

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

4. 計画の実現に向けて

長野都市圏の新たな総合都市交通計画は、都市圏の交通に関する今後の方向性を示すものである。今後は、本計画を踏まえ、個別の計画や事業の実現に向けて取り組んでいく。

(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ある。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る。

(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る。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る。

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う。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・徹底に努める。

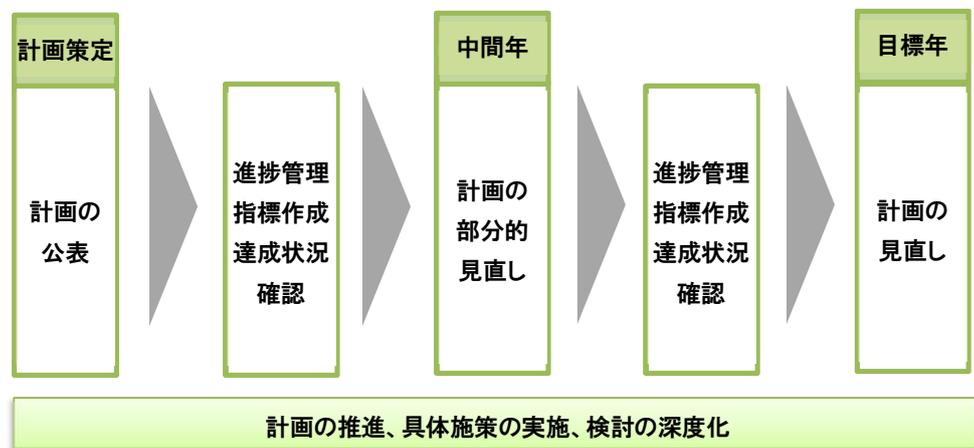


図 4.1 計画の進捗管理

*：巻末用語集に説明

(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ある。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、着実な実施を目指す。

【計画の推進に向けて】



図 4.2 計画の推進に向けて

【プロジェクトの進め方(案)】

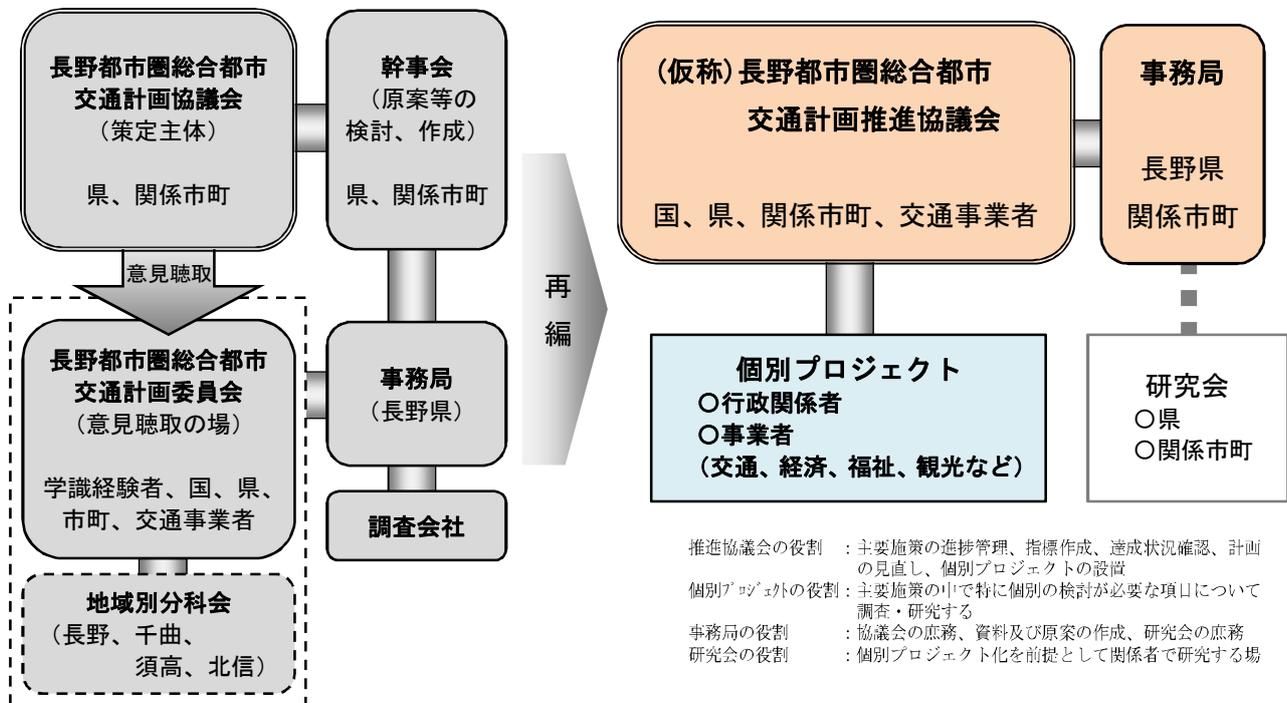


図 4.3 実現に向けての推進体制図(案)

用語集

あ	
インセンティブ	人の意欲を引き出すために、外部から与える動機づけ。
か	
外出率	ある日に外出している人の割合。
貨客混載	旅客の運送と貨物の運送それぞれの許可について、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	地域住民の移動手段を確保するため、比較的狭い範囲できめ細かな運行を行うバス。
混雑度	道路の込み具合を表す指標で、交通量と交通容量の比として表す。
さ	
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、利用者が自由に借り出しや返却をできる自転車の共同利用のやり方。借り出しや返却は、異なる場所で行うことができる場合が多い。
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。カーシェアリングは、自動車を共同利用することであり、レンタカーよりも便利で安価、比較的身近な場所で借り出しや返却が可能である場合が多い。
人口ビジョン	国の総合戦略を踏まえ、地域の人口減少に歯止めをかけ活力を高めるため、地方自治体がそれぞれ地方版の総合戦略を策定した。総合戦略のなかで、各地域の人口動向や将来の人口推計を行い、人口ビジョンとして定めている。
人口フレーム	将来計画の目標年次に対し、土地利用や産業の見通しなどを根拠とした人口の動向や見通しを示すもの。
ストック	道路などの社会資本基盤のこと。社会資本が整備されることで、安全・安心の向上や、生活の質の向上、移動時間が短縮されるなど生産性向上などが期待される。
スマートインターチェンジ（SIC）	高速道路の本線や、サービスエリア、パーキングエリア、バスストップなどから乗り降りできるように設置されるインターチェンジのこと。通行可能な車両やETC搭載など、車両が限定的であるが、設置費用が低廉である場合が多い。

た	
デマンド（交通）	利用者が広く分散していたり、定期的な利用が見込めない場合に、利用者の需要に応じて運行を行う交通手段。予約を行う必要がある一方で、身近な場所まで迎えに来てもらえるなどの例もある。
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、一つの方向の移動を表す考え方もしくは単位のこと。
トレイル	自然歩道のことを表し、森林や里山、集落などを通る歩くための道を示す。
な	
ネットワーク	都市と都市、都市と地域や集落、施設などを結ぶ道路網や、道路網上を利用するバス網、さらには、鉄道網などを表す。
は	
パークアンドライド	自宅から自家用車で最寄りの駅やバス停まで行き、自動車を駐車したあと公共交通機関を利用して目的地などへ向かうシステム。
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。 どのような人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で移動したかが分かる。
バス専用レーン	路線バスの通行のために設けられている専用車線。時間帯によってバス専用レーン化する場合もある。
発生集中交通量	ある地域から出発した交通量を発生交通量、ある地域を訪れた交通量を集中交通量と呼ぶ。発生集中交通量は、ある地域の発生量と集中量の合計であり、交通を考える上での一つの元になる考え。
バリアフリー	高齢者や障がい者などが社会生活を送る上で、障害（バリア）となるものを取り除く（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、支線の役割を持って運行される路線のこと。
分担率 （交通手段分担率）	交通手段ごとのトリップ数について、全交通手段のトリップ数に占める割合のこと。例えば、全交通手段のトリップ数に占める自動車交通の割合は、「自動車分担率」と言う。

ま	
マスタープラン	基本的な方針が示された計画のこと。
ミックスユース (ミクスドユース)	さまざまな目的の混在を許容しながら利用すること。貨客混載*など、異なる目的の混在を認めて効率的に利用する。
モビリティマネジメント	1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
や	
ユニバーサルデザイン	文化や言葉、国籍、老若男女とした、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。
ら	
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	冗長性を意味する言葉で、自然災害や障害などで一部区間が途絶されたとしても、全体としての機能は維持されるように、交通ネットワークを多重化すること。
ロードプライシング	自動車による道路の利用に対して料金を徴収すること。一般的には公共空間である道路の利用に対し課金を行い、混雑の緩和を狙う。
英文字	
BRT (Bus Rapid Transit)	バスラピッドトランジット（バス高速輸送システム）の略で、バスを基盤とした大量高速輸送システム。 専用道路の整備による定時性の確保や、接続バスの運行による輸送力の強化が行われる例もある。
ICT	ICTは、Information and Communication Technologyの略語であり、情報通信技術のこと。ICT技術を活用した情報収集や情報提供によって、交通システムの高度化が図られている。