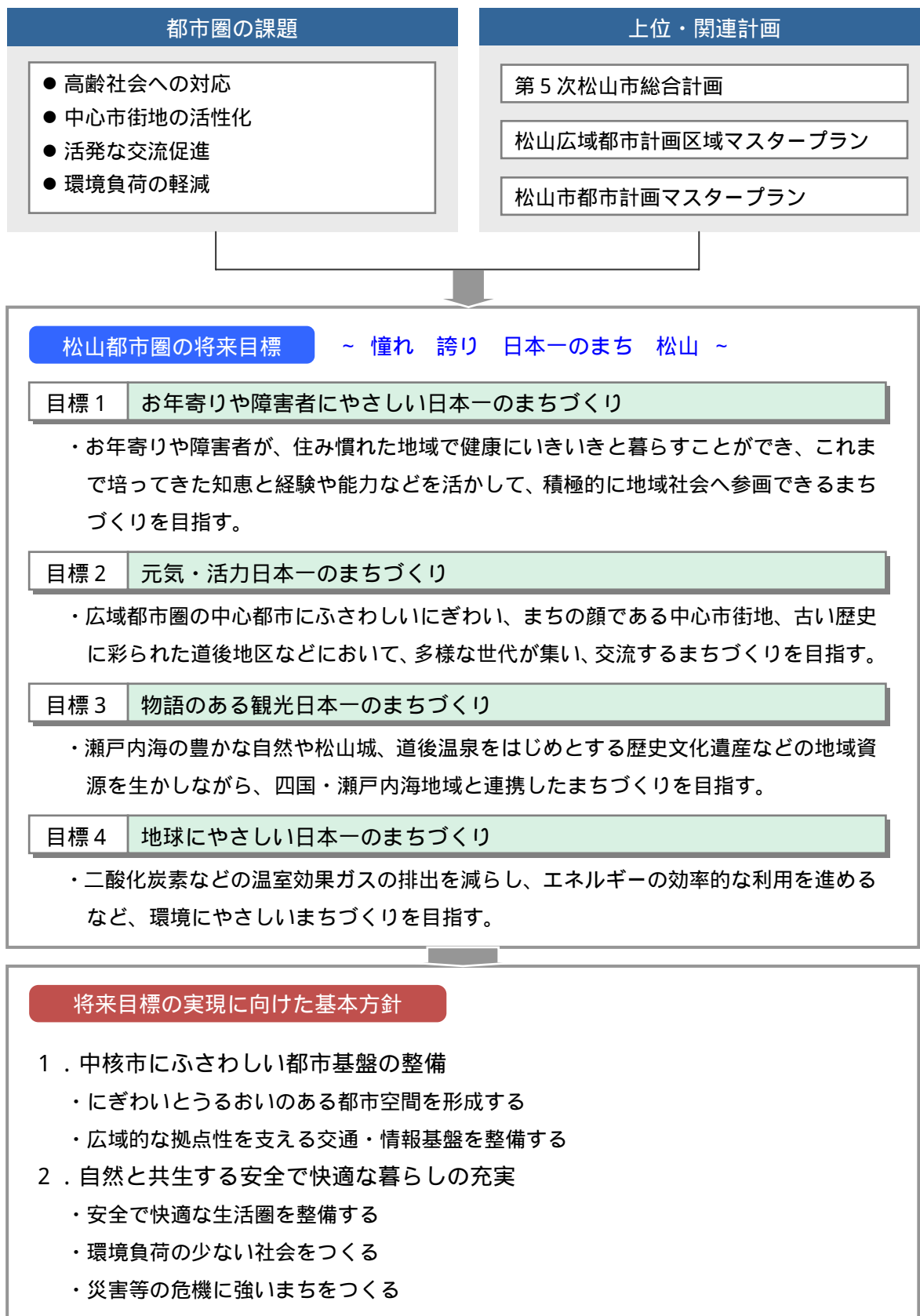


3. 都市圏将来像

3.1 まち（都市圏）づくりの基本方針



3.2 将来人口フレームの設定

- ・松山都市圏における 20 年後 (H42) の夜間人口は、約 60 万人 (H7 と同程度) となる見込み。(40 年後 (H62) には、約 52 万人の予測)
- ・高齢化率は、20 年後松山都市圏全体で約 30% (3 人に 1 人が高齢者) にまで上昇することが見込まれる。

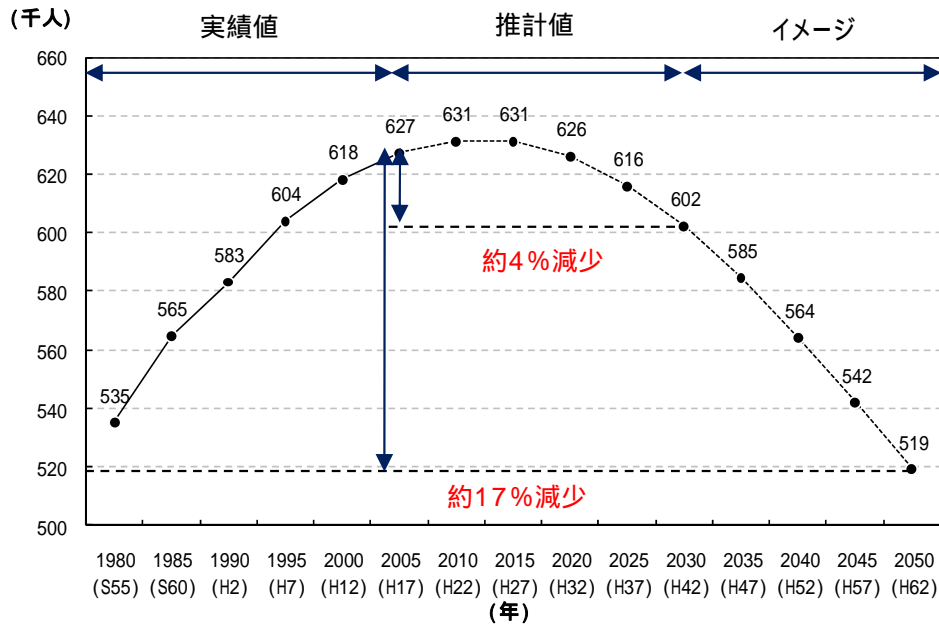


図 3.2.1 松山都市圏将来推計人口

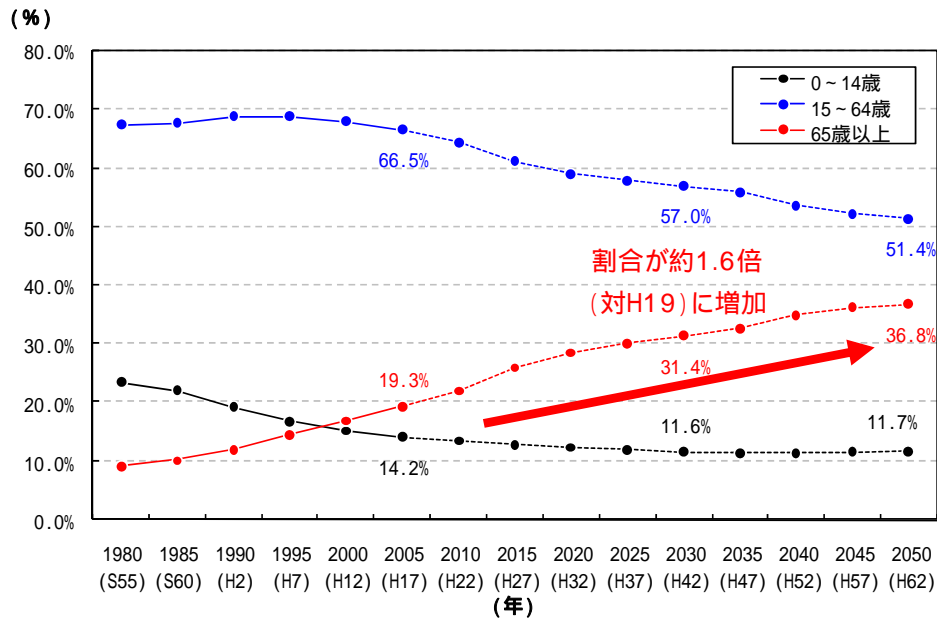


図 3.2.2 松山都市圏年齢階層構成比

3.3 将来交通需要予測

3.3.1 生成交通量の予測

将来の松山都市圏における生成交通量は、現況に比べ約9%の減少となっている。なお、人口減少が約4%減少であるのに対して、生成交通量が約9%減少している理由は、将来原単位の値が低い高齢者が増加するためである。

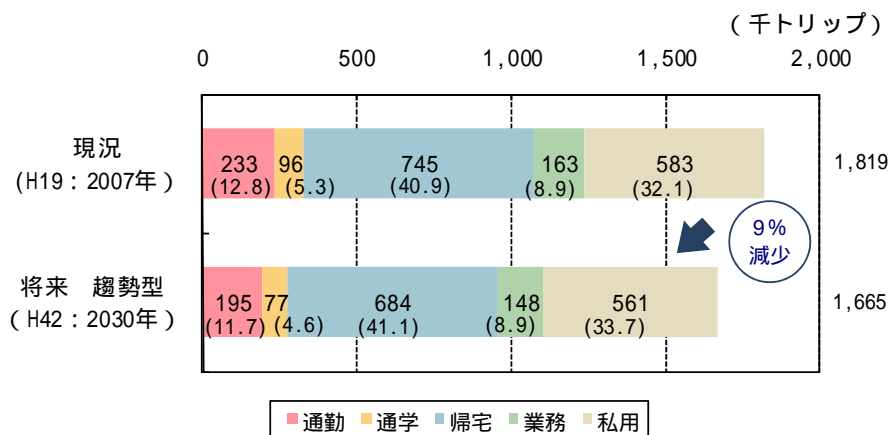


図 3.3.1 現況と将来の生成交通量の比較

生成交通量とは域内居住者の総交通量

3.3.2 発生集中交通量の予測

将来における発生集中交通量の予測結果を以下に示す。

将来の松山都市圏における発生集中交通量は、現況に比べ約9%の減少となっている。

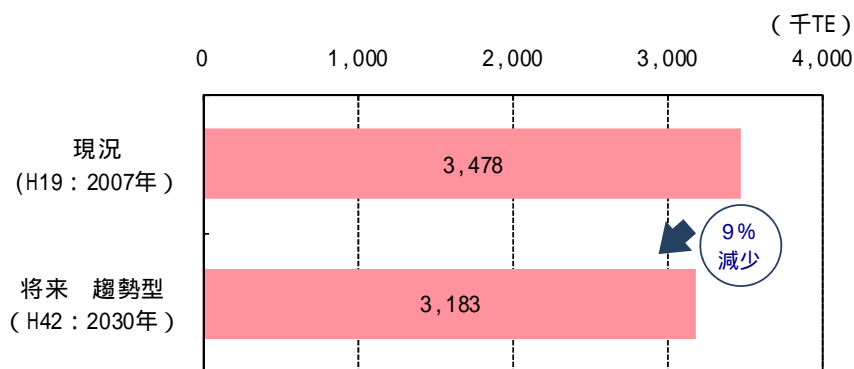


図 3.3.2 現況と将来の発生集中交通量の比較

都市圏外外の動きを除いた発生集中交通量

3.3.3 分布交通量の予測

将来における分布交通量の予測結果を以下に示す。

現況（H19）に比べ、内々交通量が松山市では約 9%、伊予市では約 20%も減少している。

【現況(H19：2007年)】

【将来 趨勢型(H42：2030年)】

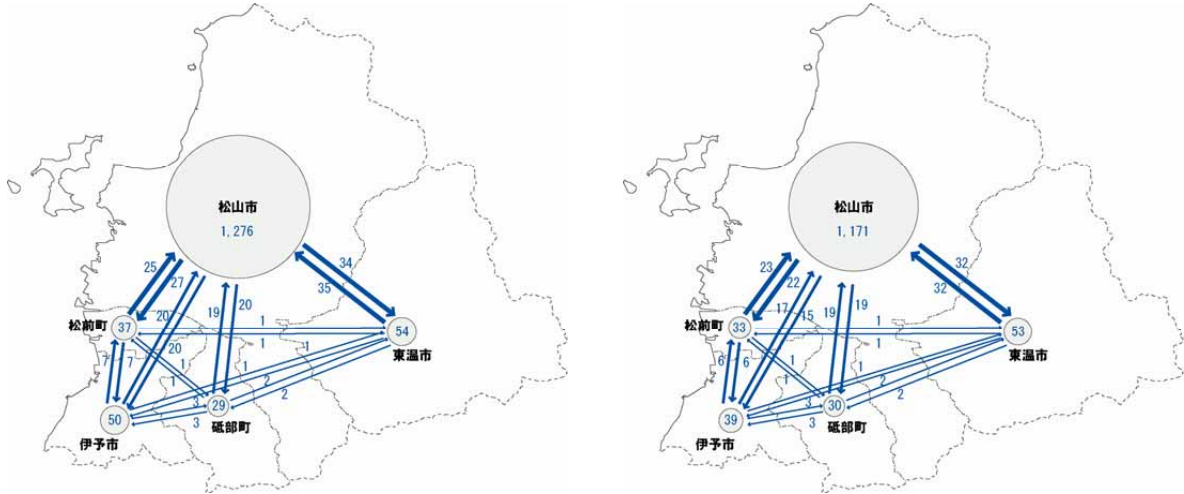


図 3.3.3 現況と将来の分布交通量の比較

都市圏外外の動きを除いた分布交通量

単位：千 TE

3.3.4 交通量の予測

交通手段別交通量の予測結果を以下に示す。

現況（H19）とほぼ同様の傾向を示す。

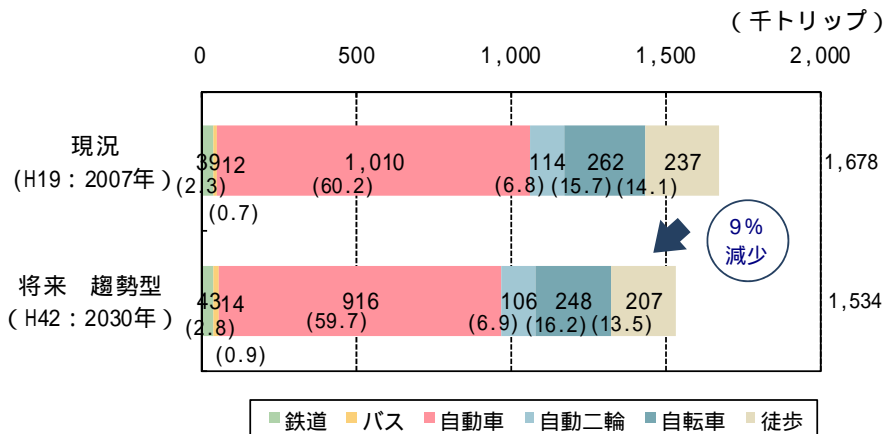


図 3.3.4 現況と将来の交通手段分担交通率の比較（都市圏内々）

3.4 シナリオ代替案の設定

松山都市圏の将来目標の実現に向けて、本都市圏の土地利用・都市圏構造、並びに交通施策のシナリオを以下のとおり設定する。

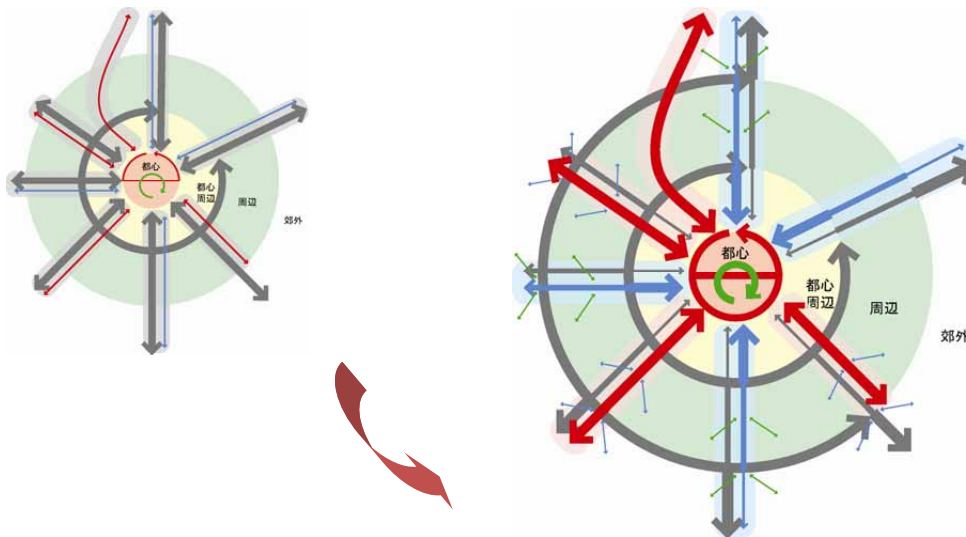
【土地利用・都市圏構造のシナリオ】

- 土地利用の規制等により低密度な市街地の拡大を抑制しつつ、課題解決に向けて計画的に都心地区及び郊外交通結節点周辺地区への居住を誘導する。



【交通施策のシナリオ】

- 土地利用の変化に対応した公共交通・自転車施策を優先的に取り組むとともに、財政面に配慮しながら渋滞緩和・解消、拠点アクセス性向上に資する道路整備を図るなど、バランスのとれた総合的な交通体系へシフトする。



将来の交通分担率は、以下のように予測される。自動車分担率は、現況の60.2%から将来は59.6%に若干低下することが予測される。

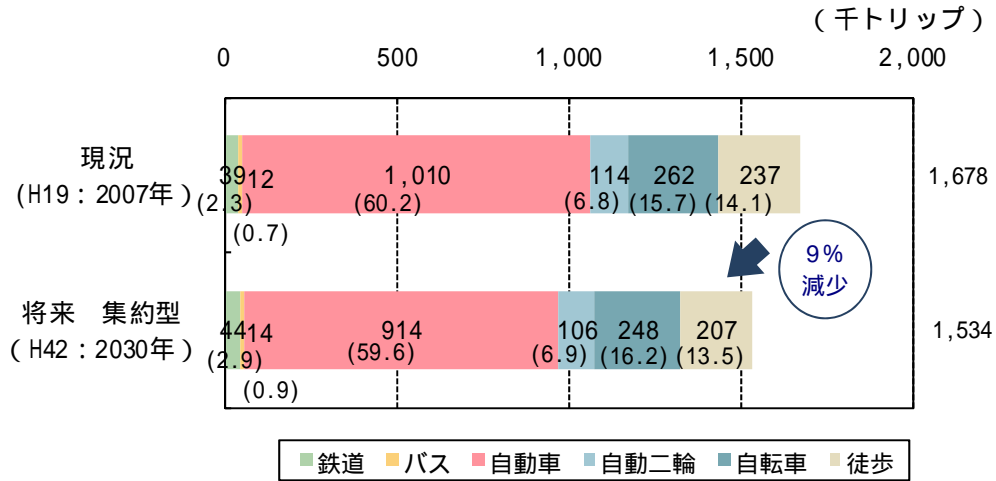


図 3.4.1 現況と将来の交通手段分担交通率の比較 (都市圏内々)

3.5 都市圏将来像の設定

先の評価結果を踏まえ、本都市圏及び地区別の将来像を次のとおり設定する。

松山都市圏の将来像

将来の姿 ~ 憧れ 誇り 日本一のまち 松山 ~

- お年寄りや障害者にやさしい日本一のまち
- 元気・活力日本一のまち
- 物語のある観光日本一のまち
- 地球にやさしい日本一のまち

基本方針

- 中核市にふさわしい都市基盤の整備
- 自然と共生する安全で快適な暮らしの充実

交通体系の基本理念

人・まち・地球 快適交通都市 松山

- 今ある都市交通体系を最大限に活かしながら相互の連携を強化することで、人々の暮らしに応じた“多様な交通プラン”を提案し、人・まち・環境にやさしい持続可能な快適交通都市を実現する。

都心地区（自転車・歩行者交通優先地区）

- 高次の都市機能や居住地が集積した、利便性が高く、賑わいと活気に溢れた地区。
- 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。

都心周辺地区（自転車・公共交通利便地区）

- 商業・業務・住居が混在し、平坦な地形であり、中密度な市街地が形成された閑静な地区。
- 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徒歩や自転車で移動しやすいまち。

周辺地区（公共交通・自動車利用地区）

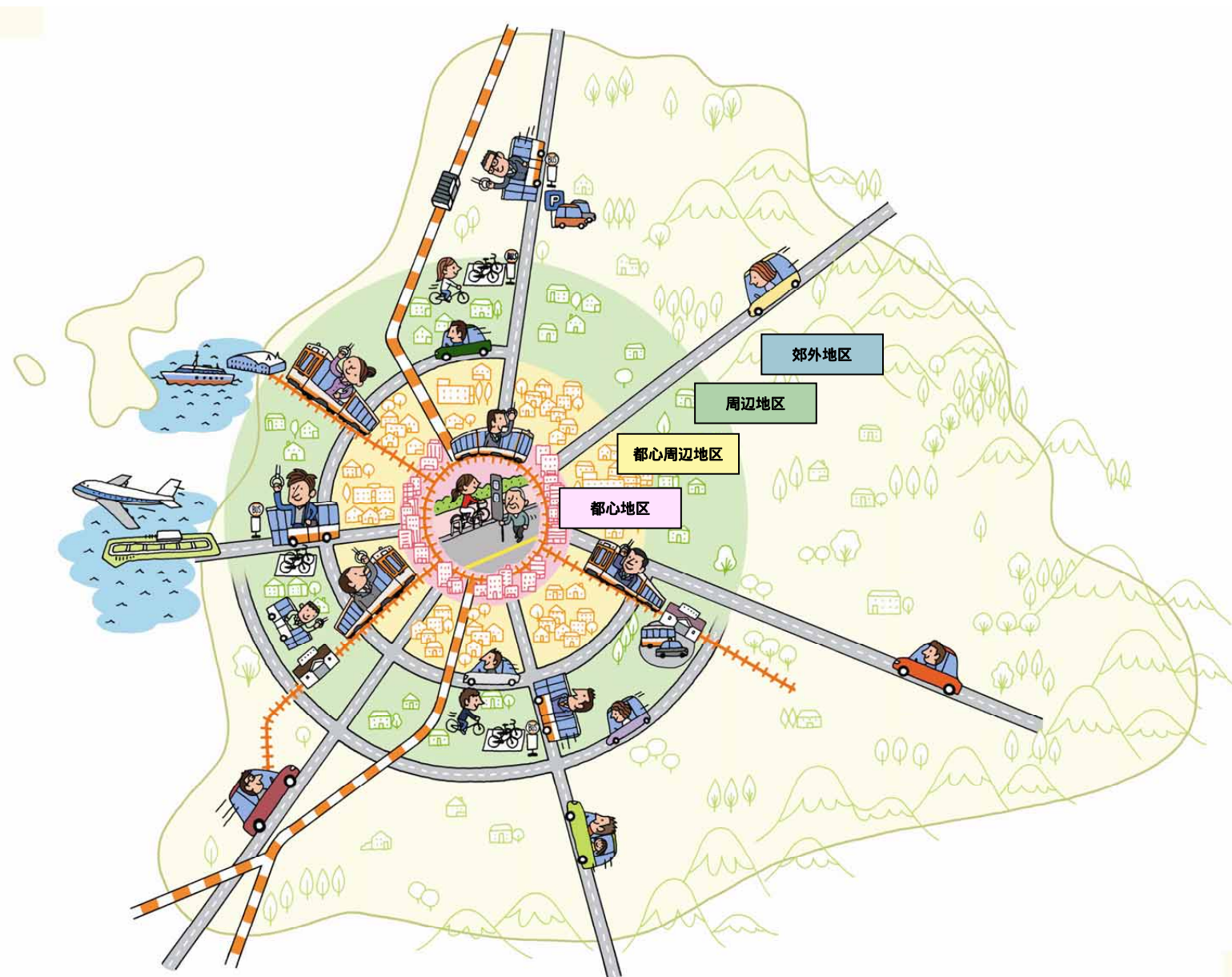
- 低層で良好な居住環境を維持しつつ、交通結節点周辺に計画的な市街地形成が図られる地区。
- 軌道系交通やバス交通での移動を中心に交通結節点への高いアクセシビリティが確保されるとともに、環状道路を経由して、都心に流入することなく、各地へ自動車での移動が可能など、過度の自動車依存を避け、公共交通と自動車共存したまち。

郊外地区（自動車・地域公共交通利用地区）

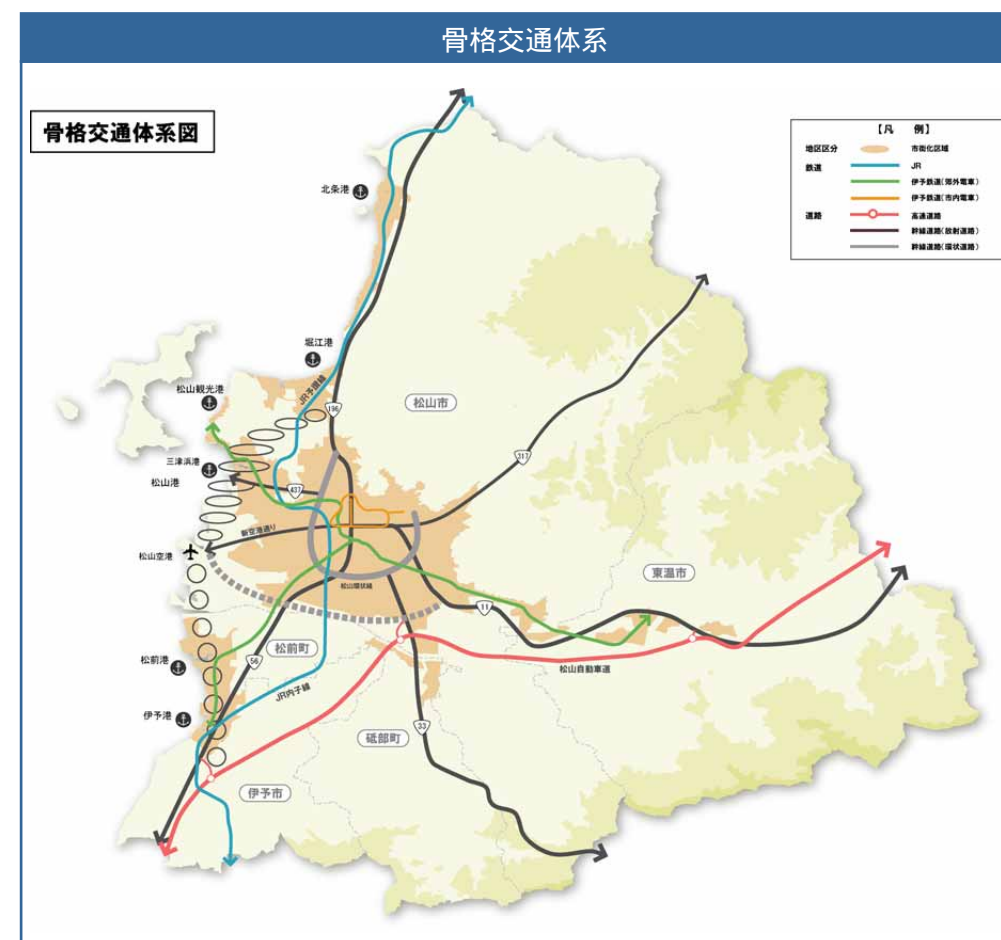
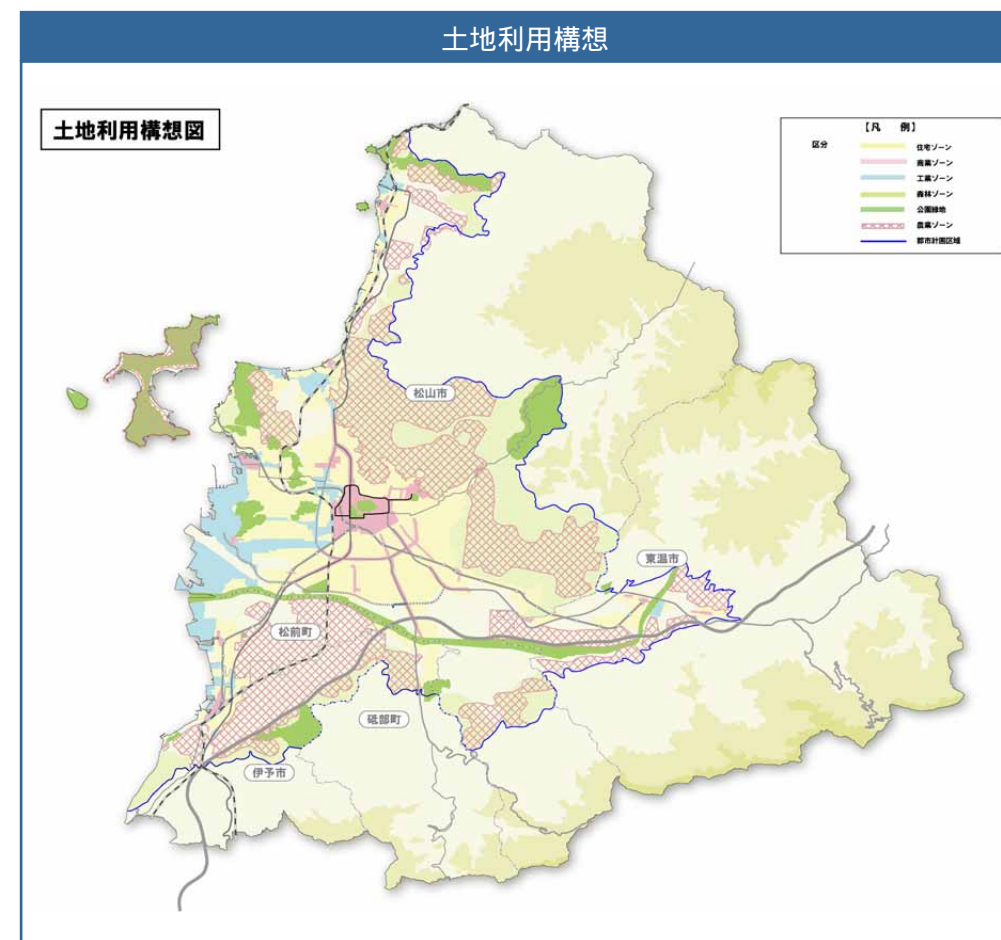
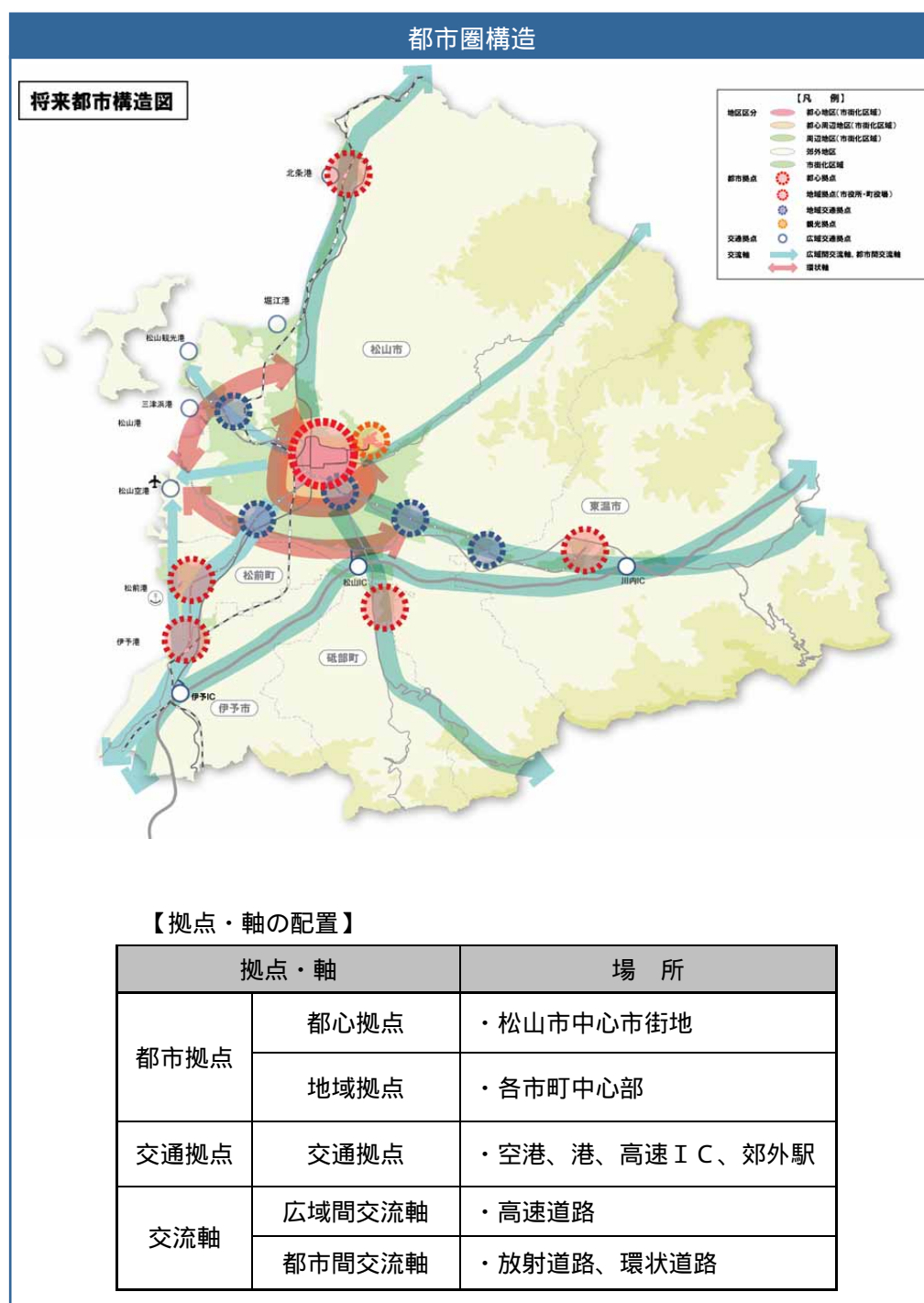
- 無秩序な市街化を抑制し、自然環境の保全・育成による、自然と調和した居住環境を有する地区。
- 自動車との共存を図りつつ、公共交通軸までの移動手段を確保するためにスクールバスやデマンドバスなどの地域公共交通の導入を行い、自動車と地域公共交通が共存したまち。

全地区（公共交通利用促進に関するソフト施策）

- 今ある交通体系を活かして、複数の公共交通が連携することにより、公共交通サービスレベルを高め、誰もが利用しやすい公共交通体系が維持されているまち。
- 環境に配慮した車両の導入や分かりやすい公共交通の情報が提供され、さらに交通行動の自発的な変化をもたらす取り組みが実施されているまち。



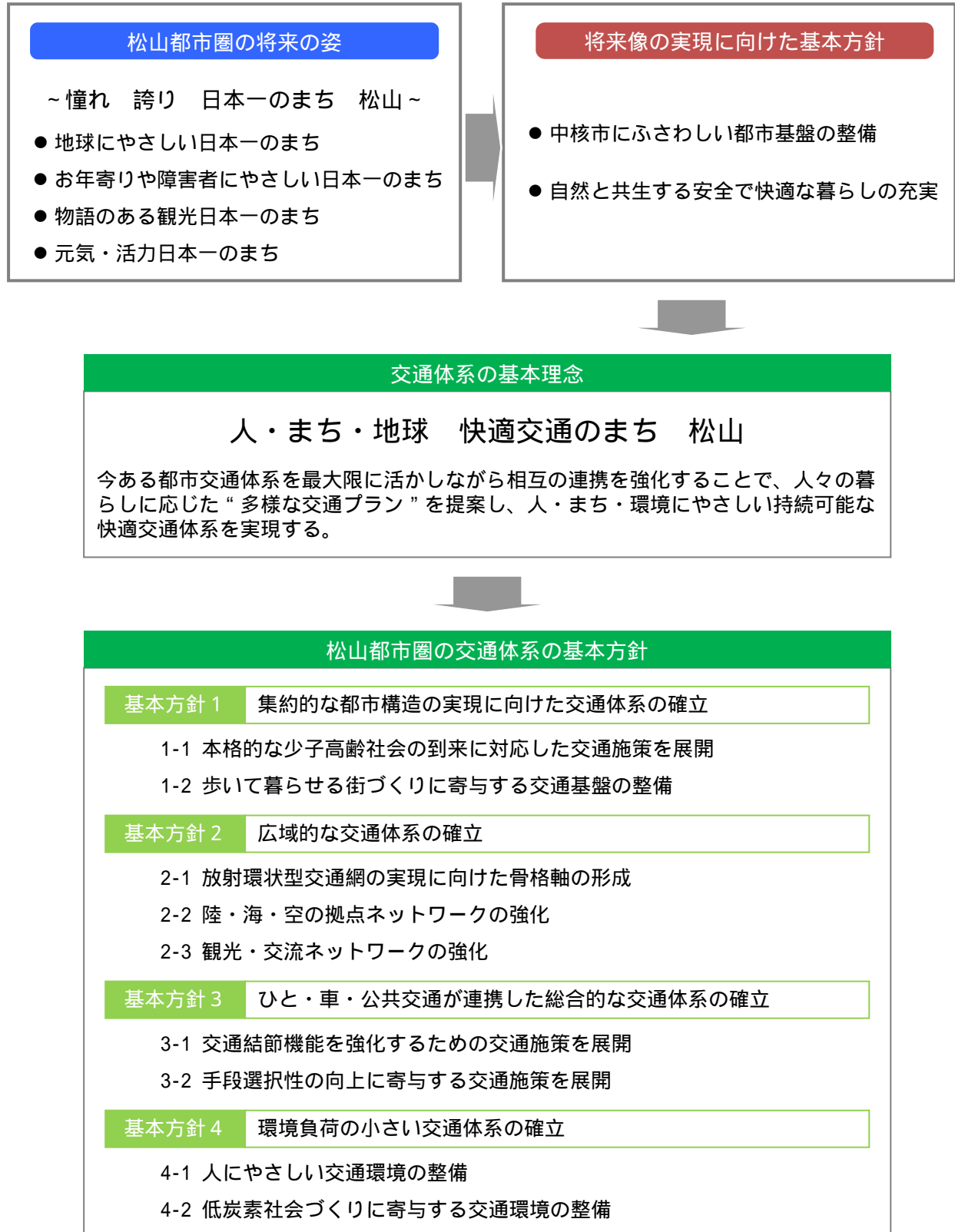
松山都市圏の将来像



4. 交通体系の基本方針

4.1 交通体系の基本方針の設定

先に設定した松山都市圏の将来像及び「松山市都市計画マスタープラン」における交通体系の方向性を踏まえ、本都市圏で目指す交通体系の理念及び基本方針を次のように設定する。



4.2 将来計画の策定方針の設定

4.2.1 将来交通計画の位置づけ

本調査における将来交通計画は、先の「交通体系の基本方針」に基づき、都市圏レベルの交通計画を検討・策定する。

表 4.2.1 将来交通計画の内容

将来交通計画	目標年次	内容
長期交通計画	概ね 20年後 (H42)	本都市圏において必要性のある施策を全て取り込んだ計画で、本都市圏の目指すべき交通体系として計画する。
短・中期交通計画	概ね 5～10年後 (H32)	最大の投資効果を考慮した短・中期に実現すべき都市交通施策について、道路交通計画や公共交通計画、交通需要管理計画等をパッケージ化した戦略プランとして計画する。

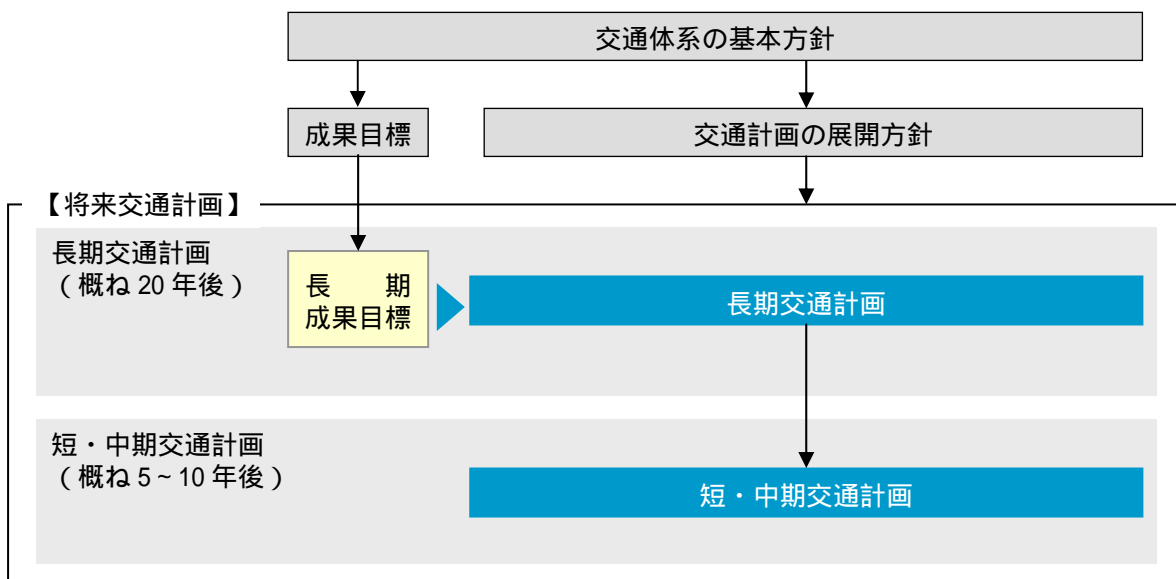
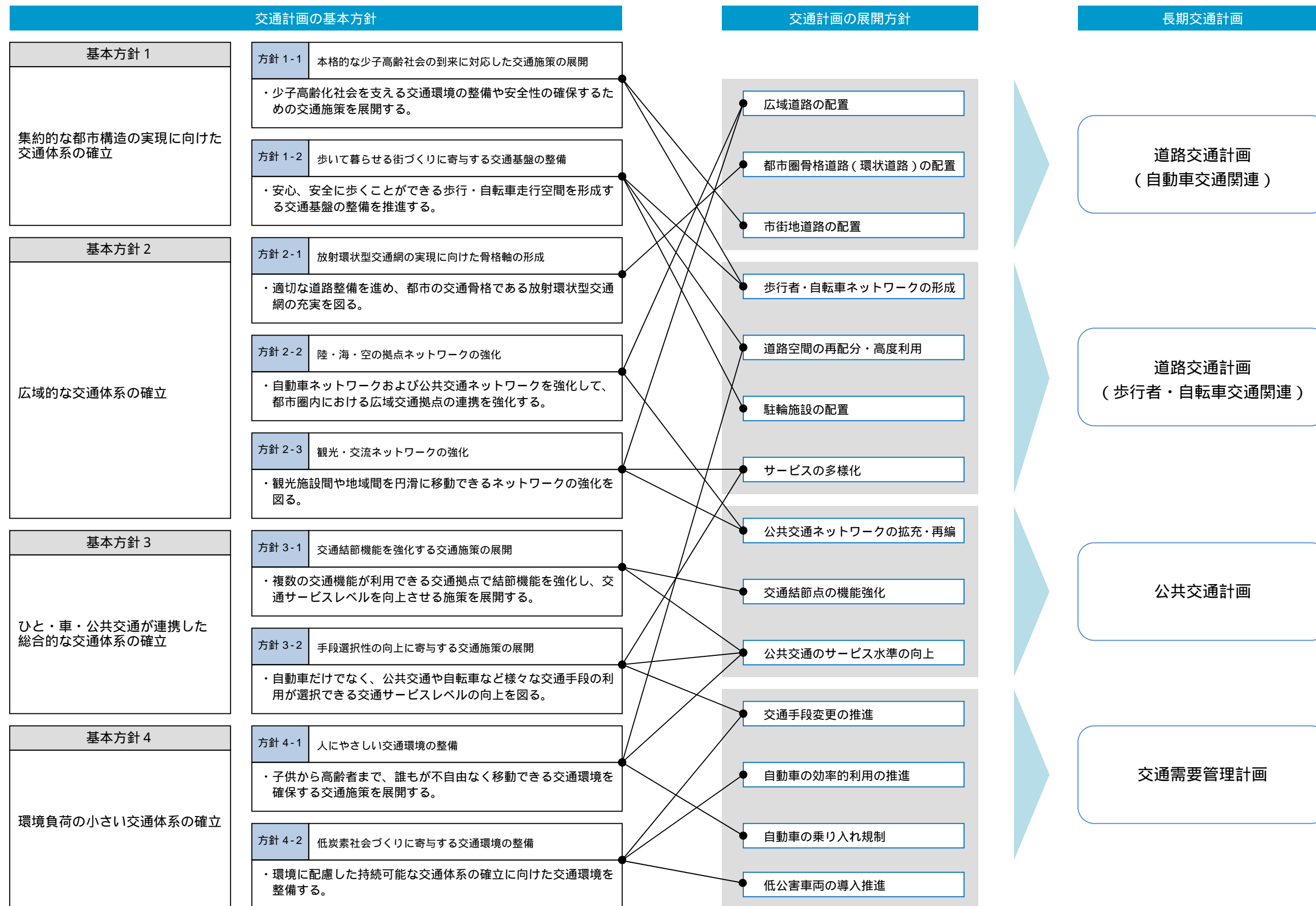


図 4.2.1 将来交通計画の体系

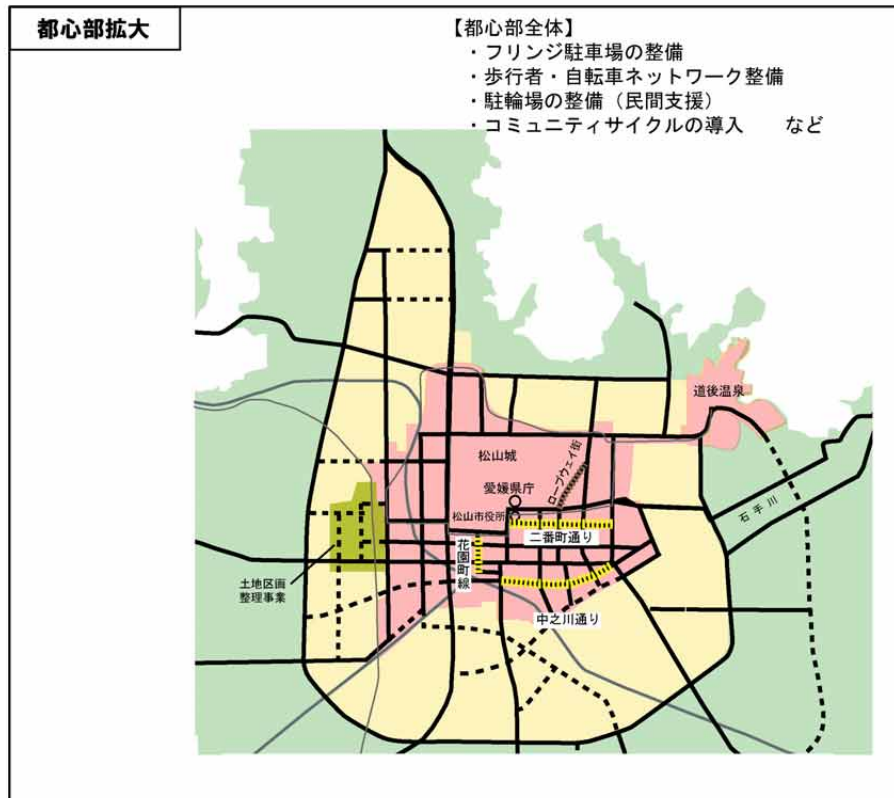
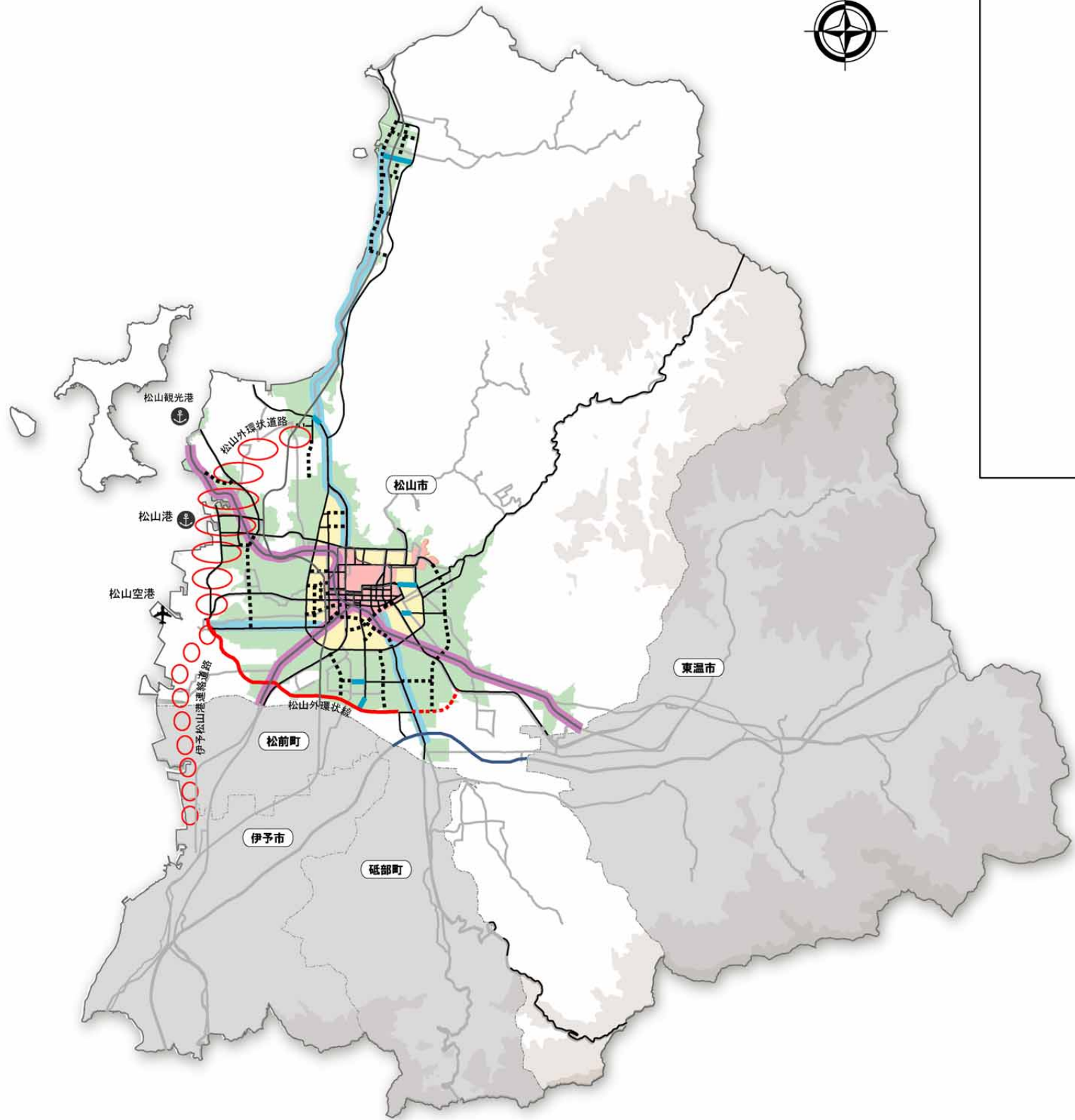
4.2.2 交通計画の展開方針の設定

都市交通体系の基本方針を踏まえ、各交通計画別に具体的に検討する計画方針を「展開方針」として以下のように設定する。



5. 長期交通計画

道路交通計画（自動車交通・歩行者・自転車交通）



【都市圏全体】
・幹線道路ネットワーク整備

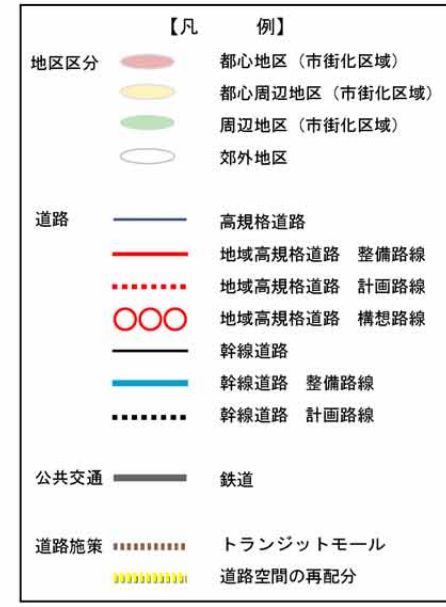
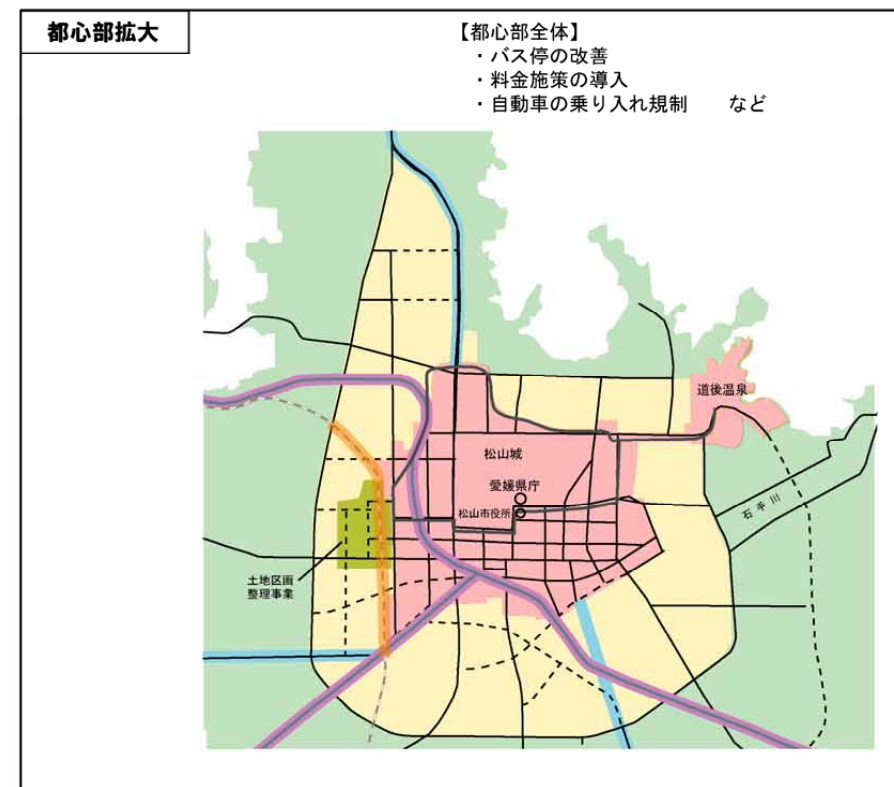
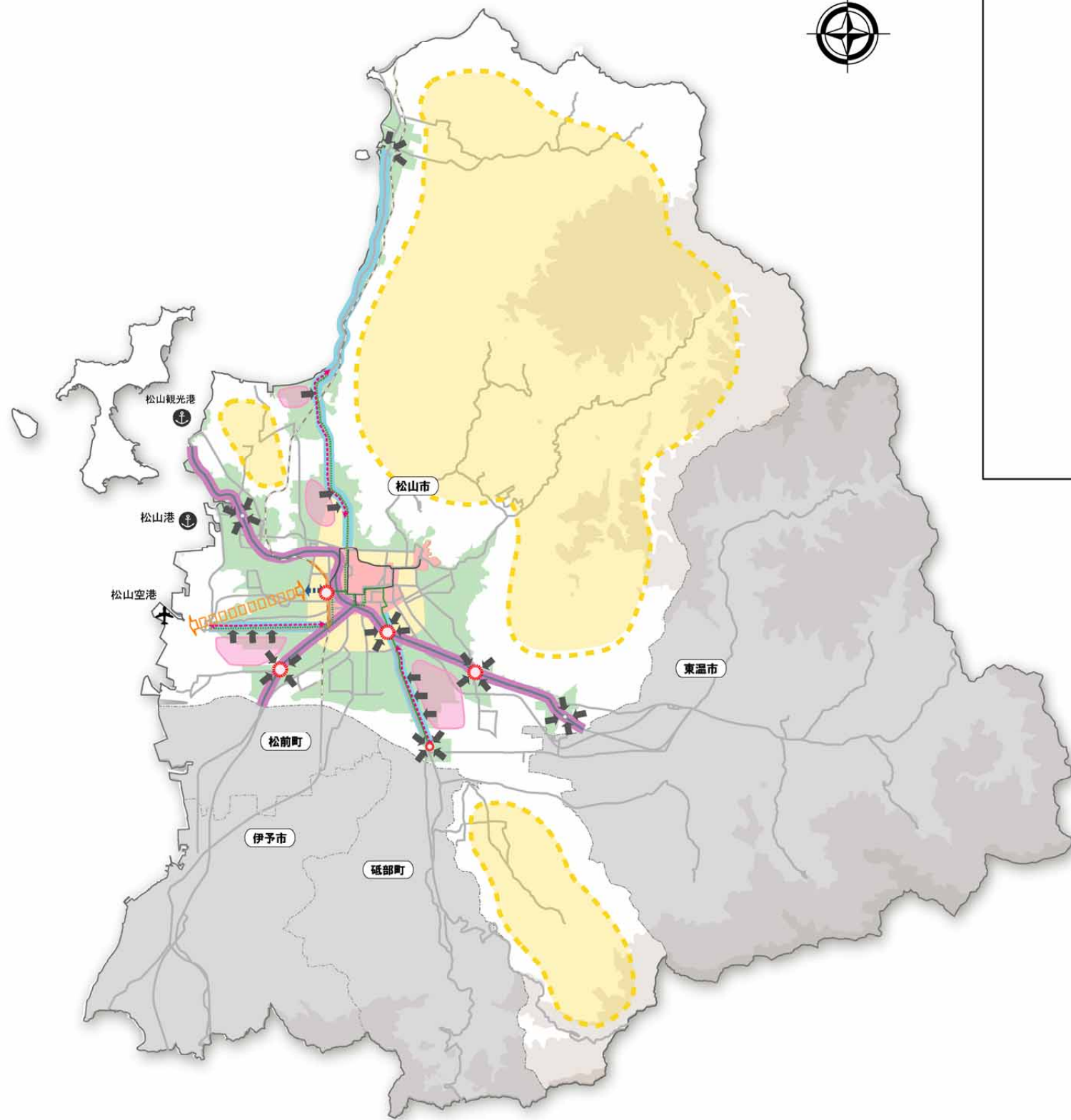


図 5.1.1 松山市総合都市交通体系図（道路交通計画）

公共交通計画・交通需要管理計画



【都市圏全体】
 ・バス路線の再編
 ・バス停の改善
 ・車両（バス、路面電車）の改善
 ・モビリティ・マネジメントの実施
 ・カーシェアリング
 ・EV車の普及支援

- 【凡 例】
- 地区区分
 - 都心地区（市街化区域）
 - 都心周辺地区（市街化区域）
 - 周辺地区（市街化区域）
 - 郊外地区
 - 公共交通アクセス不便地区
 - 公共交通
 - バス
 - - - JR
 - 伊予鉄道（郊外電車）
 - 伊予鉄道（路面電車）
 - 公共交通
施策
 - サイクル・アンド・バスライド
 - PTPS（公共車両優先システム）
 - JR連続立体交差事業
 - ← → 路面電車の延伸
 - 空港アクセス軸の配置
 - 鉄道軸強化
 - バス軸強化
 - 交通結節点強化
 - ⇒ 交通の移動方向
 - バス路線の再編
 - 地域公共交通システムの導入検討

図 5.1.2 松山市総合都市交通体系図（公共交通計画・交通需要管理計画）

長期交通計画の
具体施策を以下に
整理する。

	交通計画の展開方針	具体的な取り組み	地区			
			都心	都心周辺	周辺	郊外
道路交通計画 (自動車交通関連)	広域道路の配置	1) 幹線道路ネットワーク整備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	都市圏骨格道路網の整備		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	市街地道路の配置	2) フリンジ駐車場の整備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	駐車施設の配置		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
道路交通計画 (歩行者・自転車交通関連)	歩行者・自転車ネットワークの形成	3) 歩行者・自転車ネットワーク整備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	道路空間の再配分・高度利用	4) 道路空間の再配分	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	駐輪施設の配置	5) 駐輪場の整備(民間支援)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	サービスの多様化	6) コミュニティサイクルの導入	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
公共交通計画	公共交通ネットワークの拡充・再編	7) 路面電車の延伸(JR松山駅)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		8) 路面電車の新設(勝山・中之川通り)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		9) 新交通システム(LRT)の導入検討	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		10) バス路線の再編、地域公共交通システム導入検討	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	交通結節点の機能強化	11) 駅前広場の整備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		12) フィーダーバスの導入	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		13) 軌道系駅・電停のバリアフリー化	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		14) 軌道系駅・バス停の駐車場・駐輪場の整備	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	公共交通のサービス水準の向上	15) P T P S の導入	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		16) バス専用レーンの導入	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17) バス停の改善		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
18) 車両の改善		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
19) 料金施策の導入		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
交通需要管理計画	交通手段変更の推進	20) モビリティマネジメントの実施	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	自動車の効率的利用の推進	21) カーシェアリング	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	自動車の乗り入れ規制	22) 自動車の乗り入れ規制	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	低公害車両の導入推進	23) E V 車の普及支援	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>