

(3) 路線網形成の考え方

路線の幹線、準幹線、支線、コミュニティ路線の運用イメージは下記のとおりです。

表 7.4 運用イメージ

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	- 並行する路線の統合 - 乗継拠点整備 - 鉄道、支線バスなどとの乗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 - 乗継拠点整備 - 鉄道、支線バスなどとの乗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

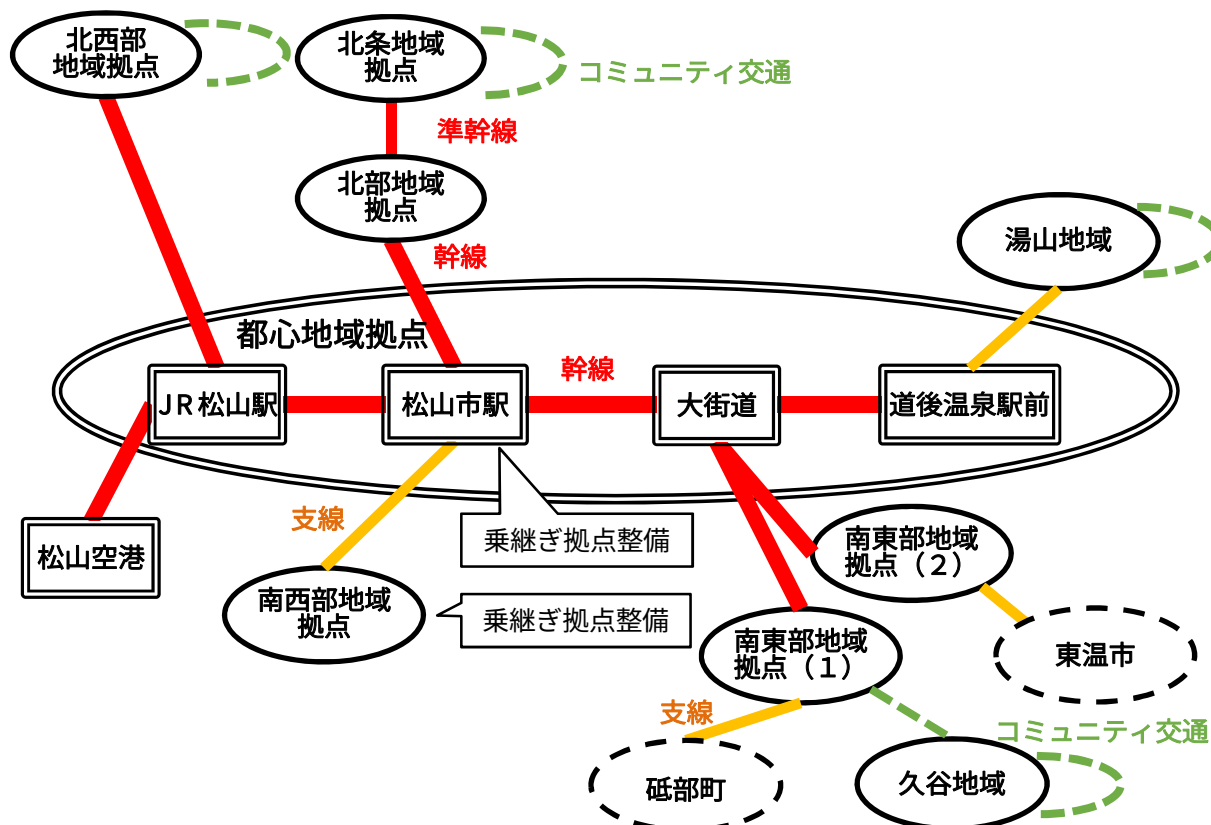


図 7.6 運用イメージ図

(4) 施策実施前・後の公共交通のイメージ

現状のバス路線運用の課題とこれに対応した将来のバス運用のイメージを以下に示します。

【公共交通の課題】

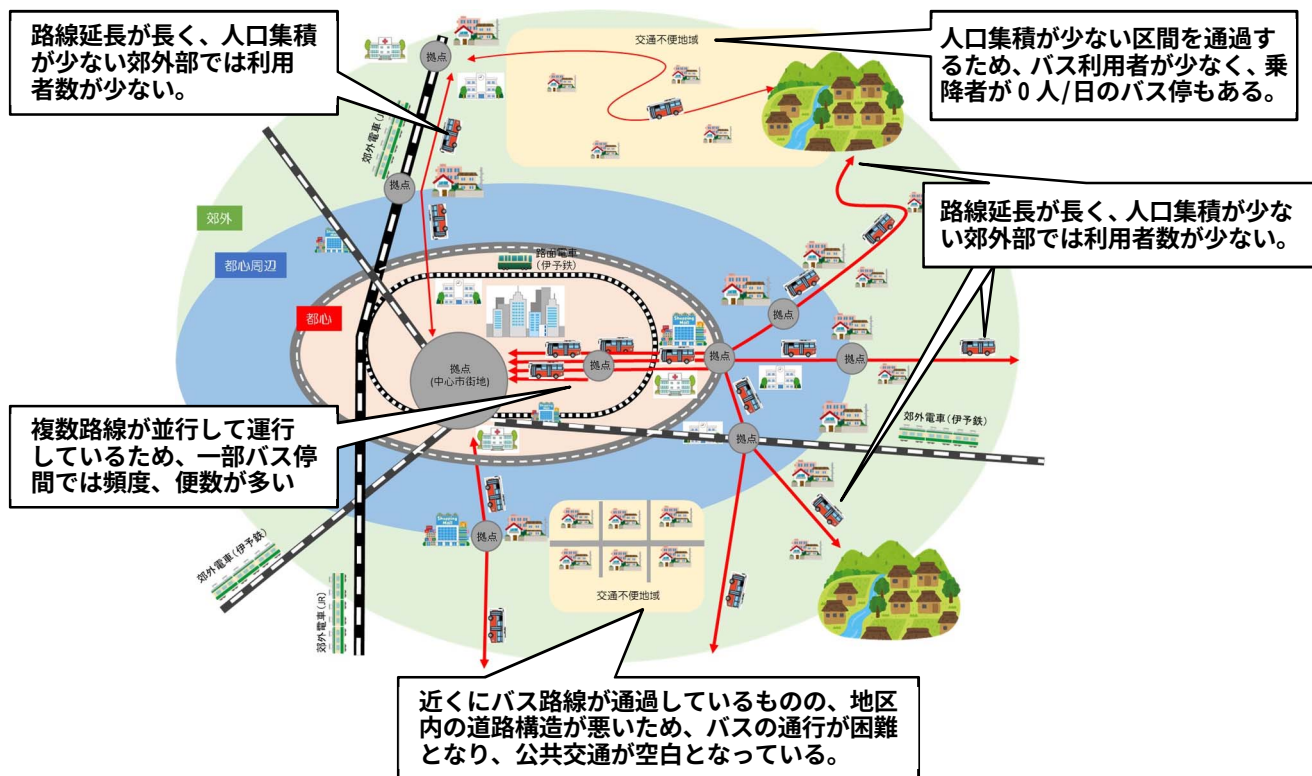


図 7.7 現在の公共交通イメージ

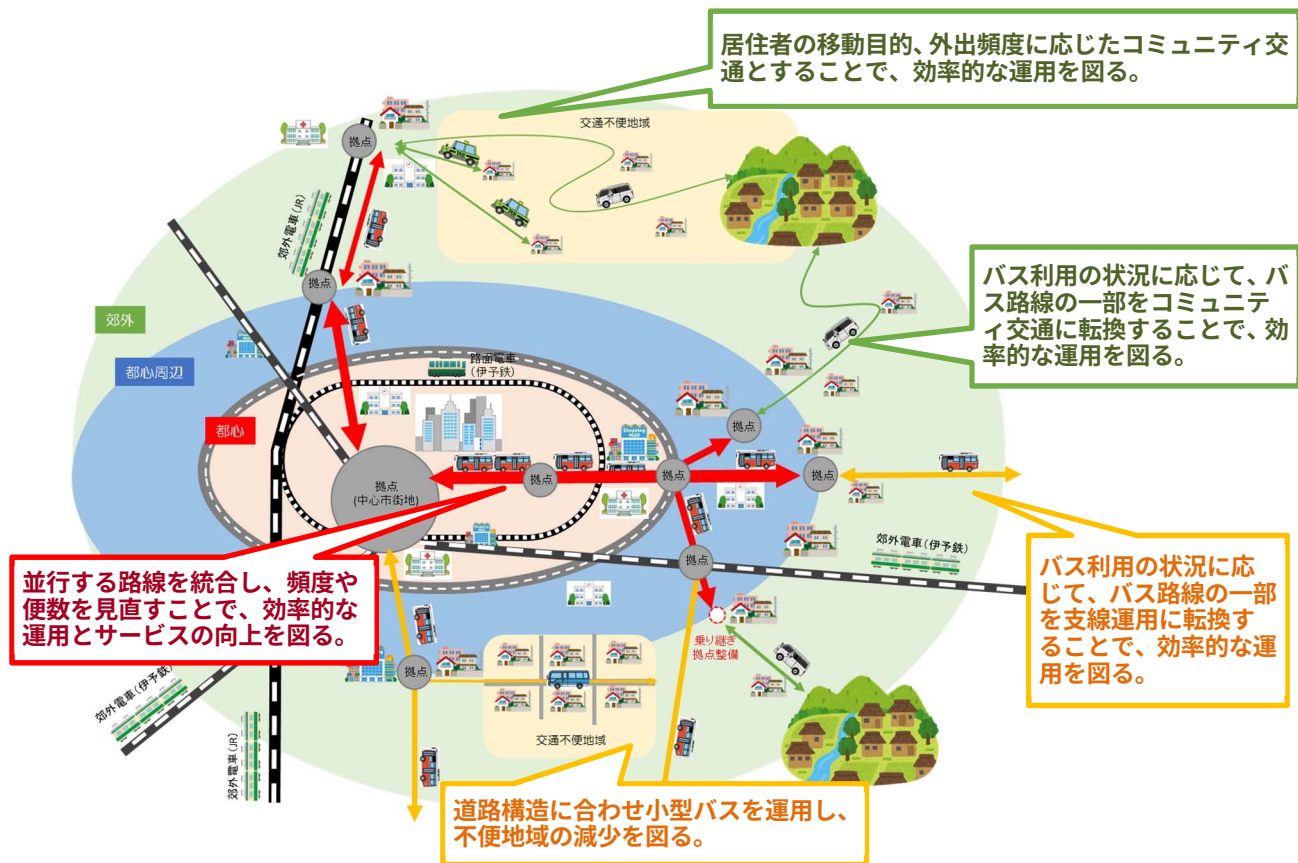


図 7.8 将来の公共交通イメージ

7.2 施策・事業内容

目標達成に向け、考えられる地域公共交通の活性化や再編のための施策メニューを抽出し、施策体系に位置付けられた事業について、実施の目的、事業の概要を以下に整理しました。なお、施策実施の期間については短期、中期、長期に分けています。

短期は計画策定後 1～2 年、中期は計画策定後 3～4 年、長期は計画策定後 5 年以降に検討・実施を行う施策とし、対応した指標を設定し、評価を行います。

7.2.1 施策内容

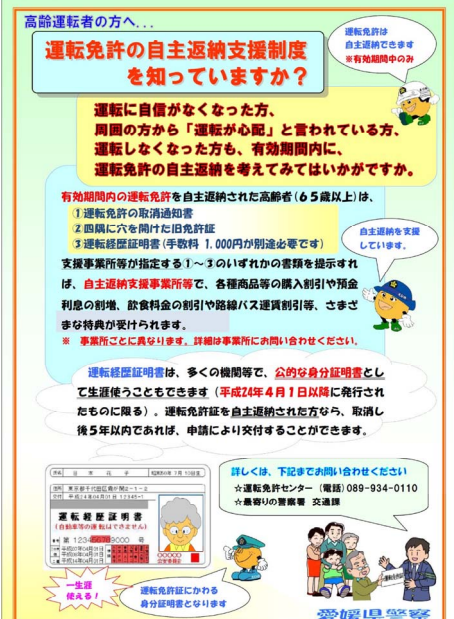
検討項目	施策内容		備 考（将来的な取組）		
	短期、中期、長期（5 年間）				
高齢化に配慮したモビリティ環境の構築	A.利便性・安全性に配慮した利用しやすさの向上 ・ノンステップバスの導入等のバリアフリー対応による利用しやすさへの配慮について検討する。 ・利用しやすさ、利便性の向上とともに、安全性から自動車からの転換を促進する。		a.移動手段の確保及び利便性の向上 ・車両、乗継拠点ともにバリアフリー化を進める。 ・デマンド交通やスクールバス等を活用した交通手段の確保を図る。		
地域状況に応じた公共交通の形成	B.幹線・準幹線・支線交通への分離による効率的な運行の検討 ・現在の公共交通の利用実態・運行実態をもとに、拠点間を繋ぐ幹線交通と各拠点にアクセスする支線交通とに分け、サービスレベルを見直す。	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輸送量の確保と定時性の確保に努める。	b.立地適正化計画に示されている将来像に合わせた交通環境整備 ・拠点間連絡、拠点アクセスのための公共交通の再編を検討する。 ・拠点地区における都市機能施設の維持・誘導や地区周辺の居住誘導を支援する公共交通の再編を検討する。	c.輸送力の向上 ・中長期的な幹線道路整備の状況を踏まえ、バスレーン等の導入を検討する。 ・将来の運転手不足など、社会経済状況を考慮し、自動運転等の新しい技術の導入を検討する。	—
		B-2.支線交通のサービス向上 ・支線交通では、サービスの向上を図り、利用者の確保や、拠点や幹線交通へのアクセス性を高めていく。			d.支線交通の更なるサービスの向上 ・幹線交通の効率化や地域の人口、高齢化の状況に対応し支線交通についても見直し、サービスの向上を図る。
	C.デマンド交通等の運用支援 ・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ことと利用の特に少ない路線で、コミュニティ交通等の運用について地域の実情に合わせながら検討を始める。				e.支線交通との役割分担により路線の見直し ・道路の整備状況等も考慮し、支線交通の状況や高齢化に合わせて、新たに運行が必要となる箇所を整理し、必要に見合ったサービスの提供を検討する。 —
乗継拠点のシームレス化を推進	D.乗継ぎの環境改善・情報提供の充実 ・幹線交通・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、運行情報について分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。		f.乗継拠点整備 ・駅前広場整備を含め、駅での鉄道とバスの乗継環境の改善を検討する。 ・乗り換え時間や乗り換えによる負担を軽減するよう、水平・垂直移動の最小化を図る施設整備を検討する。		
地域公共交通の活性化・利用促進	E.モビリティマネジメント E-1.広報活動・イベントの実施 ・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。 ・転入者に対して、公共交通利用に便利な情報提供を行う。 E-2.公共交通の定期利用促進 ・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い、通学・通勤定期顧客の重点的な獲得を行う。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い、モビリティマネジメントを実施する。 E-3.地域住民が主体となる公共交通の仕組づくり ・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づくりを検討する。 ・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。		g.観光振興と連携した公共交通の活性化 ・地域の観光資源や観光ニーズと連動した移動支援としての公共交通のあり方を検討し、観光振興、地域活性化と連携した公共交通の活性化を図る。		

※短期は計画策定後 1～2 年、中期は計画策定後 3～4 年、長期は計画策定後 5 年以降

7.2.2 事業概要

(1) 高齢化に配慮したモビリティ環境の構築

利便性・安全性に配慮した利用しやすいの向上（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) 

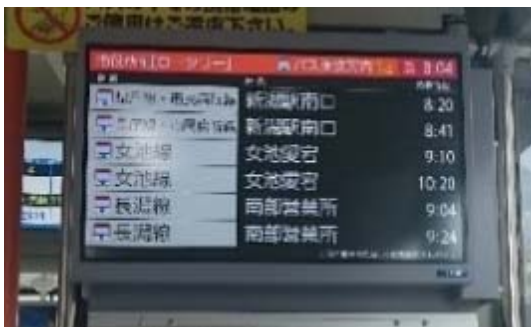
利便性・安全性に配慮した利用しやすいさの向上（２）	
事業名	A-2 自動車から公共交通転換を促進
実施主体	松山市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者、警察
実施時期	短期～長期
実施目的	高齢化の一層の進展が予想されているなか、交通事業者と連携した利用支援制度を行うことで、高齢者の外出機会の向上、自動車運転にかわる公共交通利用による安全性確保を図ることを目的とする。
事業の概要	免許返納を促進するような、高齢者を対象とした公共交通利用促進支援策を充実する。
事業地域等	松山市全域
事業の詳細	・ 免許返納後の移動支援策として車に代わる公共交通機関の乗車券等を交付する事業を拡充する。 ■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

(2) 地域状況に応じた公共交通の形成

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	
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
実施主体	松山市、バス事業者
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。
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。

[illegible]

(3) 乗継拠点のシームレス化の推進

乗継環境改善・情報提供の充実	
事業名	D 乗継環境の改善
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、来訪者でも分かりやすいよう、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、運行情報について分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として利用する実験（旭川市）  ■バス間の乗換え情報（バス車内）  ■「スマホバスロケ」（伊予鉄バス） 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。 

(4) 地域公共交通の活性化・利用促進

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伴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する。
事業の概要	市内小学校の授業にて、バス事業者と連携してバスの乗り方教室を実施する。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）  ■バスや電車で親しむ「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年生パスポート（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する。
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を実施する。PRに際しては、定期券購入の手続やバス路線マップ配布を実施する。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(平成30)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、乗ってもらう・乗りたくなる仕組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	E-3 地域住民が主体となる公共交通の仕組づくり
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機運の醸成を促すことを目的とする。
事業の概要	地域の特徴に合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 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 ・アンケート結果内容 ・利用実態調査結果内容 ・公共交通に関する基本方針等を地域ごとに説明 ・説明会への参加 地域説明会 住民ワークショップ 意見交換会 地域別対策の研究・検討 ・生活交通に対する危機感を庁内横断的に共有化 ・路線バス見直しの検討 ・全国での事例研究 ・代替交通確保手法の松山市における適用可能性検討 地域の現状把握・危機感の認識 課題の検討 地域の将来像 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 相談 松山市の公共交通を考えるシンポジウムの開催 情報提供 意見交換会 ・ワークショップでの意見から、具体的に実現性を検討 ・市（協議会等）と地域住民間での一定の合意形成 ・公共負担の考え方についての意見交換 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 協議・調整 地域住民が主体となる公共交通体系の構築へ 住民の気運醸成 ワークショップの様子

7.2.3 事業スケジュール

本計画の目標を達成するための施策展開の基本的な考え方に沿って以下の事業に取り組みます。

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 デマンド交通等の運用支援	検討・実施	→			→	見直し
交通結節点の機能強化	乗継拠点のシームレス化を推進	D 乗継環境の改善	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
交通事業者の持続可能な運営		E-3 地域住民が主体となる公共交通の仕組づくり	実施	→			→	見直し

※下線は新規事業