

令和7年度 第2回 松山市コンパクトなまちづくり推進協議会 議事概要

□ 日時・場所

令和7年10月3日（金）13:00-14:30 KH三番町プレイスビル4階 会議室・オンライン

事務局

--- 議事1：「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り 説明 ---

【松村会長】

- ・松山市地域公共交通網形成計画は、今年度中が目標として策定された計画で、幹線と準幹線に分けてサービスレベルを設定している点が松山市の特徴である。
- ・コロナの影響をどう捉えるかは非常に難しい問題であり、各地の状況を見ても十分に回復していないのが実態である。松山は県都であり、公共交通の回復が見込めなければ他地域ではさらに厳しい状況となる。こうした状況を踏まえ、データを追加しながら現状を確認し、議事を進めたい。

--- 議事2：松山市の概況・地域公共交通の現状 説明 ---

--- 議事3：松山市地域公共交通計画の基本方針（案） 説明 ---

以下、各委員からの意見（抜粋）

【A委員】

- ・資料7の3ページ「松山市の目指す将来の姿」についてである。「気軽に目的地へ移動しやすいと思う」の結果（68.6%）の数値は、公共交通を利用して移動しやすいという意味ではなく、自家用車や自転車などを含めた全体の回答ではないかと思われる。元のアンケートの設問が不明なため推測ではあるが、公共交通計画の検討の中で示す値として適切かどうか疑問である。
- ・資料7の14ページ「現況及び将来見込み」についてである。「自動車交通への過度の依存」が課題として挙げられているが、課題解決の方向性にはこの問題への具体的な対応が示されていない。特に、中心市街地で店舗跡地がコインパーキングになっている点が気になる。これにより、市街地への自動車移動がさらに促進される恐れがある。今回の公共交通計画の中でこの点を扱うのか。
- ・また、場合によってはエリア別に交通手段ごとの役割分担や棲み分けを検討することも考えられる。

→事務局

- ・資料7の3ページ、「気軽に目的地へ移動しやすいと思う」の数値には自家用車も含まれているが、「目的地へ移動しやすい」というコンパクトなまちの観点から本計画に関係すると考えている。
- ・資料7の14ページ、「車への依存」については、ご指摘のとおり一度自家用車の利用に慣れてしまうと、そこから公共交通へ戻すのは非常に難しいと感じている。また、中心部と郊外部に

分けて考えるという提案についても事務局にて検討する。

【B委員】

- ・資料4では、高齢者の免許返納者数が減少していると示されているが、高齢者には認知症の方や身体機能の衰えが見られる場合もあり、事故防止の観点から返納を促しているところである。
- ・免許を返納した高齢者に対する松山市のサービスや支援はどのようなになっているか。

→事務局

- ・事業は令和6年度までの取組になるが、高齢者運転免許返納サポート事業として、免許を返納した方に対し、1回限りで5,000円程度の交通利用券を交付するなどの形で対応していた。

【B委員】

- ・1回限りで5,000円の支援では、高齢者が継続的に公共交通を利用することが難しく、運転免許を返納しようという気持ちが起こりにくいと考えられる。その結果、公共交通機関の利用意欲にもつながらない可能性がある。
- ・今後、永続的に何らかの補助ができれば、公共交通機関の利用促進にもつながるのではないかなと思う。

【松村会長】

- ・公共交通がフレイル予防に貢献するという観点も重要である。アップデートガイダンスにも様々な記載があり、この分野で評価するよう求める内容も含まれており、公共交通の利用促進によるフレイル予防の効果については原単位も示されているため、これらを踏まえて総合的な効果を把握していくことが重要である。

【C委員】

- ・資料7の最後のページでは1～4の項目に整理されているが、特に「まちづくりと一体となった地域公共交通づくり」という観点では、「都市機能の集約化」と「交通結節点の機能強化」が重要である。
- ・今後も松山で長く暮らす未来を考えたとき、都市機能の集約で何を優先するかは極めて重要である。特に税金、すなわち固定資産税をどこから得ているのかという視点は欠かせない。
- ・中心市街地では、店舗跡地が駐車場に転用されるケースが増えており、収益性が高く、固定資産税の面でも大きな比重を占めている。そのため、空き店舗や空き家の活用をめぐるまちづくりの議論が、やや論点のずれを生じているように感じる。
- ・資料にある「都市機能の集約化」を軸に進めるのであれば、その方向性をぶらさずに一貫して検討すべきである。
- ・公共交通の料金が観光客向けの価格設定になっているという実感があり、世代間の議論でも「観光客価格」との声が多く、2プライス制などの工夫も検討する余地がある。
- ・松山の公共交通には改善の余地があると感じており、本資料にある「気軽に目的地へ移動しやすい」という表現は理解できるが、視点を変えて再検討することが望ましい。車の利便性が高

い一方で、経済合理性や公共サービスのあり方については、固定観念にとらわれず柔軟に考えていく必要がある。

【松村会長】

- ・ 経済合理性の議論は一見そのとおりに思えるが、実際には自動車の利用には多くのシャドープライスが含まれており、普段は気づかれにくいコストが存在する。車両本体の価格に加え、交通事故に伴うコストなども含めて認識できるようになれば、真の経済合理性が働くと考える。その意味でも、市民の意識向上やモビリティ・マネジメントの継続は極めて重要である。
- ・ 資料6の45ページでは、85歳以上を含む全世代でトリップ原単位が減少しており、自動車を含め外出機会が全体的に減少していることが示されている。約15年間でこれほど減少しているのは極めて衝撃的であり、これまでの自動車依存是正の議論に加え、今後は「外出機会そのものをどう確保するか」という戦略が大きな課題となる。地域公共交通計画でこれをどこまで正面から扱うかは議論の余地があるが、非常に重要な視点である。
- ・ 現在、松山市ではJR松山駅前、松山市駅前など、まちなかで多くの投資が進められている。これらの取組が外出機会の創出に貢献し、さらに公共交通でアクセス可能となるよう誘導することが非常に重要である。
- ・ この15年間でトリップ原単位が減少し、今後15年で例えば20歳の人が35歳になるころには、減少した原単位のまま推移し、さらに外出機会が減る可能性が高い。松山でさえこの状況であることを踏まえると、他都市ではより深刻であると考えられる。したがって、原単位の回復、すなわち外出機会の増加は極めて重要な課題であり、今後は関係者の協力を得ながら、外出機会を増やすための対策を検討していく必要がある。

【D委員】

- ・ 松山については、15年前から最近まで多くのデータを集めて検討しているが、資料7の14～15ページについては、全国の地方都市でもよく見られる内容であり、松山独自の特徴や課題、そしてコスト上昇を乗り越えてでも取り組むべき重点がやや薄い印象を受ける。今後、立地適正化計画などで具体化されていくとは思いますが、この段階でもう少し明確な重点や方向性が示されると良い。
- ・ 例えば、中心市街地の駐車場問題や、夏場の暑さのため公共交通での移動が難しく、車の方が楽で待ち時間も少ないといった現実的な課題もある。社会状況が変化している中で、松山がどの方向を目指すのかという視点は非常に重要である。今後のまちづくりを考える上で、何に力を入れるのかを明確に示すことが望ましい。

【松村会長】

- ・ コンパクトシティの第一人者が、松山を非常に高く評価している。私も同感であり、松山に来て12年になるが、市内電車のサービスレベルは極めて高いと感じておりさらに多くの市民に利用してもらいたいと考えている。
- ・ 郊外電車により松山の郊外部までアクセスが確保されており、愛媛県内各地にもJRを利用すれば車とほぼ同等の速さで移動できる。費用面でも特急料金を支払っても車と大きく変わらない水準であり、松山は公共交通が非常に便利な地域であるといえる。

- ・ 今後は、こうした交通資源をいかに活用するかが重要である。D委員の指摘のとおり、社会条件が変化している中では、待合所などの整備も検討する必要がある。松山市はこれまで中心市街地に多大な投資を行ってきたが、そうした取組があるからこそ実現できる政策もあると思う。
- ・ コンパクトシティを研究・実践する専門家から見ても、松山は優等生と評価されている。こうした評価を踏まえ、今後さらに具体的な対策を検討していくことが求められる。

【E委員】

- ・ 現行の地域公共交通網形成計画の時期と比べると、チョイソコやライドシェアなど、モビリティが多様化している状況である。今後はこうした変化を踏まえて計画を進めていく必要があると考えている。
- ・ 国のハンドブックでは、空白地域の定義は、地方ではバス停から半径 500m 以内、鉄道駅から 1000m 以内とされていたが、松山市は鉄道駅等から 1000m 越としている。これはパーソントリップ調査の結果、1000m 圏内でも利用が多いことが確認されたためであり、その範囲を空白地帯に含めていなかった。
- ・ しかし、近年、「チョイソコ」のような新しいサービスが登場し、駅やバス停まで行けない場合でも、自宅前まで迎えに来てくれる仕組みが生まれている。こうした変化を踏まえると、空白地帯という概念自体を改めて見直す必要があるかもしれない。今後はその点を精査し、計画を進める中で提案を行っていきたいと考えているため、ぜひご意見をいただきたい。

【松村会長】

- ・ 新しいデマンド交通、ライドシェアなどをどのように取り扱うかによって、交通空白の定義そのものが変わる可能性がある。この点については、今後ぜひ検討していただきたい。
- ・ チョイソコに関するデータは今回初めて拝見した。特性としてはチョイソコ自体が非常に幅広いため、一概に「チョイソコ」として一括りにはできない部分もあると思うが、現状のチョイソコに関するデータが示されたことは、非常に重要な成果であると感じている。

4. その他

事務局

---今後のスケジュールについて 説明 ---

以上