

2. 上位・関連計画の整理

2.1 松山市総合計画

松山市総合計画は、2013（平成 25）年 3 月に策定し、将来都市像「人が集い 笑顔 広がる 幸せ実感都市 まつやま」の実現に向けて、目指すべき 3 つのまちづくりの理念が示されています。また、今後 10 年間のまちづくりに向けて、6 つの基本目標を定め、将来都市像の実現に取り組むものとし、交通に関連の基本目標として、「地域の魅力・活力があふれるまち」が示されています。

松山市全域としての交通基盤整備が示されており、「良好な交通環境の整備」の施策の一つとして、“公共交通機関の利便性向上”を掲げ、バスネットワークの再編や新しい交通システムの導入検討などにより、公共交通の維持・確保に努めるものとしています。



出典：松山市総合計画（2013（平成 25）年 3 月 松山市）

図 2.1 総合計画における 6 つの基本目標と公共交通に関する政策と施策の主な取組

2.2 松山市都市計画マスタープラン

松山市都市計画マスタープランは、2011（平成23）年3月に策定し、4つの「都市づくりの基本方針」を設定しており、将来都市構造の実現を目指すものとしています。

4つの都市づくりの基本方針のうち、「方針1：松山市、愛媛県、さらには四国全体の活力を牽引する都市機能を高める」では、広域拠点としての役割を發揮するためのつながりを高めるために、広域から都心部や産業集積地へのアクセス性を高めるものとしています。「方針2：住み慣れたまちでの暮らしの安心感を効果的に支える」では、各地域における日々の暮らしやすさを支えるために、都心と各地域を連携する公共交通のサービスレベルを高めるものとしており、また、ライフステージに応じた生活を効率的に支えるために、全ての人にとって移動しやすい交通環境を充実するものとしています。

<都市づくりの基本方針>

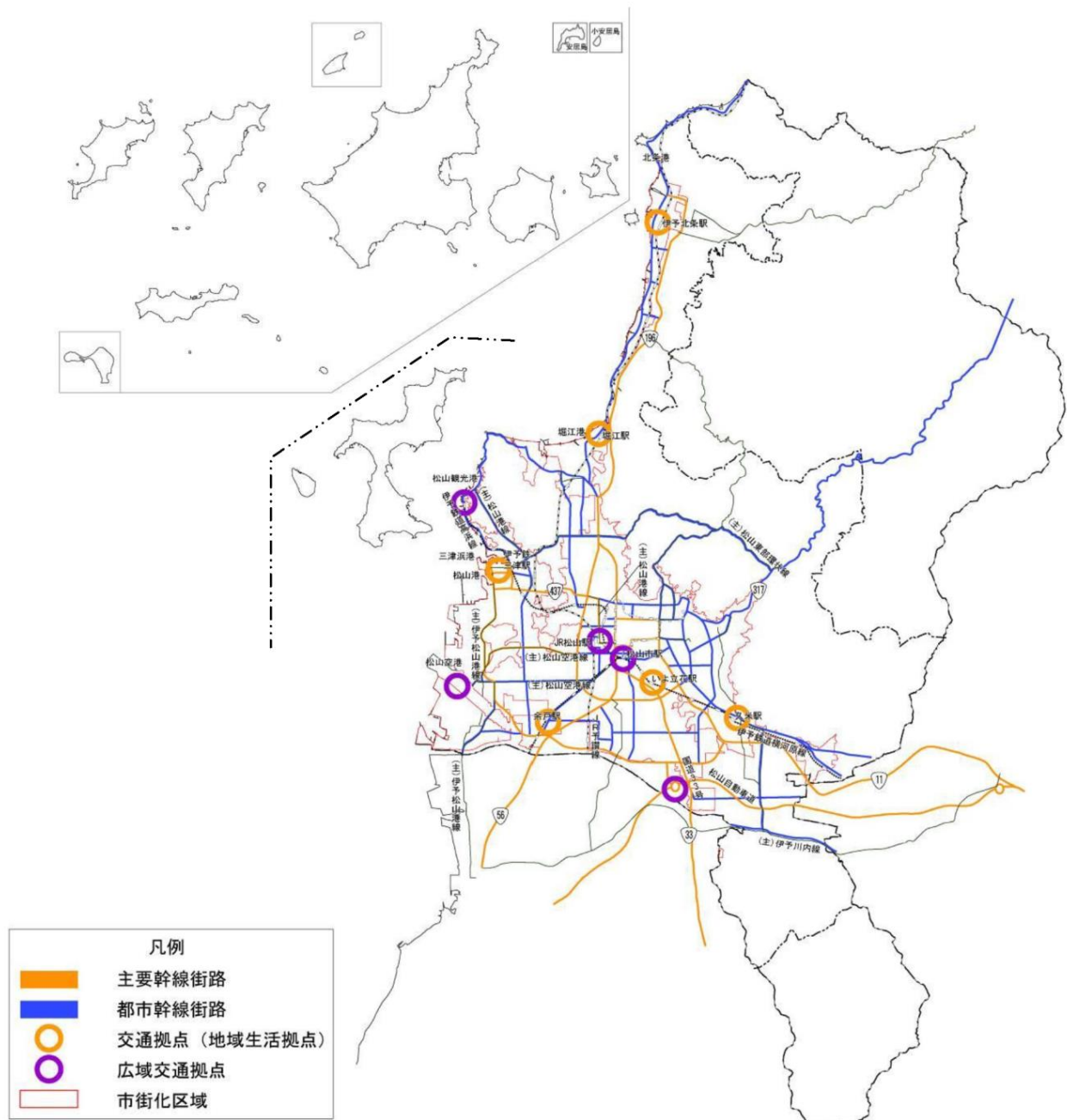


出典：松山市都市計画マスタープラン（2011（平成23）年3月 松山市）

図 2.2 都市計画マスタープランにおける都市づくりの基本目標と基本的な考え方

また、都市計画マスタープランでは、まちづくりを推進していく上で、効率的・効果的な投資を図っていくため、都市もしくは地域の活動拠点となるゾーンや拠点、さらにはその連携軸の整備を重点的に推進し、集約型都市構造の形成を目指すことを挙げています。

交通体系の方針としては、市内に存在する、道路網や公共交通網等の交通体系を最大限に活かしながら、市内各所や周辺都市を有機的に結び、都市の発展に資する総合的な交通体系の確立を図る一方、自動車交通への過度な依存を抑え、公共交通や自転車交通など、人々の暮らしに応じた、多様な交通サービスの提供により、交通環境の改善と、高齢者も含めて誰もが移動しやすい交通環境の充実を目指すとしています。



出典：松山市都市計画マスタープラン（2011（平成23）年3月 松山市）

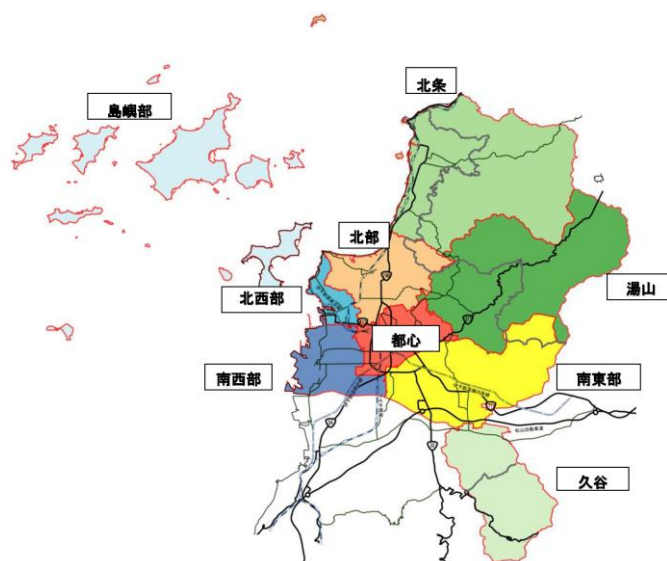
図 2.3 都市計画マスタープランにおける交通体系の方針図

2. 上位・関連計画の整理

都市計画マスタープランにおける各地域の公共交通に関する整備目標と具体策、主な取組は、以下のとおりです。

表 2.1 都市計画マスタープランにおける各地域の公共交通に関する整備目標と具体策等

地域区分	公共交通に関する整備目標	整備目標に対する具体策	主な取組
都心	人や環境にやさしい道路・交通の充実	<u>公共交通の充実</u> ・公共交通機関の利便性向上	・鉄道とバスの乗継ぎ利便性向上 ・バリアフリー化の推進
南東部	南東部地域の核となる生活拠点の形成	<u>公共交通等の充実</u> ・公共交通機関の利便性向上 ・地域生活拠点周辺の交通環境の充実	・鉄道とバスの乗継ぎ利便性向上 ・鉄道駅に接続するフィーダーバスの導入検討 ・バリアフリー化の推進
南西部	南西部地域の核となる生活拠点の形成		
北西部	南西部地域の核となる生活拠点の形成	<u>交通結節機能の強化</u> ・交通結節機能の充実	・バリアフリー化の推進 ・公共交通と連携した自転車利用環境づくりの推進
北部	北部地域の核となる生活拠点の形成	<u>公共交通等の充実</u> ・公共交通機関の利便性向上 ・地域生活拠点周辺の交通環境の充実	・鉄道とバスの乗継ぎ利便性向上 ・サイクル&バスライド等の導入 ・バリアフリー化の推進
北条	安全で快適な交通環境の充実	<u>公共交通等の充実</u> ・公共交通機関の利便性向上 ・地域生活拠点周辺の交通環境の充実	・鉄道とバスの乗継ぎ利便性向上 ・サイクル&バスライド等の導入 ・バリアフリー化の推進
湯山	なし	なし	なし
久谷	なし	なし	なし
島嶼部	なし	なし	なし



出典：松山市都市計画マスタープラン（2011（平成23）年3月 松山市）

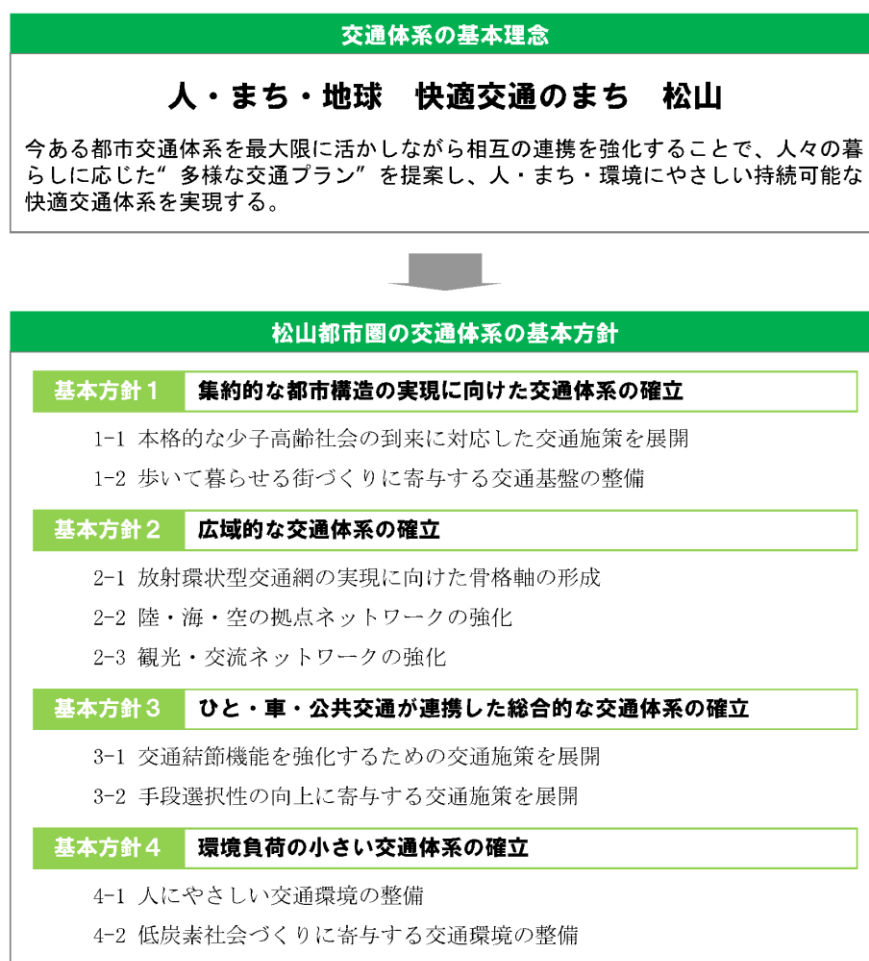
図 2.4 都市計画マスタープランにおける地域区分

2.3 松山市総合交通戦略

松山市総合交通戦略は、2010（平成22）年8月に策定し、交通体系の基本理念「人・まち・地球 快適交通のまち 松山」の実現に向けた4つの基本方針を定め、将来の総合的な都市交通のあり方や具体的な計画を示しています。

将来における人口減少や、高齢化の進展を視野に入れ、様々な都市機能を有する松山市中心市街地の拠点性を一層高めるとともに、移動の利便性の高い、主要な郊外駅周辺地区を生活拠点として位置付け、人口や都市施設の集約を図るものとしています。

また、本市の広域的な玄関口となる松山空港や松山観光港、松山駅、松山ICなどを広域交通拠点とし、都心地区や生活拠点と合わせて、拠点相互間の連携を高めるための、施策展開を推進していくものとしています。



出典：松山市総合交通戦略（2010（平成22）年8月 松山市）

図 2.5 総合交通戦略における交通体系の基本理念と基本方針

2.4 松山市立地適正化計画

松山市立地適正化計画は、2017（平成 29）年 3 月に策定し、人口減少下にあっても、持続可能な都市づくりを進めるため、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の実現に向けて、都市計画マスタープランを踏襲しつつ、より具体的な計画を定めたものです。

立地適正化計画における「まちづくりの方針」は、都市計画マスタープランでの都市づくりの考え方などを踏まえて次のように設定しています。

未来に繋げる 都市の再構築 ～ 市民誰もが徒歩や公共交通主体で暮らせる、持続可能な都市づくり ～

人口減少・超高齢社会にあっても、安定した都市経営のもとで、市民誰もが徒歩や公共交通を利用して容易に生活サービスを受容でき、持続可能な都市づくりを目指します。

- 1 多様な居住環境・ライフスタイルを支える**
 - 高次な都市機能の享受や賑わいに溢れる暮らし、豊かな自然環境と調和したゆとりある暮らし、歴史や文化を身近に感じる風情ある暮らしなど、多様性のある居住環境やライフスタイルを実現可能な都市づくり
- 2 安全・安心な暮らしを支える**
 - 超高齢社会でも、積極的な外出や円滑な移動を支える都市づくり
 - 子育てや医療・福祉、買物など、日常生活に欠かせない機能を安心して享受できる都市づくり
 - 災害時でも安全・安心な居住環境が確保できる都市づくり
- 3 既存ストックを活かす**
 - 都心内及び都心と各地域とを結ぶ鉄軌道や路線バスなどの公共交通ネットワーク、都市機能施設・居住地集積など、既存ストックを活かした効率的・持続的な都市づくり

出典：松山市立地適正化計画 改訂版（2019（平成 31）年 3 月 松山市）

図 2.8 立地適正化計画におけるまちづくりの方針

「まちづくりの方針」を踏まえて、目指すべき都市の骨格構造を設置するにあたっての 5 つの方針を設定しており、方針の 1 つに「拠点間や都市機能施設へのアクセス性の確保」を掲げており、都市計画マスタープランでの拠点及び軸の考え方との整合性を確保しつつ、公共交通による拠点間の連絡や、公共交通による「拠点」へのアクセスについて、利便性が高いところを「拠点（周辺含む）」・「軸」に位置付けています。

- 方針
1

上位・関連計画との整合性の確保

◇ 都市計画マスタープランでの「拠点」・「軸」の位置づけとの整合性の確保
- 方針
2

既存ストック（都市機能施設）の活用

◇ 既存の都市機能施設（既存ストック）が一定以上集積している地域・箇所
- 方針
3

拠点間や都市機能施設へのアクセス性の確保

◇ 公共交通による拠点間の連絡性の確保

◇ 公共交通、徒歩・自転車による都市機能施設へのアクセス性の確保
- 方針
4

都市機能施設の維持

◇ 将来的にも都市機能が維持可能な人口密度が見込まれる地域・箇所
- 方針
5

災害時の安全性確保

◇ 災害により甚大な被害を受けるリスクの回避

出典：松山市立地適正化計画 改訂版（2019（平成 31）年 3 月 松山市）

図 2.9 目指すべき都市の骨格構造を設置するにあたっての方針

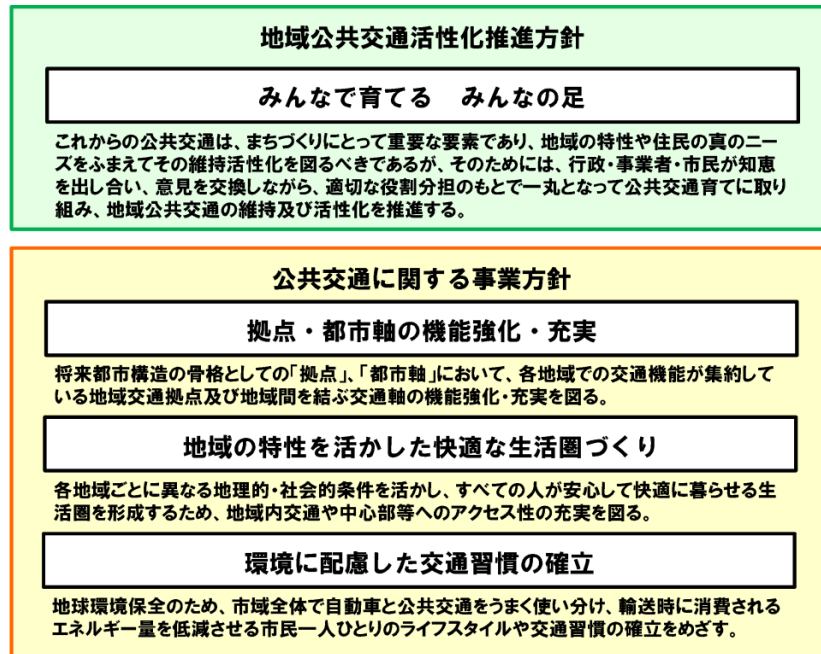


図 2.10 立地適正化計画における都市の骨格構造（拠点と軸）

2.5 松山市地域公共交通総合連携計画

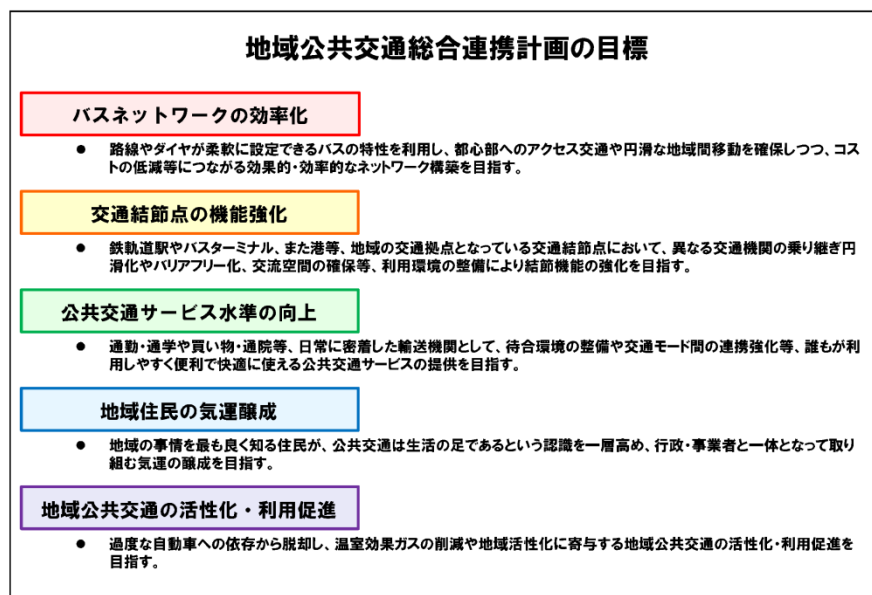
松山市地域公共交通総合連携計画は、2008（平成 20）年 6 月に策定した松山市地域公共交通総合連携計画の区域を島嶼部から市内全域に拡大し、航路を含めた地域全体の公共交通を対象として、2010（平成 22）年 6 月に策定しています。

公共交通利用者が伸び悩む中、公共交通の維持・活性化対策の推進として市民一丸となって取り組むための方針や目標、事業を示しています。この中で、バスネットワークの効率化や交通結節点の機能強化等、具体事業を掲げています。



出典：松山市地域公共交通総合連携計画（2010（平成 22）年 6 月 松山市）

図 2.11 地域公共交通総合連携計画の基本的な方針



出典：松山市地域公共交通総合連携計画（2010（平成 22）年 6 月 松山市）

図 2.12 地域公共交通総合連携計画の目標

表 2.2 地域公共交通総合連携計画の目標を達成するための事業

目標	事業	事業主体
バスネットワークの効率化	1. 幹線系路線の輸送力強化	伊予鉄道
	2. 生活系路線の再編	伊予鉄道
	3. 支線系路線の見直し	伊予鉄道、中島汽船、タクシー事業者
交通結節点の機能強化	4. 駅前広場の整備	伊予鉄道、松山市
	5. フィーダーバスの導入	伊予鉄道
	6. 交通施設のバリアフリー化	伊予鉄道、中島汽船、松山市
	7. 駅・バス停等の駐車場・駐輪場の整備	伊予鉄道、国土交通省、松山市
公共交通サービス水準の向上	8. 航路待合所整備	協議会
	9. バス専用・優先レーンの整備	愛媛県、松山市
	10. 待合環境の改善	伊予鉄道、タクシー事業者、各道路管理者
	11. 車両の改善	伊予鉄道、中島汽船
地域住民の気運醸成	12. 航路への IC カードシステム導入	中島汽船
	13. 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり	協議会、松山市
地域公共交通の活性化・利用促進	14. 環境教育の継続実施	伊予鉄道、松山市
	15. 利用促進キャンペーン等の継続実施	交通事業者、国土交通省、松山市
	16. 観光振興と連携した公共交通の活性化	伊予鉄道、中島汽船、松山市

出典：松山市地域公共交通総合連携計画（2010（平成 22）年 6 月 松山市）