

1 調査名称：上田都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：長野県

3 調査圏域：上田都市圏

4 調査期間：平成 17 年度～平成 18 年度（平成 19 年度に繰越）

5 調査概要：

上田都市圏総合都市交通計画は、上田市を中心とする上田都市圏における総合的な交通体系の確立を図ることを目的として、平成 4 年度に策定し、これに基づく交通施策が進められてきた。しかし、計画策定から 10 年以上が経過し、この間、高速交通体系（長野新幹線、上信越自動車道）および幹線道路の整備等による交通情勢の変化や自動車への依存の増加、市街地の拡大、少子高齢化の進展等の社会情勢の変化が生じており、新たな交通課題に対応した総合都市交通計画の策定が求められている。

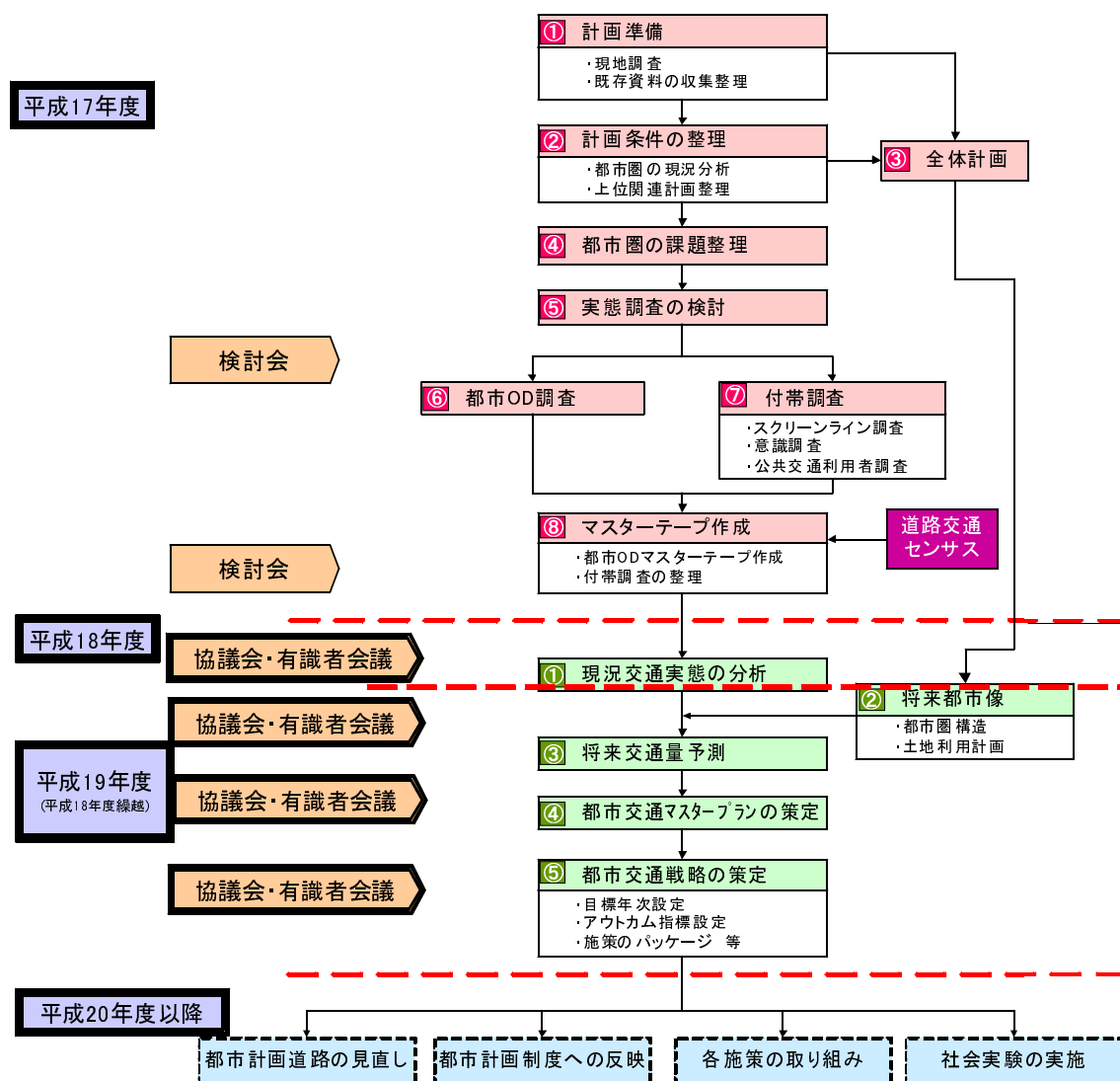
そこで、平成 17 年度に全国道路交通情勢調査に合わせ都市 OD 調査を実施し、この実態調査に基づき社会状況や交通実態を把握し、課題について整理するとともに、将来の交通需要について予測を行い、総合都市交通計画の策定を行う。

< 調査成果 >

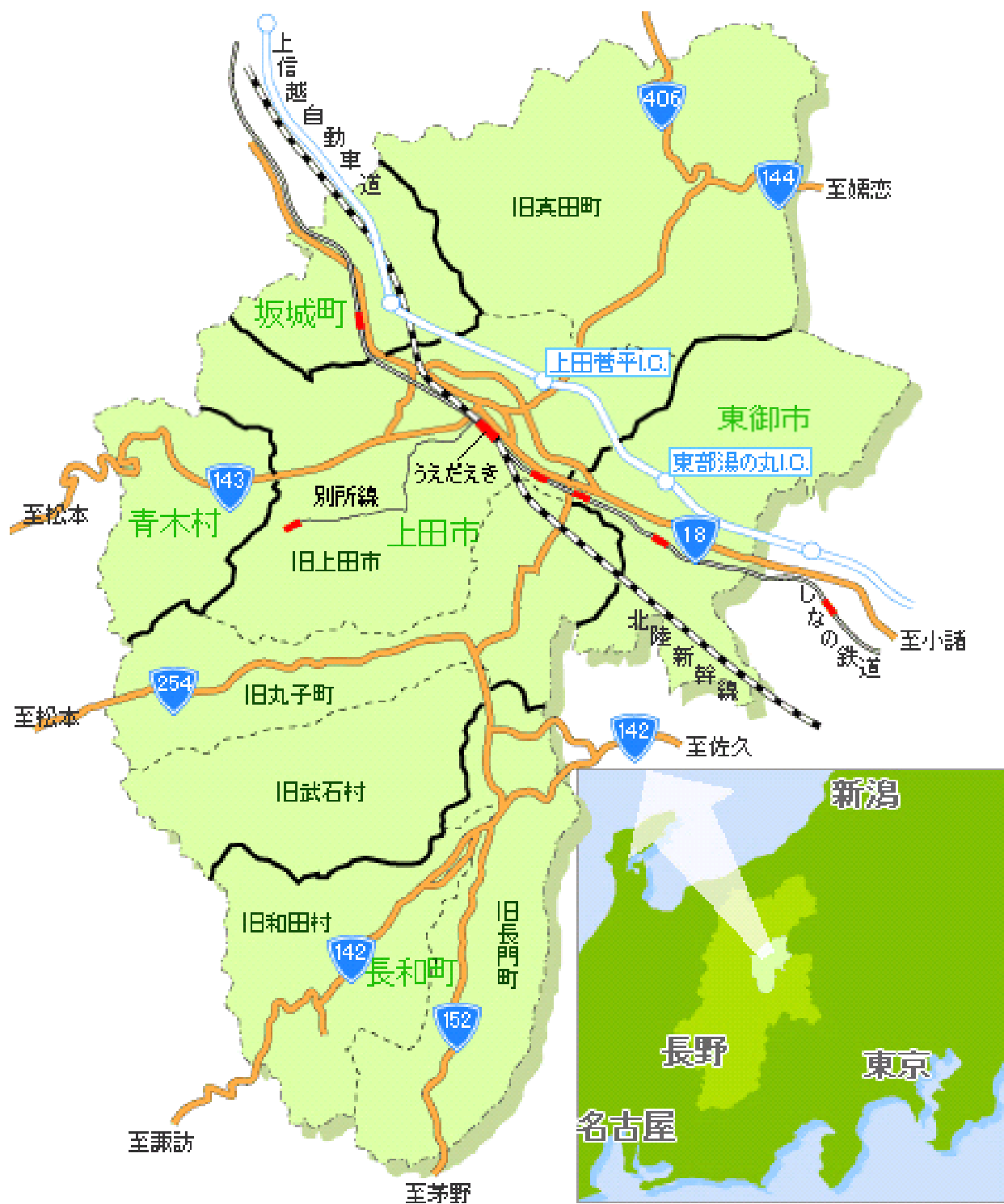
1 調査目的

上田都市圏総合都市交通計画は、上田市を中心とする上田都市圏における総合的な交通体系の確立を図ることを目的として、平成4年度に策定し、これに基づく交通施策が進められてきた。しかし、計画策定から10年以上が経過する間に、高速交通体系(長野新幹線、上信越自動車道)および幹線道路の整備等による交通情勢の変化や自動車への依存の増加、市街地の渋滞、公共交通機関の利用者の減少、市街地の拡大と中心市街地の衰退、少子高齢化の進展等の社会情勢の変化が生じている。このため、新たな交通課題に対応した総合都市交通計画を策定することを目的とし、調査を行う。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

調査の目的と対象範囲

上田都市圏においては、長野新幹線、上信越自動車道、および幹線道路等社会資本の整備が進む一方、バスや在来鉄道等公共交通機関の利用率の低迷など、新たな課題が生じています。

本調査は、上田都市圏の市町村を対象に、誰もが安心して快適に暮らし、効率的に活動できる豊かなまちづくりを目指した、上田都市圏の交通計画を策定することを目的に実施しました。

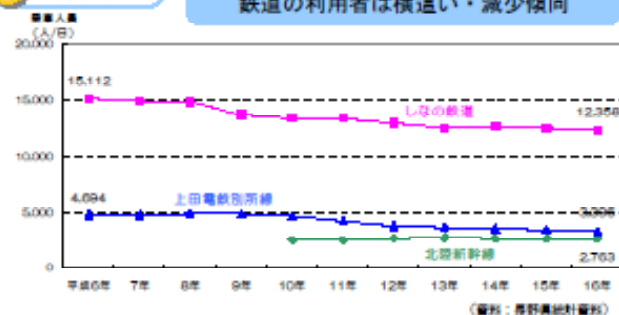
※上田都市圏とは上田市、東御市、長和町、坂城町、青木村の2市2町1村



交通の現状と将来

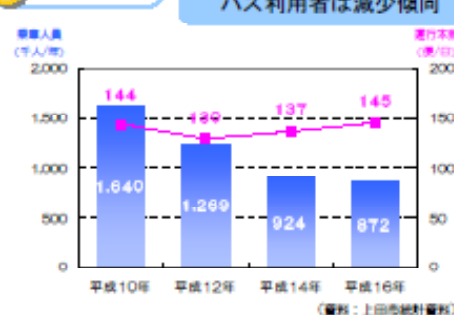
鉄 道

鉄道の利用者は横ばい・減少傾向



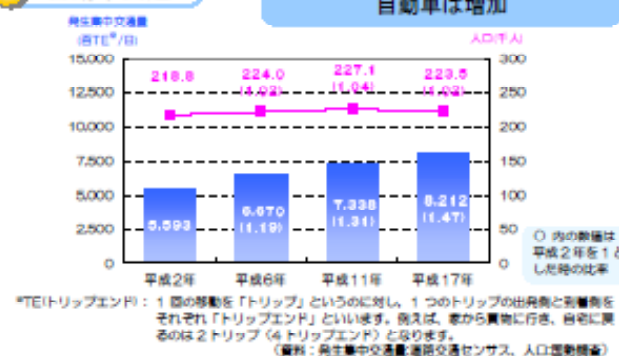
バ ス

バス利用者は減少傾向



自動車交通

自動車は増加



車は便利だからみんな使うけど、
このままでいいのかな



自動車が運転できなくなっても
公共交通が便利だと安心なんだ
けど

これからは、人口減少、本格的な高齢化社会が到来します。

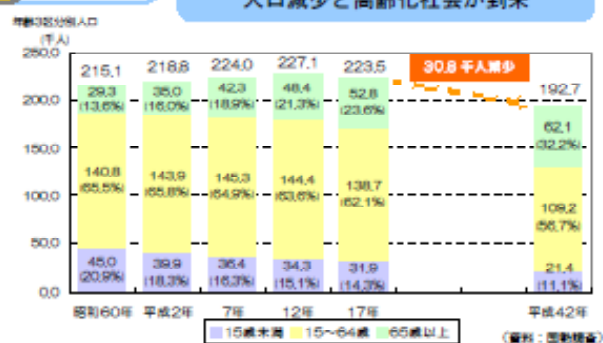
これからは、人口が減少し高齢化も進むことが予想され、平成42年には3人に1人が高齢者となることが予想されています。

それでは、これからのまちづくり、道路、公共交通はどのようにしていくことが必要



人 口

人口減少と高齢化社会が到来



目指す都市の姿

拠点集約型都市構造 ～市街地、地区拠点及び自然の残る集落ごとにまとまりを持った都市構造～

【都市機能】

商業・業務 上田駅周辺市街地を中核、東御・坂城・丸子市街地を拠点と位置付け、魅力的な商業・業務地区の形成と生活の利便性向上を目指します。

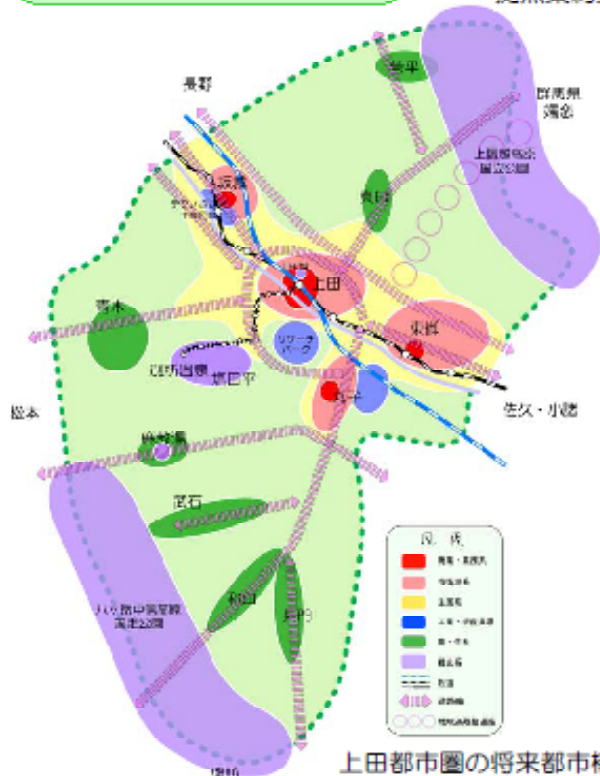
工業 上田リサーチパーク、テクノさがき工業団地などの主要な工業団地では、周辺環境に配慮しつつ、工業集積を進めます。

住居 既存の住居地の状況・特性を十分に勘案しながら良好な居住環境の維持・改善・創出を進めます。

地区拠点 農業・住居が調和した地区の拠点として、地域特性に応じたきめ細かなまちづくりを進めるものとし、特に、周辺の自然に配慮した居住環境の創出を進めます。



拠点集約型都市構造を目指した施策展開イメージ



上田都市圏の将来都市構造

【観光】

上田都市圏には、上信越高原国立公園、八ヶ岳中信高原国立公園などの自然公園、上田城、信州の鎌倉塩田平など歴史・文化遺産、別所温泉、鹿教湯温泉などの多くの観光資源があります。交通拠点からのアクセス性を改善し、相互の連携を強化するなど、観光の振興と魅力的な都市圏の形成を進めます。

【交通基盤】

長野・松本・佐久など隣接する圏域との人・物の移動を促進する道路軸、地域拠点との連携を強化する道路軸を中心とした道路網の整備を進めます。
また、鉄道を活かした、環境にやさしく効率的で使いやすい公共交通網の整備を進めます。

【人口配置】

市街地・地区拠点、自然の残る集落ごとにまとまりをもって居住する【拠点集約型】の人口配置を目指します。

都市交通マスタープラン

道路網計画 都市圏の交通に必要とされる幹線道路を位置付けま

【幹線道路網を構成する道路】

広域主要幹線：上信越自動車道、上信自動車道

主要幹線道路：国道 18 号、国道 18 号バイパス（上田坂城バイパス、坂城更埴バイパス、上田バイパス）、国道 141 号、142 号、143 号、144 号、152 号、254 号、都市環状道路（県道上田丸子線、（仮）小島柳沢バイパス、鈴子バイパス）、丸子バイパス、県道長野上田線、県道上田丸子線、県道小諸上田線、県道坂城インター線、県道丸子東部インター線、（都）秋利神畑線、（都）中常田小牧線、（都）南天神町常田線、（都）上田駅川原柳線、（都）北天神町線が丘線、（都）中常田新町線、（都）坂部 5 号線、（市）川辺町国分線

公共交通計画 公共交通網の構築や利便性の向上を図りま

【鉄道を中心としたバス路線の再編強化】

鉄道とバスが併走する区間における効率性を改善し、鉄道を中心としたバス網の構築を図ります。これにより交通混雑区間におけるバス車両台数を減らすことができる可能性があります。しかし、乗り換えが必要となるなど、利用者の利便性の低下が予想されるため、何らかのインセンティブの付与を検討します。

【交通結節点強化】

公共交通相互のダイヤ改善、バス停施設の整備、ポケットパークの整備等、関係する機関の協力により、拠点性を高め、利便性の向上を図ります。

【公共交通不便地域の解消】

公共交通不便地域の解消方策としては、「ダイヤ改善」「既存路線の延伸、変更」「新たな路線の設定」「デマンド方式の導入」等多岐に渡ることから、主体となる各自治体で十分な検討を行うことが重要となります。

また、誰もが自由に移動できる公共交通を目指して、中山間地域の集落維持にも配慮した、集約拠点における居住条件を向上する施策を検討します。

【効率性の高い公共交通の運行】

低利用路線、非効率路線に対しては、交通事業者と協調して、種々の改善施策を講じた場合の利用状況等を推計し、長期的視点に立って施策を推進します。

【地域づくりを支援する公共交通の利便性向上策】

支援を必要とする地域の状況に応じて、個々に施策を検討します。

【人にやさしいまちづくり】

基本的には、施設のバリアフリー化を推進することとしますが、交通事業者、道路管理者との連携を図りつつ、具体化できるものから整備を進めます。

【観光施設へのアクセスを支援する公共交通の整備】

新幹線が金沢まで開業された時点想定し、交通事業者と十分な連携を図りつつ、上田駅からのアクセス方策について検討します。

【地球環境に配慮した公共交通体系の整備】

環境への配慮は、自動車交通から公共交通への転換、環境配慮車両の導入、運行方式による改善等、施策全般にわたり常に念頭において推進します。

都市交通マスタープラン

マスタープラン策定の施策展開と道路網・公共交通

【マスタープラン策定の施策展開】

道路

道路混雑の解消に向けた道路整備 混雑の解消に向けたバイパス、都市計画道路等の道路整備

移動性阻害改善に向けた道路整備 異常気象時通行規制など移動性の阻害要因の改善に向けた道路整備

地域連携に向けたアクセシビリティの確保 地域連携の強化、アクセス性の向上を図る道路整備

人にやさしいまちづくり

ゆとりある歩行空間の確保、交通結節点のバリアフリー化など、子供からお年寄りまで誰もが使いやすい交通施設整備

公共交通

鉄道を中心としたバス路線の再編強化

交通結節点強化

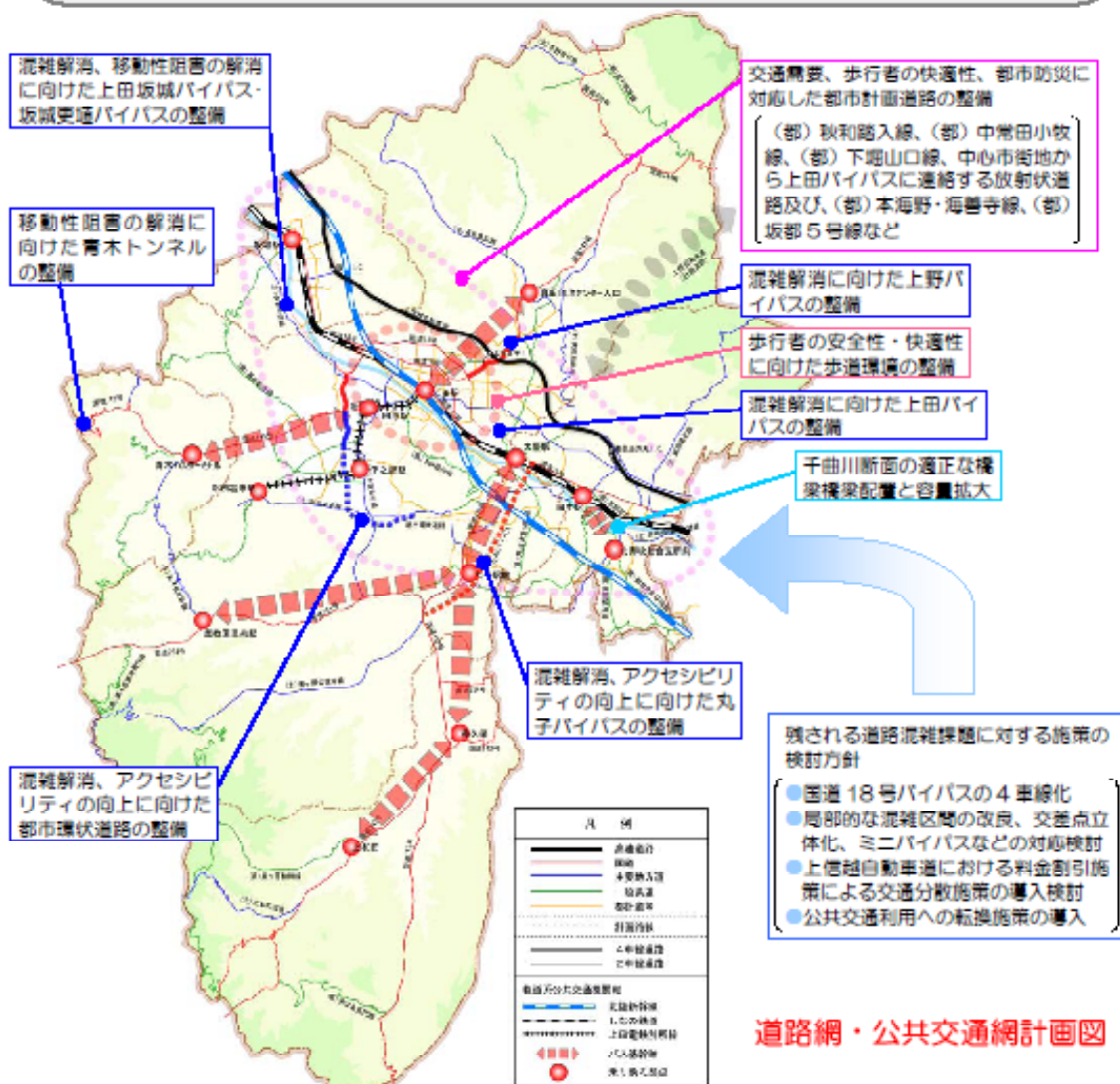
公共交通不便地域の解消

運行効率の高い公共交通の運行

地域づくりを支援する公共交通利便性の向上

観光施設へのアクセスを支援する公共交通の整備

地球環境に配慮した公共交通体系の整備



短・中期交通計画

戦略Ⅱ：地域連携を強化する骨格道路網の段階的整備と交通分散施策の推進

中期に取り組む道路整備

- 国道 18 号上田坂城バイパス、坂城更地バイパス、上田バイパス※
- 都市環状道路（丸子バイパス、鉾子バイパス）
- 国道 143 号青木トンネル
- 国道 254 号西内～家内
- 坂部 5 号線
- （部）上田駅川原柳線

※直轄国道事業は中～長期的な取り組み路線。その他は中期内完成及び着手（調査含む）する路線。

中期道路網で残る道路混雑に対する交通分散施策

現況でも混雑し、中期道路整備後も残る交通混雑区間で長期的にも有効と考えられる自動車交通分散施策を推進

- 東西方向道路の混雑に対する上信越自動車道の料金割引施策の検討
- 国道 152 号の混雑に対する交通分散に向けた平井寺トンネルの活用

※国交省の「国土の強靭化に関する国土交通省の中期交通計画」の検討

戦略Ⅲ：多様な利用者の満足度UPを図る施策の推進

歩行者の安全性の確保

- 中心市街地における歩行者重視の道路整備
- 歩車分離構造の道路整備



わかりやすい情報の提供

- 交通結節点における案内板設置
- 時刻、路線情報の提供



公共交通転換へのインセンティブ施策

- 公共交通料金割引施策
- その他特典の付与

◇商店街と連携した利用促進



◇企業における二酸化炭素の排出量削減努力としての認定

高齢者等の移動に対する安全性の確保

- 交通施設のバリアフリー化
- バリアフリー車両の導入

◇バリアフリー化イメージ(塩田町駅)



（資料：上田交通開発部再生計画（H17.2））

◇バリアフリー車両の例



（写真：長野市路線バス）

主要鉄道駅からのアクセス手段の確保

- 既存観光アクセスバスのサービス改善
- 新たなアクセスバスの運行



高齢者の外出支援

- 高齢者運転免許自主返納支援
- 公共交通利用における高齢者補助

◇高齢者の外出支援の例（高齢者外出支援パスポートのイメージ）



自発的な公共交通転換へのしくみづくり

- モビリティマネジメント

◇地区住民(通勤・通学者)を対象とした場合の例

行動変容に向けたアンケート(行動プラン策定)から、一定期間公共交通を利用する社会実験を実施してもらい、その効果・結果を利用促進施策等にフィードバックする。

◇沿線企業通勤者を対象とした場合の例

二酸化炭素の排出量削減の一環として、通勤における公共交通利用による取り組みを導入してもらう。

◇沿線の大学通学者など転入者を対象とした場合の例

転入届け提出時などに、公共交通に関する情報（時刻表、ルート、料金及び、転入者が利用できるとお得な情報）を紹介する。

