

(2)生活道路における安全な歩行環境の整備

生活道路における安全な歩道環境の整備では、幹線道路に囲まれた地区内の生活道路における歩道設置、カラー舗装による歩車分離により、少子高齢社会、障害者の通行に対応した安全で人によさしい歩行環境の確保に努める。

戦略的に取り組む箇所としては、幹線道路に囲まれた地区内の生活道路を対象とし、地元住民、学校PTA、高齢者・福祉団体など関連機関との協力し、危険箇所などでの整備を検討していく。

具 体 施 策

事業No.	事業	種別
9	歩行者優先ゾーンの指定	ソフト
10	道路カラーリング（コロペタ大作戦）	ソフト
11	通学路における通学時間帯の車両規制	ソフト

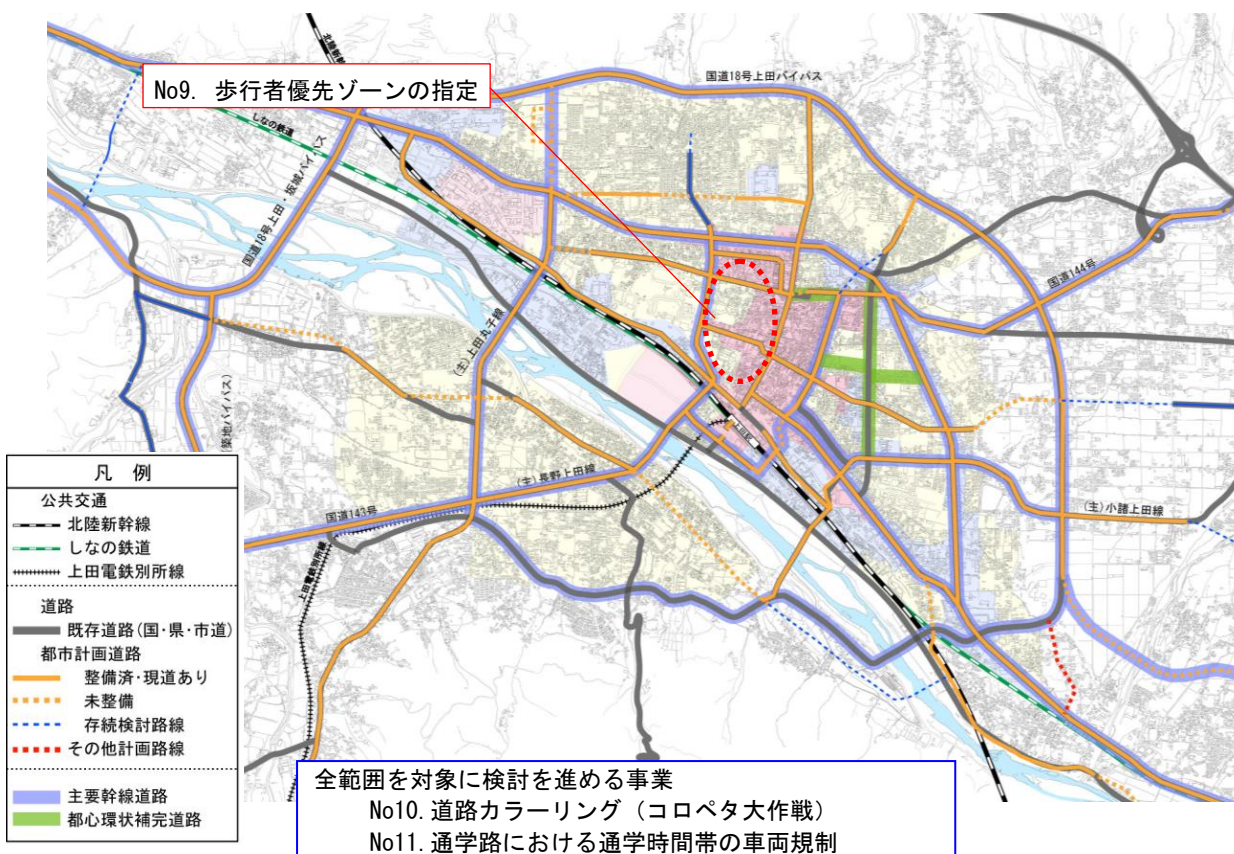


図 4-4 生活道路における安全な歩行環境の整備の具体事業（案）

① 歩行者優先ゾーン・道路カラーリングの設定について

生活道路の安全対策としては、最高速度規制、大型車通行禁止等の交通規制を組み合わせた歩行者優先ゾーンや、道路空間を有効に活用した道路カラーリング（コロペタ大作戦）がある。

これらの取り組みの実施については、地域での話し合いや、既存の施設配置、道路網構成、道路の状況などを考慮しながら進めていく。

現段階でコロペタ大作戦の実施が想定される箇所は下図のとおりである。

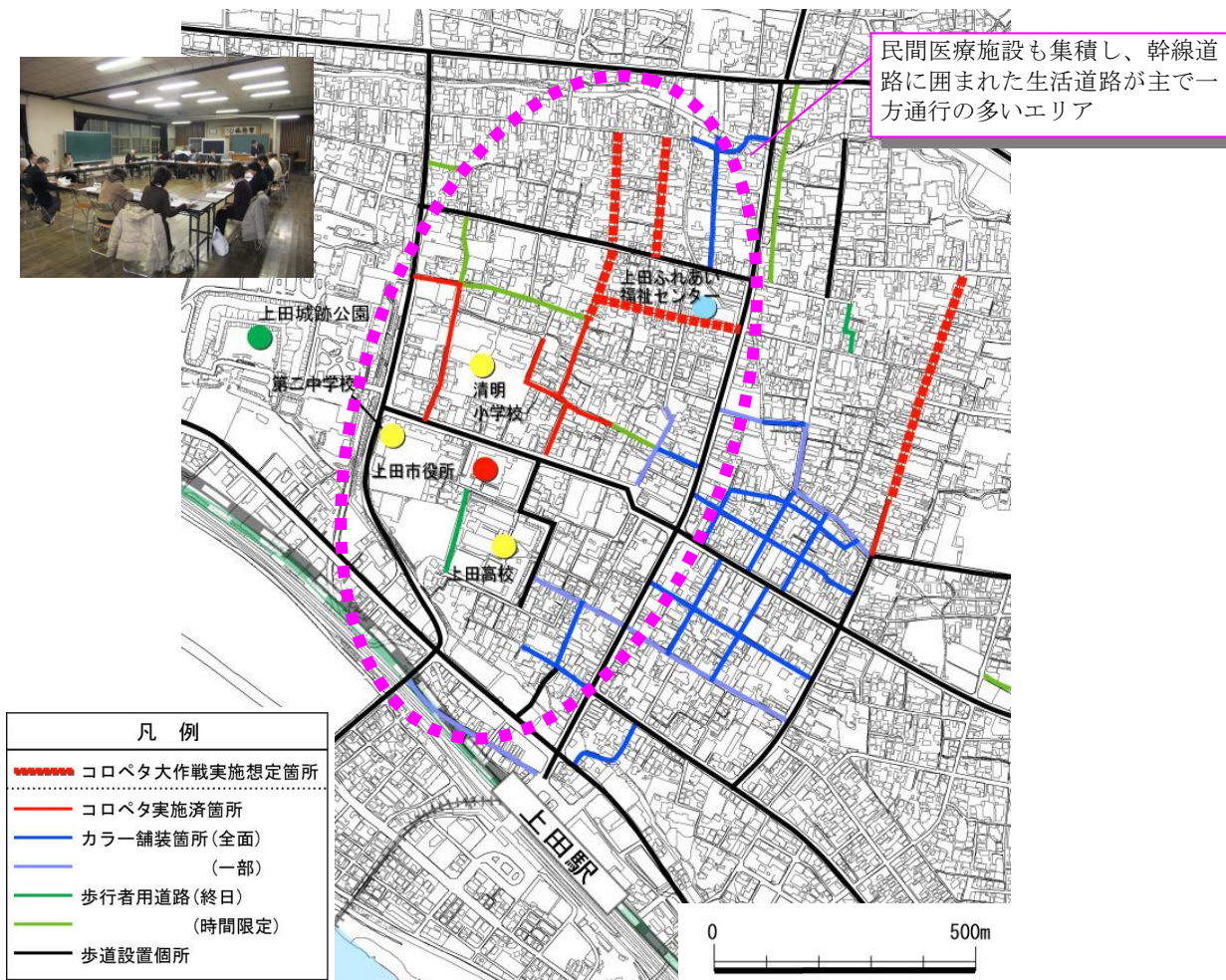


図 4-5 歩行者優先ゾーン・道路カラーリングの実施想定箇所

② 道路カラーリング（コロペタ大作戦）

コロペタ大作戦は、歩道部分に目立つ色のペンキを塗って交通安全を図るための取り組みで、これまでも上田市各地で実施されている。



コロペタ大作戦前

コロペタ大作戦実施

コロペタ大作戦後(イメージ)

中央画像：(株) 上田市ケーブルビジョン UCV レポートより

(3)賑わい・交流の施設整備

賑わい・交流施設整備は、青空の下、徒歩や自転車でまちなかを移動する際の分かりやすさや快適さを高めることにより、地球環境にやさしい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。

戦略的な取り組みとしては、既に検討されているハード事業の推進と、住民意向で把握されたまちかどにおけるベンチの比較的広い歩道へ設置、来訪者や市民へのおもてなしの心の実践として好評であった「まちなかレンタサイクル体験」の恒久化と支援に努めるものとする。

具体施策

事業No.	事業	種別
12	(都)松尾町踏入線 電線地中化	ハード
13	まちなかレンタサイクルの実施	ソフト
14	まちなかサイクルマップの作成	ソフト
15	まちかどベンチの設置(真田坂等)	ソフト
16	点字等による移動情報の補助・提供	ソフト

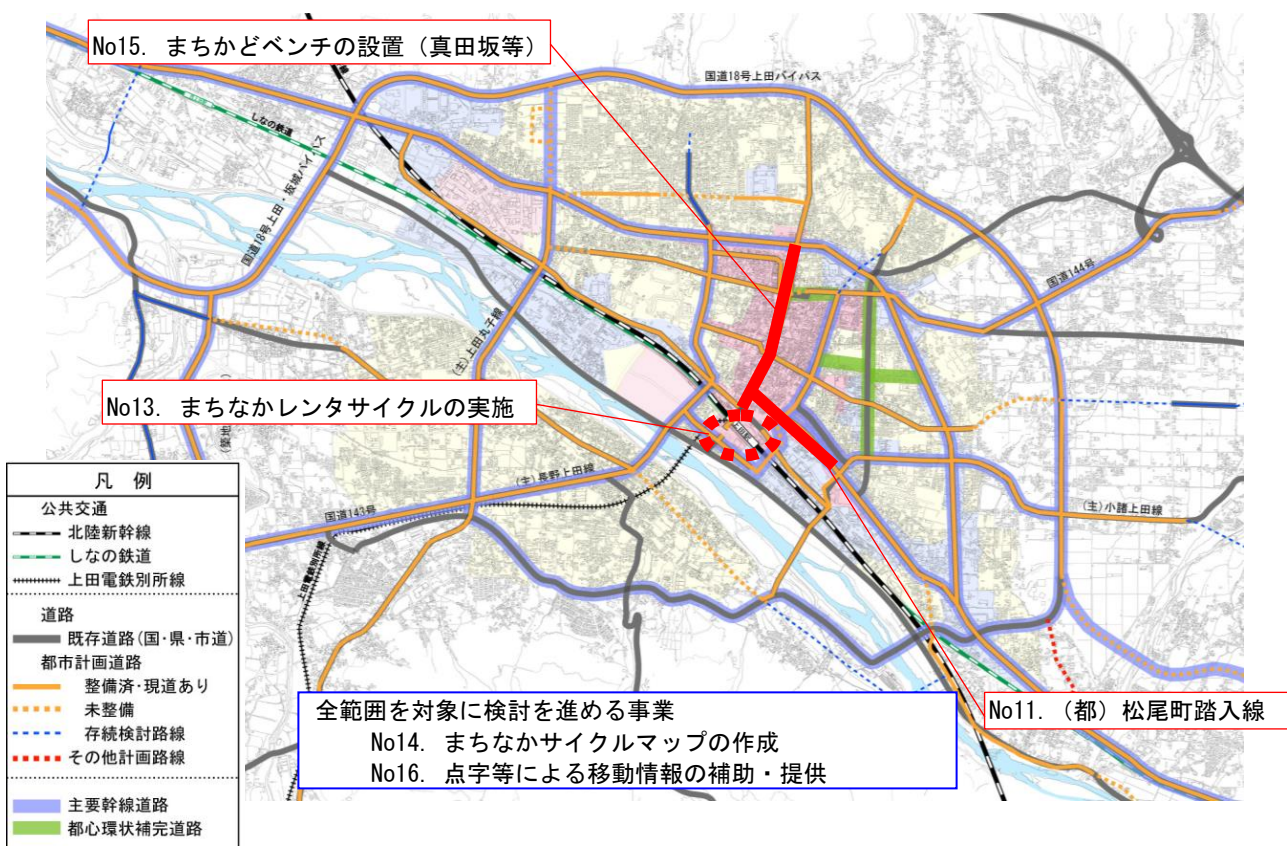


図 4-6 賑わい・交流の施設整備の具体事業(案)

① (都) 松尾町踏入線の電線地中化

電線地中化は、地上にはりめぐらされた電線類が道路の下に収められるため、美しい街並みが形成されるとともに、道路の見通しが良くなり、信号機や道路標識が見やすくなるなど、交通の安全性が向上する。さらに、道が広く使えるため、歩行者はもちろんベビーカーや車いすを利用する人にも安全で利用しやすいバリアフリーの歩行空間が形成される。

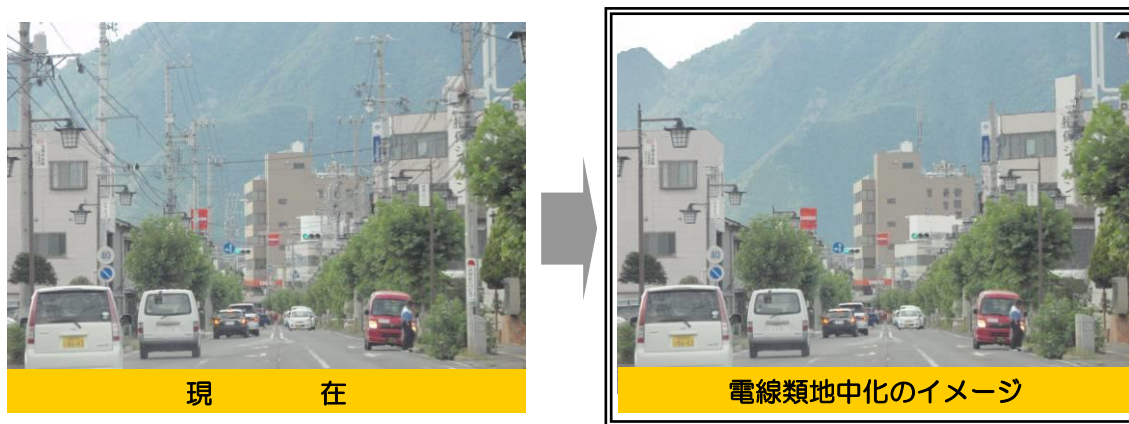


図 4-7 (都) 松尾町踏入線の電線地中化のイメージ

② まちなかレンタサイクルの実施

本調査では、晴天率が高いという上田市の特徴を活かし、夏季の2ヶ月間に渡り「まちなかレンタサイクル体験」を実施した。その結果は非常に利用者も多く好評を博するものであった。

このため、今後はさらに実施期間の延長による検証や博物館などの観光施設へのポート新設の検討を進め、より長期的な実施に努めるものとする。

また実施にあたっては駐輪場管理者、自転車組合、高校生、鉄道事業者、商業関係者、観光案内所等の協力を得ながら、常設化していける仕組みづくりも進めていくものとする。



駅前での誘導案内設置



上田駅前の駐輪場



柳町をサイクリング

平成21年7月10日～8月31日期間限定  
上田市まちなか  
レンタサイクル体験実施中

晴天率が高い上田市街地にある、上田城をはじめとした観光施設を巡り「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けるレンタサイクル体験を行っています。  
ぜひ、ご利用下さい。

貸出場所：市営お城口駐輪場(上田駅前:下園参照)  
貸出時間：午前9時～午後7時(受付午後5時まで)  
利用料金：無料(ご利用後、アンケートへのご記入をお願いいたします)  
ご利用方法：貸出は駐輪場窓口で管理人にお申し出下さい(ご本人確認できるもの(免許証、保険証など)をご用意ください)。  
ご返却は貸出場所までお願いいたします。

＝上田市の情報いっばいの市役所ホームページもぜひご覧ください＝  
パソコン用URL <http://www.city.utsunomiya.jp>  
携帯電話用2次元コード

レンタサイクルに關するご質問、ご不明な点がございましたら下記、上田市役所までお問い合わせ下さい。

上田市役所 都市計画課  
電話番号 02988-22-4100  
(内線1525)

※レンタサイクルは、自転車、保険料、修繕費は別、乗車は別に入っています。

「まちなかレンタサイクル体験」チラシ

### ③ サイクルマップ作成

自転車利用の促進に向け、まちなかレンタサイクル支援するサイクルマップを作成し、観光客をはじめとし、市民にも自転車での移動しやすいルートなどの情報提供を行う。

また、まちなかレンタサイクル同様、サイクルマップの作成は市民・学生などの声を聞き、使いやすく、自ら作成したという意識・親しみの持たれるような仕組みを考えていくものとする。

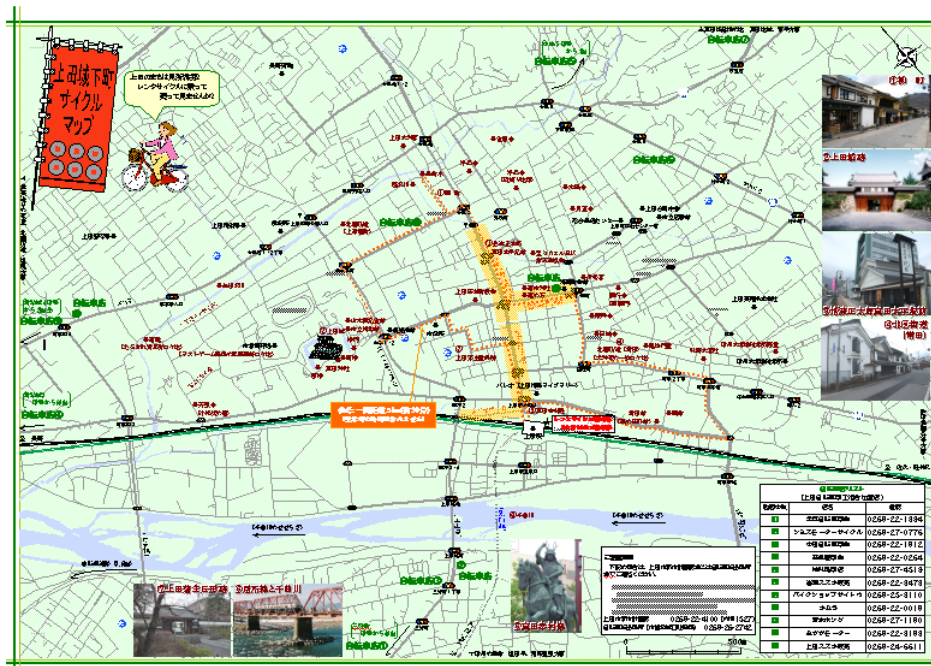


図 4-8 「サイクルマップ」イメージ

### ④ まちかどベンチの設置

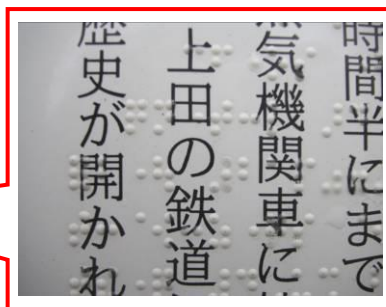
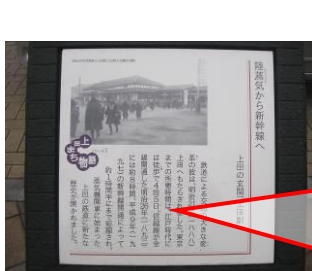
上田市街地のまちかどには、現在もベンチを配置している箇所もあり、歩行者、特に高齢者などの休息の場として利用されている。

このような取り組みをさらに広げ、官民協働により設置・管理・運営を行うなど賑わい・交流の場として提供していく。



### ⑤ 点字等による移動情報の補助・提供

誰もが移動しやすい環境づくりへの工夫として、観光情報や公共交通などに点字情報などを組み合わせる取り組みが進められている。



手すりなどに点字情報を掲載し、移動しやすい環境づくりへの工夫を行う。

## 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

### (1) 鉄道との連携を図る公共交通体系の構築

上田市には北陸新幹線、しなの鉄道、上田電鉄別所線の軌道系公共交通があり、これらは非常に重要な公共財として位置付けられる。

この鉄道に接続する公共交通は高齢者の脚の確保、通勤通学としての手段、二酸化炭素の削減に向けた自動車手段からの脱却には不可欠であると考えられる。

また、これら公共交通の利便性向上は、利用者の増加、まちなかの賑わいの創出にも期待でき鉄道とバスの連携強化に配慮した公共交通体系の構築を推進する。

戦略的な取り組みとしては、「上田市地域公共交通総合連携計画」に基づき改善された市街地循環バスの継続的なダイヤ改善の検討を位置付けるものとする。

#### 具 体 施 策

事業No.	事業	種別
17	鉄道と連携した市街地循環バスのダイヤ検討、改善	ソフト

### (2) 誰もが公平に利用できる公共交通体系の構築

誰もが公平に利用できる公共交通体系の構築は、公共交通の果たすべき役割の原点である「利用しようと思えば誰もが利用できる公共交通」を目指した公共交通体系の構築を推進する。

戦略的な取り組みとしては、市街地循環バスの継続的なルート改善の検討と、子どもや高齢者、障害者が利用しやすい車両の導入・改善を位置付けるものとする。

#### 具 体 施 策

事業No.	事業	種別
18	市街地循環バスのルート検討、改善	ソフト
19	市街地循環バスの低床化（ステップ化）	ソフト

#### ① 『市街地循環バスの低床化』低床バス車両の種類と導入状況

低床バスとは、高齢者や障害者に配慮した乗降口に階段のないバスで、通常のバスは路面から床までの高さが約90cmありステップを2段上がって乗り込むが、同バスは床の高さが約30～60cm程度で歩道からの段差がほとんどない。

また、収納式のスロープ板を操作することで、車いすの乗降も容易になる。

《利用者に好評な「まりんこ号」(丸子地域循環バス)の乗降車ステップ》



(3) 効率的な公共交通体系の構築

効率的な公共交通体系の構築では、運行上の観点から非効率な路線の改善を行い、経済的で地球環境にやさしい効率性の高い公共交通体系の構築を推進する。

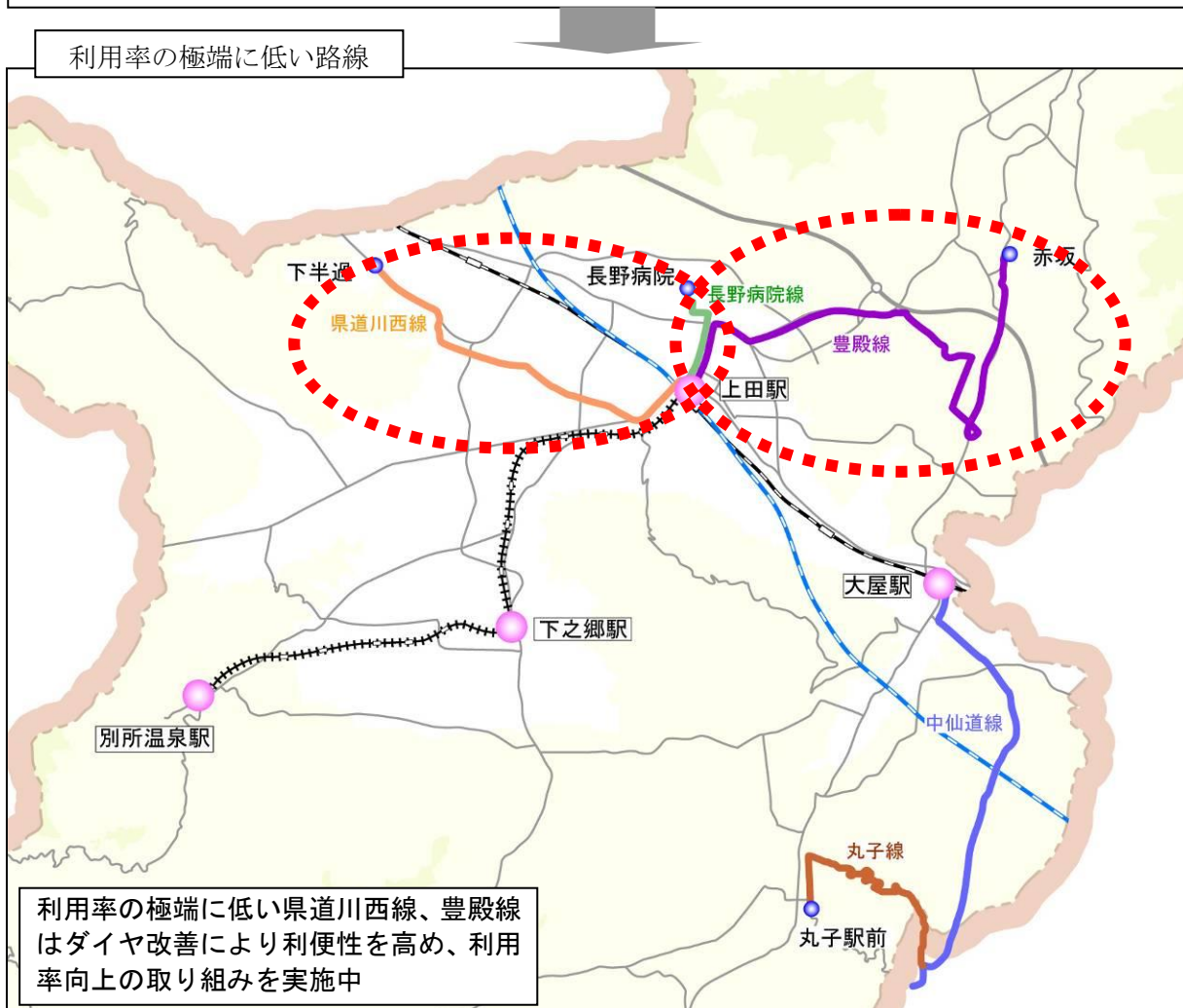
戦略的な取り組みとしては、「上田市地域公共交通総合連携計画」に基づく非効率路線の改善を継続的に取り組むことを位置付けるものとする。

具 体 施 策

事業No.	事業	種別
20	非効率路線における運行効率向上策の検討	ソフト

参考：「上田市地域公共交通総合連携計画」における非効率路線の概念と改善の取り組み

- ①利用率の極端に低い路線-----1日1便あたり平均利用者が5人以下の路線
- ②車両小型化検討路線-----運行便全ての最大乗車密度10人未満の路線
- ③車両配置非効率路線-----複数車両が配置されているが、1便あたりの平均利用者が5人以下の路線
- ④重複運行区間-----何本かの路線及び鉄道が重複する区間、特に道路混雑のある区間が課題。運行本数20本以上で混雑度1.5以上の区間



(4)地域づくりを支援する公共交通体系の構築

地域づくりを支援する公共交通体系の構築は、上田市が目指す拠点集約型都市構造における都市機能集積拠点として、塩田・丸子・真田・武石などの生活複合拠点との連携強化を図る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。

戦略的な取り組みとしては、上田市街地と生活複合拠点を結ぶ放射状に走る公共交通において、ダイヤ改善、増便などによる連携強化に努めるものとする。

また、上田駅や大屋駅などの交通結節点と生活複合拠点を結ぶ公共交通の連結機能向上について検討する。

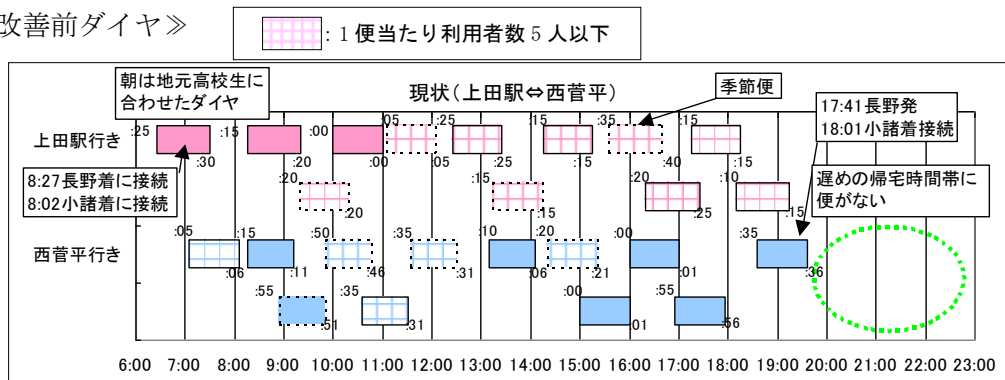
具 体 施 策

事業No.	事業	種別
21	中心市街地と生活複合拠点との連携を強化する公共交通施策の検討	ソフト

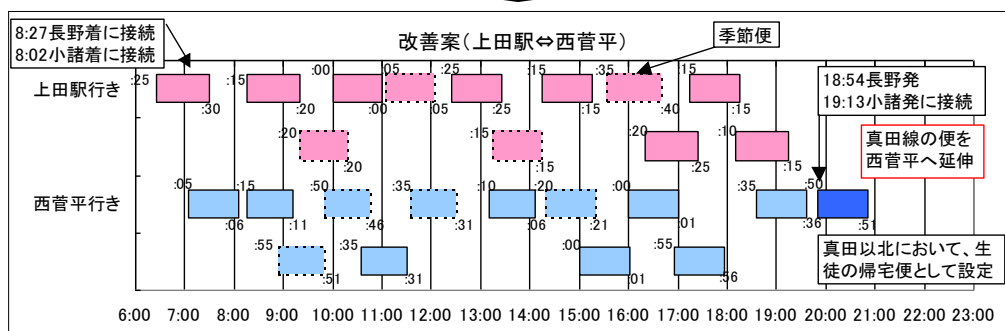
① 菅平高原線の増便による連携強化の実施例

上田駅と菅平高原を結ぶ菅平高原線では、朝の便における学生の利用が多いのに対し、夕方の便で利用が少ないという実態と、アンケートより最終便が帰宅時間前という状況が把握され、時間帯を遅くした最終便の運行を開始し、公共交通による市街地との連携強化を図った。

《改善前ダイヤ》



《改善後ダイヤ》





(5) 利用者主体の公共交通体系の構築

利用者主体の公共交通体系の構築では、高齢者・障害者、通勤通学・買物や自動車利用者の公共交通への転換など、低炭素社会への貢献に向けより多くの人に利用してもらえる利用者主体の公共交通を目指し、他施策を支援する施策を推進する。

戦略的な取り組みとしては、高齢者・障害者をはじめとした利用のしやすさに向けた取り組み、利用者から愛着を持たれるような公共交通への取り組み、自動車手段から公共交通手段への転換を促すような取り組みを位置付ける。

具 体 施 策

事業No.	事業	種別
19	市街地循環バスの低床化（ステップ化） 【再掲】	ソフト
22	市街地循環バスのデザイン改善	ソフト
23	バス停へのベンチ設置	ソフト
24	モビリティ・マネジメントの実施	ソフト
25	ノーマイカーデーの実施	ソフト
26	わかりやすい時刻表及び案内板の設置	ソフト

① 『市街地循環バスのデザイン改善』 現在の車両デザインと他都市事例

《上田市におけるバス・鉄道運行車両》

路線バス（写真：上電バス）	市街地循環バス （あかバス）	オレンジバス
		

《運行車両に演出を施した事例》

上田電鉄別所線	Iバス 長野県飯綱町	ハイカラさん 福島県会津若松市 中心部
		 会津若松市HPより

## ② モビリティ・マネジメントの具体イメージ

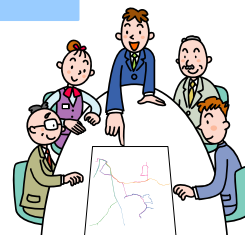
### 地区住民(通勤・通学者)を対象とした場合の具体的イメージ

- 行動(手段)の変化を促す動機となる情報を提供し、行動変容に向けたアンケート(行動プラン票)を通じ、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・結果をフィードバックする。
- 導入のタイミングとしては、料金割引などソフト施策導入時がPR効果も大きいと考えられる。また、社会実験の実施も有効であると考えられる。



### 沿線企業通勤者を対象とした場合の具体的イメージ

- 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。
- 取り組みに参加する企業を募ったり、行動を促すため公的な支援を併せて導入する事が有効であると考えられる。



### 沿線の大学通学者など転入者を対象とした具体的イメージ

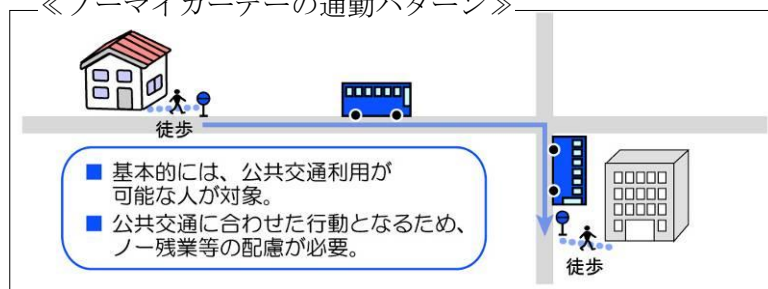
- 新しい町に移り住む時は、情報に対し敏感であると考えられる。特に、複数の大学が存在することから大学入学の市役所への転入届け時などに、公共交通に関する情報(時刻表、ルート、料金及び、転入者が利用できるお得な情報)を紹介する。
- また、施策効果などの研究・活用なども視野に入れた、大学との連携によるインセンティブの付与を検討する。



## ③ ノーマイカーデー

公共交通で通勤可能な人に対し、日、曜日等を決めて、公共交通での通勤を組織的に実施する。

### 《ノーマイカーデーの通勤パターン》



## ④ わかりやすい時刻表及び案内板の設置

上田市では、平成20年度にわかりやすいバス路線・時刻表を全戸配布し周知・PRを実施した。また、上田駅、大屋駅などにバス案内板の設置を実施してきており、今後もこのような利用者への情報発信の取り組みを継続していくものとする。



全戸配布したバス路線・時刻表



上田駅(左)と大屋駅(右)に設置されたバス案内板

### 2.3. 都市機能をも高める効果的な道路ネットワークの構築

#### (1) 骨格的道路網の整備

骨格的道路網の整備は、市街地内への通過交通排除、生活道路への流入抑制、市街地の円滑な交通誘導を促すことにより歩行者・自転車の安全性確保、また、交通混雑の緩和による CO<sub>2</sub> 削減にも期待される。

このため、都市機能集積拠点と生活複合拠点を結ぶ放射状道路、市街地内への通過交通排除のための環状道路および、これらを補完する市街地内の主要道路の整備など、都市の骨格を形成する道路ネットワークの整備促進に努めるものとする。

戦略的に取り組む骨格道路網整備は、主要幹線道路、幹線道路に位置付けられる道路を対象に重要路線での展開と継続事業を位置付ける。

#### 具体施策

事業No.	事業	種別
27	上田バイパス（第二期工区）整備	ハード
28	上田橋中島線 道路改良整備	ハード
29	上田橋下堀線 道路改良整備	ハード
2	（都）北天神町古吉町線 道路改良拡幅整備【再掲】	ハード
3	市街地東部地区 道路改良整備【再掲】	ハード
4	（都）中常田新町線 道路改良整備【再掲】	ハード

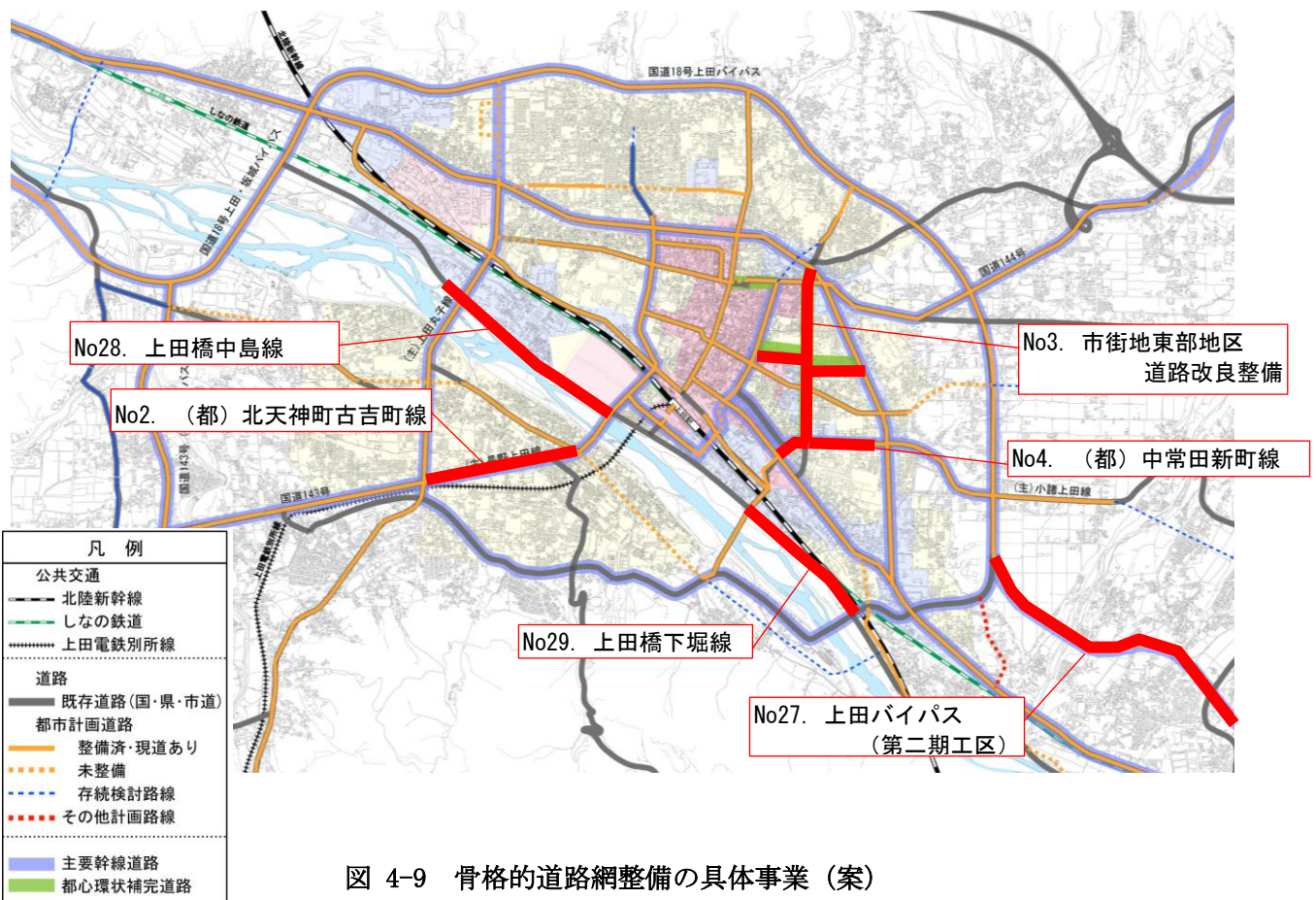


図 4-9 骨格的道路網整備の具体事業（案）

① 事業箇所の整備イメージ

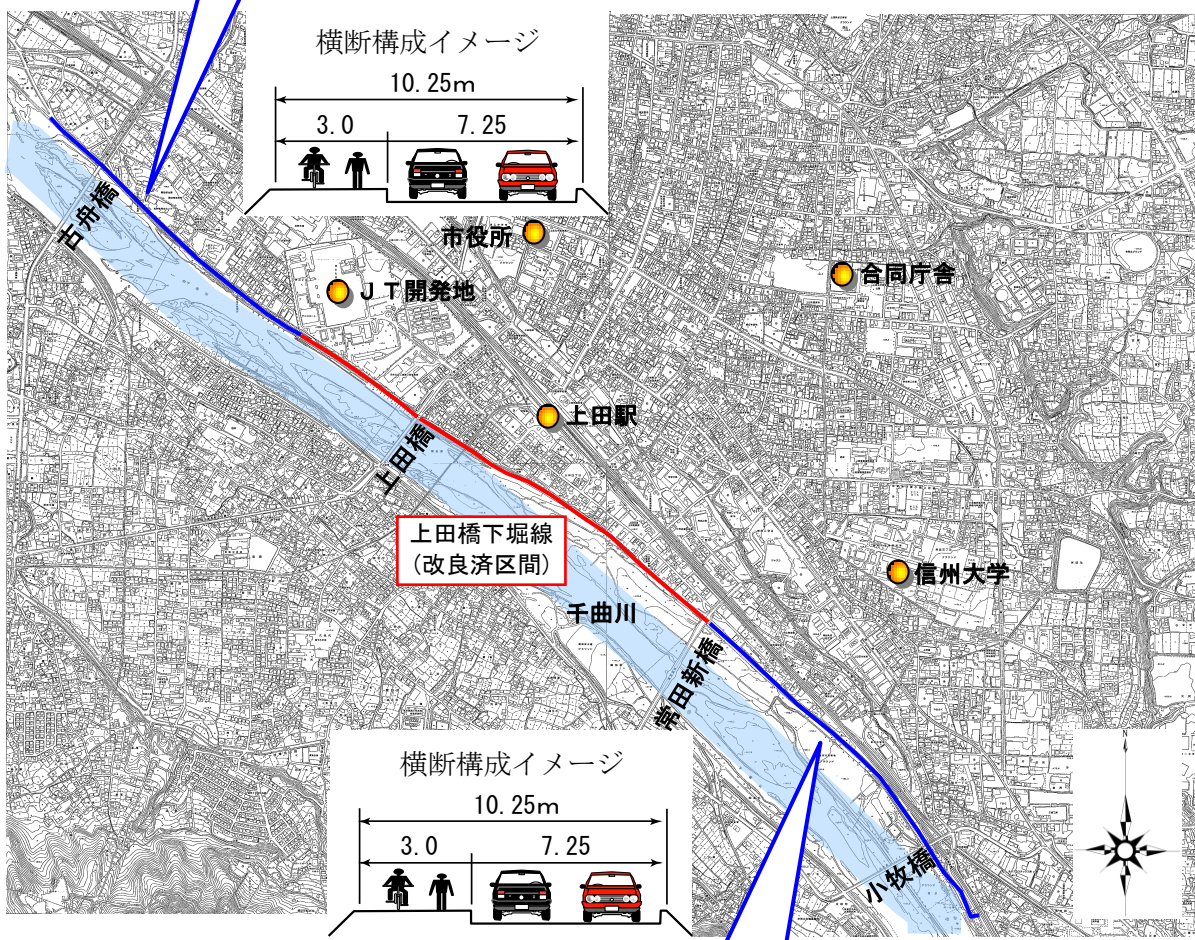
上田橋下堀線（未改良区間）



現況



整備イメージ



上田橋中島線（未改良区間）



現況



整備イメージ

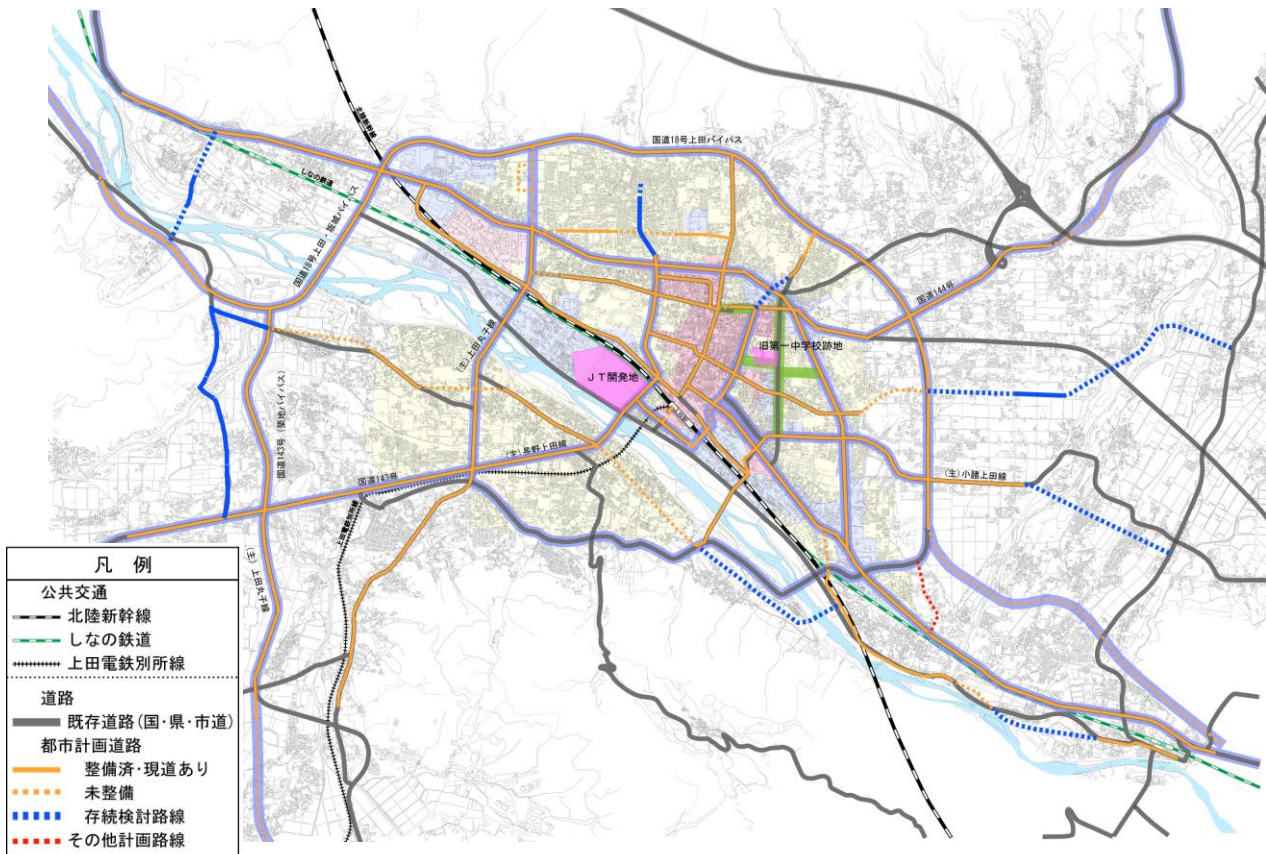
(2) 道路整備の選択と集中

道路整備の選択と集中では、骨格的道路を補完する主要生活道路に対して、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の促進により、歩行者や自転車が安全に通れる地球環境にやさしいまちづくりに努める。

このため、戦略的な取り組みとしては、時代・都市像の変化を考慮し必要性の低くなった都市計画道路の見直しと、優先的な整備を見極めるための都市計画道路整備プログラムなど、今後の整備計画に関わる検討・策定を位置付けるものとする。

具 体 施 策

事業No.	事業	種別
30	都市計画道路の見直し	ソフト
31	都市計画道路整備プログラムの策定	ソフト



※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 4-10 道路整備の選択と集中における都市計画道路見直しの検討案

(3) 快適な都市活動の基礎となる生活道路の整備

快適な都市活動の基礎となる生活道路の整備では、都市機能集積拠点における都市機能の充実・形成を支援するため学校、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。

戦略的に取り組む箇所としては、主に上田市街地における新たな公共施設整備に関連しアクセス性を確保すべき道路事業を展開する。

具 体 施 策

事業No.	事業	種別
3	市街地東部地区 道路改良整備【再掲】	ハード
32	榑下泉平線 整備	ハード
33	国分寺 18 号線 整備	ハード

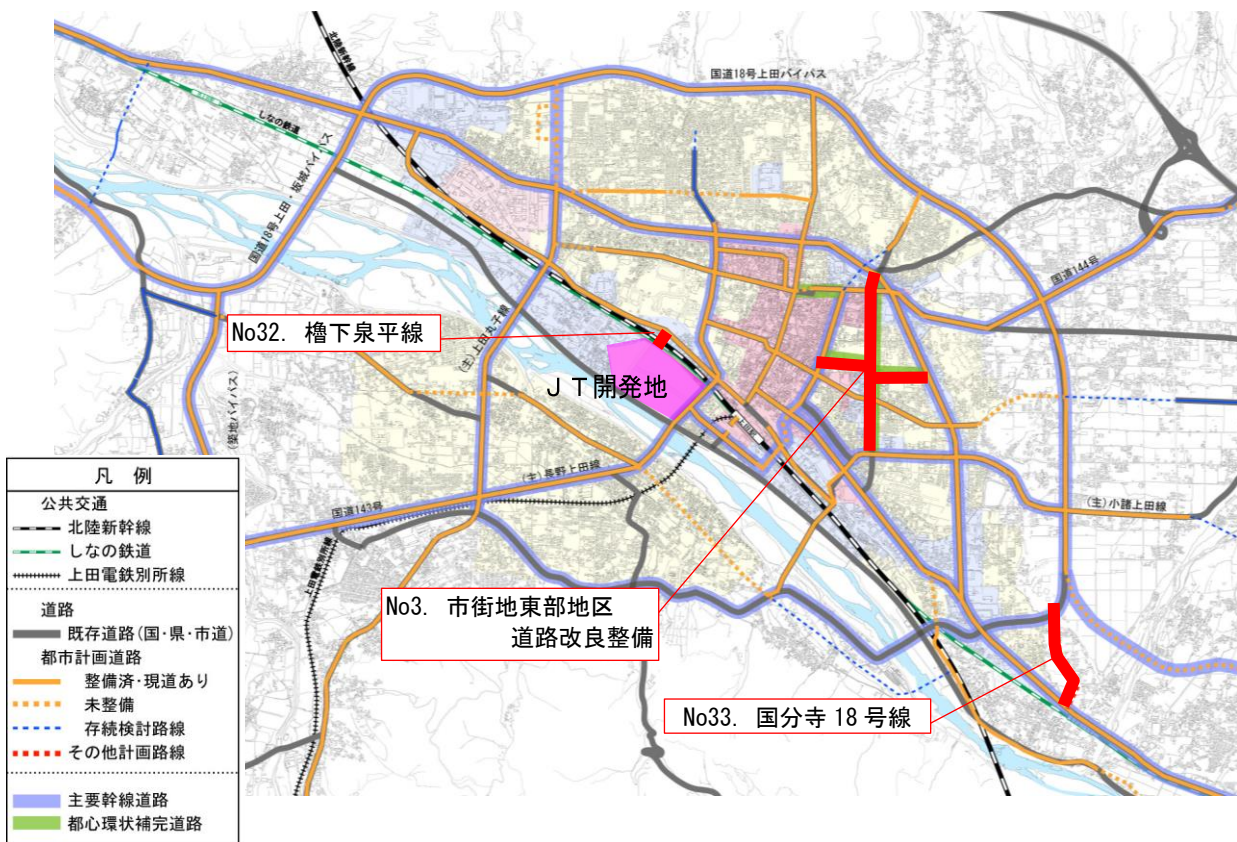


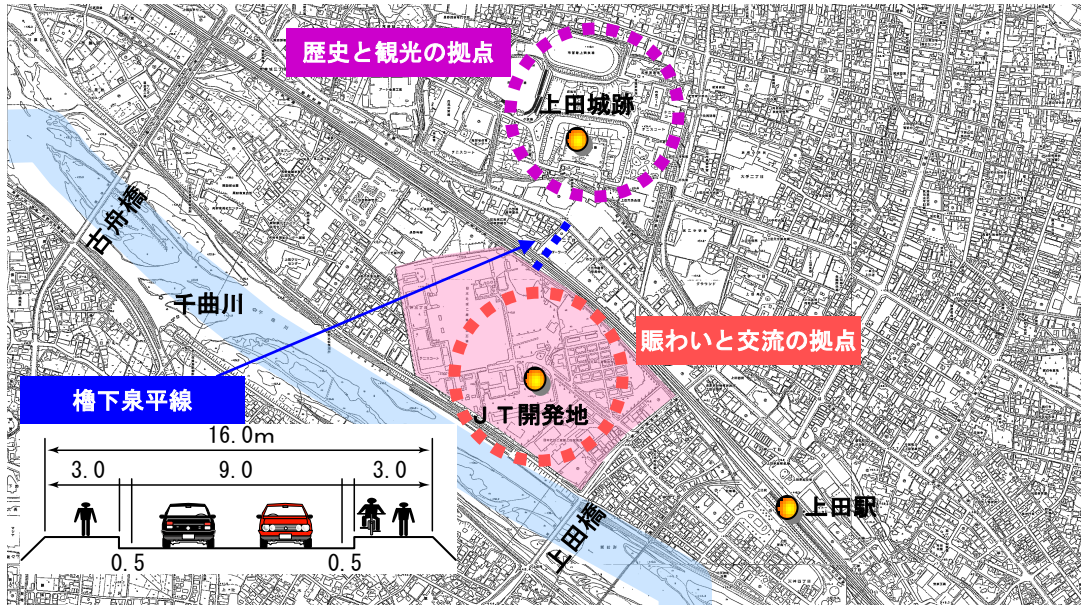
図 4-11 快適な都市活動の基礎となる生活道路の整備の具体事業 (案)

① 事業箇所の整備イメージ

■ 櫓下泉平線

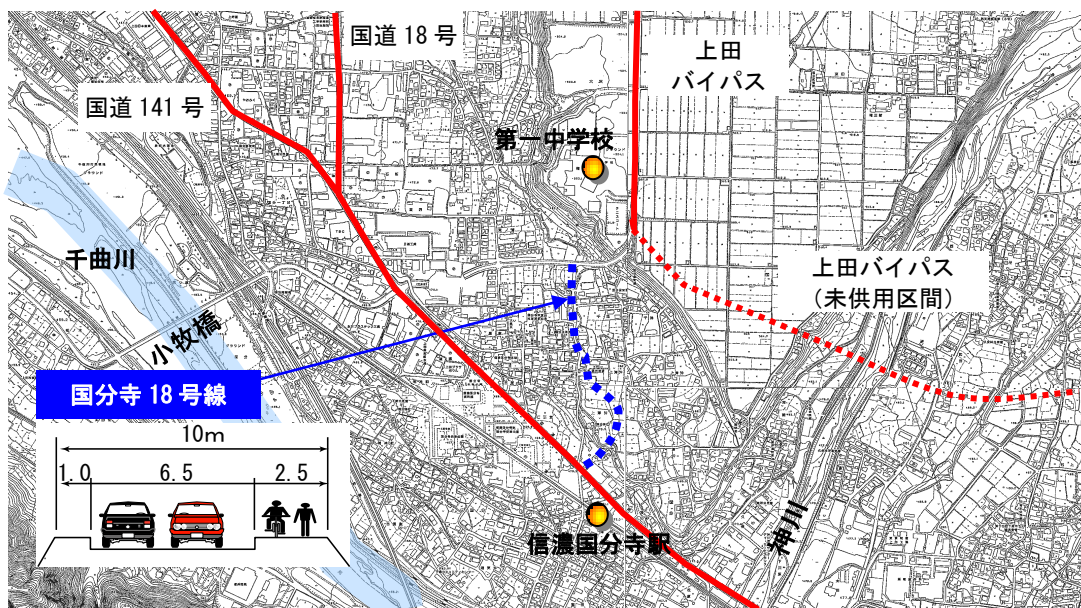
J T開発地からの新たな自動車交通の発生集中源として周辺道路交通状況に与える影響が危惧されており、周辺道路の混雑緩和に向けた対策として櫓下泉平線の整備を進める。

また、「賑わいと交流の拠点」と「歴史と観光の拠点」を結ぶ動線として、ゆとりある歩道空間の確保に努めるものとする。



■ 国分寺 18 号線

国道 18 号上田バイパス (供用区間) の端部における交通分散による安全性確保と駅に直結する地域の生活道路として国分寺 18 号線の整備に努めるものとする。



(4) 移動性阻害の解消

移動性阻害の解消では、局部的な渋滞箇所、くいちがい交差点、上田市街地を横断する千曲川の渡河部、鉄道との交差部など移動性阻害の要因を解消し、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強化の検討・推進と、円滑な移動を誘導する公共サインの整備を推進する。

戦略的な取り組みとしては、主要幹線機能を有する道路におけるくいちがい交差（中心線がずれている交差点）改良、信号現示の改良、\*プロフィール信号の設置等の検討を進める。

※プロフィール信号・・・上流側の交通量を把握し下流側の交通量を予測したうえで、青赤の点灯時間を調整する信号機

具 体 施 策		
事業No.	事業	種別
34	国道 18 号交差点（中央東、中央北、中央五丁目）の通行円滑化	ハード
35	信号現示改良、プロフィール信号の設置検討	ソフト

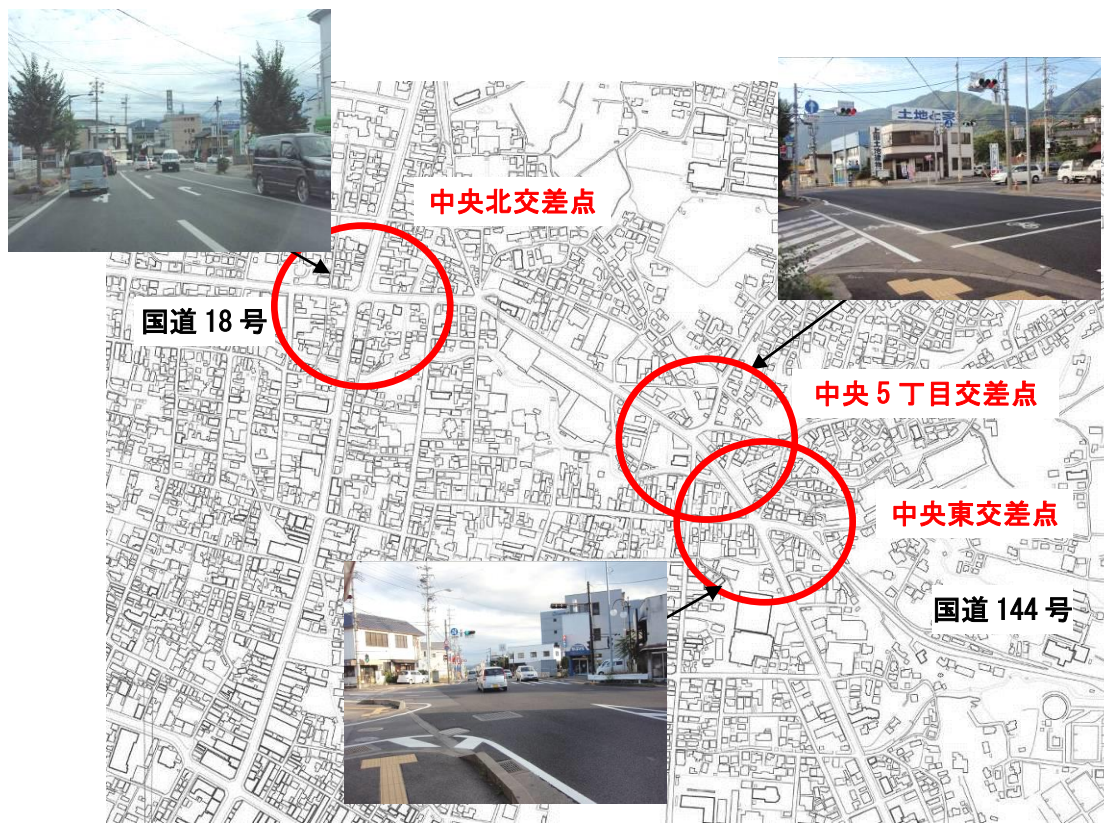
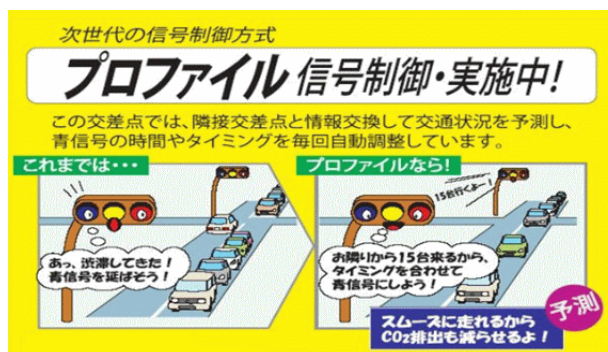


図 4-12 通行円滑化に向けたくいちがい交差改良事業（案）

① プロファイル信号

長野県佐久市内の JR 佐久平駅周辺で「考える信号機」（プロフィール信号）の運用が開始された。プロフィール信号とは、上流側の交通流を把握して、下流側の交通流を予測し、交通量によって青・赤の点灯時間を調整することにより、交通の円滑化を図り、渋滞の緩和、排気ガスを減らすことで CO<sub>2</sub> の削減につなげる。



(資料：長野県警HPより)



## 2.4. 市民や事業者と協働した交通施策の推進

### (1) 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

都市機能集積拠点と生活複合拠点の結び付き強化、低炭素社会への移行に向け自動車依存からの脱却を促すため、利用者へのインセンティブの提供による公共交通の利用促進を検討する。

戦略的な取り組みとしては、平井寺トンネル有料道路における割引回数券施策と連携した別所線の利用促進など公共交通を利用したくなるインセンティブ施策の検討を位置付ける。

具体施策		
事業No.	事業	種別
36	平井寺トンネル利用と連携する別所線利用促進の実施	ソフト

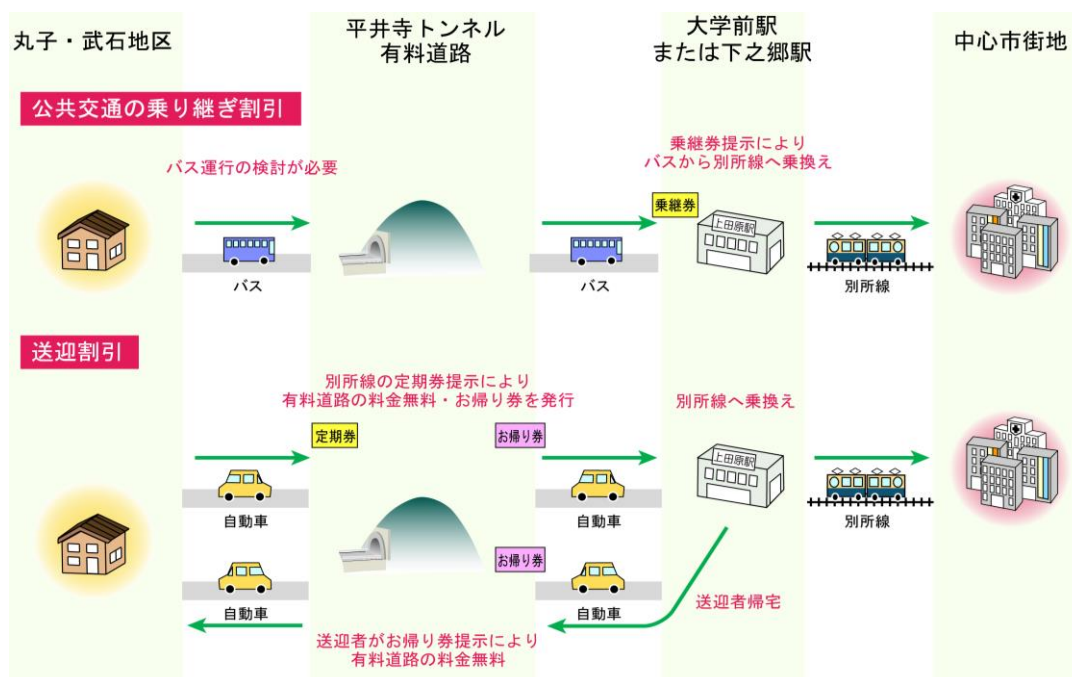


図 4-13 平井寺トンネル連携した別所線の利用促進施策の例

(2) 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。

戦略的な取り組みとしては、地球環境負荷の小さな移動手段の重要性、公共交通での移動に対する抵抗感の払拭に向けた取り組みを位置付ける。

具 体 施 策

事業No.	事業	種別
24	モビリティ・マネジメントの実施 【再掲】	ソフト
25	ノーマイカーデーの実施 【再掲】	ソフト
37	公共交通及び自転車利用を促進するシンポジウム、講座の開催	ソフト

公共交通や自転車利用、地球温暖化などをテーマとした出前講座、シンポジウムを開催し、自発的な公共交通への転換、自動車からの脱却などを議論できる場を提供していく。



市内で行われている高齢者の集い（教室）、イベントなどを活用し、公共交通の利用機会を増やすことにより、公共交通を知っていただく場を提供する。

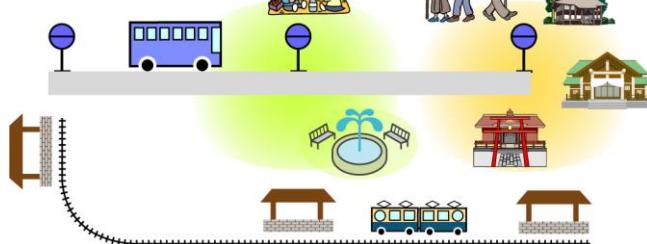
〇〇教室



公園ピクニック



街の散策



## 地方鉄道の活性化・再生に向けたシンポジウム

10  
/ 5

13:30~16:30 (予定)

【会場】上田女子短期大学 講堂 (入場無料)

長野県上田市下之郷乙620 (上田電鉄別所線 大学前駅下車 徒歩7分)

**プログラム**

- ◆講 演：【地方鉄道と地域の活性化について】  
評 論 家 佐藤 信之
- ◆事例報告：【上田電鉄の活性化・再生に向けた取り組みについて】  
上田電鉄代表取締役社長 角田 朗一
- 【富山市における地方鉄道の活性化・再生に向けた取り組みについて】  
富山市都市整備部交通政策課長 高森 長仁
- ◆パネルディスカッション：【地方鉄道と地域の活性化について】  
コーディネーター：上田女子短期大学 教授 中西 満義  
パネリスト：評論家 佐藤 信之  
上田市長 母袋 創一  
国土交通省鉄道局財務課 地域鉄道支援室長 上住 まり  
富山市都市整備部交通政策課長 高森 長仁  
上田電鉄(株)代表取締役社長 角田 朗一

主 催：国土交通省北陸信越運輸局、上田市、北陸信越鉄道協会、上田女子短期大学観光文化研究所  
後 援：長野県、上田市公共交通活性化協議会、しなの鉄道活性化協議会、長野電鉄活性化協議会

【お問合せ先】  
国土交通省北陸信越運輸局 企画観光部交通企画課 Tel.025-244-6118  
国土交通省 鉄道部 計画課 Tel.025-244-6117

会場のご案内

※当日は可能な限り、公共交通機関をご利用下さい。

(3) 公共交通を利用しやすい交通施設整備

公共交通を利用しやすい交通施設整備では、地球環境にやさしい公共交通が利用しやすい施設づくりとして、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。

戦略的な取り組みとしては、自動車を降り公共交通や自転車を利用できる環境づくりと、自転車で移動できる範囲を広げるような取り組みと、これらの取り組みの周知を位置付けるものとする。

具 体 施 策		
事業No.	事業	種別
38	パークアンドライド駐車場の整備	ハード
39	サイクルアンドライド駐輪場の整備	ハード
40	サイクルトレインの実施	ソフト

このうちパークアンドライドについては、既存駐車場（下図 4-14 参照）や駅前広場の機能向上に向け、大学前駅の廃川敷利用などについて検討を進める。



図 4-14 パークアンドライド駐車場設置駅 (現況)

① しなの鉄道の「チャリ電」実験

しなの鉄道の沿線市町などで構成する「しなの鉄道活性化協議会」が主体となり今年8月1～9日、列車内に自転車を持ち込めるサイクルトレイン「チャリ電」(上田～軽井沢間)を運行。

チャリ電は1日2往復し、乗車券のほかに持ち込み料200円を支払うことにより指定された車両に自転車を持ち込むことが可能とした実験を実施。



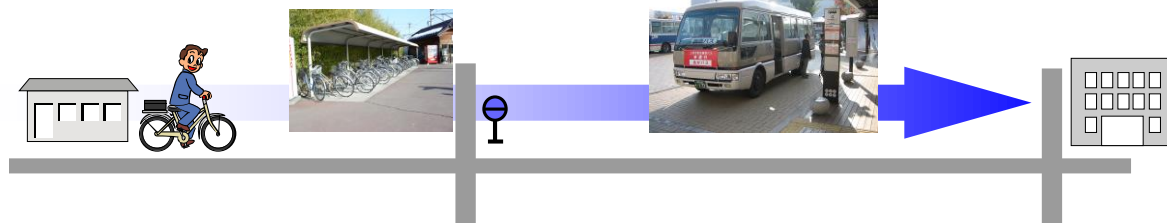
② サイクルアンドライド

サイクルアンドライドは、まちなかへの自動車の流入を抑制して、バス・電車の利用を促進するために、自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるというものである。

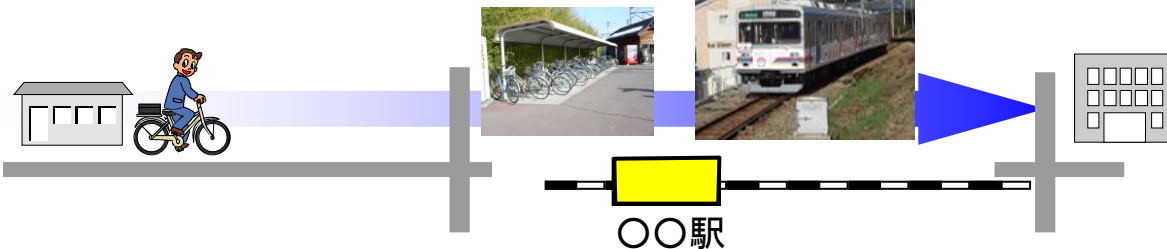
駐輪場は、駅や都心部、郊外部の主要なバス停を中心に整備し、目的地や家がバス停や駅から遠い人でも、バス停や駅まで自転車で来て、バス・電車を利用することが可能となる。

このため、鉄道駅周辺におけるレンタサイクルもサイクルアンドライドに含まれる。

【モデル1】 出発～自転車→駐輪場→バス～到着



【モデル2】 出発～自転車→駐輪場→電車～到着



【モデル3】 出発～徒歩→電車→自転車～到着

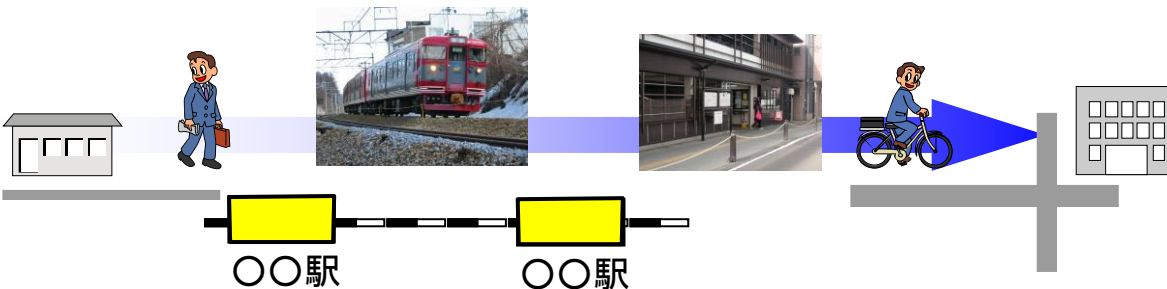


図 4-15 サイクルアンドライドのイメージ

## 2.5. 戦略的に取り組む交通施策の全体構成

目標	施策パッケージ	No.	事業名	種別	実施主体	着手時期		備考	
						短期 (概ね5年以内)	中長期 (概ね6～10年以降)		
誰もが徒歩や自転車で移動しやすい環境づくり	I 快適な歩行・自転車空間の確保	1	・(都)北天神町緑が丘線 自歩道空間整備	ハード	市	○		・H21から実施中	
		2	・(都)北天神町古吉町線 道路改良整備	ハード	県	○ (第1期)	○ (第2期)	・第1期 H20から実施中 ・第2期 検討・実施	
		3	・市街地東部地区 歩行空間整備	ハード	市	○		・H21から実施中	
		4	・(都)中常田新町線 道路改良整備	ハード	県	○		・H21から実施中	
		5	・歩道空間の段差解消	ハード	国、県、市	○		・中長期にかけて実施	
		6	・(都)諏訪部伊勢山線 歩道整備・検討	ハード	県	○ (第1期)	○ (第2期)	・第1期 H21から実施中 ・第2期 検討	
		7	・古舟橋の歩道空間検討	ハード	県、市		○		
		8	・自転車マナー向上、ルール認識のための啓蒙活動	ソフト	市、県警、小中高校ほか	○		・中長期にかけて実施	
	II 生活道路における安全な歩行環境の整備	9	・歩行者優先道路の指定	ソフト	市、県警、自治会ほか		○		
		10	・道路カラーリング(コロベタ大作戦)	ソフト	市、自治会、小中学校ほか	○		・中長期にかけて実施	
		11	・通学路における通学時間帯の車両規制	ソフト	市、県警、PTAほか		○		
	III 賑わい・交流の施設整備	12	・(都)松尾町踏入線 電線地中化	ハード	県	○		・H22から実施予定 ・中長期にかけて実施	
		13	・まちなかレンタサイクルの実施	ソフト	市、自転車組合ほか	○		・H22から実施予定 ・中長期にかけて実施	
		14	・まちなかサイクルマップの作成	ソフト	市、自転車組合、千曲高校、商店街ほか	○		・H22から実施予定 ・中長期にかけて実施	
		15	・まちかどベンチの設置(真田坂)	ソフト	自治会、商店街ほか	○		・中長期にかけて実施	
			16	・点字等による移動情報の補助・提供	ソフト	市、商店街、公共交通事業者ほか	○		・中長期にかけて実施
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	I 鉄道と連携を図る公共交通体系の構築	17	・鉄道と連携した市街地循環バスのダイヤ検討、改善	ソフト	市	○		・中長期にかけて実施	
		18	・市街地循環バスのルート検討、改善	ソフト	市	○		・中長期にかけて実施	
	II 誰もが公平に利用できる公共交通体系の構築	19	・市街地循環バスの低床化(ステップ化)	ソフト	市	○			
		20	・非効率路線における運行効率向上策の検討	ソフト	市、公共交通事業者	○		・中長期にかけて実施	
	IV 地域づくりを支援する公共交通体系の構築	21	・中心市街地と生活複合拠点との連携を強化する公共交通施策の検討	ソフト	市、公共交通事業者	○		・中長期にかけて実施	
		19	・市街地循環バスの低床化	ソフト	市	○			
	V 利用者主体の公共交通体系の構築	22	・市街地循環バスのデザイン改善	ソフト	市	○			
		23	・バス停へのベンチ設置	ソフト	市、バス事業者	○		・中長期にかけて実施	
		24	・モビリティマネジメントの実施	ソフト	事業所、市		○		
		25	・ノーマイカーデーの実施	ソフト	事業所、市ほか	○		・中長期にかけて実施	
26		・わかりやすい時刻表及び案内板の設置	ソフト	市、公共交通事業者	○		・中長期にかけて実施		
27		・上田バイパス(第二期工区)整備	ハード	国	○		・中長期にかけて実施		
都市機能を高める効果的な道路ネットワークの構築	I 骨格的道路網の整備	28	・上田橋中島線 改良整備	ハード	市	○		・H19から実施中	
		29	・上田橋下堀線 改良整備	ハード	市	○ (第1期)	○ (第2期)	・第1期 H19から実施中	
		2	・(都)北天神町古吉町線 道路改良整備	ハード	県	○ (第1期)	○ (第2期)	・第1期 H20から実施中 ・第2期 検討・実施	
		3	・市街地東部地区 道路改良整備	ハード	市	○		・H21から実施中 ・中長期にかけて実施	
		4	・(都)中常田新町線 道路改良整備	ハード	県	○		・H19から実施中	
	II 道路整備の選択と集中	30	・都市計画道路の見直し	ソフト	市	○			
		31	・都市計画道路整備プログラムの策定	ソフト	市	○			
	III 快適な都市活動の基礎となる生活道路の整備	3	・市街地東部地区 道路改良整備	ハード	市	○		・H21から実施中 ・中長期にかけて実施	
		32	・榑下泉平線 整備	ハード	市	○		・H20から実施中	
	IV 移動性阻害の解消	33	・国分寺18号線 整備	ハード	市	○		・H20から実施中	
		34	・国道18号交差点(中央東、中央北、中央五丁目)の通行円滑化	ハード	国、県、市		○	・検討を含む	
		35	・信号現示改良、プロファイル信号の設置検討	ソフト	県警	○			
	住民や事業者と協働した交通施策の推進	I 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	36	・平井寺トンネル利用と連携する別所線利用促進の実施	ソフト	県、市、公共交通事業者		○	
			24	・モビリティマネジメントの実施	ソフト	事業所、市ほか		○	
		II 自発的な公共交通転換へのしくみづくり	25	・ノーマイカーデーの実施	ソフト	事業所、市ほか	○		・中長期にかけて実施
37			・公共交通及び自転車利用を促進するシンポジウム、講座の開催	ソフト	市、公共交通事業者、小中高校	○		・中長期にかけて実施	
III 公共交通を利用しやすい交通施策整備		38	・パークアンドライド駐車場の整備	ハード	市、公共交通事業者	○		・中長期にかけて実施	
		39	・サイクルアンドライド駐輪場の整備	ハード	市、公共交通事業者	○		・中長期にかけて実施	
40		・サイクルトレインの実施	ソフト	市、公共交通事業者	○		・中長期にかけて実施		

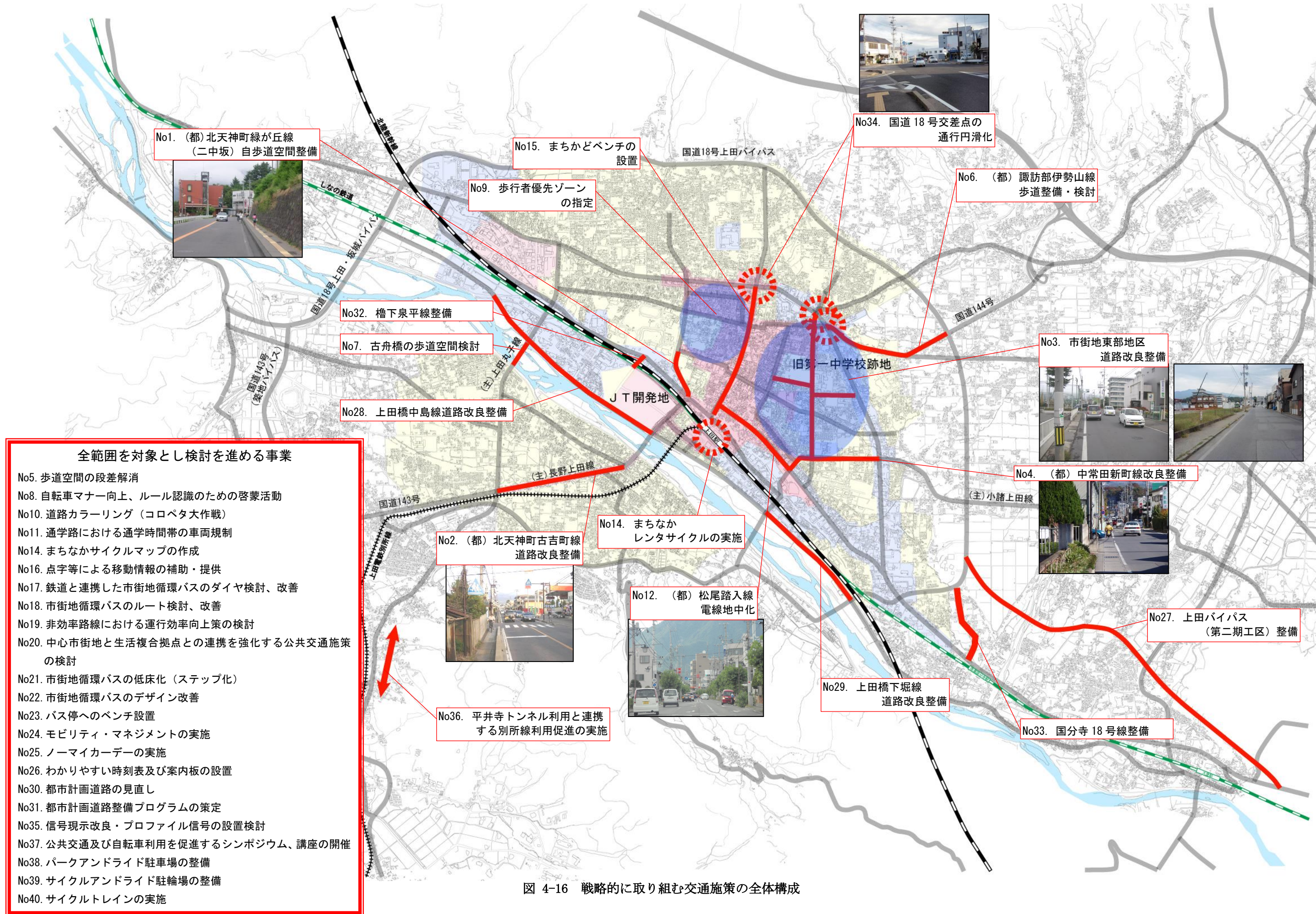


図 4-16 戦略的に取り組む交通施策の全体構成

## 第 5章 事業の推進体制

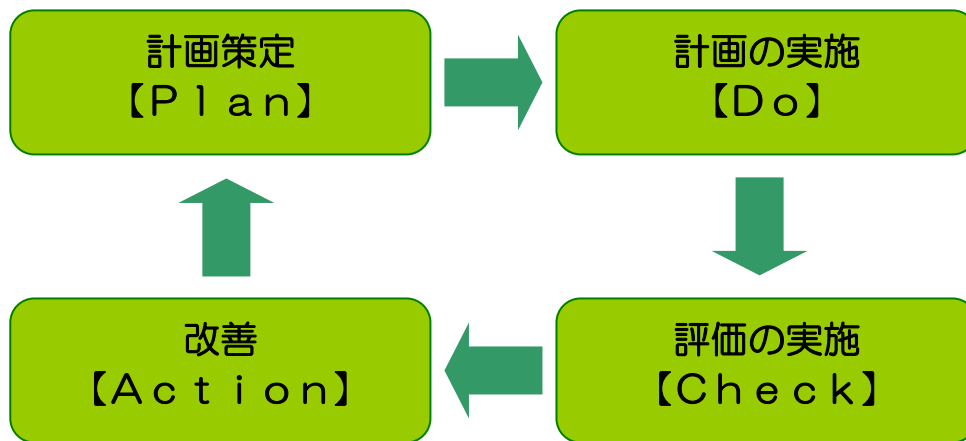
### 1. 事業の推進体制

事業の推進にあたっては、本市をはじめ交通事業者などの交通施策に関わる関連機関が役割分担を明確にし、相互に連携を図りながら進めるものとする。

このため、施策パッケージに掲げた取り組みを着実に実現していくための管理・運営を行う組織としては、本計画の策定組織である『上田市総合交通施策協議会』（表 5-1 参照）で継続して行うものとする。

管理・運営のための仕組みとしてはP D C Aサイクル※により各施策・事業について概ね 1～2年ごとに進捗状況を確認し、目標年次と中間年次にあたる平成 31 年及び 26 年度では、それまでの成果について評価を行い、その結果に基づき必要に応じて改善を行う。

また、公共交通に関しては『上田市地域公共交通会議』と連携し取り組んでいくものとする。



※P D C Aサイクル：計画(Plan)を実行 (Do) し、評価 (Check) して改善 (Action) に結びつけ、その結果を次の計画に活かして巡回させる方法。

図 5-1 管理・運営の仕組みとなるP D C Aサイクル

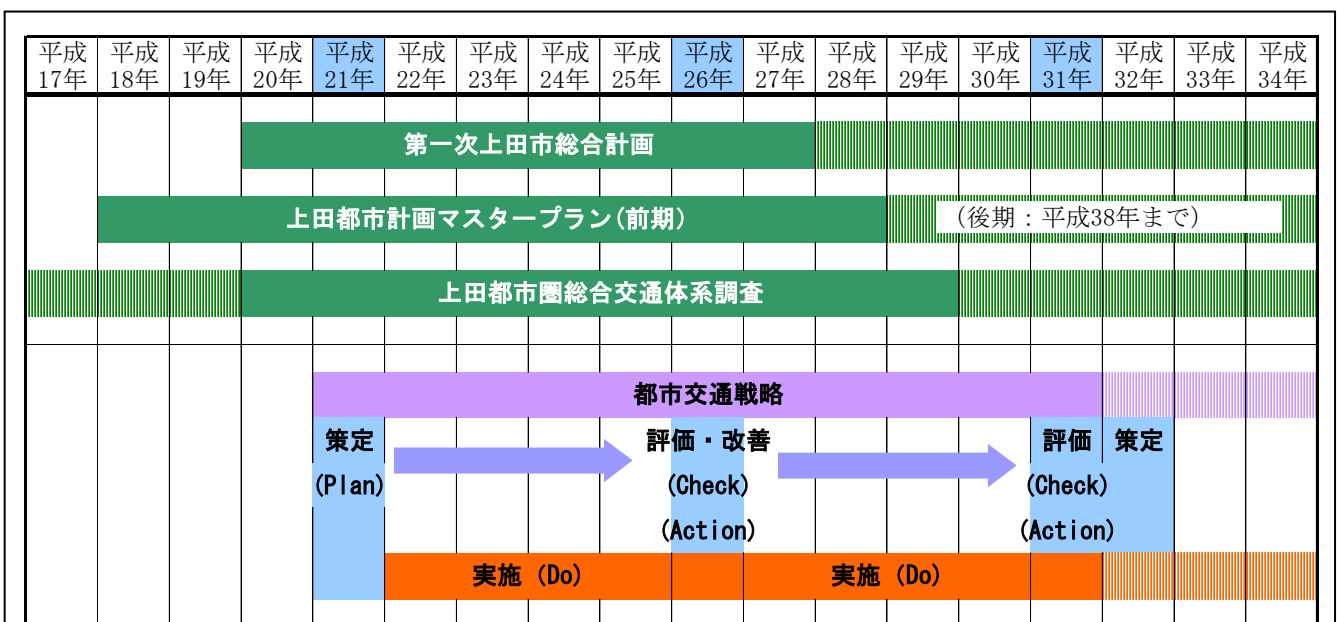


図 5-2 関連計画と上田地域総合交通戦略の管理・運営スケジュール

具体的に上田市総合交通施策協議会では、下図に示すとおり上田市地域公共交通会議と連携し、個別施策の取り組み、各事業主体の取り組みに関する情報の共有、定期的な事業進捗状況の確認、目標達成状況の確認、改善を検討していく。

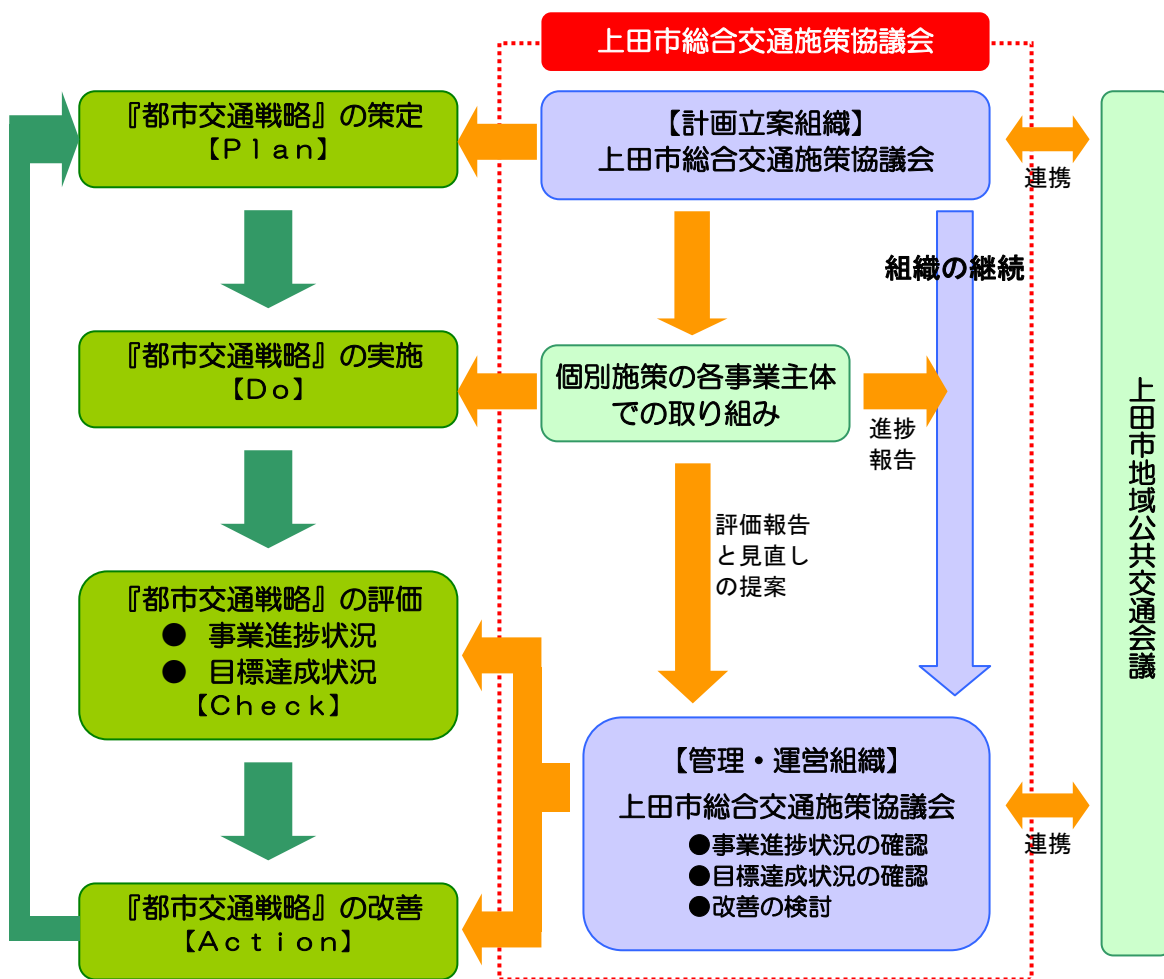


図 5-3 上田市総合交通施策協議会による管理・運営体制



表 5-1 上田市総合交通戦略管理・運営組織

	区分	所属	役職
会長	学識経験者	信州大学工学部 土木工学科	教授
委員	学識経験者	長野工業高等専門学校	教授
〃	学識経験者	長野大学社会福祉部	教授
〃	交通管理者	長野県上田警察署	交通課長
〃	道路管理者 社会基盤整備	長野県 上田建設事務所	整備課長
〃	道路管理者 社会基盤整備	上田市都市建設部	都市建設部長
〃	市街地自治会代表	上田市自治会連合会	会長
〃	地域活動団体	上田商業 21 世紀会	副会長
〃	高齢者団体代表	上田地域福寿クラブ連合会	会長
〃	障害者団体代表	上田市身体障害者福祉協会	理事長
〃	商工関係代表	上田商工会議所	交通運輸部会長
〃	交通事業者 (バス事業代表)	千曲バス株式会社	営業部長
〃	交通事業者 (鉄道事業代表)	上田電鉄株式会社	管理部長
事務局	上田市都市建設部都市計画課		

(敬称略、順不同)

※区分、所属、役職は本計画策定時点のもの

## 2. 成果目標値の算出

戦略的に取り組む施策評価のための成果目標については、定期的実施される統計及び、上田都市圏総合交通体系調査（都市OD調査の付帯調査）を活用することにより、評価時に評価実施のための負担を軽減（独自調査の必要が少ないこと）に配慮しつつ設定する。

また、数値や量で把握できない住民や関連する組織の安心感、安全性などの意識について、上記に加えて比較的頻繁に評価するための定性的評価についても提案する。

### 2.1. 歩行者・自転車分担率の向上

**歩行者・自転車分担率： 現況 9% ⇒ 目標 12%（3ポイント増加）**

#### ① 現況値

道路交通センサスにおける市街地周辺の調査地点 12 箇所（次頁参照）と独自調査（現況把握における交通量調査結果のうち交通戦略に掲げた整備区間）の歩行者+自転車交通量と自動車交通量より設定する。

上記、調査結果を下表に整理したがこれより、**歩行者・自転車交通分担率の現況値は 9%**とする。

表 5-2 センサス、独自調査の交通量と分担率

	歩行者 交通量	自転車 交通量	自動車 交通量	合計	歩行者+自転車 分担率	自動車分担率
センサス地点計	9,349	4,801	160,603	174,753	8.1%	91.9%
独自調査	2,361	2,299	40,449	45,109	10.3%	89.7%
合計	11,710	7,100	201,052	219,862	8.6%	91.4%

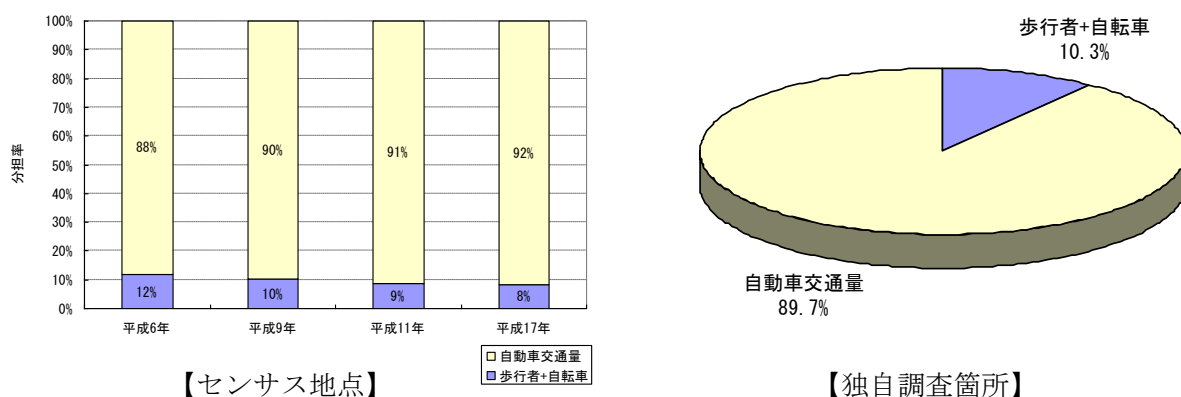


図 5-4 歩行者+自転車と自動車分担率

#### ② 目標値

交通戦略による歩行者、自転車での移動しやすい環境づくり、公共交通の充実による自動車交通からの転換などの取り組みにより、センサス地点の経年変化より約 10 年前（平成 6 年）の分担率への回復を目指すものとする。

このため、**歩行者・自転車交通分担率の目標値は 12%**とする。

なお、この目標値達成に伴い、二酸化炭素排出量の減少効果も合せて期待できる。

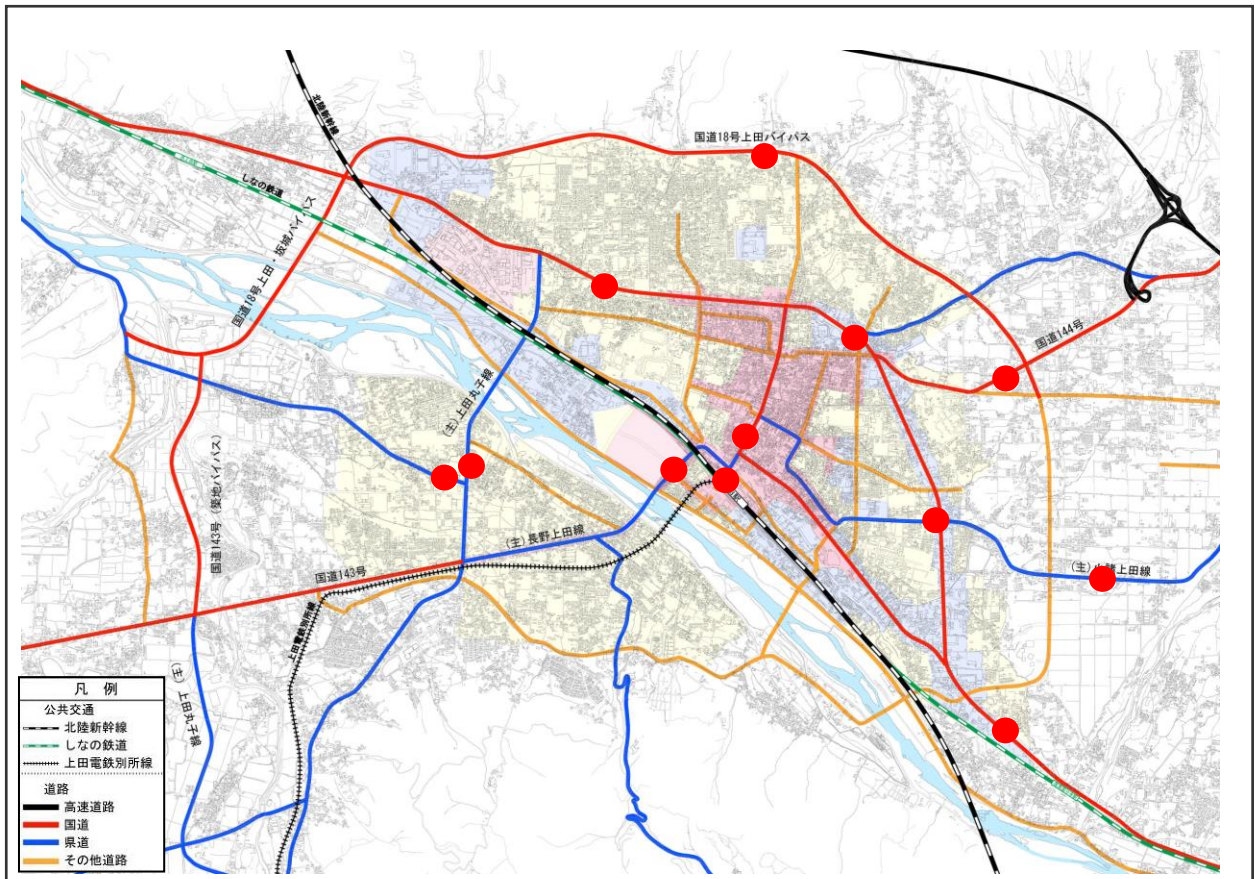


図 5-5 対象とするセンサス調査地点

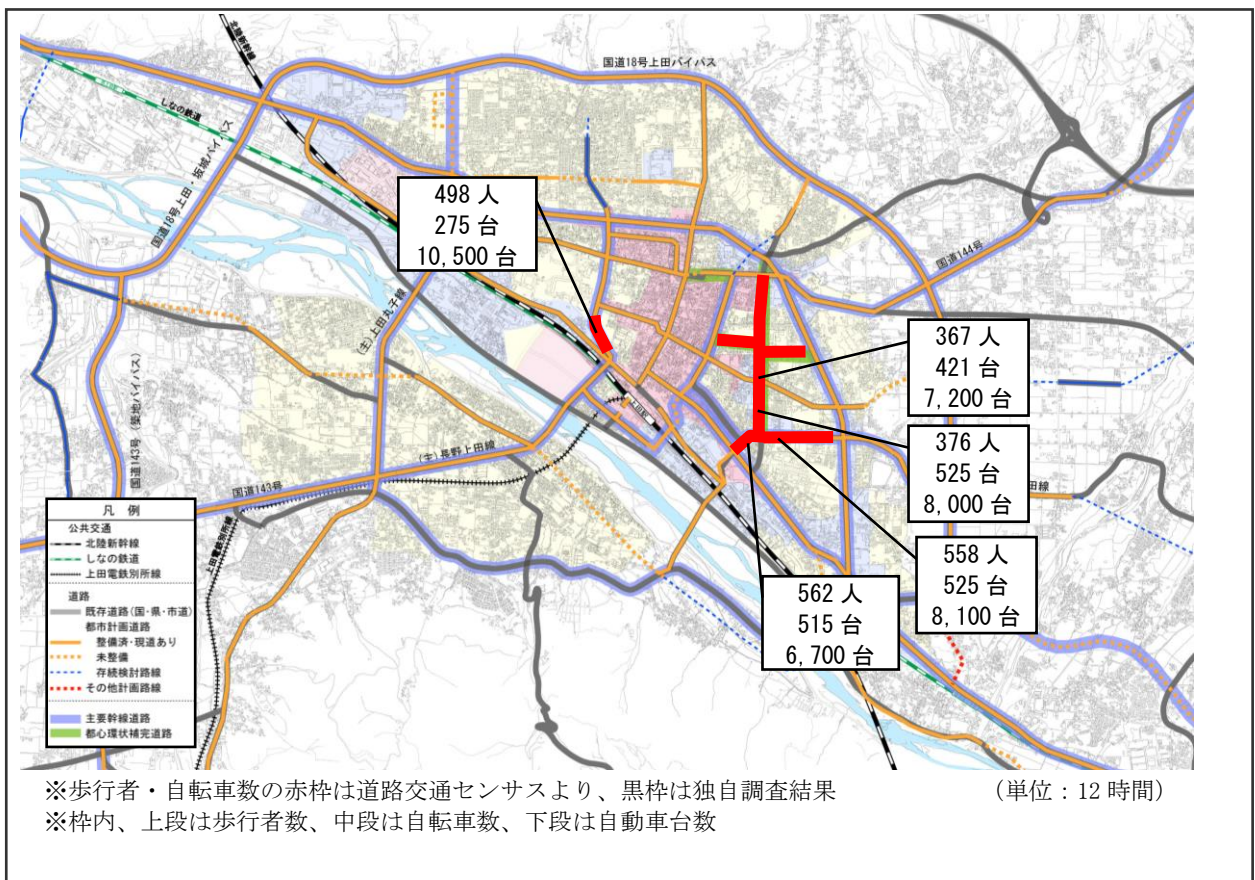


図 5-6 戦略整備区間の現況利用者数

## 2.2. 市街地循環バス利用の増加

**市街地循環バスの利用比： 現況 67% ⇒ 目標 73% (6ポイント増加)**

### ① 現況値

市街地循環バス利用者増加の指標として、中心市街地居住者数に対する市街地循環バス延利用者数により算出するものとした（以下、市街地循環バス延利用者比という）。

現況値は、平成20年度の市街地循環バス（赤バス・青バス）延利用者数（延利用件数）は「上田市地域公共交通総合連携計画」より27,500人/年と、中心市街地居住者より算出し、以下のとおりとする。

$$\begin{aligned} \text{市街地循環バス延利用者比} &= \frac{\text{市街地循環バス延利用者 } 27,500 \text{ 人/年}}{\text{中心市街地居住者 } 41,382 \text{ 人}} \\ &\doteq 67\% \end{aligned}$$

※平成20年上田地域中心部居住者：41,382人（東部・南部・中央・北部・西部・城下地区合計）

これより、**市街地循環バスの延利用者比の現況値は67%**となる。

### ② 目標値

市街地循環バス延利用者者の目標値は「上田市地域公共交通総合連携計画」における平成22年度の目標値維持を目指し、予想される人口減少を反映するため以下のとおり設定する。

$$\begin{aligned} \text{市街地循環バス延利用者比} &= \frac{\text{平成22年度予測値 } 29,600 \text{ 人/年}}{\text{中心市街地居住者 } 40,606 \text{ 人}} \\ &\doteq 73\% \end{aligned}$$

※平成22年市街地循環バス延利用者予測値：29,600人/年

※将来の中心市街地想定人口＝現況上田地域中心部居住者×（平成31年総人口÷平成20年総人口）  
＝（41,382人×（15.7万人÷16.0万人））  
＝40,606人

※平成31年総人口：15.7万人（都市計画マスタープランの予測値より算定）

これより、**市街地循環バス延利用者比の目標値は73%**とする。

## 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

**徒歩・自転車での満足度： 現況 42.8% ⇒ 目標 50% (7.2ポイント増加)**

### ① 現況値

総合都市交通体系調査における上田市街地（上田1区、人口97,342人）居住者意識調査結果より、**徒歩・自転車での移動における現況の満足度は42.8%**とする。

### ② 目標値

総合都市交通体系調査においては、現況からの向上を目指すものとしているが、本計画では戦略的に取り組む道路整備による満足度の向上と将来の子どもたちに徒歩や自転車での移動を満足してもらえることを目標として、下記の考え方により**徒歩・自転車での移動における満足度の目標値を50%**と設定する。

満足度の目標値は、以下の2つの要素を考慮する。

#### a. 道路整備の進展による満足度の向上

戦略的に取り組む道路整備により、現況で満足と感じていなかった方々に満足感を得てもらうものと想定する。新たに満足感を得ていただく方々の目標値としては、市街地内における幹線道路の道路整備の進捗に比例するものと想定する。

このため、幹線道路網延長60kmのうち約1割(7km)が戦略に掲げる整備区間であり(次頁参照)、そのうち少なくとも10年後には1/4(約2km)は完成供用を想定、目指すものとし次式で算出する。

$$\begin{aligned} &10 \text{ 年後の完成供用目標延長 } 2 \text{ km} \div \text{市街地内幹線道路延長 } 60 \text{ km} \approx 3.3\% \\ &\Rightarrow \text{満足度も } 3.3 \text{ ポイント上昇と想定} \end{aligned}$$

#### b. 将来の子どもたちに与える満足度

歩道など道路整備により将来の子どもたちの8割には徒歩や自転車での移動に満足してもらいまちづくりを目指す。

将来の子どもたちに与える満足度

$$\begin{aligned} &= ((\text{平成31年市街地人口} - \text{将来の子どもたち}) \times (\text{現況満足度}) \\ &\quad + \text{将来の子どもたち} \times 80\%) \div \text{平成31年市街地人口} \\ &= ((95,518 \text{ 人} - 7,900 \text{ 人}) \times (42.8\%) + 7,900 \text{ 人} \times 80\%) \div 95,518 \text{ 人} \\ &\approx 45.9\% \end{aligned}$$

※平成31年総人口：15.7万人（都市計画マスタープランの予測値より算定）

※平成31年の5～14歳の人口想定：1.3万人（都市計画マスタープランの平成32年人口より）

※将来の市街地想定人口＝現況上田市街地居住者×（平成31年総人口÷平成20年総人口）

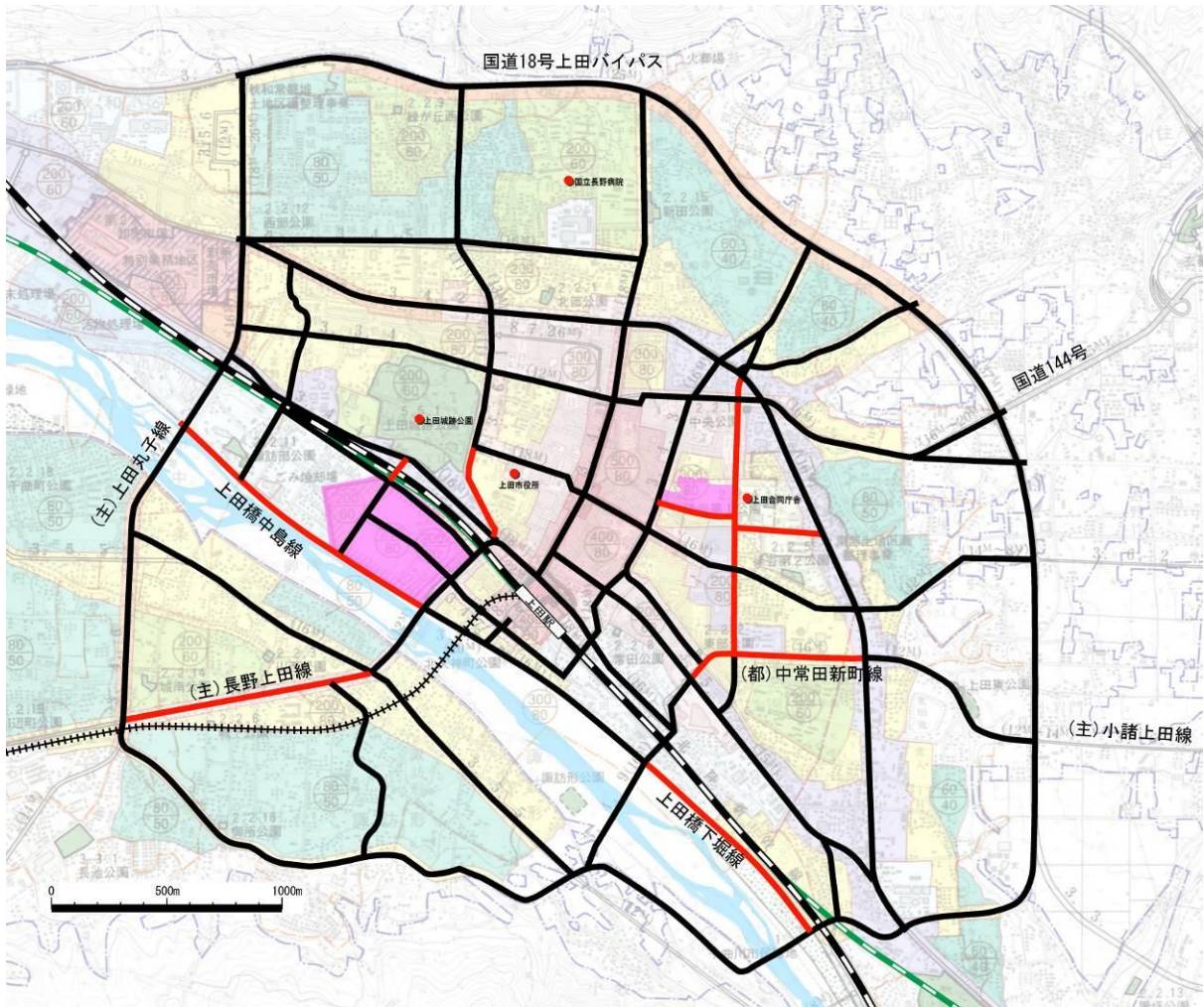
$$= (97,343 \text{ 人} \times (15.7 \text{ 万人} \div 16.0 \text{ 万人})) = 95,518 \text{ 人}$$

※将来の市街地内5～14歳の人口想定：95,518×（1.3万人÷15.7万人）≈7,900人

#### c. 満足度の目標値＝（将来の子どもたちに与える満足度）＋（道路整備の進展による満足度）

$$= 45.9\% + 3.3\% = 49.2\% \approx 50\%$$

上記より、将来の子どもたちに与える満足度45.9%にプラスα分として道路整備の進展による満足度の向上（3.3ポイント）を加算・考慮し目標値を50%とする。



赤線：戦略的に取り組む整備区間（6.7km）  
 黒線：その他の幹線道路（約55km）

図 5-7 幹線道路と整備区間

#### 2.4. 人にやさしい公共交通利用者満足度の向上

安全に走行できる自動車での移動の満足度としては、満足度調査における数値目標と改善の度合いを評価していただく意識目標からの評価を行う。

**公共交通利用者の満足度： 現況 23.2% ⇒ 目標 30%（6.8ポイント増加）**

##### ① 現況値

総合都市交通体系調査における上田市住民の意識調査結果より、**公共交通（バス）での移動における現況の満足度は23.2%**とする。

##### ② 目標値

公共交通利用者満足度の目標値は「上田市地域公共交通総合連携計画」における平成22年度の目標値を維持するものとし**公共交通利用者満足度の目標値30%**を適用する。

## 2.5. 安全に走行できる自動車での移動の満足度向上

**自動車での満足度： 現況 66% ⇒ 目標 71% (5ポイント増加)**

### ① 現況値

総合都市交通体系調査における上田市住民の意識調査結果より、**自動車での移動における現況の満足度は66.0%**とする。

### ② 目標値

総合都市交通体系調査においては、現況からの向上を目指すものとしているが、本計画では将来の新成人（新たな免許保有者）に自動車での移動を満足してもらえることを目標として、下記の考え方により**自動車での移動における満足度の目標値を71%**と設定する。

満足度の目標値は、以下の2つの要素を考慮する。

#### a. 道路整備の進展による満足度の向上

戦略的に取り組む道路整備により、現況で満足と感じていなかった方々に満足感を得てもらうものと想定する。新たに満足感を得ていただく方々の目標値としては、市街地内における幹線道路の道路整備の進捗に比例するものと想定する。

このため、幹線道路網延長60kmのうち約1割(7km)が戦略に掲げる整備区間であり(次頁参照)、そのうち少なくとも10年後には1/4(約2km)は完成供用を想定し目指すものとし次式で算出する。

$$10 \text{ 年後の完成供用目標延長 } 2 \text{ km} \div \text{市街地内幹線道路延長 } 60 \text{ km} = 3.3\% \\ \Rightarrow \text{満足度も } 3.3 \text{ ポイント上昇と想定}$$

#### b. 将来の新成人に与える満足度

道路整備により新たに自動車免許を取得するであろう将来の新成人の8割には満足してもらいまちづくりを目指す。

$$\begin{aligned} \text{満足度の目標値} &= ((\text{平成31年総人口} - \text{将来の新成人}) \times (\text{現況満足度} + \text{満足度の向上}) \\ &\quad + \text{将来の新成人} \times 80\%) \div \text{平成31年総人口} \\ &= ((157,000 \text{ 人} - 15,000 \text{ 人}) \times (66.0\%) + 15,000 \text{ 人} \times 80\%) \\ &\quad \div 157,000 \text{ 人} \\ &= 67.3\% \end{aligned}$$

平成31年総人口：15.7万人(都市計画マスタープランの予測値より算定)

平成31年の20～29歳の人口想定：1.5万人(都市計画マスタープランの平成32年人口より)

$$\begin{aligned} \text{c. 満足度の目標値} &= (\text{将来の新成人に与える満足度}) + (\text{道路整備の進展による満足度}) \\ &= 67.3\% + 3.3\% = 70.6\% \approx 71\% \end{aligned}$$

上記より、将来の新成人に与える満足度67.3%にプラスα分として道路整備の進展による満足度の向上(3.3ポイント)を加算し目標値を71%とする。

## 2.6. 意識評価のための定性的評価

2.1～2.5に示した目標は、既存統計、関連調査におけるアンケートを通じた定量的な把握である。こうした評価の実施には一定期間（5～10年）要し、また、全体に対するアンケートなどで定量的にするものであり、各施策に関係する方々の率直な意見の把握が求められる。

このため、行政が中心となり意識評価のための定性的評価として、以下のような意見の把握を行い上田市総合交通施策協議会へフィードバックするものとする。

### 【意見の徴収方法】

#### ■意見聴取の場

- ・道路整備などにおける地元説明会
- ・コロペタ大作戦実施に向けた区長会、小学校PTA（保護者）などとの懇談会
- ・自治会や商店街等との意見交換会など

#### ■聴取する意見案

事業実施による安心感や満足感など以下に示す内容を把握する。

- ①区長会・自治会における、歩道設置個所における保護者や利用者の安心感に対する意見
- ②区長会・自治会・保護者からのコロペタ大作戦による保護者の安心感に対する意見
- ③レンタサイクル利用者の満足感に対する意見
- ④レンタサイクルを支える関係者の協働による達成感に対する意見
- ⑤まちかどベンチ設置に関連する関係者の協働による達成感に対する意見
- ⑥老人会などにおける、コロペタ大作戦、まちかどベンチ設置などの満足感に対する意見
- ⑦身体障害者福祉協会における歩行空間の確保、コロペタ大作戦、まちかどベンチ設置などの潤い感に対する意見



### 【意見聴取のイメージ】

- ◎歩行空間の確保と自転車マナーの向上により、安心して歩けるようになった。
- ◎コロペタ大作戦に参加し、地域で子どもを守る体制に関わるという充実感を得た。
- ◎「わがまち魅力アップ応援事業」を活用し、自治会・商店街がまちかどベンチを設置でき、まちに賑わいが戻ってきた気がする。
- ◎レンタサイクルを支える取り組みに参加し、レンタサイクルが利用されているのを見てうれしかった。
- ▲レンタサイクルマップにわかりづらい箇所があり、改善と共に情報の充実を図るべきだ。

上田市総合交通施策協議会へフィードバックし、  
評価として扱うとともに改善に向けた意見としても活用

