

第 10 回地域の交通環境対策推進者養成研修会の開催結果

1. 開催概要

【第 10 回 地域の交通環境対策推進者養成研修会（松山市）】

期 間 2022 年 9 月 28 日(水)～9 月 30 日(金)

会 場 TKP 松山市駅前カンファレンスセンター（※見学会以外）

主 催 EST 普及推進委員会、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
（エコモ財団）、国土交通省四国運輸局

参加者 16 名

〔カリキュラム〕

【1 日目】講習会および全体見学会

講演①「松山で持続可能な交通まちづくりを考える –EST の視点から–」

谷口 守 筑波大学 教授

講演②-1「松山市立地適正化計画について」

加藤 拓朗 松山市 都市整備部 都市・交通計画課 主査

講演②-2「伊予鉄チャレンジ！

～サステイナブルな ECO 社会の構築を目指して！地方からの挑戦～」

藤田 正仁 株式会社伊予鉄グループ グループ経営本部 総務部 部長

全体見学会(松山市の交通・環境政策の取組(概況)についての見学)

情報交換会

【2 日目】3 グループに分かれての検討・見学および政策課題検討会

■グループ 1：松山都市圏の公共交通サービスの改善策を考える

～立地適正化計画との関係も踏まえて～

加藤 博和 名古屋大学大学院 環境学研究科 教授

■グループ 2・3：歩いて楽しい駅前のにぎわいづくりを考える

松村 暢彦 愛媛大学 社会共創学部 環境デザイン学科 教授

谷口 綾子 筑波大学 システム情報系 教授

【3 日目】2 日目に引き続き、3 グループに分かれての政策課題検討会及び全体討論会



開会挨拶(四国運輸局)



開会挨拶(エコモ財団)



全体見学会(花園町通のまちづくり)



全体見学会(坊っちゃん列車ミュージアム)



全体見学会(松山市駅構内のバリアフリー化)



全体見学会(松山市駅前)



全体見学会(大街道等のアーケード商店街)



全体見学会(道後温泉周辺のまちづくり)



全体見学会(大観覧車「くるりん」)



全体見学会(「くるりん」から見た中心市街地)



情報交換会(加藤先生挨拶)



情報交換会(谷口(綾)先生挨拶)



情報交換会(谷口(守)先生挨拶)



情報交換会(藤田部長挨拶)



研修会参加者

2. 講習会

講習① 松山で持続可能な交通まちづくりを考える –ESTの視点から–

〈概要〉

- 松山市では、市街地の拡大とともに鉄道網を発達させてきた歴史がある。
- 自家用乗用車から排出される二酸化炭素排出量は他の交通モードと比較しても、特に多いことが分かっている。今後の二酸化炭素排出量抑制の道のりをみると、2030年度には2013年度比26%減、2050年度には、排出実質ゼロを目指すこととなっている。
- 目標達成のために、効果的な活動のひとつに自家用車の利用を控えることが挙げられる。一方で、三大都市圏と地方都市圏を比較すると、地方都市圏では、自家用車が移動に占める割合が依然として高い状況である。
- 日本国内の公共交通の利用については、路線バスの輸送人員の減少や約7割の事業者の収支が赤字であること、路線廃止が拡大する等、厳しい状況におかれている。
- 現在進められているコンパクトシティの取組みは、拠点と交通軸を形成し、公共交通が骨組みのまちとする「体質改善」である。ひとつの取組みで一石八鳥以上の効果がある。コンパクトな都市であるほど、自動車依存率は低くなる傾向にあり、環境負荷の小さなまちとなる。
- コンパクトシティを形成する上で重要な公共交通に関して、現状では、事業単体の赤字により廃止となってしまっている事例が多くみられる。格の高いホテルには複数のエレベーターが設置されているのと同じ考え方で、まち全体を俯瞰したときの重要な骨格として、「まちの黒字化」のために公共交通のあり方を考えることが求められる。その手法のひとつとしてクロスセクター効果の算出が挙げられる。
- 近年、パリでは、15分都市(15-minute city)というコンセプトでコンパクトなまちづくりを推進し、アフターコロナにおける生活圏モデルを提唱している。

【講演状況】



【講演資料抜粋】

講習：松山で持続可能な交通まちづくりを考える
—ESTの視点から—



第10回地域の交通環境対策推進者養成研修会 in 松山
2022年9月28日 筑波大学 谷口守

<https://twitter.com/iyotetsu2017/status/1210851334397689856?lang=bg>

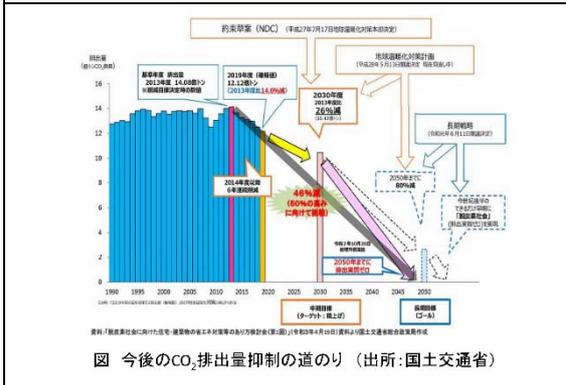
愛媛新聞 本今朝刊 2022.9.28.
第22面 ニュース学習帳
(対象：小学校5年生～中学校)



松山電気鉄道 伝承へ記念碑
大正時代の10年間のみ、三津浜～道後 10km
1921年に伊予鉄道に合併

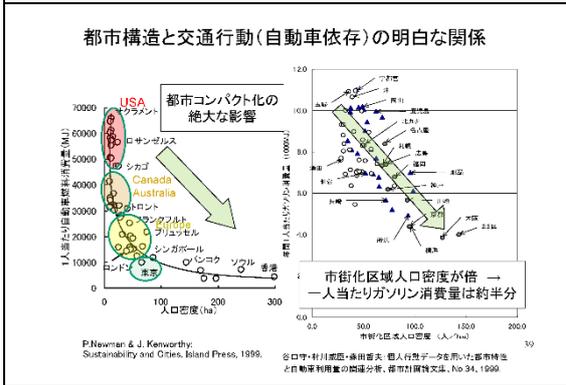
クイズより抜粋
Q：停留所は20か所ありました。平均すると何mごとに停留所があったことになるでしょう。小数点第一位を四捨五入して答えましょう。

Q：松山電気鉄道が多くの停留所を設けたことによって、どのような効果があったと思いますか？



既に起きている事

関東郊外S町：ドライバー不足でタクシー・バス事業とももうやめざるを得ない。
働き方改革(残業管理)、健康管理の義務化

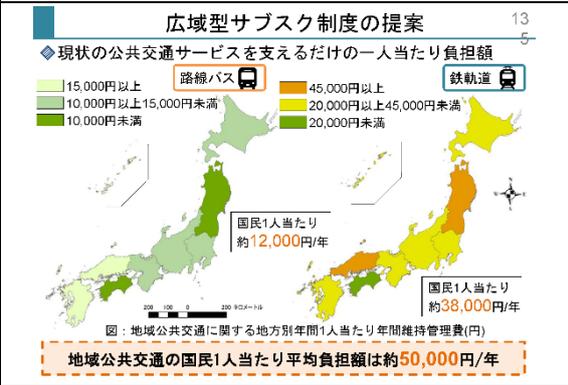

現在日本の都市で
おこっていること！

エレベータは単独で見れば赤字なので廃止します。

あとは各自で階段を使ってください。

違いはタテがヨコだけ。

Q: エストニア首都タリン43万人
一般会計の何%が公共交通へ？

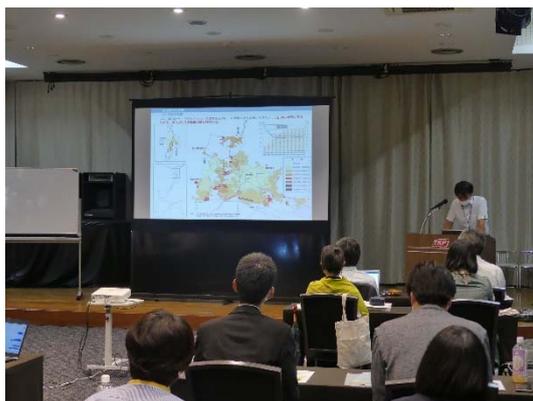



講習②-1 松山市立地適正化計画について

<概要>

- 松山市では、人口減少が進行し、2040年には2015年比で約6万人が減少し、さらに3人に1人が高齢者となる見込みである。また、これまでの人口増加とモータリゼーションの進展による市街地の拡大に対して、人口減少となった現状を踏まえて見直しを図る必要がある。
- 見直しの方向性として、「コンパクトで質の高い都市」を目指す方向転換として、立地適正化計画に沿って、公共交通中心のまちづくりを推進している。
- 「松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会」の中に4つの部会を立ち上げて、立地適正化・鉄軌道・公共交通利用促進・自転車について検討し、「地域公共交通網形成計画」とも連携させた。
- 公共交通の利便性が高い地域の積極的な誘導地域設定や、都市機能施設の郊外移転の抑制によって、中心市街地の活力維持や公共交通の利用者維持に努めている。

【講演状況】



【講演資料抜粋】

<p>東京の交通局長会理事 高橋 隆夫 2022/5/28</p> <h2 style="text-align: center;">松山市立地適正化計画について</h2> <p style="text-align: right;">松山市 都市整備部 都市・交通計画課</p>	<p>立地適正化計画 ① 目的等の概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 松山市の人口は2015（平成27）年をピークに減少し、2040年にはさらに6万人が減少すると見込まれ、3人に1人が高齢者となる見込み。 <p>【松山市の人口の推移と長期的な見通し】 約6万人減（推計）</p> <p>【年齢別人口の割合】 3人に1人が高齢者</p> <p>② 立地適正化計画策定の方針</p>
<p>立地適正化計画 ② 立地適正化計画策定の方針</p> <p>2 既存ストック（都市機能施設）の活用</p> <p>・ 現況の都市機能施設の立地状況をもとに、施設（既存ストック）の集積性を評価</p> <p>③ 立地適正化計画策定の方針</p>	<p>立地適正化計画 ③ 立地適正化計画策定の方針</p> <p>4 都市機能施設の維持</p> <p>・ 将来の人口見直しをもとに、都市機能施設の維持可能性の観点（人口密度）から評価</p> <p>④ 立地適正化計画 ④ 具体的な施策推進</p>
<p>立地適正化計画 ④ 立地適正化計画策定の方針</p> <p>5 方策1 上野・開港計画との整合性確保（拠点、開港計画区域）</p> <p>6 方策2 既存ストックの活用（都市機能施設の集積性）</p> <p>7 方策3 拠点間・都市機能施設へのアクセシビリティ確保（公共交通の利便性）</p> <p>8 方策4 都市機能施設の維持（将来人口密度）</p> <p>9 方策5 災害時の安全性確保（災害ハザード）</p> <p>■ 都市機能誘導区域の設定 ・ 主要な駅周辺や電停、バス路線（バス停）を設定し、その利用圏域（鉄道：700m、電停・バス：300m）に設定</p> <p>■ 居住誘導区域の設定 ・ 公共交通の便利地域に設定（運行本数が30便/日ある鉄道駅から700m、路面電車・バス路線から300m）</p> <p>※ 市街化調整区域、工業専用区域、工業地域、災害ハザード区域などは除外</p>	<p>立地適正化計画 ④ 具体的な施策推進</p> <p>■ 安全・快適な歩行環境の確保</p> <p>▷ 歩行者ネットワークの整備 ▷ 歩行環境の改善</p> <p>■ 公共交通の利用環境の向上</p> <p>▷ 公共交通の強化 ▷ 路線再編の検討 ▷ 利便性・安全性の向上</p> <p>■ 住民、企業、行政などによる協働のまちづくりの推進</p>
<p>立地適正化計画 ④ 具体的な施策推進</p> <p>■ 公共交通の利用環境の向上</p> <p>▷ 利便性・安全性の向上</p> <p>・ 交通手段間の連携の強化、乗換施設、コネクティングサービス</p> <p>⑤ 立地適正化計画 ⑤ まとめ</p>	<p>立地適正化計画 ⑤ まとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> 松山市では、立地適正化計画を策定し、市民誰もが徒歩や公共交通を使って移動できるような「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めている。 立地適正化計画には、市街化区域よりさらに狭い範囲で、人口密度の維持を目指す「居住誘導区域」と、さらに狭い範囲で都市機能施設の立地維持を目指す「都市機能誘導区域」を設定。 両区域は、都市部だけでなく、郊外部の主要駅や主要バス停の周辺にも設定しており、その区域の人口密度の維持を目指すことで持続可能な公共交通を推進。 中心市街地に存在する病院等の都市機能施設は、郊外への移動を抑制し、中心市街地に留まるよう働きかけ、中心市街地の活力維持や公共交通利用者の維持に努める。

講習②-2 伊予鉄チャレンジ！

～サステイナブルな ECO 社会の構築を目指して！地方からの挑戦～

〈概要〉

- 伊予鉄グループでは、地方の公共交通の利用者が減少傾向にあるなか、多くの方に利用していただくことが環境に対する取組みとして、最も重要であると考えて、マイカーから公共交通への転換を図り、持続可能なエコ社会の実現にチャレンジしている。
- 取組みのひとつとして、2015年から「IYOTETSU チャレンジプロジェクト」として、様々な施策を展開している。施策の中では「見て、知って、乗ってもらうことによる公共交通利用促進」や「環境負荷の低減と地域経済の活性化」、「観光振興とデジタル化」等のテーマを設定し、車両デザインの統一や貨客混載、MaaS 実装に取り組んでいる。
- また、まちづくりにも力を入れ、松山市駅前広場の再開発等に取り組んでいる。
- 今後も引き続き、「交通」・「観光」・「まちづくり」という面から、地域に貢献していくことを目指している。

【講演状況】



【講演資料抜粋】

<p style="text-align: center;">IYOTETSU</p> <p style="text-align: center;">第11回 EST交通機関大賞応募課題</p> <p style="text-align: center;">伊予鉄チャレンジ!</p> <p style="text-align: center;">～サステナブルなECO社会の構築を目指して! 地方からの挑戦～</p> <p style="text-align: center;">2022年9月28日 株式会社伊予鉄グループ</p>	<p style="text-align: center;">「交通」・「観光」・「まちづくり」</p> <p style="text-align: center;">IYOTETSU</p>																									
<p style="text-align: center;">IYOTETSUチャレンジプロジェクト(2015年)</p> <p style="text-align: center;">愛媛の根柢をイメージしたオレンジ色の電車・バス車両</p>	<p style="text-align: center;">IYOTETSU小学1年生パスポート①</p> <p>2016年4月から愛媛県の小学1年生を対象に、土日祝の電車・バスが無料になるパスポートを配布。公共交通を身近に感じ、利用促進を図っています。</p>																									
<p style="text-align: center;">沿線の魅力向上～梅津寺周辺の整備～</p> <p>梅津寺周辺の整備。みづかみパーク完成後の様子 (2019年12月)</p>	<p style="text-align: center;">観光振興への対応②</p> <p style="text-align: center;">サイクルトレインの運行</p> <p>サイクルトレイン (自転車とバスを一緒に乗る)</p>																									
<p style="text-align: center;">デジタル化の推進①</p> <p style="text-align: center;">伊予鉄MaaS</p> <p>ICTを活用した移動サービスであるMaaS(モース)への取り組みとして、スマートフォンと連携し、「伊予鉄MaaS」アプリを活用した「伊予鉄MaaS」を、2020年8日よりスタート。各駅よりスマートフォンやタブレット端末が利用可能。駅周辺の飲食店・バス利用の本格化などがあります。乗り降りにはスマートフォンでの乗車券画面を提示するだけで済みます。観光客など利用客サービス向上が期待されます。乗客増進の促進で1.0に貢献いたします。</p>	<p style="text-align: center;">電車・バス輸送実績</p> <p style="text-align: center;">チャレンジプロジェクトによる効果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>種別</th> <th>2014年度 輸送人員 (千人)</th> <th>2018年度 輸送人員 (千人)</th> <th>増加人数 (千人)</th> <th>増加率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鉄道</td> <td>11,497</td> <td>12,170</td> <td>673</td> <td>5.9%増</td> </tr> <tr> <td>軌道</td> <td>6,909</td> <td>7,228</td> <td>319</td> <td>4.6%増</td> </tr> <tr> <td>バス</td> <td>7,862</td> <td>8,212</td> <td>350</td> <td>4.6%増</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>26,268</td> <td>27,610</td> <td>1,342</td> <td>5.1%増</td> </tr> </tbody> </table>	種別	2014年度 輸送人員 (千人)	2018年度 輸送人員 (千人)	増加人数 (千人)	増加率	鉄道	11,497	12,170	673	5.9%増	軌道	6,909	7,228	319	4.6%増	バス	7,862	8,212	350	4.6%増	合計	26,268	27,610	1,342	5.1%増
種別	2014年度 輸送人員 (千人)	2018年度 輸送人員 (千人)	増加人数 (千人)	増加率																						
鉄道	11,497	12,170	673	5.9%増																						
軌道	6,909	7,228	319	4.6%増																						
バス	7,862	8,212	350	4.6%増																						
合計	26,268	27,610	1,342	5.1%増																						

3. 政策課題検討会

グループ1 松山都市圏の公共交通サービスの改善策を考える

～立地適正化計画との関係も踏まえて～

<概要>

- グループ別見学会として、まず、会津若松市内の鉄道・バスの現地調査を行った。伊予鉄グループは、運行の安定性・施設の整備推進・人材教育の観点で優れた取組みを推進していることが実際に把握できた。また、交通機関の観光資源としての活用や、交通モード間の乗継利便性向上に取り組んでいる。
- また、地域が主体となって運行するチョイソコひさえだにも試乗した。路線バスが運行していない地域の移動手段として重要な役割を果たしているが、地域の使命感等で取組みが維持されており、持続的な取組みとするための方策が必要である。
- 歩きやすいまちである松山の特色を生かし、中心市街地以外でも過度な自動車依存から脱却できるように、以下の取組みを提案した。
 - 環境負荷の少ない移動手段への転換
 - 環境負荷の小さい車両の導入
 - 電車とバスの連携による省エネ化
 - スーパーや病院を中心市街地・交通拠点付近に誘導

【グループ別見学会・政策課題検討会の状況】



【発表資料抜粋】

2-1. 現地調査の行程

9時出発⇒16時到着。総移動距離約70km。約10000歩。料金3940円（1Dayバス1900円）

①松山市駅⇒久米駅（伊予鉄）
 ②久米駅⇒久米駅（伊予鉄/バス）

③久米駅⇒横河原駅（伊予鉄）
 ④横河原駅⇒松瀬川⇒横河原駅（伊予鉄/バス）

2-2. 現地調査の行程

⑤横河原駅⇒衣山駅（伊予鉄）
 ⑥チョイソコひさえだ（TOYOTA車）後述

⑦久枝小学校前⇒松山市駅（伊予鉄/バス）
 ⑧松山市駅⇒松山市駅（路面電車）

3-1. 伊予鉄グループのここがすごい！！

運行

- ・バスの定時性 ⇒ 遅延が数分以内は助かる！！
- ・運行本数の多さ（郊外のバスでも） ⇒ 30分に1〜2本、21時台まである！！

教育

- ・小さな駅にも職員さんが常駐 ⇒ 元気が良くて、挨拶も返してもらえる。
- ・案内や応対が丁寧

整備

- ・高齢者を含めて、雇用を守っている。 ⇒ 職員さんがたくさん。
- ・駅前自転車置き場の整備
- ・バリアフリー

3-7. チョイソコひさえだの持続可能性

依存大 ネットヨタ 瀬戸内
 誰かが守らないといけないという使命感で事業を行っている（行政が未関与）

久枝地区まちづくり協議会
 利用者促進、相乗りの促進

依存大 協賛企業
 運行経費の60%が協賛金からまかなわれている ⇒ 少しでも金額を減らしていかないか

- ・維持するため自治体との連携サポートが必要
- ・地域全体でのチョイソコひさえだを盛り上げていく

4-1. 路線図に名所・目的施設の案内を

現在の伊予鉄 対外地区と市内主要の路線図

赤十字病院前
 JR松山市駅
 近鉄温泉駅

かつての路線図には、観光地や施設の案内イラストが！
 かつての伊予鉄 対外地区と市内主要の路線図

4-2. 地元の方以外への案内の改善

JR⇒伊予鉄の乗換案内が無くわかりづらい

- ・松山市駅と松山市駅の関係がわかりにくく、まちの全体像が見えづらい
- ・JR伊予市駅と伊予鉄郡中港駅の相互への案内が無くわかりづらい ⇒ 交流市場「町家」も活用し、両者が連携してにぎわいづくり ⇒ 駅名の改称（例えば伊予市駅への統一）

4-3. さらに乗客増大のために

○交通結節点での乗り継ぎの際、運賃がそれぞれかかってしまう

出発地 → 目的地
 直接行くことができない
 運賃 → 結節点 松山市駅 → 運賃

→ 運賃をそれぞれの合計にするのではなく、
 い〜カード等を活用してポイントバックする等で、
 運賃の面でも公共交通を使いやすくする

さらには、伊予鉄+JR四国でお得な切符移動範囲を拡大することで、相乗効果を生むのではないかな

6. 今後のまちづくりに必要なこと

過度な自動車依存から脱却できるまちになる

…使いやすい公共交通の整備だけでは実現できない

CO₂排出量を増大させている
 中心市街地以外の人（郊外部の人・観光客）も脱却できるように

環境負荷の少ない移動手段への転換
 パーク&ライドの促進（利便性も確保できる）
 マイレージの代わりにエコポイントを付与

環境負荷の小さい車両(EV)の導入
 駅にEV充電スポットを整備

電車とバスの連携による省エネ化
 回生ブレーキで発電した電気をバスで利用

スーパーや病院を中心市街地・交通拠点付近に誘導

グループ2・3：歩いて楽しい駅前のにぎわいづくりを考える

<概要>

- 歩いて楽しい駅前のにぎわいづくりを考えるために、来街者と商店主を対象としたヒアリング・アンケート調査を実施して、松山市の中心地の課題を分析した。
- 来街者調査からは、中心地の課題として店の魅力の乏しさ、市街地アクセスの悪さ、休憩・憩いの場の不足、雰囲気・治安の悪さ、商店主調査からは、駅前周辺以外の部分の再整備の推進等の意見が挙がり、生の声を聞くことができた。
- 解決すべき課題に対して、2班に分かれて検討し、以下のように提案した。

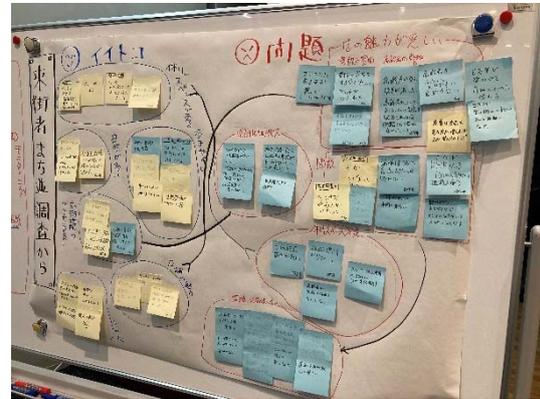
【A班】

- 賑わい不足に対応するために、滞留時間を増やす工夫の検討
- 商店主・市民のニーズの乖離を解決するための議論の徹底
- 店のラインナップを改善するためのルールづくり
- 広い空間を活用するための休憩スペースの整備
- 認知不足に対応するための郊外等へのアンテナショップ展開
- 公共交通利用促進のためのまちなかの駐車場規制

【B班】

- 狭隘な道路が多い中心市街地内を運行するきめ細かな交通モードの整備
- 各商店街と連携したバス運行の取組み推進

【グループ別見学会・政策課題検討会の状況】



【発表資料抜粋】

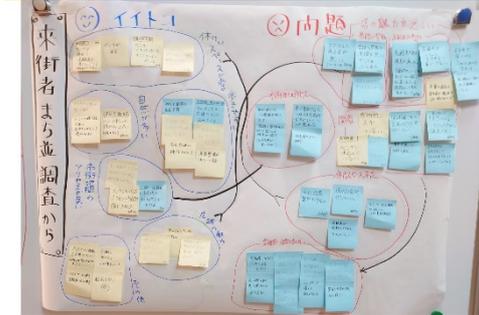
調査風景 来街者調査



調査風景 商店調査



来街者アンケートから問題抽出
アンケートと体感から抽出



来街者アンケートから問題抽出
イトコと問題

イトコ	問題
店	店のラインナップが多い 店の魅力が弱い(普段使い、高齢者向け、若者向け)
交通	市街地間のアクセスが良い、歩きやすい 市街地へのアクセスが不便(公共交通、無料駐車場が少ない)
休憩	ベンチがある(銀天外・堀之内公園) 休憩・憩いの場が少ない
雰囲気	自然が多い(堀之内公園) 雰囲気・治安が悪い(シャッター、居酒屋、パチンコ、カラオケ)閉鎖としている(花園町・堀之内公園)

店主のみなさまのご意見 ～銀天街①～

市駅前空間再編整は賛成だが銀天街の方が先であるべき。花園町通りより銀天街を優先すべきだった。GET再開発は早くしてほしい。

なぜ駅前だけなのか？銀天街にスーパーがない。GET再開発はほったらかし、ラフォーレの跡と同じ。付近の駐輪場がなくなって代わりがない。住みやすい街を間違っているのではないのか？

車の流れがどうなるのか心配。

市駅前(の再開発)はあまり関係ない。GETについては20年以上前から話があったが、今更再開発してもいいがなもか。

吹き出しの色: ■小売業 ■飲食 ■サービス

交通手段別 まちでの消費金額

交通手段	平均月間消費額	人数
徒歩・自転車	10,958	12
公共交通	12,250	16
車・バイク	7,375	4
総計	11,156	32

公共交通便利者の月間まちなか消費額が高い

なぜ中心市街地活性化は必要か？



解決すべき課題

- (1) 賑わいの不足
 - (2) 店主・市民の声とあてない
 - (3) 店のラインナップ
 - (4) 空間を生かしてない
 - (5) 認知不足
 - (6) 公共交通利用促進
-

【発表資料抜粋】

<p>提案: (2) 商店主・市民の声とあってない</p> <ul style="list-style-type: none"> ○後継者育成 (若い世代とベテラン世代のコミュニケーション) ○大規模アンケートの実施 ○ぶっちゃけ話が行政とできる場づくり ●インタビューでの意見を聞く(きちんと意見を聞く) ●商店主が自分事と考える仕組み(議論の徹底) 	<p>提案: (5) 認知不足、(6) 公共交通利用促進</p> <p>(5)に対する解決策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○情報の積極的な発信(面白いマップなど) ●郊外ショッピングモール等へアンテナショップ出店 <p>(6)に対する解決策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通利用者インセンティブ付与 ●まちなかの駐車場を規制 
<p>はじめに</p> <p>銀天街・大街道エリアが活性化できていない</p> <p>なぜ?</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の減少により、自転車によるアクセスが悪化した。 ・日用品を扱う店舗が減少し、使い勝手が悪化した。 ・再開発が進まず空き店舗が雰囲気を悪くしている。 ・徒歩による移動が主となるが休める場所が少ない。 →高頻度運転の公共交通機関が活用されていない ・店舗ガイドが無く、行ってみたいとわからない&入れ替わる。 ・景観(城下町)が良いのに活かせていない。 ・チェーン店の増加による没個性。 	<p>休憩スペースの不足 空き店舗の活用</p> <p>休憩スペースを一定区間に設ける。 (テイクアウトやカフェ等の店の近辺)</p> <p>↓</p> <p>学生や高齢者のコミュニケーション 集いの場の創出</p>
<p>店舗(業種) MIXの計画がない プロデュースする人がいる</p> <p>大街道ばかりが高店街ではない</p>  <p>くつや 品揃えて変化を</p> <p>これをきっかけとして</p>	<p>スーパーマーケットがない。 食品を扱う店舗は少ない</p> <p>近隣にマンションや飲食店が多いがスーパーが 近隣のスーパーが三越や高島屋の高価格帯のスーパーマーケット</p> <p>↓</p> <p>手軽に購入できるスーパーマーケット 産直市など地産地消の商品を扱う店舗</p> <p>↓</p> <p>帰宅する会社員・観光客等の増加</p>
<p>銀天街・大街道利用者の交通分組 概況</p>  <p>※交通分組配分は現地調査状況からイメージのため、実況とはことなる恐れあり</p>	<p>中心市街地活性化に向けた交通施策からの提案</p> <p>松山城を活かすエリア</p>  <p>松山を感じつつ、公共交通機関へのアクセスが悪いエリアの利便性向上を目指す</p>

【政策課題検討会の状況（全グループ）】



【全体討論会・講評の状況】



【閉会式・修了証交付の状況】



4. アンケート結果等

参加者へのアンケートおよび事後学習の結果の一部を抜粋して下記に示す。

〈参加目的〉

- 養成研修会への参加目的は主に下記3点である。
 - まちづくりや地域の課題解決の手法の経験・理解
 - 知識・経験を吸収し、所属する組織にフィードバック
 - 公共交通の今後のあり方の検討のきっかけ
- 参加者のほとんどが目的を達成できたと回答している。

〈プログラムの内容〉

- 参加者からは主に下記2点が評価できたという意見が挙げられている。
 - 講師や参加者の方から、様々な視点や考え方を共有することができた。
 - 交通やまちづくりに関して、知識を深めながら根本的な議論ができた。
- 個別の実施内容については、下記のような感想が挙げられている。
 - 非常に分かりやすく研修会の導入にふさわしかった。県外の参加者にとって重要な講習だと思う。(講習について)
 - 短時間で街づくりのポイントを把握する上で良かった。(全体見学会について)
 - タイムスケジュールだったが、大変勉強となった。(グループ別見学会・政策課題検討会について)
- 事後学習レポートとして、下記のような感想が挙げられている。
 - 普段何気なく歩いている通りが、まちづくりや観光の観点から試行錯誤されて現在の形になったということを知ることができたため、貴重な機会となった。
 - 持続可能性を考える上で、公共交通の使いやすさと、中心市街地の求心力、にぎわい度は密接に結びついていることが分かった。
 - 観光とは違う目線で公共交通機関を利用し、市街地を観察し、そして住民の生の声を聞き、それを基に研究ならびに提案ができたことは、自分自身の経験値を高めることができた実感している。

〈養成研修会への要望等〉

- 全体を通して、「様々な立場（自治体、事業者等）の方の視点、意見に接することができた」、「問題解決のプロセスについて学ぶことができた」という意見があり、参加者のほとんどが今後も実施が必要であると回答している。
- 「とても丁寧にご対応いただきありがとうございます。また次回も是非参加できればと思います。」というコメントもいただいた。

以上