

「次世代交通政策について」

松本市 政策部交通政策課 課長 川上 正彦



平成24年9月19日(水)
北陸信越EST創発セミナー
パネルディスカッション資料



健康寿命延伸都市・松本

1 松本市の概要



信州
松本
Shinshu Matsumoto

がんばれ松本山雅FC!
MATSUMOTO
Yamaga FC.

- 長野県の中央～西部に位置(東西52km、南北41km)
- 人口 約24万3,000人(県内第2位、商圏約58万人)
- 製造品出荷額 4,954億円(県内第3位、平成21年度)

- 国宝松本城を中心とした城下町
- 標高3,000m級の峰々が連なる北アルプス、上高地、乗鞍などの豊かな自然
- 信州まつもと空港、日本銀行松本支店、信州大学本部など
- 国際音楽祭サイトウ・キネン・フェスティバルまつもと、花いっぱい運動発祥の地

2 松本市の地勢・人口

地 勢

- 面積は、県内最大（面積978km²、人口24万人、商圏58万人）
- 山間部、河川が多く、線路や道路の敷設は限定される
- 急勾配、急カーブが多い、冬季は凍結、積雪のため、移動時の安全面のリスクが高い

人 口

- 将来的に、人口は減少傾向
- 一部地区では、30%超の高齢化、高齢化率は上昇
- 高齢者、女性ドライバーの増加
- 自家用車利用の増加



健康寿命延伸都市・松本

3 松本市の交通状況

道路網

- 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・波田地区は、国道158号に依存
- 四賀地区は、国道143号で連絡、緊急時は、長野自動車道を利用

都市計画道路

- 整備率は低い
- 特に、広い幅員の幹線道路の整備率が低い

交通流動

- 通勤・通学は、旧松本市に集中
- 南北方向は、国道19号に交通が集中、現2車線では対応不可
- 中心市街地の交通渋滞が顕著



健康寿命延伸都市・松本

4 松本市の公共交通

■ 中信地区の交通結節地「松本」

松本市は、県内の交通結節地
 鉄道、バスは「松本駅」を中心の交通形態

○ 路線バス

- アルピコ交通(株)(循環線、各路線) 24路線
- 市営バス(四賀線、奈川線) 2路線
- 西部地域コミュニティバス 5路線
- 四賀地域バス(デマンド運行) 1路線
- 市街地南部循環線 1路線

○ 鉄道

- JR線、アルピコ交通上高地線 3路線

○ 民間交通事業者（JR、アルピコ交通）が鉄道・バスを運行

○ 鉄道、路線バスの利用は減少

○ 松本駅を中心に各地域を結ぶ交通体系のため、地域間の移動がしにくい（郊外では、既存の公共交通を補完するコミュニティバス等を行政が運行）

○ パークアンドライド駐車場の利用は増加（平田駅など）



5 松本市の公共交通の利用状況

項目	昭和53年度	平成6年度	平成21年度	S53・H21対比
人口(人)	189,807	203,629	226,545	119%
世帯数(世帯)	59,101	73,148	91,541	154%
利用者人数(万人)				
JR松本駅	688	720	542	79%
アルピコ交通 上高地線	262	175	138	53%
バス路線	2,076	817	443	21%
車両登録台数(万台)	6.7	12.8	16.1	240%
1世帯当り保有台数(台)	1.13	1.75	1.76	156%

※車両登録台数:車両等登録数(県税務課算出)に4輪軽自動車税を加えた数値

※市事務報告書、アルピコ交通(株)資料



健康寿命延伸都市・松本

6 自動車優先社会がもたらしたもの

○ 日本の現状

- (1) 自動車への依存度が上昇
- (2) 公共交通利用者は、50年間で1／3に減少
(昭和30年82% → 平成17年27%、H18陸運統計要覧)
- (3) 利用者の減少とともに、公共交通サービスの低下

○ 松本市の現状

- (1) マイカー利用が71.9%と高い
- (2) 公共交通利用者は、5%に満たない状況
(H20松本都市圏パーソントリップ調査)
- (3) 毎年、利用者が減少し、公共交通サービスも低下
- (4) 自動車で移動できない人の交通手段がなくなり、まちの来街者が減少
- (5) 郊外の小売店販売額は、駅周辺の4倍
(郊外1,563億円、駅周辺398億円、H19商業統計)
- (6) 家庭から排出する温室効果ガス排出量の約3割はマイカー
- (7) 中心市街地の空地の駐車場化



健康寿命延伸都市・松本

7 人や環境にやさしいまちづくり・「次世代交通政策」の取組み

◎次世代交通政策とは？

- 自動車の利用にも一定の配慮をしながら、
中心市街地における「歩行者優先ゾーン」の設定
- 歩行者、自転車、公共交通など、道路空間の再配分
- 中心市街地の活性化、居住空間の確保を推進
- ヨーロッパ(フランス、ドイツ)の都市交通政策を参考



健康寿命延伸都市・松本

8 次世代交通政策基本方針の3つの基本理念

10年先、20年先を見据えた「松本のまちづくり」について、市民、関係機関・団体の皆さまと議論・検討を重ね、松本市が目指す、新しい交通体系による将来のまちの姿を「まちづくりビジョン」としてまとめる。

[基本理念]

○ 「車を優先した社会」の転換

自動車優先の社会を転換し、排気ガスの抑制、交通渋滞の緩和など、環境負荷の低減を図り、持続可能な低炭素社会を構築

○ 歩行者・自転車・公共交通の優先

徒歩、自転車、公共交通を優先させ、環境負荷の少ない輸送手段への切換え

○ エコで快適な移動により人が集う「交通のまちづくり」

道路などの都市空間を、自動車から人、自転車、公共交通の利用に空間を再配分することで、賑わいのあるまちづくりを目指す



健康寿命延伸都市・松本

9 松本市が目指す「まち」の姿

○「まち」とは何か

- (1) まちは、限られた空間の中で、多くの人々が「住む」、「働く」、「憩う」、「楽しむ」など、高密度に都市活動をする場
- (2) 歴史的に、多くの人々によって、まちが形成され、時間、資金を投入
- (3) 中心市街地は、都市の歴史や文化が集積する場所であり、人々の生活の源である。
- (4) まちは、商店街の活性化だけではなく、若者、高齢者、子ども、親子連れ、観光客など、さまざまな人たちでにぎわい、さまざまな都市活動が集積して交流が展開されている。
- (5) 目的がなくても、行けば、何かがあると期待させる空間が「まち」



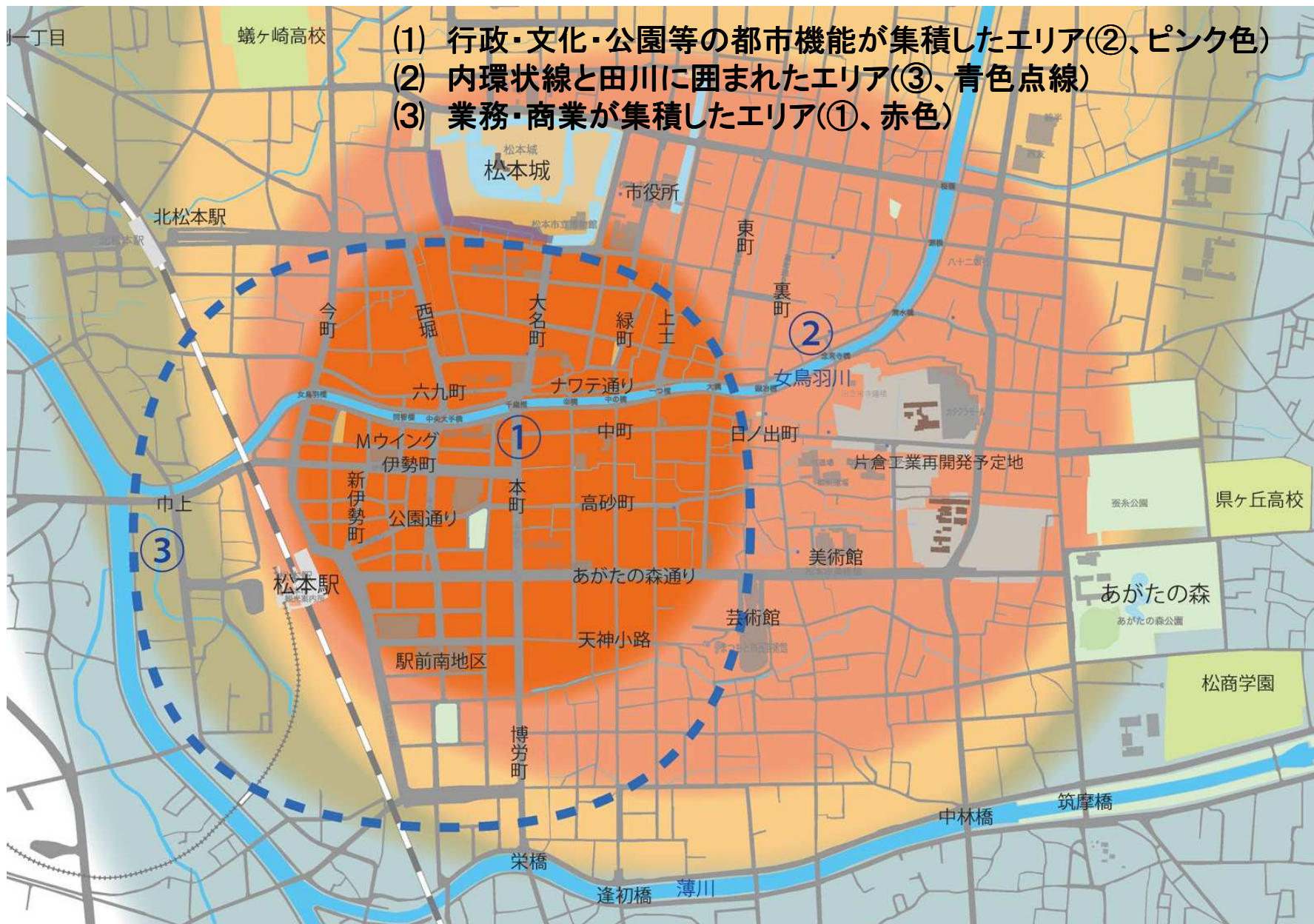
健康寿命延伸都市・松本

10 次世代交通政策の対象となる「まち」のエリア

- (1) 行政・文化・公園等の都市施設の機能が集積したにぎわうエリア
歩行者を優先としつつ、適宜、他の交通手段と使い分けのできる範囲として、松本駅、松本城、あがたの森公園までのエリア(②)
- (2) 内環状線と田川に囲まれたエリア
総合都市交通計画に示す「歩きやすい環境形成エリア」の範囲として、松本駅西側を含めた内環状線の内側エリア(③)
- (3) 業務・商業が集積したエリア
商業活動や業務活動が集積し、歩行できる範囲として、松本駅から松本城までの、直径800mのエリア(①)
なお、このエリアのどこを「歩行者専用」や「ゾーン30」に設定するのかなどが、今後の課題です。



11 「まち」のエリア図



12 新しい交通体系によるまちのイメージ【区域・空間、移動】

新しい交通体系によるまちを構築した場合、「歩行者に配慮した都市空間」は、次のようなイメージになります。

【区域・空間のイメージ】

- 「歩行者優先エリア」として、歩行者、自転車、公共交通が中心の区域
- 「ゾーン30エリア」として、歩行者、自転車などに配慮して自動車が通行する区域
- したがって、まちなかを通過するだけの自動車は、通行しにくくなります。

【移動のイメージ】

- ベビーカーや車いすの利用者を含め、誰でも自由に移動できます。
- 公共交通機関(バス、トラムなど)が5分～15分間隔で運行され、誰でも便利に利用できます。
- 歩行者、自転車、自動車が、お互いに配慮して、安全に、安心して通行できます。



健康寿命延伸都市・松本

13 新しい交通体系によるまちのイメージ【まち】

【まちのイメージ】

まちの中は、「人が集まる」場所となります。

あらゆる人々が、さまざまな目的で、まちの商店街や通り、広場などを訪れ、大勢の人が行きかい、にぎわいます。

- 安心で多様な都市空間に住まう魅力が高まります。
- 若者が、勉強をしたり、集まって会話をしたくなります。
- お年寄りが、買い物をしたり、集まって談話をしたくなります。
- 親子連れが、安心して、気軽に買い物や散歩ができます。
- 週末や仕事帰りには、家族や仲間と、ともに学び、憩う場所になります。
- 子どもが、安心して、まちで遊べます。
- 観光客がゆったりと歩きながら、歴史的なまちなみを観光することができます。



健康寿命延伸都市・松本

14 次世代交通政策によるまちのイメージ【写真】



写真は、いずれもヨーロッパの中心市街地で、現在は、大勢の人々が、あふれるほど、まちを行きかっています。以前は、自動車に占拠されていた交差点の多くが、現在は、広場となり、自動車が通行していた道路は、歩行者の空間に変わりました。



※ ヨーロッパのように歩行者と自動車が同じ道路上で共存する交通体系を実現するには、日本では、道路交通法などの法令の見直しや、自動車運転者の歩行者を優先とする意識の向上などが必要です。



健康寿命延伸都市・松本

15 取り組むべき主要な施策

(1) 歩行者専用空間

人優先のまちづくりのポイントは、歩行者専用空間の確保・拡大

(2) ゾーン30

ゾーン30とは、自動車の速度を十分に落とし、「人」を最優先とする歩行者・自動車が共存する交通形態

(3) 自転車の交通体系

自転車の走行環境、駐輪スペース、モラル・ルールの確立、レンタサイクルなどを連携して整備

(4) 公共交通

ア 既存の公共交通の充実・強化

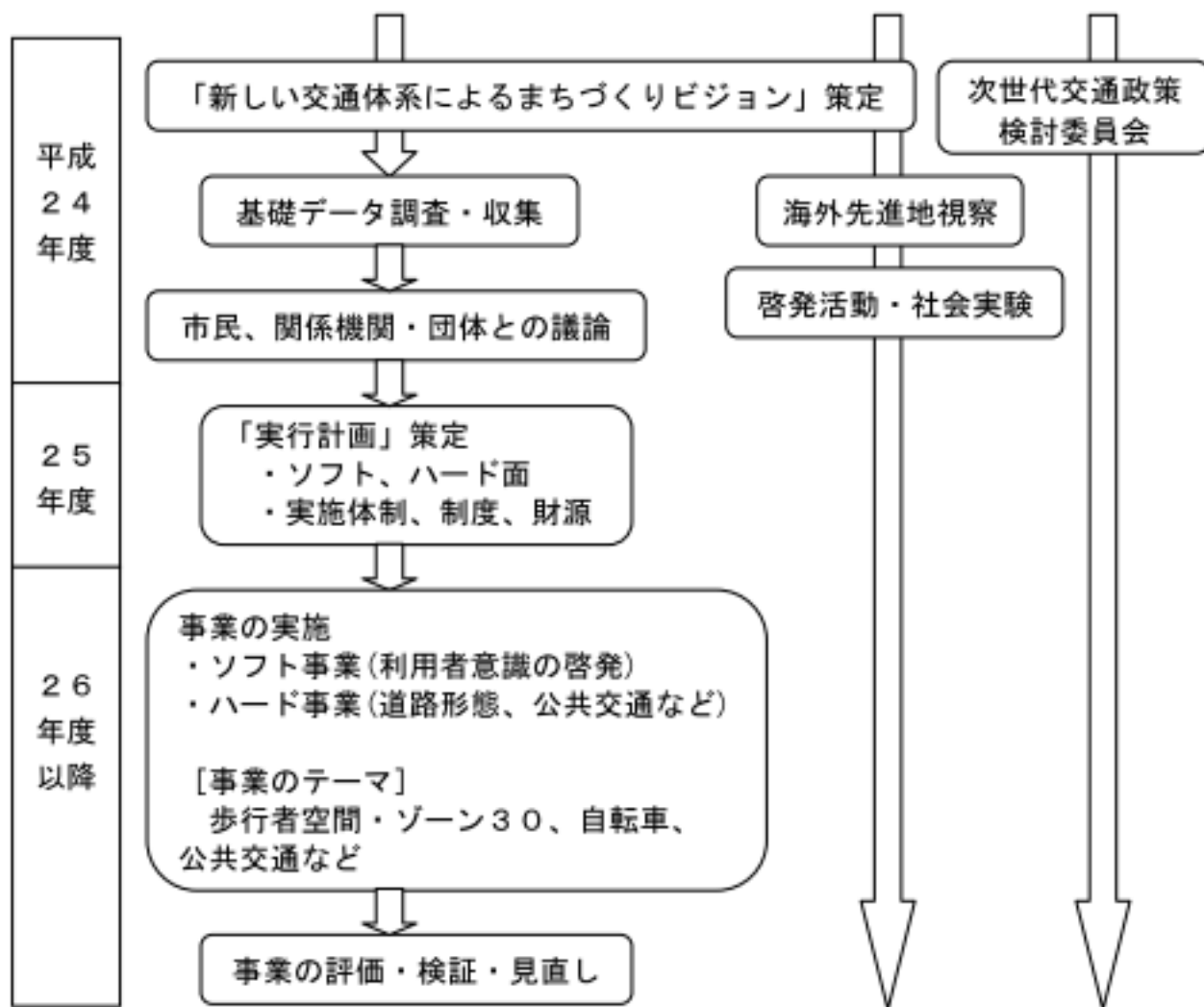
イ 新しい公共交通システムの導入

(5) 自動車交通の総量抑制(パークアンドライド、駐車対策)

(6) 交通安全の啓発



16 次世代交通政策の進め方



ご静聴ありがとうございました



ストラスブール(フランス)のトラム



健康寿命延伸都市・松本