

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

「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

令和7（2025）年10月3日

（事務局）松山市 都市・交通計画課

「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

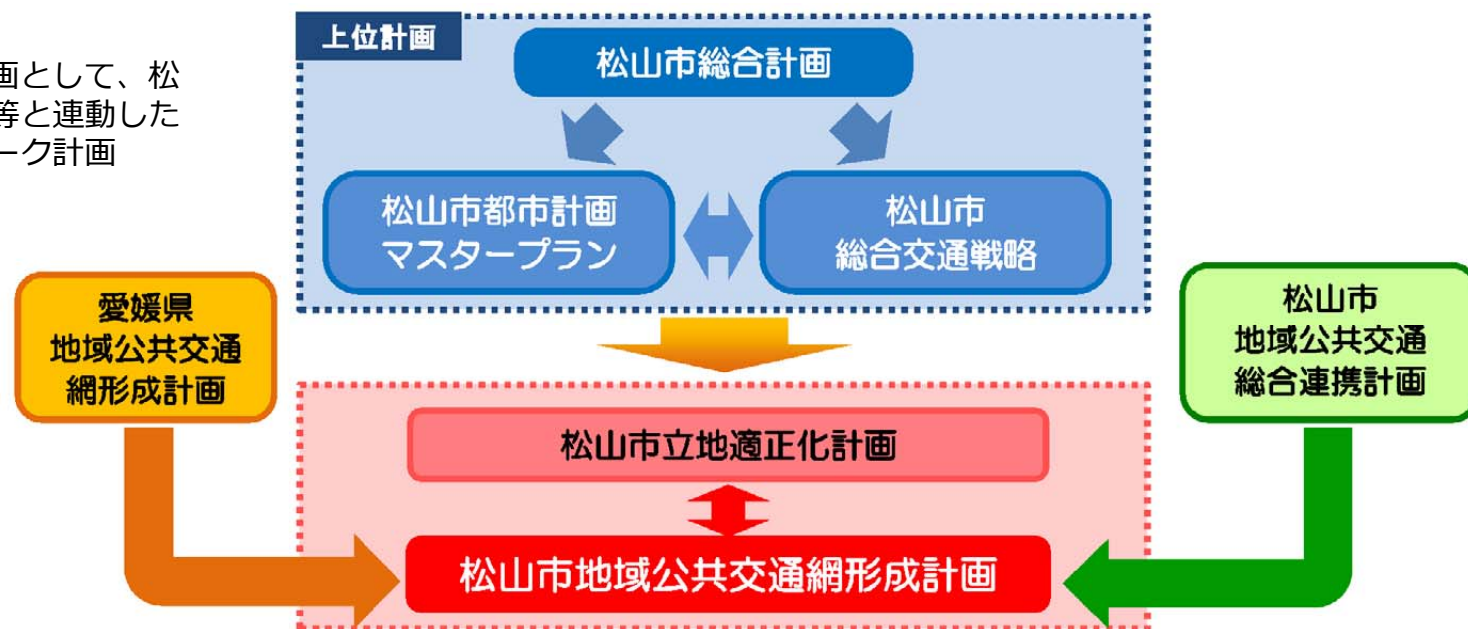
地域公共交通網形成計画とは・・・

- ・地域の交通課題を解決するための、持続可能で**効率的な交通ネットワークを構築**するための計画
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律)

【松山市地域公共交通網形成計画（2019（平成31）年3月策定／2024（令和6）年3月改訂）】

▼ 計画の位置付け

- ・総合計画等を上位計画として、松山市立地適正化計画等と連動した公共交通のネットワーク計画



▼ 計画の期間

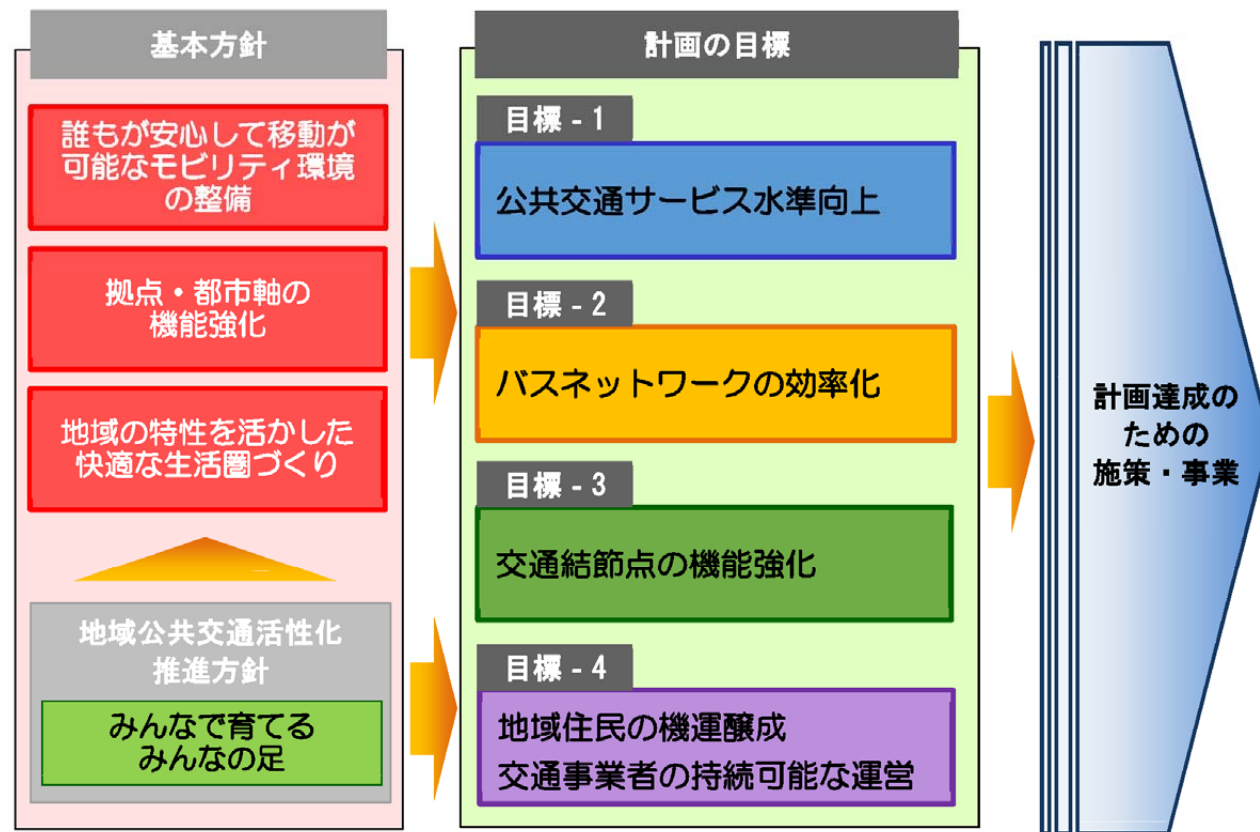
2019（平成31）年4月～2026（令和8）年3月（7年間）

※新型コロナウイルス感染症拡大、パーソントリップ調査データの活用などを踏まえて期間を延長

「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

▼ 基本方針と計画の目標

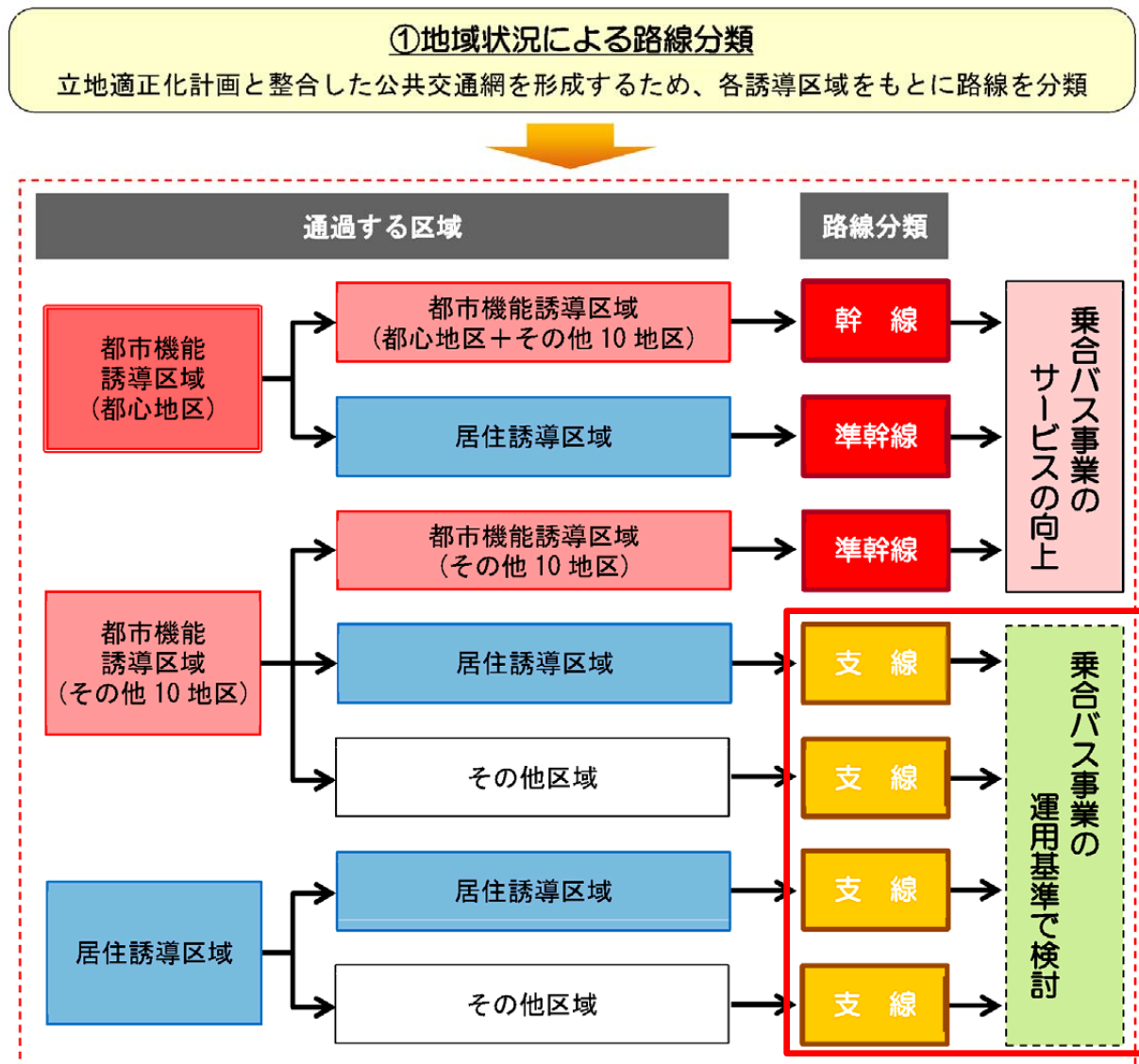
- ・「みんなで育てるみんなの足」を推進方針として、3つの基本方針と4つの目標を設定



「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

▼ 路線分類

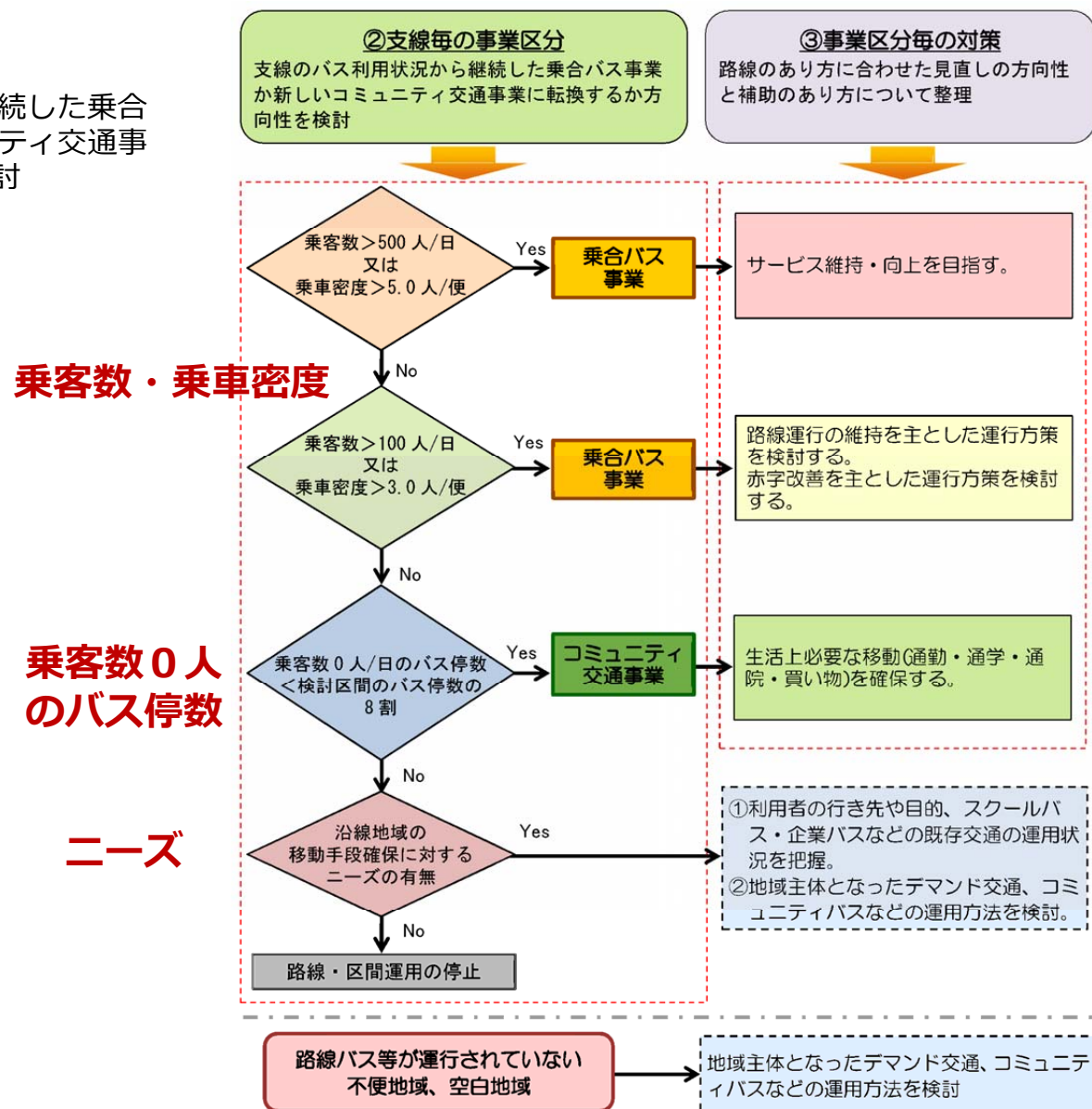
- ・立地適正化計画の誘導区域の通過に着目し、区間ごとの運用の見直しを検討



「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

▼ 運用基準

- 支線のバス利用状況から、「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」の方向性を検討



「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

▼ 路線網形成の考え方

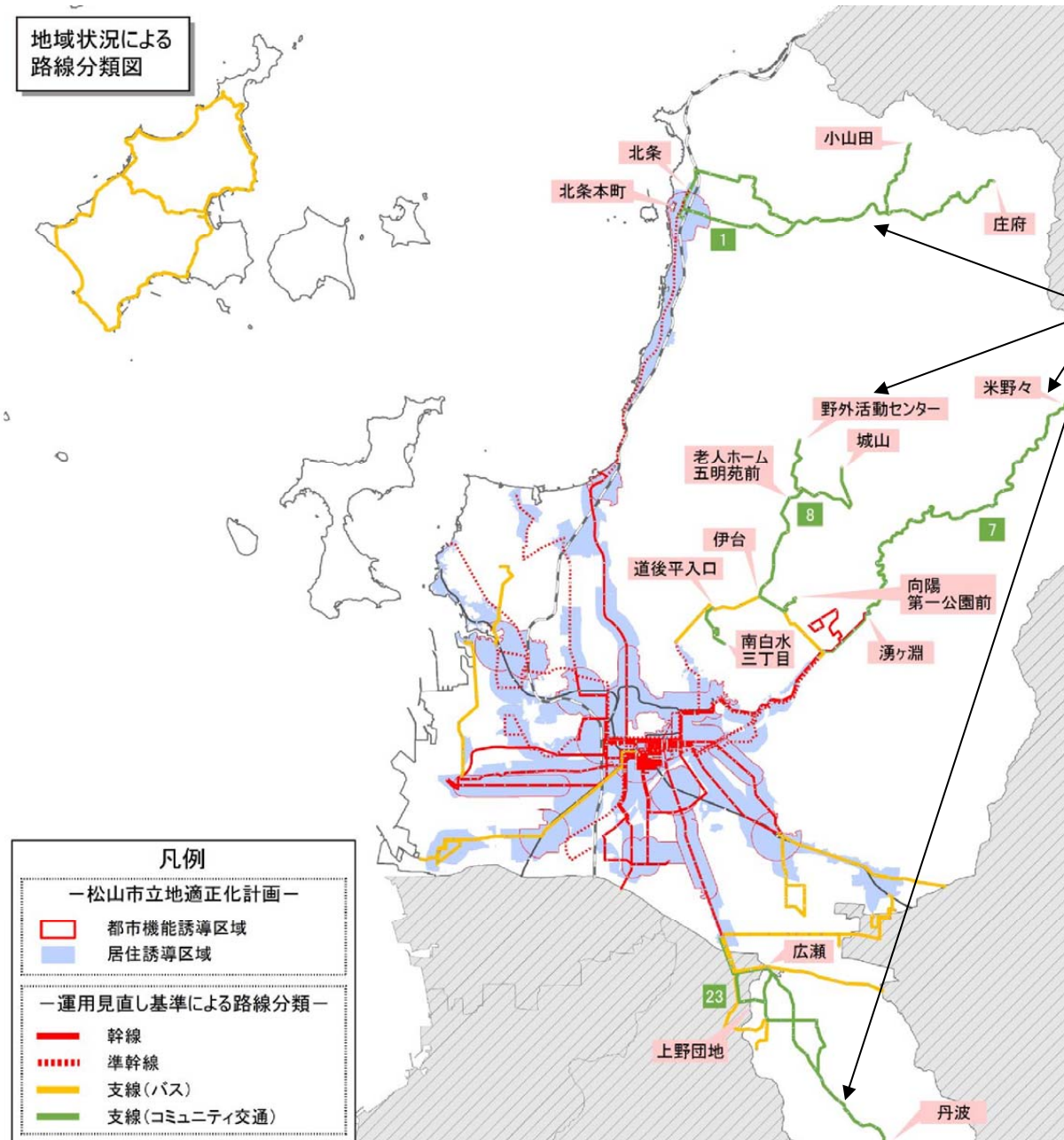
- ・コミュニティ交通において、「デマンドバス運行」を位置付け。
⇒（令和3年）一部路線バスの廃止と代替手段としての「松山市予約制乗合タクシー」の運行開始

運用区分	幹線・準幹線	支線	コミュニティ交通
機能	・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	・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	・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	・需要や運行頻度が多い(一定の乗客数を確保できる)	・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	・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	・並行する路線の統合 ・乗継拠点整備 ・鉄道、支線バスなどとの乗継ぎに際して運賃が割高にならないよう配慮	・運行頻度、運用車両の見直し ・乗継拠点整備 ・鉄道、支線バスなどとの乗継ぎに際して運賃が割高にならないよう配慮	・運行事業者の有無、地域運行機運の有無 ・<u>デマンドバス運行</u>、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

「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

▼ 事業区分

地域状況による
路線分類図



コミュニティ交通
へ転換

「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

▼ 目標達成のための施策・事業

利便性・安全性に配慮した利用しやすさの向上

- ・ 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



ノンステップバス



ユニバーサルデザインタクシー



松山市 運転免許返納サポート事業
(※令和6年度末で終了)

幹線・準幹線・支線交通への分離による効率的な運行の検討

- ・ 幹線・準幹線交通での高サービスの提供（高頻度・高速度なバス路線、運賃体系の見直し）
- ・ 支線交通のサービス向上（新たな路線の導入、拠点・幹線交通等へのアクセス性確保）

デマンド交通等の検討

- ・ デマンド交通等の運用支援



デマンド交通



交通空白地有償運送事業

「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

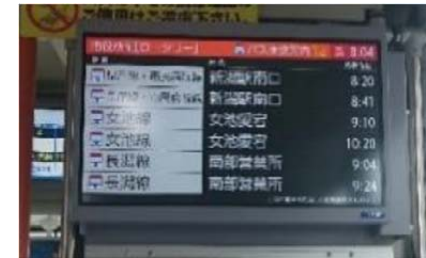
▼ 目標達成のための施策・事業

乗継環境改善・情報提供の充実

・乗継環境の改善



商業施設内へのバス待合室の設置



バス間の乗換え情報（バス車内）



スマホバスロケ



駅前広場の整備



東ロータリー堂量

モビリティ・マネジメント

- ・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



小学校への出前授業



住民ワークショップ

「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

▼ 評価指標 目標達成状況

事業名	指標	現況	目標値 (令和7年度)	最新値
車両バリアフリー化の推進	・ノンステップバスなどの導入率	80.3 % (2017 (平成29) 年度)	92.0 %	93.9 % (2024 (令和6) 年度)
自動車から 公共交通転換を促進	・高齢者の外出率	66.6 % (2015 (平成27) 年度)	66.6 % [現状維持]	65.5 % (2021 (令和3) 年度)
	・高齢者の免許返納者数	1,857 人/年 (2017 (平成29) 年度)	2,500 人/年	2,307 人/年 (2024 (令和6) 年度)
幹線・準幹線交通での 高サービスの提供	・バス利用者数	7,854 千人/年 (2016 (平成28) 年度)	7,854 千人/年 [現状維持]	5,930 千人/年 (2023 (令和5) 年度)
支線交通のサービス向上	・不便地域・空白地域の 人口比率	26.2 % (2010 (平成22) 年度)	25.0 %以下	29.4 % (2024 (令和6) 年度)
デマンド交通等の運用支援				
乗継環境の改善	・乗継拠点（駅・バス停）での 乗降数	18,455 千人/年 (2016 (平成28) 年度)	18,455 千人/年 [現状維持]	16,313 千人/年 (2024 (令和6) 年度)
乗継拠点整備（松山市駅）				
乗継拠点整備（JR松山駅）				
広報活動・イベントの実施	・バス定期券利用者数	2,830 千人/年 (2016 (平成28) 年度)	2,830 千人/年 [現状維持]	2,198 千人/年 (2023 (令和5) 年度)
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				

「松山市地域公共交通網形成計画」の振り返り

▼ 参考 | 目標達成状況

