

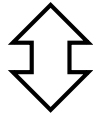
鉄軌道検討部会の検討状況

平成28年11月15日

松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会

松山市都市計画マスタープラン

松山市立地適正化計画



連携

松山市地域公共交通網形成計画

鉄軌道

①都市構造の再編

②利便性向上

③利用促進

バス、タクシー等

シームレス化

路面電車の郊外線乗入れ

新線、複線化、再配置等

乗降場の近接化(路面電車・郊外線・バス等)

駅施設・車両のバリアフリー化

他交通手段との結節強化(バス・自転車等)

ソフト(サービス水準、運賃制度、ICカード等)

輸送力向上(接続車両導入、行き違い線等)

事例

四国新幹線、空港新線

松山市駅前広場改変

JR松山駅付近連続立体交差

接続車両、城北線等

シームレス化とは

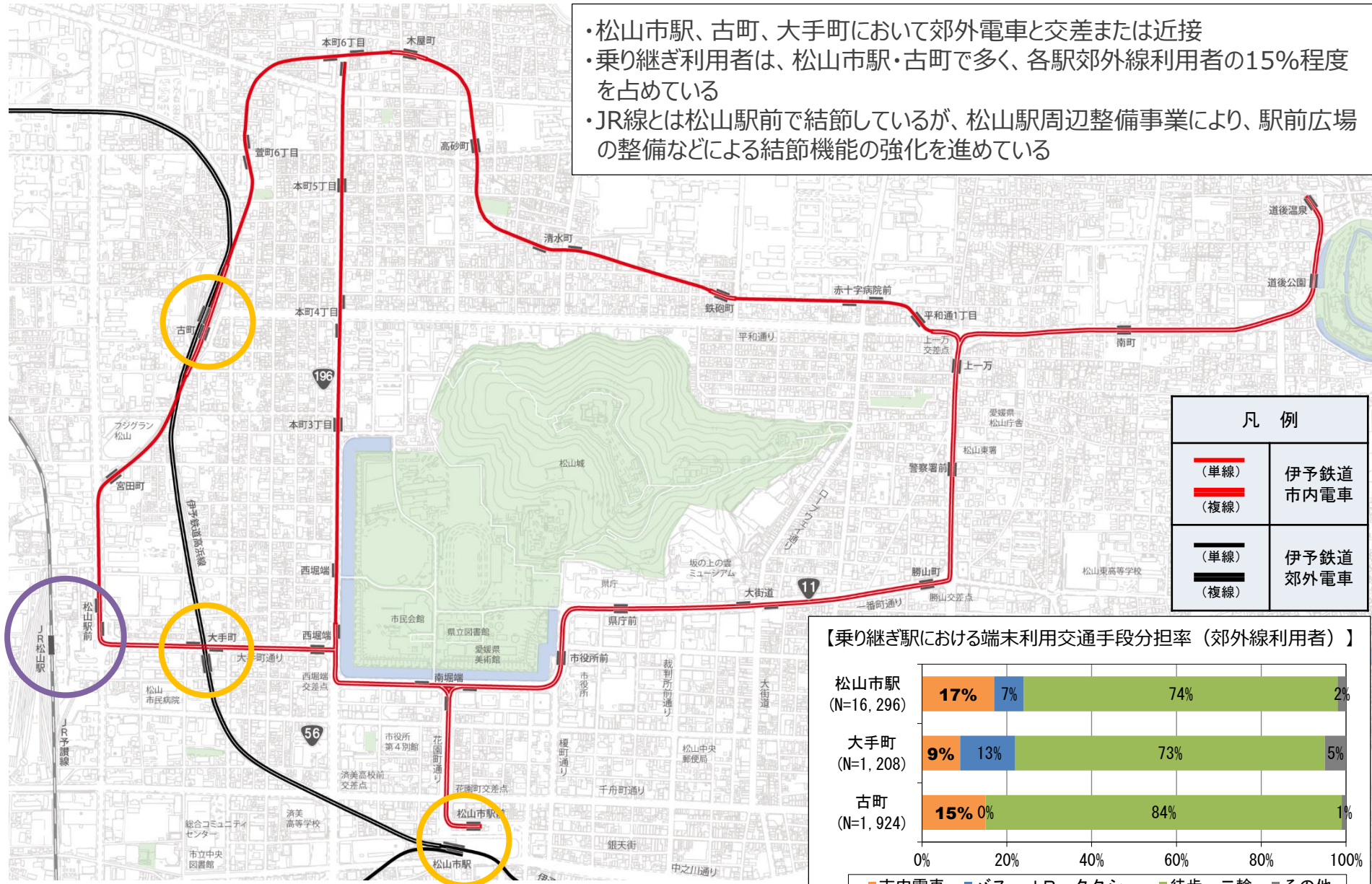
・公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

- 物理的なシームレス：相互直通運転、バリアフリー、同一ホームでの乗り換え 等
- 運賃のシームレス：共通乗車券、異モードを含めた乗継運賃割引の拡大 等
- 情報のシームレス：リアルタイムな運行情報の提供、連絡ダイヤの設定 等

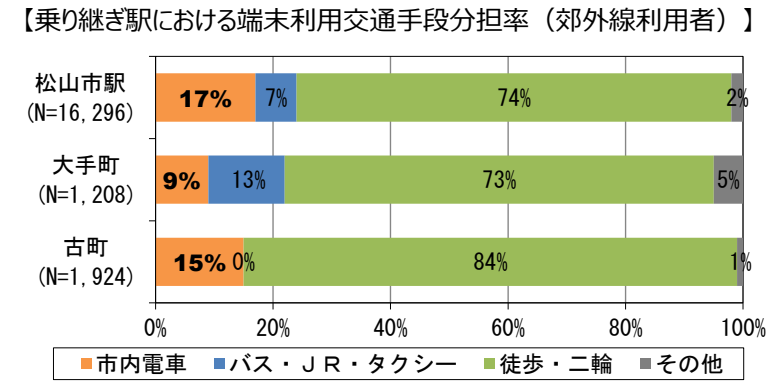
…当部会の主な検討項目

2 中心部の鉄軌道交通網と結節駅での端末交通手段

- ・松山市駅、古町、大手町において郊外電車と交差または近接
- ・乗り継ぎ利用者は、松山市駅・古町で多く、各駅郊外線利用者の15%程度を占めている
- ・JR線とは松山駅前で結節しているが、松山駅周辺整備事業により、駅前広場の整備などによる結節機能の強化を進めている



凡 例	
(単線)	伊予鉄道 市内電車
(複線)	
(単線)	伊予鉄道 郊外電車
(複線)	



…輸送力への対応…

・現在の運行本数のままでは、朝夕の時間帯は現在の郊外電車利用者を運べない。

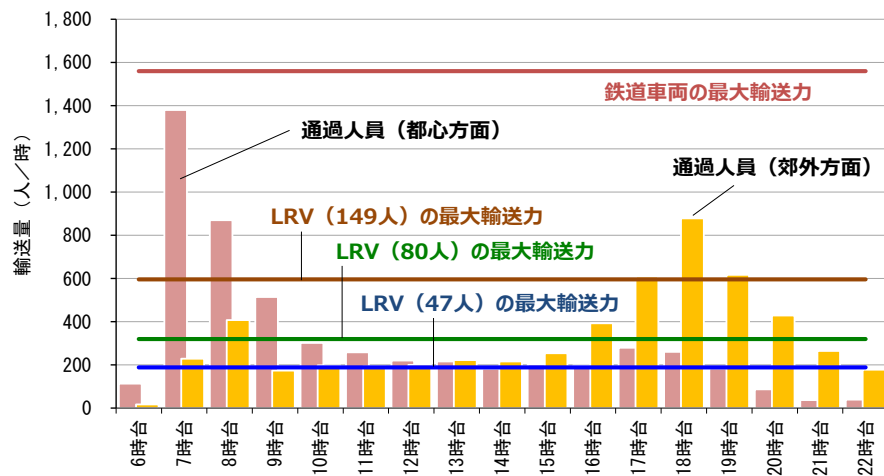
・現在の郊外電車利用者を運ぶためには、現在の3～4倍の運行本数または長大車両の投入が必要

・運行本数の増発に対応するためには、横河原線・郡中線の複線化などの大規模な施設整備が必要
 ・運行本数の増発により、踏切遮断時間が増大

郊外線（最大利用区間）の時間帯別乗車客数と輸送力の関係

横河原線

【石手川公園駅⇔いよ立花駅間】 現況最大通過人員：1,380人/時・片側



資料：路面電車等OD調査結果 (H26.6実施)

※最大輸送力は、定員×運行本数で算定

※運行本数は、現在の本数をもとに4本/時・片側として算定

■ 鉄道車両：現行車両（最大輸送力：1,560人/時）



定員：390人/編成
 ※3両編成として算定

車両長：18.5m/列車
 ※3両編成の場合：55.5m

■ LRV：グリーンムバーマックス（最大輸送力：596人/時）



定員：149人/編成

車両長：30.0m

■ LRV：富山ライトレール（最大輸送力：320人/時）



定員：80人/編成

車両長：18.4m

■ LRV：現行車両（最大輸送力：188人/時）



定員：47人/編成

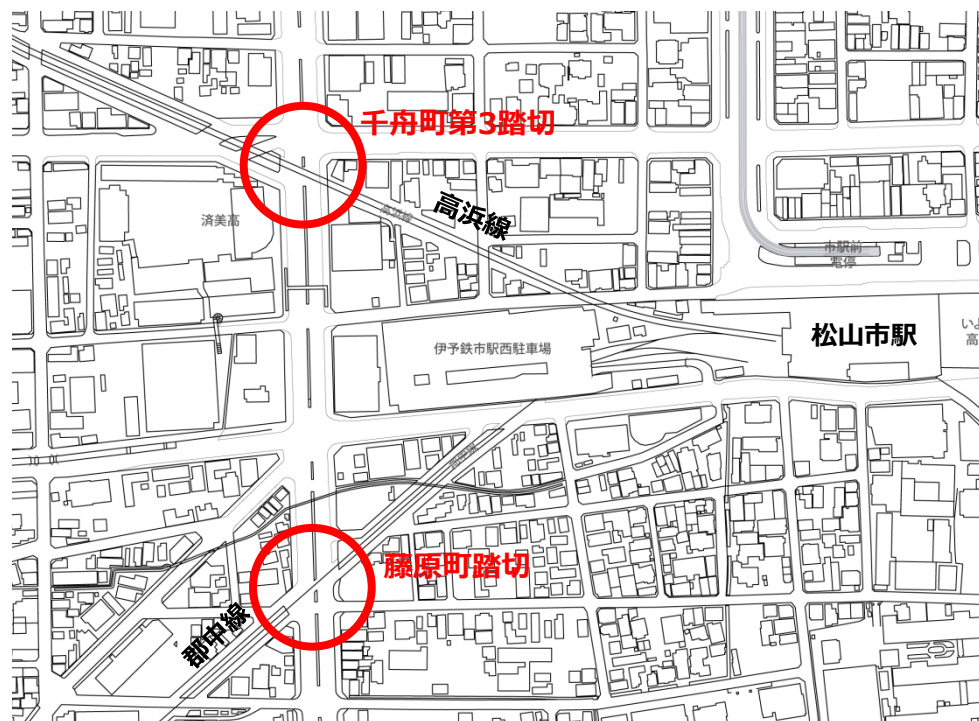
車両長：12.0m

直通化（郊外線をLRT化）した場合の踏切遮断時間の試算

	千舟町第3踏切（高浜線）	藤原町踏切（郡中線）
現況	約6分/時 (8本/時・往復)	約6分/時 (8本/時・往復)
LRV(80人)の場合	約15分/時 (20本/時・往復)	約22分/時 (30本/時・往復)
LRV(47人)の場合	約24分/時 (32本/時・往復)	約39分/時 (52本/時・往復)

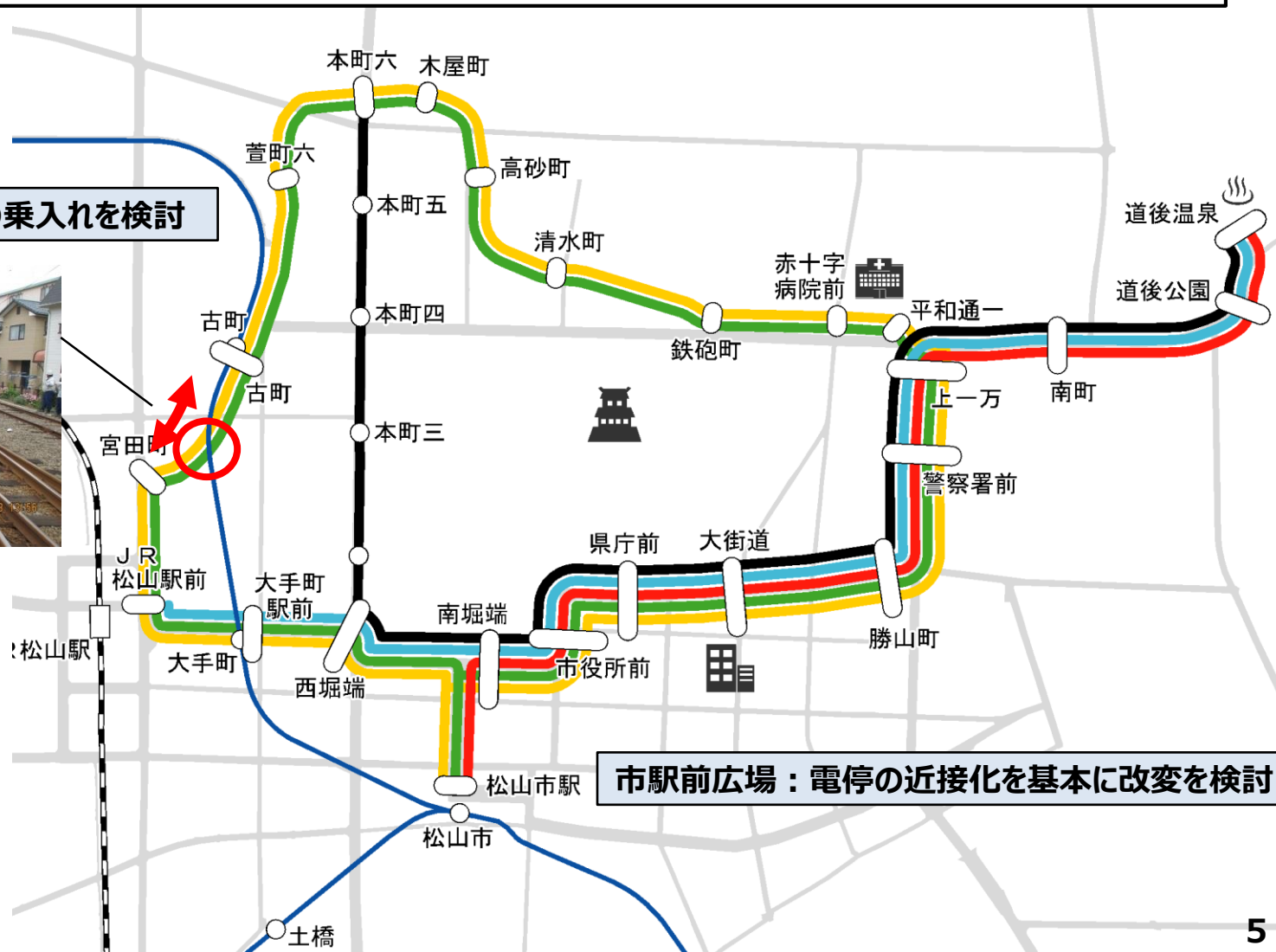
踏切遮断時間が長くなると、道路交通に影響

渋滞箇所がさらに渋滞



1. 市駅では、電停とホームの近接化を基本に駅前広場改変を検討
2. 古町駅では、路面電車の郊外線乗入れを検討
3. 市駅での路面電車の郊外線乗入れは、将来の検討事項とする

古町駅：路面電車の乗入れを検討



市駅前広場：電停の近接化を基本に改変を検討