4.3 人の動きの現状

4.3.1 通学者の状況

(1) 高校生の通学動向

松山市内の高校数は 16 校あり、都市部に立地しています。

生徒数は約 1 万 4,000 人程度で一定しているものの、少子化の影響を受け減少傾向になると考えられます。

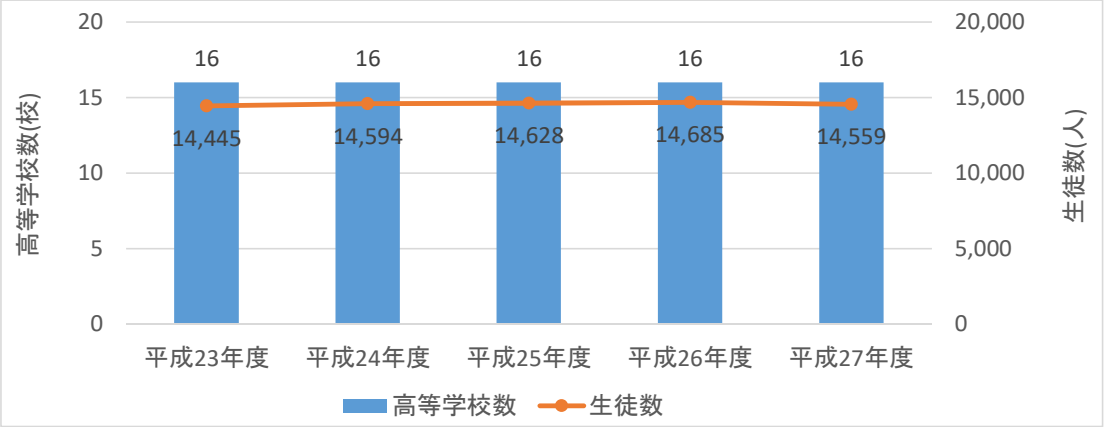


図 4.30 高等学校数と生徒数の推移

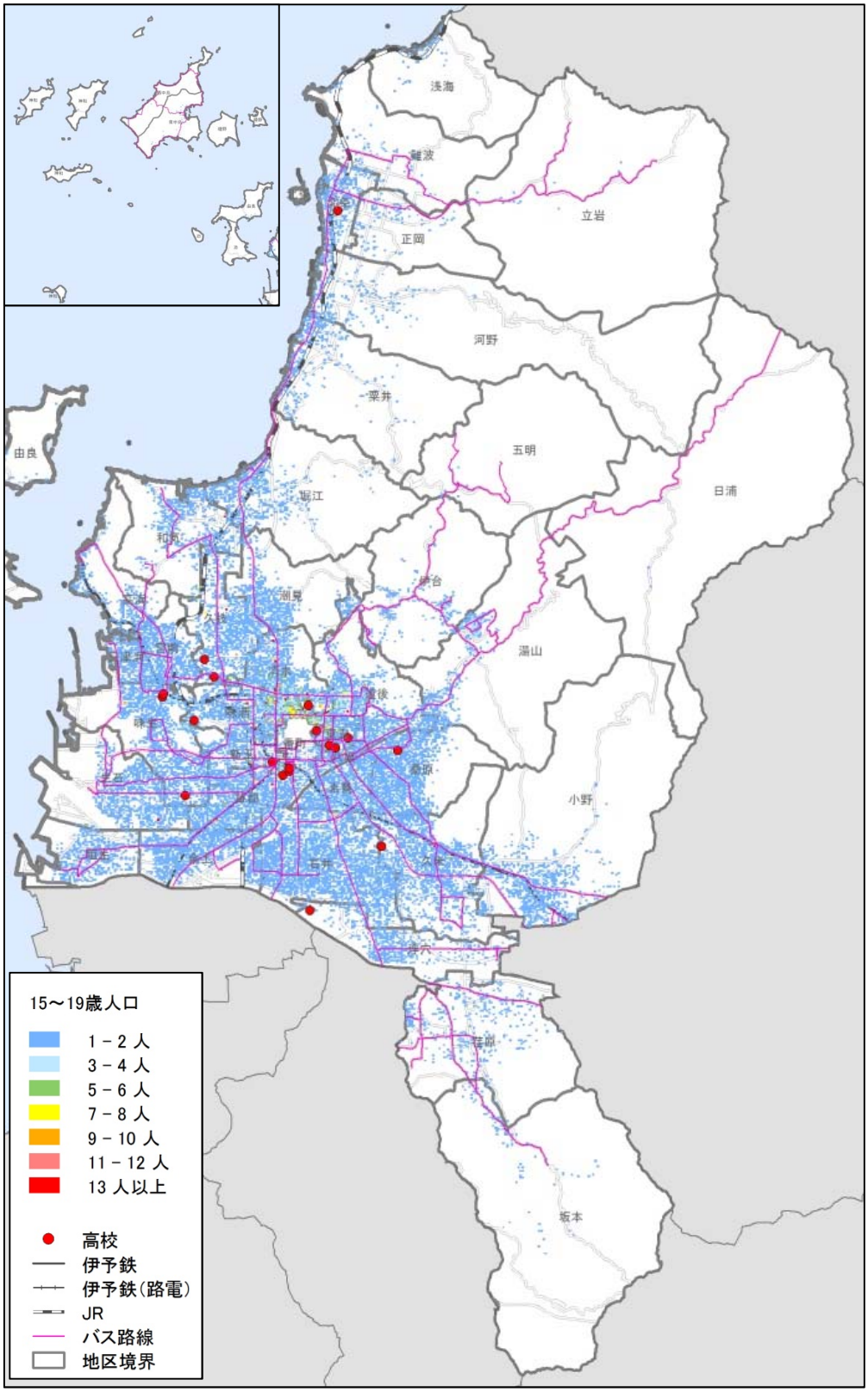


図 4.31　高校分布と 15～19 歳の人口分布

(2) 小中学校の状況

松山市内の小学校は 60 校、中学校は 32 校あり、都市部に立地しています。

生徒数については、小学生は約 2 万 7,000 人程度、中学生は約 1 万 4,000 人で一定しているものの、少子化の影響を受け減少傾向になると考えられます。

小中学生の年齢である 0～14 歳の人口分布をみると、都市部での居住が多くなっています。

立岩、日浦、五明、坂本といった郊外部にも小中学校が立地しているものの、少子化のため人口は少なくなっています。

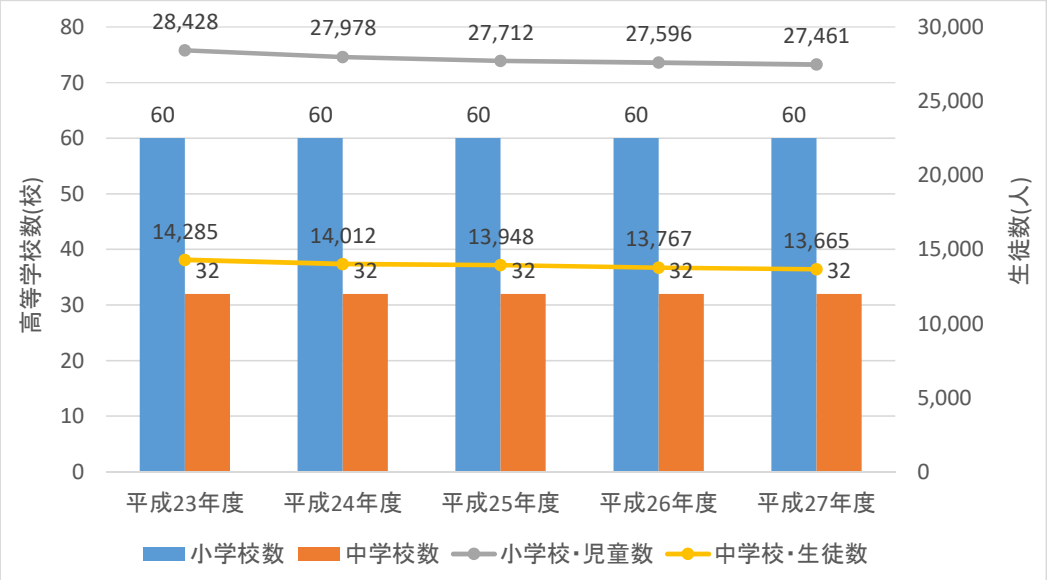


図 4.32 小中学校数と生徒数の推移

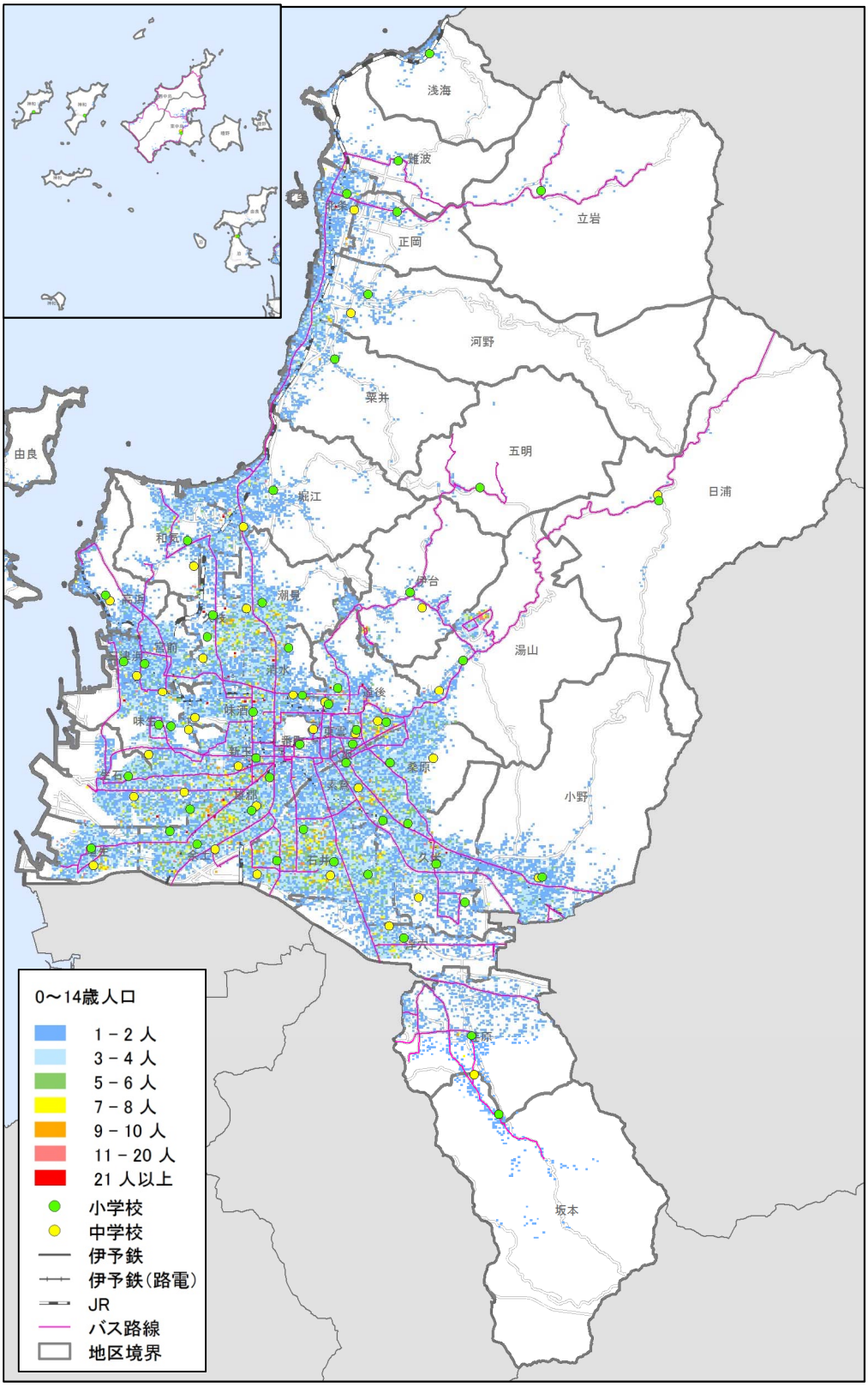


図 4.33　小中学校分布と 0～14 歳の人口分布

(3) スクールバスの利用状況

スクールバスは、日浦地区、由良・泊地区、中島地区、五明地区、立岩地区で運行されています。

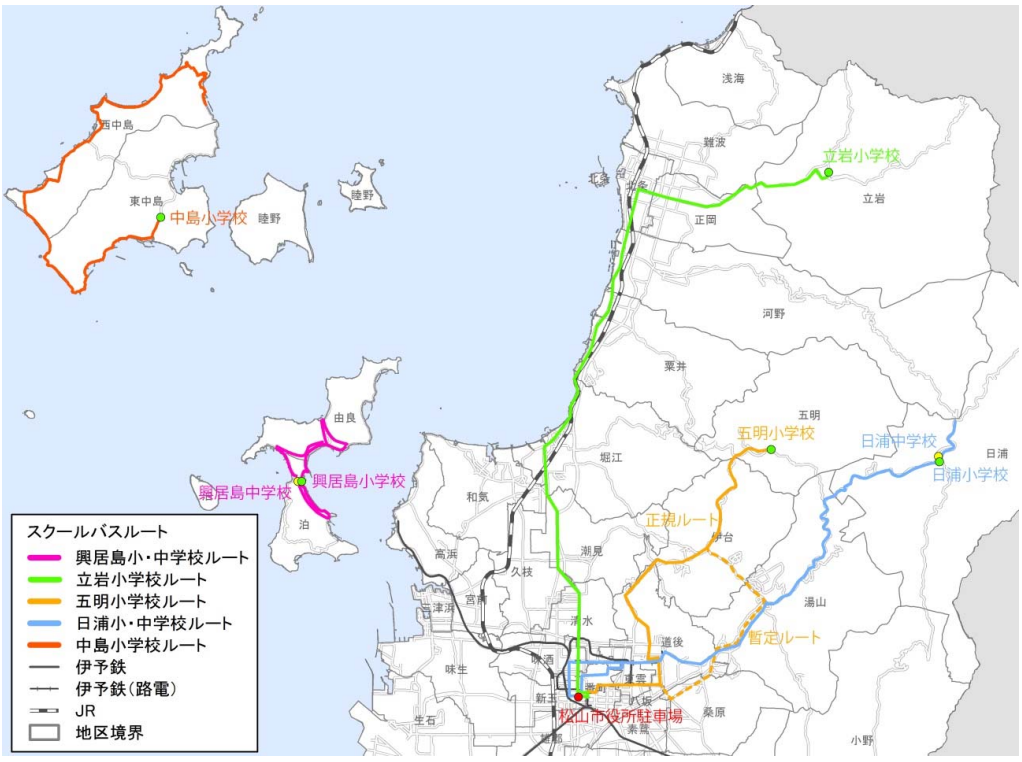
利用者数は地区により、増減傾向や利用者数が異なります。利用者の多い日浦地区は概ね 40 から 60 人程度で推移しています。利用者の少ない立岩地区や五明地区では概ね 10 人以下の利用者数で推移しています。

運行に係る経費は運行頻度等により異なりますが、5 路線合わせて約 1,600 万円で運行されています。

表 4.4 地区概要・スクールバスの概要

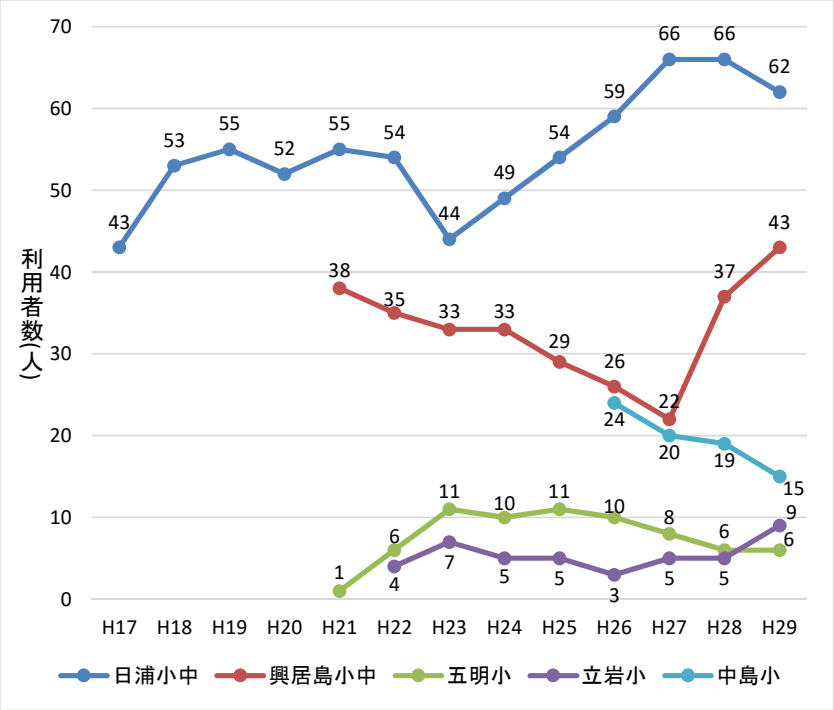
地区	対象校	運行形態	運行日時	運行経路	車種、車両数	運行経費	運行開始日	財源
日浦地区	日浦小学校 日浦中学校	運行管理委託 （3年契約）	開校日 登校1便 下校2便 （3便運行の場合あり）	市役所（中心部）から日浦小・中学校までの往復	70人乗り 大型バス1台 29人乗り マイクロバス1台 いずれも市有	修繕料 ＋燃料代 ＋委託料 7,177千円	H15.4.1～	一般財源
興居島地区	興居島小学校		開校日 登校1便 下校1便 （2便運行の場合あり）	興小、北浦、由良、鷲ヶ巣、興小、泊港、興小、泊港、興小の往復	29人乗り マイクロバス　1台 市有		H18.4～H21.3 交流学習開催送迎 H21.4～ 通学送迎	一般財源
中島地区	中島小学校	貸切りバス 借り上げ （1年契約）	開校日 登校1便	粟井発　吉木・神浦経由中島小学校までの片道	63人乗り中型バス　1台	使用料 4,876千円	H21.4.1～	一般財源 国庫支出金
五明地区	五明小学校	運行管理委託 （3年契約）	開校日 登校1便 下校1便	市役所（中心部）から学校までの往復	15人乗り ハイエースバンDX1台 市有	修繕料 ＋燃料代 ＋委託料 3,834千円	H22.2.17～	一般財源
立岩地区	立岩小学校		開校日 登校1便 下校1便	市役所（中心部）から学校までの往復	15人乗り ハイエースバンDX1台 市有		H22.2.17～	一般財源

松山市資料より作成



松山市資料より作成

図 4.34 スクールバスのルート



松山市資料より作成

図 4.35　スクールバス利用者数の推移

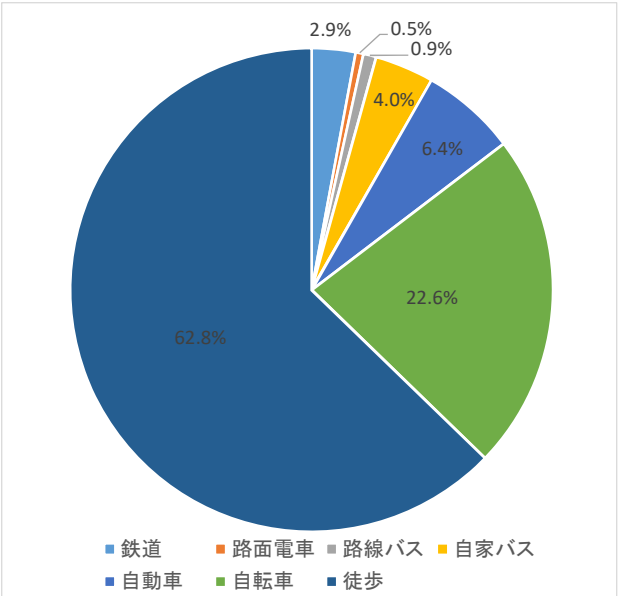
(4)　通学動向

通学時の主な交通手段は、徒歩、自転車であり、これらで約 85%の構成となっています。

公共交通（鉄道、路面電車、路線バス）の利用者は 4.3%となっており、通学手段として利用されていない状況です。

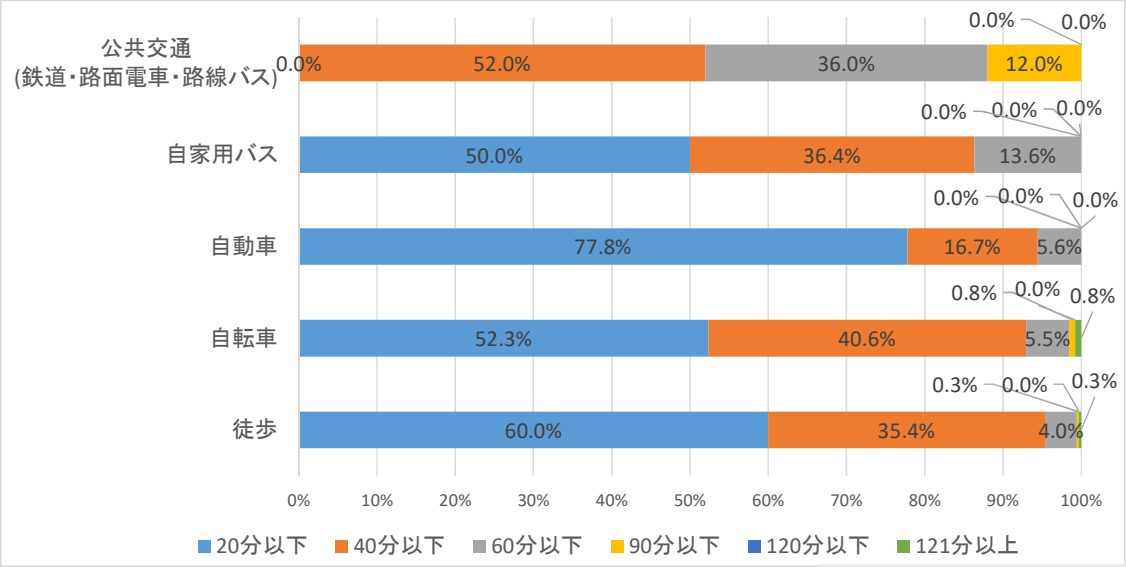
移動時間では、公共交通の 40 分以下、60 分以下の構成比が他の手段よりも高くなっています。

徒歩、自転車は 40 分以下で 9 割を占めています。



拡大前の PT を使用

図 4.36　通学時の主な交通手段（18 歳未満）



拡大前の PT を使用

図 4.37　通学時の主な交通手段別移動時間（18 歳未満）

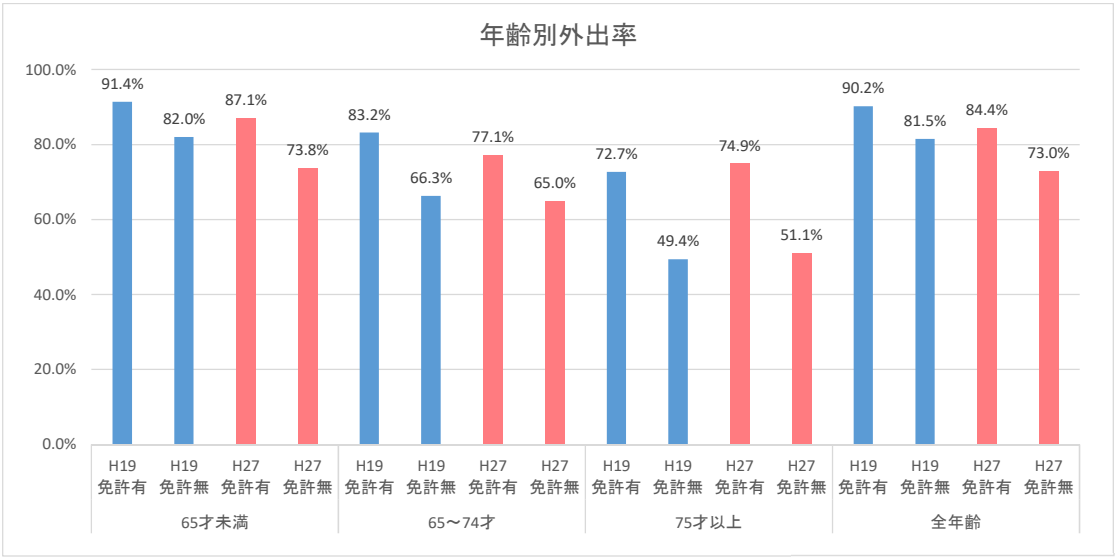
4.3.2　高齢者の状況

(1)　外出状況

外出率に関しては、免許証の有無で比較すると、2007（平成 19）年と 2015（平成 27）年の比較では全体的に減少傾向にあるものの 75 歳以上は増加傾向にあります。

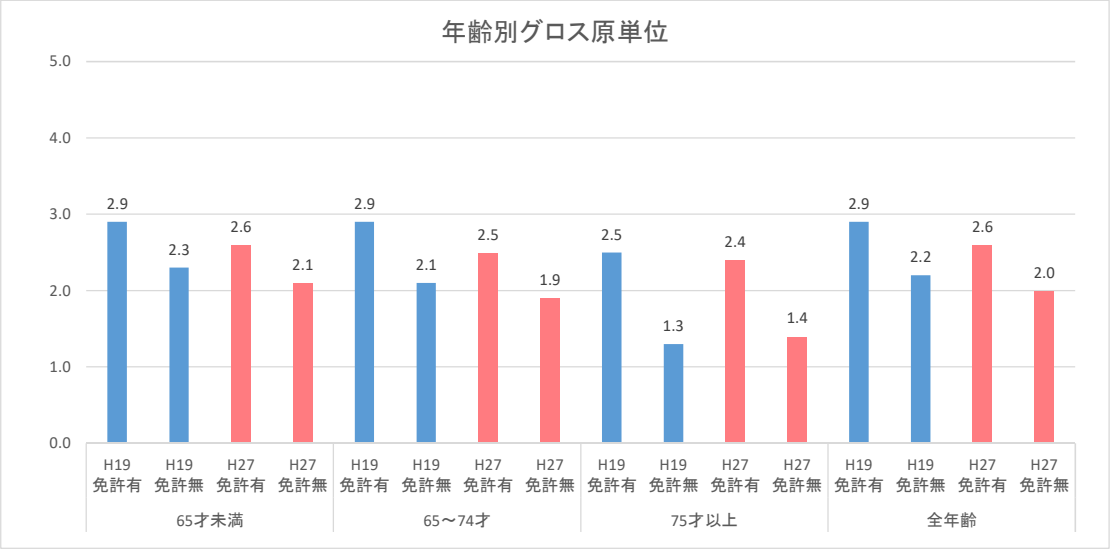
2007（平成 19）年、2015（平成 27）年ともに免許無しの外出率は免許有りよりも低くなっています。特に 75 歳以上の場合、免許有りに比べ約 20%免許無しが低く、大きな差があります。

トリップ生成原単位（グロス、ネット）に関しても、外出率と同様の傾向を示しています。



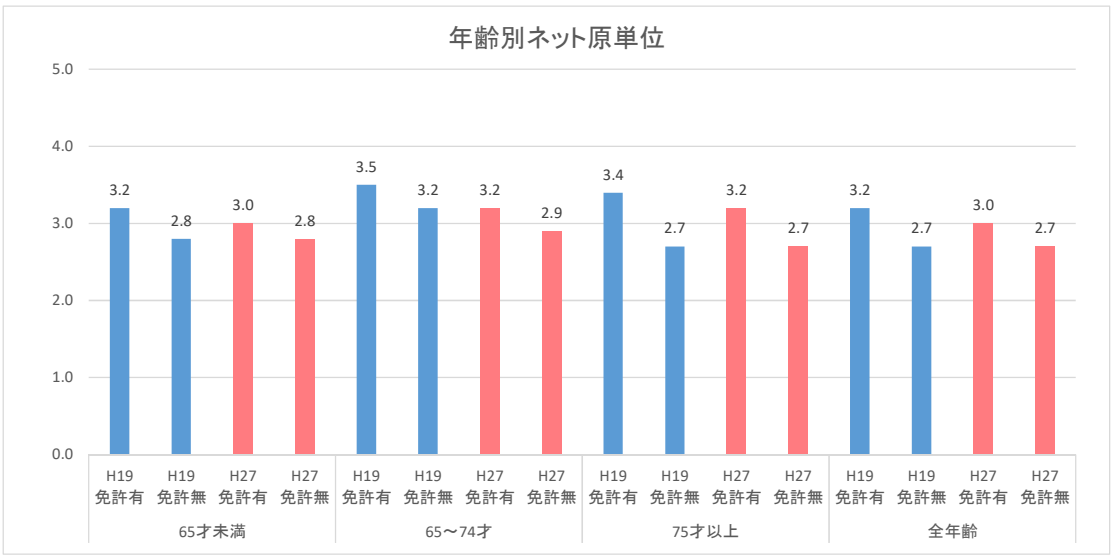
拡大前の PT を使用

図 4.38　年齢別外出率



拡大前の PT を使用

図 4.39　年齢別グロス原単位

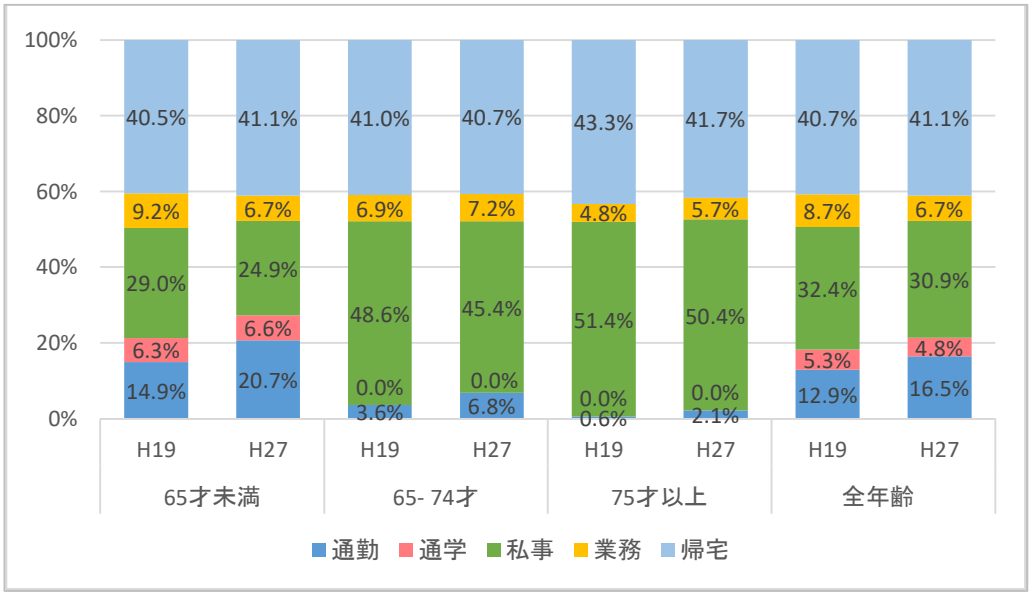


拡大前の PT を使用

図 4.40　年齢別ネット原単位

(2) 移動目的

いずれの年齢階層も、通勤目的が増加し、私事目的が減少しています。65～74 歳においては、通勤目的トリップの増加割合が大きくなっています。



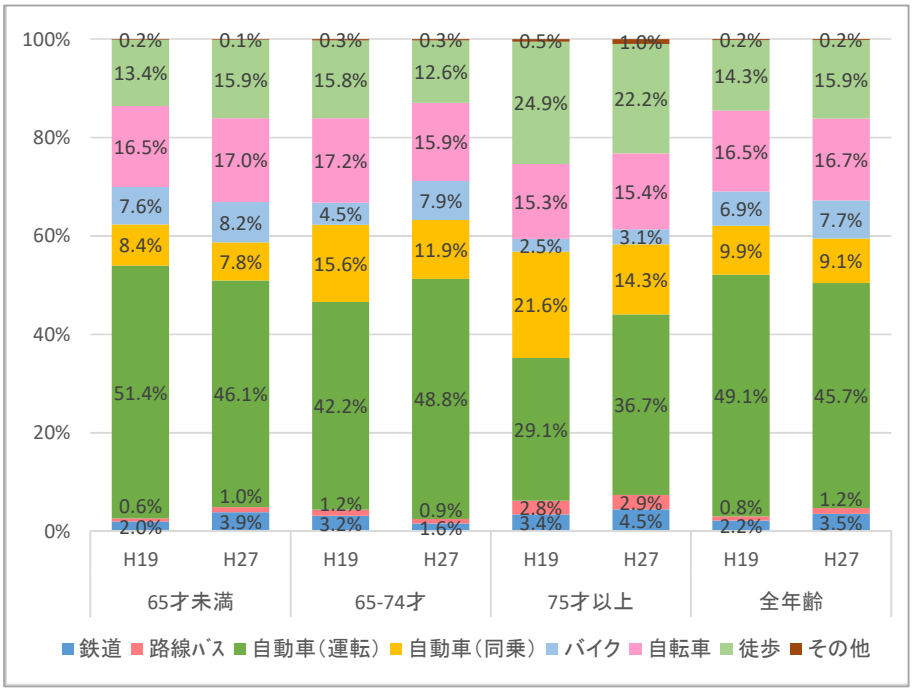
拡大前の PT を使用

図 4.41 トリップ目的の変化

(3) 公共交通の利用状況

全年齢でみると自動車（運転、同乗）の分担率は低下しており、徒歩及び自転車の分担率が増加しています。鉄道（路面電車含む）、路線バスの分担率もわずかですが増加しています。

65 歳以上においては、自動車（運転）の分担率が上昇している一方で、徒歩の分担率が減少しています。



拡大前の PT を使用

図 4.42 年齢別交通手段分担率の変化

(4) 交通事故の状況

松山市における交通事故発生件数は減少傾向にあるなか、高齢者の交通事故はわずかな減少傾向でしたが、2015（平成 27）年は増加に転じています。

高齢者の事故では、死者数が増加傾向となっており、車両相互の事故の発生件数が多くなっています。

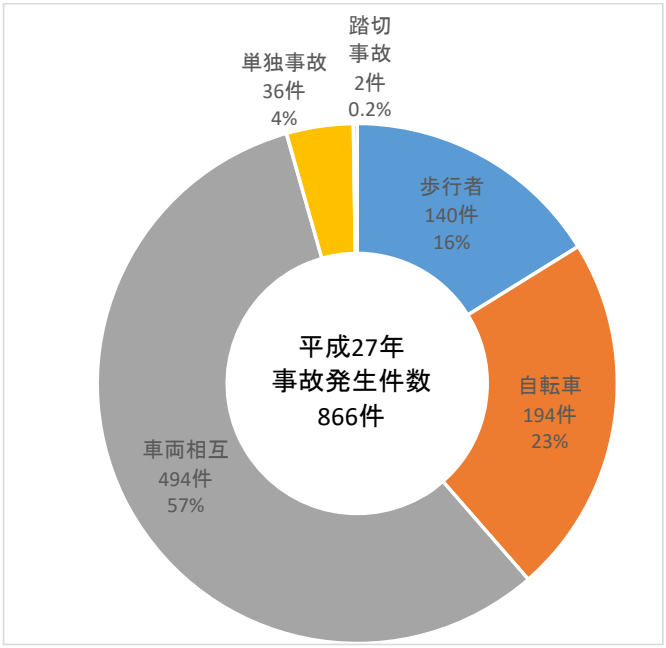


図 4.43　高齢者の交通事故の特徴

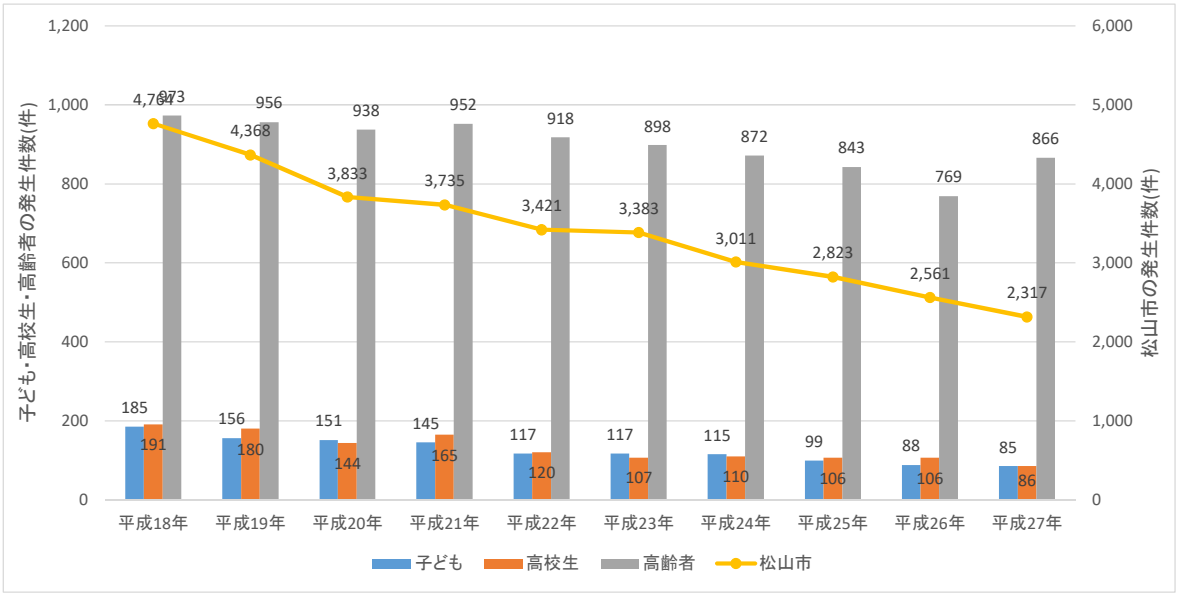
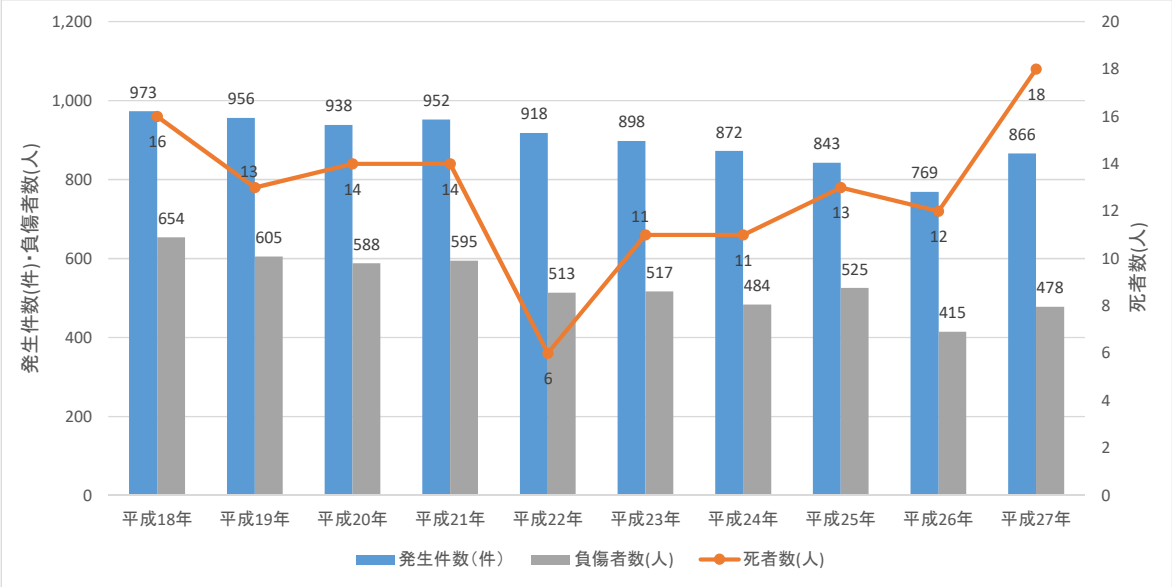


図 4.44　松山市の交通事故推移



出典：平成 27 年度版　松山市交通白書

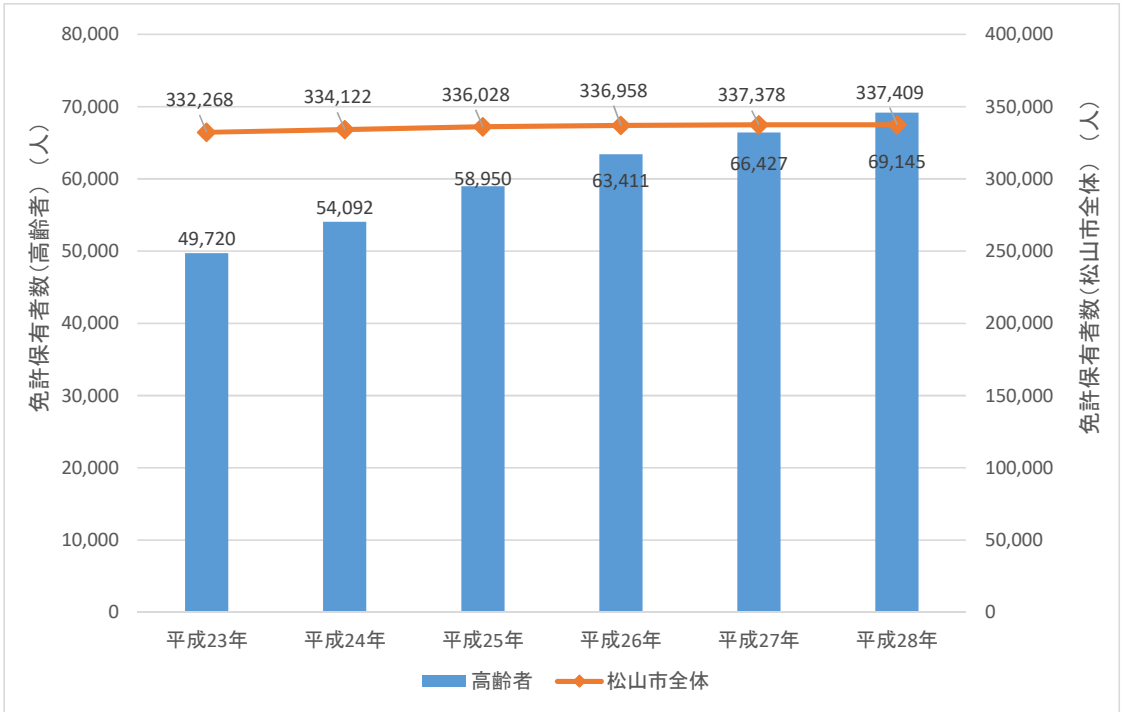
図 4.45　高齢者の交通事故推移

(5)　免許返納の状況

松山市における免許保有者数は、2011（平成 23）年以降、約 33 万人と一定数で推移しています。

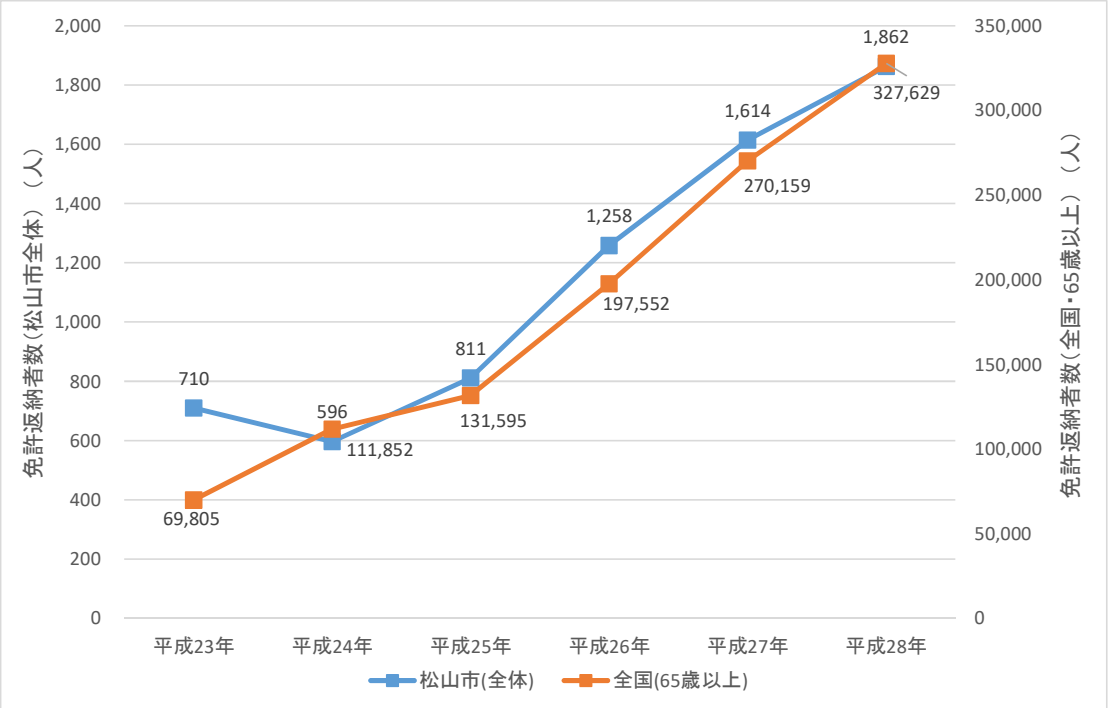
高齢者の免許保有者数は、増加傾向であり、2016（平成 28）年では約 7 万人が保有しています。

免許返納者数は、全国の傾向と同様に増加傾向にあると推測されます。（後述するサポート事業の交付実績から増加傾向にあると考えられます。）



出典：愛媛県警データ

図 4.46　免許保有者数の推移



出典：愛媛県警データ
※松山市の返納者数のデータは、65 歳以上に限らない全体の数字
（65 歳以上に限った統計データはとっていない）

図 4.47　免許返納者の推移

(6)　免許返納の状況

松山市では、免許返納のサポートとして公共交通利用への支援を行っています。支援内容は交通機関の乗車券、飲食等の割引ですが、金額や交付回数に制限があります。

松山市は運転免許返納サポート事業を開始してから 2016（平成 28）年度末までに交付した乗車券等の総数は、累計で 5,710 枚、金額で 2,855 万円となっています。

表 4.5　サポート事業での乗車券等交付実績（松山市）

事業者名	乗車券名	平成25年度（6月から開始）	平成26年度	平成27年度	平成28年度	累計
㈱伊予鉄道	ICい～カード	547枚	1,004枚	1,174枚	1,448枚	4,173枚
㈱松山共同集金	タクシー クーポン券	238枚	324枚	332枚	428枚	1,322枚
㈱ごごしま	回数券	6枚	2枚	9枚	15枚	32枚
中島汽船㈱	バス回数券	3枚	3枚	0枚	3枚	9枚
四国旅客鉄道㈱	旅行券	30枚	42枚	49枚	53枚	174枚
㈲新喜峰	回数券	0枚	0枚	0枚	0枚	0枚
交付者数合計		824枚	1,375枚	1,564枚	1,947枚	5,710枚
対前年度比率		—	167%	114%	124%	—

松山市調べ

図 4.48　免許返納推進チラシ