

長野都市圏 総合都市交通計画

[概要版]

【第3回長野都市圏パーソントリップ調査結果より】



CONTENTS

01 ■ はじめに	Page 01
02 ■ 長野都市圏総合都市交通計画とは？	Page 02
03 ■ パーソントリップ調査とは？	Page 03
04 ■ パーソントリップ調査の結果は？	Page 04
05 ■ 新たな長野都市圏総合都市交通計画	Page 09
06 ■ 新たな総合都市交通計画の3つの柱	Page 11
07 ■ 計画の実現に向けて	Page 21

2019年3月

長野都市圏
総合都市交通計画協議会

01 はじめに

目 的

- 長野都市圏では、平成元年(1989年)に第1回のパーソントリップ調査(交通実態調査)を実施し、調査結果を踏まえ平成4年(1992年)に都市圏の交通に関するマスタープラン*である「長野都市圏総合都市交通計画」を策定しました。その後、平成13年(2001年)に第2回パーソントリップ調査を実施し、平成17年(2005年)に新たな「長野都市圏総合都市交通計画」を策定しました。
- 前回計画から約15年が経過し、長野都市圏を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ、平成28年(2016年)に第3回のパーソントリップ調査を実施し、総合都市交通計画を検討しました。
- 本計画は、今後の交通施策の方向性を示すもので、都市交通行政を進める上で基本となる交通計画を定めるものです。計画に掲げる交通施策は、今後のまちづくりの方向性である集約型都市構造への転換や、まちづくりと連携した交通に関する取り組みとして策定しました。
- 調査結果は、都市計画マスタープラン、道路網計画・都市計画道路網の見直し、公共交通網の計画検討などに幅広く活用します。

目標年次

- 概ね20年後の2035年を目標とします。

検討の流れ

- 検討は次のような流れで行いました。



※：元号表記について、平成31年5月から新元号となるが、元号名未発表のため平成31年5月以降は西暦のみ表記。

長野都市圏総合都市交通計画とは？

- 長野都市圏総合都市交通計画は、長野市を中心とする5市3町（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）で構成されています。
- 検討の対象について、市町村の圏域は拡大していますが、都市の結びつきや交通施設計画上の必要性から、前回調査の考え方を踏襲しつつ、新たな観点を加えて設定しました。

【対象範囲の考え方】

- ①中心都市(長野市)への通勤通学依存率が5%以上
- ②自市町村以外の第1位通勤通学先が長野市
- ③国道等主要幹線道路と鉄道で長野市と連絡
- ④長野広域連合および北信広域連合に属する市町村
- ⑤新幹線駅の有無

※前回(第2回)計画の考え方を踏襲し①～④すべてに該当する都市、および、⑤に該当する都市を加える



図 長野都市圏の対象範囲

03 パーソントリップ調査とは？

- パーソントリップ調査とは、人（パーソン）の移動（トリップ）を把握する調査であり、ある1日の移動について、その目的や手段（鉄道、バス、自動車、徒歩や自転車など）を調査しました。
- 調査は、平成28年(2016年)10～12月にかけて実施しました。都市圏の約24万世帯のうち約4万9千世帯の方を対象にアンケート票を配布し、約1万8千世帯の方から回答をいただきました。（回収率37.8%）
- なお、調査は長野都市圏にお住まいの方を対象としていることから、都市圏内外の動きや都市圏を通過する動きについては、国が行った別の資料によって補完しました。

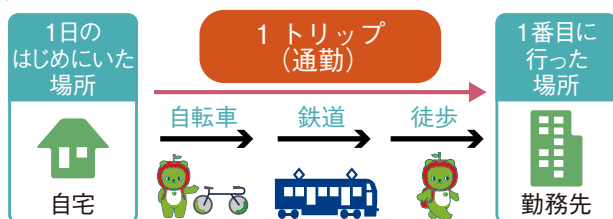
💡 トリップとは？1日の動きって？ 💡

人がある目的を持って「ある地点」から「ある地点」に移動した場合の1回の動きを『トリップ』といいます。

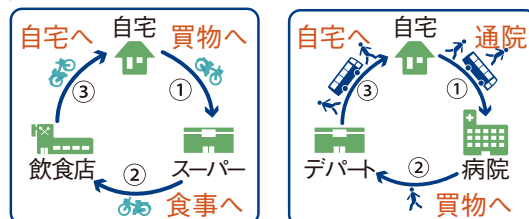
移動の目的が変わるごとに「1トリップ」と数えます。例えば、目的が「通勤」で自宅から勤務先へ行った場合に「1トリップ」になり、目的が「帰宅」で勤務先から自宅へ帰った場合も「1トリップ」になります。

また、『1日の動き』は、午前3時から翌3時までの24時間のすべての動きを指し、いくつかの目的による複数のトリップからなるのが一般的です。

◆トリップの例



◆1日の動きの例(3トリップ)



04

パーソントリップ調査の結果は？

交通量は減少傾向です。

- 都市圏の交通量(トリップ)は、人口減少傾向を反映し、前回調査(2001年)から約1割減少しました。
- 今後も減少が予想され、およそ20年後の2035年には約2割減少すると予測されています。

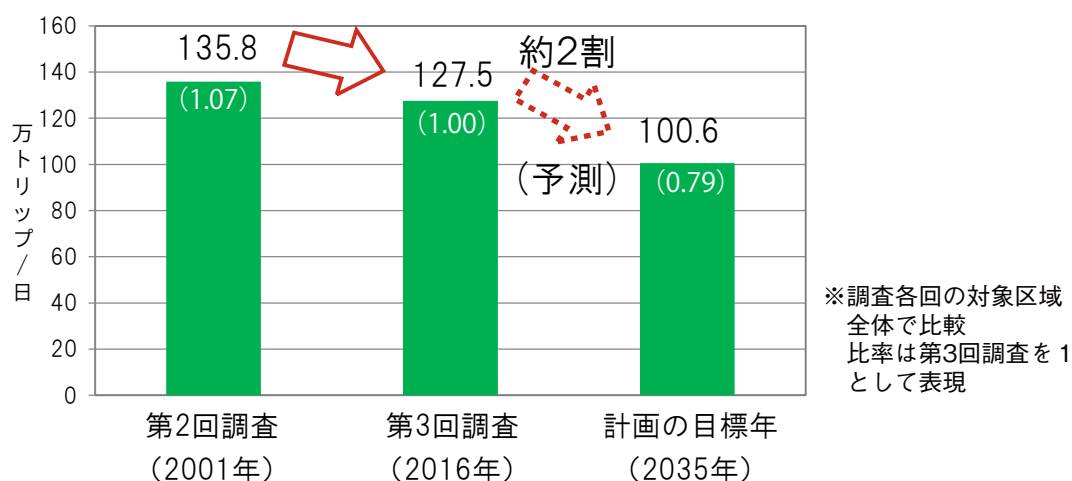
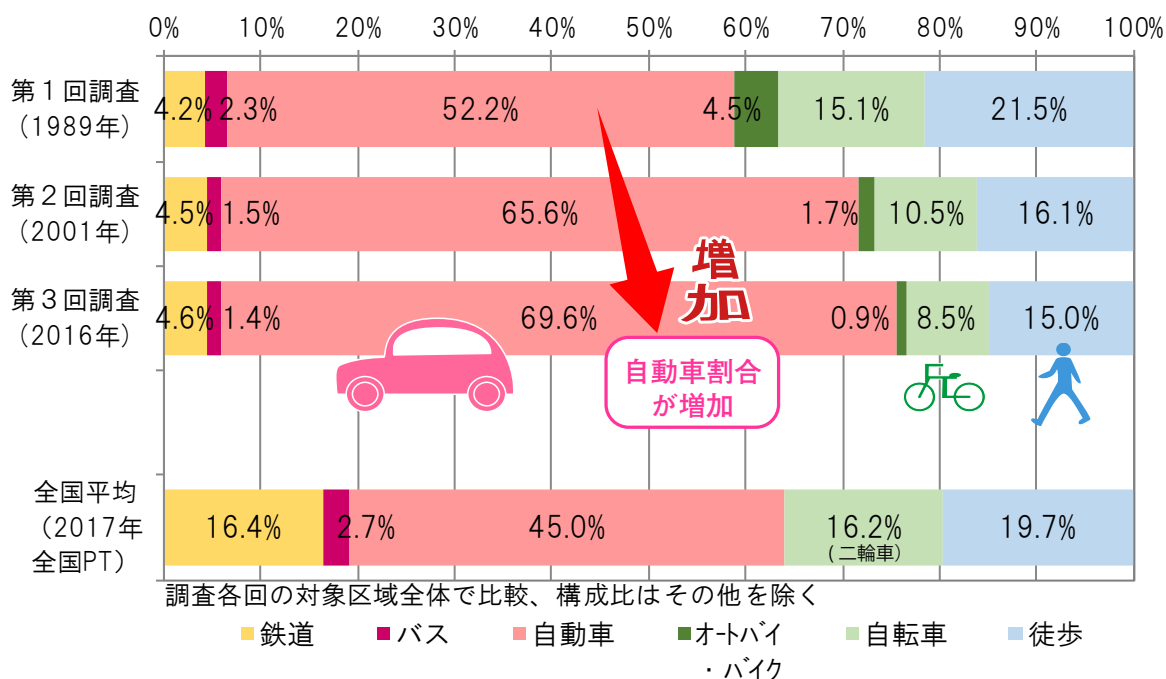


図 交通量の経年変化

自動車を利用する割合は増えています。

- 移動手段は、自動車の利用割合が増加する一方で、徒歩や自転車の割合が減少しました。
- 鉄道やバスといった公共交通機関の利用割合はほぼ横ばいで、交通量全体が減少していることを踏まえると、利用者数は減少しています。



短距離でも自動車が使われています。

- 距離帯別の交通手段では、短距離であっても自動車利用の割合が高い特徴があります。
- また、バス利用は2～5kmの移動では、3.1%を占めています。

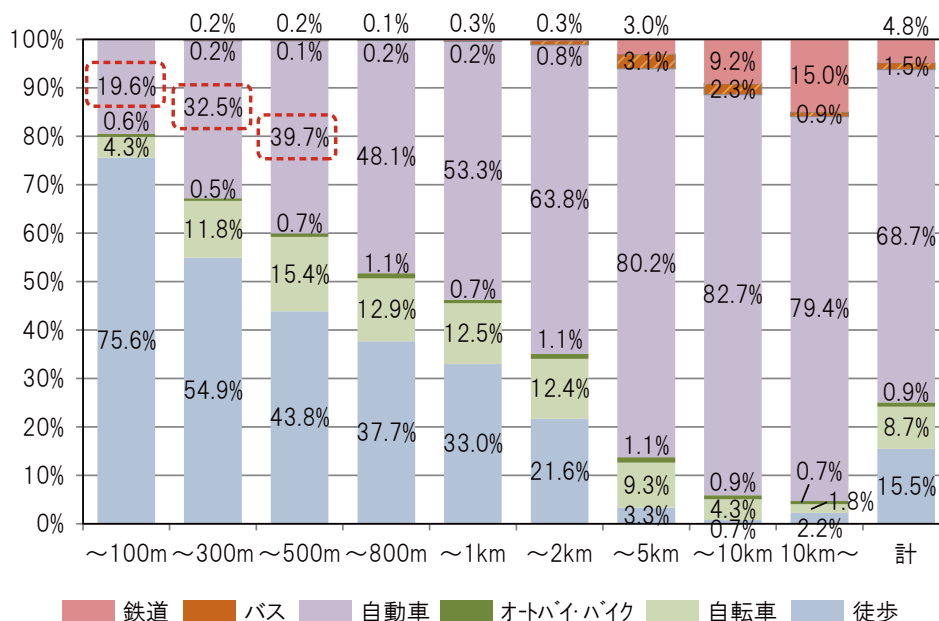


図 距離帯別の代表交通手段

買物や通院等の私事目的の移動の割合は高まりました。

- 移動の目的を比較すると、第2回調査(2001年)よりも業務目的交通が減少する一方で、買物や通院などの私事目的交通が増加しました。
- 私事目的交通の割合は、2001年の22.5%から2016年には28.8%へと増えています。

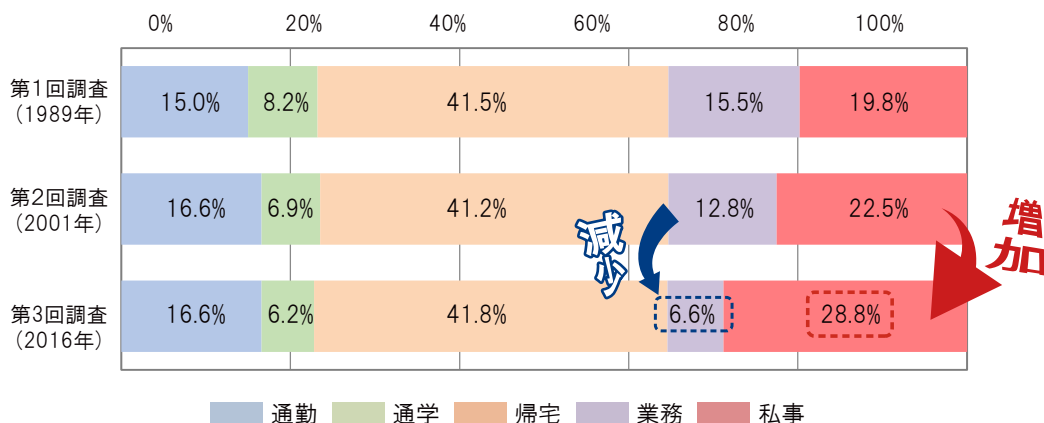


図 トリップの目的構成の経年変化

鉄道沿線やまちなかでは、公共交通への転換が可能です。

- 地域別に自動車利用者の公共交通への転換可能性をみると、「替えることができる」とする回答は、長野市中心部などの公共交通の利便性が高い地域や、旧豊野町、旧豊田村、旧戸倉町、旧上山田町といった、鉄道沿線において多いことがわかりました。
- 一方、郊外部では転換の可能性が低い結果となっています。

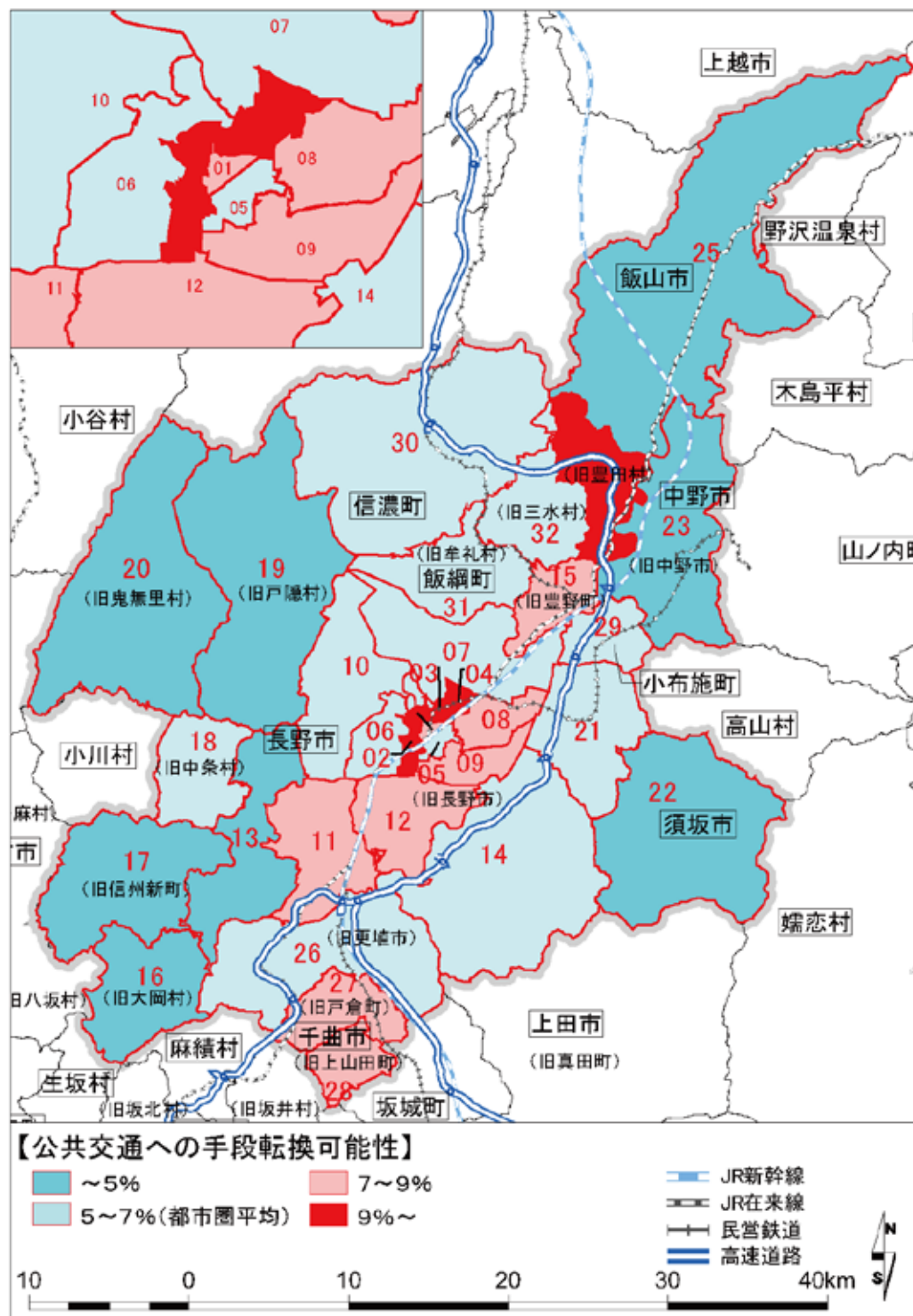


図 公共交通への転換可能性

※16(旧大岡村)、20(旧鬼無里村)は、サンプル数が少ないため隣接する17、19と統合して転換可能性を算定

交通需要は減りますが、さまざまな課題が残ります。

- パーソントリップ調査結果をもとに、将来の交通需要を予測すると、今後の人口減少傾向を受けて、将来の交通量は減少すると考えられます。
- 交通量全体は減少しますが、自動車の利用割合は今後も微増し、高齢者の自動車利用も増加すると考えられます。
- また、公共交通を利用する主要層である学生が減少するため、公共交通の利用者も大きく減少すると考えられます。

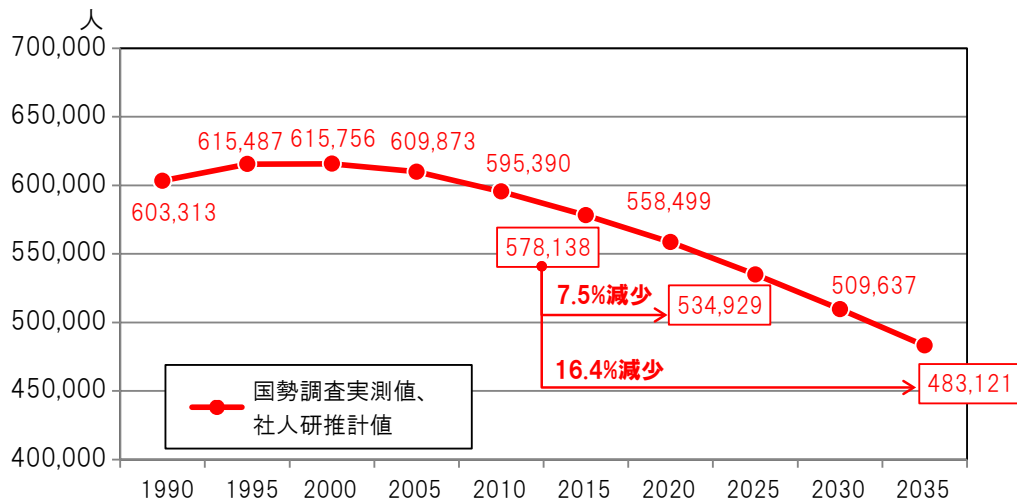


図 将来人口フレーム（長野都市圏市町の将来人口の合計）

- 予測結果を踏まえた、都市圏の特徴的なポイントは次の通りです。

- ・暮らしの中での自動車利用は、将来的にも利用の割合は増加すると考えられます。
- ・朝夕のピーク時には依然として交通集中が見込まれます。
- ・公共交通の利用者が減少することで、公共交通のサービス維持が困難になると考えられます。
- ・高齢者の自動車利用は、これからも引き続き増加すると考えられます。
- ・観光は、広域的な流動が多く、多様な国から人々が来訪します。

- 都市圏の特徴を踏まえると、次のような課題が考えられます。

- ・自動車利用は認めつつ、状況や場面に応じて交通手段を選択できる環境づくりが必要。
- ・朝晩の交通集中に対しては、継続的な対応が必要。
- ・鉄道やバスサービスの維持・確保のあり方の検討が必要。
- ・高齢者の自動車利用や、車を利用せざるを得ない高齢者への移動手段の確保が必要。
- ・観光を含めた域内二次交通の検討が必要。



現況道路網の検証(混雑度)

現況の道路網に対して、将来交通需要による検証を行うと、長野市中心部をはじめとして、まちなかの混雑は将来も継続する可能性があることが分かります。

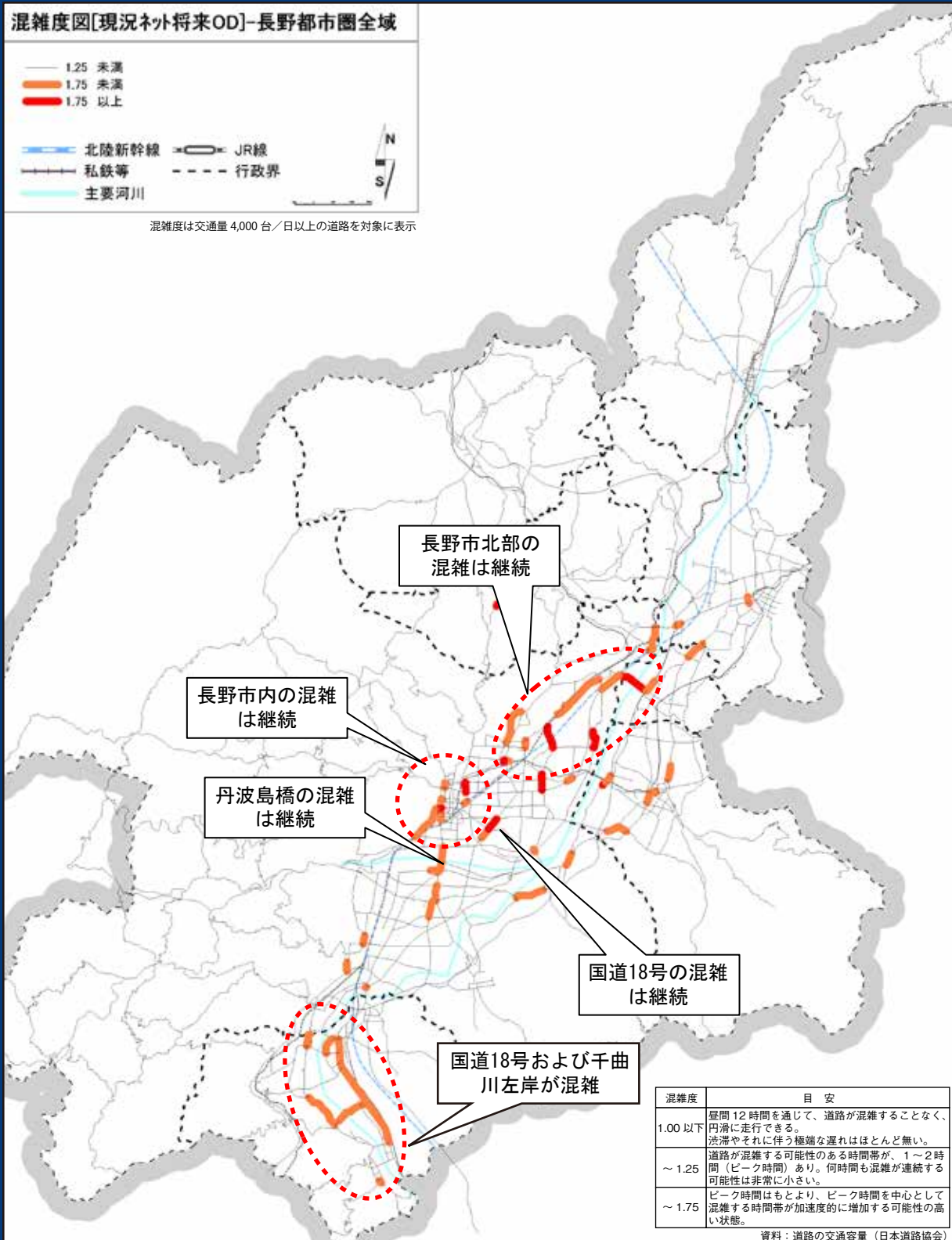


図 現況道路網の混雑度(将来交通量を配分し検証)



都市圏の課題

- 今後、人口の減少に伴って交通量も減少しますが、自動車利用の割合は微増します。また、引き続き朝晩の混雑が課題です。
- 公共交通の利用者が減少するため、公共交通サービスの維持が困難になる可能性があります。また、高齢化がより一層進み、車を利用できない高齢者の移動手段の確保が課題です。
- 都市圏には観光資源も多く、多数の観光客や来街者に対し、引き続き広域交通との連携や都市圏内における二次交通の確保が課題です。



都市圏の将来像

- 都市圏の将来像は、県および都市圏を構成する市町の将来像を踏まえ、拠点とネットワークからなる都市構造として設定しました。計画検討にあたっては、この都市構造を前提として、将来交通需要を予測しました。



図 将来都市構造

【総合都市交通計画の考え方】

「交通ネットワークの充実と公共交通の利用や手段転換を促す」
ことで、人々が安心して暮らし、移動でき、
観光客も楽しみやすい都市圏をつくる。



新たな総合都市交通計画の3つの柱

- 新たな総合都市交通計画は、交通ネットワークの充実と公共交通の利用や手段転換を促すことを共通事項とし、次の3つの柱を切り口として組み立てました。

1. 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、鉄道横断部の機能強化
- 歩行者中心のみちづくり



2. 人々の暮らしの足を まもる、支え合う

- 公共交通をまもる、支え合う
- 冬季の暮らしをまもる、支え合う
- 高齢者の暮らしをまもる、支え合う

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
- 観光交通サービスの充実

交通計画の柱

1

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



都市圏全体としての拠点づくりや拠点間の結びつきを支えるため、公共交通網や道路網といった既存の「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」ための施策展開を行います。

施策の方針

●市町間、拠点間ネットワーク強化

- ・都市圏が保有する資産（ストック）を有効活用します。
- ・道路網の強化に加え自転車ネットワークの構築、公共交通網の強化を行います。
- ・ボトルネックとなる河川や鉄道横断部の機能を強化します。
- ・リダンダンシー（多重性）を確保します。

●河川、鉄道横断部の機能強化

- ・道路整備の促進や部分的な交差点改良などのハード整備に取り組みます。
- ・資産（ストック）を有効活用するためのソフト施策に取り組みます。

●歩行者中心のみちづくり

- ・歩行者中心のみちづくりを推進します。
- ・短距離移動の支援や結節点の機能強化を図ります。
- ・バリアフリーやユニバーサルデザインによる環境づくりに取り組みます。

主要交通施策

●市町間、拠点間のネットワーク強化

- ・幹線道路網の整備（国道18号バイパス など）
- ・案内誘導や情報提供の高度化
- ・駐車場出入口の工夫、平行道路の活用、モビリティマネジメント
- ・構想道路の整備検討（千曲大橋（仮称）、犀川部新橋 など）

●河川、鉄道横断部の機能強化

- ・河川、鉄道横断部の機能強化に資するハード・ソフト施策の取り組み
- ・丹波島橋の機能強化（情報提供、パークアンドライドなど施策についての検討や社会実験）
- ・構想道路や既存橋梁の架け替え等の検討、鉄道横断部の事業推進

●歩行者中心のみちづくり

- ・長野市中心部における歩行者を中心としたまちづくり、道づくり、交通セル周辺の駐車場整備
- ・長野市中央通りの歩行者優先道路化 など
- ・歩いて楽しい歩行空間の充実、歩いて暮せるまちづくりと一体となった道路整備

市町間、拠点間のネットワーク強化

- ・市町間や、拠点間を結ぶ幹線道路網の整備を行います。
- ・資産(ストック)を活用し交通の時間・空間的分散のため、案内誘導や情報提供の高度化を図ります。
- ・沿道の発生集中交通量が多い路線は、駐車場出入口の工夫や並行道路の活用、また、自動車から他の交通手段への転換を促すモビリティマネジメントなどの施策に取り組みます。
- ・市町間、拠点間ネットワーク強化に資する、構想道路の整備必要性について検討します。(千曲大橋(仮称)、犀川部新橋など)

将来道路網



図 将来道路網図

歩行者中心のみちづくり

長野市中心部の例

- ・拠点性の高い市街地形成に向け、歩いて楽しい歩行空間の充実を図ります。
- ・長野市の中心市街地では、中央通りの歩行者優先道路化の推進の検討や、街なみ環境整備事業による道路空間の高質化などに取り組み、道路・交通整備や歩行者空間の充実を図ります。また、歩行者の回遊性向上に寄与する駐車場の配置検討を行います。
- ・善光寺周辺においても、歩行者の回遊性向上に資する道路整備を進めます。

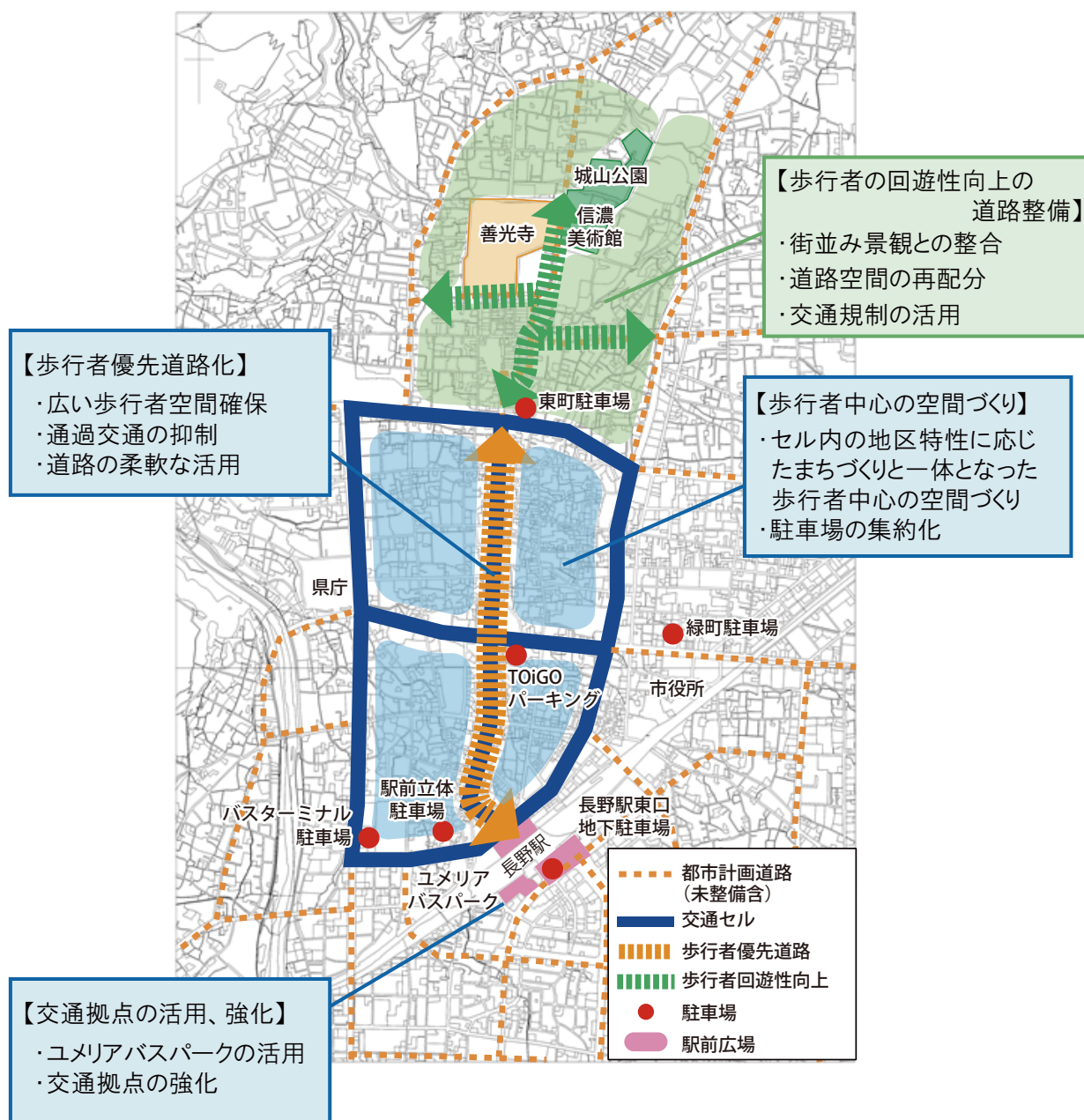


図 長野市中心部の取り組み

歩行者中心のみちづくり

小布施町の例

小布施町では、歩行者が安全で安心して歩ける快適な道空間整備のため設置した「国道403号整備デザイン会議」の提言を受け、平成24年(2012年)に長野県へ整備についての要望書を提出しました。

対象区間は交通量が約8千台(24h)あることから、交通容量の低減などの対策が必要という課題はありますが、現在長野県では、沿道住民の代表者等で構成された「小布施町国道403号新しい市庭通りを創生する会」と情報共有・調整・協議をしながら、歩行者中心のみちづくりに取り組んでいます。



図 平成24年7月23日 国道403号整備デザイン計画 提言書のイメージパス
(小布施町 国道403号整備デザイン会議)

その他の個別の交通施策

■相乗り促進

- ・相乗り促進の検討

■幹線道路の整備

- ・幹線道路の整備、事業推進
- ・都市計画道路の見直し
- ・幹線バスルートの検討
(市町を横断するもの)

■リダンダンシーの確保

- ・幹線道路網の整備
- ・スマートインターチェンジの整備、検討

■幹線公共交通の機能強化

- ・鉄道、バスのダイヤ整合
- ・公共交通の料金施策の検討
- ・始終発バスの延長、利用促進

■その他

- ・立地適正化計画の検討、推進
- ・中心市街地活性化



都市圏の新たな総合都市交通計画では、「人々の暮らしの足をまもる」ことを考えた施策展開を行います。また、暮らしの足の一つである公共交通を確保することで、移動手段の選択肢が増え安心感が高まり、暮らしの質の向上が期待できるような施策展開を行います。なお、財政制約や施策展開の効率性を考え、互いに協力し「支え合う」ことを基本に施策展開を行います。

施策の方針

●公共交通をまもる、支え合う

- ・公共交通ネットワークを使いやすく強化し、バス等乗り換えサービスの向上に取り組みます。
- ・主要鉄道駅において、地域のニーズに応じたパークアンドライドの取り組みやバス交通との連携強化に取り組みます。
- ・シェアリングサービスとの連携、新たな公共交通に関する検討、ICT技術を活用した情報提供や、経営組織の強化検討に取り組みます。

●冬季の暮らしをまもる、支え合う

- ・冬季に強い道づくりを行います。
- ・ICT技術を活用した除雪に関する情報提供や、協働による除雪に取り組みます。

●高齢者の暮らしをまもる、支え合う

- ・福祉交通との連携や運賃補助による支援を行います。
- ・送迎や相乗りなどの情報提供やPRに取り組みます。
- ・バリアフリーやユニバーサルデザインによる施設整備を図ります。
- ・分かりやすい情報提供に取り組みます。

主要交通施策

●公共交通ネットワークの機能強化、バス乗り換えサービスの向上

- ・公共交通ネットワークの機能強化、公共交通の乗り換えサービスの向上
- ・支線バスやデマンド交通と幹線バスにより構成する、ハブ&スポーク型ネットワーク
- ・ダイヤの整合、運行頻度の向上
- ・乗り換え拠点の整備
- ・タクシーの活用、カバー圏域の維持
- ・ミックスユース、観光路線と生活路線を兼ねるなど、柔軟な利用
- ・安全性向上に資する設備の整備

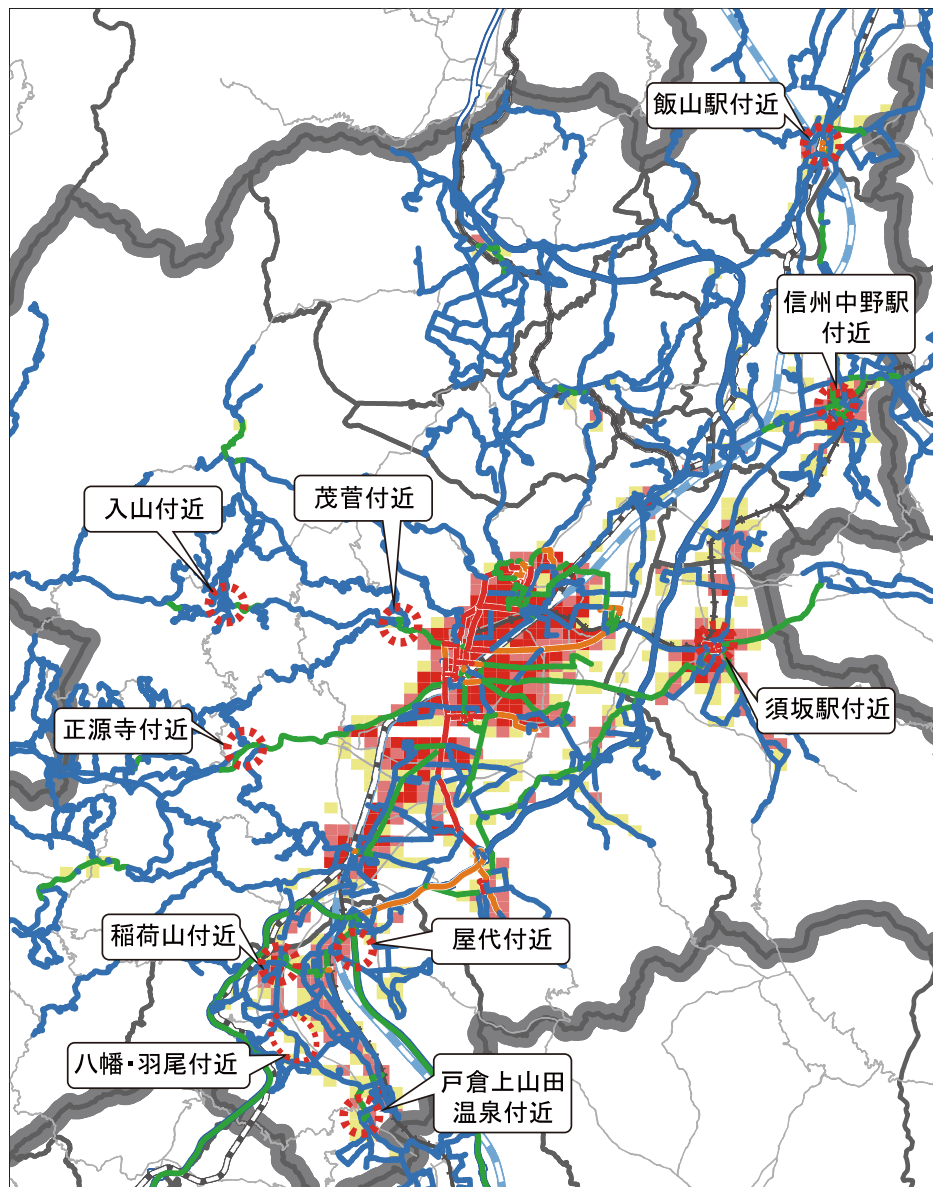
●交通結節点の機能強化、主要鉄道駅の機能強化

- ・駅に至る短距離移動手段の充実
- ・地域の実情に応じたシェアサイクルの検討
- ・主要鉄道駅の機能強化、地域のニーズに応じた鉄道駅パークアンドライド

バス乗り換えサービスの向上

バスの乗り換え拠点の整備

- ・公共交通ネットワークは、地域の移動を担う支線バスやデマンド交通と、地域の拠点から中心市街地までを担う幹線バスによって構成し、効率的な運行を図ります。
- ・乗り換え拠点整備、乗り換え利便性向上の対象は、路線バスの乗り換えや集約箇所、拠点となる公共施設や交通施設が立地しているなどを考慮し検討します。



【バス運行本数図(平日上下線計)】

- ~ 30本/日未満
- 30 ~ 100本/日
- 100 ~ 200本/日
- 200本/日以上

乗り換え拠点案
(路線集中箇所)

- JR新幹線
- JR在来線
- 民営鉄道
- 高速道路
- 国道

人口密度

- ~ 1,000人/km²
- ~ 2,000人/km²
- ~ 4,000人/km²
- 4,000人/km²以上



※路線バスの乗り換えや集約箇所、拠点となる公共施設や交通施設が立地しているなどの現状を考慮し、乗り換え拠点整備、乗り換え利便性向上の対象箇所（案）を設定した。

図 バス乗り換え拠点整備、乗り換え利便性向上箇所案

公共交通ネットワークの機能強化

飯綱町の例（ミックスユース）

飯綱町では、路線バスで旅客と貨物を一緒に運ぶ「貨客混載バス」を実施しています（平成 29 年（2017 年）10 月から開始）。

利用者が減少するバス路線の維持や収益改善などを目的としています。

【飯綱町 貨客混載バス】



資料:飯綱町

交通結節点の機能強化、主要鉄道駅の機能強化 地域のニーズに応じた鉄道駅パークアンドライド

交通結節点の機能強化、主要鉄道駅の機能強化を図ります。

主要鉄道駅の機能強化は、特性に応じてパークアンドライド駐車場の整備や、シェアサイクルを検討します。

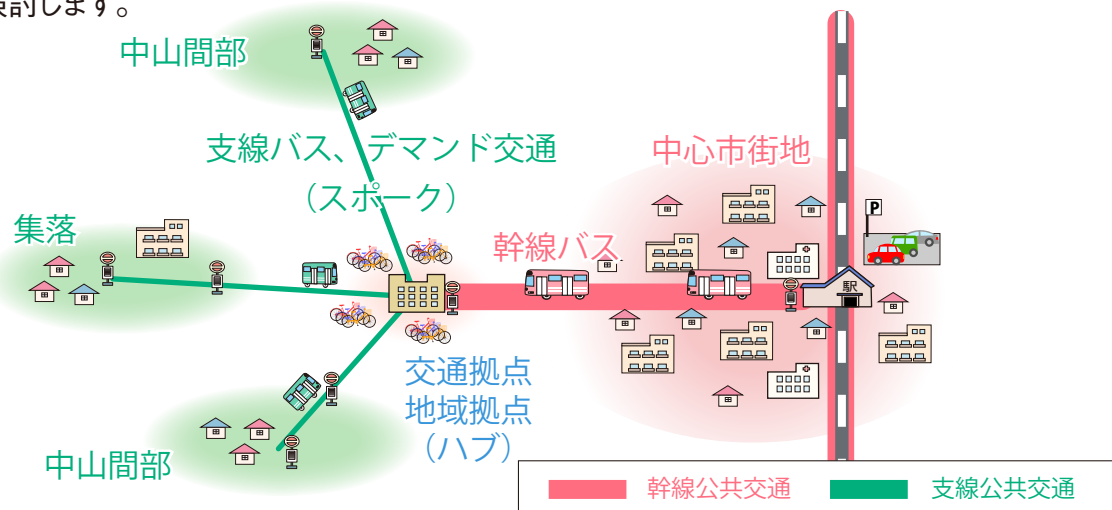


図 公共交通ネットワークのイメージ



高齢者の方々の自動車利用



高齢者の方々は、運転ができなくなった後などの今後の移動に不安があり、公共交通以外では送迎に頼らざるを得ない実態があります。現在、送迎による自動車利用は65～79歳の10.9%、80歳以上の23.3%を占めていますが、これらの人々がバス等の公共交通に転換する可能性も考えられます。

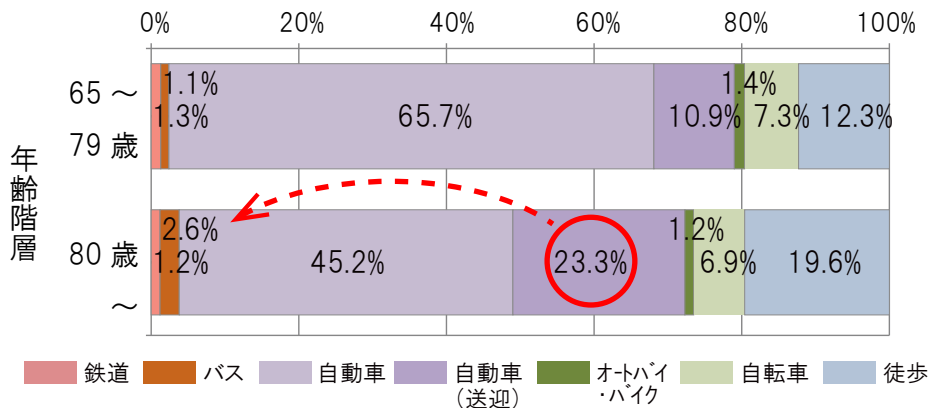


図 高齢者の交通手段分担率

その他の個別の交通施策

■シェアリング

- ・予約システム(ソフト)、車両(ハード)等の共有化の検討
- ・経営組織の統合化、交通連合の検討、地域通貨や共通運賃制度の検討
- ・公共交通と連携したカーシェアリングなどの検討
- ・公共交通と連携した短距離交通手段のシェアリングなどの検討

■新たな公共交通

- ・公共交通網の適切な設定
- ・公共交通ポイント、環境ポイントなどのインセンティブ付与
- ・自動運転のモデル的な取り組みへの積極的な参画
- ・新たな短距離公共交通の研究
- ・相乗り促進サービスや送迎サービスなどの検討

■情報提供

- ・運行情報の提供
- ・公共交通情報の提供

■冬季の暮らしをまもる、支え合う施策

- ・冬季に強い道づくり
- ・除雪等に関する情報提供
- ・協働によるバス停除雪、歩道除雪

■高齢者の暮らしをまもる、支え合う施策

- ・福祉交通との連携
- ・運賃補助による支援(高齢者補助、免許返納者補助)
- ・送迎、相乗りの促進
- ・バリアフリー、ユニバーサルデザインによる施設整備
- ・分かりやすい看板、案内の整備
- ・見通しの良い道路線形による整備



都市圏には、善光寺をはじめとした観光資源が点在しており、訪日外国人も多い都市圏の新たな総合都市交通計画では、都市圏の特徴の一つである観光に着目し、公共交通を中心とした「観光ネットワークをつくる」ための施策展開を行います。

施策の方針

●観光交通ネットワークの充実

- ・都市圏を訪れる観光客を支えるため、観光交通ネットワークの充実を図ります。
- ・観光交通を支えるネットワークの充実や構想道路の検討、二次交通を担う鉄道やバスの機能強化のほか、観光交通に関する情報提供や情報発信を含む施策に取り組みます。
- ・観光地やまちなかでの移動性の充実を図ります。

●観光交通サービスの充実

- ・都市圏の豊かな自然や地形の魅力に対してサイクリングを目的とした来訪者も多く、サイクリングを考えた「観光交通サービスの充実」を図ります。
- ・観光情報や公共交通の多言語対応など、多様な情報提供手法について検討します。
- ・観光拠点を連絡するバス運行や、観光地内やまちなかでの移動性の充実を図ります。

主要交通施策

●観光交通ネットワークの充実

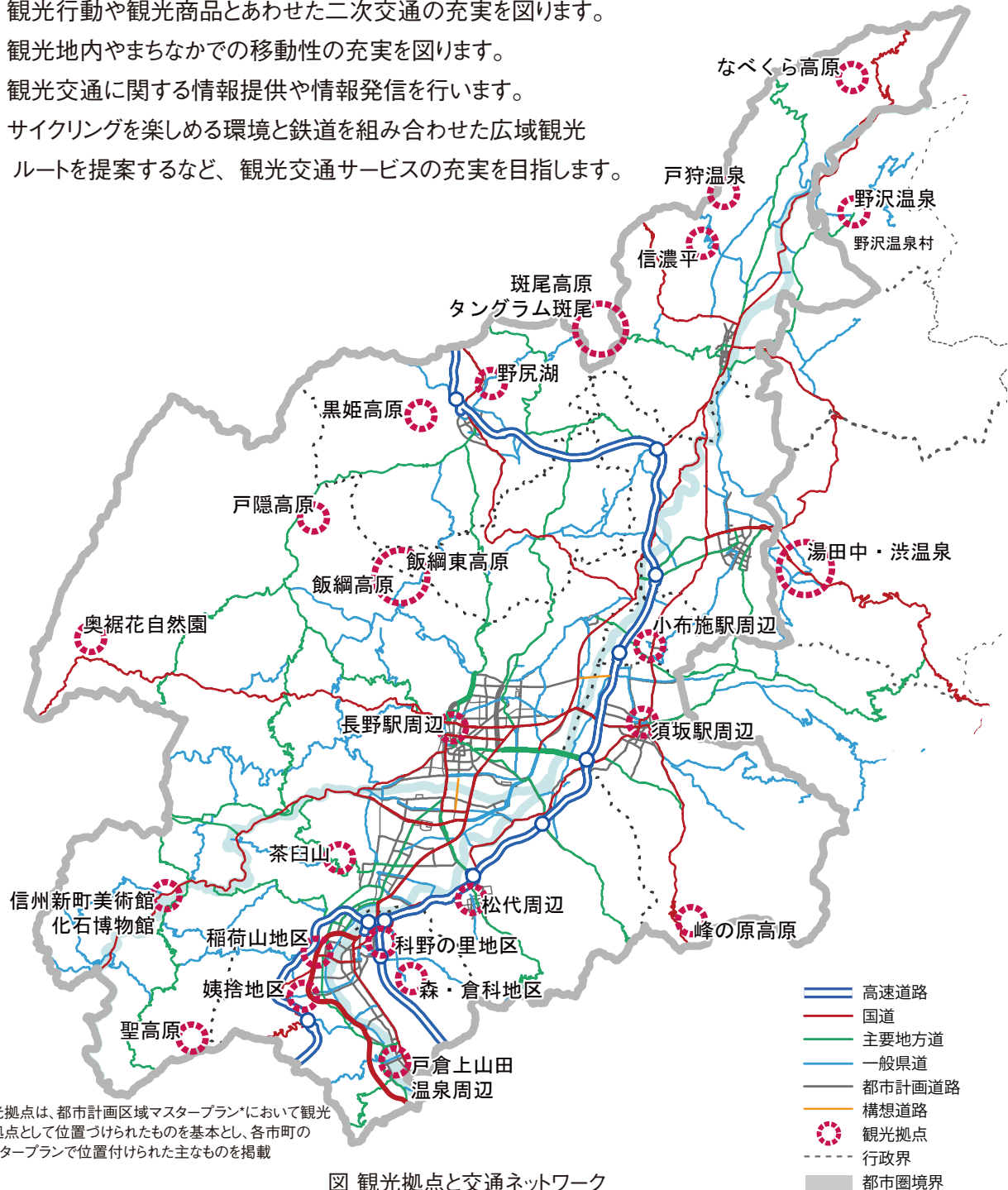
- ・観光拠点を連絡する幹線道路網整備、ニーズに応じた二次交通の充実
- ・観光行動や観光商品とあわせた二次交通の充実
- ・観光地内やまちなかでの歩行環境の整備、充実
- ・観光交通に関する情報提供、情報発信

●観光交通サービスの充実

- ・サイクリングロード、サイクリングルート of 充実
- ・サイクルトレイン・サイクルバスの通年実施に向けた研究
- ・観光情報の多言語対応、公共交通の多言語対応、多様な情報提供手法の検討

観光交通ネットワークの充実、観光交通サービスの充実

- ・観光拠点を連絡する幹線道路網整備、二次交通を担う鉄道やバスの機能強化を図ります。
- ・観光行動や観光商品とあわせた二次交通の充実を図ります。
- ・観光地内やまちなかでの移動性の充実を図ります。
- ・観光交通に関する情報提供や情報発信を行います。
- ・サイクリングを楽しめる環境と鉄道を組み合わせた広域観光ルートを提案するなど、観光交通サービスの充実を目指します。



※観光拠点は、都市計画区域マスタープランにおいて観光系拠点として位置づけられたものを基本とし、各市町のマスタープランで位置付けられた主なものを掲載

図 観光拠点と交通ネットワーク

個別の交通施策

- ・観光バスと生活バスの効率的な連携（重複区間の解消、連携、ミックスユース等）
- ・観光拠点を連絡するバス運行（回遊、シャトル）
- ・観光地内のバス運行（回遊、シャトル）

07 計画の実現に向けて

(1) 各種計画への反映

取り組みにあたっては、交通事業者や交通管理者はもとより、地域住民や多様な関係者の連携が重要です。将来像の実現に向けて、まちづくり計画や交通戦略など各市町の計画についても、本計画との整合や反映を図り、取り組みを進めていく必要があります。

(2) 計画の進捗管理

今後、計画の進捗を確認するとともに、社会経済状況や施策実施による交通流の変化を把握し、計画の推進を図る必要があります。また、ICT技術の進展などにより長野都市圏のみならず交通を取り巻く環境は大きく変化しており、必要に応じて計画を見直す必要も考えられます。

今後は、施策実施の状況の確認や計画の妥当性を検証するための組織を構成し、計画の進捗管理を行います。また、計画の進捗状況の確認のための評価指標を作成するとともに、達成状況を示しながら計画の周知・徹底に努めます。

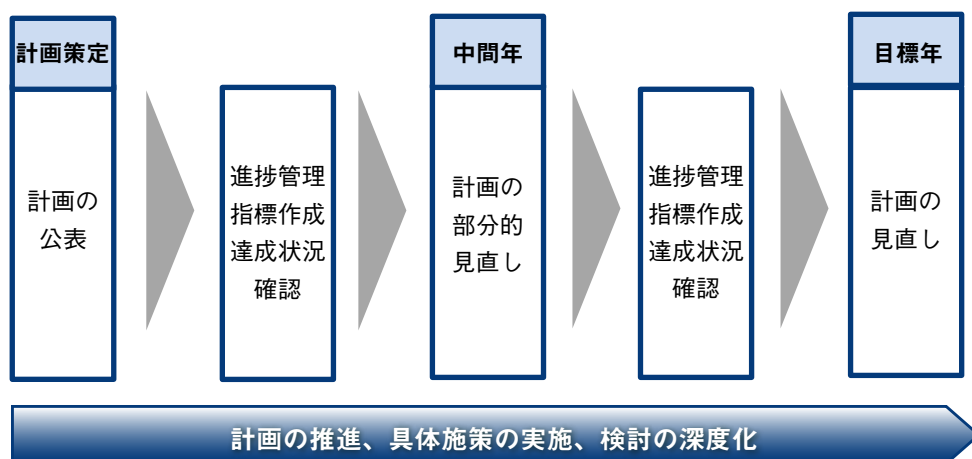
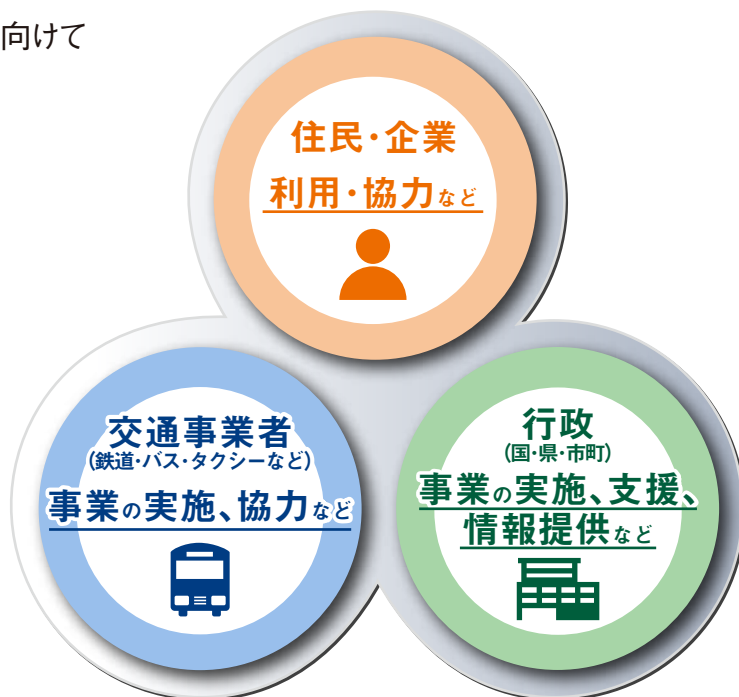


図 計画の進捗管理

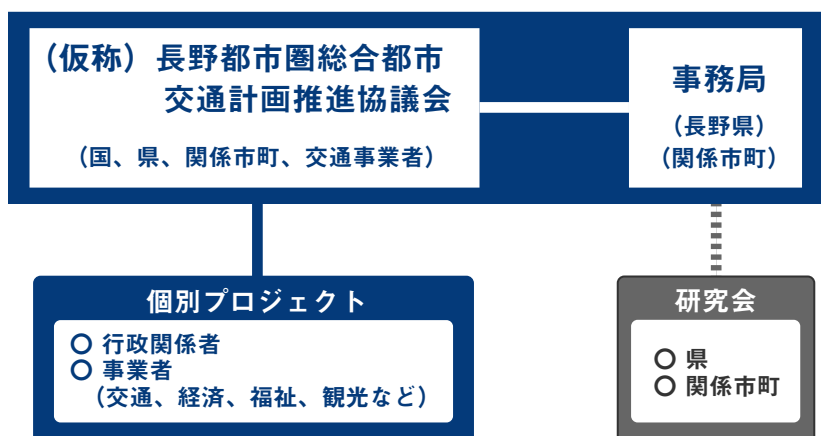
(3) 主要交通施策に関する推進体制

主要交通施策は、新たな総合都市交通計画の推進に向けいくつかの取り組みをパッケージ化したものです。これらの取り組みは、行政、交通事業者、住民など、関係者が多岐にわたっていることから、その推進に向け、行政界を越えた広域的な連携や県・市町・事業者・住民の連携が必要であり、個別のプロジェクトチームや検討会を組織し、着実な実施を目指します。

●計画の推進に向けて



●プロジェクトの進め方(案)



推進協議会の役割 : 主要施策の進捗管理、指標作成、達成状況確認、計画の見直し、個別プロジェクトの設置
 個別プロジェクトの役割 : 主要施策の中で特に個別の検討が必要な項目について調査・研究する
 事務局の役割 : 協議会の庶務、資料及び原案の作成、研究会の庶務
 研究会の役割 : 個別プロジェクト化を前提として関係者で研究する場

図 実現に向けての推進体制図(案)

【用語集】

貨客混載	旅客と貨物それぞれの事業のかけもちを行うことができる制度
コミュニティバス	比較的狭い範囲できめ細かな運航を行うバス
混雑度	道路の混み具合を表す指標（交通量 ÷ 交通容量で表す）
シェアサイクル	自転車の貸し出しや返却を行う場所を複数設置した、自転車の共同利用のやり方
シェアリング	登録を行った会員同士で共同利用するサービスやシステムのこと。
ストック	道路などの社会資本基盤のこと。
スマートインターチェンジ	高速道路本線やサービスエリアなどに設けるインターチェンジで、ETC 限定などの場合が多い
デマンド（交通）	利用者の需要に応じて運行を行う交通手段
トリップ	ある目的を持って、起点から終点まで移動する際の、移動を表す考え方や単位のこと
ネットワーク	都市と都市、地域と施設などを結ぶ道路網や、道路網上を利用するバス網などを表す
パークアンドライド	自宅から自家用車で駅やバス停へ向かい、自動車を駐車した後は公共交通を利用するシステム
パーソントリップ	人（パーソン）がどのように移動（トリップ）したかを調べる調査のこと
バス専用レーン	路線バスの通行のための設けられている専用車線
発生集中交通量	ある地域から出発した交通を発生交通量、ある地域を訪れた交通を集中交通量と呼ぶ
バリアフリー	高齢者や障がい者などが社会生活を送るうえで障害（バリア）を取り除く（フリー）こと
フィーダー路線	支線バスとも呼ばれ、幹線となるバスや鉄道と接続し、支線の役割をもって運行される路線のこと
分担率	交通手段ごとのトリップ数が、全交通手段のトリップ数に占める割合のこと
モビリティマネジメント	モビリティ（移動）の望ましい方向への変化を促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと
ミックスユース	さまざまな目的の混在を許容しながら利用すること
ユニバーサルデザイン	文化や言葉、国籍、老若男女といった、差異の如何に関わらず容易に利用できるようにすること
路線バス	許可を受けた路線を運航し、不特定旅客を運送するバス
リダンダンシー	一部区間が途絶しても、全体の機能が維持できるよう交通ネットワークを多重化すること
ICT	Information and Communication Technology の略語で、情報通信技術のこと

■ お問い合わせは、下記のいずれかにお願いします。

長野県	建設部 都市・まちづくり課	TEL:026-235-7297	FAX:026-252-7315
長野市	都市整備部 都市政策課	TEL:026-224-5050	FAX:026-224-5111
須坂市	まちづくり推進部まちづくり課	TEL:026-248-9007	FAX:026-248-9040
中野市	建設水道部 都市計画課	TEL:0269-22-2111	FAX:0269-22-5925
飯山市	建設水道部 まちづくり課	TEL:0269-62-3111	FAX:0269-62-6221
千曲市	建設部 都市計画課	TEL:026-273-1111	FAX:026-273-1921
小布施町	建設水道課	TEL:026-247-3111	FAX:026-247-3113
信濃町	建設水道課	TEL:026-255-5922	FAX:026-255-4470
飯綱町	建設水道課	TEL:026-253-4766	FAX:026-253-6869