

(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

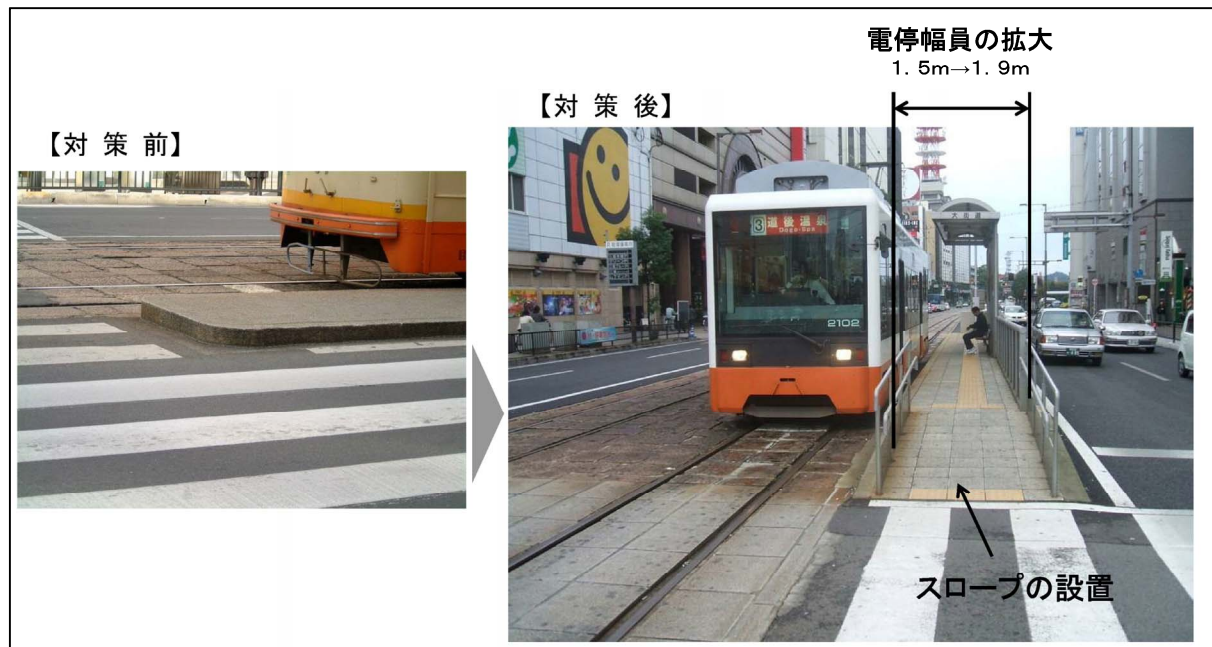
表 4.6 路線バスでの導入状況（2014（平成 26）年 3 月）

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

「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	・ 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。	・ 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	・ 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	・ 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。	・ 公共交通による外出支援策の検討
	公共交通 利用促進	・ 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	・ 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。	

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。 ● 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。	● 徒歩、自転車が主体で、公共交通の利用は約4%と低い。 ● 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。	● 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	高齢化に配慮したモビリティ環境の構築
	高齢者	● 高齢化(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。	● 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)は高齢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。	● 移動手段がない高齢者が増加する。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 ● 高齢者の移動をサポートする環境が必要	
	居住・都市機能施設の誘導	● 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。	● 高齢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。	● 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	
まちづくり 立地適正化との整合	拠点地区	● 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。	● 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。	● 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	地域状況に応じた公共交通の再編
	島嶼部	● 島嶼部や中山間部では、既に少子高齢化、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。	● 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享受することとなる。	● 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	● 約26%は不便地域、空白地域に居住している。 ● 市街地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。	● 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。	● 高齢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。	
少子化 高齢化	高齢者	● 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。	● 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。	● 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。	乗継拠点のシームレス化を推進
	居住・都市機能施設の誘導	● 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。	● 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。		
	拠点地区	● 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。	● 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。	● 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。	
	など	● 島嶼部などでは交通空白地となる地区がある。	● 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。	● 人口減少、少子高齢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。	
					地域公共交通の活性化・利用促進