資料

令和２年度

第１回　松山市コンパクトシティ推進協議会

市駅前広場改変構想イメージ図

次第

１．これまでの振り返り

１－１．松山市コンパクトシティ推進協議会の位置付け
１－２．前回（平成３０年９月２７日）の議事内容
１－３．松山市駅前改変検討部会の協議経過

２．改変に伴う交通影響の検証と対策

２－１．改変後の交通課題
２－２．交通シミュレーションによる検証
２－３．周辺の渋滞緩和策
２－４．対策後の交通影響予測
２－５．対策のスケジュール

３．社会実験の計画

３－１．実験パターンの比較検討
３－２．実験の概要
３－３．実験の評価・検証
３－４．実験計画図

４．今後の進め方

令和２年１１月２６日

松山市　都市・交通計画課

１．これまでの振り返り

１－１．松山市コンパクトシティ推進協議会の位置付け

改組前

松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会

立地適正化検討部会	公共交通利用促進検討部会	鉄軌道検討部会	自転車検討部会
（全６回） ■ 松山市立地適正化計画(H29.3) ■ 松山市立地適正化計画改訂版(H31.3)	（全７回） ■ 松山市地域公共交通網形成計画(H31.3)	（全６回） ■ 鉄軌道の将来像、シームレス化の検討 ■ 市駅前広場改変構想(H30.9)	（全４回） ■ 公営のシェアサイクル導入検討 ■ 民営シェアサイクルを活用した実証実験の検討

立地適正化計画、地域公共交通網形成計画、市駅前広場改変構想の公表など、一定の目的を果たしたため、令和元年７月から新たな体制に再編

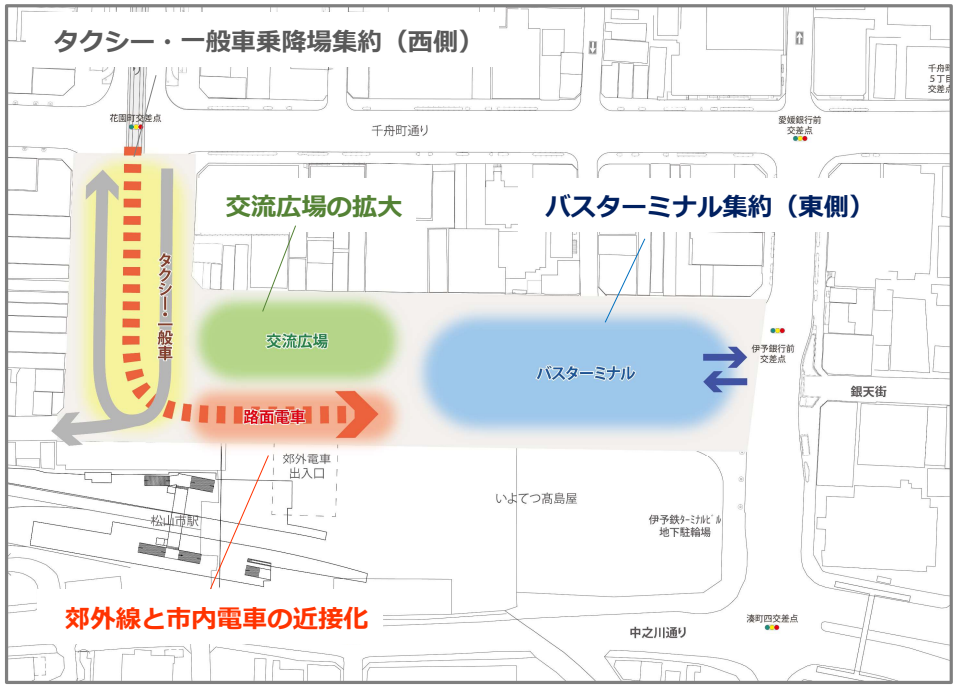
改組後

松山市コンパクトシティ推進協議会

立地適正化・交通ネットワーク検討部会	松山市駅前改変検討部会	自転車検討部会
■ 推進方策、施策の検討 ・ 制度の設計 ・ 土地利用の規制 ・ デマンド交通等の運用 ■ 計画の見直し	■ 周辺交通処理検討 ・ ミクロシミュレーション ・ スマート・プランニング ■ 社会実験計画の策定 ■ 基本計画の策定	■ 利用実態の分析 ■ 評価・改善 ■ 本格運用の検討

１－２．前回（平成３０年９月２７日）の議事内容

- 平成２７年度から進めている鉄軌道検討部会での協議・検討や、市民ワークショップなどを踏まえ、改変構想（案）を取りまとめ、前回の協議会で了承。



ゾーニング図

１－３．松山市駅前改変検討部会の協議経過

- 学識経験者（愛媛大学）、地元商店街（市駅前商店街、松山銀天街商店街、花園町西通り商店街、花園町東通り商店街）・町内会（湊町6丁目、新玉町1丁目）、沿線事業所（伊予鉄高島屋、市駅前地下街）、交通事業者（ＪＲバス、伊予鉄道、バス協会、タクシー協会）、関係行政機関などの周辺関係者が参画した「松山市駅前改変検討部会」を設置し、構想（案）の実現に向けた課題や対策を協議

- 第１回開催　(R1.8.23)

  交通等の課題抽出、社会実験の検討、駐輪対策

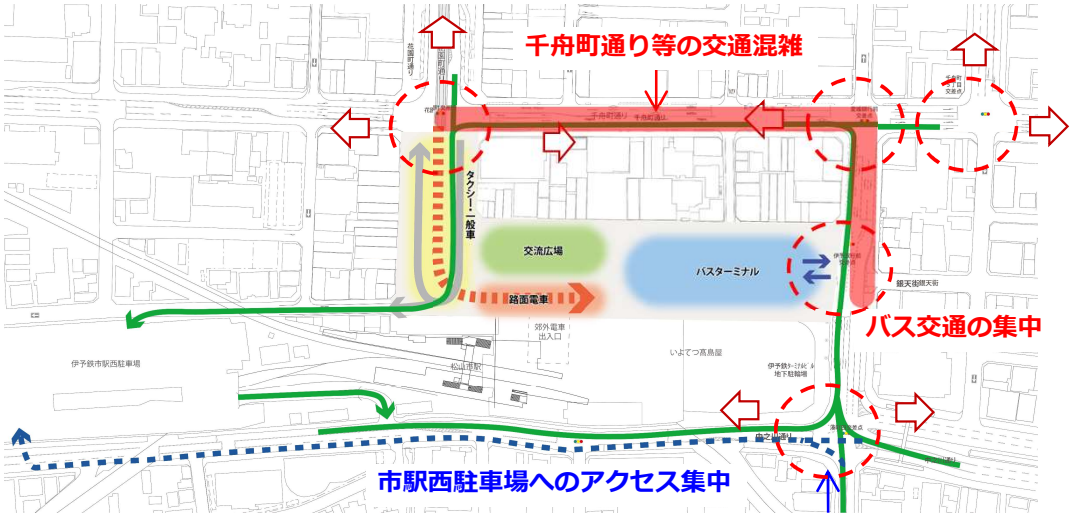
- 第２回開催　(R2.9.3)

  改変に伴う交通影響の検証と対策、社会実験の計画

２．改変に伴う交通影響の検証と対策

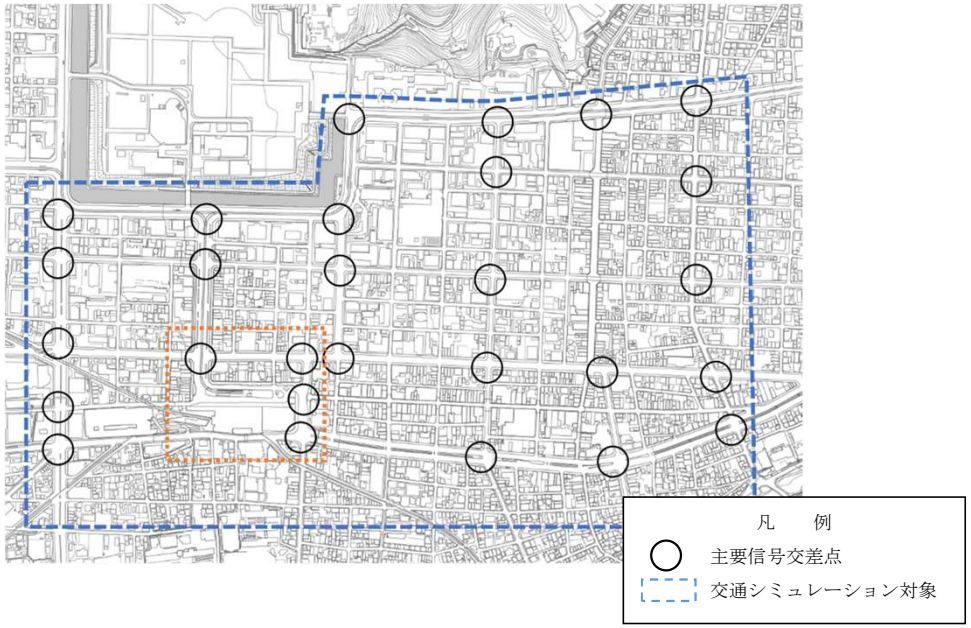
２－１．改変後の交通課題

- ロータリー内を一般車が通行できなくなることにより、広場北側の「千舟町通り」に交通が集中し、渋滞が発生。
- 市駅西駐車場への入出庫にも影響する可能性。



２－２．交通シミュレーションによる検証

- 市駅前広場改変による交通影響把握と、各種対策の効果を検証を目的に、周辺の交通実態調査を令和元年度に実施。
- 上記結果を用い、ミクロ交通流シミュレーションによる渋滞予測を実施。

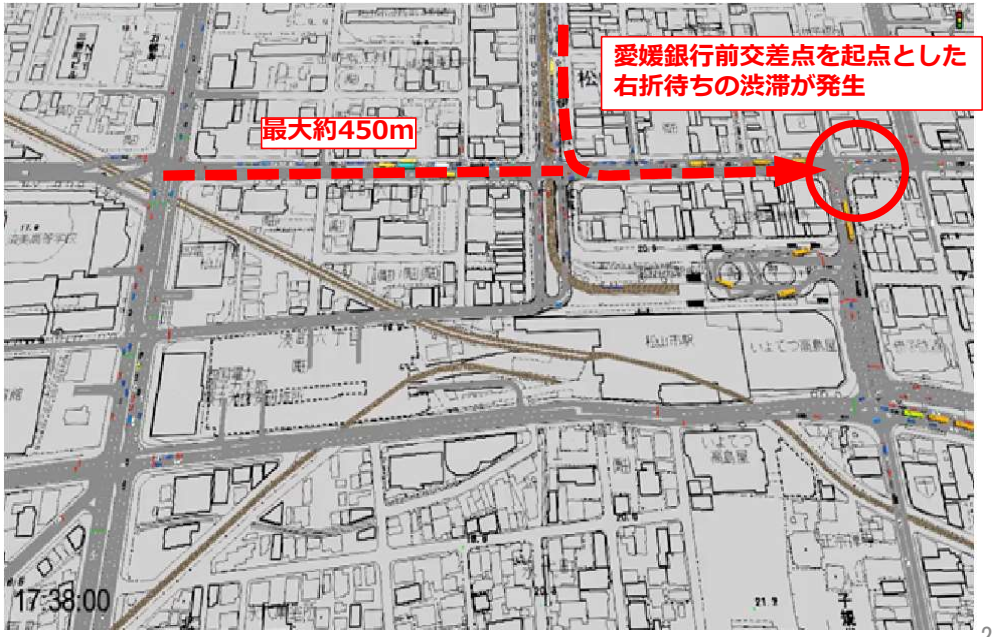


現況再現（平日17時台）

- 松山市駅前広場内で混雑が見られるが、周辺道路での著しい渋滞は発生していない。

市駅前広場改変時（平日17時台）

- 市駅前広場の改変に伴い、17:30頃から愛媛銀行前交差点を起点として、西側や花園町通りで渋滞が発生。（右折車の増加に対し現況の信号現示では右折車の処理時間が不足）

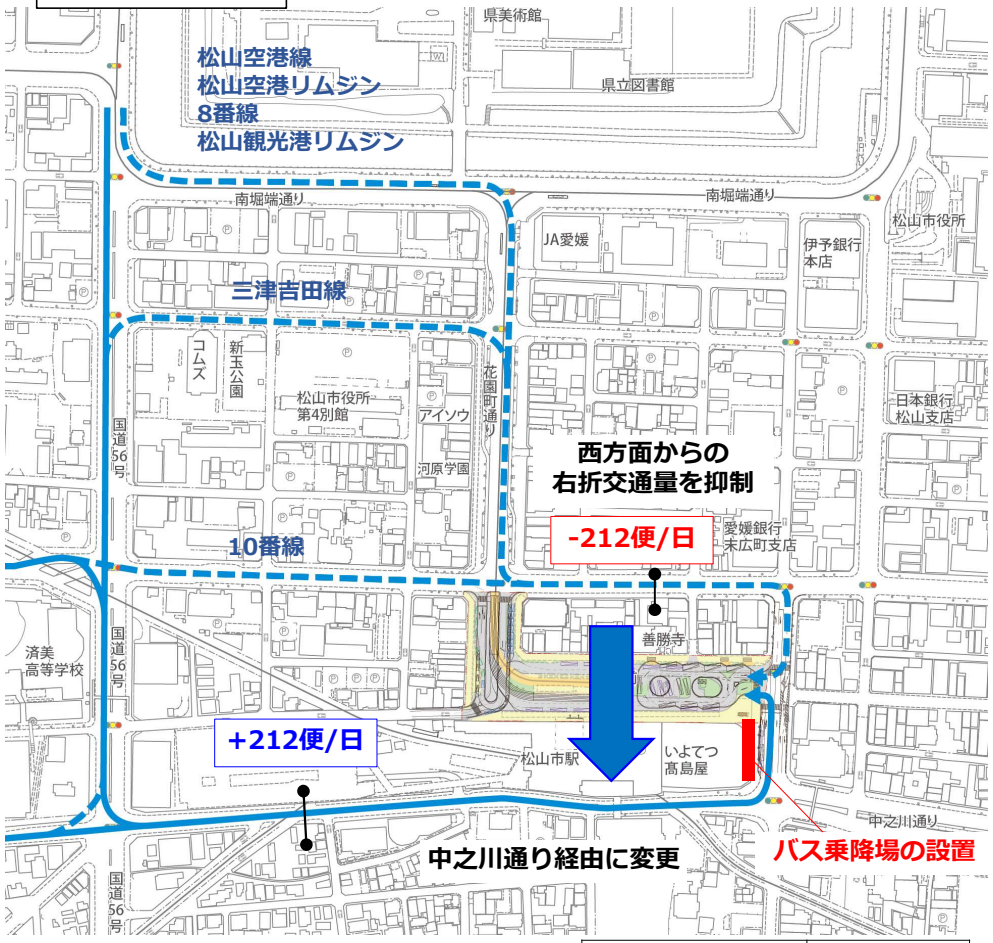


２－３．周辺の渋滞緩和策

対策１）路線バスルートの変更

- 現在、千舟町通りからロータリーに進入するバス路線の一部を中之川通りへ迂回することで、交通を分散。

ルート変更（案）



※2020年4月1日現在の平日1日あたりの便数
（新型コロナウィルスの影響による減便前）
※回送便数も含む

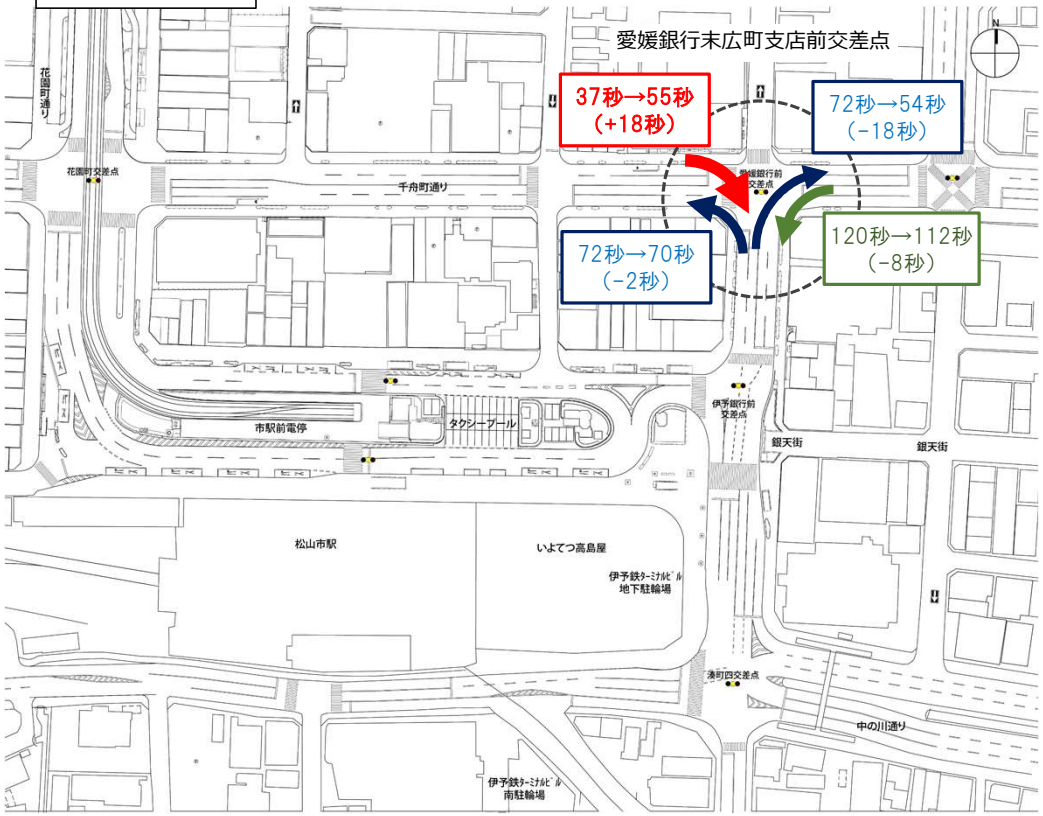
路　線	平日便数	
	日	17時台
松山空港線	54	4
10番線	49	4
8番線	27	3
三津吉田線	26	2
松山空港リムジン（空港発）	42	5
松山観光港リムジン	14	0
計	212	18

凡　例
- 現況ルート
- ルート変更案

対策２）信号制御時間の変更

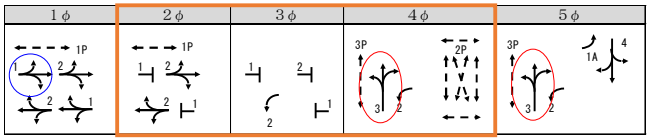
- 北進左折、西進左折時間はできるだけ変更しないようにした上で、東進右折時間を増加。

時間変更（案）



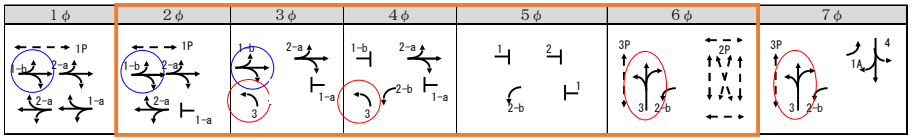
※時間配分は事務局が設定した案であり、決定したものではありません。

【現　況】



（C=120秒）の場合　37秒　8秒　3秒　39秒　33秒

【変更案】



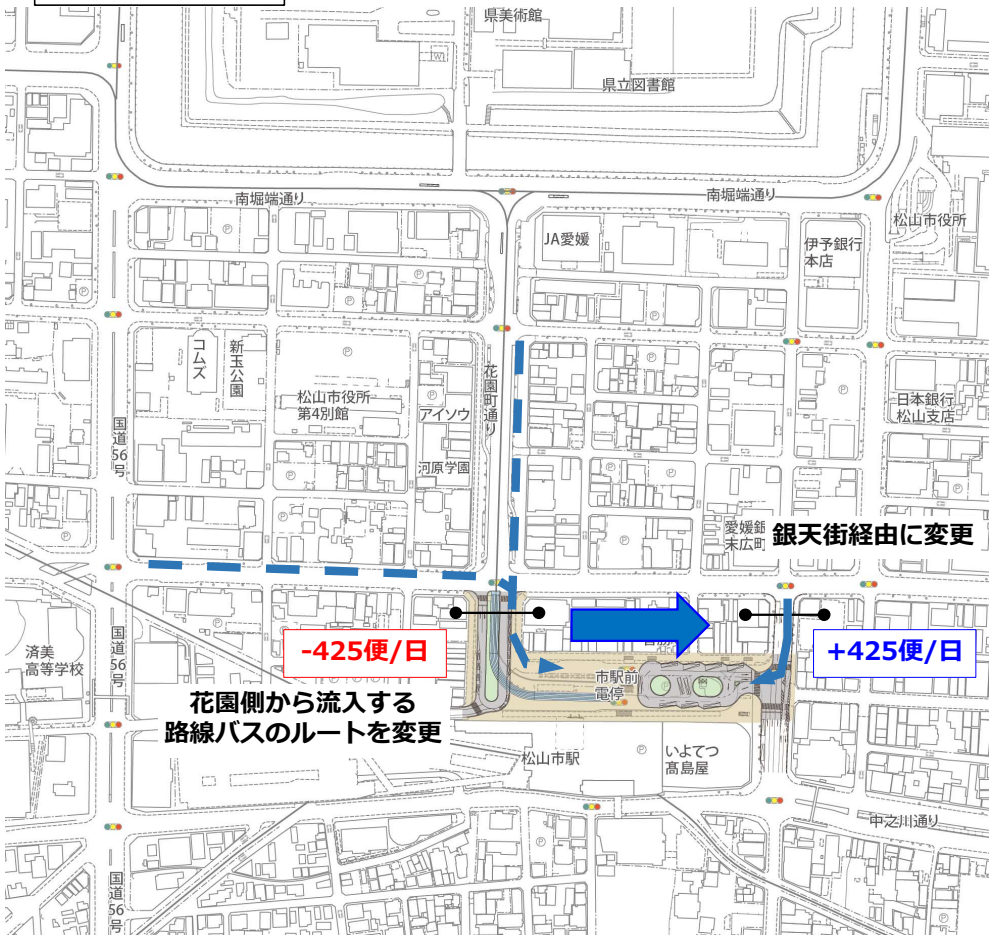
（C=120秒）の場合　37秒　10秒　8秒　8秒　3秒　19秒　35秒

２－３．周辺の渋滞緩和策

対策３）路線バスルートの変更

- 対策２）の信号制御変更により、「千舟町通り」の交通が円滑になった後に、構想案と同様に、全ての路線バスを銀天街側からの出入りに変更

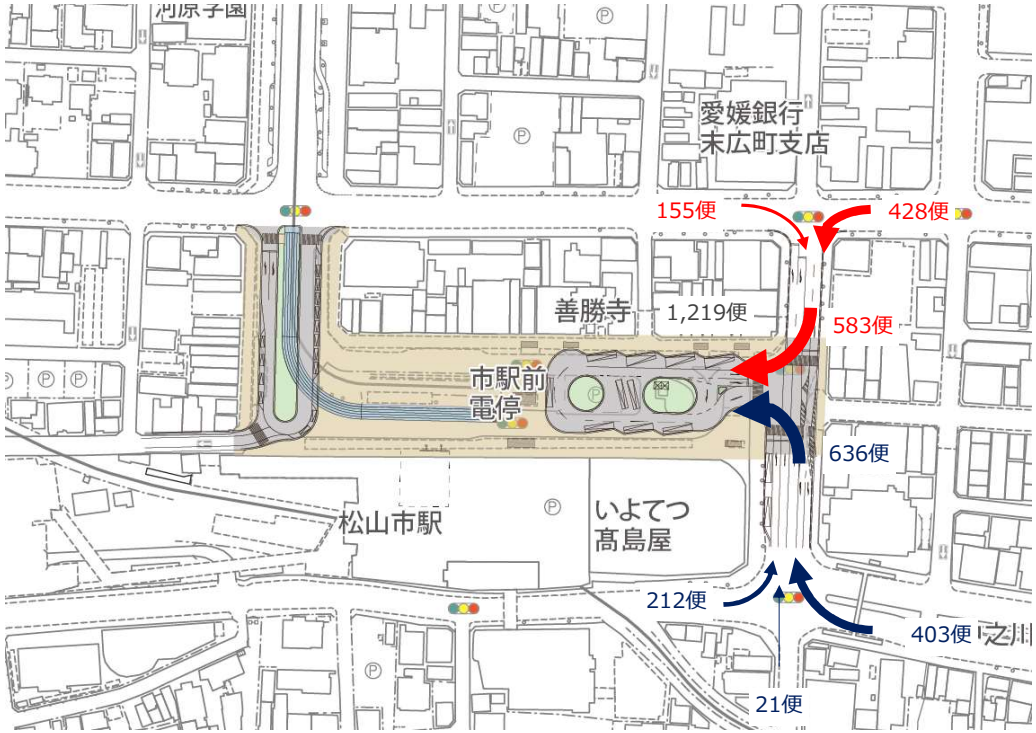
ルート変更（案）



※2020年4月1日現在の平日1日あたりの便数
（新型コロナウィルスの影響による減便前）
※回送便数も含む

凡　例
- 現況ルート
- ルート変更案

参考：対策後のバス便数（内訳）



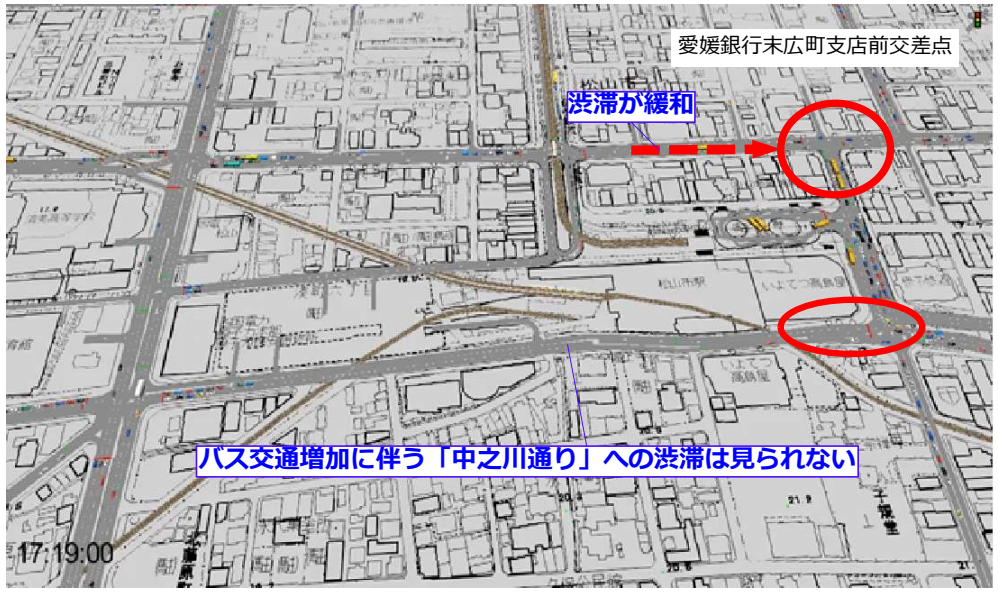
※便数は伊予鉄道時刻表を基に事務局が設定した案であり、決定したものではありません。

※2020年4月1日現在の平日1日あたりの便数
（新型コロナウィルスの影響による減便前）
※回送便数も含む

２－４．対策後の交通影響予測

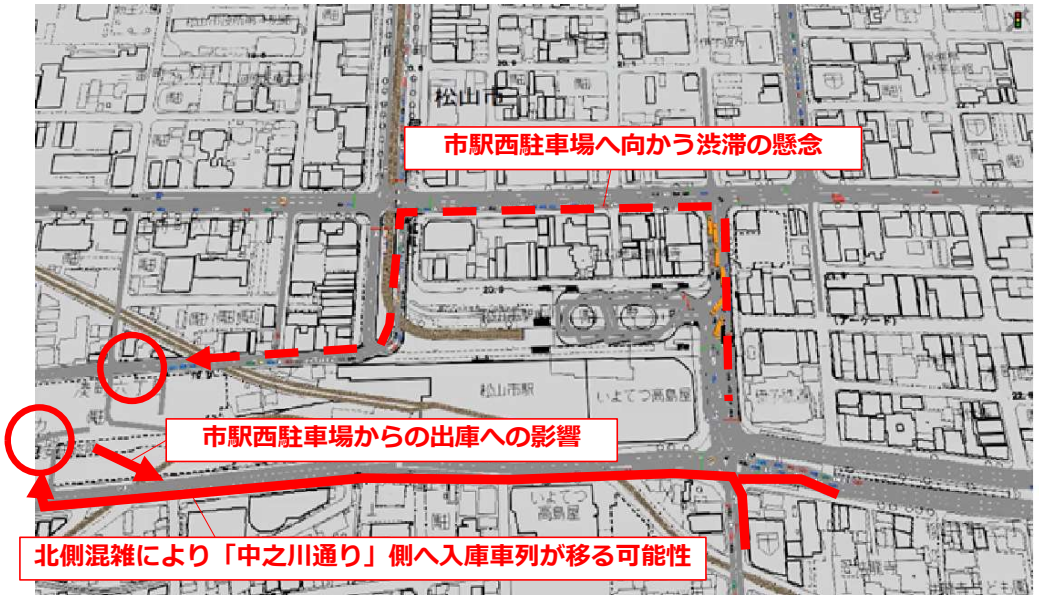
対策後の交通影響予測（平日17時台）

・緩和策の実施により、愛媛銀行前交差点西側からの右折待ちによる渋滞が緩和。
・交通が分散した「中之川通り」も、改変に伴う渋滞は発生しない。



対策後の交通影響予測（休日14時台）

・伊予鉄高島屋への入庫が多い休日には、これまでロータリーを通過し西駐車場（北側）へ入庫していた一般車が、「千舟町通り」に並ぶ可能性がある。



２－５．対策のスケジュール

- 来年度から、これらの緩和策を段階的に実施し、改変後の交通状況へ徐々に近づける。
- 対策の詳細時期は、交通事業者（伊予鉄道）及び警察と協議し決定。

対策	令和2年度		令和3年度			
	10～12月	1～3月	4～6月	7～9月	10～12月	1～3月
対策１ バスルート変更 ※ステップ1	認可変更 システム変更		運用（4月～）			
対策２ 信号時間変更 ※ステップ2	協議・調整		準備		運用	
対策３ バスルート変更 ※ステップ3	協議・調整		認可変更 システム変更		運用	
社会実験						社会実験

※緩和策実施後に、社会実験を実施