

○提案内容

(1)実現したい都市のビジョン

【松山市の目指すまちづくりの方向性】

松山市は、人口減少や超高齢社会、経済の低成長などの問題に対応するため、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えに従って、都市機能の最適配置と交通ネットワークの最適化を行い、持続可能な都市への転換を目指している。特に、中心市街地では過度な自動車利用を抑制し、歩行者や自転車を主体とした「遅い交通」に着目した「歩いて暮らせるまちづくり」を実行するとともに、郊外から中心市街地へのアクセス性向上と都市機能のサービス水準の向上を目指している。また、中心市街地の観光拠点に集中している観光客動線を中心市街地の全域や郊外拠点へと広げることで、観光客の市内滞在時間を増やし、地域経済の活性化を目指している。

【これまでの主な取り組み】

- ・H18年度には松山城への玄関口である「ロープウェー通り」で、電線類地中化と併せて道路空間の再配分、沿道建物のファサード整備を行った。
- ・H28年度には「ロープウェー通り」の起点側で「一番町・大街道口景観整備」を行い、拠点整備として、民間商業ビルの優良建築物等整備事業と併せて、道路空間整備(商店街アーケードのセットバック・路面整備等)を行った。
- ・H29年度には城山公園(堀之内地区)と松山市駅をつなぐ「花園町通り」を電線類地中化と併せて街路空間の再構築を行った。
- ・また、H26年度には公・民・学が連携したまちづくり団体の「松山アーバンデザインセンター」を設置し、これらの事業に都市デザインの視点での技術的助言・空間マネジメントや市民ワークショップ等のコーディネート等を実施している。

| 解決する課題のイメージ | 課題の分類 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <p>【都市機能の最適配置と交通ネットワークの最適化】 「遅い交通」に着目し持続可能でコンパクトなまちを形成するためには、都市機能の最適配置を行うとともに、中心市街地の回遊性向上を目指した公共交通の利用促進、フリンジ駐車場などによる中心市街地への車の流入抑制に取り組む必要がある。</p> <p>【観光客のニーズ把握】 「松山城」及び「道後温泉」に集中している観光客動線を中心市街地全域及び郊外拠点へと広げるため、観光客のニーズ把握と松山市の潜在的な観光資源の発掘が課題である。</p> <p>【事業の評価】 松山市では、複数の事業を実施する際、限られた予算で効果の高いものを優先して投資する必要がある。自動車交通に対する整備であれば、便益と費用を算出するマニュアルが確立しているが、徒歩や自転車などの「遅い交通」の計画においては、事業性を評価する手法が確立していないため、優先順位をつけることが難しく、また、市民や議会との合意形成も容易でない。そこで、「遅い交通」に関する事業の価値を客観的に評価するしくみづくりが課題である。</p> | <p>ア・オ・サ</p> |

(3) 具体的に導入したい技術(既に想定しているものがある場合)

【人流データに関する調査と解析技術】

①既に整備が完了した花園町通りや道後温泉周辺では、プローブパーソン調査による人流データを計測している。また、道後温泉の商店街では、3Dセンシング技術による人流データを計測している。これらの計測データにプラスして、今後、都市整備が行われる予定の伊予鉄道松山市駅やJR松山駅においても、プローブ調査(生活行動調査)の追加調査を行い、WiFiデータ・モバイル通信データ・ICカードデータなど他のビッグデータを活用しながら、歩行回遊性の向上や効率的な移動、賑わい創出などに関する各種施策を検討するとともに、施策実施時の効果を検証するためのシミュレーション技術を導入したい。

②現在、日本の多くの都市では、交通マスタープランを策定するためにパーソントリップ調査を実施しているが、このデータでは、「徒歩圏などの狭いエリアの行動は公共交通データでは把握できない」ことや「多くの時間や費用がかかり、費用に対して効果が薄れつつある」ことその他、「1日の行動しか把握できない」などの課題があり、「歩いて暮らせるまちづくり」の調査としては向いていない。比較的ミクロな人の動きをある一定期間、簡易に把握するため、多くの方が利用しているスマートフォンや先進的な3Dセンシング技術を用いた調査技術を導入したい。

③継続的、総合的、分野横断的にスマート・プランニングを実践していくため、様々なデータを集約する都市データプラットフォームの技術を導入したい。

【景観認識の把握技術】

・観光客のニーズや視線の特徴などを明らかにするため、スマートフォンのカメラアプリからのデータ取得やセンシング技術によるアイポイント分析など、人々が眺めている景観を把握する技術を導入したい。

【インタラクティブなシミュレーション技術】

・地元関係者等との合意形成ツールとして、実態調査の結果や整備前後のシミュレーション等を視覚化する技術を導入したい。



(5) その他

今後、交通結節点の伊予鉄道松山市駅周辺とJR松山駅周辺を整備する予定で、現在、検討を進めているところである。伊予鉄道松山市駅は郊外電車・路面電車・バス・タクシー等の交通手段が結節し、1日約3万3千人の乗降客数がある本市最大の交通結節点である。現在、郊外電車と路面電車の乗降場所の近接化(シームレス化)に合わせて、バスターミナルと一般車・タクシーの乗降場等を集約し、滞留空間を確保する駅前広場整備を計画している。広場整備では「移動経路・乗り換えのわかりやすさの向上」や「中心市街地のイメージ強化」を目指し、第一印象の向上・「ひとまず立ち止まれる」場所の創出、待ち時間の快適性の向上のほか、周辺の百貨店・商店街の賑わい感のしみ出しやポテンシャル向上、移動動線の円滑化に取り組む方針。

また、伊予鉄道松山市駅から約500mに位置するJR松山駅でも連続立体交差事業や土地区画整理事業に着手しており、それぞれの事業効果を相乗的に波及させ、中心市街地全体の活性化につなげるよう、都市機能の集積や住環境の充実等、コンパクトシティに向けた取組みを行うことが必要となっている。

○部局名・担当者・連絡先(電話及びメール)

| 部局名 | 担当者 | 連絡先(電話) | 連絡先(メール) |
|-------------------|-------|---------------|------------------------------------------------------------------------|
| 都市整備部 都市・交通計画課 | 兵藤 一馬 | (089)948-6846 | kzm@city.matsuyama.lg.jp |