

# コンパクトシティの実現に向けた取り組み

---

第30回 E S T 創発セミナー [中部] ～環境にやさしい多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けて～

平成28年1月19日

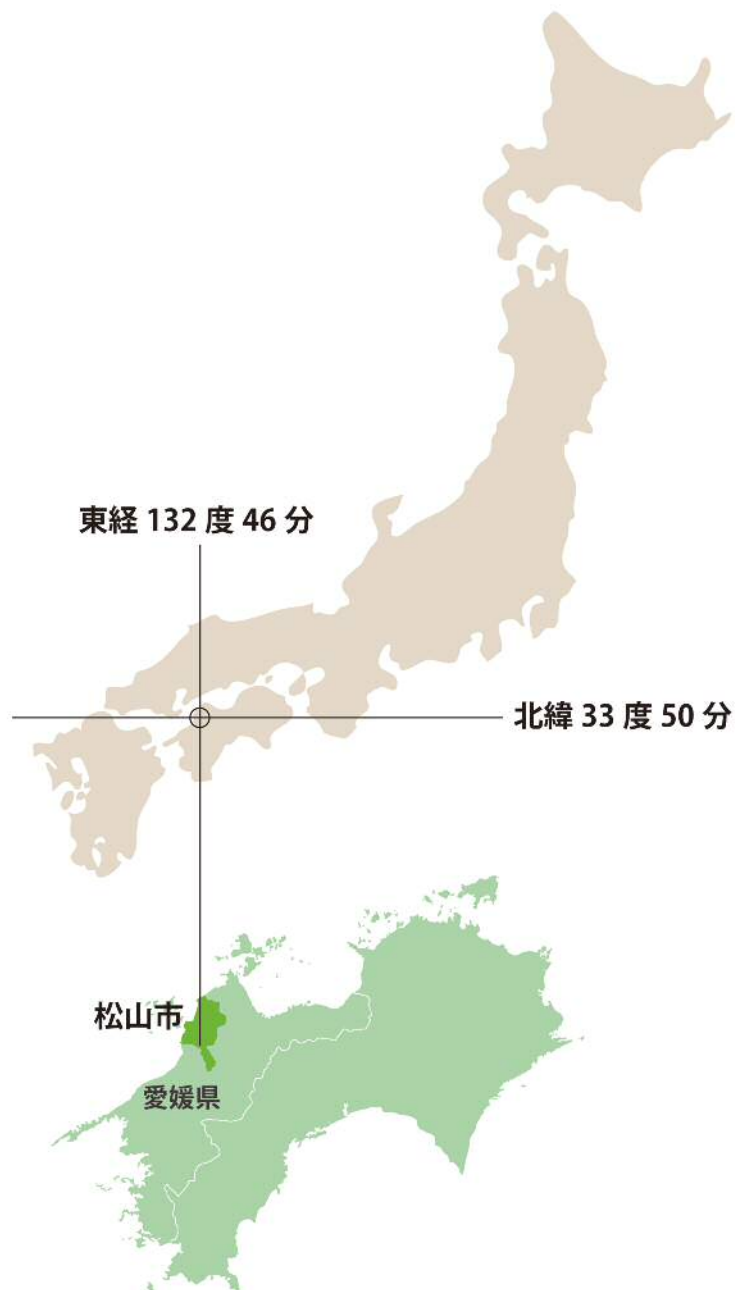
松山市 都市・交通計画課 石井 朋紀

## 1. 松山市の現状

# 1

## 松山市の現状と都市構造上の課題

### 松山市の位置・沿革



松山市は、明治22年に愛媛県初の市として発足。  
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。  
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。



道後温泉本館



秋山兄弟生誕地



松山城

夏目漱石で知られる道後温泉や小説「坂の上の雲」の主人公である秋山兄弟や正岡子規の出身地

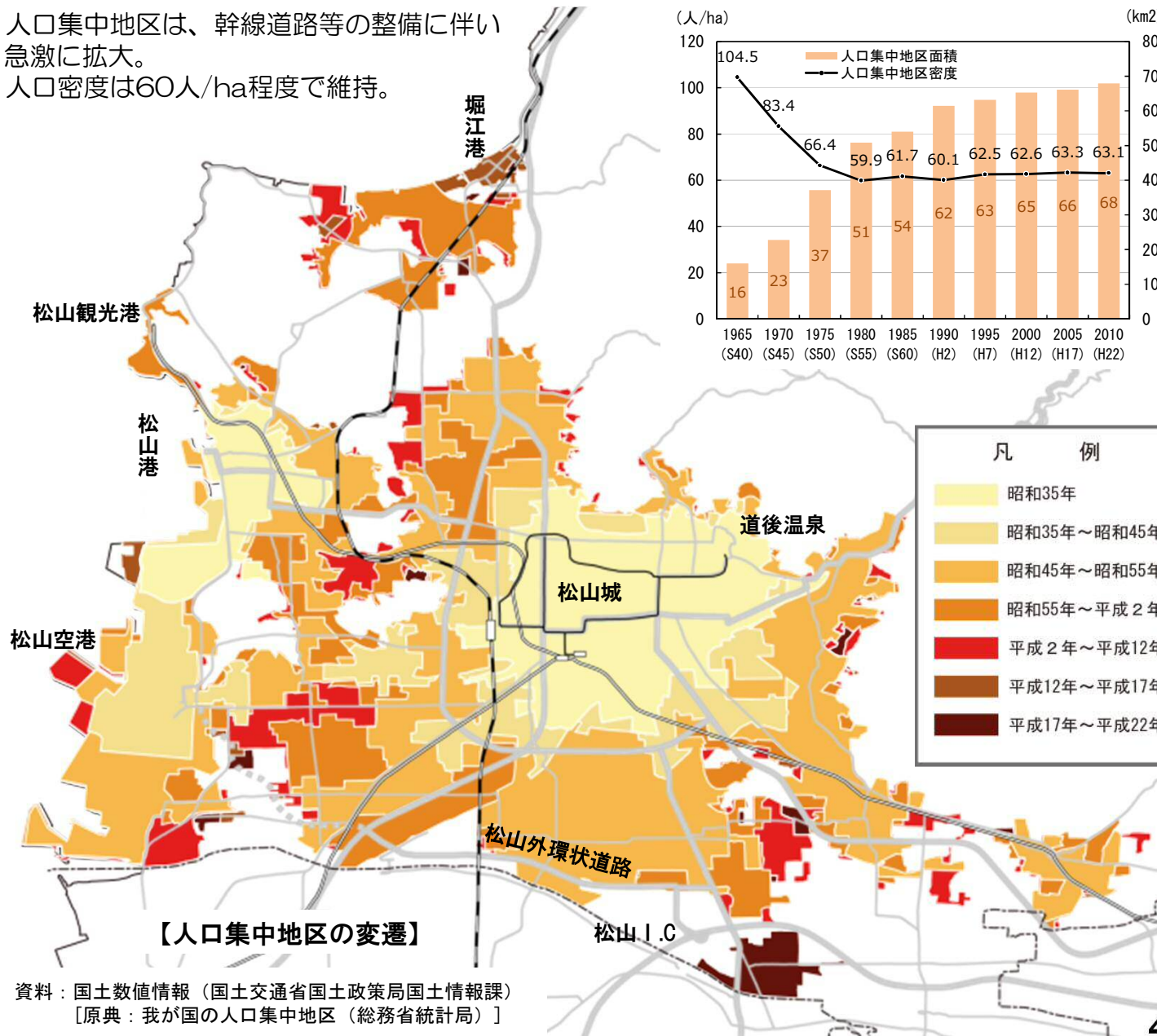
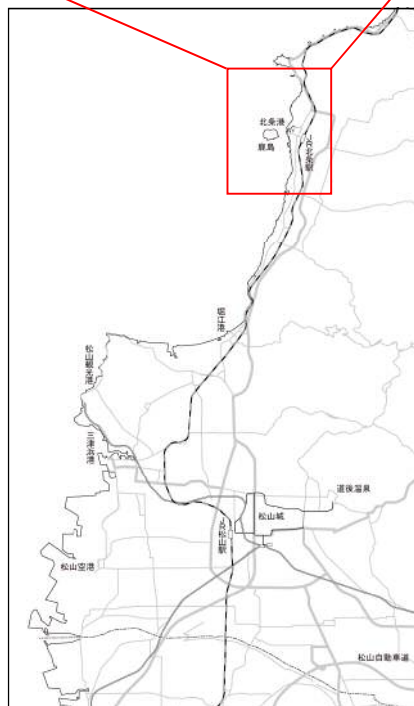
# 1

## 松山市の現状と都市構造上の課題

### 人口集中地区の変遷

#### 拡大する市街地

- 人口集中地区は、幹線道路等の整備に伴い急激に拡大。
- 人口密度は60人/ha程度で維持。



## 一極集中型の公共交通網

- 公共交通網は、松山市駅を中心とした一極集中型の形態となっている。
- 鉄道が無い地域を中心に路線バスが運行されているほか、松山城を取り囲むように路面電車が敷設されている。



# 1

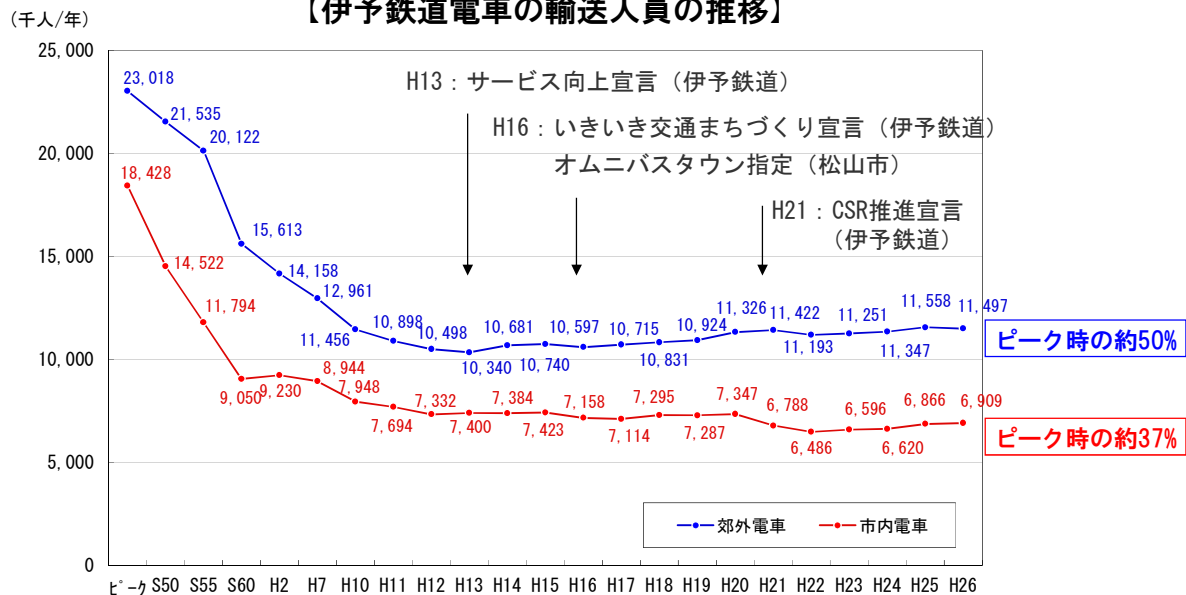
## 松山市の現状と都市構造上の課題

### 公共交通の動向

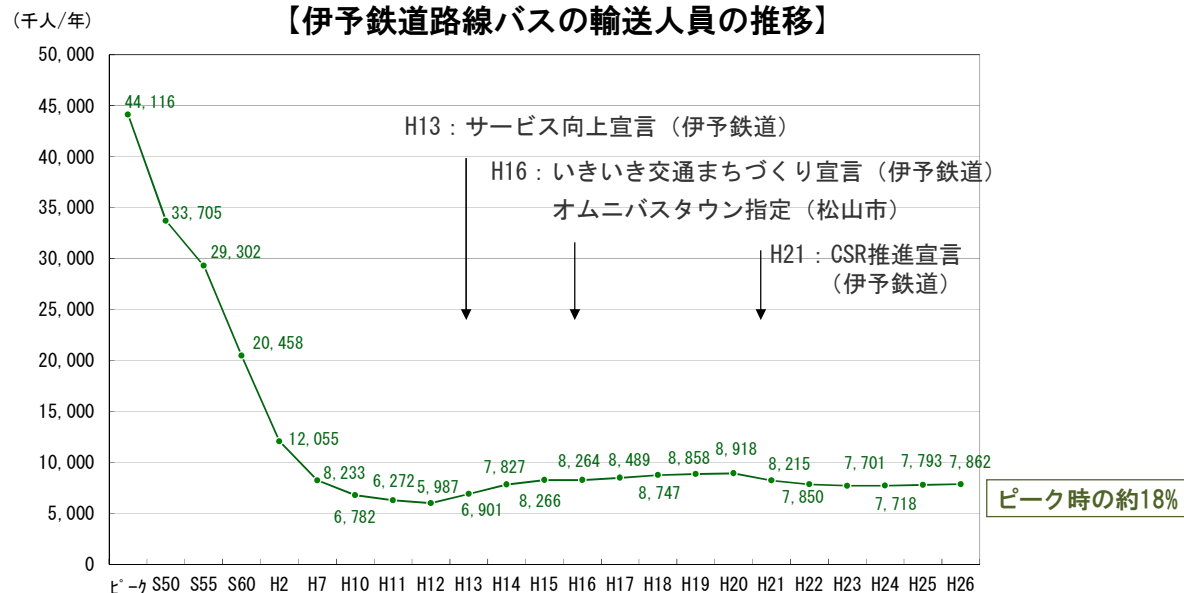
#### 伸び悩む公共交通利用者数

- 郊外電車の利用者数はピーク時の1/2程度、市内電車は1/3程度にまで減少。
- 交通事業者等の利用促進策により、ここ15年あまりは横這い傾向にある。
- 鉄軌道交通同様、バスの輸送人員もピーク時の1/5程度にまで減少し、ここ15年あまり横這い状態となっている。

【伊予鉄道電車の輸送人員の推移】

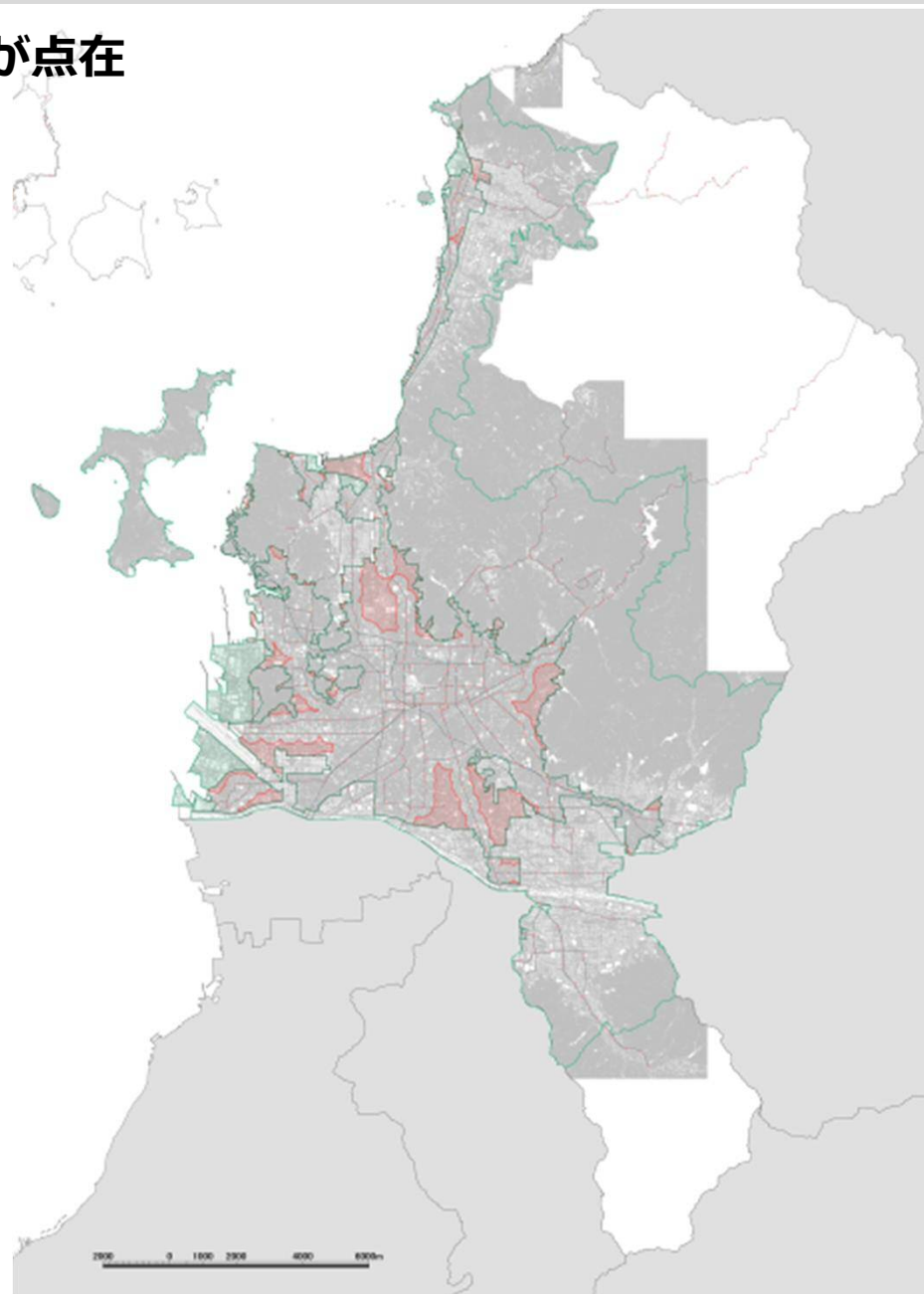


【伊予鉄道路線バスの輸送人員の推移】



## 市街化区域外縁部に公共交通空白地域が点在

- 市街化区域内（工業地域・工業専用地域を除く）の外縁部等において、公共交通の空白地域が点在。  
（市街化区域人口の約17%が未カバー）



※バス停・電停300m、鉄道駅・フェリーターミナル800m圏

# 1

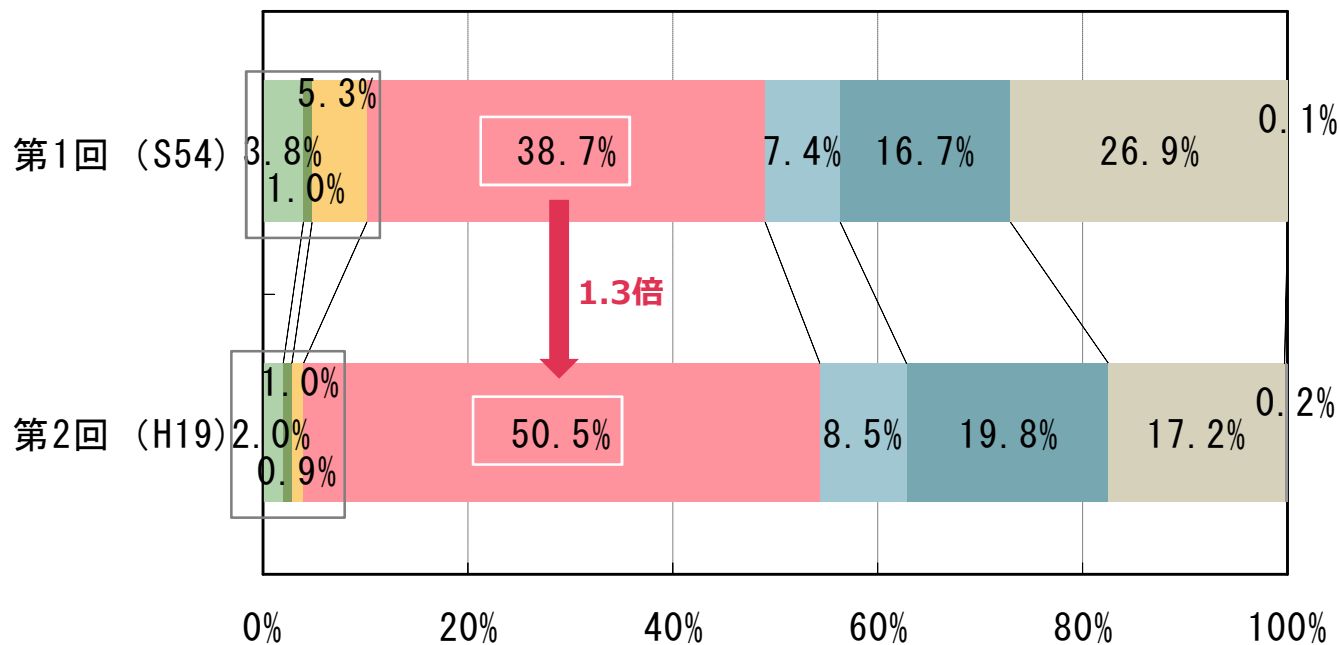
## 松山市の現状と都市構造上の課題

### 代表交通手段分担率

#### 公共交通の分担率の低下

- 昭和54年から平成19年の約30年間で、自動車の分担率が1.3倍に増加したのに対して、公共交通の分担率は10%→4%に低下。

【代表交通手段分担率の変化（松山市：全目的）】



■ 鉄道 ■ 路面電車 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他

資料：松山市PT調査



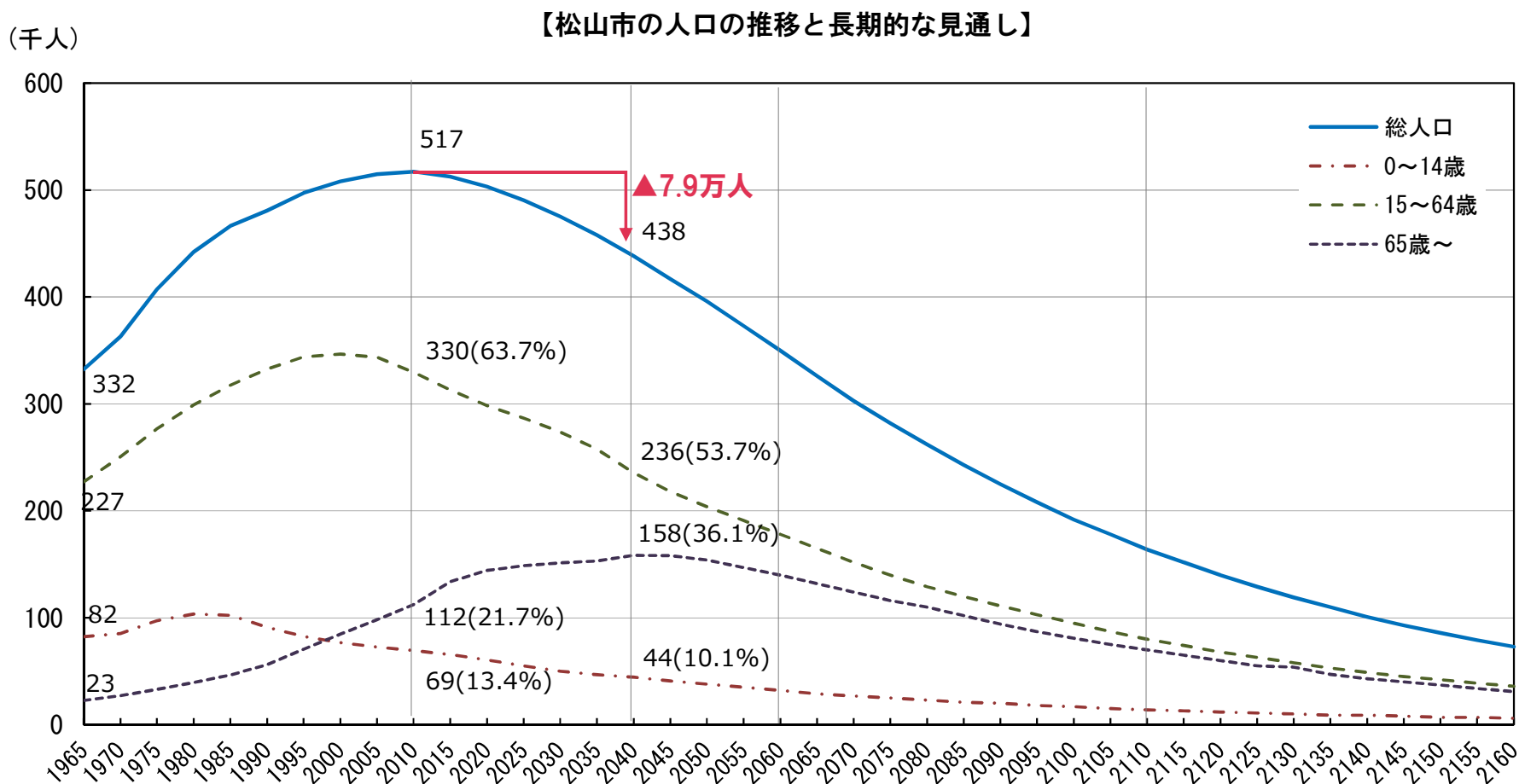
# 1

## 松山市の現状と都市構造上の課題

### 松山市の人口の将来見通し

#### 減少傾向に転じる人口

- 右肩上がりに増加してきた松山市の人口は、2010年の51.7万人をピークに、人口減少の兆し。0～14歳、15～64歳人口が一貫して減少する中、65歳以上人口は2040年頃まで増加し、その後減少していく見通し。



(注) 2000年以前は、旧北条市、旧中島町の人口を含む

資料：2010年までは「国勢調査」、2015年以降は国立社会保障・人口問題研究所の推計手法に準拠し、松山市において機械的に期間を延長したもの

## 2. 松山市のまちづくり

## まちづくりの方向転換

## これからの都市づくり

都市を取り巻く状況が様々に変化している中で、都市づくりの目指すべき方向も変換を必要とされています。



発展とともに拡大・拡散する都市

## 懸念される問題

- 人口減少時代の到来
- 少子高齢化の進展
- 厳しさを増す財政状況
- 環境や防災対策の問題

都市づくりの 方向転換



目指すは  
コンパクトで  
質の高い都市

効率的で効果的な都市経営  
松山らしい愛着を感じられる都市形成

## これからの課題

- 都心の質を高める
- 都市の機能を集積する
- 市街地の拡散を抑える
- 公共交通の利便性を活かす

## 目指すべきまちの姿

## 将来都市構造

松山が目指す都市のイメージを  
都市構造図として表しています。



## 地域生活拠点

地域の主要駅の周辺や、地域と地域を結ぶ沿道を、地域の生活の拠点となるエリアとして位置づけたもの



### 3. コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 事例紹介の位置関係



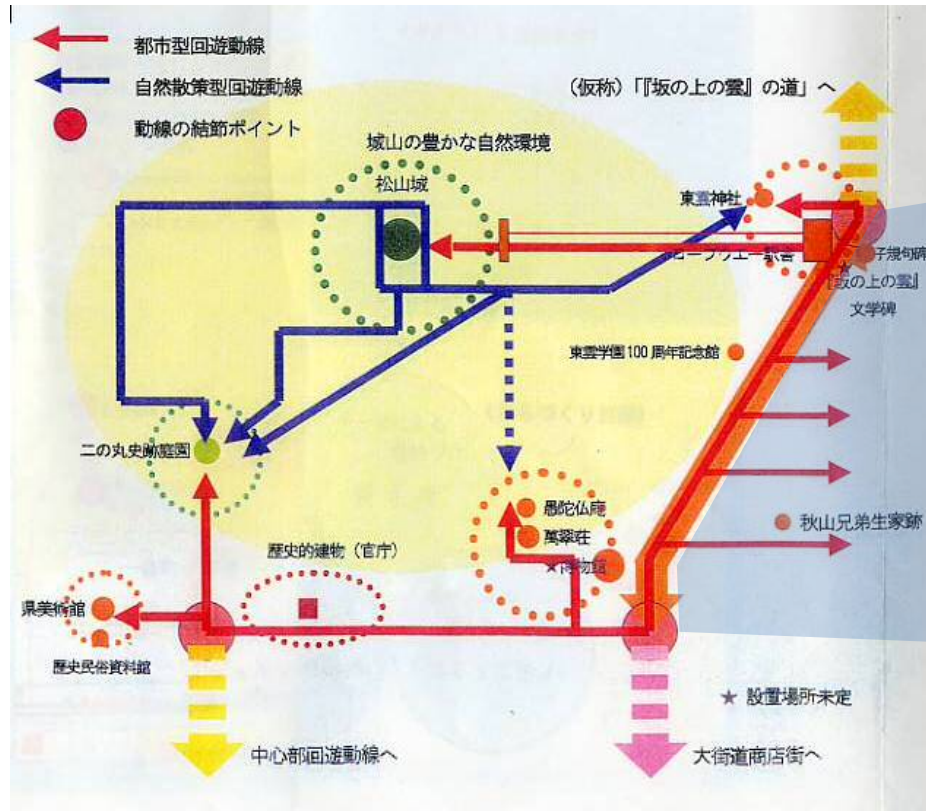
## 事例 1 : ロープウェイ通りの道路空間再配分と景観整備

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

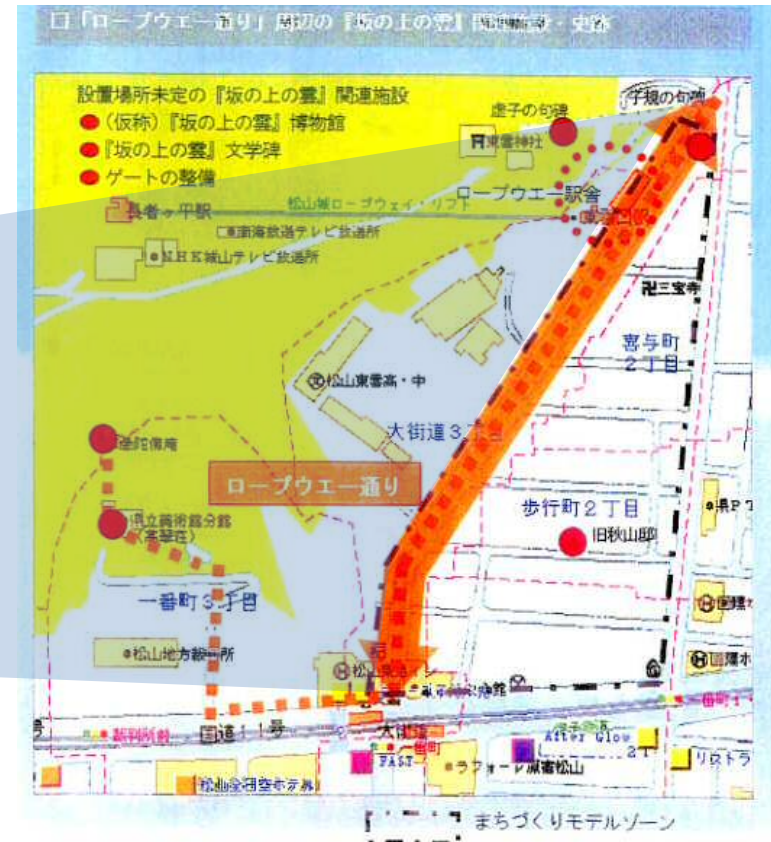
### ロープウェイ通りの道路空間再配分と景観整備

#### センターゾーン内の動線の考え方と概要



「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



「ロープウェイ通り」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

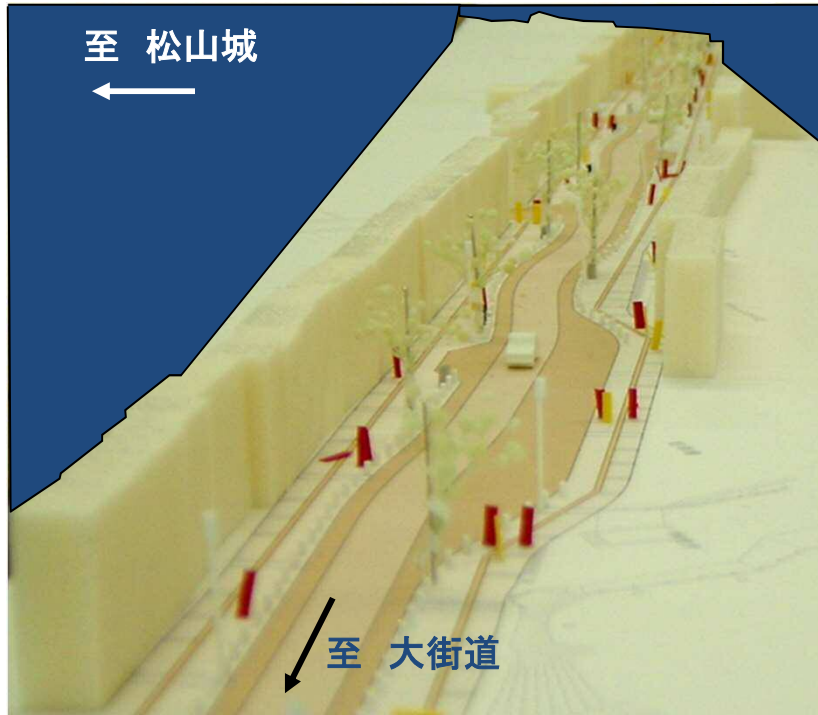
- 人を回遊させる動線づくり
- 滞留させるための仕掛けづくり
- 新しいまちとして情報発信するための基盤づくりなどを行う。



# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### ロープウェイ通りの道路空間再配分と景観整備



ロープウェイ通りは、観光拠点『松山城』へのメインエントランス。

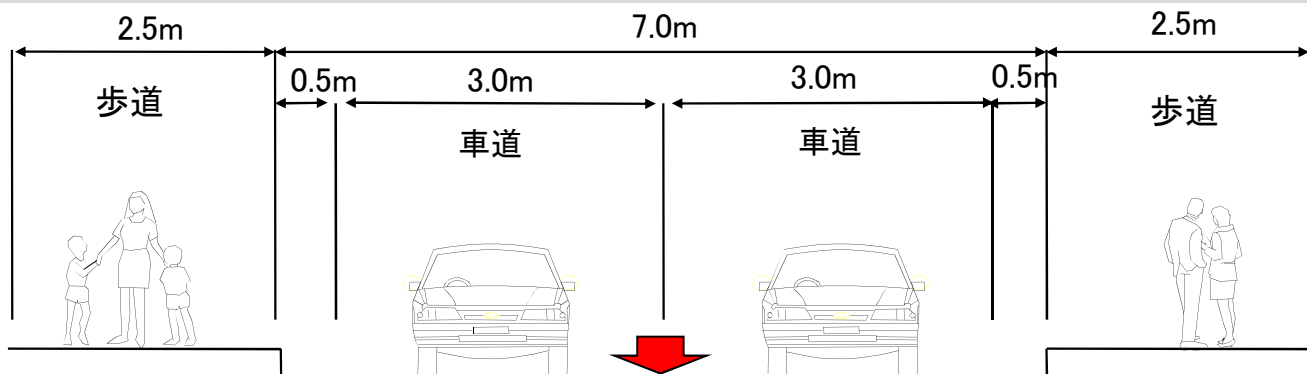
道路整備やファサード整備とあわせてトランジットモールの社会実験を行い、住民参加を促進。

# 3

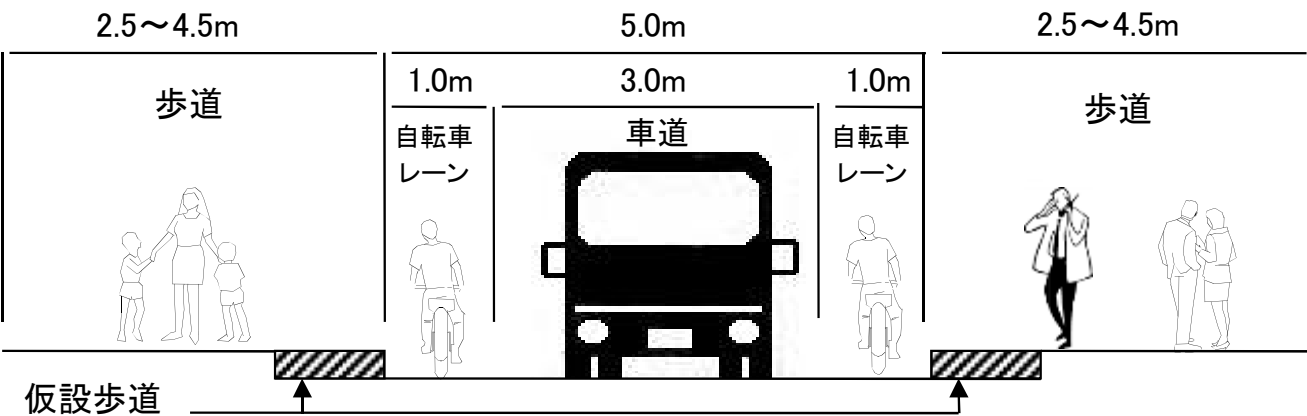
## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### ロープウェイ通りの道路空間再配分と景観整備

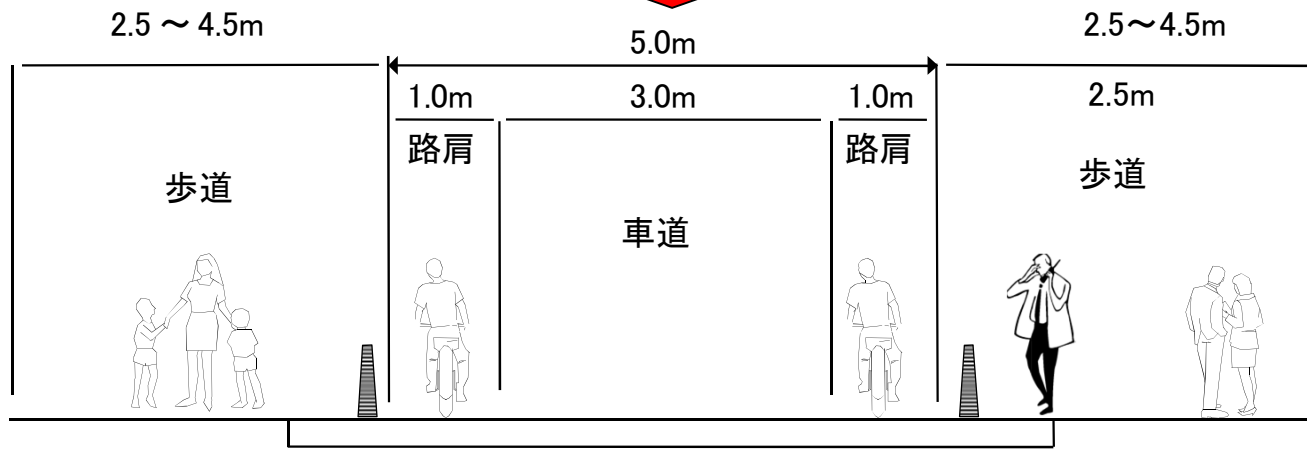
整備前



社会実験中



整備後



# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### ロープウェイ通りの道路空間再配分と景観整備

【整備前】



【整備後】



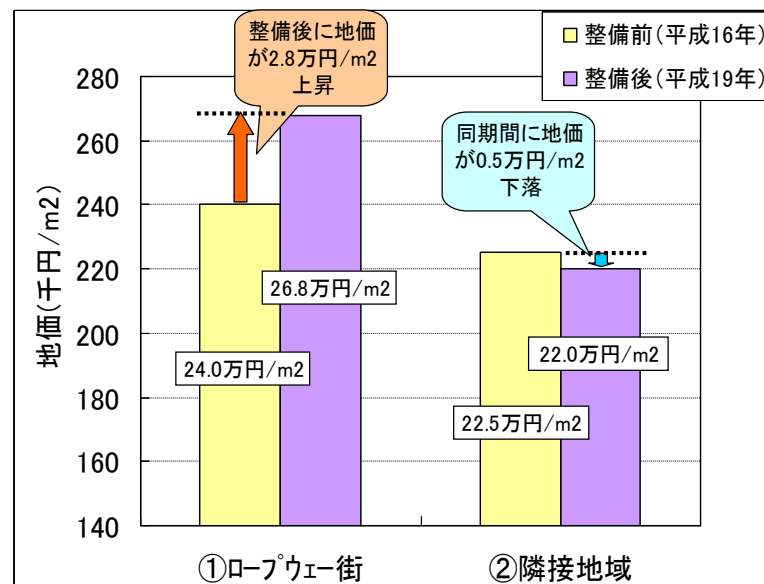
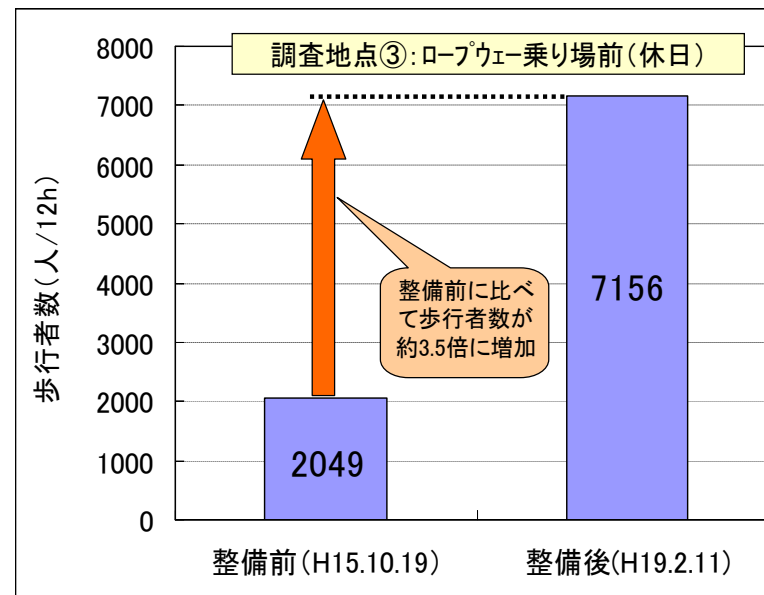
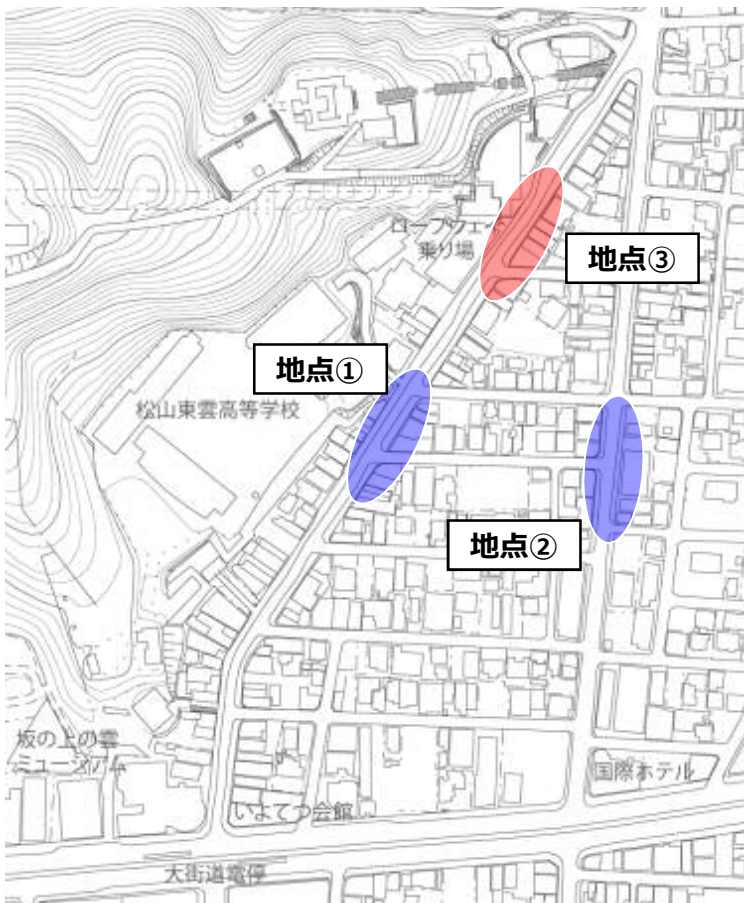
# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### ロープウェイ通りの道路空間再配分と景観整備

#### ■ 整備効果

- ロープウェイ通りの歩行者数が整備前の約3.5倍増加。
- 隣接地域の地価が下落したのに対して、ロープウェイ街では上昇。



## 事例 2 : 道後地区における歩行者空間整備

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 道後地区における歩行者空間整備

#### 道後温泉本館周辺

【整備前（H18.1.21）】



【整備後（H20.2.10）】



# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 道後地区における歩行者空間整備

#### 道後温泉駅前

【施工前】



放生園

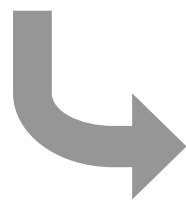
【施工後】



商店街

放生園

駅前広場



## 事例 3 : 花園町通りの道路空間再配分と景観整備



## 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

## 花園町通りの道路空間再配分と景観整備



昭和27年の花園町通り

- ・伊予鉄道 松山市駅と堀之内公園を結ぶ延長250mの通り。
- ・市内電車が通行し、車道4車線+副道2車線の幅員40m道路。（市内最大）

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 花園町通りの道路空間再配分と景観整備



大量な放置自転車



暗い歩行環境



多くの空き店舗



有効に活用されていない副道

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

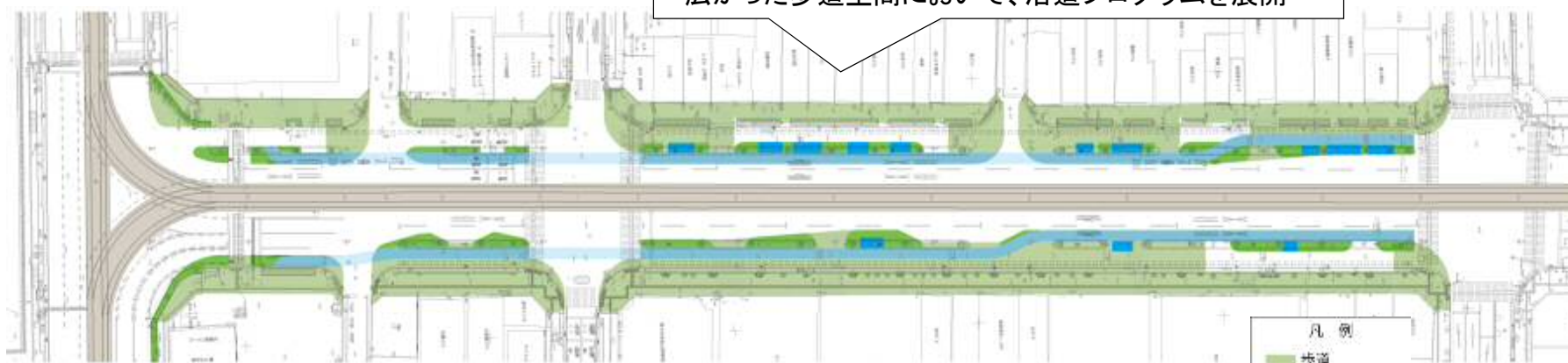
### 花園町通りの道路空間再配分と景観整備

#### 【現況】



- ・車道片側2車線→片側1車線
- ・副道は一部残し、荷捌きスペースに。  
※出入りは本線側から。（交差点のコンパクト化）
- ・自転車道を新設
- ・広がった歩道空間において、沿道プログラムを展開

#### 【整備イメージ】

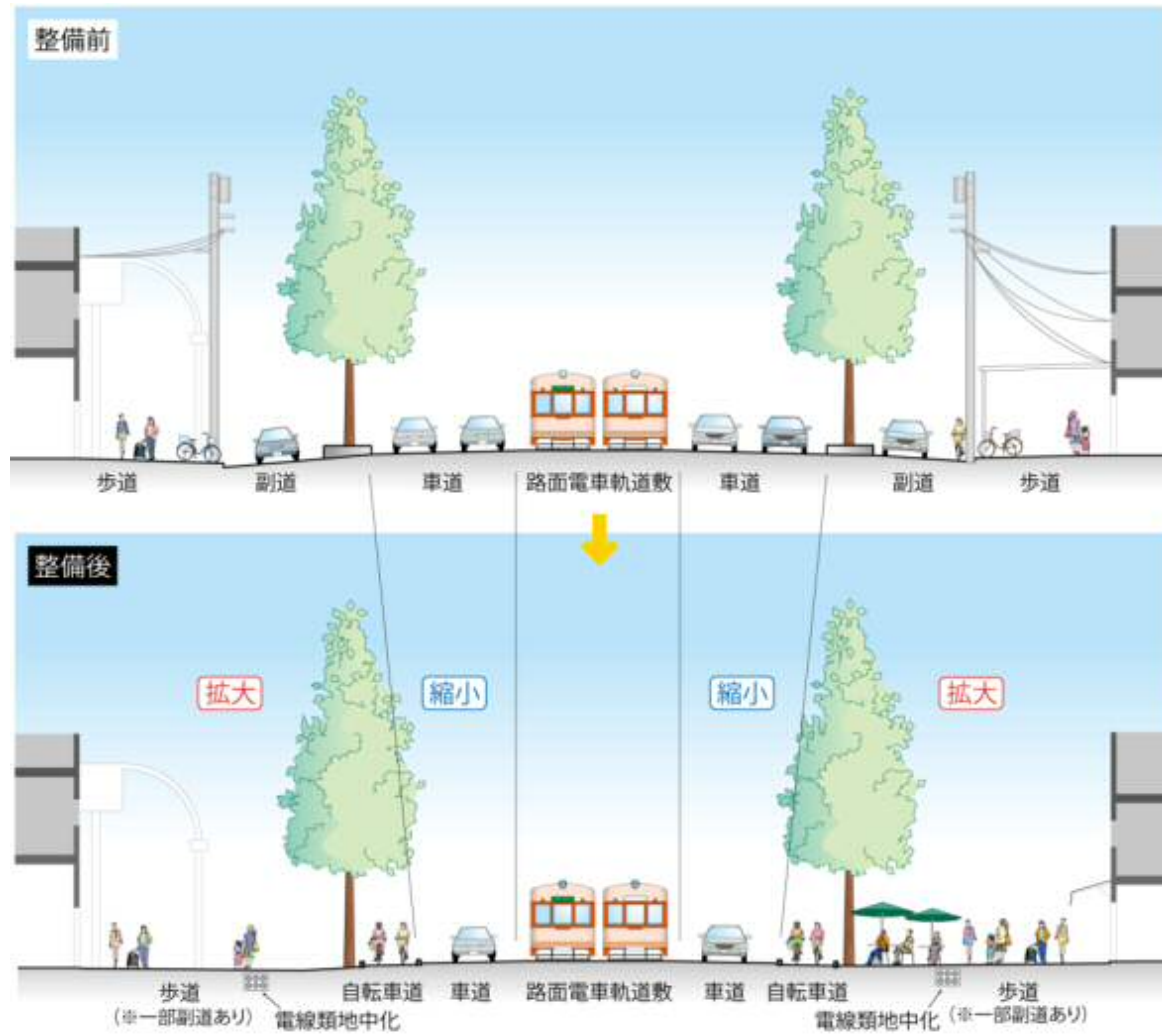


- 凡例
- 歩道
  - 自転車道
  - 自転車横断帯
  - 緑地
  - 駐輪場(案)

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 花園町通りの道路空間再配分と景観整備



# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 花園町通りの道路空間再配分と景観整備



# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 花園町通りの道路空間再配分と景観整備

#### 懇談会



平成24年4月から月1回のペースで開催。

## 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

## 花園町通りの道路空間再配分と景観整備

## ワークショップの開催

		開催日時	議 題 等
1 期	プレ	平成24年4月17日(火) 19:00~20:50	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議題1：花園町通りの歴史、まちへの想い</li> <li>・レクチャー1：他都市の取り組み</li> <li>・レクチャー2：空間の使い方等の話題提供</li> <li>・議題2：レクチャーを踏まえた意見交換</li> </ul>
	第1回	平成24年5月23日(水) 昼の部 15:00~17:00 夜の部 19:00~21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議題1：花園町通り整備のコンセプトについて 交通計画、荷捌き、駐輪等について</li> <li>・議題2：自分の家や店の前の空間の活用方法 社会実験で取り組みたいことについて</li> </ul>
	第2回	平成24年6月27日(水) 昼の部 15:00~17:00 夜の部 19:00~21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・議題1：花園町通り整備検討案について 社会実験検討案について</li> <li>・議題2：社会実験のプログラムとその役割分担</li> </ul>
	第3回	平成24年7月27日(金) 昼の部 15:00~17:00 夜の部 19:00~21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備検討案、社会実験案</li> <li>・プログラム案（オープンスペースの活用案）</li> </ul>
	第4回	平成24年8月24日(金) 昼の部 15:00~17:00 夜の部 19:00~21:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レクチャー1：まちづくりについて</li> <li>・レクチャー2：ロープウェー街まちづくりデザインガイドライン</li> <li>・まつやまマイロード、社会実験案について</li> </ul>
2 期	第1回	平成27年7月25日(土) 13:30~15:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>・テーマ1：日常生活・維持管理</li> <li>・テーマ2：イベント的活用</li> <li>・テーマ3：駐輪場／自転車道の使い方</li> </ul>
	第2回	平成27年8月30日(土) 13:30~16:00	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第1回の振り返り、テーマ別議論</li> </ul>
	第3回	平成27年10月10日(土) 13:30~15:30	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レクチャー1：官民連携した公共空間の活用/維持管理の事例</li> <li>・レクチャー2：照明柱のデザイン</li> <li>・第2回の振り返り、テーマ別議論</li> </ul>
	第4回(予定)	平成27年11月頃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・屋外実践、WSまとめ(予定)</li> </ul>

### 3 コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例） 花園町通りの道路空間再配分と景観整備 ワークショップの開催



地元住民や公募による参加者とワークショップを通じて、計画案について議論を展開。



# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 花園町通りの道路空間再配分と景観整備

#### 社会実験の実施



# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 花園町通りの道路空間再配分と景観整備

#### 社会実験の実施



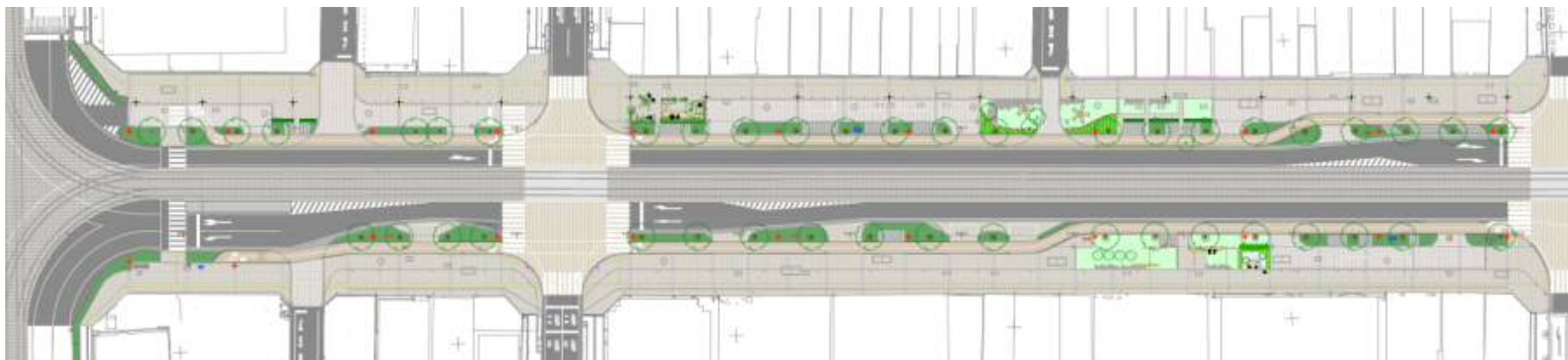
# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 花園町通りの道路空間再配分と景観整備

#### 検討状況

道路線形等は、警察・地元等と概ね合意が図られ、現在、道路景観や駐輪対策について検討中



## 事例 4 : 交通結節点整備

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

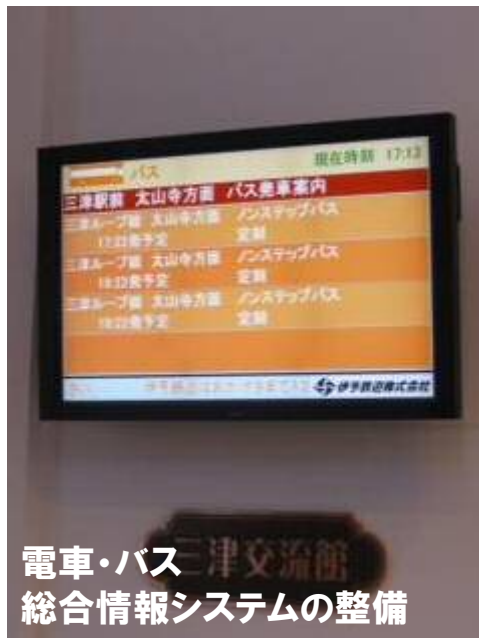
### 交通結節点整備

#### 伊予鉄道高浜線 三津駅の事例

【整備前】



【整備後】



# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 交通結節点整備

#### 伊予鉄道高浜線 三津駅の事例



駅前ロータリーの整備



ループバスの新規運行



駅前のバリアフリー化(スロープの設置)



駅構内のバリアフリー化(スロープの設置)

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 交通結節点整備

#### 伊予鉄道高浜線 三津駅の事例



駐輪場の整備



駅裏からのアクセス路の確保



案内サインの設置



多目的トイレの設置

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 交通結節点整備

#### 伊予鉄道横河原線 梅本駅の事例

【整備前】



【整備後】





# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 交通結節点整備

#### 伊予鉄道横河原線 梅本駅の事例



駅前ロータリーの整備



ループバスの新規運行



駐輪場の整備

# 3

## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 交通結節点整備

#### 伊予鉄道横河原線 梅本駅の事例



駅構内のバリアフリー化



シェルターの設置



タクシー、一般乗降スペースの設置



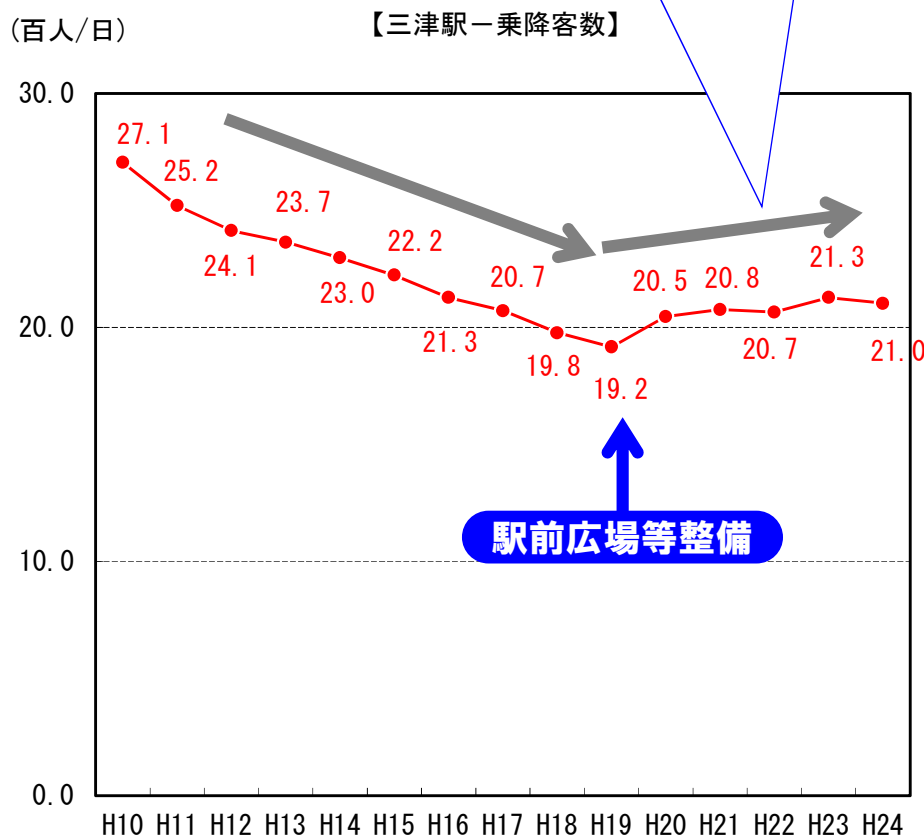
ベンチの設置

# 3

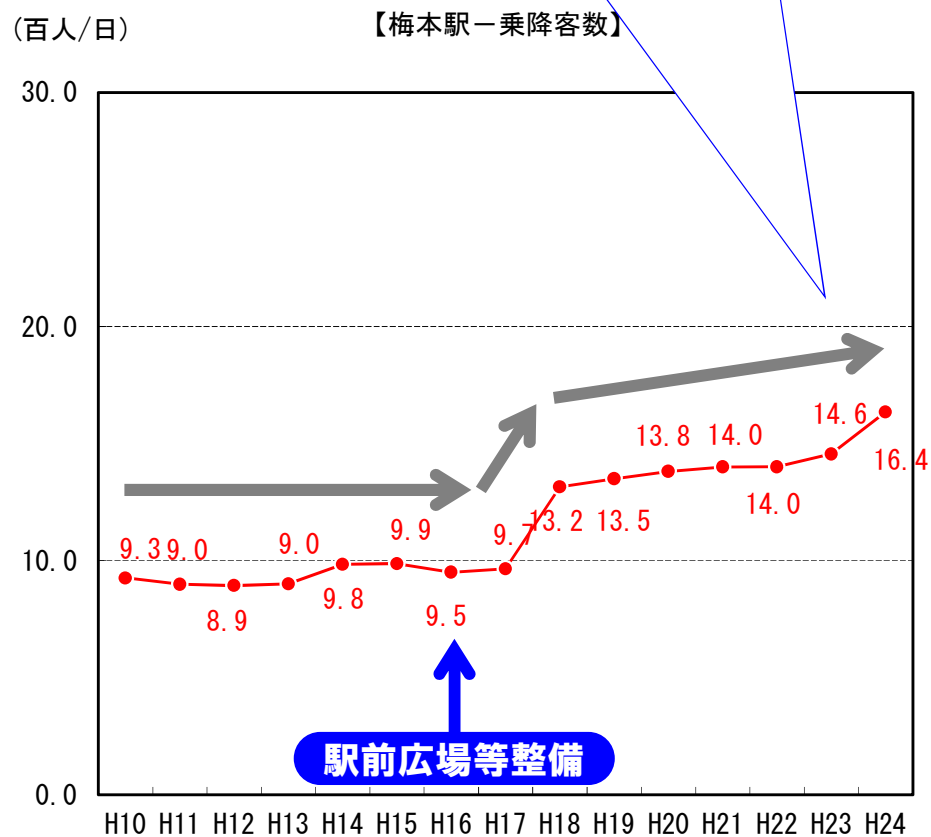
## コンパクトシティの実現に向けた取り組み（事例）

### 交通結節点整備

乗降客が減少傾向から増加傾向に転換！



駅近傍のがんセンターの建設もあって、乗降客が急増。その後も増加傾向。



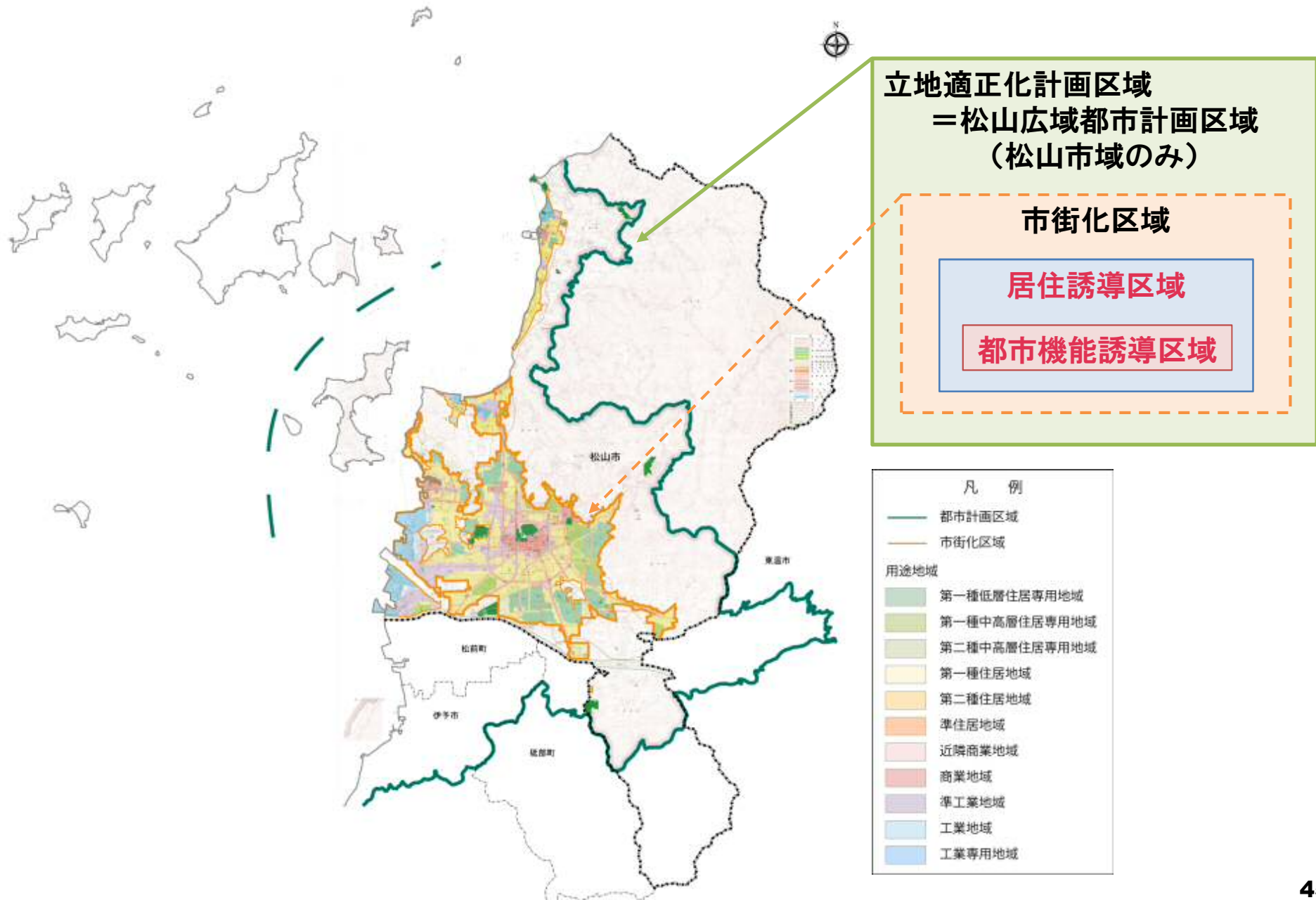
資料：伊予鉄道

## **4. 立地適正化計画・地域公共交通網形成計画について**

# 4

## 立地適正化計画・地域公共交通網形成計画について

### 松山市立地適正化計画の対象



# 4

## 立地適正化計画・地域公共交通網形成計画について

### 地域公共交通網形成計画の対象

市内全域を対象



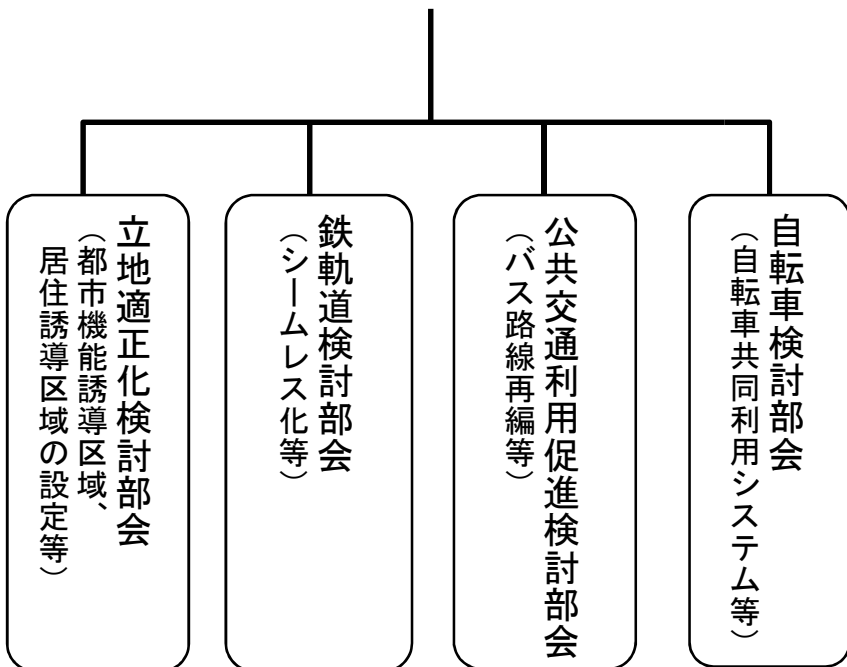
# 4

## 立地適正化計画・地域公共交通網形成計画について

### 推進体制

#### 松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会

(市長・学識経験者・行政機関・公共交通事業者・関係団体等)



情報整理  
協議会運営  
↑  
情報収集・  
調査要請  
↓

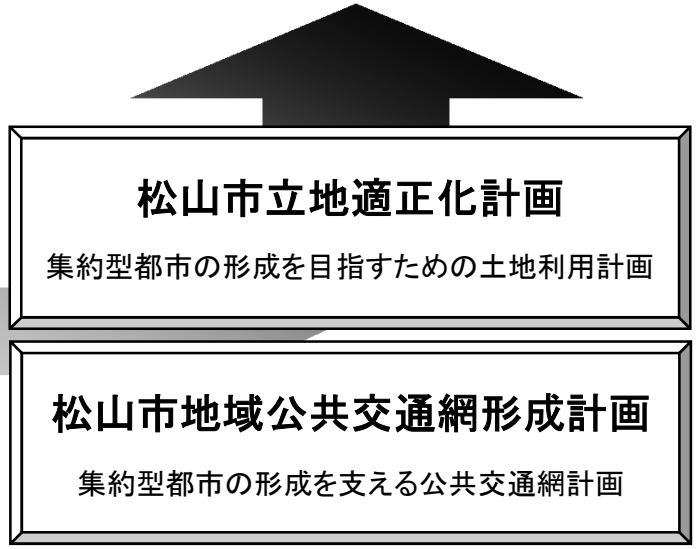
事務局  
松山市  
都市整備部  
都市・交通計画課

協力依頼  
情報提供  
⇔  
調査協力

計画案の提案・意見等  
⇔

#### 松山市

「人が集い笑顔広がる幸せ実感都市まつやま」の実現に向けて、「歩いて暮らせるまちづくり」や「中心市街地の活性化」など、本市のまちづくりを具現化するために、「松山市立地適正化計画」及び「松山市地域公共交通網形成計画」を活用。



意見  
↑  
計画(案)に  
対する  
意見聴取  
↓

市民

意見  
↑  
説明  
↓

松山市議会

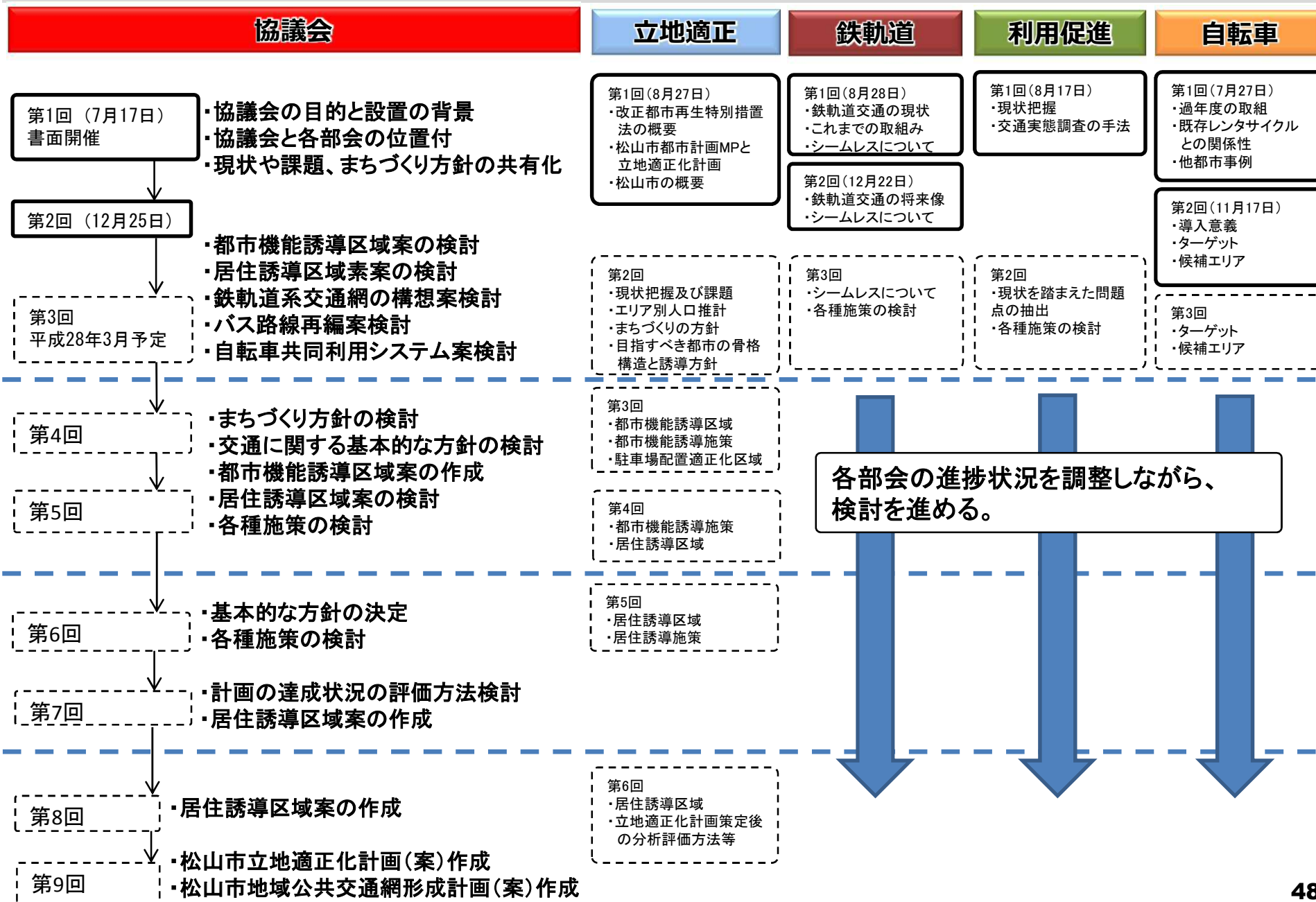
意見  
↑  
立地適正化  
計画(案)に  
対する  
意見聴取  
↓

松山市都市  
計画審議会

# 4

## 立地適正化計画・地域公共交通網形成計画について

### 各検討部会の開催状況と今後の進め方





## 5. まとめ

- ・人口減少、超高齢化を迎えるにあたり、今までと異なるまちづくりの視点が必要
- ・そこで、コンパクトなまちづくりを目指している。
- ・今回、道路の都市改変（車道の削減）を中心市街地で行っている。
- ・社会実験を実施して合意形成
- ・既存の鉄軌道を活かし、公共交通のサービス水準の向上に取り組んでいる。
- ・今後、土地利用と交通を一体的に考え、将来の備えとして立地適正化計画や公共交通網形成計画を策定する予定である。