

第3回 長野都市圏総合都市交通計画協議会

参 考 資 料 (実態調査結果編)

平成 29 年 6 月 13 日

長野都市圏総合都市交通計画協議会 事務局



<目次>

1. 実態調査の実施結果（報告事項）	1
1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）	1
(1) 生成原単位	1
(2) 外出率	6
(3) 発生・集中量	9
(4) 目的別発生集中量	12
(5) 代表交通手段	22
(6) 平均乗車人員および自動車運転の有無	33
(7) 免許保有状況	34
(8) トリップ分布	36
(9) 駅端末交通手段	44
1.2 特定集計（パーソントリップ調査）	46
(1) 自動車利用者の特性分析	47
(2) タクシー利用者の特性分析	54
(3) 就業者・非就業者の特性分析	62
1.3 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）	66
(1) 自動車利用特性について	66
(2) 公共交通の利用について	69
(3) 冬季の交通について	71
(4) 今後の暮らしについて	73
(5) 交通に関する取り組み要望	77
1.4 基礎集計（付帯調査：65歳以上の方の意識調査）	78
(1) 普段の暮らし移動	78
(2) 自動車免許保有状況	79
(3) 自動車免許保有者の今後の自動車運転	80
(4) 今後の暮らしについて	81
(5) 交通に関する意向について	83
1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）	85
(1) 来街者の意識調査	85
(2) 人口流動統計結果（モバイル空間統計）	98
1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）	102
(1) 観光客の意識調査	102
(2) 訪日外国人調査	111

1.7 基礎集計（補完調査：公共交通利用者調査）	113
(1) 配布回収状況.....	113
(2) 単純集計（公共交通利用者）	114
(3) クロス集計（公共交通利用者）	118
1.8 スクリーンライン調査	120
1.9 特定課題集計（パーソントリップ調査）	130
(1) まちなか・郊外分析	130
(2) 高齢者分析.....	135
1.10 1週間連続調査.....	144
(1) 配布、回収状況.....	144
(2) トリップ回数の曜日変動・外出頻度	145
2. ゾーニング.....	147
(1) 集計対象範囲.....	147
(2) ゾーニング.....	147
参考 各種調査票.....	151

1. 実態調査の実施結果（報告事項）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

拡大したパーソントリップ調査結果をもとに、基礎集計を行った。基礎集計は、生成原単位、外出率、発生集中交通量、目的別交通量、代表交通手段別交通量などとした。

(1) 生成原単位

① 長野都市圏全体の生成原単位（経年比較）

- ・ 調査実施日における一人あたりのトリップ数が生成原単位である。
- ・ 一人あたりのトリップ数を比較すると、外出率の減少に伴い、生成原単位（グロス）は減少している。一方、外出した方の生成原単位（ネット）は「2.81」であり、前回調査と概ね同程度である。

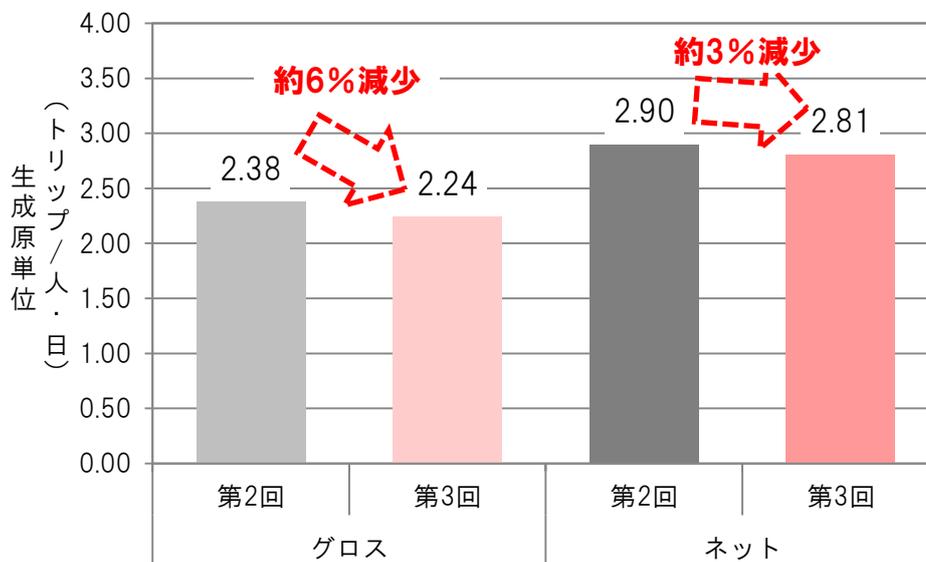


図 1.1.1 生成原単位の経年比較（第2回調査対象範囲で比較）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

② 性年齢階層別の生成原単位（長野都市圏全体）

- ・ 性年齢階層別の生成原単位をみると、25 歳～59 歳までは女性の生成原単位が男性より高い。
- ・ 一方で、60 歳以上では、男性の生成原単位が女性より高くなる。

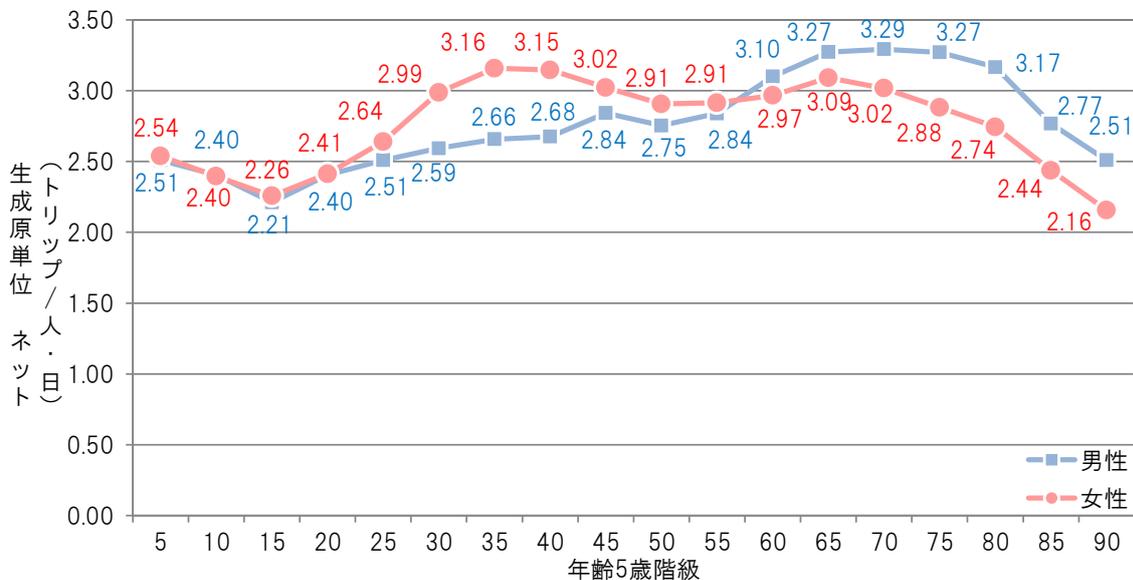


図 1.1.2 性年齢階層別の生成原単位（長野都市圏全体）

- ・ 年齢階層別では、第 2 回調査と比べ 60 歳未満で原単位低下、60 歳以上で上昇している。

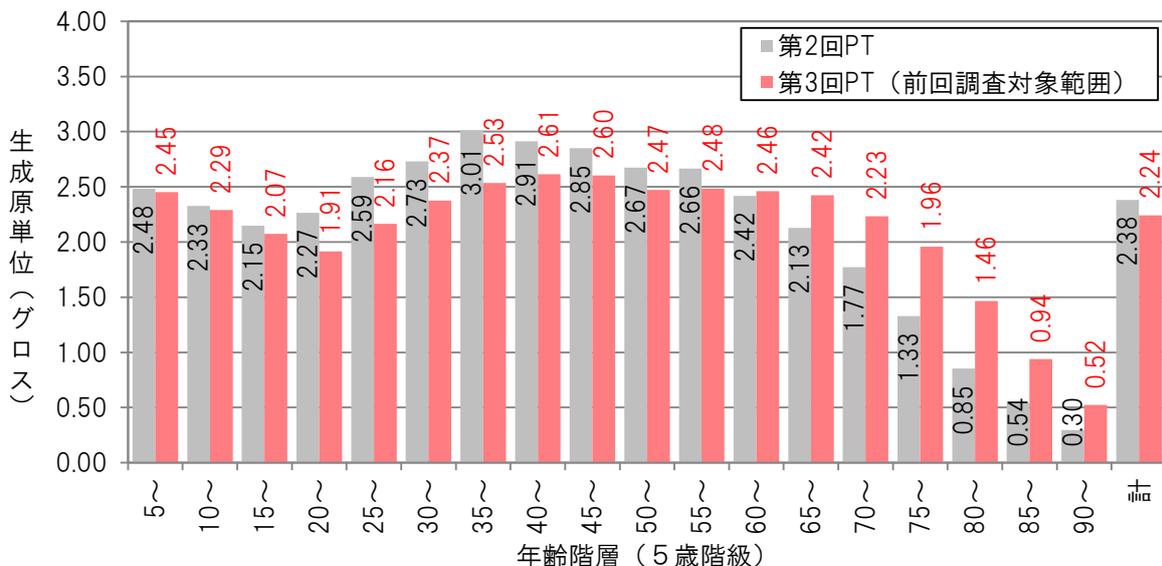


図 1.1.3 性年齢階層別の生成原単位（第2回比較）

③ 市町単位別の生成原単位

- ・ 市町別の一人あたりのトリップ数を見ると、生成原単位（グロス）は、長野市を除く各市町で都市圏平均 2.23 を下回る。
- ・ 外出した方の生成原単位（ネット）は、飯山市を除く各市町で都市圏平均 2.81 と同程度である。

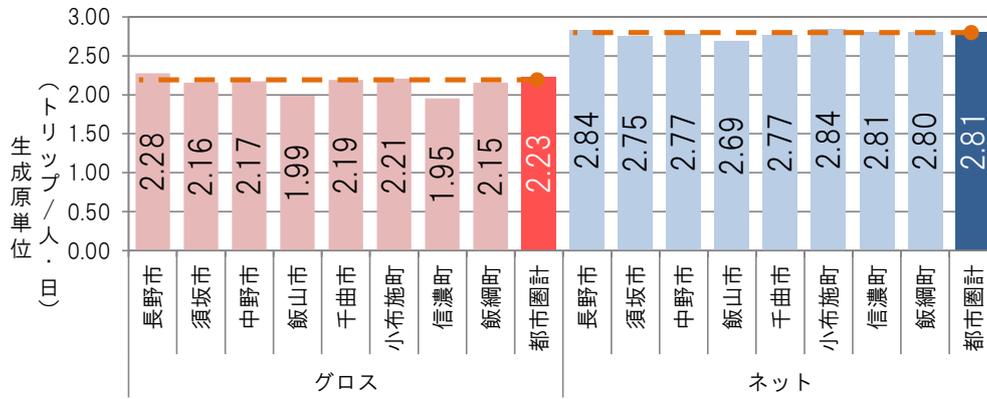


図 1.1.4 生成原単位（市町単位）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

④ ゾーン別の生成原単位

・生成原単位（グロス）は、長野駅周辺部が最も高い。

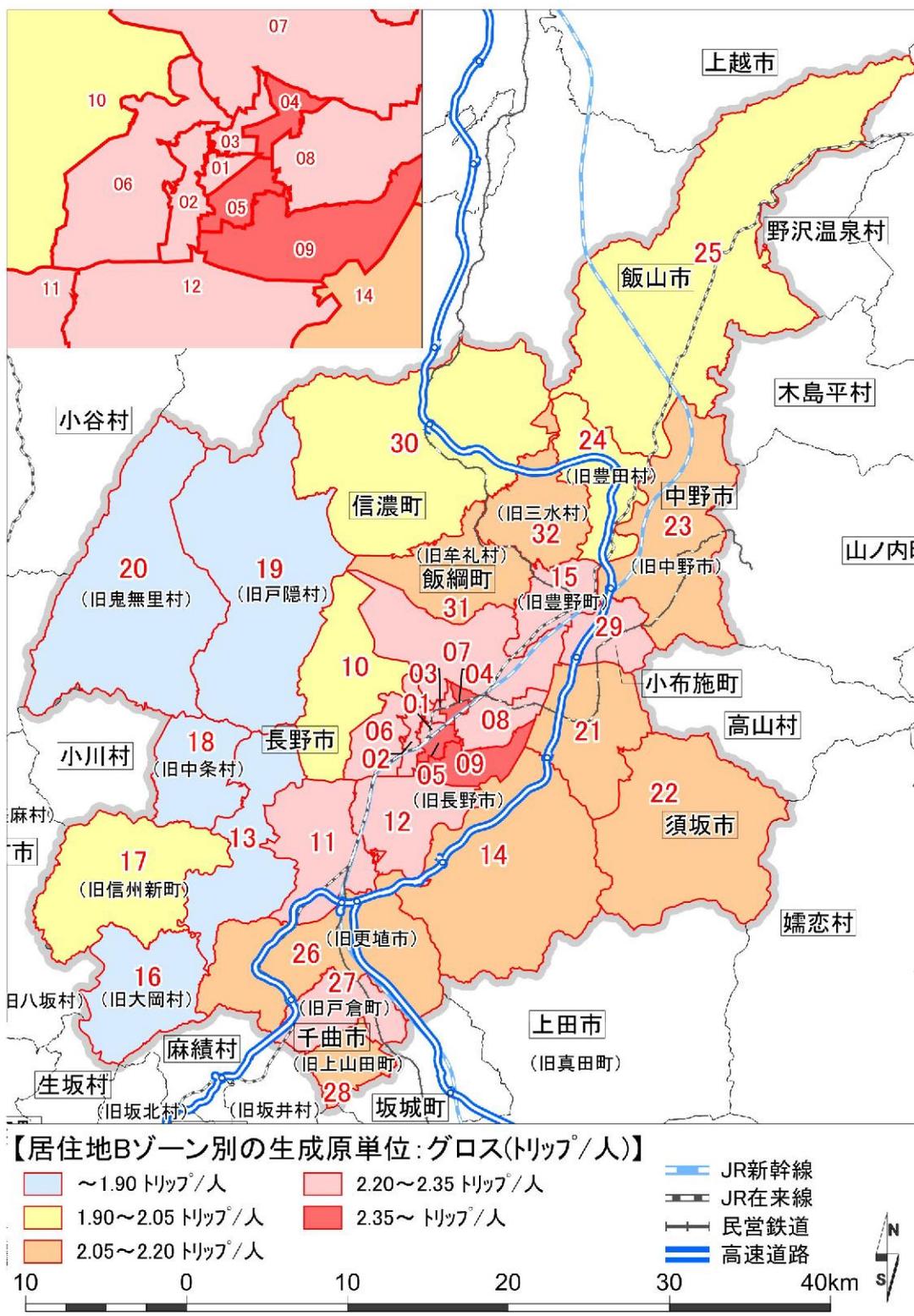


図 1.1.5 ゾーン別の生成原単位（グロス）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

・生成原単位（ネット）は、旧信州新町を除き、長野駅周辺部が高い。

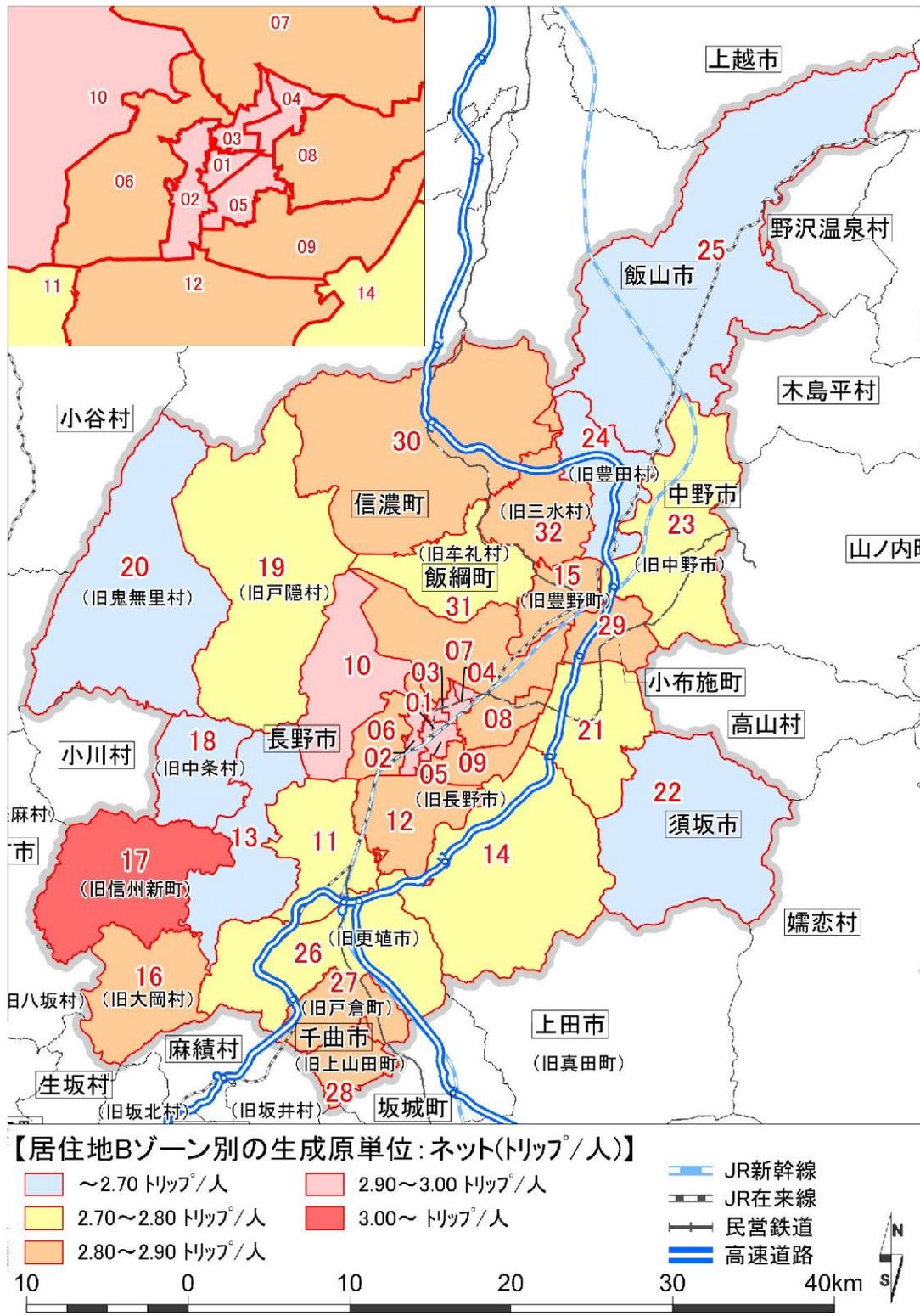


図 1.1.6 ゾーン別の生成原単位（ネット）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

(2) 外出率

① 長野都市圏全体の外出率（経年比較）

- ・ 調査実施日において、トリップを伴う何らかの外出を行った人の割合が外出率である。なお、近所へのゴミ出しや回覧板を渡すなど、小規模の移動は外出に含まれていない。
- ・ 都市圏全体の外出率は、79.4%である。また、第2回調査対象範囲での外出率は79.9%であり、前回調査（82.0%）から2.1ポイント減少した。外出率の減少は、全国パーソントリップ調査結果でも同様の傾向にある。

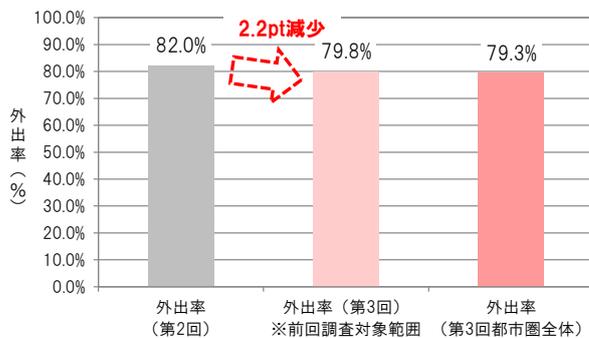


図 1.1.7 外出率の経年変化
(第2回調査対象範囲で比較)

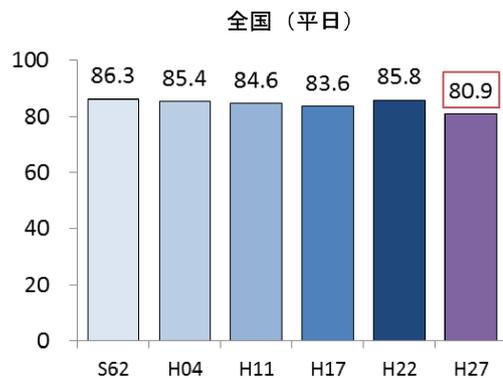


図 1.1.8 全国PTにみる外出率の変化
出典：平成27年度全国都市交通特性調査結果（速報版）

② 性年齢階層別の外出率

- ・ 性年齢階層別にみると、外出率は高齢者層ほど低い傾向にあるほか、女性は男性よりも外出率が低い。高齢化の進展に伴い、都市圏の平均外出率が減少していると推察される。

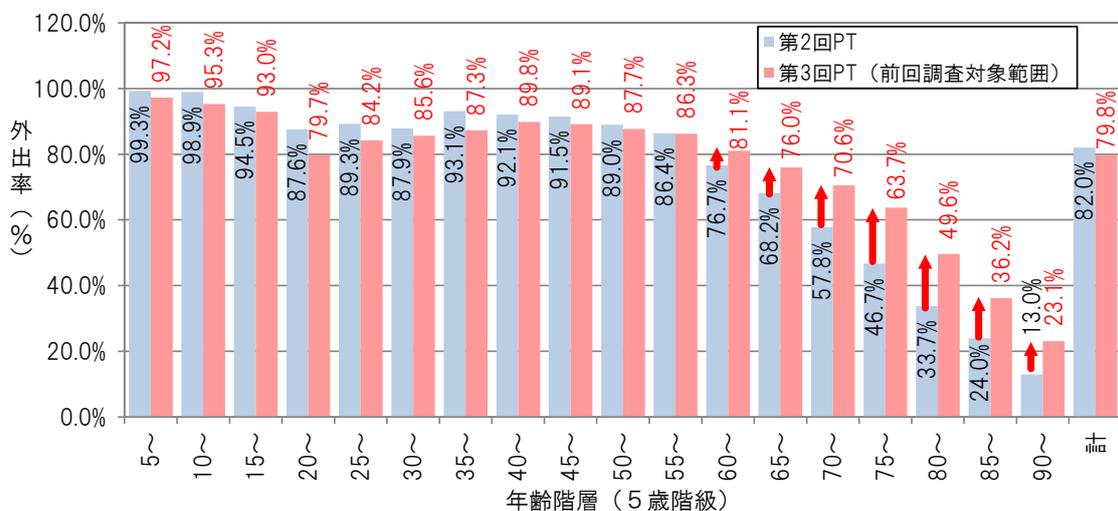


図 1.1.9 性年齢階層別の外出率（第2回調査対象範囲）

③ 市町単位別の外出率

- ・ 市町単位別の外出率をみると、長野市を除く市町で都市圏平均 79.3%を下回る。また、各市町とも女性より、男性の外出率が高い。
- ・ 年齢別にみると、高齢になるほど外出率が低下する。

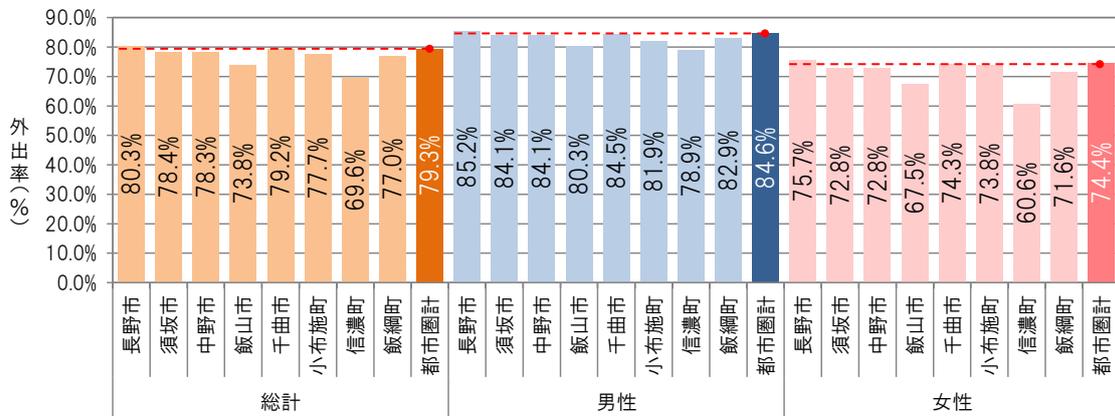


図 1.1.10 外出率（市町単位）

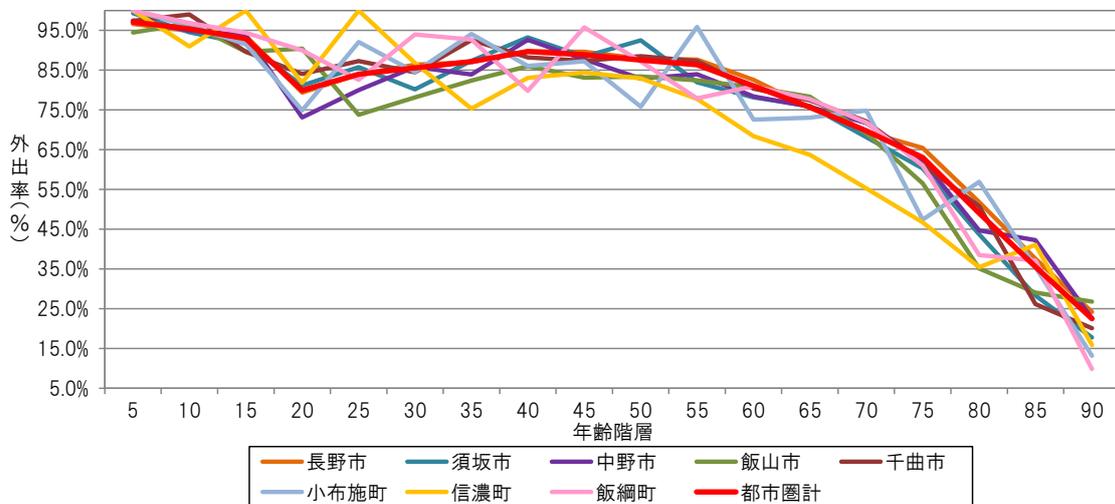


図 1.1.11 年齢階層別の外出率（市町単位）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

④ ゾーン別の外出率

・ Bゾーン別に外出率をみると、長野市都心部が高く、長野市郊外部（旧中条村を除く）や飯山市などが、都市圏平均（79.3%）より低い。

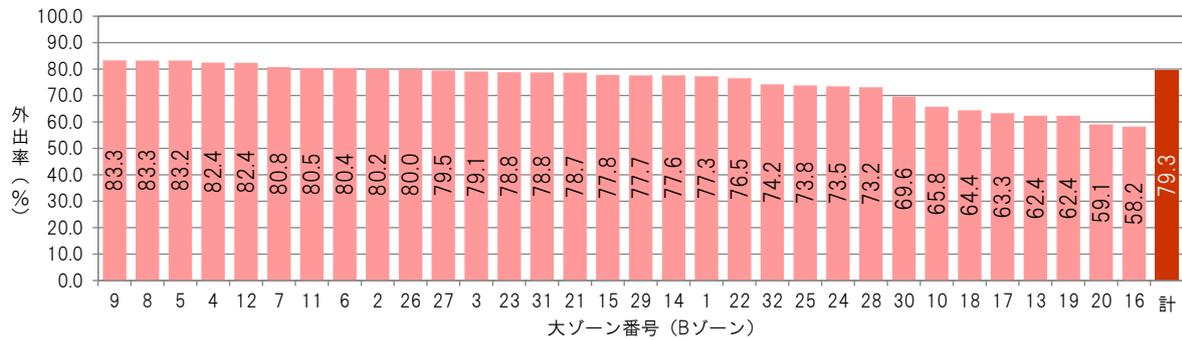


図 1.1.12 ゾーン別の外出率（長野都市圏全体）

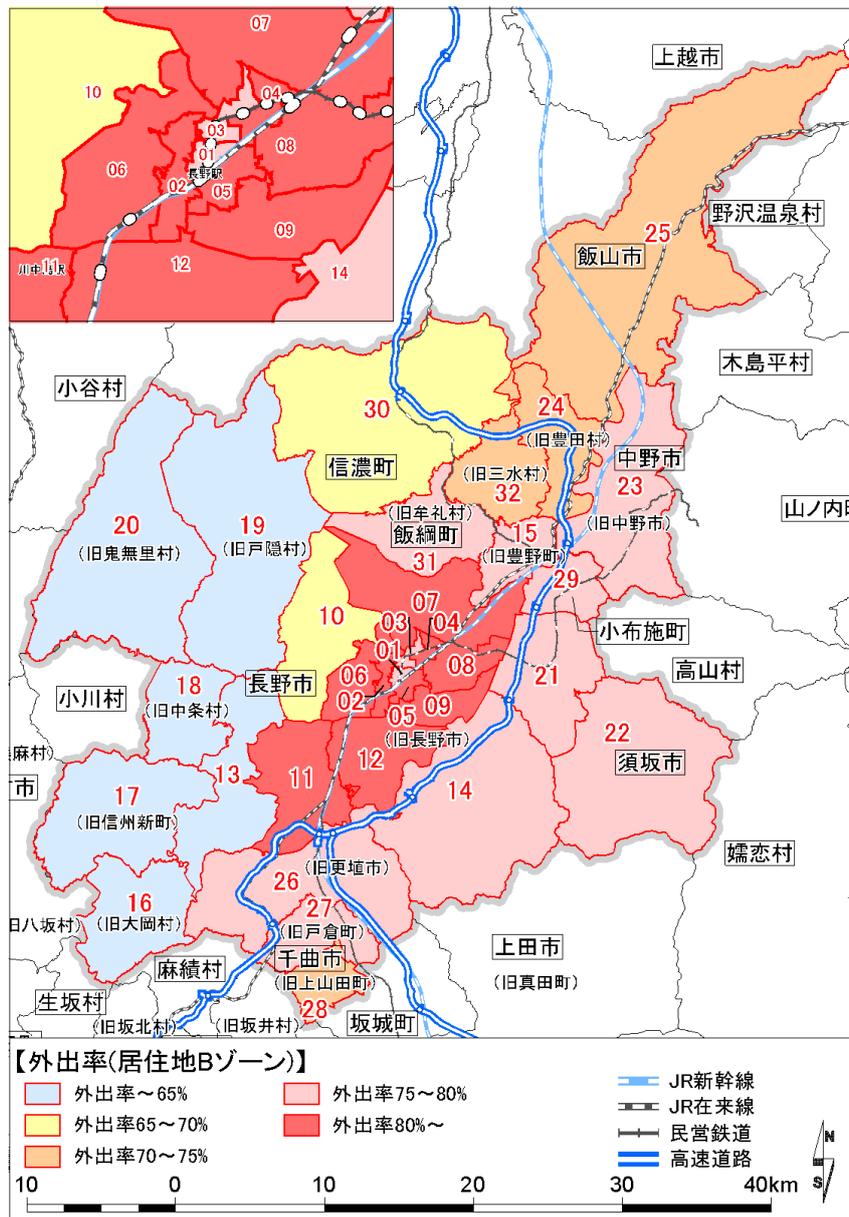


図 1.1.13 ゾーン別の外出率（長野都市圏全体）

(3) 発生・集中量

① 総トリップ数

・総トリップ数は、第2回調査対象範囲でみると、前回調査時の約136万トリップから、約124万トリップへ約1割減少した。また、トリップ数全体に占める内々トリップの割合も94.4%から91.5%と減少している。

・今回の都市圏全体でも、都市圏内々トリップの割合は91.4%である。

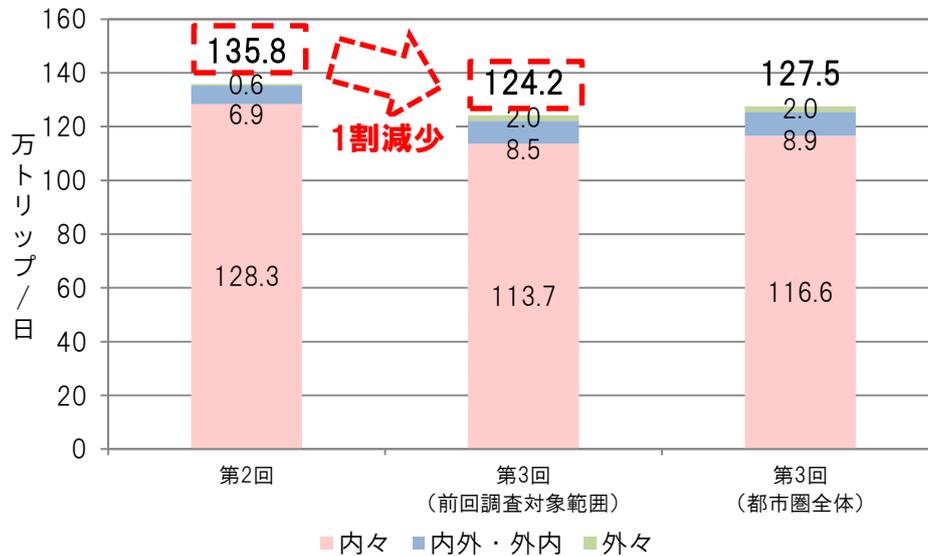


図 1.1.14 発生集中量の経年変化（第2回調査対象範囲で比較）



図 1.1.15 発生集中量シェアの経年変化（第2回調査対象範囲で比較）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

② ゾーン別の発生交通量密度・集中交通量密度

・発生量および集中量のCゾーン単位（ゾーン数121）の状況を見ると、長野駅周辺のゾーンにおいて、面積あたりの発生集中交通量が高い。

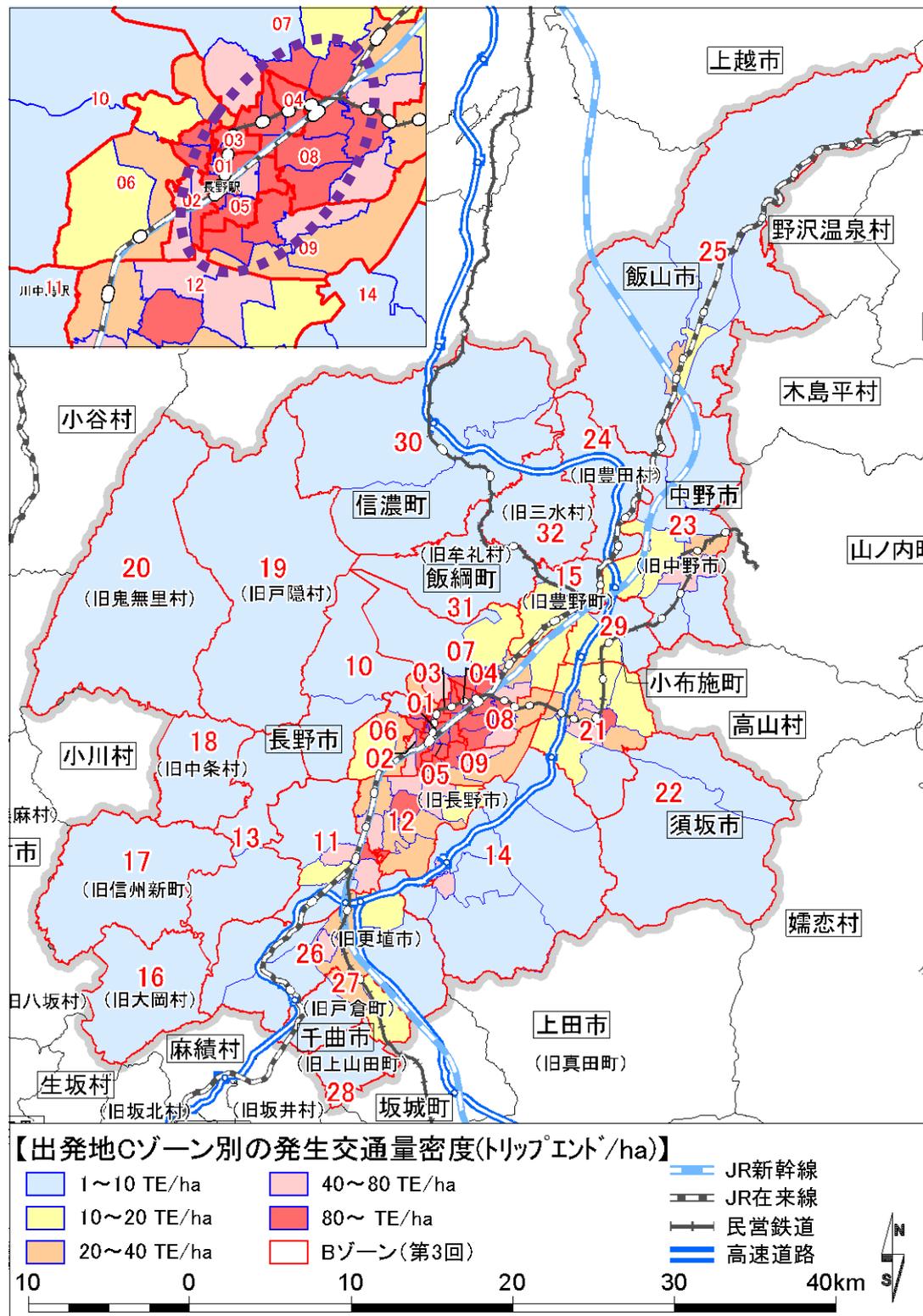


図 1.1.16 発生交通量密度

・発生量:ある地域を出発するトリップ(単位:トリップ/日)
 ・集中量:ある地域に到着するトリップ(単位:トリップ/日)

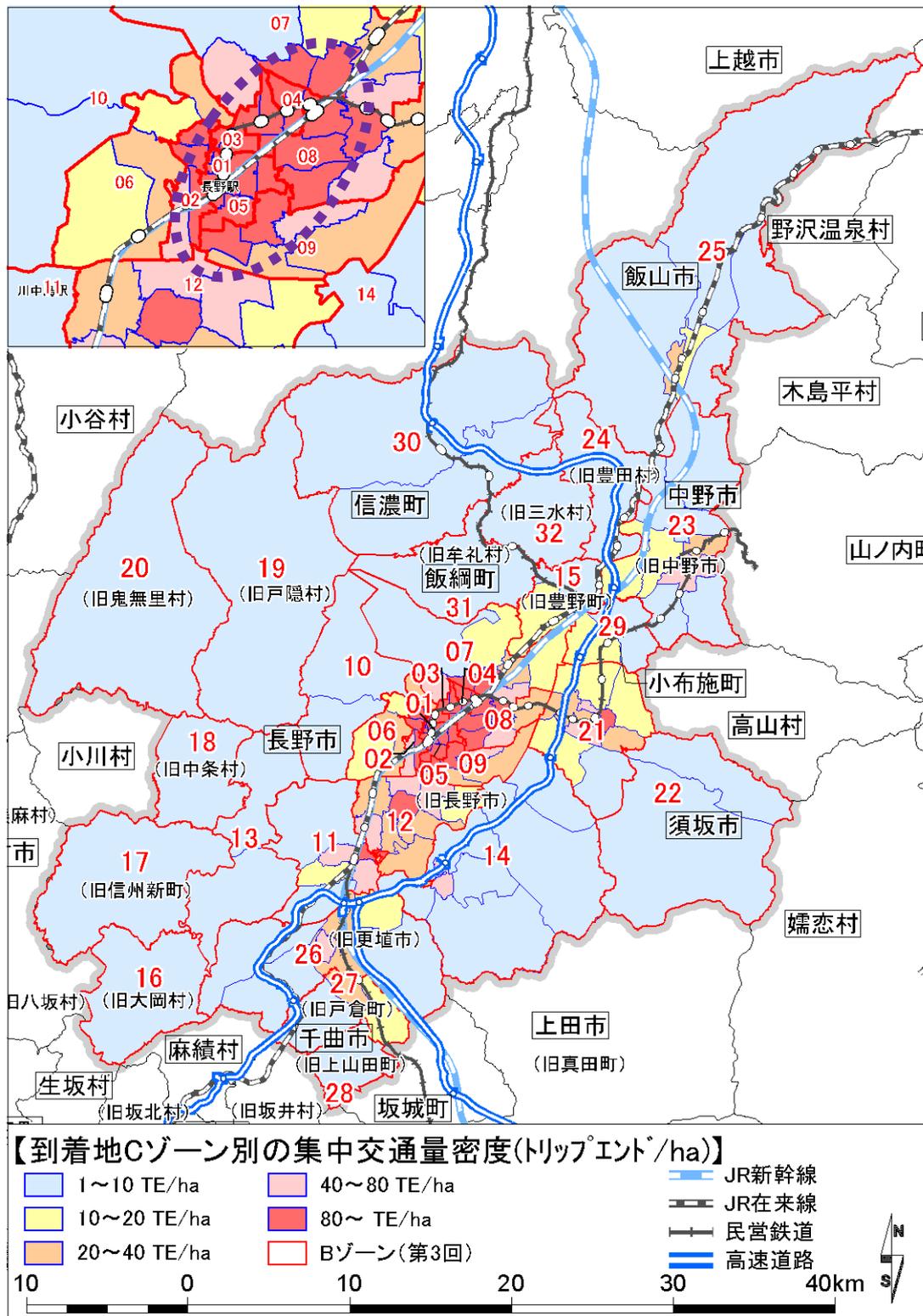


図 1.1.17 集中交通量密度

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

(4) 目的別発生集中量

① トリップの目的構成

- ・ 目的別のトリップ構成を比較すると、第2回調査（H13）よりも業務目的が減少する一方で、私事目的が増加した。
- ・ 私事目的は、22.5%（約59万トリップエンド）から27.8%（約66万トリップエンド）と、構成比で増加した。

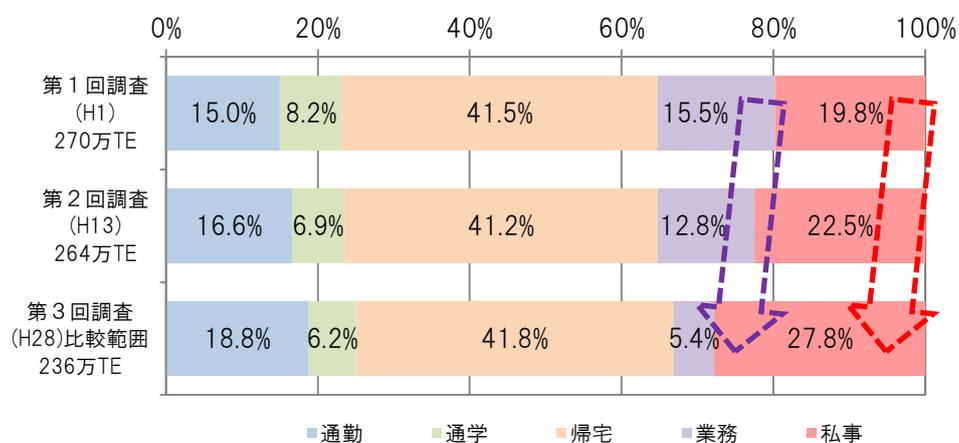
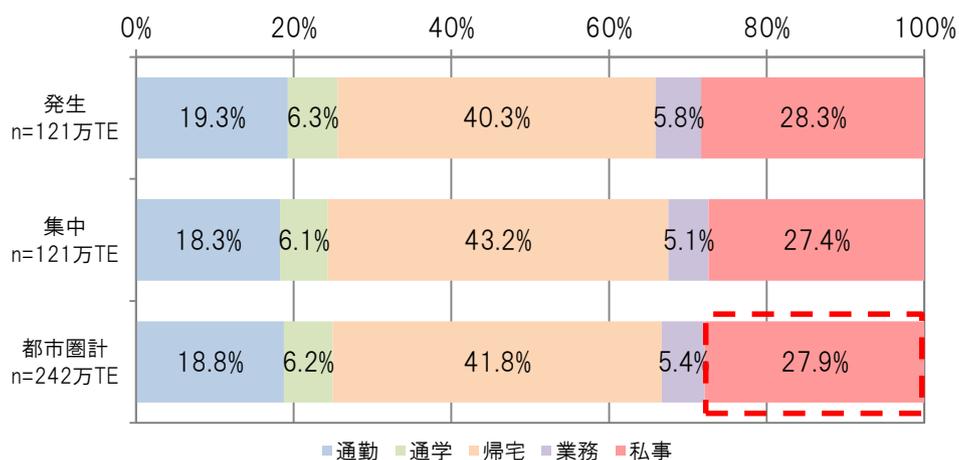


図 1.1.18 トリップの目的構成の経年変化（調査各回の対象区域全体で比較）

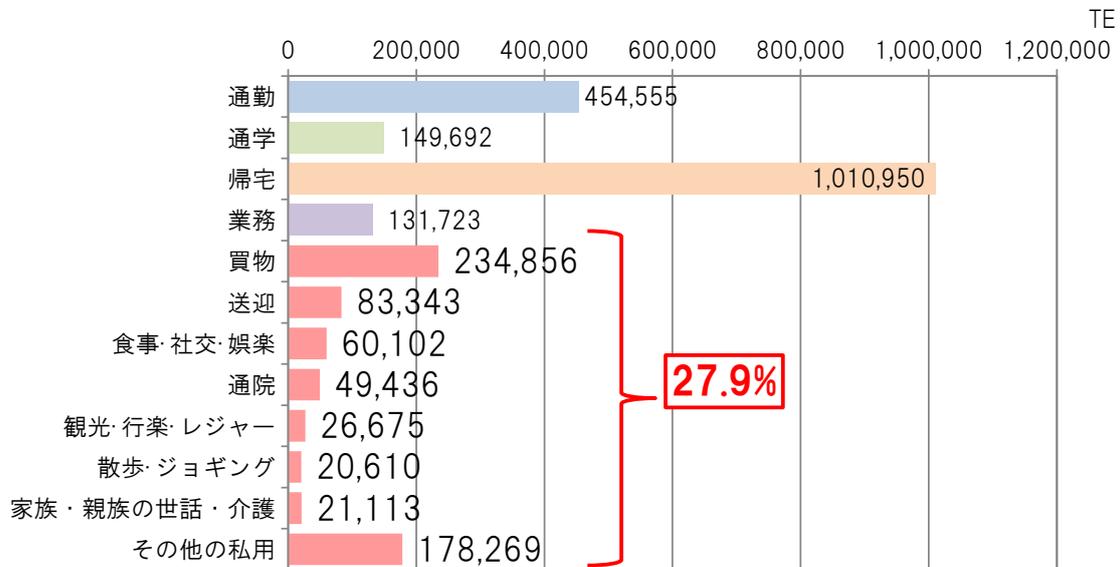


※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.19 トリップの目的構成（長野都市圏全体）

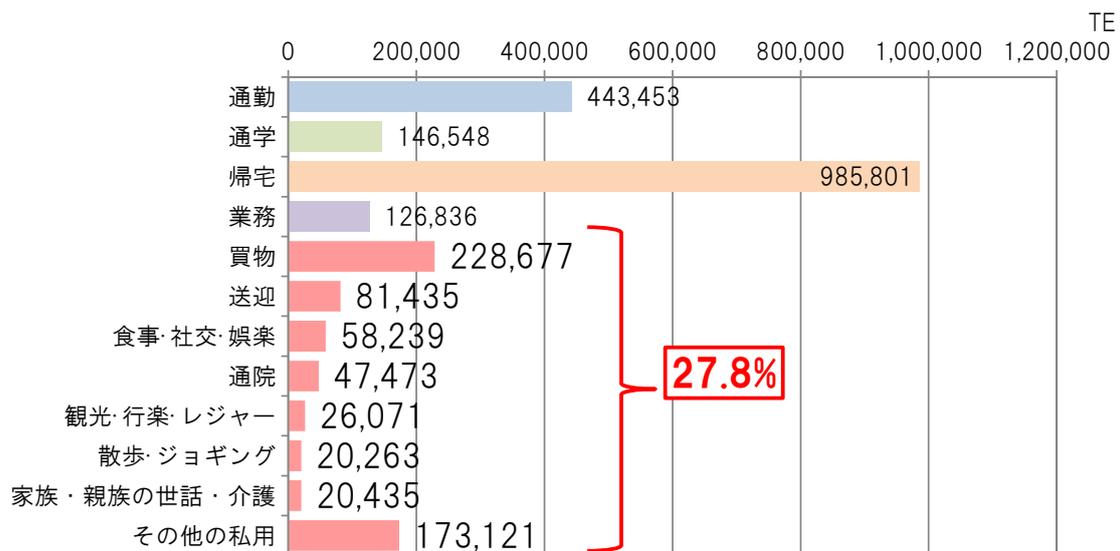
② 私事目的の内訳

・ 私事目的を細分化すると、買物目的が 23.5 万トリップエンド、送迎目的が 8.3 万トリップエンドとなっている。
 ・ 今回新たに細区分整理した「家族・親族の世話・介護」は、2.1 万トリップエンド存在する。



※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.20 私事目的の細分化（長野都市圏全体）



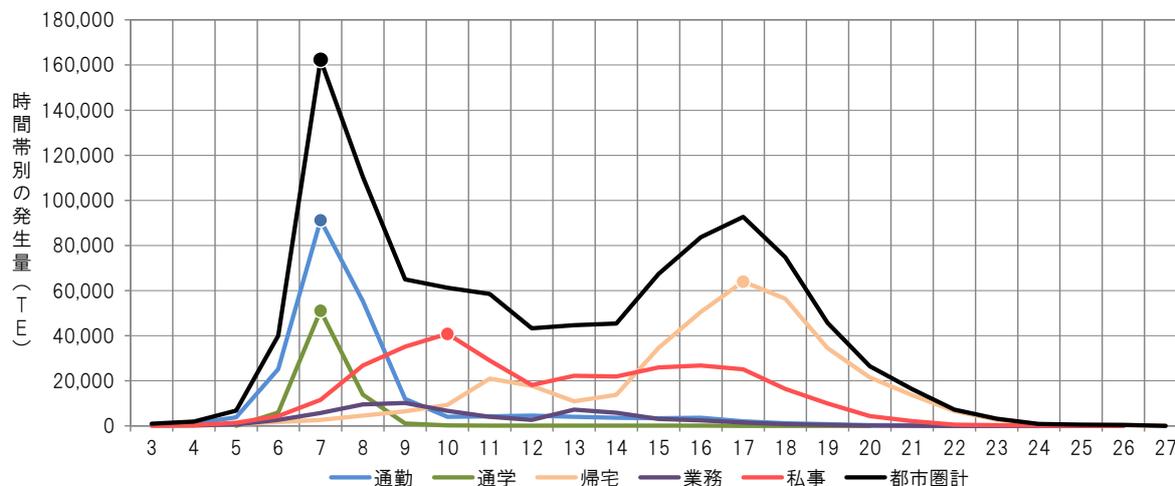
※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.21 私事目的の細分化（第2回調査対象範囲）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

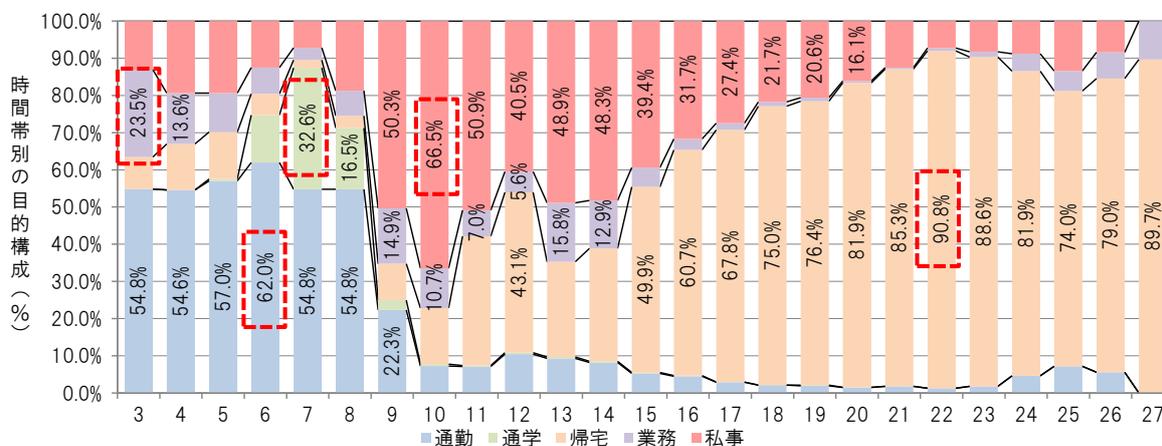
③ 時間帯別の発生集中量と目的構成

- ・ 時間帯別に発生交通をみると、「通勤・通学目的」は午前7時台にピークがみられる。
- ・ 一方で、「私事目的」は午前10時台がピークとなっている。



※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.22 時間帯別・目的別の発生量（第2回調査対象範囲）

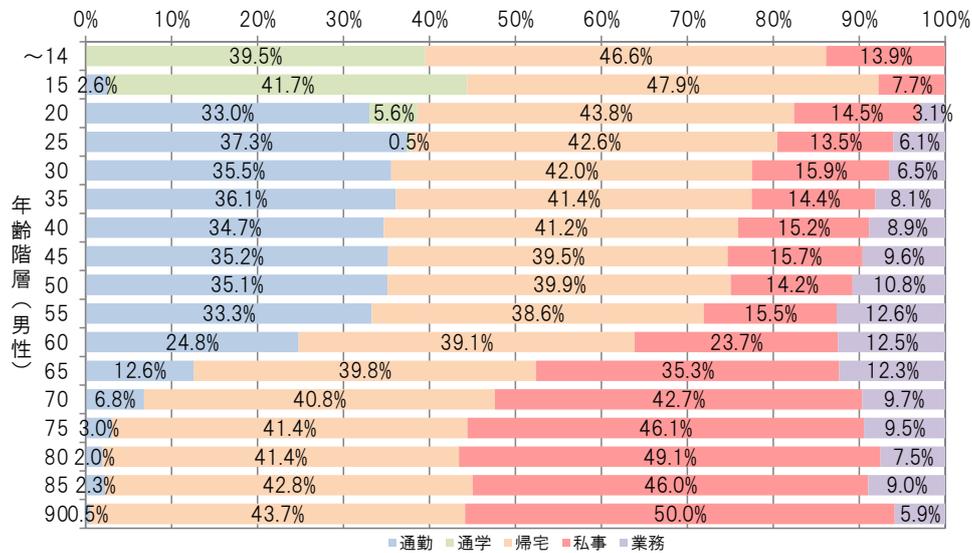


※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.23 時間帯別の目的構成（第2回調査対象範囲）

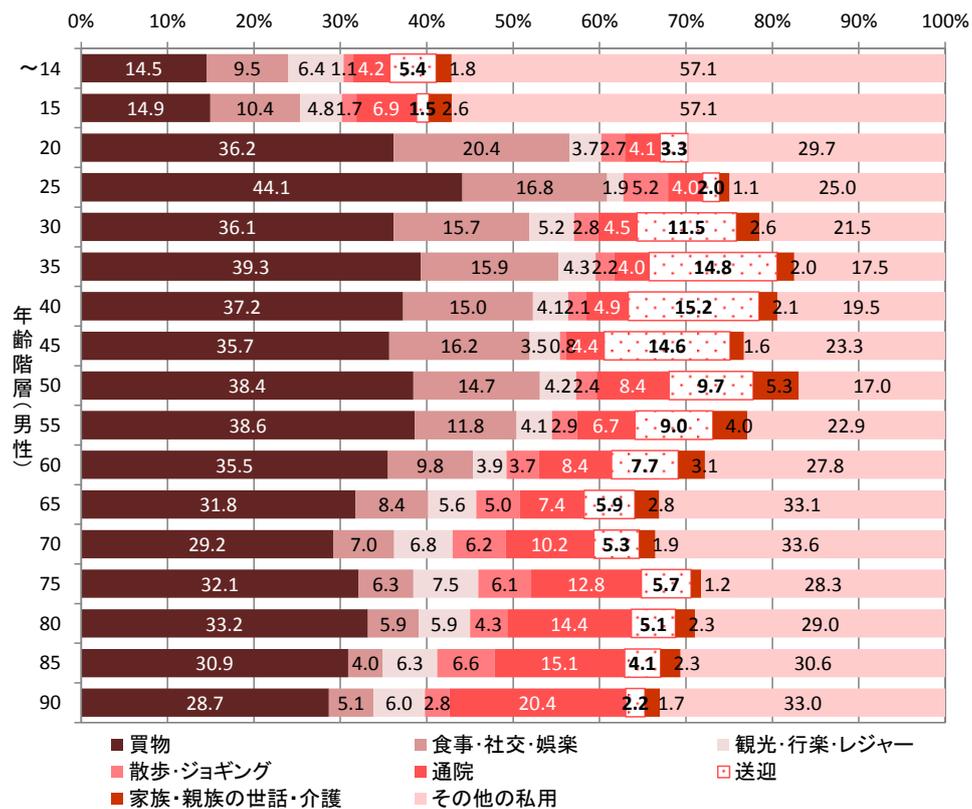
④ 性別・年齢階層別のトリップの目的構成

・ 性年齢別の目的構成を比較すると、男性は「65歳以上」で私事目的の割合が大きいが、女性は「30～44歳」と「65歳以上」で私事目的の割合が大きい。
 ・ 私事目的の内訳をみると、男性は70歳以上で「通院目的」の割合が大きい。女性は、30～44歳で「送迎」目的が、50～64歳で「家族・親族の世話・介護」目的の割合が大きい。



※ 長野都市圏の発生または集中

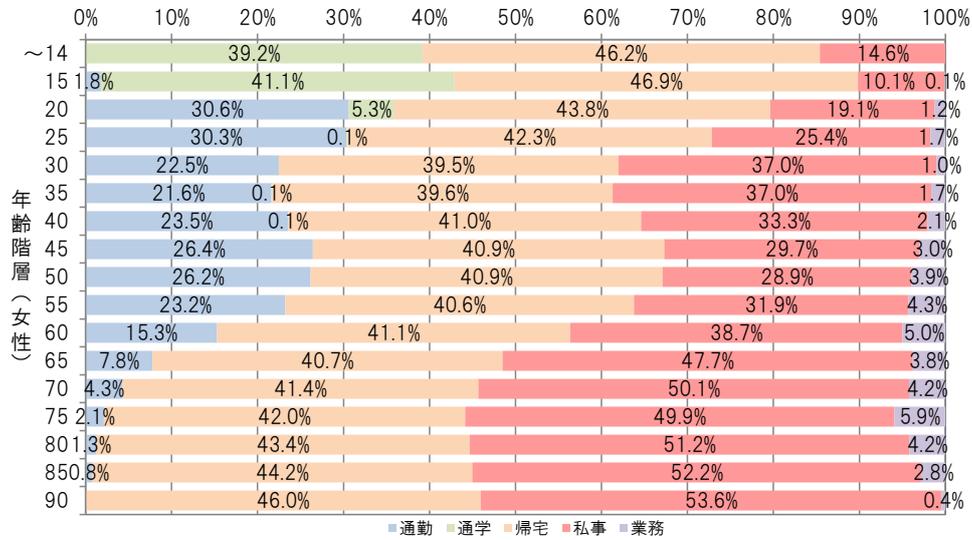
図 1.1.24 性別・年齢階層別の目的構成（男性：長野都市圏全体）



※ 長野都市圏の発生または集中

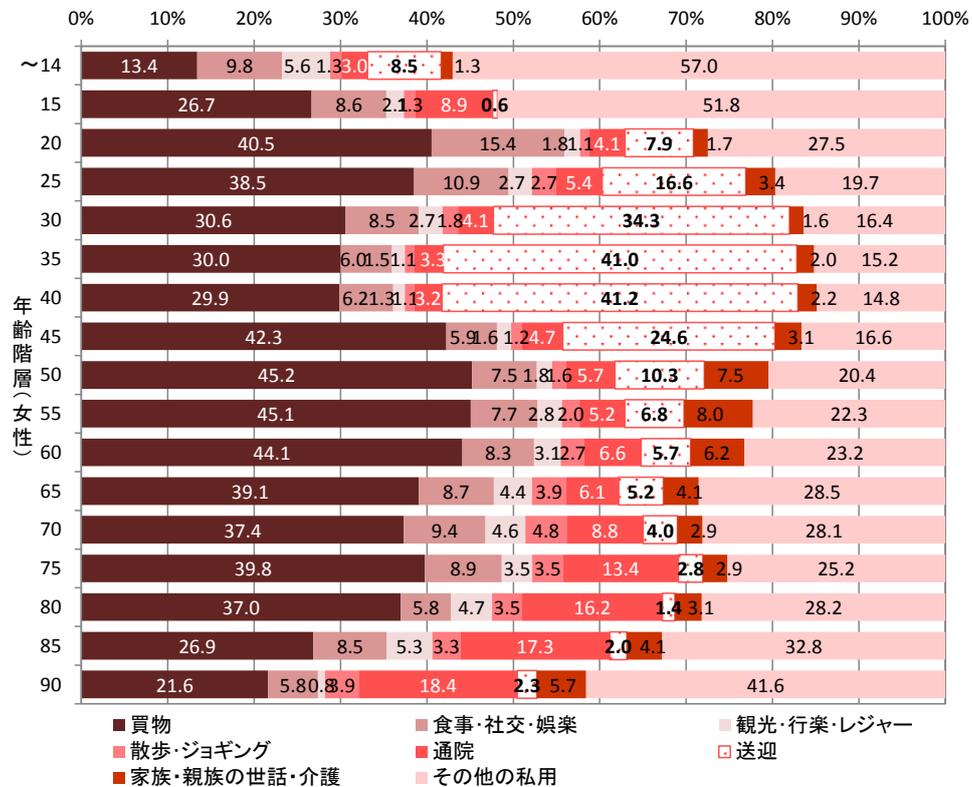
図 1.1.25 私事目的のみの細分目的構成（男性：長野都市圏全体）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）



※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.26 性別・年齢階層別の目的構成（女性：長野都市圏全体）



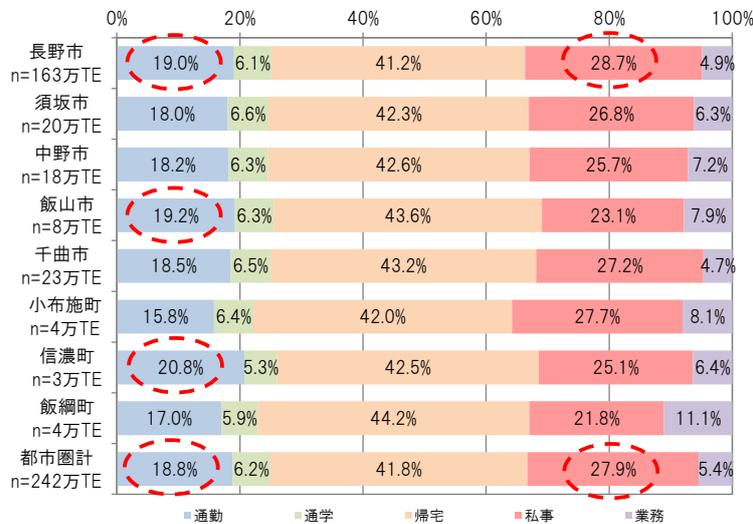
※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.27 私事目的のみの細分目的構成（女性：長野都市圏全体）

⑤ 市町単位別のトリップの目的構成

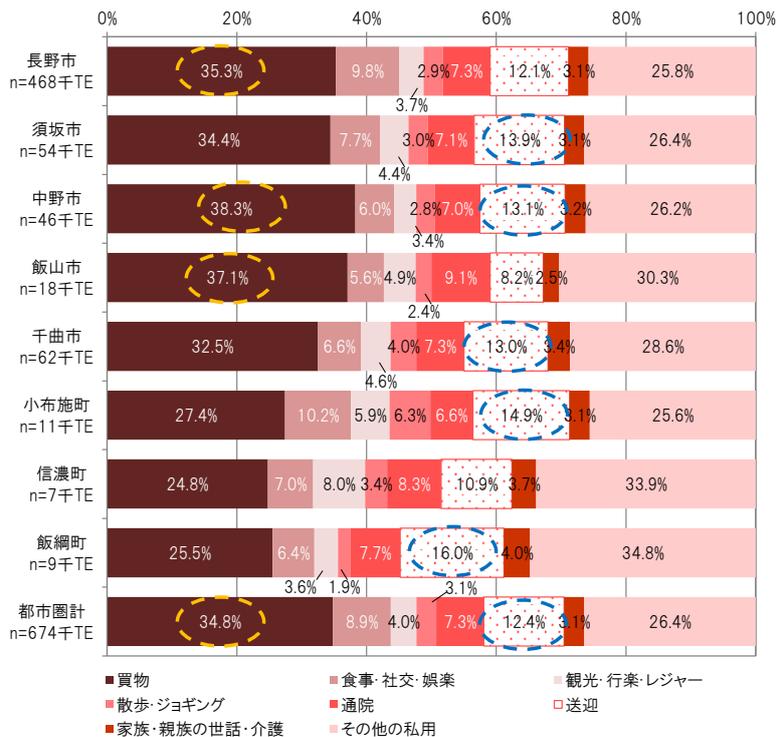
・長野市・飯山市・信濃町の「通勤目的」は都市圏平均 18.8%を上回っている。また、「私事目的」では、長野市のみ都市圏平均 27.9%を上回っている。

・私事目的の内訳をみると、長野市・中野市・飯山市の「買物目的」が都市圏平均 34.8%を上回っている。また、須坂市・中野市・千曲市・小布施町・飯綱町の「送迎目的」が都市圏平均 12.4%を上回っている。



※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.28 目的構成比（市町単位）



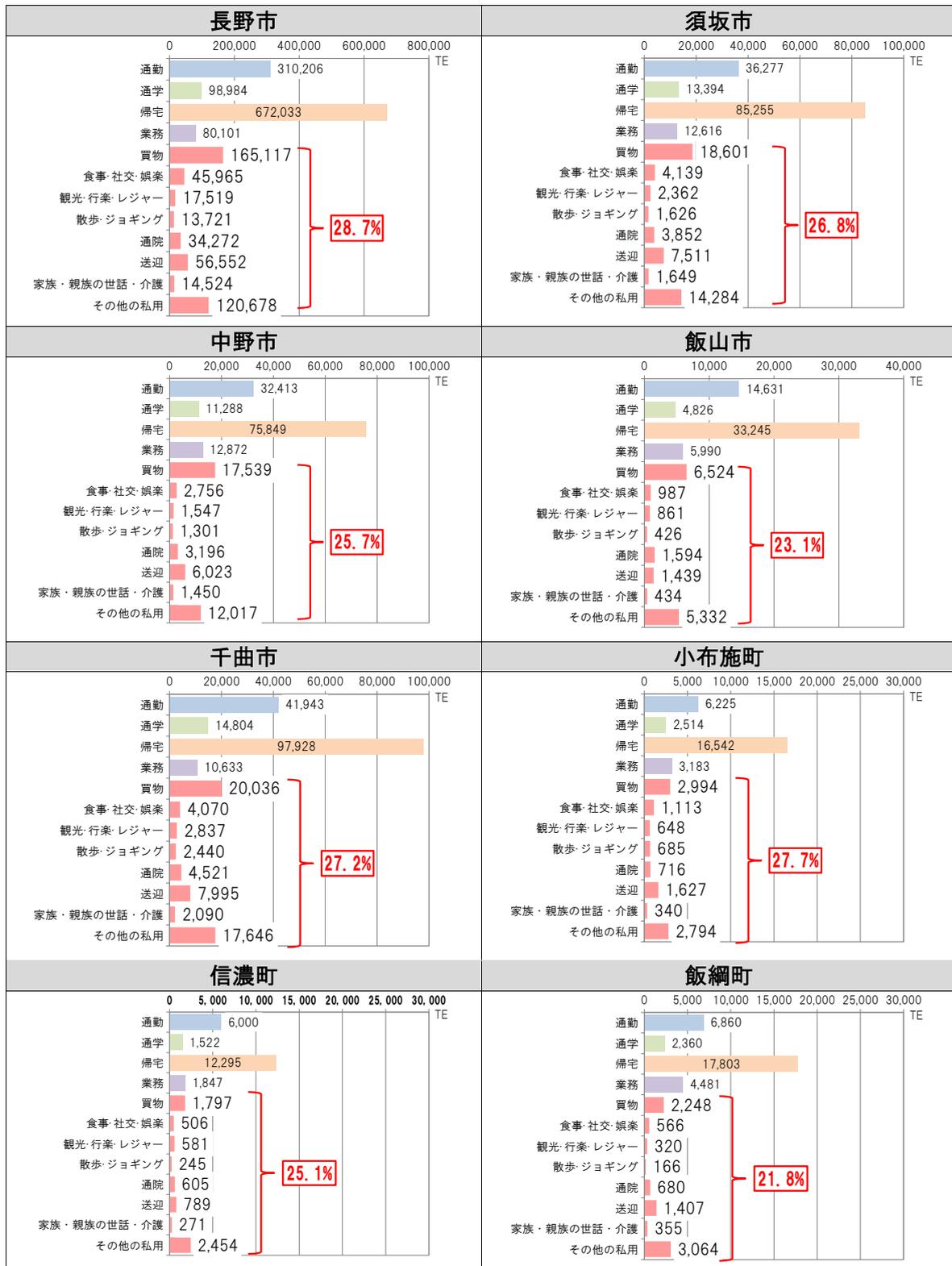
※ 長野都市圏の発生または集中

図 1.1.29 私事目的の構成比（市町単位）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

・各市町ともに、私事のうち長野市では、「買物」目的が最も高く、長野市では全目的の10.1%（約16.5万トリップエンド）、「世話・介護」目的は0.9%（約1.4万トリップエンド）を占める。

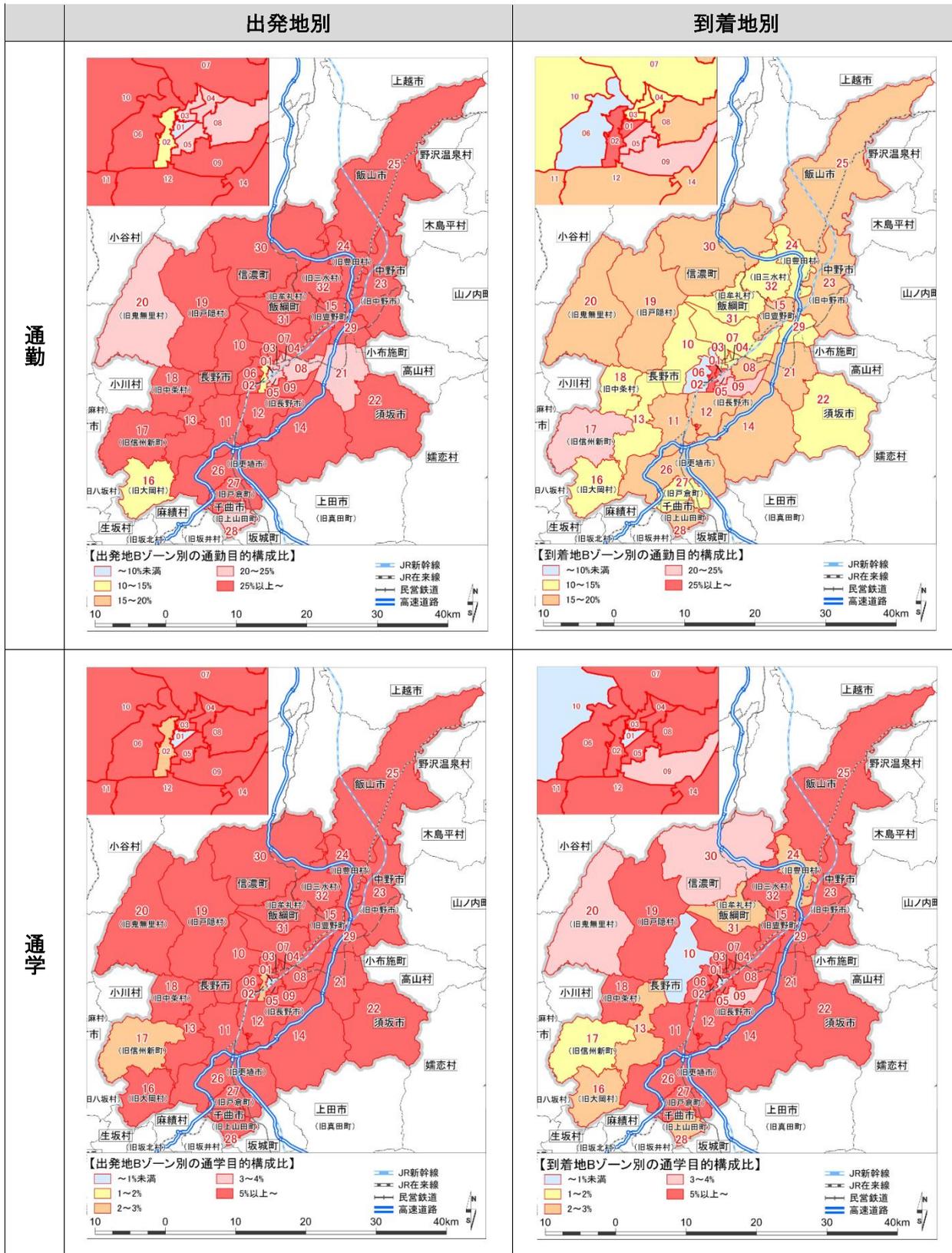
表 1.1.1 私事目的の細分化（市町単位）



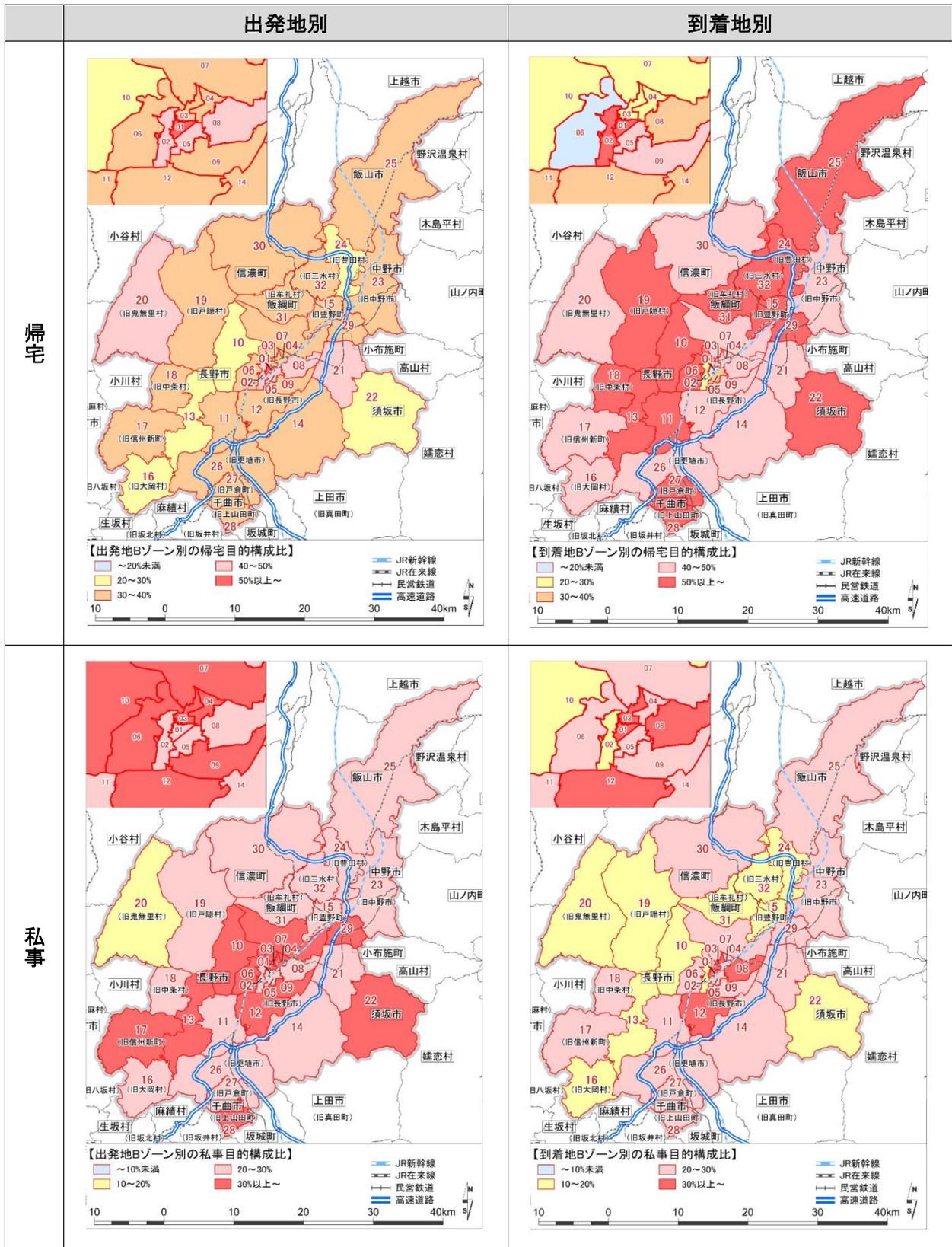
※ 長野都市圏の発生または集中

⑥ ゾーン別のトリップの目的構成

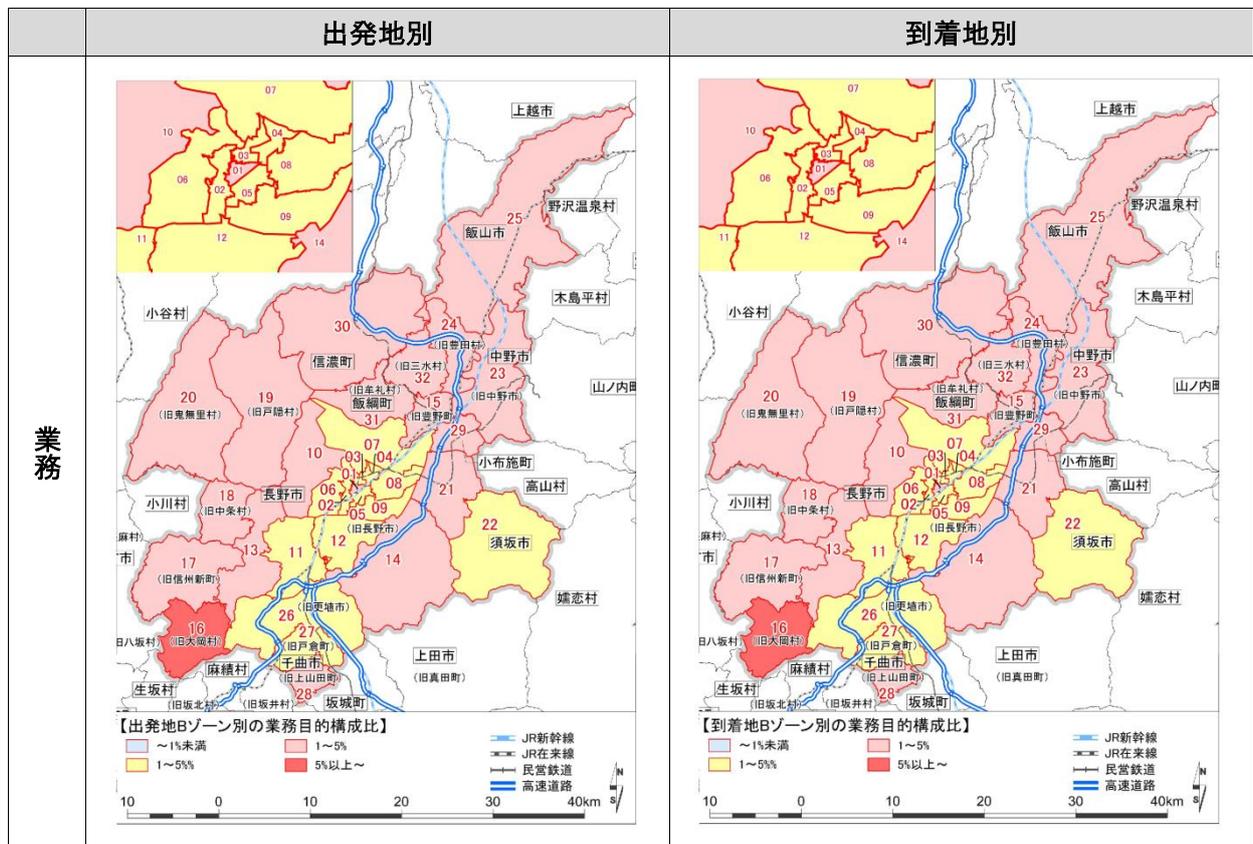
・通勤・私事目的は、長野市中心部に集中している。



1.1 基礎集計 (パーソントリップ調査)



1.1 基礎集計 (パーソントリップ調査)



1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

(5) 代表交通手段

① 経年および他都市との比較

- ・ 自動車（代表交通手段）の割合は、前回調査から 3.7 ポイント増加の 69.3%であり、全国パーソントリップ調査と同様に増加の傾向にある。
- ・ 都市圏全体でみると、自動車の割合は 69.3%と最も多く、公共交通手段は鉄道が 4.6%、バスが 1.4%である。
- ・ 市町別にみると、長野市以外の自動車の割合は、都市圏平均 69.6%より高く、特に信濃町・飯綱町は 80%以上を占めている。

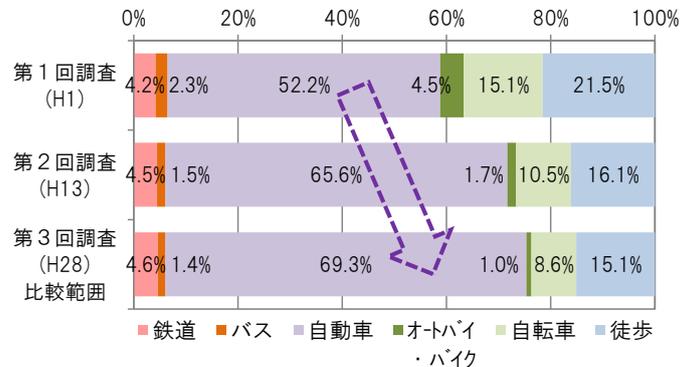


図 1.1.30 代表交通手段の経年変化（調査各回の対象区域全体で比較）

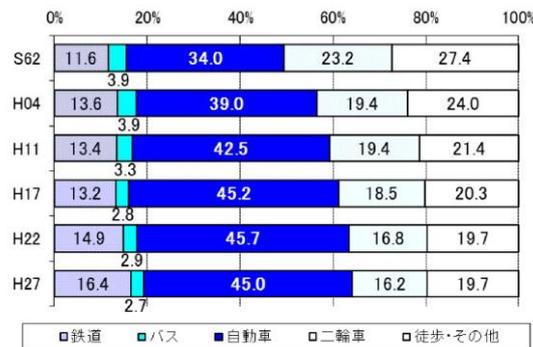


図 1.1.31 全国PTにみる代表交通手段

出典：平成 27 年度全国都市交通特性調査結果（速報版）

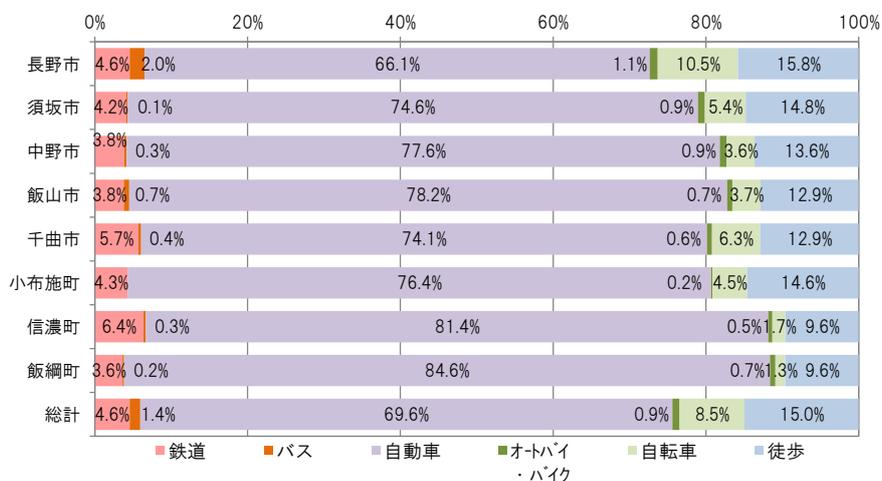


図 1.1.32 代表交通手段の構成（長野都市圏全体）

② 性年齢階層別の経年変化

- ・ 第2回長野 PTと比較して、都市圏全体の自動車利用(送迎含む)は69.3%と3.4ポイント増加した。
- ・ 年齢階層別では、50歳以上の送迎を含む自動車分担率は増加(最大27.9ポイント増:80歳~84歳)した。また実数でみると、60歳以上で自動車のトリップ数は増加した。(60歳以上の人口も増加 次頁参照)
- ・ 生産年齢の自動車分担率は、20~39歳で減少した。(最大7.6ポイント減:25~29歳)

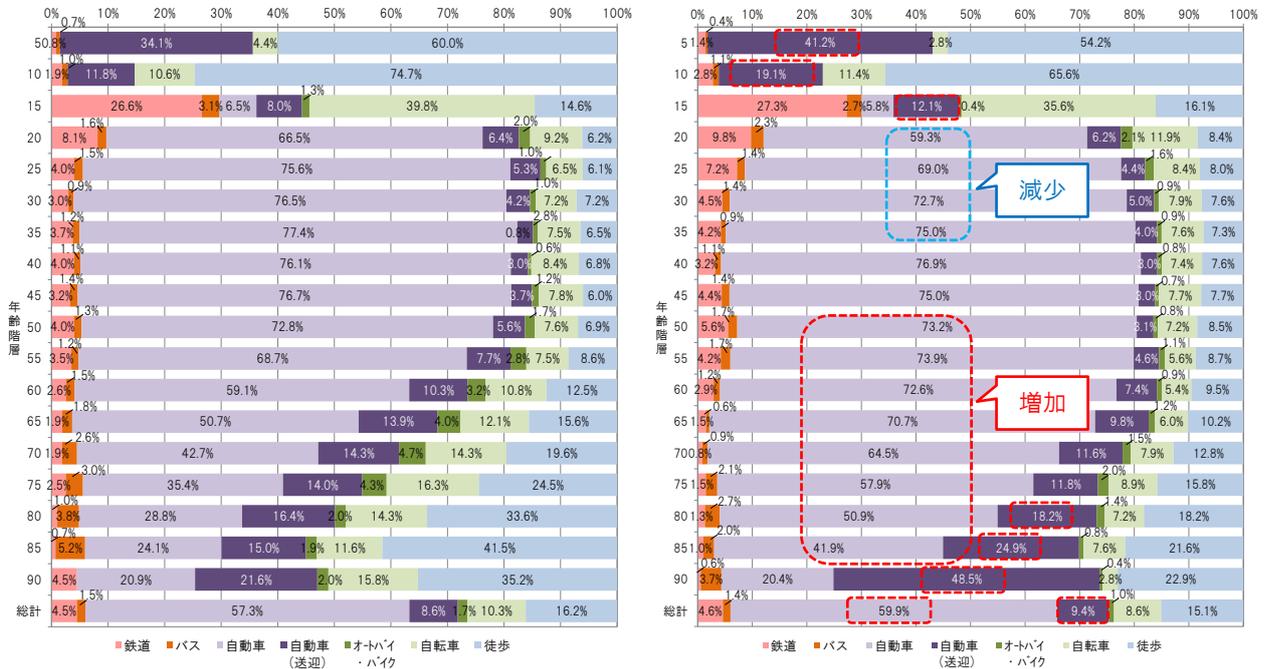


図 1.1.33 年齢別代表交通手段（左図：第2回、右図：第3回）

表 1.1.2 年齢別代表交通手段の経年変化（第2回調査対象範囲）

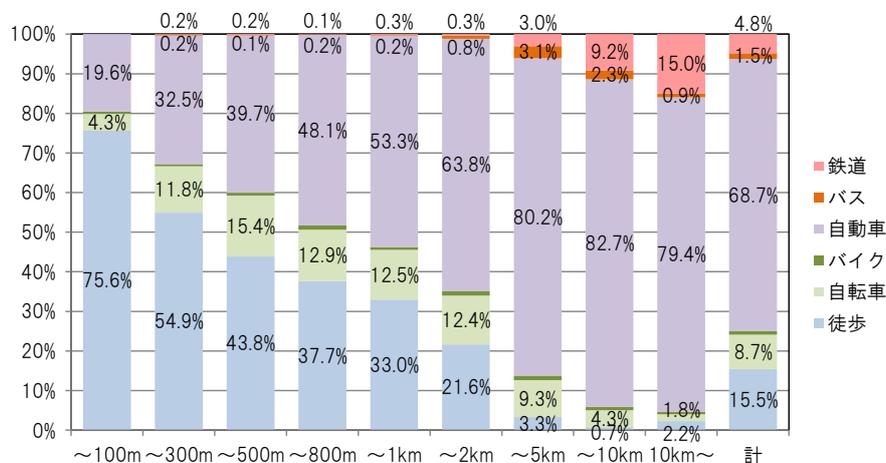
市町	第3回PT-第2回PTのトリップ数の差分(第2回比較範囲で集計) 百トリップ								第3回PT/第2回PTのトリップ数の比(第2回比較範囲で集計)									
	徒歩	自転車	オートバイ・バイク	自動車	自動車(送迎)	自動車計	バス	鉄道	総計	徒歩	自転車	オートバイ・バイク	自動車	自動車(送迎)	自動車計	バス	鉄道	総計
5	-119.4	-16.0	0.0	0.0	-5.2	-5.2	-2.5	2.2	-140.8	0.73	0.51	-	-	0.98	0.98	0.49	1.36	0.81
10	-155.3	-8.9	0.0	0.0	30.9	30.9	-0.6	3.4	-130.6	0.73	0.89	-	-	1.34	1.34	0.92	1.23	0.83
15	-7.5	-69.1	-6.7	-11.4	14.9	3.5	-5.7	-25.2	-110.7	0.93	0.75	0.27	0.75	1.27	1.03	0.74	0.86	0.84
20	-7.2	-13.0	-4.5	-192.8	-17.0	-209.7	-1.1	-14.3	-249.8	0.81	0.77	0.63	0.53	0.57	0.53	0.89	0.72	0.60
25	-18.8	-20.6	-1.7	-416.0	-32.2	-448.2	-8.2	-1.2	-498.7	0.72	0.71	0.85	0.50	0.45	0.49	0.51	0.97	0.54
30	-16.8	-14.8	-4.1	-246.2	-4.9	-251.1	1.0	4.1	-281.7	0.79	0.81	0.63	0.71	0.89	0.71	1.10	1.12	0.74
35	-10.0	-19.0	-2.0	-224.0	3.0	-221.0	-5.5	-5.3	-262.9	0.86	0.77	0.78	0.74	1.10	0.75	0.59	0.87	0.76
40	12.5	-7.8	2.9	45.7	1.1	46.8	0.5	-7.4	47.5	1.17	0.92	1.44	1.05	1.03	1.05	1.04	0.83	1.04
45	10.9	-10.4	-6.5	-108.5	-11.0	-119.4	-1.4	8.4	-118.3	1.15	0.89	0.54	0.88	0.75	0.87	0.92	1.22	0.90
50	-21.5	-41.6	-17.3	-362.0	-51.1	-413.1	-3.5	-6.1	-503.0	0.78	0.60	0.28	0.64	0.35	0.62	0.81	0.89	0.64
55	-18.6	-33.6	-21.1	-116.2	-45.2	-161.4	1.5	-2.0	-235.5	0.80	0.59	0.31	0.85	0.47	0.81	1.11	0.95	0.79
60	-19.6	-43.0	-18.5	162.2	-20.4	141.8	-2.1	4.6	63.2	0.82	0.54	0.32	1.32	0.77	1.24	0.84	1.21	1.07
65	3.2	-18.8	-15.7	433.9	11.2	445.2	-5.3	3.3	411.9	1.03	0.78	0.45	2.20	1.11	1.97	0.58	1.25	1.58
70	-14.4	-22.0	-15.7	248.2	7.0	255.2	-7.9	-4.3	190.8	0.87	0.73	0.42	2.01	1.08	1.78	0.48	0.60	1.33
75	5.6	-5.8	-3.8	211.7	19.4	231.1	1.6	-0.3	228.3	1.06	0.90	0.75	2.70	1.39	2.33	1.14	0.97	1.65
80	24.0	8.2	2.8	150.1	45.8	196.0	5.2	3.5	239.7	1.56	1.45	2.13	5.08	3.19	4.40	2.05	3.70	2.88
85	16.2	7.2	0.4	58.7	34.8	93.6	0.8	1.4	119.5	1.80	2.27	1.44	5.99	5.78	5.91	1.31	5.12	3.45
90	10.1	-0.1	0.0	10.2	27.7	37.8	2.3	-0.2	50.0	3.57	0.97	1.18	5.38	12.54	9.02	-	0.68	5.50
総計	-326.9	-328.9	-111.5	-356.3	9.0	-347.3	-31.0	-35.4	-1,181.0	0.85	0.77	0.52	0.95	1.01	0.96	0.85	0.94	0.91

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

③ 距離帯別の代表交通手段

a) 長野都市圏全体の距離帯別の代表交通手段

・ 出発地と目的地の直線距離をもとに、距離帯別の交通手段をみると、短距離であっても自動車利用の割合が高いことが特徴的である。また、バス利用は 2～5km の移動で 3.0% を占めている。



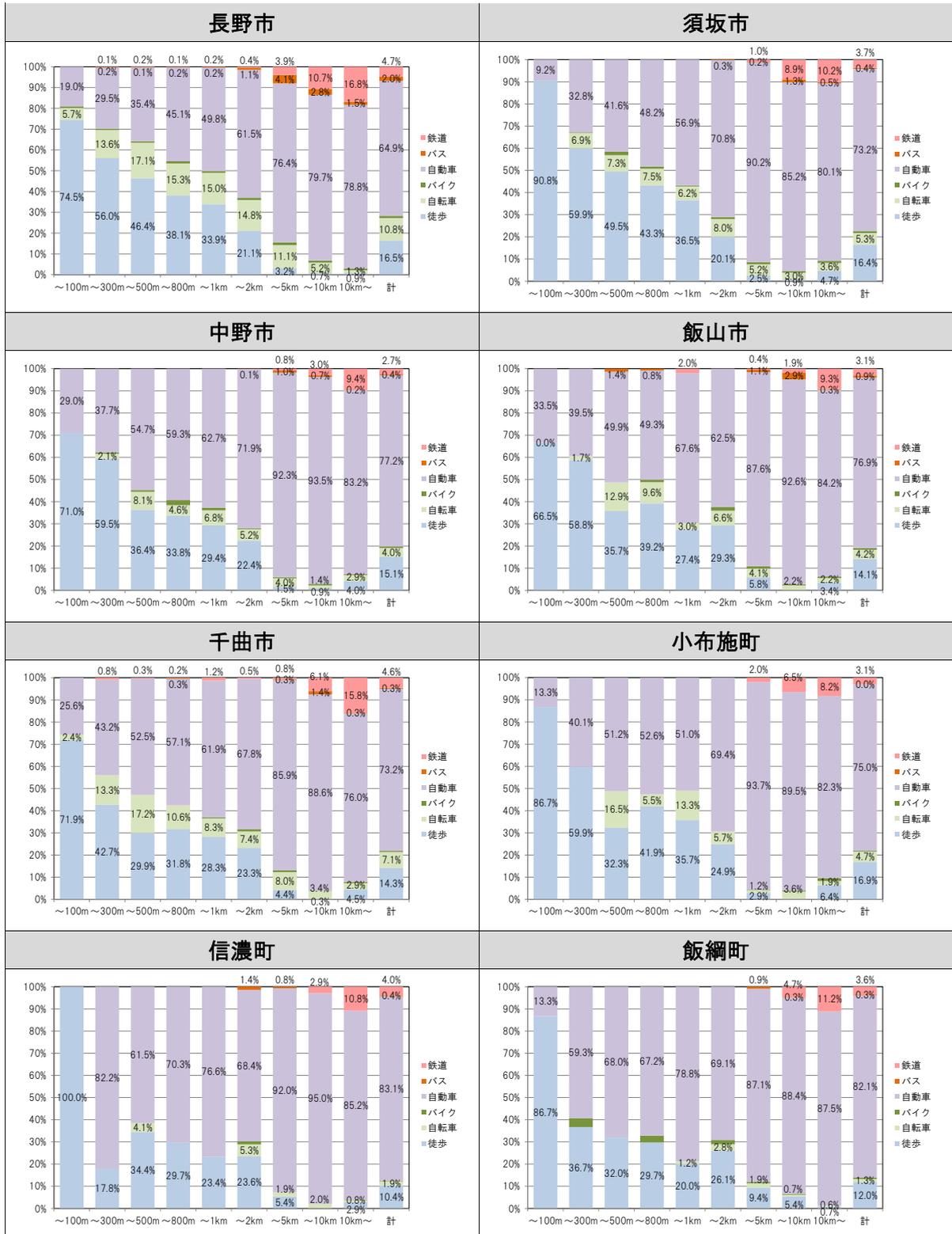
※出発地・到着地の座標不明を除く。

図 1.1.34 距離帯別代表交通手段（長野都市圏全体）

a) 市町単位別の距離帯別の代表交通手段

・市町別の距離帯別の代表交通手段では、中野市・飯山市・千曲市の100m以内の自動車利用は、都市圏平均の19.6%よりも高い。

表 1.1.3 距離帯別代表交通手段（市町単位）

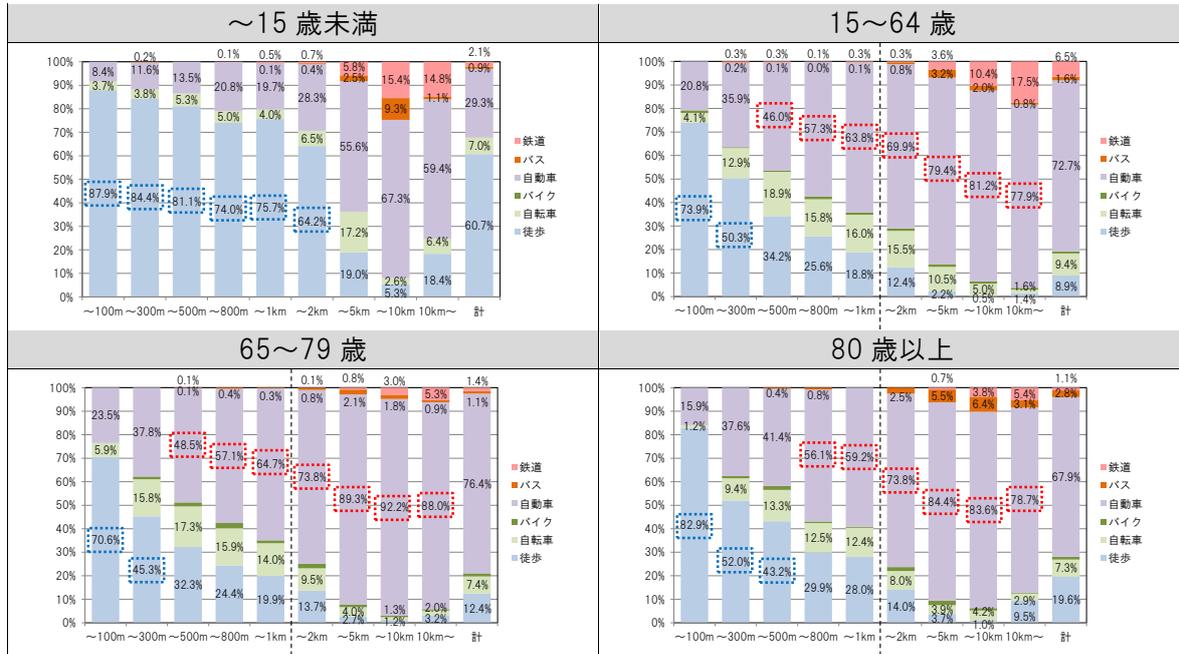


1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

b) 年齢階層別の距離帯別の代表交通手段

- ・高齢者の距離帯別自動車分担率は、15～64歳と比べ距離帯が長いほど自動車分担率が高く、送迎を含み自動車を利用されていることが分かる。

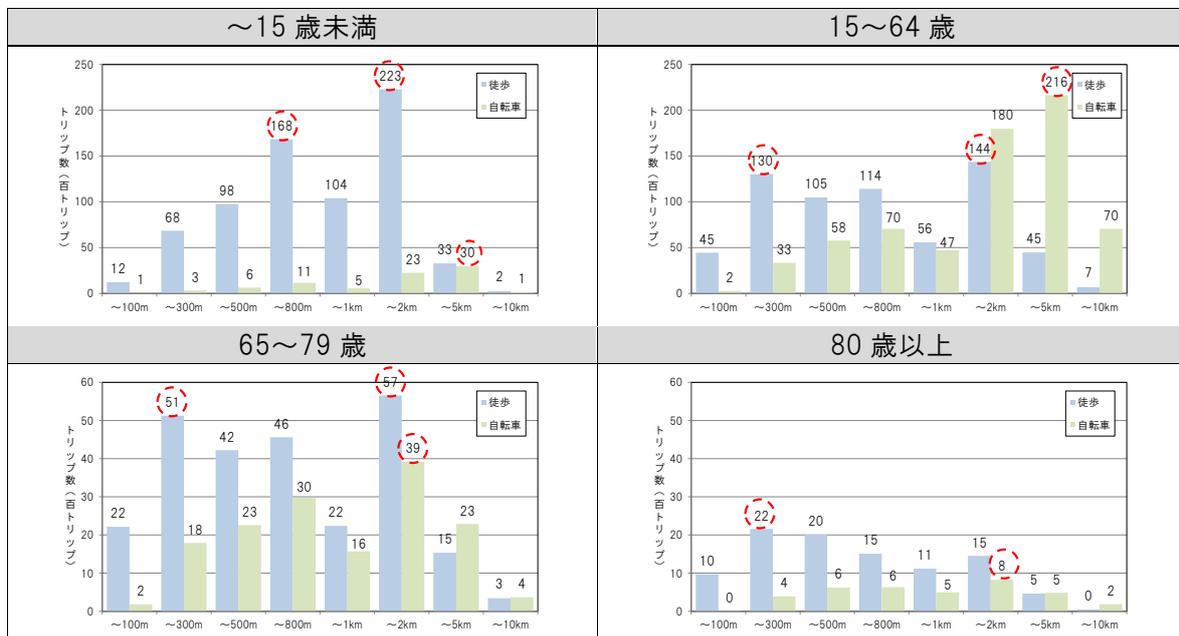
表 1.1.4 年齢階層別・距離帯別の代表交通手段（長野都市圏全体）



c) 年齢構成別・距離帯別の徒歩自転車の利用数

- ・80歳以上の「徒歩」のトリップ数は、「100～300m」が最も多い。その他の年齢階層では、「1～2km」が最も多い。
- ・「自転車」のトリップ数は、65歳未満では「2～5km」が最も多く、65歳以上では「1～2km」が最も多い。

表 1.1.5 年齢構成別・距離帯別の徒歩自転車の利用数（長野都市圏全体）



④ 目的構成別の代表交通手段

・移動の目的別に代表交通手段をみると、自動車利用は「通勤目的」に比べ、「私事目的」で利用の割合が高い。

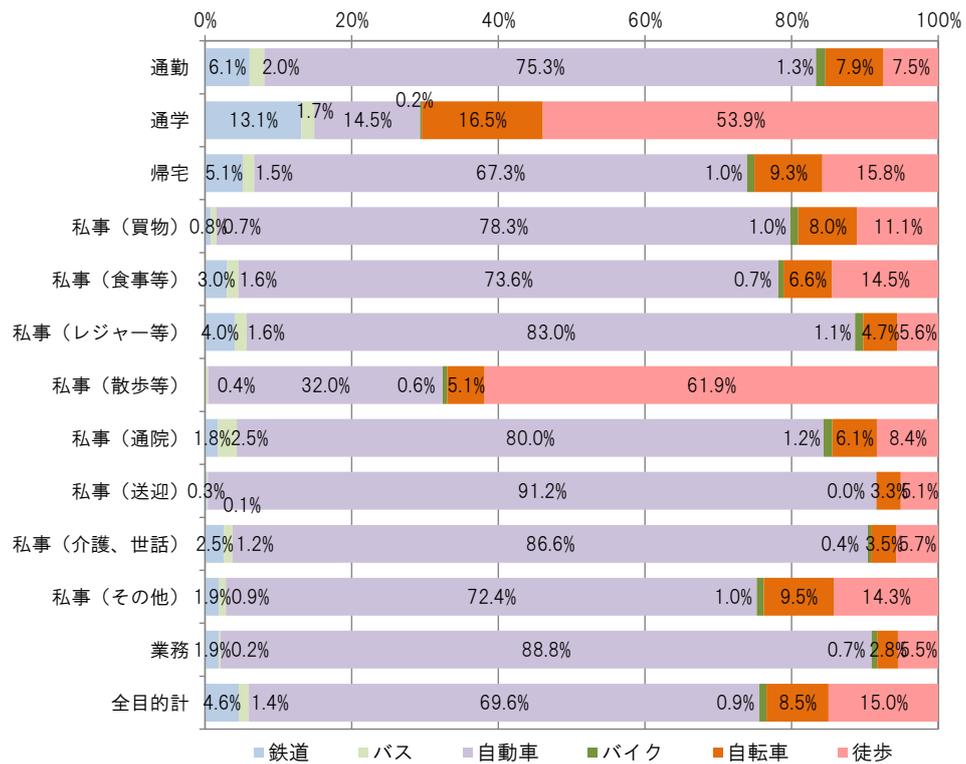


図 1.1.35 目的別代表交通手段（長野都市圏全体）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

⑤ 市町単位別の代表交通手段（送迎あり）

- ・ 代表交通手段の「自動車（送迎を除く）」の割合をみると、長野市を除く各市町で都市圏平均 60.1%を上回る。
- ・ また、「自動車（送迎）」では、長野市・飯山市・小布施町・飯綱町が都市圏平均 9.5%を上回る。
- ・ 一方で、「徒歩」では、長野市のみが都市圏平均 15.0%を上回り、「自転車」でも長野市のみ都市圏平均 8.5%を上回る。

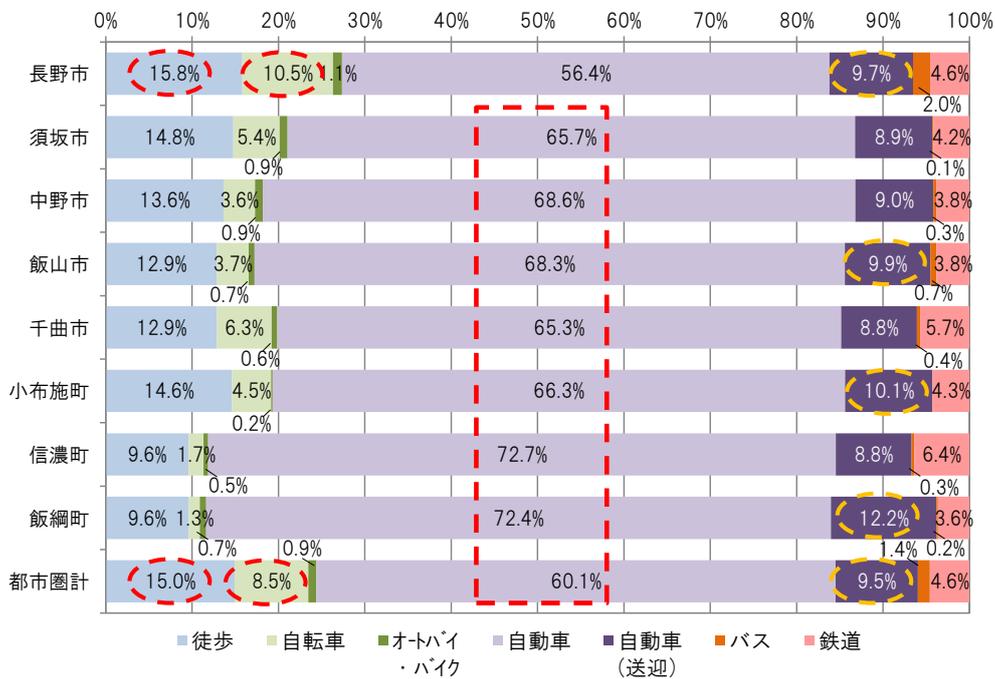


図 1.1.36 代表交通手段分担率（市町単位）

【参考】 自宅発の代表交通手段】

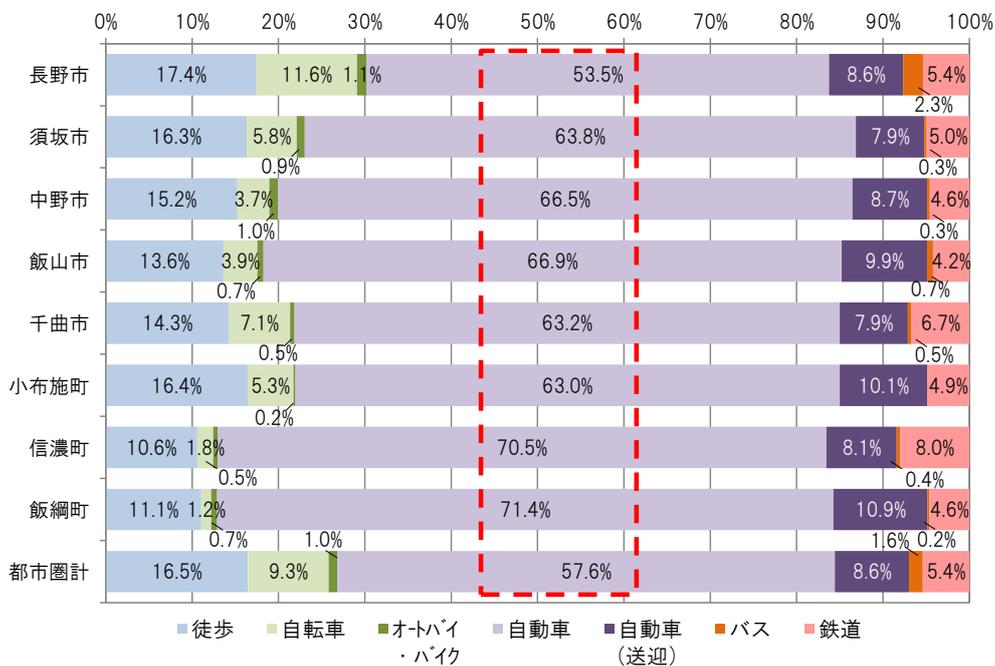


図 1.1.37 代表交通手段分担率（市町単位 自宅発）

⑥ ゾーン別の代表交通手段の経年変化

・長野駅前を除く、すべてのBゾーンで、自動車分担率は増加（鉄道利用は微増）。

表 1.1.6 Bゾーン別の代表交通手段の構成比

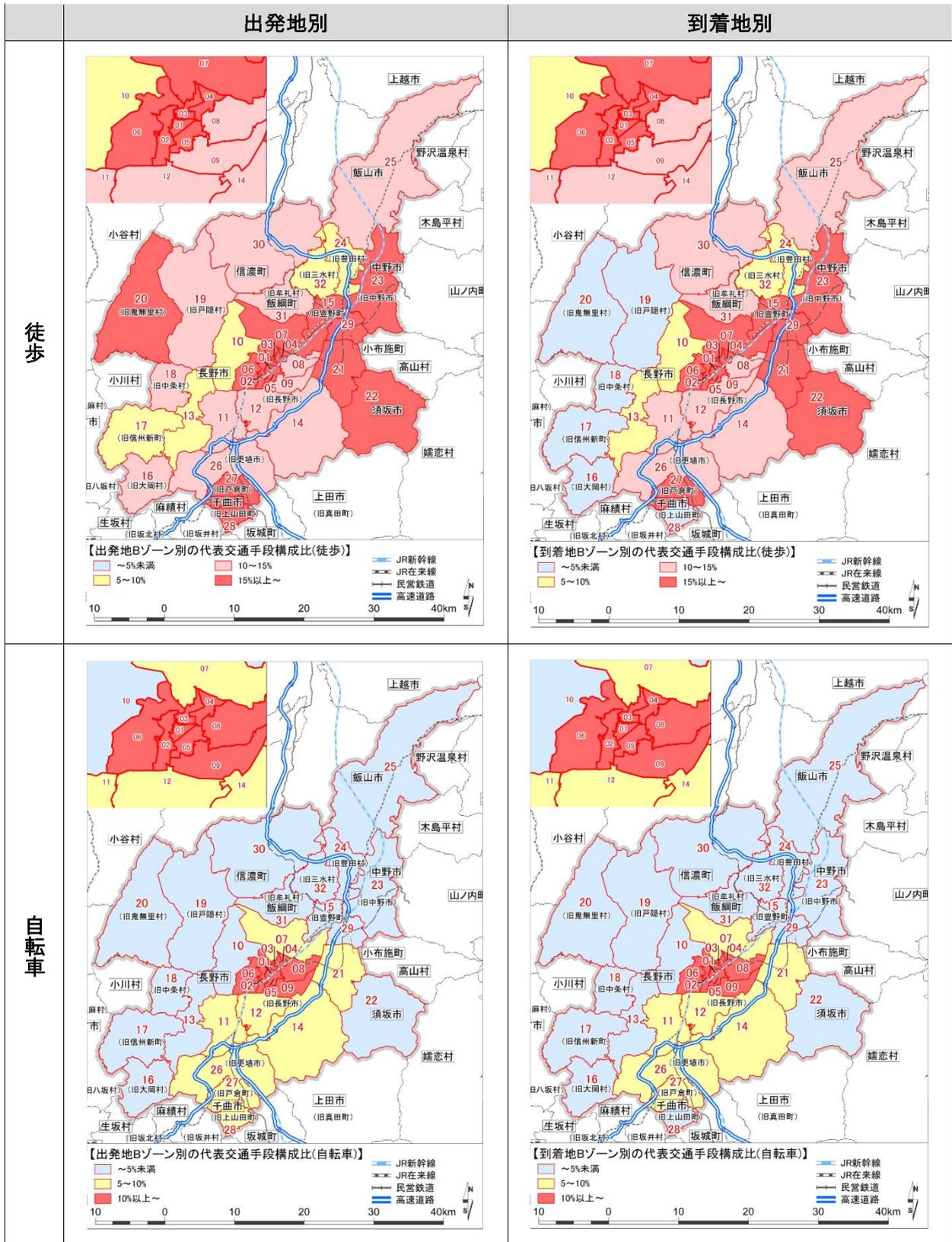
Bゾーン名※	第3回Bゾーン							第2回Bゾーン								
	徒歩	自転車	オートバイ・バイク	自動車	自動車(送迎)	バス	鉄道	ゾーン計	徒歩	自転車	オートバイ・バイク	自動車	自動車(送迎)	バス	鉄道	ゾーン計
1.長野駅前(長野市)	22.6%	14.6%	1.3%	38.4%	6.0%	6.0%	11.0%	100.0%	18.9%	14.5%	2.0%	39.8%	6.6%	6.3%	11.8%	100.0%
2.南長野(長野市)	22.4%	14.4%	1.3%	43.9%	4.2%	4.2%	9.7%	100.0%	20.2%	15.5%	2.3%	43.7%	5.4%	4.0%	9.0%	100.0%
3.三輪(長野市)	25.1%	13.9%	1.2%	50.4%	2.5%	2.5%	4.3%	100.0%	25.7%	14.8%	1.9%	42.1%	7.2%	2.6%	5.7%	100.0%
4.吉田(長野市)	18.4%	11.3%	0.8%	59.9%	0.9%	0.9%	7.8%	100.0%	18.6%	13.7%	2.0%	52.2%	6.9%	1.0%	5.6%	100.0%
5.長野駅東(長野市)	21.3%	18.6%	1.2%	50.9%	1.5%	1.5%	5.0%	100.0%	21.0%	19.3%	0.9%	46.8%	6.2%	1.2%	4.6%	100.0%
6.安茂里(長野市)	19.4%	11.2%	1.3%	57.0%	2.6%	2.6%	5.9%	100.0%	18.3%	12.5%	2.7%	47.9%	8.7%	3.3%	6.5%	100.0%
7.長野北(長野市)	16.2%	8.3%	1.6%	65.2%	2.3%	2.3%	4.1%	100.0%	19.0%	9.3%	2.3%	55.0%	8.2%	2.5%	3.7%	100.0%
8.長野東(長野市)	13.8%	12.0%	0.8%	67.2%	1.0%	1.0%	4.1%	100.0%	15.5%	12.5%	1.6%	58.4%	7.0%	1.2%	3.7%	100.0%
9.芹田大豆島(長野市)	13.1%	14.6%	0.9%	66.8%	1.3%	1.3%	2.1%	100.0%	11.1%	15.4%	1.5%	61.0%	7.8%	1.6%	1.7%	100.0%
10.荻井小田切(長野市)	6.4%	0.6%	0.7%	81.8%	4.7%	4.7%	1.1%	100.0%	15.5%	0.5%	0.7%	65.0%	11.6%	5.9%	0.8%	100.0%
11.篠ノ井(長野市)	14.4%	8.6%	0.8%	68.4%	0.5%	0.5%	6.9%	100.0%	15.7%	13.4%	1.5%	54.9%	7.9%	0.4%	6.2%	100.0%
12.川中島(長野市)	14.0%	8.1%	0.8%	71.3%	1.5%	1.5%	2.9%	100.0%	13.4%	11.1%	0.7%	62.9%	8.0%	1.4%	2.4%	100.0%
13.七二会信更(長野市)	5.1%	1.0%	0.0%	89.1%	1.8%	1.8%	1.1%	100.0%	18.6%	1.3%	2.1%	63.4%	9.3%	4.0%	1.3%	100.0%
14.若穂松代(長野市)	12.7%	7.1%	1.2%	74.9%	1.8%	1.8%	0.6%	100.0%	13.9%	8.5%	1.7%	64.6%	8.4%	1.2%	1.6%	100.0%
15.豊野町(長野市)	16.9%	3.9%	1.0%	72.6%	0.0%	0.0%	5.5%	100.0%	20.1%	5.7%	2.4%	59.3%	7.4%	0.1%	5.1%	100.0%
21.須坂(須坂市)	15.8%	5.6%	0.9%	73.1%	0.4%	0.4%	3.9%	100.0%	16.2%	7.2%	2.3%	60.8%	8.9%	0.7%	3.9%	100.0%
22.須坂東(須坂市)	16.9%	3.3%	0.6%	77.0%	0.5%	0.5%	1.2%	100.0%	22.4%	0.8%	2.4%	62.1%	7.4%	1.6%	3.3%	100.0%
23.中野(中野市)	15.1%	4.1%	0.8%	76.8%	0.2%	0.2%	2.8%	100.0%	17.5%	5.7%	1.9%	62.2%	9.5%	0.1%	3.1%	100.0%
24.豊田(中野市)	9.4%	1.2%	1.0%	80.7%	1.9%	1.9%	3.9%	100.0%	17.8%	1.6%	2.0%	61.9%	13.6%	0.8%	2.4%	100.0%
25.飯山市	13.9%	4.0%	0.8%	76.6%	0.8%	0.8%	3.1%	100.0%	17.9%	6.0%	1.8%	62.2%	8.7%	0.8%	2.6%	100.0%
26.更埴(千曲市)	13.6%	7.2%	0.8%	73.0%	0.4%	0.4%	4.6%	100.0%	14.6%	12.0%	1.5%	59.8%	7.8%	0.3%	4.0%	100.0%
27.戸倉(千曲市)	15.3%	7.0%	0.3%	72.2%	0.4%	0.4%	4.4%	100.0%	16.6%	11.4%	1.4%	58.1%	8.9%	0.1%	3.5%	100.0%
29.小布施町	16.4%	4.7%	0.3%	75.4%	0.0%	0.0%	3.2%	100.0%	16.8%	8.1%	2.1%	61.0%	9.0%	0.0%	3.0%	100.0%
30.信濃町	10.4%	1.8%	0.4%	82.5%	0.4%	0.4%	4.1%	100.0%	12.2%	1.0%	1.0%	73.1%	7.8%	1.1%	3.8%	100.0%
31.牟礼(飯綱町)	13.5%	1.2%	0.9%	80.8%	0.2%	0.2%	3.2%	100.0%	16.7%	1.6%	2.3%	62.8%	11.2%	0.9%	4.6%	100.0%
32.三水村(飯綱町)	9.1%	1.2%	0.7%	84.0%	0.3%	0.3%	4.3%	100.0%	19.3%	2.6%	1.1%	64.9%	7.6%	0.0%	4.5%	100.0%

※長野市の「大岡・信州新・中条・戸隠・鬼無里」、千曲市の「上山田」の6つのBゾーンは、第2回調査時に調査対象外

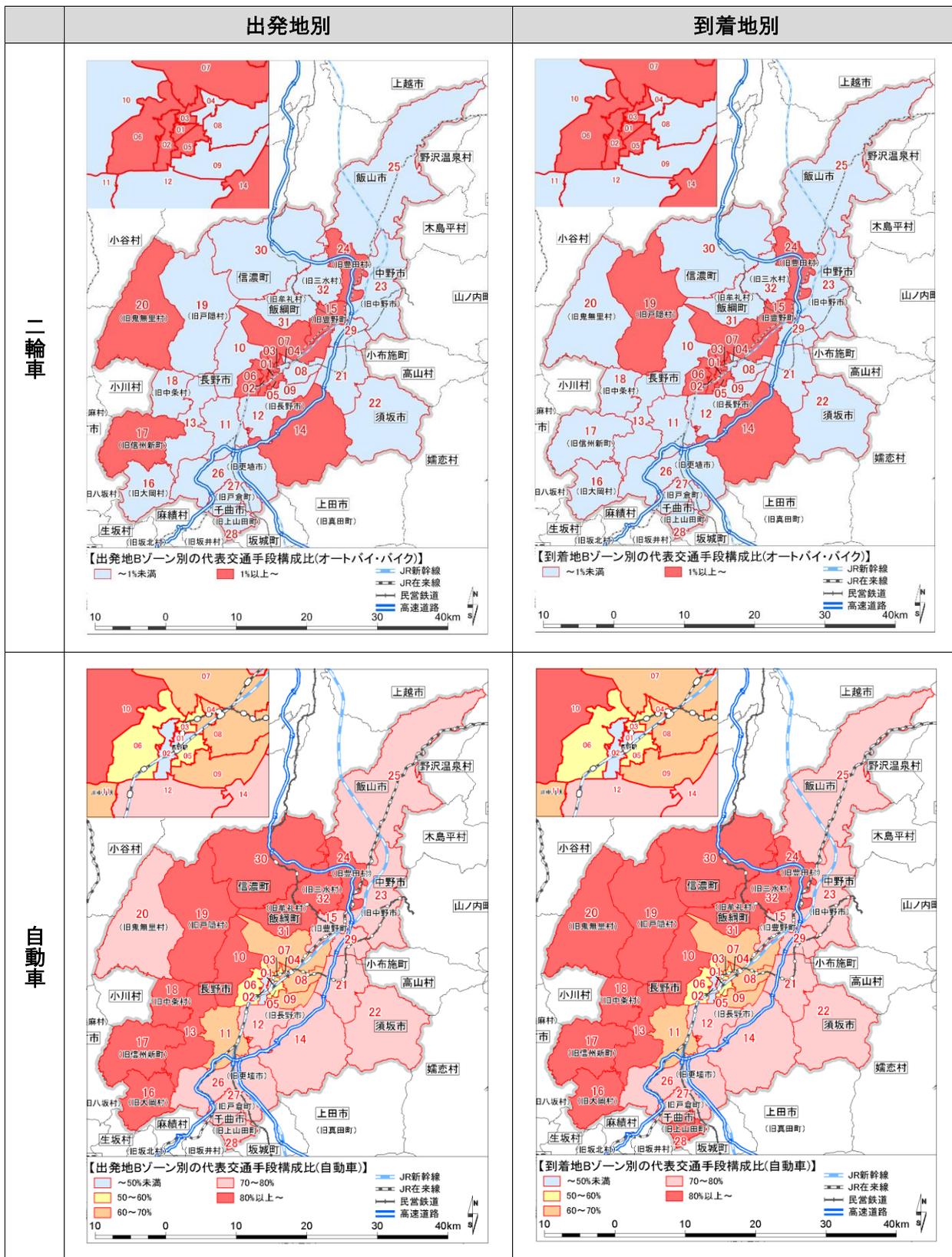
1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

⑦ ゾーン別の代表交通手段

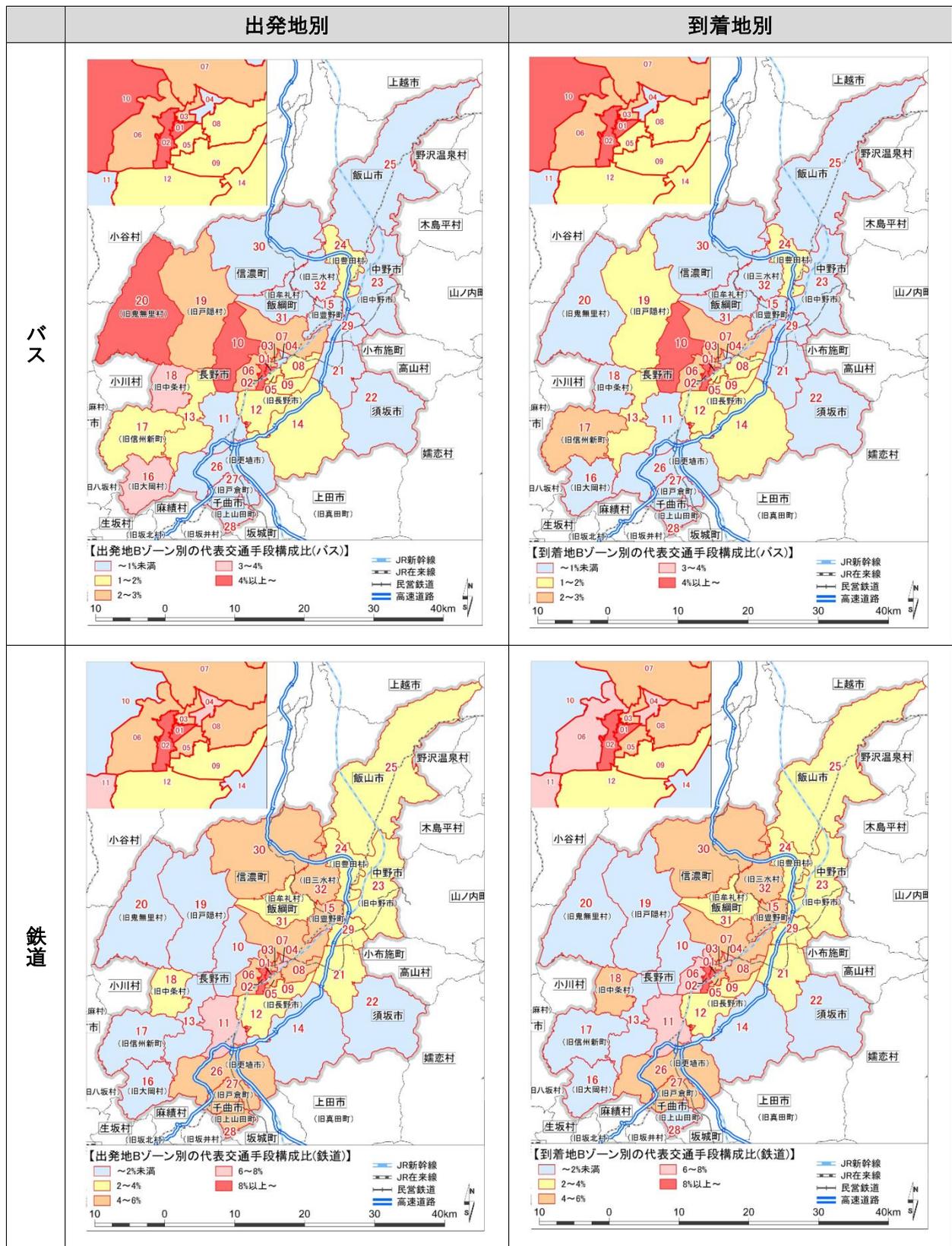
・ 自動車の分担率は、長野駅を中心に郊外に広がるほど、高まる



1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）



1.1 基礎集計 (パーソントリップ調査)



(6) 平均乗車人員および自動車運転の有無

- ・代表交通手段自動車のトリップに対し平均乗車人員をみると、1.26 人と概ね前回調査と同様である。
- ・代表交通手段自動車のうち、自ら運転する割合は 84.6%である。市町別では、信濃町で自ら運転する割合がやや高い。

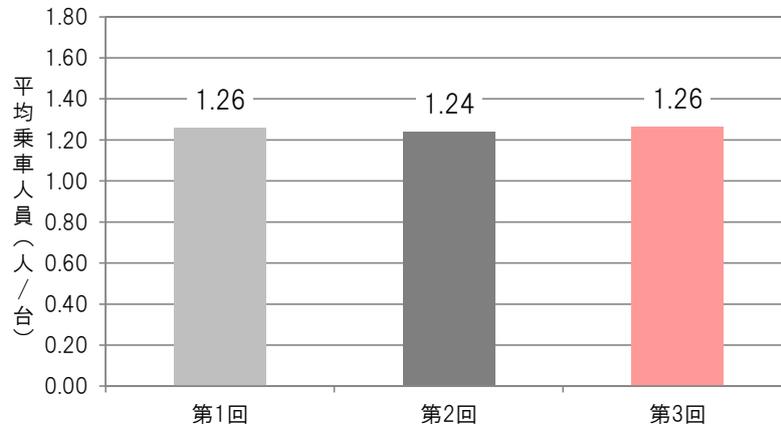


図 1.1.38 平均乗車人員の経年変化
(調査各回の対象区域全体で比較)

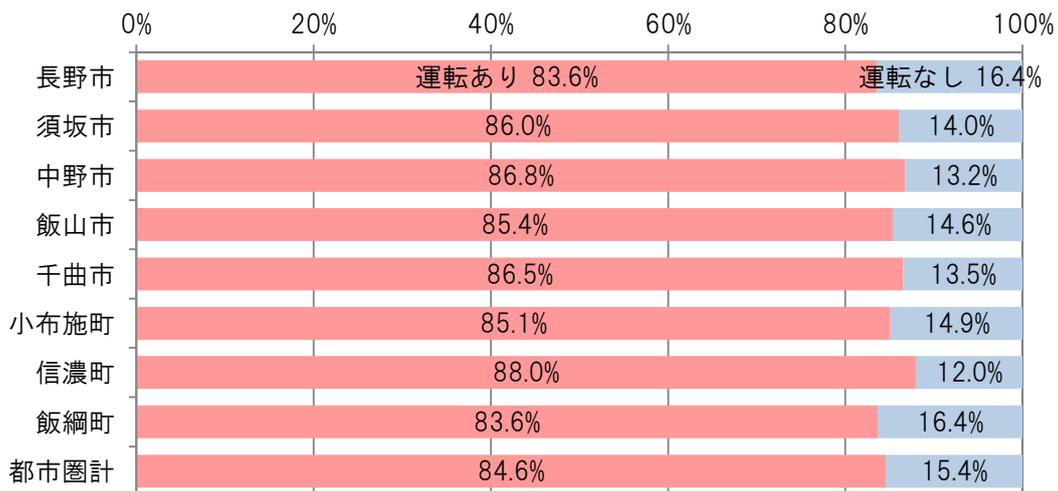


図 1.1.39 自ら運転する割合（代表交通手段自動車）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

(7) 免許保有状況

- ・ 自動車運転免許保有率は、前回調査から 15 年が経過したことによりスライドしている。
- ・ 自動車運転免許保有数は、60 歳以上で増加しており、39 歳未満で減少している。

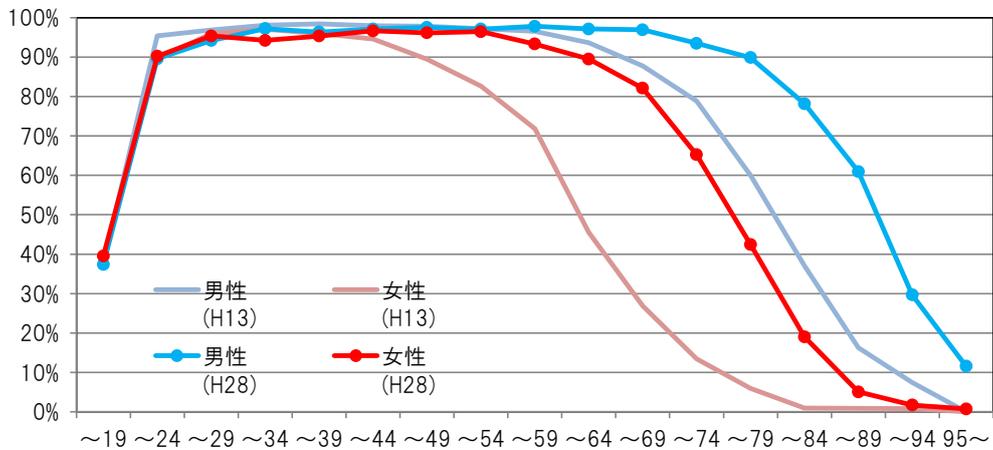


図 1.1.40 性・年齢階層別運転免許保有率（第2回調査対象範囲）

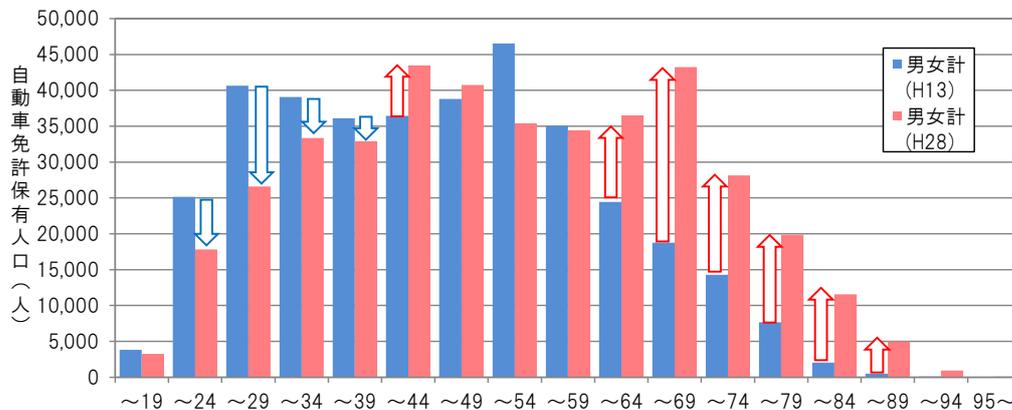


図 1.1.41 性・年齢階層別運転免許保有数の経年変化（第2回調査対象範囲で比較）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

・自動車免許保有率は、都市圏全体で概ね70%を超えている。

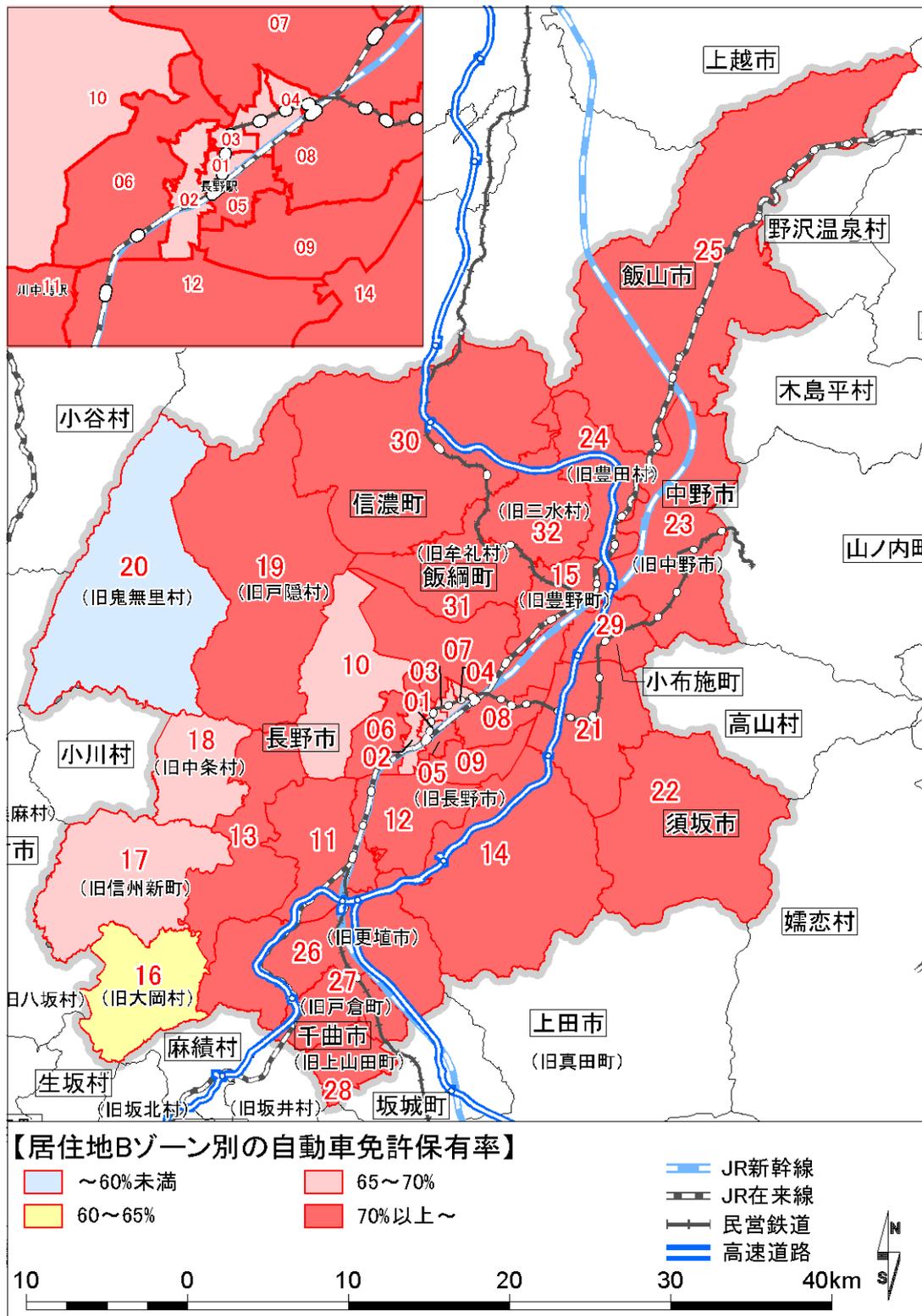


図 1.1.42 ゾーン別の自動車免許保有率

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

(8) トリップ分布

① 都市圏全体

・都市圏内々交通の割合は相対的に減少しているが、内外・外内など都市圏外との交通量は微増している。域外居住者の都市圏来訪は約 8.0 万人/日と推定され、パーソントリップ調査データからみた内外・外内交通と概ね同程度である。

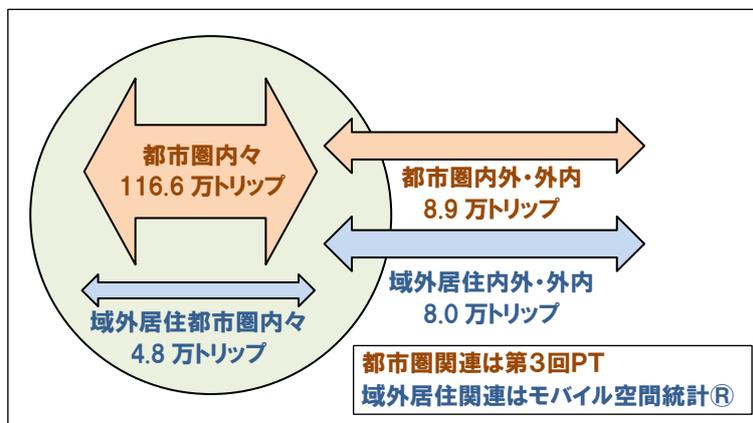


図 1.1.43 域外居住者を含むトリップ構造

② 長野市間流動

・長野市の内々トリップ数は、72.7 万トリップで都市圏全体の 57.0%を占めている。また、長野市と都市圏内の他の市町間では、13.0 万トリップと都市圏の 10.2%である。

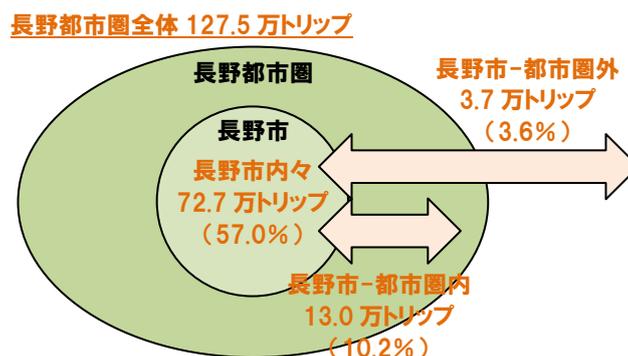


図 1.1.44 長野市と他市町の結びつき

③ 市町村間流動

・市町村間の流動をみると、長野市～千曲市間の流動が最も大きく、次いで長野市～須坂市間、長野市～中野市間である。

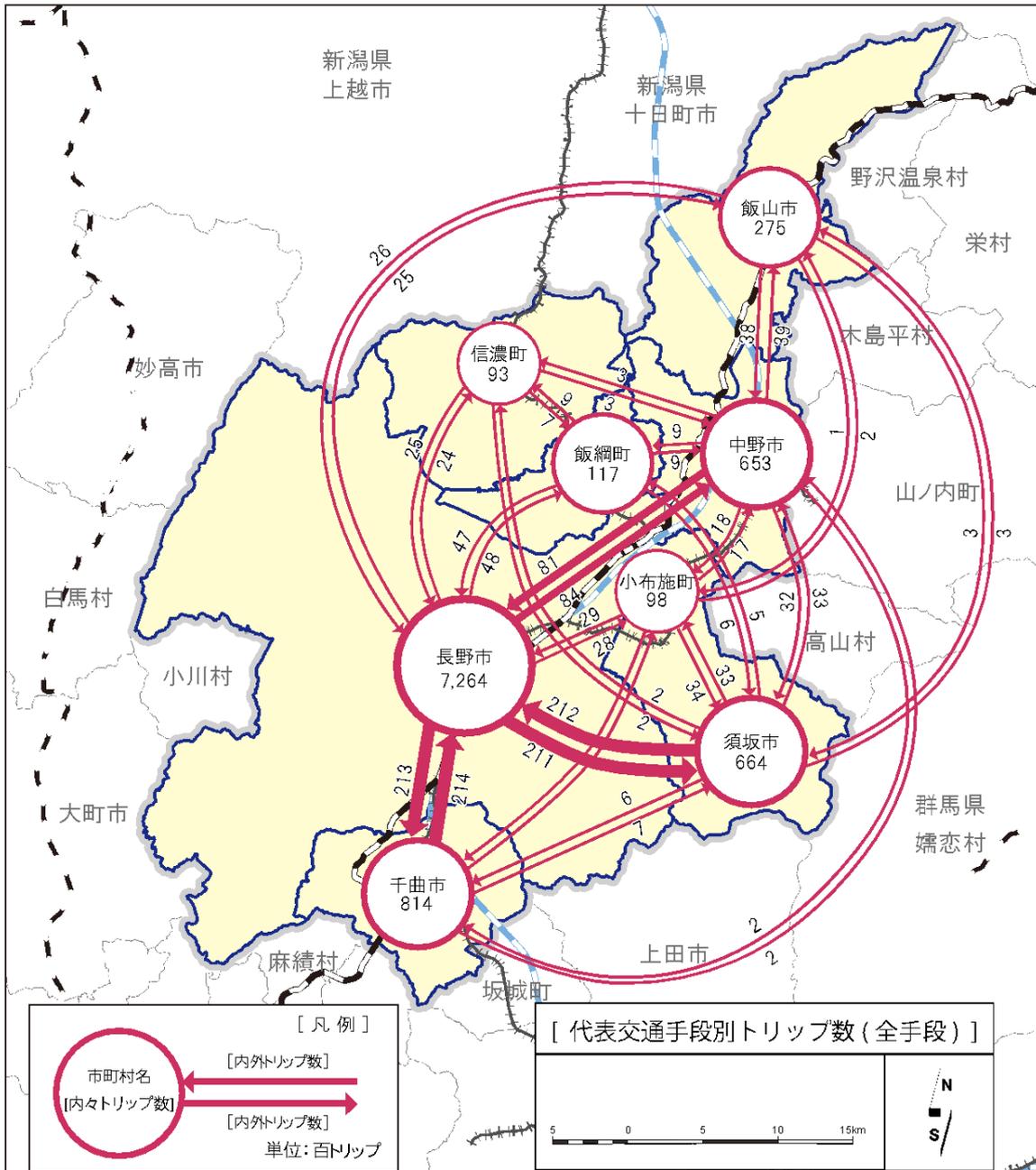


図 1.1.45 都市圏内の流動（全目的・全手段：百トリップ）

1.1 基礎集計 (パーソントリップ調査)

[参考]手段別の市町村間流動

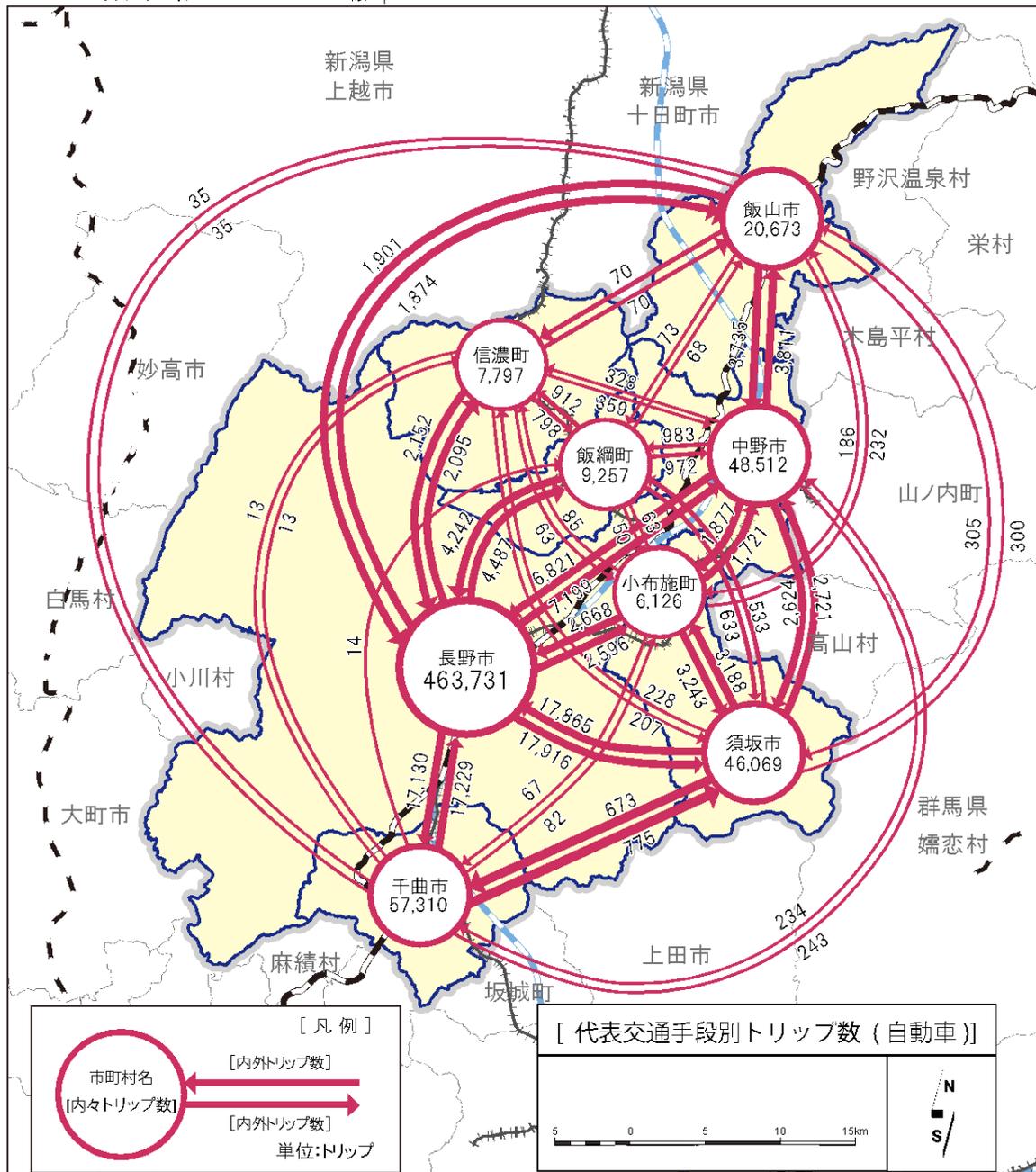


図 1.1.46 都市圏内の流動 (全目的の自動車利用:トリップ)

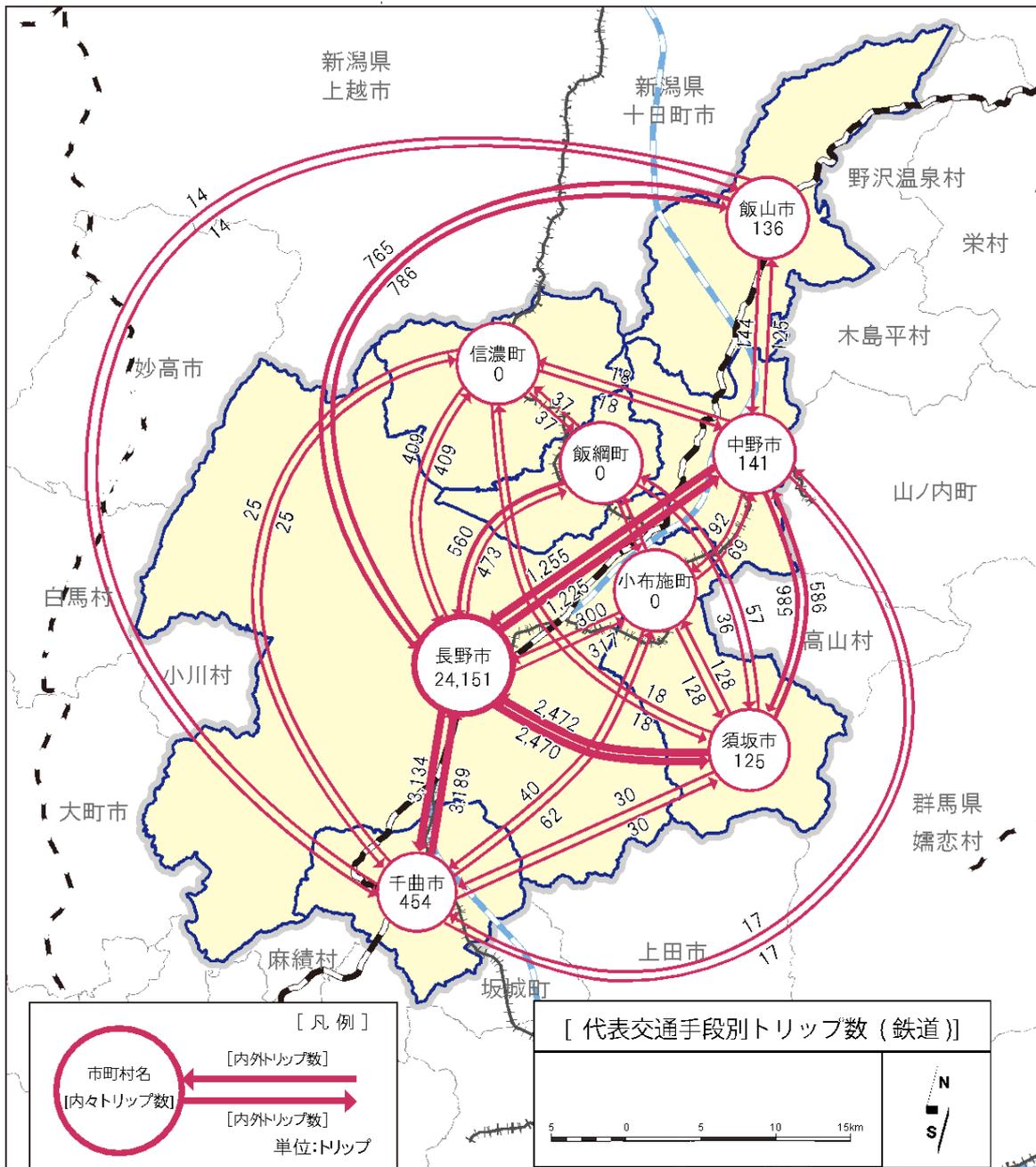


図 1.1.47 都市圏内の流動（全目的の鉄道利用：トリップ）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

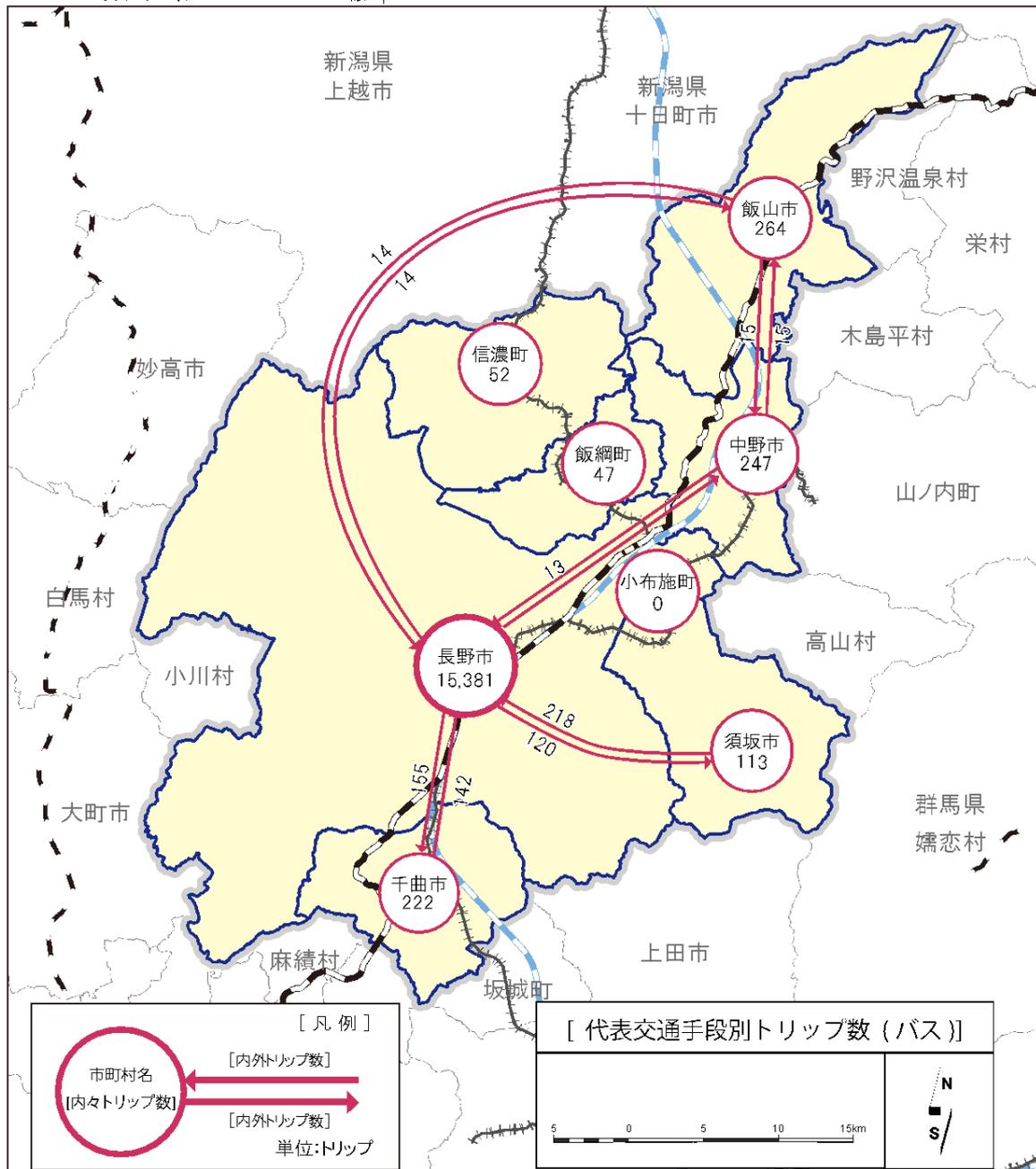


図 1.1.48 都市圏内の流動（全目的のバス利用：トリップ）

④ トリップ長分布（目的構成）

・ 出発地と目的地の直線距離をもとに、距離帯別の目的構成をみると、通勤目的では10km 以遠からの割合が 33.6%と最も高く、5km 以遠以上が都市圏平均よりも高い。
 ・ 私事目的は、2km 以上～5km 以下が 80.570 トリップ/日と最も多い。また、私事目的の内訳をみると、「買物、食事、通院、送迎、家族・親族の世話・介護」とともに、2km～5km 以下が最も多い。

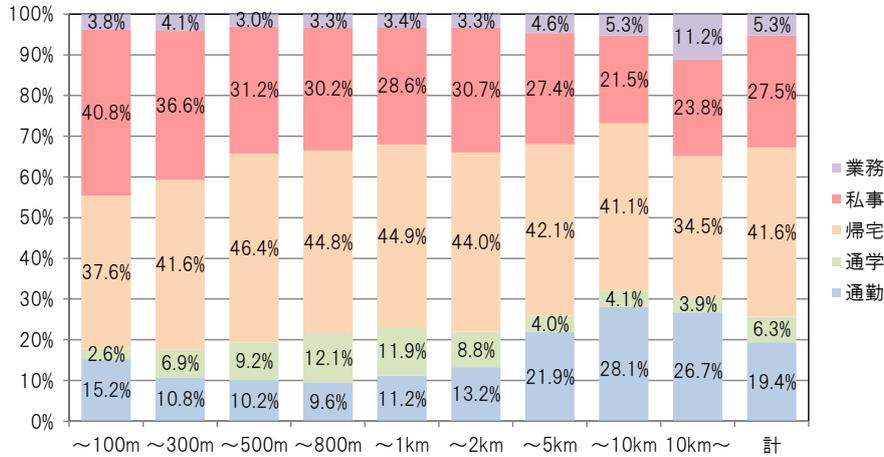


図 1.1.49 距離帯別の目的構成（長野都市圏全体）

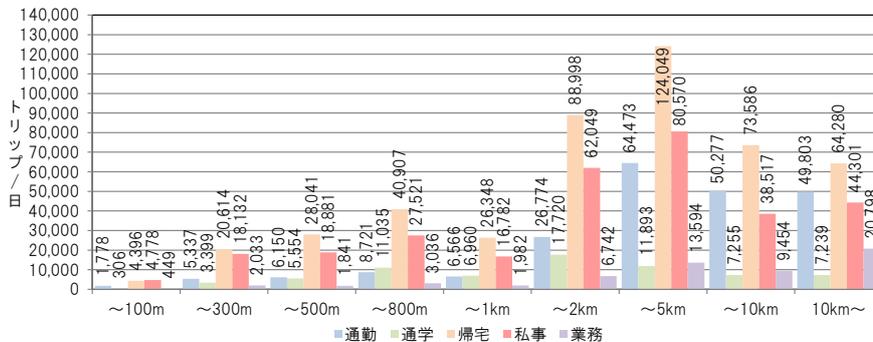


図 1.1.50 距離帯別の目的構成（長野都市圏全体）

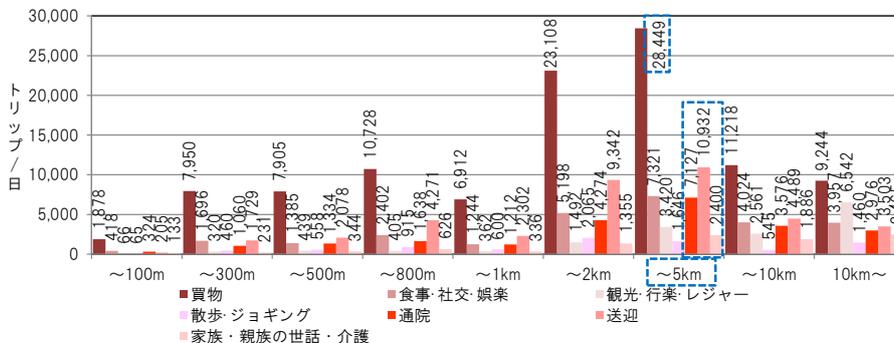


図 1.1.51 距離帯別の私事目的構成（長野都市圏全体）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

⑤ トリップ長分布（年齢構成）

・ 出発地と目的地の直線距離をもとに、年齢別の距離帯構成をみると、75歳以上では1km以内が30%以上を占めており、15歳未満では約50%を占めている。

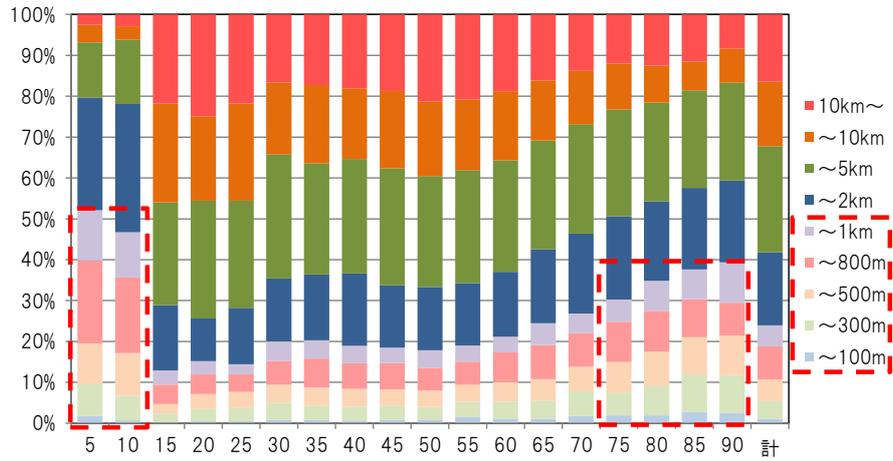
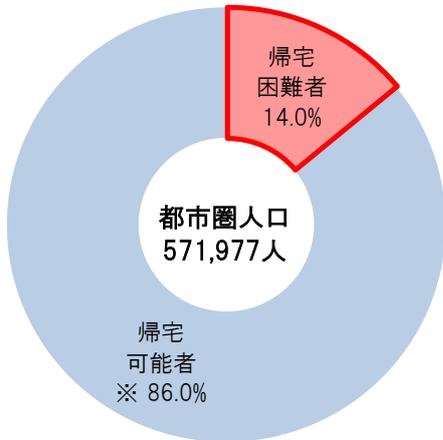


図 1.1.52 年齢構成の距離帯（長野都市圏全体）

⑥ トリップ長分布（帰宅困難）

・自宅から離れた所において発災した状況を想定し、帰宅困難者数を試算した。前提条件に基づく試算では、都市圏総人口のうち帰宅困難者は8万人（都市圏人口の14.0%）と考えられる。



※非外出者も含む

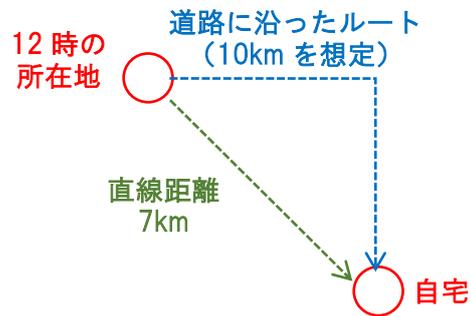
図 1.1.53 帰宅困難の可能性のある人数



図 1.1.54 帰宅困難の可能性のある人の自宅までの距離帯

【前提条件】

- ・ピーク時間を過ぎ、時間帯別の発生量が落ち着いた『12時』に発災したと想定し、12時に自宅以外にいる個人を対象に、帰宅困難者数を類推した。（P14 時間変動参照）
- ・12時に自宅以外にいる個人とは、「①12時に自宅以外にいる、②12時に移動している、③12時が出発もしくは到着時間である」とした。
- ・距離は、10km以内は全員帰宅可能で10km以上は帰宅困難者が増加するとされている。今回は、帰宅困難者（可能性者も含む）は10km以上の距離と仮定し、「出発地または到着地」と「自宅」までの直線距離が概ね7km以上の場合を簡易的に判定した（左図イメージ）。



【参考 帰宅困難者の定義】

○首都直下地震の被害想定（首都直下地震対策専門調査会（平成17年2月25日））

- ・帰宅困難者の定義
各地区の滞留者のうち、自宅までの距離が遠く、徒歩による帰宅が困難な人数とする
- ・帰宅までの距離が10km以内の人は全員「帰宅可能」とする
- ・帰宅距離10km~20kmでは、被災者個人の運動能力の差から、1km長くなるごとに「帰宅可能」者が10%低減していくものとする
- ・帰宅距離20km以上の人は全員「帰宅困難」とする

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

(9) 駅端末交通手段

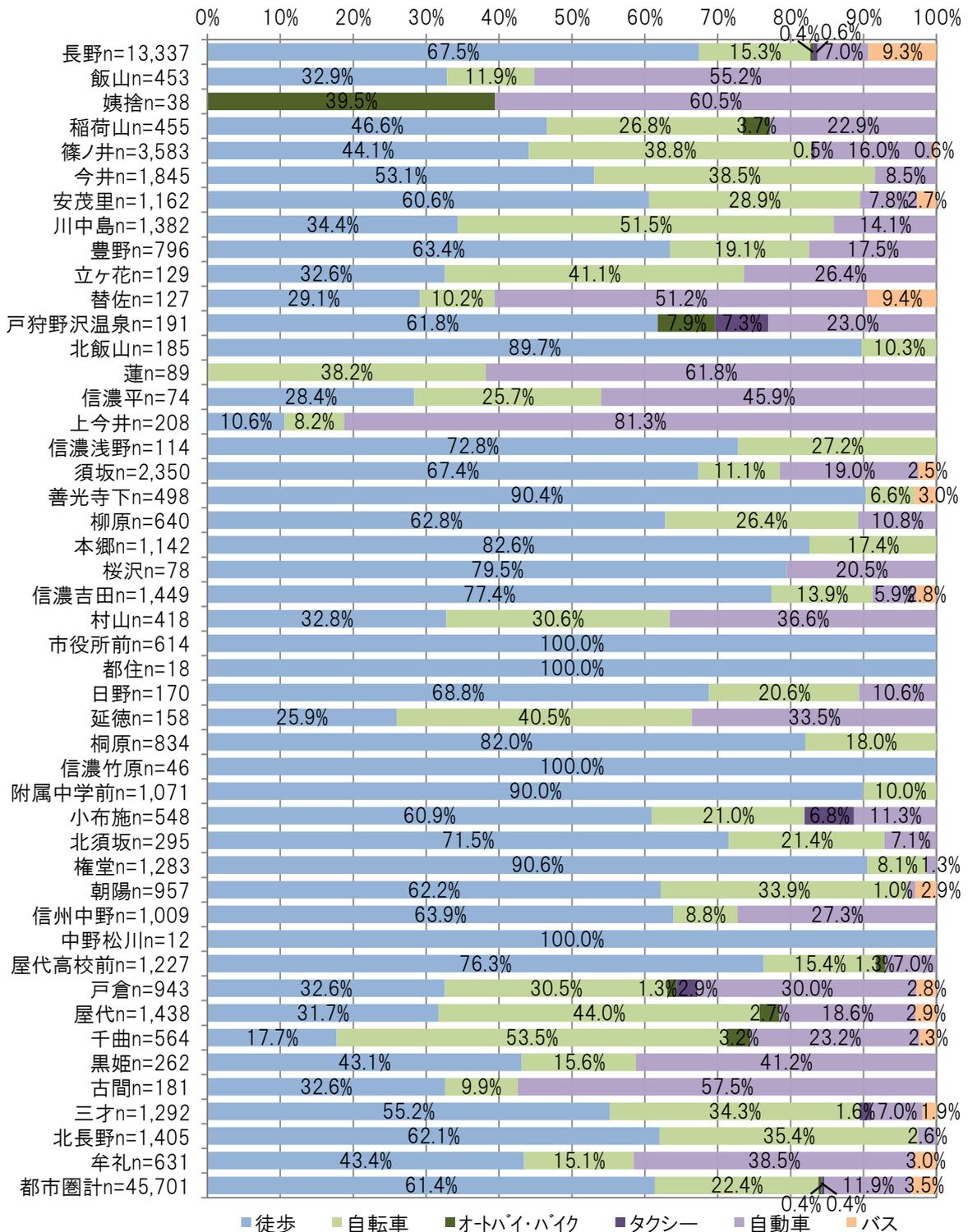


図 1.1.55 駅端末交通手段（長野都市圏内の駅アクセス）

1.1 基礎集計（パーソントリップ調査）

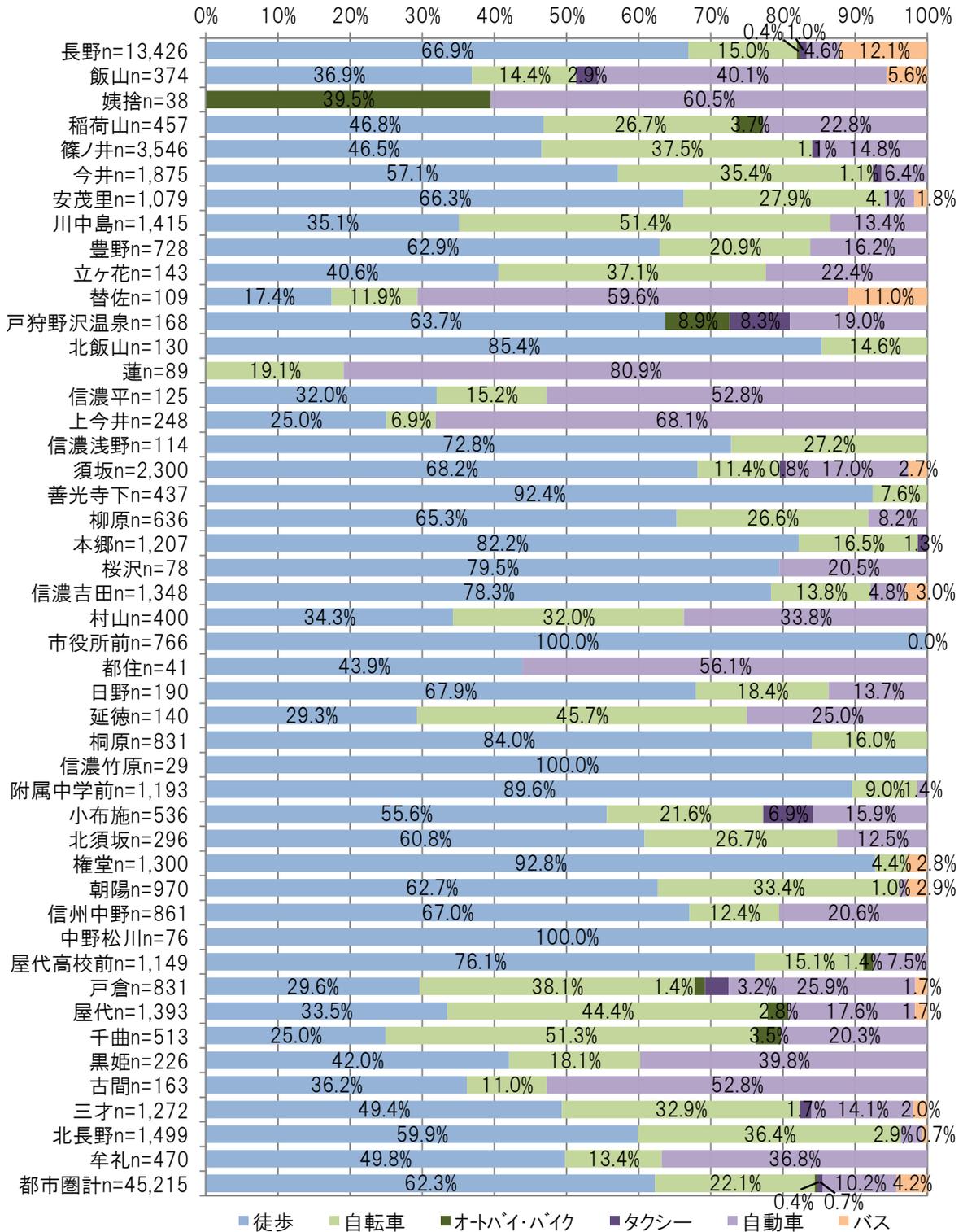


図 1.1.56 駅端末交通手段（長野都市圏内の駅イグレス）

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

長野都市圏の自動車分担率は、第1回・第2回PT調査結果に比べ増加しており、「自動車利用者の特性」を把握し、都市圏将来像の検討や計画策定に反映することが必要である。

また、高齢者や今後高齢者となる予備軍は、将来的に自ら運転して自家用車で移動することが困難となることが予測される。そのため、高齢者の移動支援の一つである「タクシー」を対象に、既存資料と実態調査結果を活用し、「タクシー利用者の特性」を整理した。

長野都市圏には、長野県庁や合同庁舎など都市の基盤となる施設が多く立地している。また、近年は女性の社会進出などにより、就業者の移動特性に変化があることが予測されるため、それぞれに合わせた交通施策を検討することが必要である。そのため、「就業者・非就業者の特性」を整理した。

【特定集計】

- ① 自動車利用者の特性分析
- ② タクシー利用者の特性分析
- ③ 就業者・非就業者の特性分析

(1) 自動車利用者の特性分析

代表交通手段の自動車利用者を対象に、目的構成や職業区分、トリップ長について、分析した。

① 免許保有状況、自動車保有状況

a) 免許保有状況の推移

- ・ 運転免許保有状況を見ると、第2回調査時以降免許保有率は向上しており、免許保有者も増加した。
- ・ 免許保有者の増加により、自動車の利用可能性は高まっていると考えられる。

表 1.2.1 運転免許保有状況

	運転免許 非保有	自動車 免許保有	その他 免許保有	5歳以上 人口	自動車 免許保有率
H13	185,160	369,422	15,649	570,231	64.8%
H28	147,454	413,273	11,250	571,977	72.3%

※H28のその他には、保有形態不明を含む

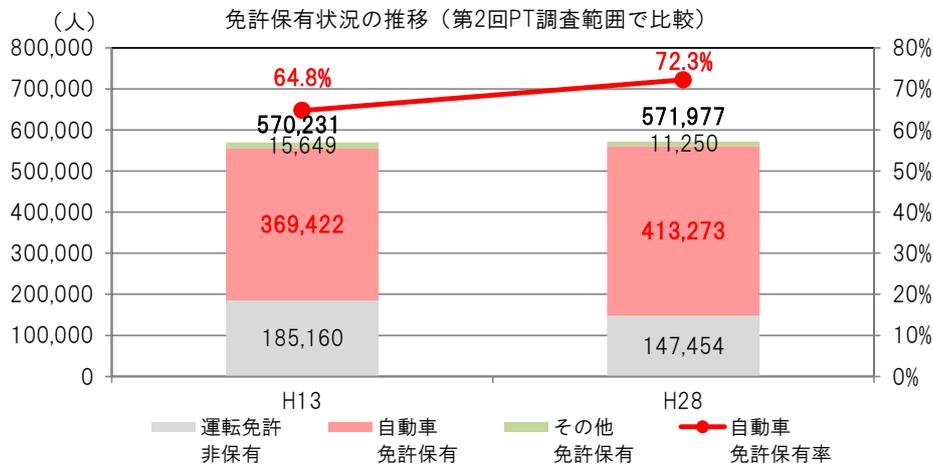


図 1.2.1 運転免許保有状況

- ・ 自動車運転免許保有率は、前回調査から15年が経過したことで、性年齢階層別にみても保有率がスライドしていることが分かる。

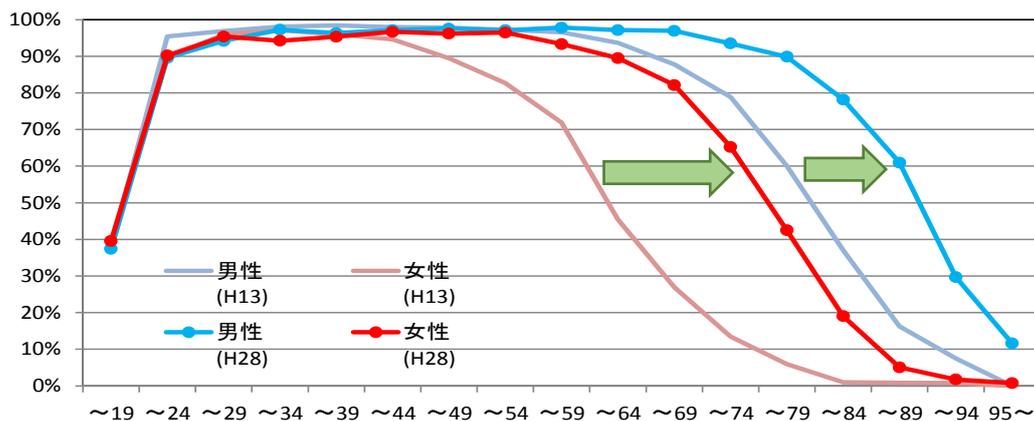


図 1.2.2 性・年齢階層別運転免許保有率

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

b) 自動車保有状況の推移

- ・自動車保有状況の推移をみると、保有台数は減少している。世帯あたりの平均保有台数も減少している。
- ・一方で、カーシェアリングを日常的に利用している世帯は5.9%存在する。

表 1.2.2 自動車保有状況

	軽自動車	乗用車	貨物車	計	世帯数	世帯あたり台数
H13	136,931	230,774	23,988	391,693	196,248	1.996
H28	142,944	196,210	48,217	387,371	228,179	1.698

※H13は、軽貨物が貨物車ではなく軽自動車に含まれている可能性がある

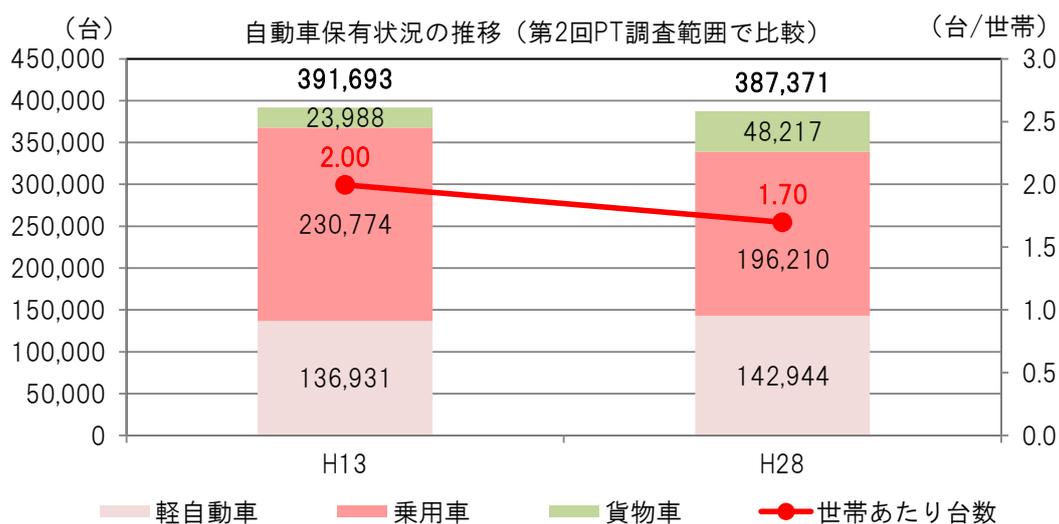


図 1.2.3 自動車保有状況

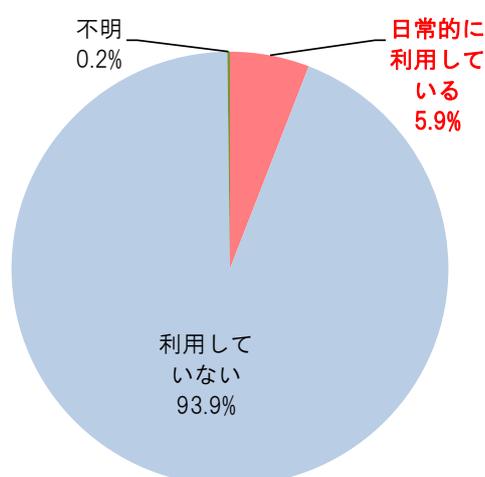


図 1.2.4 カーシェアリングの利用状況

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

・自動車保有台数は、郊外に広がるほど多くなる。

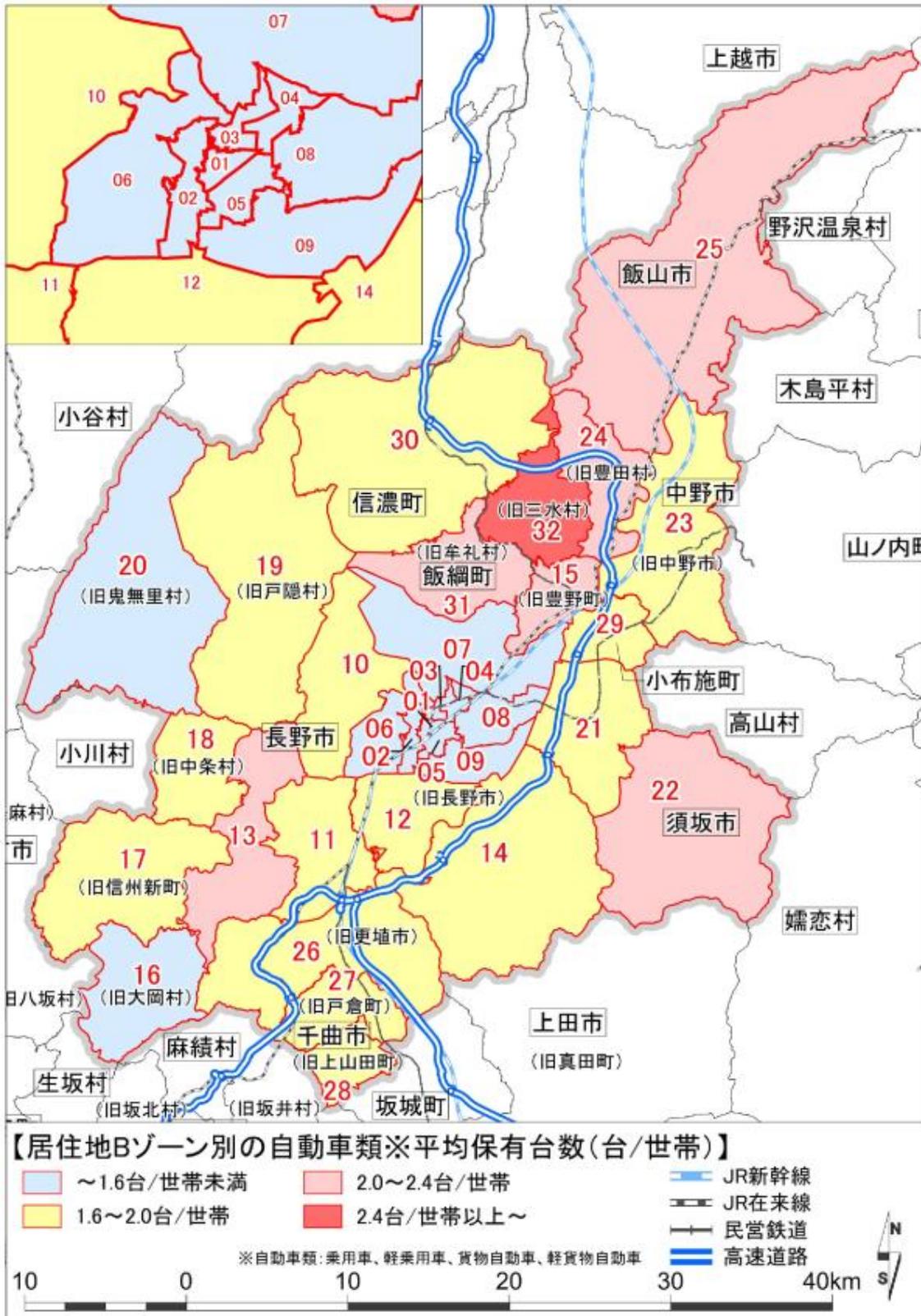


図 1.2.5 自動車類の保有台数（居住地Bゾーン）

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

② 目的別手段別構成比

a) 目的別・手段別構成比

・ 目的別手段別構成比をみると、いずれの目的構成でも自動車利用は横ばいか増加しているが、中でも、私事目的における自動車利用が大きく増加している。

表 1.2.3 目的別手段別構成比

目的区分	年次	徒歩	自転車	バイク	自動車	バス	鉄道	その他	総計
通勤	H13	6.7%	9.6%	2.1%	72.6%	2.4%	6.7%	0.0%	100.0%
	H28	7.5%	7.9%	1.3%	75.2%	2.0%	6.1%	0.1%	100.0%
通学	H13	57.3%	16.7%	0.5%	12.5%	1.5%	11.5%	0.0%	100.0%
	H28	53.9%	16.5%	0.2%	14.5%	1.7%	13.1%	0.1%	100.0%
帰宅	H13	17.8%	11.6%	1.7%	62.0%	1.7%	5.1%	0.0%	100.0%
	H28	15.8%	9.3%	1.0%	67.2%	1.5%	5.1%	0.1%	100.0%
私事	H13	14.8%	11.1%	1.4%	69.9%	1.2%	1.6%	0.0%	100.0%
	H28	12.4%	7.2%	0.8%	76.9%	1.0%	1.5%	0.2%	100.0%
業務	H13	4.7%	2.9%	2.1%	88.8%	0.1%	1.1%	0.2%	100.0%
	H28	5.5%	2.8%	0.7%	88.2%	0.2%	1.9%	0.7%	100.0%
総計	H13	16.2%	10.3%	1.7%	65.8%	1.5%	4.5%	0.1%	100.0%
	H28	14.9%	8.5%	0.9%	69.5%	1.4%	4.6%	0.2%	100.0%

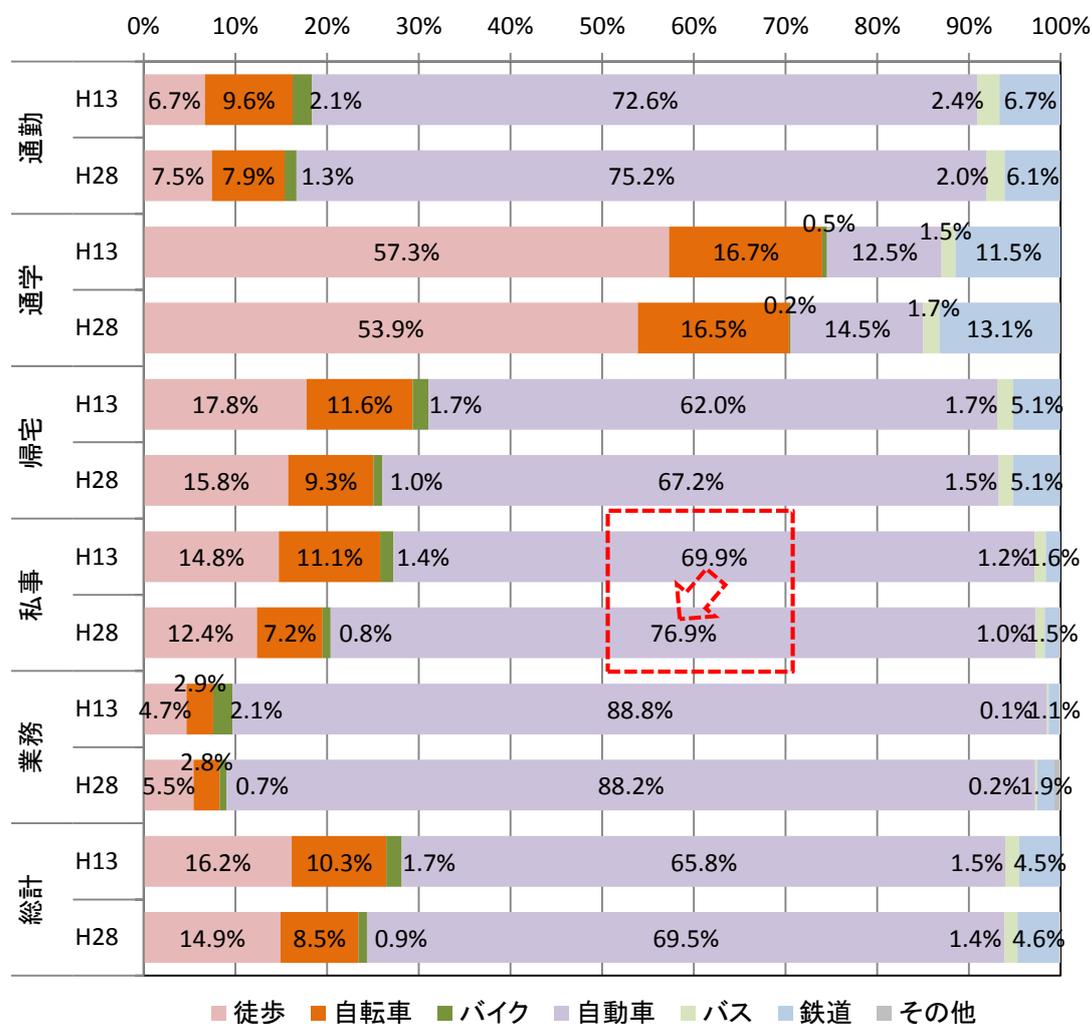
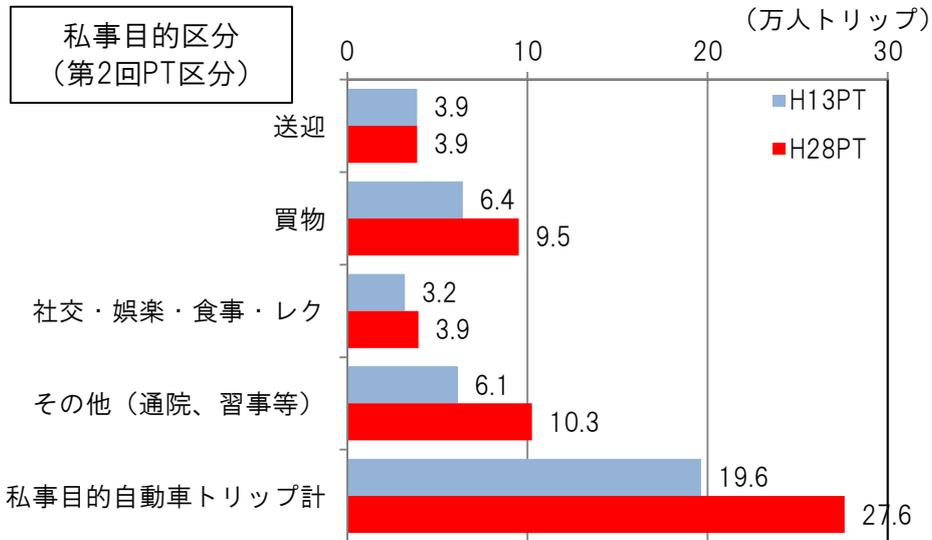


図 1.2.6 目的別手段別構成比

b) 代表交通手段自動車の私事目的内訳

・私事目的のうち、自動車利用の増加が大きいことから、代表交通手段自動車の私事目的の内訳の経年比較を行った。
 ・結果として、送迎や社交・娯楽・食事等はほぼ横ばいながら、買い物やその他私事（私事、習事など）の増加が大きい



※第2回PTの私事目的内訳区分に基づき比較
 (介護・世話や、通院、散歩などの細区分なし)

図 1.2.7 代表交通手段自動車・私事目的交通の内訳

c) 代表交通手段自動車の経年変化

・年齢別の自動車トリップをみると、65歳以上の自動車利用が増加しており、20・30代の自動車利用者は減少している。

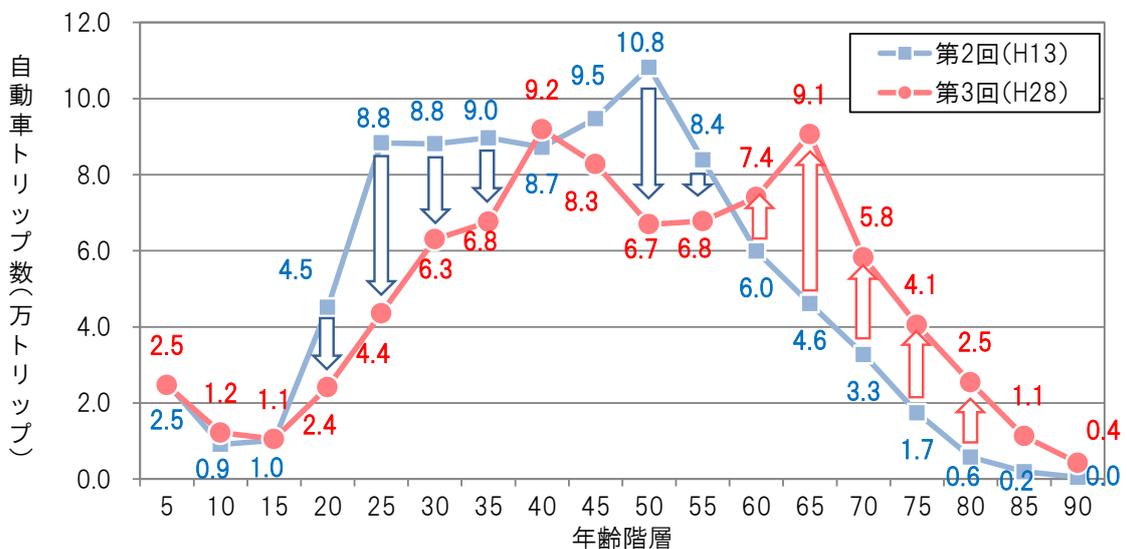


図 年齢別の自動車トリップ数 (第2回調査対象範囲)

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

③ 通勤目的自動車利用の特性

・通勤目的の自動車利用は、一日のうちの約4割が朝7時台に発生している。

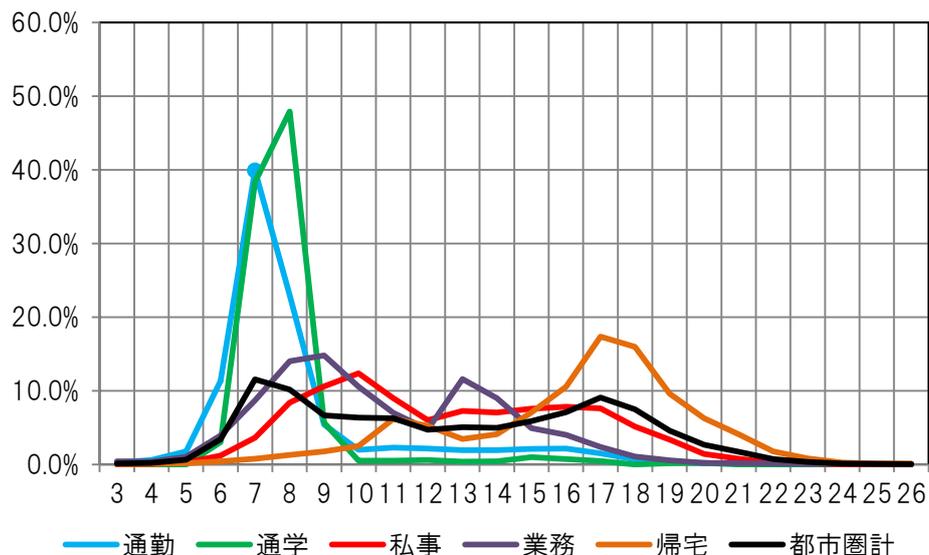


図 1.2.8 代表交通手段自動車 目的別の時間帯シェア

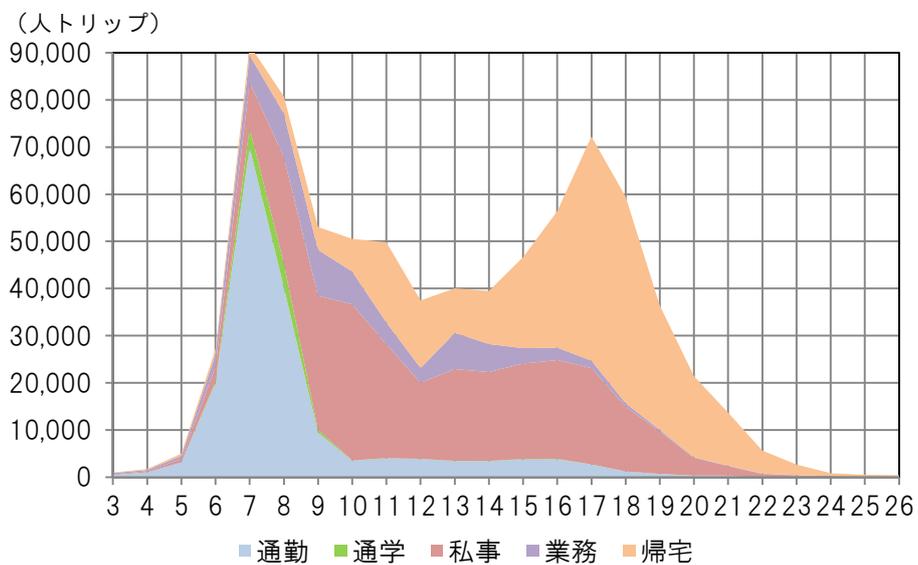


図 1.2.9 代表交通手段自動車 時間帯別の目的別トリップ数

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

- ・代表交通手段自動車の通勤目的交通は、男女別時間帯別にみると、男性は7時台にピークが強く、女性は7時台8時台に分散している。
- ・距離帯別にみると、男性よりも女性の代表交通手段自動車による通勤距離が相対的に短い。

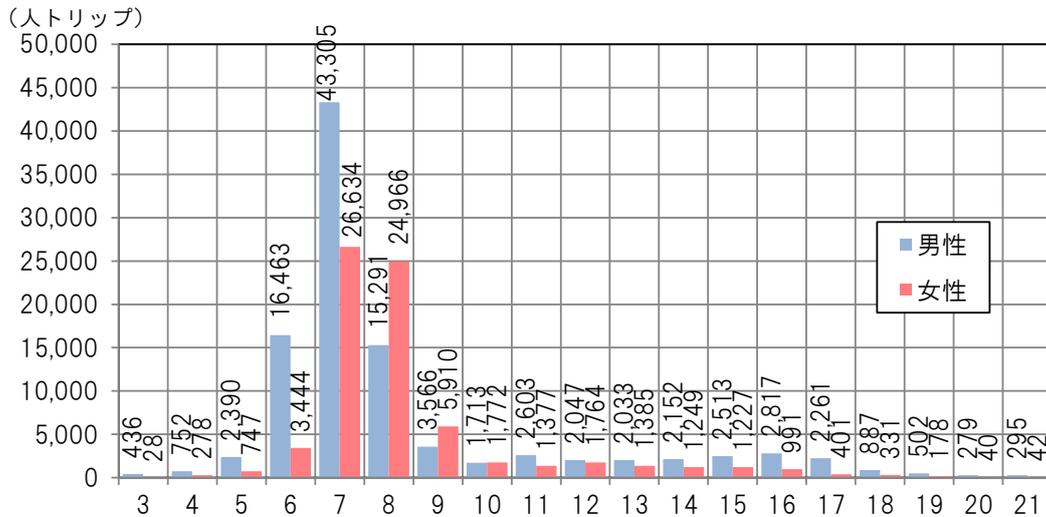


図 1.2.10 代表交通手段自動車 通勤目的 男女別時間帯別トリップ数

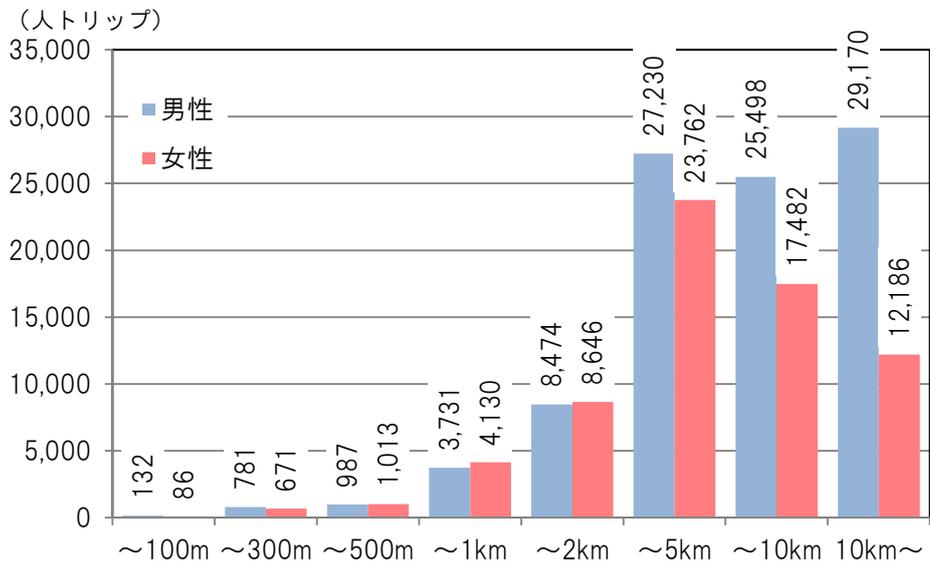


図 1.2.11 代表交通手段自動車 通勤目的 男女別距離帯別トリップ数

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

(2) タクシー利用者の特性分析

① 配布回収状況

- ・平成28年3月に柳沢・轟研究室が実施したタクシー利用者調査の回収数は、235票（回収率7.8%）となっている。
- ・一方で、H28長野都市圏PT調査結果のタクシー利用は、3,450トリップ/日（0.27%）となっている。

表 1.2.4 調査票の配布回収状況

調査票	配布期間	配布枚数（部）	回収枚数（部）	回収率（%）
タクシー	12月	3000	235	7.8
各機関のタクシー利用者	1月	※	98	※
合計			333	11.1

※電子メールにて依頼を行ったため、配布していない

資料：「長野交通圏タクシーの利用実態および利用促進に関する意識調査」結果報告書
（平成28年3月 長野工業高等専門学校 柳沢・轟研究室）

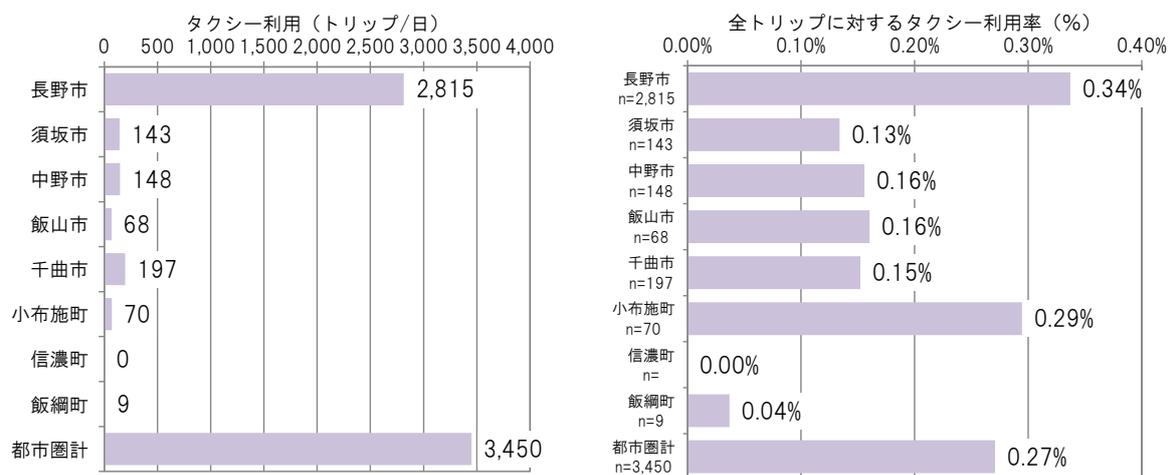


図 1.2.12 タクシー利用者数と利用率（長野都市圏PT）

② タクシー利用者の属性

- ・利用者は「男性」が70%以上と高く、「40代～60代」が60%以上を占めている（柳沢・轟研究室の調査結果より）。
- ・PT調査結果では、「女性」が54.4%と「男性」より高い。また、年齢別では、「70～80代」で約半数を占めている。

表 1.2.5 タクシー利用者の属性

	柳沢・轟研究室※	H28長野都市圏PT																																																																								
性別	<p>男性 73% 女性 27%</p>	<table border="1"> <caption>H28長野都市圏PT 性別別割合</caption> <thead> <tr> <th>市町村</th> <th>男性 (%)</th> <th>女性 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>長野市 (n=2,815)</td><td>44.4%</td><td>55.6%</td></tr> <tr><td>須坂市 (n=143)</td><td>66.4%</td><td>33.6%</td></tr> <tr><td>中野市 (n=148)</td><td>100.0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>飯山市 (n=68)</td><td>72.1%</td><td>27.9%</td></tr> <tr><td>千曲市 (n=197)</td><td>59.9%</td><td>40.1%</td></tr> <tr><td>小布施町 (n=70)</td><td>74.3%</td><td>25.7%</td></tr> <tr><td>飯綱町 (n=9)</td><td>100.0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>都市圏計 (n=3,450)</td><td>45.6%</td><td>54.4%</td></tr> </tbody> </table>	市町村	男性 (%)	女性 (%)	長野市 (n=2,815)	44.4%	55.6%	須坂市 (n=143)	66.4%	33.6%	中野市 (n=148)	100.0%	0%	飯山市 (n=68)	72.1%	27.9%	千曲市 (n=197)	59.9%	40.1%	小布施町 (n=70)	74.3%	25.7%	飯綱町 (n=9)	100.0%	0%	都市圏計 (n=3,450)	45.6%	54.4%																																													
市町村	男性 (%)	女性 (%)																																																																								
長野市 (n=2,815)	44.4%	55.6%																																																																								
須坂市 (n=143)	66.4%	33.6%																																																																								
中野市 (n=148)	100.0%	0%																																																																								
飯山市 (n=68)	72.1%	27.9%																																																																								
千曲市 (n=197)	59.9%	40.1%																																																																								
小布施町 (n=70)	74.3%	25.7%																																																																								
飯綱町 (n=9)	100.0%	0%																																																																								
都市圏計 (n=3,450)	45.6%	54.4%																																																																								
年齢別	<p>18歳以下 0% 19歳以上20代 10% 30代 10% 40代 21% 50代 22% 60代 20% 70代 9% 80代以上 8%</p>	<table border="1"> <caption>H28長野都市圏PT 年齢別割合</caption> <thead> <tr> <th>市町村</th> <th>20歳代 (%)</th> <th>30代 (%)</th> <th>40代 (%)</th> <th>50代 (%)</th> <th>60代 (%)</th> <th>70代 (%)</th> <th>80代 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>長野市 (n=2,815)</td><td>13%</td><td>2%</td><td>13%</td><td>6%</td><td>14%</td><td>15%</td><td>37%</td></tr> <tr><td>須坂市 (n=143)</td><td>13%</td><td>25%</td><td>10%</td><td>6%</td><td>35%</td><td>11%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>中野市 (n=148)</td><td>12%</td><td>9%</td><td>58%</td><td>20%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>飯山市 (n=68)</td><td>28%</td><td>44%</td><td>28%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>千曲市 (n=197)</td><td>9%</td><td>14%</td><td>13%</td><td>10%</td><td>19%</td><td>36%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>小布施町 (n=70)</td><td>37%</td><td>63%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>飯綱町 (n=9)</td><td>100%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>都市圏計 (n=3,450)</td><td>12%</td><td>3%</td><td>13%</td><td>6%</td><td>14%</td><td>17%</td><td>35%</td></tr> </tbody> </table>	市町村	20歳代 (%)	30代 (%)	40代 (%)	50代 (%)	60代 (%)	70代 (%)	80代 (%)	長野市 (n=2,815)	13%	2%	13%	6%	14%	15%	37%	須坂市 (n=143)	13%	25%	10%	6%	35%	11%	0%	中野市 (n=148)	12%	9%	58%	20%	0%	0%	0%	飯山市 (n=68)	28%	44%	28%	0%	0%	0%	0%	千曲市 (n=197)	9%	14%	13%	10%	19%	36%	0%	小布施町 (n=70)	37%	63%	0%	0%	0%	0%	0%	飯綱町 (n=9)	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	都市圏計 (n=3,450)	12%	3%	13%	6%	14%	17%	35%
市町村	20歳代 (%)	30代 (%)	40代 (%)	50代 (%)	60代 (%)	70代 (%)	80代 (%)																																																																			
長野市 (n=2,815)	13%	2%	13%	6%	14%	15%	37%																																																																			
須坂市 (n=143)	13%	25%	10%	6%	35%	11%	0%																																																																			
中野市 (n=148)	12%	9%	58%	20%	0%	0%	0%																																																																			
飯山市 (n=68)	28%	44%	28%	0%	0%	0%	0%																																																																			
千曲市 (n=197)	9%	14%	13%	10%	19%	36%	0%																																																																			
小布施町 (n=70)	37%	63%	0%	0%	0%	0%	0%																																																																			
飯綱町 (n=9)	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%																																																																			
都市圏計 (n=3,450)	12%	3%	13%	6%	14%	17%	35%																																																																			
職業	<p>会社員 41% 公務員・団体職員 26% 主婦 9% パート・アルバイト 6% 派遣社員 5% 学生 0% その他 0% 無職 1%</p>	<table border="1"> <caption>H28長野都市圏PT 職業別割合</caption> <thead> <tr> <th>市町村</th> <th>会社員 (%)</th> <th>公務員 (%)</th> <th>就業(その他) (%)</th> <th>学生等 (%)</th> <th>主婦・主夫 (%)</th> <th>無職 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>長野市 (n=2,712)</td><td>39.3%</td><td>10.0%</td><td>13.5%</td><td>35.9%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>須坂市 (n=131)</td><td>46.6%</td><td>53.4%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>中野市 (n=126)</td><td>14.3%</td><td>22.2%</td><td>63.5%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>飯山市 (n=68)</td><td>44.1%</td><td>27.9%</td><td>27.9%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>千曲市 (n=154)</td><td>67.5%</td><td>8.4%</td><td>24.0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>小布施町 (n=70)</td><td>37.1%</td><td>62.9%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>飯綱町 (n=9)</td><td>100.0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> <tr><td>都市圏計 (n=3,270)</td><td>39.4%</td><td>9.6%</td><td>12.0%</td><td>37.4%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr> </tbody> </table>	市町村	会社員 (%)	公務員 (%)	就業(その他) (%)	学生等 (%)	主婦・主夫 (%)	無職 (%)	長野市 (n=2,712)	39.3%	10.0%	13.5%	35.9%	0%	0%	須坂市 (n=131)	46.6%	53.4%	0%	0%	0%	0%	中野市 (n=126)	14.3%	22.2%	63.5%	0%	0%	0%	飯山市 (n=68)	44.1%	27.9%	27.9%	0%	0%	0%	千曲市 (n=154)	67.5%	8.4%	24.0%	0%	0%	0%	小布施町 (n=70)	37.1%	62.9%	0%	0%	0%	0%	飯綱町 (n=9)	100.0%	0%	0%	0%	0%	0%	都市圏計 (n=3,270)	39.4%	9.6%	12.0%	37.4%	0%	0%									
市町村	会社員 (%)	公務員 (%)	就業(その他) (%)	学生等 (%)	主婦・主夫 (%)	無職 (%)																																																																				
長野市 (n=2,712)	39.3%	10.0%	13.5%	35.9%	0%	0%																																																																				
須坂市 (n=131)	46.6%	53.4%	0%	0%	0%	0%																																																																				
中野市 (n=126)	14.3%	22.2%	63.5%	0%	0%	0%																																																																				
飯山市 (n=68)	44.1%	27.9%	27.9%	0%	0%	0%																																																																				
千曲市 (n=154)	67.5%	8.4%	24.0%	0%	0%	0%																																																																				
小布施町 (n=70)	37.1%	62.9%	0%	0%	0%	0%																																																																				
飯綱町 (n=9)	100.0%	0%	0%	0%	0%	0%																																																																				
都市圏計 (n=3,270)	39.4%	9.6%	12.0%	37.4%	0%	0%																																																																				

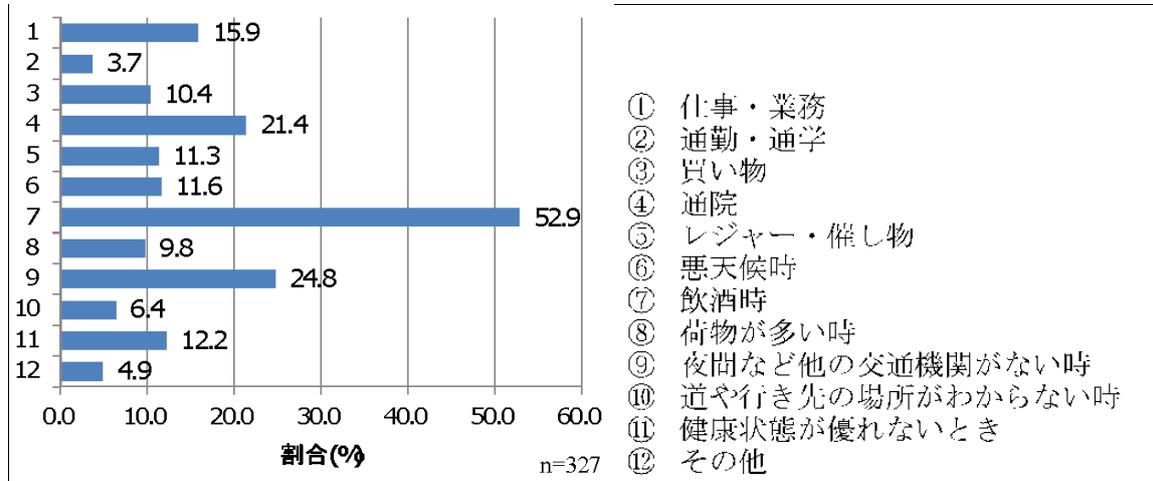
※資料：「長野交通圏タクシーの利用実態および利用促進に関する意識調査」結果報告書（平成28年3月 長野工業高等専門学校 柳沢・轟研究室）

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

③ タクシーの利用実態

a) 利用目的

・利用目的としては、「飲酒時」の割合が最も多く約 53%を占めている。次いで「夜間など他の交通機関がない」時が約 25%、「通院」が約 21%と続く（柳沢・轟研究室の調査結果より）。



資料：「長野交通圏タクシーの利用実態および利用促進に関する意識調査」結果報告書
（平成 28 年 3 月 長野工業高等専門学校 柳沢・轟研究室）

図 1.2.13 タクシー利用目的（柳沢・轟研究室）

【参考】長野都市圏 PT 調査結果

・利用目的としては、「飲酒時」の割合が最も多く約 53%を占めている。次いで「夜間など他の交通機関がない」時が約 25%、「通院」が約 21%と続く（柳沢・轟研究室の調査結果より）。

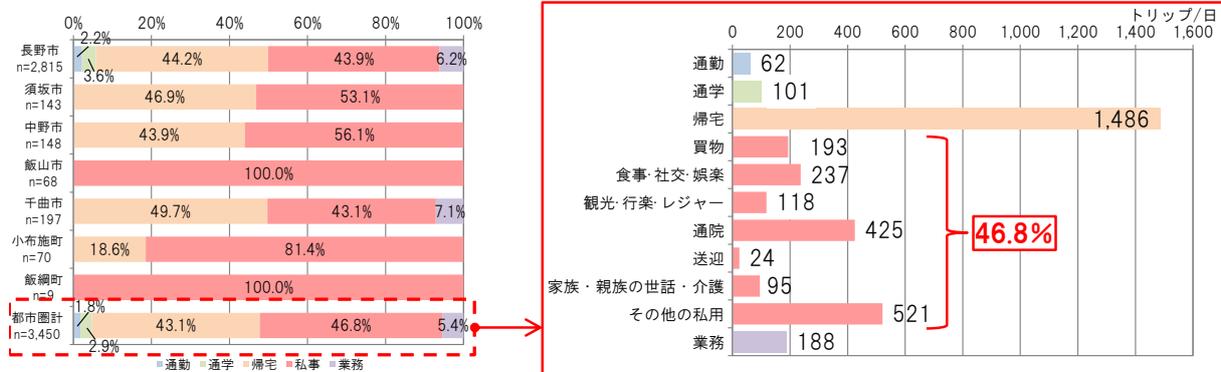


図 1.2.14 タクシー利用目的（長野都市圏PT）

図 1.2.15 私事目的の細分化（都市圏計）

b) タクシーの利用頻度と曜日・時間帯

- ・タクシーの利用頻度は、「年に数日」が最も多く約 53%、次いで「月に数日」が約 28%、「週 1、2 日」が約 10%と続く。
- ・利用頻度の多い曜日は、「平日（月曜日から木曜日）」が約 67%と最も高い。また、利用時間帯は、「深夜」が約 46%と最も高い。

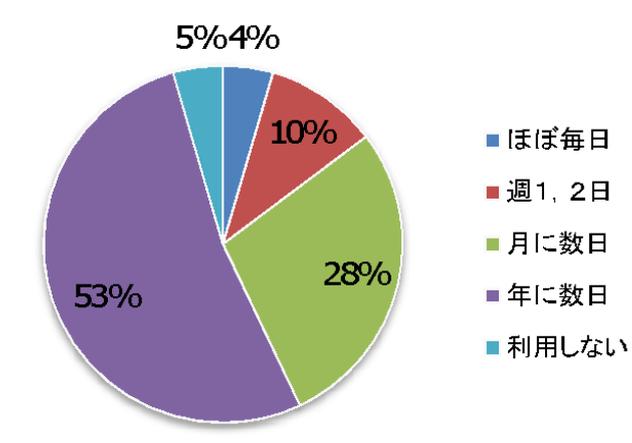


図 1.2.16 タクシーの利用頻度（柳沢・轟研究室）

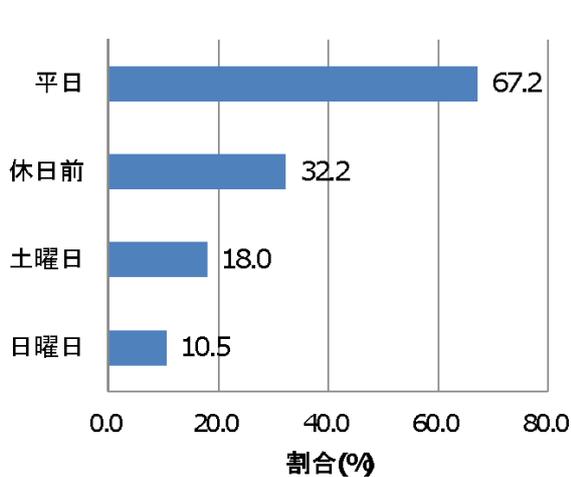


図 1.2.17 タクシーの利用曜日

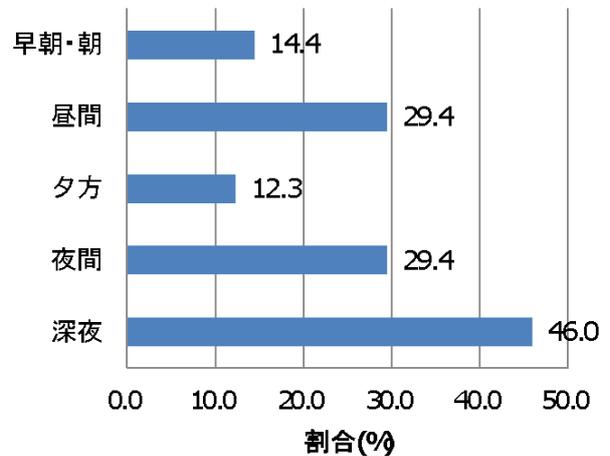


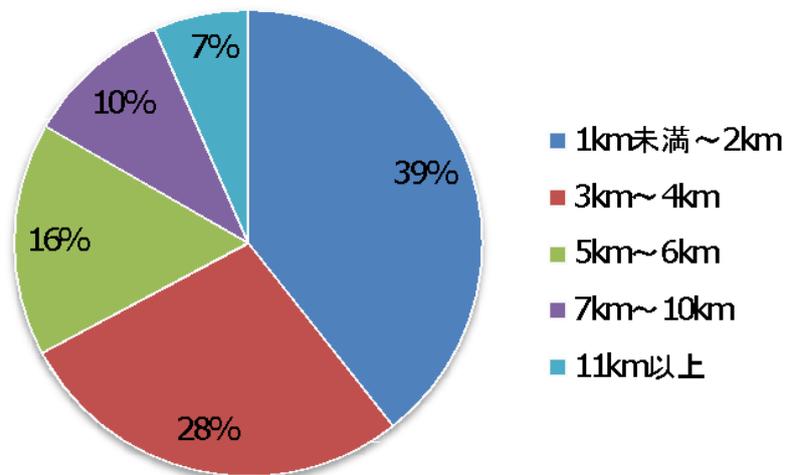
図 1.2.18 タクシーの利用時間帯

資料：「長野交通圏タクシーの利用実態および利用促進に関する意識調査」結果報告書
 （平成 28 年 3 月 長野工業高等専門学校 柳沢・轟研究室）

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

c) タクシーの利用距離

- ・「1km未満～2km」が39%と最も高く、「3km～4km」が28%と続く。
→駅間距離程度の利用が多い（柳沢・轟研究室の調査結果より）。



資料：「長野交通圏タクシーの利用実態および利用促進に関する意識調査」結果報告書
(平成28年3月 長野工業高等専門学校 柳沢・轟研究室)

図 1.2.19 タクシーの利用距離（柳沢・轟研究室）

[参考] 長野都市圏PT調査結果

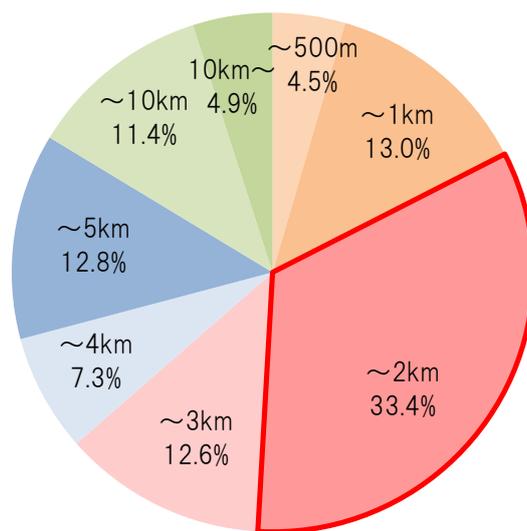


図 1.2.20 タクシーの利用距離（長野都市圏PT）

d) タクシー利用料金

・「1000円台」が46%と最も高く、「2000円台」が24%と続く。

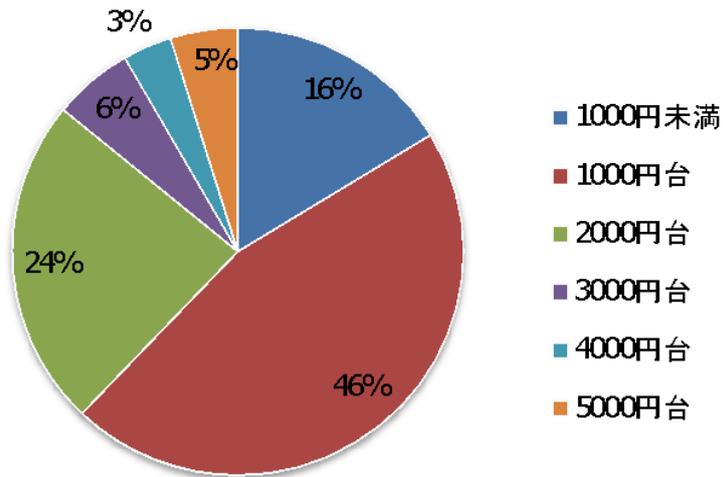


図 1.2.21 タクシーの利用料金（柳沢・轟研究室）

e) タクシー利用形態（往路・復路等）

・「復路」での利用者が最も多く約55%、次いで「往復」が約31%と続く。

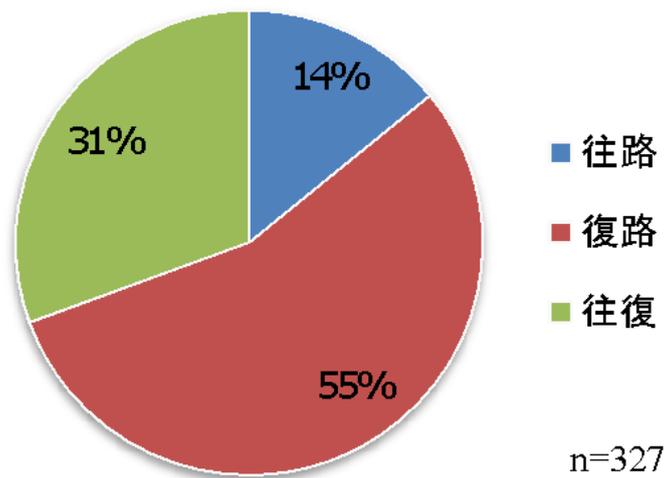


図 1.2.22 タクシーの利用形態（柳沢・轟研究室）

資料：「長野交通圏タクシーの利用実態および利用促進に関する意識調査」結果報告書
（平成 28 年 3 月 長野工業高等専門学校 柳沢・轟研究室）

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

④ 今後のタクシーについて

a) 今後のタクシーサービス

- ・ 今後、世帯や周辺で利用したい若しくは、まちに必要なと思うタクシーサービスの利用率をみると、福祉タクシーが約 69%で最も高い。
- ・ 観光ガイドタクシー、福祉タクシーは、「通常時と同じ」から「2割増」で低下が半減程度であることから、料金が高くなっても利用してくれる方がいることが考えられる（通常料金を 1,000 円と想定）。

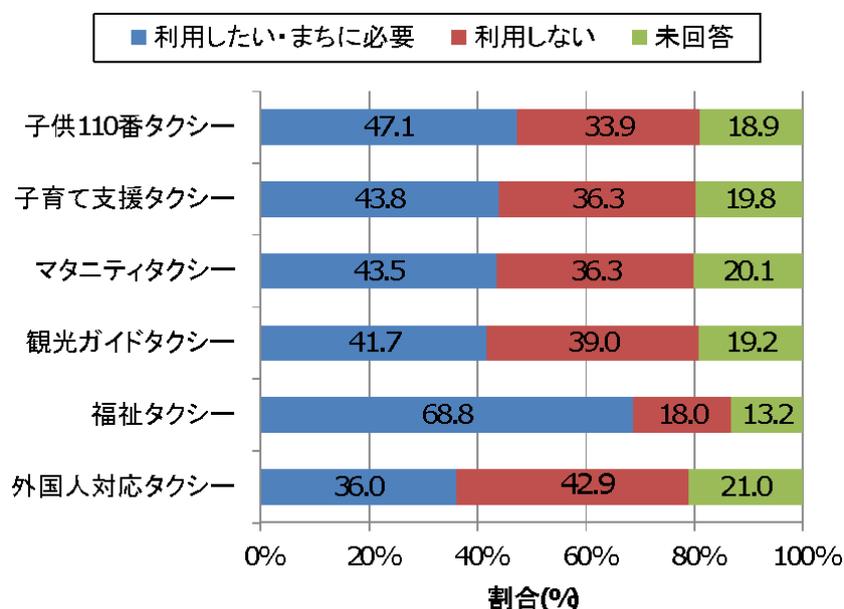


図 1.2.23 今後のタクシーサービスの利用意向（柳沢・轟研究室）

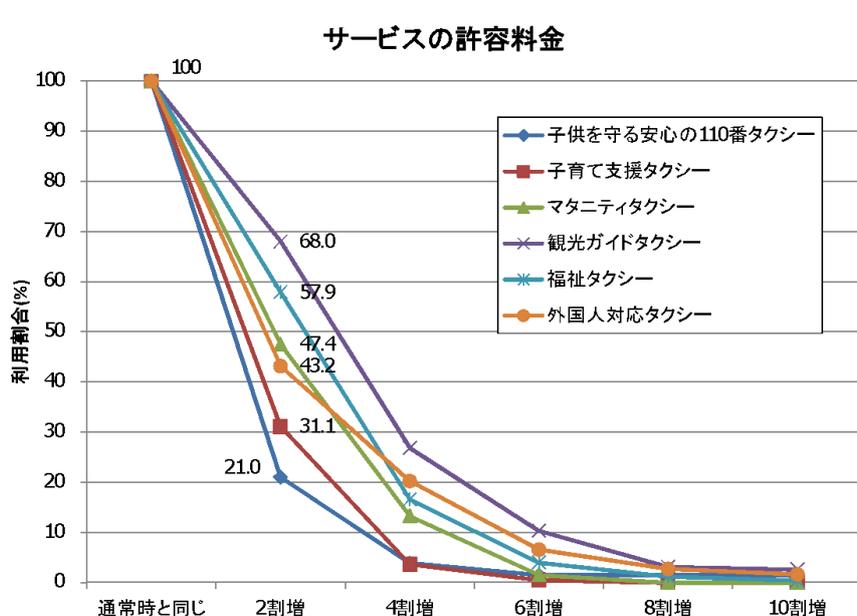


図 1.2.24 今後のタクシーサービス料金許容範囲（柳沢・轟研究室）

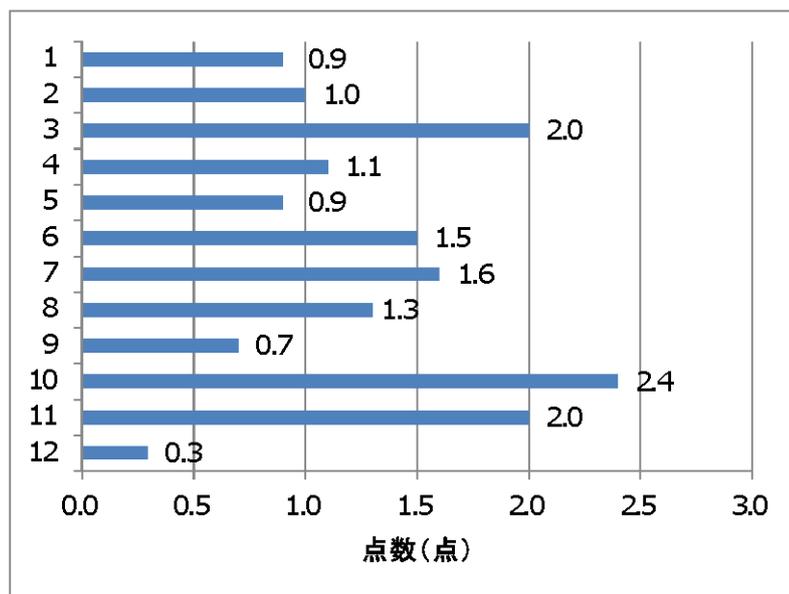
資料：「長野交通圏タクシーの利用実態および利用促進に関する意識調査」結果報告書
（平成 28 年 3 月 長野工業高等専門学校 柳沢・轟研究室）

b) 今後のタクシーサービスシステム

- ・ 今後タクシーを使うにあたって必要だと思うシステムについて聞いている。点数化
- ・ 「乗車における快適性の向上」が2.4点で最も高く、次いで「クレジットカード決済」と「運転者免許返納者割引制度の導入」が2.0点と続く。

表 1.2.6 今後必要なタクシーサービスシステム（柳沢・轟研究室）

選択項目 (5点満点)	サンプル数	点数 (点)
1.モバイル配車	85	0.9
2.ユニバーサルデザインタクシーの導入	90	1.0
3.クレジットカード決済	170	2.0
4.バスレーンの活用	99	1.1
5.インターネットやアプリ等での料金検索システム	101	0.9
6.インターネットアプリ等での配車予約システム	143	1.5
7.優良乗務員を育成したプレミアムタクシー	145	1.6
8.ウェルカム・ワンメーターキャンペーン	120	1.3
9.目的地登録サービスの実施	74	0.7
10.乗車における快適性の向上	198	2.4
11.運転免許返納者割引制度の導入	167	2.0
12.その他	22	0.3



その他の項目[救急車としての利用、電子マネー、ベビーカータクシー、定額後払い、予約時間を守る、隣市までなら5000円打ち切り、割引券の配布、車いすタクシー]

図 1.2.25 今後必要なタクシーサービスシステム（柳沢・轟研究室）

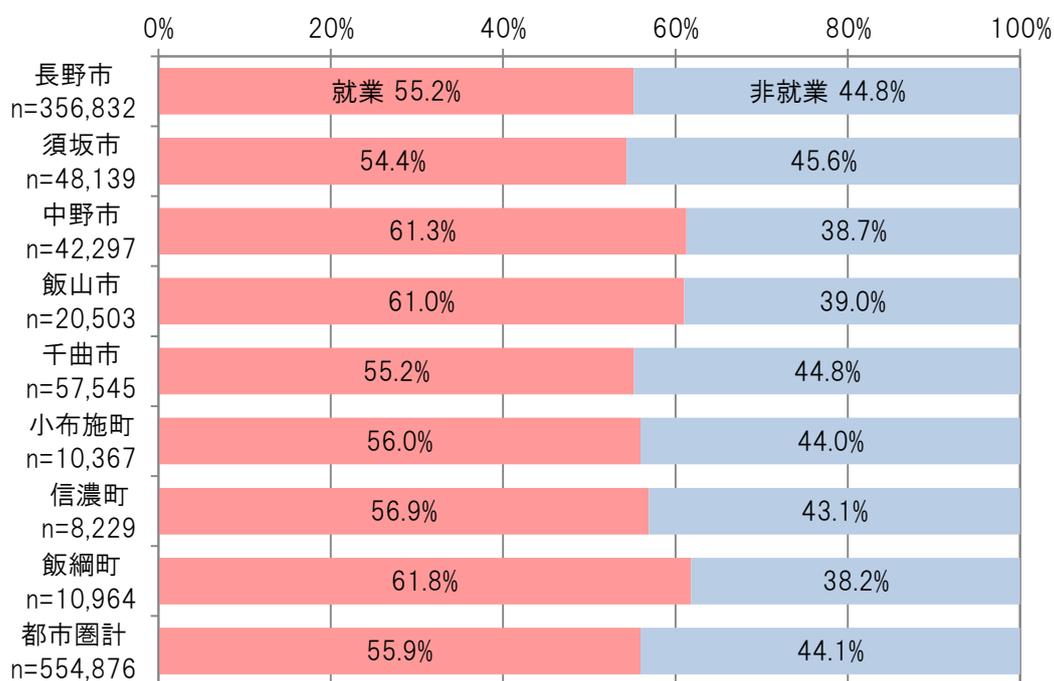
資料：「長野交通圏タクシーの利用実態および利用促進に関する意識調査」結果報告書
(平成28年3月 長野工業高等専門学校 柳沢・轟研究室)

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

(3) 就業者・非就業者の特性分析

① 就業・非就業の状況

- ・都市圏全体の就業割合は、55.9%となっている。
- ・市町別では、中野市・飯山市・飯綱町が都市圏平均 55.9%より、高い。



※就業・非就業不明を除く

図 1.2.26 就業・非就業の状況（市町単位）

② 生成原単位・外出率（就業・非就業）

- ・都市圏全体の非就業者の外出率は68.8%となっており、就業者の89.1%に比べ、20.3ポイント低い。
- ・一人当たりのトリップ数を比較すると、外出率の差に伴い非就業者の生成原単位は、就業者に比べ、低い。

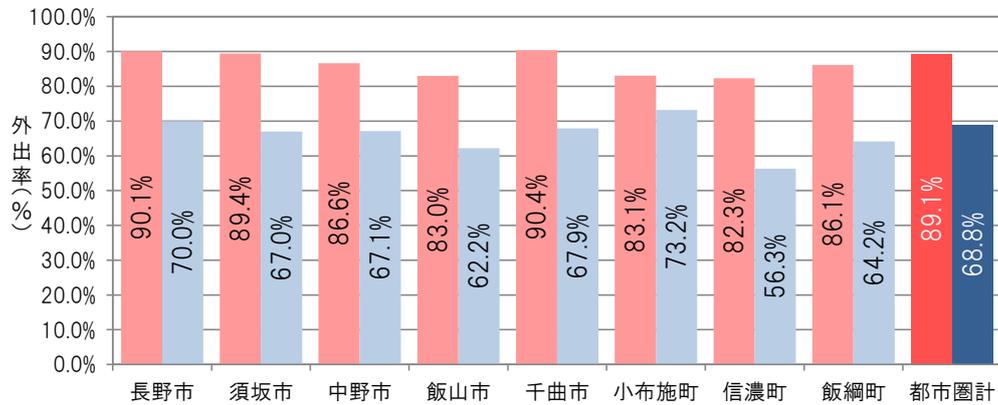


図 1.2.27 外出率（就業・非就業別・市町単位）

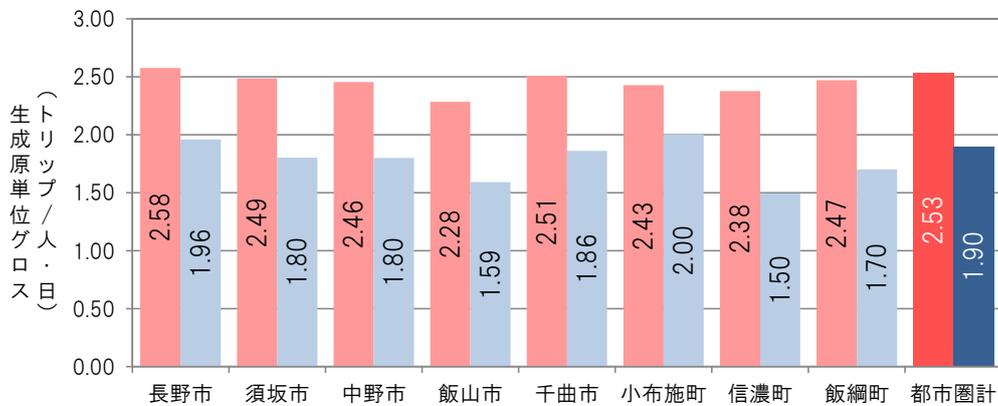


図 1.2.28 生成原単位グロス（就業・非就業別・市町単位）

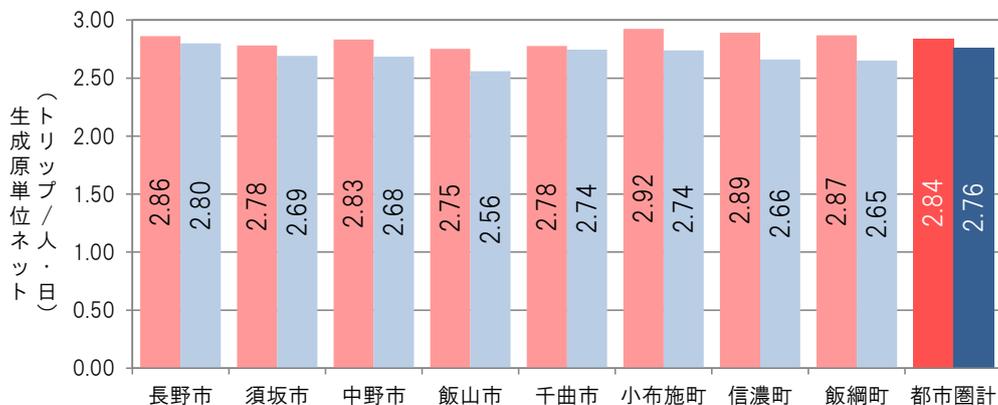


図 1.2.29 生成原単位ネット（就業・非就業別・市町単位）

※就業・非就業不明を除く

1.2 特定集計（パーソントリップ調査）

③ 目的構成比（就業・非就業）

・非就業者の私事目的は 39.8%となっており、就業者の 20.2%より、19.6 ポイント高い。

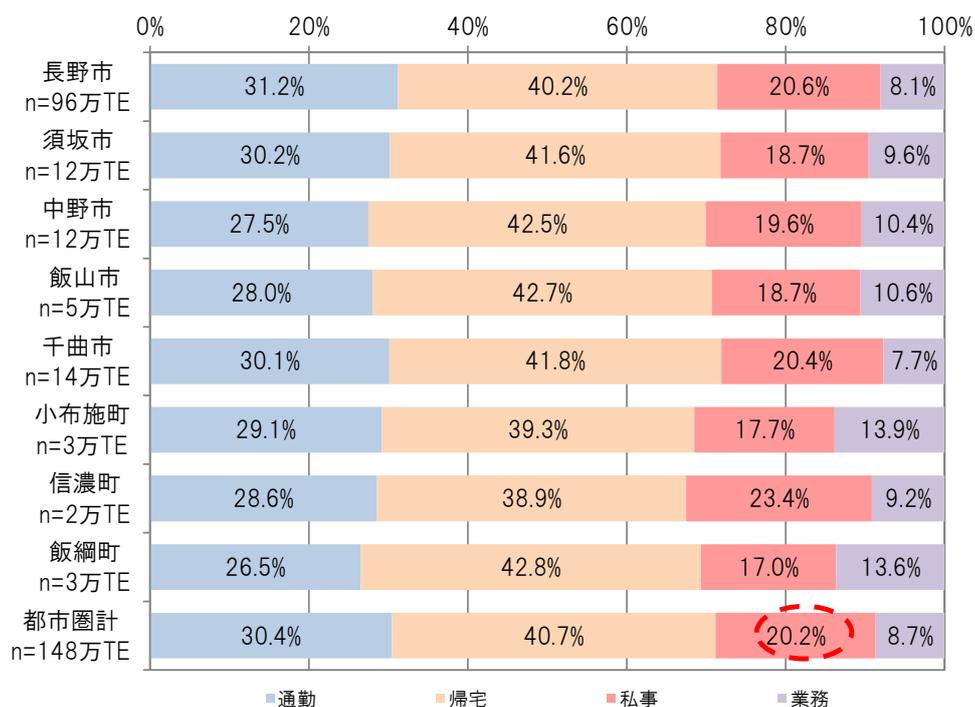


図 1.2.30 就業者の目的構成比（市町単位）



図 1.2.31 非就業者の目的構成比（非就業別・市町単位）

※就業・非就業不明を除く

④ 代表交通手段（就業・非就業）

- ・ 就業者の代表交通手段の「自動車（送迎を除く）」は、75.0%となっており、非就業者35.0%に対して、40.0ポイント高い。
- ・ また、非就業者の「自動車（送迎）」は18.6%と、就業者の4.1%に比べ14.5ポイント高い。
- ・ 同様に、非就業者の「徒歩・自転車」は、就業者に比べて高い。

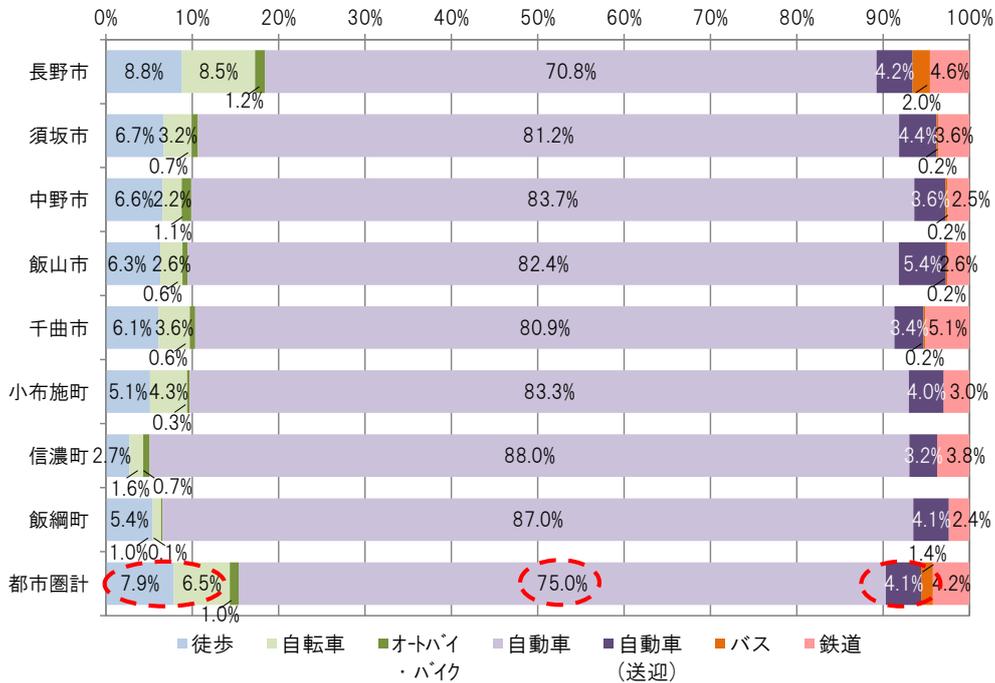


図 1.2.32 就業者の代表交通手段分担率（市町単位）

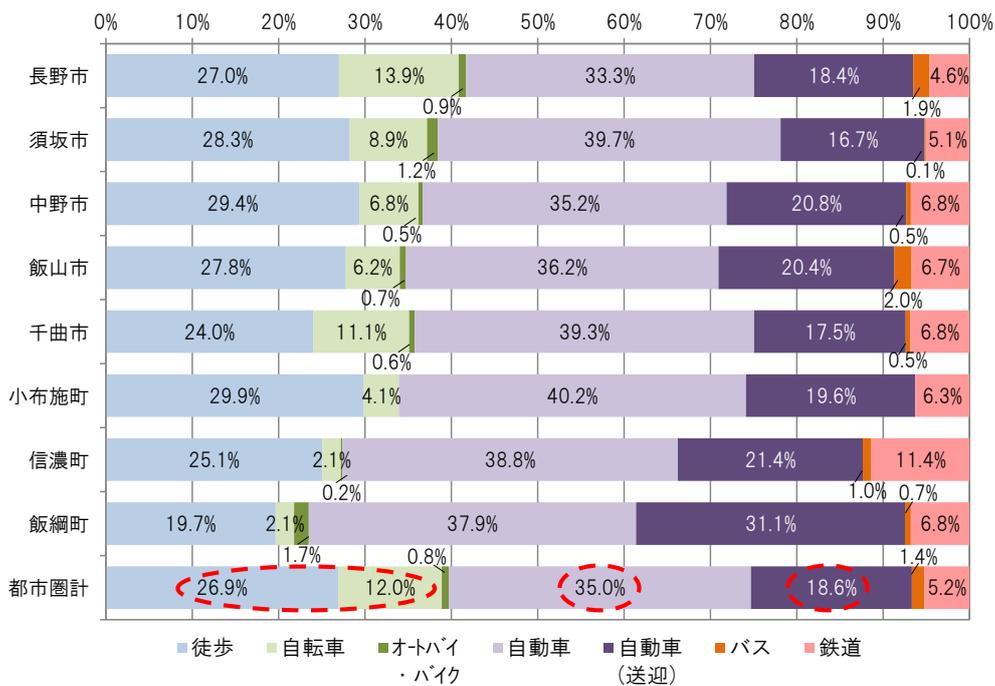


図 1.2.33 非就業者の代表交通手段分担率（市町単位）

※就業・非就業、手段不明を除く

1.3 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）

1.3 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）

パーソントリップ調査にあわせて実施した付帯調査（交通と暮らしの意識調査）について、集計を行った。

(1) 自動車利用特性について

① 自動車の利用頻度と運転者

- ・自動車の利用頻度は、「ほぼ毎日」・「週4～5日」が約66%を占めており、自動車依存が高いことがうかがえる。
- ・また、「自分で運転」が約70%近くを占めている。

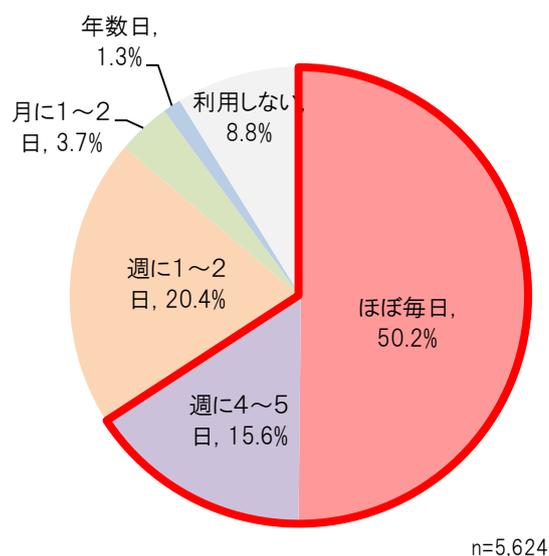


図 1.3.1 自動車の利用頻度

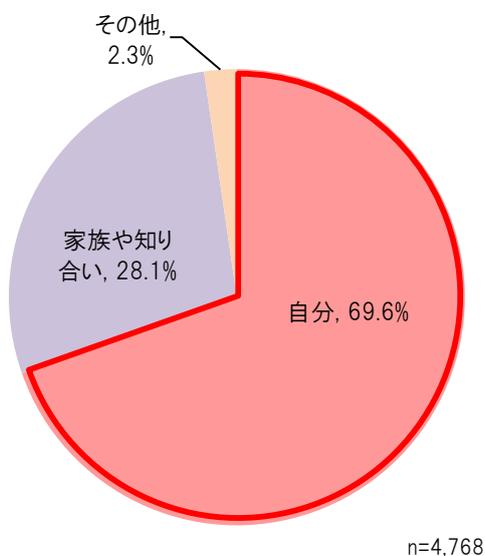


図 1.3.2 自動車の運転者

② 自動車の利用目的と理由

- ・ 自動車を利用する目的は、「買い物」が 34.7%と最も高く、次いで「通勤」の 34.6%となっている。
- ・ 自動車を利用する理由は、「自動車以外の交通手段がない」・「いつでも時間を気にせず利用できる」が 31.3%と最も高い。

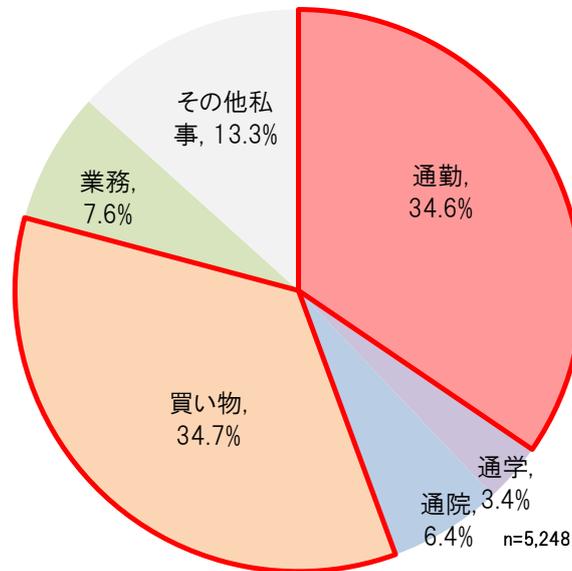


図 1.3.3 自動車の利用目的

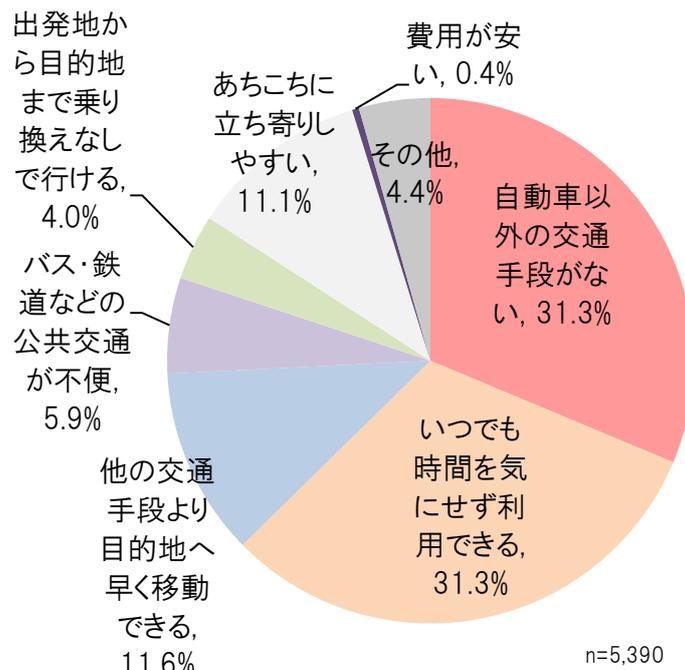


図 1.3.4 自動車の利用理由

1.3 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）

③ 自動車の利用環境の満足度と改善点

・自動車利用環境については、「満足」・「どちらかと言えば満足」が約 60%近くを占めているが、「道路の渋滞の改善」や「身近な生活道路の整備」など改善点も挙げられている。

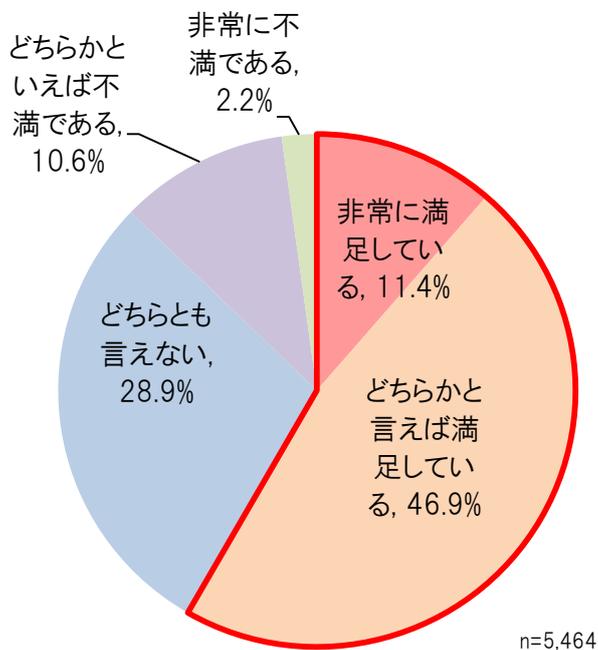


図 1.3.5 自動車の利用環境の満足度

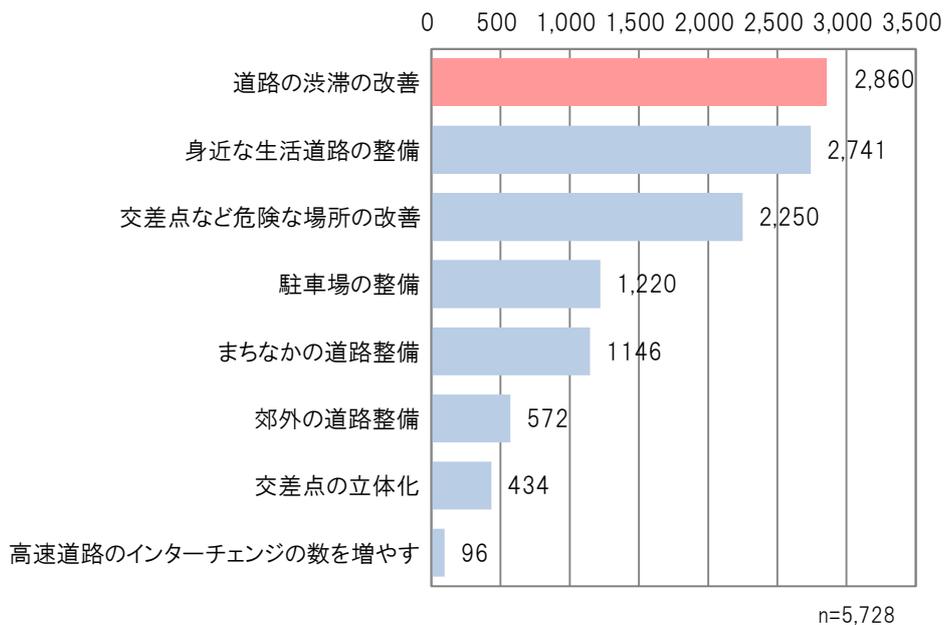


図 1.3.6 自動車の利用環境の改善点

(2) 公共交通の利用について

① 公共交通への転換可能性

・「ほぼ毎日」・「週4～5日」の自動車利用を公共交通など他の交通手段へ「替えることは難しい」とする回答が68.6%存在する一方、「替えることができる」との回答も4.3%得られた。

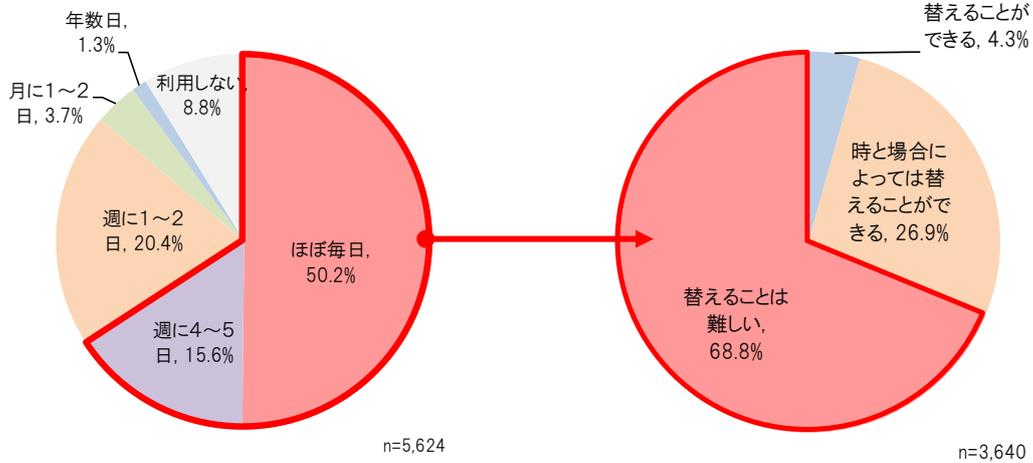


図 1.3.7 自動車利用頻度

図 1.3.8 公共交通への手段転換の可能性
(自動車利用頻度が高い回答者のみ)

1.3 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）

② 公共交通を利用しない理由と利用する可能性のある場面

- ・公共交通を利用しない理由は、「自宅の近くや目的地の近くに、駅やバス停が無い」が最も高い。
- ・また、利用する可能性のある場面については、「車で行くには遠い場合」など地理的な条件が高い。

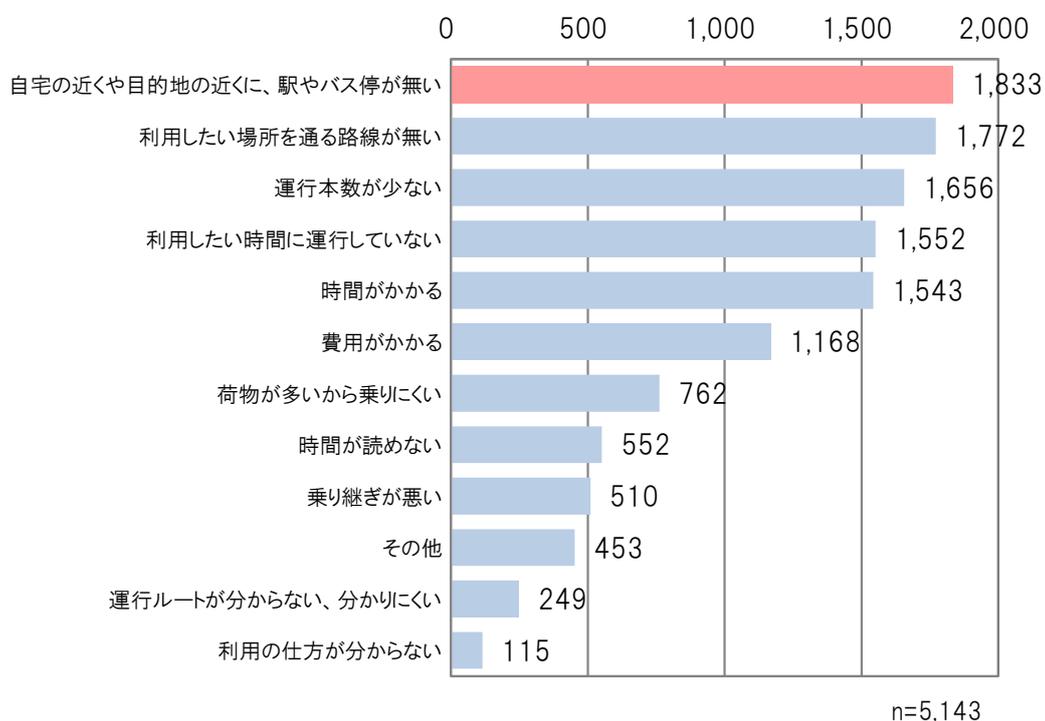


図 1.3.9 公共交通を利用しない理由

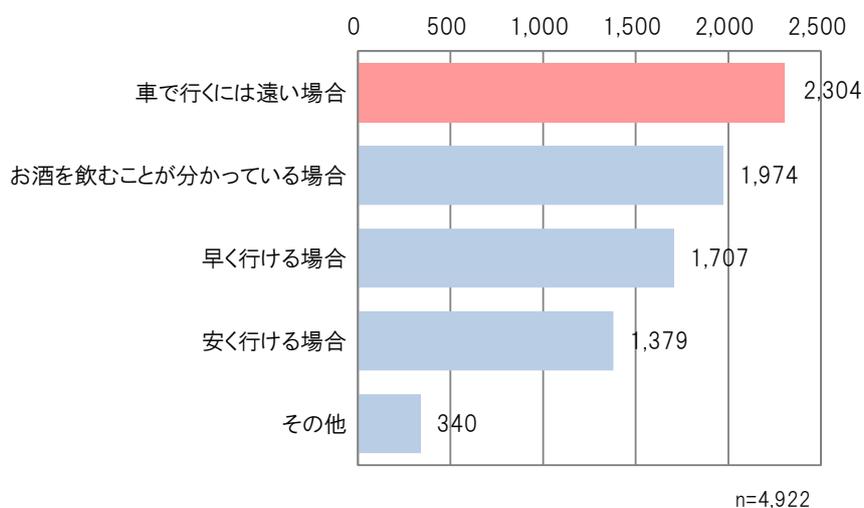


図 1.3.10 公共交通を利用する可能性のある場面

(3) 冬季の交通について

① 冬季の外出頻度

・冬季の交通について、冬季でも外出する機会や頻度は「変わらない」とする回答が70.9%を占めている。

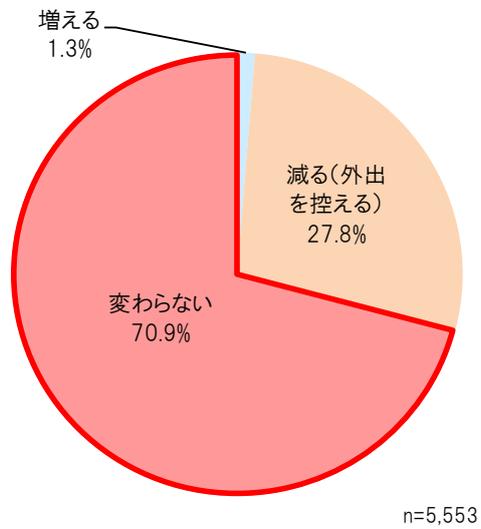


図 1.3.11 冬季の外出頻度

1.3 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）

② 冬季の交通手段の変更

- ・ 冬季に外出する際の主な交通手段は、「変わらない」とする回答が 80.1%を占めている。
- ・ 冬季の交通手段が「変わる」または「状況に応じて変化する」方が、どのような交通手段へ変わるかでは、バスや徒歩、鉄道のほか、自家用車の送迎（自分で運転しない）などが多く挙げられている。
- ・ また、交通手段を変更する理由は、「安全に通行しにくいから」が最も多い。

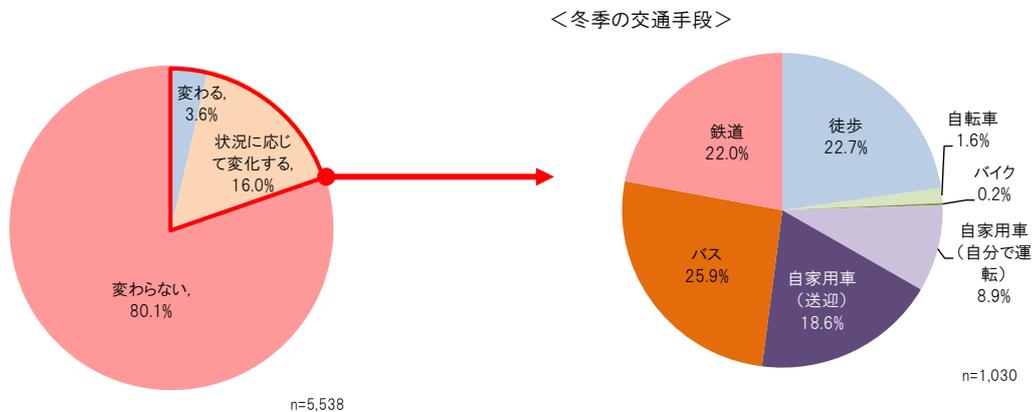


図 1.3.12 冬季の交通手段の変化

図 1.3.13 冬季の交通手段を変化する場合の交通手段

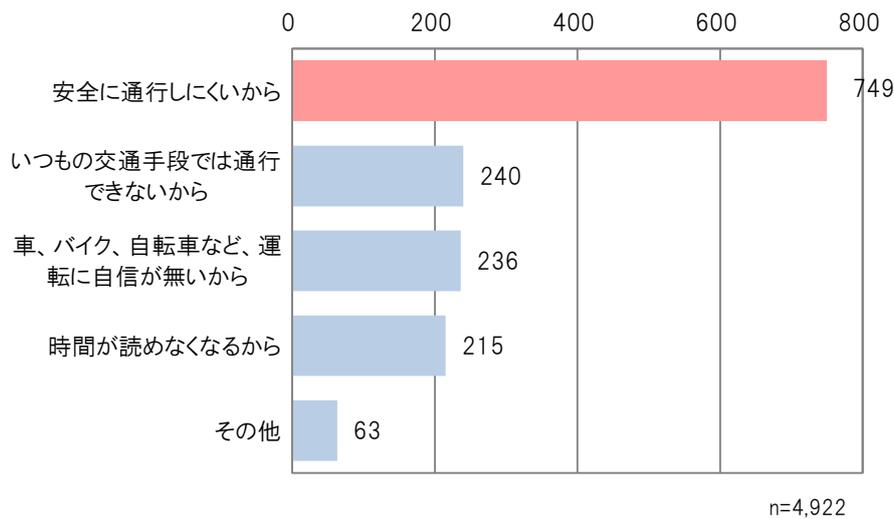


図 1.3.14 冬季の交通手段を変更する理由

(4) 今後の暮らしについて

① 現状の住まいの満足度

・暮らしの項目別満足度をみると「コンビニへの行きやすさ」や「買い物への行きやすさ」「金融機関への行きやすさ」などで満足度が高い。

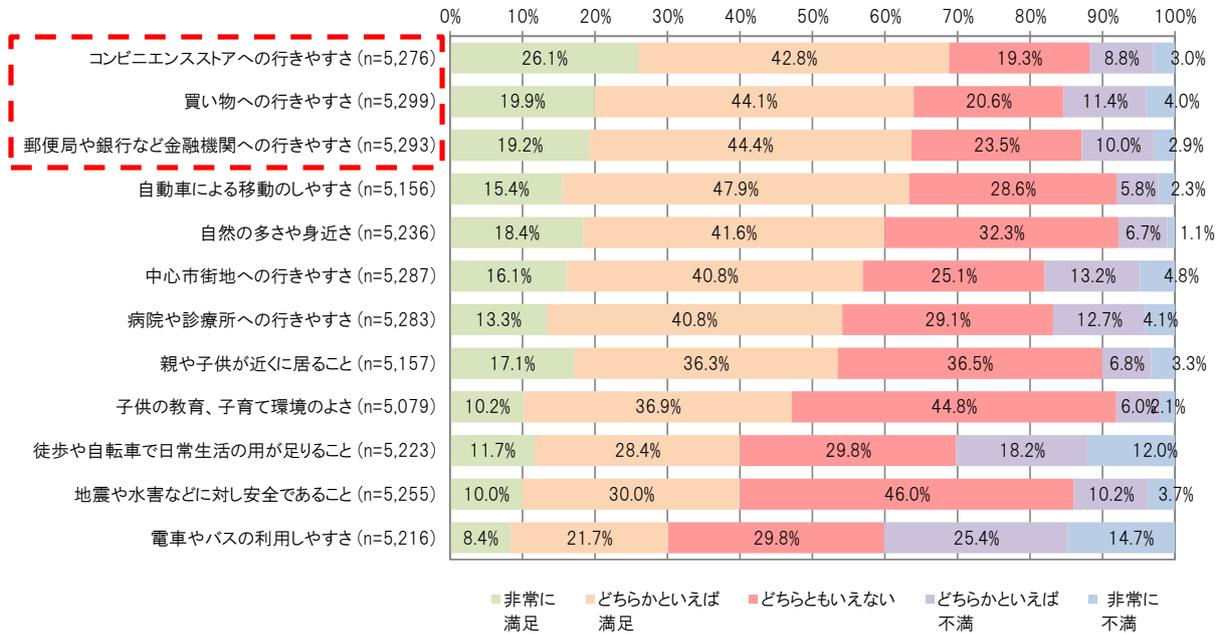


図 1.3.15 現状の住まいの満足度

② 住み替え意向と住替え先

・今後の住み替え意向としては、「住み替える予定はない」とする回答が80.7%を占める一方で、「いずれは住み替えたい」とする回答も16.0%みられた。
 ・住み替え先としては、長野市および長野市以外の中心部へは、31.4%となっている。

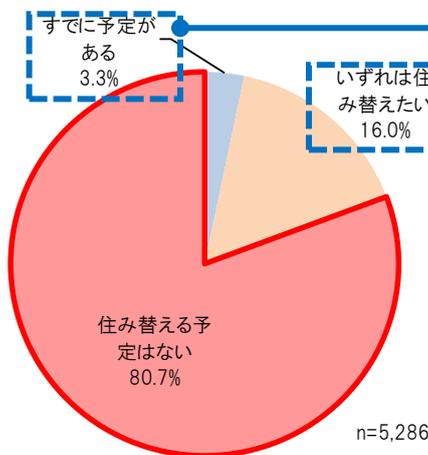


図 1.3.16 住み替え意向

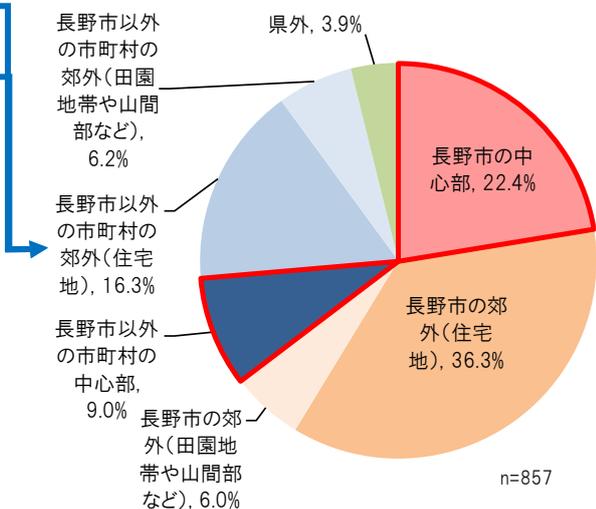


図 1.3.17 住み替え先

1.3 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）

③ 住み替えの際に重要視する項目

・住み替えの際に重要視する項目は、「買い物への行きやすさ」や「地震や水害などに対し安全であること」が強く望まれている。「自然の多さや身近さ」はやや低い結果となっている。

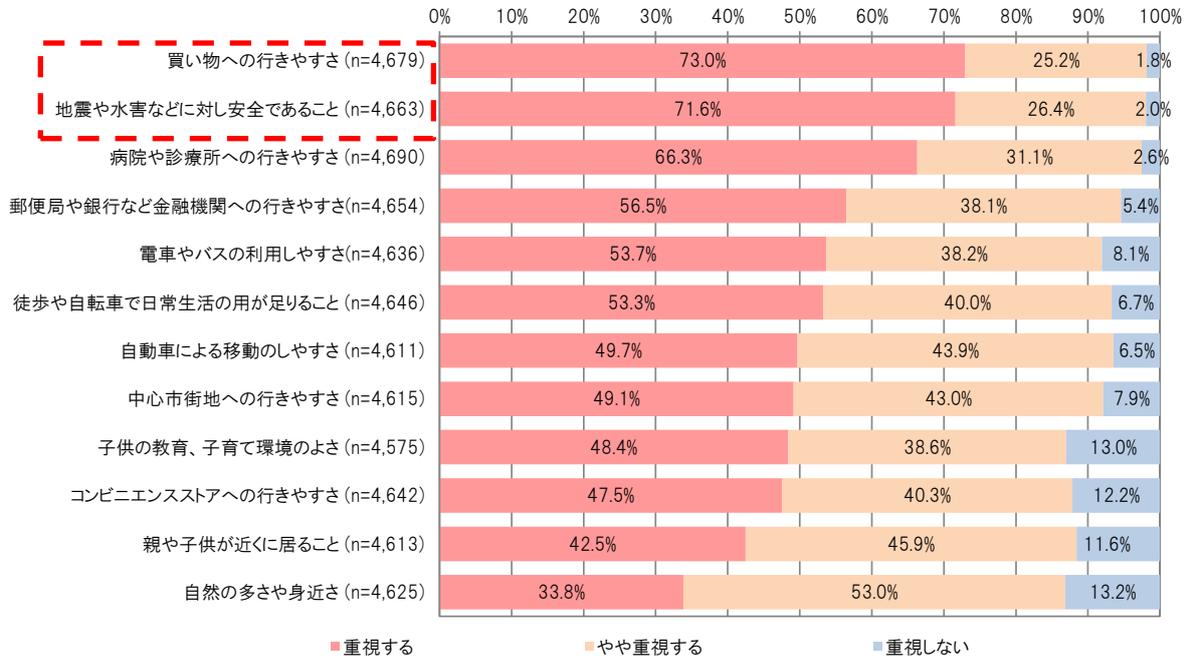


図 1.3.18 住み替えの際に重要視する項目

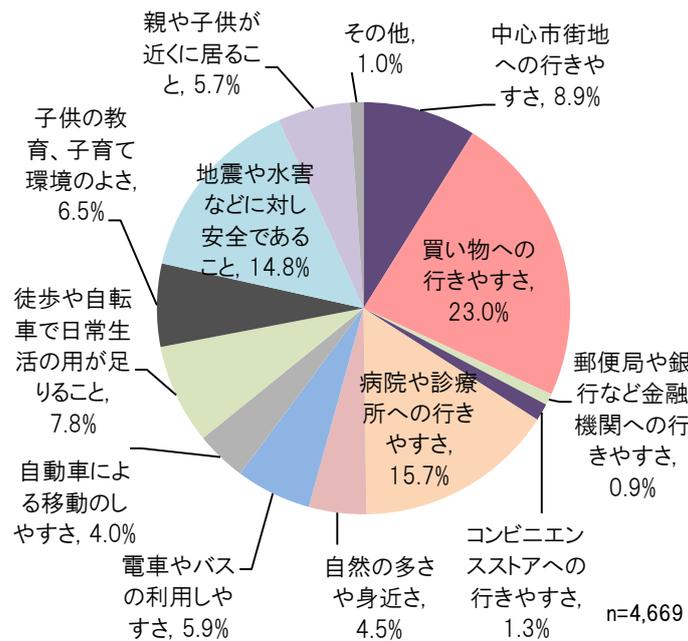


図 1.3.19 住み替えの際に「最も」重要視する項目

【暮らしの項目別満足度と住み替えの際に重要視する項目の関係】

・満足度が相対的に低く、住み替えの際に重要視する度合いが高い項目としては、「地震や水害などに安全」「徒歩などで生活の用が足りる」「電車、バスの利用しやすさ」が挙げられる。

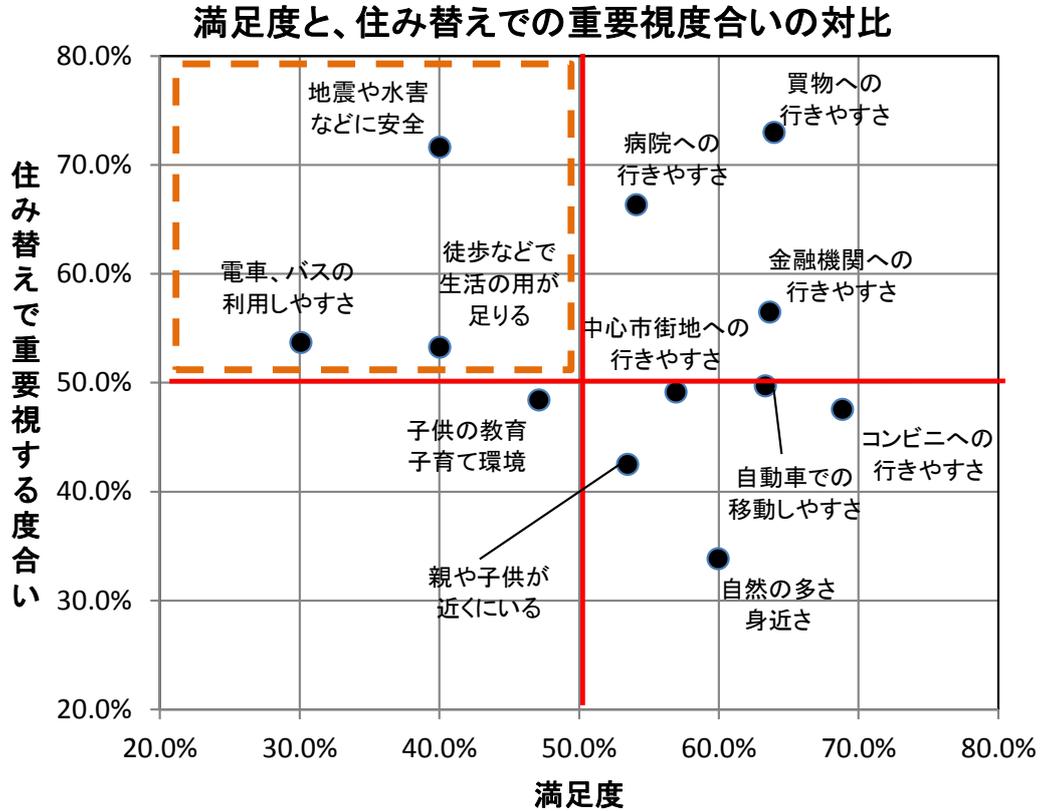


図 1.3.20 暮らしの項目別満足度と住み替えの際に重要視する項目の関係

1.3 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）

④ 公共交通が便利な地域への住み替えや暮らし方の変更と必要となる取組

- ・ まちなかや公共交通が便利な地域に住み替えて、公共交通や徒歩・自転車を中心とした暮らし方の変更については、56.7%の方が可能と回答している。
- ・ 暮らし方を変更する場合に、必要となる取組としては、「身近で行きやすい場所に、暮らしに必要な施設がある」が最も高いことから、交通施策だけでなく、施設の立地に関する検討も求められている。

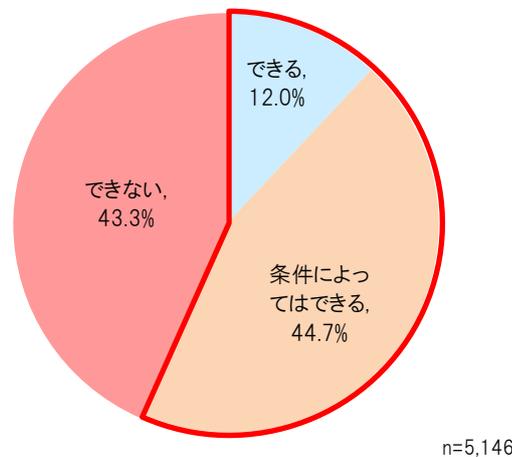


図 1.3.21 公共交通が便利な地域への住み替え意向

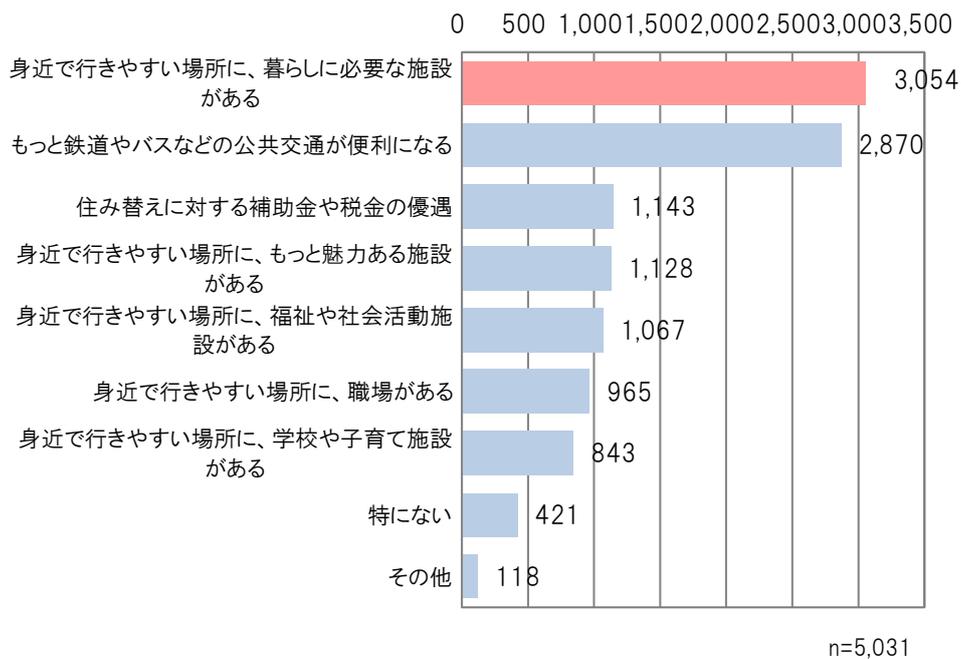


図 1.3.22 公共交通が便利な地域への住み替えるために必要な取組

(5) 交通に関する取り組み要望

・今後の交通に関する取り組みのなかで、「身近な道路の整備や生活道路の安全対策」「鉄道やバスの使いやすさの向上」が上位に挙げられていることからもうかがえる。

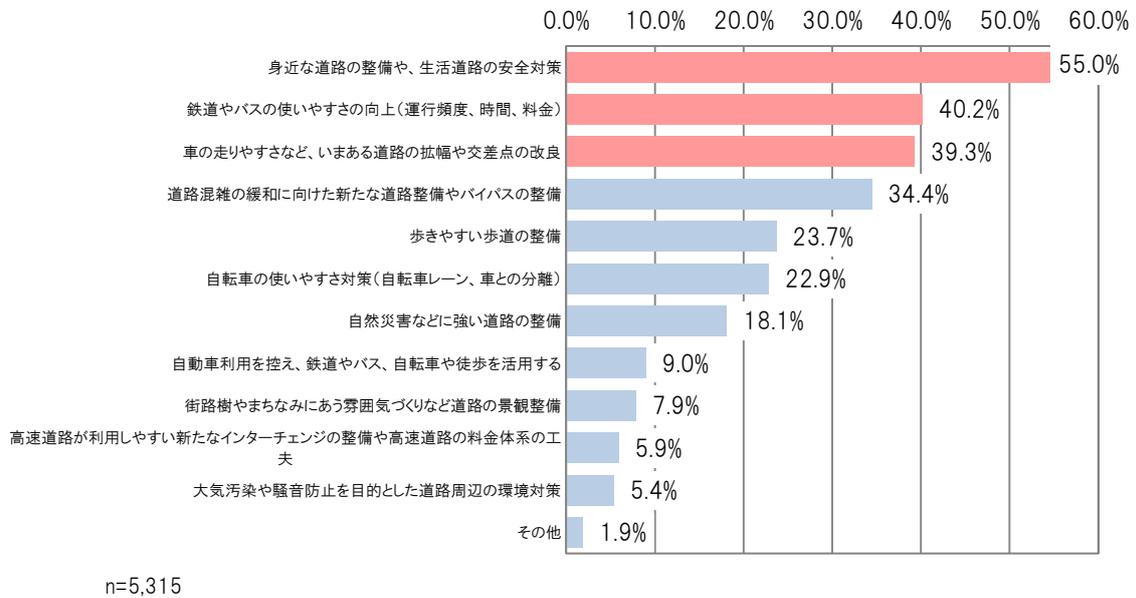


図 1.3.23 交通に関する取り組み要望

1.4 基礎集計（付帯調査：65歳以上の方の意識調査）

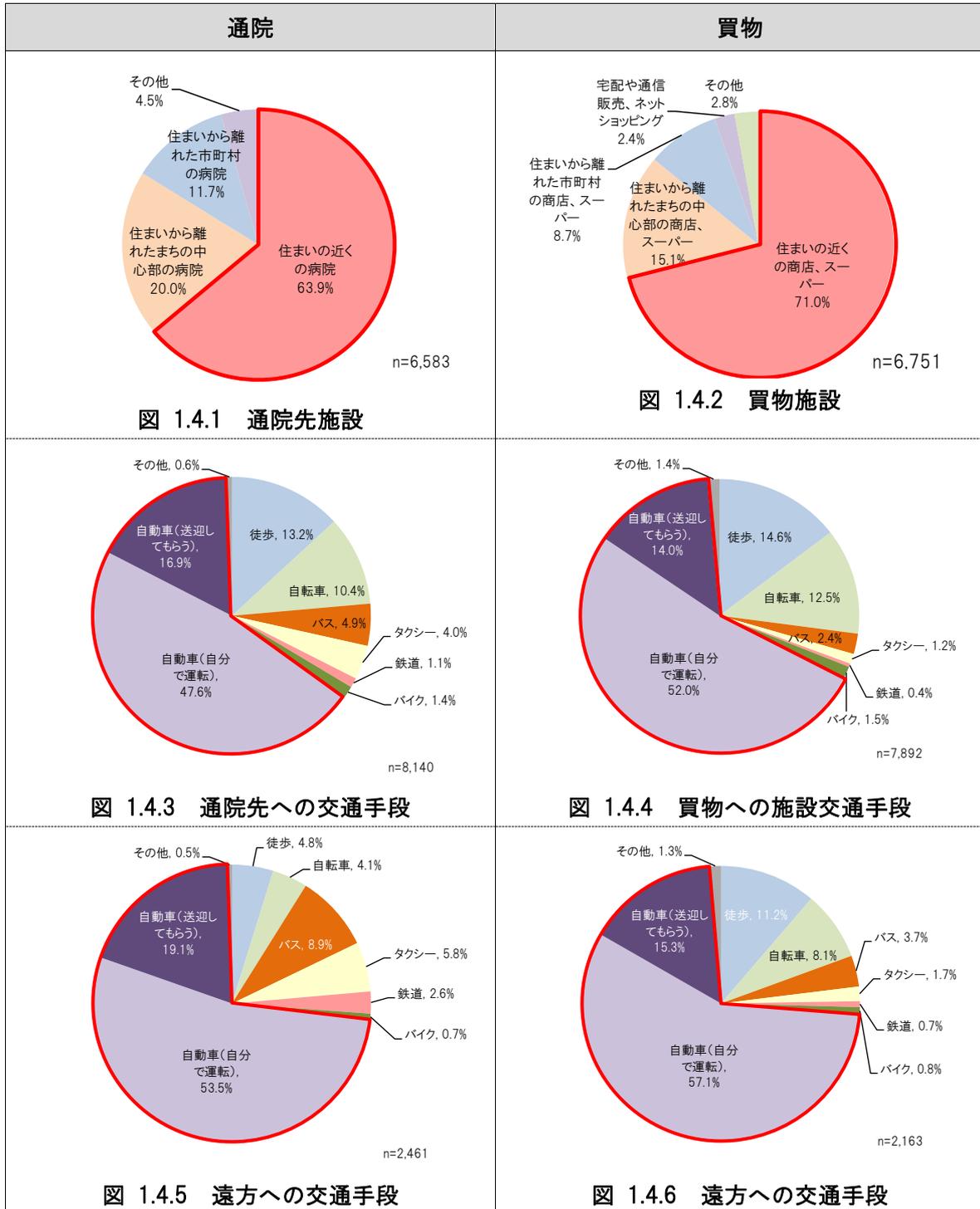
1.4 基礎集計（付帯調査：65歳以上の方の意識調査）

パーソントリップ調査にあわせて実施した付帯調査（65歳以上の方の意識調査）について、集計を行った。

(1) 普段の暮らし移動

・65歳以上の方の通院や買物の状況を見ると、住まいの近くへのアクセスが多いが自動車での移動が多くを占めている。これは目的地が、住まいの近くであるか遠方であるかの如何に関わらず同様の傾向にある。

表 1.4.1 通院・買物行動の特徴



(2) 自動車免許保有状況

・年齢階層が上がるにつれ、自分で運転する機会は減少するものの、79歳までは半数以上の方が普段から自分で運転していることが分かる。

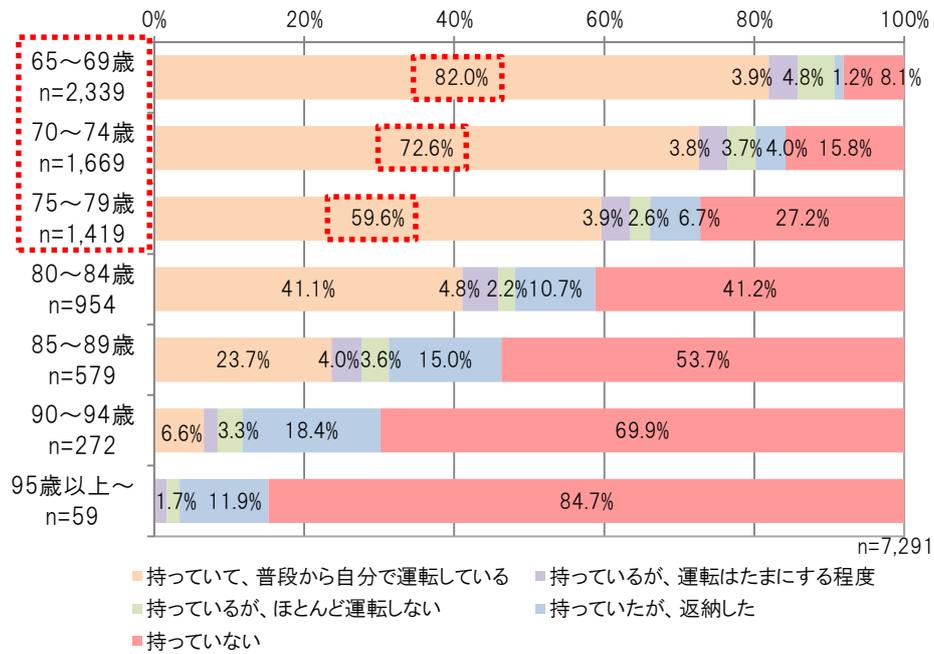


図 1.4.7 年齢階層別運転免許保有・利用状況

1.4 基礎集計（付帯調査：65歳以上の方の意識調査）

(3) 自動車免許保有者の今後の自動車運転

- ・ 80歳を超えると免許返納を考える方の増加が顕著になるが、85～89歳では免許返納を考えている方が28.2%以上を占めている。
- ・ また、免許返納後の交通手段は、「バス」利用が25.1%と最も高い。一方で、「家族や知り合いまたは福祉の送迎」利用が24.4%を占めており、高齢者の移動を支えることが求められる。

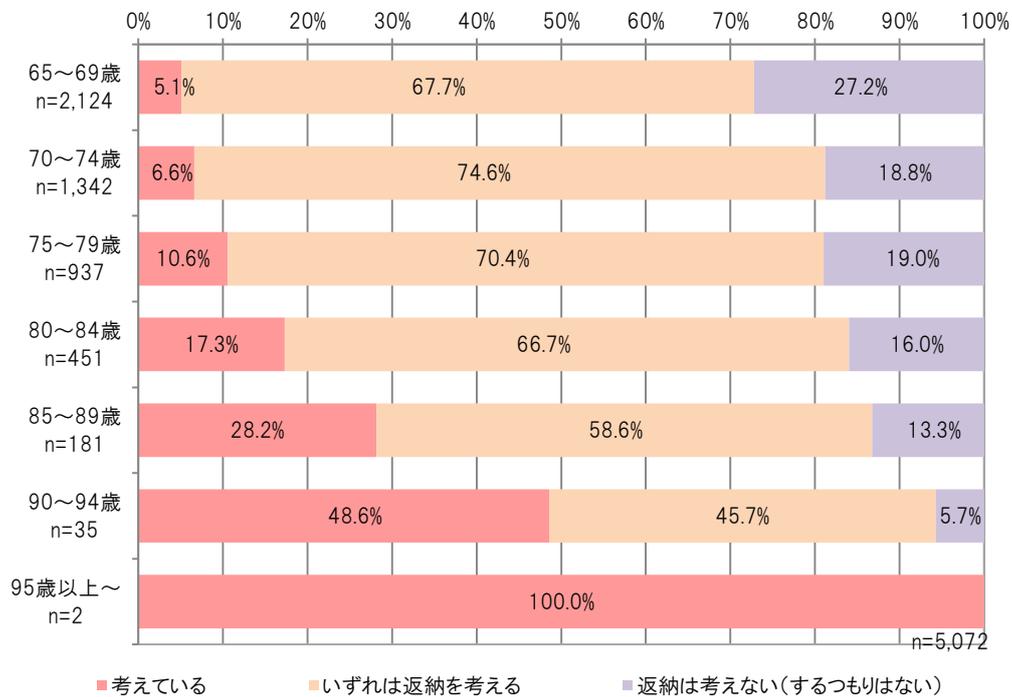


図 1.4.8 免許返納意向

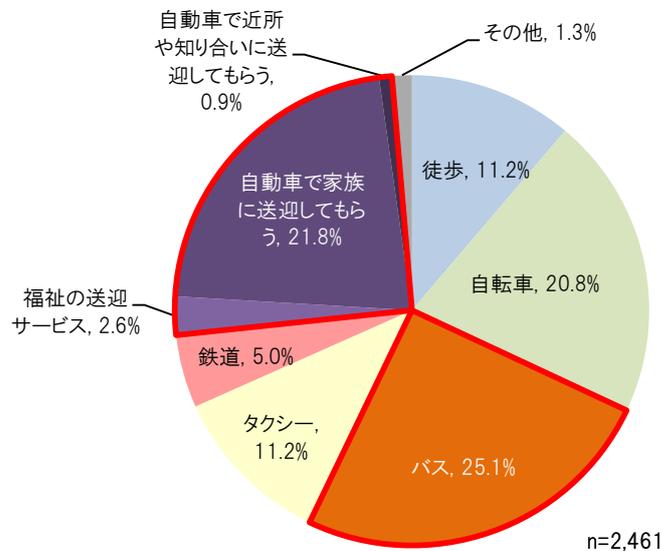


図 1.4.9 自動車の代替交通手段

(4) 今後の暮らしについて

① 現状の住まいの満足度

・暮らしの項目別満足度をみると、コンビニエンスストアへの行きやすさや金融機関への行きやすさが上位に挙げられている。今後の住み替え意向は、「住み替える予定はない」が92.9%を占めている。

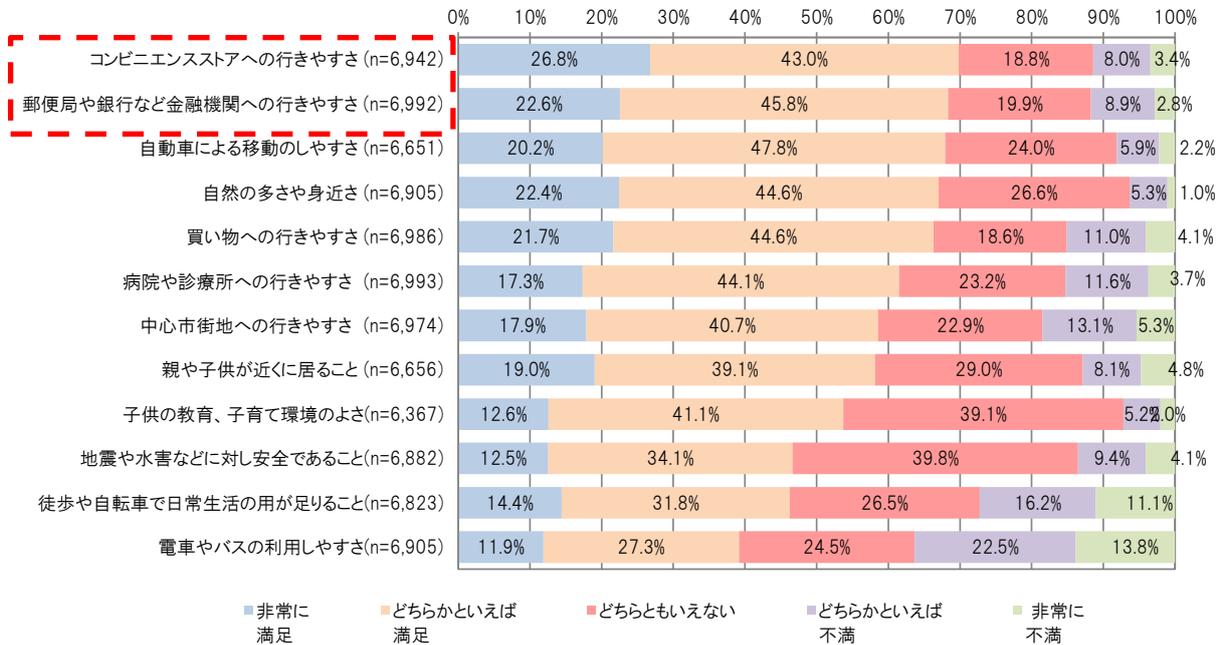


図 1.4.10 現状の住まいの満足度

② 住み替え意向と住替え先

・今後の住み替え意向としては、「住み替える予定はない」とする回答が92.9%を占める。また、住み替え先としては、長野市が70.4%を占めている。

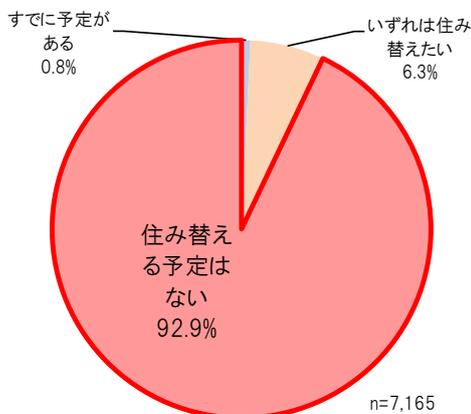


図 1.4.11 住み替え意向

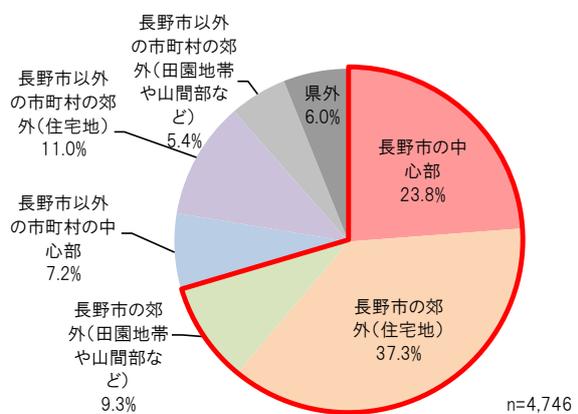


図 1.4.12 住み替え先

1.4 基礎集計（付帯調査：65歳以上の方の意識調査）

③ 住み替えの際に重要視する項目

・ 今後の住み替えの際に重要視する項目は、「地震や水害などに対し安全であること」が最も高く、次いで「病院や診療所への行きやすさ」「買い物への行きやすさ」といった普段の暮らしの利便性を重視する意見が多い。

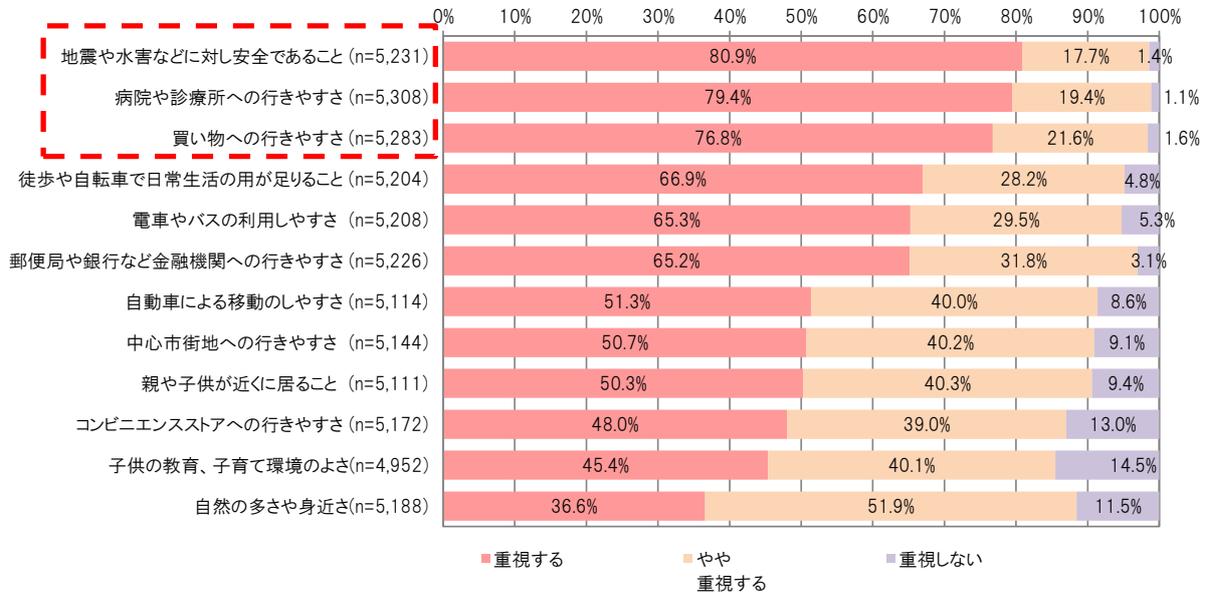


図 1.4.13 住み替えの際に重要視する項目

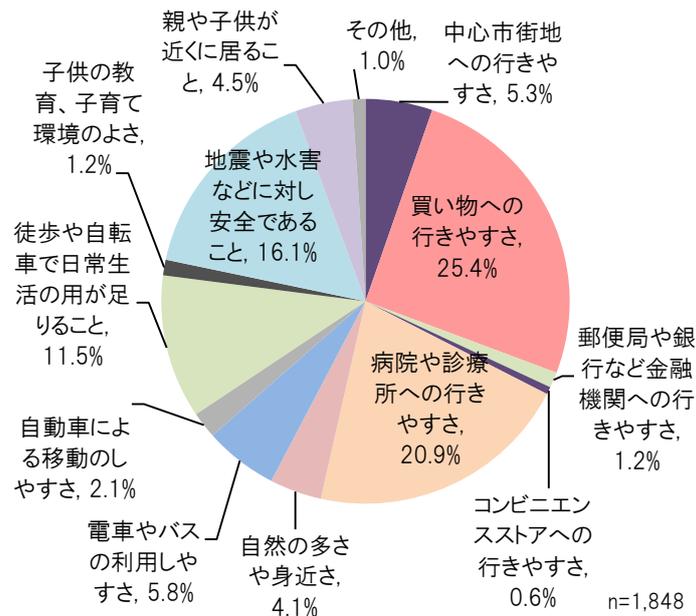


図 1.4.14 住み替えの際に「最も」重要視する項目

(5) 交通に関する意向について

① 今後の交通で不安に感じる事項

・ 今後への不安としては、「自分で動くのがつらくなった時の助け」「いくつまで自分で運転できるか」という意見が多くを占めている。

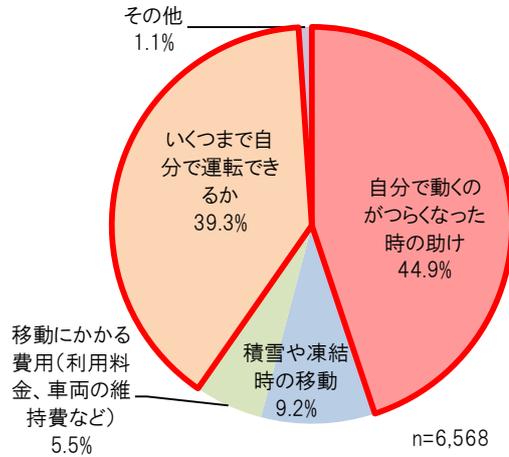


図 1.4.15 今後の交通で不安に感じる事項

② 交通に関して重要視する取組

・ 交通に関して重要視する取組は、「道路混雑の緩和に向けた新たな道路整備やバイパスの整備」が最も高い。

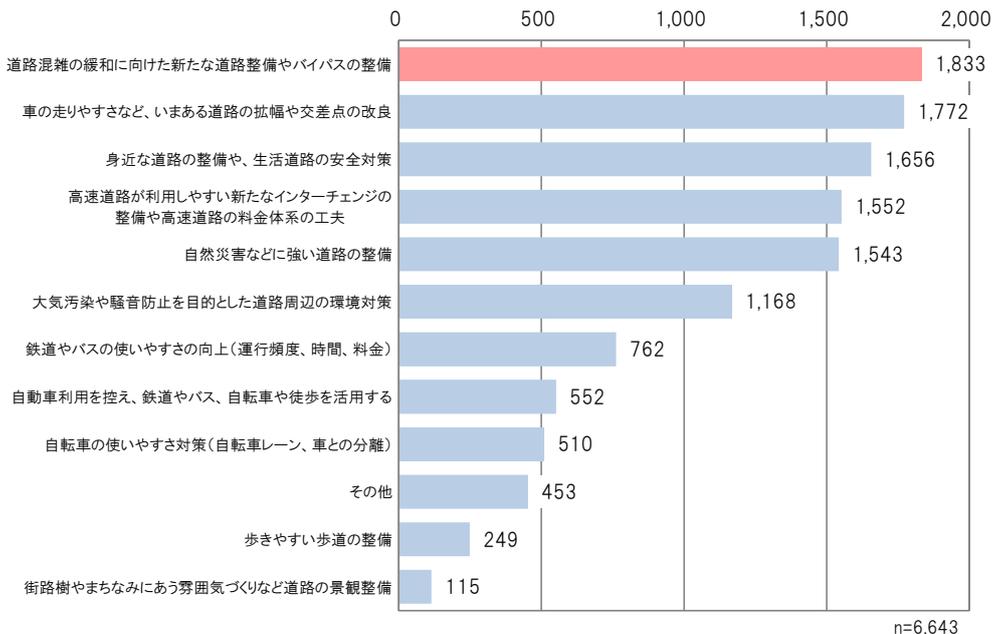


図 1.4.16 交通に関して重要視する取組

1.4 基礎集計（付帯調査：65歳以上の方の意識調査）

③ 歩いて暮らせるまちなかへの住み替え意向

・今後、移動や出歩くことを考えて、「歩いて暮らせる便利なまちなか」への住み替え意向をみると、「今の住まいから離れたくない」が51.9%を占めている。

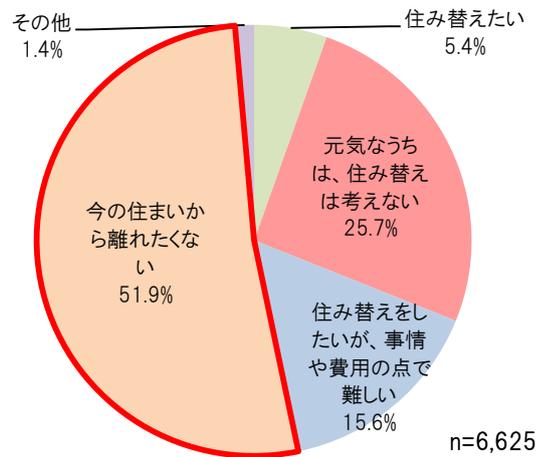


図 1.4.17 歩いて暮らせるまちなかへの住み替え意向

④ 今後の移動が困難になった際でも重要視する移動目的

・今後の移動が困難になった際でも重要視する移動目的は、「通院」が最も多く、次いで「買い物」が多い。

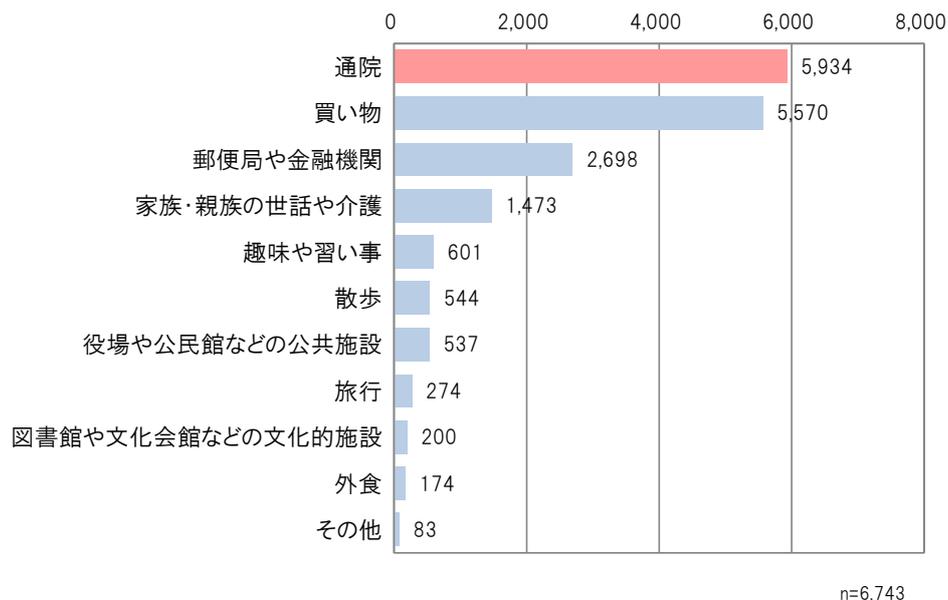


図 1.4.18 今後の移動が困難になった際に重要視する移動目的

1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

補完調査として実施した、来街者の意識調査について集計を行った。

また、携帯電話位置情報を活用した来街者の流動結果についても、集計を行った。

(1) 来街者の意識調査

① 配布・回収状況

- ・新幹線駅、高速バスターミナルを利用する来街者を対象に、秋季・冬季の計2回の意識調査を実施した。
- ・秋季は842票、46.7%を回収し、冬季は817票、43.0%を回収した。

表 1.5.1 調査概要の詳細

		来街者調査	
対象	新幹線駅（長野駅、飯山駅）やバスターミナル（長野駅高速バス乗降所）において、来街者を対象に、都市圏内での交通行動及び都市圏交通に関する意向を調査		
調査箇所	新幹線駅（長野駅、飯山駅） バスターミナル（長野駅高速バス乗降所）		
配布方法 回収方法	手渡し配布、郵送回収		
	秋季	冬季	
配布数	<ul style="list-style-type: none"> ・長野駅（新幹線）：1,500票 ・飯山駅（新幹線）：100票 ・長野駅（高速バス）：252票 ・合計：1,852票 	<ul style="list-style-type: none"> 長野駅（新幹線）：1,600票 飯山駅（新幹線）：130票 長野駅（高速バス）：205票 合計：1,935票 	
回収数	<ul style="list-style-type: none"> ・長野駅（新幹線）：689票 ・飯山駅（新幹線）：55票 ・長野駅（高速バス）：98票 ・合計：842票 	<ul style="list-style-type: none"> ・長野駅（新幹線）：670票 ・飯山駅（新幹線）：45票 ・長野駅（高速バス）：102票 ・合計：817票 	
回収率	<ul style="list-style-type: none"> ・長野駅（新幹線）：45.9% ・飯山駅（新幹線）：55.0% ・長野駅（高速バス）：38.9% ・合計：45.5% 	<ul style="list-style-type: none"> ・長野駅（新幹線）：41.9% ・飯山駅（新幹線）：34.6% ・長野駅（高速バス）：49.8% ・合計：42.2% 	
乗車人員 （参考）	<ul style="list-style-type: none"> ・長野駅（新幹線）：7,738人/日（2015年度1日平均）※1 ・飯山駅（新幹線）：504人/日（2015年度1日平均）※1 ・長野県旅客数：2,783人/日（2010年11月）※2 		

※1 JR東日本HPより

※2 2010年幹線バス旅客流動実態調査

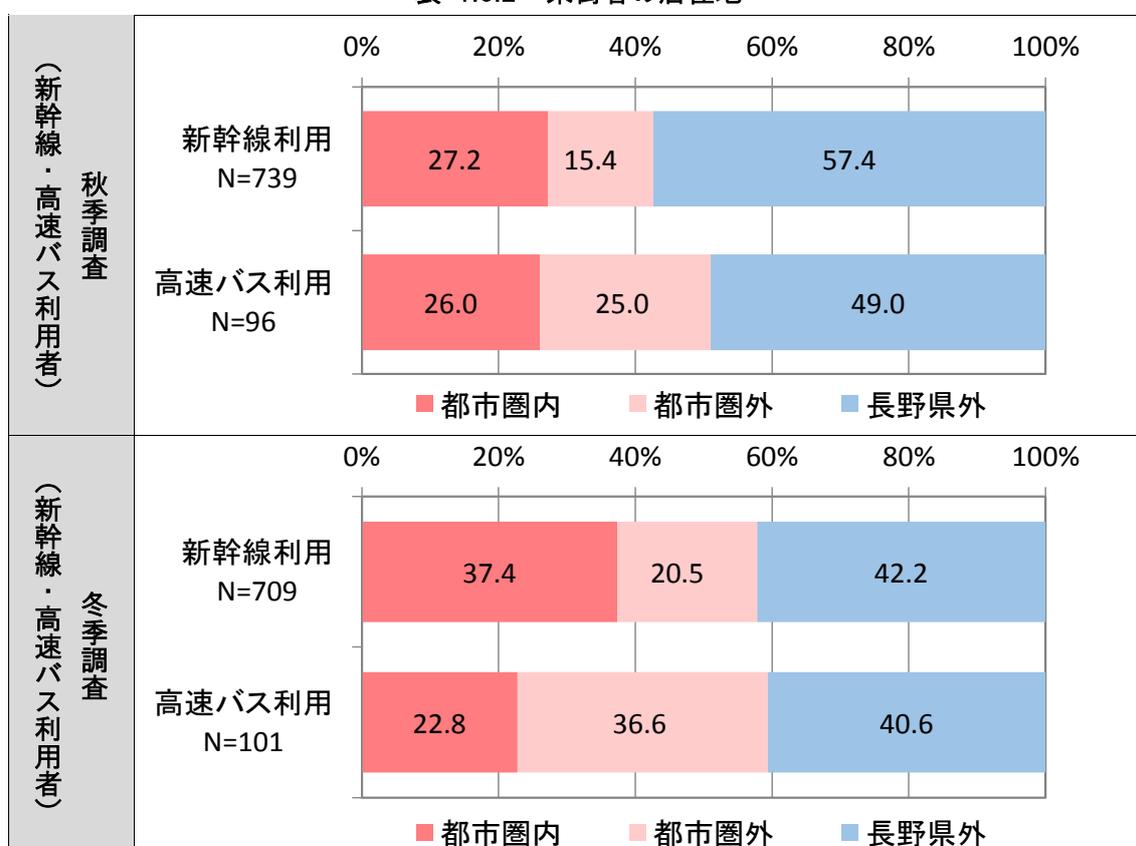
1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

② 単純集計（来街者）

a) 来街者の居住地

・都市圏外居住者は、新幹線に比べ高速バス利用が高く、県外居住者は、高速バスに比べ新幹線利用が高い状況である。ただし、冬季では、都市圏内居住の新幹線利用が秋季の27.2%に比べ、10.2ポイント増加し、35.9%となっている。

表 1.5.2 来街者の居住地



b) 来街者の属性

【性別】

・ 冬季は、秋季よりも男性の回答数が多い。

表 1.5.3 来街者の性別

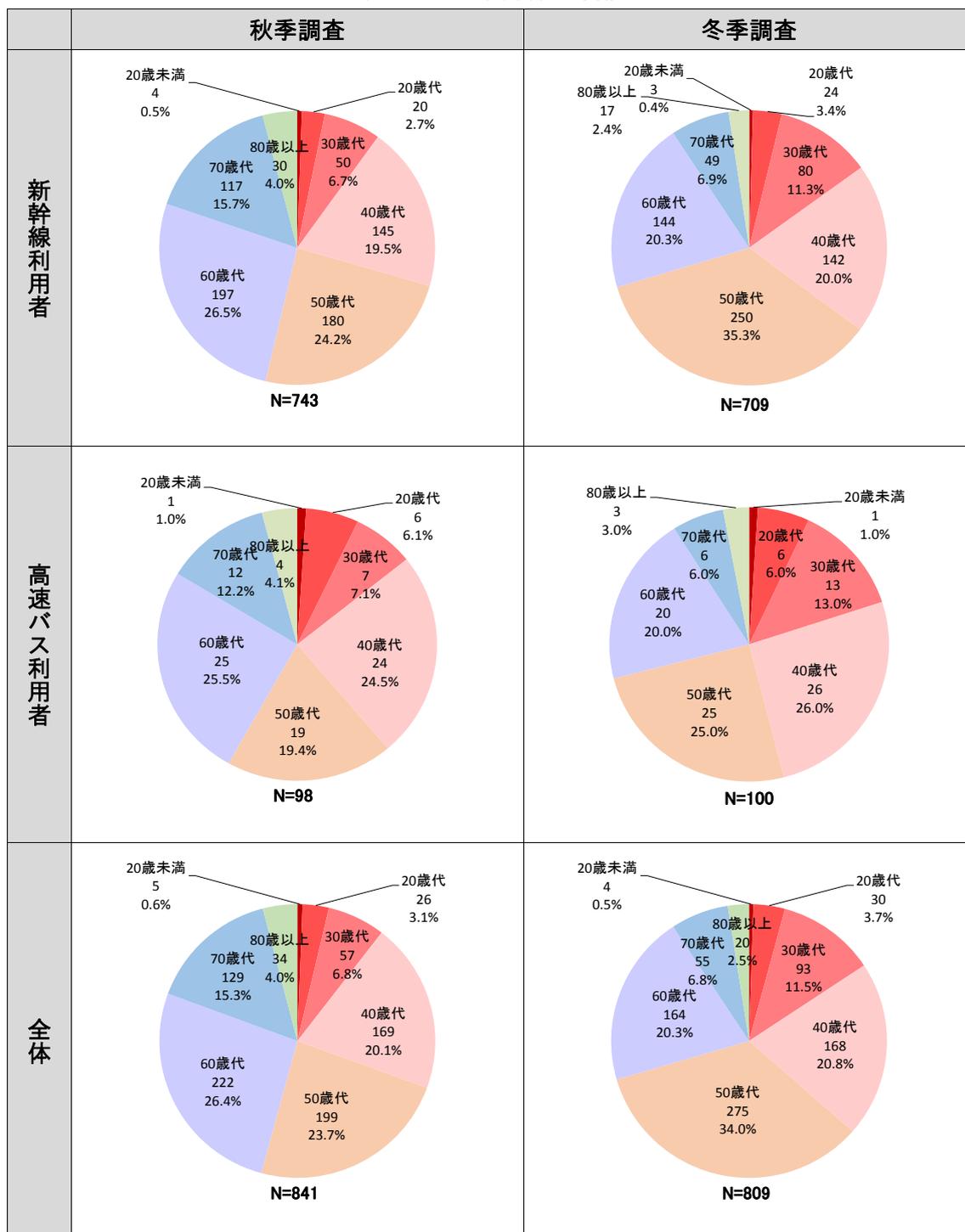
	秋季調査	冬季調査
新幹線利用者	<p>女性 294 44.7% 男性 364 55.3% N=658</p>	<p>女性 183 29.0% 男性 447 71.0% N=630</p>
高速バス利用者	<p>女性 51 57.3% 男性 38 42.7% N=89</p>	<p>女性 39 41.9% 男性 54 58.1% N=93</p>
全体	<p>女性 345 46.2% 男性 402 53.8% N=747</p>	<p>女性 222 30.7% 男性 501 69.3% N=723</p>

1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

【年齢】

- ・ 秋季よりも、冬季の方が20代～60代の回答率が高い。
- ・ 冬の気候などにより、高齢者は外出を控えていることがうかがえる。

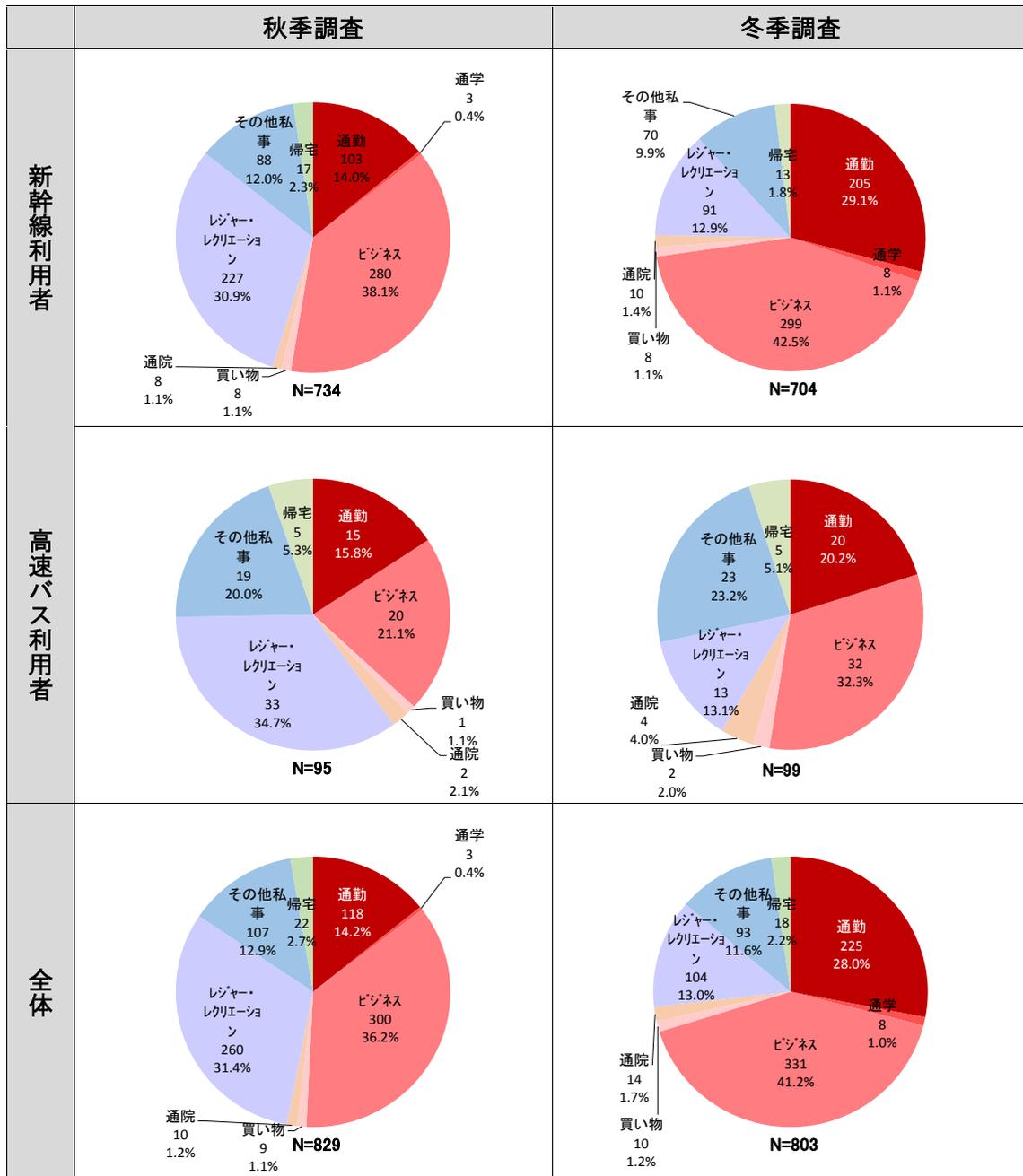
表 1.5.4 来街者の年齢



c) 来街者の移動目的

・ 秋季にはレジャー・レクリエーション目的の割合が、冬季よりも多い反面、冬季は通勤目的の割合が高い。
 ・ 冬の気候及び雪が降っていることから、観光が秋季に集中していたためと考えられる。

表 1.5.5 来街者の移動目的

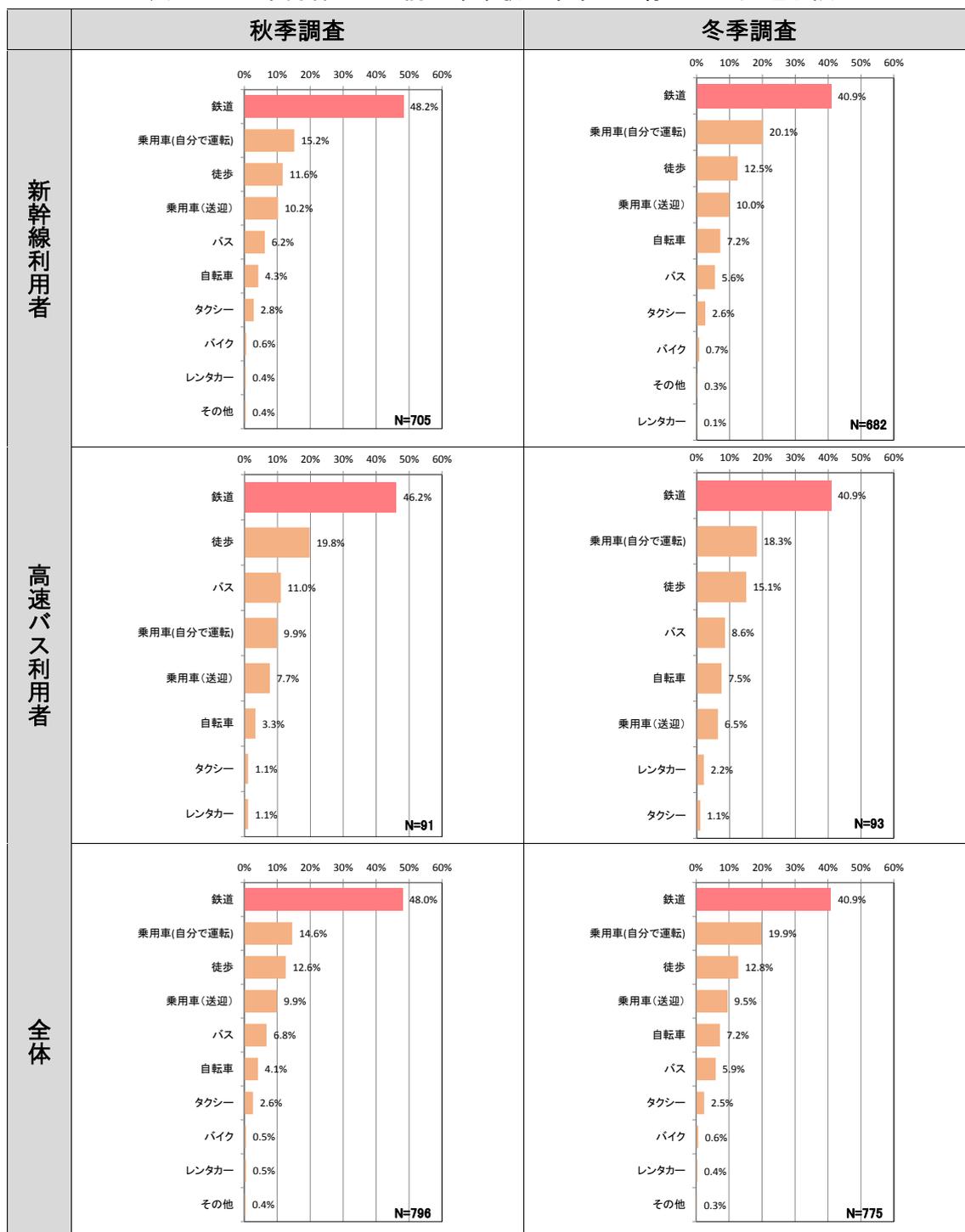


1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

d) 一つ前の乗車駅・乗車バス停までの交通手段

- ・ 冬季は、秋季に比べ、鉄道利用が減少し、乗用車（自分で運転）利用が増加。
- ・ 冬の気候から、移動方法が鉄道から乗用車に変更されたためと考えられる。

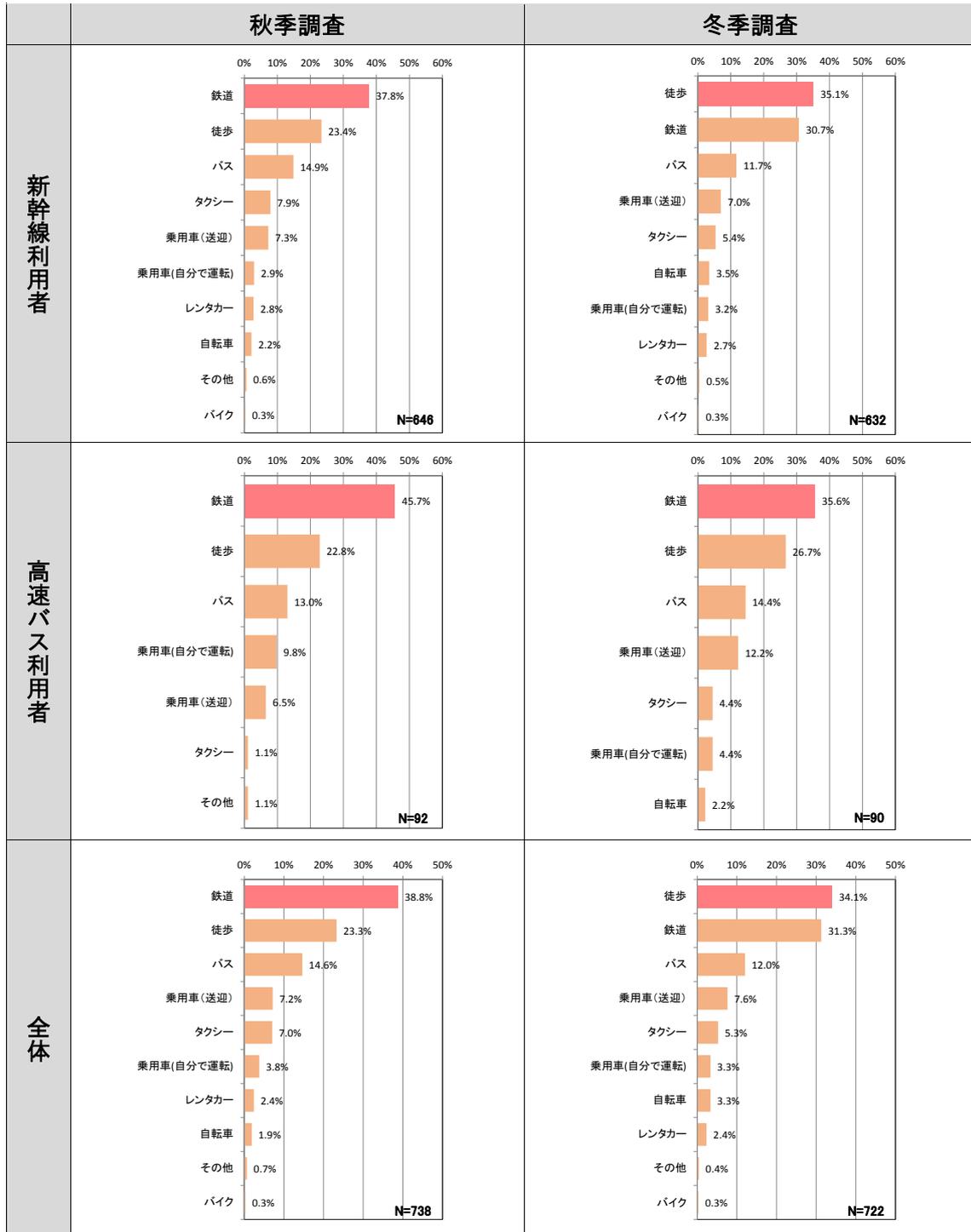
表 1.5.6 来街者の一つ前の乗車駅・乗車バス停までの交通手段



e) 一つ後の乗車駅・乗車バス停までの交通手段

・ 冬季は、秋季に比べ、鉄道利用が減少し、徒歩が増加。

表 1.5.7 来街者の一つ後の乗車駅・乗車バス停までの交通手段

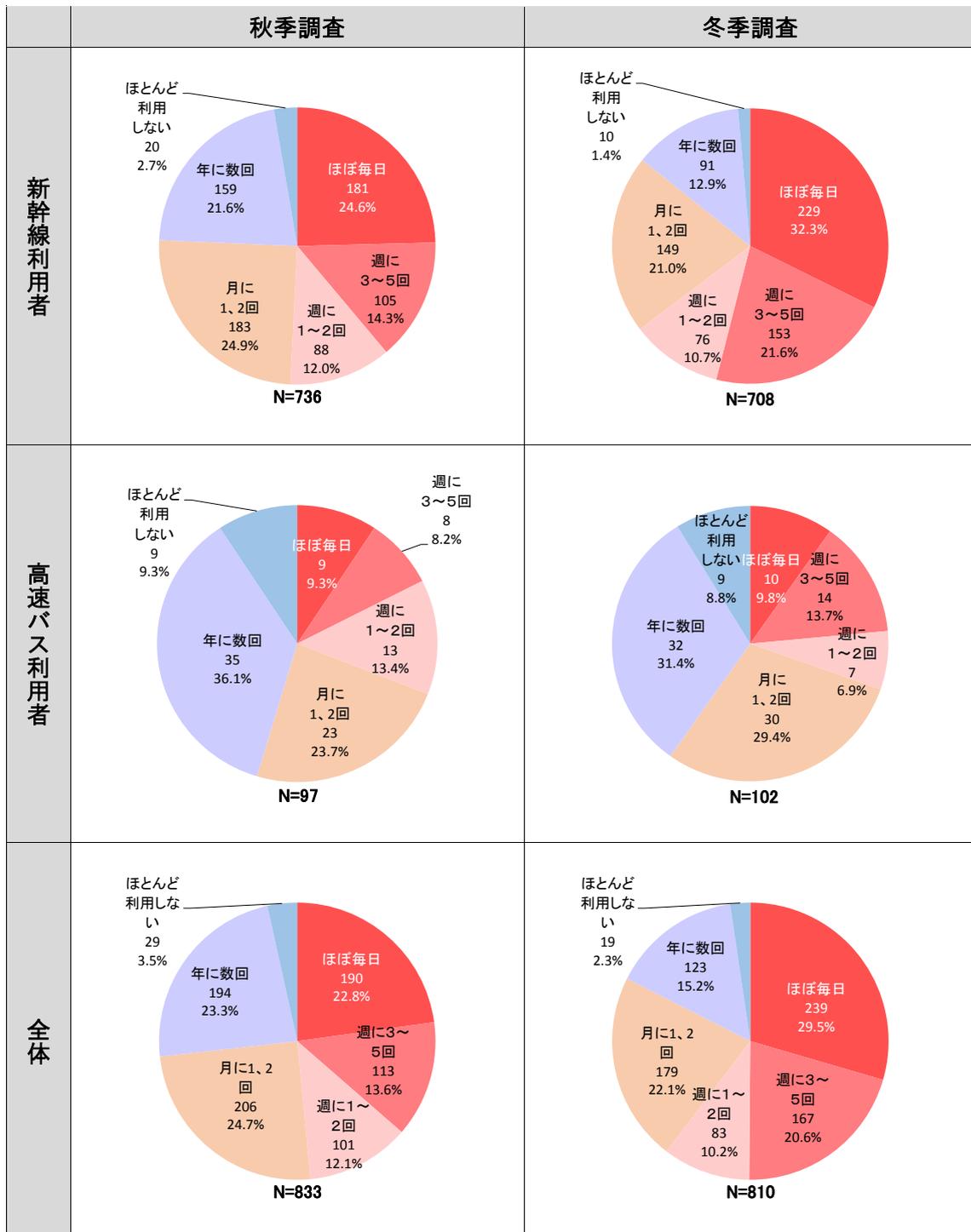


1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

f) 来街者の鉄道・バスの利用頻度

・ 冬季は、秋季に比べ、「ほぼ毎日」もしくは「週に3～5回」利用する人の割合が高い。

表 1.5.8 来街者の鉄道・バスの利用頻度



g) 来街者の鉄道・バスに求めるサービス

- ・新幹線来街者が求めるサービスについては、秋季・冬季ともに、「鉄道との乗り継ぎをよくする」が約50%と一番高くなっており、続いて「運賃設定や割引サービス」、「運行頻度を高める」の順である。
- ・高速バス来街者が求めるサービスについては、秋季で「鉄道との乗り継ぎをよくする」が約50%と一番高くなっており、続いて「運行頻度を高める」、「運賃設定や割引サービス」の順である。
- ・一方で、冬季においては、「鉄道との乗り継ぎをよくする」に比べ、「運行頻度を高める」が上回る結果である。

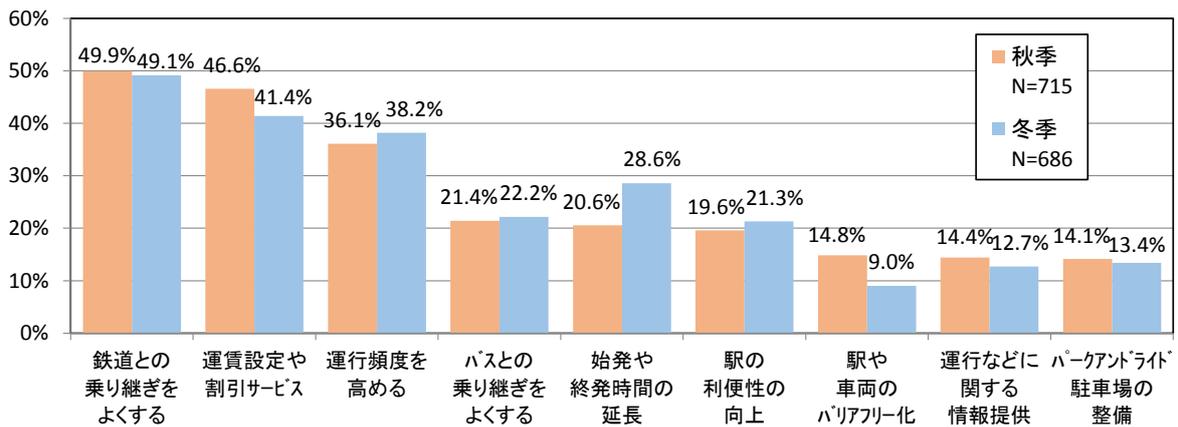


図 1.5.1 新幹線来街者が求めるサービスの移動の目的（秋季・冬季）

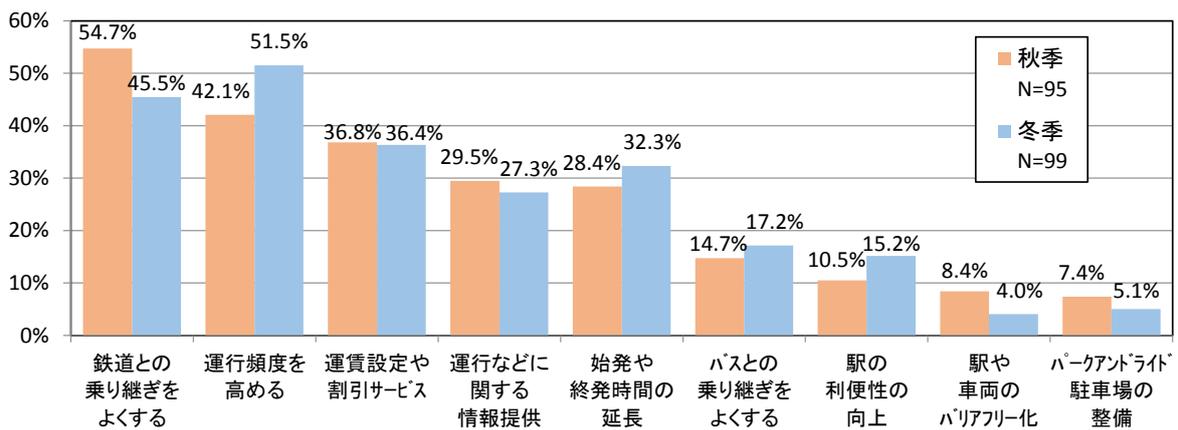


図 1.5.2 高速バス来街者が求めるサービスの移動の目的（秋季・冬季）

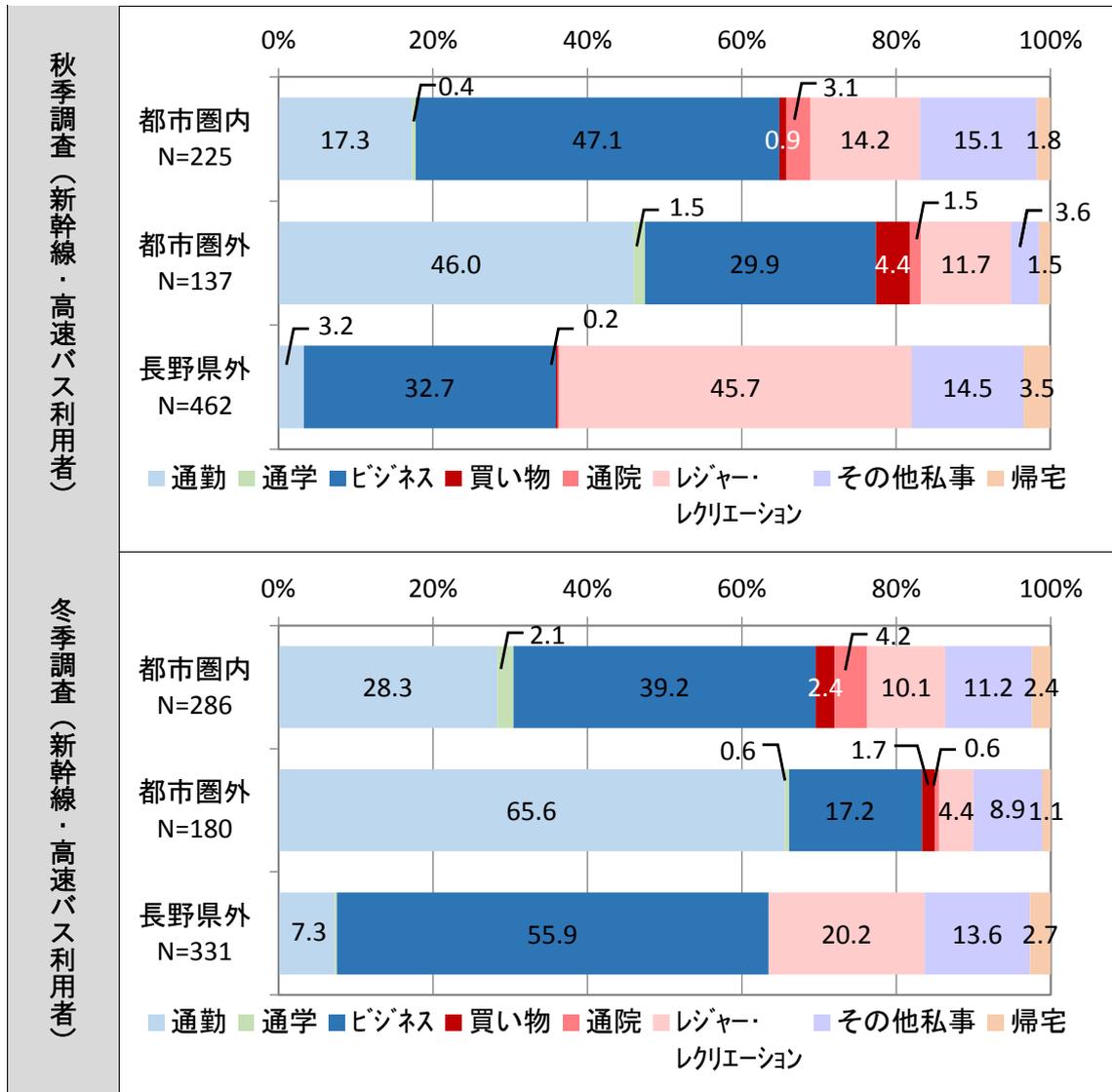
1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

③ クロス集計（来街者）

a) 移動目的（来街者の居住地別）

・居住地別の移動目的では、「通勤」目的の都市圏外の新幹線利用が46.0%、高速バス利用が65.6%となっている。また、県外居住者では、秋季の「レジャー・レクリエーション」目的が半数を占めている。

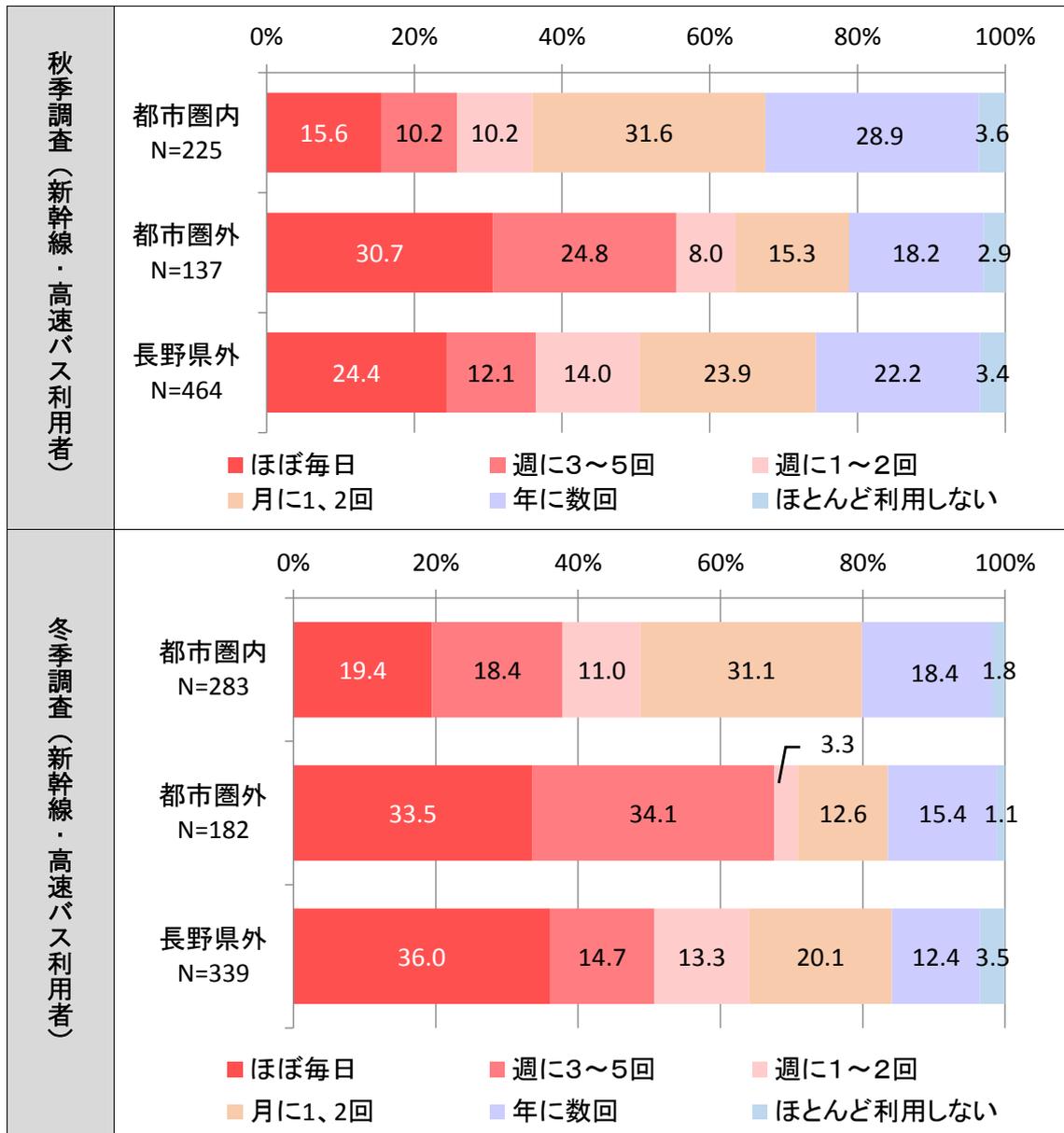
表 1.5.9 移動目的（来街者の居住地別）



b) 鉄道・バスの利用頻度（来街者の居住地別）

・居住地別の来訪頻度では、都市圏外居住者で、秋季・冬季ともに「ほぼ毎日」・「週に3～5回」が半数を占めている。

表 1.5.10 鉄道・バスの利用頻度（来街者の居住地別）

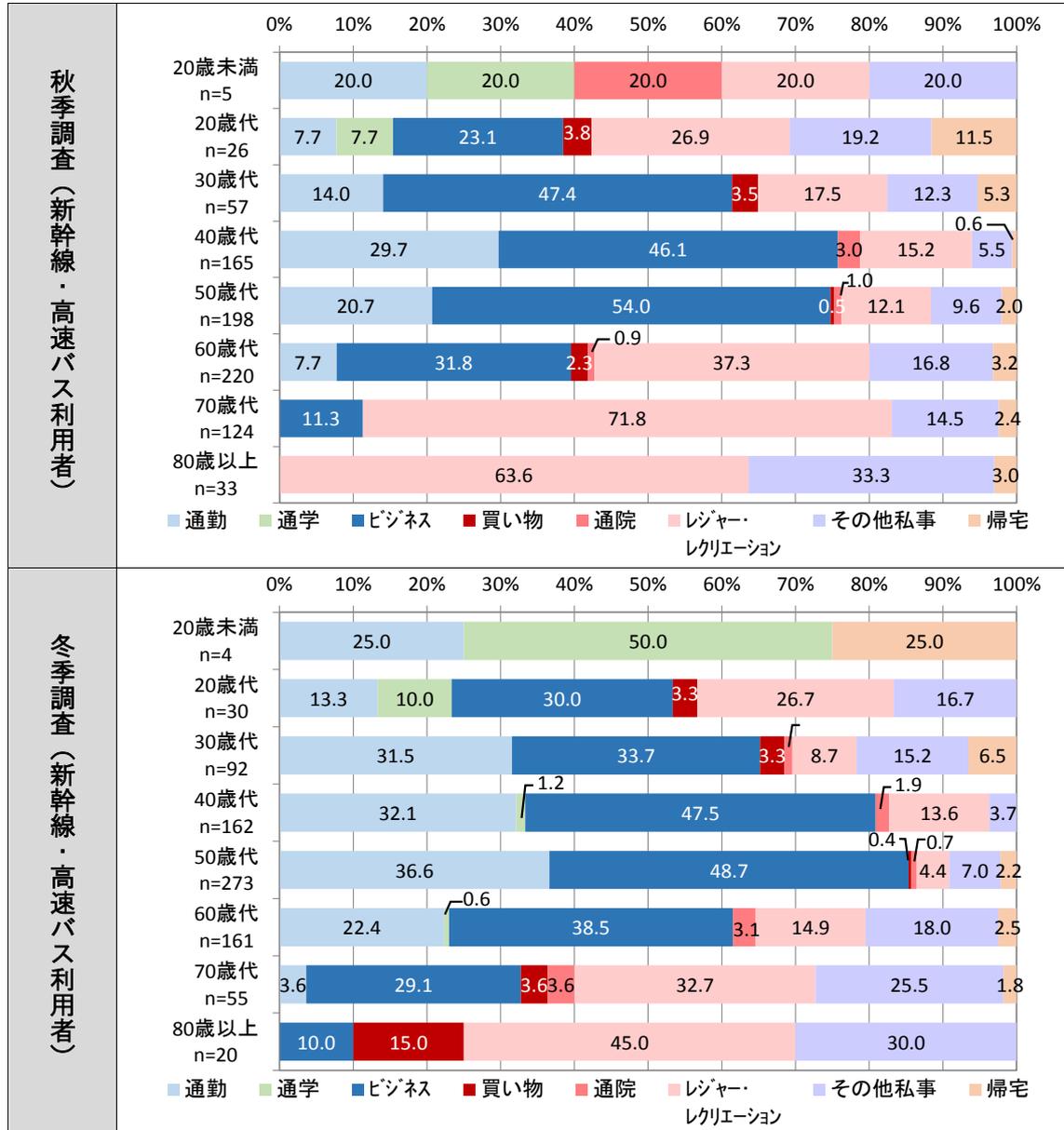


1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

c) 移動目的（来街者の年齢別）

・年齢別の移動目的では、30歳代～50歳代の「ビジネス」・「通勤」目的が秋季・冬季ともに半数以上を占めている。一方で、70歳代以上では、秋季の「レジャー・レクリエーション」目的が半数を占めている。

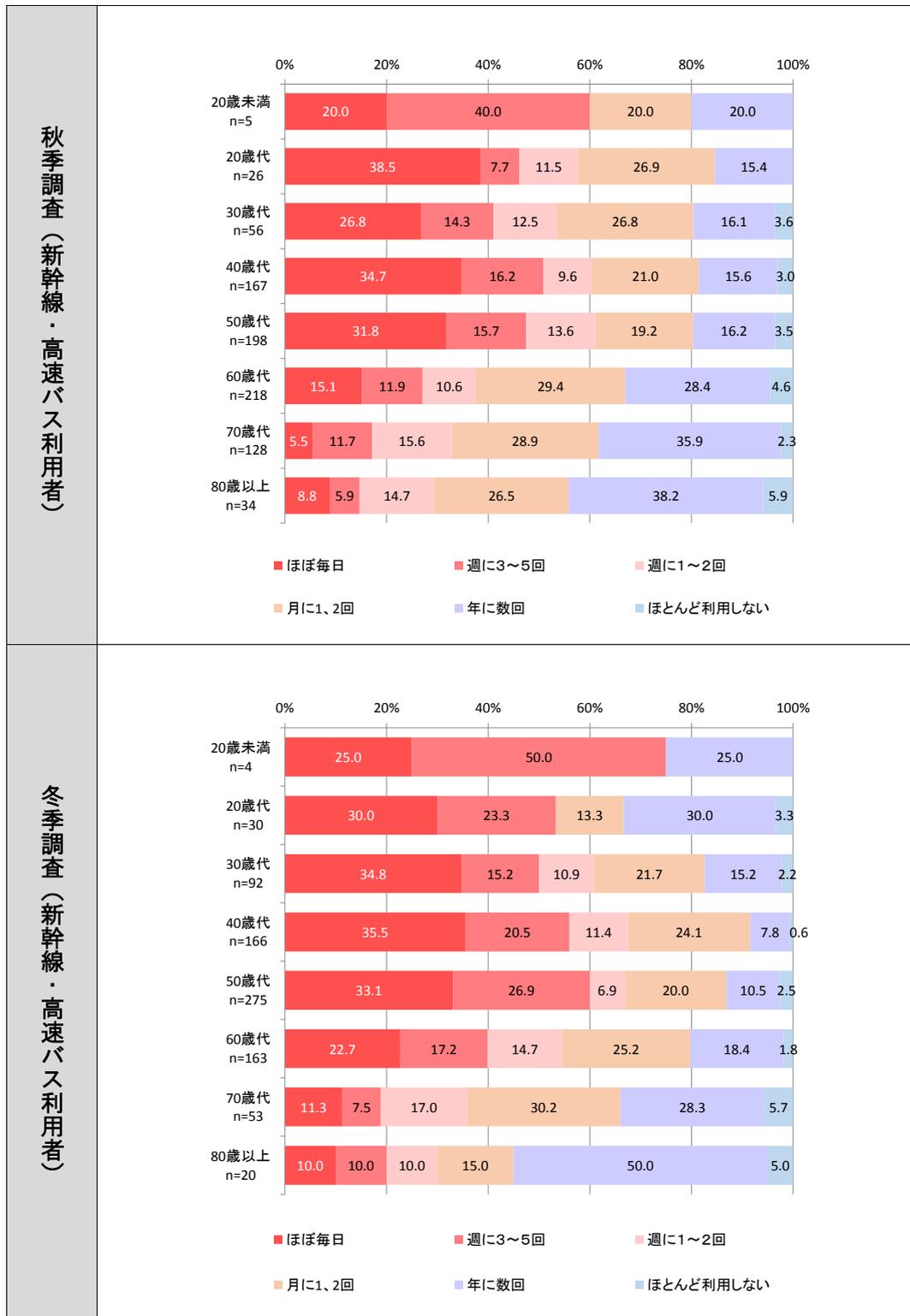
表 1.5.11 移動目的（来街者の年齢別）



d) 鉄道・バスの利用頻度（来街者の年齢別）

・年齢別の来訪頻度では、30歳代～50歳代で、秋季・冬季ともに「ほぼ毎日」・「週に3～5回」が半数を占めている。一方で、70歳代以上では、「月に1、2回」・「年に数回」が半数以上を占めている。

表 1.5.12 鉄道・バスの利用頻度（来街者の年齢別）



1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

(2) 人口流動統計結果（モバイル空間統計）

- ・ 平日の都市圏着の流動をみると、県内では、北信広域（野沢温泉村など）から約 1.1 万トリップ/日、上小広域（上田市）から約 9 千トリップ/日の移動となっている。
- ・ 県外では新潟県から約 4 千トリップ/日、東京都・埼玉県・群馬県から合わせて約 5 千トリップ/日の移動となっている。

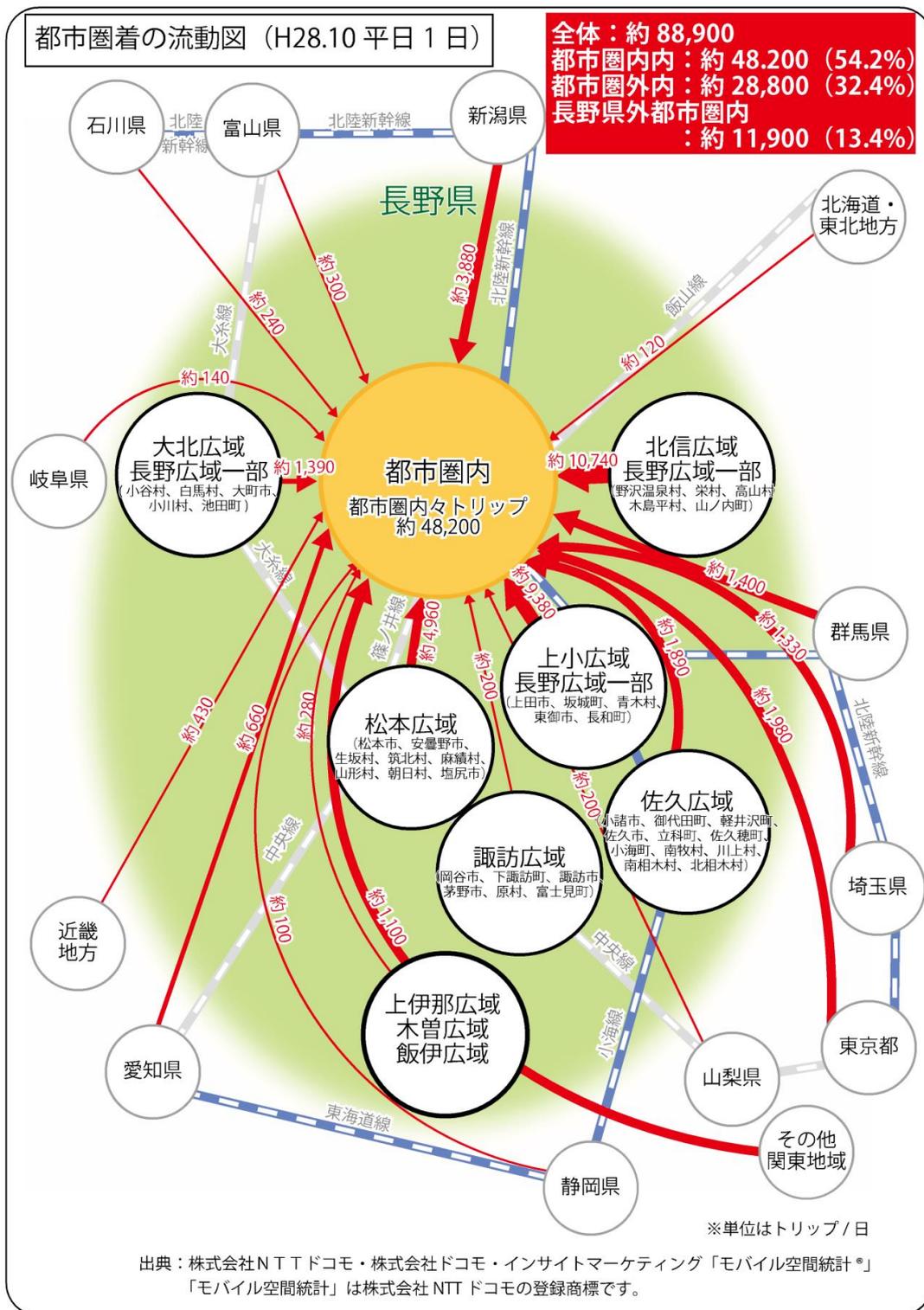


図 1.5.3 都市圏と都市圏外との結びつき（都市圏着 平日）

1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

・平日の都市圏発の流動は、都市圏着と同様の傾向となっている。

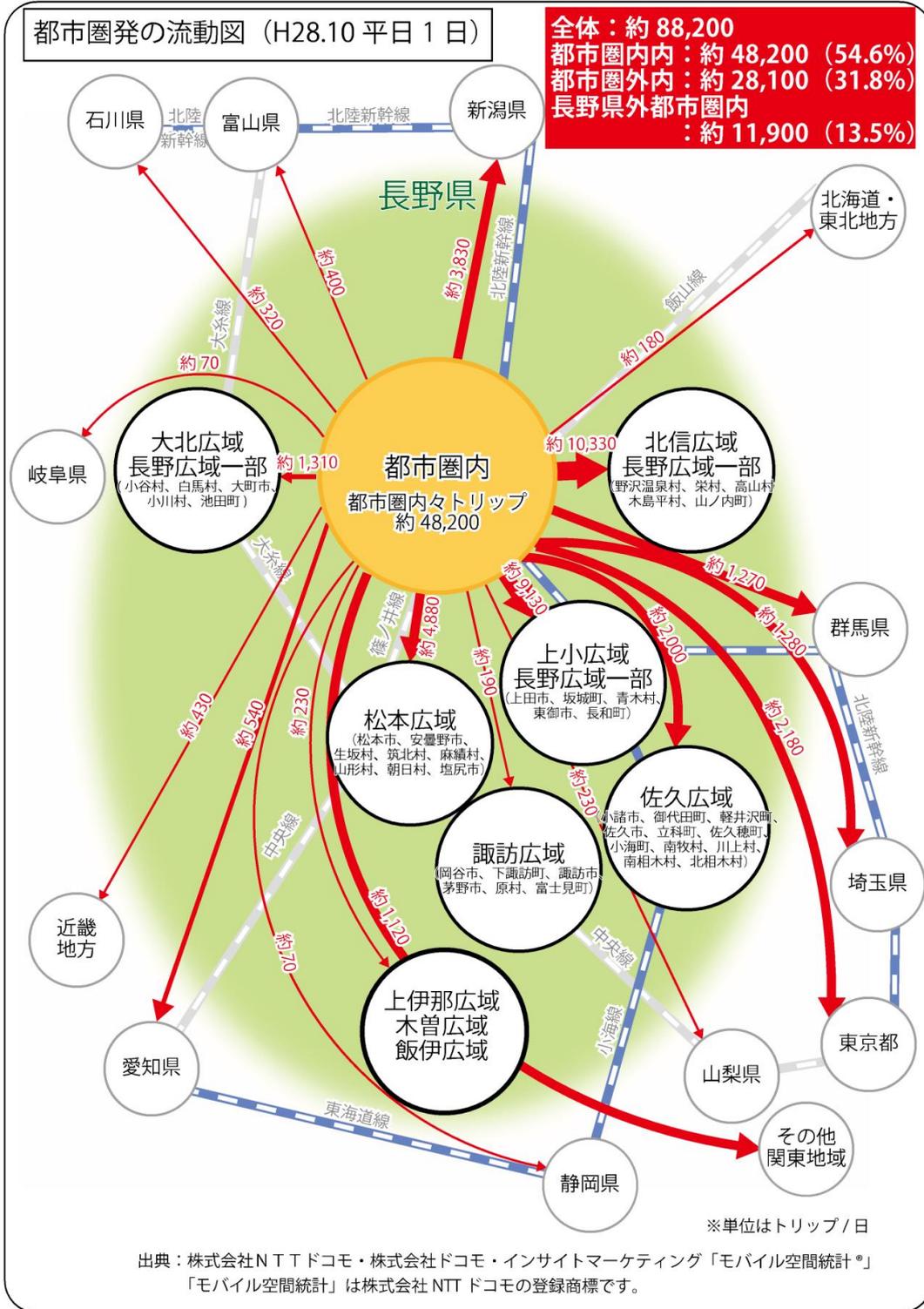


図 1.5.4 都市圏と都市圏外との結びつき（都市圏発 平日）

1.5 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

- ・ 休日の都市圏着の流動をみると、県内では平日と同様に、北信広域（野沢温泉村など）・上小広域（上田市）から、約1万トリップ/日の移動が上位を占めている。
- ・ また、県外からの流動は、平日の都市圏着に比べて増加している。

例1 新潟県→都市圏：平日約4千トリップ/日、休日約6千トリップ/日

例2 東京都・埼玉県・群馬県→都市圏：平日約5千トリップ/日、休日約6千トリップ/日

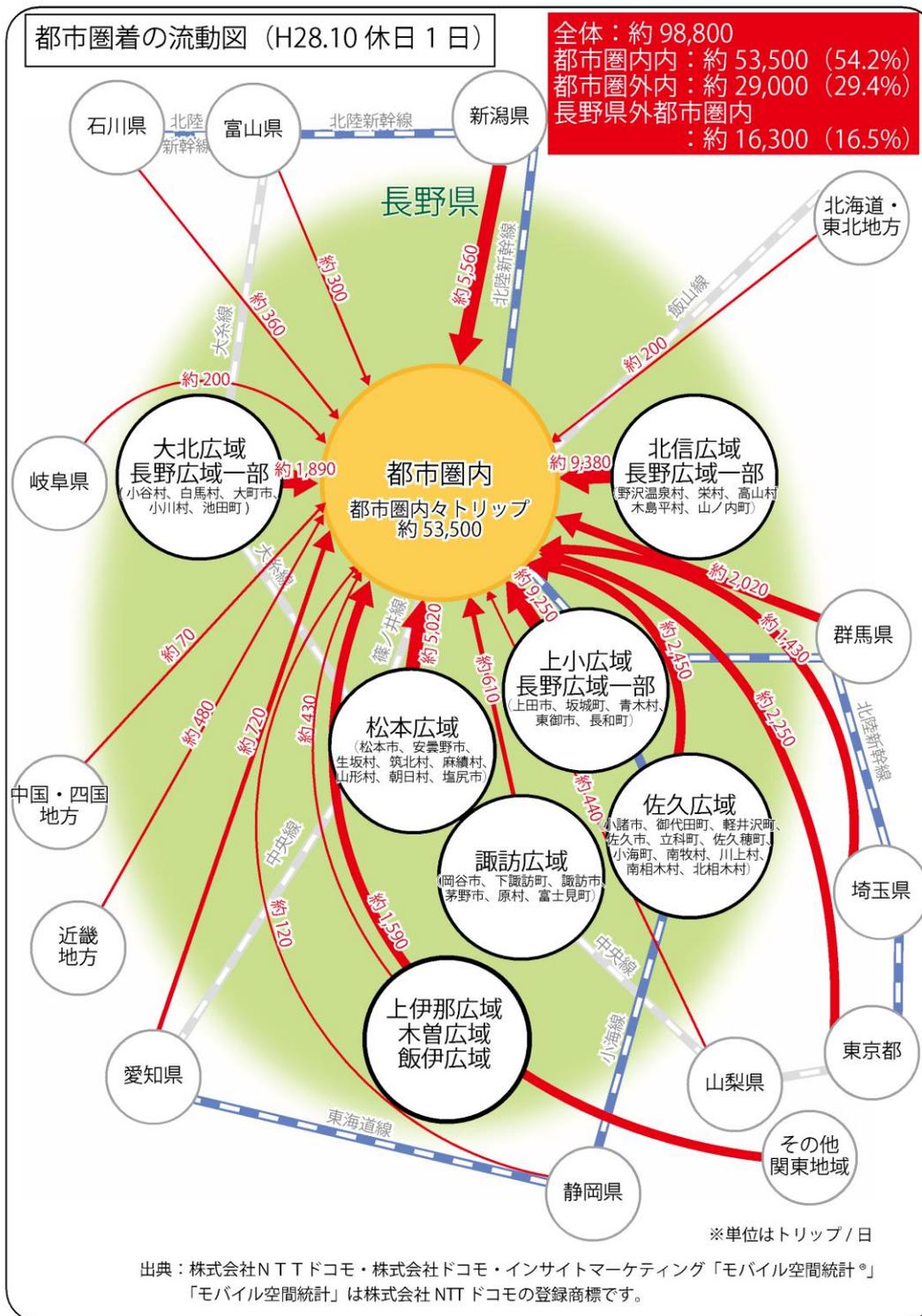


図 1.5.5 都市圏と都市圏外との結びつき（都市圏着 休日）

1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

補完調査として実施した、観光客の意識調査について集計を行った。

また、訪日外国人については、携帯電話のローミングデータを活用した流動結果についても、集計を行った。

(1) 観光客の意識調査

① 配布・回収状況

・観光施設7か所に訪れている観光客を対象に意識調査を実施し、645票を回収した。

表 1.6.1 調査概要の詳細

	観光客の交通行動調査
対象	各観光地において、観光客を対象に、都市圏内での交通行動及び都市圏交通に関する意向を調査
調査箇所	①善光寺周辺、②飯綱高原周辺、③戸隠高原周辺、④臥竜公園周辺、⑤斑尾高原周辺、⑥戸倉上山田温泉周辺、⑦小布施周辺
配布方法 回収方法	調査員による直接聞き取り
回答数	・善光寺：200人 ・飯綱高原：39人 ・戸隠高原：93人 ・臥竜公園：80人 ・斑尾高原：57人 ・戸倉上山田温泉：44人 ・北斎館：132人 ・総計：645人
8月の観光地 利用者数 (参考)	・善光寺：8,368人/日 ・飯綱高原：2,158人/日 ・戸隠高原：1,244人/日 ・臥竜公園：677人/日 ・斑尾高原：1,984人/日 ・戸倉上山田温泉：1,059人/日 ・北斎館：178人/日

② 単純集計（観光客の交通行動調査）

a) 観光客の属性

- ・ 7 か所の観光地の回収状況は、善光寺が 31%（200 票）と最も高い。
- ・ 属性をみると、男性が 56%、40 代が 24.8%（160 票）と最も高い。

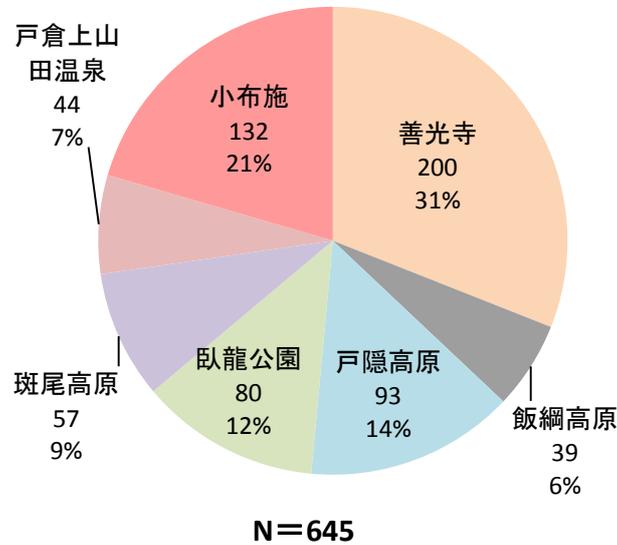
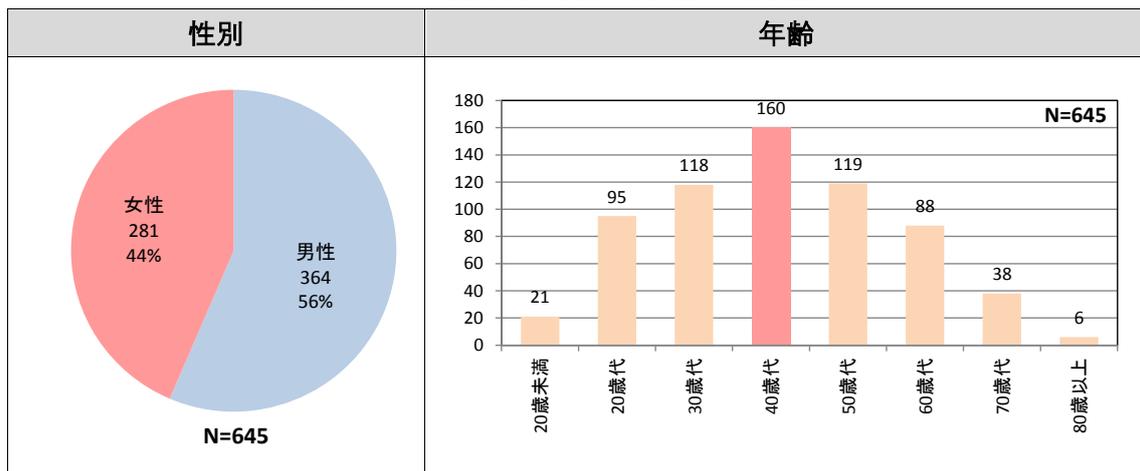


図 1.6.1 回答した観光地

表 1.6.2 観光客の属性（性別・年齢別）

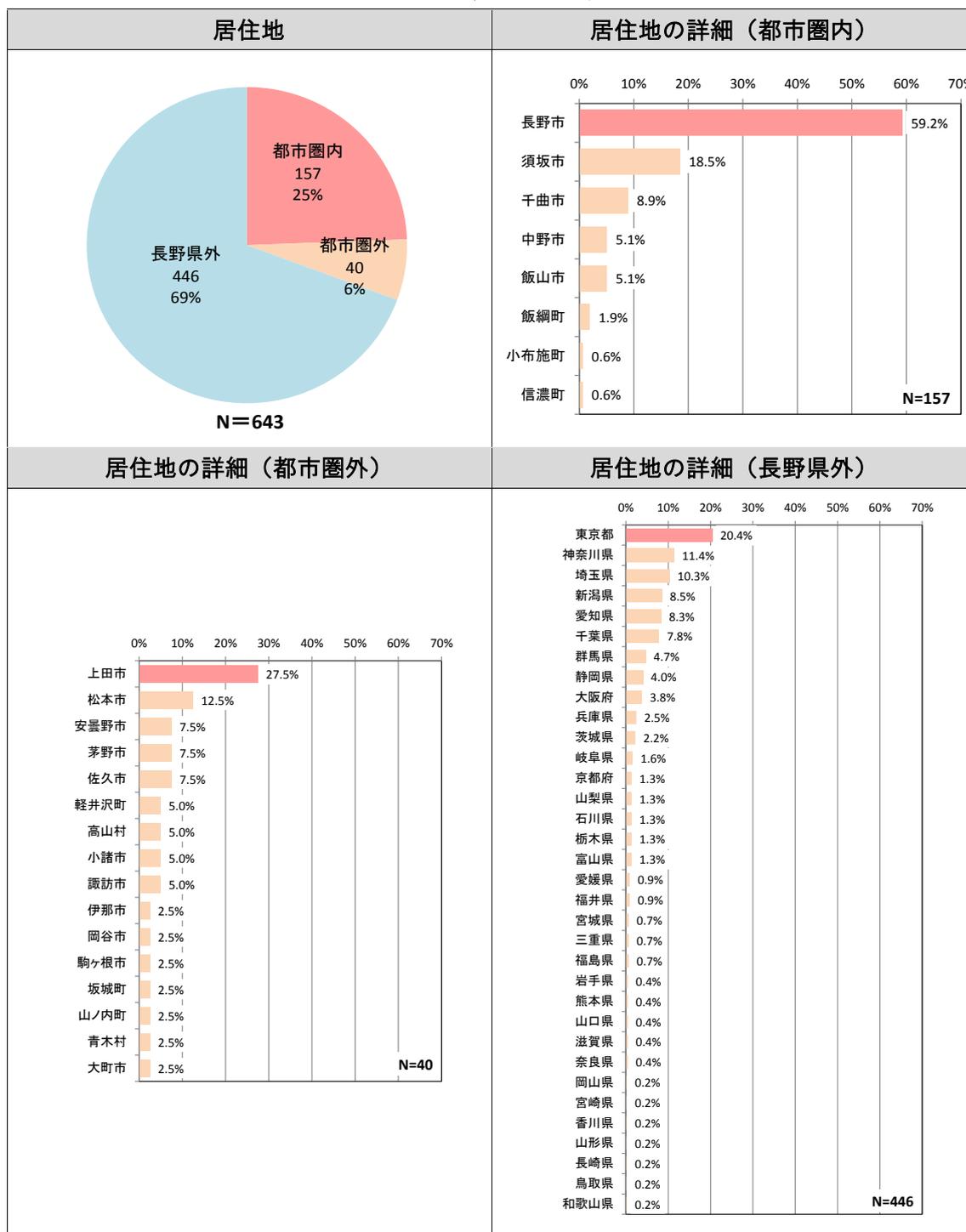


1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

b) 観光客の居住地

- ・観光客の居住地は、都市圏外・長野県外を合わせて、75%を占めている。
- ・また、都市圏外では上田市が27.5%（都市圏外居住者に対する割合）、長野県外では、東京都が20.4%（長野県外居住者に対する割合）と最も多い。

表 1.6.3 観光客の居住地



c) 観光客の宿泊状況

- ・観光客の56%は宿泊し、そのうち76%は長野都市圏内に宿泊する。
- ・また、宿泊数は、宿泊場所に係らず1泊が最も多い。

表 1.6.4 観光客の宿泊先と宿泊の有無

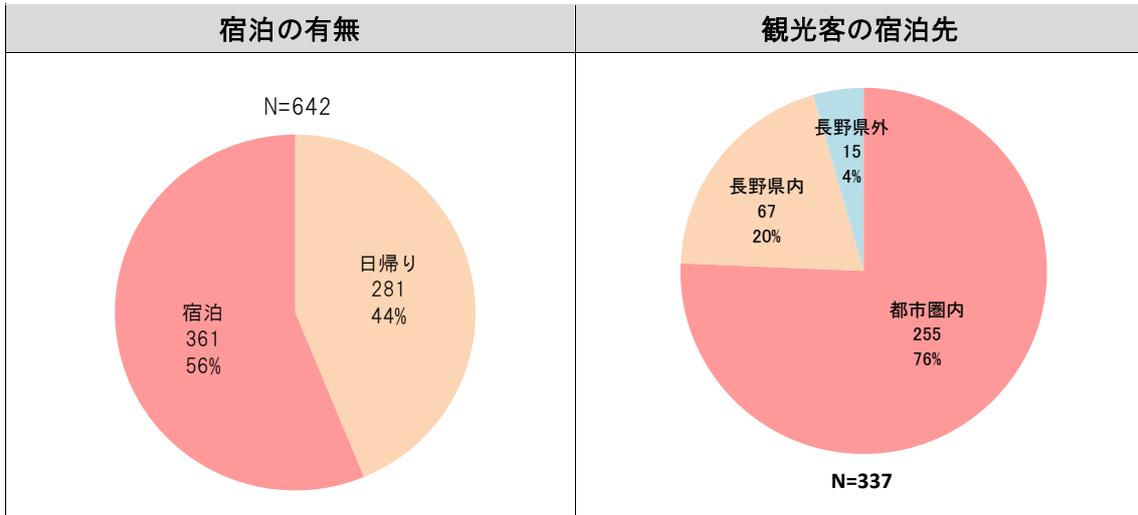
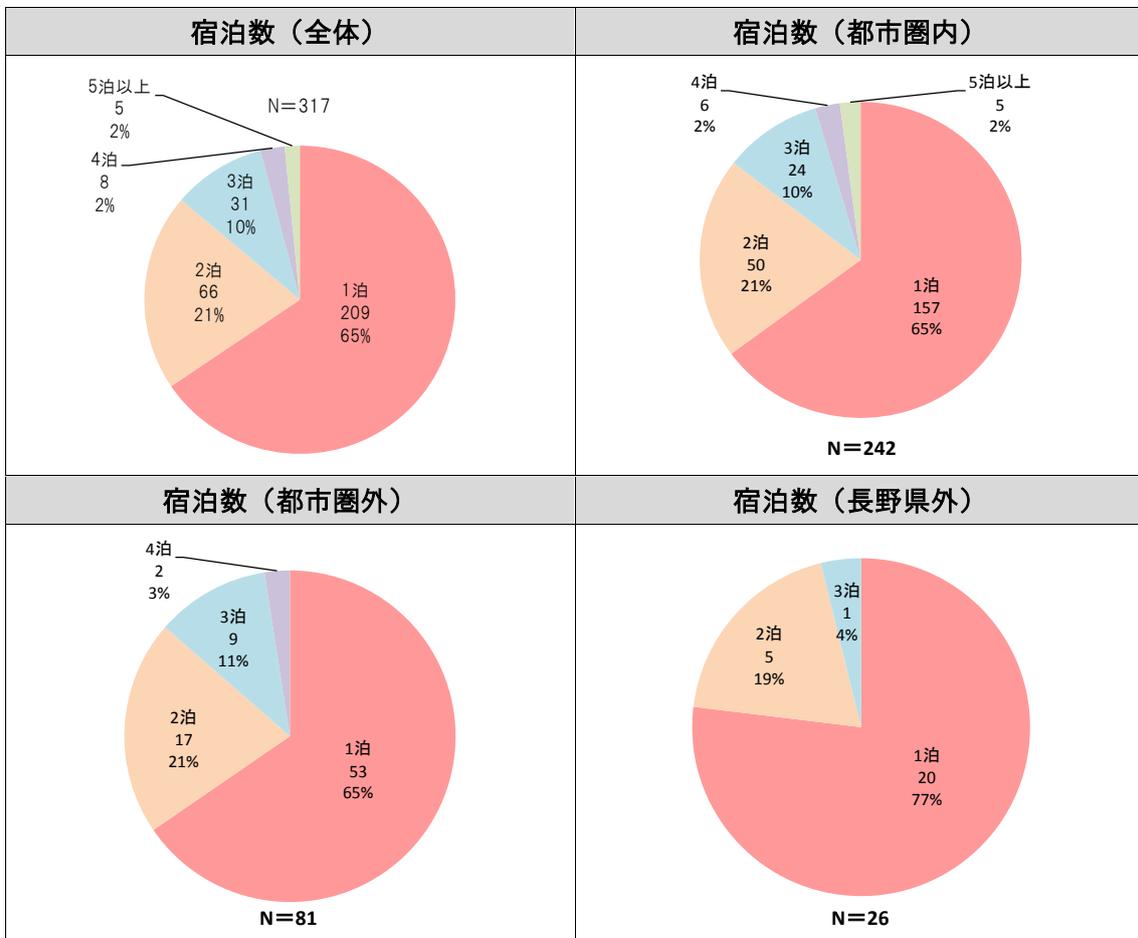


表 1.6.5 観光客の宿泊の有無

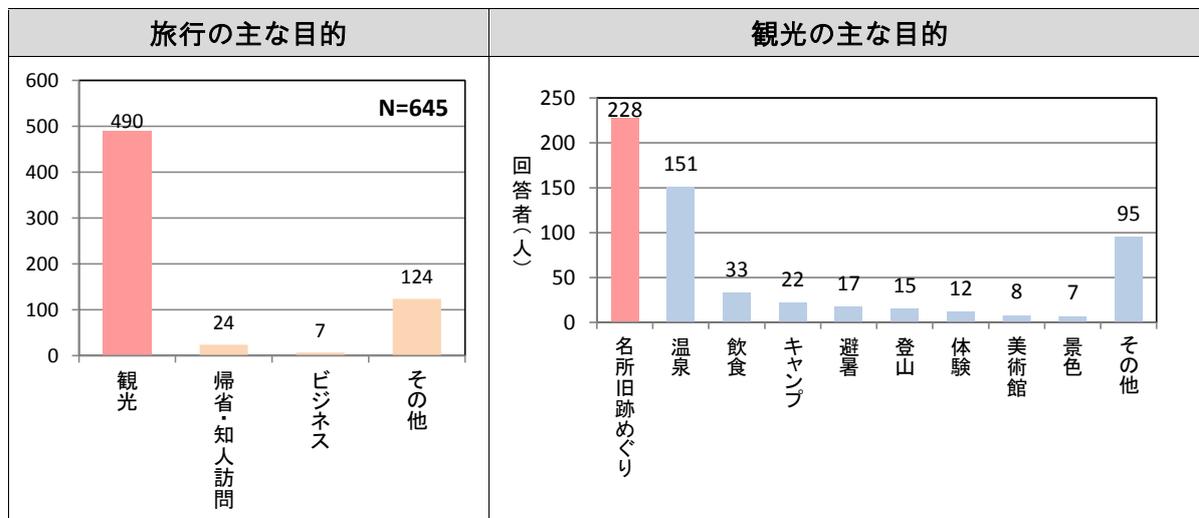


1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

d) 観光客の旅行目的

・旅行の主な目的は、観光となっており、観光の主な目的は「名所旧跡めぐり」が最も多い。

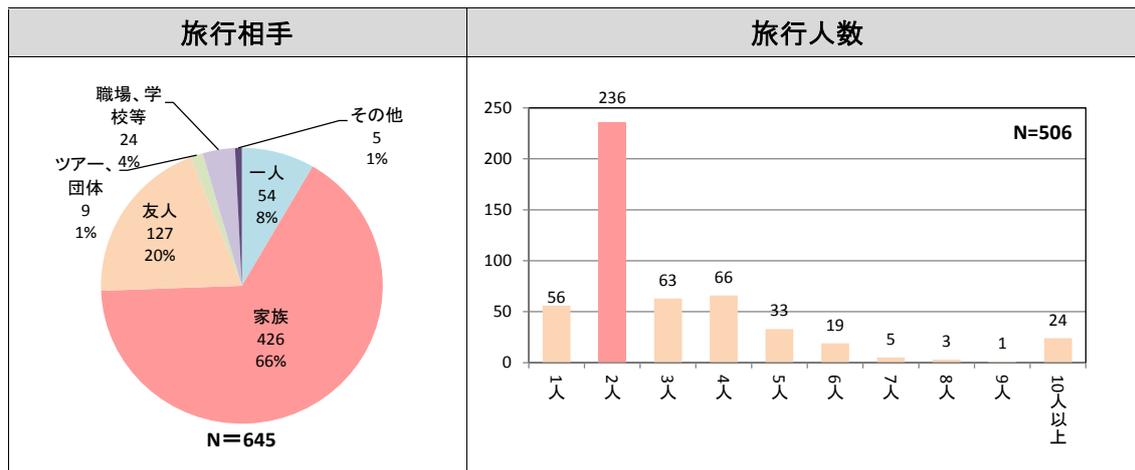
表 1.6.6 旅行および観光の主な目的長野県への来訪回数



e) 観光客の旅行相手と旅行人数

・「家族」との旅行が66%を占めており、旅行人数は「2人」が最も多い。

表 1.6.7 旅行および観光の主な目的長野県への来訪回数



f) 長野県および観光地への来訪回数

・観光目的の来訪回数は、初めてが半数以上である。

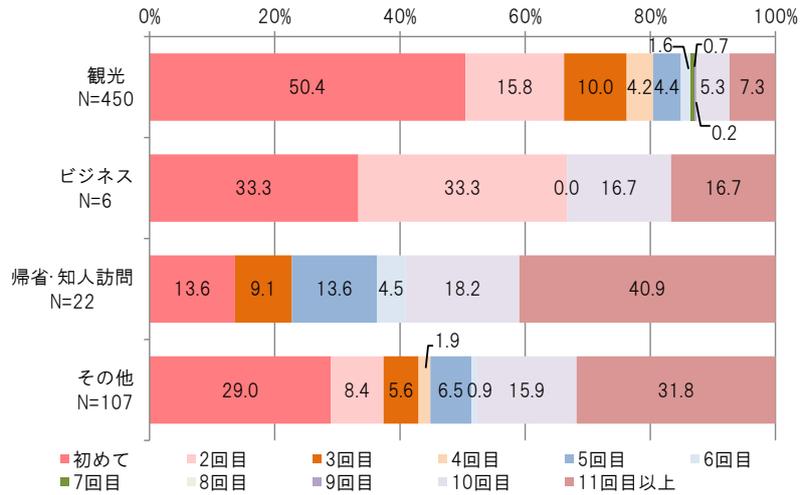


図 1.6.2 当該観光地への来訪回数

【参考 長野県および観光地への来訪回数】

表 1.6.8 長野県への来訪回数

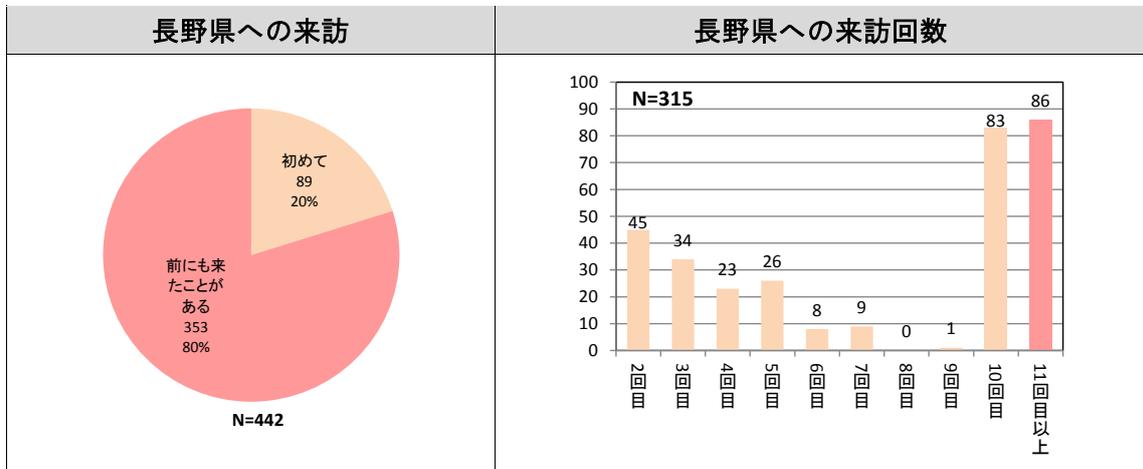
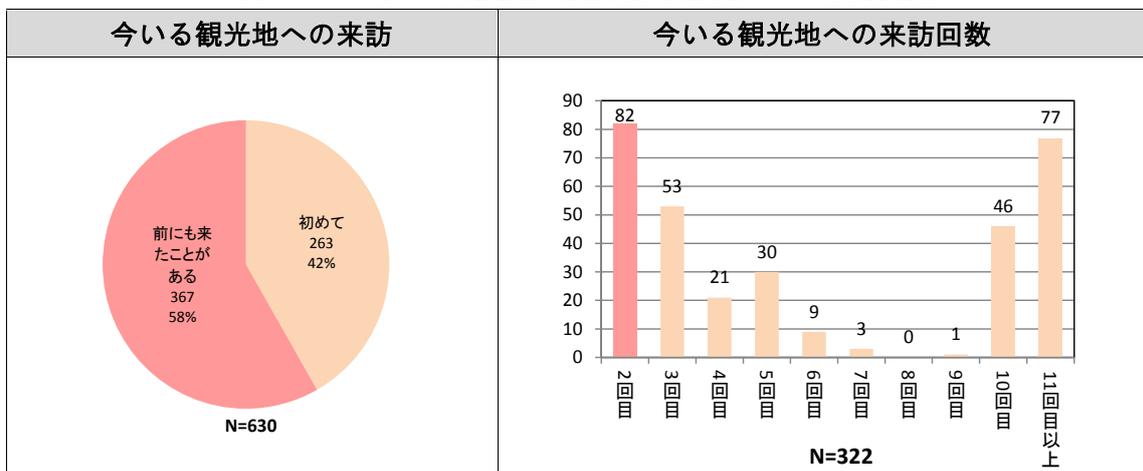


表 1.6.9 今いる観光地（長野都市圏内）への来訪回数



1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

g) 観光地までの交通手段と回遊状況

- ・ 来訪の交通手段は自家用車が最も多い。
- ・ 回遊パターンでは、さまざまパターンがあるが、「自宅～都市圏内の観光地～自宅」のパターンが全体の約 50%を占めている。

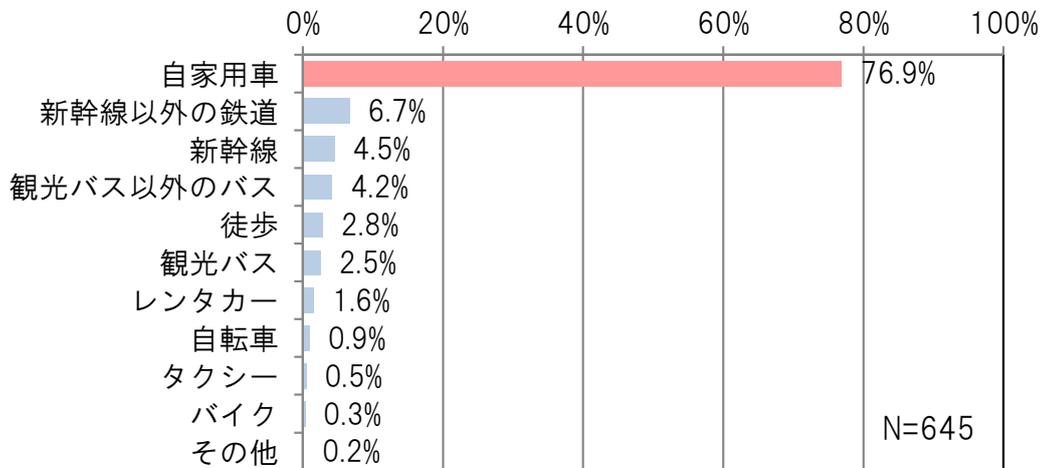


図 1.6.3 観光までの主な交通手段

全 612 トリップ/日

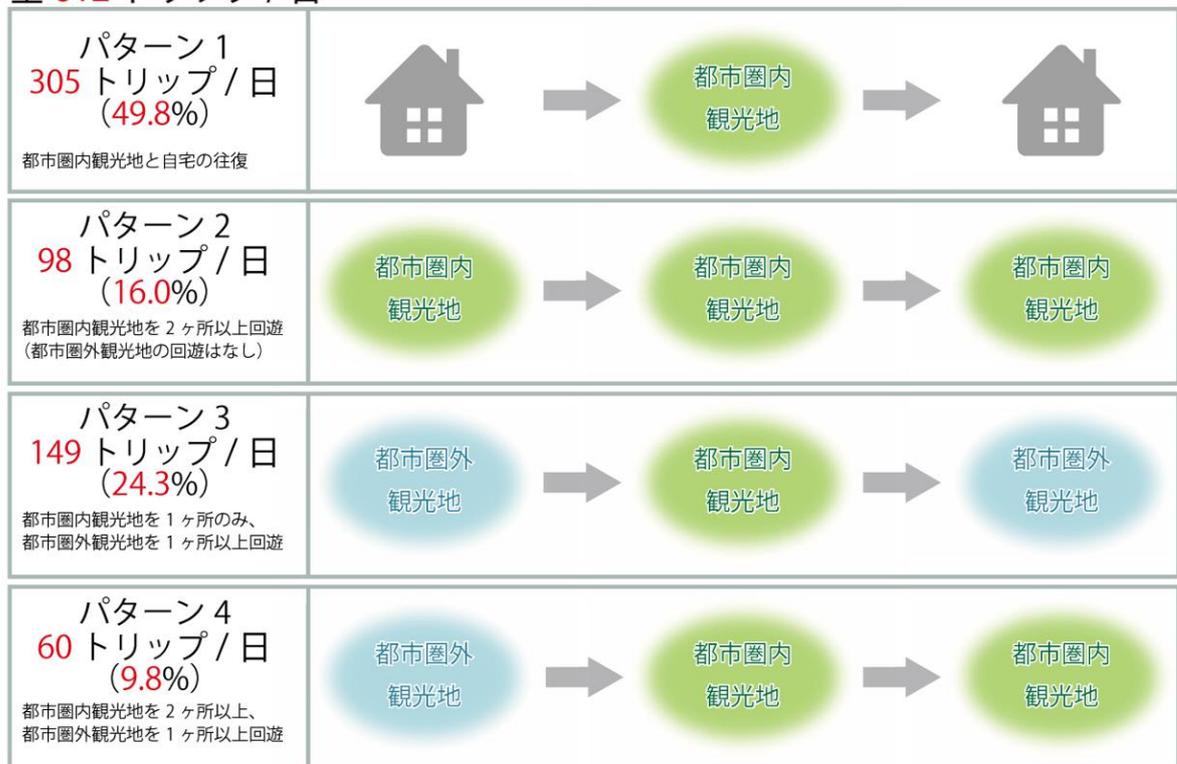


図 1.6.4 回遊パターン

1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

表 1.6.10 回遊パターンの具体例

	最初の観光地	2番目の観光地	3番目の観光地	4番目の観光地	5番目の観光地	トリップ数
パターン1	善光寺					69
	臥龍公園					63
	小布施					47
	戸隠高原					43
	斑尾高原					38
	飯綱高原					28
	戸倉上山田温泉					17
パターン2	戸隠高原	善光寺				16
	善光寺	小布施				10
	善光寺	戸隠高原				6
	小布施	善光寺				5
	戸隠高原	小布施				4
	善光寺	戸隠高原	小布施			4
	飯綱高原	善光寺				4
	臥龍公園	小布施				2
	臥龍公園	川中島				2
	臥龍公園	善光寺	小布施			2
	小布施	戸隠高原				2
	善光寺	戸隠高原	飯綱高原			2
	善光寺	飯綱高原				2
パターン3	山ノ内町	小布施				5
	松本市	善光寺				5
	善光寺	松本市				5
	小布施	山ノ内町				4
	上田市	善光寺	上田市			4
	善光寺	新潟県				4
	白馬村	戸隠高原				4
	白馬村	善光寺				4
	群馬県	小布施				3
	小布施	群馬県				3
	小布施	山ノ内町	山ノ内町			3
	上田市	善光寺				3
	善光寺	上田市				3
	善光寺	上田市	上田市			3
	善光寺	白馬村				3
	安曇野市	松本市	善光寺			2
	群馬県	善光寺				2
	軽井沢町	山ノ内町	善光寺	松本市		2
	戸隠高原	大町市				2
	戸倉上山田温泉	軽井沢町				2
	戸倉上山田温泉	上田市				2
	小布施	軽井沢町				2
	小布施	新潟県				2
	松本市	戸隠高原				2
	上田市	戸倉上山田温泉				2
	上田市	小布施				2
	上田市	善光寺	新潟県			2
	新潟県	善光寺				2
	諏訪市	小布施				2
	諏訪市	松本市	善光寺			2
諏訪市	松本市	善光寺	上田市		2	
善光寺	軽井沢町				2	
パターン4	上田市	小布施	善光寺			3
	善光寺	戸倉上山田温泉	上田市			3
	富山県	善光寺	川中島			3
	松本市	善光寺	小布施			2
	松本市	善光寺	斑尾高原			2
	上田市	小布施	善光寺	松本市		2
	石川県	白馬村	善光寺	戸倉上山田温泉		2
	善光寺	戸隠高原	群馬県			2
善光寺	戸隠高原	軽井沢町			2	

：都市圏内観光地
 ：都市圏外観光地

1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

h) 観光地の求められる交通対策

・観光地で必要な交通環境対策としては、「駐車場の整備」が最も多い。

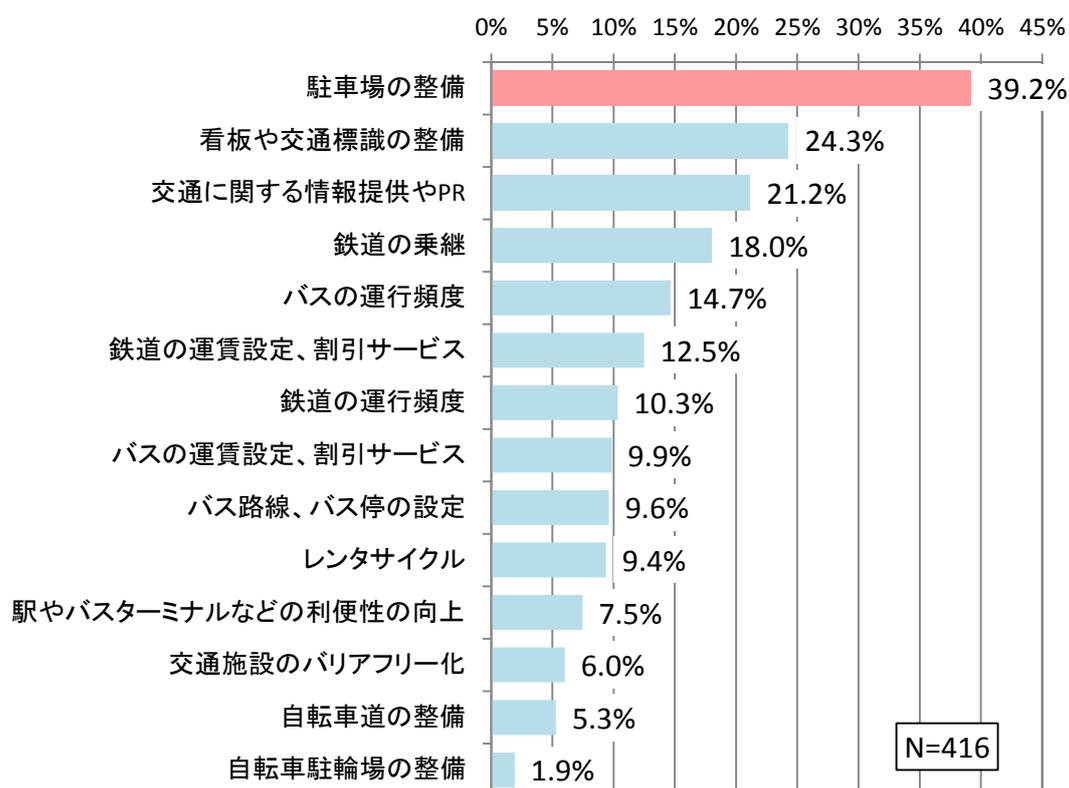


図 1.6.5 必要な交通環境対策

(2) 訪日外国人調査

- ・携帯電話のローミングデータ（位置情報）から、訪日外国人の滞在市町別・国別の移動実態を把握した。
- ・市町別では、訪日外国人の約 8 割が長野市を訪れている。続いて、千曲市・小布施町の順となっている。
- ・また、国別では、台湾・香港・アメリカ・中国・オーストラリアの上位 5 ヶ国で、長野都市圏の訪日外国人の約 6 割を占めている。

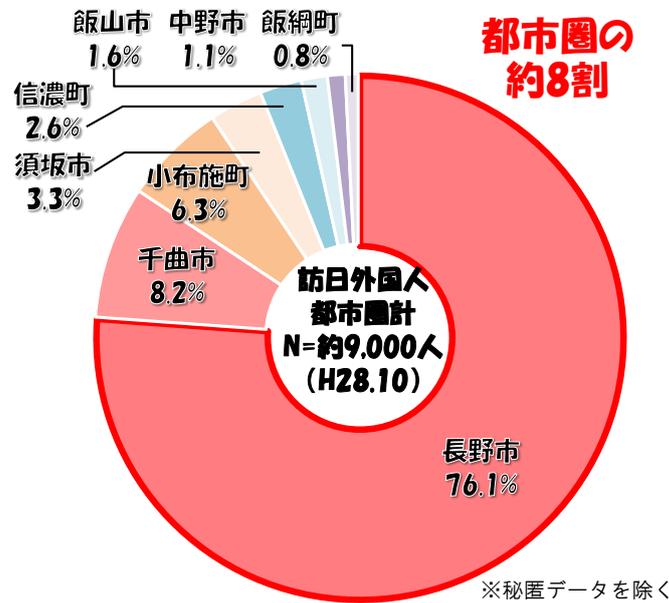


図 1.6.6 訪日外国人の滞在市町（平成28年10月）

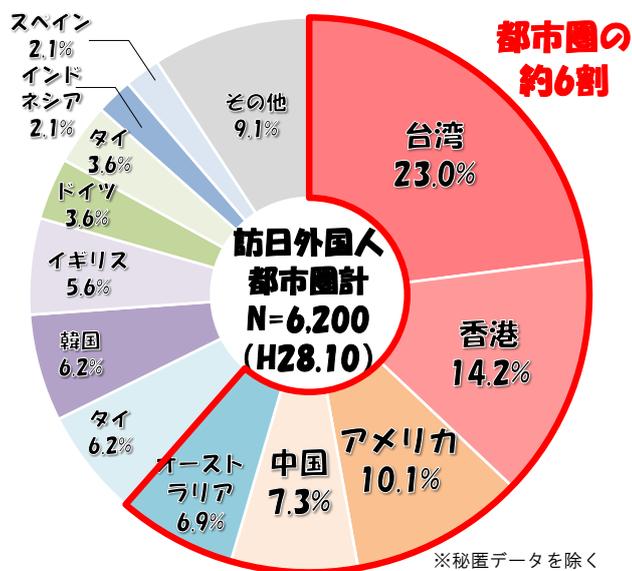


図 1.6.7 訪日外国人の国籍（平成28年10月）

出典：株式会社NTTドコモ・株式会社ドコモ・インサイトマーケティング「モバイル空間統計®」
「モバイル空間統計」は株式会社NTTドコモの登録商標です。

1.6 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

- ・携帯電話のローミングデータ（位置情報）は、国によって接続キャリアに偏りがある可能性がある。今回利用した「モバイル空間統計®」は、NTT docomo のデータであり、実際の訪問国と隔たりがある可能性があるため、検証を行った。
- ・平成 26 年の長野県訪日外国人延べ宿泊者数をみると、今回の訪日外国人国籍と順位やシェアに若干の差はあるものの上位 5 か国に相違は無い。よって、概ね妥当な結果であると判断することができる。

図 1.6.8 平成26年訪日外国人延宿泊者数

（単位：人、％）

区分	平成25年		平成26年				
	延宿泊者数	構成比	延宿泊者数	構成比	対前年増減	対前年比	
アジア	台湾	124,519	34.5	150,816	32.4	26,297	21.1
	中国	16,964	4.7	34,271	7.4	17,307	102.0
	香港	29,681	8.2	30,696	6.6	1,015	3.4
	タイ	13,049	3.6	19,172	4.1	6,123	46.9
	韓国	17,207	4.8	14,874	3.2	△ 2,333	△ 13.6
	シンガポール	9,785	2.7	14,183	3.0	4,398	44.9
	インドネシア	4,752	1.3	7,649	1.6	2,897	61.0
	マレーシア	2,282	0.6	7,454	1.6	5,172	226.6
	ベトナム	—	—	1,559	0.3	—	—
	フィリピン	—	—	1,389	0.3	—	—
北アメリカ	インド	—	—	775	0.2	—	—
	アメリカ	18,700	5.2	21,666	4.7	2,966	15.9
ヨーロッパ	カナダ	2,836	0.8	3,376	0.7	540	19.0
	イギリス	8,754	2.4	9,747	2.1	993	11.3
	ドイツ	4,815	1.3	5,745	1.2	930	19.3
	フランス	3,850	1.1	4,458	1.0	608	15.8
	ロシア	—	—	2,397	0.5	—	—
オセアニア	オーストラリア	61,397	17.0	74,302	16.0	12,905	21.0
その他（国籍不詳含む）		42,347	11.7	60,711	13.0	18,364	43.4
合計		360,938	100.0	465,240	100.0	104,302	28.9

資料：長野県観光部

1.7 基礎集計（補完調査：公共交通利用者調査）

補完調査として実施した、公共交通利用者調査について集計を行った。

(1) 配布回収状況

- ・長野駅の在来線および長野駅の路線バス乗降所の公共交通利用者を対象に、意識調査を実施し、941票、45.9%を回収した。

表 1.7.1 調査概要の詳細

対象	公共交通利用者調査
	パーソントリップ調査でサンプル数が少ない公共交通利用者を対象に、公共交通に関する意識や今後の期待等を調査
調査箇所	長野駅（在来線改札） 長野駅バス乗降所
配布方法 回収方法	手渡し配布、郵送回収
配布数	・長野駅（在来線）：1,500票 ・長野駅バス乗降所：550票 ・合計：2,050票
回収数	・長野駅（在来線）：704票 ・長野駅バス乗降所：237票 ・合計：941票
回収率	・長野駅（在来線）：46.9% ・長野駅バス乗降所：43.1% ・合計：45.9%
乗車人員 （参考）	・長野駅（在来線）：13,430人/日（2015年度1日平均）※1 ・長野都市圏路線バス・コミュニティバス輸送人員：1,059,929人/年度※2

※1JR 東日本 HP より

※2各市町からのデータ提供より

1.7 基礎集計（補完調査：公共交通利用者調査）

(2) 単純集計（公共交通利用者）

① 公共交通利用者の居住地

・都市圏内居住者の在来線利用者約 74%、路線バス利用者が約 88%である。

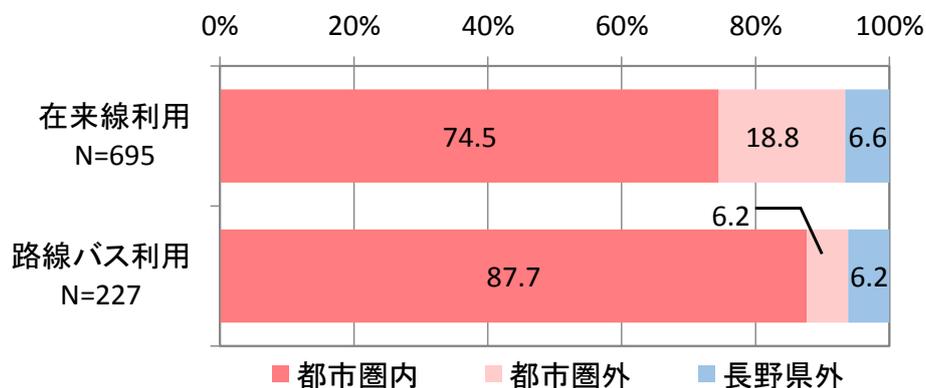


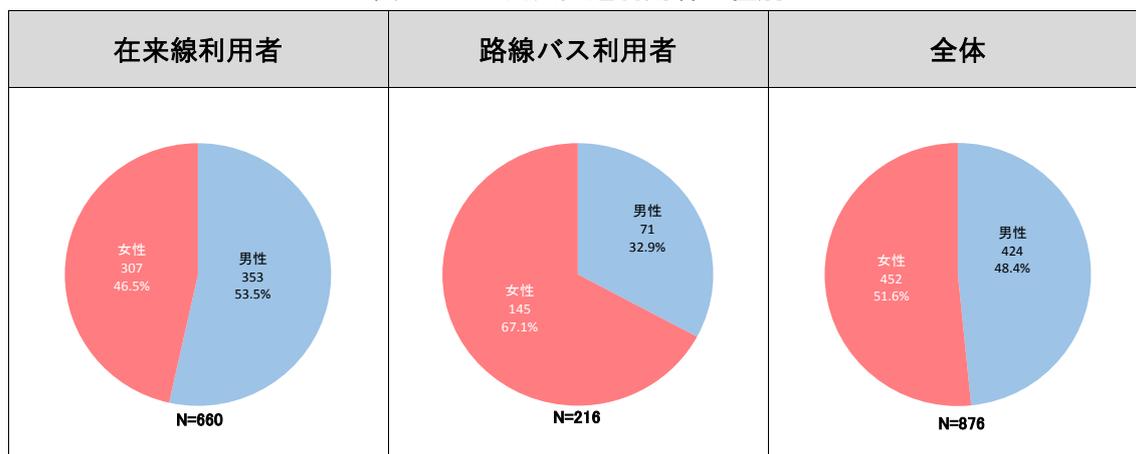
図 1.7.1 公共交通利用者の居住地

② 公共交通利用者の属性

a) 性別

・在来線では大きな差はないが、路線バスでは、女性が男性の約 2 倍の利用状況となっている。

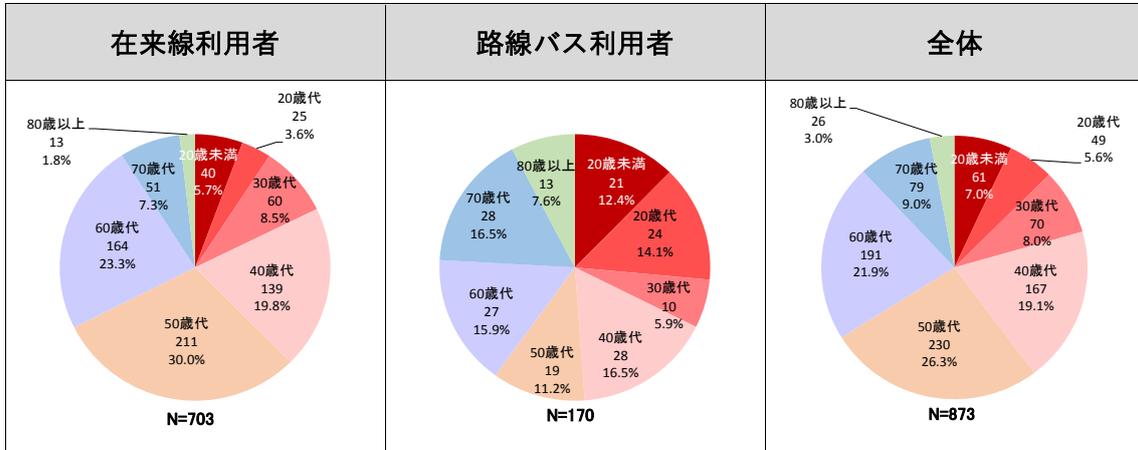
表 1.7.2 公共交通利用者の性別



b) 年齢

- ・ 在来線利用者では、「50 歳代」が 30.0%と最も多い。
- ・ 一方で、路線バス利用者では、年齢別に大きな差はなく、「70 歳代」の 16.5%が最も多い。

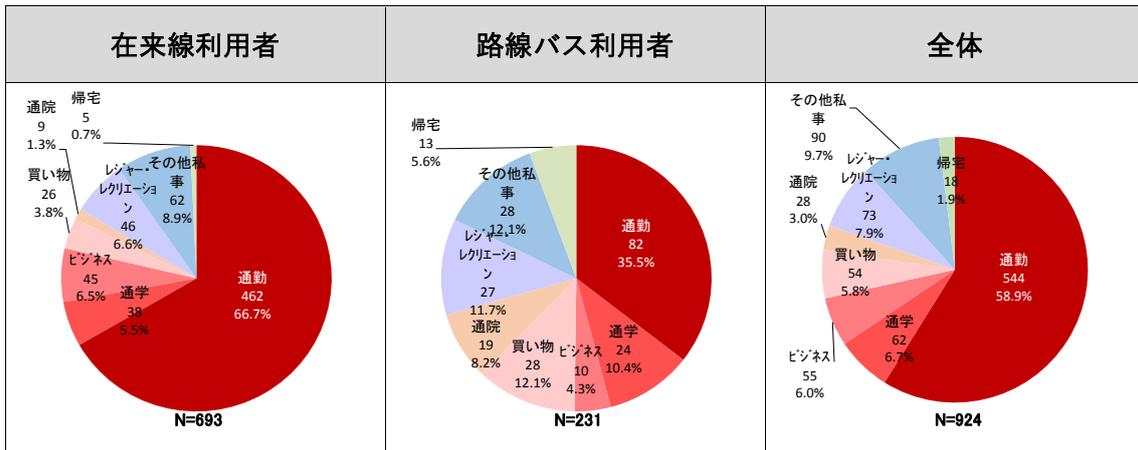
表 1.7.3 公共交通利用者の年齢



③ 公共交通利用者の移動目的

- ・ 在来線利用者・路線バス利用者ともに、通勤目的が最も多い。

表 1.7.4 公共交通利用者の移動目的



1.7 基礎集計（補完調査：公共交通利用者調査）

④ 一つ前・一つ後の乗車駅・乗車バス停までの交通手段

・一つ前・一つ後の乗車駅またはバス停の交通手段は、「徒歩」が最も多い。

表 1.7.5 公共交通利用者の一つ前・一つ後の乗車駅・乗車バス停までの交通手段

