

松山市内におけるワンコインコミュニティバスを活用したTDM実証実験の概要 (平成13年10月～14年9月)

背景

- ・松山市内中心部に交通ターミナル、中心商店街、大型商業施設、観光地が点在。このため過度のマイカー流入による交通渋滞が慢性化している他、事故の増加、違法駐車も問題となっている。
- ・人口が急激に増加した郊外の新興住宅地では公共交通の空白地帯が多いためマイカーへの依存度が高く、主要道・主要交差点で交通渋滞が発生している。また、移動制約者対策も問題となっている。

実験の概要

「まちなか型」千舟通勤ターナー線

中心市街地の各拠点施設にワンコイン（100円）循環バスを運行。市民の移動をスムーズにし、買い物客や観光客の回遊性を高め市街地の活性化を図る。また、交通量を抑制することによる渋滞の緩和、バスの定時性の確保、違法駐車排除により公共交通の利用促進を図る。

「レール&ライド型」電車連絡久米窪田線

郊外電車の拠点駅（久米駅）と新興住宅地を結ぶワンコインフィーダーバスを運行することにより、公共交通空白地域での公共交通の確保やマイカーからの転換、移動制約者の利用促進を図るとともに郊外鉄道拠点駅を中心とするバス路線編成のデータとする。

(運行主体 伊予鉄道(株))

違法駐車排除のための指導、呼びかけ、駐車場の案内等



関係行政機関等によるTDM実験への支援(四国運輸局、四国地方整備局、愛媛県警察本部)

実験の結果

松山市内においては、バス利用者が漸増(平成13年10月:約450人、平成14年8月:約700人)し、利用客の90%以上が今後も利用すると回答。自動車からバスへの転換率が平均で17%、ラッシュ時間帯(7時～9時半)では22%。転換率から1日当たりの自動車削減台数は平日約60台、休日約140台と推計される。

実証実験終了後、伊予鉄道(株)は一部路線を見直しの上、平成14年10月から本格運行を開始。