

1 調査名称：松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

2 調査主体：松本市

3 調査圏域：松本市全域

4 調査期間：平成26年度～平成27年度

5 調査概要：

本市では、超少子高齢型人口減少社会の進展や地球規模の環境問題の深刻化などの社会情勢に鑑み、量から質へと発想を転換し、市民一人ひとりの「命」と「暮らし」を大切に考え、誰もがいきいきと暮らせるまちづくりに向け、「健康寿命延伸都市・松本」を将来の都市像と掲げ、誰もが健康でいきいきと暮らせるまちづくりを目指す重点施策の一つとして、次世代交通政策を推進しています。

次世代交通政策は、自動車に過度に依存しないまちをつくり、環境にやさしい自転車や公共交通の利用と歩行者を優先する施策を進め、多くの人々がまちなかを歩くことによる、健康の増進やにぎわいのあるまちづくり、さらには、交通渋滞の緩和や排気ガスの発生が抑制され、環境負荷の低減による低炭素社会の構築を図るものです。

施策の推進に当たっては、市街地における自動車依存の社会から、歩行者・自転車・公共交通を優先とする考え方への転換を重要なポイントと捉え、将来を見据えた、総合的な視点に立って市民、関係団体の皆さまとの協働により政策に取り組むこととします。

松本市次世代交通政策実行計画は、自動車中心の社会を転換し、歩いて暮らせる集約型都市構造の実現に必要な都市交通とまちづくりが連携した施策を策定するものです。

実行計画は、松本市総合計画に掲げる将来都市像「健康寿命延伸都市・松本」を実現するため、松本市次世代交通政策基本方針（平成23年策定）、松本市都市計画マスタープランなどを踏まえながら、松本市次世代交通政策新しい交通体系によるまちづくりビジョン（平成24年策定）を具現化する計画として、松本市総合交通戦略と位置付けて策定します。

なお、実行計画は、交通政策基本法（平成25年12月4日法律第92号）第9条に基づき策定するものです。

I 調査概要

1 調査名

松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

2 報告書目次

第1 計画の概要

- 1 目的
- 2 位置づけ
- 3 基本理念（次世代交通政策基本方針から）
- 4 目標年次
- 5 対象範囲

第2 松本市の現状と今後の見通し

- 1 都市の現状と今後の見通し
- 2 交通の現状と今後の見通し
- 3 松本市の課題

第3 松本市次世代交通政策実行計画の目標

- 1 基本理念と目標
- 2 将来の暮らしのイメージ（将来像）
- 3 関連計画等

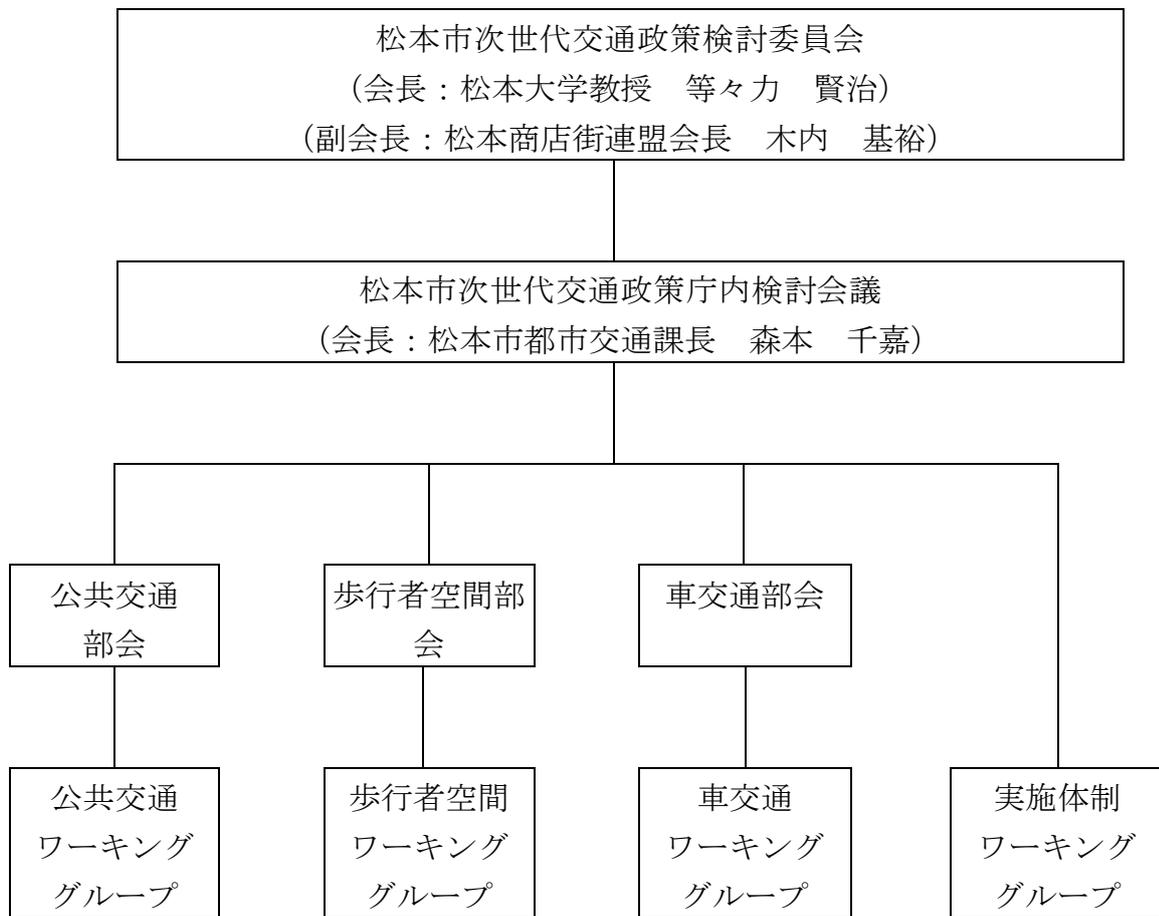
第4 松本市次世代交通政策実行計画（目標を実現するための施策・事業）

- 1 施策・事業の基本的な考え方
- 2 やさしい交通（歩行者・自転車）
- 3 公共交通
- 4 交通行動
- 5 自動車利用・交通施設
- 6 都市構造・土地利用
- 7 実施プログラム

第5 計画の推進に向けて

- 1 松本市次世代交通政策実行計画の推進体制
- 2 PDCAのあり方
- 3 成果指標

3 調査体制



4 委員会名簿等：

松本市次世代交通政策検討委員会委員名簿

所属団体	役職	氏名	所属部会		
			公共交通	歩行者空間	車交通
国土交通省北陸信越運輸局 長野運輸支局	首席運輸 企画専門官	坂本 賢一郎			
長野県	交通政策課長	丸山 賢治			
	松本地方事務所 地域政策課長	塩沢 宏昭			
	松本建設事務所 計画調査課長	小林 宏明			
長野県松本警察署	交通第二課長	小松 靖信			○
東日本旅客鉄道株式会社	松本駅長	丸山 継雄	○		
アルピコ交通株式会社	経営企画室長	二條 宏昭	○		
松本地区タクシー協議会	議 長	伊藤 文保	○		
松本市駐車場事業協同組合	副理事長	百瀬 謙吉			
松本市町会連合会	副会長	平林 大喬		○	
中信地区高等学校長会	会 長	小口 俊幸			
松本地区労働者福祉協議会	事務局次長	木下 信幸	○		
松本市建設業協会	顧 問	村瀬 直美	○	○	
松本商店街連盟	会 長	木内 基裕			
松本市社会福祉協議会	課長補佐	太田 真理		○	
松本大学	副学長・ 人間健康学部長	等々力 賢治			
松本市ノーマイカーデー 推進市民会議	副会長	三代沢 二三恵	○		
松本市環境審議会	会 長	野見山 哲生	○		
松本都市圏総合都市交通計 画検討会議	座 長	武者 忠彦			
松本商工会議所	女性会長	本間 恵子			○
(社)長野県建築士事務所協会 松筑支部	副支部長	柳澤 意久男		○	
公募者		佐藤 満	○		
公募者		宮坂 健	○		
松本市	副市長	坪田 明男			

松本市次世代交通政策庁内検討会議委員名簿

役職	課名	職名	氏名	備考
会長	都市交通課	課長	森本 千嘉	
副会長	環境政策課	〃	土屋 雄一	
〃	商工課	〃	柏澤 由紀一	
〃	都市政策課	〃	上條 裕久	
〃	交通安全課	〃	岩岡 秀行	
委員	行政管理課	〃	樋口 浩	
〃	政策課	〃	横内 俊哉	
〃	財政課	〃	中野 嘉勝	
〃	地域づくり課	〃	市川 英治	地域交通
〃	福祉計画課	〃	征矢野 伸一	福祉輸送
〃	高齢福祉課	〃	西澤 広幸	福祉100円バス
〃	保育課	〃	麻田 仁郎	通園時の交通
〃	観光温泉課	〃	前澤 弘一	
〃	労政課	〃	松林 典泰	エコ通勤・モビリティ マネジメント
〃	建設総務課	〃	村山 修	
〃	建設課	〃	百瀬 雅仁	
〃	城下町整備本部	次長	中島 英文	
〃	教育政策課	課長	伊佐治 裕子	
〃	学校教育課	〃	奥原 広幸	通学時の交通・モビリティ マネジメント
〃	生涯学習課	〃	高橋 伸光	交通課題の学習

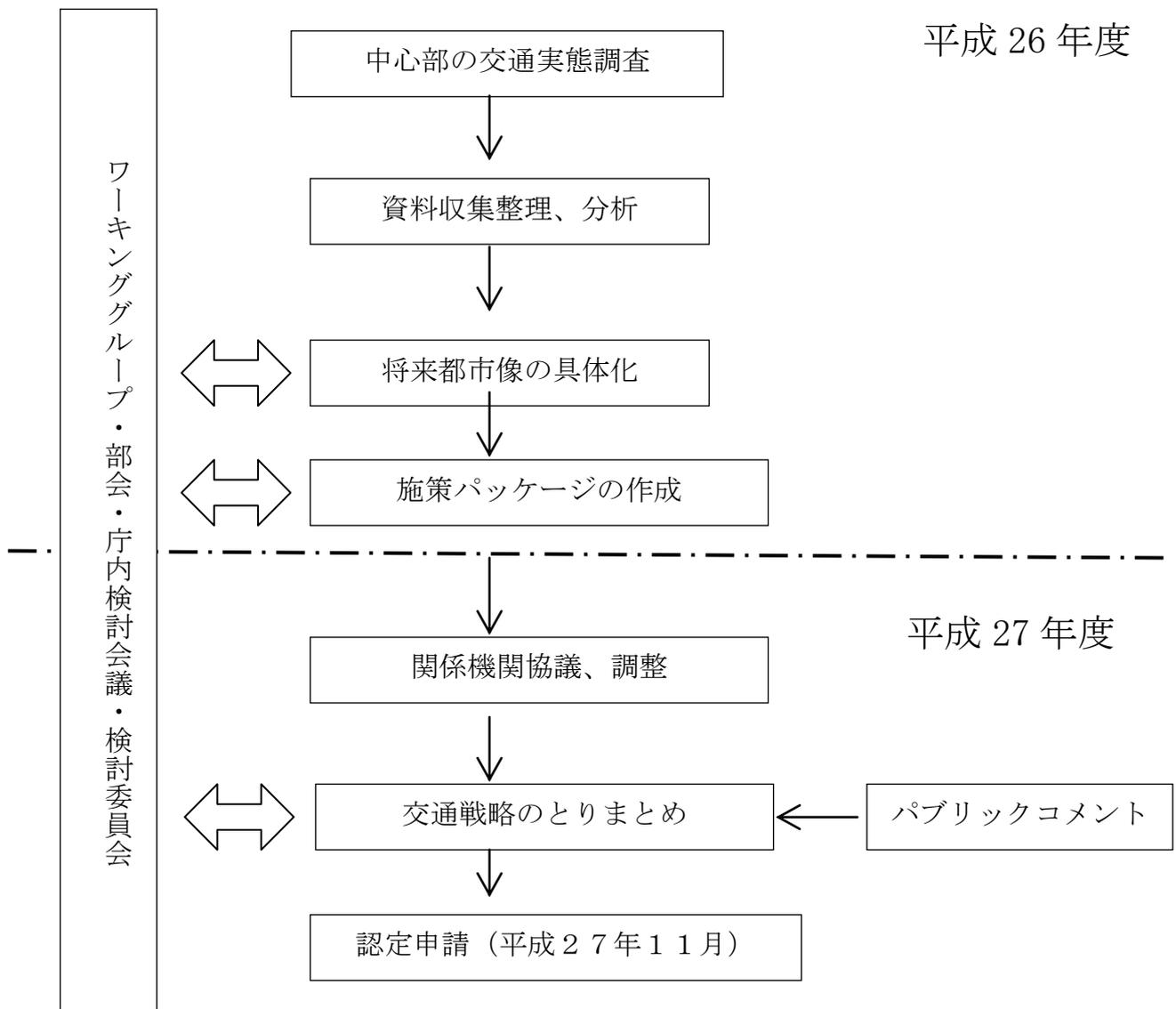
II 調査成果

1 調査目的

松本都市圏総合都市交通計画、松本市総合都市交通計画、車優先社会の転換を掲げる松本市次世代交通政策を具体化する。

中心市街地における人を優先した交通環境づくりや公共交通の充実、都市計画道路の見直しなどを総合的・効果的に進めるための戦略策定を行う。

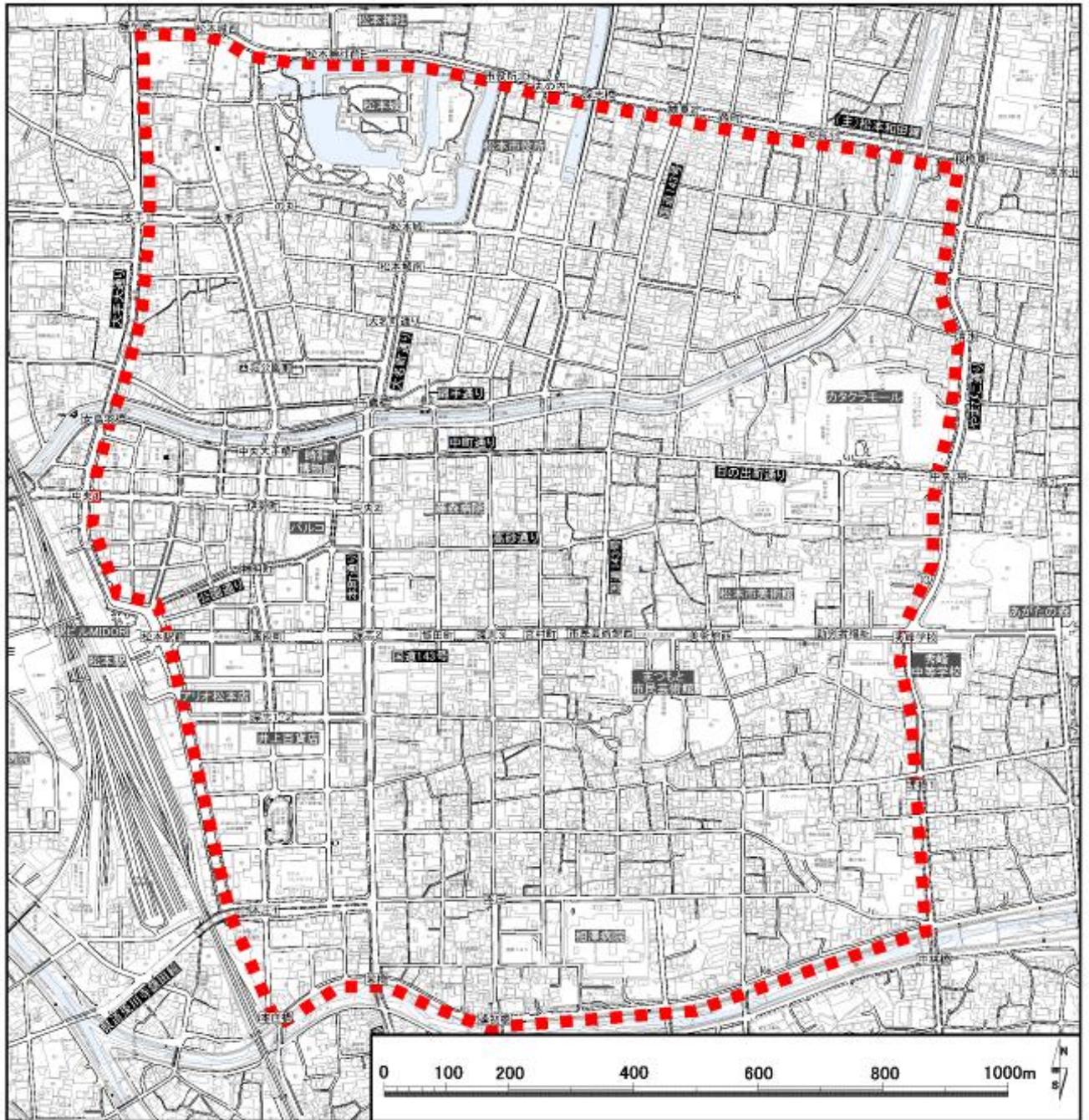
2 調査フロー



3 調査圏域図

市内全域

重点的に取り組む範囲は以下のとおり（面積：約184ha）



4 調査成果

(1) 松本市が目指す将来の暮らしのイメージ（市全体）

新しい交通体系によるまちづくりビジョンに掲げる「まち」のイメージや、松本市都市計画マスタープランで掲げる集約型都市構造等の将来像を前提に、暮らしの主要要素である「住む」「働く」「憩う・楽しむ」の3つについて、将来の暮らしのイメージを示すこととします。

図 松本市が目指す将来の暮らしの3つの要素と移動環境



●住む：暮らしやすいまち

- ・地域特性に応じた必要な生活サービス施設の立地
 - 中心市街地や公共交通結節点の周辺では、医療・福祉、買物、公共施設等が立地し、暮らしに必要な主要なサービスが受けられます。
- ・多様な人々が集う環境が充実
 - 中心市街地には、安心して歩ける環境が整い、飲食店や公共スペース等人々が集う場所があり、職業、年齢などが異なる人々が、暮らしの活動を通じて交流することにより、心身とも健康に暮らします。
- ・まちの歴史や文化、自然環境を体験
 - 松本市固有の多様な歴史、文化、自然環境に触れながら、新しい文化を生み出します。
 - それらを通じて同じ興味を持つ人たちが交流し、暮らしが充実します。
 - 伝統あるお祭り等の地域活動に参加します。
- ・地域に合わせた住宅を提供
 - 中心市街地では、多様な居住者のニーズに合わせた生活利便性が高く、松本のまちなみに調和した都市型の住宅が供給され、質の高い住宅が軒を並べ、中心市街地ならではの美しく整った景観が形成されたまちなみとなります。
 - 郊外ではゆとりのある戸建て住宅が供給され、昔ながらの田園集落の風景を伝えるまちなみとなります。
- ・ライフスタイルに合わせた家に居住
 - 世帯構成やライフスタイルの変化に合わせた魅力的な住宅が、立地特性(生活サービスや交通環境の状況)に応じて供給されます。
 - 多世代が集まって地域コミュニティが存続し、暮らしの中での支え合いがなされます。

●働く:働きやすいまち

- ・企業が中心市街地に立地したくなる環境
 - 中心市街地の空きビルの有効活用などがされ、中心市街地への企業の立地が促進されます。
- ・知的なイノベーションの創出
 - 信州大学・松本大学など地場の知的創造機関と企業の協働や、オフィスの集約化が進み、知的産業等を創出する環境がつくられます。
 - 職場の近くには、ミーティングスペースや飲食できる場所等が充実し、大学の研究者や学生、企業、行政、その他の様々なまちで活動する人たちが、フォーマル・インフォーマルを問わず、交流する場があり、新しいアイデアやビジネスが生まれるきっかけとなります。

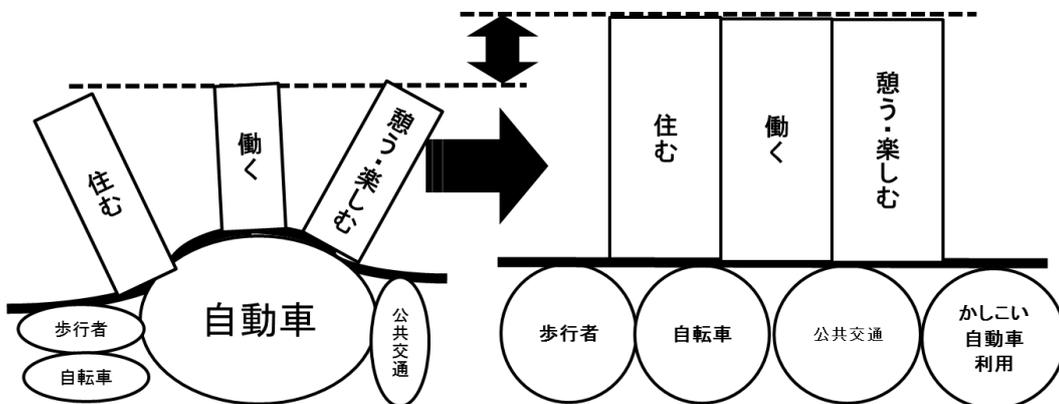
●憩う・楽しむ:豊かな時間を過ごせるまち

- ・住民や来街者が松本の様々な魅力に触れ、楽しく時間を過ごせる場所(拠点や商店街、水辺)の充実
 - 松本城やあがたの森公園などの観光資源へのアクセスやPRが充実しています。
 - 歴史的な建物や文化財が保全・活用されています。
 - まちの緑化や井戸・水辺の保全などが進み、まちなみが魅力的になります。
 - 商店街の店舗や広場などの公共スペースを中心として、まちに出かけたいくなるような溜まりの場が充実しています。

暮らしを支える移動環境

- ・中心市街地では、居住する人や荷捌き等を除く自動車の通過交通が抑制されるとともに、歩行者や自転車、公共交通による移動がしやすくなり、自然と歩きたくなるような移動環境となります。
- ・郊外の公共交通が不便なエリア(鉄道駅や主要なバス停まで徒歩で行きづらいエリア)では、生活サービスの一定程度の利便性よりも、自然豊かな暮らしを優先する人々が主に居住します。また、自動車を運転できない高齢者等の移動については、地域全体が主体となって支えます。

図 都市活動と移動の関係



過度な自動車依存により都市活動が滞っています。

都市活動が活発なまち ↔ 移動手段が充実

(2) 施策・事業の基本的な考え方

実行計画の目標実現に向け、施策・事業を設定します。

施策・事業は、以下の5つの分野に区分します。

【施策・事業 5つの分野】

- ・ やさしい交通（歩行者・自転車）
- ・ 公共交通
- ・ 交通行動
- ・ 自動車利用・交通施設
- ・ 都市構造・土地利用

※ 「やさしい交通」は、「人と環境にやさしい交通」を略したものであり、歩行者交通と自転車交通を指します。

※ 歩行者交通と自転車交通を、人と環境にやさしい交通とする理由は、以下のとおりです。

- ・ 化石燃料をエネルギーにしない
- ・ 人の力で移動できる
- ・ 広いスペースを要しない

※ 各施策・事業のうち、立地適正化及び公共交通網の形成に関するものについては、今後策定を予定している「立地適正化計画」及び「地域公共交通網形成計画」において、実行計画に示される目標等を踏まえ、事業の詳細を記載し、実施します。

【実施時期】

- | | | |
|----|-----------|--------------|
| 短期 | 5年以内に実施 | ：平成28年度～32年度 |
| 中期 | 10年以内に実施 | ：平成28年度～37年度 |
| 長期 | 10年を超えて実施 | ：平成38年度以降 |

■ 施策の展開

■ 施策STEP① 短期（５年以内）に着手する重点施策

道路の機能別配置	P T P S
市街地ゾーン30	バスロケーションシステム
郊外ゾーン30	パークアンドライド
自転車通行空間	電子切符
駐輪場の配置	L R Tの研究
バス路線の充実	モビリティマネジメント
バスの運行本数増加	条例の制定
バスの運行時間延長	都市計画道路の見直し
ユニバーサルデザイン化	

効果 1

歩行者・自転車空間の創出（道路空間の再配分）
公共交通の利用しやすい環境づくり
（公共交通利用者の増加・道路空間内の車両の減少）

■ 施策STEP② 中期（10年以内）に着手する重点施策

道路の機能別配置	バス優先レーン
中心市街地における車両の通過交通抑制	バス専用レーン
	バスのゾーン料金の導入

効果 2

歩行者・自転車中心のまち
公共交通の利用増 自動車通過交通の抑制

■ 施策STEP③ 長期的（10年超）に取り組む重点施策

L R T（次世代型路面電車システム）
B R T（バス高速輸送システム）

