

## 6. 短・中期交通計画（交通戦略）

### 6.1 短・中期交通計画の策定方針

短・中期交通計画は、長期交通計画を基に、将来交通計画の目標を実現するために、以下のフローで検討を行う。

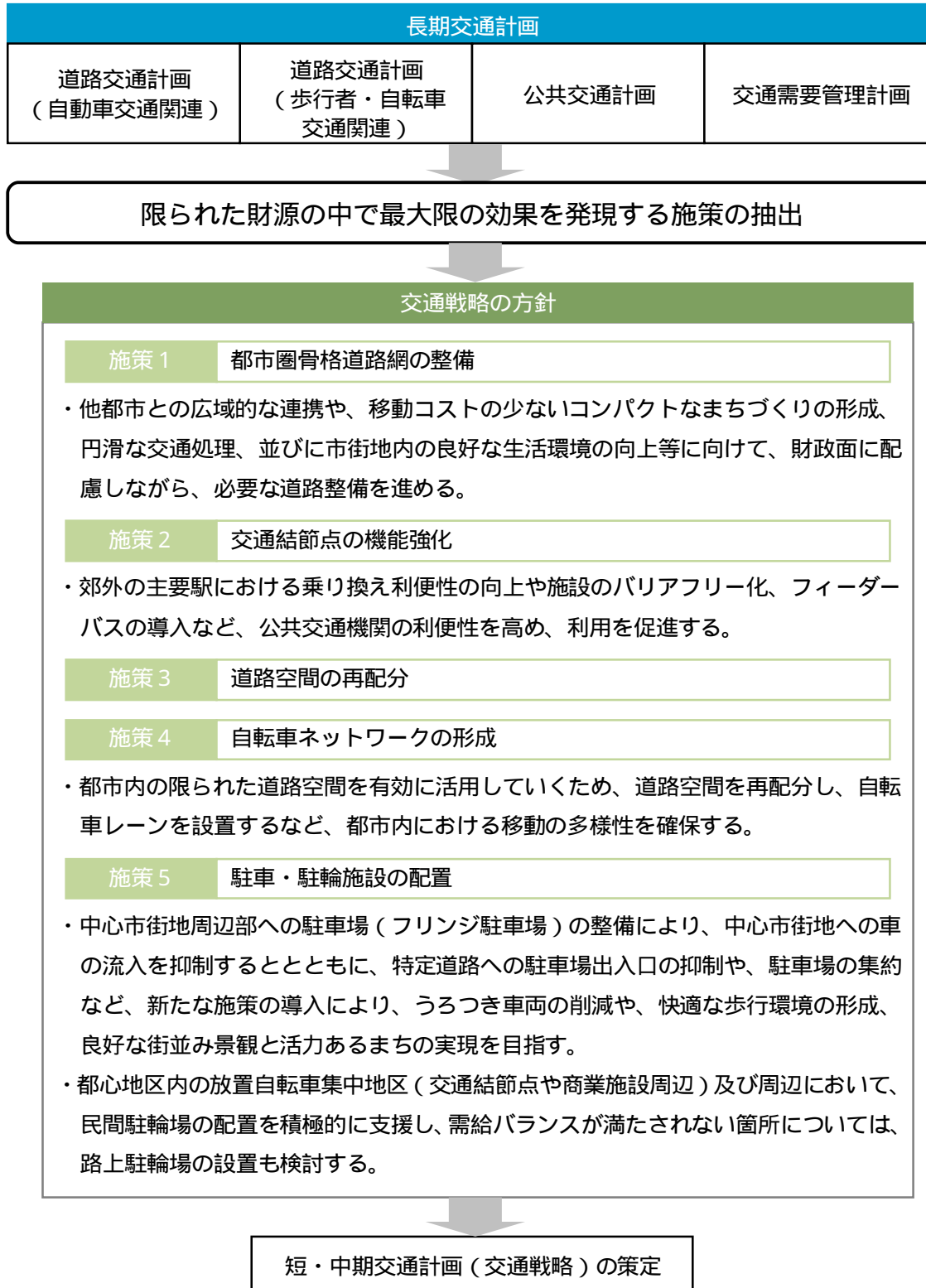


図 6.1.1 短・中期交通計画策定の流れ

## 6.2 パッケージ戦略

### 6.2.1 パッケージ戦略

短・中期交通計画の目標を達成するためには、個別の取り組みではなく、各交通手段や各地区の課題を解決するため、状況に応じた様々な施策に取り組む必要がある。

そこで、長期交通計画にて抽出されたハード施策やソフト施策などの様々な施策を組み合わせた以下の4つのパッケージ戦略として取り組む。

**施策 1 都市圏骨格道路網の整備**

・他都市との広域的な連携や、移動コストの少ないコンパクトなまちづくりの形成、円滑な交通処理、並びに市街地内の良好な生活環境の向上等に向けて、財政面に配慮しながら、必要な道路整備を進める。

**現状と課題**

将来人口減少等により、混雑度は解消されていくものの、混雑区間は残る。  
都市圏構造としてコンパクトシティを形成、都心部に流入する交通を減らすために、放射・環状型の道路網の整備について推進する。

年	1.00未満	1.00以上1.25未満	1.25以上1.75未満	1.75以上
2007 (H19)	69.8%	10.2%	12.1%	8.0%
2020 (H32)	76.0%	10.2%	10.2%	3.6%
2030 (H42)	83.5%	8.6%	6.3%	1.6%

注：混雑度1.25を超える区間が約10%程度残る。

**図 6.2.1 混雑度構成 (道路延長) の推移**

混雑度の解釈

混雑度	交通状況の推定
1.00未満	昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.00～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加率的に増加する可能性の高い状態。ピーク状態のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	慢性的混雑状態を呈する。

資料：道路の交通容量

現状と課題

都市計画道路の整備率及び密度は、他の地方都市に比べても高いとは言えない。道路密度が低い地区においては、市街地内の円滑な交通処理及び良好な市街地形成を図るために配置を検討する。

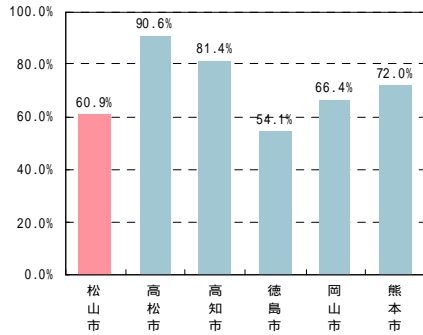


図 6.2.2 都市計画道路の整備率

資料：都市計画年報（H20）

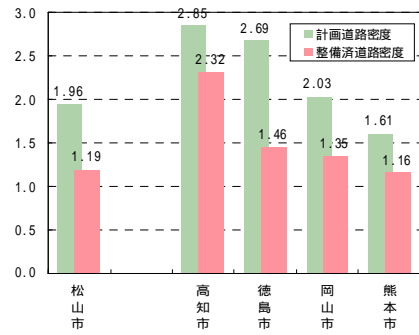


図 6.2.3 都市計画道路密度

資料：都市計画年報（H20）

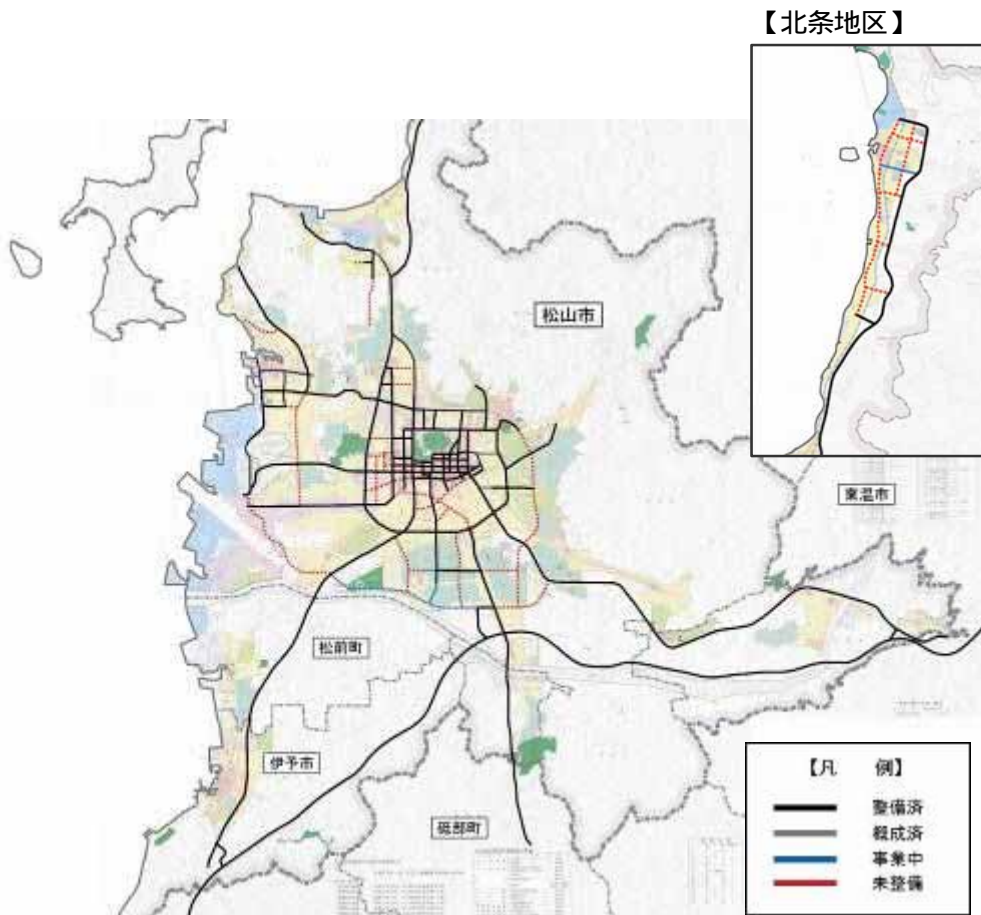


図 6.2.4 都市計画道路整備状況

資料：松山市（H20.4.1 現在）

## 具体的な取り組みと取り組み概要

## ◆ 松山外環状道路整備事業 他

- ・都市部に流入する通過交通の排除（分散）を図るため、放射・環状型の道路パターンを実現するために、松山外環状道路整備事業を推進する。  
合わせて、北久米和泉線、千舟町古川線整備事業等の都市計画道路整備も推進する。



図 6.2.5 松山外環状道路  
（イメージパース）



図 6.2.6 松山外環状道路  
（工事の様子）

## ◆ 都市計画道路の見直し

- ・市街地内の道路整備については、市街地内の円滑な交通処理及び良好な市街地形成を図れるよう配置することが望まれる。  
このため、都市計画道路の指定状況や土地利用等の制約を考慮し、市街地内に発生又は集中する交通の集約を図るとともに、主要幹線道路へのアクセス性に配慮した道路の配置を行う。

## 施策2 交通結節点の機能強化

- ・郊外の主要駅における乗り換え利便性の向上や施設のバリアフリー化、フィーダーバスの導入など、公共交通機関の利便性を高め、利用を促進する。

### 現状と課題

主要交通網の立体交差化によって、スムーズな移動を確保し、鉄道高架事業と併せた軌道延伸・土地区画整理事業により、広域交通拠点を整備する必要がある。

交通結節点の整備を行うことにより、利用者の増加（効果）が見込まれることから、交通結節機能を強化し、地域住民や移動制約者の生活の足を確保する必要がある。

### 具体的な取り組みと取り組み概要

#### ◆ J R 松山駅付近連続立体交差事業

- ・松山駅周辺土地区画整理事業と合わせて、魅力的で快適なまちづくりを実現するため、J R 予讃線松山駅を中心とする約 2 . 4 k m 間を高架化し、東西市街地の分断や、交通渋滞を解消するもの J R 松山駅付近連続立体交差事業を推進する。



図 6.2.7 J R 松山駅付近連続立体交差事業（イメージ）



具体的な取り組みと取り組み概要

◆ 松山駅周辺土地区画整理事業及び路面電車の延伸

- ・松山駅周辺土地区画整理事業において、J R 松山駅東側広場の拡張及び再整備を行うとともに、西側広場を新設し、拠点性や機能性を高めることが位置付けられ、事業化に向けて検討を進める。



図 6.2.8 路面電車の延伸（イメージ）



図 6.2.9 J R 松山駅周辺整備事業計画

具体的な取り組みと取り組み概要

◆ 交通結節点整備

- ・ 広域交通や生活交通の拠点となる交通結節点について、交通機能を強化するために、駅前広場整備を行い、鉄道とバス、鉄道と自転車など交通のシームレス化を図る。



図 6.2.10 交通結節点整備の事例（梅本駅）



図 6.2.11 交通結節点整備の事例（三津駅）

< 整備効果の事例 >

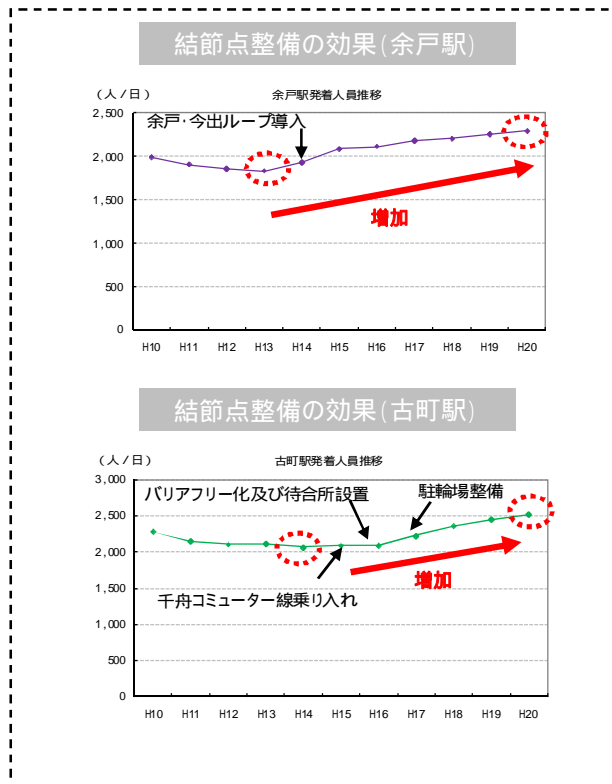


図 6.2.12 交通結節点整備の事例（余戸駅、古町駅）

資料：伊予鉄道

施策3 道路空間の再配分

施策4 自転車ネットワークの形成

・都市内の限られた道路空間を有効に活用していくため、道路空間を再配分し、自転車レーンを設置するなど、都市内における移動の多様性を確保する。

現状と課題

ネットワークの現状把握

環状線外から中心部へつながる道路で自転車ネットワークが途切れているため、連続性を意識した整備箇所を検討。

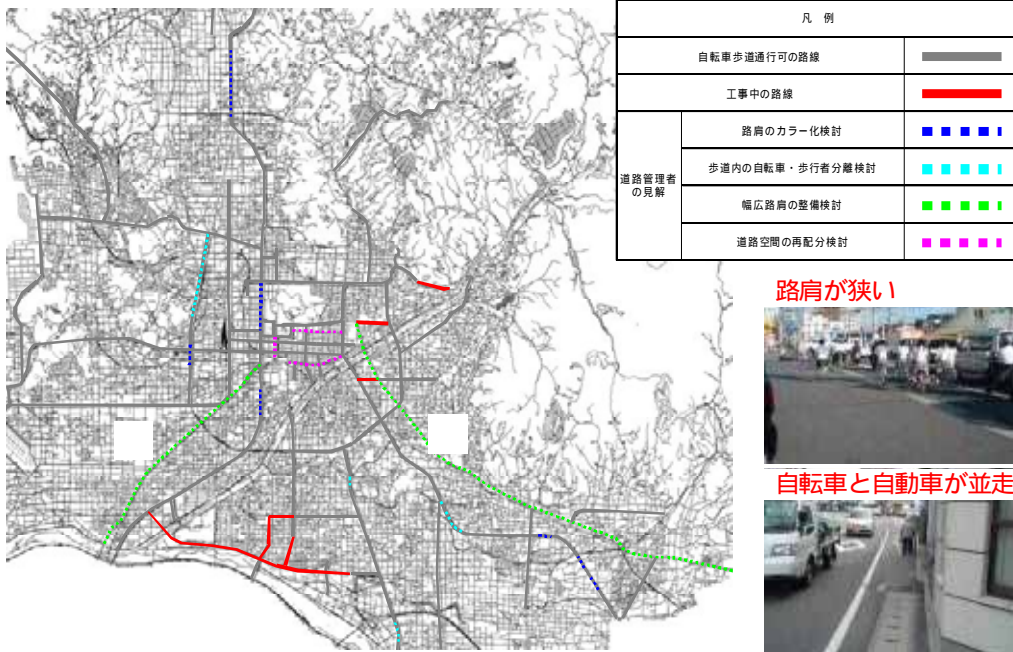


図 6.2.13 自転車ネットワーク検討箇所

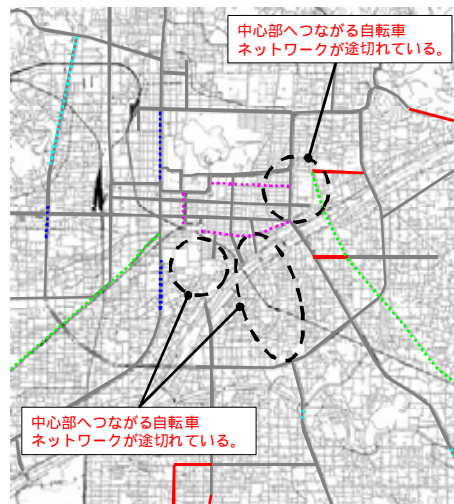


図 6.2.14 自転車ネットワーク検討箇所（拡大）



現状と課題

自転車の輸送能力把握

自動車を除くと、1km～5kmの距離帯で自転車の分担率が最大であり、自転車の移動の約4割が、1km未満と短距離での移動。

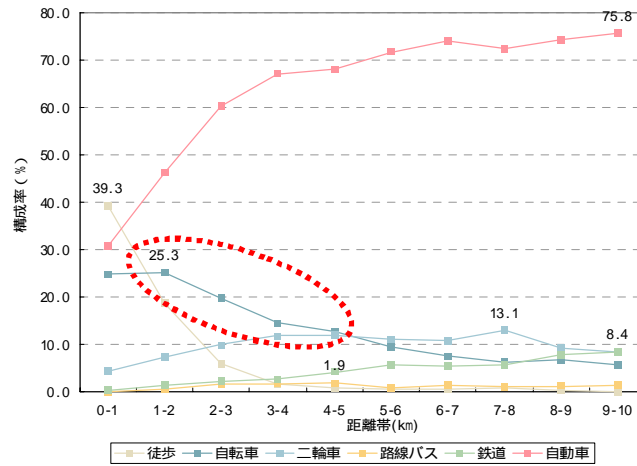


図 6.2.15 距離帯別代表手段構成

資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）

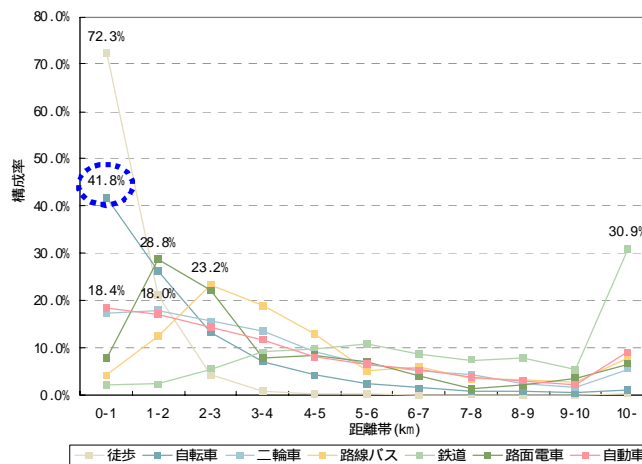


図 6.2.16 距離帯別輸送構成

資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）

現状と課題

都心部への流入状況把握

自転車での都心流入者の居住地は、概ね2～3km圏内に集中しており、自動車での都心流入者の居住地は、広範囲にわたるが、2～3km圏内の近接地からも多く流入。



図 6.2.17 都心来訪者居住地分布（自転車利用）

資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）



図 6.2.18 都心来訪者居住地分布（自動車利用）

資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）

## 現状と課題

## 都心部流動の把握

自転車利用での都心における目的地【目標物】は、大型商業施設や教育施設に集中しており、自転車での流動は、都心周辺地区間や都心内で多く、特に大街道、松山市駅及び市駅南西地域、松山駅北西地域、本町、城北地域等を中心とした流動が多い。

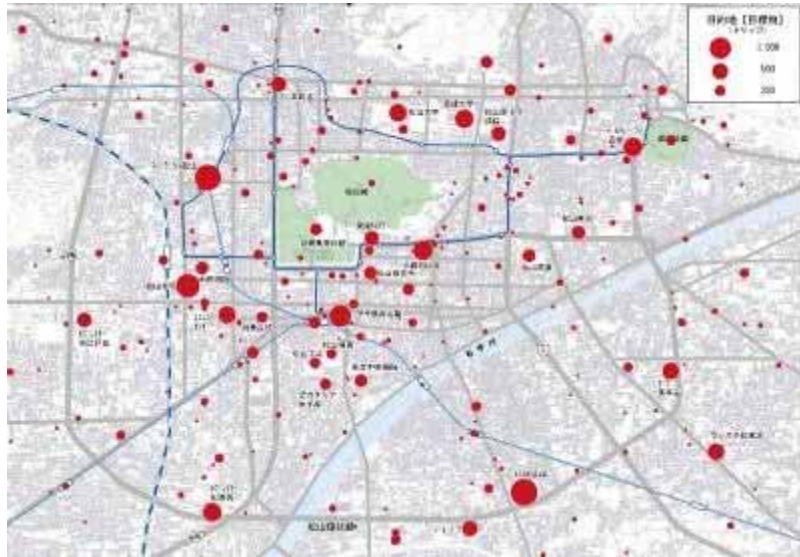


図 6.2.19 目的地【目標物】分布（自転車利用）

資料：第 2 回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）

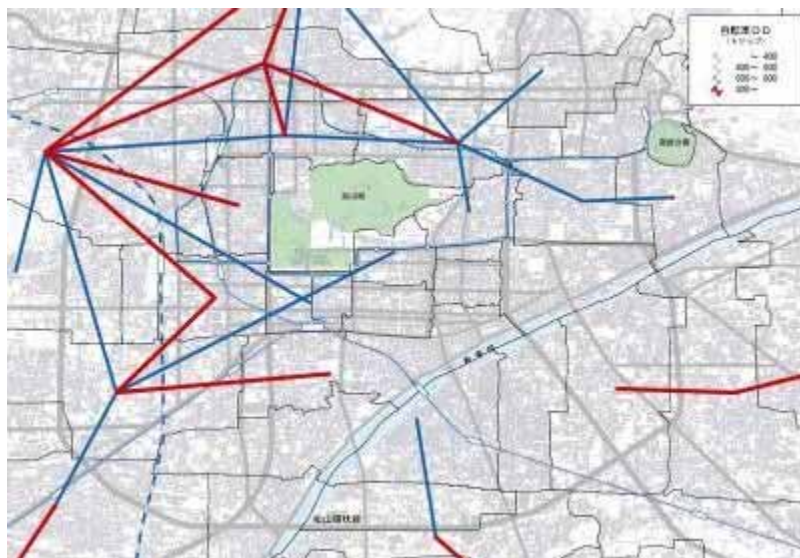


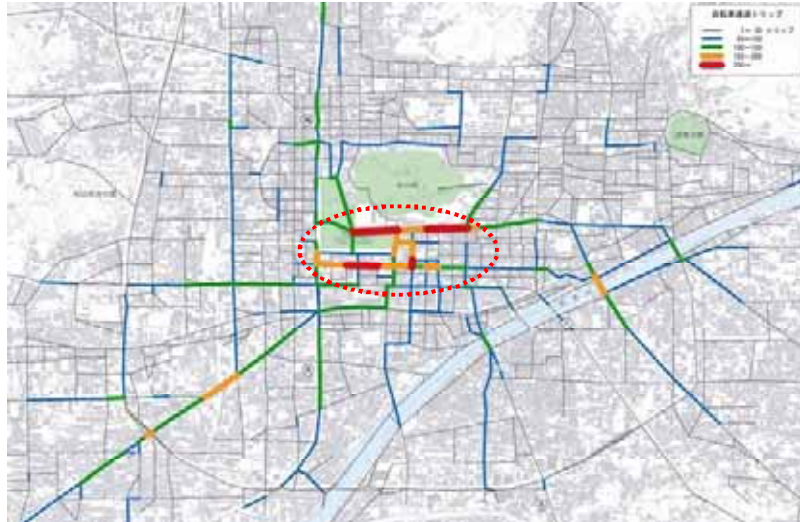
図 6.2.20 目的地【目標物】OD分布（自転車利用）

資料：第 2 回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）

現状と課題

都心部通過トリップの把握

中心部への流入部や一番町通り、三番町通りといった中心部での通過が多い。



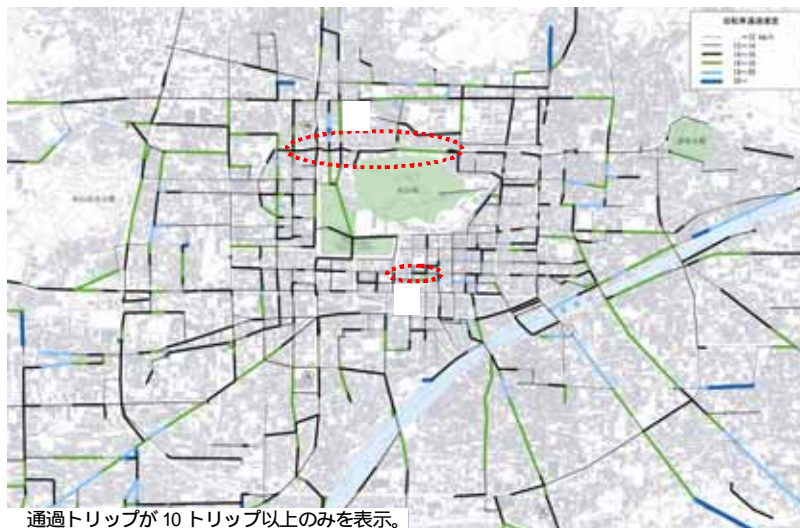
(再掲) 図 6.2.21 目的地【目標物】分布（自転車利用）

資料：第 2 回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）

都心部通過速度の把握

自転車の平均速度は約 14.6km/h であり、中心部では違法駐輪や信号待ちなどの影響で、平均値以下のリンクが目立つ。

ただし、平和通り(自転車専用通行帯の整備済)の一部区間では 14km/h ~ 18km/h で走行しており、整備の効果と考えられる。



通過トリップが 10 トリップ以上のみを表示。

三番町通り



違法駐輪により、本来の道路幅員が確保されていない。

平和通り



自転車専用通行帯が整備され、歩道と分離。

(再掲) 図 6.2.22 リンク別自転車平均通過速度

資料：まつやまエコ交通 2000 人チャレンジプローブパーソンデータ（H19）



具体的な取り組みと取り組み概要

◆ 無電柱化・自転車道整備

- ・人、自転車、自動車が混然となっている交通状況を改善するために、道路空間を再配分し、自転車走行レーンや沿線商業施設のための荷捌きスペースの設置による安全・快適空間の確保、電線類の地中化による良好な景観の形成を進める。



図 6.2.23 主要自転車軸の位置付け

整備前



整備後



図 6.2.24 道路空間再配分（ロープウェイ通り）



図 6.2.25 道路空間再配分（イメージパース）



施策5 駐車・駐輪施設の配置

- ・ 中心市街地周辺部への駐車場（フリンジ駐車場）の整備により、中心市街地への車の流入を抑制するとともに、特定道路への駐車場出入口の抑制や、駐車場の集約など、新たな施策の導入により、うろつき車両の削減や、快適な歩行環境の形成、良好な街並み景観と活力あるまちの実現を目指す。
- ・ 都心地区内の放置自転車集中地区（交通結節点や商業施設周辺）及び周辺において、民間駐輪場の配置を積極的に支援し、需給バランスが満たされない箇所については、路上駐輪場の設置も検討する。

現状と課題

中心市街地では、違法駐車及び違法駐輪が多く見られ、フリンジ駐車場整備や駐車場出入口の適正化などの新たな駐車場施策（制度）の導入、駐輪場については、自転車等放置禁止区域の路線別・特定エリア別の指定などを検討が必要である。



図 6.2.26 放置自転車の状況（休日）

資料：松山市資料  
（調査日 H20.7.26）

具体的な取り組みと取り組み概要

◆ 駐車場・自転車駐車場の整備

- ・ フリンジ駐車場整備や駐車場出入口の適正化などの新たな駐車場施策（制度）の導入、駐輪場については、自転車等放置禁止区域の路線別・特定エリア別の指定などの検討を推進する。

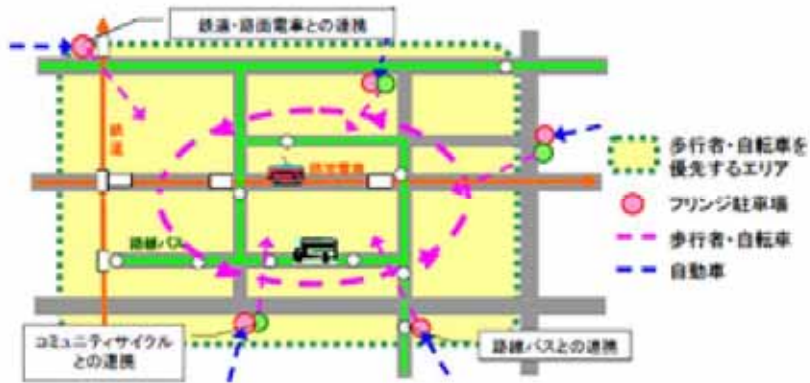


図 6.2.27 既存駐車場のフリンジ駐車場としての活用イメージ

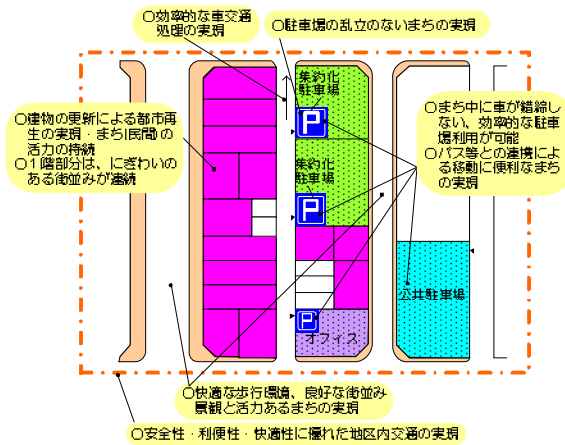


図 6.2.28 新たな駐車場施策（制度）のイメージ

## 6.2.2 成果目標の設定

松山都市圏における短・中期計画の成果目標として、以下の成果目標（評価指標）を設定した。

項目	評価指標	成果目標値 （現況）	成果目標値 （H32）
環境・効率	・二酸化炭素 （CO <sub>2</sub> ）排出量	1,500 千 t/年	1,200 千 t/年 （20%減少）
	・渋滞損失時間	354 千人・時間	218 千人・時間 （38%減少）
高齢化	・第2次医療施設への 30分圏域人口	467 千人	475 千人 （2%増加）
	・郊外拠点における 公共交通の分担率	3.7%	5.0%
健康・福祉・安全	・交通結節点周辺に 居住する高齢者 人口	120 千人	126 千人 （5%増加）
	・中心市街地内にお ける自転車速度・歩 行距離の向上率	自転車	
		平均 13.5km/h	平均 14.5 km/h （約1.0km/h増加）
		歩行者	
	平均 500m	平均 550m （約10%増加）	
観光	・広域交通拠点への 30分圏域人口	458 千人	481 千人 （5%増加）

### 6.3 都市交通戦略の立案

下に、本調査で策定した都市交通戦略の概要図を示す。

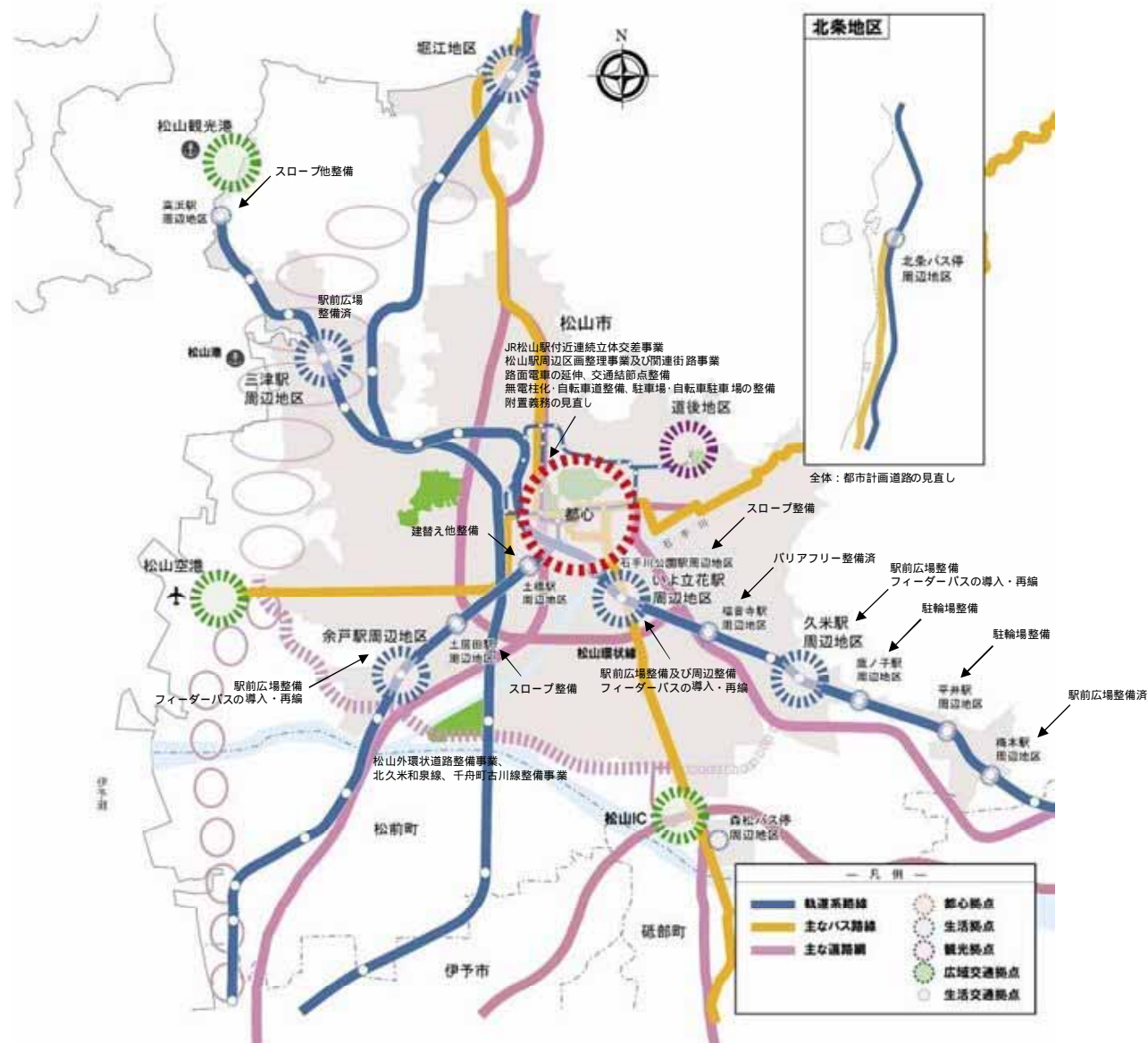


図 6.3.1 松山市交通戦略事業概要図

## 6.4 松山市交通戦略の具体施策と実施時期

先に策定した松山市交通戦略の具体施策と実施時期について以下に整理する。

項目	事業項目	事業実施主体	事業プログラム		事業実施に活用が想定される支援メニュー	
			前期（H21～H25）	後期（H26～H30）		
都市圏骨格道路網の整備	松山外環状道路整備事業 北久米和泉線、千舟町古川線整備事業	国土交通省、 愛媛県、松山市			道路事業、街路事業 (社会資本整備総合交付金)	
	都市計画道路の見直し	松山市	見直し 都市計画決定 		街路事業	
交通結節点の機能強化	JR松山駅付近連続立体交差事業	愛媛県	調査 整備(車両基地、貨物駅等)	整備(高架区間・一般部・駅部) (H24H25)	連続立体交差事業 街路事業	
	松山駅周辺土地地区面整理事業及び 関連街路事業 路面電車の延伸	松山市	先行買収・仮用地指定	整備	地区整理事業 (社会資本整備総合交付金) 街路事業、LRT総合整備事業	
	交通結節点 整備	バリアフリー整備	松山市、伊予鉄道 四国旅客鉄道	福宮寺駅	その他の駅	都市交通システム整備事業
		駅前広場整備 (余戸駅、久米駅)	愛媛県、松山市、 伊予鉄道	アンケート 整備手法検討	整備(周辺道路整備)	社会資本整備総合交付金
		駅前広場整備 及び周辺整備 (いよ立花駅)	松山市、伊予鉄道	アンケート 拠点整備検討	整備(周辺道路整備)	〃
		駐輪場整備	国土交通省、 松山市、伊予鉄道	松山駅 意ノ子駅 平井駅	その他の駅	都市交通システム整備事業外
フィーダーバスの 導入・再編 (余戸駅、久米駅、いよ立花駅)		松山市、伊予鉄道	アンケート 整備手法検討(実証実験)	導入・再編		
都市空間の改良 遅い交通(歩行・自転車) ネットワークの形成 (歩行空間創出)	二番町通り ※	松山市	整備		社会資本整備総合交付金	
	花園町通り(トランジットモール化) ※	松山市	道路空間の再配分及び トランジットモール化	整備	社会資本整備総合交付金	
	中之川通り ※	松山市		整備	社会資本整備総合交付金	
	ロープウェイ通り～にきたつの道	松山市		整備	社会資本整備総合交付金	
都市空間の改良 道後温泉駅前トランジットモール化	道後温泉駅前トランジットモール化	松山市	トランジットモール化	整備	社会資本整備総合交付金	
モビリティセンターの設置 交通結節機能の向上	道後温泉駅周辺モビリティセンター設置	松山市		整備	社会資本整備総合交付金	
	郊外のモビリティセンター設置	松山市		整備	社会資本整備総合交付金	
駐車・駐輪施設の配置	駐車場・自転車駐車場の整備 附置義務の見直し	松山市	渡町3丁目	中心市街地	都市交通システム整備事業外	

※無電柱化含む

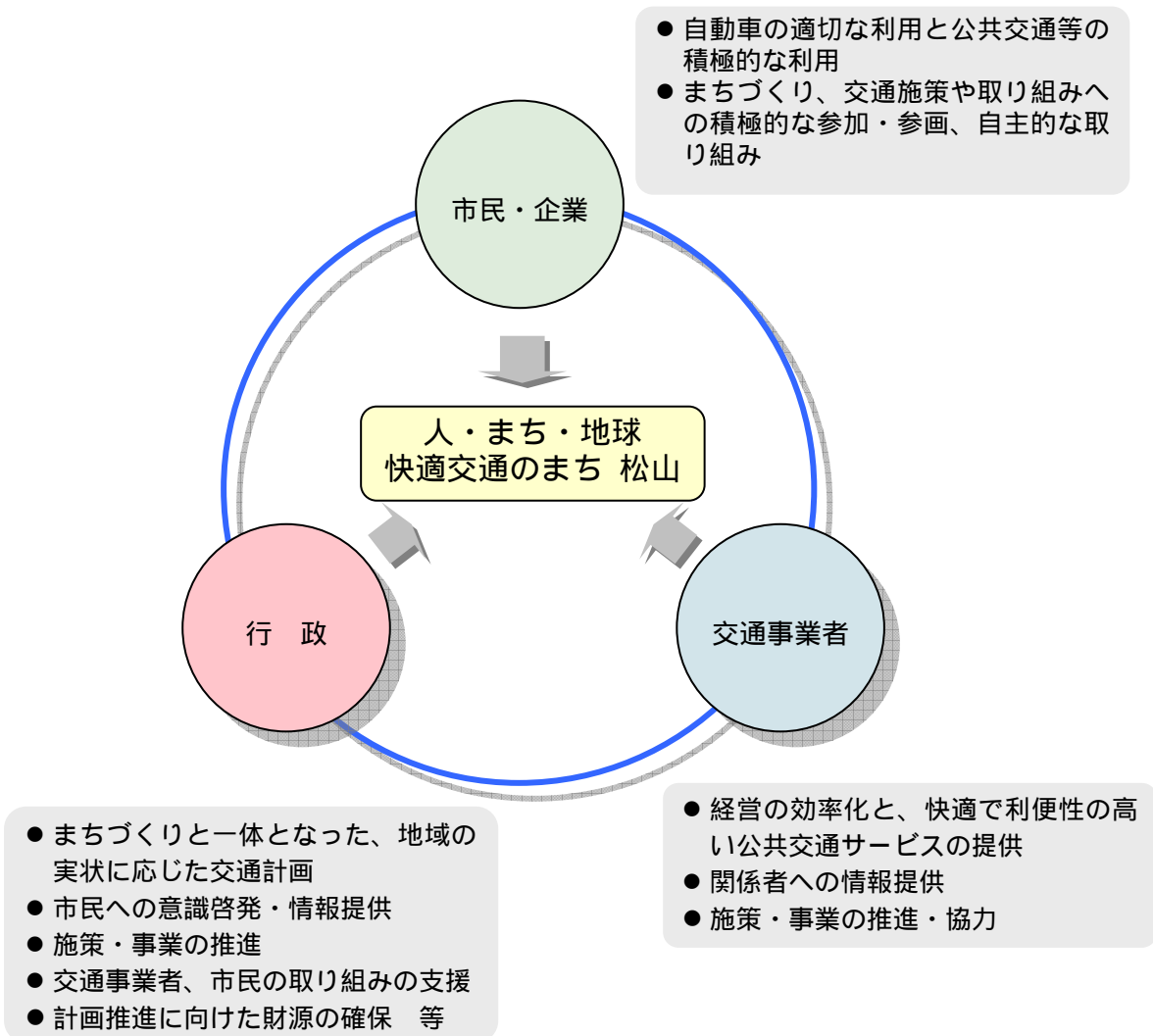


## 7. 実現化に向けたマネジメントシステム

### 7.1 関係者の役割分担・連携のあり方

都市圏の交通体系の基本理念の実現に向けては、計画策定や事業推進の役割を担う「行政」、公共交通輸送の役割を担っている「交通事業者」、地域社会形成の担い手である「市民」・「企業」の3者がそれぞれの果たすべき役割を明確にし、十分に理解・認識して、一体的に取り組む必要がある。

以下に、各関係者の果たすべき役割及び連携について整理する。



7.2 進行管理と推進体制

都市交通マスタープランの実現化に向けては、PDCAサイクルの考え方にに基づき、進行管理体制を構築し、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、データ収集や調査により目標達成状況を確認しつつ、必要に応じた計画・目標の見直し、提案を行っていくものとする。

