

4.4 地域公共交通の課題

項目		現状及び運行状況	利用実態及び傾向	問題点・検討事項	課題解決の方向性
少子化・高齢化	通学 高校	<ul style="list-style-type: none"> ● 高校は市中心部の立地が多く、郊外部からの通学では公共交通の利用が重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 徒歩、自転車が主体で、公共交通の利用は約4%と低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学圏の拡大に合わせた新たな交通サービスの検討が必要である。 ● 特に郊外部でのデマンド交通等を活用したサービスの検討 ● 高校生は主要な鉄道駅等へのアクセス確保を検討 ● 小中学校の通学はスクールバスだけでなくデマンド交通の活用も検討 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #ADD8E6;">高齡化に配慮したモビリティ環境の構築</div>
	通学 小中学校	<ul style="list-style-type: none"> ● 郊外や島嶼部の小中学校では、スクールバスによる通学サポートを行っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 少子化や過疎地区が増加することにより、小中学校までの通学が遠距離となる可能性がある。 		
	高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齡化(65歳以上の人口増加)が進展している。 ● 路線バスでは約75%がノンステップバスとなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 65~74歳では通勤目的の移動が増加傾向にある。 ● 私事による外出(通院、買い物)は高齡化により増加が予想される。 ● 自動車(運転)による移動は増加傾向にある。 ● 交通事故は近年、増加傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 移動手段がない高齡者が増加する。これに併せて、外出機会が減少する。 ● 免許返納に併せ代替手段が必要となる。 ● 都心部に比べ郊外部は公共交通の利便性が低く、都市機能施設へのアクセス確保が課題 ● 高齡者の移動をサポートする環境が必要 	
まちづくり(立地適正化との整合)	居住・都市機能施設の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用が困難、不能な地域に居住している人が約13万人いる。 ● 生活サービス施設(医療、商業、介護・福祉、子育て支援施設等)は市街地の拡大に伴い分散立地している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齡化により買い物や通院等、日常の移動が容易にできない人が増加する。 ● 人口密度の減少地域では生活サービス施設の利用者減少に伴い施設維持が困難になる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用環境の向上に向けた施策として以下の検討が必要となる。 ● 公共交通軸の検討 ● 路線再編の検討 ● 利便性の向上 ● 利用促進策の推進 ● コミュニティ交通の導入検討 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #FFD700;">地域状況に応じた公共交通の再編</div>
	拠点地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 市街地の郊外化に伴い、都市機能施設や居住地が各地に分散化し、都心部をはじめ旧既成市街地等での活力低下が顕著となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市機能施設や公共交通などの既存ストックを活かし、拠点を中心とした集積とこれをつなぐネットワーク構築が求められている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 設定に際しては以下の誘導を行う。 ● 必要な都市機能施設の維持・誘導 ● 拠点地区周辺に居住を誘導 ● 拠点連絡・アクセスのための公共交通再編 	
	島嶼部	<ul style="list-style-type: none"> ● 島嶼部や中山間部では、既に少子高齡化、過疎化が進んでいる。 ● 既に交通空白地区もあり、公共交通が運用されていても運行頻度は低く、利便性は低い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 立地適正化計画では拠点地区アクセスにより都市機能サービスを楽しむこととなる。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 拠点地区(都市機能誘導区域)へのアクセスのための公共交通のあり方を検討する必要がある。 ● シビルミニマムの観点から、日常生活で必要な移動(通学、通院、買い物)が確保できる交通サービスを検討する。 	
	交通不便地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 約26%は不便地域、空白地域に居住している。 ● 市街化区域内でも交通不便地域があり、道路構造などによりバスが通行できない地区がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 不便地域、空白地域の65歳以上の人口が増加する傾向にある。 ● バス路線が通過する主要道路まで移動するのに時間を要するなど、バス停までのアクセスが不便な状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齡者の移動手段確保が課題となる。 ● 都市計画道路整備と合わせた新規路線バスの検討を行う。 ● 道路構造に合わせた運行車両や路線の見直しを検討する。 	
	中山間部	<ul style="list-style-type: none"> ● 松山市駅を中心に集中型の交通網が形成されている。 ● 鉄道が無い地域を路線バスがカバーしている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市全体では公共交通の利用は約4%と低い。 ● 都市部での公共交通の利用は比較的高い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少や少子化に伴い、更に公共交通の利用者が減少する可能性がある。 ● バス等の他の交通機関との連携を図ることを検討する。 ● 乗継ぎにより利用者の集客を図ることで利用者数の維持を図る。 ● 乗継ぎによる移動範囲の広域化を図る。 ● 乗継ぎにより利便性を極力低下させないような仕組づくりを検討する。 	
少子化・高齢化	居住・都市機能施設の誘導	<ul style="list-style-type: none"> ● 南北方向にJR予讃線がとおり、市中心部(松山駅)と郊外部、市外を結んでいる。 ● 伊予鉄(郊外線)は市中心部(松山駅)から3路線が郊外部を結んでいる。 ● 伊予鉄(市内線)が松山城を取り囲む形で路線網を形成している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● JR松山駅(約14,000人/日)や伊予鉄・松山駅(約18,000人/日)の利用者数は多いものの郊外部の利用者は少ない。 ● 利用者数では、伊予鉄(郊外線)はピーク時の1/2程度、伊予鉄(市内線)は1/3程度に減少したものの近年は横ばいである。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者の減少に伴い、運行頻度の減少、路線の廃止などの悪循環が生じることが懸念される。 ● 路線の特性に合わせた車両やサービス(運賃、運行頻度)について検討する。 	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #9370DB;">地域公共交通の活性化・利用促進</div>
	拠点地区	<ul style="list-style-type: none"> ● 松山市駅を中心として放射状の路線網となっている。 ● 27路線中18路線が赤字路線となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数では、ピーク時の1/5程度まで減少したものの近年は横ばいである。 ● 都心部では路線が重複しており運行頻度が高い。 ● 郊外部では10本/日未満の区間があり、運行頻度は低い。 		
	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ● 島嶼部などでは交通空白地となる地区がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 過疎地有償運送事業を導入して輸送サービスを確保している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少、少子高齡化に伴い交通空白地が増加することが懸念される。 ● 地域事情に合った新たな交通手段(システム)を検討する必要がある。 	