結果

交通施策 / 人口配置	ケース	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD
	道路網	現況	現況	将来道路網	将来道路網
	公共交通	現状	公共交通強化	現状	公共交通強化
現況（H28）	総トリップ数	124.8 万トリップ	－	－	－
	自動車分担率	86.5 万トリップ（69.3%）	－	－	－
将来（H47）①マスタープラン型	総トリップ数	103.7 万トリップ	103.7 万トリップ	103.7 万トリップ	103.7 万トリップ
	自動車分担率	74.1 万トリップ（71.5%）	73.4 万トリップ（70.8%）	74.2 万トリップ（71.6%）	73.5 万トリップ（70.9%）
将来（H47）②拡散型	総トリップ数	103.7 万トリップ	－	－	－
	自動車分担率	75.0 万トリップ（72.4%）	－	－	－
将来（H47）③人口ビジョン型	総トリップ数	112.0 万トリップ	－	－	－
	自動車分担率	80.1 万トリップ（71.5%）	－	－	－

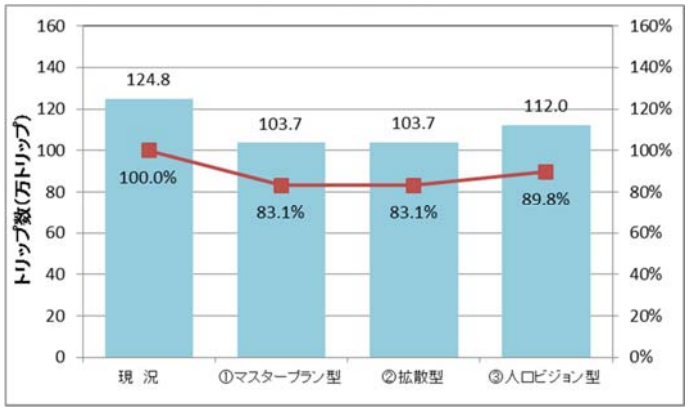


図 5.4 総トリップ数の予測結果

交通施策について、道路道路網が将来実現することにより、自動車分担率はより高まることが予想される。一方、公共交通施策（バス交通の強化）を実施することで、バスの分担率向上も期待できる。

バス施策については、乗り換え機能の強化やバス運行本数の増加（倍増を想定）により、分担率としてはわずかであるが、利用者数は現状維持や若干の増加が期待できる。

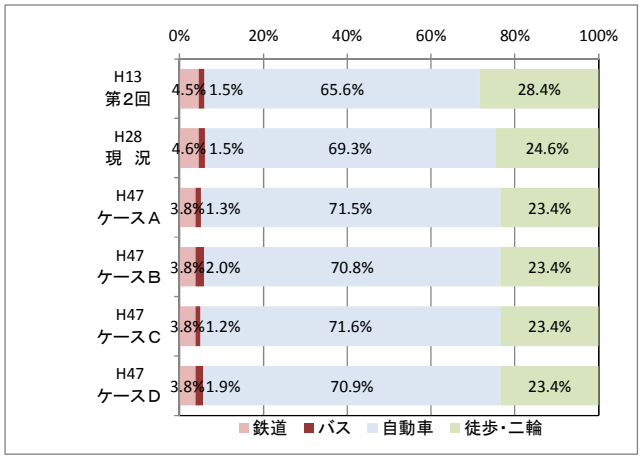


図 5.5 交通手段分担率の予測結果

（交通施策の変化による 人口配置はいずれも①マスタープラン型）

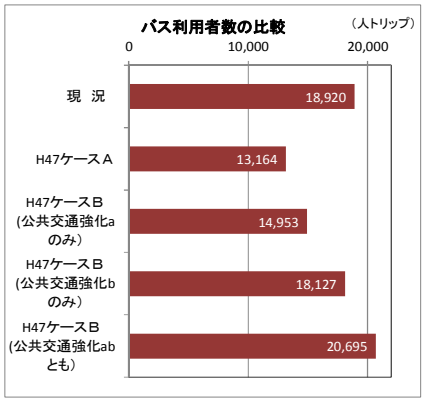


図 5.6 バス利用者数の予測結果

（交通施策の変化による 人口配置はいずれも①マスタープラン型）

公共交通強化 a：乗換利便性を向上させ、乗り換え抵抗ゼロ（直通運行なみ）を想定
公共交通強化 b：運行本数を現状の倍まで向上させ、バス待ち時間の低減を図る

6. 都市圏の課題と方向性

予測結果を踏まえ、都市圏の課題と方向性を、改めて次の通り設定する。

現況、上位計画等からみた都市圏の課題

- 広域交通や高速交通体系の充実を踏まえ、活用のあり方や機能の高め方
- 交通システムやサービス水準のあり方
- 交通面からみて望ましい都市構造のあり方、人口や都市機能の分布のあり方
- 都市圏の拠点としての長野中心部の交通や、アクセスのあり方
- 市町中心部やまちなかにおける交通や、アクセスのあり方
- 身近な生活拠点・観光拠点における交通や、アクセスのあり方

分科会意見、主要施策を踏まえた交通からみた都市圏の方向性

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

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

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

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

パーソントリップ調査等からみた都市圏の方向性

＜実態調査からみた課題＞
- 広域的な流動への対応、リダンダンシー向上の検討
- 二次交通の検討
- 広域交通と域内交通の連携の検討

→ **広域的な都市交通ネットワークの機能強化、利用促進**

＜実態調査からみた課題＞
- 都市圏内外の回遊を支える交通の検討
- 域内二次交通の検討
- さまざまな訪日外国人への対応、情報提供

→ **高速交通体系と一体化した観光客の移動環境向上**

＜実態調査からみた課題＞
- 人口構造や交通行動の変化に対応した交通体系の検討
- 住み替え意向や交通手段転換可能性を踏まえた検討
- 高齢者の移動を支援する交通体系の検討

→ **暮らしを支えるこれからの交通システムづくり**

＜実態調査からみた課題＞
- 短距離の移動を支える交通環境の検討
- 住み替え意向や交通手段転換可能性を踏まえた検討
- まちなかのストックの有効活用

→ **拠点強化に資するまちなか交通環境充実**

予測結果からみた課題

＜予測結果の概要＞
- 人口減少に応じた交通量の減少
- 自動車分担率は微増、公共交通利用は一層減少
- 将来像実現（マスタープラン実現）型人口配置でも、交通手段の傾向は変化無し

＜課題＞
- 高い自動車分担率を前提とした混雑緩和やかしこい車の利用
- 通勤目的交通の割合は減少するが、朝夕のピーク時混雑への対応は継続的課題
- 公共交通利用減少のなか、鉄道・バスサービスの維持・確保

特徴的ポイントを踏まえた都市圏の今後の方向性（方向性の柱）

（1）人々の暮らしの足をまもる、支えあう

○公共交通をまもる、支えあう
- 乗り換えサービス向上（乗換拠点整備）
- シェアリング　・新たな公共交通

○冬季の暮らしをまもる
- 除雪（車道、歩道、バス停）

○高齢者の暮らしをまもる
- 移動支援　・高齢者に優しいみちづくり

（2）資産（ストック）を活用し、拠点とネットワークからなるまちへ変える

○市町間、拠点間ネットワーク強化
- 河川、鉄道断面の容量増、交通運用
- 幹線道路整備　・幹線公共交通の機能強化
- リダンダンシーの確保

○長野市中心部交通の充実
- トランジットモール化と賑わいづくり
- 短距離移動支援　・長野駅交通拠点強化

○まちなか、拠点内交通の強化
- 短距離移動支援　・駅、駐車場等拠点強化
- バリアフリー、ユニバーサルデザイン

（3）観光ネットワークをつくる

○観光交通ネットワークの充実
- 来街者移動の支援
- 観光拠点間ネットワーク強化（道路、公共交通）

○観光交通の充実
- 自転車対応　・情報提供、多言語対応

都市圏の特徴的なポイント

- ●暮らしの中での自動車利用
  （将来的にも利用率は微増）
- ●既存ストックの利用状況（河川断面の混雑）
  （通勤割合は減少するも混雑解消は困難）
- ●暮らしの足となる公共交通の状況
  （公共交通利用減少で、サービス維持困難）
- ●高齢者の暮らしと交通行動
  （高齢者の自動車利用は引き続き増加）
- ●観光交通の状況（来街者の行動、広域交通）