

実験結果の分析・評価

1 社会実験の概要

- 広場の整備により、人や自転車、自動車など交通の流れが変わることが予想されるので、整備後の状況を現地に作り、交通への影響や賑わい創出の効果などを分析・評価し、今後の整備に反映することを目的に、2つのパターンで社会実験を行いました。

●パターン1「交通」への影響検証



- 期間中、広場内は一般車の通り抜けを制限し、タクシー乗り場は、西側（ホテル前付近）に移動しました。
- 一般車の送迎は、西側（花園町通り）から入るようにしました。

●パターン2「賑わい創出」の効果検証



- この期間中も、広場内は一般車の通り抜けを制限し、電停周辺を歩行者天国にして、イベントを行いました。
- 当日は、地元商店街が主催でカフェやちびっ子ゲームなどを開催したほか、ミニ音楽イベント、県内のプロスポーツ団体のイベントも行いました。

■実験中の状況

●「交通」への影響検証



東側（銀天街方面）にバス乗降場を集約



郊外電車と市内電車の乗り継ぎ利便性の向上



西側（花園町通り）のタクシー乗降場

●「賑わい創出」の効果検証



飲食ブース



キッズスポーツイベント



音楽イベント

■実験の評価・検証

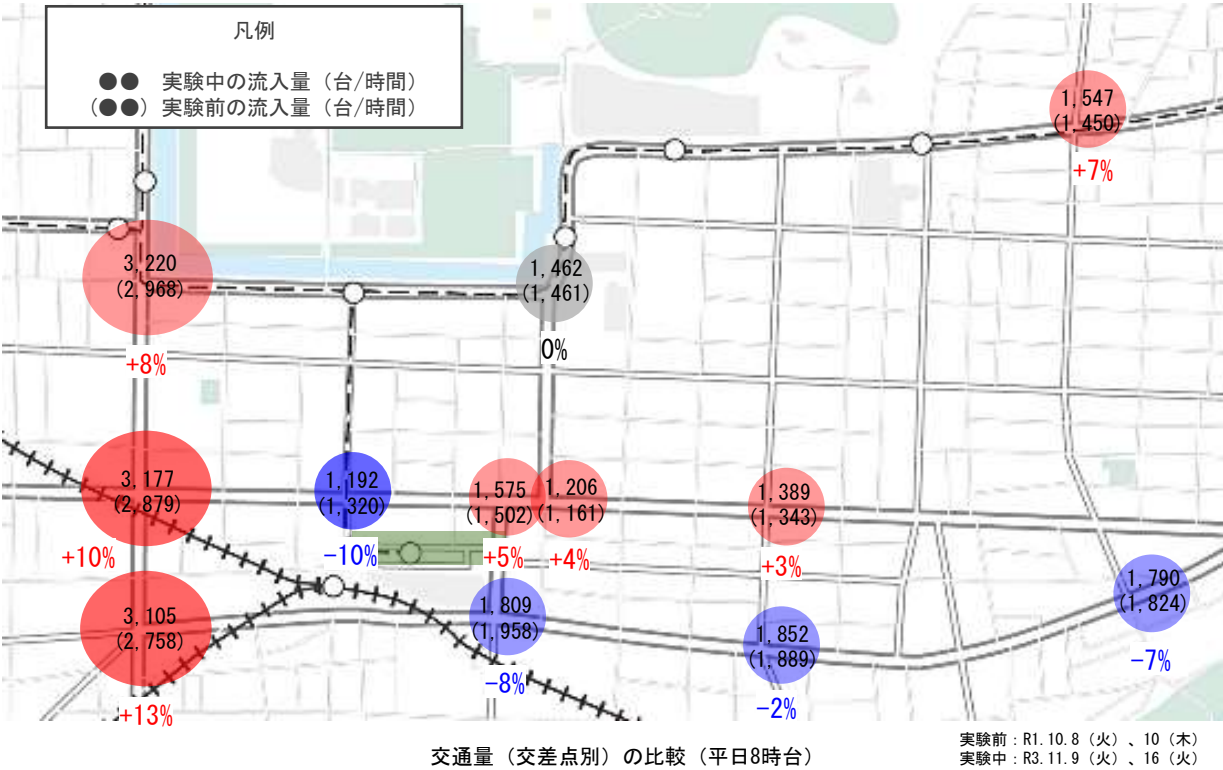
- 市駅前広場内の交通運用の変更による周辺道路等への交通影響
→主要交差点での交通量調査、滞留長調査、ビデオ調査
- バス、タクシー乗り場など、交通施設の利用のしやすさ
→バス、タクシー乗降場の利用状況調査、交通事業者へのヒアリング
- 歩行・滞留空間拡大による賑わい創出の可能性
→歩行、滞留活動のビデオ調査
- 沿道地域及び駅前利用者の意識変化
→周辺店舗や事業所等、通行者や滞在者へのアンケート調査

実験結果の分析・評価

2 「交通」への影響検証(自動車)

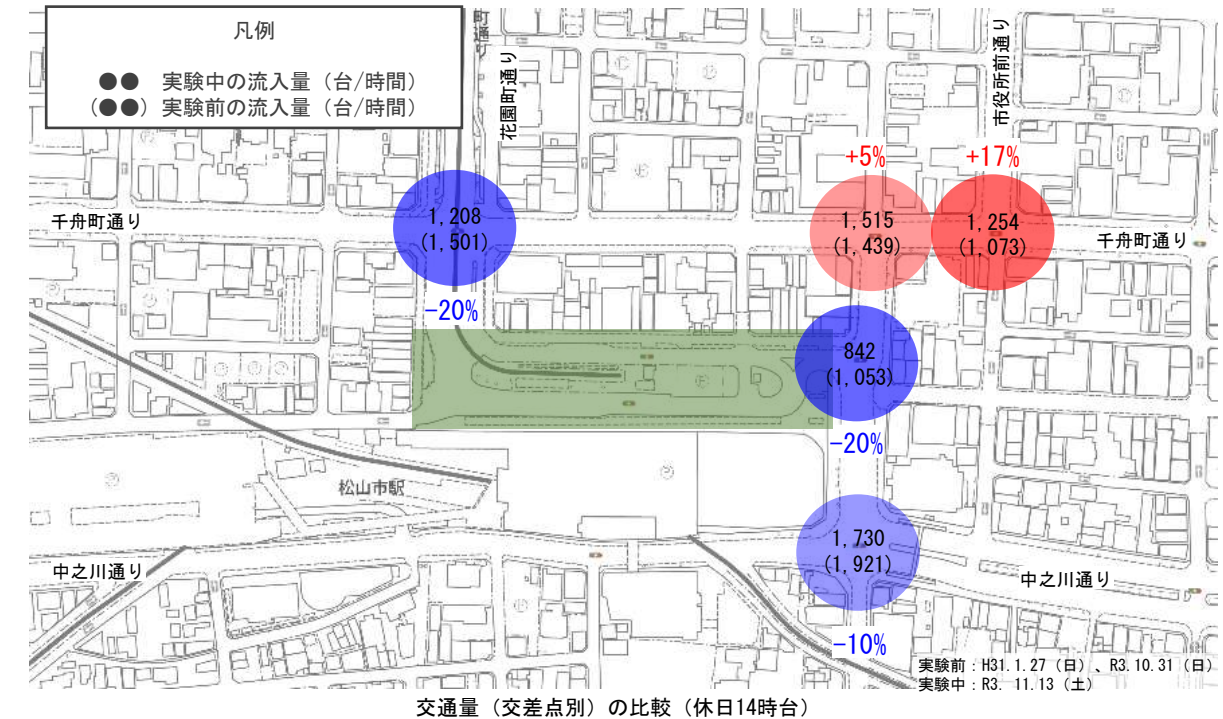
■平日の交通量の変化

- ・ 周辺交差点の交通量の合計は、実験前（令和元年度）と比較し、8時台で2.5%増加。
- ・ 交差点別では、実験前に比べ、**国道56号**（西堀端、済美高校前、北藤原）で10%前後、**千舟町通り**（愛媛銀行前、千舟町5・3丁目）で3～5%交通量が**増加**。
- ・ **その他の交差点**では交通量が**10%弱減少**。



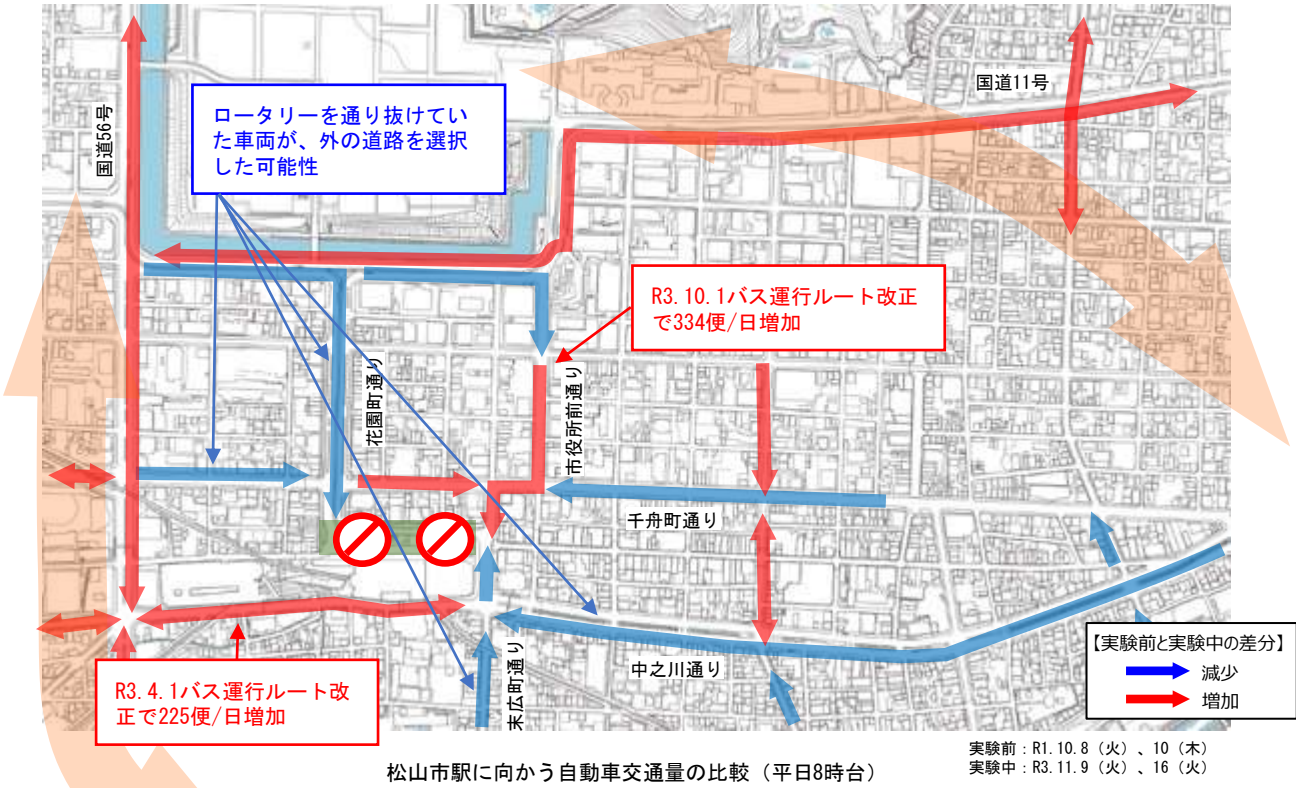
■休日の交通量の変化

- ・ 周辺交差点の交通量の合計は、実験前（令和元・3年度）と比較し、14時台で6%減少。
- ・ 交差点別では、平日と同様、**千舟町通り**（愛媛銀行前、千舟町5丁目）で、実験中の交通量が**増加**。
- ・ **その他の交差点**では交通量が**減少**。



■周辺の交通流動の変化

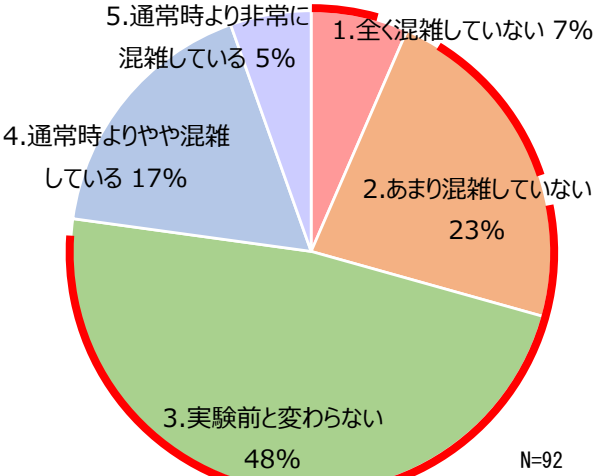
- ・ **市駅方面に向かう道路**（中之川通り、千舟町通り、末広町通り、花園町通り）では、自動車の交通量が**減少**。※令和3年のバスダイヤ改正で実験前とルートが変更した箇所あり
- ・ 一方で、**国道56号**や**国道11号**で自動車の交通量が**増加**。
- ・ ロータリー内を通行していた車両の一部が、幹線道路へ迂回したものと想定。



広報チラシに掲載した迂回推奨ルート

■滞在者・通行者の意見

- ・ 市駅に自動車で来た人の**約8割が「混雑していない」**または「**実験前と変わらない**」と回答。



《通常時と比べた時の市駅周辺の混雑度合》

2 「交通」への影響検証(自動車)

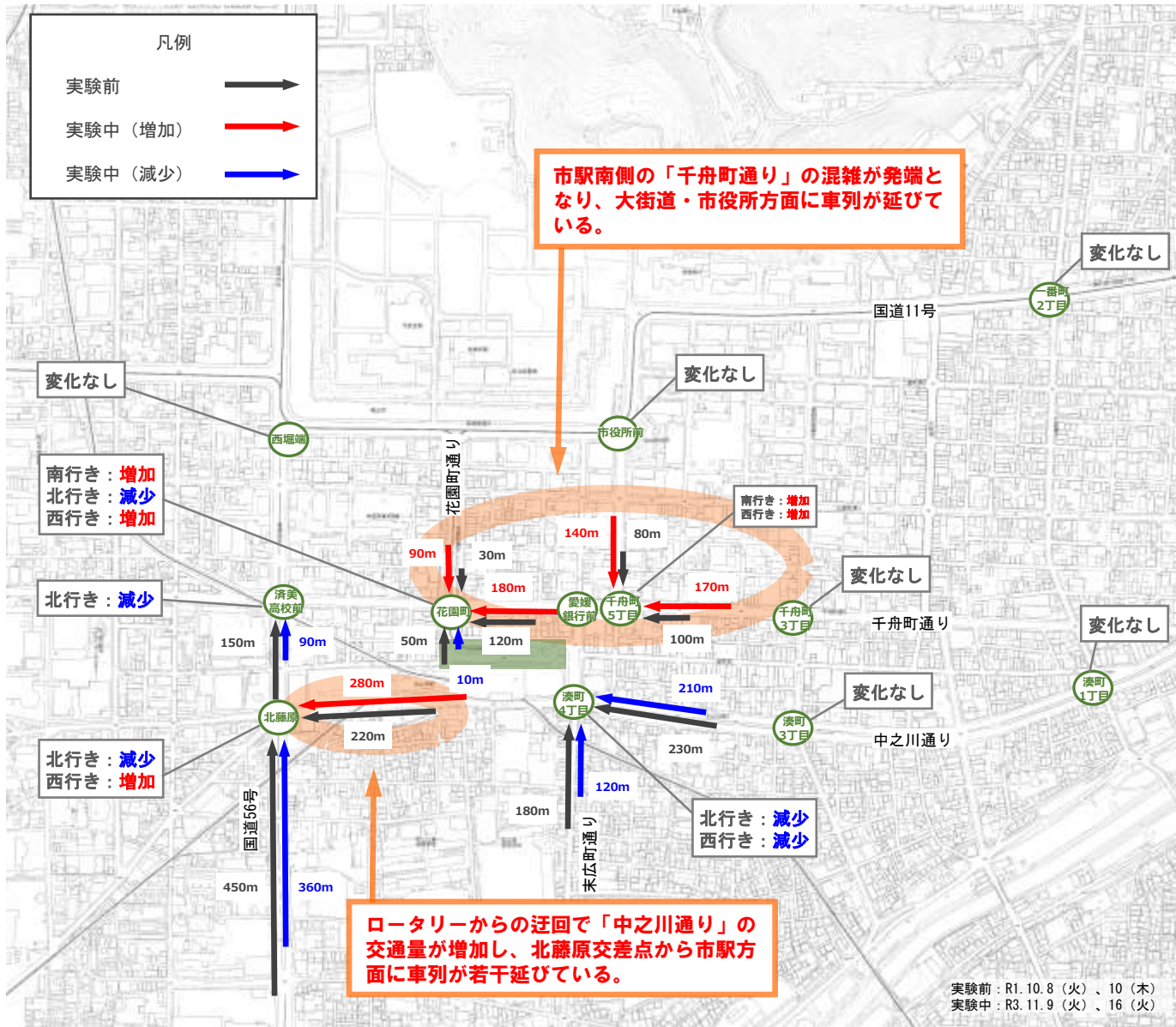
■平日の滞留長（最大の車列長）の変化

- ・ 市駅北側の「**千舟町通り**」で、滞留長が**増加**。「花園町通り」や「市役所前」にもその影響が発生。
- ・ 市駅南側の「**中之川通り**」で、国道56号方面の滞留長が**増加**。
- ・ 湊町4丁目交差点、国道56号の北向きでは、滞留長が**減少**。
- ・ その他の周辺交差点では、ほぼ変化無し。

- ・市駅南側の「中之川通り」で、国道56号方面の滞留長が**増加**。
- ・湊町4丁目交差点、国道56号の北向きでは、滞留長が**減少**。
- ・その他の周辺交差点では、ほぼ変化無し。

- ・ 湊町4丁目交差点、国道56号の北向きでは、滞留長が減少。

- その他の周辺交差点では、ほぼ変化無し。



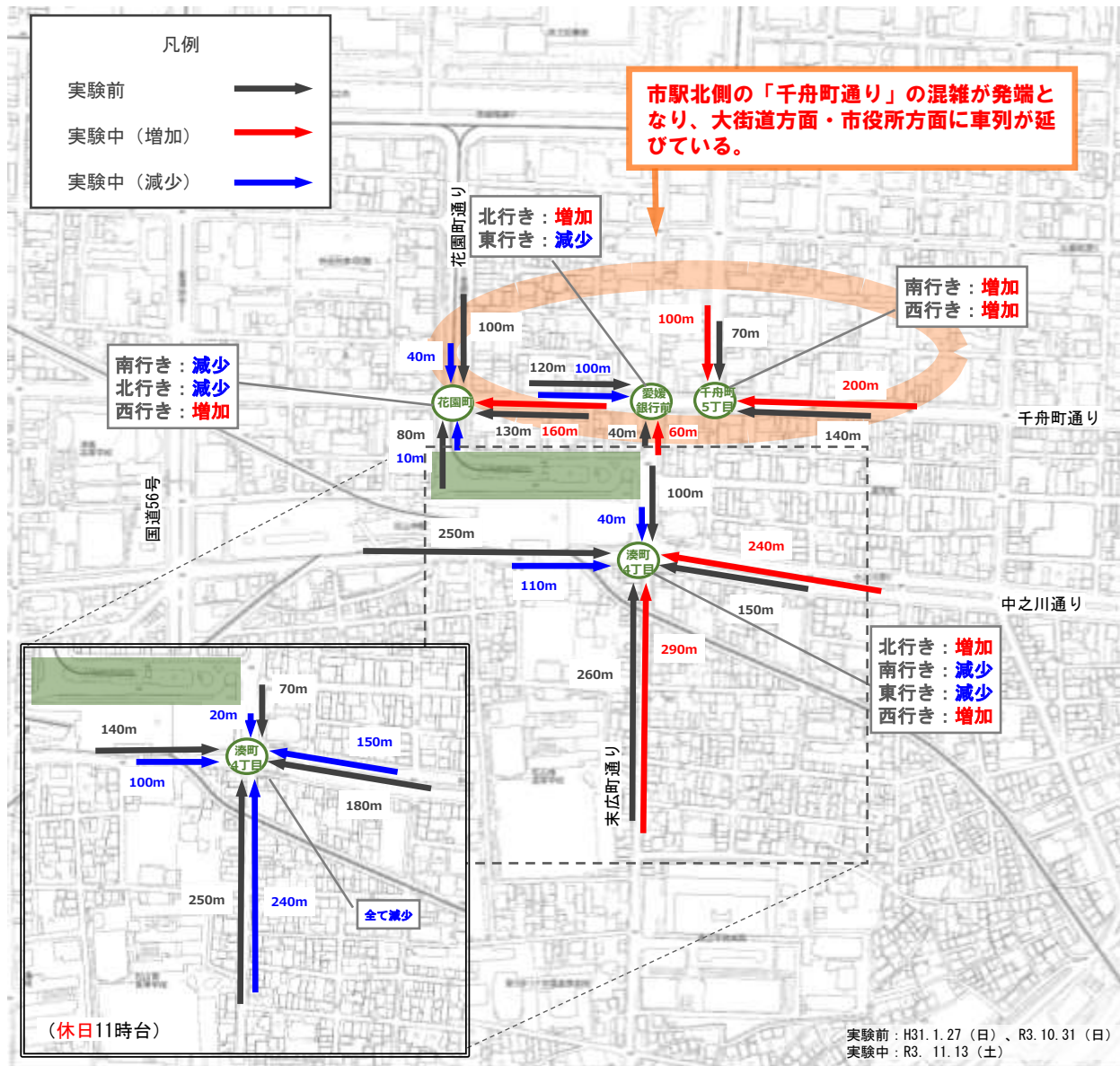
滞留長（最大の車列長）の比較（平日8時台）

- ## ■休日の滞留長（最大の車列長）の変化

- ・平日と同様、「千舟町通り」や「市役所前」で、滞留長が**増加**。
- ・湊町4丁目交差点では、時間帯によって北向き・西向きの滞留長が増減。
- ・花園町通交差点では、滞留長が**減少**。

- ・ 湊町4丁目交差点では、時間帯によって北向き・西向きの滞留長が増減。

- 花園町通交差点では、滞留長が減少。



滞留長（最大の車列長）の比較（休日16時台）

（補足）
 済美高校前は、令和3年2月に
 国交省による渋滞対策が行われ、
 北向きの交通が流れやすくなっ
 ています。

・北進の直進レーン増設、
右折車線の拡幅、
信号現示変更(左折矢撤去)

出典：愛媛県渋滞対策協議会



実験結果の分析・評価

3 「交通」への影響検証(市内電車、バス)

- 市内電車
- ・ 将来構想に合わせ、郊外電車と市内電車を歩道でつなぎ、乗継ぎの利便性向上を再現。
 - ・ 乗継利便性の向上（**シームレス化**）を体験した人の**9割以上が「満足」**と回答。
 - ・ 通行者・滞在者の**約6割が、歩行者中心の空間にして「良くなった」**と回答。
 - ・ 今後、**市駅前を歩行者中心**の空間にすることについても、**約8割が「良い」**と回答。

乗継ぎ利便性向上の検証

【実験前】

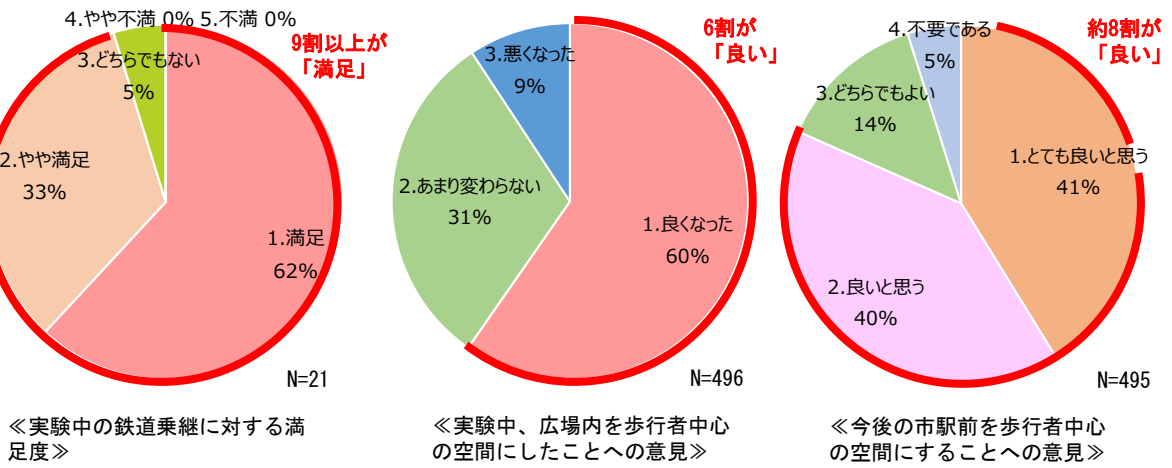


【実験中】



駅正面口から市内電車に直接乗り継ぎ
(仮設スロープ設置、柵撤去)

■通行者・滞在者アンケート



4.不要である 5%

3.どちらでもよい 14%

2.良いと思う 40%

1.とても良いと思う 41%

N=495

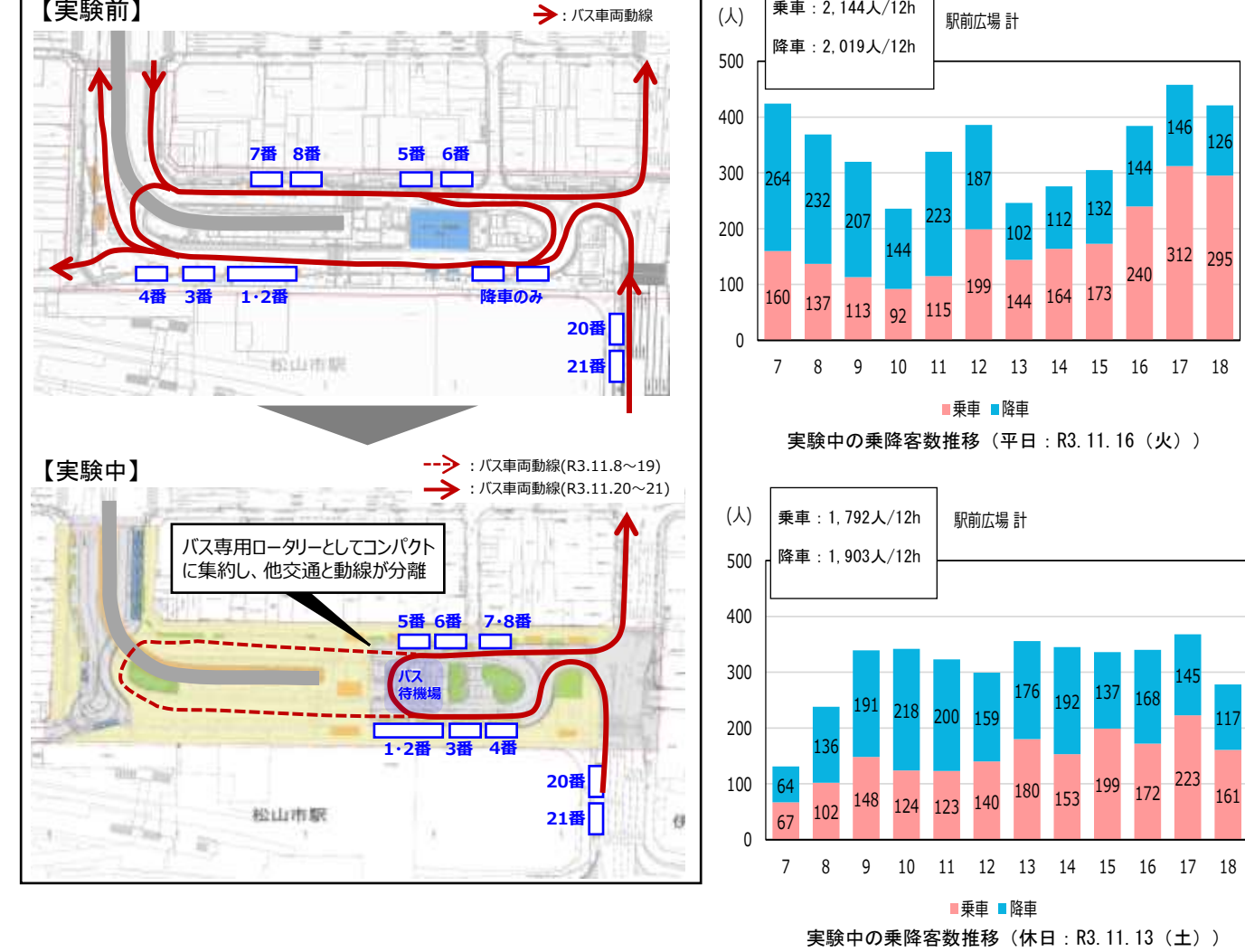
《今後の市駅前を歩行者中心の空間にすることへの意見》

■鉄道事業者の整備に対する意見

- ・ **花園町交差点の通行量が少なくなった**ので、南堀端から市駅に向かう際、軌道敷内で済美高校方面（西向き）の右折待ち車両が少なくなり、**運行がしやすくなった**。
- ・ 市駅**発車時**に、南進する**一般車・タクシーが見えにくく**、ガードマンがいなければ危険と感じた
- ・ 富山や広島など路面電車の先行事例を見ながら、電車接近灯の設置など自動車への安全対策や、安全柵・警報機等の人への安全対策を検討していく必要がある。

- バス
- ・ 将来構想に合わせ、東側（銀天街側）にバスを集約し、運行上の問題点などを検証。
 - ・ 実験中は、平日で4,163人/12時間、休日で3,695人/12時間が乗降。

バス乗降場の集約化の検証



■バス事業者の整備に対する意見

- ・ バス専用ロータリーとして一般車やタクシーと動線が分離されたことで、**走行性の向上を実感**。
- ・ **千舟通りを通過するバス路線の一部が遅延**した。
- ・ 東ロータリーをコンパクト化したことで、**降車バスが不足**。
- ・ **ロータリーの出入口が狭く、先詰まりが発生**。
- ・ 愛媛銀行前交差点～銀天街前交差点の信号が連動していないため、**愛媛銀行前交差点の北向き方面で混雑が発生**。



ロータリー出入口（銀天街前）



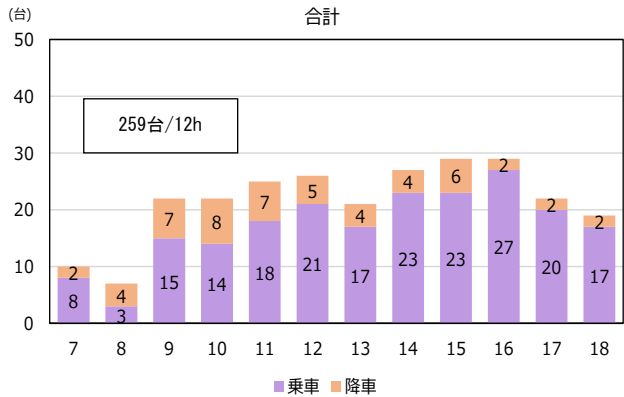
降車車両と乗車車両が錯綜する状況

実験結果の分析・評価

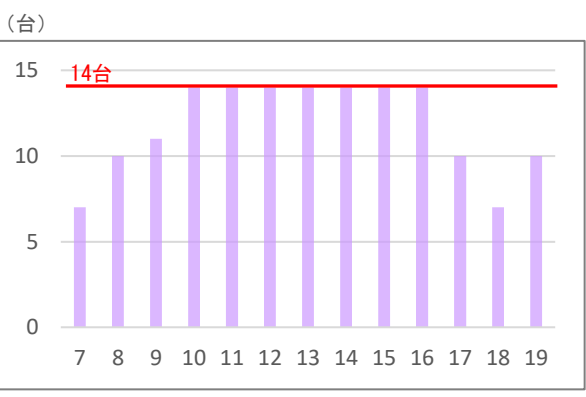
4 「交通」への影響検証(タクシー、一般車送迎)

■タクシー

- 実験中は、平日で259台（335人）/12時間、休日で219台（301人）/12時間が乗降。
- 待機場（14台）は、概ね10～14台程度のタクシーが待機。周辺道路への路上駐車も無く、タクシー乗車場にタクシーが無く、客が待つ状況は一度も発生しなかった。
- 高島屋東側バス停・ロータリー内・周辺道路など、タクシー降車場以外で降車する状況を確認。

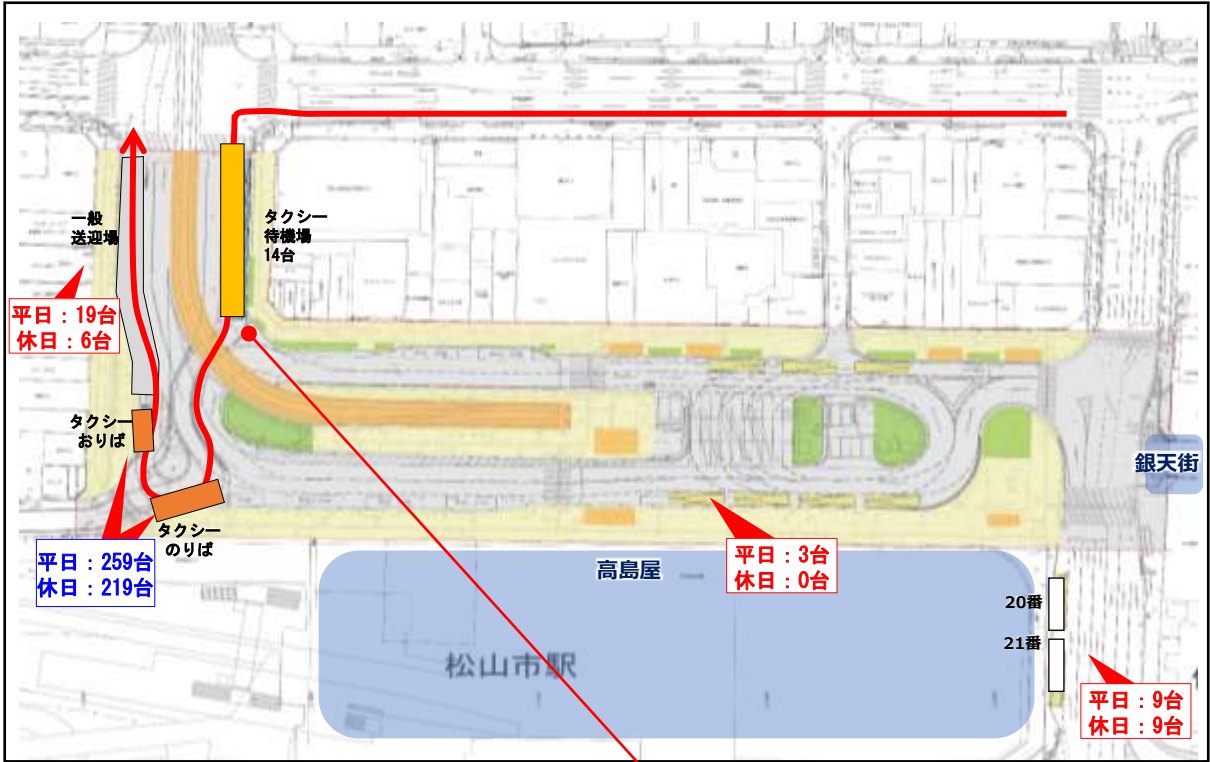


実験中の乗降客数推移（平日：R3. 11. 16（火））



タクシー待機場の駐車台数推移（平日：R3. 11. 18（木））

■タクシーの乗降場所の分布図



タクシーの乗降場所の分布図

■タクシー事業者の整備に対する意見

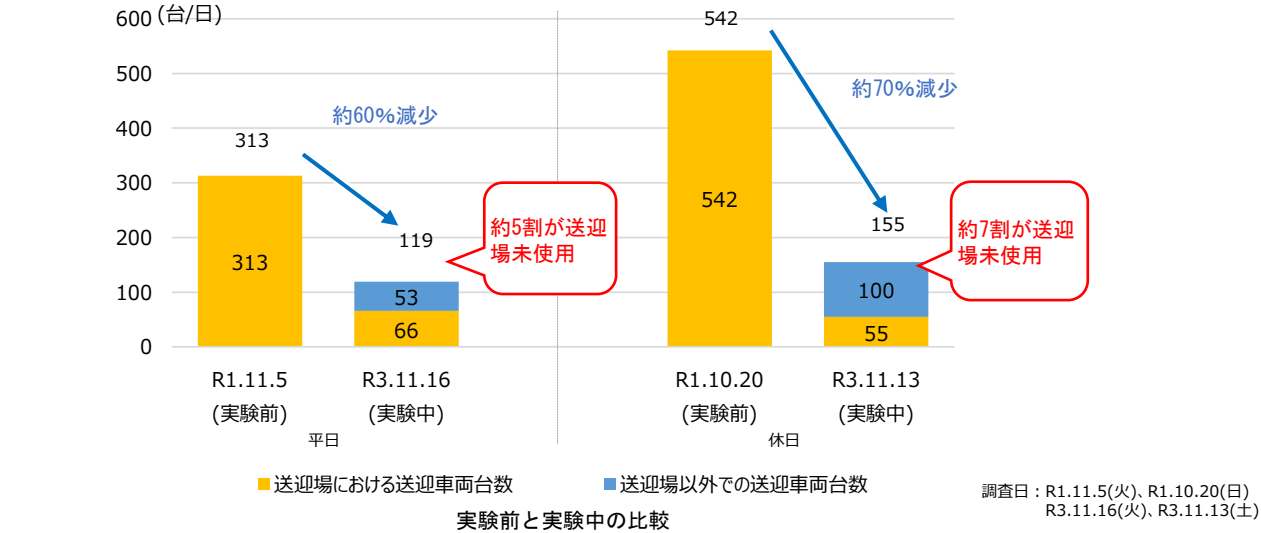
- タクシー利用者は高齢者が多く、全体的に高島屋のお客様が多い。そのため、実験中のタクシーのりばでは、目的地までの移動が不便であり、足の悪い方が買い物荷物を持ってタクシーを利用するのも困難という声が寄せられた。
- タクシープールから乗り場までの移動に軌道横断が発生するため、警備員が居ないと危険と感じた。
- タクシープールが狭く利用しにくかった。



タクシー待機場の状況

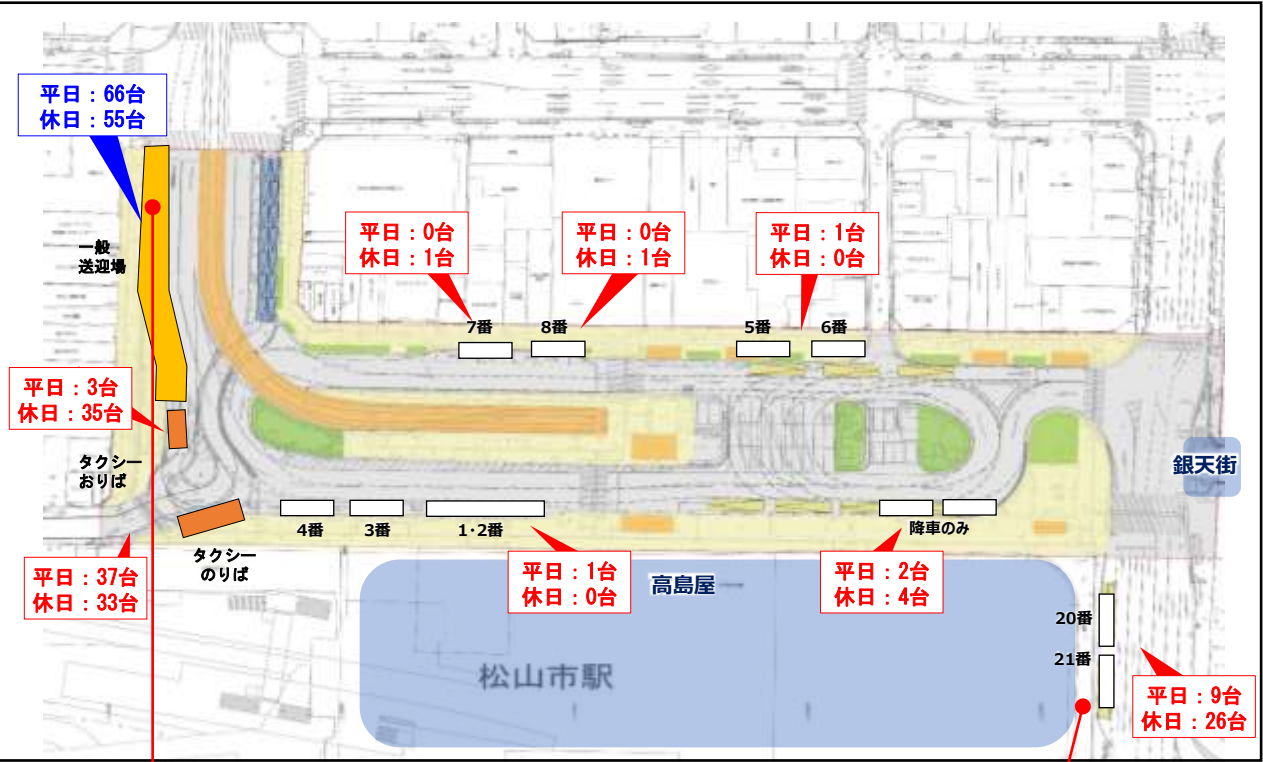
■一般車送迎

- 駅前広場での送迎は大幅に減少。（平日で60%減、休日で70%減）
- 高島屋東側バス停・周辺道路（ホテル前）など、一般車乗降場以外で乗降する状況を確認。



実験前と実験中の比較

■送迎場所の分布図



一般車の送迎場所の分布図



一般車送迎場の状況

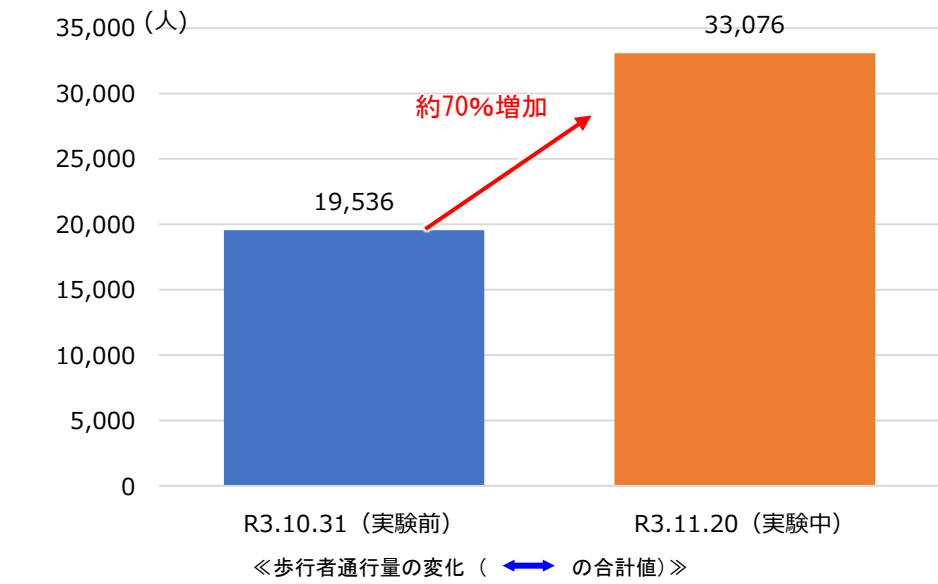
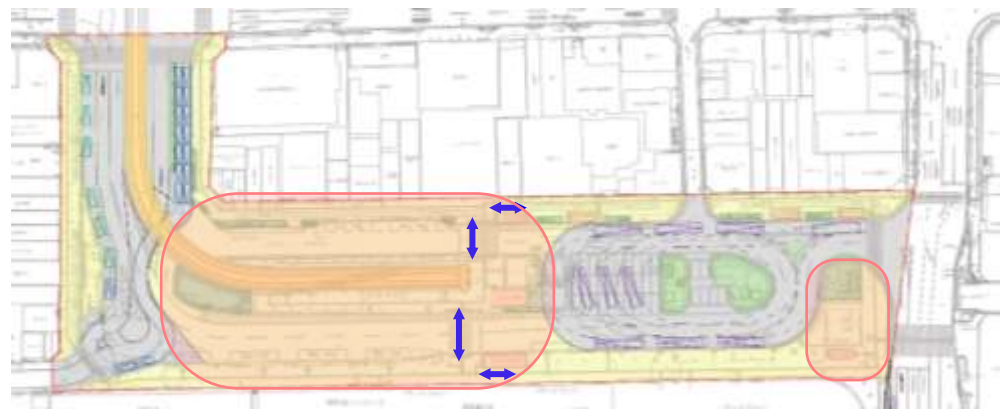


送迎場以外（バス乗降場）での送迎状況

実験結果の分析・評価

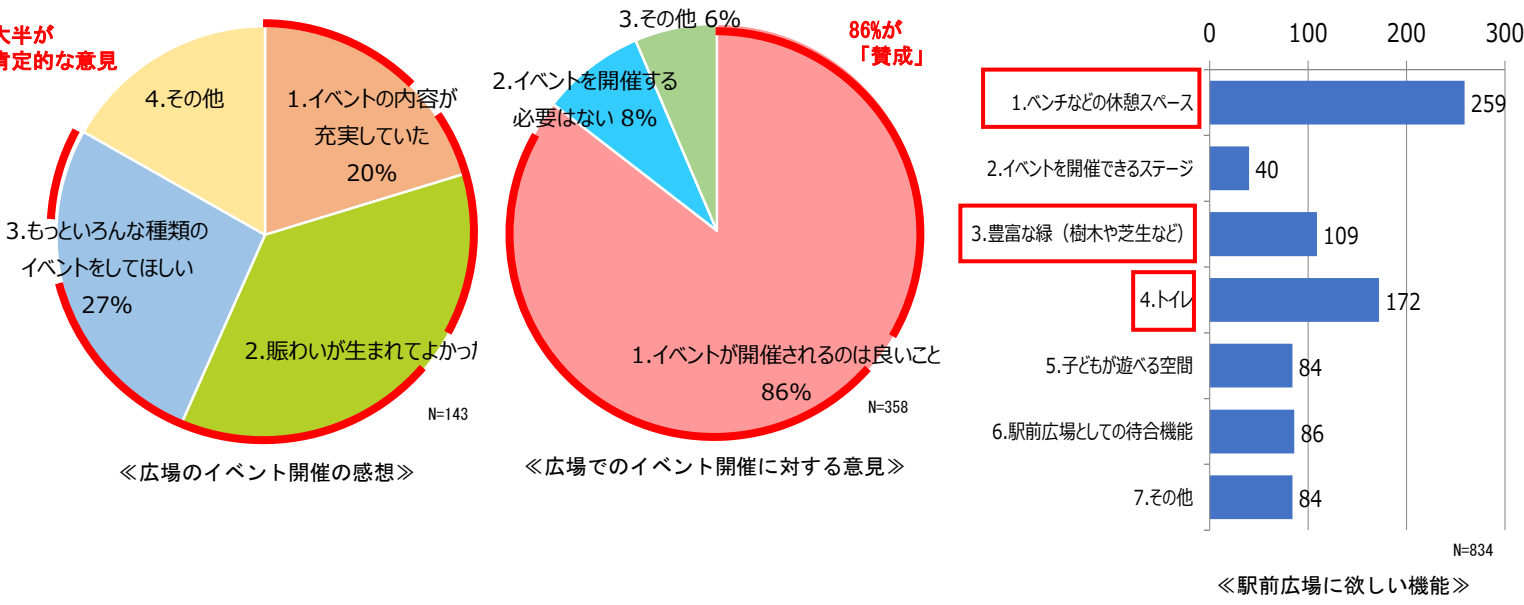
5 「賑わい創出」の効果検証

- 歩行数の変化
 - 実験前と比べ、歩行者の通行量が約70%増加。

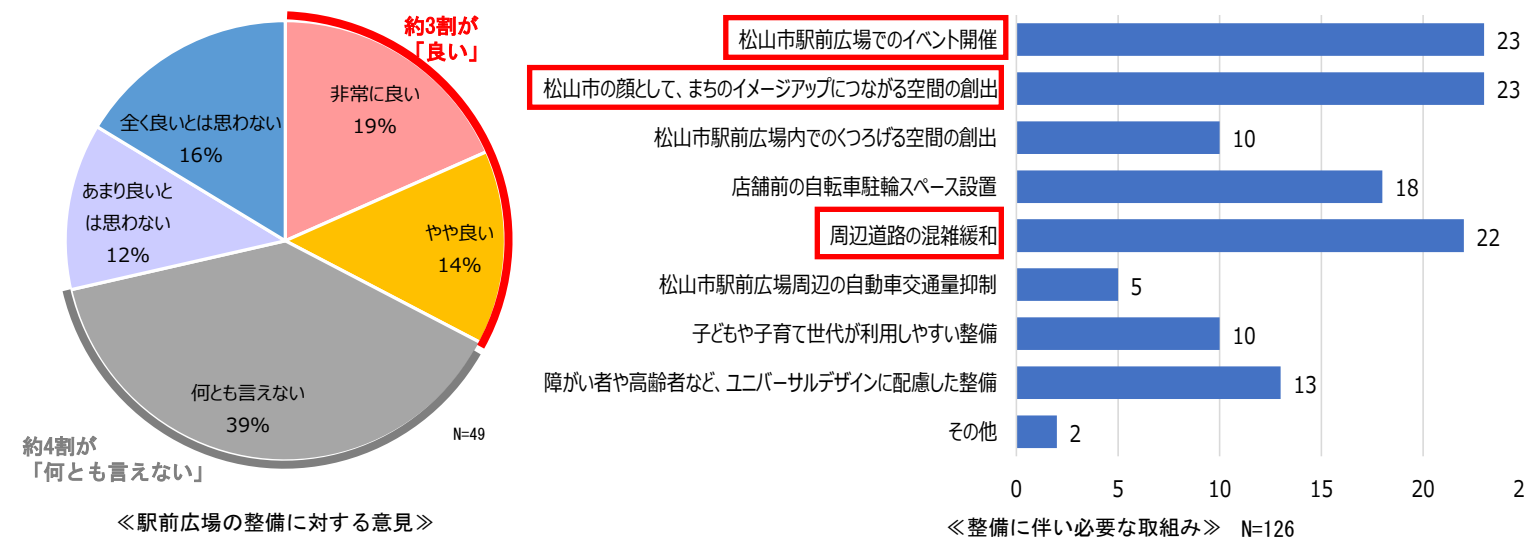


賑わい創出の様子

- 滞在者・通行者の意見
 - 実験時のイベントについて、「賑わいが生まれて良かった」という回答が多く、肯定的な意見が大半。
 - 今後のイベント開催についても、「開催されるのは良いこと」という回答が約9割。
 - 広場に欲しい機能は、「ベンチなどの休憩スペース」が最も多く、「トイレ」「豊富な緑（樹木や芝生）」も多かった。



- 周辺店舗・事業所の意見
 - 実験後に行った周辺店舗・事業所アンケートで、駅前広場の整備に対し「何とも言えない」が4割と最も多く、「良い」という回答が約3割、「良いと思わない」が約3割と、様々な意見がありました。
 - 周辺店舗からは、必要な取組みとして「周辺道路の混雑緩和」が最も多く、「イベント」や「イメージアップにつながる空間創出」も多かった。
 - 自由意見では、「地域の活性化」につながるといった肯定的な意見のほか、整備後の広場空間の利活用に関する課題や、来街しやすくなるための駐輪場整備の課題などに関する意見がありました。



【良かった点】

- イベント開催により、市駅前に活気を感じられた。
- 駅前広場が松山市の中心・シンボルとして整備されることで、経済が活性化することを期待している。
- バスと自動車の接触が少なくなり安全が確保されたように感じた。
- 交通の流れもスムーズに感じた。

【今後の課題と感じた点】

- イベントや周辺のテナント誘致が課題と感じる。
- 広場の利活用を見越した整備が必要。
- 駅前広場に自動車や自転車で来訪する方も多いため、駐車場や駐輪場の整備も必要だと思う。

実験結果の分析・評価

6 まとめ

- 実験中に行った交通実態調査やアンケート結果などを分析・評価し、検証結果をまとめました。

検証項目	分析・評価の視点	検証結果
交通への影響	周辺道路交通の変化	- 市駅方面に向かう道路では、交通量が減少し、ロータリー内を通行していた車両（一部）が、幹線道路へ迂回したと想定。 - 平日・休日ともに、市駅北側の「千舟町通り」の混雑が発端となり、大街道・市役所方面に車列が延長。 - 市駅に自動車で来た人のうち、約8割が「混雑していない」または「実験前と変わらない」と回答。
	郊外電車と市内電車の乗り継ぎ	- シームレス化を体験した人の9割以上が「満足」と回答。 - 通行者の8割以上が、市駅前を歩行者中心の空間にすることに賛成。
	バスへの影響	- バス専用ロータリーとして、タクシーや一般車と動線が分離されたことで、走行性が向上。 - バス乗降場がコンパクトになったことで、降車場が不足。
	タクシーへの影響	- タクシー乗車場にタクシーが無く、客が待つ状況は発生しなかった。 - 高島屋東バス乗降場や周辺道路など、タクシー降車場以外で客を降ろす状況が見られた。 - 高島屋からタクシー乗り場までが遠くなり、買い物荷物を持って利用するのが難しくなったとの声が寄せられた。
	一般車送迎への影響	- 送迎車両の数は、平日で約6割、休日で約7割と大幅に減少。 - 実験中に設けた一般車乗降場以外の場所で乗降する車両も発生。
	荷捌き車両への影響	- 荷捌き車両の数は、平日ではほとんど変化は無く、休日は増加した。 - 既存の荷捌き場以外の場所で荷捌きする車両も発生。 - 周辺店舗・事業者のアンケートでは、広場整備による荷捌きへの影響は「特に無い」と6割が回答。
	二輪車への影響	- 実験期間中、駅周辺に約490台の放置駐輪があった。 - 令和3年9月からサイクルガイドを増員し、放置駐輪者への啓発を強化していたため、実験前に比べ放置台数が約3割減少した。
賑わい創出の効果	歩行者通行量の変化	実験前と比べ、歩行者通行量が約7割増加。
	通行者や周辺店舗等の意見	- 通行者からは、実験中のイベントに「賑わいが生まれて良かった」など、肯定的な意見が大半。 - 周辺店舗からは、整備に対し約4割が「何とも言えない」ともっと多く、「良い」が3割、「良いと思わない」が3割と様々な意見があった。
	広場に求めるもの	- 通行者からは、広場に欲しい機能として「ベンチなどの休憩スペース」が最も多く、「トイレ」や「豊富な緑（樹木や芝生）」も多かった。 - 周辺店舗からは、必要な取組みとして「イベント開催」や「イメージアップにつながる空間創出」が最も多く「周辺道路の混雑緩和」も多かった。

赤字：高評価
青字：課題
緑字：市民ニーズ