

# 近畿ESTシンポジウム ～愛媛県松山市～

平成21年1月31日（土）

松山市都市整備部総合交通課

# 目次

|                             |    |
|-----------------------------|----|
| 1. 松山市の交通施策の現状と問題点          |    |
| 1.1 松山市の位置                  | 1  |
| 1.2 都市圏の現況                  | 2  |
| 1.3 松山市の交通施策                | 12 |
| 2. 整備事例(ロープウェイ通り・道後温泉本館周辺)他 |    |
| 2.1 歩行者優先空間の創出(ロープウェイ通り)    | 25 |
| 2.2 歩行者優先空間の創出(道後温泉本館周辺)    | 32 |
| 3. 公共交通利用促進(ハード整備)          |    |
| 3.1 オムニバスタウン計画施策展開図         | 37 |
| 4. 公共交通利用促進(ソフト施策)          |    |
| 4.1 ソフト施策の取り組み              | 38 |
| 4.2 ソフト施策の取り組み(従来型)         | 39 |
| 4.3 ソフト施策の取り組み(モビリティマネジメント) | 40 |
| 5. まとめ、その他                  |    |
| 5.1 まとめ                     | 51 |

参考資料 人口フレームとシナリオ

## 1. 松山市の交通施策の現状と問題点



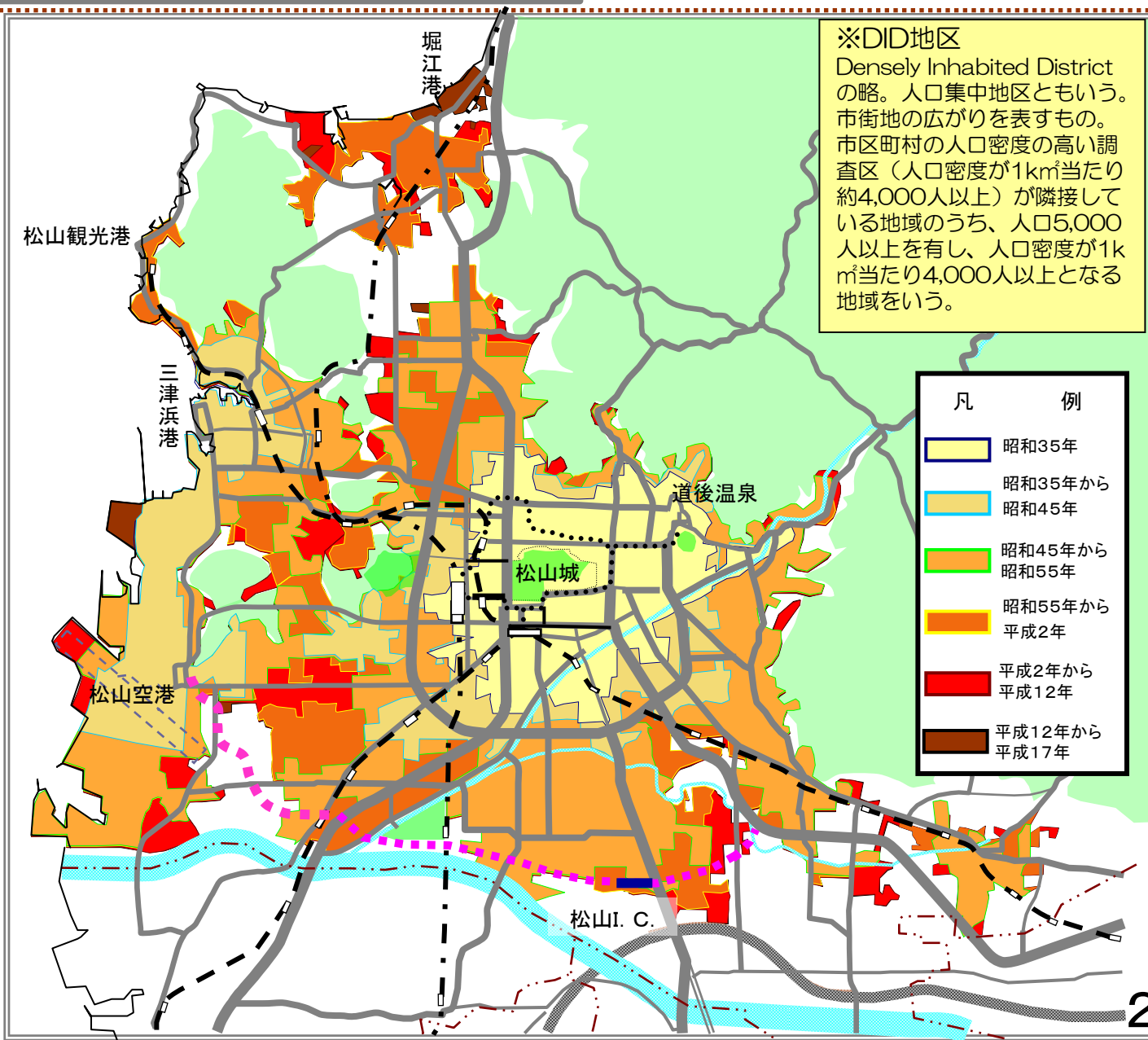
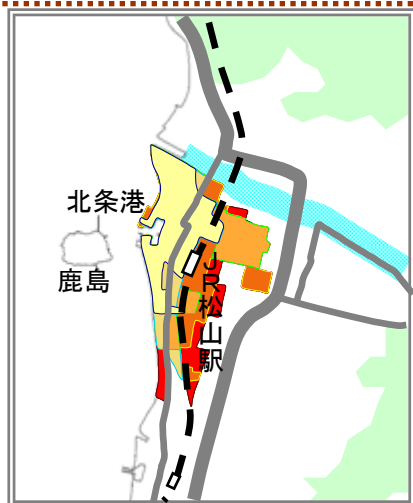
松山市は、明治22年に愛媛県初の市として発足した。当時の松山市の市域は、松山城を中心とする現在の都心部のみであり、人口は32,916人であった。昭和に入り、周辺市町村との合併を繰り返して市域を広げながら、観光・商業、港湾、空港などの機能を備えた近代都市として発展した。平成17年1月には周辺の北条市・中島町と合併し、四国で初めての50万人都市となり、地方中核都市としての役割を果たしている。



愛媛県における位置

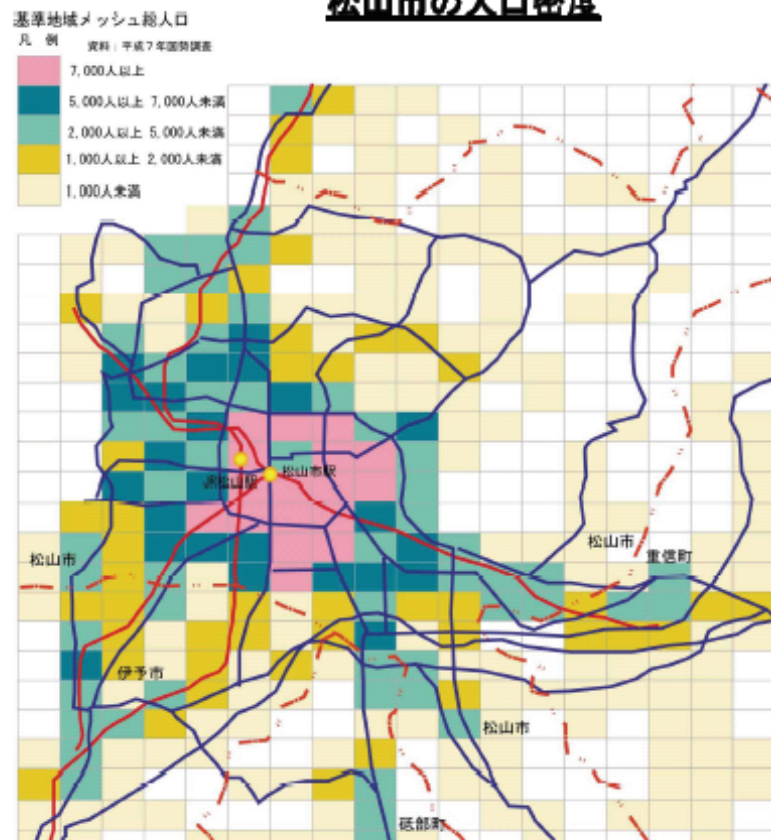


人口の増加に伴い、人口集中地区（DID）地区は郊外へ拡大している。



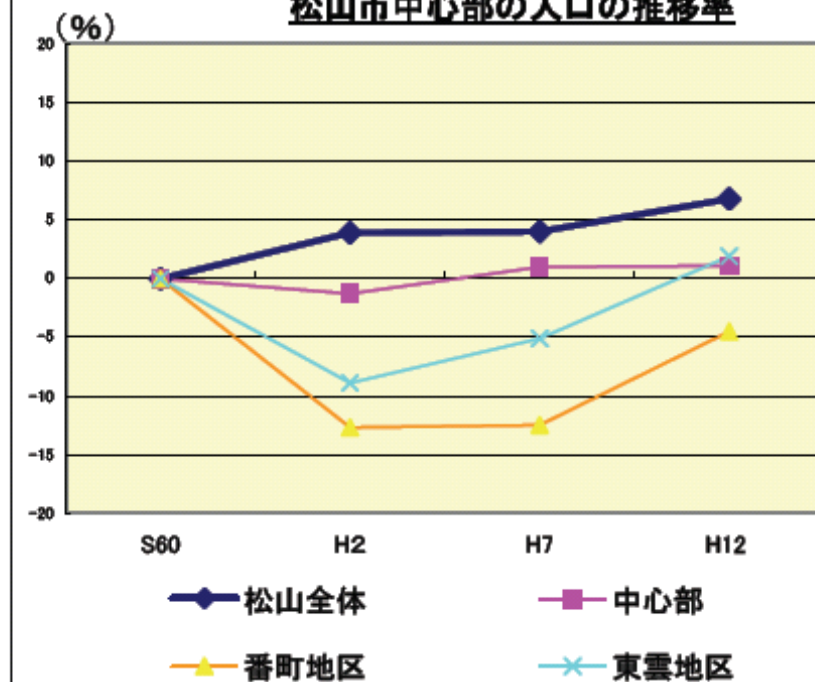
## (2) 人口密度

## 松山市の人口密度



(資料)平成13年度松山市まちづくり交通計画調査報告書

### 松山市中心部の人口の推移率

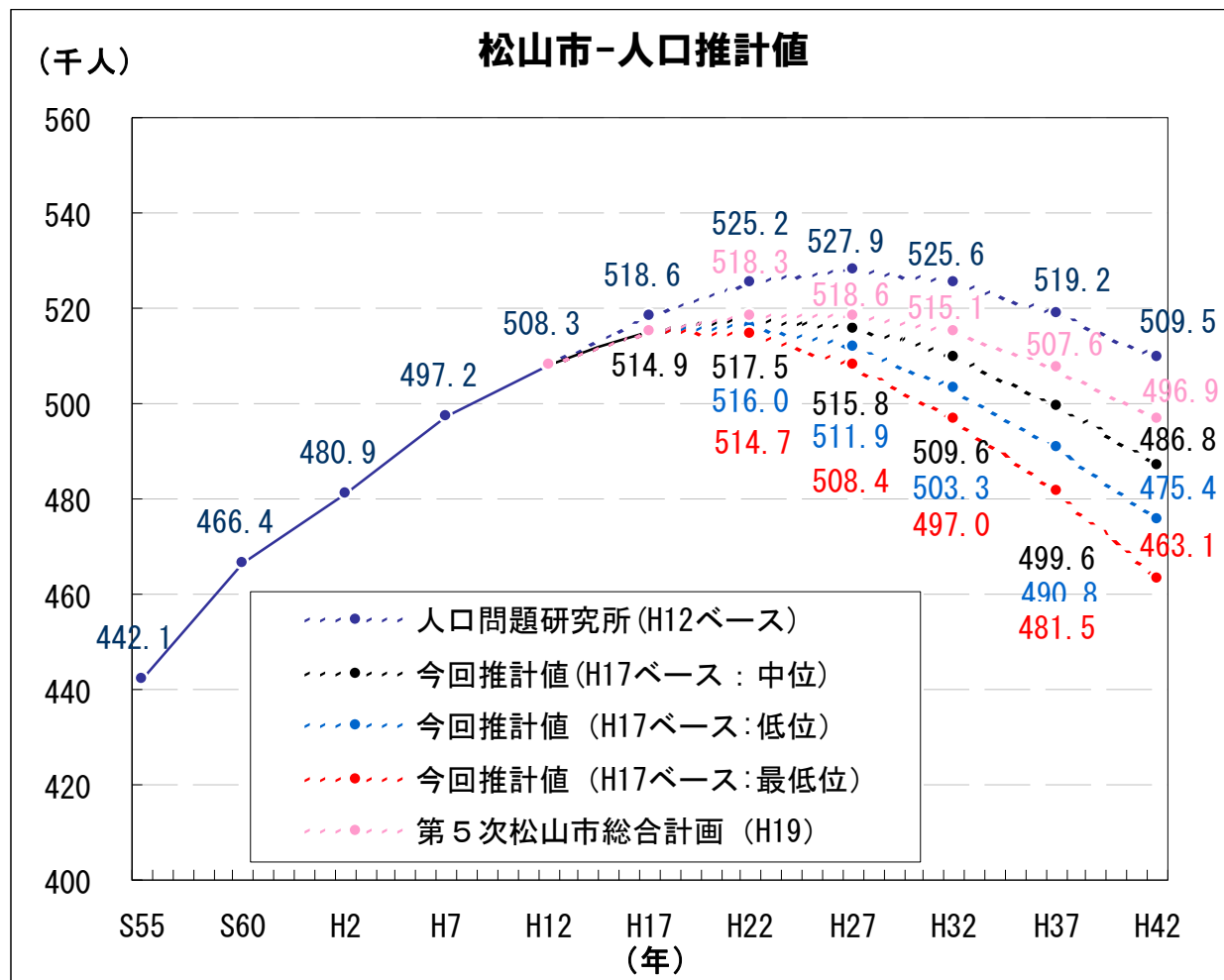


(資料)松山統計書

JR松山駅周辺地区は地区再生計画調査報告書

## (3) 人口推計

平成42年には昭和60年頃の人口と等しくなる。



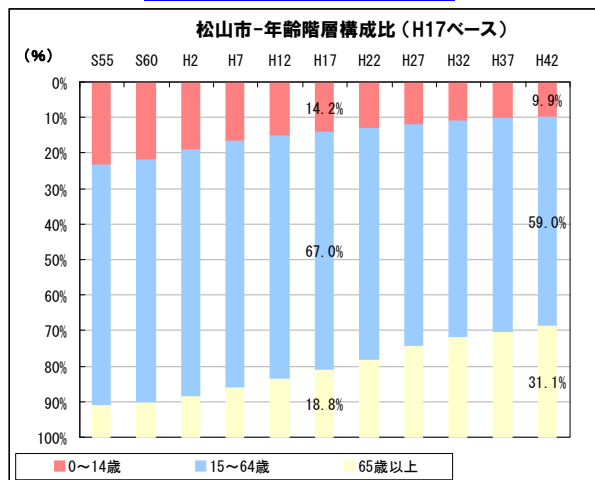
※) 対象は、現松山市行政区(旧松山市、旧北条市、旧中島町)とする。

# 1-2 都市圏の現況

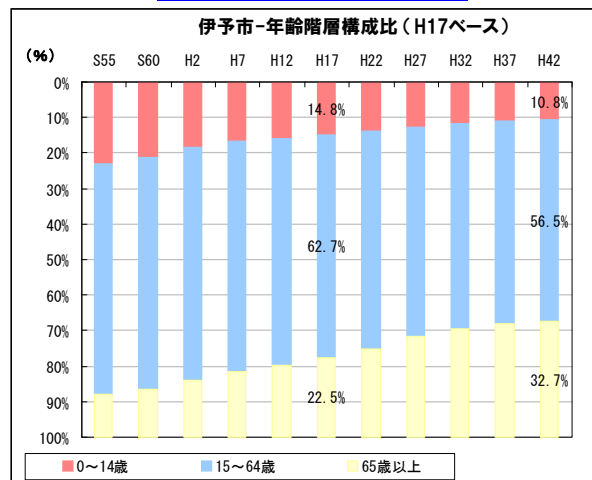
## (4) 年齢階層別人口フレーム

- 松山都市圏の65歳以上人口の占める割合はH42年で約30%（H17年の約1.5倍）。

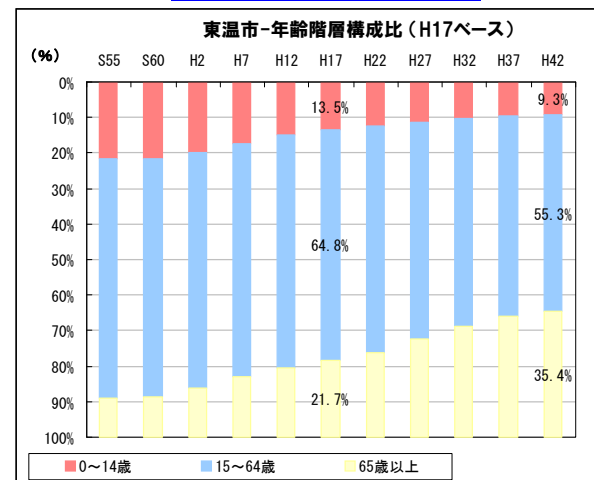
### 松山市



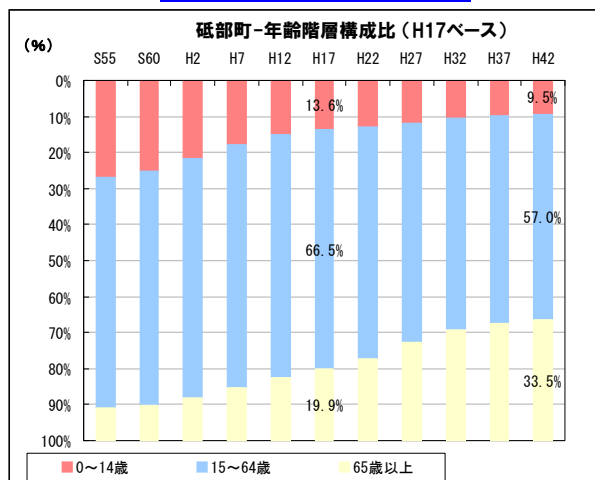
### 伊予市



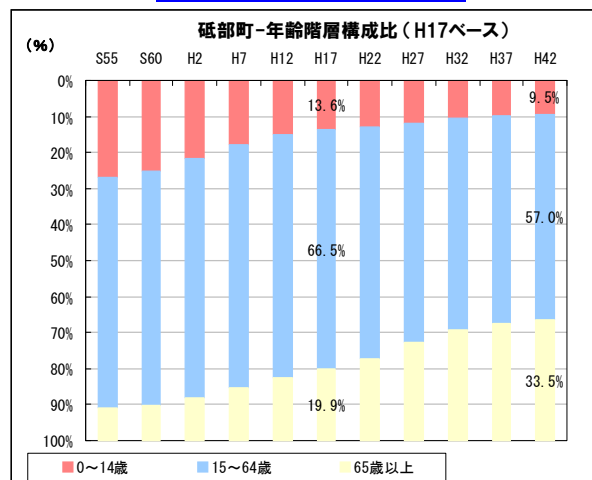
### 東温市



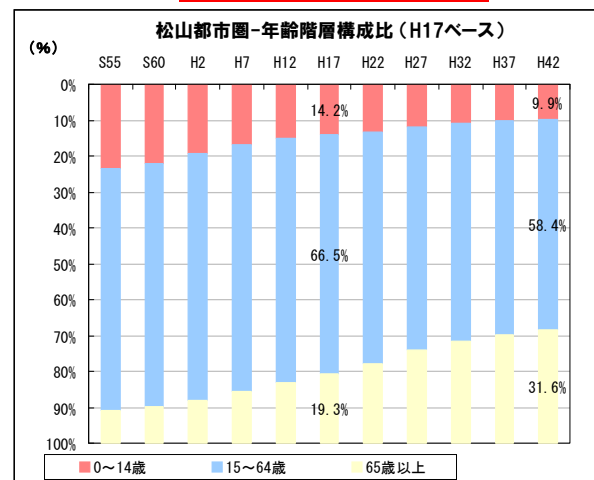
### 松前町



### 砥部町



### 松山都市圏

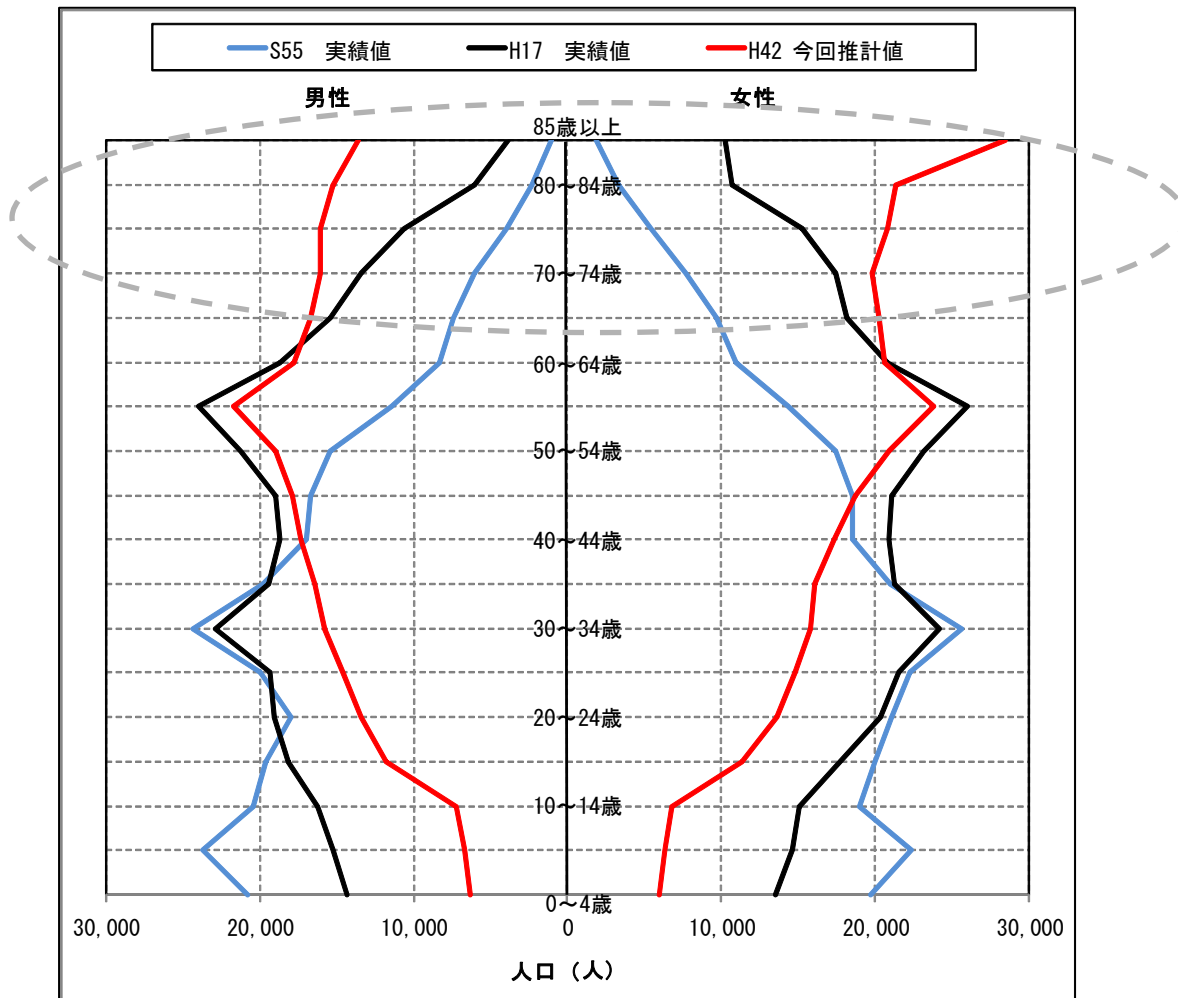


※）松山市は、旧中島町を除く。伊予市は、旧中山町と旧双海町を除く。砥部町は、旧広田村を除く。

## (5) 人口ピラミッド

- S55年→H17年→H42年と進むにつれて、65歳以上の人口が大幅に増加。

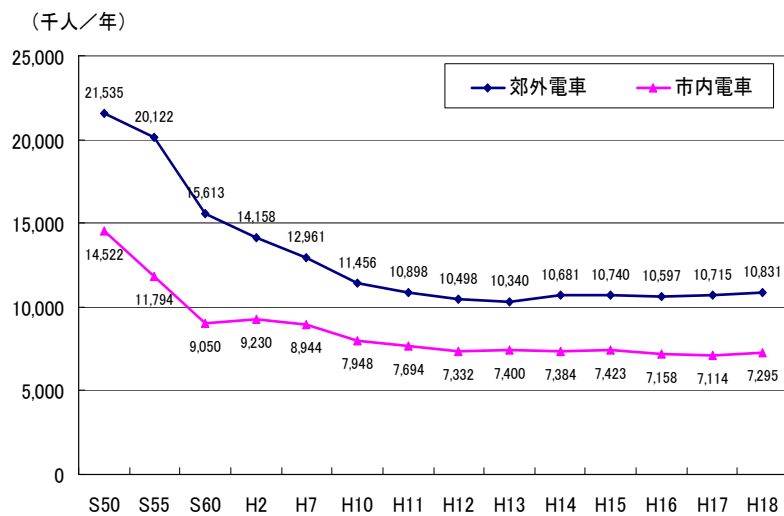
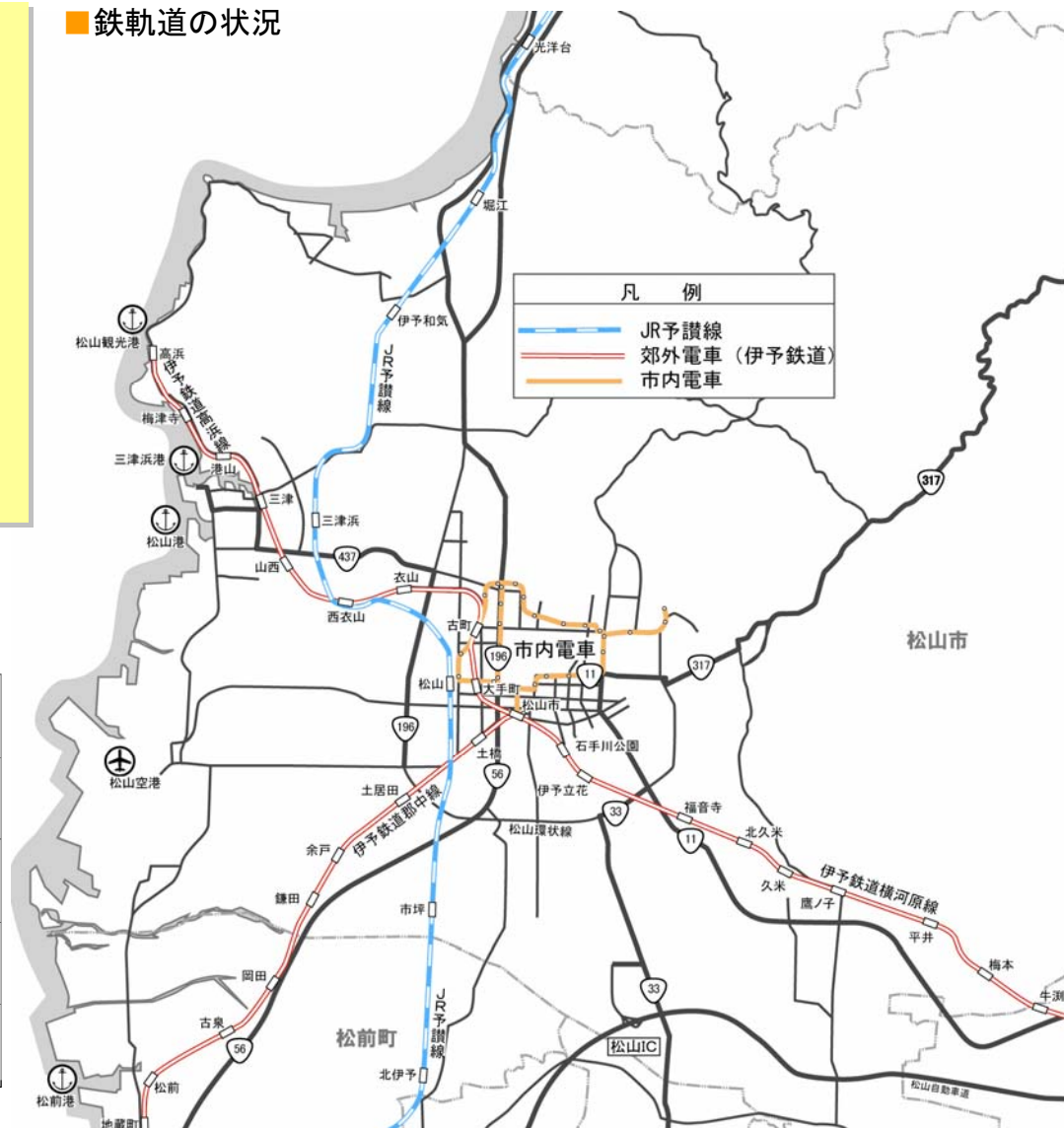
松山都市圏 性年齢階層別の人口比較



## (6) 鉄軌道の状況

- ・ 中心部においては、松山城を取り囲むように市内電車網（路面電車）が敷設されている。また、郊外と中心部を結ぶ鉄道として、伊予鉄道高浜線、伊予鉄道横河原線、伊予鉄道郡中線、JR予讃線がある。
- ・ モータリゼーションの進展により、郊外電車、市内電車利用者はいずれも大幅に減少しており昭和50年の約半分程度まで減少している。

### 鉄軌道の状況



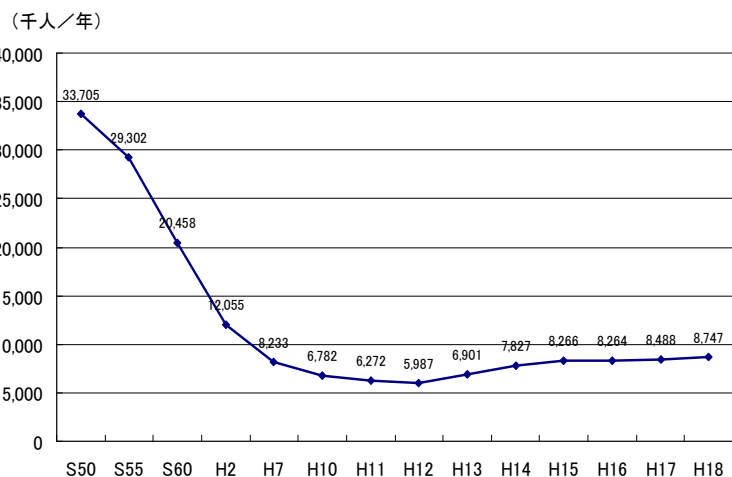
鉄軌道利用状況の推移

鉄軌道路線図



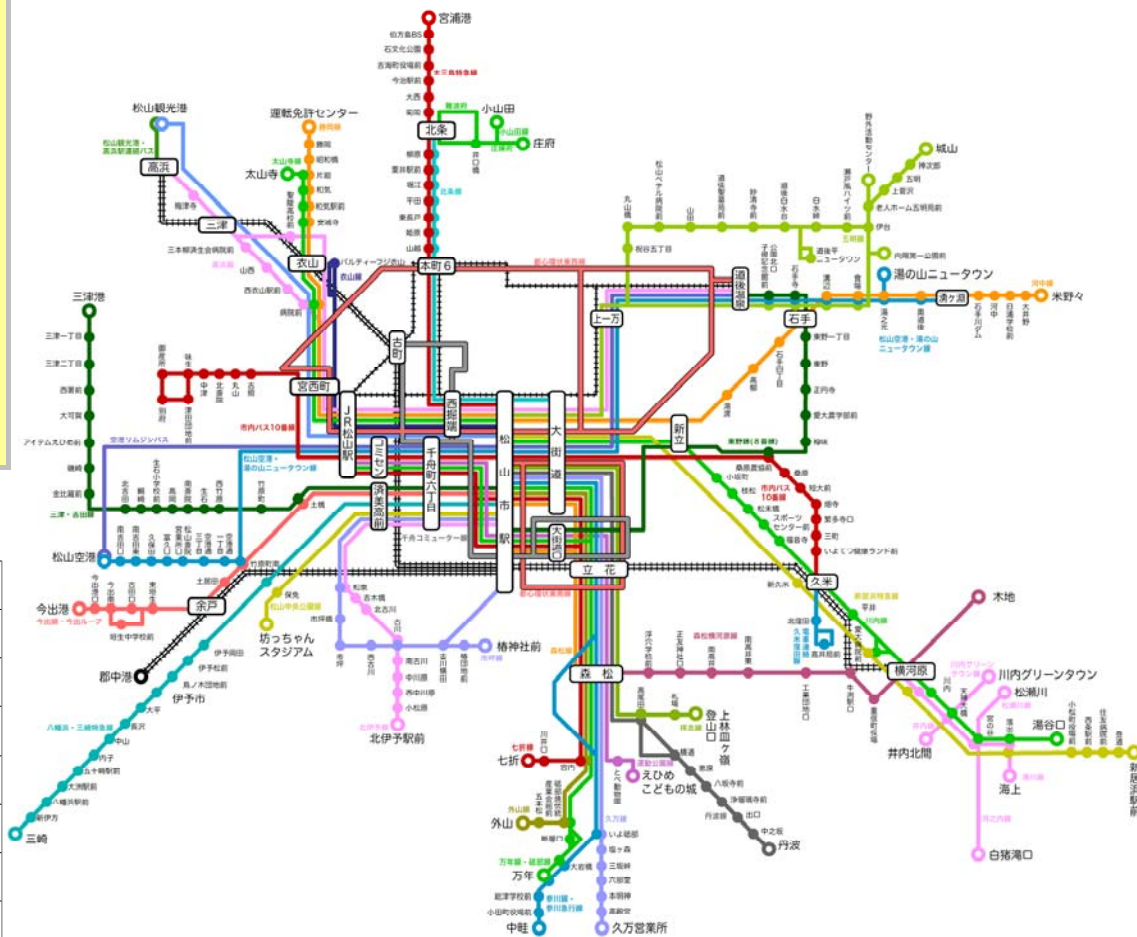
## (7) バス交通の状況

- ・ 鉄道が敷設されていない地域を中心に運行されている。
- ・ 運行系統は郊外と中心部（松山市駅）を結ぶ放射状の運行系統がメインであるが、これ以外に、郊外の鉄道駅へのアクセス改善を目的としたフィーダー路線（電車連絡久米窪田線など）や中心部を循環する路線（都心環状東西線、都心環状東南線）などもある。
- ・ バスの利用者数の減少が著しく、昭和50年の4分の1程度となっている。



バス利用状況の推移

### ■ バス交通の状況



バス路線網図

## (8) 公共交通のカバー圏域

- 松山市中心部や幹線道路沿線、鉄道沿線は、電車、バスがあるため、公共交通へのアクセス不便地域はほとんどないが、郊外部の主要幹線から離れた地域では、公共交通へのアクセスが不便である。

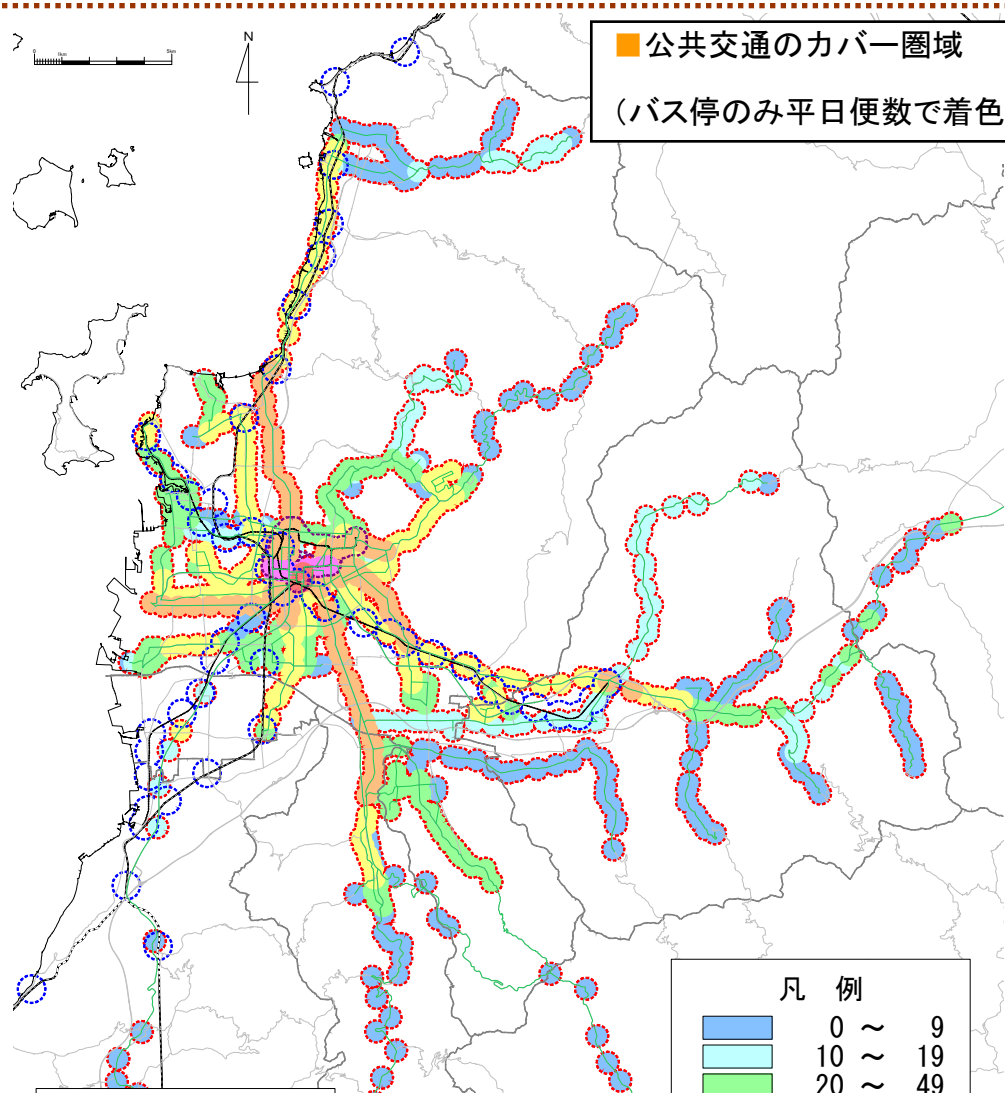
参考) 距離の目安

バス停・電停

200m圏→一般成人が約3分以内、高齢者が約5分以内に到達できる圏域

鉄道駅

500m圏→徒歩で比較的容易に到達できる圏域



凡 例  
バス停400m圏  
電停400m圏  
鉄道駅500m圏

| 凡 例   |     |  |
|-------|-----|--|
| 0 ~   | 9   |  |
| 10 ~  | 19  |  |
| 20 ~  | 49  |  |
| 50 ~  | 99  |  |
| 100 ~ | 199 |  |
| 200 ~ | 499 |  |
| 500 ~ |     |  |

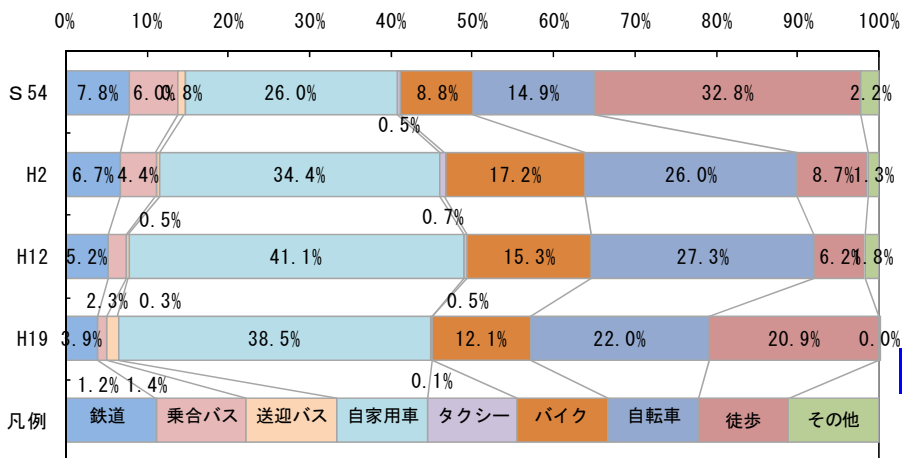
(単位: 本数)



## (9) 利用交通手段の変化

- ・松山市の利用交通手段の変化をみると、公共交通手段（鉄道・乗合バス）の分担率が減少、自家用車の分担率が増加。
- ・流入人口は、松前町、東温市、伊予市の順に多く、流出人口は、東温市、松前町、伊予市の順で多くなっている。

### 通勤・通学目的の利用交通手段の変化(松山市)

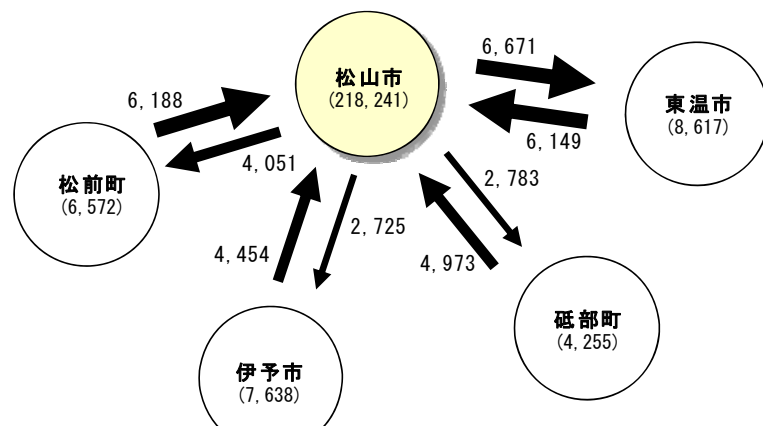


資料: 第1回松山都市圏パーソントリップ調査(H54)  
国勢調査(H2、H12)  
第2回松山都市圏パーソントリップ調査(H19)

※ただし、第1回松山都市圏パーソントリップ調査においては、都市圏全体とする。

### 通勤・通学流動(H19)

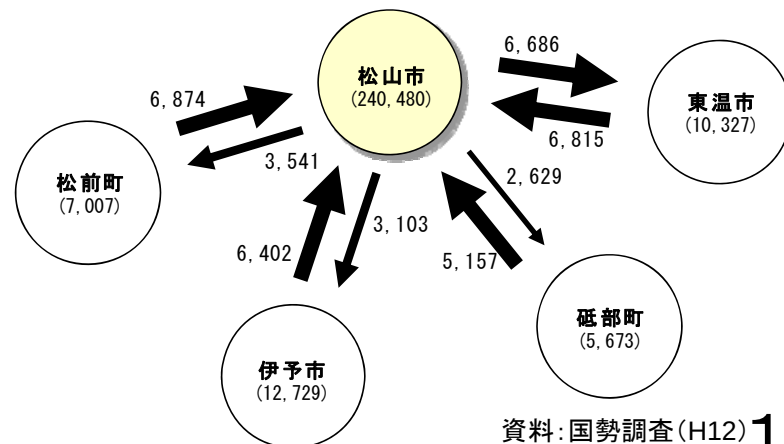
単位: トリップ  
括弧内の数字は、自市町内の通勤・通学トリップ数



資料: 第2回松山都市圏パーソントリップ調査(H19)

### 通勤・通学流動(H12)

単位: 人  
括弧内の数字は、自市町内の通勤・通学者数

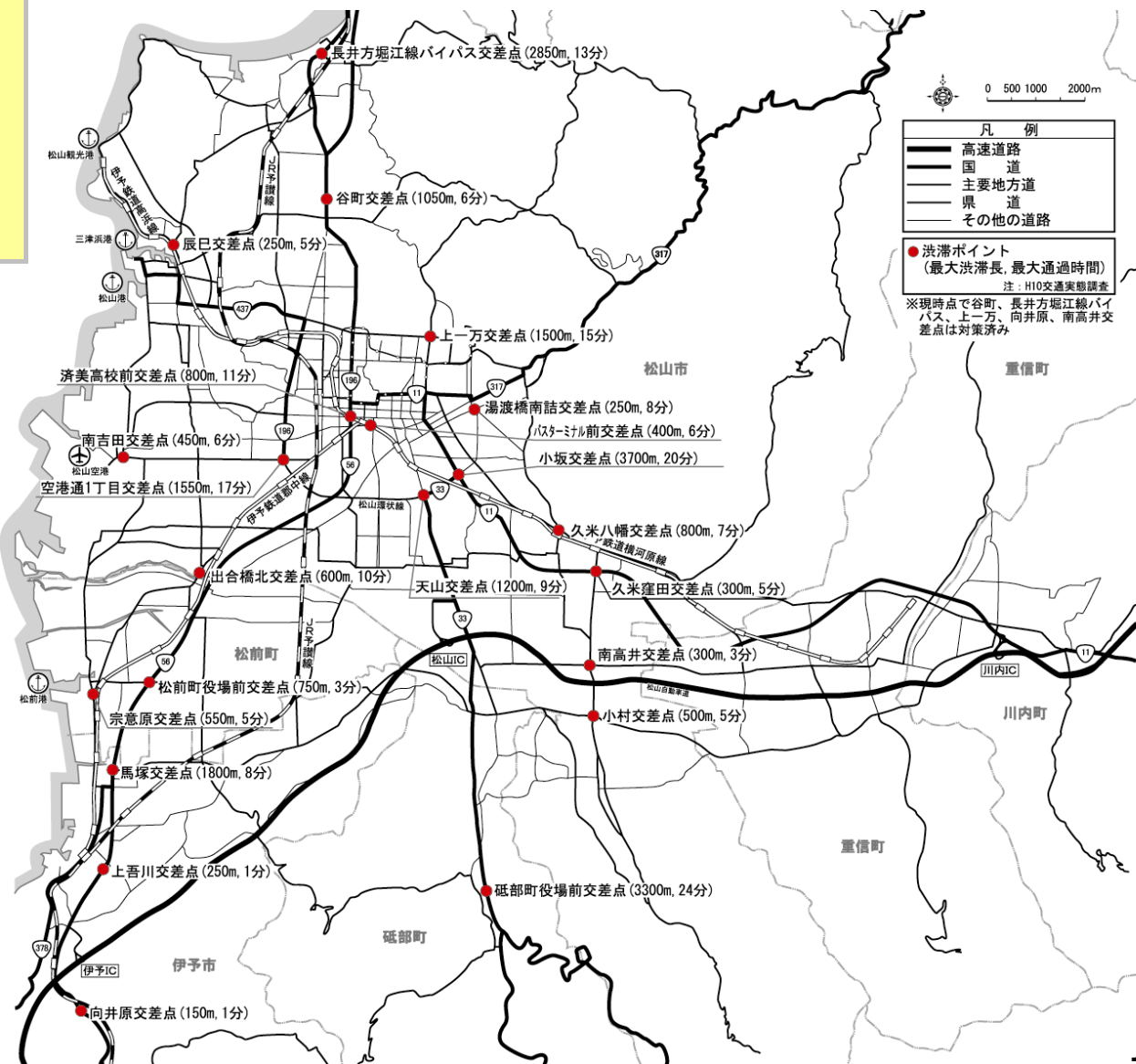


資料: 国勢調査(H12) 10

## (10) 道路交通の状況（渋滞状況）

- 市内の渋滞ポイントは交通量の伸びが著しい南部方面で多い。とくに、放射道路と環状道路が交差ポイントでの渋滞が激しい。

### ■ 渋滞ポイント（H10）



## (1) 問題点の整理

### ■これまでの都市交通政策

人口の外延化

モータリゼーション  
(交通手段の変化)

就業人口の中心市街地への  
集中

中心部に交通が集中する都市構造

公共交通機関の利用低下

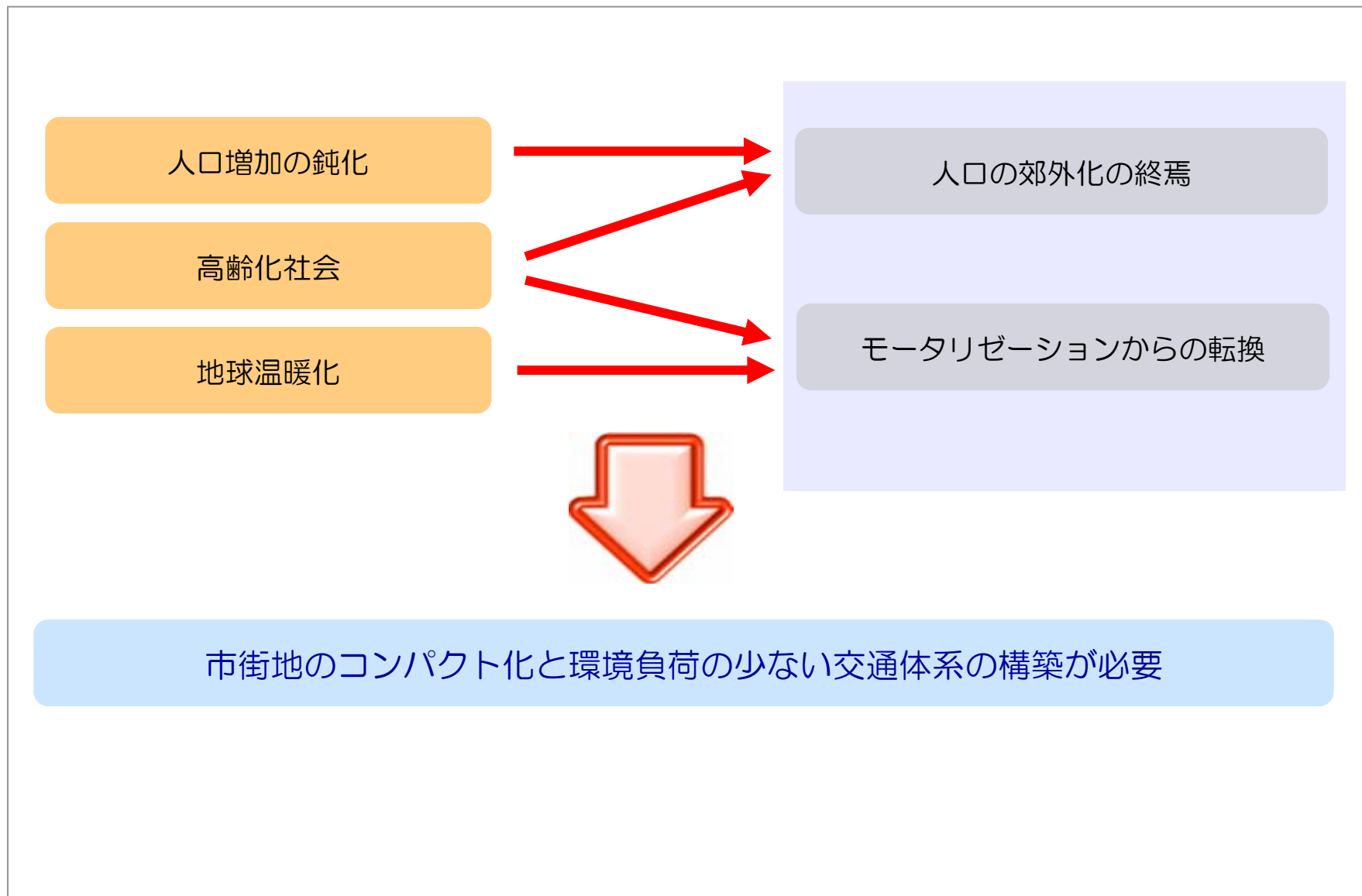


都心部及びその周辺では朝夕の通勤・  
通学時間帯を中心に交通渋滞

今までの都市交通政策は、これら増え続ける自動車交通需要に対応するべく、  
道路などインフラ整備を進めてきた。

(2) 対応策

■新たな状況の出現

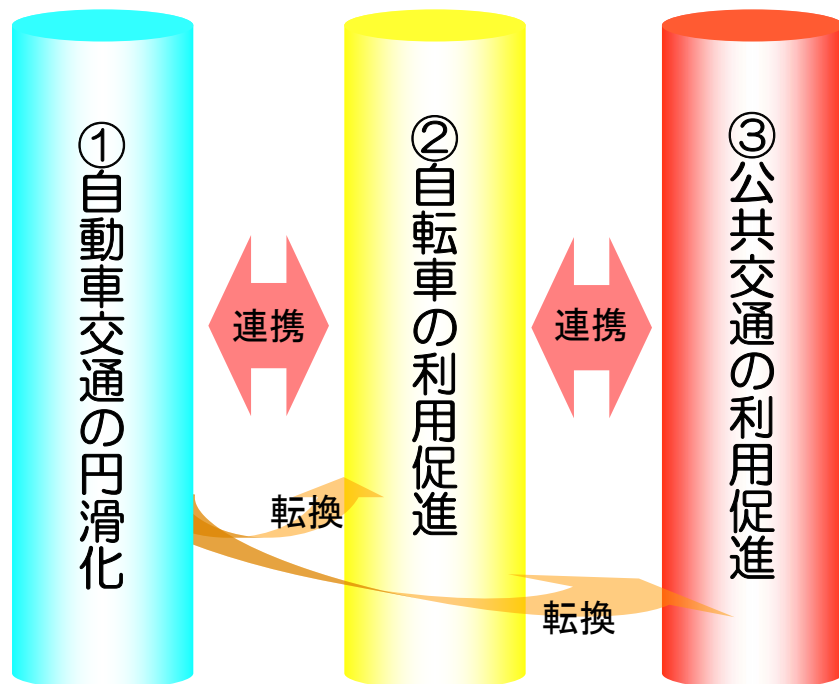


(3) 交通政策の基本理念

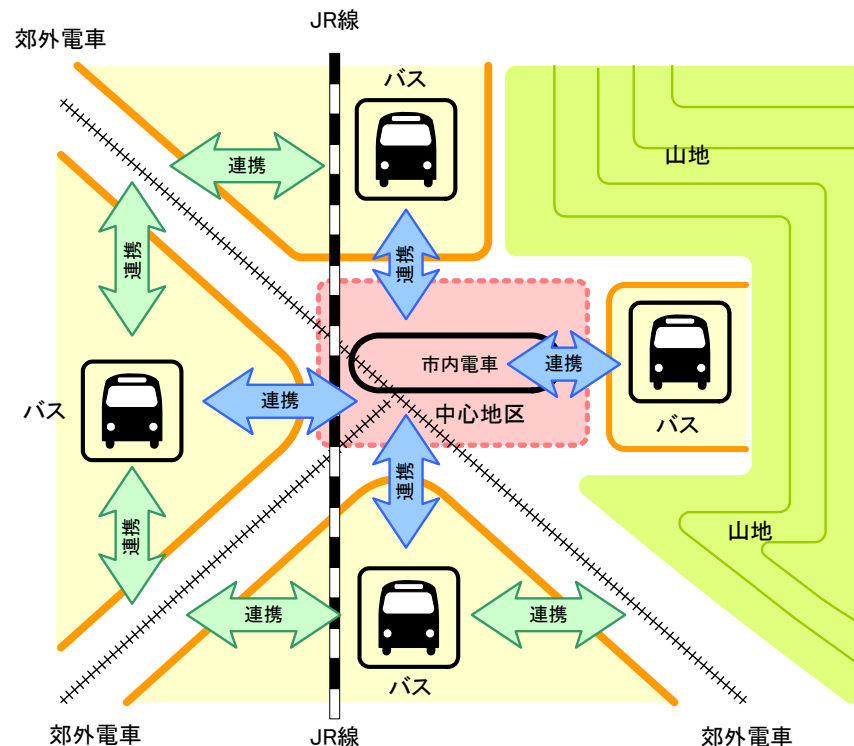
# 基本理念：「地球にやさしい日本一のまちづくり」

～環境的に持続可能な交通体系の構築～

## 基本理念を実現するための方針



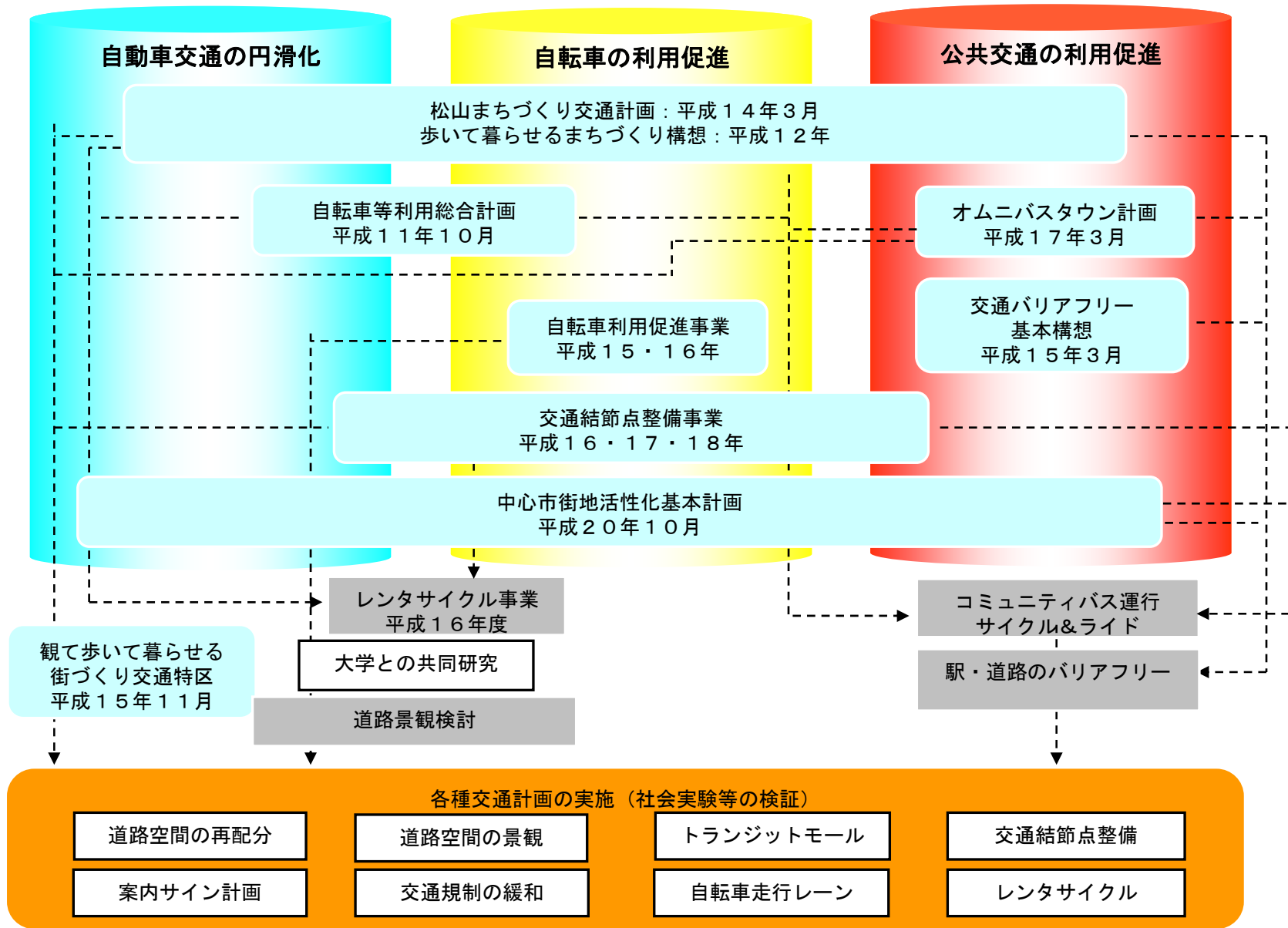
## 方針概念図



過度の自動車交通から他の交通手段への転換を促し、  
バランスがとれた、持続可能な交通体系（マルチモーダル）をめざす。

# 1-3 松山市の交通政策

## (4) 「歩いて暮らせるまちづくり」を支える持続可能な交通政策



## (5) 交通政策の具体的展開

| 基本方針                                               | 具体的施策                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ①<br>自動車交通の円滑化                                     | ○道路整備事業(松山外環状線・北条バイパス・中村桑原線・北久米和泉線・樽味溝辺線等)<br>○立体交差事業(小坂交差点・天山交差点)<br>○連続立体交差事業(伊予鉄道高浜線・JR予讃線)                                                                                                     |                                                                                                                  |
| ②<br>自転車の利用促進                                      | ○自転車走行空間の整備<br>・道路空間再配分(市役所前天山線(河原町)・一番町東雲線(ロープウェイ通))<br>・サイクリングロード(重信川河川敷外)<br>・観光レンタサイクル<br>○自転車駐車場整備<br>・市営駐輪場整備(市営大街道駐輪場・市営松山駅前駐輪場)<br>・民営駐輪場への補助(全日空ホテル・キスケ三番町・フラワー・三越・モンキーズ・伊予鉄南・キスケBOX)     |                                                                                                                  |
| ③<br>公共交通の利用促進<br><br>(バスについてはオムニバスタウン計画により総合的に推進) | 1.バスの利便性・安全性等の向上<br>(1) 本数増便の検討<br>(2) 生活交通バス路線の維持確保<br>(3) 快速バスの増便<br>(4) バス路線の新設<br>(5) ICカードの導入<br>(6) 鉄道・バス共通運賃制度の導入検討<br>(7) バスロケーションシステムの拡充<br>(8) ノンステップバス・低公害車バスの拡充<br>(9) 体系的な旅客案内システムの構築 | 3.交通安全に配慮したバス走行環境の改善<br>(1) 公共車両優先システム(PTPS)の導入<br>(2) バス優先レーンのカラー舗装化<br>(3) 道路整備・交差点改良の促進<br>(4) トランジットモールの導入検討 |
|                                                    | 2.交通施設等の整備・改善<br>(1) サイクル・アンド・バスライドの導入検討<br>(2) パーク・アンド・バスライドの導入<br>(3) ハイグレードバス停の整備<br>(4) 交通結節点の整備                                                                                               | 4.バスの社会的意義の認識高揚<br>(1) オムニバスタウン施策の浸透<br>(2) バス利用促進キャンペーン実施<br>(3) バス優先の徹底                                        |
|                                                    |                                                                                                                                                                                                    | 5.公共交通の利用促進<br>(1) モビリティ・マネジメント<br>(2) 環境教育(交通について)<br>(3) 地球温暖化防止フェスティバル                                        |



## (6) 交通政策

・都心地区は歩行者・自転車を中心とした『歩いて暮らせるまちづくり』を構築し、また、都心地区へアクセスする交通については、公共交通や自転車を中心とする。

### ■都心地区及び都心周辺地区

- アクセスポイントを中心とする歩行ゾーンの整備(安全性、快適性)
- アクセスポイントをネットワークする歩行支援機能(路面電車、循環バス)
- 面的に広がる自転車走行空間の整備
- 都心地区を目的とするトリップは自家用車利用から自転車、公共交通利用へ転換を誘導することで都心地区の交通負荷を軽減し、上記の目的の達成を図る。(周辺地域、郊外地域の考え方参照)
- 自動車系の移動では、都心地区通過交通は環状道路に誘導し、都心地区から排除する。

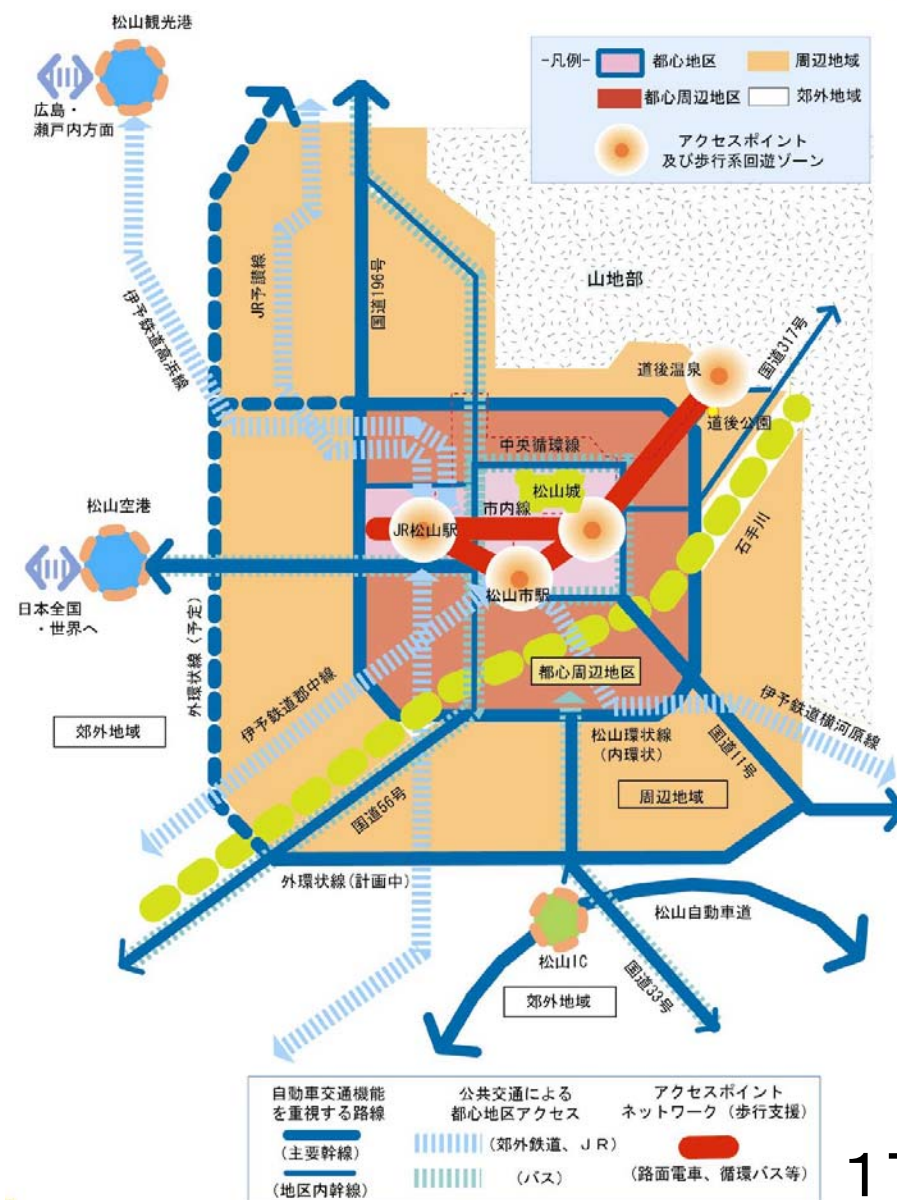
### ■都心周辺地区及び周辺地域

- 都心地区へのアクセスは自転車、公共交通利用を促進する。(自転車走行空間の整備、循環バスと鉄道の連続輸送)
- 都心地区への自動車利用を削減することで、自動車利用が唯一なトリップに対し自動車交通の円滑化を図る。

### ■郊外地域

- 都心地区へのアクセスは公共交通利用を促進する。(サイクルアンドライド、循環バスと鉄道の連続輸送)
- 都心地区への自動車利用を削減することで、自動車利用が唯一なトリップに対し自動車交通の円滑化を図る。

### ■政策概念図



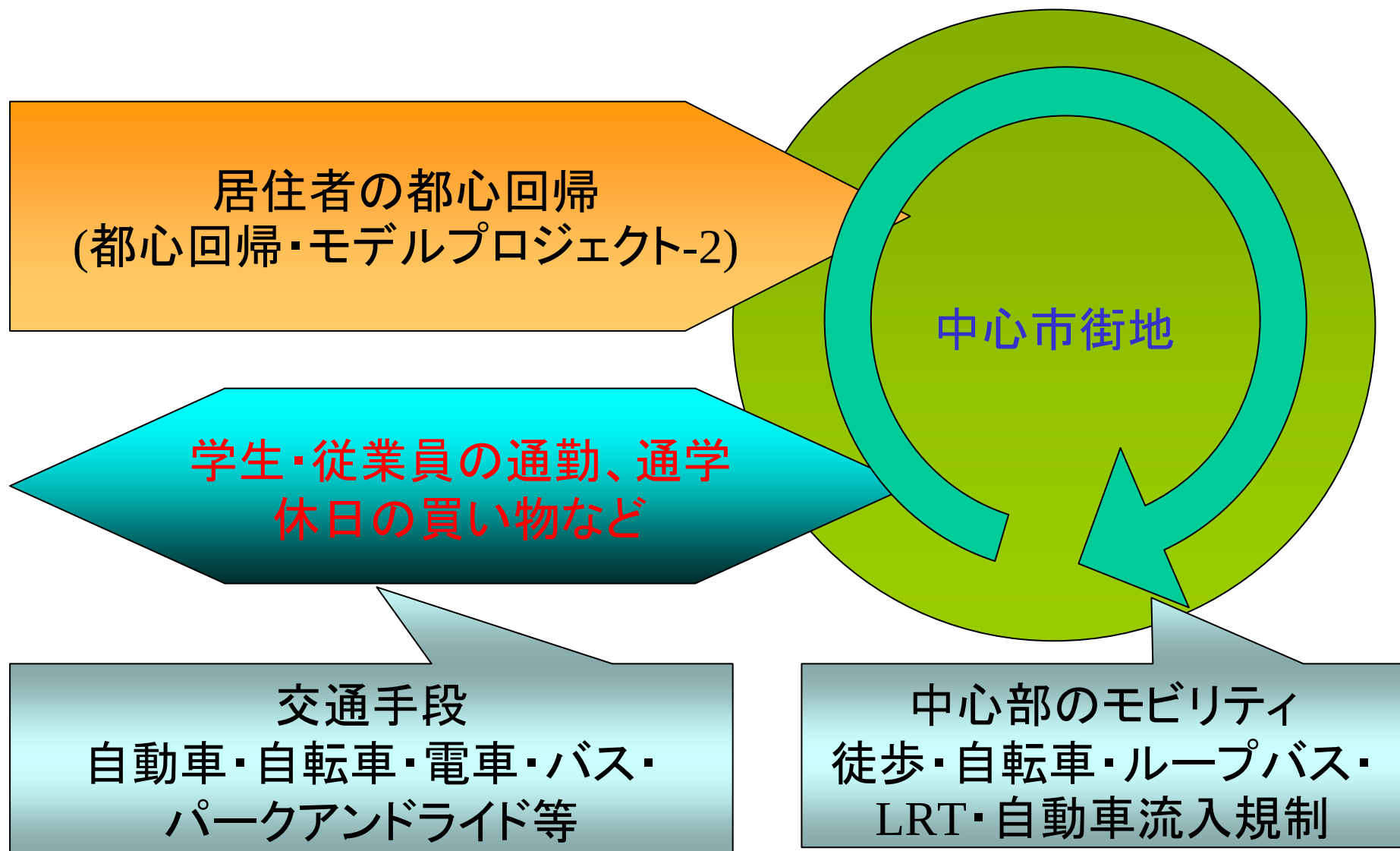
# 松山市の交通政策

## （７）公共交通の将来像

## ■公共交通の将来像概念図



-  JR、郊外電車によるアクセス軸
-  バスによるアクセス軸
- 注)バスによる幹線アクセス軸の一部は  
将来、軌道系の導入もありうるものである。
-  中心市街地における公共交通ネットワークの充実  
(路面電車の改善、都心循環バスの導入)
-  鉄道とバスの連携輸送の拠点
-  都心地区アクセスポイント及び周辺の整備  
(歩行空間、自転車走行空間、駐輪場等)



## 歩いて暮らせる生活都心の創造

### <基本方針>

- ①都心地区内でバリアフリーな歩行者・自転車空間ネットワークの確保
- ②都心地区内のバリアフリー空間確保のための交通システムの確立
- ③都心居住の推進による街の活性
- ④住民を主体とする地域活動の創出

### モデルプロジェクトー1

- 歩行者・自転車空間ネットワークの確保とそれを支える交通システムの確立

### モデルプロジェクトー2

- 都心居住の推進施策の検討

## モデルプロジェクト-1

歩行者・自転車のネットワーク空間の確保とそれを支える交通システムの確立

歩行者・自転車空間ネットワークの確保とそれを支える交通システム

バリアフリーの歩行者・自転車の回遊ネットワークの整備

- 歩行者・自転車の回遊ルートの設定
- 道路空間の再配分
- 駐輪場の整備と迷惑駐輪の排除
- 案内システム、休憩スポットの整備
- 歴史・観光資源の活用

自動車の都心部への流入を抑制するためのフリンジ型駐車場の整備

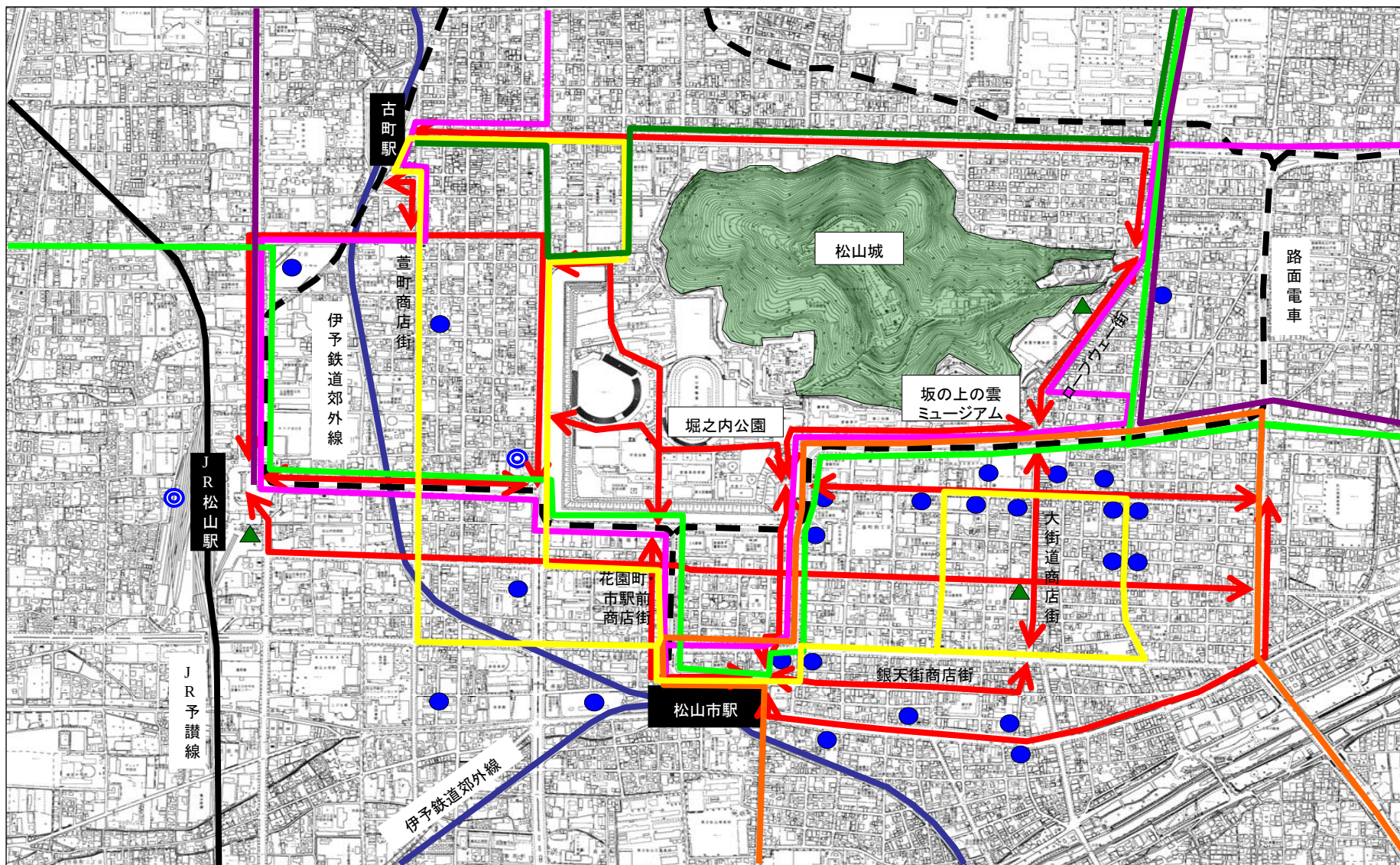
鉄道、路面電車と連携する都心地区内のモビリティの改善

- コミュニティバス
- タウンモビリティ
- レンタサイクル



# 1-3 松山市の交通政策

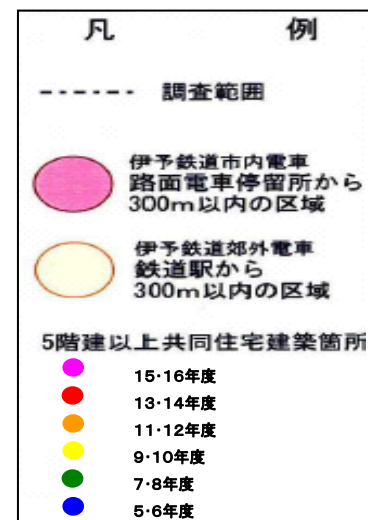
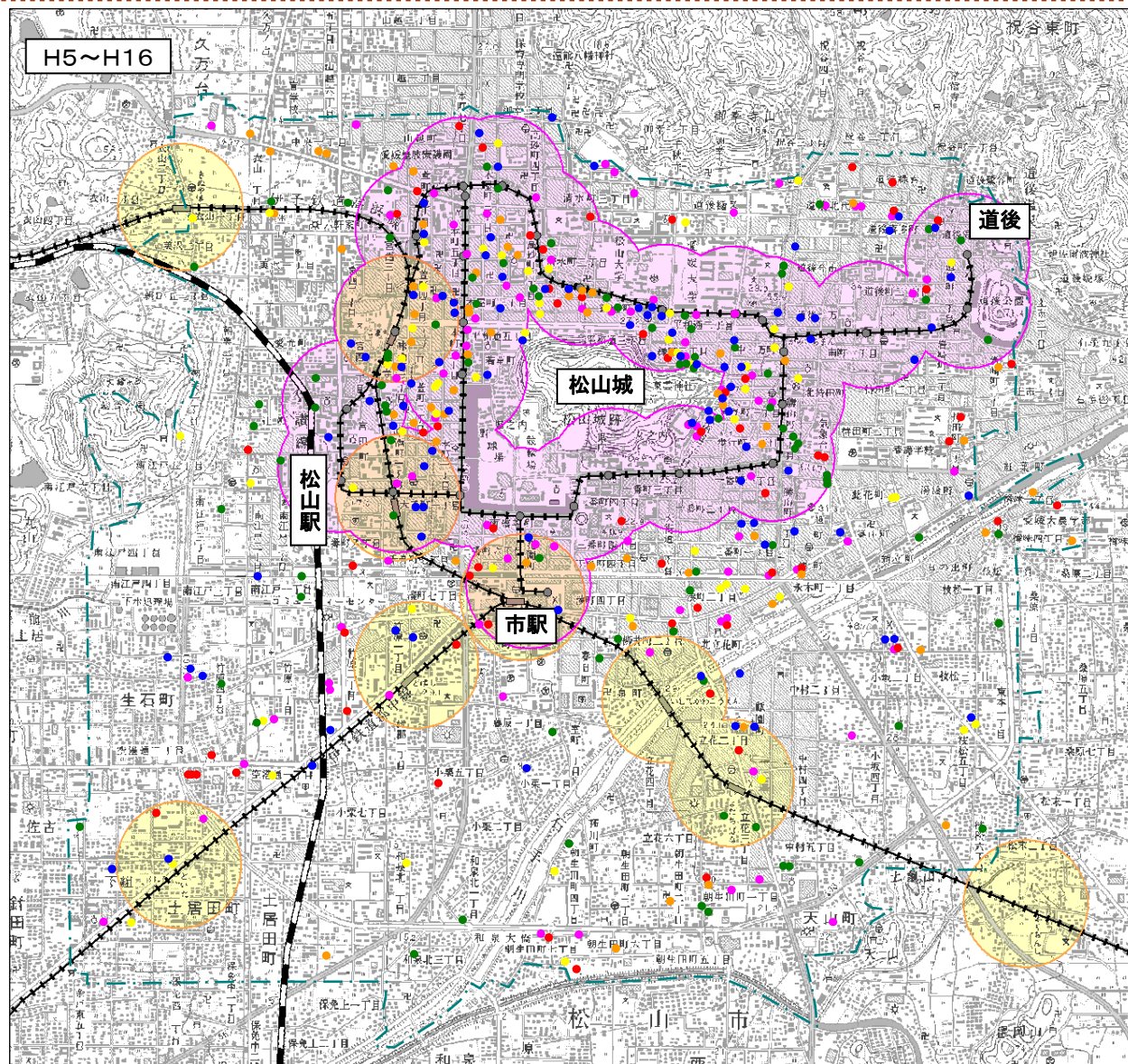
## (11) 歩いて暮らせるまちづくり 中心部のモビリティネットワーク



|     |  |            |  |         |  |         |  |             |  |                |
|-----|--|------------|--|---------|--|---------|--|-------------|--|----------------|
| 凡 例 |  | 主なネットワーク動線 |  | 東南線(新設) |  | 東西線(新設) |  | 千舟通勤ター線(廃止) |  | フリンジ型駐車場(将来整備) |
|     |  | マドンナバス     |  | 東南線(廃止) |  | 東西線(廃止) |  | レンタサイクル拠点   |  | フリンジ型駐車場(既存)   |



## (12) 新築マンションの立地状況



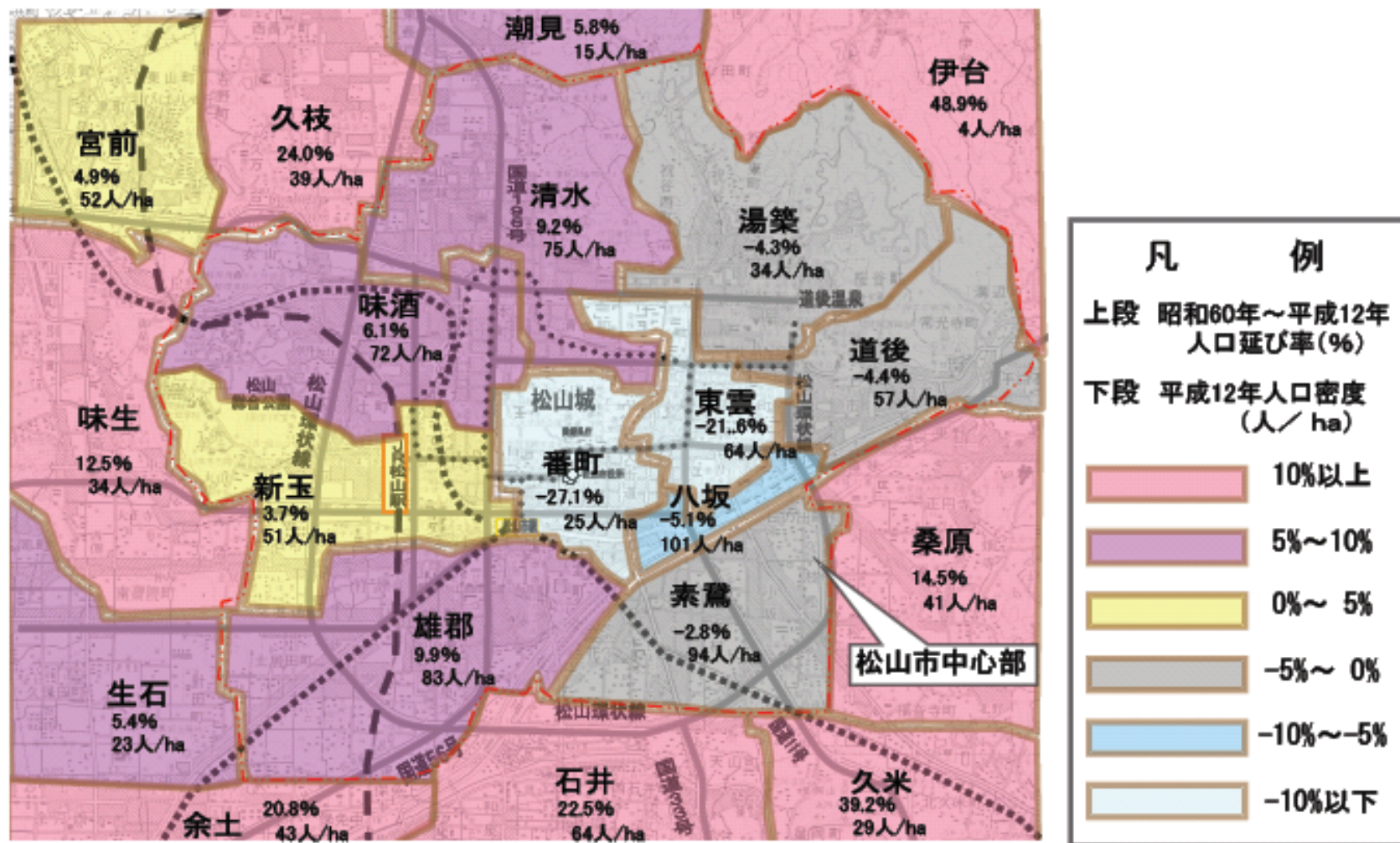
○H5年からH14年までの10年間の5階建て以上の共同住宅  
(建築確認申請調べ)



# 1-3 松山市の交通政策

## (13) 中心部の人口増加率

松山市地区別人口の推移率(平成12年/昭和60年)



※松山市中心部(本庁区と道後、湯築地区)

(資料)昭和60年から平成7年は国勢調査、平成12年は1月1日現在推計

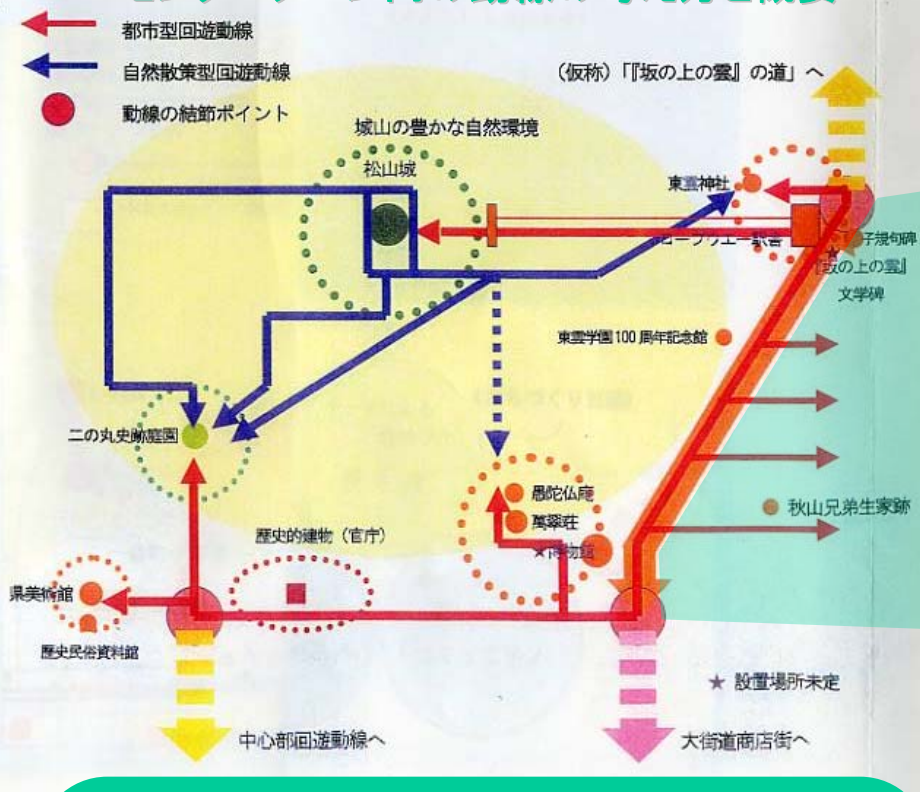
## 2. 整備事例(ロープウェイ通り・道後温泉本館周辺)他





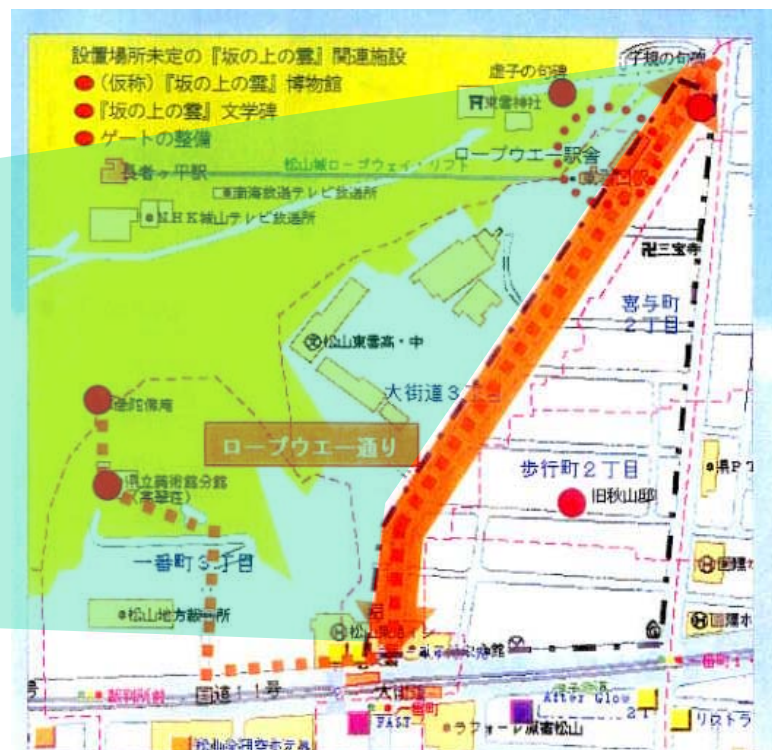
(1)

## センターゾーン内の動線の考え方と概要



- ・『坂の上の雲』の史跡が集積する「ロープウェイ通り」とその周辺部を中心に都市型の回遊動線と松山城を中心とした自然散策型の回遊動線の多様な組合せによりゾーン全体の回遊性強化と松山城観光のポテンシャルアップを図る。

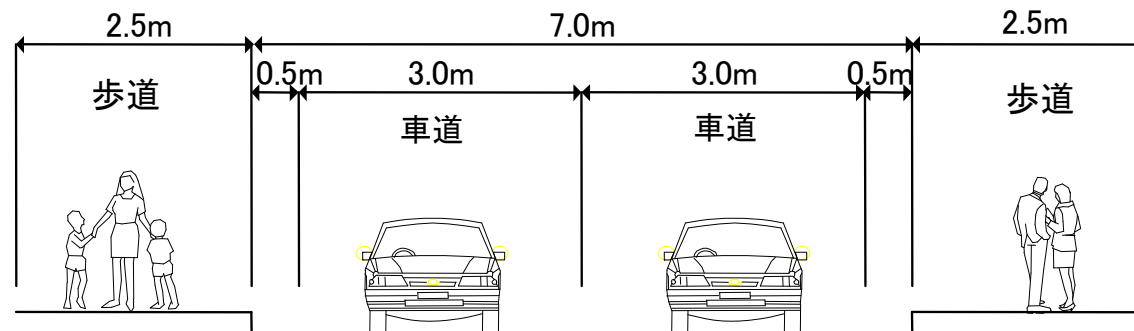
## ロープウェイ通りのポジションとまちづくりの課題



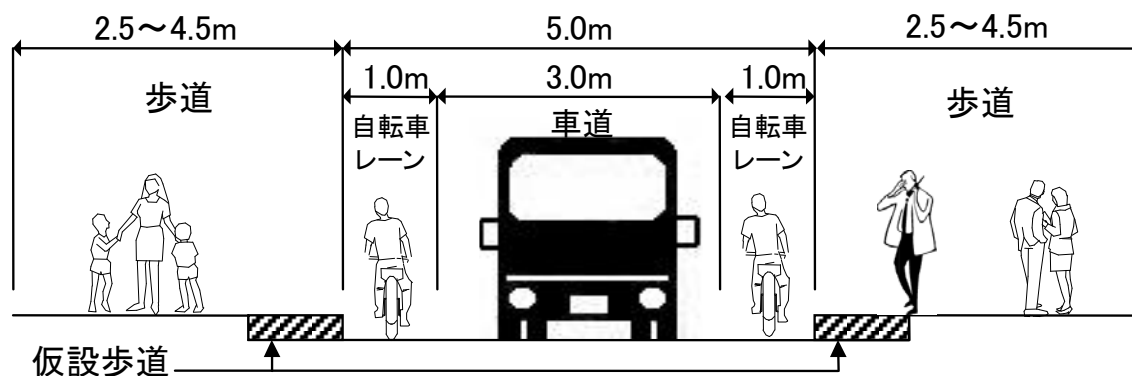
- ・「ローブウェイ通り」は  
センターゾーンのメインエントランスとして、  
また市内中心部の動線の起点として  
○人を回遊させる動線づくり  
○滞留させるための仕掛けづくり  
○新しいまちとして情報発信するための基盤  
づくりなど を行う。

## 2-1 歩行者優先空間創出（ロープウェイ通り）

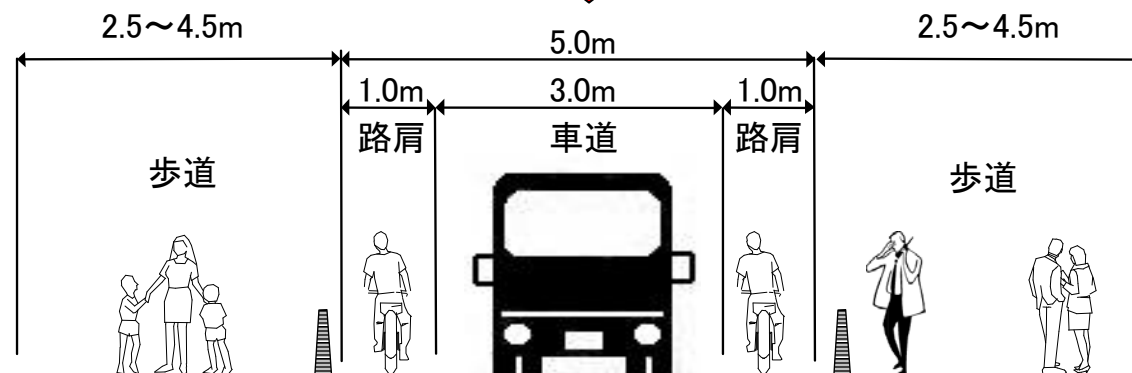
（従来の交通体系）



（社会実験中）

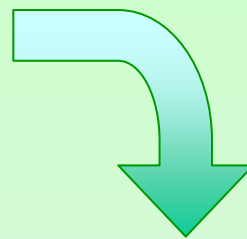


（現在の交通体系）



## 2-1 歩行者優先空間創出（ロープウェイ通り）

### (1) ロープウェイ通り整備前後写真





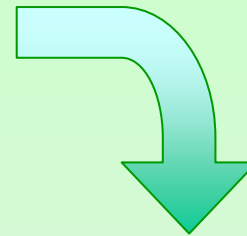
## 2-1 歩行者優先空間創出（ロープウェイ通り）

### (2) ロープウェイ通り整備前後写真



## 2-1 歩行者優先空間創出（ロープウェイ通り）

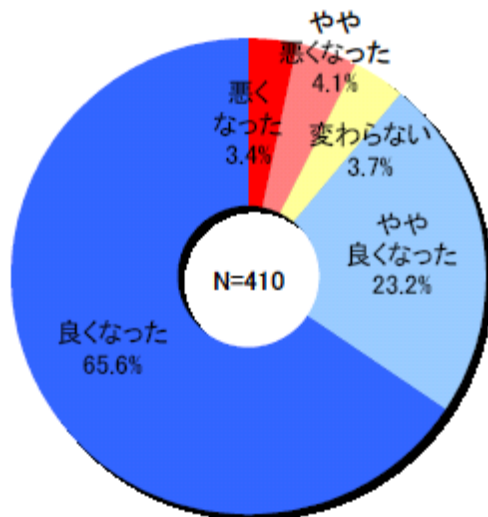
### (3) ロープウェイ通り整備前後写真



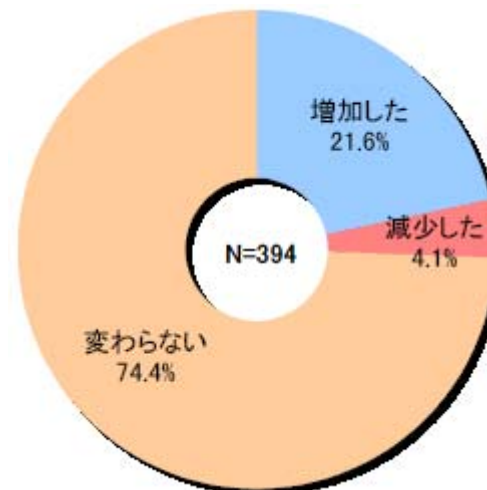
## 2-1 歩行者優先空間創出（ロープウェイ通り）

### （4）整備後のアンケート結果（実施期間：平成19年2月6～11日（内5日間））

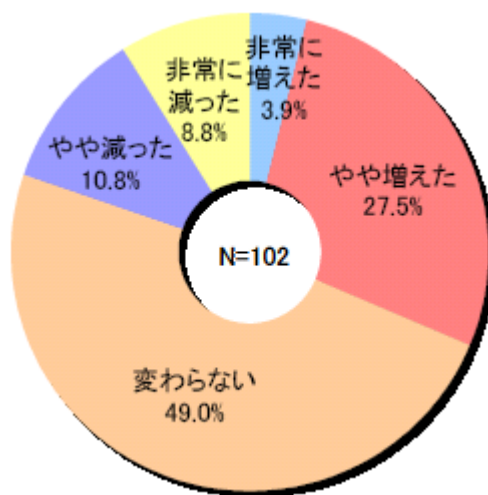
整備後の評価（通行者：410人）



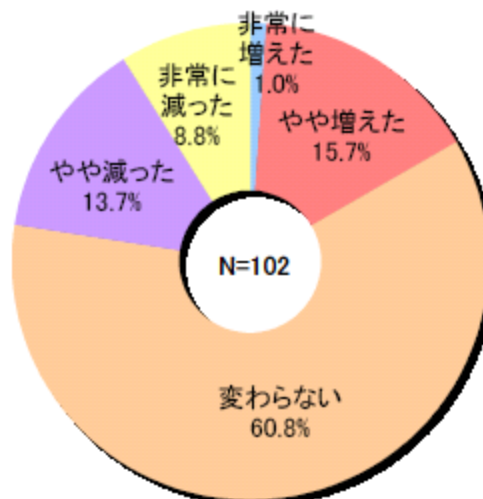
整備後の滞在時間（通行者：394人）



整備後の集客数（商店主：102人）



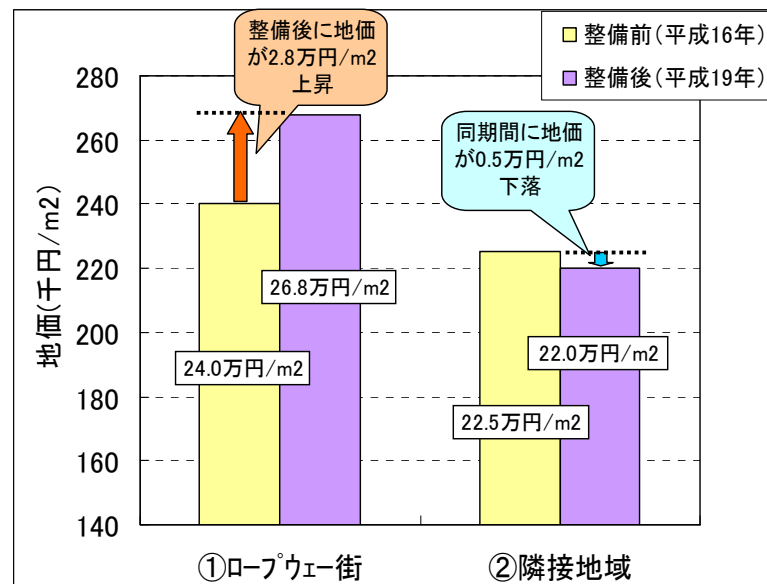
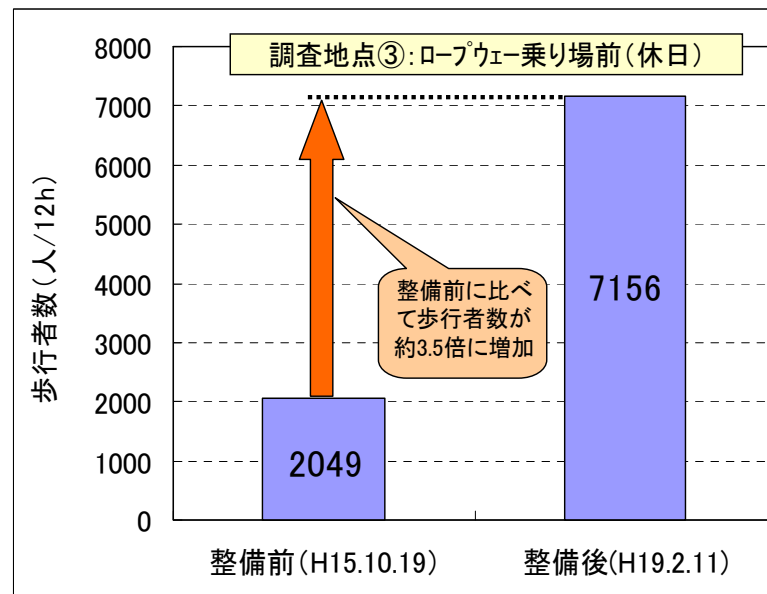
整備後の売り上げ（商店主：102人）





## 2-1 歩行者優先空間創出（ロープウェイ通り）

### （5）ロープウェイ通り整備効果





## 2-2 歩行者優先空間創出（道後温泉本館周辺）

### （1）道後温泉本館周辺の現状と問題点

#### ■ 道後温泉の整備前の状況



← 歩行者と車が錯綜する道後温泉本館周辺・・・



← 高い建物により視覚的に埋没した本館・・・

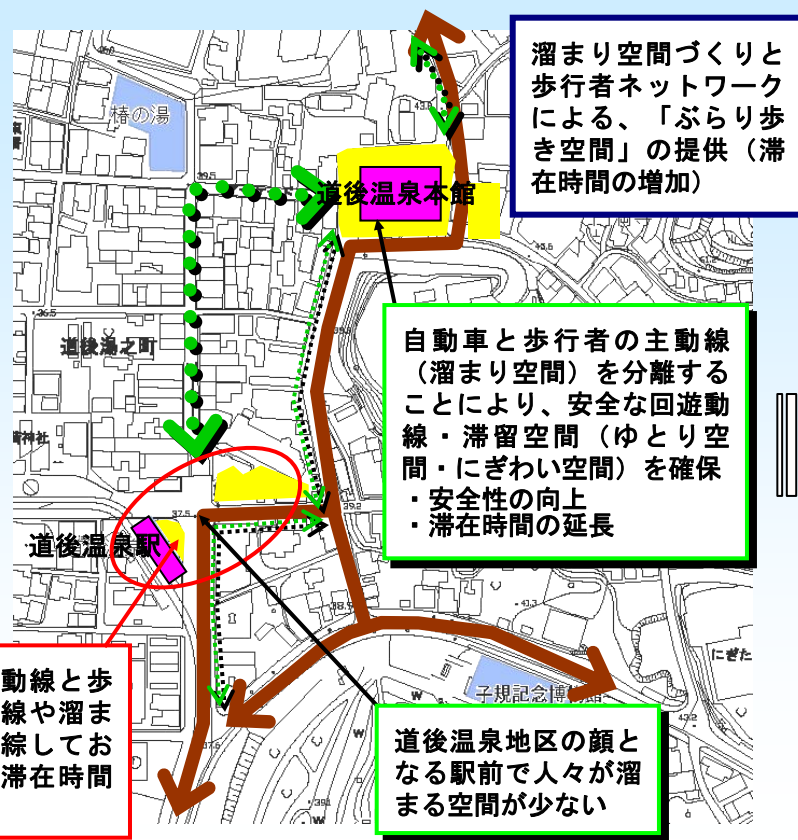


← 歩行者空間が少ない道後温泉駅周辺・・・

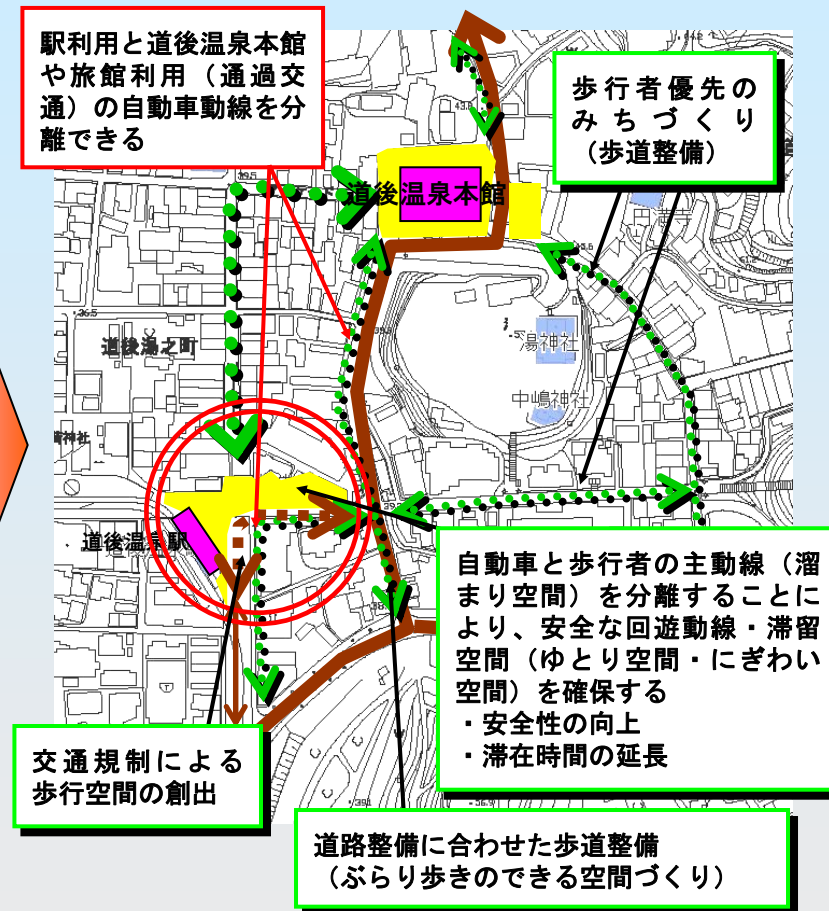
## 2-2 歩行者優先空間創出（道後温泉本館周辺）

### （2）道後温泉本館周辺整備計画

【現状の交通動線】



【今後の交通動線整備イメージ】



歩行者（広場）空間



自動車主動線



自動車補助動線



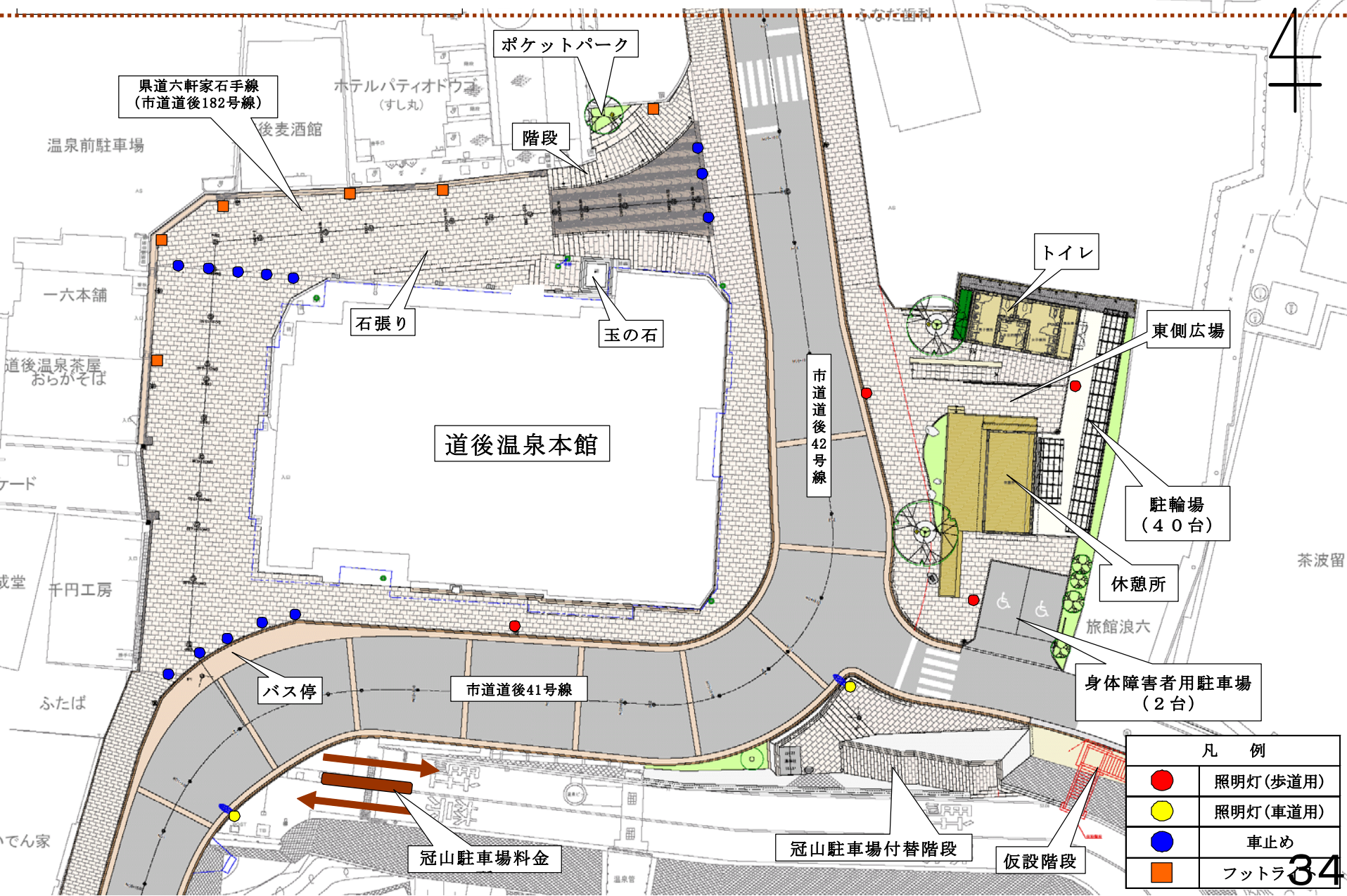
歩行者主動線



歩行者補助動線



### (3) 道後温泉本館周辺平面図



整備前 (H18. 1. 21)



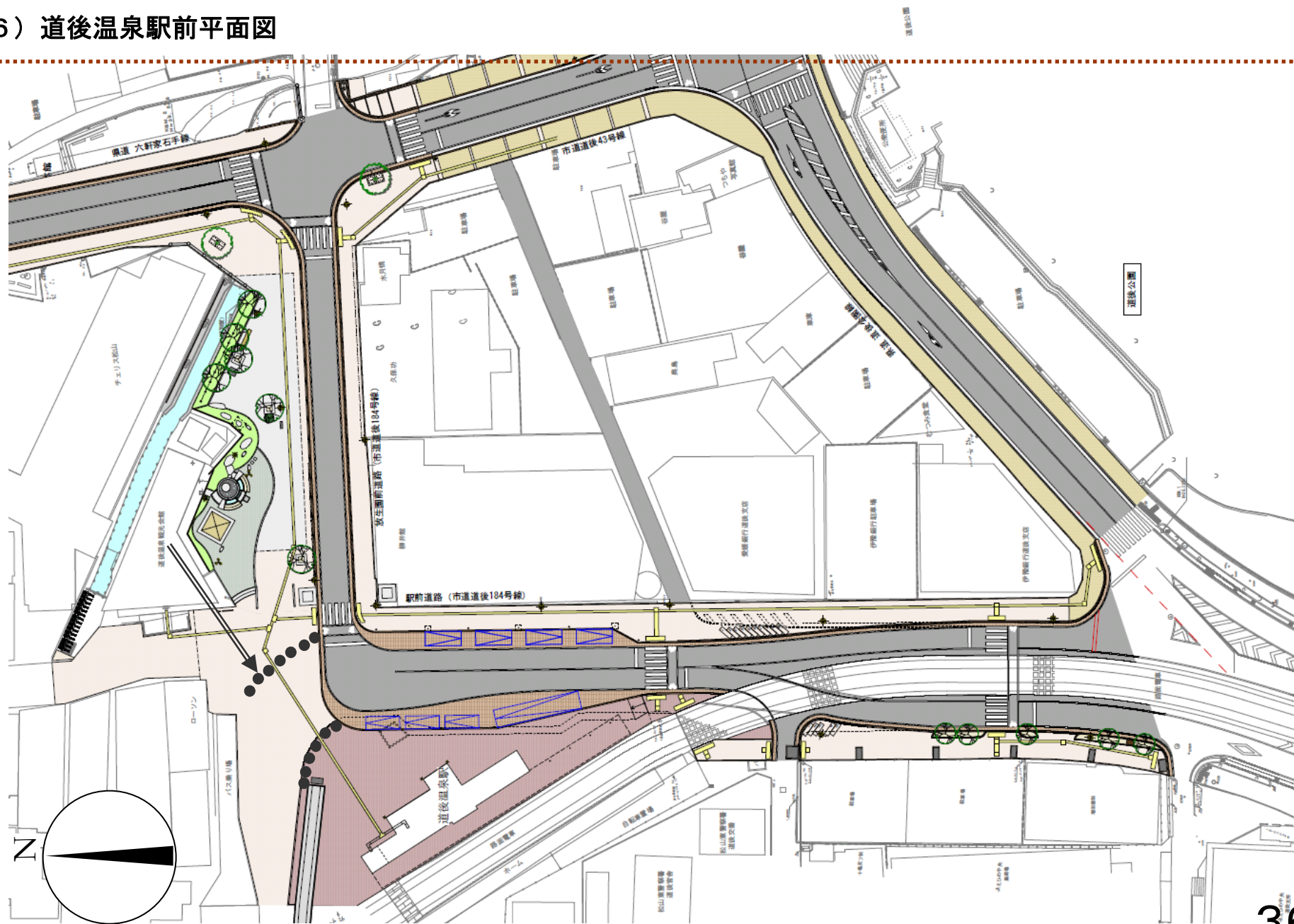
整備後 (H20. 2. 10)





## 2-2 歩行者優先空間創出（道後温泉駅前）

（6）道後温泉駅前平面図



### 3. 公共交通利用促進(ハード整備)





# 3-1 オムニバスタウン計画施策展開図

- 本数増便(朝タラッシュ時・昼間時・終発延長)の検討
- 生活交通バス路線の維持
- 快速バスの増便(砥部線・北条線)
- ICカード導入
- 鉄道・バス共通運賃制度の導入検討
- 体系的な旅客案内システムの構築
- ノンステップバス導入拡充 etc...

- 低公害バス(CNGバス)の導入



- ハイグレードバス停の整備



- バスロケーションシステムの拡充



パーク&バスライド  
(北条営業所)



交差点改良 (小坂交差点)



交通結節点整備 (梅本駅)



| 凡 例              |                     |
|------------------|---------------------|
| 導入区間             | 検討区間                |
| 実施               | 検討                  |
| 交通結節点の整備検討       | トランジションモールの導入検討     |
| 道路整備             | バス路線の新設             |
| PTPS(公共車両優先システム) | サイクル・アンド・バスライドの導入検討 |
| バス路線の新設          | パーク・アンド・ライドの導入      |
| バスターミナル整備        | バスターミナル整備           |
| 事業中・実施           | 検討対象                |
| 交差点改良            |                     |

## 4. 公共交通利用促進(ソフト施策)





## (1) ソフト施策等について

## ■ 公共交通利用促進啓発事業

## ● 従来型

新聞、テレビ・ラジオCM、インターネット、イベント、シンポジウム...

## ● 行動変容を促すモビリティ・マネジメント

※モビリティ・マネジメント：ひとり一人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策

## ① 企業を対象としたモビリティ・マネジメント

- ・主に通勤における交通行動の変容を企業等で行う。

国土交通省松山河川国道事務所が『小坂交差点立体化工事』に伴い企業を募集中。  
『こさか300キャンペーン』を実施中。

## ② 居住者を対象としたモビリティ・マネジメント

- ・主に通勤における交通行動の変容を地域単位で行う。

松山市内4地区(北条、粟井、余土、石井地区)において住民を募集し、ワークショップ方式と郵送方式によるトラベル・フィードバック・プログラム(TFP)を実施。  
今年度、GPS携帯を使った自動フィードバックTFP

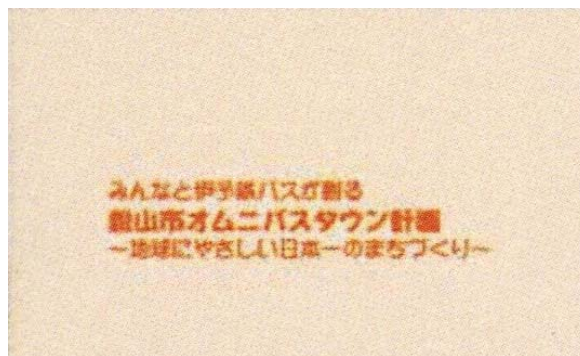
## ③ 学校教育におけるモビリティ・マネジメント

- ・小学生・中学生の将来的な交通行動の変容を図る。

松山市立みどり小学校(5年生 121名)において、自動車と公共交通の利用状況や環境への影響等についての学習及び、公共交通の乗車体験を実施。

## (1) 従来型の公共交通利用促進

## ●ラッピングバス

●TV、ラジオCM  
による情報提供

## ●イベントの実施





## (1) GPS携帯を使用した自動TFP

渋滞緩和・地球温暖化防止に向けた「まつやま」の挑戦！



## まつやまエコ交通2000人 チャレンジ!

——「エコ交通診断」を実施しながら、環境にやさしい交通行動を行ってみませんか?——

モニター募集!!



期間 平成19年10月下旬 ↔ 平成20年2月上旬の期間内の2週間~1ヶ月程度

詳しくは ..... <http://www.m-enkatsu.jp/> [松山都市圏総合交通円滑化ポータルサイト]

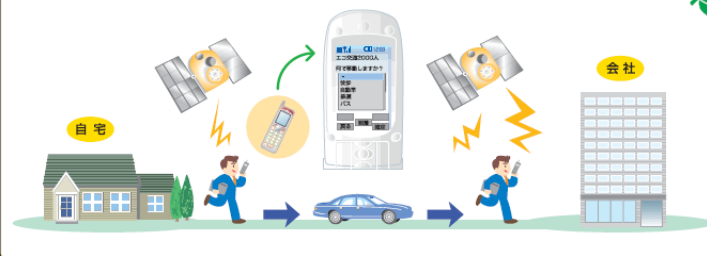
- ▶ 実施主体 ◀ 国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所、松山市
- ▶ 協力機関 ◀ 伊予市、東温市、松前町、砥部町、まちづくりエコネット利用促進委員会
- ▶ お問い合わせ先 ◀ まつやまエコ交通2000人チャレンジ 実施事務局  
☎ 0120-089-260 E-mail: eco2000@m-enkatsu.jp

## エコ交通診断とは・・・

みなさんに、ご自分の1日の交通行動を振り返っていただき、環境に配慮した「交通行動」を考えていただくことで、少しでも地球環境への付加や渋滞を減らそうという試みです。

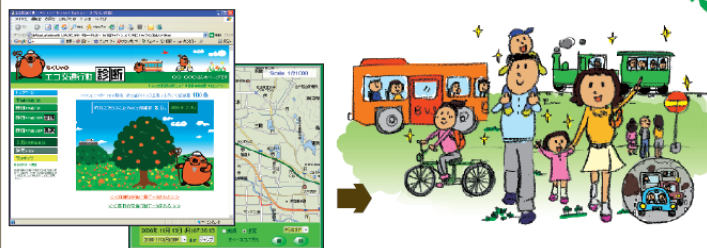
## 1 日常の交通行動を把握

GPS携帯電話を用いた、出発時・移動手段変更時・到着時の操作とGPS情報により、詳細な交通行動データを収集します。



## 2 エコ行動にチャレンジ!

実際の交通行動におけるCO2排出量や自動車の利用時間など、交通行動を「診断」するとともに、環境にやさしい交通行動の「提案」などを確認しながら、エコ行動にチャレンジ!

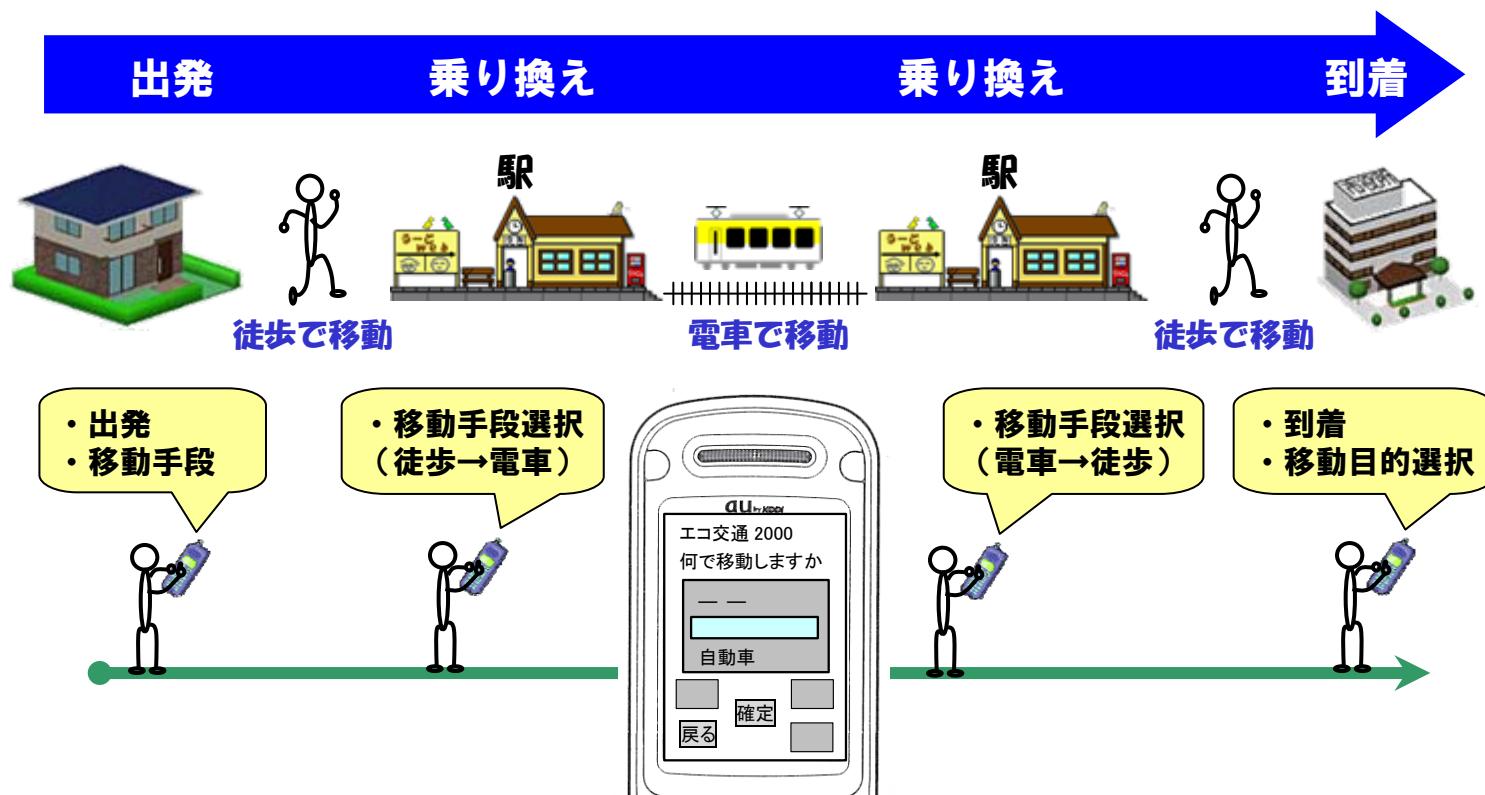


渋滞緩和・地球温暖化防止には、みなさんの協力が  
必要不可欠です! 積極的にご参加ください!

注) 応募者多数の場合、お断りさせていただくことがありますこと、ご了承ください。

毎日、どのような交通手段をどのくらい利用しているの？

→ “GPS携帯電話”を使って正確なデータを取得。





## (3) モニター作業の流れ

【自宅等で】  
事前設定



パソコン

Webサイト

GPS携帯

【外出時】



【出かける前に】  
出発操作

【移動中に】  
移動手段変更操作



【到着時に】  
到着操作



【帰宅後に】  
ダイアリーで確認・修正。  
交通診断・提案確認



パソコン

Webサイト

エコ交通診断 - Microsoft Internet Explorer - [オフライン作業]

ファイル(F) 編集(E) 表示(V) お気に入り(I) ツール(T) ヘルプ(H)

戻る 進む 印刷 検索 お気に入り 送信 印刷 印刷 印刷

アドレス(A) E:\Backup\Gshitobi\00(D)\070127\TFP用データ\00TFP仕様書\デザイン(SPC)\エコHPデザイン提出WA-1.html

Google 検索 検索 ブックマーク ブロック数: 11 チェック 翻訳 次へ送信 設定

eco もくじの **エコ交通行動 診断** ○○ ○○○さんのページです

▶ エコ交通行動診断とは? ▶ 登録情報変更 ▶ ログアウト

トップページ

今日の交通行動

昨日の交通行動

昨日の交通行動の **診断**

昨日の交通行動の **提案**

今週の目標達成状況

過去の状態

ランキング

◀ タイムリーへ戻る

交通行動の診断や提案の計算方法の関係で、「昨日」「今日」の表記に時間のズレが生じることがありますことをご了承ください。

2006/4/27(木) 15:00現在 参加者(300人) 全員によるCO2削減量 **100.0t**

昨日までのあなたのCO2削減量 **8.0kg** 週間目標 **2.0kg**

eco

<< 詳細な交通行動データを見る >>

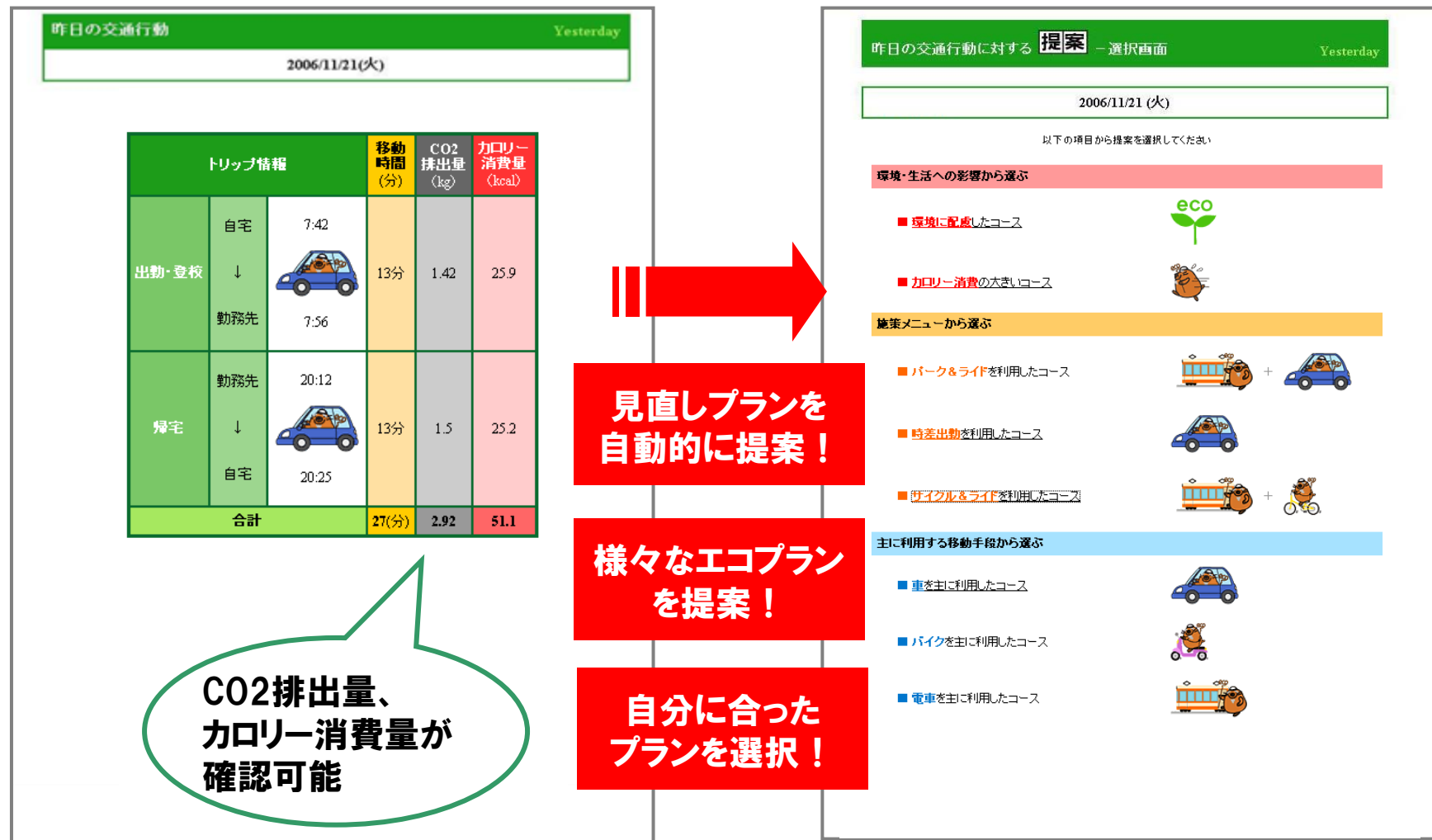
<< 昨日の交通行動データを見る >>

マイコンピュータ



43

### ● 見直しプランを確認



## (6) 見直しプランの提示

## 実際の交通行動

CO2排出量 : 2.92kg  
 カロリー消費量 : 51.1kcal

## (例) 環境に配慮したコース

昨日の交通行動に対する **提案** - 選択画面 Yesterday

2006/11/21 (火)

■ 環境に配慮したコース

| トリップ情報 |     |       |       | 移動<br>時間<br>(分) | CO2<br>排出量<br>(kg) | カロリー<br>消費量<br>(kcal) |
|--------|-----|-------|-------|-----------------|--------------------|-----------------------|
| 出勤・登校  | 自宅  | 7:42  | 7:42  | 16分             | 0.00               | 60.9                  |
|        | 勤務先 | 7:56  | 7:58  |                 |                    |                       |
| 帰宅     | 勤務先 | 20:12 | 20:12 | 16分             | 0.00               | 60.8                  |
|        | 自宅  | 20:25 | 20:27 |                 |                    |                       |
| 合計     |     |       |       | 31(分)           | 0.00               | 121.6                 |

CO2排出量 : 0.0kg  
 カロリー消費量 : 121.6kcal

## (例) サイクル&amp;ライドを利用したコース

昨日の交通行動に対する **提案** - 選択画面 Yesterday

2006/11/21 (火)

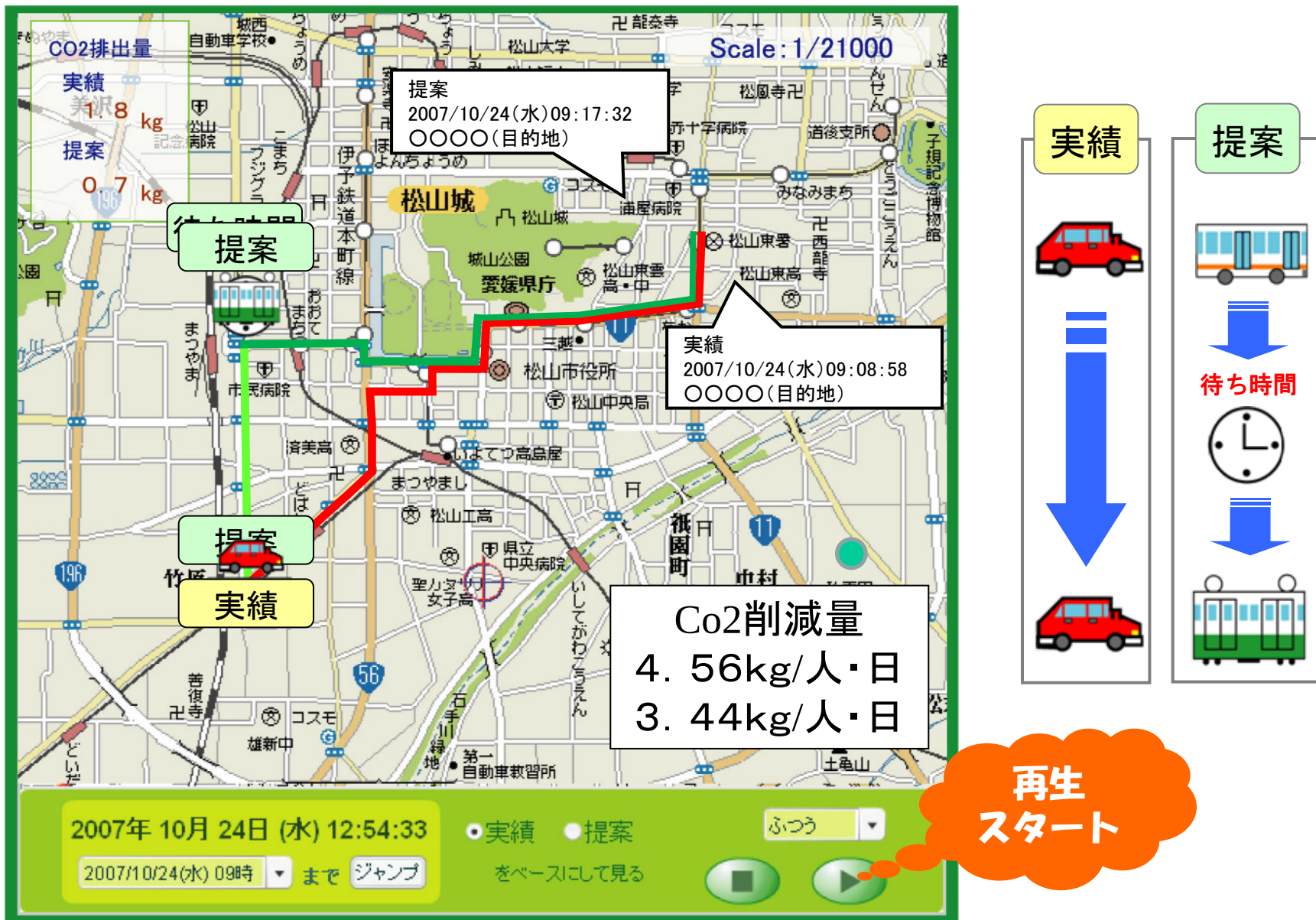
■ サイクル&ライドを利用したコース

| トリップ情報 |     |       |       | 移動<br>時間<br>(分) | CO2<br>排出量<br>(kg) | カロリー<br>消費量<br>(kcal) |
|--------|-----|-------|-------|-----------------|--------------------|-----------------------|
| 出勤・登校  | 自宅  | 7:42  | 7:42  | 6分              | 0.00               | 21.3                  |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 0分              | 0.00               | 0.0                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 1分              | 0.00               | 0.0                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 9分              | 0.09               | 19.4                  |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 0分              | 0.00               | 0.0                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 13分             | 0.00               | 0.0                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 4分              | 0.04               | 8.7                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 7分              | 0.00               | 22.9                  |
|        | 勤務先 | 7:56  | 8:20  |                 |                    |                       |
|        |     |       |       |                 |                    |                       |
| 帰宅     | 勤務先 | 20:12 | 20:12 | 7分              | 0.00               | 22.9                  |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 0分              | 0.00               | 0.0                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 4分              | 0.04               | 8.7                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 0分              | 0.00               | 0.0                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 13分             | 0.00               | 0.0                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 6分              | 0.06               | 13.1                  |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 0分              | 0.00               | 0.0                   |
|        | ↓   | ↓     | ↓     | 6分              | 0.00               | 21.3                  |
|        | 自宅  | 20:25 | 20:47 |                 |                    |                       |
|        |     |       |       |                 |                    |                       |
| 合計     |     |       |       | 74(分)           | 0.23               | 138.6                 |

CO2排出量 : 0.23kg  
 カロリー消費量 : 138.6kcal



## (7) 見直しプランの提示



### （8） 自転車ワークショップ

#### 【 自転車ワークショップ開催状況 】

10/1(水)～10/24(金)

##### 参加者募集

- ・ポスター、ラジオ、新聞、地域情報誌などで参加者を募集

11/1(土)

##### 講演会（参加者:83名）

- ・「自転車ツーキニスト」疋田智氏の講演
- ・「自転車の通行ルール」の講演(松山東警察署)
- ・最新モデルの自転車展示 など

11/2(日) 11/3(月)

##### 市内をサイクリング（参加者:50名）

- ・松山市内の約10kmをサイクリング
- ・クロスバイクなどの最新自転車を貸し出し

11/16(日)

##### フォローアップ（参加者:20名）

- ・講演会やサイクリングの感想や自転車の利用促進方法などについて意見交換



疋田智氏による講演



「自転車の通行ルール」の講演



サイクリング状況



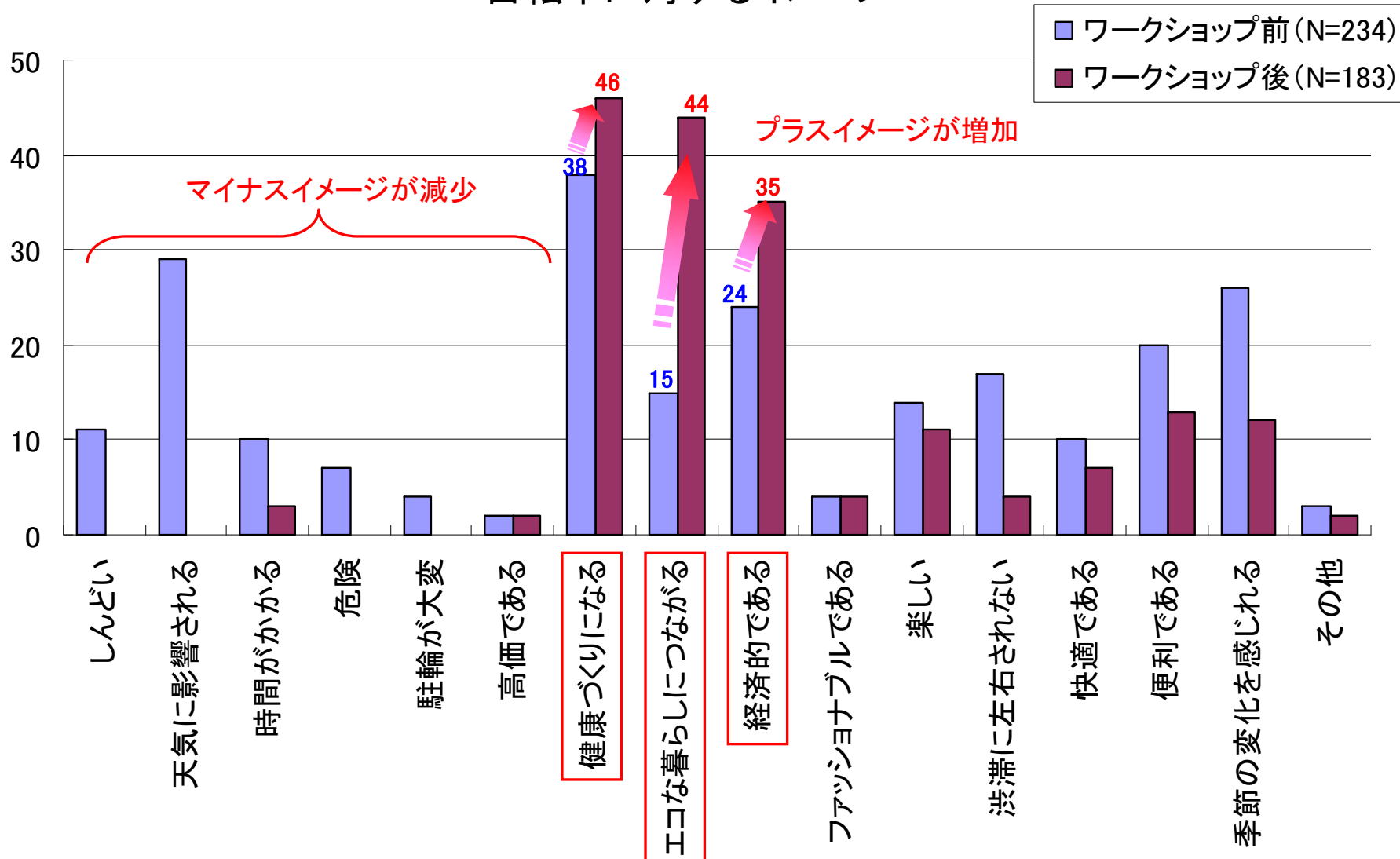
サイクリング後の意見交換



フォローアップ

## (9) 自転車ワークショップ

### 自転車に対するイメージ



## (10) 小学生に対するモビリティマネジメント

平成17年度：1校、121人、平成18年度：3校、288人を対象に実施  
 平成19年度：5校、500人を対象に実施予定（4校、334人実施済）

## 第1回目授業



松山市エコリーダーによる地球温暖化についての講義を実施。



『県境にやさしい公共交通について考えよう』と題し、公共交通の利用状況や環境への影響について学習した。



路線バスを校庭に展示し、ICカードを使ったバスの利用方法を体験した。

## 第2回目授業



電車・バスでは、電車やバスの良い所、悪い所や利用者について観察した。



駅やバス停では、時刻表、路線図及び施設を確認し、気付いた事などを交通日記に書き記した。

## 第3回目授業



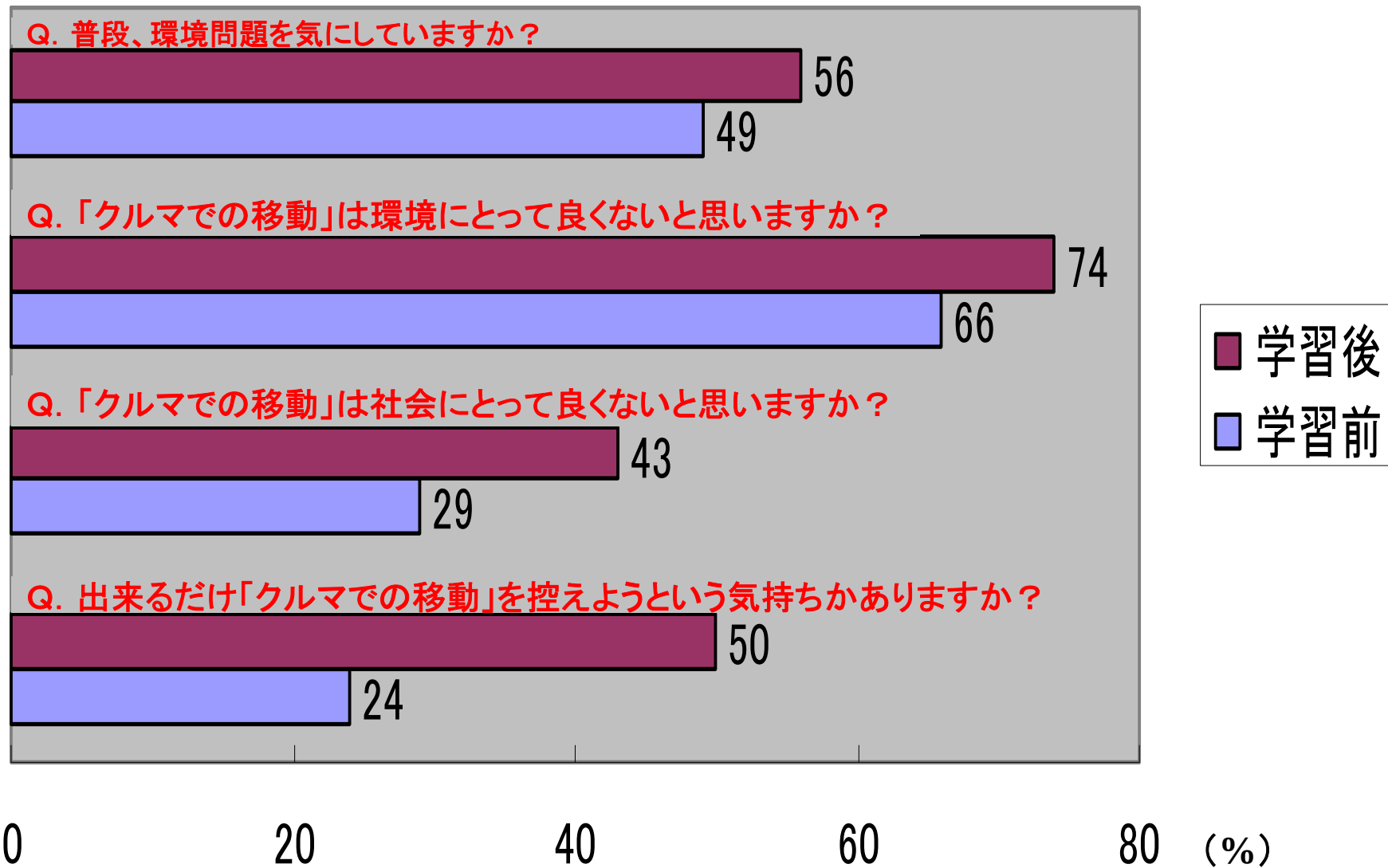
交通日記をもとに、クラスで公共交通の必要性などについて話し合った。



話し合った内容をグループでまとめて新聞を作成した。



## (11) 小学生に対するモビリティマネジメントアンケート結果



## 5. まとめ、その他



- 松山市では、『歩いて暮らせるまちづくり構想』を策定し、これを支える交通施策に取り組んでいる。
- 自動車から公共交通・自転車への利用促進を進めている。また、環状線など道路整備も行なっている。
- その中でバスについては、他の交通機関と連携した施策としてオムニバスタウン計画を策定し実施中。
- ハードだけでは 限界があるのでソフト施策を行なう事が急務
- モビリティマネージメントを実施しているが、これの継続については今後検討
- PT及びPP(プローブパーソンデータ)を利用し、自転車道、駐輪場の適正配置、中心地区の道路再配分、駐車場のあり方、バスのダイヤ、結節点整備を検討



## 個別施策

- 本数増便(朝夕ラッシュ時・登降時・給食延長)の校對
  - 生活交通バス乗降の維持
  - 快速バスの増便(新郡線・主幹線)
  - ICカード導入
  - 乗車・バス共通運賃制度の導入検討
  - ノンステップバス導入拡充
  - 低公害バスの導入
  - 体系的な給食案内システムの構築
  - バスロケーションシステムの拡充
  - 低床式LRTの導入
  - 小学生の環境学習
- ※に—

## その他啓発活動

IT技術を活用したモビリティ・マネジメント、環境学習の実施など、環境に対する市民の意識啓発活動を実施しています。

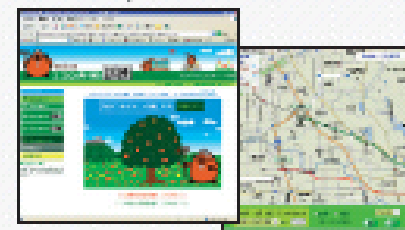
**[WEBモビリティマネジメント]**

025-666-0000とインターネットを用いた  
トクベール・フィードバック・プログラム

◎P.S. 選購商品時請細心閱讀行前卡一次查假藥



WEBサイトで交通行動を診断・意識にやさしい交通行動術を提議





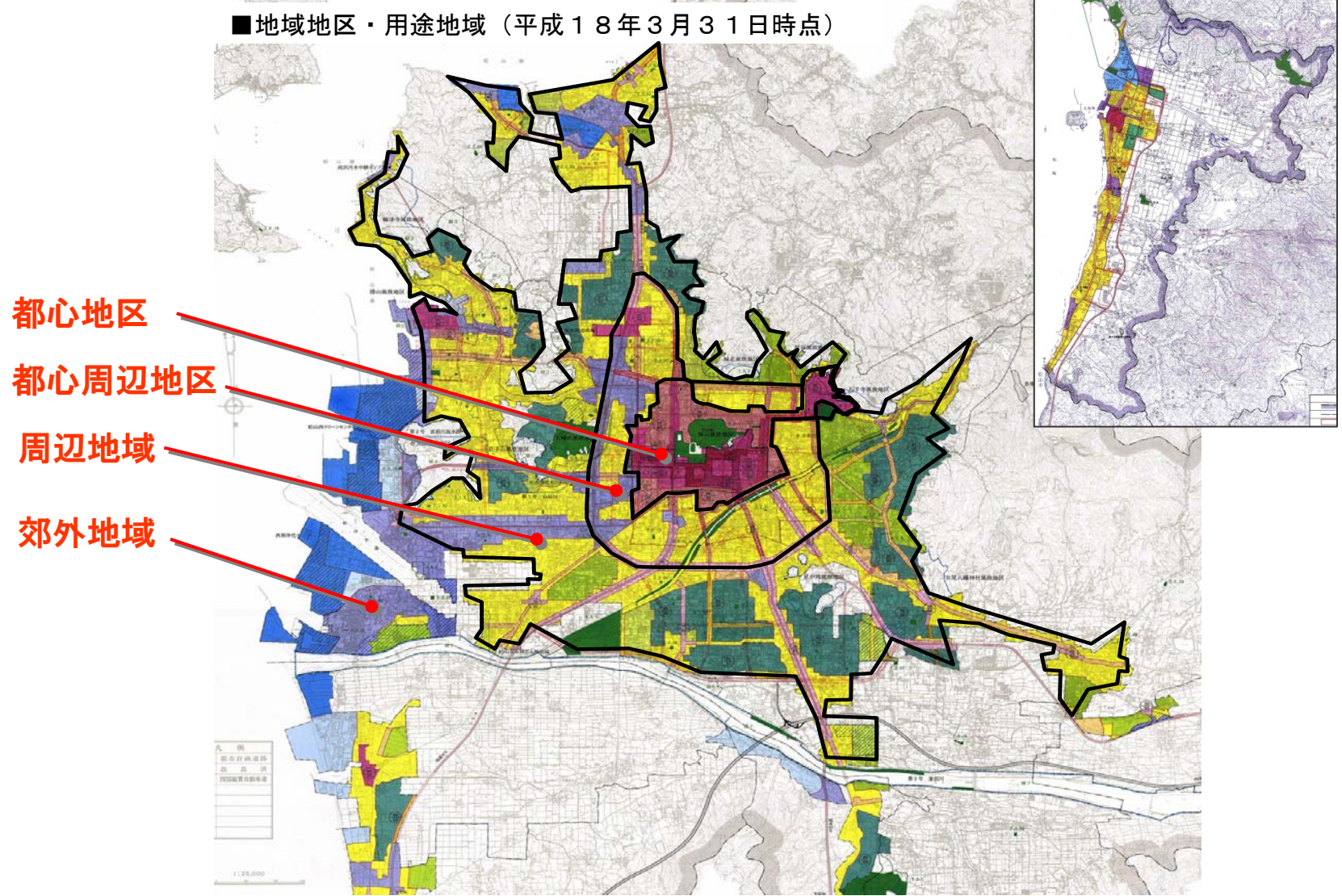
## 参考資料 人口フレームとシナリオ





# —1 地区区分

## (1) 地区の基本方針設定にあたり、松山市を4地区に区分

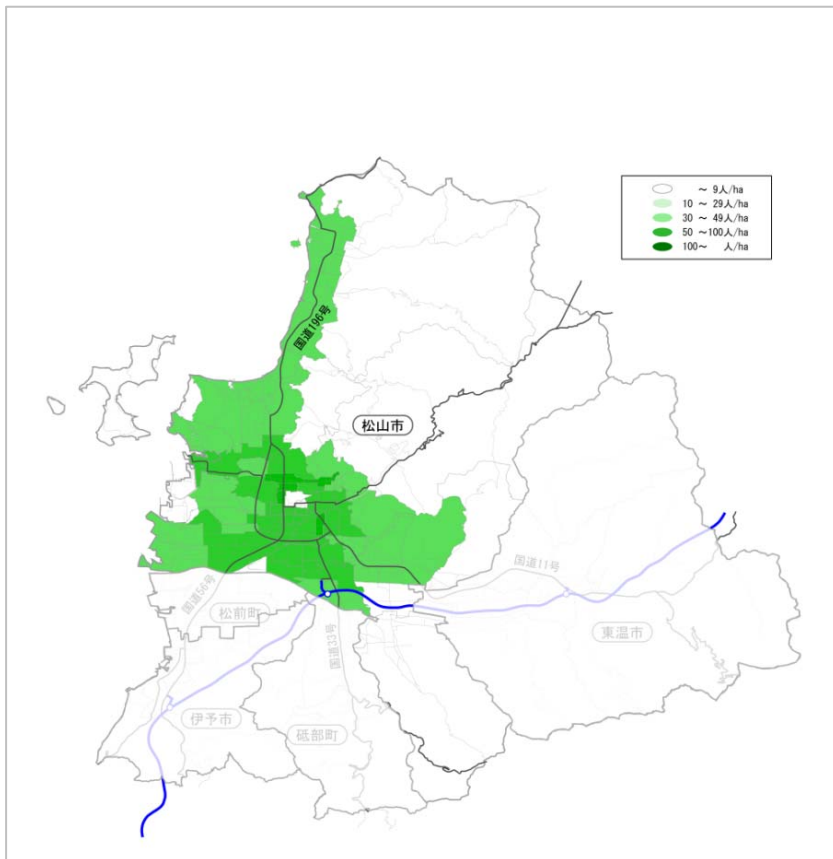




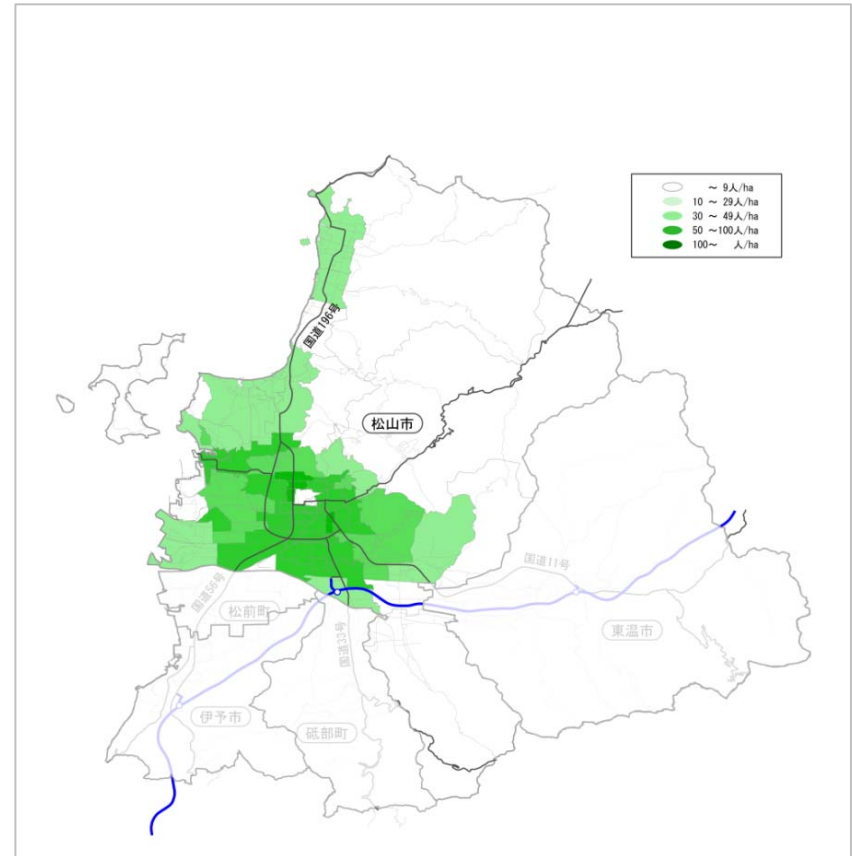
## (2) 人口密度の変化(シナリオ未考慮)

- 国道等幹線道路及び環状線周辺に人口が集中
- 現況と比べ、H42では周辺地域（余戸、三津、山越等）の人口密度が低下。

現況(H17)



将来<最低位>(H42)



【出典】国勢調査

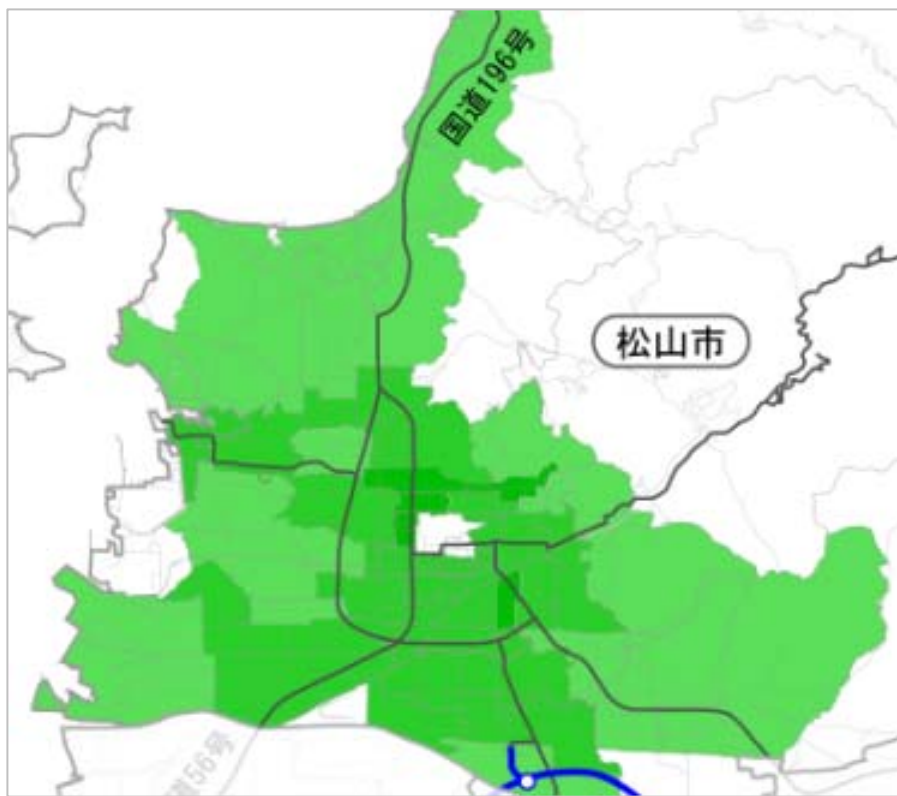




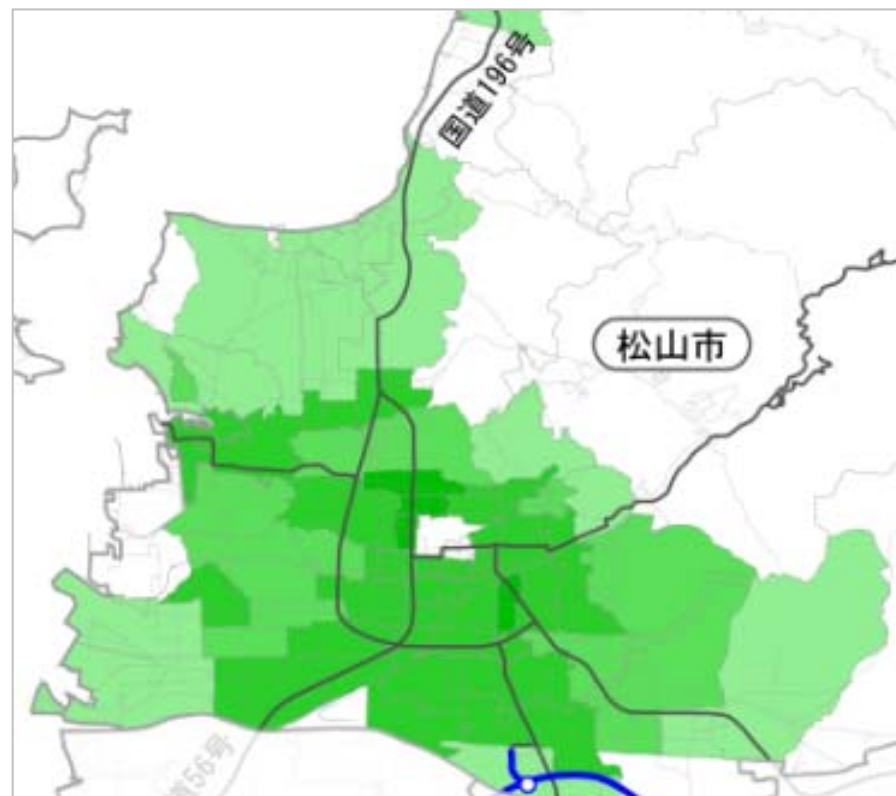
## (2) 人口密度の変化(シナリオ未考慮)

- 国道等幹線道路及び環状線周辺などの人口が集中している地区でも、H42では人口密度が低下している。

現況(H17)



将来<最低位>(H42)



【出典】国勢調査

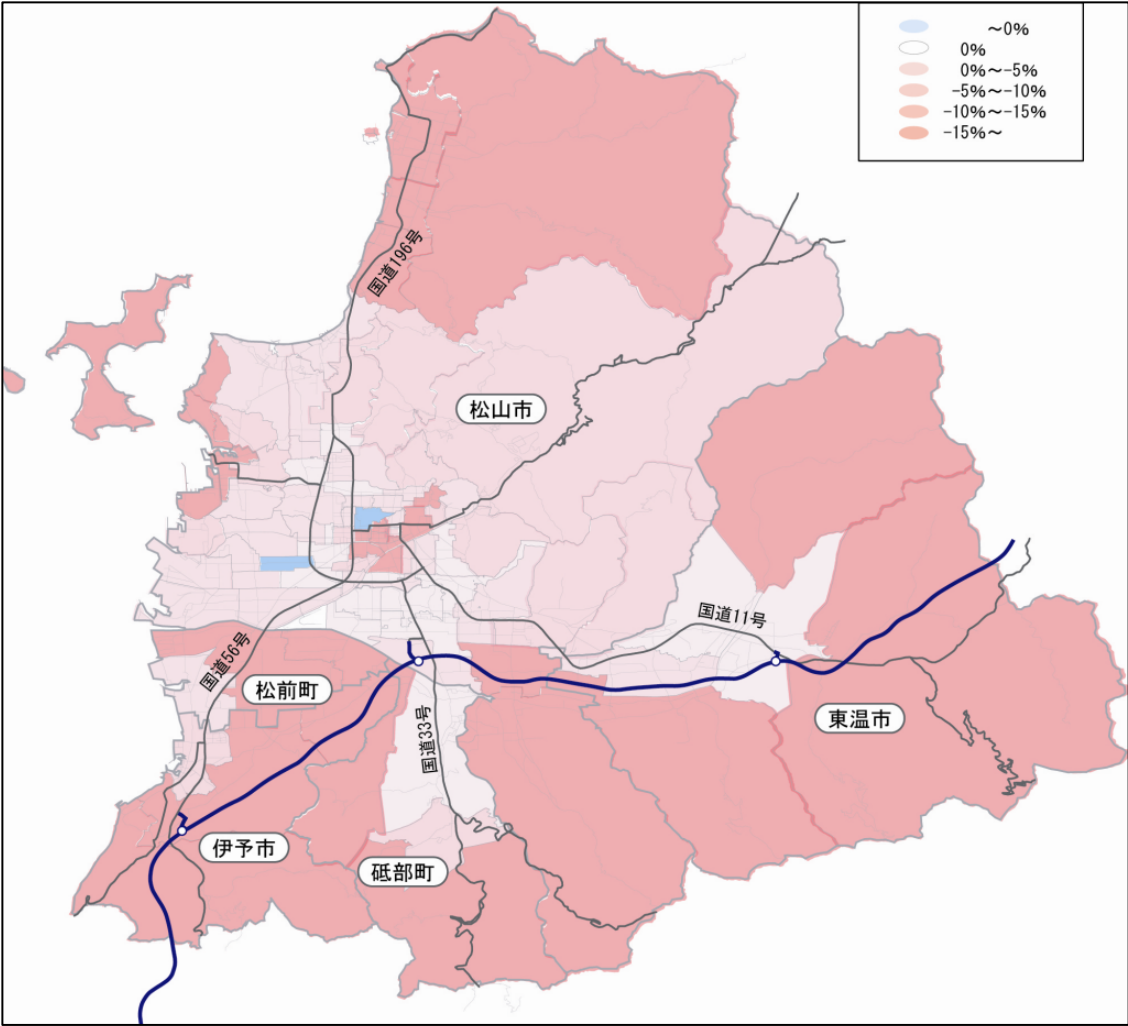




## (3) 人口密度の変化(シナリオ未考慮)

- 空港通2丁目～7丁目、若草町等を除き、人口密度が低下。山間部及び都心地区での人口密度の低下が顕著。

将来の人口の伸び(H42/現況)



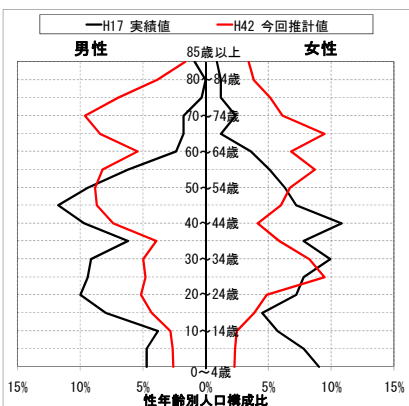


# - 1 地 区 区 分

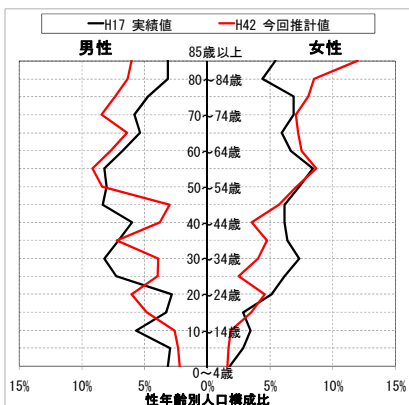
## (3) 人口密度の変化(シナリオ未考慮)

- 全体的に人口密度が低くなる傾向。

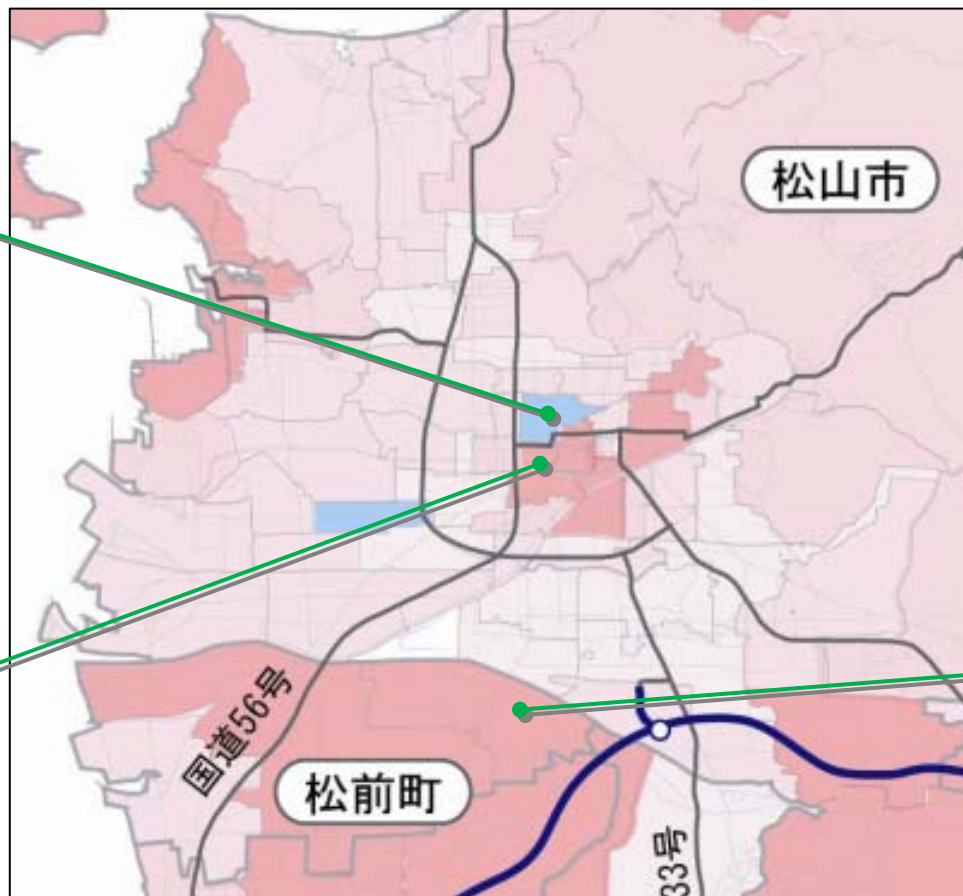
松山市1-1区 人口増加(都心)



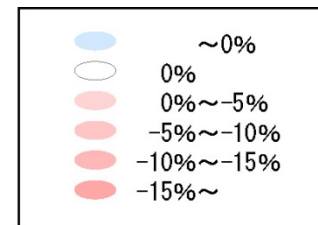
松山市1-4区 人口減少(都心)



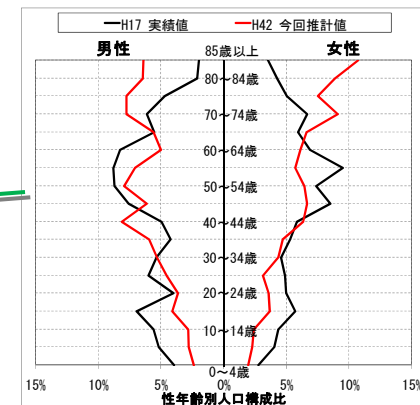
将来の人口の伸び(H42/現況)



【凡例】



松前町-3区 人口減少(郊外)





## (4) シナリオ案と設定方針

- 3 パターンの都市構造シナリオを想定。

| 都市構造                        | シナリオ概要                                                                                            | イメージ |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1. 現況傾向継続<br>(シナリオなし)       | ・現況の生残率・純移動率のまま人口動態が進み、結果、特に、「都心地区」及び「郊外地区」の人口減少が顕著となる。                                           |      |
| 2. 現状維持                     | ・都市圏全体の人口減少が進む中、各種政策により、「都心地区」の人口は現況水準を維持する。                                                      |      |
| 3. 都心地区、郊<br>外交通結節点<br>周辺集約 | ・都市圏全体の人口減少が進む中、「都心地区」及び「郊外の交通結節点周辺地区」においては、各種政策により、人口流入を誘導し、現況水準の約10%増を図る。<br>(その他地区においては、さらに減少) |      |