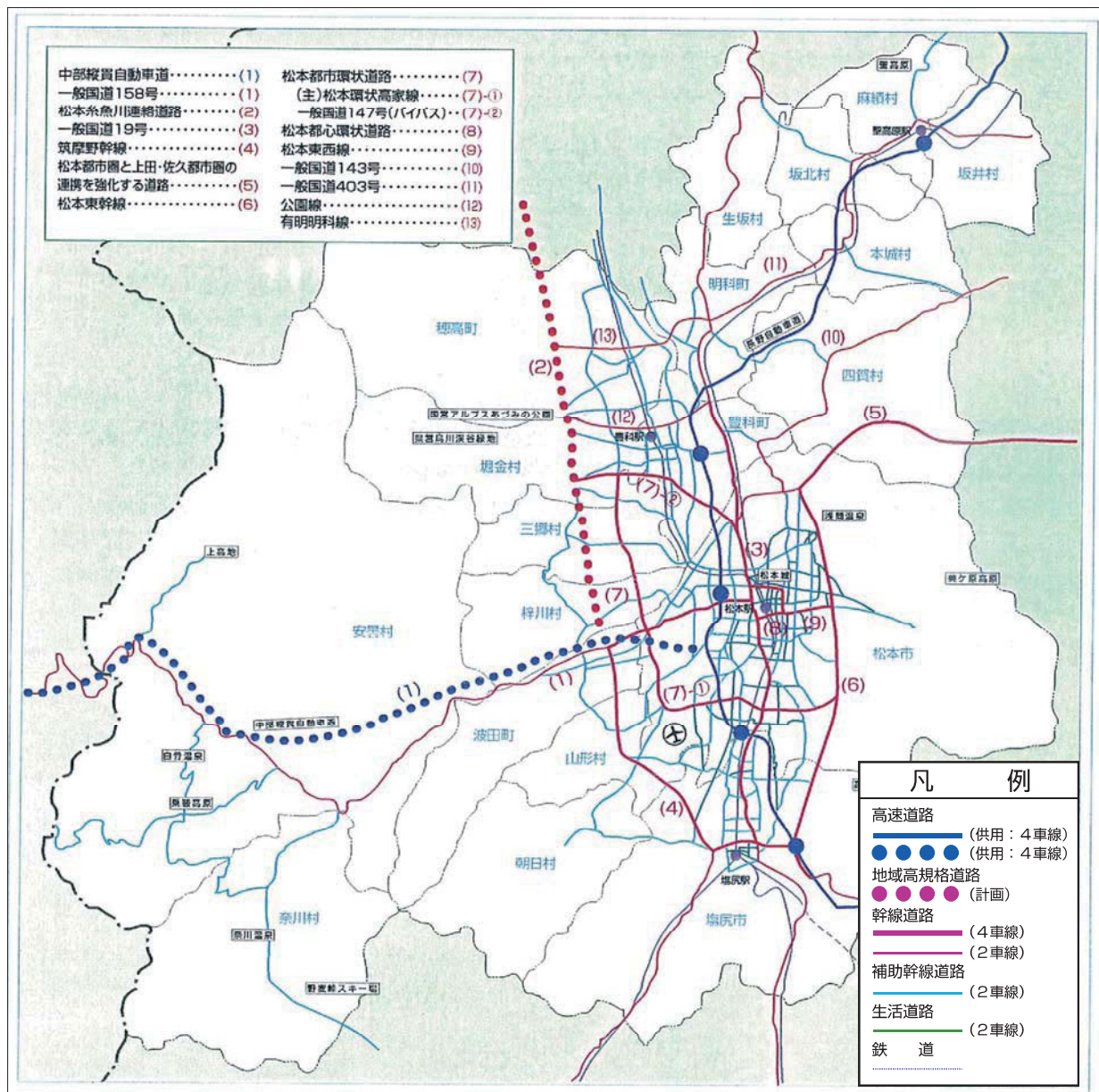


第2 松本市の現況

1 既往の計画

(1) 松本都市圏道路網計画

松本都市圏の主要都市は、地形的な制約から南北方向に連担しており、交通流動も南北方向が主流となっています。そのため、「松本都市圏総合都市交通体系調査（平成9年3月）」においては、南北方向の一般国道19号を主軸として、東側と西側に幹線道路を配置し、これらを有機的に連結させるラダーパターン（梯子型）を基本道路網としており、合わせて、松本都心部周辺においては環状道路の整備を図ることとしています。

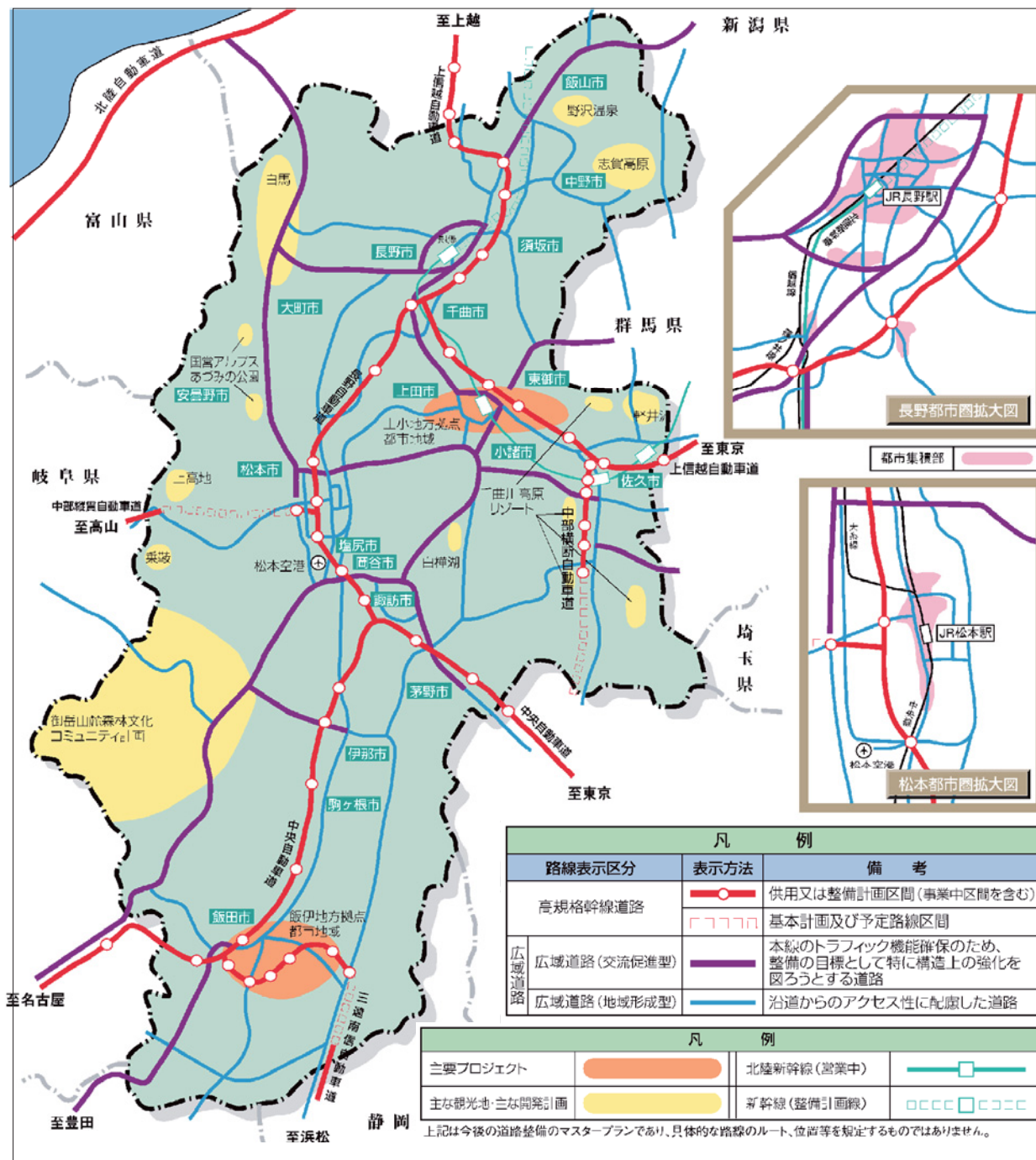


出典：松本都市圏総合都市交通体系調査（平成9年3月）

図 松本都市圏道路網

(2) 長野県広域道路網マスタープラン

長野県広域道路整備基本計画では、4つの整備基本方針（県外との交流の拡大、県内の連携の強化、核となる都市の育成、拠点地域の開発誘導・利用促進）をもとに、国土全体、地域全体という広域レベルの社会交流を支え、地域高規格道路網や、これらと一体的に機能する広域的な幹線道路網の整備を計画的に進めています。



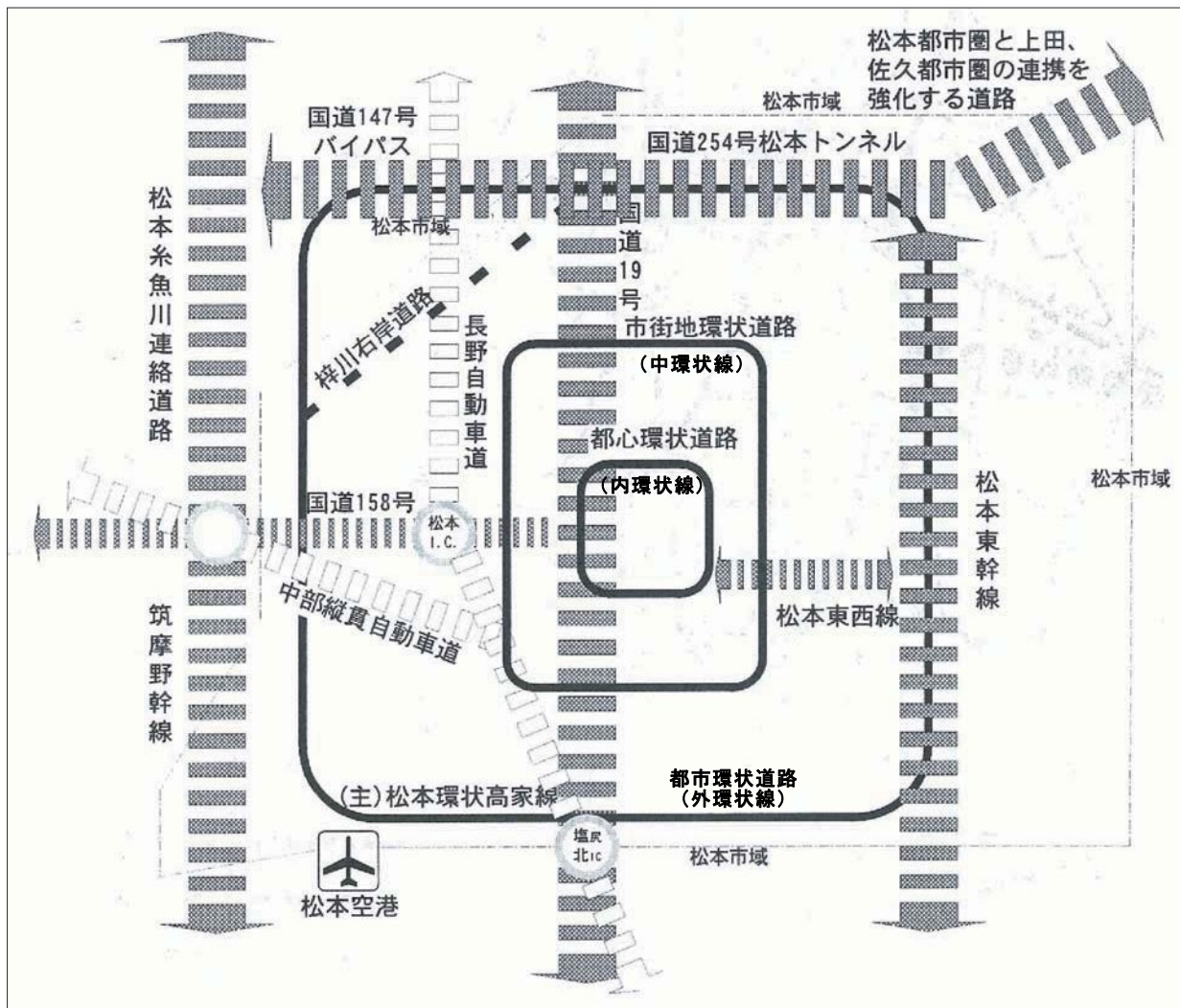
資料：長野県広域道路整備基本計画（平成10年6月）

図 長野県広域道路網マスタープラン

(3) 松本市の幹線道路網計画

松本市域の幹線道路網の骨格は、「松本都市圏総合都市交通体系調査」及び「長野県広域道路整備基本計画」による幹線道路網計画を受けて、以下の4点で構成されています。

- ・長野自動車道と中部縦貫自動車道の高規格幹線道路
- ・3つの環状道路（都市環状道路、市街地環状道路、都心環状道路）
- ・3本の南北幹線軸（国道19号、松本東幹線、松本系魚川連絡道路・筑摩野幹線）
- ・1本の東西幹線軸（国道158号・松本東西線）



出典：松本市総合都市交通計画（平成12年3月）

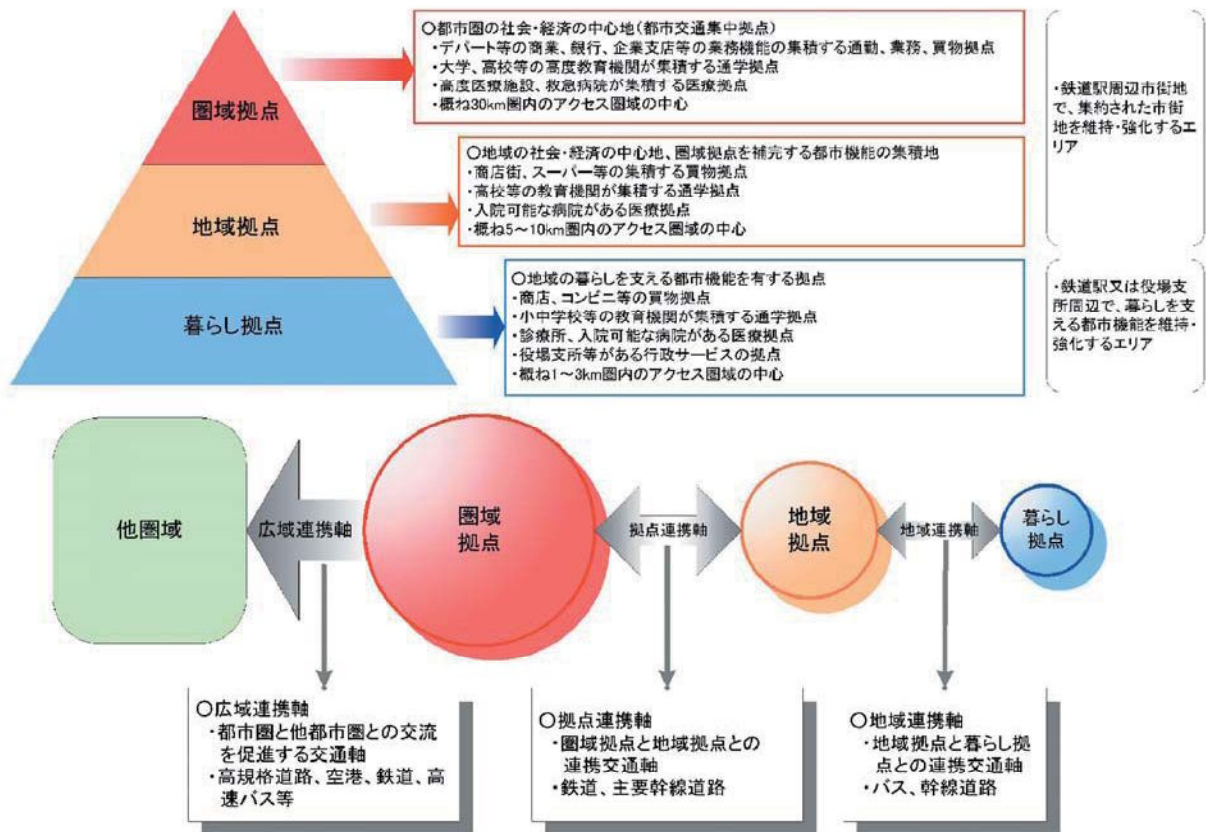
図 松本市域の幹線道路網体系

(4) 松本都市圏総合都市交通計画

ア 都市圏構造

松本都市圏総合交通計画において、松本市に関する計画を整理します。



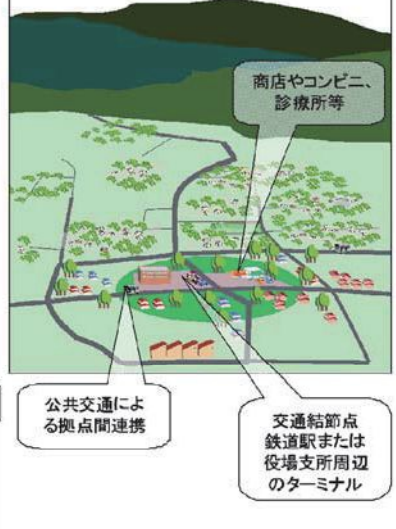
将来都市構造については、これまで維持されてきた市街地の集約性、すなわち鉄道駅周辺人口割合の高さを維持していくことを基本的な方向として、3つの拠点、3つの連携軸を基本として設定しています。

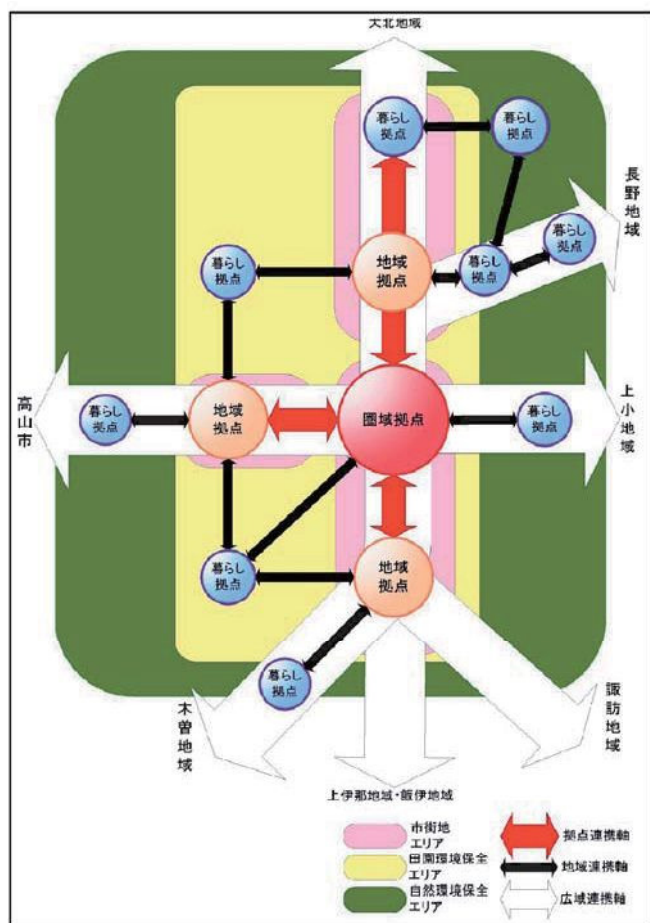


出典：松本都市圏総合都市交通計画（平成23年3月）

図 拠点と軸の配置の考え方

表 拠点と軸の配置の考え方

圏域拠点 (松本)	地域拠点 (塩尻、広丘、南松本・平田・村井、波田、豊科、穂高)	暮らし拠点 (神川、安曇、栗川、四賀、松川、三郷、堀金、明科、朝日、山形、池田、松川、生坂、本城、坂北、麻績、坂井)
		
<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅周辺の市街地で、集約型の市街地を維持、強化するエリア ● 商業、業務機能が集積し、通勤、業務、買い物の拠点 ● 大学、高校等の教育機関が集積する拠点 ● 高度医療施設、救急病院が集積する拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅周辺の市街地で、集約型の市街地を維持、強化するエリア ● 商店街やスーパー等の買い物拠点 ● 高校等の教育機関が集積する拠点 ● 入院可能な病院がある拠点 	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅または役場支所周辺で、暮らしを支える都市機能を維持、強化するエリア ● 商店やコンビニ等、日常の買い物の拠点 ● 小中学校等の教育機関 ● 診療所や病院がある医療の拠点 ● 役場支所などがある、行政サービス拠点



出典：松本都市圏総合都市交通計画
(平成23年3月)

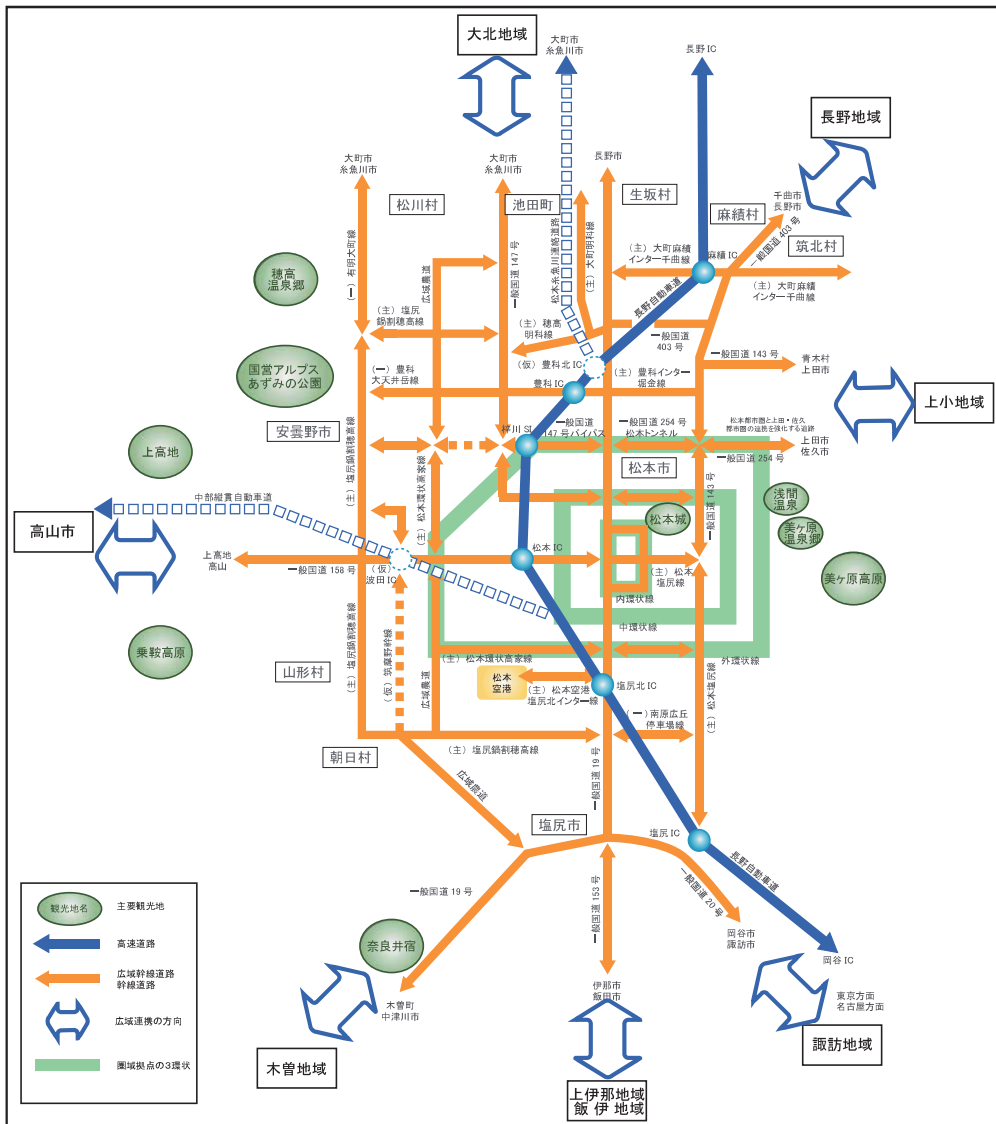
図 集約性維持に向けた都市圏構造イメージ

イ 交通体系

交通体系の整備にあたっては、都市圏と周辺都市圏との連携を強化し、かつ、圏域内外広域交流を促進することとしており、この交通体系の構築を通じて、圏域拠点と地域拠点間、地域拠点と暮らし拠点間の交通サービスを維持・向上し、圏域拠点である松本駅周辺市街地での道路混雑を緩和する方針としています。交通体系の骨格としては、南北方向の鉄道（JR）、高速道路等による南北方向の地域連携軸と東西方向の鉄道（松本電鉄）、国道等が結ぶラダー型交通網と、松本市市街地における3環状道路網が位置づけられています。

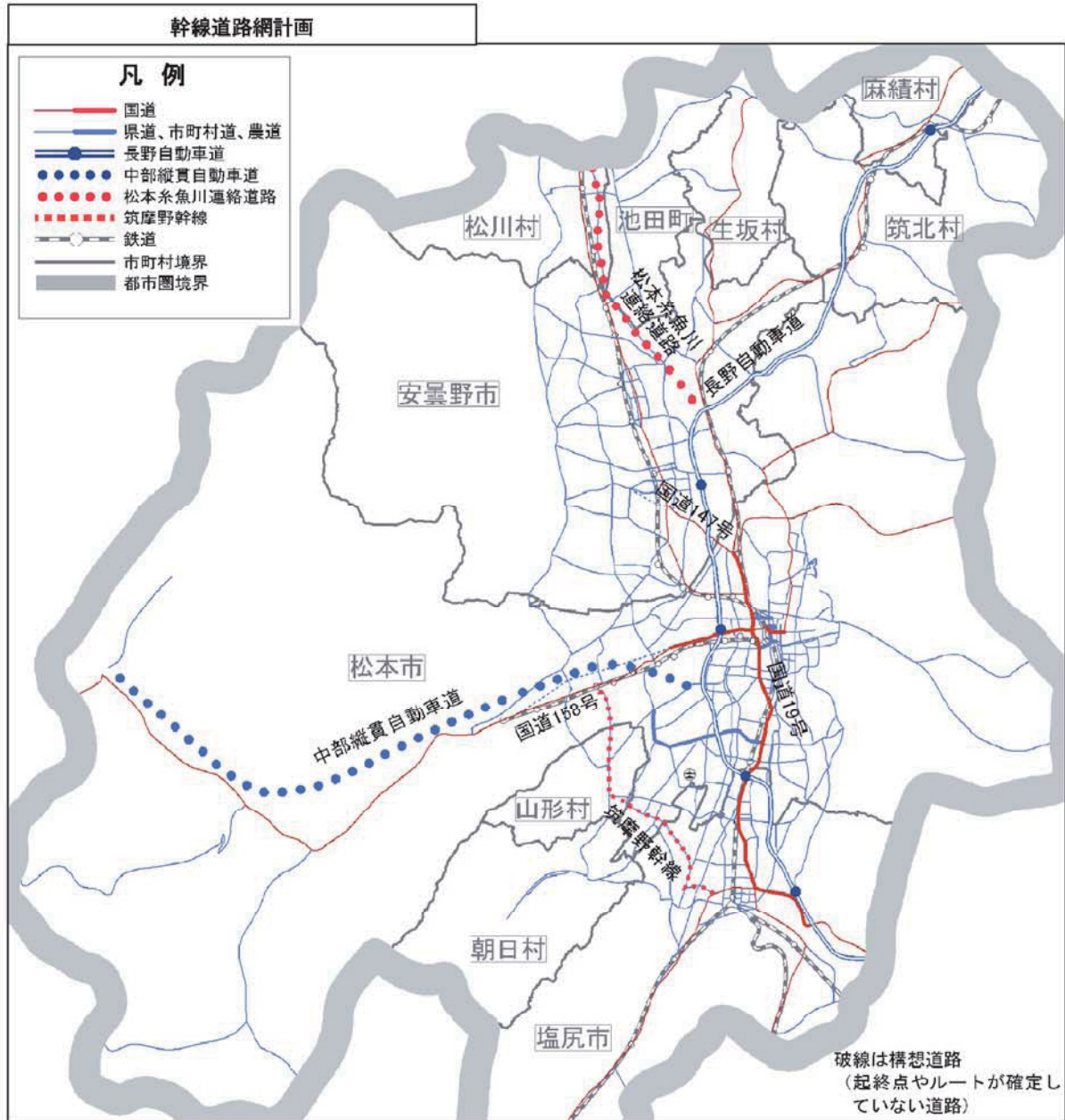
また、公共交通でも移動しやすい交通体系づくりを目指し、高齢者の増加、送迎需要の増加を念頭に、基幹となる鉄道と、鉄道駅アクセスなどのバス交通等により、公共交通サービスの維持・確保が位置づけられています。

まちなか拠点では、徒歩や自転車で移動が行えるよう歩道や自転車道のネットワークの整備をユニバーサルデザインにより推進し、歩いて暮らせるまちづくりを行うことが位置づけられています。また、短距離の自動車利用を抑制し、徒歩や自転車の利用を促進することとしています。さらに、モビリティマネジメントを推進し公共交通や徒歩・自転車を組み合わせた交通行動へと転換を図ることを位置づけています。



出典：松本都市圏総合都市交通計画（平成23年3月）

図 広域幹線道路・幹線道路ネットワーク

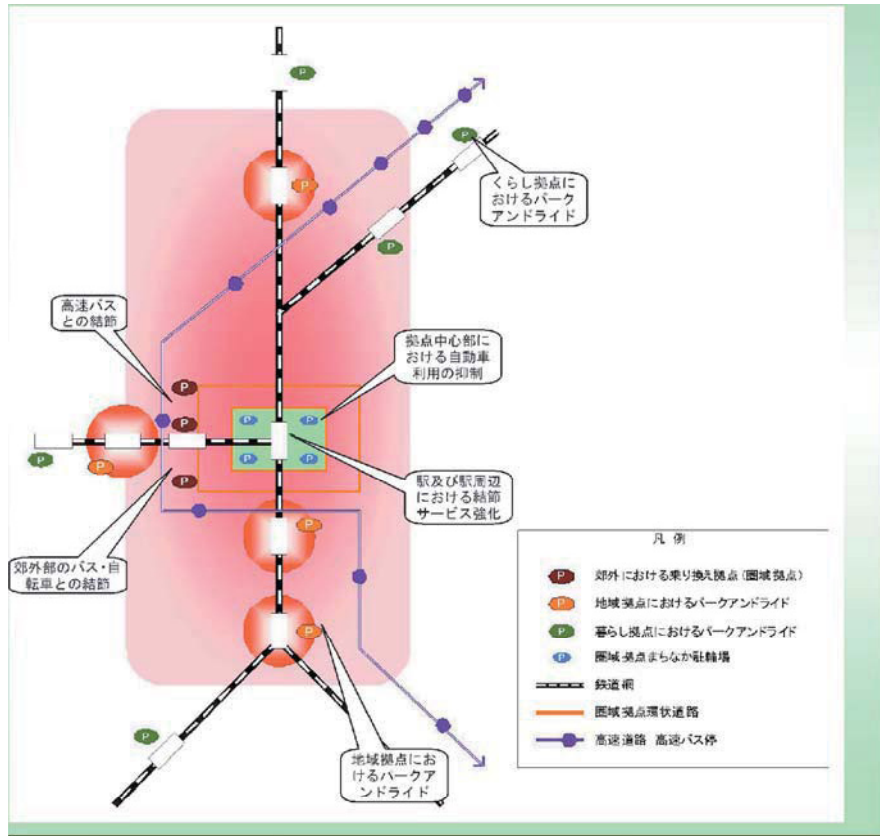


【幹線道路網計画】

- 今後整備が予定されている構想道路および都市計画道路
 - ・ 中部縦貫自動車道
 - ・ 地域高規格道路松本糸魚川連絡道路
 - ・ 国道 19 号 (4 車線化)
 - ・ 渋滞対策道路 (国道 158 号、国道 147 号)
 - ・ 筑摩野幹線
 - ・ 松本市環状道路網
 - ・ 整備中及び整備予定都市計画道路
 - ・ その他事業実施中道路 等
- 前回の道路網計画のうち、松本東幹線、有明科線、公園線を除いた計画道路網および既存道路を活用する網とした
- 長期未着手都市計画道路 (当初決定より 30 年以上経過している未整備路線) については、将来道路網からは除くことを基本としつつ、市の見直しの方向性と整合を図った

出典：松本都市圏総合都市交通計画 (平成23年3月)

図 幹線道路網計画



出典：松本都市圏総合都市交通計画（平成23年3月）

図 公共通ネットワーク



圏域拠点（松本市中心部）
自転車歩行者ネットワーク図

- ・交通結節点および主要発生集中交通拠点（学校、病院、大規模商業施設）を連絡する、自転車歩行者ネットワークの整備を図る。
- ・特に、圏域拠点中心駅となる松本駅への徒歩圏（概ね1km圏）および自転車15分アクセス圏（1km～2km）における自転車歩行者の歩きやすく移動しやすい環境づくりを行う。
- ・自転車走行環境整備計画に位置付けられる路線は、自転車ネットワークの骨格として機能する。

出典：松本都市圏総合都市交通計画（平成23年3月）

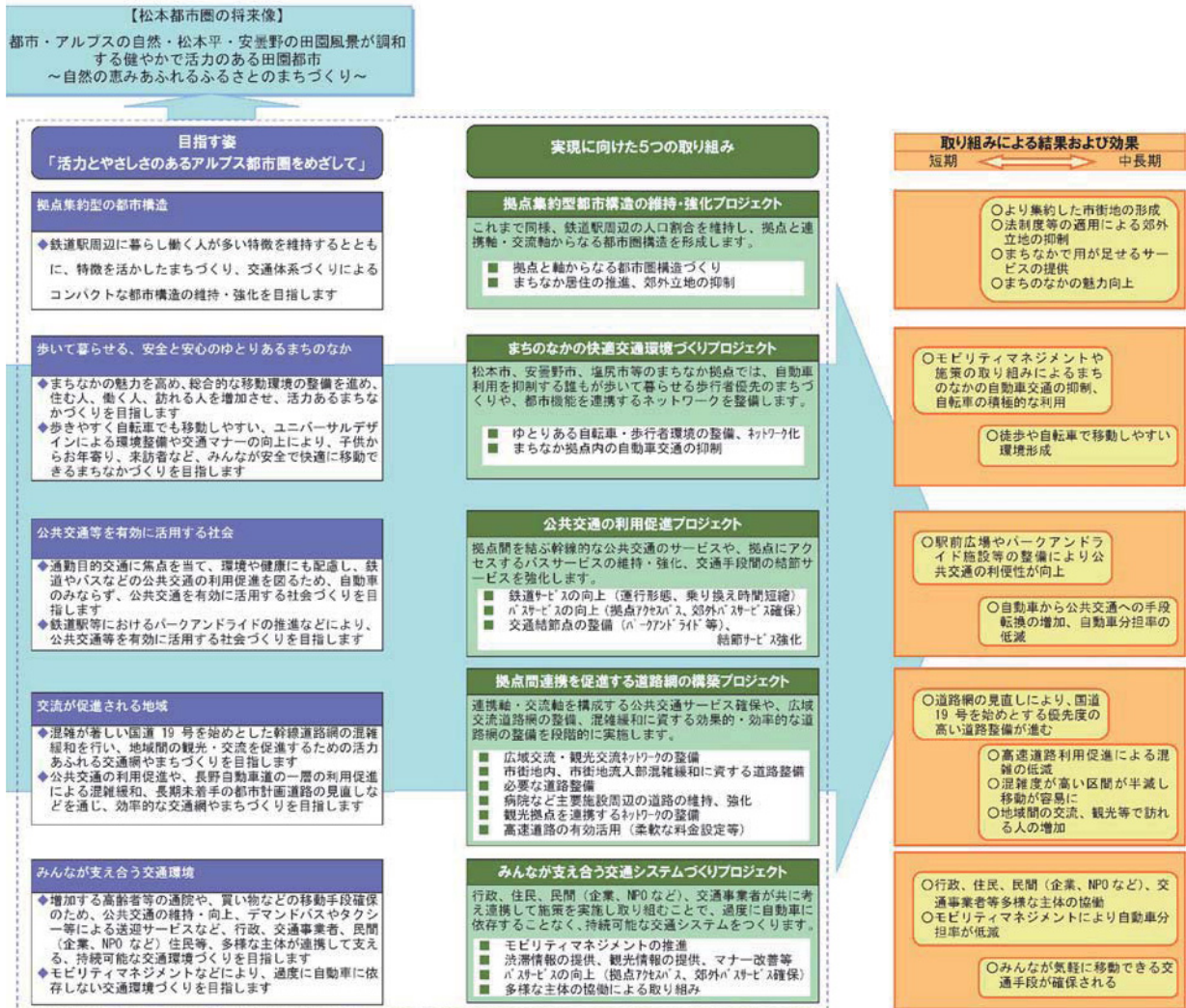
図 自転車歩行者ネットワーク

ウ 都市圏将来像と基本方針

松本都市圏の将来像は、平成17年月に策定された松本圏域都市計画マスタープランの基本理念“都市・アルプスの自然・松本平・安曇野の田園風景が調和する健やかで活力のある田園都市”に基づいています。

また、総合とし交通体系の基本方針は、平成9年に策定された松本都市圏総合都市交通計画（現計画）を基本に、近年の状況を踏まえて、より実効性のあるもととしています。

さらに、松本都市圏の将来像の実現に向けた5つの取組み、優先施策を定めています。



出典：松本都市圏総合都市交通計画（平成23年3月）

図 目指す姿と実現に向けた取組み

取り組み項目	短期		中長期		内容	実施主体
	短期	中長期	短期(概ね5年後まで)	中長期(中期は概ね10年後まで、長期は概ね20年後まで)		
拠点集約型都市構造の維持・強化 拠点と軸からなる都市圏構造づくり まちなか居住の推進、郊外立地の抑制	→	→	→	→	都市機能の充実、強化を通じた拠点性強化 拠点間連絡を支える交通サービスの強化 まちなか居住を推進するまちづくり、住宅施策、ワンストップサービスの推進 郊外立地を抑制する土地利用の規制・誘導	行政 行政 行政 行政
まちなかの快適交通環境づくり ゆとりある自転車・歩行者環境の整備、ネットワーク化 まちなか拠点内の自動車交通の抑制	→	→	→	→	鉄道駅、バス停、主要施設周辺等におけるユニバーサルデザインによる歩行者、自転車環境整備(順次) 道路空間の再配分等を通じた歩きやすい環境づくり(歩行者空間の整備、ネットワーク化) 自転車で移動しやすい環境づくり(自転車走行空間の確保、自転車ネットワークの形成、レクリエーションにおける利用促進、駐輪場整備、レンタサイクル) モビリティマネジメントの推進 自転車利用の促進 観光利用などレンタサイクルの取り組み 交通手段の使い方に関する情報提供、駐車場案内システムの有効活用 まちなか拠点内の自動車交通抑制に資するバイパス、環状道路等必要な道路の整備	行政 行政 行政、民間、交通事業者 行政、交通事業者、民間、住民 行政、民間、住民 行政、民間 行政、民間、交通事業者 行政
公共交通の利用促進 鉄道サービスの向上 (運行形態、乗り換え時間短縮) バスサービスの向上 (拠点アクセスバス、郊外バスサービス確保) 交通結節点整備、結節サービス強化	→	→	→	→	鉄道サービス向上策の検討(運行時間帯、頻度、シャトル運行、直通運転等) JR線、上高地線の総合的な利用促進(運賃割引、ICカード等) 次世代型交通システムの検討 まちなか時間を有効活用できるサービスの向上(商業施設、生活利便施設の導入等) 拠点アクセスの基幹的バスサービスの向上 公共交通不便地域をカバーする郊外バス(デマンド型) 拠点内コミュニティバス、高齢者送迎需要などを支える新たな公共交通サービスの検討 タクシーの活用 交通結節点の整備(JR線ノ併線、JR大糸線、JR上高地線の駅前広場、暮らし拠点におけるバスターミナルの整備) パークアンドライド施設の整備(JR線ノ併線、JR大糸線、上高地線の主要駅、まちなか外縁部等におけるパークアンドライド駐車場整備)	行政、交通事業者 行政、交通事業者 行政、交通事業者 行政、民間、交通事業者 行政、交通事業者 行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、交通事業者 行政、交通事業者
拠点間連絡を促進する道路網の構築 広域交流・観光交流ネットワークの整備 市街地部、市街地流入部混雑緩和に資する道路整備 必要な道路整備 (都市計画道路等の見直し、優先順位検討) 病院など主要施設周辺の道路の維持、強化 (安全・安心の確保) 観光拠点を連携するネットワークの整備 高速道路の有効活用	→	→	→	→	中部縦貫自動車道の整備 地域高規格道路松本系川連幹線道路の整備 隣接する都市間との連携を強化する道路の検討 国道19号、国道147号、国道156号等の整備 松本環状道路網の整備 混雑緩和に資する懸賞中および懸賞予定都市計画道路の重点的な整備 国道19号混雑緩和対策(部分的な交差点改良、過剰時間帯に絞った視界改良、過剰MM、時差出動PR等) パークアンドライド等駐車場の整備 長期未済市部市計画道路の見直し 整備優先順位検討、プログラムづくり 緊急輸送道路の整備 拠点アクセス道路の維持・強化 観光拠点へアクセスする道路の整備及び維持・強化 信州まつもと空港の利用促進、空港・公共交通と環境負荷が少ない交通手段の組み合わせや活用 新たなスマートICの追加設置の検討 都市圏内の柔軟な料金施策の検討	行政 行政 行政 行政 行政 行政、民間、住民 行政、交通事業者 行政 行政 行政 行政 行政、交通事業者、住民 行政、交通事業者 行政、交通事業者
みんなが支え合う交通システムづくり モビリティマネジメントの推進 決済情報の提供、観光情報の提供、マナー改善等 バスサービスの向上 (拠点アクセスバス、郊外バスサービス確保) 多様な主体の協働による取り組み	→	→	→	→	通勤目的自転車の2割削減を目的としたキャンペーン(ノーマイカーデー、カーフリーデー等)等を通じた広報、PR 企業の取り組み、学校の取り組み、住民の取り組みの推進 時差出勤、相乗り、自転車通勤の奨励、推進 自動車以外の交通手段も組み合わせた交通行動の推進、意識改革に向けたPR、情報提供 交通マナーの改善や向上等に関する学校教育、PR、情報提供 決済情報の提供、駐車場案内システムの活用 道路整備や交通施策に関する情報提供 公共交通不便地域をカバーする郊外バス(デマンド型) 拠点内コミュニティバス、高齢者送迎需要などを支える新たな公共交通サービスの検討 タクシーの活用 行政、住民、企業、交通事業者等の協働と役割分担 多様な主体の意見を計画に反映する仕組みづくり	行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、住民 行政、民間、住民 行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、交通事業者 行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、住民、交通事業者 行政、民間、住民、交通事業者



線の太さは重点実施時期をあらわす
 網掛けは重点実施時期を含むもの

出典：松本都市圏総合都市交通計画（平成23年3月）

図 優先施策

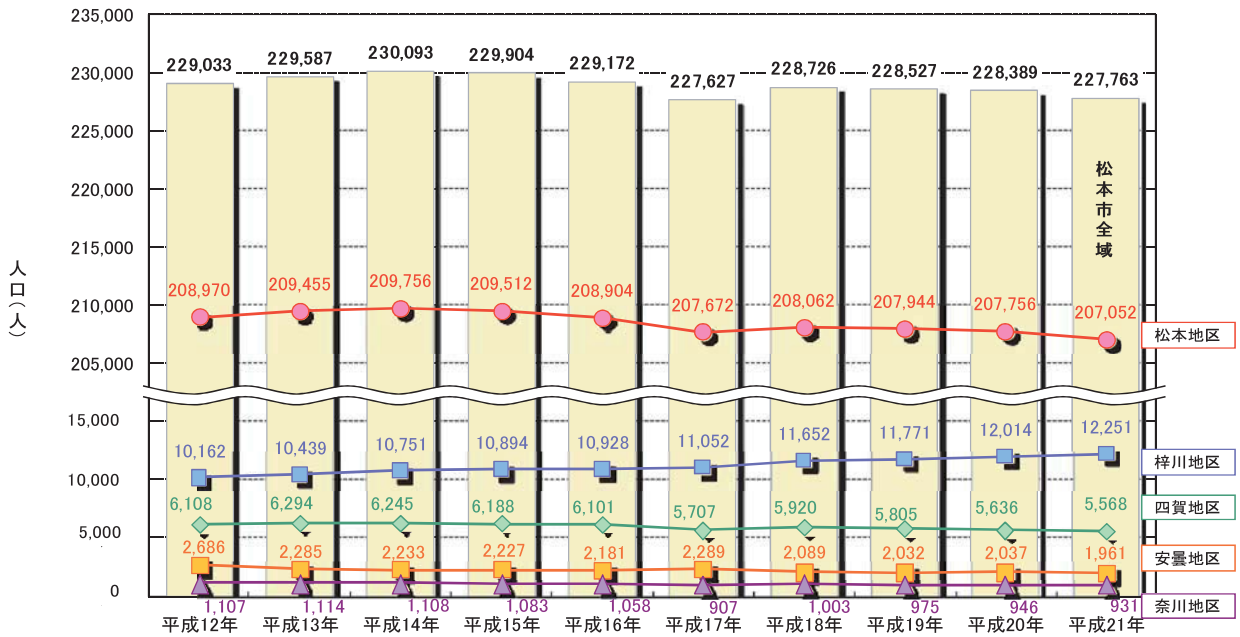
2 社会的動向

〔この項は、合併前の旧波田町に関連するデータは含んでおりません。〕

(1) 人口

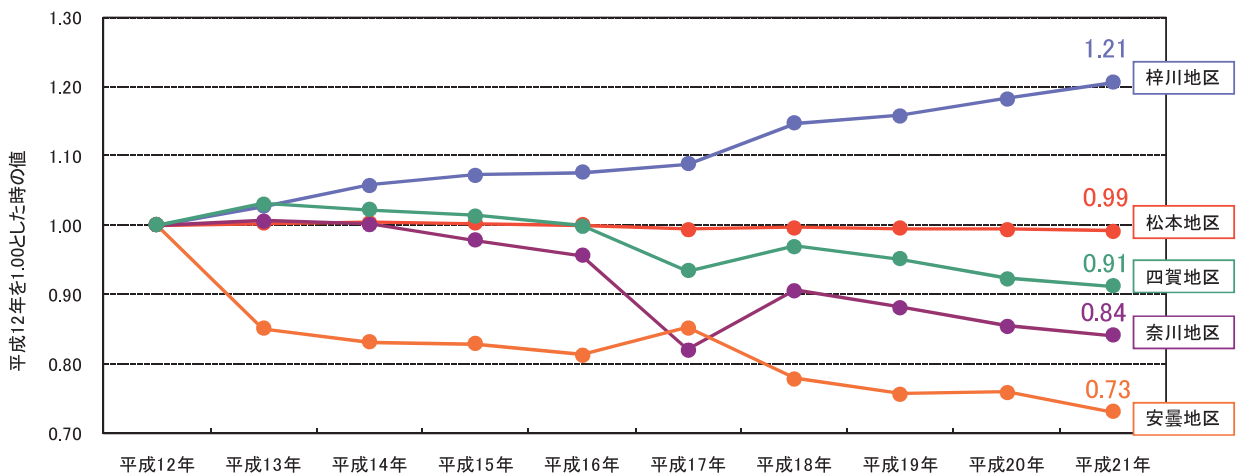
ア 人口の推移

- ・市域の人口は、平成14年をピークに減少傾向にあります。
- ・地区別では、梓川地区のみ増加傾向であり、平成21年の人口は平成12年の1.21倍となっています。
- ・地区別の人口の割合は、旧松本地区が約90%を占めています。



出典：国勢調査及び住民基本台帳

図 松本市の人口推移

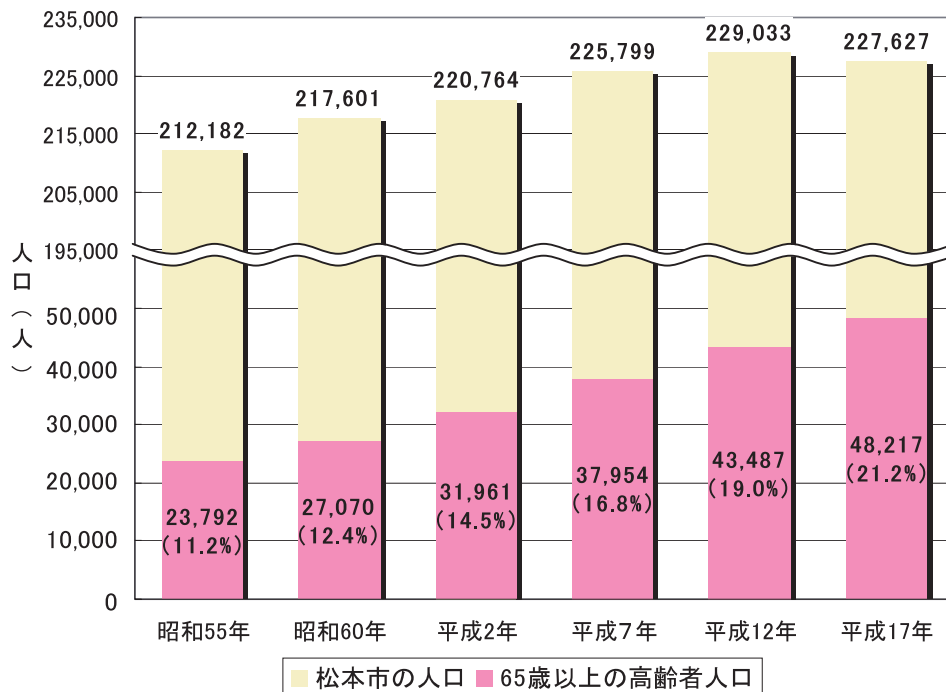


出典：国勢調査及び住民基本台帳

図 松本市の人口増減率

イ 高齢者人口の推移

・65歳以上の高齢者人口は、昭和55年の23,792人から平成17年には48,217人へと2.03倍に増加しています。

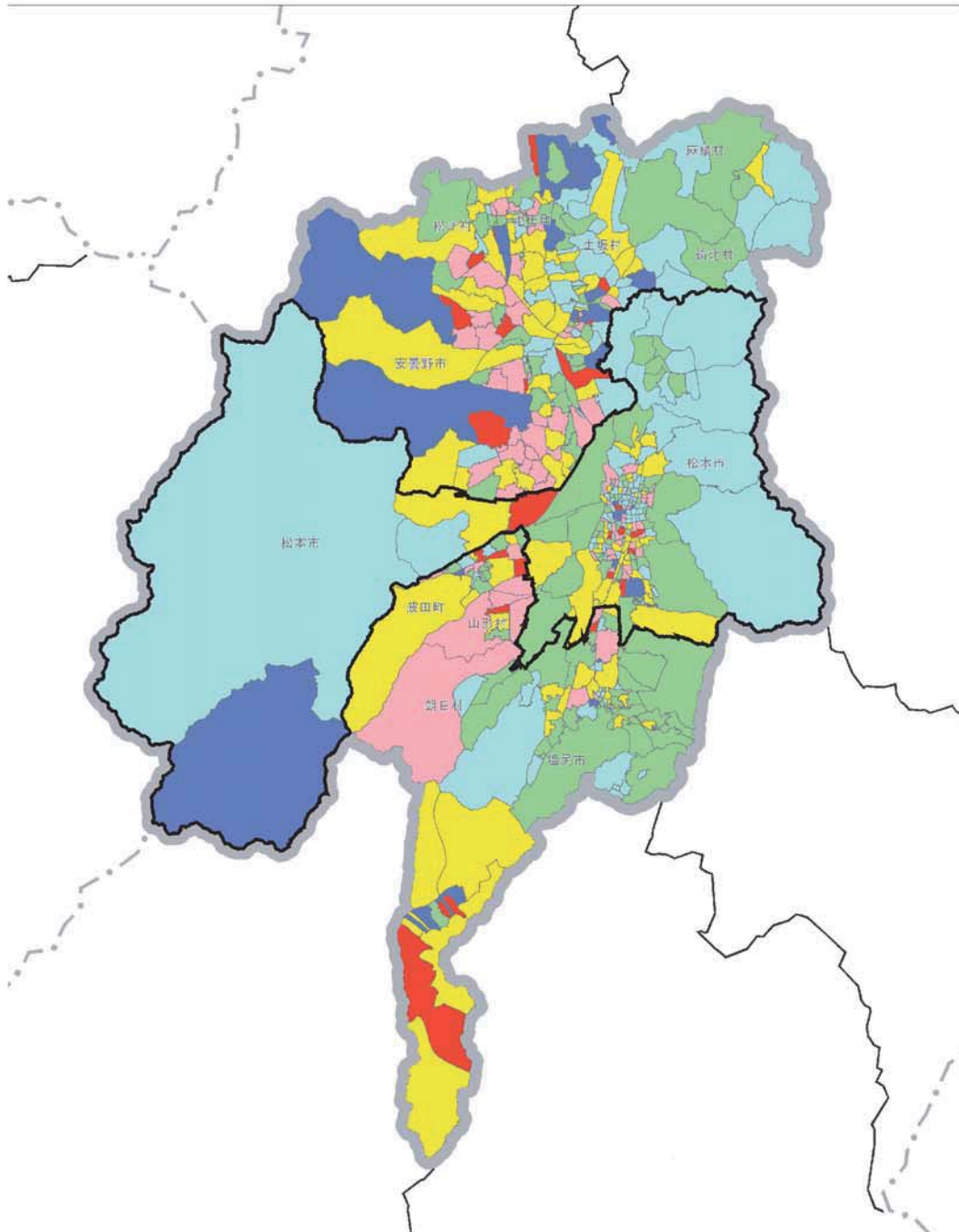


資料：国勢調査

図 65歳以上の高齢者人口

ウ 地区別の人口密度及び人口増減率

- ・人口のダブルドーナツ現象（中心部の減少、市街地縁辺部の増加、郊外部の減少、隣接市郊外部の増加）が進展しています。



[地区別人口増減率(平成17年/平成12年)]

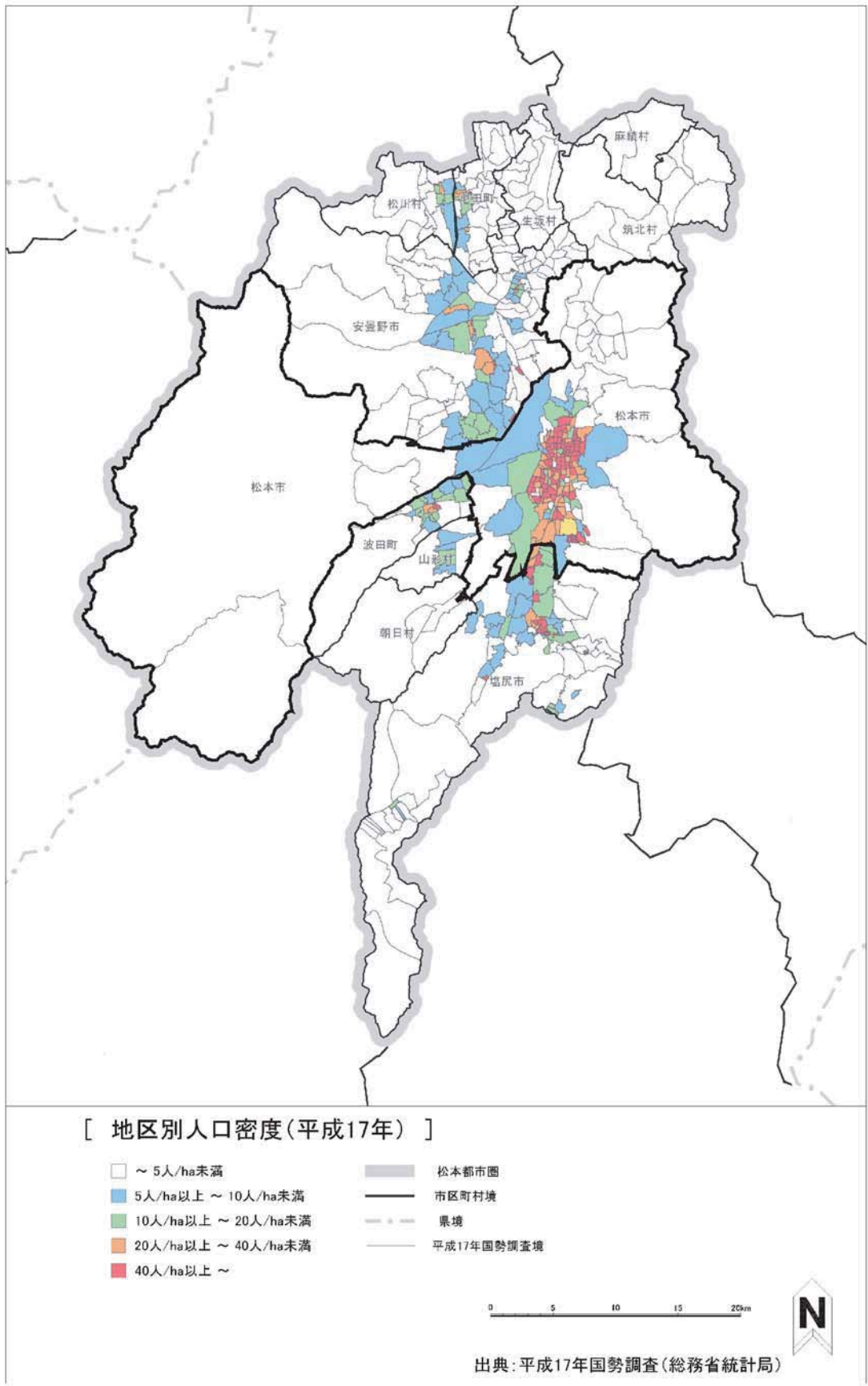
- | | |
|------------------|--------------|
| ■ -15%未満 | ■ 松本都市圏 |
| ■ -15%以上 ~ -5%未満 | — 市区町村境 |
| ■ -5%以上 ~ 0%未満 | - - - 県境 |
| ■ 0%以上 ~ 5%未満 | — 平成17年国勢調査境 |
| ■ 5%以上 ~ 15%未満 | |
| ■ 15%以上 ~ | |

0 5 10 15 20km



出典:平成17年国勢調査(総務省統計局)

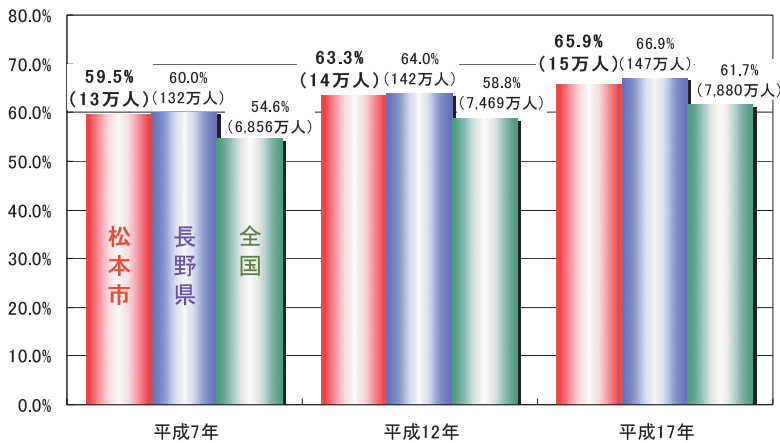
・旧松本市街地は、40人/haを超える高い人口密度となっています。



(2) 免許保有状況及び交通機関分担率

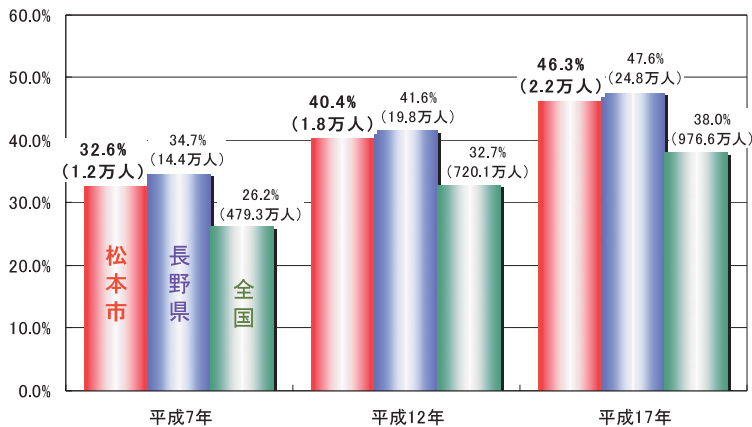
ア 免許保有状況

- ・松本市全体及び高齢者（65歳以上）の免許保有率は、平成7年から平成17年にかけて増加傾向にあります。
- ・平成17年の高齢者の免許保有率（46.3%）は、全国平均（38.0%）よりも8.3ポイント高くなっています。
- ・平成17年の女性の免許保有率は、平成7年に比べ8.4ポイント高くなっています。



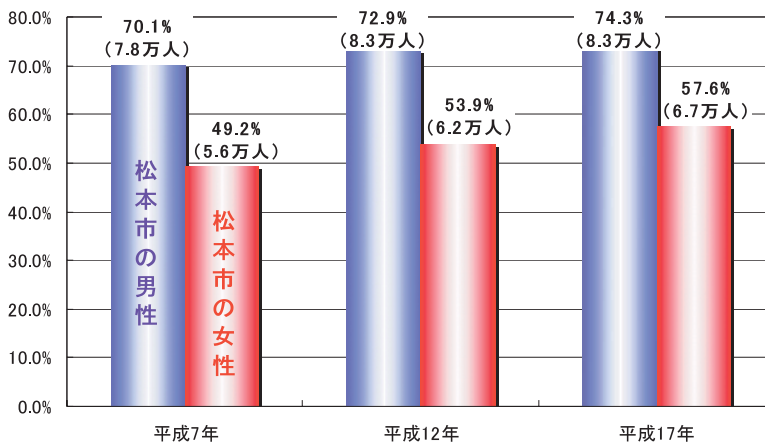
資料：長野県警察本部資料

図 免許保有率の推移



資料：長野県警察本部資料

図 高齢者（65歳以上）の免許保有率の推移

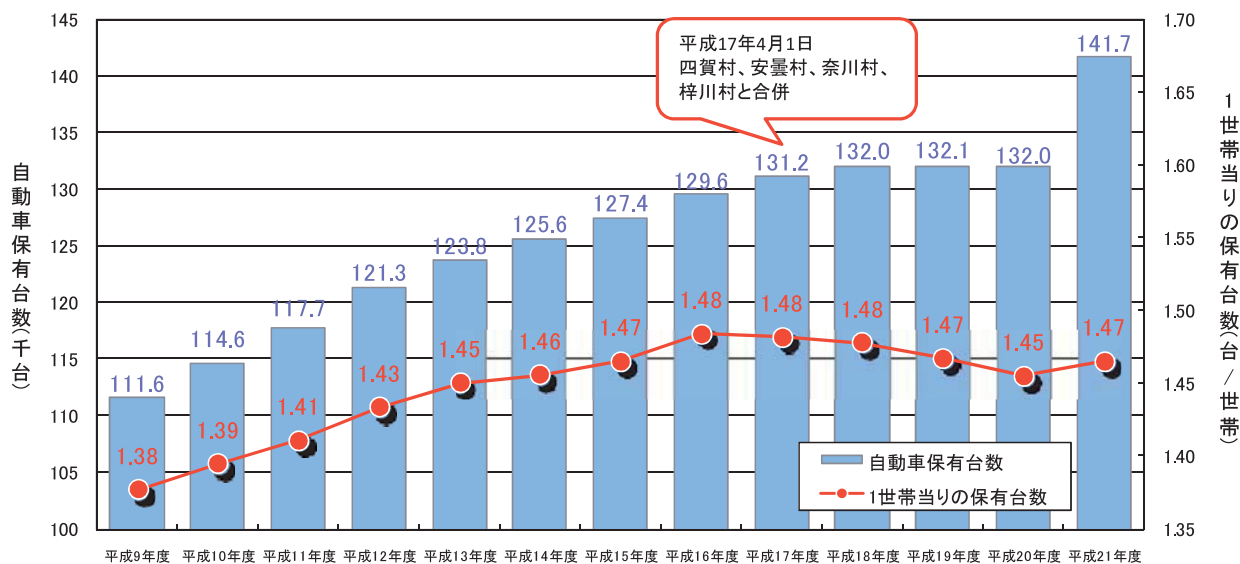


資料：長野県警察本部資料

図 男女別の免許保有率の推移

イ 自動車保有台数

- ・自動車保有台数は、平成9年度の111,6千台から平成20年度では132.0千台へと18%増加しています。また、環境対応車 普及促進対策費補助金（エコカー補助金）の終了により、平成21年度にかけて保有台数が増加しています。
- ・1世帯当りの自動車保有台数は、平成20年で1.45台/世帯となっています。

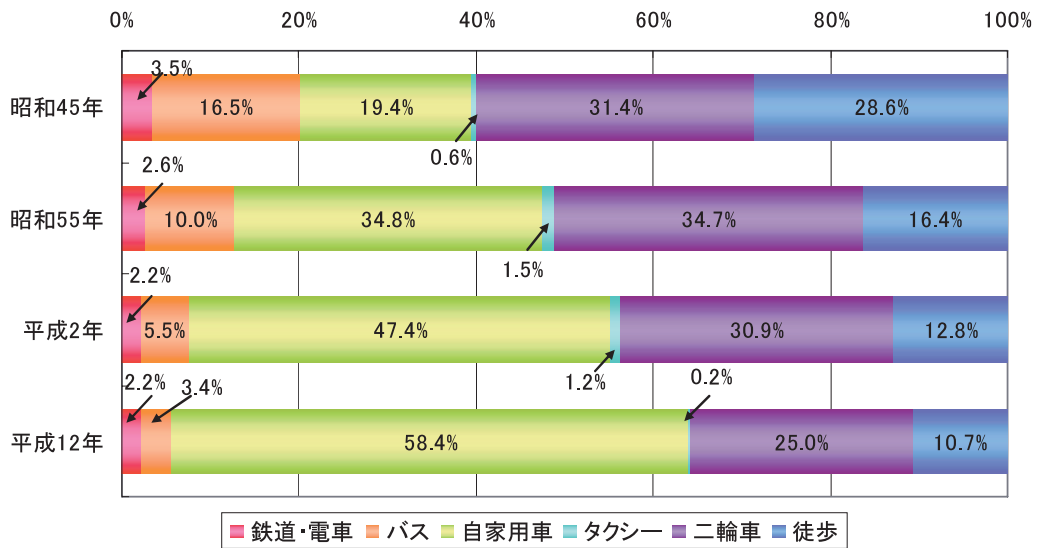


資料：長野運輸支局、住民基本台帳

図 松本市の自動車保有台数の推移

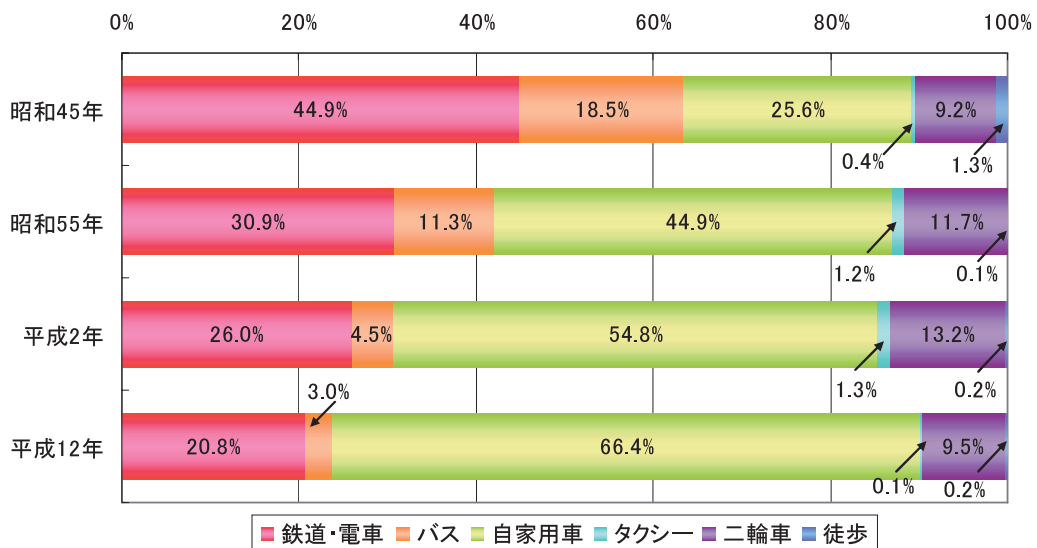
ウ 交通機関分担率

- ・市内で移動する通勤通学時の自家用車利用率は、昭和45年の19.4%から平成12年は58.4%になり約3倍に増加しています。一方、公共交通（鉄道・電車、バス）利用率は、20%から5.6%へと1/3以下に減少しています。
- ・市外から市内に移動する通勤通学時の自家用車利用率も、昭和45年の25.6%から平成12年は66.4%になり約3倍に増加しています。一方、公共交通（鉄道・電車、バス）利用率は、63.4%から23.8%へと半分以上に減少しています。



出典：国勢調査

図 松本市内で移動する通勤通学者の交通機関分担率の推移



出典：国勢調査

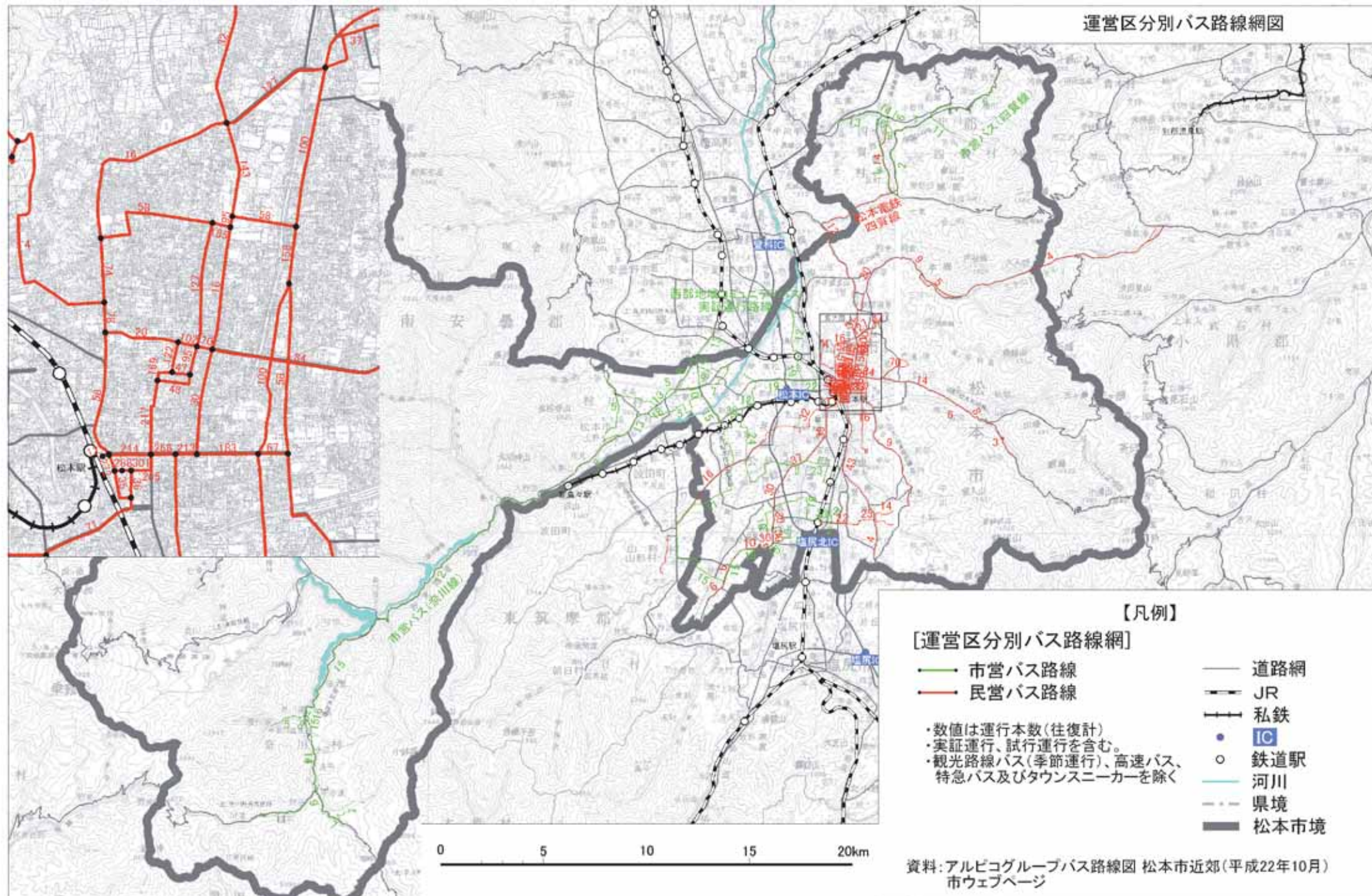
図 松本市外から松本市内に移動する通勤通学者の交通機関分担率の推移

(3) 公共交通

ア バス

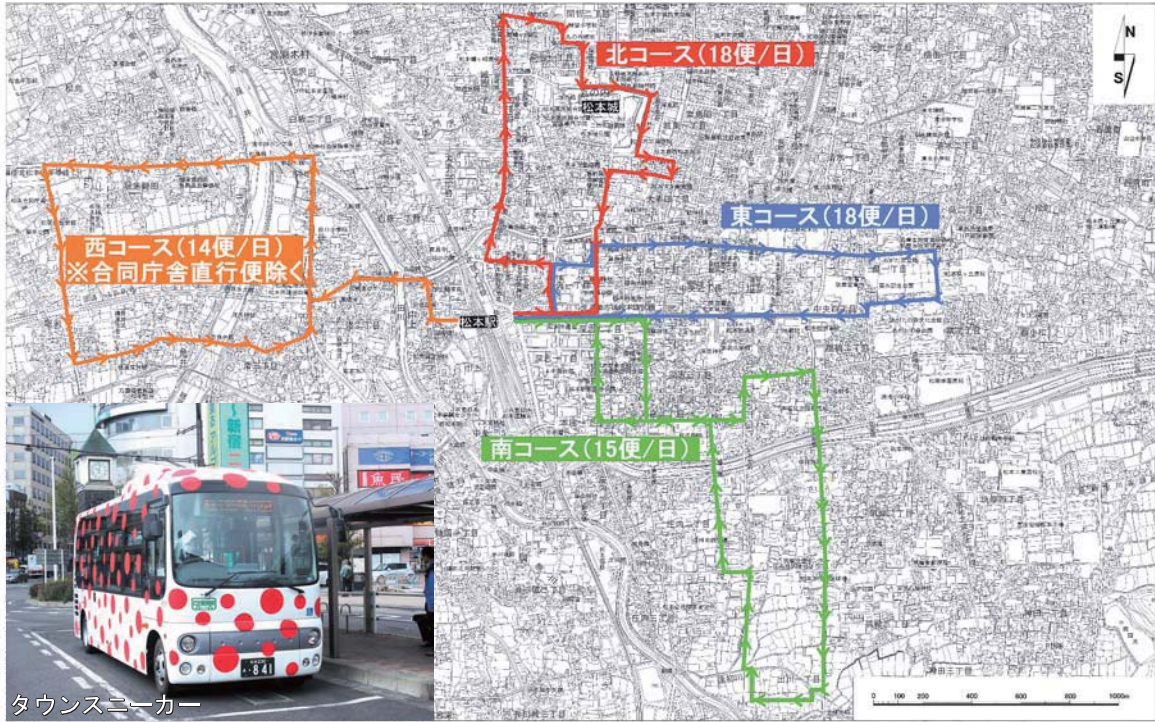
(ア) 路線バスの運行状況

- ・路線バスは、松本電気鉄道(株)の1社のみが市内を運行しています。
- ・路線バス網は、松本バスターミナルから放射状に郊外部に延びる形態であり、郊外部同士を結ぶバス網はありません。
- ・四賀地区、奈川地区において、松本市営バスが運行されています。
- ・西部地域では、交通空白地帯の解消と効率的な公共交通手段の確保を目指し、新村駅を中心としたバス路線の実証運行中です(平成21年度～23年度)。
- ・運行本数は、松本駅周辺地域において多い区間で約100便/日(上下線計)以上で運行していますが、郊外部では少なくなっています。
- ・「松本市地域新交通システム検討委員会」において、四賀地区、安曇地区、奈川地区は採算性や非効率な運行の見直しが必要と提言されており、梓川地区、旧松本市地区(市街地南部地域、河西部南部地域)では新しい交通手段の確保が必要と提言されています(平成20年3月提言)。



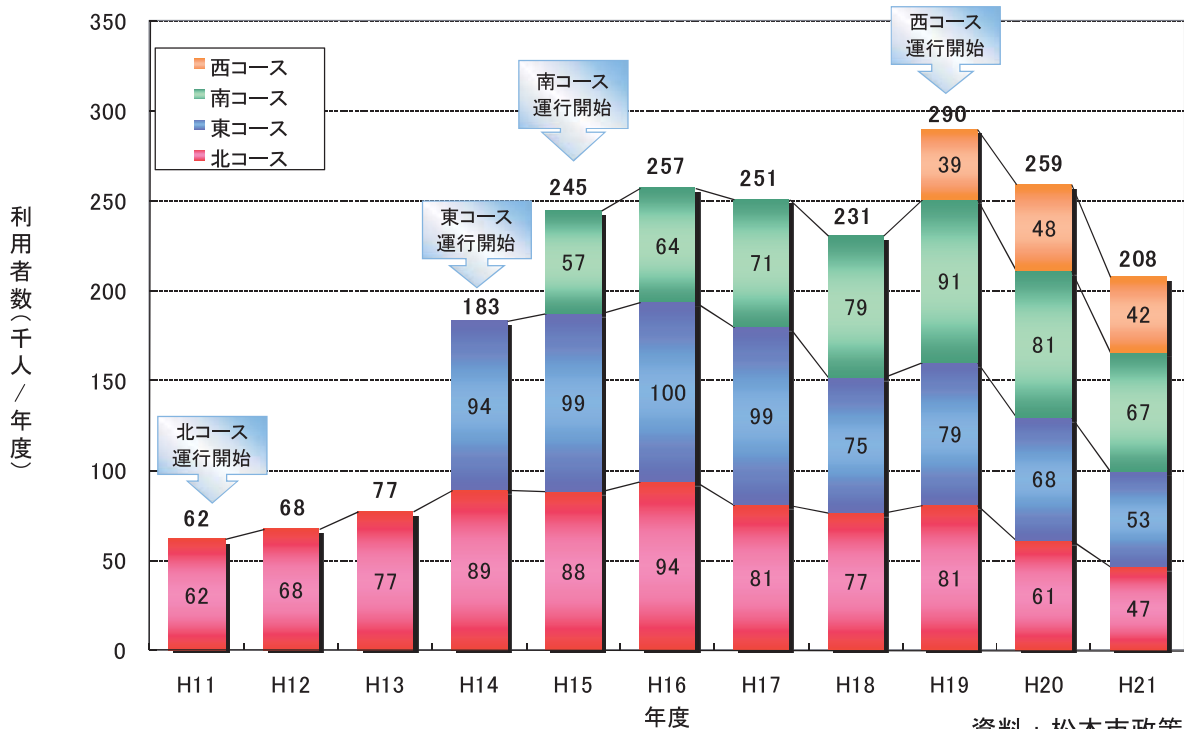
(イ) タウンズニーカーの運行状況

- ・ 中心市街地には、タウンズニーカーが4路線（北、南、東、西コース）、65便/日運行されており、市民や観光客の足として利用されています。
- ・ 継続的に運行ルートの改善を図っているが、利用者数は平成19年度以降は減少しており、平成21年度は208千人となっています。



資料：松本電気鉄道株式会社

図 タウンズニーカー路線網（平成22年7月現在）

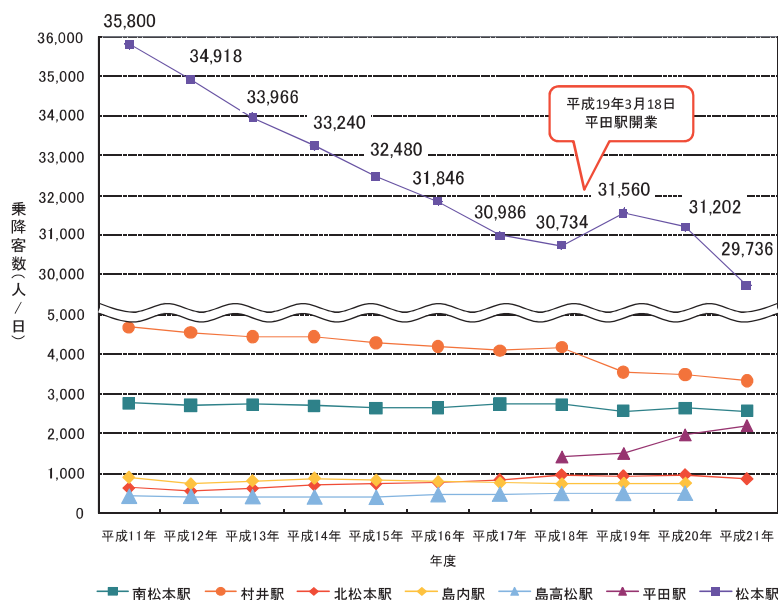


資料：松本市政策課

図 タウンズニーカーの利用状況

イ 鉄道

- ・ JR中央本線、JR篠ノ井線、JR大系線、松本電鉄上高地線は、松本駅で結節しています。
- ・ JR中央本線の運行本数は、上下線合わせて149本であり、JR大系線・JR篠ノ井線及び松本電気鉄道上高地線の運行本数は、上下線合わせて約50～70本程度となっています。
- ・ JR線の松本駅の乗降客数は、平成11年度の約36,000人/日から減少傾向であり、平成19年度の平田駅開業に伴い増加したものの、平成21年度では約30,000人/日と減少しています。また、平田駅の乗降客数は、平成18年度の1,400人/日から平成21年度では2,200人/日と開業以来、増加傾向にあります。
- ・ 松本電気鉄道上高地線の松本駅の乗降客数は、平成11年度の約3,500人/日から減少傾向であったが、平成19年度の平田駅開業に伴い増加し、近年は横這い傾向にあります。また、北新・松本大学前駅では、平成14年の松本大学の開校により、年々増加しており、平成21年度では872人/日と平成11年の416人/日に比べて2倍以上に増加しています。



出典：日本旅客鉄道株式会社 HP

図 JR 駅別の乗降客数の推移

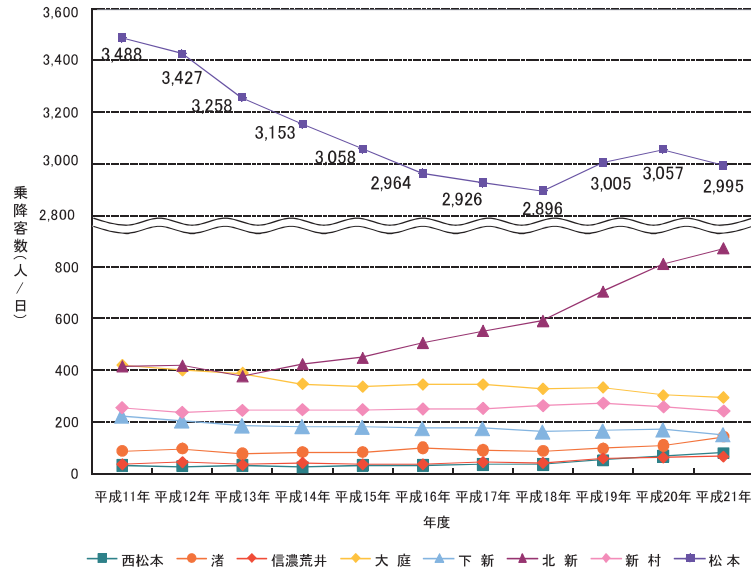
表 JR 駅別の乗降客数の推移

単位：乗降客数人/日

駅名	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度
北松本駅	640	562	632	712	742	776	846	964	938	966	868
島内駅	894	734	808	874	822	790	760	734	750	754	0
島高松駅	422	418	410	402	392	462	476	492	498	500	0
南松本駅	2,764	2,714	2,740	2,702	2,646	2,650	2,744	2,738	2,574	2,646	2,576
平田駅								1,408	1,498	1,964	2,196
村井駅	4,682	4,542	4,442	4,444	4,290	4,196	4,094	4,178	3,546	3,488	3,330
松本駅	35,800	34,918	33,966	33,240	32,480	31,846	30,986	30,734	31,560	31,202	29,736
松本市計	45,202	43,888	42,998	42,374	41,372	40,720	39,906	41,248	41,364	41,520	38,706

注) 数値は日平均乗車人員を2倍した数値
 注) 島内駅、島高松駅については、平成21年度以降の数値は非公表

出典：東日本旅客鉄道株式会社 HP



出典：松本電気鉄道株式会社

図 松本電気鉄道上高地線の駅別の乗降客数の推移

表 松本電気鉄道上高地線の駅別の乗降客数の推移

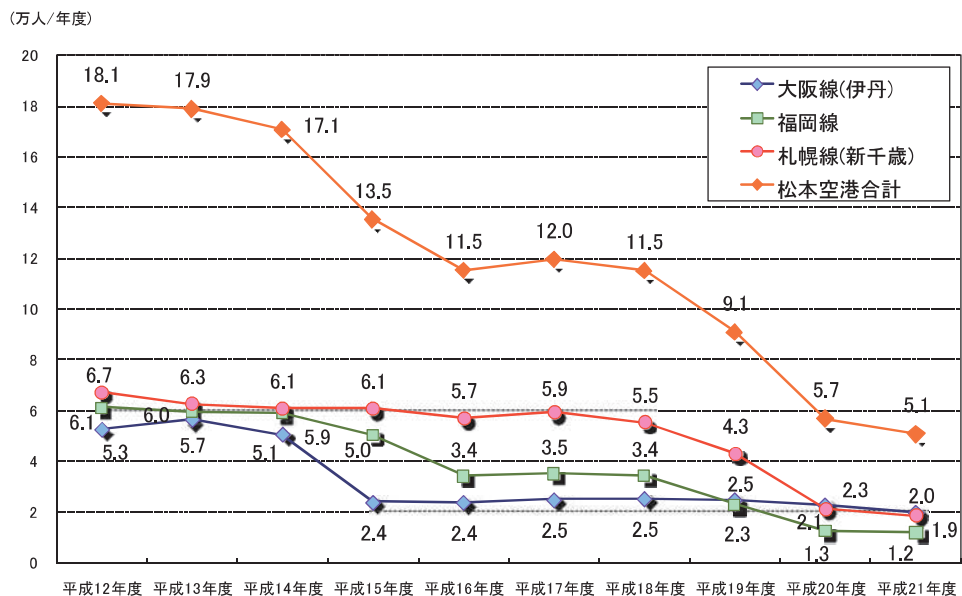
単位：乗降客数人/日

	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年
松本	3,488	3,427	3,258	3,153	3,058	2,964	2,926	2,896	3,005	3,057	2,995
西松本	30	27	30	25	30	30	36	36	52	67	80
渚	88	96	77	82	82	99	90	88	97	109	142
信濃荒井	36	44	33	41	36	36	44	41	59	62	66
大庭	419	400	389	348	337	345	345	329	334	303	296
下新	225	205	186	184	181	175	175	162	166	170	151
北新	416	419	378	425	449	507	553	592	705	812	872
新村	255	236	244	247	247	249	252	263	273	258	241
松本電鉄計	4,956	4,855	4,595	4,504	4,419	4,405	4,422	4,405	4,691	4,838	4,843

出典：松本電気鉄道株式会社

ウ 航空

- ・長野県で唯一の信州まつもと空港があり、平成22年5月末をもって日本航空株式会社（JAL）が撤退し、6月から株式会社フジドリームエアラインズ（FDA）が運航しています。運航路線は、札幌、福岡、静岡（平成23年1月11日～3月26日のみ）の3便、それぞれ1日1往復が運航されています。
- ・松本市と信州まつもと空港を連絡するバスとして、現在、路線バス空港・朝日線（平日30便/日、休日24便/日（いずれも往復の便数））が運行されています。（松本バスターミナルー信州まつもと空港線のシャトルバスは、航空便数の減少に伴い平成20年1月15日で休止されました。
- ・空港利用者数は、発着便数の減少や機種的小型化などの影響もあり、平成12年の約181,000人/年度から平成21年の51,000人/年度と減少傾向です。



資料：航空輸送統計調査

図 信州まつもとと空港の利用者数の推移（大阪線（伊丹）は平成22年5月末で廃止）

表 時刻表（平成23年2月1日～3月26日）

路線		出発	到着
札幌便	信州まつもと→札幌	10：10	11：35
	札幌→信州まつもと	12：05	13：45
福岡便	信州まつもと→福岡	15：40	17：25
	福岡→信州まつもと	13：45	15：10
静岡便	信州まつもと→静岡	14：15	15：10
	静岡→信州まつもと	8：45	9：40

資料：信州まつもとと空港 Webサイト

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：信州まつもとと空港 Webサイト

エ 交通結節点

(ア) 鉄道駅

- ・公共交通機関との連携機能の向上を図るため、駅前広場、東西自由通路等の整備が計画的に実施されています。
- ・都市計画決定された広場は6箇所あり、松本城お城口広場が整備中、南松本駅が未整備となっており、それらを除く4箇所が整備済みです。
- ・自由通路は松本駅、北松本駅、平田駅の3箇所が整備済みです。



松本駅アルプス口（西口）駅前広場



松本駅東西自由通路



北松本駅お城口（東口）駅前広場



J R篠ノ井線平田駅

図 交通結節点の利用状況

表 駅前広場の都市計画決定状況（平成22年3月現在）

駅名	鉄道名	鉄道の種別	箇所数	駅前広場面積（㎡）		計画決定年月日	備考
				計画	供用		
南松本駅	JR篠ノ井線	JR	1	4,240		S36.3.16	
北松本駅	JR篠ノ井線	JR					
西口			1	2,300	2,300	H5.11.19	
東口			1	1,700	1,700	H5.11.19	
松本駅	JR篠ノ井線・松本電鉄上高地線	JR・私鉄					
東口			1	14,300	14,300	S43.12.28	東口は再整備
西口			1	6,880	6,880	H13.7.26	
平田駅	JR篠ノ井線	JR	1	3,430	3,430	H14.2.25	

資料：松本市資料

(イ) パークアンドライド駐車場

・ JR篠ノ井線平田駅、松本電鉄上高地線新村駅の2箇所にパークアンドライド駐車場、神林高速バス停にパークアンドバスライド駐車場を設置し、公共交通機関への乗り換えを推進しています。

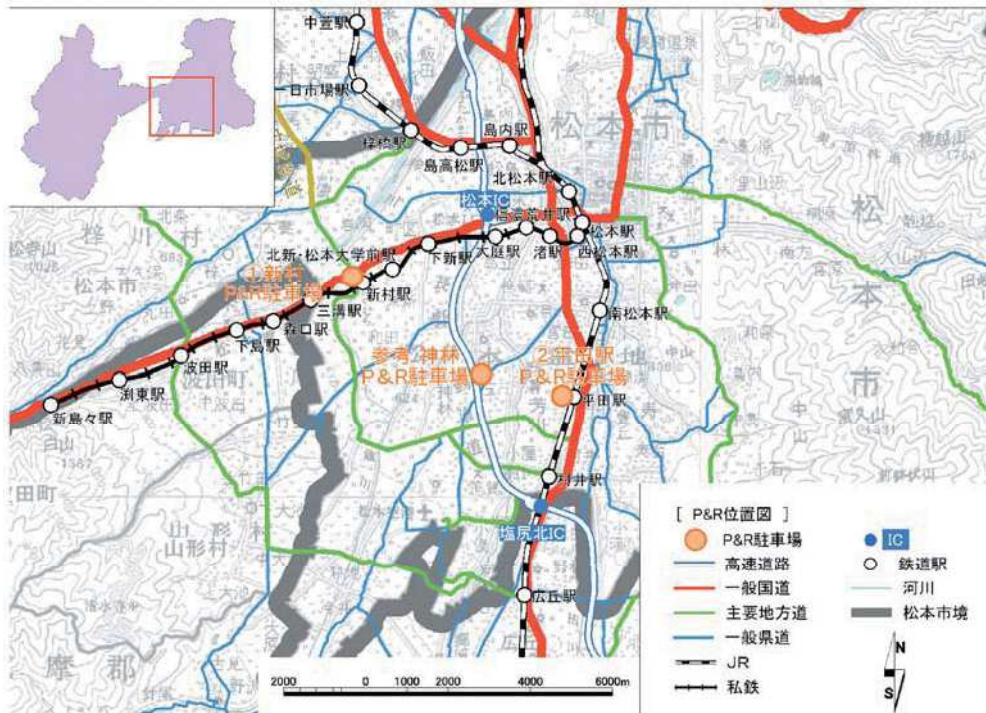


図 パークアンドライド位置図（平成22年4月現在）

- ① 新村パークアンドレールライド駐車場
場 所：松本電鉄上高地線新村駅に接続
台 数：50台
利用者：松本電鉄上高地線利用者
料 金：無料



新村パークアンドライド駐車場

- ② 平田駅パークアンドライド駐車場
場 所：JR 篠ノ井線平田駅に接続
台 数：77台
利用者：JR 篠ノ井線利用者
料 金：無料



平田駅パークアンドライド駐車場

- 参考 神林パークアンドバスライド駐車場
場 所：松本電鉄路線バス朝日線「神林高速バス停」、
長野自動車道「神林バス停」
台 数：55台
利用者：路線バス朝日線・高速バス利用者
料 金：無料

※実証実験を終え、平成22年度から松本電鉄が運営し（有料化300円/日）、駐車台数を135台に拡張しています。



神林パークアンドライド駐車場

- ・松本電鉄上高地線新村駅及び長野自動車道神林バス停の利用状況は、平成14年度から平成21年度にかけて増加傾向にあります（平成15年度に神林駐車場の駐車可能台数が27台から55台に増加）。
- ・JR篠ノ井線平田駅のパークアンドライド駐車場は、常時満車状態となっています。

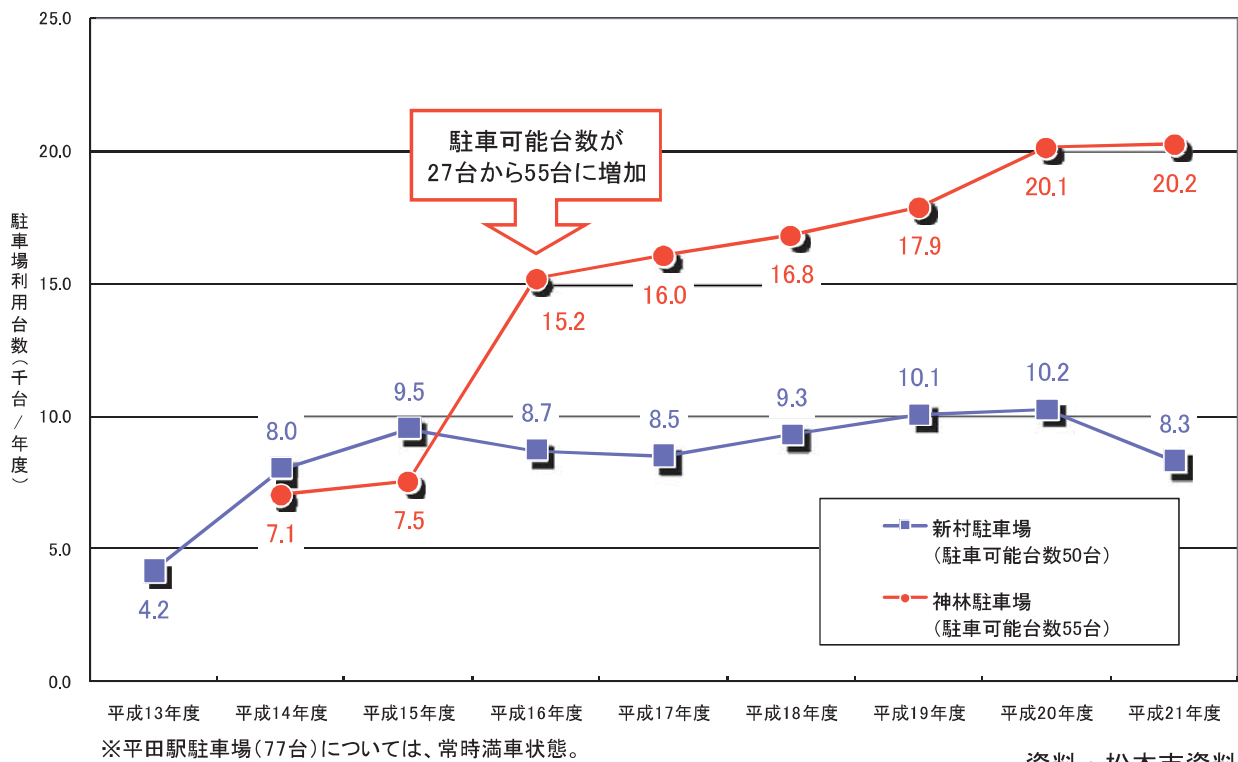
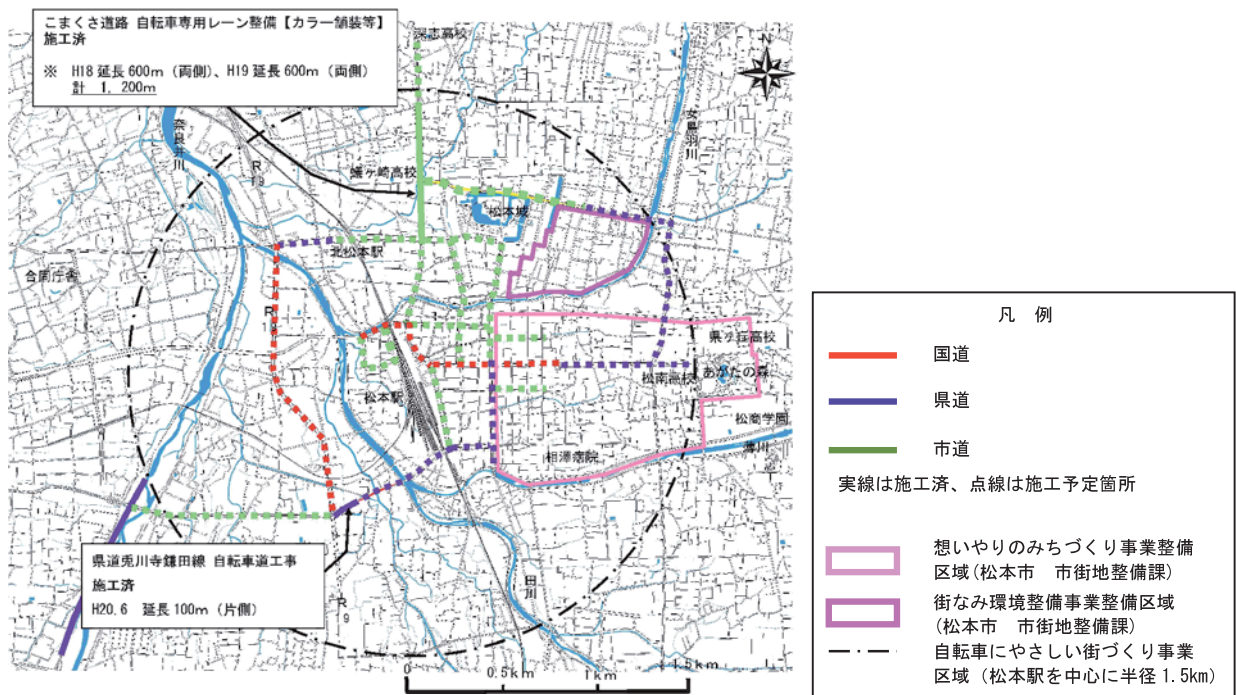


図 パークアンドライド駐車場の利用状況

(4) 徒歩・自転車交通

ア 自転車交通

- ・ 中心市街地において自転車にやさしいまちづくり事業を進めており、自転車の安全利用、適正利用、有効利用の施策を市民協働で展開しています。
- ・ 国土交通省と警察庁は合同で、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区を、全国で98箇所指定しており、松本市もモデル地区として選定されています（平成20年1月17日）。

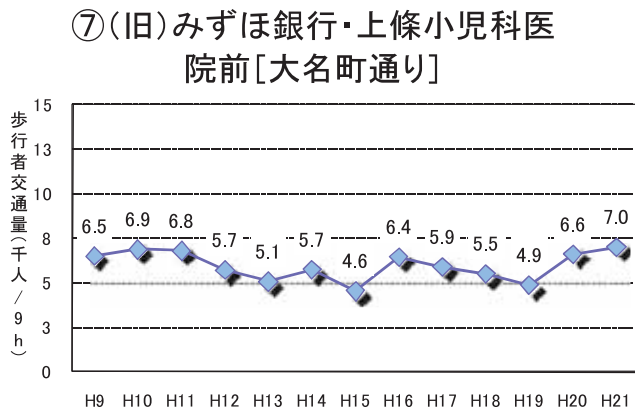
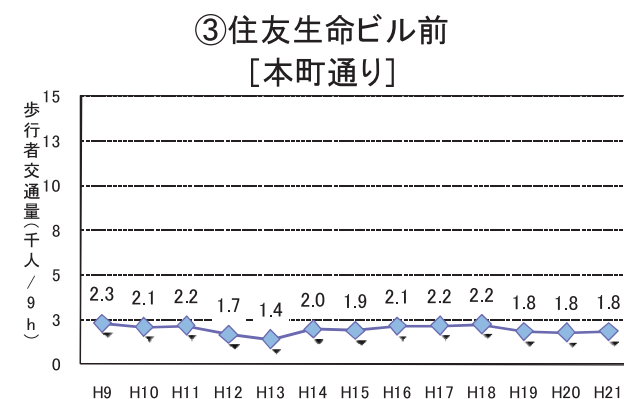
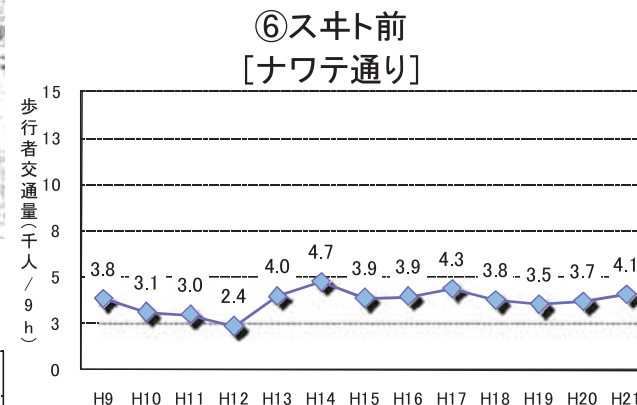
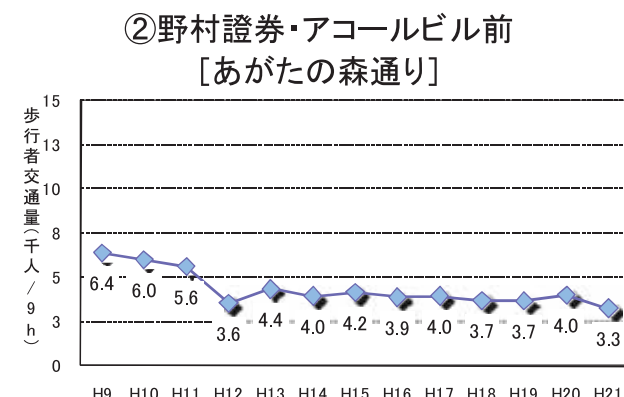
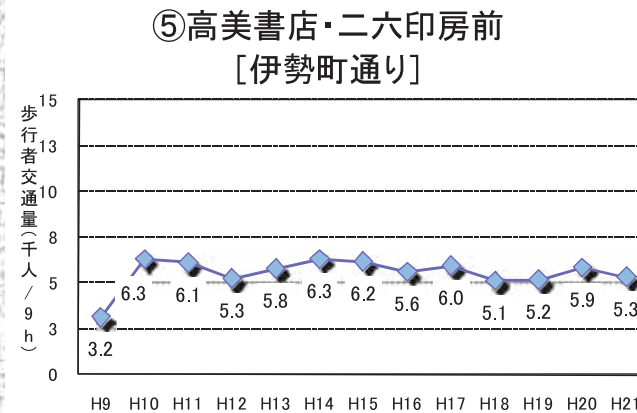
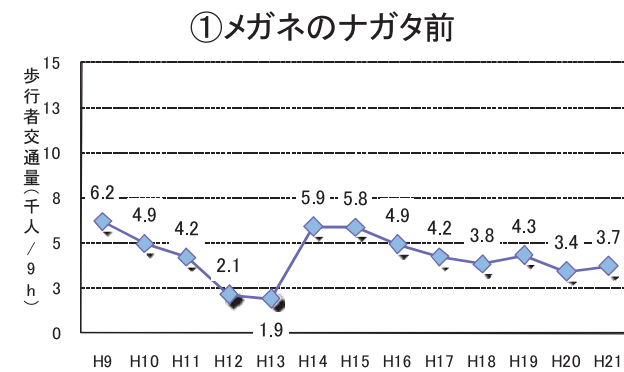
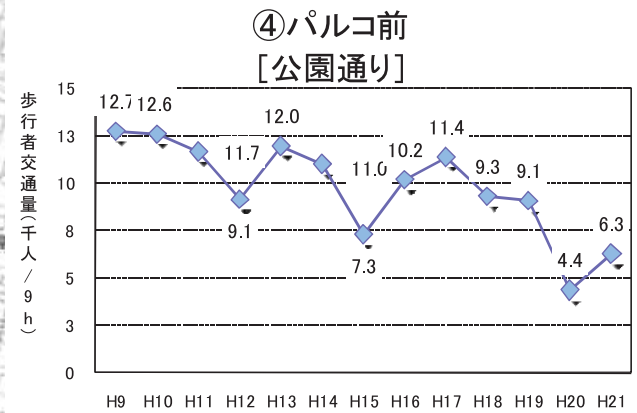
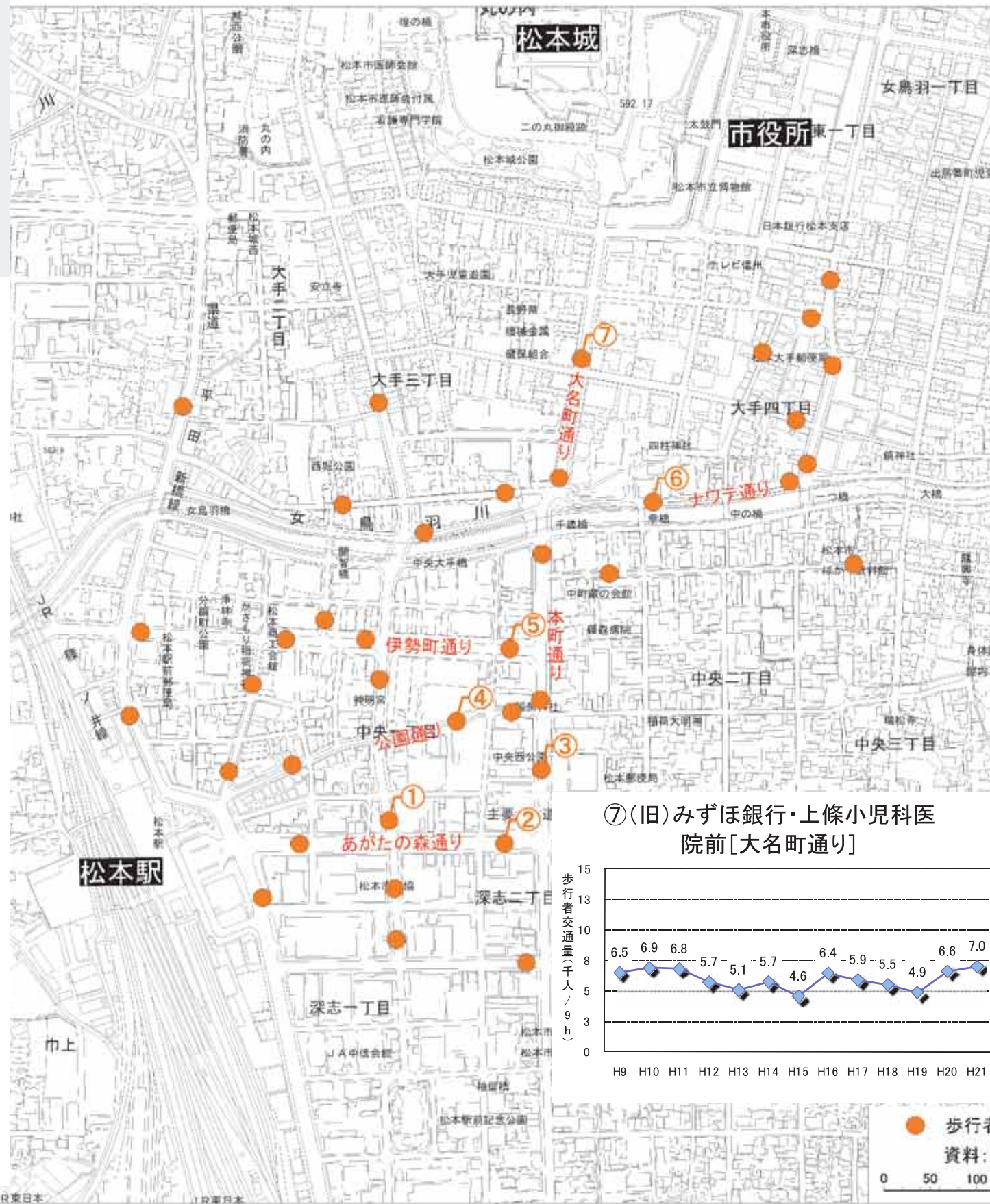
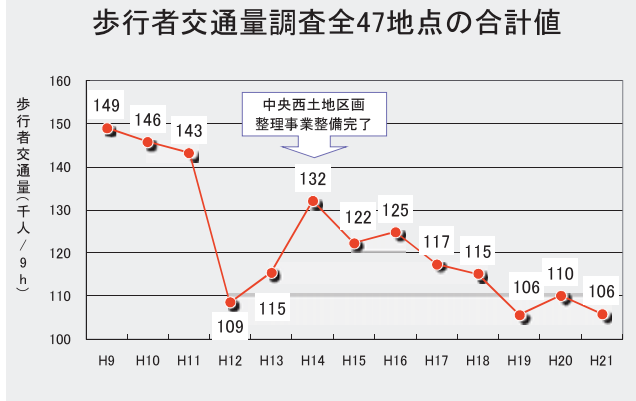


資料：松本市資料

図 自転車にやさしいまちづくり事業における自転車環境整備計画図

イ 歩行者交通量

- ・ 中心市街地の歩行者交通量は、平成9年の約149千人/9hから平成21年の約106千人/9hと減少傾向となっています。
- ・ 平成19年まではパルコ前の歩行者交通量が最も多かった（平成9年で12.7千人/9hでピーク）が近年減少傾向（平成21年で6.3千人/9h）にあり、大名町通りが平成21年で7.0千人/9hで最も多い。



● 歩行者交通量調査地点
資料: 松本市商店街歩行者通行量調査(H9~H18)

図 中心市街地の歩行者交通量調査地点図

※調査時間は10:00~19:00の9時間

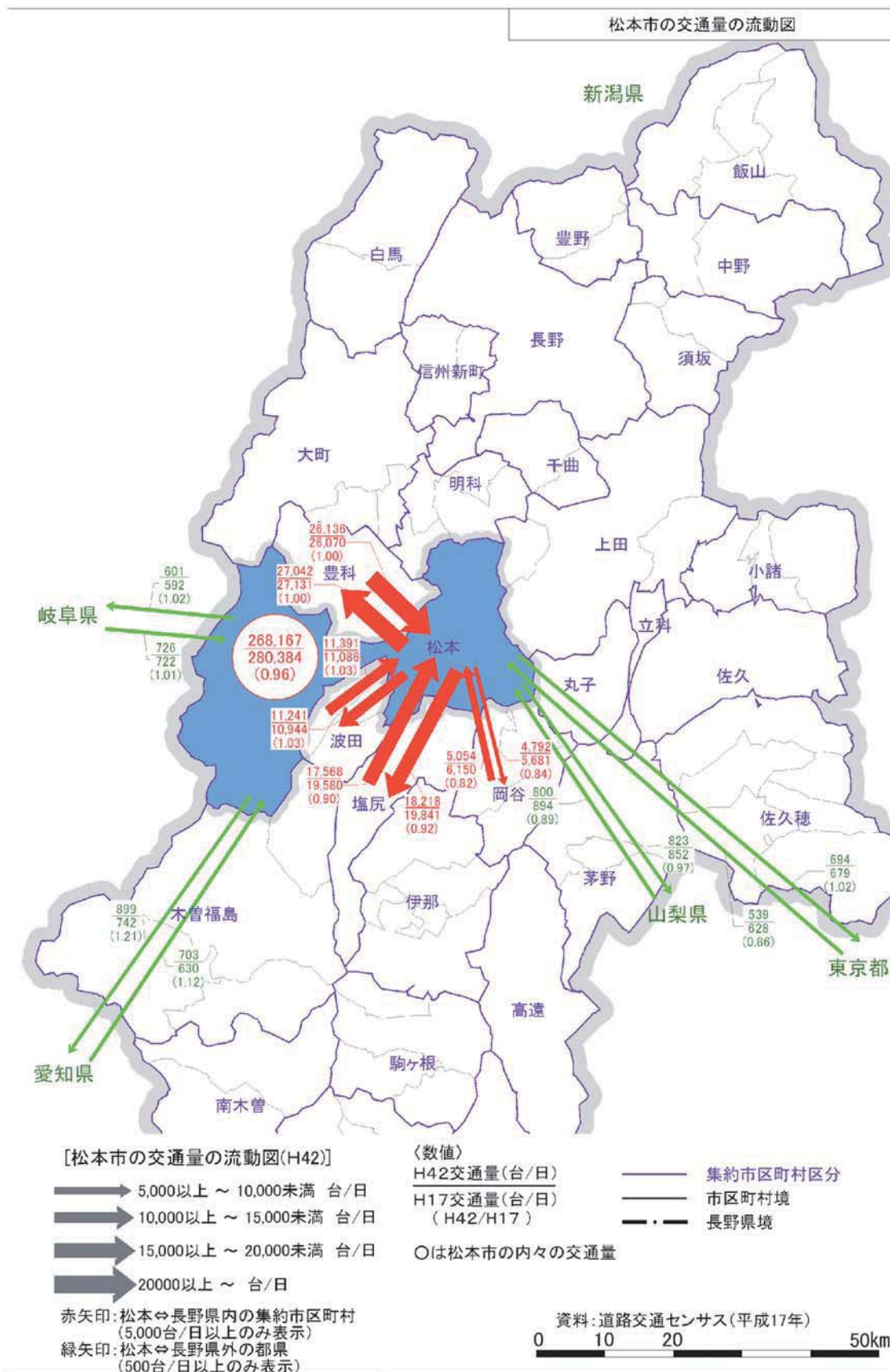
3 将来の交通需要

- ・道路交通センサスによれば、平成42年の交通流動量は平成17年度の交通流動量に比べて0.95倍と減少することが予測されます（H42年はH17年度道路交通センサスによる推計、H11、H17年は実績）。

表 松本市における交通流動の伸び率

				市内⇄市内	市内⇄市外		合計		
					長野県内	長野県外			
実績値	平成11年	発生集中量	松本市からの発生量	277,128	87,204	81,772	5,432	364,332	
			松本市への集中量	277,128	86,652	81,222	5,430	363,780	
					554,256	173,856	162,994	10,862	728,112
		割合			76.1%	23.9%	22.4%	1.5%	100.0%
	平成17年	発生集中量	松本市からの発生量	280,384	94,360	88,747	5,613	374,744	
			松本市への集中量	280,384	95,062	88,713	6,349	375,446	
			560,768	189,422	177,460	11,962	750,190		
割合			74.8%	25.2%	23.7%	1.6%	100.0%		
推計値	平成42年 (平成17年)	発生集中量	松本市からの発生量	268,167	88,590	82,322	6,268	356,757	
			松本市への集中量	268,167	88,834	81,858	6,976	357,001	
					536,334	177,424	164,180	13,244	713,758
		割合			75.1%	24.9%	23.0%	1.9%	100.0%
伸び率(平成17年/平成11年)				1.01	1.09	1.09	1.10	1.03	
伸び率(平成42年/平成11年)				0.97	1.02	1.01	1.22	0.98	
伸び率(平成42年/平成17年)				0.96	0.94	0.93	1.11	0.95	

資料：道路交通センサス



注) 集約市区町村区分: H17 道路交通センサスにおけるBゾーン(最小単位ゾーン)を集約したゾーンであり、市区町村境とは異なる。(例)安曇野市:集約市区町村の豊科(豊科町、穂高町、三郷村、堀金村)及び明科の一部(明科町)

図 交通量の流動区 (平成42年/平成17年)

4 市民意向

市民意向については、長野国道事務所が平成18年に実施している『道路見える化計画』及び松本市第4次道路整備五箇年計画において、H19年に実施したアンケート調査に基づき、整理した結果を以下に示します。

市民意向の結果	
道路見える化 プラン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 長野県内の道路のイライラ防止策として、回答者の7割が「交通渋滞の解消」と回答している。 ・ 長野県内の交通事故防止策として、回答者の6割が「右折・左折がしにくい交差点の解消」と回答している。 ・ パブリックコメント等の結果より、松本市においては国道19号、147号、158号、県道平田新橋線、県道兎川寺鎌田線が渋滞箇所として上げられている。 ・ 国道19号、国道143号、国道147号が安全性要対策箇所として上げられている。
松本市 第4次道路整備 五箇年計画 (平成20年3月)	<ol style="list-style-type: none"> ① 道路整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通円滑化のための交差点改良 ・ 防災道路（生活道路）の整備 ② 整備箇所 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国道19号の4車線化 ・ 環状道路（外環状線、内環状線）の整備 ③ 道路施設整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者や自転車、交通弱者に優しい道づくり ・ 市民参画型（協働型）道路施設整備 ④ 交通施策 <ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞交差点改良 ・ 歩道の設置（バリアフリー化） ⑤ 道路行政の方向性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 災害に強いまちづくり ・ 既存施設の有効活用 ・ 公共交通機関との連携 ⑥ 道路維持管理 <ul style="list-style-type: none"> ・ 場所や道路の性格に応じた道路維持管理 ・ 維持管理費の縮減 ⑦ 今後の道路整備の取り組み方 <ul style="list-style-type: none"> ・ 積極的な道路整備

5 現状のまとめ

交通に関する現状を再整理した結果を次に示します。

交通に関連する現状のまとめ		
社会的動向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市域の拡大に伴う交通の広域化 ・ 人口の90%が旧松本市に集中 ・ 人口減少と超高齢化の進展 ・ 高齢者・女性ドライバーの増加 ・ 自家用車利用の増大 	
交通状況	道路網	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道19号が南北の幹線軸 ・ 旧松本市を中心に放射状に広がる幹線道路網形態 ・ 安曇、奈川、波田地区との連絡は国道158号に依存 ・ 四賀地区は国道143号で連絡、緊急時には長野自動車の利用
	都市計画道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 低い整備率 ・ 高度経済成長期に計画決定された都市計画道路の多くが未整備 ・ 特に広幅員の幹線道路の整備率が低い
	交通流動	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通勤通学の交通は旧松本市に集中 ・ 南北方向には国道19号に交通が集中し、2車線では対応できない状況 ・ 中心市街地における交通渋滞が顕著
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道、路線バスの利用者数は減少傾向 ・ 飛行機の発着便数の減少や機種的小型化などにより利用者数が減少 ・ パークアンドライド駐車場の利用状況は増加傾向
	歩行者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地における歩行者の減少
将来の交通需要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 総人口は減少傾向にあり、松本都市圏全体の交通量は減少するが、市街地の交通量は横ばいと予測 	
市民意向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 渋滞箇所は、国道19号、147号、158号、県道平田新橋線、県道兎川寺鎌田線が上げられている ・ 安全性要対策箇所は、国道19号、143号、147号が上げられている ・ 幹線道路については、国道19号の4車線化、環状道路（外環状線、内環状線）整備の要望が多い ・ 交通施策では、渋滞交差点の改良や歩道の設置（ユニバーサルデザイン化）の要望が多い ・ 道路施設整備では、歩行者や自転車、交通弱者に優しい道づくりの要望が多い ・ 災害に強いまちづくり、既存施設の有効活用、公共交通機関との連携の要望が多い 	

6 交通に関する課題

(1) 交通に関する4つの課題

社会的動向や交通の現状、市民意向を把握するとともに、松本市の上位計画である総合計画及び都市計画マスタープランの将来都市像を踏まえ、交通に関する課題を以下の4つに整理します。

ア 集約型まちづくりのための交通環境整備

超少子高齢化に対応した都市構造として、拡散型まちづくりから、中心市街地や鉄道駅周辺など交通利便性の高い地区へ人口を誘導する集約型まちづくりへの都市構造の転換が課題とされています。交通においても、集約型まちづくりの実現に向けて取り組む必要があります。

(ア) 交通結節点の機能強化

松本市においては、東西自由通路の整備や駅前広場の整備が積極的に進められています。都市計画決定された広場は6箇所あり、松本駅お城口広場が整備中、南松本駅が未整備となっております、それらを除く4箇所の整備が完了しています。

(イ) 拠点周辺を中心とした歩行環境の向上

鉄道駅などを中心とした交通拠点や支所出張所周辺などの地区交流拠点周辺では、子供から高齢者まで誰もが安全で安心して暮らせる環境が不可欠です。

また、小中学校周辺においては、地域の子供たちが安全に通学できる環境づくりも必要です。そのためにはユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の整備が必要です。

(ウ) 中心市街地の交通環境の向上

松本市の中心市街地は国宝松本城を始め多くの観光資源を有すると同時に、都市の中心地として様々な機能が集積し、観光客だけでなく、多くの市民が訪れる場所となっています。

中心市街地においては、単なる歩行空間の確保ではなく商業者との連携による賑わいの創出や色彩の工夫など楽しみながら歩ける歩行空間の整備、歩行者自転車交通の分離による安全性の確保（自転車専用レーンの整備など）、街路整備と合わせた憩いの空間整備（広幅員の歩道）などへの取り組みが必要です。

イ 公共交通のサービス水準向上

松本市ではバス、鉄道などの公共交通機関の利用が年々減少し、マイカー利用が増加する傾向にあります。また、超少子高齢化の進行により高齢ドライバーが増加しています。

(ア) 利用しやすい公共交通サービスの提供

広大な市域を持つ松本市は、移動をマイカーに頼らざるを得ない状況にありますが、増加する高齢者の安全な移動や高校生など免許を持たない人の移動を容易にするため、バス、鉄道などの公共交通事業者と連携を図り、誰もが利用しやすい公共交通サービスの提供と利用促進について検討する必要があります。

(イ) 信州まつもと空港の利便性向上

松本市は、県内唯一の信州まつもと空港があります。その特性を活かし利便性の高い二次交通アクセスにより交通網の充実を図ることが必要です。

ウ 道路交通の円滑化と機能向上

これまでに整理された道路交通の現状から次の点が課題として考えられます。

(ア) 一極集中型の道路網構造の是正

松本市の幹線道路網は松本駅を中心に郊外に向けて放射状に広がる構造になっており、駅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、交通の整流化を図る環状道路の整備が必要です。

(イ) 国道19号の交通容量の拡大

松本市は南北方向の交通流動が多いため、市域を南北に縦断する国道19号にかかる負荷が大きく、一極集中型の道路網構造と相まって慢性的な交通渋滞が発生しています。骨格的な幹線道路として国道19号の交通容量を拡大し交通機能の向上を図る必要があります。

(ウ) 都市計画道路の整備

旧松本市の都市計画道路の整備率は約38%（平成22年3月末現在）と低水準にあります。都市計画道路の整備はマイカーだけでなくバス等の公共交通機関の定時性の確保、歩道や自転車道の連続性の確保、また災害時の延焼遮断施設や避難路としても機能します。市街地の円滑な交通流動の確保や安全性向上のためにも都市計画道路の整備促進が必要です。

(エ) 郊外と中心市街地とのアクセス性向上

平成17年及び平成22年の市町村合併で市域が大幅に拡大したことにより、四賀、安曇、奈川、梓川、波田の5地区との連携という新たな課題が発生しています。

梓川地区を除くと各地区との連絡は国道158号、143号など特定の幹線道路が担っている状況にあり、これら道路のアクセス性の向上や災害に強い道路構造の実現、緊急時の代替え道路の確保などの検討が必要です。

エ モビリティマネジメント^{※1}

松本市はパークアンドライド駐車場の整備やカーフリーデーの開催など、マイカーから公共交通機関利用への転換を進めています。

(ア) パークアンドライド^{※2}の推進

交通渋滞の解消と公共交通機関の利用促進を図るため、鉄道駅やバス停などの交通結節点を中心に今後もパークアンドライド駐車場の積極的な整備推進が必要です。

(イ) 市民啓発への取り組み

公共交通への乗り換えの促進や、歩くことによる健康増進、環境負荷の低減などについて、積極的に市民にPRを行い、考え方の転換を促進することも必要です。

※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』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。

(2) 交通に関する課題のまとめ

松本市の現状及び上位計画と交通に関する課題を次のように整理します。

