

1 調査名称：松本都市圏総合都市交通体系調査

2 調査主体：長野県

3 調査圏域：松本都市圏（松本市、塩尻市、安曇野市、麻績村、生坂村、朝日村、山形村、筑北村、池田町、松川村の3市1町6村）

4 調査期間：平成21～22年度

5 調査概要：

松本都市圏では、平成9年3月に策定された松本都市圏総合都市交通計画の「活力とやさしさのあるアルプス都市圏を目指して」を目標に、松本都市圏の都市機能の充実と活力ある地域社会を創造するため、都市圏を連携強化する道路網整備と、公共交通に対する支援を進め、豊かさを実感できるまちづくりを進めてきた。

前回の計画策定後、概ね10年が過ぎ、現状と将来の交通網の問題点を把握した上で、これまでの計画を検証し、社会的な諸条件の変化を踏まえ、実現性と実効性のある、公共交通施策や交通需要管理等を含めた総合的な交通体系の検討を行った。

平成20年度に実施した交通実態調査（パーソントリップ調査）の分析を行うとともに、補完調査（観光交通、公共交通、高齢者、障がい者、モビリティマネジメント調査）を実施し、現況の都市圏交通実態の分析、設定した将来都市像に基づく将来交通需要予測、基本方針および分野別の計画案を検討し、交通マスタープランとしてとりまとめを行った。

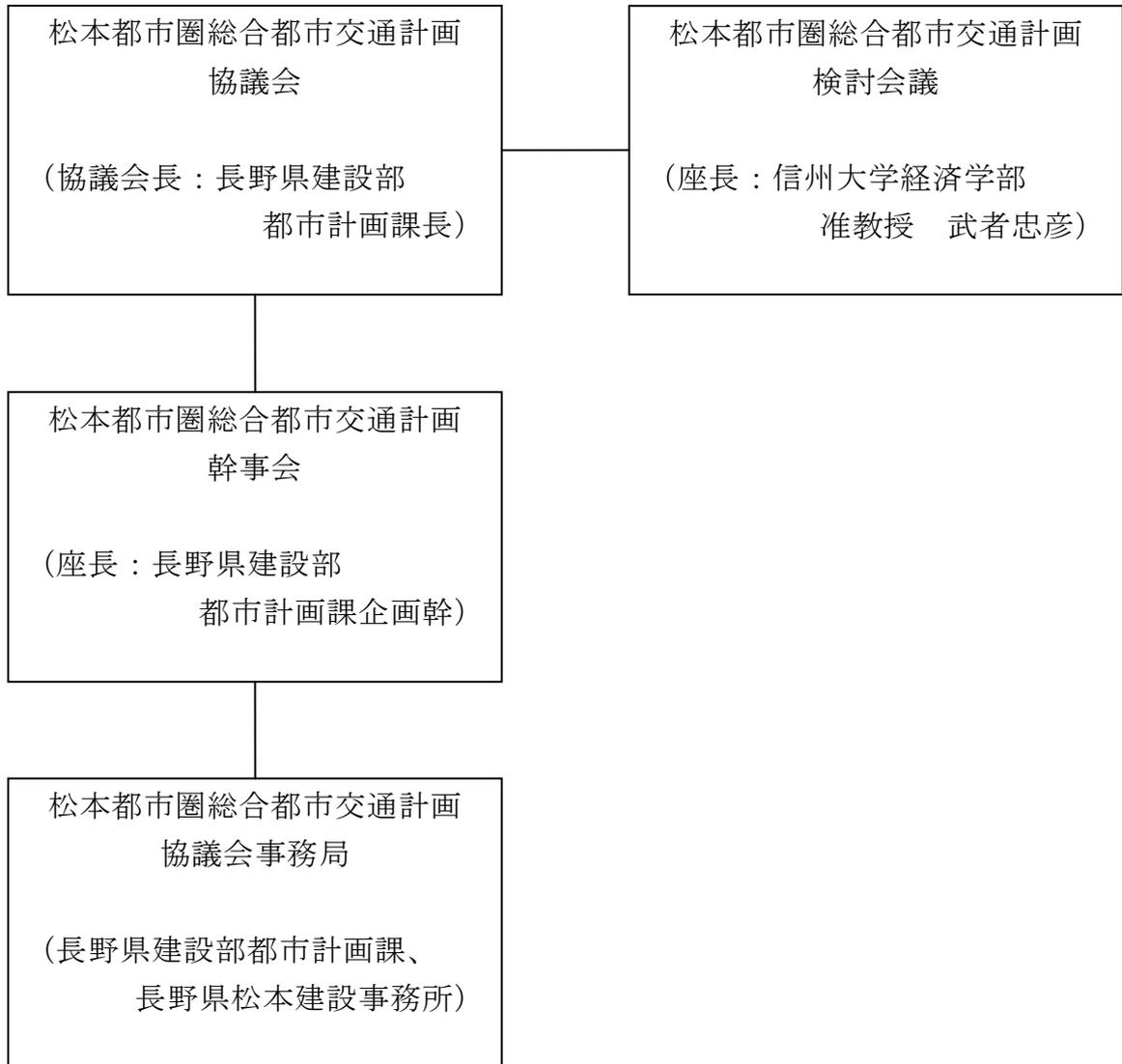
I 調査概要

1 調査名：松本都市圏総合都市交通体系調査

2 報告書目次

- 序. 計画策定の概要
- 1. パーソントリップ調査（交通実態調査等）
 - 1.1 パーソントリップ調査の概要
 - 1.2 付帯調査の概要
 - 1.3 補完調査の概要
- 2. 拡大・基礎集計
 - 2.1 拡大係数の設定
 - 2.2 基礎集計
- 3. 現況交通実態の分析
 - 3.1 松本都市圏の概要
 - 3.2 交通サービスの状況
- 4. 将来交通需要予測
 - 4.1 予測の考え方
 - 4.2 予測方法
 - 4.3 将来人口フレーム
 - 4.4 予測条件
 - 4.5 将来交通需要予測
- 5. 計画課題の整理
 - 5.1 上位計画からみた課題
 - 5.2 交通実態調査等からみた課題
 - 5.3 補完調査からみた課題
 - 5.4 将来交通需要予測からみた課題
 - 5.5 計画課題の整理
- 6. 都市圏の将来像
 - 6.1 都市圏の将来像の考え方
 - 6.2 都市圏の将来像および基本方針
- 7. 都市圏構造の検証と評価
 - 7.1 都市圏構造と交通施策の組み合わせの設定
 - 7.2 都市圏構造および交通施策代替案の予測・評価
- 8. 総合都市交通計画の策定
 - 8.1 総合都市交通計画の基本方針
 - 8.2 プロジェクト（施策の組み合わせ）
 - 8.3 優先施策
- 9. 計画の推進に向けて
 - 9.1 計画策定後の取り組み
 - 9.2 プロジェクトの推進にあたって
 - 9.3 調査結果の活用

3 調査体制



4 委員会名簿等：

松本都市圏総合都市交通計画協議会委員構成員

所 属	役 職	氏 名
国土交通省 関東地方整備局企画部広域計画課	課 長	市川広志
国土交通省 関東地方整備局建政部都市整備課	課 長	(赤星健太郎) 中西賢也
国土交通省 関東地方整備局道路部道路計画第二課	課 長	柳谷 哲
国土交通省 関東地方整備局長野国道事務所	所 長	其田 誠
国土交通省 北陸信越運輸局企画観光部交通企画課	課 長	鈴木延明
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	千村勇隆
長野県企画局交通政策課長	課 長	小林利弘
長野県建設部道路建設課長	課 長	手塚秀光
長野県建設部道路管理課長	課 長	木賀田敏文
長野県建設部都市計画課長	課 長	(山浦直人) 赤羽敏雄
長野県県警本部交通部交通規制課	課 長	(小林伸) 北原久弘
長野県松本地方事務所	所 長	原 隆文
長野県北安曇地方事務所	所 長	小須田幸一
長野県松本建設事務所	所 長	小平重登
長野県安曇野建設事務所	所 長	(和沢伊久夫) 中山 茂
長野県大町建設事務所	所 長	(北野憲雄) 小林康成
長野県松本警察署	署 長	(中澤利行) 千野仁一
長野県安曇野警察署	署 長	(関原敬泰) 久保田久義
長野県塩尻警察署	署 長	(山本修作) 川上富雄
長野県大町警察署	署 長	(翠川幸二) 池田幸一
松本市	建設部長	(丸山廣登) 丸山悦男
安曇野市	都市建設部長	久保田栄次
塩尻市	建設事業部長	古川吉徳
麻績村	副村長	市川浩史
生坂村	副村長	岩間陽子
山形村	副村長	百瀬泰久
朝日村	教育長	清澤勝男
筑北村	建設産業課長	宮坂敬司
池田町	建設水道課長	山崎広保
松川村	副村長	奥野勝久
松本電気鉄道株式会社	乗合営業部長	鈴木立彦
東日本旅客鉄道株式会社	総務部企画室長	荻原郁男
中日本高速道路株式会社	副所長 (技術)	築山有二
東日本高速道路株式会社	副所長 (技術)	岩堀政俊

(かっこ内は前任者)

松本都市圏総合都市交通計画幹事会

構 成 員
長野県建設部都市計画課企画幹
長野県松本建設事務所計画調査課長
長野県安曇野建設事務所整備課長
長野県大町建設事務所整備課長
松本市建設部計画課長
安曇野市都市建設部監理課長
塩尻市建設事業部都市づくり課長
麻績村振興課長
生坂村振興課長
山形村農林建設課長
朝日村産業振興課長
筑北村建設産業課長
池田町建設水道課長
松川村建設水道課長

松本都市圏総合都市交通計画検討会議委員

所 属	役 職	氏 名
埼玉大学工学部 建設工学科	教授	久保田 尚
信州大学工学部土木工学科	准教授	清水 茂
長岡技術科学大学環境・建設系	教授	中出 文平
信州大学経済学部	(座長) 准教授	武者 忠彦
松本大学松商短期大学	専任講師	福島 明美
NPO法人てくてく	代表	桑原美由紀
塩尻市民の足を守る会	会長	荒川 正
安曇野市都市計画策定委員会	委員	布施 稔
松本電気鉄道(株)	部長	鈴木立彦
国土交通省関東地方整備局 建政部都市整備課	課長	(赤星健太郎) 中西 賢也
長野県建設部都市計画課	課長	(山浦直人) 赤羽 敏雄

II 調査成果

1 調査目的

松本都市圏では、平成9年3月に策定された松本都市圏総合都市交通計画の「活力とやさしさのあるアルプス都市圏を目指して」を目標に、松本都市圏の都市機能の充実と活力ある地域社会を創造するため、都市圏を連携強化する道路網整備と、公共交通に対する支援を進め、豊かさを実感できるまちづくりを進めてきた。

前回の計画策定後、概ね10年が過ぎ、現状と将来の交通網の問題点を把握した上で、これまでの計画を検証し、社会的な諸条件の変化を踏まえ、実現性と実効性のある、公共交通施策や交通需要管理等を含めた総合的な交通体系の検討を行った。

平成20年度に交通実態調査（パーソントリップ調査）を実施し、現況の都市圏交通実態の分析、設定した将来都市像に基づく将来交通需要予測、基本方針および分野別の計画案を検討し、交通マスタープランとしてとりまとめを行った。

2 調査フロー

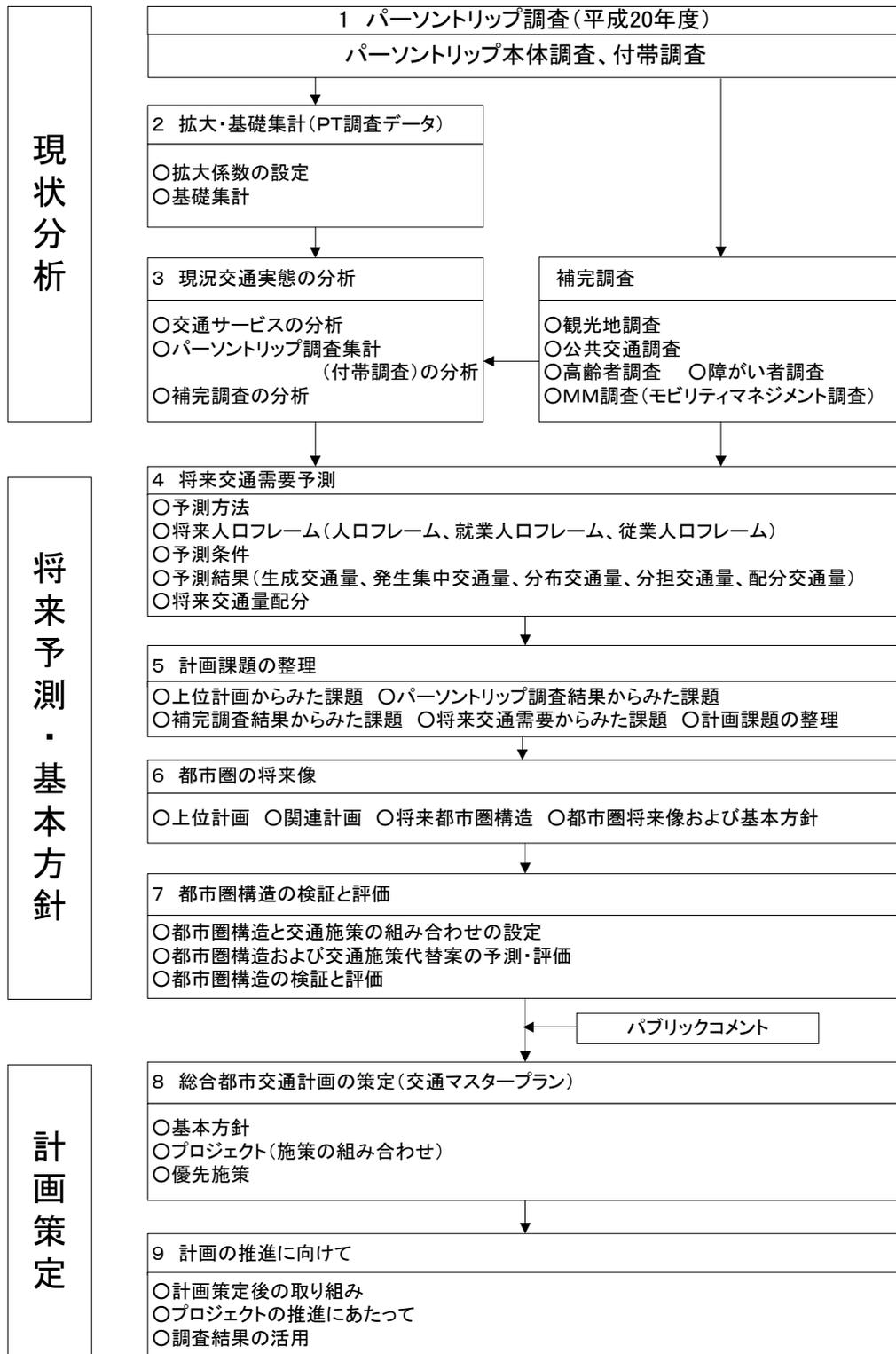


図 調査全体のフロー

3 調査圏域図

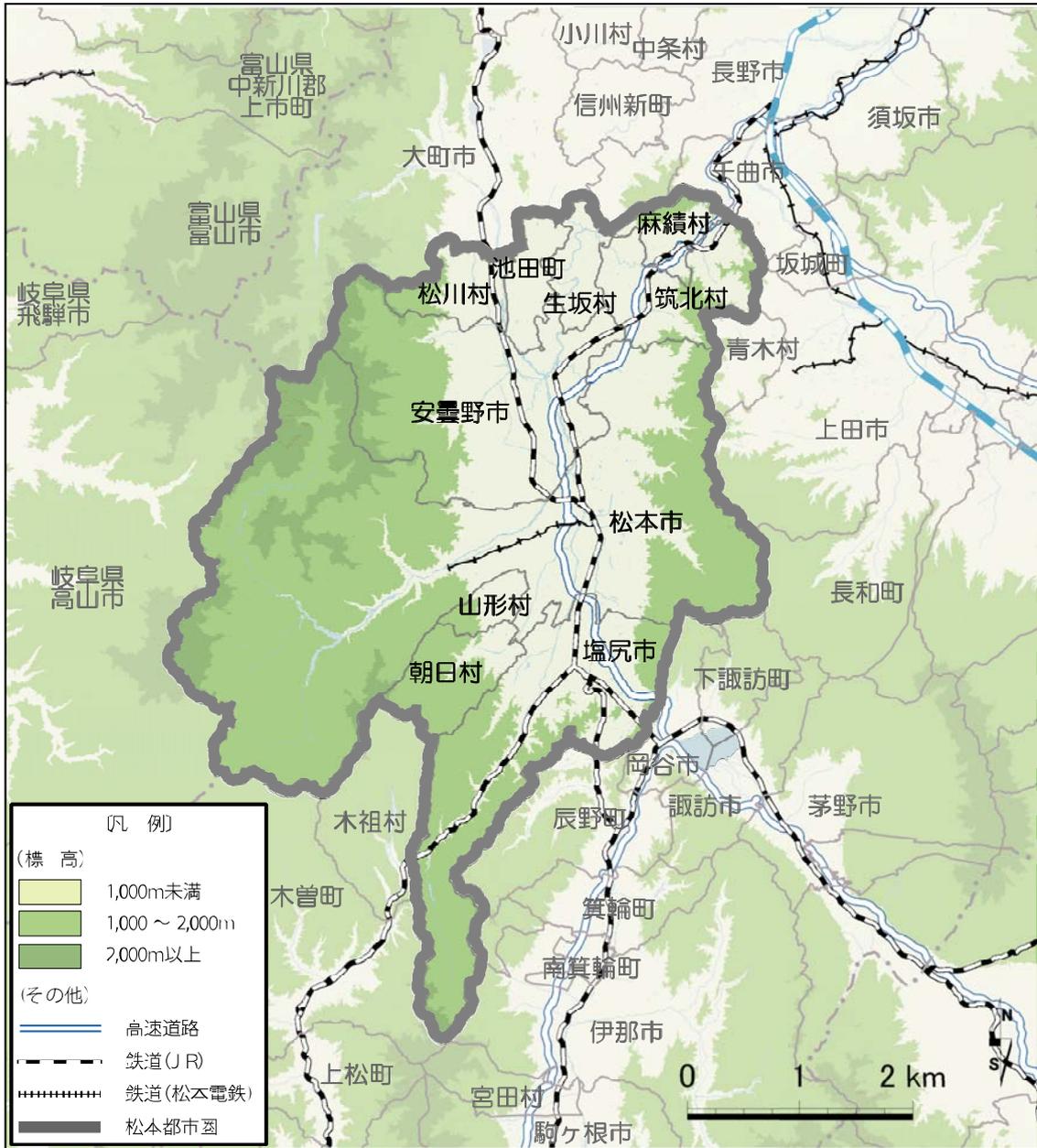


図 調査対象圏域

4 調査成果

(1) 都市圏の将来像

①都市圏の見通し

- ・都市圏人口の見通しは、国立社会保障人口問題研究所の推計値によると、20年後の2030年（平成42年）には、松本都市圏の人口は現況の約45万人から約41万人となり、約10%程度減少すると予測される。
- ・高齢者人口（65歳以上）の割合は2030年で約31%（2005年は22%）、生産年齢人口（15～64歳）の割合は2030年で約54%（2005年は62%）と予測される。
- ・都市圏では、駅周辺の人口集積が高く、鉄道駅1km圏及び2km圏人口は、都市圏人口のそれぞれ約4割、約7割を占めており、過去からこの傾向はほぼ変わらない。



※2010以降は人口問題研究所(H20.12推計)による

図 人口の推移と将来見通し（国勢調査および人口問題研究所推計値）

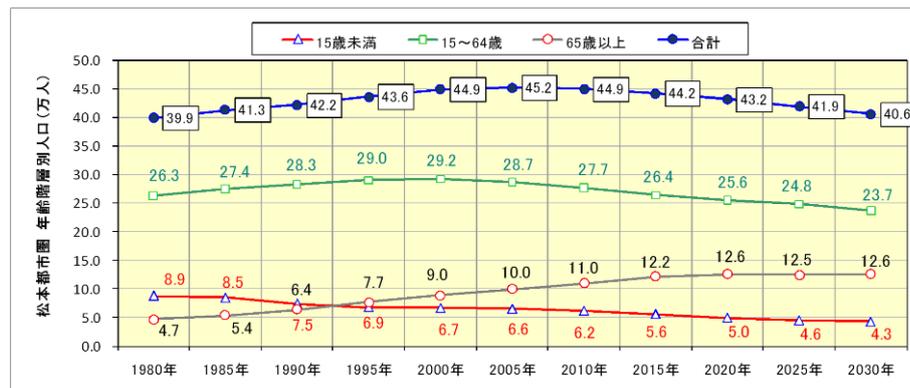


図 年齢3区分人口の推移と将来見通し（国勢調査および人口問題研究所推計値）

表 鉄道駅周辺人口の推移（地域メッシュ人口をもとに集計）

1985年(昭和60年) 実績値		2005年(平成17年) 実績値		2030年(平成42年) 推計値	
人口	413,209人	人口	451,991人	人口	405,873人
15歳未満人口率	20.5%	15歳未満人口率	14.5%	15歳未満人口率	10.7%
15～65歳人口率	66.4%	15～65歳人口率	63.4%	15～65歳人口率	58.3%
65歳以上人口率	13.1%	65歳以上人口率	22.1%	65歳以上人口率	31.0%
鉄道駅1km圏人口	179,252人(43.4%)	鉄道駅1km圏人口	198,040人(43.8%)		
鉄道駅2km圏人口	297,172人(71.9%)	鉄道駅2km圏人口	327,677人(72.5%)		

②将来都市圏構造

- ・過去、維持されてきた市街地の集約性、すなわち鉄道駅周辺人口割合の高さを維持していくことを基本的な方向として、以下のような機能の拠点、連携軸と交流軸を基本とする将来都市圏構造を設定する。
- ・都市構造の骨格は、圏域拠点と地域拠点の配置とこれらを繋ぐ拠点連携軸とする。拠点連携軸は、JR 篠ノ井線、JR 大糸線、上高地線の鉄道3線上とし、その鉄道駅周辺市街地は集約型の軸上市街地を維持・強化するエリアとする。
- ・暮らし拠点は、住民の生活必需的なサービスを充足するものとする。暮らし拠点と圏域拠点又は地域拠点を繋ぐ地域連携軸を形成し、主として公共交通と幹線道路が担う。
- ・圏域都市構造の核（圏域拠点、地域拠点、暮らし拠点）及び幹（拠点連携軸）と枝（地域連携軸）に加えて、圏域と他圏域との交流を図る軸として広域交流軸を位置づける。広域交流軸は、長野自動車道、中央自動車道、中部縦貫自動車道、国道19号、国道20号、地域高規格道路松本系魚川連絡道路等の高規格道路、鉄道4線（JR 篠ノ井線、JR 大糸線、JR 中央本線、上高地線）が担う。
- ・都市圏における主要な観光地については、これを観光拠点として位置付け連携を図る。

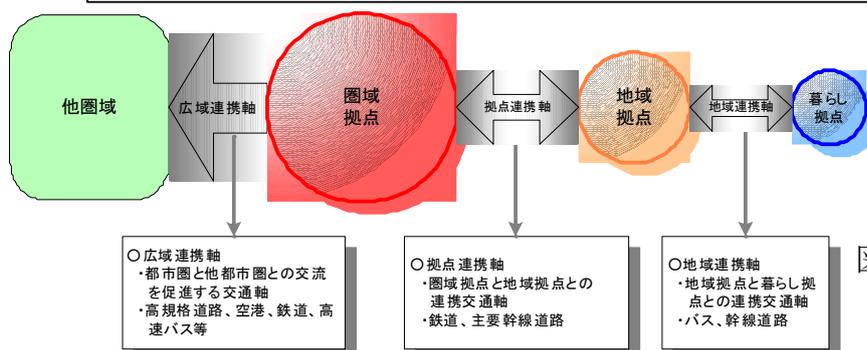
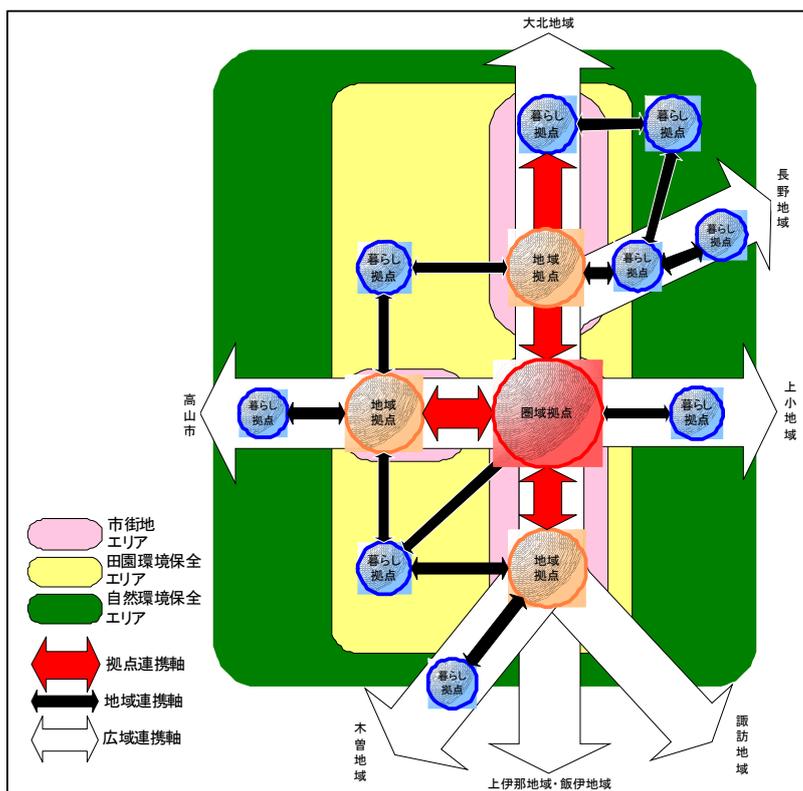


図 都市圏構造のイメージ

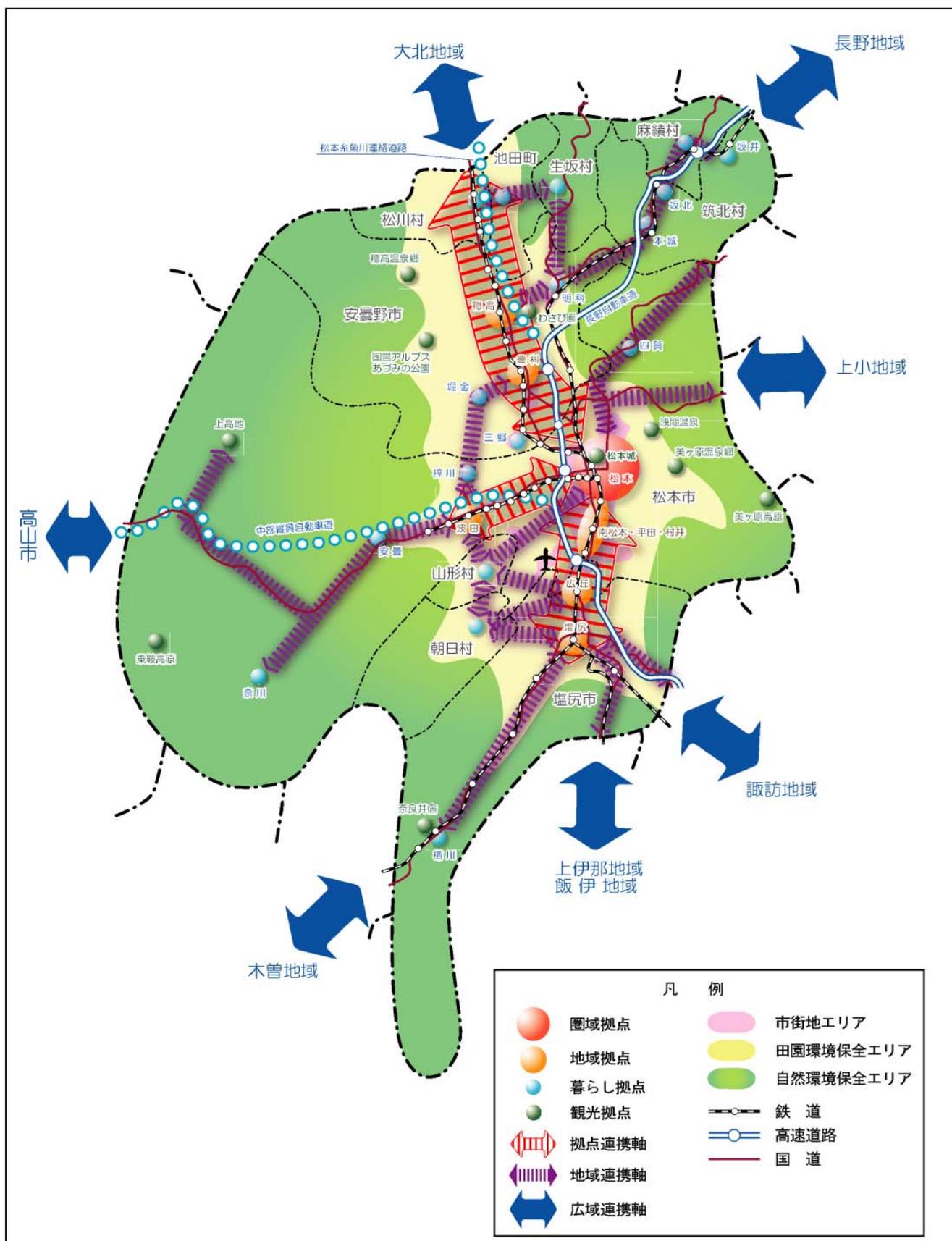


図 将来都市構造図

③ 将来交通体系

- ・ 交通体系の整備にあたっては、都市圏と域外の周辺都市圏との連携を強化し、かつ、圏域内外の広域交流を促進する交通体系を構築する。
- ・ 交通体系の骨格は、南北方向の JR 篠ノ井線と JR 大糸線、長野自動車道と地域高規格道路松本系魚川連絡道路、国道 19 号と国道 143 号、147 号、筑摩野幹線などが形成する南北地域連携軸を東西方向の上高地線、バスや国道 158 号、254 号他幹線道路が結ぶラダー型交通網の形成と、圏域拠点である松本市街地における 3 環状道路網の形成である。
- ・ この交通体系の構築を通じて、圏域拠点と地域拠点間、地域拠点と暮らし拠点間の交通サービスを維持・向上し、圏域拠点である松本駅周辺市街地での道路混雑を緩和する方針とする。

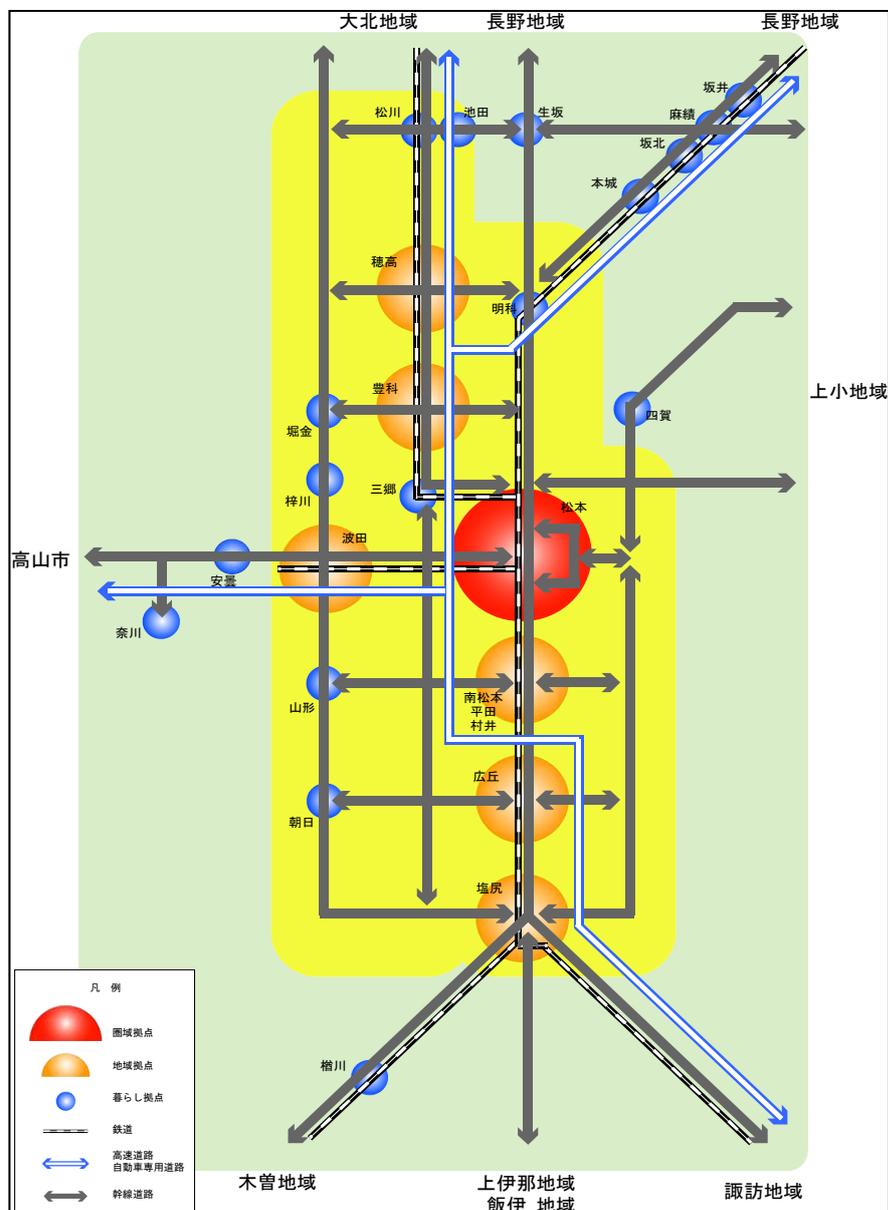


図 将来交通体系

④都市圏の将来像および基本方針

- ・現在、人口 45 万人、就業人口 24 万人、年間観光入り込み客数 1,100 万人の松本都市圏において、当地域のもつ自然・文化・社会の優位性を活かしながら、今後とも、暮らしやすい、働きやすい、国内外の人が交流しやすく、観光客も移動しやすい交通環境を持続的に維持・創出していくことが重要である。都市圏の将来像としては、2005 年（平成 17 年）3 月に策定された松本圏域都市計画マスタープランの基本理念“都市・アルプスの自然・松本平・安曇野の田園風景が調和する健やかで活力のある田園都市”で示されており、本計画においても将来都市像については、この松本圏域都市計画マスタープランの基本理念に基づくものとする。
- ・しかしながら、都市交通体系の基本方針については、現在は現計画の策定時とは大きく状況が異なる。そのうえで、人口減少社会の到来、高齢社会の到来、道路整備における財政上の制約、バスや鉄道等の利用者減、環境問題の台頭等の状況変化を踏まえて、施策の展開方針を見直し、平成 9 年に策定した松本都市圏総合都市交通計画をより実効性のあるものとする必要がある。
- ・これらの施策を効果的に実現するには、行政、住民、企業、交通事業者が共に考え、連携して施策を実施し、実行力のある施策を展開していかなければならない。
- ・以上の基本的な考え方にもとづき、本計画における松本都市圏の将来像及び基本方針を次のように設定する。

松本都市圏の将来像(松本圏域都市計画マスタープランを継承)

“都市・アルプスの自然・松本平・安曇野の田園風景が調和する
健やかで活力のある田園都市”
～自然の恵みあふれるふるさとのまちづくり～

- 豊かな自然・美しい田園の調和したまちづくり
- バランスのとれた活力ある産業づくり
- 安全・快適なまちづくり
- 交流をはぐくむ地域基盤の整備

～ 総合都市交通計画がめざす姿 ～

「活力とやさしさのあるアルプス都市圏をめざして」

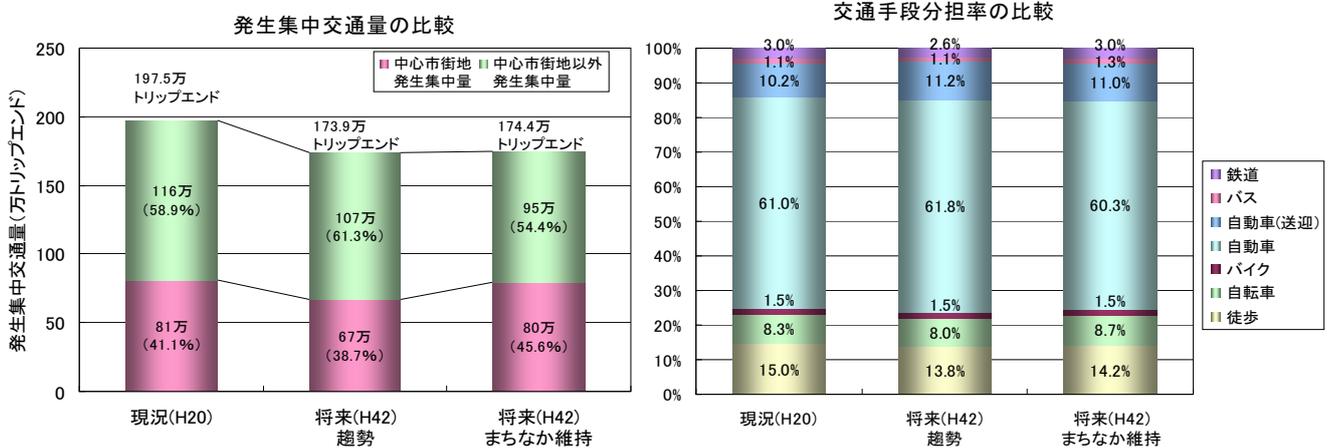
- 鉄道駅周辺に暮らし働く人が多い特長を活かしたまちづくり
- みんなが安全で快適に移動できる活力あるまちづくり
- 自動車のみならず公共交通を有効に活用する社会づくり
- 地域間の観光・交流を促進するための
活力あふれる交通網やまちづくり
- 過度に自動車に依存せず、
多様な主体が連携して支える持続可能な交通環境づくり

⑤都市圏構造と交通施策の評価

- ・ 将来都市圏構造の検証は、人口フレーム（土地利用）側の条件と、交通計画側の条件の組み合わせにより、望ましいあり方を検証した。
- ・ 予測結果をみると、都市構造の違いや公共交通利便性向上による効果は小さいが、土地利用と交通施策を組み合わせることで相乗効果が得られる。さらに、モビリティマネジメントを想定する通勤目的自動車交通の手段転換により、都市圏の交通の円滑性は大きく向上する。

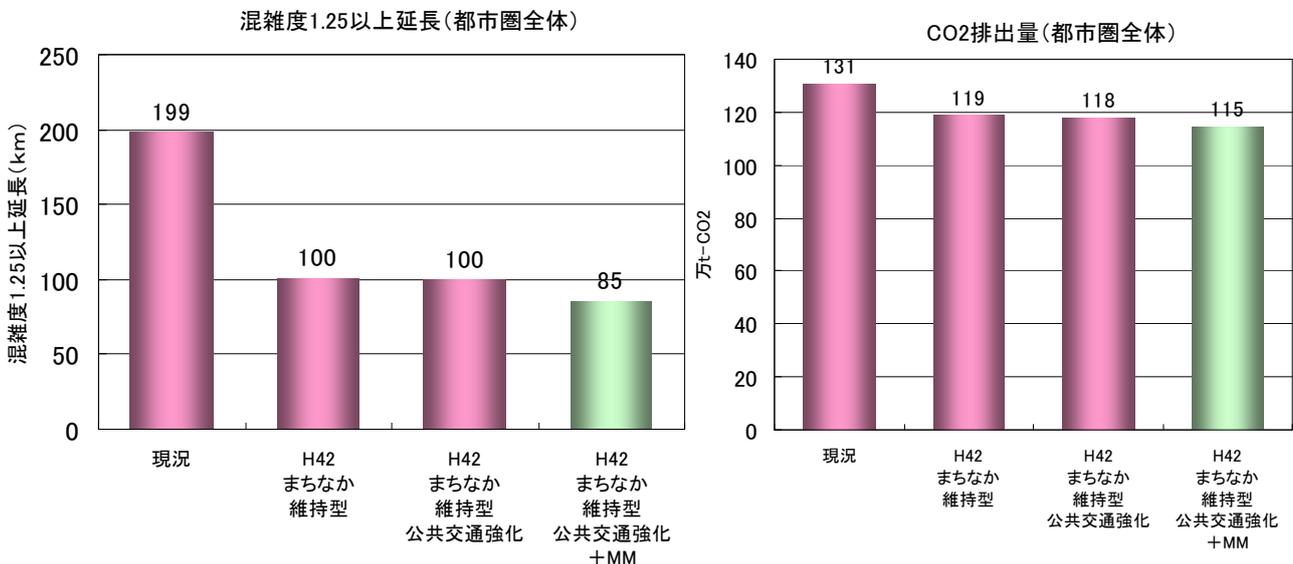
◆都市構造の評価結果

今後もまちが広がる「趨勢型」と「まちなか維持（集約）型」を比較すると、まちなか維持型は中心市街地に関連する交通が多く、まちの賑わいや活力の維持が期待される。また、拠点と軸から形成されるまちなか維持（集約）型の都市構造をめざすことで、拠点内の移動が増え移動距離が少なく効率が高まるほか、まちなかでの公共交通利用が増加するなどの効果が確認される。



◆交通体系のあり方の評価結果

必要な道路整備を行い、公共交通についても維持・強化を図ることで、混雑区間の緩和や環境負荷の軽減（CO2排出量の軽減等）が図れ、将来像の実現が図れることが分かる。さらに、モビリティマネジメント施策（MM）等で通勤目的の自動車交通を抑制することで、より望ましい環境の構築を目指す。



(2) 総合都市交通計画

①総合都市交通計画の基本方針

- ・松本都市圏は全国の地方都市圏と比べて、鉄道駅周辺に暮らし、働く人が多いことが特徴である。しかし、他の地方都市圏と同様、過度に車へ依存する交通実態となっており、鉄道駅周辺に多くの方が暮らしている都市構造の長所が十分には活かされていない。
- ・このため、今後ますます進行する少子高齢化を踏まえ、現在の都市構造の長所を活かし、国道19号をはじめとする幹線道路の整備も行いながら、車から公共交通や徒歩、自転車等への交通手段の転換促進を含め、望ましい交通体系を構築する方針とする。
- ・また、通勤目的の自動車交通の2割を他の交通手段に転換し、過度に車に依存しない交通環境を実現することで、市街地流入部を中心とする都市圏の道路混雑は概ね解消され、拠点間の連携や交流が促進することを目指す。
- ・なお、今後増加する75歳以上の高齢者などの送迎需要を、公共交通（鉄道・バス）や多様な主体が連携していくことで、公共交通の持続可能性も高まることが期待される。（総合都市交通計画の策定にあたっては、素案作成の段階でパブリックコメントを実施し、広く意見を聴き計画への反映を行った。）



図 総合都市交通計画の基本方針

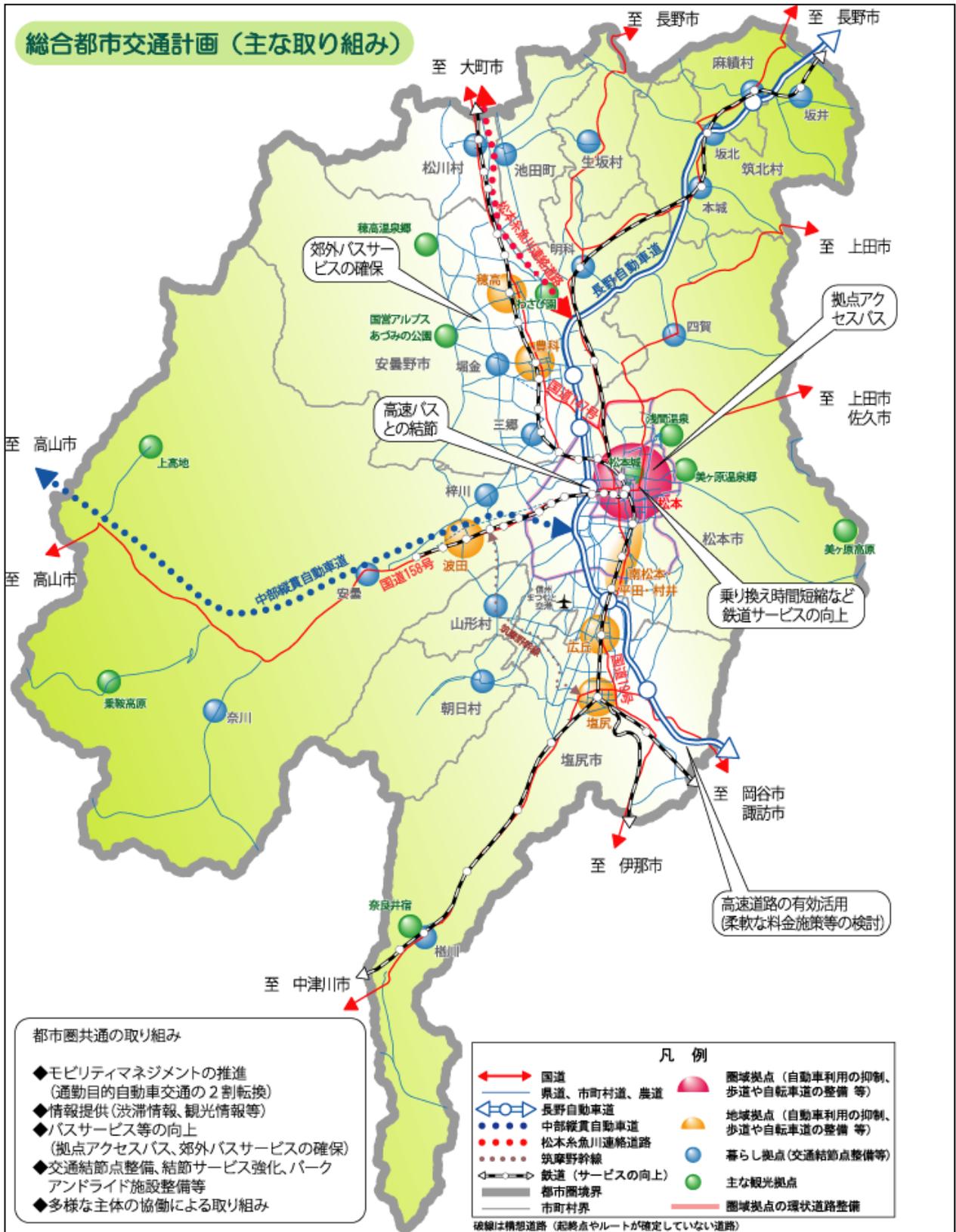


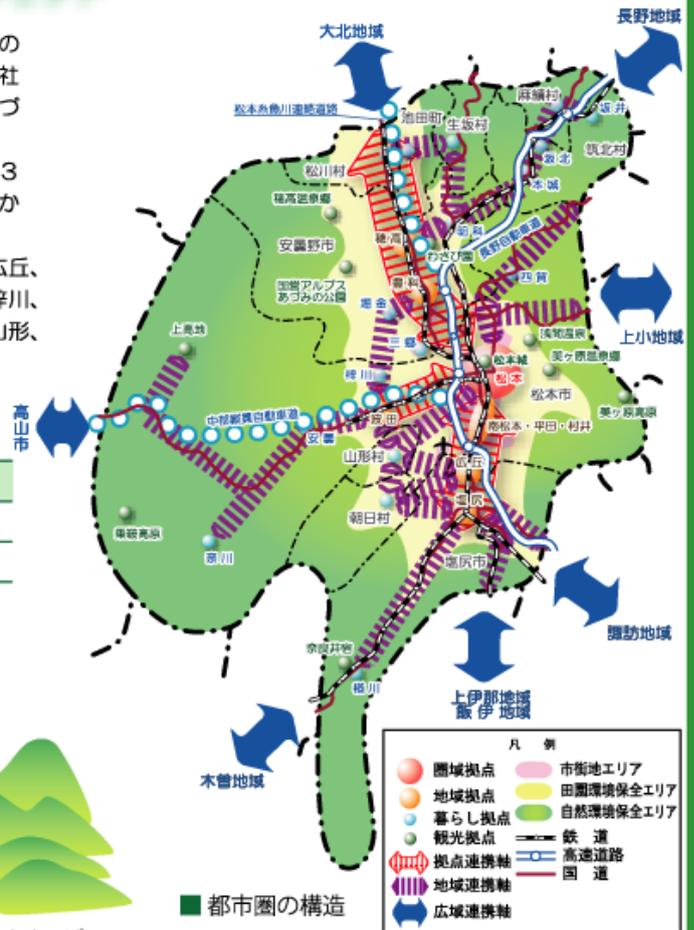
図 総合都市交通計画（主な取り組み）

② 5つの取り組み

● 拠点集約型都市構造の維持・強化プロジェクト

- コンパクトな都市構造を維持・強化するため、これまでの鉄道駅周辺の高い人口割合を維持し、今後の少子高齢化社会において居住地選択意向を踏まえた住み替えの受け皿づくりを行います。
- 3種類の拠点（圏域拠点・地域拠点・暮らし拠点）と、3種類の連携軸（拠点連携軸、地域連携軸、広域連携軸）から形作る、拠点集約型の都市構造を維持・強化します。
- 3種類の拠点は、圏域拠点（松本）、地域拠点（塩尻、広丘、南松本・平田・村井、波田、豊科、穂高）、暮らし拠点（梓川、安曇、奈川、四賀、楢川、三郷、堀金、明科、朝日、山形、池田、松川、生坂、本城、坂北、麻績、坂井）です。

プロジェクト	主な施策
拠点集約型都市構造の維持・強化	<ul style="list-style-type: none"> ■ 拠点と軸からなる都市圏構造づくり ■ まちなか居住の推進、郊外立地の抑制



● まちなかの快適交通環境づくりプロジェクト

- 松本市、安曇野市、塩尻市等のまちなか拠点（圏域拠点や地域拠点）では、徒歩や自転車で安全・快適に移動できるよう歩道や自転車道のネットワークの整備をユニバーサルデザインにより推進し、歩いて暮らせるまちづくりを行います。このため、鉄道駅、バス停、主要施設周辺（学校、病院、大規模商業施設）等を連絡するネットワークの整備を図ります。また、短距離の自動車利用を抑制し、徒歩や自転車の利用を促進します。
- まちなか拠点の良さを活かすため、鉄道やバスなどの交通利便性を活かし、モビリティマネジメントを推進し公共交通や徒歩・自転車を組み合わせた交通行動へと転換を図ります。このため、自転車利用の促進やレンタサイクルの取り組み、交通手段の使い方に関する情報提供などに取り組みます。

プロジェクト	主な施策
まちなかの快適交通環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> ■ ゆとりある自転車・歩行者環境の整備、ネットワーク化 ■ まちなか拠点内の自動車交通の抑制



■ まちなかの自動車交通抑制とゆとりある自転車・歩行者環境のイメージ

■ 自転車ネットワークの例（松本市）

● 公共交通の利用促進プロジェクト

- 高齢者の増加、送迎需要の増加を念頭に、公共交通でも移動しやすい交通体系づくりを目指し、基幹となる鉄道と鉄道駅アクセスなどのバス交通等により、公共交通サービスの維持・確保を行います。
- 郊外部におけるデマンド型バスサービスの提供や、高齢者などの移動を支える交通サービス（通院、買い物などの新たな交通サービス、タクシーの活用など）の提供を検討します。
- 交通手段間の連携や、交通結節点の強化、施設整備やソフト施策を推進します。

プロジェクト	主な施策
公共交通の利用促進	■ 鉄道サービスの向上（運行形態、松本駅等乗り換え時間短縮）
	■ バスサービスの向上（拠点アクセスバス、郊外バスサービス確保）
	■ 交通結節点整備（JR 篠ノ井線、JR 大糸線、松本電鉄上高地線の駅前広場、暮らし拠点のバスターミナル整備）、結節サービス強化（主要駅やまちなか外縁部等のパーク＆ライド駐車場整備）



■ 交通結節点の整備例
（塩尻市広丘駅）



■ 高齢者をはじめ多様なニーズに対応するデマンドバス
（安曇野市あづみん）

● 拠点間連携を促進する道路網の構築プロジェクト

- 圏域内外を結ぶ広域交流軸や、圏域拠点と地域拠点を連携する拠点連携軸、地域拠点と暮らし拠点を連携する地域連携軸を形成する道路網の整備を行います。市街地内や市街地流入部の混雑緩和に向け、国道 19 号などの道路整備や混雑緩和対策を行います。主要施設や拠点にアクセスする道路の整備や維持・強化を行います。
- 必要な道路整備を行うため、道路網の見直しや整備優先順位の検討を行います。
- 高速道路の有効活用や、交通手段の組み合わせなどにより、拠点間連携を促進する連携軸を構築し、地域の活力を維持します。

プロジェクト	主な施策
拠点間連携を促進する、道路網の構築	■ 広域交流・観光交流ネットワークの整備（中部縦貫自動車道、松本系魚川連絡道路、隣接都市圏との連携を強化する道路の検討等）
	■ 市街地内、市街地流入部混雑緩和に資する道路整備（国道 19 号、147 号、158 号等の整備、松本環状道路網の整備等）
	■ 必要な道路整備（都市計画道路等の見直し、整備優先順位検討）
	■ 病院など主要施設周辺の道路の維持、強化（安全・安心の確保）
	■ 観光拠点を連携するネットワークの整備
	■ 高速道路の有効活用（柔軟な料金施策等の検討）



● みんなが支え合う交通システムづくりプロジェクト

- 過度に自動車だけに依存することなく、行政、交通事業者、民間（企業、NPO など）、住民等、多様な主体が連携して支える、持続可能な交通システムを構築します。自治体、住民、企業、交通事業者が共に考え連携して、自動車利用を抑制します。
- 通勤自動車交通の 2 割を他の交通手段に転換を促します。（週に 1 回は自動車以外の交通手段での通勤を行うよう、キャンペーンや PR を地域・企業・行政が一体となって推進します）
- 交通手段の使い方、交通マナーの向上、渋滞等情報を提供します。

プロジェクト	主な施策
みんなが支え合う交通システムづくり	■ モビリティマネジメントの推進（通勤目的自動車の 2 割転換を目的としたキャンペーン等を通じた広報、PR 等）
	■ 渋滞情報の提供、観光情報の提供、マナー改善等（自動車以外の交通手段も組み合わせた交通行動の推進、学校教育等）
	■ バスサービス等の向上（拠点アクセスバス、郊外バスサービス確保）
	■ 多様な主体の協働による取り組み（高齢者の送迎需要などを支える新たな公共交通サービス（通院、買い物等）の検討 等）

