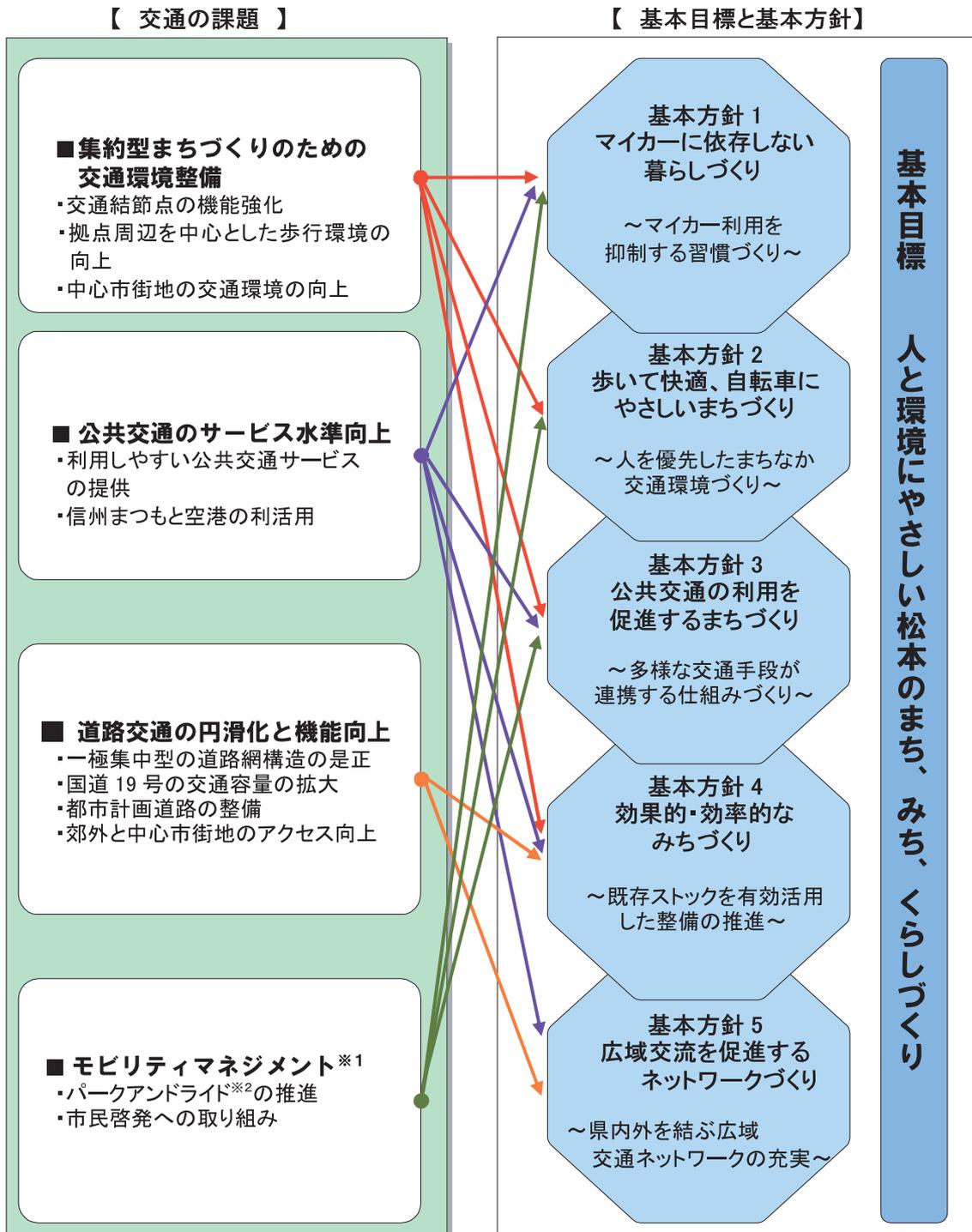


第4 松本市総合都市交通計画

1 基本目標及び基本方針

交通の課題を踏まえ、総合都市交通計画の基本目標と基本方針を次のように定めます。



※1 モビリティマネジメント（MM）とは、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしくく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組み。

※2 パークアンドライド（P&R）とは、自宅などの出発地から最寄り駅やバスターミナルなどの交通結節点まではマイカーで移動して駐車場に駐車（パーク）し、電車やバスなどの公共交通に乗り換え（ライド）、目的地まで移動すること。

松本市総合計画や都市計画マスタープラン（平成21年度）、交通の現状と課題を踏まえ、「健康寿命延伸都市・松本」の創造のひとつとして、松本市の総合都市交通計画の基本目標と5つの基本方針を以下のように設定します。

基本目標：

「人と環境にやさしい松本のまち、みち、くらしづくり」

基本方針：

- 1 「マイカーに依存しない暮らしづくり」
～マイカー利用を抑制する習慣づくり～
- 2 「歩いて快適、自転車にやさしいまちづくり」
～人を優先したまちなか交通環境づくり～
- 3 「公共交通の利用を促進するまちづくり」
～多様な交通手段が連携する仕組みづくり～
- 4 「効果的・効率的なみちづくり」
～既存ストックを有効活用した整備の推進～
- 5 「広域交流を促進するネットワークづくり」
～県内外を結ぶ広域交通ネットワークの充実～

基本目標：「人と環境にやさしい松本のまち、みち、くらしづくり」

今までの交通計画は、増加する自動車交通に対応するためにいかにして道路を配置し整備するかに重点が置かれていました。

近年では、超少子高齢型人口減少社会を迎えて、マイカーの運転が困難になる高齢者が増加することや、排出ガスによる地球温暖化への影響などが社会的に大きな課題となっています。また、まちづくりにおいては、郊外へ拡散した市街地を中心市街地や主要な駅などに集約した都市構造への誘導をはじめとする総合的な施策の組み合わせによる低炭素都市づくり※の推進が求められています。

このような社会状況を受けて、新しい松本市総合都市交通計画の基本目標を「人と環境にやさしい松本のまち、みち、くらしづくり」と設定します。

※低炭素都市づくりとは、地球温暖化問題に対応するため、住宅の環境性能向上、集約型都市構造の誘導、再生可能エネルギー等の活用など、都市分野の対策を総合的に推進することを言います。

基本方針1 「マイカーに依存しない暮らしづくり」 ～マイカー利用を抑制する習慣づくり～

これまでの都市交通計画は、自動車交通の増加に対応するための道路網や整備計画を中心に策定されてきました。その結果として、市民は、わずかな距離でもマイカーを使うことに慣れてしまいました。しかし、超少子高齢型人口減少社会を迎え、健康寿命の延伸、環境負荷の軽減など社会の要請に対応した、住みやすい、暮らし続けたいと思うようなまちづくりを進めていくためには、歩いたり、自転車を使ったり、バスや鉄道などの公共交通機関を利用することへの意識転換を図り、マイカー利用を抑制し、健康な暮らしづくりを市民と協働で考え、進めていく必要があります。

(課題)

- マイカー利用からの意識転換
- 歩くことによる健康増進

(展開する施策)

- モビリティマネジメントの推進
 - ・ 市民歩こう運動の推進
 - ・ カーフリーデー、カーシェアリングによる市民意識の転換促進
 - ・ エコ通勤の推進
 - ・ 公共交通についての情報提供



資料：ヨーロッパカーフリーデー日本公式サイト

図 カーフリーデーイメージ図

基本方針2 「歩いて快適、自転車にやさしいまちづくり」 ～人を優先したまちなか交通環境づくり～

超少子高齢型人口減少社会において、人を優先した、歩きやすいまちづくりは健康寿命延伸都市を実現するために最も重要な課題です。

なかでも松本市の中心市街地は古くからの政治経済の中心であり、国宝松本城などの歴史的建造物や美術館などの新たな文化施設を有する観光地として、また、商業の中心地として観光客を含めて多くの市民が訪れる場となっています。

郊外への大型店舗の出店などにより、近年は中心市街地の衰退が叫ばれていますが、松本のまちづくりを象徴する地区として、歩行環境の向上や環境にやさしい交通手段として自転車が使いやすいまちづくりを進め、まちに賑わいを取り戻し活性化を図ることが求められています。

(課 題)

- 人や自転車を優先した道路の利用方法検討
- 歩行者、自転車の通行環境の整備
- 徒歩や自転車による移動のネットワークづくり

(展開すべき施策)

- まち歩きネットワークの整備
 - ・ 快適な歩行環境づくり
 - ・ 案内サイン、照明等の魅力アップ
 - ・ 鉄道駅周辺のユニバーサルデザイン化の推進
- 自転車利用の促進
 - ・ 自転車移動環境形成エリアの形成
 - ・ レンタサイクル等の普及促進
 - ・ 自転車交通マナーの啓発
- シンボルロードの整備
 - ・ 美しい都市景観のシンボルとしての道づくり

(まちなか交通体系の考え方)

松本駅周辺のまちなか（松本駅を中心にして概ね2km圏のエリア）の交通体系の基本的な考え方は次のとおりです。

○ 歩きやすい環境づくり

まちなかを人が集い、憩い、賑わう場としていくために、特に、内環状線の内部（概ね1km圏内）では、歩行者優先のまちづくりを進めます。そのため、誰もが歩きやすい歩道確保、ユニバーサルデザイン化等を進めます。

○ 自転車で移動しやすい環境づくり

晴天の多い気象特性とまちなかの平坦な地形を活かして、多くの高校、文化施設、事業所等がある中環状線の内部（概ね2km圏内）では、自転車の利用促進を図ります。そのため、自転車レーン設置や駐輪場整備等を進めます。

○ 車利用の抑制

まちなかでは、市民や観光客も車の利用を抑制する方針とします。そのため、以下の方策を講じます。

- ・ 中環状線の外側でパークアンドライド駐車機能を強化して、まちなか外周部で車から鉄道、バスへ交通手段を転換することを促します。
- ・ まちなかでは、車がなくても循環バス（タウンズニーカー等）で便利に移動できるサービスを提供します。
- ・ 内環状線と中環状線の整備を通して、中・長距離の通過車両を迂回させ、まちなかへの進入を削減します。

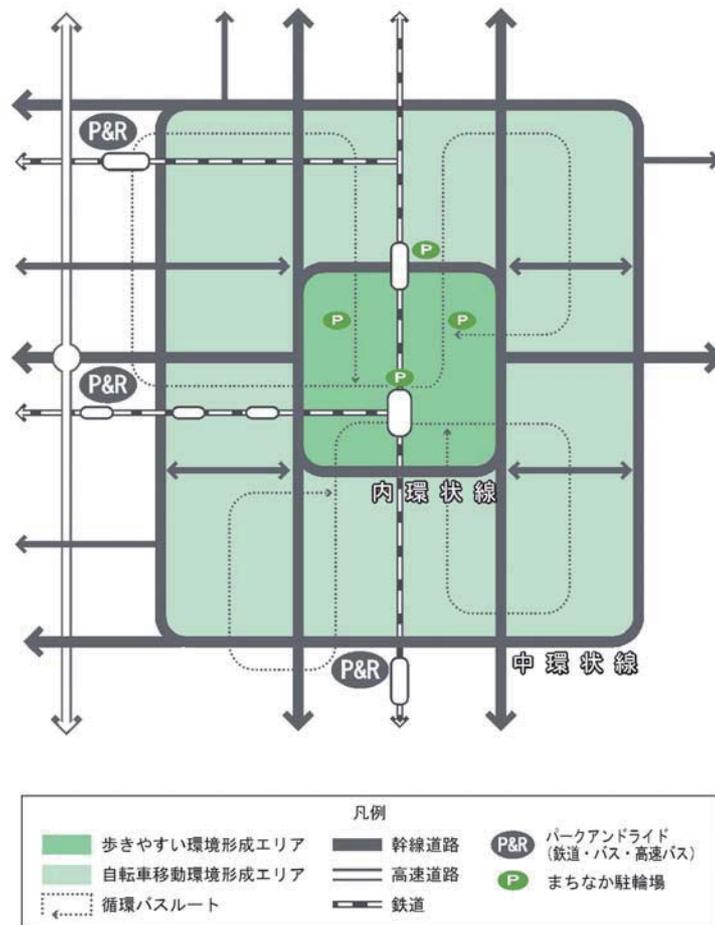


図 松本駅を中心とするまちなか交通体系の考え方

まちなか交通体系のイメージをより具体的に次頁に示します。



基本方針3 「公共交通の利用を促進するまちづくり」 ～多様な交通手段が連携する仕組みづくり～

松本市には JR 中央本線、篠ノ井線、大系線、松本電鉄上高地線による鉄道網、松本電気鉄道(株)が運営する路線バスや高速バス網、四賀地区、奈川地区の市営バスがあります。また、長野県唯一の信州まつもと空港を有しており、一定水準の公共交通サービスは確保されている状況にあります。しかし、マイカー利用の進行により公共交通事業者の経営は厳しくなり、路線バスの廃止や減便などが進行しつつあります。

マイカーは大変便利な移動手段ですが、排気ガスの削減や自動車の運転が困難な高齢者の増加など、社会的な要請に対応した持続可能な都市を実現するためには、公共交通を利用した移動にシフトしていく必要があります。

また、公共交通は松本市が目指す集約型都市構造を支える上でも、賑わいのあるまちなかの円滑な交通を確保する重要な移動手段の一つとなります。

そのためには、徒歩や自転車などを含めた様々な移動手段が連携して公共交通を支える仕組みづくりを整えることが求められています。

(課題)

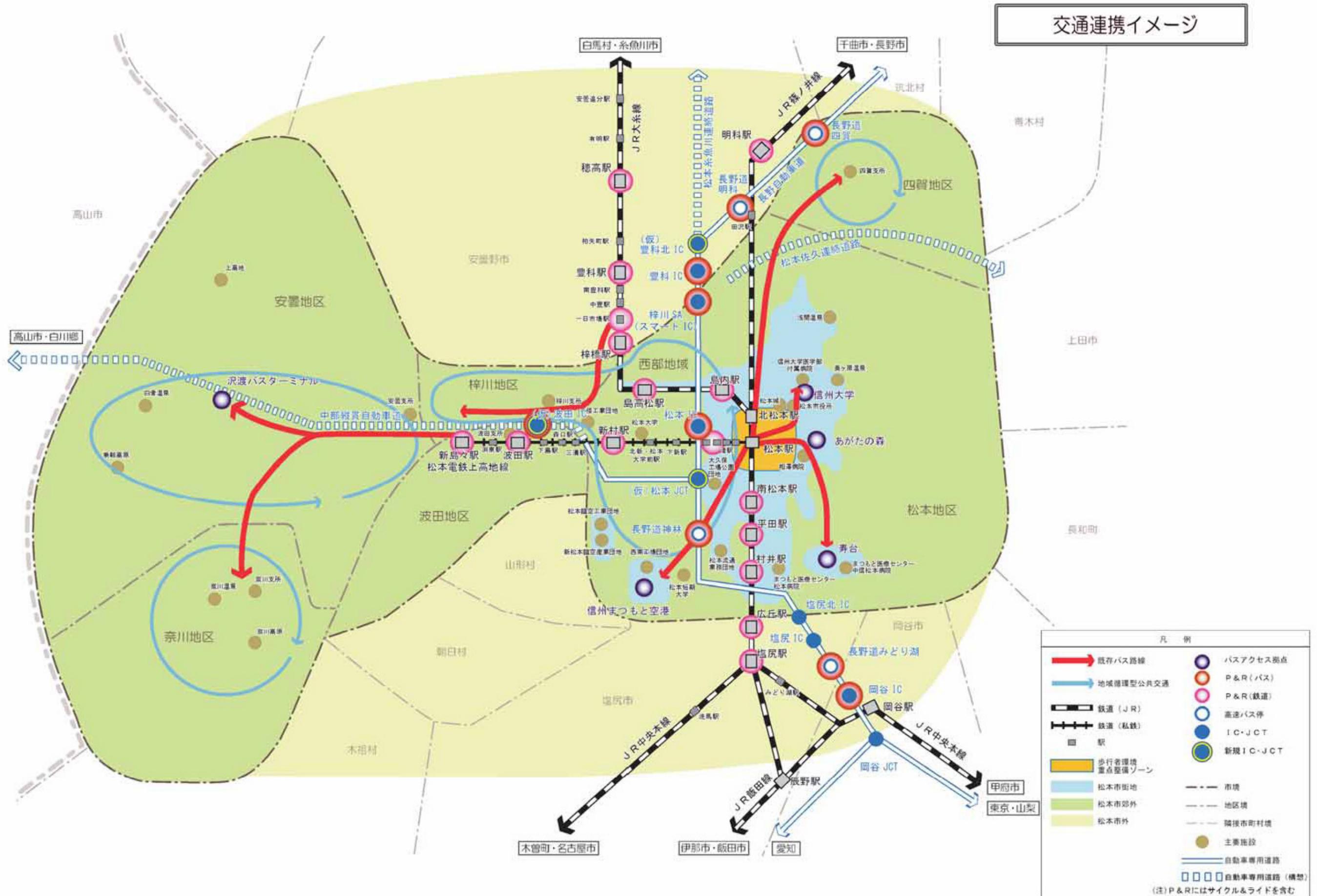
- マイカー通勤による交通渋滞（松本市外からの通勤を含めて）
- 排気ガスの削減や生活環境の向上
- 公共交通事業者の経営難 ⇒ 路線バス廃止、減便

(展開すべき施策)

- 公共交通の維持と利用促進
 - ・次世代交通の検討
 - ・地域新交通システムの検討
 - ・既存公共交通の最大限の活用
 - ・地域住民の主体的な活動への支援
 - ・タウンズニーカーの利便性向上
- 交通結節点の強化
 - ・総合的な交通結節点整備
 - ・アクセス道路等の検討
- マイカー利用を抑制するための施策の推進
 - ・パークアンドライドの促進、整備
 - ・「バス DAY まつもと」の実施

交通連携イメージを次頁に示します。

交通連携イメージ



基本方針4 「効果的・効率的なみちづくり」 ～既存ストックを有効活用した整備の推進～

旧松本市における道路交通環境は決して高水準とはいえない状況にありましたが、市町村合併で市域が大幅に拡大し、旧松本市と合併地域を結ぶ広域的な連携も新たな課題となりました。

しかし、道路特定財源の一般財源化や人口減少による税収不足などにより、道路整備に使える財源は、今後、益々限定されることが予想されます。

このような状況においては、新たな道路整備は必要最小限にとどめ、高速自動車道・国道・主要地方道・一般県道・市道及び高原観光のための林道等を含めた既存の道路ネットワークを生かした効率的な幹線道路網の構築や人を優先した道路空間の有効活用、ボトルネック箇所を見極めた効果的な整備、災害に強いまちづくりなどが求められています。

（課 題）

- 既存道路を生かした効果的・効率的な幹線道路ネットワークの構築
- 道路空間の効果的な活用方法や整備手法の検討

（展開すべき施策）

- 真に必要な道路の整備
 - ・ 必要性・緊急性・財政力の調整がとれた道路整備計画
 - ・ 中心市街地への通過交通の抑制
 - ・ 渋滞緩和と事故の削減
 - ・ 防災性を向上する道路整備
- 長野自動車道の有効利用
 - ・ ICに集中する交通流入の分散施策
 - ・ 通行料金の見直し、割引、無料化等
- 都市計画道路の見直し
 - ・ 長期未着手都市計画道路の見直し

基本方針5 「広域交流を促進するネットワークづくり」 ～県内外を結ぶ広域交通ネットワークの充実～

松本市は、長野県唯一の空港を有し、首都圏や中京・近畿方面とは高速道路や鉄道でつながっています。

しかし、高山・金沢などの北陸方面、安曇野・白馬・糸魚川方面、上田・佐久・軽井沢方面への移動時間は十分に短縮されておらず、これら地域との社会・経済・文化・観光面の交流や防災面での連携が十分に図られていないのが現状です。

また、松本市や周辺地域は全国的にも人気の高い観光地を有していますが、新幹線が整備されていないことや空港を利用できる機種に制限があることなどから、広域アクセスの利便性は満足できる水準には達していません。

人口減少時代に入った今、各地域が広域的な交流をいかに活発化させるかが地域振興の重要なテーマになってきています。

既存の高速交通インフラを十分に生かしながら、さらなる広域交通ネットワークの充実を図り、中核都市として、社会・経済・文化の持続的な活力が維持・発展されることが求められています。

（課題）

- 高速交通インフラを生かす広域道路ネットワークの整備
- 公共交通機関利用による大都市圏との移動時間短縮
- 災害時の広域的な緊急輸送路・緊急医療への対応

（展開すべき施策）

- 広域道路ネットワークの充実
- 信州まつもと空港の利活用
- 大都市圏、主要都市から松本までの鉄道利用の時間短縮

広域幹線道路網のイメージを次頁に示します。

2 基本施策及び主要施策の設定

5つの基本方針について、13の基本施策を設定します。基本施策の中には、次頁以降に示す30の具体的な主要施策を位置付け、官民の複数の担当主体が相互に連携し合って、基本方針を達成します。それぞれの主要施策について、今後の方針や検討事項を明らかにしたうえで、スケジュール管理や担当主体間の連携により着実な施策の実現を推進していきます。

なお、各施策のスケジュールについては、下記のように設定します。

- 短期 10年間：2011年度～2020年度（平成23～32年度）
- 中期 10年間：2021年度～2030年度（平成33～42年度）
- 長期 10年間：2031年度（平成43年度）以降

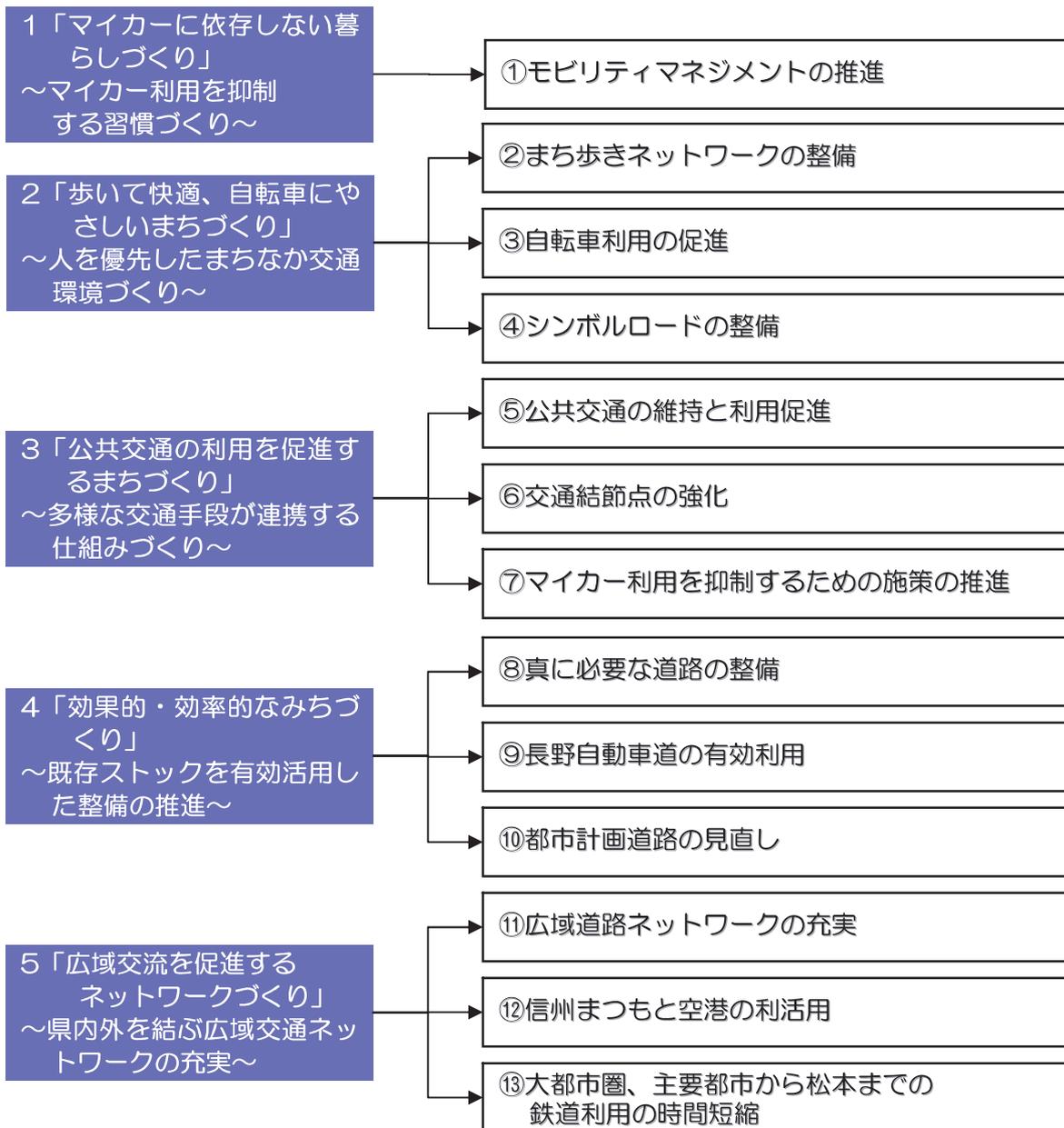


図 基本施策の設定

表 ① モビリティマネジメントの推進

歩くこと、自転車を使うこと、バスや鉄道などの公共交通機関を利用することへの意識転換を図り、マイカー利用を抑制し、健康な暮らしづくりを市民と協働で考え、進めます。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
①-1 「市民歩こう運動」の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・「気分爽快ウォーク」の継続的な実施 ・「市民歩こう運動」ウォーキングマップを活用した地区イベント開催の支援 	●	●	●	体育課 福祉計画課 健康づくり課 中央公民館 地区公民館	福祉ひろば 推進協議会 町会 市民
①-2 カーフリーデー、カーシェアリングによる市民意識の転換促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ノーマイカーデー推進市民会議の継続的な議論、活動 ・カーフリーデーにおける社会実験の実施 ・カーシェアリングの検討 	●	●	●	環境政策課	ノーマイカーデー 推進市民会議 企業 市民
①-3 エコ通勤の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・時差出勤、公共交通機関・自転車通勤の奨励 ・町会との連携による住宅地での乗り合い通勤の検討 	●	●	●	職員課 環境政策課 交通政策課 労政課	企業 町会 市民
①-4 公共交通についての情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅、バス停付近に立地する企業や転入・妊婦などの市役所への来庁機会におけるモビリティマネジメントとしての公共交通の情報提供 	●	●	●	環境政策課 交通政策課 労政課	交通事業者 企業 町会 市民

※スケジュール欄の丸印は取組みを行う時期を示しています。濃く大きい丸印は、特に重点的に取組む時期を示しています。



図 「市民歩こう運動」ウォーキングマップ

The poster for the 2010 Car Free Day (カーフリーデー) in Matsumoto. It features a large '9.23' and '10:00~15:00' indicating the date and time. The poster lists activities like 'カーフリーエリア' (Car-free area) and 'イベント' (Event). The event is held at the Matsumoto City Public Library (松本城公園) and the Matsumoto City Public Library (松本城公園). The poster also includes information about the '松本カーフリーデー' and '松本モビリティウィーク'.

The poster for the 2010 Car Free Day (カーフリーデー) in Matsumoto. It features a large '9.23' and '10:00~15:00' indicating the date and time. The poster lists activities like 'カーフリーエリア' (Car-free area) and 'イベント' (Event). The event is held at the Matsumoto City Public Library (松本城公園) and the Matsumoto City Public Library (松本城公園). The poster also includes information about the '松本カーフリーデー' and '松本モビリティウィーク'.

図 カーフリーデーの開催概要

表 ② まち歩きネットワークの整備

歩行者を優先したまちなかの賑わい創出のため、快適かつ安全・安心に歩ける環境の形成を図ります。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
②-1 快適な歩行環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間あんしん事業（波打ち歩道の改修、側溝の蓋掛け、カラー舗装、点字ブロック、歩道整備、交差点改良、防護柵、区画線など）の実施 緑陰、水辺等の創出 交通安全施設の整備 街なみ環境整備事業の活用 思いやりゆずりあいゾーンの実施 生活道路の歩車共存化 水めぐりの井戸整備事業 	●	●	●	交通安全課 建設課 市街地整備課 維持課	市民 町会 市民活動 団体 公安委員会 警察署
	<ul style="list-style-type: none"> 連続的な歩行空間ネットワークの整備 通学時間帯の自動車の乗入れ規制の検討 自転車と歩行者の通行帯の明示 地域住民による子ども見守り隊の実施 	●	●	●	交通安全課 建設課 市街地整備課 維持課 学校教育課 中央公民館	市民 町会 市民活動 団体 公安委員会 警察署
②-2 案内サイン、照明等の魅力アップ	<ul style="list-style-type: none"> 観光案内版、観光ルート案内版の設置 まちなかボランティアの育成 	●	●		観光温泉課	観光コンベンション協会 観光協会 商工会議所 市民活動 団体
	<ul style="list-style-type: none"> 公共サイン計画に基づく公共交通の案内版の設置 	●				交通事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 公共サイン計画に基づく施設の案内版の設置 	●	●		計画課	
	<ul style="list-style-type: none"> 防犯灯の設置 	●			市民生活課	町会
	<ul style="list-style-type: none"> 街灯の設置 	●			商工課	商工団体
	<ul style="list-style-type: none"> 避難場所の案内版の設置 	●	●		危機管理室	
②-3 鉄道駅周辺のユニバーサルデザイン化の推進	<ul style="list-style-type: none"> 「松本市ユニバーサルデザイン推進基本指針」に基づく、事業の実施 鉄道駅周辺のユニバーサルデザイン化の推進 	●	●	●	交通安全課 建設課 市街地整備課	国土交通省 長野県 公安委員会 警察署 交通事業者

表 ③ 自転車利用の促進

市街地で自転車が円滑に走行できる環境の形成を目指し、自転車通行帯のネットワーク化、駐輪場の整備を図ります。また、レンタサイクル等の拡充により、来街者でも自転車で移動できる環境の整備を図ります。さらに、自転車利用者の交通マナーの啓発により、交通事故の抑制を図ります。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
③-1 自転車利用環境の改善	・自転車走行環境整備計画に基づく、自転車通行帯の整備	●	●	●	交通安全課	公安委員会 警察署
	・駐輪場の整備、放置自転車対策（指導、撤去）の推進	●	●	●	交通安全課	
	・歩行者・自転車用カーブミラーの設置	●			交通安全課	
③-2 レンタサイクル等の普及促進	・既存のレンタサイクルの拡大の検討	●	●		観光温泉課 商工課	商工団体
	・主要駅などにおけるコミュニティサイクル※の検討・研究	●	●		交通政策課 計画課	
③-3 自転車交通マナーの啓発	・自転車安全利用マップの作成	●	●	●	交通安全課	
	・小学校高学年を対象とした交通安全教室の実施、自転車運転免許証の発行 ・自転車利用者の交通マナー啓発	●	●		交通安全課 学校教育課	小学校 中学校 高校 町会 交通安全協会 公安委員会 警察署

※コミュニティサイクルとは、歩道や駐車場など少しの空間を利用して、まちのいたるところに自転車の貸出・返却場所を配置し、短距離の移動に気軽に自転車を利用することができる仕組み。

自転車走行環境整備計画

2 自転車走行環境整備計画(松本市整備)

	整備箇所	整備内容	延長 (m)	幅員・枚数 (m又は枚)	面積 (㎡)	単価 (円/㎡又は枚)	工事費 (千円)
H18	大手1丁目～鎌ヶ崎高校信号	レーン	800	1.5	900	9,311	8,380
H19	鎌ヶ崎高校信号～ 塩釜神社付近	レーン	600	1.5	900	8,444	7,600
	塩釜神社～深志高校	レーン	800	1.5	1,200	7,666	9,200
H20	県道 藤田信号～東側	自転車道	(200)				
	県道 深志2丁目信号 ※松本市が所管一帯は一部整備	レーン	619	1.5	930	5,870	5,460
	松本城～深志2丁目信号	レーン	1,160	1.25	1,450	11,093	16,090
	高砂通り	シール	110	6枚		20,125	130
	天神通り	シール	110	5枚		24,150	130
H21	県道 秀峰学校前 ～あがたの森公園	レーン	(340)				
	北松本駅(片側)～ 大手1丁目信号(片側)	マーク	350	12枚		40,000	480
H22	南松本駅前交差点～ 国道19号南松本信号	水路改修	1,500			50,920	76,380
		レーン	1,500	1.5	2,250	11,822	26,800
	桜橋東～元町3丁目	レーン	2,200	1.2	2,640	16,742	44,200
H23	大手1丁目 ～大手2丁目信号	マーク	300	16枚		40,000	840
	大手2丁目～国府町信号	マーク	1,400	78枚		40,000	3,120
	大手1丁目～中央1丁目信号	マーク	920	54枚		40,000	2,160
	元町3丁目～浅間橋東	レーン	2,480	1.2	3,000	17,200	51,800
H24	中央1丁目信号～ 松本駅アルプスロ周辺	マーク	1,040	36枚		40,000	1,440
	出川1丁目(コモ庄内付近)	マーク	2,500	56枚		40,000	2,240
	中央1丁目～中条陸橋付近	マーク	1,460	40枚		40,000	1,800
	薄橋～信大付属中前	マーク	420	16枚		40,000	640
	逢初橋～出川西信号	悪いや レーン(仮)	2,500	1.0	2,500	17,200	43,000
H25	種田～岡島橋西信号	マーク	2,180	64枚		40,000	2,560
	鎌ヶ崎高校～ 城東2丁目信号	マーク	1,820	68枚		40,000	2,720
	桜橋東～秀峰学園前信号	マーク	1,550	56枚		40,000	2,240
H26	松本城～大手2丁目信号	マーク	600	24枚		40,000	960
	深志橋～萩町信号	レーン	2,000	1.0	2,000	8,000	16,000
	計		30,719				325,570

※整備内容欄のレーン、マークは下記の整備内容を示します。
 レーン：車道部の一部を自転車レーンとして整備
 マーク：既往の歩道部分に歩行者、自転車のマークを表示することで、それぞれの通行帯に分離する整備

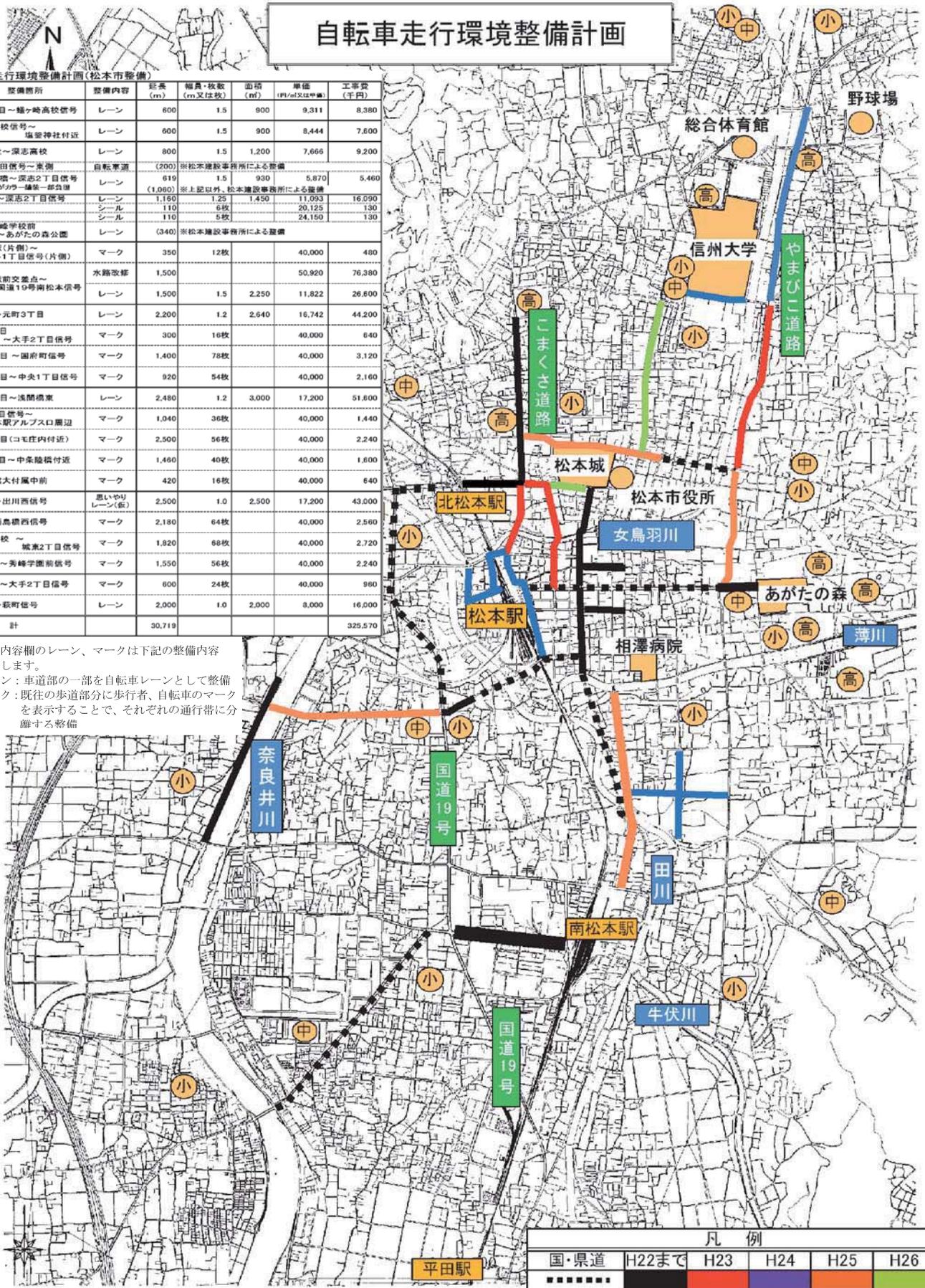


図 自転車走行環境整備計画

表 ④ シンボルロードの整備

松本の中心市街地のシンボルロードとして、賑わいの場を創出します。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
④-1 美しい都市景観のシンボルとして道づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・賑わい、歩きやすさ、憩いの創出 ・無電柱化の推進 ・歩行者・自転車の通行空間の分離 ・イベント時の歩行者天国の実施 	●	●		幹線道路課 商工課 観光温泉課 建設課 市街地整備課 計画課 交通安全課	長野県 公安委員会 警察署 電力・通信 事業者

●シンボルロードのあり方

松本市のシンボルロードとして、あがたの森通りと大名町通りが位置づけられる。この二つの通りと中心部の街路により、動きやすい歩行者・自転車環境の形成とともに、中心市街地の賑わいと良好な景観を創出する。

◇あがたの森通り

松本駅とあがたの森公園を結ぶ通りであり、街路樹や地域の人々の協力による緑化、沿道のまつもと市民芸術館、松本市美術館のほか商業・業務ビル等が立ち並んでおり、松本の個性と賑わいを感じさせる街並みを形成している。

今後は、無電柱化の推進と自転車レーンの整備による移動環境の充実、市民の協力により緑豊かな格の高い街路景観、美ヶ原を望む遠望景観の育成により、松本市の顔としてふさわしい通りの形成を目指す。

◇本町・大名町通り

松本城と中心市街地を結び、松本城の雰囲気を感じ取れる通りである。また、イベント開催時には、歩行者天国の実施により松本城へのアクセス道路としてだけでなく、イベント会場としての利用もされている。

今後は、街路樹による緑豊かな格の高い街路景観、行きかう人々が集う滞留空間を形成するため、色彩・意匠形態等による景観誘導を目指す

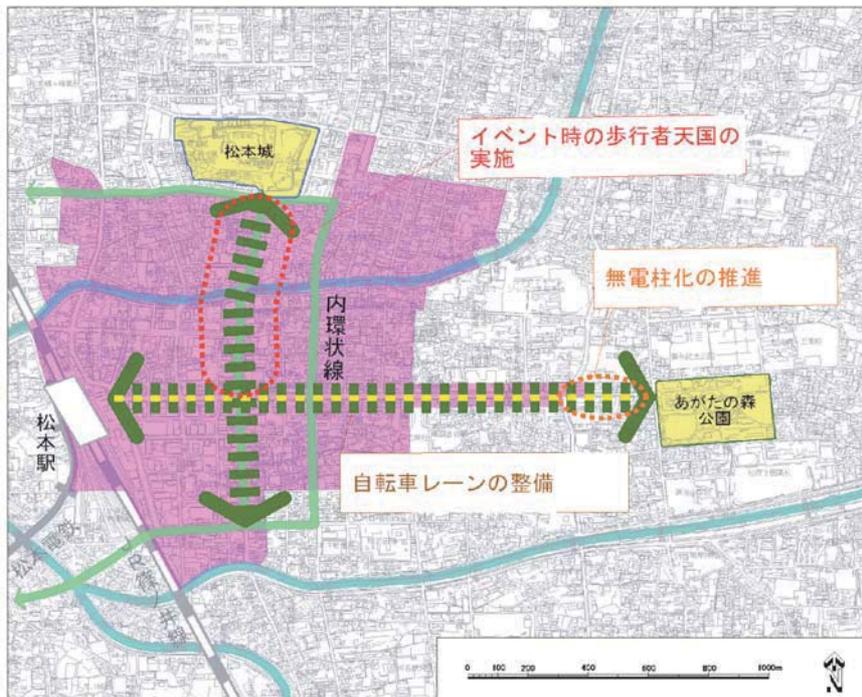


図 シンボルロード整備

表 ⑤ 公共交通の維持と利用促進

次世代交通や地域新交通システムの検討、利用環境の改善、既存公共交通の活用を図ります。また、地域住民による公共交通の確保に向けた積極的な取組みについては、費用補助による取組みへの支援を図ります。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
⑤-1 次世代交通の検討	・市民参加による次世代交通システムのあり方等についての検討	●	●	●	交通政策課 環境政策課 計画課	
⑤-2 地域新交通システムの検討	・交通空白地域の解消と効率的な市民の交通手段の確保	●	●		交通政策課	市民 町会 交通事業者
	・地域循環型公共交通の検討 ・地域新交通システムの実証運行	●	●	●	交通政策課 四賀支所	市民 町会 交通事業者
⑤-3 既存公共交通の最大限の活用	・JR線の利便性向上（ダイヤ、本数等の充実） ・上高地線の維持・強化と将来的活用等の検討 ・一般生活バス路線の活用、支援 ・割引料金設定の見直し	●	●		交通政策課 環境政策課	市民 町会 交通事業者
	・福祉100円バス助成事業の継続 ・高齢者寝台タクシー利用料金助成事業の継続 ・過疎地有償運送事業補助の継続 ・移動支援補助の継続		●		高齢福祉課 障がい・生活支援課	市民 町会 交通事業者
⑤-4 地域住民の主体的な活動への支援	・住民の取組みに対するサポート ・自主運行や交通事業者への運行委託に係る運行費の一部について助成 ・送迎ボランティア	●	●	●	交通政策課 福祉計画課	市民 町会 交通事業者 福祉ひろば 社会福祉協議会
⑤-5 タウンズニーカーの利便性向上	・運行ダイヤの検討 ・運行ルートの検討	●	●	●	交通政策課 観光温泉課	交通事業者

表 ⑥ 交通結節点の強化

駅やバスターミナル等でのシームレスな乗継ぎにより、公共交通の利便性向上を図ります。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
⑥-1 総合的な交通結節点整備	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の状況調査 駅、主要バス停、高速バス停周辺の駐車場、自転車駐車場、駅前広場等の施設整備 快適な利用空間の整備検討（シェルター、ベンチ等） 平田駅、村井駅、南松本駅、新村駅の結節機能向上 	●	●●	●	交通政策課 建設課 交通安全課	交通事業者
⑥-2 アクセス道路等の検討	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点へのアクセス道路等のルート設定、整備内容検討 	●	●●	●	建設課	

表 ⑦ マイカー利用を抑制するための施策の推進

市街地への自動車の流入を抑制するため、市街地外延部の鉄道駅等でのパークアンドライドの促進や公共交通に親しむための施策の展開を図ります。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
⑦-1 パークアンドライドの促進、整備	<ul style="list-style-type: none"> 新村駅パークアンドライド機能向上 上高地線の駅でのパークアンドライドの検討 その他の駅等での可能性検討 	●●	●●		交通政策課 環境政策課	交通事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 市外から松本市への通勤通学者のパークアンドライド利用促進 駐車場政策の再検討 	●●	●●		計画課	長野県 隣接市町村 企業
⑦-2 「バス DAY まつもと」の実施	<ul style="list-style-type: none"> 開催に向けての充実した実施内容の検討 	●●	●	●	交通政策課 環境政策課 商工課	交通事業者

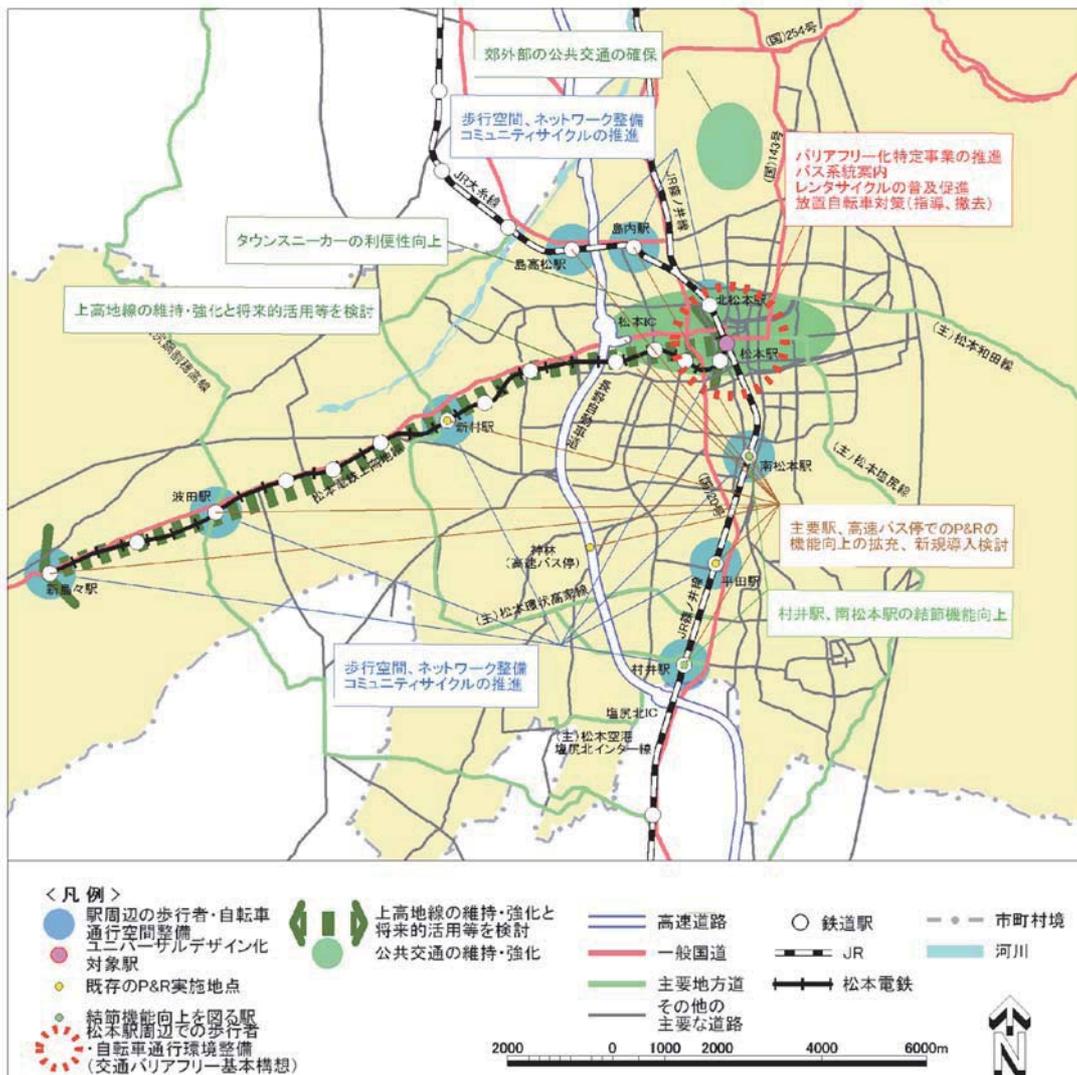


図 徒歩、自転車、公共交通の整備計画

マイカーはお休み、バスでまちな出よう！
 2010 クラフトフェアまつもと 開催日
 5/29(土)・30(日) 松本電鉄 松本近郊路線
 Weekend 29/30 May 平日ダイヤ運行

バス DAY まつもと
 Public Transport Day Matsumoto

バス 1 日乗車券 ¥300
 One Day Bus Pass
 松本電鉄 松本近郊路線バス全線有効
 Valid for All Matsumoto Dentetsu Local Bus Line

1 乗車 / One Trip for All Lines ¥100
回数券等は使用できません。

小学生以下無料 / Free for Children
※松本電鉄 IC カード乗車には別途料金がかかります。IC カード乗車はできません。また、バスは乗車券が必要です。

300人 運ぶのに…
※バス 1 台あたり 30人、車 1 台あたり 1.5人
 バスなら 10 台、道路に並んでも 105m。駐車場も少ない。
 10km 走ると軽油 30L 消費 CO₂ 排出 79kg エネルギーも節約。
 マイカーなら 200 台、道路に並べば 10 倍の 1km！ 駐車場も 200 台。
 10km 走るとガソリン 200L 消費 CO₂ 排出 471kg バスの 5 倍も排出！
 この二乗にお金を 1 日で稼がすのに、相対的なコストは 1200 倍必要。

エネルギーの無駄遣い。
 渋滞の原因 / 街の駐車スペース増大
 都市空間の無駄遣い。

20 世紀型車社会から環境負荷の少ない 21 世紀の公共交通社会へ

工芸の五月 Matsumoto Crafts Month CRAFTS FAIR MATSUMOTO 明日の都市と公共交通を考える バス DAY まつもと Public Transport Day Matsumoto

企画：工芸の五月実行委員会・松本市 運営：松本電気鉄道株式会社

図 「バス DAY まつもと」概要

表 ⑧ 真に必要な道路の整備

厳しい財政状況や社会情勢を踏まえ、松本市の課題を解決するため、既存の道路を十分活用し、効果的・効率的に道路を整備します。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
⑧-1 必要性・緊急性・ 財政力の調整が とれた道路整備 計画	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備五箇年計画・都市計画道路整備プログラムに基づく道路整備 橋梁長寿命化修繕計画に基づく事業の実施 	●	●	●	建設課 交通安全課 市街地整備課 幹線道路課	国土交通省 長野県
⑧-2 中心市街地への 通過交通の抑制	<ul style="list-style-type: none"> 環状道路の整備促進 都市計画道路の交差点などの点としての先行着手 	●	●	●	建設課 幹線道路課	国土交通省 長野県
⑧-3 渋滞の緩和と事 故の削減	<ul style="list-style-type: none"> 国道19号やボトルネック交差点等の交差点改良、信号機現示改良、規制の見直し 	●	●	●	建設課 交通安全課 市街地整備課 幹線道路課	国土交通省 長野県 公安委員会 警察署
⑧-4 防災性を向上す る道路整備	<ul style="list-style-type: none"> 地震・風水害発生時の避難路の整備 緊急輸送、救援活動支援、延焼遮断機能を強化する道路整備 	●	●	●	建設課 交通安全課 市街地整備課 幹線道路課 危機管理室	国土交通省 長野県

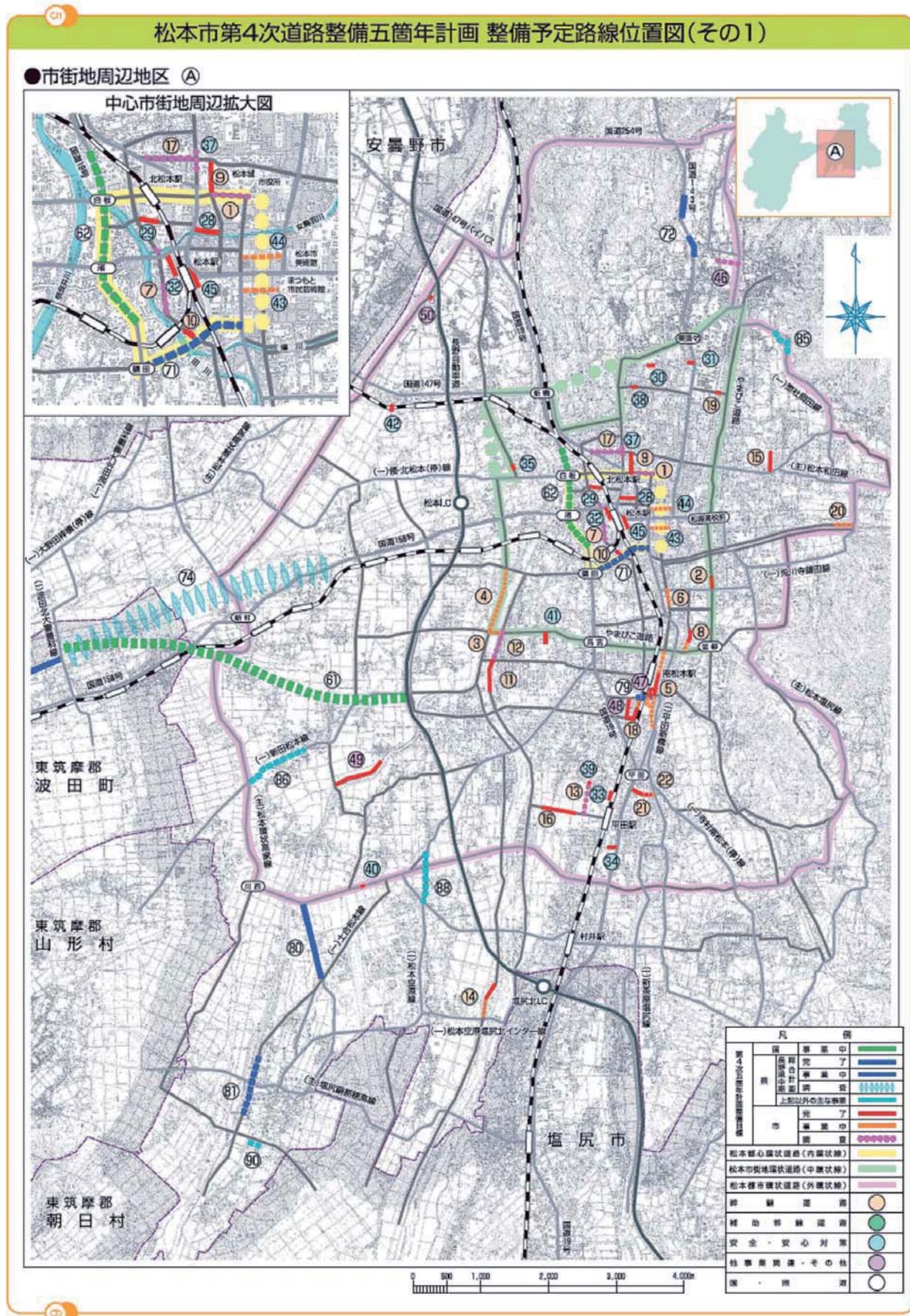


図 第4次道路整備五箇年計画 1 / 4 (計画期間：平成20年度から24年度)

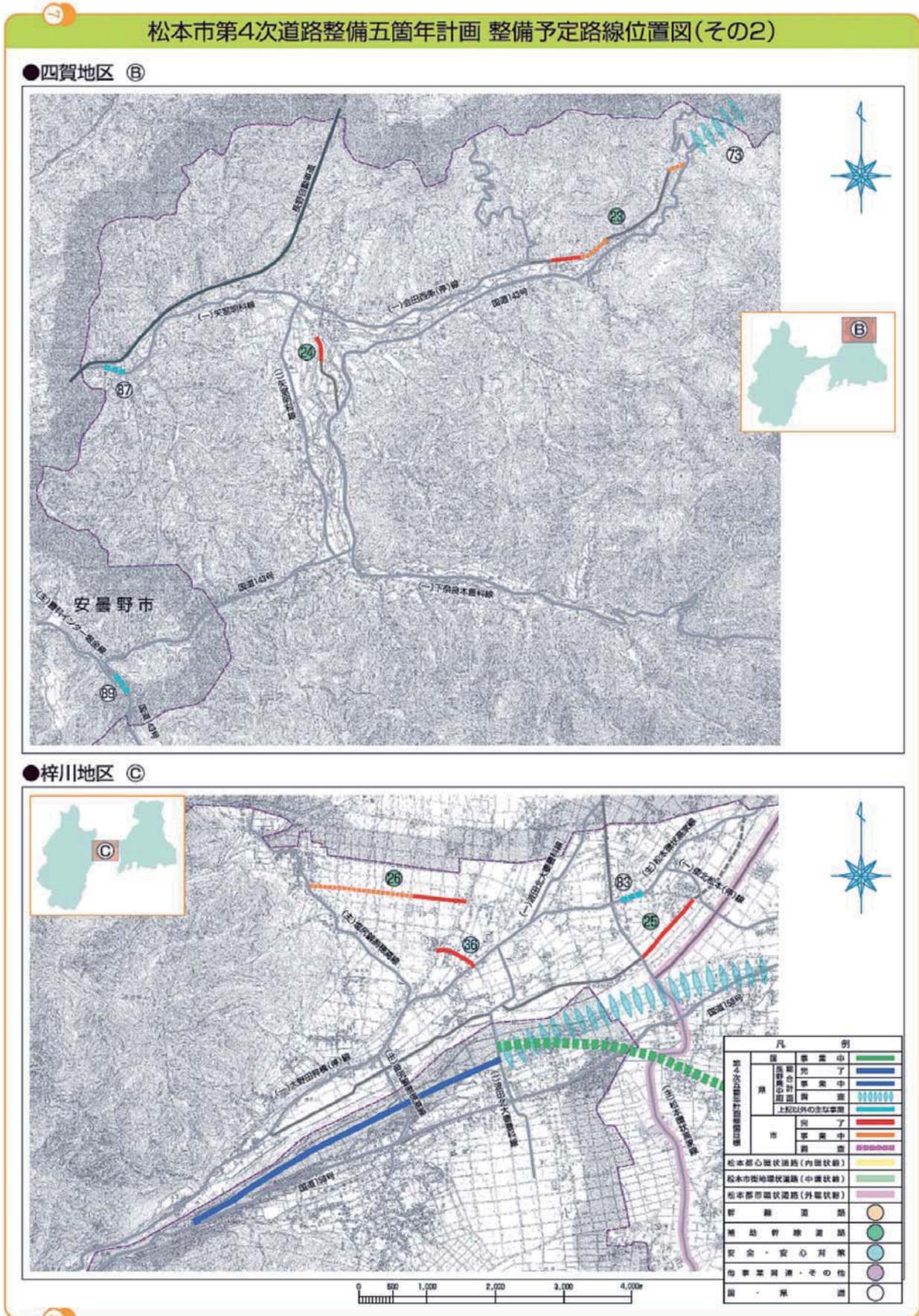


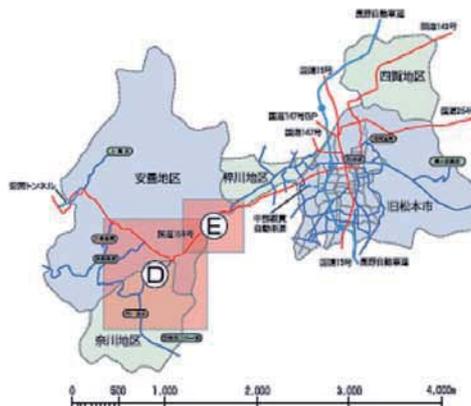
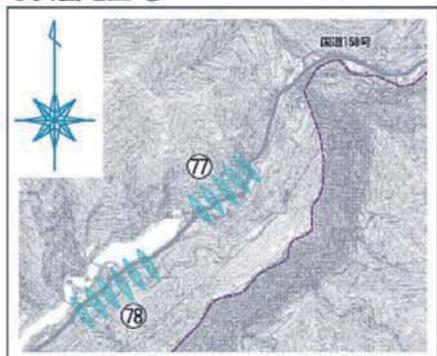
図 第4次道路整備五箇年計画 2 / 4 (計画期間：平成20年度から24年度)

松本市第4次道路整備五箇年計画 整備予定路線位置図(その3)

●奈川・安曇地区 ㉔



●安曇地区 ㉕



凡 例		
国	新築中	
	完了	
	事業中	
	調査中	
県	調査中	
	調査完了	
市	調査中	
	調査完了	
松本市中心部状道路(内環状線)	新築中	
	完了	
	事業中	
	調査中	
松本市中心部状道路(中環状線)	新築中	
	完了	
松本市中心部状道路(外環状線)	新築中	
	完了	
幹線道路		
補助幹線道路		
安全・安心対策		
特殊養護道・その他		
調査中		
調査完了		

図 第4次道路整備五箇年計画 3/4 (計画期間:平成20年度から24年度)

松本市第4次道路整備五箇年計画整備予定路線・事業

市の整備予定路線・事業		第4次道路整備五箇年計画での整備目標										延長	単位	
位置付	対象番号	路線名・事業名	全体整備計画					第4次道路整備五箇年計画での整備目標					備考	対象番号
			整備区間・対象地域	整備内容	整備延長	計画職員	第3次までの完了延長	新規・継続	整備目標(24年度末)	完了延長	完了予定区間	備		
松本中心環状道路(内環状線)	1	(都)内環状北線	大手2丁目～松本城交差点	道路拡幅	280	31	-	新規	調査	0	-	-	1	
松本市市地環状道路(中環状線)	2	市道3017号線	筑摩西交差点付近	道路拡幅	120	18	0	継続	完了	120	筑摩西交差点付近	市内土地区画整理整備・片側	2	
	3	市道7553号線(月見橋)	島立北第一世帯(月見橋)	道路拡幅	180	15	-	新規	工事着手	0	-	奈良井川 月見橋橋梁架替	3	
	4	市道7205号線(先線)	両鳥橋西側～月見橋西側	道路新設・拡幅	950	15	-	新規	用地買収	0	-	-	4	
	5	(都)小池平田線 出川	出川西交差点～青橋西交差点	道路新設	1,050	18	0	継続	一部完成	350	中部電力出川変電所西～(都)出川交差点	-	5	
南北幹線	6	(都)小池平田線 橋樑北	橋樑～庄内町交差点	道路拡幅	498	18	-	新規	用地買収	0	-	-	6	
	7	(都)中条白坂	稲留(イナ)橋南～清橋東交差点・白坂橋	道路拡幅	300	18	-	新規	調査	0	-	-	7	
	8	(都)庄内出川線	泉橋～出川橋東側	道路拡幅	290	16	0	継続	一部完成	220	泉橋～市道3173号線交差点	-	8	
	9	市道1056号線	大手2丁目交差点～松本城西交差点	道路拡幅	240	12	0	継続	完了	240	大手2丁目交差点～松本城西交差点	歩道整備のみ完成	9	
	10	市道2002号線	中条交差点～大宮橋北交差点	道路拡幅	75	18	-	新規	完了	75	中条交差点～大宮橋北交差点	-	10	
	11	市道5005号線	下二子橋下流～島立橋(奈良井川右岸)	道路拡幅	840	11	360	継続	完了	480	下二子橋下流～島立橋	-	11	
	12	市道5005号線(先線)	島立橋～月見橋(奈良井川右岸)	道路拡幅	420	11	-	新規	調査	0	-	-	12	
	13	市道5250号線	平田西1丁目～平田西2丁目	道路拡幅	460	10	-	新規	調査	0	-	-	13	
	14	市道6012号線	下二子交差点～小俣交差点	道路拡幅	2,650	12	690	継続	一部完成	200	笹賀東耕地	-	14	
	東西幹線	15	(都)川口渡線	(主)松本和団線～豊土(主)	道路新設	295	12	-	新規	完了	295	(主)松本和団線～豊土(主)	-	15
16		(都)平田野路線	平田野路2丁目交差点～清田地北交差点東	道路拡幅	640	18	-	新規	完了	640	平田野路2丁目交差点～清田地北交差点東	-	16	
17		(都)宮前新橋上金井線	宮前1丁目交差点～鶴崎高校交差点	道路拡幅	430	16	-	継続	調査	0	-	-	17	
18		(都)南松本新石交線	宮田前踏切西側～市宮南松本南団地	道路拡幅	440	12	-	新規	一部完成	320	宮田前踏切西側～市宮南松本南団地東交差点	宮田前踏切立体交差関連	18	
19		市道2554号線	旭～元町3丁目(環橋)	道路拡幅	47	12	0	継続	完了	47	旭～元町3丁目(環橋)	女鳥羽川橋樑架替	19	
20		市道2679号線	小松橋～金華(小松橋)橋上流(清川右岸)	道路拡幅	200	11	0	継続	一部完成	(200)	小松橋～金華(小松橋)橋上流(清川右岸)	歩道整備のみ完成	20	
21		市道5510号線(平田橋)	平田東3丁目～寿北7丁目(平田橋)	道路拡幅	45	14	0	継続	完了	45	平田東3丁目～寿北7丁目(平田橋)	田川平田橋樑架替	21	
22		市道5510号線	寿田(平田橋)～平田南交差点	道路拡幅	460	14	0	継続	一部完成	300	平田東3丁目～寿北7丁目	-	22	
補助幹線(4支所管内)	23	市道塩沢合吉線	中川川～中川合吉	道路拡幅	3,100	8～7	1,792	新規	一部完成	466	中川敷	-	23	
	24	市道取回1号線	一般国道143号～倉田	道路拡幅	1,243	9,25	981	新規	完了	262	倉田	-	24	
	25	梓川(川)サイドライン	(一)大野田梓橋(橋)～中央橋北交差点	道路拡幅	7,250	11	6,050	新規	完了	1,200	橋(一)北交差点～中央橋北交差点	-	25	
	26	梓川アップライオン(1工区)	下角(下角)～小室(下角)	道路拡幅	2,370	10	0	新規	一部完成	790	下角(下角)	-	26	
安全・安心対策	27	奈良温泉線	あづみ温泉線交差点～安曇温泉産産組合前	道路拡幅	1,800	7	800	新規	一部完成	200	あづみ温泉線交差点～小山橋	奈良温泉線幹線	27	
	28	(都)女鳥羽北岸線	中央大橋南～女鳥羽橋	歩道整備	(250)	9	-	新規	完了	(250)	中央大橋南～女鳥羽橋	-	28	
	29	市道1504号線	白坂公民館～白坂1丁目交差点	歩道整備	(180)	2.5	-	新規	完了	(180)	白坂公民館～白坂1丁目交差点	-	29	
	30	市道1599号線	沢村公民館南東	歩道整備	(100)	1.5	(63)	新規	完了	(37)	沢村公民館南東	-	30	
	31	市道1834号線	旭町歩道橋～西側交差点	歩道整備	(100)	3	-	新規	完了	(100)	旭町歩道橋～西側交差点	-	31	
	32	市道2507号線	松本駅アルプス口～一般国道143号	歩道整備	(200)	10.5	-	新規	完了	(200)	松本駅アルプス口～一般国道143号	-	32	
	33	市道5338号線	平田駅西口北～野澤第2踏切	歩道整備	(170)	9	-	新規	完了	(170)	平田駅西口北～野澤第2踏切	-	33	
	34	市道5511号線	長丘町交差点～芳川小学校入口	歩道整備	(250)	1.5	(125)	新規	完了	(125)	一般国道19号西側	-	34	
	35	市道8003号線	堀米新田交差点北～松島公民館入口	歩道整備	(140)	1.5	-	新規	完了	(140)	堀米新田交差点北～松島公民館入口	-	35	
	36	市道梓川1-9号線地	梓川郵便局交差点～角形(角形)台	歩道整備	(650)	10	-	新規	完了	(650)	梓川郵便局交差点～角形(角形)台	-	36	
	37	市道1223号線	堀崎高校交差点	交差点改良	(140)	16	-	継続	調査	0	堀崎高校交差点	-	37	
	38	市道1810号線	深志高校北東交差点～こまき道路	歩道整備	(30)	6.5	-	継続	完了	(30)	深志高校北東交差点～こまき道路	-	38	
	39	市道5250号線	大字芳川平田及び平田西1丁目交差点	歩道整備	(200)	10	-	新規	完了	(200)	大字芳川平田及び平田西1丁目交差点	-	39	
	40	市道8282号線	寺家(寺家)東交差点	歩道整備	(50)	10	-	新規	完了	(50)	寺家(寺家)東交差点	-	40	
	41	市道5007号線	笹部第一公民館～北側交差点	交差点改良	(100)	9	-	新規	完了	(100)	笹部第一公民館～北側交差点	-	41	
	42	市道8051号線	奥内(中道)踏切	踏切拡幅	(10)	4	-	継続	完了	(10)	奥内(中道)踏切	-	42	
	43	思いやりのみちづくり事業(市道2531号線)	県道平田新橋線交差点～深志神社前	道路美装化等	(320)	4～6	-	新規	一部完成	(320)	道路美装化	-	43	
	44	新たな心魂整備事業(市道2540号線)	本町交差点～一般国道143号交差点	道路美装化等	(380)	4～6	-	新規	一部完成	(285)	道路美装化	-	44	
	45	松本駅前広場(東口広場)	松本駅前広場	広場整備	-	-	-	新規	完了	-	松本駅前広場	松本駅前広場整備	45	
	-	歩行空間あんしん事業	市内全域	歩道改修等	-	-	-	新規	事業中	-	10箇所/年	波打ち歩道の改修、靴道の置き、カラー舗装、点字ブロック交差点踏切改修等	-	
	-	街なみ環境整備事業(歩いてみたいまちづくり事業)	中心市街地	道路美装化等	-	-	-	新規	調査	-	-	-	-	
	-	自転車にやさしい街づくり事業	中心市街地	自転車専用レーン整備	-	-	-	新規	事業中	-	-	こまき道路(大字1丁目交差点～深志高校)他	-	
	維持管理	-	橋梁寿命化修繕計画	市内全域	橋梁修繕	-	-	新規	事業中	-	千歳橋外6橋	H2O調査計画、H21～実施(全83橋)	-	
	-	幹線道路路肩補修計画	市内全域	路肩補修	-	-	-	新規	事業中	-	10路線	幹線道路路肩補修	-	
	防災	-	耐震改修促進計画	指定路線L=0.4km沿線	耐震改修	-	-	新規	事業中	-	-	緊急輸送道路沿道建築物の耐震改修H2O～調査	-	
	他事業関連	46	女鳥羽中学進入路	水及(水及)～京	道路新設	140	10.5	0	継続	調査	0	0	土地区画整理事業関連	46
		47	出川交差点周辺	宮田前踏切東側	道路新設	500	6	-	新規	事業中	140	宮田前踏切東側	宮田前踏切立体交差関連	47
48		(都)芳野双葉線	なんなん広場～市宮南松本南団地	道路新設	280	16	-	新規	完了	280	なんなん広場～市宮南松本南団地	宮田前踏切立体交差関連	48	
49		市道7159号線	神林海岸(神林海岸)～和田中	道路新設	800	9.5	-	新規	完了	800	神林海岸(神林海岸)～和田中	宮田前踏切立体交差関連	49	
その他		50	市道8087号線	梓川サービスエリア	スマートIC	-	-	-	新規	完了	-	梓川サービスエリア	50	
市道合計					28,373	10,673			7,470					

国の整備予定路線

位置付	対象番号	路線名	整備区間	整備内容	計画職員	整備目標(H24年度末)
高規格幹線道路	61	中部縦貫自動車道	島立～波田町(松本波田道路)	道路新設	21	事業中調査
南北骨格幹線	62	一般国道19号	波田町～安房(安房)	道路拡幅	30～46	工事着手

県の整備予定路線

位置付	対象番号	路線名	整備区間	整備内容	計画職員	整備目標(H20～H24年度)
県道	71	(都)内環状南線	一般国道19号田交差点～博野町(博野町)	道路整備	31	部分供用
	72	一般国道143号	周田益崎(周田東区～六助地)	道路改築	10.5	完成供用
	73	一般国道143号	青木新(イイノ)西(西賀地区)	道路拡幅	道路	調査
	74	一般国道158号BP	新村(下新～波田町橋)	道路拡幅	道路	調査
	76	一般国道158号BP	うすき橋(イイノ)(安曇地区)	道路拡幅	8.5	完成供用
	76	一般国道158号	龍崎(龍崎)(安曇地区)	道路拡幅	10.5	事業着手
	77	一般国道158号	登津(登津)(安曇地区)	道路拡幅	道路	調査
	78	一般国道158号	鏡橋(鏡橋)(安曇地区)	道路拡幅	道路	調査
	79	(都)出川双葉線	宮田前踏切立体交差(出川～双葉)	歩道整備	16	整備促進
	80	(一)土合(土合)松本線	空港西	道路改築	10	完成供用
市道	81	(一)土合(土合)松本線	南耕地	道路拡幅	9.25	事業着手
	82	(一)白岩温泉線	白岩(安曇地区)	道路拡幅	6	事業着手
	83	(主)松本環状南線(主)線	横沢(梓川地区)	歩道設置	2	整備促進
	84	(主)東野線	鏡沢(安曇地区)	道路改築	7	整備促進
	85	(一)郷土(郷土)高田線	大村	歩道設置	2.5	整備促進
	86	(一)新田松本線	南和田	歩道設置	2.5	整備促進
	87	(一)失笠(失笠)明科線	井刈(井刈)(西賀地区)	道路拡幅	2.5	整備促進
	88	(一)松本空港線	町神(町神)	道路拡幅	2.5	整備促進
	89	一般国道143号	大口沢(安曇野市豊科)	交差点改良	-	整備促進
	90	(一)土合松本線	今井	道の駅	-	整備促進

※対象番号 73, 74, 77, 78は、長野県中期総合計画に合わせて県が公表した「事業化に向けての調査の実施等を検討する道路の主な箇所」

()は歩道整備、局部改良、道路美装化、広場整備、橋梁修繕等のため、道路延長の合計に含まない。
 松本市環状道路(外環状道路)は、市道分については完了しています。
 スマートIC：高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジ(ただし通行可能な車両(料金の支払い方法)は、ETCを搭載した車両に限定しています。)

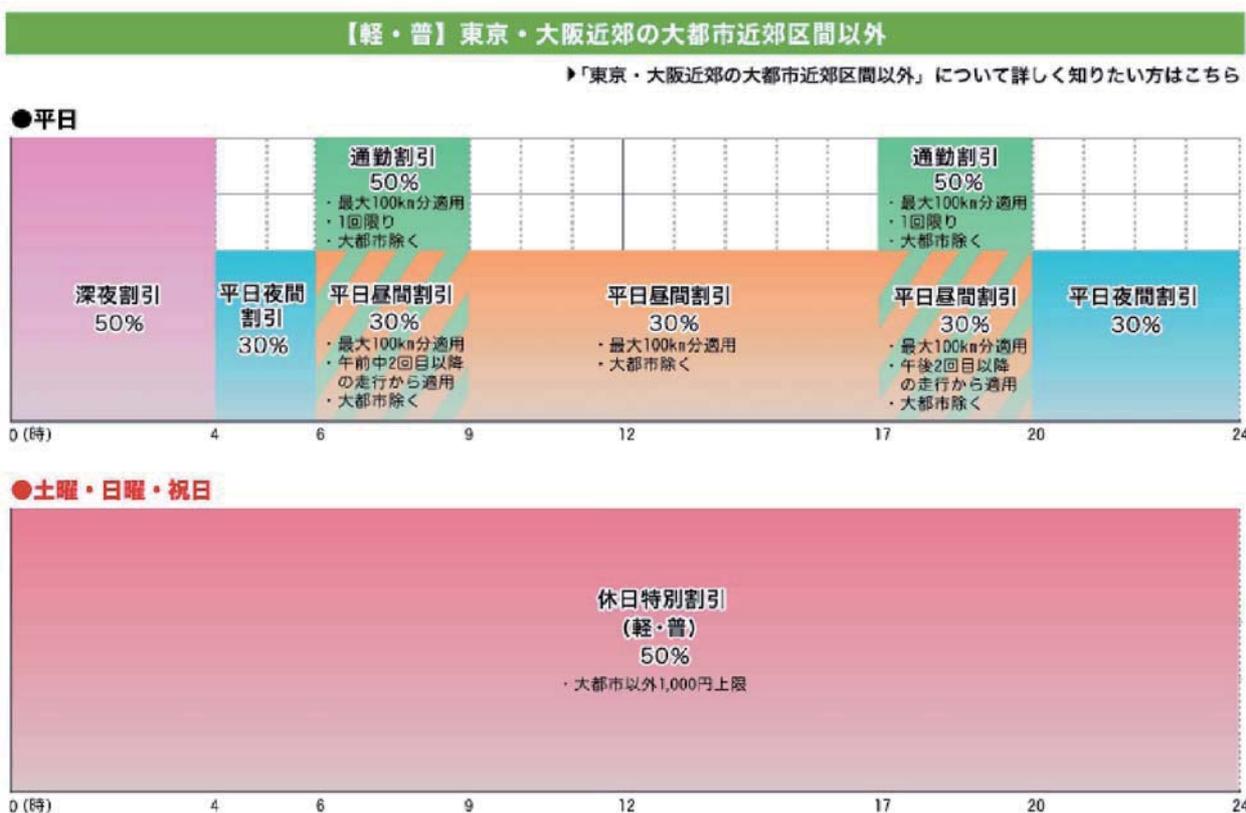
※整備目標について
 ○「工事着手」・「一部完成」には並行して用地買収が含まれます。
 ○圏道では、「完了」・「完成供用」の完成区間を総称して「完了」、 「事業中」・「用地買収」・「工事着手」・「事業着手」・「整備促進」・「一部完成」・「部分供用」の未完成区間を総称して「事業中」と示しています。

平成 20 年 3 月
松本市役所 建設部 建設課
 〒390-8620 松本市丸の内3番7号
 TEL 0263-34-3253 FAX 0263-34-3205
 e-mail kensetsu@city.matsumoto.nagano.jp

図 第4次道路整備五箇年計画 4/4 (計画期間：平成20年度から24年度)

表 ⑨ 長野自動車道の有効利用

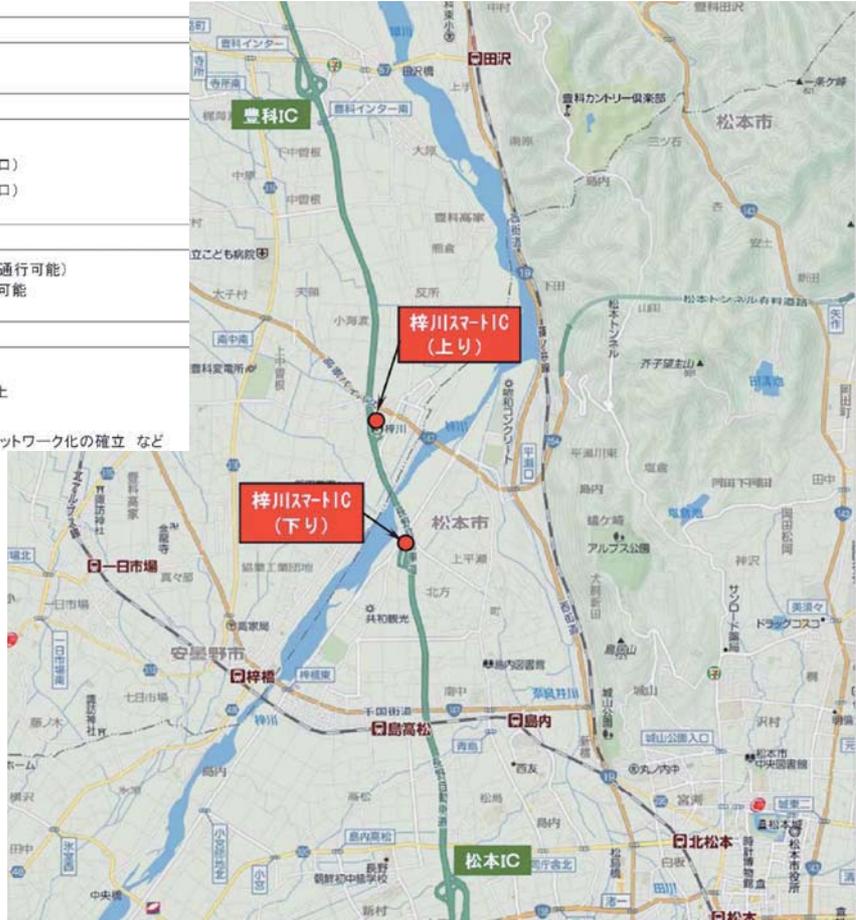
スマート IC の設置、割引制度の継続等により、高速自動車道の利用促進を図ります。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
⑨-1 IC に集中する交通流入の分散施策	・ 梓川スマート IC の利用促進 ・ 新規スマート IC の設置検討	●			幹線道路課	NEXCO 中 日本 国土交通省 長野県
⑨-2 通行料金の見直し、割引、無料化等	・ 多様な割引制度の継続、促進	●	●	●		NEXCO 中 日本 国土交通省



資料：NEXCO東日本 Web サイト（平成22年10月18日現在）

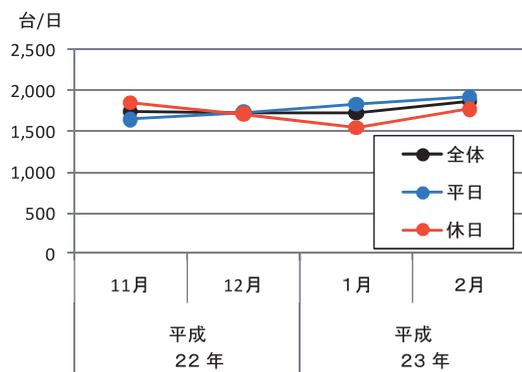
図 高速道路における様々な料金割引サービス

- 場所**
長野自動車道(中央自動車道長野線) 梓川サービスエリア付近
上り線(東京・名古屋方面):長野県安曇野市豊科高家
下り線(長野方面):長野県松本市島内
- 実施時間**
◎24時間利用可能(深夜も出入り可能です)
- 利用方向**
◎フルアクセス
上り線(東京・名古屋方面への入口・長野方面からの出口)
下り線(東京・名古屋方面からの出口・長野方面への入口)
- 対象車種**
◎ETC車載器搭載全車両(長さが12メートル以下の車両は通行可能)
※ETC車載器を搭載した125ccを超える自動二輪車も利用可能
- 梓川スマートICに期待される効果**
目的地までの移動時間短縮による利便性の向上
救急・救命活動の迅速化に伴う救急医療サービスの向上
災害時における代替道路としての活用
有効利用性向上に伴う商工業の発展、観光資源等のネットワーク化の確立 など



資料：梓川スマートインターチェンジ地区協議会

図 梓川スマートICの概要



		日平均交通量(台/日)			備考
		全体	平日	休日	
平成22年	11月	1,743	1,643	1,843	平成22年11月27日 正午 供用開始
	12月	1,725	1,729	1,713	
平成23年	1月	1,719	1,832	1,541	
	2月	1,869	1,916	1,769	

資料：梓川スマートインターチェンジ地区協議会

資料：梓川スマートインターチェンジ地区協議会

図 梓川スマートICの日交通量の推移

表 ⑩ 都市計画道路の見直し

社会情勢の変化を踏まえて都市計画道路を見直し、既存道路を活用した効率的な幹線道路網の構築を図ります。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
⑩-1 長期未着手都市計画道路の廃止・変更	<ul style="list-style-type: none"> 見直し（案）の合意形成 廃止・変更に向けた都市計画手続き 	●	●	●	計画課	市民町会 国土交通省 長野県

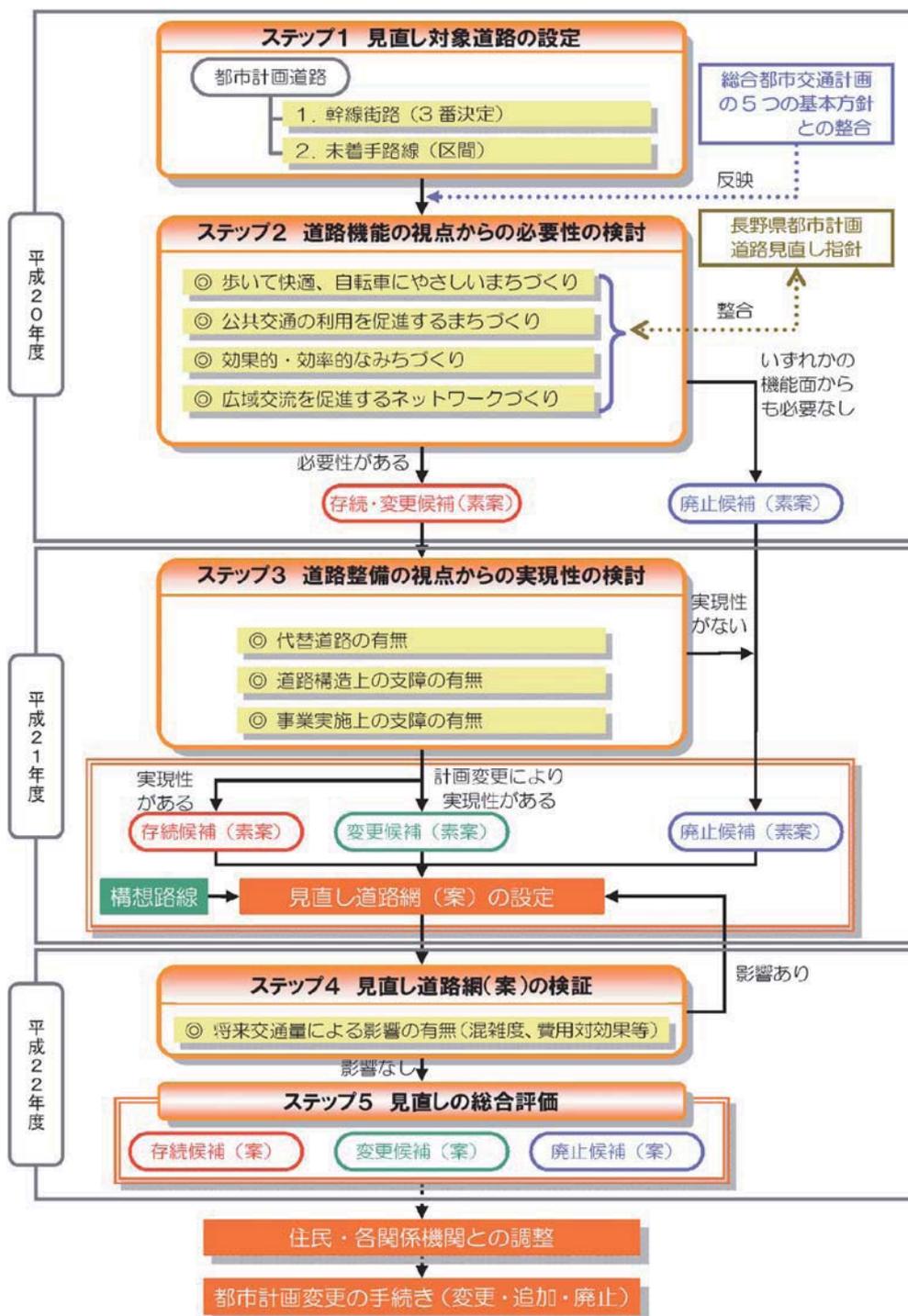


図 見直しフロー

表 必要性の検討の評価指標

視点		評価指標		
		項目	考え方	道路機能
1 「マイカー利用を抑制する習慣づくり」	2 「歩いて快適、自転車にやさしいまちづくり」 ～人を優先したまちなか交通環境づくり～	ア 歩行者・自転車の安全性の確保	交通バリアフリー基本方針における特定経路、くらしのみちゾーン内の道路	交通
		イ 公共施設アクセス	公共施設から 300m 圏内の道路（広域公園は 1km 圏内の道路）	交通
		ウ 面的整備事業との整合	面的整備事業地区内の道路及びそのアクセス道路（新規計画を含む）	市街地形成 都市環境
		エ 幹線道路網密度の向上支援	幹線道路網密度の向上に寄与する道路	市街地形成
	3 「公共交通の利用を促進するまちづくり」 ～多様な交通手段が連携する仕組みづくり～	ア 公共交通の支援	現道がバス路線、またはバス路線になりえる道路	収容空間
		イ 鉄道駅アクセス	鉄道駅 1km 圏内の道路	交通
4 「効果的・効率的なまちづくり」 ～既存ストックを有効活用した整備の推進～	ア 渋滞緩和	渋滞緩和に寄与する道路	交通	
	イ 道路の連続性の支援	道路の不連続を解消する道路	交通	
	ウ 避難機能の確保	避難機能を支援する道路	都市防災	
	エ 延焼遮断機能の確保	延焼遮断機能を支援する道路	都市防災	
	オ 消防活動困難区域の解消	消防活動の困難な区域を解消する道路	都市防災	
5 「広域交流を促進するネットワークづくり」 ～県内外を結ぶ広域交通ネットワークの充実～	ア 上位計画（長野県計画）との整合	長野県の道路整備計画等に位置付けられる道路	交通	
	イ 産業支援	工業団地へのアクセス道路	市街地形成	
	ウ 緊急輸送道路の支援	緊急輸送道路又はその代替道路	都市防災	

ア 代替路

【 判定基準 】
 代替路が存在する道路(区間)については、『代替路を有する道路(区間)』と位置付けます。

【 代替路の考え方 】
 代替路については、計画路線と並行(250m圏域)する路線(区間)であり、かつ、同等の機能(幅員や車線数等)を有している道路(区間)とします。
 また、250m圏域は、商業地域における都市内道路の配置密度の8km/km²(標準値)の場合の適切な配置間隔とします。
 出典：ゆとり社会と街づくり道づくり(建設省、1992年)

【 代替路 】

イ 道路構造上の支障

【 評価基準 】
 縦断勾配、線形及び幅員等が道路構造令上で支障がある道路(区間)については、『道路構造上の支障を有する道路(区間)』と位置付けます。

【 道路構造上の支障の考え方 】
 縦断勾配や線形及び幅員等が道路構造令に適合するように変更することが可能かどうかを検討し、可能な場合は計画変更を行う。また、不可能な場合は「道路構造上の支障」があると設定します。

【 道路構造上の支障(縦断勾配や線形等) 】

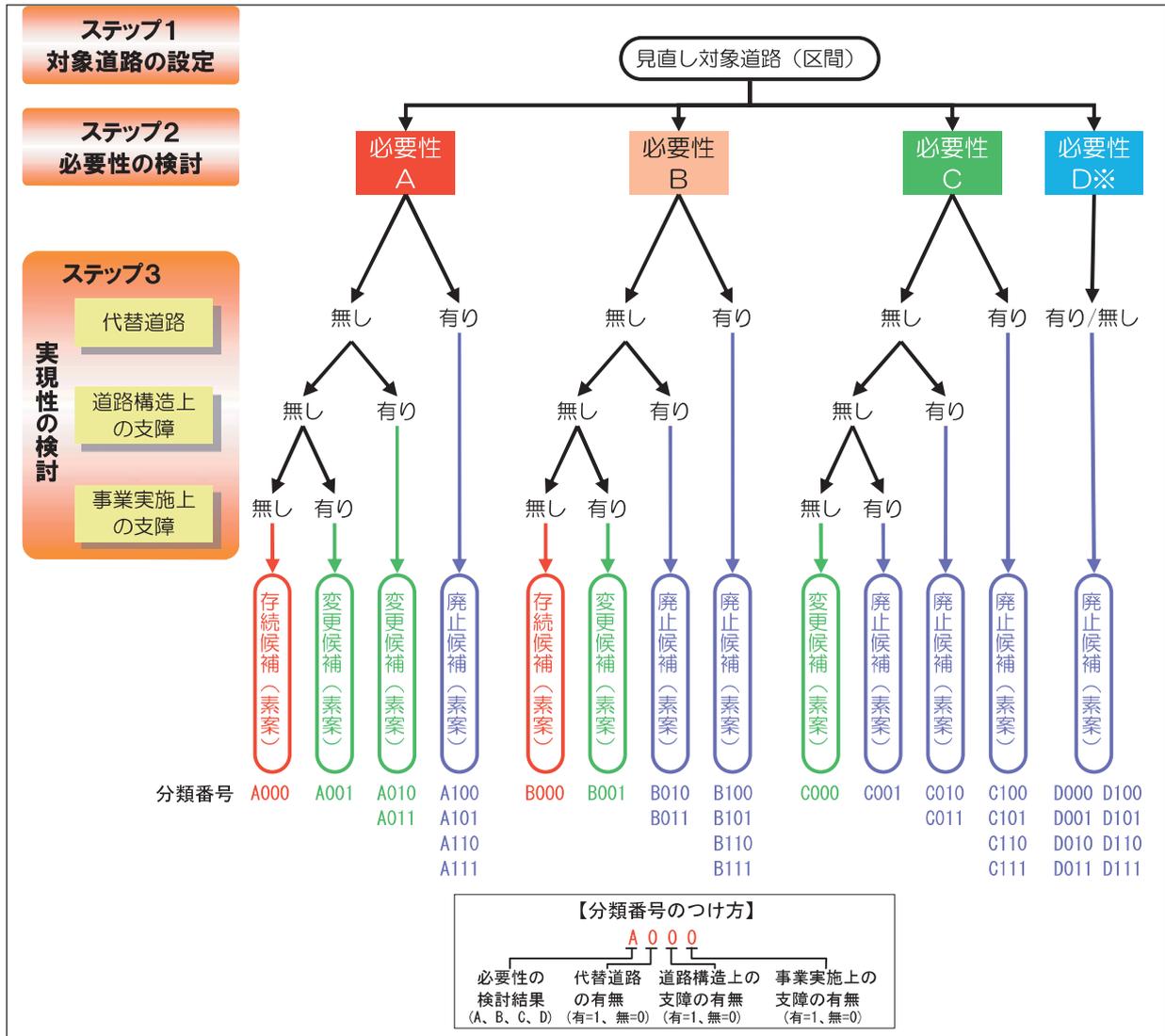
ウ 事業実施上の支障

【 評価基準 】
 歴史・文化的な建築物等の個性を活かしたまちづくりを実施している地域がある区間については、『事業実施上の支障を有する道路(区間)』と位置付けます。

【 事業実施上の支障の考え方 】
 既に、既存の歴史的・文化的な建築物の保存やまちなみの統一など、地域独自のまちづくりが進められており、都市計画道路の整備が地域のまちづくりの方向性と異なる場合は、「事業実施上の支障」があると設定します。

【 事業実施上の支障(歴史・文化的建築物) 】

図 実現性の検討指標



※本調査では、必要性検討結果D (いずれかの機能面からも必要性がない) は有りません。

図 見直し道路網 (案) の設定の手順

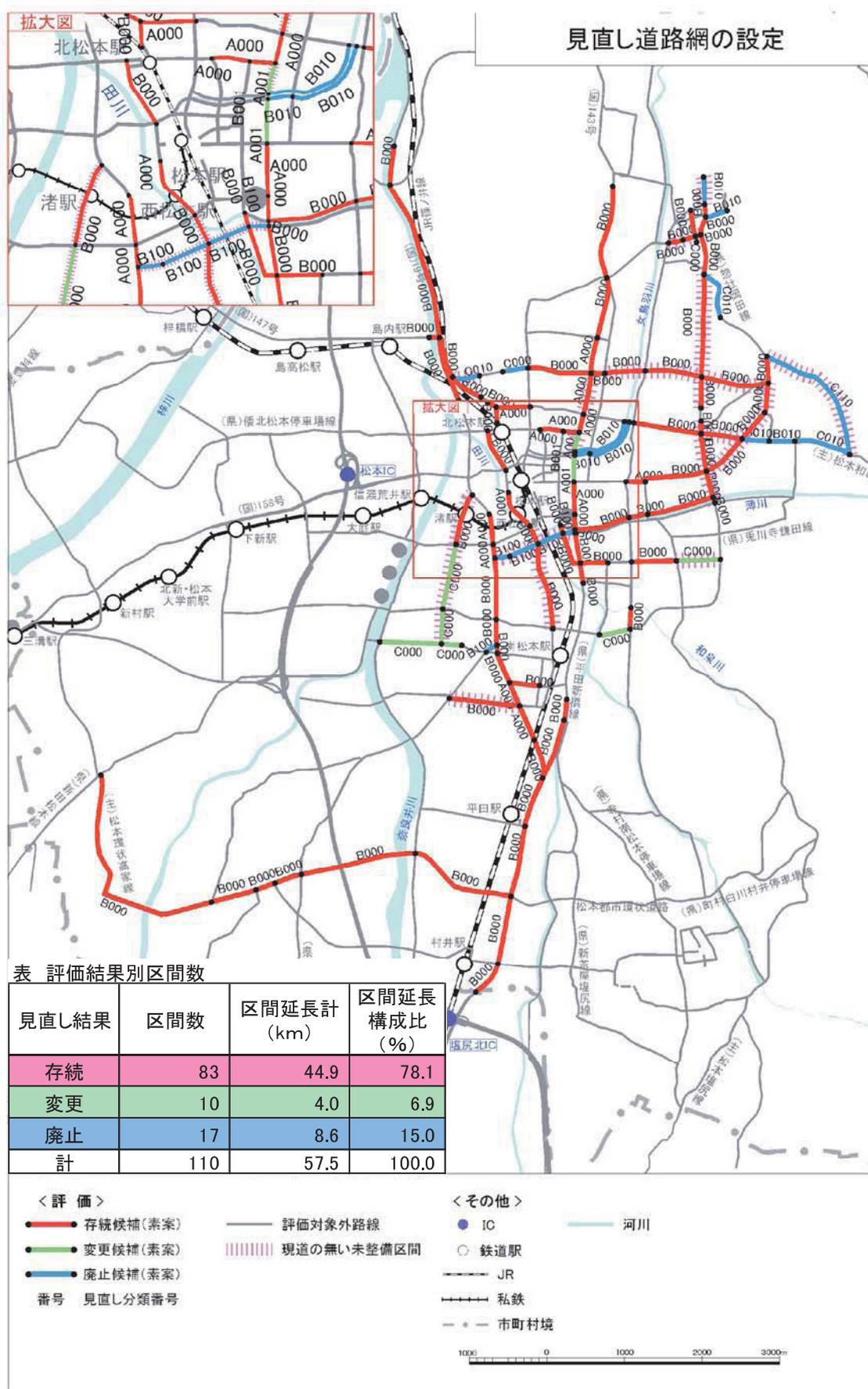


図 都市計画道路の見直し結果

【今後の取り組みについて】**[住民・各関係機関との調整]**

見直しの検討結果の変更候補（案）及び廃止候補（案）等の見直し（案）については、対象地域住民（沿道地権者等）や各関係機関との合意形成を図り、都市計画変更の手続きを進めていきます。

各関係機関との調整については、以下の点について留意する必要があります。

- ・上位計画（総合計画や都市計画マスタープラン）との不整合の有無
- ・関連計画（中心市街地活性化計画等）との不整合の有無

住民との調整については、広報誌・パンフレットの配布等による十分な周知と住民説明会を実施し、住民からの意見や要望等の把握により、合意形成を図る必要があります。また、住民説明会等の内容については、以下の点について留意する必要があります。

- ・見直しの背景や目的（社会情勢の変化やまちづくりの方向性の変化等）
- ・変更または廃止に位置付けられた路線の必要性の低下や実現性の困難さ
- ・変更または廃止による周辺への影響（交通量や土地利用）

表 ⑪ 広域道路ネットワークの充実

計画されている広域道路ネットワークの整備により、社会・経済・文化の発展を図ります。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
⑪-1 広域道路ネットワークの充実	・中部縦貫自動車道、松本糸魚川連絡道路、松本佐久連絡道路の整備促進	●	●	●	幹線道路課 計画課	国土交通省 長野県

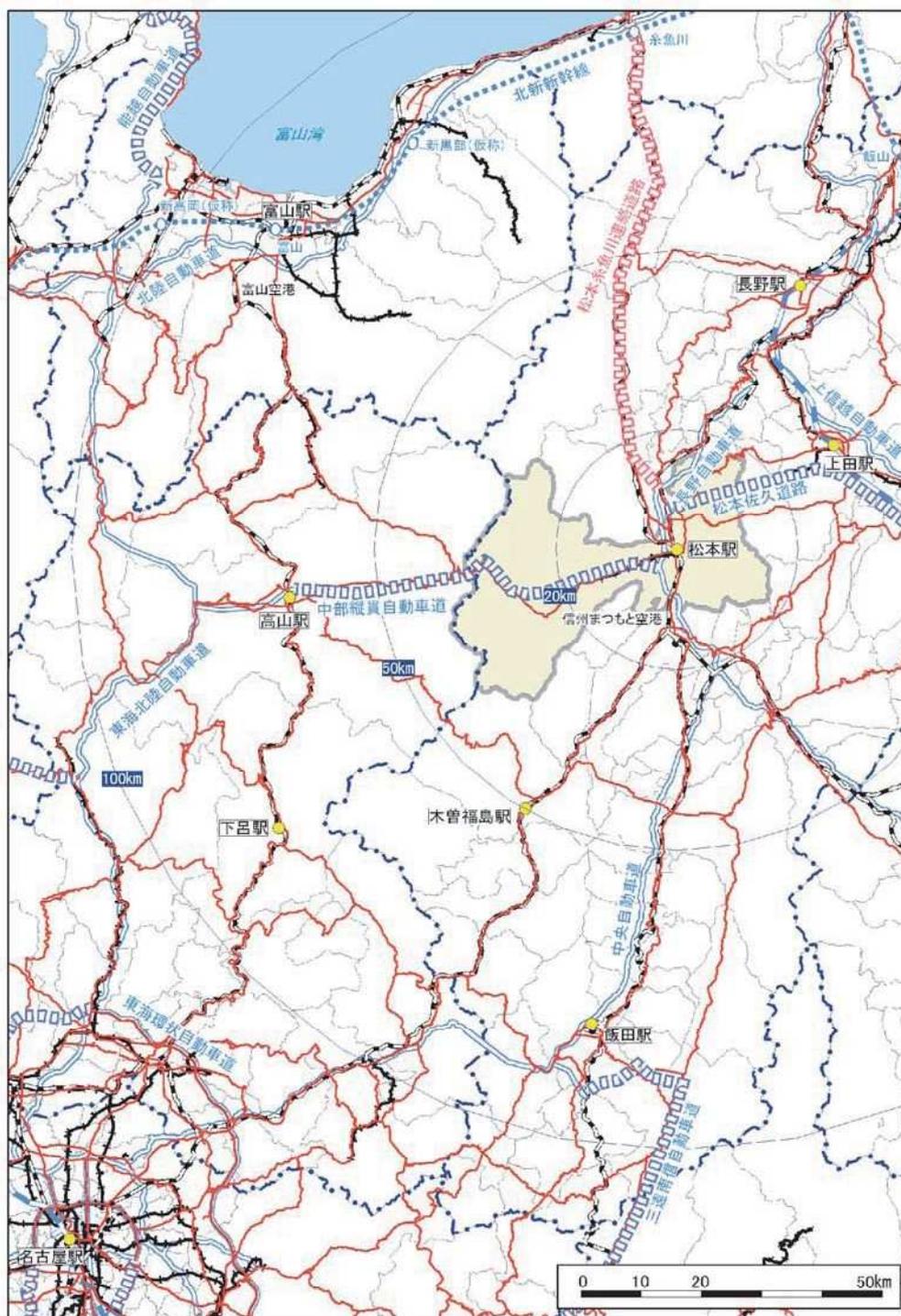


図 広域交通体系

表 ⑫ 信州まつもと空港の利活用

信州まつもと空港の発着便の増便や新規路線の就航による主要都市との交流を図ります。また、イベント等の開催により空港施設の有効活用を図ります。					
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体
		短期	中期	長期	
⑫-1 信州まつもと空港の利活用	<ul style="list-style-type: none"> ・チャーター便、海外便の運行検討 ・使いやすい発着時間の検討 ・小型軽飛行機、飛行船などの遊覧 ・イベント会場としての活用 	●	●	●	交通政策課 観光温泉課 市民 交通事業者 国土交通省 長野県



資料：信州まつもと空港 Web サイト

図 信州まつもと空港路線（平成22年10月現在）

表 時刻表（平成23年3月27日～7月14日）

路線		出発	到着
札幌便	信州まつもと→札幌	12 : 15	13 : 45
	札幌→信州まつもと	14 : 15	15 : 50
福岡便	信州まつもと→福岡	16 : 30	18 : 05
	福岡→信州まつもと	10 : 15	11 : 45

資料：信州まつもと空港 Web サイト

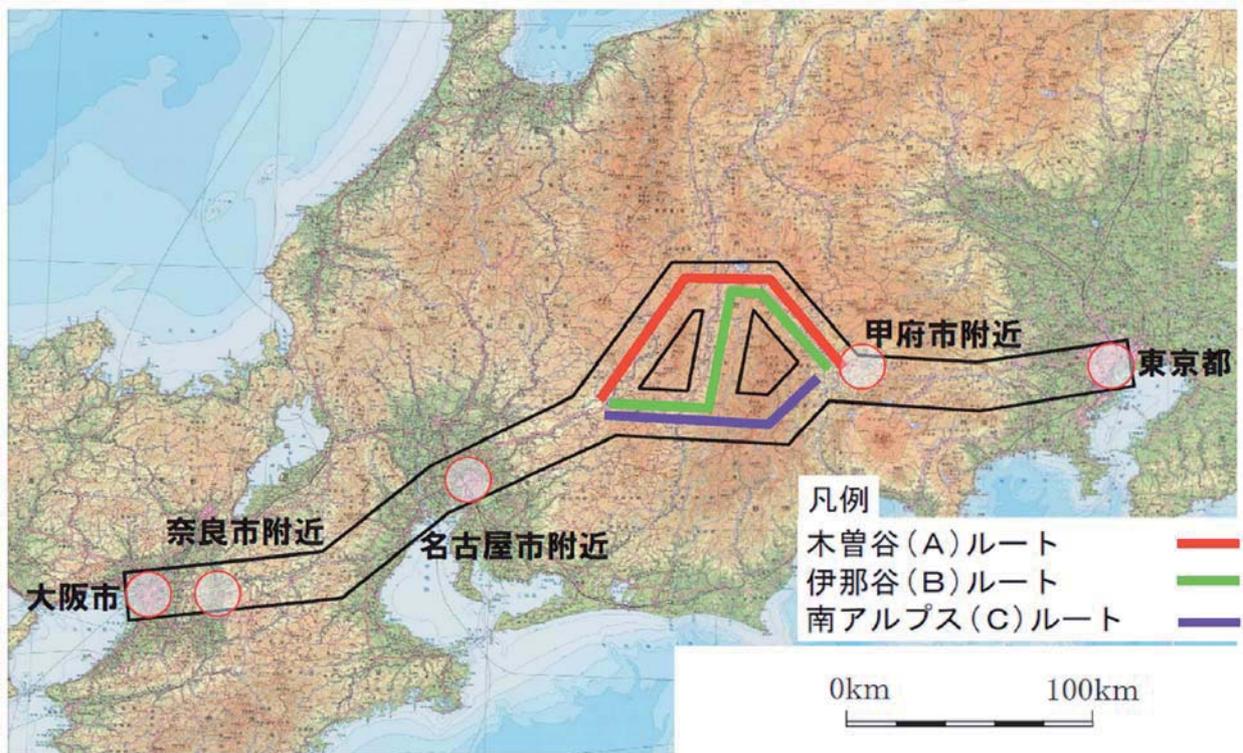
表 ⑬ 大都市圏、主要都市から松本までの鉄道利用の時間短縮

鉄道の技術革新により、大都市圏、主要都市と松本間の所要時間の短縮を目指します。						
主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
⑬-1 大都市圏、主要都市から松本までの鉄道利用の時間短縮	<ul style="list-style-type: none"> ・首都圏・中京圏～松本間の時間短縮を含む輸送強化 ・長野～松本間の全線複線化 ・リニア中央新幹線との連携 	●	●	●	交通政策課	市民 交通事業者 国土交通省 長野県

- 中央新幹線整備の意義
 - ①三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実（旅客輸送力の強化、災害リスクへの備え、東海道新幹線の大規模改修時の利用者への影響低減）
 - ②三大都市圏以外の沿線地域に与える効果（三大都市圏へのアクセス利便性向上、地域振興への寄与）
 - ③東海道新幹線の輸送形態の転換と沿線都市群の再発展（東海道新幹線の「のぞみ」型から「ひかり」・「こだま」型への輸送形態の転換、新駅の設置による利用者の利便性向上及び沿線地域の活性化に寄与）
 - ④三大都市圏を短時間で直結する意義（国土構造の変革、国際競争力向上の好機、交流機会及びライフスタイルの転換の可能性拡大）
 - ⑤世界をリードする先進的な鉄道技術の確立及び他の産業への波及効果（鉄道技術の世界への発信、周辺産業の活性化に寄与、国民に技術立国としての自信・自負と将来への希望を付与）
- 走行方式
 - 超伝導リニア方式の採用が適当
- ルート
 - 南アルプスルートが適当
- 営業主体及び建設主体
 - JR東海を指名することが適当
- 付帯意見
 - ①大阪までの早期開業のための検討（名古屋～大阪間の早期整備・開業に向けた具体策の継続的な検討）
 - ②コストダウンの重要性（建設主体等による電気・車両・土木・運転すべての分野にわたる技術開発によるコストダウン、国等の支援）
 - ③国際拠点空港との結節性の強化（中央新幹線駅と国際拠点空港間のアクセス利便性の確保）
 - ④環境への配慮（沿線環境についてのより細かな環境調査等の実施、予定建設主体と関係自治体との調整、事業の各段階での適切な環境配慮措置の実施）
 - ⑤独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の技術力等の活用（技術力の積極的な活用）
 - ⑥駅のアクセス権拡大等及び沿線地域の協力の重要性（途中駅を地域の「高度なトランジットハブ」化、駅周辺整備や駅関連空間の高度利用、沿線地域と建設主体等による協力関係の早期構築、駅建設費用の合理的な負担のあり方の検討方法の調整）
 - ⑦戦略的な地域づくりの重要性（旅客及び時代のニーズを踏まえた戦略的な地域づくりの実施、関西敬愛活性化のための中央新幹線の具体的活用方策の検討）
 - ⑧中央新幹線の整備効果を踏まえた国土政策及び交通政策の検討（中央新幹線の整備効果を踏まえた国土政策及び交通政策全般についての検討）

資料：交通政策審議会中央新幹線小委員会 中間とりまとめ(案) 平成22年12月15日

図 交通政策審議会中央新幹線小委員会中間とりまとめ(案)の概要



資料：交通政策審議会中央新幹線小委員会
中間とりまとめ(案) 平成22年12月15日

図 中央新幹線ルート

〈付記〉

平成23年5月12日、交通政策審議会中央新幹線小委員会から、「中央新幹線のルートとして、南アルプスルートを採用することが適当である」と最終答申されたことにより、平成23年5月26日、国土交通省では主要な経過地として赤石山脈（南アルプス）中南部〔Cルート〕とする「中央新幹線の建設に関する整備計画」を決定した。

3 分野別計画

基本施策及び主要施策を幹線道路網、公共交通、自転車・歩行者、交通結節点、モビリティマネジメントの5つの分野に体系的に整理すると下図のようになります。各分野の施策は次頁以降に示します。

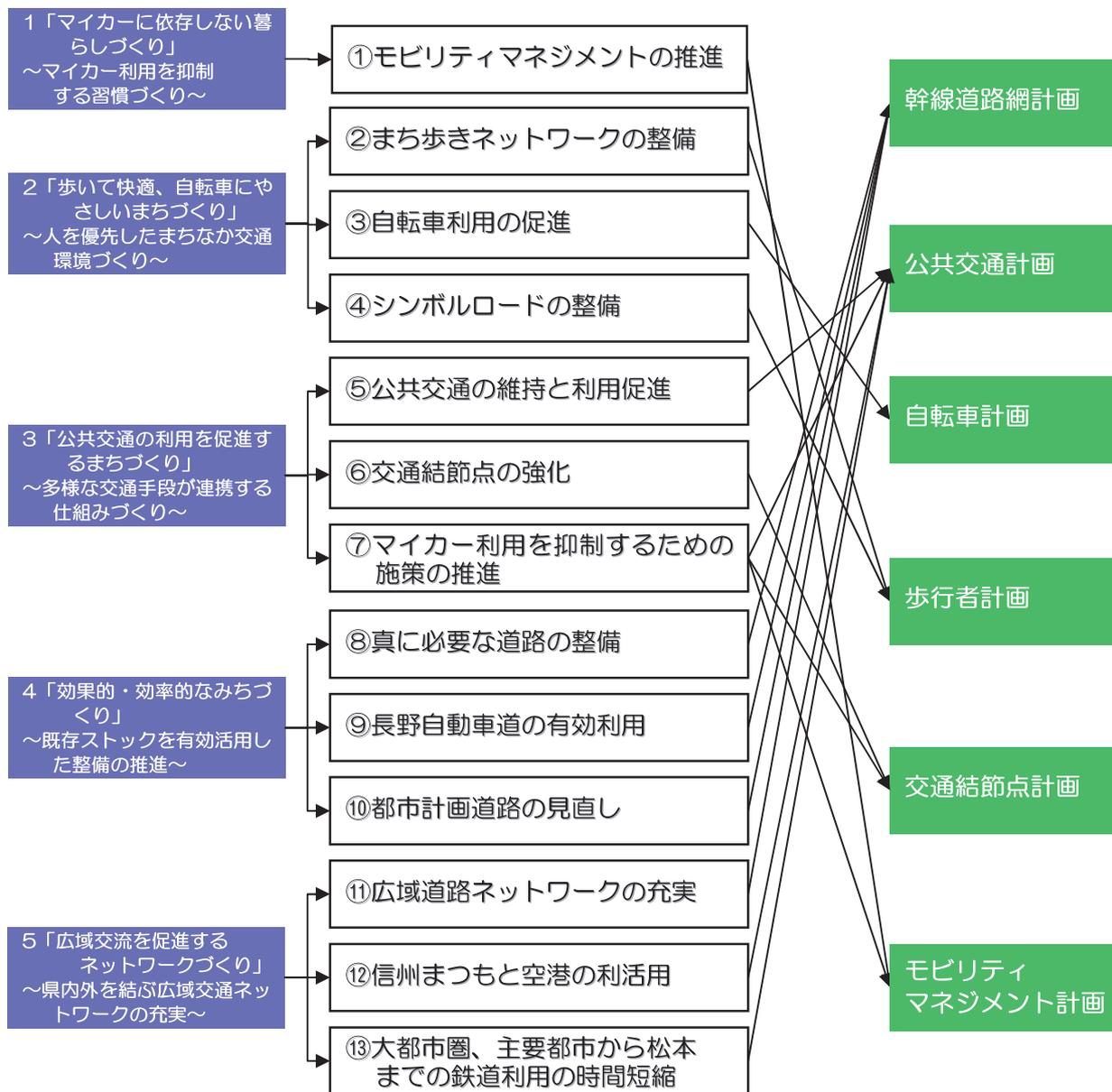


図 基本施策の設定

(1) 幹線道路網整備計画

幹線道路網整備に関する施策を以下に示します。

表 幹線道路網に関する施策

主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
幹 - 1 必要性・緊急性・ 財政力の調整が とれた道路整備 計画 (⑧-1)	<ul style="list-style-type: none"> 道路整備五箇年計画・都市計画道路整備プログラムに基づく道路整備 橋梁長寿命化修繕計画に基づく事業の実施 	●	●	●	建設課 交通安全課 市街地整備課 幹線道路課	国土交通省 長野県
幹 - 2 中心市街地への 通過交通の抑制 (⑧-2)	<ul style="list-style-type: none"> 環状道路の整備促進 都市計画道路の交差点などの点としての先行着手 	●	●	●	建設課 幹線道路課	国土交通省 長野県
幹 - 3 渋滞の緩和と事 故の削減 (⑧-3)	<ul style="list-style-type: none"> 国道 19 号やボトルネック交差点等の交差点改良、信号機現示改良、規制の見直し 	●	●	●	建設課 交通安全課 市街地整備課 幹線道路課	国土交通省 長野県 公安委員会 警察署
幹 - 4 防災性を向上す る道路整備 (⑧-4)	<ul style="list-style-type: none"> 地震・風水害発生時の避難路の整備 緊急輸送、救援活動支援、延焼遮断機能を強化する道路整備 	●	●	●	建設課 交通安全課 市街地整備課 幹線道路課 危機管理室	国土交通省 長野県
幹 - 5 IC に集中する交 通流入の分散施 策 (⑨-1)	<ul style="list-style-type: none"> 梓川スマート IC の利用促進 新規スマート IC の設置検討 	●			幹線道路課	NEXCO 中 日本 国土交通省 長野県
幹 - 6 長期未着手都市 計画道路の廃 止・変更 (⑩-1)	<ul style="list-style-type: none"> 見直し(案)の合意形成 廃止・変更に向けた都市計画手続き 	●	●	●	計画課	市民 町会 国土交通省 長野県
幹 - 7 広域道路ネット ワークの充実 (⑪-1)	<ul style="list-style-type: none"> 中部縦貫自動車道、松本糸魚川連絡道路、松本佐久連絡道路の整備促進 	●	●	●	幹線道路課 計画課	国土交通省 長野県
幹 - 8 通行料金の見直 し、割引、無料化 等 (⑨-2)	<ul style="list-style-type: none"> 多様な割引制度の継続、促進 	●	●	●		NEXCO 中 日本 国土交通省

※スケジュール欄の丸印は取組みを行う時期を示しています。濃く大きい丸印は、特に重点的に取組む時期を示しています。

(2) 公共交通利用促進計画

公共交通利用促進に関する施策を以下に示します。

表 公共交通に関する施策

主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
公-1 次世代交通の検討 (⑤-1)	・市民参加による次世代交通システムのあり方等についての検討	●	●	●	交通政策課 環境政策課 計画課	
公-2 タクシーの利便性向上 (⑤-5)	・運行ダイヤの検討 ・運行ルートの検討	●	●	●	交通政策課 観光温泉課	交通事業者
公-3 地域新交通システムの検討 (⑤-2)	・交通空白地域の解消と効率的な市民の交通手段の確保	●	●		交通政策課	市民 町会 交通事業者
	・地域循環型公共交通の検討 ・地域新交通システムの実証運行	●	●	●	交通政策課 四賀支所	市民 町会 交通事業者
公-4 既存公共交通の最大限の活用 (⑤-3)	・JR 線の利便性向上 (ダイヤ、本数等の充実) ・上高地線の維持・強化と将来的活用等の検討 ・一般生活バス路線の活用、支援 ・割引料金設定の見直し	●	●		交通政策課 環境政策課	市民 町会 交通事業者
	・福祉 100 円バス助成事業の継続 ・高齢者寝台タクシー利用料金助成事業の継続 ・過疎地有償運送事業補助の継続 ・移動支援補助の継続			●	高齢福祉課 障がい・生活支援課	市民 町会 交通事業者
公-5 地域住民の主体的な活動への支援 (⑤-4)	・住民の取組みに対するサポート ・自主運行や交通事業者への運行委託に係る運行費の一部について助成 ・送迎ボランティア	●	●	●	交通政策課 福祉計画課	市民 町会 交通事業者 福祉ひろば 社会福祉協議会
公-6 信州まつもと空港の利活用 (⑫-1)	・チャーター便、海外便の運行検討 ・使いやすい発着時間の検討 ・冬季路線 (静岡～松本便) の運航 ・小型軽飛行機、飛行船などの遊覧 ・イベント会場としての活用	●	●	●	交通政策課 観光温泉課	市民 交通事業者 国土交通省 長野県
公-7 大都市圏、主要都市から松本までの鉄道利用の時間短縮 (⑬-1)	・首都圏・中京圏～松本間の時間短縮を含む輸送強化 ・長野～松本間の全線複線化 ・リニア中央新幹線との連携	●	●	●	交通政策課	市民 交通事業者 国土交通省 長野県
公-8 「バス DAY まつもと」の実施 (⑦-2)	・開催に向けての充実した実施内容の検討	●	●		交通政策課 環境政策課 商工課	交通事業者

(3) 自転車移動環境形成計画

自転車の移動環境形成に関する施策を以下に示します。

表 自転車移動環境形成に関する施策

主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
自-1 自転車利用環境 の改善 (③-1)	・自転車走行環境整備計画に基づき、自転車通行帯の整備	●	●	●	交通安全課	公安委員会 警察署
	・放置自転車対策（指導、撤去）の推進	●	●	●	交通安全課	
	・歩行者・自転車用カーブミラーの設置	●			交通安全課	
自-2 レンタサイクル 等の普及促進 (③-2)	・既存のレンタサイクルの拡大の検討	●	●		観光温泉課 商工課	商工団体
	・主要駅などにおけるコミュニティサイクル*の検討・研究	●	●		交通政策課 計画課	
自-3 自転車交通マナーの啓発 (③-3)	・自転車安全利用マップの作成	●	●	●	交通安全課	
	・小学校高学年を対象とした交通安全教室の実施、自転車運転免許証の発行 ・自転車利用者の交通マナー啓発	●	●		交通安全課 学校教育課	小学校 中学校 高校 町会 交通安全協会 公安委員会 警察署

(4) 歩きやすい環境形成計画

歩きやすい環境形成に関する施策を以下に示します。

表 歩行者計画

主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
歩-1 快適な歩行環境づくり (②-1)	<ul style="list-style-type: none"> 歩行空間あんしん事業（波打ち歩道の改修、側溝の蓋掛け、カラー舗装、点字ブロック、歩道整備、交差点改良、防護柵、区画線など）の実施 緑陰、水辺等の創出 交通安全施設の整備 街なみ環境整備事業の活用 思いやりゆずりあいゾーンの実施 生活道路の歩車共存化 水めぐりの井戸整備事業 	●	●	●	交通安全課 建設課 市街地整備課 維持課	市民 町会 市民活動 団体 公安委員会 警察署
	<ul style="list-style-type: none"> 連続的な歩行空間ネットワークの整備 通学時間帯の自動車の乗入れ規制の検討 自転車と歩行者の通行帯の明示 地域住民による子ども見守り隊の実施 	●	●	●	交通安全課 建設課 市街地整備課 維持課 学校教育課 中央公民館	市民 町会 市民活動 団体 公安委員会 警察署
歩-2 美しい都市景観のシンボルとして道づくり (④-1)	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい、歩きやすさ、憩いの創出 無電柱化の推進 歩行者・自転車の通行空間の分離 イベント時の歩行者天国の実施 	●	●		幹線道路課 商工課 観光温泉課 建設課 市街地整備課 計画課 交通安全課	長野県 公安委員会 警察署 電力・通信 事業者
歩-3 案内サイン、照明等の魅力アップ (②-2)	<ul style="list-style-type: none"> 観光案内版、観光ルート案内版の設置 まちなかボランティアの育成 	●	●		観光温泉課	観光コンベンション協会 観光協会 商工会議所 市民活動 団体
	<ul style="list-style-type: none"> 公共サイン計画に基づく公共交通の案内版の設置 	●				交通事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 公共サイン計画に基づく施設の案内版の設置 	●	●		計画課	
	<ul style="list-style-type: none"> 防犯灯の設置 	●			市民生活課	町会
	<ul style="list-style-type: none"> 街灯の設置 	●			商工課	商工団体
	<ul style="list-style-type: none"> 避難場所の案内版の設置 	●	●		危機管理室	
歩-4 鉄道駅周辺のユニバーサルデザイン化の推進 (②-3)	<ul style="list-style-type: none"> 「松本市ユニバーサルデザイン推進基本指針」に基づく、事業の実施 鉄道駅周辺のユニバーサルデザイン化の推進 	●	●	●	交通安全課 建設課 市街地整備課	国土交通省 長野県 公安委員会 警察署 交通事業者

(5) 交通結節点整備計画

交通結節点整備に関する施策を以下に示します。

表 交通結節点整備計画

主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
結-1 総合的な交通結節点整備 (⑥-1)	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点の状況調査 駅、主要バス停、高速バス停周辺の駐車場、自転車駐車場、駅前広場等の施設整備 快適な利用空間の整備検討（シェルター、ベンチ等） 平田駅、村井駅、南松本駅の結節機能向上 	●	●	●	交通政策課 建設課 交通安全課	交通事業者
結-2 パークアンドライドの促進、整備 (⑦-1)	<ul style="list-style-type: none"> 新村駅パークアンドライド機能向上 上高地線の駅でのパークアンドライドの検討 その他の駅等での可能性検討 	●	●		交通政策課 環境政策課	交通事業者
	<ul style="list-style-type: none"> 市外から松本市への通勤通学者のパークアンドライド利用促進 駐車場政策の再検討 	●	●		計画課	長野県 隣接市町村 企業
結-3 アクセス道路等の検討 (⑥-2)	<ul style="list-style-type: none"> 交通結節点へのアクセス道路等のルート設定、整備内容検討 	●	●	●	建設課	

(6) モビリティマネジメント計画

モビリティマネジメントに関する施策を以下に示します。

表 モビリティマネジメント計画

主要施策	主要施策の取組み方針・検討事項	スケジュール			担当主体	
		短期	中期	長期		
モー1 「市民歩こう運動」の推進 (①-1)	<ul style="list-style-type: none"> ・「気分爽快ウォーク」の継続的な実施 ・「市民歩こう運動」ウォーキングマップを活用した地区イベント開催の支援 	●	●	●	体育課 福祉計画課 健康づくり課 中央公民館 地区公民館	福祉ひろば 推進協議会 町会 市民
モー2 カーフリーデー、 カーシェアリングによる市民意識の転換促進 (①-2)	<ul style="list-style-type: none"> ・ノーマイカーデー推進市民会議の継続的な議論、活動 ・カーフリーデーにおける社会実験の実施 ・カーシェアリングの検討 	●	●	●	環境政策課	ノーマイカーデー 推進市民会議 企業 市民
モー3 エコ通勤の推進 (①-3)	<ul style="list-style-type: none"> ・時差出勤、公共交通機関・自転車通勤の奨励 ・町会との連携による住宅地での乗り合い通勤の検討 	●	●	●	職員課 環境政策課 交通政策課 労政課	企業 町会 市民
モー4 公共交通についての情報提供 (①-4)	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅、バス停付近に立地する企業や転入・妊婦などの市役所への来庁機会におけるモビリティマネジメントとしての公共交通の情報提供 	●	●	●	環境政策課 交通政策課 労政課	交通事業者 企業 町会 市民

4 計画の実現に向けて

(1) 実現化に向けた管理方策

基本目標である「人と環境にやさしい松本のまち、みち、くらしづくり」のもと、5つの基本方針の達成に向けて、PDCA サイクルによる進捗管理のもと、基本施策の推進を図ります。また、庁内の横断的な連携を図るため、1年毎に各施策の進捗を確認するとともに、5年毎に全体的な見直しを図ります。

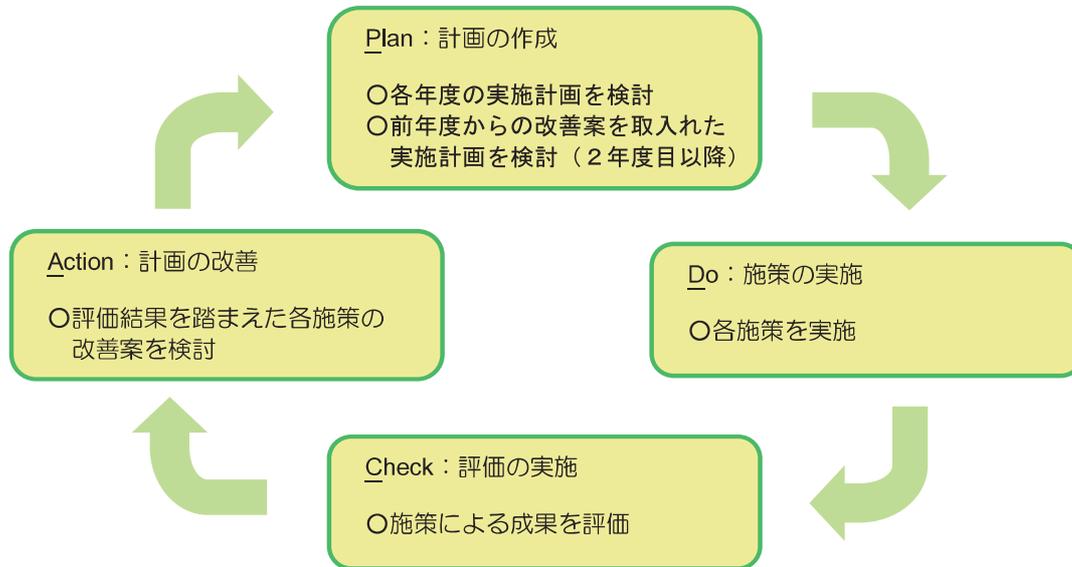


図 PDCA サイクルによる計画の管理

(2) 評価指標、目標の設定

PDCA サイクルによる進捗管理の中で、各施策による成果を評価するにあたって、次頁の17の指標を設定します。

指標の設定は、毎年や5年毎など定期的にデータ収集されており、容易に客観的な評価が出来ることを念頭に行いました。

(3) 市民協働のまちづくりの推進

まちづくりにおいて、市民（NPO 等の市民団体を含む）・事業者・行政（本市）が協働することで、望ましいまちに近づけることが出来ます。そのため、行政や市民、事業者が、自らの行動は都市全体に影響を及ぼすことを常に意識し、お互いがパートナーであると考えて尊重し合い、それぞれの立場や専門性を活かして活動し、まちの様々な問題を解決していくことが必要です。特に市民は、地区レベルの問題や交通・福祉等の身近な問題の解決のため、きめ細かな活動をする必要があります。

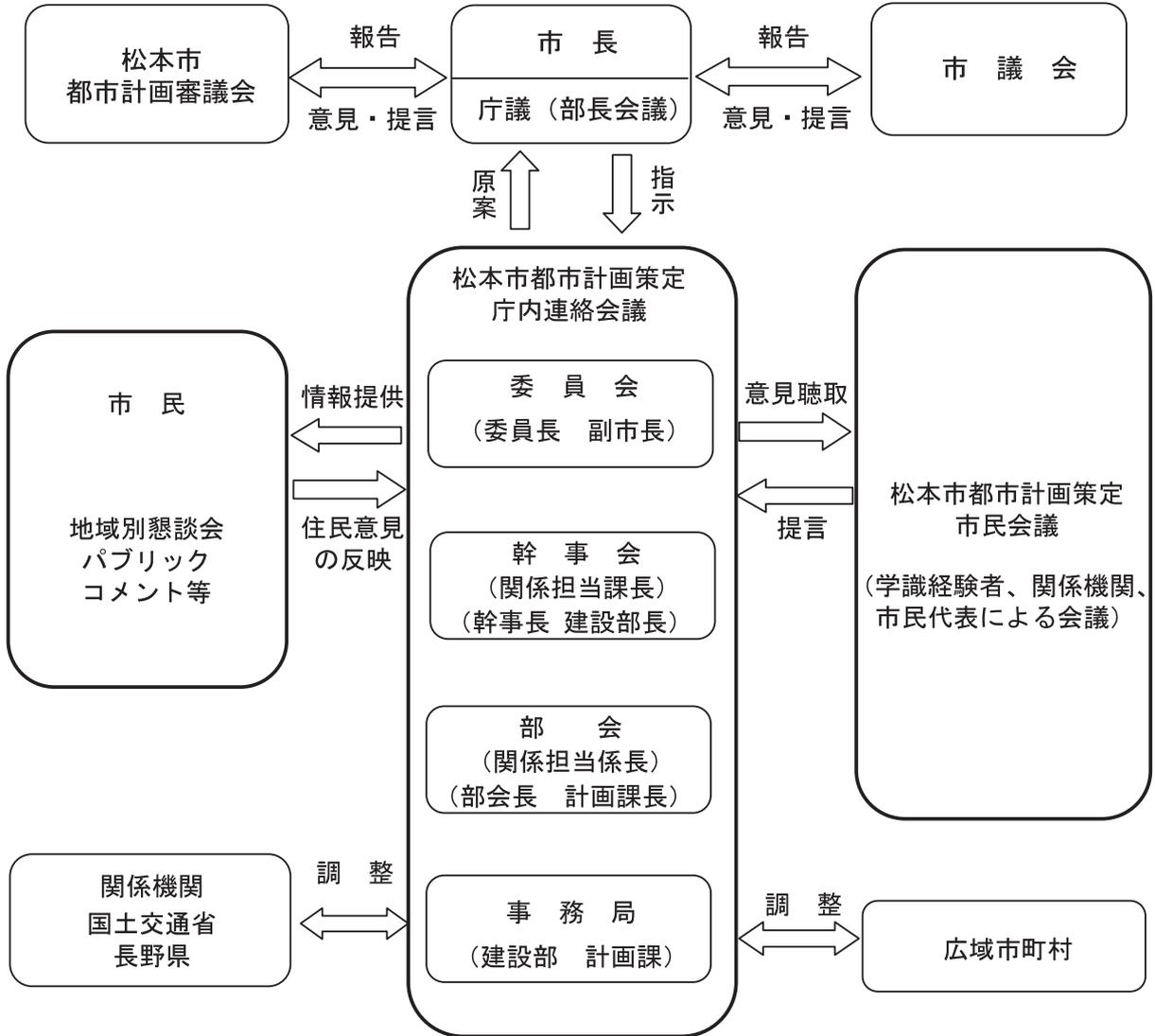
このような、市民協働のまちづくりを進めていくうえで、行政（本市）は、情報発信や人材育成、市民協働の計画づくりへの支援の仕組みづくりなどを実施していきます。

表 基本目標、基本方針に関する評価指標

基本目標に関する評価指標		現況値（年次または年度）	評価指標のデータ収集可能な間隔	目標値（H32）	目標値の設定根拠	出典	算定方法
〈基本目標〉	人と環境にやさしい松本のまち、みち、くらしづくり						
①くらしの中での交通に関する満足度（松本市総合計画住民アンケート）		2.83（H22.3） 2.34（H17.3）	概ね5年	3.00	平均的な回答結果である3.00を目標値とした。	松本市基本計画策定に関する住民アンケート調査結果	松本市基本計画策定に関する住民アンケート調査結果における交通に関する満足度
②年間事故件数（松本警察署）		8,697件（H21） 9,302件（H18）	毎年	約8,000件	H15から10年間で交通事故死者数を半減させる政府目標をうけて、H22長野県中期総合計画主要施策等評価書において、交通事故発生件数はH18を基準にH24で78%減少を目標として設定している。松本市では、この考え方を踏襲し、H32においてもH18を基準に約78%減少を維持することを目標値として設定した。（長野県の設定方法に合わせて、1,000件単位で切り上げた。）	松本警察署	年間事故件数
③自動車交通による二酸化炭素（CO ₂ ）排出量		190千t-CO ₂ /年（H17） [参考]ガソリン消費量換算値 82千kℓ/年（H17）	概ね5年	約152千t-CO ₂ /年 約66千kℓ/年（20%削減）	長野県地球温暖化防止県民計画（H20.2改訂）において、運輸部門ではH16を基準にH24で14.8%の削減を目標値として設定している。松本市では、これに加えて、今後の公共交通施策等による自家用車利用の削減効果を考慮し、H32で20.0%の削減を目標値として設定した。	道路交通センサス 国土交通省事務連絡（H15.11.25） 算定・報告・公表制度における算定方法・排出係数一覧（環境省）	【二酸化炭素排出量】 対象区間における二酸化炭素排出量（＝車種別交通量×道路区間延長×車種別走行速度別排出原単位）の合計値 【ガソリン消費量】 二酸化炭素排出量 / 排出係数
5つの基本方針に関する評価指標		現況値（年次または年度）	評価指標のデータ収集可能な間隔	中期（H33-42）	目標値の設定根拠	出典	算定方法
マイカーに依存しない暮らしづくり	④通勤時の自家用車通勤率（国勢調査）	65.1%（H12） 〔参考〕H20松本都市圏PT調査結果77.0%）	10年	55.0%（H12比10ポイント削減）	今後の施策により、自家用車から徒歩、自転車、公共交通等への転換を促進し、H12比で10ポイント削減することを目標値として設定した。	国勢調査（平成12年度）	通勤手段が自家用車のみでの就業者数の割合（対象は、松本市に常住する就業者数及び、他市町村に常住し松本市で従業する就業者・通学者数）
	⑤ノーマイカー通勤統一実施日の参加者数、参加企業数（松本市資料）	23企業（H22） 2,490人（H22）	毎年	50企業 6,000人	各企業の継続的な参加と各年2~3企業の新規参加を目指し、H32で50企業の参加を目標値として設定した。参加者数については、1企業当たりの参加者数を考慮し、H32で6,000人の参加を目標値として設定した。	松本市資料	松本モビリティウィーク期間中のノーマイカー通勤統一実施日における参加企業数及び参加職員数
歩いて快適、自転車にやさしいまちづくり	⑥自転車走行環境整備率（松本市資料）	17.3%（H21）	毎年	100%（総延長32km）	自転車走行環境整備計画に示される自転車走行環境（全延長32km）が実現（100%整備）されることを目標とした。	松本市資料	自転車走行環境整備計画に示されるネットワークの整備率
	⑦内環状線内側の歩行空間密度（松本市資料）	9.5km/k㎡（H21） （整備済延長15.2km）	毎年	12.0km/k㎡	歩行空間の配置を200m間隔（12.0km/k㎡）とした場合の歩行空間配置密度を目標値として設定した。	松本市資料	内環状線及びその内側の歩道、自転車歩行者道、歩行者専用道路などの整備延長計（ただし、内環状線は延長の1/2を計上）/内環状線に囲まれた面積
	⑧波打ち歩道改修率（松本市資料）	16.0%（H21） （整備済延長2.3km）	毎年	100%（14.2km）	歩行空間あんしん事業計画に示される波打ち歩道の改修（全延長14.2km）が完了（100%整備）されることを目標とした。	松本市資料	歩行空間あんしん事業実績のうち、波打ち歩道の整備率

基本目標に関する評価指標		現況値（年次または年度）	評価指標のデータ収集可能な間隔	目標値（H32）	目標値の設定根拠	出典	算定方法
〈基本目標〉	人と環境にやさしい松本のまち、みち、くらしづくり						
公共交通の利用を促進するまちづくり	⑨鉄道駅からのカバー率（国勢調査）	1km圏 43.3% 99,178人（H17） 2km圏 70.2% 160,595人（H17）	5年	1km圏 44%以上 2km圏 71%以上	松本市は既にコンパクトな都市構造が形成されていることから、現在のカバー率を維持することを目標値として設定した。	国勢調査	鉄道駅から1、2km圏と交わる及び含まれる国勢調査500mメッシュ人口の集計値
	⑩市内の全鉄道駅の乗車人員（JR、松本電鉄資料）	20,760人/日（H20）	毎年	約24,000人/日	松本都市圏総合都市交通計画の将来需要予測を踏まえ、公共交通の利便性の強化やモビリティマネジメントの推進により、鉄道乗車人員が約15%増加することを目標として設定した。	JR、松本電鉄資料	市内の全鉄道駅の年間乗車人員を365日で除して日乗車人員を算定
	⑪路線バス利用者数（松本電鉄資料、松本市資料）	12千人/日（H21）	毎年	約15千人/日	松本都市圏総合都市交通計画の将来需要予測を踏まえ、公共交通の利便性の強化やモビリティマネジメントの推進により、バス利用者約25%増加することを目標として設定した。	松本電鉄資料	私営、市営路線バスの利用者総数
効果的、効率的なまちづくり	⑫中環状線内部の幹線道路の平均混雑度（道路交通センサス）	1.18（H17）	概ね5年	1.00	幹線道路網の整備により、交通容量以下の混雑度（1.0）となるように目標値を設定した。	道路交通センサス	中環状線内側の道路交通センサス観測地点の区間延長、24時間交通量、混雑度から中環状線内側の平均混雑度を逆算
	⑬中環状線内部の幹線道路の混雑時旅行速度（道路交通センサス）	19.1km/h（H17）	概ね5年	30.0km/h	対象区間の旅行速度が基準走行速度（主要指標現況値算出マニュアル（案））で通行できる場合の中環状線内側の平均旅行速度（30.0km/h）を目標値として設定した。	道路交通センサス	中環状内側の道路交通センサス観測地点の区間延長、混雑時平均旅行速度、区間延長から中環状線内側の平均旅行速度を逆算
	⑭中環状線内部の幹線道路の大型車混入率（道路交通センサス）	7.4%（H17）	概ね5年	6.0%	松本都市圏総合都市交通計画の将来需要予測を踏まえ、幹線道路網の充実により、大型車の円滑な交通機能の確保により、市街地の混雑度が6.0%低減することを目標として設定した。	道路交通センサス	中環状内側の道路交通センサス観測地点の区間延長、車種別24時間交通量から中環状線内側の平均大型車混入率を逆算
広域交流を促進するネットワークづくり	⑮信州まつもと空港の利用者数（長野県資料）	58千人（H21年度）	毎年	約130千人（長野県H24目標値）	H22 長野県中期総合計画主要施策等評価書において、空港利用者数はH18を基準にH24で約130千人を目標として設定しているため、H32においても利用者数が維持されることを目標として設定した。	長野県松本空港管理事務所資料	年度別利用者数
	⑯市内ICにおける高速道路出入交通量（NEXCO中日本資料）	【松本IC】 19,800台/日（H21年度） 17,900台/日（H17年度） 【梓川スマートIC】 1,700台/日（H22年度） H22.11.27供用）	毎年	約30,000台/日	松本糸魚川連絡道路や中部縦貫自動車道の整備、波田ICや新規IC設置及びパークアンド高速バスライドなどの高速道路の利便性向上により、松本内のIC利用交通を約300百台/日とすることを目標値として設定した（H42 将来交通需要予測値（市内IC計200百台/日））。	NEXCO中日本資料	市内ICの年度あたりの利用台数
	⑰大都市圏・主要都市への鉄道所要時間 松本～新宿駅間の所要時間 松本～名古屋駅間の所要時間 松本～長野駅間の所要時間（JR資料）	2時間25分 2時間2分 47分 （H22年値）	毎年	2時間 2時間以内 40分	中央東線高速化促進広域期成同盟会が要望している松本～新宿駅間の2時間をはじめ、松本～名古屋駅間を2時間以内、松本～長野駅間を40分以内とする時間短縮を目標として設定した。	JR時刻表	特急（スーパー）あずさ、しなの各区間の最短所要時間

松本市総合都市交通計画の策定体制



検討の経緯

	開催日	会議概要
平成 19 年度	10月 9日	平成19年度 第 2 回 庁内連絡会議 ・総合都市交通計画の見直しについて 現況の道路状況、交通状況の まとめ
	10月18日	第3回 市民会議
平成 20 年度	10月24日	平成20年度 第 3 回 庁内連絡会議 ・上位計画、松本都市圏総合都市交通体系調査 ・現状の把握、分析、社会的動向（人口、交通状況、将来需要等） 基本方針(素案)
	11月27日	第7回 市民会議
	1月20日	平成20年度 第 4 回 庁内連絡会議 ・現状のまとめ（上位計画、社会的動向、交通状況、市民意向等） 交通課題 ・基本方針（素案） 都市計画道路の見直し 路線選定等
	2月10日	第8回 市民会議
平成 21 年度	5月25日	平成21年度 第 1 回 庁内連絡会議 ・計画体系図（素案）都市計画道路の見直し 必要性の評価指標検討
	6月18日	第9回 市民会議
	6月24日	6月議会 建設委員協議会へ報告
	10月23日	平成21年度 第 2 回 庁内連絡会議 ・総合都市交通計画 基本方針、基本施策等 ・都市計画道路の見直し 必要性の評価指標検討、必要性からの評価
	11月2日	第10回 市民会議
	1月19日	平成21年度 第 3 回 庁内連絡会議 ・総合都市交通計画 基本方針、基本施策、主要施策 ・都市計画道路の見直し 必要性の検討、実現性の検討
	2月15日	第11回 市民会議
平成 22 年度	11月 2日	平成22年度 第 1 回 庁内連絡会議（資料配布のみ）
	11月12日	第33回 松本市都市計画審議会へ報告
	11月22日	第12回 市民会議
	12月 9日	12月議会 建設委員協議会
	12月21日	庁議
	1月4日～	パブリックコメントの実施
	2月18日	平成22年度 第 2 回 庁内連絡会議
	2月25日	第34回 松本市都市計画審議会へ報告
	3月11日	2月議会 建設委員協議会
	3月24日	第13回 市民会議
3月末	松本市総合都市交通計画 策定	

※ 上記の庁内連絡会議に合わせて幹事会及び部会を随時行いました。

都市計画策定市民会議委員名簿

	氏 名	所属団体・役職等（～H22年度まで）	備 考
委員長	中出 文平	長岡技術科学大学教授	H19.7～
副委員長	神山 直子	松本商工会議所女性会会長	H19.7～
委員	青木 俊達	公募市民	H19.7～H21.3
委員	赤羽 米子	松本市農業協同組合理事	H21.6～
委員	上松 正文	松本市議会建設委員長	H20.5～H21.5
委員	小沢 和子	松本ハイランド農業協同組合理事	H20.8～
委員	鎌倉 むつ子	松本市農業協同組合理事	H19.7～H21.5
委員	倉科 豊	あずみ農業協同組合理事	H21.6～
委員	倉橋 芳和	松本市議会建設委員長	H21.6～H22.5
委員	樽沼 誠	あずみ農業協同組合理事	H19.7～H21.5
委員	小林 弘也	松本市農業委員会会長代理	H19.7～
委員	小林 美代子	公募市民	H19.7～
委員	司波 寛	NPO法人日本都市計画家協会会員	H19.7～
委員	芝山 稔	松本市議会建設委員長	H19.7～H20.4
委員	高野 勝	公募市民	H19.7～
委員	高山 計明	公募市民	H19.7～
委員	茅野 武弘	長野県不動産鑑定士協会会員	H19.7～
委員	土屋 忠史	松本観光コンベンション協会((前)松本観光協会)理事	H19.7～
委員	富樫 慎	公募市民	H19.7～
委員	野見山 哲生	まつもと市民環境大学事務局長	H19.7～
委員	藤村 吉彦	松本市町会連合会会長	H19.7～H21.5
委員	二木 義照	松本市町会連合会会長	H21.6～
委員	前田 大作	公募市民	H19.7～
委員	増田 富重	松本広域森林組合参事	H19.7～
委員	宮下 正夫	松本市議会建設委員長	H22.6～
委員	村瀬 直美	NPO法人人にやさしい街づくり推進協会代表理事	H19.7～
委員	百瀬 誠	松本機械金属工業会会員	H19.7～
委員	矢島 牧子	松本ハイランド農業協同組合理事	H19.7～H20.7
委員	柳澤 意久男	長野県建築士事務所協会松筑支部常任理事	H19.7～

松本市総合都市交通計画

～人と環境にやさしい松本のまち・みち・くらしづくり～

平成 23 年 3 月

編集／松本市 建設部 計画課

発行／松本市

〒390-8620

長野県松本市丸の内 3 番 7 号

T E L 0263-34-3000 (代表)

F A X 0263-33-2939

U R L <http://www.city.matsumoto.nagano.jp/>



健康寿命延伸都市・松本