

松山市におけるESTの取組み

— 歩いて暮らせるまちづくり —

2012年10月1日

松山市 都市整備部長 福本 正行



松山市の概況



公式統計 (2012年1月1日現在)

面積：429.03 km²
人口：約51.7万人
世帯：約22.8万世帯
人口密度：12人/ha

人口集中地区

DID人口：約42万人
DID人口密度：63人/ha

気候

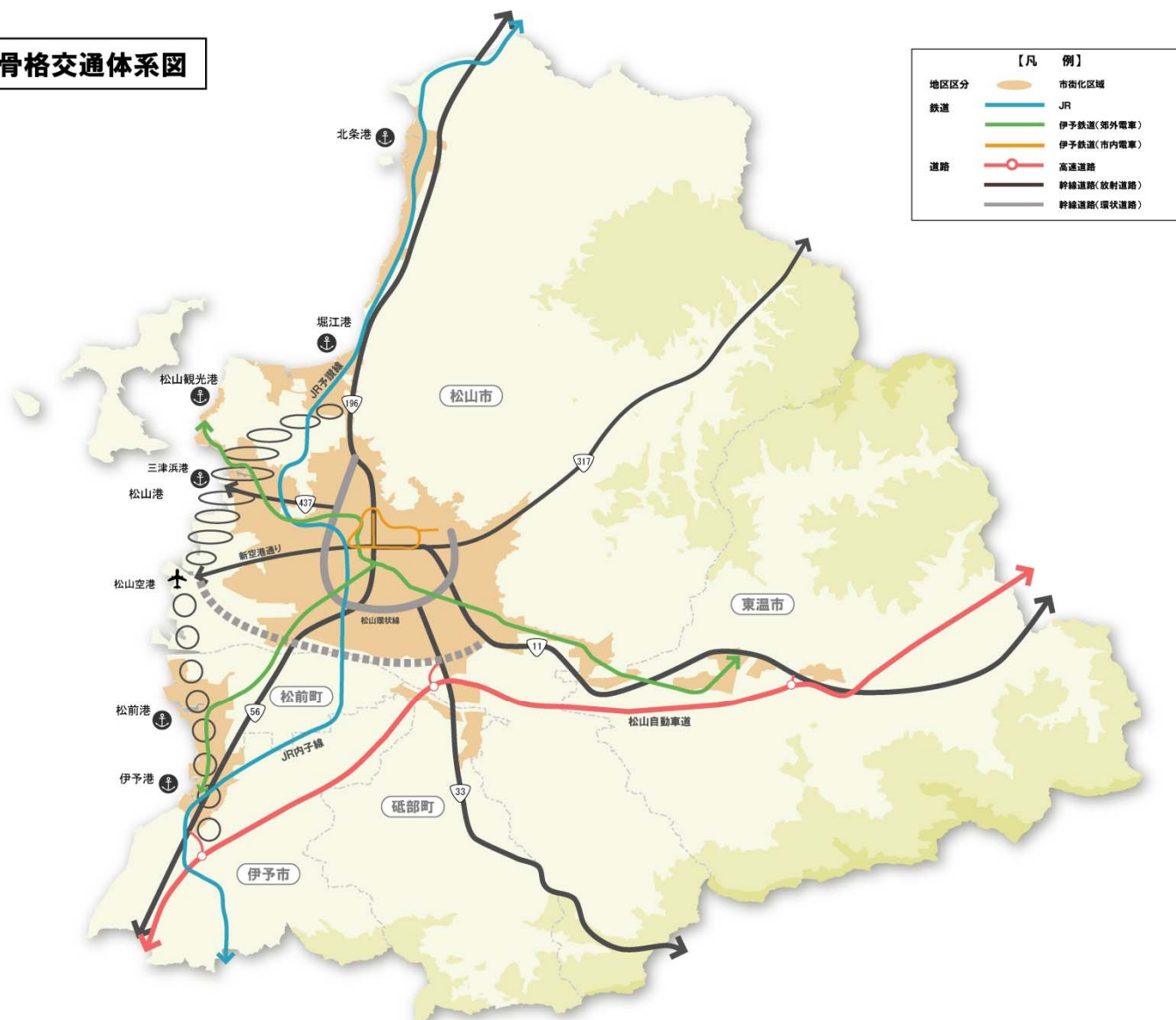
年間平均気温：15.8℃
年間平均降水量：1,303mm

温暖な気候と平坦な地形を背景とした、四国唯一の人口50万都市



松山市の交通体系

骨格交通体系図



鉄道



バス



路面電車



放射環状型の道路網を中心に、地域によって様々な公共交通が発達



松山市の都市構造



	面積 (km2)	人口
全域	429.05	517,231
人口集中地区(DID)	67.89	428,201

出典:平成22年国勢調査



概ね半径5km圏内に人口が集中

自転車利用に適した都市構造



都市政策のシナリオ(松山市都市計画マスタープラン)



現在

発展とともに拡散する都市

このままでは ...
人口減少、高齢社会
財政悪化、地球温暖化

都市づくりの 方向転換



将来

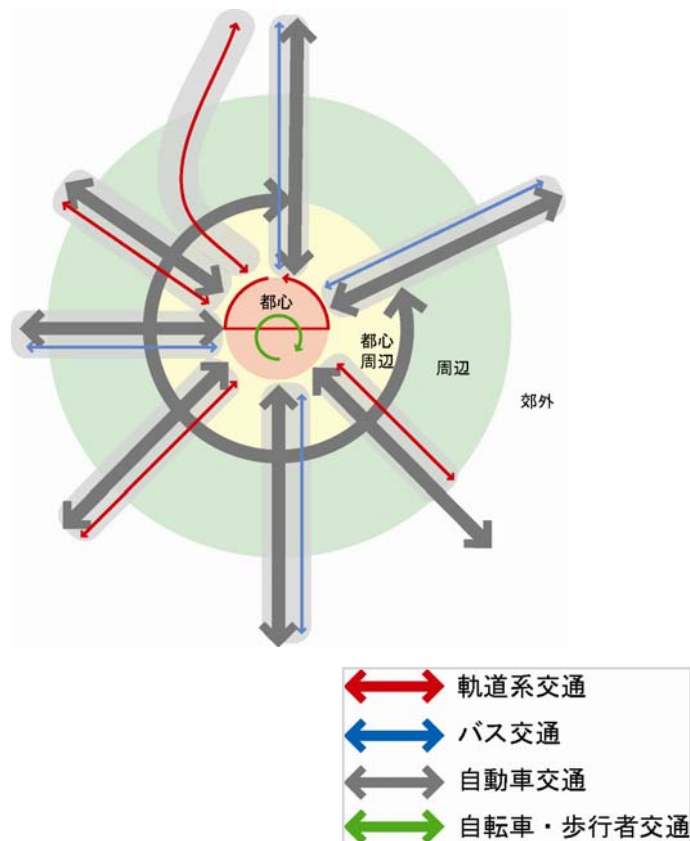
効果的な経営の進んだ都市

目標は...
都心地区の質的改善
市街地拡散の抑制
公共交通機関の改善

コンパクトで質の高い**集約型都市づくり**を推進

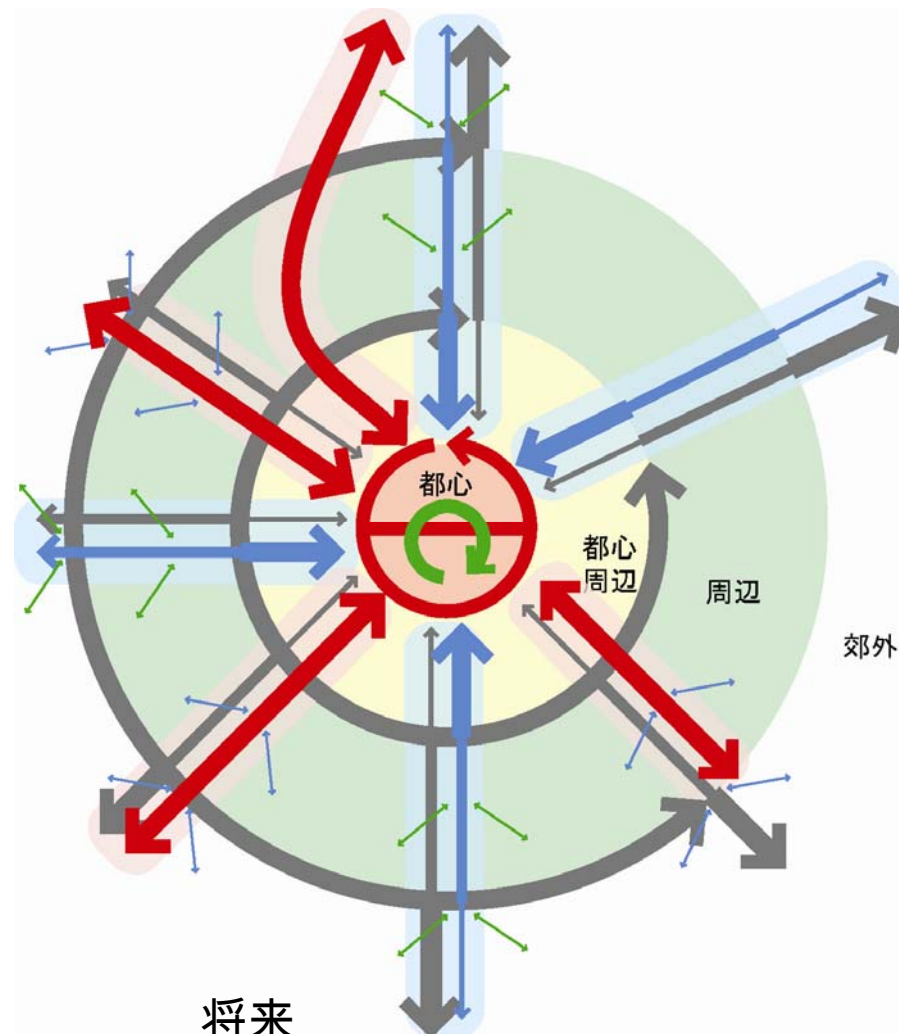


交通政策のシナリオ(松山市総合交通戦略)



現在

自動車中心の交通体系



将来

自転車交通に配慮した交通体系
公共交通が利用しやすい交通体系

人・まち・環境にやさしい持続可能な快適交通都市づくりを推進



松山におけるESTの取組み

今までの取組み

✓ 公共交通の利用促進

- オムニバスタウン計画
- 鉄道・路面電車計画

✓ 自転車の利用促進

- 自転車走行ネットワーク
- 自転車共同利用システム（コミュニティサイクル実証実験）
- 道路空間の再配分

✓ モビリティマネジメント

- 環境体験学習
- トラベル・フィードバック・プログラム（試験的取組）

新たな取組み

✓ 多様なモビリティの選択

- （仮称）道後モビリティセンター



公共交通の利用促進



▲ バス位置情報システム（GPS）



▲ 低公害バス（四国初のハイブリッドバス）



▲ 駅前道路空間（広場）整備



▲ バス優先レーンのカラー舗装



▲ ICカードの導入



▲ 路面電車の延伸

交通事業者と行政の**協働**により様々な施策を推進



自転車の利用促進（走行ネットワークの形成）

■松山城を中心とした自転車走行環境に関する社会実験

一番町通り（H23自転車歩行者道内の自転車通行方向の一方通行推奨実験）[L=880m]



国道196号（H21国道196号自転車走行空間社会実験）[L=250m]



平和通り（H19自転車通行帯の分離）[L=1,820m]



ロープウェイ街（H15トランジットモール社会実験）L=500m



花園町通り（H22自転車交通ネットワーク形成社会実験）[L=300m]



千舟町通り（H22自転車交通ネットワーク形成社会実験）[L=800m]



三番町通り（H14車線減少社会実験）

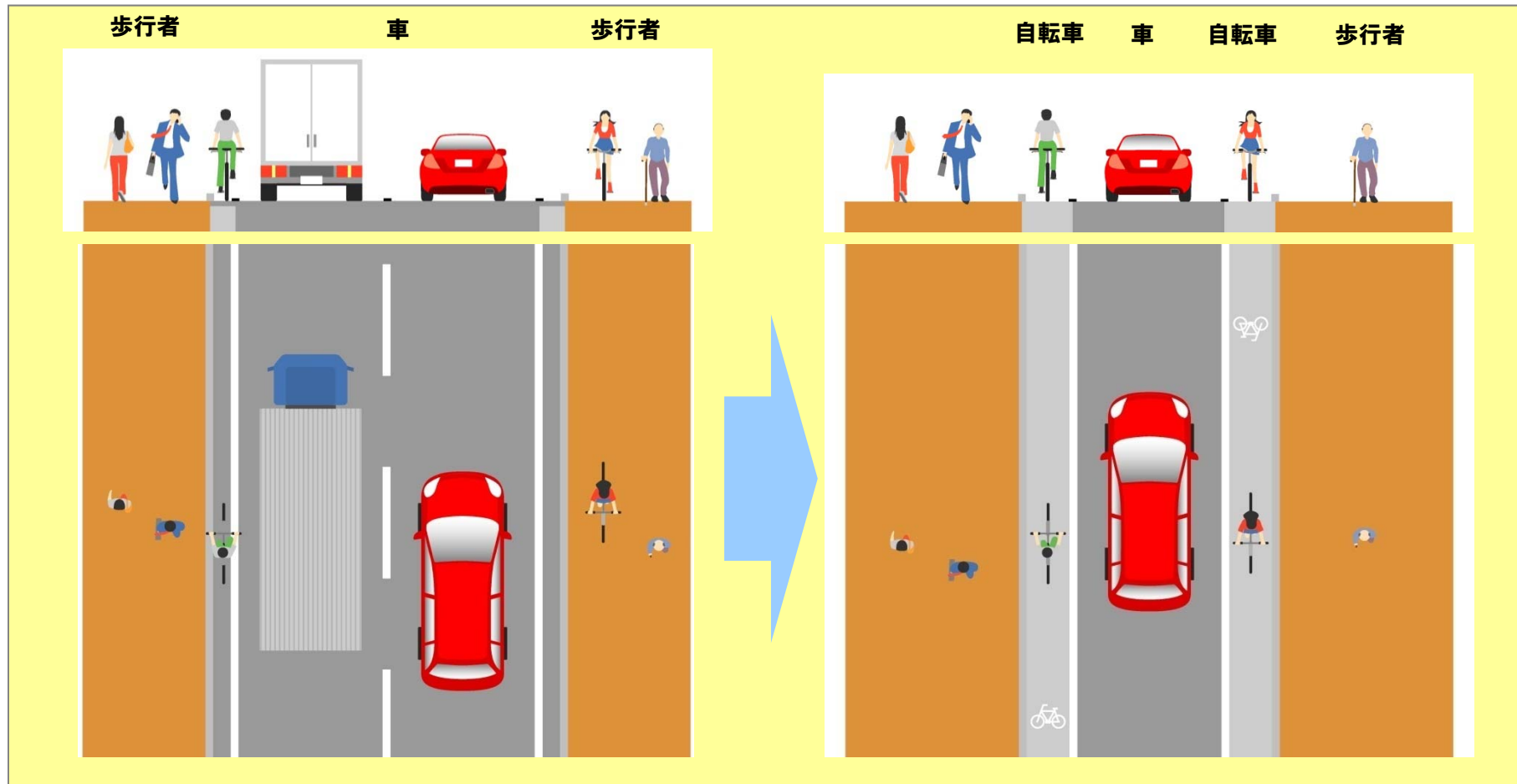


様々な手法による社会実験の実施により、自転車走行ネットワークを検証



自転車利用促進（道路空間の再配分）

道路空間の再配分



クルマ優先から、歩行者と自転車といった「遅い交通」の優先へ**転換**

中心市街地において、現在の道路空間の使い方を見直す空間改変を推進



自転車利用促進（道路空間の再配分）

■ 二番町通り（整備イメージ）



道路空間の再配分により、自転車の走行環境を新たに創出



自転車の利用促進（道路空間の再配分事例）

■ 松山ロープウェー街



▲ 整備前(2002年)



▲ 整備後(2006年)

■ 整備効果

	1日歩行者量	年間観光客数 (松山城)	1m2あたりの地価
整備前	2,049	175,300	240,000円
整備後	7,516	210,500	268,000円

道路空間再配分によって、交通だけでなく**観光**や**財政**にも効果



花園町通りの空間再編

■ 花園町通り



▲ 現在



■ 活用イメージ



マルシェの開催



芝生の活用



活動舞台の設置



コンサートの実施

道路空間を改変することで、**歩いて楽しい空間**を創出する



道後温泉周辺地区の空間再編(本館前)

■ 道後温泉本館前



▲整備前(2003年)



▲整備後(2007年)

■ 整備効果

	年間観光客数 (千人)
整備前	4,996
整備後	5,074

歩行者と自動車の主導線を分離する事により、安全な回遊動線、滞在空間を創出



道路温泉周辺地区の空間再編(駅前)

■ 道後温泉駅前



▲整備前(2005)

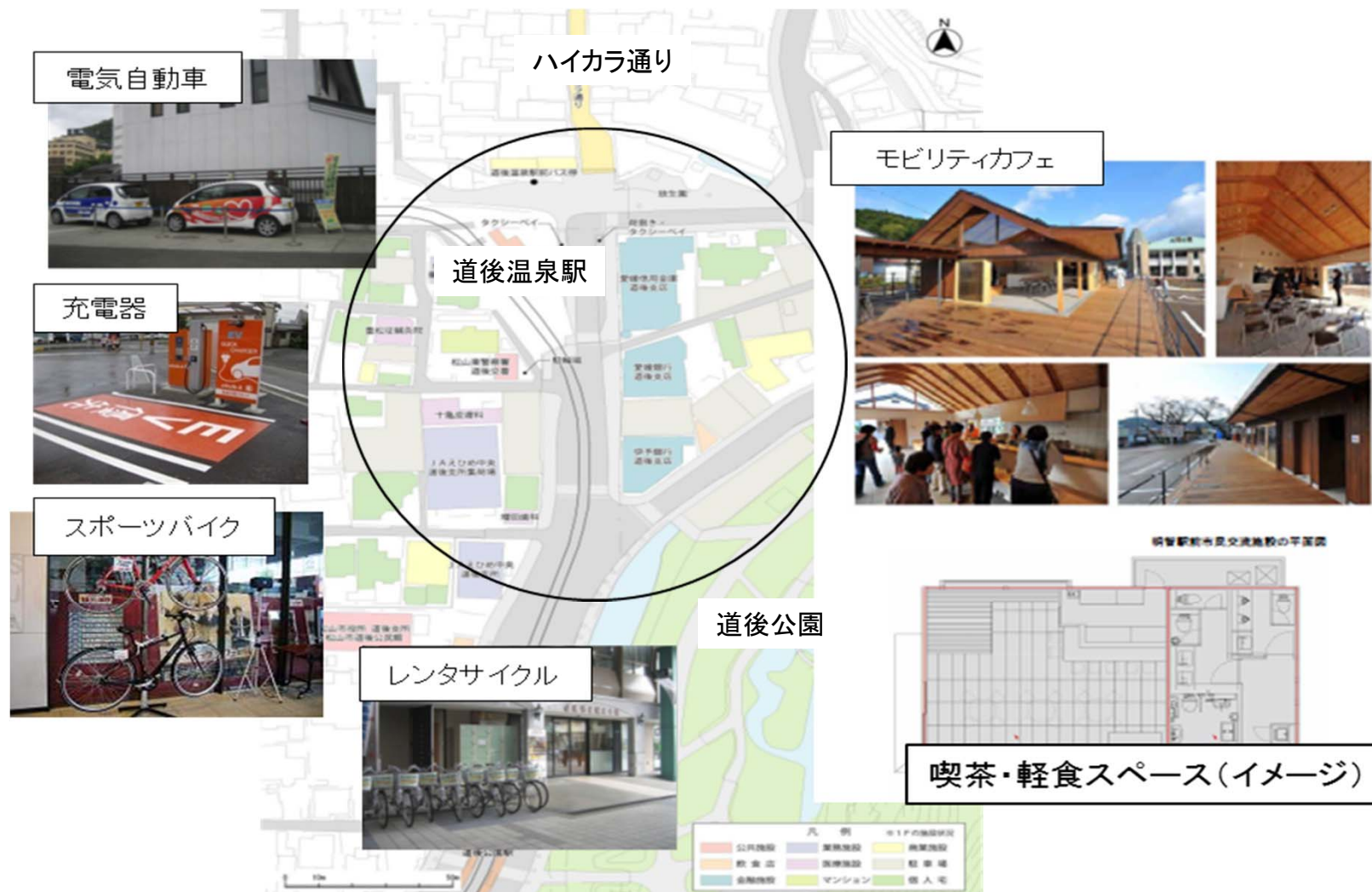


▲整備後(2009)

交通規制により自動車の流入を抑制するとともに、歩行者の安全な回遊動線を確保



多様なモビリティの選択（仮称：道後モビリティセンター）



観光客や市民に、多様な交通手段を選択できる場所を設置

➡ **公共交通と連携し、地域の足をつくることで、自動車から公共交通への利用転換を図る**



多様なモビリティの選択（事業スキーム）

モビリティセンター

主要な機能

- ・電気自動車、電動アシスト自転車などの**多様な移動手段の提供**
- ・モビリティカフェがあり、観光情報発信や**地域コミュニティの場としての役割**

まずは、**観光客**を対象に

- ・行動範囲の拡大
- ・滞在時間の増加

地域活性化

- ・自動車から公共交通への利用転換

CO2削減

今後、**一般市民**を対象に
（社会実験の結果や既存データを踏まえ）

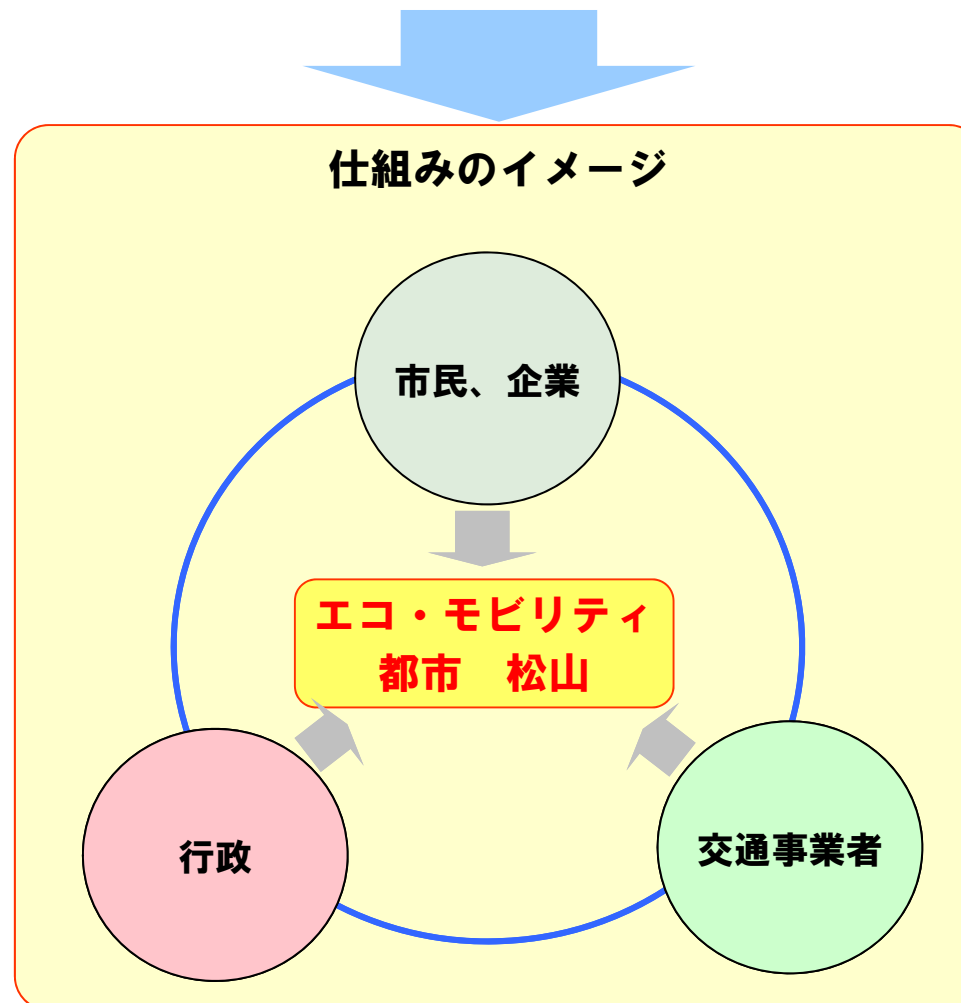
- ・行動範囲の拡大
- ・滞在時間の増加
- ・自動車から公共交通への利用転換

集約型都市の実現



環境的に持続可能な交通の実現に向けて

「行政」、「交通事業者」、「市民・企業」がそれぞれの果たすべき役割を明確化





ご清聴ありがとうございました