

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

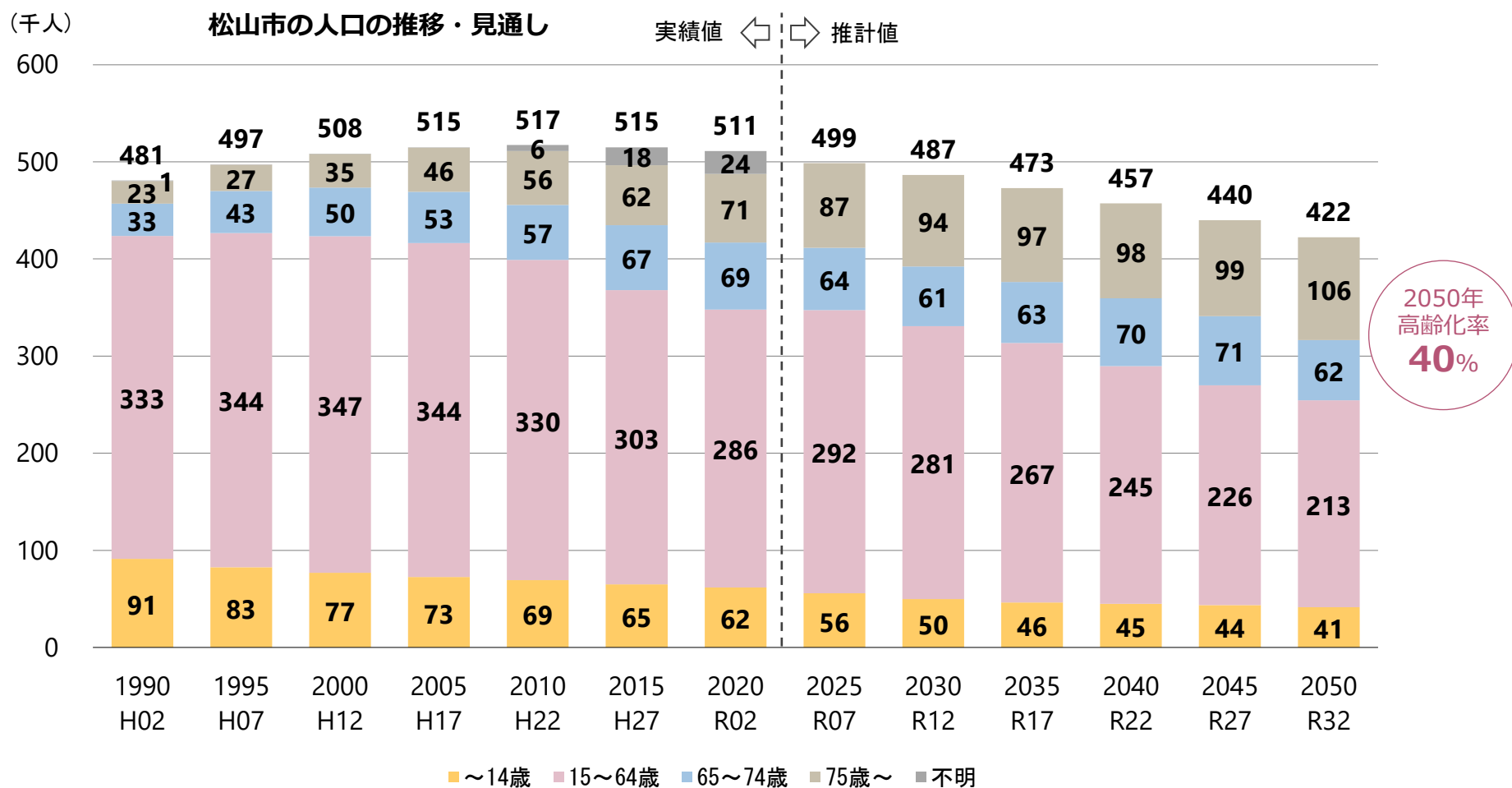
松山市の概況・地域公共交通の現状

令和7（2025）年10月3日

（事務局）松山市 都市・交通計画課

▼ 人口

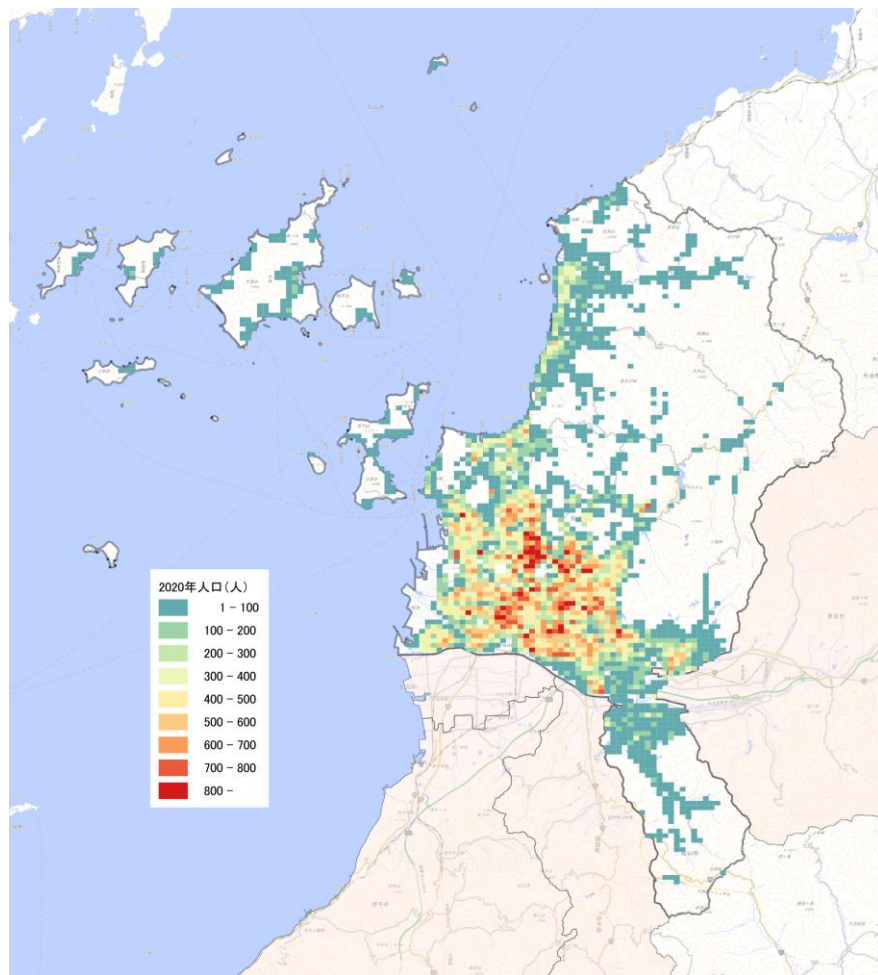
- ・松山市の人口は平成22（2010）年をピークに減少傾向に転じ、この傾向は将来も継続する見込み。
- ・約25年後の令和32（2050）年には約42万人にまで減少し、高齢化率は40%に達する。



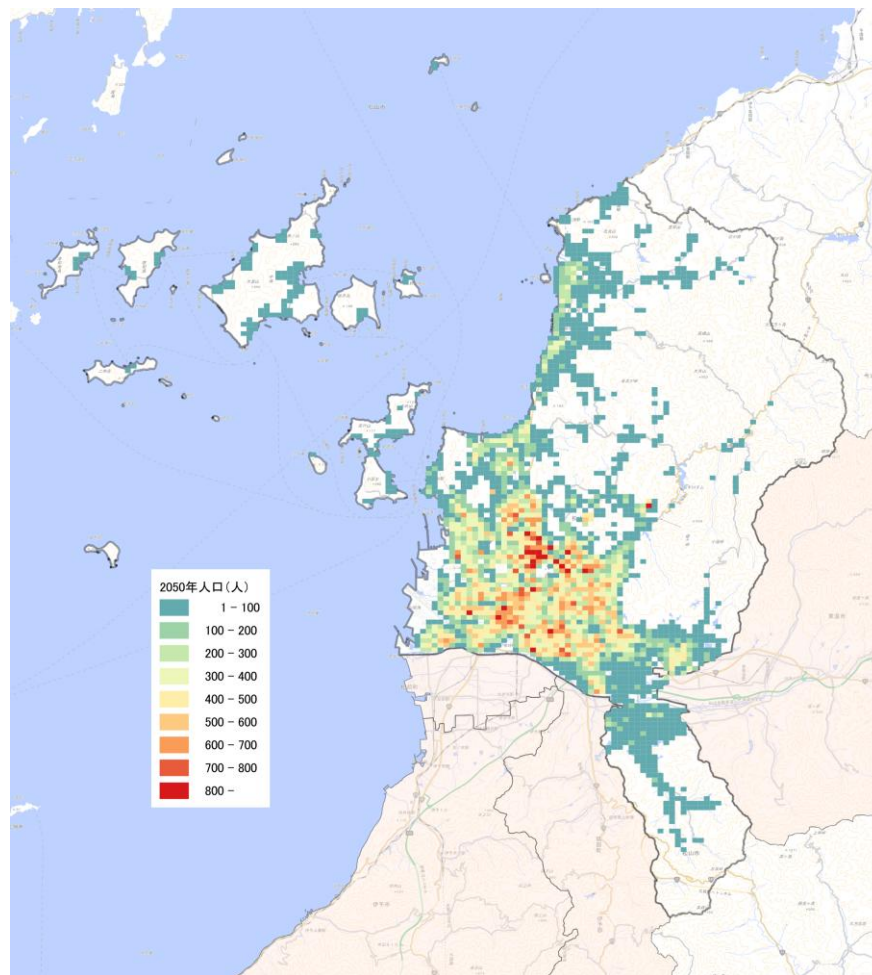
▼ 人口

- ・現況において、人口は松山市中心部及び周辺に集中。令和32（2050）年には、中心部及び周辺でも人口が減少するほか、郊外では居住が無くなる地域も発生。

令和2（2020）年人口分布

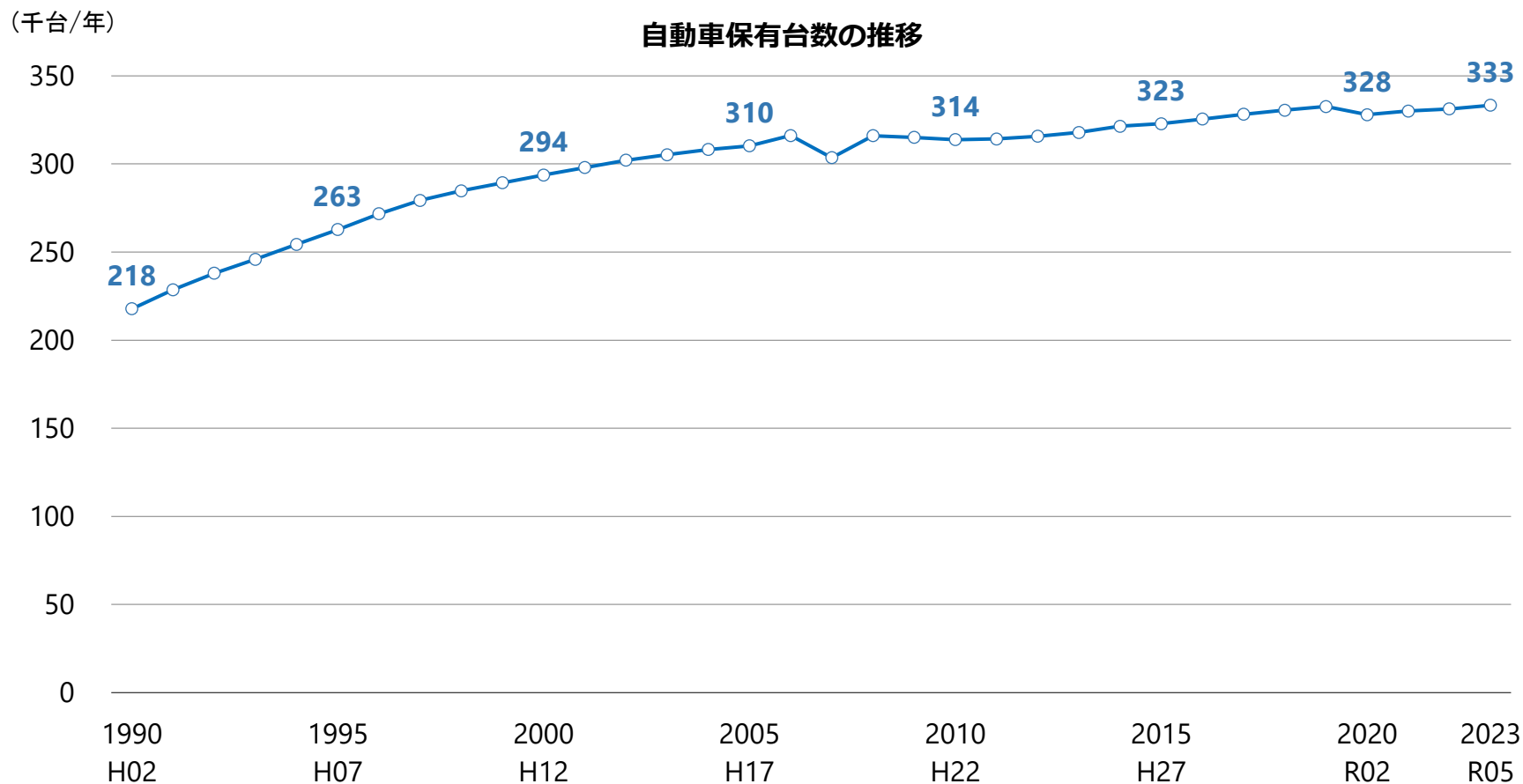


令和32（2050）年人口分布



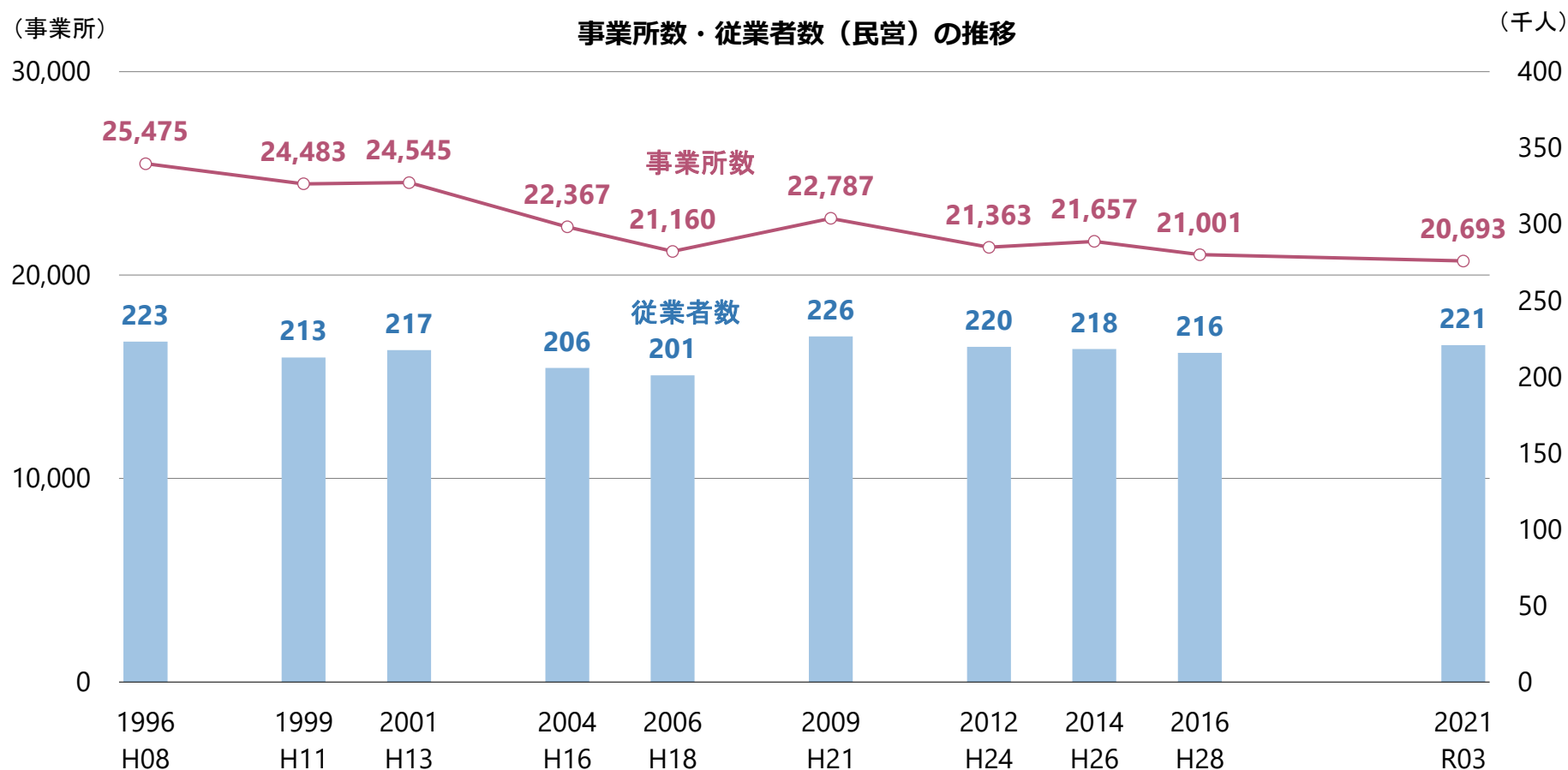
▼ 自動車保有台数

- ・松山市の自動車の保有台数は、平成17（2005）年まで右肩上がりに増加。以降、伸びは鈍化しているものの、依然として増加が継続。



▼ 事業所

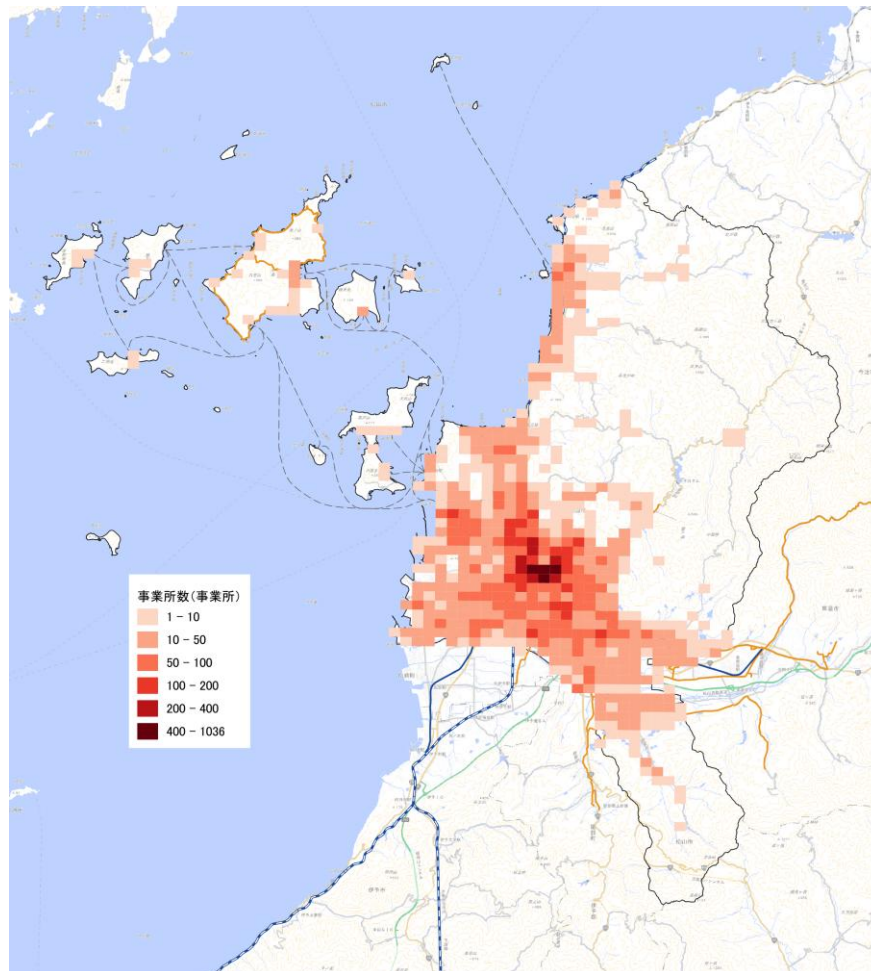
- ・市内の事業所数は減少傾向にあるが、従業者数は横ばいで推移（1事業所あたりの平均従業者数が増加傾向）。



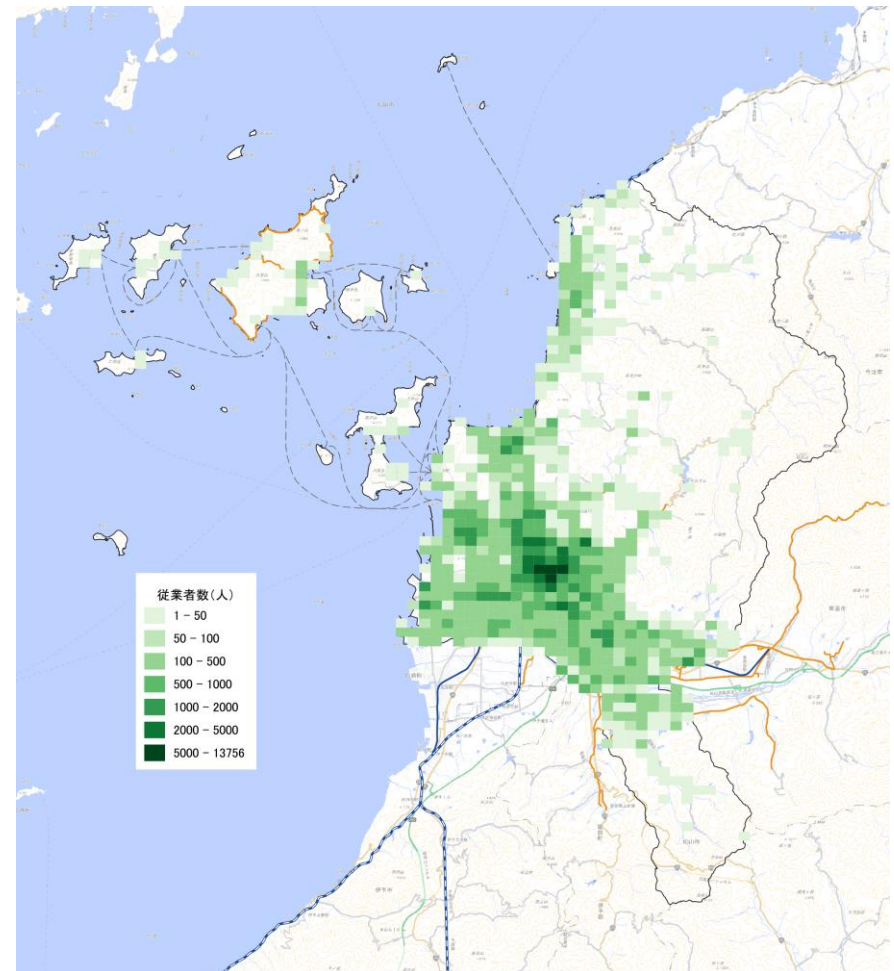
▼ 事業所

- ・市内の事業所（民営）及び従業者は、中心市街地及び周辺部に集中。

事業所の分布



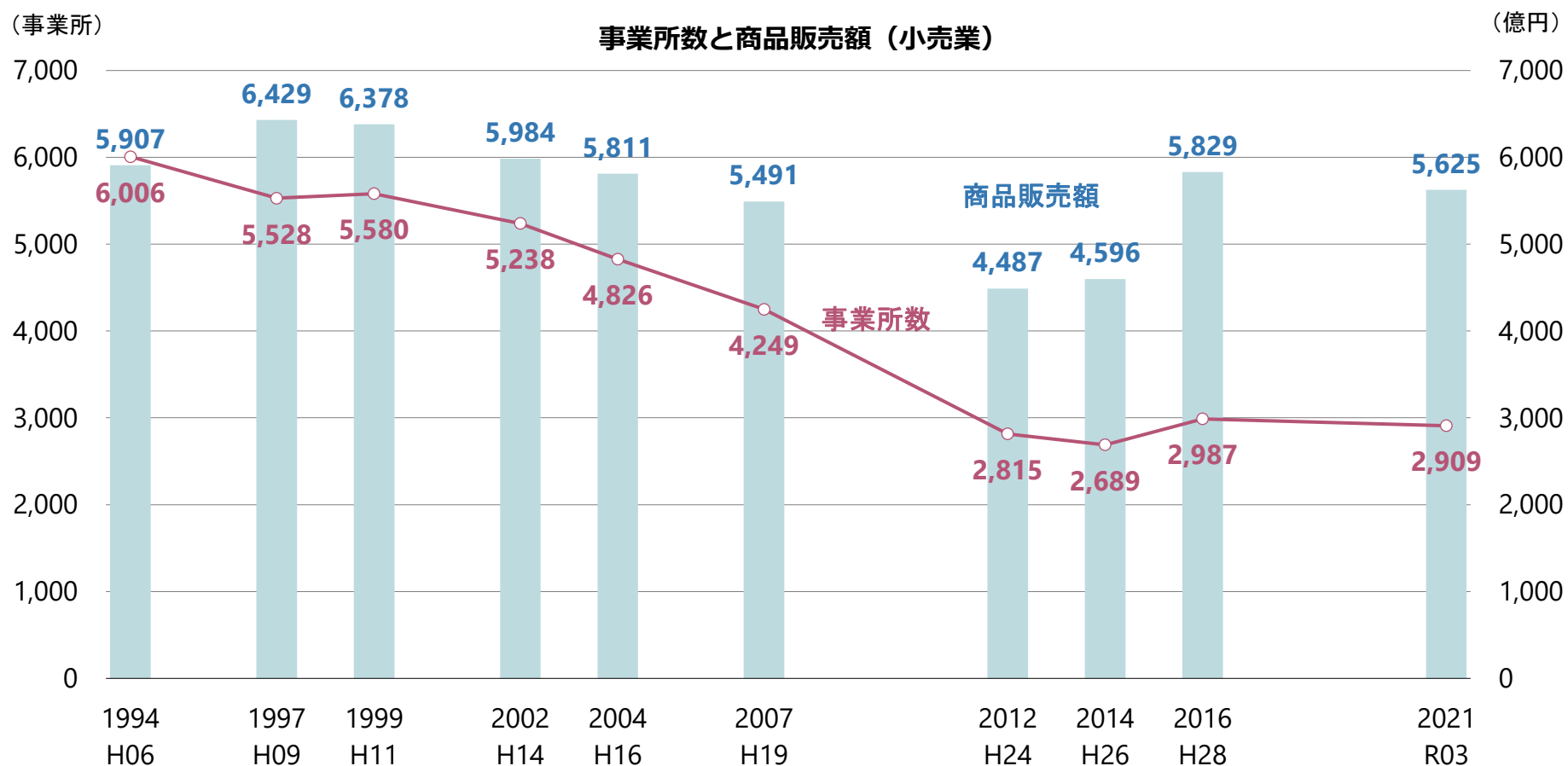
従業者の分布



出典：事業所・企業統計、経済センサス

▼ 商業

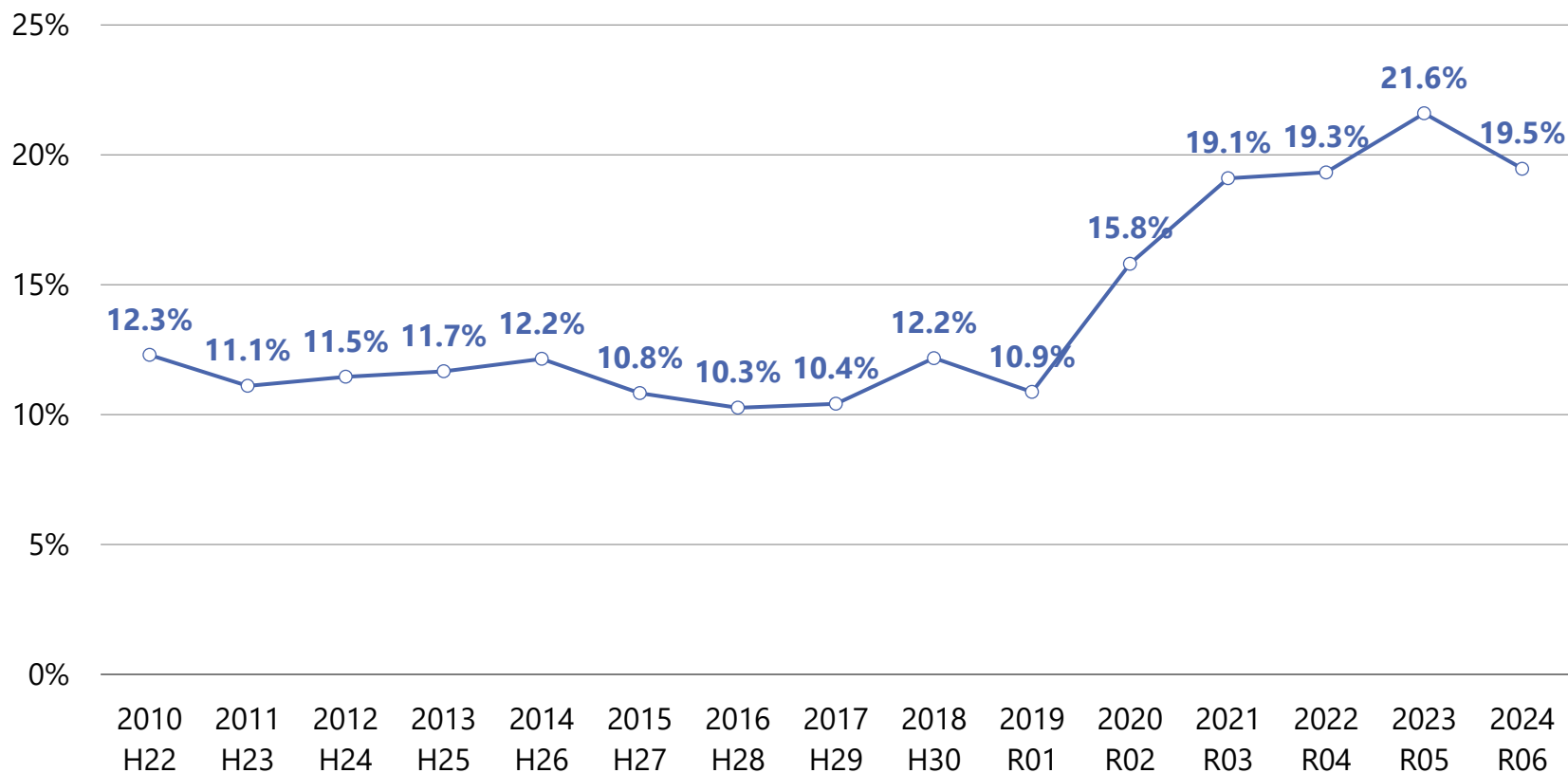
- ・小売業の事業所数は平成26（2014）年まで減少を続けていたが、その後は横ばい状況。
- ・商品販売額も減少傾向にあったが、平成28（2016）年に増加し、令和3（2021）年では若干減少。



▼ 商業

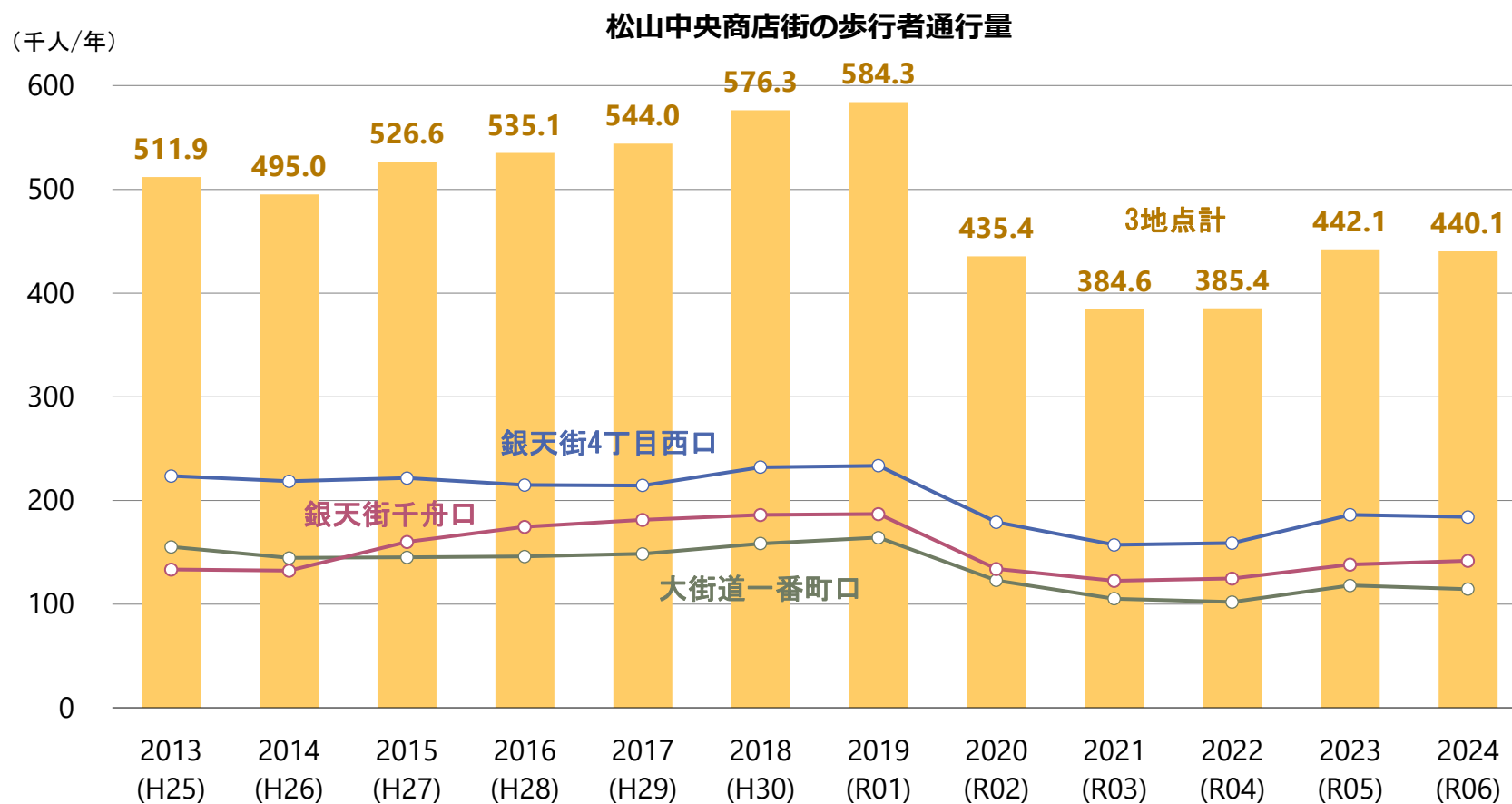
- ・松山中央商店街の空き店舗率は、令和元（2019）年までは、増減を繰り返しながら横ばいで推移していたが、以降は新型コロナウイルスの影響もあって急増し、令和5（2023）年には20%を超過。

松山中央商店街の空き店舗率



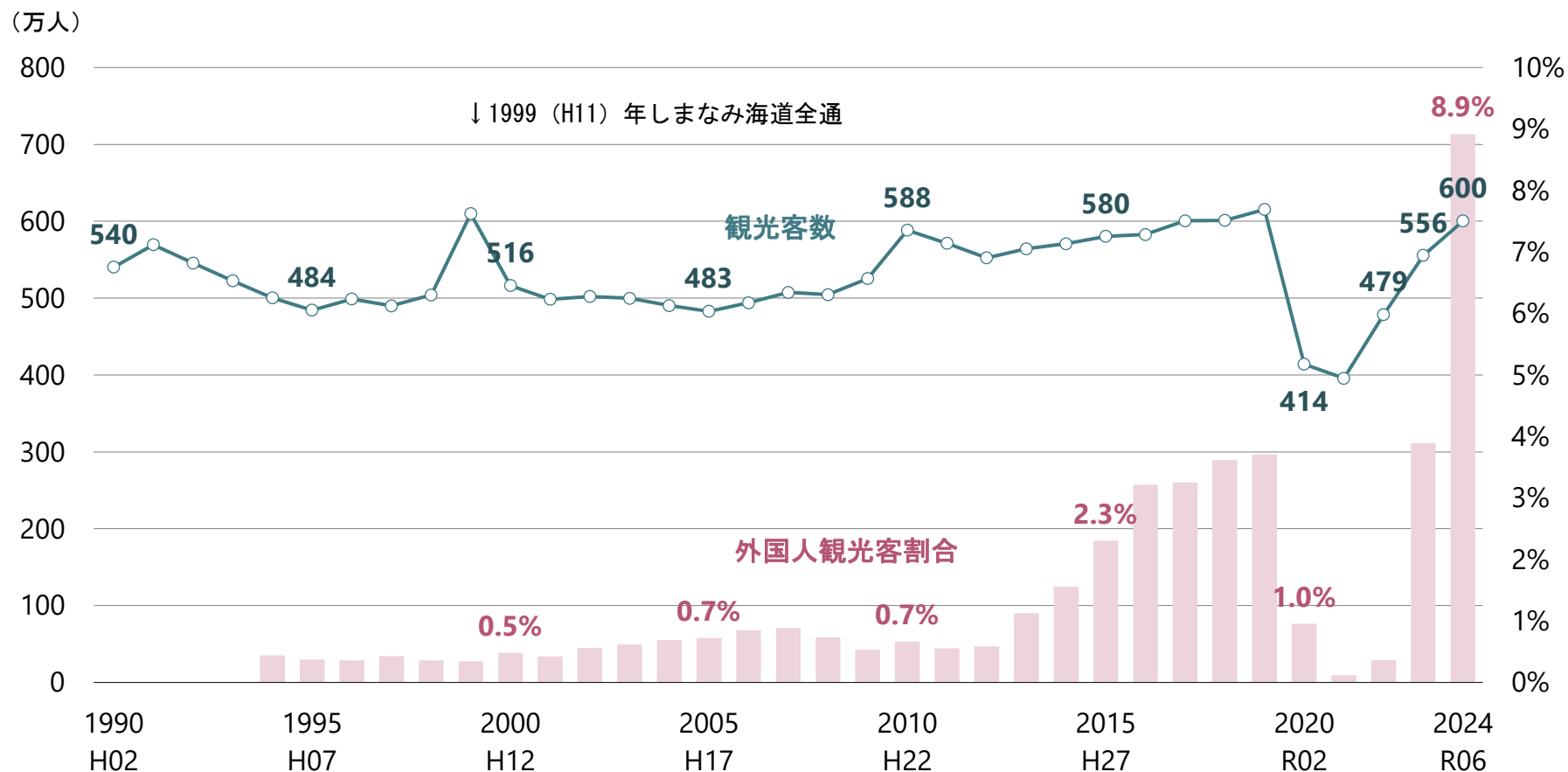
▼ 商業

- ・松山中央商店街の歩行者通行量は、令和元（2019）年までは増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響等により、大きく減少。令和5（2023）年以降は増加が見られるが、以前の通行量までには至っていない。



▼ 観光

- ・松山市の観光客は、平成24（2012）年以降、増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響で激減。コロナ禍以降は回復し、令和6（2024）年にはコロナ禍以前の水準に戻っている。
- ・外国人観光客も増加傾向にあり、直近では観光客全体の1割程度と、大きく増加している。

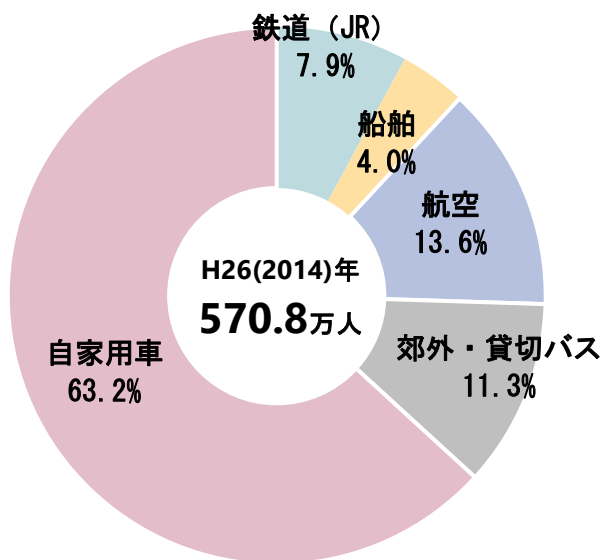


▼ 観光

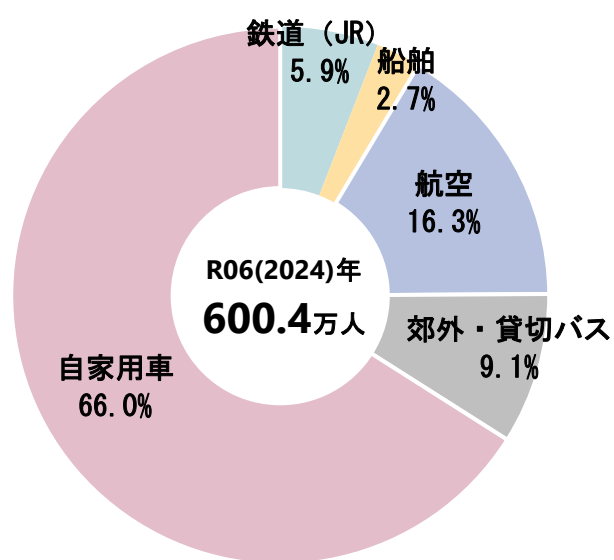
- ・ 令和6（2024）年の観光客の利用交通機関は、自家用車が66%と最も多く、10年前からさらに割合は増加。
- ・ 航空が増加する中、鉄道や船舶の割合は減少。

交通機関別内訳

<平成26（2014）年>



<令和6（2024）年>



出典：松山市観光客推定表

▼ 鉄道路線

- ・市内には、JR予讃線と伊予鉄道郊外線（3路線）が運行。

		駅	日便数
J R 予讃線		11駅	80 (33)
伊予鉄道 郊外線	高浜線	10駅	127
	横河原線	8駅	127
	郡中線	4駅	122

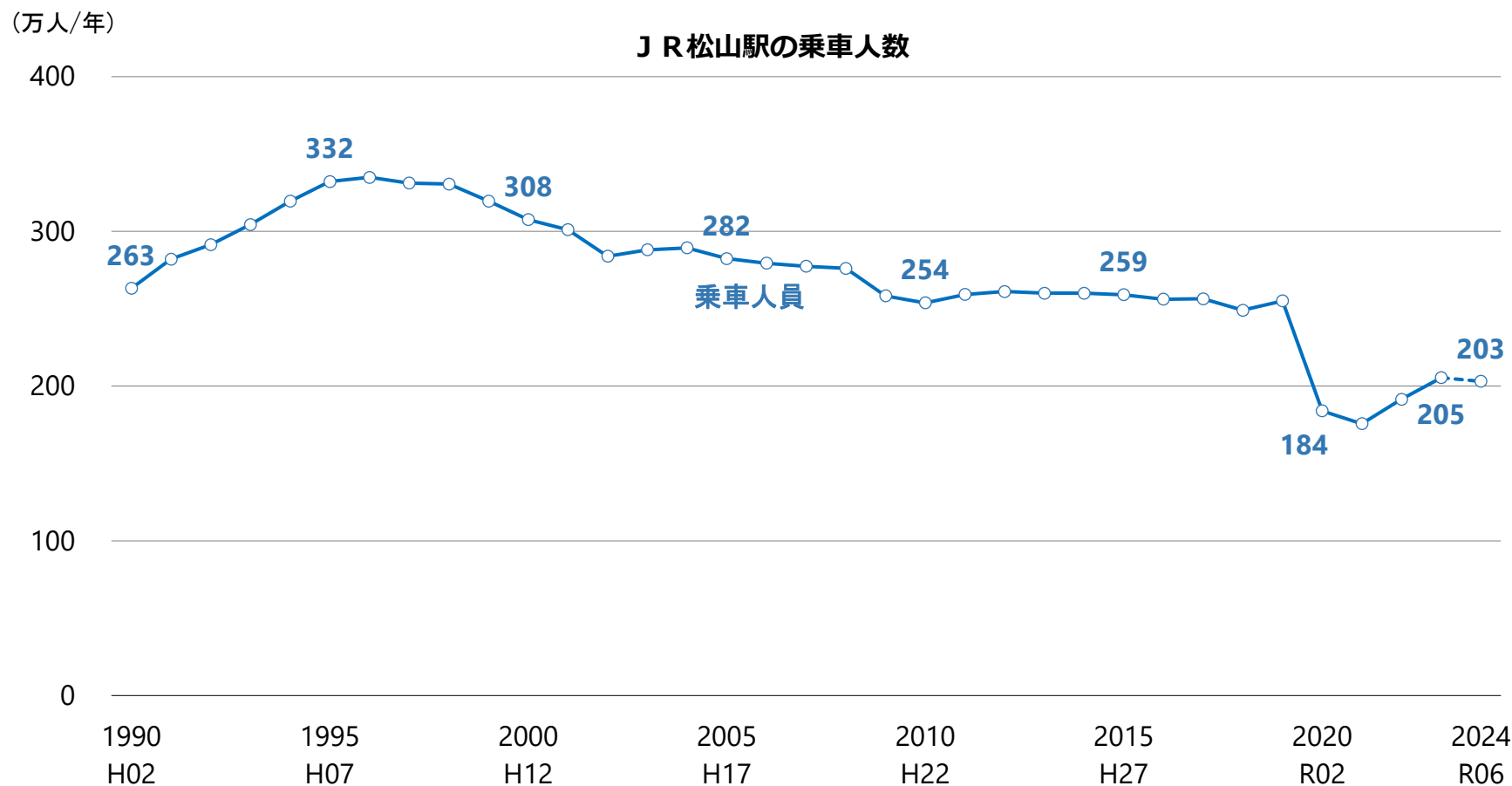
※JR予讃線の便数は、松山駅発便数。（ ）内は、特急便数（内数）

※伊予鉄道郊外線の便数は、上下計便数。



▼ J Rの利用状況

- ・JR松山駅の乗車人数は、平成7（1995）年頃をピークに減少を続け、平成22（2010）年頃からは横ばい傾向にあったが、新型コロナウイルスの影響で大きく減少。
- ・令和3（2021）年から回復傾向にあるが、未だコロナ禍前の水準にまでには至っていない状況。（コロナ禍前の約8割）



注）2024年4月から乗車人員の計上方法を変更しており、2023年度以前の数値と連続性はない

出典：四国旅客鉄道株式会社

▼ J Rの収支状況

- ・ J R 予讃線の線区別収支（共通費含む）は、コロナ禍以降回復傾向にあるが、いずれも営業収益を営業費が上回っている状態。

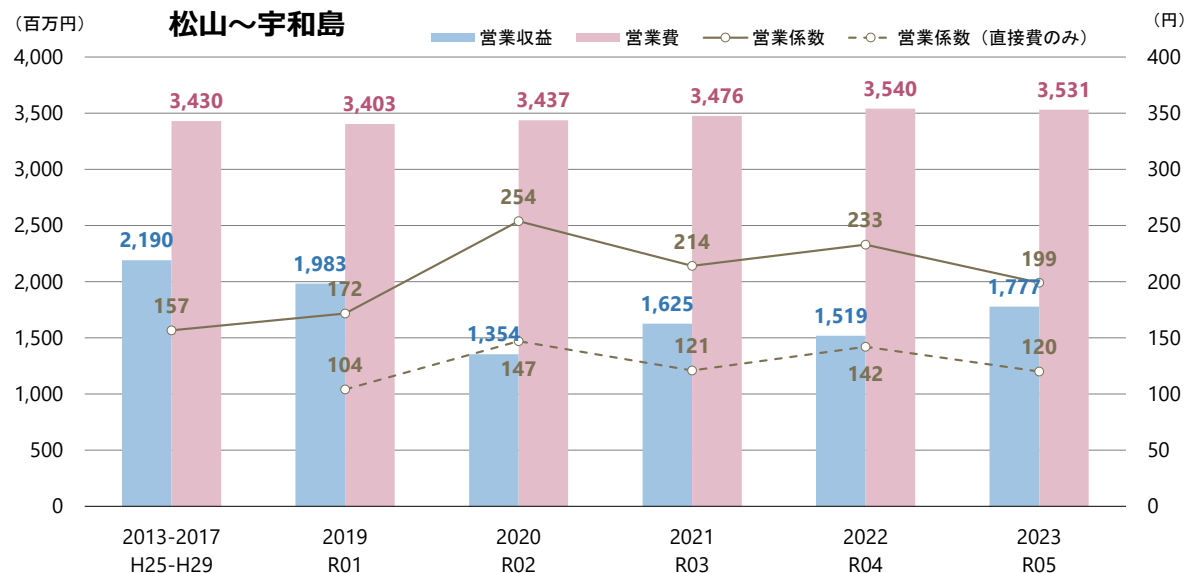
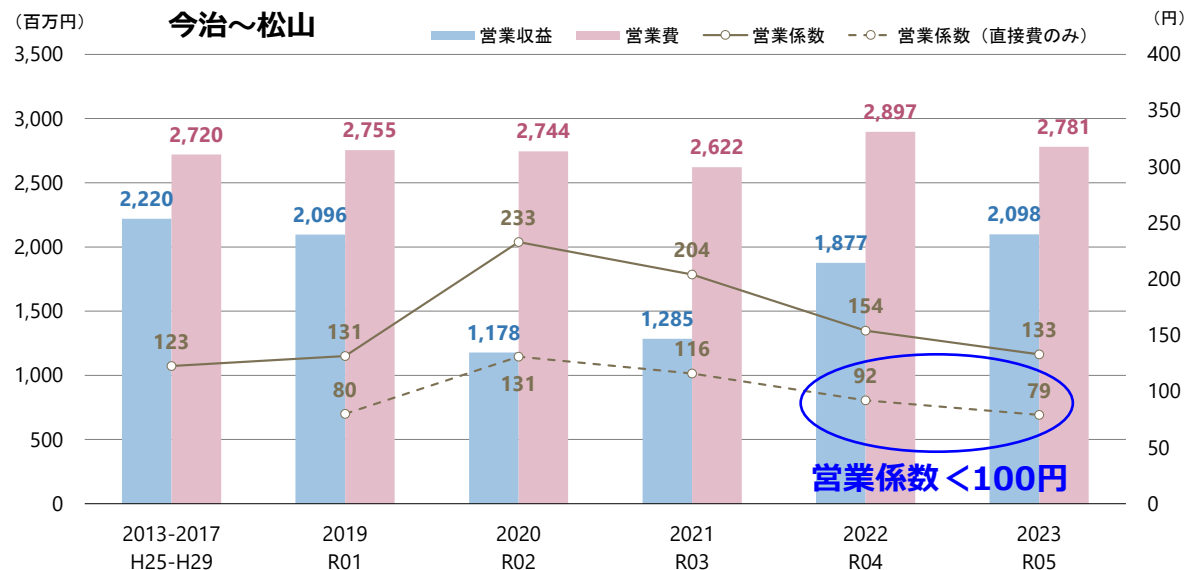
<令和5（2023）年度の営業損失>

今治～松山間：約7億円

松山～宇和島間：約17億円

- ・ 直接費に対する営業係数は、今治～松山で令和4（2022）年度以降、100円を下回り黒字化を継続。

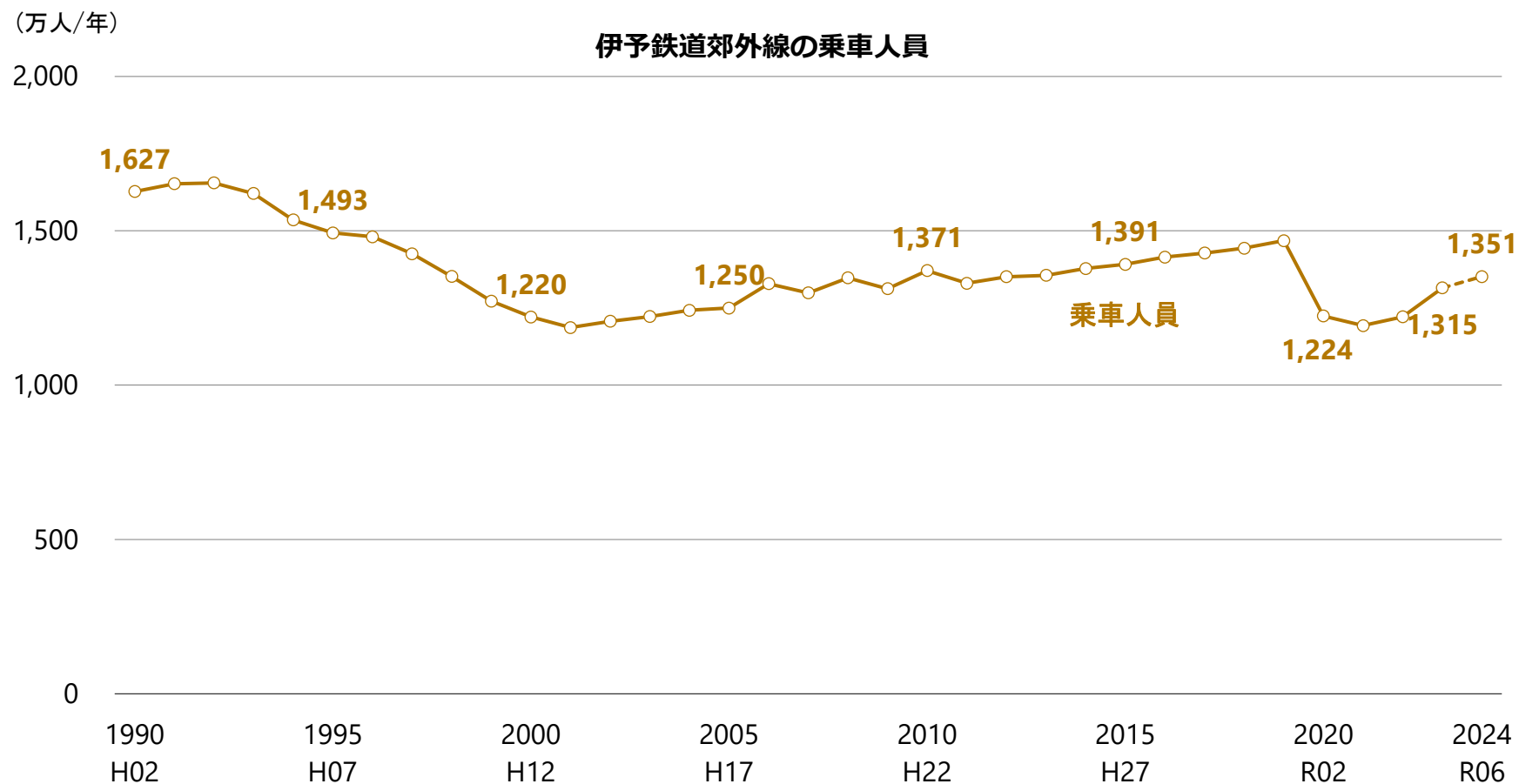
線区別収支と営業係数



※営業係数 = 営業費 ÷ 営業収益 × 100円
(100円の収入を得るために要する費用)

▼ 伊予鉄道郊外線の利用状況

- ・伊予鉄道郊外線は、平成12（2000）年頃まで減少傾向にあったが、以降はゆるやかに増加を続けていた。
新型コロナウイルスの影響等で急減した後、回復傾向にある。

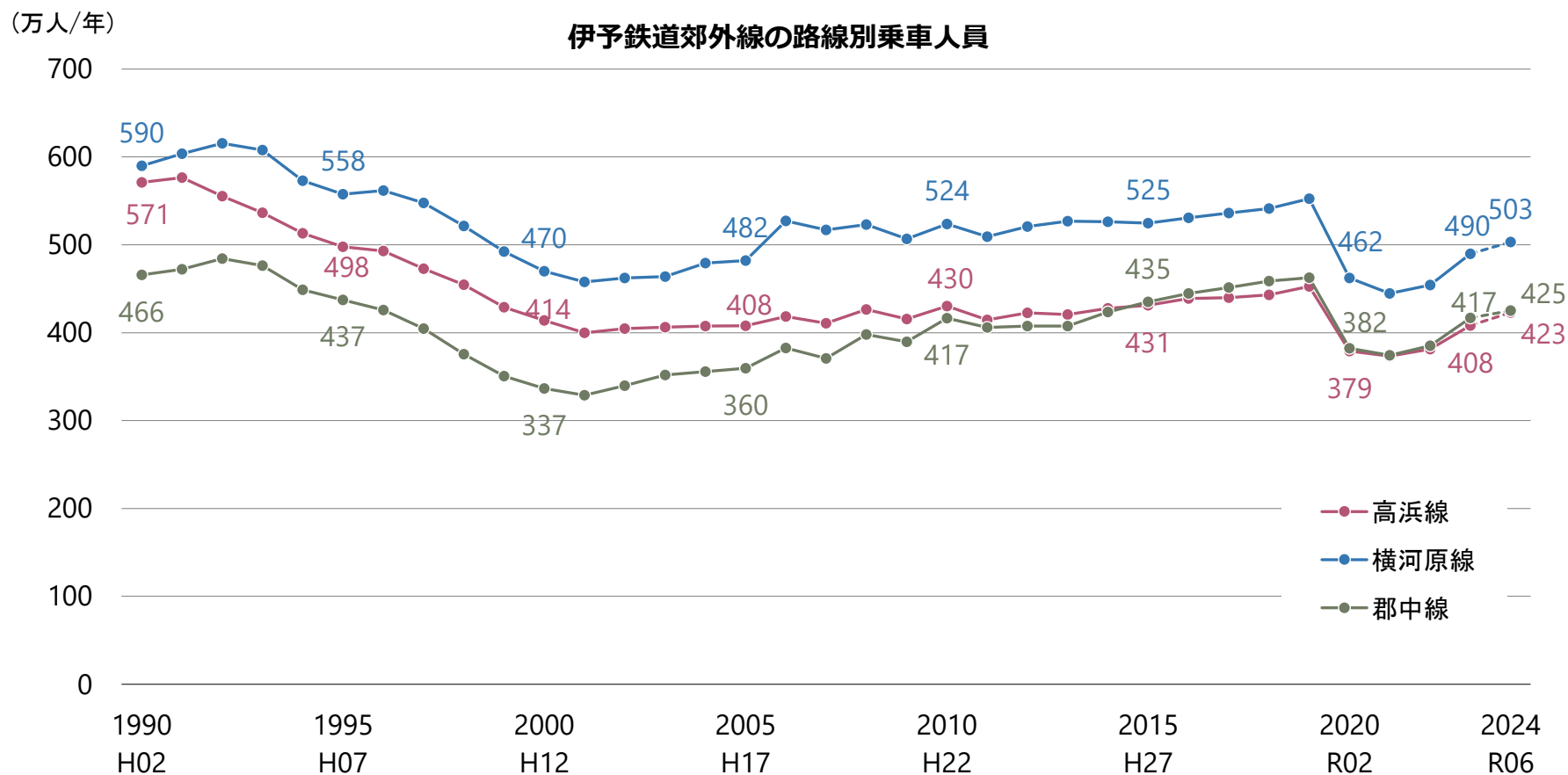


出典：伊予鉄道株式会社

(参考値)

▼ 伊予鉄道郊外線の利用状況

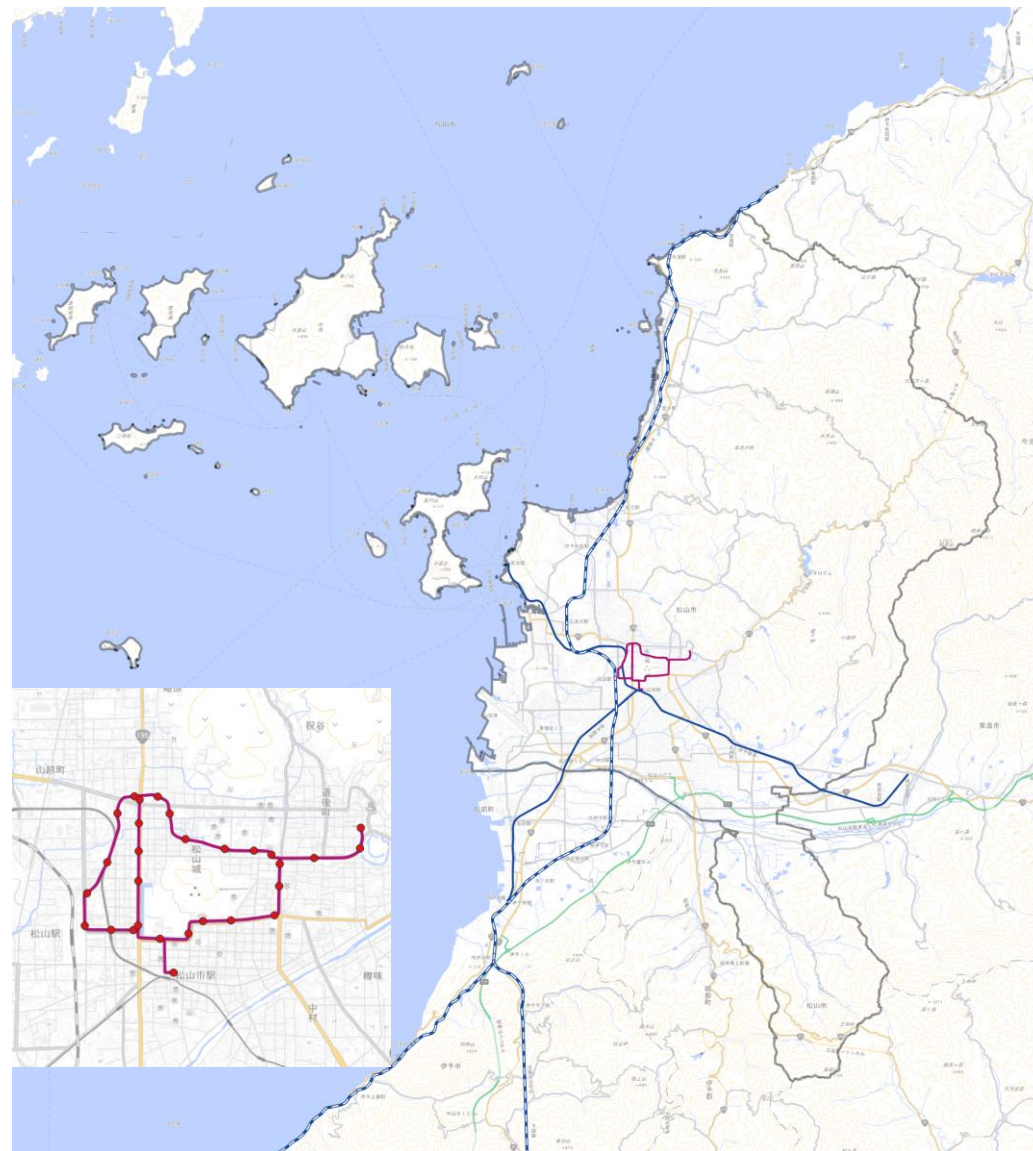
- ・伊予鉄道郊外線の利用者を路線別にみると、横河原線が最も乗車人員が多い。
- ・平成22（2010）年頃までは、郡中線よりも高浜線の乗車人員が多かったが、以降は同程度で推移している。



▼ 軌道路線（伊予鉄道市内線）

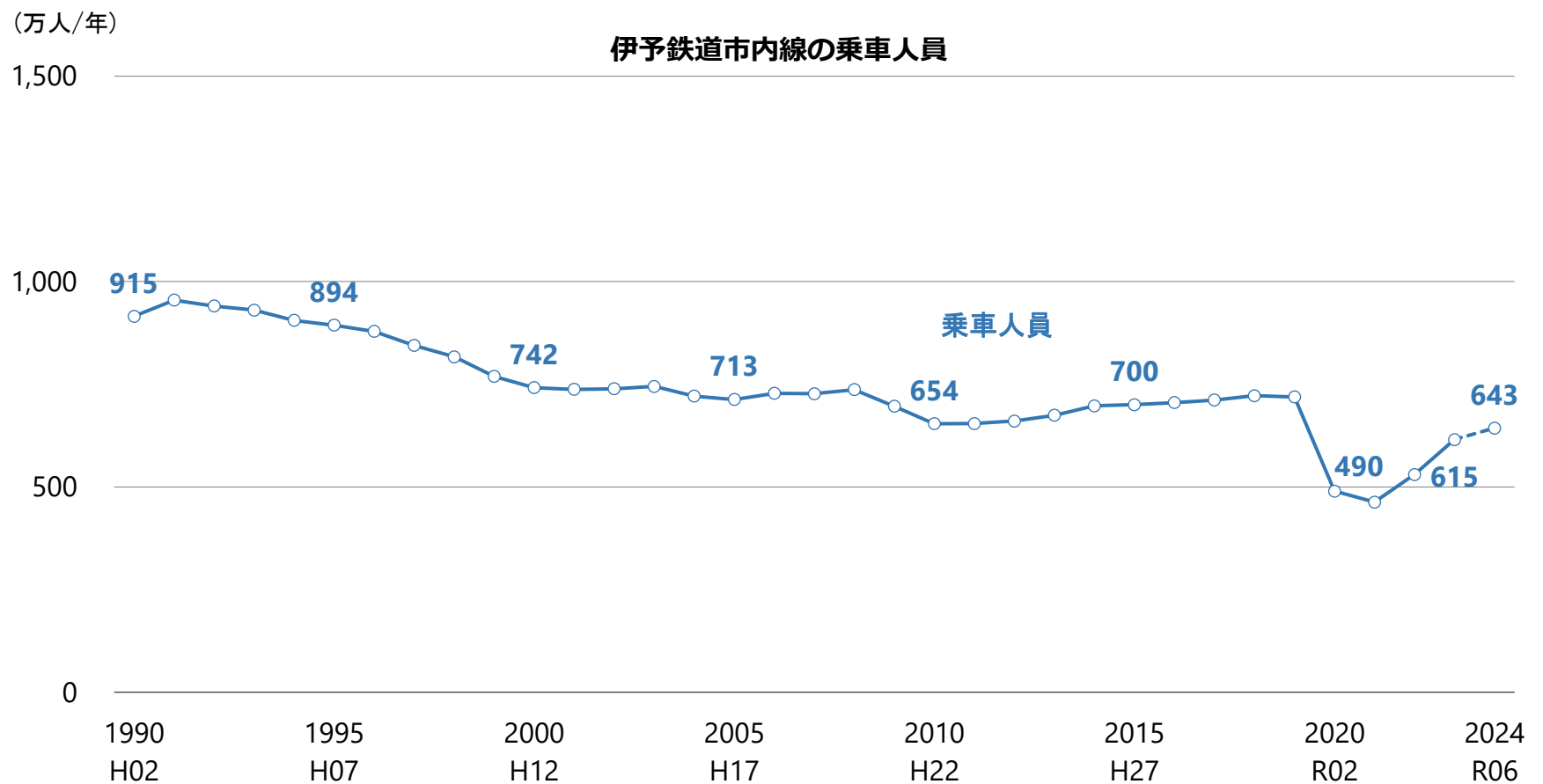
- ・松山市中心市街地では、5系統の市内線（路面電車）が運行。

1	環状線 (松山市駅～JR松山駅前～松山市駅)
2	環状線 (松山市駅～大街道～松山市駅)
3	松山市駅線 (道後温泉～上一万～大街道～松山市駅)
5	JR松山駅前線 (道後温泉～上一万～大街道～JR松山駅前)
6	本町線 (松山市駅～本町6丁目)



▼ 軌道（伊予鉄道市内線）の利用状況

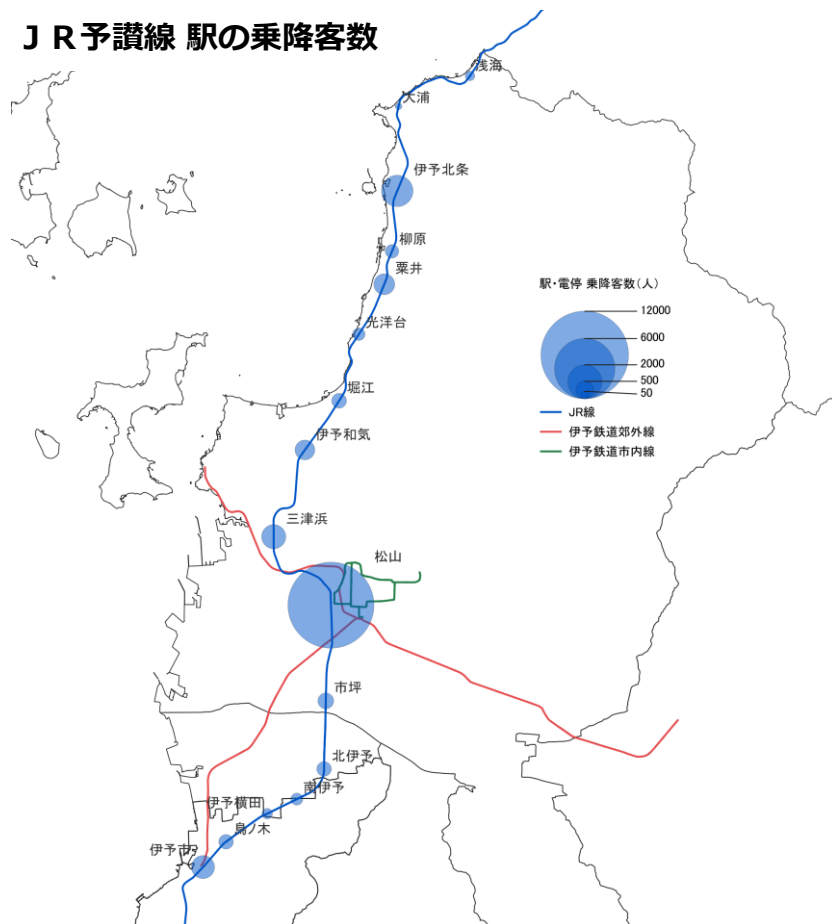
- ・伊予鉄道の市内線は、郊外線同様に、平成12（2000）年頃まで減少傾向にあったが、その後は横ばいで推移。コロナ終息後は郊外線同様、コロナ禍前の約9割程度にまで回復。



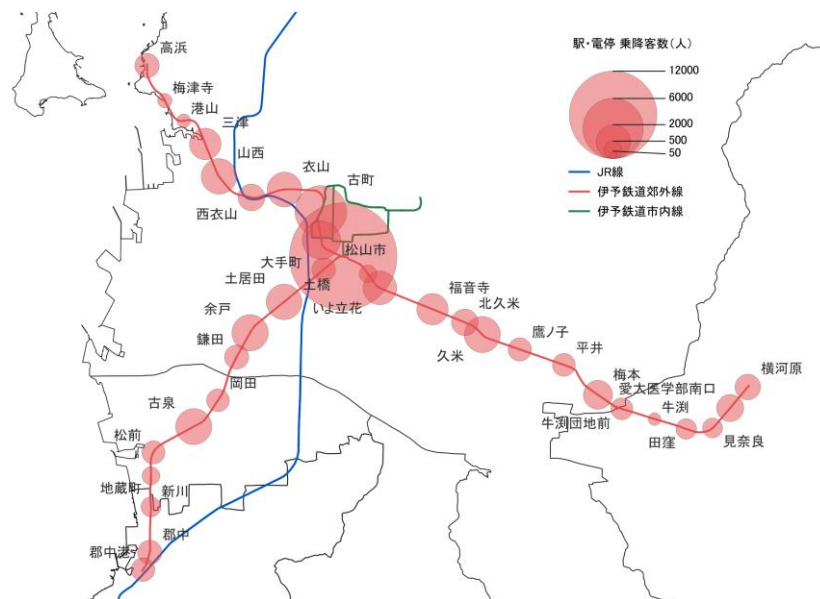
▼ 鉄軌道の利用状況

- ・ J R 予讃線及び伊予鉄道郊外線、伊予鉄道市内線の駅・電停の乗降客数は、市内の2大交通結節点である、JR松山駅及び松山市駅で多いほか、JRでは伊予北条駅、伊予鉄道郊外線では古町駅が多い。
- ・ 市内線では、大街道、道後温泉などでも多くなっている。

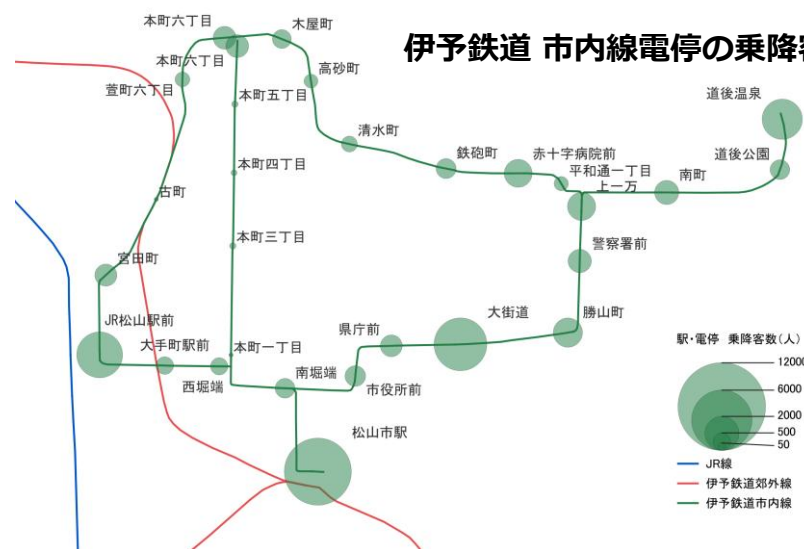
J R 予讃線 駅の乗降客数



伊予鉄道郊外線 駅の乗降客数

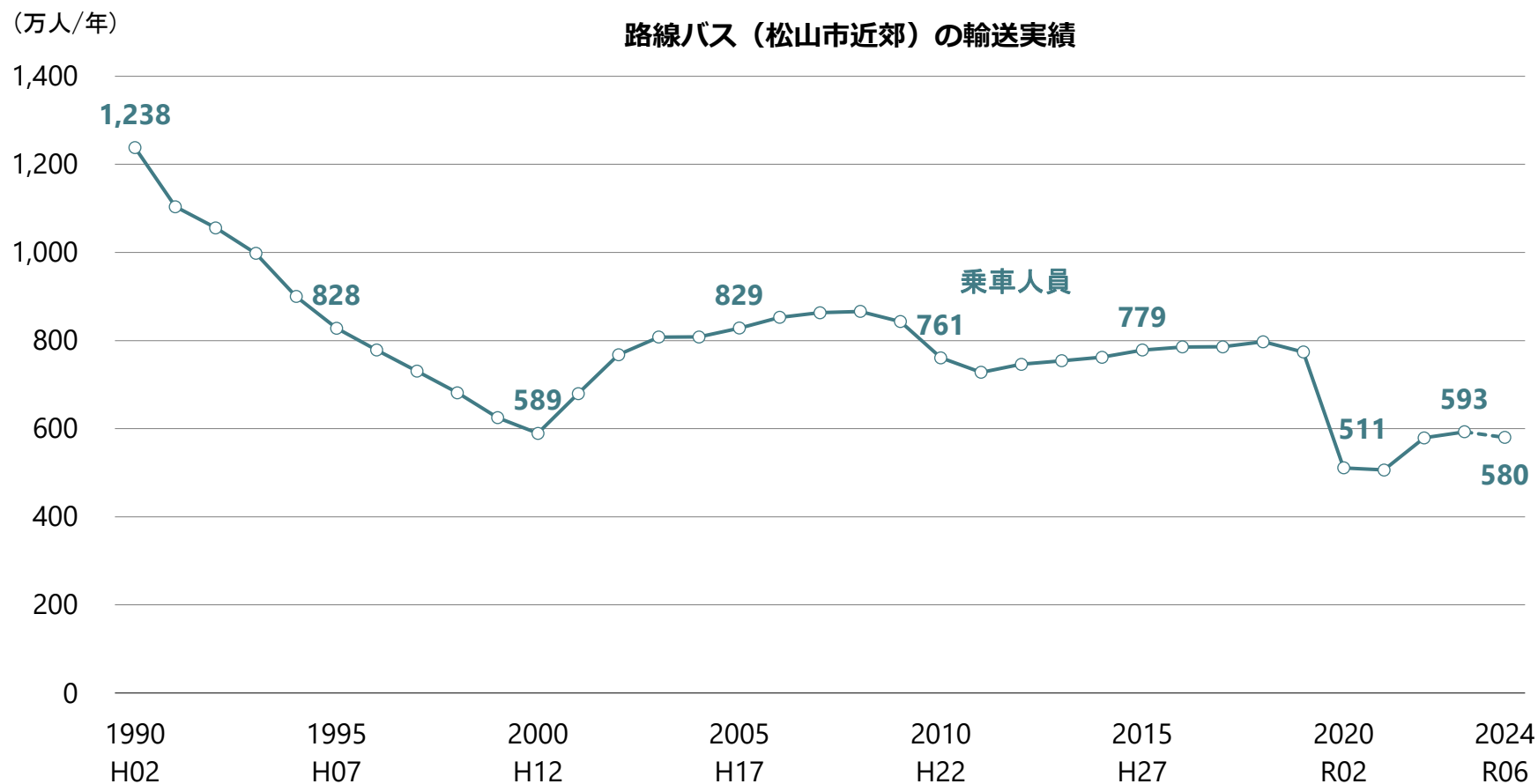


伊予鉄道 市内線電停の乗降客数



▼ 路線バスの利用状況

- ・路線バスの乗車人数も、鉄軌道同様、平成12（2000）年頃まで減少傾向にあったが、その後増加し、平成22（2010）年頃に再度減少した後、コロナ禍前までは漸増傾向にあった。
- ・新型コロナウイルスの影響で大きく減少した後は、回復傾向がみられるが伸びは鈍化している。



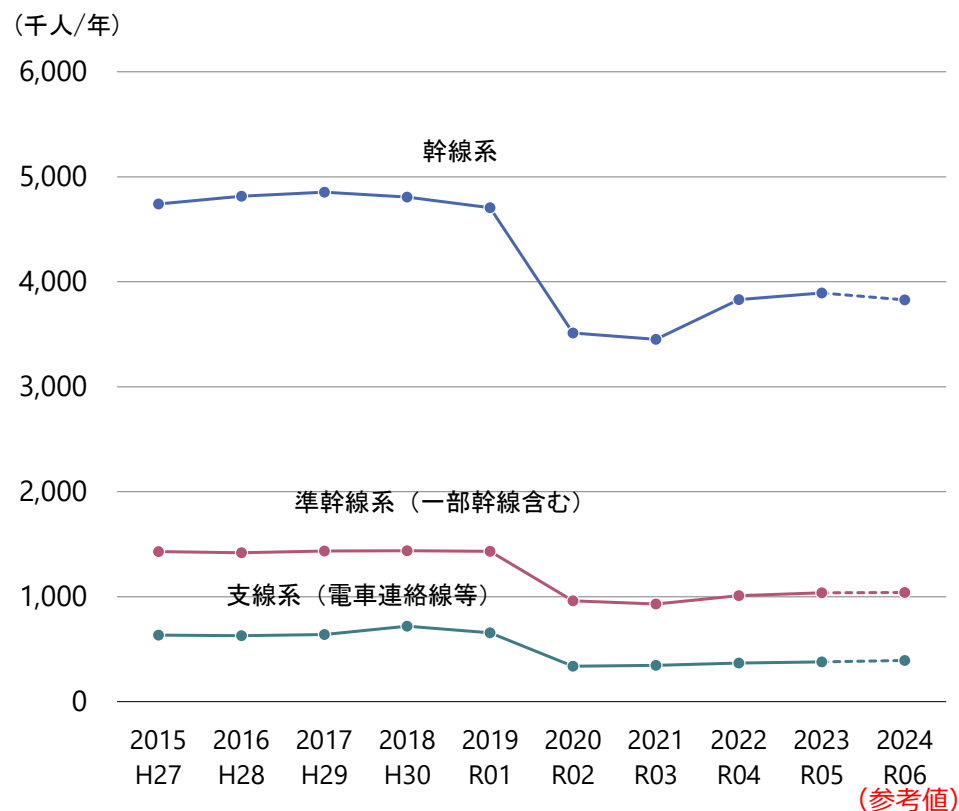
※リムジンバス・特急バス含む

出典：伊予鉄バス株式会社

(参考値)

▼ 路線バスの利用状況（路線別）

- ・ 森松砥部線や松山空港線、北条線など、郊外拠点と中心部間や、交通拠点等へアクセスする「幹線」に位置付けられている路線の乗車人数は、準幹線の約3倍。
- ・ 電車連絡など、駅端末の輸送を担う「支線」系の路線は、「準幹線」の1/2程度。



<幹線系>

- ・ 森松・砥部線
- ・ 松山空港線
- ・ 北条線
- ・ 10番線
- ・ 川内線
- ・ 勝岡・運転免許センター線

<準幹線系（一部幹線含む）>

- ・ 三津・吉田線
- ・ 市坪はなみずき線
- ・ 北伊予線
- ・ 都心循環東南線
- ・ 伊台線
- ・ 松山中央公園線

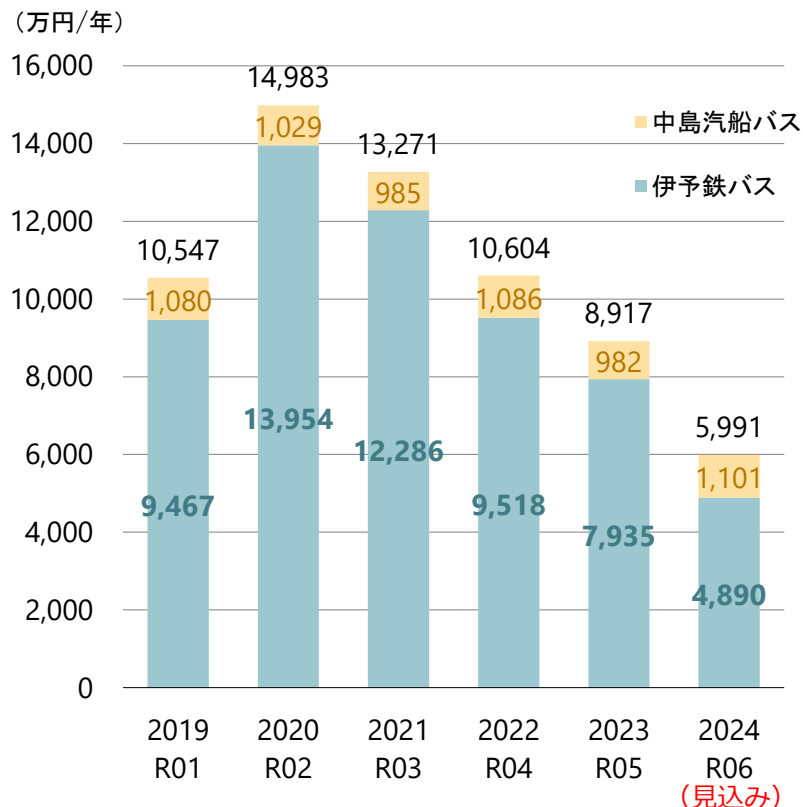
<支線系（電車連絡線等）>

- ・ 拝志線
- ・ 森松・横河原線
- ・ 電車連絡 余戸・今出ループ線
- ・ 電車連絡 久米窪田線
- ・ 電車連絡 梅本ループ
- ・ 電車連絡 三津ループ線
- ・ 松山観光港連絡バス

▼ 路線バスの補助金額

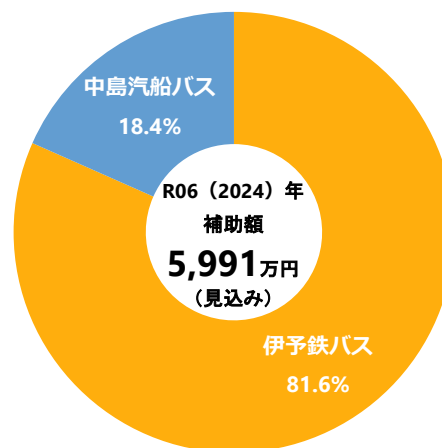
- ・バス路線に対する補助額は、新型コロナウイルス感染拡大等による利用者の減少に伴い、令和2（2020）年度には約1億5千万円に達していたが、その後の利用回復等により減少し、令和6（2024）年度では約6千万円（見込み）となっている。
- ・補助金額のうち、約82%が伊予鉄バス、約18%が中島汽船バスで、約63%が松山市負担である。

市内バス路線の補助金額の推移



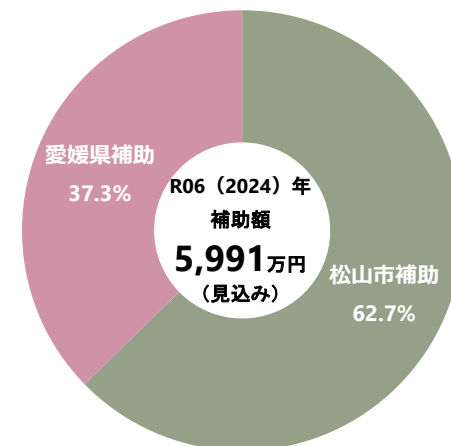
補助金内訳

事業者別内訳



※県・市による協調補助分を含み、国・県による協調補助分を除く。

県・市別内訳



出典：伊予鉄バス・中島汽船バス

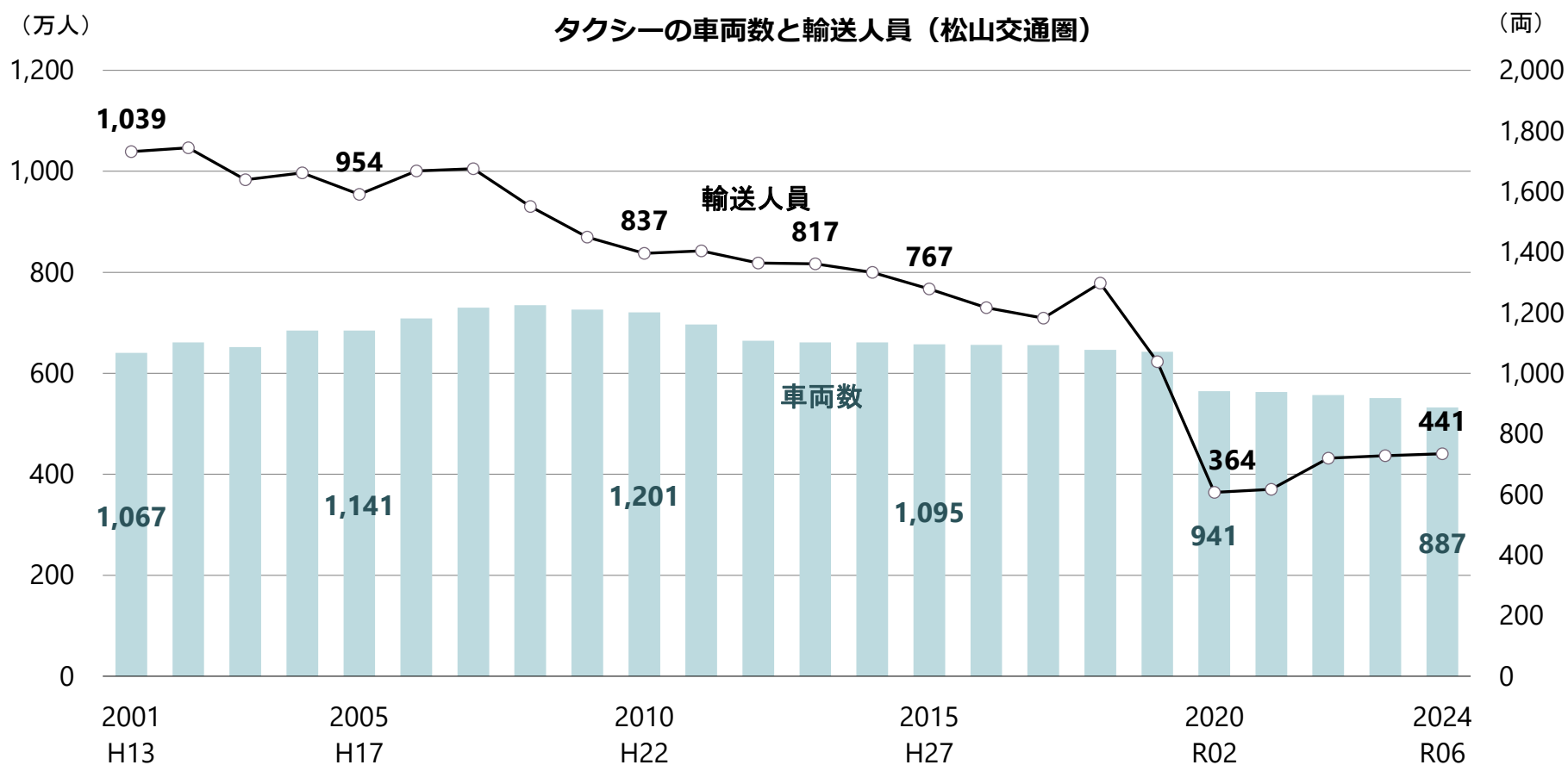
▼ タクシーの現状

- ・松山市内では、46のタクシー事業所（営業所含む。個人除く）が運行
- ・松山市中心部に集中し、郊外や島嶼部には位置していない状況



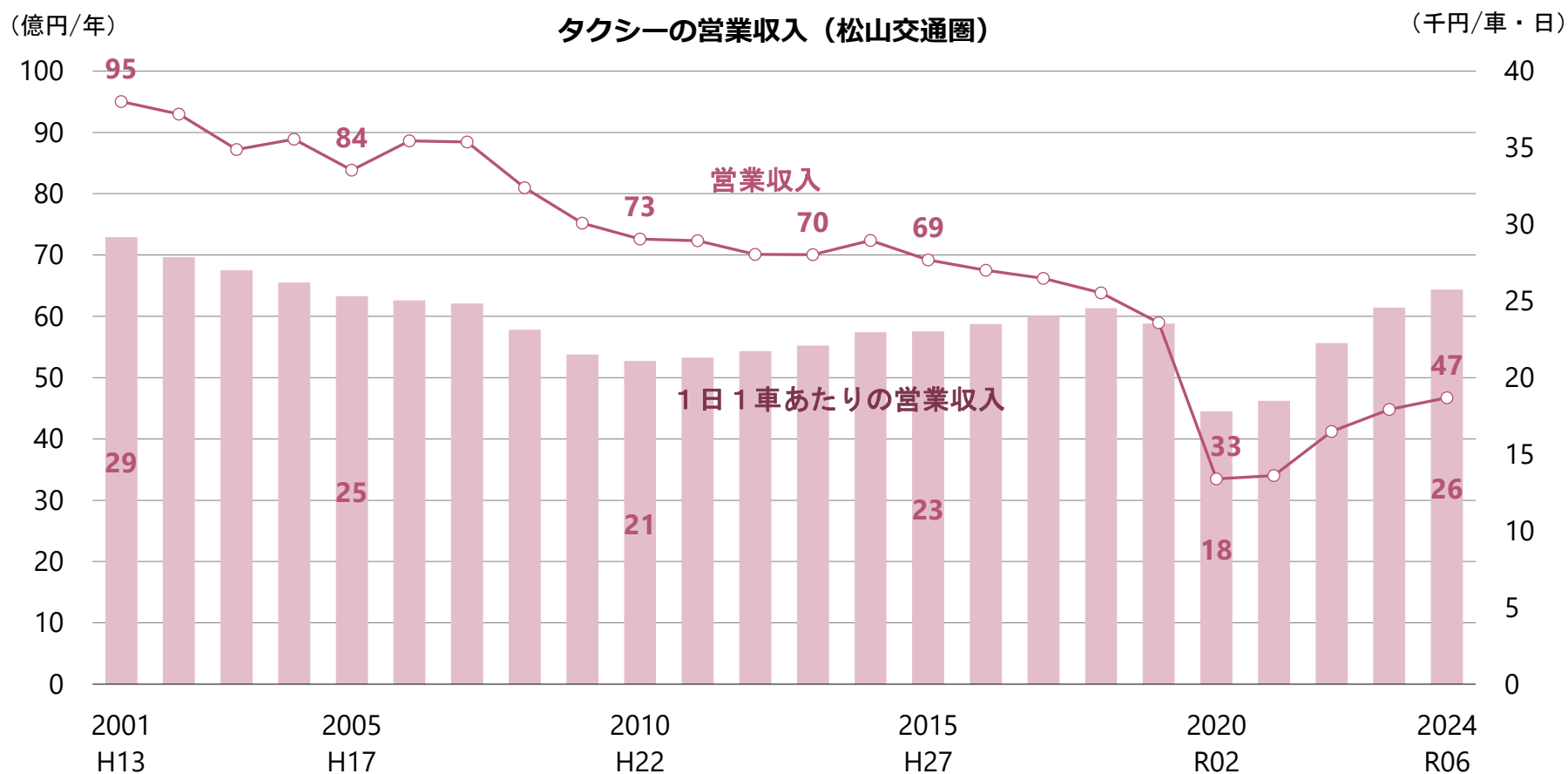
▼ タクシーの現状

- ・松山交通圏のタクシーの車両数は、平成27（2015）年頃まで横ばいで推移していたが、コロナの影響で大きく減少し、その後も減少が継続。
- ・輸送人員も減少傾向が続いていたが、令和3（2021）年から漸増傾向に転じている。



▼ タクシーの現状

- ・松山交通圏のタクシーの総営業収入は、減少傾向が続き、コロナの影響で大きく減少したが、その後は回復傾向にある。
- ・1日1車あたりの営業収入も、ここ数年は増加を続け、コロナ禍前の水準に戻っている。



▼ 松山市予約制乗合タクシー

【運行エリア】

廃止路線バス	デマンドタクシー
立岩線	立岩地区「高縄山麓号」
五明線	五明・伊台地区「あいみよん号」
河中線	日浦・湯山地区
丹波線	久谷地区

【利用方法】

Step01 | 事前登録

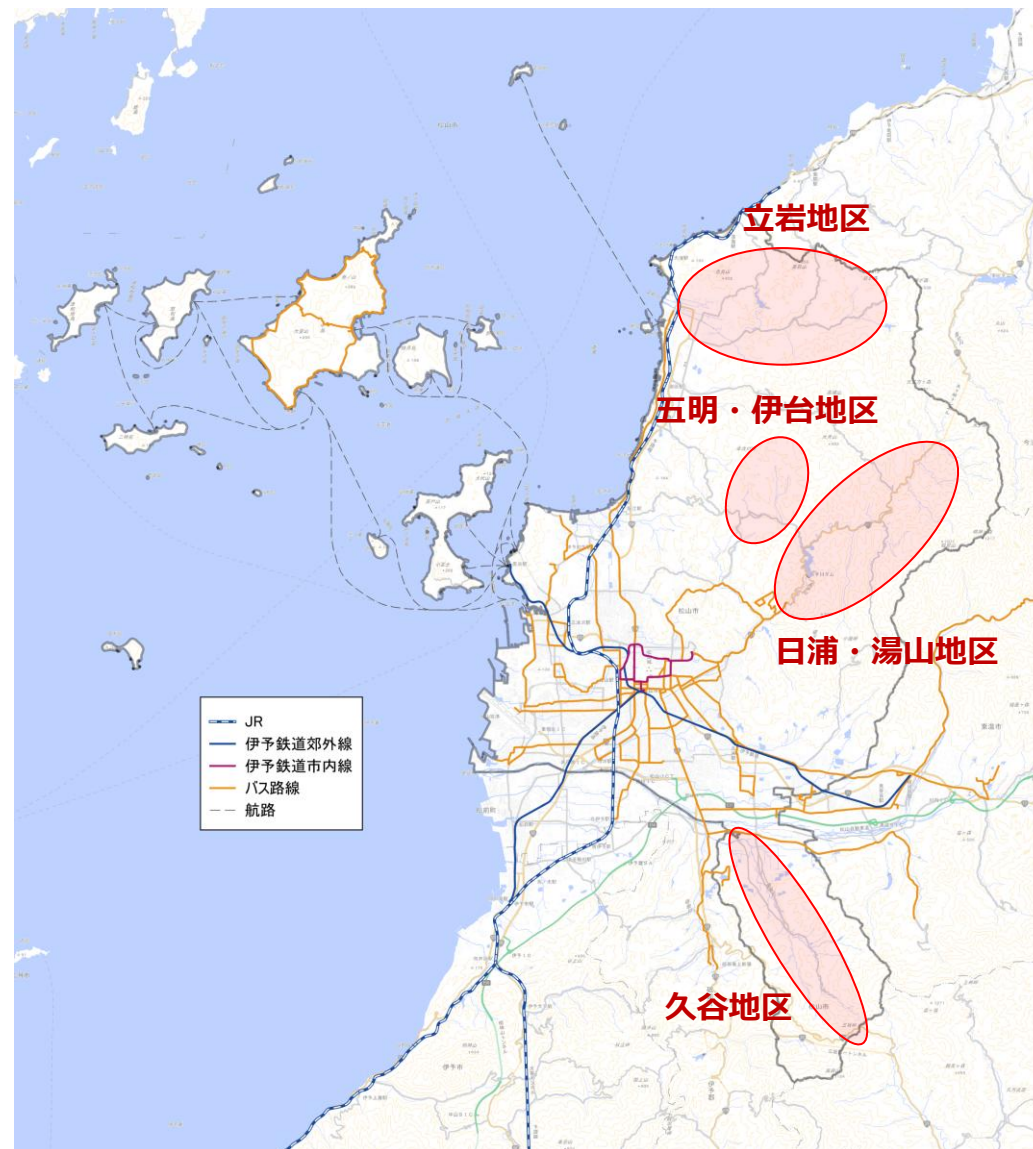


Step02 | 電話予約



Step03 | 利

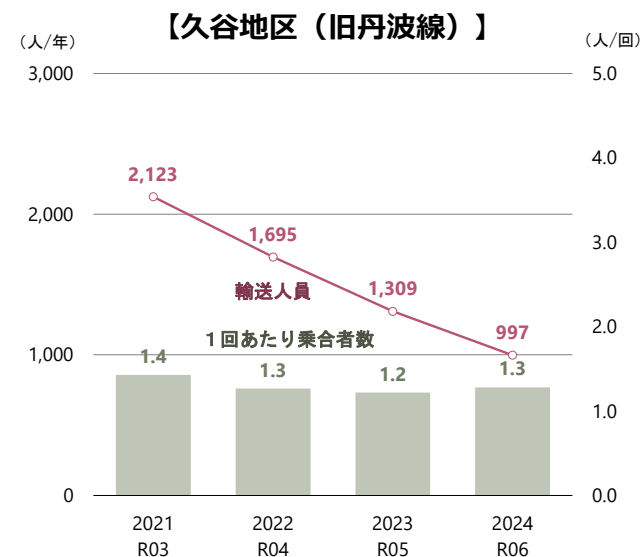
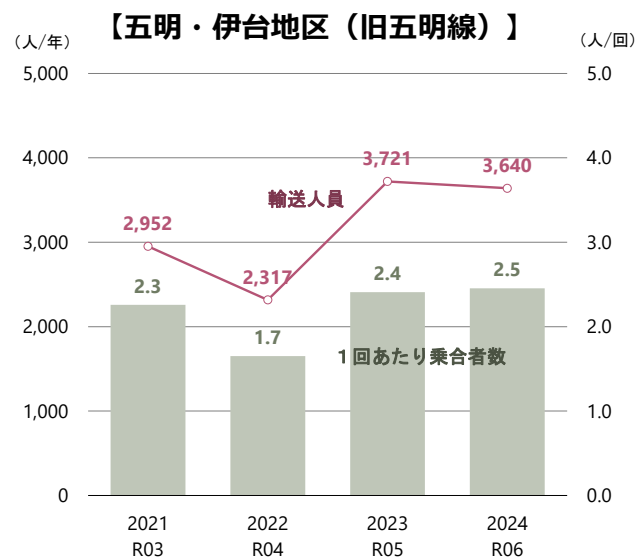
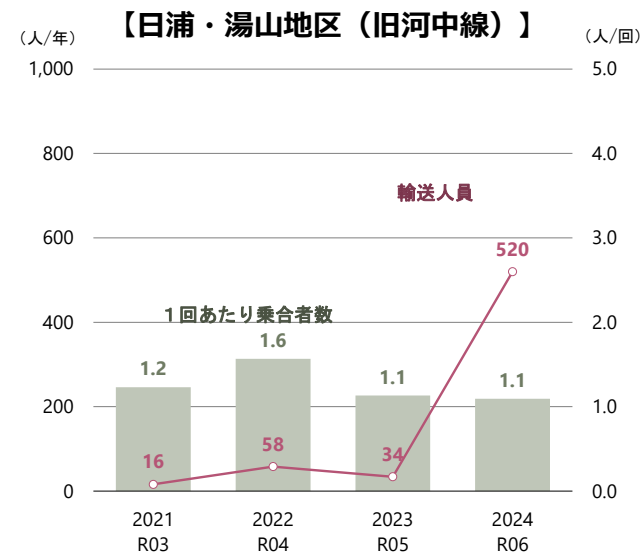
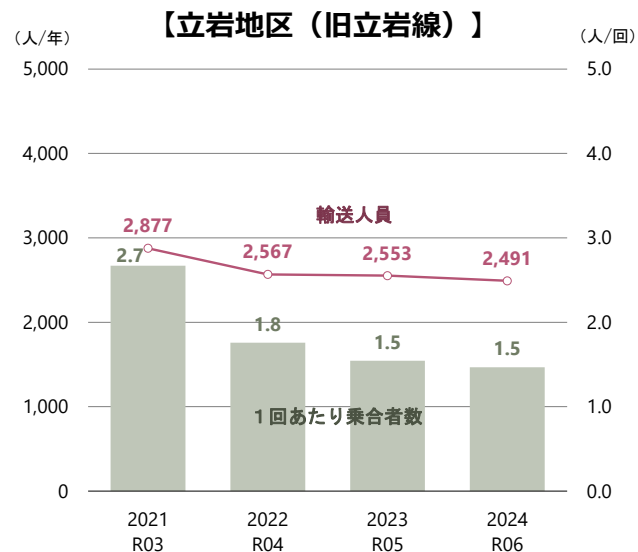
用



▼松山市予約制乗合タクシー

【利用状況】

- ・松山市予約制乗合タクシーの利用者は、立岩地区では漸減傾向、日浦・湯山や五明・伊台地区では増加傾向にある。
- ・久谷地区では右肩下がり減少しつつある。
- ・1回あたりの乗合者数は、五明・伊台地区では2人以上と高い。

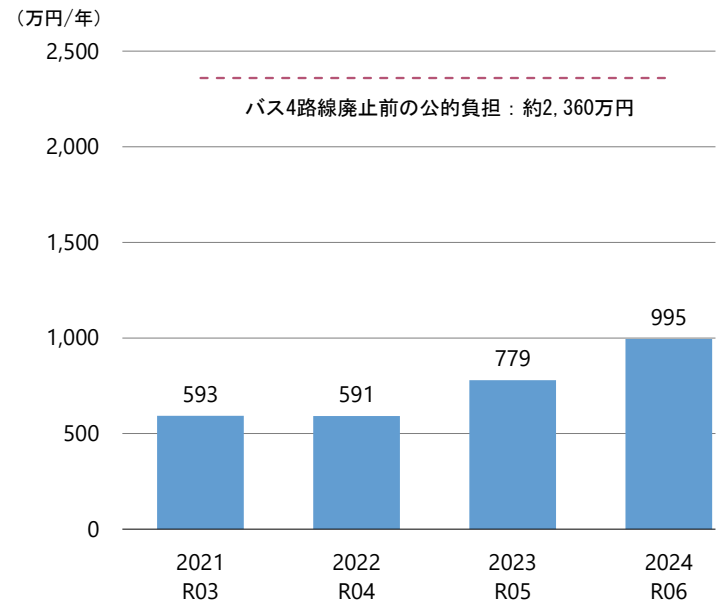


▼ 松山市予約制乗合タクシー

【収支状況】

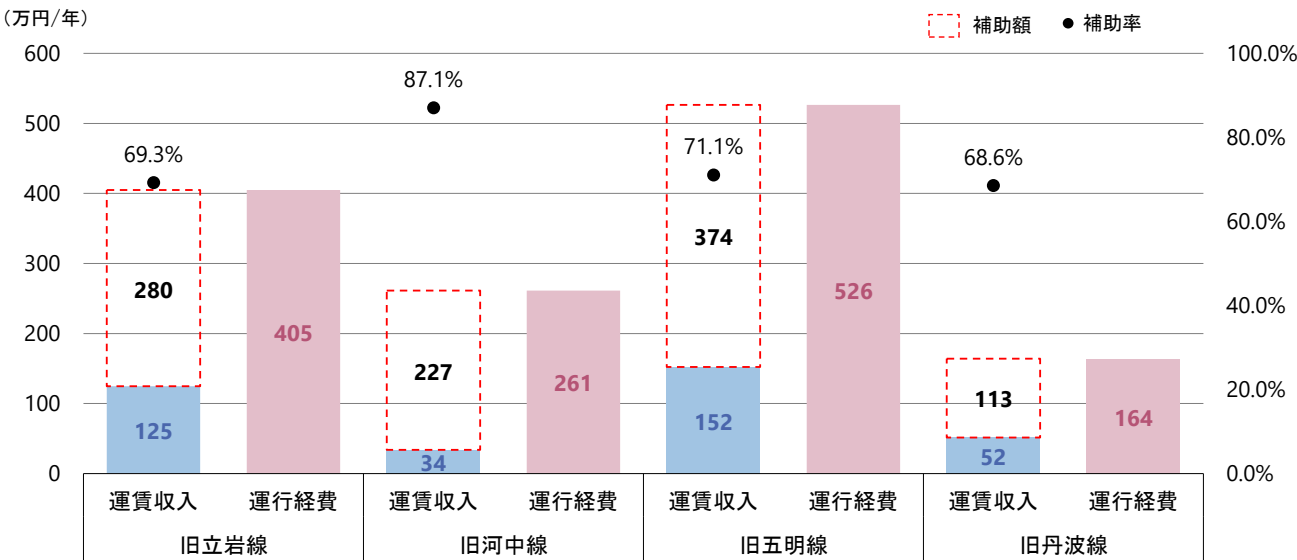
・松山市の補助額は増加傾向にあるが、路線バス4路線廃止前に比較して1/2程度に削減。

補助額の推移（4地区計）



(見込み)

令和6（2024）年度 地区別補助額（見込み）



※四捨五入の関係で、運賃収入+補助費と運行経費が一致しない場合がある

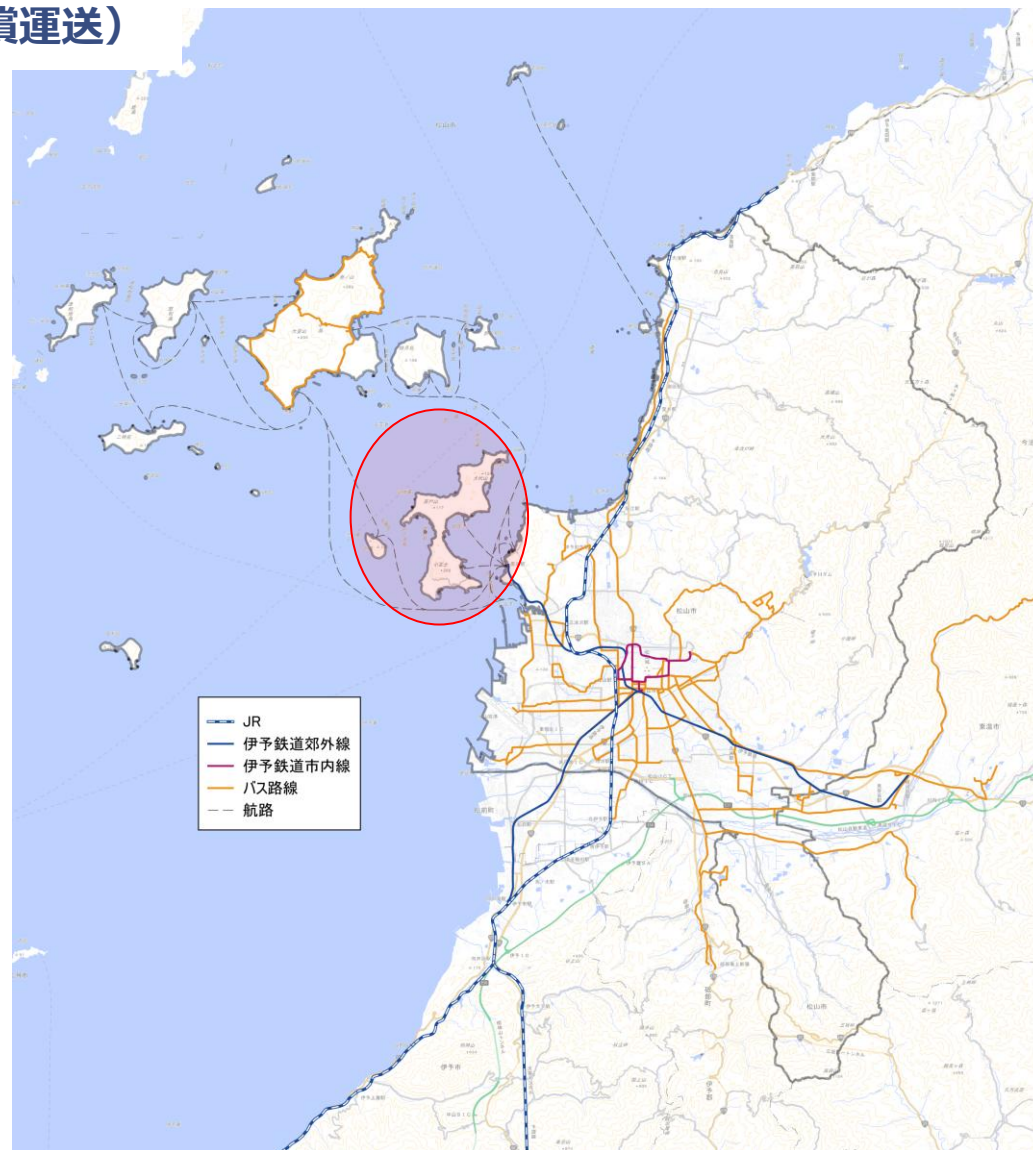
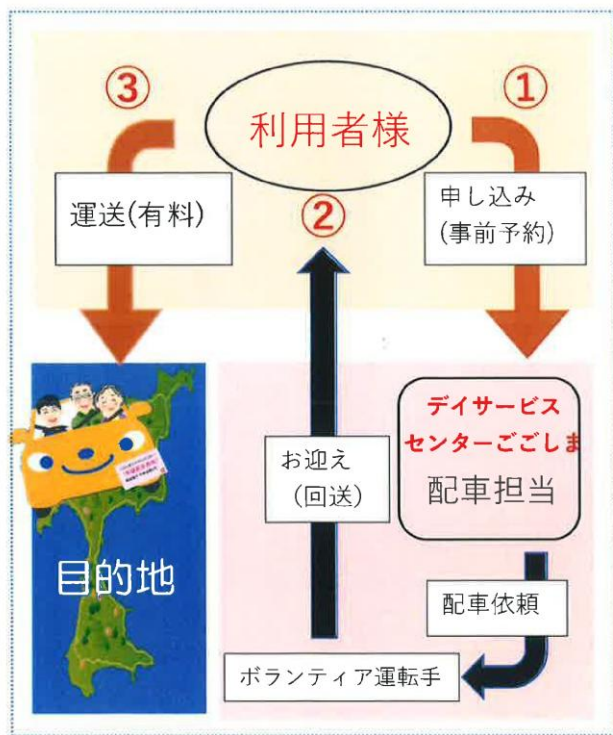
出典：松山市

▼ ごごしまふれあいタクシー（交通空白地有償運送）

【運行エリア】

興居島本島（松山市泊町）

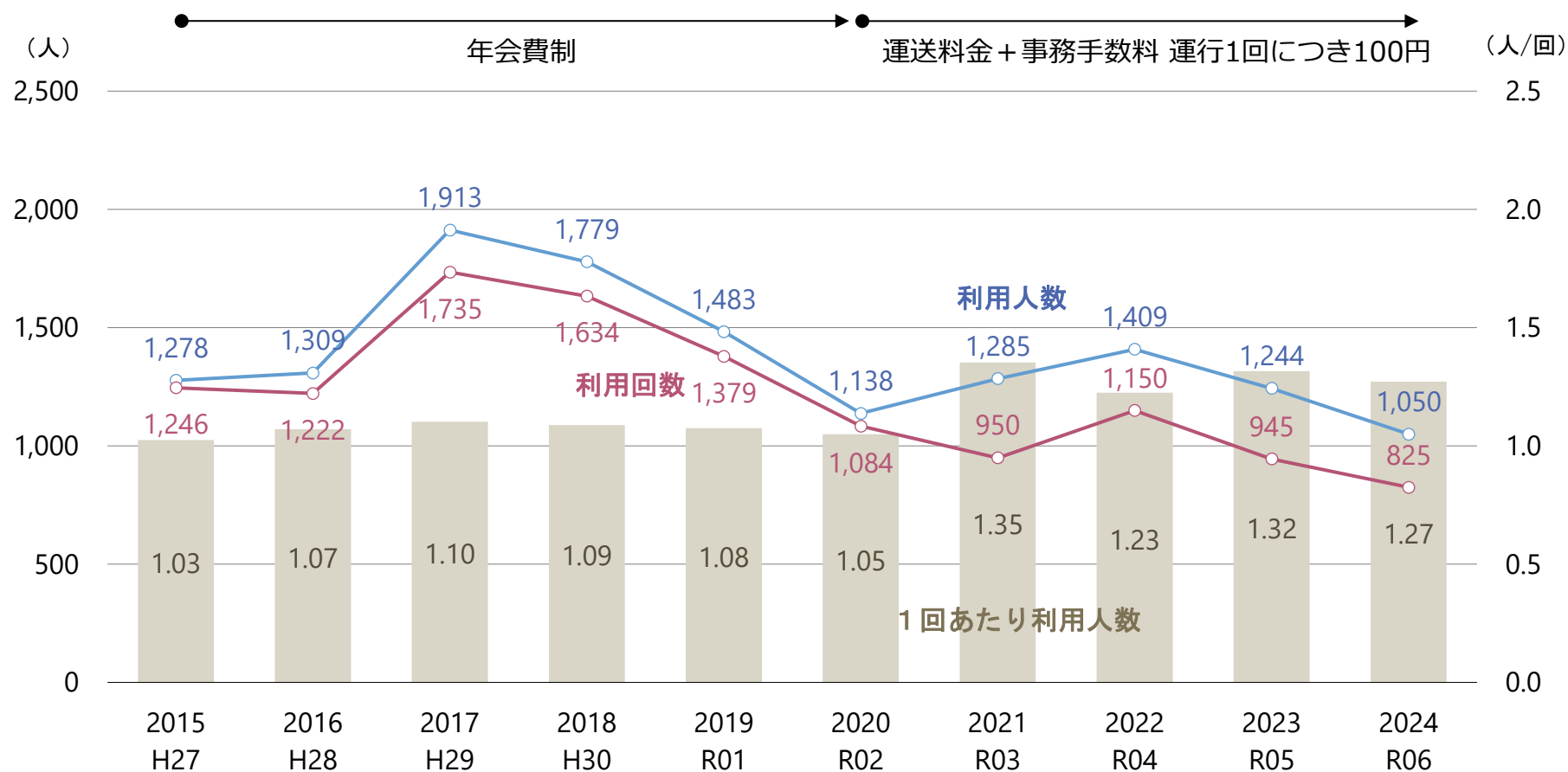
【利用方法】



▼ ごごしまふれあいタクシー（交通空白地有償運送）

【利用状況】

- ・利用人数は、コロナ禍に一旦増加したものの、ここ数年は減少傾向。
- ・1回あたりの利用人数は、令和2（2020）年以前よりも高くなっている。

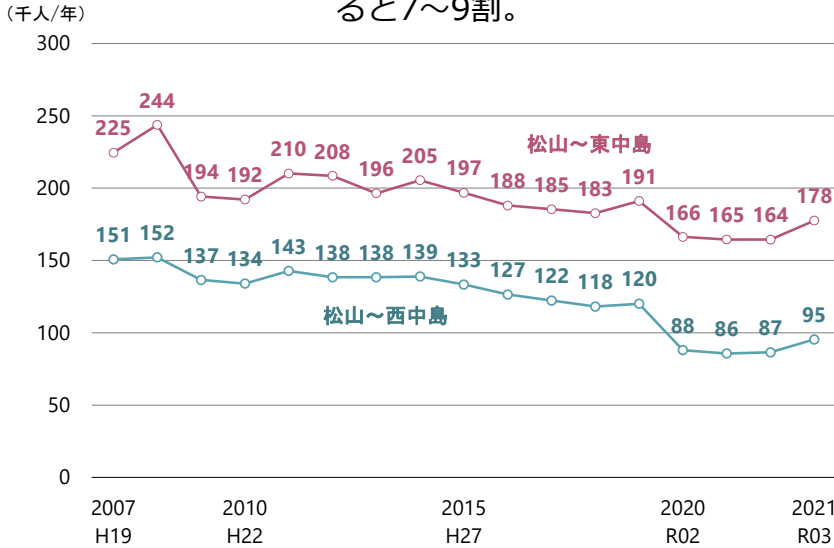


▼ 海上交通（市域内）の現状

【航 路】

中 島	三津浜～高浜 ～松山観光港～睦月 ～野忽那～大浦	中島汽船株式会社
安居島	北条港～安居島港	(有) 新喜峰
興居島	高浜港 ～由良港・泊港	株式会社ごごしま

【利用状況】・中島関連航路の乗降人数は、ここ数年は増加傾向にあるが、10年前に比べると7～9割。



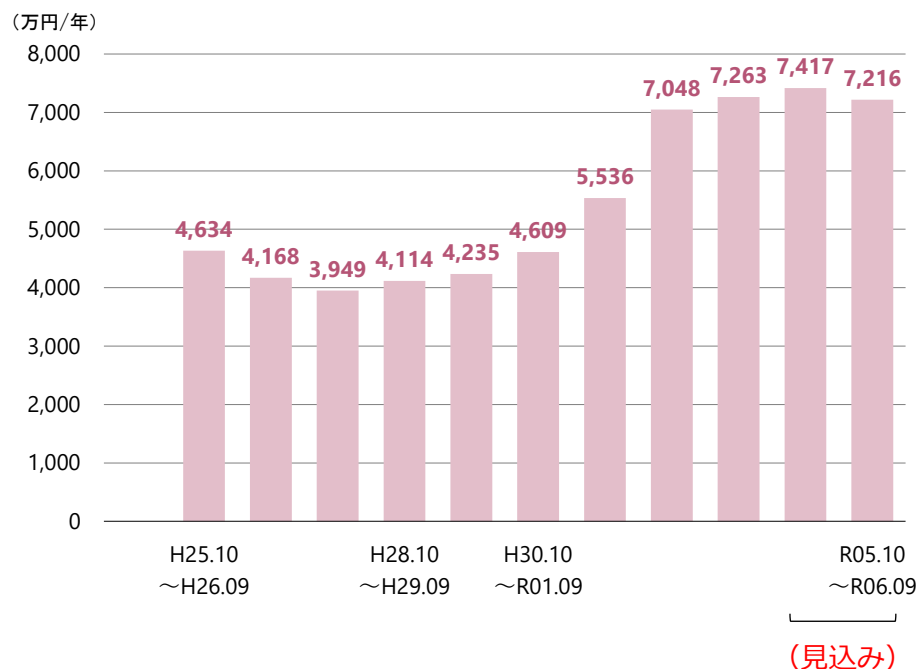
出典：松山市

▼ 海上交通（市域内）の現状

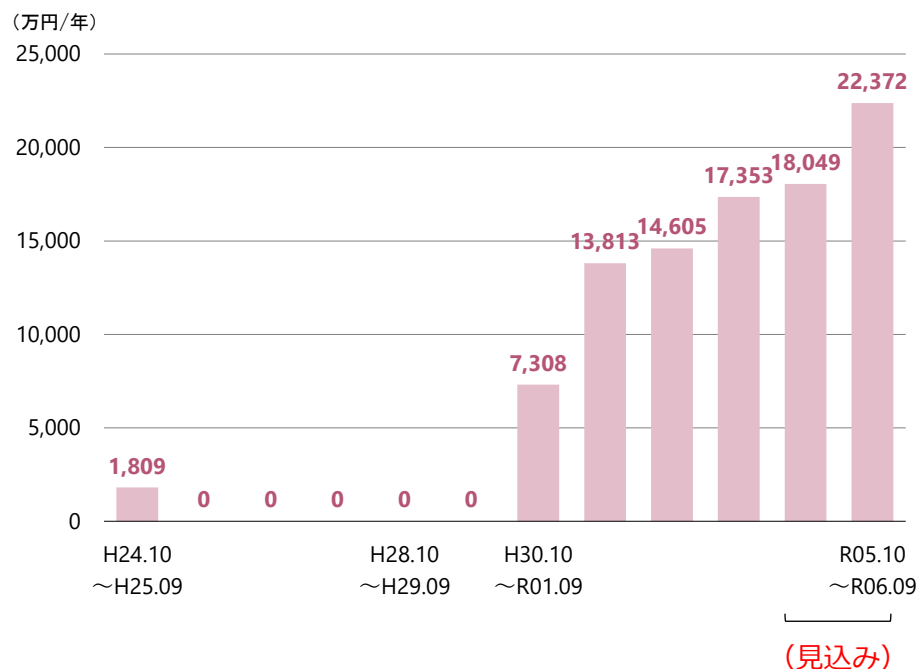
【補助額】

- ・ 安居島関連の航路に対する補助額は、平成28（2018）年頃まで減少傾向にあったが、以降は増加を続け、コロナ禍で急増。令和5（2023）年では若干減少。
- ・ 中島関連航路の補助額は、増加の一途を辿っている。

北条港～安居島港



三津浜～高浜～松山観光港～睦月～野忽那～大浦



※補助額は、国・県・市分

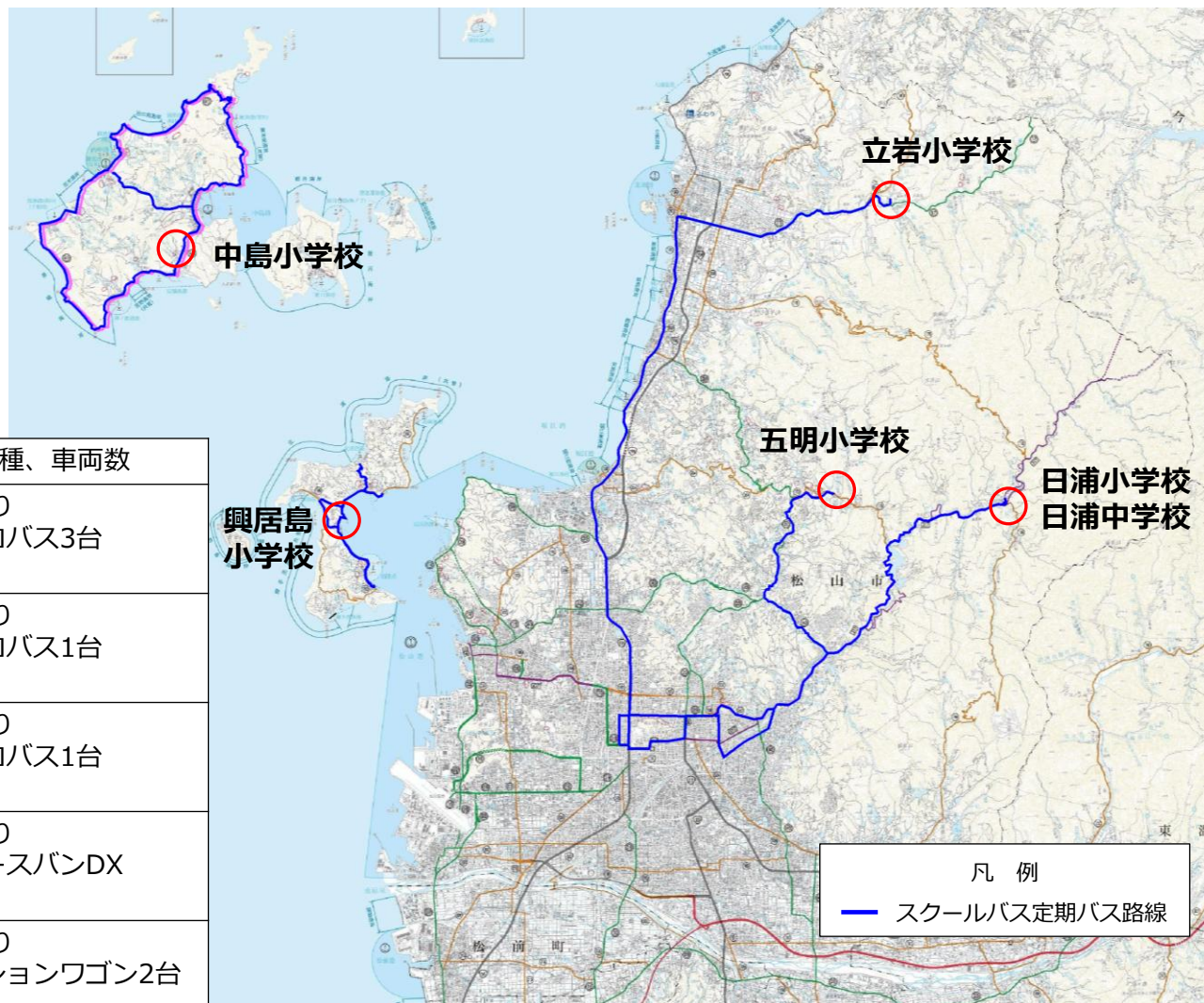
出典：松山市

▼ スクールバス

【概 要】

- ・松山市内では、既存バス路線の利用が不便な5地区・6校で、通学手段としてスクールバスを運行。
- ・令和6（2024）年度の運行経費は5地区計で、約2,300万円となっている。

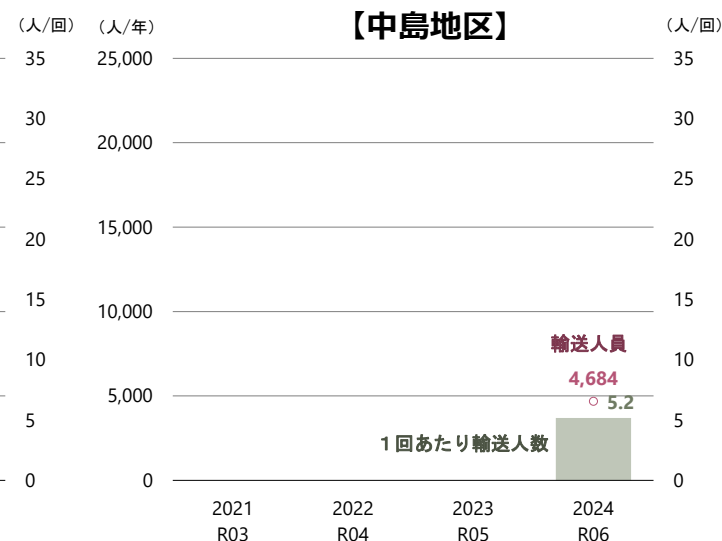
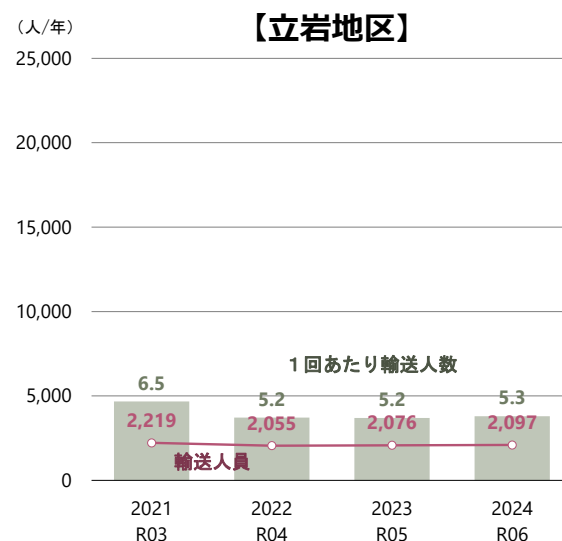
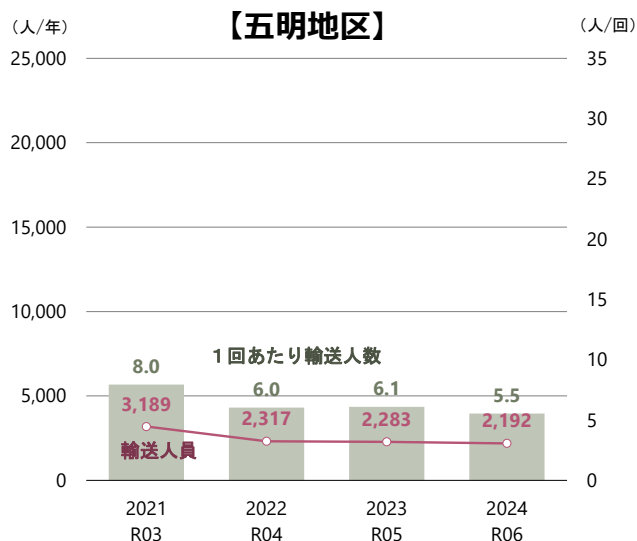
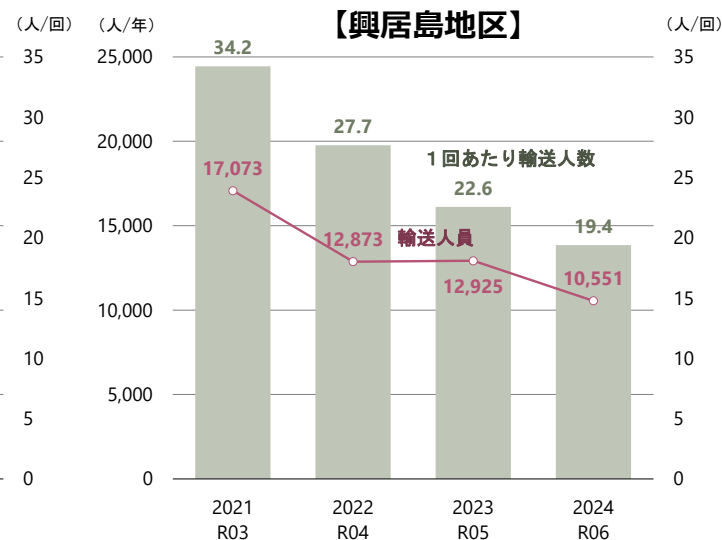
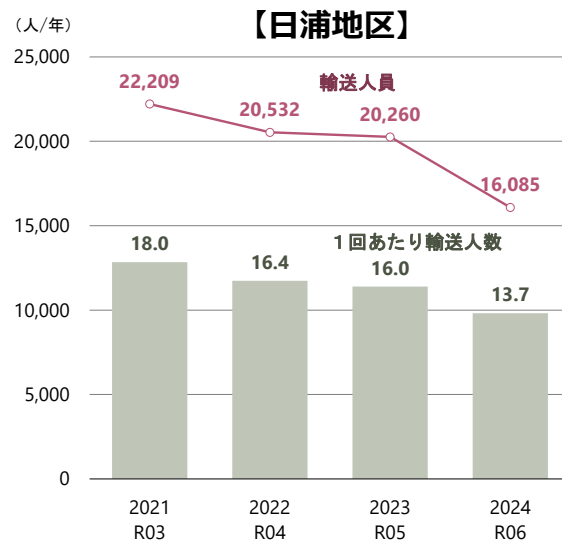
地区	対象校	運行日時	運行経路	車種、車両数
日浦地区	日浦小学校 日浦中学校	開校日 登校 3 便 下校 3 便	教育委員会 ～日浦 1日1往復	29人乗り マイクロバス3台 市有
興居島地区	興居島小学校	開校日 登校 1 便 下校 2 便	由良～興居島 ～泊～興居島 1日1往復半	29人乗り マイクロバス1台 市有
五明地区	五明小学校	開校日 登校 1 便 下校 1 便	教育委員会 ～五明 1日1往復	29人乗り マイクロバス1台 市有
立岩地区	立岩小学校	開校日 登校 1 便 下校 1 便	教育委員会 ～立岩 1日1往復	15人乗り ハイエースバンDX 市有
中島地区	中島小学校	開校日 登校 2 便 下校 3 便	中島小学校～ 1日2往復	10人乗り ステーションワゴン2台 市有



▼ スクールバス

【利用状況】

- ・スクールバスの輸送人員は、各地区（小・中学校）とも減少傾向。
- ・興居島地区では1回あたりの輸送人員が他地区に比べ多いが、ここ数年で大きく減少。
- ・中島地区は令和6年度から運行開始。



▼チョイソコ（民間相乗り送迎サービス）

【概 要】

	概 要
運 行 日	月曜日～金曜日 (土・日・祝は運休)
運行時間	9:00～12:00、13:00～16:00 ※（おのくめ）9:00～16:00
利用料金	3,500円/月

【利用方法】

Step01 | 事前登録

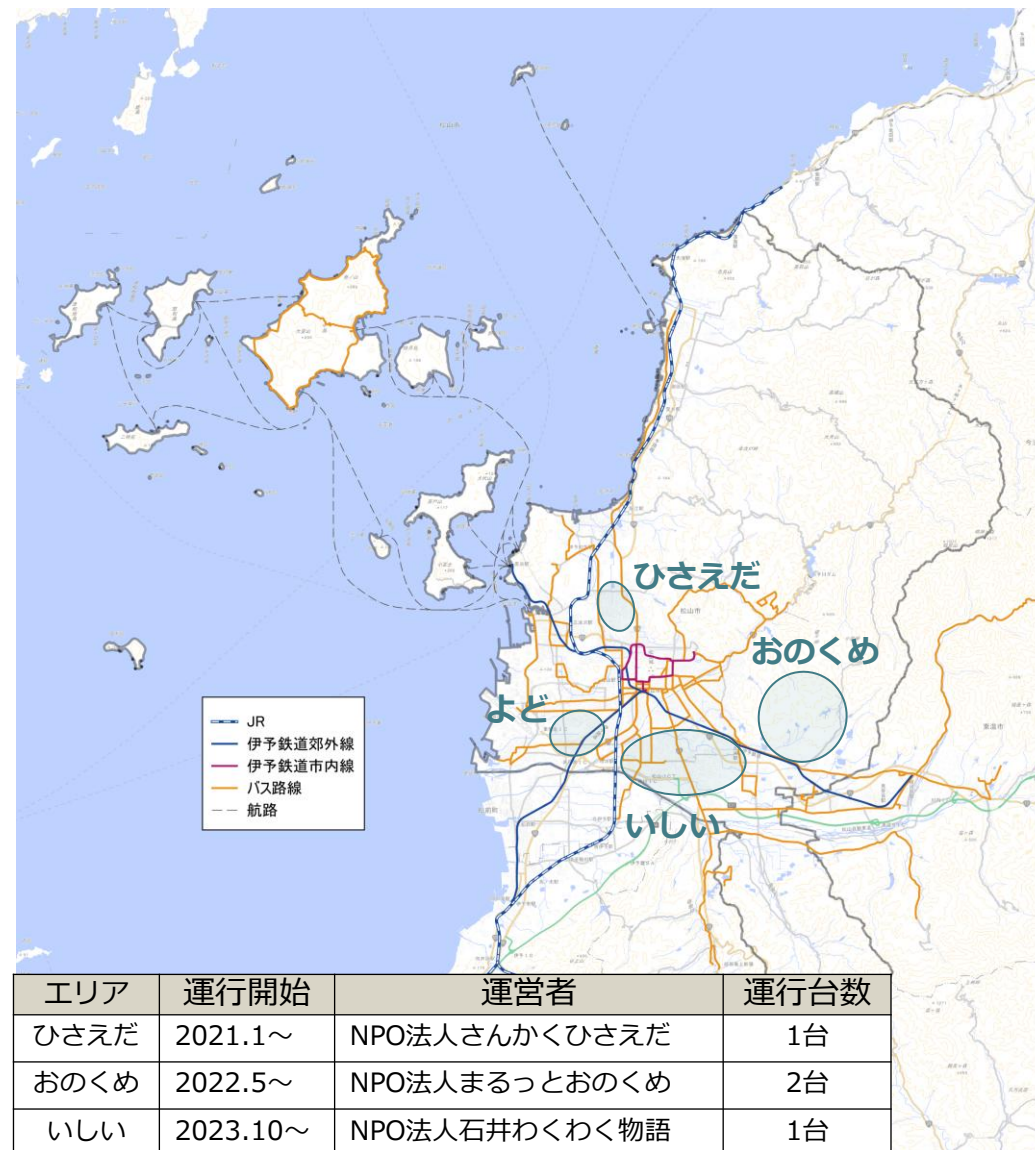


Step02 | 電話予約



Step03 | 利

用



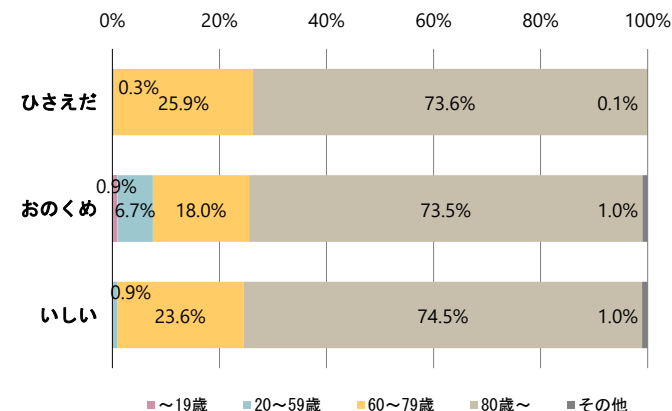
エリア	運行開始	運営者	運行台数
ひさえだ	2021.1～	NPO法人さんかくひさえだ	1台
おのくめ	2022.5～	NPO法人まるっとおのくめ	2台
いしい	2023.10～	NPO法人石井わくわく物語	1台
よど	2025.5～	NPO法人ちょこっと多縁よど	1台

▼チョイソコ（民間相乗り送迎サービス）

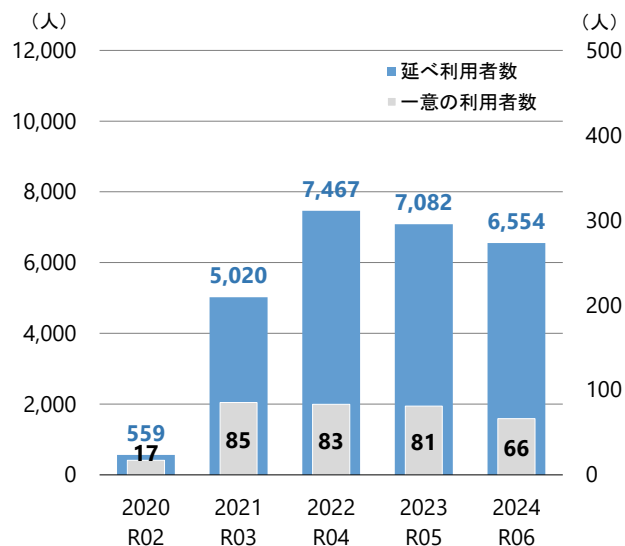
【利用実績】

- ・延べ利用者は、「おのくめ」で年間1万人以上、「ひさえだ」でも、延べ5,000人以上の利用がある。
- ・利用者の年代は高齢者がほとんどで、特に80歳以上が7割以上を占める。
- ・リピーターが多く、同一個人が複数回利用している傾向にある。

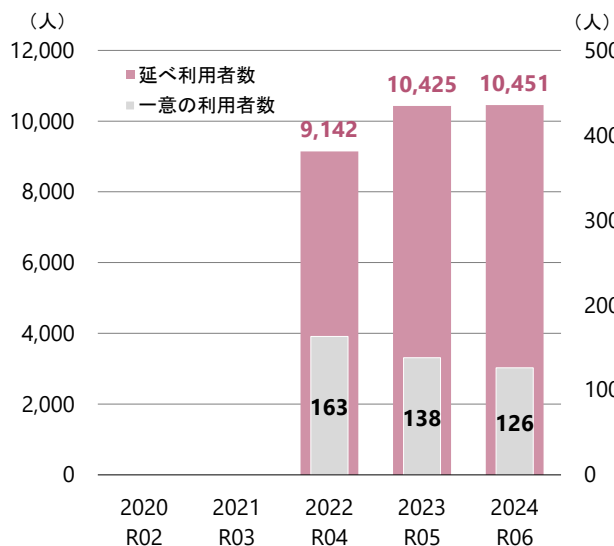
利用者の年代構成



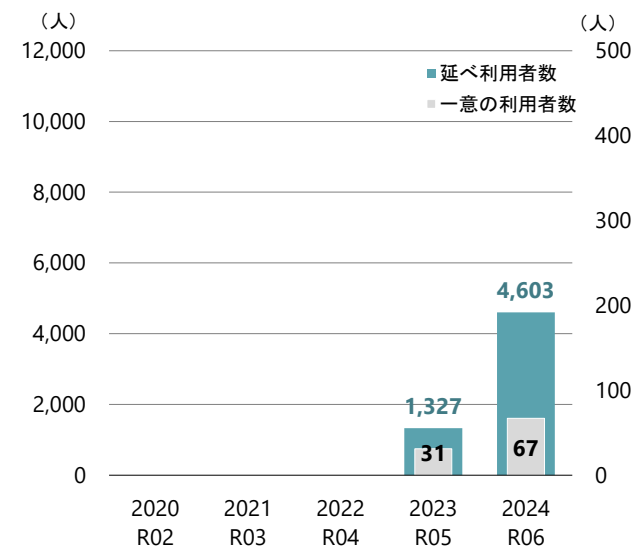
チョイソコひさえだ



チョイソコおのくめ



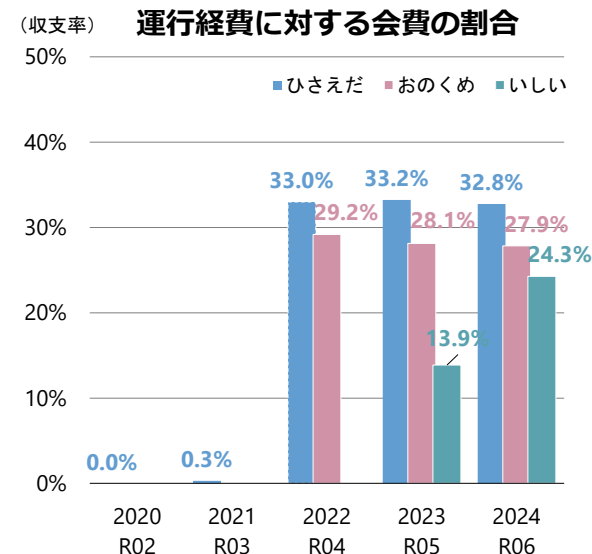
チョイソコいいい



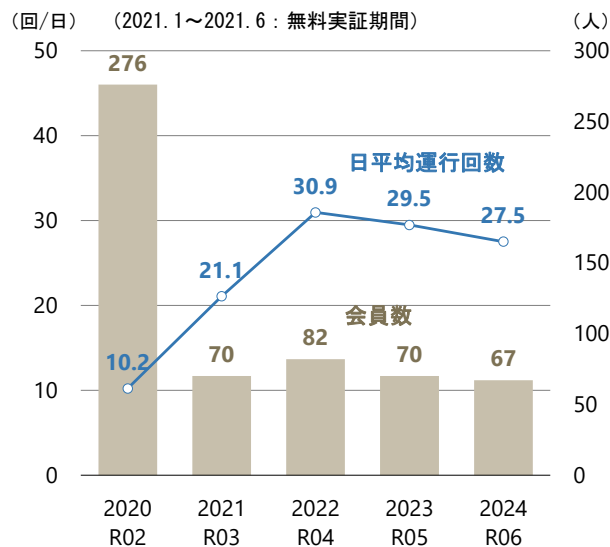
▼チョイソコ（民間相乗り送迎サービス）

【利用実績・収支状況】

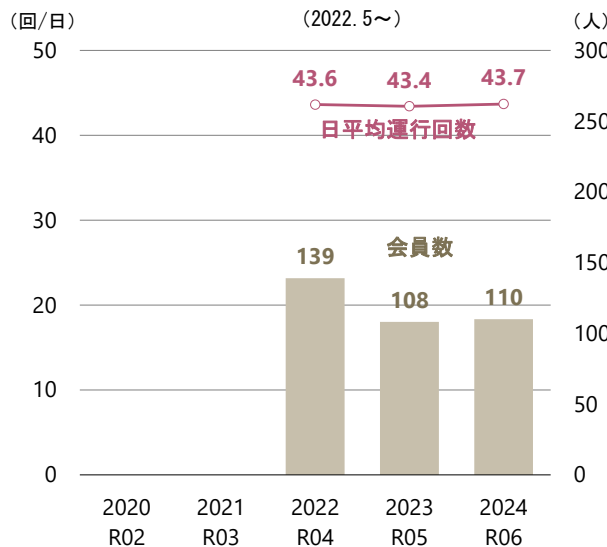
- ・日平均の運行回数は「おのくめ」で40回以上と多く、会員数も100人を超えている。
- ・運行経費に対する会費の割合は令和6（2024）年で20～30%程度。（不足分は協賛金等で運営）



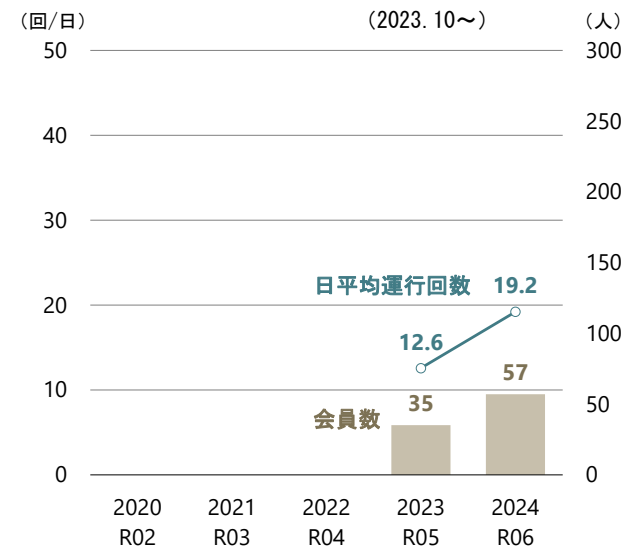
チョイソコひさえだ



チョイソコおのくめ



チョイソコいしい

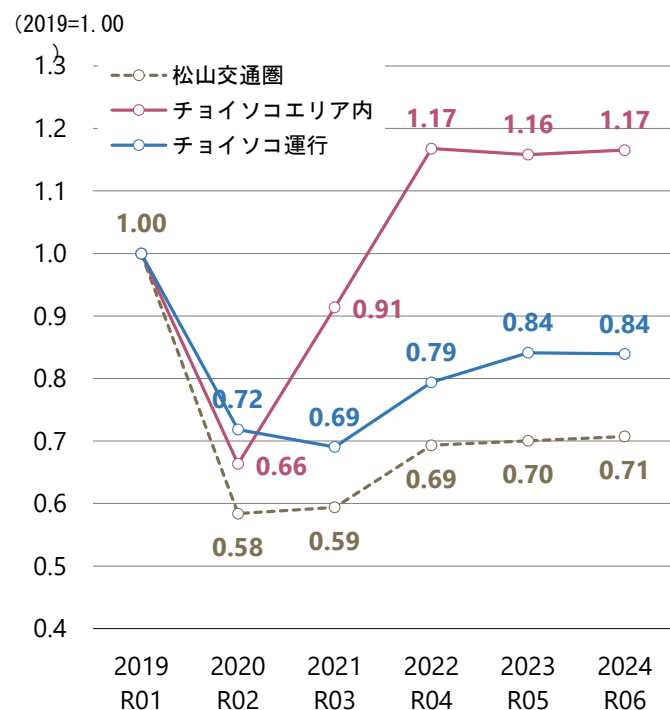


▼チョイソコ（民間相乗り送迎サービス）

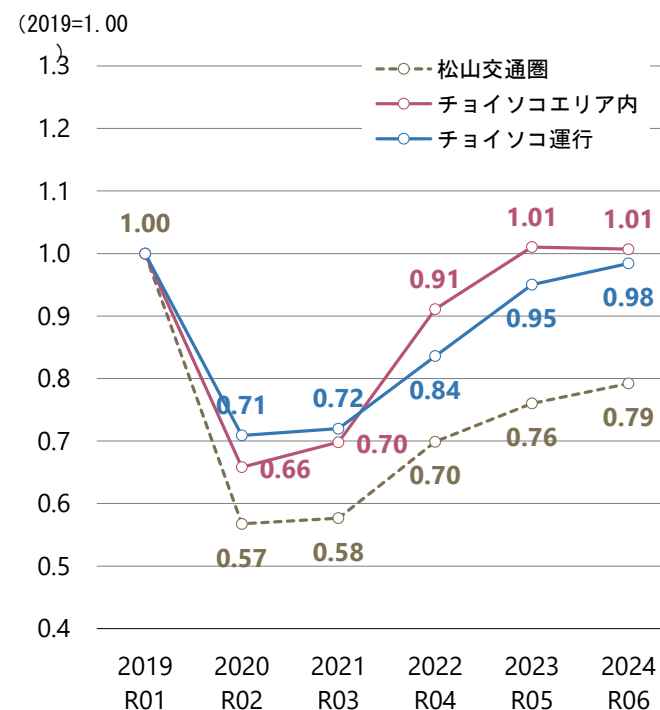
【一般タクシーへの影響】

- ・チョイソコ運行エリア内のタクシー事業者、チョイソコ運行事業者、松山交通圏のタクシーの輸送人員、営業収入の伸びを見ると、チョイソコエリア内の事業者及びチョイソコ運行事業者の伸びは松山交通圏平均の伸びを大きく上回っている。

輸送人員



営業収入



※チョイソコエリア内：8事業者、チョイソコ運行：3事業者
2019～2024年の各年データが揃っている事業者のみの集計

出典：愛媛運輸支局

▼ 自動運転バス

- ・ 運行日 : 毎日（メンテナンス日など除く）
- ・ 運行区間 : 伊予鉄道高浜駅前～松山観光港間（往復1.6km 片道2分）
- ・ 運賃 : 片道大人230円、小児120円（完全キャッシュレス）
- ・ 令和6年12月開始。路線バスで全国初「自動運転レベル4」



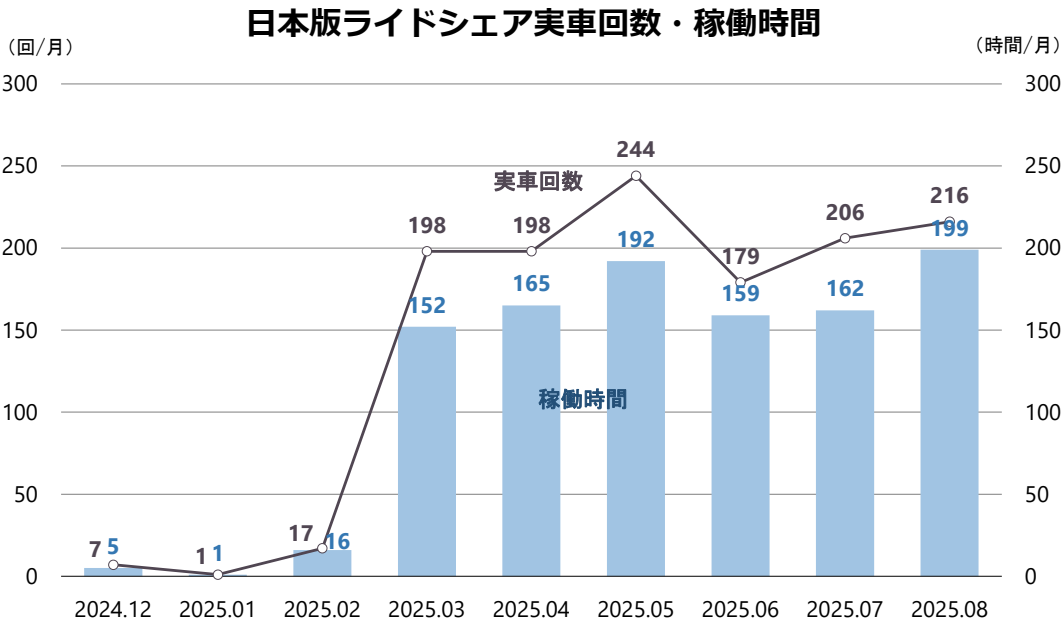
▼ 日本版ライドシェア

【概 要】

	概 要
営業区域	松山交通圏 (松山市(島嶼部除く)、 東温市及び砥部町及び松前町)
運 行 日	金・土曜日：16時台～翌5時台
許可 事業者 (松山交通圏)	◎ 四国交通株式会社 ◎ 伊予鉄タクシー株式会社 ◎ 松山第一交通株式会社 東洋タクシー株式会社 有限会社砥部タクシー ◎ 富士第一交通株式会社 ◎ すみれ第一交通株式会社 松山西第一交通株式会社 愛媛近鉄タクシー株式会社 有限会社空港タクシー ※ ◎は運行開始事業者

【稼働状況】

・日本版ライドシェアは、現時点で5社が運行開始しており、
実車回数は、月変動はあるものの、月に200回程度運行。



↑ 2024.12 伊予鉄タクシー 運行開始

↑ 2025.2 松山第一交通・すみれ第一交通 運行開始

↑ 2025.3 四国交通・富士第一交通 運行開始

▼ シェアサイクル（HELLO CYCLING）

- 公共交通の機能の補完や代替、地域の活性化、観光振興に資する、新たな松山市の交通システムとしてシェアサイクルの定着を図るため、民間事業者2社と松山市の3者で協定書を締結



▼ 利用方法

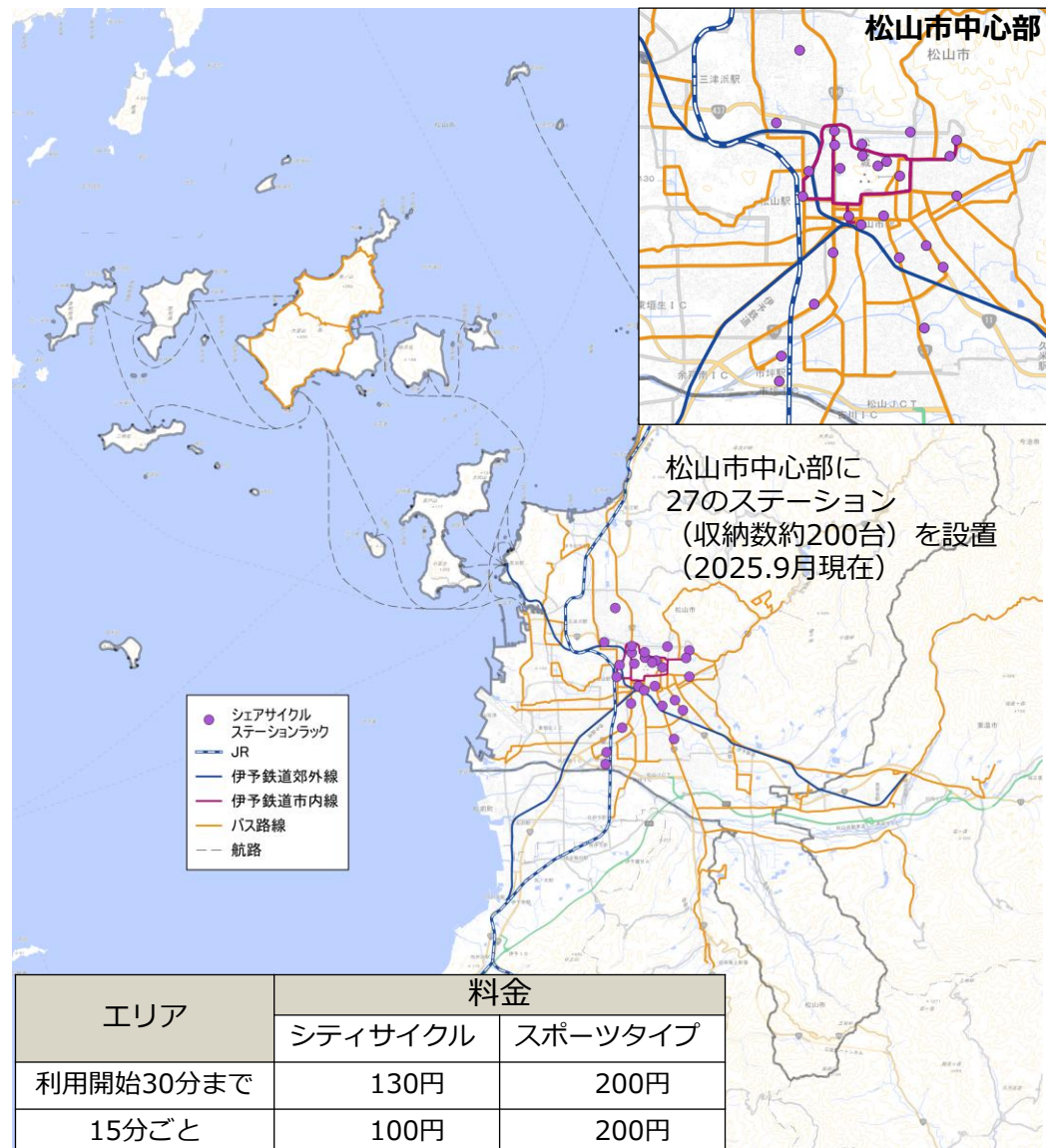
Step01 | アカウント作成



Step02 | 検索・予約



Step03 | 貸出・返却



エリア	料金	
	シティサイクル	スポーツタイプ
利用開始30分まで	130円	200円
15分ごと	100円	200円
12時間まで	1,800円	3,000円

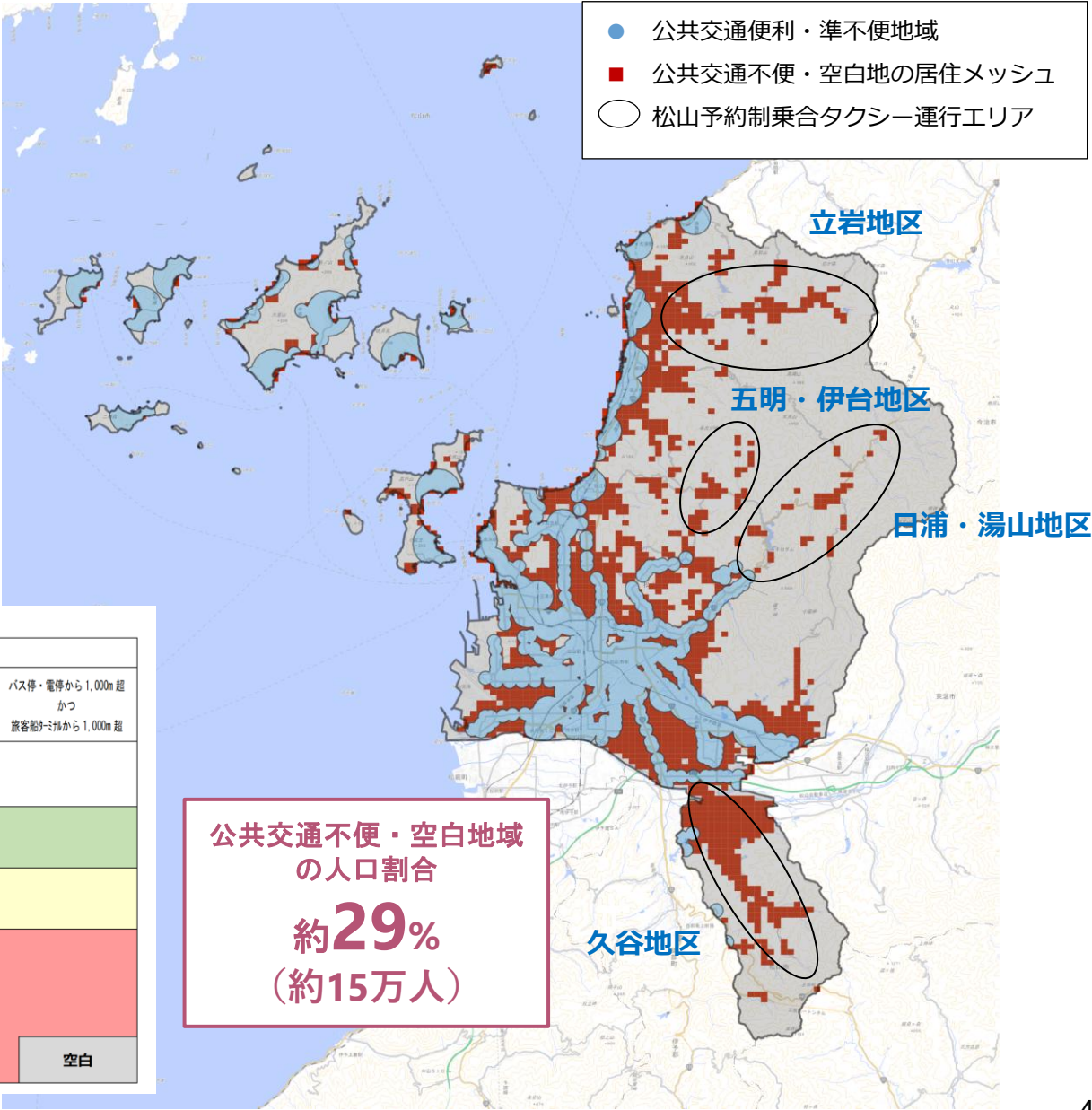
▼ 公共交通不便・空白地

【人口割合】

- 松山市内では、公共交通の利用が不便又は利用ができない人が、約15万人（総人口の29%）存在。
- 松山市予約制タクシーが運行している4地区では、バスの代替として移動の足が確保されている。

【公共交通利便性の定義】

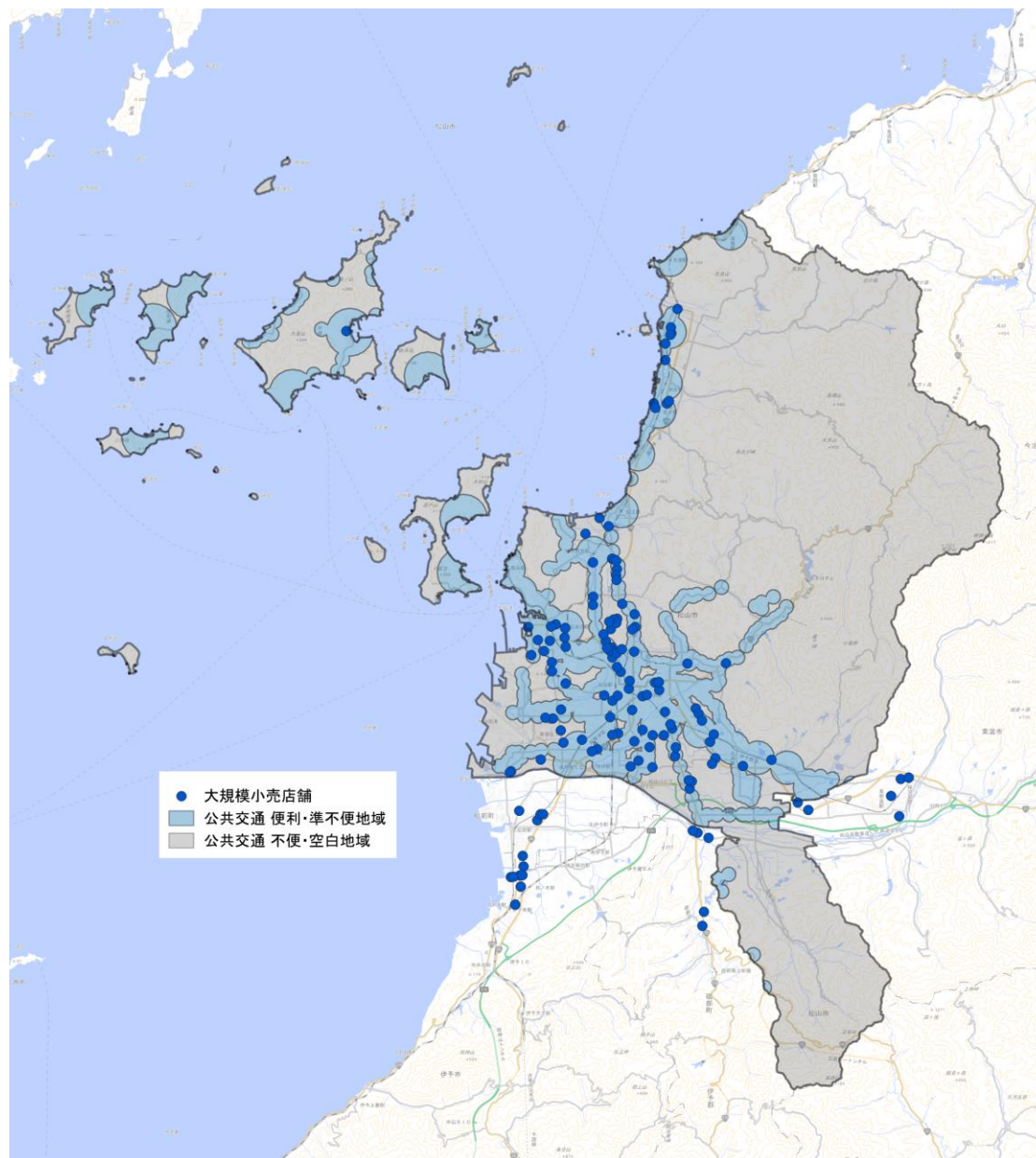
種別		バス、軌道、旅客船				
駅等からの距離		バス停・電停から 300m 以内 または 旅客船ターミナルから 1,000m 以内			バス停・電停から 300～1,000m	バス停・電停から 1,000m 超 かつ 旅客船ターミナルから 1,000m 超
運行本数		片道3（便/時）以上 または 片道30（便/日）以上	片道3（便/時）未満 かつ 片道3～30（便/日）	片道3（便/時）未満 かつ 片道3（便/日）未満		
鉄道	駅から 700m 圏内	片道3（便/時）以上 または 片道30（便/日）以上	便利			
		片道3（便/時）未満 かつ 片道3～30（便/日）	準不便			
		片道3（便/時）未満 かつ 片道3（便/日）未満	不便			
		片道3（便/日）未満				
	駅から 700～1,000m		不便			
	駅から 1,000m 超		空白			



▼ 公共交通不便・空白地

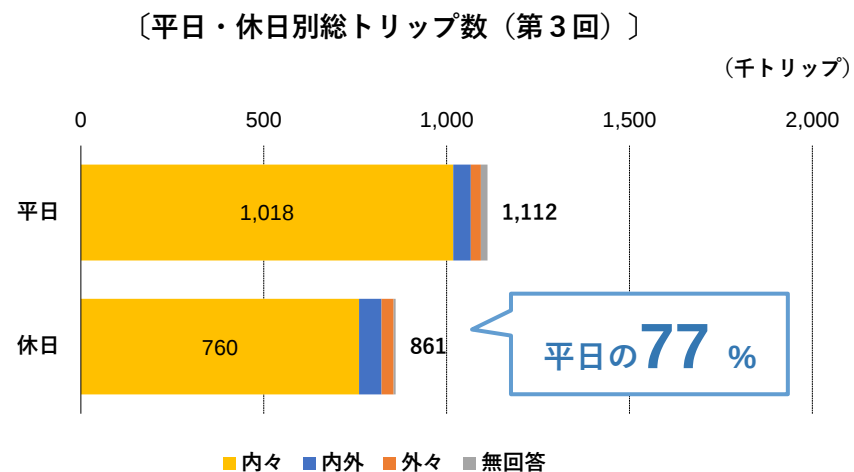
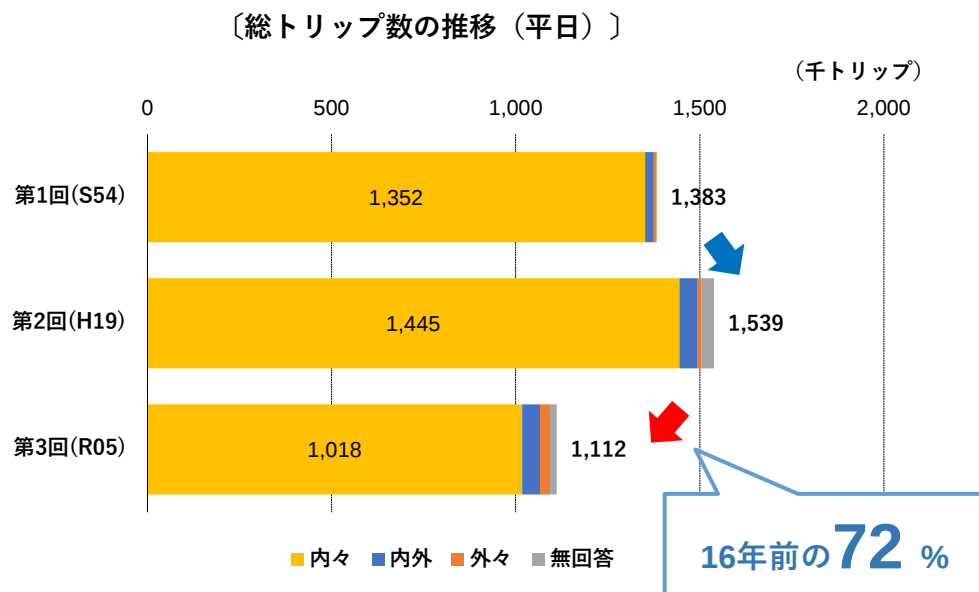
【大規模小売店舗の立地状況】

- ・ 大規模小売店舗は、公共交通の利便性が高いエリアに立地。
- ・ 車から公共交通利用への転換の可能性を有している。



▼ トリップ数の変遷

- ・第1回調査時（S54）から第2回調査時（H19）までの約30年間でトリップ数は増加。
第3回調査（R05）では、第1回調査時よりも少なく、第2回調査時の72%にまで減少。



出典：松山都市圏パーソントリップ調査

▼ 外出者数の変化

- ・ 65歳以上の外出者数は増加しているが、増加率は人口に比べると低い。（外出率は低下）
- ・ 40歳以下の外出者数は大きく減少。（都市圏全体では約2割減）

〔外出者数〕

(人)

0 20,000 40,000 60,000

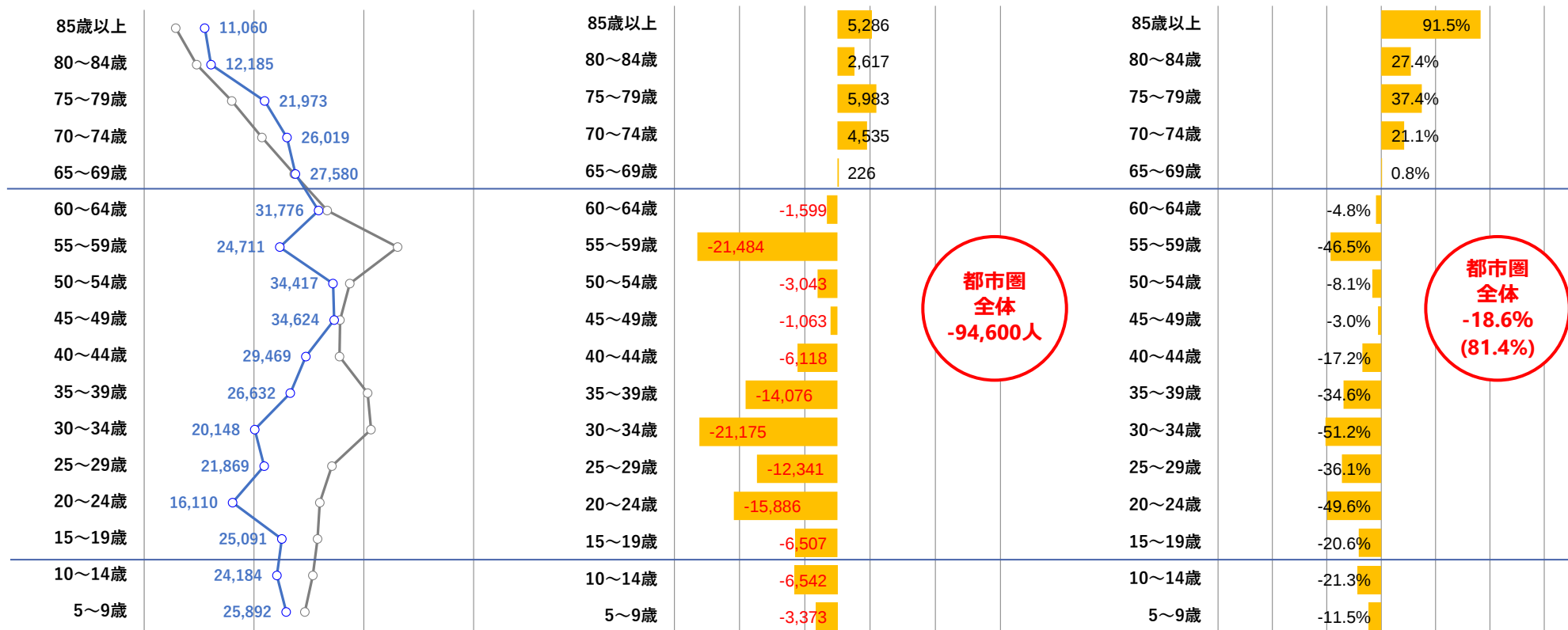
〔外出者の増減量〕

(人)

-25,000 -15,000 -5,000 5,000 15,000 25,000

〔外出者の増減率〕

-150% -100% -50% 0% 50% 100% 150%



○第2回 (H19) ○第3回 (R05)

都市圏
全体
-94,600人

都市圏
全体
-18.6%
(81.4%)

▼ トリップ原単位（外出者1人・1日あたりのトリップ数）

- ・ 外出者1人1日あたりのトリップ数（ネット原単位）は、85歳以上を除く各年齢階層ともに減少。
（目的地に行って、その後帰るだけなど、複数箇所への立ち寄りの減少）

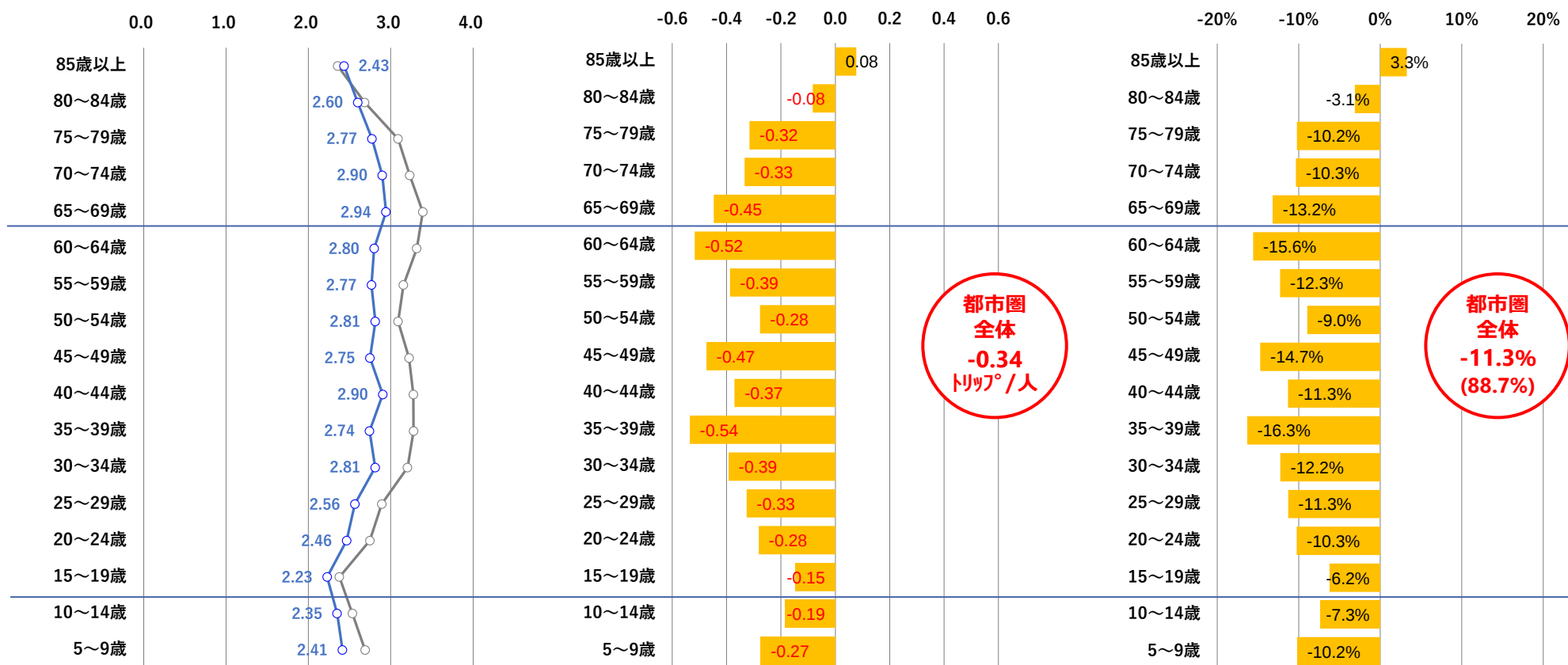
〔トリップ原単位〕

（トリップ）

〔トリップ原単位の増減量〕

（人）

〔トリップ原単位の増減率〕



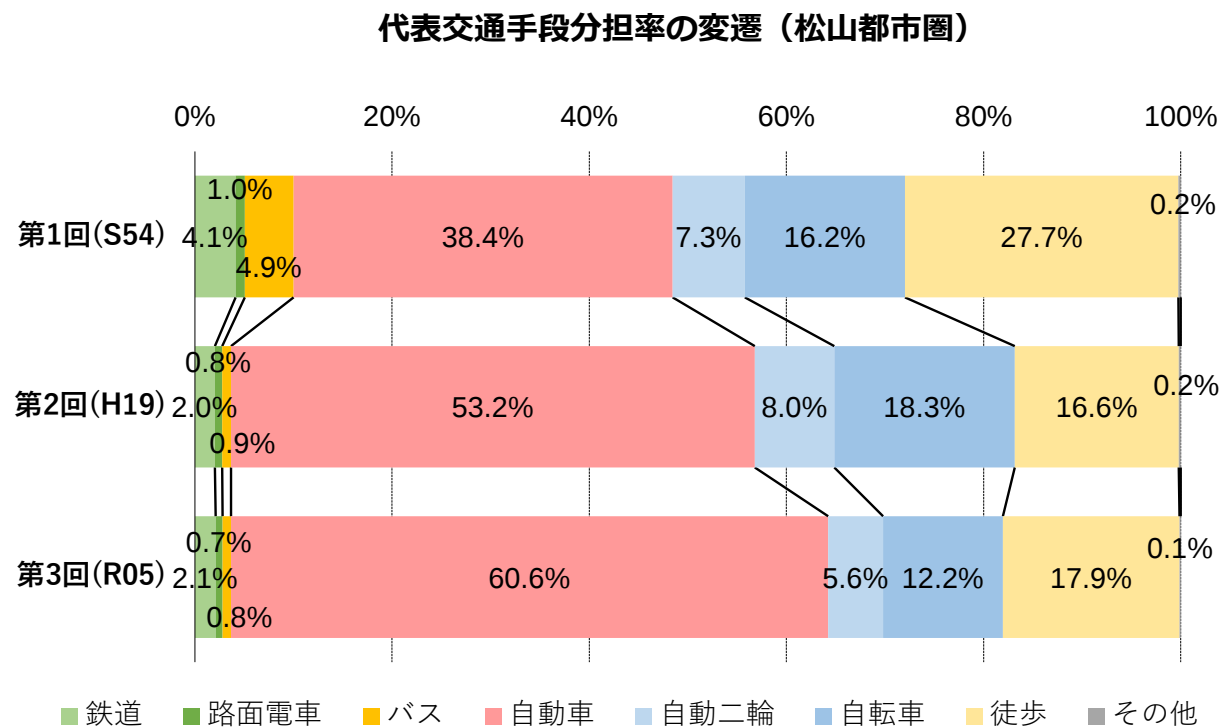
○第2回 (H19) ○第3回 (R05)

都市圏
全体
-0.34
トリップ°/人

都市圏
全体
-11.3%
(88.7%)

▼ 代表交通手段分担率の変遷

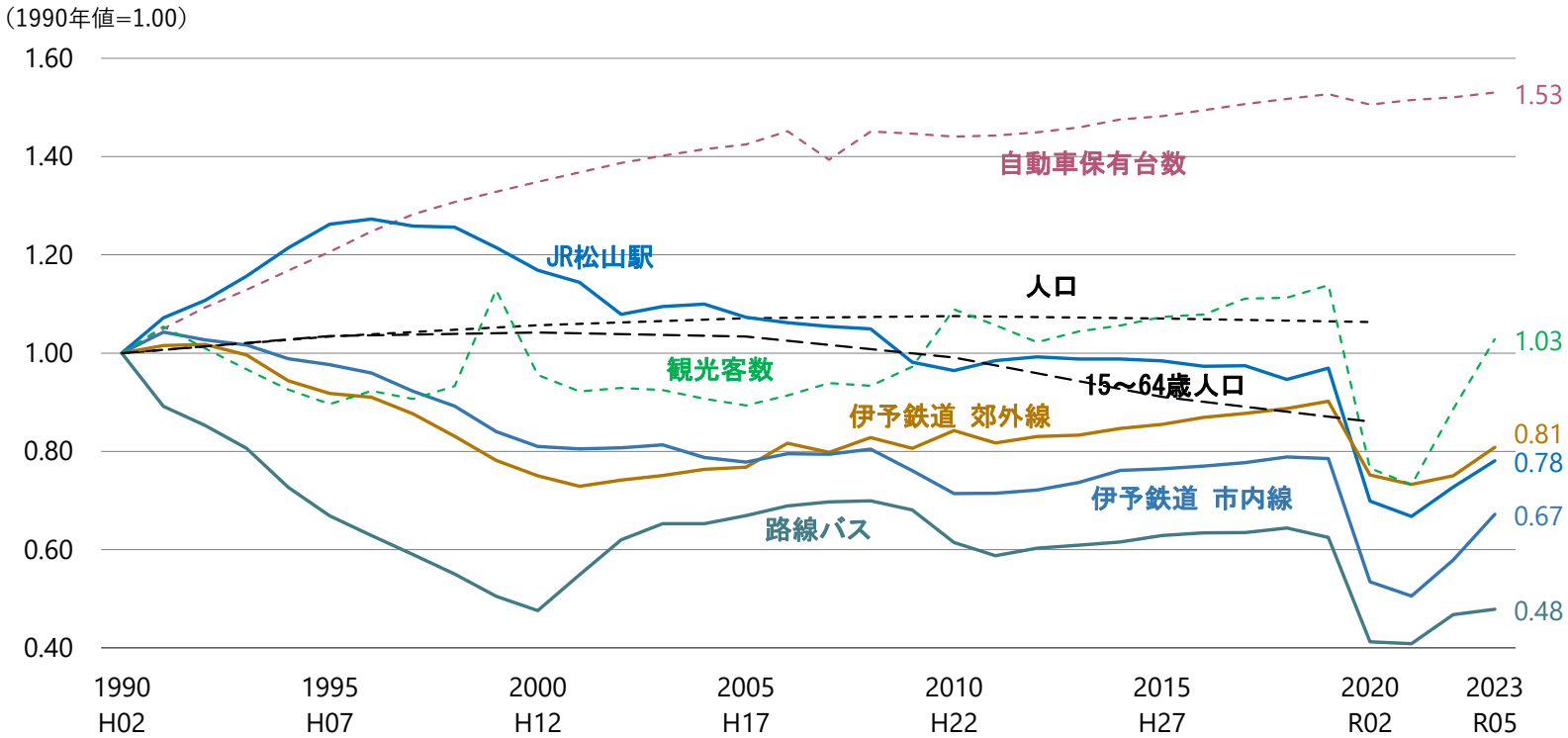
- ・ 代表交通手段分担率は、自動車が依然として高く、公共交通の分担率は前回調査時とほぼ同じ（3.6%）
- ・ 前回調査時よりも、徒歩の分担率が増加した一方で、自転車の分担率は減少。



公共交通 約4%

出典：松山都市圏パーソントリップ調査

▼ 公共交通利用者と各種指標の推移



社会・経済	↑1991年 バブル崩壊	↑2005年 松山市・北条市・中島町合併 ↑2008年 リーマンショック	↑2019~2023年 新型コロナウィルス蔓延
交通	↑1999年 しまなみ海道全通・松山環状線全通 ↑2001年 サービス向上宣言（伊予鉄道） ↑2005年 いよてつICい〜カード開始		
観光	↑2007年 坂の上の雲ミュージアム開館 ↑2014年 道後温泉本館改築120周年 ↑2017年 飛鳥乃湯泉オープン ↑2019~2024年 道後温泉本館改修工事		