

令和7年度 第3回 松山市コンパクトなまちづくり推進協議会

□ 日時・場所

令和7年12月22日（月）14:00-15:30 KH三番町プレイスビル 3階 第1会議室・オンライン

事務局

--- 議事1：前回（第2回）協議会での意見と対応について 説明 ---

（意見等なし）

--- 議事2：松山市地域公共交通計画の目標と施策・事業（案）について 説明 ---

【A委員】

- ・目標1のKPIとして輸送量を増やすことが位置付けられている。一方で、松山市の人口減少により利用者も減少すると考えられる中、それをいかに食い止めるかが課題。
- ・既存のサービス水準を維持することが難しくなっていくため、市民の利用促進が第一に必要であり、モビリティ・マネジメント等の啓発活動は重要である。さらには、人口減少の中で、松山市が掲げている来街者の増加も重要ではないかと考える。観光客の方にも多く来ていただき、この需要を補っていただくことも、公共交通維持には重要。
- ・松山市は、広島地域の資源と愛媛・松山の資源を組み合わせる観光誘客を行う構想が掲げられているため、庁内横断的に組織を作って議論されるということであれば、そこも重要。
広島からのアクセス向上で、松山観光港と高浜駅の連絡強化として鉄道延伸により利便性、速達性を確保し、中心市街地へ向かうという機運を醸成することも長期的な整備の方針として必要ではないか。
- ・事業3-1、3-2の多様な料金メニュー検討導入、4-1の乗り継ぎ割引の導入が記載されているが、公共交通、電車、鉄道、船舶、バス、タクシーも含め、輸送原価に基づいて運賃は設定されるべきものである。割引することはそれを補うための原資が必要ということであり、非常に慎重に議論する必要がある。特にオフピーク定期のことが記載されているが、長期的に見た際の、需要や人の動き、経済情勢がどうなのかを十分に考慮した上で検討する必要がある、こうした例示を先行して検討することはどうなのか。他の交通事業者が類似の検討を行っているが、そこではピーク時は割増運賃となり、輸送密度を減らす混雑緩和が目的である。目的と手段をしっかりと検討する必要がある。
- ・乗り継ぎ割引も、割引するからには原資が必要であり、恒久的にできるのかどうかも含め、十分に検討した上で議論を進めていく必要がある。
- ・パターンダイヤによる乗り継ぎ時刻の調整も挙げられているが、なかなか難しい話である。ラストワンマイルの終端地で乗り継ぐような乗り物を設定する際は、時間の調整が当然必要である。一方で、運行本数が多い路線では、既に多くがパターンダイヤとなっている。車両の周回時間は路線ごとに異なっており、時間を合わせることは非常に難しい。一つの便・地点を合わせると次の便・地点がずれてくるため、エリアや役割の仕分けと合わせて議論を進めていただ

きたい。

→事務局

- ・来街者の増加が重要という点については、当方もそのように認識している。公共交通はあくまで手段であって目的ではないため、まちなかの賑わい創出など、立地適正化計画や他の事業でまちの賑わいを創出し、公共交通の利用者を増やすような施策をとっていくことが重要であると考えている。
- ・割引について慎重に議論すべきという点も、そのように感じており、コロナ禍後、公共交通の利用者はまだ戻りきっていない状況であり、利益を確保しつつ利用者を確保していかなければならないフェーズであると認識している。
一方で、一定、公共交通の需要が伸び、多様な料金メニューの導入を考えられるタイミングが来た際は、利便性の向上として割引等も検討できればということで記載している。
- ・広島からの観光客の利便性向上については、過去に検討した経緯はあったが、近年では深く検討していない分野である。松山観光港と高浜駅は、現在、バス路線で繋いでいるが、運転士不足の問題や、松山観光港は中島汽船の離島への港にもなっているため、松山市民の利便性の向上も踏まえながら、鉄道の延伸や新たな考えも念頭に検討していきたい。
- ・パターンダイヤについては、難しいことは理解しているが、時間がわかりやすければ、利用者としても使いやすいため、今後も続けていきたいと考えている。

【松村会長】

- ・割引について、恒久的な割引だけではなく、他都市では、無料の日を作るといった取組がある。この取組への分析が進んでおり、利用者数が残ることが実証されている。公共交通の便利などころだけではなく、不便に思えるところでも利用者数が残っている。公共交通を使うことに対してのハードルを下げるという意味で、そういうことも検討していくべきではないか。
- ・原資さえ確保できればということであり、市や県が連携し補助金を活用して実施することも考えられる。全国で実施されており、愛媛県でやらない理由はないと考える。

【B委員】

- ・地域公共交通網形成計画について、前回から6年以上経過し、バスも何路線か廃止した状況。以降、大きく変わったところとしては、チョイソコが出てきている。今回の説明資料に、チョイソコという文字がないため確認であるが、路線バスとチョイソコが重複して走っている地域があり、そうしたところの整理が必要ではないか。両社へ補助金を交付するわけにもいかないと考えるため、チョイソコと路線バスの整理が今回の計画でなされてるかどうかを確認したい。
- ・バス優先レーンや専用レーン、PTPSの導入については、対象が4車線以上のバス路線区間となっている。4車線以上でバスが走っている区間が具体的にどこがあるのか。また、現在のバス優先レーンで優先されているイメージがないため、効果があるのか。
- ・車両のGXの推進について、導入促進するとあるが、現在EVバスやタクシーは補助金をいただいていない。これは補助対象になるということなのか、それとも事業者が頑張って促進してくださいという声掛け的なものなのか。

→事務局

- ・1点目のチョイソコとバスが混在しているエリアの整理について、本市の方針は、廃止バス路線の代替手段として導入されるデマンド交通に対して補助を行うというものである。現在、バスと混在して運行しているチョイソコに対して補助を考えてはおらず、そういった棲み分けができればと考えている。
- ・PTPSの導入場所はなかなかなく、新空港通りが考えられる。どこまでできるのかというところはあるが、定時性を確保するという点では有効な手段の1つではないかと考えている。
- ・EV車両について、現在、市としては補助をするということは考えていないため、事業者の方でできるようであれば、導入していただきたいという意図で載せている。

【B委員】

- ・チョイソコと路線バスが共存共栄できればよいが、おそらくお互いに良くない影響を与えていると思うため、この地域公共交通計画を作る中で、チョイソコと路線バスの役割分担の方針付けをした方がよいのではないかと。
- ・バス優先レーンやPTPSについては、以前の実験の記録を見ながら、費用をかけて実施して本当に意味があるのかどうか検証してからやる必要がある。前回実施したときには、多少優先されているかなと感じたが、劇的に定時性が上がったということはない。
- ・EVについて、事業者任せの事業を載せるのはどうかと思うため再度検討していただきたい。

【松村会長】

- ・前回の資料でチョイソコとタクシーの関係について整理されていた。チョイソコのサービスレベルには差があり、一般の議論はなかなかしにくいですが、タクシーとチョイソコ間の競合関係はそれほど顕著ではないというデータが出ていた。公共交通サービスレベルの棲み分けをどのようにやっていくのかという議論を、もう少し他の交通手段も含めて議論した方がよいと感じた。

【C委員】

- ・立地適正化計画との整合した公共交通サービスの提供に関して、資料に将来の公共交通ネットワークのイメージが示されているが、立地適正化計画の都市機能誘導区域、居住誘導区域は市街化区域のみに設けられており、調整区域には設けられない。例えば福音寺駅や鷹子駅、南梅本駅周辺は市街化調整区域が多い。三津方面、高浜線、郡中線もそういったところがあるのでないか。
- ・駅があってもその周辺には住居が建てられない地域がある。コンパクトシティを目指すということであれば、県と協議した中で、市街化調整区域の見直しも考えていただきたい。
- ・それができないとすれば、パーク・アンド・ライドとして、例えば、駅周辺に市が非常に格安の駐車場を設定するといった方法がとれないものか。
- ・線引きの見直しも含めて、便利な駅周辺に住むことができるような環境を作っていただきたい。

→事務局

- ・現在、松山市で設定している市街化区域は、今後、人口減少が見込まれる中で、広げていくことはなかなか難しい。立地適正化計画では、市街化区域よりももう少し狭いエリアに人や公共

交通、インフラを集約し、密度を高めることによってメリットを高めようと考えている。

市街化調整区域で公共交通が使いやすいエリアもあるが、市街化区域を変更すると個人の財産、土地の価格も変動するため、対応が難しいと考えている。

- ・ 駅周辺での格安駐車場の確保であるが、過去に駅の辺りに交通事業者と協力して駐輪場を整備したところはあるが、駐車場は整備していないところがほとんどである。費用の問題や、市街化調整区域への駐車場の設置可否も含め、様々な課題があるため、可能かどうかから検討したい。

【松村会長】

- ・ 立地適正化計画では、鉄道駅全てに人を集めようというわけではなく、その中でも人を集めるべき駅、都市機能を集めるべき駅というように、駅の中でも種別をして使い分けをしている。拠点となる駅周辺は、人を集め都市機能を集めるということである。
- ・ パーク・アンド・ライドについては、事業2-4のところで記載されている。サービスレベル等を勘案しながら進めていこうというのが、市の姿勢であると思う。

【D委員】

- ・ 割引の話について、免許返納した高齢者あるいは運転技量の低下で返納した方に対して配慮していただきたい。高齢者や障がい者にとっては、公共交通しか頼れない。割引制度、福祉サービスがあるため、ありがたく利用させていただいているが、最近も運賃が上がり、もうこれ以上は上がらないでほしいと思いながら利用している。
車の運転ができなくなった方、免許返納した方、あるいは高齢でもう自転車も乗れなくなった方への配慮を何とかしていただきたい。

→事務局

- ・ 免許返納に対する支援について、現在は免許返納者に対する支援は市としては実施していないところである。ただ、そういった方に関わらず皆さんが公共交通を利用しやすくする計画が今回の計画になるため、少しでも利便性を向上させていければと考えている。

【松村会長】

- ・ 補助ではないが、京都府で実施されている免許返納者に対する、モビリティ・マネジメントで、公共交通の使い方や公共交通の情報を提供するということがされている。
せっかくモビリティ・マネジメントという言葉を入れるのであれば、そういうところも対象にし、検討してみることにはあるのではないかな。

【E委員】

- ・ パターンダイヤについて、説明コメントが「時刻表がなくてもわかりやすく・利用しやすい交通サービス提供」となっているが、これは「利用しやすい」の方が先に来るべきではないか。
「利用しやすくて、かつわかりやすい」というようなパターンダイヤという形での運用をしていただく方が、利用者にとって良いのではないかなと思う。
- ・ K P I について、目標値は何年を目標としているものなのか。令和12年がこの計画の終期と認

識しているが、終期の段階で最終的に把握することができる数字を目指しているのか、それとも1年間で目指しているのか、また、どのような考えで、どのような根拠でこの数値目標を定められたのか教えてほしい。

→事務局

- ・目標値は、計画の最終年度が終期である。
- ・目標1に対するKPIは、第7次松山市総合計画の指標から鉄道とバス分を抜粋し目標値を定めている。

目標2は、中心市街地活性化基本計画の関係で実施したアンケートをもとにしたものである。今後0.1ずつ増えて5年後に47にしたいということで目標値を設定している。目標3の交通空白地域の人口割合については、なんとか下げたいとの思いで、きりのよい数字として1.0というところを目標値とさせていただいている。公共交通の便利なまちだと思う市民の割合について、こちらも松山市総合計画で示されている目標値を元としている。

【F委員】

- ・施策3で運行・料金の最適化という言葉があるが、社会情勢にあった最適な料金体系を企業として設定しているつもりである。運行と料金の最適化という単語で書かれると、今やっていることが違うような取り方をされてしまう。何が最適なのか、どのようなお考えなのか伺いたい。
- ・パーク・アンド・ライドの話がかなり出ているが、新たなJR松山駅を含めて、様々なところから駐車場を作ってほしいというご意見がある。JR松山駅を含めて近隣のJR駅がかなりあるが、そこに、パーク・アンド・ライドの取り組みを進めていくかどうか教えていただきたい。施策6の庁内実務者連絡会でこの駐車場問題を議論していただきたい。非常に期待している。
- ・KPIの話であるが、1番の目標値の利用者数について、現状から10%ぐらい増えるのが目標という形で言われているが、JRで言うと、ここ10年間、全線区で利用が落ちている。利用の多くが通学、高校生であるが、少子化も含めて利用人数が減っている。そういう中で、このKPIの目標は達成できないのではないか。

→事務局

- ・施策3の最適化という文言は、今の料金が最適ではないという意味合いではなく、昼間の利用が少ない時間帯に利用者を増やす施策・事業として多様な料金メニューの検討など講じる余地があると考え運行・料金の最適化という文言にさせていただいた。
- ・パーク・アンド・ライドの駐車場の件は、庁内実務者等で検討していければと考えている。
- ・KPIの利用者数についてであるが、観光客が戻ってきており、本市の公共交通機関の利用者数は、現在増加傾向にある。そこも踏まえて、今後も少し増えるだろうという見込みで、目標値の方は設定させていただいた。

【松村会長】

- ・この数値は松山市総合計画の数字がベースになっているのか。

→事務局

- ・第7次総合計画の指標には、空港や観光港の人数が含まれているため、鉄道とバスのみを抽出し、設定している。

【松村会長】

- ・上位計画で挙げられているデータがベースであれば、反するような目標は立てづらいということなのかもしれない。ある意味、意欲的な数値だということでもある。

【G委員】

- ・民間事業者が運行する買い物バスや病院・福祉施設の送迎用車両などとの連携とあるが、具体的にどのような連携の形を考えているのか。

→事務局

- ・現時点では、どのような交通手段をどういった事業者が持っているのかという実態がまだ把握できていないところはあるが、事業者が使用していないタイミングで活用できないか、同時に同じ方向に行くのであれば活用したいとも思っている。
- ・法的な枠組みや、利用者の安全確保を加味しながら検討しなければならないと考える。庁内でまずはどういう移動手段があるのか、それを活用できるか否かを、庁内実務者連絡会で話し合いができればと考えている。

【G委員】

- ・送迎途中の便乗への法的な取扱いや、事業所の送迎車の活用は、事業者が運行計画を立てて実施しているため、なかなか難しいのではないかと。また、空いている時間の利用であれば、その職員は、どのような賃金体系になるのか、その辺りも検討していただければと思う。

【松村会長】

- ・ケースバイケースだと思うため、事業者と一緒に、議論いただければと思う。

【H委員】

- ・目標2の「乗り継ぎ」というのは必要なのか。乗り継ぎを広く捉えれば、手段を変えた後の移動も含まれると思うが、乗り継ぎと聞くと、乗り換えやシームレスだけをイメージしてしまう。料金などの話もあるため、必要なだけでなくてもよいのではないかと。
- ・「速達性・信頼性・快適性」についても、免許返納者の方へのケアなどを考えると、快適性というよりは利便性などに近い。K P Iでも利便性を使っているため、文言は修正した方が市民にもわかりやすく伝わるのではないかと。
- ・基本方針と目標の紐づけがされているが、「交通空白の縮減」は、仕組みづくりの話でもあるため、「まちづくりと一体となった地域公共交通づくり」とも線を引かれる方がよいのではないかと。
- ・公共交通ネットワークのイメージで、現況で図示されている交通空白地域が、将来、下側はなくなっているが上側がそのままである。縮減ということであれば面積を減らすなど、してはどうか。

→事務局

- ・いただいた意見を参考に、資料の修正を行いたい。

【Ⅰ 委員】

- ・立地適正化計画を策定した際にも、公共交通は今のままで大丈夫なのかという議論を重ねていたと覚えている。前回の資料で提示されていた人口減少、外出率の減少など、経済的にどんどん厳しくなるというのは10年前から想定されていたことである。
- ・商業の売上高の減少は、主にオンライン消費、消費世代減少によるものであると考える。
公共交通を維持する、公共交通の利便性を増やすことというのは、いろいろな意味で地域に価値をもたらすと思っているが、結局課題になっているのはお金、経済の話ではないか。
- ・平成半ばまでぐらいは公共交通とまちなかの活性化の共同事業を行っていたが、これがなくなっているような気がしている。公共交通とまちの活性化は持ちつ持たれつの関係である。
- ・今回も公共交通に誘導しようという話がでているが、本当にできるのか。スマホではなく紙に誘導しようと思ったときに、便利なスマホに行くなどとは言えない。商店街で買い物してと言っても、オンラインの規模が急上昇しているような状況。何か優遇を特別に受けているわけではなく、昭和と同じ仕組みのままコロナショックを引きずってきている。商業はそういう状態で個別企業課題として取り組んでいる状況でさらに厳しくなっている。
- ・国が言うからとか、他市や県はこうだからだけではなく、情緒も含めた一体感、みんなで地元をつくっていくという意志が必要ではないか。もう情緒的に、「みんなで松山をなんとかしようよ」というところに行かないと、行政サービスも立ち行かなくなる。関係者が一緒に連携していかないと、結局経済の現状維持でさえ結果的にできないということになる。
- ・外出率が下がっているのは、わざわざ公共交通に乗ってまちなかに買い物に行こうと思わないということである。オンラインで買えるし、家の中で楽しめるものがいっぱいあり、外出するインセンティブが薄れている。
- ・他の地域に比べて松山、愛媛は公共交通はすごくよいと思うが、わざわざ公共交通を使ってわざわざまちなかに行く理由があるかないかである。この松山市圏域でどのようなまちを作っていくかということが全て。情緒的にみんなが1つになっていくことが必要ではないか。
- ・K P I は、本質的なK P I を追い求めるのが一番だと思う。

→事務局

- ・公共交通はあくまで手段であって目的ではないというところで、如何にまちなかへ行きたくなるような施策を打てるかということも重要かと考えている。行ける手段として公共交通を今後ずっと維持していかなければならないというところを命題に今回の計画を作っていきたいと考えているため、今後ともよろしくお願いします。

【松村会長】

- ・そのあたりは多分庁内会議で議論はされるであろうし、そういう意味で言うと先ほど指摘のあったチョイソコの動きをどう捉えるのかということだと思う。さらに話に出ていた協働の観点で言うと、松山でもようやく市民が本気で自分たちの地域の移動を何か考えなければならない

というような萌芽だと思う。そのような動きは、全国でも多くあるが、ここ松山でもようやくそういった機運が高まってきたというところだと思う。

- ・ どう位置付けていくのかは、交通空白地域の解消や縮減だけではなく、不便地域の縮減といったときに、これまで松山市民は、行政や交通事業者に頼めばよいということがほとんどだったと思うが、自主的な取組が生まれてきたと考えれば、協働のまちづくりというようなニュアンスを空白のところに入れてもよいのかもしれない。
- ・ 今まで行政任せ、交通事業者任せであった公共交通というものを市民の手に取り戻すというようなニュアンスも入れてみるというのものもあるのかなとは思った。
その辺りは一度事務局の方で検討いただき、おそらく別のところにチョイソコは位置付けられているとは思いますが、もう少し変えてみるというのものもあるのかもしれないと思った。

4. その他

事務局

---地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（計画策定等に係る事業） 説明 ---

---今後のスケジュールについて 説明 ---

（意見等なし）

以上