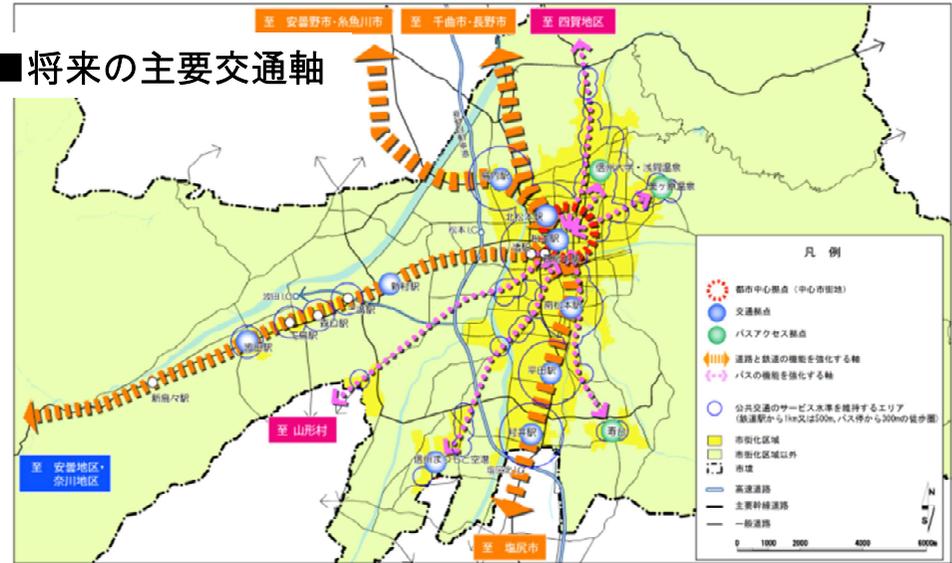


松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

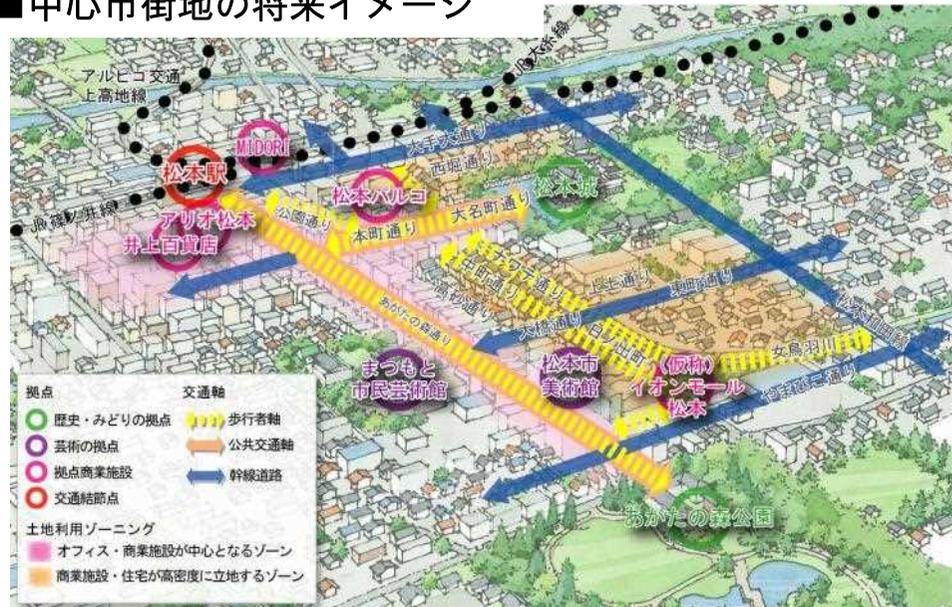
1. 概要

背景	<ul style="list-style-type: none"> 「健康寿命延伸都市像」を掲げ、健康寿命を延ばすことにより、都市の持続可能性を高める。 「健康寿命延伸都市像」を掲げ、健康寿命を延ばすことにより、都市の持続可能性を高める。 												
理念・方針	<p>[基本理念]</p> <ol style="list-style-type: none"> 「健康寿命延伸都市像」を掲げ、健康寿命を延ばすことにより、都市の持続可能性を高める。 「健康寿命延伸都市像」を掲げ、健康寿命を延ばすことにより、都市の持続可能性を高める。 「健康寿命延伸都市像」を掲げ、健康寿命を延ばすことにより、都市の持続可能性を高める。 <p>[目標]</p> <ul style="list-style-type: none"> 健康寿命延伸都市像の実現を目指す。 健康寿命延伸都市像の実現を目指す。 健康寿命延伸都市像の実現を目指す。 												
目標年次	平成28年～平成37年（10年間） 平成32年（中間年次）												
位置づけ	<p>総合計画に掲げる将来都市像「健康寿命延伸都市像」を実現するため、松本市次世代交通政策基本方針、松本市都市計画マスタープランなどを踏まえ、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</p> <table border="1"> <tr> <td>松本市総合計画（基本構想2020）</td> <td>○</td> <td>H23</td> </tr> <tr> <td>都市計画マスタープラン</td> <td>○</td> <td>H22</td> </tr> <tr> <td>次世代交通政策基本方針</td> <td>○</td> <td>H23</td> </tr> <tr> <td>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</td> <td>○</td> <td>H24</td> </tr> </table>	松本市総合計画（基本構想2020）	○	H23	都市計画マスタープラン	○	H22	次世代交通政策基本方針	○	H23	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	○	H24
松本市総合計画（基本構想2020）	○	H23											
都市計画マスタープラン	○	H22											
次世代交通政策基本方針	○	H23											
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	○	H24											
戦略策定範囲	<p>都市圏</p> <p>市域</p> <p>特定エリアのみ</p>												

■ 将来の主要交通軸



■ 中心市街地の将来イメージ



松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

2. 目標と指標

■ 成果指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口（拠点等）	
		中心部歩行者数	○
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	○
		バス利用者	○
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	○
		商品販売額	
環境	交通事故件数、死傷者数		
	CO2排出量		

成果指標は、実行計画の実施による目標の実現を評価できる指標として、また、既往の統計や調査などで定量的な評価が可能な指標として設定します。

指標の目標値は、中間年次（平成32年）、計画の目標年次（平成37年）に設定

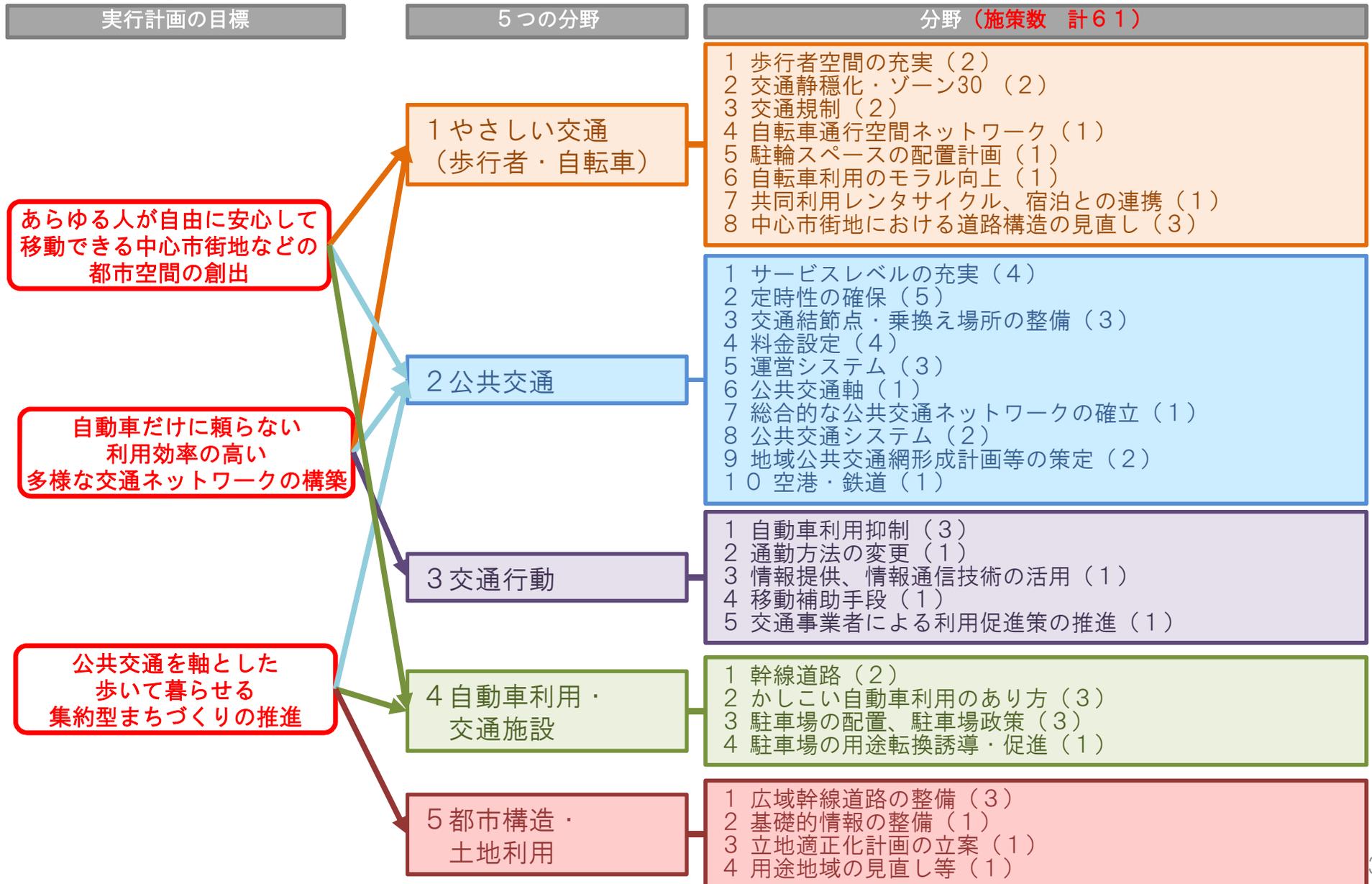
目標	A あらゆる人が自由に安心して移動できる 中心市街地などの都市空間の創出	
指標	A-1 まちなか歩行者数	A-2 中心市街地人口割合
現況値	(H21)約33,700人/9h	(H22)3.7%(約9,000人)
H32目標値 (中間年次)	約41,500人/9h	3.7%(約8,700人)
H37目標値 (目標年次)	約45,000人/9h	3.7%(約8,500人)

目標	B 自動車だけに頼らない利用効率の高い 多様な交通ネットワークの構築	
指標	B-1 公共交通利用者数	B-2 路線バス(幹線)利用者数
現況値	(H23)約23,500人/日	(H25)約2,000人/日
H32目標値 (中間年次)	約25,900人/日	約2,300人/日
H37目標値 (目標年次)	約27,300人/日	約2,500人/日

目標	C 公共交通を軸とした 歩いて暮らせる集約型まちづくりの推進	
指標	C-1 公共交通カバー圏率	C-2 交通手段分担率
現況値	(H22)90.6% (約220,300人)	(H20)自動車 約68.5%
H32目標値 (中間年次)	90.6%(約214,200人)	自動車 約63.8%
H37目標値 (目標年次)	90.6%(約209,000人)	自動車 約61.8%

松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

3. 展開施策（施策の体系図）



松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

3. 展開施策（1）：短期1 / 3

施策STEP① 短期（H28～32年度）に着手する重点施策

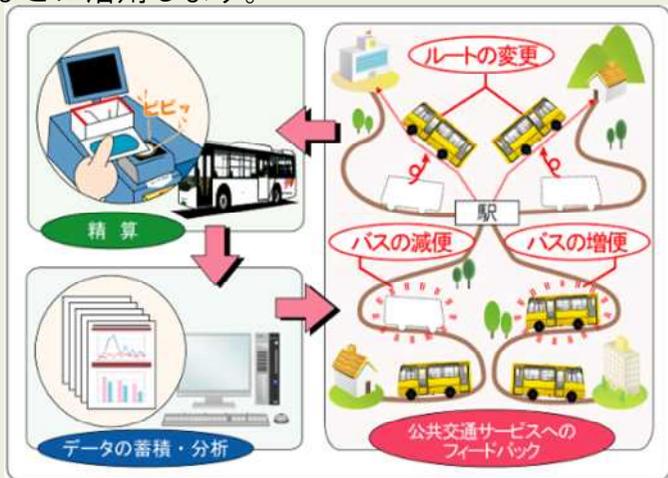
道路の機能別配置	バスの運行本数増加	電子切符
市街地ゾーン30	バスの運行時間延長	LRT（次世代型路面電車システム）の研究
郊外ゾーン30	ユニバーサルデザイン化	モビリティマネジメント
自転車通行空間	PTPS（公共車両優先システム）	条例の制定
駐輪場の配置	バスロケーションシステム	都市計画道路の見直し
バス路線の充実	パークアンドライド	

代表例

■電子切符の導入

公共交通の利用料金精算のためのシステム構築を検討します。

導入は、料金精算のみの利用に留まらず、乗降客数データの継続的な取得により、利用促進に向けたデータ分析などに活用します。



電子切符の活用イメージ

■バス路線の充実

中心市街地循環線の充実に取り組み、自由に安心して移動できる都市空間を創出します。

また、中心市街地と郊外をつなぐ路線等を充実し、自家用車からの転換と公共交通を軸に歩いて暮らせるまちづくりに取り組みます。



タウンスニーカー東コース

松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

3. 展開施策（2）：短期2 / 3

■ バス停環境の改善

バス停において、ベンチや屋根などのバス待ち環境の改善を図るとともに、バスへの乗り降りのしやすい環境づくりを推進します。



バス待ち環境の改善例（岡山市）
出典：公益財団法人交通エコロジー
モビリティ財団HPより

■ 駐輪場の配置

中心市街地の沿道に、小規模な駐輪スペースを確保します。



路上駐輪施設等の取組み事例
（東京都豊島区、京都市）

■ 自転車通行空間の整備

松本駅を中心とした半径2 kmの範囲を対象に、自転車ネットワーク計画を策定するとともに、道路空間の再配分や、自転車の車道通行を基本とした整備をします。



やまびこ道路

■ パークアンドライドの整備

既設パークアンドライドの機能を充実し、新たなパークアンドライド駐車場の整備を図ります。



平田駅パークアンドライド駐車場

松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

3. 展開施策（3）：短期3/3

■市街地ゾーン30

区域（ゾーン）を定めて時速30キロの車両速度規制を行い、中心市街地における歩行者優先のエリアを拡大します。



市街地ゾーン30
（中町通り）

■条例の制定

交通行動に関する考え方の発想転換を促し、意識啓発を図ることを目的とした条例を制定します。

■モビリティマネジメント

市民・学校・職場に対する啓発を通し、過度な自動車利用を抑制します。



松本
カーフリーデー
（大名町通り）



クラフトフェア会場
（あがたの森公園）

効果

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）

松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

3. 展開施策（4）：中期（10年以内）

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
バス専用レーン

中心市街地における車両の通過交通抑制
バスのゾーン料金の導入

バス優先レーン

代表例

■ 中心市街地における車両の通過交通抑制

物理的な速度抑制（ハンプ、シケイン、狭さく、スムーズ歩道等）

視覚的な速度抑制（イメージハンプ、交差点や横断歩道等注意喚起、高質なしつらえによる抵抗感の演出等）



ハンプ、狭さくの例（中町）

高質空間の例
（松本城西総堀土塁公園）

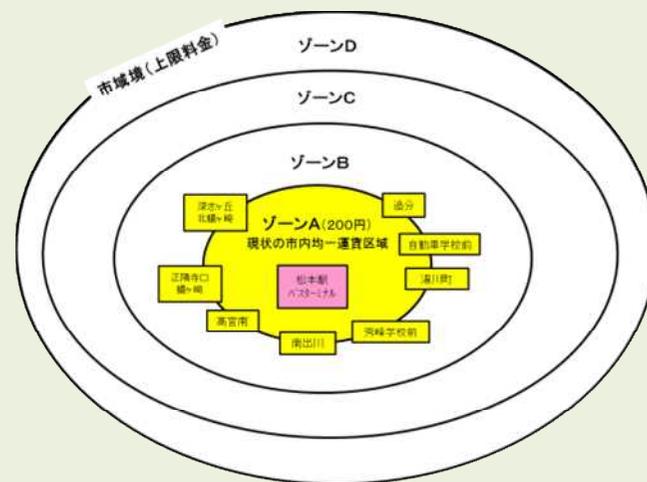


■ バス専用レーン・バス優先レーン

主要なバス路線の利便性を高めるため、市街地全体の交通実態を勘案しながら、設置を検討します。

■ バスのゾーン料金の導入

運賃を均一とするゾーン料金の導入を検討します。導入や範囲の設定に当たっては、電子切符との連携に配慮します。



効果

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

松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

3. 展開施策（5）：長期（10年超）

施策STEP③ 長期（10年以内）に着手する重点施策

LRT（次世代型路面電車システム）

BRT（バス高速輸送システム）

代表例

■LRT(次世代型路面電車システム)

将来に向けた、松本駅東西を結ぶ公共交通の利便性を図るため、上高地線の高機能化及び高質化に資するLRT導入を研究します

研究会等を設置し、LRT導入の長所、課題などを整理した上で、今後の方向性を継続して検討します。



富山市ライトレールの導入事例

■BRT(次世代型路面電車システム)

輸送力の多いBRTについて、移動の実態や需要等を踏まえ、LRTと同様に、導入を研究します。



岐阜市の導入事例

効果

松本市次世代交通政策実行計画の目標

- あらゆる人が自由に安心して移動できる中心市街地などの都市空間の創出
- 自動車だけに頼らない利用効率の高い多様な交通ネットワークの構築
- 公共交通を軸とした歩いて暮らせる集約型まちづくりの推進

松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

4. 総合交通戦略の推進及び評価（1）：実施スケジュール（重点施策）

短期：平成28年度～32年度 中期：平成28年度～37年度 長期：平成38年度以降

5つの分野	施策	短期	中期	長期	実施主体
1 やさしい交通	道路の機能別配置	縄手通り 等	あがたの森通り・犬名町通り 等		県・市
	市街地ゾーン30	中心部3地区	中心部全体へ		市
	郊外ゾーン30	ゾーン30の拡大			市
	自転車通行空間	専用空間化、道路空間の再配分			道路管理者
	駐輪場の配置	小規模駐輪場	機械式駐輪システムの配置		市
	中心市街地における車両の通過交通抑制	実態調査	通過交通対策		市
2 公共交通	バス路線の充実	新規・既存再編			市・交通事業者
	バスの運行本数増加	循環・幹線・支線の運行本数検討			市・交通事業者
	バスの運行時間延長	運行時間の検討	運営体制の検討		市・交通事業者
	ユニバーサルデザイン化	バス停環境改善			市・交通事業者
	PTPS（公共車両優先システム）	循環路線や幹線の渋滞する交差点			市・交通事業者
	バスロケーションシステム	バス停及び主要ターミナルへ導入			市・交通事業者
	バス優先レーン		あがたの森通りなどへの設置を検討		市
	バス専用レーン		あがたの森通りなどへの設置を検討		市
	パークアンドライド	既存駅・店舗型の拡張、新規整備	電子切符の活用		市
	バスのゾーン料金の導入		範囲等の検討、電子切符との連携		市・交通事業者
	電子切符	導入検討、利用データの活用、ゾーン料金との連携			市・交通事業者
	LRT（次世代型路面電車システム）の研究	研究会等の設置	上高地線におけるLRT導入の研究		市・交通事業者
BRT（バス高速輸送システム）			導入の研究	市・交通事業者	
3 交通行動	モビリティマネジメント	地域・市民・学校・職場MM			市
	条例の制定	内容の検討			市
4 自動車利用、交通施設	都市計画道路の見直し	見直しの検討			県・市

松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

4. 総合交通戦略の推進及び評価（2）：推進体制とPDCAのあり方

■松本市次世代交通政策実行計画の推進体制

●協議会の設置

次世代交通政策を推進するに当たり、市民や関係者等を交えた推進協議会の設置を目指します。

●データや専門家等の有効活用

交通行政に関する情報やノウハウを蓄積するためのシンクタンクや、市が保有する様々なデータを一括管理し、相互のデータを連携して活用できる体制づくりを検討します。

また、実行計画作成と同様、施策の実施に当たっても、専門家等を活用します。

●市の組織体制

(ア) 交通行政の効率化

複数の担当課に分かれている施策（例：自転車施策）があることを踏まえ、行政改革の観点を加味しながら、市民に分かりやすい体制づくりと交通行政の効率化を検討します。

(イ) 予算のあり方

交通に対する行政関与の強化を踏まえ、施策の進捗状況に合わせ、交通に関する会計の特別会計化または企業会計化を検討します。

■PDCAのあり方

実行計画は、平成37年度までの10年間を目標としています。本計画の進捗とともに、関連計画の状況や社会情勢・経済情勢などの変化を踏まえ、計画は5年ごとに見直します。

見直しに当たっては、実行計画の目標の達成状況を評価します。評価は、極力定量的な指標に基づいて行うこととします。

また、今後新たに提案されるプロジェクトや大規模な状況の変化がある場合においても、計画の見直しを行います。

PDCAサイクルによる進行管理



松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

5. その他（戦略報告書の構成・特徴等）（1）：将来の暮らしのイメージ

■松本市が目指す将来の暮らしのイメージ（市全体）

■住む：暮らしやすいまち

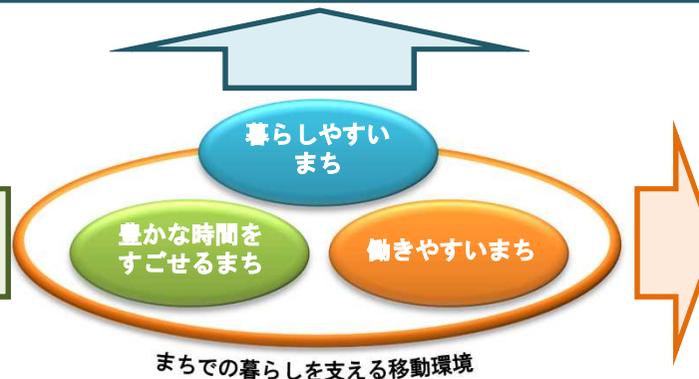
- 地域特性に応じた必要な生活サービス施設の立地
- 多様な人々が集う環境が充実
- まちの歴史や文化、自然環境を体験
- 地域に合わせた住宅を提供
- ライフスタイルに合わせた家に居住

■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

■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
- 知的なイノベーションの創出



暮らしを支える移動環境



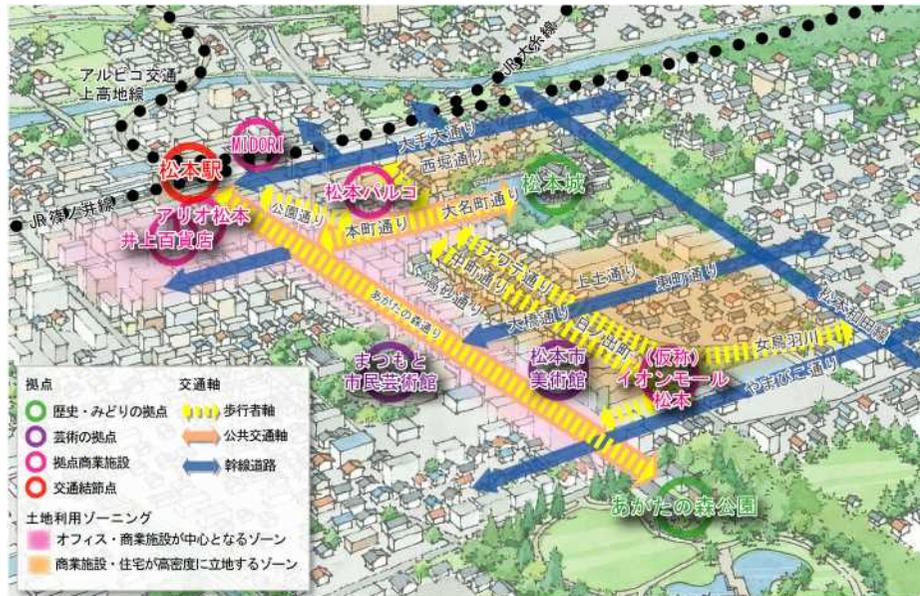
松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

5. その他（戦略報告書の構成・特徴等）（2）：将来の暮らしのイメージ

■松本市が目指す将来の暮らしのイメージ(中心市街地)

- ・暮らしのあらゆる目的に応じて、多様な人たちが集まり、行き交い、賑わう場
- ・松本都市圏の中心にふさわしい様々な都市機能が集積・ネットワーク化され、自動車の通過交通が減り、歩行者、自転車、公共交通が中心となった交通形態
- ・誰もが自由で、かつ互いに配慮しながら移動できる環境
- ・松本城やアルプスの眺めをはじめとした松本固有の歴史・文化・芸術・風景に触れられる場
- ・松本の中心市街地ならではの豊かな環境を肌で感じ、楽しみ、誇りを持つ住民が暮らす場

■松本市中心市街地の将来イメージ



■歩行者軸の将来イメージ



松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

5. その他（戦略報告書の構成・特徴等）（3）：将来の暮らしのイメージ

■松本市が目指す将来の暮らしのイメージ(郊外)

- ・緑豊かでゆとりのある住環境と、地域で支え合う暮らし
- ・普段の用事は身近な場所を、週末の買物は中心市街地を利用するなど、目的に応じて利用する場所や交通手段を変更
- ・自家用車以外の移動手段が不便な場所では、自らが暮らし方について考え、それに応じた費用や時間の負担をするとともに、住民同士が助け合い、地域が主体となり、暮らしに必要なサービスや移動手段を支える取組み
- ・自然を楽しむ趣味等の活動を通じて人付き合いの輪が広がる環境

■郊外の普段の暮らしで利用する場所と移動手段のイメージ（将来）



■郊外の働く場所と移動手段のイメージ（将来）



松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）

5. その他（戦略報告書の構成・特徴等）（5）：施策体系図の詳細

