

# 松本市総合交通戦略の概要説明

令和5年8月29日(火)

松本市交通政策検討委員会



# 1. 位置付け

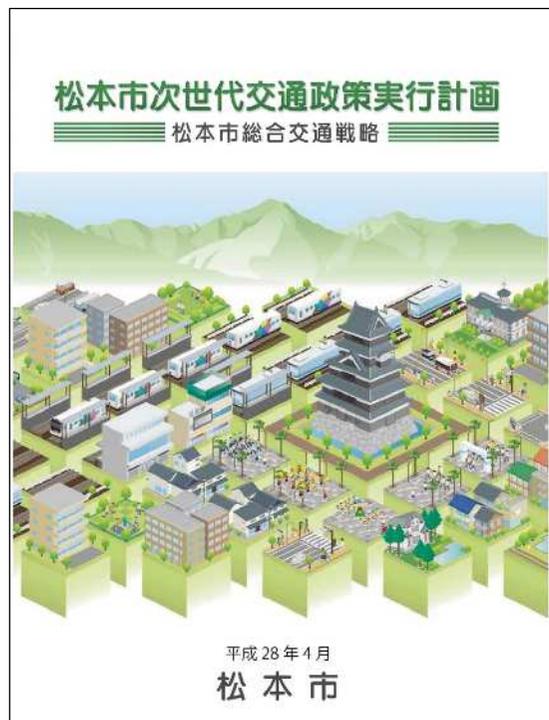
交通政策基本法

(地方公共団体の責務)

第9条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

松本市総合交通戦略策定(H28～R7)



中間年改定(R3)

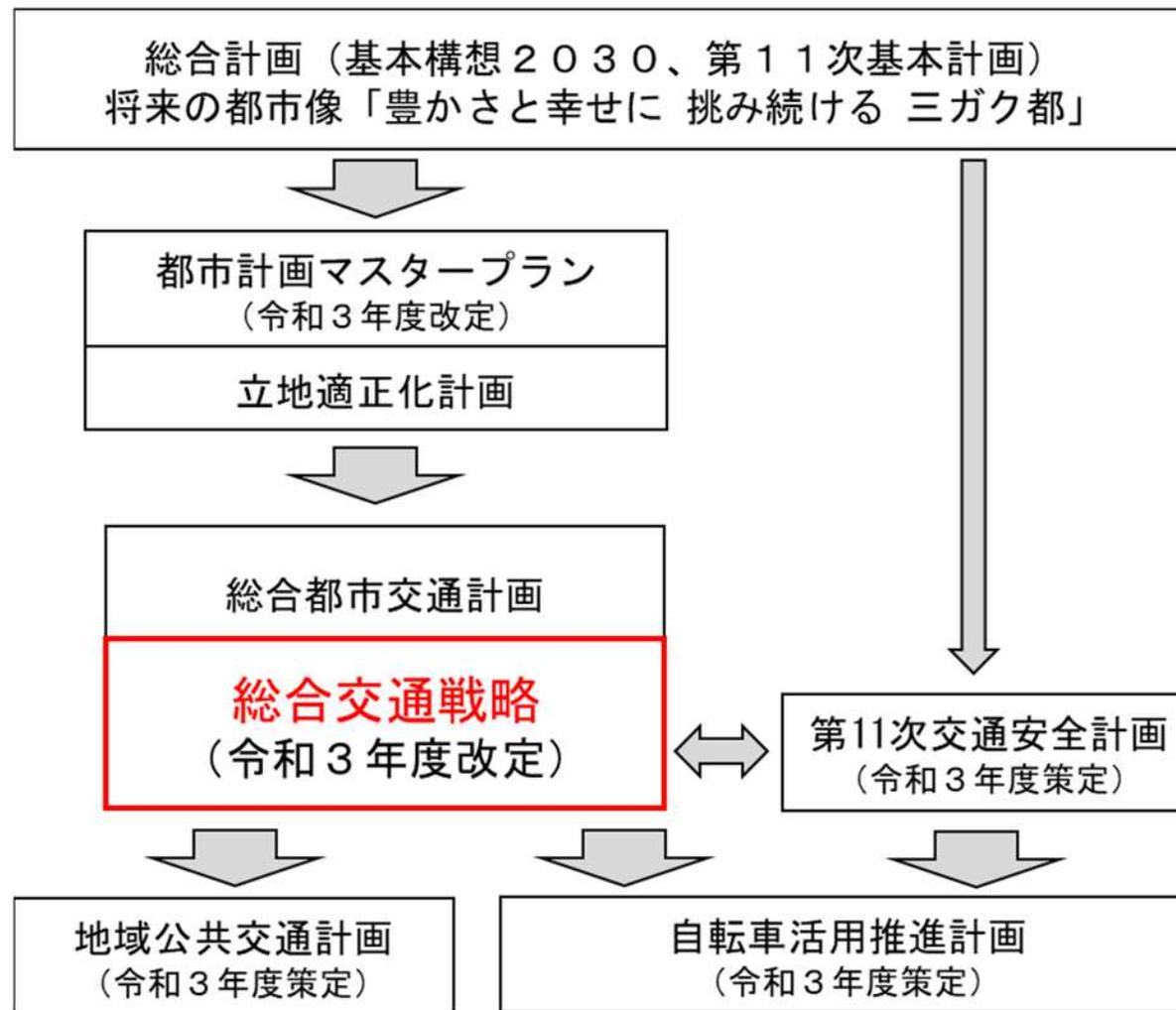


R7

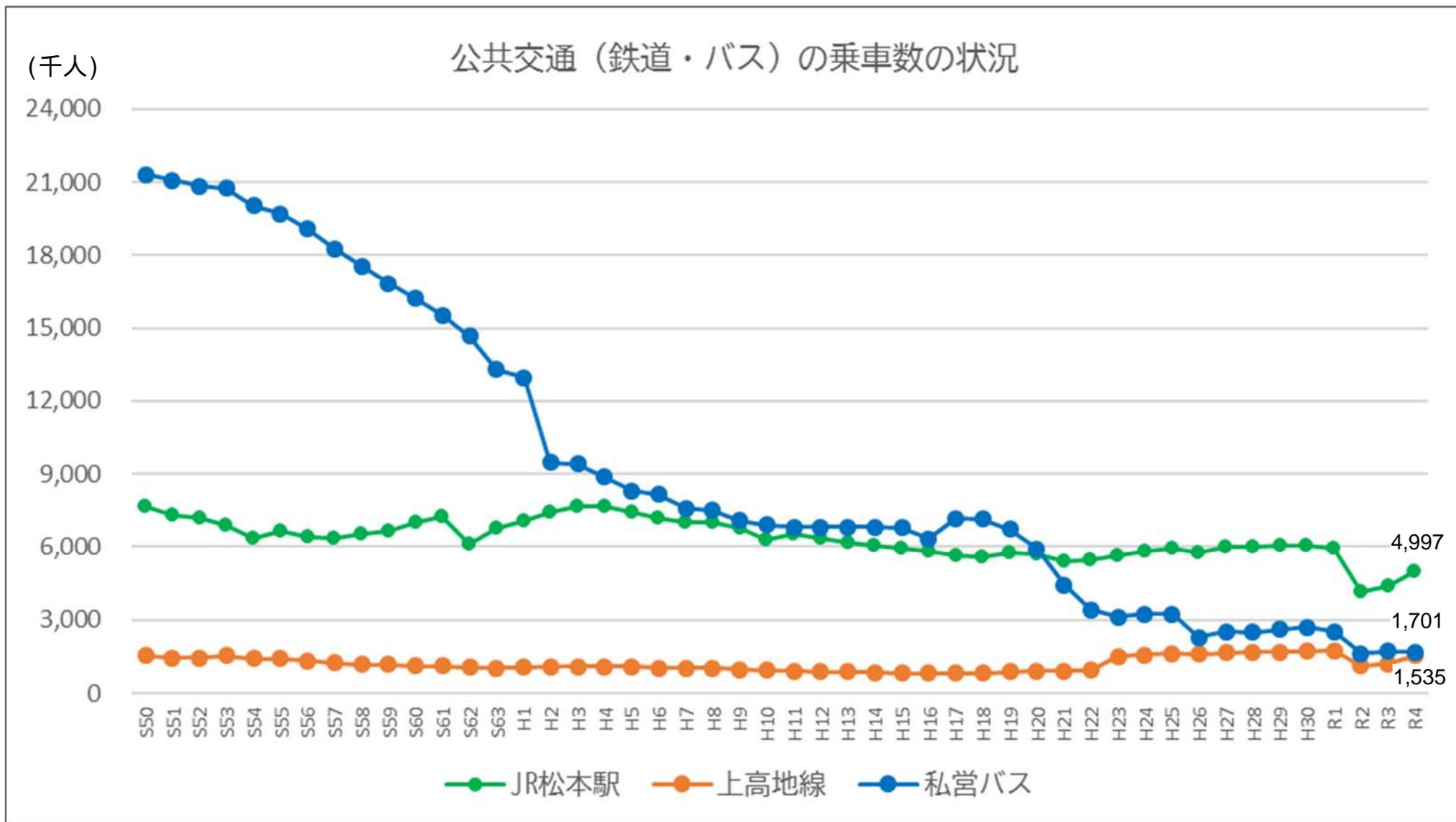


# 1. 位置付け

図 総合交通戦略の位置付け

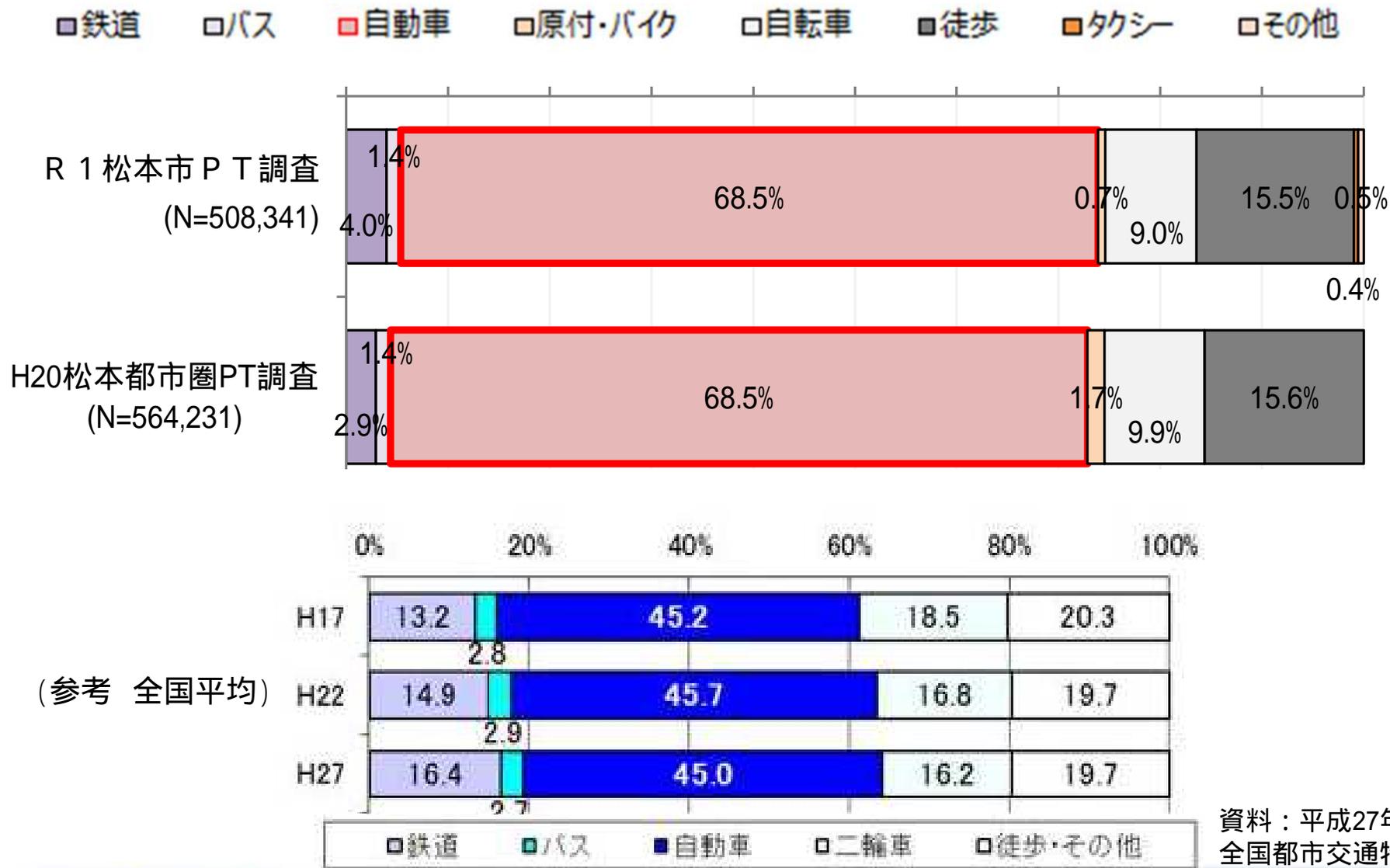


## 2. 背景



## 2. 背景

図 代表交通手段分担率



資料：平成27年度  
全国都市交通特性調査結果



## 2. 背景

### 【交通に関わる課題認識】

#### (1) 社会情勢の変化による課題

- ア 高齢者の移動確保
- イ 人口が減少する郊外・中山間地域の需要に応じた最適な交通サービスの検討
- ウ 「ウィズコロナ・アフターコロナ」の生活様式に合わせた対応

#### (2) まちづくりから見た課題

- ア 立地適正化計画による拠点をつなぐ交通軸の確保
- イ 周遊観光を目的とした観光拠点へのアクセス改善

#### (3) 交通を取り巻く環境の変化による課題

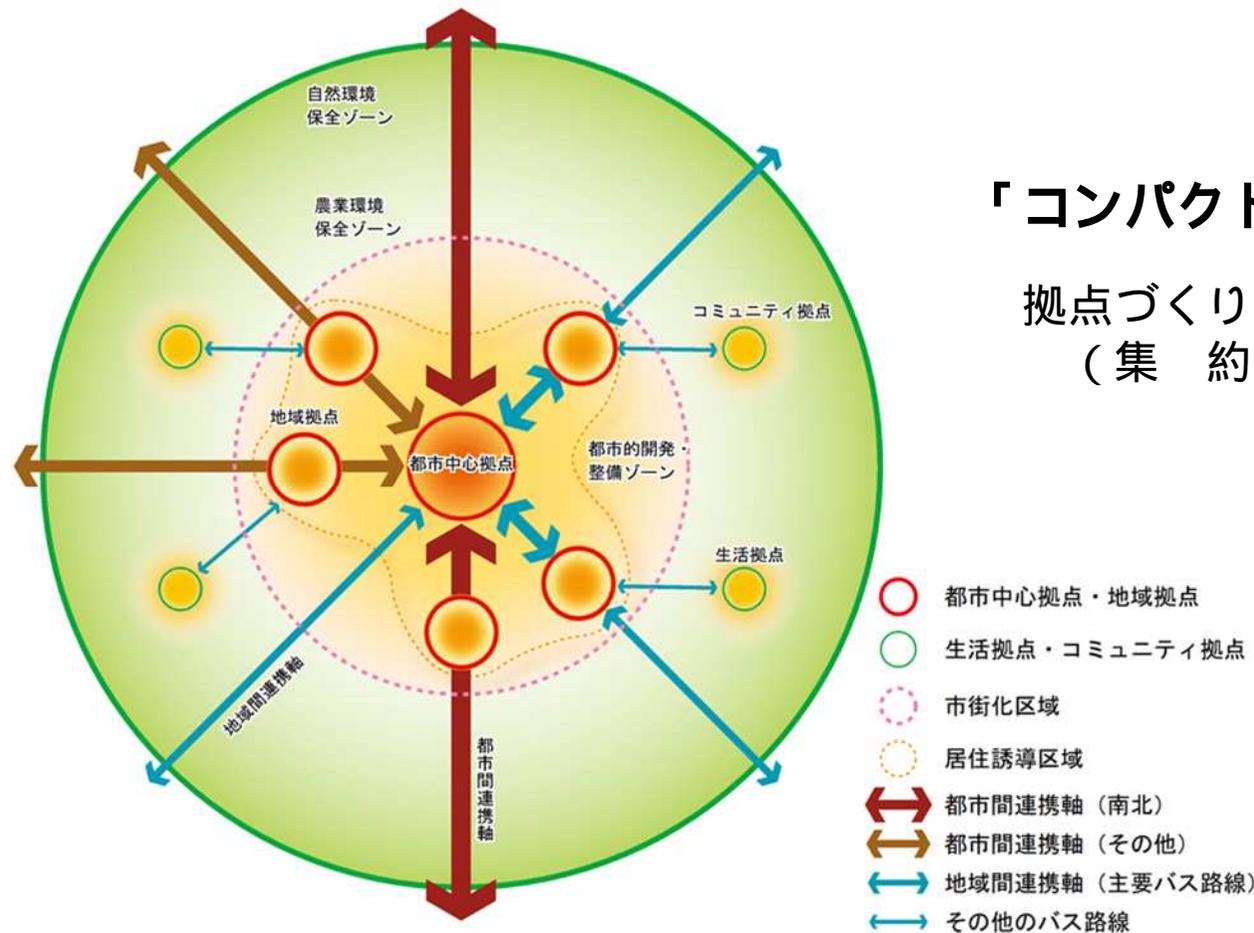
- ア 「ゼロカーボンシティ」を見据えた交通手段の選択
- イ 交通渋滞の解消・改善
- ウ 自動運転、MaaS等 ICT を用いた新技術の活用



# 3. 関連計画

## 【都市計画マスタープラン】

### 将来都市構造モデル



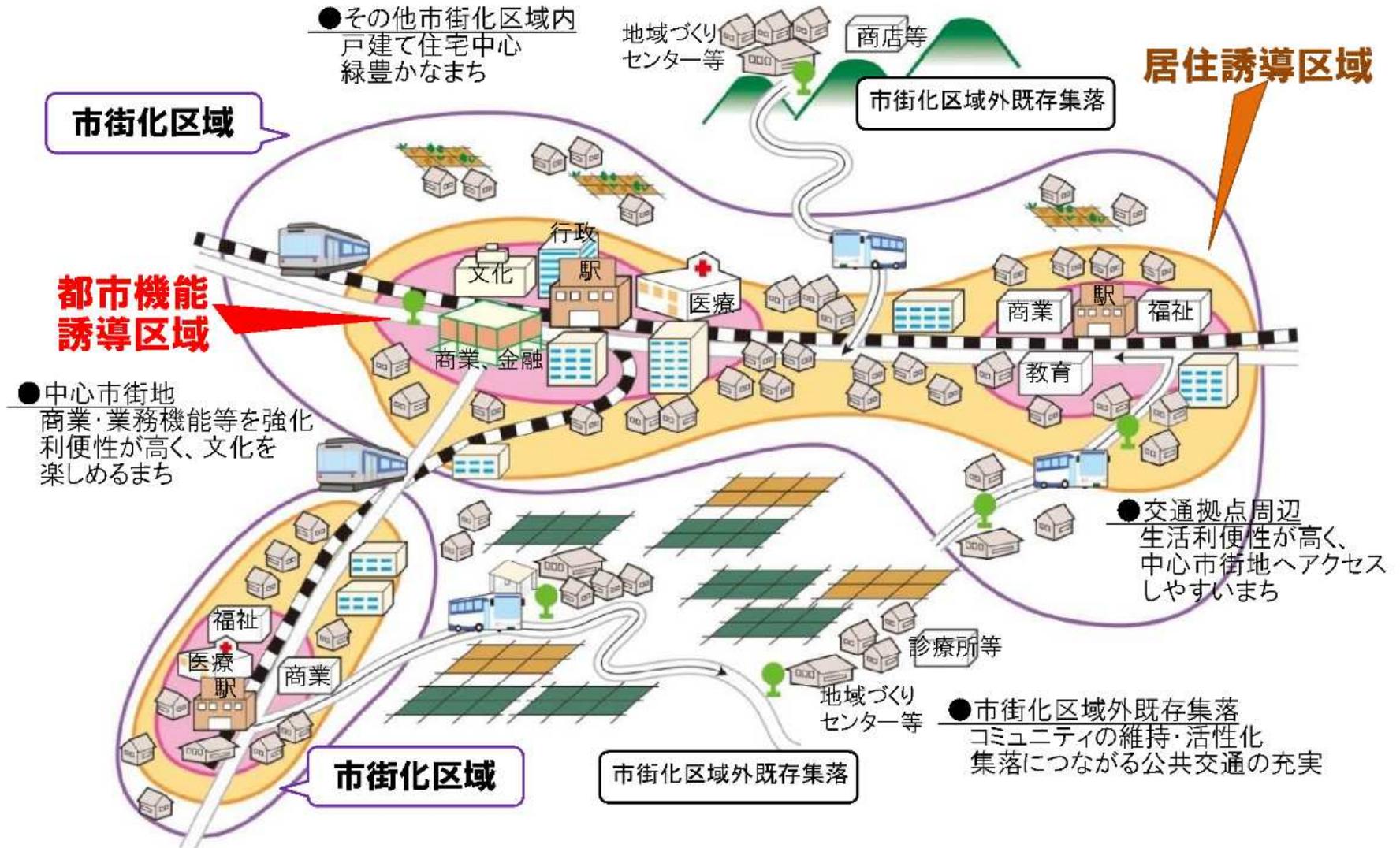
## 「コンパクト・プラス・ネットワーク」

拠点づくりの強化 + ネットワークの強化  
（集約） （連携）



# 3 . 関連計画

## 【立地適正化計画】



## 4 . 交通政策の方向性と施策展開

総合計画（基本構想 2030、第 11 次基本計画）



高齢化や過疎化などの地域状況や自動運転や環境負荷低減などの  
交通環境の変化といった課題への対応

### 基本方針（新しい目標設定）

#### 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

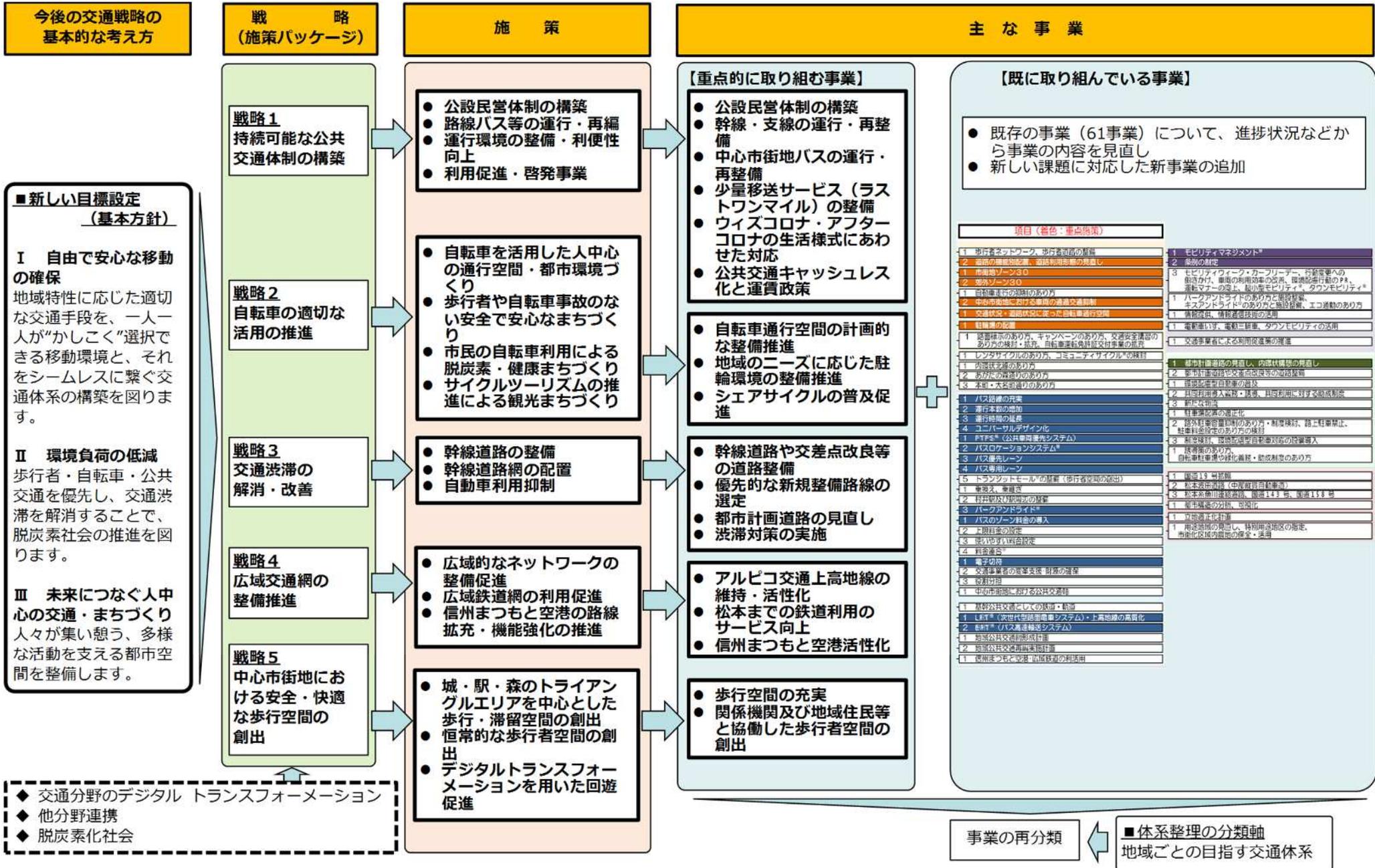
歩行者・自転車・公共交通を優先し、交通渋滞を解消することで、脱炭素社会の推進を図ります。

#### III 未来につなぐ人中心の交通・まちづくり

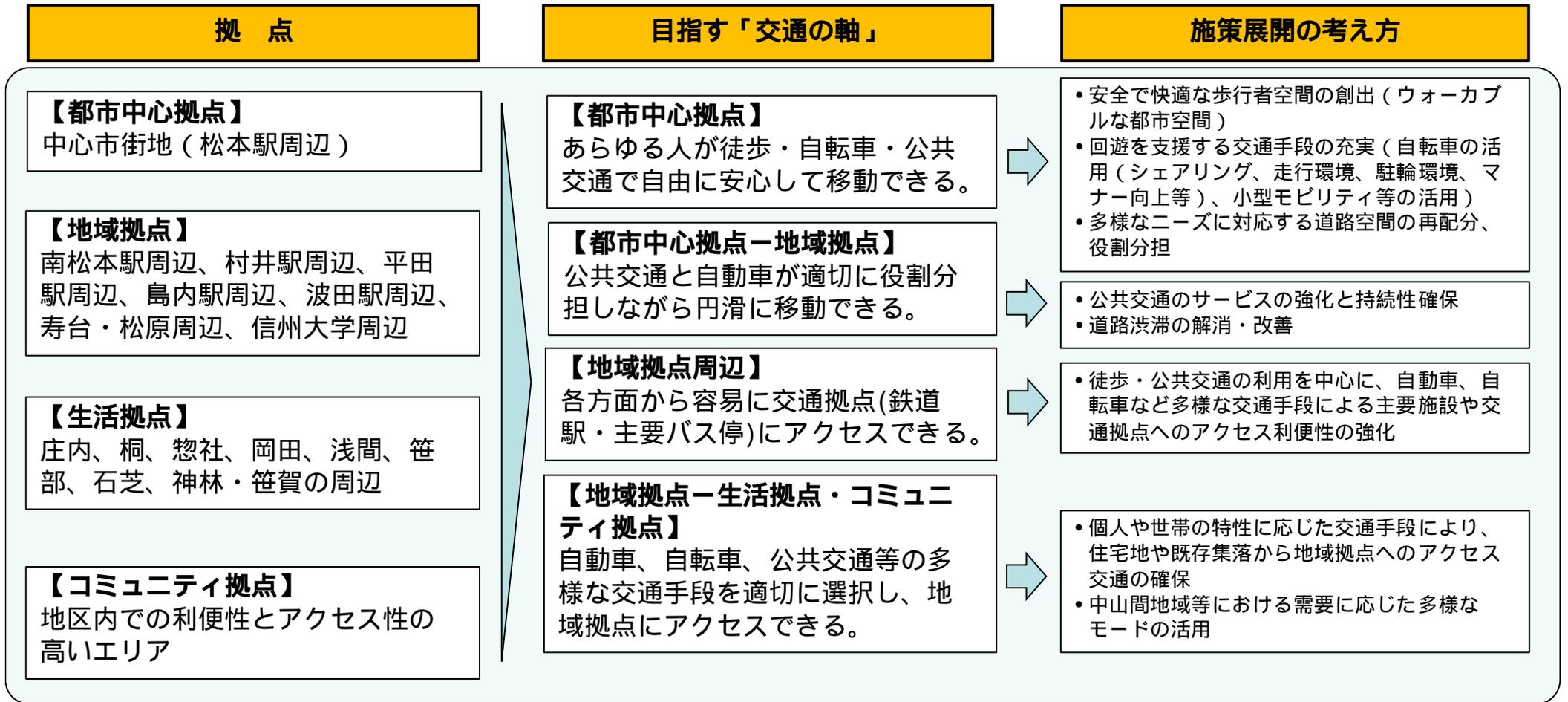
人々が集い憩う、多様な活動を支える都市空間を整備します。



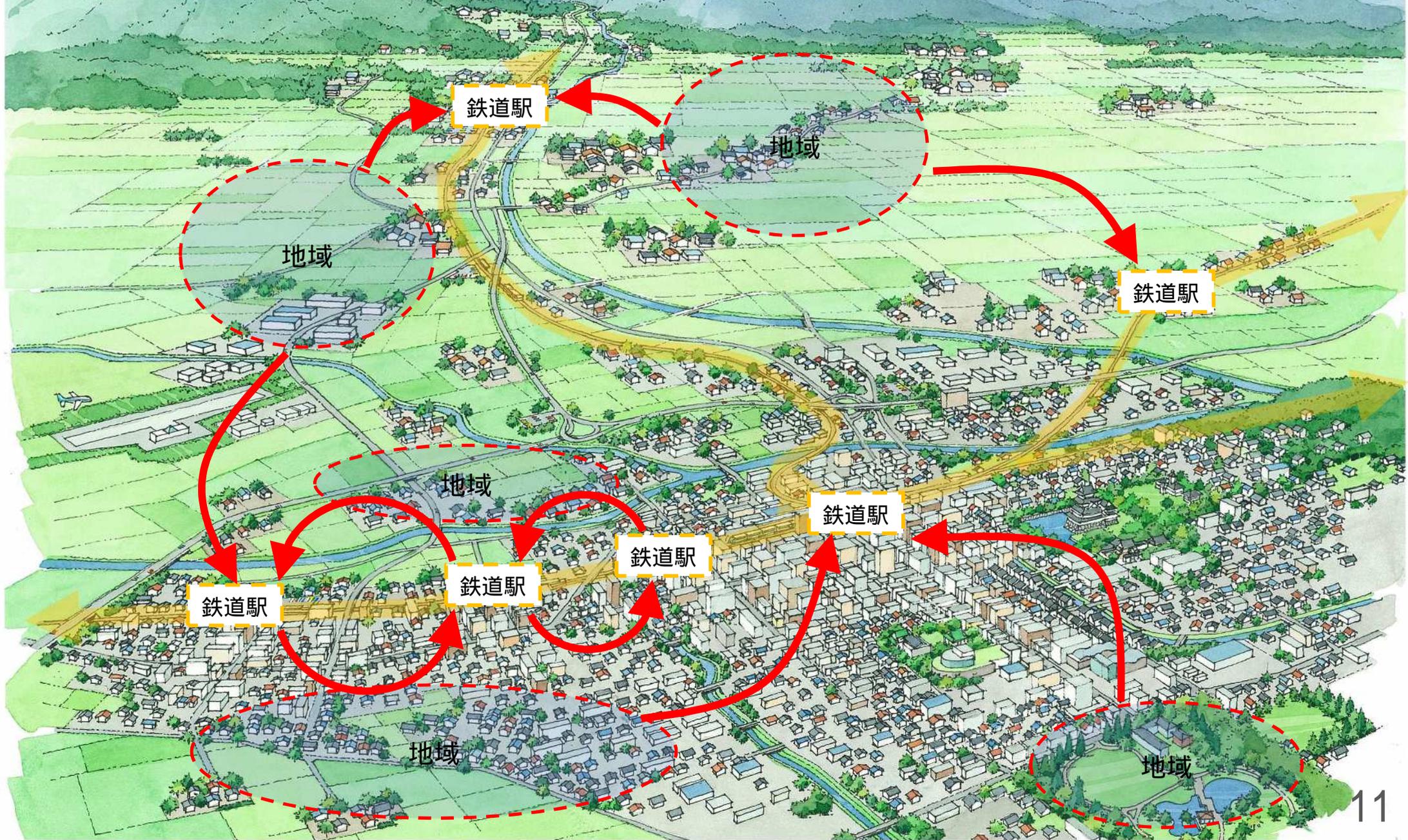
# 4 . 交通政策の方向性と施策展開



# 4 . 交通政策の方向性と施策展開



# 【将来イメージ】



## 4 . 交通政策の方向性と施策展開

### 【 5 つの交通戦略 】

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



# 4. 交通政策の方向性と施策展開

Pick UP  
路線バスの  
「公設民営化」

戦略	取り組む施策項目	主な事業	重点事業	実施時期					
				令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度以降
				短期		中期		長期	
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	公設民営体制の構築		体制構築					
		路線バス等の運行・再編	幹線・支線の運行・再整備		路線再編			運行	
			中心市街地バスの運行・再整備		路線再編			運行	
			少量移送サービス(ラストワンマイル)の整備		整備			運行	
	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		感染症収束まで実施					
		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		キャッシュレス化の実施					
		MaaSの推進				MaaSの推進			
		公共交通車両の整備							
		定時刻の確保(公共車両優先システムの導入検討)							
利用促進・啓発事業	新技術の導入検討								
	情報発信								
戦略2 自転車適切な活用の推進	自転車を活用した人中心の通行空間・都市環境づくり	自転車通行空間の計画的な整備推進				ネットワーク路線暫定整備			
						ネットワーク路線改良工事			
		地域のニーズに応じた駐輪環境の整備推進			小規模駐輪施設整備推進				
					大規模駐輪施設等の整備推進				
	シェアサイクルの普及促進					関連施設等の整備推進			
						広報啓発			
	歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した総合的な取組の実施					安全対策の実施			
						自転車通行空間の整備推進			
	歩行者や自転車事故のない安全で安心なまちづくり	市民への自転車安全教育の推進							
	自転車の安全利用の促進								
市民の自転車利用による脱炭素・健康まちづくり	自転車通勤等の促進				環境整備の推進				
					広報啓発				
サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり	自転車を活用した健康づくりの推進								
	e-BIKEの利用機会の創出に向けた環境づくり								
	松本市を象徴するサイクリング大会等の実施								
	世界に誇るサイクリング環境の創出								
戦略3 交通渋滞の解消・改善	幹線道路の整備	幹線道路や交差点改良等の道路整備							
	幹線道路網の配置	優先的な新規整備路線の選定							
	都市計画道路の見直し								
戦略4 広域交通網の整備推進	渋滞対策の実施								
	自動車利用抑制	モビリティ・マネジメントの啓発							
	広域的な道路ネットワークの整備促進	松本波田道路(中部縦貫自動車道)の整備推進							
		松本糸魚川連絡道路の整備推進							
広域鉄道網の利用促進	国道143号(青木峠周辺)の整備推進								
	国道158号(奈川渡改良)の整備推進								
信州まつもと空港の路線拡充・機能強化の推進	松本・佐久連絡道路の整備推進								
	アルピコ交通上高地線の維持・活性化								
	松本までの鉄道利用のサービス向上								
戦略5 中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出	信州まつもとと空港の路線拡充・機能強化の推進	信州まつもとと空港活性化							
	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	歩行者空間の充実							
		歩行者利便増進道路の指定							
	まちづくりに合わせた駐車場の適正な配置検討								
市民歩こう運動の推進									
関係機関及び地域住民等と協働した歩行者空間の創出									
ICTを活用したマーケティングの推進									
デジタルトランスフォーメーションを用いた回遊促進									

Pick UP  
シェアサイクル  
事業

R5年4月から  
新たに

～ 松本市が制度設計し、民間事業者が運営運行 ～

路線バス事業に市が主体的に関与し、持続可能な交通サービスを提供

“公設民営”で変わること

## エリア一括で運行委託

松本市内の異なる運行形態を  
1つにコーディネート

アルピコ交通バス  
タウンスニーカー(市街地循環線)  
西部地域コミュニティバス



## ネットワークの充実

エリア内の運行ルート・ダイヤを  
地元要望を踏まえ見直し

朝夕の通勤通学便を増便  
交通空白地域を解消(南部地域に新規路線)  
複数路線が走るルートを統合

< バス停環境の改善 >

- 重複するバス停を一つに統合
- デザインや表示を統一

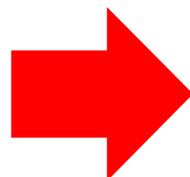


# ぐるっとまつもとバス再編の主な内容

## 1 エリア一括で市がマネジメント



複数の運行形態によるバラバラな運行  
慢性的な赤字運営



- ◆ 運行形態の統一
- ◆ 慢性的な赤字状況を再構築

## 2 ルート・便数を見直し

### ルート

重複路線を統合  
交通空白地域をできるだけ解消  
利用状況や地元要望を反映し  
起終点やルートを変更

### 便数

利用者が多い朝夕の通勤・通  
学時間帯の増便  
利用者の少ない時間帯や路線の一部を減便

## 3 バス停・路線名を統一

### バス停デザイン

ロゴマークと愛称を表示  
親しみをもってもらえる  
バスを目指す

### 路線名

行先や地域名を表した、  
わかりやすい路線名に統一  
例：西部地域コミュニティバスC線  
梓川・波田線など



バス停のイメージ図



# 【シェアサイクル事業】



# 1 シェアサイクルの概要

## シェアサイクルとは

決められた専用駐輪場（ステーション）であれば、24時間いつでも、自転車を借りたり、返したりできるシェアサービス

## 目的

- ・自動車から自転車への転換による交通混雑の緩和及び環境負荷の低減
- ・まちなかの回遊性向上

## ステーション数

37か所

## 料金

- ・30分130円 以降15分毎100円加算  
(上限：12時間1,800円)
- ・30分乗り放題プラン・・・2,000円/月



# ステーション位置図



## 2 事業の概要

### 実施体制

松本市（実施主体）	OpenStreet株式会社（運営主体）
<ul style="list-style-type: none"><li>・ 総括</li><li>・ 検証</li><li>・ 公共のステーション用地確保</li><li>・ 事業費の一部負担</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>・ シェアサイクルの運営</li><li>・ 自転車及び機器の整備</li><li>・ 民間のステーション用地確保</li><li>・ 利用に関するデータ収集及び報告</li></ul>

### 開始日

平成31年 3月27日

### 松本市負担金

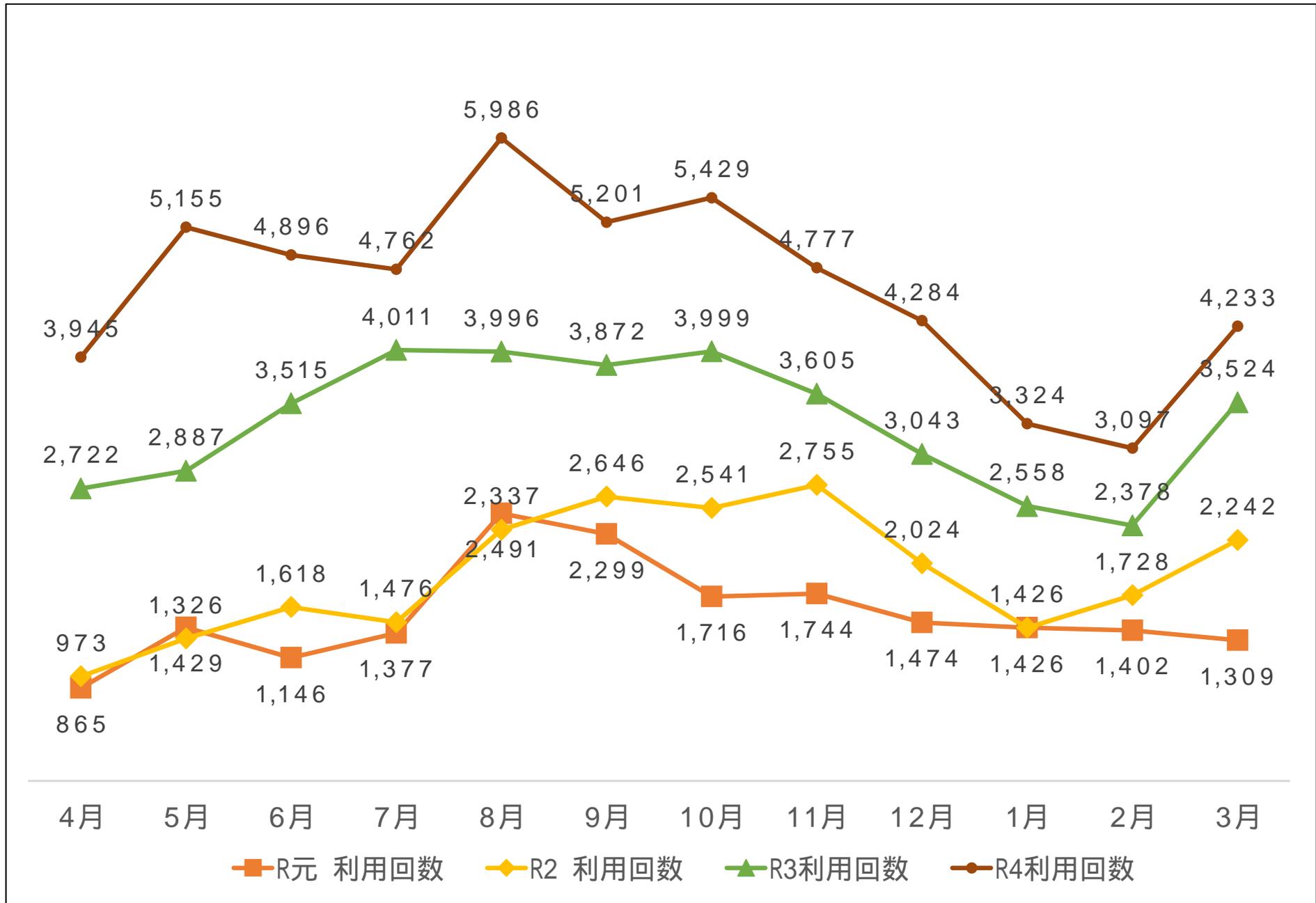
平成31年度 16,760千円

令和2年度 7,130千円

令和3年度以降 0千円

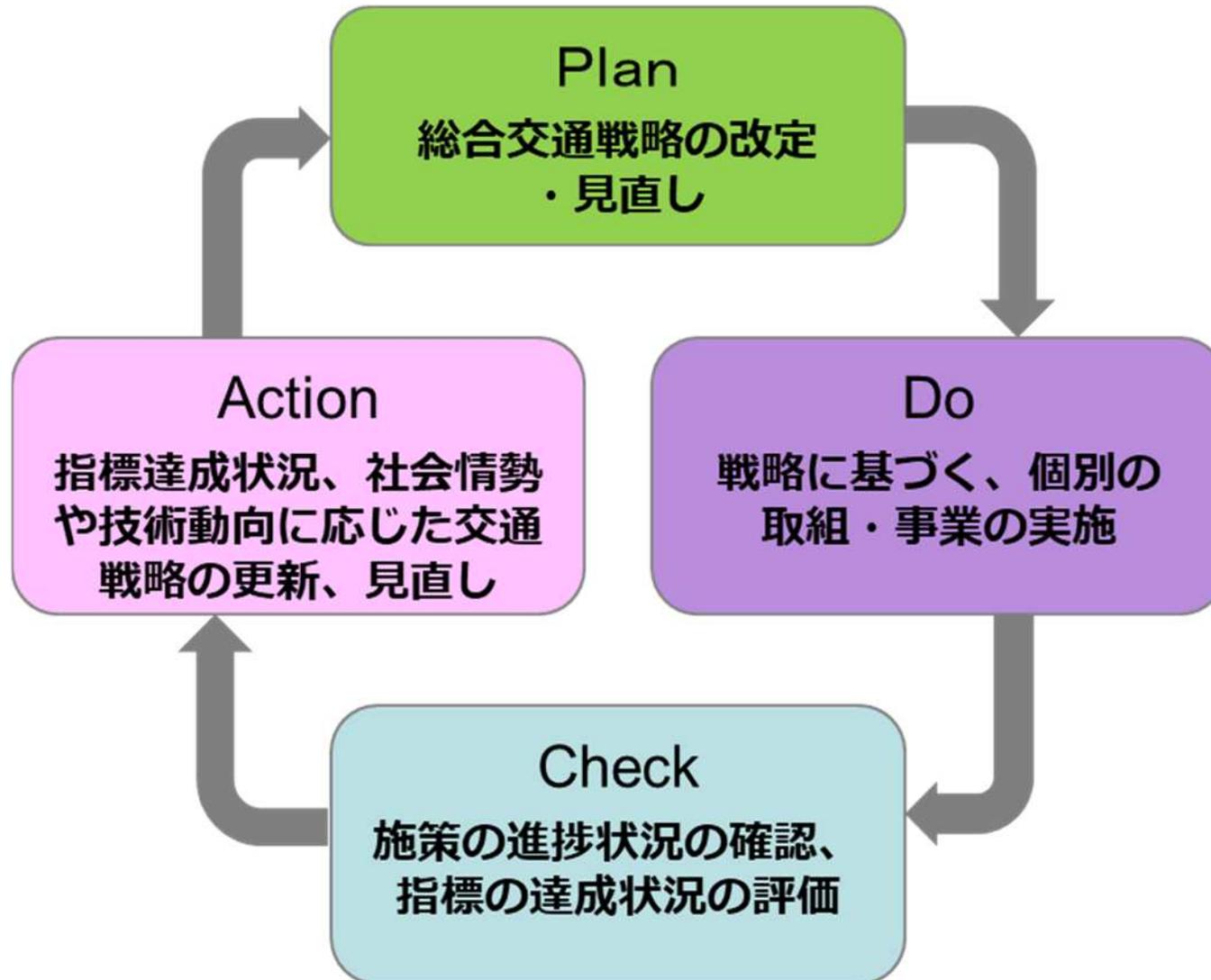


# 利用実績（利用回数）



## 5 . 総合交通戦略の推進

図 P D C Aサイクルによる進行管理



## 5 . 総合交通戦略の推進

表 成果指標一覧

戦略	指 標	成果指標（案）	
		現況値	目標値（R7）
上位	運輸部門における CO2 排出量	436 千 t（H28）	359 千 t
戦略 1	1-1 交通手段分担率	68.5%（R1）	66.5%
戦略 2	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
	2-2 シェアサイクル利用回数	23,000 回（R2）	45,000 回
戦略 3	3-1 渋滞箇所数	62 か所（R2）	53 か所
戦略 4	4-1 広域的な道路ネットワーク の整備率	整備主体が国及び長野県のため、成果指標は設定 しないこととする。	
	4-2 松本駅乗車人数	5,923 千人（R1）	6,752 千人
	4-3 信州まつもと空港就航路線・ 便数	3 路線・4 便 （往復）/日	4 路線・6 便 （往復）/日
戦略 5	5-1 中心市街地の歩行者交通量	32,983 人/9h（R1）	45,000 人/9h



## 5 . 総合交通戦略の推進

図 計画の推進に向けた役割分担

### 【行政の役割】

- 各交通施策の実施
- 計画の進捗管理、見直し
- 国・県・市町村連携  
広報・啓発

### 【交通事業者の役割】

- 交通サービスの提供
- 改善に向けた検討・実施
- 行政と連携した交通施策  
の実施

### 【市民・企業の役割】

- 計画への理解・協力
- 交通手段の適切な選択
- かしこい自動車利用に向  
けた取組

### 【共有】

- 都市の現状・課題、交通政策の方向性を共有
- 交通に関わるデータ、ノウハウの蓄積、活用

