

次期総合交通戦略策定に向けた 検討について

目次

- 1 スケジュールについて
- 2 総合交通戦略（現行計画）の振り返り
- 3 本市を取り巻く近年の動向（主に交通に関連するもの）
- 4 次期総合交通戦略の策定に向けた検討

1 スケジュールについて

今年度（令和7年度）

- 松本市パーソントリップ調査の実施、調査結果の整理（マスターデータ整備）
- ABS（アクティビティ・ベースド・シミュレーション）の準備
- プローブデータ等の既存データの収集、整理

次年度（令和8年度）

- 令和7年度整備データを用いた交通に関する現況分析
- 交通課題の整理
- 次期総合交通戦略の検討、策定

	R7年度												R8年度	R9年度
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
総合交通戦略策定		PT準備	PT調査	取りまとめデータ化			結果検証			マスターデータ整備		報告書作成	分析・交通戦略作成	印刷製本
			ABSデータ整備					ABS現況再現						
			プローブデータ選定			データ購入		分析整理						
交通政策検討委員会	4/28第5回交通政策検討委員会				8/29第1回学生WS		11/28第6回交通政策検討委員会	12/17（予定）第2回学生WS			第7回交通政策検討委員会		

本日

2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

現行計画について

- 平成27年度に策定。
- 目標年次・計画期間を令和7年度までの10年後に設定。
- 概ね中間年に当たる令和3年度に現計画へ改訂(主に施策の見直し)。



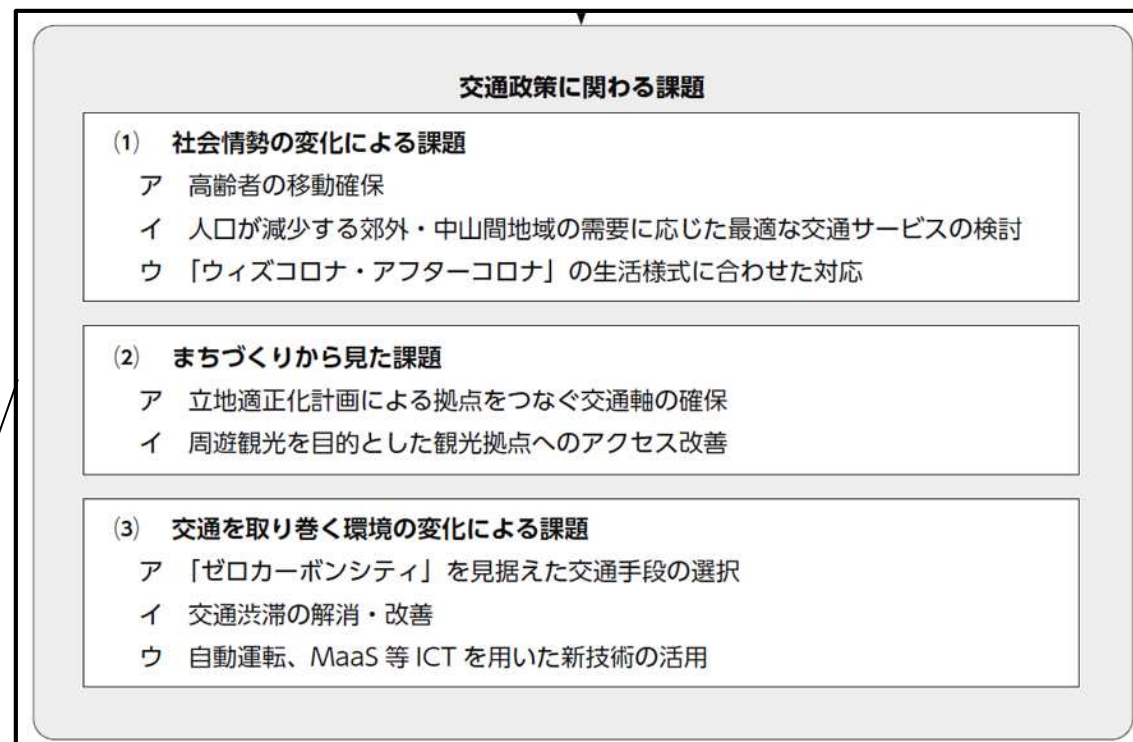
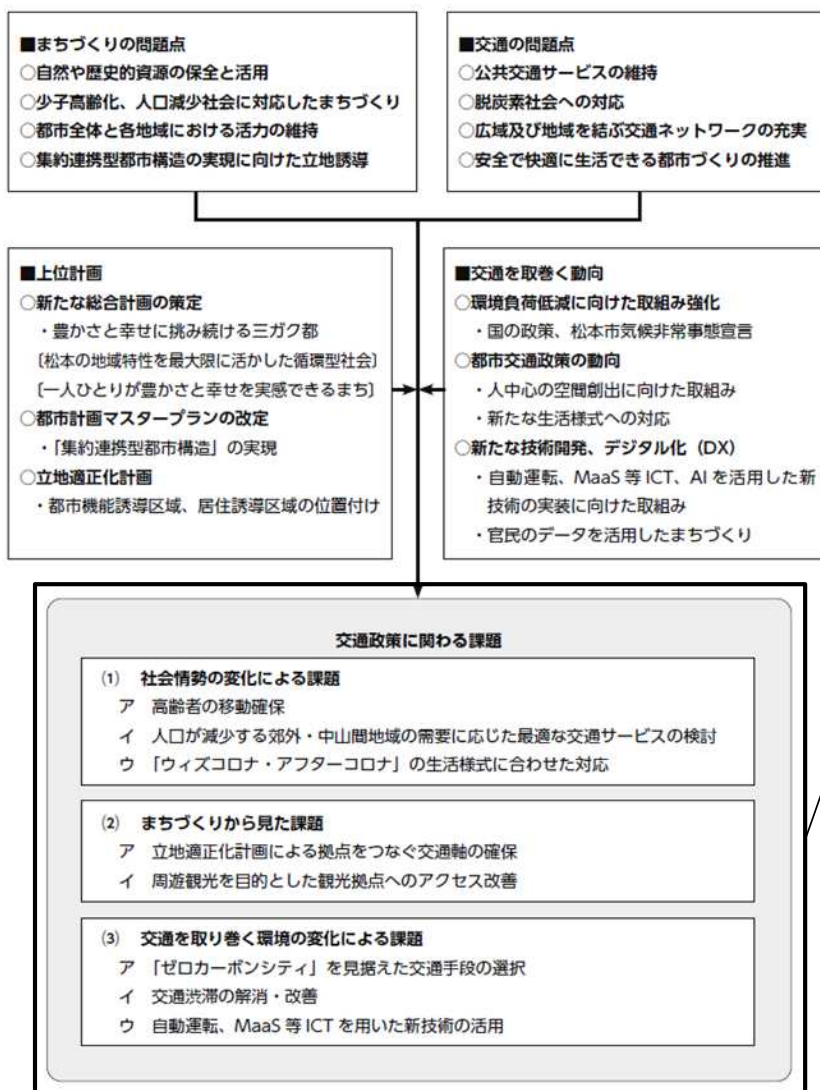
目次構成

- 第1 計画の概要
- 第2 松本市の現状と今後の見通し
 - 1 関連計画など
 - 2 都市の現状と今後の見通し
 - 3 交通の現状と今後の見通し
 - 4 松本市の課題
- 第3 総合交通戦略の目指す将来像
 - 1 新しい目標の設定
 - 2 将来の暮らしのイメージ(将来像)
- 第4 交通政策の方向性と施策展開
 - 1 交通政策の方向性
 - 2 目標を実現するための施策・事業
- 第5 総合交通戦略の推進に向けて
 - 1 進行管理の考え方
 - 2 成果指標
 - 3 推進体制

2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

松本市の課題

- 交通政策に関わる課題として、(1)～(3)を整理。



2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

将来像・目指す姿

- 市が目指す都市像と社会動向を踏まえ、将来を見据えた基本方針を設定。

【新しい目標の設定（基本方針）】

I 自由で安心な移動の確保

地域特性に応じた適切な交通手段を、一人一人が“かしこく”選択できる移動環境と、それをシームレスにつなぐ交通体系の構築を図ります。

II 環境負荷の低減

歩行者・自転車・公共交通を優先し、交通渋滞を解消することで、脱炭素社会の推進を図ります。

III 未来につなぐ人中心の交通・まちづくり

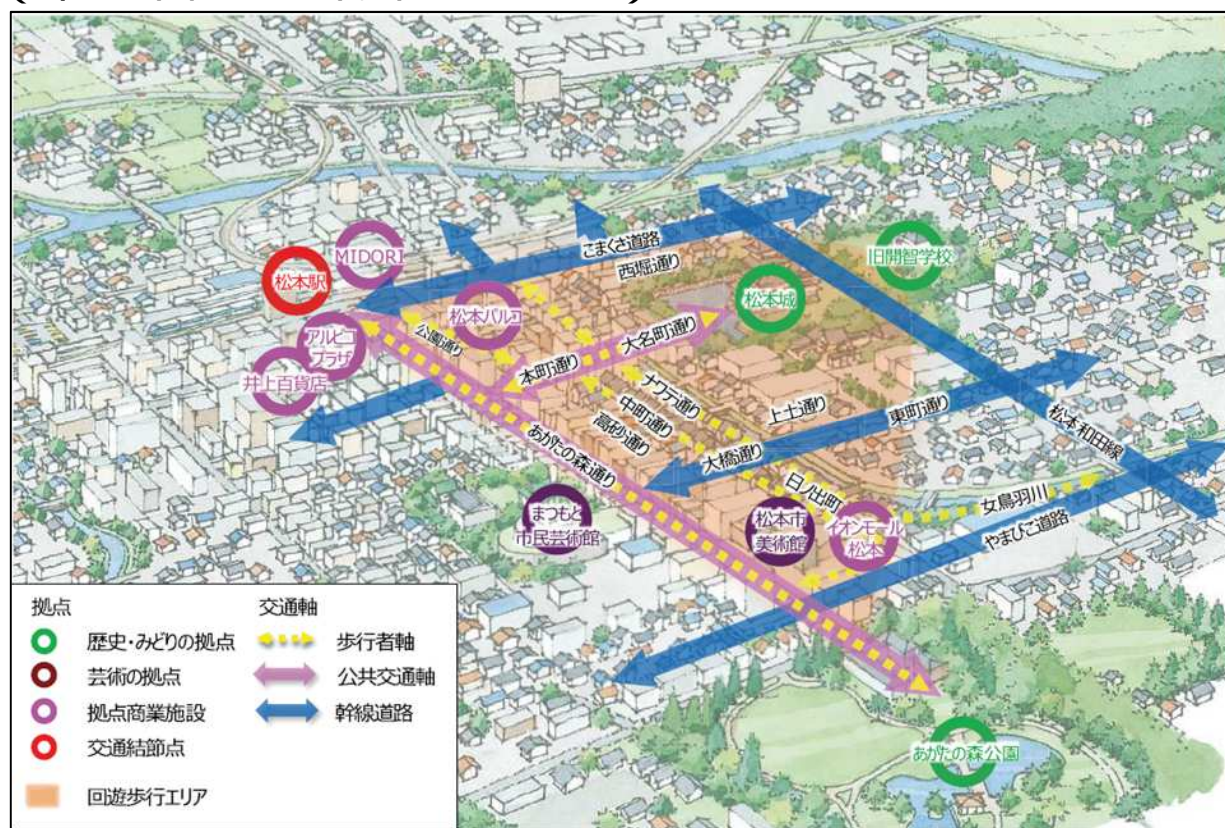
人々が集い憩う、多様な活動を支える都市空間を整備します。

2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

将来像・目指す姿

- 市全体の将来の暮らしのイメージを整理した上で、「中心市街地」と「郊外」の暮らしのイメージを整理。

(中心市街地の将来イメージ)



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

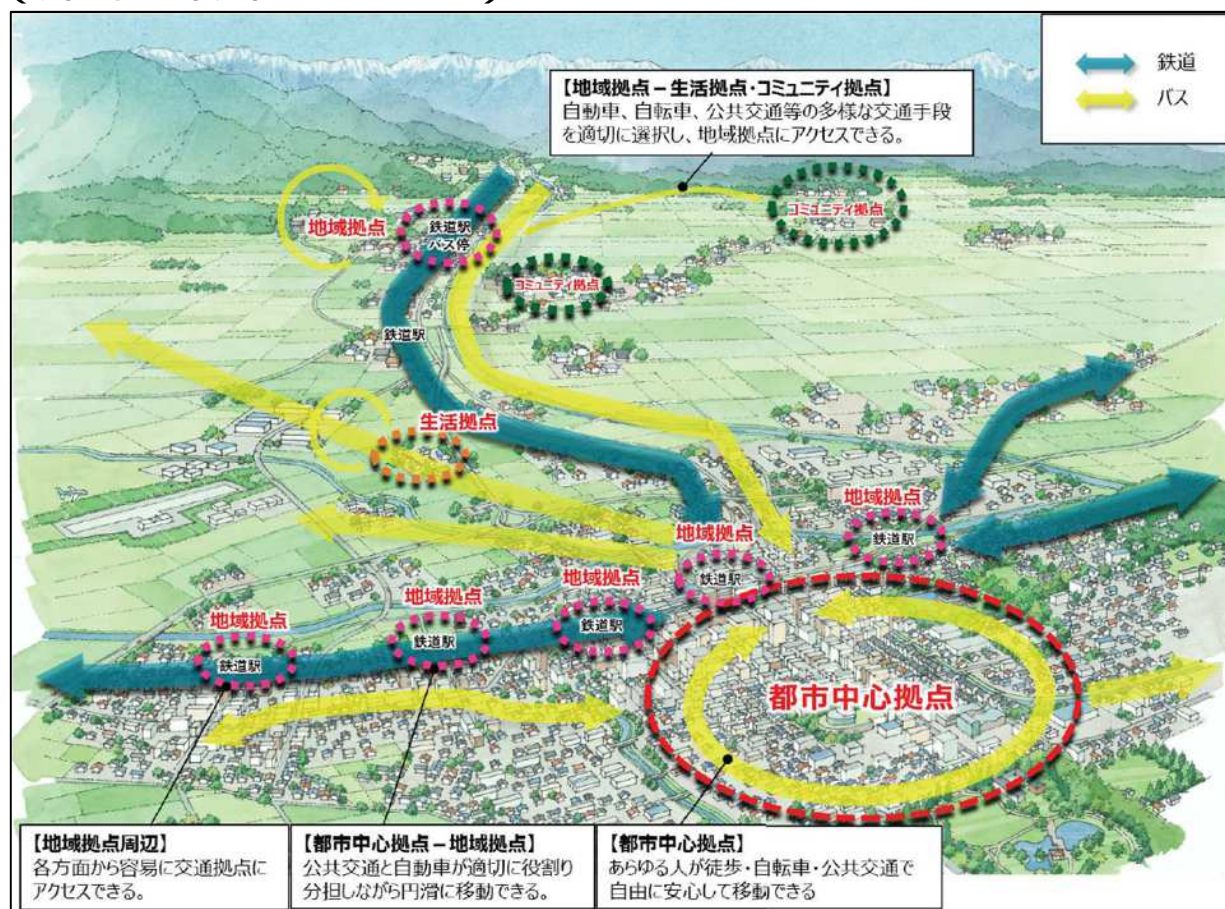
松本の中心市街地ならではの豊かな環境を肌で感じ、楽しみ、誇りを持つ住民が暮らす場

2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

将来像・目指す姿

- 市全体の将来の暮らしのイメージを整理した上で、「中心市街地」と「郊外」の暮らしのイメージを整理。

(郊外の将来イメージ)



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選択**

自家用車以外の移動手段が不便な場所では**公共交通が生活を支え**、生活拠点へのアクセスのため、交通手段を適切に選択
自然を楽しむ趣味などの活動を通じて人付き合いの輪が広がる環境

2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

交通政策の方向性(戦略)

- 交通政策を戦略的に実施するための5つの戦略(施策パッケージ)を設定。

■交通戦略として取り組む新しい5つの戦略

戦略1：持続可能な公共交通体制の構築

戦略2：自転車の適切な活用の推進

戦略3：交通渋滞の解消・改善

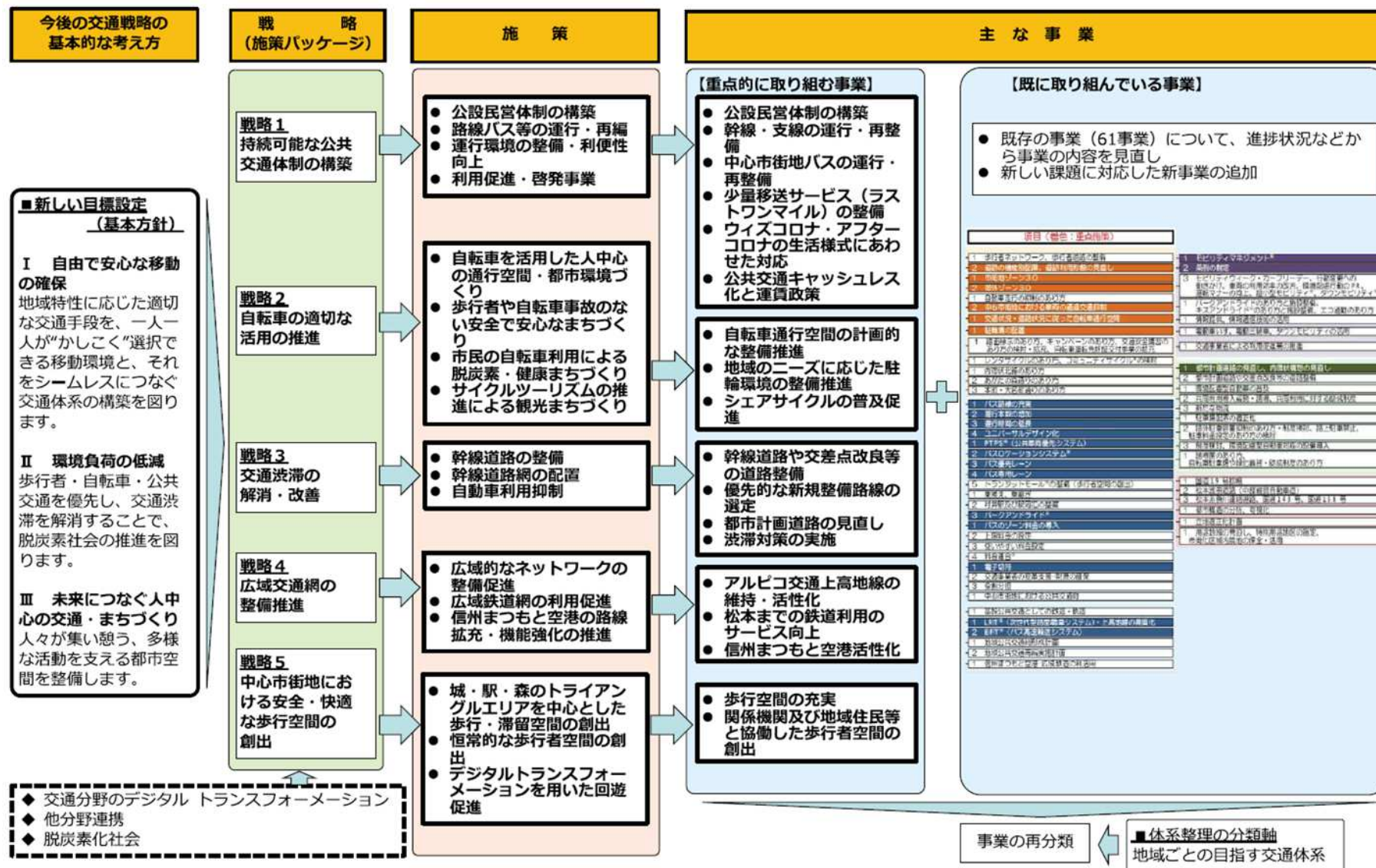
戦略4：広域交通網の整備推進

戦略5：中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出

2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

目標を実現するための施策・事業

- 5つの戦略ごとに施策がぶら下がり、具体の事業につながる形で整理。



2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

目標を実現するための施策・事業

● 戦略ごとにカルテ形式で、施策や事業を整理。

戦略1：持続可能な公共交通体制の構築

(1) 取組方針

- 公共交通サービスを維持していくため、公共交通の公設民営体制の検討に際して、行政も主体的に関わっていくことにより、持続可能な公共交通体制の構築を目指します。
- 公共交通の利用環境向上のため、バス路線の再編として地域状況に応じた路線バスの再整備を行います。
- 乗換・待合環境の整備、交通結節機能やパークアンドバスライド機能の充実など、バス運行の環境整備や利便性向上を行い、公共交通の利用促進を図ります。
- 公共交通へのキャッシュレス化を進め、さらにMaaSの推進を目指すことで、将来の公共交通の更なる利便性向上を図ることとします。
- バス路線を維持するためにはドライバー不足などの課題もあげられており、自動運転などの新技術導入による解決を図るため、実用化に向けた基盤整備と市民への啓発も行っていきます。
- 通勤、通学、日常生活での公共交通の積極的な利用を図るため、モビリティ・マネジメントなどの啓発事業を積極的に行っていきます。

(2) 施策と事業

関連施策	主な事業
公設民営体制の構築	公設民営体制の構築（重点事業）
路線バス等の運行・再編	幹線・支線の運行・再整備（重点事業） 中心市街地バスの運行・再整備（重点事業） 少量移送サービス（ラストワンマイル）の整備（重点事業）
運行環境の整備・利便性向上	ウィズコロナ・アフターコロナの生活様式にあわせた対応（重点事業） 待合環境やパークアンドライド機能整備などシームレスな乗り換えを実現する交通拠点の整備 公共交通のキャッシュレス化と運賃政策（重点事業） MaaSの推進 公共交通車両の整備 定時制の確保（公共車両優先システムの導入検討） 新技術の導入検討 情報発信
利用促進・啓発事業	通勤・通学における利用促進 生活における公共交通利用の促進

(3) 主な施策や事業の内容

【公設民営体制の構築】

松本市に最適な公共交通のマネジメント体制の構築を目指し、公設民営体制として、交通事業者との合意形成、新たな運行体制の検討を行います。

【路線バス等の運行・再編】

① 幹線・支線の運行・再整備事業

沿線地域の誰もが松本市中心市街地への移動に利用できる幹線バスを再整備します。また、幹線が整備されていない地域において、鉄道や幹線への接続や地域内及び近隣の生活関連施設への移動を担うバスを整備します。

② 中心市街地バスの運行・再整備事業

中心市街地の居住者及び来訪者の中心市街地内の移動を担保するため、松本駅と中心市街地の各施設を接続する中心市街地バスを再整備します。

③ 少量移送サービス（ラストワンマイル）の運行・再整備

公共交通網を補完する小規模な移動需要に対応する手段として、タクシーなどを活用した少量移送サービス（ラストワンマイル）を運行します。

交通体系の将来像と再編のポイント



【運行環境の整備・利便性向上】

① ウィズコロナ・アフターコロナの生活様式にあわせた対応

駅、停留所でのドア開放や空調による車内換気、消毒用アルコールの設置、拭き取りによる車内消毒等を徹底し、車内の衛生環境を整備します。また、車内でのマスク着用、咳エチケットの徹底、会話を控えること、体調が優れないときは利用を控えることなど、車内掲示やホームページで利用者に協力を依頼します。

② シームレスな乗り換えを実現する交通拠点の整備

幹線での乗換への向上を図るため、パークアンドライド駐車場の運営を継続します。松本市が運営するパークアンドライド駐車場のほかにも、民間商業施設を活用したパークアンドライド施設を拡充していきます。

平田駅パークアンドライド駐車場



③ 公共交通のキャッシュレス化と運賃政策

松本地域路線バスのキャッシュレス化を進め、利用者の利便性を高めます。また、運賃の下限と上限を定め、地域公共交通の高頻度利用者や中長距離利用者が恩恵を受ける運賃政策を導入します。

④ MaaSの推進

利用者が目的地及び利用バス検索、乗車、決済から周辺情報の入手にもつながるデジタルツールの導入を目指します。

⑤ 公共交通車両の整備

運行に必要な車両を順次、更新していきます。車両更新に当たっては、運行ルートへの地勢や利用者層に応じて、車両のサイズや仕様（低床車両、傾斜対応、燃料種）を設定します。また、環境配慮型の車両の導入を推進します。

⑥ 定時制の確保

バス遅延状況の課題については、バスロケーションシステムや乗降地点データ（OD）を利用し、バス運行の課題を把握します。その上で、運行ダイヤ設計の見直し、運行ルート等の変更を行います。

⑦ 新技術の導入検討

地域の移動手段確保における解決策として、自動運転やオンデマンド交通などの実用化について研究、検討していきます。

⑧ 情報発信

交通マップやホームページ、経路検索サービス、観光・交通案内アプリなどを通じて、公共交通に関する情報を発信していきます。

【利用促進・啓発事業】

① 通勤・通学における利用促進

通勤では公共交通や徒歩、自転車によるエコ通勤を促進します。また、通学では、地域内の高校への通学に公共交通が利用されるよう、モビリティ・マネジメントを展開します。

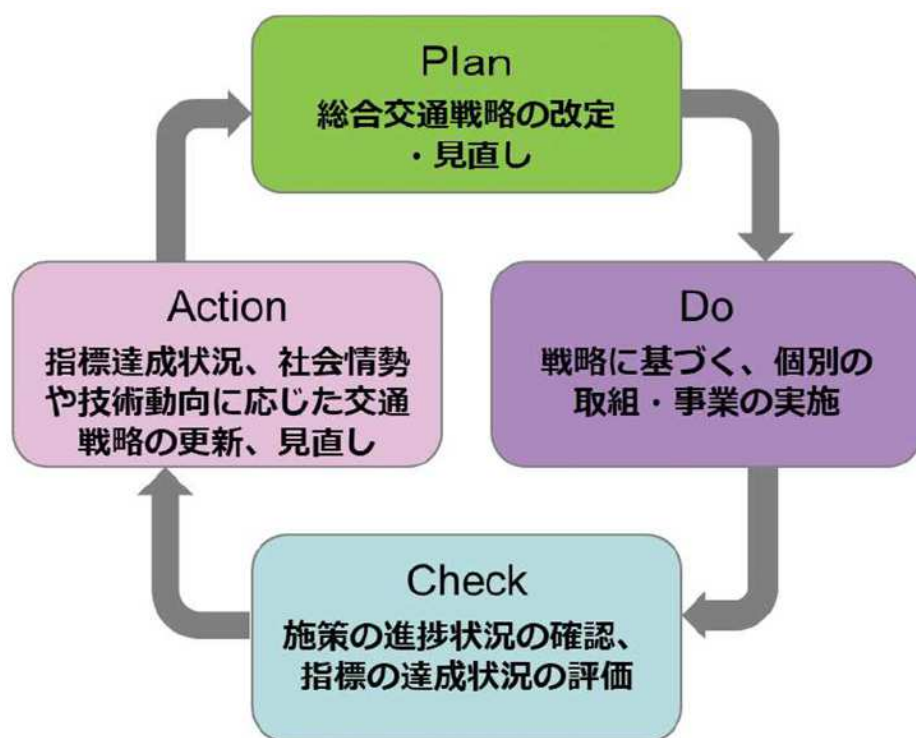
② 生活における公共交通利用の促進

地域との意見交換会を実施し、地域公共交通の運行状況や利用状況を住民に伝え、利用を案内します。同時に、住民から公共交通に対する課題や要望を収集し、公共交通の改善に活かします。また、路線見直しのなどのタイミングで、広報・SNSなどに記事を掲載し、公共交通に親しみを持ってもらいます。加えて、地域における利用促進や意識啓発のための取組みに対して補助や情報提供等の支援を行います。

2 総合交通戦略(現行計画)の振り返り

推進体制 等

- PDCAサイクルによる進行管理。
- 成果指標・定量目標を設定した上で、事業の進捗を管理。



■市全域に及ぼす効果：環境負荷の低減

成果指標				進捗管理指標
指 標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
運輸部門におけるCO2 排出量	436 千 t (H28)	359 千 t	環境省 CO2 排出量推計データより	

■戦略 1：持続可能な公共交通体制の構築

成果指標				進捗管理指標
指 標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
1-1 交通手段分担率	自動車分担率 68.5% (R1)	自動車分担率 66.5%	5 年間で 2% 減少	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数 ・路線バス（幹線）利用者数 ・幹線バスの平均運行本数 ・支線バスの平均運行本数

■戦略 2：自転車の適切な活用の推進

成果指標				進捗管理指標
指 標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
2-1 自転車関連事故の発生件数 (10 万人あたり)	61 件 (R2)	45 件	過去 5 年間の変化率から設定 (H26～R1)	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車通行空間整備延長 ・自転車に関する交通安全教室の実施回数
2-2 シェアサイクル利用回数	23,000 回 (R2)	45,000 回	総合計画より	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地における小規模駐輪場整備箇所数 ・シェアサイクルのステーション数

■戦略 3：交通渋滞の解消・改善

成果指標				進捗管理指標
指 標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
3-1 渋滞箇所数	62 か所 (R2)	53 か所	渋滞箇所調査結果より	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備率 ・幹線道路網（市所管）整備率 ・生活道路の改良延長 ・交差点改良数

3 本市を取り巻く近年の動向(主に交通に関連するもの)

上位計画の改訂

- 総合計画（基本計画）の第12次基本計画を策定中（R8.3予定）

路線バスの公設民営化

- 令和5年4月に路線バスを公設民営化
- 市が「ルート、ダイヤ、運賃」の3要素を設定し、民間事業者に運行を委託

バスのキャッシュレス決済の拡大

- QRコード決済（令和5年11月～）、クレジットカード決済（令和6年2月～）
- 地域連携ICカード（令和8年3月～導入予定）

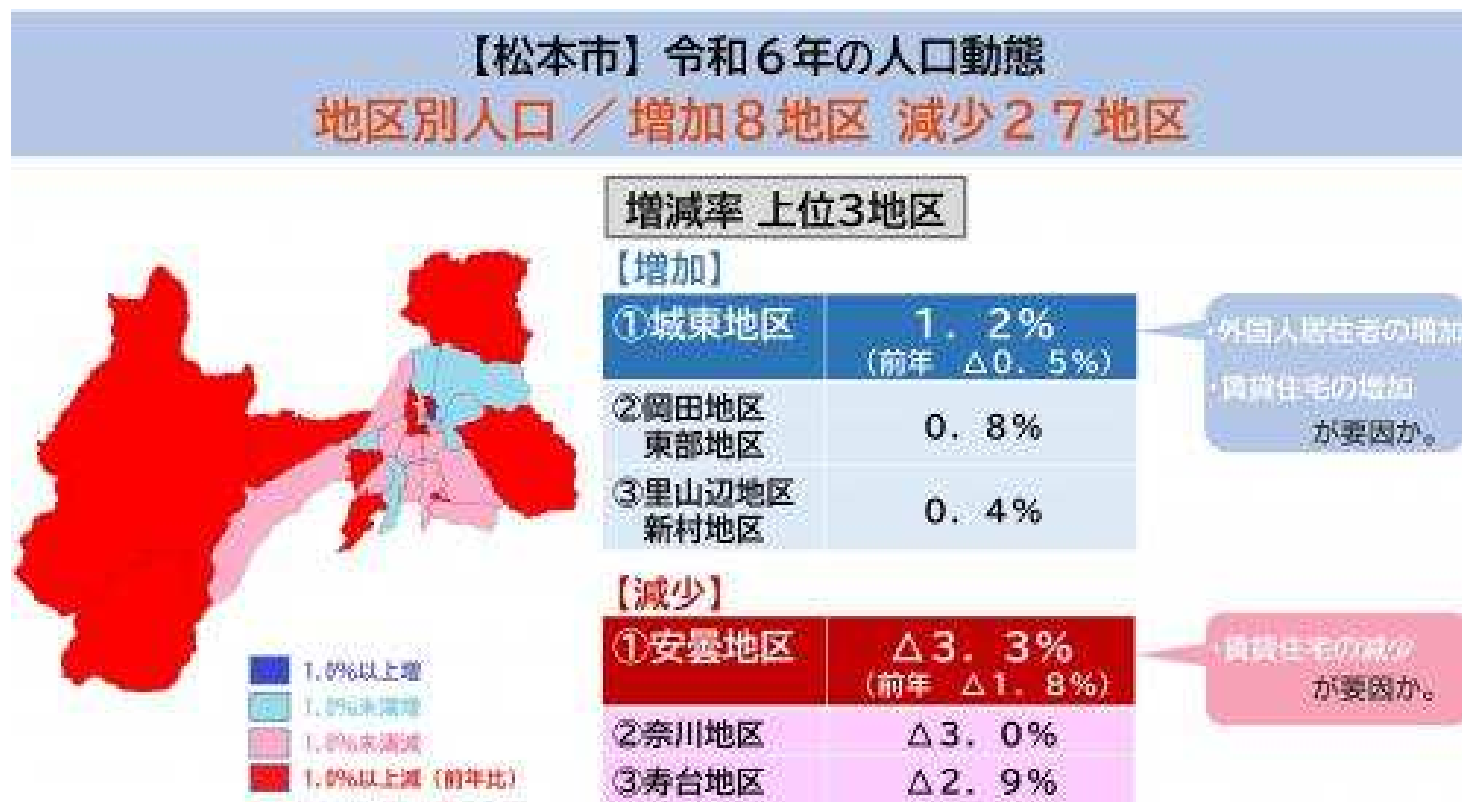
交通量の混雑ピーク分散への取組み

- 平日朝の渋滞緩和を目的に、時差出勤や混雑ピーク時間を避けた通勤を依頼

3 本市を取り巻く近年の動向(主に交通に関連するもの)

人口動向

- 人口は23.4万人(令和7年1月)で、前年同月から-1,364人。
- 高齢化率(65歳以上人口比)は、28.7%
- 地域別では、中心部や中山間地で大きく減少。
- 10年後(令和17年)は、人口は22~23万人、高齢化率は32%程度と想定。



3 本市を取り巻く近年の動向(主に交通に関連するもの)

中心市街地の動向

- 松本市立博物館の新築移転(令和5年10月)
- パルコ、井上、イトーヨーカドー南松本店の閉店(令和7年)
パルコ跡地は商業施設、井上跡地は宿泊施設として再開発の予定
松本市中心市街地再設計検討会議からの提言

松本市中心市街地再設計検討会議 提言

中核エリアの再設計に向けて
～将来の見取り図(コンセプト・指針・再設計のイメージ)～



令和7年3月24日

4 次期総合交通戦略の策定に向けた検討

次期戦略の策定に向けた方針（案）

- 現行計画はコロナ禍後期の令和3年に改訂されており、大枠の方針やコンセプト自体は、前述の近年の動向を踏まえても、基本的には次期戦略でも踏襲することを想定。

人を中心とした交通体系 / 自動車依存からの転換 / 多様な交通手段の最適活用 / 交通と都市の一体的推進 / 目指す将来像を描いた上での戦略・施策 等

この想定に対する是非や、追加すべき視点、考慮すべき事項、考えるべき課題などをご意見頂きたい

- その上で、戦略や施策がより実行力のあるものとなるよう、松本市パーソントリップ調査結果などのデータを活用し、具体の市民像（ペルソナ）を意識した分析や施策を検討する
例えば、今後増加が見込まれる後期高齢者、三ガク都の1つ「学都」の象徴である学生、今後の市を支える子育て世代など具体の市民像（こういう人）を想定し、その市民が10年後にどのような移動や生活を送っているか、という将来像を描くことで、そこに向けて必要な戦略や施策をまとめていく（必要性をより高める）形を想定

この方針に対するご意見を頂きたい