

今年度実施の各種調査結果について

目次

- 1．松本市パーソントリップ調査（速報）
- 2．学生ワークショップ
- 3．庁内ヒアリング

1. 松本市パーソントリップ調査(速報)

現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

(1) 調査概要

調査目的

- 令和7年(2025年)現在の**市民の日常の移動実態**の把握を目的に、「どのような人が」「いつ」「どこからどこへ」「どのような目的で」「どのような手段で」移動しているかをアンケート形式で調査する(=**パーソントリップ調査**)。

調査概要

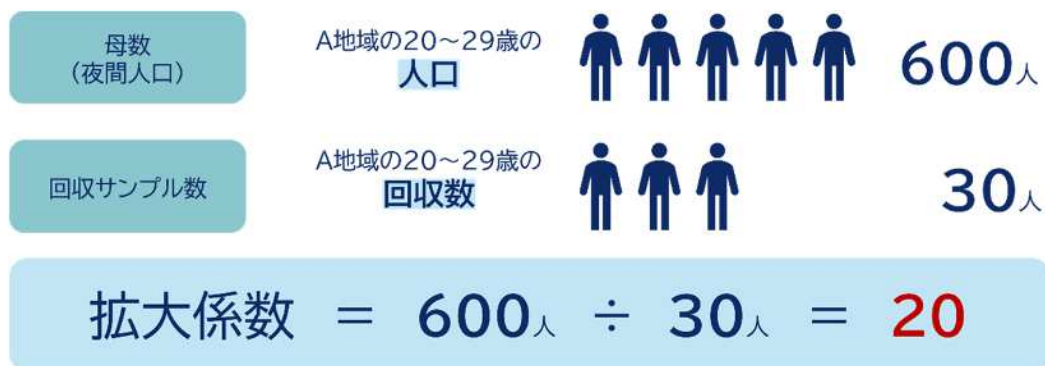
- ・ 調査時期 : 令和7年6月
 - ・ 調査対象 : 松本市居住者の5歳以上(住基台帳から世帯単位で無作為抽出)
 - ・ 調査日 : **平日、休日の各1日**(全対象者に平休1日ずつ回答頂く)
 - ・ 調査方法 : 郵送配布・郵送回収
(調査票に、指定された調査日1日の移動履歴を回答頂く)
 - ・ 調査規模 : 目標標本率**1.78%**(約2,000世帯、約4,000人)
-
- ・ 調査結果 : 8,016世帯へ配布、2,320世帯分を回収(回収率28.9%)
平日4,440人分(**標本率1.97%**)
休日4,189人分(**標本率1.86%**)の有効サンプルを取得

(1) 調査概要

拡大処理(拡大係数の付与)

- 本調査はサンプリング調査であるため、地域や年齢階層により標本率に差が生じる(今回の松本PT調査でも若年層と高齢層で標本率に2～3倍程度の差が生じた)。
- このため、調査で得られた**1人のトリップデータが市民何人分を代表しているか**を表す係数である**拡大係数**を有効サンプルに付与する拡大処理を行うことで、標本率の偏りを補正した。
- 今回の調査では、**性別×年齢階層×居住地**ごとに拡大係数を付与した。
 - ・性別 : 2区分(男性、女性)
 - ・年齢階層 : 8区分(5～14歳、15～24歳、25～34歳、…65～74歳、75歳～)
 - ・居住地 : 35区分(松本市の35地区)

■ 拡大係数のイメージ



※拡大係数20とは、1サンプルを拡大後に20人分として扱うことである

出典) 国土交通省都市局「都市交通調査ガイダンス」

■ 35地区

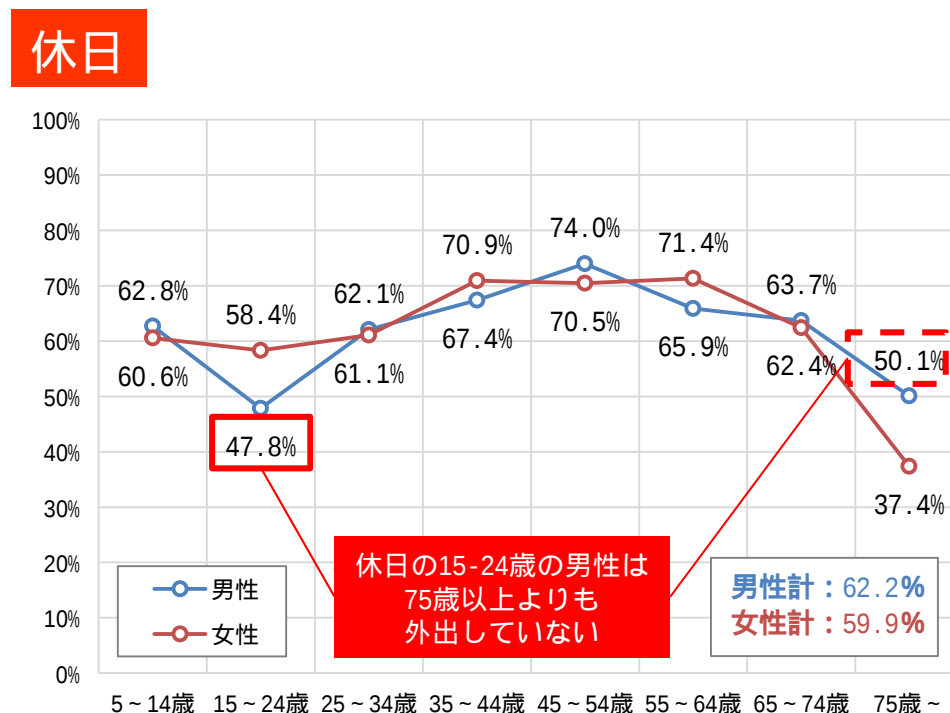
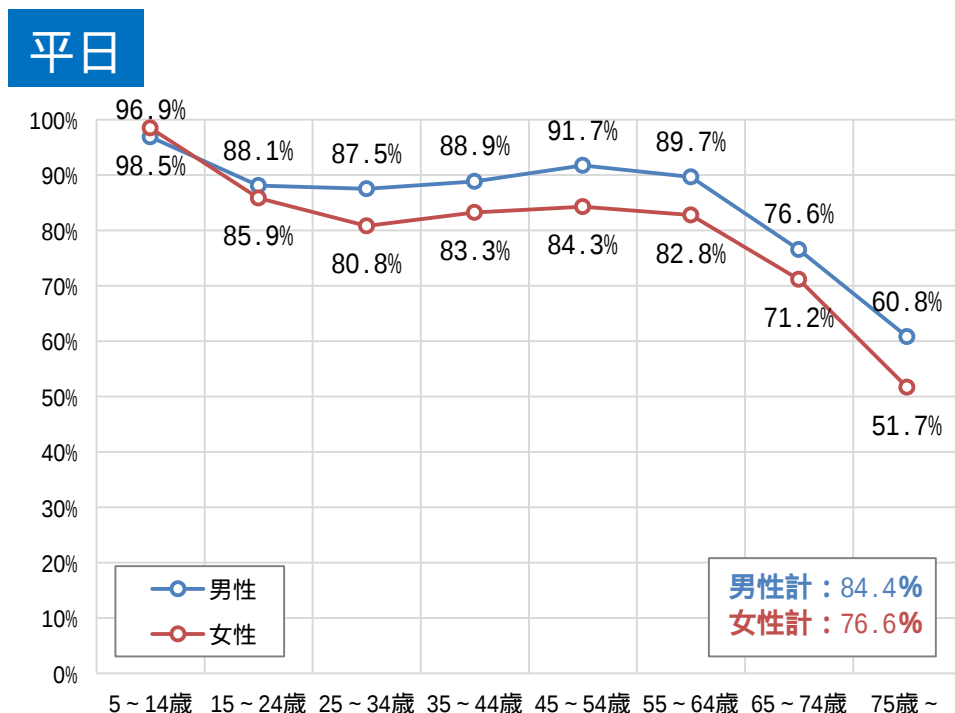
地域区分	地区名	地域区分	地区名
1 中央部地域	中央・東部・第一・第二・第三	8 河西北部地域	島内・島立・新村
2 中央北部地域	白板・城北・安原・城東	9 河西南部地域	和田・神林・笹賀・今井
3 東山北部地域	岡田・本郷	10 四賀地域	四賀
4 東山中部地域	里山辺・入山辺	11 安曇地域	安曇
5 東山南部地域	中山・内田	12 奈川地域	奈川
6 南部地域	芳川・寿・寿台・松原	13 梓川地域	梓川
7 中央南部地域	田川・鎌田・松南・庄内	14 波田地域	波田

(2) 調査結果(速報)

現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

外出率

- 男女では男性の方が、平休では平日の方が外出率が高い
- 平日は65歳以上は男女とも外出率が低下する → 通勤通学の影響
- 休日は、特に**男性は15～24歳の外出率が最も低い(75歳以上よりも低い)**



(2) 調査結果(速報)

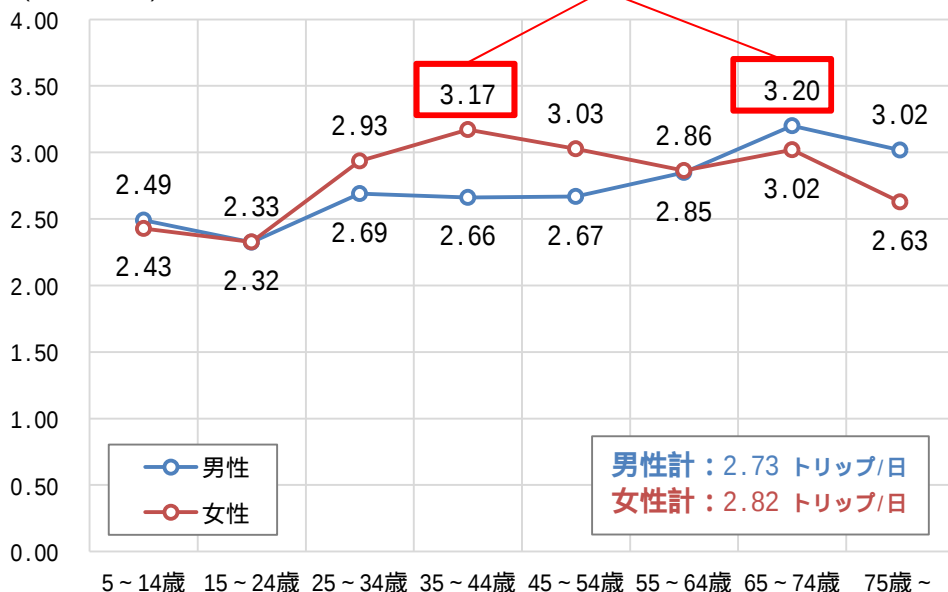
現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

(外出した人の) 平均移動回数

- 平日は女性、休日は男性の方が移動回数は多い。また男女とも平日よりも休日の方が移動回数が多い。
- 平日は、男性は65～74歳、女性は35～44歳がそれぞれ最も移動している → 買物や送迎の影響か？
- 休日は、平日ほど男女差は見られない → 家族で一緒に移動している影響か？

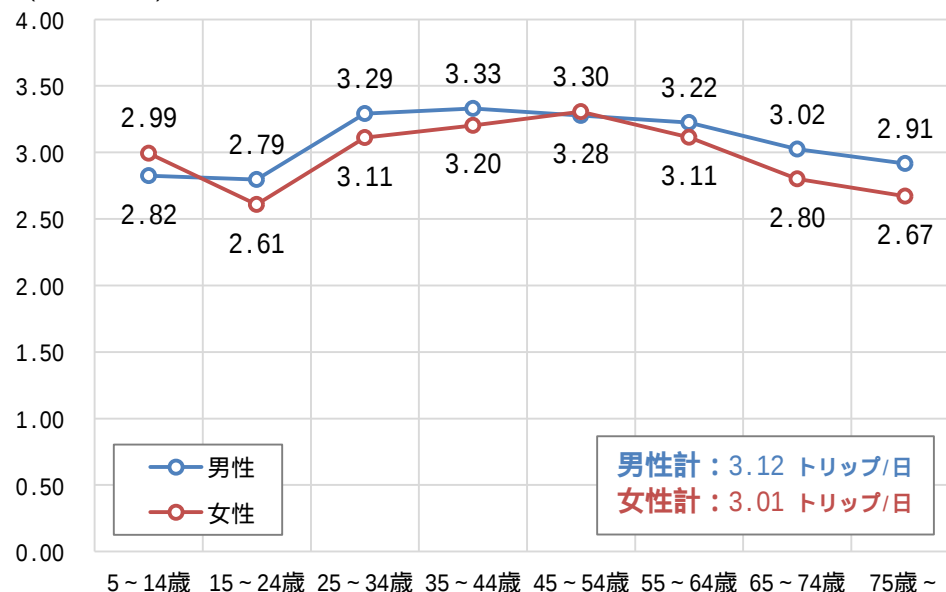
平日

(トリップ/日)



休日

(トリップ/日)



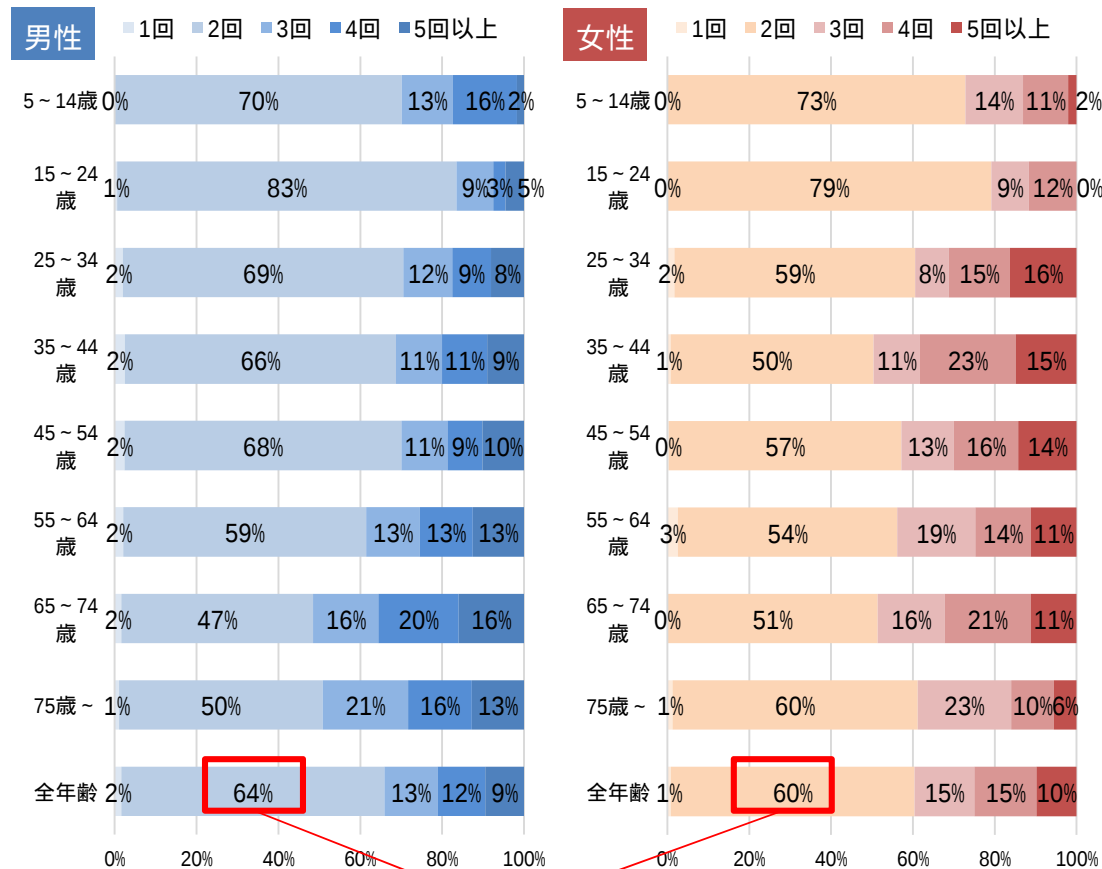
(2) 調査結果(速報)

現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

(外出した人の) 移動回数の割合(構成)

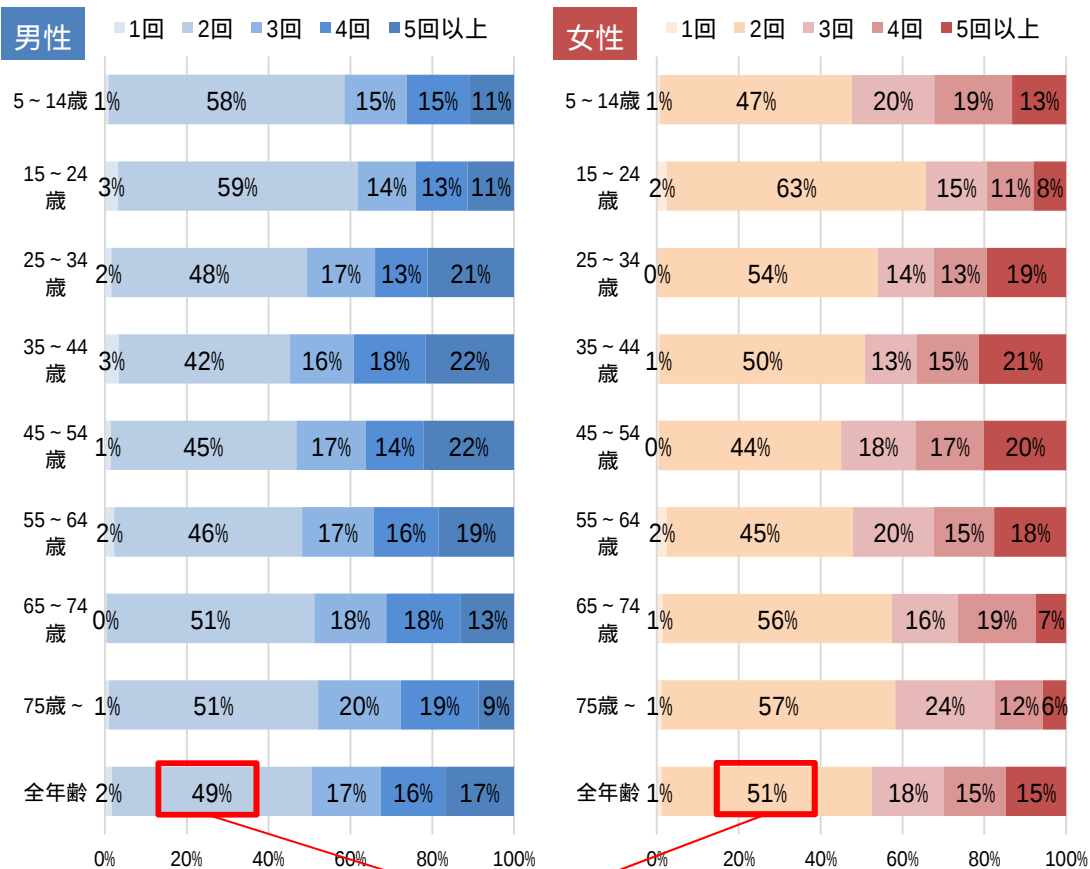
- 男女とも平日は約6割、休日は約5割が**1日2回移動(自宅と外出先の往復)**となっている。

平日



1日2回移動
(自宅と外出先の往復)

休日



1日2回移動
(自宅と外出先の往復)

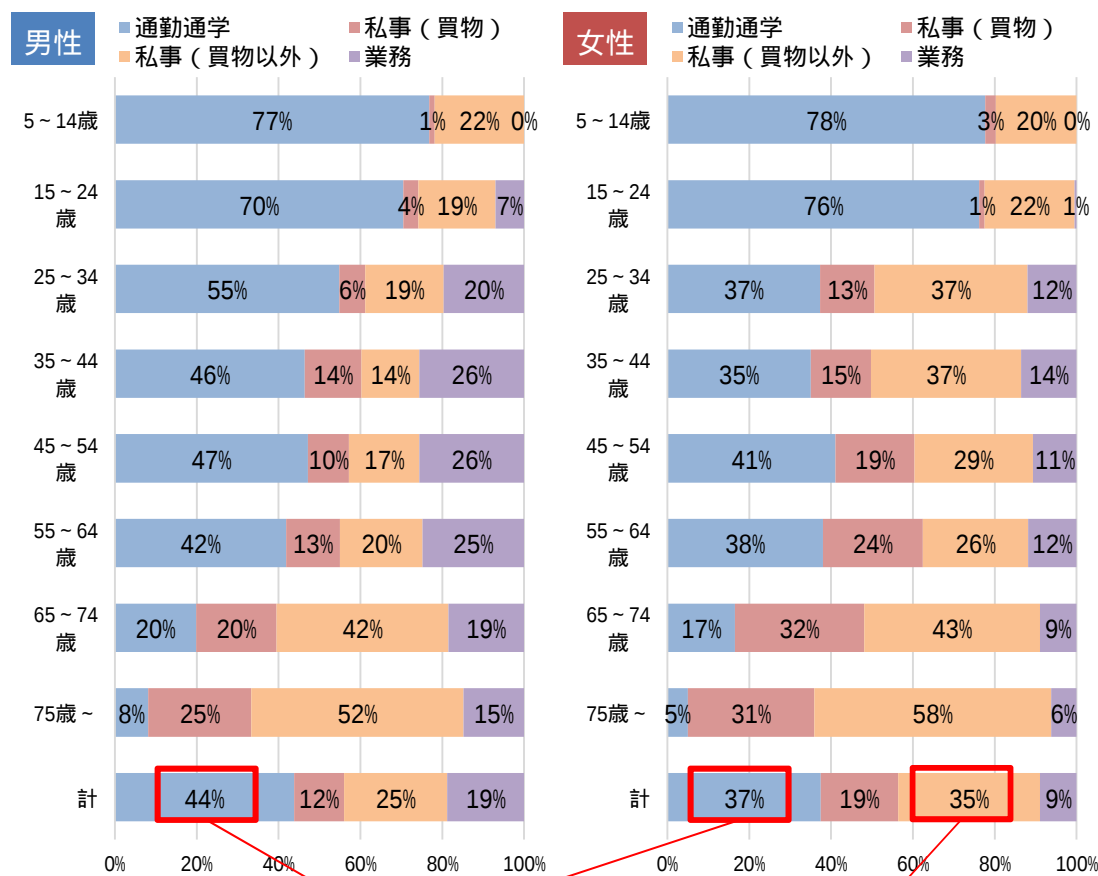
(2) 調査結果(速報)

現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

目的構成比 帰宅、不明を除く

- 平日は男女とも**通勤通学が最大**。女性は「私事(買物以外)」も多い。
- 休日は、男性の約8割、女性の約9割を私事目的が占める

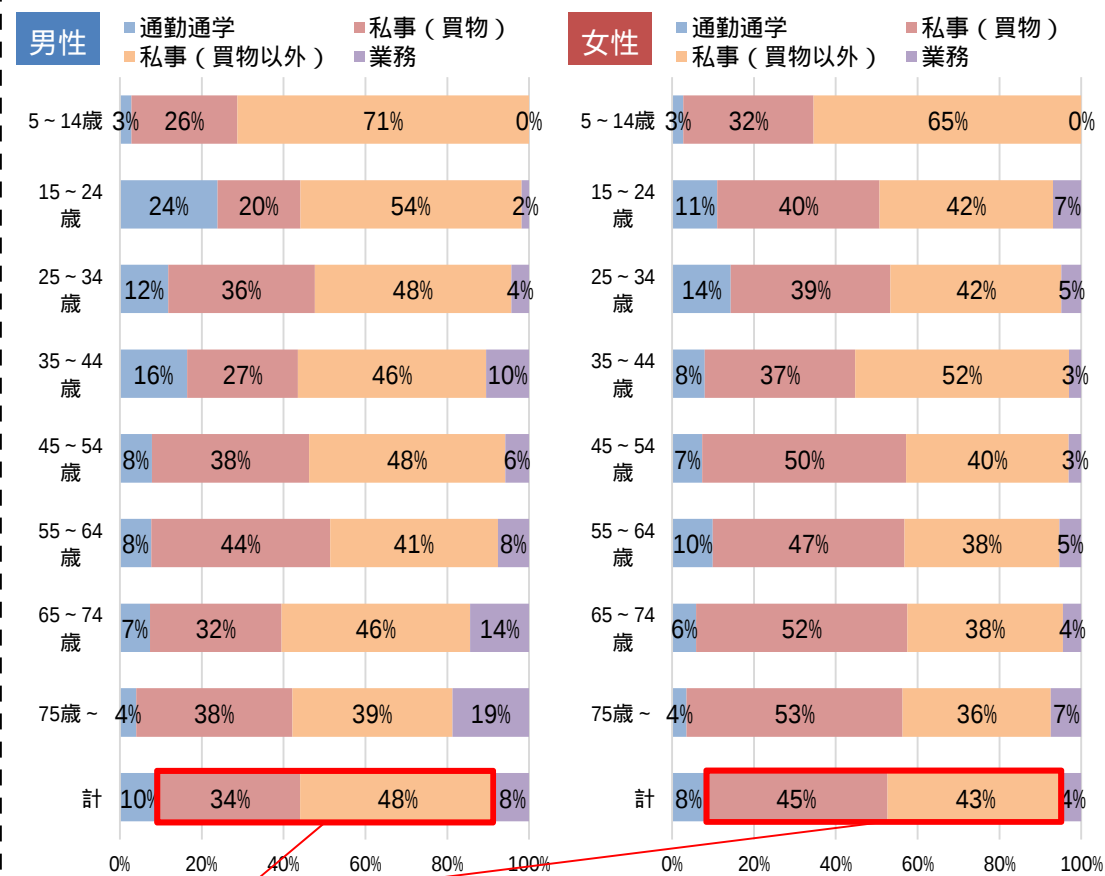
平日



平日は「通勤通学」が最大

平日の女性は「私事(買物以外)」も多い

休日



休日は、男性の約8割、女性の約9割を私事目的が占める

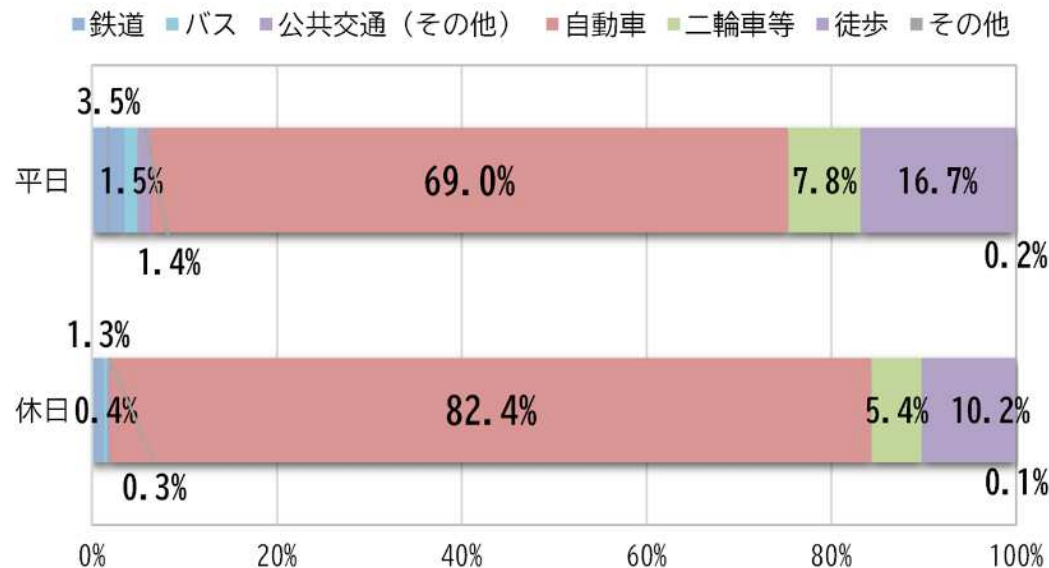
帰宅目的、目的不明を除く構成比
 私事(買物以外)：通院、送迎、散歩・ジョギング、食事・社交、観光・行楽・レジャー、塾・習い事など

(2) 調査結果(速報)

現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

代表交通手段分担率 市内発集量ベース

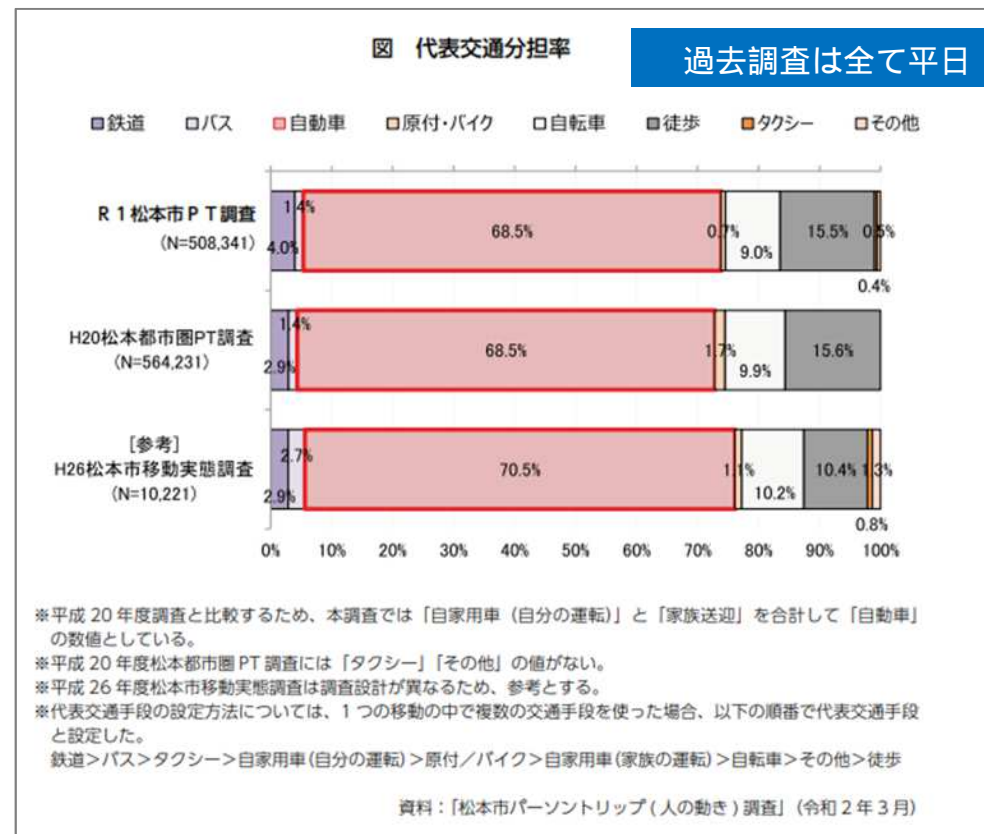
- 自動車分担率は、平日が69.0%、休日が82.4%となっている。
- 平日は、過去調査と各交通手段分担率は同程度となっている。



手段不明を除く分担率

公共交通(その他): タクシー・ハイヤー、デマンド交通(のーと松本)、送迎バス・サービス
1回の移動で複数の交通手段を使った場合、以下の順番で代表交通手段を設定した。

鉄道 > バス > 公共交通(その他) > 自動車 > 二輪車等 > 徒歩 > その他



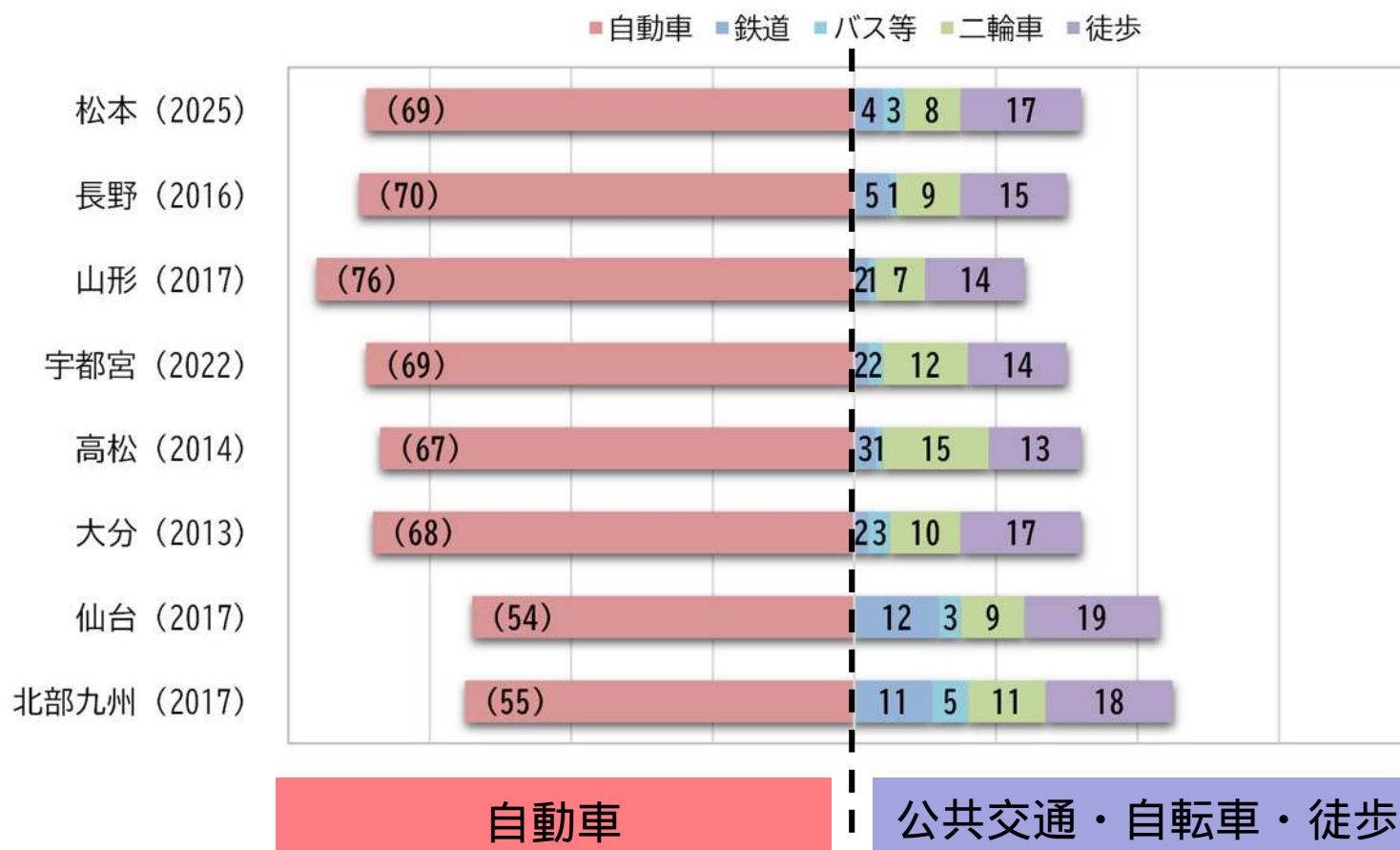
(2) 調査結果(速報)

現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

代表交通手段分担率（他都市圏との比較）

- 本市の代表交通手段は、概ね他の地方都市圏と同程度（自動車7：公共交通・自転車・徒歩：3）となっている。

ただし、他都市の分担率は中心都市だけでなく、対象都市圏全体の分担率である点に注意



(2) 調査結果(速報)

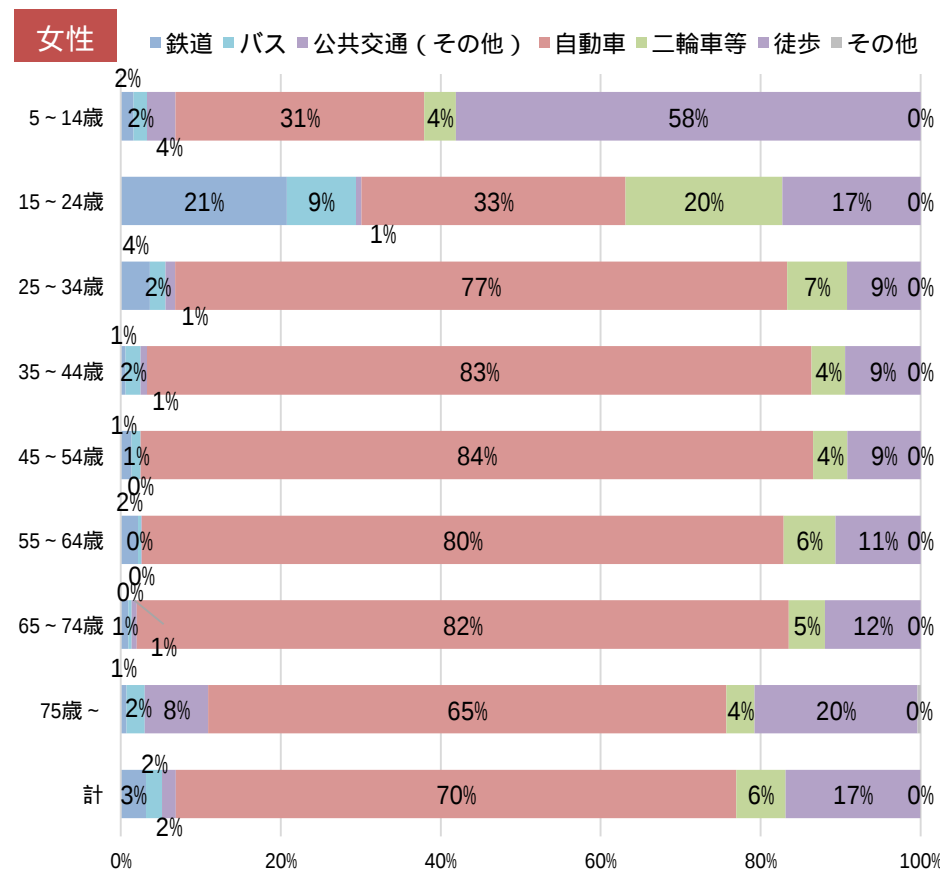
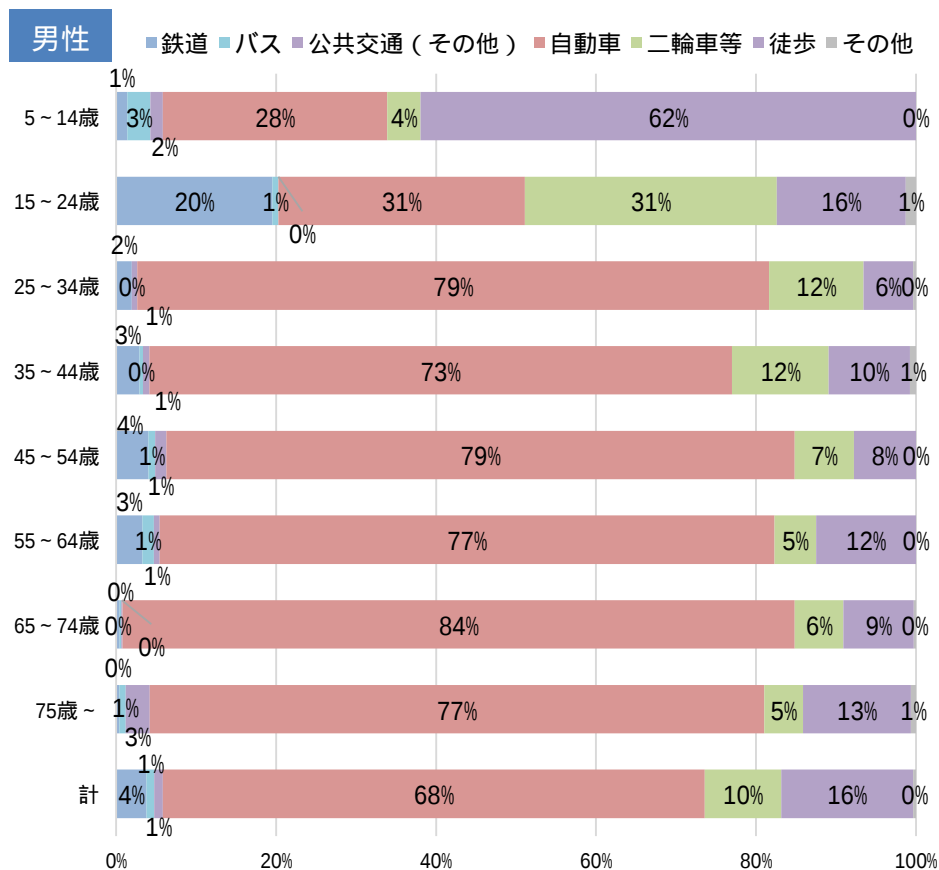
現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

代表交通手段分担率(性・年齢別)

平日、市内発集量ベース

- 平日は、5～14歳は男女とも6割が徒歩、15～24歳は公共交通、自動車、自転車と同程度の割合となっている。
- 25歳以上では、男女とも75歳以上の女性以外は、自動車の割合が8割程度。

平日



手段不明を除く分担率

(2) 調査結果(速報)

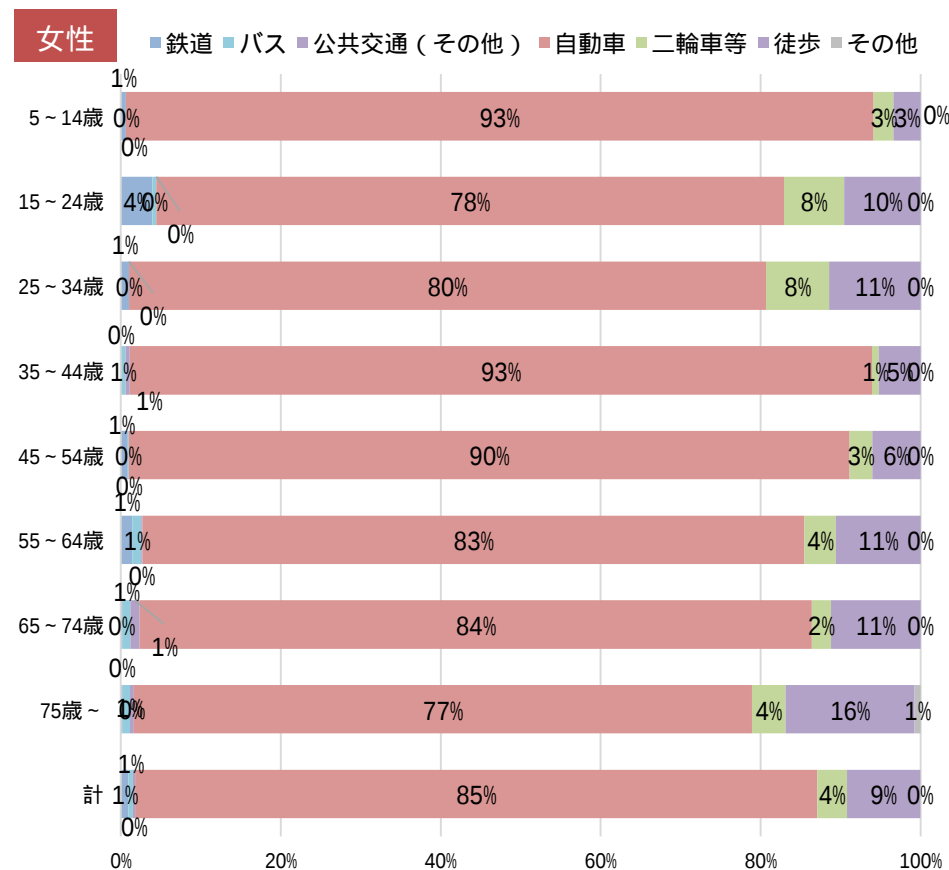
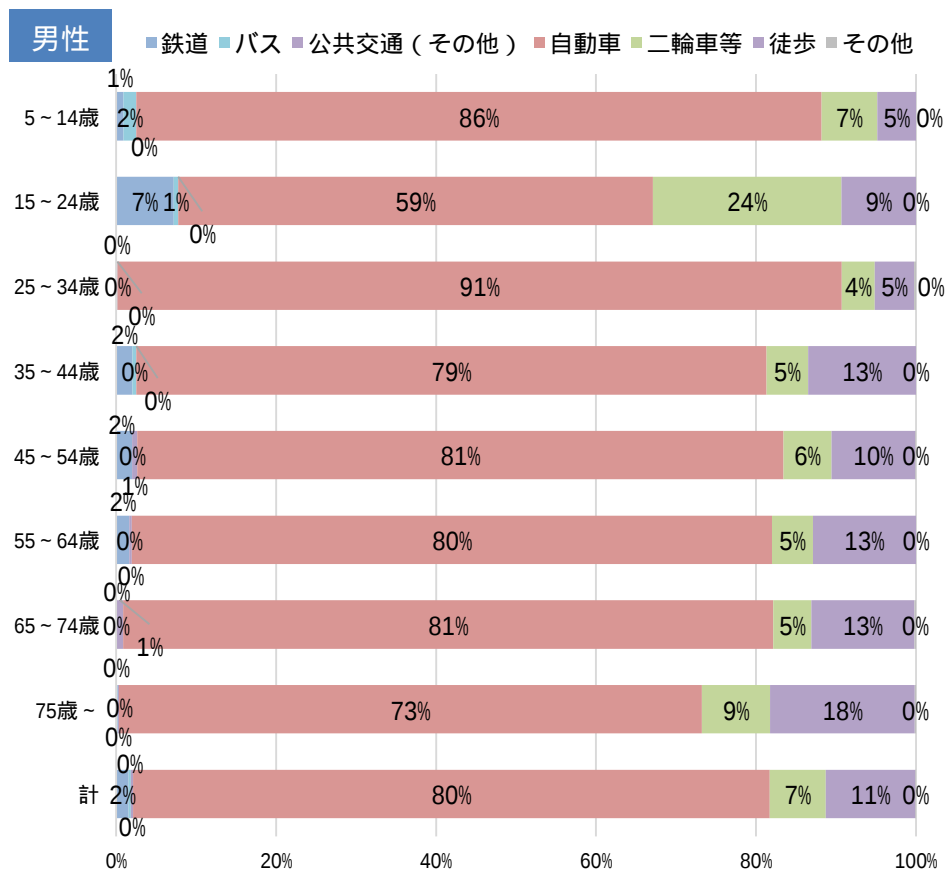
現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

代表交通手段分担率(性・年齢別)

休日、市内発集量ベース

- 休日になると、男女とも24歳以下も自動車の割合が高まる。

休日



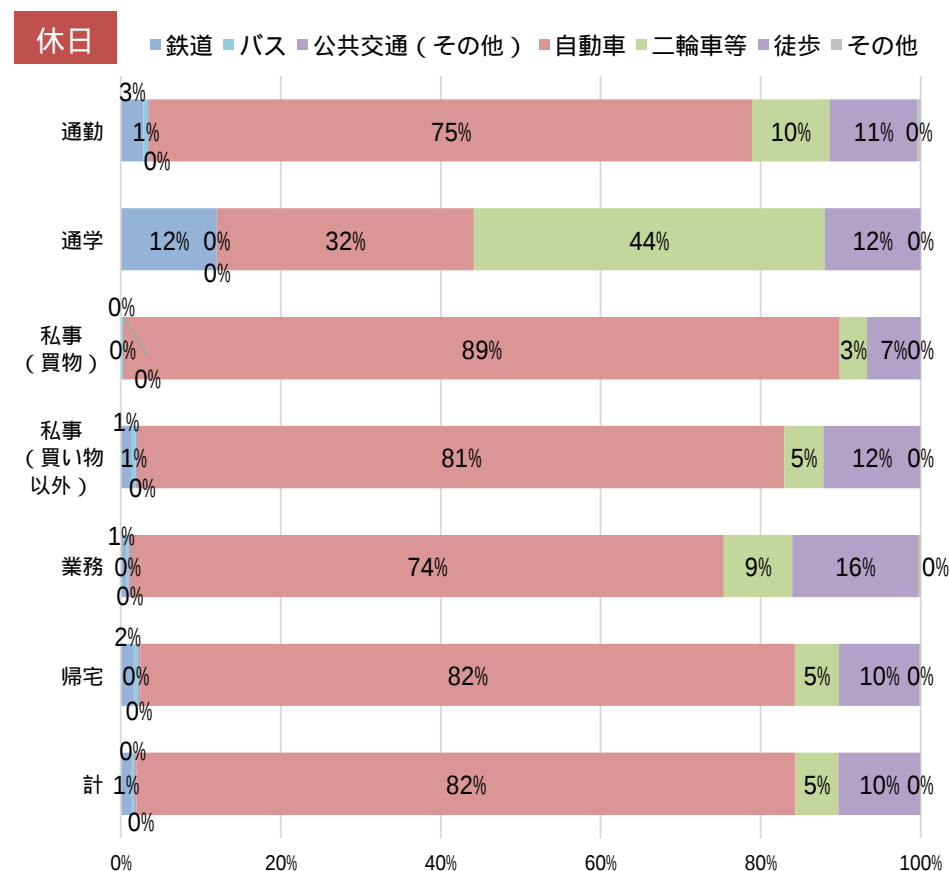
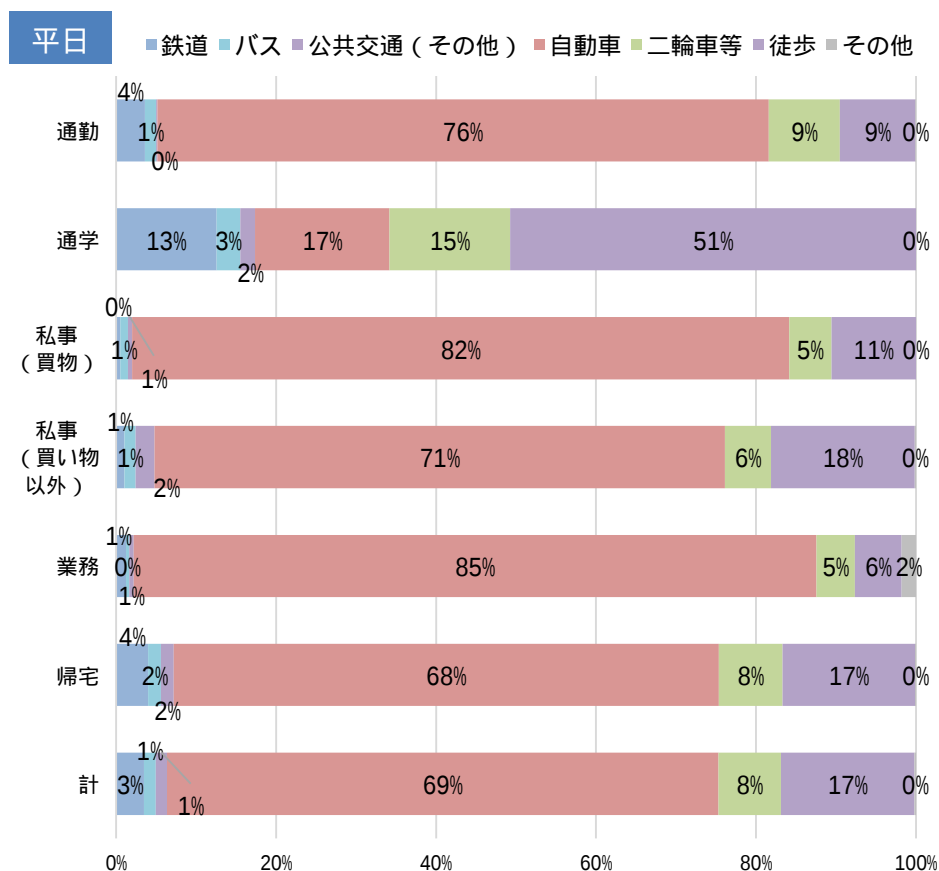
(2) 調査結果(速報)

現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

目的別代表交通手段分担率

平日、市内発集量ベース

- 平日で**公共交通分担率が最も高いのは通学目的**であり、徒歩の割合も高い。通勤目的は76%が自動車の移動となっている。
- 休日は、**私事(買物)目的の9割が自動車の移動**となっている。



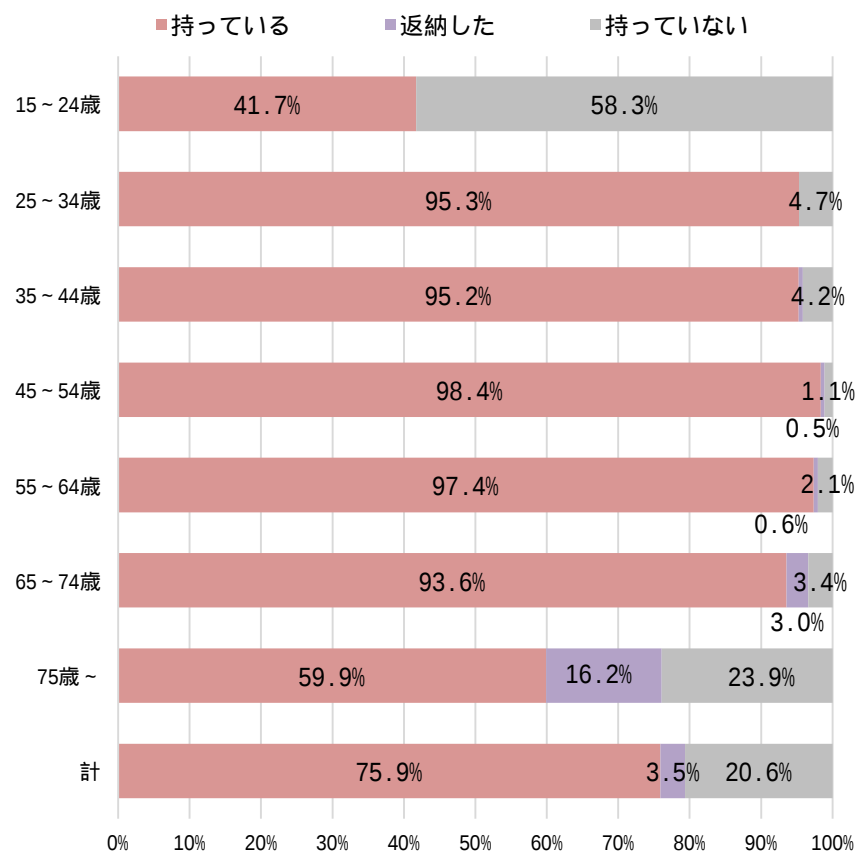
(2) 調査結果(速報)

現時点の速報値であり、今後の精査により数値が更新される可能性があります。

自動車運転免許の保有、自由に使える自動車の有無(免許保有者のみ対象)

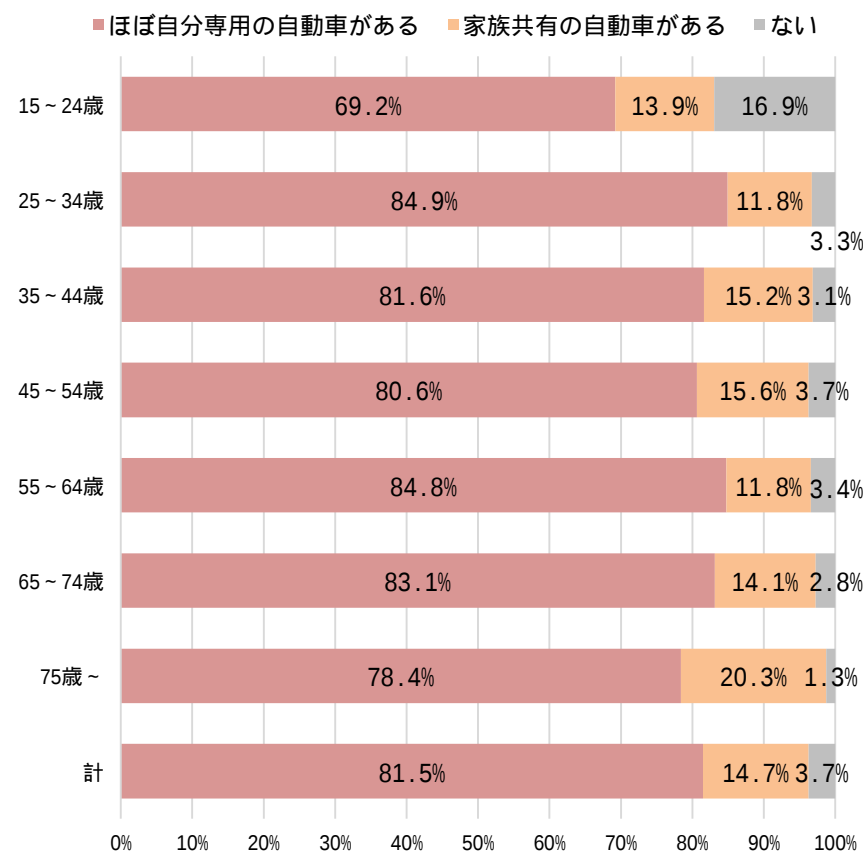
- 市民の **75.9%** が**自動車運転免許を保有**。75歳以上でも約6割が免許を保有。
- 免許保有者のうち、自由に使える自動車がない人は3.7%で、免許保有者のほとんどが**自分専用もしくは家族共用の車を持っている**。

自動車運転免許の保有状況



運転免許
保有者
のみ対象

自由に使える自動車の有無(免許保有者のみ対象)



不明、未回答を除く
平日の有効回答者で整理

2 . 学生ワークショップ

(1) 学生ワークショップの概要

目的

- 学生目線による**松本の交通の課題**などの把握を目的に、信州大学の学生サークル「CHANGE」と合同で**ワークショップ**を2回開催。
- テーマは、「交通でつくる、よりよい松本の暮らし」

	日時	場所	議題	参加者数
第1回	令和7年 8月29日(金) 18:30-20:45	信州大学 松本キャンパス	若者・学生の視点から考える、松本で暮らす上での 生活上の課題	20人
第2回	令和7年 12月17日(水) 18:30-20:45	信州大学 松本キャンパス	松本の課題を踏まえ、対応する 政策を提案する	23人



(2) 学生ワークショップでの主な意見

第1回 生活上の課題

● 交通

- 歩道や自転車道が少なく（連続性がない）、狭い。
- 夜間の交通手段がない。街灯が少ない。
- バスの定時性が低く、鉄道との乗換も難しい。
- 停留所に屋根がなく、晴天・雨天時の待ち時間が大変。
- わかりやすい行先提示、乗降方法の周知が不足。
- 遅延発生時の情報発信の充実が必要。

● 施設

- PARCOや井上百貨店が閉店し、主な商業・娯楽施設が限られる。
- 学生が気軽に入れる店、集えるフリースペース、自由に使える公園が少ない。
- 学生や子どもが過ごせる場所（自習スペース、学生同士が交流できる場所、体が動かせる場所や公園など）が少ない。
- 座れる場所がほしい。
- 中心部から離れるとスーパーが少なく、買物施設へのアクセスが大変。

(2) 学生ワークショップでの主な意見

第2回 政策を提案

● 道路状況

- 田沢駅、信濃荒井駅、島内駅など、松本駅以外にP&R駐車場を整備し、鉄道で中心市街地に来てもらう環境を整備する。
- モビリティハブを整備し、松本市を南北に移動する動きを活発にする。

● 公共交通

- 電車とバスの乗継時間を考慮したダイヤ再編。
- バスの遅延状況をアプリで発信する。
- 学校と連携したバス乗り体験により、子どもの頃からバスに親しんでもらう。
- バスの無料デーを作り、バスに乗る機会を増やす。

● 自転車

- 松本駅前駐輪場を立体駐輪場とし、駐輪容量を増やす。
- 駐輪場の場所や空き情報、料金等が把握できるアプリを整備する。
- 無電柱化を進め、自転車の走行空間を確保する。

3 . 庁内ヒアリング

(1) 庁内ヒアリングの概要

目的

- 総合交通戦略に関連する事業や施策を抱える庁内の部局に対して、「**現状の課題**」や「**次期総合交通戦略に対する要望**」などをヒアリングし、策定に向けた参考とする。

日にち	時間	ヒアリング先
令和7年7月17日(木)	10:00-10:40	交通部 交通ネットワーク課
	10:40-11:20	交通部 公共交通課
	11:20-12:00	交通部 自転車推進課
令和7年8月5日(火)	14:00-15:00	文化観光部 観光ブランド課
	15:00-16:00	建設部 都市計画課
令和7年8月8日(金)	10:00-11:00	環境エネルギー部 環境・地域エネルギー課
	11:30-12:00	産業振興部 商工課
	13:00-13:30	こども若者部 こども育成課

(2) 庁内ヒアリング結果

ヒアリング先	現状の課題	今後の課題	次期戦略への要望 (盛り込んでもらいたい項目、施策など)
交通ネットワーク課	- 適切な自家用車利用の推進 - 市内エリアごとの目指すモビリティ水準の整理 - 拠点性を高める交通結節点の在り方、整備の方向性 - 渋滞箇所のハード整備の早期完成 - 市内流入車両の総量抑制 - 松本駅周辺における交通機能の強化とにぎわい創出	次世代交通、新モビ導入による課題解決	- 中心市街地の道路計画 - フリンジ駐車場の検討 - 松本駅周辺整備の方向性
公共交通課	- 地域公共交通の利用促進 - 路線バス利用者数の増加 「葉の交通(少量輸送サービス)」の整備 - 運転手不足への対応 - ボランティア輸送等の持続可能性	- 公共交通の運行経費の更なる上昇と人口減少による公共利用者の減少が見込まれることへの対応 - 郊外地域の公共交通密度の低下への対応	少量移送サービスの今後のあり方
自転車推進課	- 自転車安全教育の普及 - 自転車と歩行者の通行空間の分離 - シェアサイクル拠点のニーズを踏まえた場所の検討 - 自転車の日常利用の促進 - 駐輪場の整備、更新 - 訪日外国人観光客含むサイクルツーリズムの推進 - 自転車通行空間の整備	- e-BIKE、電動キックボード等の多様なモビリティとの道路空間共有ルール確立 - 市南部へのシェアサイクルの展開	- マルチモーダル交通(複数の交通手段を組み合わせる効率的に移動するシステム)の実現に向けた検討 - 地域特性に適した施策を柔軟に段階的に実証・展開 - シェアサイクルの利用促進
観光ブランド課	- 市全域(街エリア、山エリア)が一体となった観光誘客、受入環境の整備 - 繁閑シーズンの差、主要観光地への偏りの解消 - 増加するインバウンドへの対応 - 乗鞍高原へのバス来訪の促進	- 市全域での観光客の減少 - 特定の時期・場所でのオーバーツーリズム - 文化財や自然の保護、持続可能な観光地化	- マイカー観光客向けの駐車場整備 - 渋滞解消 - インバウンドに分かりやすい交通案内 - 主要観光スポットを巡るバスの運行

(2) 庁内ヒアリング結果

ヒアリング先	現状の課題	今後の課題	次期戦略への要望 (盛り込んでもらいたい項目、施策など)
都市計画課	- 市街化調整区域の開発圧力への対応 - 逆線引きを含めたこれからの都市計画のあり方 - これから予想される事業に対する人員・人材不足 - グリーンインフラの推進に対する調整 - 交通結節点である波田駅の周辺整備	- 市街地拡大の抑制 - 限界集落の持続可能性 - 住宅団地の再整備 - 都市化と景観の折り合い - 学校の統廃合と跡地利用	- 政策的な根拠となりえる客観的データの取得 - 都市計画道路に限らない優先整備道路の検討 - 自動運転や公共交通の運転手不足など将来を想定した計画 - 人口減少を考えたうえでの公共交通の計画 - フリンジ駐車場やパークアンドライドの検討 - 広域的な交通施策 - 自家用車から公共交通にシフトした際の公共交通需要と容量・担い手の問題
環境・地域エネルギー課	- ゼロカーボンに係る取組みの市民への浸透 - EVカーシェアリング事業の利用促進	- 運輸部門のカーボンニュートラル - EV普及を支える政策 - EV充電インフラの広域的な整備 - EVの充電への再エネ活用	ゼロカーボンと交通政策の結びつきがより明確にわかるような工夫
商工課	- 市営駐車場のあり方 - 多様な移動手段による来街及び回遊環境の充実	市街地活性化や都市計画を踏まえた市営駐車場の検討	自動車による来街への対策
こども育成課	ファミリーサポート事業の送迎増加への対応		