

平成30年度 第2回 松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会



■ ■ 松山市地域公共交通網形成計画(案) ■ ■

1. 計画の概要	2
2. 地域の現状	2
3. 公共交通の現状	3
4. 公共交通の課題	3
5. 基本方針と目標	3
6. 目標達成のための施策・事業	4
7. 計画達成状況の評価	6

《公共交通利用促進検討部会》

- 第1回 (H27. 8.17) 現況の把握、交通実態調査の手法
- 第2回 (H28. 2. 1) 交通実態調査結果報告(速報版)、交通不便地域定義
- 第3回 (H28. 6. 9) 交通実態調査結果報告、交通不便地域定義、
地区別カルテ方針
- 第4回 (H29. 1.31) 公共交通等の現状と課題
- 第5回 (H29. 8. 4) 公共交通利便性定義(案)の見直し、地域公共交通の課題
- 第6回 (H30. 3.23) 基本方針、計画の目標、目標達成の施策・事業
- 第7回 (H30. 8.27) 目標達成の施策・事業、計画達成状況の評価

平成30年9月27日
松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会

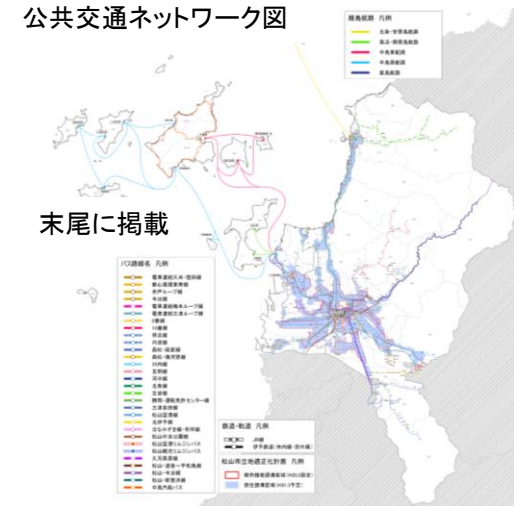
1. 計画の概要

(1) 計画策定の趣旨

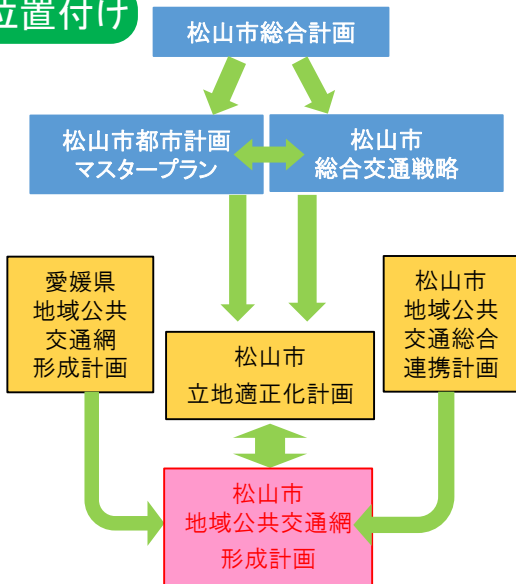
地域公共交通は、少子高齢化や環境問題等、急速な社会・都市環境の変化並びに、ますます多様化してくるライフスタイルのなかで、誰もが安心して利用できる移動手段を確保することが重要かつ喫緊の課題となっている。こうした中、国は、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方で、立地適正化計画と地域公共交通網形成計画が連携し合い、持続可能な都市の構築を進めることが示された。

松山市は、公共交通の重要性を改めて認識し、経済社会活動や市民生活の基盤となる地域の実情に合った公共交通ネットワークの整備の実現に向けて、まちづくりと一体となった持続可能で利便性の高い地域公共交通網の形成を進めて行くための基本的な方針、目標、施策、事業等を取りまとめた「松山市地域公共交通網形成計画」を策定する。

(2) 計画の区域



(3) 計画の位置付け

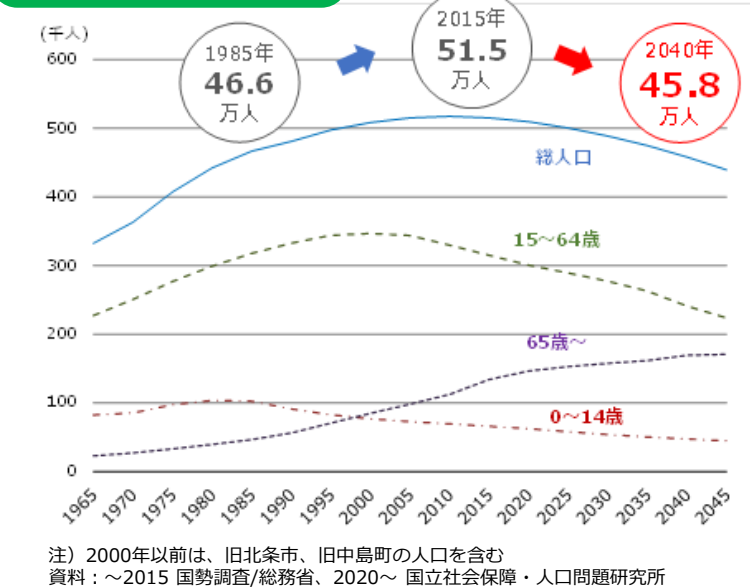


(4) 計画の期間

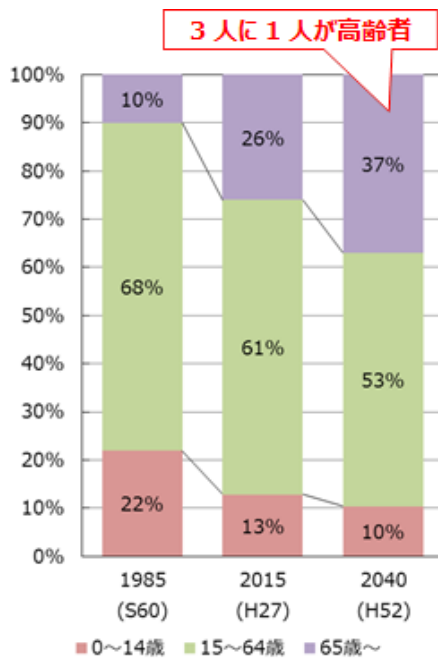
平成31年4月～平成36年3月までの5年間を計画期間とする。

2. 地域の現状

(1) 人口の推移等



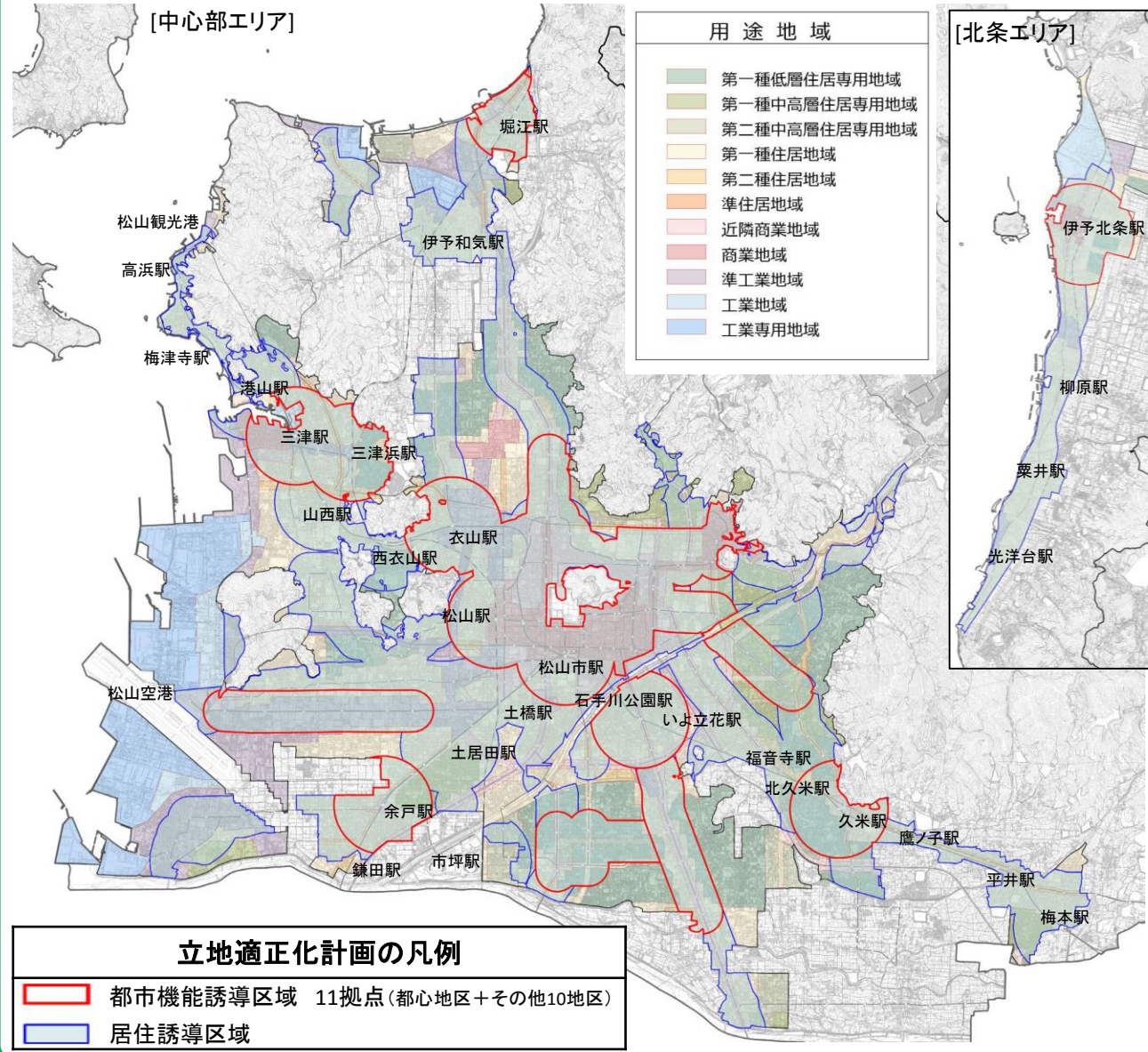
[年齢階層別人口割合の比較]



(2) 公共交通の利便性定義

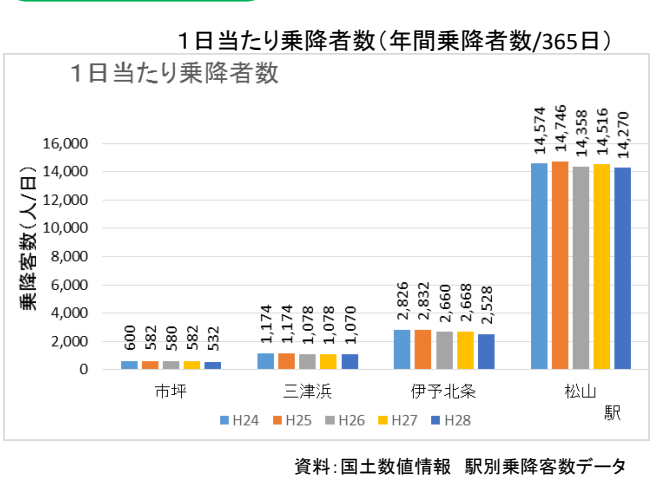
別 種		バス、軌道、旅客船					
駅等からの距離		バス停・電停から300m以内 または 旅客船ターミナルから1,000m以内		バス停・電停から 300～1,000m	バス停・電停から1,000m超 かつ 旅客船ターミナルから1,000m超		
	運行本数	片道3(便/ピーク時)以上 または片道30(便/日)以上	片道3(便/ピーク時)未満 かつ片道3～30(便/日)	片道3(便/ピーク時)未満 かつ片道3(便/日)未満			
鉄 道	駅から 700m 以内	片道3(便/ピーク時) 以上または 片道30(便/日)以上	便利				
		片道3(便/ピーク時) 未満かつ 片道3～30(便/日)				準不便	
		片道3(便/ピーク時) 未満かつ 片道3(便/日)未満					
	駅から 700～ 1,000m		不便				
駅から 1,000m 超		空白					

(3) 立地適正化計画

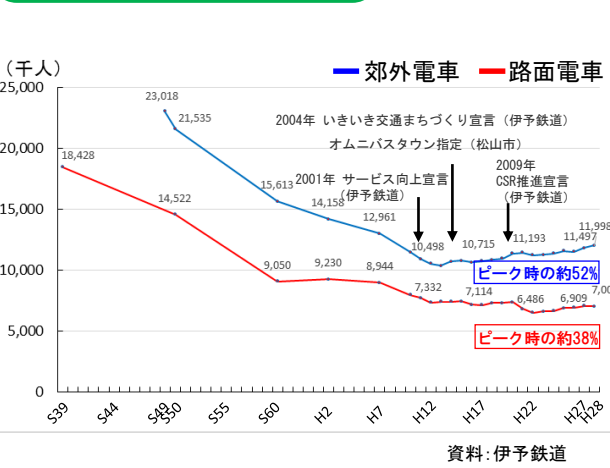


3. 公共交通の現状

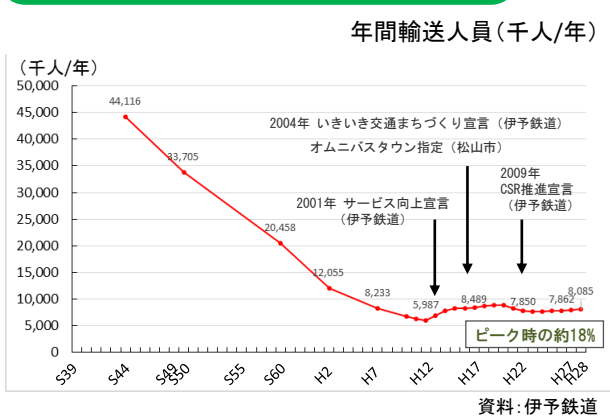
(1) JR利用者数



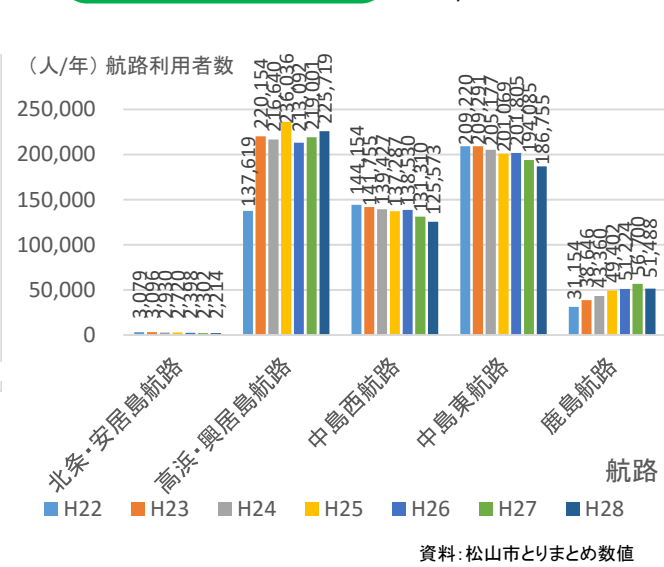
(2) 伊予鉄道利用者数



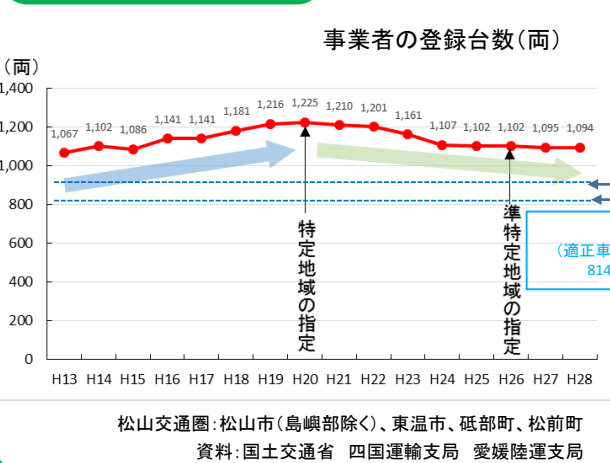
(3) バス利用者数(伊予鉄バス)



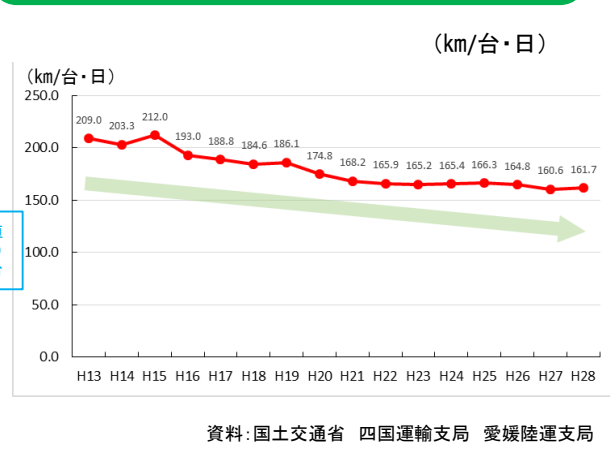
(4) 航路利用者数



(5) タクシー車両数



(6) タクシー1車当たりの走行キロ数



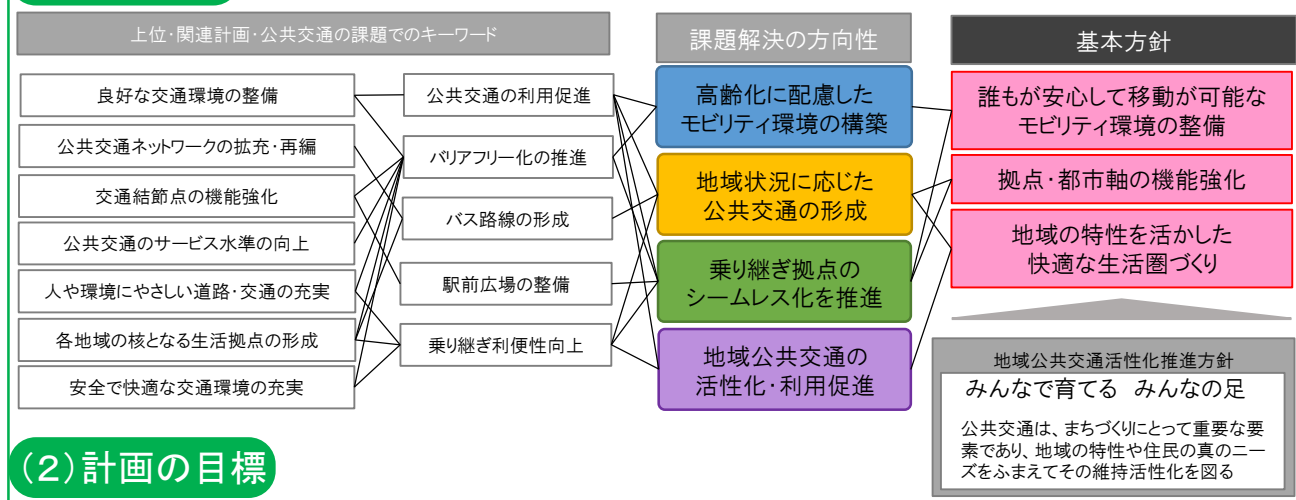
4. 公共交通の課題

(1) 地域別課題



5. 基本方針と目標

(1) 基本方針

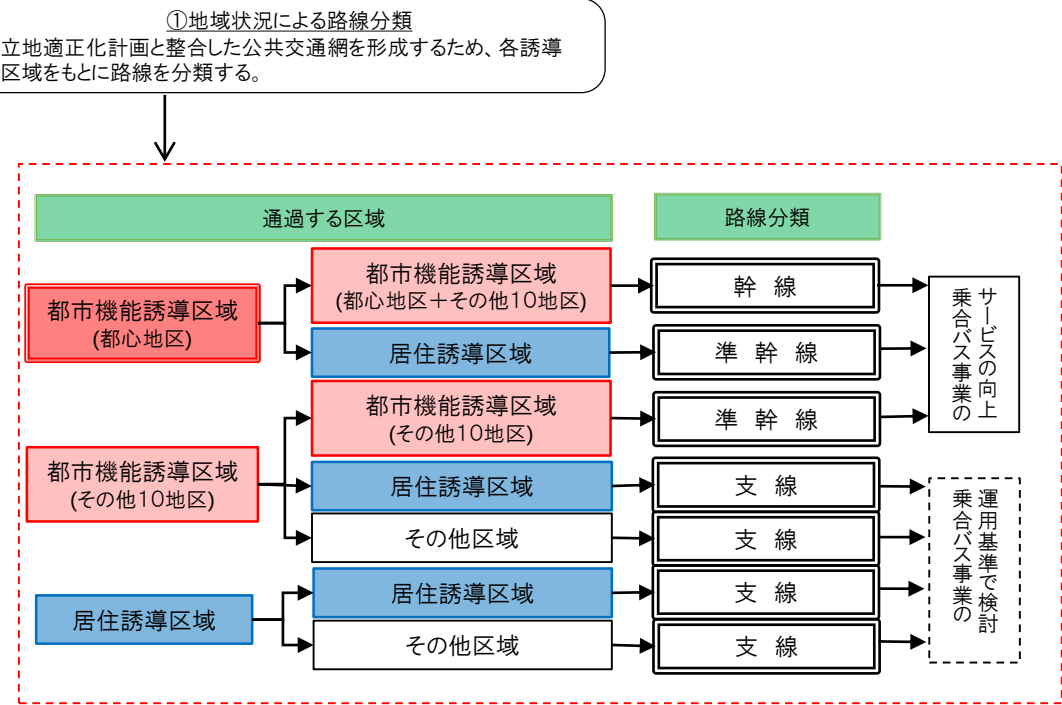


(2) 計画の目標

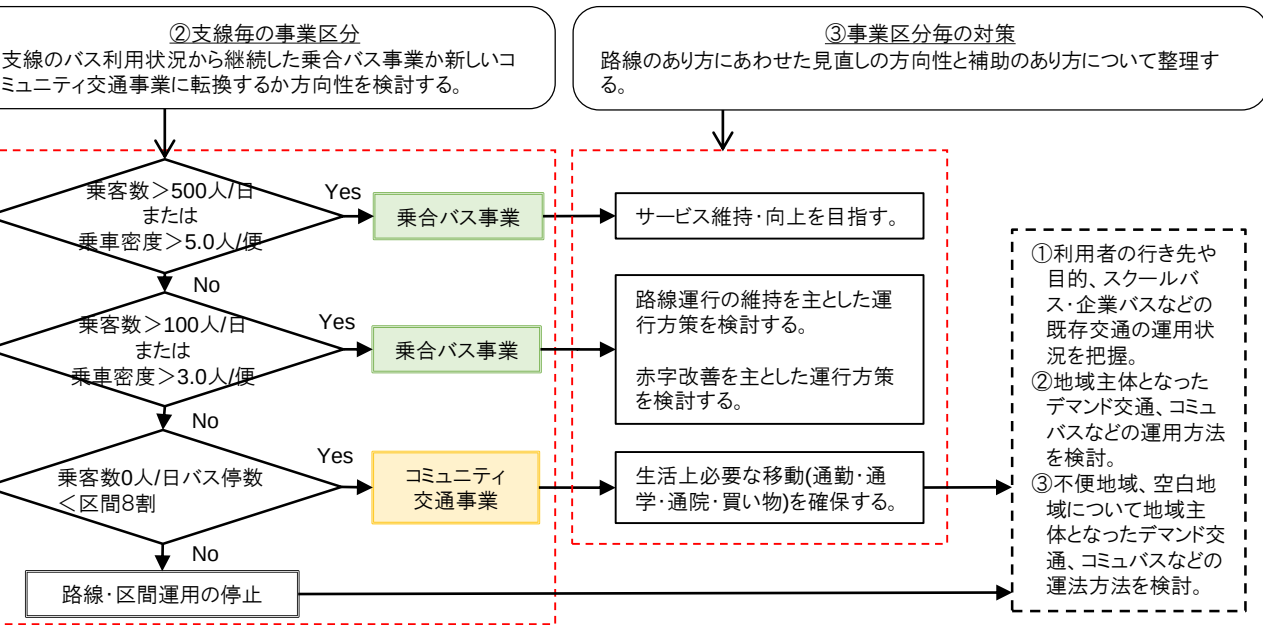
目標ー1	公共交通サービス水準向上	目標ー3	交通結節点の機能強化
目標ー2	バスネットワークの効率化	目標ー4	地域住民の機運醸成 交通事業者の持続可能な運営

6. 目標達成のための施策・事業

(1) 地域状況毎の路線分類



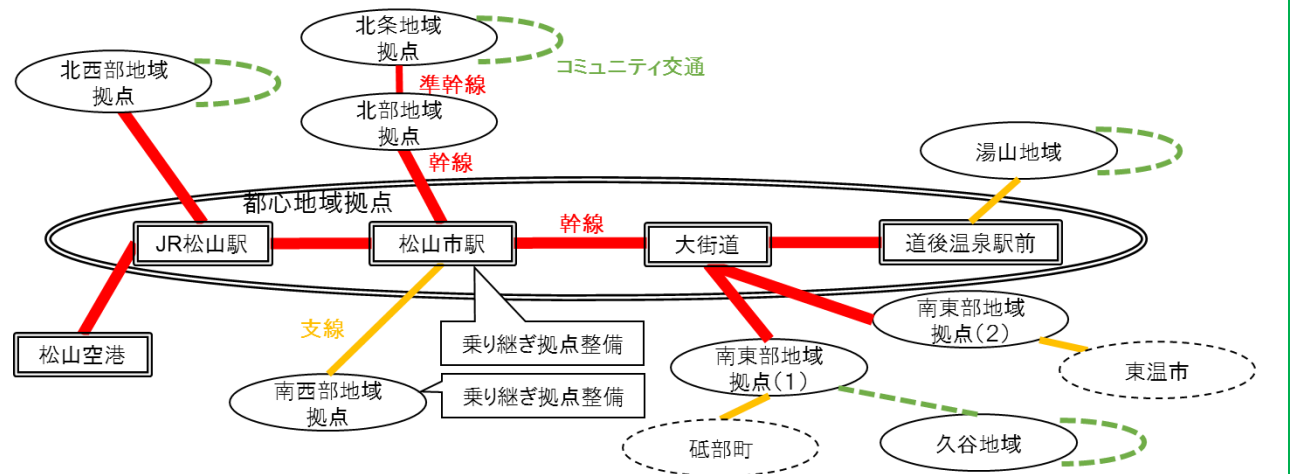
(2) 支線の運用基準



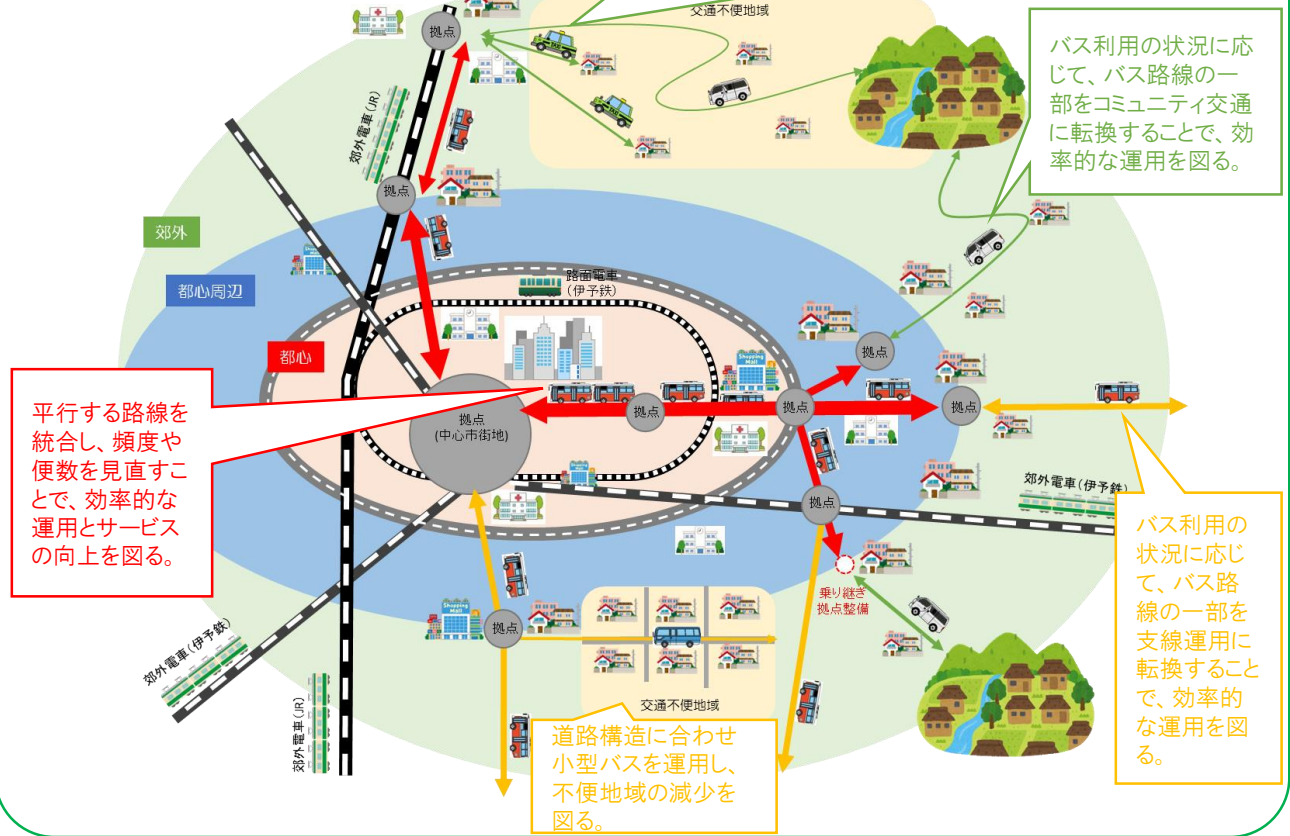
※路線分類毎の事業区分は末尾に掲載

(3) 路線網形成の考え方

運用区分	幹線・準幹線	支線	コミュニティ交通
機能	- 都市機能誘導区域間を結ぶ路線 - 都市機能誘導区域(都心)と居住誘導区域を結ぶ路線	- 都市機能誘導区域(郊外)と居住誘導区域を結ぶ路線 - 居住誘導区域、一般市街地などを結ぶ路線	- 日常生活の移動を担う路線 - 路線バスで利用が少ない路線、区間の代替手段
特性	需要や運行頻度が多い(一定の乗客数を確保できる)	- 幹線、準幹線を補完する路線 - 路線によって需要や運行頻度に差がある - 赤字路線	- 居住者が少なく公共交通利用が不便な地域に適用 - 需要が少なく、利用者、利用時間帯、利用区間に偏りがある
再編の視点	- 平行する路線の統合 - 乗り継ぎ拠点整備 - 鉄道、支線バスなどとの乗り継ぎに際して運賃が割高にならないよう配慮	- 運行頻度、運用車両の見直し - 乗り継ぎ拠点整備 - 鉄道、支線バスなどとの乗り継ぎに際して運賃が割高にならないよう配慮	- 運行事業者の有無、地域運行機運の有無 - デマンドバス運行、企業バスやスクールバスの活用検討 - 利用者の特性(目的、時間帯など)の把握 - 乗継拠点(鉄道、路線バス)へのアクセスに留意



(4) 将来の公共交通イメージ



(5) 施策・事業内容

下線は新規事業

計画の目標	検討項目	事業名	短期		中期		長期	備考
			H31	H32	H33	H34	H35	H36
公共交通サービス水準の向上	高齢化に配慮したモビリティ環境の構築	A-1 車両バリアフリー化の推進	実施					見直し
		A-2 自動車から公共交通転換を促進	実施					見直し
バスネットワークの効率化	地域状況に応じた公共交通の形成	B-1 幹線・準幹線交通での高サービスの提供	検討・実施					見直し
		B-2 支線交通のサービス向上	検討・実施					見直し
		C デマンド交通等の検討	検討・実施					見直し
交通結節点の機能強化	乗り継ぎ拠点のシームレス化を推進	D 乗り継ぎ環境の改善	実施					見直し
地域住民の機運醸成	地域公共交通の活性化・利用促進	E-1 広報活動・イベントの実施	実施					見直し
		E-2 公共交通の定期利用促進	実施					見直し
		F 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり	実施					見直し
交通事業者の持続可能な運営								

(6) 事業概要

利便性・安全性に配慮した利用しやすさの向上(1)	
事業名	A-1 車両バリアフリー化の推進
実施主体	松山市、バス事業者、タクシー事業者
実施時期	短期～長期
実施目的	高齢化の一層の進展が予想されているため、高齢者が使いやすい公共交通とするための一環として、バス等の車両のバリアフリー化を図り、外出機会の向上を図ることを目的とする。
事業の概要	公的補助等を活用し、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなどの車両導入を促進する。
事業地域等	松山市全域
事業の詳細	- バス路線(幹線、支線)ではノンステップバスの運用を積極的に行うよう働きかける。 - 中山間部などでデマンド交通などを運行する際はユニバーサルデザインタクシー等の活用を検討する。 - 導入に際しての公的補助の検討、周知を行う。 ■バス事業者 ノンステップバスの導入促進 (伊予鉄道)   ■タクシー事業者 ユニバーサルデザインタクシーの導入促進 (UDタクシー研究会 HP) 

利便性・安全性に配慮した利用しやすさの向上(2)	
事業名	A-2 自動車から公共交通転換を促進
実施主体	松山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、警察
実施時期	短期～長期
実施目的	高齢化の一層の進展が予想されているなか、交通事業者と連携した利用支援制度を行うことで、高齢者の外出機会の向上、自動車運転にかわる公共交通利用による安全性確保を図ることを目的とする。
事業の概要	免許返納を促進するような、高齢者を対象とした公共交通利用促進支援策を充実する。
事業地域等	松山市全域
事業の詳細	免許返納後の移動支援策として車に代わる公共交通機関の乗車券等を交付する事業を拡充する。 ■松山市・運転免許返納 サポート事業 (松山市/愛媛県警)  

幹線・準幹線・支線交通への分離による効率的な運行の検討		デマンド交通等の検討	
事業名	B-1 幹線・準幹線交通での高サービスの提供 B-2 支線交通のサービス向上	事業名	C デマンド交通等の運用支援
実施主体	松山市、バス事業者	実施主体	松山市、バス事業者、タクシー事業者、その他(NPOなど)
実施時期	短期～長期	実施時期	短期～長期
実施目的	現在の公共交通の利用実態・運行実態をもとに、拠点間を繋ぐ幹線交通、各拠点にアクセスする支線交通とに分け、サービスレベルを変更することで効率的な運行を行い、路線の持続的な維持を図ることを目的とする。	実施目的	現在の公共交通の利用実態・運行実態をもとに、日常生活に必要な生活拠点を繋ぐバス路線の運行をデマンド交通などに変更することで効率的な運行を行い、路線の持続的な維持を図ることを目的とする。
事業の概要	現在のバス路線について、利用状況に基づき幹線交通、支線交通に分け、運行の効率化に関して交通事業者と連携して検討を行う。	事業の概要	現在のバス路線について、利用状況に基づき、デマンドバスなどの交通への移行に関して、地域、交通事業者と連携して検討を行う。
事業地域等	松山市内の全てのバス路線	事業地域等	松山市内の全てのバス路線
事業の詳細	- 現在の公共交通の利用実態・運行実態をもとに、拠点間を繋ぐ幹線・準幹線交通、各拠点にアクセスする支線交通とに分け、サービスレベルを変更する。 【B-1. 幹線・準幹線交通での高サービスの提供】 - 幹線・準幹線交通では高頻度・高速度なバス路線による高サービスの提供について検討を行う。 - 効率的な運行による混雑緩和と定時性の確保に努める。 - 路線が複数ある区間のゾーン運賃、バスと市内電車との乗り継ぎで金額が増加しないような運賃設定など、運賃体系の見直しを行う。 例) 東京都交通局、東京ベイシティバス、横浜市市営バスなどICカード利用でバスからバスへ乗り継ぐときに、運賃精算時から一定時間以内に次の運賃精算をした場合、運賃を自動的に割引くサービス 【B-2. 支線交通のサービス向上】 - 支線交通では、現在利便性の低下している地域について、新たな路線の導入やサービスの向上を図り、拠点や幹線交通や最寄駅へのアクセス性を確保する。 - 支線から幹線、デマンド交通等から支線などの乗り継ぎにより運賃が増加しないよう、運賃体系の見直しを行う。	事業の詳細	- 支線交通を補完し生活拠点や暮らしの小拠点へのアクセスを確保するため、デマンド交通等の運用について検討を始める。 ■デマンド交通・中村まちバス (四万十市/高知西南交通)  ■過疎地有償運送事業 興居島ふれあいタクシー (松山市/「興居島の福祉だより(平成27年6月20日発行)」より) 

乗り継ぎ環境改善・情報提供の充実	
事業名	D 乗り継ぎ環境の改善
実施主体	松山市、鉄道事業者、バス事業者、民間事業者
実施時期	短期～長期
実施目的	幹線、支線の見直しに併せて、バスや鉄道への乗り継ぎがスムーズに行えるようにし、公共交通の利用促進を図ることを目的とする。
事業の概要	鉄道やバスの乗り継ぎ、運行案内のため、統合サイトやアプリの整備を行うほか、来訪者でもわかりやすいよう、交通結節点での情報案内の実施を検討する。
事業地域等	松山市全域
事業の詳細	- 幹線交通軸・支線交通の乗継拠点となる箇所では快適な乗継環境の提供を行う。 - 来訪者へも配慮し、駅等の主要拠点では公共交通の乗換え情報、運行情報についてわかりやすく提示する。 - ハード面での整備のみならず、インターネットやアプリ等のソフト面での提供方法の充実も検討する。 - 事業者間での情報一元管理についても検討を進める。 ■商業施設をバスの待合室 ■バス間の乗換え情報として利用する実験(旭川市) (バス車内)(新潟市)   ■「スマホバスロケ」(伊予鉄) バスの待ち時間、バリアフリー情報、走行位置、到着予定時間、行き先までのルート、最寄りバス停が分かる。 

モビリティマネジメント(1)	
事業名	E-1 広報活動・イベントの実施
実施主体	松山市、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	短期～長期
実施目的	モータリゼーションの進展にともない道路混雑が発生しているとともに、公共交通の利用者離れが進んでいる。免許返納者、通学の学生などの利用者と適切なコミュニケーションを行い、公共交通の利用促進を支援し、公共交通への転換を促すことを目的とします。
事業の概要	市内小学校の授業において、バス事業者と連携してバスの乗り方教室を実施します。加えて、バス路線マップ作成・配布を継続して実施し、免許返納時や転入者の手続き時などでの配布を行う。また、ホームページ等での情報提供、イベント実施などを行い、効果的な広報活動を行う。
事業地域等	松山市内全域
事業の詳細	- これまで作成した公共交通マップやチラシ等の内容を見直し、これらを使った広報活動、イベントを開催することで、公共交通に対する市民の意識や関心を高める。 - 小学校でのバス乗車体験や乗り方教室等を行い、早い時期から公共交通に慣れ親しんでもらう。 ■小学校での出前授業「エコ交通まちづくり教室」を実施し、公共交通の役割、バスを使った乗り方や乗車マナー、バス乗車体験を実施(伊予鉄バス)  ■バスや電車に親しむ「四国まるごと公共交通利用促進キャンペーン2017」の一つとして、「都市イベントin松山」を開催  ■「IYOTETSU 小学1年生バスポート(土日祝の電車・バス無料券)」の贈呈と交通教室の開催(伊予鉄バス) 

モビリティマネジメント(2)	
事業名	E-2 公共交通の定期利用促進
実施主体	松山市、鉄道事業者、バス事業者
実施時期	短期～長期
実施目的	自家用車での通勤や家族の送迎による通学などにより、通勤、通学での公共交通の利用者離れが進んでいる。特に通勤、通学の定期券の収入は、安定的な公共交通を維持するために必要な収入源となっている。通勤、通学利用者に公共交通の実状を理解してもらうとともに、公共交通利用のPRを行い、公共交通への転換による利用促進と交通事業者の運営支援を行い、路線維持を図ることを目的とします。
事業の概要	入学、入社、転入等の時期に、交通事業者と連携して公共交通を利用した通学、通勤のPRを実施します。PRに際しては、定期券購入の手続きやバス路線マップ配布を実施します。また、ホームページ等での情報提供を行い、効果的な広報活動を行う。
事業地域等	松山市内全域
事業の詳細	年度当初に、高校の新入生や企業の社員に対して、通学・通勤時に公共交通の定期利用促進の説明会を行い、定期券の販売や公共交通利用促進を行う。また、免許返納者や転入者に対しても、公共交通の定期利用促進の案内を行う。 ■少子高齢化・人口減少の中で経営改善が実現しているローカル鉄道の特徴(三菱UFJリサーチ&コンサルティング報告書 2018年4月) 傾向・課題 ○利用者数の増加に向けては定期外(観光)よりも定期券(特に通勤定期)が効果的 ○「乗って残そう運動では残らない」という意見 行政支援のあり方 - P&RやC&Rの駐車場・駐輪場の整備、学生に対する割引率の高い年間定期券、通勤通学に利用しやすいダイヤ・増便などがあげられる。 「通学」、「観光」も重要であるが、少子化時代における行政支援のあり方として「通勤定期」がポイントとなる。 - 片道乗車券の無料配布、商店街としての連携など、乗ってもらい・乗りたくなる仕組みの実践事例が見られる。

モビリティマネジメント(3)	
事業名	F 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり
実施主体	松山市、バス事業者
実施時期	短期～長期
実施目的	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促すことを目的とする。
事業の概要	地域の特徴にあった公共交通を 作り上げるため、行政や交通事業者だけでなく実際に利用する地域住民が積極的に取り組む仕組みづくりを検討する。また、地域の課題の共通認識やスクールバス活用等の改善策の検討などを話し合う意見交換会(ワークショップ)の実施を検討する。
事業地域等	松山市内全域
事業の詳細	■松山市における住民ワークショップ・意見交換会の仕組み 市・協議会等の役割 地域住民の役割 アンケート結果等周知による意識喚起 説明会への参加 地域別対策の研究・検討 地域の現状把握・危機感の認識 生活交通に対する危機感を 存内意識的に共有化 ・路線バス見直しの検討 ・空席での乗車抑制 ・代替交通確保手段の松山市における 適用可能性検討 課題の検討 地域の現状把握 将来像実現のための 地域社会・ライフスタイルと交通 の関係のあり方検討 協議・調整 意見交換会 具体施策の支援内容検討・関係 者調整 住民への支援 ・事業者への協力依頼 ・施策実現に向けた作業 ・支援制度の検討 詳細検討 実施フローの検討 ・組織体制の検討 ・運行形態等、運行計画の検討 地域住民が主体となる公共交通体系の構築へ ワークショップの様子

(2) 達成状況の評価

[計画の見直しの考え方]

計画名	計画期間(年度)		
	H31～H32 (短期)	H33～H34 (中期)	H35～ (長期)
松山市 地域公共交通網形成計画 (H31.3月策定)	H31.4月～		
	評価	評価	見直し

[PDCAサイクル]



7. 計画達成状況の評価

(1) 計画達成状況の評価

<短期における数値設定の考え方>

- 設定期間は人口が緩やかに減少傾向の中で、公共交通サービスを享受する利用者も同様に、人口に比例して減少傾向にあると考えられる。
- そのような中で、市内の公共交通サービスや利用者数に関する目標設定の基本的な考え方は、「現況以上のサービス向上や利用促進を図る」ことにより、公共交通の利用者が現状と同程度またはそれ以上となることを想定して目標を設定する。

計画の目標	検討項目	事業名		指標	現況	目標値
公共交通サービス水準の向上	高齢化に配慮したモビリティ環境の構築	車両バリアフリー化の推進	▶	ノンステップバスなどの導入率	80.3%	85.0%
		自動車からの公共交通転換を促進		高齢者の外出率	66.6%	現状維持
				高齢者の免許返納者数(65歳以上)	1,857人/年	2,500人/年
バスネットワークの効率化	地域状況に応じた公共交通の形成	幹線交通での高サービスの提供	▶	バス利用者数	7,854千人/年	現状維持
		支線交通のサービス向上		不便地域・空白地域の人口の比率	26.2%	25%
		デマンド交通等の検討				
交通結節点の機能強化	乗り継ぎ拠点のシームレス化を推進	乗り継ぎ環境の改善	▶	乗り継ぎ拠点(駅・バス停)での利用者数	18,455千人	現状維持
地域住民の機運醸成	地域公共交通の活性化・利用促進	広報活動・イベントの実施	▶	バス定期券利用者数	2,830千人/年	現状維持
交通事業者の持続可能な運営		公共交通の定期利用促進				
		地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり				