

1 調査名称：長野都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：長野県、長野市、須坂市、中野市、飯山市、千曲市、小布施町、
信濃町、飯綱町

3 調査圏域：長野都市圏

4 調査期間：平成27年度～平成30年度

5 調査概要：

長野都市圏では、平成元年(1989年)に第1回のパーソントリップ調査(交通実態調査)を実施し、調査結果を踏まえ平成4年(1992年)に都市圏の交通に関するマスタープランである「長野都市圏総合都市交通計画」を策定した。その後、平成13年(2001年)に第2回パーソントリップ調査を実施し、平成17年(2005年)に新たな「長野都市圏総合都市交通計画」を策定した。それから約15年が経過し、長野都市圏を巡る社会情勢等は大きく変化してきたところである。前回調査からの主な状況の変化としては、次のような事柄があげられる。

- 高速交通体系(上信越自動車道4車線化、S I Cなど)の整備推進
- 北陸新幹線(長野～金沢間)の開業
- 市町村合併による生活圏の広域化
- 本格的な人口減少・高齢化の進展による都市構造の変化

このため、現況の交通実態を把握し、都市圏の総合的な都市交通体系を見直し再検討することが求められていることから、第3回パーソントリップ調査(鉄道、バス、自動車、徒歩などによる、人の一日の移動状況の実態を把握する調査)を実施し、新たな「長野都市圏総合都市交通計画」を策定した。

なお、調査結果を踏まえ、新たな「長野都市圏総合都市交通計画」を策定するとともに、調査結果は、都市計画マスタープランの策定、道路網計画・都市計画道路網の見直し、鉄道・バスなど公共交通網の計画策定や連携強化など幅広く活用する。

6 その他(ビッグデータの導入)

都市圏外からの都市圏内流動量及び訪日外国人の滞在市町別・国別の移動実態を把握するため、形態電話位置情報の「人口流動統計＝モバイル空間統計[®]」を用いた。

I 調査概要

1 調査名称：長野都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

第1章 業務概要

第2章 実態調査準備・実施

2-1 実態調査の概要

2-2 対象者抽出

2-3 各種マニュアルの作成

2-4 調査物件の作成

2-5 調査員の募集・教育

2-6 本体調査の実施

2-7 実態調査結果の入力等

2-8 WEB回答システムの構築

2-9 広報・PR

第3章 付帯調査の実施

3-1 付帯調査の概要

3-2 調査物件の作成

第4章 補完調査の実施

4-1 補完調査の概要

4-2 来街者の交通行動調査

4-3 観光客の交通行動調査

4-4 公共交通利用者調査

4-5 都市圏外居住者の流動調査

4-6 スクリーンライン調査

第5章 拡大、基礎集計

5-1 ゾーニング

5-2 拡大

5-3 実態調査の実施結果（概要）

5-4 基礎集計（パーソントリップ調査）

5-5 特定集計（パーソントリップ調査）

5-6 基礎集計（付帯調査：交通と暮らしの意識調査）

5-7 基礎集計（付帯調査：65歳以上の方の意識調査）

5-8 基礎集計（補完調査：来街者の交通行動調査）

5-9 基礎集計（補完調査：観光客の交通行動調査）

5-10 基礎集計（補完調査：公共交通利用者調査）

5-11 スクリーンライン調査

5-12 特定課題集計（パーソントリップ調査）

第6章 都市圏将来像の検討

6-1 都市圏の将来人口の見込み

6-2 都市圏の課題と交通面からみた都市圏の方向性

6-3 都市圏の課題と将来像

第7章 将来交通需要予測

7-1 予測年次（案）

7-2 将来人口フレーム（案）

7-3 将来土地利用（案）

7-4 将来交通需要予測方法の検討

7-5 将来交通需要予測結果

7-6 将来交通量配分

第8章 計画課題の整理

8-1 需要予測結果からみた課題

8-2 将来像実現に向けた課題

8-3 計画課題の整理

第9章 将来シナリオの設定と評価

9-1 基本的な考え方

9-2 将来シナリオの検討

9-3 将来シナリオの予測・評価

第10章 都市交通計画の策定

10-1 新たな総合都市交通計画の考え方

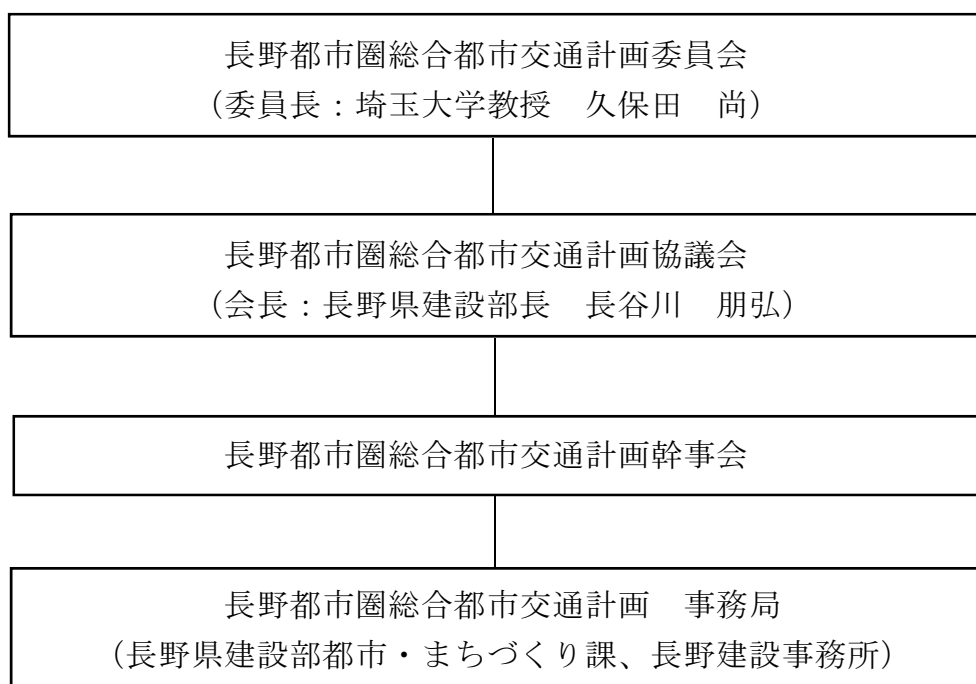
10-2 新たな総合都市交通計画の3つの柱

第11章 計画の実現に向けて

参考1 各種マニュアル

参考2 協議会等の開催経緯

3 調査体制



4 委員会名簿等：

(敬省略)

	所属	役職等	氏名
委員長	埼玉大学大学院理工学研究科環境科学・社会基盤部門	教授	久保田 尚
副委員長	長野工業高等専門学校環境都市工学科	教授	柳沢 吉保
委員	信州大学工学部土木工学科	准教授	高瀬 達夫
委員	信州大学工学部土木工学科	准教授	藤居 良夫
委員	松本大学総合経営学部観光ホスピタリティ学科	教授	益山 代利子
委員	都市局都市計画課都市計画調査室	室長	越智 健吾
委員	国土技術政策総合研究所都市施設研究室	室長	中西 賢也
委員	関東地方整備局広域計画課	課長	永江 浩一郎
委員	関東地方整備局都市整備課	課長	熊木 雄一
委員	関東地方整備局道路計画第二課	課長	五十嵐 一夫

委員	関東地方整備局長野国道事務所	所長	塩谷 正広
委員	北陸信越運輸局交通企画課	課長	井藤 太亮
委員	北陸信越運輸局長野運輸局	支局長	高山 和良
委員	長野県企画振興部交通政策課	課長	宮島 克夫
委員	長野県建設部道路管理課	課長	中田 英郎
委員	長野県建設部道路建設課	課長	下里 巖
委員	長野県建設部都市・まちづくり課	課長	猿田 吉秀
委員	長野県警察本部交通部交通規制課	課長	福沢 政徳
委員	長野市都市整備部都市政策課	課長	平澤 智
委員	須坂市まちづくり推進部まちづくり課	課長	滝沢 健一
委員	中野市建設水道部都市計画課	課長	金子 房幸
委員	飯山市建設水道部まちづくり課	部長兼課長	坪根 富士夫
委員	千曲市建設部都市計画課	課長	宮尾 憲夫
委員	小布施町建設水道課	課長	畔上 敏春
委員	信濃町建設水道課	課長	佐藤 巳希夫
委員	飯綱町建設水道課	課長	森 佳也
委員	東日本旅客鉄道株式会社企画室	室長	荒井 茂
委員	長野電鉄株式会社鉄道事業部	部長	井原 本雄
委員	公益社団法人長野県バス協会	専務理事	倉島 義和
委員	しなの鉄道株式会社経営企画課	課長	小林 信嗣

(敬省略)

II 調査成果

1 調査目的

長野市、須坂市、中野市、飯山市、千曲市、小布施町、信濃町、飯綱町の5市3町からなる長野都市圏は、一級河川千曲川の流域一帯に広がる長野盆地（善光寺平）を中心に市街地が形成されており、行政・経済面において長野県北部の拠点都市としての重要な役割を担っている。

前回の調査から10年以上が経過し、長野都市圏を巡る社会情勢等が大きく変化してきていることから、現況の交通実態を把握し、長野都市圏の総合的な都市交通体系を見直し再検討するため、第3回パーソントリップ調査を実施し、調査結果を踏まえ、長野都市圏総合都市交通計画を策定することを目的とする。

2 調査フロー

【平成27年度】 ○予備調査

- ・ 既往計画の整理、現況分析、課題抽出
- ・ 調査の方法、内容の検討
- ・ 予備調査の実施、調査結果の整理、本調査の方法検討

【平成28年度】 ○本調査

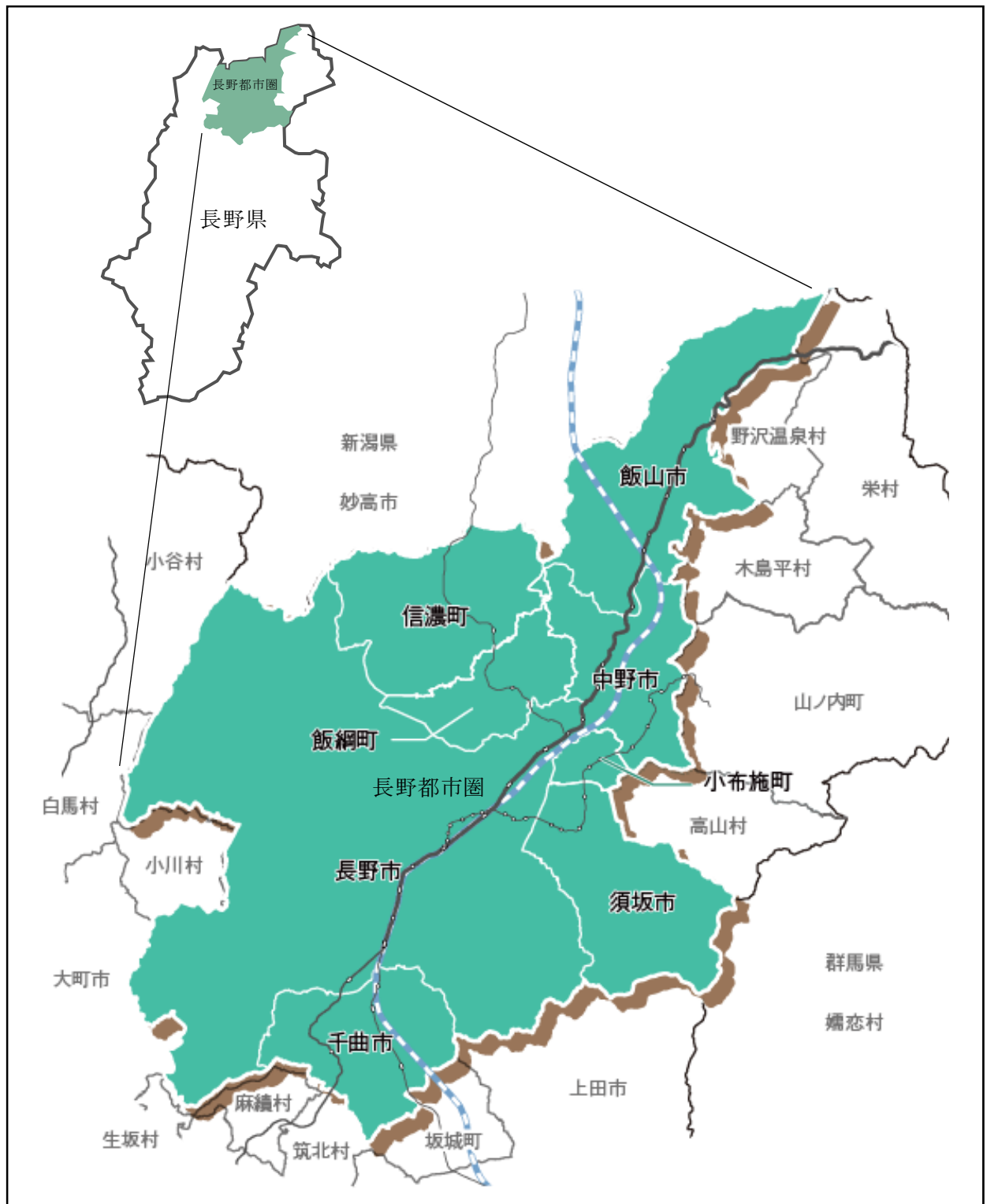
- ・ パーソントリップ本調査の準備、実施
- ・ データの取りまとめ、交通実態の分析
- ・ 交通需要予測の条件整理

【平成29年度】 ○調査結果の分析等

【平成30年度】

- ・ 都市圏将来像の検討
- ・ 交通需要予測
- ・ 計画課題の整理、将来シナリオの設定、評価
- ・ 総合都市交通計画の策定
- ・ 今後の課題、実施体制の検討

3 調査圏域図



4 調査成果

都市圏の課題と将来像

都市圏の課題

(1) 前回(第2回)計画からの変化、都市圏の現況からみた課題

長野都市圏(長野市、須坂市、中野市、飯山市、千曲市、小布施町、信濃町、飯綱町)では、平成13年(2001年)に第2回計画にあたって実態調査を実施している。今回の実態調査は、前回から15年が経過した平成28年(2016年)に実施した。この間、北陸新幹線の金沢延伸や上信越自動車道の4車線化などが行われた一方で、人口減少と高齢化が本格化してきたところである。

第2回計画からの変化や、都市圏の現況から、課題は次のように整理することができる。

第2回計画からの変化／都市圏の現況	都市圏の課題
広域交通、高速交通体系の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・上信越自動車道4車線化、スマートインターチェンジ*の整備 ・北陸新幹線(長野～金沢間)の開業 ・県内外への高速バスサービスが充実 	<ul style="list-style-type: none"> ■広域交通や高速交通体系の充実に踏まえ、活用のあり方や機能の高め方
依然として高い自動車依存・公共交通利用の低迷 <ul style="list-style-type: none"> ・各市町の主要駅の乗降客数は減少傾向 ・バス網見直し、生活交通確保を目的としたデマンドバス等の実施 ・公共交通に対する行政支出額が増加し、路線の維持が困難 ・タクシーの輸送人員は減少しているものの、高齢者の利用が増加 ・運転免許保有者数は増加傾向。平均保有台数は2.2台 ・都市計画道路の改良率は向上したが、県内主要渋滞箇所約3割が都市圏内に存在 ・自動車分担率*は第1回から第2回計画で増加し、予備調査でも同様の傾向 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通システムやサービス水準のあり方、都市構造を支える交通のあり方
人口減少・高齢化社会の進展 <ul style="list-style-type: none"> ・H22→H42の20年間で、人口は約60万人から51万人に減少 ・D1D面積の増加に伴い、人口密度は低下 ・一部の市町では、空き家率が県平均を上回る ・H17→H42の25年間で、自動車交通量は0.87倍の見通し ・私事目的の交通が増加、平均トリップ*数はほぼ横ばい ・住み替えなどコンパクトなまちづくりへの協力意向も一定程度確認 	<ul style="list-style-type: none"> ■交通面からみて望ましい都市構造のあり方、人口や都市機能の分布のあり方
長野市中心部の活力低下 <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者主体の空間整備が行われるも、歩行者数は減少 ・中心部の人口減少、人口密度低下 ・善光寺の観光利用者は年間640万人と低迷し、活力が低下 	<ul style="list-style-type: none"> ■都市圏の拠点としての長野市中心部の交通や、アクセスのあり方
市町中心部の活力低下 <ul style="list-style-type: none"> ・郊外型商業施設との競争、商品販売額低下 ・まちなかの人口減少、人口密度低下 ・公共交通利用者の低下 	<ul style="list-style-type: none"> ■市町中心部やまちなかにおける交通や、アクセスのあり方
郊外や主要観光地のアクセス・回遊性 <ul style="list-style-type: none"> ・中山間地や郊外のアクセスは自動車に依存 ・観光地が都市圏内に多数存在、観光地利用者数は減少傾向 ・公共交通カバー率は約8割、全てを網羅するまでには至らない ・冬季交通サービスの低下 	<ul style="list-style-type: none"> ■身近な生活拠点・観光拠点における交通や、アクセスのあり方

(2) パーソントリップ調査等からみた課題

平成 28 年(2016 年)に実施したパーソントリップ*調査結果からは、流動が広域化する一方で短距離移動が多いこと、業務目的交通の減少と私事目的交通の増加、より一層の自動車利用の進展、国内外からの多様な観光客の来訪などが確認できた。一方で、地区特性によっては交通手段の転換可能性が示されたほか、高齢者の移動に対する不安なども確認できた。パーソントリップ調査等から得られた主たる特徴は、次のとおりである。

①外出率が低い高齢者の人口が増加し、都市圏全体の外出率は 79.4%に低下した。	PT
②1人あたりトリップ数は第 2 回に比べて、60 歳以上で上昇したものの高齢層は相対的に低い。	PT
③高齢層はトリップ*数が低く、人口減少割合以上に総トリップ数(約 128 万トリップ)は減少した。	PT
④業務目的の減少と、私事目的(27.2%)の増加が特徴的。私事では買物目的が多くを占める。	PT
⑤自動車分担率は 69.6%に高まり、直線距離で 300m 未満の自動車利用の多さも浮き彫りに。	PT
⑥長野市発着交通が多く、10km を超える通勤割合も高く、流動の広域化がうかがえる。	PT
⑦交通手段の転換可能性(約3割)や、住み替え意向(約2割)も見られる。	付帯
⑧高齢者は、移動の不安を抱えつつ自動車を運転(79 歳までは半数以上)し移動している。	付帯
⑨夏季観光は自動車利用が多く、都市圏内外の回遊も約半数で確認された。	補完
⑩訪日外国人は10月に約2万人。多様な国々からの来訪が確認された。	携帯
⑪来街者は新幹線軸上が多く、乗り継ぎ便利や割引など交通サービス向上の意見が多い。	携帯 補完
⑫公共交通の分担率は低い(鉄道 4.6%、バス 1.4%)が、利用する方は頻繁に利用している。	PT 補完
⑬目的施設が多く交通サービスも高いまちなかは、自動車利用の割合が相対的に低い。	PT
⑭80 歳以上では、免許返納や送迎による移動の増加など、移動性が大きく変化、低下する。	PT

※PT: パーソントリップ調査、付帯: 付帯調査、補完: 補完調査、携帯: 携帯電話位置情報による補完調査

前項で示したパーソントリップ調査等から得られた主たる特徴と、これまで取り組まれてきた主要施策、さらには、都市圏内の市町関係課や交通事業者等を交えた分科会での意見から、課題は次のように整理することができる。

広域的な都市交通ネットワーク*の機能強化、利用促進

【実態調査からみた課題】（カッコ内は、主に関連する前項の特徴番号）

- ・広域的な流動への対応、リダンダンシー向上の検討（⑥）
- ・二次交通の検討（⑫）
- ・広域交通と域内交通の連携の検討（⑪）

【主要施策、分科会意見等からみた課題】

- ・鉄道の利用促進や域内交通との連携の検討
- ・幹線道路の整備
- ・優先順位の検討

高速交通体系と一体化した観光客の移動環境向上

【実態調査からみた課題】（カッコ内は、主に関連する前項の特徴番号）

- ・都市圏内外の回遊を支える交通の検討（⑨）
- ・二次交通の検討（⑪）
- ・さまざまな訪日外国人への対応、情報提供（⑩）

【主要施策、分科会意見等からみた課題】

- ・駅と観光地や観光地同士を結ぶ公共交通の検討
- ・広域観光への対応の検討
- ・サイクリング、トレイル、テーマを持った取り組みの検討

暮らしを支えるこれからの交通システムづくり

【実態調査からみた課題】（カッコ内は、主に関連する前項の特徴番号）

- ・人口構造や交通行動の変化に対応した交通体系の検討（①②③④⑫）
- ・住み替え意向や交通手段転換可能性を踏まえた検討（⑦）
- ・高齢者の移動を支援する交通体系の検討（⑧⑭）

【主要施策、分科会意見等からみた課題】

- ・行政界を越えた公共交通の連携の検討
- ・物流・観光交通など、組合せや連携の検討
- ・高齢者、福祉の移動性や、タクシーの柔軟利用検討

拠点強化に資するまちなか交通環境の充実

【実態調査からみた課題】（カッコ内は、主に関連する前項の特徴番号）

- ・短距離の移動を支える交通環境の検討（⑤）
- ・住み替え意向や交通手段転換可能性を踏まえた検討（⑦）
- ・まちなかのストックの有効活用（⑬）

【主要施策、分科会意見等からみた課題】

- ・歩行者優先のまちづくり
- ・まちなかへの公共交通アクセスの利便性向上
- ・施設と連携した交通環境づくり

※枠内の○数字は前項のPT調査等からみた課題の項目番号に対応）

都市圏の将来像

(1) 都市圏の将来像

都市圏の課題を踏まえ、都市圏の将来像を想定したうえでパーソントリップ調査結果をもとに交通需要を予測し、将来交通需要からみた課題を整理した。都市圏の将来像は、県および都市圏を構成する市町の将来像を踏まえたうえで、拠点とネットワーク*からなる都市構造として設定した。

【人口配置】	<p>人口配置は、拡散型では今以上に自動車分担率が高まり、人口減少下にあっても道路網等を維持する必要があるとともに、公共交通利用が低下することで持続可能性が低下する恐れがある。</p> <p>このため、<u>拠点を中心にまちなかへ集約を目指すマスタープラン*型の人口配置</u>を基本とする。</p>
【交通施策】	<p>交通施策は、道路網を現状のままとし公共交通を強化することで自動車分担率は低下するものの、マスタープラン型の人口配置を支え拠点間の連携を高めるためには、公共交通の定時性や走行性を確保するための道路網整備も必要である。</p> <p>よって、交通施策としては<u>公共交通の強化とともに将来道路網の実現</u>に向けた取り組みを行う。</p>
【将来都市像】	<p>以上の人口配置および交通施策によって、拠点とネットワークからなる都市圏将来像を目指す。</p>

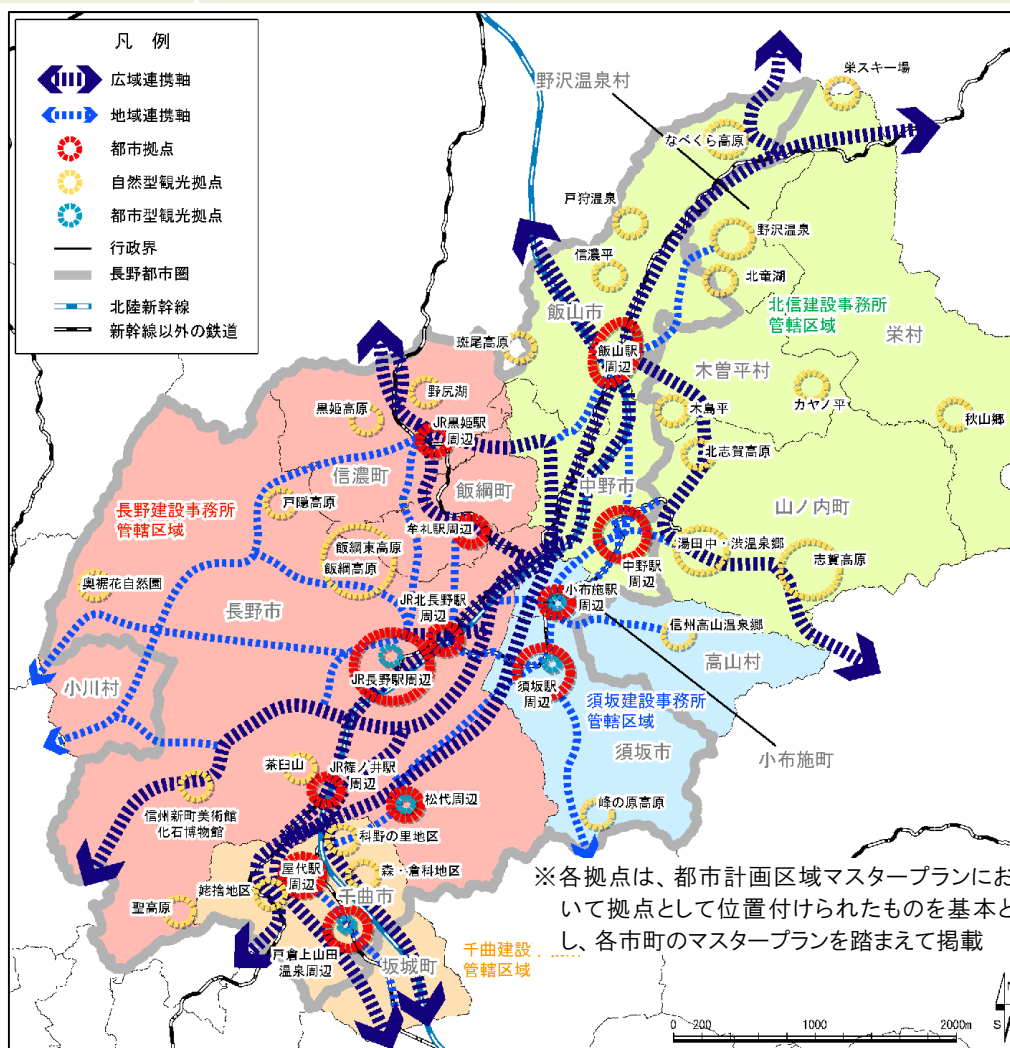


図 2.1 将来都市構造

(2) 将来交通需要予測結果からみた課題

需要予測の結果からは、人口減少に応じた交通量減少の一方で、自動車利用の割合は増加が見込まれる。一方で、公共交通を利用する学生などの若年層の減少もあり、公共交通利用は減少が想定される。将来の交通需要予測結果から、課題は次のように整理することができる。

<予測結果の概要>

- ・今後の人口減少傾向を受けて、将来の交通量全体は減少する。通勤目的交通は減少が見込まれる。
- ・交通量全体が減少する中で、自動車の割合は微増する。高齢者の自動車利用も増加。
- ・公共交通利用の主要層である学生が減少するため、公共交通利用者は大きく減少する。
- ・これまで、都市の拡散傾向が自動車利用に拍車をかけていたが、拠点に人口や都市の機能を誘導する将来像実現(マスタープラン実現)型人口配置でも、将来の予測結果の傾向に大きな変化は見られない。

<課題>

- ・交通量全体の減少とともに自動車の総量も減るが、交通分担率の割合としては微増傾向のなかで、自動車利用は認めつつ、状況や場面に応じて交通手段を選択できる環境づくりが必要。
- ・朝夕ピーク時には、依然として交通集中が見込まれ対応が必要。
- ・公共交通利用が減少する中で、鉄道やバスサービスの維持・確保のあり方の検討が必要。
- ・高齢者の自動車利用や、車を利用せざるを得ない高齢者へ、移動性の確保が必要。

<予測結果を踏まえた都市圏の特徴的なポイント>

- 暮らしの中での自動車利用 **予測結果** → 将来的にも利用率は微増
- 既存ストックの利用状況 (河川横断部の混雑) **予測結果** → 通勤割合は減少するも混雑は継続
- 暮らしの足となる公共交通の状況 **予測結果** → 公共交通利用減少で、サービス維持困難
- 高齢者の暮らしと交通行動 **予測結果** → 高齢者の自動車利用は引き続き増加
- 観光交通の状況 (来街者の行動、広域交通) **現況** → 広域的に流動、多様な国から来訪

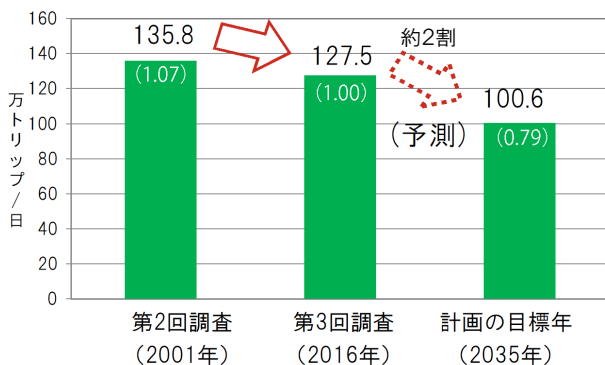


図 2.3 交通量の経年変化

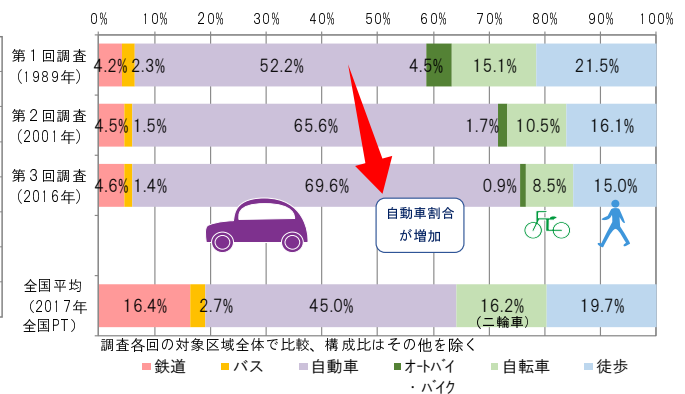


図 2.4 交通手段分担率の経年変化

新たな長野都市圏総合都市交通計画

都市圏の課題

- 今後、人口の減少に伴って交通量も減少しますが、自動車利用の割合は微増します。また、引き続き朝晩の混雑が課題です。
- 公共交通の利用者が減少するため、公共交通サービスの維持が困難になる可能性があります。また、高齢化がより一層進み、車を利用できない高齢者の移動手段の確保が課題です。
- 都市圏には観光資源も多く、多数の観光客や来街者に対し、引き続き広域交通との連携や都市圏内における二次交通の確保が課題です。

都市圏の将来像

- 都市圏の将来像は、県および都市圏を構成する市町の将来像を踏まえ、拠点とネットワークからなる都市構造として設定しました。計画検討にあたっては、この都市構造を前提として、将来交通需要を予測しました。

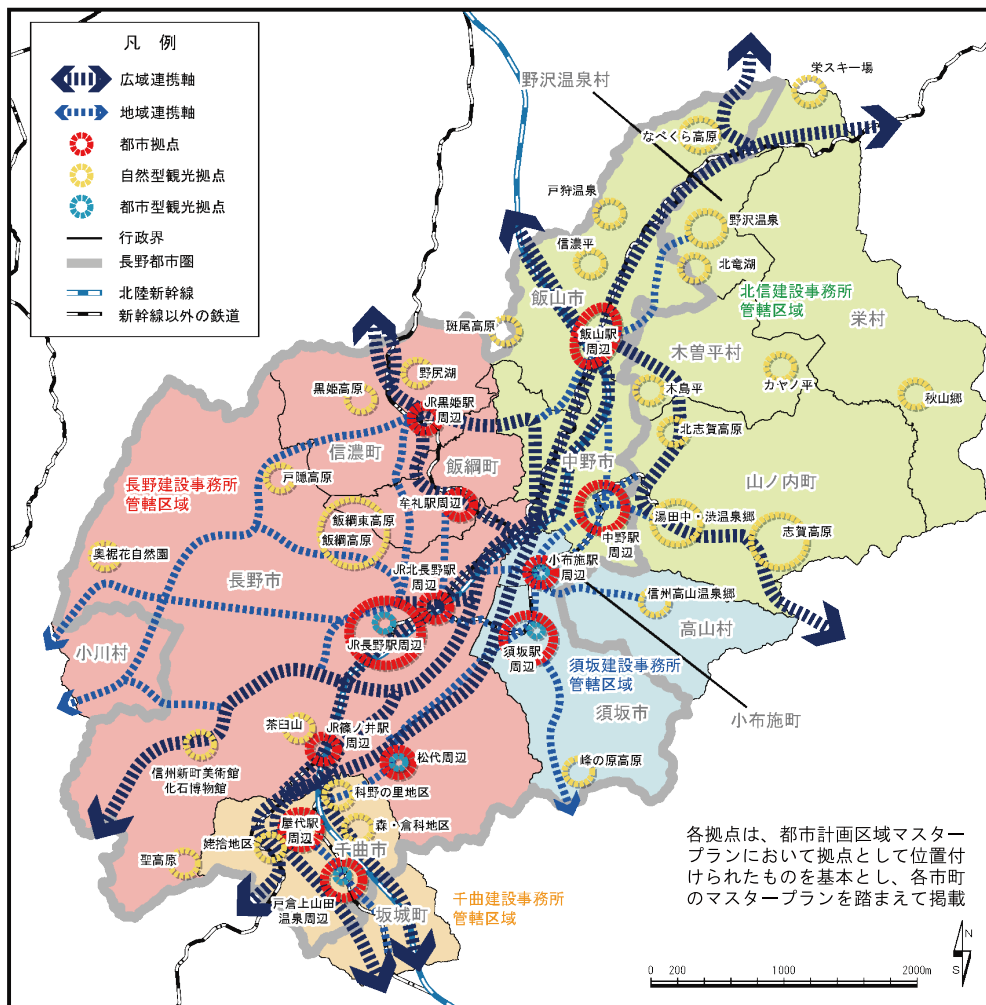


図 将来都市構造

【総合都市交通計画の考え方】

「交通ネットワークの充実と公共交通の利用や手段転換を促す」
ことで、人々が安心して暮らし、移動でき、
観光客も楽しみやすい都市圏をつくる。

👍 新たな総合都市交通計画の3つの柱

- 新たな総合都市交通計画は、交通ネットワークの充実と公共交通の利用や手段転換を促すことを共通事項とし、次の3つの柱を切り口として組み立てました。

1. 資産(ストック)を活用し、 拠点とネットワークからなるまちへ変える

- 市町間、拠点間ネットワーク強化
- 河川、鉄道横断部の機能強化
- 歩行者中心のみちづくり



2. 人々の暮らしの足を まもる、支え合う

- 公共交通をまもる、支え合う
- 冬季の暮らしをまもる、支え合う
- 高齢者の暮らしをまもる、支え合う

3. 観光ネットワークを つくる

- 観光交通ネットワークの充実
- 観光交通サービスの充実

新たな総合都市交通計画の3つの柱

交通計画の柱

1

資産(ストック)を活用し、
拠点とネットワークからなるまちへ変える



都市圏全体としての拠点づくりや拠点間の結びつきを支えるため、公共交通網や道路網といった既存の「資産(ストック)を活用し、拠点とネットワークからなるまちへ変える」ための施策展開を行います。

施策の方針

●市町間、拠点間ネットワーク強化

- ・都市圏が保有する資産(ストック)を有効活用します。
- ・道路網の強化に加え自転車ネットワークの構築、公共交通網の強化を行います。
- ・ボトルネックとなる河川や鉄道横断部の機能を強化します。
- ・リダンダンシー(多重性)を確保します。

●河川、鉄道横断部の機能強化

- ・道路整備の促進や部分的な交差点改良などのハード整備に取り組みます。
- ・資産(ストック)を有効活用するためのソフト施策に取り組みます。

●歩行者中心のみちづくり

- ・歩行者中心のみちづくりを推進します。
- ・短距離移動の支援や結節点の機能強化を図ります。
- ・バリアフリーやユニバーサルデザインによる環境づくりに取り組みます。

主要交通施策

●市町間、拠点間のネットワーク強化

- ・幹線道路網の整備(国道18号バイパス など)
- ・案内誘導や情報提供の高度化
- ・駐車場出入口の工夫、平行道路の活用、モビリティマネジメント
- ・構想道路の整備検討(千曲大橋(仮称)、犀川部新橋 など)

●河川、鉄道横断部の機能強化

- ・河川、鉄道横断部の機能強化に資するハード・ソフト施策の取り組み
- ・丹波島橋の機能強化(情報提供、パークアンドライドなど施策についての検討や社会実験)
- ・構想道路や既存橋梁の架け替え等の検討、鉄道横断部の事業推進

●歩行者中心のみちづくり

- ・長野市中心部における歩行者を中心としたまちづくり、道づくり、交通セル周辺の駐車場整備
- ・長野市中央通りの歩行者優先道路化 など
- ・歩いて楽しい歩行空間の充実、歩いて暮せるまちづくりと一体となった道路整備



都市圏の新たな総合都市交通計画では、「人々の暮らしの足をまもる」ことを考えた施策展開を行います。また、暮らしの足の一つである公共交通を確保することで、移動手段の選択肢が増え安心感が高まり、暮らしの質の向上が期待できるような施策展開を行います。なお、財政制約や施策展開の効率性を考え、互いに協力し「支え合う」ことを基本に施策展開を行います。

施策の方針

●公共交通をまもる、支え合う

- ・公共交通ネットワークを使いやすく強化し、バス等乗り換えサービスの向上に取り組みます。
- ・主要鉄道駅において、地域のニーズに応じたパークアンドライドの取り組みやバス交通との連携強化に取り組みます。
- ・シェアリングサービスとの連携、新たな公共交通に関する検討、ICT技術を活用した情報提供や、経営組織の強化検討に取り組みます。

●冬季の暮らしをまもる、支え合う

- ・冬季に強い道づくりを行います。
- ・ICT技術を活用した除雪に関する情報提供や、協働による除雪に取り組みます。

●高齢者の暮らしをまもる、支え合う

- ・福祉交通との連携や運賃補助による支援を行います。
- ・送迎や相乗りなどの情報提供やPRに取り組みます。
- ・バリアフリーやユニバーサルデザインによる施設整備を図ります。
- ・分かりやすい情報提供に取り組みます。

主要交通施策

●公共交通ネットワークの機能強化、バス乗り換えサービスの向上

- ・公共交通ネットワークの機能強化、公共交通の乗り換えサービスの向上
- ・支線バスやデマンド交通と幹線バスにより構成する、ハブ&スポーク型ネットワーク
- ・ダイヤの整合、運行頻度の向上
- ・乗り換え拠点の整備
- ・タクシーの活用、カバー圏域の維持
- ・ミックスユース、観光路線と生活路線を兼ねるなど、柔軟な利用
- ・安全性向上に資する設備の整備

●交通結節点の機能強化、主要鉄道駅の機能強化

- ・駅に至る短距離移動手段の充実
- ・地域の実情に応じたシェアサイクルの検討
- ・主要鉄道駅の機能強化、地域のニーズに応じた鉄道駅パークアンドライド



都市圏には、善光寺をはじめとした観光資源が点在しており、訪日外国人も多い都市圏の新たな総合都市交通計画では、都市圏の特徴の一つである観光に着目し、公共交通を中心とした「観光ネットワークをつくる」ための施策展開を行います。

施策の方針

●観光交通ネットワークの充実

- ・都市圏を訪れる観光客を支えるため、観光交通ネットワークの充実を図ります。
- ・観光交通を支えるネットワークの充実や構想道路の検討、二次交通を担う鉄道やバスの機能強化のほか、観光交通に関する情報提供や情報発信を含む施策に取り組みます。
- ・観光地やまちなかでの移動性の充実を図ります。

●観光交通サービスの充実

- ・都市圏の豊かな自然や地形の魅力に対してサイクリングを目的とした来訪者も多く、サイクリングを考えた「観光交通サービスの充実」を図ります。
- ・観光情報や公共交通の多言語対応など、多様な情報提供手法について検討します。
- ・観光拠点を連絡するバス運行や、観光地内やまちなかでの移動性の充実を図ります。

主要交通施策

●観光交通ネットワークの充実

- ・観光拠点を連絡する幹線道路網整備、ニーズに応じた二次交通の充実
- ・観光行動や観光商品とあわせた二次交通の充実
- ・観光地内やまちなかでの歩行環境の整備、充実
- ・観光交通に関する情報提供、情報発信

●観光交通サービスの充実

- ・サイクリングロード、サイクリングルート of 充実
- ・サイクルトレイン・サイクルバスの通年実施に向けた研究
- ・観光情報の多言語対応、公共交通の多言語対応、多様な情報提供手法の検討