

6. 地域公共交通の課題

地域の現状や利用実態調査等から見えてきた課題を以下に整理する。

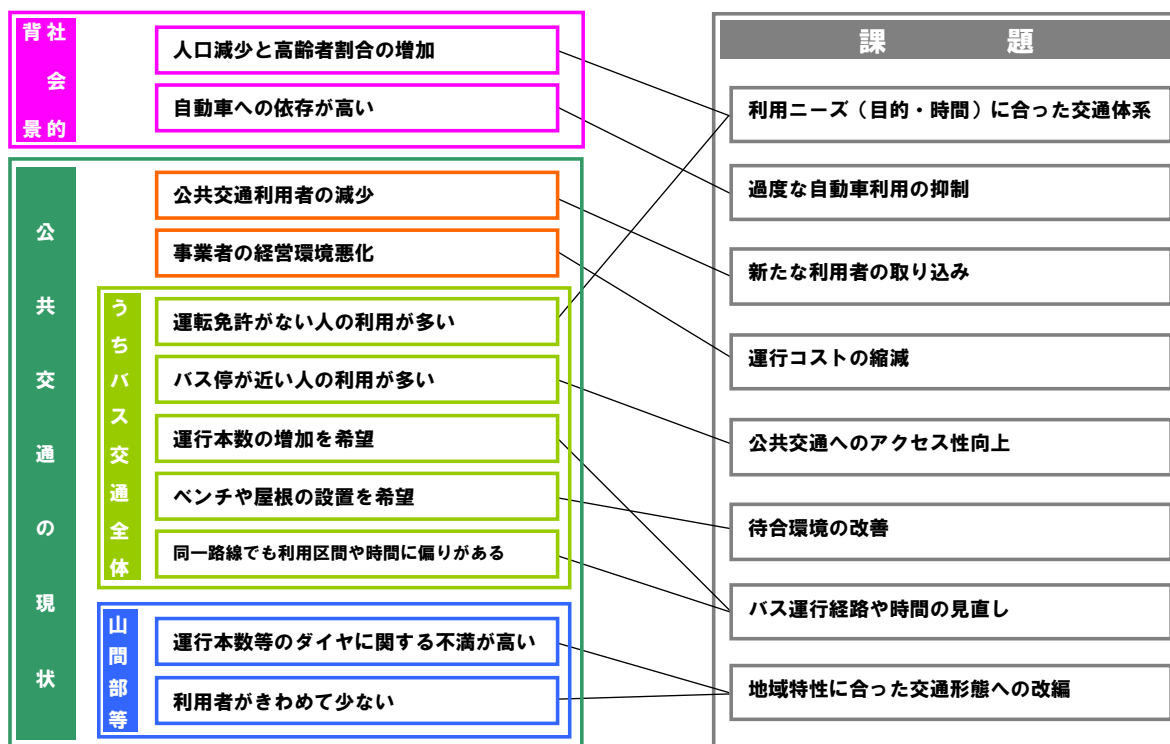


図 地域公共交通の課題

7. 地域公共交通総合連携計画の基本的な方針

松山市の公共交通は、JR 松山駅を經由して南北に伸びる JR 予讃線、松山市駅を中心に放射状に伸びる伊予鉄道高浜線・横河原線・郡中線の3本の郊外鉄道、松山城を取り囲むように敷設された環状の路面電車のほか、伊予鉄道・JR 四国・中島汽船の3社によって運行される路線バス、島嶼部と本土を結び通勤等日常生活の足として利用されるフェリー等の航路がある。

本計画は、平成20年6月に策定した松山市地域公共交通総合連携計画の区域を島嶼部から市内全域に拡大し、航路を含めた地域全体の公共交通を対象として、以下の方針に基づき、行政・事業者・市民が協働して地域公共交通の活性化および再生の総合的かつ一体的な推進に取り組む。

地域公共交通活性化推進方針

みんなで育てる みんなの足

これからの公共交通は、まちづくりにとって重要な要素であり、地域の特性や住民の真のニーズをふまえてその維持活性化を図るべきであるが、そのためには、行政・事業者・市民が知恵を出し合い、意見を交換しながら、適切な役割分担のもとで一丸となって公共交通育てに取り組み、地域公共交通の維持及び活性化を推進する。

公共交通に関する事業方針

拠点・都市軸の機能強化・充実

将来都市構造の骨格としての「拠点」、「都市軸」において、各地域での交通機能が集約している地域交通拠点及び地域間を結ぶ交通軸の機能強化・充実を図る。

地域の特性を活かした快適な生活圏づくり

各地域ごとに異なる地理的・社会的条件を活かし、すべての人が安心して快適に暮らせる生活圏を形成するため、地域内交通や中心部等へのアクセス性の充実を図る。

環境に配慮した交通習慣の確立

地球環境保全のため、市域全体で自動車と公共交通をうまく使い分け、輸送時に消費されるエネルギー量を低減させる市民一人ひとりのライフスタイルや交通習慣の確立をめざす。

8. 地域公共交通総合連携計画の区域

地域公共交通連携計画の対象区域は、松山市全域とする。

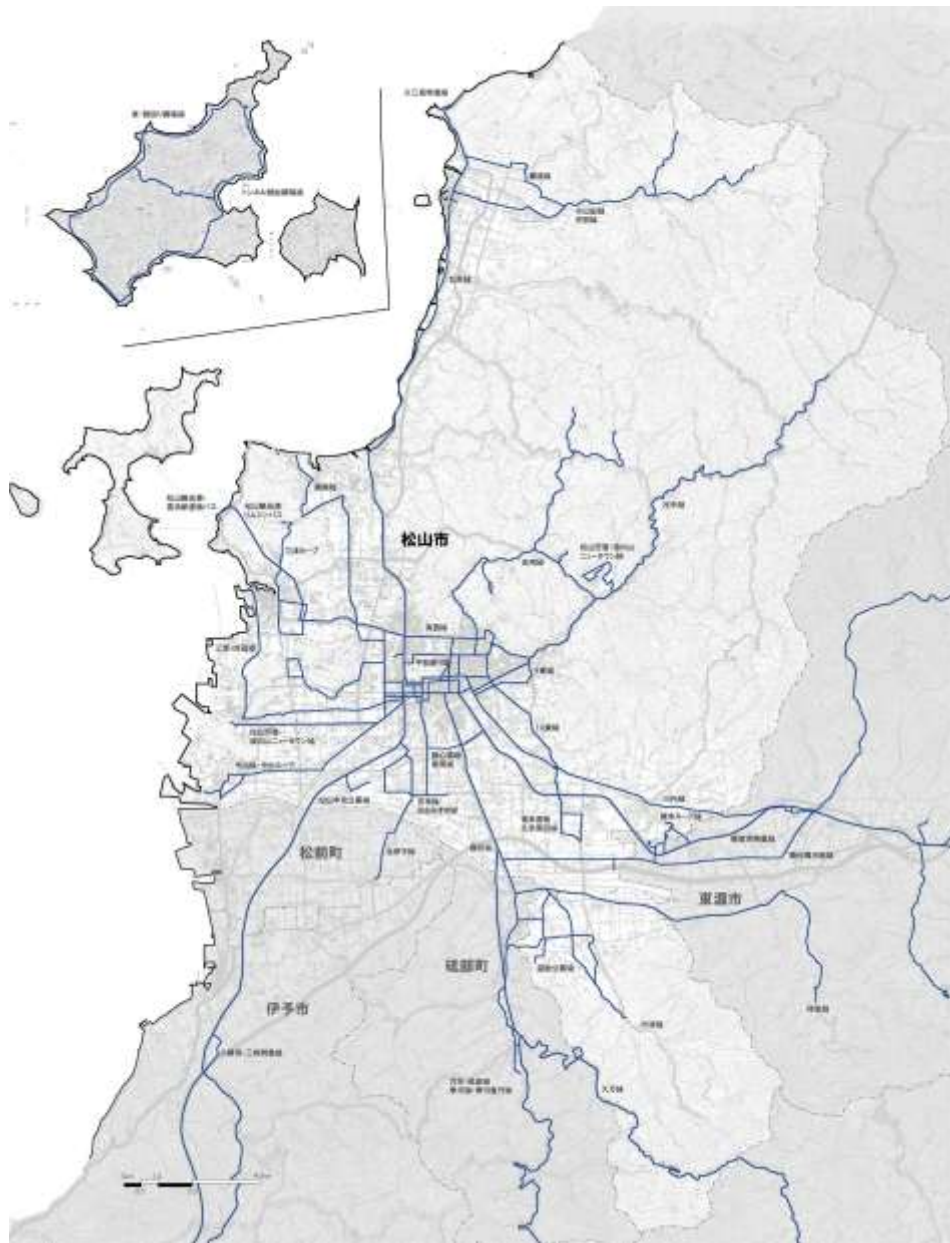


図 対象区域

9. 地域公共交通総合連携計画の目標

9.1 地域公共交通総合連携計画の目標

松山市における公共交通の現状と課題を踏まえ、平成20年6月に策定した計画の目標を包含し、以下の通り市域全域を対象とした目標を設定する。

地域公共交通総合連携計画の目標

- バスネットワークの効率化**

 - 路線やダイヤが柔軟に設定できるバスの特性を利用し、都心部へのアクセス交通や円滑な地域間移動を確保しつつ、コストの低減等につながる効果的・効率的なネットワーク構築を目指す。
- 交通結節点の機能強化**

 - 鉄軌道駅やバスターミナル、また港等、地域の交通拠点となっている交通結節点において、異なる交通機関の乗り継ぎ円滑化やバリアフリー化、交流空間の確保等、利用環境の整備により結節機能の強化を目指す。
- 公共交通サービス水準の向上**

 - 通勤・通学や買い物・通院等、日常に密着した輸送機関として、待合環境の整備や交通モード間の連携強化等、誰もが利用しやすく便利で快適に使える公共交通サービスの提供を目指す。
- 地域住民の気運醸成**

 - 地域の事情を最も良く知る住民が、公共交通は生活の足であるという認識を一層高め、行政・事業者と一体となって取り組む気運の醸成を目指す。
- 地域公共交通の活性化・利用促進**

 - 過度な自動車への依存から脱却し、温室効果ガスの削減や地域活性化に寄与する地域公共交通の活性化・利用促進を目指す。

9.2 目標を達成するために行う事業の方向性について

(1) バスネットワークの効率化

レールが敷かれている線路と異なり、道路があればどこでも走行できるバスの柔軟な特性を活かし、都心部へのアクセスや地域間および地域内での円滑な移動を確保しつつ、コストの低減等につながる効率的なバスネットワークの構築を目指す。

具体的には、既存路線をその機能や利用特性別に整理し、実態調査結果等を反映させることにより、運行路線やダイヤの柔軟な検討を行い、利用者のニーズに合ったバスネットワークへの再編を行う



図 拠点配置と交通軸

表 路線の機能別分類

項目	幹線系路線	生活系路線	連絡系路線	支線系路線
機能	市の骨格形成および広域連携路線	幹線系路線を補完する路線	他交通機関との連絡を担う路線	幹線系路線、生活系路線を補完し、日常の移動を担う路線
配置状況	・主要幹線道路を経路とする	・主として市街化区域(住居地域等)を運行する	・郊外主要鉄道駅を起点とする	・主に住宅密度の低い山間部等郊外を運行する(市街化区域60%以下)
現路線分類例	<ul style="list-style-type: none"> ・砥部線(国道33号) ・川内線(国道11号) ・北条線(国道196号) ・松山空港線(国道317号線、空港通り線) <small>※松山市外に起終点を持つ路線・松山市外キロ程が5割を超える路線は除く ※特急・リムジンを除く</small>	<ul style="list-style-type: none"> ・東西線 ・都心循環東南線 ・8番線 ・10番線 ・勝岡線 ・三津・吉田線 ・松山中央公園線 ・北伊予線 ・市坪線 ・平和通り線 	<ul style="list-style-type: none"> ・松山観光港線(高浜駅) ・今出線(余戸駅) ・電車連絡久米窪田線(久米駅) ・電車連絡梅本ループ線(梅本駅) ・電車連絡三津ループ線(三津駅) 	<ul style="list-style-type: none"> ・森松～横河原線 ・丹波線 ・拝志線 ・河中線 ・五明線 ・立岩線 ・中島汽船運行路線
利用特性	・需要(輸送量)が多い	・路線によって需要(輸送量)にばらつきがある	—	・需要は少ない ・利用時間帯・区間に偏りがある

(2) 交通結節点の機能強化

鉄軌道駅やバスターミナルは、また島嶼部における港等は、居住地域と中心部を結ぶ軸にアクセスするための生活交通拠点であり、複数の交通機能の乗り継ぎ利便性向上や高齢化等に対応した施設のバリアフリー化、また観光地としての魅力増大につながる交流空間の整備等の利用環境整備により、結節機能の強化を目指す。



図 駅前広場整備事例（三津駅）

図 フィーダーバス運行事例（三津駅）

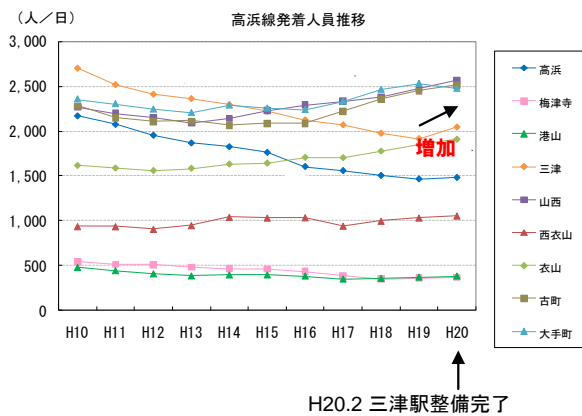


図 伊予鉄道郊外線発着人員推移（高浜線）

資料：伊予鉄道

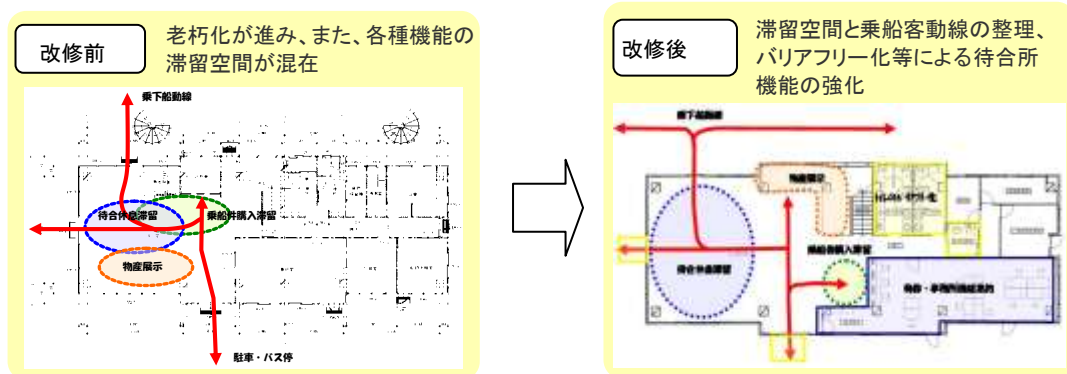


図 待合所の機能強化（中島港）

(3) 公共交通サービス水準の向上

通勤・通学や買い物・通院等、日常に密着した輸送機関として、待合環境の整備や交通モード間の連携強化等により、誰もが利用しやすく便利で快適に使える公共交通サービスの提供を目指す。

具体的には、バスの定時性・速達性向上の検討、バス停等待合環境の整備、車両の入替による快適性向上、ICカードの利用拡大等、総合的な公共交通の利便性向上施策を検討・実施する。



図 CNG ノンステップバス



図 バスロケーションシステム

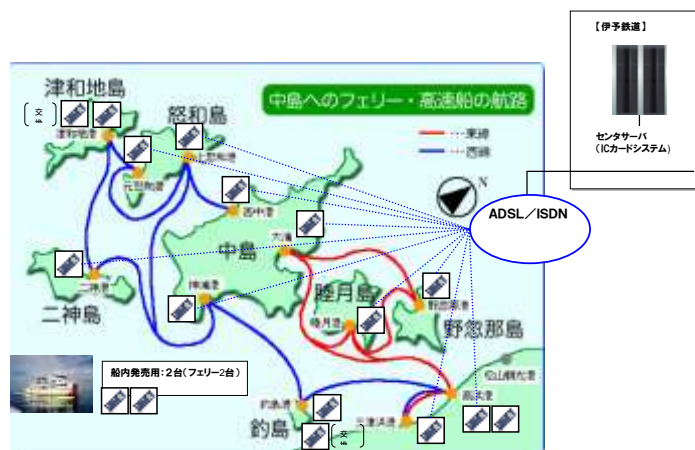


図 航路におけるICカードシステムの概要

(4) 地域住民の気運醸成

地域の事情を最も良く知る住民が、公共交通は生活の足であるという認識を一層高め、行政・事業者と一体となって取り組む気運の醸成を目指す。

具体的には、地域住民が主体となり公共交通について考える素地づくりとして、地域でのワークショップ等を開催し、地域にあった公共交通のあり方や生活の足を確保するための方法等について協議・研究等を行う。



図 地域住民によるバス運行の事例

資料：平成16年版国民生活白書



図 ワークショップの様子

(5) 地域公共交通の活性化・利用促進

自動車と公共交通が適切に役割分担されるよう、過度な自動車利用を抑制し、温室効果ガスの削減や地域活性化に寄与する公共交通への転換促進を目指す。

具体的には、環境教育の実施や公共交通利用促進キャンペーン等により、自動車からの転換促進・公共交通の利用を促進するほか、観光振興や地域活性化施策とも十分に連携し、地域活力の掘り起こしを図る。



図 環境教育の様子



図 エコ交通チャレンジモニター募集チラシ

● 「エコ交通を今後も継続したいか」との設問に対する回答

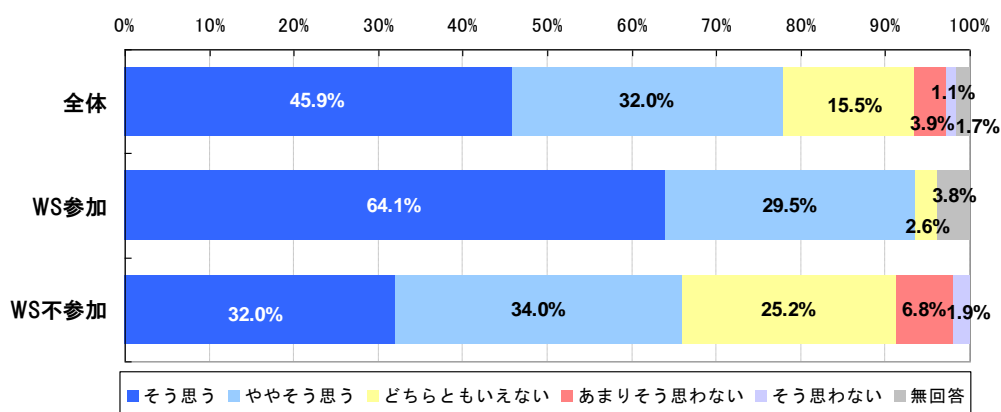


図 エコ交通チャレンジモニターに対するアンケート調査結果