

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。

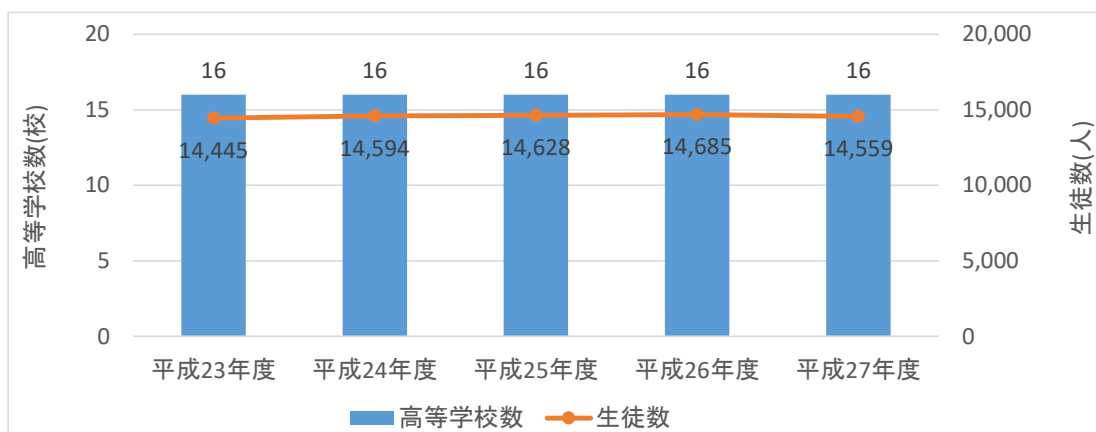


図 4.30 高等学校数と生徒数の推移

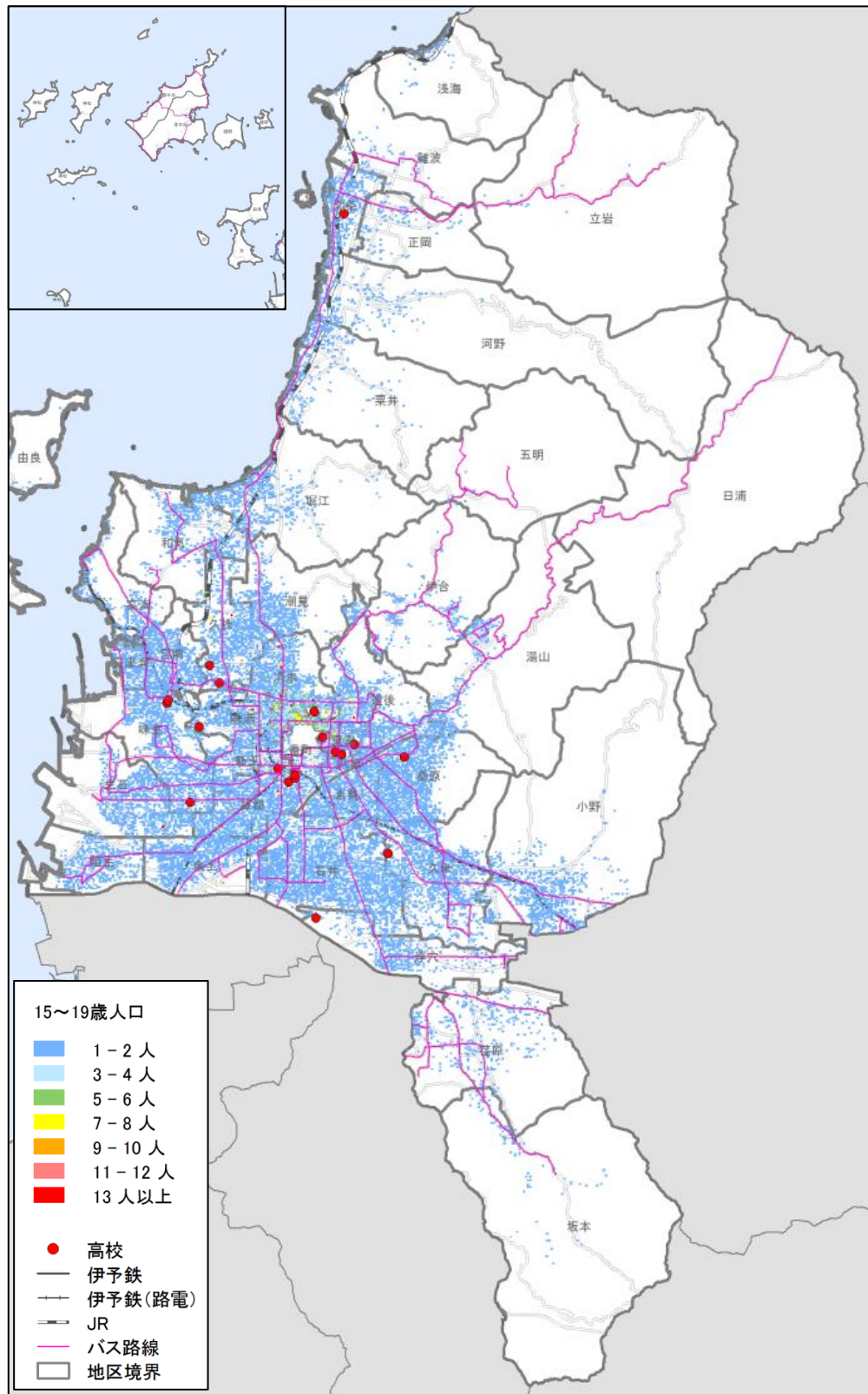


図 4.31 高校分布と15～19歳の人口分布

(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。

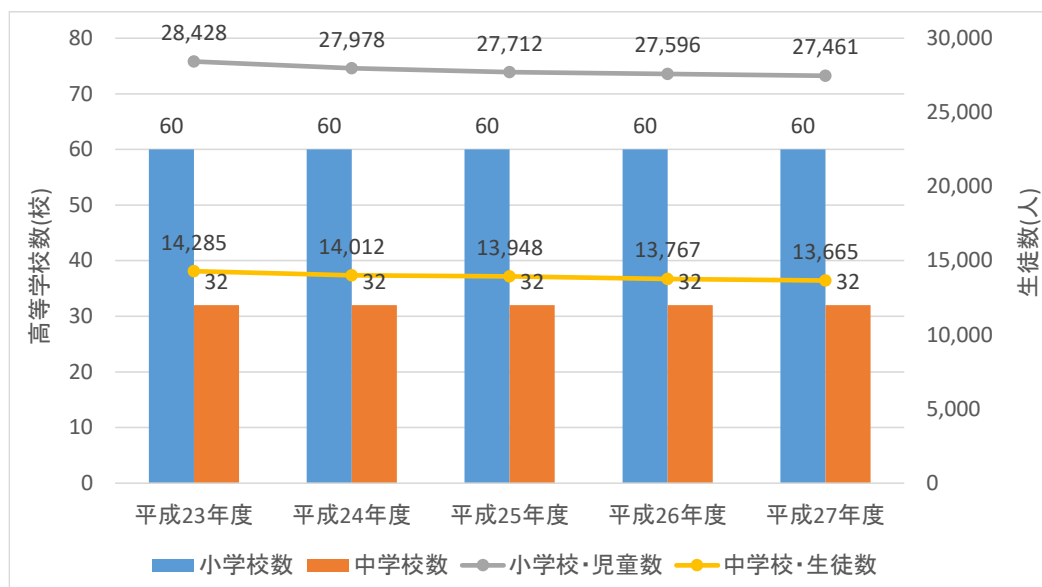


図 4.32 小中学校数と生徒数の推移

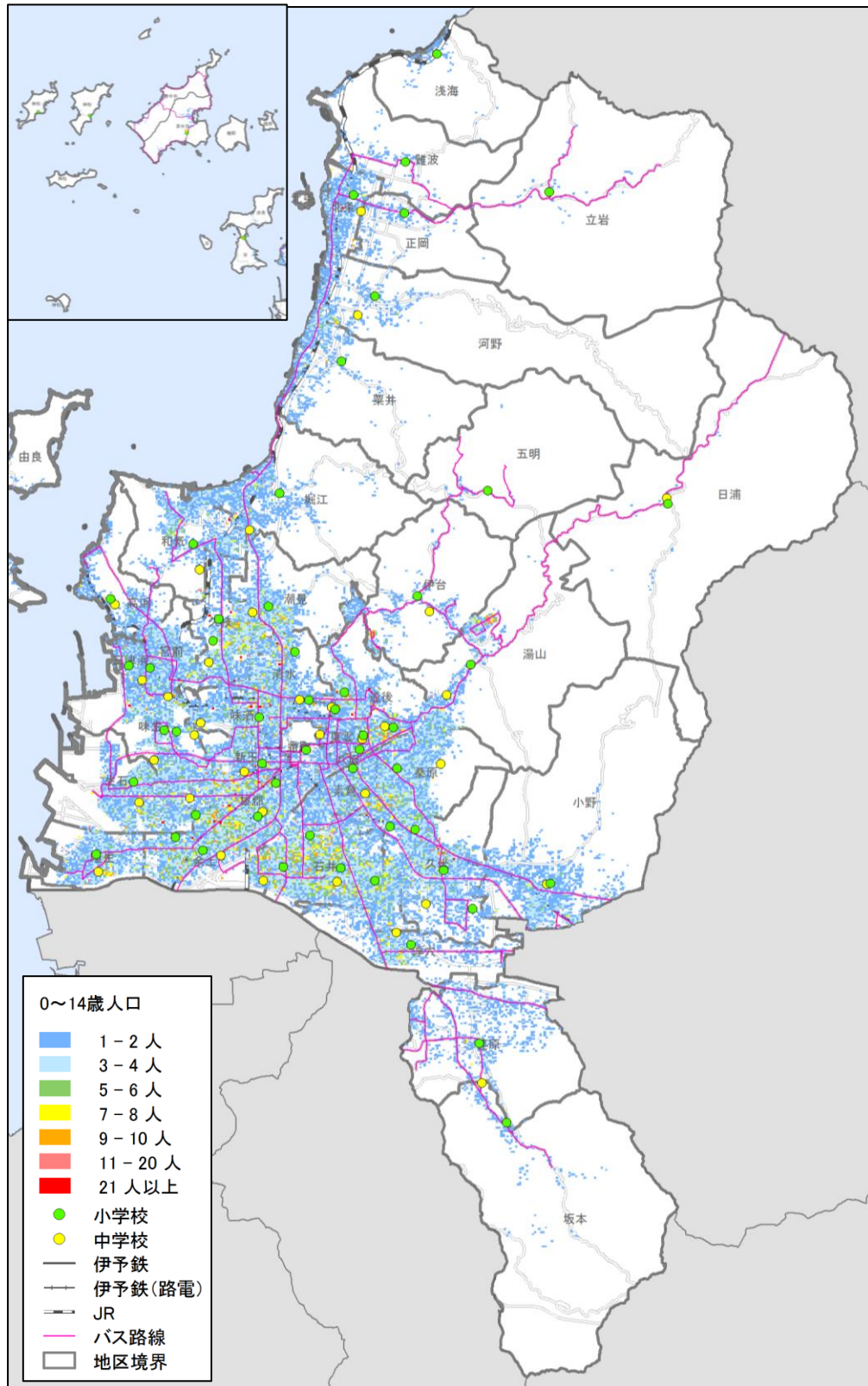


図 4.33 小中学校分布と0~14歳の人口分布

4. 公共交通等の現状と課題

(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

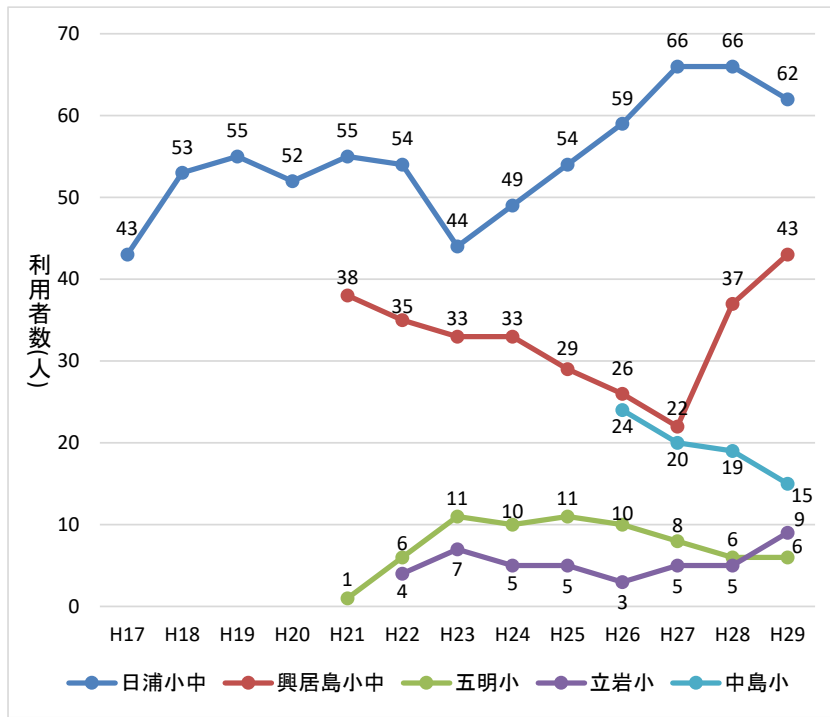
地区	対象校	運行形態	運行日時	運行経路	車種、車両数	運行経費	運行開始日	財源
日浦地区	日浦小学校 日浦中学校	運行管理委託 (3年契約)	開校日 登校1便 下校2便 (3便運行の場合あり)	市役所(中心部)から 日浦小・中学校までの 往復	70人乗り 大型バス1台 29人乗り マイクロバス1台 いずれも市有	修繕料 +燃料代 +委託料 7,177千円	H15.4.1~	一般財源
興居島地区	興居島小学校		開校日 登校1便 下校1便 (2便運行の場合あり)	興小、北浦、由良、鷺ヶ 巢、興小、泊港、興小、 泊港、興小の往復	29人乗り マイクロバス 1台 市有		H18.4~H21.3 交流学習開催送迎 H21.4~ 通学送迎	
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・神浦經由 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D X1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D X1台 市有		H22.2.17~	

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

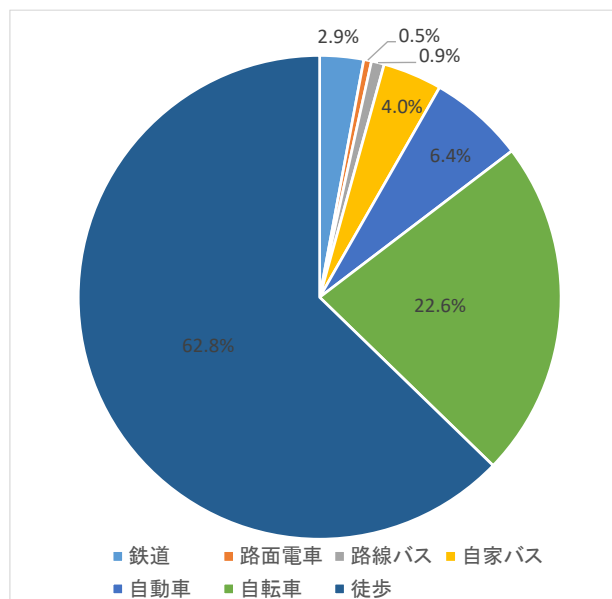
図 4.35 スクールバス利用者数の推移

(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）

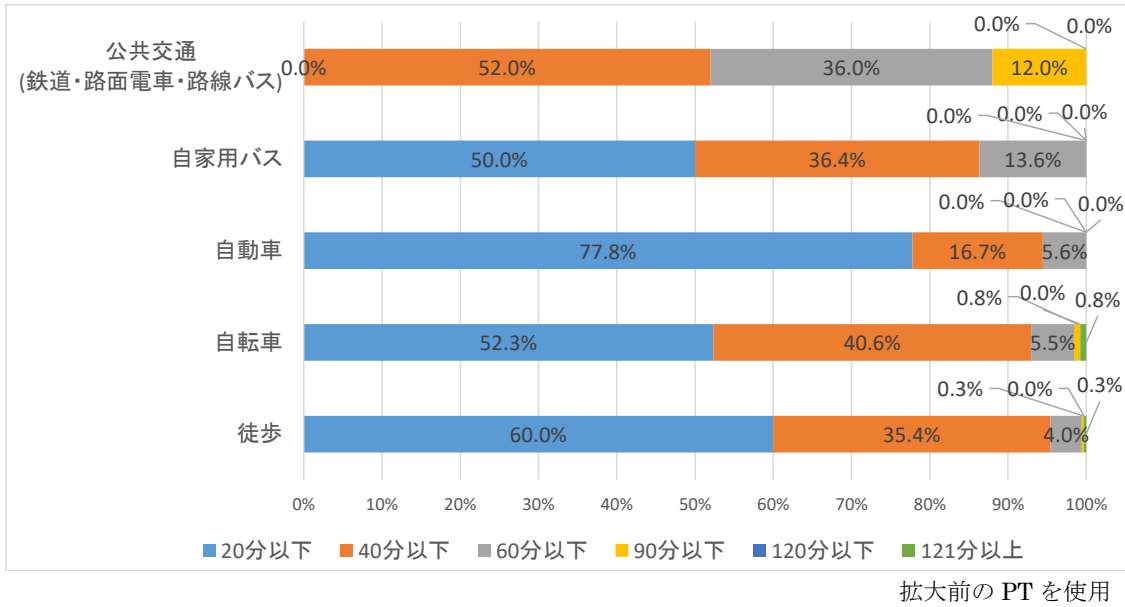


図 4.37 通学時の主な交通手段別移動時間（18 歳未満）

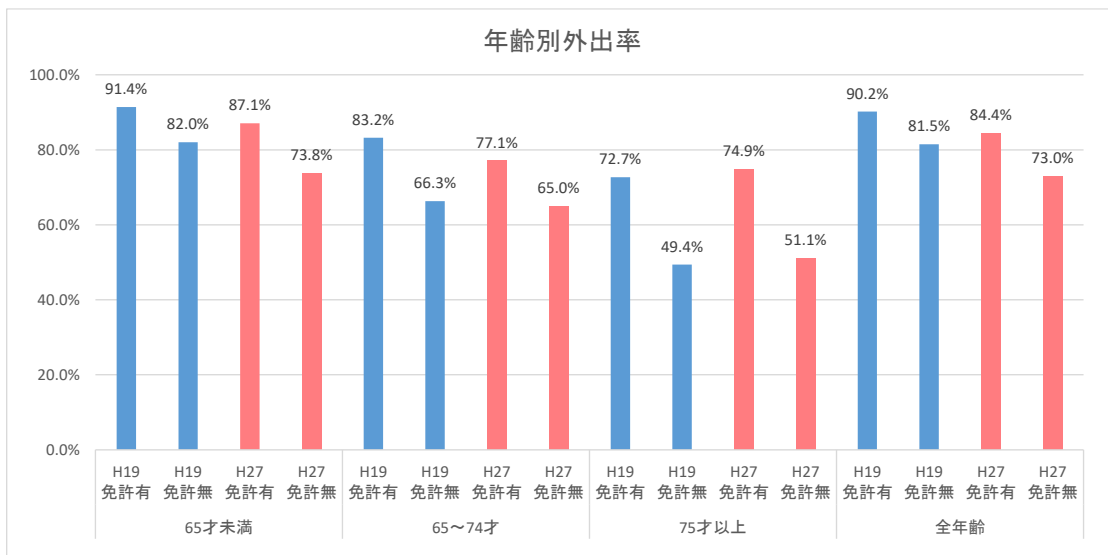
4.3.2 高齢者の状況

(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。

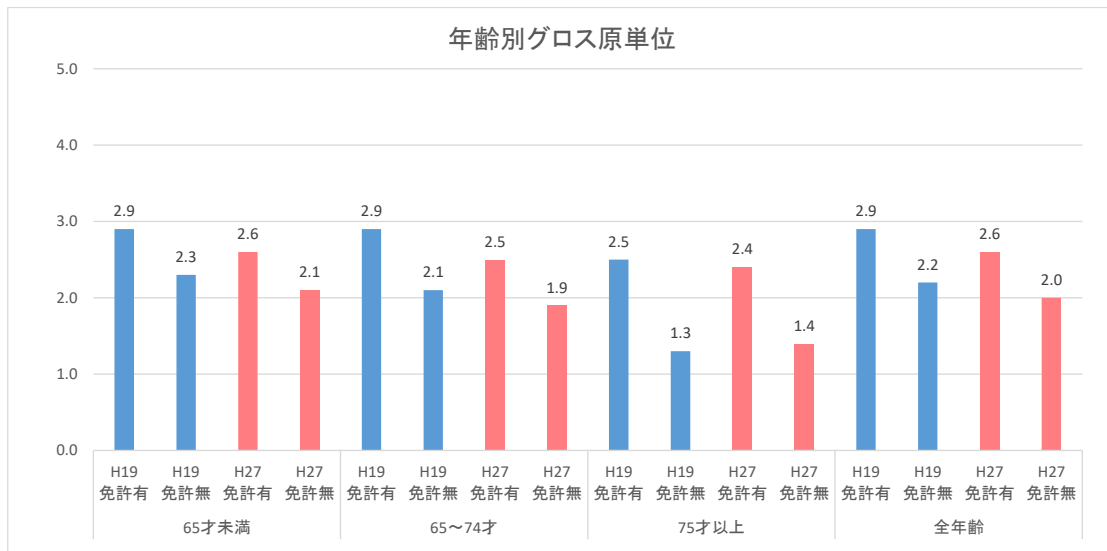
2007（平成 19）年、2015（平成 27）年ともに免許無しの外出率は免許有りよりも低くなっています。特に 75 歳以上の場合、免許有りに比べ約 20%免許無しが低く、大きな差があります。

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。



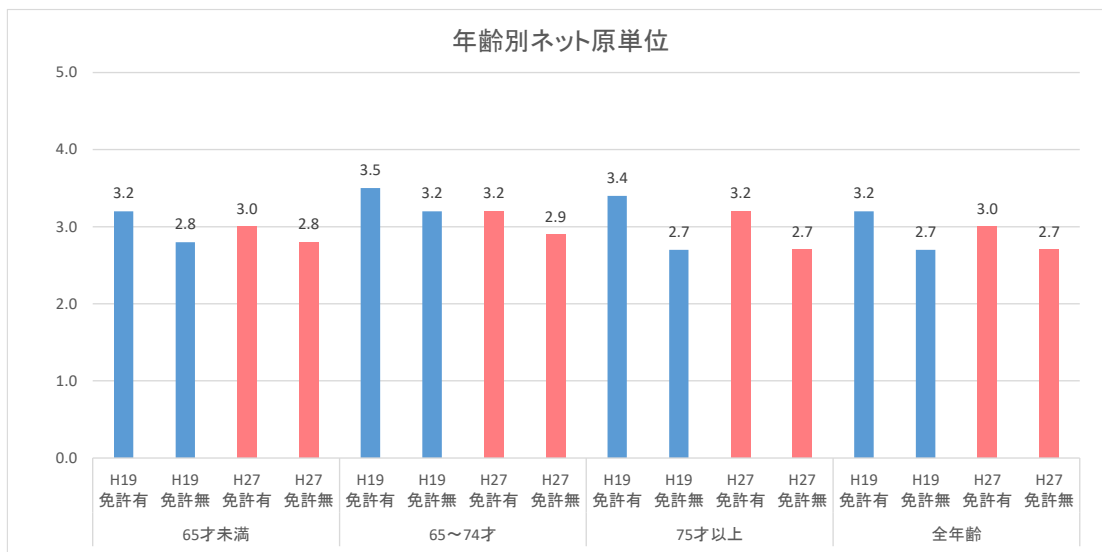
拡大前の PT を使用

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

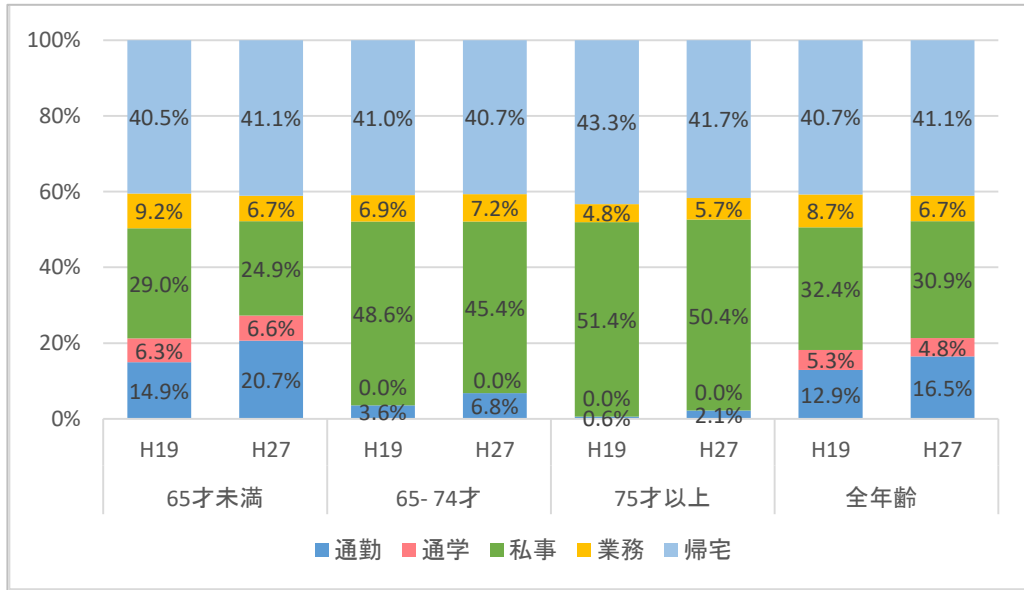


拡大前の PT を使用

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、通勤目的のトリップの増加割合が大きくなっています。



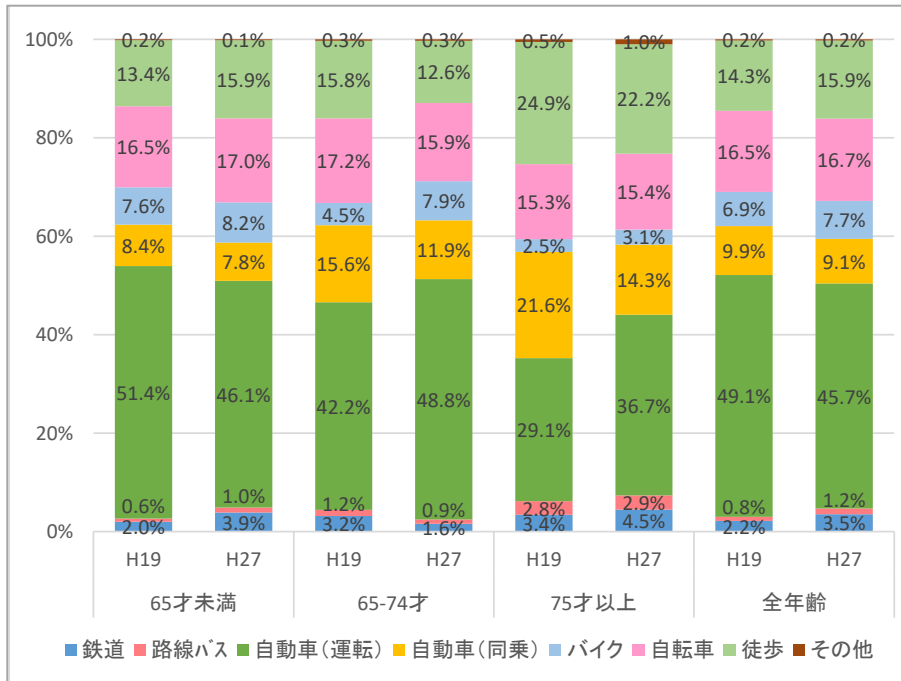
拡大前のPTを使用

図 4.41 トリップ目的の変化

(3) 公共交通の利用状況

全年齢で見ると自動車（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。

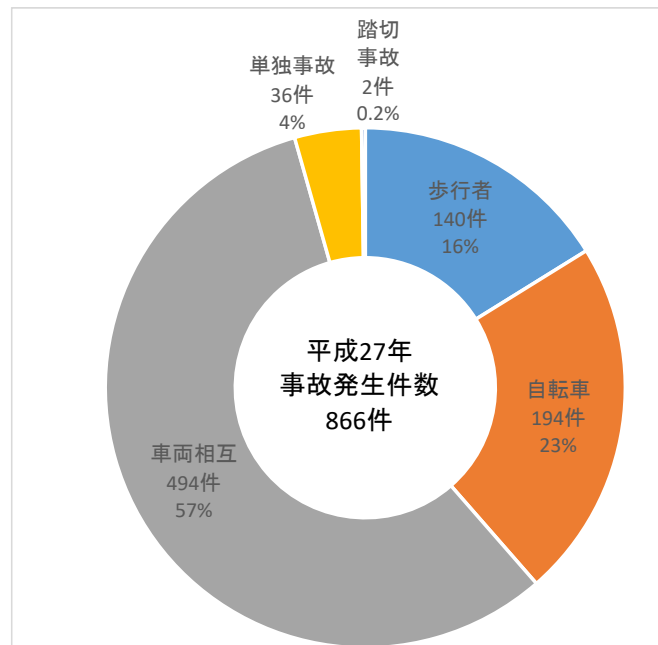


図 4.43 高齢者の交通事故の特徴

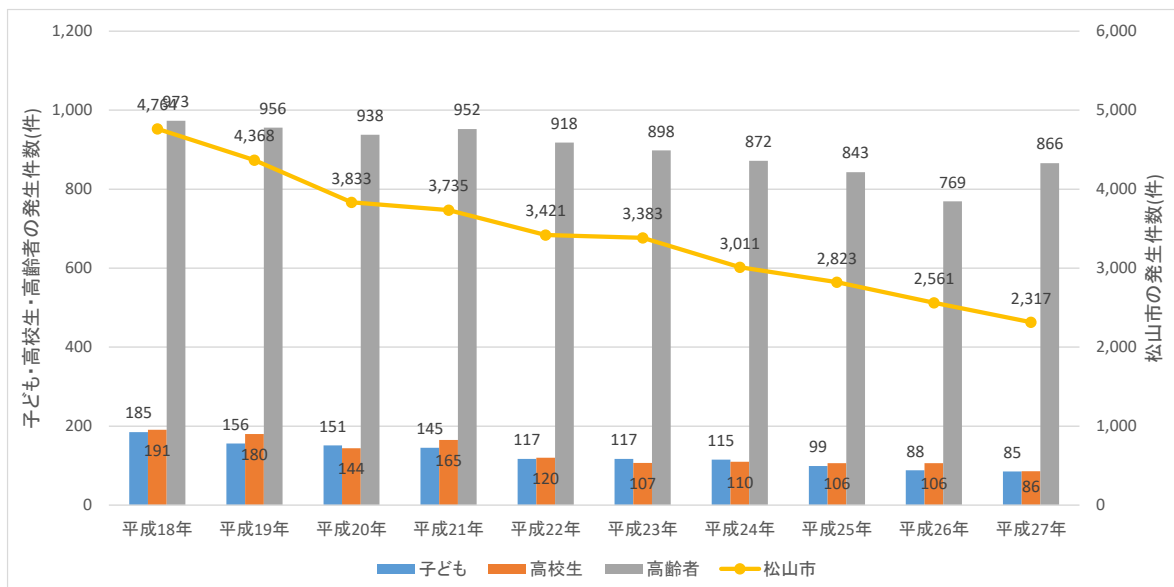
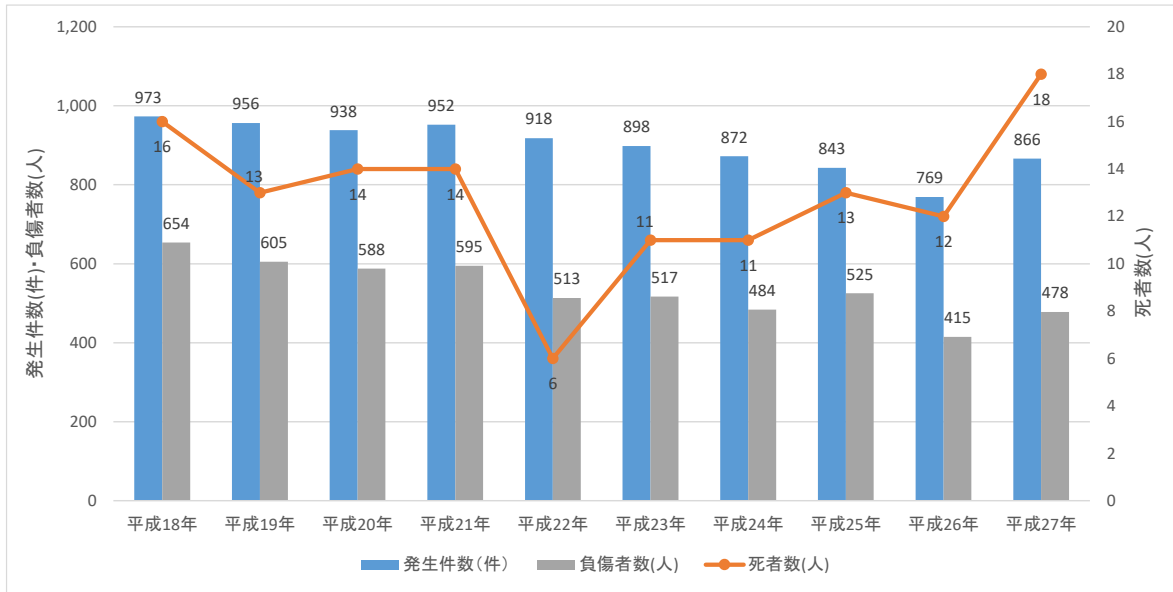


図 4.44 松山市の交通事故推移



出典：平成 27 年度版 松山市交通白書

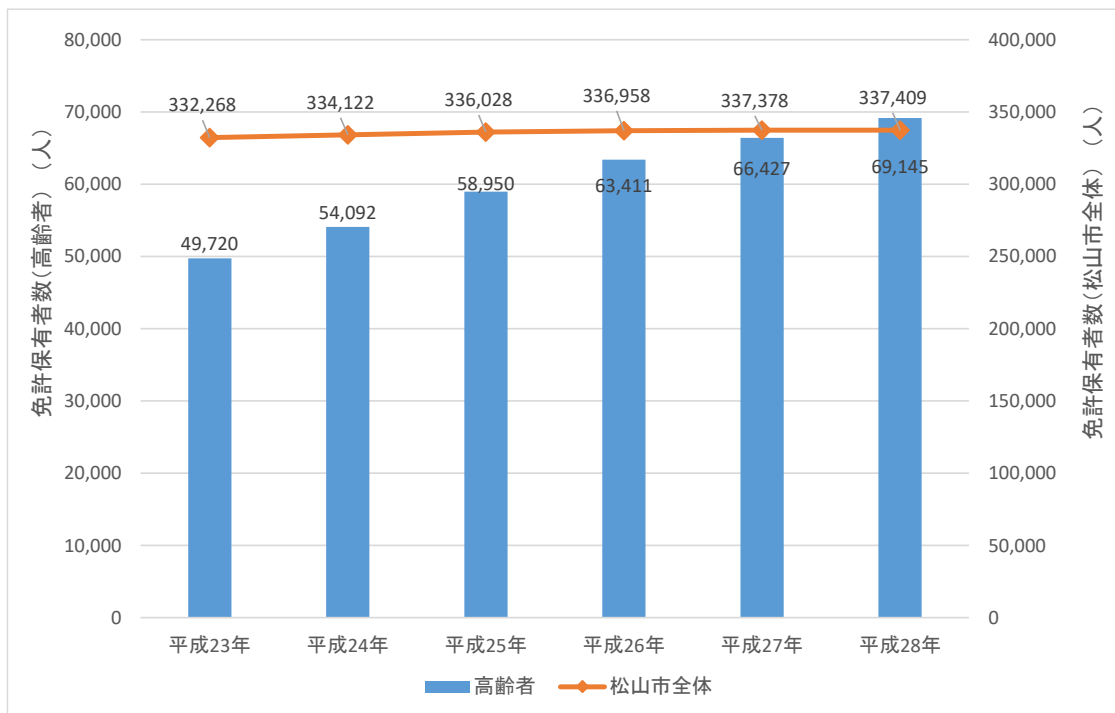
図 4.45 高齢者の交通事故推移

(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。

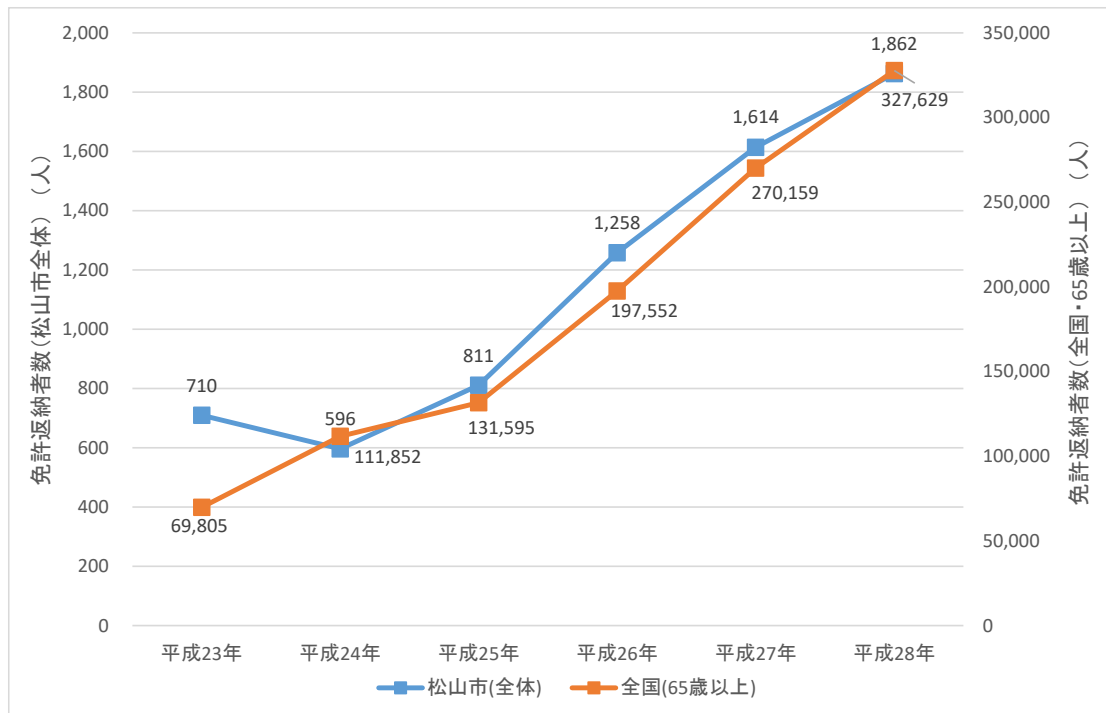
高齢者の免許保有者数は、増加傾向であり、2016（平成 28）年では約 7 万人が保有しています。

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
(株)伊予鉄道	ICい〜カード	547枚	1,004枚	1,174枚	1,448枚	4,173枚
(株)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
(株)ごごしま	回数券	6枚	2枚	9枚	15枚	32枚
中島汽船(株)	バス回数券	3枚	3枚	0枚	3枚	9枚
四国旅客鉄道(株)	旅行券	30枚	42枚	49枚	53枚	174枚
(有)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

運転に不安を感じている方へ・・・運転免許返納をお考えください。

松山市 は、運転免許証を**自主返納**された
65歳以上の方をサポートします。

平成30年3月1日申請分から、支援内容に「**飛鳥乃湯泉招待券**」が加わります！

対象者 松山市内に住民登録している満65歳以上の運転免許保持者で、平成25年6月1日以降に有効免許証を自主返納（全部取消し）した方
※原動機付自転車のみ取得している方が返納する場合も対象です。
 ※過去にこの制度により乗車券などの交付を受けている方は申請できません。

支援内容 ①

(3月1日申請分から選択可)

飛鳥乃湯泉プラン (総額5,500円相当)

- 「飛鳥乃湯泉招待券」(2階大広間) (2枚 2,500円相当)
- +
- 交通利用券 (3,000円相当)
 - ◆ ICい〜カード
 - ◆ JR四国
 - ◆ タクシー
 - ◆ 安芸島フェリー
 - ◆ 興居島フェリー
 - ◆ 中島汽船バス

※6種類から1つを選択

どちらかを
選択

交通利用券プラン
(総額5,000円相当)

- 交通利用券 (5,000円相当)
 - ◆ ICい〜カード
 - ◆ JR四国
 - ◆ タクシー
 - ◆ 安芸島フェリー
 - ◆ 興居島フェリー
 - ◆ 中島汽船バス

※6種類から1つを選択

【飛鳥乃湯泉プラン】と【交通利用券プラン】のいずれかをお選びいただけます。(詳細は裏面へ)
※招待券、利用券の交付は一人一回限り。

支援内容 ②

市有施設の割引

対象施設	通常料金 (★は高齢者料金)	割引後料金	割引回数・期間
コミセン温水プール	①最初1時間250円 ②以降1時間200円	①125円 ②100円	・回数制限なし ・本事業終了まで
アクアバレット	1時間250円	1時間125円	
子規記念博物館 (常設展)	200円(★)	無料	・回数制限なし ・発行日から1年間
坂の上の雲ミュージアム			
道後温泉本館 神の湯 2階席	840円	670円	・1人1回限り ・発行日から1年間

※割引を受けるためには、本市から送付するクーポン券などが必要。

申請場所 【警察署等】 運転免許センター・松山東警察署・松山西警察署・松山南警察署
 【市役所】 松山市役所本館 都市・交通計画課(7階)

申請に必要なもの

1. 松山市運転免許返納サポート事業交付申請書…………… 1部 (各申請場所に備えております)
2. 申請による運転免許の取消通知書…………… 原本
※警察署等で運転免許返納と同時に申請する場合は、取消通知書の添付不要。

利用券等の交付 交通利用券・飛鳥乃湯泉招待券などは申請後1ヵ月程度で、ご自宅に郵送します。

図 4.48 免許返納推進チラシ

(7) 公共交通利用促進策（バリアフリーなど）

「バス利用促進等に関する総合的な計画（松山市オムニバスタウン計画）」の一環としてノンステップバスの導入が進められました。

路線バス（伊予鉄バス）におけるノンステップバスの導入は約 80%となっています。



出典：伊予鉄道ホームページ

図 4.49 ノンステップバスの概要

表 4.6 路線バスでの導入状況（2014（平成 26）年 3 月）

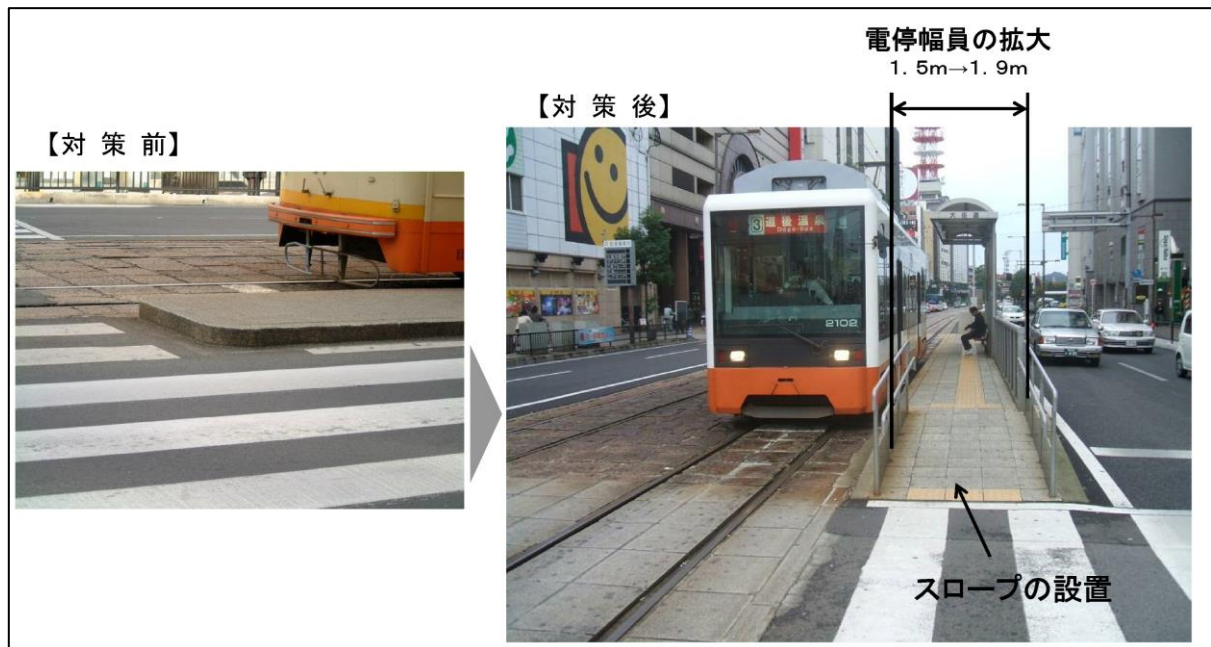
車両タイプ	車両数	構成比
ノンステップバス	98	80.3%
その他	24	19.7%
合計	122	100.0%

出典：伊予鉄道ホームページ

4. 公共交通等の現状と課題

「松山市交通結節点整備計画」において、スロープ、駐輪場、駅前広場、バス情報施設などの整備といった、道路空間と駅施設を一体的に整備することで、駅機能の強化を図っています。

バリアフリー化率は電停で約 31%、鉄道駅で約 67%となっています。LRV の導入は約 32%となっています。



路面電車電停のバリアフリー化率
31.0% (18 電停/58 電停)
(2016 (平成 28) 年度末)

- ※ 58 電停については、上り線、下り線それぞれの電停を合計した値である。
- ※ バリアフリー化した電停 (18 電停) とは、移動円滑化基準に適合した電停 (13 電停) とスロープ勾配が基準に満たないものの段差への対応を行った電停 (5 電停) のことである。

LRV の導入率
31.6% (12 両/38 両) (2017 (平成 29) 年度末)

出典：松山市における公共交通施策、松山市資料

図 4.50 大街道電停のバリアフリー化

【石手川公園駅】



【土橋駅】



鉄道駅のバリアフリー化率
66.7% (22 駅/33 駅)
(2016 (平成 28) 年度末)

※ 郊外線・JR線は段差への対応が図られているものをバリアフリー対応済とした。

出典：松山市における公共交通施策、松山市資料

図 4.51 鉄道駅のバリアフリー化

三津浜～中島航路（東線）で2018（平成30）年3月に就航した、新造船フェリー「ななしま」は、バリアフリーに対応した船舶で、客室までのエレベーターやバリアフリートイレ・椅子席が完備されています。

ななしま

船主名	中島汽船株式会社
進水年月日	2017年12月4日
総トン数	765トン
全長	55.13m
型幅	12.8m
型深さ	3.90m
主機関	ダイハツ 1680×2
機関出力	2470kw
航海速力	14.6ノット
定員	1.5時間未満 494名 3.0時間未満 244名



※本船のバリアフリー設備は、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団より助成を受けています。

図 4.52 新造船フェリー「ななしま」の概要

■エレベーター



■エレベーター



■バリアフリー客席



■バリアフリー便所



■運航情報提供表示装置



出典：交通エコロジー・モビリティ財団 HP

交通エコロジー・モビリティ財団が行う海上交通バリアフリー施設整備助成制度があり、エレベーター、段差解消装置、バリアフリー便所、バリアフリー客席、スロープ、音声誘導装置、視覚障害者誘導用ブロック、運航情報提供表示装置、触知案内図、バリアフリータラップ、可動式コーミング解消装置、簡易バリアフリー便所等の施設、設備の整備を行うことができます。

4.3.3 人の動きの現状と課題

項目		現 状	課 題
通学者 の状況	高校生の 通学	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校数、学生数は横ばいで推移しているものの、少子化に併せて今後、減少傾向になると予想される。 ・ 徒歩、自転車による通学が多く、公共交通を利用した通学はわずかである。 ・ 都市部に多く高校が立地しており、公共交通を使った通学時間は概ね40分以下である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利用者の減少 ・ 通学圏域の拡大に合わせた新たな交通サービスの検討 ・ 公共交通の運行頻度が低くなると郊外部の通学時間が増大する可能性 ・ 通学圏の拡大にともなう移動手段の確保
	スクール バスの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小中学校数は変化が無いものの、人口少子化の傾向に併せて、生徒数は減少傾向になると予想される。 ・ 少子化にともなう学校の統廃合が進む可能性がある。 ・ スクールバスは島嶼部や一部郊外部での地区で始められている。 	
高齢者 の状況	外出状況	<ul style="list-style-type: none"> ・ 外出率は市全体的に減少傾向にあるが、75歳以上は増加傾向にある。 ・ 交通機関分担では65歳以上の自動車運転による移動が増加傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通による外出支援策の検討
	公共交通 利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ バリアフリー化が進められているが、鉄道、電停では4~6割程度の整備状況となっている。 	
	免許返納と 交通事故	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故について、松山市全体は減少傾向にあるのに反して、高齢者に関わる事故は増加傾向になっている。 ・ 免許返納者は増加傾向にあり、返納後の移動手段の確保が課題となる。 	