（６）交差点交通状況の評価

- ❋　小牧橋左岸交差点（交差点⑭）では交差点飽和度が 0.9 を超えピーク時における交差点負荷は非常に大きい
- ❋　天神２丁目交差点（交差点⑦）も交差点飽和度が 0.8 を超え、飽和状態に近い負荷がかかっている
- ❋　そのほか、交差点①・②・③（中央北２丁目交差点、中央東交差点、常田３丁目交差点）の国道 18 号に接続する放射道路とまちなかの交差点④（海野町中央２丁目交差点）でも流入部の混雑が 0.8 を超える状況となっている

ここでは、各交差点における混雑状況を定量的に評価するため、今回行った交通量調査結果の交差点毎のピーク時における交通量から交差点信号解析を実施した。

交差点信号解析は、「改訂　平面交差の計画と設計」（社団法人交通工学研究会）に基づき、各交差点の状況評価は交差点信号解析結果の交差点飽和度、流入部混雑度から行った。

交差点解析結果の概要を下図に示した。

【主要数値の解釈】
■交差点飽和度
　交差点全体の混雑状況を示す値であり、1 割の余裕を見込み 0.9 を基準に判断する。
■混雑度
　各流入部（車線）における交通容量と交通量より算出する。
　混雑度が 1.0 を越える場合は、理論上、交通量が処理できないものと判断される。

※交差点解析は、交差点計画段階において、最適な交差点形状、信号処理を検討するための方法である。

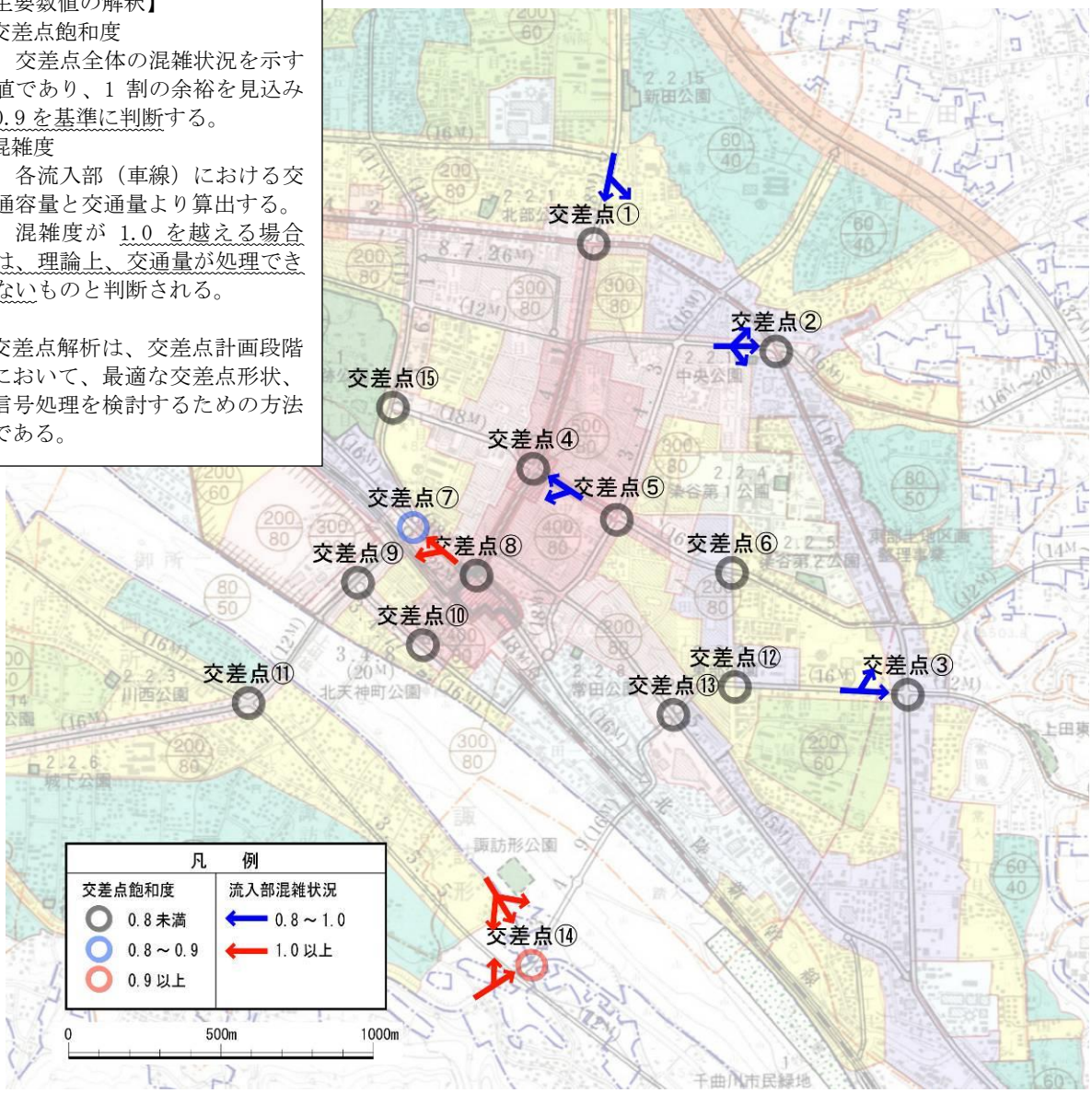


図 2-32　交差点飽和度と流入部最大混雑度

2. 各種住民意見の把握

各種住民意見の把握では、まず、これまでに行った「上田市総合計画策定に伴う住民アンケート（平成 18 年）」、「上田市都市計画マスタープラン策定業務（平成 19 年）」（以降、「既往調査」という）における生活環境に対する意見、今後のまちづくりに関する意識について整理した。

さらに、その結果において居住者が重要と考える意見に関わる方に対する追加アンケートを実施し、各種住民意見を把握した。

2.1. 既往調査における住民意見の把握

- ❋ 居住地における不満な理由
  - ➢ 「医療・福祉が充実していない」、「まちに魅力や賑わいが少ない」、「道路や街並みなどの整備が不足している」、「買物などの日常生活が不便」が挙げられる。
  - ➢ 年代別では、10 歳代で「通勤・通学が不便」、50 歳代で「まちに魅力や賑わいが少ない」、70 歳以上で「買物などの日常生活が不便」が他の年代に比べ高い。
- ❋ 土地利用上の課題
  - ➢ 「中心市街地の空洞化」が最も高く、次いで「オープンスペース（道路や公園・緑地）が少ない」、「低未利用地の増加」という意見も多く存在する。
- ❋ 重点的に行うべき取り組み
  - ➢ 「既存市街地の活性化」が最も高く、次いで「ゆとりある居住環境」、「計画的な宅地開発」、「大規模商業施設の誘致」、「自然環境の保全」という意見も多く存在する。
- ❋ 居住者が望む上田市街地の都市像
  - ➢ 「高齢者、障害者が暮らしやすいまち」が最も高く、次いで「豊かな自然環境の保全に配慮したまち」、「商業の充実による賑わいあるまち」、「美しい街並み景観をもつまち」も挙げられる。
  - ➢ 都市像の実現に向け必要な取り組みとしては「公共交通の充実」が最も高く、次いで「バリアフリーの促進」、「オープンスペースの確保」が挙げられる。
- ❋ まちづくりの方向性として道路・公共交通で優先すべきこと
  - ➢ 「歩行者や自転車が安全に通れる道路整備」が最も高く、「身近な生活道路の整備や補修」、「通勤・通学・通院・買い物などのため、バス、電車の利便性の向上」、「中心市街地に行きやすいように、まちなかの道路、駐車場の整備」も多くの意見が寄せられている。

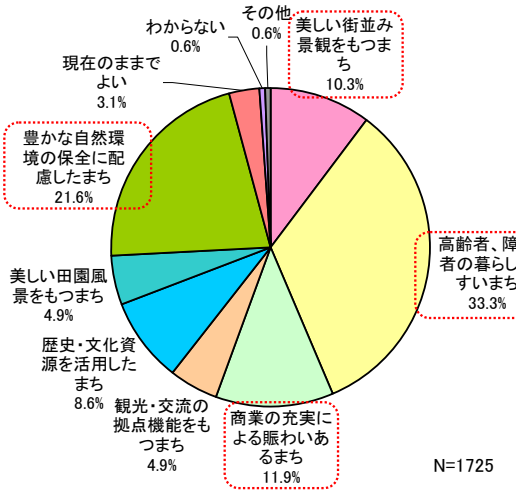


図.居住者が理想とする上田市街地の姿

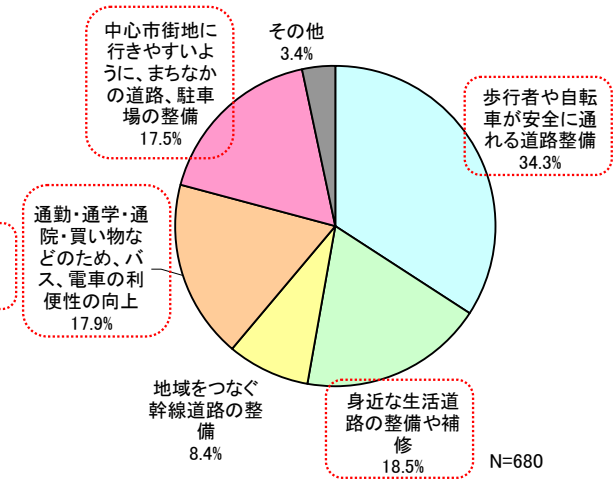


図.道路・交通面で優先すべき取り組み

2.2. 高齢者アンケート調査の実施

先の既往アンケート調査の再整理では、居住者が望む上田市街地の姿として「高齢者、障害者が暮らしやすいまち」という意見に最も多かった。

このため、計画策定に向けた基礎資料として上田市街地にお住まいの 65 歳以上の 1,200 人を対象に買物や通院など日常生活における交通の課題やまちづくりについてのアンケート調査を実施した。

その結果の概要と計画策定に配慮すべき回答結果を以下に整理した。

（1）配布回収率

配布数	回収数	回収率
1,200 通	764 通	63.7%

（2）回答者の基本属性

① お住まいの自治会

項　目	回答数	構成比
東部地区	107	14.0%
南部地区	48	6.3%
中央地区	46	6.0%
北部地区	136	17.8%
西部地区	144	18.8%
城下地区	137	17.9%
塩尻地区	21	2.7%
川辺･泉田地区	56	7.3%
神川地区	19	2.5%
神科地区	23	3.0%
無回答	27	3.5%
合計	764	100.0%

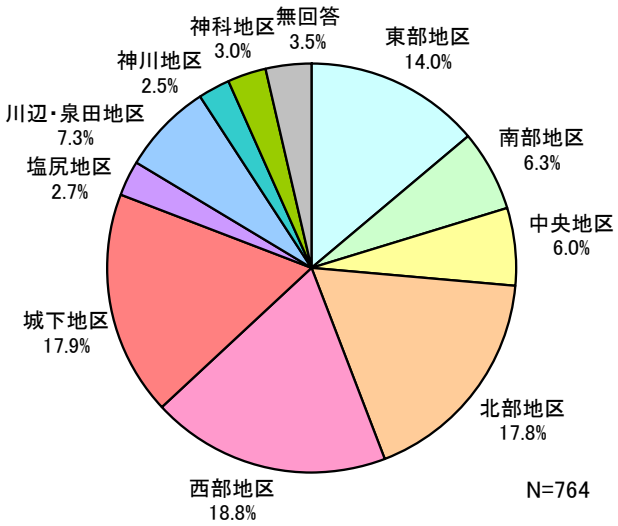
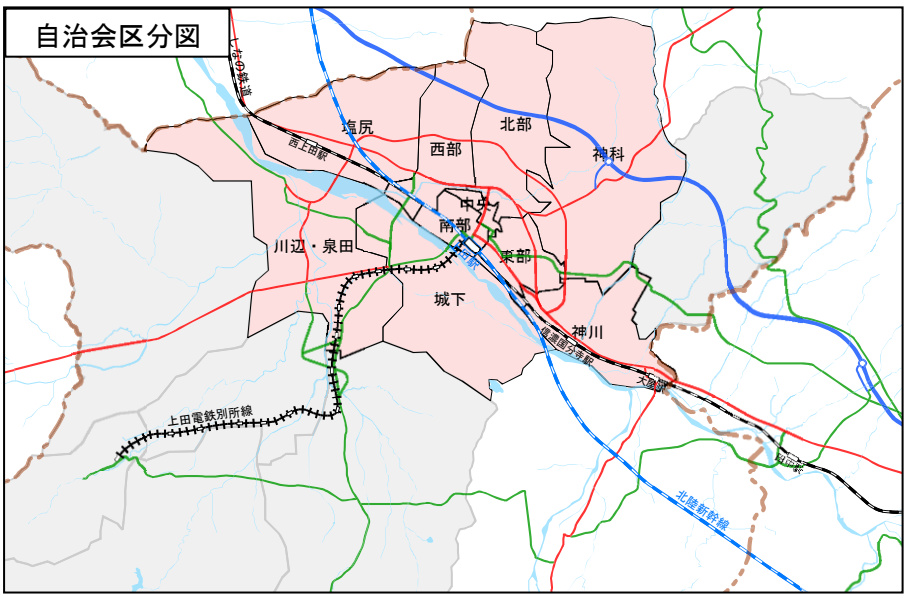


図 2-33　回答者の居住地



（3）高齢者アンケート結果

❋ 日常で一番使う交通手段

➢ 全体では「自動車（自分で運転）」が 38%と高く、次いで「自動車(自分以外が運転)」が 20%と全体の６割が自動車による移動が占める。

➢ 年代別では、年齢が高くなるに従い「自動車（自分で運転）」が減少、「自動車(自分以外が運転)」、「歩き」での移動が増加する傾向が見られる。

➢ 地区別では、中央・東部・南部・北部地区などのまちなかでは、他の地区に比べ「歩き」での移動が高く、西部地区では「自転車」での移動が多いことが特徴的である。

❋ 日常生活の交通で困っていること

➢ 「歩いていけるところに食料品や日用品を売っている店がない」が最も多い。

➢ また、「歩道が狭くて歩くときに危ない」や「歩道に段差があって危ない」という歩道に関する意見をあわせると 30%に及ぶ。

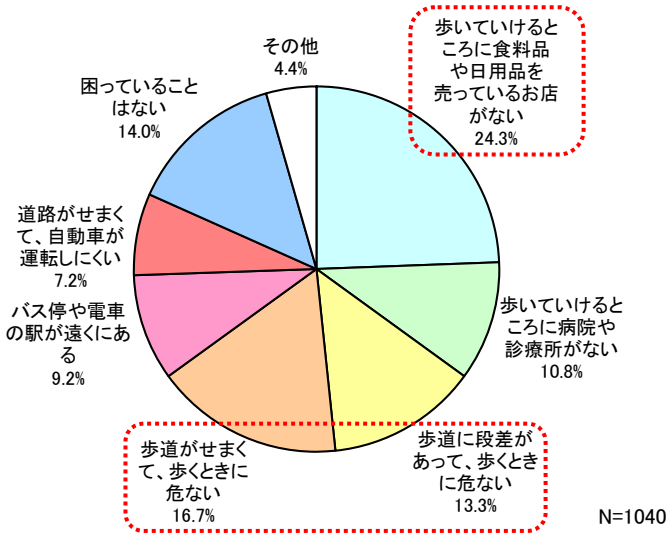


図.日常生活の交通で困っていること

❋ 市街地で暮らしていく上で、これから必要だと思うこと

➢ 「歩きや自転車で行ける範囲に、食料品や日用品を売るお店があること」が 32%を占め、次いで「歩道や自転車が通る道を整備すること」が 20%となっている。

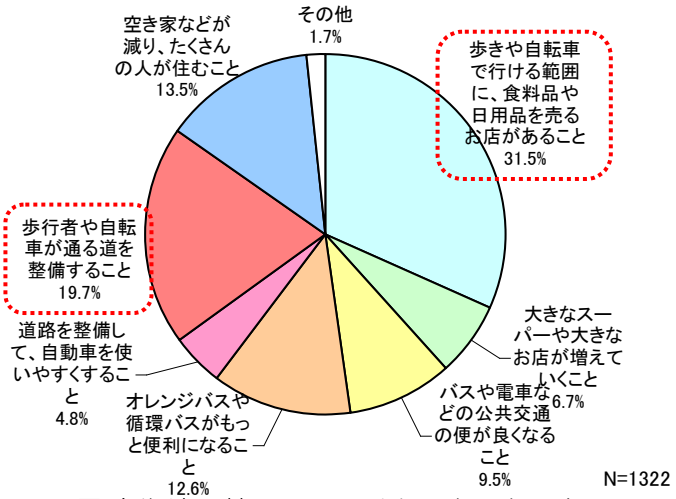


図.市街地で暮らしていく上で必要なこと

❋ 徒歩での外出範囲

➢ 徒歩による移動の範囲は、「10 分」・「15 分」が各々1/3 程度を占める。

➢ 85 歳以上では「5 分」という回答が 23%に増加するのが特徴的である。

❋ 徒歩での移動可能距離

➢ 徒歩による移動可能距離は、「500m」、「1ｋm」が各々20%程度を占める。

➢ 85 歳以上では「200m」という回答が 19%に増加するのが特徴的である。

➢ 回答者数と移動距離の加重平均値は約 500m。

❋ バスやタクシーでの移動時に困っていること

➢ 「バスの便数が少ない」が 10%を占め、次いで、「バス停まで遠い」が 7%となっている。

❋ 自動車の運転について

➢ 免許を持っている方は 48%，お持ちでない方は 45%。

➢ 免許を持っている方のうち、日頃運転をしない・運転を控える方は 7%。

➢ 運転免許をお持ちでない方は女性が多く、また、75 歳以上では半数以上を占める。

➢ 約 80%の方が自動車を運転しなくなったときの不安を感じている。

➢ 運転免許の返納に対しては、「返納する」が 38%、公共交通の利便性向上など条件付きの返納は 24%である一方、「返納しない」は 30%を占める。

❋ 上田市街地循環バスについて

➢ 赤バス・青バスの運行をご存じの方は全体で 57%を占めるが、年齢が高くなるに従い、その割合は減少する傾向を示し 85 歳以上では 43%に留まる。

➢ 市街地循環バスの利用経験者は 14%に留まり、利用経験のない方が 81%を占める

❋ 「集約型都市」を目指す取り組みについて

➢ まちなか居住を推進し、徒歩をはじめ公共交通で商店街や公共施設が利用できるまちづくりを目指した集約型都市構造への取り組みは 78%の方が重要と回答。

❋ 危険だと感じる箇所、事柄について（45 ページ参照）

➢ 意見が多く寄せられた地点・内容は以下のとおり。

路線・箇所	指摘内容
国道 143 号、(主)長野上田線	【交通状況】車が多くて危険。朝夕の混雑。赤坂交差点の混雑。 【道路・歩道状況】車道・歩道が狭い。凸凹が多い。など
(主)小諸上田線	【道路・歩道状況】歩道が無く危険
(主)上田丸子線	【道路・歩道状況】歩道が狭く危険
合同庁舎前(仮称川原柳常田線)	【交通状況】車が多くて危険。公共施設が存在し、通学路・バス路線であるのに道路が狭い。 【道路・歩道状況】車道・歩道が狭い。凸凹で歩きにくい。歩道が左右不規則　　など 【その他】電柱があり危険
天神町新屋線（二中坂）	【道路・歩道状況】歩道が非常に狭く危険。
中央 5 丁目交差点付近(国道 18 号)	【交通状況】朝夕を中心とした渋滞。 【道路・歩道状況】右折しにくい。優先道路がわかりづらい　など 【その他】電柱があり危険。高校生の自転車が危険　など

2.3. 中高生アンケート調査の実施

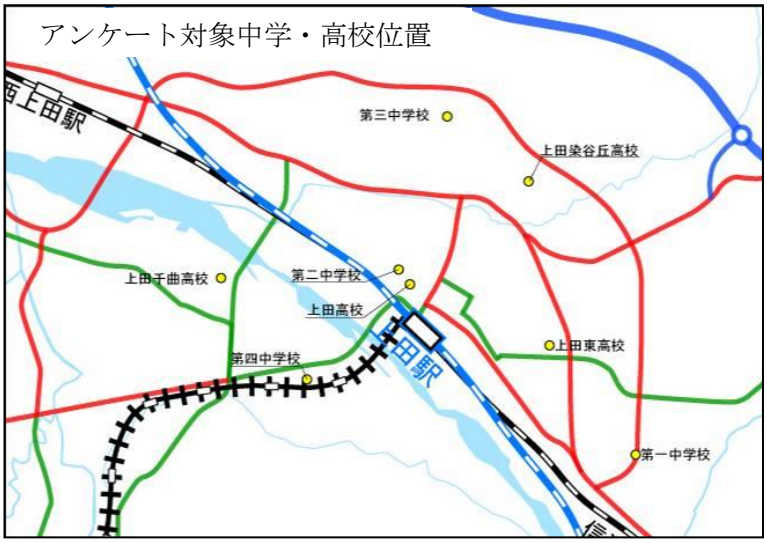
「2.1 既往調査における住民意見の把握」において居住者が考える新上田市のまちづくりの方向性として「歩行者や自転車が安全に通れる道路整備」が最も多く、高齢者とともに「歩くこと」、「自転車利用が多い」と考えられる中高生に対し通学や日常生活における交通の課題やまちづくりについてのアンケート調査を実施した。

また、アンケート調査原票、詳細な集計結果は巻末資料に示した。

(1)アンケート対象とした学校

上田市街地に存する下記に示す中学・高校 8 校の 3 学年 1 クラスに対し、アンケート調査を実施した。

中学校：第一中学校、第二中学校、第三中学校、第四中学校
高　校：上田高校、上田染谷丘高校、上田東高校、上田千曲高校



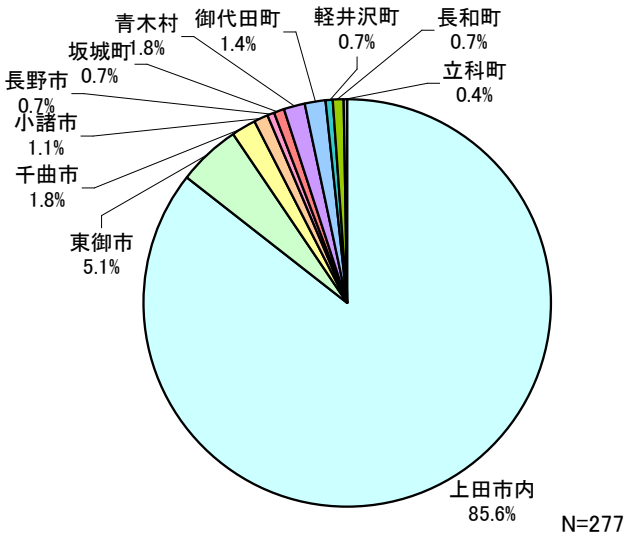
(2)回答者の基本属性

① 回答者数と属性

属性	回答数	構成比
中学生	134	48.4%
高校生	143	51.6%
合計	277	100.0%

② 居住地

居住地	回答数	構成比
上田市内	237	85.6%
東御市	14	5.1%
千曲市	5	1.8%
小諸市	3	1.1%
長野市	2	0.7%
坂城町	2	0.7%
青木村	5	1.8%
御代田町	4	1.4%
軽井沢町	2	0.7%
長和町	2	0.7%
立科町	1	0.4%
無回答	0	0.0%
合計	277	100.0%



（3）中高生アンケート結果

❋ 通学時の交通手段
- ➢ 通学手段は徒歩が 40%、自転車が 27%と全体の約 7 割を占める。

❋ 日常の主な外出と移動手段
- ➢ 主な外出目的としては、「塾・習い事」が 29%、「交遊・娯楽」、「買い物」が各々 28%を占める。
- ➢ 全目的の平均外出頻度は 1 ケ月に 10 回。
- ➢ 移動手段は高校生では「自転車」が約半数を占める。中学生は「自動車」が 39%と最も高く、次いで自転車が 35%を占める。

❋ 移動手段での不満な点
- ➢ 歩いての移動では「歩道がない・狭いため危険」という意見が半数を占める。
- ➢ 自転車での移動でも「歩道がない・狭いため危険」などの意見が半数近くを占めるとともに、「歩道や道路に段差があって危ない」という意見も全体の 1/4 を占める。
- ➢ バスでの移動に対し不満を感じる人のうち、約 1/4 は「バスを利用したことがない」と回答。また、「運賃が不満」という回答も 1/4 を占める。
- ➢ 鉄道での移動に対する不満としては、「運賃が不満」が 39%、次いで「運行間隔、運行便数が不満」が 29%を占める。

❋ 上田市街地循環バスについて
- ➢ 赤バス・青バスの運行に対する認知度は全体の約 2 割。また利用経験者は約 2 割
- ➢ 公共交通をもっと利用していただくためのアイデアとしては、「休日出かけるときに利用しやすい運行・増発」が 34%と最も高く、次いで「通勤や通学の時に利用しやすい運行・増発」、「鉄道とバスの乗り継ぎを良くする」など利便性の向上に対する意見が多い

❋ 市街地における今後の取り組み
- ➢ 市街地に必要な取り組みは、「大きなスーパーや大きなお店が増えていくこと」が 28%と最も高く、次いで「歩きや自転車で行ける範囲に、食料品や日用品を売るお店があること」が 24%、「歩行者や自転車が通る道を整備すること」が 20%となっている。
- ➢ まちなか居住を推進し、徒歩をはじめ公共交通で商店街や公共施設が利用できるまちづくりを目指した集約型都市構造への取り組みは 70%の方が重要と回答。

❋ 危険だと感じる箇所・事柄について
- ➢ 意見が多く寄せられた地点は以下のとおり。（45 ページ参照）
  - ■国道 141 号［イオンショッピングセンター付近］
  - ■国道 143 号［赤坂～塩田入口］
  - ■㈱長野上田線［上田橋北～三好町～赤坂］
  - ■㈱小諸上田線［上田東高校付近、常田池付近］
  - ■㈱上田丸子線［古舟橋］
  - ■浅間サンライン［住吉付近］
  - ■（市）天神町新屋線［二中坂］

2.4. 各種団体ヒアリングの実施

（1）小学校ＰＴＡへのヒアリング

徒歩と自転車が主な移動手段となる小学生のお子さんをお持ちの方の代表として、小学校のＰＴＡ役員にお集まりいただき、市街地の交通やまちづくりについて様々なご意見をお聞きした。

ヒアリングの内容とまちづくり全体に関わる意見を以下に、危険個所など具体の位置・路線に対する意見を 45 ページに整理した。

［日時・場所］　平成 21 年 5 月 18 日（月）　19:00～20:50　大手町会館　3 階ホール

［参加者］14 名（東小学校、西小学校、南小学校、北小学校、城下小学校、清明小学校の 6 校）

［主なヒアリング内容］

・日常の買い物先と移動手段
・市街地循環バスの利用について
・公共交通の利用に向け必要な取り組み
・自転車の利用、レンタサイクルについて
・お子さんが小さい頃感じた移動に対する問題
・第一中学跡地へのアクセス道路について
・危険を感じる道路　など

ヒアリング対象小学校位置図

【主なヒアリング結果】

●日常の買い物先は全員が市街地内。移動は約 8 割が自動車。

●市街地循環バスの認知度は 50%。利用経験者は 0%

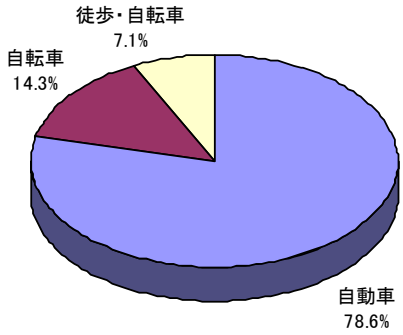
●市街地循環バスについて

［利用しない理由］

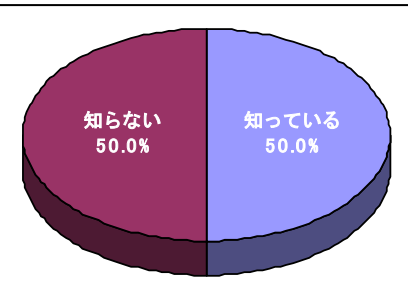
・自動車だと目的地に直接いける
・手段として第一に自動車を考えてしまう
・国道より外側の古里にはバスが来ていない
・使いたいとは思っているが時間帯が合わない
・子どもが小さくて騒いだりすると周りに迷惑になると思っている
・買物帰り匂いが強いものを持って利用することに抵抗を感じる

［利用を促進するために必要なこと］

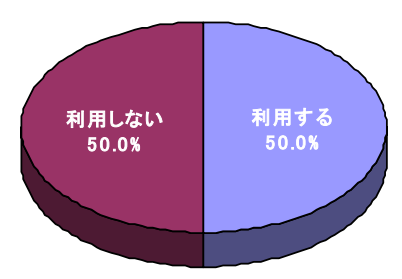
・学生に対してはＰＲが不足している
・学生を中心に考えると、早い時間帯のバスが欲しい
・小中学校の参観日もそうであるが駐車場を用意するから車を利用する。用意しなければ公共交通を利用するのではないか
・バス停が近くにあればもう少し利用するのではないか



日常の買い物における移動手段



市街地循環バスの認知度

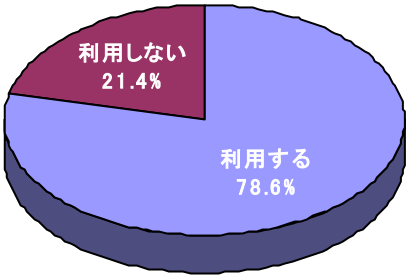


市街地循環バスの改善による利用意向

●自転車の利用について

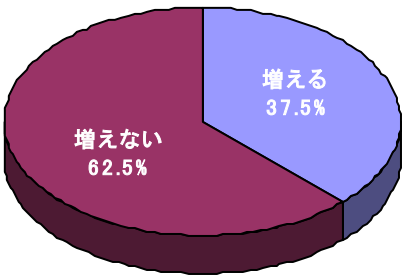
・日常的に自転車を利用するのは全体の約 8 割
・子どもの自転車による行動範囲は 2km ぐらいまでが大半
・路肩を走っていると車にクラクションを鳴らされる
・市街地を除いては自転車が走れる環境にない。
・二中坂をはじめとして歩道が狭いところでは、自転車が来ると小学生が歩道を降りてよける
・蛇沢は上りが大変

（危険を感じる箇所は（45 ページ参照）



日常における自転車利用について

●電動自転車であれば 4 割の人が自転車の利用機会は増えると回答



電動自転車であれば利用は増えるか

●レンタサイクルについて

・周りをあまり見ずに通り過ぎてしまうのではないか
・観光客が 1 回で全て廻ると次に来なくなってしまうのではないか。一度に全て廻らない方が良い。
・坂がきついため、来る人のことを考えると大変ではないか
・晴天率が高いため活用できるのではないか
・観光名所などをつなげて自転車専用のルートができれば、利用もあり得るのではないか
・有料化により途中で乗り捨てが可能なレンタサイクルとしても良いのではないか
・東高校や染谷丘高校の生徒は駅に自転車を置いている人が多い。自転車購入費と駐輪場代からみて割安感があれば利用すると思う
・千本桜などイベント時は問題であるが、平常時は良いと思う
・自転車ではないと気付かない歴史的な建物などもあり有効だと思う
・自転車利用の観光プランを告知しないとだめではないか。
・都会の方は坂道などを気にしないと思うので良い。

●その他、まちづくりに対してなどの意見

・歴史的建物が多く存在していることは住民も知らないと思う。ＰＲした方が良い
・別所のように歴史的建物を廻るルートを設定すると良いと思う
・歴史的建物は観光だけでなく学校教育でも活用できると思う
・自転車走行時、中央通りの歩道にはみ出した街路樹などが気になる
・自動車の通行時間規制を守らない人がいる
・基本的に自動車ではなく歩いて廻る観光地としての戦略が必要である
・自動車をあまり「まちなか」に入れないことが大前提ではないか
・まちづくりは物理的な整備だけではなく、メンタルな部分も重要である

（2）福祉関係ヒアリング

福祉関係団体の方（上田市身体障害者福祉協会）にお集まりいただき、障害者の立場から、日常の移動及び、道路・交通面での問題点についてご意見をお聞きした。

［日時］ 平成 21 年 6 月 17 日(水) 13:30～15:00
［場所］ふれあい福祉センター
［主なヒアリング内容］
・市街地における主な買い物先、通院先と移動手段
・徒歩、車椅子、シニアカー（電動車椅子)、バス、自動車での移動について

【主なヒアリング結果】

［市街地での買物・病院先について］
・イトーヨーカドー、ジャスコ、上田病院、小林脳外科などが多い。
・「上田市手をつなぐ親の会」では障害者の移動支援をしているが、主な行き先としては透析を行う方が池田クリニック、子ども連れでアクアプラザなどが多い。

［市街地での買物・病院先への移動手段について］
・自動車で乗せていってもらうのがほとんどである。
・社会福祉協会では輸送サービスを実施しており、その状況は次のとおり。
  - 旧上田で身体障害者は 4,000 人、身体障害者福祉協会の会員は 1,000 人で市街地内に 6 割が集中している。
  - 輸送サービスの形態は協会員が協会員を病院・買い物先へ輸送するというサービスである。
  - 利用者は 3・4 級の方の利用が多い。
  - サービス車両は 16 台で 1 台あたり 1 日 1～2 名程度の利用がある。
  - 人工透析する方は週 3 回程度利用している。
・歩くことは比較的気にならないため歩くことが多いが、上田駅からイオンへの道が工事中であり非常に危険を感じているという声が有るとのこと。
・タクシーを利用する際、慣れた運転手であれば自宅まで送ってもらえるが、運転手により説明が伝わらずグルグル廻ってしまうことがある方もいるとのこと。

［徒歩での移動について］
・二中坂はとにかく問題である。千本桜などイベントのとき車椅子の方を送るが二中坂を通れないためわざわざ別の道を回っている。
・合同庁舎の前も歩道が無く危険である。図書館に点字図書もあり視覚障害者の方も通れるように点字ブロックのある歩道が必要である。現在ある狭い歩道もガタガタである。
・権現坂は歩行者も多く問題である。水路部分に蓋をかければ歩行者の空間になると感じている。
・最低限望まれる歩道の幅としては 3mで、1.5mの両側歩道より片側 3mの歩道の方が必要である。

［車椅子での移動について］

・急な坂道は電動車椅子、シニアカーでも厳しいが、ちょっとした坂であれば十分。
・車椅子での可能な移動距離は休みながらで片道 1㎞ ぐらいではないかと思う。
・車椅子での移動においては点字ブロックが気になる。

［電動車椅子、シニアカーでの移動について］

・電動車椅子は購入補助が有るようだが、シニアカーの購入には補助が無く購入費が普及の壁となっている。
・歩道を通行できないことがシニアカー普及の壁になっていると考えられる。

※シニアカーは道路交通法上歩行者扱いであり歩道利用は可能である。

・電動車椅子などの移動手段を社会全体が認めていかないと難しい。現状では邪魔扱いをされていると考えている。
・自転車が自転車レーンなど別に走ってくれれば利用しやすい歩道も多いと考えている。
・自動車同士は狭い道であれば譲り合うが、自転車と歩行者、車椅子などは譲り合いが足りないのではないか。

［バスでの移動について］

・利用しようと思っても利用形態とバスのダイヤが合わない。30 分～1 時間おきに運行していないと利用しずらい。
・ステップバス、リフト付きバスなど利用しやすいバスがあるとうれしい。また、乗り降りに時間がかかるので利用する際に気を使わないで使えるようになると在宅の方も街なかに出てくるようになるのではないか。
・歩道が狭いとバス停で待つことも容易ではない。真田地区には屋根付きのバス停もあり待ちやすいバス停も必要である。

［自動車での移動について］

・障害の度合いにもよるが障害者にも利用しやすい自動車があり、特に、利用上の問題点は無いと思う。

（3）交通関係者ヒアリング

タクシー事業者の方（長野県タクシー協会上小支部）にお集まりいただき、利用者の状況、プロドライバーの立場からみた一般交通等の問題点についてご意見をお聞きした。

［日時］平成 21 年 7 月 31 日(金)　13:30～15:00
［場所］上田市役所南庁舎 5 階第 3 会議室
［主なヒアリング内容］
・タクシー利用者の状況について
・交通渋滞、一般自動車や自転車運転の状況について

【ヒアリング結果】

［主な利用者の状況］
・日中の利用者の構成は高齢者と観光客で、そのうち 6～7 割が高齢者の利用である。
・高齢者の行き先は、以前は病院への利用が多かったが最近は買い物（イオン、イトーヨーカドー、デイツー）が大半を占めている。
・病院・医療施設では長野病院、敬老園が多い。
・身障者に対しては割引制度がある。また、免許返納者の 1 割引制度がある。
・長野県のガイドタクシー事業があり、観光客に対してのサービスを提供している。周遊先としては塩田地区、真田地区が多く、上田城、観光会館、柳町なども廻ることがある。また、利用は春と秋が多い。

［交通渋滞について］
・片側 1 車線の道路が多いため、店舗への右折入場待ちによる交通渋滞が多く見られる。
・専用車線構成がわかりづらい交差点、見通しが悪い交差点がある。
（
・国道 18 号の中央 5 丁目、上川原柳町の交差点は危険を感じる。
・国道 18 号の中央北交差点は中心線がずれており、南側からの右折など非常に見えづらく危険を感じる。
・国道 18 号の中央北交差点の東側、信号は無いが見えづらく危険である。
）
・天神 2 丁目交差点、ガード下は事故も多く、ＪＴ跡地開発により混雑が懸念される。
・塩尻地区などへ行く時は国道 18 号が混雑しているため、堤防道路を利用することが多い。

［一般ドライバーの運転について］
・西小の時間規制、柳町の味噌屋そばの道路の規制を守らない人が多い。
・特に、高齢者の運転で危険な場面が多く見られる。
・全国的に見てもシートベルトの着用率の低さなど運転マナーは悪いと思う。
・城下町の名残である狭い道路、合同庁舎の通りなど譲り合えば良いのだが我先にというところがあると思う。

［自転車利用者について］

・中高生の自転車運転は非常に危険である。
・歩道を走っても良い所など非常にわかりづらい。
・夜間の無灯火なども危険である。
・三好町付近は狭く縁石もあり自転車の人は危険だと思う。

［歩行者・車椅子等の利用者について］

・シニアカーで歩道の縁石で転倒している姿を見たことがある。段差は無いと良いと思う。

［その他］

・上田駅を南北に通過できる道路があれば非常に便利である。また、そのような道路ができればニューパール通りを車両通行止めにしたりする事も良いのではないかと思う。
・まちの賑わいを取り戻すことがまちづくりとしては重要である。そのためには、柳町のようにまちなみを整えることが重要である。
・バスに対しては福祉関係として補助を行っているが、同じようにタクシーを利用していただけるような制度があると良いと思う。
・富山県にはバス・タクシーにこだわらず公共交通に利用できる補助があり、そのようなものがあると利用者の選択肢も増えると共に、利用者も増加するものと思う。

（4）平井寺トンネル及び別所線利用に関する意見交換会

武石地域、丸子地域（内村地区）の方にお集まりいただき、現在、上田市街地に向かう時の経路、平井寺トンネルに対する意見、平井寺トンネルと別所線の連携に関する意見をお聞きした。

［日時］
武石地域（全域）：平成 21 年 9 月 8 日(火)　19:00～20:30（武石公民館）　　参加者 3 名
丸子地域（内村地区）：平成 21 年 9 月 9 日(水)　19:00～20:30（コミュニティセンター西内）
参加者 14 名

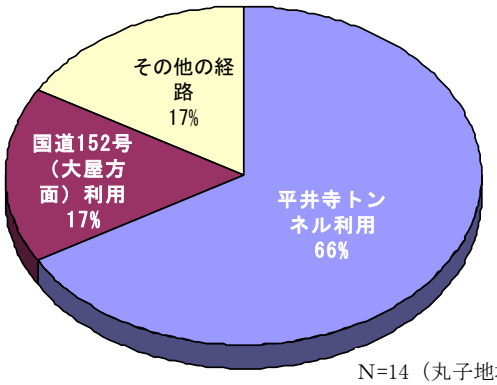
［主なヒアリング内容］
・上田市街地に向かう場合の現在のルート
・電車を使い上田市街地に向かう場合のルート
・平井寺トンネルの利用頻度
・平井寺トンネルと別所線の連携について

【ヒアリング結果】

［上田市街地に向かう場合の現在のルートについて］

■武石地域
・昔、丸子から大屋まで鉄道が走っておりよく利用していた。その名残があり大屋に向かう習慣がある。
・目的地が信濃国分寺付近であれば大屋経由、上田市街地であれば平井寺トンネルを迂回し長野大学前、もしくは平井寺トンネルを利用という傾向がある。

■丸子地域（内村地区）
・通勤、通学にも平井寺トンネルを利用している人が多く生活道路として重要な路線である。



N=14（丸子地域内村地区）

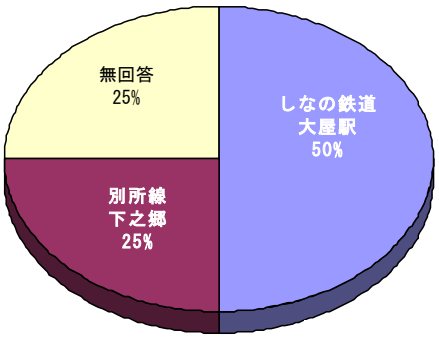
図 2-34　上田市街地へのアクセスルート（丸子地域内村地区）

［公共交通を利用される場合について］

■武石地域
・鉄道に乗り換えるという発想はお年寄りにはない。
・武石の人は依田窪病院、佐久総合病院、信大病院（松本）へ行く。長野病院という選択は殆ど無い。
・デマンドは便利だとは聞いている。夜間利用できれば良いという話を聞いている。
・公共交通が不便なので、通勤にしてもマイカーになってしまう。
・高校生については、千曲高校、上田西高校など市街地西側へ行っている方は平井寺トンネルを回ったほうが便利かもしれない。
・経済的にもバス代が高く大変。
・武石の場合、別所線はあまりなじみが無い。

・武石地区では、別所線の状況を知らない人が多い。
・沿線の施設や名所を紹介することが必要。
・大学前駅等へデマンド交通を接続できないか。

■丸子地域（内村地区）
・子どもの通学では、平井寺トンネルを利用して別所線を利用する人もいるが、2 往復する料金負担が大きく、大屋駅への送迎が多い。
・バスは料金が高いので通学には使えない。
・自動車で大学前駅まで送っているが平井寺トンネルの料金が高い。



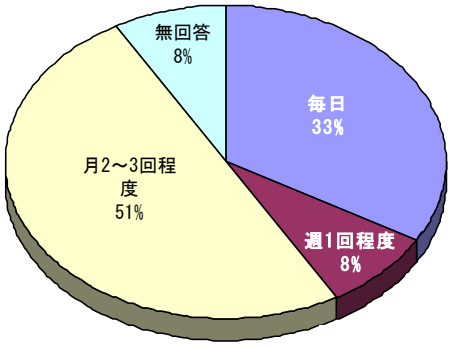
N=14（丸子地域内村地区）

図 2-35　公共交通を利用する際の利用駅（丸子地域内村地区）

［平井寺トンネルの利用頻度］

■武石地域
・現状で、通勤に利用している人はかなり少ないと思う。
・その他日常でも、多いとは思えない。

■丸子地域（内村地区）
・通勤で利用する人、通学の送迎にも利用されている。



N=14（丸子地域内村地区）

図 2-36　平井寺トンネルの利用頻度（丸子地域内村地区）

［平井寺トンネルと別所線の連携について］
・平井寺トンネルは無料になれば通勤時間帯など混雑している場合には利用するかもしれないが、市街地まで車で行ってしまうと思う。
・通学している子どもに対して何割か補助する形にしたらどうか。
・大学前駅の駐車場については知らなかった。
・平井寺トンネルを通るメリットがあるのは千曲高校、上田西高校である。上田東、上田高校の人達もメリットだと感じられるような演出ができれば良いのではないか。
・あらためて地図をみると、別所線利用も考えられると思う。別所線利用をうまくＰＲすれば新鮮に感じることもあると思う。
・環境の観点から、自動車利用を公共交通手段に移すという考えもある。
・多少不便でも公共交通を利用する気持ちが無ければ、なかなか難しいのではないか。
・別所線を利用するのにトンネルもネックであり駐車場もないという状況なら、下之郷駅行きのバスを多く通せばかなり違うのではないか。

［その他の意見］
・路面電車式のものを導入できないか。
・別所線駅への入口に看板がなくわかりずらい。公共サインの不足している所は整備していく必要が有ると思う。
・高校の通学における通学費に対し地域の生活格差がある。教育格差が生まれてくると思う。

2.5. 住民意見のまとめ

各種住民意向把握結果を以下に整理した。また、地図指摘で挙げられた危険個所、事柄を次頁に整理した。

居住者が考える上田市街地の問題点と望ましい都市像

※　上田中心市街地の不満、不足している点としては、「医療・福祉が充実していない」、「まちに魅力や賑わいが少ない」、「道路や街並みなどの整備が不足している」、「買物などの日常生活が不便」が挙げられる。
※　土地利用上の課題に対しては、「中心市街地の空洞化」が最も多い。
※　重点的に行うべき取り組みとしては、「既存市街地の活性化」が最も高く、次いで「ゆとりある居住環境」、「計画的な宅地開発」、「大規模商業施設の誘致」、「自然環境の保全」という意見も多く存在する。
※　居住者が望む上田市街地の都市像は、「高齢者、障害者が暮らしやすいまち」が最も高く、次いで「豊かな自然環境の保全に配慮したまち」、「商業の充実による賑わいあるまち」、「美しい街並み景観をもつまち」も挙げられる。
※　さらに、都市像の実現に向け必要な取り組みとしては「公共交通の充実」が最も高く、次いで「バリアフリーの促進」、「オープンスペースの確保」が挙げられる。
※　このなかで、まちづくりの方向性として道路・公共交通で優先すべきこととしては、「歩行者や自転車が安全に通れる道路整備」が最も多く、「身近な生活道路の整備や補修」、「通勤・通学・通院・買い物などのため、バス、電車の利便性の向上」、「中心市街地に行きやすいように、まちなかの道路、駐車場の整備」も多くの意見が寄せられている。

中高生の行動と意識

※　通学における交通手段は、徒歩が 40%、自転車が 27%と全体の約７割を占める。
※　日常の主な外出での移動手段では、高校生は「自転車」が約半数を占め、中学生は「自動車」が 39%と最も高く、次いで自転車が 35%を占める。
※　歩いての移動では「歩道がない・狭いため危険」という意見が半数を占める。
※　自転車での移動でも「歩道がない・狭いため危険」、「歩道や道路に段差があって危ない」など歩道に関する不満が多い。
※　バスでの移動に対しする不満は「運賃が不満」という回答が多い一方、「バスを利用したことがない」人が 1/4 を占める。
※　鉄道での移動に対する不満としては、「運賃が不満」が 39%、次いで「運行間隔、運行便数が不満」が 29%を占める。
※　上田市街地循環バス（赤バス・青バス）の認知度は全体の約２割。
※　市街地における今後の取り組みは、「大きなスーパーや大きなお店が増えていくこと」、「歩きや自転車で行ける範囲に、食料品や日用品を売るお店があること」、「歩行者や自転車が通る道を整備すること」が多く望まれる。
※　また、まちなか居住を推進し、徒歩をはじめ公共交通で商店街や公共施設が利用できるまちづくりを目指した集約型都市構造への取り組みは 70%の方が重要と回答。

交通事業者ヒアリング

※　交通渋滞に対しては、専用車線構成がわかりづらい（くいちがい交差）ことも考えられる。
※　天神２丁目交差点、ガード下は事故も多く、ＪＴ跡地開発によりさらなる混雑が懸念される。
※　一般ドライバーの運転を見ると、シートベルトの着用率、通行規制の無視、狭い道路での譲り合いなど目なーの悪さも伺える。
※　中高生の自転車運転は非常に危険を感じる。

平井寺トンネル及び別所線利用に関する意見交換会

※　丸子地域内村地区の住民にとっては、平井寺トンネルは市街地方面に向かう生活道路である。
※　現在も、丸子地域内村地区の住民は平井寺トンネルを利用し、通勤や子どもの送迎を行っているが、通行料金などが大きな負担となっている。

高齢者の行動と意識

※　日常で一番使う交通手段は、「自動車（自分で運転）」が 38%と高く、次いで「自動車(自分以外が運転)」が 20%と全体の６割が自動車による移動が占める。
※　年齢が高くなるに従い「自動車（自分で運転）」が減少、「自動車(自分以外が運転)」、「歩き」での移動が増加する傾向が見られる。
※　日常生活の交通で困っていることは、「歩いていけるところに食料品や日用品を売っている店がない」が最も多く、「歩道が狭くて歩くときに危ない」や「歩道に段差があって危ない」という歩道に関する意見をも多い。
※　市街地で暮らしていく上で、これから必要だと思うことは、「歩きや自転車で行ける範囲に、食料品や日用品を売るお店があること」、「歩道や自転車が通る道を整備すること」が必要であるという回答が多い。
※　徒歩での外出範囲は、「10 分」・「15 分」が各々1/3 程度を占める。
※　自動車免許を持っている方は 48%で、そのうち約 80%の方が自動車を運転しなくなったときの不安を感じている。
※　運転免許の返納に対しては、「返納する」が 38%、公共交通の利便性向上など条件付きの返納は 24%である一方、「返納しない」は 30%を占める。
※
※　上田市街地循環バス（赤バス・青バス）の運行をご存じの方は全体で 57%を占めるが、年齢が高くなるに従い、その割合は減少する傾向。また、市街地循環バスの利用経験者は 14%に留まり、利用経験のない方が 81%を占める
※　まちなか居住を推進し、徒歩をはじめ公共交通で商店街や公共施設が利用できるまちづくりを目指した集約型都市構造への取り組みは 78%の方が重要と回答。

小学校ＰＴＡの意識

※　市街地循環バスの利用を促進するためには、「学生へのＰＲ」、「早い時間帯での運行」が挙げられる一方、「駐車場を用意するから自動車利用が増加する」という意見があった。
※　自転車の利用は日常的に利用する人が約８割で、利用時の問題点としては「路肩を走っていると車にクラクションを鳴らされる」、「狭い歩道では自転車が来ると小学生が歩道を降りてよけている」という意見があった。
※　レンタサイクルについては、否定的な意見もあったが「晴天率が高いことから有効」、「市外から通学する高校生にも活用が可能」、「観光客への提供も有効」という意見があった。
※　また、レンタサイクルの観光客への提供に向けては、「観光施設を結ぶ自転車ネットワークの設定」、「観光客に対するＰＲ」が必要であるという意見が出された。
※　その他まちづくりに向けては、歴史的建物に対して「歴史的建物の存在をＰＲ」、「回遊ルートとしての設定」、「学校教育への活用」。また、「自動車の通行規制を守らないドライバーの存在」、「自動車をあまり街なかには入れないというまちづくり」などの意見も出された。

福祉関係者ヒアリング

※　徒歩での移動では、二中坂、合同庁舎前、権現坂などは非常に危険を感じる。
※　車椅子での移動を考えると歩道の幅は 3mの確保が必要で、片側 1.5mの両側歩道より、片側 3mの方が必要である。
※　非常に急でなければ、電動車椅子、シニアカー十分上ることが可能である。
※　車椅子、電動車椅子、シニアカーでの移動では、自転車と、歩行者、車椅子、それぞれの譲り合いの気持ちが必要である。
※　バスの利用では、ステップ、リフトなど利用しやすいバスがあると、外出する機会も増えると思う。

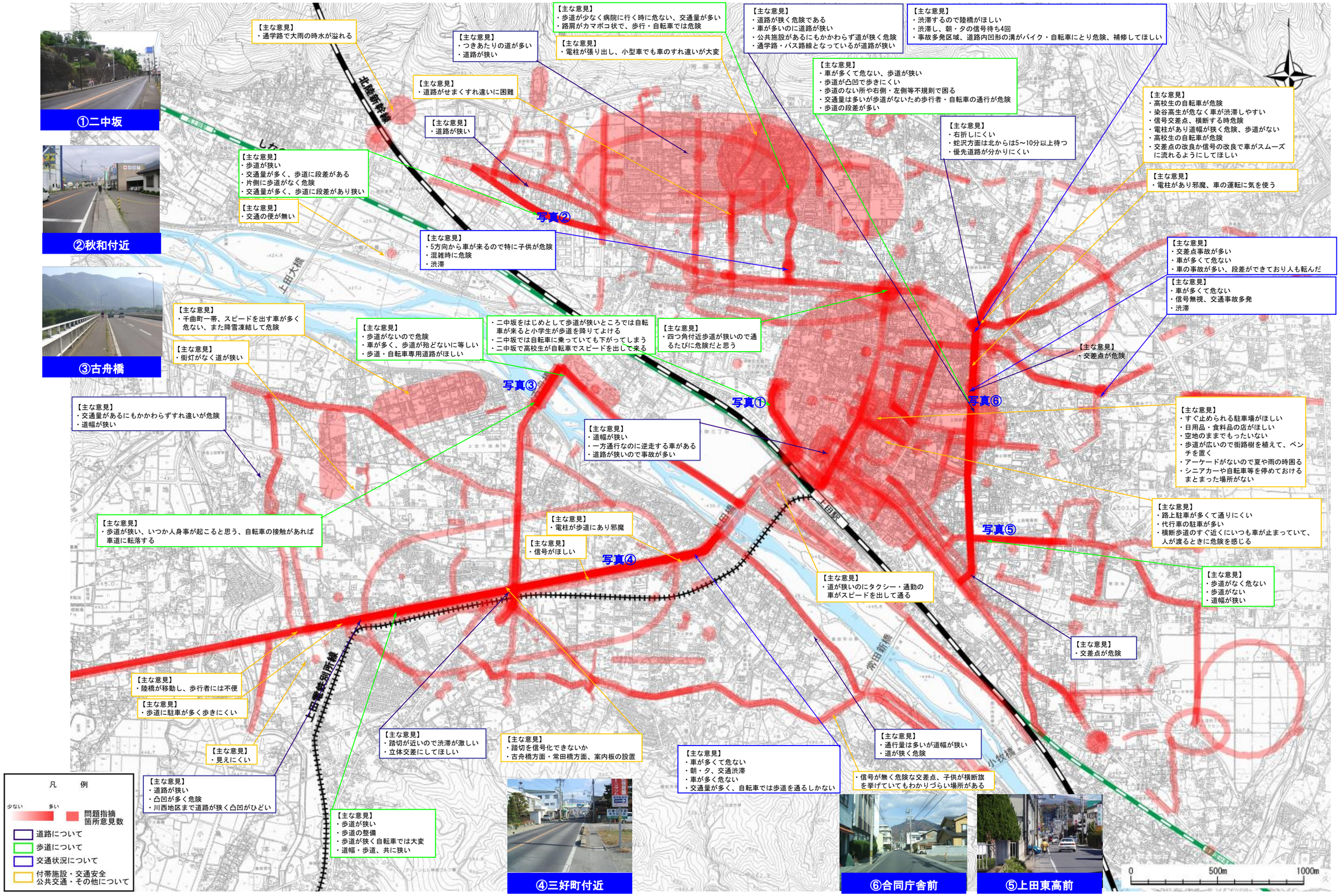


図 2-37　住民意向における危険な個所等の指摘箇所

3. 各種移動体験の実施

3.1. まちなかレンタサイクル体験の実施

3.1.1.『まちなかレンタサイクル体験』の実施概要

まちなかレンタサイクル体験は、晴天率が高いという上田の特徴を活かし、低炭素社会の貢献に向けた市内観光目的の自動車利用から自転車利用への移動手段の転換の可能性を検討するため実施する。

このまちなかレンタサイクル導入は上田市へ鉄道で訪れた方、来訪者へのもてなしを込め、来訪者が上田城をはじめとした観光施設と “まちなか”に残る歴史を感じる風景や建物のひとつひとつに足を止めてご覧いただくことを可能とするものである。

今回実施したまちなかレンタサイクル体験では関連調査を通じ、レンタサイクル需要、河岸段丘の上下に街並みが形成され坂道での適応、また自転車が安全に通行できる道路の課題などを探るものとする。

■実施期間	平成 21 年 7 月 10 日(金)～8 月 30 日(月)の約 2 ヶ月間
■設置場所・台数等	自転車設置場所：市営お城口駐輪場（上田駅） 設置台数：10 台（整備･修理した放置自転車を活用） 貸出料金：無料（ただしアンケートにご協力いただく）
■周知方法	・市ホームページ（下図参照） ・市観光課へのパンフレット請求時にチラシを同封（下図参照） ・上田駅構内への張り紙
■関連調査	①利用者実績調査 ②利用者アンケート調査

チラシ

放置自転車を活用へ

上田市 無料貸し出し

10日から 観光客の需要探る

上田市は、放置自転車を無料で貸し出すレンタサイクルを10日から8月末まで試行する。観光客を主な利用者に想定。新幹線で上田駅を訪れた観光客に中心市街地の上田城跡公園や柳町の街並みなどを自転車で巡り、楽しんでもらうことで、市街地活性化につなげる狙い。市の「上田都市・地域総合交通戦略」策定のため、移動手段の一つとして自転車にどれだけ需要があるかを調査する目的。レンタサイクルの利用が多ければ、自転車利用促進策を盛り込む考えだ。

レンタサイクルは上田駅お城口の市営駐輪場に置き、期間中毎日午前9時～午後7時、誰でも使える。利用者には、利用目的や行き先、道路の安全性などをアンケートし、結果をまとめる。

市内にある駅近くの市営駐輪場計5カ所で放置されていた自転車を使う。市が警察署に届け出た後、3カ月たって所有権が市に移った10台を修理した。

また、市都市計画課による、市民の移動手段の中心は…

10日から上田市が無料で貸し出す放置自転車

…車で、人の流れは郊外に向かっているという。レンタサイクルを誰でも利用できるようにすることで、市街地のにぎわいを取り戻す目的もある。

レンタサイクルの試行は、道路整備や公共交通のあり方、移動手段を総合的に見直す交通戦略策定のための調査の一環。これまで、市街地の高齢者や中高生を対象に、移動手段や移動場所を聞くアンケートをしている。

信濃毎日新聞（H21.7.7）

3.1.2. 結果概要

（1）レンタサイクル稼働状況

① 利用者実績

※ レンタサイクルの利用者は 53 日間で 470 人。
※ 1 日平均利用者は 9 人で、平日でも 8 人、休日では 12 人が利用。
※ 最も利用者が多かったのは 7 月 20 日（海の日）で 26 人が利用。また、車両が不足し貸出できなかった日も 11 日（41 人）発生した。

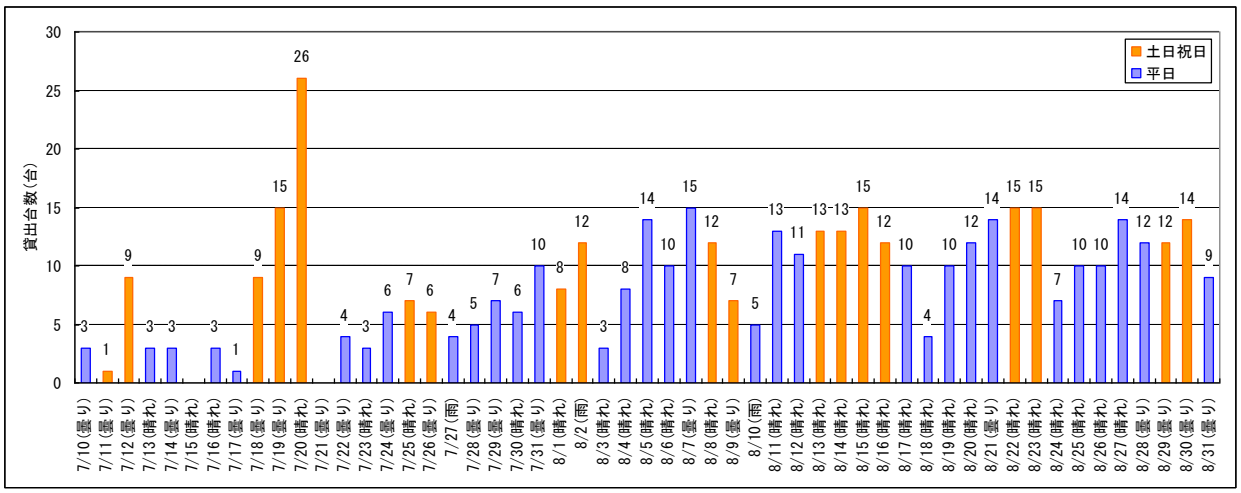


図 2-38 日別稼働台数

② 貸出・返却時間分布

※ 貸出・返却時間は分散しており 17 時までは各時間帯において利用希望者が存在した。
※ 貸出時間は 2～3 時間が多く、平均では 3 時間 18 分。

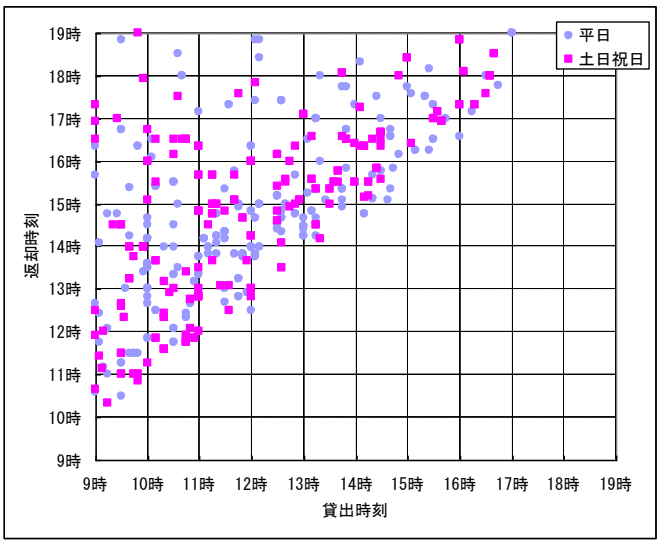


図 2-39 貸出・返却時間分布

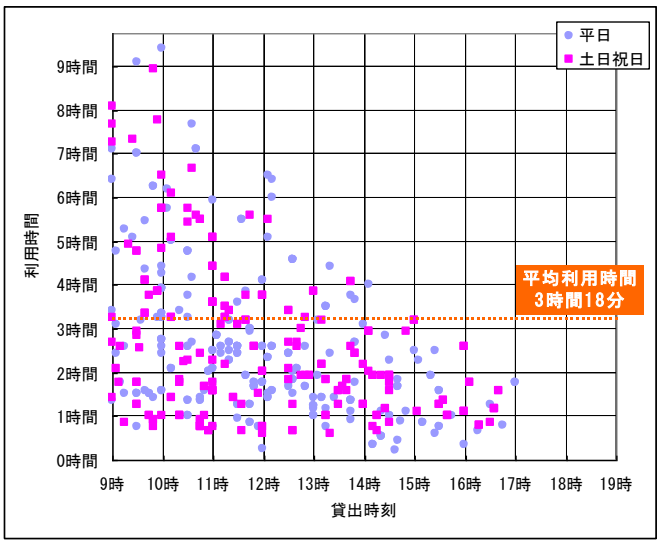


図 2-40 貸出時間と利用時間分布

（2）まちなかサイクル体験結果

❋ 利用者・稼働実績
- ➢ レンタサイクルの利用者は 53 日間で 470 人。
- ➢ 1 日平均利用者は 9 人で、平日でも 8 人、休日では 12 人が利用。
- ➢ 最も利用者が多かったのは 7 月 20 日（海の日）で 26 人が利用。また、車両が不足し貸出できなかった日も 11 日（41 人）発生した。
- ➢ 貸出・返却時間は分散しており 17 時までは各時間帯において希望者が存在した。
- ➢ 貸出時間は 2～3 時間が多く、平均では 3 時間 18 分。

❋ レンタサイクル体験実施中の情報入手手段
- ➢ 「看板などの案内をみた」が半数を占める
- ➢ 「その他」という回答には観光案内所で聞いたという意見が多かった。

❋ 利用者の居住地
- ➢ 利用者は東京・神奈川など関東方面が約半数を占める
- ➢ 県内利用者も 14%を占め、そのうち上田市内居住者が約半数を占める。

❋ 来訪手段と目的
- ➢ 上田市への来訪手段は鉄道（新幹線・電車）が約 7 割を占める一方、自動車による来訪者も 1 割を占めた。
- ➢ 来訪目的は観光が全体の約 8 割を占め、次いで仕事、買い物などとなっている。

❋ 訪問先
- ➢ 訪問先は観光施設関連が全体の 8 割を占める。
- ➢ 訪問者が最も多いのは上田城跡で、次いで柳町、上田市立博物館、池波正太郎真田太平記館となっている。

❋ 利用した感想
- ➢ 利用した感想では、「快適」、「多くの場所を訪れることができた」という満足の声が全体の 7 割を占める。
- ➢ その他の意見では、30～50 歳代で「坂道が大変」という回答、50・60 歳代で「電動自転車が有ると良い」という回答が多い。
- ➢ また、20・40・60 歳代で「貸出・返却場所が複数あると良い」という回答者が多い。

❋ 道路状況に対する意見
- ➢ 道路状況に対しては、「走りやすい」という回答が 4 割を占める。
- ➢ 一方、「道路が狭い」、「自転車が走行できるスペースがほしい」という走行空間に対する要望が約 3 割、「段差が多く危険」という声も 1 割存在した。

❋ 利用料金に対する意向
- ➢ 利用料金に対する意向としては、2 時間、1 日あたりともに設問の最低金額に対する回答が最も多い。
- ➢ 回答の平均利用料金は、2 時間あたりでは 306 円、1 日あたりでは 599 円となった。
- ➢ また、2 時間あたりに対する回答で無回答が多く、先の貸出時間からも 2 時間という時間制限、料金体系を敬遠していることも考えられる。

❋ 次回利用意向
- ➢ 次回来訪時のレンタサイクル利用意向は、無回答者を除く全員が利用したいと回答している。

3.2. シニアカー移動体験の実施

上田市身体障害者福祉協会の協力のもと、電動車椅子、車椅子を使用されている方にご参加いただき、歩道整備に向けた問題点・課題を抽出するためのシニアカー移動体験を実施した。

また、移動体験の感想・ご意見、日頃感じている事柄などをお聞きする意見交換を行った。

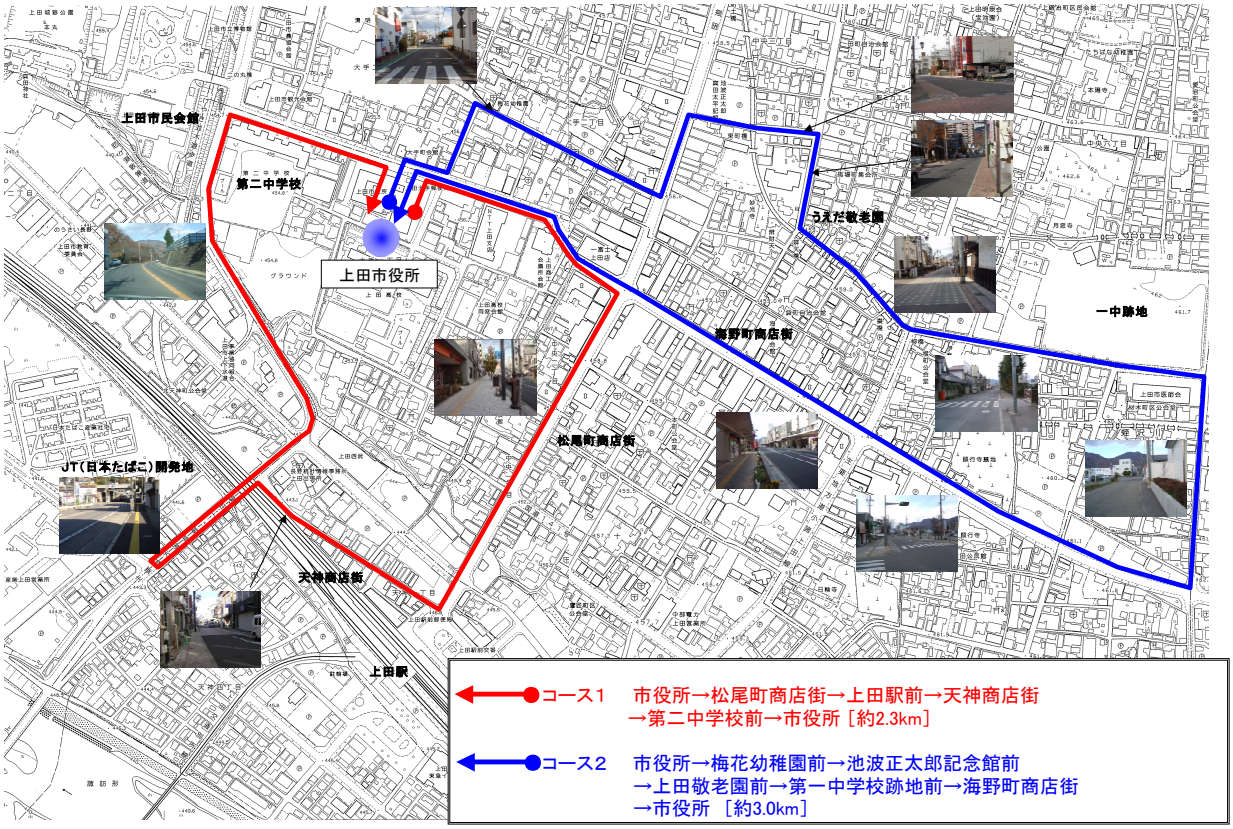
［日時・場所］　平成 21 年 9 月 28 日(月)　13:30～15:30

［参加者］電動車椅子利用者　2 名、車椅子利用者　1 名、身障者協会　1 名

［移動体験、意見交換会における確認・協議事項］

・歩道の幅、移動中の段差など不便・危険を感じる箇所
・危険を感じる場面
・改善へのアドバイス
・その他、日頃感じていることなど

［移動体験ルート］



【主なヒアリング結果】

●不便・危険を感じる箇所

・歩道に**電柱**があり部分的に狭くなる箇所が走行上不便である。（写真 1 参照）

・**幅が広いグレーチング**には車輪がはまってしまうことがあり問題である。

・**歩道上に乗り上げて駐車している自動車**があると通行できず、途中で降りることもできない。（写真 2 参照）

・**傾斜**がきつい箇所、**段差**が高い所は危険である。（写真 3 参照）

・**自動車の速度低下を促すポール**も車椅子の利用者には歩道を狭くする要因である。

・**視覚障害者用のブロックも車輪を取られる**ことがあり危険であるが、視覚障害者には不可欠なものである。両者のためには一定の幅員を確保することが必要である。（写真 4 参照）

・**歩道の隅切りに段差が 2cm 程度**あるところが多いが不便を感じる。（写真 5 参照）

・諏訪部伊勢山線などに**わずかな区間だけ歩道がない部分（連続性がない歩道）**がある。そのような箇所は非常に不便である。

・**自動車が通行規制を無視して走行**している区間があり、危険を感じる。

写真 1:支障となる電柱

写真 2:支障となる駐車

写真 3:大変な坂道

写真 4:車輪を取られる
点字ブロック

写真 5:隅切りの段差

写真 6:歩道にはみ出した看板と駐輪

●危険を感じる場面

・**自転車とのすれ違いは非常**に危険を感じる。特に、中高生の自転車はスピードを出しており危険を感じる。
また、「並進不可」区域にもかかわらず、ルールを無視している。

写真 7: 並進してスピードを出した自転車のイメージ

・後方から自転車が来る場合、自転車利用者側からはベルを鳴らすことが逆に悪いと思っている人もいるかもしれないが、**車椅子利用者としてはベルを鳴らしていただくだけでも非常に助かる。**（写真 8 参照）

写真 8:すれ違いに配慮した自転車

・上田駅前のスクランブル交差点など、**横断するのが大変なほど青時間が短い交差点**がある。

●改善への取り組みについて

・**カラーペイントを行ってあるだけでも、走行しやすさを感じ、比較的有効な方法**と考える。（写真 9 参照）

写真 9:安心感のあるカラーペイント

・**点字ブロックの以外に 1m程度の幅があると車椅子も走行しやすい。**

●その他感じたこと、日頃感じていること

・電動車椅子であれば、二中坂の利用は可能であるが歩道が狭く、通常は駅前に迂回している。歩道が広がると非常にうれしい。

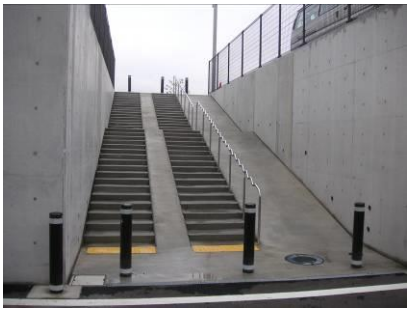


写真 10:ＪＴ開発地で整備された坂道

・ＪＴ開発地内の坂道で歩道 4mの箇所があり、歩道空間には階段とスロープが設置されている。このような配慮が広がると非常に助かる。（写真 10 参照）

・歩行車の安全性を確保すべきゾーンを設定するとすれば、高齢者も多く、車椅子利用者が多い大手町付近、安藤病院周辺が良いと思う。

・天神商店街は自動車も多いので一方通行にしてはどうか。

・街角に一休みできるスペースがあるとうれしい。（写真 11 参照）

写真 11:ひと休みできる街なかのスペース

3.3. 自転車走行体験（景観ウォッチング）

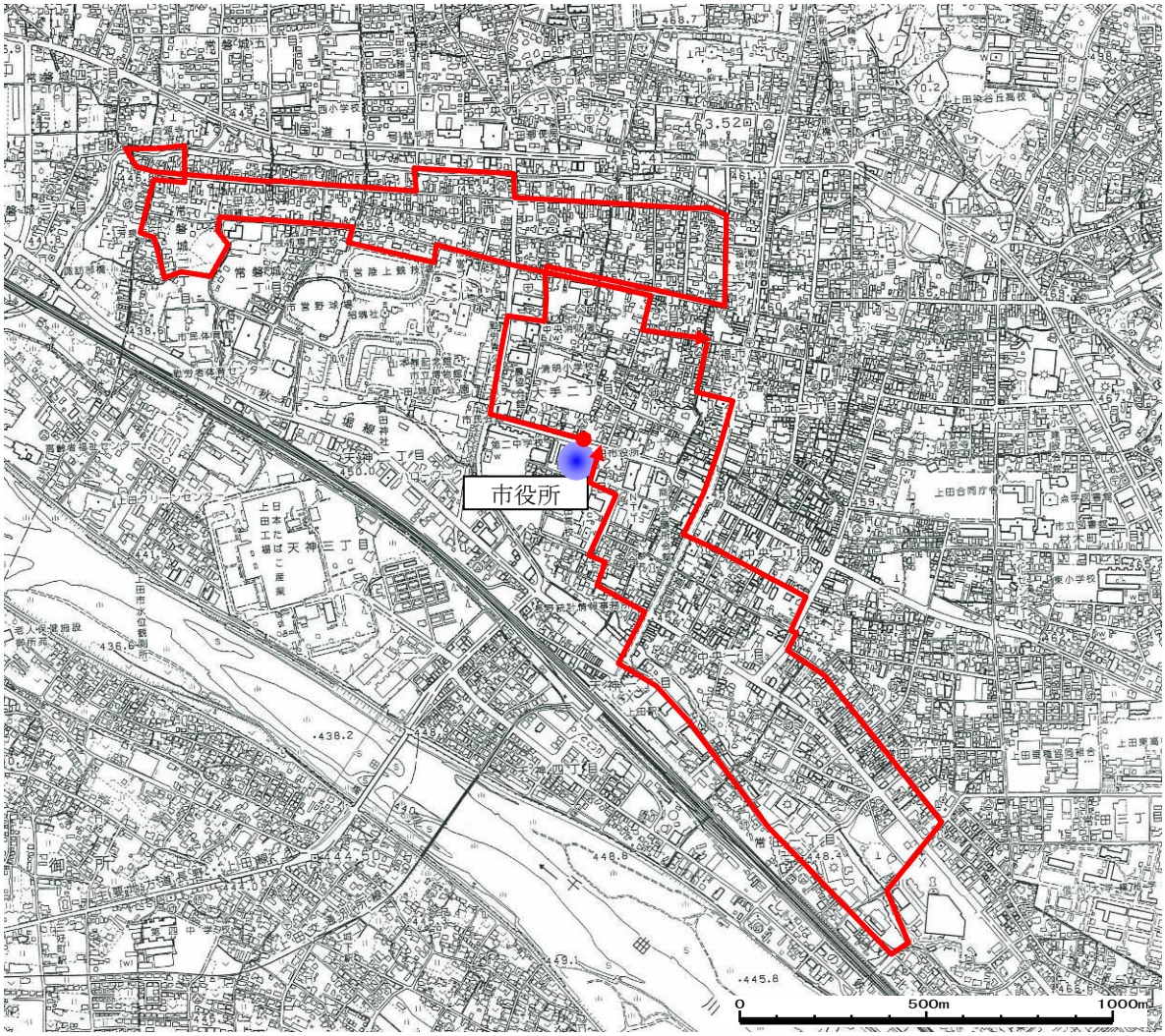
自転車走行体験は、市都市計画課が定期的に実施している景観ウォッチングと併せて実施した。

市街地に広く点在する建物を見学するため、自転車・電動アシスト自転車に乗って巡り、参加された皆さんからアンケート形式により「自転車に乗ったまち歩き」の感想等をお聞きした。

［日時・場所］　平成 21 年 10 月 17 日(土)　9:30～12:30

［参加者］7 名

［走行体験ルート］　走行距離 8km（ゆっくり走って約 1 時間）



3.3.1. アンケート結果

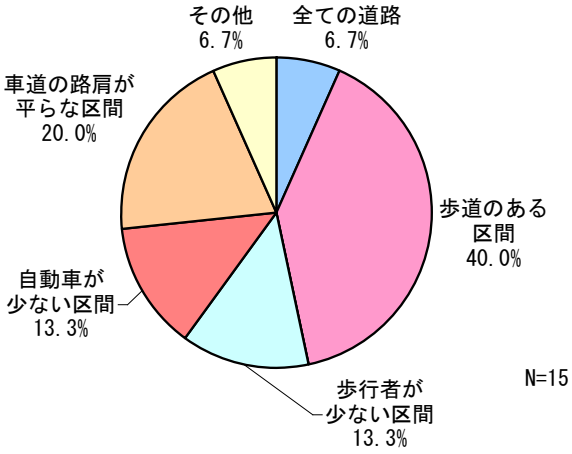
❋ 日常の自転車利用頻度
- ➢ 毎日利用する方は 43%で、ほとんど利用されない方は 29%。

❋ 日常、自転車を利用する際の移動距離
- ➢ １ｋｍと３ｋｍがともに 29%を占め、概ね３ｋｍ程度までの移動に利用されている。

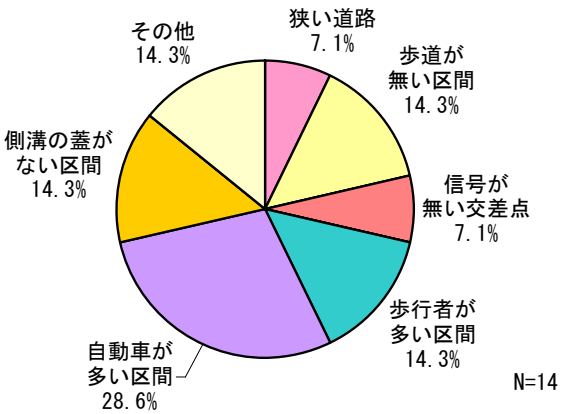
❋ 日常、自転車を利用するときの目的
- ➢ 通勤と買い物がともに 38%を占める。
- ➢ そのほか「ちょっとした移動の足」、「気分転換や散歩」にも利用されている。

❋ 自転車で走った感想
- ➢ 走りやすかったが 57%を占める一方、走りづらかったという方も 14%存在。
- ➢ 全員の方が市街地内の移動手段として自転車は有効であると回答。

❋ 安心して走行できる場所
- ➢ 「歩道のある区間」が 40%、「車道の路肩が平らな区間」が 20%を占める。
- ➢ また、「自動車が少ない区間」、「歩行者が少ない区間」が各々13%を占める。
- ➢ 必要な歩道の幅としては、2m程度が半数を占め、次いで 1/3 の方が 4m程度と回答。



❋ 危険を感じた場所
- ➢ 「自動車が多い区間」が最も多く 29%、その他「歩道がない区間」、「歩行者が多い区間」、「側溝の蓋がない区間」、「信号がない交差点」なども危険という指摘が寄せられた。



❋ 電動アシスト自転車を利用した感想
- ➢ 「快適」、「上り坂が楽に上れた」、「疲れなかった」など快適であるという感想が大半を占めた。

❋ 自動車利用からの転換意思
- ➢ 日常生活の移動で公共交通、自転車などが利用しやすくなった場合が前提となるが 86%の方が公共交通や自転車での移動を選んでいきたいと回答。

4. 新たな市街地内開発への対応

上田市街地内には、新たな面的開発計画として旧第一中学校跡地開発とＪＴ開発地がある。

これらの開発地には公共性を有する施設もあり、人・車の流れに影響をもたらすことが予想され、併せて行われる道路整備の検証、新たな道路整備の検討を行った上で市街地内道路網を考えていくことが必要となっている。

このため、ここでは新たな開発に伴い計画されている道路整備に対する交通状況の分析、整備効果分析及び歩行者に配慮した開発地区周辺での対応について整理した。

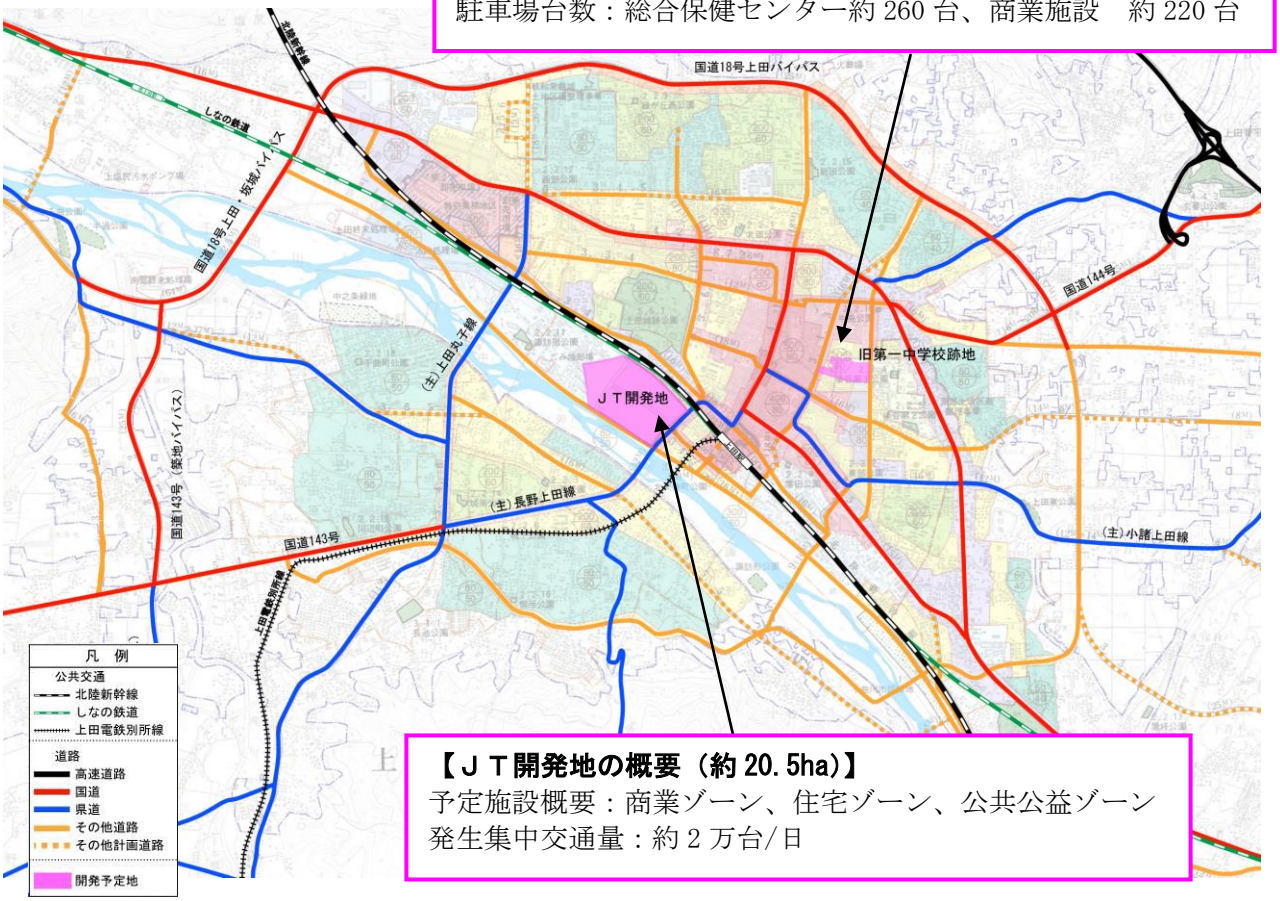


図 2-41　上田市街地内の新たな面的開発

4.1. ＪＴ開発地に対応した道路整備

ＪＴ上田工場跡地を中心とした上田市天神三丁目土地区画整理事業（以降、「ＪＴ開発」という）は、賑わいのある市街地の形成に向けた１つの拠点として整備を進めている。

ＪＴ開発地には公共施設、商業施設などの立地を予定しており、これらの施設配置は新たな自動車交通の発生集中源として周辺道路交通状況に与える影響が危惧されている。これまでも周辺道路への影響の検討を進めてきたが、これらの自動車交通の分散による周辺道路の混雑緩和に向け有効な対策として櫓下泉平線の整備がある。

このため、ここでは櫓下泉平線の整備による交通状況の予測と整備効果の整理を行い、その有効性について検討を行った。

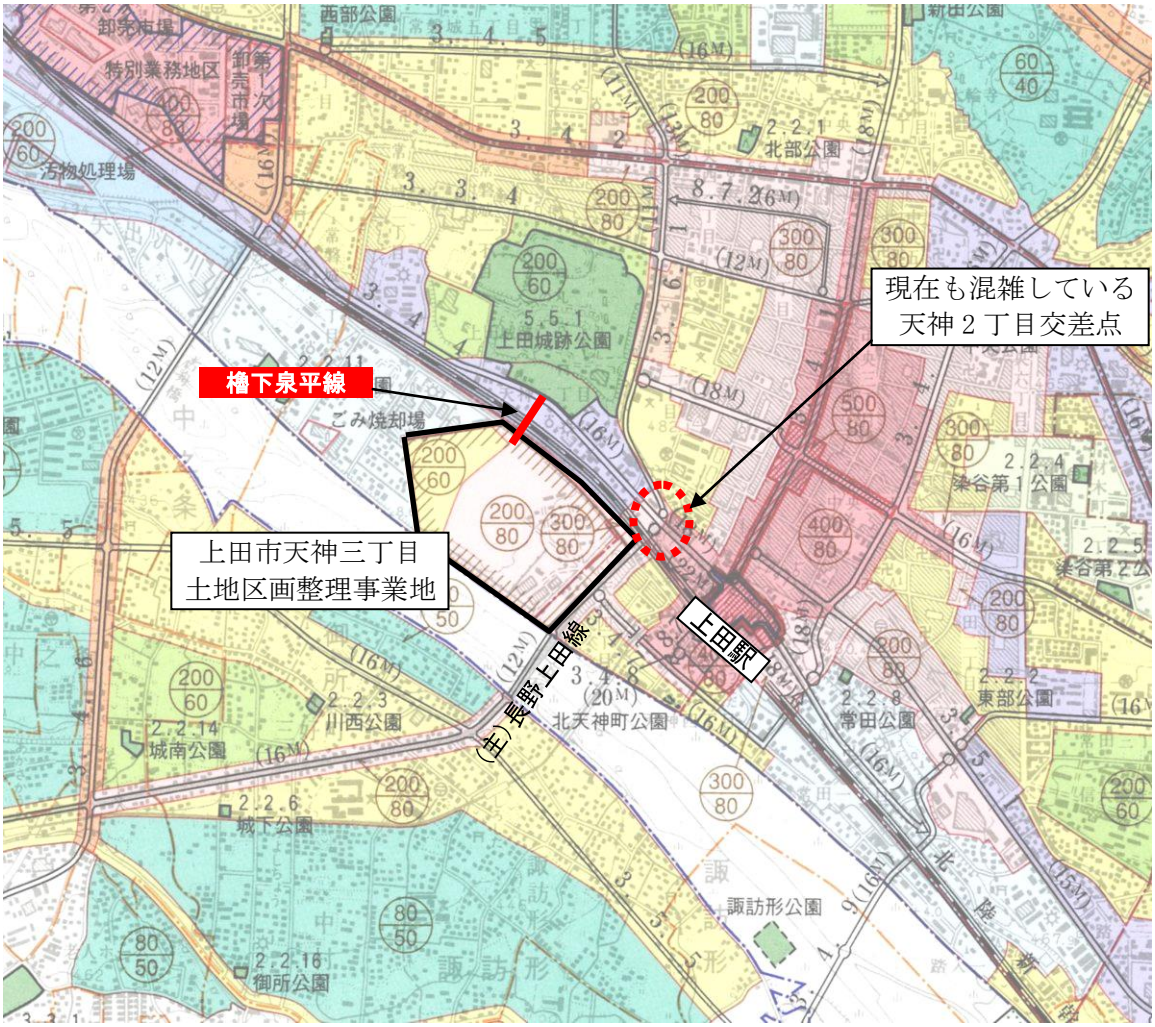


図 2-42　櫓下泉平線の位置図

（1）檜下泉平線の整備による交通状況

檜下泉平線を整備しない場合、しなの鉄道断面においては 2 車線道路分の交通容量が不足する。

これに対し檜下泉平線を整備した場合、利便性が高まり周辺道路からの転換も発生するが、檜下泉平線と並行する路線で交通量が減少し、特に、現況でも混雑している（主）長野上田線で最も交通量が減少することが予想される。これにより、混雑度も減少し、市街地周辺でのしなの鉄道との交差部での混雑度は檜下泉平線の整備により 1.16 から 1.0 となり、需給バランスの整った状態になると予想される。

（2）整備効果の算出

交通量配分結果をもとに檜下泉平線の整備による効果を面的に捉えるため、『走行時間の短縮効果』、『CO_2 排出量の削減効果』、『走行時間の短縮による時間費用の節減』について効果を算出した。

その結果を以下に示したが、これによると、檜下泉平線の整備は、交通状況の改善のみならず生活面、環境面、経済面においても非常に効果的であることがわかる。

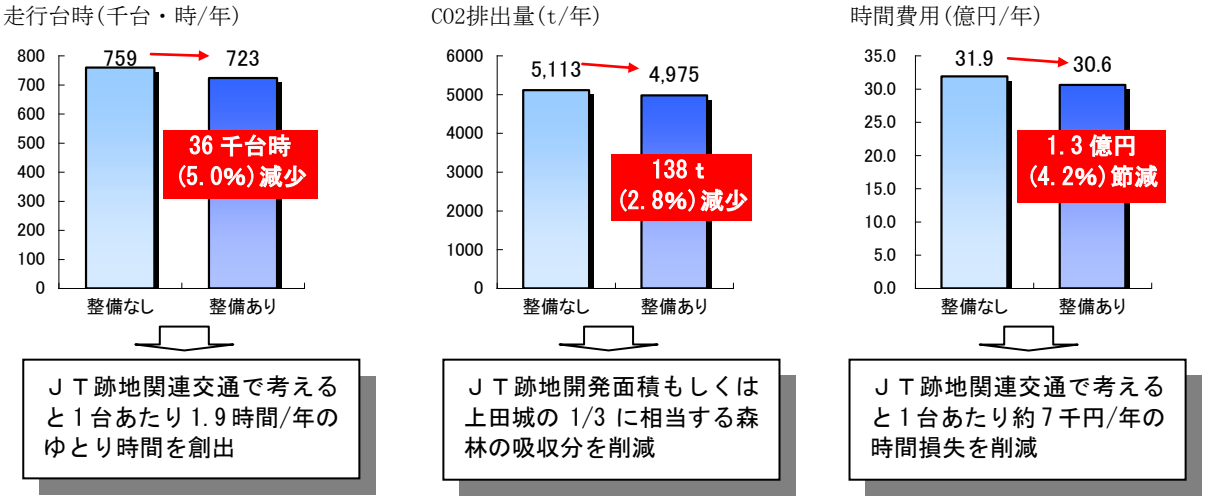


図 2-43　整備効果算出結果

（3）検討結果のまとめ

交通状況分析等より檜下泉平線の整備による効果として以下の点が挙げられる。

- ●ＪＴ開発により、しなの鉄道断面で 2 車線道路分の交通容量が不足しているが、檜下泉平線を整備すると並行する路線で交通量が減少し、しなの鉄道との交差部の混雑が緩和する。
- ●特に、現況混雑している（主）長野上田線の交通量が檜下泉平線の整備により減少する。
- ●檜下泉平線の整備は、地域周辺の『ゆとり時間の創出』、『二酸化炭素排出量の削減』、『時間損失費用の節減』に寄与し、生活面、環境面、経済面においても非常に効果的である。

上記のとおり、檜下泉平線の整備は交通状況の改善、生活面、環境面、経済面にも効果があることから必要性は高いものと考えられる。

また、賑わいと活力ある中心市街地の充実に向け、既存市街地にＪＴ開発地を 1 つの核として加えられようとしている。このため、市街地、歴史・観光拠点と『新たな賑わい交流の拠点』との歩行者の周遊性を確保した道路網、交通体系を構築するためにも檜下泉平線の整備が必要であると考えられる。

4.2. 旧第一中学校跡地開発周辺道路網の検討

旧第一中学校跡地（以降、「一中跡地」という）に整備される施設は、公共公益施設としての総合保健センターと民間活力による提案公募により商業施設が予定されている。

このうち、総合保健センターは少子高齢社会に対応した保健施策と子育て支援施策を推進し、基幹保健センターとこどもセンターを一体化したものである。

総合保健センターは市民が気軽に利用できるものとして整備し、多くの市民が利用することにより市街地への回遊の拠点として活性化にも寄与するものと期待されている。

駐車場は総合保健センターと中央公民館、文化会館、図書館等周辺公共施設利用者用として、約 260 台分の整備を予定しているが、施設用途からは過度な自動車の集中による慢性的な混雑はないものと考えられる。

しかし、総合保健センター、図書館、点字図書館などがあり歩行者、自転車、車椅子などに配慮した歩道設置、自動車の誘導を考慮した周辺地区道路網の検討が必要となっている。

このため、当該施設が平成 21 年度内の完成を目指すことを受け、現道を最大限活用しつつ一中跡地開発への誘導路を設定し、歩行者等にも優しい道路網の検討を行う。

図 2-44　一中跡地全体計画図

（1）旧一中跡地周辺地区における道路網案

周辺道路の現状を踏まえ、旧一中跡地開発に対応した道路としては主要幹線道路及び国道 141 号（駅前通り）へアクセスする現道を最大限に活用した『地区内幹線道路』を位置付け、道路網構築に向けた主要路線の方針を下図に示す。

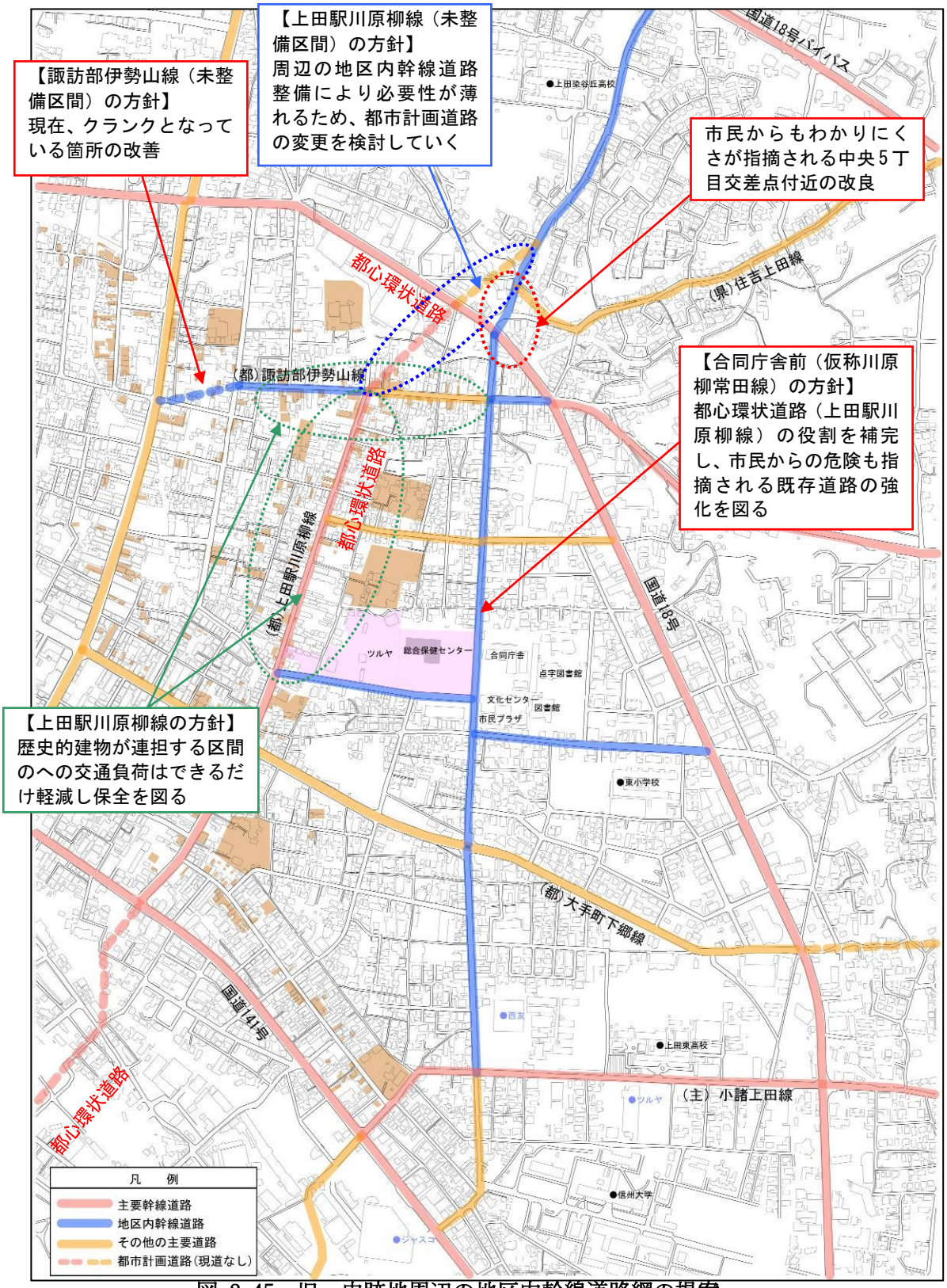


図 2-45　旧一中跡地周辺の地区内幹線道路網の提案

（2）既往計画と連携した新たな歩行者ネットワーク案

現在の歩道整備状況、歩行者ネットワーク整備に向けた既往計画を勘案し、旧一中跡地周辺の歩行者ネットワークをみると、新たに下図のような区間の整備によるネットワーク化が必要であると考えられる。

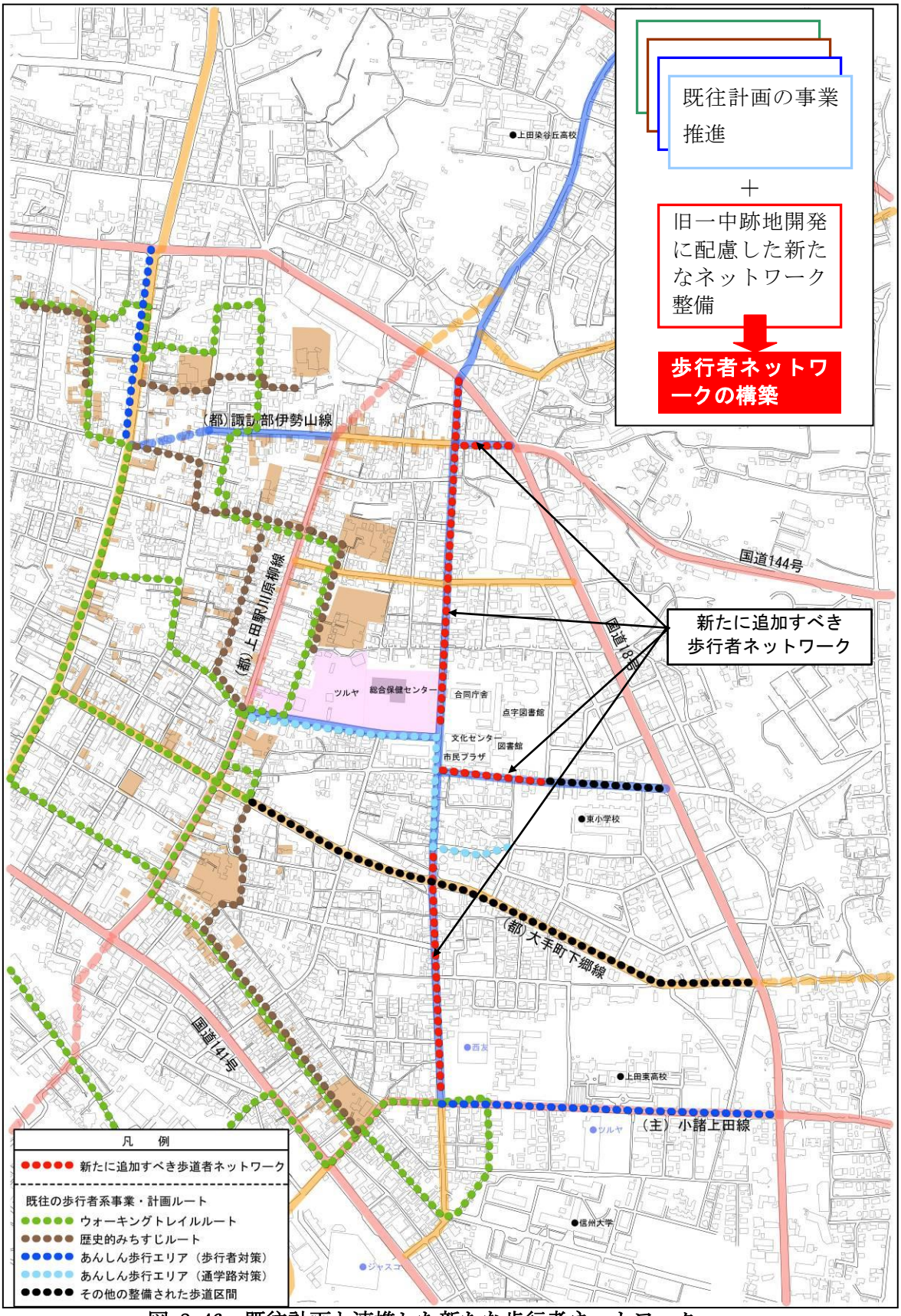


図 2-46　既往計画と連携した新たな歩行者ネットワーク

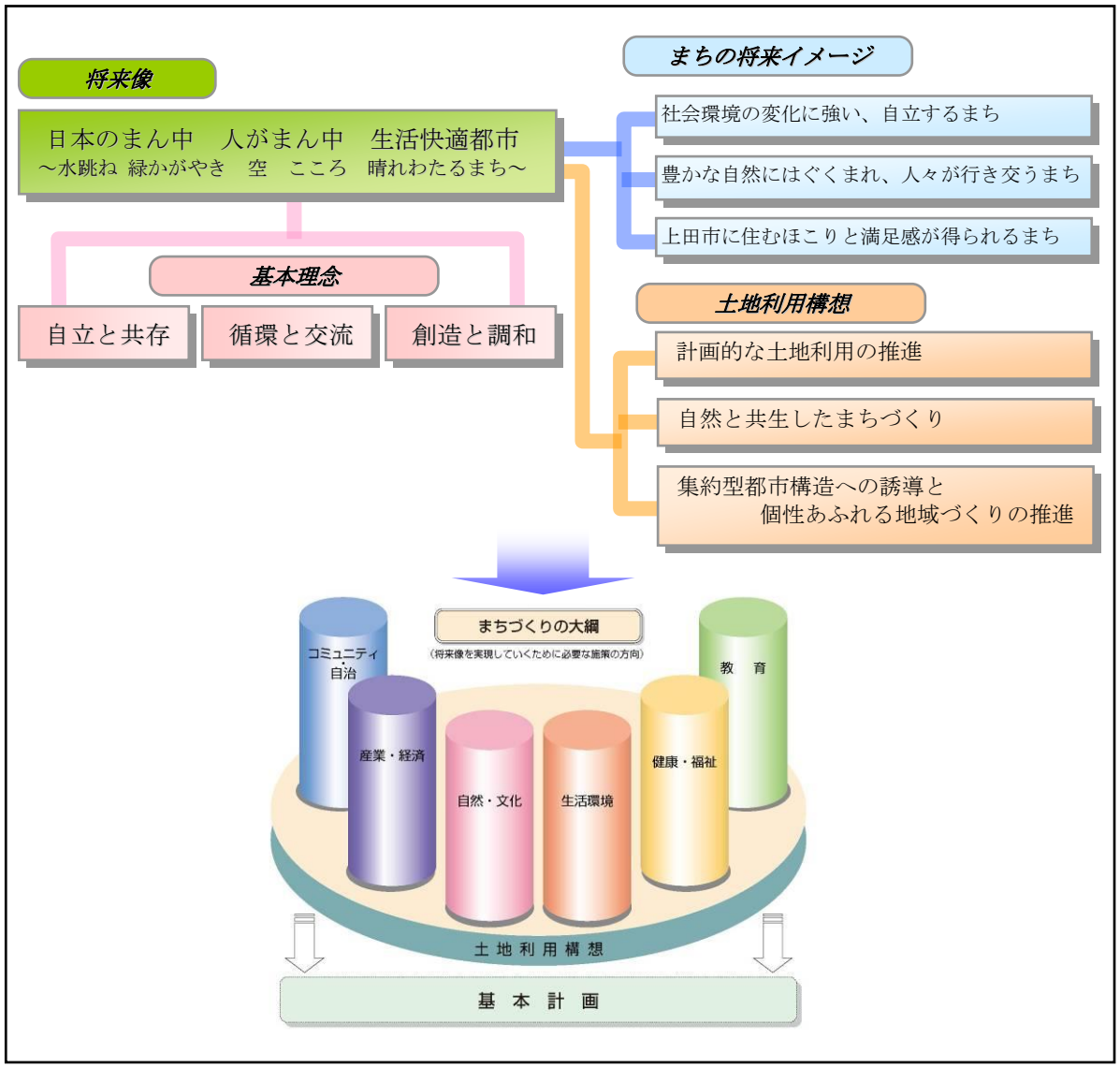
5. 上田市街地を取り巻く諸計画

5.1. 上田市総合計画（平成 19 年 12 月）

- ❋ 将来の都市像に向けては拠点集約型都市構造への誘導が掲げられている
- ❋ 交通においては市内外との交流の円滑化、公共交通の利用促進と歩行者・障害者の安全性確保を重点施策として設定
- ❋ また、計画的な土地利用、市街地商業の個性と活力の創出、歴史的・文化的遺産などの保護や情報提供の充実も重点施策として設定

第一次上田市総合計画は、平成 18 年 3 月の市町村合併における新市建設計画を尊重し、『上田新時代』の創造に向け平成 19 年度に策定された。

本計画における基本理念、将来像、まちづくり大綱（将来像を実現していくために必要な施策の方向）は以下のとおり掲げられている。



（資料：第一次上田市総合計画）

図 2-47　総合計画の基本構想