

1 調査名称：（松山市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：松山市

3 調査圏域：松山市全域

4 調査期間：平成29年度～平成30年度

5 調査概要：

松山市では、平成19年に「松山市総合交通体系調査（パーソントリップ調査）」を実施し、当該結果をもとに各種計画を検討・立案するとともに、これら計画に基づき、具体事業を進めているところである。しかし、調査実施から8年が経過し、また、各種事業が具現化しつつある中、市民の交通行動やニーズ・意識も変化しつつある。

こうした状況を背景にして、国で実施する「全国都市交通特性調査」に併せたアドオン調査を行い、松山市民の最新の日常交通行動や交通に対するニーズ・意識を把握することで、基礎データを得たところである。

これらを基に、各種分析・検討を行い、今後の都市交通施策を検討する。

I 調査概要

1 調査名称（松山市）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1. 業務概要

1.1 業務の目的

1.2 業務の概要

2. 地域別交通特性の分析

2.1 カルテ作成の概要

2.2 地区別カルテの作成

2.3 方面別カルテの作成

2.4 路線別カルテの作成

3. 基本方針の設定と計画の目標

3.1 地域公共交通の現状と課題

3.2 地域が目指すべき将来像

3.3 公共交通が果たすべき役割

3.4 基本方針の設定

3.5 計画の目標

4. 目標達成のための施策・事業の検討

4.1 施策の概要

4.2 施策・事業内容

4.3 施策・事業のスケジュール

4.4 バス路線の見直し検討

5. 目標の検討と計画の評価

5.1 目標の検討

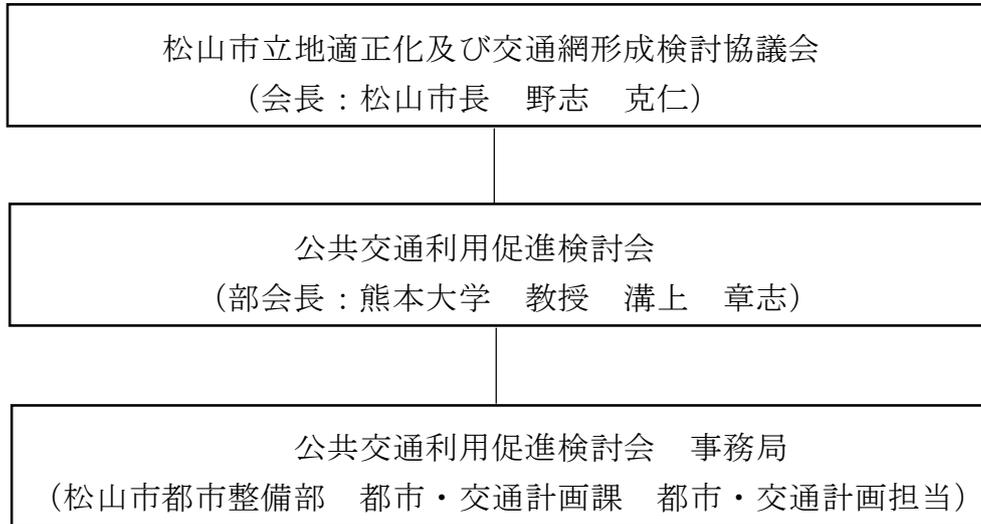
5.2 進捗管理体制と達成状況の評価

6. 協議会運営補助

6.1 第6回 公共交通利用促進検討部会

6.2 第7回 公共交通利用促進検討部会

3 調査体制



4 委員会名簿等

公共交通利用促進検討部会

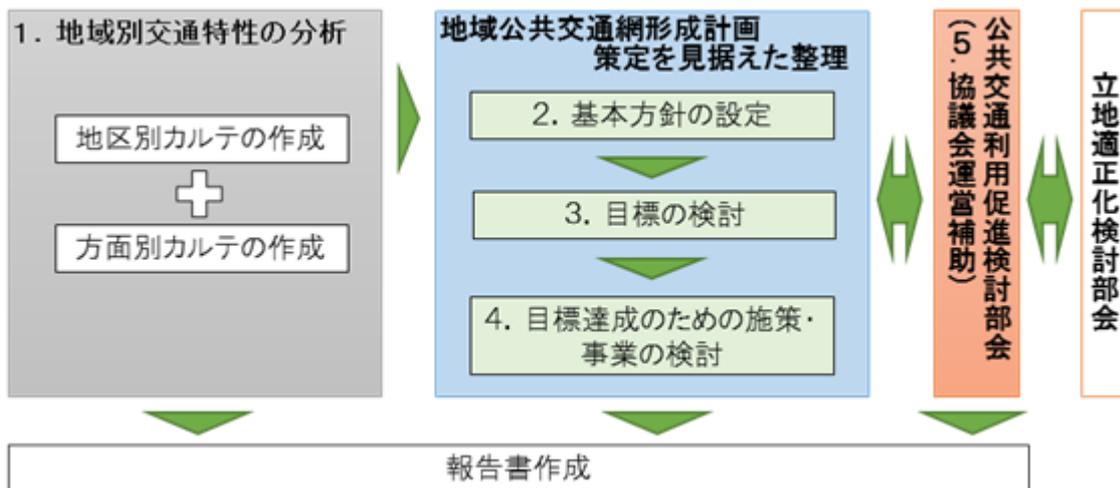
	所属	役職等	氏名
部会長	熊本大学	教授	溝上 章志
委員	愛媛大学	教授	松村 暢彦
委員	国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所計画課	課長	福田 尊元
委員	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局	首席運輸 企画専門官	山本 充一
委員	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局	首席運輸 企画専門官	谷本 昌啓
委員	愛媛県企画振興部地域振興局交通対策課	主幹	水田 寿雄
委員	愛媛県中予地方局建設企画課	課長	石川 利幸
委員	愛媛県警察本部交通部交通規制課	規制第二 課長補佐	廣瀬 誠
委員	J R 四国バス株式会社松山支店	支店長	田中 賢司
委員	伊予鉄バス株式会社	取締役	竹中 由紀夫
委員	中島汽船株式会社	取締役総務部長	村上 良二
委員	一般社団法人愛媛県バス協会	理事	大政 憲司
委員	松山市タクシー協会	副会長	仙波 英徳
委員	愛媛県交通運輸産業協議会	事務局長	寺田 淳泰
オブザーバー	愛媛大学	講師	尾崎 信

II 調査成果

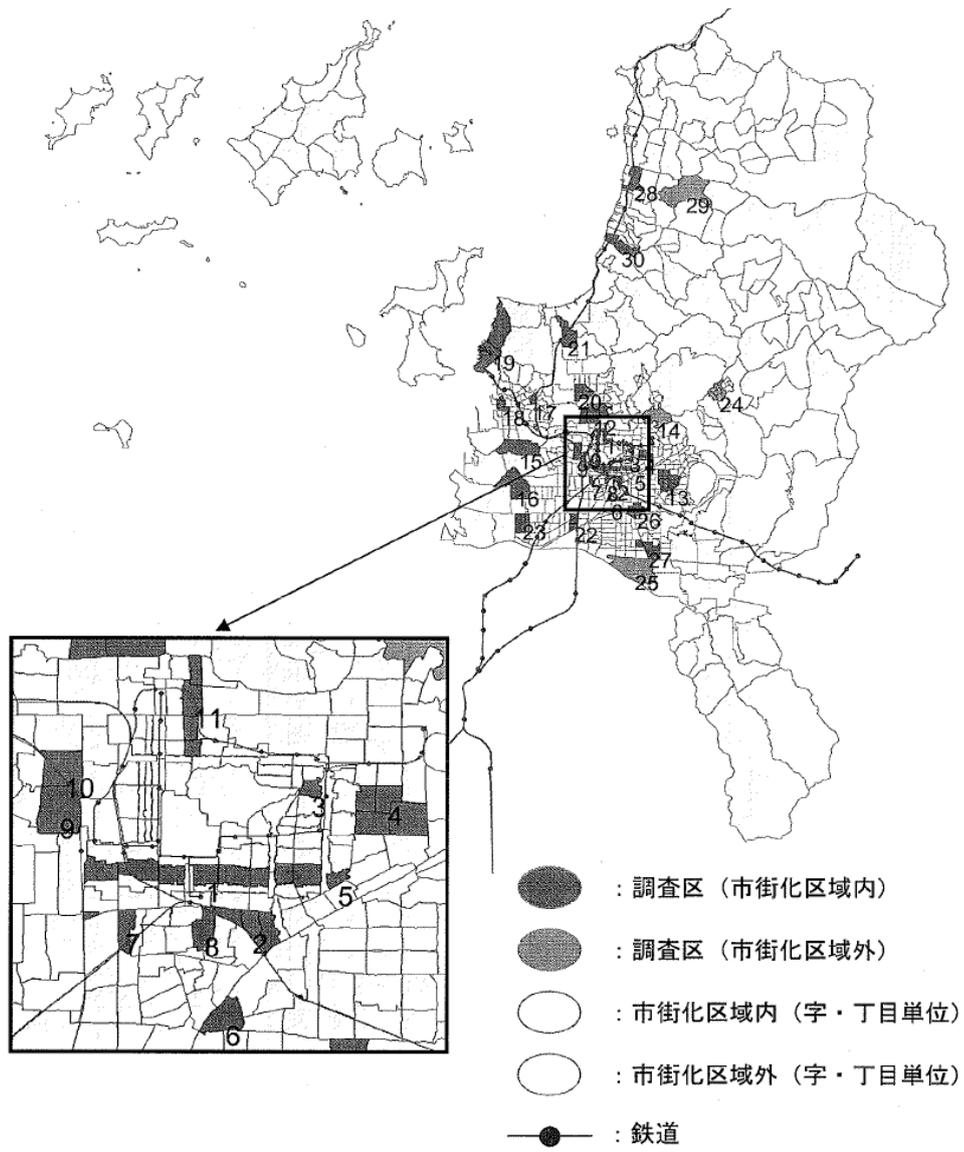
1 調査目的

平成30年度に策定予定の地域公共交通網形成計画策定に向けて、平成27年度実施された交通実態調査結果等を活用しながら、各種分析・検討を行い、松山市内の公共交通に係る基本方針の設定や目標の検討、目標達成のための施策事業の検討を行うものである。また、別途検討されている立地適正化計画とも整合を図るものとし、「公共交通利用促進検討部会」に諮り、地域公共交通網形成計画策定のための資料等を作成するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

4-1 地域別交通特性の分析

4-1-1 カルテ作成の概要

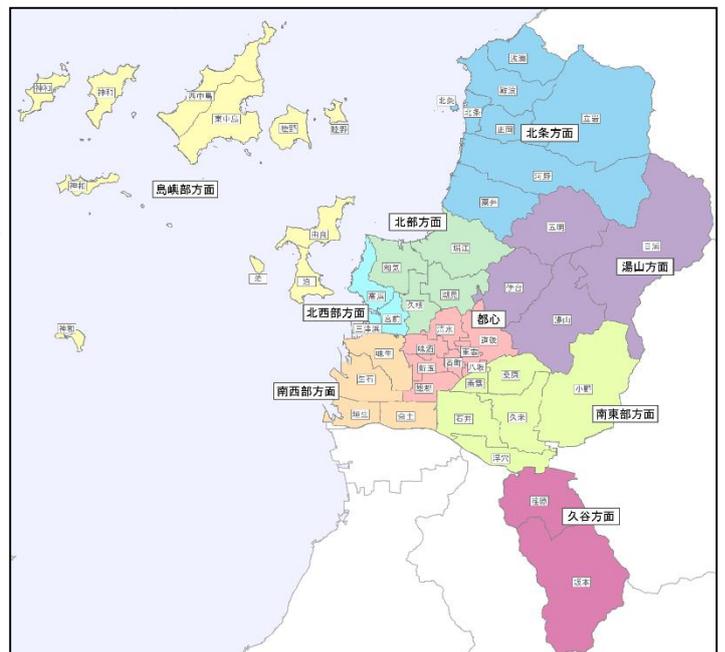
カルテ作成の目的

地形、人口、施設、交通行動等の実態を地区別に整理することで、地区毎の交通の問題点および課題を、具体的かつ地域の実情に合った形で抽出し、今後の地区毎の交通改善方策の検討(例:新規バス路線の検討、路線バスから乗合タクシー等へのモード変更)やバス路線の再編等に活用することを目的として作成する。

また、今後のバス再編等の検討に活用していくことをふまえて、バスの路線別カルテも併せて作成する。

カルテ作成の対象地区

方面	該当地区	対象バス路線	備考	方面	該当地区	対象バス路線	備考	
1) 都心方面	1-1) 番町	(1) 8番線		4) 北西部方面	4-1) 宮前	(1) 三津吉田線		
	1-2) 東雲	(2) 10番線			4-2) 三津浜	(2) 松山観光港リムジンバス		
	1-3) 八坂	(3) 北伊予線			4-3) 高浜	(3) 三津ループ線		
	1-4) 雄郡	(4) 市坪・はなみずき線		5) 北部方面	5-1) 久枝	(1) 勝岡・運転免許センター線		
	1-5) 新玉	(5) 拝志線			5-2) 潮見	(2) 北条線		
	1-6) 味酒	(6) 丹波線			5-3) 和気	(3) 三津ループ線		
	1-7) 清水	(7) 森松・砥部線		6) 北条方面	6-1) 浅海	(1) 北条線		地区別カルテ、方面別カルテについては平成29年度業務で作成したカルテを修正した。
	1-8) 道後	(8) 今出線			6-2) 立岩	(2) 立岩線		
		(9) 松山中央公園線			6-3) 難波			
	(10) 松山空港線	7) 湯山方面	6-4) 正岡		地区別カルテ、方面別カルテについては平成29年度業務で作成したカルテを修正した。			
	(11) 三津吉田線		6-5) 北条					
	(12) 勝岡・運転免許センター線		6-6) 河野					
	(13) 北条線	8) 久谷方面	6-7) 粟井		地区別カルテ、方面別カルテについては平成29年度業務で作成したカルテを修正した。			
	(14) 五明線		7-1) 湯山	(1) 五明線				
	(15) 河内線		7-2) 日浦	(2) 河内線				
	(16) 川内線	9) 島嶼部方面	7-3) 伊台	(3) 松山空港線	地区別カルテ、方面別カルテについては平成29年度業務で作成したカルテを修正した。			
	(17) 松山観光港リムジンバス		7-4) 五明					
	(18) 松山空港リムジンバス		8-1) 荏原	(1) 拝志線				
	(19) 東南線		8-2) 坂本	(2) 丹波線				
2) 南東部方面	2-1) 素鷲	(1) 8番線		9-1) 由良	(1) 中島汽船バス	地区別カルテ、方面別カルテについては平成29年度業務で作成したカルテを修正した。		
	2-2) 桑原	(2) 10番線						
	2-3) 久米	(3) 北伊予線						
	2-4) 小野	(4) 市坪・はなみずき線						
	2-5) 浮穴	(5) 拝志線						
	2-6) 石井	(6) 丹波線						
		(7) 森松・砥部線						
		(8) 松山中央公園線						
		(9) 川内線						
		(10) 東南線						
		(11) 森松・横河原線						
		(12) 久米・窪田線						
		(13) 梅本ループ線						
3) 南西部方面	3-1) 味生	(1) 10番線	1-3) 垣生、1-4) 余土については平成29年度業務で作成したカルテを修正した。同様に、(5)松山中央公園線、(8)余土ループ線についても平成29年度業務で作成したカルテを修正した。					
	3-2) 生石	(2) 松山空港線						
	3-3) 垣生	(3) 三津吉田線						
	3-4) 余土	(4) 松山空港リムジンバス						
	(5) 三津ループ線							
	(6) 余戸ループ線							
	(7) 松山中央公園線							
	(8) 市坪・はなみずき線							



整理項目

項 目	地区別	方面別	路線別
人口分布	○	○	-
施設分布	○	○	-
地形特性	-	○	-
利便性定義区域	○	○	○
都市機能誘導区域・居住誘導区域	-	-	○
バス路線	○	○	○
人口指標及び運転免許保有等	○	-	-
利便性定義毎の人口	○	-	-
住民の行動特性	○	-	-
交通の問題	○	-	-
施策の方向性	○	-	-
バス停別指標	-	○	○
バス停間指標	-	○	○
OD 流動	-	○	-
バス路線まとめ (通過地区、利用者数、収支、補助、通過地区、路線分類、事業分類)	-	-	○

4-1-2 地区別カルテの作成

対象地区の状況図 人口分布、施設分布、利便性定義の区分け、バス路線を整理

人口 人口、運転免許・自動車保有を整理。

公共交通サービスの提供状況 「公共交通の利便性の定義」に従い、便利、準不便、不便、空白のそれぞれの人口と人口カバー率を整理。また、状況を比較するため、松山市全域も合わせて記載。

住民の行動特性 外出状況、運転免許の保有別外出状況、手段分担率、トリップ目的別地域特性目的地を整理。

交通の問題 公共交通満足度、買い物時の問題点を整理。

施策の方向性 対象地区に該当する施策について記載。施策は「都市マスタープラン」、「総合交通戦略」より整理しており、「都市マスタープラン」では、地域特性、まちづくり方針、「総合交通戦略」では、将来像と長期交通計画について、対象地区に該当する内容を整理。

4-1-3 方面別カルテの作成

対象路線の状況図 人口分布、施設分布、利便性定義の区分け、バス路線、地形特性を整理

バス停別指標 沿線の主な施設、人口、免許保有率・自動車保有率、外出率（平日）、バス停乗降数（平日）を整理。

バス停間指標 運行本数（平日・休日）、乗車数（平日）、1便あたり乗車数（平日）・乗車効率（平日）、都市機能誘導区域・居住誘導区域を整理。

OD 流動 バス停間 OD 表(平日)については、伊予鉄バス IC データ(平成 27 年 10 月 27 日利用者)を用い、各路線の 1 日当たりの利用者数を OD 表として整理。

4-1-4 路線別カルテの作成

対象路線の全体図 バス路線、都市機能誘導区域・居住誘導区域、利便性定義の区分けを整理。

バス停別指標 沿線の主な施設、人口、免許保有率・自動車保有率、外出率(平日)バス乗降数(平日)を整理。

バス停間指標 運行本数(平日・休日)、乗車数(平日)、1 便あたり乗車数(平日)・乗車効率(平日)、都市機能誘導区域・居住誘導区域を整理。

バス路線まとめ 基本情報(バス路線名称、方面・通過地区、バス利用の概況、補助状況、拠点地区などの交通関連情報)、路線見直し案を整理。

4-2 基本方針の設定と計画の目標

地域公共交通の現状分析や課題整理を踏まえながら、地域が目指すべき将来像とともにその中で公共交通が果たすべき役割を明確化し、公共交通の活性化やバスネットワークの再編に向けた取組の方向性を定め、基本方針の設定を行った。

4-2-1 地域公共交通の現状と課題

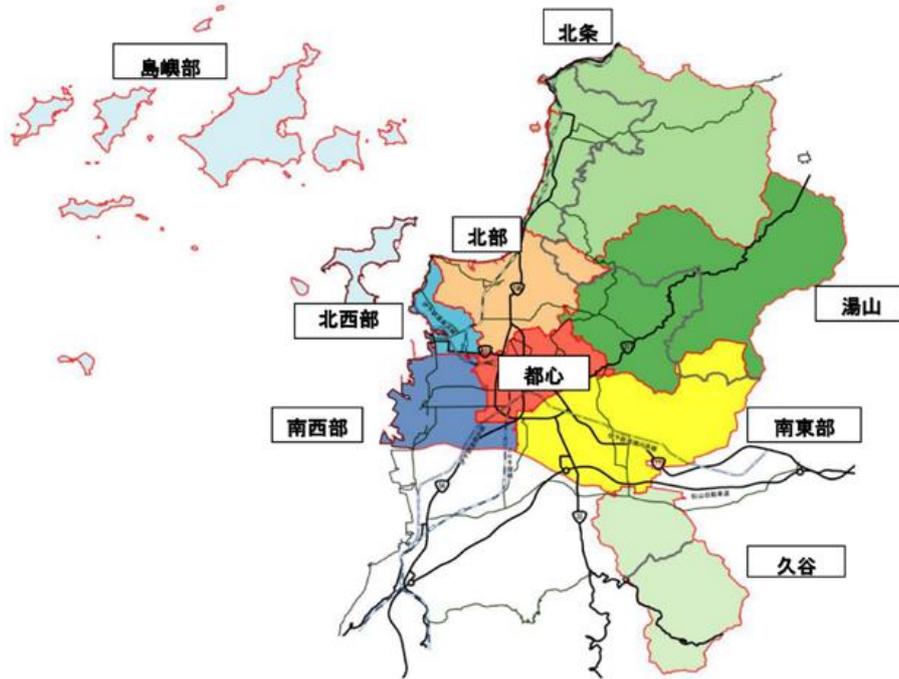
地域公共交通の現状と課題 平成 29 年度に実施した「全国都市交通特性調査及びアドオン調査分析業務」において、少子化・高齢化、まちづくり(立地適正化との整合)、公共交通機関の各分野での課題認識の下に、課題解決の方向性として以下の 4 つの方向性が示された。

- ①高齢化に配慮したモビリティ環境の構築
- ②地域状況に応じた公共交通の再編
- ③乗り継ぎ拠点のシームレス化を推進
- ④地域公共の活性化・利用促進

4-2-2 地域が目指すべき将来像

松山市全域の公共交通の現況と課題の整理結果を踏まえて、市内各地域の公共交通の現況・課題について、地区別カルテ等を参考に整理し、課題解決の方向性と合わせて公共交通の観点から地域の目指すべき将来像を示した。

市内の地域区分については、「松山市都市計画マスタープラン」に従い整理した。下図に地域区分、次ページ以降に各地域の現況・課題を示す。

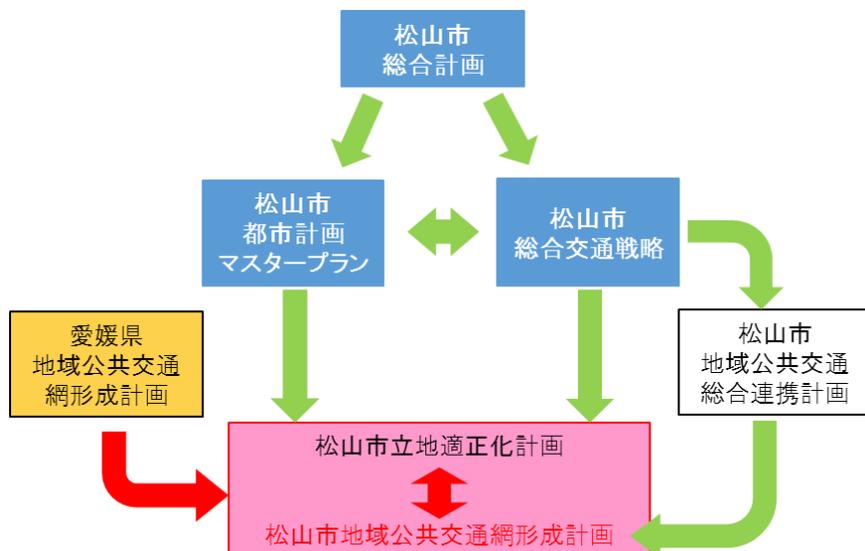


市内の公共交通に関連する課題について、各地域の現状、課題の傾向を整理し、主な課題に対する解決の方向性を示した。その結果、各地域の優先課題は下記のとおりとなった。

- ①全地域で人口減少、高齢化が進展しており、公共交通の利用促進や高齢者への移動対応への配慮は必要である。
- ②都心地域では、拠点地区を多く設定しているため、乗り継ぎ拠点のシームレス化を優先課題とする。
- ③都心地域以外では、地域状況に応じた公共交通の再編を優先課題とする。

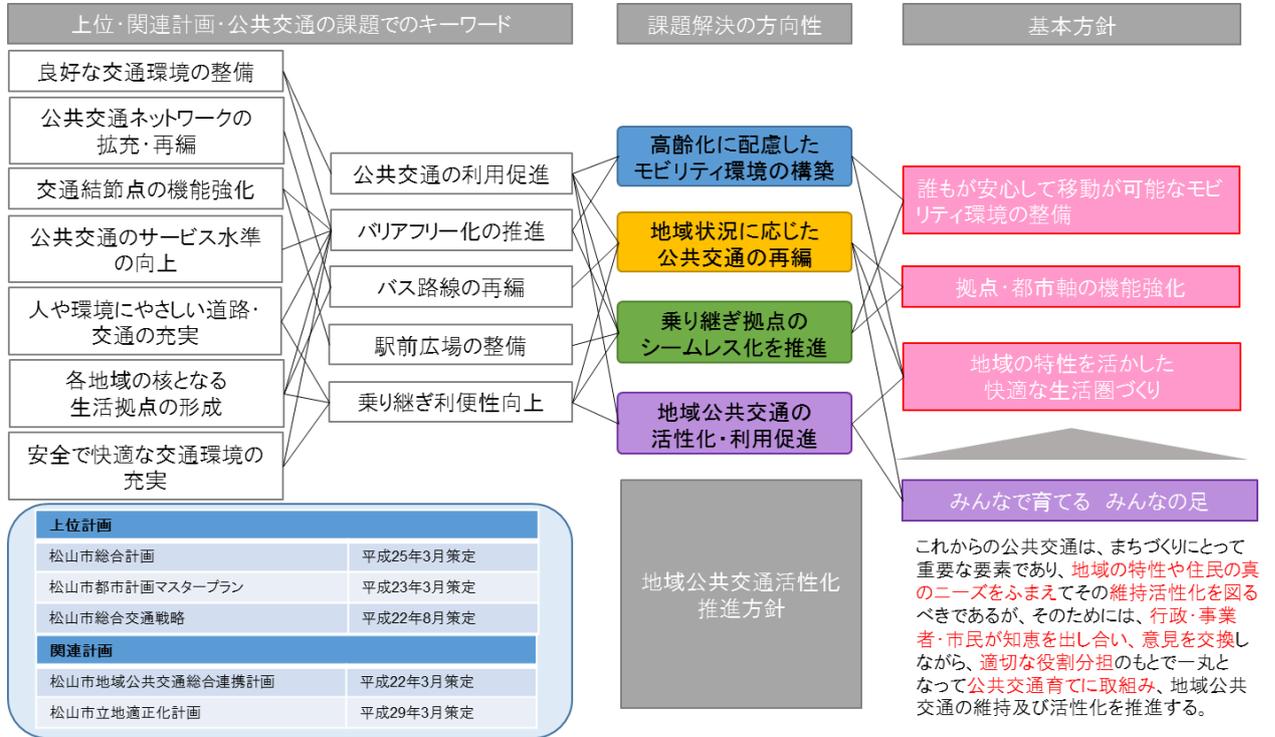
4-2-3 公共交通が果たすべき役割

松山市における公共交通が果たすべき役割については、市における公共交通に関する計画から、果たすべき役割を整理することとした。松山市における公共交通に関する計画は下図に示す計画となる。



4-2-4 基本方針の設定

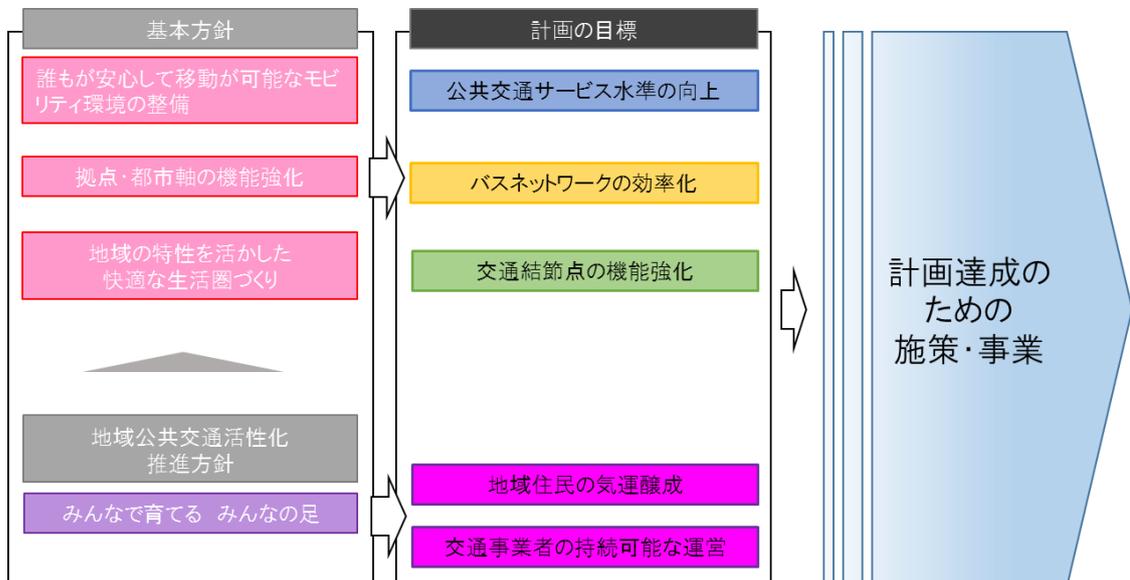
関連計画および地域別の課題整理の結果を踏まえた基本方針を整理するとともに、地域公共交通網形成計画では、「松山市地域公共交通総合連携計画」の検討を踏襲し、現状の課題解決の方向性に沿うよう、基本方針の設定を行った。



4-2-5 計画の目標

基本方針の設定にとともない、公共交通の将来像としてあるべき姿に整備していくための目標設定を検討した。

目標設定に際しては基本方針と同様に「松山市地域公共交通総合連携計画」で定められた目標設定を参考に現状の社会状況や公共交通の課題に沿うよう、地域公共交通網形成計画としての目標設定を行った。



4-3 目標達成のための施策・事業の検討

4-3-1 施策の概要

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た。なお、施策実施の期間については短期、中期、長期に分ける。

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年以上以降に検討・実施を行う施策とし、対応した指標を設定し、評価を行う。

また、5年後以降、さらに長期的な展望として考えられる検討事項や施策を将来的な取組として整理した。

以下に検討項目に対する施策概要を示す。

検討項目	施策内容	
	短期～中期～長期(5年間)	将来的な取り組み
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	a. 移動手段の確保及び利便性の向上
地域状況に応じた公共交通の形成	B. 幹線交通・支線交通への分離による効率的な運行の検討	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
	B-1. 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	d. 支線交通の更なるサービスの向上
	C. デマンド交通等の検討	e. 支線交通との役割分担により路線の見直し
		—
乗り継ぎ拠点のシームレス化を推進	D. 乗り継ぎの環境改善・情報提供の充実	f. 乗り継ぎ拠点整備
地域公共交通の活性化・利用促進	E. 利用促進キャンペーン等の継続実施	g. 観光振興と連携した公共交通の活性化
	F. 通学・通勤定期顧客の重点的な獲得	
	G. 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり	

4-3-2 施策・事業内容

A. 利便性・安全性に配慮した利用しやすさの向上

a. 移動手段の確保及び利便性の向上

B. 幹線交通・支線交通への分離による効率的な運行の検討

B-1. 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

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

c. 輸送力の向上

d. 支線交通の更なるサービスの向上

e. 支線交通との役割分担により路線の見直し

- C. デマンド交通等の検討
- D. 乗り継ぎの環境改善・情報提供の充実
 - f. 乗り継ぎ拠点整備
- E. 利用促進キャンペーン等の継続実施
- F. 通学・通勤定期顧客の重点的な獲得
- G. 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり
 - g. 観光振興と連携した公共交通の活性化

4-3-3 施策・事業のスケジュール

目標を達成するための施策・事業の展開については以下のスケジュールをもとに検討、実施に向けて取り組むこととする。

検討項目	事業名	短期		中期		長期	備考
		H31	H32	H33	H34	H35	
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
地域状況に応じた公共交通の形成	B-1 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 デマンド交通等の検討	検討・実施	→	→	→		見直し
乗り継ぎ拠点のシームレス化を推進	D 乗り継ぎ環境の改善	実施	→	→	→		見直し
地域公共交通の活性化・利用促進	E 広報活動・イベントの実施	実施	→	→	→		見直し
	F 公共交通の定期利用促進	実施	→	→	→		見直し
	G 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり	実施	→	→	→		見直し

4-3-4 バス路線の見直し検討

都市機能誘導区域

「コンパクトシティ+ネットワーク」を実現させるため立地適正化計画が策定されており、この立地適正化計画に示されている拠点や地区の設定を参考にネットワークの構築を行った。立地適正化計画では、「拠点間や都市機能施設へのアクセス性の確保」として、公共交通による拠点間の連絡や、公共交通による「拠点」へのアクセスについて、利便性が高いところを「拠点（周辺含む）」・「軸」に位置づけている。



地域	拠点地区	拠点
都心	都心地区	JR松山駅
		伊予鉄道 松山市駅
		古町駅
		衣山駅
		市内電車電停
南東部	桑原地区	燧寺一丁目～石手川間バス停(10番線)
		いよ立花駅周辺地区
	久米駅周辺地区	伊予鉄道 久米駅
	国道33号沿線地区	乙井橋～いよ立花駅周辺間バス停(森松・碓部線)
		石井・古川地区
南西部	余戸駅周辺地区	伊予鉄道 余戸駅
	松山空港線沿線地区	空港通り三丁目～松山空港間バス停(松山空港線)
北西部	三津駅・三津浜駅周辺地区	伊予鉄道 三津駅 JR三津浜駅
北部	堀江駅周辺地区	JR堀江駅
北条	伊予北条駅周辺地区	JR伊予北条駅

居住誘導区域

居住誘導区域は「公共交通の利便性定義」に示されている「便利地域」を主として設定している。

ここで、「公共交通の利便性定義」については、公共交通の利用圏（駅等からの距離）と、交通機関（鉄道、軌道、バス、旅客船）のサービス水準（運航本数）をもとに、公共交通の利便性を下表のように定義している。

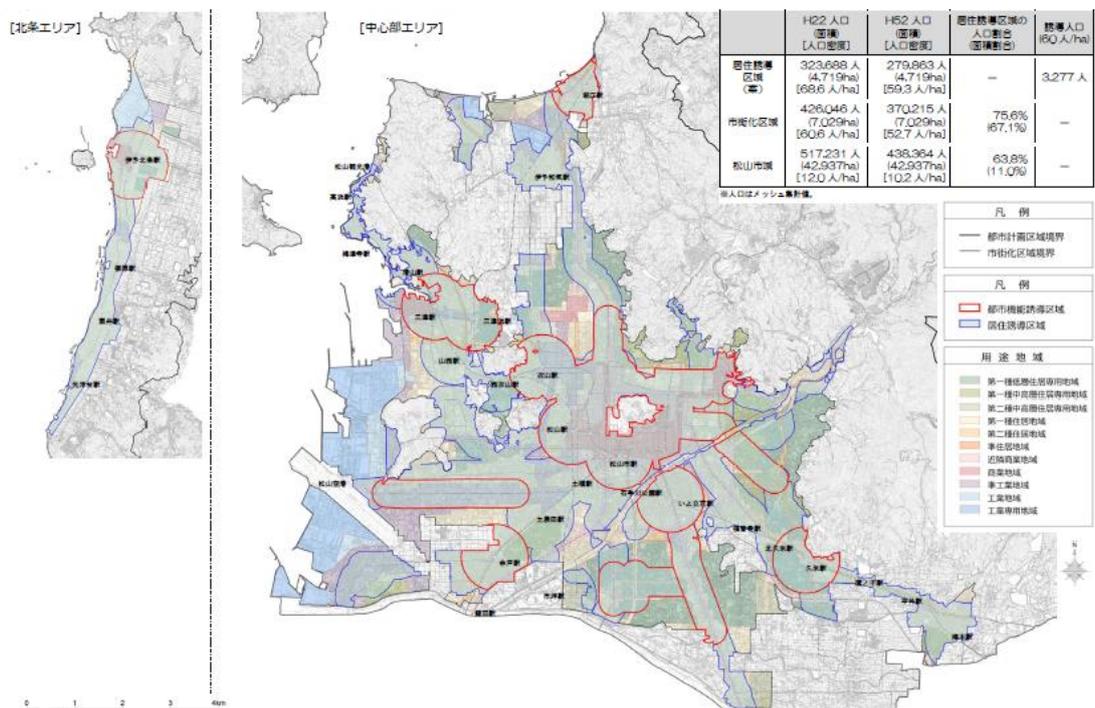
種別	バス、軌道、旅客船							
	駅等からの距離	「バス停・電停から300m以内」または「旅客船ターミナルから1,000m以内」			バス停・電停から300～1,000m	「バス停・電停から1,000m超」かつ「旅客船ターミナルから1,000m超」		
		運行本数	片道3（便/ピーク時）以上 または 片道30（便/日）以上	片道3（便/ピーク時）未満かつ 片道3～30（便/日）	片道3（便/ピーク時）未満かつ 片道3（便/日）未満			
鉄道	駅から700m以内	片道3（便/ピーク時）以上 または 片道30（便/日）以上	<div style="background-color: #90EE90; border: 2px solid #008080; padding: 5px;">便利</div>					
		片道3（便/ピーク時）未満かつ 片道3～30（便/日）					<div style="background-color: #FFD700; border: 2px solid #FFA500; padding: 5px;">準不便</div>	
		片道3（便/ピーク時）未満かつ 片道3（便/日）未満						
	駅から700～1,000m	<div style="background-color: #D3D3D3; border: 2px solid #808080; padding: 5px;">空白</div>						
駅から1,000m超								

居住誘導区域については、下記の考えに基づき、公共交通の利便性が特に高い地域(便利地域)を主として設定している。



誘導区域の設定

以上より。松山市における都市機能誘導区域と居住誘導区域の分布については下図に示すとおりとなる。



路線分類の考え方

バス路線の運用見直しを検討するにあたって、それぞれのバス路線の通過沿線の特徴を反映した路線分類を行い、この路線分類から運用事業分類を行うこととした。

路線分類、運用事業分類に際しては下図に示すバス路線の運用見直し基準(検討フロー)の考え方に従い分類を行った。

路線分類については、以下の4つの段階の検討を行った。

① 地域状況による路線分類

立地適正化計画と整合した公共交通網を形成するため、各誘導区域をもとに路線を分類する。

② 路線分類毎の事業分類

幹線・準幹線については、通過する地域、従来の運用の観点からバス事業を継続する。

支線について、バス利用状況から継続した乗合バス事業か新しいコミュニティ交通事業に転換するか方向性を検討する。

③ 事業分類毎の対策

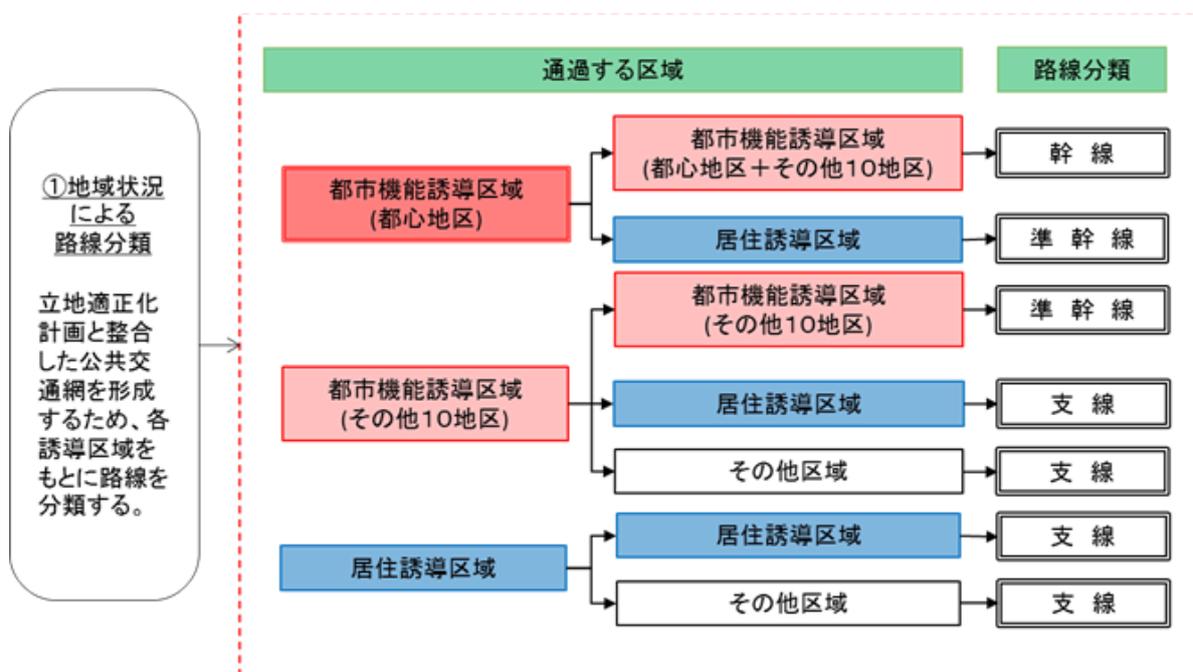
新しく分類された事業から、路線ごとの将来のあり方を整理する。

路線のあり方に合わせた見直しの方向性と補助のあり方について整理する。

④ 地域毎の検討

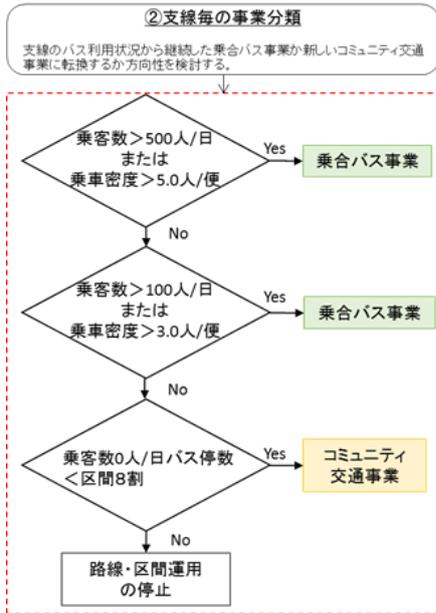
地域毎の交通状況から最適なコミュニティ交通の手段、運用や運行方法を地域主体で検討する。

地域状況による路線分類



路線分類毎の事業分類

バス路線毎に行った路線分類の結果を基に、事業分類を行い、事業毎の対策を検討するとともに、事業による地域毎への検討方針をまとめる。



路線分類毎の事業分類

路線分類毎に、乗合バス事業、コミュニティ交通事業に分類する。

幹線・準幹線

幹線、準幹線については、通過する地域が都市機能誘導区域、居住誘導区域となっている。そのため都市機能の拠点となる施設や居住人口が集中している地域であり、利用者や収益が多い点などといった従来のバス運用の観点から、バス事業を継続することとした。

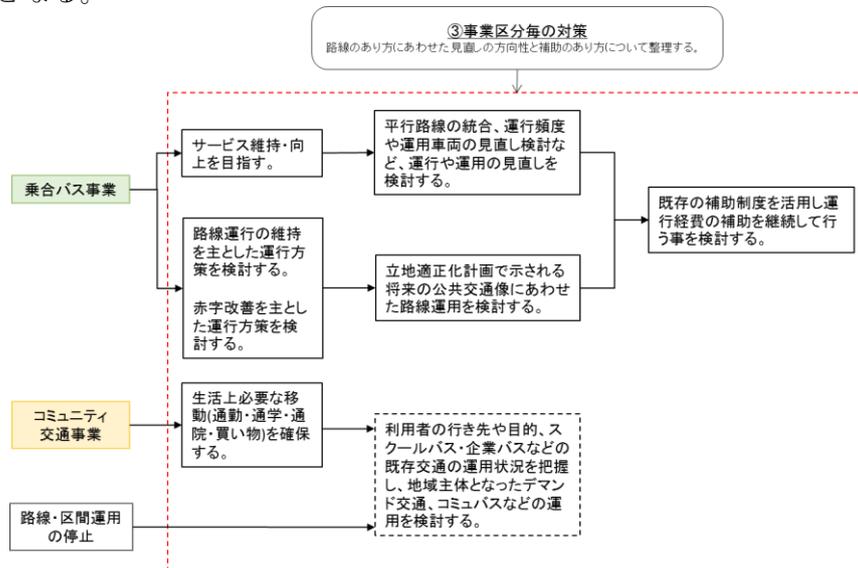
支線

支線については、バス利用状況から乗合バス事業の継続か新しいコミュニティ交通事業に転換するかについて方向性を検討することとした。方向性の検討については、カル

テに示されているバス停間の乗客数、乗車密度やバス停乗降数から見直しを行った。

事業区分毎の対策

事業区分毎の対策については、路線のあり方にあわせた見直しの方向性と補助のあり方について整理した。路線分類毎の事業分類と事業分類毎の対策の考え方と関係性について下図のとおりとなる。

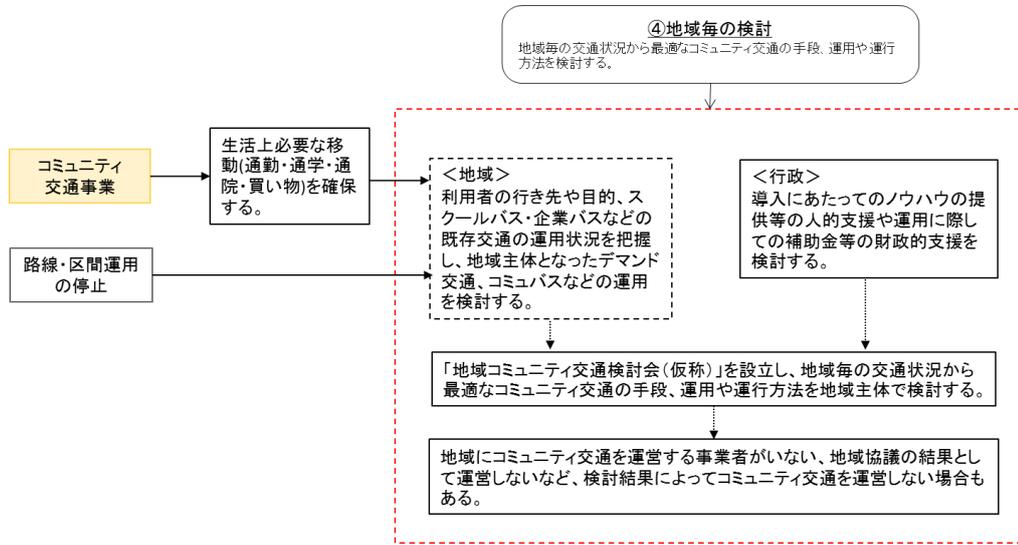


地域毎の検討

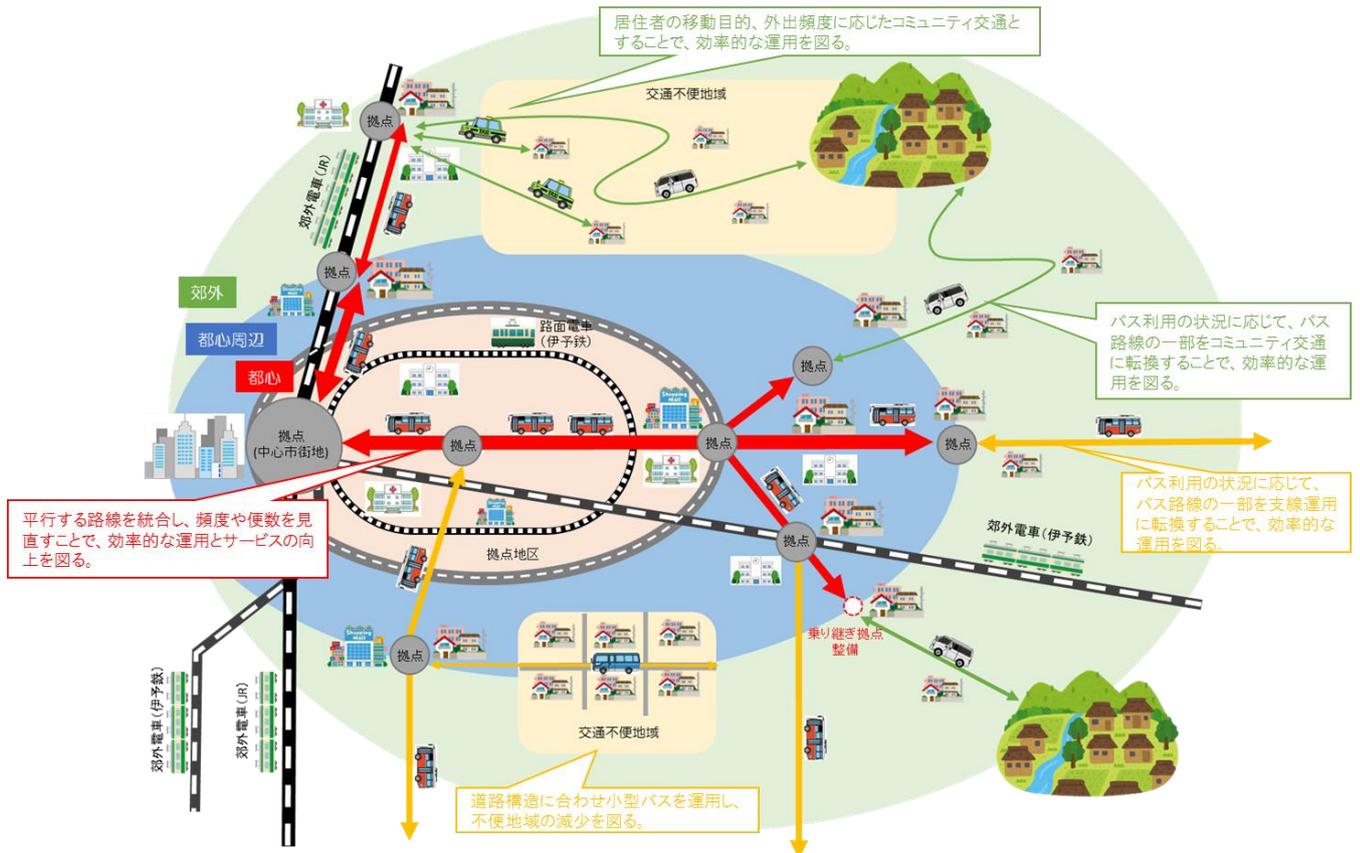
支線交通の中でコミュニティ交通事業として分類された路線については、地域の生活状況、交通利用状況などから適切なコミュニティ交通の手段、運用、運行方法について地域主体で検討することとした。

地域主体の検討を行うにあたって、コミュニティ交通（スクールバス・企業バスの活用、デマンド交通、コミュバスなど）に関する情報、資料などのノウハウについては、行政側から知見のある職員の派遣など、人的支援を行うこととする。また、事業の実施に際しては、運用にかかる経費などについて、財政的な支援が実施できるかを検討することとする。

これらの検討を行うに際して、地域と行政が協働で検討できる場として、「地域コミュニティ交通検討会(仮称)」といった会を設置し、地域と行政が密に連携を取りながら、地域の交通のあり方を検討することとする。



将来のバス路線網の考え方（将来の公共交通のイメージ）

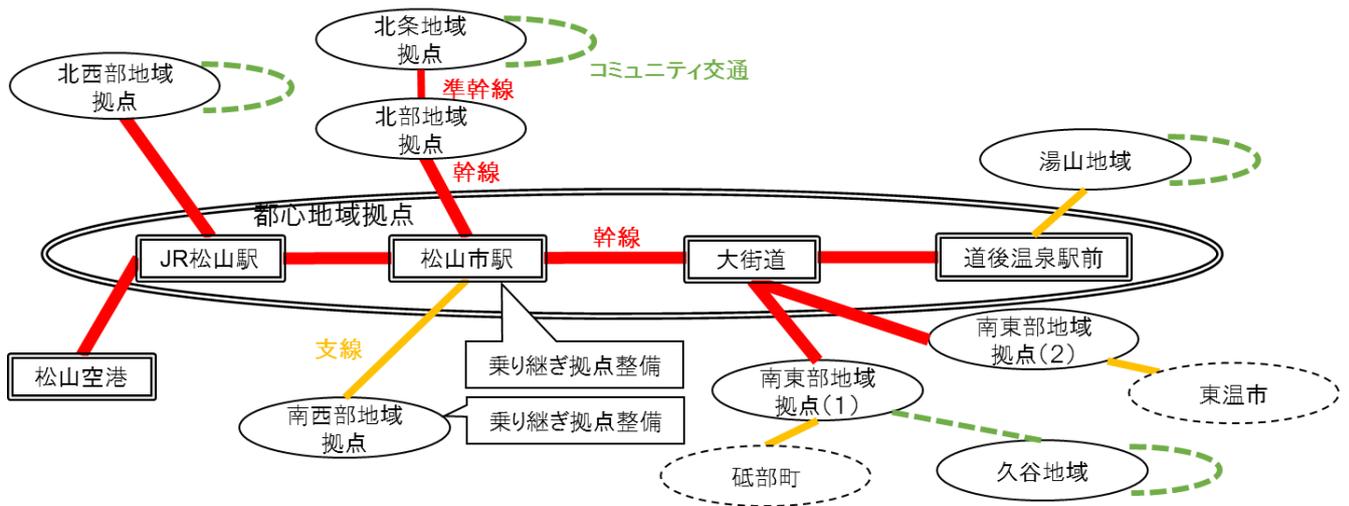


4-4 目標の検討と計画の評価

バス路線網形成の考え方

将来のバス運用のイメージを踏まえたバス路線における幹線、準幹線、支線、コミュニティ交通の運用方針は以下のとおり。

運用区分	幹線・準幹線	支線	コミュニティ交通
機能	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 需要や運行頻度が多い(一定の乗客数を確保できる) 	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 平行する路線の統合 乗り継ぎ拠点整備 鉄道、支線バスなどの乗り継ぎに際して運賃が割高にならないよう配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度、運用車両の見直し 乗り継ぎ拠点整備 鉄道、支線バスなどの乗り継ぎに際して運賃が割高にならないよう配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 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



4-4-1 目標の検討

「公共交通サービス水準の向上」での数値目標

計画の目標	検討項目	事業名	指標	指標の説明	現況	目標値
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	<ul style="list-style-type: none"> 車両バリアフリー化の推進 自動車から公共交通転換を促進 	<ul style="list-style-type: none"> ノンステップバスなどの導入率 高齢者の外出率 免許返納者数 	施策の実施から高齢者への外出支援状況を把握する。 <ul style="list-style-type: none"> 車両のバリアフリー化の状況を把握する。 移動手段の整備などによる高齢者の外出状況を把握する。 高齢者の免許保有者数の推移からを把握する。 	<ul style="list-style-type: none"> バス車両バリアフリー化：80.3% 高齢者外出率：66.6% 高齢者免許保有者数：69,145人 	<ul style="list-style-type: none"> バス車両バリアフリー化：85.0% 高齢者外出率：67%以上 高齢者免許保有者数：69,000人以下

「バスネットワークの効率化」での数値目標

計画の目標	検討項目	事業名	指標	指標の説明	現況	目標値
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	<ul style="list-style-type: none"> 幹線公共交通軸での高サービスの提供 支線交通のサービス向上 デマンド交通等の検討 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者数 不便地域・空白地域の比率 	施策の実施状況を運行路線数の推移、施策による効果を利用者数で継続的に施策の状況を確認する。また、公共交通の導入による不便地域、空白地域の変化を把握する。	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者数：7,854千人/年 不便地域・空白地域の人口比率：26.2% 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者数：約7,900人/年以上 不便地域・空白地域の人口比率：26%以下

「交通結節点の機能強化」での数値目標

計画の目標	検討項目	事業名	指標	指標の説明	現況	目標値
交通結節点の機能強化	乗り継ぎ拠点のシームレス化を推進	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ拠点(駅・バス停)での利用者数 	改善による効果として、乗り継ぎ拠点での利用者動向(鉄道・軌道・バス乗降数)を把握する。	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ拠点乗降数：18,455千人 	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ拠点乗降数：18,500千人

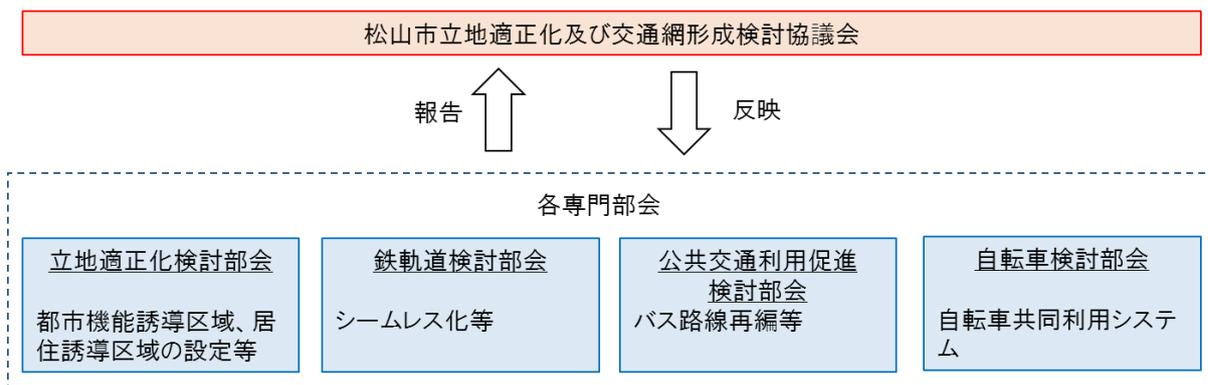
「地域住民の機運醸成」及び「交通事業者の持続可能な運営」での数値目標

計画の目標	検討項目	事業名	指標	指標の説明	現況	目標値
地域住民の機運醸成	地域公共交通の活性化・利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 広報活動・イベントの実施 公共交通の定期利用促進 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり 	<ul style="list-style-type: none"> バス定期券利用者数 	公共交通利用促進として実施したイベント、バスマップなど配布により、公共交通(バス)の利用が推進されているか、利用者数の推移から把握する。	<ul style="list-style-type: none"> バス定期券利用者数：2,830千人/年 	<ul style="list-style-type: none"> バス定期券利用者数：2,900千人/年以上
交通事業者の持続可能な運営						

4-4-2 進捗管理体制と達成状況の評価

地域公共交通網形成計画の進捗管理体制

進捗管理等については「松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会」において、計画期間毎に、各施策、各事業の検討状況、実施状況等の確認を行い、計画の進捗に向けたフォローを行う。各施策、各事業についてはそれぞれの専門性に応じて、各専門部会で実施状況や課題の等の検証を行い、検討協議会に報告後、施策、事業全体の総合的な達成状況、連携状況等を検証する。



地域公共交通網形成計画の達成状況の評価手法

計画の達成状況の評価については、計画（Plan）に基づき各施策、各事業を実施（Do）した後、目標の達成状況を定量的・定性的に検証（Check）を行い、各施策、各事業の課題などを整理、分析を行い、計画の改善・見直し（Action）を行う。

計画の見直しについて、PDCA サイクルに基づき、協議会等において評価、見直しを行う。計画期間内は、5年毎を目処に見直しを行うとともに、既存の公共交通に関して大きな変化があった場合は、その影響などを踏まえて適時、計画の見直しを行う。



計画名	計画期間(年度)		
	H31~H32 (短期)	H33~H34 (中期)	H35~ (長期)
松山市 地域公共交通網形成計画 (H31.3月策定)	H31.4月~		
	↑ 評価	↑ 評価	↑ 見直し