

松山市オムニバスタウンの概要

1. 計画策定の背景等

松山市は、行政・商業・教育等の諸機能がコンパクトに集中し、愛媛県全体の約32%の人口が集中した社会・経済活動の中心であり、平成17年1月には合併に伴い、四国初となる50万都市となった。また、地域交通の特徴としては、放射環状の幹線道路により都市の骨格が形成され、さらに松山城を中心に環状に路面電車が通り、公共交通及び自転車、歩行者を中心としたまちづくりに適した条件を有している。

しかしながら、近年のモータリゼーションの進展は、10年間で電車の年間利用者は約580万人、バスの年間利用者については約650万人減少するなど公共交通の利用の低下を招く一方で、急激な自動車需要の伸びに道路整備が追いつかないため、松山都心部およびその周辺部において、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に発生する交通渋滞が問題となっている。

このため、松山市はバスを都市の欠くべからざる交通手段として位置づけ、様々な対策によって他の交通モードと連携させることにより、モダルミックスな交通体系を確立するための方策を検討することにより、松山都市圏における「オムニバスタウン計画」を策定し、道路渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減などを目指すものである。

2. 松山市オムニバスタウン計画の特徴となる施策

- (1) 公共車両優先システム（PTPS）の導入により、バスの走行環境の向上を図る。
- (2) ハイグレードバス停の導入により、利用者の利便性を向上させる。
- (3) ICカードの導入により、バスだけでなく郊外電車や路面電車等も利用可能なマルチモダルな交通体系の確立を図るとともに、乗り継ぎ割引やゾーン運賃制度の導入などの利用者利便の向上を目指す。
- (4) ノンステップバス・低公害バスの導入により、バリアフリー化を促進するとともに、自動車排出ガスの低減を図る。
- (5) 快速バスの増便・バス路線の新設により、バスの所要時間の短縮や交通アクセス不便地域の解消を図る。

3. 事業概要（平成17～21年度）

(1) バス走行環境の改善

公共車両優先システム（PTPS）の導入

国道33号を中心とした区間（延長約6.5km）

バスレーンのカラー舗装化

市道花園町線、市道千舟町高岡線

道路整備・交差点改良

松山外環状道路等、拾町交差点・小坂交差点等

トランジットモールの導入検討

ロープウェイ通り、道後地区

(2) バス交通円滑化のための交通施設等の整備・改善

サイクル・アンド・バスライドの導入検討：松山外環状道路

パーク・アンド・バスライドの導入：北条営業所（検討）

ハイグレードバス停の整備：25箇所

交通結節点の整備

駅前広場の整備：伊予鉄道三津駅、梅本駅

鉄道・バスのシームレス化の検討：久米駅

(3) バスの利便性等の向上

快速バスの増便：砥部線、北条線

バス路線の新設：伊予鉄道梅本駅、三津駅周辺

ICカードの導入（電車・バス共通運賃制度の導入検討）

バスロケーションシステムの拡充：30箇所

ノンステップバス・低公害バスの導入

ノンステップバス17両、低公害バス8両

(4) バスの社会的意義の認識高揚

・オムニバスタウンのシンポジウム、インターネット、パンフレット等の広報活動

・バスモニター実験、ノーマイカーチケットによるバス利用促進

・バス優先の徹底