

議 事 概 要

-
-
- 1 会議名** 第4回 長野都市圏総合都市交通計画委員会
- 2 日 時** 平成29年3月14日(火) 14:30~16:30
- 3 場 所** 長野県庁講堂
- 4 出席者** 学識経験者：久保田委員長、高瀬委員、柳沢委員
国土交通省：井上委員(代)、吉田委員(代)、猪股委員、川崎委員、丸山委員(代)
長野県：刀根川委員(代)、田下委員、勝野委員(代)、藤池委員、辰野委員
市 町：平澤委員(代)、滝沢委員、小嶋委員、栗山委員(代)、洞田委員(代)、畔上委員、松木委員、森委員
交通事業者：井原委員、倉島委員、板垣委員(代)
- 5 資 料**
- ・ 次第
 - ・ 座席表、出席者名簿
 - ・ 資料1 第4回長野都市圏総合都市交通計画委員会 資料
 - ・ 参考資料1 第4回長野都市圏総合都市交通計画委員会 参考資料
 - ・ 「新たな技術やモビリティを考慮した都市交通計画手法に関する調査」概要～長野市・中野市を対象としたケーススタディ～
 - ・ 第4回長野都市圏総合都市交通計画委員会 意見様式
 - ・ 正誤表



質疑応答

1. 開 会

2. 議 事

(1) 第3回委員会における意見と対応について (P1~P2)

— 意見なし

(2) パーソントリップ調査結果の報告(速報)について (P3~P6)

柳沢委員 (長野高専)	<ul style="list-style-type: none">・参考資料1のP73で、高齢女性の外出日数が1.8回は、移動目的が通院や買物に限定される点や社会参加が少ない点が理由と考えられる。・一方で、高齢男性の外出日数が4.2回は、どのような目的が考えられるか。特に、中山間では男性の外出日数が少なく、私が調査した結果と異なると感じた。
井上委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none">・詳細は後日、事務局を通じて回答させていただきたい。・「高齢」は65歳も含んでおり、比較的働いている方も入っているため、全体的として数値を引き上げている可能性もある。
高瀬委員 (信州大学)	<ul style="list-style-type: none">・高齢者世帯の家族構成はどうなっているのか。高齢者だけの世帯ということか。
井上委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none">・パーソントリップ調査と同様に世帯に配布しているため、単身世帯だけではなく、家族で住んでいる方も含んでいる。・家族構成の詳細についても、事務局を通じて回答させていただきたい。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none">・P73の図1.9.3と図1.9.4の関係性を知りたい。・図1.9.4は、高齢女性の平均外出日数が1.8となっているが、図1.9.3を見ると1.8以上の平均トリップ回数となっている。・つまり、出掛ける日数が少ない人は、1回の外出で多くのトリップをしているということか。
井上委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none">・図1.9.3は、非高齢の方も含まれている。また、図1.9.2を見ると、高齢女性の回収数が10%程度しかないことから、若い人のトリップ回数により、図1.9.3のように平均トリップ回数になっている。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none">・追加分析については後日報告をお願いしたい。
井上委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none">・資料1のP6の訪日外国人の国籍が図3.21にあるが、あるキャリアはアジア圏のローミングが強い一方、別のキャリアはアメリカのローミングが強いなど、データ提供しているキャリアにより特徴が違う。・そのため、このデータをそのまま使用するよりも、県の観光データと比較し、補正をした方が正確なデータが得られるのではないのか。
勝野委員 (道路建設課)	<ul style="list-style-type: none">・資料1のP4の図3.9に距離帯別代表交通手段があるが、年齢別構成別の距離帯別代表交通手段はわかるか。
事務局	<ul style="list-style-type: none">・後日、集計結果を提示させていただきたい。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none">・同じ図で100m以下の移動で24.4%も車を利用して、相当使っているという印象だが、どのようなトリップが、車の短距離移動をしているのか。・家の近くのコンビニに車で行っているのか、外出先の移動で車を使っているのか明確にさせていただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none">・参考資料1のP25にトリップ長分布を掲載しているが、こちらは全手段であるが、距離が伸びると通勤の割合が増えている。交通手段ごとの距離帯別の分析は集計している途中である。・今後は、まちなか郊外などのエリア別、目的別、手段別での詳細な分析を行い、自動車の使い方のさらなる分析を行っていききたい。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none">・家からコンビニへ車、出先から車、まちなかで車などにより、打つべき対策が変わってくると考えられる。そのため、施策がイメージできるような分析結果をお願いしたい。

柳沢委員 (長野高専)	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP4の発生集中交通量で、年齢階層別一人あたりトリップ数があるが、市街地での高齢者と、郊外・中山間の高齢者と異なると考えられる。 施策に関連してくる項目であるため、市街地とそれ以外での違いをその他の分析でも確認いただきたい。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP4の図3.7私事目的の細分化で、益山先生のご提案で、パーソナルトリップ調査で初めて入れた項目である、「家族・親族の世話・介護」は、2万トリップエンドの数字が出ているため、詳細な分析をお願いしたい。 例えば、距離について、世話・介護で隣の家に移動しているのか、離れたところに移動しているのか、その様子を少し明確にさせていただくと、居住者のライフスタイルがわかってくると考えられる。 意見用紙が配られているので、お持ち帰りいただいております点、ご要望があれば、事務局に提出をお願いしたい。
(3) 都市圏の課題と将来像の設定について (P8~12)	
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> 分析結果を見ると、全体の自動車の分担率が上がっていて、一方、高齢者が増えて、トリップ数は減っている。つまり、高齢者の自動車利用が増えているという解釈で良いのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> そういう解釈になる。 参考資料1のP32の図1.4.38性・年齢階層別運転免許保有率をみると、高齢者が車で移動する割合が多くなっている実態があるため、総量は少し減っているが、自動車に依存する割合が減っていると読み取れる。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP8の左側に、車で無い移動手段を高齢者に提供するならどうしたらいいかという項目を加えていただき、右側の「暮らしを支えるこれからの交通システムづくり」につなげると良いのではないかと。
川崎委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none"> 外出率が減ったということ、発生集中交通量のトリップ数が減ったということは、高齢者が増えたからということとまとめられているが、本当に高齢者が増えたからなのか、全体の外出率や全体のトリップ数が減ったからということではないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP4図3.4年齢階層別一人あたりのトリップ数の経年変化を掲載しているが、確かに高齢者だけではなく、全年齢で見た時にも生産年齢においても第2回調査に比べて原単位が少し低下しているところもあるため、ご指摘の通り、高齢者の影響だけではなく、他の年齢層の影響もあると考えられる。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP6の図3.27に年齢階層別代表交通手段があるが、前回PTとの比較は出せるのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 後日、集計結果を提示させていただきたい。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> その結果により、拝見すれば議論も進んでいくと考えられる。
川崎委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none"> 自動車に乗る人が増えて、あまり回遊しなくなったと言えるのか。 また、目的地に行って帰ってくるだけという移動が増え、2~3箇所回る移動は減ったというようなことが言えると面白いのではないかと。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 交通手段別の原単位を分析するとその様子が見える。 一方で、センサス交通量を見ると、そこまで減少していないため、手段別の原単位と合せて、手段別の移動距離も合せてみていかないと問題は解けない。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> 非常に興味深いので、是非分析をお願いしたい。 資料1のP8は少し修正箇所が出たが、大体この内容で良ければ、P9~「4.3都市圏の課題と将来像」に入る。 長野都市圏の各市町の皆様にとっては、重要なことだと思うが、将来の姿の案について何かあるか。
柳沢委員 (長野高専)	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP9の図4.4将来都市構造図で長野駅周辺から須坂駅に向けて長野電鉄で結ぶ軸が無いが、実際に軸があるため、地域連携軸を追加頂きたい。 公共交通の連携計画で、中野市は飯山市とバスで繋げることを検討されている

	<p>るようなため、中野市と飯山駅を結ぶような軸も追加頂きたい。</p>
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・再度確認し、修正していく。
高瀬委員 (信州大学)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1のP11の(3)暮らしの交通の課題で「円滑な自動車利用環境づくりが課題である」など、自動車のことが多く書いてあるが、右ページの将来の姿になると、どこから来たのだろうと思うような項目が並んでいるように感じる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・将来の姿を導くのに、少し論理の飛躍があるというご指摘であるが、一方で、今回の意識調査などでバスなどの公共交通の利便性を上げてほしいという要望も得ているため、その結果を組み合わせながら、将来の姿を描く必要があると考えている。 ・将来の姿の中で、逆に自動車という単語を出さずに移動サービスと書いているが、自動車だけではなく、他の交通手段も選べるような交通環境が望ましいのではないかとということで書かせていただいた。
高瀬委員 (信州大学)	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用環境づくりが重要ということだが、分担率が上がっていても、結局は、トリップ数自体は減っている。すると既存の道路をこれ以上良くするという方向とはまた違う。 ・よく見ると代表交通手段で一番増えているのが鉄道になっている。4.5%から4.8%になっていて、比率として一番増えていると言える。 ・結果として、鉄道と自動車はそこまで減少しなかったが、徒歩と自転車は減少したというだけの話になってしまっているため、何か徒歩や自転車利用が減少している要因を分析していくと見えるのではないかと考えられる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・本編の中で、十分に書き込めていないところがあるが、今回の意識調査で、身近な道路の整備や安全に通行出来る事というのが非常に望まれているということがわかったため、それも踏まえて課題や将来の姿を練り直していきたいと考えている。 ・代表交通手段の増加のご指摘があったが、第1回、第2回、今回と調査対象範囲が少しずつ変わってきているため、割合で比較をしてきている。先ほどのご指摘から、割合よりもむしろ実数を見て、どこがどう増えたのかという視点からもう少し深掘りをする必要があると感じた。
勝野委員 (道路建設課)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1のP2の⑥「防災や災害に関する視点や課題分析が必要」は、どういふ分析をしているのか。課題や将来の姿に反映されているのかがわかりにくかったため、教えてもらいたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘の通り、今回の資料では防災に関する点が十分に読み取れないところがあるため、防災性に関しては、帰宅困難、河川断面、浸水区域などについてももう少し深掘りして、暮らしの部分でさらに課題や将来の姿としてもう少し書き込まなければいけないと考えている。
勝野委員 (道路建設課)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1のP9の将来の姿で、「広域連携軸、地域連携軸が、安全で円滑に移動できる。」という文章がわからないため、連携軸が確保されるというような記述の方が良いのではないのか。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・指摘の通り、修正をお願いしたい。 ・防災の話は、資料1のP11の暮らしの交通では、普段の暮らしだと車以外の交通を利用していたということがわかるが、いざという時に便りになるのが道路なため、道路のリダンダンシー(冗長性)の話が必要だと考えている。 ・防災の観点を暮らしの交通には入れた方が良い。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ご指摘の通りに、今は広域の項目にのみ、リダンダンシー(冗長性)に触れているだけなため、暮らしの交通の中で、身近な災害に対しても言及する。
平澤委員 (長野市)	<ul style="list-style-type: none"> ・P9の図4.4の将来都市構造図で、長野駅と篠ノ井駅間が軸になっていない。 ・黒姫駅も鉄道により軸になってくると思うため、もう一度見直しをしてほしい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・構造図については、鉄道の線が落ちているようなので、もう一度確認させていただく。

猪俣委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none"> ・将来の姿を見据える上で、車と高齢者の関係を、公共交通という切り口で見ると、デマンドバスやタクシーが将来的に有効になってくるという期待があるが、調査結果から読み取れないか。 ・自動車の分担率で、外にデータを公表する際に、「4人に1人は車に乗っている」というような市民感覚の言葉でインパクトを出した方が良いと感じる。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のデータを分析している過程では、バス利用者が5kmなど長距離にしか使われていないことがわかった。 ・コミュニティバスや生活移動を支えるバスはもう少し距離が短いのではないかと考えていたが、現状は自動車が主に使われているようである。この現状に対してどうサービスを提供するかというのもポイントになると感じている。 ・わかりやすい表現方法については、ご指摘の通りである。今回の資料は、速報値であるため、最終的にはわかりやすく、理解を得られやすいような表現に変えるように工夫したいと考えている。
柳沢委員 (長野高専)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1のP12の(4)まちなかの交通で、「歩いて暮らせる」ように歩行者優先道路の整備や歩道の整備を書き込んだらどうか。 ・まちなかの移動を促進するような循環バスも効率的に運行する必要がある、重要な移動手段の一つなので、加えたらどうか。 ・資料1のP12の将来の姿(案)の2番目「新たな交通システムなどにより、短距離の移動が支援される。」と書いてあるが、新たな交通システムは何をイメージしているのか。例えば、BRTのようなものであれば、一般的には短距離よりも中距離のような気がするがどうか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・まちなかのイメージ図にも記載したが、コミュニティサイクルやライドシェア、タクシーなどをイメージしている。 ・短距離は、多くが車で動かれているため、いかに転換していくかが課題であり、将来向かっていくべき方向性だと感じている。 ・国総研の方で、短中距離の移動について研究されているため、長野都市圏に効果的な点については、活かしていきたい。 ・まちなかがキーワードになっているが、どこまでをまちなかとして設定するのか、長野市だけではなく、各市町の中心部を含めてまちなかの定義を今後の事務局、幹事会含めて議論しながら詰めていきたいと考えている。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1のP12の図4.16のまちなか交通のイメージについて、まちなかのイメージとは少し遠い気がする。幹線道路が駅に突っ込んでおり、通過交通とのさばきの話が全然表現されていないため、少し変更してもらいたい。 ・1つの図では表現が難しいかもしれない。長野市の駅前の話と他の市町の駅前の話について議論を幹事会で重ねて、イメージ図の作成をお願いしたい。
柳沢委員 (長野高専)	<ul style="list-style-type: none"> ・資料1のP11の将来の姿(案)で「高齢になっても移動が容易な利用しやすい移動支援サービスがある。」という文言があるが、イメージの図にも中山間と市街地、郊外部で高齢者も移動しやすいサービスのイメージを入れてもらいたい。 ・例えばタクシーは、郊外や中山間地域で活躍していただくべき、またこれから検討していくべき移動手段だと考えているため、描きこんでいただきたい。 ・P11のイメージ図で、一番左の結節点と地域の拠点を結んでいる矢印に駐輪場のイメージがあるが、駐輪場から公共交通に乗って結節点に行くようなイメージに変更すること。 ・また、資料1のP10の課題(案)で駐車場の整備が大きい割合となっているが、これは観光の観点からなぞられているが、駐車場があって、そこに車を停めて公共交通に乗り変えることを考えると、P11のイメージ図の右側の矢印には、駐車場を描いて、そこから公共交通に乗りかえるような仕組みのイメージを描いたらどうか。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> ・パークアンドライドや臨時パーキングなど、是非そういうものも入れていただきたい。

高瀬委員 (信州大学)	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP10の観光交通で、調査している月が限られた月なのでためしようがないかもしれないが、冬場や夏場はまた違う。 県内でも8月に聞いているが、桜の時期だとまた変わってくるため、ピークがわかるような観光関係のデータも使いながら分析すると良い。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限りでは是非ご対応いただきたい。

(3) 交通需要予測方法の検討

川崎委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP14の表5.2の土地利用の考え方について、集約型の場合は「他市町は、現在の市街地人口密度を維持する」とあるが、現状は厳しい話ではないか。 前ページで人口がこれだけ減少すると言及している中で、市街地の人口密度を維持するというのは、ほとんど郊外から集めるという話になり、土地利用計画をしてもしなくても集まってくるというのが前提になるが、そこまで他市町の動きをまとめていいのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 考え方については、幹事会でも十分に議論が出来ていないところがあるが、ご指摘の通り、どこまで集約するかは難しい点である。 現在の市街地人口密度を維持するのは相当厳しいという実態があるが、考え方として、集約させるというところで、今後もう内容を詰めていきたい。 今回の意識調査で、約3割の方が住み替え意向を持っているということがわかった。その方々にまちなかに来ていただくことも場合によっては可能かと考え、少し実現性も考えながら検討を進めていきたいと考えている。
久保田 委員長	<ul style="list-style-type: none"> 各市町と相談しながら進めるということか。
柳沢委員 (長野高専)	<ul style="list-style-type: none"> 資料1のP14の中間型の考え方で、「他市町は、現状の土地利用状況が将来にわたって継続すると仮定する」とあるが、用途の面積はそのまま変わらずということか。市街地の人口密度が維持されるということを前提とすれば、それは仮定できなくもない。 また、郊外の扱いはどうされるのか。人口が減少する中で、コミュニティを維持するために都市計画法などを使いながら、郊外にコミュニティを維持するような形で取り込まれていくと考えられるが、それは計算では出せないところもあるため、郊外の扱いをどうするのかも大切ではないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 先程の将来像のご指摘同様、拠点をどう考えるかということにつながってくるが、各市町の持っている計画を踏まえた上で、人口按分や将来像の設定は行いたいと考えている。 都市圏全体としてどう考えるかという問題もあるので、どこでレベルを揃えるのかも幹事会で議論したい。
川崎委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none"> 集約型を目指していただきたいが、この「現在の市街地コミュニティを維持する」という点については、長野市や千曲市の立地適正化計画でもそこまで厳しく書いていないため、立地適正化計画を作っているところよりも厳しい条件となってしまうため、書き方を工夫していただきたい。 将来交通重要の予測のためには、前提条件として人口密度を維持する話や、土地利用を維持する話は、現在はとても厳しい気がする。 交通政策を実施し、目標とする都市構造にしていくという論理展開は出来ないのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> 数字での検証を行う場合、一定の仮定を置いた予測は必要になると考えている。 都市圏全体だけでなく、まちなかと郊外のバランスが将来どうなるかを踏まえないと、まちなかやまちなかと郊外の繋げ方などの議論が出来ないのではないかという思いがある。
川崎委員 (国交省)	<ul style="list-style-type: none"> 人口が1割、2割減るため、相当郊外が大変なことになる。 現状のまま交通施策だけを実施すると、交通コストばかりかかるので、ある程度集約する前提を持つことは必要だと思うが、もう少し議論をした方が良いのではないか。

久保田 委員長 ・今のようなリアリティのある議論を是非幹事会でしていただきたい。

(5) 報告事項 (国総研資料)

久保田 委員長 ・表 1 都市交通システム(単体)を構成する各要素技術の(2)パーソナルモビリティはどのようなものをイメージしているのか。

井上委員 (国総研) ・例えば、セグウェイや歩行補助機器のようなものがあると考えている。
・その中で特に導入効果が高いものについてケーススタディを行っていきたい。
・幅広に考えていて、ありとあらゆるものが新技術として開発されているため、一番効果がありそうなものを選定させていただき、効果を検証したいと考えている。

久保田 委員長 ・自動運転だと、過疎地域を特区的扱いにして、それだけしか走らないようにして、ゆっくり走っていくような方向が見えてきているが、この中にはそういうものもあるか。

井上委員 (国総研) ・そういったことも検討している。
・例えばゴルフカートなどを自動運転で走らせている輪島市のような事例もあるため、中山間地にゴルフカートを導入するのが有効なのではないかと考えている。もしそれが効果的であれば、結果が出てくると考えている。

久保田 委員長 ・もし各市町で特区をやらないかという提案があれば、検討いただきたいと思う。この結果は追って報告していただければということなので、楽しみに待ちたい。

3. その他

事務局 ・追加意見がある場合は、3月24日(金)までに別紙の意見要旨の提出をお願いしたい。

4. 閉 会

以上