

長野都市圏の新たな総合都市交通計画

計 画 編

平成 31 年 3 月

長野都市圏総合都市交通計画協議会



<目次>

1. 計画の概要.....	1
1.1 調査の目的.....	1
1.2 計画策定までの流れ.....	2
1.3 調査対象範囲.....	3
1.4 検討体制.....	5
2. 都市圏の課題と将来像.....	6
2.1 都市圏の課題.....	6
2.2 都市圏の将来像.....	9
2.3 都市圏の方向性.....	12
3. 長野都市圏の新たな総合都市交通計画.....	14
3.1 新たな総合都市交通計画の考え方.....	14
(1) 3つの柱の共通項.....	14
(2) 総合都市交通計画3つの柱.....	14
3.2 新たな総合都市交通計画の3つの柱.....	18
一つ目の柱 資産（ストック*）を活用し、拠点とネットワークからなるまちへ変える	14
二つ目の柱 人々の暮らしの足をまもる、支え合う	42
三つ目の柱 観光ネットワーク*をつくる	67
4. 計画の実現に向けて.....	79
用語集.....	81

注記1：元号表記について、平成31年5月から新元号となるが、元号名未発表のため平成31年5月以降は西暦のみ表記。

注記2：本文のうち、巻末用語集に説明がある言葉には「*」を付けている

2. 都市圏の課題と将来像

2.1 都市圏の課題

(1) 第2回計画からの変化、都市圏の現況からみた課題

長野都市圏(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)では、平成13年(2001年)に第2回計画にあたって実態調査を実施している。今回の実態調査は、前回から15年が経過した平成28年(2016年)に実施した。この間、北陸新幹線の金沢延伸や上信越自動車道の4車線化などが行われた一方で、人口減少と高齢化が本格化してきたところである。

第2回計画からの変化や、都市圏の現況から、課題は次のように整理することができる。

第2回計画からの変化／都市圏の現況	都市圏の課題
広域交通、高速交通体系の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・上信越自動車道4車線化、スマートインターチェンジ*の整備 ・北陸新幹線(長野～金沢間)の開業 ・県内外への高速バスサービスが充実 	<ul style="list-style-type: none"> ■広域交通や高速交通体系の充実に踏まえ、活用のあり方や機能の高め方
依然として高い自動車依存・公共交通利用の低迷 <ul style="list-style-type: none"> ・各市町の主要駅の乗降客数は減少傾向 ・バス網見直し、生活交通確保を目的としたデマンドバス等の実施 ・公共交通に対する行政支出額が増加し、路線の維持が困難 ・タクシーの輸送人員は減少しているものの、高齢者の利用が増加 ・運転免許保有者数は増加傾向。平均保有台数は2.2台 ・都市計画道路の改良率は向上したが、県内主要渋滞箇所約3割が都市圏内に存在 ・自動車分担率*は第1回から第2回計画で増加し、予備調査でも同様の傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通システムやサービス水準のあり方、都市構造を支える交通のあり方
人口減少・高齢化社会の進展 <ul style="list-style-type: none"> ・H22→H42の20年間で、人口は約60万人から51万人に減少 ・DID面積の増加に伴い、人口密度は低下 ・一部の市町では、空き家率が県平均を上回る ・H17→H42の25年間で、自動車交通量は0.87倍の見通し ・私事目的の交通が増加、平均トリップ*数はほぼ横ばい ・住み替えなどコンパクトなまちづくりへの協力意向も一定程度確認 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通面からみて望ましい都市構造のあり方、人口や都市機能の分布のあり方
長野市中心部の活力低下 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者主体の空間整備が行われるも、歩行者数は減少 ・中心部の人口減少、人口密度低下 ・善光寺の観光利用者は年間640万人と低迷し、活力が低下 	<ul style="list-style-type: none"> ■都市圏の拠点としての長野市中心部の交通や、アクセスのあり方
市町中心部の活力低下 <ul style="list-style-type: none"> ・郊外型商業施設との競争、商品販売額低下 ・まちなかの人口減少、人口密度低下 ・公共交通利用者の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ■市町中心部やまちなかにおける交通や、アクセスのあり方
郊外や主要観光地のアクセス・回遊性 <ul style="list-style-type: none"> ・中山間地や郊外のアクセスは自動車に依存 ・観光地が都市圏内に多数存在、観光地利用者数は減少傾向 ・公共交通カバー率は約8割、全てを網羅するまでには至らない ・冬季交通サービスの低下 	<ul style="list-style-type: none"> ■身近な生活拠点・観光拠点における交通や、アクセスのあり方

*：巻末用語集に説明

(2) パーソントリップ*調査等からみた課題

平成 28 年(2016 年)に実施したパーソントリップ*調査結果からは、流動が広域化する一方で短距離移動が多いこと、業務目的交通の減少と私事目的交通の増加、より一層の自動車利用の進展、国内外からの多様な観光客の来訪などが確認できた。一方で、地区特性によっては交通手段の転換可能性が示されたほか、高齢者の移動に対する不安なども確認できた。パーソントリップ調査等から得られた主たる特徴は、次の通りである。(調査結果の詳細は、下図右端記載の現況分析編該当ページ参照)

①外出率*が低い高齢者の人口が増加し、都市圏全体の外出率は 79.4%に低下した。	PT	現況分析編 P25
②1人あたりトリップ*数は第 2 回に比べて、60 歳以上で上昇したものの高齢層は相対的に低い。	PT	現況分析編 P25
③高齢層はトリップ*数が低く、人口減少割合以上に総トリップ*数(約 128 万トリップ*)は減少した。	PT	現況分析編 P30
④業務目的の減少と、私事目的(27.2%)の増加が特徴的。私事では買物目的が多くを占める。	PT	現況分析編 P31
⑤自動車分担率*は 69.6%に高まり、直線距離で 300m 未満の自動車利用の多さも浮き彫りに。	PT	現況分析編 P38、39
⑥長野市発着交通が多く、10km を超える通勤割合も高く、流動の広域化がうかがえる。	PT	現況分析編 P45
⑦交通手段の転換可能性(約3割)や、住み替え意向(約2割)も見られる。	付帯	現況分析編 P74、75
⑧高齢者は、移動の不安を抱えつつ自動車を運転(79 歳までは半数以上)し移動している。	付帯	現況分析編 P85
⑨夏季観光は自動車利用が多く、都市圏内外の回遊も約半数で確認された。	補完	現況分析編 P114
⑩訪日外国人は10月に約2万人。多様な国々からの来訪が確認された。	携帯	現況分析編 P117
⑪来街者は新幹線軸上が多く、乗り継ぎ利便や割引など交通サービス向上の意見が多い。	携帯 補完	現況分析編 P99、104
⑫公共交通の分担率*は低い(鉄道 4.6%、バス 1.4%)が、利用する方は頻繁に利用している。	PT 補完	現況分析編 P123
⑬目的施設が多く交通サービスも高いまちなかは、自動車利用の割合が相対的に低い。	PT	現況分析編 P138
⑭80 歳以上では、免許返納や送迎による移動の増加など、移動性が大きく変化、低下する。	PT	現況分析編 P141

※PT: パーソントリップ*調査 付帯: 付帯調査 補完: 補完調査 携帯: 携帯電話位置情報による補完調査

*: 巻末用語集に説明

前項で示したパーソントリップ*調査等から得られた主たる特徴と、これまで取り組まれてきた主要施策、さらには、都市圏内の市町関係課や交通事業者等を交えた分科会での意見から、課題は次のように整理することができる。

広域的な都市交通ネットワーク*の機能強化、利用促進

【実態調査からみた課題】（カッコ内は、主に関連する前項の特徴番号）

- ・ 広域的な流動への対応、リダンダンシー*向上の検討（⑥）
- ・ 二次交通の検討（⑫）
- ・ 広域交通と域内交通の連携の検討（⑪）

【主要施策、分科会意見等からみた課題】

- ・ 鉄道の利用促進や域内交通との連携の検討
- ・ 幹線道路の整備
- ・ 優先順位の検討

高速交通体系と一体化した観光客の移動環境向上

【実態調査からみた課題】（カッコ内は、主に関連する前項の特徴番号）

- ・ 都市圏内外の回遊を支える交通の検討（⑨）
- ・ 二次交通の検討（⑪）
- ・ さまざまな訪日外国人への対応、情報提供（⑩）

【主要施策、分科会意見等からみた課題】

- ・ 駅と観光地や観光地同士を結ぶ公共交通の検討
- ・ 広域観光への対応の検討
- ・ サイクリング、トレイル*、テーマを持った取り組みの検討

暮らしを支えるこれからの交通システムづくり

【実態調査からみた課題】（カッコ内は、主に関連する前項の特徴番号）

- ・ 人口構造や交通行動の変化に対応した交通体系の検討（①②③④⑫）
- ・ 住み替え意向や交通手段転換可能性を踏まえた検討（⑦）
- ・ 高齢者の移動を支援する交通体系の検討（⑧⑭）

【主要施策、分科会意見等からみた課題】

- ・ 行政界を越えた公共交通の連携の検討
- ・ 物流・観光交通など、組合せや連携の検討
- ・ 高齢者、福祉の移動性や、タクシーの柔軟利用検討

拠点強化に資するまちなか交通環境の充実

【実態調査からみた課題】（カッコ内は、主に関連する前項の特徴番号）

- ・ 短距離の移動を支える交通環境の検討（⑤）
- ・ 住み替え意向や交通手段転換可能性を踏まえた検討（⑦）
- ・ まちなかのストック*の有効活用（⑬）

【主要施策、分科会意見等からみた課題】

- ・ 歩行者優先のまちづくり
- ・ まちなかへの公共交通アクセスの利便性向上
- ・ 施設と連携した交通環境づくり

*：巻末用語集に説明

2.2 都市圏の将来像

(1) 都市圏の将来像

都市圏の課題を踏まえ、都市圏の将来像を想定したうえでパーソントリップ*調査結果をもとに交通需要を予測し、将来交通需要からみた課題を整理した。都市圏の将来像は、県および都市圏を構成する市町の将来像を踏まえたうえで、拠点とネットワーク*からなる都市構造として設定した。

【人口配置】	人口配置は、拡散型では今以上に自動車分担率*が高まり、人口減少下にあっても道路網等を維持する必要があるとともに、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、 拠点を中心にまちなかへ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。
【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によって、拠点とネットワーク*からなる都市圏将来像を目指す。



図 2.1 将来都市構造

*：巻末用語集に説明

(2)人口フレーム*

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行った。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った。

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2035年とした。(予測に関する詳細は、将来予測編を参照)

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	1989年 (平成元年)	2001年 (平成13年)	2016年 (平成28年)
予測年次 (中間)	—	—	2025年
予測年次 (最終)	2010年 (平成22年)	2020年	2035年

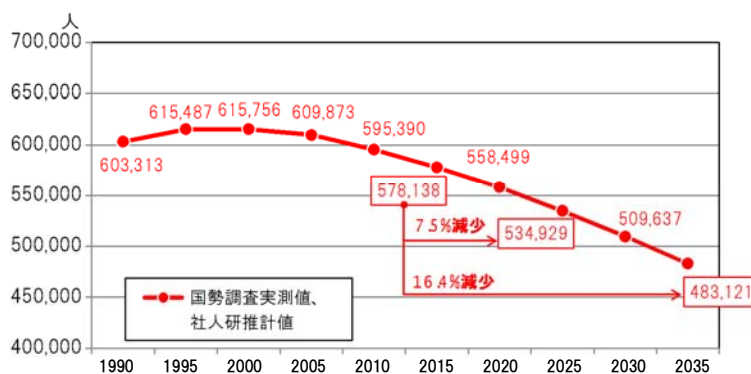


図 2.2 将来人口フレーム*(長野都市圏市町の将来人口の合計)

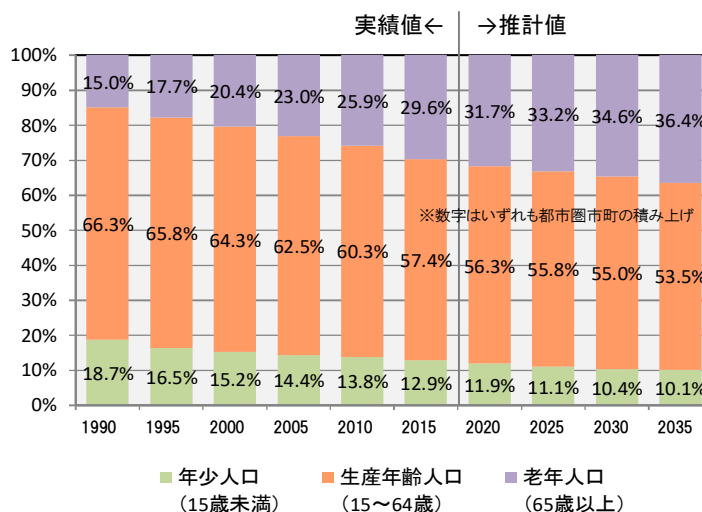


図 2.3 年齢階層別人口の見通し

*: 巻末用語集に説明

(3) 将来交通需要予測結果からみた課題

需要予測の結果からは、人口減少に応じた交通量減少の一方で、自動車利用の割合は増加が見込まれる。一方で、公共交通を利用する学生などの若年層の減少もあり、公共交通利用は減少が想定される。将来の交通需要予測結果から、課題は次のように整理することができる。

< 予測結果の概要 >

- ・今後の人口減少傾向を受けて、将来の交通量全体は減少する。通勤目的交通は減少が見込まれる。
- ・交通量全体が減少する中で、自動車の割合は微増する。高齢者の自動車利用も増加。
- ・公共交通利用の主要層である学生が減少するため、公共交通利用者は大きく減少する。
- ・これまで、都市の拡散傾向が自動車利用に拍車をかけていたが、拠点に人口や都市の機能を誘導する将来像実現(マスタープラン*実現)型人口配置でも、将来の予測結果の傾向に大きな変化は見られない。

< 課題 >

- ・交通量全体の減少とともに自動車の総量も減るが、交通分担率の割合としては微増傾向のなかで、自動車利用は認めつつ、状況や場面に応じて交通手段を選択できる環境づくりが必要。
- ・朝夕ピーク時には、依然として交通集中が見込まれ対応が必要。
- ・公共交通利用が減少する中で、鉄道やバスサービスの維持・確保のあり方の検討が必要。
- ・高齢者の自動車利用や、車を利用せざるを得ない高齢者へ、移動性の確保が必要。

< 予測結果を踏まえた都市圏の特徴的なポイント >

- 暮らしの中での自動車利用 予測結果 → 将来的にも利用率は微増
- 既存ストック*の利用状況 (河川横断部の混雑) 予測結果 → 通勤割合は減少するも混雑は継続
- 暮らしの足となる公共交通の状況 予測結果 → 公共交通利用減少で、サービス維持困難
- 高齢者の暮らしと交通行動 予測結果 → 高齢者の自動車利用は引き続き増加
- 観光交通の状況 (来街者の行動、広域交通) 現況 → 広域的に流動、多様な国から来訪



図 2.4 交通量の経年変化

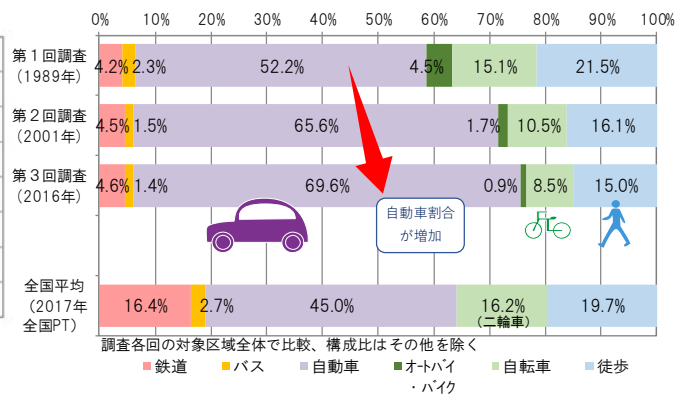
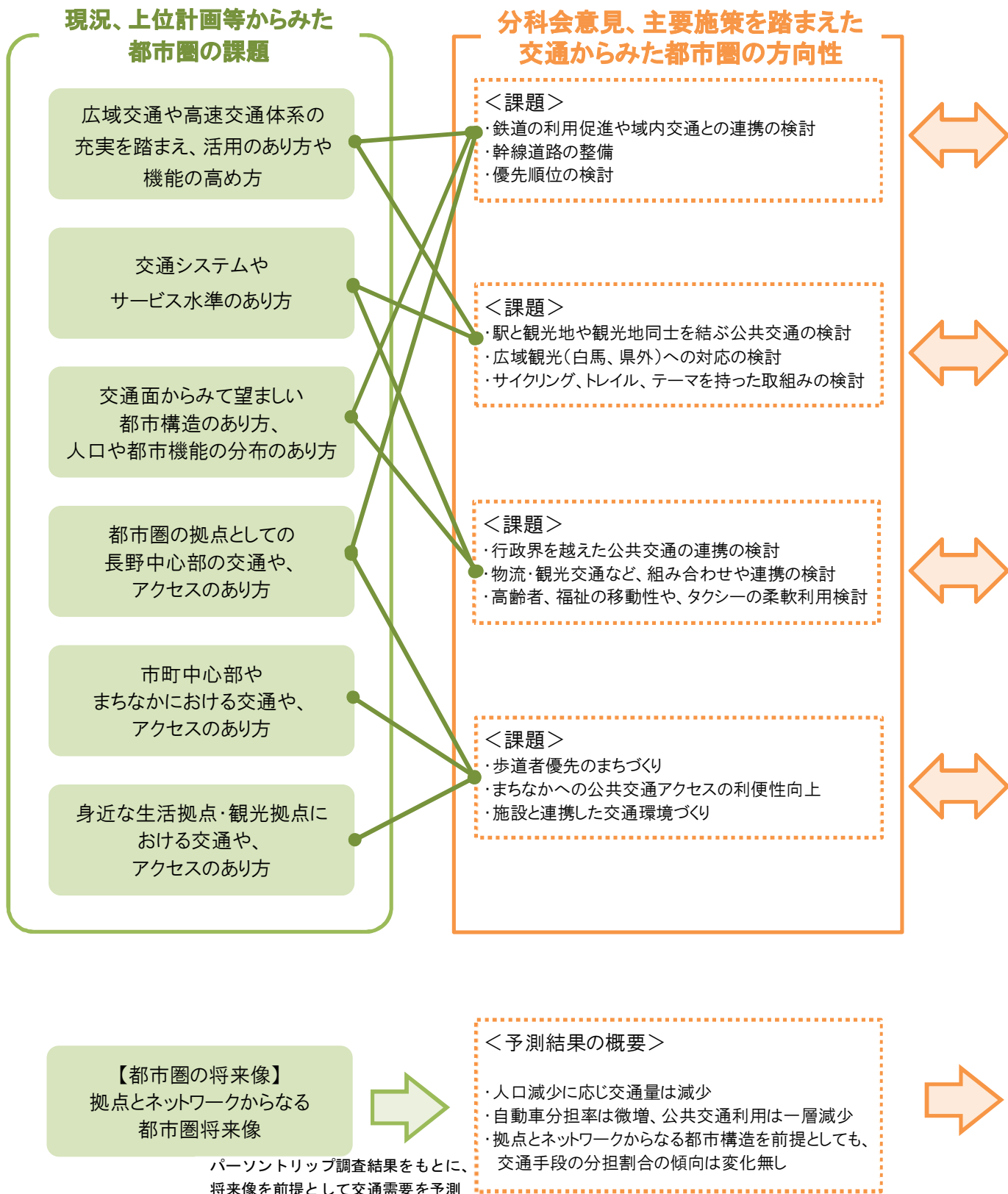


図 2.5 交通手段分担率の経年変化

* : 巻末用語集に説明

2.3 都市圏の方向性

都市圏の課題や、都市圏の将来像と将来像実現に向け交通需要面からみた課題を踏まえ、都市圏の方向性を次のように設定した。



パーソントリップ調査等からみた課題と都市圏の方向性

<実態調査からみた課題>

- ・広域的な流動への対応、リダンダンシー向上の検討
- ・二次交通の検討
- ・広域交通と域内交通の連携の検討

→ **広域的な都市交通ネットワークの機能強化、利用促進**

<実態調査からみた課題>

- ・都市圏内外の回遊を支える交通の検討
- ・域内二次交通の検討
- ・さまざまな訪日外国人への対応、情報提供

→ **高速交通体系と一体化した観光客の移動環境向上**

<実態調査からみた課題>

- ・人口構造や交通行動の変化に対応した交通体系の検討
- ・住み替え意向や交通手段転換可能性を踏まえた検討
- ・高齢者の移動を支援する交通体系の検討

→ **暮らしを支えるこれからの交通システムづくり**

<実態調査からみた課題>

- ・短距離の移動を支える交通環境の検討
- ・住み替え意向や交通手段転換可能性を踏まえた検討
- ・まちなかのストックの有効活用

→ **拠点強化に資するまちなか交通環境充実**

予測結果からみた課題、方向性

- ・自動車利用は認めつつ、状況や場面に依りて交通手段を選択できる環境づくり
- ・朝夕のピーク時混雑への対応
- ・公共交通利用減少のなか、鉄道・バスサービスの維持・確保
- ・高齢者の自動車利用や、車を利用せざるを得ない高齢者へ、移動性の確保

特徴的ポイントを踏まえた都市圏の今後の方向性(方向性の柱)

(1) 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

- 市町間、拠点間ネットワーク強化
- 河川、鉄道横断部の機能強化
- 歩行者中心のみちづくり

(2) 人々の暮らしの足をまもる、支え合う

- 公共交通をまもる、支え合う
- 冬季の暮らしをまもる、支え合う
- 高齢者の暮らしをまもる、支え合う

(3) 観光ネットワークをつくる

- 観光交通ネットワークの充実
- 観光交通サービスの充実

都市圏の特徴的なポイント

- 暮らしの中での自動車利用(将来的にも利用率は微増)
- 既存ストックの利用状況(河川横断部の混雑)(通勤割合は減少するも混雑解消は困難)
- 暮らしの足となる公共交通の状況(公共交通利用減少で、サービス維持困難)
- 高齢者の暮らしと交通行動(高齢者の自動車利用は引き続き増加)
- 観光交通の状況(来街者の行動、広域交通)

図 2.6 方向性の導出イメージ

* : 巻末用語集に説明