

1 調査名称：松山市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：松山市

3 調査圏域：松山市街地

4 調査期間：平成20年度～平成21年度

5 調査概要：

本市を含む広域的な都市圏の交通計画は、昭和54年に『松山広域都市圏総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）』が実施され、西暦2000年を目標とする都市交通のマスタープランが策定された。また、平成13年には、「松山まちづくり交通計画調査」が策定され、これまでの自動車交通への過度の依存から脱却し、市街地中心部において自動車交通と公共交通の適切な役割分担の下、徒歩、自転車との連携を図った、新たな交通施策の基本方向が提案されたところである。

しかしながら、急速に変化する社会・都市環境に対して、こうした従来の予定調和的な交通計画では総花的な施策展開をせざるを得ず、都市の特徴を活かした戦略的な都市像を形成していくためには、施策の選択と集中及び、施策の複合的な展開等を図っていく必要があり、また、これらのマネジメントを可能とする交通戦略の策定が急務となっている。

こうした中、本調査は、松山市が直面している諸課題（拡散型都市構造、交通渋滞、環境保全、都市計画道路の長期未着手、地域交流の活発化等）の解決に向けて、平成19年度に実施された交通実態調査等の結果に基づき、公共交通や自転車の利用促進策を検討し、地区の特性に適応した地区別の交通戦略を作成することを目的とするものである。

I 調査概要

1 調査名：松山市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

1. 調査概要

- 1.1 調査の目的
- 1.2 調査対象地域
- 1.3 調査全体フロー
- 1.4 松山市地区別交通戦略の位置づけ

2. 既定都市計画道路の評価・検討

- 2.1 将来交通量推計（H32年OD表の作成）
- 2.2 既定都市計画道路の評価・検討

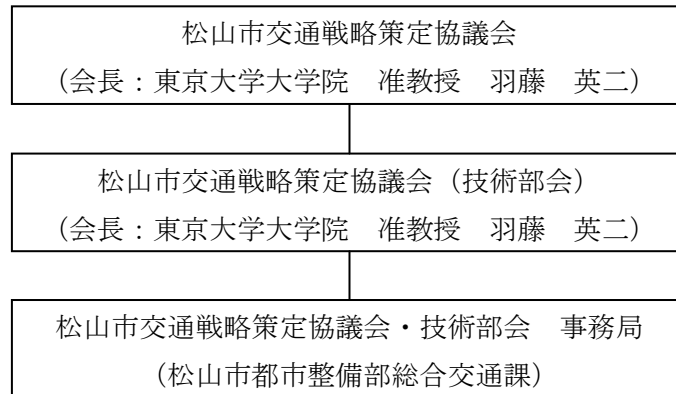
3. 地区別交通戦略の策定

- 3.1 地区別交通戦略
- 3.2 都心地区
- 3.3 都心周辺地区、周辺地区
- 3.4 郊外地区
- 3.5 松山市地区別交通戦略

4. 関係機関とのワーキング資料の作成

- 4.1 関係機関とのワーキング

3 調査体制



4 委員会名簿等

協議会委員

区分	所属	役職	氏名等	備考
学識経験者	東京大学大学院 工学系研究科	准教授	羽藤 英二	会長
	愛媛大学大学院 理工学研究科	教授	柏谷 増男	顧問
	神戸大学大学院 工学研究科	教授	朝倉 康夫	顧問
道路管理者及び 関係行政機関の職員	(国)四国地方整備局 建政部	都市調整官	佐藤 将年	
	(国)四国地方整備局 松山河川国道事務所	所長	五十川 泰史	
	(国)四国運輸局 愛媛運輸支局	支局長	西本 照文	
	愛媛県 中予地方局 建設部	部長	三好 次男	
	愛媛県 警察本部 交通部 交通規制課	課長	工藤 光一	
交通事業者の職員	四国旅客鉄道株式会社 愛媛企画部	部長	宇野 恒生	
	伊予鉄道株式会社	常務取締役 運輸事業本部長	一色 覚	
関係機関の職員	愛媛県商工会議所連合会 松山商工会議所	専務理事	門田 誓	
	愛媛県ハイヤー・タクシー協会	専務理事	島田 征夫	
	愛媛県トラック協会	専務理事	竹田 修次	
事務局	松山市 都市整備部	部長	石丸 通	

技術部会委員

区分	所属	役職	氏名等	備考
学識経験者	東京大学大学院 工学系研究科	准教授	羽藤 英二	会長
	東京工業大学大学院 総合理工学研究科	准教授	室町 泰徳	専門委員
	東京大学大学院 工学系研究科	助教	中島 直人	専門委員
	愛媛大学大学院 理工学研究科	講師	倉内 慎也	専門委員
道路管理者及び 関係行政機関の職員	(国)四国地方整備局 松山河川国道事務所 計画課	課長	榊田 雄樹	
	愛媛県 中予地方局 建設部 建設企画課	課長	嶋田 哲郎	
	愛媛県 警察本部 交通部 交通規制課	次長	古川 伸吾	
交通事業者の職員	伊予鉄道株式会社 運輸事業本部 自動車部	次長	玉井 伸二	
事務局	松山市 都市整備部 総合交通課	課長	浅田 弘	

オブザーバー

区分	所属	役職	氏名等	備考
関係行政機関	(国)都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室	室長	阪井 清志	
	(国)四国地方整備局 建政部 都市・住宅整備課	課長	森口 俊宏	
	(国)四国地方整備局 道路部 道路計画課	課長	馬渡 真吾	
	愛媛県 企画情報部 管理局 交通対策課	課長	山田 昭一	
	松山市 産業経済部	部長	梅岡 伸一郎	
関係市町	伊予市 産業建設部 都市整備課	課長	島田 光	
	東温市 産業建設部 まちづくり課	課長	束村 雅則	
	松前町 まちづくり課	課長	得能 廣明	
	砥部町 産業建設課	課長	相田 由紀夫	

II 調査成果

1 調査目的

本市を含む広域的な都市圏の交通計画は、昭和 54 年に『松山広域都市圏総合都市交通体系調査（パーソントリップ調査）』が実施され、西暦 2000 年を目標とする都市交通のマスタープランが策定された。また、平成 13 年には、「松山まちづくり交通計画調査」が策定され、これまでの自動車交通への過度の依存から脱却し、市街地中心部において自動車交通と公共交通の適切な役割分担の下、徒歩、自転車との連携を図った、新たな交通施策の基本方向が提案されたところである。

しかしながら、急速に変化する社会・都市環境に対して、こうした従来の予定調和的な交通計画では総花的な施策展開をせざるを得ず、都市の特徴を活かした戦略的な都市像を形成していくためには、施策の選択と集中及び、施策の複合的な展開等を図っていく必要があり、また、これらのマネジメントを可能とする交通戦略の策定が急務となっている。

こうした中、本調査は、松山市が直面している諸課題（拡散型都市構造、交通渋滞、環境保全、都市計画道路の長期未着手、地域交流の活発化等）の解決に向けて、平成 19 年度に実施された交通実態調査等の結果に基づき、公共交通や自転車の利用促進策を検討し、地区の特性に適応した地区別の交通戦略を作成することを目的とするものである。

2 調査フロー

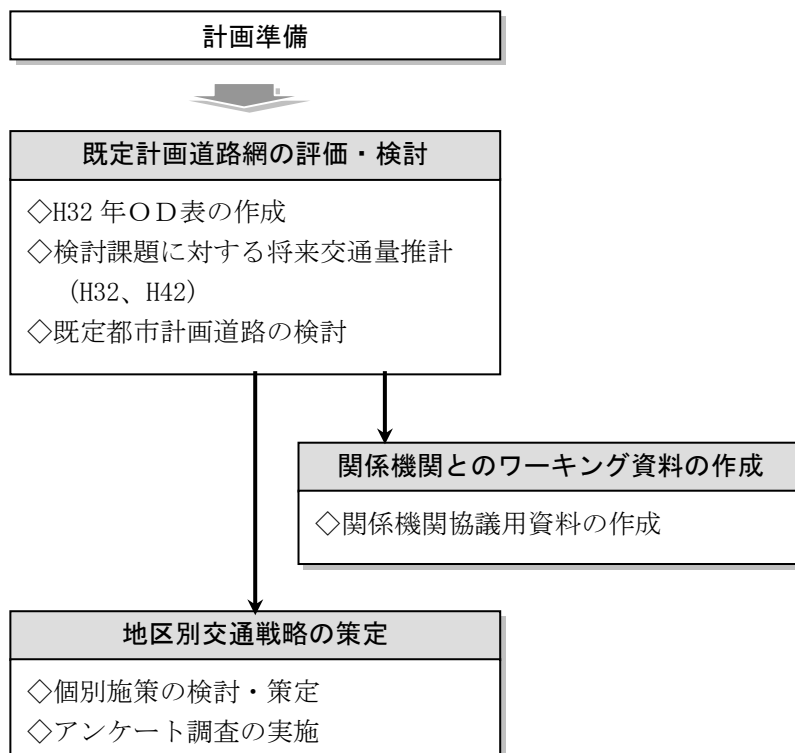


図 調査フロー

3 調査圏域図

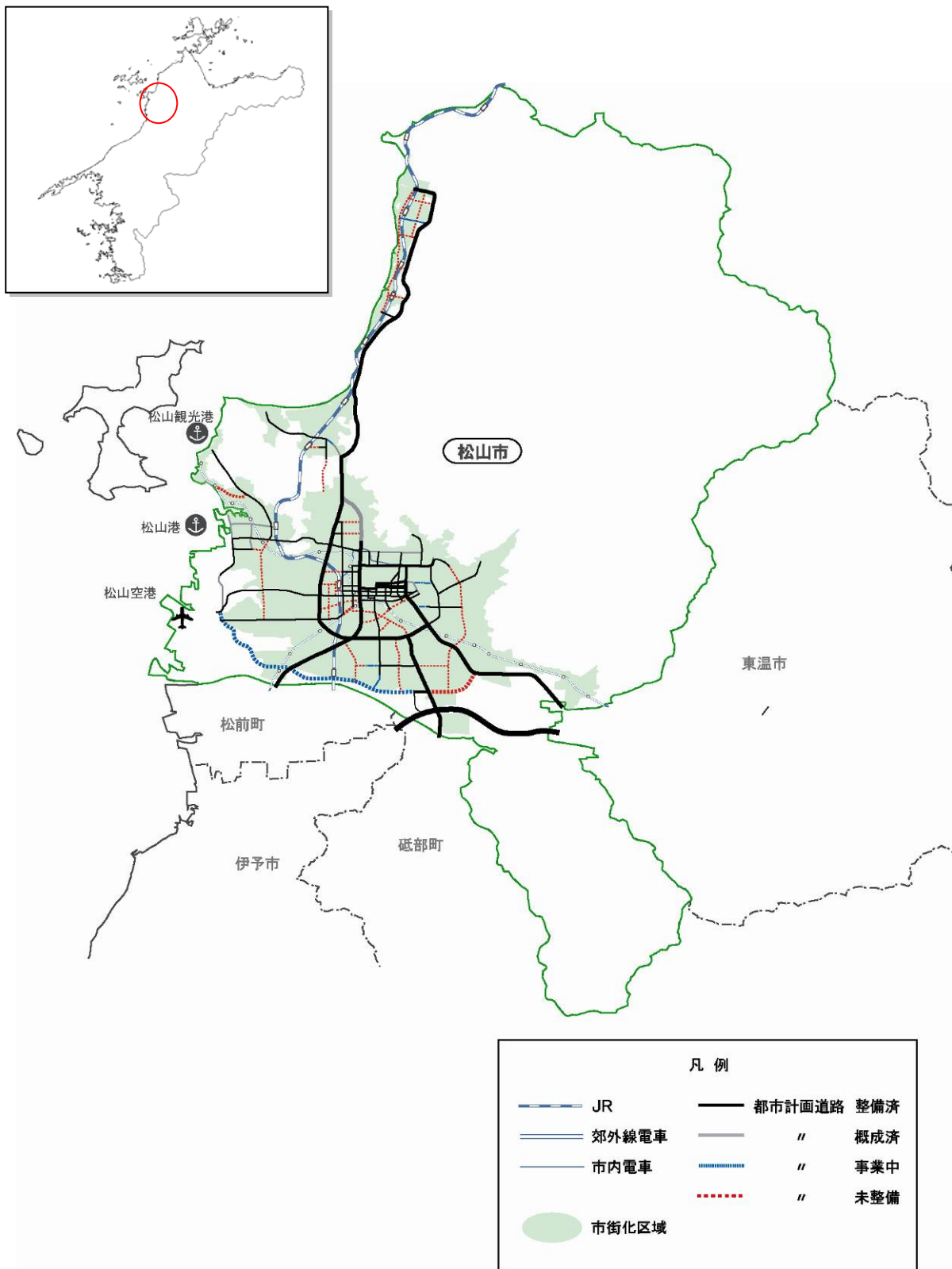


図 調査対象地域

4 調査成果

1. 松山市総合交通戦略の位置づけ

都市交通マスタープラン及び都市・地域総合交通戦略の位置付けを以下に示す。

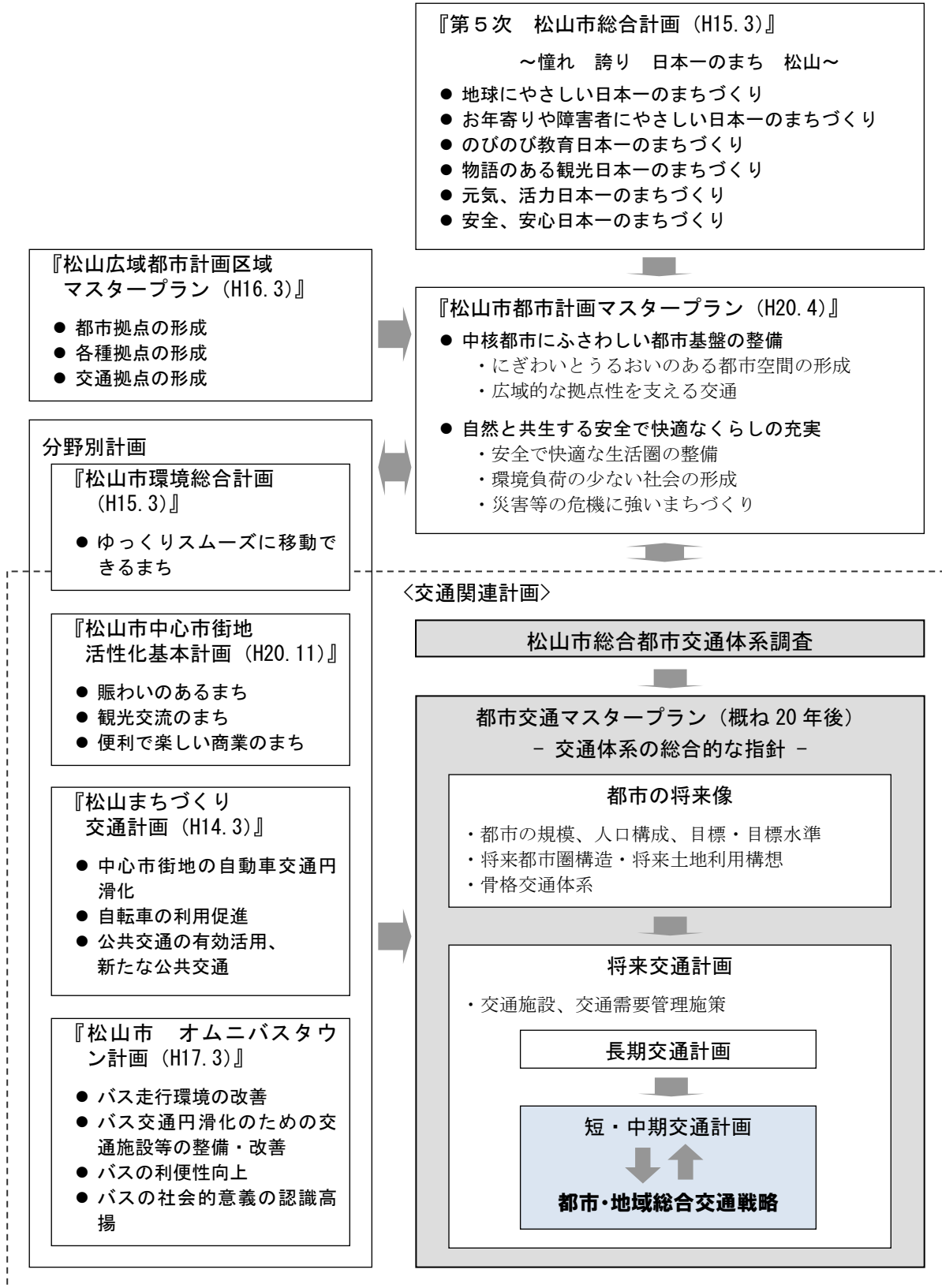


図 「松山市総合交通戦略」の位置づけ

2. 既定都市計画道路の評価・検討

松山都市圏の将来道路網を対象として、検討ケースごとの将来交通量（H32、H42）を推計するとともに、当該結果を分析し、検討ケースの評価を行った。

2. 1 将来生成交通量

将来（H32）の松山都市圏における生成交通量は、現況（H19）に比べ約3%減少する見込みである。なお、概ね20年後のH42時点での生成交通量は、現況に比べ約9%減少する見込みである。

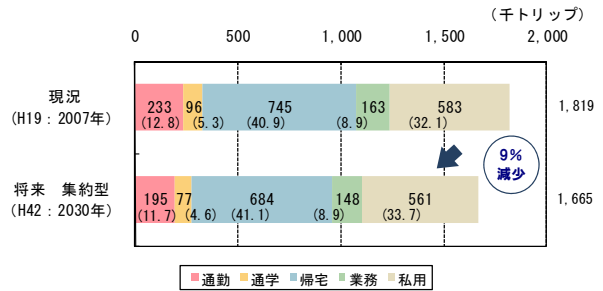
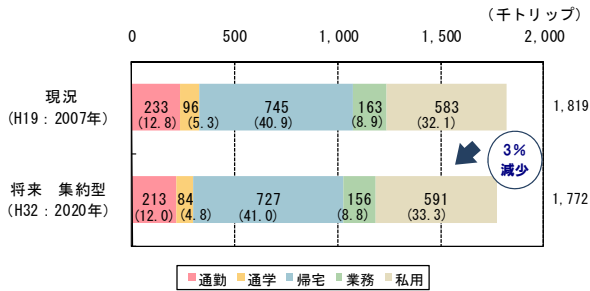


図 現況と将来（H32）の生成交通量の比較

図 現況と将来（H42）の生成交通量の比較

2. 2 検討結果

交通需要等の観点から設定した3つの検討課題について、20の検討ケースを設定し、検討を行った。検討課題の1つである「道路空間の再配分の可能性」について検討を行った結果、将来交通量が減少することもあり、当該道路及び周辺道路に大きな影響は及ぼさない見込みであるという結果が得られた。

検討課題と検討内容は以下の通り。

表 検討ケースの設定

検討課題	検討ケース	地区	内容	推計年度	
				H32	H42
A	1、2	全域	中期における交通需給バランス	○	○
B-1	3、4	南部地区	旧国道33号（天山交差点～中之川通線間）の道路空間の再配分 ※(都)土橋千足線の整備あり +旧国道33号の道路空間の再配分あり	○	○
	5		〃 ※(都)土橋千足線の整備なし +旧国道33号の道路空間の再配分なし	-	○
	6		〃 ※(都)土橋千足線の整備あり +旧国道33号の道路空間の再配分なし	○	-
B-2	7、8		国道33号（松山IC～天山交差点間）へのバス専用レーン導入	○	○
B-3	9、10	都心地区	花園町線の道路空間の再配分	○	○
	11、12		二番町線 〃	○	○
	13、14		中之川通線 〃	○	○
	15、16		花園町線、二番町線、中之川通線の道路空間の再配分	○	○
C	17、18	西部地区	新規都市計画道路の必要性 （ケース1、2の比較案）	○	○
	19、20		〃	○	○

3. 地区別交通戦略の策定

3. 1 地区別交通戦略

都市交通マスタープランで位置付けた将来像を実現するために、松山市を4つの地区に区分し、土地利用（拠点）や交通体系（軸）の特性を活かして、各地区の方針を設定した。各々の方針を踏まえた上で、概ね10年以内に実施すべき施策について検討した。

拠点と軸の位置付けを以下に示す。

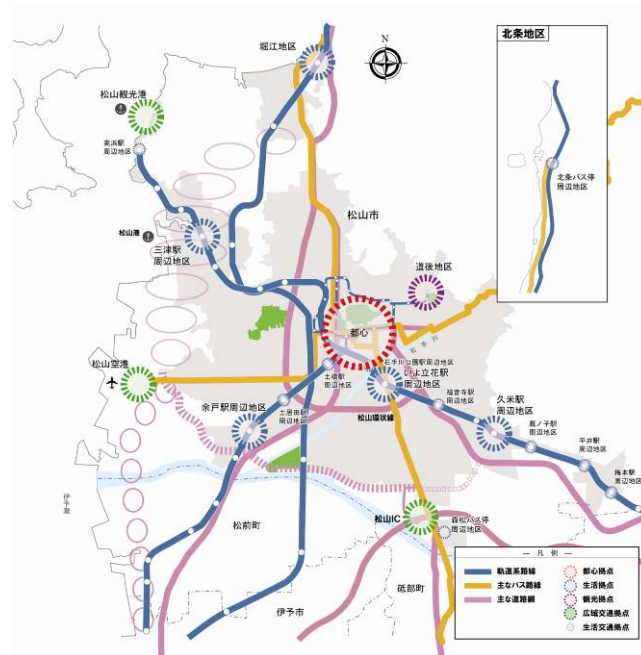


図 拠点配置と交通軸

各地区の基本方針を以下のように定めた。

■都心地区 ～公共交通と自転車・歩行者優先の空間づくり～

歩行者や自転車、路面電車を中心とした公共交通を優先し、高齢者や子供を始め、誰もが安心・安全・快適に移動できるまちづくりを推進する。

■都心周辺地区 ～公共交通と自転車の利便性が高いまち～

公共交通の利便性が高く、都心地区に容易に訪れることができ、さらに地区内での移動は平坦な地形を生かした自転車や徒歩で移動しやすいまちづくりを推進する。

■周辺地区 ～過度の自動車依存を避け、公共交通と自動車共存したまち～

軌道系交通やバス交通での移動を中心に交通結節点へのアクセス性が確保されるとともに、環状道路を経由して、都心に流入することなく、各地へ自動車での移動が可能など、過度の自動車依存を避け、公共交通と自動車共存したまちづくりを推進する。

■郊外地区 ～自動車と地域公共交通の共存～

自動車との共存を図りつつ、公共交通軸までの移動手段を確保するためにスクールバスやデマンドバスなどの地域公共交通の導入を行い、自動車と地域公共交通が共存したまちづくりを推進する。

3. 2 都心地区

歩行者や自転車、路面電車を中心とした公共交通を優先し、高齢者や子供を始め、誰もが安心・安全・快適に移動できるまちづくりを推進するために、道路空間の再配分の検討を行った。

プローブパーソン調査結果を用いて、自転車の経路特性や走行速度を把握した。自転車の通過が最も多いのは、国道 11 号の一番町通りであり、その他三番町通りやロープウェイ通りの通過が多く、郊外からの流入は、旧国道 11 号の石手川断面や、松山空港線（旧国道 56 号）で多くなっている。

自転車の平均速度は約 14.6km/h であり、二番町通りを始め、中心部では違法駐輪や信号待ちなどの影響により、平均値以下のリンクが目立つが、平和通り（自転車専用通行帯の整備済）の一部区間では 14km/h～18km/h で走行しており、整備の効果が考えられる。



図 自転車の経路特性

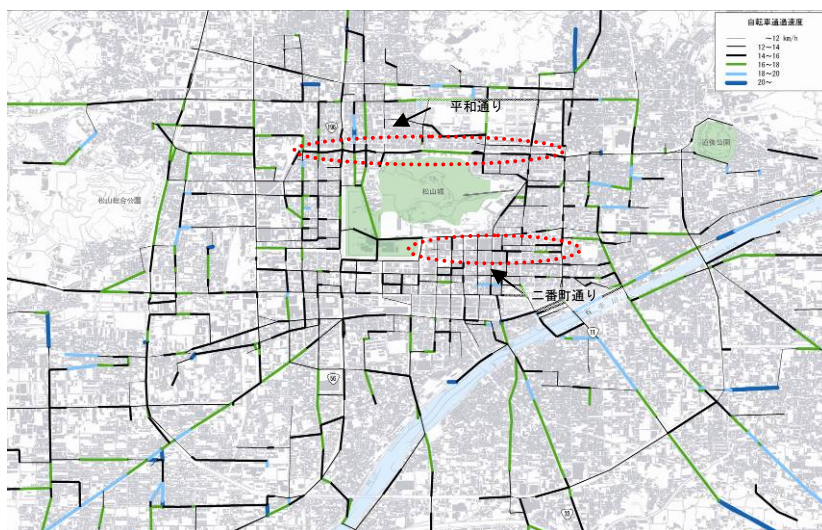


図 自転車の平均走行速度

以上の検討結果等を踏まえて、道路空間の再配分や自転車ネットワーク化、駐車・駐輪施設整備、公共交通の利用促進に向けた駅整備等を下記のように位置付けた。

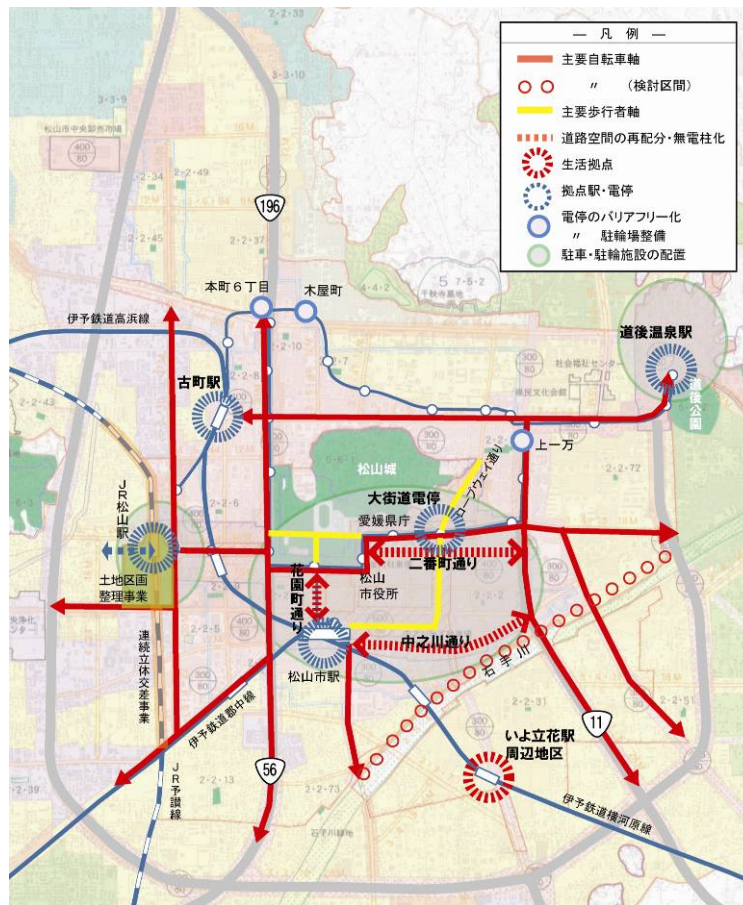


図 都心地区における交通戦略



図 道路空間の再配分イメージパース

3. 3 都心周辺地区、周辺地区

「公共交通と自転車の利便性が高いまち」、「過度の自動車依存を避け、公共交通と自動車が共存したまち」実現に向けて、公共交通の利用実態を把握した上で、交通結節点の強化など公共交通の利便性向上を目指す。



図 駅前広場整備イメージパース

3. 4 郊外地区

「自動車と地域公共交通の共存」実現のために、自動車への過度に依存するのではなく、公共交通の軸までの移動手段を確保することを目指すために、「バス路線の再編」、「地域公共交通システムの導入検討（バストリガー方式によるモビリティの確保 等）」、「都市圏骨格道路網の整備」を位置付けた。



図 松山外環状道路イメージパース



図 松山外環状路道路工事の様子



図 バストリガー方式のイメージ