

上田都市・地域総合交通戦略

誰にもやさしく賑わいあふれる市街地づくりに向けて

平成 22 年 3 月

上 田 市

目 次 (1/2)

第 1 章 都市・地域総合交通戦略と計画策定の背景	1
1. 都市・地域総合交通戦略とは	1
2. 都市・地域総合交通戦略の目的	1
3. 都市・地域総合交通戦略の基本的考え方	1
4. 計画策定の背景	2
4.1. 少子・高齢社会の到来	2
4.2. 中心市街地と郊外化の進展	3
4.3. 環境負荷の高まり	4
4.4. 都市財政の圧迫	4
4.5. 自動車交通への依存の高まりと公共交通の乗車人員の低下	5
4.6. モータリゼーションスパイラル	6
4.7. 経済社会情勢の変化からの都市交通戦略策定の必要性	6
5. 上田市が目指す将来都市構造	7
6. 計画の対象地域と目標年次	8
7. 上田都市・地域総合交通戦略策定手順	9
第 2 章 上田市街地の現状と問題点	10
1. 都市交通の現況	10
1.1. 都市の現況	10
1.2. 道路・交通の状況	15
2. 各種住民意見の把握	30
2.1. 既往調査における住民意見の把握	30
2.2. 高齢者アンケート調査の実施	31
2.3. 中高生アンケート調査の実施	34
2.4. 各種団体ヒアリングの実施	36
2.5. 住民意見のまとめ	44
3. 各種移動体験の実施	46
3.1. まちなかレンタサイクル体験の実施	46
3.2. シニアカー移動体験の実施	49
3.3. 自転車走行体験（景観ウォッチング）	52
4. 新たな市街地内開発への対応	54
4.1. J T 開発地に対応した道路整備	55
4.2. 旧第一中学校跡地開発周辺道路網の検討	57
5. 上田市街地を取り巻く諸計画	60
5.1. 上田市総合計画（平成 19 年 12 月）	60
5.2. 上田市都市計画マスタープラン（現在策定中）	62
5.3. 上田都市圏総合都市交通体系計画（平成 20 年 3 月）	64
5.4. 上田市地域公共交通総合連携計画（平成 20 年 3 月）	67
5.5. 上田市歴史的地区環境整備街路事業（平成 4 年 3 月）	69
5.6. 上田市街地を取り巻く諸計画からみた上田市街地の方向性	71
6. 上田市街地の現状からみた課題	74

目 次 (2/2)

第 3 章 上田市街地における交通体系のあり方	80
1. 上田市街地における交通体系のあり方	80
2. 上田市街地における交通体系方針	81
2.1. 歩行者・自転車交通体系の方針	81
2.2. 公共交通体系の方針	84
2.3. 道路交通体系の方針	85
2.4. 市民協働による取り組みの方針	86
第 4 章 上田都市・地域総合交通戦略の検討	88
1. 上田都市・地域交通戦略の位置付け	88
2. 戦略的に取り組む交通施策	89
2.1. 誰もが徒歩や自転車で移動しやすい環境づくり	90
2.2. 環境や人にやさしいまちづくりをめざした公共交通の充実	98
2.3. 都市機能を高める効果的な道路ネットワークの構築	103
2.4. 市民や事業者と協働した交通施策の推進	109
2.5. 戦略的に取り組む交通施策の全体構成	113
第 5 章 事業の推進体制	115
1. 事業の推進体制	115
2. 成果目標値の算出	118
2.1. 歩行者・自転車分担率の向上	118
2.2. 市街地循環バス利用の増加	120
2.3. 安心して移動できる徒歩・自転車での移動の満足度向上	121
2.4. 人にやさしい公共交通利用者満足度の向上	122
2.5. 安全に走行できる自動車での移動の満足度向上	123
2.6. 意識評価のための定性的評価	124

第1章 都市・地域総合交通戦略と計画策定の背景

1. 都市・地域総合交通戦略とは

「都市・地域総合交通戦略」は、都市交通課題に対して徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するための計画である。

2. 都市・地域総合交通戦略の目的

上田市を中心として構成される上田都市圏では、平成20年度に「上田都市圏総合都市交通体系計画」が策定された。その中で、都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを進めるため、将来の都市圏の姿として“拠点集約型都市構造”をめざした都市交通計画が策定された。

持続可能な都市像として位置付けられた拠点集約型都市構造の実現に向けては、拠点内での生活において、特に、徒歩や自転車、公共交通機関の利用により、生活に不可欠な医療、福祉、教育等を享受できるような交通体系を進めていく必要がある。

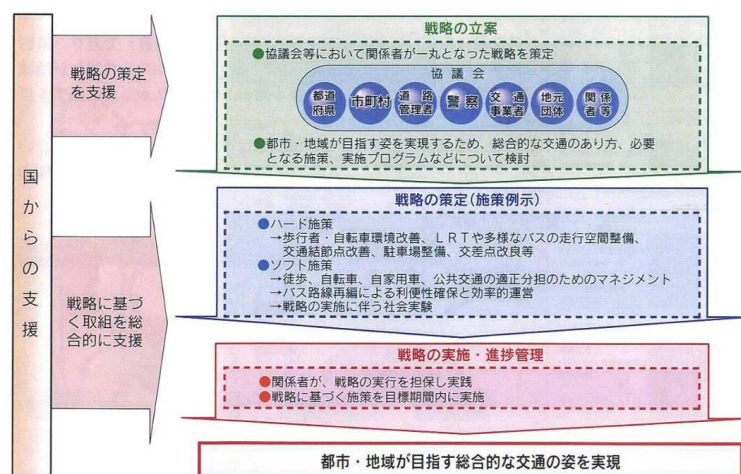
このため総合的な交通のあり方や必要な施策に関して施策目標を定め、歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通結節点の改善等、地域の知恵を活かした交通行動の転換に結びつけるハード・ソフト両面からの取り組みが求められるものである。

本計画では特に、市内の各地域拠点と結び付き、都市機能が集積された上田市街地において、短・中期的に取り組むべき事業を明確に位置付けし、上田駅周辺を中心にコンパクトで誰もが暮らしやすく、来訪者も満足する市街地づくりの実現を目的とする。

3. 都市・地域総合交通戦略の基本的考え方

都市・地域総合交通戦略とは、都市交通計画に加えて、政策目標を明示した上で、これを実現する複数の施策とその展開（事業プログラム）をあらかじめ定め、これに基づいて事業実施、施設の管理・運営を行っていく戦略である。具体的には『都市交通マスタープランを踏まえ、5～10年の短・中期的な政策目標を明示し、これを実現するための施策パッケージと、その管理・運営の仕組みと体制を定めるもの』である。

（社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会より）



（出典：国土交通省）

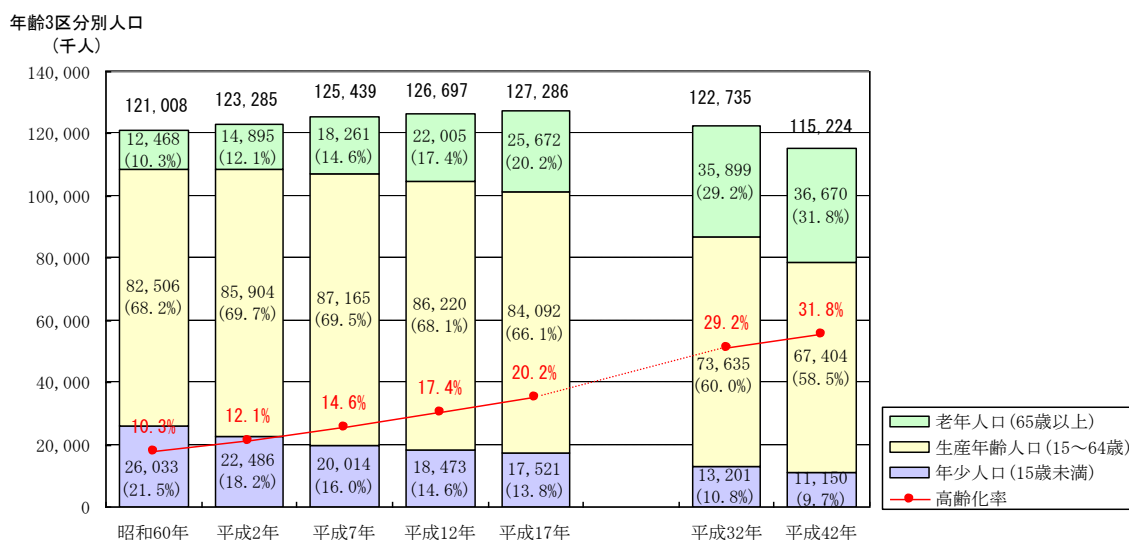
図 1-1 都市・地域総合交通戦略による取り組みイメージ

4. 計画策定の背景

ここでは、本計画策定の背景となる全国的な社会経済情勢の変化を上田市の状況も含め整理を行った。

4.1. 少子・高齢社会の到来

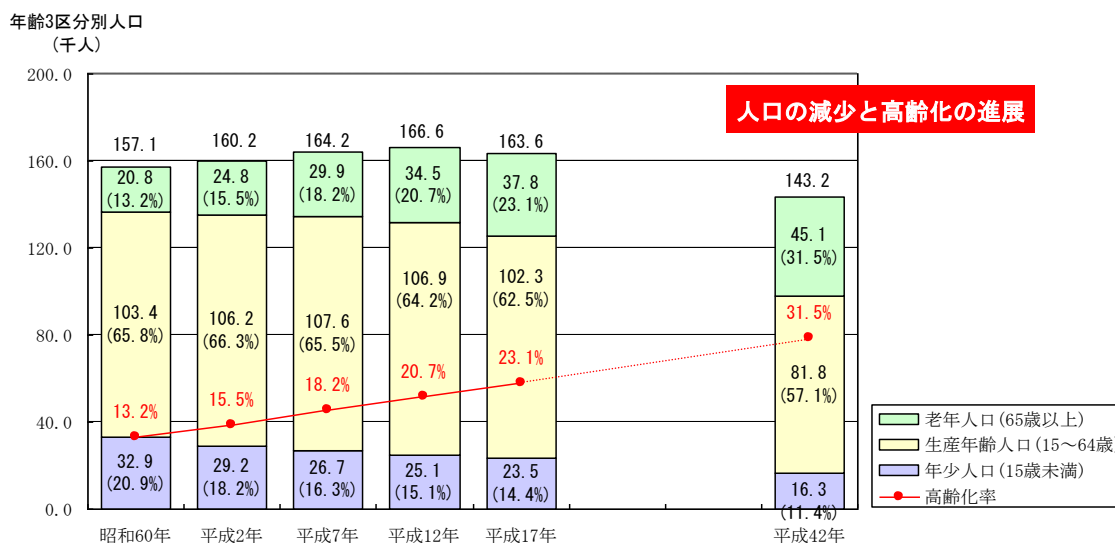
- ※ 日本の総人口は、2004年（平成16年）にピークを迎え、減少局面に移行しつつあり、概ね20年後の平成42年には現在の1割程度人口が減少すると推計されている。
- ※ また、少子・高齢社会が本格化し、平成42年には31.8%（対H17比11.6ポイント増加）と推計されている。
- ※ 上田市でも同様の傾向が同え、買物や通院など日常の移動で、自動車の運転ができない高齢者が増大することが懸念される。



(資料：国勢調査、「日本の将来推計人口（平成18年12月）」)

(国立社会保障・人口問題研究所) の中位推計)

図 1-2 (参考) 日本の人口推移予測



(資料：実績は国勢調査、予測値は「上田都市圏総合都市交通体系調査」)

図 1-3 上田市の年齢構成別人口の実績と予測値

4.2. 中心市街地と郊外化の進展

- ※ 以前は市街地に集中していた人口も、近年、郊外居住の進展による中心市街地の空洞化など全国的な問題となっている。
- ※ 上田市でも人口集中地区（D I D地区）は城南地区方面に広がり面積は増加傾向にあるが、地区内の人口は面積の増加に伴っておらず、人口密度の低い地域が広がっている。

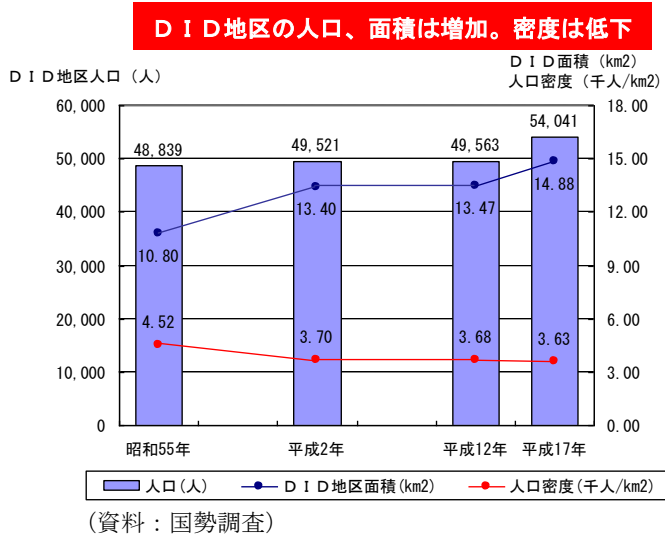


図 1-4 上田市 DID 地区面積・人口と人口密度の推移

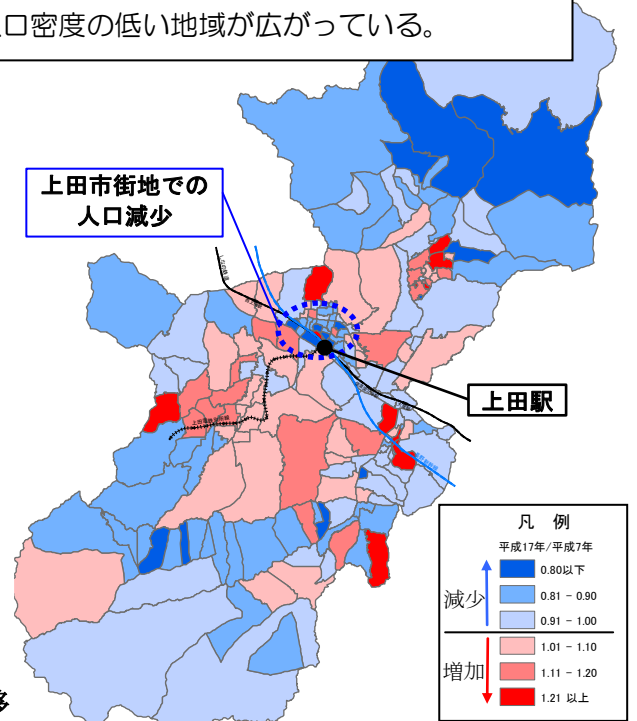
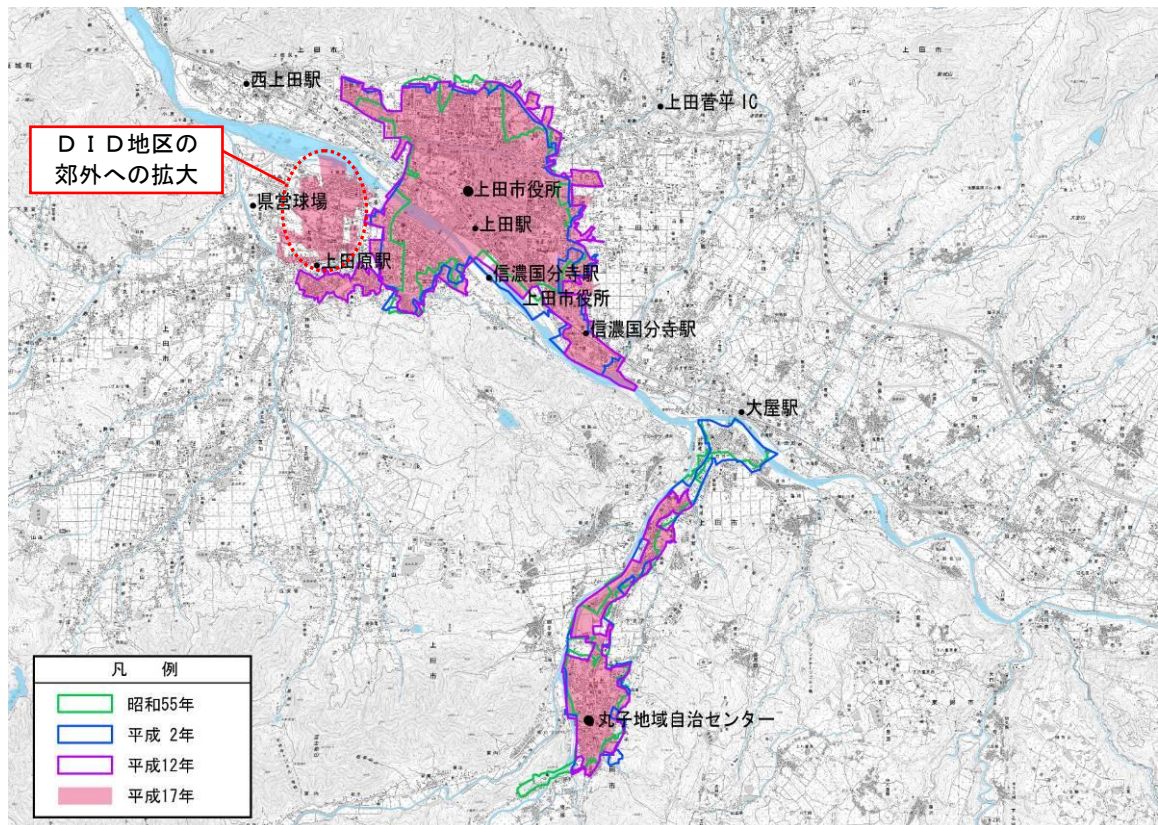


図 1-5 地区別人口の推移（平成 17/平成 7 年）



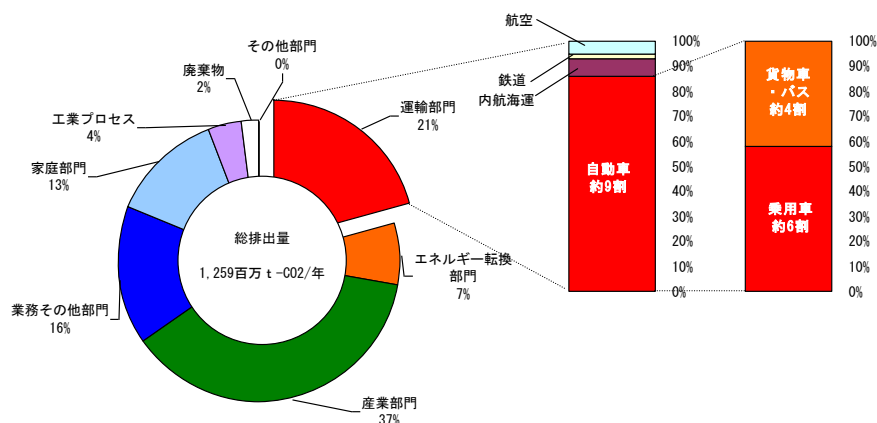
（資料：国勢調査）

人口集中地区(DID 地区)：人口密度が 1km²当たり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域

図 1-6 人口集中地区の変遷と面積・人口の推移

4.3. 環境負荷の高まり

- ※ 世界的な環境に対する関心の高まり、京都議定書の発効による二酸化炭素排出量の削減義務など、環境負荷の軽減が課題となっている。
- ※ 二酸化炭素排出量のうち、運輸部門の排出量は 21% を占め、そのうち 9 割が自動車からの排出量となっている。
- ※ このような状況を背景に、効率的な自動車交通の実現施策の推進、環境負荷の小さい交通体系への転換が求められている。



出典：「集約型都市構造の実現に向けて」（平成 19 年、国土交通省）資料より作成

図 1-7 日本の二酸化炭素排出量の内訳

4.4. 都市財政の圧迫

- ※ 日本の財政（歳入決算）をみると、バブル期以降、徐々に回復してきたが、平成 11 年をピークに減少・横這いの状況となっている。
- ※ 地方都市でも、財政難が問題となる中、市街地の更なる外延化は都市施設の維持管理など行政コストの増大を招くものと考えられる。

富山市では、市街地の拡散を放置すると今後 20 年間で、郊外部の人口は 18,900 人増加（総人口は 22,100 人減少）となり、約 177 億円の追加費用が発生すると予測している。追加的費用とは、市街地の拡散に伴い新たに発生する都市施設の維持・更新費用。ゴミ収集に要する費用も含む。更新費用には道路、街区公園、下水道管渠の施設更新。（図・解説ともに富山市資料より）

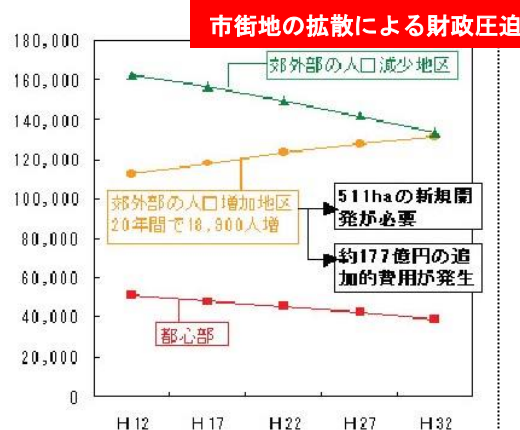
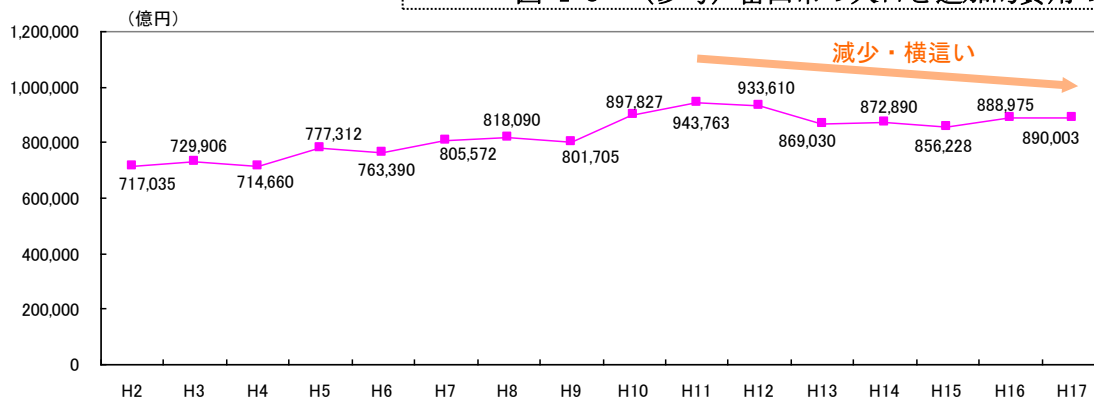


図 1-8 (参考) 富山市の人口と追加的費用の試算



(資料：「決算の説明」財務省主計局総務課)

図 1-9 普通会計歳入決算の推移

4.5. 自動車交通への依存の高まりと公共交通の乗車人員の低下

- ※ 近年、移動における自動車依存の高まりにより、公共交通利用者の減少、伸び悩みが問題となっている。
- ※ しかし、高齢者の増加、環境意識の高まりにより、高齢者の移動手段、低炭素社会の構築に寄与する公共交通に対する認識に変化がみられつつある。

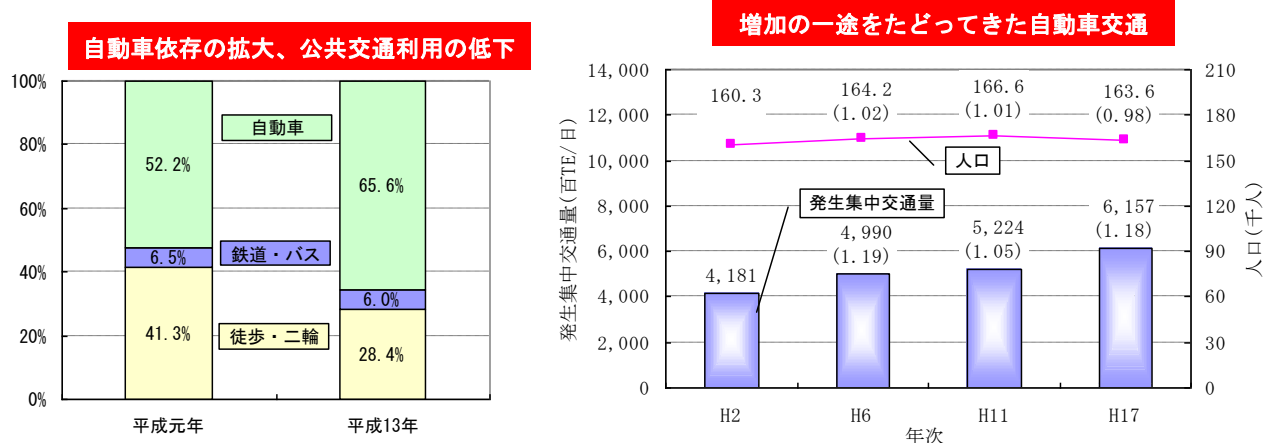
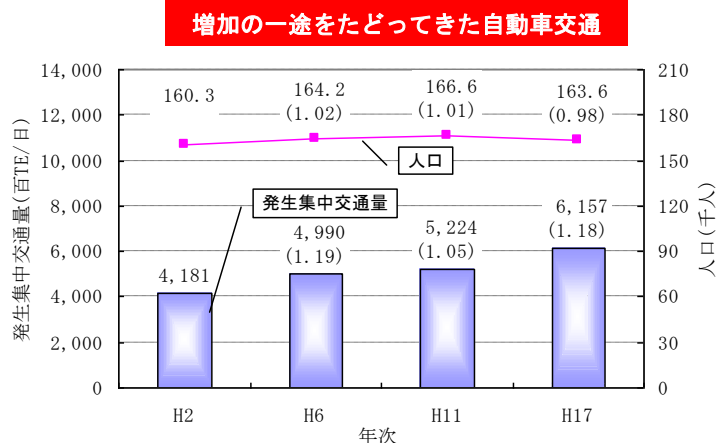


図 1-10 代表移動手段の変化図



(資料：道路交通センサス)

1-11 上田市発生集中交通量の推移

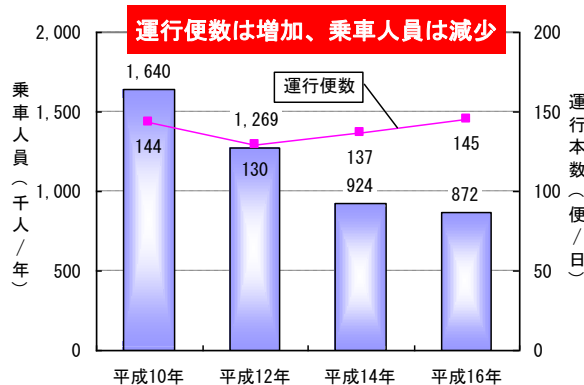
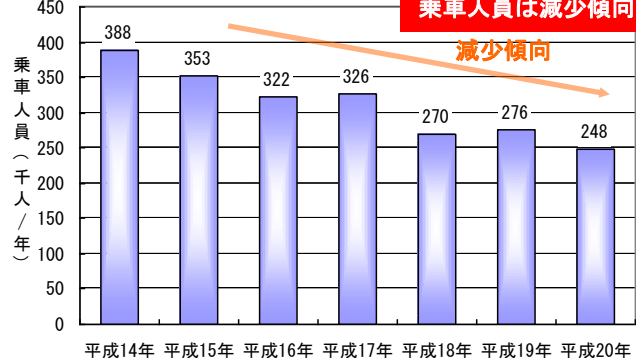


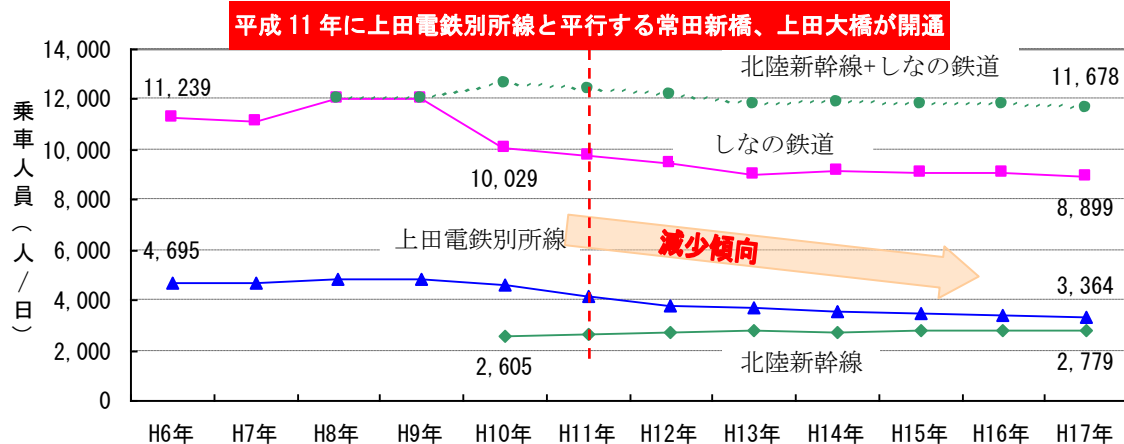
図 1-12 市内私営バス路線の実績



(資料：上田市資料)

(廃止代替、循環バス、オレンジバス、福祉系バス)

図 1-13 その他の運行バス路線の実績



※しなの鉄道は平成9年10月1日に信越本線から移行のため、平成9年の値は平成8年実績を引用。

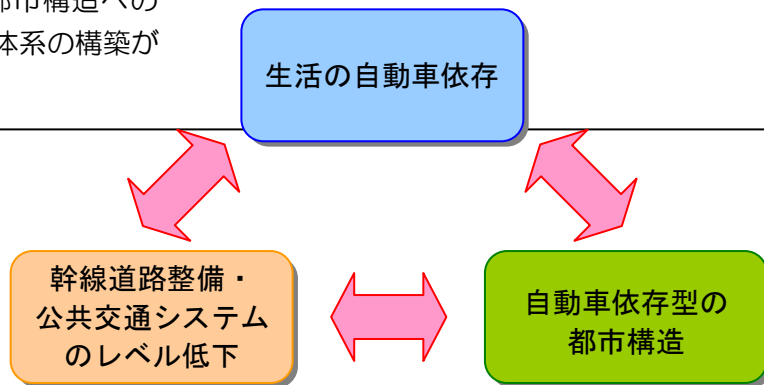
※しなの鉄道は西上田～大屋間を集計

(資料：長野県統計書)

図 1-14 鉄道路線別乗降客数の推移

4.6. モータリゼーションスパイラル

- ※ 自動車の普及（モータリゼーション）、自動車利用の拡大に対応するための道路整備・公共交通システムのレベル低下、大規模集客施設の郊外立地による自動車依存への高まり、これらに伴い更なる自動車依存型の都市構造へと変化する悪循環（スパイラル）が生じている。
- ※ 自動車に依存しなくて良い都市構造への転換、公共交通を軸とした交通体系の構築が必要となってきた。

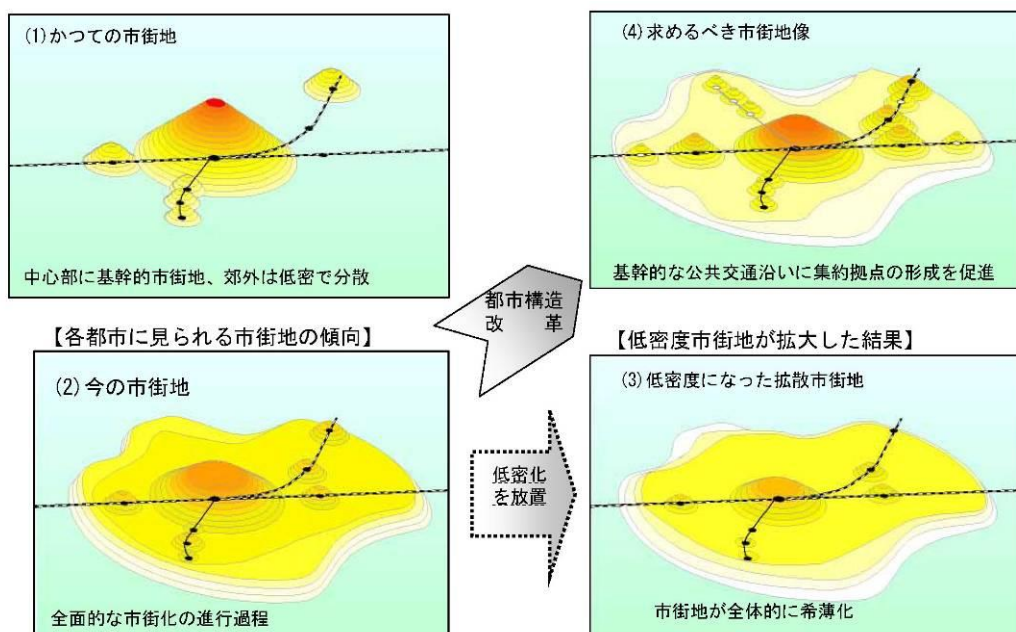


（資料：社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会資料より）

図 1-15 モータリゼーションスパイラルのイメージ

4.7. 経済社会情勢の変化からの都市交通戦略策定の必要性

- ※ 今後の都市のあり方としては、都市交通の課題への対応と快適な暮らしの実現の両立を図るという観点から、まちづくりと都市交通が一体となった施策・事業が求められている。
- ※ そのためには、徒歩や自転車、公共交通機関の利用により、生活に不可欠な医療、福祉、教育等を享受できるような交通体系を進めていく必要があり、安全で快適に移動できる空間の整備等を進め、生活に必要な諸機能の集積を併せて行っていく、歩いて暮らせるまちづくりの実現が重要となる。
- ※ その結果として、過度に自家用車利用に依存しない都市構造を実現することが可能となり、モータリゼーションスパイラルからの脱却が可能になるものと考えられる。



（資料：社会資本整備審議会 都市計画・歴史的風土分科会 都市計画部会資料より）

図 1-16 目指すべき都市構造のイメージ

5. 上田市が目指す将来都市構造

上田市も、現在の上田市の問題点を踏まえ「上田市総合計画」、「上田市都市計画マスタープラン（現在策定中）」及び、「上田都市圏総合都市交通体系調査」など上位・関連計画において、『拠点集約型』の都市構造を目指すものと位置付け各種計画を策定し取り組んでいる。

あらためて拠点集約型都市構造とは、上田市で現在進行しつつある市街地の外延化、郊外居住による市街地の希薄化に歯止めを掛けるため、『公共交通沿いに集約拠点を形成し、各拠点では都市機能の集積や充実を図る』ものであり、市町村合併により複数の市街地を持つ上田市に適合した都市構造であるといえ、特にその中核を成す都市機能集積拠点での取り組みが重要視されている。

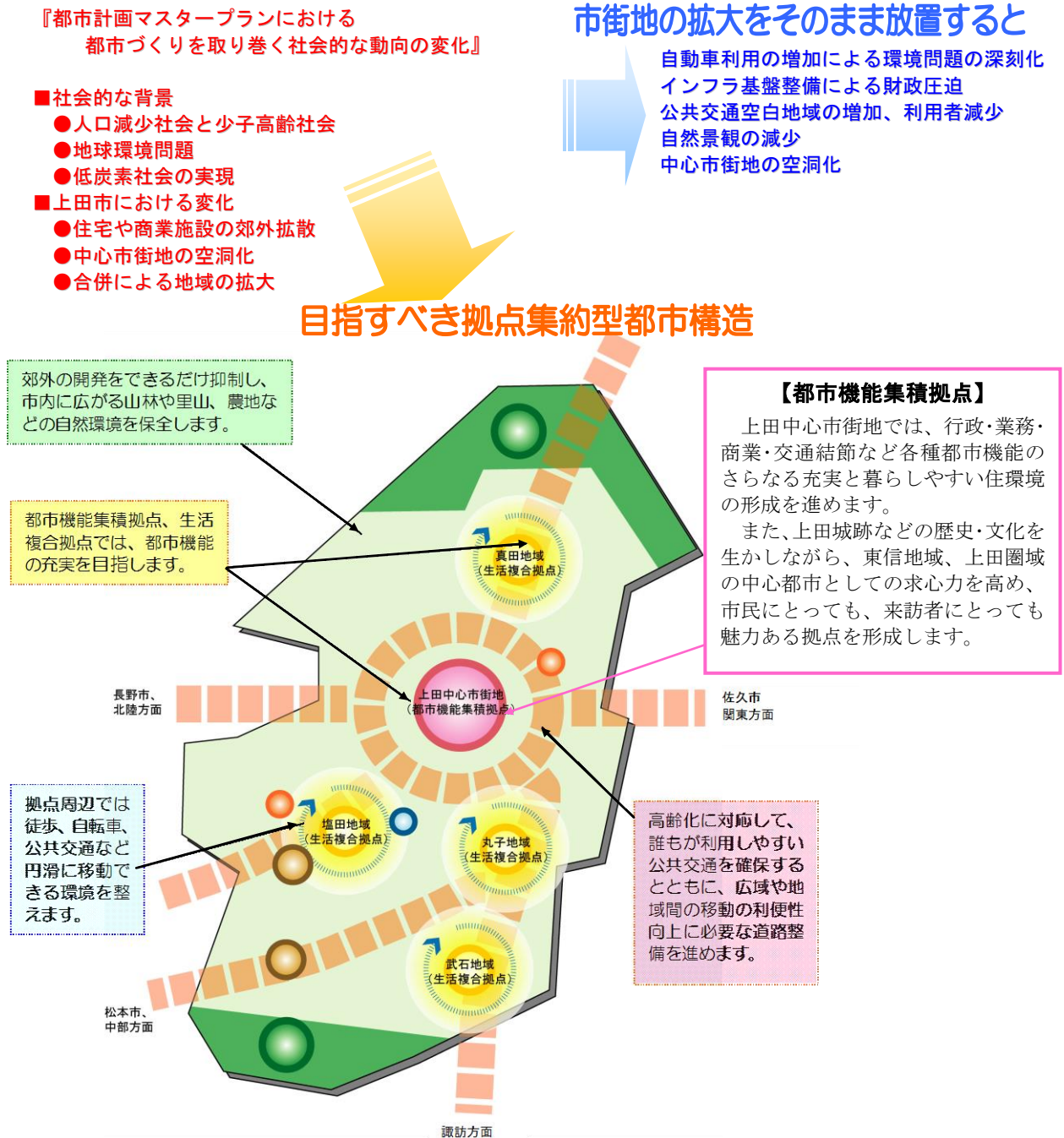


図 1-17 拠点集約型都市構造のイメージ

6. 計画の対象地域と目標年次

本計画では、計画策定の背景、上田市が目指す将来都市構造を受け、重点的に取り組むべき地域として上田市街地（都市機能集積拠点）を取り上げ、当該地域における基本目標と、それに向けた交通施策を検討する。

また、都市・地域総合交通戦略の考え方にに基づき、上田市街地での交通体系の取り組みのうち、目標年次を平成 31 年とした今後 10 年における取り組みを都市・地域総合交通戦略として位置付けるものとする。

対象地域	都市計画用途地域、都市環状道路、市街地環状道路などを考慮し、上田駅を中心とした市街地の範囲を対象とする。
基準年次	平成 21 年
目標年次	10 年後の平成 31 年度末とする。

平成 17年	平成 18年	平成 19年	平成 20年	平成 21年	平成 22年	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	平成 28年	平成 29年	平成 30年	平成 31年	平成 32年	平成 33年	平成 34年
			第一次上田市総合計画										(第二次計画へ)				
上田都市計画マスタープラン(前期)												(後期：平成38年まで)					
			第2回 上田都市圏総合交通体系調査											(第3回 計画へ)			
上田都市・地域総合交通戦略																	

図 1-18 上田都市・地域総合交通戦略の計画期間と他計画との関連性

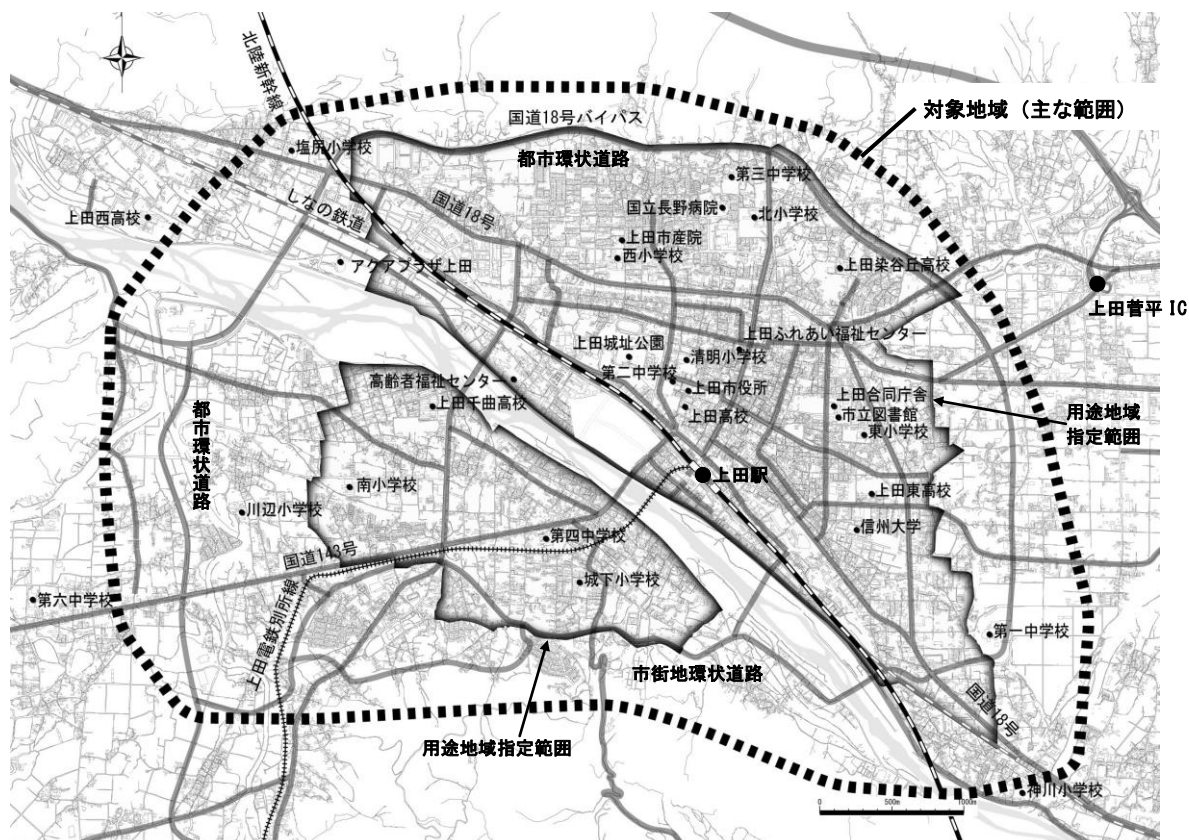


図 1-19 対象地域（主な範囲）

7. 上田都市・地域総合交通戦略策定手順

本計画では、上田市が目指す拠点集約型都市構造の構築に向け、特に上田市の都市機能集積拠点として重要な上田市街地において、上田駅周辺を中心にコンパクトで持続可能な都市構造を実現するための道路、公共交通などの連携による都市・地域総合交通戦略を、次に示す手順で策定する。

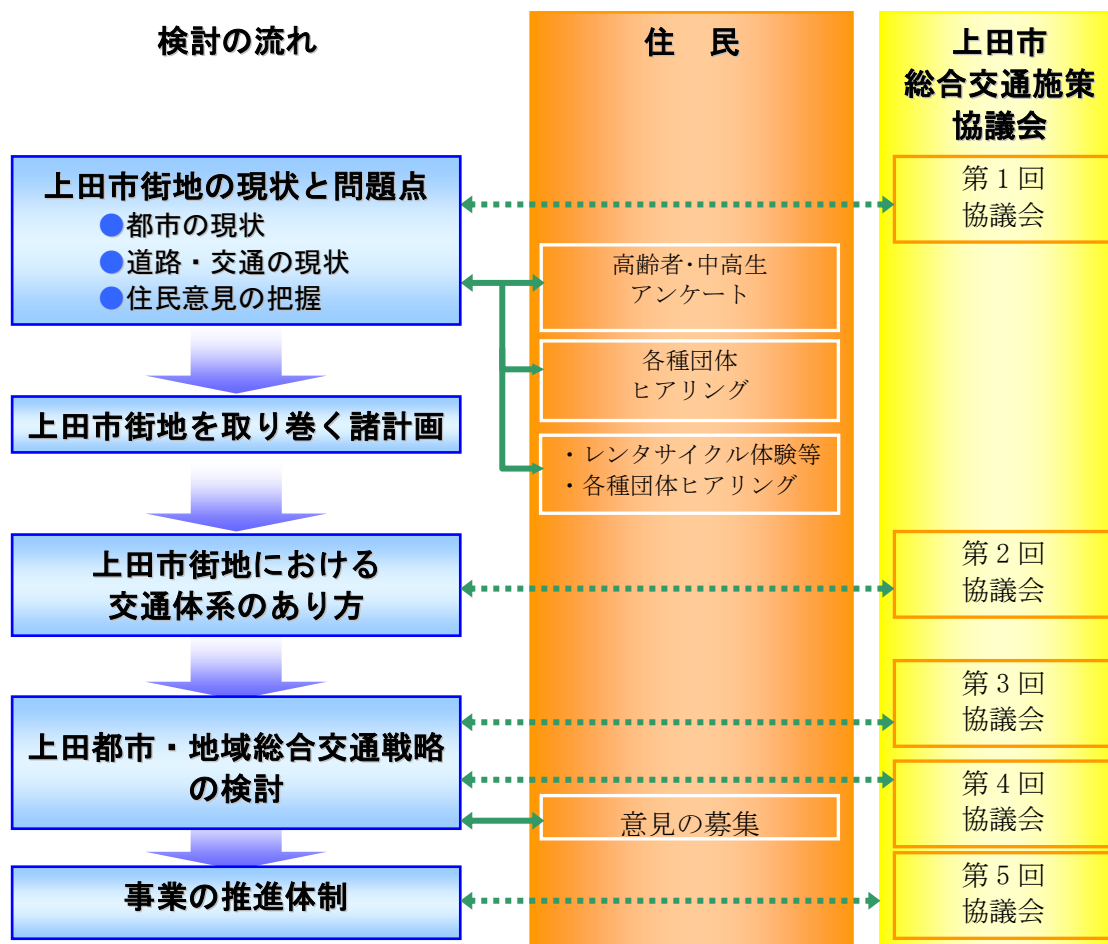


図 1-20 都市・地域総合交通戦略策定手順

【検討内容】

上田市街地の現状と問題点：計画策定の背景を踏まえ、上田市街地における人口、土地利用、道路、交通の現状、住民意見（高齢者・中高生アンケート、関連団体ヒアリングなど）より上田市街地の現状と問題点を整理する。また、今後の上田市街地において特に重要となることが予想される施策について実施体験を行い実施の可能性についての検証を実施。

上田市街地を取り巻く諸計画：上田市街地を取り巻く上位・関連計画と新たな計画への対応の整理・検討を実施。

上田市街地における交通体系のあり方：将来都市像の実現に向けた都市交通施策のあり方を検討。

上田都市・地域総合交通戦略の検討：将来的な目標を設定し、目標達成に向けた都市・地域総合交通戦略、施策展開を検討する。

事業の推進体制：市をはじめとして交通事業者及び各関連機関から構成される、事業に向けた連携、体制を検討・提案する。

第 2章 上田市街地の現状と問題点

ここでは、本計画の対象範囲である上田市街地の問題点を整理する。

1. 都市交通の現況

1.1. 都市の現況

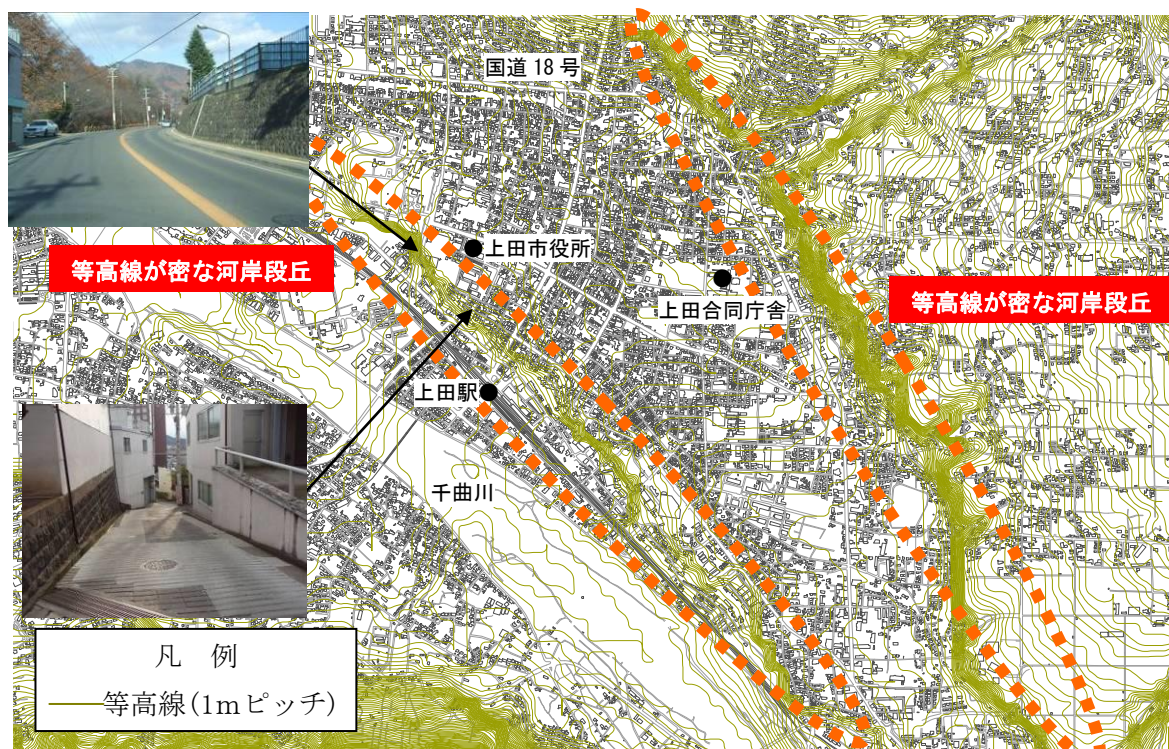
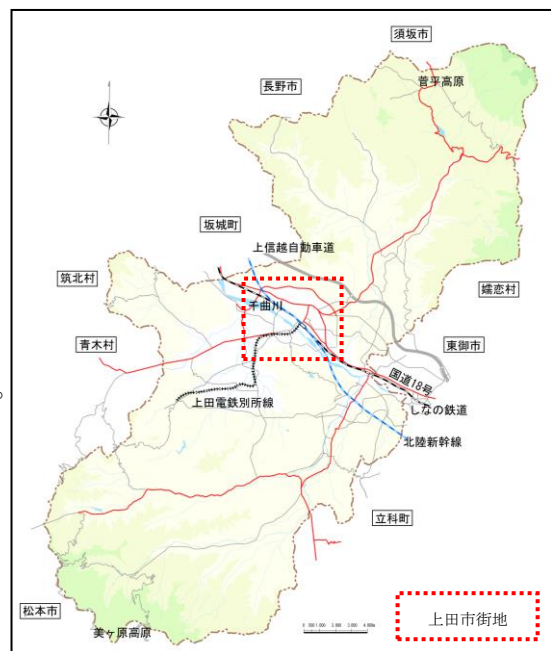
1.1.1. 地勢、地形

- ※ 長野県の中核都市で交通の要衝の地である
- ※ 上田市街地右岸地域は河岸段丘上に位置し、生活道路などでは急な坂道が存在している

上田市は長野県の東部に位置し、平成 18 年 3 月に上田市・丸子町・真田町・武石村が新設合併し、周囲は長野市や松本市、須坂市、東御市などの市町村に接している。

首都圏とは約 190 km、長野市とは 40 km 程度の位置にあり、交通網は北陸新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線などの鉄道網、上信越自動車道、国道 18 号などの道路網を有し交通の要衝の地となっている。

地形は、中央に千曲川が東西に流れ、北部に菅平高原、南部に美ヶ原高原を有し、河川沿いに広がる平坦地や丘陵地帯に市街地及び集落が形成されており、上田市街地の千曲川右岸地域は河岸段丘上に位置し生活道路などで急な坂道が存在している。



(等高線は数値地図等高線データ (国土地理院) より作成)

図 2-1 上田市街地の地形

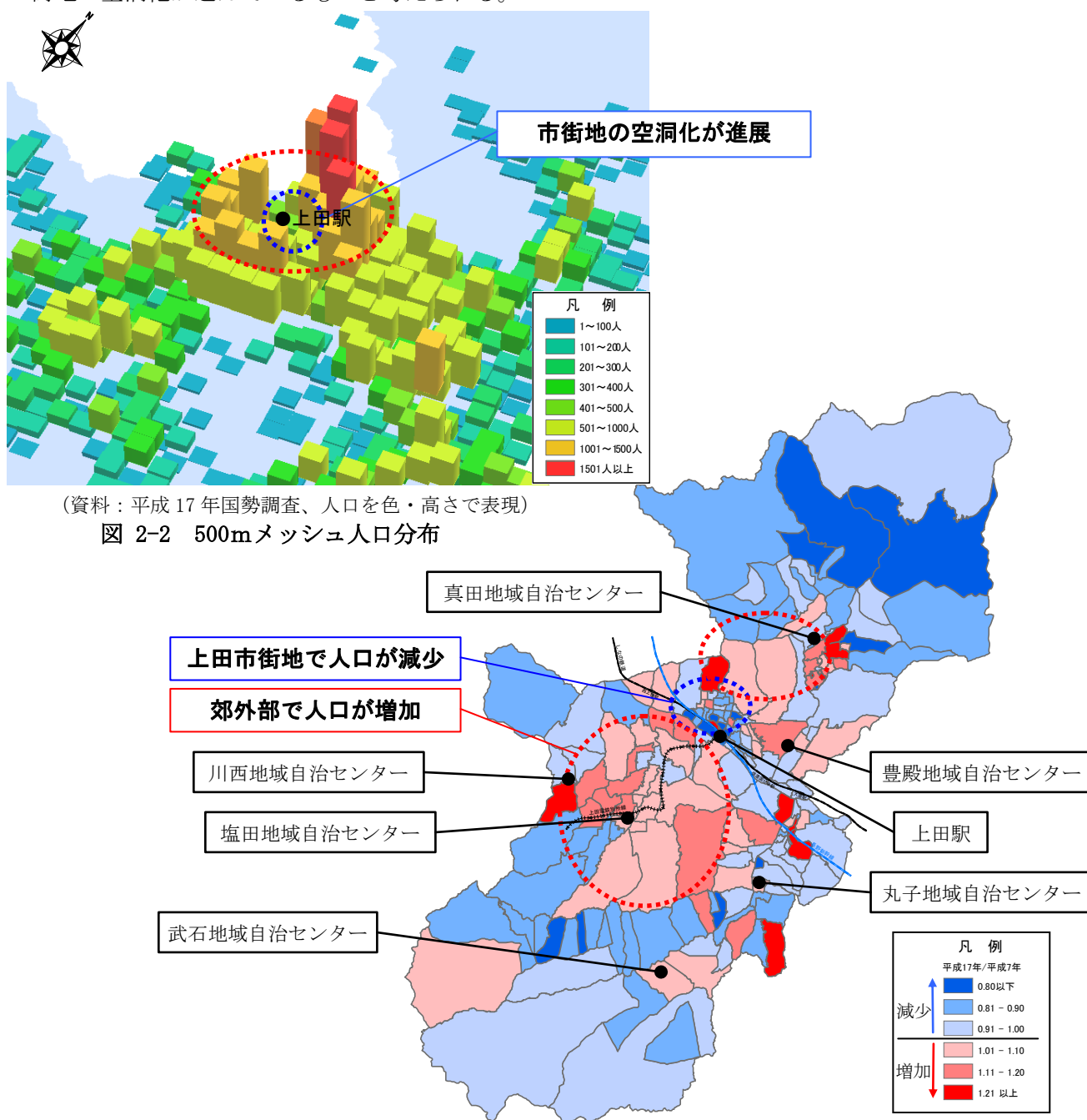
1.1.2. 人口動態

- ※ 上田市街地の地区別人口は、過去 10 年で 1～2 割減少
- ※ 市街地周辺部で人口が多く、市街地の空洞化が進んでいるものと考えられる

過去 10 年間（平成 7 年～17 年）の地区別人口の伸び率と平成 17 年の 500m メッシュ人口分布を以下に示した。

上田市人口の伸び率は過去 10 年間では 99.6%（16.42→16.36 万人）とほぼ横這いの状況といえる。これに対し、上田市街地では一部増加地区も存在するが、大半は 1 割～2 割の人口減少がみられ、逆に、周辺の郊外部の人口が増加傾向となっている。

また、500m 四方当たりの人口分布をみると上田市街地の集積に比べ、周辺の人口集積が高く市街地の空洞化が進んでいるものと考えられる。



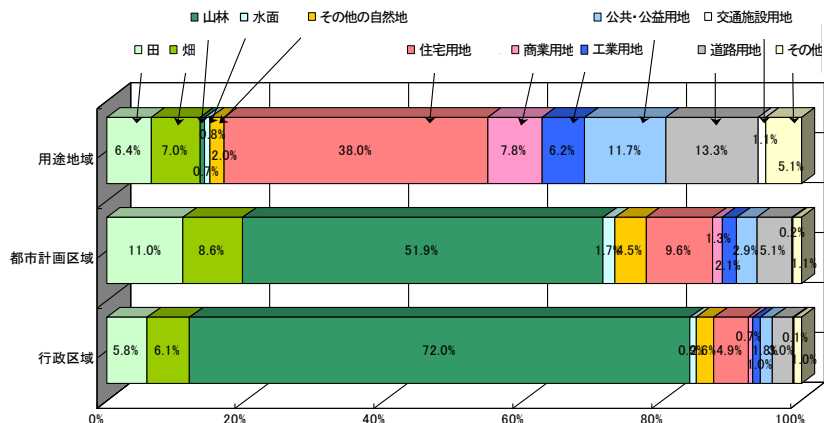
1.1.3. 土地利用状況

(1) 土地利用現況

- ※ 市役所、上田駅など公共施設が集積する上田市街地
- ※ 上田市街地周辺の幹線道路沿道に集積する商業用途土地利用

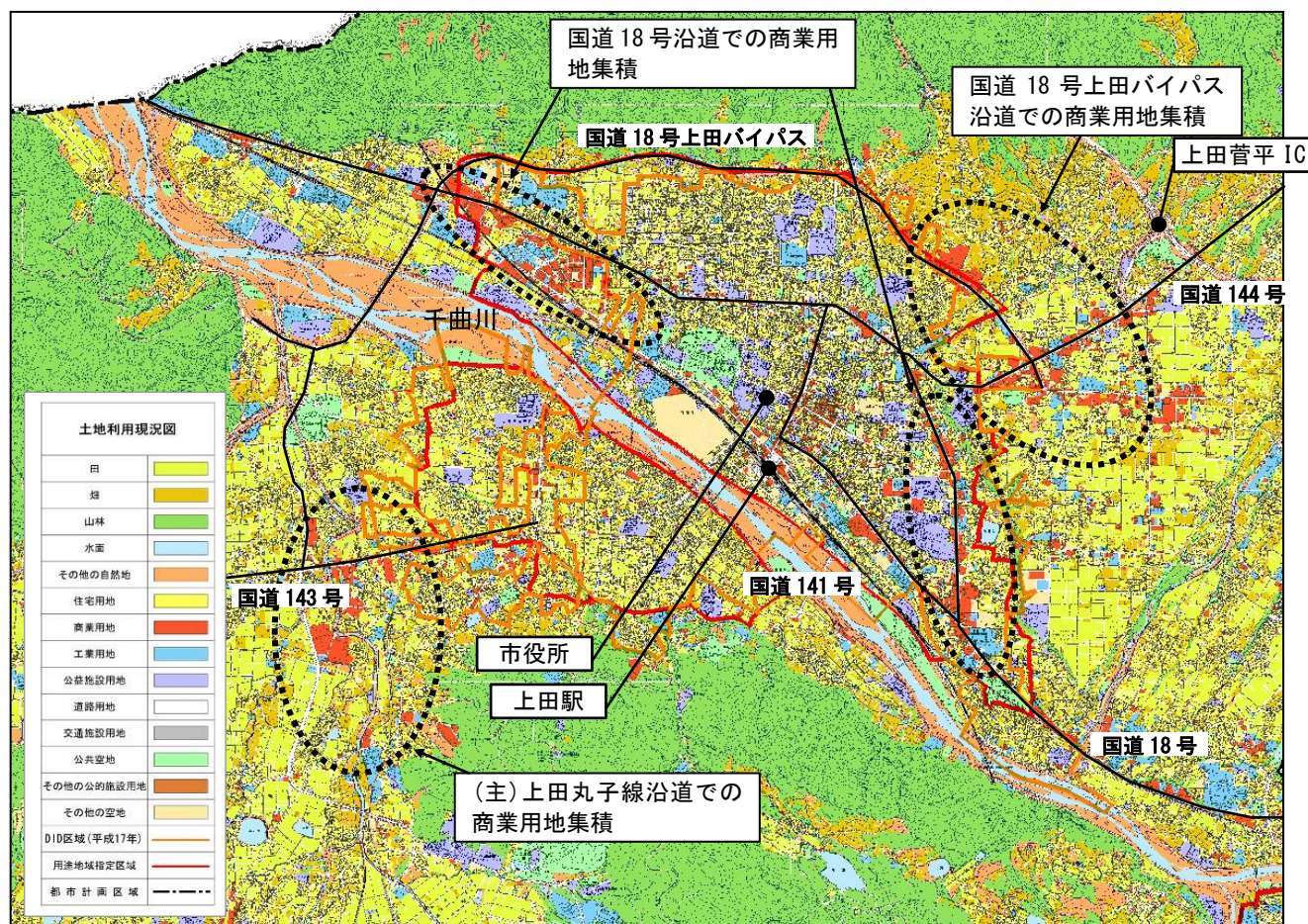
用途地域内（上田及び丸子都市計画）の土地利用面積は、住宅が38%を占め、次いで、公共・公益用地、田、畑、商業用地などとなっている。

上田市街地の土地利用状況をみると、千曲川右岸地域に市役所、上田駅など公共施設が集積しているとともに、上田市街地周辺の幹線道路沿道に商業用地が集積している状況が目立っている。



(資料：上田都市計画基礎調査報告書 2007)

図 2-4 土地利用面積構成



(資料：国土利用計画第一次上田市計画)

図 2-5 土地利用現況図

(2) 都市計画区域、用途地域指定

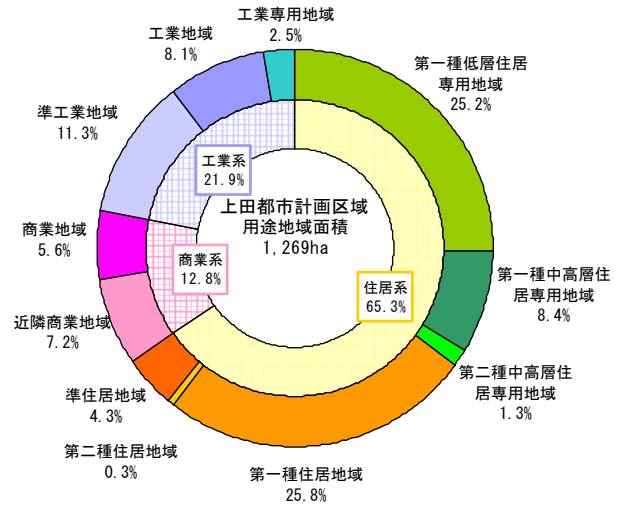
- ※ 用途指定の構成は住居系が 65%、商業系 13%、工業系が 22%
- ※ 千曲川右岸には、防火地域、準防火地域の指定

上田市街地を含む上田都市計画区域は 17,673ha で行政区域の約 40%を占めている。

そのうち、用途地域に指定されているのは 1,269ha (7.2%) で、住居系が 65%、商業系が 13%、工業系が 22%という構成になっている。

また、千曲川右岸地域には、防火地域(5.9ha)、準防火地域(333ha)の指定が指定されている。

※防火地域、準防火地域とは、市街地火災を防止するため、建築物の不燃化を図る地域で、指定されると建築に際し一定の制限が課せられる。



(資料：上田都市計画基礎調査報告書 2007)

図 2-6 上田都市計画区域の用途指定面積構成

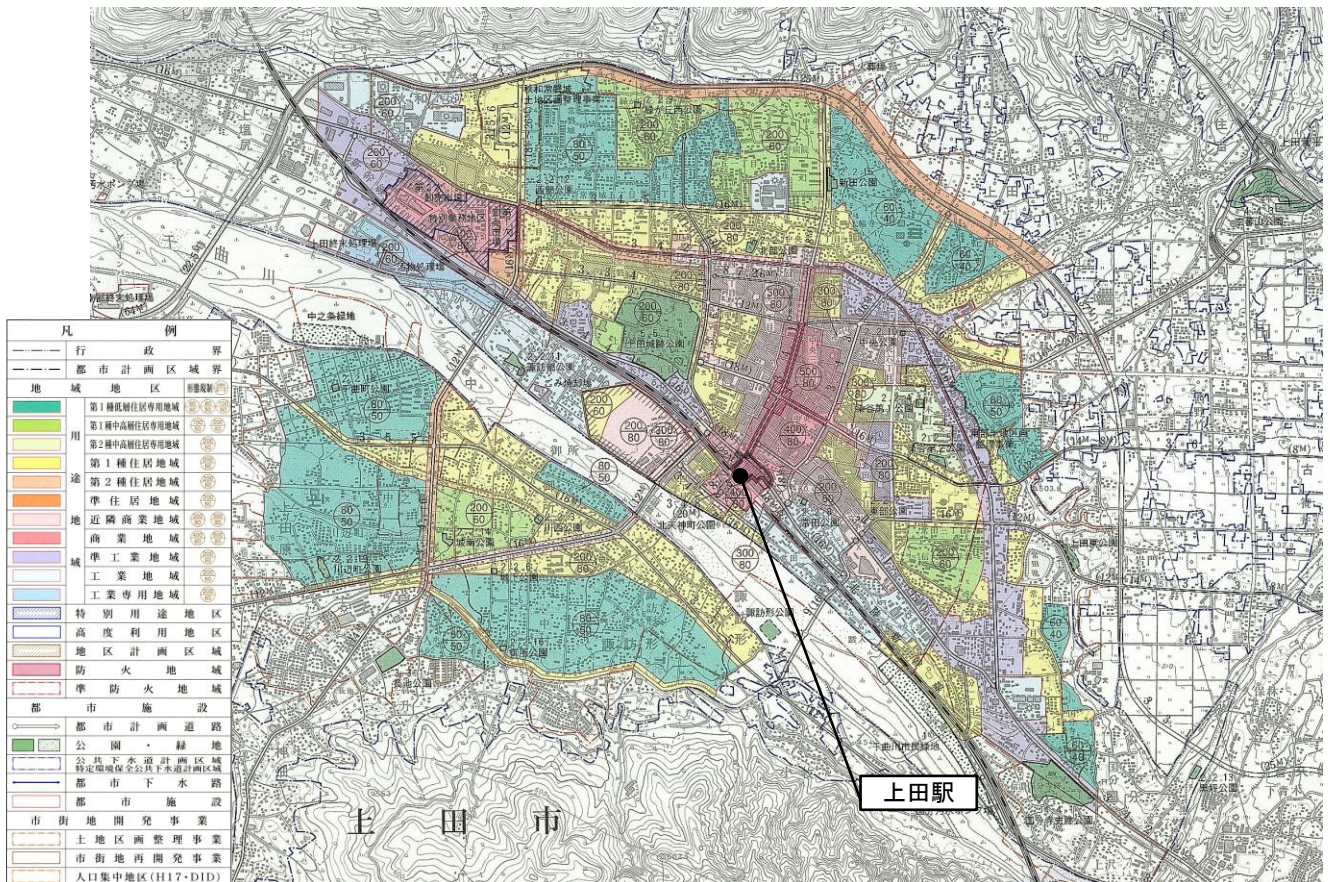


図 2-7 上田都市計画区域の用途指定状況

(3) 用途別新築状況

- ※ 住居系の新築は千曲川右岸地域の市街地に比べ、左岸地域での密度が高い
- ※ 商業系は、幹線道路沿道での新築が目立つ

上田地域（旧上田市域）の過去 5 年間（平成 13～17 年）の建物新築件数は、総数で 3,113 件であり、そのうち住宅が 84%を占めている。

住宅系の新築は、上田市街地など千曲川右岸地域に比べ、上田城南地域をはじめとした千曲川左岸地域での新築密度が高くなっている。

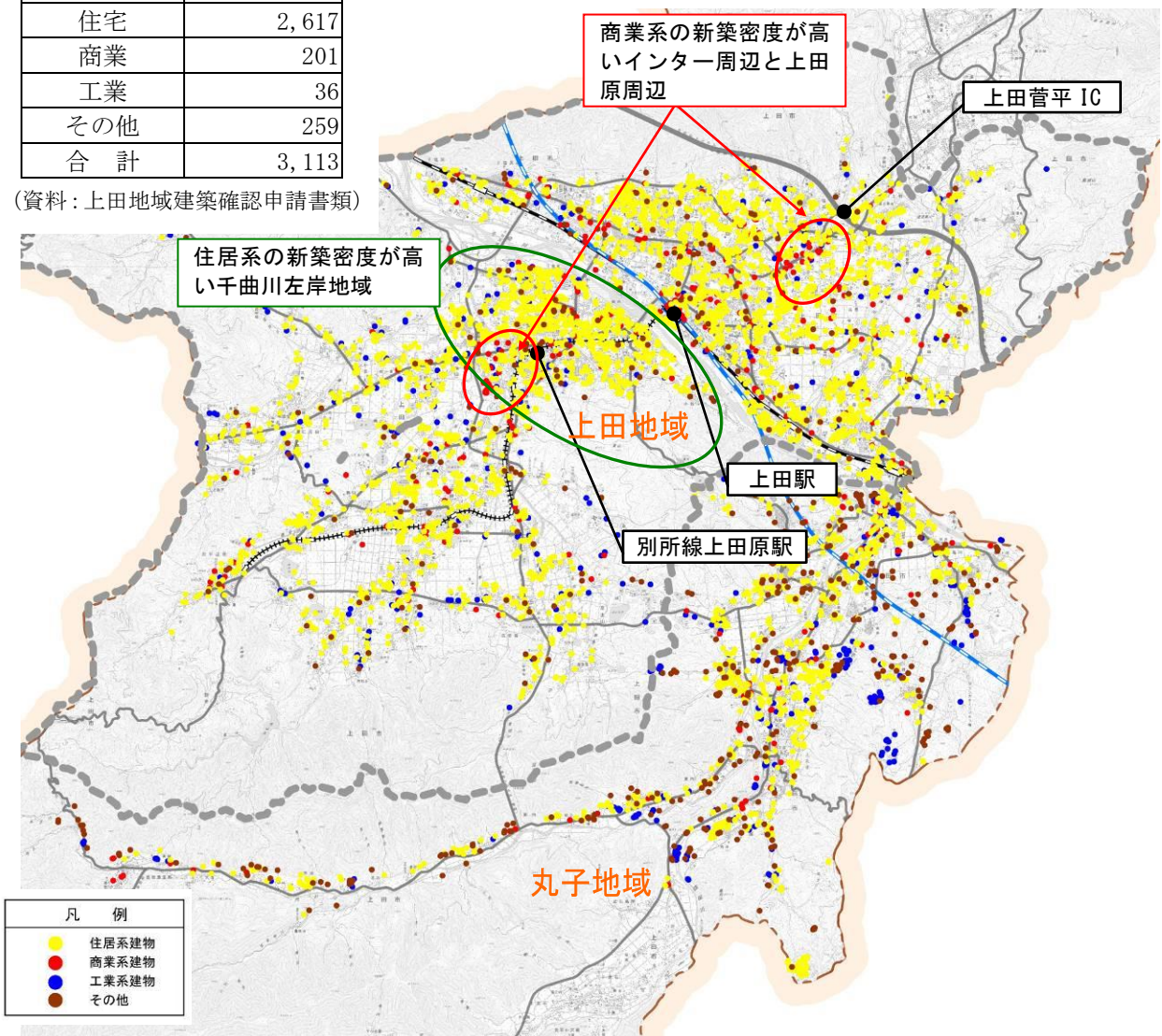
商業系は用途地域内の立地密度が高いが、用途外では幹線道路沿道、特に、上田菅平インターチェンジ周辺と上田原地区の国道 143 号、上田丸子線沿線の密度が高くなっている。

また、工業系についても幹線道路沿道が多いが、市内全体に分散している。

新築件数(平成 13 年～17 年)

	上田地域
住宅	2,617
商業	201
工業	36
その他	259
合 計	3,113

(資料：上田地域建築確認申請書類)



(資料：上田地域建築確認申請書類)

図 2-8 用途別新築状況図(平成 13 年～17 年)

1.2. 道路・交通の状況

1.2.1. 鉄道の状況

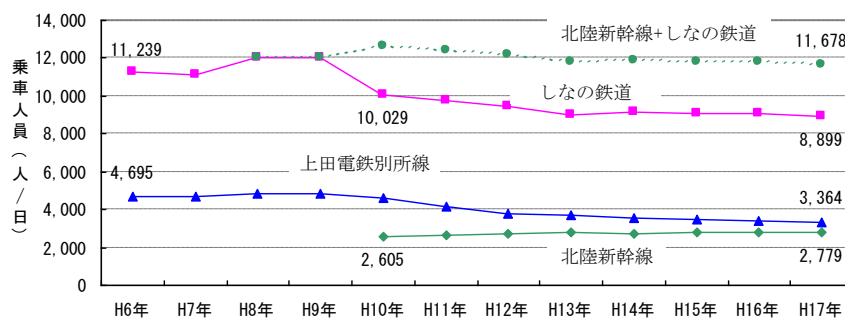
- ※ 鉄道利用者は平成 10 年以降減少、横這い傾向
- ※ 利用時の外出目的は、通学（38%）が最も多く、次いで通勤、その他の私用
- ※ 利用者は年齢が高くなるにしたがい自動車免許を持たない人の割合が増え、60 歳以上では半数以上を占める
- ※ 別所線沿線居住者でも、別所線を利用したことがない人が多く存在している

鉄道利用者数は各線とも平成 10 年以降減少、横這いの傾向となっている。

鉄道利用者の利用時の外出目的は通勤・通学が全体の 55% を占め、次いでその他の私用が 15% を占める。

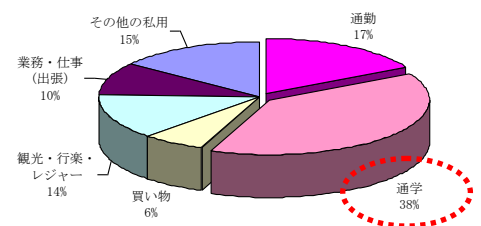
利用者の自動車免許保有状況を年代別にみると、年齢が高くなるにしたがい免許を持たない人の割合が増え、60 歳以上では半数以上が、特に、75 歳以上では 9 割が運転免許を保有していないことがわかる。

また、別所線の利用経験では、別所線沿線の居住者でも利用したことがない人が多く存在していることもわかる。



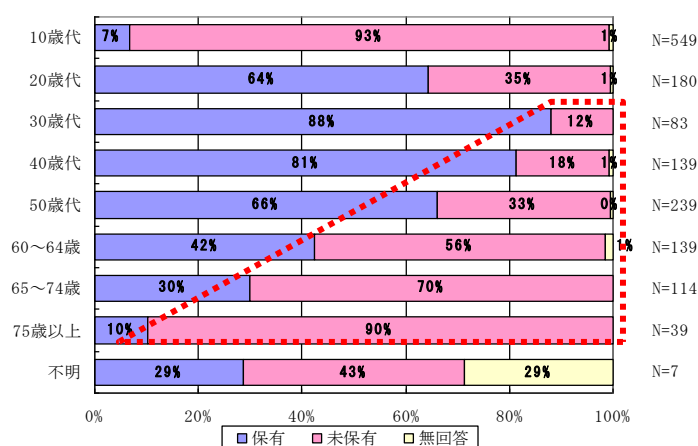
(資料：長野県統計書)

図 2-10 路線乗客数の推移



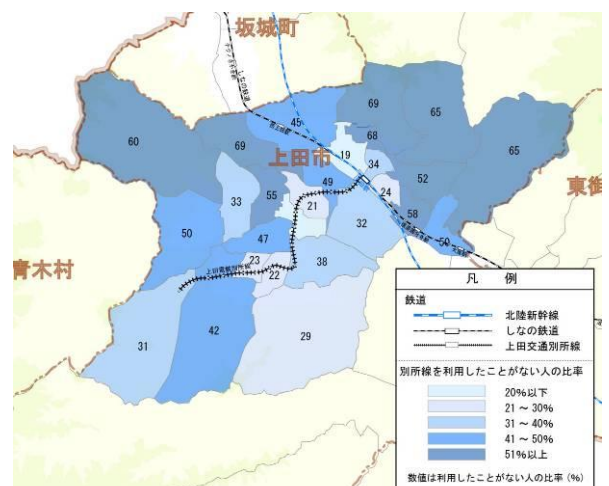
(資料：総合都市交通体系調査※)

図 2-9 鉄道利用者の外出目的



(資料：総合都市交通体系調査※)

図 2-11 鉄道利用者の年代別自動車免許保有率



(資料：総合都市交通体系調査 都市OD付帯調査)

図 2-12 別所線を利用したことがない人の割合

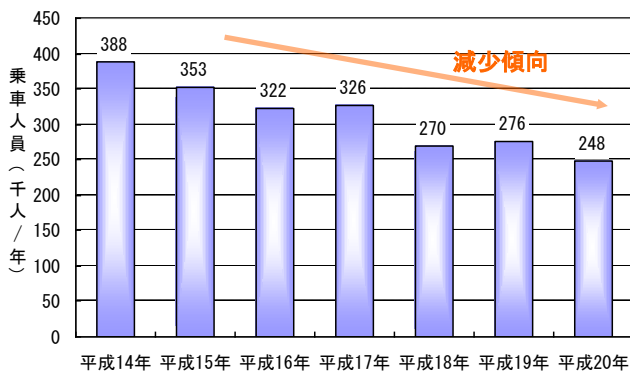
※鉄道利用者の外出目的、年代別自動車免許保有率は、総合都市交通体系の鉄道利用者アンケート調査の対象とされたしなの鉄道 5 駅（坂城駅、西上田駅、上田駅、大屋駅、田中駅）と別所線 5 駅（上田駅、上田原駅、大学前駅、塩田町駅、別所温泉駅）での調査結果

1.2.2. バスの状況

- ※ 市内私営バス、その他のバス（廃止代替、循環バス、オレンジバス、福祉系バス）ともに、利用者は減少する傾向にある
- ※ 上田市街地は、上田駅を起点にバスが運行されており利用環境は比較的整っている
- ※ 上田市街地はバス利用者が多く乗降しており市内のバス拠点といえる

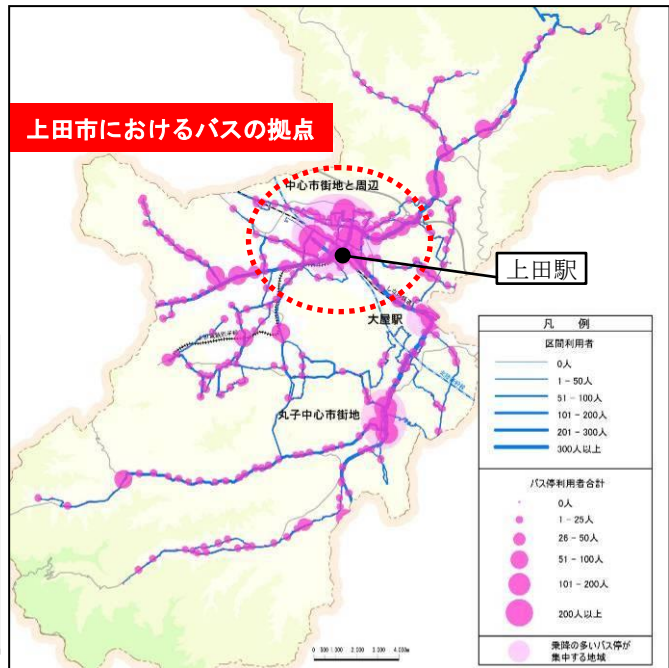
市内で運行するバスの大半は、上田駅を起点に運行されており、上田駅周辺は利用者が最も集中する拠点であるといえる。

利用状況は、市営バス、その他のバスともに減少傾向にある。



（資料：上田市資料）

図 2-13 市内私営以外のバス路線実績



（資料：公共交通活性化プラン）

図 2-14 バス停別乗降客数

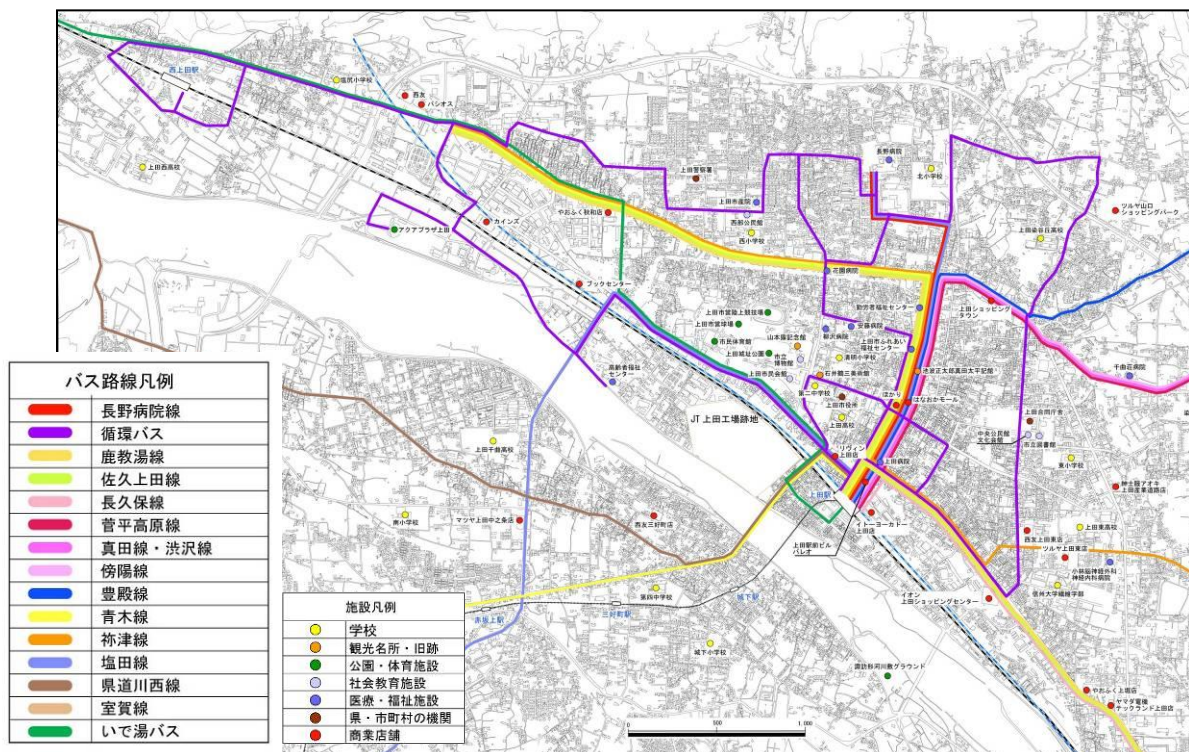


図 2-15 上田市街地バス路線網

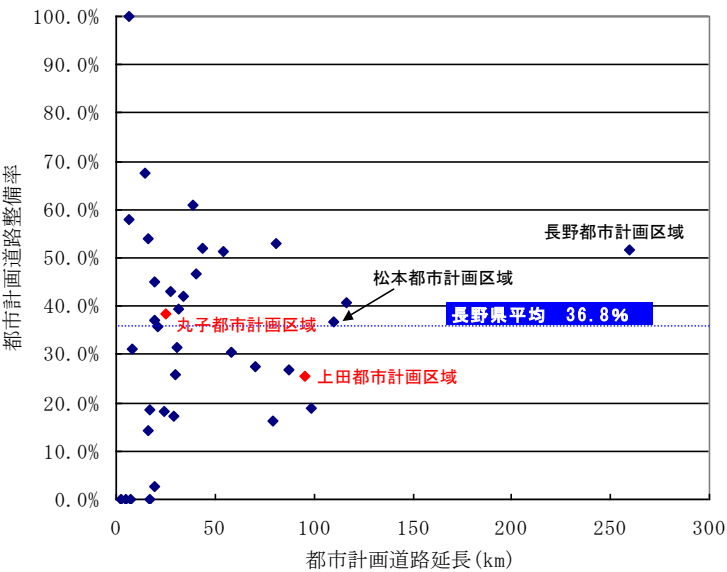
1.2.3. 道路の状況

(1) 都市計画道路整備状況

- ※ 上田都市計画区域の都市計画道路の計画延長は約 95km で、整備率は 26.5%（平成 19 年度末）と県平均を下回っている
- ※ 未整備都計道の約 90%は昭和 37 年以前に計画決定された都計道であり、都市形成の変化を反映した見直しが求められている

上田市街地が含まれる上田都市計画区域には 25 本の都市計画道路が計画決定され、計画区間延長は約 95km で、そのうち約 25km（26.5%）が整備済、約 17km（18.0%）が概成済となっている。

未整備である都市計画道路（約 52km）を都市計画決定された年代別にみると、平成 37 年以前に計画決定された都市計画道路が未整備延長の約 90%を占めており、全国的に機運が高まりつつある長期未着手の都市計画道路に対しての見直しが、上田市においても必要であると考えられる。



(資料：長野県統計資料)

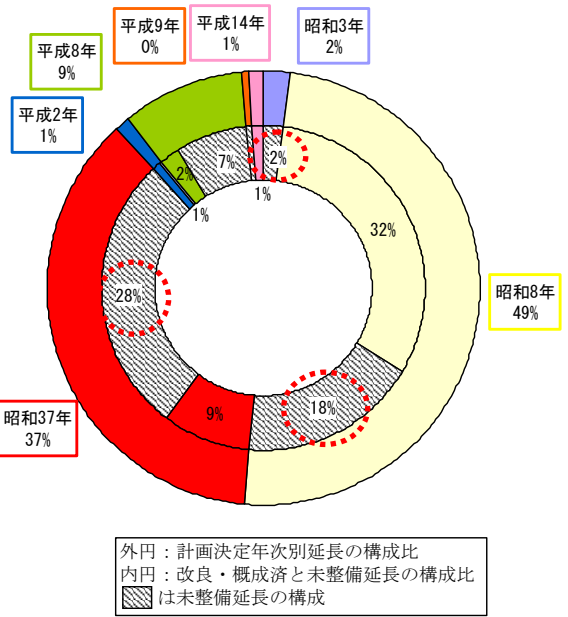
図 2-16 県内都市計画区域別の都計道整備状況

表 2-1 路線別計画延長、改良率

当初都市計画決定年	都市計画道路名	計画延長 (m)	改良済 (m)	概成済 (m)	改良率
昭和37年	3.3.1 上田篠ノ井線	15,880			0.0%
昭和3年	3.3.2 下之条吉田線	1,790			0.0%
平成8年	3.3.3 吉田富士山線	8,070	1,693		21.0%
昭和8年	3.3.4 諏訪部伊勢山線	6,320	1,500	310	23.7%
昭和8年	3.4.1 上田駅大星線	2,120	1,780	340	84.0%
昭和8年	3.4.2 下塩尻大屋線	12,270	770	11,500	6.3%
昭和8年	3.4.3 上田駅川原柳線	2,030	420		20.7%
昭和8年	3.4.4 秋和踏入線	4,080	3,340		81.9%
昭和8年	3.4.5 生塚新田線	1,700	470		27.6%
昭和37年	3.4.6 秋和神畑線	5,570	4,400	990	79.0%
平成2年	3.4.8 上田駅南駅前線	870	590	30	67.8%
平成2年	3.4.7 南天神町常田線	50	50		100.0%
平成14年	3.4.9 中常田小牧線	1,070	1,060		99.1%
昭和8年	3.5.1 松尾町踏入線	1,960	1,600	290	81.6%
昭和37年	3.5.2 下塩尻半過線	1,020			0.0%
昭和37年	3.5.3 上堀大屋線	4,100	1,980	200	48.3%
昭和8年	3.5.4 北天神町古吉町線	4,950	1,650	2,270	33.3%
昭和37年	3.5.5 下堀山口線	6,440			0.0%
平成9年	3.5.6 秋和1号線	440			0.0%
昭和8年	3.6.1 北天神緑が丘線	1,830	1,150		62.8%
昭和8年	3.6.2 大手町下郷線	5,650	1,360		24.1%
昭和8年	3.6.3 中常田新町線	4,030	850	480	21.1%
昭和37年	3.6.4 山口福田線	1,950	200	670	10.3%
平成2年	8.7.1 上田駅橋上線	90	90		100.0%
平成8年	8.7.2 柳町紺屋町線	680	250		36.8%
合 計		94,960	25,203	17,080	26.5%

(資料：上田都市計画基礎調査報告書 2007 など)

未整備路線の約 90%は昭和 37 年以前に計画決定



【平成 20 年 4 月現在】

図 2-17 計画決定年次別計画延長と整備状況

(2) 都市計画道路網構成

上田市街地周辺の都市計画道路網をみると(都)諏訪部伊勢山線、(都)北天神町古吉町線、(都)上田駅川原柳線、(都)大手町下郷線など、主に上田駅周辺からの放射環状道路が未整備となっている。

一方、都心環状として位置付けられている(都)上田駅川原柳線は趣のある建物の保全などの観点に加え、放射機能の道路として本来向かうべきインター方面、真田方面からずれているなどの問題を抱え、比較的、市街地東部地域に問題が多いことがわかる。

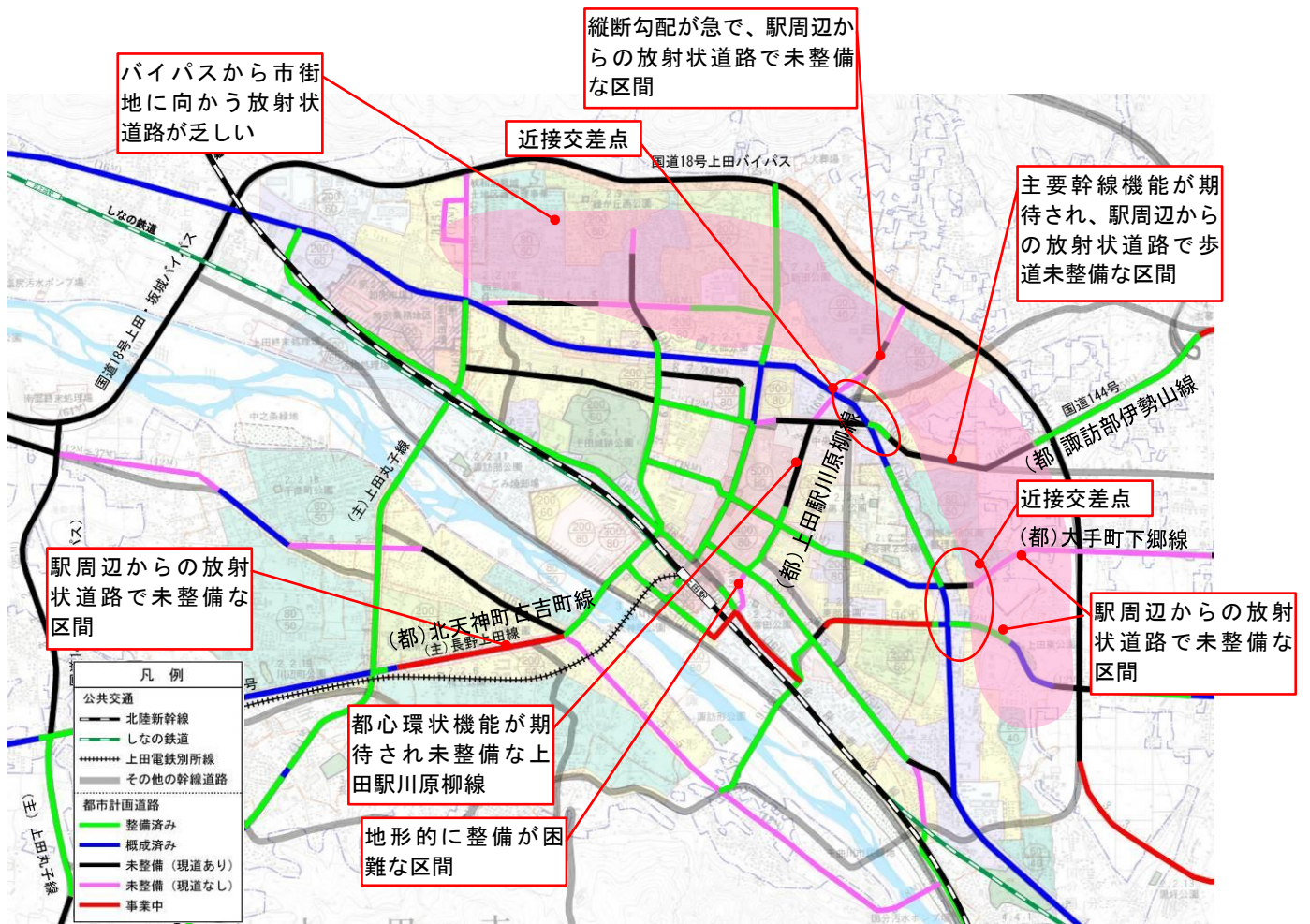


図 2-18 都市計画道路の整備状況と問題点

(3) 上田市街地道路状況

ここでは、上田市街地の道路状況を把握するためデジタル地図からの計測及び現地踏査により道路幅員、歩道設置状況などの調査結果を整理した。

① 道路幅員状況

- ※ 歩車分離できない道路（8m未満道路）が市街地にも多く存在
- ※ 骨格道路の更なる整備、歩車分離による安全性確保が求められている

上田市街地内の骨格的な道路は都市計画道路として整備が進められきた。また、現在も国道 18 号（上田バイパス（住吉南～国分間）、上田坂城バイパス（半過～鼠橋））、（都）南天神町常田線、秋和踏入線、中常田小牧線などが事業中であるが、市街地内には未だ多くの 8m 未満の道路も存在し骨格道路の更なる整備、歩車分離による安全確保が求められている。

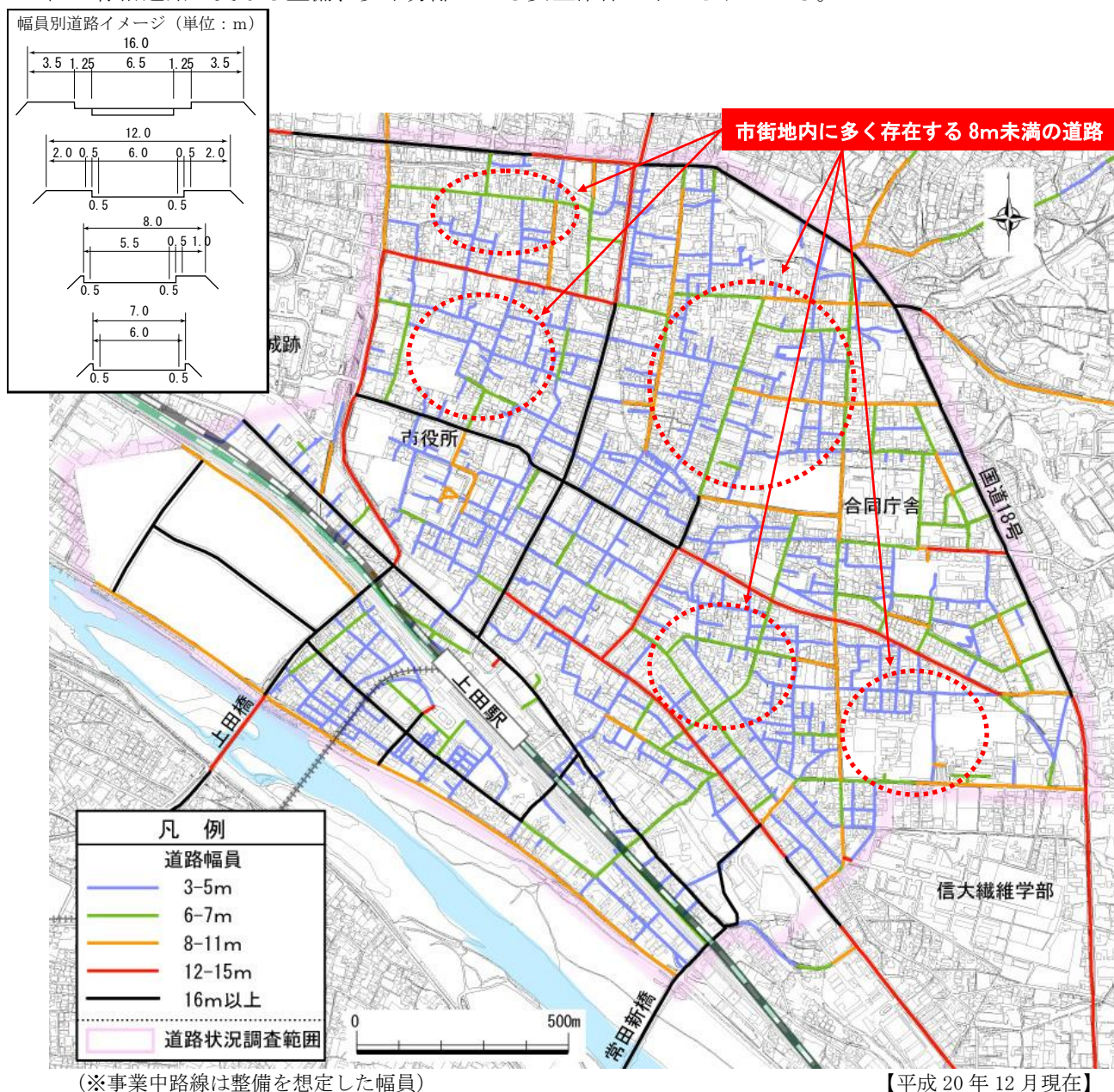


図 2-19 道路幅員状況

② 通行規制状況

- ※ 城下町当時の幅員の狭い道が多く、一方通行規制などを設け利用されているが、自動車交通に支障をきたしている
- ※ 交通の流れ・誘導を検討した上で重要になる道路を整備し、生活交通も含めた交通環境を整えていくことが求められている。

上田市街地には、城下町当時に作られた鍵形状や袋小路状の道が現在も区画とともに残っており、こうした道路では幅員が狭いため一方通行規制などの工夫をしながら交通誘導を図っている。今日では貴重な歴史を感じさせる街並みの保全も大切となっており、今後はこうしたことに更なる配慮をしながら、交通の流れや誘導を検討した上で重要となった道路整備を効果的に行ない、生活交通も含めた交通環境を整えていくことが求められている。



図 2-20 市街地内道路の一方通行規制状況

③ 歩道設置状況

- ※ 上田駅周辺では都市計画道路の整備により 4m以上の歩道が確保された道路が多い
- ※ その他の地域では 1m以下の歩道、歩道未設置な道路、マウントアップで、自動車の乗り入れのため波打つ歩道も多く存在
- ※ 歩行者、自転車及び障害者などに配慮した歩道づくりが求められている

駅前通り（（都）上田駅大星線）をはじめとし、上田駅周辺では都市計画道路の整備により 4m以上の歩道が確保された道路が多い。しかし、その他の地域では 1m以下の歩道、歩道未設置な道路が多く存在している。また、構造がマウントアップ（右図参照）で、自動車の乗り入れ部分確保のために波打つ歩道も多く、コロペタ（カラー舗装）などによる取り組みも実施しているが、並行して歩行者、自転車及び障害者などに更に配慮した歩道づくりが求められている。

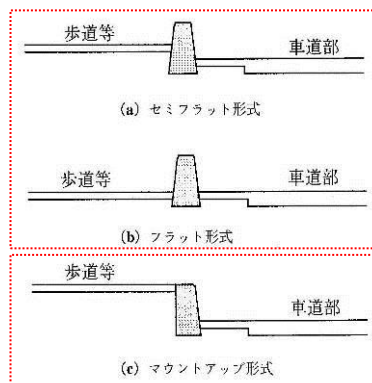
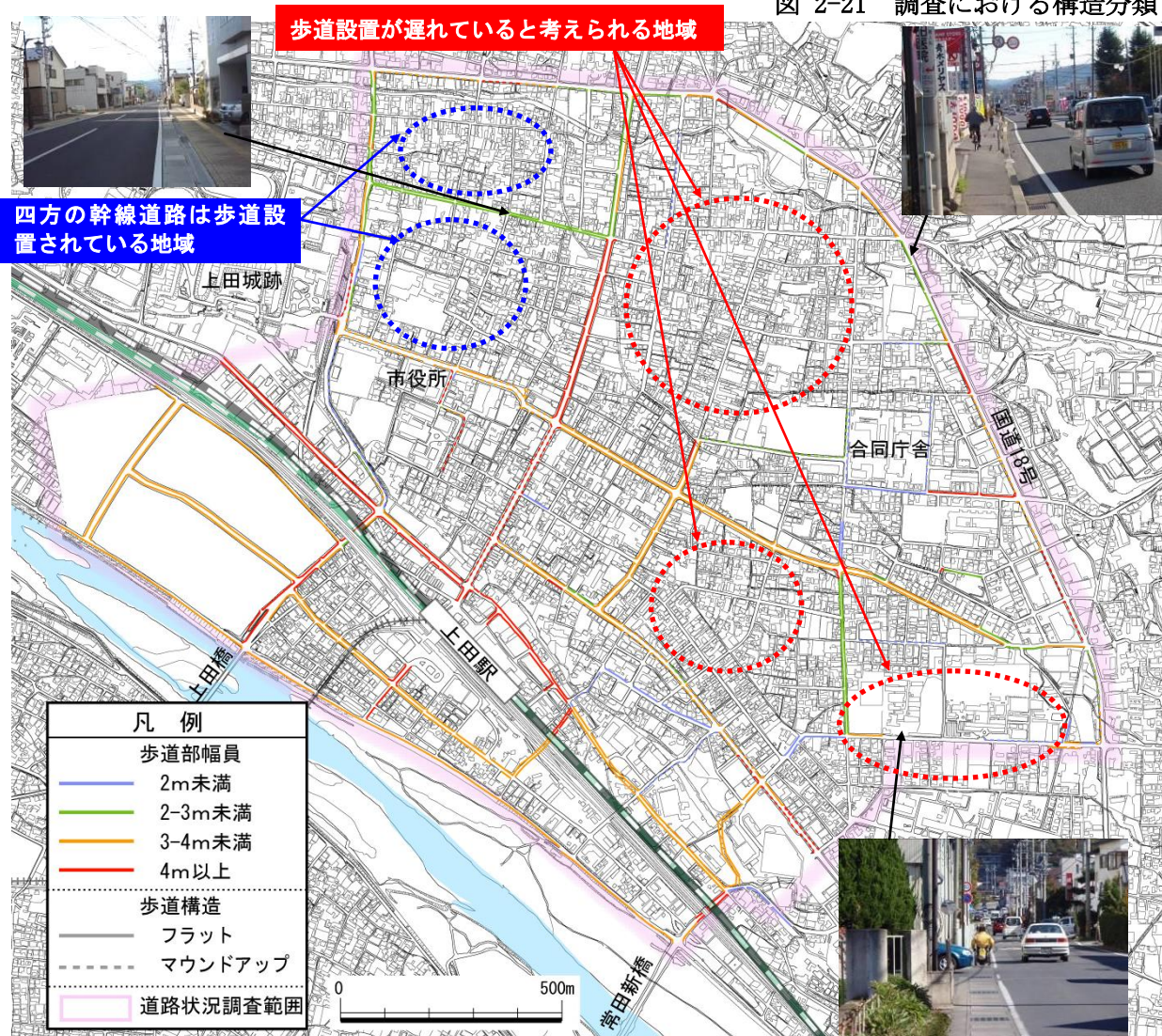


図 2-21 調査における構造分類



（※事業中路線は整備を想定した幅員）

【平成 20 年 12 月現在】

図 2-22 市街地の歩道設置箇所と歩道構造

1.2.4. 市街地を取り巻く自動車交通の状況

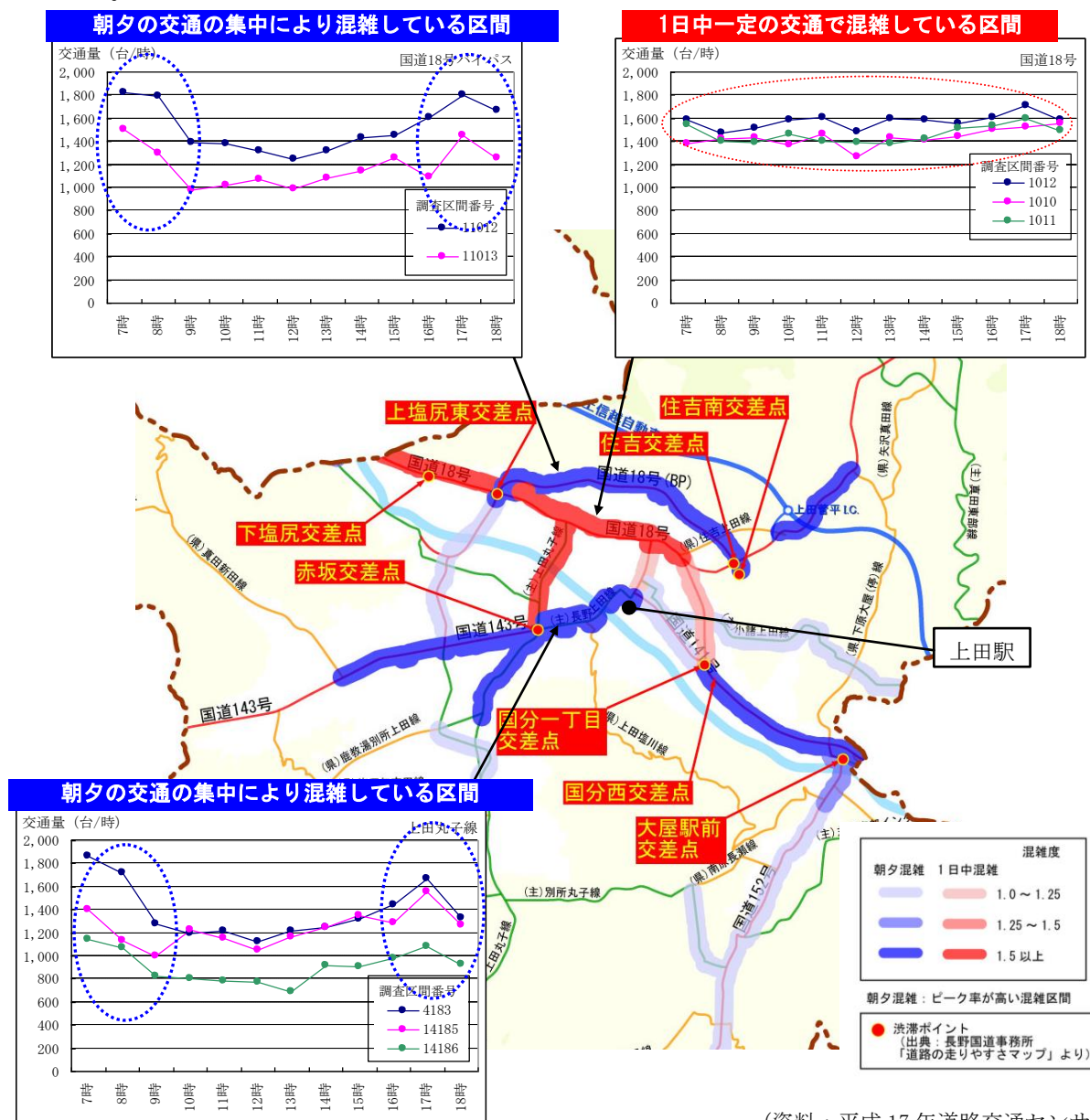
(1) 道路交通状況

- ※ 市街地周辺の東西・南北の放射状道路、環状道路への交通の集中と混雑
- ※ 市街地からの放射状道路では『朝夕の交通の集中による混雑』と、市街地内では『1 日中一定の交通がある慢性的な混雑』

平成 17 年道路交通センサスより上田市域の交通量、混雑度の状況を次頁以降に、市街地周辺の主要道路における時間変動を下図に示した。

このうち、交通量、混雑度からは、千曲川右岸地域の東西道路と市街地に向かう道路と、それらの道路により構成される環状系道路への交通の集中と混雑が伺える。

これを、時間帯別の交通の集中状況よりみると混雑道路も市街地からの放射状道路では『朝夕の交通の集中による混雑』と、市街地内では『1 日中一定の交通がある慢性的な混雑』が存在している。



(資料：平成 17 年道路交通センサス)

図 2-23 現況道路混雑の状況

交通量が 15,000 台/日を超える道路は、上信越自動車道、国道 18 号の全線と、国道 143 号(上田市吉田、築地)、国道 144 号(上田市住吉)、国道 152 号(上田市石井～腰越)及び、(主)上田丸子線(中之条～神畑、下小島)、(主)長野上田線(上田市天神)であり、千曲川右岸地域の東西方向、千曲川断面、左岸地域の南北道路で交通量が多くなっている。

また、混雑度が 1.5 を超える道路は、国道 18 号、143 号、(主)上田丸子線、(主)長野上田線などで、千曲川右岸地域の東西方向及び、上田市市街地付近の千曲川渡河部で混雑している。

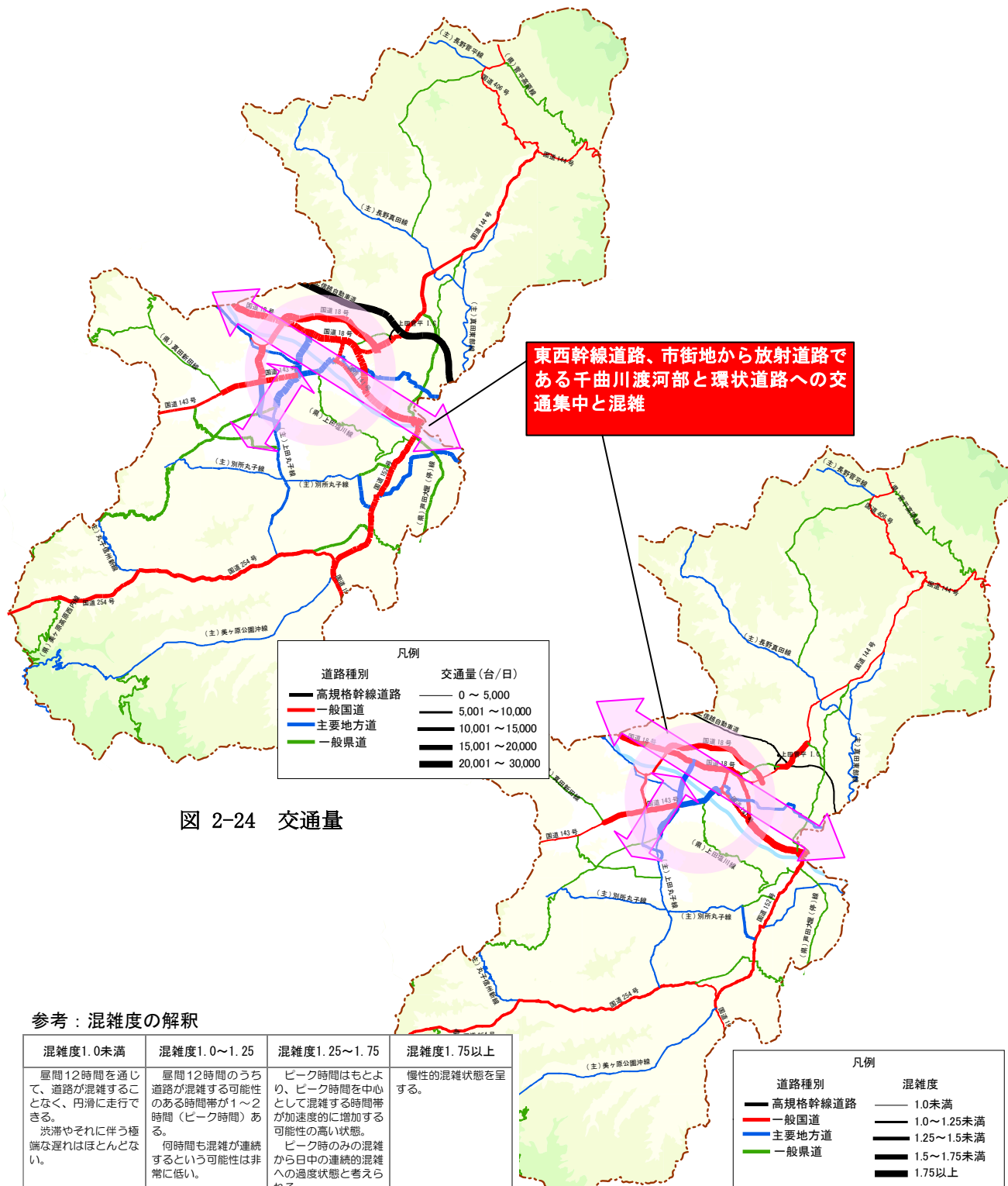


図 2-24 交通量

参考：混雑度の解釈

混雑度1.0未満	混雑度1.0～1.25	混雑度1.25～1.75	混雑度1.75以上
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ない。	昼間12時間のうち、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)ある。 何時間か混雑が連続するという可能性は非常に低い。	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度状態と考えられる。	慢性的混雑状態を呈する。

資料：道路の交通容量(社団法人 日本道路協会：昭和59年9月)

(資料：平成 17 年道路交通センサス)

表 2-2 混雑度

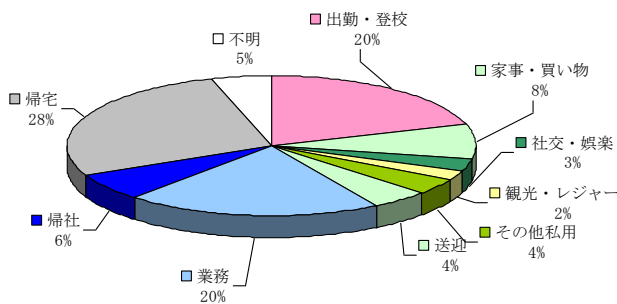
(2) 自動車利用特性

- ※ 上田市 1 区※（上田市街地を含む地域）を出発・目的地とする交通は 1 日 27 万台
- ※ 運行目的は、通勤・通学と業務目的が各々20%で、帰宅目的が 28%
- ※ 1 人 1 台での移動が全体の 82%を占め非常に非効率な利用形態

総合交通体系調査より、自動車利用特性を以下に整理した。

上田市 1 区※（上田市街地を含む地域）を出発・目的地とする交通は 1 日 27 万台あり、これらの運行目的は、通勤・通学と業務目的が各々20%で、帰宅目的が 28%となっている。

また、自動車の平均乗車人員は 1.25 人/台で 1 人 1 台での移動が全体の 82%を占め非常に非効率な利用形態であることがわかる。



(資料：平成 17 年道路交通センサス自動車起終点調査)

図 2-25 自動車の運行目的

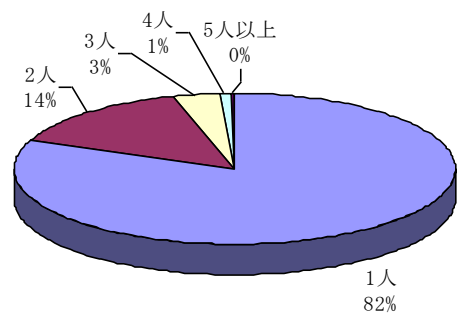
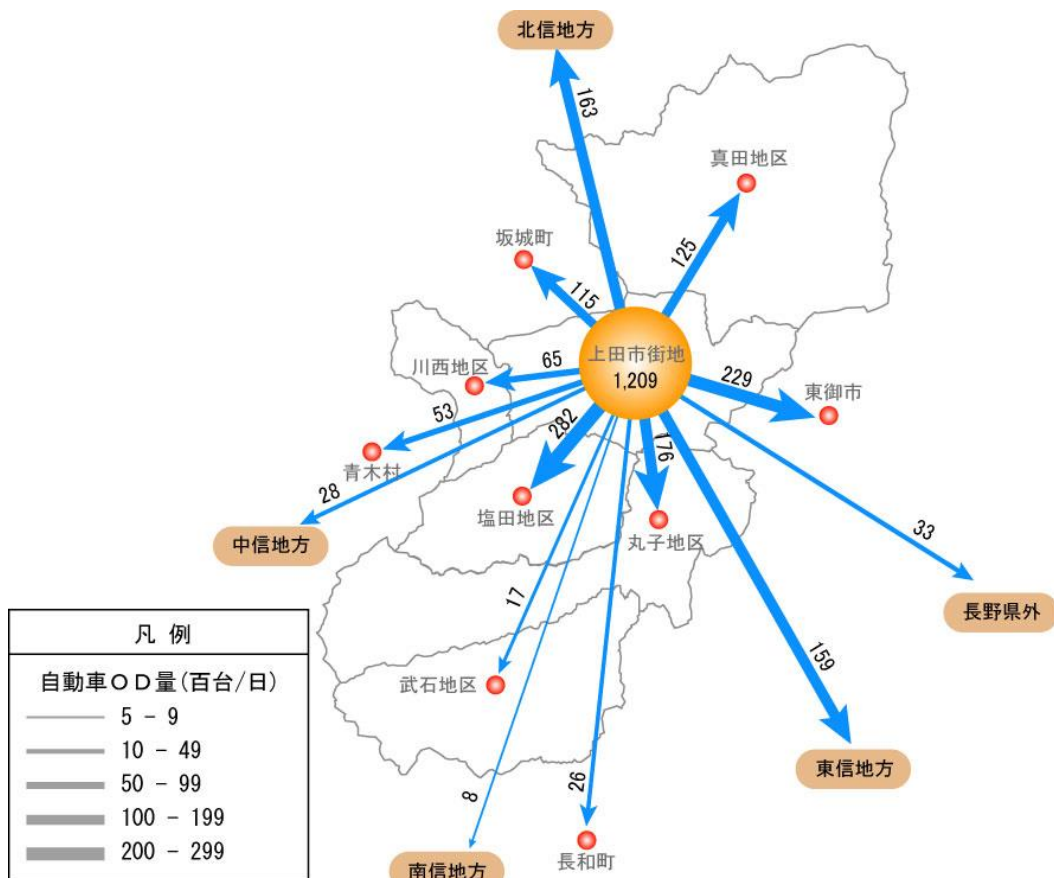


図 2-26 乗車人員構成



(資料：平成 17 年道路交通センサス自動車起終点調査)

※上田市 1 区、上図の地区区分は総合交通体系調査の地域区分で、上田市 1 区は概ね上田市街地とした。

図 2-27 上田市街地関連の自動車分布

1.2.5. 上田市街地の交通実態

ここでは、上田市街地の交通状況をより細かく把握するため実施した、交通量調査結果について整理、分析を行った。

交通量調査票などの調査結果の詳細は巻末資料に示した。

(1) 調査概要

交通量調査は、下図に示す市街地周辺 15 交差点において自動車、歩行者など下記の内容で実施した。

【調査日】	平成 20 年 10 月 28 日（火）、11 月 6 日（木）の 2 回に分け実施
【調査時間帯】	12 時間（7 時～19 時）
【調査内容・方法】	交差点方向別交通量、朝・夕における最大自動車滞留状況
【調査対象】	歩行者類（歩行者、自転車、二輪車） 自動車類（乗用車、バス、小型貨物車、大型貨物車）
【その他】	朝夕（朝 7～9 時、17～19 時）の調査は 10 分ごと、その他は 1 時間ごと集計。

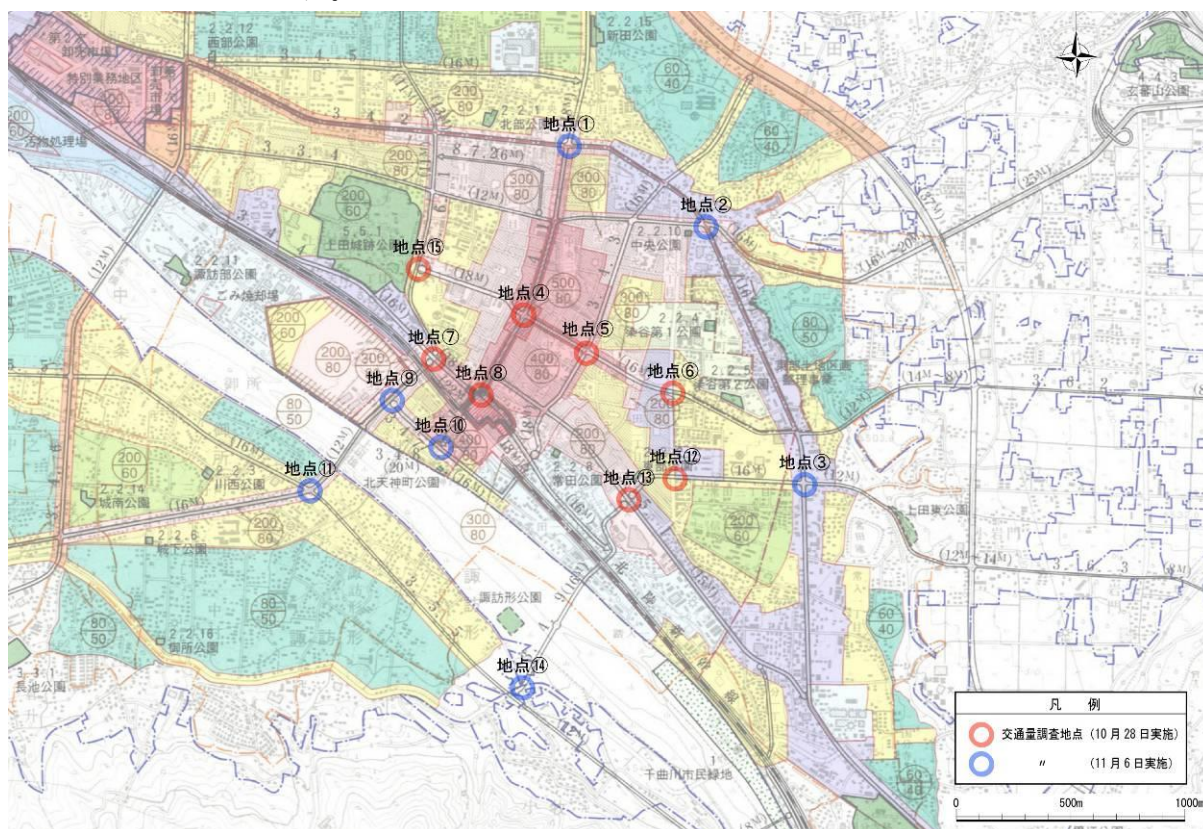


図 2-28 調査対象交差点位置図

(2) 調査結果

- ※ 国道 18 号、(主) 長野上田線では交通量が多いことによる混雑が予想される
- ※ 中央東上川原柳町、交差点天神 2 丁目交差点など複数の自動車動線が交錯したり、上田駅お城口交差点では右左折交通が主動線となる交差点での混雑
- ※ 歩行者・自転車は上田駅周辺から上田城までの経路が特に多い
- ※ 川西地区方面から駅、高校等の近隣では歩行者・自転車の時間帯による集中が高い

(3) 自動車交通状況

交通量等が多く混雑の度合いが高い交差点は以下のとおりと考えられる。

- ・ 接続する断面で交通量が 15,000 台/12h を超える区間が存在し混雑が予想される交差点
国道 18 号 (中央北交差点、常田 3 丁目交差点)、(主) 長野上田線 (三好町 1 丁目交差点)
- ・ 5,000 台/12h 以上の動線が 2 つ以上存在し交差点の付加・混雑が予想される交差点
国道 18 号の中央東上川柳町交差点、(主) 長野上田線の天神 2 丁目交差点
- ・ 上田駅お城口交差点では右左折交通が主動線となっており、交差点への付加が大きい



図 2-29 交差点流入部交通量と自動車動線

(4) 歩行者交通状況

歩行者が特に多くみられたのは、上田駅お城口交差点、海野町中央2丁目交差点、大手町1・2丁目交差点となっていた。

また、朝の通勤時間帯などにおける歩行者が集中する傾向がみられたのは、天神2丁目交差点、常田3丁目交差点、西友上田東高交差点、常田シェル交差点となっており、川西地区から駅への通勤通学、高校への通学などでの集中と考えられる。

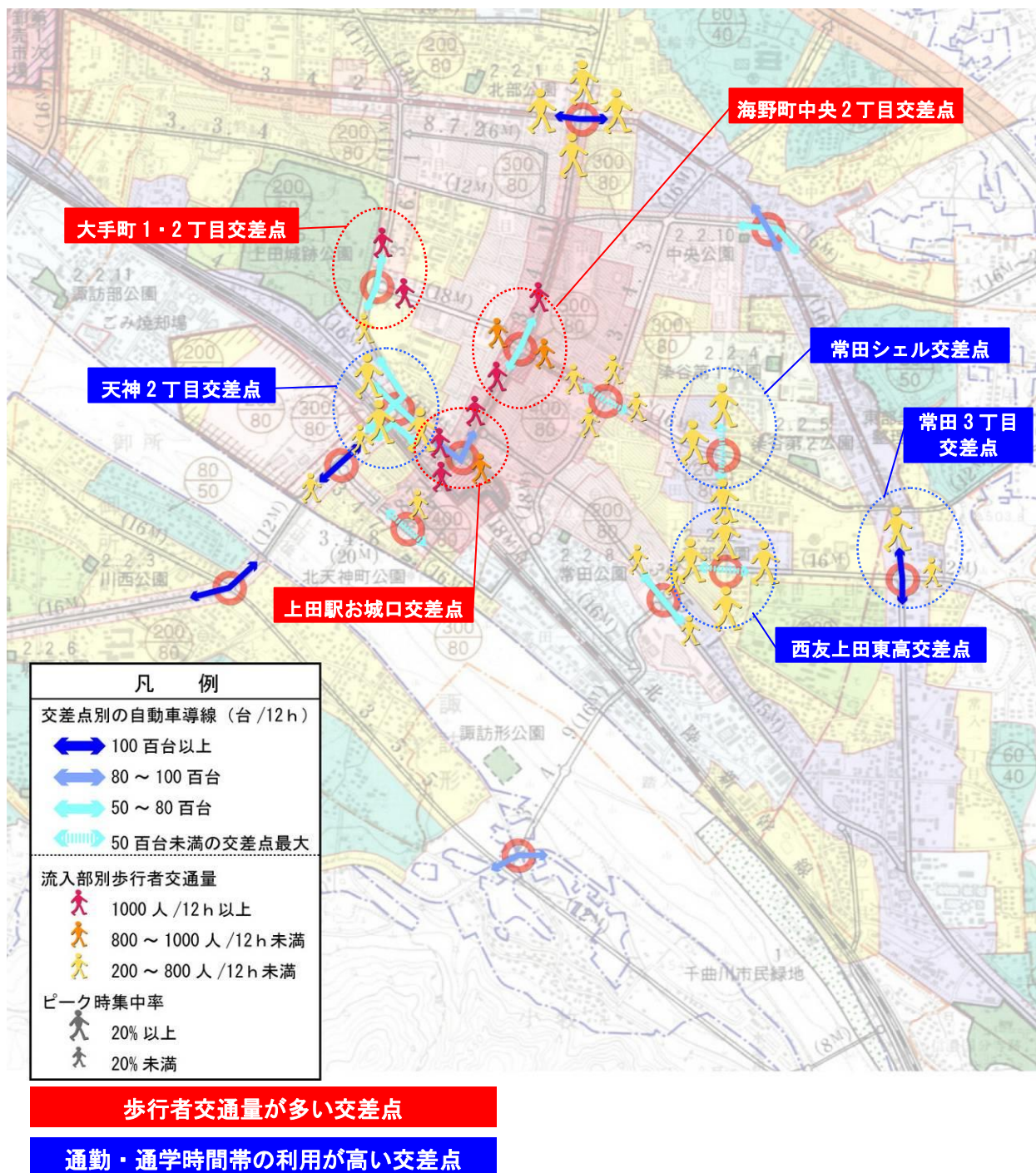


図 2-30 歩行者交通量とピーク時集中状況

(5) 自転車交通量

自転車交通量が特に多くみられたのは、上田駅お城口交差点、海野町中央2丁目交差点、大手町1・2丁目交差点と天神3・4丁目交差点となっていた。

また、朝の通勤時間帯などにおける自転車が集中する傾向がみられたのは、中央北交差点、常田3丁目交差点、三好町1丁目交差点、天神3・4丁目交差点、西友上田東交差点と川西地区から駅への通勤通学、高校への通学などでの集中と考えられる。

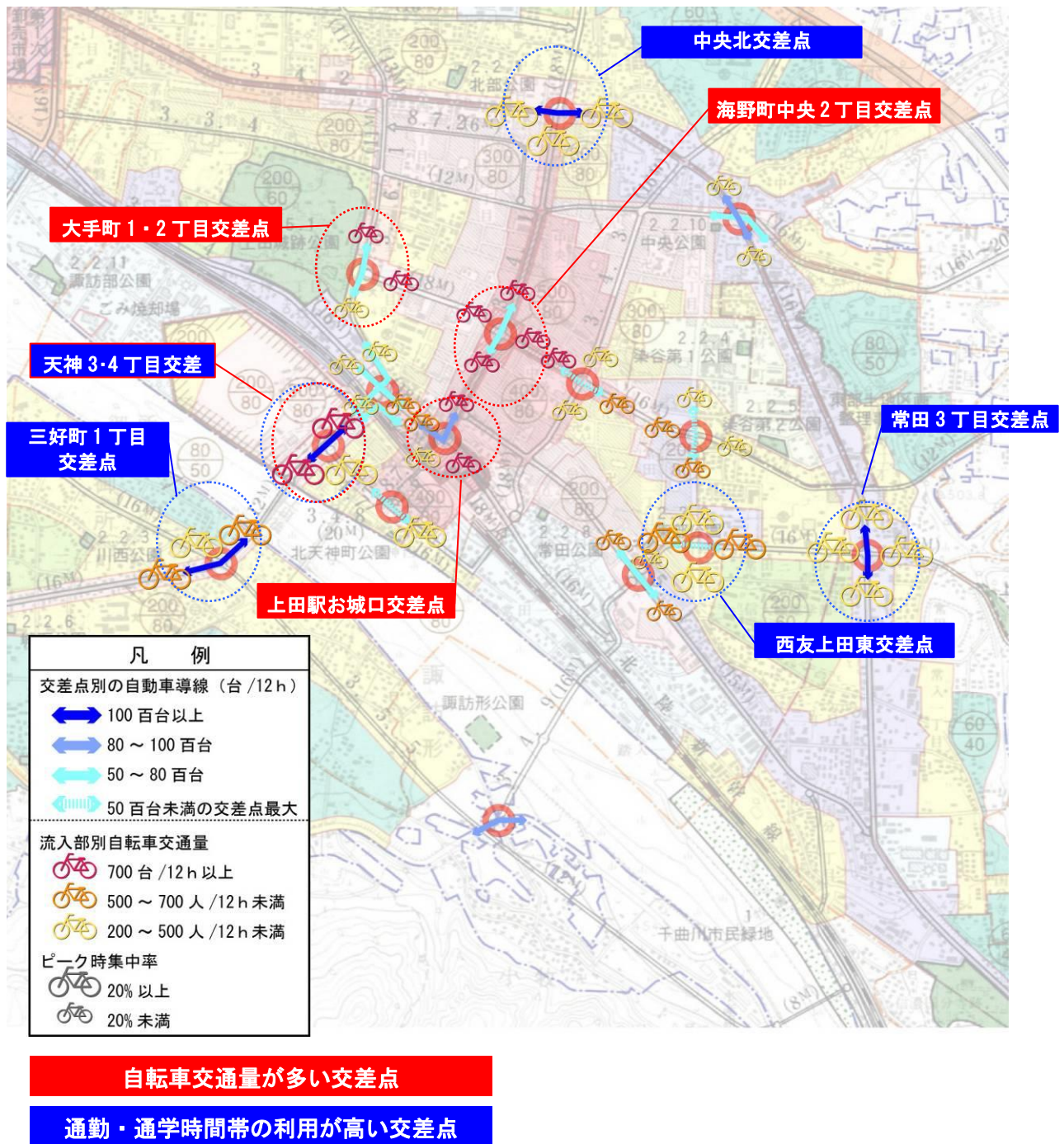


図 2-31 自転車交通量とピーク時集中状況