

長野都市圏の新たな総合都市交通計画

計 画 編

平成 31 年 3 月

長野都市圏総合都市交通計画協議会



<目次>

1. 計画の概要.....	1
1.1 調査の目的.....	1
1.2 計画策定までの流れ.....	2
1.3 調査対象範囲.....	3
1.4 検討体制.....	5
2. 都市圏の課題と将来像.....	6
2.1 都市圏の課題.....	6
2.2 都市圏の将来像.....	9
2.3 都市圏の方向性.....	12
3. 長野都市圏の新たな総合都市交通計画.....	14
3.1 新たな総合都市交通計画の考え方.....	14
(1) 3つの柱の共通項.....	14
(2) 総合都市交通計画3つの柱.....	14
3.2 新たな総合都市交通計画の3つの柱.....	18
一つ目の柱 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	14
二つ目の柱 人々の暮らしの足をまもる、支え合う	42
三つ目の柱 観光ネットワーク*をつくる	67
4. 計画の実現に向けて.....	79
用語集.....	81

注記1：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。

注記2：本文のうち、巻末用語集に説明がある言葉には「*」を付けている

1. 計画の概要

1.1 調査の目的

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」を策定した。それから約15年が経過し、長野都市圏を巡る社会情勢等は大きく変化してきたところである。前回調査からの主な状況の変化としては、次のような事柄があげられる。

- 高速交通体系(上信越自動車道4車線化、スマートインターチェンジ*など)の整備推進
- 北陸新幹線(長野～金沢間)の開業
- 市町村合併による生活圏の広域化
- 本格的な人口減少・高齢化の進展による都市構造の変化

このため、現況の交通実態を把握し、都市圏の総合的な都市交通体系を見直し再検討することが求められていることから、第3回パーソントリップ*調査(鉄道、バス、自動車、徒歩などによる、人の一日の移動状況の実態を把握する調査)を実施し、新たな「長野都市圏総合都市交通計画」を策定した。

なお、調査結果を踏まえ、新たな「長野都市圏総合都市交通計画」を策定するとともに、調査結果は、都市計画マスタープラン*の策定、道路網計画・都市計画道路網の見直し、鉄道・バスなど公共交通網の計画策定や連携強化など幅広く活用する。

<概要図>

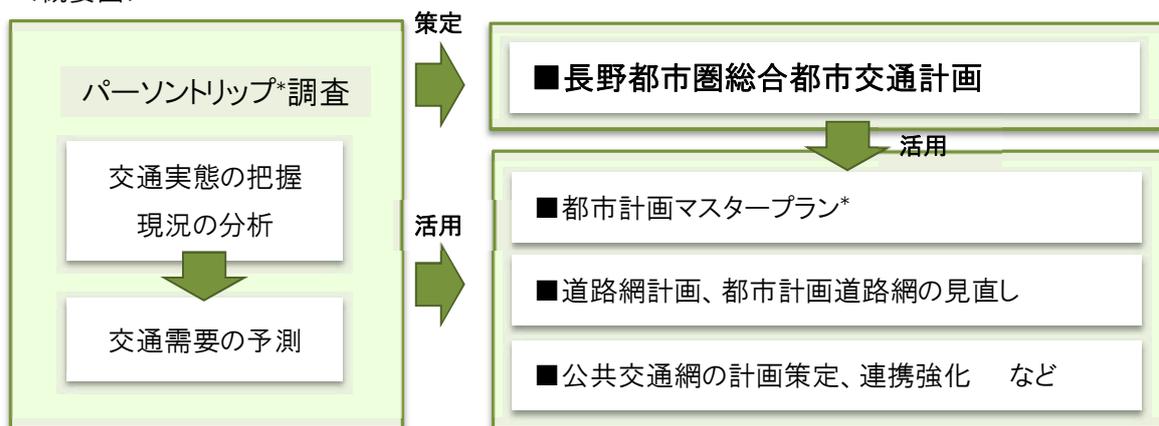


図 1.1 調査の目的

1.2 計画策定までの流れ

調査実施から計画策定までの流れは、次に示すとおりである。平成 27 年度に実施した予備調査において、調査全体の方法を検討し、これに基づき本調査を実施した。調査結果に基づき、現況分析や将来予測を行い、全7回の委員会と全4回の協議会で内容の検討を重ね、新たな長野都市圏総合都市交通計画を策定した。

なお、本計画編では次のフローのうち、総合都市交通計画の策定以降をまとめたものである。

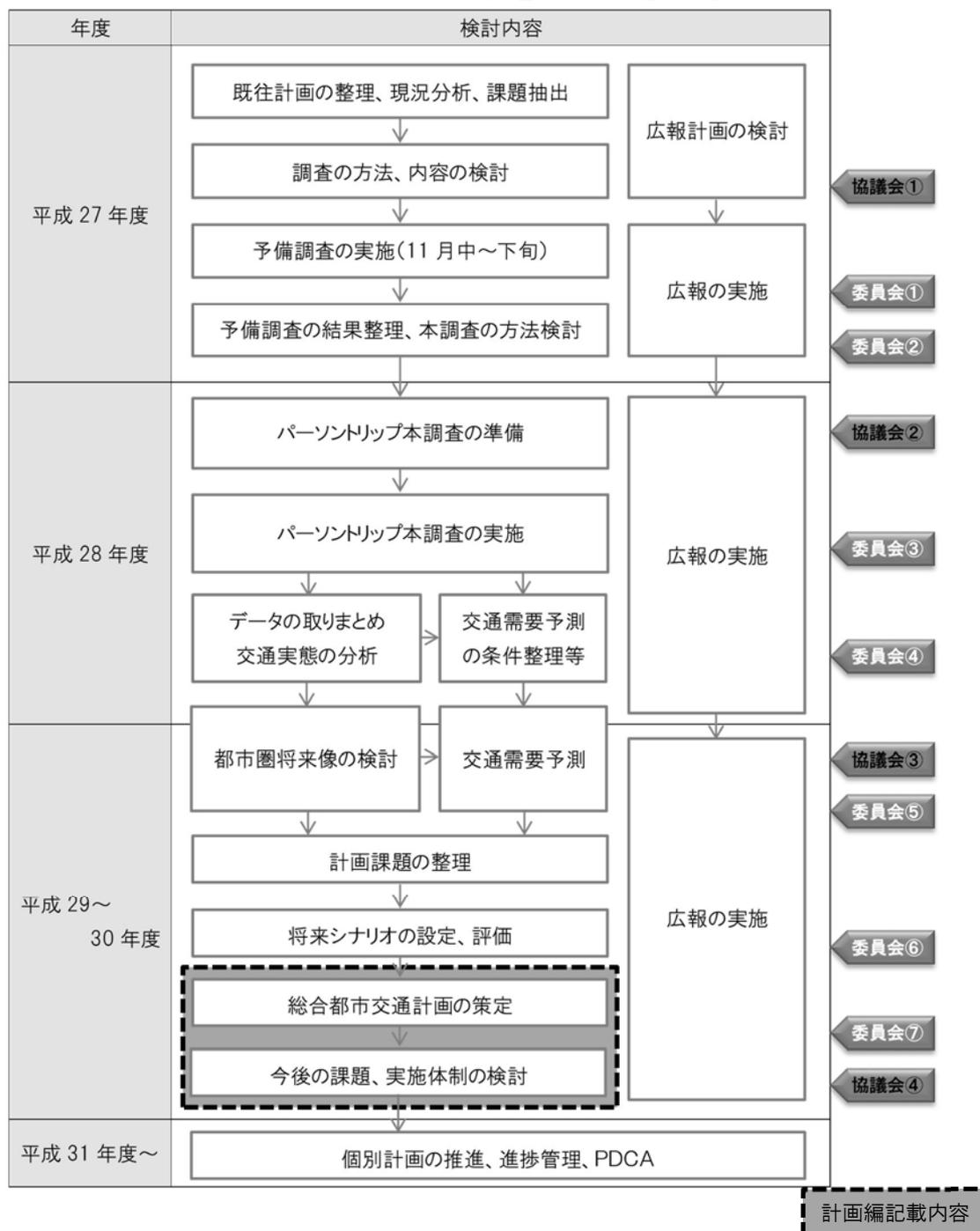


図 1.2 調査実施から計画策定までの流れ

*：巻末用語集に説明

1.3 調査対象範囲

前回計画以降、市町村合併に伴い圏域は拡大しているが、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する。考え方は以下のとおりとし、次図に示す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)を対象とした。

【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



図 1.3 長野都市圏の対象範囲

表 1.1 調査対象範囲の考え方

第1回計画 (平成3年度)	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 ※①かつ②として設定
第2回計画 (平成16年度)	<u>観点③及び④を追加</u> 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地方生活圏など各種の地域分類との整合 ※①かつ②かつ③かつ④として設定
第3回計画 (今回)	<u>前回計画の考え方を踏襲しつつ、新たな観点⑤を加えて設定</u> 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

表 1.2 第3回長野都市圏設定判定表

	① 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、北信広域 連合に属する 市町村	⑤ 新幹線駅の 有無	合計	総合判定
長野市	中心都市						◎
須坂市	○	○	○	○	×	4	◎
中野市	○	○	○	○	×	4	◎
飯山市	○	×	○	○	○	4	◎
千曲市	○	○	○	○	×	4	◎
麻績村	○	×	○	×	×	2	
坂城町	○	×	○	○	×	3	
小布施町	○	○	○	○	×	4	◎
高山村	○	×	×	○	×	2	
山ノ内町	○	×	○	○	×	3	
木島平村	○	×	×	○	×	2	
野沢温泉村	○	×	×	○	×	2	
信濃町	○	○	○	○	×	4	◎
飯綱町	○	○	○	○	×	4	◎
小川村	○	○	×	○	×	3	
栄村	○	×	○	○	×	3	

1.4 検討体制

計画の策定主体は、県および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）で構成する長野都市圏総合都市交通計画協議会である。協議会は、長野都市圏総合都市交通計画委員会（学識経験者、国、県、市町、交通事業者で構成）を設置し、意見聴取を行いながら計画の検討を行った。また、長野都市圏総合都市交通計画委員会は、地域別の分科会を設置し、個別具体の検討を行い計画に反映した。

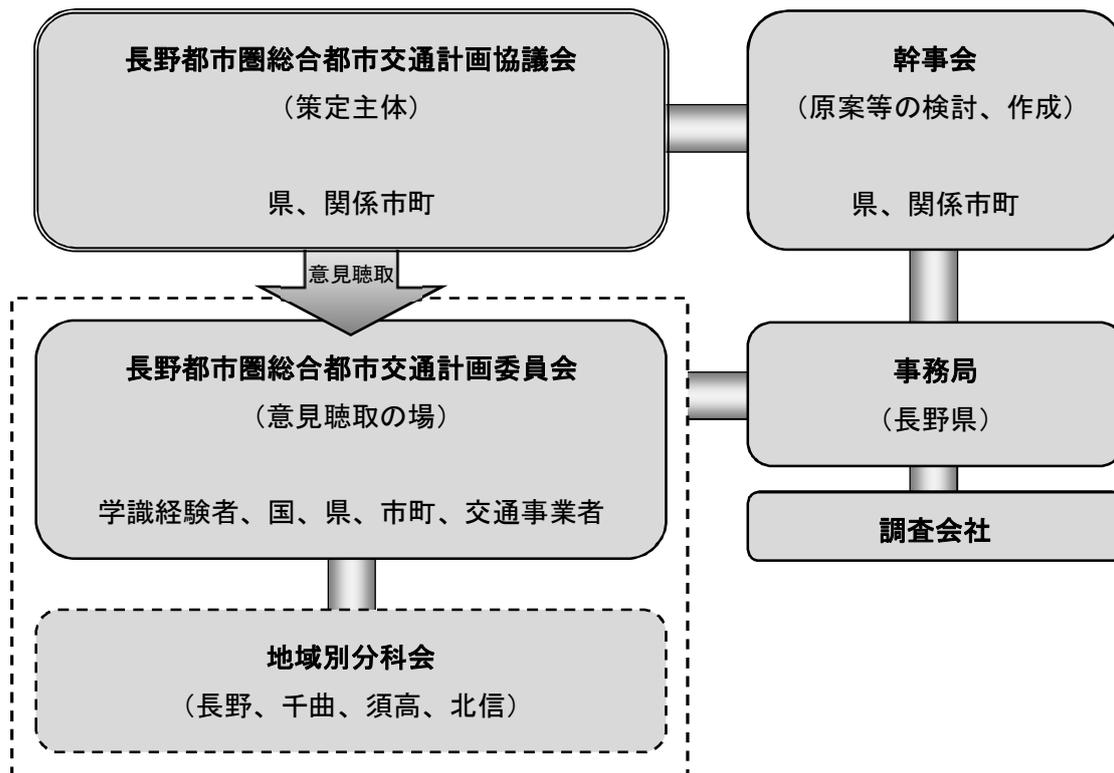


図 1.4 検討体制