

② 手段別の市町村間流動

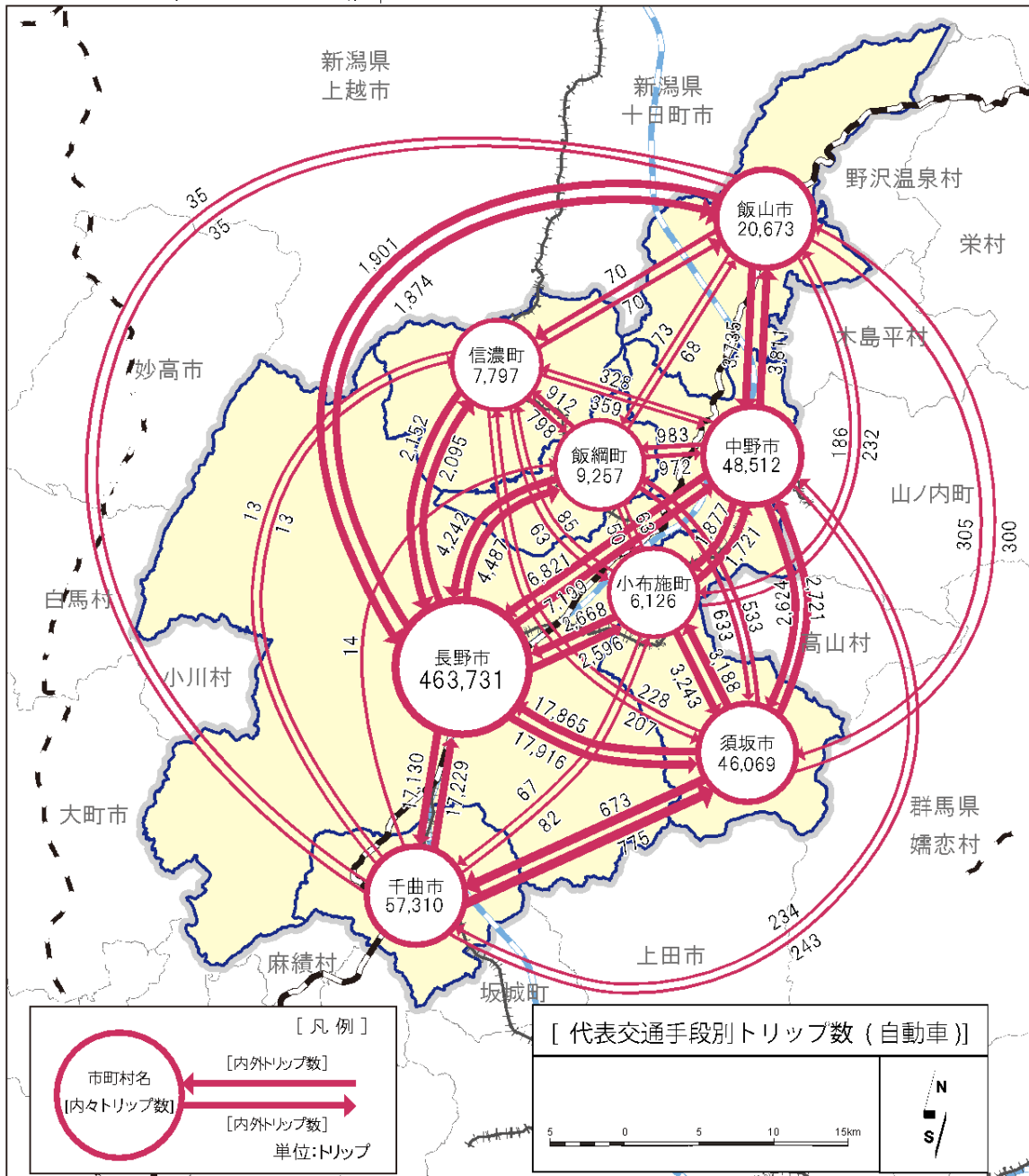


図 7.24 都市圏内の流動 (全目的の自動車利用:トリップ)

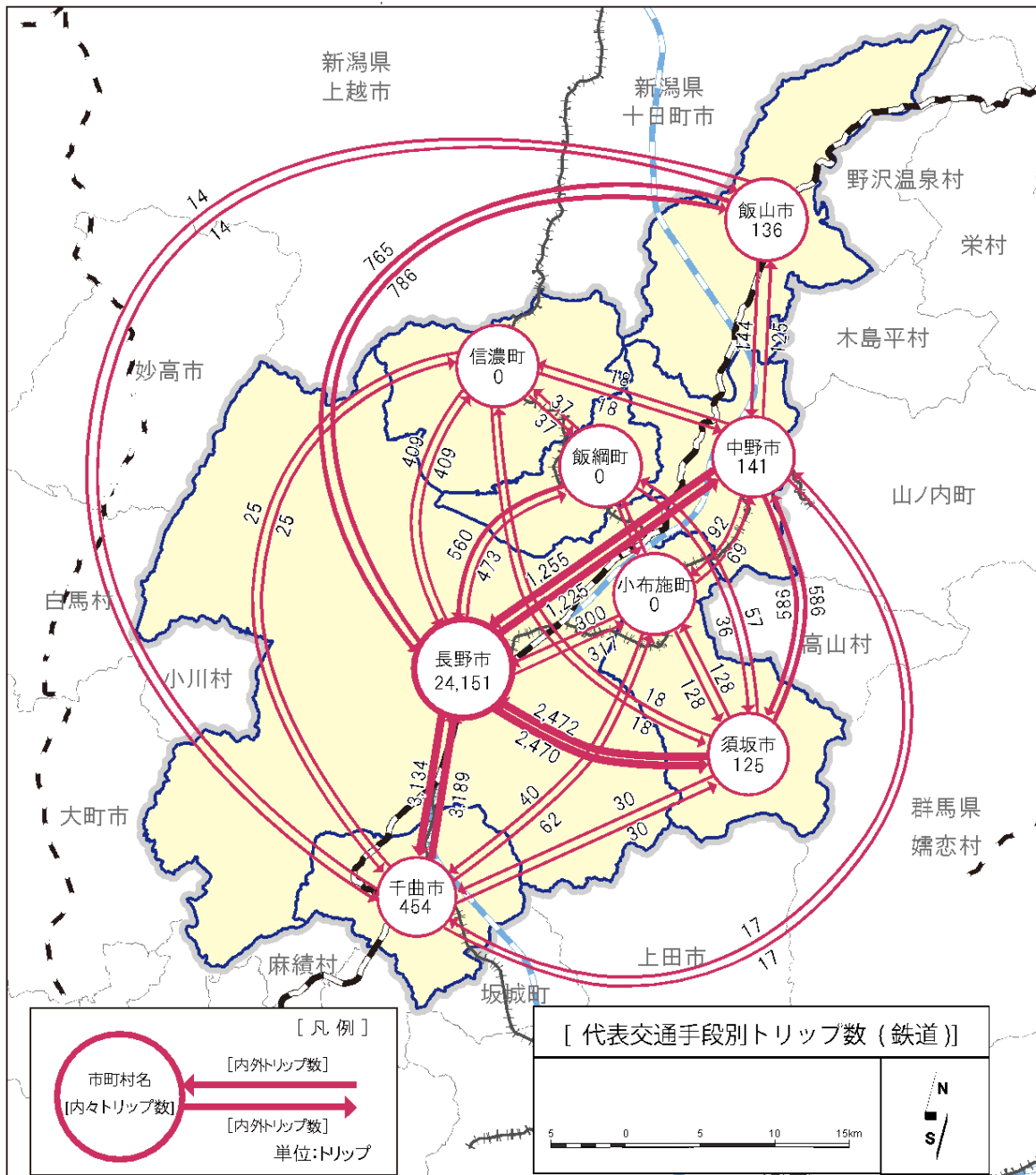


図 7.25 都市圏内の流動 (全目的の鉄道利用: トリップ)

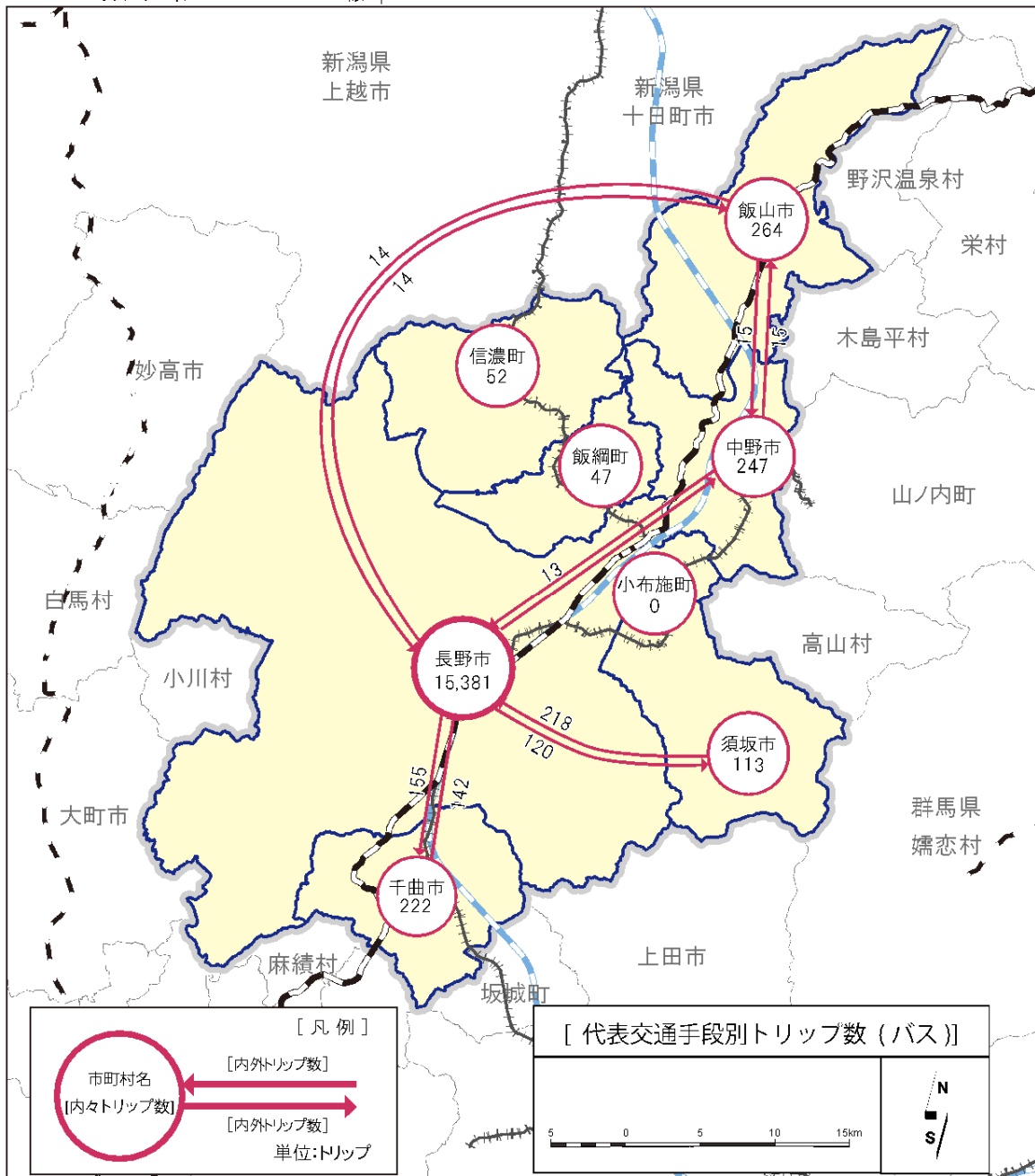


図 7.26 都市圏内の流動 (全目的のバス利用:トリップ)

③ 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

表 7.4 ゾーン別代表交通手段

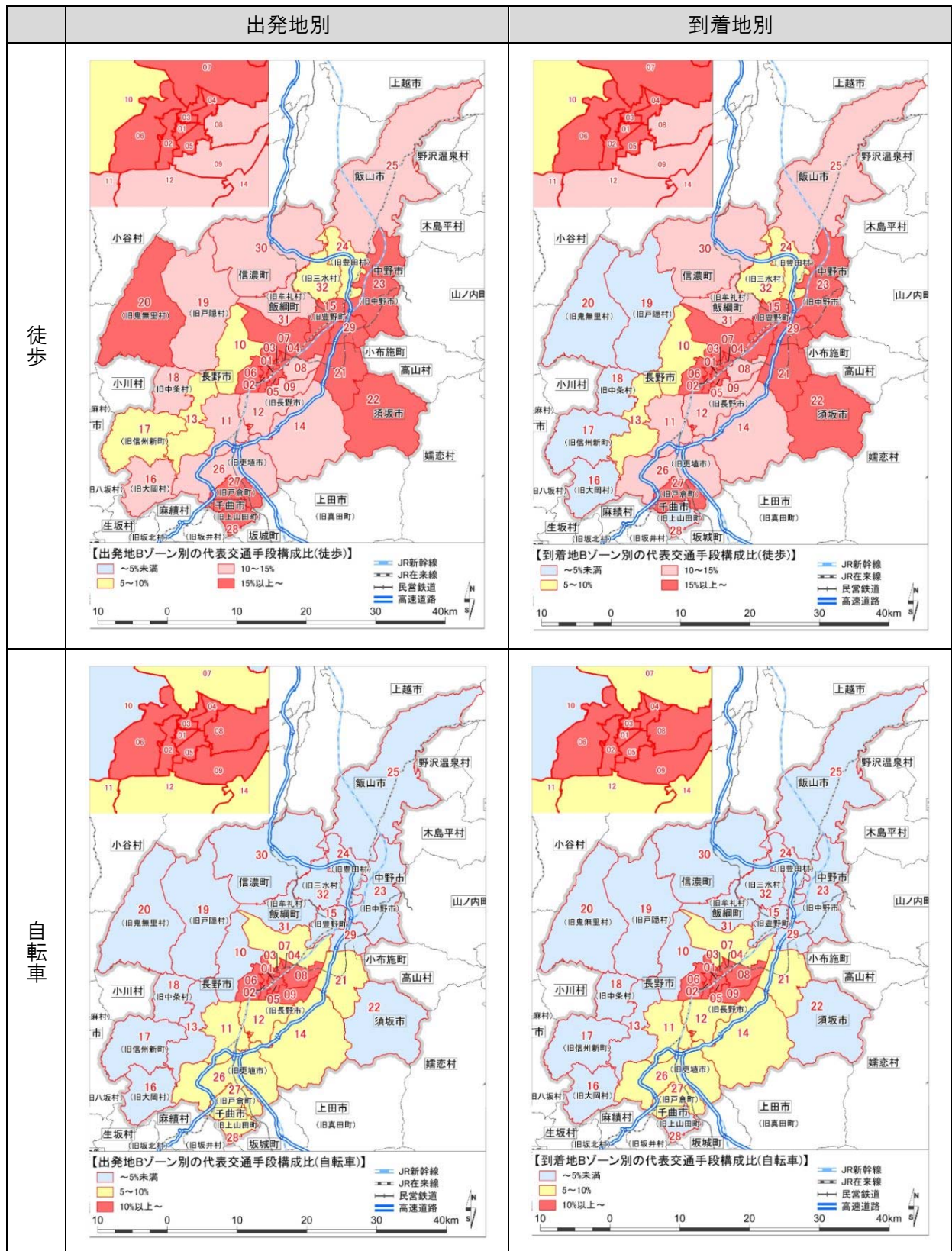


表 7.5 ゾーン別代表交通手段

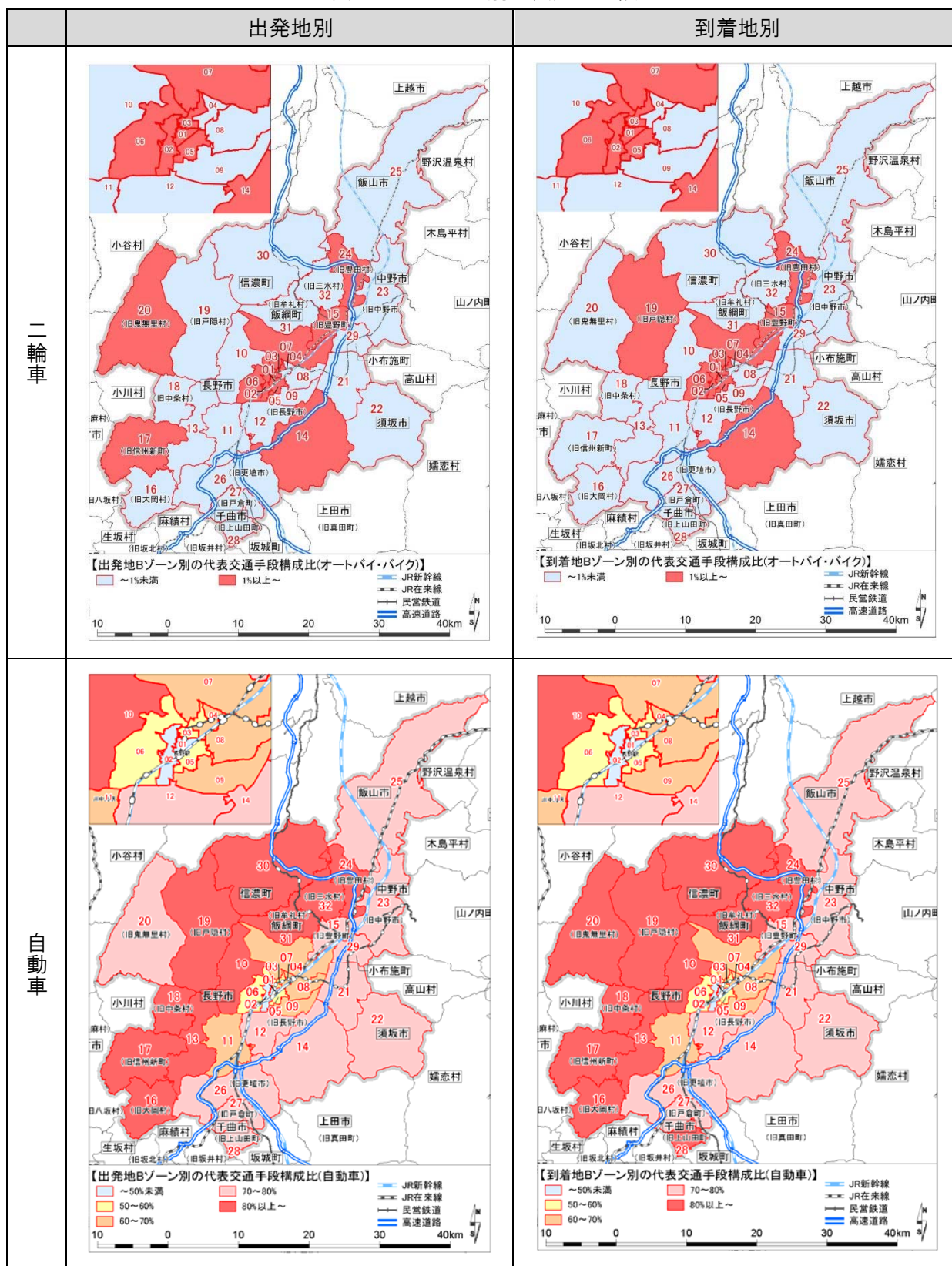
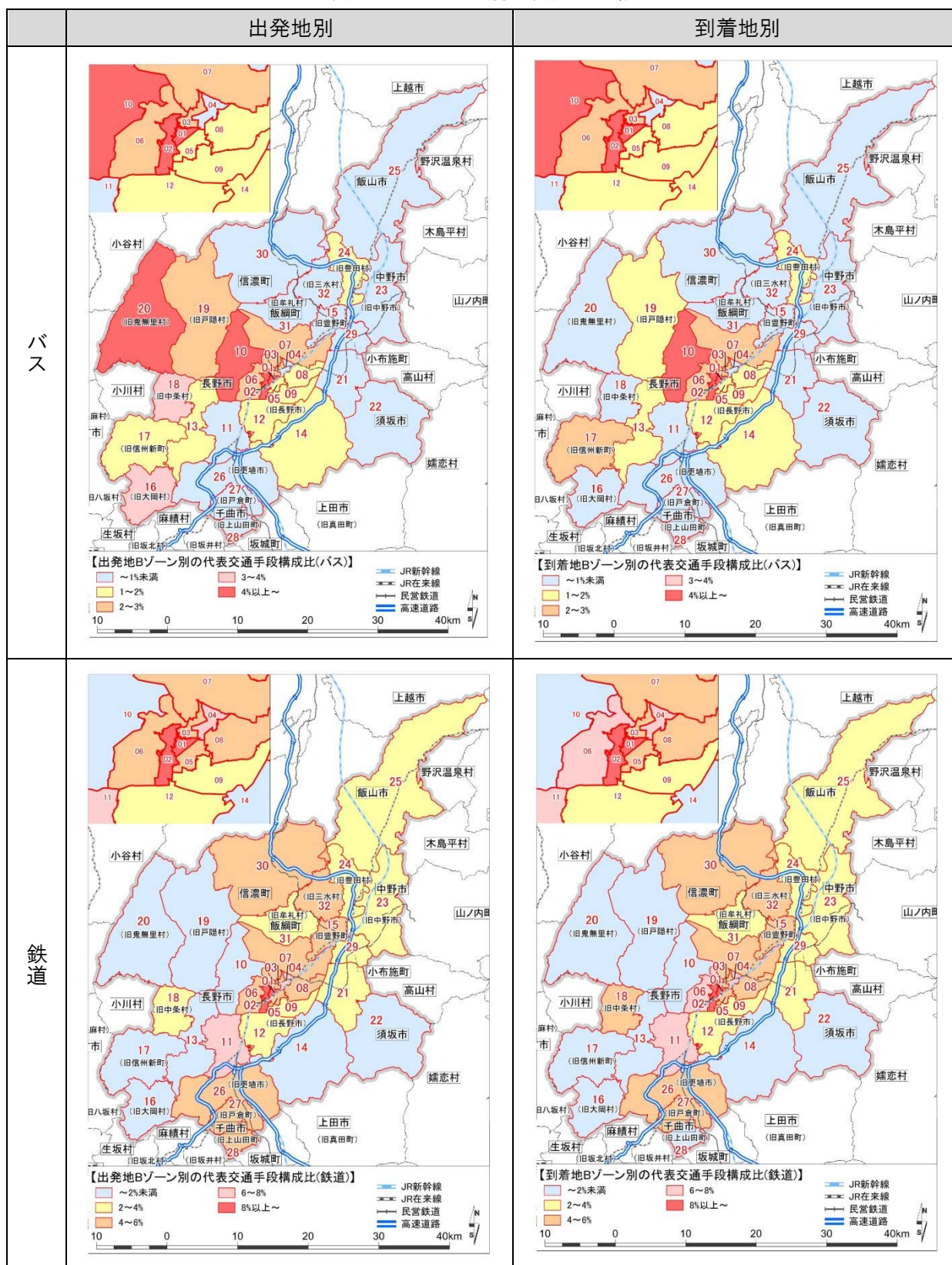


表 7.6 ゾーン別代表交通手段



④ 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。

表 7.7 ゾーン別トリップ目的構成

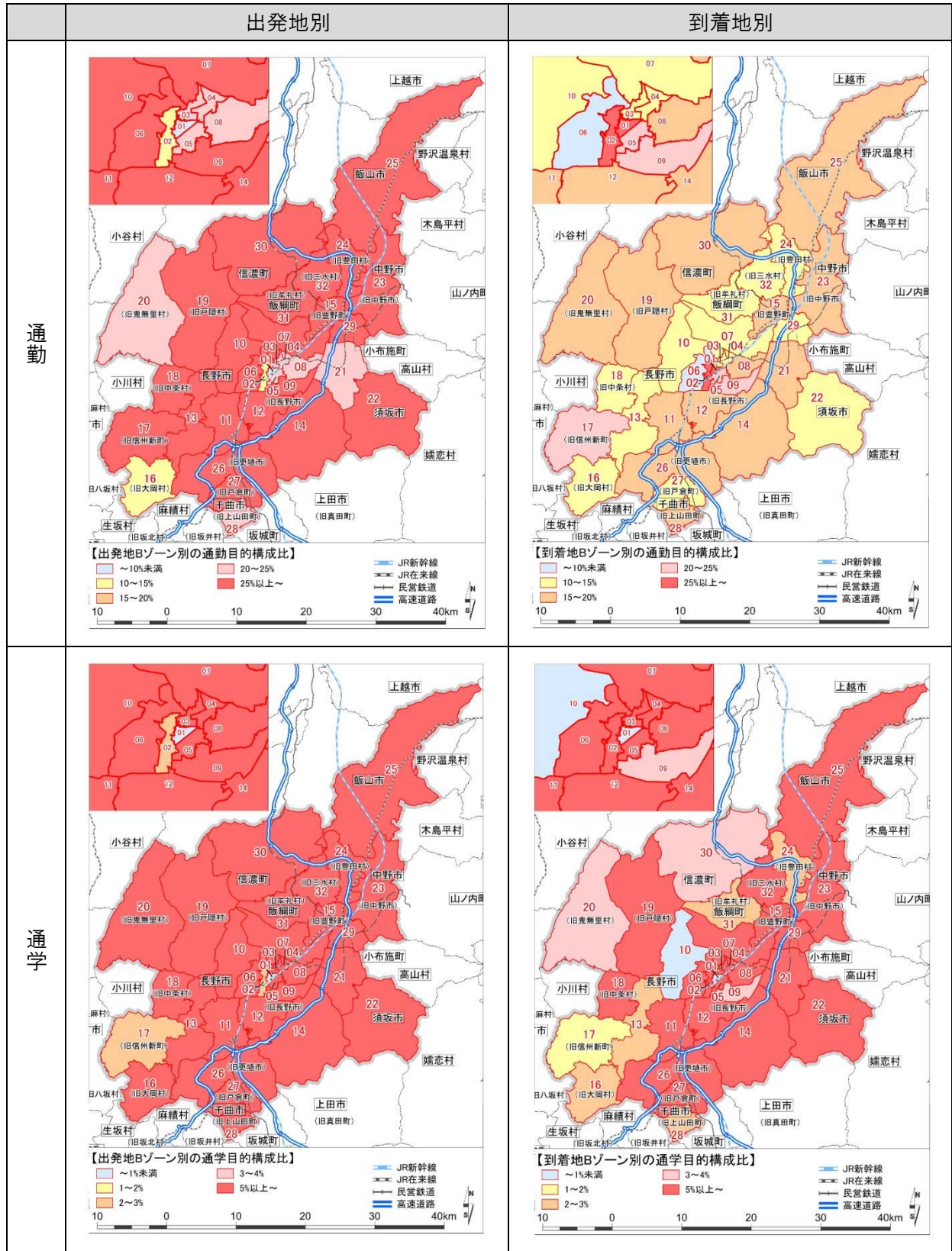


表 7.8 ゾーン別トリップ目的構成

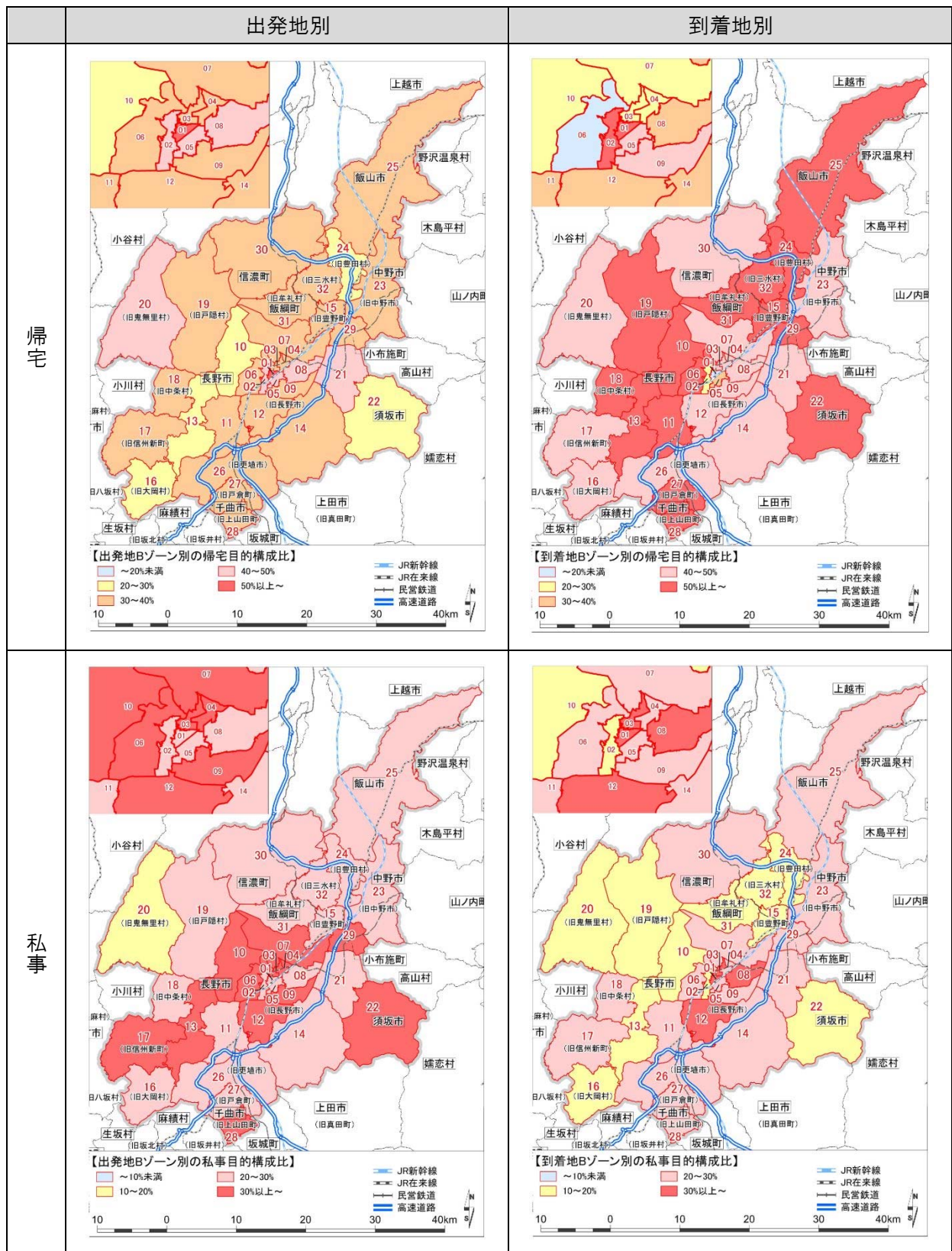
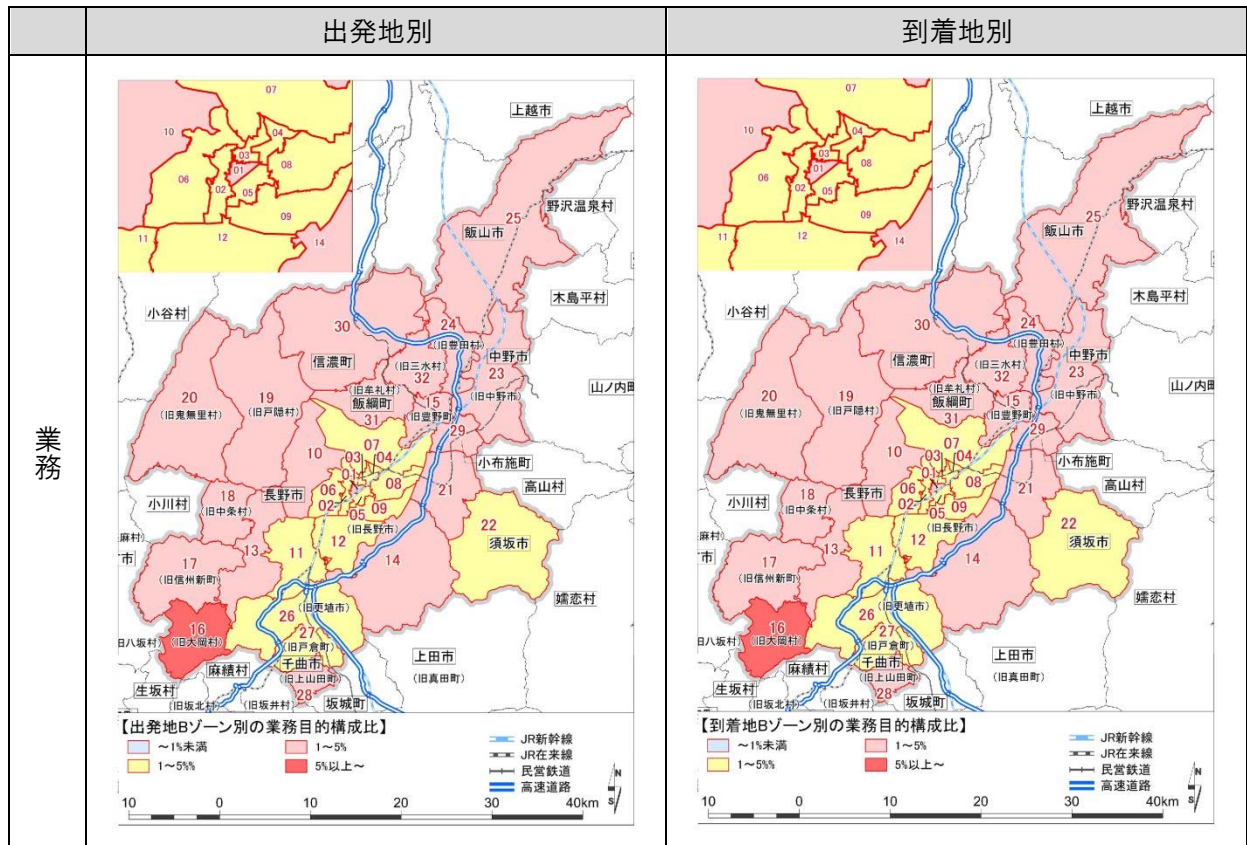


表 7.9 ゾーン別トリップ目的構成



⑤ 自動車利用トリップのゾーン別、目的比較

・ 買い物目的交通の到着ゾーンは、大規模商業施設立地ゾーンが相対的に高い。

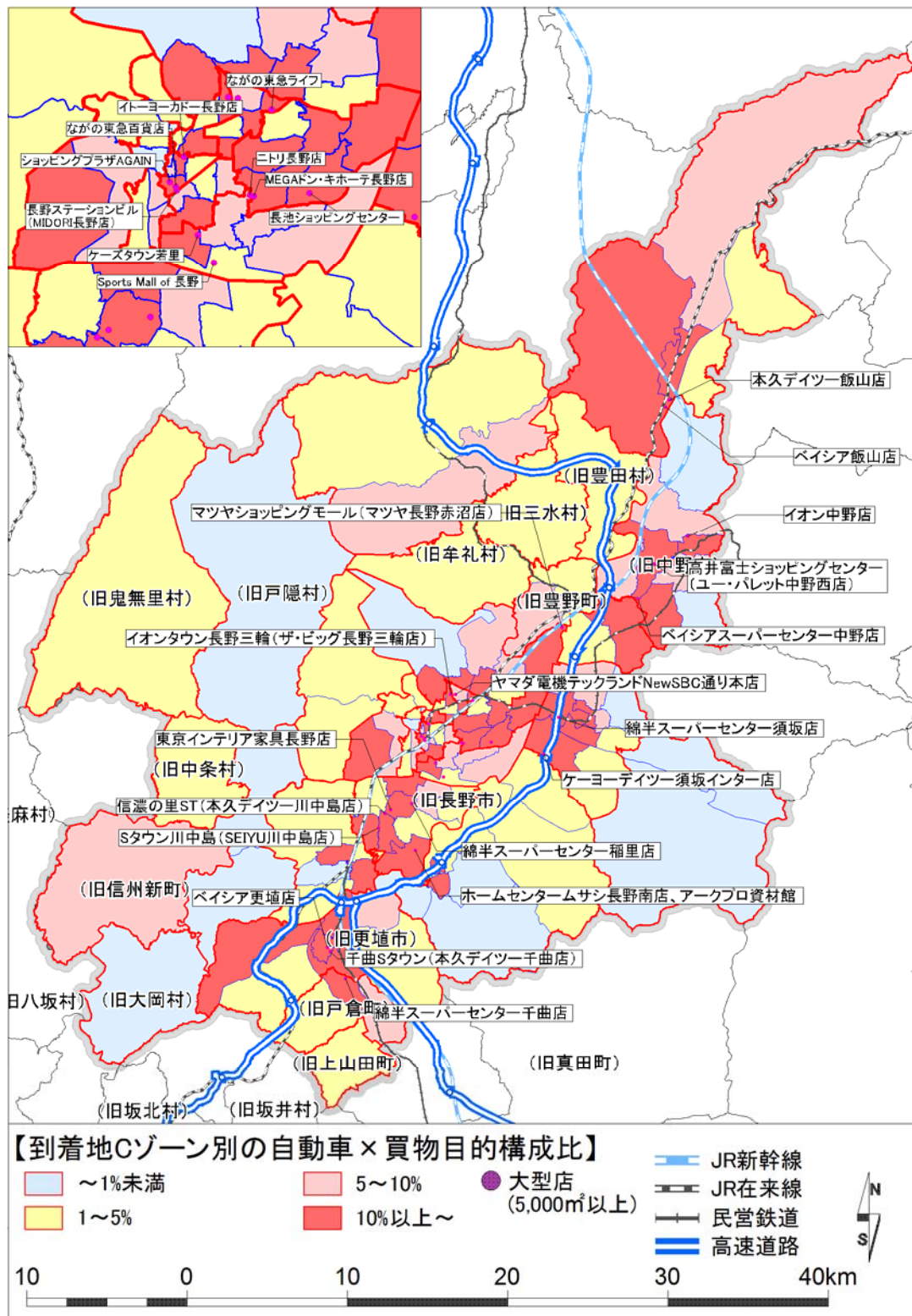


図 7.27 自動車利用トリップのゾーン別目的構成比（買物目的）

・通院目的交通の到着ゾーンは、大型病院が立地するゾーンが相対的に高い。

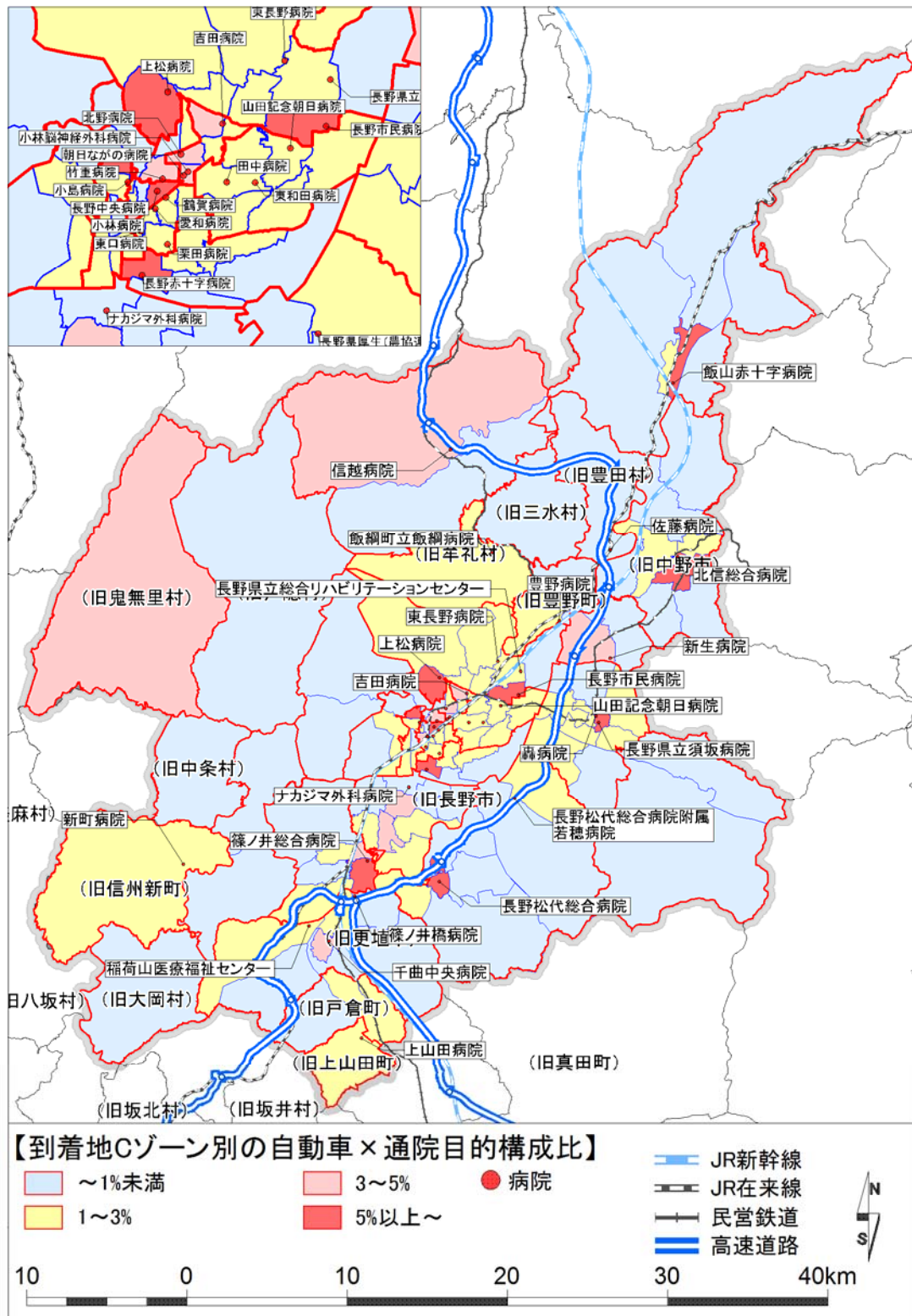


図 7.28 自動車利用トリップのゾーン別目的構成比（通院目的）

・介護目的の自動車交通は、市町郊外部が相対的に高い。これは、集中交通量が目的施設となり得る医療施設、福祉施設の立地（図中丸印）だけに寄らず、家族・親族が自宅に介護に通う様子がうかがえる。

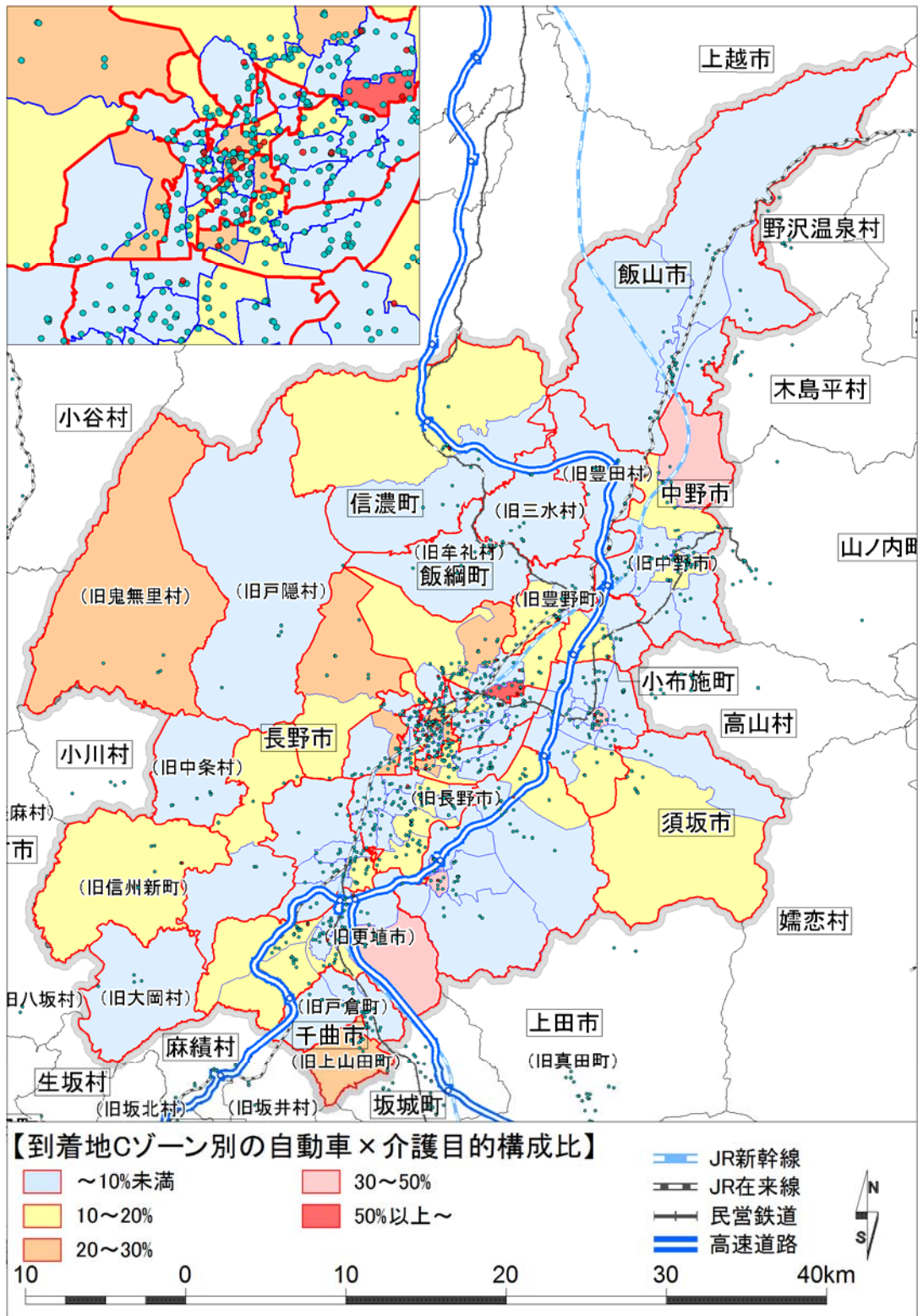


図 7.29 自動車利用トリップのゾーン別目的構成比（介護目的）

・送迎目的の自動車交通は、鉄道沿線ゾーンのほか郊外部において相対的に高い。

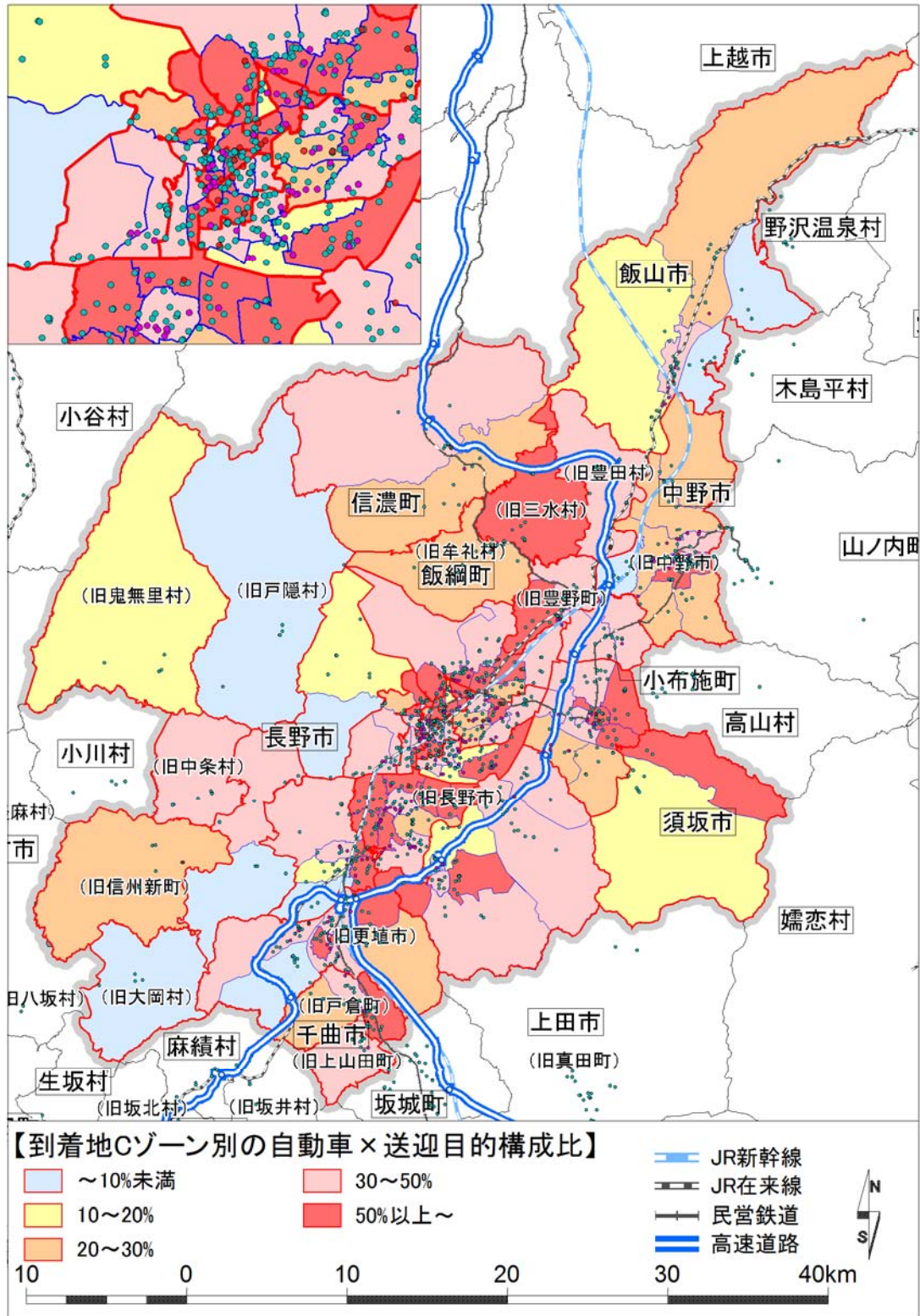


図 7.30 自動車利用トリップのゾーン別目的構成比（送迎目的）

⑥ 高齢者・自動車利用者のゾーン別の発生量とバス運行本数

- ・ 65 歳以上の自動車利用者のゾーン別発生量とバスサービス（運行本数）の関係性を確認した。
- ・ 65 歳以上の自動車利用者が多いのは、旧長野市の南部や須坂市の市街地部、中野市、千曲市（当該地域は、バスサービスが 30 本/日未満）となっている。

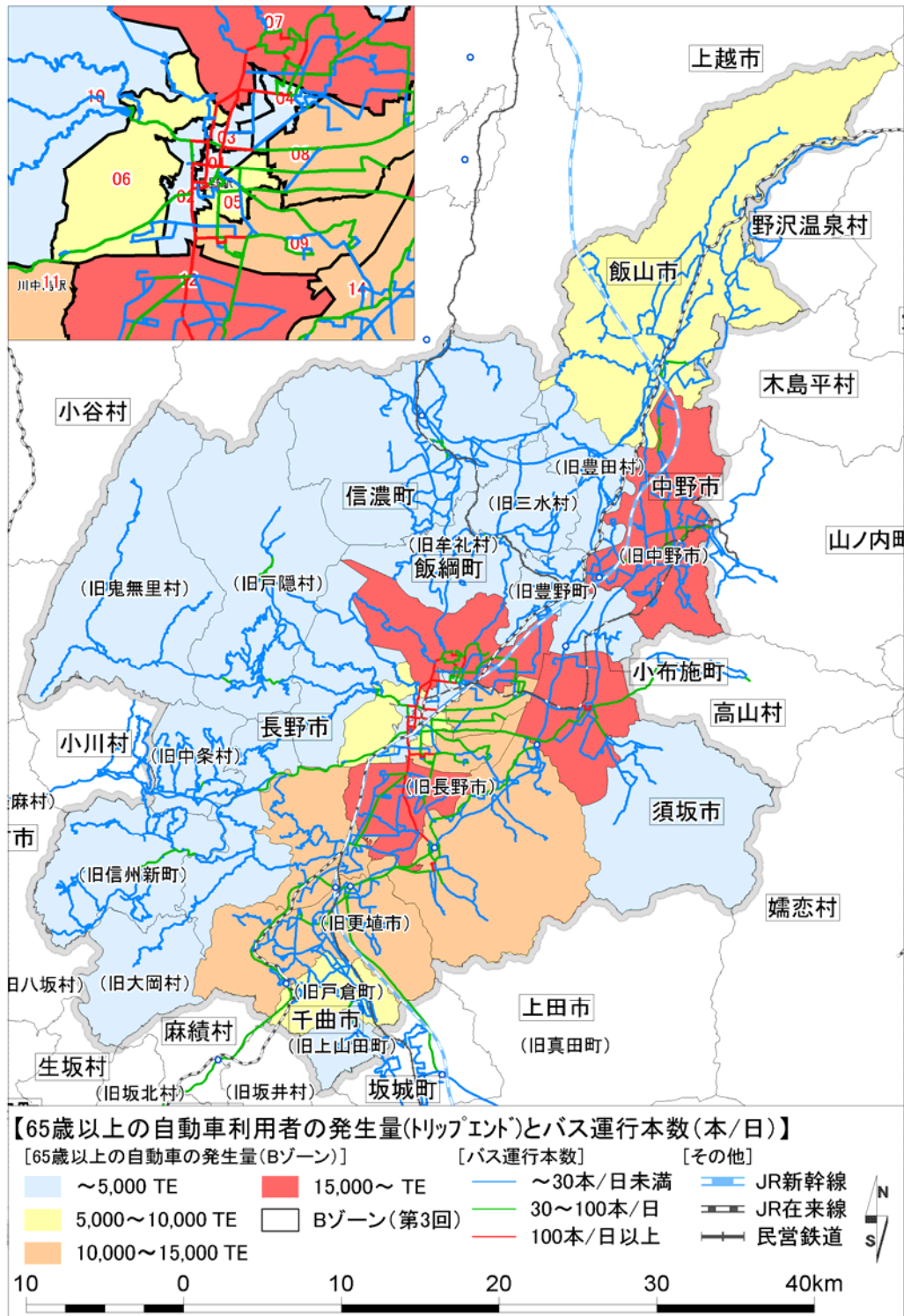


図 7.31 65歳以上の自動車利用者の発生量とバス運行本数

III 将来交通需要予測

1. 将来需要予測手法の検討

(1) 予測の流れ

- ・ 将来交通量の予測は、一般的でこれまでの実績が豊富な四段階推計法を基本とする。
- ・ 四段階推計法は、生成、発生集中、分布、手段分担の各ステップごとに、パーソントリップ調査から得られる結果をもとにモデル式を構築して予測を行う。
- ・ 予測は、都市圏の課題を分析するために必要な変数や構造を持つようにし、施策による効果や将来像を検証する。

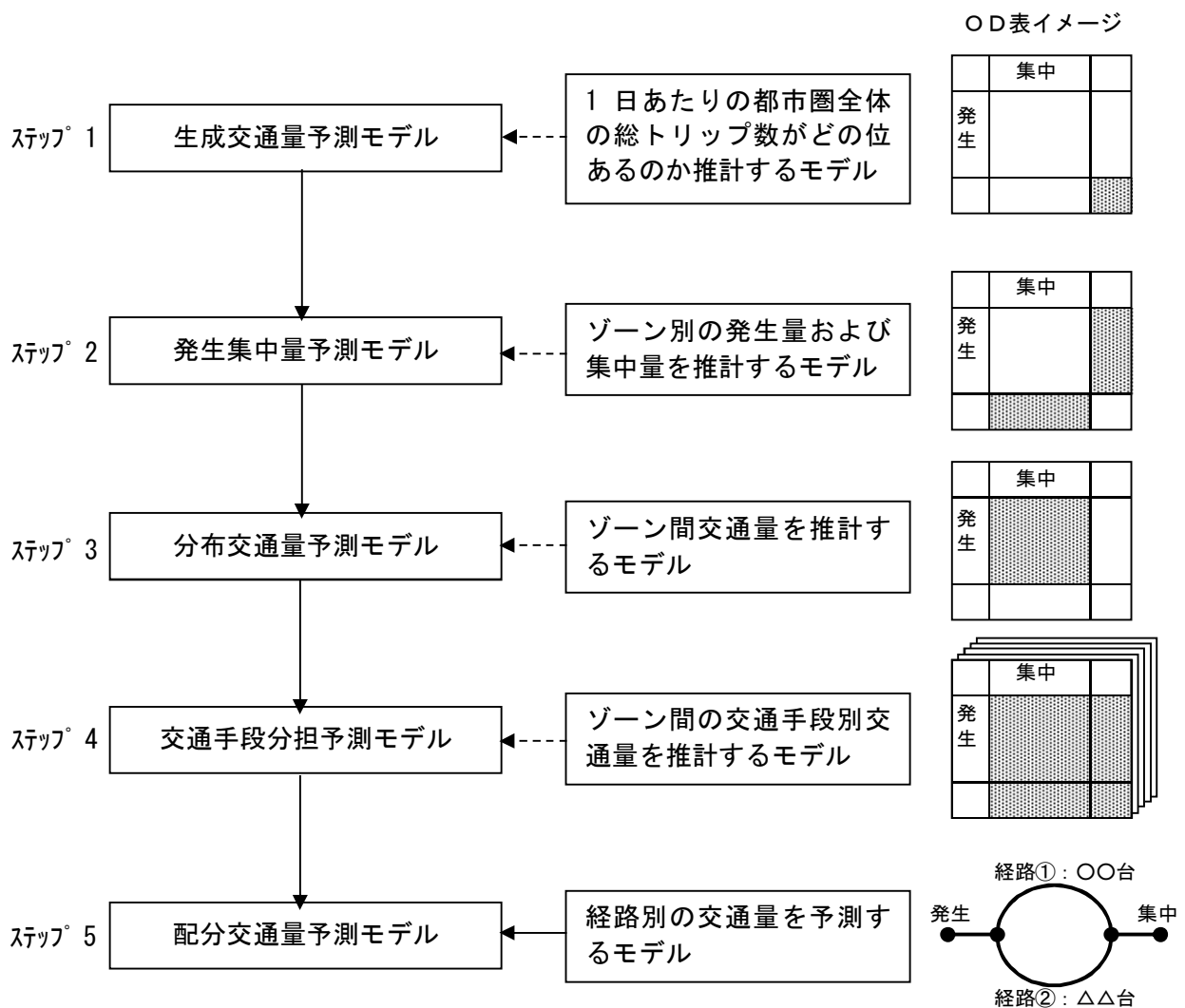


図 1.1 予測フロー

(2) 予測モデルの検討

- ・ 予測モデルは、ステップごとに利用モデルの特徴を比較し検討を行った。

表 1.1 生成交通量の予測モデル

手法名	予測方法	特徴等
伸び率法	現況値に伸び率を乗じて求める方法。	将来の社会構造の変化を考慮できない。
原単位法	変化に関する原単位を求め、各々の将来値または現況値を乗じて求める方法。	性年齢階層別の将来人口を用い、将来の社会構造の変化を反映することが可能である。
関数モデル法	各種変化要因を説明変数とする回帰式を作成して求める方法。	将来の社会構造の変化要因が多岐に渡り明確化が困難なため適切ではない。

表 1.2 発生集中交通量の予測モデル

手法名	予測方法	特徴等
伸び率法	トリップ数の伸び率、人口、自動車保有台数等の伸び率により推計する方法。	将来の土地利用や施設立地の変化を取り入れられない。
原単位法	用途別の土地利用面積当りあるいは用途別の床面積当りの発生交通量・集中交通量を原単位として、将来の土地利用面積あるいは床面積によって将来のゾーン別発生交通量・集中交通量を求める方法。	土地利用面積等の計測が難しい。単位面積当たりの発生集中量が、業種業態により、大きく異なるため将来予測が難しい。
回帰モデル法	ゾーンの発生交通量・集中交通量と人口等との関係を表すモデル式を作成し求める方法。	土地の利用状況を人口指標（夜間、産業別就業・従業、就学）により表現する方法で、比較的採用例が多い。

表 1.3 分布交通量の予測モデル

手法名	予測方法	特徴等
現在 パターン法	現在の OD パターンをできるだけ保存して将来の OD 表を求める方法。	土地利用や施設立地の変化が無い場合は有効。 地域間のつながり等、現実に即した分布パターンが推計可能である。
グラビティ (重力) モデル法	OD 間トリップ数が、それぞれのゾーンの発生交通量・集中交通量に比例し、2ゾーン間の距離に反比例すると考えるモデル。	コンパクトな土地利用への変化や、施設立地の集約化など、将来の都市構造変化を説明できる。 モデル式に基づく平均化された分布パターンの説明力がどの程度あるかが肝心で、再現性に劣る可能性がある。
確率 モデル法	モデルの誘導過程で確率論を用いる方法で、介在機会モデル、エントロピー法、競合機会モデルなど。	確率モデル法では、交通施設整備が盛んに行われ、また将来の就業・産業構造が大きく変化し、分布パターンが大きく変化する場合に適しているが、ゾーン間の誘引性等の設定が非常に困難であり、再現性の低いモデルになる恐れがある。

表 1.4 交通手段分担の予測モデル

手法名	予測方法	特徴等
トリップ エンド モデル	各ゾーンの発生集中トリップエンドを手段別に分割したうえで、発生集中交通量に対して分布交通量を予測する。	近年の PT 調査では、ほとんど使用されない。
トリップ インター チェンジ モデル	各 OD 交通量に対して、その発生ゾーンと集中ゾーン間のネットワーク特性を条件として交通手段の選択を説明しようとする方法。	ゾーン間の時間距離などのサービス水準を説明変数とする。 PT 調査において使用例が多く、個人属性や時間距離を説明変数とする非集計モデルの利用も一般的になりつつある。

(3) 予測モデルの考え方

- ・ 予測モデルは、検討結果をふまえ次の考え方に基づくこととした。

表 1.5 採用モデルと考え方

モデル	採用モデル	考え方
生成モデル	原単位法	・人口構造(性年齢層)の変化を踏まえ予測
発生集中モデル	回帰モデル法	・ゾーン別人口指標(夜間人口、産業別就業・従業員人口、就学人口)を説明変数とし予測
分布モデル	現在パターン法	・土地利用、施設立地の大きな変化が無いものと仮定(グラビティモデルは再現性に劣る)
分担モデル	分担率曲線(徒歩・二輪⇔交通機関利用)とロジットモデル(交通機関分担)の併用	・交通サービスの変化を反映するため、分担率曲線とロジットモデルを併用して予測 ・交通サービスの変化は、免許保有構造の変化、道路整備による時間距離の変化、バスサービスの変化などを説明変数に取り込む

(4) 予測モデル

①生成モデル

・ 生成モデルは、原単位法に基づき予測を行った。

表 1.6 生成原単位 (1/2)

性別	年齢階層	生成原単位[トリップ/(人・日)]											
		通勤			通学			帰宅			買物		
		就業	非就業	合計	就業	非就業	合計	就業	非就業	合計	就業	非就業	合計
男性	5 ~ 14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.9323	0.9323	0.0000	1.0990	1.0990	0.0000	0.0478	0.0478
	15 ~ 24	0.8127	0.0039	0.2464	0.0000	0.6883	0.4820	0.8479	0.7656	0.7902	0.0843	0.0301	0.0464
	25 ~ 49	1.0259	0.0016	0.8756	0.0000	0.0109	0.0016	1.1261	0.2500	0.9975	0.1479	0.0854	0.1387
	50 ~ 64	0.9172	0.0000	0.7877	0.0000	0.0000	0.0000	1.0538	0.5755	0.9863	0.1408	0.3355	0.1683
	65 ~ 74	0.5297	0.0000	0.2587	0.0000	0.0000	0.0000	1.1317	0.8879	1.0070	0.2026	0.3871	0.2970
	75 ~ 105	0.2150	0.0000	0.0449	0.0000	0.0000	0.0000	1.2458	0.6186	0.7496	0.2379	0.2808	0.2718
	合計	0.8838	0.0008	0.5118	0.0000	0.3356	0.1414	1.0961	0.7588	0.9540	0.1533	0.1843	0.1664
女性	5 ~ 14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.9220	0.9220	0.0000	1.0900	1.0900	0.0000	0.0479	0.0479
	15 ~ 24	0.7605	0.0031	0.2341	0.0000	0.7255	0.5042	0.8524	0.8185	0.8289	0.1509	0.0559	0.0849
	25 ~ 49	0.8886	0.0000	0.6436	0.0000	0.0063	0.0017	1.1632	0.7708	1.0550	0.2552	0.3732	0.2878
	50 ~ 64	0.7194	0.0000	0.5007	0.0000	0.0005	0.0002	0.9966	0.8425	0.9498	0.2726	0.5110	0.3450
	65 ~ 74	0.4153	0.0000	0.1316	0.0000	0.0000	0.0000	0.9226	0.8179	0.8511	0.2518	0.4514	0.3881
	75 ~ 105	0.1667	0.0000	0.0165	0.0000	0.0000	0.0000	0.9617	0.4097	0.4645	0.2229	0.1910	0.1942
	合計	0.7492	0.0003	0.3306	0.0000	0.2285	0.1277	1.0595	0.7348	0.8780	0.2522	0.2601	0.2566
男女計	5 ~ 14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.9272	0.9272	0.0000	1.0946	1.0946	0.0000	0.0478	0.0478
	15 ~ 24	0.7870	0.0035	0.2404	0.0000	0.7063	0.4928	0.8501	0.7913	0.8091	0.1170	0.0426	0.0651
	25 ~ 49	0.9639	0.0006	0.7613	0.0000	0.0080	0.0017	1.1429	0.5865	1.0259	0.1964	0.2713	0.2122
	50 ~ 64	0.8277	0.0000	0.6428	0.0000	0.0004	0.0001	1.0279	0.7589	0.9679	0.2004	0.4561	0.2575
	65 ~ 74	0.4827	0.0000	0.1929	0.0000	0.0000	0.0000	1.0459	0.8467	0.9263	0.2228	0.4250	0.3442
	75 ~ 105	0.1945	0.0000	0.0276	0.0000	0.0000	0.0000	1.1250	0.4850	0.5760	0.2315	0.2234	0.2246
	合計	0.8235	0.0006	0.4183	0.0000	0.2729	0.1343	1.0797	0.7447	0.9148	0.1976	0.2287	0.2129

表 1.7 生成原単位（2／2）

性別	年齢階層	生成原単位[トリップ/(人・日)]											
		通院			その他私事			業務			全目的		
		就業	非就業	合計	就業	非就業	合計	就業	非就業	合計	就業	非就業	合計
男性	5 ～ 14	0.0000	0.0138	0.0138	0.0000	0.2701	0.2701	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	2.3629	2.3629
	15 ～ 24	0.0099	0.0086	0.0090	0.1004	0.1550	0.1387	0.0749	0.0000	0.0224	1.9301	1.6516	1.7351
	25 ～ 49	0.0159	0.0162	0.0160	0.2367	0.1727	0.2273	0.2889	0.0000	0.2465	2.8414	0.5368	2.5031
	50 ～ 64	0.0301	0.0678	0.0354	0.2508	0.4283	0.2759	0.4063	0.0017	0.3491	2.7990	1.4087	2.6027
	65 ～ 74	0.0620	0.0994	0.0812	0.4147	0.8022	0.6130	0.5898	0.0111	0.2937	2.9305	2.1877	2.5504
	75 ～ 105	0.1369	0.1126	0.1176	0.5029	0.4779	0.4831	0.7374	0.0044	0.1575	3.0759	1.4942	1.8246
	合計	0.0311	0.0556	0.0414	0.2679	0.3944	0.3212	0.3702	0.0031	0.2155	2.8023	1.7326	2.3516
女性	5 ～ 14	0.0000	0.0103	0.0103	0.0000	0.2960	0.2960	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	2.3663	2.3663
	15 ～ 24	0.0116	0.0170	0.0153	0.1690	0.1548	0.1592	0.0310	0.0011	0.0102	1.9754	1.7759	1.8368
	25 ～ 49	0.0253	0.0590	0.0346	0.4997	0.6646	0.5451	0.0796	0.0000	0.0576	2.9117	1.8740	2.6255
	50 ～ 64	0.0329	0.0737	0.0453	0.2881	0.6544	0.3995	0.1494	0.0023	0.1047	2.4590	2.0844	2.3452
	65 ～ 74	0.0538	0.0822	0.0732	0.3695	0.6755	0.5785	0.2560	0.0049	0.0845	2.2690	2.0319	2.1071
	75 ～ 105	0.0835	0.0827	0.0828	0.3162	0.2738	0.2781	0.4764	0.0023	0.0494	2.2273	0.9596	1.0855
	合計	0.0322	0.0594	0.0474	0.3936	0.4331	0.4157	0.1328	0.0019	0.0597	2.6195	1.7181	2.1157
男女計	5 ～ 14	0.0000	0.0121	0.0121	0.0000	0.2828	0.2828	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	2.3645	2.3645
	15 ～ 24	0.0107	0.0127	0.0121	0.1342	0.1549	0.1487	0.0533	0.0005	0.0165	1.9523	1.7119	1.7846
	25 ～ 49	0.0202	0.0439	0.0252	0.3555	0.4905	0.3839	0.1943	0.0000	0.1534	2.8731	1.4006	2.5634
	50 ～ 64	0.0314	0.0718	0.0404	0.2677	0.5836	0.3383	0.2900	0.0021	0.2257	2.6452	1.8729	2.4727
	65 ～ 74	0.0586	0.0893	0.0770	0.3962	0.7276	0.5951	0.4528	0.0074	0.1854	2.6590	2.0960	2.3210
	75 ～ 105	0.1142	0.0935	0.0964	0.4235	0.3475	0.3583	0.6264	0.0031	0.0917	2.7152	1.1525	1.3747
	合計	0.0316	0.0578	0.0445	0.3242	0.4171	0.3699	0.2638	0.0024	0.1351	2.7203	1.7241	2.2299

②発生集中交通量モデル

- ・ 発生集中交通量は、回帰モデルにより予測を行った。
- ・ 回帰モデルに採用した変数は、発生集中交通量に支配的と考えられる人口指標を採用した。
- ・ 高齢者層の通勤や業務など、トリップ数そのものが少ないカテゴリで相関がやや低いものの、全体として相関は高く有意なモデルであると言える。

表 1.8 発生集中交通量予測モデル

年齢	目的	夜間人口				就業人口			従業人口			通学者数	定数項	重相関係数R	分割指標	
		5~24歳	25~64歳	65~74歳	75歳~	1次	2次	3次	1次	2次	3次					
発生層	非高齢者	通勤					1.0391						-606.1626	0.9720	就業人口(1~3次)	
		通学	0.7060										-3.0132	0.9979	夜間人口(5~24歳)	
		帰宅								0.9007		1.6950	-233.8521	0.9689	従業人口(1~3次)+通学者数	
		買物		0.1789									234.2042	0.9525	夜間人口(25~64歳)	
		通院	0.0222										17.3728	0.9665	夜間人口(非高齢者)	
		その他私事	0.2282									0.1486	27.2138	0.9835	夜間人口(非高齢者)	
	前期高齢者	通勤					0.4500							-3.9427	0.9346	従業人口(1~3次)
		通学														-
		帰宅								1.8193			35.8619	0.9095	従業人口(1~3次)	
		買物			0.2695						0.3586		-33.2964	0.9747	夜間人口(前期高齢者)	
		通院			0.0729						0.0226		-3.0386	0.9629	夜間人口(前期高齢者)	
		その他私事			0.4985						0.2828		-11.4595	0.9758	夜間人口(前期高齢者)	
	後期高齢者	通勤					0.1447							8.8905	0.8267	就業人口(1~3次)
		通学														-
		帰宅								2.5225			146.1406	0.8058	従業人口(1~3次)	
		買物				0.1612					1.2911		-6.0345	0.9502	夜間人口(後期高齢者)	
		通院				0.0836							14.5517	0.9357	夜間人口(後期高齢者)	
		その他私事				0.3081					0.6239		-0.5506	0.9791	夜間人口(後期高齢者)	
集中層	非高齢者	通勤											-54.3318	0.9628	従業人口(1~3次)	
		通学									0.8593	10.7466	0.9873	通学者数		
		帰宅	0.1592										4.8494795	0.9993	夜間人口(非高齢者)	
		買物		0.1833							0.1683		-248.0071	0.8801	夜間人口(25~64歳)	
		通院		0.0159							0.0237		11.4854	0.8169	夜間人口(25~64歳)	
		その他私事	0.1591								0.2768		-57.1709	0.9550	夜間人口(非高齢者)	
	前期高齢者	通勤												-2.3676	0.9394	従業人口(1~3次)
		通学												10.8194	0.9198	従業人口(1~3次)
		帰宅			0.9480								-27.5208	0.9962	夜間人口(前期高齢者)	
		買物			0.2170						0.6389		-70.0373	0.9120	夜間人口(前期高齢者)	
		通院			0.0431						0.1347		-4.4468	0.8485	夜間人口(前期高齢者)	
		その他私事			0.2949						0.7997		-1.6801	0.9544	夜間人口(前期高齢者)	
	後期高齢者	通勤									0.1330		6.3801	0.7308	従業人口(1~3次)	
		通学													-	
		帰宅				0.5681							10.0489	0.9864	夜間人口(後期高齢者)	
		買物				0.1373					1.9647		-35.5841	0.8710	夜間人口(後期高齢者)	
		通院				0.0572					0.6316		2.6985	0.7672	夜間人口(後期高齢者)	
		その他私事				0.2602							26.0631	0.9390	夜間人口(後期高齢者)	
業務								0.4111			7.2118	0.7859	従業人口(1~3次)			

③分布モデル

- ・ 居住地と目的施設立地地域との交通環境や拠点性を考慮した将来交通量予測を行うため、分布交通量モデルとして重力モデル（グラビティモデル）を検証した。
- ・ 結果として、施設立地やアクセシビリティにばらつきが大きく、モデルとして所要の精度が得られないことが分かった。よって、分布交通量モデルは現在の結びつきをもとに収束計算により将来の交通量を求める手法（現在パターン法）により行う。

表 1.9 分布交通量予測モデルの精度(回帰分析結果)

	通勤	通学	帰宅	私事	業務
係数(発生集中)	0.33	0.14	0.39	0.45	0.15
係数(時間距離)	0.39	0.38	0.64	0.25	0.19
重相関係数	0.58	0.49	0.65	0.61	0.39
決定係数	0.33	0.24	0.42	0.37	0.15

※相関が低く、決定係数も低いことから、モデルとして不適

参考 相関係数の目安

相関係数	相関の目安
0.7～1.0	かなり強い相関がある
0.4～0.7	やや相関がある
0.2～0.4	弱い相関がある
0～0.2	ほとんど相関なし

決定係数は 0.7 程度以上あれば、良くあてはまっていると言える

④分担モデル

- ・ 交通手段分担モデルは、徒歩・二輪と交通機関利用の分担率については、分担率曲線を用いたモデルを、交通機関（鉄道、バス、自動車）の分担率は非集計ロジットモデルにより予測を行った。
- ・ ロジットモデルには、交通施策を反映できるようにバス乗り換え回数などを変数に取り込んで作成した。高齢者の業務など、サンプル数が少ないカテゴリにおいて的中率が低いものの、概ね良好なモデルであると言える。

表 1.10 徒歩・二輪分担モデル

		α	β	重決定R2	$P_{ij} = \frac{1}{1 + \alpha \cdot D_{ij}^\beta}$
非 高 齢 者	通勤	0.5032 (-54.8376)	1.5960 (157.4828)	0.9614	
	通学	0.0695 (-188.8715)	1.3068 (107.5520)	0.9204	
	買物	0.8826 (-8.8630)	1.5320 (100.7402)	0.9105	
	通院	2.2359 (230.1008)	0.8647 (196.4794)	0.9748	
	その他私事	1.4600 (46.5324)	1.1559 (152.0793)	0.9587	
	業務	2.6846 (150.1358)	1.1158 (179.8624)	0.9701	
前 期 高 齢 者	通勤	0.5810 (-63.4334)	1.5325 (205.6259)	0.9769	
	通学				
	買物	1.3785 (56.6402)	1.1346 (204.2744)	0.9766	
	通院	0.5489 (-43.8158)	1.9655 (133.4679)	0.9469	
	その他私事	0.8699 (-13.6108)	1.3125 (130.2451)	0.9445	
	業務	1.9428 (123.2615)	1.6094 (263.2903)	0.9858	
後 期 高 齢 者	通勤	1.0087 (1.9394)	0.5012 (128.7035)	0.9432	
	通学				
	買物	0.6120 (-72.5936)	1.3540 (183.0153)	0.9711	
	通院	1.3327 (27.2557)	1.2726 (105.2756)	0.9173	
	その他私事	0.7601 (-44.6925)	1.5429 (232.8350)	0.9819	
	業務	5.5399 (373.0958)	0.3595 (50.5505)	0.7193	

()はt値

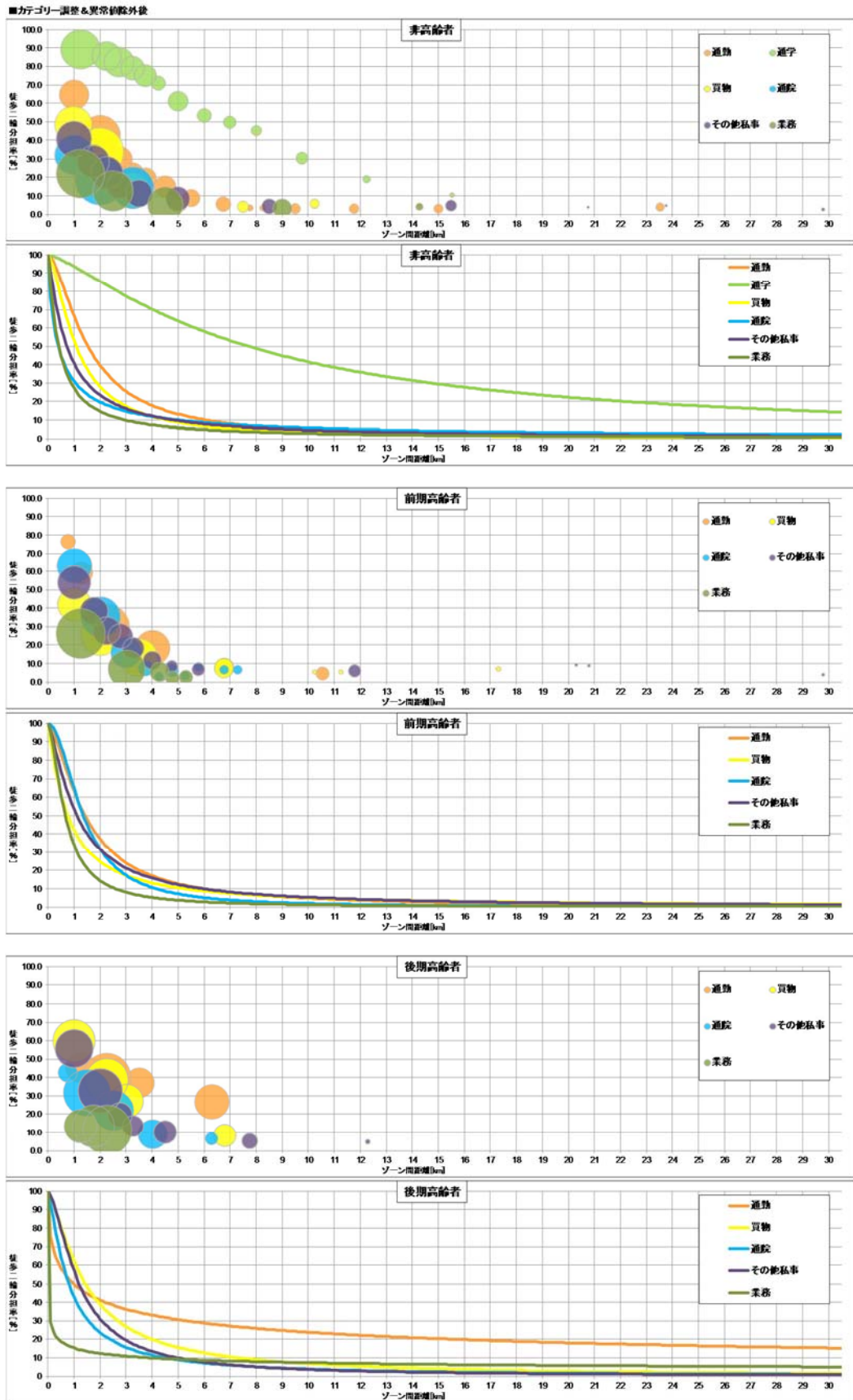


図 1.2 徒歩・二輪分担率モデル

表 1.11 交通手段分担モデル

年齢	目的	手段	所要時間 (分)	費用 (円)	免許保有	アクセス/イグレス 距離(km)	バス乗換回数	バス運行回数	鉄道運行本数	長野駅前 ダミー	バス ダミー	鉄道 ダミー	ρ^2	的中率 (%)	
非高齢者	通勤	自動車			4.1589 (3.434)					-1.4081 (-2.607)			0.4467	77.29	
		バス	-0.0647 (-1.789)	-0.0014 (-1.438)			-0.2041 (-1.035)	0.0012 (0.136)			5.4447 (4.424)				
		鉄道				-0.6123 (-4.159)			0.3271 (3.059)			4.8656 (3.373)			
	通学	自動車			1.2389 (2.142)						0.5711 (0.399)			0.3651	71.05
		バス	-0.0208 (-1.843)	-0.0004 (-0.244)				0.0361 (1.780)				-0.2715 (-0.603)			
		鉄道				-0.4037 (-2.161)			0.0361 (1.780)			2.8481 (5.119)			
	買物	自動車			1.3408 (1.631)						-1.658 (-1.448)			0.4543	74.71
		バス	-0.0361 (-1.238)	-0.0002 (-0.068)			-1.4749 (-1.816)	0.006 (0.257)				1.5784 (1.345)			
		鉄道				-0.5135 (-1.150)			0.0382 (0.363)			1.2338 (0.272)			
	通院	自動車			1.9538 (1.693)						-0.2128 (-0.112)			0.5274	79.49
		バス	-0.0597 (-2.263)	-0.0001 (-0.040)			-0.0353 (-0.035)	0.0577 (1.442)				0.7354 (0.533)			
		鉄道							0.0456 (0.627)			1.0103 (0.373)			
	その他私事	自動車			0.8079 (1.855)						0.0344 (0.058)			0.3867	77.65
		バス	-0.0291 (-3.648)	-0.0004 (-0.373)			-0.589 (-1.233)	0.0352 (1.640)				0.4567 (0.755)			
		鉄道							0.0076 (0.200)			1.5232 (0.960)			
	業務	自動車												0.6013	80.00
		バス	-0.1329 (-1.338)	-0.0006 (-0.102)					0.0627 (0.538)			0.2368 (0.102)			
		鉄道										3.4723 (1.758)			
前期高齢者	通勤	自動車								-1.0646 (-0.850)			0.6131	82.54	
		バス	-0.0809 (-3.022)	-0.0005 (-0.148)			-0.4173 (-0.536)	0.0941 (1.830)				-0.1227 (-0.116)			
		鉄道										1.9998 (3.078)			
	通学	自動車													
		バス													
		鉄道													
	買物	自動車			1.6981 (1.406)						-1.2847 (-0.917)			0.4441	76.38
		バス	-0.0341 (-1.380)	-0.0001 (-0.021)			-0.9004 (-0.918)	0.0423 (1.185)				1.4047 (1.118)			
		鉄道							0.0604 (0.394)			-0.7193 (-0.111)			
	通院	自動車			1.1344 (1.050)						-1.0089 (-0.609)			0.4828	76.92
		バス	-0.0292 (-1.695)	-0.0002 (-0.115)				0.0771 (1.502)				0.2253 (0.183)			
		鉄道							0.0463 (0.596)			0.6228 (0.220)			
	その他私事	自動車			0.9318 (1.407)						-0.9666 (-1.132)			0.3696	70.87
		バス	-0.0232 (-2.690)	-0.0004 (-0.407)				0.0625 (2.416)				-0.2324 (-0.278)			
		鉄道										1.4465 (2.048)			
	業務	自動車												0.4812	76.92
		バス	-0.1047 (-1.421)	0.0000 (-0.005)								0.8616 (0.447)			
		鉄道							0.0272 (0.065)			1.3574 (0.075)			
後期高齢者	通勤	自動車			2.5643 (0.981)						-0.6884 (-0.094)		0.787	100.00	
		バス	-0.0816 (-1.332)	-0.0003 (-0.017)			-1.9216 (-0.408)	0.118 (0.677)				1.0789 (0.530)			
		鉄道										3.5502 (1.385)			
	通学	自動車													
		バス													
		鉄道													
	買物	自動車			2.1238 (2.143)						-2.086 (-1.595)			0.5302	84.62
		バス	-0.0373 (-1.840)	-0.0002 (-0.076)			-0.3745 (-0.328)	0.071 (1.199)				0.808 (0.815)			
		鉄道							0.0029 (0.058)			1.595 (0.857)			
	通院	自動車			1.5194 (1.461)						-0.0049 (-0.003)			0.4495	70.37
		バス	-0.0246 (-1.443)	-0.0003 (-0.124)			-0.2634 (-0.257)	0.1216 (1.284)				0.3393 (0.289)			
		鉄道										1.299 (1.526)			
	その他私事	自動車			0.7328 (1.255)						-1.648 (-0.997)			0.4081	75.32
		バス	-0.0335 (-2.379)	-0.0004 (-0.262)			-0.6145 (-0.868)	0.1068 (2.681)				0.2478 (0.319)			
		鉄道										1.1456 (2.380)			
	業務	自動車												0.4819	88.89
		バス	-0.0900 (-1.166)	-0.0004 (-0.042)					0.2874 (1.154)			-0.6598 (-0.230)			
		鉄道							0.0248 (0.288)			0.4165 (0.137)			

2. 予測シナリオと評価

(1) 予測年次の設定

- ・ 将来交通需要予測は、第1回計画、第2回計画（前回計画）同様に概ね20年後の将来を見据えることとする。ただし、社会経済状況の不確実性や、交通環境を取り巻くハード・ソフト両面での変化の速さに対応するため、また、概ね10～15年間隔でパーソントリップ調査を実施してきたことから、中間年次として10年後を想定した予測も行う。
- ・ 予測年次は、将来人口など主要な指標の得られやすさを勘案して設定することとし、平成47年（中間年次として平成37年）とする。

表 2.1 将来予測年次

	第1回調査	第2回計画	今回計画
調査実施年	平成元年 (1989年)	平成13年 (2001年)	平成28年 (2016年)
予測年次 (中間)	—	—	平成37年 (2025年)
予測年次 (最終)	平成22年 (2010年)	平成32年 (2020年)	平成47年 (2035年)

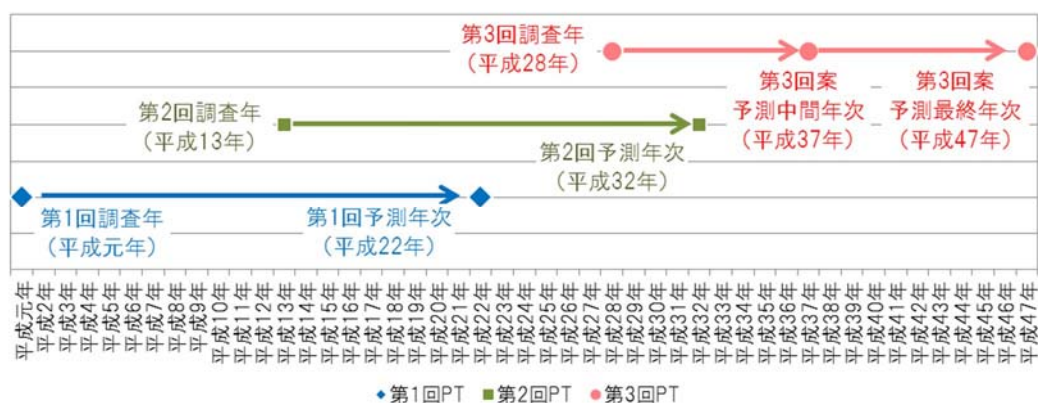


図 2.1 将来予測年次

(2) 人口フレームの設定

- 都市圏の将来人口は、国立社会保障人口問題研究所の推計値（平成 25 年 3 月推計）によると、平成 37 年に 534,929 人、平成 47 年に 483,121 人とされている。これは、平成 27 年の国勢調査速報値に比べて平成 37 年で 7.5%減（43,209 人減少）、平成 47 年で 16.4%減（95,017 人減少）である。
- 一方、平成 27 年に各市町で検討・立案が行われた人口ビジョンや総合戦略では、目標となる将来人口が示されているほか、総合計画や都市計画マスタープランでも目標人口が設定されている。
- 今回調査では、中長期的な将来像をイメージした検討を行うことから、国立社会保障人口問題研究所の推計値を基本として予測を行う。なお、各市町の人口ビジョンにみる人口および構成比による予測も参考として行い、予測値の変化を確認する。

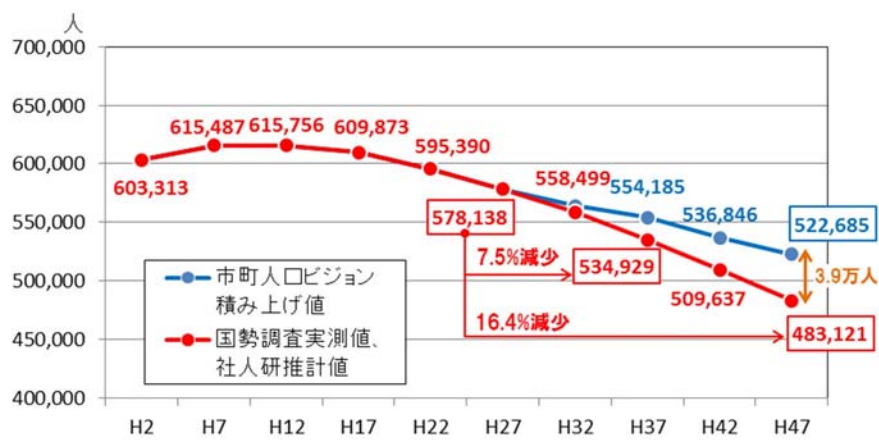


図 2.2 将来人口フレーム

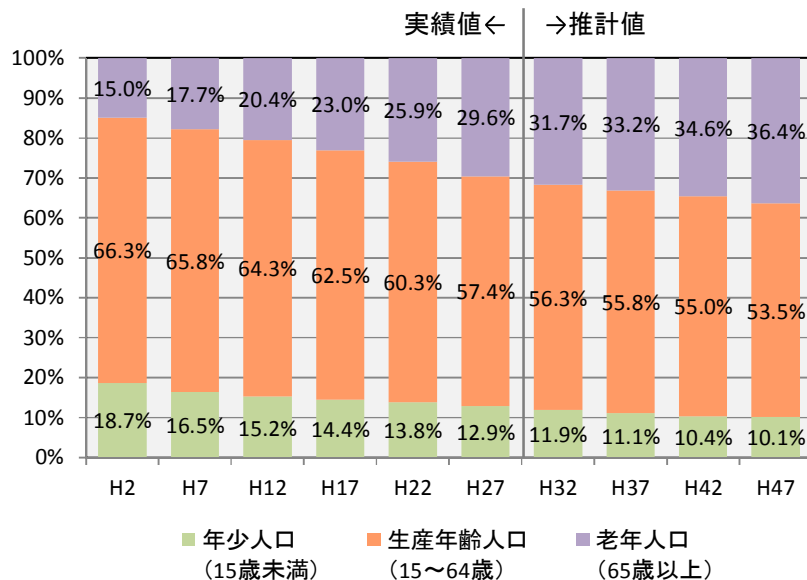


図 2.3 年齢階層別人口の見通し

(3) 予測シナリオと予測結果

- ・ 将来需要の予測は、土地利用（人口配置）と交通施策の組み合わせによって行う。
- ・ 人口配置は、①マスタープラン型、比較案として②拡散型、人口減少が緩やかな③人口ビジョン型とする。
- ・ 交通施策は、メリハリをつけた条件設定を行い施策実施による影響とともに、望ましい将来の交通の姿を確認する。将来道路網は、既決定都市計画道路および構想道路が整備された状況を想定する。公共交通（バス）は、乗り換え利便性の向上と運行本数の向上（倍増）を想定する。

表 2.2 人口フレームと交通施策の組み合わせ(案)

交通施策 \ 人口配置	ケース	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD
	道路網	現況	現況	将来道路網	将来道路網
	公共交通	現状	公共交通強化	現状	公共交通強化
① マスタープラン型		○	○	○	○
② 拡散型		○	—	○ (最悪シナリオ)	—
③ 人口ビジョン型		○	—	—	—

【土地利用(人口配置)】

① マスタープラン型(目指すべき将来像)

立地適正化計画や都市計画マスタープランに基づき、市街化区域内人口または用途地域内人口と調整区域内人口または用途白地人口の比率もしくは割合を一定に維持することを前提とした人口配置。

② 拡散型(郊外拡散の悪化ケース)

①に比べて、市街化調整区域内人口もしくは用途白地人口が、現状よりも増加もしくは現状の比率が高まることを想定した人口配置。

③ 人口ビジョン型(目指すべき将来像を基本とする最大ケース)

①に対し、各市町人口ビジョンで設定した人口が上乗せされると想定した最大ケース。上乗せ人口は、市街化区域もしくは用途地域内と、市街化調整区域もしくは用途白地内人口の比率で按分し、ゾーン別に設定した。

【交通施策】

ケースA 現況道路網・公共交通現状

道路および公共交通サービスが現状のままとしたケース。

ケースB 現況道路網・公共交通強化

道路網は現況のままとし、公共交通強化を図ったケース。

公共交通の機能強化は、以下の2つを想定した。

公共交通強化 a: 乗換利便性を向上させ、乗り換え抵抗ゼロ(直通運行なみ)を想定

公共交通強化 b: 運行本数を現状の倍まで向上させ、バス待ち時間の低減を図る

ケースC 将来道路網・公共交通現状

既決定都市計画道路および構想道路が整備された場合を想定したケース。

公共交通サービスは現状のままとした。

ケースD 将来道路網・公共交通強化

既決定都市計画道路および構想道路が整備された場合を想定したケース。

公共交通サービスについてもケースB同様に機能強化を想定した。

- ・ 将来交通量の需要予測結果からは、人口減少に伴う総トリップ数の減少が見込まれる一方で、自動車分担率は若干の増加が見込まれる。これは、人口配置パターンや人口減少率の変化（人口ビジョン型）によらず同様の傾向にある。

表 2.3 将来交通需要予測結果

交通施策 人口配置	ケース	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD
	道路網	現況	現況	将来道路網	将来道路網
	公共交通	現状	公共交通強化	現状	公共交通強化
現況(H28)	総トリップ数	124.8 万トリップ	—	—	—
	自動車分担率	86.5 万トリップ (69.3%)	—	—	—
将来(H47) ①マスタープラン型	総トリップ数	100.6 万トリップ	100.6 万トリップ	100.6 万トリップ	100.6 万トリップ
	自動車分担率	71.3 万トリップ (70.8%)	70.2 万トリップ (69.8%)	71.4 万トリップ (70.9%)	70.4 万トリップ (69.9%)
将来(H47) ②拡散型	総トリップ数	100.6 万トリップ	—	100.6 万トリップ	—
	自動車分担率	72.0 万トリップ (71.6%)	—	72.1 万トリップ (71.7%)	—
将来(H47) ③人口ビジョン型	総トリップ数	108.8 万トリップ	—	—	—
	自動車分担率	77.0 万トリップ (70.8%)	—	—	—

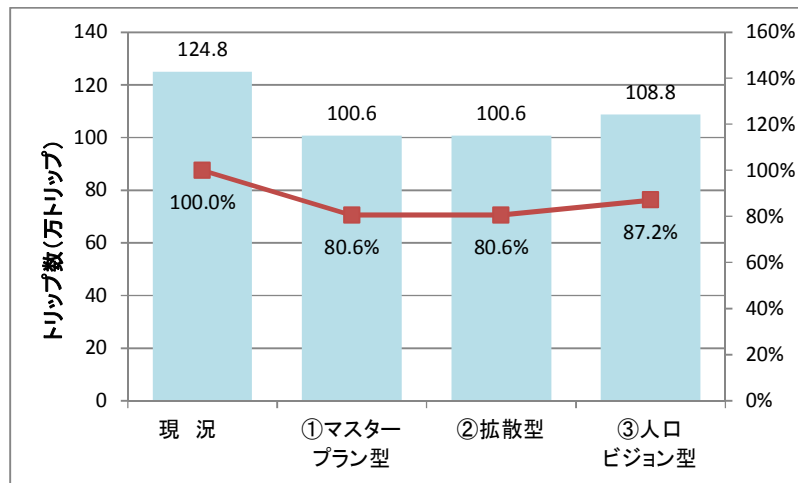


図 2.4 総トリップ数の予測結果

- ・ 交通施策について、道路網が将来実現することにより、自動車分担率はより高まることが予想される。一方、公共交通施策（バス交通の強化）を実施することで、バスの分担率向上も期待できる。
- ・ バス施策については、乗り換え機能の強化やバス運行本数の増加（倍増を想定）により、分担率としてはわずかであるが、利用者数は現状維持や若干の増加が期待できる。

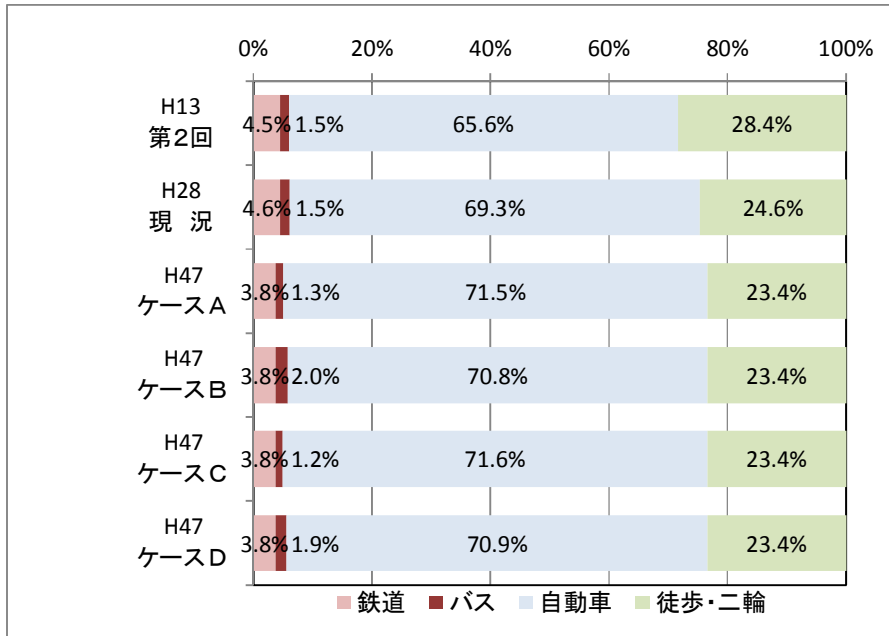


図 2.5 交通手段分担率の予測結果

(交通施策の変化による 人口配置はいずれも①マスタープラン型)

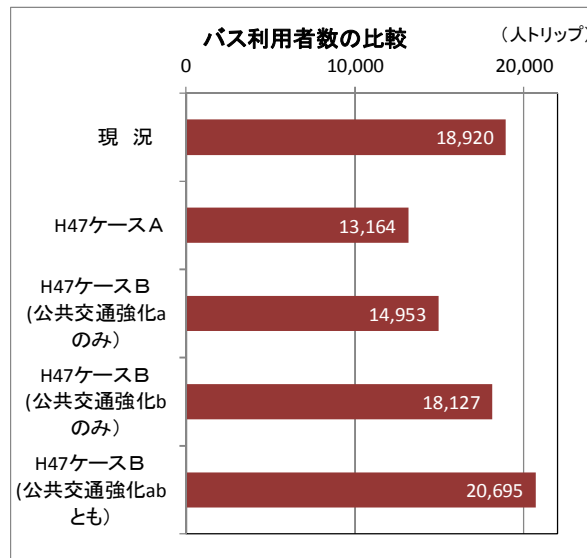


図 2.6 バス利用者数の予測結果

(交通施策の変化による 人口配置はいずれも①マスタープラン型)

公共交通強化 a: 乗換利便性を向上させ、乗り換え抵抗ゼロ(直通運行のみ)を想定
公共交通強化 b: 運行本数を現状の倍まで向上させ、バス待ち時間の低減を図る

(4) 予測結果を踏まえた評価、将来都市像の設定

<人口配置について>

- ・ 人口配置は、拡散型では今以上に自動車分担率が高まり、人口減少下にあつて道路網等を維持する必要がでるとともに、公共交通利用が低下することで持続可能性が低下する恐れがある。
- ・ このため、拠点を中心とした集約を目指すマスタープラン型の人口配置を基本とする。また、人口ビジョンが示す人口規模を実現するための取り組みも併せて行う。

<交通施策>

- ・ 交通施策は、道路網を現状のままとし公共交通を強化することで自動車分担率は低下する（ケース A と B の比較）ものの、マスタープラン型の人口配置を支え拠点間の連携を高めるためには、公共交通の定時性や走行性を確保するための道路網整備も必要である。
- ・ よって、交通施策としては公共交通の強化とともに将来道路網の実現に向けた取り組みを行う。

<将来都市像>

- ・ 以上の人口配置および交通施策の実現によって、拠点とネットワークからなる都市圏将来像を設定する。

表 2.4 目指すべき将来都市像

交通施策 人口配置	ケース	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD
	道路網	現況	現況	将来道路網	将来道路網
	公共交通	現状	公共交通強化	現状	公共交通強化
現況(H28)	総トリップ数	124.8 万トリップ	—	—	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center; color: white; font-weight: bold;"> 目指す 将来都市像 </div>
	自動車分担率	86.5 万トリップ (69.3%)	—	—	
将来(H47) ①マスタープラン型	総トリップ数	100.6 万トリップ	100.6 万トリップ	100.6 万トリップ	<div style="border: 2px solid red; padding: 5px; text-align: center;"> 100.6 万トリップ 70.4 万トリップ (69.9%) </div>
	自動車分担率	71.3 万トリップ (70.8%)	70.2 万トリップ (69.8%)	71.4 万トリップ (70.9%)	
将来(H47) ②拡散型	総トリップ数	100.6 万トリップ	—	100.6 万トリップ	—
	自動車分担率	72.0 万トリップ (71.6%)	—	72.1 万トリップ (71.7%)	—
将来(H47) ③人口ビジョン型	総トリップ数	108.8 万トリップ	—	—	—
	自動車分担率	77.0 万トリップ (70.8%)	—	—	—

3. 将来自動車交通量の予測

(1) 予測の流れ、考え方

- ・ 将来自動車OD表の作成にあたっては、将来交通需要予測結果を踏まえ、将来都市像として設定した人口配置および交通施策実施の場合の将来自動車交通需要をもとにした。
- ・ なお、都市圏通過交通、内外・外内交通、営業車などは道路交通センサス自動車OD表をもとに補完を行った。

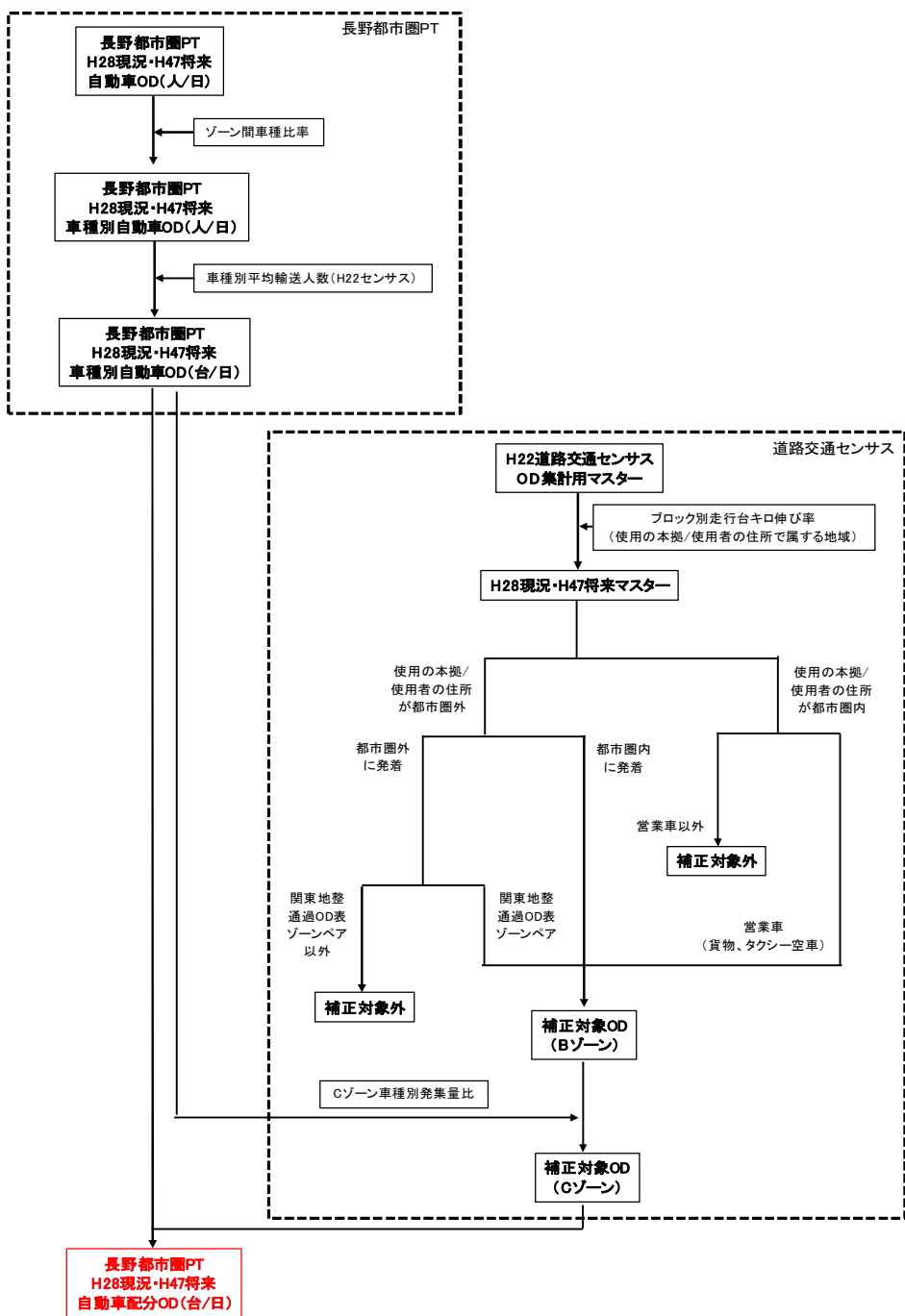


図 3.1 自動車OD表作成フロー

(2) 対象道路網の考え方

- ・ 道路網は、高速道路、国道、県道、既決定都市計画道路、主な幹線市道および広域農道を対象とした。将来道路網は、計画・構想道路を含めて作成し、効果の検証に活用した。
- ・ 道路網が密な市街地部や幹線道路に並行する旧道などについては、幹線的な市道であってもネットワークの対象から除いた。
- ・ 将来交通量推計に伴う、道路の条件設定は次項の設定による。なお、都市圏内で一律の基準としているため、信号交差点密度や沿道の施設立地状況などの影響で再現性に劣る場合がある。そこで、現況再現性を高めるため、部分的な調整を行っている。部分的な調整は、直轄国道や幹線道路の再現性向上のため、設定速度や容量を1段階高めたり、並行道路の設定速度や容量を1段階低下させるなどとして行っている。

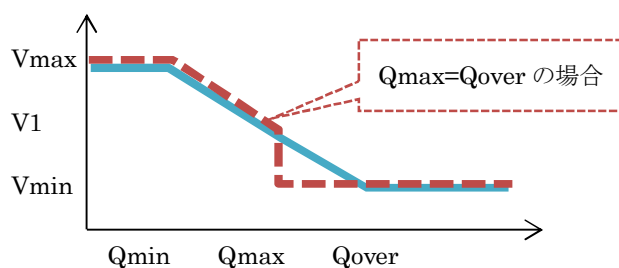


図 3.2 QV曲線のイメージ

表 3.1 QVコード表(1/2)

道路種別(沿道状況)	コード	車線数	設定速度			交通容量			
			Vmax (km/h)	V1 (km/h)	Vmin (km/h)	Qmin (台)	Qmax (台)	Qover (台)	
都市間高速道路1 (設計速度 100km/h)	1	6	100	50	10	51,500	103,000	154,500	
	2	4	100	50	10	34,300	68,600	102,900	
	3	2	80	40	10	17,150	34,300	51,450	
都市間高速道路2 (設計速度 80km/h)	4	6	80	40	10	51,500	103,000	154,500	
	5	4	70	40	10	34,300	68,600	102,900	
	6	2	60	30	10	17,150	34,300	51,450	
都市内高速道路	7	6	60	10	0	0	110,000	110,000	
	8	4	60	10	0	0	68,000	68,000	
	9	2	60	10	0	0	14,000	14,000	
国道バイパス	アクセス コントロール 有	10	6	60	30	15	40,000	80,000	80,000
		11	4	60	30	15	25,000	50,000	50,000
		12	2	50	25	10	10,000	20,000	20,000
	アクセス コントロール 無	13	6	50	25	10	34,000	68,000	68,000
		14	4	50	25	10	19,500	39,000	39,000
15	2	40	20	10	6,000	12,000	12,000		
直轄国道	DID+市街地	16	10	35	20	10	35,000	70,000	70,000
		17	8	35	20	10	32,000	64,000	64,000
		18	6	35	20	10	26,500	53,000	53,000
		19	4	35	20	10	16,500	33,000	33,000
	平地+山地	20	2	30	15	5	9,000	18,000	18,000
		21	6	40	20	10	34,000	68,000	68,000
		22	4	40	20	10	19,500	39,000	39,000
		23	4	40	20	10	15,500	31,000	31,000
平地	24	2	40	20	10	9,000	18,000	18,000	
	25	2	40	20	10	5,000	10,000	10,000	
補助国道	市街地	26	10	35	20	10	35,000	70,000	70,000
		27	8	35	20	10	32,000	64,000	64,000
		28	6	35	20	10	26,500	53,000	53,000
		29	4	35	20	10	16,500	33,000	33,000
		30	2	30	15	5	9,000	18,000	18,000
	平地+山地	31	6	35	20	10	25,500	51,000	51,000
		32	4	35	20	10	15,000	30,000	30,000
		33	4	35	20	10	12,000	24,000	24,000
		34	2	35	20	10	6,000	12,000	12,000
		35	2	35	20	10	3,500	7,000	7,000
DID	36	1	20	10	5	500	1,000	1,000	
	37	1	20	10	5	1,000	2,000	2,000	
	38	1	20	10	5	1,500	2,700	3,000	
主要地方道	DID+市街地	39	10	25	15	5	34,000	68,000	68,000
		40	8	25	15	5	32,500	65,000	65,000
		41	6	25	15	5	19,500	39,000	39,000
		42	4	25	15	5	12,000	24,000	24,000
		43	2	25	15	5	6,000	12,000	12,000
	平地+山地	44	6	35	20	10	16,000	32,000	32,000
		45	4	35	20	10	12,000	24,000	24,000
		46	4	35	20	10	10,000	20,000	20,000
		47	2	35	20	10	5,000	10,000	10,000
		48	2	35	20	10	3,500	7,000	7,000
		49	1	20	10	5	500	1,000	1,000
		50	1	20	10	5	1,000	2,000	2,000
		51	1	20	10	5	1,500	2,700	3,000

※網掛けは都市圏内で利用していない

表 3.2 QVコード表(2/2)

道路種別(沿道状況)	コード	車線数	設定速度			交通容量			
			Vmax (km/h)	V1 (km/h)	Vmin (km/h)	Qmin (台)	Qmax (台)	Qover (台)	
一般県道	DID+市街地	52	10	25	15	5	34,000	38,000	38,000
		53	8	25	15	5	32,500	65,000	65,000
		54	6	25	15	5	19,500	39,000	39,000
		55	4	25	15	5	12,000	24,000	24,000
		56	2	25	15	5	6,000	12,000	12,000
	平地+山地	57	6	30	15	5	16,000	32,000	32,000
		58	4	30	15	5	10,500	21,000	21,000
		59	2	30	15	5	3,500	7,000	7,000
	DID	60	1	20	10	5	500	1,000	1,000
	市街地+平地	61	1	20	10	5	1,000	2,000	2,000
山地	62	1	20	10	5	1,500	2,700	3,000	
一般有料道路		63	4	45	25	10	16,000	32,000	32,000
		64	2	40	20	10	6,000	12,000	12,000
高速アクセス		65	1	30	15	5	15,000	30,000	30,000
域外	高速	66	4	60	40	10	30,000	60,000	60,000
	国道	67	2	30	20	0	9,000	48,000	48,000
	その他	68	2	35	20	10	12,000	24,000	24,000
調整コード		69	2	35	20	10	16,500	33,000	33,000
調整コード		70	6	35	20	10	3,500	7,000	7,000
調整コード		71	2	40	20	10	15,500	31,000	31,000
調整コード		72	4	40	20	10	9,000	18,000	18,000
調整コード		73	2	50	25	10	50,000	100,000	100,000
調整コード		74	8	40	15	5	9,000	18,000	18,000
調整コード		75	6	50	25	10	25,000	50,000	50,000
調整コード		76	4	150	50	10	34,300	68,600	102,900
調整コード		77	4	100	50	10	34,300	68,600	102,900
調整コード		78	4	35	30	20	16,500	33,000	49,500
調整コード		79	4	25	15	5	3,500	7,000	7,000
高速道路		80	4	70	40	10	17,150	34,300	51,450
高速道路		81	4	100	50	10	17,150	34,300	51,450
調整コード		82	1	15	10	5	200	500	500
調整コード		83	1	30	15	5	5,000	10,000	10,000
調整コード		84	2	70	40	40	68,500	103,000	154,500
調整コード		85	6	30	20	0	50,000	100,000	100,000
調整コード		86	2	20	10	5	200	400	400
調整コード		87	1	20	10	5	3,500	7,000	7,000
調整コード		88	2	140	50	10	34,300	68,600	102,900
調整コード		89	4	100	50	10	34,300	68,600	102,900
調整コード		90	2	25	10	5	3,500	7,000	7,000
調整コード		91	4	25	15	5	6,000	12,000	12,000
調整コード		92	4	25	15	5	12,000	24,000	24,000
調整コード		93	2	40	20	10	9,000	18,000	18,000
調整コード		94	2	30	15	5	3,500	7,000	7,000
調整コード		95	2	40	20	10	6,000	12,000	12,000
調整コード		96	4	30	20	10	12,000	24,000	24,000
調整コード		97	2	40	20	0	5,000	10,000	10,000
広域農道		98	2	30	15	10	10,000	20,000	20,000

※網掛けは都市圏内で利用していない

(3) 現況再現性の確認

- ・ 将来交通量推計のモデルの妥当性を確認するため、現況の再現性を確認した。
- ・ 現況再現は、H28 現況配分交通量と平成 27 年道路街路交通情勢調査を比較することにより実施した。
- ・ 現況配分と道路街路交通情勢調査には 1 年のずれがあるが、平成 28 年度に実施したスクリーンライン調査では交通量に大きな差異がみられなかった（村山橋、丹波島橋の 12 時間交通量は 1%未満の差）ことや、平成 27 年から平成 28 年までの 1 年間で大規模道路の供用がなかったことから、平成 27 年道路街路交通情勢調査結果を比較対象とした。
- ・ 現況再現結果は、以下の通りである。結果には、部分的に若干の差異があるものの、相関係数は 0.960 と高く、妥当なモデルであると言える。

表 3.3 道路種類別相関係数

道路種別	相関係数
全体	0.960
高速道路	0.986
一般国道	0.951
主要地方道	0.951
一般県道	0.898

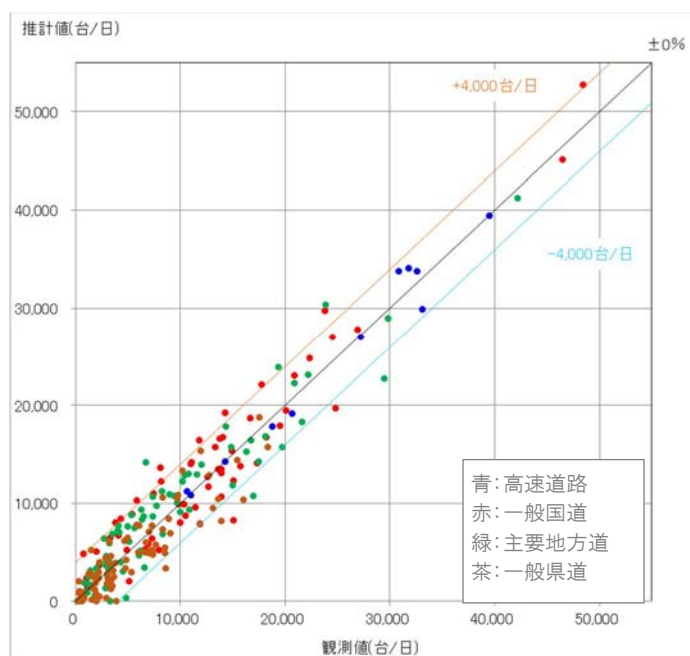


図 3.3 現況再現性

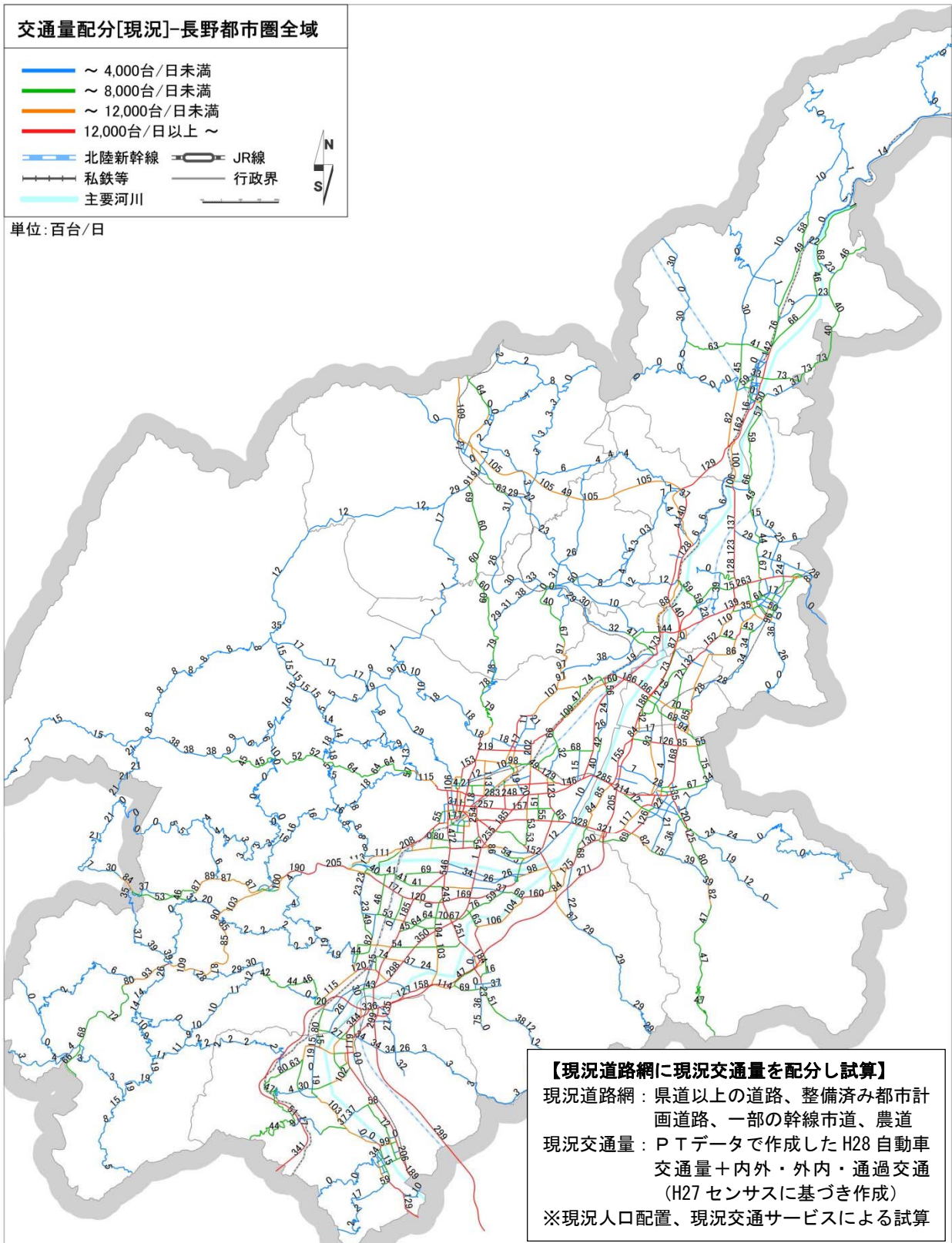


図 3.4 現況交通量配分結果

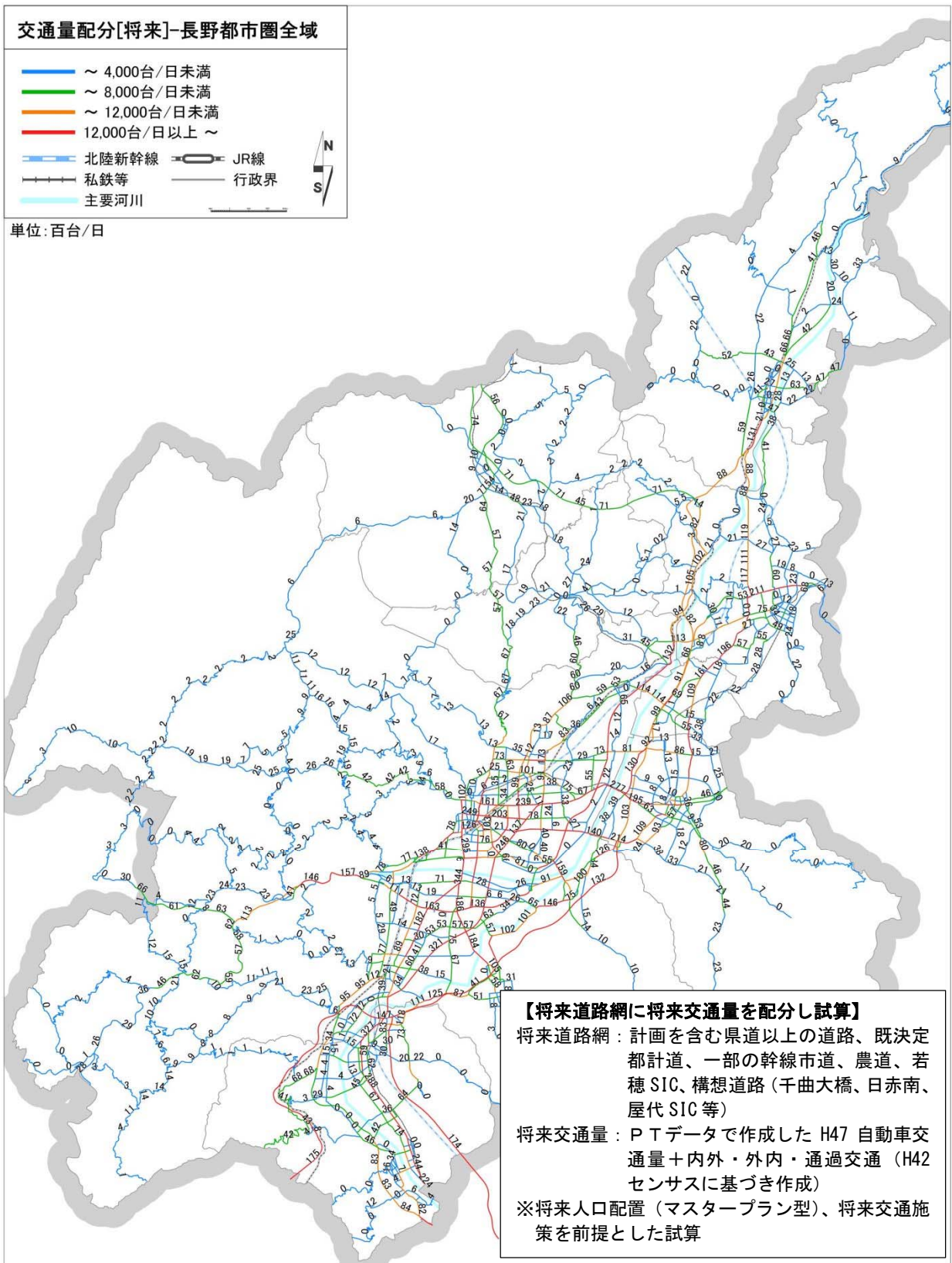


図 3.5 将来交通量配分結果

(4) 将来交通量配分結果

①混雑度の比較

- ・ 将来道路網の整備により、著しい混雑箇所はほぼ解消できる。また、一部に混雑箇所は残るものの、現況からは大きく減少する。
- ・ これら一部の混雑箇所は、案内誘導や情報提供の高度化による交通の時間・空間的分散や、沿道の発生集中交通量が多い路線は駐車場出入口の工夫や並行道路の活用、また、自動車利用そのものを抑制するモビリティマネジメントなどの手立てにより、混雑の一層の緩和が期待できる。

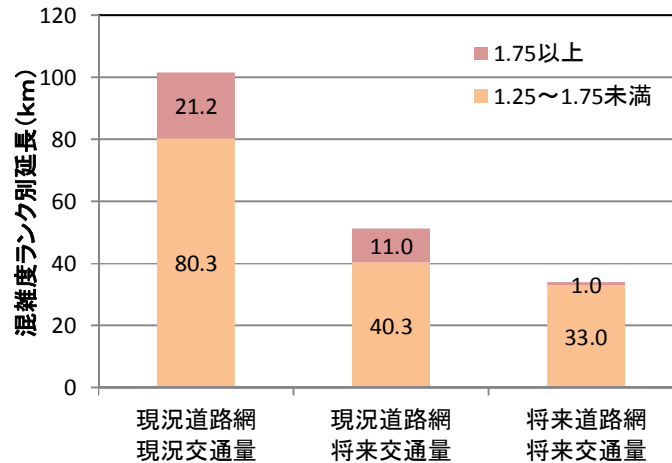


図 3.6 幹線道路整備による混雑緩和効果(混雑度ランク別延長)

表 3.4 混雑度と交通状況の目安(道路の交通容量より)

混雑度	目安	備考
1.00 以下	昼間 12 時間を通じて、道路が混雑することなく、円滑に走行できる 渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんど無い	
~1.25	道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)あり 何時間も混雑が連続する可能性は非常に小さい	
~1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態 ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡常態	

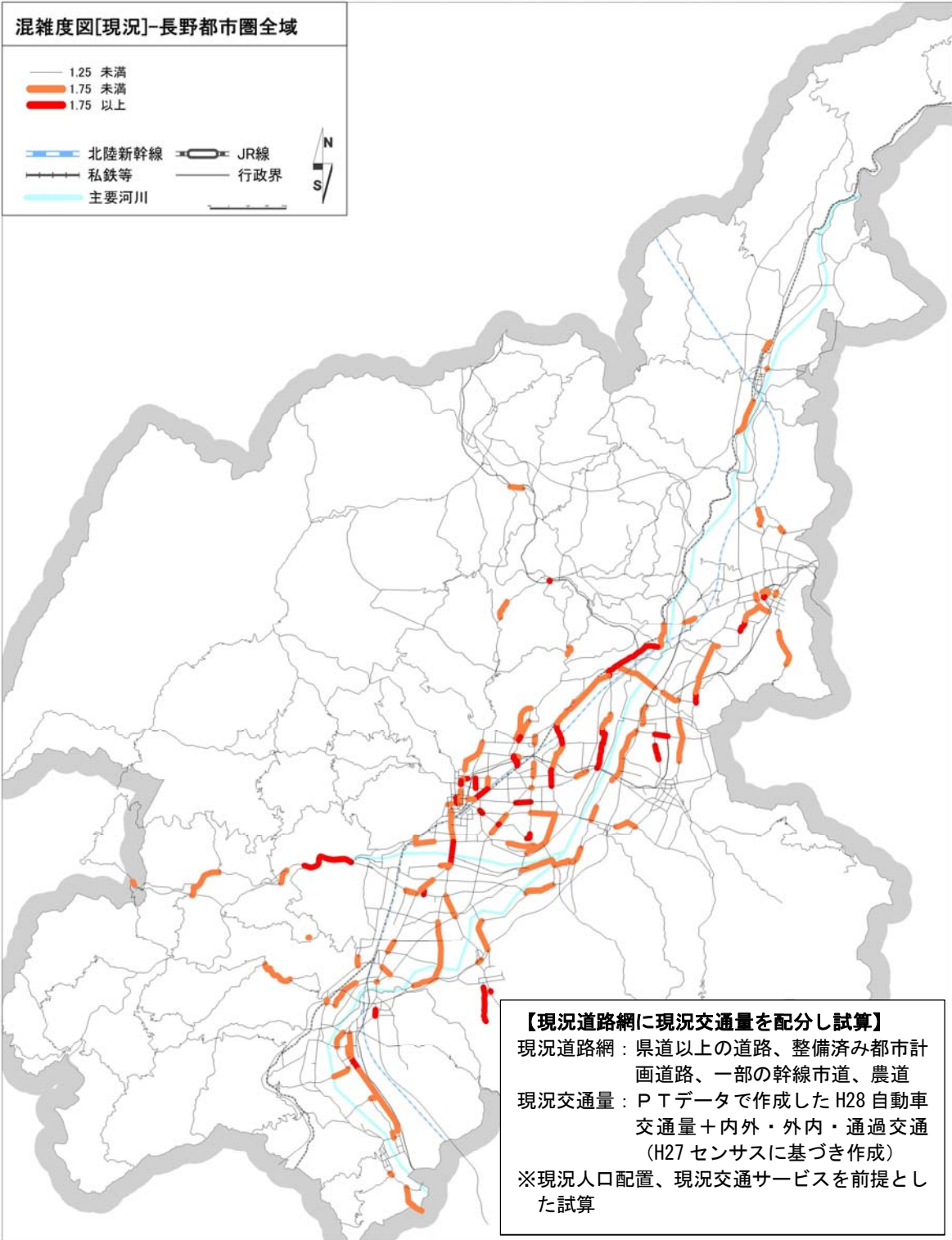


図 3.7 現況混雑度

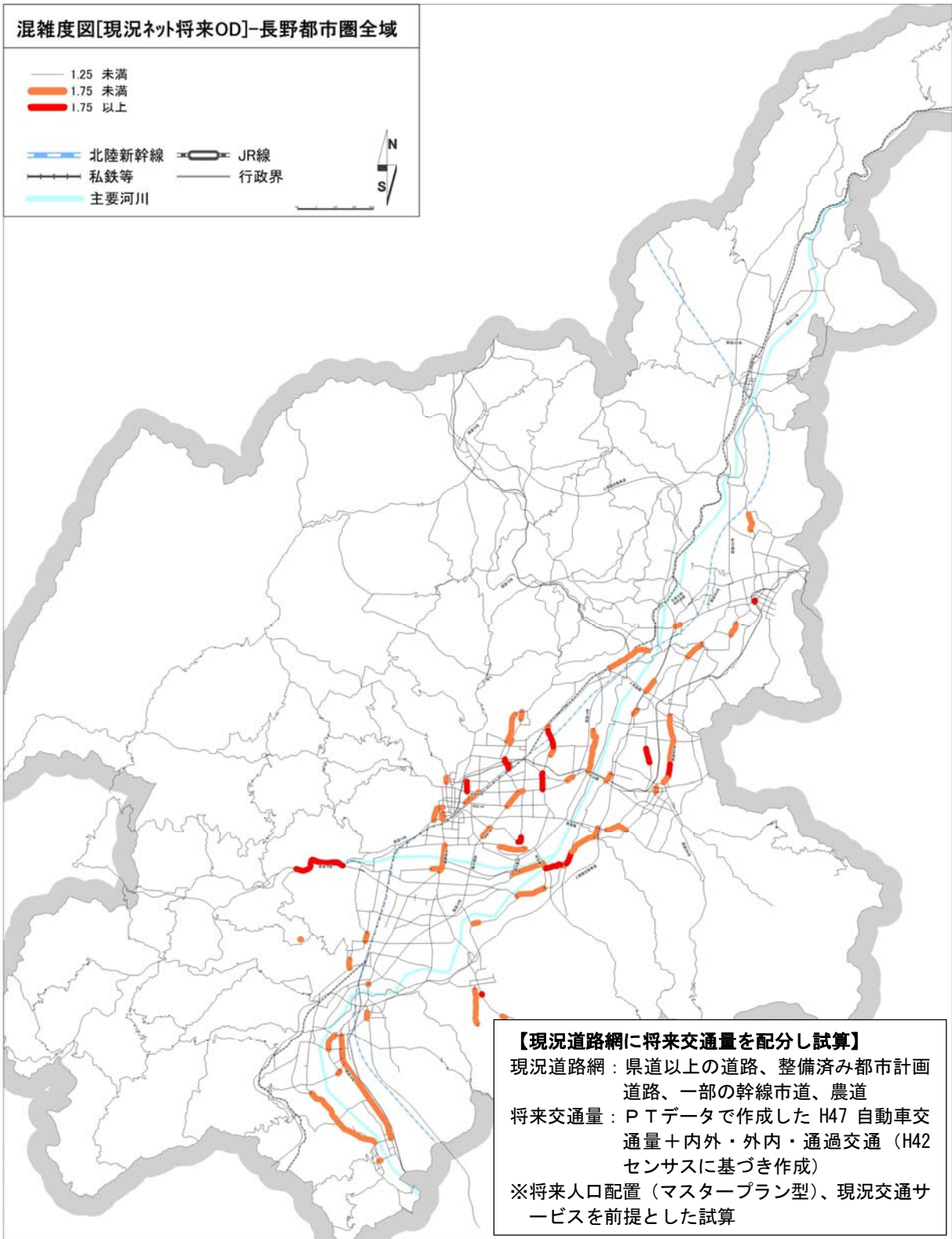


図 3.8 将来混雑度（現況ネットワークによる）

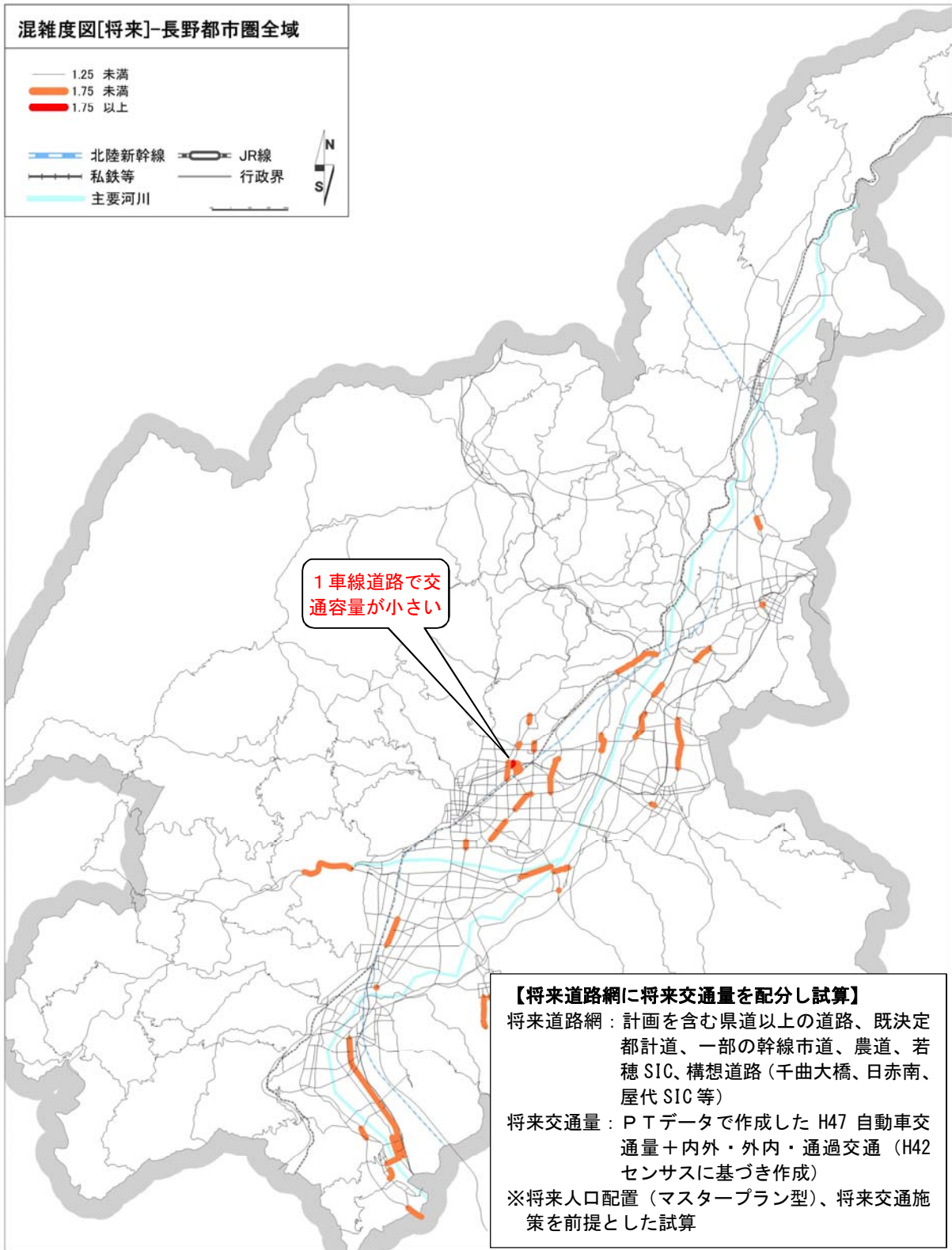


図 3.9 将来混雑度（将来ネットワークによる）

IV 参考資料

1. 分科会開催状況

表 1.1 分科会開催状況（長野）

	都市圏共通	長野
<p>方向性① 人々の暮らしの足を まもる、支えあう</p>	<p>バスの多目的利用や 乗り換え拠点の形成 は地域の実情に合わ せて柔軟に実施</p> <p>公共交通は利用者負 担の仕組みが必要</p> <p>冬季の安全な 移動環境の確保</p>	<p>[乗り換え拠点について] ・小さな拠点すら成立が困難な地区の存在</p> <p>[バスの運行方法について] ・バス検索システム、ロケーションシステムの整備による利用促進 ・ぐるりん号の運行エリアの検討 ・バスの土日の運行(飯綱町) ・通院のバスは復路の便が必要(小川村)</p> <p>[公共交通の運営方法について] ・利用者負担を考える必要 ・利用者が支える運営形態は、国県の支援が必要</p> <p>[バスの多目的利用について] ・村内外、生活・観光のバスの組合せは困難(小川村)</p> <p>[その他] ・高齢者の有償輸送とその他の棲み分け</p>
<p>方向性② 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</p>	<p>道路は優先度の高い 箇所を整備</p> <p>長野駅、飯山駅の バブ機能の強化</p> <p>長野市まちなかの トランジットモールの 丁寧な推進</p>	<p>[道路について] ・長野市中心部の自転車の専用道路は事故が発生しており、自転 車、自動車、歩行者が共存できる取り組みが必要 ・丹波島橋の渋滞解消は、公共交通への乗り換え、優先道路の距 離の延伸</p> <p>[まちなかについて] ・中央通りのトランジットモール化は、駐車場事業者への配慮、荷捌 きの車への配慮が必要 ・まちなかでの観光バス駐車場の工夫</p> <p>[長野駅について] ・長野駅のバス乗り換えの利便性・案内性の向上</p> <p>[その他] ・障がい者に配慮したバリアフリーの促進</p>
<p>方向性③ 観光ネットワークを つくる</p>	<p>観光と交通をセットで 考える取組が重要</p> <p>バス事業者単独の 取組の限界</p> <p>公共交通が適さない 市町村の存在</p>	<p>[観光地にアクセスする公共交通について] ・グリーン期にリーズナブルな周遊サービスを提供しているが、実際 の利用はあまりない(長電バス) ・戸隠へのバス路線と循環バスの連携 (周遊バスも運行しているが、利用されていない) ・観光地へは主に自家用車、バスは利便性の維持が課題(信濃 町)</p> <p>・小川村は通過点のため、観光ネットワークは困難</p> <p>[長野駅について] ・長野駅の観光情報センターの活用(観光客へのPR)</p>
<p>市町の取組状況 (情報提供)</p>	<p>—</p>	<p>・県道長野真田線を中心としたパークアンドライドと地域づくり(長野 市) ・歩行が困難な高齢者を対象とした有償輸送、NPO 法人が行う障 害者の有償輸送(飯綱町) ・新交通システムの取組(信濃町) ・牟礼駅から東高原へのレンタカー利用を検討中(飯綱町)</p>

表 1.2 分科会開催状況（千曲）

	都市圏共通	千曲
<p>方向性① 人々の暮らしの足を まもる、支えあう</p>	<p>バスの多目的利用や 乗り換え拠点の形成 は地域の実情に合わ せて柔軟に実施</p> <p>公共交通は利用者負 担の仕組みが必要</p> <p>冬季の安全な 移動環境の確保</p>	<p>[乗り換え拠点について]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果のある乗り換え拠点形成 ・交通体系に合わせたハブ&スポーク型の拠点整備 ・戸倉駅は新幹線駅、ICが近く、ハブ機能化の可能性 ・買い物ができる場所の拠点化は有効 <p>[バスの多目的利用]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・しなの鉄道と並走するバス路線の位置付け ・循環バスの多目的利用（観光、通勤、通院等） ・過疎地域では、福祉、観光目的も含め、観光利用からの利益でバスの運行をカバー <p>[高齢者の移動について]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通は高齢者の利用に配慮 ・高齢者は運転代行者の制度等 <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーの運賃の高さ、バスの採算性の低さ ・千曲川の両側の拠点を循環する公共交通の整備
<p>方向性② 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</p>	<p>道路は優先度の高い 箇所を整備</p> <p>長野駅、飯山駅の ハブ機能の強化</p> <p>長野市まちなかの トランジットモールの 丁寧な推進</p>	<p>[道路について]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存道路等の段差の解消等 ・中長期の視点での道路整備も重要 ・渋滞対策は投資するだけの効果があるかが重要
<p>方向性③ 観光ネットワークを つくる</p>	<p>観光と交通をセットで 考える取組が重要</p> <p>バス事業者単独の 取組の限界</p> <p>公共交通が適さない 市町村の存在</p>	<p>[交通と観光地の取組について]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2次交通だけでなく、宿泊、飲食の取り組みをセットで行わないと、地域のお金が落ちない ・観光地に対して投資するなら、財源確保の見通しが必要 ・自転車乗りを呼び込む取組に合わせた、公共交通でアクセスできるルートの周知
<p>市町の取組状況 （情報提供）</p>	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・病院送迎乗合タクシーは、利用が少なく廃止（松代病院へは、長電バスが運行）（千曲市） ・来年度、公共交通網形成計画を策定予定（千曲市） ・高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施、免許返納者へは、3,600円分のバス回数券を配布（千曲市） ・中心市街地活性化計画の策定（千曲市） ・千曲市役所と連携して、民間で市内駐輪施設の整備（千曲市観光協会）

表 1.3 分科会開催状況（須高）

	都市圏共通	須高
<p>方向性① 人々の暮らしの足を まもる、支えあう</p>	<p>バスの多目的利用や 乗り換え拠点の形成 は地域の実情に合わ せて柔軟に実施</p> <p>公共交通は利用者負 担の仕組みが必要</p> <p>冬季の安全な 移動環境の確保</p>	<p>[乗り換え拠点について]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高山村で交通拠点の形成 <p>[バスの多目的利用について]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・渋滞緩和目的のシャトルバス運行、須坂や高山も周遊できれば良い ・バスの生活路線と観光路線は行き先が異なるので一緒にするのは無理 ・市町境寄りでは、小布施町や高山村に行く方が便利 ・町中から須坂病院へ行けるバスが必要 (→病院へ行く人は少なく、鉄道もあるので、須坂市・小布施町間のバス運行は考えていない(長電バス)) ・デマンド交通の広域連携は手続きや費用等が課題 <p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・福祉タクシーは車両の費用が高く、当面は補助が必要 (UD車両が今後一般化すれば状況が変わる)
<p>方向性② 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</p>	<p>道路は優先度の高い 箇所を整備</p> <p>長野駅、飯山駅の バブ機能の強化</p> <p>長野市まちなかの トランジットモールの 丁寧な推進</p>	<p>[その他]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転は、今のところ公共交通に与える影響についての情報収集のみで良い
<p>方向性③ 観光ネットワークを つくる</p>	<p>観光と交通をセットで 考える取組が重要</p> <p>バス事業者単独の 取組の限界</p> <p>公共交通が適さない 市町村の存在</p>	<p>[観光地にアクセスする公共交通について]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・複数の観光地を周遊する交通は必要 ・タクシーで観光地を巡る商品を提供しているが利用者は少なく、値段の問題ではない ・新幹線とローカル線の乗り換えの利便性の向上
<p>市町の取組状況 (情報提供)</p>	<p>—</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地の広域化にあわせ、タクシーの営業範囲の拡大を検討中 (須坂タクシー協会) ・高齢者にタクシー助成券を出している(小布施町) ・高齢者の移動支援を目的とした巡回車両の運行は、現在行っていない(小布施町) ・交通拠点の形成、3市町・豊野方面を含めた公共交通を検討中 (高山村)

表 1.4 分科会開催状況（北信）

	都市圏共通	北信
<p>方向性① 人々の暮らしの足を まもる、支えあう</p>	<p>バスの多目的利用や 乗り換え拠点の形成 は地域の実情に合わ せて柔軟に実施</p> <p>公共交通は利用者負 担の仕組みが必要</p> <p>冬季の安全な 移動環境の確保</p>	<p>[バスの多目的利用について] ・観光交通と生活交通の組み合わせが必要 [冬季の移動について] ・今後も現状と同じレベルの除雪や冬季交通の確保 ・冬季の生活道路、公共交通の転ばないような外出の支援 [高齢者の移動について] ・高齢者のシルバータクシーなどの活用 ・交通弱者の公共交通利用には支出が必要 [その他] ・タクシーでカバーできない地域のバス等の利用 ・20年後の自動運転、新交通システムなどの考慮</p>
<p>方向性② 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</p>	<p>道路は優先度の高い 箇所を整備</p> <p>長野駅、飯山駅の バブ機能の強化</p> <p>長野市まちなかの トランジットモールの 丁寧な推進</p>	<p>[飯山駅について] ・飯山駅のハブ化には道路整備、観光による地域の魅力化が必要</p>
<p>方向性③ 観光ネットワークを つくる</p>	<p>観光と交通をセットで 考える取組が重要</p> <p>バス事業者単独の 取組の限界</p> <p>公共交通が適さない 市町村の存在</p>	<p>[観光地にアクセスする公共交通について] ・飯山駅から放射状に二次交通が整備されているが、まだ不十分な部分もある ・飯山駅は関西や北陸方面からの長野県の北の玄関口として役割を担う必要 ・二次交通へのアクセスが必要 ・スキー場間の公共交通での移動は、利用者のニーズを考慮する必要 [交通と観光地の取組について] ・観光地を結ぶ二次交通は、まず観光地自体の魅力アップが必要</p>
<p>市町の取組状況 (情報提供)</p>	<p>—</p>	<p>・野沢温泉には飯山駅から温泉ライナーを運行(野沢温泉村) ・須坂市以北について、タクシー区域の2分割を検討中(長野交通) ・タクシー券の配布(飯山市、中野市) ・高齢者がタクシーと温泉で利用できる5千円分の券を配布(中野市) ・免許返納の際に1万円分の交付(中野市) ・介護認定者にタクシーの助成(中野市)</p>

【世帯票】

長野県登録簿第1号
第13021号
この欄には、将来の交通計画や、まちづくりなどを検討するための基礎資料を得ることを目的としています。

記入についてのお願い
●記入は車の登記簿で、世帯の代表者(世帯主)にお願いたします。
●回答は、回答欄に番号などがついている場合は、該当する番号などをご記入下さい。
●回答欄に()がついている場合は、あから該当する数字を記入して下さい。

1. 籍地
2. 世帯主
3. 世帯員
4. 世帯員
5. 世帯員
6. 世帯員
7. 世帯員
8. 世帯員
9. 世帯員
10. 世帯員
11. 世帯員
12. 世帯員
13. 世帯員
14. 世帯員
15. 世帯員
16. 世帯員
17. 世帯員
18. 世帯員
19. 世帯員
20. 世帯員
21. 世帯員
22. 世帯員
23. 世帯員
24. 世帯員
25. 世帯員

ご不明な点は調査実施本部までお問い合わせください
フリーダイヤル: 0120-175-152
(受付時間: 土日祝日を除く平日 午前9時～午後5時)

記入欄
1. 籍地
2. 世帯主
3. 世帯員
4. 世帯員
5. 世帯員
6. 世帯員
7. 世帯員
8. 世帯員
9. 世帯員
10. 世帯員
11. 世帯員
12. 世帯員
13. 世帯員
14. 世帯員
15. 世帯員
16. 世帯員
17. 世帯員
18. 世帯員
19. 世帯員
20. 世帯員
21. 世帯員
22. 世帯員
23. 世帯員
24. 世帯員
25. 世帯員

あなたの世帯の現住所について、お答え下さい。
現住所 市 町 番 番地 号

世帯構成人員
性別は → 年齢は → 職業は → 勤務先・通学先・通園先の所在地はどこですか
表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

記入例
1. 男 満 [35] 歳
2. 女 満 [33] 歳
職業 [4]
勤務先 [長野 大字 長野 大字 長野 大字]
通学先 [長野 大字 長野 大字]
通園先 [長野 大字 長野 大字]

1. 籍地
2. 世帯主
3. 世帯員
4. 世帯員
5. 世帯員
6. 世帯員
7. 世帯員
8. 世帯員
9. 世帯員
10. 世帯員
11. 世帯員
12. 世帯員
13. 世帯員
14. 世帯員
15. 世帯員
16. 世帯員
17. 世帯員
18. 世帯員
19. 世帯員
20. 世帯員
21. 世帯員
22. 世帯員
23. 世帯員
24. 世帯員
25. 世帯員

表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

表1 「職業の分類」で1～22のいずれかを選んで下さい。
表1 から選択して下さい。

【個人票】

長野県調査員 (記入は不要です)

長野県登録統計

第 13021 号



調査員用紙は必ず「印刷用紙」(A4用紙)から印刷してください。

長野県調査員 (記入は不要です)

長野県登録統計

第 13021 号



調査員用紙は必ず「印刷用紙」(A4用紙)から印刷してください。

長野県調査員 (記入は不要です)

長野県登録統計

第 13021 号



調査員用紙は必ず「印刷用紙」(A4用紙)から印刷してください。

長野県調査員 (記入は不要です)

長野県登録統計

第 13021 号



調査員用紙は必ず「印刷用紙」(A4用紙)から印刷してください。

その日に外出しましたか

1. 外出した
2. 外出しない

一日の動きの例



① はじめにお答えください

世帯を回遊した後にご記入ください。
世帯を回遊した後は記入しなさい。外出した場合は「1. 外出した」の欄に記入してください。

② 「場所」について

1日のはじめにいた場所 (午前3時からの場所)

1. 自宅
2. 勤務先・通学先・通園先
3. その他(住所を記載してください)

市町村 番地 町 丁目 郵便番号

利用した建物の名称(「付近の有名な建物」など)を記入してください。

[施設の種類] [] から選択して下さい。

③ 「移動」について

そこに行った目的は

出発時刻と到着時刻は

1. 午前 時 分
2. 午後 時 分

到着は 1. 午前 時 分
2. 午後 時 分

交通手段 乗り換えた地点
移動時間

移動の前の待ち時間を 1. 分単位で記入
移動した地点は 2. つめの移動
3. つめの移動
4. つめの移動

④

自動車(自動車を含む)・自転車(自転車を含む)はどれを利用しましたか

1. 運転した 2. 運転しなかった

1. 自宅用 2. 社用・法人 3. その他

1. 運転した 2. 運転しなかった

1. 利用した 2. 利用しなかった

1. 最初に買ったインターネット・スマートフォン
2. 最初に買ったインターネット・スマートフォン

1. 利用した 2. 利用しなかった

1. 最初に買ったインターネット・スマートフォン
2. 最初に買ったインターネット・スマートフォン

1. 利用した 2. 利用しなかった

1. 最初に買ったインターネット・スマートフォン
2. 最初に買ったインターネット・スマートフォン

個人票

長野県調査員 (記入は不要です)

長野県登録統計

第 13021 号

世界にお住まいの方で、5歳以上の方それぞれ一人ひとりについて記入していただき、調査票に記入していただきます。

「性別」は「男性」「女性」を記入してください。

「年齢」は「歳」を記入してください。

「あなたの調査日(平成28年) 月 日 曜日」

- 表1 施設の種類
1. 住宅
 2. 家族・親戚の家
 3. 学校・幼稚園・保育園
 4. 文化・芸術施設
 5. 飲食店
 6. 福祉施設
 7. 厚生施設
 8. 事務所・会社・銀行
 9. 遊び場
 10. 運動場の建物
 11. 個人用・個人用
 12. 飲食店・レストラン・バー
 13. 打ち合わせ・会議・集金・住居
 14. 公園・庭園
 15. 運動場・体育館
 16. その他(住所を記載してください)

- 表2 目的
1. 勤務先へ(往復を含む)
 2. 通学先へ(往復を含む)
 3. 買い物
 4. 散歩
 5. 食事・社交・娯楽
 6. 観光・文化施設へ
 7. 趣味・娯楽施設へ
 8. 通園先へ
 9. 送迎
 10. 病院・福祉施設へ
 11. その他(住所を記載してください)

- 表3 交通手段
1. 徒歩
 2. 自転車
 3. 原付バイク
 4. 自動車(運転者)
 5. タクシー・ドライバー
 6. 乗用車
 7. 軽自動車
 8. 移動自動車(乗客)
 9. 自転車(運転者)
 10. その他(住所を記載してください)

- 表4 自転車・自転車施設
1. 自転車
 2. 自転車
 3. 自転車
 4. 自転車
 5. 自転車
 6. 自転車
 7. 自転車
 8. 自転車
 9. 自転車
 10. 自転車
 11. 自転車
 12. 自転車
 13. 自転車
 14. 自転車
 15. 自転車
 16. 自転車
 17. 自転車
 18. 自転車

ご不明な点は調査実施本部までお問い合わせください (フリーダイヤル 0120-175-152 受付時間：土日祝日を除く平日 午前9時～午後5時)

【交通と暮らしの意識調査】

秘 長野都市圏バーサントリップ調査
交通と暮らしの意識調査
(調査実施本部：長野都市圏総合都市交通計画協議会)

この調査票では、交通と暮らしに関する 5 歳以上のみなさんのお考えをお聞かせください
(回答は○印または、該当するものを記入願います。)

整理番号 (記入は不要です)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<p>問1 回答いただく方について</p>		<p>世帯票の 人目</p>	
<p>本アンケートにご回答いただく方は、「世帯票」の何人目の方ですか？</p>			
<p>問2 自動車についてお聞きます</p>			
(1) 自動車はどれくらい利用されますか？	ア) ほぼ毎日	イ) 週に4～5日	ウ) 週に1～2日
(2) 自動車で移動する場合、主にあなたが運転されますか？(○は一つだけ)	ア) 自分	イ) 家族や知り合い	ウ) その他 ()
(3) 最も多い自動車利用の目的は何ですか？(○は一つだけ)	ア) 通勤	イ) 通学	ウ) 通院
(4) 自動車を利用する理由は何ですか？(○は一つだけ)	カ) 業務	キ) その他私事 ()	ク) 買い物
(5) 現在の自動車の利用環境に満足していますか？(道路や駐車場など)	ア) 非常に満足している	イ) どちらかといえば満足している	ウ) どちらともいえない
(6) 現在の自動車の利用環境でどのような点を改善すべきとお考えですか？(○は三つまで)	エ) どちらかといえば不満足である	オ) 非常に不満足である	カ) 道路の渋滞の改善
			キ) 身近な生活道路の整備
			ク) 交差点など危険な場所の改善
			カ) 駐車場の整備
			キ) 交差点の立体化
			ク) まちなかの道路整備
			カ) 郊外の道路整備
			キ) 高速道路のインターチェンジの数を増やす
			ク) その他 ()

問3 公共交通の利用についてお聞きます

(1) 自動車利用について、今後、鉄道やバスなどの公共交通手段に替えることはできますか？(○は一つだけ)

ア) 替えることができる
イ) 時と場合によって替えることができる
ウ) 替えることは難しい

ア) 自宅の近くや目的地の近くに、駅やバス停が無い
イ) 利用したい場所を通る路線が無い
ウ) 利用したい時間に運行していない
エ) 運行本数が少ない
オ) 時間がかかる
カ) 費用がかかる
キ) 利用の仕方が分からない
ク) 荷物が多いから乗りにくい
ケ) 乗り継ぎが悪い
コ) 運行ルートが分からない、分かりにくい
ク) 時間が読めない
シ) その他 ()

(2) 普段、鉄道やバスを利用されていない方は、利用しない理由は何ですか？(○は三つまで)

ア) 早く行ける場合
イ) 安く行ける場合
ウ) 車で行くには速い場合
エ) お酒を飲むことが分かっている場合
オ) その他 ()

(3) 普段、鉄道やバスを利用されていない方は、どんな場面で利用しますか？(○は二つまで)

ア) 早く行ける場合
イ) 安く行ける場合
ウ) 車で行くには速い場合
エ) お酒を飲むことが分かっている場合
オ) その他 ()

問4 冬季の交通についてお聞きます

(1) 冬季に、外出する機会や頻度は変わりますか？(○は一つだけ)

ア) 増える
イ) 減る (外出を控える)
ウ) 変わらない

(2) 冬季に、外出する際の主な交通手段は変わりますか？(○は一つだけ)

ア) 変わる
イ) 状況に応じて変化する
ウ) 変わらない

(3) 前問でア～イを選んだ方は、交通手段を何かに何に替えますか？(交通手段ア～キから一つずつ記入)

普段の主な交通手段

冬季の交通手段

ア) 徒歩
イ) 自転車
ウ) バイク
エ) 自家用車 (自分で運転)
オ) 自家用車 (送迎)
カ) バス
キ) 鉄道

(4) 交通手段を替える理由は何ですか？(○は二つまで)

ア) 安全に通行しにくいから
イ) 時間が読めなくなるから
ウ) いつもの交通手段では通行できないから
エ) 車、バイク、自転車など、運転に自信が無いから
オ) その他 ()

裏面へつづきます

問5 今後の暮らしについてお聞きます

(1) 現在のお住まいの場所を替えるなどお考えがありますか？
 ア) すでに予定がある
 イ) いずれは住み替えたい
 ウ) 住み替える予定はない

(2) 現在のお住まいについて、どのようにお考えですか？(各項目で○は一つだけ)

	非常に満足	どちらかといえば満足	どちらかといえば不満	非常に不満
ア) 中心市街地への行きやすさ	1	2	3	4
イ) 買い物への行きやすさ	1	2	3	4
ウ) 郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3	4
エ) コンビニエーストアへの行きやすさ	1	2	3	4
オ) 病院や診療所への行きやすさ	1	2	3	4
カ) 自然の多さや身近さ	1	2	3	4
キ) 電車やバスの利用しやすさ	1	2	3	4
ク) 自動車による移動のしやすさ	1	2	3	4
コ) 子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3	4
サ) 地震や水害などに対し安全であること	1	2	3	4
シ) 親や子供が近くに居ること	1	2	3	4

(3) 住み替えを行う場合、住み替えの場所はどこをお考えですか？
 (○は一つだけ)

- ア) 長野市の中心部
 イ) 長野市の郊外(住宅地)
 ウ) 長野市の郊外(田園地帯や山間部など)
 エ) 長野市以外の市町村の中心部
 オ) 長野市以外の市町村の郊外(住宅地)
 カ) 長野市以外の市町村の郊外(田園地帯や山間部など)
 キ) 県外

(4) 今後、住み替えを行うとした場合、次の点をどの程度重視しますか？(各項目で○は一つだけ)

	重視する	やや重視する	重視しない
ア) 中心市街地への行きやすさ	1	2	3
イ) 買い物への行きやすさ	1	2	3
ウ) 郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3
エ) コンビニエーストアへの行きやすさ	1	2	3
オ) 病院や診療所への行きやすさ	1	2	3
カ) 自然の多さや身近さ	1	2	3
キ) 鉄道やバスの利用しやすさ	1	2	3
ク) 自動車による移動のしやすさ	1	2	3
コ) 徒歩や自転車で日常生活の用が足りること	1	2	3
サ) 子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3
シ) 地震や水害などに対し安全であること	1	2	3

ス) その他重視する項目があればお書きください()

(5) 上記の(4)の項目のうち、最も重視する項目は何ですか？
 (ア～スから一つ記入)

(6) 今後、『まちなか』や鉄道やバスなどの公共交通が便利な地域に住み替えて、公共交通や徒歩・自転車を利用して生活できる暮らし方や住まい方へ、変えていくことはできますか？
 (○は一つだけ)

- ア) できる
 イ) 条件によってはできる
 ウ) できない

(7) 前問のような暮らし方や住まい方のために、必要な取り組みは何だとお考えですか？
 (○は三つまで)

- ア) もっと鉄道やバスなどの公共交通が便利になる
 イ) 身近で行きやすい場所に、暮らしに必要な施設がある
 ウ) 身近で行きやすい場所に、もっと魅力ある施設がある
 エ) 身近で行きやすい場所に、職場がある
 オ) 身近で行きやすい場所に、学校や子育て施設がある
 カ) 身近で行きやすい場所に、福祉や社会活動施設がある
 キ) 住み替えに対する補助金や税金の優遇
 ク) 持たない
 ケ) その他()

問6 交通に関するお考えについてお聞きます

- ア) 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
 イ) 車の走りやすさなど、いまある道路の幅員や交差点の改良
 ウ) 高速道路が利用しやすい新たなインターチェンジの整備や
 高速道路の料金体系の工夫
 エ) 身近な道路の整備や、生活道路の安全対策
 オ) 自然災害などに強い道路の整備
 カ) 大気汚染や騒音防止を目的とした道路周辺の環境対策
 キ) 街路樹やまちなかにあふれる景観の景観整備
 ク) 鉄道やバスの使いやすさの向上(運行頻度、時間、料金)
 ケ) 自転車の使いやすさ対策(自転車レーン、車との分離)
 コ) 歩きやすい歩道の整備
 サ) 自動車利用を控え、鉄道やバス、自転車や徒歩を活用する
 シ) その他()

(1) 交通に関する取り組みのうち、あなたが重要だと思うものは何ですか？
 (○は三つまで)

ご協力ありがとうございました。

お問い合わせ先

【調査実施本部】

長野都市圏総合都市交通計画協議会 TEL0120-175-152(土日祝日を除く平日午前9時～午後5時)

【65歳以上の方の意識調査】

秘 長野都市圏パートナーシップ調査

65歳以上の方の意識調査

(調査実施本部：長野都市圏総合都市交通計画協議会)

この調査票では、交通と暮らしに関する、65歳以上の方のお考えをお聞かせください。
(回答は○印または、該当するものを記入願います。)

整理番号 (記入は不要です)										
----------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

問1 回答いただく方について	
(1)本アンケートにご回答いただく方は、「世帯」の何人目の方ですか？	世帯の何人目 () 人目
(2)恐れ入りますが、年齢をご記入ください	() 歳
(3)自動車の運転免許はお持ちですか？	ア) 持っていて、普段から自分で運転している イ) 持っているが、運転はたまにする程度 ウ) 持っているが、ほとんど運転しない エ) 持っていたが、返納した オ) 持っていない

問2 普段の暮らしの移動についてお聞きます。	
移動目的	通院や買い物で、普段よく利用される場所と、そこへ行く交通手段、回数を教えてください。
(1)行先 (最もよく行く場所一つに○)	買い物 ア) 住まいの近くの病院 イ) 住まいから離れたまちの中心部の病院 ウ) 住まいから離れた市町村の病院 エ) その他 () オ) その他 ()
(2)施設名称 (代表1か所)	()
(3)交通手段 (上記へ行く交通手段すべてに○)	買い物 ア) 徒歩 ウ) バス オ) 鉄道 キ) 自動車 (自分で運転) ク) 自動車 (送迎してもらう) ケ) その他 イ) 自転車 エ) タクシー カ) バイク コ) バイク キ) 自動車 (自分で運転) ク) 自動車 (送迎してもらう) ケ) その他
(4)回数	ア) ほぼ毎日 イ) 週に3~5回 ウ) 週に1~2回 エ) 月に1~2回 オ) 年に数回

問3 自動車免許をお持ちの方に、今後の自動車の運転についてお聞きます	
(1)今後、運転免許の返納をお考えになりますか？	ア) 考えている イ) いずれは返納を考える ウ) 返納は考えない (するつもりはない)
(2)自動車に代わる、主な交通手段は何ですか？ (○は一つだけ)	ア) 徒歩 ウ) バス オ) 鉄道 キ) 自動車で家族に送迎してもらう ク) 自動車で近所や知り合いに送迎してもらう ケ) その他 ()

問4 今後の暮らしについてお聞きます																																																																		
(1)現在のお住いの場所を替えるなどお考えがありますか？	ア) すでに予定がある イ) いずれは住み替えたい ウ) 住み替える予定はない																																																																	
(2)現在のお住いについて、どのようにお考えですか？(各項目で○は一つだけ)	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>どちらかといえは満足</th> <th>どちらかといえは不満</th> <th>どちらかといえは満足</th> <th>どちらかといえは不満</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ア) 中心市街地への行きやすさ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>イ) 買い物への行きやすさ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>ウ) 郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>エ) コンビニエンスストアへの行きやすさ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>オ) 病院や診療所への行きやすさ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>カ) 自然の多さや身近さ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>キ) 電車やバスの利用しやすさ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>ク) 自動車による移動のしやすさ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>ケ) 徒歩や自転車での日常生活の用が足りること</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>コ) 子供の教育、子育て環境のよさ</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>サ) 地震や水害などに対し安全であること</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>シ) 親や子供が近くに居ること</td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> </tbody> </table>		どちらかといえは満足	どちらかといえは不満	どちらかといえは満足	どちらかといえは不満	ア) 中心市街地への行きやすさ	1	2	3	4	イ) 買い物への行きやすさ	1	2	3	4	ウ) 郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3	4	エ) コンビニエンスストアへの行きやすさ	1	2	3	4	オ) 病院や診療所への行きやすさ	1	2	3	4	カ) 自然の多さや身近さ	1	2	3	4	キ) 電車やバスの利用しやすさ	1	2	3	4	ク) 自動車による移動のしやすさ	1	2	3	4	ケ) 徒歩や自転車での日常生活の用が足りること	1	2	3	4	コ) 子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3	4	サ) 地震や水害などに対し安全であること	1	2	3	4	シ) 親や子供が近くに居ること	1	2	3	4
	どちらかといえは満足	どちらかといえは不満	どちらかといえは満足	どちらかといえは不満																																																														
ア) 中心市街地への行きやすさ	1	2	3	4																																																														
イ) 買い物への行きやすさ	1	2	3	4																																																														
ウ) 郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3	4																																																														
エ) コンビニエンスストアへの行きやすさ	1	2	3	4																																																														
オ) 病院や診療所への行きやすさ	1	2	3	4																																																														
カ) 自然の多さや身近さ	1	2	3	4																																																														
キ) 電車やバスの利用しやすさ	1	2	3	4																																																														
ク) 自動車による移動のしやすさ	1	2	3	4																																																														
ケ) 徒歩や自転車での日常生活の用が足りること	1	2	3	4																																																														
コ) 子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3	4																																																														
サ) 地震や水害などに対し安全であること	1	2	3	4																																																														
シ) 親や子供が近くに居ること	1	2	3	4																																																														

裏面へつづきます

問 4 今後の暮らしについてお聞きます(つづき)

ア) 長野市の中心部
 ウ) 長野市の郊外(住宅地)
 オ) 長野市の郊外(田園地帯や山間部など)
 イ) 長野市以外の市町村の中心部
 エ) 長野市以外の市町村の郊外(住宅地)
 カ) 長野市以外の市町村の郊外(田園地帯や山間部など)
 キ) 県外

(3) 住み替えを行う場合、住み替えの場所はどこをお考えですか?
 (○は一つだけ)

(4) 今後、住み替えを行うとした場合、次の点をどの程度重視しますか?(各項目で○は一つだけ)

	重視する	やや重視する	重視しない
ア) 中心市街地への行きやすさ	1	2	3
イ) 買い物への行きやすさ	1	2	3
ウ) 郵便局や銀行など金融機関への行きやすさ	1	2	3
エ) コンビニエンスストアへの行きやすさ	1	2	3
オ) 病院や診療所への行きやすさ	1	2	3
カ) 自然の多さや身近さ	1	2	3
キ) 電車やバスの利用しやすさ	1	2	3
ク) 自動車による移動のしやすさ	1	2	3
ケ) 徒歩や自転車での日常生活の用が足りること	1	2	3
コ) 子供の教育、子育て環境のよさ	1	2	3
サ) 地震や水害などにに対し安全であること	1	2	3
シ) 親や子供が近くに居ること	1	2	3

ス) その他重視する項目があればお書きください()

(5) 上記の(4)の項目のうち、最も重視する項目は何ですか?
 (ア～スから一つ記入)

重視する項目は

問 5 交通に関するお考えについてお聞きます

(1) 今後の交通について、あなたが最も不安に感じていることは何ですか?
 (○は一つだけ)

ア) 自分で動くのがつらくなった時の助け
 イ) 積雪や凍結時の移動
 ウ) 移動にかかる費用(利用料金、車両の維持費など)
 エ) いくつまで自分で運転できるか
 オ) その他()

ア) 道路混雑の緩和に向けた新たな道路整備やバスの整備
 イ) 車の走りやすさなど、いまある道路の幅員や交差点の改良
 ウ) 高速道路が利用しやすい新たなインターチェンジの整備や
 高速道路の料金体系の工夫
 エ) 身近な道路の整備や、生活道路の安全対策
 オ) 自然災害などに強い道路の整備
 カ) 大気汚染や騒音防止を目的とした道路周辺の環境対策
 キ) 街路樹やまちなみにあう雰囲気づくりなど道路の景観整備
 ク) 鉄道やバスの使いやすさの向上(運行頻度、時間、料金)
 ケ) 自転車の使いやすさ対策(自転車レーン、車との分離)
 コ) 歩きやすい歩道の整備
 サ) 自動車利用を控え、鉄道やバス、自転車や徒歩を活用する
 シ) その他()

(2) 交通に関する取り組みのうち、あなたが重要だと思うものは何ですか?
 (○は三つまで)

ア) 住み替えたい
 イ) 元気がうちは、住み替えは考えない
 ウ) 住み替えをしたいが、事情や費用の面で難しい
 エ) 今の住まいから離れたくない
 オ) その他()

(3) 今後年齢を重ねたときに、移動や歩くことを考えて、「歩いて暮らせる便利にならなかなど」に住み替えることはお考えになりますか?
 (○は一つだけ)

ア) 買い物
 イ) 通院
 ウ) 家族・親族の世話や介護
 エ) 郵便局や金融機関
 オ) 図書館や文化会館などの文化的施設
 カ) 役場や公民館などの公共施設
 キ) 趣味や習い事
 ク) 外食
 ケ) 旅行
 コ) 散歩
 サ) その他()

(4) 今後年齢を重ね、移動が大変になった際でも、重要視する移動の目的は何ですか?
 (○は三つまで)

ア) 買い物
 イ) 通院
 ウ) 家族・親族の世話や介護
 エ) 郵便局や金融機関
 オ) 図書館や文化会館などの文化的施設
 カ) 役場や公民館などの公共施設
 キ) 趣味や習い事
 ク) 外食
 ケ) 旅行
 コ) 散歩
 サ) その他()

ご協力ありがとうございました。

お問い合わせ先

【調査実施本部】

長野市圏総合都市交通計画協議会 TEL020-175-157 (土日祝日を除く平日午前9時～午後5時)

【観光と交通に関するアンケート】

1. 善光寺 2. 飯綱高原 3. 戸隠高原 4. 臥竜公園 5. 斑尾高原 6. 戸倉上山田温泉 7. 小布施

長野県の観光と交通に関するアンケート

県内の主要観光地を訪問された「日本人の方」を対象に、観光と交通に関するアンケート調査を行っています。調査は、**今回の旅行について**をお尋ねするものです。

問1 あなたのお住まいはどちらですか？

1. 長野県 () 市・町・村名) 2. 長野県以外 (都道府県名)

問2 あなたの性別・年齢をお聞かせください。

性別 1. 男性 2. 女性
 年齢 1. 20歳未満 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代
 7. 70歳代 8. 80歳以上

問3 今回の旅行は日帰りですか、宿泊ですか？宿泊の場合、どちらに泊まられますか？

1. 日帰り 2. 宿泊 (宿泊の場合、どちらに泊まられますか？)
 ■ 以下の市町村のいずれかに泊まる (泊)
 (長野市、須坂市、中野市、飯山市、千曲市、小布施町、信濃町、飯綱町のいずれか)
 ■ 上記の市町村以外の長野県内に泊まる (泊)
 ■ 長野県以外に泊まる (泊)

問4 今回の旅行の主な目的は何ですか？(1,2.それぞれで○は一つだけ記入。)

1. 旅行の主な目的
 1) 観光 2) ビジネス 3) 帰省・知人訪問 4) その他 ()
 2. 今回の旅行にあわせて観光を行われていた場合、今回の観光の主な目的
 1) 温泉 2) 名所、旧跡めぐり 3) 飲食 4) 体験 5) キャンプ 6) 登山
 7) 山並みや紅葉などの景色 8) 美術館・博物館 9) 避暑 10) その他 ()

問5 どなたとご一緒で、あなたを含めて何人での旅行ですか？

1. 一人旅 2. 家族 3. 友人 4. ツアーなど団体旅行 5. 職場・学校等 6. その他 ()
 (ご自身を含めて 人での旅行)

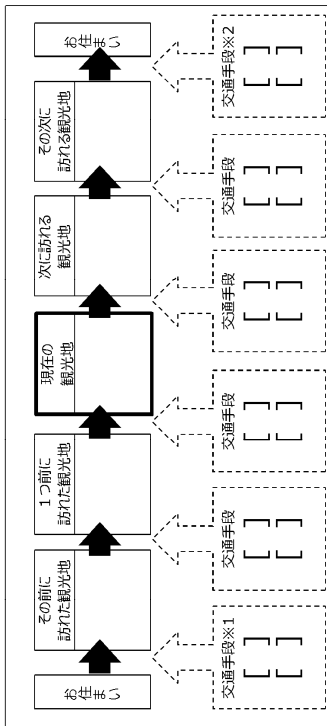
問6 長野県以外にお住まいの方のお答えください。

長野県への訪問は何回目ですか？
 1. 初めて 2. 前にも来たことがある (回目)

問7 今いる観光地の訪問は何回目ですか？

1. 初めて 2. 前にも来たことがある (回目)

問8 今回の旅行で訪れた長野県内の観光地と、移動に用いた交通手段をお聞かせください。これから訪問する観光地についても予定をご記入ください。観光地と交通手段は一覧表より番号でお選びください。また、長野県以外に訪れた、訪れる予定の都道府県があればお聞かせください。



【観光地】(上図の各観光地欄に番号を一つずつ記入)

1. 善光寺 2. 飯綱高原 3. 戸隠高原 4. 臥竜公園 5. 斑尾高原 6. 戸倉上山田温泉 7. 小布施
 8. 松本城 9. 上高地 10. 諏訪湖 11. 上田城址 12. 軽井沢
 (上記以外の観光地や長野県以外に訪れた、訪れる都道府県名は、記入欄に直接お書きください。)

【交通手段】(主要な交通手段について、上図の各交通手段欄に番号を2つまで記入)

1. 新幹線 2. 新幹線以外の鉄道 3. 観光バス 4. 観光バス以外のバス 5. 自家用車 6. レンタカー
 7. タクシー 8. バイク 9. 自転車 10. 徒歩 11. その他
 ※1 お住まい発の交通手段は、観光地に訪れるひとつ前の交通手段を2つまでご記入ください。
 ※2 お住まい着の交通手段は、観光地からの最初の交通手段を2つまでご記入ください。

問9 この観光地に訪れやすくするためには、交通環境についてどのような対策が必要だとお考えになりますか？
 (○は三つまで)

1. 鉄道の乗継ぎをよくする 2. 鉄道の運行頻度を高める 3. 鉄道の運賃設定や割引サービス
 4. バス路線やバス停の設定 5. バスの運行頻度を高める 6. バスの運賃設定や割引サービス
 7. 自転車道の整備 8. 自転車駐輪場の整備 9. レンタルサイクルの運行や貸し出し・返却所の設置
 10. 駐車場の整備 11. 駅やバスターミナルなどの利便性の向上 12. 交通施設のバリアフリー化
 13. 交通に関する情報提供やPR 14. 看板や交通標識の整備

問10 その他、長野県の観光地と交通のあり方について、ご意見があれば記入をお願いします。

(Blank box for comments)

【来街者アンケート】

来街者アンケート（鉄道）（裏面の記入例を参照してください）

問1 あなたのお住まいはどちらですか？

1. 長野県（市・町・村名） 2. 長野県以外（都道府県名）

問2 あなたの性別・年齢をお聞かせください。

性別 1.男性 2.女性
 年齢 1. 20歳未満 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代
 7. 70歳代 8. 80歳以上

問3 今回の移動の目的は何ですか？（○は一つだけ記入。）

1.通勤 2.通学 3.ビジネス 4.買い物 5.通院 6.レジャー・レクリエーション 7.その他私事 8.帰宅

問4 今回の移動で乗り降りした駅はどこですか？ また、駅まで・駅からの交通手段は何ですか？

【交通手段】

1.鉄道 2.バス 3.タクシー 4.乗用車(自分で運転) 5.乗用車(送迎) 6.レンタカー 7.バイク
 8.自転車 9.徒歩 10.その他

問5 鉄道はどの程度の頻度で利用されますか？（○は一つだけ記入。）

1.ほぼ毎日 2.週に3～5回 3.週に1～2回 4.月に1、2回 5.年に数回 6.ほとんど利用しない

問6 鉄道にどのようなサービス向上を望みますか？（○は三つまで。）

1.鉄道との乗り継ぎをよくする 2.バスとの乗り継ぎをよくする 3.運行頻度を高める
 4.運賃設定や割引サービス 5.始発や終発時間の延長 6.駅の利便性の向上
 7.駅や車両のバリアフリー化 8.運行などに関する情報提供 9.パークアンドライド駐車場の整備

問7 これからの交通について、ご意見があれば記入をお願いします。

[Empty box for comments]

ご協力ありがとうございました。

お問い合わせ先
【調査実施本部】
 長野都市圏総合都市交通計画協議会 TEL0120-175-152（土日祝日を除く平日午前9時～午後5時）

※来街者アンケート(バス)も同様の設問

【公共交通アンケート】

公共交通利用者アンケート（鉄道）（裏面の記入例を参照してください）

問1 あなたのお住まいはどちらですか？

1. 長野県（市・町・村名） 2. 長野県以外（都道府県名）

問2 あなたの性別・年齢をお聞かせください。

性別 1.男性 2.女性
 年齢 1. 20歳未満 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳代
 7. 70歳代 8. 80歳以上

問3 今回の移動の目的は何ですか？（○は一つだけ記入。）

1.通勤 2.通学 3.ビジネス 4.買い物 5.通院 6.レジャー・レクリエーション 7.その他私事 8.帰宅

問4 今回の移動で乗り降りした駅はどこですか？ また、駅まで・駅からの交通手段は何ですか？

【交通手段】
 1.鉄道 2.バス 3.タクシー 4.乗用車(自分で運転) 5.乗用車(送迎) 6.レンタカー 7.バイク
 8.自転車 9.徒歩 10.その他

問5 鉄道はどの程度の頻度で利用されますか？（○は一つだけ記入。）

1.ほぼ毎日 2.週に3～5回 3.週に1～2回 4.月に1,2回 5.年に数回 6.ほとんど利用しない

問6 鉄道にどのようなサービス向上を望みますか？（○は三つまで。）

1.鉄道との乗り継ぎをよくする 2.バスとの乗り継ぎをよくする 3.運行頻度を高める
 4.運賃設定や割引サービス 5.始発や終発時間の延長 6.駅の利便性の向上
 7.駅や車両のバリアフリー化 8.運行などに関する情報提供 9.パークアンドライド駐車場の整備

問7 これからの交通について、ご意見があれば記入をお願いします。

[Empty box for comments]

ご協力ありがとうございました。

お問い合わせ先

【調査実施本部】

長野都市圏総合都市交通計画協議会 TEL0120-175-152（土日祝日を除く平日午前9時～午後5時）

※公共交通アンケート(バス)も同様の設問

