

## 第6章 計画の推進方策

### 6.1 計画の進め方

本計画の推進に向けて、計画の進め方及び今後の道路整備手法のあり方、さらには道路整備を含む交通施策全体を考える上で特に重要となるモビリティ・マネジメント※の施策展開をまとめる。

※一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（すなわち、過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

#### （1）計画の運用方法・見直し時期

本市における今後の道路整備は、本計画に沿って各整備箇所の事業化推進を図っていくことを基本とする。その中で、新規に都市計画道路に位置付けるべき路線については、整備路線を明確にし、関係各機関と調整を図りながら、都市計画道路の見直しも検討していく。

また今後の社会経済情勢や交通状況の変化等により、道路・交通の課題や道路に求められる機能・役割が変わる可能性もあるため、本計画は、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Act（改善）のPDCAサイクルで進め、5年ごとに必要に応じた見直しを行うものとする。

#### （2）投資（事業化）のあり方

##### ① 市道

市道については、厳しい財政状況も踏まえながら、年間4億円程度の投資を目安に各年の事業費の平準化を図り、本計画に沿って順次事業化していく。次年度から5年先までの投資イメージを下図に示す。

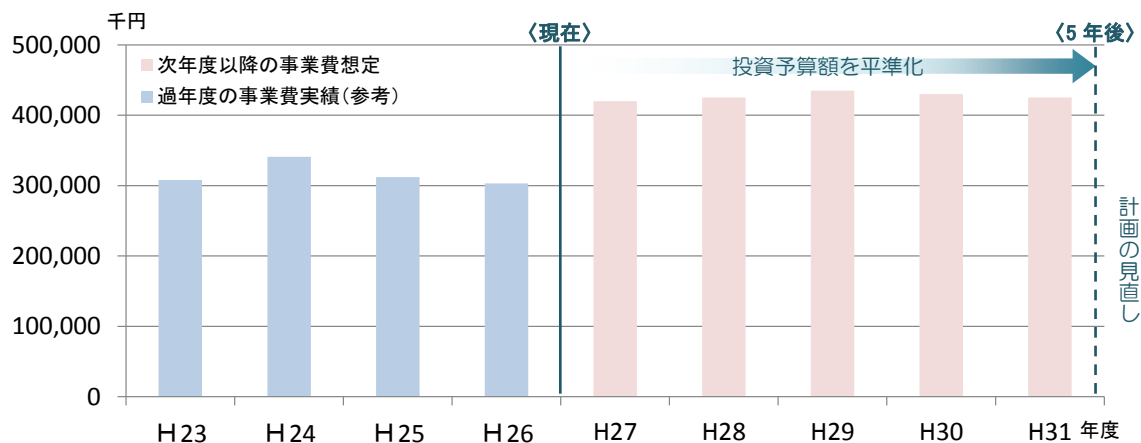


図 6-1 今後の道路整備投資のイメージ

なお、既存の道路の補修や本計画で対象としていない生活道路の整備については、必要に応じて、別途予算を確保し事業化していく。

##### ② 国道・県道

国道及び県道については、関係各機関に対し、本計画に沿った整備の事業化を積極的に働きかけていく。

## 6.2 道路整備手法のあり方

### (1) 多様な整備手法の導入

今後の道路整備は、従来の手法にとらわれず、車道への自転車通行帯の表示や、ラウンドアバウト交差点（環状交差点）化など、既存の道路の形態や交通の実態、周囲の状況等に応じて、多様な整備手法の導入を図りながら、より費用対効果の高い整備を行っていく必要がある。



十分な幅員を有する道路においてのみ設置可能な自転車専用レーン（長野市）



車道にカラーリングをして自転車通行帯の表示した例（長野市）



車道に破線で自転車通行帯を表示した例（豊科地域）

### (2) 地域の主体的なまちづくりとの連携

また今後の道路整備にあっては、各地域で取り組まれている主体的なまちづくりと連携して進めていく必要もある。

市街地内の駅前通りや歴史ある街道などのメインストリートにおいては、電線の地中化や裏配線化など周囲の景観や交通弱者の通行に配慮した道路整備、沿道に賑わいを生み出す空間整備など、地域の目指すまちづくりの方向性に沿った道路整備も求められる。



穂高駅前通りにおける電線裏配線化の例（穂高地域）

#### <事例1>中町通り（松本市）

松本市の中町通りでは、古くからある蔵を保存活用し、統一した街並みが形成されることに併せて、電線類を地中化するとともに、両側の歩道を石張りにするなど景観に配慮した歩行者優先型の整備を行っている。



整備前



整備後

※資料：松本市ホームページ

中町通り（松本市）の整備前後

### <事例 2>中央通り（長野市）

長野市の中央通りでは、車中心から歩行者にやさしい通りへの転換を図り、まちなかの回遊性を高めて歩いて楽しいまちにするとともに、善光寺の表参道としての魅力向上と機能充実を図ることを目的として、歩行者空間の拡幅（歩道両側：各 3.0m→4.5m、車道幅縮小：9m→6m）や車道の石畳化、歩車道のフラット化（イベント時の使いやすい構造）などの整備を行っている。



車道の石畳舗装化



歩道に設けられた休憩スペース

#### 中央通り（長野市）の整備状況

### <事例 3>牧之通り（新潟県南魚沼市）

旧塩沢町（現 南魚沼市）の中心市街地は旧三国街道（日本海側と江戸を結ぶ輸送路）にあり、宿場町として栄えていた時代から 300 年を経て、その歴史と文化を復興させようと、平成 10 年から地元住民と町、そして県の地域振興局の職員とが一緒になって、ワークショップなどを行い、長い時間をかけて「塩沢らしさ」とは何かを議論して考えた結果、「雪国の歴史と文化の街」ということに集約された。

これに基づいて、平成 15 年から市、県、国が一体となってまちづくりを進め、平成 21 年に三国街道塩沢宿「牧之通り」の整備を完成させた。

「牧之通り」とは、江戸時代の雪の書「北越雪譜」を書いた鈴木牧之（ぼくし）にちなんで名称で、建物のデザインルール、セットバックによる雁木建設など公共空間から私的空間までが一体的に整備されている。



※資料：新潟県ホームページ

#### 美しい街並み形成と一体的に進められた道路整備（南魚沼市）

### 6.3 モビリティ・マネジメントの施策展開

道路整備を含め今後の交通施策のあり方を考えると、交通需要マネジメント施策を導入し、過度な自動車利用から公共交通への転換を図るモビリティ・マネジメントの展開がより重要となる。これに関連する施策展開を以下に例示する。

#### (1) 公共交通機関への利用転換

##### ① パーク&ライド機能の向上とモビリティ・マネジメントの複合的取り組み

市内の各駅へのアクセス道路の整備とともに、周辺環境や利用実態を踏まえて、駐輪場や駐車場の整備・拡充を図り、パーク&ライド機能を高めるとともに、通勤時における途中駅からの鉄道利用など個々人の交通行動の変容を図り、公共交通への利用転換を促していく。

松本市では、JR篠ノ井線の平田駅、松本電鉄上高地線の新村駅の2箇所にパーク&ライド駐車場を設置するとともに、神林高速バス停にパーク&バスライド駐車場を設置し、それらをモデルケースにして効果の検証を行っている。

- 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

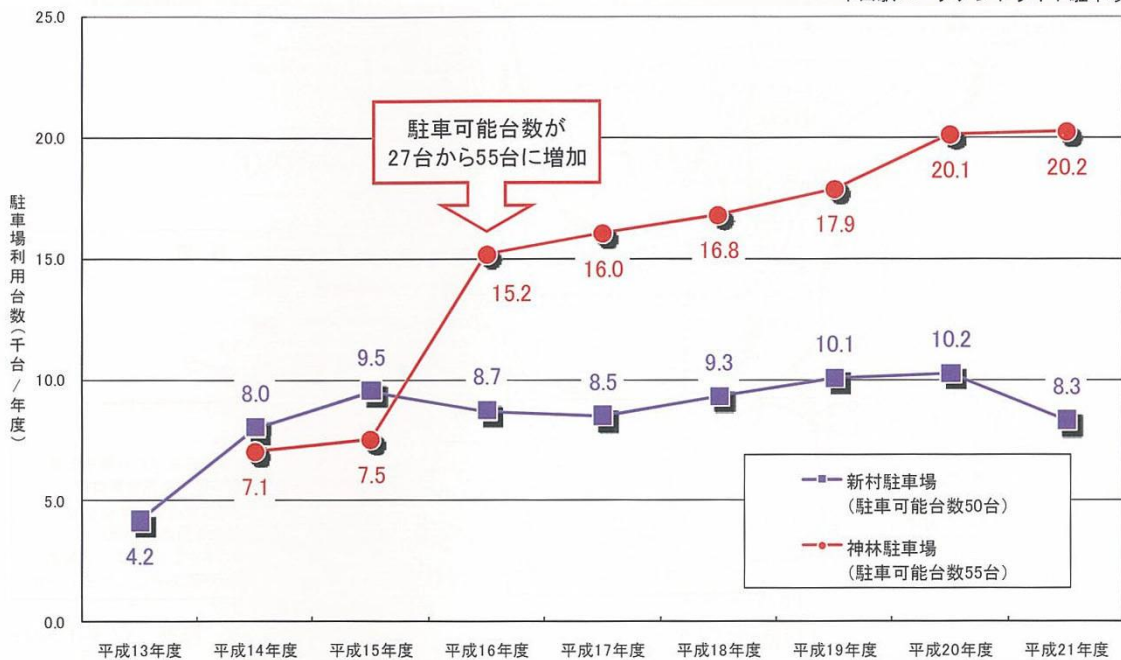


新村パークアンドライド駐車場

- 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



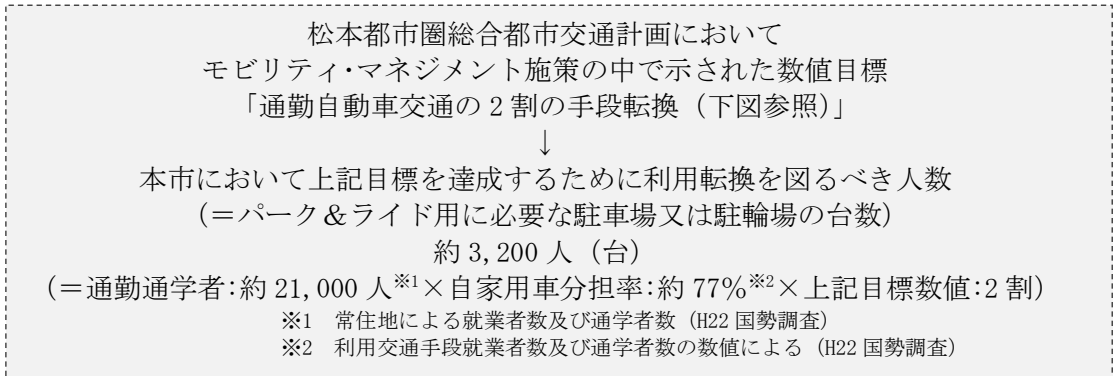
※平田駅駐車場(77台)については、常時満車状態。

※資料：松本市資料

図 6-2 パーク&ライド駐車場整備の取り組み (松本市)

＜参考＞公共交通機関への利用転換を図るべき人数の試算

参考として、松本都市圏総合都市交通計画においてモビリティ・マネジメント施策の中で示された数値目標（図 6-3 参照）をもとに、本市においてその目標達成のために利用転換を図るべき人数を試算すると、全駅で計 3,200 人（台）分のパーク＆ライド用の駐車場又は駐輪場が必要となる（以下破線枠内参照）。



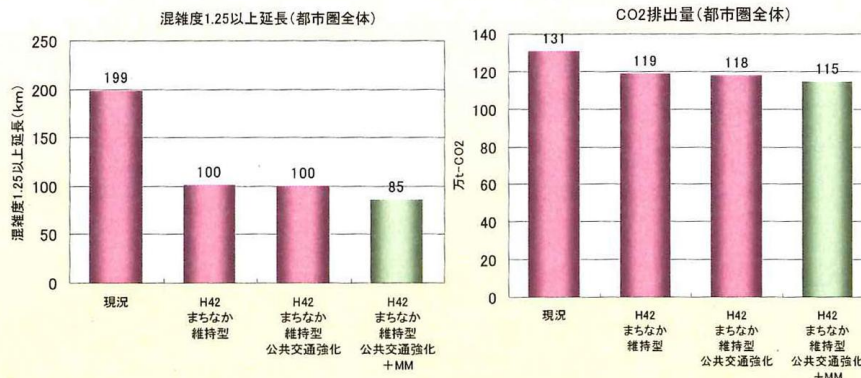
現在、各駅の半径 300m 圏内にある駐輪場、駐車場の合計収容台数が、それぞれ約 1,700 台分、約 1,600 台分であることから（計 3,400 台分）、これらの利用が現時点で飽和状態にないとしても、相当規模の駐車場や駐輪場の整備が必要となる。

各駅におけるパーク＆ライド駐車場・駐輪場の必要台数については、各駅周辺の環境や利用実態（駅までのアクセス手段等）のほか、当該駅の利用圏域、潜在的な鉄道への利用転換ニーズなどを把握した上での算定が求められる。しかしながら、松本市のように社会実験的にいずれかの駅で一定規模の駐車場・駐輪場の整備とパーク＆ライド利用の促進を図る一体的な取り組みを先駆的に行い、その実績や効果を踏まえて、さらなる整備・拡充や他の駅への展開を検討していく方法も考えられる。

◆交通体系のあり方の評価結果

必要な道路整備を行い、公共交通についても維持・強化を図ることで、混雑区間の緩和や環境負荷の軽減（CO2 排出量の軽減等）が図れ、将来像の実現が図れることが分かりました。さらに、モビリティマネジメント施策（MM）等で通勤目的の自動車交通を抑制することで、より望ましい環境の構築を目指します。

**【モビリティマネジメント（MM）】**  
環境や健康などに配慮した交通行動を大規模かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策  
過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩など含めた多様な交通手段を適度に（＝かしく）利用する状態へと変えていく取り組み



ケース	ケース内容
現況	現況の人口配置 現況の交通サービス
B 1	将来 (H42) まちなか維持 事業予定、事業中の道路網整備 現状の公共交通サービスを維持
B 2	将来 (H42) まちなか維持 事業予定、事業中の道路網整備 公共交通強化 公共交通サービスを向上
B 2 +MM	将来 (H42) まちなか維持 事業予定、事業中の道路網整備 公共交通強化 公共交通サービスを向上 通勤自動車交通の 2 割をモビリティマネジメントにより手段転換

※資料：松本都市圏総合都市交通計画

図 6-3 松本都市圏総合都市交通計画におけるモビリティ・マネジメント施策の数値目標

## ② 公共交通機関との連携・官民一体の取り組み

現状における自家用車の利用者を公共交通利用に転換させていくため、駅へのアクセスシビリティやパーク&ライド機能を高めるだけではなく、公共交通の運行頻度の向上や運行時間帯の拡充など、より利用者ニーズに応えるサービスの提供をJRや民間バス会社等に働きかけていく。併せて、松本市において既に試験的に取り組まれた「ノーマイカーデー」の設定など、個々人の公共交通機関への利用転換のきっかけづくりに、官民一体となって取り組んでいく。

## (2) 自転車利用の促進

### ① 自転車道等の整備

自転車専用道の新設にとらわれず多様な手法により、安全かつ快適な自転車道ネットワークの構築を図り、観光のみならず、日常生活での自転車利用も促していく。

既に整備されている「あづみ野やまびこ自転車道」を最大限に活かして、安全かつ快適な自転車道の環状化を図り、これを骨格にして主要な駅や観光施設にアクセスする自転車道の整備を図り、ネットワーク化していく（次ページ図参照）。

### ② レンタサイクル

観光客の自転車利用の多い穂高市街など市街地では、地区住民も含め、不特定多数の利用を目的とした「自転車シェアリング」の考え方にに基づき、拠点施設やサテライト施設等の中継点にして、気軽に利用できるレンタサイクルのしくみの導入も考えられる。

金沢市や富山市など既に全国各地で取り組まれている事例も参考にし、本市においては特に観光客の自転車利用の多い穂高市街などを中心に、自転車と自動車及安全に共存できる環境整備やルールづくりと併せて、そうしたしくみの導入を検討していく。



レンタサイクル「まちなり」  
(金沢市)



登録制貸出自転車「アヴィレ」  
(富山市)

### ③ サイクルトレイン

本市においては、市内に11箇所ある駅（長野市と並び県内で2番目に多い駅数）を活かし、自転車と電車が連携した移動のしくみとしてサイクルトレイン（電車内に自転車をそのままお持ち頂けるサービス）の導入も考えられる。

松本市では、平成17年から松本電鉄上高地線にサイクルトレインが導入された例もある（平成26年3月14日で終了）。こうした事例を参考にしながら、駅周辺への駐輪場整備と併せて、JRにサイクルトレインの導入を働きかけていくことも考えられる。

<安全かつ快適な自転車道ネットワーク構築のための各種手法>

- ・道路新設や道路改築に合わせた自転車通行帯の設置
- ・穂高川及び万水川沿いの堤防道路の活用
- ・既存の自転車歩行者通行可能路線の活用

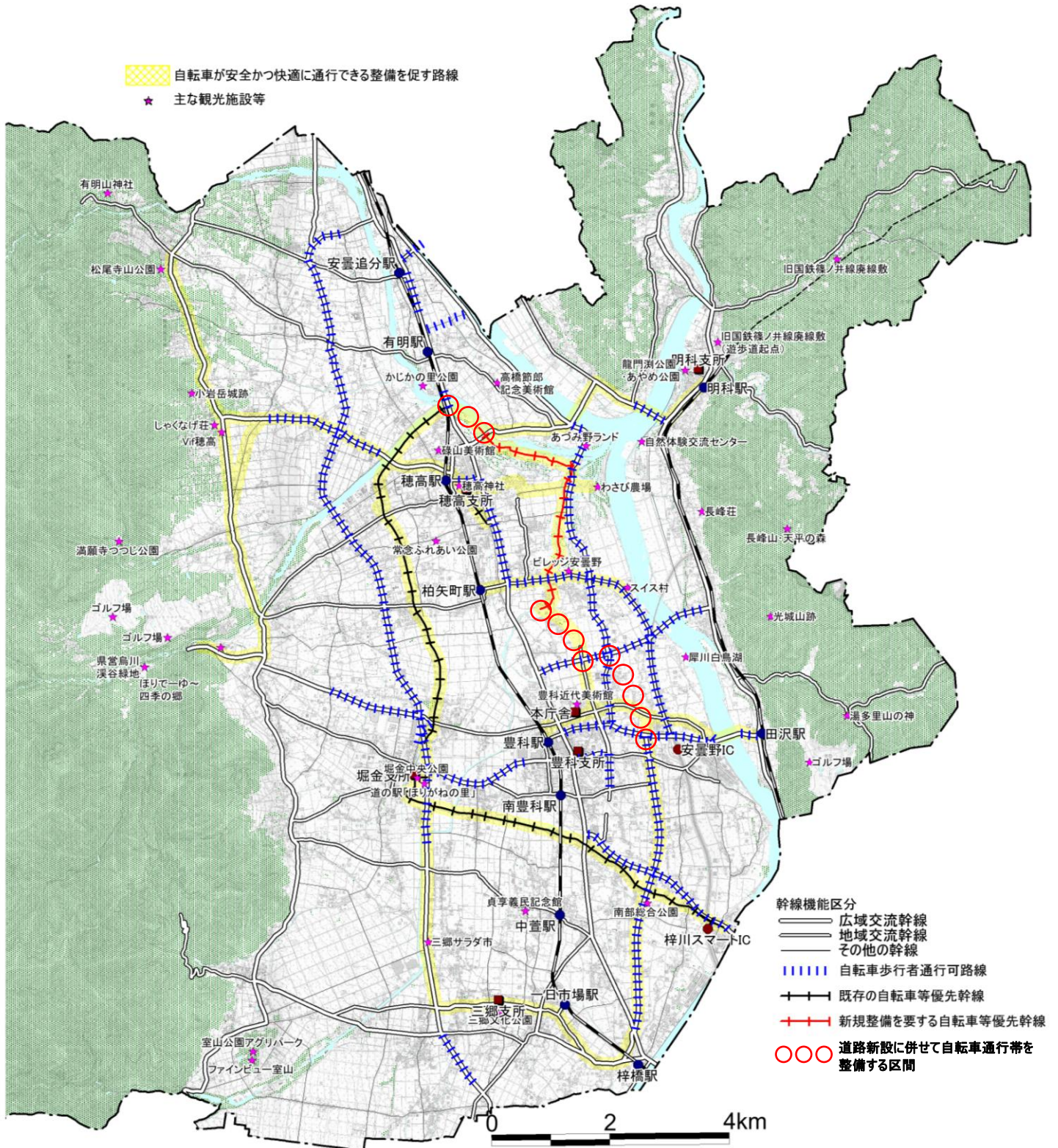


図 6-4 安全かつ快適に通行できる自転車道ネットワークの構築イメージ