

長野市南部地区住民  
通勤手段等に関するアンケート結果概要  
【暫定版】

令和3年3月

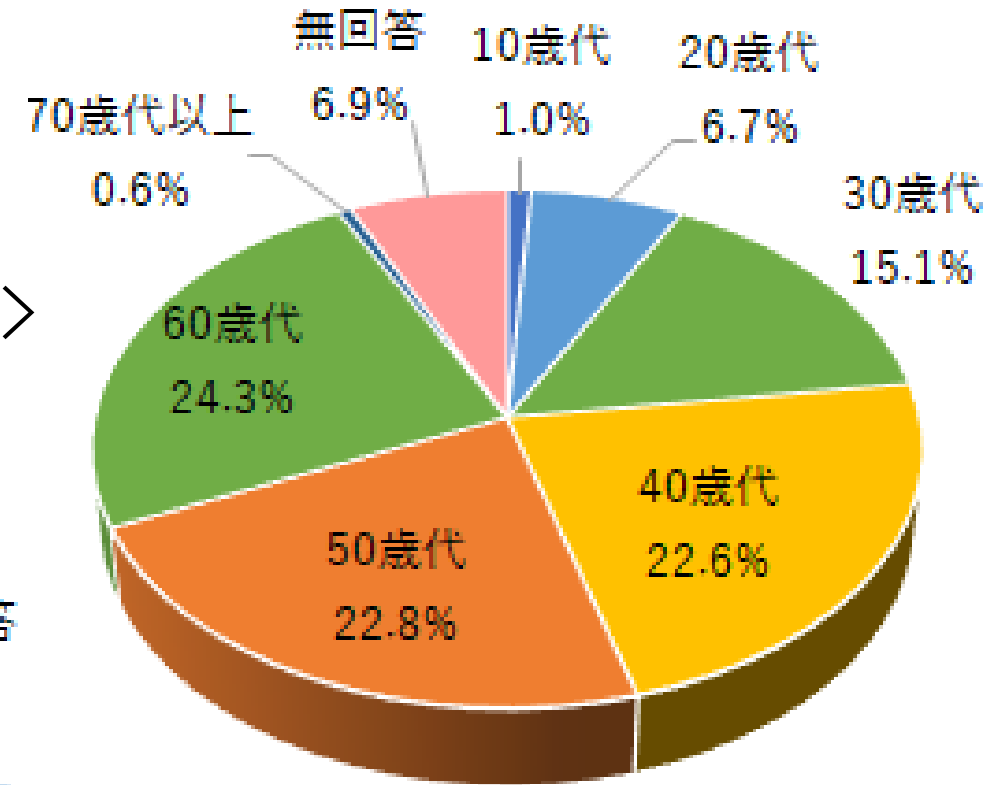
長野市都市整備部交通政策課  
長野市公共交通活性化・再生協議会

# アンケート調査の概要

- 目的 長野市南部地区住民の通勤実態、通勤手段の転換可能性に関する意識、通勤に関する新型コロナウイルスの影響を調査し、公共交通の利用促進や渋滞緩和施策の基礎資料とする
- 実施時期 令和2年11月～12月
- 対象地域 篠ノ井、松代、川中島、更北地区
- 対象者 住民基本台帳に登録されている19歳以上70歳未満の市民から2,000人を無作為抽出
- 実施方法 郵送による
- 回答者数 866部(回収率:43.3%)

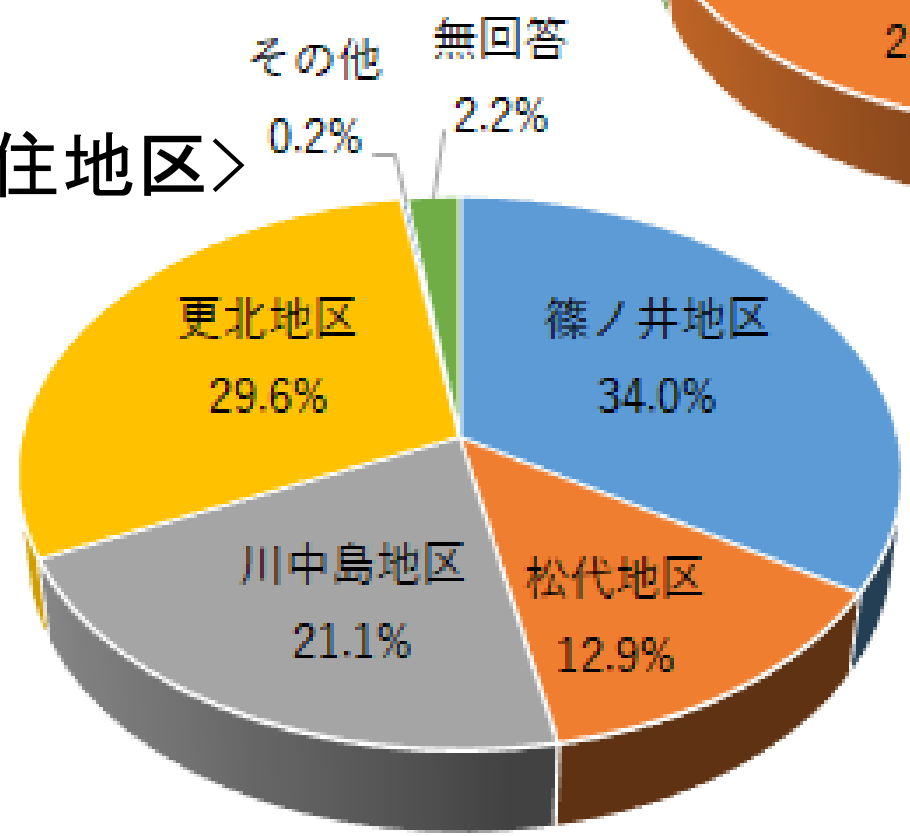
# 回答者の属性

〈年代〉



	回答数	比率
10歳代	9	1.0%
20歳代	58	6.7%
30歳代	131	15.1%
40歳代	196	22.6%
50歳代	197	22.8%
60歳代	210	24.3%
70歳代以上	5	0.6%
無回答	60	6.9%
回答総数	866	100.0%

〈居住地区〉

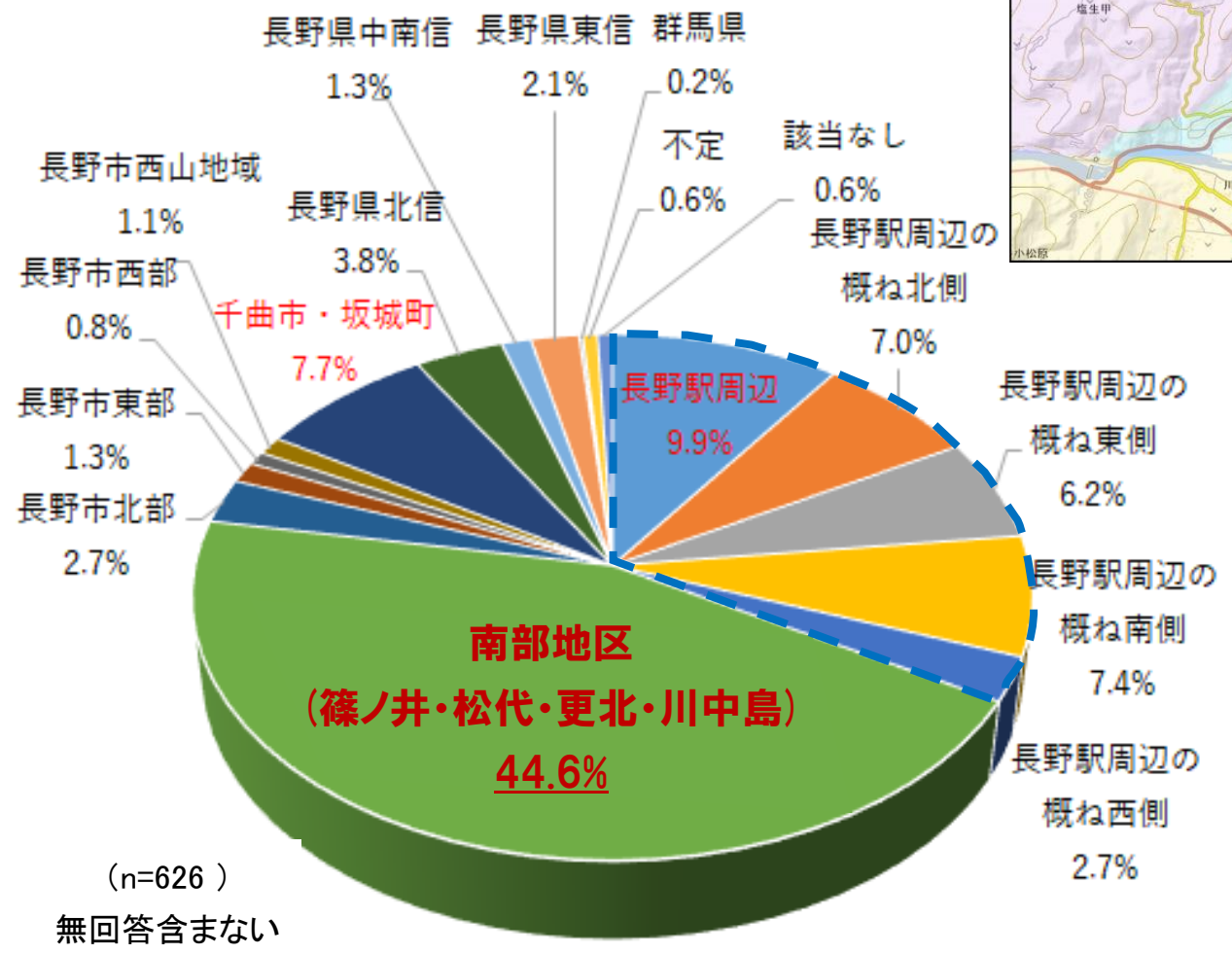


人口比:令和2年10月1日現在

	回答数	比率	(参考) 人口比率
篠ノ井地区	294	34.0%	34.2%
松代地区	112	12.9%	13.2%
川中島地区	183	21.1%	23.3%
更北地区	256	29.6%	29.3%
その他	2	0.2%	-
無回答	19	2.2%	-
回答総数	866	100.0%	100.0%

# <南部地区住民の通勤実態>

## 勤務地(通勤先)はどこか?

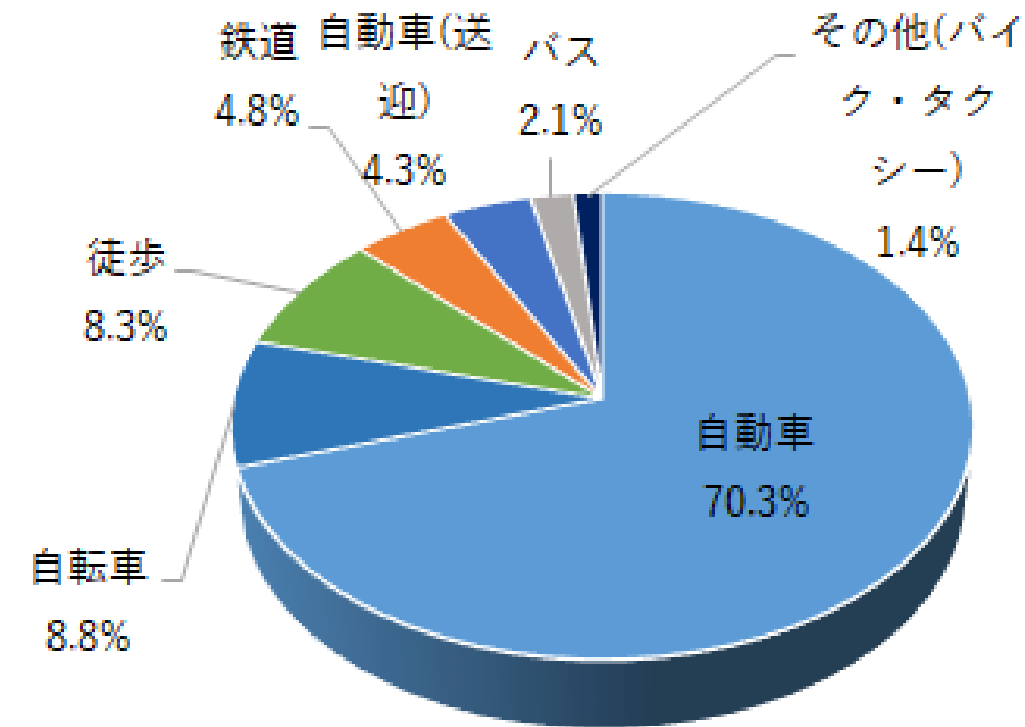
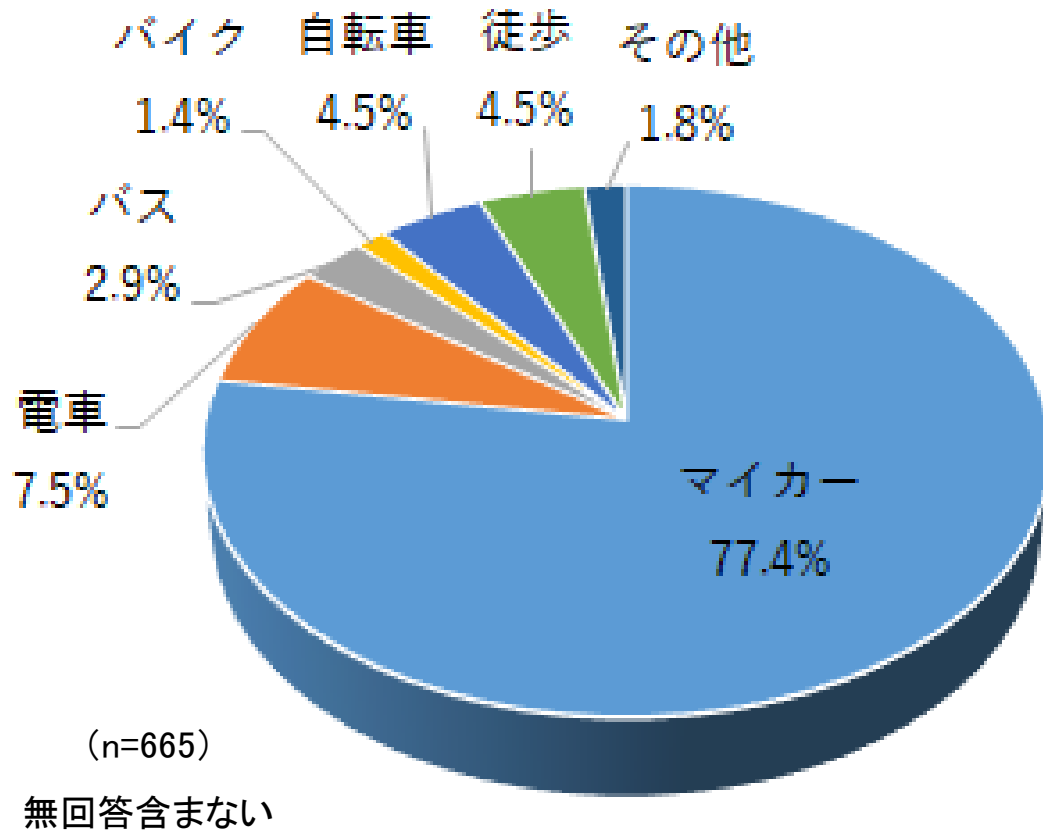


- ✓ 南部地区内の通勤が最多(44.6%)
- ✓ 次に、南部地区 ↔ 長野駅周辺の通勤が多い(9.9%) ※概ね徒歩15分の範囲
- <“長野駅周辺”から隣接する市街地まで範囲を広げると、概ね1/3 (計33.2%)>
- ✓ 次いで千曲市+坂城町(7.7%)

(n=626)  
無回答含まない

# ＜南部地区住民の通勤実態＞

## 普段の主な通勤手段は？



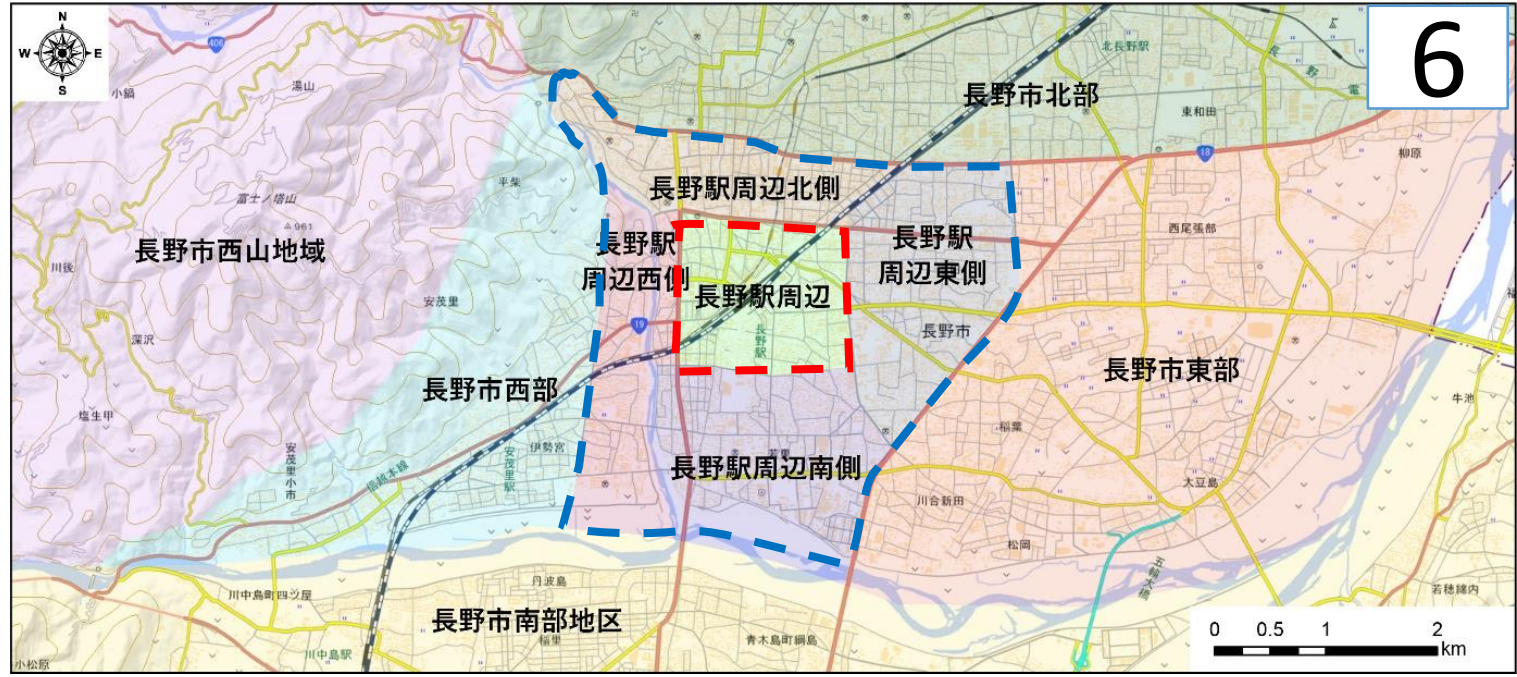
自動車(マイカー)70.3%、公共交通機関(鉄道+バス)6.9%

【H28 パーソントリップ調査(特定集計)】

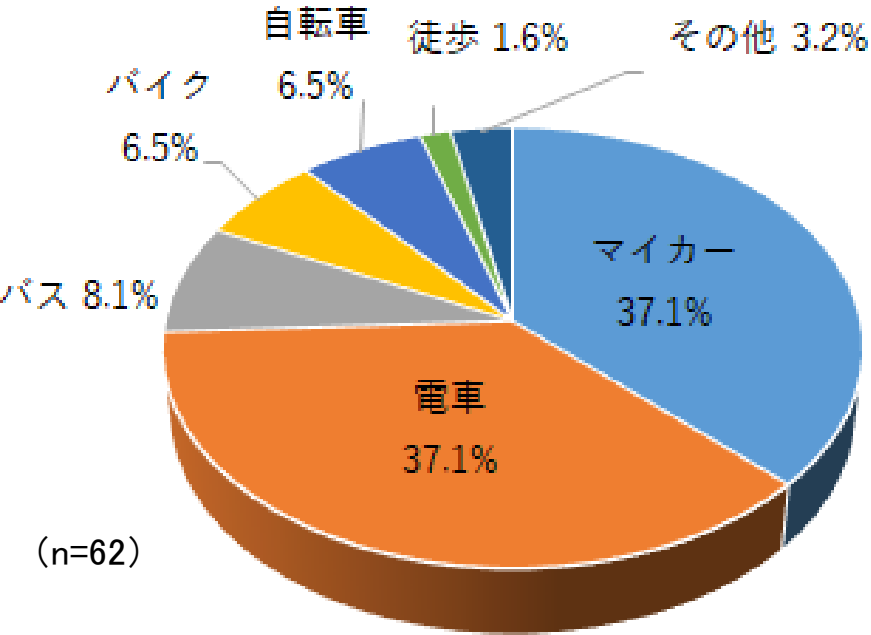
「就業者の代表交通手段分担率(市町単位)」

- ✓ マイカー77.4%に対し、公共交通機関の利用者(電車+バス)は10.4%
- ✓ 長野市全体のデータと比較すると、マイカー、公共交通機関(電車+バス)利用率が高く、徒歩、自転車比率が低い

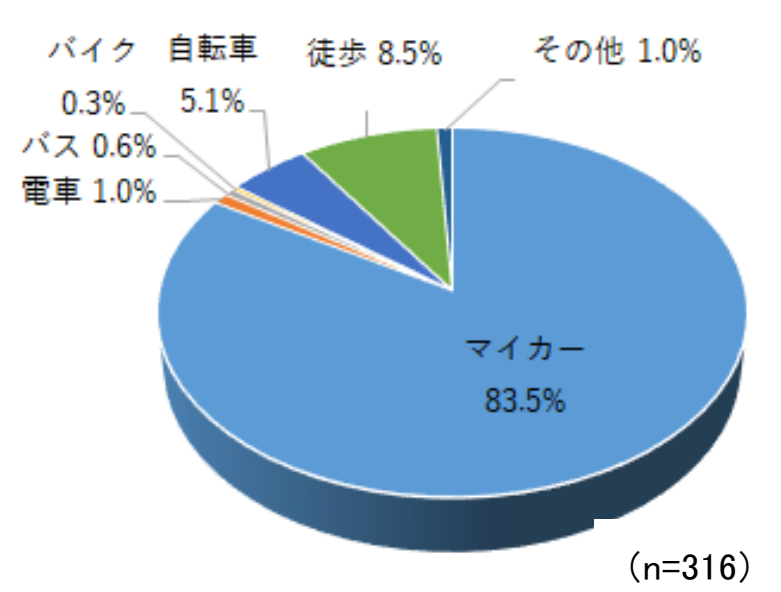
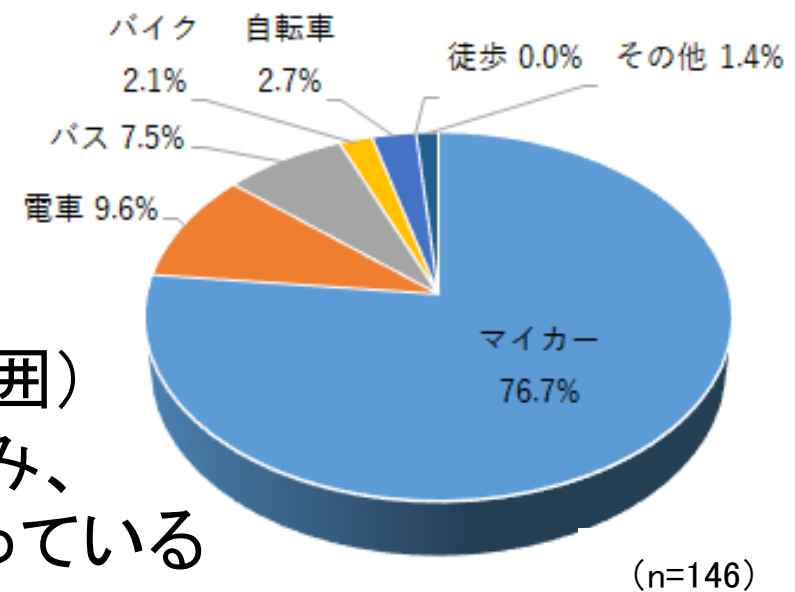
# <南部地区住民の通勤実態> 勤務地(移動先)と通勤手段の関係



<住所> 南部地区 — <勤務先> 長野駅周辺  
 ※長野駅から概ね徒歩15分の範囲



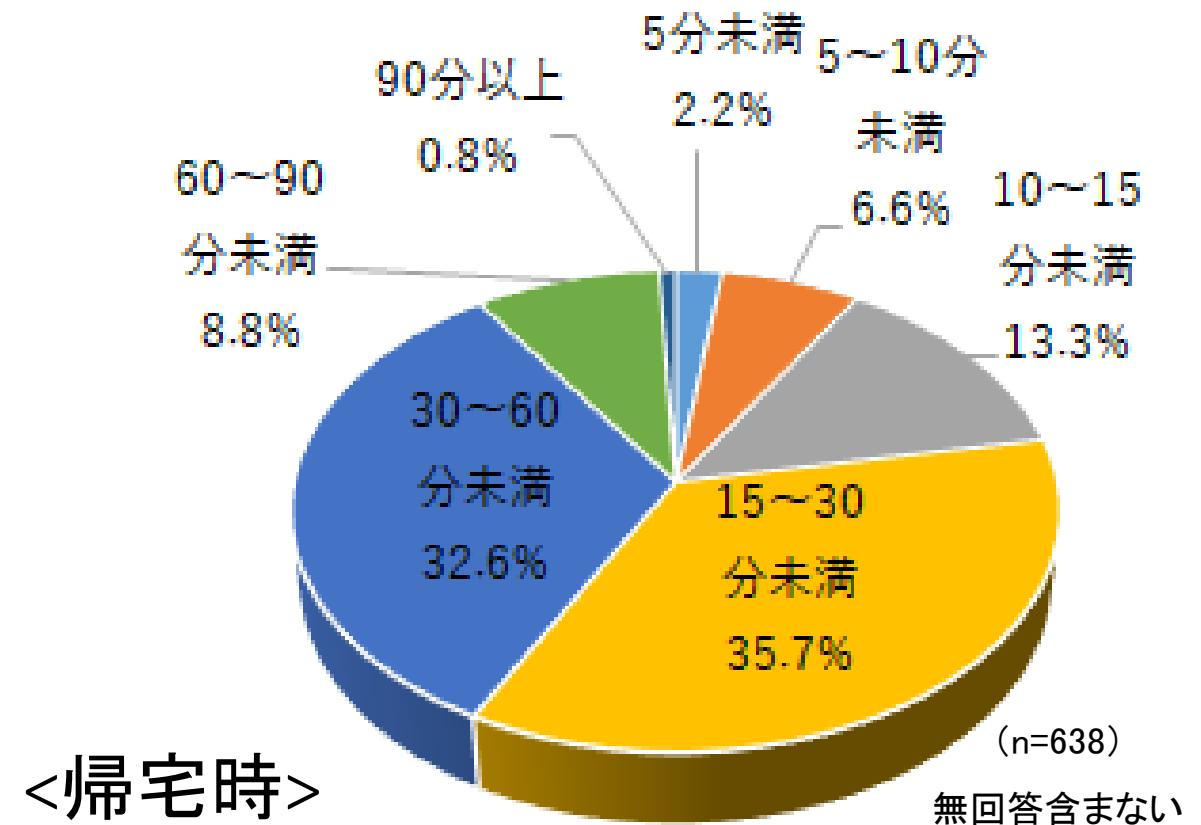
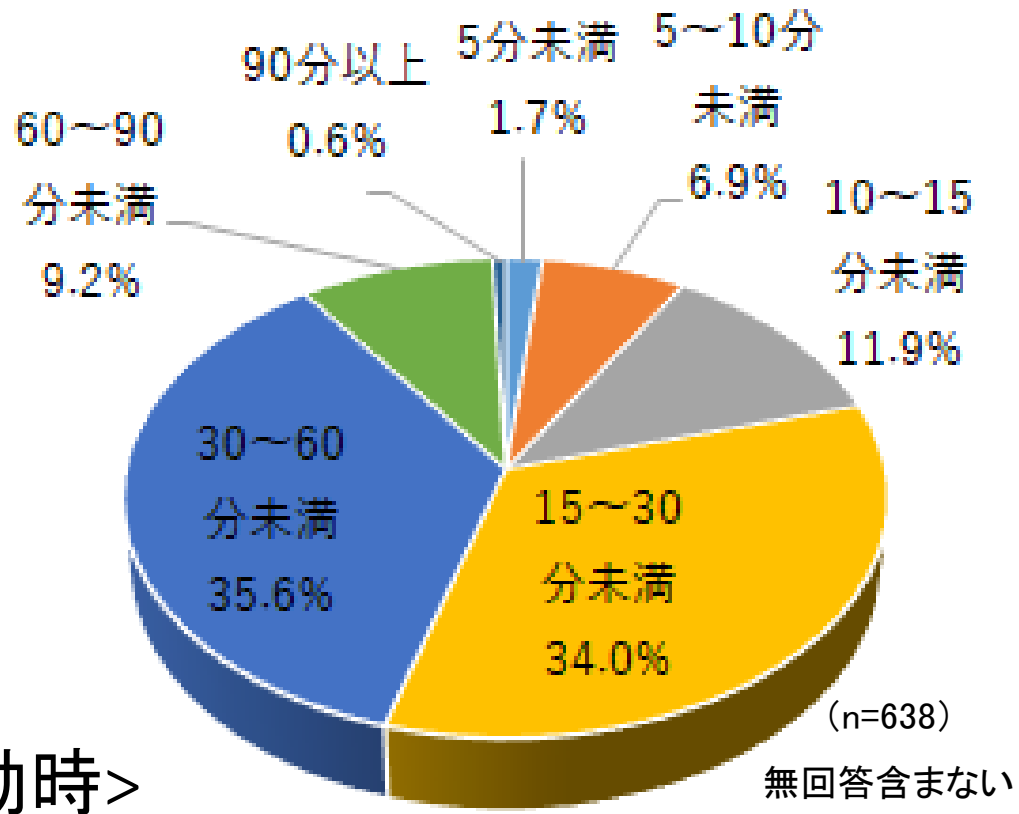
南部地区—長野駅周辺隣接市街地 南部地区—その他市内



✓ 長野駅周辺(徒歩15分の範囲)は、公共交通機関利用が進み、マイカー通勤は3割台にとどまっている

# <南部地区住民の通勤実態>

## 普段の通勤時間は？

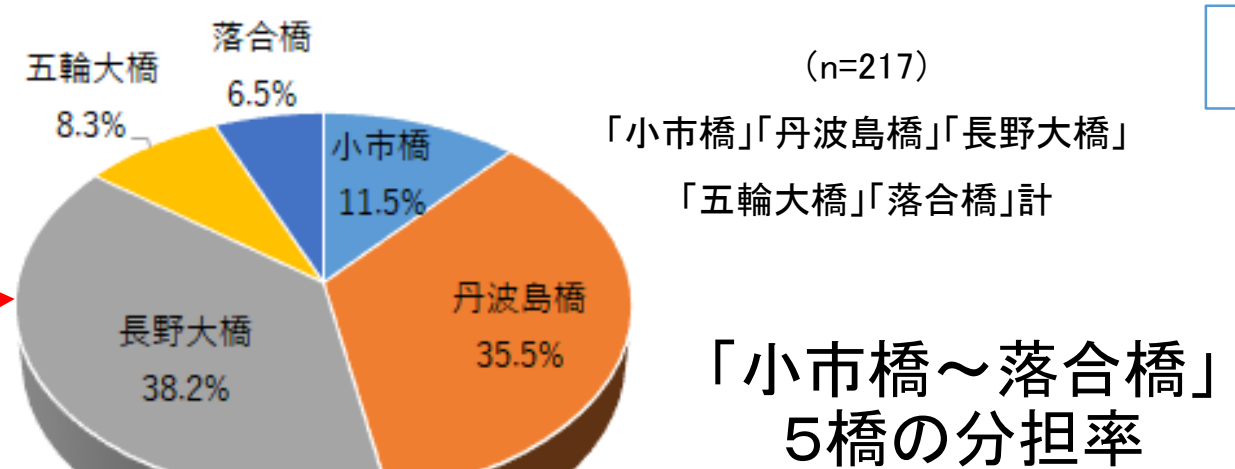
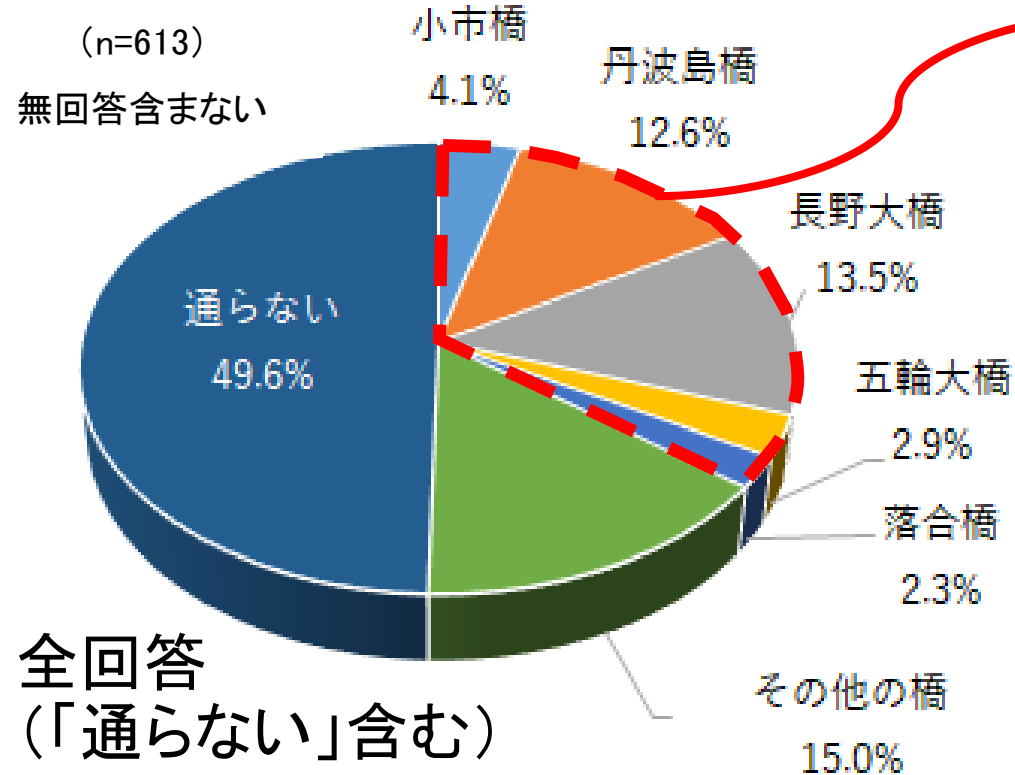


- ✓ 出勤・帰宅時とも、5～6割の通勤者は所要時間30分以内、9割は1時間以内に収まっている
- ✓ 帰宅時の所要時間は、出勤時と比較して、やや短くなっている

# ＜南部地区住民の通勤実態＞

## 普段、通勤時に利用する橋は？

(回答:電車利用者除く通勤者)



### 【参考】5橋の通行量データ (H27年 全国道路・街路交通情勢調査)

橋名称	12h交通量(台)	24h交通量(台)	混雑度	調査地点
小市橋	9,082	11,987	1.29	安茂里小市3-26-3
丹波島橋	37,272	48,468	1.75	丹波島橋
長野大橋	39,124	49,687	1.14	青木島町大塚1026-3
五輪大橋	4,592	5,832	0.62	有料道路 料金所
落合橋	15,597	19,748	1.78	落合橋

※混雑度: 1.00以下: 道路が混雑することなく円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんど無い。

～1.25: 混雑する可能性のある時間帯が1～2時間あり。何時間も混雑が連続する可能性は非常に少ない。

～1.75: ピーク時間はもとよりピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。

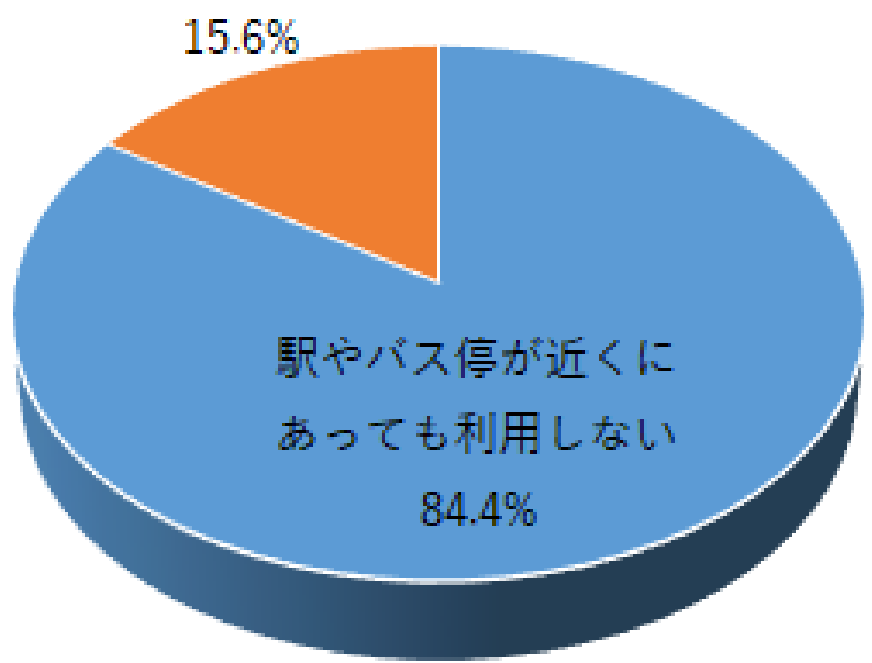
- ✓ 南部地区住民が利用する5橋の中では、長野大橋と丹波島橋の分担率が高い
- ✓ 丹波島橋については、交通量、混雑度ともに高い



# <公共交通への転換可能性> 近くに駅・バス停があれば 公共交通を利用するか?

(回答:マイカー通勤者のみ)

近くにあれば利用する



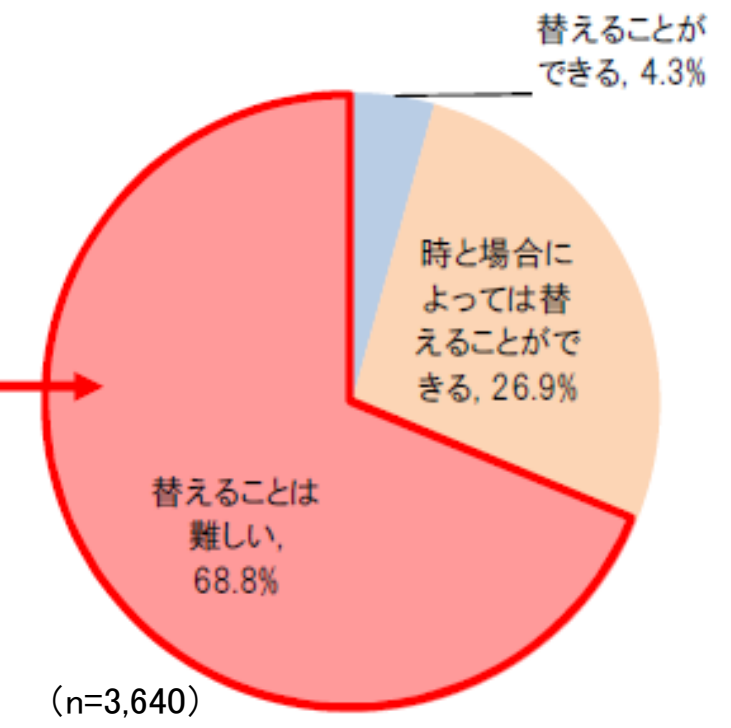
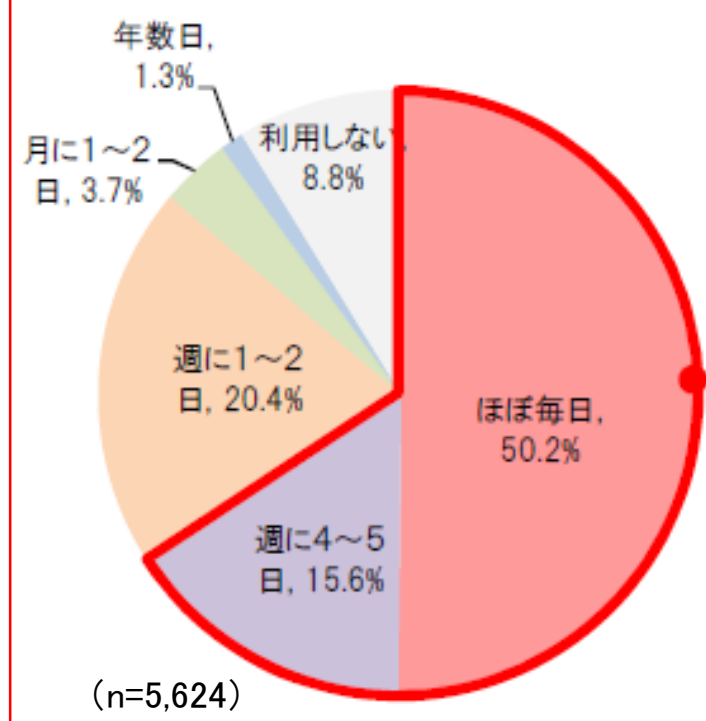
(n=500)  
無回答含まない

## 【参考】 類似調査データ(長野都市圏 H28年)

(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)

### 「自動車はどれくらい利用するか?」

### 「自動車利用を公共交通手段に替えることはできるか?」



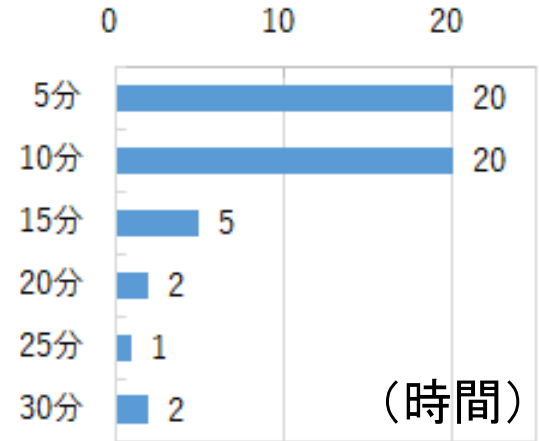
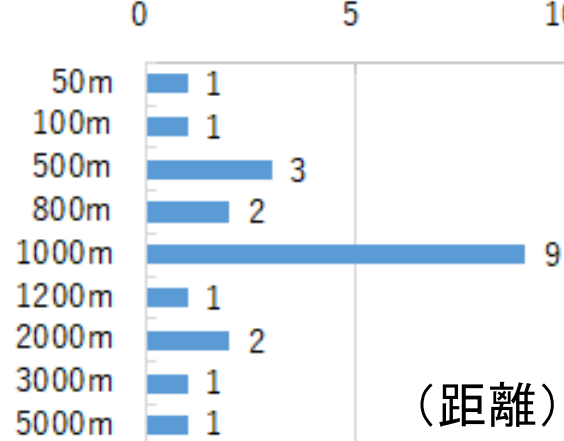
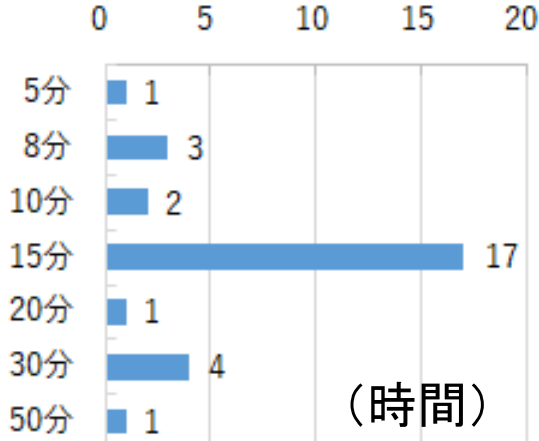
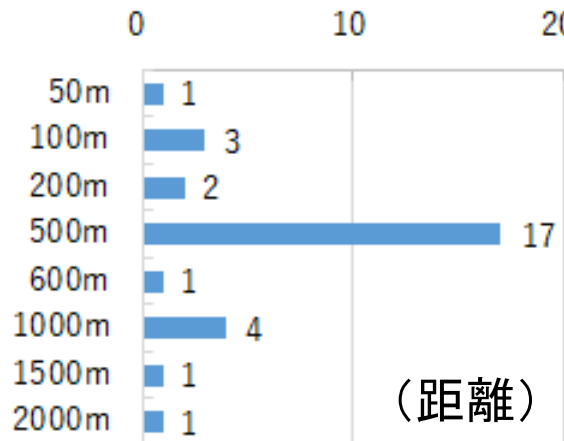
自動車利用  
頻度が高い回答者のみ

# <公共交通への転換可能性> 駅・バス停がどのくらいの距離であれば利用するか?

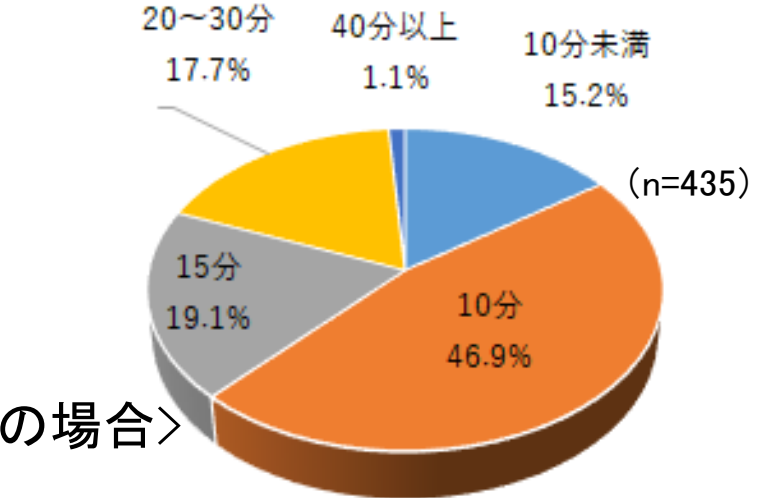
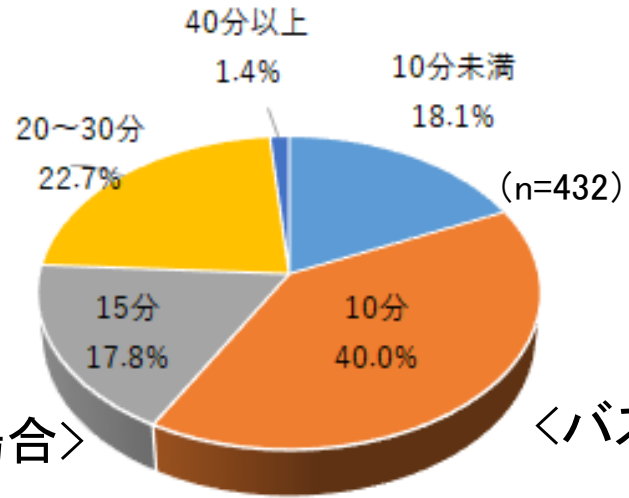
回答:マイカー通勤者のみ

<徒歩の場合>

<自転車の場合>



電車やバスの待ち時間がどの程度までであれば我慢できるか?



- ✓ 「条件によっては公共交通を利用する」マイカー通勤者は15%程度存在する
- ✓ 利用条件としては、駅またはバス停まで許容される距離が「500m・15分」(徒歩)、「1000m・10分」(自転車)、待ち時間は「15分まで」が想定される

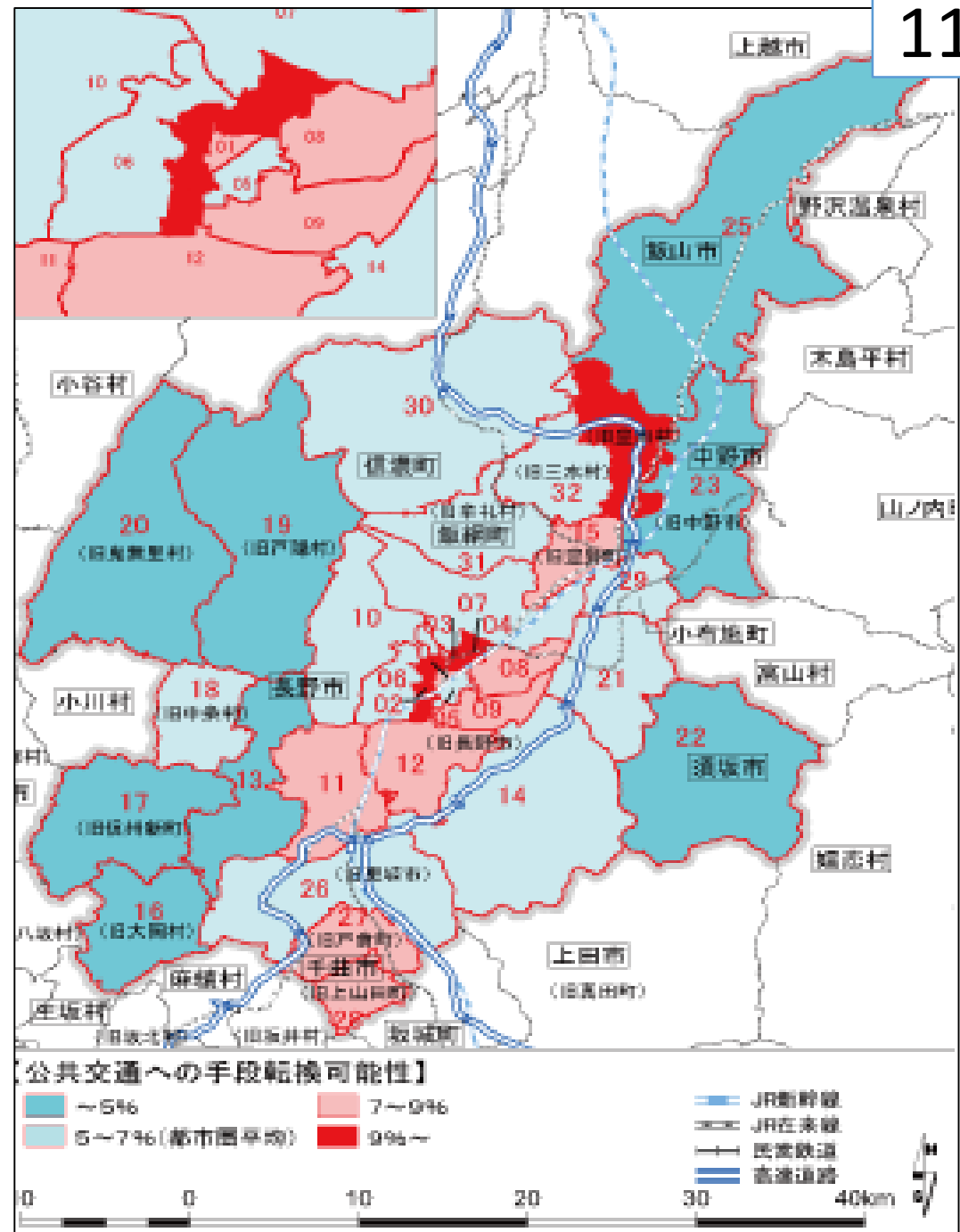
# 【参考】長野都市圏における「公共交通への手段転換の可能性」調査データ(H28年)

(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)

「パーソントリップ調査の付帯調査において、自動車から公共交通への手段転換可能性を調査した。地域別に結果を見ると、交通手段を「替えることができる」とする回答は、長野市中心部などの公共交通の利便性が高い地域や、旧豊野町、旧豊田村、旧戸倉町、旧上山田町といった、鉄道沿線において多い。一方、郊外部では転換の可能性が低い。」

「長野都市圏の新たな総合都市交通計画・計画編15P」  
(長野都市圏総合都市交通計画協議会 H31年)から

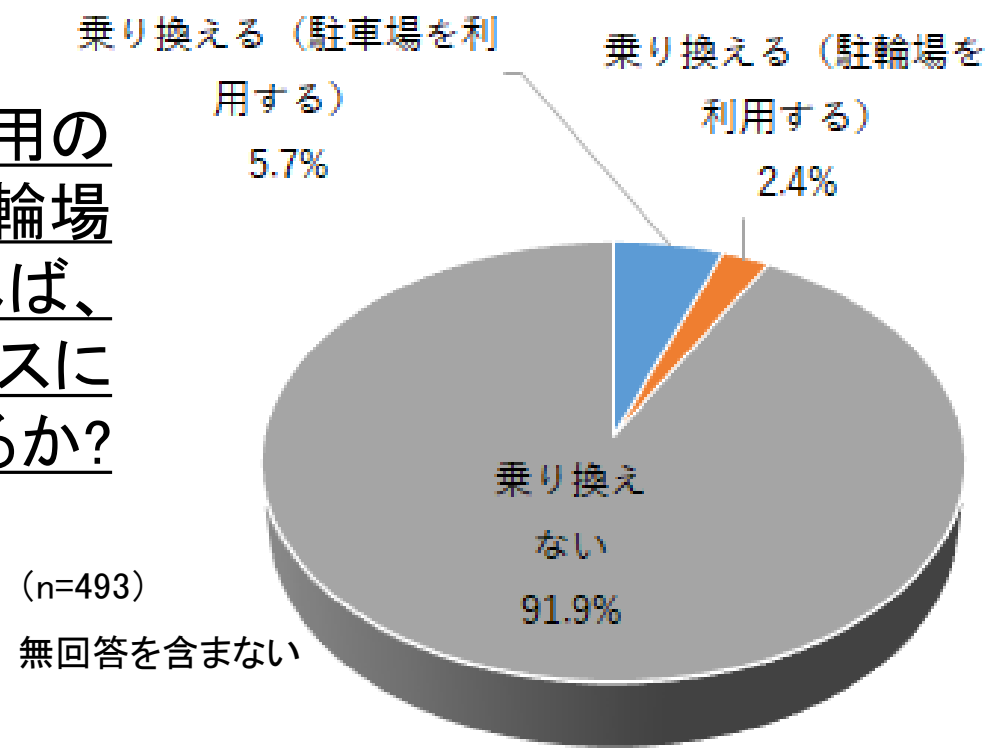
- 「11」 ⇒ 篠ノ井地区
- 「12」 ⇒ 川中島・更北地区等
- 「14」 ⇒ 松代・若穂地区



# <公共交通への転換可能性> パーク・アンド・ライドの利用可能性

(回答者:マイカー通勤者のみ)

乗り換え用の  
駐車場・駐輪場  
があれば、  
電車・バスに  
乗り換えるか?



- ✓ パーク・アンド・ライドを「利用する」とした通勤者は約8%
- ✓ 具体的な箇所としては「篠ノ井駅」「今井駅」「丹波島橋南バス停」が挙げられる

# どこに乗り換え用の駐車場・駐輪場 があれば、電車・バスに乗り換えるか?

乗り換え場所 (駅)	回答数
篠ノ井	10
今井	7
川中島	6
長野	4
安茂里	1
今井または川中島	1
本郷	1
回答数	30

乗り換え場所 (バス停)	回答数
丹波島橋南	3
川中島支所入口	2
安茂里支所	1
古戦場入口	1
綱島	1
篠ノ井	1
松代駅	1
松代町内	1
信大前 (教育学部)	1
川中島古戦場・岡入口	1
中氷鉦	1
長野駅～伊セ宮東	1
免許センター	1
回答数	16

## 【参考】篠ノ井駅パークアンドライドの 需要試算例

「パークアンドライドの需要へ対応した施設整備の一例として篠ノ井駅付近を対象に需要を試算する。

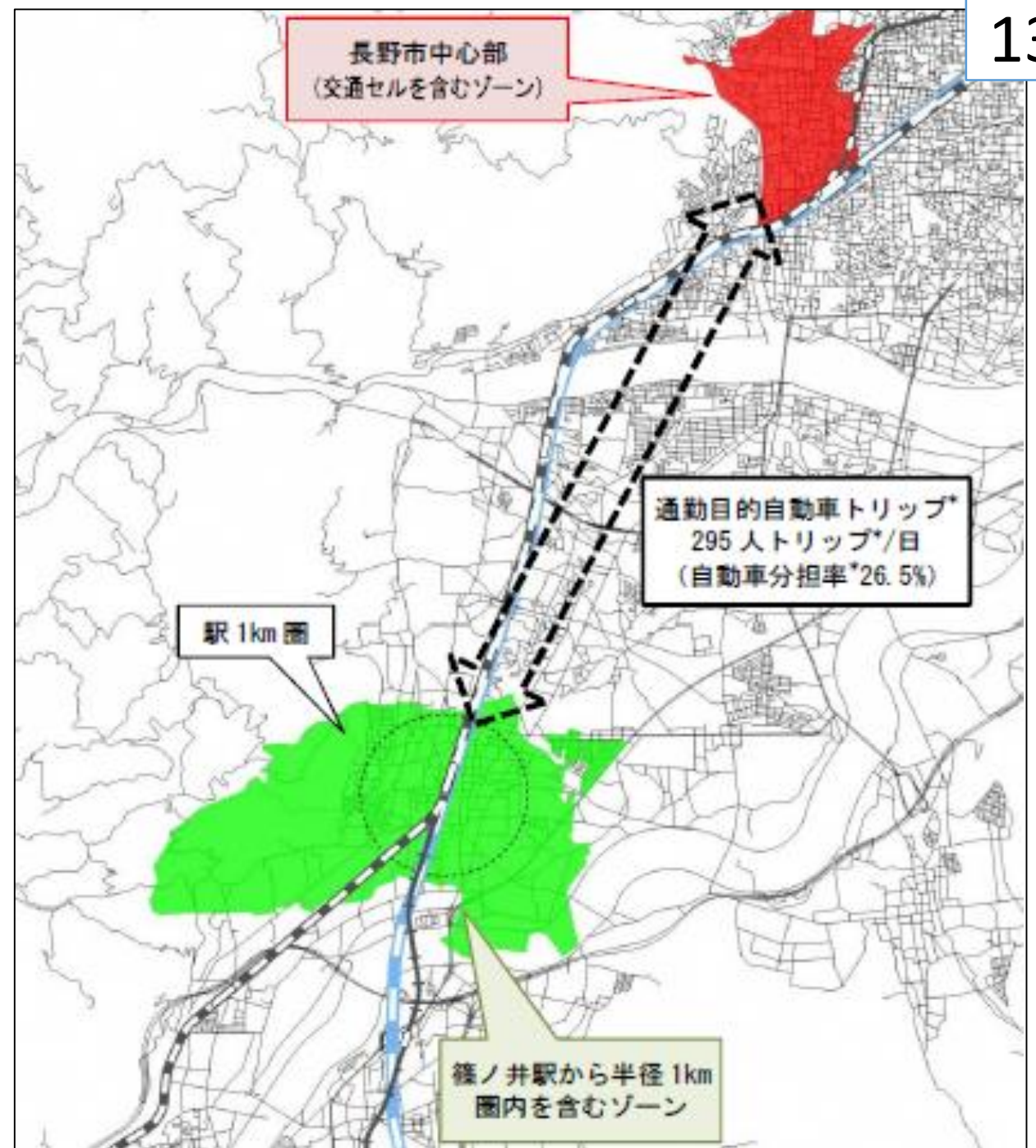
篠ノ井駅を含むゾーンから長野市中心部への自動車利用の通勤トリップは、295人トリップ/日存在する。

このすべてがパークアンドライドへ転換すると仮定すると295台のパークアンドライド駐車場が必要である。

(295台とは8時台の丹波島橋上り交通量の約15%に相当)。

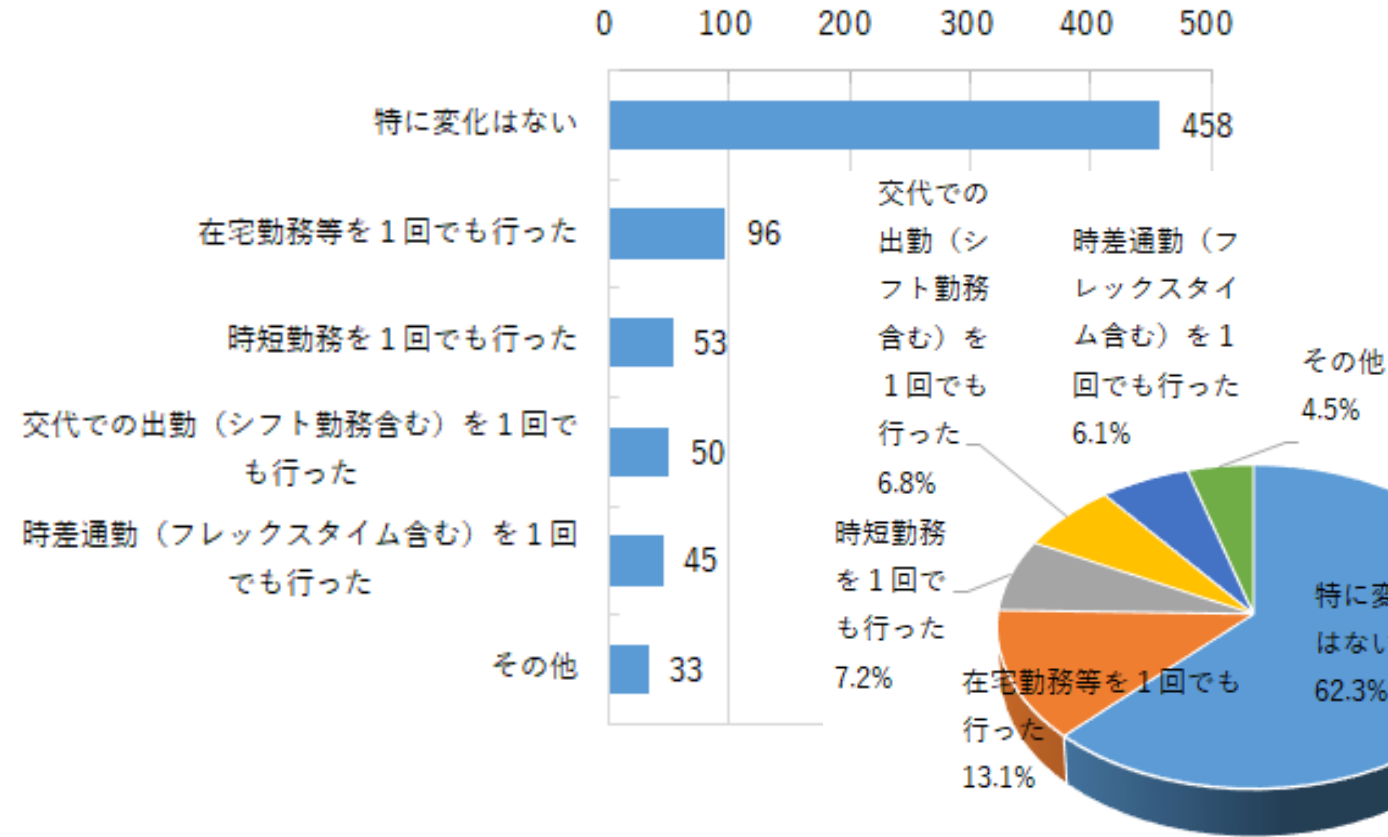
通勤目的自動車利用交通が他の交通手段へ転換可能とする回答は約5%であるが、パークアンドライド駐車場を整備することで手段転換の向上が期待でき、丹波島橋の混雑緩和にも寄与する。」

「長野都市圏の新たな総合都市交通計画・計画編50P」  
(長野都市圏総合都市交通計画協議会 H31年)から

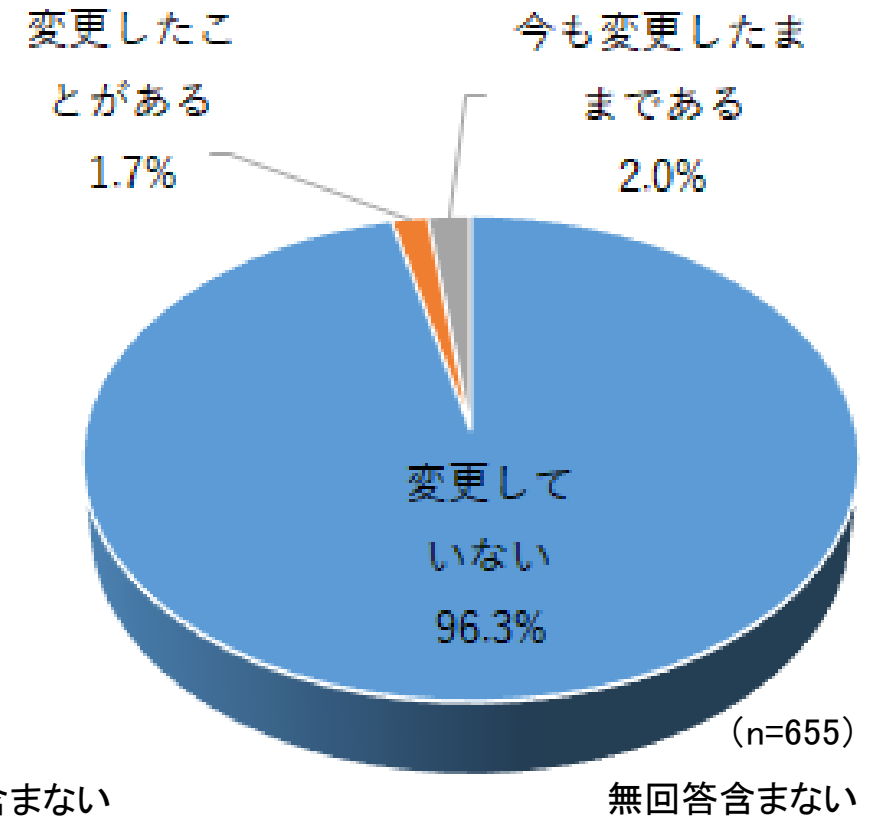


# ＜通勤に関する“コロナ”の影響＞（回答：通勤者）

## 感染拡大に伴い働き方に変化はあったか？



## 感染拡大をきっかけに通勤手段を変更したか？



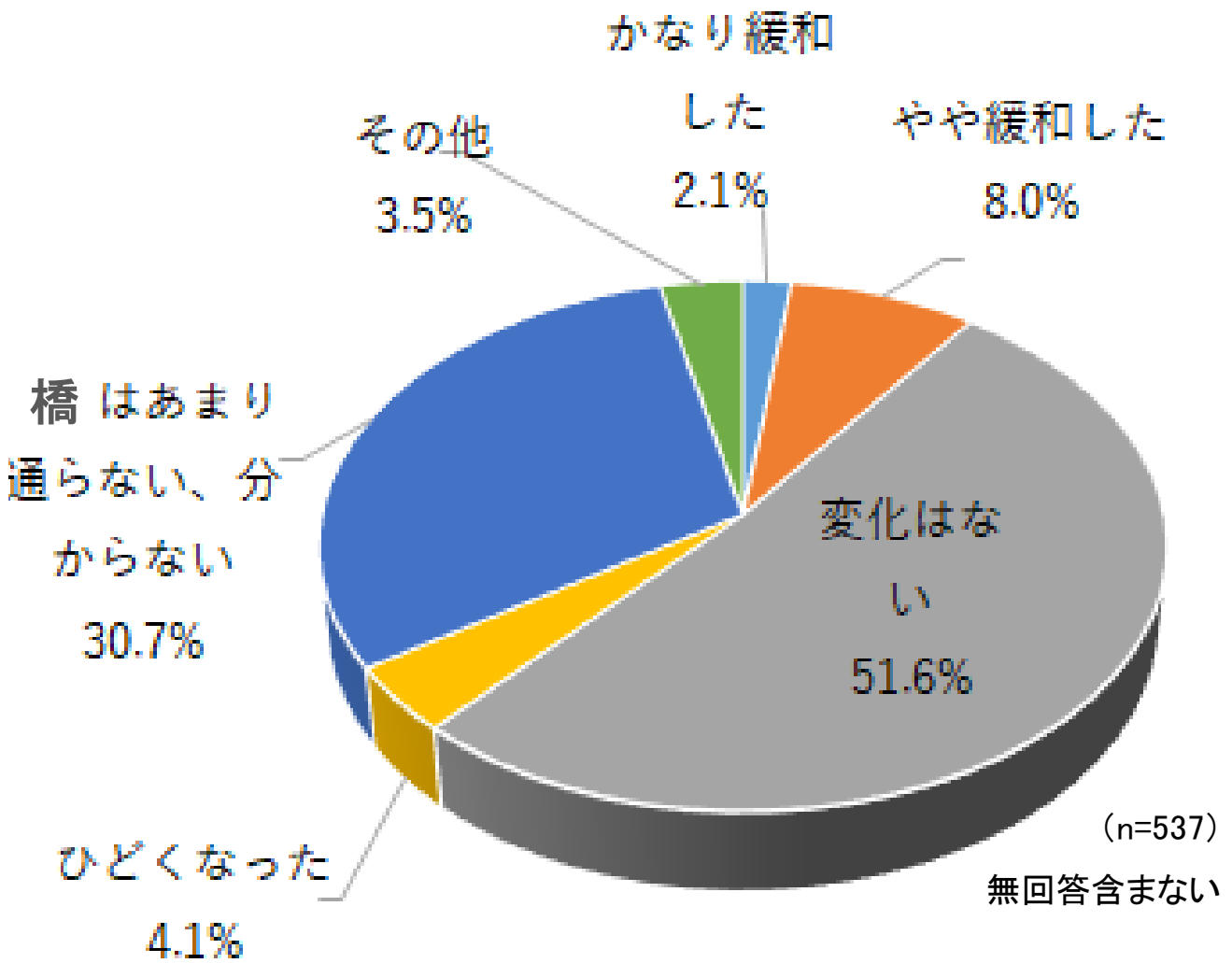
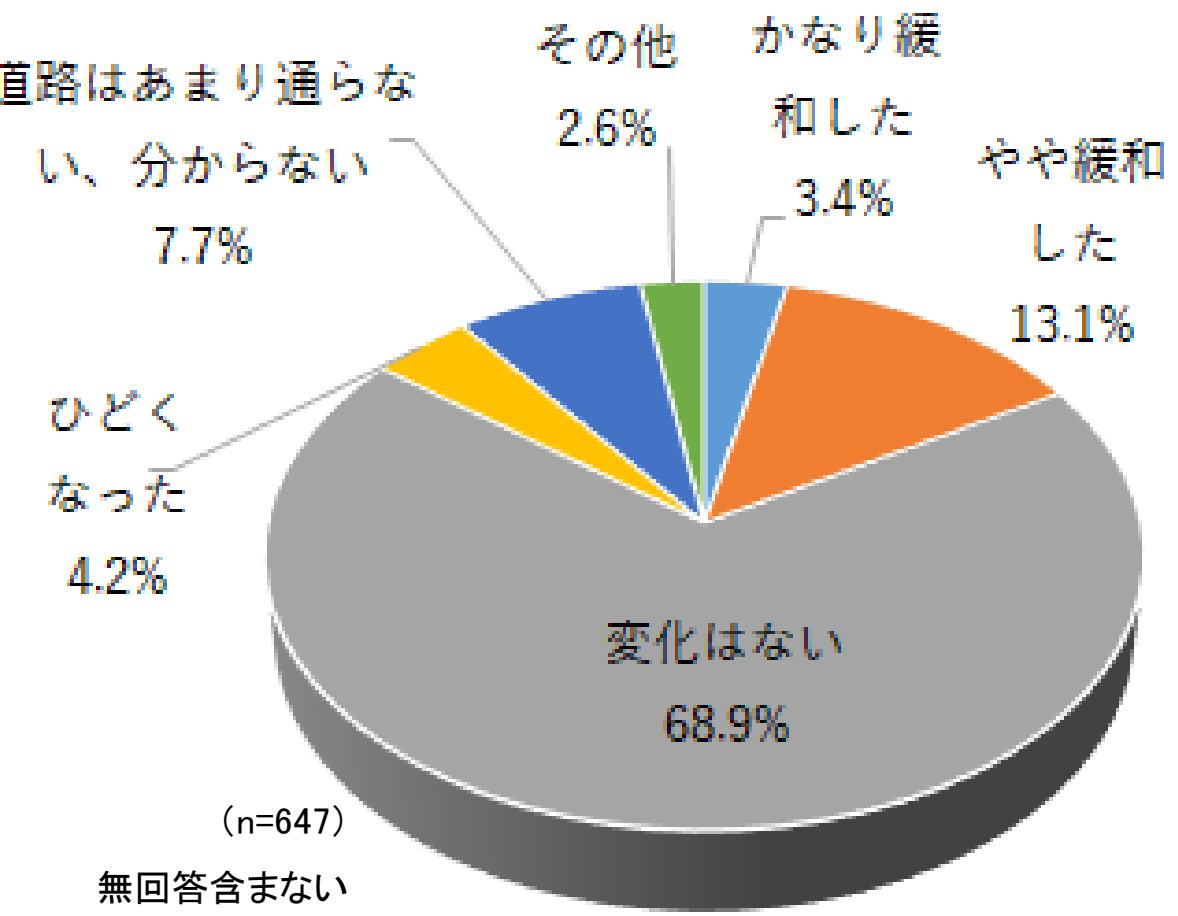
- ✓ “コロナ”感染拡大に伴い、通勤者のうち、3割程は「在宅勤務」等を行ったことがあるが、通勤手段については、ほとんど変更していない
- ✓ 「通勤手段を変更した（ことがある）」とした回答者のうち、最も多かったのは「電車からマイカーに」であった（10人）

# <通勤に関する“コロナ”の影響> (回答:通勤者)

感染拡大期間中、通勤時間帯の道路渋滞についてどう感じているか?

橋の渋滞についてどう感じているか?

(感染拡大期間:概ねR2年 3月~11月)



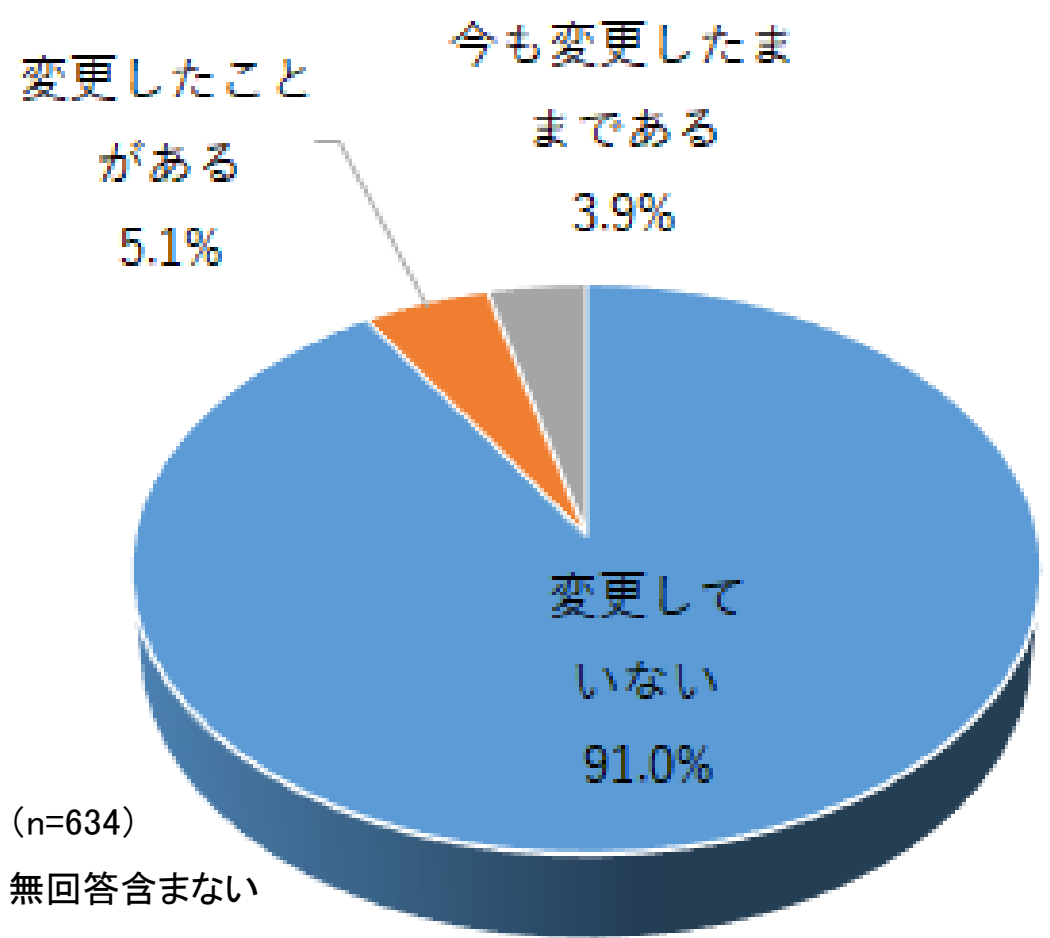
✓ 多くは「変化なし」としているが、道路渋滞については17%、橋の渋滞については10%の通勤者が「緩和した」と感じている (かなり緩和した+やや緩和した合計)

# <通勤に関する“コロナ”の影響> (回答:通勤者)

## 感染拡大期間中、出勤時刻、帰宅時刻を変更したか?

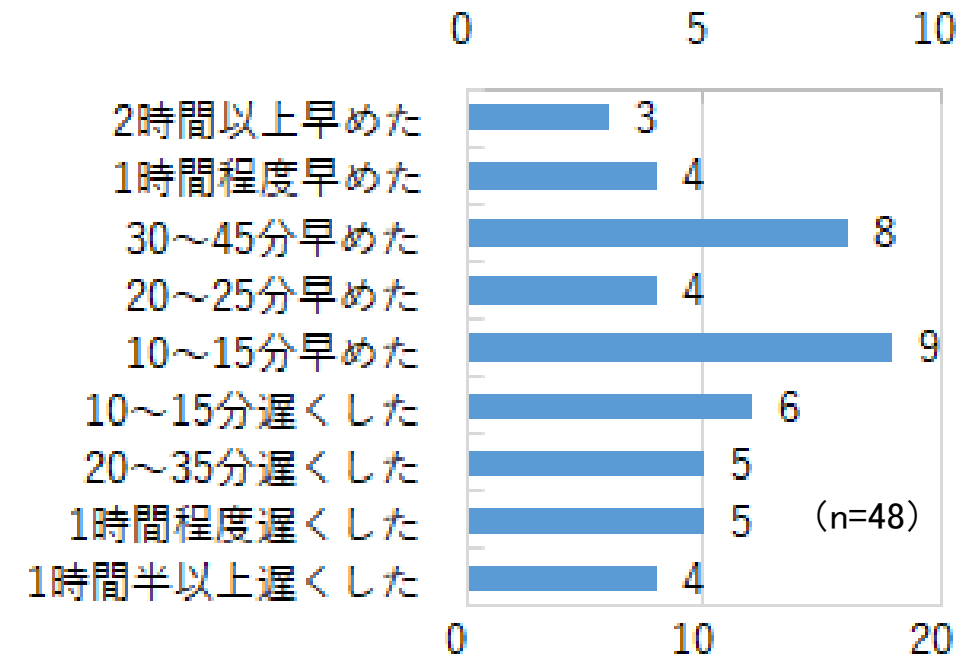
## 「変更した・したことがある」とした回答の内訳

(感染拡大期間:概ねR2年 3月~11月)

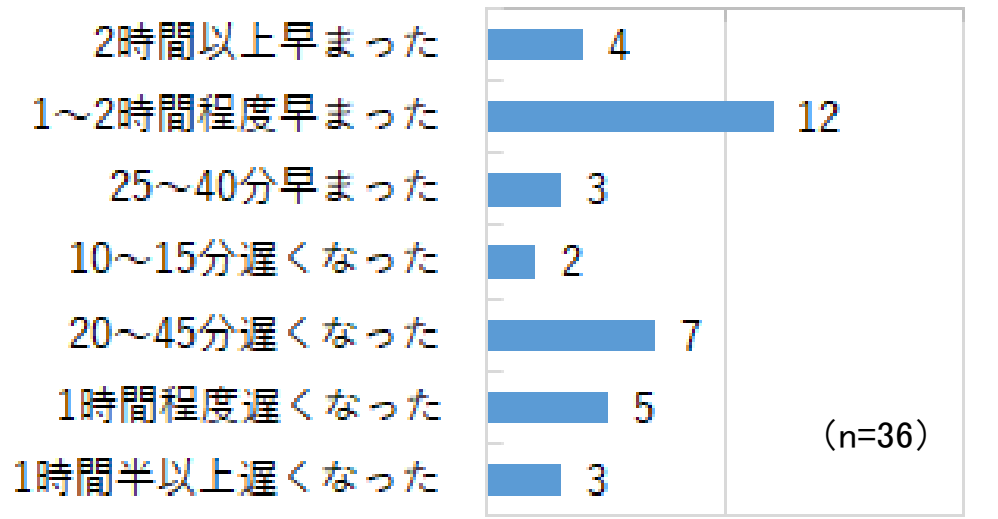


✓ 出勤時刻等を「変更した・したことがある」とした通勤者は、約1割にとどまった

### <出勤>



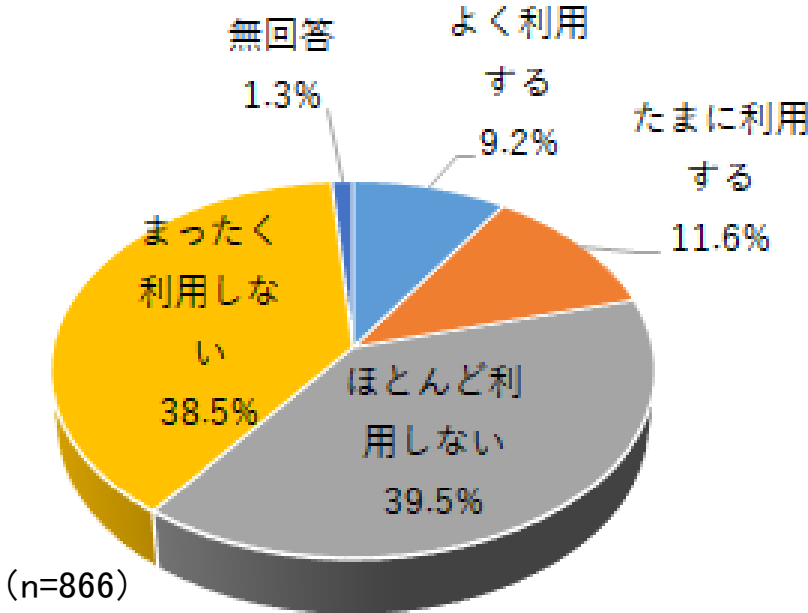
### <帰宅>



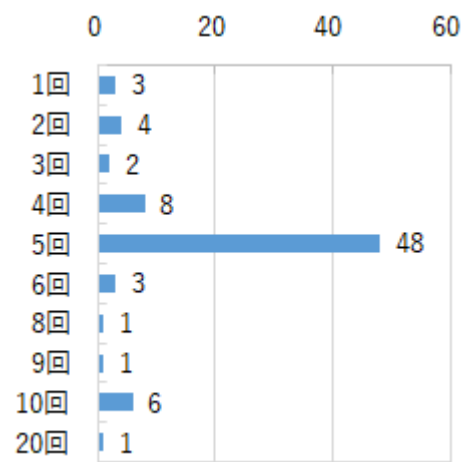


# <公共交通全般> (回答:全員)

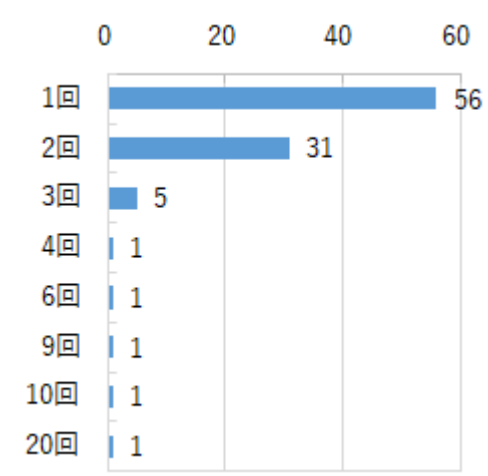
## 普段、電車やバスを利用するか?



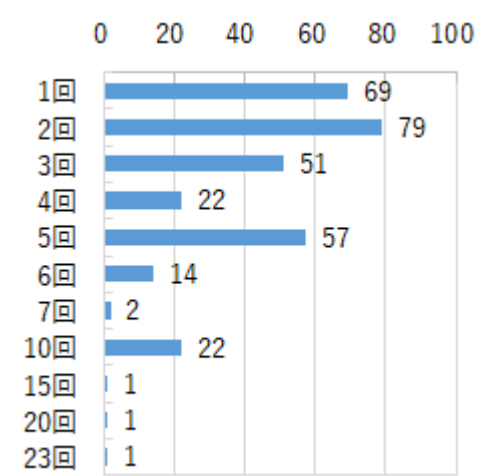
「よく利用する」  
週に \_\_\_回 (77人)



「たまに利用する」  
月に \_\_\_回 (97人)

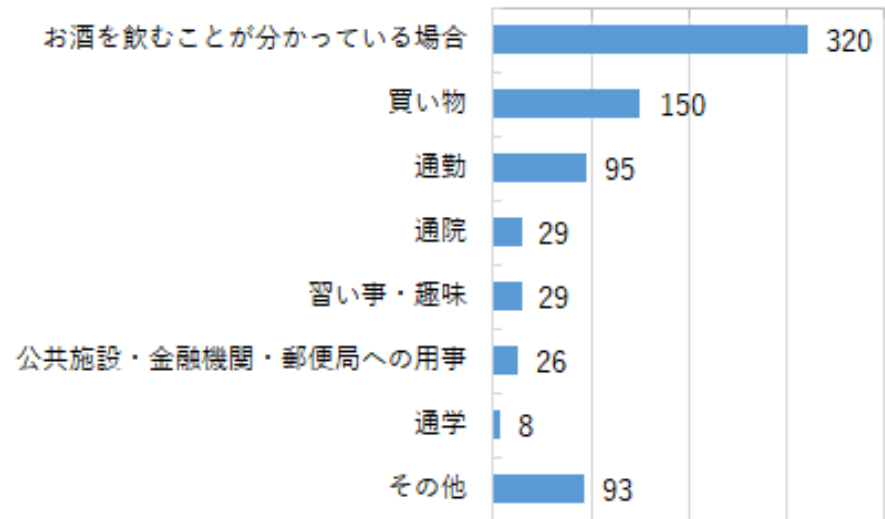


「ほとんど利用しない」  
年に \_\_\_回 (319人)



0 100 200 300 400

## 普段の生活の中で、電車やバスを利用する目的は?



(n=750)

# <公共交通全般>

(回答:全員)

## 丹波島橋周辺の交通渋滞について普段感じていることや要望

(分類ごとの意見件数)

分類	意見件数
1 全般的な意見・感想	142
2 バスレーンに関する意見	92
3 道路整備に関する意見	88
4 利用しない	36
5 交差点・信号に関する意見	32
6 渋滞回避の工夫等	25
7 マナーに関する意見	19
8 道路整備以外の渋滞対策の意見	9
9 公共交通の利用促進につながる意見	5
10 その他の意見等	2

## 公共交通全般について普段感じていることや要望

(分類ごとの意見件数)

分類	意見件数
1 バスに関する意見	107
2 現在の公共交通に対する意見	77
3 鉄道に関する意見	39
4 特定の地域・区間に関する意見	37
5 道路整備に関する意見	31
6 高齢者対策	13
7 交通渋滞に関する意見	12
8 徒歩・自転車利用に関する意見	10
8 公共交通の利用促進につながる意見	10
9 交通マナー向上に関する意見	9
10 パークアンドライドに関する意見	7
11 新型コロナウイルスに関する意見	6
12 新たな公共交通システムに関する意見	5
12 その他の意見・感想等	5