

1 調査名称：平成25年度 街路交通調査費補助飯田市都市圏等総合交通体系調査
業務

2 調査主体：飯田市

3 調査圏域：飯田市全域および下伊那地域の周辺町村、上伊那地域市町村、三遠南信圏域市町村

4 調査期間：平成24～25年度

5 調査費：31,500千円（当年度までの合計：31,500千円）
（総合都市交通体系調査）

6 調査概要：

飯田市は、将来的にリニア中央新幹線、三遠南信自動車道などの開通が予定されており、地元飯田下伊那地域のみならず、長野県の南の玄関口、三遠南信地域の北の玄関口として、広域的な役割が期待されている。そのため、想定される都市圏域の人の動きや交通手段の動態を把握し、新たな視点に基づき、当地域における交通問題・課題やそれに対応する必要な施策等を分析し、将来の総合的な交通体系や駅とその周辺施設等の整備計画等を検討する必要がある。

本年度の調査では、平成24年度に実施したPT調査や意識調査の結果に基づき現況分析を実施し、計画課題を整理した。また、整理した計画課題に基づき、将来の道路ネットワークや公共交通等の交通計画に関する代替案を設定し、各代替案に関する比較検討を行い、将来交通計画の基本方針の検討を行った。

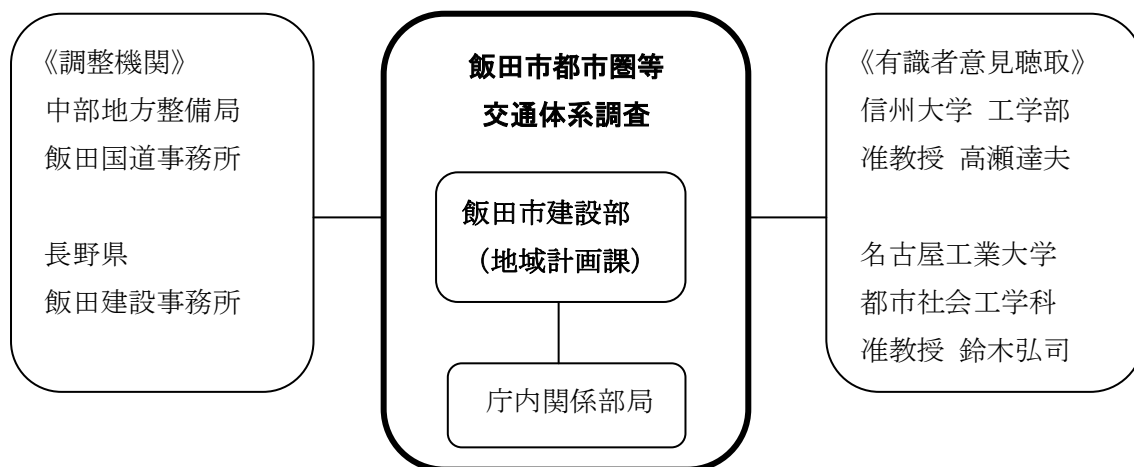
I 調査概要

1 調査名：平成25年度 街路交通調査費補助飯田市都市圏等総合交通体系調査業務

2 報告書目次

- 第1章 調査概要
 - 1-1 調査の目的
 - 1-2 調査概要
 - 1-3 調査項目
 - 1-4 調査実施方針
- 第2章 飯田市に関する現況分析
 - 2-1 都市構造、公共交通、自動車交通などの実態に関する分析
 - 2-2 リニア中央新幹線開通に対する住民意向に関する分析
 - 2-3 上位・関係計画の状況の整理
- 第3章 将来交通計画の検討
 - 3-1 将来交通計画の計画課題の抽出
 - 3-2 計画課題のまとめ
- 第4章 将来交通計画代替案の検討
 - 4-1 検討の基本方針（案）
 - 4-2 将来道路ネットワーク計画代替案の検討
 - 4-3 将来公共交通ネットワーク代替案の検討
 - 4-4 リニア中央新幹線長野県駅周辺整備計画代替案の検討
- 第5章 道路に関する将来交通計画代替案の比較検討
 - 5-1 道路に関する将来交通計画代替案の比較検討の概要
 - 5-2 道路に関する現況再現
 - 5-3 道路に関する将来交通量推計
 - 5-4 将来交通計画代替案の比較検討
- 第6章 公共交通に関する将来交通計画代替案の比較検討
 - 6-1 公共交通に関する将来交通計画代替案の比較検討の概要
 - 6-2 現況公共交通ネットワークの作成
 - 6-3 将来公共交通ネットワークの作成
 - 6-4 将来交通計画代替案の比較検討
- 第7章 将来交通計画の基本方針の検討
 - 7-1 将来道路ネットワークに関する基本方針
 - 7-2 将来公共交通ネットワークに関する基本方針
 - 7-3 リニア中央新幹線長野県駅周辺整備に関する基本方針

3 調査体制



4 委員会名簿等：

なし

II 調査成果

1 調査目的

飯田市は、将来的にリニア中央新幹線、三遠南信自動車道などの開通が予定されており、地元飯田下伊那地域のみならず、長野県の南の玄関口、三遠南信地域の北の玄関口として、広域的な役割が期待されている。

そのため、本調査は、想定される都市圏域の人の動きや交通手段の動態を把握した上で、交通問題・課題やそれに対応する施策等を分析し、将来の総合的交通体系や駅とその周辺施設の整備計画を検討するために必要な基礎情報を整理することを目的とする。

2 調査フロー

平成24年度に実施したPT調査や意識調査の結果に基づき現況分析を実施し、計画課題を整理した。また、整理した計画課題に基づき、将来の道路ネットワークや公共交通等の交通計画に関する代替案を設定した。さらに、各代替案に基づき将来交通需要推計を行い、推計した結果を踏まえて、代替案の比較検討を行った。その結果に基づき将来交通計画の基本方針の検討を行った。

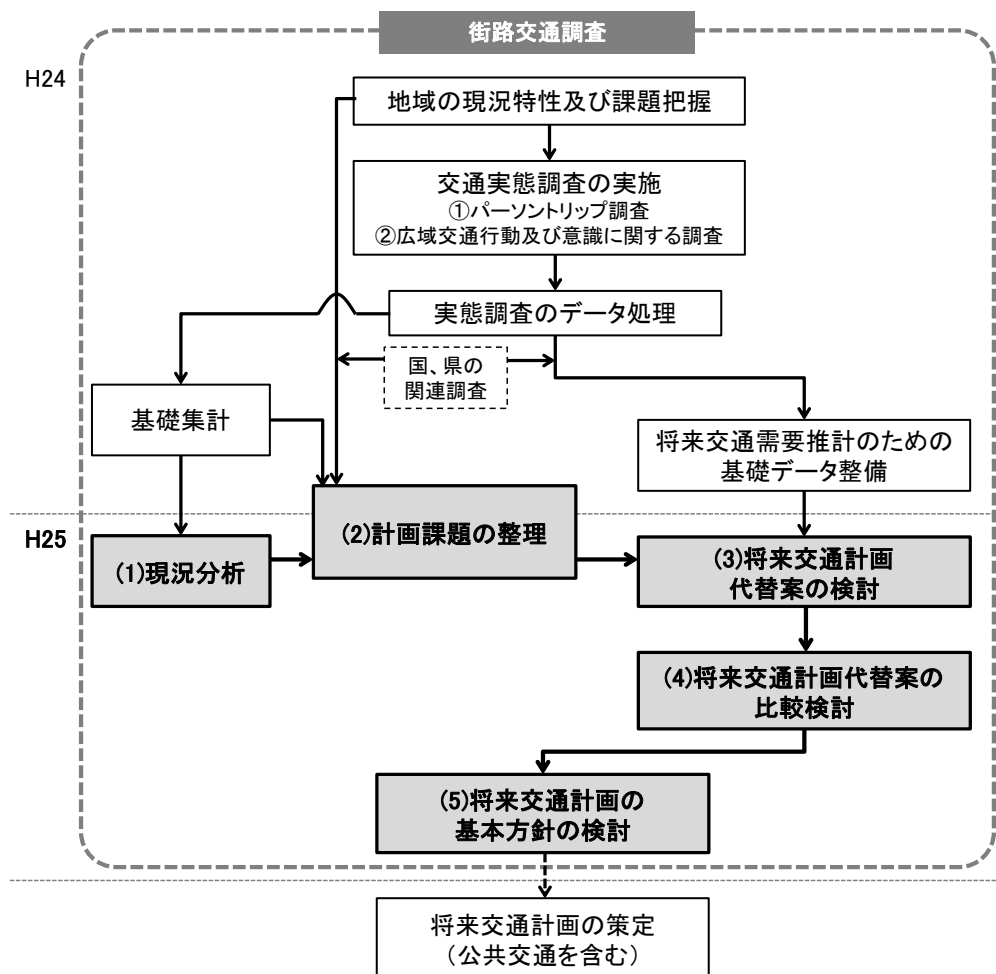


図 調査フロー

3 調査圏域図

調査対象地域は、飯田市全域および下伊那地域の周辺町村、上伊那地域市町村、三遠南信圏域市町村として調査を行った。

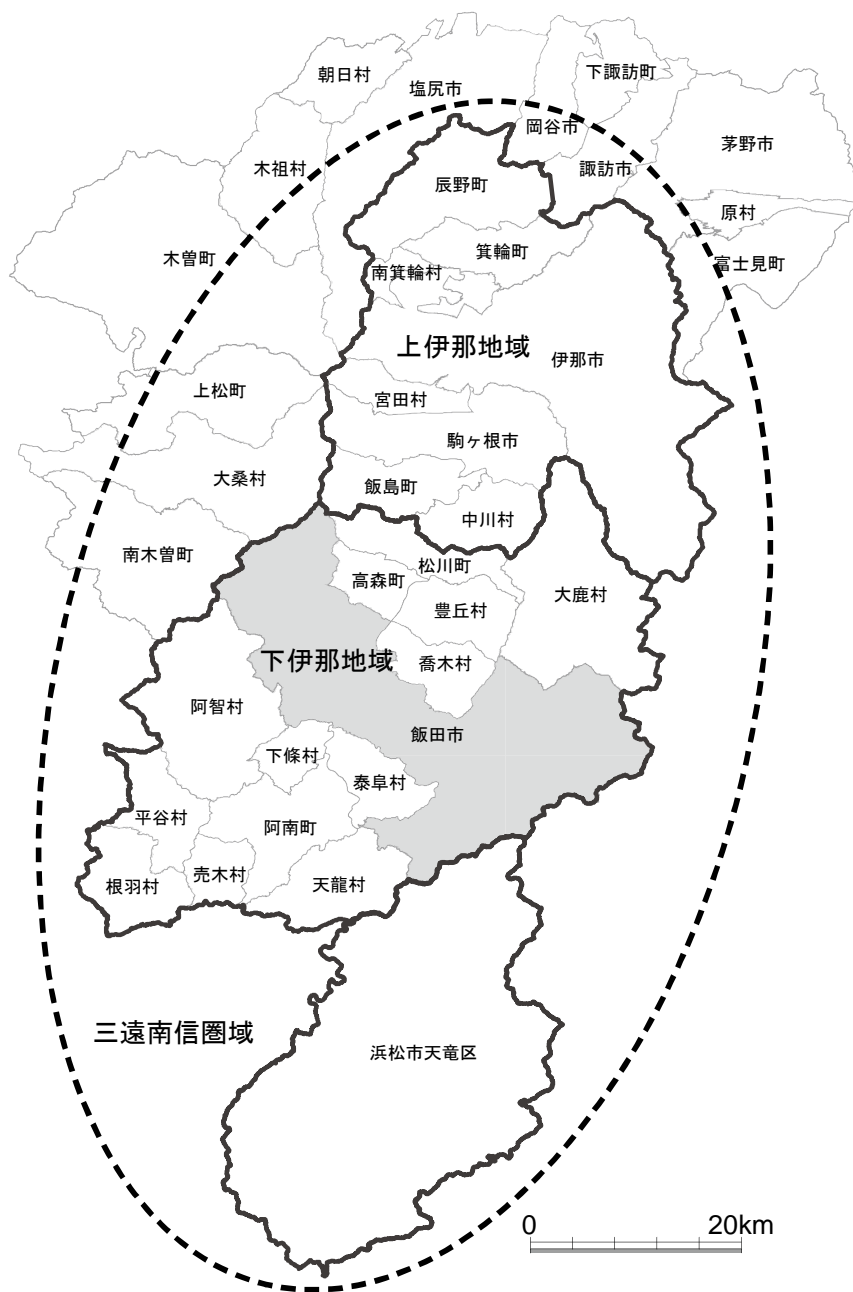


図 調査対象地域

4 調査成果

4－1 飯田市に関する現況分析

既存の統計データ、平成 24 年度に実施した PT 調査や意識調査の結果、既存の計画に基づき、都市構造や現況交通特性、リニア中央新幹線開通に対する住民意向、上位・関係計画の状況を整理した。

(1) 都市構造、公共交通、自動車交通などの実態に関する分析

既存の統計データを用いて、飯田市の都市構造、公共交通・自動車交通の実態について整理した。

①社会経済の動向

- ・人口減少と中心市街地や中山間地域における高齢化
- ・通勤・通学、高度医療等を踏まえた下伊那地域の中心都市として役割強化
- ・自然災害が発生しやすく、中山間地域において急斜地等危険箇所が存在
- ・市街地、農村、山林からなる広い市域、中山間地域などにおける人口の分布
- ・人口集積の拡散、中心部の人口減少

②公共交通・自動車交通の実態

- ・自動車分担率、保有率が高く、自動車依存が高い
- ・幹線道路に問題箇所の存在（狭い幅員、高い混雑度、遅い旅行速度、天候に脆弱）
- ・公共交通利用率は低いが、バスサービスの強化により、近年、減少傾向は鈍化し、バス利用者は横ばいで推移

(2) リニア中央新幹線開通に対する住民意向に関する分析

平成 24 年度に実施した PT 調査や意識調査の結果等に基づき、リニア中央新幹線開通に対する住民意向やリニア中央新幹線の整備に伴う課題を整理した。

①リニア中央新幹線に関する意向調査

1) リニア中央新幹線の利用意向

- ・飯田・下伊那地域の居住者は半数以上の利用意向あり
- ・飯田市への来訪者は、公共交通利用者や宿泊者が半数以上の利用意向あり、自動車利用者の利用意向は低い

2) リニア中央新幹線長野県駅へのアクセス手段の希望

- ・市内居住者は、5 割が自動車、3 割が路線バスを希望
- ・下伊那居住者は、6 割が自動車、2 割が路線バスを希望
- ・広域居住者は、6 割が自動車、2 割が鉄道を希望

3) リニア中央新幹線長野県駅に必要な整備

- ・飯田・下伊那地域の居住者は、駐車場、駅へのアクセス道路、送迎スペース等の希望割合が高く、飯田市への来訪者は、目的地までのアクセス道路、公共交通手段等の希望割合が高い
- ・リニア中央新幹線長野県駅と JR 飯田駅周辺との接続性に対する希望は、居住地による差は少なく、鉄道、路線バス、自動車の利便性向上の希望割合が各半数程度

②リニア中央新幹線の整備に伴う課題

- ・ 中心市街地の活性化を念頭においたリニア中央新幹線長野県駅と中心市街地とのアクセス交通整備
- ・ 広域交通拠点としての機能の確保、広域的な地域相互の連携を行うためのリニア中央新幹線長野県駅と飯田市周辺観光地、周辺市町村とのアクセス性を確保するための交通整備
- ・ 飯田市居住者のための中間駅と居住地域のアクセス性確保のための交通整備
- ・ 中心市街地の活性化を念頭においたまちづくりの推進

(3) 上位・関係計画の状況の整理

次章における計画課題の整理の参考とするため、関係のある上位・関連計画および交通計画・調査について、概要を整理した。

①上位・関連計画

表 国・長野県、飯田市における上位関連計画の概要（その1）

	計画等の名称	策定等の年次	主な内容
国土交通省	都市再生に向けた取組について	H26年1月	○地方都市の再生 ○大都市の再生 ○予算・税制
	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	H24年11月	○自転車通行空間の計画 ○自転車通行空間の設計 ○利用ルールの徹底 ○自転車利用の総合的な取組
長野県	長野県総合5か年計画	H25年3月策定 計画の期間： H25年度～H29年度の 5年間	○現状認識 ○長野県の将来像 ○プロジェクトによる施策の推進 ○各地域がめざす方向とその方策
	都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（区域マスタープラン）	H16年都市計画決定、 H20年見直し *H24,25年度に見直し中	○都市づくりの方向 ○都市計画の目標 ○主要な都市計画の決定方針
	飯伊地域の地域づくり基礎調査	H24年度	○土地利用、交通体系、産業などの現状 ○今後の課題と取組
飯田市	第5次飯田市基本構想基本計画	H19年10月1日公表、 H24年4月より後期基本計画	○基本目標：文化経済自立都市
	飯田市土地利用基本方針	当初；H19年7月1日 施行 変更；H24年6月11日 施行	○市全域の都市づくりの構想 ○土地利用基本方針の実現に向けて ○地域土地利用方針 *都市計画に関する部分は、都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）に位置付け
		H24年度に見直し中	H24.12まちづくり委員会意見聴取 ○新たな交通拠点の追加

表 国・長野県、飯田市における上位関連計画の概要（その2）

	計画の名称	策定等の年次	主な内容
飯 田 市	飯田市景観計画	H19年10月1日公表、 H24年6月11日変更	○景観計画に関する基本的事項 ○飯田市景観計画（法定事項） ○景観の育成の方策 ○地域景観計画
	飯田市緑の基本計画	H19年10月1日公表、 H24年6月11日変更	○緑の基本計画に関する基本的事項 ○緑の育成に関する事項（法定事項等） ○緑の育成の方策 ○地域緑の計画
	飯田市中心市街地活性化基本計画	H20年7月策定 H23年3月31日変更	○基本的な方針 ○区域の設定 ○活性化の目標、事業展開
	南信州定住自立圏共生ビジョン	H21年12月策定 H23年12月変更	○定住自立圏の将来像 ○具体的取組
	リニアを見据えたまちづくりの方針	H24年11月26日提出	○リニア中央新幹線の開業を見据えたまちづくりの方針 ○リニア中央新幹線の開業を見据えた基盤整備の考え方

②関連交通計画・調査

表 関連交通計画・調査

	計画等の名称	対象地域	目標年次、計画期間	主な内容
長 野 県	長野県新総合交通ビジョン（平成25年3月）	長野県	平成39年	○長野県が目指す交通の将来像 ○将来像の実現に向けて ○これからの取組について
	長野県リニア活用基本構想（案）（平成26年2月）	長野県	—	○伊那谷交流圏構想 —地域振興策、基盤整備 ○リニア3駅活用交流圏構想 ○本州中央部広域交流圏構想
	南信地域広域道路ネットワーク計画（平成24,25年度策定中）	上伊那地域、飯伊地域		○リニア中央新幹線を契機とした新たな南信地域広域道路ネットワーク計画
	リニアを活かした地域づくり勉強会	上伊那地域、飯伊地域	—	○将来像と実現のための課題 ○具体的な取組 ○広域道路ネットワーク ○まず取り組むこと
飯 田 市	飯田市中長期道路網構想（計画）（平成24,25年度策定中）	飯田市		○路線毎の課題整理 ○リニア中央新幹線中間駅へのアクセス道路の整理
	飯田市総合交通計画調査（平成16年度）	飯田市（旧上村・旧南信濃村を除く）	（将来交通量推計は平成32年、平成42年）	○総合交通体系整備の目標、視点 ○施策の分野別方針 ○道路網整備計画 ○公共交通整備計画
	飯田市地域公共交通総合連携計画（平成20年3月）	飯田市及び路線バス経路の近隣町村とも連携	平成20年4月1日～平成23年3月31日の3年間	○市民バスと乗合タクシーを併 ○市街地循環線の乗合タクシー運行へ切替 ○統合時刻表の発行 など *南信州広域連合で検討されるJRおよび高速バスは対象外

4-2 将来交通計画の検討

4-2-1 将来交通計画の計画課題の抽出

2章で整理した飯田市の現況分析結果や、既存の飯田市の上関連計画等を踏まえ、飯田市における将来交通計画の計画課題として以下の7項目を抽出した。

(1) 新たな高速道路網に対応した地域活性化・観光促進のための都市体系や交通体系の構築

- ①リニア中央新幹線長野県駅及び周辺地域の「広域交通拠点」としての機能整備
- ②リニア中央新幹線長野県駅と中心拠点の連携を確保する交通体系の整備
- ③リニア中央新幹線長野県駅と地域拠点・交流拠点・観光地を結ぶ交通体系の整備
- ④リニア中央新幹線長野県駅と周辺市町村や県外を結ぶ広域交通体系の整備・強化
- ⑤高速自動車国道と合わせた伊那谷各都市との広域交通体系の整備
- ⑥リニア中央新幹線による住居や産業などへの影響に対応した施策の実施

(2) 拠点集約連携型都市の構築とそれを支援する交通体系の構築

- ①郊外へ拡散した居住地の適切な誘導
- ②各地域の特性と個性を生かした拠点集約型都市の構築
- ③拠点間の有機的な連携性の確保
- ④各拠点へのアクセス性の確保と向上

(3) 高齢社会に対応した人にやさしい交通体系の構築

- ①公共交通空白・不便地域の解消
- ②公共交通サービスの維持・向上（連結・乗継・バリアフリーなど）
- ③拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築

(4) 低炭素社会への転換を支援する交通体系の構築

- ①自動車に過度に依存しない交通体系の推進
- ②公共交通サービスの維持・向上（連結・乗継・バリアフリーなど）
- ③自転車の利用促進
- ④拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築

(5) 地域の自立を支援する、安心・安全な交通体系の構築

- ①中山間地域における災害に対して脆弱な道路の整備・改善
- ②災害の激甚化に対応するリダンダンシーの確保
- ③中央自動車道と合わせた伊那谷各都市との広域幹線軸の整備
- ④時間信頼性の高い道路整備
- ⑤緊急輸送路の確保
- ⑥公共交通空白・不便地域の解消
- ⑦公共交通サービスの維持・向上（連結、乗継、バリアフリーなど）

⑧拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築

(6) 既存ストックの活用と効率的な道路ネットワークの整備

- ①社会資本の長寿命化
- ②長期に渡り未着手の都市計画道路の見直し

(7) 土地利用と整合した道路整備

- ①道路の沿道開発の適切な誘導
- ②周辺環境や周辺景観と調和した道路整備

4-2-2 計画課題のまとめ

4-2-1の計画課題を「道路ネットワーク」、「公共交通」、「長野県駅周辺施設整備」の視点から、以下に整理した。

飯田市における将来交通計画の計画課題(7項目)			
■新たな高速交通網に対応した地域活性化・観光促進のための都市体系や交通体系の構築	道路	公共交通	駅周辺施設整備
①リニア長野県駅及び周辺地域の「広域交通拠点」としての機能整備			○
②リニア長野県駅と中心拠点の連携を確保する交通体系の整備	○	○	○
③リニア長野県駅と地域拠点・交流拠点・観光地を結ぶ交通体系の整備	○	○	○
④リニア長野県駅と周辺自治体や県外を結ぶ広域交通体系の整備・強化	○	○	○
⑤中央自動車道と合わせた伊那谷各都市との広域交通体系の整備	○		
⑥リニア中央新幹線による居住や産業などへの影響に対応した施策の実施	○	○	○
⑦その他			
■拠点集約連携型都市の構築とそれを支援する交通体系の構築	道路	公共交通	駅周辺施設整備
①郊外へ拡散した居住地の適切な誘導			
②各地区の特性と個性を生かした拠点集約型都市の構築		○	○
③拠点間の有機的な連携性の確保	○	○	○
④各拠点へのアクセス性の確保と向上	○	○	○
■高齢社会に対応した人にやさしい交通体系の構築	道路	公共交通	駅周辺施設整備
①公共交通空白・不便地域の解消	○	○	
②公共交通サービスの維持・向上(連結、乗継、バリアフリーなど)	○	○	○
③拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築	○		○
■低炭素社会への転換を支援する交通体系の構築	道路	公共交通	駅周辺施設整備
①自動車に過度に依存しない交通体系の推進		○	
②公共交通サービスの維持・向上(連結、乗継、バリアフリーなど)	○	○	○
③自転車の利用推進	○		
④拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築	○		○
■地域の自立を支援する、安心・安全な交通体系の構築	道路	公共交通	駅周辺施設整備
①中山間地域における災害に対して脆弱な道路の整備・改善	○		
②災害の激甚化に対応するリダンダンシーの確保	○		○
③中央自動車道と合わせた伊那谷各都市との広域幹線軸の整備	○		○
④時間信頼性の高い道路整備	○		
⑤緊急輸送路の確保	○		
⑥公共交通空白・不便地域の解消	○	○	
⑦公共交通サービスの維持・向上(連結、乗継、バリアフリーなど)		○	○
⑧拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築			○
■既存ストックの活用と効率的な道路ネットワークの整備	道路	公共交通	駅周辺施設整備
①社会資本の長寿命化	○		
②長期に渡り未着手の都市計画道路の見直し	○		
■土地利用と整合した道路整備	道路	公共交通	駅周辺施設整備
①道路の沿道開発の適切な誘導	○		
②周辺環境や周辺景観と調和した道路整備	○		

図 飯田市における将来交通計画の課題

4-3 将来交通計画代替案の検討

4-3-1 検討の基本方針（案）

4-2で整理した計画課題を踏まえて、将来交通計画代替案を整理する際に必要となる道路ネットワーク計画、公共交通ネットワーク計画、リニア中央新幹線長野県駅周辺整備計画に関する対象年次や基本的な考え方を整理した。

（1）計画年次

計画年次は、リニア中央新幹線の開業予定年次である平成39年を念頭に、概ね20年後を想定し、将来の道路ネットワーク計画、公共交通ネットワーク計画、リニア中央新幹線長野県駅周辺整備計画に関する代替案を整理した。

（2）将来交通計画の基本方針（案）

飯田市における将来交通計画の計画課題を踏まえて、将来計画は、以下に示す「交流」、「安全安心」、「環境」の3つのテーマを基本方針として整理した。

①交流

リニア中央新幹線の開業、三遠南信自動車道の開通により三遠南信地域内のみならず、東京・名古屋といった地域からの観光や業務目的での流入人口の増加が見込まれる。このような広域的な観光や業務での交流人口に対応した交通体系の構築が重要である。

市の土地利用計画での拠点集約連携型都市の構築や地域の自立を支援する交通体系の構築は重要である。

②安心安全

少子高齢社会に対応して、子供から高齢者まで全ての人々が安心安全に移動できる交通体系の構築は重要である。

近年の災害の激甚化に対して、災害に強い都市の構築には、災害への対応を踏まえた道路構造、道路網の構築が重要である。

③環境

地球温暖化への対策は急務であり、排出量に占める交通部門の割合は非常に高く、二酸化炭素排出量の削減や環境に配慮した交通体系の構築が重要である。

道路や橋梁などの社会資本の高齢化が進展し、道路や橋梁などの維持管理や更新などの必要性が増大する中で、それらを踏まえた効率的な道路ネットワーク整備は重要である。

商業や工業施設などの土地利用と交通が整合した道路整備の推進は、道路混雑や環境負荷の軽減・抑制を行う上で重要である

4-3-2 将来交通計画代替案

ここでは、第5章の将来交通需要推計で前提とする将来道路ネットワークを設定するための考え方の基準となる飯田市の交通軸の考え方(役割分担、機能)を整理した。

(1) 将来道路ネットワーク計画の考え方

整理した将来交通計画の3つの基本方針(案)を踏まえて、飯田市で想定されている交通軸の位置付け、機能を整理した。

(2) 飯田市の道路構想網における道路の位置づけと機能

① 飯田市道路構想網の概要

飯田市の道路網構想における交通軸は、内環状軸、外環状軸、放射環状軸、広域幹線軸の4つの交通軸から構成されている。

内環状軸は、飯田駅、飯田 IC、リニア中央新幹線長野線駅と市立病院を結ぶ飯田市の中心部を環状で結ぶ道路で構成される。

外環状軸は、座光寺 PA、飯田 IC、飯田山本 IC を結ぶ中央道、飯田山本 IC、天龍峡 IC、飯田東 IC を結ぶ三遠南信自動車道、国道 256 号などを結ぶ道路で構成される。

放射状軸は、飯田市の西部方面、南部方面、竜東方面、遠山谷方面、東部方面、方区部方面などの7つの軸から構成される。西部方面は国道 153 号南側、南部方面は国道 151 号、竜東方面は国道 256 号から飯田富山佐久間線、遠山谷方面は国道 256 号、東部方面は伊那生田飯田線、北部方面は国道 153 号北側、飯島飯田線・フルーツラインから構成される。

広域幹線軸は、国道 153 号における、北バイパスから南バイパスに至る区間で構成される。



飯田市道路網構想

②道路軸の位置づけと役割分担・機能・重要性の整理

以下、先に示した各交通軸について、位置づけと機能を整理した。

1) 交通軸の役割分担

リニア中央新幹線の開業を見据えた拠点集約型都市構造の構築や、市民のいのちと暮らしを守り、安全・安心で信頼性のある道路サービスを提供するには、飯田市の基幹となる道路を交通軸として設定し、整備を行う必要がある。交通軸は、交通機能分担や代替機能を担う環状道路軸、放射道路軸、広域幹線軸から構成し、中心拠点、地域拠点、交流拠点と周辺町村、中心拠点、広域交流拠点と大都市とを機能的に結ぶように設定される。

各交通軸は、内環状軸が飯田市における都市内の道路交通の骨格を担う都市環状道路、外環状軸が飯田市内の比較的広域な通行機能を担う都市環状道路、放射道路が各方面からのアクセス機能を担う道路、広域幹線軸が高速自動車道と合わせて伊那谷各都市とのネットワークを形成する機能を担う道路として、それぞれ役割が位置付けられる。

2) 各交通軸の機能の整理

i) 内環状道路軸

- ・ 中心拠点と放射道路軸とを結び市内の拠点間のアクセス性を確保
- ・ 飯田駅を核とした地域内公共交通を確保
- ・ 飯田市の各拠点間を結ぶ時間信頼性のある交通体系を確保
- ・ 中心拠点と広域交通拠点とを結び中心拠点と周辺市町村や大都市等とのアクセス性を確保
- ・ 災害時の市立病院や災害本部となる市役所、各拠点を結ぶ道路の代替性、緊急輸送路を確保

ii) 外環状道路軸

- ・ 中心拠点、広域交通拠点と天龍峡等の交流拠点とのアクセス性を確保し、観光及び産業面で地域の活性化を推進
- ・ 市内の各拠点間を結ぶ時間信頼性のある交通体系を確保
- ・ 広域交流拠点となるリニア駅と中央自動車道、三遠南信自動車道、放射道路軸を結び、飯田市と周辺市町村や大都市部とのアクセス性を確保
- ・ 放射道路軸から流入する中心拠点の通過交通を迂回させることで、中心拠点内における円滑な交通を確保し、歩行者を中心とした交通体系の構築を推進
- ・ 災害時における道路の代替性、緊急輸送路を確保

iii) 放射道路軸

- ・ 飯田市内の拠点間や飯田市と周辺市町村のアクセス性を確保
- ・ 公共交通空白地帯における中心拠点との公共交通ネットワークを確保
- ・ リニア駅や飯田市と南信州広域圏各市町村とを結ぶ時間信頼性のある広域交通体系を確保
- ・ 災害時における周辺市町村等を結ぶ道路の代替性、緊急輸送路を確保

・具体的には、飯田市中心部と以下の方面を結ぶ。

- －西部方面
- －南部方面
- －竜東方面
- －遠山谷方面
- －東部方面
- －北部方面

iv) 放射道路軸

- ・飯田市の各拠点と伊那谷各都市や大都市とのアクセス性を確保
- ・県外等の広域から流入する中心拠点への通過交通を迂回させることで、中心拠点内における円滑な交通を確保し、歩行者を中心とした交通体系の構築を推進
- ・災害時における中央自動車道の代替性や県外を結ぶ緊急輸送路を確保

3) 交通軸の課題の整理

飯田市における道路軸における計画課題の整理				
■新たな高速交通網に対応した地域活性化・観光促進のための都市体系や交通体系の構築	内環状道路軸	外環状道路軸	放射道路軸	広域幹線軸
①リニア長野県駅及び周辺地域の「広域交通拠点」としての機能整備				
②リニア長野県駅と中心拠点の連携を確保する交通体系の整備	○			
③リニア長野県駅と地域拠点・交流拠点・観光地を結ぶ交通体系の整備	○	○	○	
④リニア長野県駅と周辺自治体や県外を結ぶ広域交通体系の整備・強化		○	○	○
⑤中央自動車道と合わせた伊那谷各都市との広域交通体系の整備	○	○	○	○
⑥リニア中央新幹線による居住や産業などへの影響に対応した施策の実施	○	○	○	
⑦その他				
■拠点集約連携型都市の構築とそれを支援する交通体系の構築	内環状道路軸	外環状道路軸	放射道路軸	広域幹線軸
①郊外へ拡散した居住地の適切な誘導				
②各地区の特性と個性を生かした拠点集約型都市の構築				
③拠点間の有機的な連携性の確保	○	○	○	
④各拠点へのアクセス性の確保と向上	○	○	○	
■高齢社会に対応した人によさしい交通体系の構築	内環状道路軸	外環状道路軸	放射道路軸	広域幹線軸
①公共交通空白・不便地域の解消	○		○	
②公共交通サービスの維持・向上(連結、乗継、バリアフリーなど)	○		○	
③拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築				
■低炭素社会への転換を支援する交通体系の構築	内環状道路軸	外環状道路軸	放射道路軸	広域幹線軸
①自動車に過度に依存しない交通体系の推進				
②公共交通サービスの維持・向上(連結、乗継、バリアフリーなど)	○		○	
③自転車の利用推進		○		
④拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築				○
■地域の自立を支援する、安心・安全な交通体系の構築	内環状道路軸	外環状道路軸	放射道路軸	広域幹線軸
①中山間地域における災害に対して脆弱な道路の整備・改善	○	○	○	○
②災害の激甚化に対応するリダンダンシーの確保	○	○	○	○
③中央自動車道と合わせた伊那谷各都市との広域幹線軸の整備	○	○	○	○
④時間信頼性の高い道路整備		○		○
⑤緊急輸送路の確保	○	○	○	○
⑥公共交通空白・不便地域の解消	○		○	
⑦公共交通サービスの維持・向上(連結、乗継、バリアフリーなど)				
⑧拠点周辺の歩行者を中心とした交通体系の構築				
■既存ストックの活用と効率的な道路ネットワークの整備	内環状道路軸	外環状道路軸	放射道路軸	広域幹線軸
①社会資本の長寿命化				
②長期に渡り未着手の都市計画道路の見直し				
■土地利用と整合した道路整備	内環状道路軸	外環状道路軸	放射道路軸	広域幹線軸
①道路の沿道開発の適切な誘導				
②周辺環境や周辺景観と調和した道路整備				

図 飯田市における道路軸の計画課題の整理

(3) 将来道路ネットワークの代替案

将来道路ネットワークは、下表のとおり、7 ケースを設定した。

設定は、現道に加えて、事業中路線、SIC アクセス道路、構想路線、計画路線、未整備都市計画道路の組み合わせにより設定を行った。

表 将来道路ネットワーク代替案のケース設定の考え方

		ケース0	ケース1	ケース2	ケース3	ケース4	ケース5	ケース6
現道		○	○	○	○	○	○	○
事業中路線		○	○	○	○	○	○	○
SIC			○	○	○	○	○	○
構想 路線	内環状軸		○		○	○	○	○
	外環状軸		○			○		○
	放射軸		○				○	○
計画路線				○	○	○	○	○
未整備 都市計画道路				○				○

4-3-3 将来公共交通ネットワーク計画

将来公共交通ネットワーク計画を検討する際の考え方のベースとなる公共交通の位置付けや取り組みを、土地利用基本方針から整理し、公共交通に関する計画代替案を整理した。

(1) 将来公共交通ネットワーク計画の位置づけと機能

①公共交通の位置付け

高齢者、障害者や学生における移動手段の確保、深刻化する環境問題への対応に向けた自家用車利用の抑制と公共交通の利用促進のため、安心して暮らしやすい地域づくりに向けて、将来都市構造に資するような道路交通体系と連携した公共交通網の整備・充実に取り組んでいく必要がある。

②飯田市における公共交通の取り組み方針

土地利用基本方針においては、公共交通の取り組み方針は以下のように整理されている。

1) 地域公共交通体系の基本方針

JR 飯田線を地域公共交通体系の機軸とし、バス路線、乗合タクシー等は、JR 飯田線との相互の利用促進を図るため、乗り継ぎに配慮した整備を図る。

2) バス路線等の整備・充実に関する方針

市民の社会参加の機会提供、地域振興、通院等福祉対応、地球温暖化対策を目的とし、交通弱者への移動手段の提供、主に中山間地域対策としての公共交通不便地域、空白地域の解消を目指す。

地域の交通事情や特性に通じ、かつ地域公共交通を担ってきた地元事業者による運行を主体とし、多様な形態、多様な主体による運行で、地域公共交通を補完する。

飯田市は、地域公共交通について、全市一律の対応とはせず、それぞれの地域特性に応じたきめ細かな運行を検討する。

地域公共交通の改善の検討にあたっては、飯田市地域公共交通改善市民会議による検討を主体とし、南信州広域連合、関係町村と連携して圏域をあげて取り組む。

(2) 公共交通ネットワークの代替案の検討

JR 飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅の機能を強化し、特性を最大限に活かすため、両駅相互のアクセス性機能を強化することが必要である。そのため、将来の公共交通ネットワークの代替案は、異なる両駅相互のアクセス性機能の強化として、①既存のバスネットワークを活用して JR 飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅を結ぶケースと、②JR 飯田線がリニア中央新幹線長野県駅に直結することで JR 飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅を結ぶケースを公共交通ネットワークの代替案との2つを設定する。

4-3-4 リニア中央新幹線長野県駅周辺整備計画

(1) リニア中央新幹線長野県駅周辺整備の位置づけと機能

リニア中央新幹線長野県駅やその周辺については、以下を踏まえて、代替案を検討した。

①リニア長野県駅及び駅周辺の機能整備について

リニア中央新幹線長野県駅は、広範囲な駅勢圏の形成が求められることから、高速道路など様々な交通の結節点(トランジットハブ)として大都市圏と結ぶ「広域交通の拠点」機能を重点的に整備

②中心市街地と現JR飯田駅の機能整備について

中心市街地や現JR飯田駅は、飯田下伊那地域の中心拠点機能および路線バス、高速バス、タクシー等による周辺への起点として、公共交通の拠点機能を担っているため、今後もこの機能を維持し、「中心拠点」としての役割や機能をさらに高めるための取り組みを推進

③中心拠点と地域拠点の連携について

「中心拠点」と「地域拠点」が役割や機能を分担して、拠点連携型地域構造を形成し、交流人口の拡大のため、「山の暮らし」「里の暮らし」「街の暮らし」を引き継いで、市域全体として魅力あるまちづくりを推進

④交通ネットワークの整備について

現JR飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅の両駅相互のアクセス機能を整備するとともに、リニア中央新幹線長野県駅の利便性向上を図るため、中央自動車道や三遠南信自動車道からのアクセス向上を推進し、地域内の「山」「里」「街」の特性や魅力を結合させ交流人口の拡大につながる道路ネットワークの構築に向けて整備

そのため、JR飯田線をはじめ、路線バス、タクシー等の公共交通機関の有機的な結合による利便性の高い公共交通網を再構築

⑤情報基盤、産業基盤の整備について

南信州・飯田産業センターを核にした企業間の連携や協力により、新製品の開発、新規需要の開拓、人材育成等による地場産業の振興に取り組むとともに、研究開発機関や高等教育機関の誘致、新たな産業の創出を推進

(2) リニア中央新幹線長野県駅周辺整備の代替案の検討

リニア中央新幹線長野県駅は、広域交通拠点としての位置付けで整理されており、飯田市内の中心拠点、交流拠点、地域拠点とのアクセスだけでなく、周辺市町村とのアクセスを強化する必要がある。

そのため、4-3-3で示した公共交通代替案との整合を図り、①既存のバスネットワークを活用してリニア中央新幹線長野県駅とJR飯田駅を結ぶケースと、②JR飯田線がリニア中央新幹線長野県駅に直結することでリニア中央新幹線長野県駅とJR飯田駅を結ぶケースを代替案とした。

4-4 道路に関する将来交通計画代替案の比較検討

道路の将来交通計画代替案について詳細な路線設定を行い、将来ネットワークを複数ケース設定し、将来交通量を推計した。その上で、各ケースの推計結果について、ケース間比較を行い、道路に関する将来交通計画代替案の比較検討を行った。

4-4-1 推計の前提条件について

(1) 交通量配分手法

将来の交通量推計には、交通量配分手法のうち、「OD 分割・転換率併用配分法」を用いた。このときの分割回数は5回、各分割比率は30%、30%、20%、10%、10%でOD交通量を分割した。

(2) OD表

①ゾーン設定

- 1) 飯田市内は、平成17年道路交通センサスの7つのBゾーンをそれぞれのゾーンの平成17年国勢調査の地域内夜間人口比率で、40ゾーンに分割
- 2) 長野県内および長野県南信地方に隣接する他県の一部は、平成17年道路交通センサスのBゾーンを適用
- 3) その他地域は、ネットワークの密度などを考慮し、県や地方単位に適宜集約

②現況OD表

現況OD表は、①のゾーニングに従い、平成17年度道路交通センサスのBゾーン間OD表を集約または分割し、作成した。なお、国交省が実施した将来交通需要推計走行台キロの伸び率を用いて、平成24年OD表に年次補正した。

③将来OD表

平成17年度道路交通センサスに基づく、平成25年6月に公表されたOD表に基づき、将来OD表を作成した。

(3) 道路ネットワーク

①現況道路ネットワーク

長野県および長野県の周辺都道府県の一部は、高速道路、一般国道に加え、ゾーニングなどを考慮し、主要地方道や一般県道を対象とした。

飯田市内は、県道以上の道路に加え、主要な市道、緊急輸送路、ネットワークの形成に影響のある市道や農道、その他道路などを対象とした。

②将来道路ネットワーク

将来道路ネットワークは、「4-3-2 将来交通計画代替案」で設定したケース設定毎に、事業計画路線、SICアクセス道路、交通軸等を踏まえて、設定した。

4-4-2 将来交通量の推計

4-4-1に示した条件に基づき、ケース別に将来路線別交通量を推計した。

4-4-3 将来交通計画代替案の比較検討

7 ケースの将来交通推計代替案における交通量推計結果に基づく、速度、交通量等を用いて、交通円滑化、防災、拠点アクセス性の視点から各代替案の比較検討を行った。

(1) 将来交通計画代替案の比較の視点

比較検討に際しては、以下の指標を用いた。

表 比較検討に用いた視点と指標

視点	指標
交通円滑化	(1) 道路混雑
	(2) 拠点間所要時間
防災	(3) 災害時の孤立危険性
	(4) 災害時の災害拠点（市役所、飯田市立病院）へのアクセス時間
拠点アクセス性	(5) 拠点からのアクセス時間
	(6) 広域交流拠点（リニア中央新幹線長野県駅）と周辺市町村、観光地とのアクセス時間

(2) 代替案の比較検討

(1) で整理した指標を用いて、各代替案における比較検討を行い将来道路ネットワークの検証を行った。

4-5 公共交通に関する将来交通計画代替案の比較検討

公共交通の将来交通計画代替案について、詳細な路線設定を行った公共交通の将来ネットワークを2ケース設定し、ケース間比較を行い、公共交通に関する将来交通計画代替案の比較検討を行った。

4-5-1 推計の前提条件について

(1) 比較検討の考え方

①対象とする公共交通

鉄道は、JR 飯田線、バスは、市民バス、広域バスを対象とする。なお、乗合タクシーは対象外とした。

②評価方法

対象とする公共交通における時刻表に基づく、鉄道の駅間所要時間、バス停間所要時間を算定し、各地域から中心部やリニア中央新幹線中間駅までの時間圏域、時間圏域人口等の評価を行った。

(2) 公共交通ネットワーク

①現況公共交通ネットワーク

対象とする路線バスが通過する道路ネットワーク、鉄道路線のネットワークを用いて、バス停、駅をノードとする各路線の公共交通ネットワークを構築した。

②将来公共交通ネットワーク

将来公共交通ネットワークは、現況公共交通ネットワークをベースに、既存のバスネットワークを利用して、JR 飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅を結節するケース、JR 飯田線を利用して、JR 飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅を結節するケースの2ケースの公共交通ネットワークを作成した。

なお、リニア中央新幹線長野県駅に向かう場合は、飯田駅でバスあるいは鉄道への乗り継ぎを行うものとした。

4-5-2 将来交通計画代替案の比較検討

(1) 将来の公共交通の速度の設定

鉄道は、将来も現状の速度と同一の設定とした。バスは、バス路線が走行する道路の速度の改善を、道路の将来交通計画代替案の比較検討結果を用いてバス停間速度を設定した。

(2) 将来交通計画代替案の比較検討

公共交通の2つの将来交通計画代替案を用いて、リニア中央新幹線長野県駅へのアクセス圏域人口と、リニア中央新幹線長野県駅への等時間アクセス圏域人口を算定し、代替案を比較した。

4-6 将来交通計画の基本方針の検討

4-6-1 将来道路ネットワークに関する基本方針

将来交通量推計、代替案の比較結果を踏まえて、飯田市の将来道路ネットワークに関する基本方針は以下のように整理した。

リニア中央新幹線の開業を見据えた拠点集約型都市構造の構築や、市民のいのちと暮らしを守り、安全・安心で信頼性のある道路サービスを提供するには、飯田市の基幹となる道路を交通軸として設定し、整備を行うことを基本方針とする。

具体的には、交通軸は、交通機能分担や代替機能を担う環状道路軸、放射道路軸、広域幹線軸から構成し、中心拠点、地域拠点、交流拠点と周辺町村、中心拠点、広域交流拠点と大都市とを機能的に結ぶように設定する。



図 飯田市将来道路ネットワークの基本方針

4-6-2 将来公共交通ネットワークに関する基本方針

検討結果を踏まえると、飯田市の将来公共交通ネットワークの基本方針を以下に整理した。

バス事業者による路線バス運行と連携して、公共交通の空白地域を埋める路線バス（市民バス）、乗合タクシーを運行することで、市内及び南信州の地域公共交通の維持・活性化に資する公共交通ネットワークを構築する。

そのため、現状の公共交通と同様に、JR 飯田駅を機軸とした交通体系の構築を目指し、現状の鉄道、路線バス等の公共交通ネットワークに加えて、リニア中央新幹線長野県駅への鉄道接続を目標とする。これにより、JR 飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅の機能を強化、特性を最大限に活かし、両駅相互のアクセス性機能を強化するものとする。

ただし、現状では、リニア中央新幹線長野県駅への鉄道接続は、その方向性が明確ではないため、既存のバスネットワークを活用して JR 飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅を結ぶことも想定し、将来の公共交通ネットワークを検討していく必要がある。

4-6-3 リニア中央新幹線長野県駅周辺整備に関する基本方針

検討結果を踏まえ、リニア中央新幹線長野県駅やその周辺整備の基本方針を以下のように整理した。

①リニア中央新幹線長野県駅及び駅周辺の機能整備について

- ・リニア中央新幹線長野県駅は、広範囲な駅勢圏の形成が求められることから、高速道路など様々な交通の結節点(トランジットハブ)として大都市圏と結ぶ「広域交通の拠点」機能を有するように整備する。
- ・具体的には、利便性を高める公共交通へのスムーズな接続、駐車場等の整備や県の玄関口として景観に配慮した駅周辺の空間デザインとする。

②現 JR 飯田駅の機能を踏まえたリニア中央新幹線長野県駅周辺整備について

- ・リニア中央新幹線長野県駅周辺整備に際しては、現 JR 飯田駅における路線バス、高速バス、タクシー等による周辺への路線網の起点としての機能を踏まえ、整備を行う。

③交通ネットワークの整備について

- ・現 JR 飯田駅とリニア中央新幹線長野県駅について、それぞれの機能を強化し、それぞれの特性を最大限に活かすよう、両駅相互のアクセス機能を整備する。
- ・リニア中央新幹線の利便性向上を図るため、中央自動車道や三遠南信自動車道からのアクセス向上を推進するとともに、地域内の「山」「里」「街」の特性や魅力を結合させ交流人口の拡大につながる道路ネットワークの構築に向けた整備を行う。
- ・JR 飯田線をはじめ、路線バス、タクシー等の公共交通機関の有機的な結合による利便性の高い公共交通網を構築する。