

第6回 長野都市圏総合都市交通計画委員会 経緯ほか説明資料

1. 全体スケジュールについて	1
2. 第5回委員会における主たる意見と対応.....	2
3. 都市圏の課題と方向性.....	4

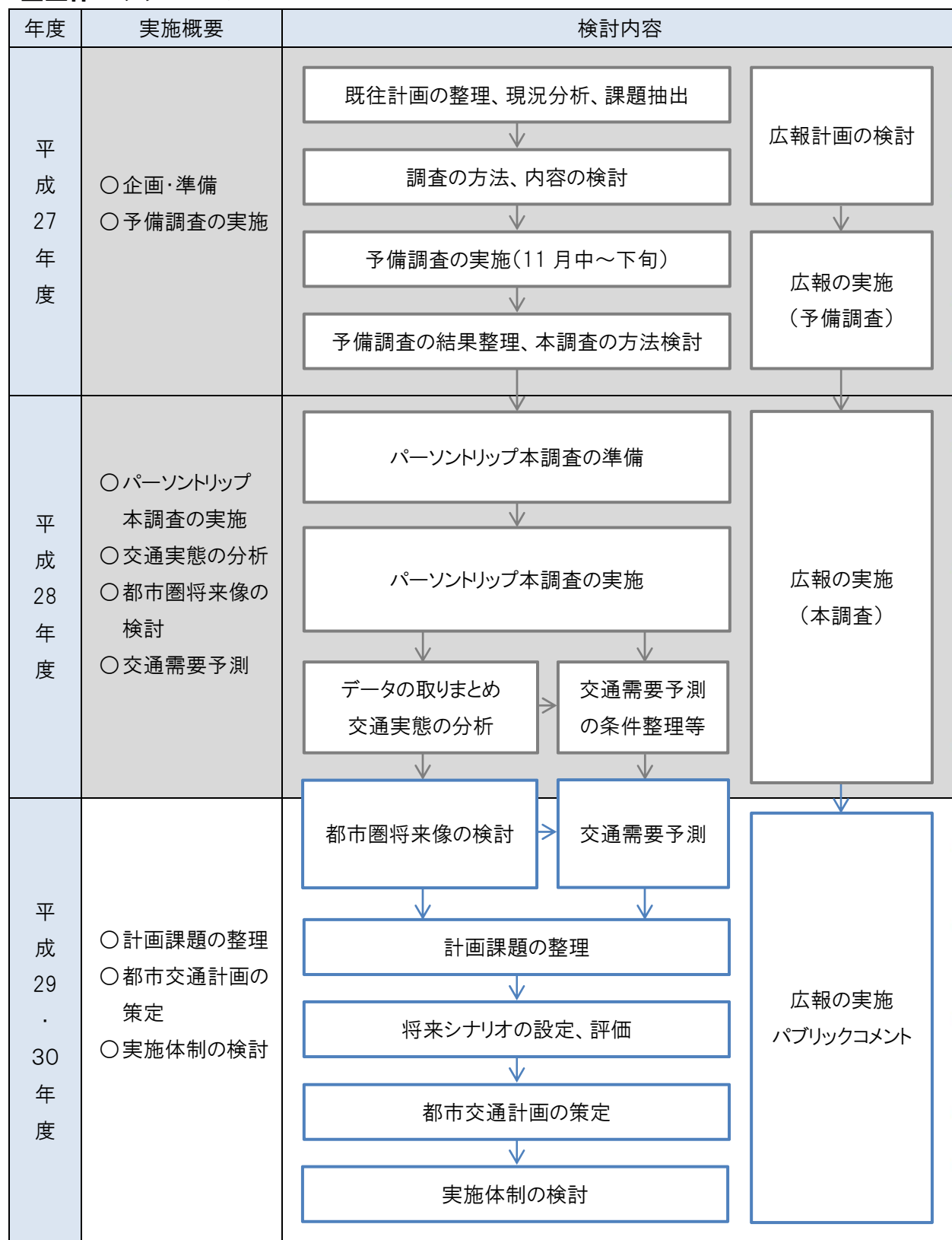
平成30年2月5日

長野都市圏総合都市交通計画協議会 事務局

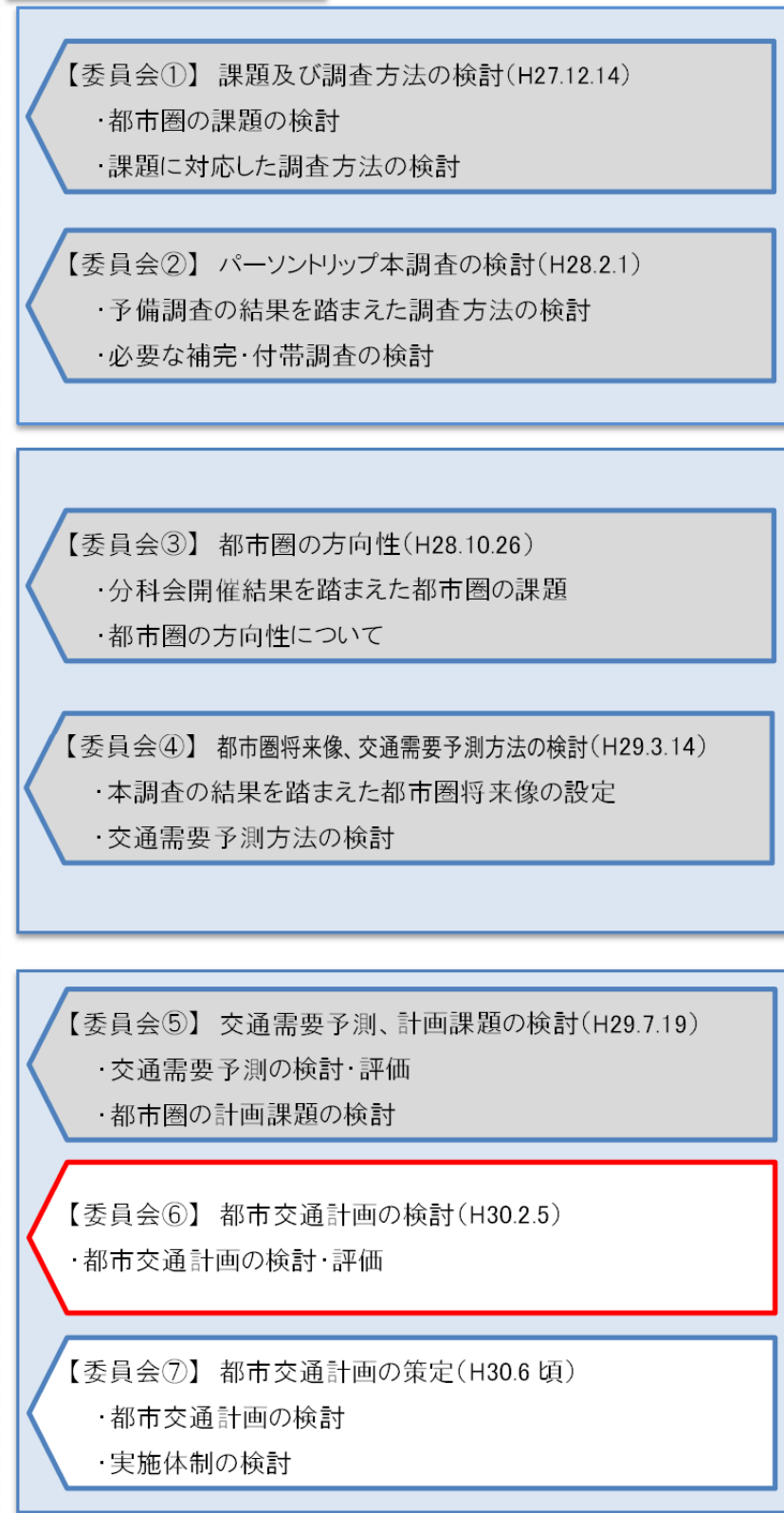


1. 全体スケジュールについて

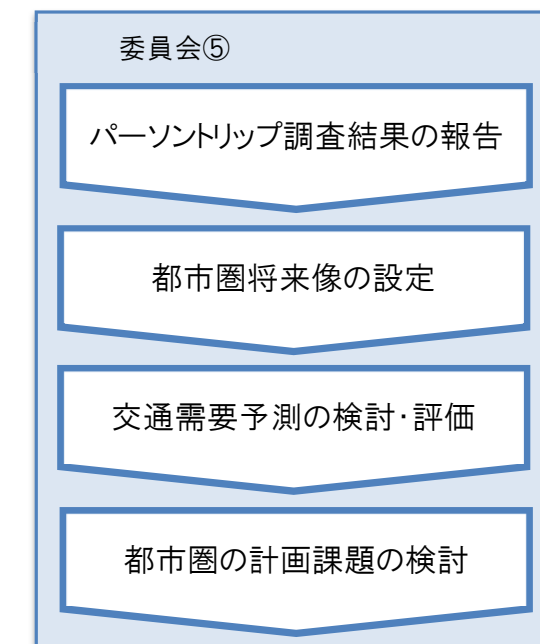
■全体スケジュール



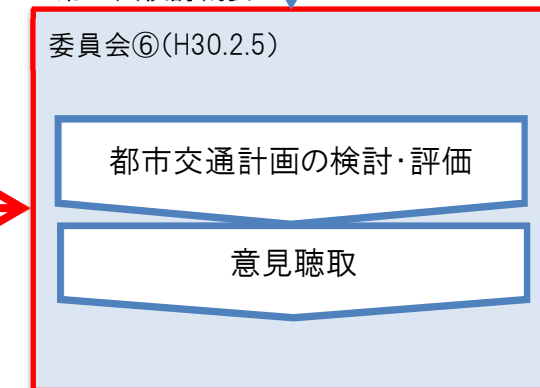
■委員会検討内容



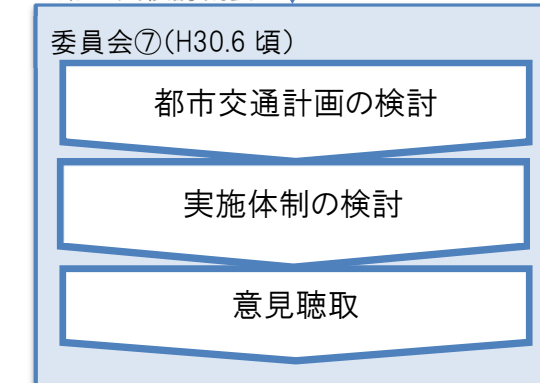
■第5回検討概要



■第6回検討概要



■第7回検討概要



2. 第5回委員会における主たる意見と対応

・第5回委員会(H29.7.19)における主な意見と、意見に対する対応は次の通りである。

表 2.1 第5回委員会における主たる意見

区分	No.	主たる意見(委員会後の意見シートを含む)	対応方針	備考
パーソントリップ調査結果について	1	・丹波島橋の渋滞はどのような車によるものか。	・推計で確認する。→通勤目的自動車交通の集中によるものである。	資料2 P38
	2	・環状線が通過交通処理として機能しているかどうか。	・推計で確認する。→通過交通処理として機能している。	資料2 P42
	3	・高齢者のどの層を対象にするなど、施策のターゲットを絞った方が今後の方向が見えるのではないか。	・地域や対象者をイメージした施策を検討する。	資料2 P7
	4	・中山間地の高齢者交通について、特性を確認する必要がある。	・地域別に特性や意向を分析する。→まちなかに比べ公共交通への転換意向が低い。	資料2 P6
	5	・自宅発の短距離自動車の行き先について、通勤目的自動車利用短距離移動は、車を利用せざるを得ない方が利用しているのかどうか。	・長野市中心部では短距離通勤目的利用の自動車利用は少ない。郊外や中山間部での利用がほとんど。	参考PⅡ-86
	6	・自動車1台あたりの、平均乗車人員を増やす取り組みも考えられる。	・PT調査結果では平均1.26人。施策として検討する。	参考PⅡ-23
	7	・しなの鉄道による都市圏外からの来訪者は把握しているか。	・域外からの流動のみ把握し、利用交通手段は把握できていない。 ・しなの鉄道の駅間通過人員は、列車本数に比例し、篠ノ井駅に近いほど多い。(しなの鉄道総合連携計画より)	参考PⅡ-66
	8	・篠ノ井、川中島、千曲市を起点とした橋梁部移動特性を比較するなどして、手段転換を促すターゲットや特性を検討してはどうか。(委員会後の意見)	・対象を明確化するためにも、橋梁部の交通特性や経路などを分析する。篠ノ井地区のパークアンドライド可能性についても整理する。	資料2 P16
	9	・高齢者の移動特性を分析し、施策のターゲットを絞った施策を検討する必要がある。(委員会後の意見)	・高齢者は前期後期高齢で区分し、集計整理を行う。地域や対象者をイメージした施策を検討する。	参考PⅡ-82
	10	・観光交通について、目的地別に移動手段と改善点を確認してはどうか。(委員会後の意見)	・地域別に特性や意向を分析する。	参考PⅡ-40
交通需要予測の検討・評価	11	・公共交通の料金を低下した場合の予測を行ってはどうか。 ・将来を見据え、人件費をゼロと想定した場合の試算なども考えてはどうか。	・予測モデル上では、料金が支配的ではなく、料金を下げても利用者は増加しない。	参考PⅢ-9
	12	・構成市町の立地適正化計画と整合を図る必要がある。 ・人口の維持は難しいのではないか。	・人口の維持は困難だが、人口割合の維持を目標に掲げている。 ・各市町の計画目標との整合性は確認する。	参考PⅢ-14
	13	・拡散型の人口配置を前提として、より公共交通が悲観的な状況も確認と共有が必要ではないか。	・悲観シナリオを考慮する。	参考PⅢ-14
	14	・自動車の利便性を下げるために、課金や遠回りを強いるなど、公共交通と自動車の利便性のバランスをどう取るべきか考える必要がある。	・予測では、橋梁部課金(100円想定)で交通量は25%削減する。(他の橋梁部へ転換)	資料2 P41
	15	・橋梁部のロードプライシングは世界的にも例があり実現可能。橋梁部の渋滞緩和にもなる。	・バス専用レーンの有効性など、別途検討する場を設けて取り組みを始める。	
	16	・バス交通のハブ&スポークの取り組み事例を踏まえ、目的施設も乗換拠点に集約するケースが検討できないか。	・機関分担モデルでは、目的施設イグレス距離がパラメータとして寄与しないため、モデルでの検討は困難。 ・目的施設が近傍にあるまちなかゾーンのバス利用特性や、先進事例から効果を確認する。	資料2 P11
	17	・駐車料金など、自動車利用コストを取り込んでどうか。ピーク/オフピークで変数が異なるではないか。自動車利用負荷と公共交通への転換を検討してはどうか。(委員会後の意見)	・予測モデル上では、料金が支配的ではない。橋梁部のプライシングについて検討を行う。	資料2 P41
	18	・丹波島橋の利用者に絞った予測モデルや、高齢者の居住地別手段選択モデルを検討してはどうか。(委員会後の意見)	・公共交通の利用サンプルに限りがあるため、有意なモデル構築が難しい。現況の利用実態の分析を地域や属性で行う。	参考PⅢ-11
	19	・長野市中心部の道路交通容量を確認し、混雑状況の精査や歩行者優先化の検討に活用すべき。(委員会後の意見)	・交通量配分用の交通容量は、車線数と沿道土地利用に応じて設定している。歩行者優先化の検討は、セルを細分化した提案を行う。	資料2 P43
	20	・各市町の人口集約化による交通量を確認する必要がある。また、網計画や連携計画が想定する公共交通利用率を踏まえた交通量変化を確認する必要がある。(委員会後の意見)	・予測は、各市町の計画を踏まえて行っている。 ・公共交通利用が増加した場合であっても、自動車交通に与える影響はわずかである。	参考PⅢ-14

区分	No.	主たる意見(委員会後の意見シートを含む)	対応方針	備考
計画課題の 検討	21	・公共交通の抜本的な解決は難しい。特区で規制緩和くらいやらないと解決できないのではないか。	・施策については、地域の意見を聞く分科会を開催し計画に反映したい。	参考 PIV-1
	22	・地震被害などを想定し、ネットワーク信頼性を確認してはどうか。	・計画ではリダンダンシーに触れる程度である。 ・河川断面について、ネットワーク信頼性を向上する構想道路を検討する。	資料2 P50
	23	・観光交通の対象となる観光地はどう考えるか。	・施策検討とあわせて対象となる観光地・観光ルートを考える。	資料2 P62
	24	・国では、コンパクト・プラス・ネットワークの考えを示しているが、拠点を結ぶネットワークが付いてこないのが現状。	・拠点とネットワークを考え、交通拠点候補を検討する。	資料2 P13
	25	・ハブ&スポークのように新しい拠点が設けられそうな場所を市町で検討し、施策として打ち出してはどうか。		
	26	・免許を返したくても返せない高齢者や、移動の手段がない地域をどのようにカバーすべきか。	・自動運転や相乗りなども視野に入れて検討する。	資料2 P23
	27	・完全自動運転はもう少し時間がかかるが、視野には入れておくべき。	・視野に入れて検討する。	資料2 P20
	28	・3本の柱はいずれも公共交通機関の利用向上が必要。具体的な方法や対策を示すべき。(委員会後の意見)	・公共交通の利用向上は前提と考え、手段転換に向けた施策を検討する。	資料2 P5
	29	・道路整備による公共交通の定時性向上が、結果として利用率の向上につながるような施策も検討すべき。(委員会後の意見)	・バス専用レーンの有効性など、別途検討する場を設けて取り組みを始める。	資料2 P39
	30	・高い自動車分担率の要因は個人の意識改革が大きく、働き方改革や公共交通利用の通勤など、大胆な打ち出しが必要。(委員会後の意見)	・公共交通の利用向上は前提と考え、手段転換に向けた施策を検討する。	資料2 P5

3. 都市圏の課題と方向性

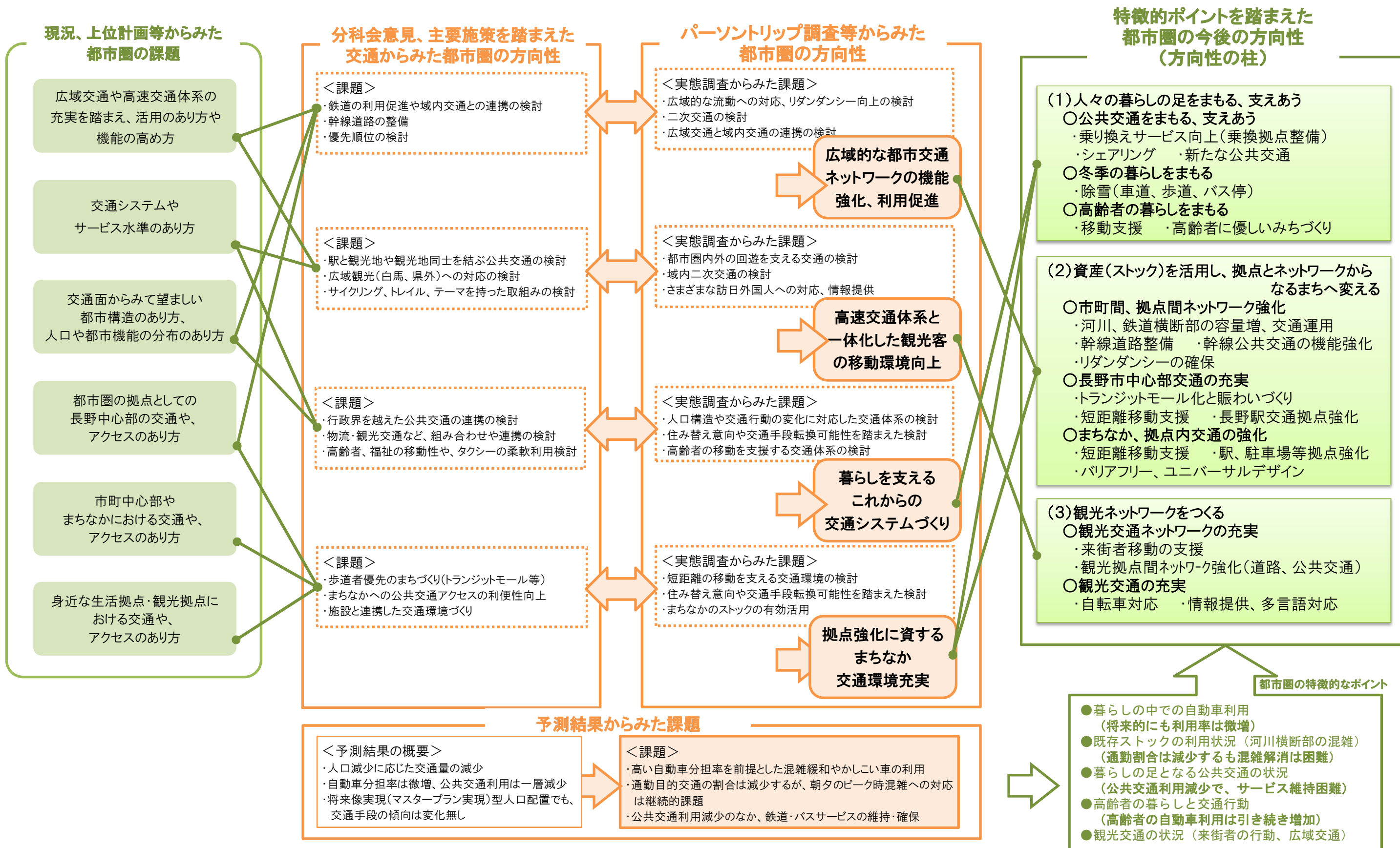


図 3.1 都市圏の課題と方向性