



「未来へつなぐ



中心の交通・まちづくり」

目次

松本市総合交通戦略

市長挨拶

2021年、松本市は、次の10年に向けた基本構想2030を策定しました。新型コロナウイルス感染症の拡大により、潜在していた様々な課題が浮き彫りになる中で、「豊かさと幸せに挑み続ける三ガク都」のキャッチフレーズの通り、これまでの前例、価値観にとらわれることなく、未来を見据え変革に取り組む必要性を強く感じています。

交通の概念が、単なる移動手段から、モビリティ・アズ・ア・サービス（MaaS）、移動をサービスとして捉える考え方へ変わり、クルマ自体も、CASE（コネクテッド、自動化、シェアリング、電動化の英単語の頭文字をとった造語）という言葉に象徴される、新たな時代を迎えています。

そうした変化を踏まえ、広大な市域を有し、高齢化に直面する松本市においては、市民一人ひとりが歩行・自転車・公共交通の利用を優先し、地域の特性に応じて利便性の高い交通手段を選択できる、包括的な交通インフラの構築がますます重要となっています。

今回、改定する松本市総合交通戦略は、「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を行うと共に、新たな総合計画で重点戦略として位置付けた「ゼロカーボン」「DX・デジタル化」を念頭に、社会情勢や経済活動の変化を見据えた施策の見直しを行うものです。

新しい総合交通戦略では、「自由で安心な移動手段の確保」、「環境負荷の低減」、「未来へつなぐ人中心の交通・まちづくり」を基本に、MaaSやCASEの概念に基づき、オンデマンド交通やキャッシュレス化、自動運転などの新技術の実用化に向けた基盤整備などに取り組み、交通環境の変化に即した利便性の向上にチャレンジしていきます。

さらに、高齢化や過疎化、公共交通のドライバー不足といった切実な課題と向き合い、持続可能な路線バスの運営を進めるために、松本市がインフラ整備を担い、民間事業者が運行に責任を持つ、「公設民営体制」の構築に取り組めます。

時代が大きな転換期を迎えている今、新たな発想で市民や来訪者の移動の質を向上させ、あらゆる交通手段がシームレスにつながる交通体系を作り上げることにより、松本の地域特性を最大限に活かした循環型社会の実現を目指していきます。

令和3年9月



松本市長 臥雲 義尚

目 次

	ページ
第1 計画の概要	4
1 目的.....	4
2 位置付け.....	5
3 目標年次.....	7
4 対象範囲.....	7
第2 松本市の現状と今後の見通し	8
1 関連計画など.....	8
(1) 国土のグランドデザイン 2050 (コンパクト+ネットワーク)	8
(2) 総合計画 (基本構想 2030・第 11 次基本計画)	9
(3) 都市計画マスタープラン.....	10
(4) 立地適正化計画.....	11
2 都市の現状と今後の見通し.....	13
(1) 地勢.....	13
(2) 人口動態.....	14
(3) 経済活動.....	16
(4) 都市の現状と問題点のまとめ.....	19
3 交通の現状と今後の見通し.....	20
(1) 松本市と周辺市町村とのつながり.....	20
(2) 移動手段の状況.....	21
(3) 公共交通の状況.....	23
(4) 歩行者交通の状況.....	29
(5) 自転車交通の状況.....	31
(6) 道路網の配置及び整備状況.....	36
(7) 中心市街地の幹線道路網と歩行者の回遊性を高めるエリア.....	38
(8) 自動車保管台数の推移.....	39
(9) 関連動向.....	40
(10) 交通の現状と問題点のまとめ.....	46
4 松本市の課題.....	47
第3 総合交通戦略の目指す将来像	48
1 新しい目標の設定.....	48
2 将来の暮らしのイメージ (将来像)	49
(1) 松本市が目指す将来の暮らしのイメージ (市全体)	49
(2) 松本市が目指す将来の暮らしのイメージ (中心市街地)	52
(3) 松本市が目指す将来の暮らしのイメージ (郊外)	54

第4	交通政策の方向性と施策展開	56
1	交通政策の方向性	56
2	目標を実現するための施策・事業	62
	戦略1：持続可能な公共交通体制の構築	62
	戦略2：自転車の適切な活用の推進	65
	戦略3：交通渋滞の解消・改善	68
	戦略4：広域交通網の整備推進	72
	戦略5：中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出	75
3	施策展開	78
第5	総合交通戦略の推進に向けて	80
1	進行管理の考え方	80
2	成果指標	81
3	推進体制	83
	(1) 役割分担	83
	(2) 推進管理	83

第1 計画の概要

1 目的

本市では、次世代交通政策基本方針（平成23年5月）の基本理念に基づき、自動車だけに頼らない多様な交通ネットワークを構築し、公共交通を軸に歩いて暮らせる集約型まちづくりを推進するため、平成27年10月に「松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）」（以下「総合交通戦略」という。）を策定しました。

総合交通戦略では、市街地における自動車依存の社会から、歩行者・自転車・公共交通を優先とする考え方への転換を重要なポイントと捉え、将来を見据えた、総合的な視点に立って市民、関係団体の皆様との協働により取り組むこととし、施策の推進に当たってきたところです。

このような中で、総合交通戦略は、目標年次を令和7年度までの10年間としており、令和2年度が中間年次となることから、進捗状況の評価・検証を行い、社会情勢の変化による新たな課題への対応や将来を見据えた施策へ見直すものです。

本市では、令和3年3月に松本市基本構想2030を策定し、三ガク都に象徴される松本らしさを「シンカ」（進化・深化）させることを基本理念に、「人」を中心としたまちづくりのあり方を考え、人と自然や都市との関係をつなぎ直し、松本の地域特性を最大限に活かした循環型社会の実現を目指すこととしています。

さらに、総合交通戦略策定後おおむね5年が経過する間、更なる脱炭素社会に向けた取組みの強化や人中心のまちづくりの必要性、新たに感染症拡大を契機とした生活様式の急速な変化への対応などが求められるとともに、デジタル化や自動運転などの新技術が急速に進展し、これらの動向を注視しながら戦略的に取り組んでいく必要があります。

こうした時代の大きな転換期に、加速度的に進む社会情勢の変化と向き合い、豊かで幸せな生活を送っていくため、また、本市が目指す「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進するため、これまでの交通政策を見直し、新しい時代に合った交通戦略に取り組めます。

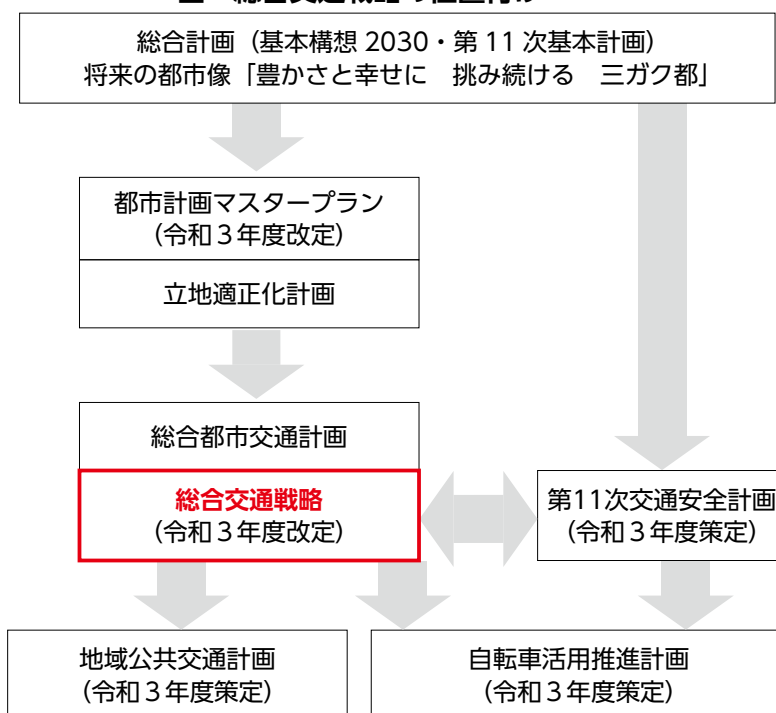
2 位置付け

総合交通戦略は、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の計画であり、都市計画マスタープランや立地適正化計画、総合都市交通計画、交通安全計画などの関連計画との整合・連携を図りながら進めるものです。

総合交通戦略の改定に当たっては、これまでの施策を引き続き効果的かつ戦略的に実施するとともに、松本市基本構想 2030 におけるキャッチフレーズ「豊かさと幸せに 挑み続ける 三ガク都」のもと、新たな時代の要請にも対応できる交通政策の実行計画として策定します。

なお、総合交通戦略は、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）第 9 条に基づき策定するものです。

図 総合交通戦略の位置付け



【参 考】（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。

※ 基本理念は、同法第 2 条から第 6 条までの条文を指す。

■総合交通戦略に係る主な経緯

○平成 23 年 3 月 総合計画（基本構想 2020・第 9 次基本計画）を策定

○平成 23 年 5 月 松本市次世代交通政策基本方針を策定

- ・車を優先した社会からの転換を図り、総合的な視点から持続可能なまちづくりを推進するため、3つの基本理念を設定

《基本理念》

(1) 「車を優先した社会」の転換

環境にやさしい交通手段への転換を促進し、交通渋滞の緩和や排気ガスの発生抑制により、環境負荷の軽減を図り、持続可能な低炭素社会の構築を図ります。

(2) 歩行者・自転車・公共交通の優先

市民、事業者、行政がそれぞれの役割を果たし、多様な交通手段が連携する総合的な交通体系の構築を図ります。

(3) エコで快適な移動により人が集う「交通のまちづくり」

人や環境に優しい「都市空間利用の再配分」を進めることで、中心市街地の活性化・にぎわいのある持続可能なまちづくりを目指します。

○平成 27 年 10 月 松本市次世代交通政策実行計画（松本市総合交通戦略）を策定

- ・松本市次世代交通政策基本方針の理念のもと、3つの実行計画の目標を設定し、10年間に取り組む施策・事業を位置付け
- ・目標年次 平成 28 年度～令和 7 年度（10 年間）

《実行計画の目標》

- A. あらゆる人が自由に安心して移動できる中心市街地などの都市空間の創出
- B. 自動車だけに頼らない利用効率の高い多様な交通ネットワークの構築
- C. 公共交通を軸とした歩いて暮らせる集約型まちづくりの推進

○令和 2 年 9 月 総合交通戦略の見直し着手

○令和 3 年 3 月 総合計画基本構想 2030 を策定

3 目標年次

令和3年度～令和7年度(5年間)

目標年次は、当初の設定として平成28年度から令和7年度までの10年間としています。
しかしながら、実行計画に位置付けた施策事業は、社会情勢・経済情勢の変化、他の各種計画の進捗状況などを踏まえ、5年で見直すこととしています。

これを踏まえて、本計画は令和3年度から令和7年度までの5年間を見直し計画の目標年次とします。

計画に掲げる施策及び事業は、見直し前の施策実施状況や、都市の長期的な方向性を見据えつつ、関連計画との整合に配慮して位置付けます。

4 対象範囲

松本市域全体

対象範囲は、松本市全体とします。

なお、近隣自治体との往来を含む広域的な移動について考慮するため、他都市と連携し、関連計画と整合を図るものとします。

第2 松本市の現状と今後の見通し

1 関連計画など

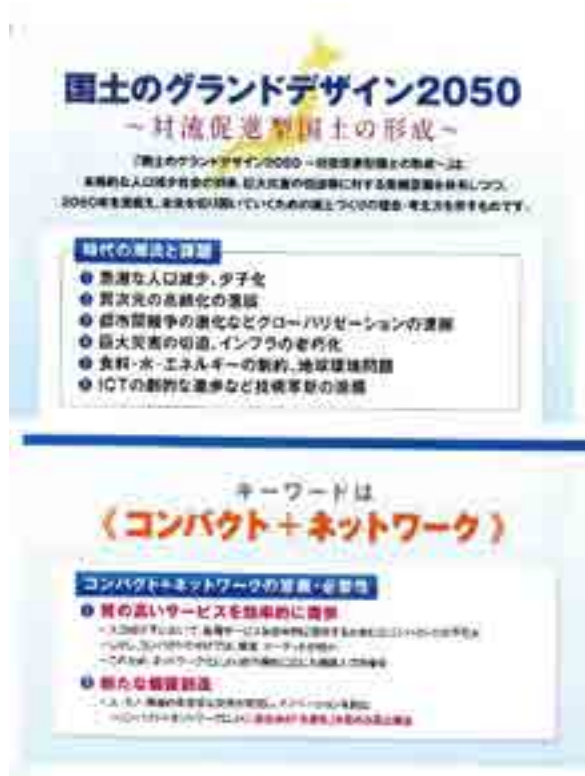
本計画を策定するに当たり、関連する計画として以下の計画の概要について示します。これら計画の施策との連携を中心として本計画の施策を実施することとなります。

- 国土のグランドデザイン 2050
- 総合計画（基本構想 2030 第 11 次基本計画）
- 都市計画マスタープラン

(1) 国土のグランドデザイン 2050（コンパクト+ネットワーク）

平成 26 年 7 月に国土交通省が公表した「国土のグランドデザイン 2050 ～対流促進型国土の形成～」では、人口減少下において各種サービスを効率的に提供するコンパクト化と各種都市機能に応じた圏域人口を確保するためのネットワーク化が必要であるとされています。

本市の都市構造についても、超少子高齢型人口減少社会の進展を見据え、交通拠点周辺などに生活サービス施設（福祉、医療、商業など）や居住の誘導を図るコンパクト化と、公共交通や道路交通網の充実を図るネットワーク化が必要であり、「コンパクト+ネットワーク」をキーワードとした集約連携型都市構造の実現が必要です。



資料：国土交通省国土政策局

(2) 総合計画（基本構想 2030・第 11 次基本計画）

市の最上位計画である総合計画（基本構想 2030・第 11 次基本計画）を策定しました。

「豊かさと幸せに 挑み続ける 三ガク都」をキャッチフレーズに、基本構想 2030 に掲げる基本理念「三ガク都に象徴される松本らしさの『シンカ』（進化・深化）」に向けて、市民と共に取り組み、一人ひとりが豊かさと幸せを実感できるまちを目指します。

【松本市基本構想 2030】

■取組期間

2021 年度（令和 3 年度）から 2030 年度（令和 12 年度）とします。

■基本理念

50 年先、100 年先の将来を見据え、これまでの慣例や固定観念にとらわれることなく、「何のために、何をする」を意識し、社会情勢の変化に柔軟に対応していくことが重要です。

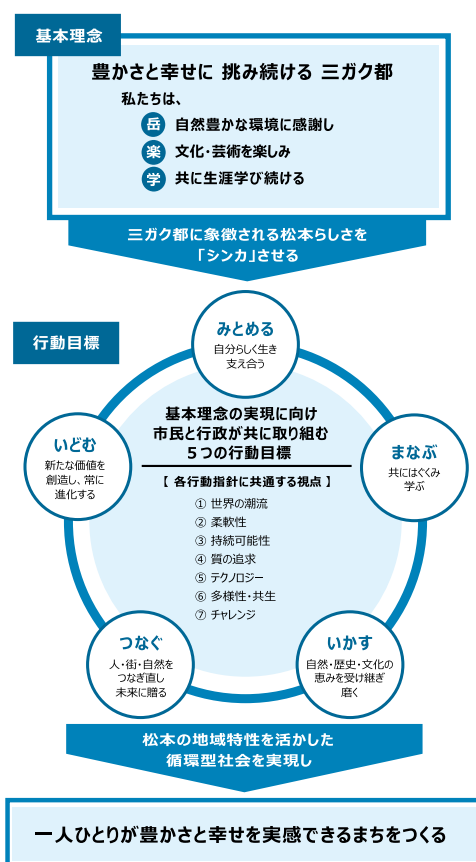
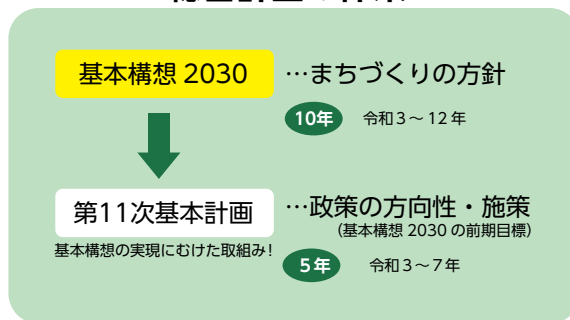
改めて「人」を中心としたまちづくりのあり方を考え、人と自然や都市との関係をつなぎ直し、松本の地域特性を最大限に活かした循環型社会を実現することを目指します。

そこで、私たちは、

- 岳 自然豊かな環境に感謝し
- 楽 文化・芸術を楽しみ
- 学 共に生涯学び続ける

ことにより、三ガク都に象徴される松本らしさを「シンカ」（進化・深化）させることを基本理念として掲げます。

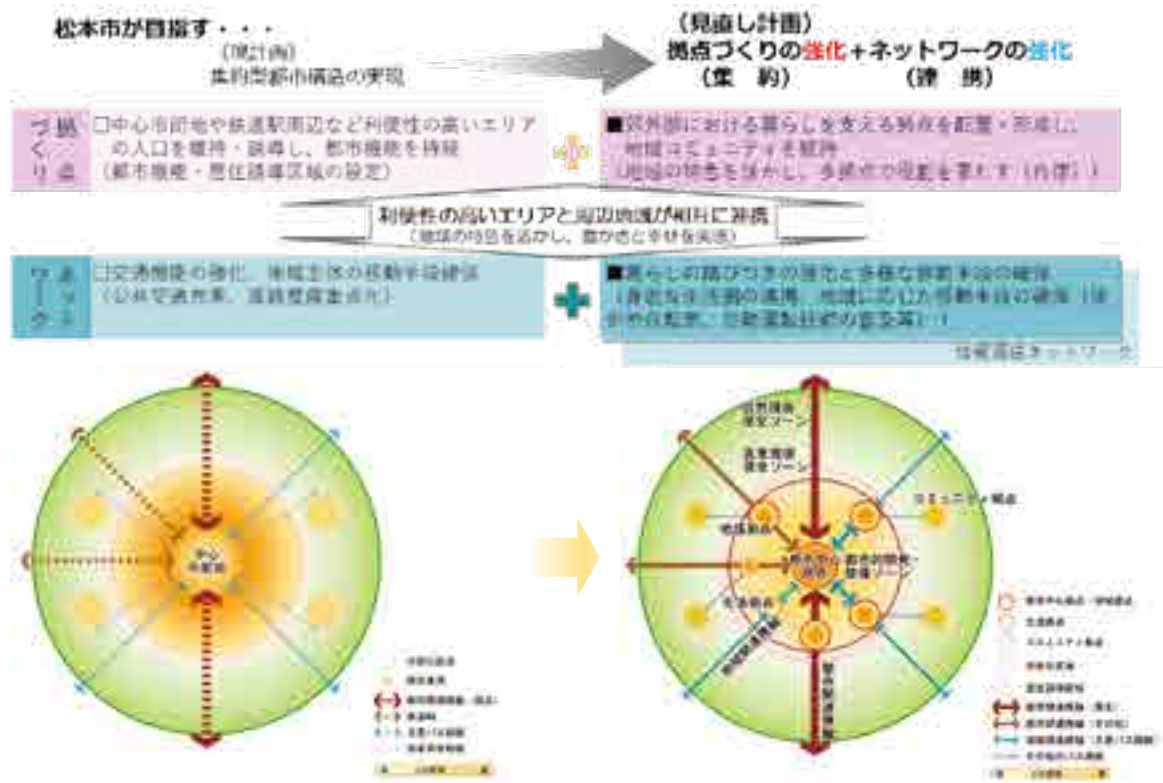
総合計画の体系



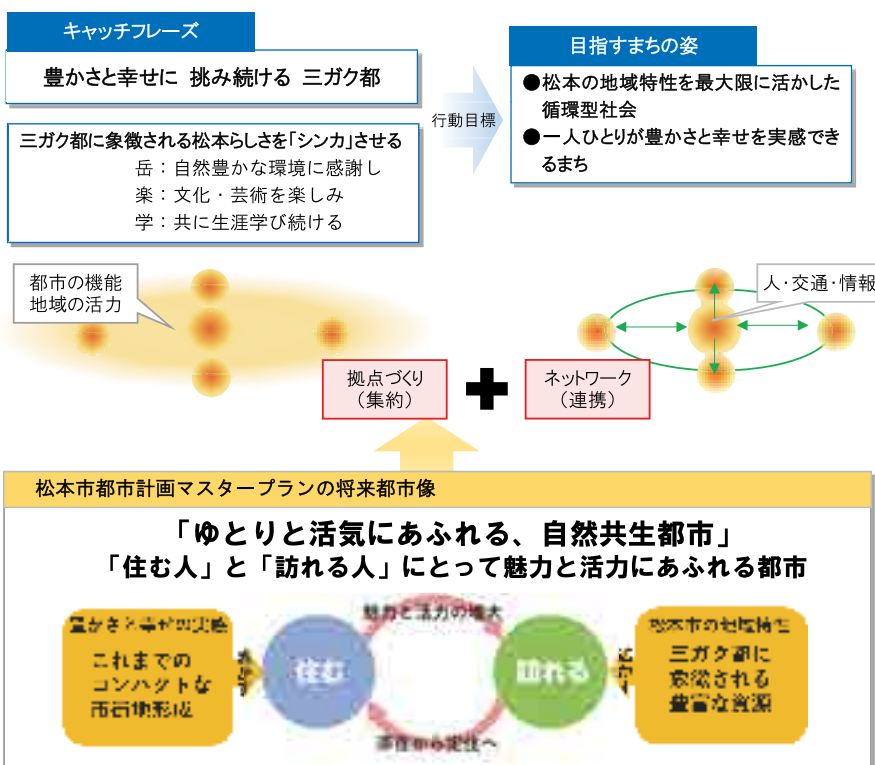
(3) 都市計画マスタープラン

松本市都市計画マスタープランでは、中心市街地や鉄道駅周辺など、交通利便性の高いエリアへの人口誘導を図ることで、農村部と中心市街地との連携に配慮しつつコンパクトな市街地形成を目指す「集約連携型」を将来都市構造としています。

■都市構造モデル（概念図）



■都市構造の将来像



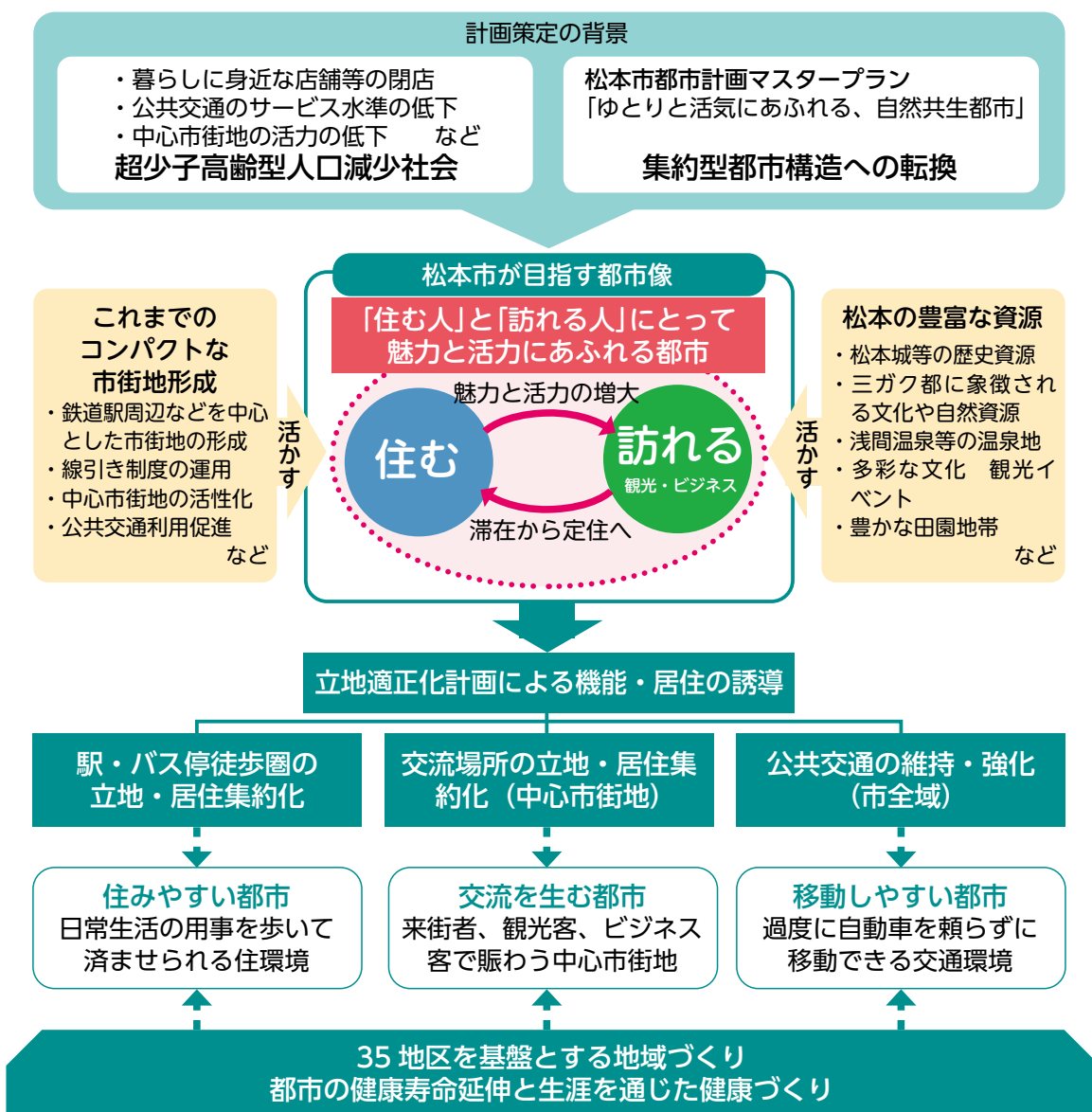
(4) 立地適正化計画

松本市立地適正化計画は、市民や事業者、行政といった様々な立場の人々が、都市の将来像を共有し、集約型都市構造の実現による持続可能な都市の形成に向けて策定しました。

松本市立地適正化計画の概要は、以下のとおりです。

■目指す都市像とまちづくりの方針（ターゲット）

- 35地区の地域づくりを土台として、市域全体を支える都市構造の強化
- 豊富な資源とコンパクトな市街地の形成により、「住む人」と「訪れる人」にとって魅力と活力にあふれる都市の創出



■集約型都市構造と立地適正化計画の活用イメージ

以下の区域設定を行います。



■都市機能誘導区域及び居住誘導区域



都市機能誘導区域			居住誘導区域	
拠点	範囲	エリア	範囲	
都市中心拠点	中心市街地	松本城～あがたの森～松本駅を中心とする 344ha	中心市街地・信州大学周辺エリア	中心市街地、信州大学、長野県松本合同庁舎を含む 1,143ha
地域拠点	信州大学周辺	信州大学を中心とする 97ha	南松本駅周辺エリア	南松本駅周辺及び国道 19 号沿線の 196ha
	南松本駅周辺	南松本駅を中心とし、国道 19 号と県道平田新橋線に挟まれる 128ha	村井駅・平田駅周辺エリア	村井駅～平田駅周辺及び国道 19 号沿線の 251ha
	村井駅周辺	村井駅を中心とし、奈良井川と田川に挟まれる 65ha	島内駅周辺エリア	島内駅～島高松駅周辺及び旧国道 147 号沿線の 106ha
	平田駅周辺	平田駅 (JR 篠ノ井線) 東側、国道 19 号沿いの 22ha	波田駅周辺エリア	波田地域の市街化区域内の 153ha
	島内駅周辺	島内駅を中心とし、長野自動車道と奈良井川に挟まれる 42ha	寿台・松原周辺エリア	寿台・松原の市街化区域の内の 135ha
	波田駅周辺	波田駅を中心とし、上高地線沿いの 56ha		
	寿台・松原周辺	寿台東口バス停を中心とし、公共施設がまとまって立地する 29ha		
都市機能誘導区域面積合計 783ha は、市街化区域面積 4,008ha の 19.5%				
居住誘導区域面積合計 1,984ha は、市街化区域面積 4,008ha の 49.5%				

2 都市の現状と今後の見通し

(1) 地勢

松本市の地勢は平坦な地形が続く松本盆地と中山間地に分かれています。松本盆地は長野県の中部に位置し、南は塩尻市から北は大町市まで広がっており、松本市の中央部から朝日村、山形村の東側にも広がっています。また、地域の東西の両端は山岳地帯が広がっています。

平坦部には梓川、鎖川、奈良井川、田川、薄川、女鳥羽川が流れ込んでおり、犀川となって地域の北部に流れています。特に奈良井川は市内を東西に分けています。

図 地勢（市町村境、標高、主要河川、山脈）の概況



資料：国土地理院「地理院地図」（標高図）、国土交通省「国土数値情報 鉄道データ」（平成 20 年度）
資料：松本地域公共交通計画

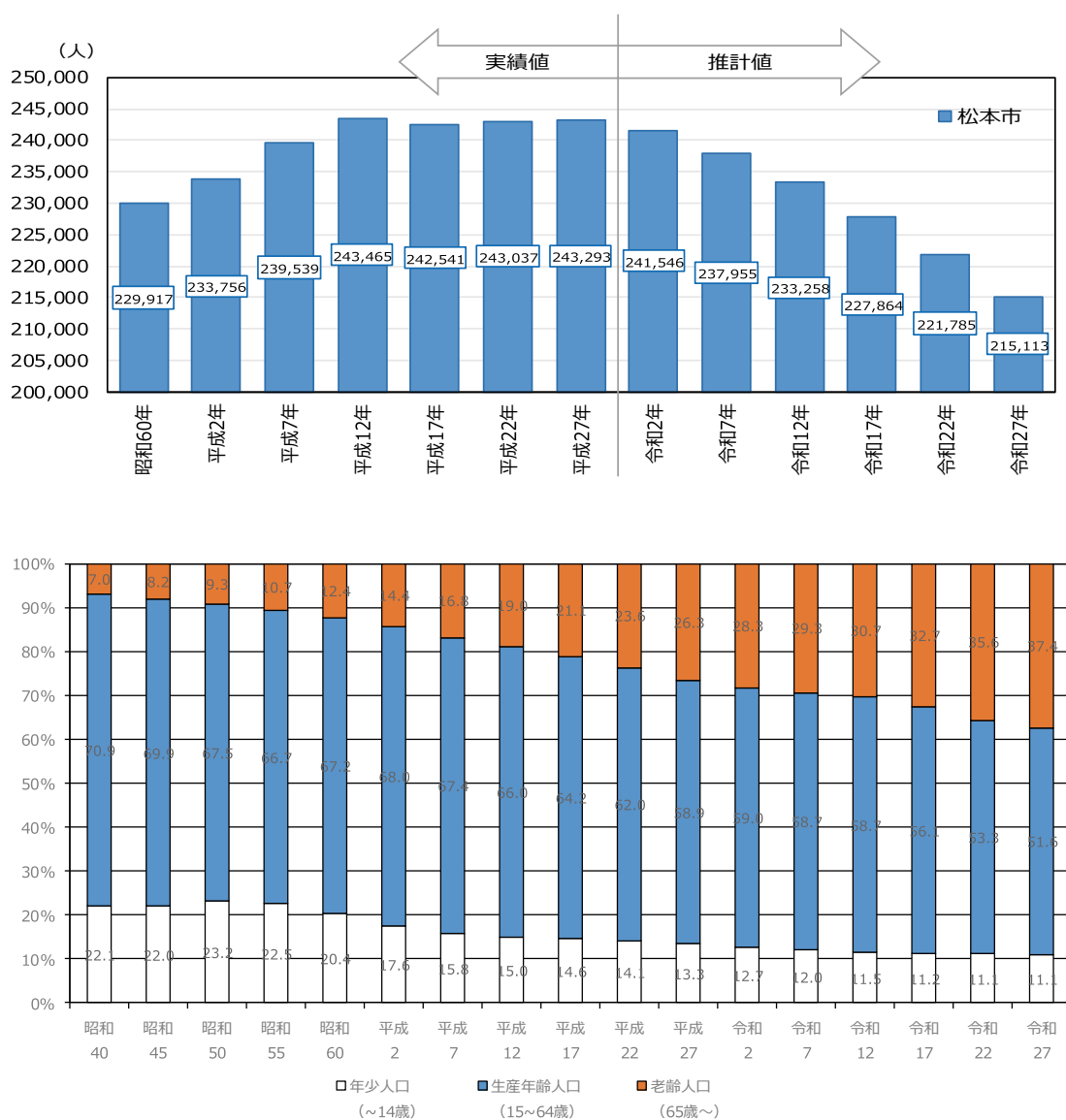
(2) 人口動態

平成 27 年国勢調査における松本市の人口は約 24 万人です。少子化、高齢化は今後も進み、地域の将来人口は減少することが予測されています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、24 年後の令和 27 年の人口は 11.6%減少することが見込まれています。

松本市の中でも、山間地、中山間地に見られる集落では、人口が大きく減少すると考えられます。特に、安曇地区、奈川地区、四賀地区、入山辺地区などで沿線人口の減少が地域公共交通の利用状況にも影響を及ぼすと考えられます。

年齢構成をみると、高齢化が進んでいることがわかります。平成 22 年に 23.6%の老齢人口の割合は、令和 27 年には 37.4%まで高まると予測されています。

図 人口及び年齢構成の推移



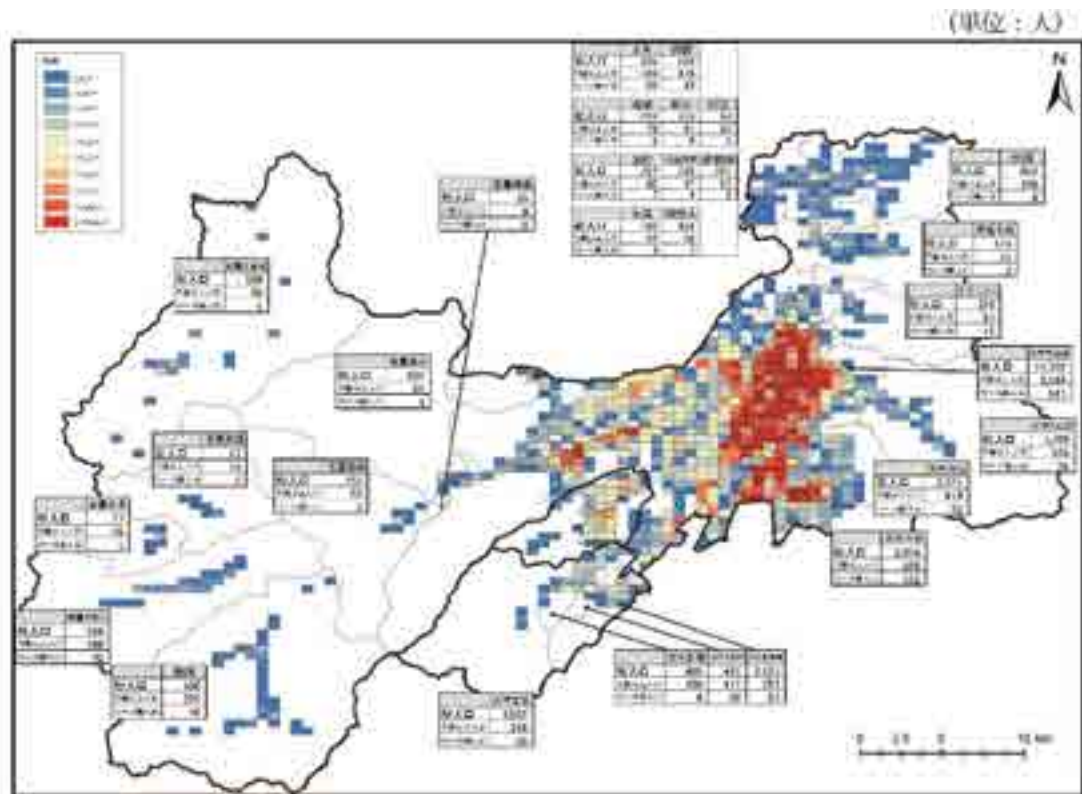
資料：国勢調査（平成 27 年まで）

資料：国立社会保障人口問題研究所推計値（令和 2 年以降）

人口分布状況を見ると、主として鉄道や主要幹線道路周辺において、人口密度が高い状況にあります。

松本市の人口分布は、平坦部の奈良井川東部に集中しており、奈良井川西部には人口がまばらに分布しています。また、本郷地区三才山、入山辺地区、中山地区、安曇地区、奈川地区、四賀地区、梓川地区西部、波田地区西部など山間地及び中山間地では、谷筋に沿って小規模な集落が分布しています。

図 1 市 2 村の総人口の分布（令和 2 年 推計）



資料：国土交通省国土政策局「500mメッシュ別将来推計人口」（H30推計）
資料：松本地域公共交通計画

(3) 経済活動

事業所数及び年間商品販売額は、平成3年（1991年）以降減少傾向にあり、平成26年（2014年）の事業所数は2,500、販売額は8,923億円です。販売額は、長野市に次いで県内第2位となっています。

都市圏の中心としての拠点性を維持するためには、中心市街地の活性化対策が不可欠です。駅の徒歩圏内で働くことができる環境や子育てと仕事を両立できる環境など、働きやすい環境の充実も必要です。

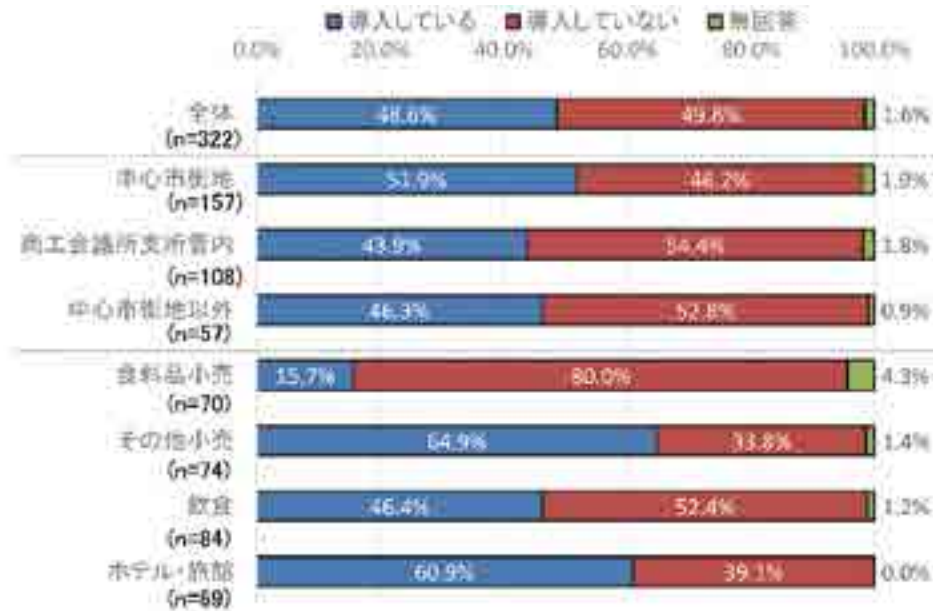
図 事業所数・年間商品販売額の推移



資料：松本市立地適正化計画（平成29年3月）

松本市・松本商工会議所が平成30年度に実施した「キャッシュレス決済導入に関する調査」によると、アンケート回答事業者（回収率32.3%）のうち、48.6%の事業者が何らかのキャッシュレス決済に対応していると回答しています。

図 地域別・業種別キャッシュレス決済の導入状況

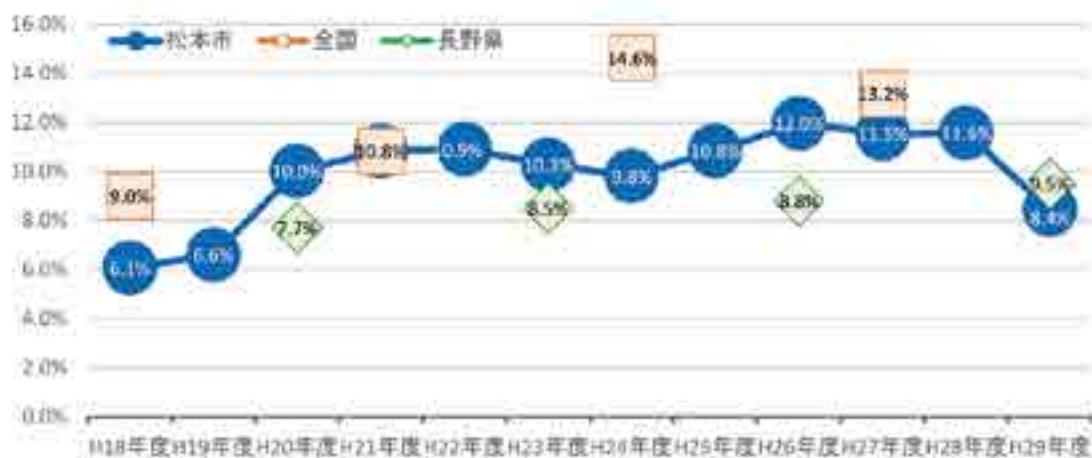


資料：松本市商業ビジョン（2019年4月）

商業地における空き店舗・空き地の増加は、まちのスポンジ化を引き起こすといわれていますが、「松本市中心市街地 空き店舗・空き地調査」によると、中心市街地の空き店舗率は平成29年度に8.4%となっており、全国平均や長野県よりも低い水準になっています。

ただし、空き店舗の中には、空き店舗期間が長期化している物件があるとの指摘があります。一方、中心市街地の空き地・駐車場数は増加しています。

図 中心市街地における空き店舗率の推移



資料：松本市商業ビジョン（2019年4月）

図 中心市街地における空き地・駐車場数の推移



資料：松本市商業ビジョン（2019年4月）

(4) 都市の現状と問題点のまとめ

松本市は、標高 2,000 m の美ヶ原高原と、3,000 m 級の北アルプスの山々に囲まれた平野部や、梓川、奈良井川、田川、女鳥羽川などの河川、市内に見られる湧水やせせらぎなどの豊かな自然に恵まれています。しかし、郊外部（田園地帯や里山）でのミニ開発や農地荒廃などにより、松本平の特徴的な田園風景が損なわれつつあります。

一方、国宝松本城や国宝旧開智学校、洋風建築や蔵のあるまちなみなど、豊富な歴史文化資源が数多く残されていますが、これら歴史文化資源を活かしたまちの魅力づくりや、各資源を結ぶ道路や公共交通などのネットワークづくりが課題となっています。

本市の平成 27 年国勢調査人口は、約 24 万 3,300 人であり、平成 12 年をピークに減少に転じました。全国的にも同様の傾向が続く中、国立社会保障人口問題研究所による推計においても令和 27 年に 21 万 5,000 人と、約 2 万 8,000 人の人口減少が見込まれています。

地区別人口を見ると、中心市街地では人口減少が顕著で、市街化が進展した市街地南部の地区や梓川地区においては、人口が増加している地域も見られますが、中山間地域の集落では、人口減少及び高齢化が顕著な状況であり、地域コミュニティの機能低下や生産年齢人口の減少など、都市的活力の低下を招く恐れがあります。

さらに、新型コロナウイルス感染症拡大を機に、大都市一極集中の流れが変化しつつある一方で、観光客を中心とした来訪者が減少し、賑わいや活力の低下を招いています。

このようなまちづくりの問題に対応するため、中心市街地や既存住宅団地における既存ストックを有効活用し、生活利便性の高い市街地・集落への緩やかな居住を誘導するとともに、生活、産業、観光等多様な分野を通じた市街地と郊外部の連携強化が求められます。

本市は糸魚川－静岡構造線断層帯を始め多くの活断層が存在し、30 年以内に起きる確率が 13～30% と言われている大規模な直下型地震の発生が危惧されている中、老朽建物の密集地域など中心市街地には、防災上の課題のある地区が存在しています。

都市の現状、問題点

○自然や歴史的資源の保全と活用

- ・松本市の貴重な自然資源の保全とこれら資源を活かした市の魅力づくり
- ・松本城等の歴史文化資源を核とした中心市街地全体の魅力と回遊性の向上

○少子高齢化、人口減少社会に対応したまちづくり

- ・中心市街地人口の減少、中山間地域の人口減少と高齢化
- ・地域コミュニティの機能低下、生産年齢人口の減少、活力低下

○都市全体と各地域における活力の維持

- ・生活利便性の高い市街地・集落への緩やかな居住誘導
- ・中心市街地や既存住宅団地における既存ストックの有効活用
- ・生活、産業、観光等多様な分野を通じた市街地と郊外部の連携強化
- ・市内 3 5 地区の特性を踏まえたまちづくりと郊外部における地域コミュニティの維持

○集約連携型都市構造実現に向けた立地誘導

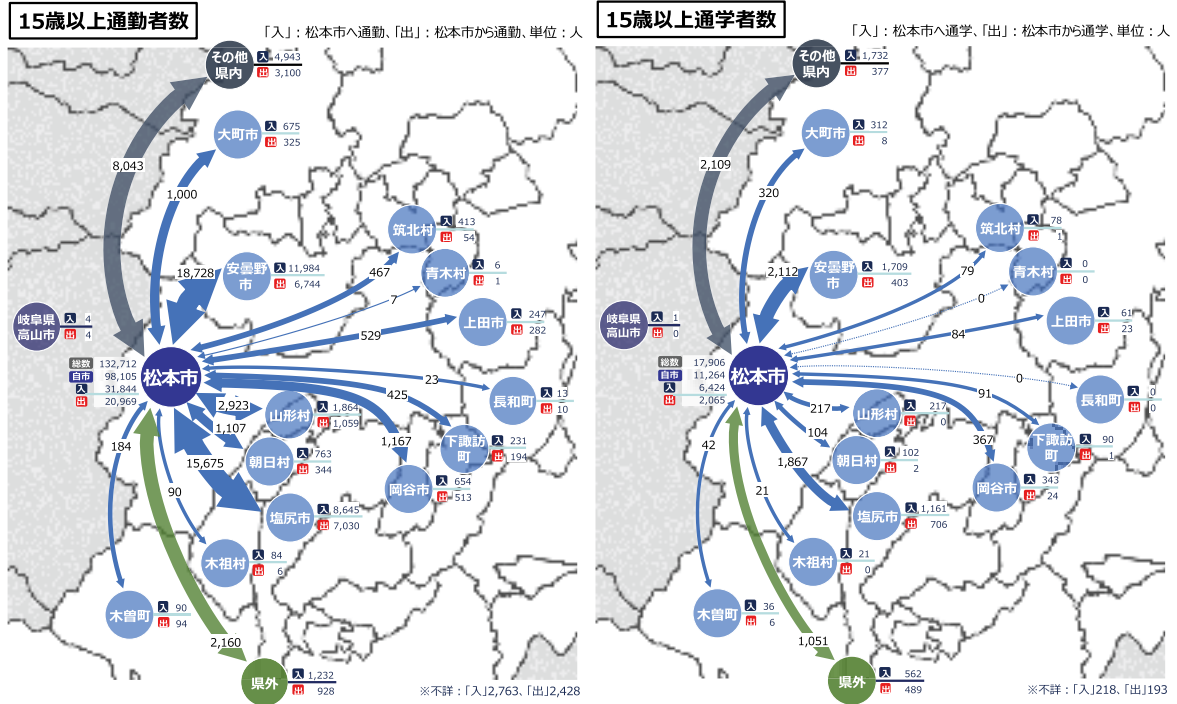
- ・都市機能誘導区域における都市機能の立地誘導
- ・郊外部の拠点における身近な生活に必要な都市機能の維持

3 交通の現状と今後の見通し

(1) 松本市と周辺市町村とのつながり

松本市では、通勤では安曇野市、塩尻市、山形村、岡谷市、朝日村への移動者が多い状況です。また、通学では、安曇野市、塩尻市への移動が多い状況となっています。

図 15歳以上通勤・通学者数（平成27年）



資料：総務省統計局「国勢調査」（平成27年）

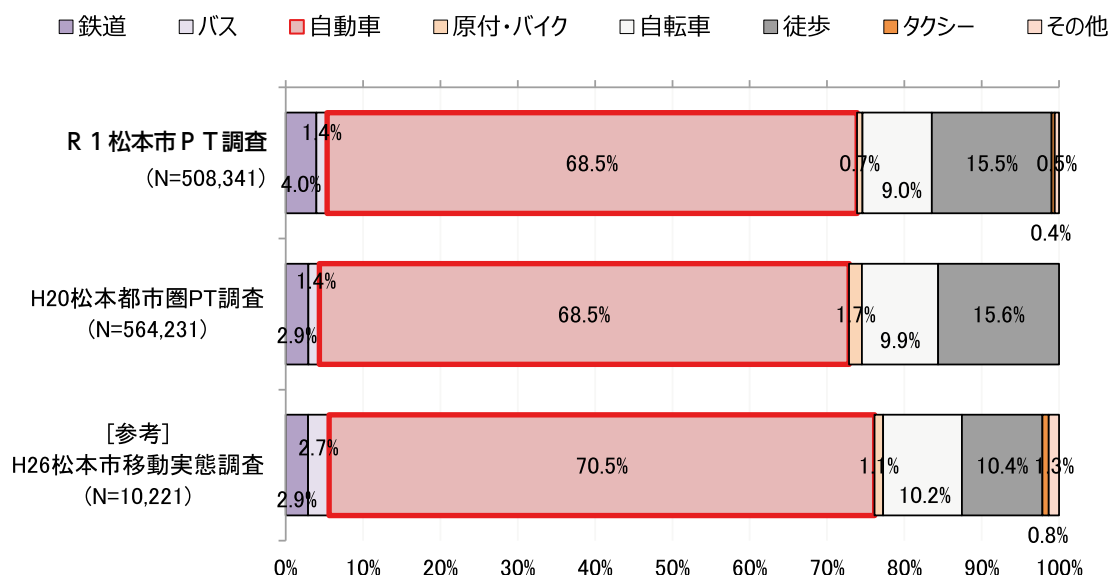
(2) 移動手段の状況

松本市での代表交通分担率を見ると、自動車の交通分担率は68.5%であり、平成20年と同水準です。市民の多くは自動車で移動している状況です。

また、人の動きに関して移動目的別の移動手段を見ると、全目的を通して自動車が68.5%と大きな比率を占める状況となっており、公共交通の利用状況は、鉄道は4.0%、バスは1.4%と低い結果となっています。この傾向は通勤、業務など、移動目的の多岐にわたって自動車利用が大半を占めている状況を反映した結果となっています。

一方、通学の移動手段では、徒歩が44.3%と多いものの、自動車が26.0%と次いで多い状況となっています。自転車での通学は15.2%、公共交通では鉄道が12.3%となっていますが、バスは1.7%と少ない状況です。

図 代表交通分担率



※平成20年度調査と比較するため、本調査では「自家用車（自分の運転）」と「家族送迎」を合計して「自動車」の数値としている。

※平成20年度松本都市圏PT調査には「タクシー」「その他」の値がない。

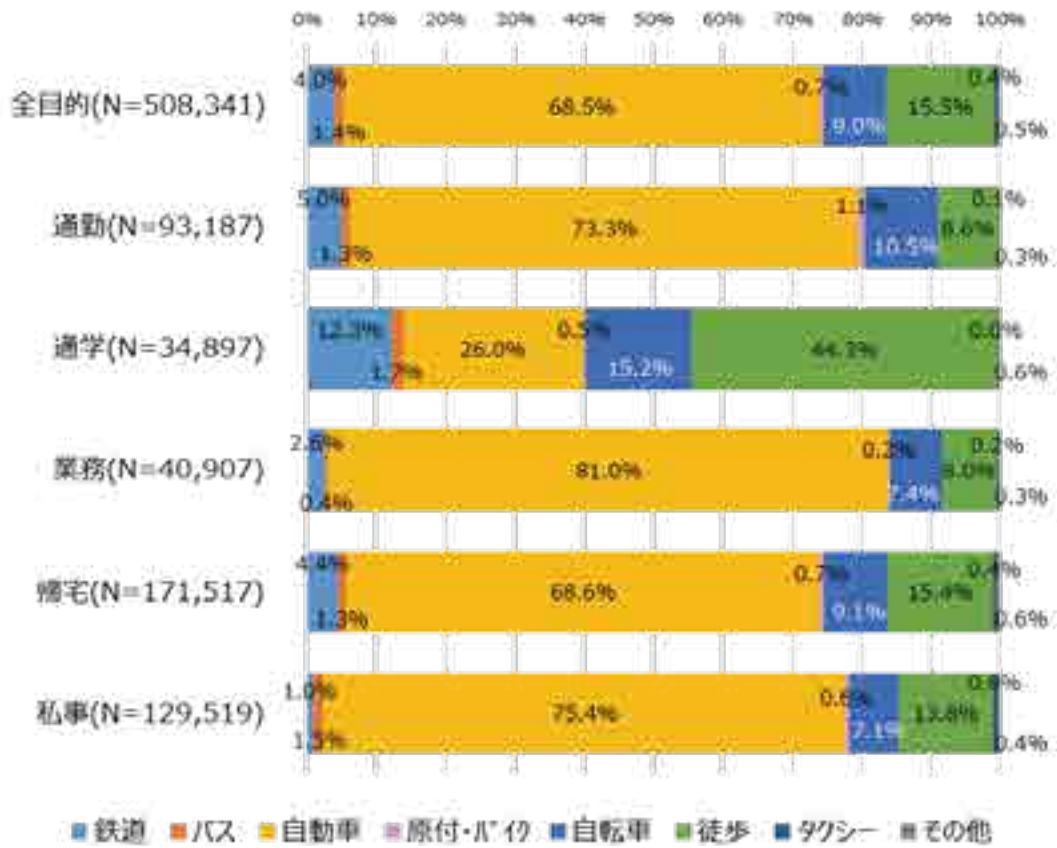
※平成26年度松本市移動実態調査は調査設計が異なるため、参考とする。

※代表交通手段の設定方法については、1つの移動の中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と設定した。

鉄道>バス>タクシー>自家用車(自分の運転)>原付/バイク>自家用車(家族の運転)>自転車>その他>徒歩

資料：「松本市パーソントリップ（人の動き）調査」（令和2年3月）

図 移動目的別の交通手段



資料：「松本市パーソントリップ(人の動き)調査」(令和2年3月)

(3) 公共交通の状況

ア 鉄道

- ・松本市を南北方向に JR 篠ノ井線、JR 大糸線が運行しているほか、松本駅から西に向かいアルピコ交通上高地線が新島々駅まで運行しています。

イ バス

- ・アルピコ交通路線バスが主要な路線となっており、JR 松本駅より放射線状に郊外部に向けて運行しているものが見られ、これらが地域公共交通の基幹路線となっています。

ウ 松本市中心市街地路線

- ・信大横田・横田信大循環線、北市内線、タウンズニーカー、南部循環線が運行しています。

エ 松本市郊外部路線

- ・郊外部を運行する路線としては、西部地域コミュニティバスや地域主導型公共交通が運行しています。
- ・中山間地を見ると、安曇地区ではアルピコ交通の上高地線、乗鞍線、白骨温泉線等が観光路線として運行しており、地域住民の生活バス路線としても一部利用されています。奈川地区、四賀地区では、市営バス奈川線、四賀線がそれぞれ運行しています。

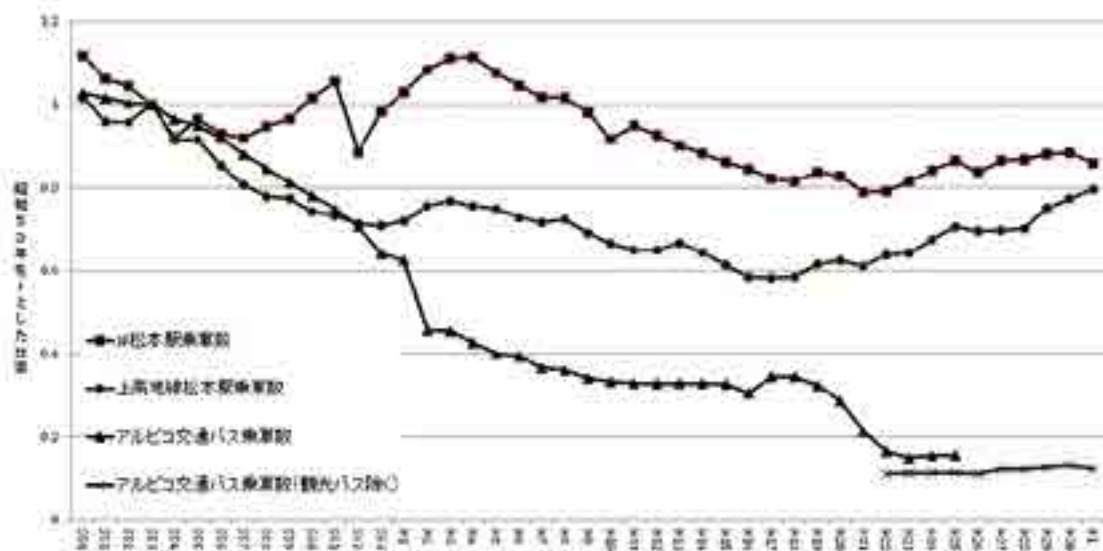
図 松本市・山形村・朝日村を運行する公共交通



資料：松本地域公共交通計画（令和3年）

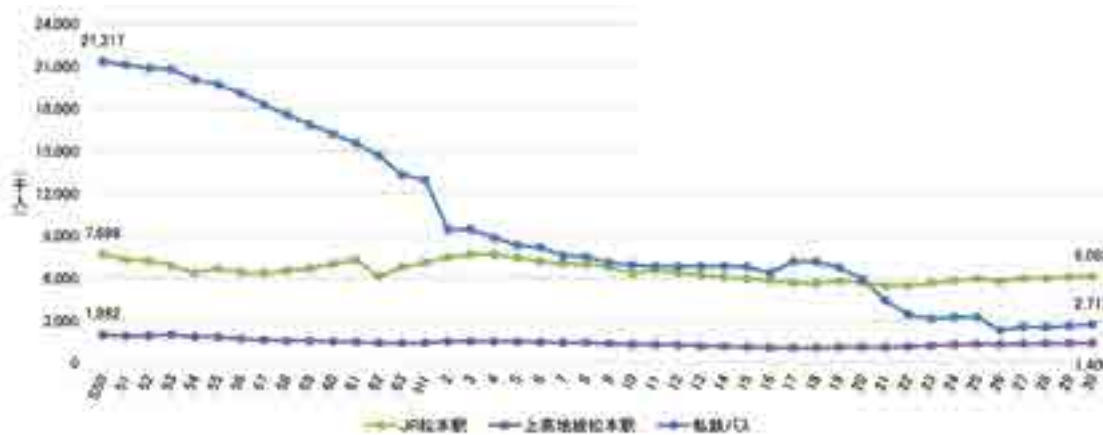
鉄道、バスといった地域公共交通利用者数は長期的に大きく減少しており、バスは平成21年頃の時点で昭和53年の20%にまで落ち込んでいます。しかし、近年の傾向では鉄道は増加傾向にあります。

図 公共交通利用者数の長期推移



資料：松本市事務報告書・アルピコ交通㈱（平成21年以前の松電バス乗車数は、観光バスと路線バスの乗車数を分離せず集計）

図 公共交通（鉄道・バス）の乗車数の状況



資料：松本市都市計画マスタープラン



【タウンスニーカー東コース】



【上高地線】

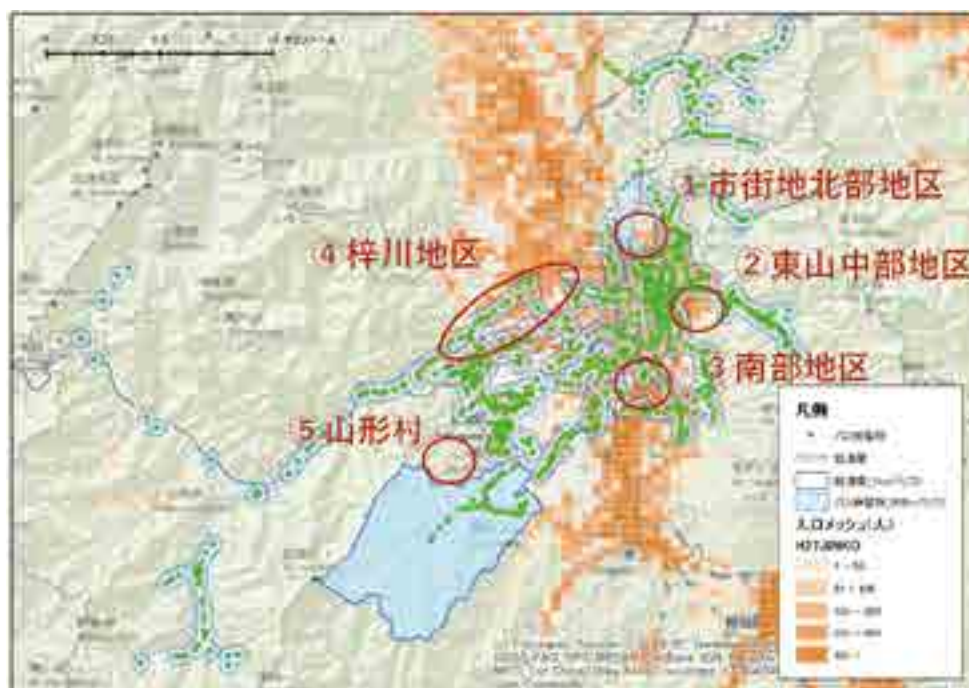
[交通空白の分布]

交通空白の分布について、松本市とバス交通が接続する山形村、朝日村の公共交通のカバー圏率は、全人口のうち、鉄道駅、バス停から一定の距離（バッファ）内にどれだけ的人口が住んでいるかを示したものです。前回計画に準じ、鉄道駅から1km、バス停から500m圏内をバッファとして設定しました。

全体（1市2村）のカバー圏率は92.5%、交通空白人口は19,340人となっており、松本市だけでは、カバー圏率は92.1%で、前回計画時の90.6%から1.5%上昇しています。松本市では、タウンズニーカーの運行を市主導に見直したほか、地域主導型公共交通が運行するようになりました。

表 交通空白の分布と公共交通カバー圏率

	松本市	山形村※	朝日村	合計
人口（人）	243,724	8,467	4,394	256,585
カバー圏人口（人）	224,434	8,417	4,394	237,245
交通空白人口（人）	19,290	50	0	19,340
カバー圏率（%）	92.1%	99.4%	100%	92.5%



※山形村では、山形村福祉バスを公共交通に含めて公共交通カバー圏を設定しています。

資料：松本地域公共交通計画（令和3年）

資料：政府統計の総合窓口「国勢調査4次メッシュ（500mメッシュ）」（平成27年）

[パークアンドライド]

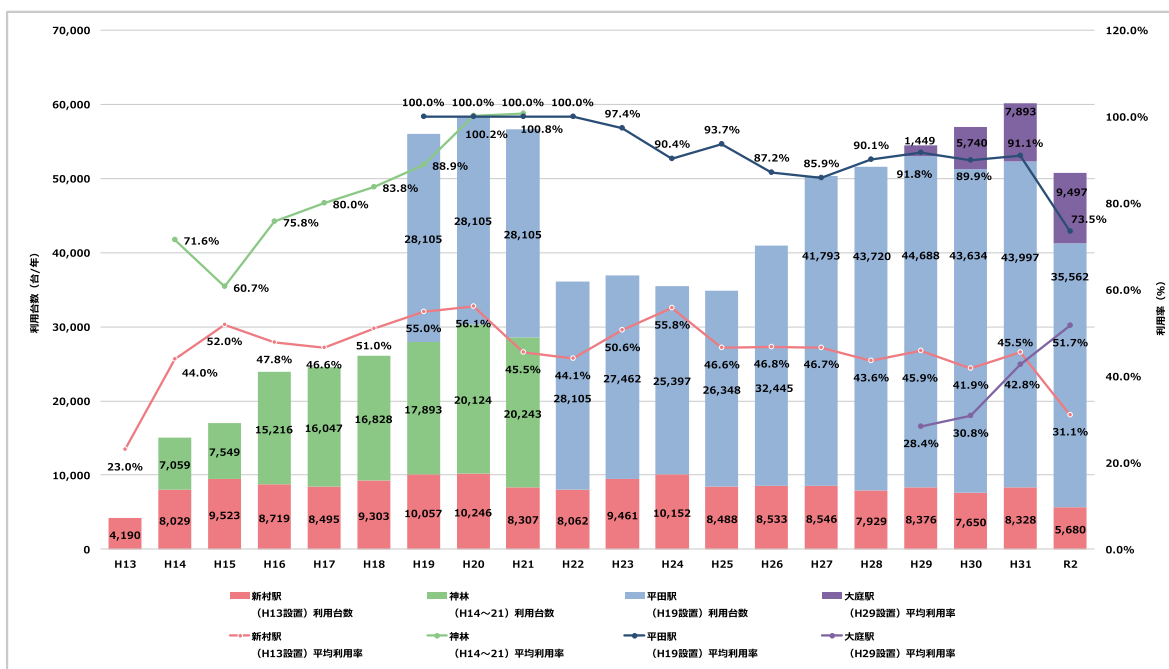
パークアンドライド駐車場は、鉄道駅、バス停、市公共施設などに設置され、公共交通機関への乗換えを推進しています。また、店舗利用型パークアンドライド「エコ通パーク」をデリシア惣社店、及びデリシア寿店に設置しました。

表 パークアンドライド駐車場の設置状況

名称	駐車台数	使用料	設置年月	設置者	管理者	備考
新村駅	50台	無料	H13.4	松本市	松本市	
平田駅	133台	200円/24H	H19.3	松本市	松本市	H24.4.1 から有料化 H26.10.1 77台から 133台に拡張
新島々駅	10台	無料	H23.10	松本市	松本市	
梓川支所	8台	無料	H23.10	松本市	松本市	
四賀支所	20台	無料	H22.10	松本市	松本市	
七嵐	8台	無料	H23.10	松本市	松本市	
神林	130台	300円/24H	H14.4 H22.4	松本市 アルピコ交通(株)	アルピコ交通(株)	H22.4 にアルピコ交 通(株)に移管
森口駅	26台	無料	H24.3	アルピコ交通(株)	アルピコ交通(株)	
大庭駅	51台	200円/24H	H29.3	松本市	松本市	

資料：松本市

図 パークアンドライド駐車場の利用状況

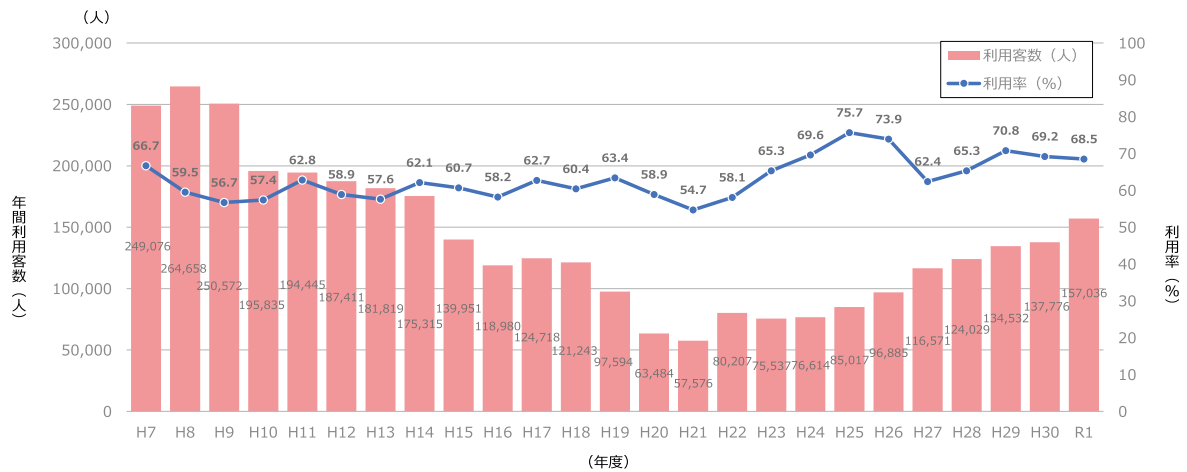


資料：松本市

【信州まつもと空港】

信州まつもと空港は、県内唯一の空港として利用促進が図られていますが、一層の利便性確保が課題となっています。

図 信州まつもと空港の利用状況



資料：信州まつもと空港の利用状況及び就航率の推移（長野県）

図 就航路線



図 位置図



資料：信州まつもと空港 HP

(4) 歩行者交通の状況

歩行は基本的な移動手段であり、健康づくり等の観点から暮らしの移動において大切であるのみならず、まちの活性化の主役となる交通手段としても重要であることから、歩行空間に関しては積極的な施策展開が求められます。

「歩くこと」により、

- 体脂肪を燃焼させ、太りにくい体をつくる
- 脳が活性化し、認知症の予防に役立つ
- 血液の循環が良くなる
- ストレス解消 など、多くの効果が期待できます。

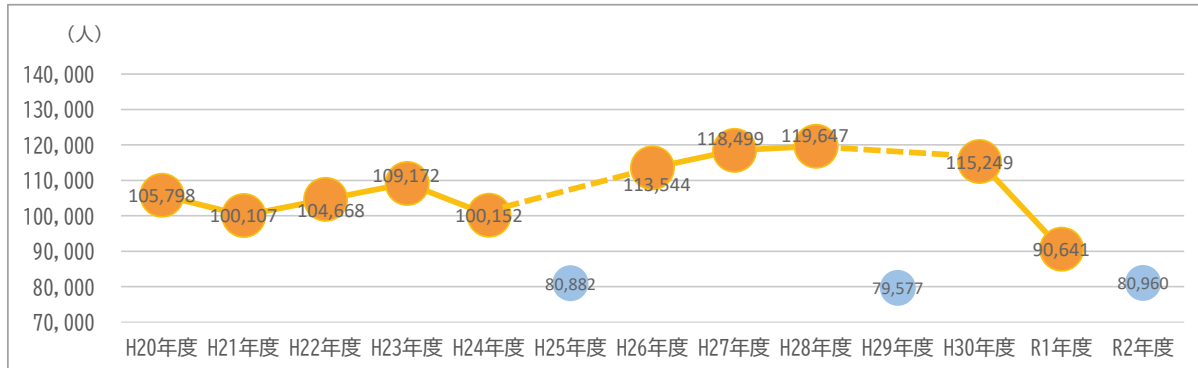
本市では、日常生活に健康づくりを意識した歩きを取り入れた「市民歩こう運動」を推進しています。

中心市街地の歩行者交通量は、昭和 61 年以降、ほぼ一定の割合で減少してきましたが、近年は緩やかな増加傾向に転じています。一方で、平成 10 年度の 14 万 5 千人と比べると歩行者通行量は減少しており、昔の賑わいを取り戻すには至っていないとの指摘もあります。

通り別の状況は、大名町、縄手通り、中町通りなどが増加傾向にあります。

これらの現状を踏まえ、歩行者空間の拡大や、代表的な歩行者軸の創出を推進するための積極的な施策展開が必要です。

図 中心市街地の歩行者通行量の推移



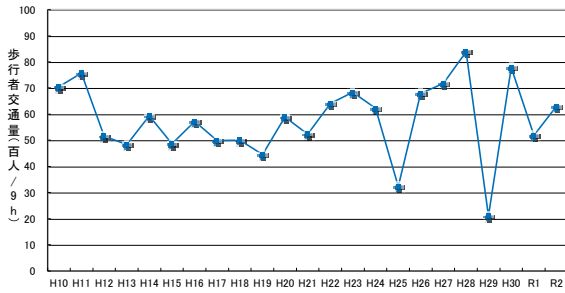
※毎年度、春・秋に 1 回ずつ調査が実施されている。上図の値は春・秋の平均値である。

※平成 25 年度と平成 29 年度においては調査日が雨天であり、令和 2 年度においては新型コロナウイルス感染症の影響により通行量が他の年度よりも少なくなっているため、参考数値として掲載している。

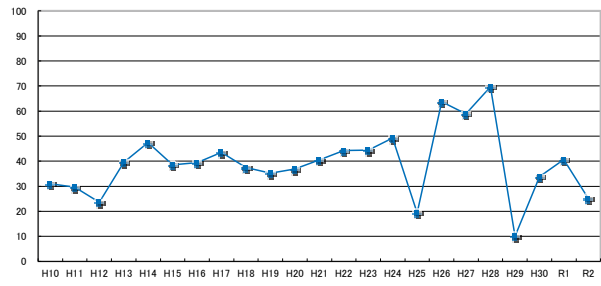
資料：松本商店街連盟「松本市商店街歩行者通行量調査」

図 主な通りの歩行者交通量の推移

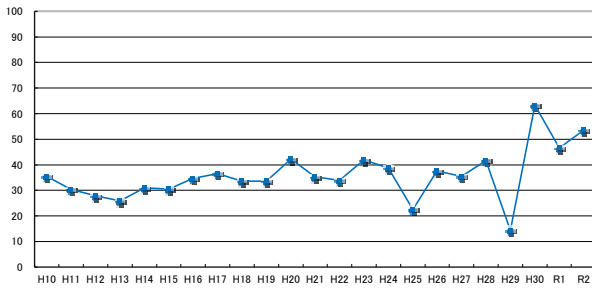
[大名町通り]



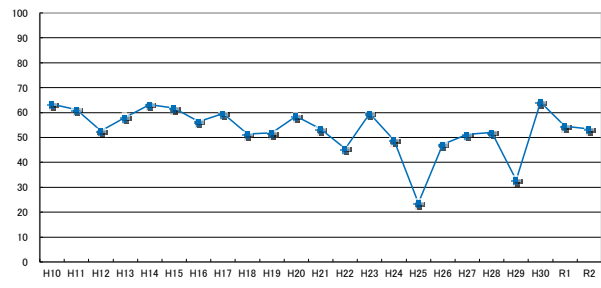
[縄手通り]



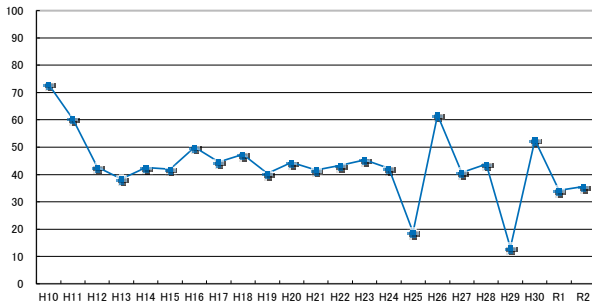
[中町通り]



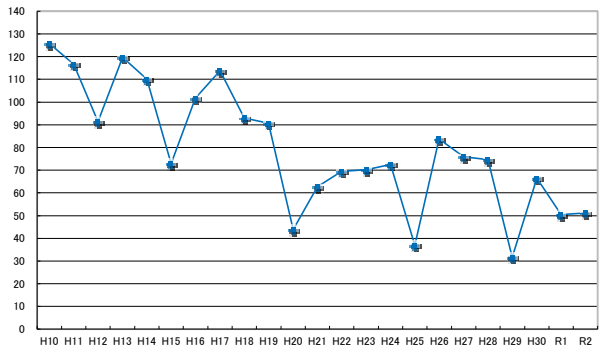
[伊勢町通り]



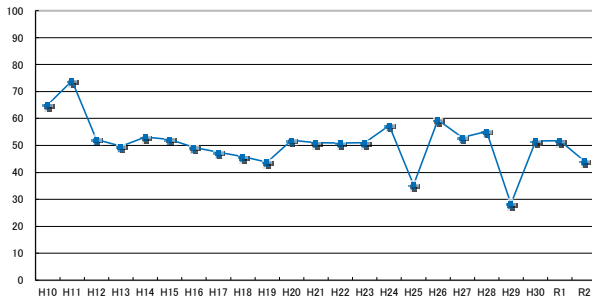
[本町通り]



[公園通り]



[駅前通り]



出典：松本市商店街歩行者通行量調査結果

(5) 自転車交通の状況

近距離の移動における車移動からの転換や、バス等の公共交通でカバーできない地域における移動手段として、自転車の重要性が高まるものと考えられる中、自転車の保有台数が全国で増加傾向にあります。

本市の中心市街地は、地形が平坦で、自転車走行に適しています。また、高等学校が多く分布しており、自転車交通の需要が高い地域でもあります。

JR 駅周辺では市営駐輪場を設置していますが、松本駅及び北松本駅の駐輪場はいずれも利用率が高く、空きがない状態です。このような状況もあり、令和3年度に松本駅お城口広場自転車駐車場、中条自転車駐車場の改修工事を行い、松本駅周辺の収容台数増加に取り組んでいます。

今後は、自転車のさらなる利用促進に向けて、自転車通行空間のネットワーク化や駅だけでなく、目的地周辺での駐輪環境の整備が求められます。

[自転車駐車場と収容台数]

有料の自転車駐車場は、松本駅に3か所、村井駅に1か所の計4か所あり、2,891台分の収容台数を設置しています。また、北松本駅前広場・平田駅前広場等には、無料の自転車駐車場を設置しており、1,152台分の収容台数を整備しました。

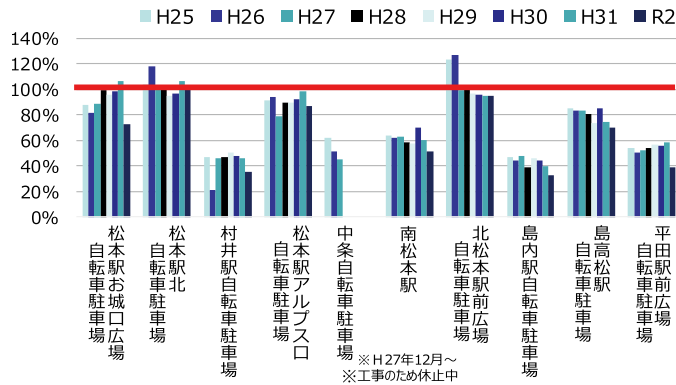
利用状況は、松本駅及び北松本駅の駐輪場はいずれも利用率が90～100%前後と空きがない状態となっており、島高松駅の利用率も比較的高い状況です。

表 松本市所管自転車駐車場一覧（令和2年度）

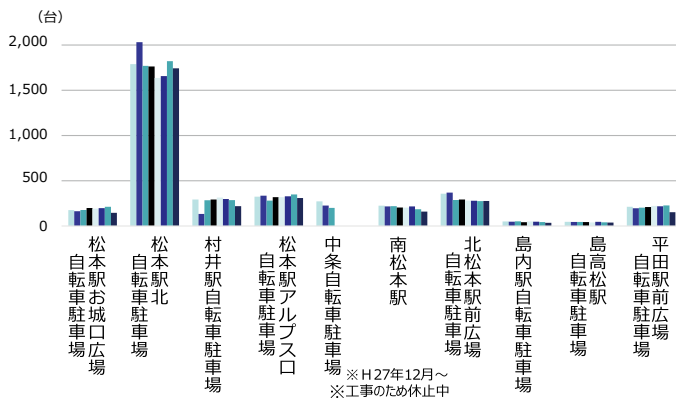
	施設名	使用形態	収容台数 (数量・乗付除く実数値)
有 料 2,891台	松本市松本駅お城口広場自転車駐車場	一時のみ	200台
	松本市松本駅北自転車駐車場	定期のみ	1,716台
	松本市村井駅自転車駐車場 ※令和2年度仮設設置、本設竣工令和5年予定	一時・定期	仮設 620台
	松本市松本駅アルプス口自転車駐車場 (松本市中条自転車駐車場)	一時・定期	355台 平成27年より工事中
無 料 1,152台	松本市南松本駅前自転車駐車場		310台
	松本市島内駅自転車駐車場		108台
	松本市島高松駅自転車駐車場		54台
	松本市北松本駅前広場自転車駐車場		290台
	松本市平田駅前広場自転車駐車場		390台
合計収容台数			4,043台

資料：松本市

図 各駐輪場の利用状況



※利用率＝各年3月の利用台数÷収容台数



資料：松本市

駐輪場の整備と合わせて放置自転車の対策を行っており、松本駅お城口周辺道路を自転車等放置整理区域に指定しています。

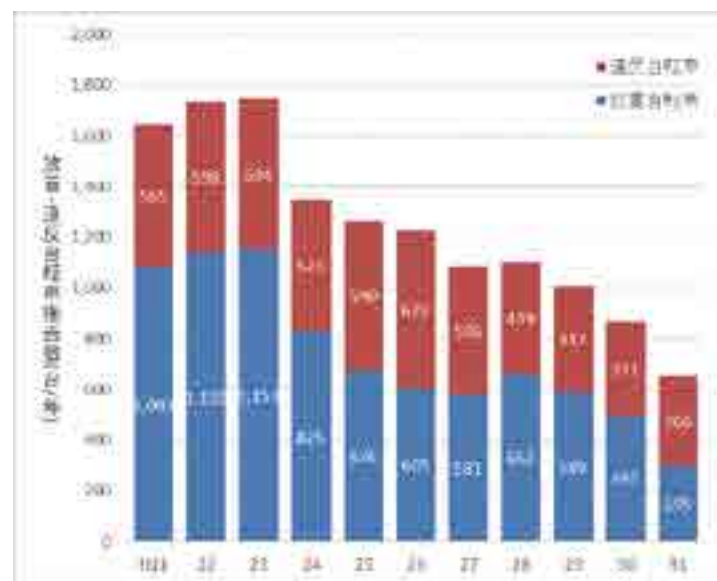
駐輪場整備や放置自転車対策により、放置・違反自転車の撤去数は減少傾向となっており、特に放置自転車撤去数は年間 300 台まで減少しました。

図 自転車等放置整理区域



資料：松本市

図 放置自転車・駐輪場違反自転車の年間撤去数の推移



資料：松本市

[シェアサイクル]

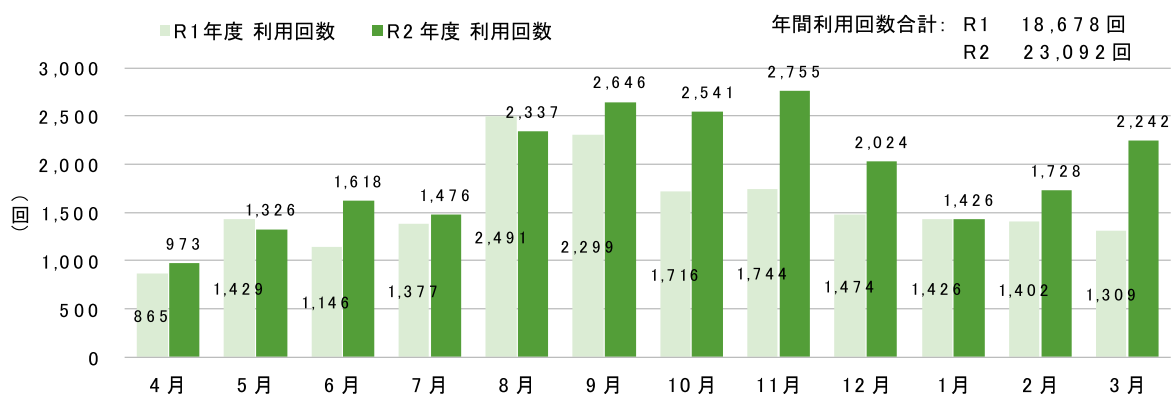
平成31年から導入したシェアサイクルは、令和元年度は約18,700回、令和2年度は約23,000回の利用があり、徐々に市民の認知度が向上しています。平成15年度から導入していたレンタサイクル「すいすいタウン」は令和3年度からシェアサイクル事業に統合し、より効率的・効果的なサービスの提供が図られています。

図 シェアサイクル ステーション配置図



資料：HELLO CYCLING ウェブサイト、松本市ウェブサイト（令和3年5月時点）、「地理院タイル」
 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>) を加工して作成

図 シェアサイクル利用者数の推移

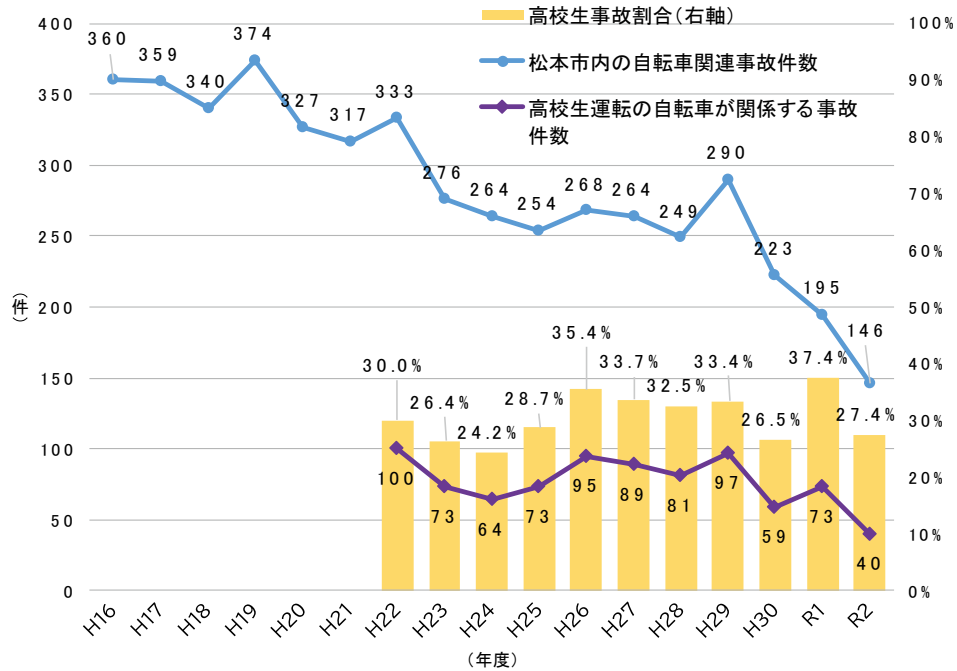


資料：松本市

[自転車関連事故の発生状況]

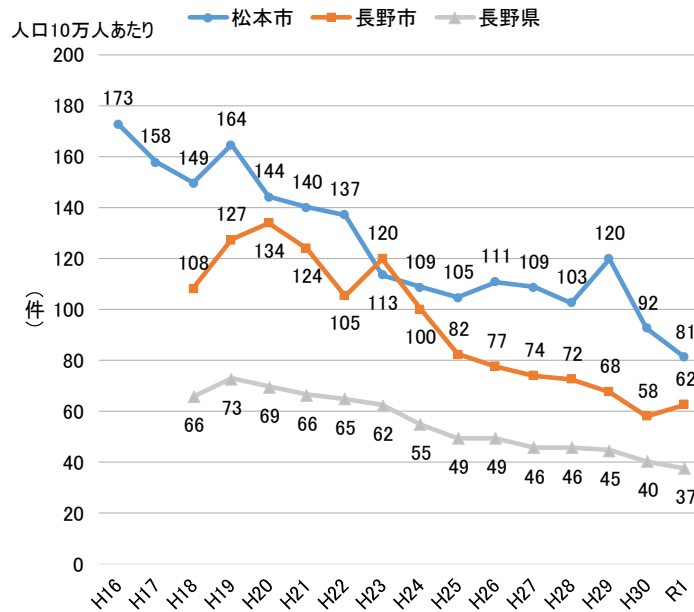
自転車関連事故は減少傾向であり、2019年は年間200件を下回っていますが、高校生が運転者の場合の事故割合が約3割を占めている状況にあります。

図 自転車関連事故の発生件数の推移



注) 「高校生運転の自転車に関係する事故件数」は、平成22年度から計測
資料：松本警察署資料

図 県内近隣都市との自転車関連事故の発生件数比較



資料：事故発生件数：松本市資料、長野市「長野市交通事故統計」、長野県警察「交通統計」、
人口：松本市資料、長野市資料、長野県資料

(6) 道路網の配置及び整備状況

松本都市圏での道路網体系の配置は、松本都市圏総合都市交通計画（平成 23 年 3 月）において、長野自動車道や国道 19 号などが形成する南北地域連携軸を東西方向の国道 158 号や 254 号等の幹線道路が結ぶラダー（はしご）型交通網と松本市街地における 3 環状線を形成することとしています。

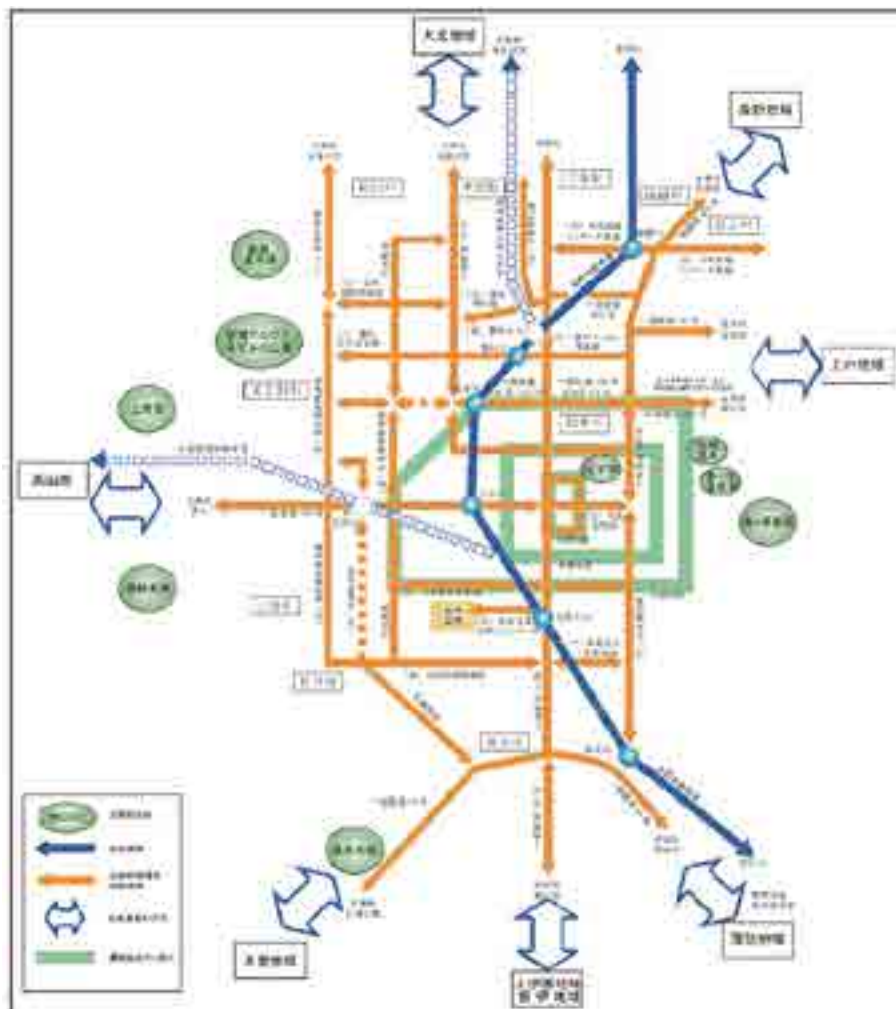
一方で、本市域の道路網の構成は、旧松本市を中心に郊外へ広がる放射型を形成しており、中心市街地とその周辺への自動車交通の集中が交通渋滞の一因となっています。

このため、市街地に集中する交通を分散し、円滑な交通流動を確保するよう環状放射型を基本として都市計画道路網を配置しています。

しかし、都市計画道路の整備状況（令和 3 年 3 月 31 日現在）は、59 路線 115.52km の計画に対し、整備済延長 49.20km（42.59%）と低水準にとどまっているため、都市計画道路の整備促進が課題となっています。

未着手路線の多くが、高度経済成長期に計画されており、建築制限等が長期化していることから、超少子高齢型人口減少社会の進展等の社会情勢の変化と集約連携型都市構造の実現を踏まえた都市計画道路の見直しが課題となっています。

図 道路網計画



資料：松本都市圏総合都市交通計画

図 都市計画道路の整備状況図（市全体）

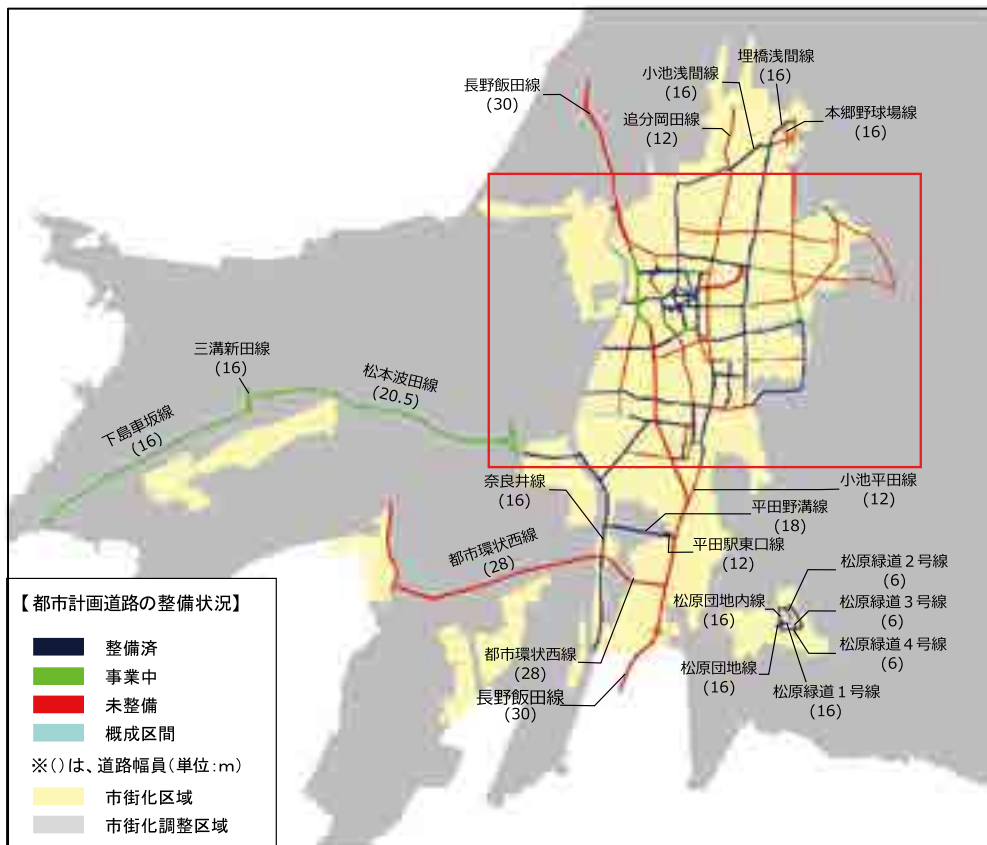


図 都市計画道路の整備状況図（中心市街地周辺拡大図）



資料：松本市

(7) 中心市街地の幹線道路網と歩行者の回遊性を高めるエリア

本市の都市計画道路は、昭和7年7月に基盤目割を基調として、最初の計画が決定されました。その後、昭和36年3月に行われた抜本的な計画変更の際には、松本駅前広場を基点に放射線を基調とした街路網が設定され、現在の都市計画道路のベースが計画されました。

近年では、昭和60年にまとめられた「松本市総合都市交通施設整備計画調査報告書」において、松本駅を中心とした都心環状線の構想が始まり、平成9年3月策定の「松本都市圏総合都市交通計画」において、内環状線構想が位置付けられました。

これ以降、内環状線は本格的に整備が始まり、西側を国道19号松本拡幅として、国土交通省が平成16年度から直轄事業として進めており、南側は、国道19号から（都）二の丸豊田線（博労町）までを、長野県が施工する街路事業として実施しています。北側については、国道19号から大手二丁目交差点までの区間が平成16年度までに完成しており、大手二丁目交差点から松本城交差点までの区間については、現在、松本城南・西外堀復元事業と一体的に本市の重要施策として、拡幅整備事業を進めています。

一方、東側については、想定される路線上で歴史・文化的な建築物等の個性を活かしたまちづくりが行われており、平成23年3月に策定した松本市総合都市交通計画における区間別評価において「事業実施上の支障」がある路線として、一部区間の計画変更の方向性が示されました。その後、内環状北線及び南線との接続、これまでのまちづくりや土地利用との整合性等を考慮し、検討を進めてきましたが、具体的な路線の位置付けには至りませんでした。そのため、これまでの内環状線構想に基づく新たな道路整備は行わないこととします。

今後は、松本城・松本駅・あがたの森を結んだエリアを歩行者の回遊性を高める重点的なエリアとし、外周に位置する幹線道路網に通過交通を分散させ、エリア内は道路の機能分担に応じた整備や制度活用を図り、円滑な交通の流れを確保します。

図 中心市街地の幹線道路網と歩行者の回遊性を高めるエリア



資料：松本市

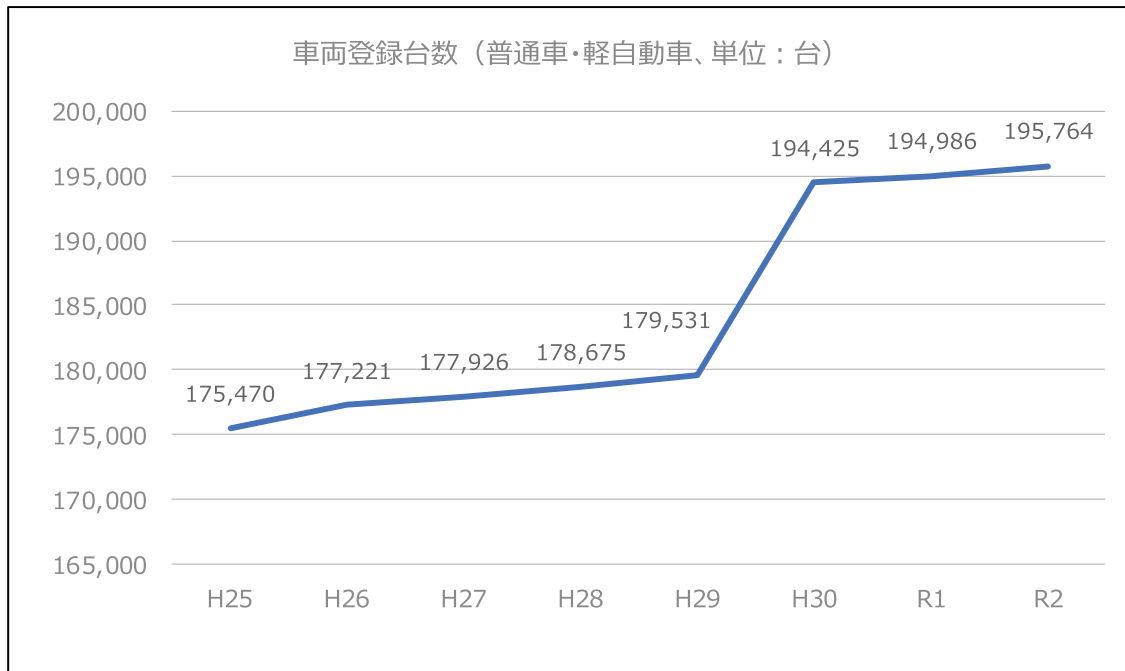
(8) 自動車保有台数の推移

[車両台数]

自動車の登録台数は、増加の傾向にあります。

原動機付自転車の登録台数は減少傾向、自動二輪車の登録台数は横ばいです。

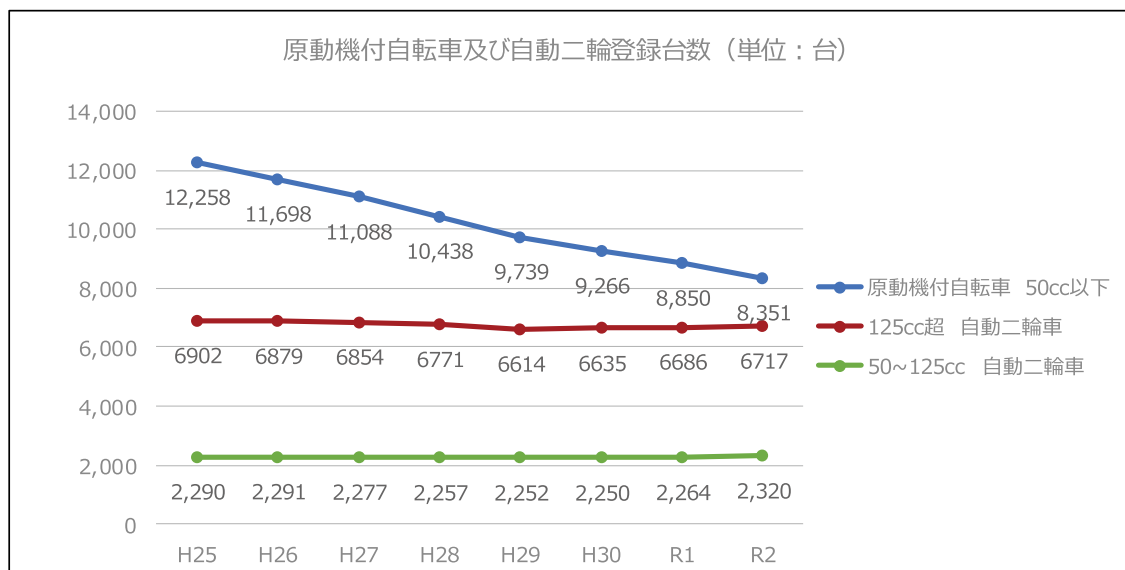
図 車両登録台数の推移



(H29 から H30 の数値は県の統計の変更による)

資料：松本市の統計

図 原動機付自転車及び自動二輪車登録台数の推移



資料：松本市の統計

(9) 関連動向

【国の施策動向】

① 環境負荷軽減に向けた戦略

「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」が経済産業省より示されており、この中で、まちづくり・交通の分野では、車の使い方の改革や電動化、公共交通への新たな技術の導入、物流の効率化・低炭素化等が示されています。

図 カーボンニュートラルの産業イメージ



資料：経済産業省資料

2050年 カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

<p>① 電動化の推進・車の使い方の変革</p> <ul style="list-style-type: none"> 車の使い方の変革（電動車の選択・利用の促進、自動走行・デジタル技術の活用、道路・都市インフラとの連携）等 <p>② スマート交通の導入、自転車移動の導入促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の充実、MaaSの利便性向上等による行動変容 まちづくりと連携した電動化・自動化された公共交通、新たな技術の活用 自転車の活用 等 	<p>③ グリーン物流の推進、交通ネットワーク・拠点・輸送の効率化・低炭素化</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道による輸送への転換促進 道路を賢く使う取組み、ダブル連結トラックによる物流効率化 等 <p>④ インフラ・都市空間等でのゼロエミッション化</p> <ul style="list-style-type: none"> グリーンインフラの計画・整備・維持管理、地域モデル実証 等
---	---

※ 「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」より交通に関わる主な施策を抽出

資料：経済産業省資料

② ウォーカブルなまちづくりの促進

国土交通省では、駅等の人々が集まる拠点周辺において、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の実現に向けた取組みが推進されています。

図 ウォーカブルなまちづくりの促進



資料：国土交通省都市局「ウォーカブルなまちづくり」（2020年1月27日：第33回全国駐車場政策担当者会議資料）

[新技術の動向]

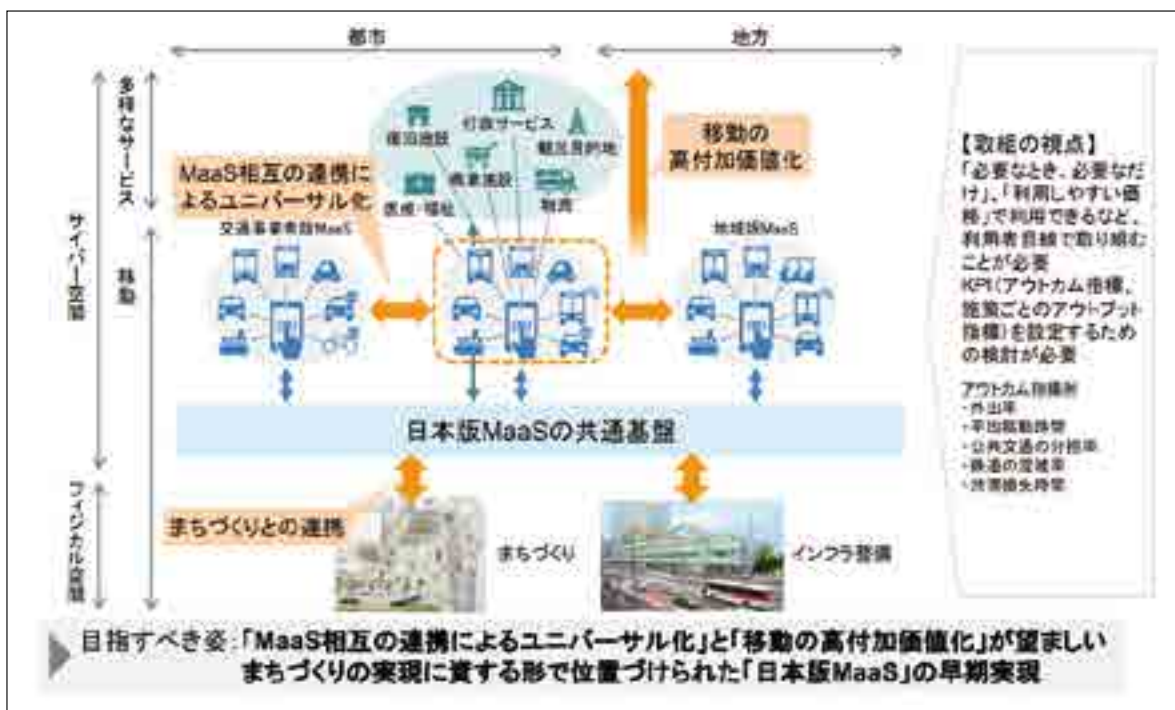
① MaaSの導入

交通を取り巻く環境は変化しており、交通サービスの改善やバス運転手減少の対応などの課題に対して新しい技術を用いることが始まっています。今後、活用が期待される技術として、MaaS（マース、Mobility as a Service の略）や自動運転技術が期待されています。

MaaSはICTを活用し、マイカー以外の全ての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとしてとらえ、ルート検索や支払いなどをシームレスにつなぐ新たな「移動」の概念のことで、

国では、日本版 MaaS のイメージが整理されており、まちづくりやインフラ整備等との連携を図ることとしており、公共交通利便性の向上のみならず、まちづくりへの貢献が期待されています。

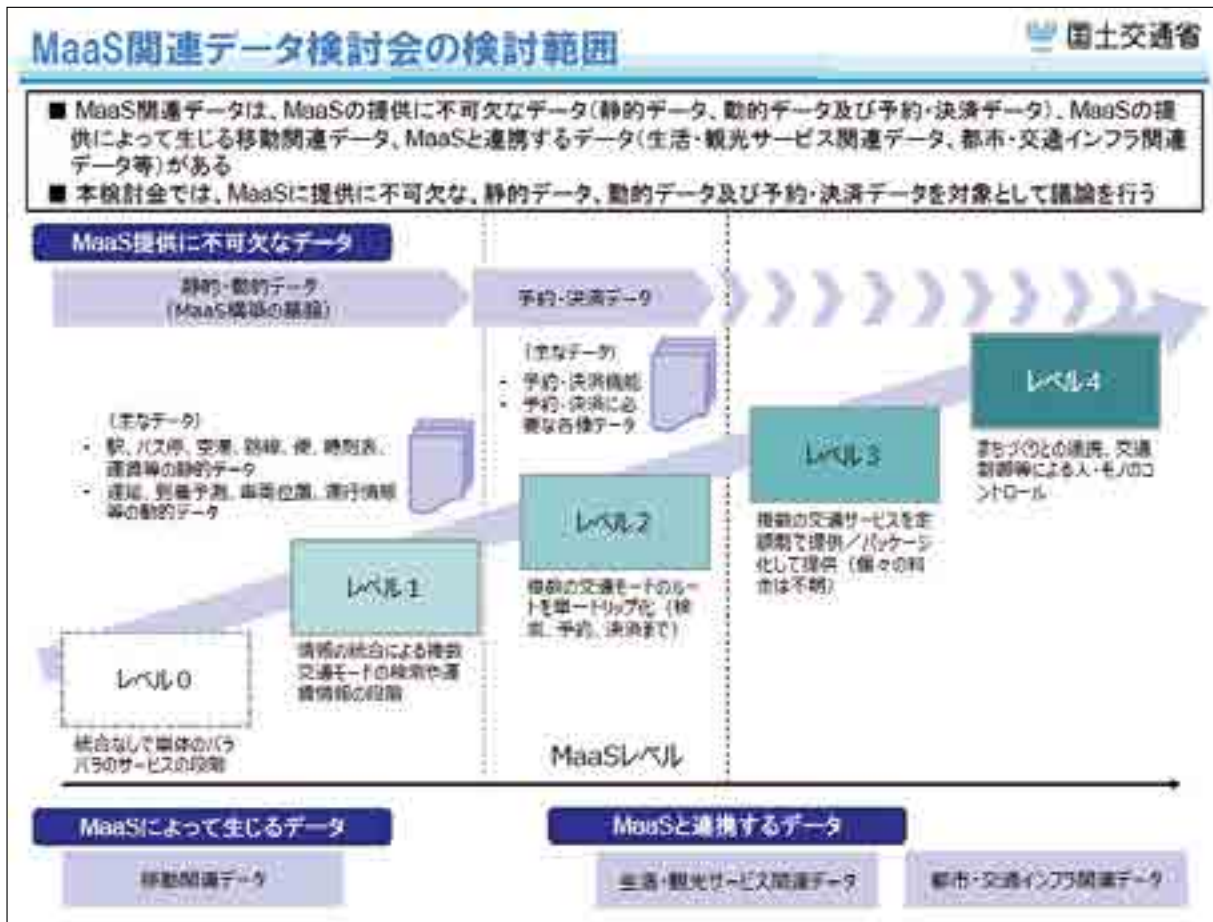
図 日本版 MaaS の実現



資料：国土交通省「日本版 MaaS の実現に向けて」（2019年6月21日：社整備・交政審技術部会 第6回国土交通行政の基本政策懇談会）

MaaSのレベルは、静的・動的データから、予約決済データ、複数交通サービスの連携等によりレベル分けされており、データプラットフォーム実現に向けて検討がされています。

図 MaaSのレベル分け

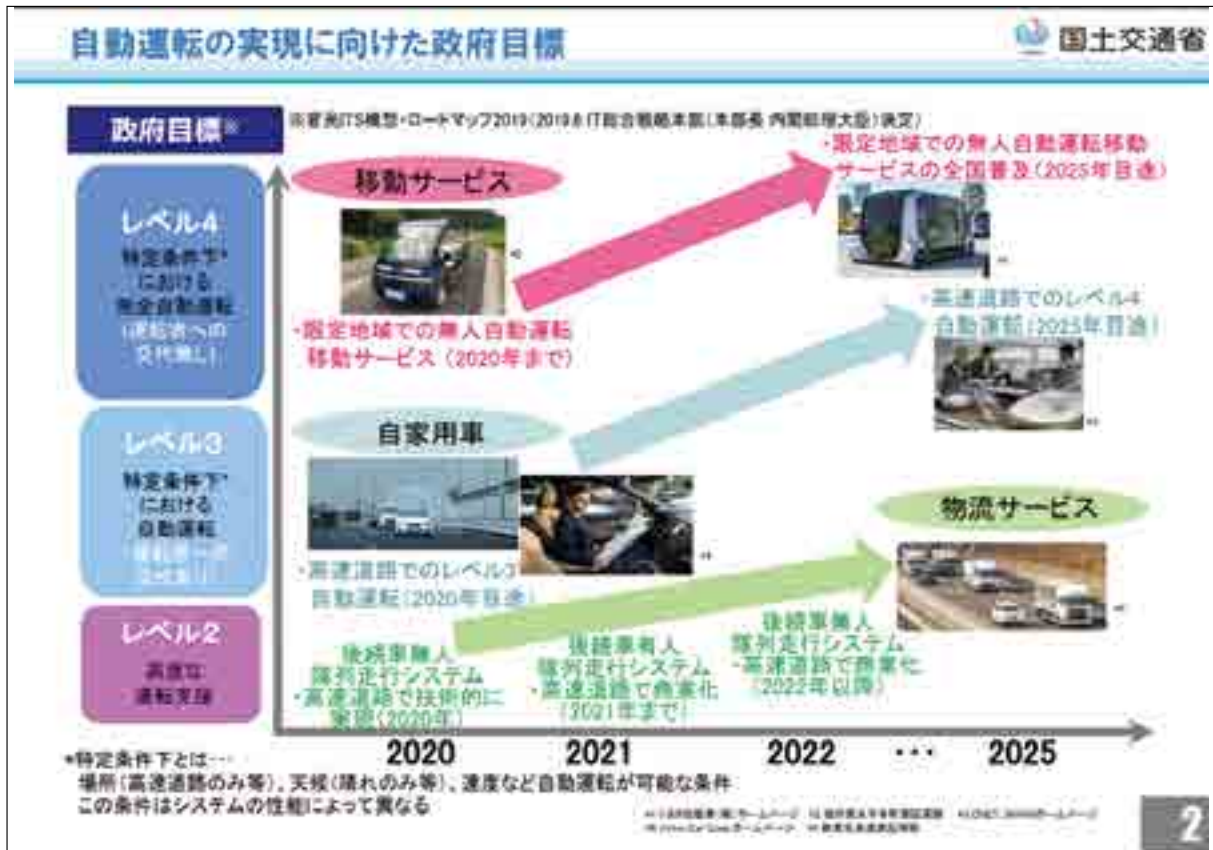


資料：国土交通省「国土交通省のMaaS推進に関する取組について」
(2019年12月6日：第2回海事観光推進協議会ワーキンググループ資料)

② 自動運転の実現に向けた取組み

国土交通省・経済産業省を事務局とした自動走行ビジネス検討会において、自動運転サービス実現に向けたロードマップが策定されています。

図 自動運転のレベルと政府実現目標

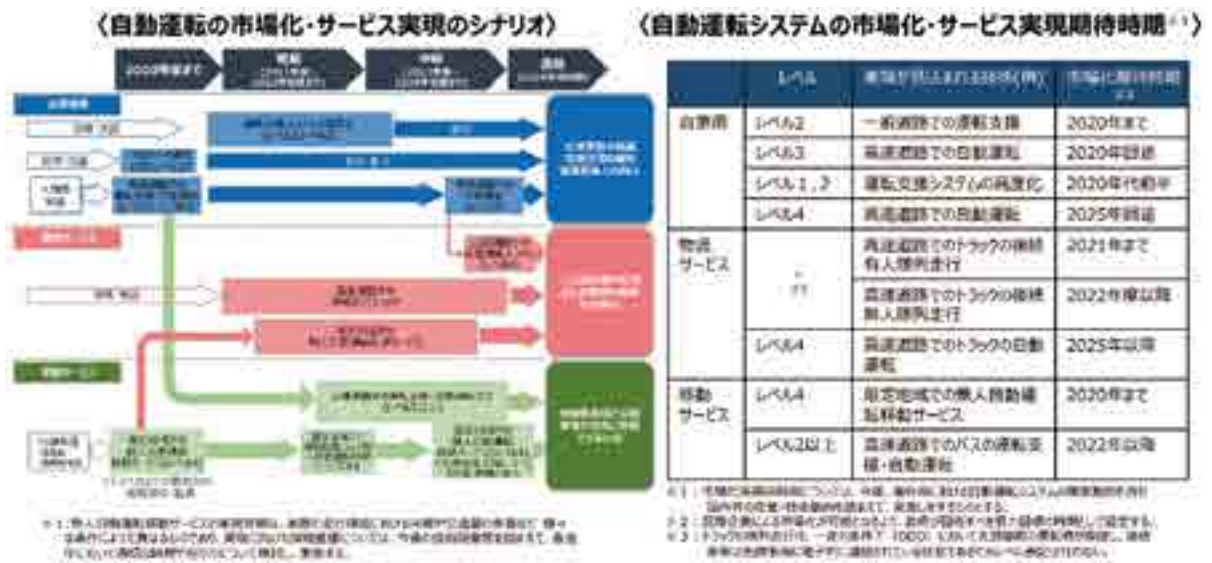


資料：国土交通省自動車局「自動運転の実現に向けた 国土交通省の取り組みについて」（2019年11月13日）

自動運転はレベル3（特定条件下・運転者への交代有り）の市販車が登場しており、社会実験などではバスでの運行実験が各地で行われるようになっていきます。

国では、自動運転の市場化・サービス化に係る目標を策定し取組みを推進しています。2022年度頃までに、遠隔監視のみの無人自動運転移動サービス開始、2025年度頃を目途に高速道路での自家用車やトラックの自動運転（レベル4）の実現が目標とされています。

図 自動運転の市場化のシナリオ



資料：首相官邸「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」（2020年7月15日）

(10) 交通の現状と問題点のまとめ

自動車の交通手段分担率は令和元年時点で68.5%であり、平成20年時点から変化はなく、改定前の計画で目標としていた令和2年で63.8%を達成できない状況にあります。

公共交通の利用者数について見ると、鉄道は近年増加傾向にあります。路線バスは近年横ばい傾向にあるものの、10年前と比べると大きく減少しており、さらに新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、現状のまま推移すると民間事業者だけではサービスの維持が困難となる可能性があります。コミュニティバスも減少傾向にあり、公共交通サービスの維持に向けた対応が求められます。

市の道路網配置は、松本市中心部から放射状に広がる道路網体系となっていることもあり、中心市街地に通過交通が流入しやすい傾向にあります。都市計画道路の整備率は42.6%であり、目指す都市構造の実現や渋滞解消と良好な市街地環境の確保を図るため、必要性の高い路線や区間からの重点的な都市計画道路の整備が必要です。

中心市街地における歩行者通行量は、減少の傾向にありましたが、近年は横ばいから緩やかな増加傾向に転じています。今後は、ウォークブルな都市空間創出などさらなる人中心の交通環境の創出により、賑わいの強化を図っていくことが重要です。

身近な交通手段である自転車については、松本市においても、都市交通の重要な交通手段として歩行者への配慮と併せた安全性の向上を図っていくとともに、公共交通との連携など効果的な活用を図っていくことにより、自動車以外の選択肢を増やすことによる移動の利便性確保と脱炭素社会に対応した交通体系の構築を目指すことが必要です。

交通の現状、問題点

○公共交通サービスの維持

- ・路線バスの利用者の減少が著しく、民間交通事業者だけで公共交通サービスを維持することが困難となる可能性
- ・自治体が運行する路線バスの利用者も減少傾向
- ・郊外や中山間地域の高齢者の生活交通確保

○脱炭素社会への対応

- ・自動車への依存傾向が続いている
- ・道路混雑による都市活動とともに、環境への影響が懸念される
- ・脱炭素社会に向けて、これまで以上に公共交通や自転車・徒歩による環境負荷の少ない移動が求められる

○広域及び地域を結ぶ交通ネットワークの充実

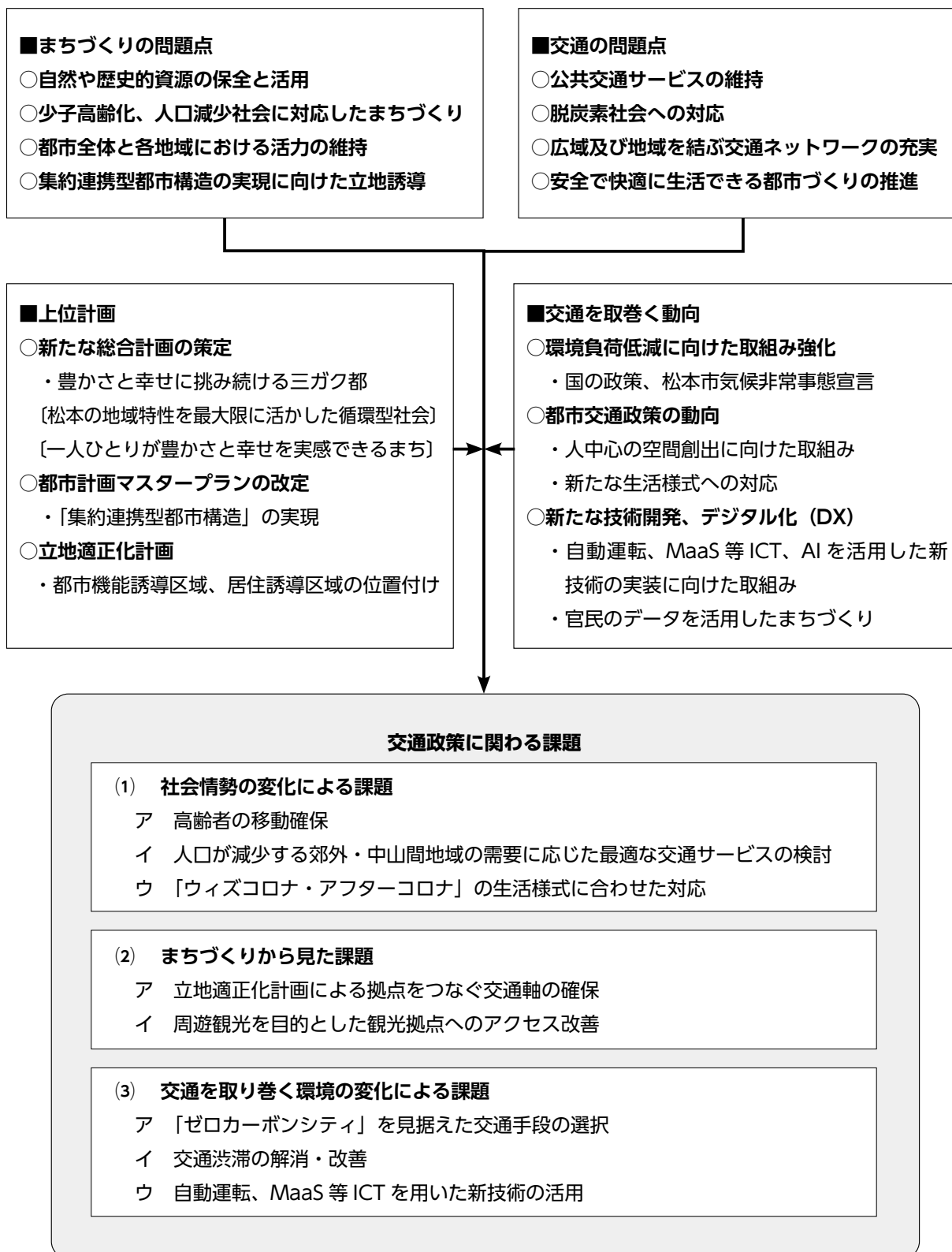
- ・広域交通ネットワーク整備を踏まえた環状放射型の道路網の強化
- ・公共交通ネットワークによる地域間連携の強化
- ・自家用車を利用しなくても安全・快適に暮らし続けられるまちづくり

○安全で快適に生活できる都市づくりの推進

- ・生活圏に快適性と安全性を生み出す都市基盤の維持・整備
- ・安全で賑わいのある中心市街地
- ・中心市街地等における防災性向上に向けた取組みの推進

4 松本市の課題

これまでの取組みを継続するとともに、本市の新たな将来像や今後の見通しを踏まえ、新たな課題認識のもとに総合交通戦略の見直しを行います。



第3 総合交通戦略の目指す将来像

1 新しい目標の設定

新たに松本市が策定した「総合計画（基本構想 2030・第11次基本計画）」を踏まえた、新たに目指す都市像と併せて、高齢化社会や過疎化などの地域状況の課題に加え、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が出てきました。

これらの課題対応を行うため、松本市総合交通戦略では、目指す都市像と社会動向を踏まえ、将来を見据えた下記の新しい目標（基本方針）の設定を行いました。

【新しい目標の設定（基本方針）】

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。

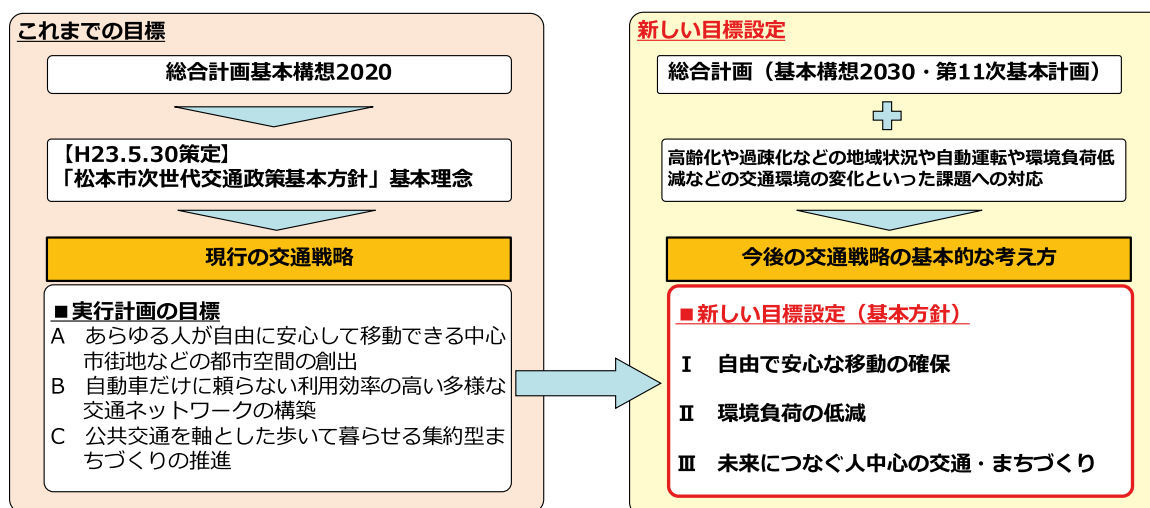
II 環境負荷の低減

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。

図 目標設定の見直し



2 将来の暮らしのイメージ (将来像)

(1) 松本市が目指す将来の暮らしのイメージ (市全体)

新しい交通体系によるまちづくりビジョンに掲げる「まち」のイメージや、松本市都市計画マスタープランで掲げる集約+連携を強化した都市構造の将来像を前提に、暮らしの主要要素である「住む」「働く」「憩う・楽しむ」の3つについて、将来の暮らしと交通体系のイメージを示すこととします。

図 松本市が目指す都市構造の基本的な考え方

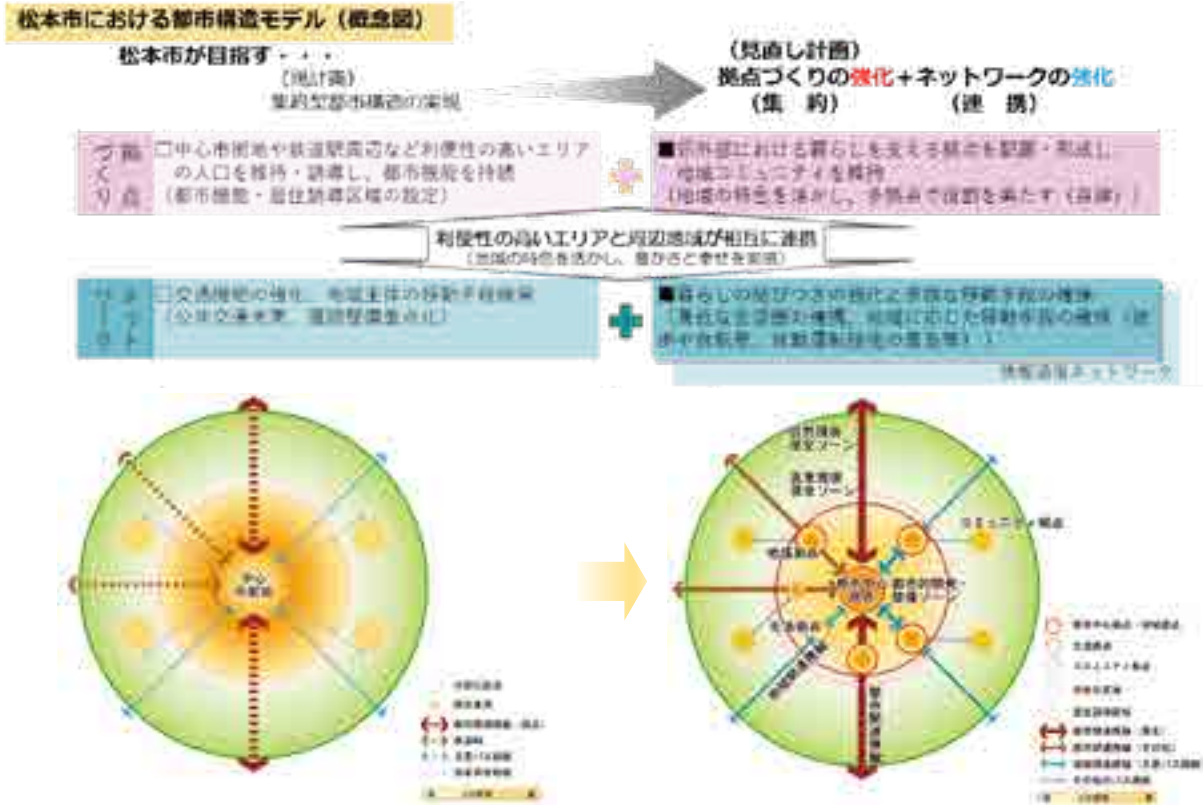


図 松本市が目指す将来の暮らしの3つの要素と移動環境



●住む：暮らしやすいまち

- ・地域特性に応じた必要な生活サービス施設の立地
→中心市街地や公共交通結節点の周辺では、医療・福祉、買物、公共施設等が立地し、暮らしに必要な主要なサービスが受けられます。
- ・多様な人々が集う環境が充実
→中心市街地には、安心して歩ける環境が整い、飲食店や公共スペース等人々が集う場所があり、職業、年齢などが異なる人々が、暮らしの活動を通じて交流することにより、心身とも健康に暮らします。
- ・まちの歴史や文化、自然環境を体験
→松本市固有の多様な歴史、文化、自然環境に触れながら、新しい文化を生み出します。
→それらを通じて同じ興味を持つ人たちが交流し、暮らしが充実します。
→伝統あるお祭りなどの地域活動に参加します。
- ・地域に合わせた住宅を提供
→中心市街地では、多様な居住者のニーズに合わせた生活利便性が高く、松本のまちなみに調和した都市型の住宅が供給され、質の高い住宅が軒を並べ、中心市街地ならではの美しく整った景観が形成されたまちなみとなります。
→郊外ではゆとりのある戸建て住宅が供給され、昔ながらの田園集落の風景を伝えるまちなみとなります。
- ・ライフスタイルに合わせた家に居住
→世帯構成やライフスタイルの変化に合わせた魅力的な住宅が、立地特性（生活サービスや交通環境の状況）に応じて供給されます。
→多世代が集まって地域コミュニティが存続し、暮らしの中での支え合いがなされます。

●働く：働きやすいまち

- ・企業が中心市街地に立地したくなる環境
→中心市街地の空きビルの有効活用などがされ、中心市街地への企業の立地が促進されます。
- ・知的なイノベーションの創出
→信州大学・松本大学など地場の知的創造機関と企業の協働や、オフィスの集約化が進み、知的産業等を創出する環境がつくられます。
→職場の近くには、ミーティングスペースや飲食できる場所等が充実し、大学の研究者や学生、企業、行政、その他の様々なまちで活動する人たちが、フォーマル・インフォーマルを問わず、交流する場があり、新しいアイデアやビジネスが生まれるきっかけとなります。

●憩う・楽しむ：豊かな時間を過ごせるまち

- ・住民や来街者が松本の様々な魅力に触れ、楽しく時間を過ごせる場所（拠点や商店街、水辺）の充実
 - 松本城やあがたの森公園などの観光資源へのアクセスやPRが充実しています。
 - 歴史的な建物や文化財が保全・活用されています。
 - まちの緑化や井戸・水辺の保全などが進み、まちなみが魅力的になります。
 - 店舗の店先の道路空間や広場などの公共スペースを中心として、まちに出かけたくくなるような溜まりの場が充実しています。

暮らしを支える移動環境

- ・中心市街地では、居住する人や荷捌きなどを除く自動車の通過交通が抑制されるとともに、徒歩や自転車、公共交通による安全で快適な移動環境となります。
- ・郊外の公共交通が不便なエリア（鉄道駅や主要なバス停まで徒歩で行きづらいエリア）では、公共交通が社会基盤として生活を支え、地域ごとの特性に応じた交通手段の適切な役割分担とそれらをシームレスにつなぐサービスの提供により、各生活拠点へのアクセスを確保します。

図 都市活動と移動の関係



(2) 松本市が目指す将来の暮らしのイメージ（中心市街地）

【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

【中心市街地における将来の暮らしのイメージ】

●住む

- ・400年の歴史を持つ城下町のまちなみを体感し、家を出ればアルプスの山なみが見渡せます。
- ・普段の買物は、身近なスーパーや顔見知りのお店に徒歩や自転車で行き、新鮮で安全な食料品や日用品を購入します。
- ・病気で受診する際は、まずかかりつけ医で診てもらいます。症状に応じて拠点的な病院を受診します。
- ・学校には徒歩や自転車を通い、帰りに仲間と活動したり勉強したりする、まちの居場所があります。
- ・おおむねの用事は、徒歩圏内で済ませることができます。
- ・低層階はオフィスや店舗、その上は住居といった都市型の住宅で暮らします。
- ・若者や子育て世帯、高齢者等、様々な人々が、まちなかの飲食店や広場などの公共スペースで、会話などを楽しめます。

●働く

- ・駅から徒歩圏内にあるオフィス等で働きます。通勤は徒歩や自転車、公共交通を利用します。
- ・創造性ある多様な人が集まり、信州大学・松本大学や企業とも連携して知的産業の創造が進みます。
- ・会議や会食等の集まりは、近くの会議室やレストランで行います。
- ・職場や駅の近くにある保育園を利用して、子育てと仕事を両立させます。

●憩う・楽しむ

- ・週末は郊外や近くのまちからも家族連れや若者等がやってきて、気軽に買物や散歩を楽しみます。

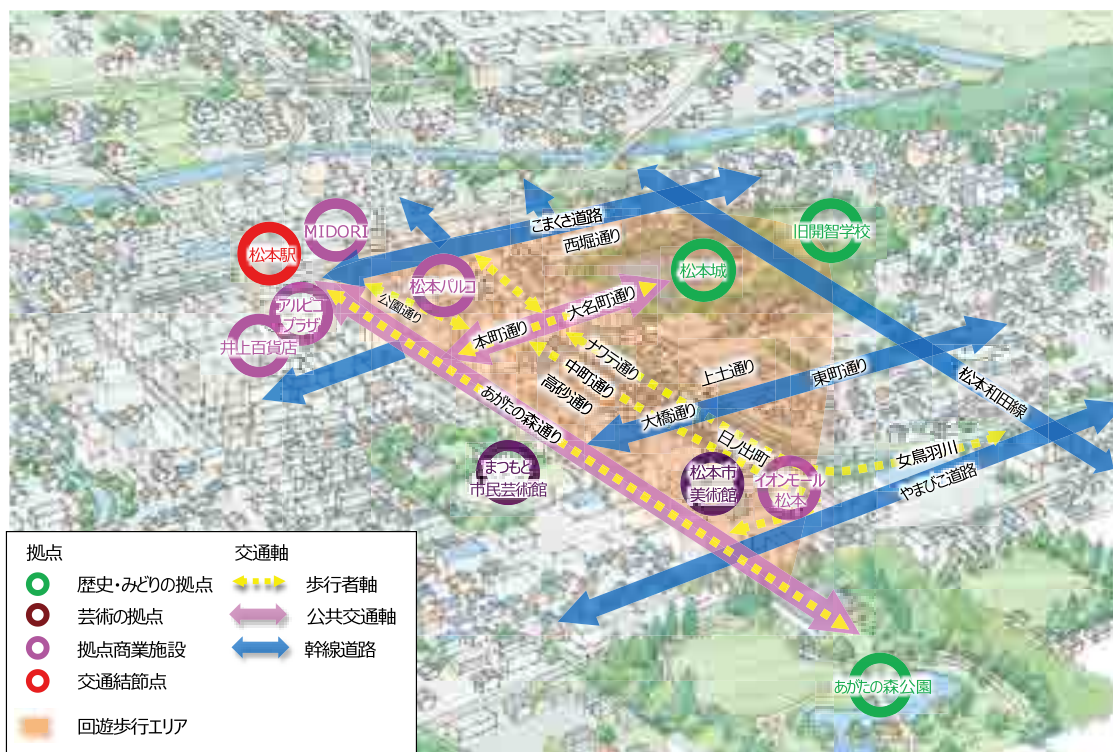
● 憩う・楽しむ

- ・学生や若者たちが広場や水辺などの公共スペースや飲食店などで集い、話し、遊びます。
- ・仕事終わりに職場仲間で近場の飲食店に出かけ、遅くまで飲んだり食べたりし、電車やバスで帰ります。
- ・観光客は中心市街地で1日楽しむことができます。日中は観光名所や个性的なお店、水辺等を歩いて巡り、夜は路地裏の飲食店へ。歩いてすぐのホテルで宿泊。翌日は上高地のハイキングや、松本の郊外、安曇野の田園地帯をサイクリングで楽しめます。
- ・工芸の五月、クラフトフェアまつもと、セイジ・オザワ松本フェスティバル等のイベントを通じて、信州の人々と全国の交流を楽しみます。

暮らしを支える移動環境

- ・中心市街地では、「住む」「働く」「憩う・楽しむ」を支え、歩行者・自転車を中心に、安全で安心な移動ができます。市民や事業者は、行き先や目的に応じて、適切な交通手段を選択します。
- ・中心市街地と郊外を連絡する公共交通は、サービスレベルが充実し、定時性が確保され、利用しやすくなります。
- ・各交通手段の移動環境が充実しており、様々な交通手段が選択でき、自動車を利用しなくても移動が可能になります。
- ・自動車の交通量が減り、交通渋滞が解消・改善されます。

図 松本市中心市街地の将来イメージ



(3) 松本市が目指す将来の暮らしのイメージ（郊外）

【将来の姿】

- 緑豊かでゆとりのある住環境と、地域で支え合う暮らし
- 普段の用事は身近な場所を、週末の買物は中心市街地を利用するなど、目的に応じて利用する場所や交通手段を選択
- 自家用車以外の移動手段が不便な場所では、公共交通が生活を支え、生活拠点へのアクセスのため、交通手段を適切に選択
- 自然を楽しむ趣味などの活動を通じて人付き合いの輪が広がる環境

【郊外における将来の暮らしのイメージ】

●住む

- ・買物は、交通拠点周辺や既存集落の中心部に立地するスーパーや商店に行きます。
- ・病気で受診する際は、まず交通拠点周辺などのかかりつけ医で診てもらいます。症状に応じて拠点的な病院を受診します。
- ・暮らしの形態に合わせて、身近な保育園や、通勤で便利な駅前の保育園を利用します。
- ・小中学生は身近な場所にある学校に徒歩や自転車で通い、高校生は鉄道や自転車等で通います。
- ・子育て世帯が、敷地が広く、緑豊かでゆとりのある戸建て住宅で暮らします。
- ・自動車が運転できない高齢者が、病院や買物に出かけたいときは、地域特性に合った交通手段を選択します。

●働く

- ・職場が集積する中心市街地には、公共交通で通勤します。
- ・郊外の交通拠点周辺や工業団地などには、自家用車やコミュニティバス等を利用して通勤します。
- ・農家は、自宅近くの広い農地で生産性の向上に励みながら農業を営みます。

●憩う・楽しむ

- ・週末は、中心市街地へ気軽に公共交通で遊びに行き、買物やイベントを楽しみます。
- ・地区外からも人が訪れ、山登りやサイクリングなど、余暇に体を動かして自然環境を楽しみます。
- ・これらを通じて地区内外の人々との交流のきっかけをつくれます。

暮らしを支える移動環境

- ・交通拠点周辺や既存集落中心部への移動は、少量移送サービスなどの移動手段を利用します。
- ・中心市街地への移動は、鉄道や主要バス路線など充実した公共交通サービスを利用します。
- ・交通拠点周辺や既存集落中心部には、整備された交通結節点や乗換え場所、パークアンドライド駐車場が配置されます。

※ここでいう郊外とは、市街化区域の縁辺部や市街化区域以外の既存集落を指します。

図 郊外の普段の暮らしで利用する場所と移動手段のイメージ (将来)



第4 交通政策の方向性と施策展開

1 交通政策の方向性

【5つの戦略】

総合計画（基本構想 2030・第 11 次基本計画）において、交通分野に関連する基本施策は以下のとおりです。

■「総合計画（基本構想 2030・第 11 次基本計画）」における交通分野に関連する

基本施策

- 松本城を核としたまちづくり
- 地域交通ネットワークの拡充
- 自転車活用先進都市の実現
- 交通需要に即した道路整備
- 広域交通網の整備推進

これに加え、今後 5 年間の社会情勢変化などにより予測される交通分野での課題として以下が考えられます。

■今後 5 年間の課題

- (1) 社会情勢の変化による課題
 - 高齢者の移動確保
 - 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
 - 立地適正化計画による拠点をつなぐ交通軸の確保
 - 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
 - 「ゼロカーボンシティ」を見据えた交通手段の選択
 - 交通渋滞の解消・改善
 - 自動運転、MaaS 等 ICT を用いた新技術の活用

総合計画の基本施策および今後 5 年間の課題を踏まえて、交通政策を戦略的に実施するため、以下に示す 5 つの戦略を新たに設定しました。

特に今回の戦略の設定は、第 11 次基本計画の施策である「自転車活用先進都市の実現」で示されている「ゼロカーボンシティの実現に向けた自転車利用」といったように、環境負荷低減と自転車利用促進が結びつき、これまでの公共交通施策に加え、自転車を都市交通の中で活用していくことを明確に示したことが特徴となっています。

■交通戦略として取り組む新しい5つの戦略

- 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

【実施時期】

各戦略の実施時期については、目標年次に従い、令和3年度から令和7年度までの5年間を基本とします。そのため、令和7年度までに実施する事業を短期、中期とし、目標年次である5年間を超える場合を長期とします。

■実施時期

- 短期 3年以内に実施：令和3年度～5年度
- 中期 5年以内に実施：令和3年度～7年度
- 長期 5年を超えて実施：令和8年度以降

【施策展開の考え方】

都市計画マスタープランや立地適正化計画では、都市構造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へ都市機能や人口誘導を図ることで、利便性の高いエリアと周辺地域拠点の連携を強化することとし、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」の実現を目指すこととしています。

この考え方に基づき、様々な機能とそれを利用する人口が集積する「拠点」と、その拠点と市内の各地域や周辺自治体等を結ぶ「交通の軸」によって将来の都市の骨格構造を構成することとなります。

ここで示されている拠点とは、「都市中心拠点」、「地域拠点」、「生活拠点」、「コミュニティ拠点」に分類され、それぞれの拠点や周辺自治体等を結ぶ「交通の軸」によって都市の骨格構造を構成することとなります。

拠点ごとのまちづくりは以下のとおりです。

① 都市中心拠点のまちづくり

松本広域都市圏の中心拠点として多様で高次の都市機能を集約することで、利便性が高く、また文化を楽しめるまちを目指します。

松本城を始めとする史跡（歴史的建造物）の保全、美術館や市民芸術館などを利用した芸術活動の活発化、個性的な商業の振興、歩行者や自転車利用者を優先した交通環境の改善などにより、松本の文化を楽しめるまちを目指します。住環境では、空き地や空き家などの有効活用を図り、幅広い世代や世帯のライフスタイルに対応した住環境を目指します。

② 地域拠点のまちづくり

主要な鉄道駅やバス停周辺は、地域拠点として生活サービス施設の誘導、充実を図り、拠点性の高い施設の維持誘導を行うことで、誰もが安心して生活できるまちを目指します。

地域拠点周辺には、身近な商店や、医療・福祉サービス施設等の配置を誘導します。住環境では、十分にゆとりを感じながら暮らせるような広さを持った住環境を目指します。

③ 生活拠点のまちづくり

都市機能誘導区域や鉄道駅等にアクセスしやすい範囲は、生活サービスやコミュニティが持続的に確保できるように居住誘導を行うことで、良好な住環境の形成を図ります。

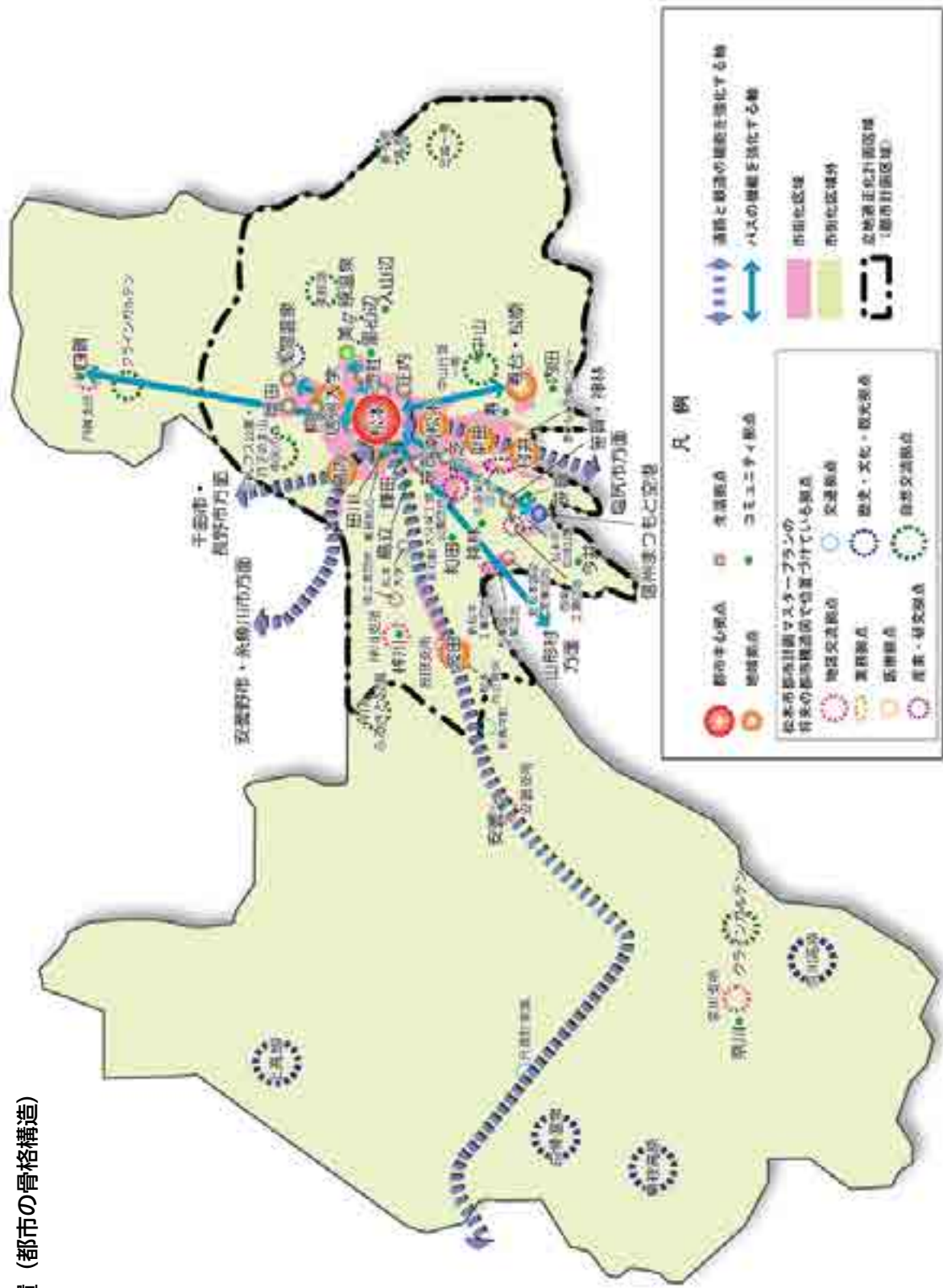
また、周辺地域への生活サービス提供を目指し、公共交通や生活サービス施設の維持・誘導を行う拠点を生活拠点とし、各地域を支える拠点として配置・形成します。

④ コミュニティ拠点のまちづくり

市街化区域外においては、地域の生活の中心となるコミュニティ拠点を配置し、公共交通や生活サービス施設を維持・誘導することで、地域コミュニティの維持と豊かな山林、田園、果樹園などの自然景観に囲まれた環境を大切にしたい暮らしができるまちを目指します。

既存集落では、コミュニティの維持・活性化のため、既存の空き家などの活用や、定住・移住を受け入れる施策をさらに推進するとともに、集落と地域拠点等をつなぐ公共交通の維持・充実により、活性化を図ります。

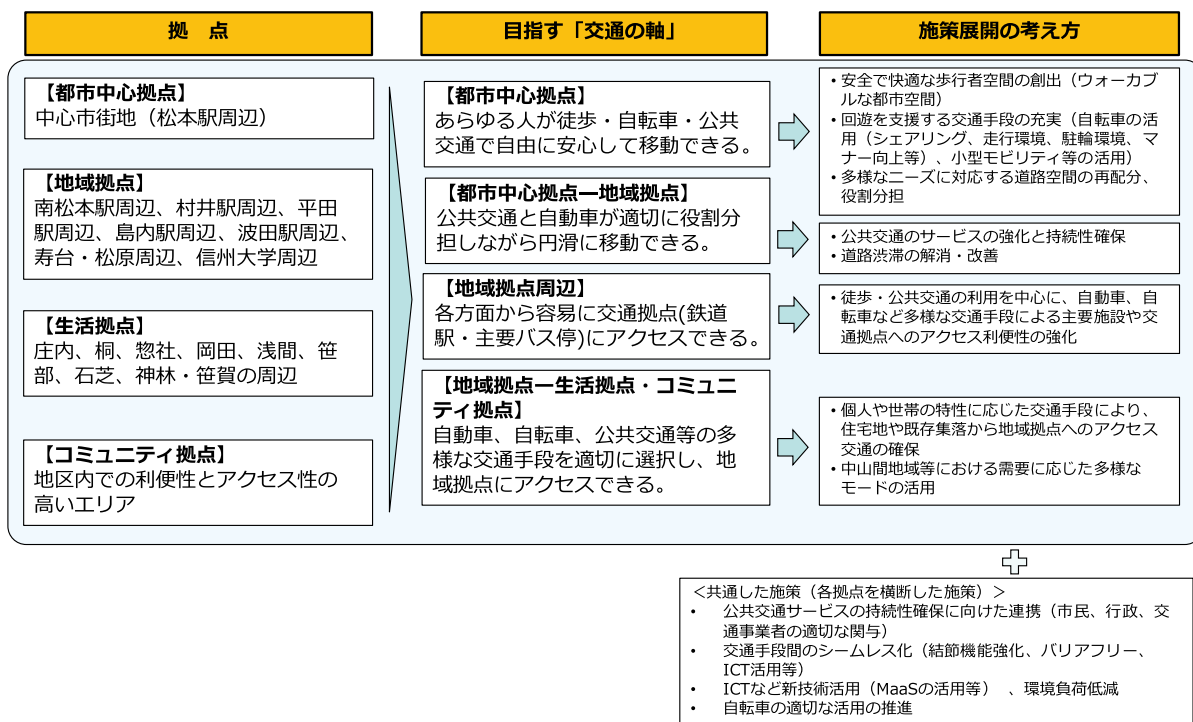
図 拠点と軸の配置 (都市の骨格構造)



資料：松本市立地適正化計画（平成 29 年）

各拠点では都市機能や居住分布が異なるため、移動に関する課題や要望も異なることとなります。そのため、拠点ごとに目指す交通の軸と施策展開の考え方を整理し、各拠点と目指す交通体系、施策展開の考え方を下図のとおりとしました。

図 施策展開の考え方



【戦略と施策の関係】

基本方針を踏まえた各戦略と施策展開の考え方を下図に整理しました。

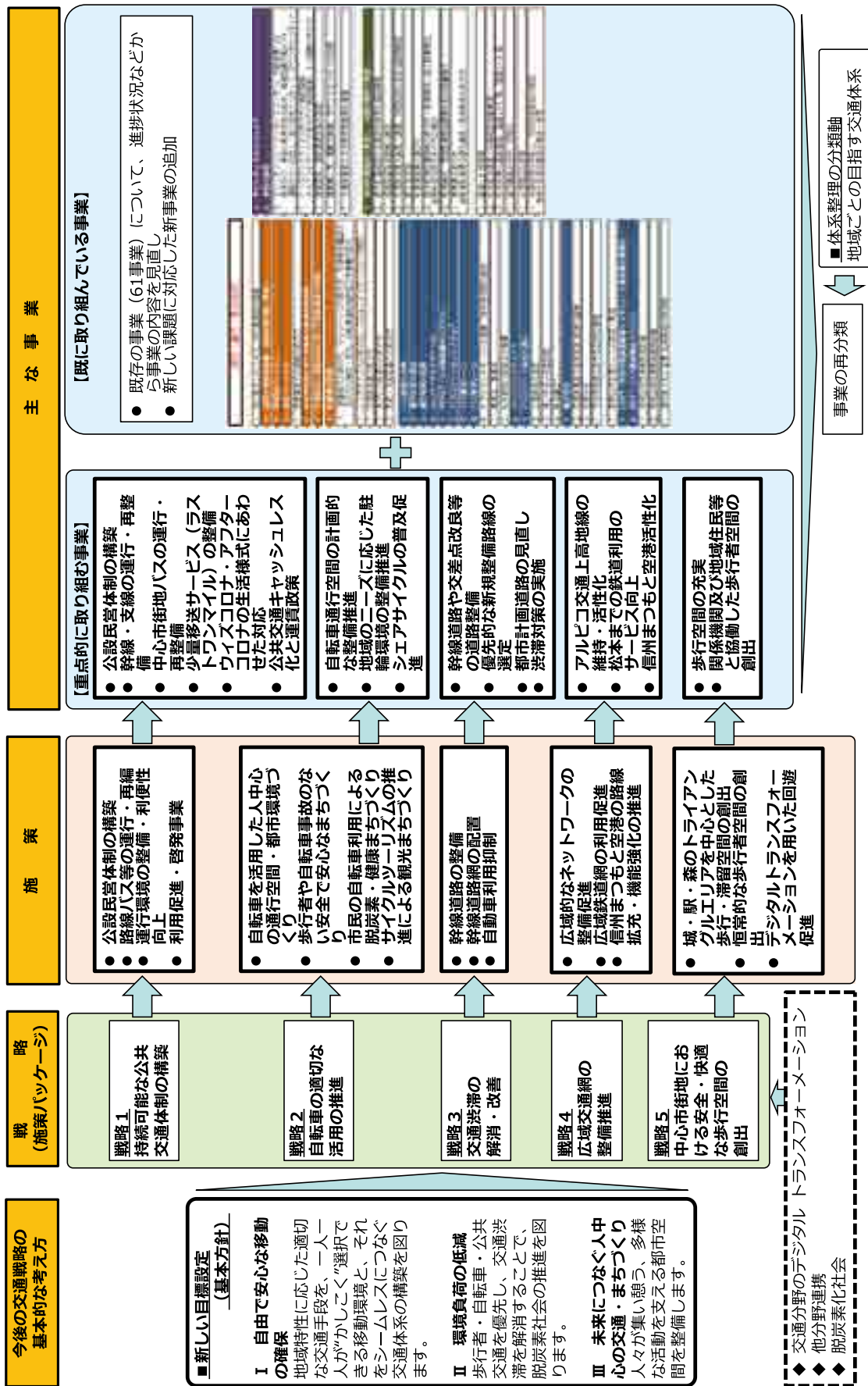
施策については改定前の旧施策（61事業）を見直し、新しい課題に対応した新施策を追加しています。

施策展開においては、それぞれの施策実現のための事業が位置付けられます。

ここで、事業に関しては、「ウイズコロナ・アフターコロナ」の生活様式対応のような早期に課題解決として実施すべき事業やICT等の将来の新技术の活用として早期に基礎整備の対応を行う必要がある事業などについては重点事業と位置づけ、短期（3年以内）に取り組み、事業によっては中期、長期と継続する事業となります。

また、広域交通網の整備などのように整備期間が5年を超える事業もあります。このような将来を見据え、取組みを実施する事業は長期に分類し、期間後の計画見直しや新計画の策定に際しては事業を継続するか改めて検討を行うこととします。

図 戦略と施策・事業の関係



2 目標を実現するための施策・事業

戦略1：持続可能な公共交通体制の構築

(1) 取組方針

- 公共交通サービスを維持していくため、公共交通の公設民営体制の検討に際して、行政も主体的に関わっていくことにより、持続可能な公共交通体制の構築を目指します。
- 公共交通の利用環境向上のため、バス路線の再編として地域状況に応じた路線バスの再整備を行います。
- 乗換・待合環境の整備、交通結節機能やパークアンドバスライド機能の充実など、バス運行の環境整備や利便性向上を行い、公共交通の利用促進を図ります。
- 公共交通へのキャッシュレス化を進め、さらに MaaS の推進を目指すことで、将来の公共交通の更なる利便性向上を図ることとします。
- バス路線を維持するためにはドライバー不足などの課題もあげられており、自動運転などの新技術導入による解決を図るため、実用化に向けた基盤整備と市民への啓発も行っていきます。
- 通勤、通学、日常生活での公共交通の積極的な利用を図るため、モビリティ・マネジメントなどの啓発事業を積極的に行っていきます。

(2) 施策と事業

関連施策	主な事業
公設民営体制の構築	公設民営体制の構築（重点事業）
路線バス等の運行・再編	幹線・支線の運行・再整備（重点事業）
	中心市街地バスの運行・再整備（重点事業）
	少量移送サービス（ラストワンマイル）の整備（重点事業）
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（重点事業）
	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（重点事業）
	MaaS の推進
	公共交通車両の整備
	定時制の確保（公共車両優先システムの導入検討）
	新技術の導入検討
利用促進・啓発事業	情報発信
	通勤・通学における利用促進
	生活における公共交通利用の促進

(3) 主な施策や事業の内容

【公設民営体制の構築】

松本市に最適な公共交通のマネジメント体制の構築を目指し、公設民営体制として、交通事業者との合意形成、新たな運行体制の検討を行います。

【路線バス等の運行・再編】

① 幹線・支線の運行・再整備事業

沿線地域の誰もが松本市中心市街地への移動に利用できる幹線バスを再整備します。また、幹線が整備されていない地域において、鉄道や幹線への接続や地域内及び近隣の生活関連施設への移動を担うバスを整備します。

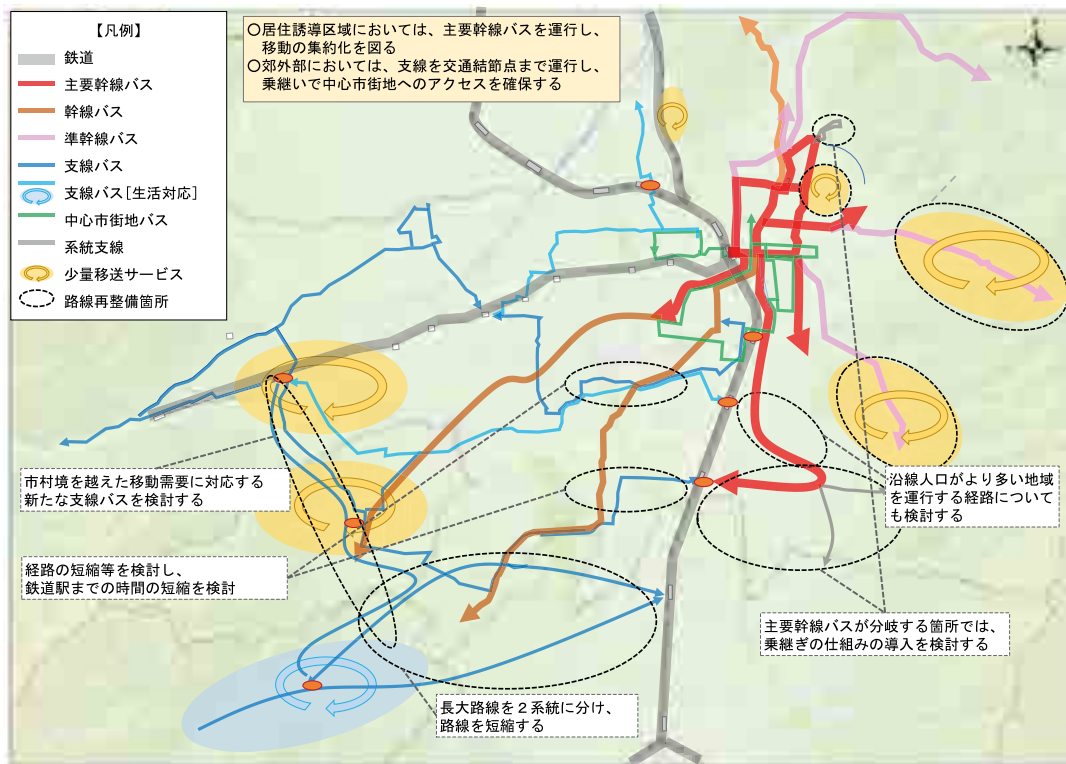
② 中心市街地バスの運行・再整備事業

中心市街地の居住者及び来訪者の中心市街地内の移動を担保するため、松本駅と中心市街地の各施設を接続する中心市街地バスを再整備します。

③ 少量移送サービス（ラストワンマイル）の運行・再整備

公共交通網を補完する小規模な移動需要に対応する手段として、タクシーなどを活用した少量移送サービス（ラストワンマイル）を運行します。

交通体系の将来像と再編のポイント



【運行環境の整備・利便性向上】

① 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

駅、停留所でのドア開放や空調による車内換気、消毒用アルコールの設置、拭き取りによる車内消毒等を徹底し、車内の衛生環境を整備します。また、車内でのマスク着用、咳エチケットの徹底、会話を控えること、体調が優れないときは利用を控えることなど、車内掲示やホームページで利用者に協力を依頼します。

② シームレスな乗り換えを実現する交通拠点の整備

幹線での乗換えの向上を図るため、パークアンドライド駐車場の運営を継続します。松本市が運営するパークアンドライド駐車場のほかにも、民間商業施設を活用したパークアンドライド施設を拡充していきます。

平田駅パークアンドライド駐車場



③ 公共交通のキャッシュレス化と運賃施策

松本地域路線バスのキャッシュレス化を進め、利用者の利便性を高めます。また、運賃の下限と上限を定め、地域公共交通の高頻度利用者や中長距離利用者が恩恵を受ける運賃政策を導入します。

④ MaaSの推進

利用者が目的地及び利用バス検索、乗車、決済から周辺情報の入手にもつながるデジタルツールの導入を目指します。

⑤ 公共交通車両の整備

運行に必要な車両を順次、更新していきます。車両更新に当たっては、運行ルート の地勢や利用者層に応じて、車両のサイズや仕様（低床車両、傾斜対応、燃料種）を設定します。また、環境配慮型の車両の導入を推進します。

⑥ 定時制の確保

バス遅延状況の課題については、バスロケーションシステムや乗降地点データ（OD）を利用し、バス運行の課題を把握します。その上で、運行ダイヤ設計の見直し、運行ルート等の変更を行います。

⑦ 新技術の導入検討

地域の移動手段確保における解決策として、自動運転やオンデマンド交通などの実用化について研究、検討していきます。

⑧ 情報発信

交通マップやホームページ、経路検索サービス、観光・交通案内アプリなどを通じて、公共交通に関する情報を発信していきます。

【利用促進・啓発事業】

① 通勤・通学における利用促進

通勤では公共交通や徒歩、自転車によるエコ通勤を促進します。また、通学では、地域内の高校への通学に公共交通が利用されるよう、モビリティ・マネジメントを展開します。

② 生活における公共交通利用の促進

地域との意見交換会を実施し、地域公共交通の運行状況や利用状況を住民に伝え、利用を案内します。同時に、住民から公共交通に対する課題や要望を収集し、公共交通の改善に活かします。また、路線見直しのなどのタイミングで、広報・SNSなどに記事を掲載し、公共交通に親しみを持ってもらいます。加えて、地域における利用促進や意識啓発のための取組みに対して補助や情報提供等の支援を行います。

戦略2：自転車の適切な活用の推進

(1) 取組方針

- 近距離における重要な交通手段の一つとして、自転車の適切な利用の推進を図ります。
- 自転車の利便性を高め、利用を増加させるとともに、歩行者などの安全を確保するため自転車利用に際しての安全な環境をソフト・ハード面で整備します。
- 自転車利用促進や公共交通と自転車との連携拡大等を図るために、市民が安全・安心・快適に通行できるよう、ネットワーク化された自転車通行空間の整備を行います。
- 公共交通と自転車との連携拡大を図るため、公共交通と連携した駐輪場やまちなかで気軽に駐輪できる環境づくりを行うなど、地域のニーズに応じた駐輪環境の整備を行います。
- シェアサイクルを公共的な交通手段と位置付け、鉄道やバスから乗り換える利用を促進するため、交通結節点や駐車場などへシェアサイクルのステーションを設置します。また、シェアサイクルのステーションに接続した自転車通行空間の整備や利用方法に関する広報啓発を併せて行い、普及を図ります。

(2) 施策と事業

関連施策	主な事業
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（重点事業）
	地域のニーズに応じた駐輪環境の整備推進（重点事業）
	シェアサイクルの普及促進（重点事業）
	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みの実施
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
	自転車を活用した健康づくりの推進
	サイクルスポーツの振興
サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり	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

(3) 主な施策や事業の内容

【自転車を活用した人中心の通行空間・都市環境づくり】

① 自転車通行空間の計画的な整備推進

クルマだけでなく自転車の積極的な利用を促すとともに、公共交通と自転車との連携拡大を図るために、市民や国内外からの観光客やサイクリストなど、誰もが安全・安心・快適に通行できるよう、ネットワーク化された自転車通行空間の整備を推進します。

② 地域のニーズに応じた駐輪環境の整備推進

公共交通と自転車との連携拡大を図るとともに、放置自転車対策の観点から、公共交通と連携させた駐輪場や路上における駐輪場、サイクルラック等によりまちなかで気軽に駐輪できる環境づくりを行うなど、地域のニーズに応じた駐輪環境の計画的な配置・整備を推進します。

③ シェアサイクルの普及促進

公共的な交通手段と位置付けるシェアサイクルについて、鉄道やバスなどを降りて目的地に向かう道のりにおける利用を促進させるため、交通結節点や駐車場（フリンジ駐車場）など周辺へのシェアサイクルの設置促進や、ステーションに接続した自転車通行空間の整備や利用方法に関する広報啓発を実施します。

④ 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みの実施

自転車利用が多い路線や自転車事故が多く発生している路線などの危険な区間において、生活道路におけるゾーン 30 の整備や狭さくの設置などの安全対策を推進します。

また、地域を豊かにする人中心の賑わいのある道路空間を構築する取組みの一環として、歩行者利便増進道路（ほこみち）などにおいて、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルのステーションの設置を促進することにより、回遊性の確保による歩行者の利便性の向上を図るとともに、ステーションの設置とあわせた自転車通行空間の整備を推進します。

自転車通行空間の例（松本市内）



限られた幅員の歩道における小規模の路上自転車駐車場の整備事例（東京都西新宿）



松本駅前のシェアサイクル



【歩行者や自転車事故のない安全で安心なまちづくり】

① 市民への自転車安全教育の推進

市民の交通安全意識の向上に向けて、ライフステージに応じた交通安全教育の更なる充実・実施を行うとともに、特に子どもや若者に向けた新たな教育施策を検討し、実施します。

② 自転車の安全利用の促進

市民に対する交通安全意識の向上のための広報啓発活動などにより、自転車利用時における安全意識を醸成し、自転車の安全な利用を促進します。

松本市内での交通安全活動の様子



自転車の交通ルール
(松本市リーフレットより)



自転車損害賠償保険等の紹介
(松本市リーフレットより)



【市民の自転車利用による脱炭素・健康まちづくり】

① 自転車通勤等の促進

積極的な自転車通勤の実施を促すため、市中心部への快適・円滑な自転車利用が可能な環境整備を行うとともに、市や民間企業・団体の『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトへの積極的な参画を促すなどの広報啓発を実施します。

また、日常生活における電動アシスト付き自転車の活用促進を図ります。

② 自転車を活用した健康づくりの推進

健康に関する理解力を底上げし自転車の利用促進を図るため、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進します。

③ サイクルスポーツの振興

サイクルスポーツを身近に感じ、競技者の裾野を広げる活動を支援するとともに、自転車アスリートの発掘・育成に向けた広報啓発を実施します。

【サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり】

① e-BIKE の利用機会の創出に向けた環境づくり

乗鞍高原を始めとした県内の雄大な山岳高原の強みを最大限活かしつつ、年齢や性別、体力の差に係わらず誰でも同じレベルでサイクリングを楽しむことができ、サイクルツーリズムの裾野を飛躍的に拡大させる e-BIKE について、市民や観光客・サイクリストが様々なシーンで利用できるよう、e-BIKE の利用機会の創出に向けた環境づくりを推進します。

② 松本市を象徴するサイクリング大会等の実施

松本市では、国内で高い知名度を誇るサイクリングイベントやヒルクライムイベントが開催されており、市民や市外のサイクリングファンの拡大に向け、更なるブランド化を図ります。

③ 世界に誇るサイクリング環境の創出

長野県 1 周ルート『Japan Alps Cycling Road』と連携しつつ、市中心部や郊外、周辺自治体等とも連携し、市内外の資源を最大限活かしたサイクルツーリズムを推進するため、県や国、関係者として一体となって、国内外からの観光客やサイクリストが楽しめる走行環境や受入環境を強化します。さらに、国内外からの誘客を図るため、情報発信や観光プロモーション等の取組みを推進します。

鹿島臨海鉄道大洗鹿島線でのサイクリートレイン実証実験の様子 (茨城県)



戦略3：交通渋滞の解消・改善

(1) 取組方針

- 高度経済成長期に計画され、長期未着手となっている都市計画道路の見直しを行うことで、超少子高齢型人口減少社会の進展など、社会状況の変化を踏まえた集約連携型の都市構造を実現します。
- 中心市街地における通過交通を抑制し、円滑な交通流動を図るため、幹線道路、都市計画道路、交差点改良について計画的に整備を進めます。
- 将来都市像として、集約連携型の都市構造の構築に資する路線や、中心市街地におけるまちづくりの方向性に整合した路線は、優先的な新規整備路線の候補として整備を進めます。
- 都市計画道路については、将来の道路交通状況や土地利用を見据え、既存道路を有効活用した効率的・効果的な道路整備を行うため、計画の決定や変更を行います。
- 渋滞対策の実施に際しては、モビリティ・マネジメントによる自動車の総量抑制を図るとともに、関係機関と連携し、渋滞要因に合わせた対策を実施します。

(2) 施策と事業

関連施策	主な事業
幹線道路の整備	幹線道路や交差点改良等の道路整備（重点事業）
	優先的な新規整備路線の選定（重点事業）
幹線道路網の配置	都市計画道路の見直し（重点事業）
	渋滞対策の実施（重点事業）
自動車利用抑制	モビリティ・マネジメントの啓発

(3) 主な施策や事業の内容

【幹線道路の整備】

① 幹線道路や交差点改良等の道路整備

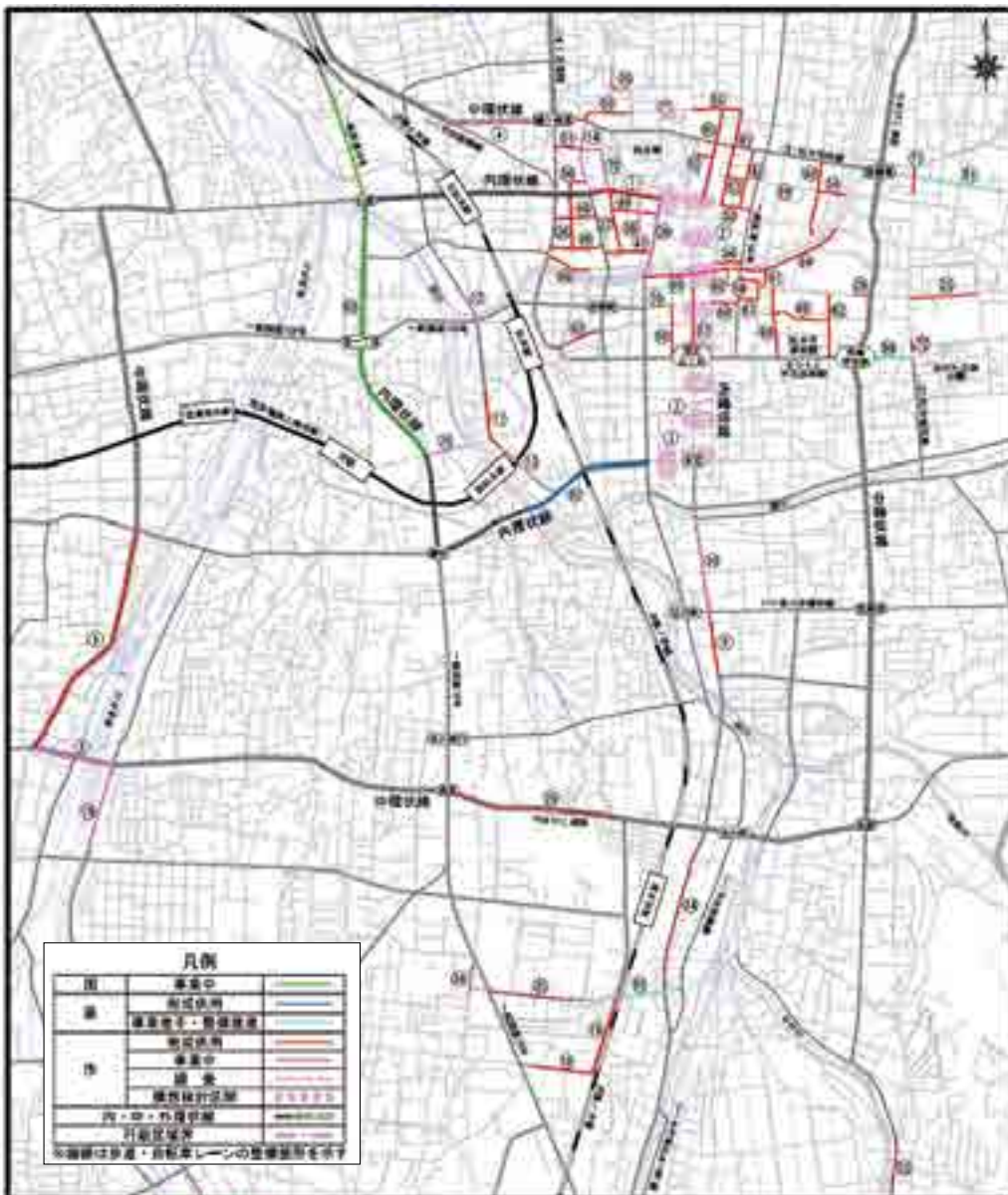
松本市第6次道路整備五箇年計画（平成30年度から令和4年度まで）に基づき、まちづくりとの整合や交通円滑化などの整備方針に即した路線の整備を優先的に進めます。

② 優先的な新規整備路線の選定

整備計画の期間が令和4年度までとなることから、新規整備路線の選定を行い、次期計画を策定します。

路線の選定に当たっては、上位計画である総合計画（基本構想2030・第11次基本計画）や都市計画マスタープランの将来都市像に掲げた「集約連携型」の都市構造の構築に資する路線や、中心市街地におけるまちづくりの方向性に整合した路線の整備を優先します。

整備予定路線・事業位置図



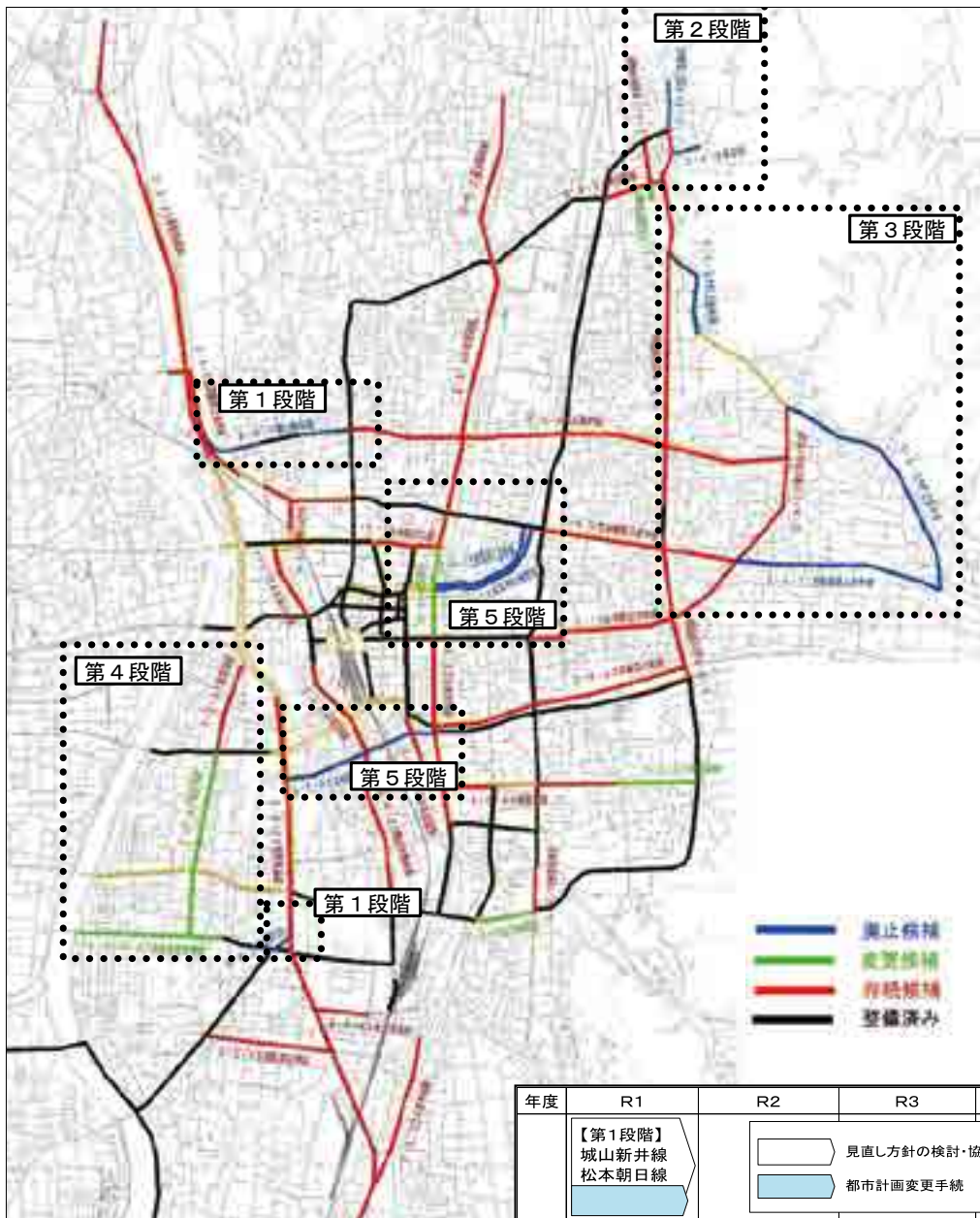
資料：松本市第6次道路整備五箇年計画

【幹線道路網の配置】

① 都市計画道路の見直し

松本市総合都市交通計画（平成23年3月）において設定した、存続、変更、廃止候補案に基づき、市内全体を5段階に分けた見直しを行います。見直し方針の決定に当たっては、周辺道路網のネットワークを考慮し、関係機関等との協議の上、決定します。

存続、変更、廃止候補案及び見直しの段階分け



年度	R1	R2	R3	R4
段階分け	【第1段階】 城山新井線 松本朝日線	見直し方針の検討・協議 都市計画変更手続		
	【第2段階】 浅間温泉付近			
		【第3段階】 惣社里山辺付近		
			【第4段階】 高宮・南松本付近	
				【第5段階】 中心市街地

② 渋滞対策の実施

渋滞要因の分析及び交通流動上の課題を整理し、右折レーンの設置や信号サイクルの調整など効果的な対策を行います。

対策の実施に当たっては、道路の整備計画を踏まえ、その内容や優先順位について、関係機関と連携しながら進めます。

渋滞箇所調査結果図（平日）



【自動車利用抑制】

○モビリティ・マネジメントの啓発

過度に自動車に依存した状態から、公共交通や自転車利用などの多様な交通手段への転換を推進し、中心市街地への車両の流入抑制を図ります。

パークアンドライド駐車場の機能充実を図り、市民へ公共交通の利用促進、シェアサイクルの利用促進のための情報発信を行います。

また、企業に対し、新型コロナウイルス感染症禍における新しい生活様式に対応した時差出勤やテレワークなどの継続的な取組みを啓発します。

戦略4：広域交通網の整備推進

(1) 取組方針

- 長野・東海・北陸の各自動車道を相互に連絡し、関東・中部・北陸地方の広域的・一体的発展を図ります。
- 南海トラフ大地震などの災害時における東名高速道路、中央自動車道の代替路及び緊急輸送路としての機能を確保します。
- 市内各地域を結び、物流、観光、交流、医療、防災などの各機能の発展を図ります。
- 松本市、長野県内に限らず、隣接県・首都圏や全国といった広域的な交通流動を促進するため、道路ネットワークの整備に加えて、空港利用や鉄道利用の促進を図ります。

(2) 施策と事業

関連施策	主な事業
広域的な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
	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
	松本佐久連絡道路の整備推進
広域鉄道網の利用促進	アルピコ交通上高地線の維持・活性化（重点事業）
	松本までの鉄道利用のサービス向上（重点事業）
信州まつもと空港の路線拡充・機能強化の推進	信州まつもと空港活性化（重点事業）

(3) 主な施策や事業の内容

【広域的なネットワークの整備促進】

① 松本波田道路（中部縦貫自動車道）の整備推進

松本波田道路は、長野自動車道（松本市島立）から松本市波田に至る延長 5.3 km の自動車専用道路であり、中部縦貫自動車道の一部として、国土交通省により整備が進められています。この整備により、沿道周辺に点在する上高地、乗鞍高原、飛騨高山などへの快適なアクセスを実現することはもちろん、新たな流通経路として産業・リゾートなど地域開発がバックアップされるとともに、国道 158 号の交通渋滞の緩和にも効果を発揮します。

② 松本糸魚川連絡道路の整備推進

松本市から糸魚川市に至る延長約 100km の交流促進型の道路であり、松本～大町～糸魚川の生活圏を連絡し、広域的な交流・連携を図るとともに、地域住民が安全で安心して暮らせるための災害に強く信頼性の強い道路を整備します。北アルプスの雄大な山々や日本海沿岸の海洋リゾート等、観光資源の豊かな地域を連絡する広域観光ルートとしても期待されます。

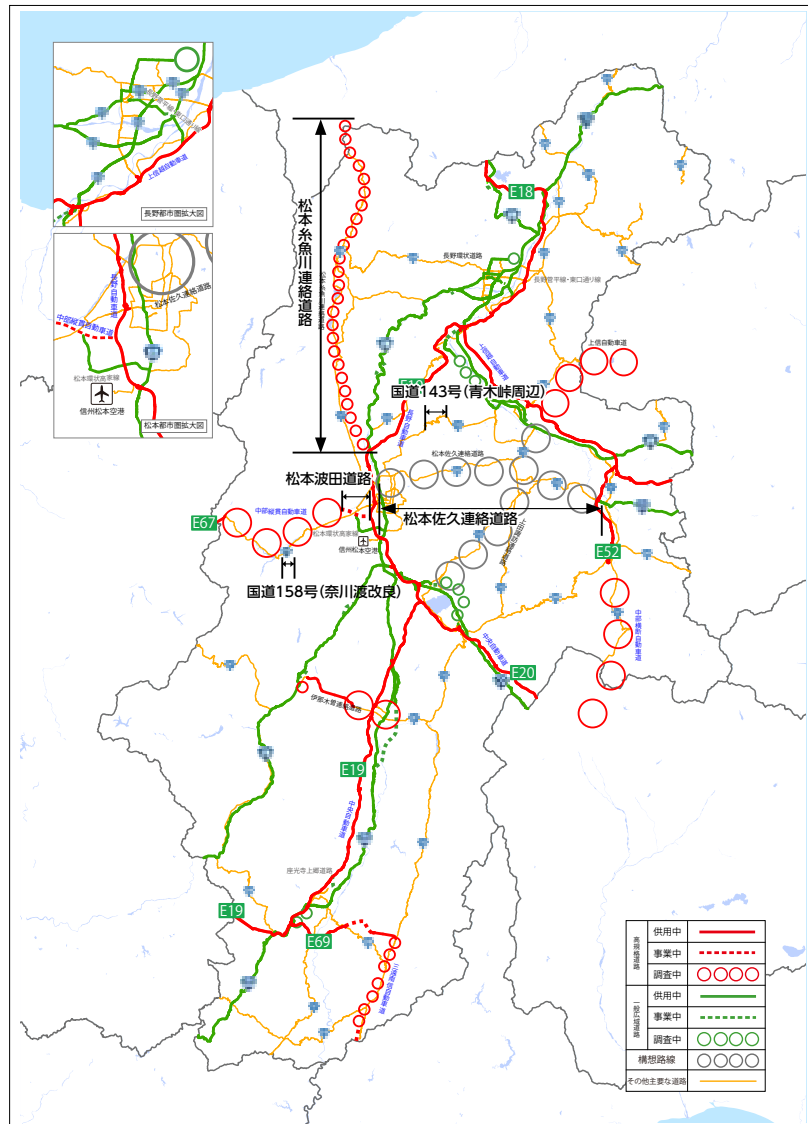
③ 国道 143 号（青木峠周辺）の整備推進

青木峠周辺未整備区間を改良することにより、現在は通行困難な大型車両も通行可能になり、信州の東西を結ぶ主要道路となっている国道 254 号とともに松本・上小地域間を安心して通行できる路線に整備します。

④ 松本佐久連絡道路の整備推進

長野県広域道路網マスタープラン（平成 5 年 12 月作成、平成 10 年 6 月見直し）で交流促進型の広域道路に位置付けられ、佐久地域及び上田・小県地域と松本・安曇野地域を結ぶことにより、文化の交流や活力ある地域づくりが図られる道路であり、また、

広域道路ネットワークの整備路線



資料：長野県広域道路交通計画令和 3 年（2021 年）3 月

信州まつもと空港と北陸新幹線駅、中部横断自動車道と中部縦貫自動車道などを結ぶことにより、長野県内はもとより、他県経済圏との交流にも重要な役割を担う道路です。

【広域鉄道網の利用促進】

① アルピコ交通上高地線の維持・活性化

アルピコ交通上高地線を地域の幹線と位置付け、その存続・維持・活性化のため、車両、線路、駅、関連施設の改修、修繕など維持や整備の取組みを実施していきます。

② 松本までの鉄道利用のサービス向上

大都市圏、主要都市から松本までの鉄道利用について、北陸新幹線との乗継性確保など、長野～松本間の利便性向上を図ります。また、首都圏・中京圏～松本間の線路改良、新型車両導入など、安全性・運行柔軟性等の向上を図るとともに、将来のリニア駅からの2次アクセス充実を図ることとします。

【信州まつもと空港活性化】

県が掲げる「信州まつもと空港の発展・国際化に向けた取組方針」の目標実現に向け、空港周辺の環境整備や空港機能の拡充、国際化に向けた取組みを進め、県内唯一の空の玄関口を有する立地を生かした地域経済の発展を図ります。また、信州まつもと空港の活性化を図るため、市街地や鉄道駅からのアクセスの向上を図ります。

戦略5：中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出

(1) 取組方針

- 城下町としてのまちの骨格を形成し、観光資源としての役割を担っている歴史的なまちなみを保全するとともに、歩行者が安心、快適に回遊・滞留できる道路空間を整備します。
- 中心市街地周辺の道路を機能別に位置づけ、まちなみの現状に合わせた道路や歩行空間の整備を推進します。
- 歩行者や自転車などの安全・安心、賑わい空間の創出、新たなモビリティの通行など多様化する道路空間に対するニーズに対応するため、「歩行者利便増進道路」などの制度を活用し、道路空間の再配分を行います。
- 中心市街地のトランジットモール化などの事業を実施することにより、関係機関及び地域住民等と協働した、恒常的な歩行空間を創出します。
- 都市機能の集積に伴い、駐車場へ向かう自動車と歩行者との交錯が生じることを防止するため、駐車場の配置適正化を推進します。
- 中心市街地の来訪者の回遊促進につながるアプリなどを活用して、購買行動や動きを把握できるデータを収集する仕組みづくりを進めます。また、収集したデータについては、シェアサイクルなどの分野での活用など、交通や移動での利活用を図ります。

(2) 施策と事業

関連施策	主な事業
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（重点事業）
	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
恒常的な歩行者空間の創出	関係機関及び地域住民等と協働した歩行者空間の創出（重点事業）
デジタルトランスフォーメーションを用いた回遊促進	ICTを活用したマーケティングの推進

(3) 主な施策や事業の内容

【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】

① 歩行者空間の充実

松本城・松本駅・あがたの森を結んだエリアを、歩行者の回遊性を高めるエリアとします。

また、松本市総合都市交通計画においてシンボルロードに位置付けられたあがたの森通りと大名町通り・本町通りを、人々が集まる松本の「代表的な空間」として、周辺のまちなみを含めた景観形成やバリアフリーなど、歩行環境の向上を図ります。

シンボルロードとは、動きやすい歩行・自転車環境の形成とともに、中心市街地の賑わいや良好な景観を創出する通りです。特に、大名町通りについては、三の丸エリアを「世界水準の歴史観光エリア」とするための通りの在り方を令和3年度策定予定の三の丸エリアビジョンに位置付け、周辺道路への影響を考慮したうえで、歩行者中心の道路として、道路空間の再配分を行います。

また、歩行者優先のまちづくりを推進するため、歩行者の安全で快適な通行を確保するための道路整備や、ゾーン30の設定を行います。

回遊性を高めるエリアとシンボルロード



高質空間の実施例（飯田町）



ゾーン30の実施例（筑摩小学校周辺）



② 歩行者利便増進道路の指定

令和2年5月の道路法の改正により、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度が創設されました。「歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）」に指定した道路内に定めた特例区域では、道路占用許可が柔軟に認められ、ベンチや食事施設などの歩行者利便増進施設を設置することが可能になります。

中心市街地においては、歩行者利便増進道路及び特例区域を指定し、まちの賑わいに資する公共空間の利活用を進めます。

空間利活用に関すること



③ まちづくりに合わせた駐車場の適正な配置検討

市街地における駐車場の適正な配置を推進し、歩行者の移動上の利便性・安全性を確保するとともに、まちの活性化を図る有効な土地活用を誘導することを目的に、三の丸エリアの一部を対象に「駐車場配置適正化区域」を定める条例を制定しました。

区域内にコインパーキングを始めとする路外駐車場を設置する場合、事前に届け出を行い、技術的な基準に則る必要があります。

今後は、区域の拡大を図るとともに、各エリアの地域特性に合った規制内容を検討します。

また、城・駅・森のトライアングルエリアの縁辺部に、駐車需要の受け皿としての駐車施設の整備を検討します。整備に当たり、既存の民間駐車場や商業施設の附属駐車場の利活用を含め、エリア周辺の駐車場の需給状況に合った施設配置を図ります。

④ 市民歩こう運動の推進

子どもから高齢者までの歩くことによる健康づくりを図るため、身近に歩けるマップを作成し、歩く習慣の定着化を図ります。今後は、啓発事業を継続するとともに、地区の自主的な事業への支援を重点的に行います。

駐車場配置適正化区域



駐車場の出入口を設置できない通り



【恒常的な歩行者空間の創出】

通過車両の抑制や歩行者が安心して歩ける通りの創出を目的に、中心市街地の通りの定期的なトランジットモール化を実施しています。今後は、イベント的に実施しているものの回数や期間を増やし、恒常的な歩行者空間の創出を図ります。

中心市街地における歩行者優先のまちづくりを推進するため、市街地や生活道路における歩行者の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて時速30キロメートルの速度規制を実施します。

【デジタルトランスフォーメーションを用いた回遊促進】

来街環境の充実を図るため、中心市街地へのバス・電車などの公共交通や自家用車でのアクセスに必要な駐車場の利便性向上に取り組みます。また、中心市街地を回遊する移動手段として公共交通の利便性向上やシェアサイクルの利用推進を図ります。

また、ビッグデータを利用して、マーケティングや中心市街地の活性化を実現させるための検討を進めていきます。また、中心市街地活性化策の立案に必要なデータを取得するため、既存調査については、その調査手法を見直し、精度を高めるとともに、ICTを活用したデータ取得を推進します。

3 施策展開

施策展開については、実施時期（短期、中期、長期）と実施主体（行政（市、県、国、警察）、民間（交通事業者や民間事業者）、市民・地域等）に分類して整理しました。

図 施策展開

戦 略	取り組む施策項目	主な事業	重点事業	実施時期					実施主体			
				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	行政	民間	市民・地域等
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 路線/バス等の運行・再編	公設民営体制の構築	●	体制構築	→					●		
		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			●		
		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	●	臨急対応まで実施	→					●		
戦略2 自転車の適切な活用	自転車を活用した人中心の運行空間・都市環境づくり	自転車を活用した人中心の運行空間・都市環境づくり	●	キャッシュレス化の実施	→					●		
		運行環境の整備・利便性向上										
		MaaSの推進				MaaSの推進				●		
		公共交通車道の整備								●		
		定時の確保(公共車両優先システム)の導入検討								●		
		新技術の導入検討								●		
		情報発信								●		
		通勤・通学における利用促進								●		
		生活における公共交通利用の促進								●		
		自転車通行空間の計画的な整備推進							ネットワーク路線改良工事		●	
戦略2 自転車の適切な活用	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	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	●	小規模駐輪施設整備推進	→							
		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										
		自転車通勤等の促進										
		自転車を活用した健康づくりの推進										
		サイクルズボーツの振興										
		e-BIKEの利用機会の創出に向けた環境づくり										
		サイクルツーリズムの推進による観光まちづくり										
		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										

図 施策展開

戦 略	取り締む施策項目	主な事業	重点事業	実施時期						実施主体			
				令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	中期	令和7年度	令和8年度以降	行 政	民 間	市 民・地 域 等
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	●								●		
	優先的な新規整備路線の選定	優先的な新規整備路線の選定	●								●		
	幹線道路網の配置	都市計画道路の見直し	●								●		
	自動車利用抑制	渋滞対策の実施 モビリティ・マネジメントの啓発	●								●		●
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	松本波田道路（中部縦貫自動車道）の整備推進									●		
	広域交通網の利用促進	松本水魚川連絡道路の整備推進									●		
		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									●		
		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	●							●			
		信州まつもと空港の路線拡充・機能強化の推進	●							●			
戦略5 中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出	歩行者空間の充実	歩行者空間の充実	●								●		
	歩行者利便促進道路の指定	歩行者利便促進道路の指定									●		
	まちづくりに関わせた駐車場の適正な配置検討	まちづくりに関わせた駐車場の適正な配置検討									●		
	市民歩こう運動の推進	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	関係機関及び地域住民等と協働した歩行者空間の創出	●								●		●
	デジタルトランスフォーメーションを用いた回遊促進	ICTを活用したマーケティングの推進									●		●

第5 総合交通戦略の推進に向けて

1 進行管理の考え方

改定後の総合交通戦略は、令和7年度までの5年間を計画期間としています。本計画の進捗とともに、関連計画の状況や社会情勢・経済情勢などの変化を踏まえ、必要に応じて見直しを行うなど進行管理を行いながら取り組んでいきます。

見直しに当たっては、計画の目標の達成状況を評価します。評価は、データに基づく定量的な指標をもとに行うこととします。

また、今後新たに提案されるプロジェクトや大規模な状況の変化がある場合においても、計画の見直しを行います。

図 PDCA サイクルによる進行管理



2 成果指標

総合交通戦略に基づく施策展開に当たり、施策実施による効果と進捗状況を確認するとともに、必要に応じて施策の見直しなどを行いながら効率的に取り組みます。

このため、施策の効果を確保するための成果指標及び目標値、施策の進捗状況を確認するための指標を設定します。

指標の設定に関しては、戦略で設定した施策の効果や成果を確認するため、戦略ごとに指標を設定しています。また、環境負荷の低減では、戦略ごとに設定した施策を実施することで、それぞれの施策効果が市全域に環境面で影響を及ぼすことから、戦略とは別に指標を設定することとしました。

【指標設定の考え方】

- 成果指標及び目標は、戦略ごとの取組成果を確認するため、わかりやすく定量的に計測可能な指標として設定します。
- 戦略に基づく施策展開の進捗状況を、いくつかの代表的な指標により毎年確認しながら取り組みます。
- 改定前の計画で設定している成果指標は、施策展開の継続性も考慮し、計測が困難な指標を除き成果指標または進捗管理指標として原則引き継ぐこととします。

■市全域に及ぼす効果：環境負荷の低減

成果指標				進捗管理指標
指標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
運輸部門におけるCO2排出量	436千t (H28)	359千t	環境省CO2排出量推計データより	

■戦略1：持続可能な公共交通体制の構築

成果指標				進捗管理指標
指標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
1-1 交通手段分担率	自動車分担率 68.5% (R1)	自動車分担率 66.5%	5年間で2%減少	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用者数 ・路線バス（幹線）利用者数 ・幹線バスの平均運行本数 ・支線バスの平均運行本数

■戦略 2：自転車の適切な活用の推進

成果指標				進捗管理指標
指標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
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	過去5年間の 変化率から設定 (H26~R1)	・自転車通行空間整備延長 ・自転車に関する交通安全教室 の実施回数
2-2 シェアサイクル 利用回数	23,000回 (R2)	45,000回	総合計画より	・中心市街地における小規模駐 輪場整備箇所数 ・シェアサイクルのステーショ ン数

■戦略 3：交通渋滞の解消・改善

成果指標				進捗管理指標
指標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
3-1 渋滞箇所数	62か所 (R2)	53か所	渋滞箇所 調査結果より	・都市計画道路の整備率 ・幹線道路網(市所管)整備率 ・生活道路の改良延長 ・交差点改良数

■戦略 4：広域交通網の整備推進

成果指標				進捗管理指標
指標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
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。		国及び県から各道路の整備状況を把握	・各道路の整備進捗率
4-2 松本駅乗車人数	5,923千人 (R1)	6,752千人	自動車分担率2%減少に向けて、自動車から鉄道、路線バスへの転換を図るため、それぞれの利用者数を1.14倍に増加させることを目標に設定	・松本駅定期外利用者数
4-3 信州まつもと空港就航路線・便数	3路線・4便 (往復)/日 (通年運行)	4路線・6便 (往復)/日	信州まつもと空港の発展・国際化に向けた取組方針(平成28年、長野県)より	・松本空港利用者数 ・松本駅~松本空港間のシャトルバス利用者数

■戦略 5：中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出

成果指標				進捗管理指標
指標	現況値	目標値 (R7)	設定の考え方	
5-1 中心市街地の歩行者交通量	32,983人 /9h (R1)	45,000人/9h	松本市商店街歩行者通行量調査結果による	・歩行者利便増進道路制度の指定路線数 ・(仮称)大手門櫛形跡広場のイベント等利用日数

3 推進体制

計画の推進には、市民を含めた関係者が基本目標や基本方針を共有し、相互の役割分担・連携のもと協働による取組みが重要です。

また、指標及びデータに基づく進行管理のためには、行政のみならず交通事業者からの関連情報やデータ提供とともに、人流などの民間データも含めたデータ収集・管理と関連情報の共有により連携しながら取り組んでいく必要があります。

このため、行政、交通事業者、市民・企業の役割分担・連携のあり方を明確にするとともに、関係者で構成する推進体制を構築します。

(1) 役割分担

ア 行政の役割

- ・国、県、市、周辺市町村が連携して調整を行い、役割分担して計画を推進します。
- ・本計画の各種施策について、本市の上位計画や関連計画への反映や、国・県の計画との整合・調整を行います。
- ・個々の事業の推進に当たり、計画のPRや働きかけを行い、広く情報共有やPR、計画実施の合意形成に向けた取組みを行います。
- ・本市は、計画の進捗管理を行うとともに、適宜、状況や時代の変化などを踏まえた計画の見直しを行います。

イ 交通事業者の役割

- ・公共交通サービスの維持、改善に関する努力や検討、取組みを行います。
- ・個々の事業の推進に当たり、行政などと情報を共有しながら、取組みを行います。

ウ 市民・企業などの役割

- ・市民や企業は、計画の内容を理解し、計画推進に向け協力を行います。
- ・市民は、公共交通や徒歩・自転車の利用に努め、企業は、不要不急な自動車利用を抑制するように努力します。
- ・市民以外の来訪者に対しても、松本市の交通体系システムや歩行者優先の考え方に基づいた行動への協力をお願いします。

(2) 推進管理

ア 協議会の設置

計画を推進するに当たり、市民や関係者等を交えた推進協議会を設置します。

イ 官民データの活用、専門家などの有効活用

交通に関する情報やノウハウを蓄積するとともに、行政が保有する様々なデータ及び交通事業者のデータ、更には近年活用が進む人流などの民間データを収集し、一括管理のもと相互のデータを連携して活用するための体制づくりを進めます。

また、施策の実施に当たっても、専門家等を活用します。



令和3年9月

 松本市

目次

松本市総合交通戦略

発行

松本市交通部 交通ネットワーク課

〒390-8620 松本市丸の内3番7号 TEL 0263-34-3286 FAX 0263-34-3202