

「第3 目指す将来像に対する交通の課題」 について

目次

- 1 第3章の位置づけと構成
- 2 市を取り巻く環境の変化と今後の見通し
- 3 市民の移動実態
- 4 現戦略の取組み状況
- 5 目指す将来像に対する交通の課題

1 第3章の位置づけと構成

1 3章の位置づけと構成

◇位置づけ

- 市の現状と今後の見通しや現戦略の取組み状況を整理し、2章の「目指す将来像と交通の役割」と比較し、その実現に向けた交通の課題を整理する章。

◇構成

3-1 市を取り巻く環境の変化と今後の見通し

●市を取り巻く環境の変化

人口減少、ゼロカーボン、デジタル化など、市を取り巻く環境の変化と今後の見通しを上位関連計画等を参考に7つの視点で整理する。

3-2 市民の移動実態

●データに基づく市民の移動実態

R7松本市PT調査等のデータを用いて、市全体の移動実態や2章の7つの暮らしの姿からみた移動実態等を整理し、合わせてABS-simによる趨勢型(現状のまま推移した場合)の見通しを整理する。

3-3 現戦略の取組み状況

●現戦略の検証

現戦略の施策の取組み状況と成果指標を検証し、次期戦略に引き継ぐ視点を整理する。

3-4 目指す将来像に対する交通の課題

●交通の課題

3-1～3-3の状況と、2章で整理した目指す将来像・暮らしの姿と交通の役割を比較し、その実現に向けた交通の課題を整理する。

2 市を取り巻く環境の変化と今後の見通し

人口減少、ゼロカーボン、デジタル化など、市を取り巻く環境の変化と今後の見通しを上位関連計画等を参考に7つの視点で整理する。

(1)市を取り巻く環境の変化と見通し

- 上位関連計画の内容を踏まえ、市を取り巻く現状と今後の見通しを7つの視点で整理する。

視点① 人口減少・少子高齢化の進展

- 本市の人口は減少局面に入っており、10年後の2035(R17)年には約22.5万人と、2025年から約1.1万人(約4.5%)減少する見込み。
- 団塊の世代は全員が後期高齢者となり、人口が最大の団塊ジュニア世代も10年後には60歳を超えることから、高齢化の今後の進展も見据えたまちづくりが必要である。

視点② ライフスタイルの多様化

- 働き方や価値観の多様化を背景に、Uターン・Iターンなど地方での暮らしを選ぶ動きが広がっている。また、全国的に若者の運転免許保有率は低下しており、自動車を持つことが「当たり前」ではない世代が増えつつある。
- 「学都」である本市は、進学期(10代後半)が転入超過である一方、就職期の20代(特に女性)は東京圏への転出が多い。安定した人口構造の実現に向け、若者と女性の定着が重要である。

視点③ ゼロカーボンの推進

- 本市は2050ゼロカーボンシティの実現を掲げ、「ゼロカーボン」を重点戦略として全ての基本施策を脱炭素を前提に展開するとしている。
- 一方、市民の移動の約7割を自動車が占め、鉄道・バスは1割に満たない中、脱炭素の実現には過度な自動車依存からの転換が必要である。

視点④ デジタル技術の社会インフラ化

- あらゆる分野でデジタル技術やAIの活用が進み、デジタルは暮らしや仕事に欠かせない社会インフラとして定着しており、本市も「DX・デジタル化」を重点戦略として取り組みを進めている。
- 交通分野でもオンデマンド交通やキャッシュレス化などの実装が進む一方、デジタル格差の是正も重要である。

視点⑤ 長野県の「極」としての役割

- 本市は医療・教育・文化・経済など多方面で地方の中核を担う「極」となり得る都市であり、周辺市町村を含む地域全体の発展を牽引することが求められている。
- 交通面では、圏域の日常生活を支えるとともに国内外からの来訪の玄関口の役割を担っており、インバウンド需要が高まる中、日常と来訪の双方を支える環境づくりが重要である。

視点⑥ 交通の担い手不足の深刻化

- 全国的にバス乗務員不足などにより民間事業者による路線バスの維持が困難になる中、本市は路線バス事業に行政が大きく関わる公設民営体制に移行した。
- 地域交通は移動手段に限られる市民の生活を支えるとともに、地域経済の持続性に直結する分野であり、市民、行政、民間事業者が連携した、移動手段に困ることのないまちづくりが必要である。

視点⑦ 自然災害の激甚化・頻発化

- 近年、日本各地で地震や豪雨などによる自然災害が相次いでおり、本市は幹線道路整備や上下水道の耐震化などのインフラ強化と危機管理体制の強化を進めることとしている。
- 立地適正化計画には防災指針を追加しており、災害リスクを踏まえた市街地形成と、災害時の輸送ルート確保など、災害に強い道路・交通ネットワークが必要である。

出典:

- 視点①：総合計画、立地適正化計画
- 視点②：総合計画、地方創生2.0基本構想
全国都市交通特性調査
- 視点③：総合計画、立地適正化計画
- 視点④：総合計画

- 視点⑤：総合計画、観光ビジョン
- 視点⑥：総合計画、地域公共交通計画
- 視点⑦：総合計画、立地適正化計画

3 市民の移動実態

R7松本市PT調査等のデータを用いて、市全体の移動実態や2章の7つの暮らしの姿からみた移動実態等を整理し、合わせてABS-simlによる趨勢型(現状のまま推移した場合)の見通しを整理する。

⇒今回と次回委員会の2回で報告予定であり、今回は、現時点でのPT調査データ分析結果を報告。

(1)移動実態の現状

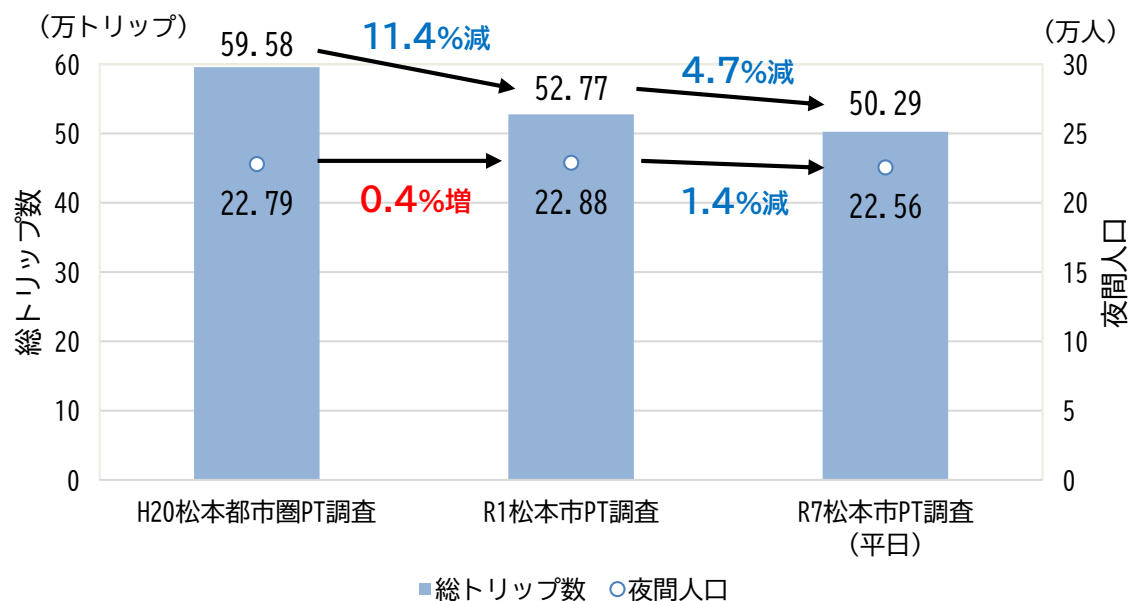
※速報値であり、今後の精査により
数値が変わる可能性があります。

◇市民の移動量(トリップ数)はどう推移しているか？

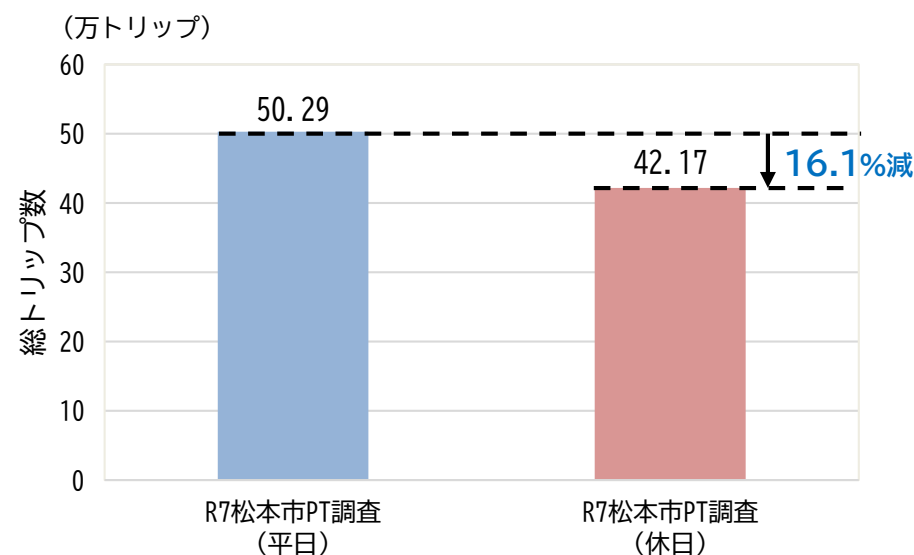
○市民の総トリップ数は、前回令和元年度調査から**4.7%減**。人口の推移(1.4%減)よりも減少幅が大きい。

※今回初めて休日調査を実施したが、平日よりも休日の方が16.1%移動量が少ない。

総トリップ数・夜間人口の推移（平日）



R7松本市PT調査の平休トリップ数



※H20松本都市圏PT調査は、松本市居住者のみ（＝同条件で推移を比較）

(1)移動実態の現状

※速報値であり、今後の精査により
数値が変わる可能性があります。

◇人口以上に移動量(トリップ数)が減っている要因はなにか？

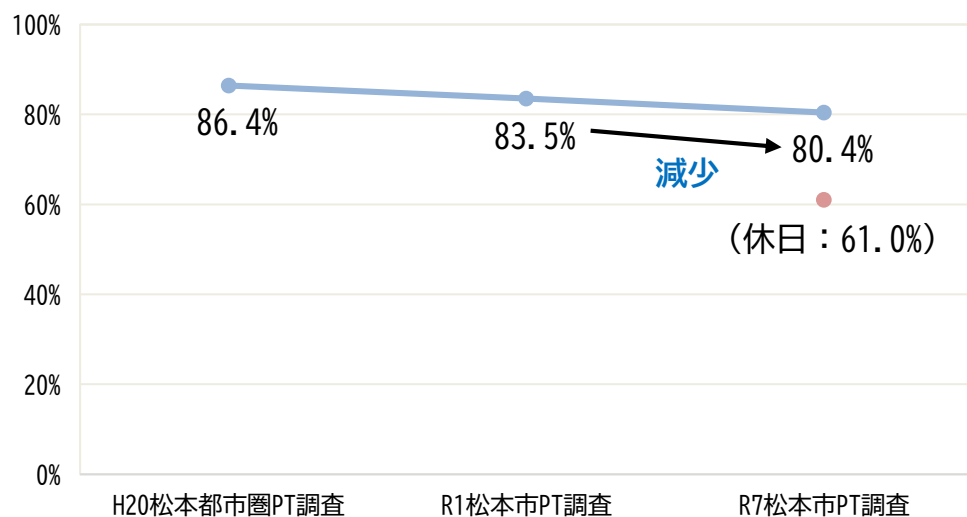
○ 前回(R1)から今回(R7)にかけて、外出した人の平均移動回数は2.76回から2.77回とほぼ横ばいなのに対して、外出した人の割合(外出率)は83.5%から80.4%に減少している。

⇒**外出率の低下**が、人口以上に移動量が減少している**要因**。

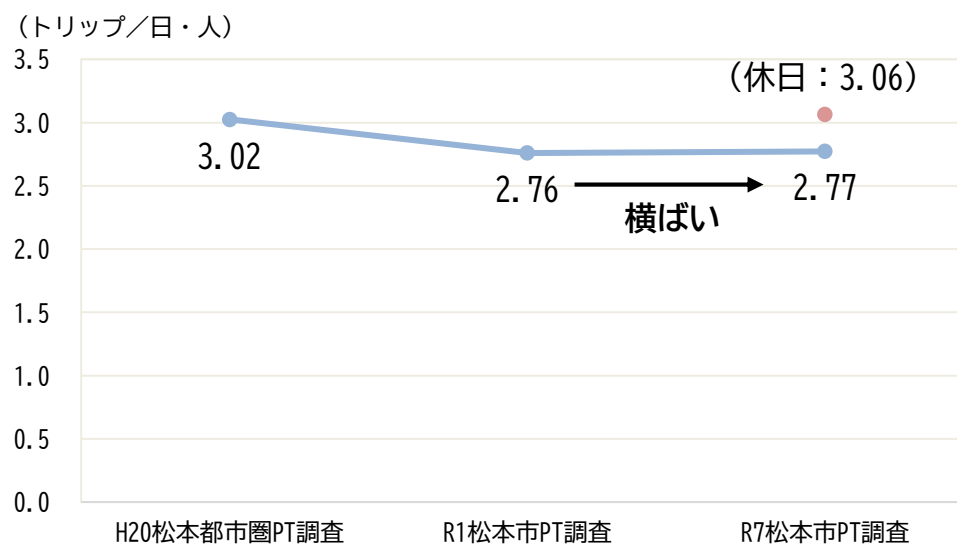
※休日は、外出した人の平均移動回数は平日より多いが、外出率が平日よりも大きく低下している

⇒休日が平日よりも移動量が16.1%少ない要因も外出率によるもの

外出した人の割合の推移（平日）



外出した人の平均移動回数の推移（平日）



※H20松本都市圏PT調査は、松本市居住者のみ（＝同条件で推移を比較）

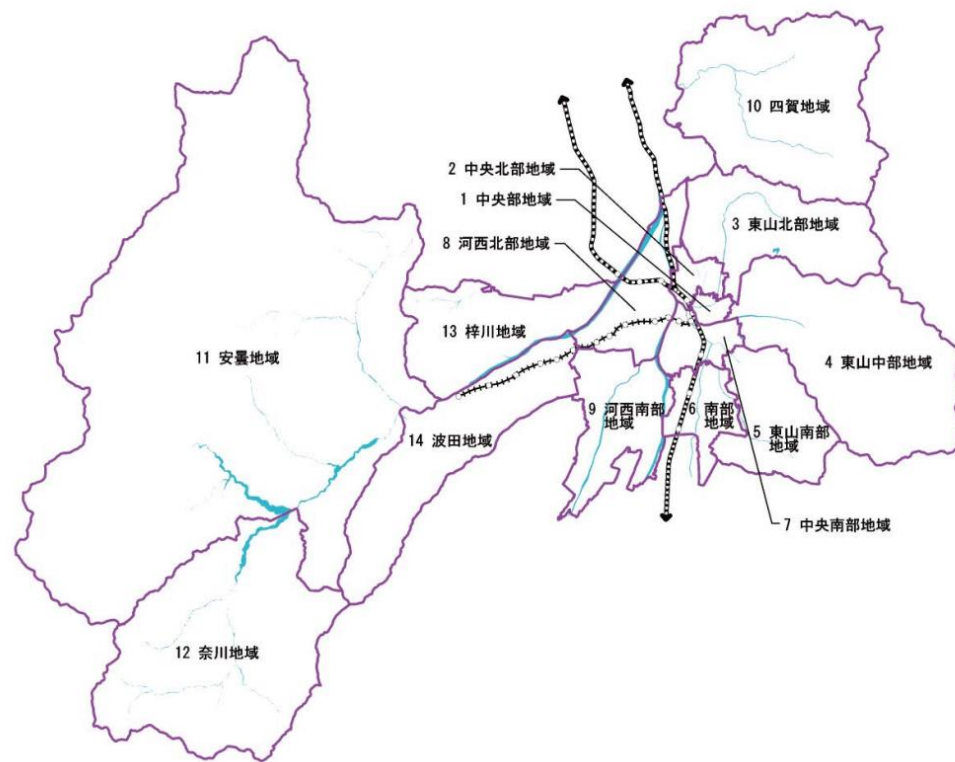
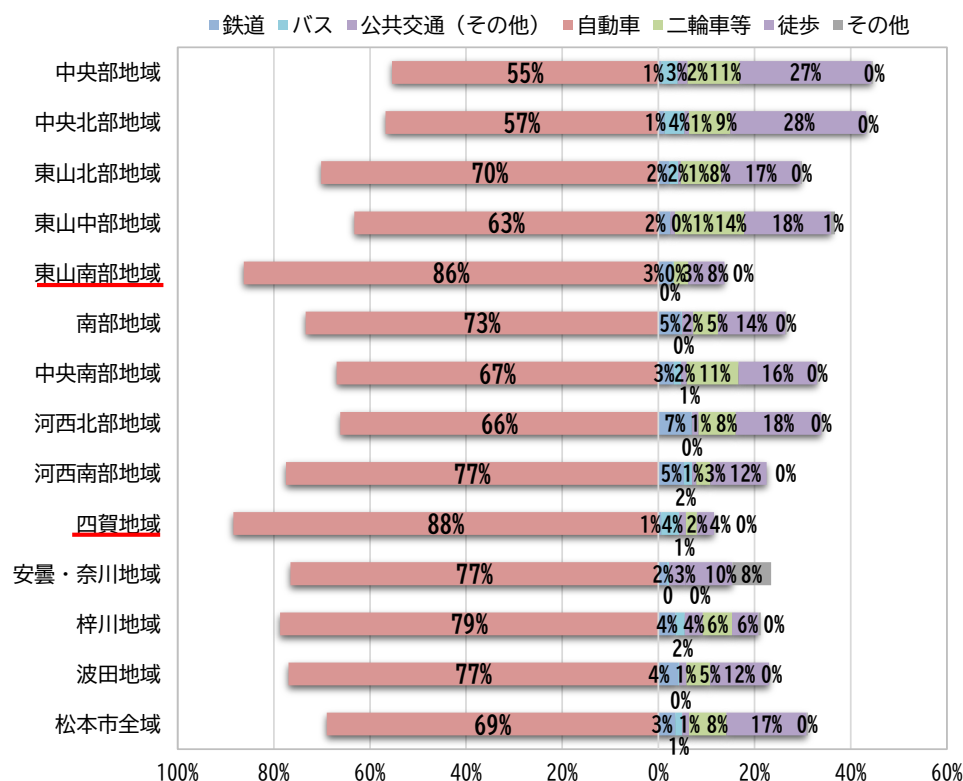
(1)移動実態の現状

※速報値であり、今後の精査により
数値が変わる可能性があります。

◇各地域の交通手段の割合は？ ※平日

- 平日は、市全体で自動車分担率が69%となっている。
- 地域別では、東山南部と四賀の自動車分担率が8割を超えている一方、中央部・中央北部では5割程度と比較的低くなっている。
- 河西北部地域は鉄道分担率が7%と高い ⇒ 上高地線と大糸線の2路線が要因か。

代表交通手段分担率（平日）



出典：松本市都市計画マスタープラン（令和4年）

※手段不明を除く各地域の発生量と集中量の合計の手段分担率

※公共交通（その他）：タクシー・ハイヤー、デマンド交通（のりーと松本）、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、次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

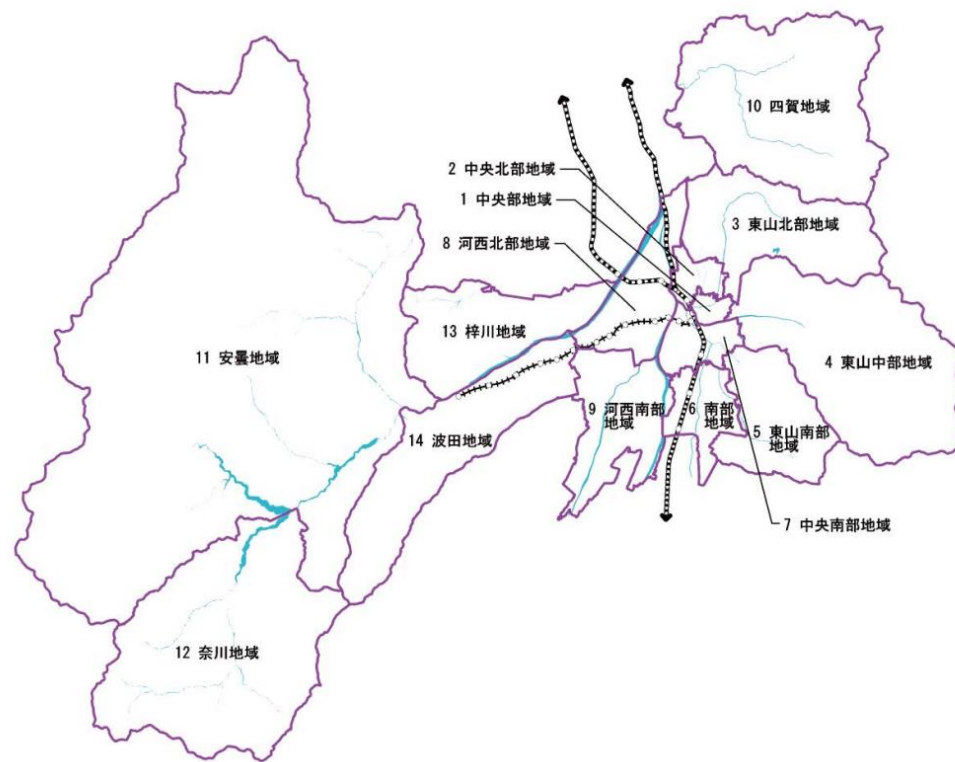
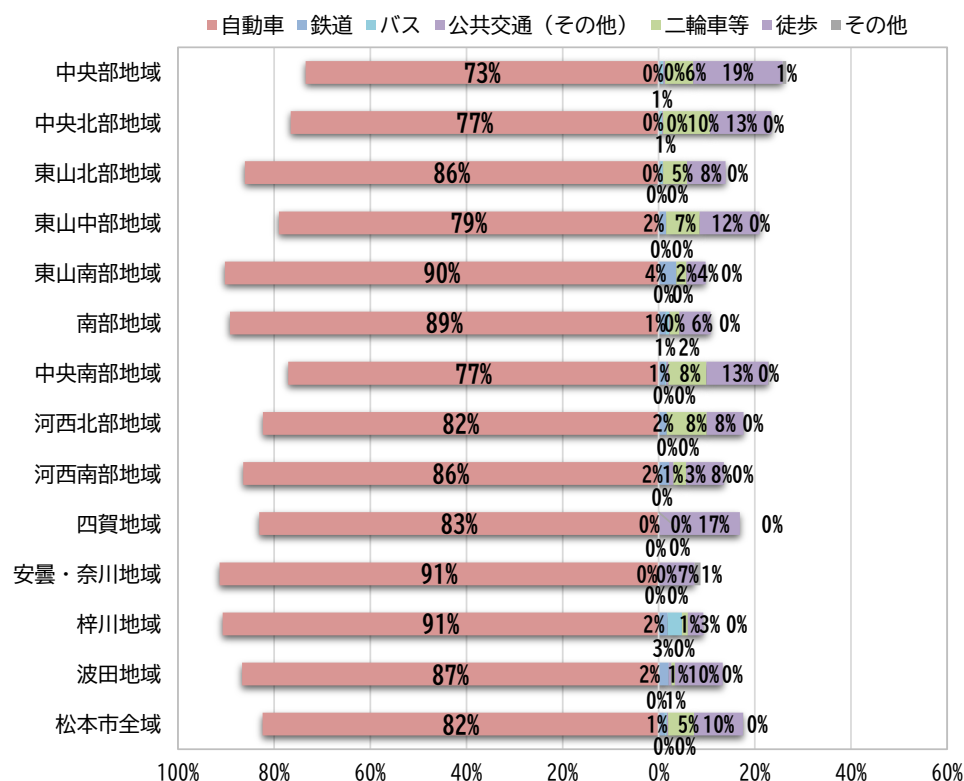
(1)移動実態の現状

※速報値であり、今後の精査により
数値が変わる可能性があります。

◇各地域の交通手段の割合は？ ※休日

- 休日は、市全体で**自動車分担率が82%**となり、平日よりもさらに高くなる。
- 地域別では、多くの地域が自動車分担率が8割を超え、中央部・中央北部でも7割を超える。

代表交通手段分担率（休日）



出典：松本市都市計画マスタープラン（令和4年）

※手段不明を除く各地域の発生量と集中量の合計の手段分担率

※公共交通（その他）：タクシー・ハイヤー、デマンド交通（のりーと松本）、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、次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

(1)移動実態の現状

※速報値であり、今後の精査により
数値が変わる可能性があります。

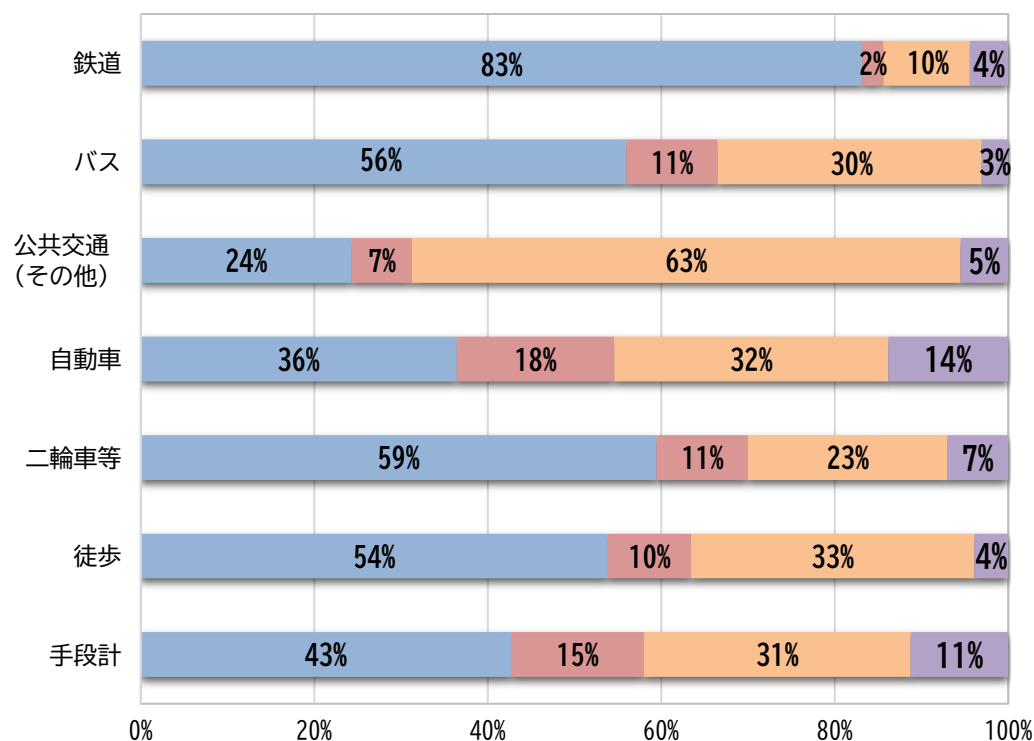
◇各**交通手段**は、主に**どの目的の移動**の際に使われているか？

○ 平日は**約4割が通勤通学**の移動であり、鉄道、バス、二輪車等は、通勤通学が主な利用目的となっている。

○ 休日は、通勤通学の割合が約1割と小さく、**約8割が私事目的**の移動が占めている。

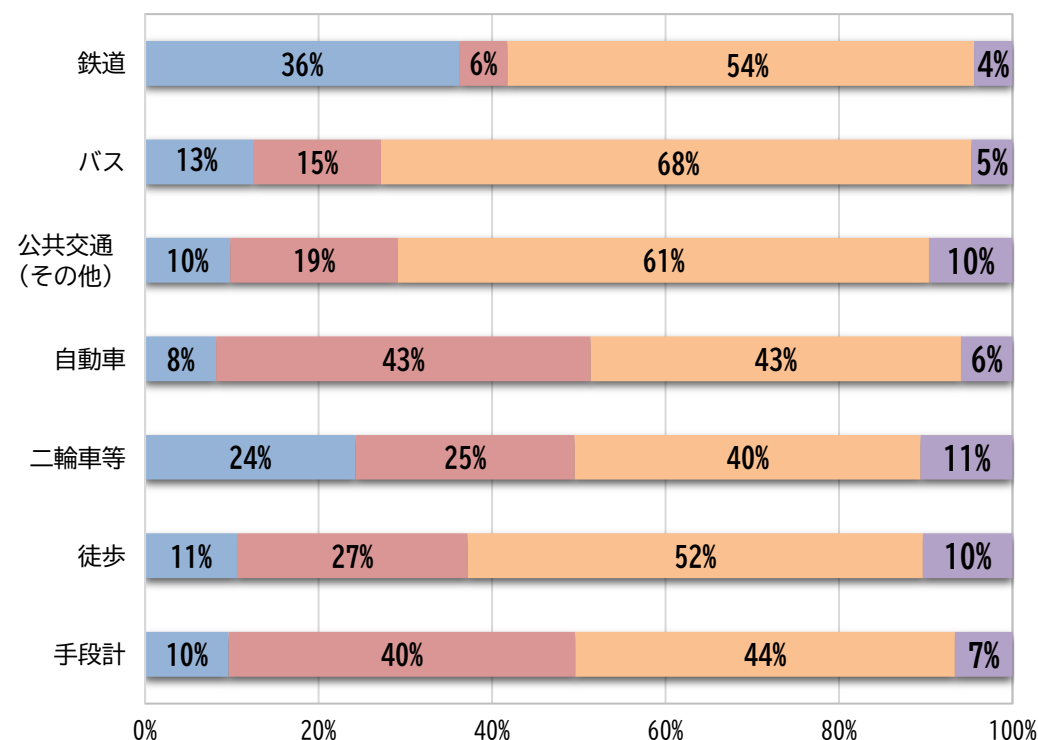
代表交通手段別目的構成比（平日）

■通勤通学 ■私事（買物） ■私事（買物以外） ■業務



代表交通手段別目的構成比（休日）

■通勤通学 ■私事（買物） ■私事（買物以外） ■業務



※帰宅目的・目的不明を除く構成比

※公共交通（その他）：タクシー・ハイヤー、デマンド交通（のるーと松本）、送迎バス・サービス

※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

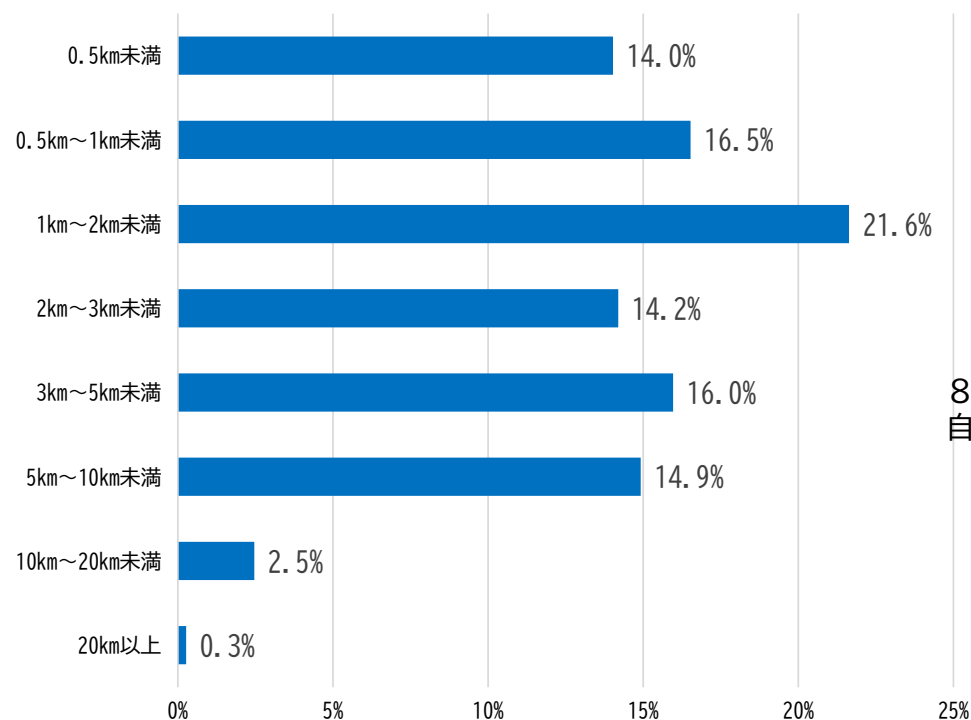
(1)移動実態の現状

※速報値であり、今後の精査により
数値が変わる可能性があります。

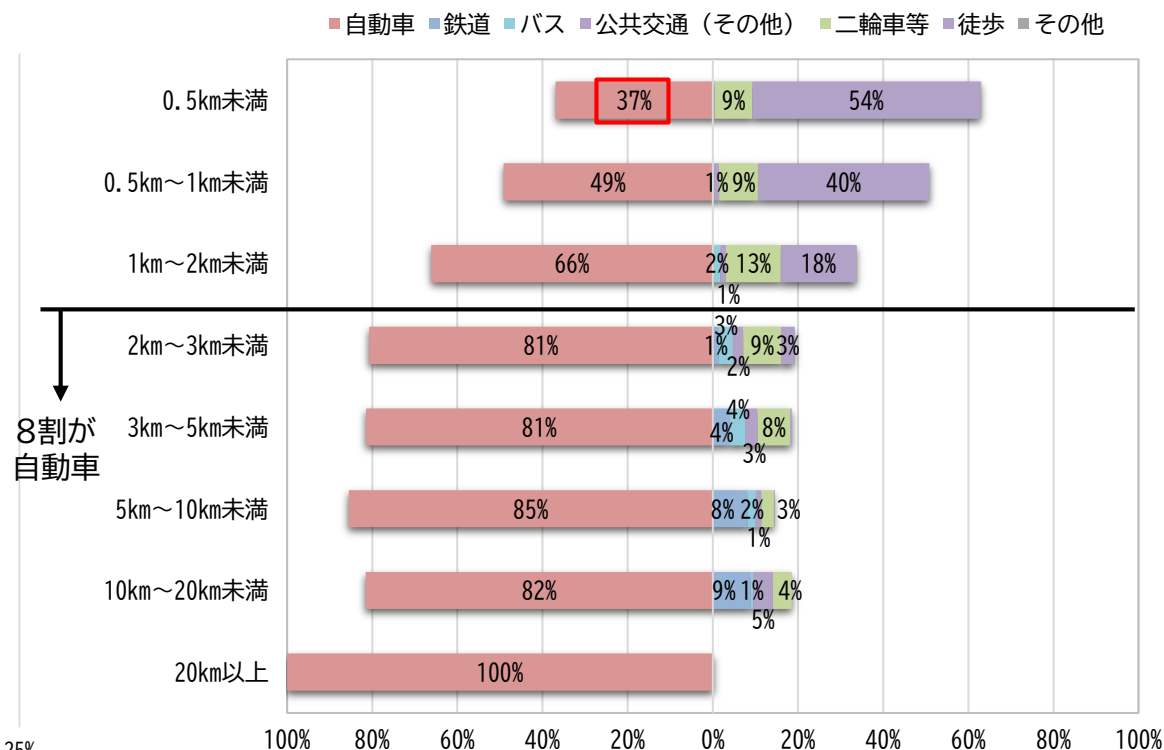
◇移動距離ごとに交通手段の特徴・違いはあるか？

- 平日の市内の移動は、1～2kmが21.6%と最も多い。
- 交通手段は、直線距離で2km(例:松本駅～松本IC)を超えると8割が自動車となる。
- 直線距離が0.5km(例:松本駅～なわて通り入口)未満の移動でも約4割が自動車を利用している。

移動距離（直線距離）帯別の移動量の割合



移動距離（直線距離）帯別の分担率（平日）



※松本市内の移動かつ発着地が番地・号までわかっている移動（直線距離が算出できる移動）が対象

(2) 目指す7つの姿の現状

◇目指す将来の暮らしの姿(こども・学生)

こども・学生

- ・親の送迎に頼らなくても、通学や部活動、休日のお出かけまで、安全に自分自身で移動できる。
- ・「学都」に集う学生が、まちなかで学び、楽しみ、活動できる。

◇1日1回以上送迎されている学生・生徒はどの程度いるか？

○ 平日は、学生・生徒(6歳～18歳)の**約3割**は1日1回以上自動車送迎されている

学生・生徒（6歳～18歳）の送迎状況

	割合
自動車送迎されている	28.4%
自動車送迎されていない	71.6%
計	100.0%

※平日データを対象に集計

※1日の移動のうち、1回でも自動車による送迎を受けている学生・生徒は「自動車送迎されている」として集計

(2) 目指す7つの姿の現状

※速報値であり、今後の精査により
数値が変わる可能性があります。

◇目指す将来の暮らしの姿(高齢者)

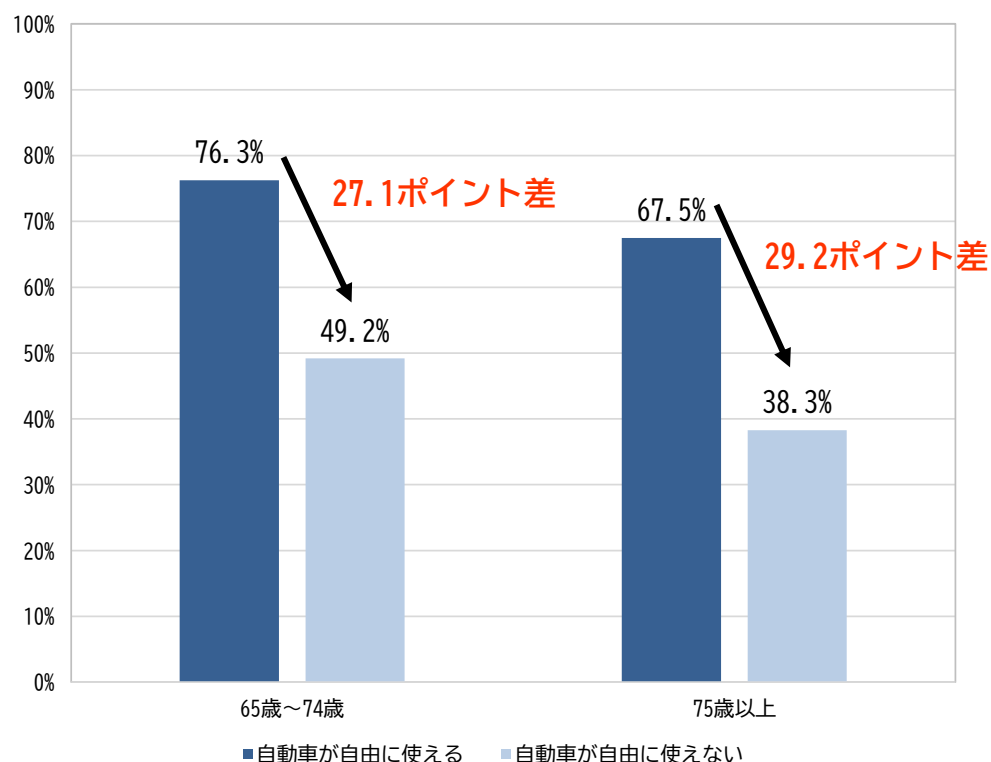
高齢者

- ・運転免許を返納しても、通院や買物、趣味の場などに、自分自身で出かけることができる。
- ・外出の機会が自然と増えるまちで、健康で生きがいのある毎日を送ることができる。

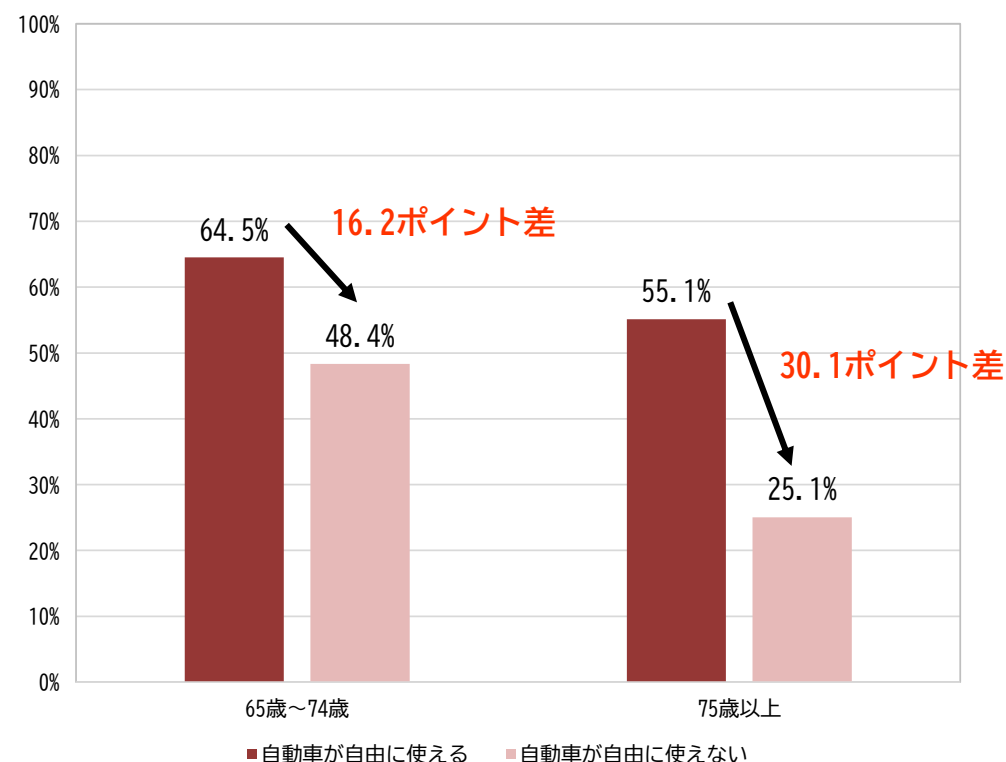
◇自動車が使えるかどうかで、外出率に差が生じるか。

○ 自動車が使えるかどうかで**外出率に大きな差**が生じている。

自動車が自由に使えるかによる外出率（平日）



自動車が自由に使えるかによる外出率（休日）



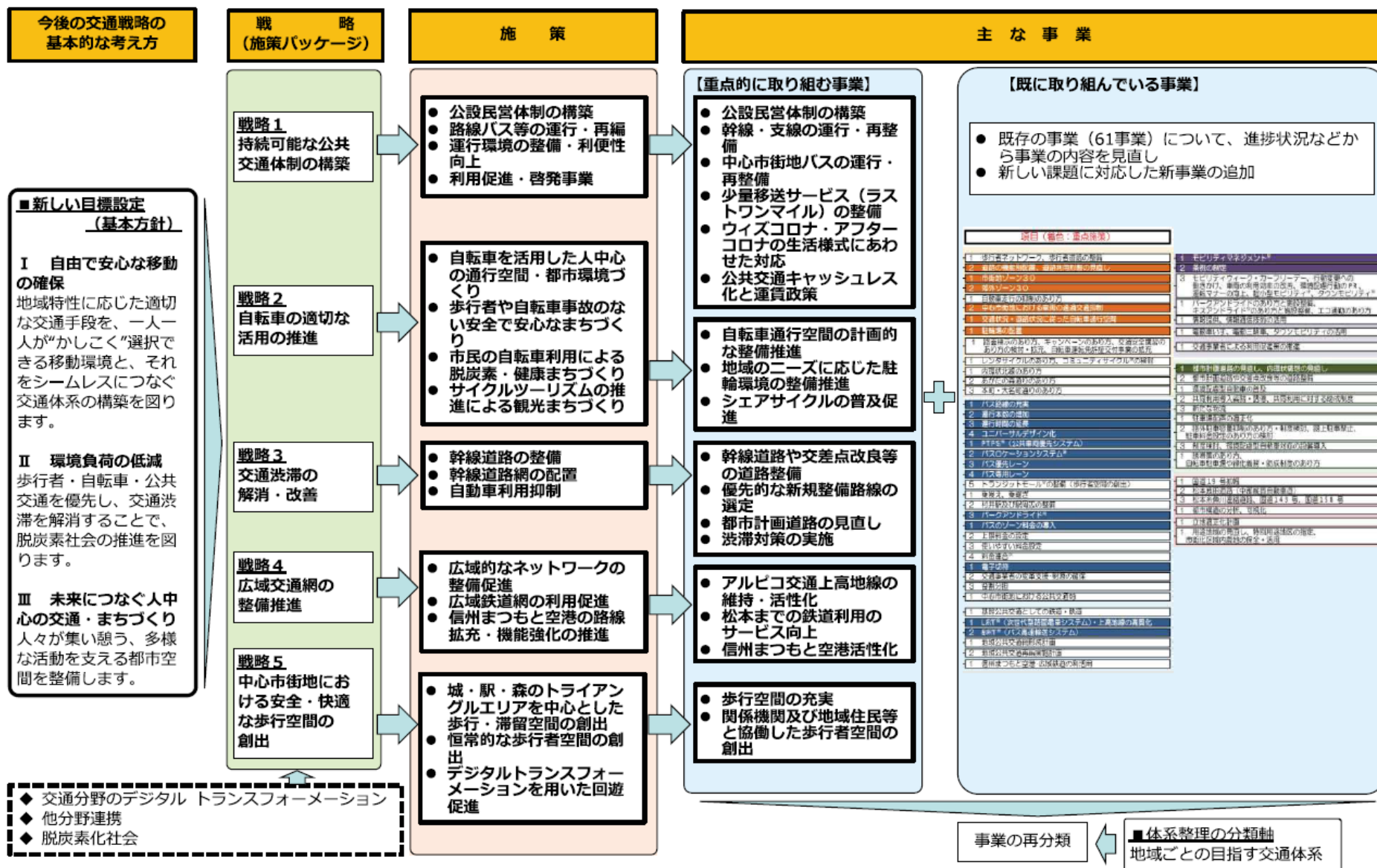
※自動車が自由に使える：自動車免許を持っており、かつ自分専用もしくは家族共有の自動車がある人のデータを集計

4 現戦略の取組み状況

現戦略の施策の取組み状況と成果指標を検証し、次期戦略に引き継ぐ視点を整理する。

(1)現戦略の戦略と施策

- 現戦略では、交通政策を戦略的に実施するため、5つの戦略(施策パッケージ)を設定した上で、各戦略に紐づく形で施策・事業と成果指標が設定されている。



(2) 施策の取組み状況

- 現戦略の施策・事業は**全て実施**されており、戦略の記載内容通りに進んでいる取組みも多い。

戦略	関連施策	事業数	事業の実施状況	記載通りの取組みを実施	記載と概ね同様の取組みを実施
戦略1: 持続可能な公共交通体制の構築	公設民営体制の構築	1	○		1
	路線バス等の運行・再編	1	○		1
	運行環境の整備・利便性向上	10	○	4	6
	利用促進・啓発事業	2	○		2
戦略2: 自転車の適切な活用の推進	自転車を活用した人中心の通行空間・都市環境づくり	4	○	1	3
	歩行者や自転車事故のない安全で安心なまちづくり	2	◎	1	1
	市民の自転車利用による脱炭素・健康まちづくり	3	○		3
	サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり	3	◎	1	2
戦略3: 交通渋滞の解消・改善	幹線道路の整備	2	○		2
	幹線道路網の配置	2	◎	1	1
	自動車利用抑制	1	◎	1	0
戦略4: 広域交通網の整備推進	広域的なネットワークの整備促進	5	国・県事業のため、市事業としては評価なし		
	広域鉄道網の利用促進	2	○		2
	信州まつもと空港の路線拡充・機能強化の推進	1	◎	1	
戦略5: 中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出	城・駅・森のトライアングルエリアを中心とした歩行・滞留空間の創出	4	○	1	3
	恒常的な歩行者空間の創出	1	○		1
	デジタルトランスフォーメーションを用いた回遊促進	1	○		1

◎：実施事業の過半数以上が戦略の記載内容通りの取組み
 ○：実施事業の過半数以上が戦略の記載内容と概ね同様の取組み
 △：一部取組を実施しているが、十分には進んでいない
 ×：取り組んでいない

(3)成果指標の状況

- 9指標中3指標が概ね予定通りまたは目標を上回る結果となっている

戦略	指標	単位	基準値 (年度)	実績値					目標値	評価	課題及び目標達成に 向けた見直し方針等
				R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	R7年度		
市全域に及ぼす効果:環境負荷の低減	運輸部門におけるCO2排出量	千t	436 (H28)	465 (H29)	468 (H30)	469 (R1)	471 (R2)	471 (R3)	359	C	目標達成には車両のEV化に加え、公共交通の充実や自転車利用の促進等による自家用車利用の抑制が必要
戦略1: 持続可能な公共交通体制の構築	交通分担率(自動車)	%	68.5 (R1)	-	-	-	-	69.0	66.5	C	公共交通等の利用促進により、自動車からの手段転換を推進
戦略2: 自転車の適切な活用の推進	自転車関連事故の発生件数	件/10万人あたり	61 (R2)	64	47	68	58	48	45	B	中学生及び高校生に対する交通安全教育と自転車ルール啓発を推進
	シェアサイクル利用回数	回	23,000 (R2)	40,109	55,089	58,806	71,788	67,187	45,000	A	中心市街地及び信州大学周辺、南松本方面の利用箇所を増やし、利便性の向上と利用増加を図る
戦略3: 交通渋滞の解消・改善	渋滞箇所数	か所	62 (R2)	60	60	59	59	57	53	C	渋滞交差点への右折レーン設置など整促進を図る
戦略4: 広域交通網の整備推進	広域的な道路ネットワークの整備率	%	確認中								
	松本駅乗車人数	千人	5,923	4,357	4,997	5,597	確認中		6,752	C	コロナ禍により減少した利用者も回復傾向にある。R1の数値には達しないが、R5は前年より1.12倍の増
	信州まつもと空港就航路線	路線数・便数(往復)(通年運行)	3路線・4便	3路線・5便	3路線・5便	3路線・5便	4路線・6便	4路線・5便	4路線・6便	B	神戸便の再複便化に向け、需要創出と利用促進が必要
戦略5: 中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出	中心市街地の歩行者交通量	人/9h	32,983	33,422	39,082	39,358	40,705	36,730	45,000	C	さらなる中心市街地の賑わい、回遊性を促す魅力的な取り組みが必要

5 目指す将来像に対する交通の課題

3-1～3-3の状況と、2章で整理した目指す将来像・暮らしの姿と交通の役割を比較し、その実現に向けた交通の課題を整理する。

⇒最終的には、目指す姿と現状の比較、ギャップから交通の課題を整理予定ですが、現時点で現状は分析・整理中のため、以降の内容は、現時点での「想定」「案」となります。本日は委員各位の立場や実感から、課題に対するご意見をお願いします。

(1)交通の課題 ※現時点の想定・案

課題1 自動車に依存しなくても、自ら移動できる機会の確保が必要

- ・ こどもや学生、高齢者など自動車を自由に利用できない層は移動を送迎に頼らざるを得ず、高齢化の進展でこうした層は今後さらに拡大することが見込まれる。
- ・ 受け皿となる公共交通も担い手不足で維持が難しく、移動機会を支える基盤そのものの確保が求められる。

課題2 自動車以外の移動手段を選べる環境づくりが必要

- ・ 市民の移動の約7割を自動車が占め、短距離でも自動車が選ばれる傾向にあり、若者や移住希望者が「自動車がないと暮らせない」と感じない環境づくりが求められる。
- ・ 2050ゼロカーボンの実現に向け過度な自動車依存からの転換が求められ、若者と女性の定着の観点からも重要となる。

課題3 まちなかに集い、回遊し、時間を楽しめる空間の再活性が重要

- ・ 来訪者や現役世代が「歩いて楽しい」「気軽に立ち寄りたい」と感じるまちなかの回遊性や滞在の魅力を向上させ、過ごす時間を楽しめる空間の再活性が重要となる。
- ・ 長野県の「極」として来訪の玄関口を担い、インバウンド需要が高まる中、「また訪れたい」と思える体験づくりが求められる。

課題4 来訪を受け止め目的地へつなぐ交通結節拠点の機能強化が必要

- ・ 松本は長野県の「極」として国内外・広域からの来訪の玄関口を担っており、その入口となる交通結節拠点で来訪を受け止めることが求められる。
- ・ 多様な目的の移動が集まる中、それぞれの目的地へ円滑かつ安全につなぐゲートウェイ機能の強化が重要となる。

課題5 交通結節拠点と地域拠点・生活拠点をつなぐ交通軸の強化が必要

- ・ 人口減少により移動需要が縮小する中でも、交通結節拠点と地域拠点・生活拠点をつなぎ、圏域の連携を支える交通軸を、将来にわたり強化していくことが求められる。
- ・ 交通軸は環状放射型の道路網と一体で地域を支える基盤であり、「極」の役割からも強化が重要となる。