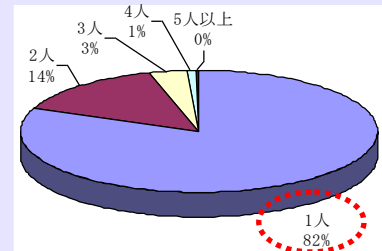


## ⑥ 地球環境負荷への配慮

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。

運輸部門の二酸化炭素排出量は全体のは21%を占め、そのうち9割が自動車からの排出量とされており自動車依存が高い。また、1人1台の自動車利用が多い上田市での地球環境への配慮の取り組みは、地域の貴重な財産である千曲川などの河川や豊かな緑を保全することに繋がる重要な要素となる。

こうした状況を背景に、**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配慮**が必要であると考えられる。



(資料：総合都市交通体系調査)

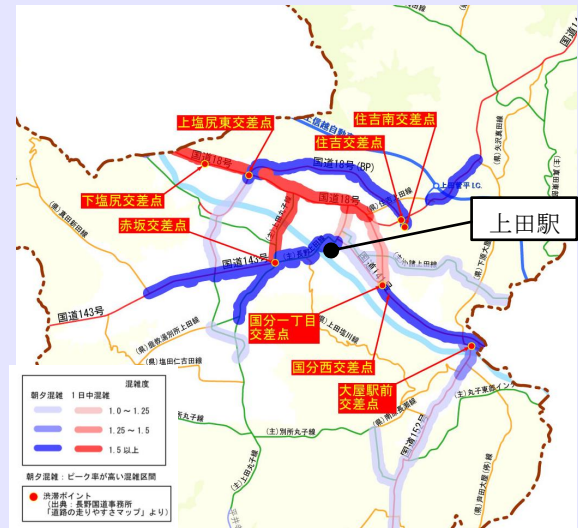
図 2-65 自動車運行の乗車人員構成

## ⑦ 道路交通問題に対する対応

道路混雑は、移動における重要な問題のひとつであり、特に、主たる移動手段が自動車である上田市にとっては大きな課題となっている。

特に、都市の骨格を形成する国道18号バイパスなどで構成する環状道路と、環状道路にアクセスする放射道路の整備は、住宅内の生活道路における交通を減少、安全な交通環境の確保にも期待されるものである。

このため、**道路混雑の解消に向けた取り組み、公共交通の利用促進や効果的な道路網の検討などを戦略的に実施**してしていくことが必要であると考えられる。



(資料：平成17年道路交通センサス)

図 2-66 道路混雑状況

## ⑧ 道路整備・施策の選択と集中

道路整備の実施には多くの費用と期間を要するものであり、現在の経済情勢や人口動向を勘案するとこれまで以上に整備は厳しいものになると予想される。

このため、**より中長期的な視野に立ち一つ一つの道路整備・施策を十分に検討し、優先すべき施策の選択と、迅速かつ即効性を高める**ための集中投資が必要であると考えられる。

### (3) 住民意向の配慮

前述までの事柄に対する配慮とともに、今後のまちづくりに向けた住民の意見を十分に計画に反映することが重要であると考えます。これまでに実施されたアンケート調査や移動体験調査などから、住民が望む将来像と求められている取り組みを整理すると次のようなものが考えられる。

#### ① 居住者が望む将来像

今回実施した高齢者・中高生のアンケートでは『拠点集約型都市構造の構築』に対して8割の人が重要であると回答した。

特に上田市街地では、都市機能集積拠点としての役割が求められるものであり、『高齢者、障害者が暮らしやすいまち』、『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』は今後のまちづくりに向け重要なテーマであると考えられる。

#### ② 求められている取り組み

居住者が望む将来像の実現に向けた取り組みとしては『歩行者や自転車が安全に通れる道路整備』、『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』などの取り組みに対する必要性について多くの声が寄せられた。

また、具体的な危険箇所、改善箇所などでは住民が共通認識している箇所もあり、暮らしやすいまちづくりのため、戦略的に優先して実施すべき箇所などを計画に十分反映していくことが重要であると考えられる。

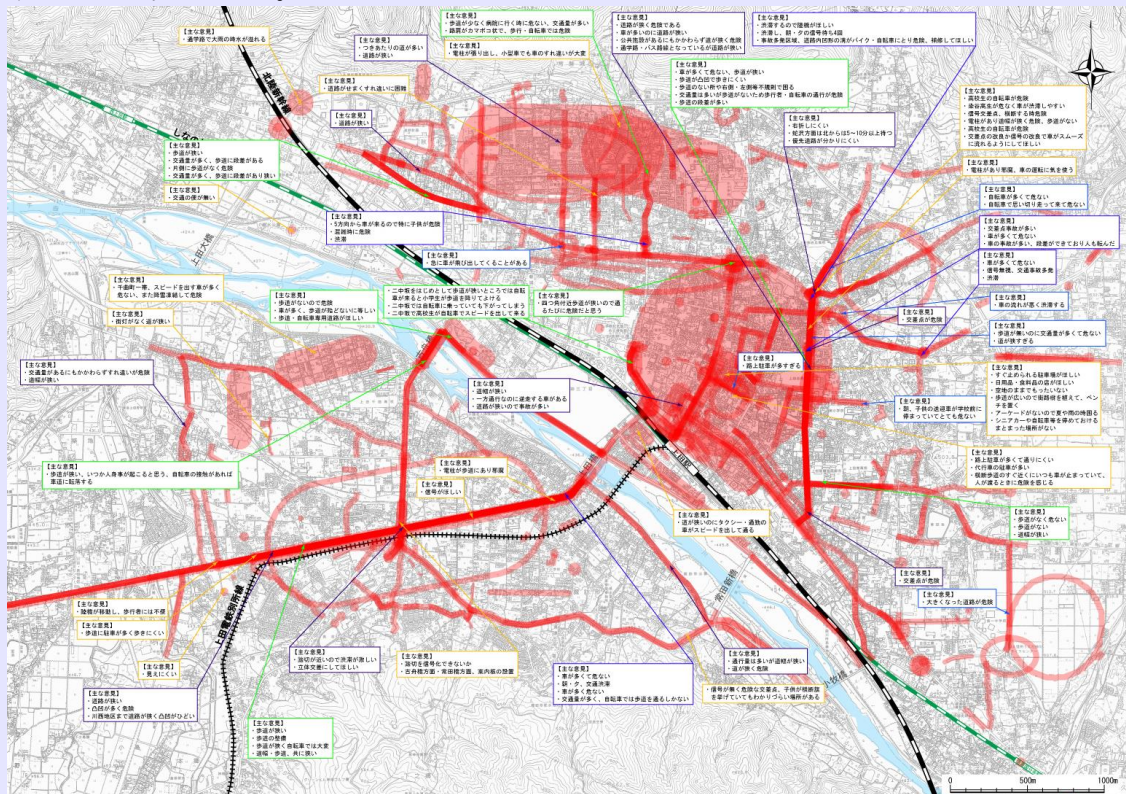


図 2-67 住民意向における危険箇所（高齢者アンケート結果等より）

### ③ 誰にも優しいまちづくりに向けた取り組み

本調査では、歩行者、自転車、車椅子など誰にも優しいまちづくりに向け、高齢者や中高生、車椅子を利用している方など様々な方に協力いただき、アンケート、ヒアリング、移動体験を実施した。

その中では、歩道構造の問題点、福祉面からの公共交通の問題点、くいちがい交差点の危険性、交通マナー面の問題点など現状の問題点と共に「片側でも 3mの歩道整備の有意」、「坂道でも晴天の多い上田市での自転車移動・レンタサイクルの有意」など、今後のまちづくりの方向性を導くような意見も把握することができた。

このため、このような住民の意見を十分に反映し、現況の問題点の改善と今後の計画に生かしていくことが、誰にも優しいまちづくりに重要である。



安心感のあるカラーペイント



快適な自転車、好評だったレンタサイクル

### (4) 新たな市街地内の開発への対応

上田市街地内には、J T跡地開発と旧第一中学校跡地開発が新たに実施されている。

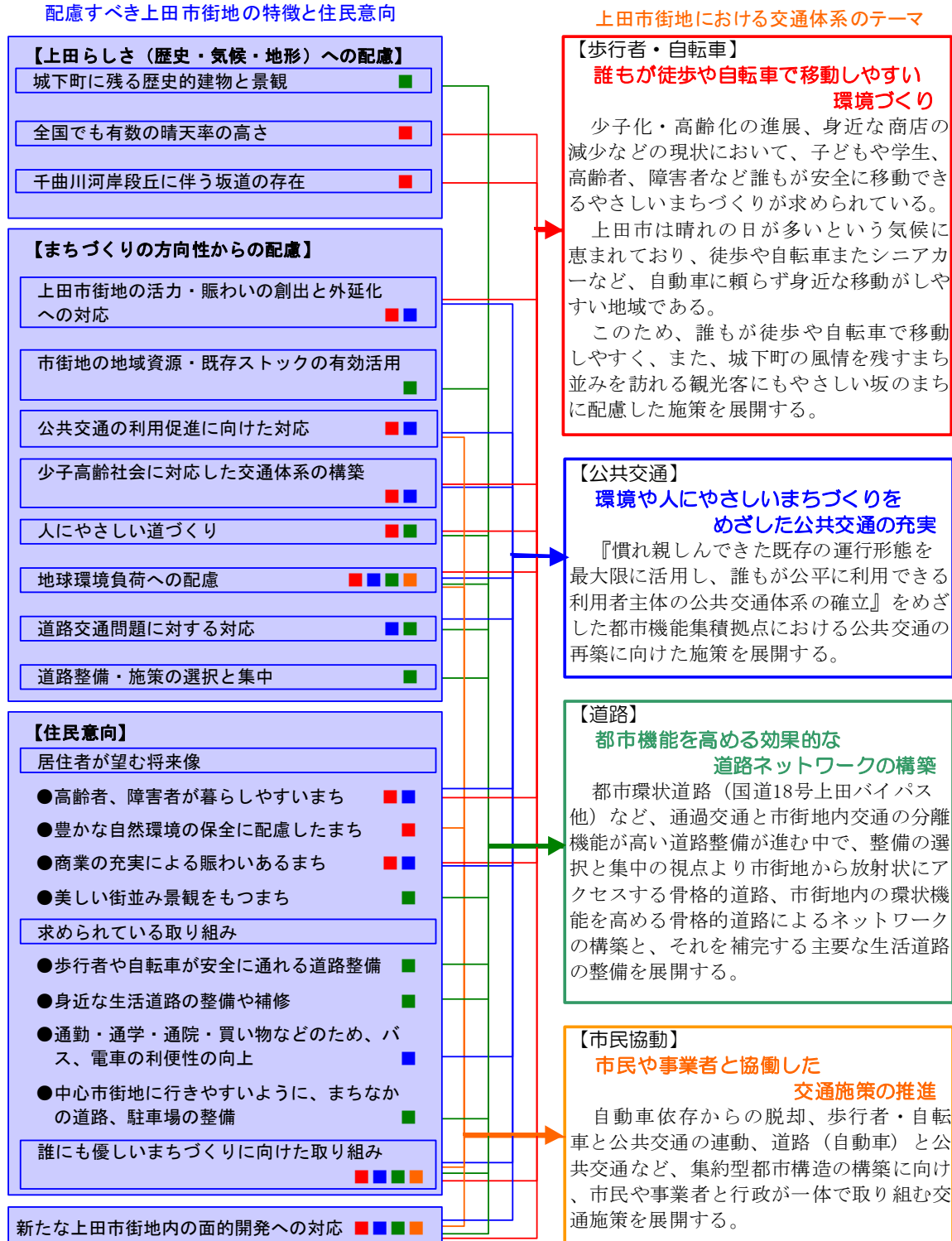
これらの開発地には公共性を有する施設もあり、人・車の流れに影響をもたらすことが予想される。特に、現在も混雑するJ T跡地開発周辺で交通処理への対応や、旧第一中学校跡地開発に建設される総合保健センターを利用する方への自動車走行環境及び、歩行環境の対応は不可欠であると考えられる。

このため、これらの開発地周辺及び、そこへのアクセス路を市街地内道路網に十分反映していく必要があると考えられる。

### 第 3章 上田市街地における交通体系のあり方

#### 1. 上田市街地における交通体系のあり方

現況からみた課題を踏まえ拠点集約型都市構造の構築に向け、都市機能集積拠点である上田市街地における交通体系のあり方としては、次のとおり考えていくものとする。



※特徴、住民意向からの矢印は、対応を反映すべき主たるテーマとの関連を示す。

上田市街地における交通体系のあり方  
誰にもやさしく賑わいあふれる生活快適都市“上田”

図 3-1 上田市街地における交通体系のあり方

## 2. 上田市街地における交通体系方針

上田市街地における交通体系方針は、各交通手段の連携を考慮しつつ、先に示した交通体系のテーマから「歩行者・自転車交通」、「公共交通」、「道路交通」、「市民協働」の視点で施策を検討する。

### 2.1. 歩行者・自転車交通体系の方針

#### 『テーマ：誰もが徒歩や自転車で移動しやすい環境づくり』

少子化・高齢化の進展、身近な商店の減少などの現状において、子どもや学生、高齢者、障害者など、誰もが安全に移動できるやさしいまちづくりが求められている。

上田市は晴れの日が多いという気候に恵まれており、徒歩や自転車またシニアカーなど、自動車に頼らず身近な移動がしやすい地域である。

このため、誰もが徒歩や自転車で移動しやすく、また、城下町の風情を残すまち並みを訪れる観光客にもやさしい坂のまちに配慮した施策と、これらを有機的に結ぶ歩行者・自転車ネットワークの構築を目指す。

表 3-1 歩行者・自転車交通体系の施策展開

施策	施策内容
快適な歩行者・自転車空間の確保	歩行者・自転車ネットワーク（次頁参照）など自動車の多い道路では、歩行者や車椅子が快適に通行できる歩道空間の確保・段差の解消に努める。 併せて、駅周辺、高校周辺及び、これらの施設にアクセスする道路では、自転車で快適に通行できるよう配慮した歩道空間の確保・段差の解消に努める。
生活道路における安全な歩行環境の整備	歩行者・自転車ネットワーク以外の幹線道路に囲まれた地区内の生活道路では、歩道設置、カラー舗装による歩車分離により安全な歩行環境の確保に努める。
賑わい・交流の施設整備	歩行や自転車の利用を促し、街なかにおける賑わい・交流を演出するための施設整備に努める。 <b>■まちかど広場（オープンスペース）、ベンチの設置</b> ポケットパークのようなオープンスペース、ベンチを設置し、散歩・買物時にひと息つける休憩の場所として提供するとともに、交流の場としても利用できる施設の整備。 <b>■サイクルアンドライド*駐輪場の整備</b> （※自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステム） 自転車利用の促進に向けた公共交通の乗り継ぎ拠点、主要バス停などにおけるサイクルアンドライド駐輪場整備。 <b>■まちなか駐輪場の整備</b> 商店街において自転車での来訪の利便性、歩行者の歩行空間確保による快適性の向上のため自転車の駐輪場整備。 <b>■観光客・高齢者の移動に配慮したレンタサイクルシステムの推進</b> 観光客対応した電動アシスト自転車、公共交通で来訪した高齢者に対応したシニヤカーなどをレンタルするレンタサイクルシステムの推進。

## (1) 歩行者・自転車ネットワークの考え方

### ① 歩行者・自転車ネットワーク構築の対象範囲

歩行者ネットワークを構築する範囲は、バリアフリー新法での目安を参考に、あんしん歩行エリアにJIT開発地を加えた範囲とする。なお、現状の利用形態より、特に自転車に配慮したネットワークとして市街地環状道路から都心環状道路に向かう放射状道路(幹線道路)、千曲川渡河断面の道路を加えるものとする。

### ② ネットワークの構成

ネットワークの構成は、上田市街地における生活関連施設及び主要観光施設を抽出し、これら施設相互を結ぶ道路とそのエリアの外縁路となる幹線道路を基本的な歩行者・自転車ネットワークに位置付けるものとする。なお、既に存在する自然、歴史的施設の周遊、散策を主とした歩道整備計画は、共有できる部分は共有することにより効率的な整備・事業を図るものとし、他の計画区間は補完的な歩行者系ネットワークと位置付けるものとした。

### ③ 歩行者・自転車系ネットワークにおける歩行空間

歩行者・自転車ネットワークの歩道空間(歩道幅員)は、広く確保することが望ましい。

しかし、広幅員の歩道を新たに整備していくことは事業費のうえからも慎重な検討を要し、ネットワーク構築の遅れが予想される。

このため、本調査で実施した福祉関係ヒアリングなどでの意見をもとに、最低片側3mの確保を目標とした歩行者空間の確保を目指すものとする。また、できるだけ現在の道路幅員内での道路空間の再配分により、迅速なネットワーク構築を目指すものとする。

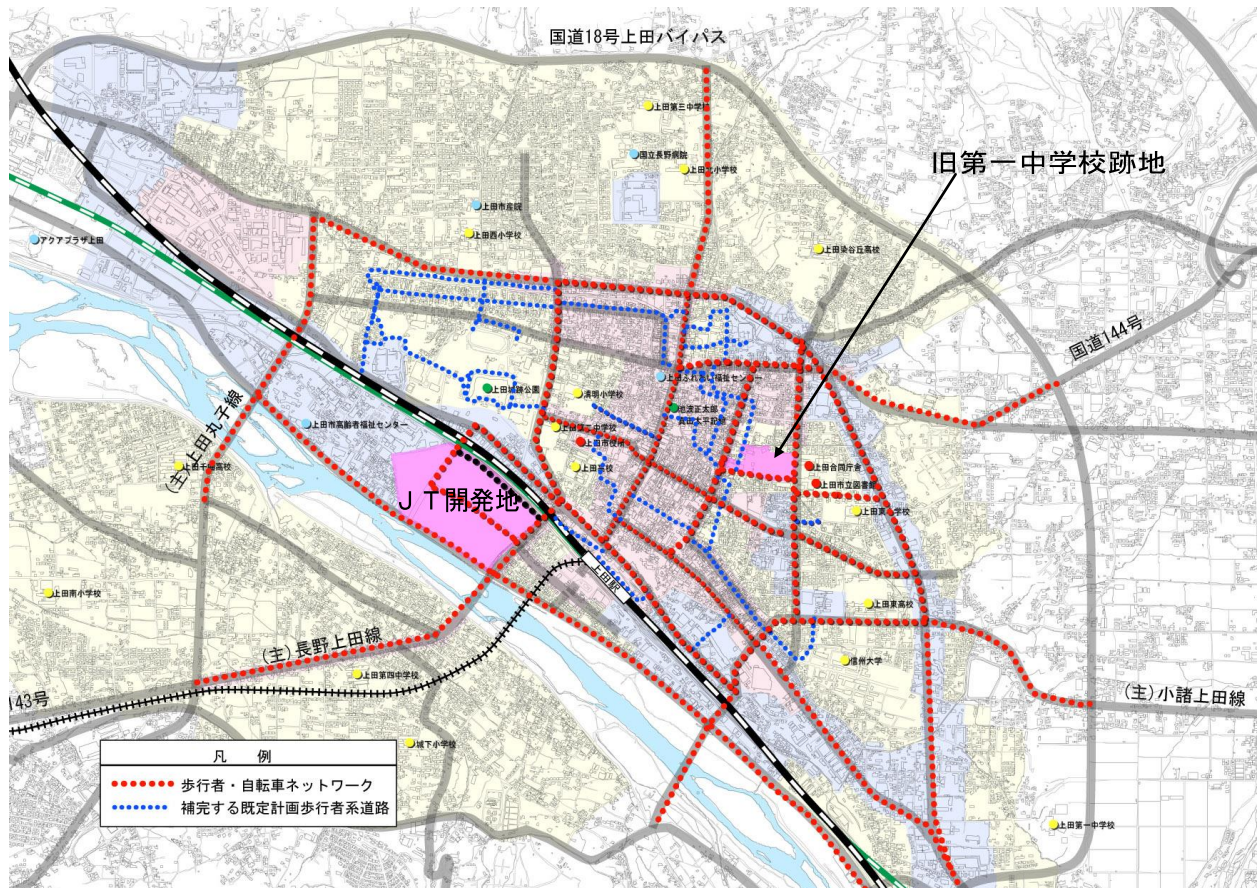


図 3-2 歩行者自転車ネットワーク (案)

これら歩行者系ネットワークは、歩行者・自転車の安全性確保のため迅速なネットワーク構築が必要であり、事業計画があり拡幅も含め広幅員での整備が可能な道路以外では、できるだけ現在の道路幅員内での道路空間再配分などにより歩行者・自転車空間の確保が求められると考えられる。

**主要幹線で歩道が目標に満たない問題区間**

(都) 北天神町古吉線、(都) 中常田新町線、(都) 諏訪部伊勢山線  
 (市) 天神町新屋線 (二中坂)、古舟橋

**現在歩道が無く開発計画と合わせ検討を急ぐべき区間**

合同庁舎前など一中跡地開発周辺道路、櫛下泉平線など J T 開発地関連の道路

**参考資料：歩道幅員の考え方**

歩行者が比較的少ない区間での歩道幅員最低基準は2mである。

しかし、各種住民意見把握における車椅子などが快適に通行するための幅員、また、自転車の通行も考慮し本検討では 3m以上の幅員確保を考えるものとする。

(右図出典：道路の移動等円滑化整備ガイドライン)

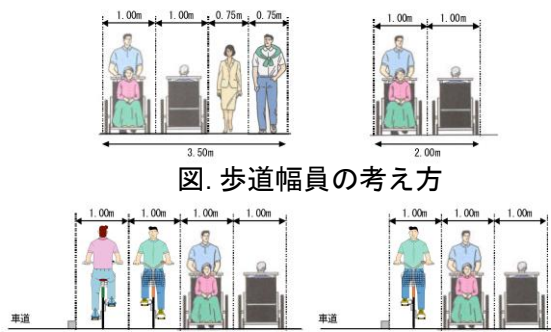


図. 歩道幅員の考え方

図. 自転車歩行者道の幅員の考え方

**参考資料：自転車歩行者道の整備手法**

歩行者・自転車ネットワークとして位置付ける路線については、広幅員で歩行者と自転車を分離(下図(1)、(2))のような整備が望ましい。しかし、先にも示したとおり、このような整備には膨大な費用が予想され、そのためにネットワーク構築が遅れることは望ましくないと考えられる。このため、最低限、「自転車走行位置の明示(下図(3))」の確保を基本とし、道路幅員に応じ歩行者・自転車の分離の確保を目指すものとする。

表. 自転車走行区間の主な整備手法の分類

整備手法	整備イメージ
(1) 自転車道の整備	
(2) 自転車レーンの設置	
自転車歩行者道における自転車走行位置の明示	

出典：自転車利用環境整備ガイドブック (平成 19 年 10 月、国土交通省、警察庁)

## 2.2. 公共交通体系の方針

### 『テーマ: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』

上田市には北陸新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線があり、上田駅がこれら軌道形公共交通の要衝の地となっている。併せて、バスも連携する公共交通の拠点であり『慣れ親しんできた既存の運行形態を最大限に活用し、誰もが公平に利用できる利用者主体の公共交通体系の確立』をめざした「上田市地域公共交通総合連携計画」における検討を受け都市機能集積拠点における公共交通の再構築に向けた施策を展開する。

表 3-2 公共交通体系の施策展開

施策	施策内容
鉄道との連携を図る公共交通体系の構築	北陸新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線を活用すべき「公共財」として位置付け、鉄道との連携強化を図る公共交通体系の構築を推進する。
誰もが公平に利用できる公共交通体系の構築	公共交通の果たすべき役割の原点に立ち帰り、利用しようと思えば誰もが利用できる公共交通体系の構築を推進する。 <b>■公共交通不便地域の改善</b> 全市民が乗ろうと思えば乗れる利用環境を検討する。 <b>■料金体系の適正化</b> 適正な料金体系を検討する。
効率的な公共交通体系の構築	運行上の観点から、効率的な公共交通体系の構築を推進する。 <b>■非効率路線の改善</b> 運行の効率向上策を検討する。 <b>■既存ストックの活用</b> 企業、施設所有バス等地域にある資産の有効活用を検討する。
地域づくりを支援する公共交通体系の構築	上田市の特色ある地域、市街地等、まちづくりを側面から支援する公共交通体系の構築を推進する。 <b>■上田市街地活性化への支援</b> 上田市街地活性化を支援する公共交通施策を検討する。 <b>■上田市街地の求心性を高めるための支援</b> 上田市街地の求心性を高めるため、生活複合拠点と中心市街地連携強化を図る公共交通施策を検討する。
利用者主体の公共交通体系の構築	利用者があるていど成り立つ公共交通であり、利用者の立場に立ち、利用してもらえる公共交通体系の構築を推進する。 <b>■高齢者への配慮</b> 今後増加が予想され、公共交通利用の主体である高齢者への配慮方策を検討する。 ・「バリアフリー車両の導入」、「バス停待ち合い施設の整備」 <b>■公共交通利用者への配慮</b> 公共交通利用者の更なる利用向上策を検討する。 ・「利用者・来街者に配慮した円滑な交通を促す市内統一の公共サインの導入」、「交通結節点における分かりやすい案内板の設置」、「分かりやすい時刻表と路線図の提供」 <b>■公共交通非利用者の転換</b> 市民の大半を占める非利用者が利用してみたいくなる施策の検討を行う。 ・「モビリティ・マネジメント」、「ノーマイカーデー」、「公共交通利用者優遇制度」 <b>■観光客への配慮</b> 将来、北陸新幹線が延伸したとき、周辺観光施設への公共交通サービス拡大の検討を行う。



### 2.3. 道路交通体系の方針

#### 『テーマ：都市機能を高める効果的な道路ネットワークの構築』

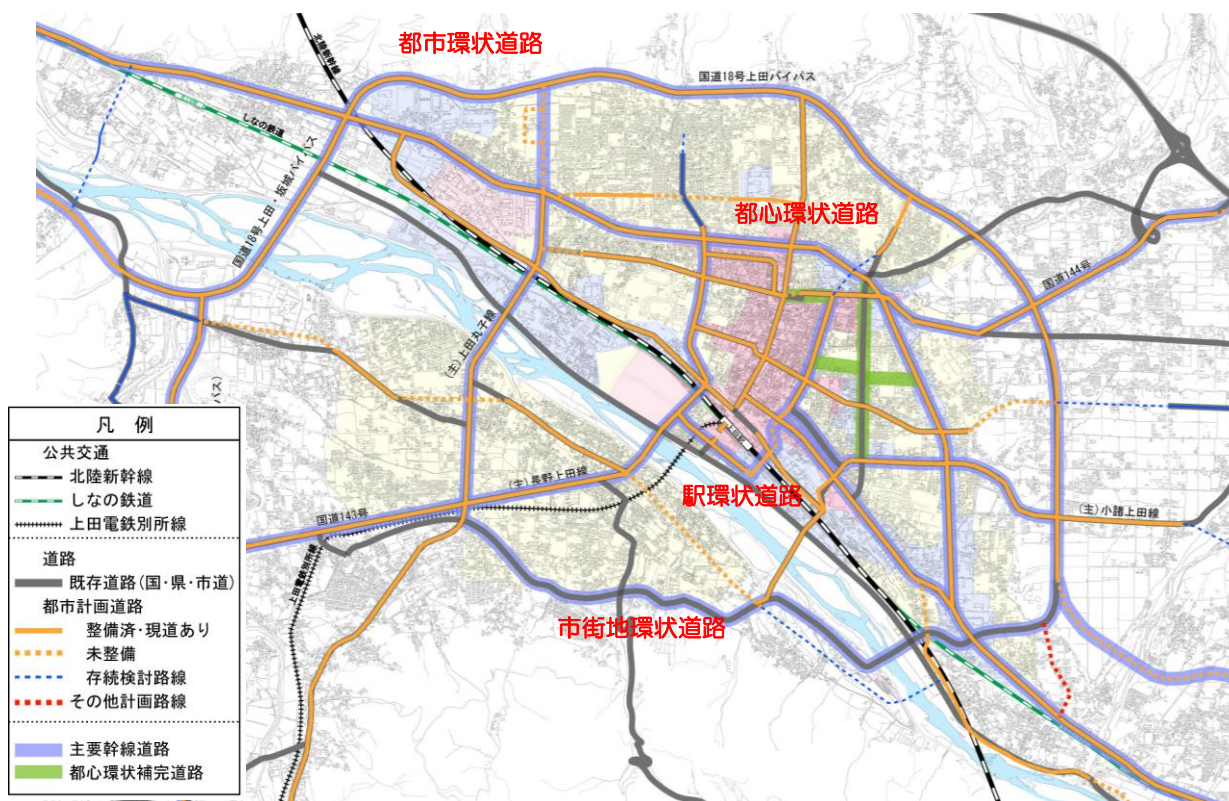
過度な自動車依存は、市街地の低密度化や外延化が進んだ上田市にとって、それらを一層招く要因ともなる。しかし、道路はバス運行にも不可欠であり重要な都市基盤となっている。

このため、都市環状道路（国道18号上田バイパス他）など、通過交通と市街地内交通の分離機能が高い道路整備が進む中、選択と集中の視点から市街地へ放射状にアクセスする骨格的道路、市街地内の環状機能を高める骨格的道路によった効果的な道路ネットワークを構築する。

こうした交通状況への誘導と、住宅地内の車両交通の減少や規制を可能にするための施策を展開する。

表 3-3 道路交通体系の施策展開

施策	施策内容
骨格的道路網の整備	中心市街地から通過交通を排除する都市環状道路（国道18号上田バイパス他）へアクセスする放射状道路、また市街地の骨格を形成する幹線道路の整備を促進し、生活道路への流入抑制など、市街地の円滑な交通誘導を行う。
道路整備の選択と集中	骨格的道路を補完する主要生活道路に対しては、住民意向、社会情勢の変化、交通状況の変化を踏まえつつ、当面優先的な整備が必要な路線を選択し集中的な整備を促進する。
快適な都市活動の基礎となる生活道路の整備	学校、病院等の公共公益施設に安全で快適にアクセスしやすい道路整備を推進する。
移動性阻害の解消	移動性を阻害する局部的な渋滞箇所、上田市街地を分断する千曲川の渡河部、鉄道との交差部などは都市機能集積拠点としての一体性、生活複合拠点からのアクセス性向上に配慮したトラフィック機能の強化を検討・推進する。また移動しやすい公共サインについて整備を推進する。



※都市計画道路の存続検討路線は、総合都市交通体系調査による案を図示したものである。(66ページ参照)

図 3-3 上田市街地内幹線道路網（案）

## 2.4. 市民協働による取り組みの方針

### 『テーマ：市民や事業者と協働した交通施策の推進』

自動車依存からの脱却、歩行者・自転車と公共交通の連動、道路(自動車)と公共交通など、集約型都市構造の構築に向け、市民や事業者と行政が一体で取り組む交通施策を展開する。

表 3-4 市民協働による取り組みの施策展開

施策	施策内容
利用者へのインセンティブの提供による公共交通転換促進	利用者へのインセンティブの提供により、過度な自動車依存から脱却、公共交通の利用促進を検討する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎ料金制度の導入</li> <li>・特典付き乗車券の発効</li> </ul>
自発的な公共交通転換へのしくみづくり	公共交通利用における地球環境負荷の低減効果を啓発し、通勤・通学時、さらには日常行動時における公共交通利用への転換させるためのしくみづくりを行い、自発的な公共交通への転換を促すための施策を検討する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ノーマイカーデーの実施【公共交通体系再掲】</li> <li>・企業向け公共交通利用者優遇制度の導入</li> <li>・モビリティ・マネジメントの導入【公共交通体系再掲】</li> </ul>
公共交通を利用しやすい交通施設整備	公共交通が利用しやすい環境づくりとして、自転車、自動車と公共交通との連携を強化する、市街地外縁部における乗り継ぎ拠点としての交通施設整備を検討する。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・パーク&amp;ライド駐車場【公共交通体系再掲】</li> <li>・サイクル&amp;ライド駐輪場【歩行者・自転車交通体系再掲】</li> <li>・フリンジパーキング (市街地外縁部に設ける市街地アクセス用駐車場)</li> </ul>

# 誰にもやさしく賑わいあふれる生活快適都市“上田”

## 『歩いて暮らせる 都市機能集積拠点に向けて』

- › 誰もが徒歩や自転車で移動しやすい環境づくり
- › 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
- › 都市機能を高める効果的な道路ネットワークの構築
- › 市民や事業者と協働した交通施策の推進



歩行者優先エリアなど歩行者の安全性確保

バスルート、ダイヤなどの改善

利用しやすい公共交通の構築

くいちがい交差の解消による移動性阻害の解消

通過交通を排除する骨格道路（バイパス、環状道路）の整備

コロペタ大作戦などによる歩行者の安全性確保

利用しやすい公共交通の構築

自転車利用を促進するまちなかに向かう道路における自転車走行空間の確保

公共交通結節性の強化

レンタサイクルの実施

歴史的建物、景観に配慮した道路整備の選択と集中

人にやさしいベンチや休息スペースの確保

パークアンドライド（バスライドなど）

サイクルアンドライドパークアンドライド

歩道、カラーペイントなどによる歩道空間整備

サイクルトレインによる公共交通等利便性の向上

別所線と平井寺トンネルの連携など、拠点間連携強化に向けた取り組み

## 第 4章 上田都市・地域総合交通戦略の検討

### 1. 上田都市・地域交通戦略の位置付け

上田都市・地域交通戦略の位置付けは、上位・関連計画における将来都市像と実現に向けた交通体系（交通体系マスタープラン）を基本に、将来的な上田市街地における交通体系のあり方を、5～10年の短・中期的に取り組む施策を位置付けるものとする。

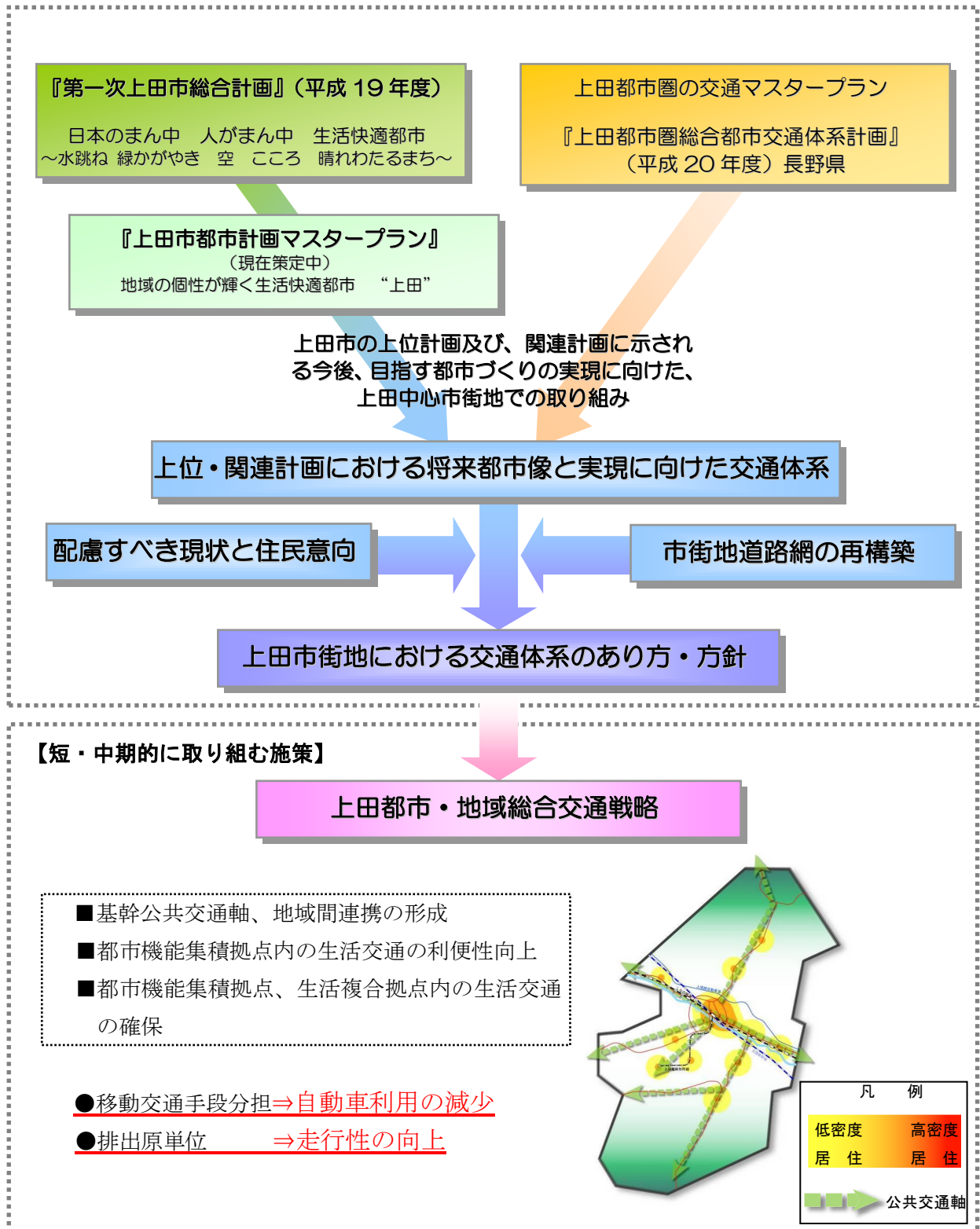
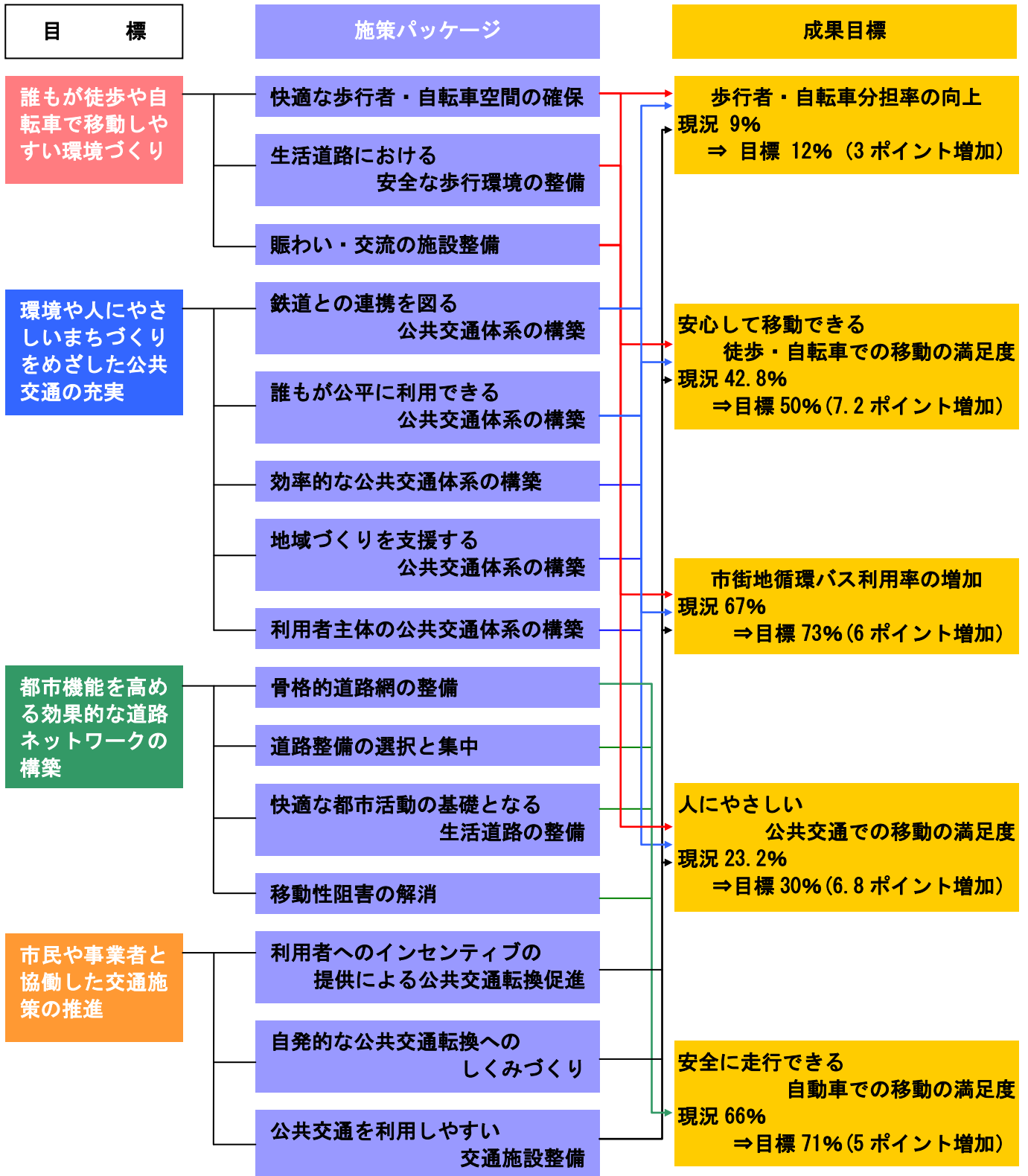


図 4-1 上位・関連計画と上田都市・地域総合交通戦略の位置付け

## 2. 戦略的に取り組む交通施策

戦略的に取り組む交通施策は、上田市街地における交通体系のあり方である『誰にもやさしく賑わいあふれる生活快適都市“上田”』に向けた上田都市・地域総合交通戦略の目標に向かい取り組む体系と戦略実施により達成すべき数値目標を以下に示した。



※施策パッケージと成果目標への矢印は、目標達成に向けた主たる関連を示す。

図 4-2 戦略的に取り組む交通施策の体系と成果目標

## 2.1. 誰もが徒歩や自転車で移動しやすい環境づくり

### (1) 快適な歩行者・自転車空間の確保

快適な歩行者・自転車空間の確保は、地球環境への配慮のほか、晴れの日が多いという気候を活かし“歩いたり”、“自転車で走る”という移動に着眼し、自動車の多い道路などにおいて歩行者や車椅子、自転車が快適に通行できる歩道空間の確保・段差の解消に努める。

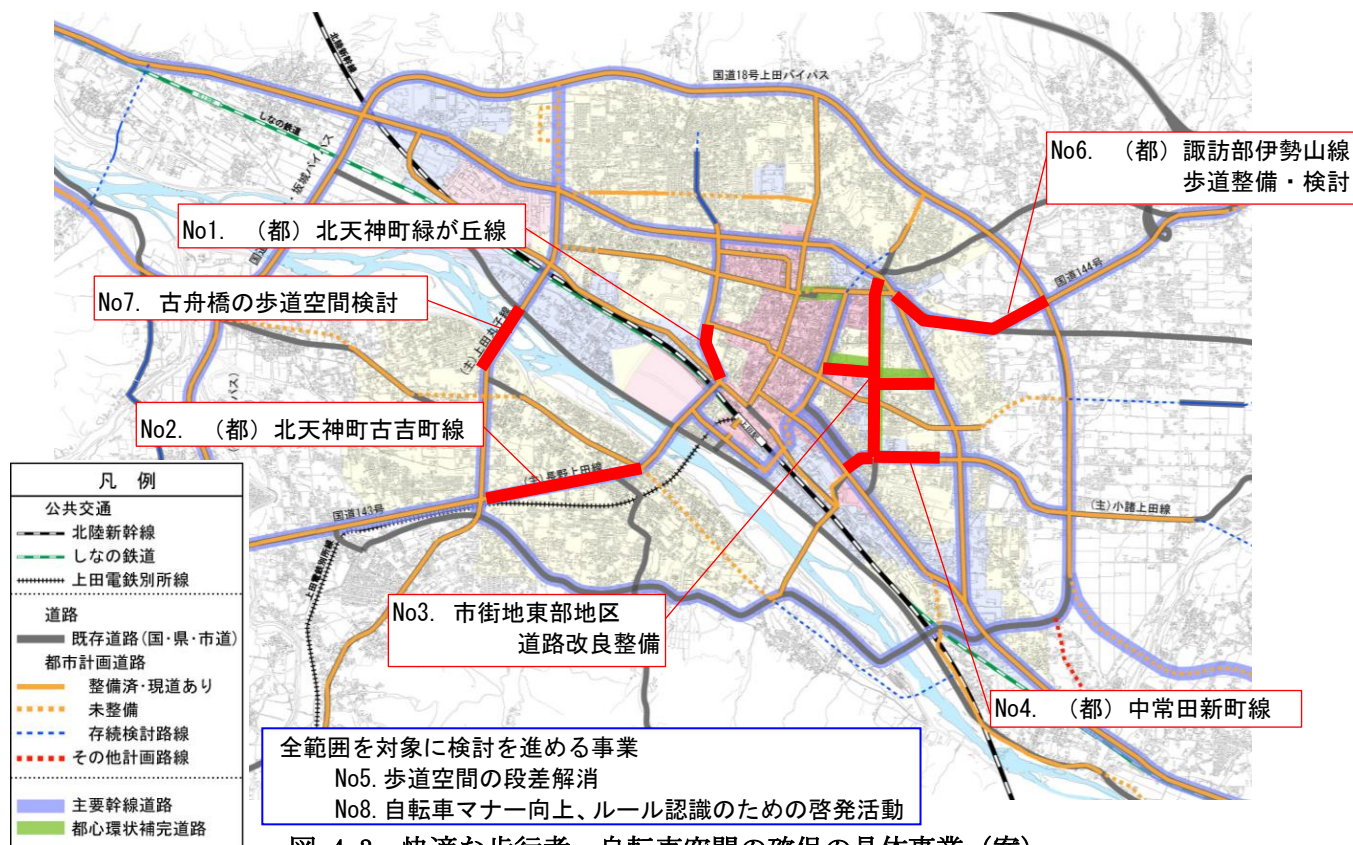
戦略的に取り組む箇所としては、住民意見も踏まえた既存道路の危険箇所（45ページ参照）と新たな市街地づくりに向けた道路を位置付け、それら事業の展開を提案する。

また、自転車利用の快適さを高めることにより、自動車から自転車への移手段の転換を促し、点在する観光スポットの自転車周遊、市街地の賑わいの創出にもつながるものと期待できる。

なお、歩行者・自転車ネットワークに位置付けられるこれらの区間では、車椅子・自転車でも快適に通行できる3m以上の歩道幅員（83ページ参照）を確保できるよう努めるものとする。

### 具 体 事 業

事業No.	事業	種別
1	(都) 北天神町緑が丘線 自歩道空間整備	ハード
2	(都) 北天神町古吉町線 道路改良整備	ハード
3	市街地東部地区 道路改良整備	ハード
4	(都) 中常田新町線 道路改良整備	ハード
5	歩道空間の段差解消	ハード
6	(都) 諏訪部伊勢山線 歩道整備・検討	ハード
7	古舟橋の歩道空間検討	ハード・ソフト
8	自転車マナー向上、ルール認識のための啓発活動	ソフト

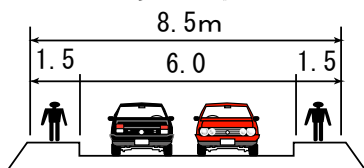


① 事業箇所の整備イメージ

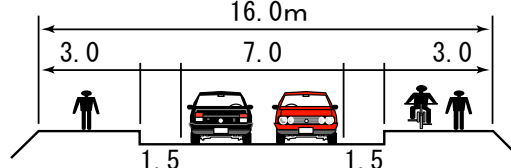
(都) 北天神町古吉線の整備イメージ



現況



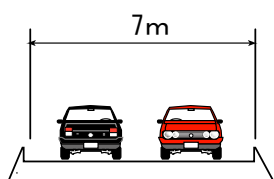
整備イメージ



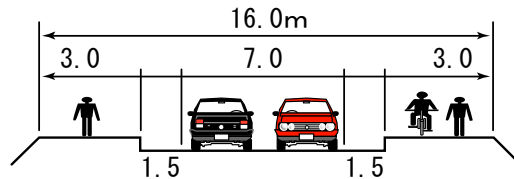
(都) 中常田新町線の整備イメージ



現況



整備イメージ

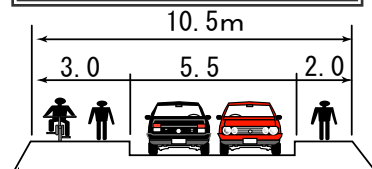


市街地東部地区道路改良整備イメージ

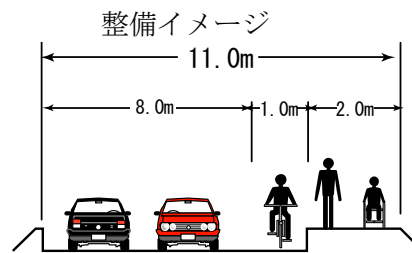
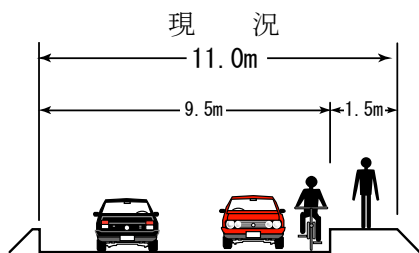
総合保健センター（一中跡地）



平成 20 年 11 月 記者発表資料より



(都)北天神町緑が丘線(二中坂)の整備イメージ



② 自転車マナー向上、ルール認識のための啓発活動

住民意向把握で意見が寄せられた自転車の危険走行に対応し、自転車での移動を快適にするるとともに、歩行者に配慮した自転車運転を促すため、小・中・高等学校及び一般のそれぞれのレベルに応じた交通安全教室の実施、ルール・マナーに関する情報発信を通し、自転車利用者のマナー向上、ルールの再認識のための啓発活動に取り組みものとする。

具体的には、既に実施された下に示すような視聴覚障がい者、車椅子使用者が参加した啓発活動を、各学校で実施する交通安全教室での実施・展開や一般向けマナー教室の開催、パンフレットの配布を検討する。

「秋の全国交通安全運動」で啓発活動  
**“自転車利用者への交通マナー”訴える** 上田署など

秋の全国交通安全運動の交通安全啓発活動を行った。上田署、上田市、上田署、上田交通安全協会、市交通指導員会と市社協が連携し、初めて企画。関係者ら約40人が参加した。この日は、自転車で帰路につき学生や買い物客が多くなる時間帯に合わせ実施。視聴覚障がい者や車イス使用者も一緒に参加し、「歩道

障がい者の立場で自転車の交通ルールを訴える

この日は、自転車で帰路につき学生や買い物客が多くなる時間帯に合わせ実施。視聴覚障がい者や車イス使用者も一緒に参加し、「歩道

では歩行者優先で徐行するなど、ルールを守ってほしい」「私たちが歩ける歩道を」「私は車より自転車の方がいい」と、自転車利用者への交通マナーを訴えた。

チラシを手にした学生は「今まで気にしていなかったが、これからは注意していく」と話していた。また、この日は自転車に取り付ける反射材を100台分用意。駅前的大型店舗駐輪所や駅周辺の自転車に、チラシを配布しながら取り付けた。

関係者は「自転車で迷惑している人たちがいることを広く知ってもらい、誰もが安全に通行できるようにマナーを守ってもらう」と、交通弱者を思いやる気持ちの大切さを話した。

