

第2回 松本市中心市街地再設計検討会議

令和6年9月30日

目 次

**I 第1回会議と各種団体との意見交換
を踏まえた検討テーマの整理**

II 検討テーマ

I 第1回会議と各種 団体との意見交換 を踏まえた 検討テーマの整理

- 1 各種団体との意見交換の実施
- 2 検討テーマの整理シート
- 3 検討会議の議論のポイント
- 4 議論のベース（土台）になる考え方

I - 1 各種団体との意見交換の実施

- 中心市街地をフィールドの一つに、まちづくりに関わる活動を行っている各種団体と意見交換を実施。
- 意見交換で出された主な意見については、別添「検討テーマの整理シート（A3サイズ）」にてとりまとめ。

● 松本都市デザイン学習会

事項	内 容
日時	8月22日（木）
会場	Mウイング
事務局 出席者	山本座長代理 園田アドバイザー （事務局） 総合戦略室：1名 都市計画課：3名 お城まちなみ創造本部：2名
団体 出席者	山本 桂子 氏（代表） 勝亦 達夫 氏（信州大学講師） 倉澤 聡 氏（都市計画家） 他3名を含めた計6名

● 松本商工会議所 商業部会・まちづくり委員会

事項	内 容
日時	8月23日（金）
会場	松本商工会館
事務局 出席者	山本座長代理 園田アドバイザー （事務局） 総合戦略室：2名 商工課：2名
団体 出席者	大宮 康彦 氏 （商業部会 部会長） 太田 隆治 氏 （まちづくり委員会 委員長） 他2名を含めた計4名

● まつもとユニバーサルデザイン研究会

事項	内 容
日時	8月23日（金）
会場	Mウイング
事務局 出席者	山本座長代理 園田アドバイザー （事務局） 総合戦略室：1名
団体 出席者	和合 治久 氏（会長） 上村 保弘 氏（副会長） 北原 修 氏（副会長） 他3名を含めた計6名

I-3 検討会議の議論のポイント

再設計の背景

- 松本PARCO・井上百貨店がR6年度末に閉店
 - 昭和の土地区画整理事業から40年以上が経過
- ➡ 松本駅周辺から松本城までの「**中核エリア**」は、新陳代謝の時期を迎えている

松本市の賑わいと活力を生み出す場であり続けるための再設計が必要

「第1回会議」での意見と「各種団体との意見交換」の内容を踏まえて、**議論のポイント**を整理

議論のポイント

中心市街地全体

ベース
(土台)

「住んでいる人の暮らし」「日常」をベースにまちの質を高める
地元の人を楽しむ日常の豊かさ・多様さ・メリハリがまちの魅力となり、多くの人を惹きつける

検討テーマ

中心市街地に人が住まう、新たなまちなか環境（居住）に関すること

中核エリア

4つの 検討テーマ

① 地元の人に関わり続けることができる まちなか整備（投資）に関すること

- ▶ まちなか居住の考え方
- ▶ 松本駅東地区の集積化・高度化
- ▶ 新たな投資に踏み出せる環境整備

③ 駅・道路・公園などの公共空間 (パブリックスペース)に関すること

- ▶ 女性と若者が集まる“ハレの場”としての都市機能
- ▶ 松本城周辺の高付加価値化

② 交通・ウォーカブルを含めた人の移動 に関すること

- ▶ 松本駅周辺の総合交通ターミナル化
- ▶ 松本駅を中心に居心地が良く歩きたくなる“まちなか空間”への転換

④ 自然の近さ・豊かさとまちの繋がりに に関すること

- ▶ 岳都が感じられる駅前空間
- ▶ 山とまちとのつながり

仕組み・体制

再活性に係る段階的な取組み・スケジュール

- ▶ 再活性を担うキープレイヤーのネットワーク・プラットフォーム化
- ▶ 中長期に渡る取組みスケジュール

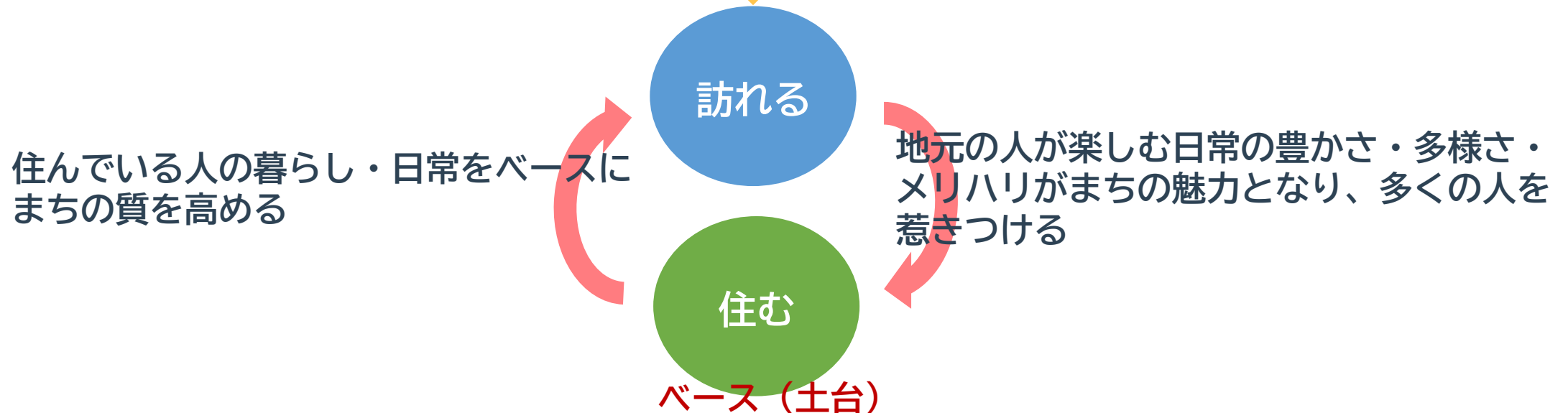
I-4 議論のベース（土台）になる考え方

- 中心市街地の再設計を議論するに当たっては、住んでいる人たちにとって、どのようなまちでありたいかがベースにあって、その上に、来訪者や観光客がいるという視点を共有
- 住んでいる人の豊かさと幸せや、「住んでいて良かった」「ここに住みたい」と思える、一人ひとりの暮らしのベースが魅力的なまちは、当然、外から見た人にとっても魅力的に映る。

都市計画マスタープランで掲げる
将来都市像

ゆとりと活気にあふれる、自然共生都市
～「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市～

中心市街地は、松本市が目指す将来都市像を最も体現できる場所



Ⅱ 検討会議の 議論のポイント

- 1 検討テーマ【中心市街地全体】
中心市街地に人が住まう、新たな
まちなか環境(居住)に関すること
- 2 検討テーマ①
地元の人に関わり続けることができる
まちなか整備(開発投資)に関すること
- 3 検討テーマ②
交通・ウォーカブルを含めた人の移動に関すること
- 4 検討テーマ③
駅・道路・公園などの公共空間（パブリック
スペース）に関すること
- 5 検討テーマ④
自然の近さ・豊かさとまちの繋がりに関すること

検討テーマ

【中心市街地全体】

中心市街地に人が住まう、新たな
まちなか環境(居住)に関すること

Ⅱ－１ 中心市街地に人が住もう、新たなまちなか環境(居住)に関すること

- 中心市街地は、松本市全体から見た場合、観光と商業の中心的な役割を担うエリアである一方、周辺部と比較して人口減少・空洞化が進んでいる。
- 改めて、松本市全体の中で、中心市街地が担う「住まう場所」としての役割や、まちなかでの新たな暮らし方について議論が必要

参考資料

《新たに追加》

- ① 都市計画マスタープラン
 - ・都市構造の基本的な考え方
 - ・都市中心拠点のまちづくり
- ② 中心市街地のブロック別
 - ・人口・空地面積の推移
 - ・マンションの新築実績
- ③ 中心市街地の共同住宅及び店舗併用共同住宅（地上階数5階以上）
- ④ 中心市街地の人口分布状況
 - ・高齢者の人口分布
 - ・子どもの人口分布

議論のポイント

《第1回検討会議等での意見》

- まちなかで子育てする場合、危なくて小さい時は手を離せない
- 大学生や若者にとって中心市街地は住む場所ではなくなっている
- 一番地域の魅力を感じてほしい、アイデンティティを醸成してほしい場所で、次の世代の人たちとの接点が減ってしまっている
- 住居兼店舗だった時代は人の付き合いがあったが、区画整理事業で拡張と車社会の便利さを追い求めた結果、失われていった
- 住宅やマンションを増やせばいいわけではない

（意見で出されたアイデア・検討例など）

- ・ 人が住むことで生まれる賑わい、住むために必要な都市機能について考える必要がある
- ・ パブリックスペースをいかに魅力的な、多くの人が使いたくなる場所にするかは、都心居住とも関係していて、まちなかでの新たな暮らし方、ライフスタイルを生み出すことになる

■本日の会議でのポイント

- ・ 目指す方向性、新しいまちなか居住の姿

Ⅱ－１－１ 都市計画マスタープランにおける「都市構造の基本的な考え方」

都市計画マスタープラン

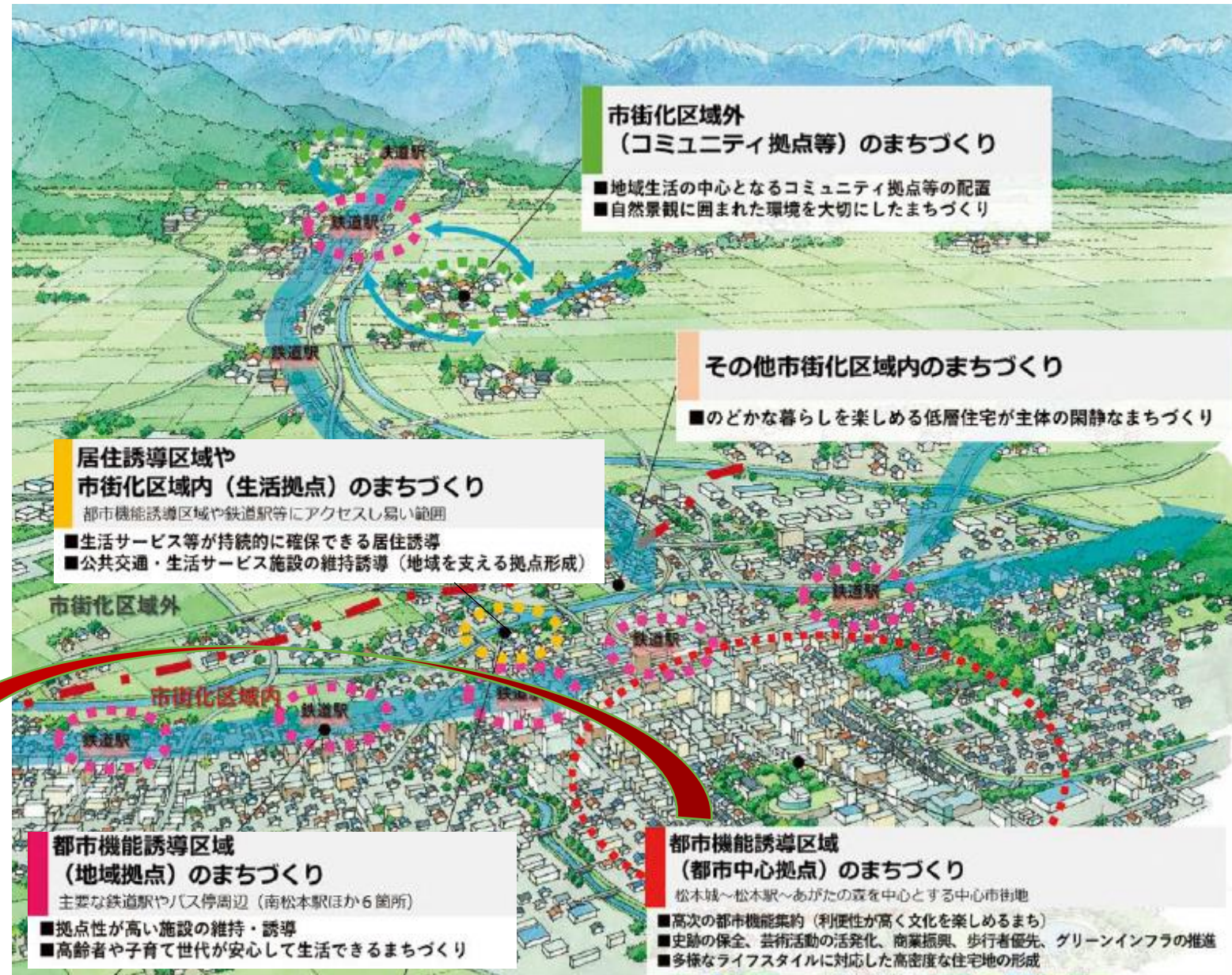
- 都市計画マスタープランは、都市計画法に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」であり、目指すべき都市全体の将来像や都市の骨格的な姿を定めた都市づくりのビジョン。
- 松本市の都市計画マスタープランは、R3年度に改定し、計画期間はR3年度からR22年度までの概ね20年間

都市構造の基本的な考え方

- 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の都市構造を基本として、中心市街地や鉄道駅周辺など、交通利便性の高いエリアに都市機能や人口の誘導を図る。
- コンパクトで利便性の高い市街地形成と、市内の複数の拠点的なエリアが相互に連携する「集約連携型都市構造」の実現を目指す。

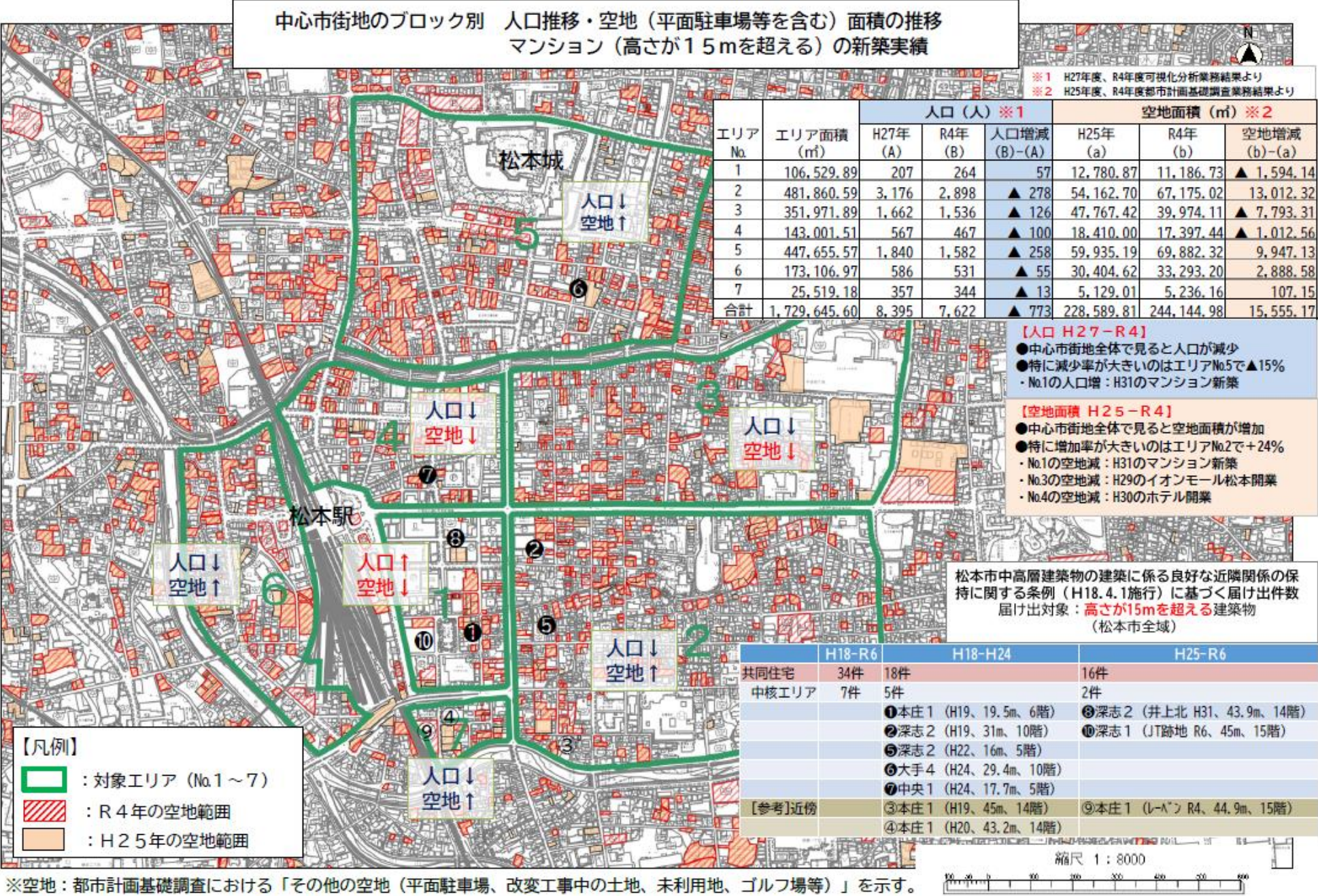
都市中心拠点のまちづくり

- 高次の都市機能集約（利便性が高く文化を楽しめるまち）
- 史跡の保全、芸術活動の活発化、商業振興、歩行者優先、グリーンインフラの推進
- 多様なライフスタイルに対応した高密度な住宅地の形成

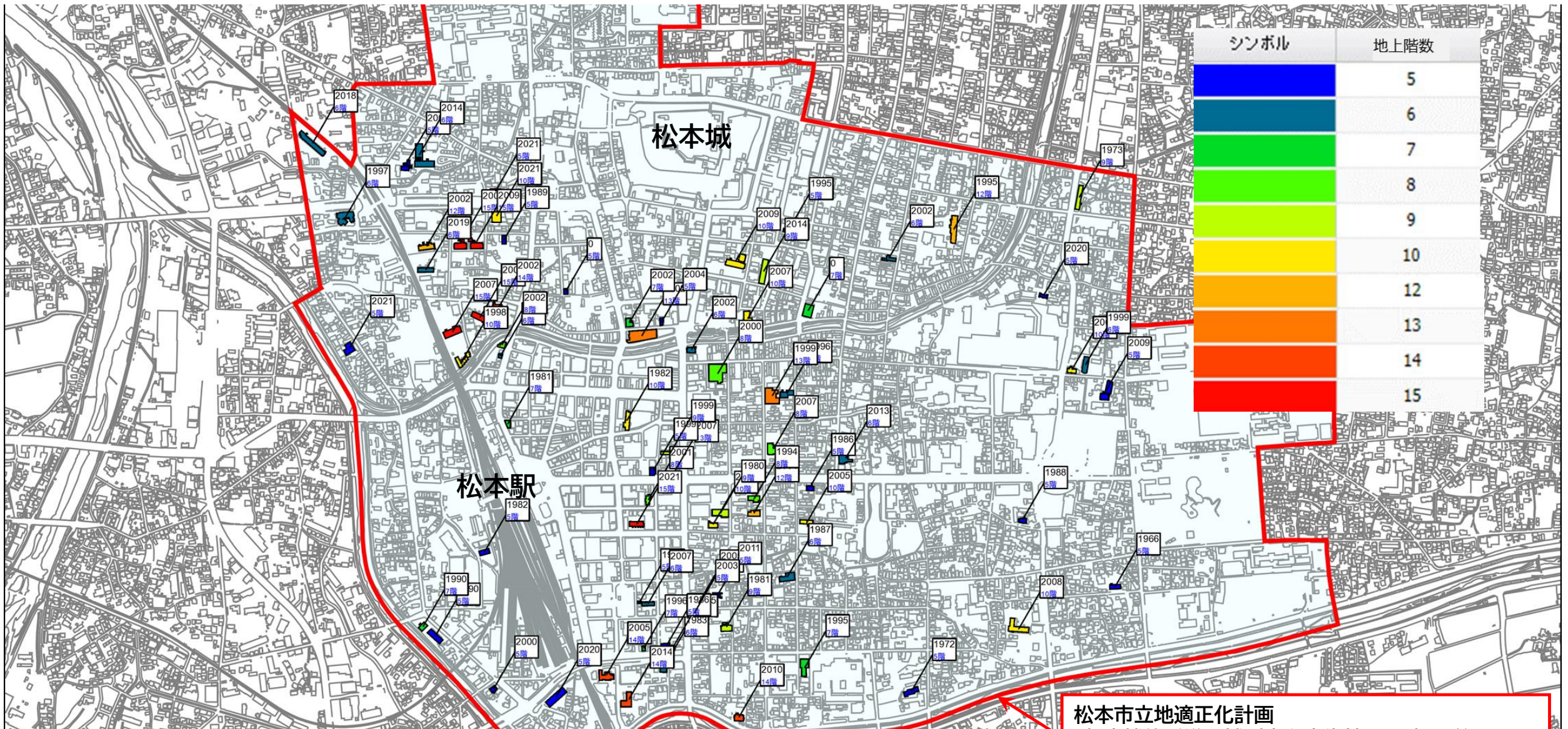


〔都市計画マスタープラン〕 基本的なまちづくりの方向性のイメージ

Ⅱ－１－２ 中心市街地の人口・空地面積の推移とマンションの新築実績



Ⅱ－１－３ 中心市街地の共同住宅及び店舗併用共同住宅（地上階数５階以上）

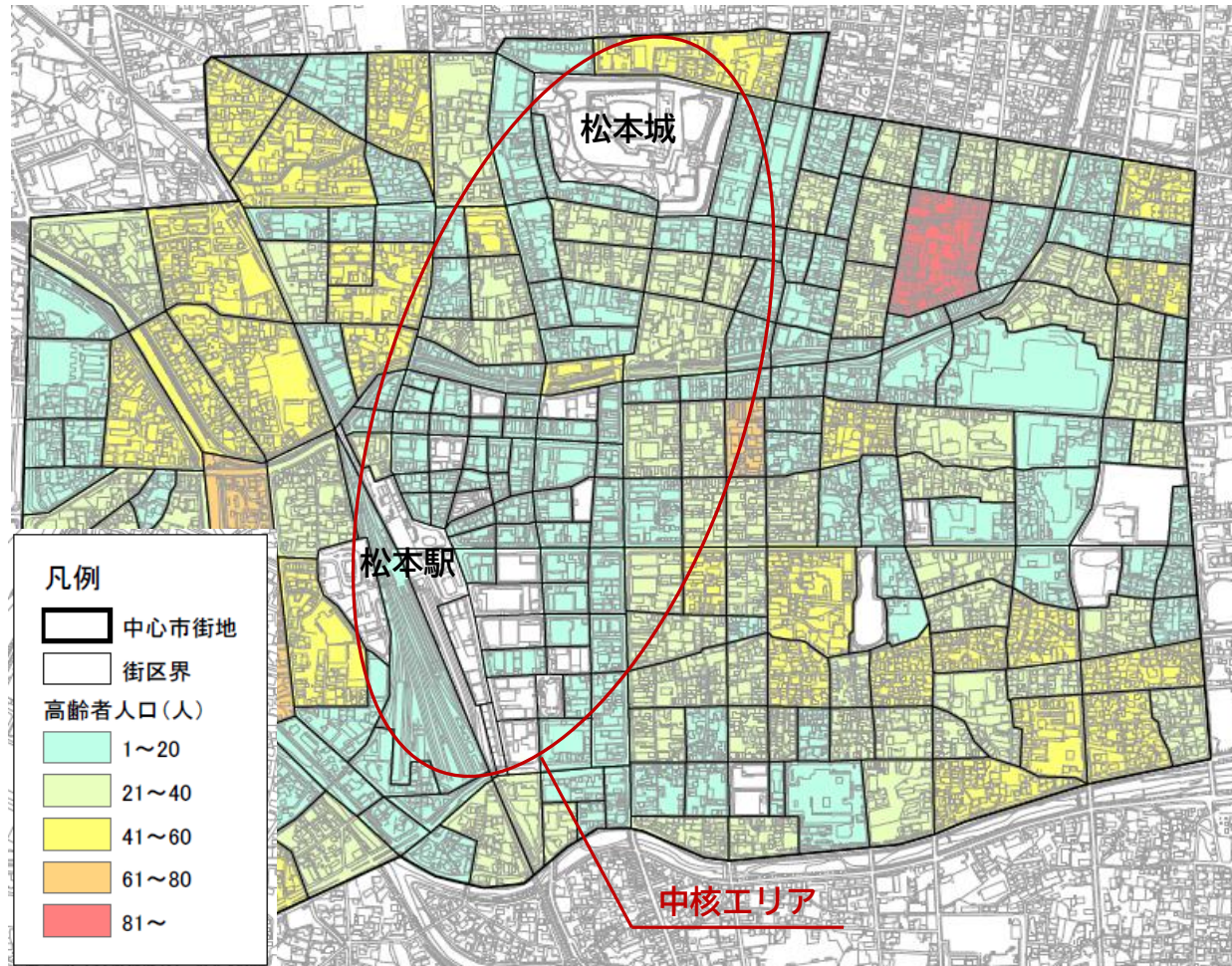


※ 令和４年度松本市都市計画基礎調査データから抜粋
（基準日）：令和４年（２０２２年）３月末
（収集方法）：現地調査、空中写真、固定資産税課税台帳、登記簿、建築確認申請、住宅地図等から

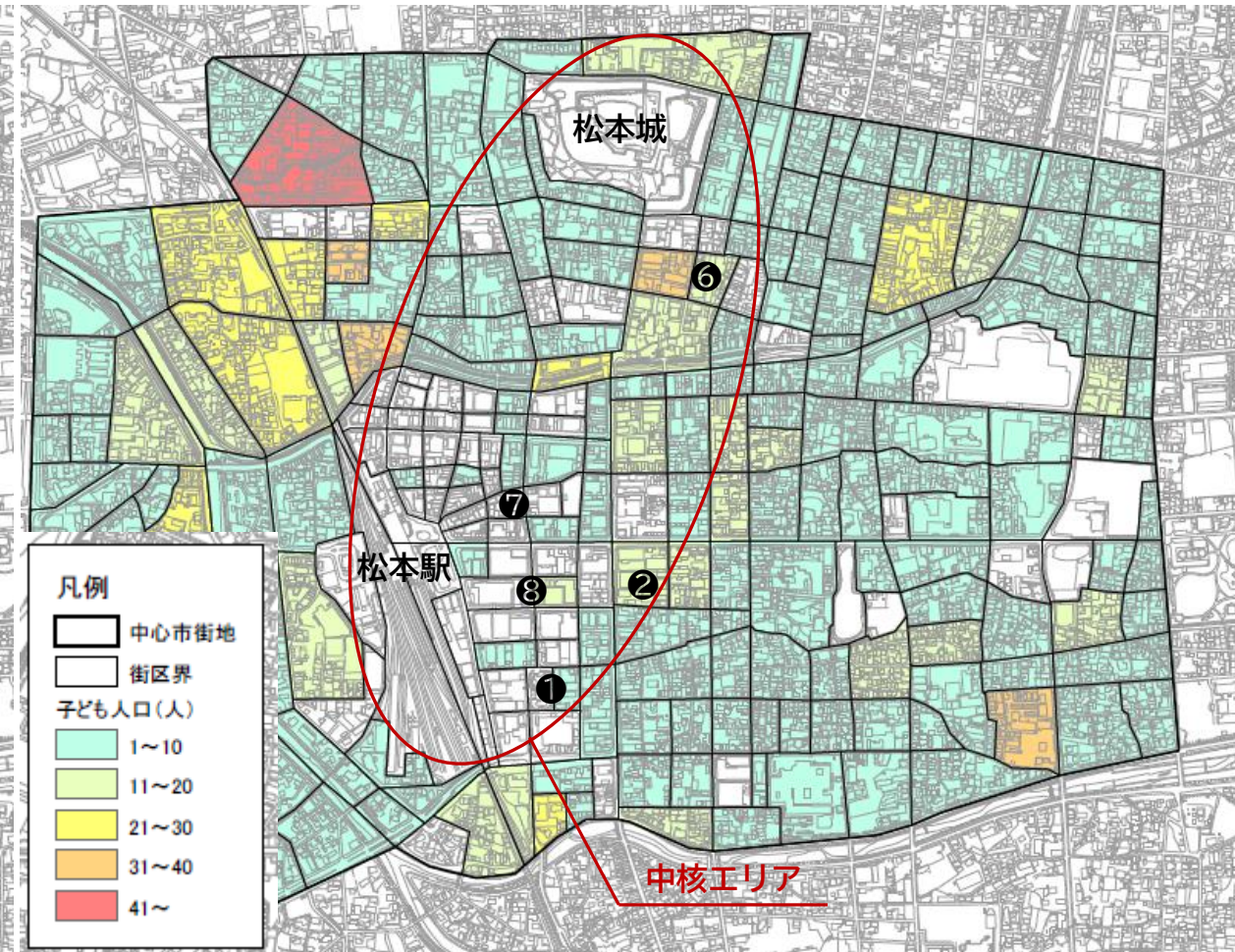
Ⅱ－１－４ 中心市街地の高齢者及び子どもの人口分布状況

- 高齢者と子どもの人口分布状況を比較すると、高齢者は住んでいるが子どもが住んでいない街区が多い。
- 特に、松本駅周辺から松本城までの「中核エリア」においては、その傾向が顕著となっている。
- 子どもの分布状況にH18年以降のマンションの新築実績を重ねると、一定程度の居住に繋がっていることは推測できる。

高齢者（65歳以上）の人口分布状況（R4）



子ども（0～14歳）の人口分布状況（R4）



検討テーマ①

地元の人が関わり続けることができる
まちなか整備(投資)に関すること

Ⅱ－２ ① 地元の人に関わり続けることができるまちなか整備(投資)に関すること

- 松本駅周辺は、昭和の区画整理事業から40年以上が経過し、当時建設された多くの建物が改築や建替えの時期を迎えているが、民間企業の再投資に向けた判断は極めて厳しい状況にある。
- 住んでいる人の暮らしやまちの質を高めるためには、民間企業によるまちなかへの投資が必要不可欠であることから、いかに民間投資を促進し、そこに地元の資本がどう関われるかについて議論が必要

参考資料

《第1回会議資料》

① 松本駅周辺の建築年別現況

《新たに追加》

- ① 土地利用現況図
- ② 路線価・標準宅地価格
- ③ 通りごとの入居店舗数・空き店舗率及び業種別入居店舗の割合
- ④ 中心市街地の人の流れ

議論のポイント

《第1回検討会議等での意見》

- どこまで市場原理で進んでいくのか。地元の店舗をどう守るか
- 多くの家主は、テナント貸しでまちに継続的に関わっていないが、松本が良くなってほしいという思いはある。大きな資本だけでなく小さな資本にも焦点を合わせて、意見を吸い上げてほしい
- 大きな投資と比較的小さなサイズの投資では何が変わるかということ、地元の人たちがどのくらい主役になっていけるかということ
- 都市計画は規制と緩和。需要と将来見通した上での議論が必要

(意見で出されたアイデア・検討例など)

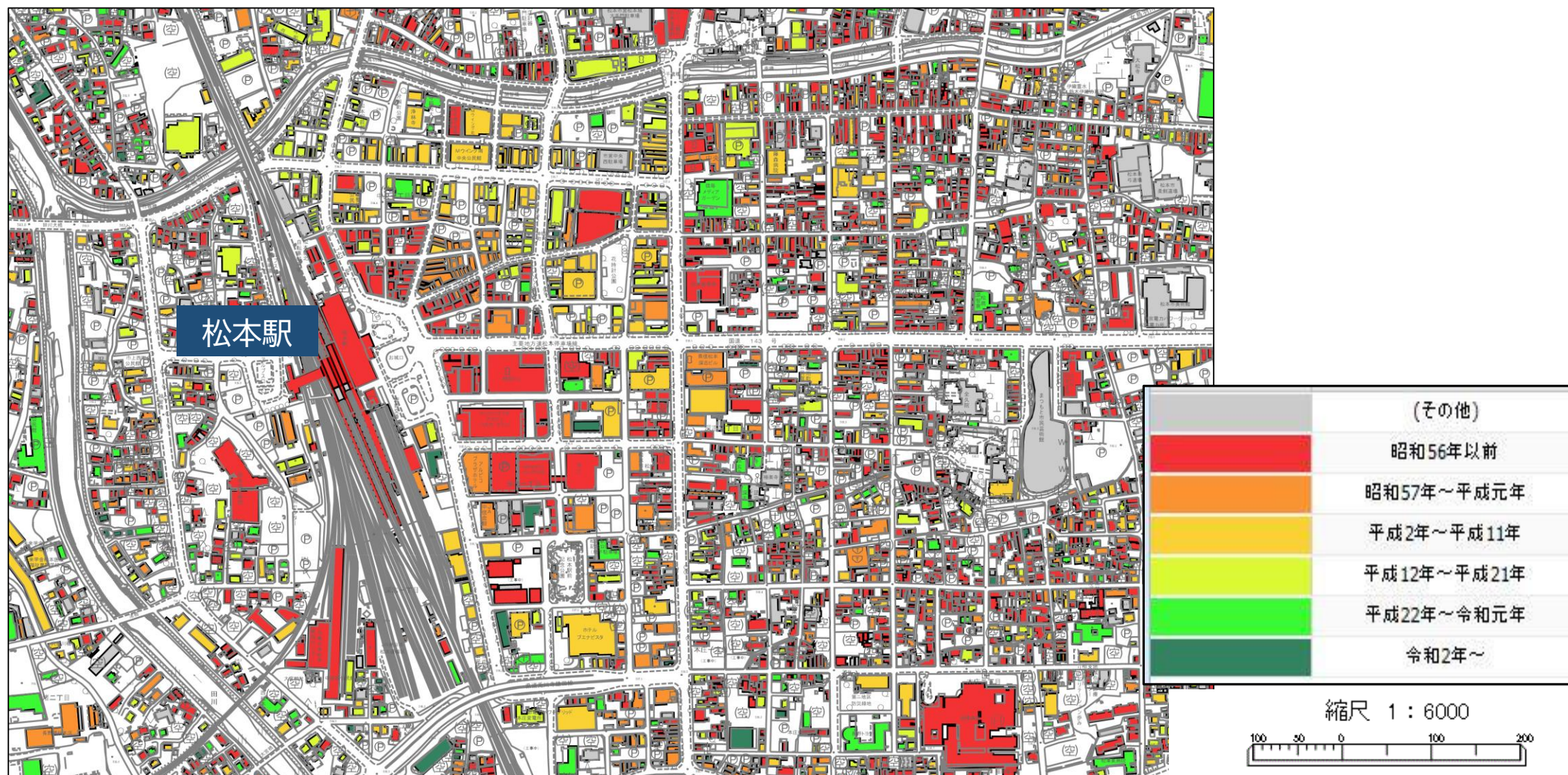
- ・ 大きなインフラの再構成と同時に、リノベーションなど建築ストックを細やかに再生させていく手法もあり得る
- ・ どのエリアで、何を、どの投資サイズで行うかは重要
- ・ 駅周辺の区画整理事業で整備したインフラ、民間建築物等の老朽化は深刻な社会問題になることを踏まえれば、いかに更新しつつ、新たなまちの魅力を創出するかが最大のビジョンでは

■本日の会議でのポイント

- ・ いかにまちなかに民間投資を呼び込むか
- ・ 地元資本がどう関われるかのアイデア

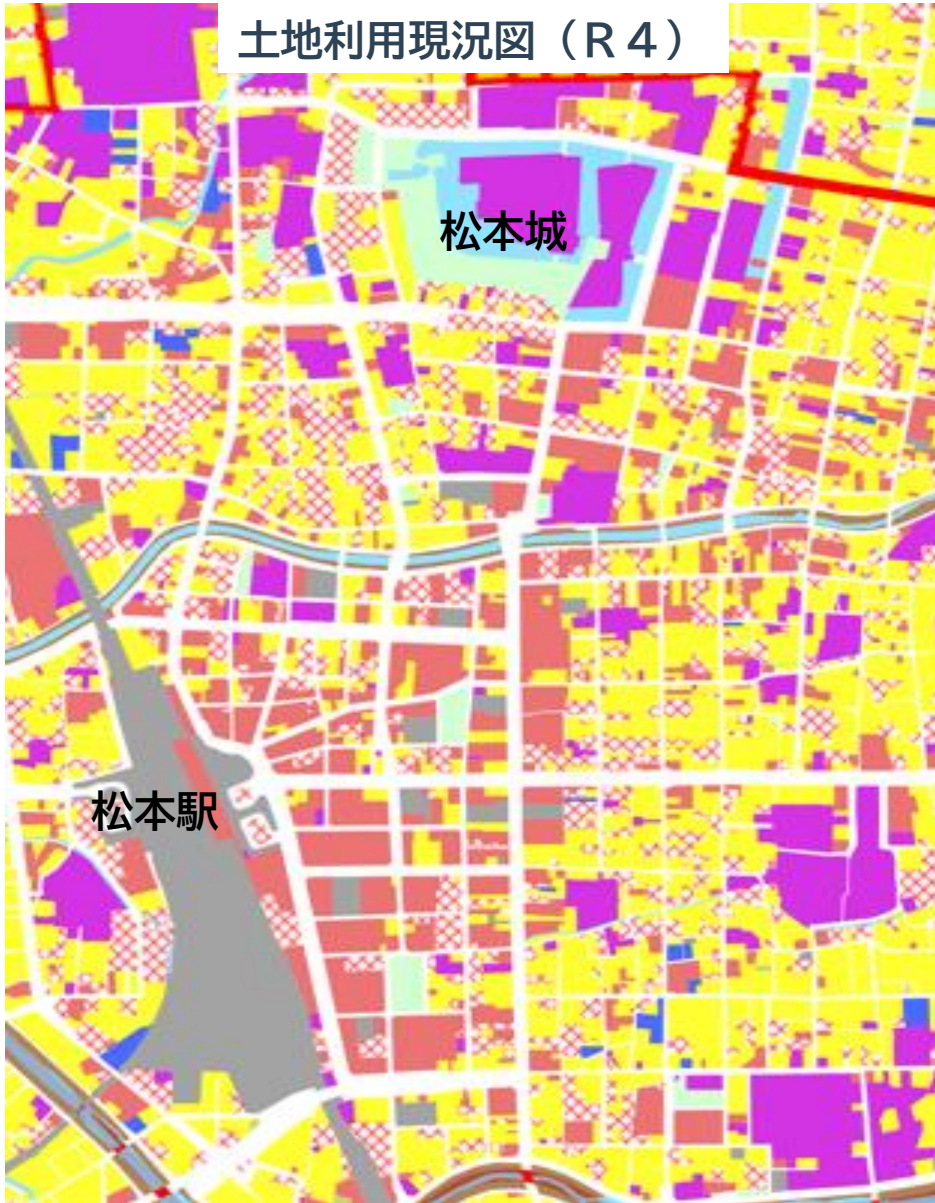
Ⅱ－２－１ 松本駅周辺の建築年別現況

- 市の玄関口である松本駅周辺は、昭和の土地区画整理事業から40年以上が経過し、当時建設された多くの建物が改築や建替えの時期を迎えているが、民間企業の再投資に向けた環境は極めて厳しい状況



Ⅱ－２－２ 土地利用現況図

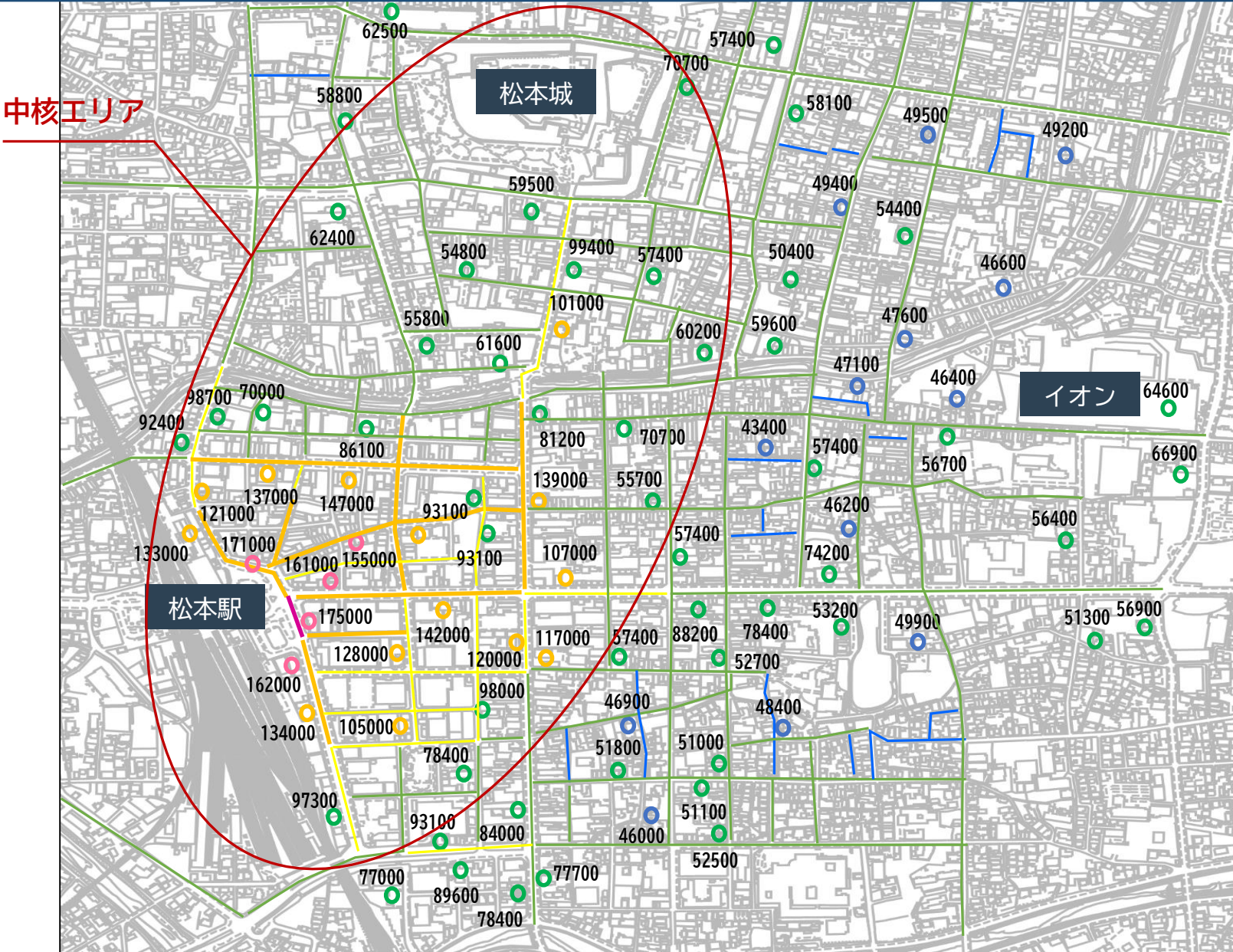
- 松本駅周辺から松本城までの「中核エリア」においては、H25年とR4年の土地利用現況図に大きな変化はない。



	田
	畑
	山林
	水面
	その他自然地
	住宅用地
	商業用地
	工業用地
	農林漁業施設用地
	公益施設用地
	道路用地
	交通施設用地
	公共空地
	その他公的施設用地
	その他の空地

Ⅱ－２－３ 路線価・標準宅地価格

● 松本駅周辺は路線価・地価が高い。路線価・地価が高いエリアは、昭和の区画整理事業の際に建設された建物が多い。



令和5年
相続税路線価 (円/㎡)

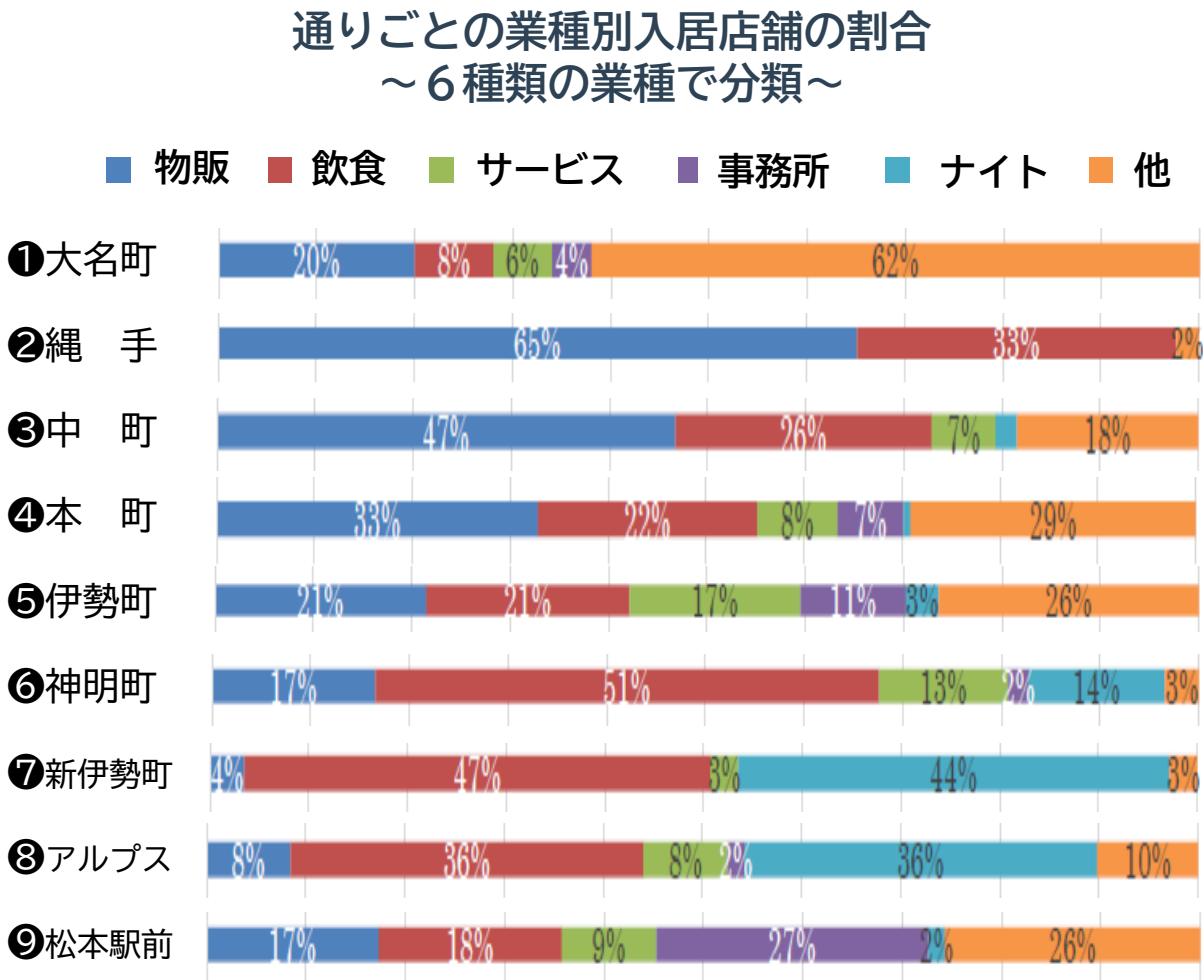
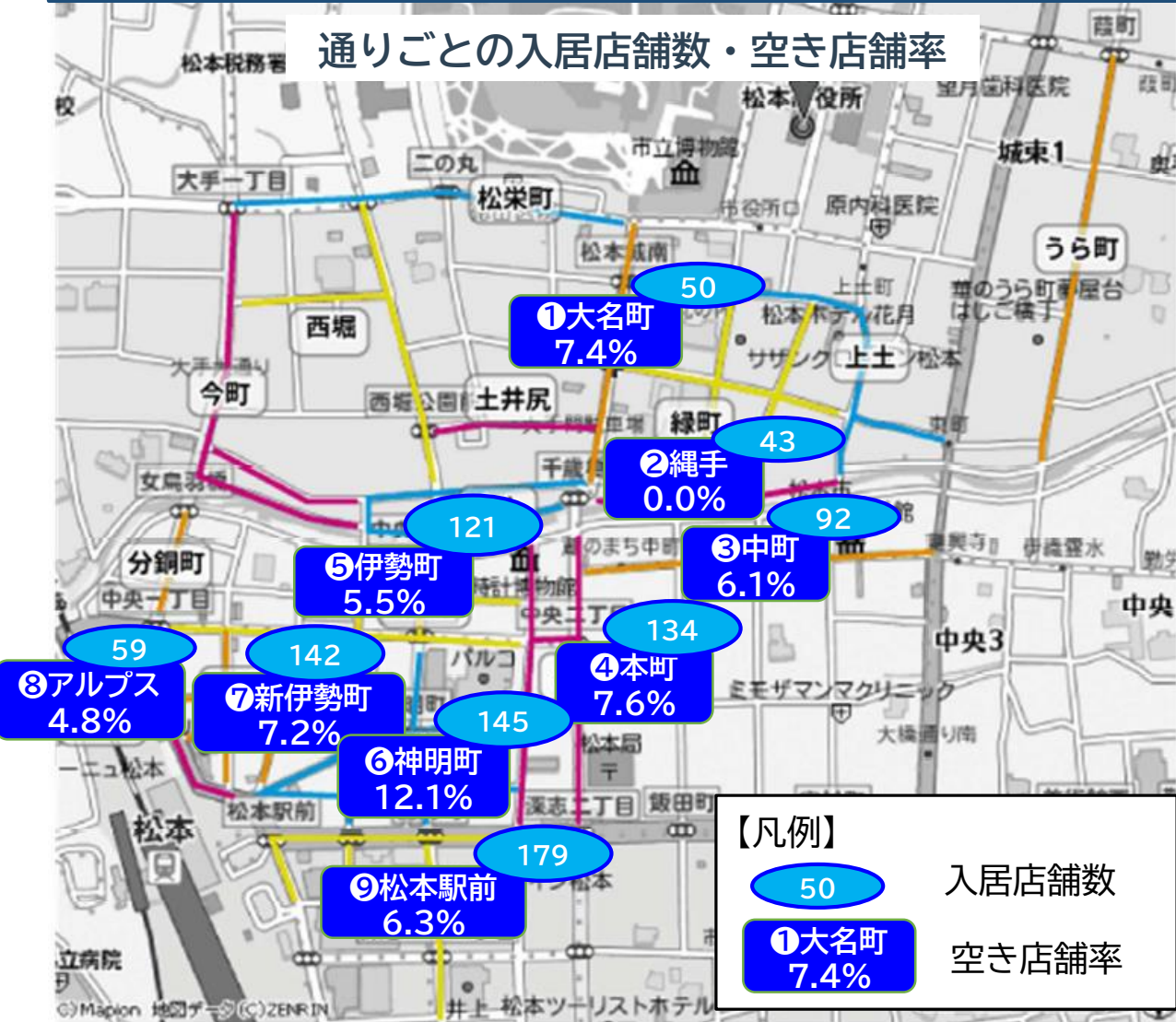
201,000-250,000
151,000-200,000
101,000-150,000
51,000-100,000
- 50,000

令和6年
標準宅地価格 (円/㎡)

151,000-200,000
101,000-150,000
51,000-100,000
- 50,000

Ⅱ－２－４ 通りごとの入居店舗数・空き店舗率及び業種別入居店舗の割合

- 中心市街地全体の入居店舗総数は、最も多かったH17年の1,774から減り続け、R5年は1,336 (▲438)
- 空き店舗率は新明町の増加率が最も大きく、H29年の1.9%から上がり続け、R5年は12.1% (+10.2%)
- 業種別の割合は、物販が減少し、飲食、サービスの割合が増加しており、本町、伊勢町、縄手ではその傾向が顕著

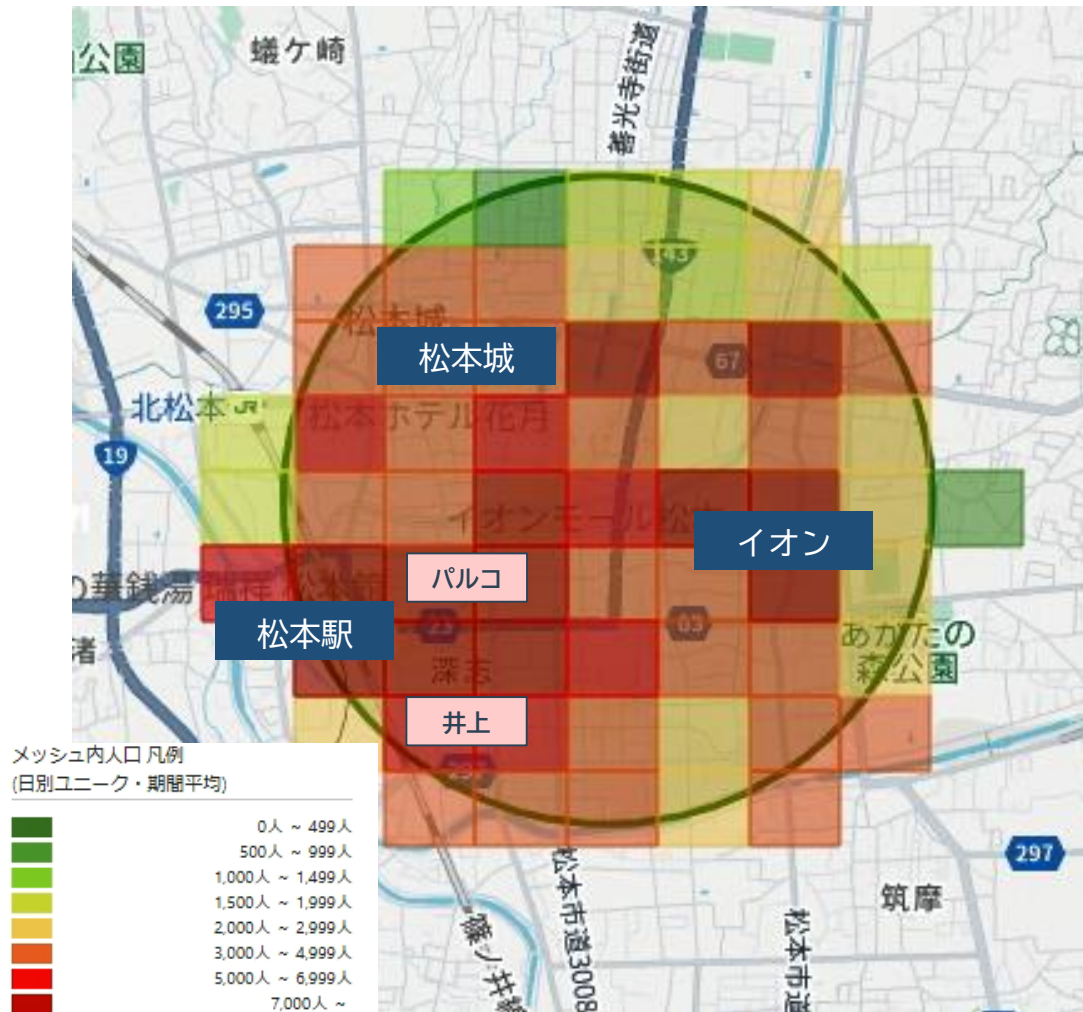


出典：「令和5年度 松本市中心市街地 空き店舗・空地調査結果報告書」

Ⅱ－２－５ 中心市街地の人の流れ

- 中心市街地全体では、松本駅を拠点に周辺へと広がる人の流れと、イオンモール松本へ直接向かう人の流れがある。
- R7年2月に松本パルコ、3月には井上百貨店が閉店することから、中核エリアの人の流れは大きく変化するものと想定

7時～18時台に1時間以上滞在した人（R6年7月平均）



出典：DatawiseArea Marketer のdポイントクラブアプリの位置情報



出典：松本商店街連盟「松本市商店街歩行者通行量調査」

検討テーマ②

交通・ウォークブルを含めた
人の移動に関すること

Ⅱ－３ ② 交通・ウォーカブルを含めた人の移動に関すること

- 第１回会議や各種団体との意見交換からは、車より人、ウォーカブルという大きな方向性については、一定程度、共有できるものとして見えてきている。
- 一方で、松本市においては、公共交通のみで移動が完結するエリアは限られており、多くの人が車を主要な交通手段としていることから、その実現に向けては様々な観点からの議論が必要

参考資料

《新たに追加》

- ① まちなかウォーカブル推進事業
 - ・ 国土交通省ＨＰ資料
- ② 松本市総合交通戦略
 - ・ 基本方針
 - ・ 中心市街地の将来の姿
- ③ 交通渋滞調査結果
- ④ 中核エリアにおける渋滞交差点とその現況
- ⑤ 松本市第７次道路整備五箇年計画
 - ・ 市民アンケート結果
 - ・ まちなか幹線道路の整備イメージ

議論のポイント

- 本日の会議でのポイント
 - ・ 具体的な取組みとしての可能性

《第１回検討会議等での意見》

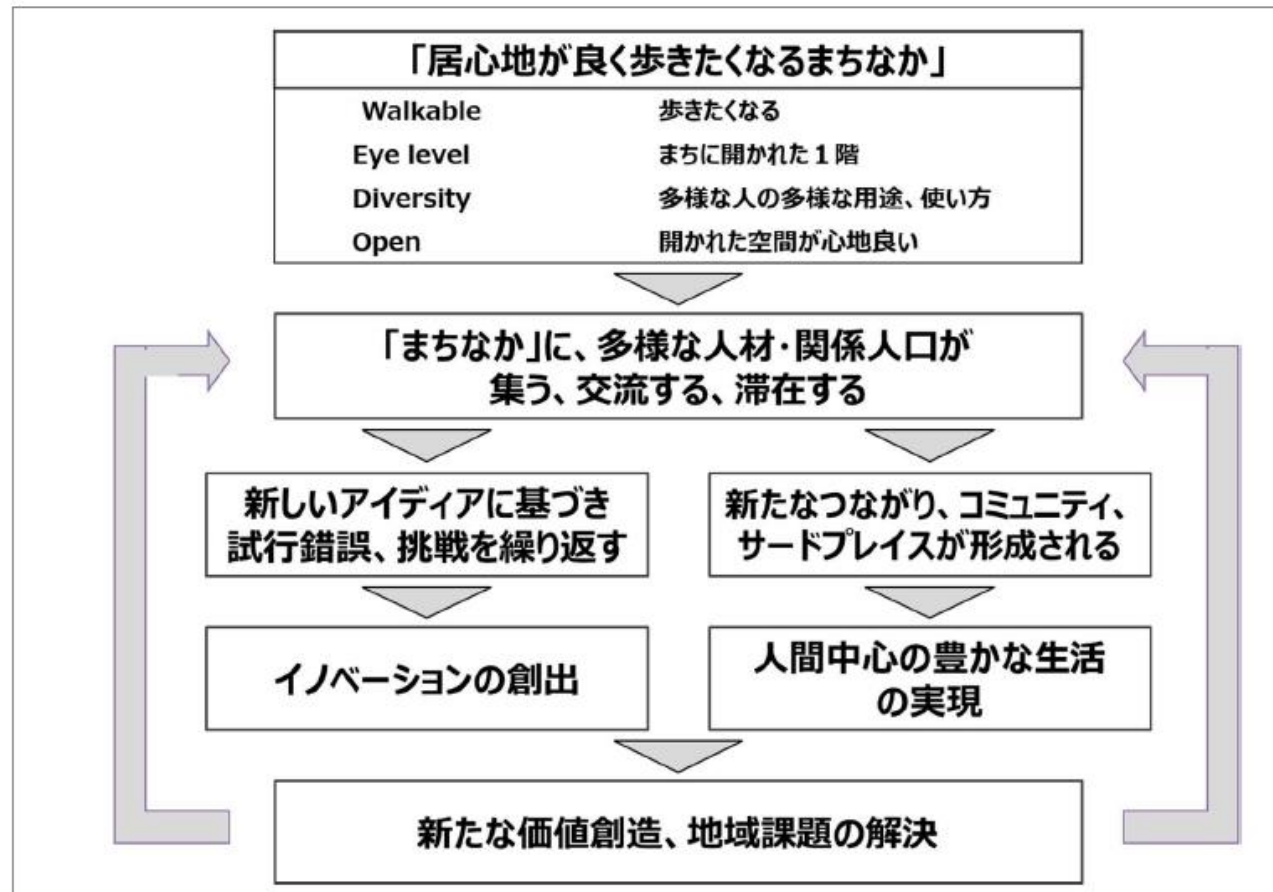
- まちなかの交通渋滞をどう捉えるか
- 既存の道路利用をどうするのかまで踏み込むのか
- 駅のお城口を降りると目の前の２車線道路が渋滞している
- 住んでいる人の理解をもとに、駅前の動線は検討の余地がある
- 車では来るが一旦停めてしまえば、安心安全に歩ける環境が必要
- 新たな交通モードも含め、駅前の限られたスペースの中で、何をどこまでやる必要があるのかについて議論が必要

（意見で出されたアイデア・検討例など）

- ・ 対面通行の一方通行化による交通処理（渋滞解消）
- ・ 駅の西側への駐車場配置（駐車場の最適配置）
- ・ 駅とまちを繋ぐ通りの歩行者専用化（安心安全な空間）
- ・ 駅に通じる通りの魅力化（歩きたくなる空間）
- ・ 課題解決と連動した駅周辺機能の再配置（交通まちづくり）

コンパクトでゆとりのあるウォーカブルなまちづくり

- 都市の力を最大限引き出すためには、拡散した市街地を集約するとともに、その核となる「まちなか」のゆとりとにぎわいを取り戻すことが重要
- 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の核となる官民のストックが集積する「まちなか」を、官民連携の取組により、人間中心の空間（ウォーカブルな空間）に改変

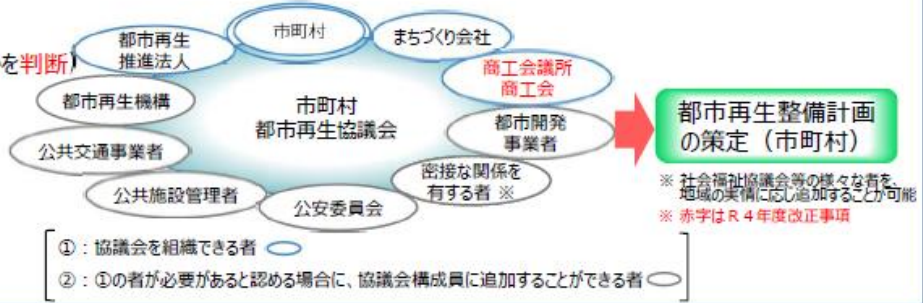


「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出による「魅力的なまちづくり」

【都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（令和２年９月７日施行）】

「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに向けた計画の策定・共有

- ・市町村都市再生協議会*の構成員として、官民の多様な関係者を追加することを可能*
（まちづくりの主体である市町村等が、地域の実情に応じ、どのような者を構成員として追加するかを判断）
* 市町村都市再生協議会：都市再生整備計画（市町村が作成するまちづくりのための計画）の策定・実施等に関し必要な協議を行う場
* 協議会構成員に追加することができる者として、公共交通事業者、公共施設管理者、公安委員会
その他まちづくり計画に密接な関係を有する者を明記
- ・市町村が都市再生整備計画を策定し、官民一体で行う「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を位置付け
[予算] 官民連携によるまちづくり計画の策定等を支援



計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出

・都市再生整備計画に基づく「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりのための取組を、法律・予算・税制等のパッケージにより支援

官 × 民
街路等の公共空間の改変 × オープンスペースの提供・利活用
一体型滞在快適性等向上事業

滞在快適性等向上区域

官
街路等の公共空間の改変

民
オープンスペースの提供・利活用
一体型滞在快適性等向上事業

建物低層部
広場
公園
民間空地
街路

・市町村等による歩行者滞在空間の創出（街路の広場化等）
[予算] 交付金等による支援

・民間事業者による民地部分のオープンスペース化 ① や建物低層部のガラス張り化等 ②
[税制] 固定資産税の軽減
[予算] 補助金による支援

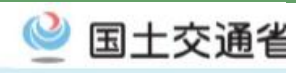
・都市再生推進法人*がまちづくり活動の一環としてベンチの設置、植栽等を実施
* 都市再生推進法人：NPO、まちづくり会社等の地域におけるまちづくり活動を行う法人（市町村が指定）
[金融] 低利貸付による支援

・駐車場の出入口の設置を制限（メインストリート側ではなく裏道側に駐車場の出入口を設置）

・民間事業者が公園管理者と締結する協定に基づき、公園内にカフェ・売店等を設置

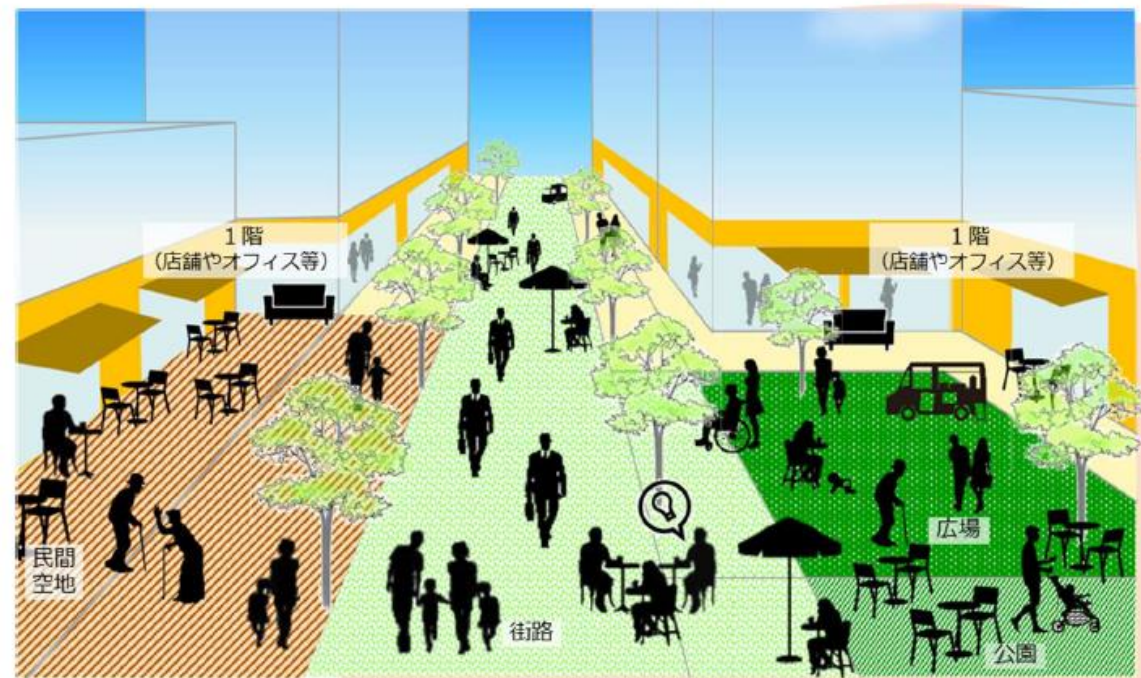
・イベント実施時などに都市再生推進法人が道路・公園の占用手続を一括して対応

コンパクトでゆとりのあるウォーカブルなまちづくり



まちなかにおける「ウォーカブルなパブリック空間」のイメージ

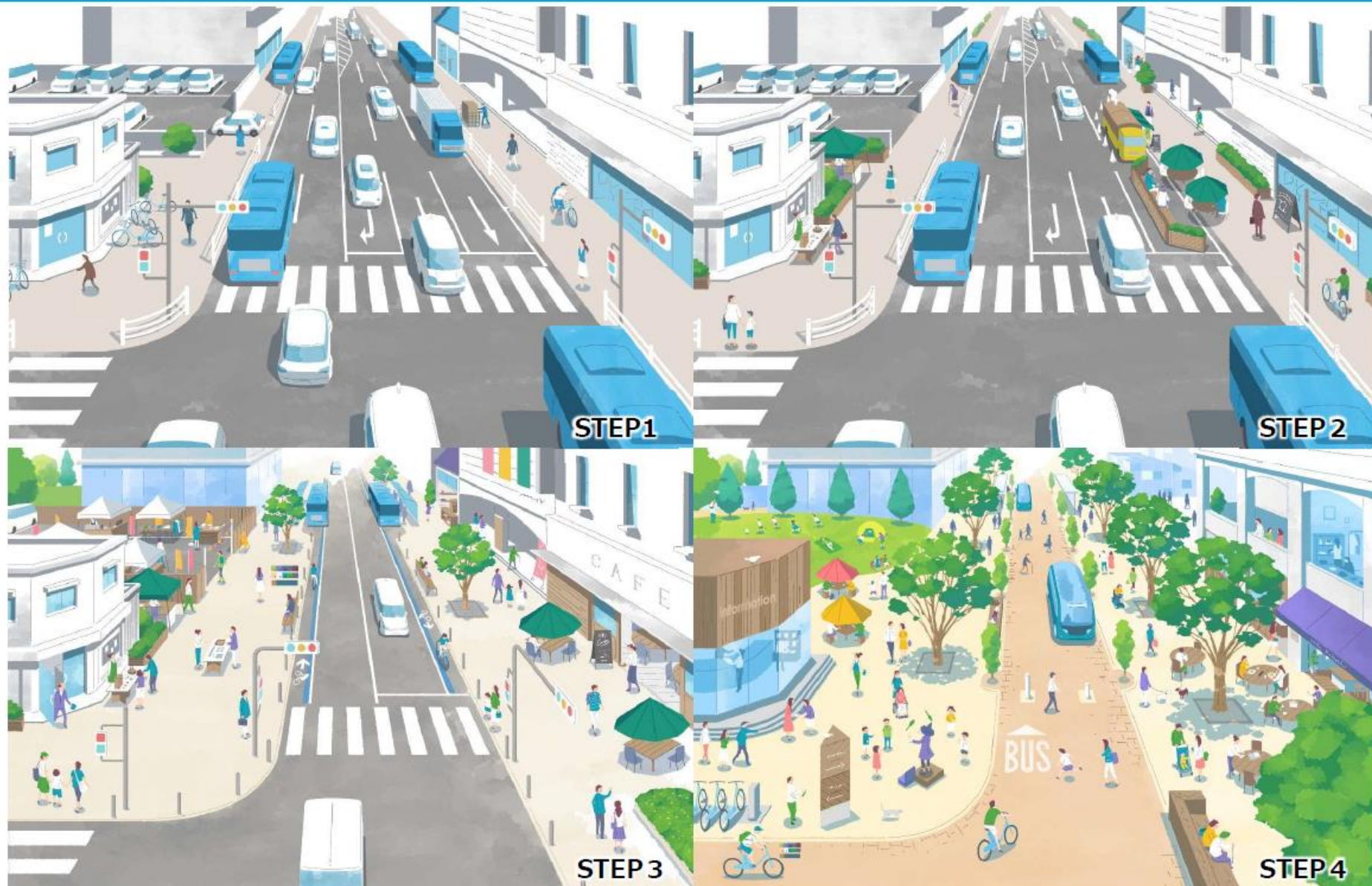
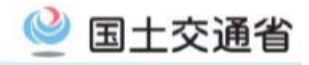
まちなかにおける歩ける範囲のエリアを対象に、街路、公園、広場等の公共空間、民間空地、沿道建物の1階部分等の**官民空間をエリア一体でリノベーション**



- W**alkable 歩きたくなる
- E**ye Level まちに開かれた1階
- D**iversity 多様な人の多様な用途、使い方
- O**pen 開かれた空間が心地よい



コンパクトでゆとりのあるウォーカブルなまちづくり



まちなかウォーカブル推進事業の支援メニューの例

歩きたくなる空間の創出

■ 街路等の広場化



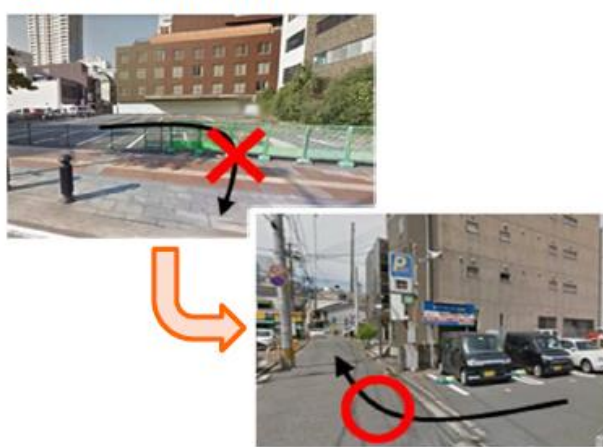
■ 道路・公園・広場の整備、改修・改変



■ 街路等の芝生化・高質化

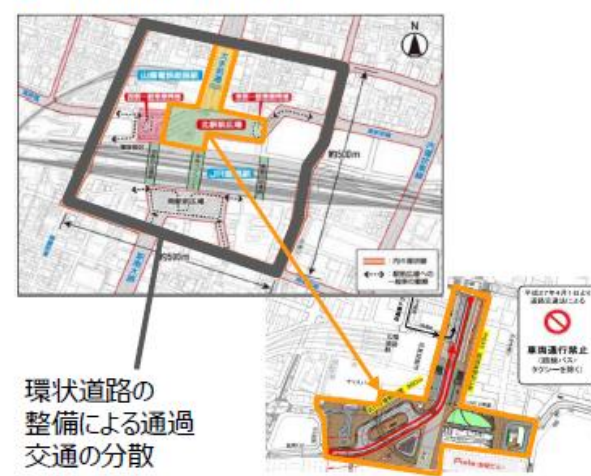


■ 駐車場出入口付替



ウォーカブル区域側の駐車場出入口を閉鎖

■ 外周道路等の整備



■ 外観修景



Ⅱ－３－２ 総合交通戦略における「中心市街地の将来の姿」

総合交通戦略

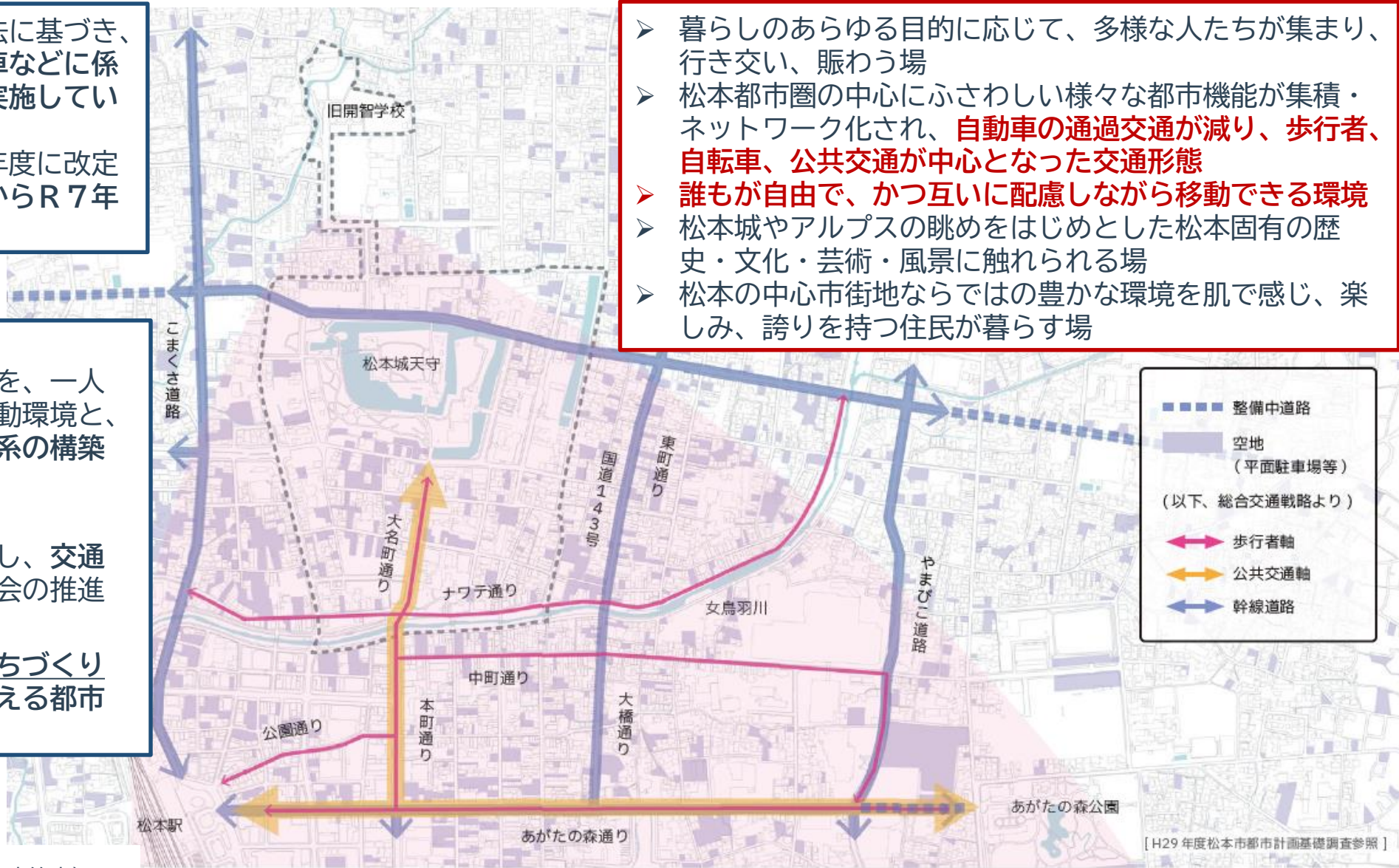
- 総合交通戦略は、交通政策基本法に基づき、公共交通や徒歩、自転車、自動車などに係る施策を、総合的かつ戦略的に実施していくために作成した計画
- 松本市の総合交通戦略は、R 3年度に改定し、計画の目標年次はR 3年度からR 7年度までの5年間

基本方針

- I 自由で安全な移動の確保
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。

中心市街地の将来の姿

- 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



[H29年度松本市都市計画基礎調査参照]

Ⅱ－３－３ 松本市交通渋滞調査結果【R2年度実施】

アンケート回答上位交差点

平日

旅行速度データ上位交差点

平日

表1 調査結果【平日】

アンケート 順位	交差点名	アンケート 回答数	旅行速度データ（2分以上） 時間帯：方向 交差点通過時間	現地調査結果
1	白板	63	朝：東入 2～3分 西入 5分以上 夕：南入 2～3分 西入 4～5分	朝：全方向 先詰まり渋滞 夕：全方向 渋滞
2	高宮	40	—	朝：南入 渋滞 夕：東入 先詰まり渋滞
3	巾上	34	夕：西入 2～3分	北入右折レーンなし 朝・夕：北入 右折車渋滞
3	新橋	34	朝：東入 3～4分 夕：東入 2～3分	朝：東入 渋滞
5	清水1丁目	32	朝：東入 3～4分	全方向右折レーンなし 朝：東入 右折車渋滞 西側の桜橋東との青信号の連動なし 夕：南入 右折車渋滞
6	新村	30	—	朝・夕：全方向 渋滞 南側交差点、上高地線踏切による渋滞
7	蛇原橋	28	白板交差点と連組	全方向右折レーンなし 朝：東入 右折車渋滞
7	桜橋東	28	—	東入右折レーンなし 夕：南入・西入 渋滞 東側の清水1丁目との青信号の連動なし
7	出川西	28	朝：南入 2～3分 昼：南入 2～3分 夕：南入 3～4分	朝：西入 渋滞 昼：北入・西入 渋滞 夕：北入・西入 渋滞
10	平田南	25	朝：東入 3～4分 夕：東入 2～3分 西入 5分以上	南入・北入・西入右折レーンなし 朝：南入 先詰まり渋滞

表2 調査結果【休日】

休日

アンケート 順位	交差点名	アンケート 回答数	旅行速度データ（2分以上） 時間帯：方向 交差点通過時間	現地調査結果
1	高宮	42	夕：東入 2～3分	昼：北入 沿道出入り車両による渋滞
2	出川西	30	昼・夕：南入 2～3分	昼・夕：北入・西入 渋滞
3	白板	29	—	渋滞なし
4	平田南	23	夕：東入 2～3分	南入・北入・西入右折レーンなし 昼：北入・南入 右折待ち渋滞
5	秀峰学校前	21	—	昼：南入 先詰まり渋滞
6	清水1丁目	20	—	全方向右折レーンなし
7	やまびこ 地下道西	19	—	昼・夕：西入 先詰まり渋滞
8	村井下町北	18	—	渋滞なし
9	鎌田	17	—	昼：北入 先詰まり渋滞
10	新橋	16	夕：東入 2～3分	渋滞なし

表3 調査結果【平日】

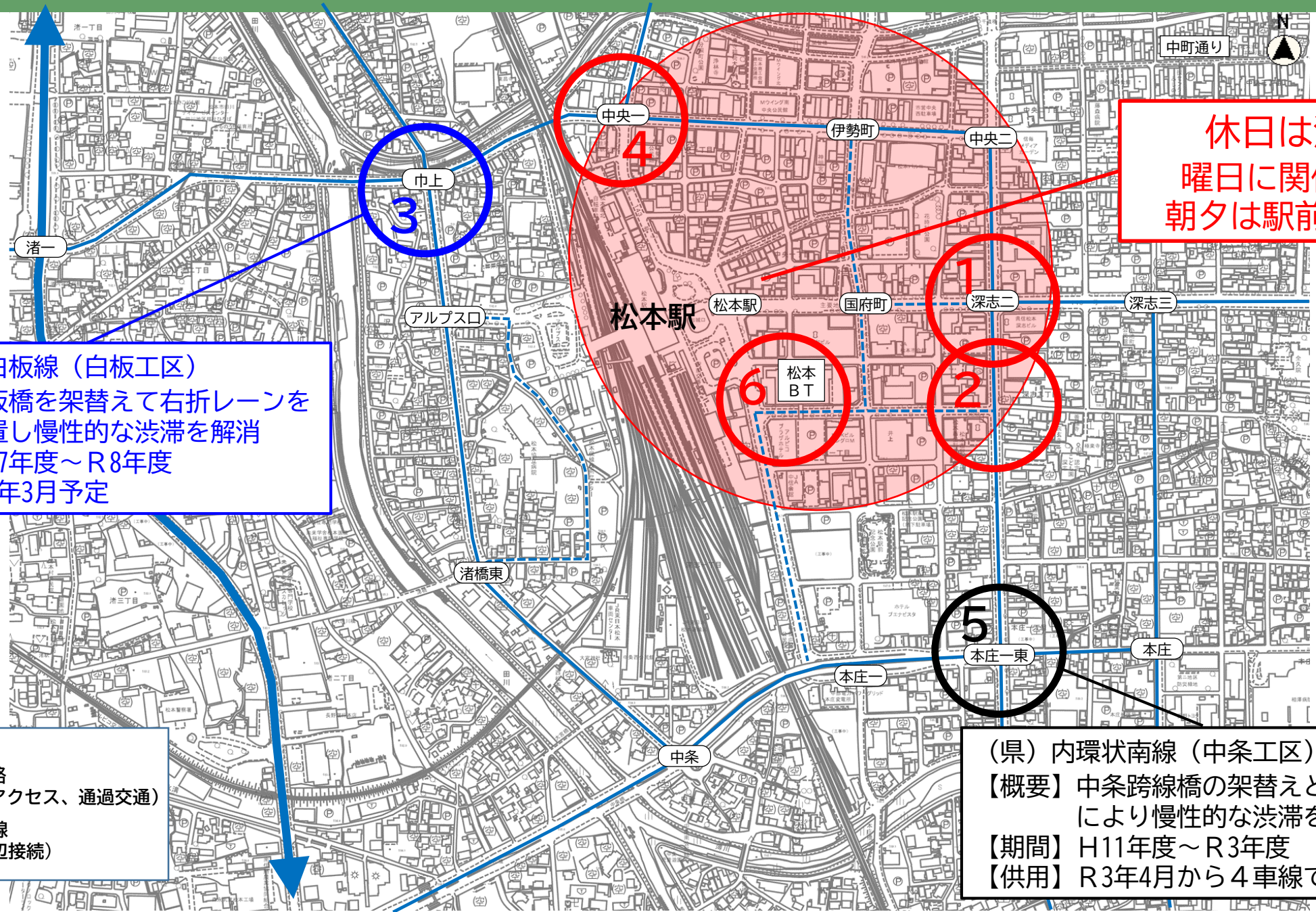
アンケート 順位	交差点名	アンケート 合計(秒)	旅行速度データ（2分以上） 時間帯：方向 交差点通過時間	現地調査結果
1	白板	1,011	朝：東入 2～3分 西入 5分以上 夕：南入 2～3分 西入 4～5分	朝：全方向 先詰まり渋滞 夕：全方向 渋滞
2	平田南	662	朝：東入 3～4分 夕：東入 2～3分 西入 5分以上	北入・南入・西入右折レーンなし 朝：南入 先詰まり渋滞
3	下新	536	朝：北入 2～3分 南入 3～4分 夕：南入 3～4分	北入・南入右折レーンなし 朝：西入 先詰まり渋滞（南側踏切） 夕：南入 先詰まり渋滞（北側交差点）
4	村井下町北	522	朝：東入・西入 2～3分 夕：西入 3～4分	朝・夕：全方向 渋滞
5	本庄一丁目東	482	朝：西入 3～4分 夕：西入 4～5分	朝：南入・西入 先詰まり渋滞 夕：西入 歩行者横断による渋滞
6	出川西	470	朝：南入 2～3分 昼：南入 2～3分 夕：南入 3～4分	朝：西入 渋滞 昼：北入・西入 渋滞 夕：北入・西入 渋滞
7	桜橋東	421	夕：東入・南入 2～3分	夕：東入・南入 橋梁による渋滞
8	井川城口	418	朝：東入 2～3分 夕：東入 3～4分	朝：北入 先詰まり渋滞 夕：北入・東入 先詰まり渋滞
9	南松本	360	朝：西入 2～3分 夕：西入 3～4分	朝：北入 対向直進による右折車線渋滞 南入 先詰まり渋滞 夕：北入 対向直進による右折車線渋滞 東入・南入 先詰まり渋滞 西入 渋滞
10	新橋	319	朝：東入 3～4分 夕：東入 2～3分	朝：東入 渋滞

表4 調査結果【休日】

休日

アンケート 順位	交差点名	アンケート 合計(秒)	旅行速度データ（2分以上） 時間帯：方向 交差点通過時間	現地調査結果
1	深志二丁目	913	昼：北入・南入 2～3分 西入 3～4分 夕：東入 4～5分 西入 2～3分	渋滞なし
2	信学会ビニ	605	朝・昼・夕：西入 3～4分	渋滞なし
3	中央東	601	昼：南入 4～5分 夕：南入 5分以上	昼：南入 渋滞 夕：南入 渋滞
4	中央一丁目	431	昼：南入 2～3分 夕：南入・東入 2～3分	渋滞なし
5	出川西	296	昼・夕：南入 2～3分	昼・夕：北入・西入 渋滞
6	バスミナ	251	昼・夕：東入 2～3分	渋滞なし
7	清三丁目	190	夕：西入 3～4分	東入・西入・北東入右折レーンなし 渋滞なし
8	新橋	160	夕：東入 2～3分	渋滞なし
8	高宮	160	夕：東入 2～3分	昼：北入 沿道出入り車両による渋滞
10	平田	158	夕：東入 2～3分	昼：北入・東入 渋滞

Ⅱ－３－４ 中核エリアにおける渋滞交差点とその現況



(市) 中条白板線 (白板工区)
【概要】 白板橋を架替えて右折レーンを設置し慢性的な渋滞を解消
【期間】 H27年度～R8年度
【供用】 R8年3月予定

【凡 例】
—— 幹線道路
 (主要アクセス、通過交通)
- - - 補助幹線
 (駅周辺接続)

休日は混雑
曜日に関係なく
朝夕は駅前は混雑

(県) 内環状南線 (中条工区)
【概要】 中条跨線橋の架替えと4車線化等により慢性的な渋滞を解消
【期間】 H11年度～R3年度
【供用】 R3年4月から4車線での供用開始

Ⅱ－3－5 松本市第7次道路整備五箇年計画【R5年度策定】

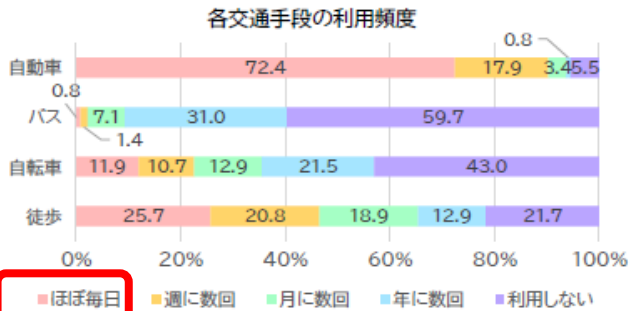
第2節 市民アンケート

市民が感じている道路の現状について、以下の方式でアンケートを実施しました。

実施期間	令和4年9月20日～10月20日
実施方式	Web アンケート
調査対象者	市公式LINE登録者・市ホームページからの回答者
有効回答数	1,191件

(1) 各交通手段の利用頻度

自動車の利用頻度が高い一方で、バスを普段から利用する人は1割もいない状況です。また、週に数回以上徒歩で移動する人は回答者の約半数、週に数回以上自転車で移動する人は約2割となっています。



※「自動車」にはバイクを、「徒歩」にはシニアカーを含む。

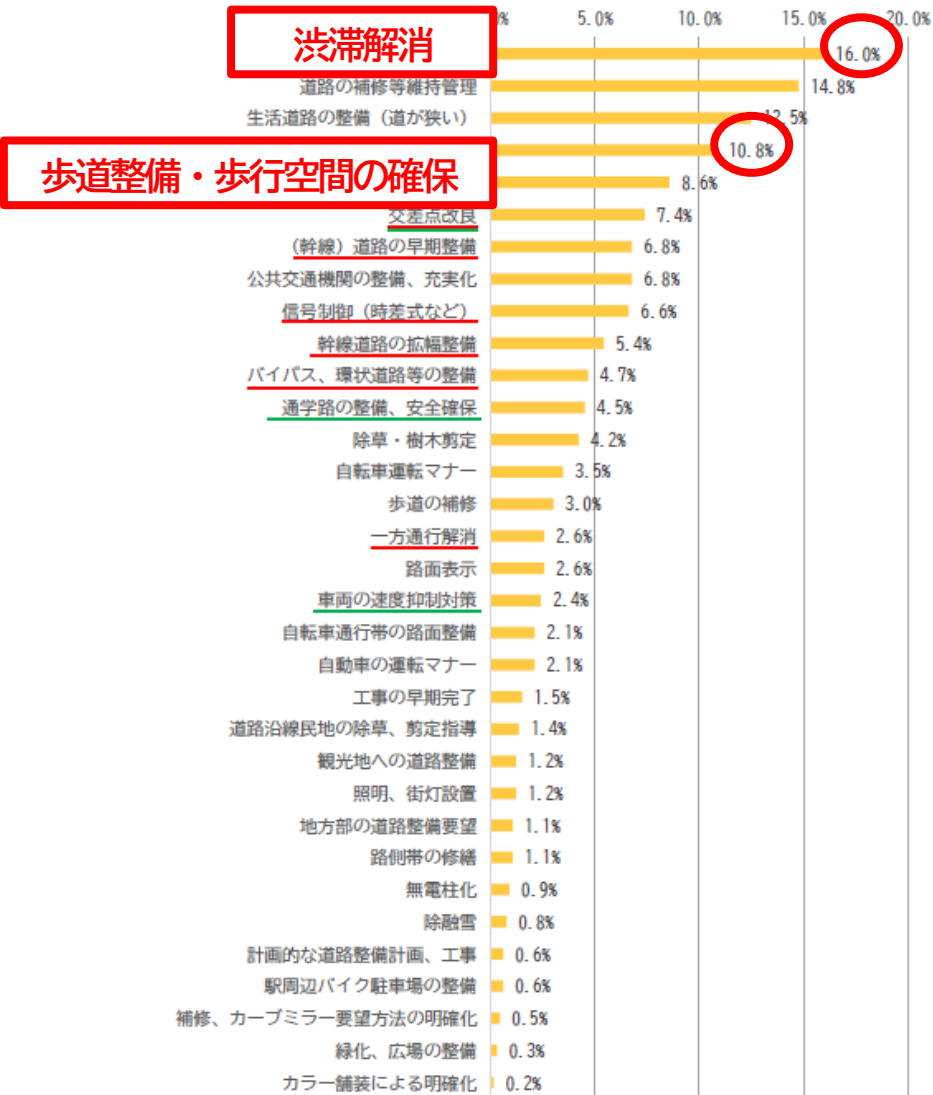
(2) 松本市の道路・道路整備五箇年計画の認知度について

設問	回答
歩行者・自転車が移動しやすい	回答者の約78%が安全な通行空間の整備を求めています。
自動車で移動しやすい	回答者の約83%が混雑の緩和を求めています。
まちなかに歩きたくなる通りがある	歩きたくなる通りがあるとの回答が35%を占める一方、ないと回答している人も同程度います。
避難・救援路が整備されている	回答者の約82%が、道路が狭く災害時の避難・救援が可能ではないと感じています。
自動車以外の交通手段	回答者の約68%が、自動車を使わないと目的地に行きづらいと感じています。
路面の状態	回答者の約73%が、路面に凹凸などがあり傷んでいると感じています。
道路整備五箇年計画の認知度	計画の名称・内容を知っていた人は、回答者の約30%でした。

(3) 道路整備における関心の高い事項(自由記述の内容)

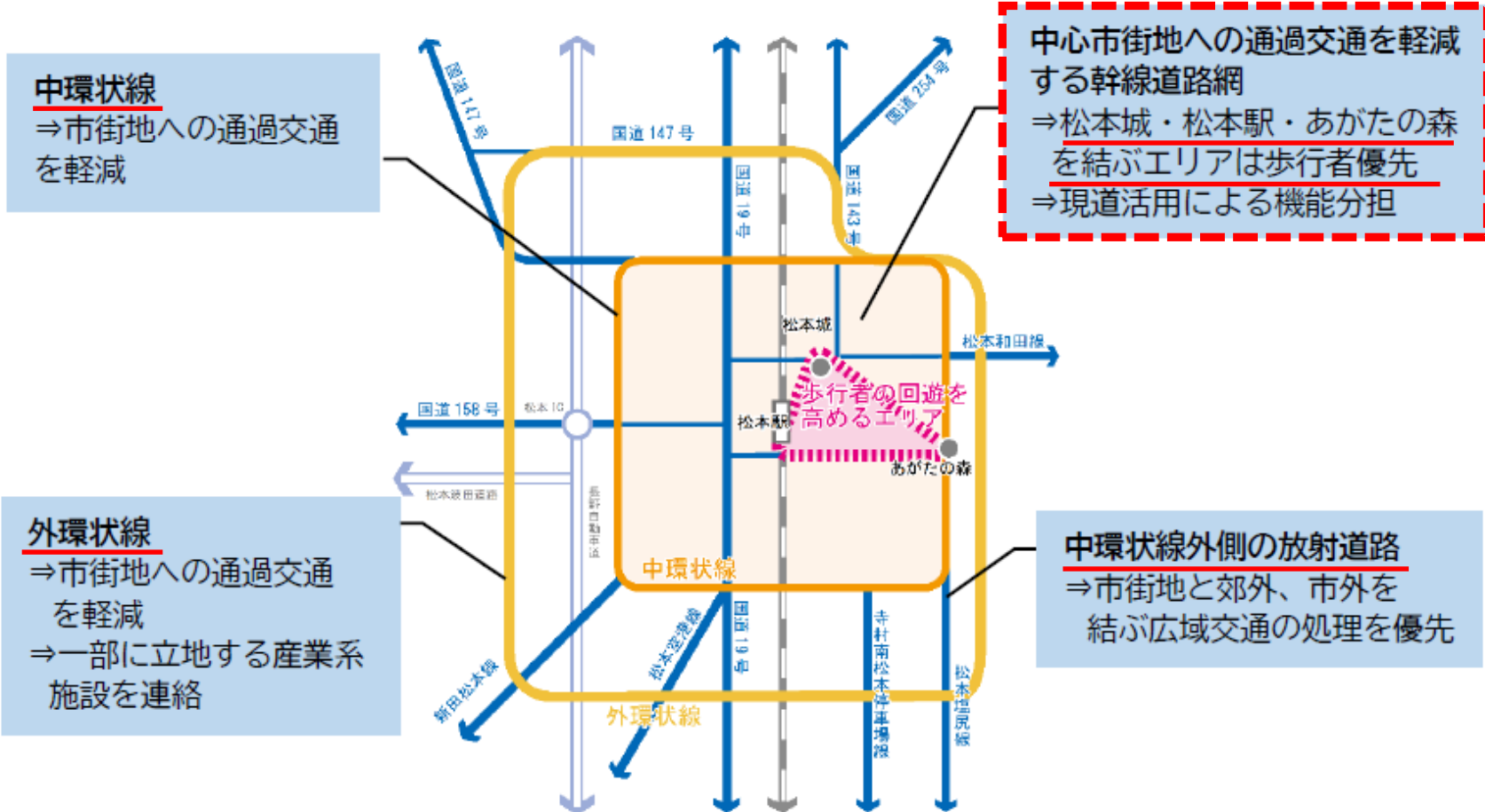
本市の道路に関する自由意見の記述内容を33項目に分類しました。交通の円滑化や歩行者・自転車の安全な通行に関する要望が多くあります。

自由記述の記入者 664 名の意見(要望)内容



また、国道 143 号の在り方について、県や沿線の関係者と協議を進めていきます。

幹線道路の整備イメージ



検討テーマ③

駅・道路・公園などの公共空間
(パブリックスペース)に関すること

Ⅱ－４ ③ 駅・道路・公園などの公共空間(パブリックスペース)に関すること

- 多くの人に「まちなかを自分の居場所」と感じてもらうためには、誰にとっても安全・安心で居心地の良い空間、豊かなパブリックスペースの存在が重要となる。
- 更には、成長すると市外に出ていく若者、特に20代・30代の女性の転出が多いことから、その人たちにとっても、自分の居場所だと感じてもらえるパブリックスペースのあり方について議論が必要

参考資料

《新たに追加》

- ① 松本城三の丸エリアビジョン策定時に行ったアンケート結果
- ② 松本城三の丸エリアビジョン策定時に行った地域組織・事業者ヒアリング
- ③ 花時計公園と駅前記念公園の概要
- ④ 公共空間（パブリックスペース）で進めている事業と今後の事業可能性

議論のポイント

《第1回検討会議等での意見》

- 歩いて楽しい居心地の良い空間は、公共空間の豊かさがあるからこそ
- 安心を享受できる空間が大事。長時間いても干渉されない、追い出されない、それがあるのがイオン。だから若い人はイオンに行く
- 公共のために使える土地は限られている。東京などとは違い、土地を平面的に使っていかざるを得ないということを考えた時には、一定程度の機能の再配置が必要になってくる
- 民間投資をまちなかに呼び込むには思い切った公共投資も必要

(意見で出されたアイデア・検討例など)

- ・ 駅前はかなりポイント。駅前広場を何とかできないか
- ・ 市が持っている土地をいかに使うか。まちなかで車を遮断し、安心して時間を費やすことができる空間が必要
- ・ 新たに建設するビルの1階部分に商業機能などを入れていくことが制度化できないか
- ・ 花時計公園や駅前記念公園がものすごい可能性を秘めている

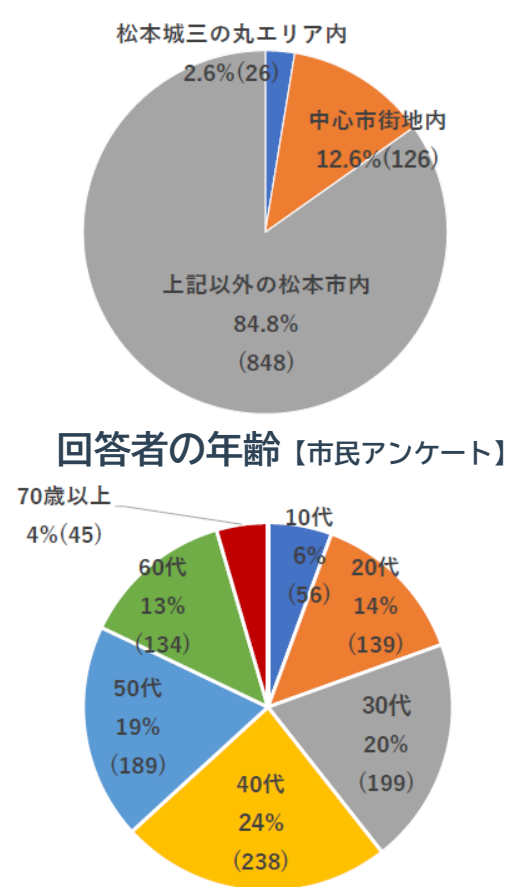
■本日の会議でのポイント

- ・ 中核エリアに必要とされているパブリックスペース

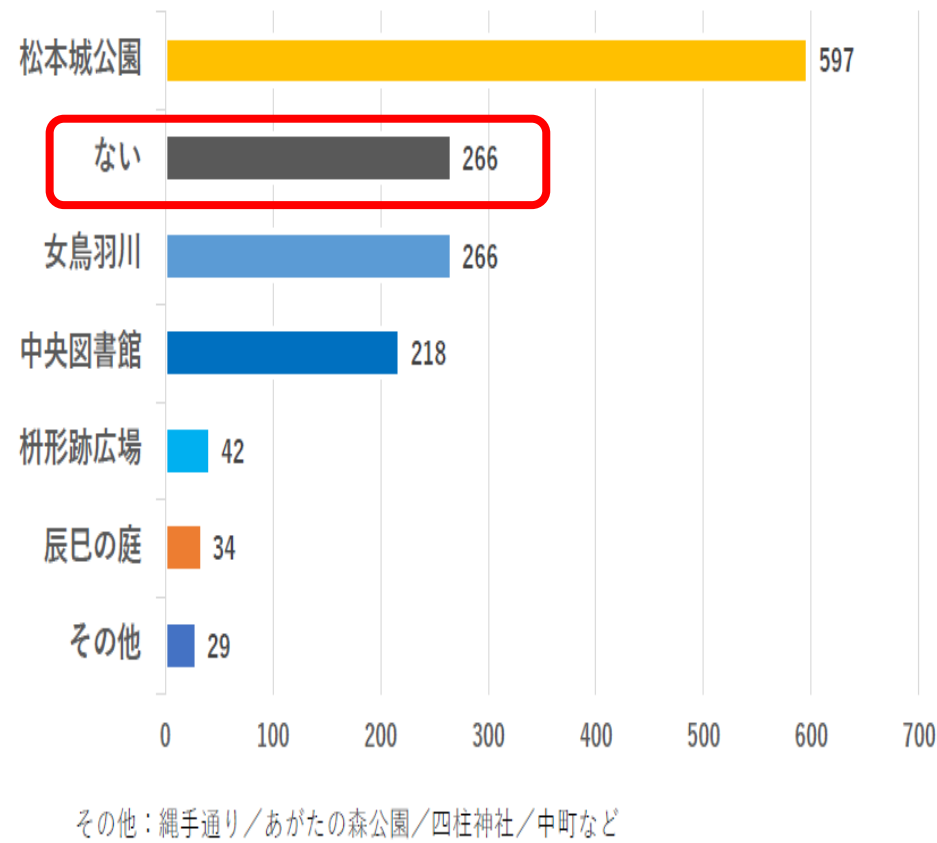
Ⅱ－４－１ 松本城三の丸エリアビジョン策定時に行ったアンケート結果

- 松本城三の丸エリアビジョン策定時に、市民1, 000人にWEBアンケートを実施
- 「日常的に憩い寛げる場所」は、「松本城公園」が圧倒的1位だが「ない」という回答も多い。
- 「まちなかがこんな場所になったらいいなと思うこと」は、「日常的に憩い・寛げる」「文化芸術に触れられる」「安心安全に歩く場」「豊かな自然を感じられる場」が上位に挙げられている。

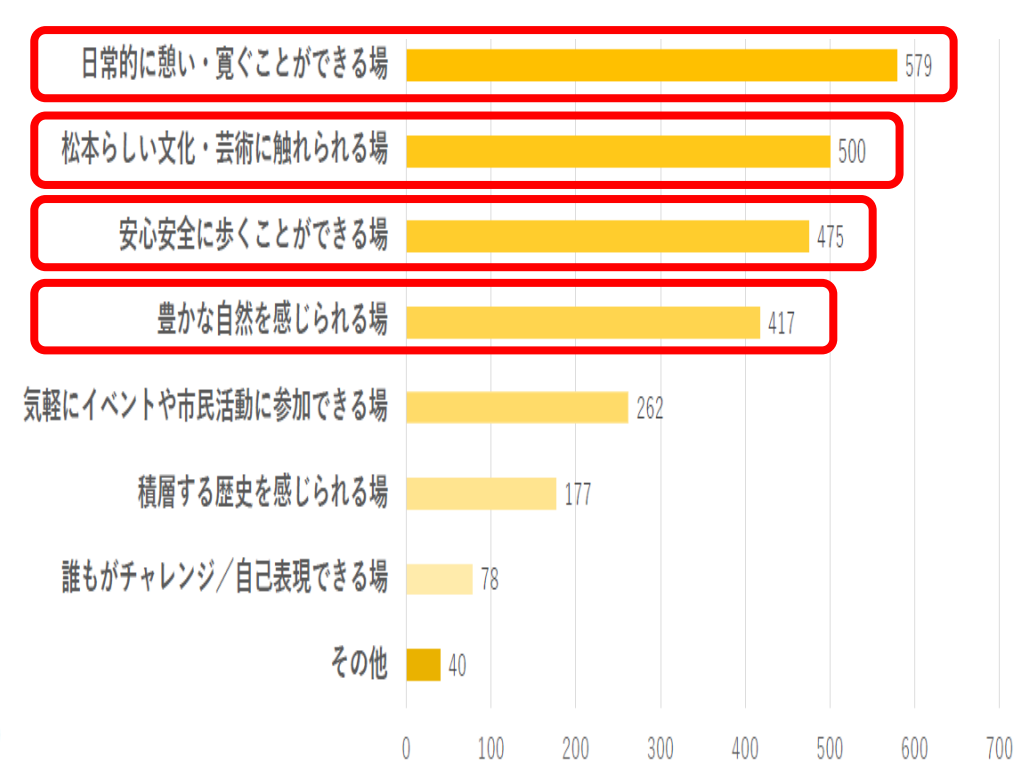
住まいの地域【市民アンケート】



日常的に憩い寛げる場所【市民アンケート】



松本のまちなかがこんな場所になったらいいなと思うこと【市民アンケート】



Ⅱ－４－２ 松本城三の丸エリアビジョン策定時に行った地域組織・事業者ヒアリング

- 松本城三の丸エリアビジョン策定時に、地域組織・事業者ヒアリングを実施
- 現状と課題では、「天候や季節に関わらず過ごせる公園や広場がない」「住みながら制作したい作り手は多いが物件がない」「勉強や遊びが自由にできる子どもの居場所がない」などが挙げられている。

26

暮らす人の想い【地域組織・事業者ヒアリング】

潜在力を活かした 豊かな暮らしへ



豊かな自然、徒歩でも移動しやすいスケール感、先端的・歴史的文化の共存、地域の主体的な自治や寛容性など、松本の街の特徴を把握することができました。

コロナ禍を契機として暮らしを見つめ直し、松本の街の特徴や潜在力を活かしながら、あらためて住まい働く環境をより良くしていきたいという強い想いを受け取りました。

- 三の丸エリアの在り方を考えることは、なりわいも含めた松本のライフスタイルを考えることになる
- 発想豊かな若い世代に託していかないといけない
- 街の歴史や商いを引き継いでいくことも大切である
- 松本城は地元の誇りであり街の象徴である
- 作り手の創作活動の拠点があると良い
- 人を結び付ける役割を担う人が必要である

想い

- 北アルプスや川、湧き水など自然との距離感が良い
- 文化やお店などの多様さを受け入れる寛容性がある
- 街を愛し、主体的に自治を行う町人気質がある
- 徒歩や自転車で巡れるスケールで過ごしやすい
- 最先端のインディー文化（独立した文化）がある
- 街の人の顔が見えるという下町的文化が残っている

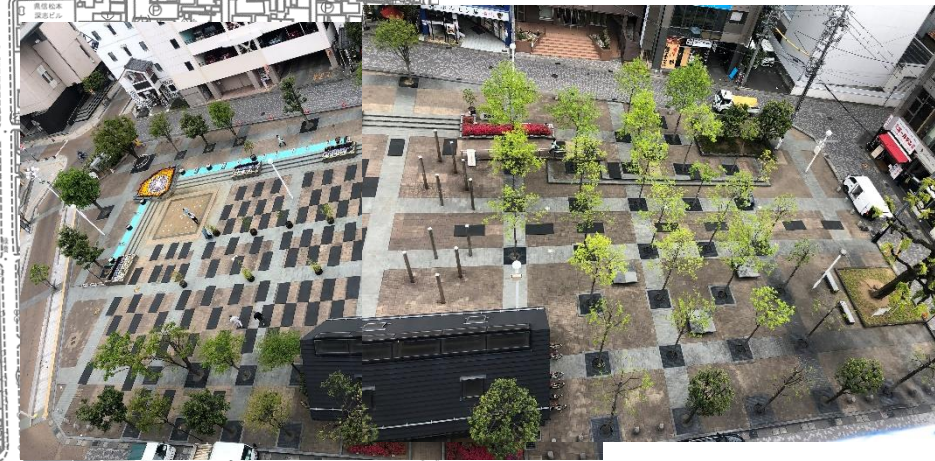
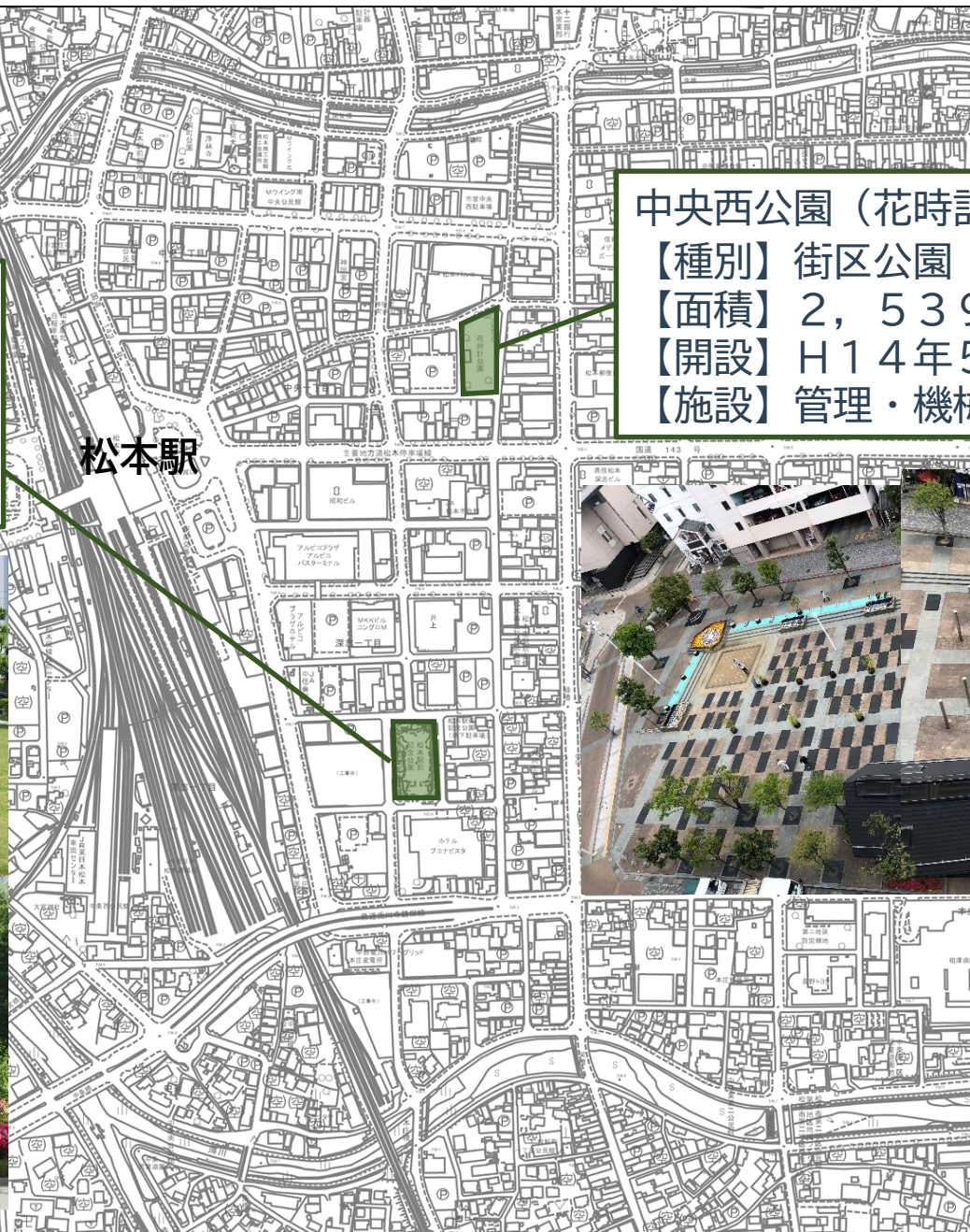
潜在力

- 観光客など外部の人に過度に依存している状態はリスクがあるということをコロナで再認識した
- 何かを始める時、“みんなで一緒に”は好まれない
- 世代のつながりが希薄なエリアになってしまった
- 天候や季節に関わらず過ごせる公園や広場がない
- 住みながら制作したい作り手は多いが物件がない
- 勉強や遊びが自由にできる子どもの居場所がない

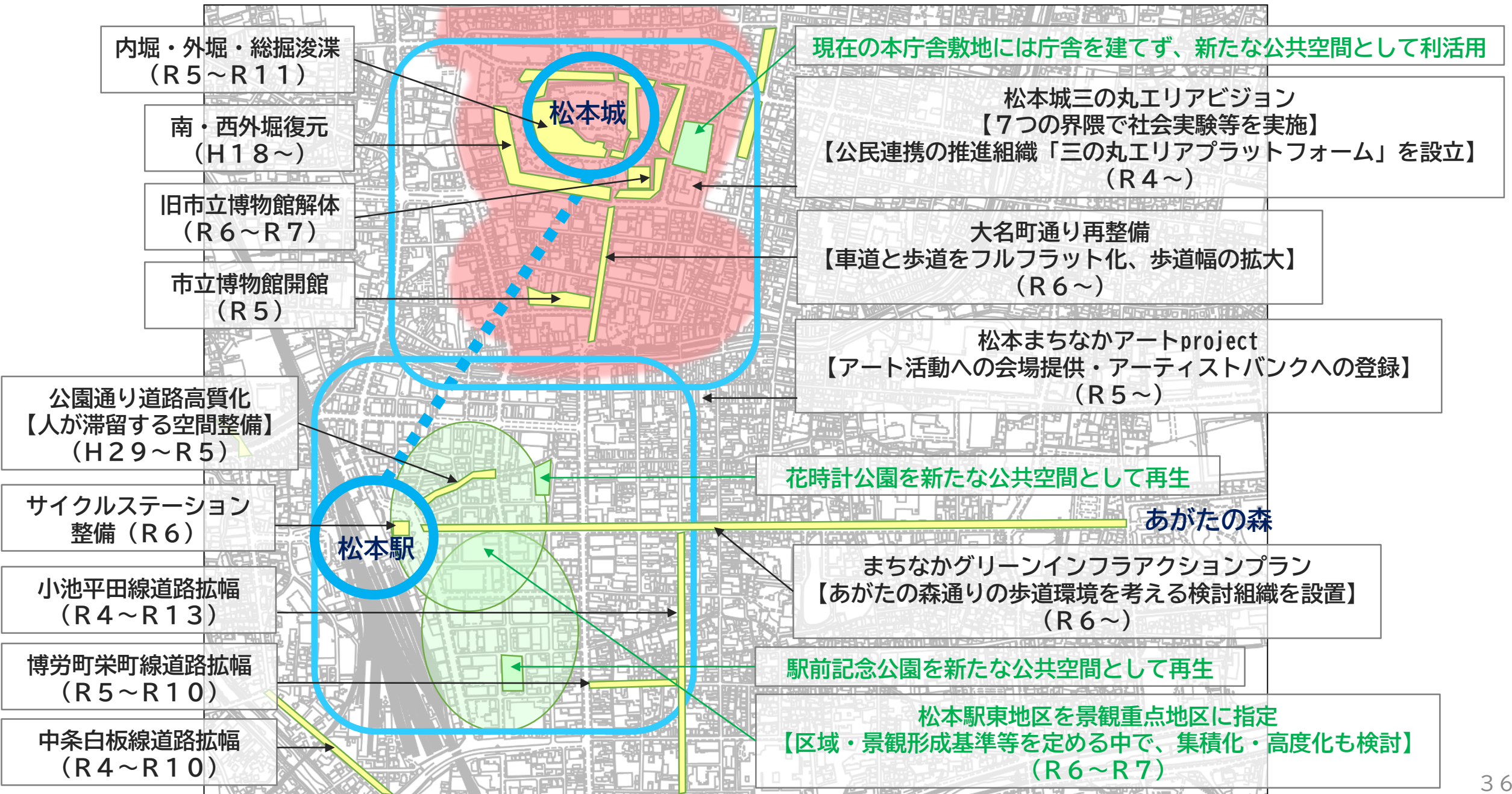
現状と課題

松本駅前記念公園
【種別】都市緑地
【面積】3,600㎡
【開設】S63年3月
【施設】管理・便所棟1棟 など

中央西公園（花時計公園）
【種別】街区公園
【面積】2,539㎡
【開設】H14年5月
【施設】管理・機械・便所棟1棟 など



Ⅱ－４－３ 公共空間（パブリックスペース）で進めている事業と今後の事業可能性



検討テーマ④

自然の近さ・豊かさと
まちの繋がりに関すること

Ⅱ－５ ④ 自然の近さ・豊かさともちの繋がりに関すること

- 松本市は、R2年に「松本市気候非常事態宣言～2050ゼロカーボンシティを目指して～」を表明し、松本市総合計画では、ゼロカーボンを重点戦略の一つに位置付け
- 「まちなかグリーンインフラ」の取組みに加えて、人を中心としたまちづくりや人と自然と都市との関係の繋ぎ直しなど、松本の地域特性を最大限に活かしたまちづくりについて議論が必要

参考資料

《新たに追加》

- ① 緑被率調査
- ② 【参考】中心市街地の航空写真図
- ③ 緑被分布図
※緑視率の統計データはないことから
緑視に近いものとして樹木地と草地
エリアをマップ化
- ④ 松本まちなかグリーンインフラアクション
プラン

議論のポイント

《第1回検討会議等での意見》

- 目で見てどれだけ緑・日陰があるのかという点が重要
- 松本は緑被率は高いが、駅から中心市街地へ向かう道筋には、緑や日陰がほとんどない
- まちなかを歩きたくても、緑・日陰がないので歩きたくなくなる部分もあるのでは
- まちなかでも標高差、気温差があり、自然の豊かさを感じる
- 自然環境の繋がりをまちの中でも感じられることが、松本に住むメリット

(意見で出されたアイデア・検討例など)

- ・ 松本駅からあがたの森通りのシンボルストリートで、県と連携したグリーンインフラの推進
- ・ 岳都の表現が感じられる駅前空間
- ・ 山とまちとの繋がり

■本日の会議でのポイント
・人と自然と都市との関係性
・まちなかグリーンインフラ

Ⅱ－５－１ 緑被率調査結果【R 5 年度調査】

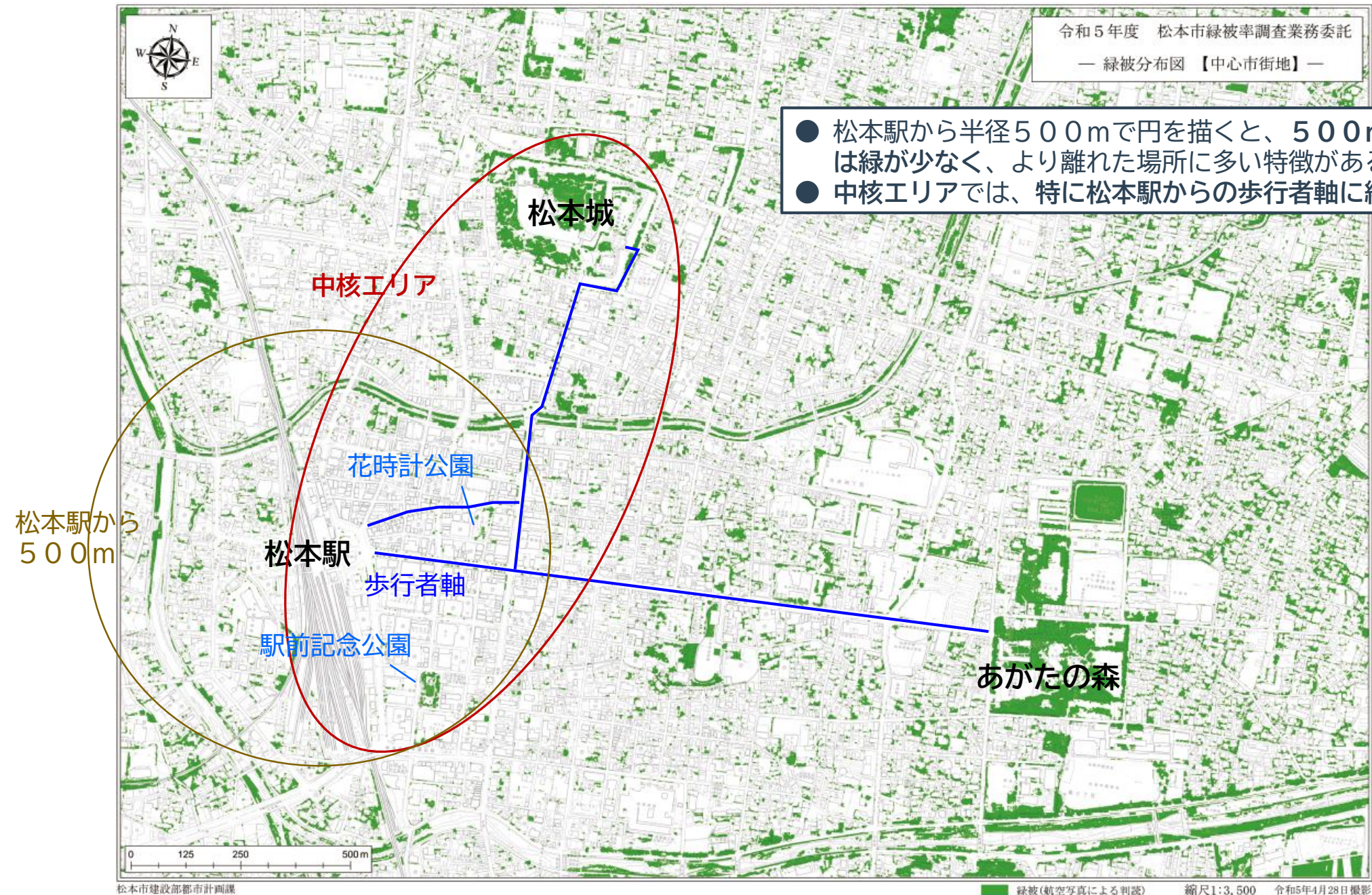
単位：ha							別紙「緑被分布図」の緑			
行政区名	面積	①樹木地	②草地	③農地	④裸地	⑤水面	緑被地 (ha)	緑被率 (%)	①＋②(ha)	割合 (%)
中央部地域 (第一・第二・第三・中央・東部)	308.20	16.11	5.39	1.17	15.74	6.81	45.21	14.7	21.49	7.0
中央北部地域 (城北・安原・城東)	632.70	123.45	15.80	39.30	14.30	5.87	198.73	31.4	139.25	22.0
中央南部地域 (田川・鎌田・庄内・松南)	1,098.68	76.47	26.15	87.15	31.18	14.73	235.69	21.5	102.62	9.3
【参考】松本市全体	97,857.01	81,018.95	1,137.60	7,668.34	749.06	946.50	91,520.46	93.5	82,156.55	84.0

- 中央部地域の緑被の現況
- ※緑被地：①～⑤の合計
- ・市街地のため、農地が少ない
 - ・商業地で空地〔くうち〕・緑地（樹木地・草地）が少ない
- 松本駅お城口周辺の考察
- ・私有地の各敷地に設けられている空地が少ないため、緑化できる土地がない
（景観計画の緑化基準の対象空地が少ないため、私有地への政策的緑化が効果が小さい）
 - ・商業地域は建ぺい率が高いため、緑化できる空地が少ない
 - ・緑、水を担保するはずの水路が暗渠となっているため、視覚的・体感的に感じることができない
 - ・まとまった緑被地である寺社仏閣が少ない

【用語説明】

- ・緑被地（緑被率）：樹木地＋草地＋農地＋裸地＋水面の合計。またその割合
- ・裸地（うち）：人工地盤以外の土地（グラウンド等（松本市実施の緑被率調査の定義より））
- ・水面：河川、水路、池 等
- ・緑視率：日常生活の実感として捉えられる緑の量として、特定方法で撮影した写真の中に占める緑の割合（国土交通省資料より）
- ・特定方法⇒調査ごとに定める。（画角、撮影高さ、緑としてカウントするもの（樹木、草木、自然的な水の面積等））





Ⅱ－５－４ 松本まちなかグリーンインフラアクションプラン

- R4年度に策定した「松本まちなかグリーンインフラアクションプラン」では、松本城、松本駅、あがたの森を結ぶトライアングルエリアとその周辺を、グリーンインフラの取組みを先導的に進めるエリアと位置付け
- 「5つの柱」の一つに地域と進める「緑と花のシンボルストリートデザイン」を掲げ、特に、あがたの森通りの歩道環境の整備については、道路管理者である長野県と連携して進めていく予定

Action1

あがたの森通りの歩道環境を考える検討組織を設置

地域・県・市

街路樹や植栽帯の状況等であがたの森通りを3つのエリアに分け、沿道関係者や地域に暮らす人たちとともに、歩道の環境やコンセプトについて検討する組織を設置します。また、エリアごとの検討組織を結ぶ協議会を設置し、各エリアでの検討結果を共有しながら、あがたの森通り全体のデザインと新たなまちなか景観の創出に取り組みます。検討組織及び協議会の運営は、道路管理者である長野県と連携し進めます。

