

# 総合交通戦略の策定 (策定の進め方について)

# 1 総合交通戦略とは

- 総合交通戦略の目的は、少子高齢化、渋滞緩和、環境負荷の低減などの社会課題に対し、交通の視点から対応すること。
- 対象となる交通モード（移動手段）は、徒歩、自転車、公共交通、自家用車を含むすべて。
- 都市の目指す将来像を定める上位関連計画と整合している必要がある。
- 行政の行動指針となるだけでなく、実現に向かって関係機関・団体等が相互に協力するため、共有されるもの。

総合交通戦略は、進展する少子・超高齢への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通政策の推進を図るもの

出典：都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～（国交省）

## 2 松本市交通政策検討委員会の役割

### ◇総合交通戦略の内容の検討と承認

参加する関係各位がその主体者としての責任のもとに合意形成を図り、総合交通戦略の内容を検討し、これを承認すること。

### ◇総合交通戦略の広報、市民への周知

関係する主体が共通の目標のもとに一体的に取り組むことが必要であり、広く情報発信し、多くの市民がこれを認識できるように努めること。

### ◇総合交通戦略の実施の監理

可能な限り施策の実施状況を把握し、円滑に遂行されることを監理すること。

新たに合意形成された取組みを行う場合、軌道修正が必要な場合は、その原因を明確にし、修正を図ること。

### ◇総合交通戦略の評価・見直し

実施プログラムに基づき戦略目標の実現を着実に図っていくため、一定の時期で目標への達成度を把握・評価し、必要に応じて施策パッケージや実施プログラムに修正を加え、新たな戦略として実施していくこと。

出典：都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～(国交省)から一部抜粋

# 3 計画の目標年次と進行管理

- “現” 総合交通戦略は、H27.10策定（10年計画）、目標年次はR7
- “新” 総合交通戦略をR7～R8年の2か年で策定する予定
- 総合交通戦略の策定（Plan）、戦略に基づく個別の取り組み・事業の実施（Do）、施策の進捗状況の確認、指標の達成状況の評価（Check）、指標達成状況等に応じた戦略の更新、見直しをサイクルとして進める。

年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	
総合交通戦略 策定年次	☆策定 (H27.10)	“現” 松本市総合交通戦略 (H28～R7)										“新” 松本市総合交通戦略 (R9～R18)												
							☆改定 (R3.9)					☆策定 (R7～R8)												

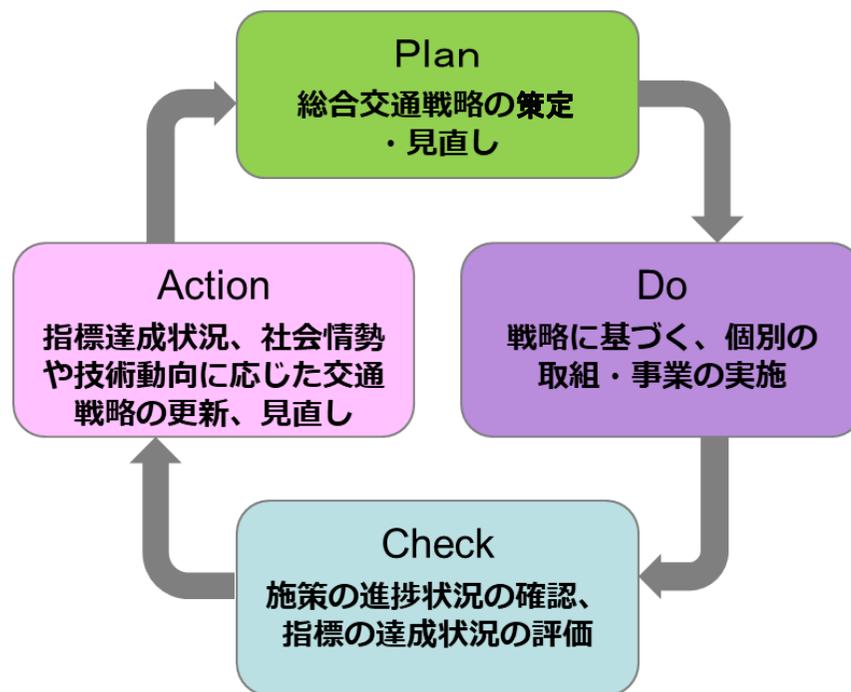
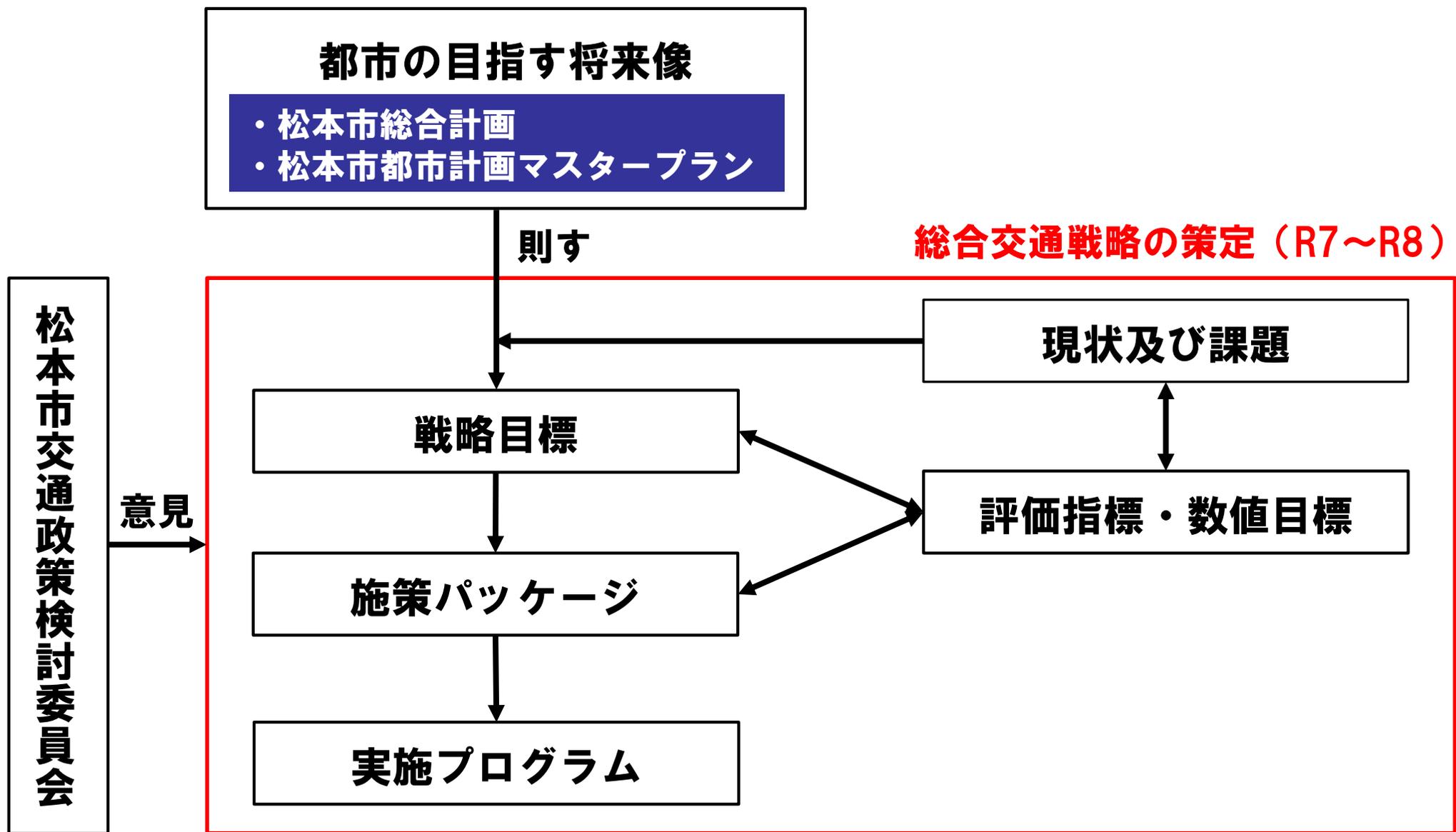


図 PDCAサイクルによる進行管理

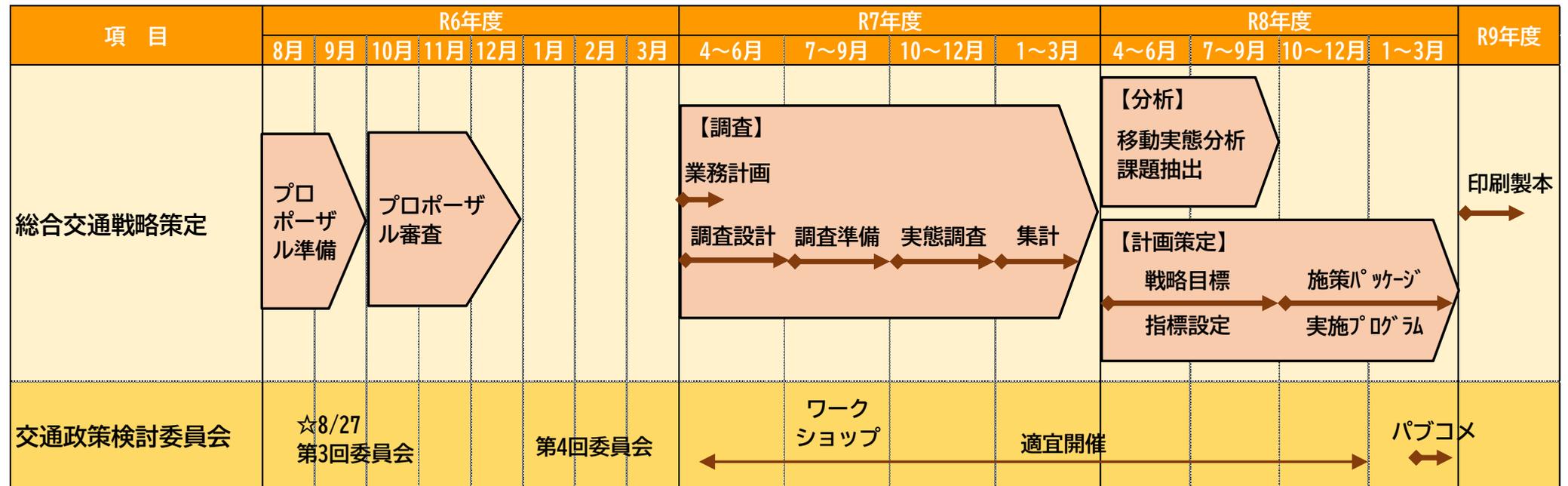
# 4 総合交通戦略の策定手順



出典: 都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～(国交省)を加工

# 5 スケジュール

- 総合交通戦略の策定に向けて、R7～R8の2箇年で調査、分析及び計画策定を行う予定
- 調査結果の分析と計画策定は、R8に並行して進める。
- 交通政策検討委員会は、年度内の開催は2回を予定し、年明けにプロポーザル結果を報告予定
- R7以降は、進捗によって適宜開催予定（年間4回程度を想定）



# 6 総合交通戦略策定の進め方

- 市内の移動実態を捉えるため、都道府県などが主体となり、周辺市町村を含めた都市圏で実態調査を行う場合が多い。
- 今回は、都市圏規模の調査は行わず、松本市が主体となり、既存データの活用を含め、必要な調査（データ整備）を設計する。
- 調査は、従来のアンケート形式（パーソントリップ調査）に加え、ビッグデータの活用を含めて検討する。
- 調査から計画策定までの一連を一体とし、公募型プロポーザルによって技術提案を求める。（下表の内容は想定）
- プロポーザルの仕様として、周辺市村からの移動実態や、交通手段分担率の把握を設定する予定

## 想定する進め方

	調査(データ整備)	→ 分析	→ 計画策定
<b>今回の手法</b>	<b>▶既存データ</b> ・路線バス乗降者数 ・キャッシュレスOD ・シェアサイクル利用実績 ・R6観光動向調査 ・R1PT調査 ・R2国勢調査 等	<b>▶取得するデータ</b> ◇市民アンケート ・市内の移動実態調査 ・PT調査の手法 ◇施設、企業アンケート ・市内外の移動実態調査 ・PT調査の手法 ◇自動車プローブデータ ・自動車の走行実績調査	<b>▶課題抽出</b> ・移動実態可視化 ・属性クロス集計 ・交通需要分析 ・交通手段分担率 （エリア別）
公募型プロポーザル実施（調査～計画策定まで一体）			
<b>一般的手法</b>	<b>▶都市圏総合交通体系調査</b> ◇都市圏パーソントリップ調査 （県主体、構成市町村が協議会を組織）	<b>▶課題抽出</b> ・交通需要分析 ・OD表作成 ・将来シミュレーション	検討する施策のニーズにより、幅広い活用が可能

# 7 都市の目指す将来像

(参考)「集約連携型都市構造モデル(概念図)」(R4.4松本市都市計画マスタープラン)

## 将来

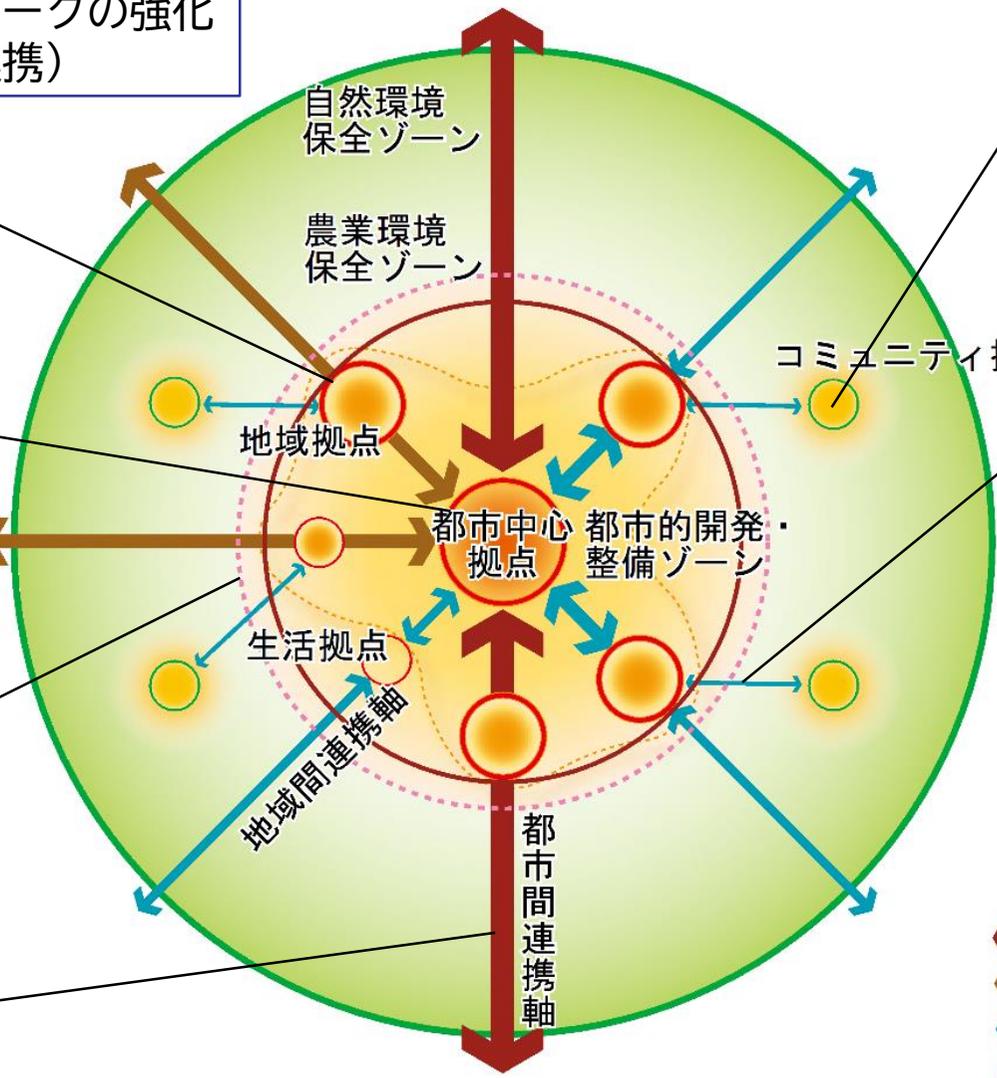
「集約連携型都市構造」  
 拠点づくりの強化+ネットワークの強化  
 (集約) (連携)

地域拠点への都市機能集積  
 (機能の分散配置及び連携)

高次都市機能の維持と居住の誘導  
 (中心市街地の活性化)

コンパクトな市街地形成  
 田園環境の保全

公共交通を中心とした都市間・  
 地域間の連携



地域コミュニティの維持  
 生活サービス機能の維持

周辺地域拠点の連携  
 スムーズな交通体系の構築

- 都市中心拠点・地域拠点
- 生活拠点
- コミュニティ拠点
- 市街化区域
- 居住誘導区域
- ⇄ 都市間連携軸 (南北)
- ⇄ 都市間連携軸 (その他)
- ⇄ 地域間連携軸 (主要バス路線)
- ⇄ その他のバス路線

低 人口密度 高

# 7 都市の目指す将来像

(参考)「将来都市構造図」(R4.4松本市都市計画マスタープラン)



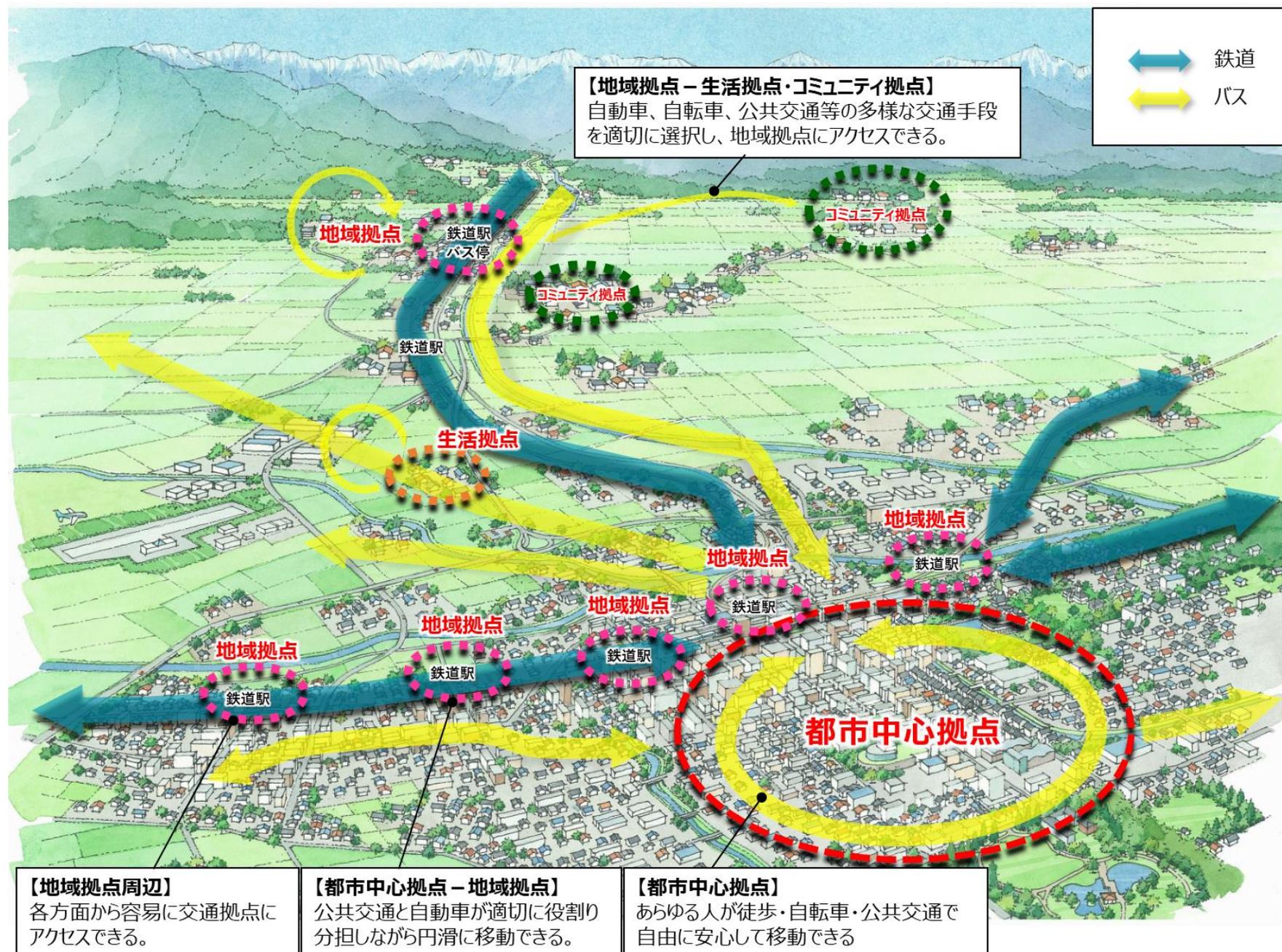
# 7 都市の目指す将来像

(参考)「将来都市構造図(市街地エリア)」(R4.4松本市都市計画マスタープラン)



# 8 “現”松本市総合交通戦略(～R7)

(参考)「市内の拠点と移動手段のイメージ」(R3.9松本市総合交通戦略)



# 8 “現”松本市総合交通戦略(～R7)

## 【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。

# 8 “現”松本市総合交通戦略(～R7)

戦 略	取り組み施策項目	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	
				短 期		中 期		長 期					
戦略1 持続可能な公共交通体制の構築	公設民営体制の構築	公設民営体制の構築	●	体制構築						●	●		
		路線バス等の運行・再編	幹線・支線の運行・再整備	●	路線再編			運行			●	●	
	中心市街地バスの運行・再整備		●	路線再編			運行			●	●		
	少量移送サービス(ラストワンマイル)の整備		●	整備			運行			●	●	●	
	ウィズコロナ・アフターコロナの生活様式にあわせた対応		●	感染症収束まで実施						●	●	●	
	運行環境の整備・利便性向上	待合環境やパークアンドライド機能整備などシームレスな乗り換えを実現する交通拠点の整備								●	●		
		公共交通のキャッシュレス化と運賃政策	●	キャッシュレス化の実施						●	●		
		MaaSの推進				MaaSの推進							
		公共交通車両の整備								●	●		
		定時制の確保(公共車両優先システムの導入検討)								●			
		新技術の導入検討								●	●	●	
		情報発信								●			
	利用促進・啓発事業	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								●	●	●	
	戦略2 自転車の適切な活用 の推進	自転車を活用した人中心の通行空間・都市環境づくり	自転車通行空間の計画的な整備推進	●			ネットワーク路線暫定整備				●		
					ネットワーク路線改良工事				●				
地域のニーズに応じた駐輪環境の整備促進			●		小規模駐輪施設整備推進					●	●		
					大規模駐輪施設等の整備推進					●			
シェアサイクルの普及促進			●		関連施設等の整備推進					●	●		
市民への自転車安全 教育の推進		歩行者・自転車中心のまちづくりと連携した総合的な取組の実施					安全対策の実施				●		
		市民への自転車安全教育の推進					自転車通行空間の整備推進				●		
		自転車の安全利用の促進								●	●	●	
										●	●	●	
										●	●	●	
市民の自転車利用による脱炭素・健康まちづくり		自転車通勤等の促進					環境整備の推進				●	●	●
		自転車を活用した健康づくりの推進					広報啓発				●	●	●
		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								●	●			

図 施策展開(1/2)

# 8 “現”松本市総合交通戦略(～R7)

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
				短 期			中 期		長 期			
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	●	→						●		
	幹線道路網の配置	都市計画道路の見直し	●	→						●		
		渋滞対策の実施	●	→	→					●		
自動車利用抑制	モビリティ・マネジメントの啓発								→	●	●	
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							→	●		
		松本系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	●							→	●	
		松本までの鉄道利用のサービス向上	●							→	●	
信州まつもとと空港の路線拡充・機能強化の推進	信州まつもとと空港活性化	●							→	●		
戦略5 中心市街地における安全・快適な歩行空間の創出	城・駅・森のトライアングルエリアを中心とした歩行・滞留空間の創出	歩行者空間の充実	●			→				●		
		歩行者利便増進道路の指定				→				●		
		まちづくりに合わせた駐車場の適正な配置検討				→				●	●	●
		市民歩こう運動の推進				→				●		●
	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	●			→				●	●	●
		デジタルトランスフォーメーションを用いた回遊促進						→		●	●	●

図 施策展開(2/2)

# 9 新しい目標設定

## 現計画の目標

総合計画基本構想2030第11次基本計画  
(R3~R7)



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

### 交通戦略の基本的な考え方

#### ■ 目標設定（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。

## 目標の見直し

総合計画基本構想2030第12次基本計画  
(R8~R12)



現計画の評価検証、交通実態調査による課題分析、新技術を活用した課題解決の検討

#### 【大目標】

- ◇ 自動車分担率の低減
- ◇ 中心市街地への自家用車流入の抑制

#### ■ 目標設定（基本方針）

今後の検討により素案を作成  
当委員会へ協議のうえ決定