

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

## 計画の目標と目標達成のための施策・事業（案）

令和7（2025）年12月22日

（事務局）松山市 都市・交通計画課

▼ 松山市地域公共交通計画の構成

はじめに

1. 計画の概要

- ・ 位置付け
- ・ 計画区域、計画期間※

2. 基本的な方針

- ・ 現状診断と課題
- ・ 地域交通が目指す姿
- ・ 基本方針と計画目標※

3. 目標達成のための施策・事業※

- ・ 内容、実施主体、実施スケジュール

4. 計画の達成状況の評価※

- ・ K P I
- ・ 評価体制、評価スケジュール

第3回協議会議事

付属資料

- ・ 地域の現状等
- ・ 上位・関連計画の整理

※赤字：記載すべき事項

▼ 基本理念・基本方針 ※（再掲）第2回協議会資料

基本理念 | 持続可能な公共交通体系を構築し、コンパクトなまちを未来へつなぐ

基本方針

- ① **地域公共交通の利用機会の創出・拡大**  
～地域経済・地域公共交通を支える「おでかけ」の促進～
- ② **まちづくりと一体となった地域公共交通づくり**  
～まちの活力・魅力向上と連動した公共交通ネットワークの形成～
- ③ **持続可能な移動手段の構築**  
～選ばれ・使われる移動手段としての交通体系のリ・デザイン～
- ④ **市民意識の醸成**  
～地域公共交通の維持に向けた市民意識の醸成～

## ▼ 基本方針と目標

- ・基本方針をもとに、計画目標を以下のとおり設定。

### 基本方針

#### 地域公共交通の利用機会の創出・拡大

キーワード：・利用しやすい環境づくり  
・利用者視点のサービス向上  
・利用促進

#### まちづくりと一体となった 地域公共交通づくり

キーワード：・拠点間連携の強化  
・交通結節点の機能強化

#### 持続可能な移動手段の構築

キーワード：・多様な移動ニーズ  
・交通空白地域への対応  
・効率化と最適化

#### 市民意識の醸成

キーワード：・使う・守る・育てる  
・行動変容

### 計画の目標

新規利用者の拡大と継続利用の定着

乗継の速達性・信頼性・快適性の向上

交通空白の縮減

公共交通サービスの満足度向上

持続可能な運行基盤の構築

## ▼ 計画の目標

### 目標 1 新規利用者の拡大と継続利用の定着

公共交通が日常の移動手段として選択される機会が広がり、自家用車からの転換や中心市街地における回遊性の向上を通じて、新規利用者の増加と継続的な利用の定着を目指します。

### 目標 2 乗継の速達性・信頼性・快適性の向上

主要な交通結節点における結節機能の改善・強化や待ち時間の短縮などを通じて、乗継の速達性・信頼性・快適性の向上を目指します。

### 目標 3 交通空白の縮減

中山間地域や島しょ地域等、交通空白地への移動ニーズに応じた多様で持続的な交通サービスの提供を通じて、移動機会の均等化及び交通空白地域の縮減を目指します。

### 目標 4 公共交通サービスの満足度向上

地域公共交通に関わる様々な情報の提供や、高齢者や車いす利用者などを含めた誰もが利用しやすい環境づくりを通じて、利用者満足度の向上を目指します。

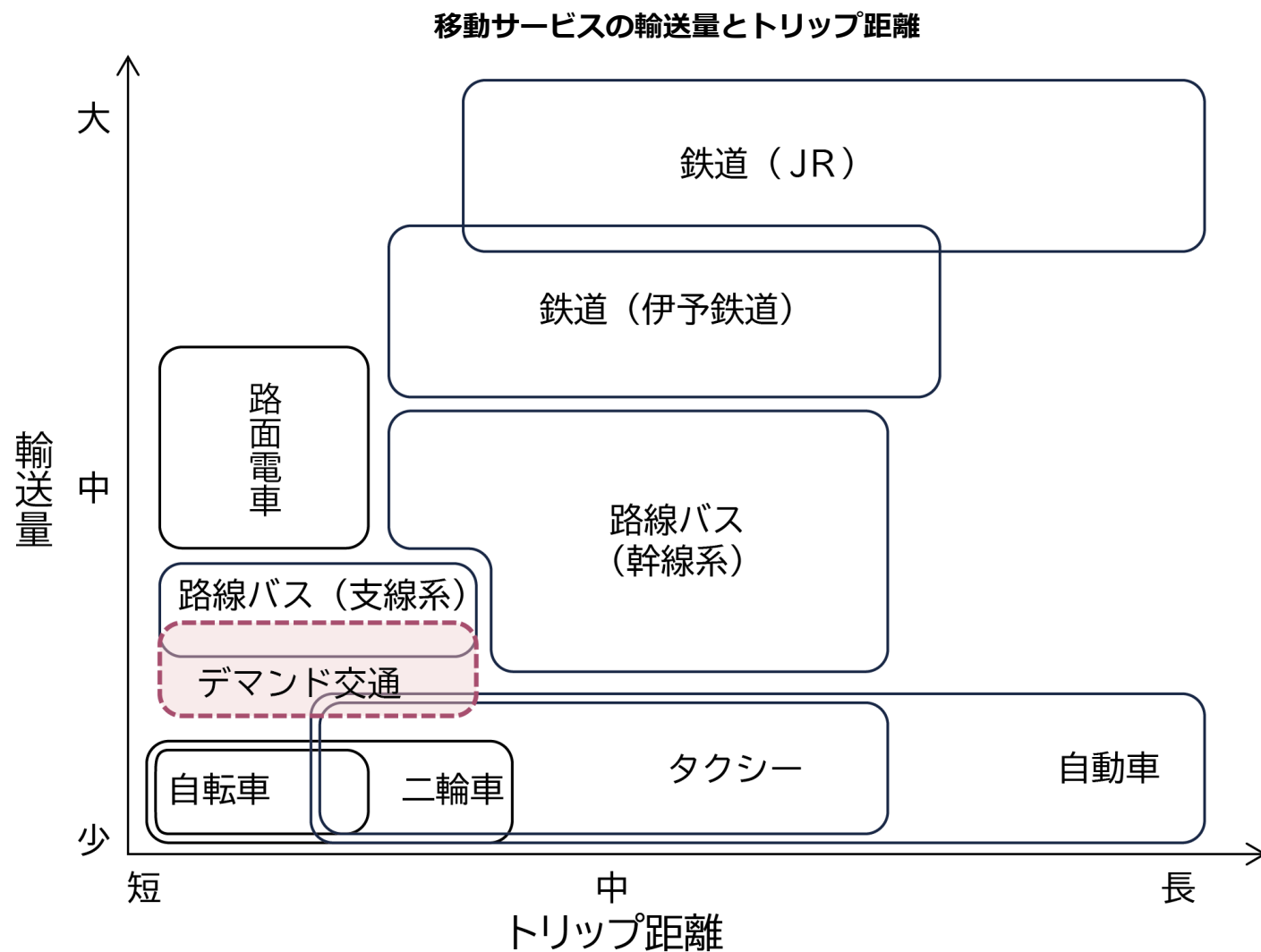
### 目標 5 持続可能な運行基盤の構築

地域公共交通を次世代につないでいくため、公共交通ネットワークの最適化や、担い手不足に対応した運行体制の確保により、持続可能な運行基盤の構築を目指します。

## ▼地域公共交通ネットワークの形成

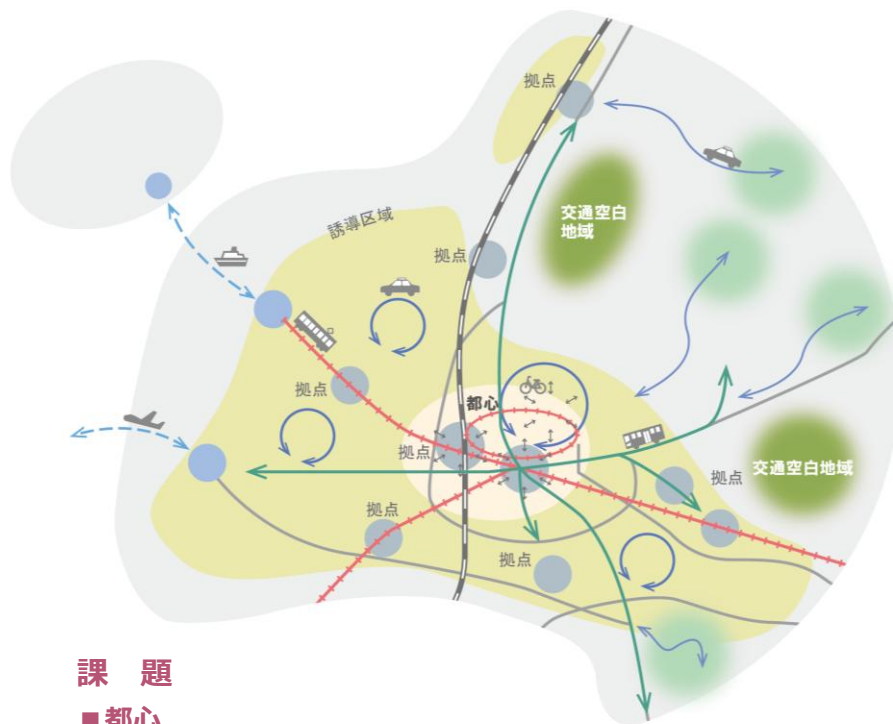
区 分		機 能	特 性	主な路線・手段
軸的 交通	広域連絡軸	・近隣市町や郊外拠点等からの通勤・通学や観光など広域移動を担う軸	・輸送能力が高く、中長距離トリップの需要が多い。 ・通勤・通学を中心とした比較的安定した需要があり、定時性・速達性も高い。	<鉄道> ・JR 予讃線 ・伊予鉄道郊外線
	地域間連絡軸 (幹線/準幹線)	・都市機能誘導区域の都心地区と、市内の居住誘導区域を結ぶ軸 ・都市機能誘導区域間を結ぶ軸	・域内の日常的な移動手段として、拠点周辺だけでなく沿線の広範囲からの利用がある。 ・運行頻度は比較的多いが、時間帯による需要変動が大きい。	<路面電車> ・伊予鉄道市内線 <路線バス> ・10 番線 ・森松砥部線 ・北条線 ・松山空港線 など
	地域内連絡軸 (支線)	・郊外の都市機能誘導区域と居住誘導区域を結ぶ軸 ・居住誘導区域や一般市街地などを結ぶ軸	・利用地域が限定され、路線によって需要や運行頻度にばらつきがある。 ・居住人口等、地域の需要基盤の変動に影響を受けやすく、運行形態によって運行効率や利便性が異なる。	<路線バス> ・電車連絡線 (三津ループ線) (梅本ループ線) (余戸・今出ループ線) (久米窪田線) など
	島しょ部 連絡軸	・内陸部と島しょ部、島しょ部間を結ぶ軸	・島しょ部住民の日常生活を支える交通手段で、定期運航により安定した輸送サービスを提供している。	<船舶> ・フェリー、高速船
面的 交通	個別 公共交通	・個別の移動ニーズに柔軟に対応する面的交通	・個別または少人数単位で、輸送能力は低い。 ・エリア内を面的にカバーし、個別の移動ニーズに柔軟に対応する。	<タクシー等> ・タクシー/日本版ライドシェア ・デマンド交通(乗合タクシー、公共ライドシェア(自家用有償旅客運送)) など
	その他 地域交通資源	・特定の目的地施設と居住地等との移動を担う交通	・目的地施設に応じて、輸送能力や需要は様々。 ・特定の目的・利用者を対象としているが、地域公共交通を補完する潜在的な交通資源である。	<その他> ・スクールバス ・買い物・医療・福祉送迎サービス など

## ▼地域公共交通ネットワークの形成



## ▼地域公共交通ネットワークの形成

現況の公共交通ネットワークイメージ



### 課 題

#### ■ 都心

- ・地域活力の向上
- ・中心市街地等の活性化
- ・来訪者の移動支援
- ・回遊性の向上

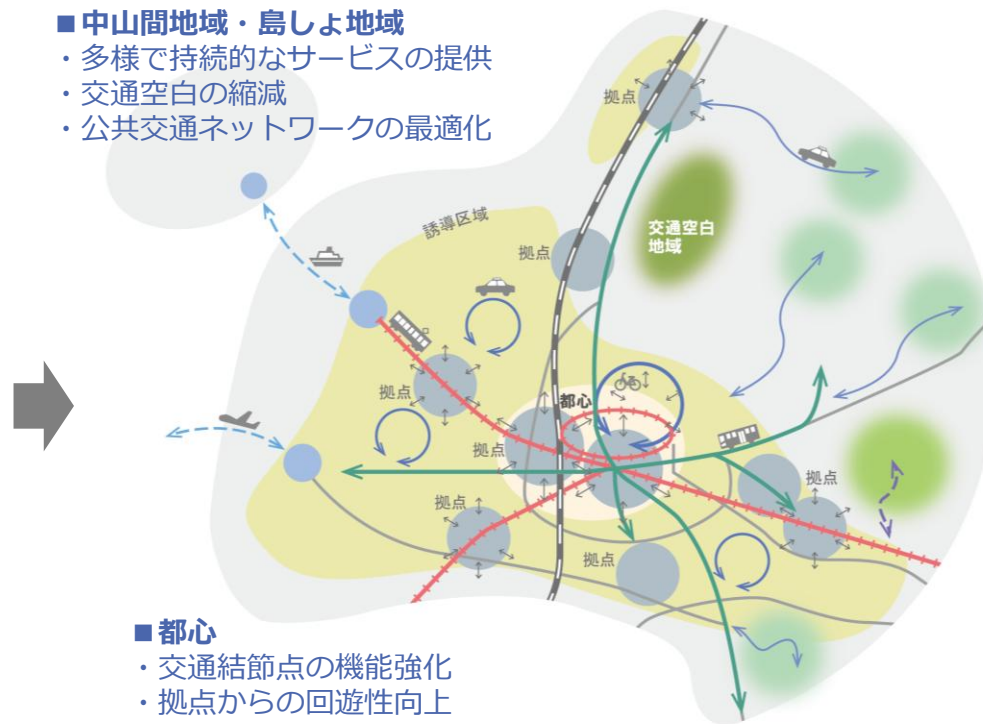
#### ■ 中山間地域・島しょ地域

- ・外出機会の拡大
- ・移動の利便性の向上
- ・交通空白地の移動手段の確保

#### ■ 市全域

- ・地域公共交通の利用者増加
- ・既存公共交通の持続化
- ・交通分野の環境負荷の軽減

将来の公共交通ネットワークイメージ



#### ■ 中山間地域・島しょ地域

- ・多様で持続的なサービスの提供
- ・交通空白の縮減
- ・公共交通ネットワークの最適化

#### ■ 都心

- ・交通結節点の機能強化
- ・拠点からの回遊性向上
- ・情報提供の充実

#### ■ 居住・都市機能誘導区域内

- ・新規利用者の拡大と継続利用の定着
- ・拠点へのアクセス性向上

#### ■ 市全域

- ・公共交通サービスの満足度向上
- ・持続可能な運行基盤の構築



▼ 目標・施策・事業（案）

目標（案）	施策（案）	事業（案）
新規利用者の拡大と継続利用の定着	【施策１】 モビリティ・マネジメント／交通需要マネジメントの推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・企業MM、学校MM、住民WSの実施</li> <li>・広報活動、啓発ガイドの作成</li> </ul>
	【施策２】 交通結節点機能の強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・松山市駅前広場の整備</li> <li>・ＪＲ松山駅前広場の整備</li> <li>・待合空間の整備・確保</li> <li>・サイクル・アンド・ライド、パーク・アンド・ライド</li> <li>・モビリティ・ハブの検討・整備</li> </ul>
乗継の速達性・信頼性・快適性の向上	【施策３】 運行・料金の最適化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な料金メニューの検討・導入</li> <li>・パターンダイヤの運用</li> <li>・バス優先・専用レーン・PTPSの導入</li> </ul>
	【施策４】 シームレス化の推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通モード間の連携ダイヤ、乗り継ぎ割引の導入</li> <li>・MaaSの推進・運用</li> </ul>

▼ 目標・施策・事業（案）

目標（案）	施策（案）	事業（案）
交通空白の縮減	【施策5】 ラストワンマイル・ 生活目的地アクセスの整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド型交通の支援</li> <li>・シェアモビリティの拡充</li> </ul>
	【施策6】 地域交通資源活用の 仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁内実務者連絡会の設置</li> <li>・買い物・医療・福祉送迎サービス等の連携</li> </ul>
公共交通サービスの 満足度向上	【施策7】 統合的移動情報の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リアルタイム情報の提供</li> <li>・公共交通マップの作成</li> <li>・案内情報の多言語化・音声化、Web情報案内の拡充</li> <li>・非常時・イベント時の代替案内・特別ダイヤの設定</li> <li>・MaaSの推進・運用（再掲）</li> </ul>
	【施策8】 人や環境に優しい 公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅・電停における移動円滑化整備</li> <li>・ユニバーサルデザイン車両の導入推進</li> <li>・車両のGXの推進</li> </ul>
持続可能な 運行基盤の構築	【施策9】 交通体系再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・立地適正化計画と整合した公共交通サービスの提供</li> <li>・幹線・準幹線・支線の再編</li> <li>・空港・港湾へのアクセス向上の検討</li> </ul>
	【施策10】 担い手不足への対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動運転バスの推進・導入</li> <li>・自家用有償旅客運送の導入（地域人材の活用等）</li> </ul>

## ▼ 事業の概要（案）

### 施策1 | モビリティ・マネジメント／交通需要マネジメントの推進

#### 事業1-1 | 企業MM、学校MM、住民WSの実施

- ・ 企業や学校、地域住民を対象に、コミュニケーションを通じた公共交通に関するワークショップや啓発活動を行うことで、通勤・通学、レジャーなど日常の移動での利用を促進する。

- ・ 実施主体 | 松山市、交通事業者、市民・団体
- ・ 主な対象 | 公共交通の利便性が高い地域
- ・ 実施時期 | 短期

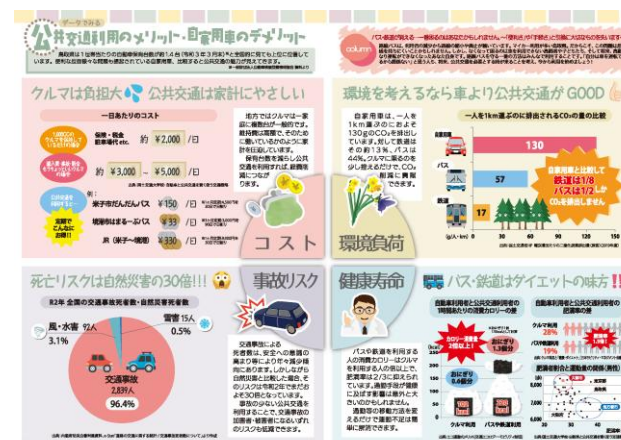


交通事業者による出前講座  
(出典：伊予鉄道ウェブサイト)

#### 事業1-2 | 広報活動、啓発ガイドの作成

- ・ 公共交通の利用方法や、公共交通を利用することによる経済的・環境的・健康的メリットを分かりやすく伝える啓発資料を作成・周知する。

- ・ 実施主体 | 松山市
- ・ 主な対象 | 公共交通の利便性が高い地域、松山市転入者
- ・ 実施時期 | 短期



公共交通利用のメリット・自家用車のデメリット  
(出典：鳥取県西部公共交通ご利用ガイド)

## ▼ 事業の概要（案）

### 施策2：交通結節点機能の強化

#### 事業2-1 | 松山市駅前広場の整備

- ・路面電車の電停を移設することで松山市駅との円滑な乗継ぎを確保するとともに、市民や来街者が滞在・交流できる広場空間を確保する。あわせて、バス専用ロータリーを整備し、一般車両等との動線を分離することで、安全性と定時性の向上を図るなど、交通結節機能の強化と賑わいの創出に取り組む。

- ・実施主体 | 松山市、交通事業者
- ・主な対象 | 松山市駅前
- ・実施時期 | 短期

#### 事業2-2 | JR松山駅前広場の整備

- ・駅東側では、路面電車の電停移設で、駅舎との近接化による円滑な乗継ぎを確保するとともに、バスタプロジェクトの推進により、鉄道・バス・タクシーなど多様な交通モード間の交通結節機能を強化し、駅西側では新たにロータリーと滞留空間を設けるなど、移動利便性・回遊性の向上を図る。

- ・実施主体 | 松山市、国土交通省、愛媛県、交通事業者
- ・主な対象 | JR松山駅前
- ・実施時期 | 短期～中期



松山市駅前広場の整備イメージ（出典：松山市）



松山駅前広場の整備イメージ等  
（出典：松山市）

## ▼ 事業の概要（案）

### 施策2：交通結節点機能の強化

#### 事業2-3 | 待合空間の整備・確保

- 乗継拠点となる主要なバス停や路面電車の電停に上屋やベンチ等を整備するとともに、周辺の民間施設と連携（協定等）した待合機能の確保を図り、快適な待合環境を確保する。

- 実施主体 | 松山市等（道路管理者）、交通事業者
- 主な対象 | 路面電車電停、主要なバス停
- 実施時期 | 短期～中期



店舗を活用した「バス待ち処」（出典：熊本市）

#### 事業2-4 | サイクル・アンド・ライド（C&R）、パーク・アンド・ライド（P&R）

- 自動車から公共交通への転換と利用促進を図るため、主要な駅や電停、バス停周辺に乗継用の駐車場や駐輪場を拡充・整備する。

- 実施主体 | 松山市等（道路管理者）、民間事業者（土地所有者）
- 主な対象 | 主要な鉄道駅、路面電車電停、バス停、港
- 実施時期 | 中期



パーク・アンド・ライドの例（出典：松山市）



▼ 事業の概要（案）

施策2：交通結節点機能の強化

事業2-5 | モビリティ・ハブの検討・整備

- ・バスや鉄軌道、タクシー、シェアサイクル等の複数の交通手段の選択が可能な交通拠点を整備し、乗継情報の提供や待合機能の充実により、円滑で快適な移動環境を構築する。

- ・実施主体 | 松山市、交通事業者、民間事業者
- ・主な対象 | 主要な鉄道駅、路面電車電停、バス停、港
- ・実施時期 | 長期



モビリティ・ハブ イメージ（出典：国土交通省）

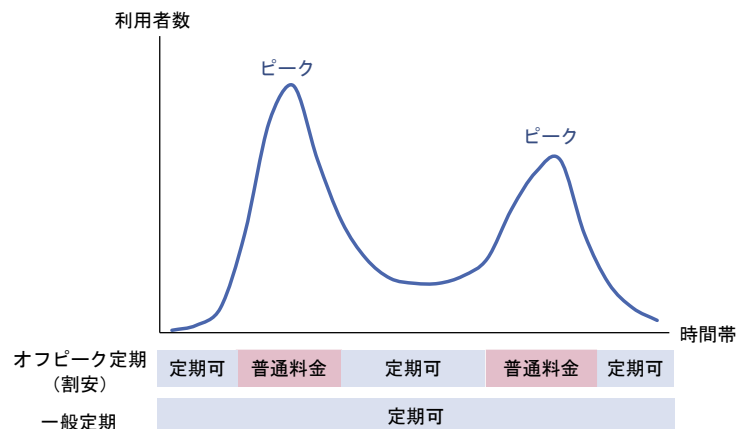
## ▼ 事業の概要（案）

### 施策3：運行・料金の最適化

#### 事業3-1 | 多様な料金メニューの検討・導入

- ・時間帯別・平休別定期券など、利用者の移動実態や混雑の平準化に配慮した、多様な料金メニューについて検討・導入する。

- ・実施主体 | 交通事業者、松山市
- ・主な対象 | 鉄道、路面電車、バス、船舶
- ・実施時期 | 長期



オフピーク割引のイメージ

#### 事業3-2 | パターンダイヤの運用

- ・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のため、一定間隔で毎時同じ発着時刻で運行する「パターンダイヤ」を運用する。

- ・実施主体 | 交通事業者
- ・主な対象 | 鉄道、路面電車、バス、船舶
- ・実施時期 | 短期

現況のダイヤ			パターンダイヤ		
10	13	46	10	20	50
11	26	43	11	20	50
12	25	50	12	20	50
13	14	47	13	20	50

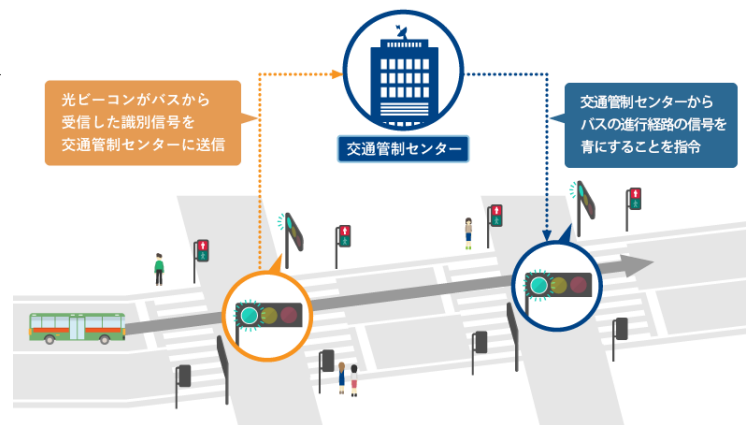
パターンダイヤのイメージ

▼ 事業の概要（案）

施策3：運行・料金の最適化

事業3-3 | バス優先・専用レーン・PTPSの導入

- ・ 渋滞が慢性化している多車線道路のバス路線などを対象に、バス優先・専用レーンや公共車両優先システム（PTPS）を導入し、バスの定時性向上を図る。
- ・ 実施主体 | 道路管理者（松山市等）、交通管理者（愛媛県警）  
交通事業者
- ・ 主な対象 | 4車線以上のバス路線区間
- ・ 実施時期 | 長期



公共車両優先システムのイメージ  
（出典：愛知県ITS推進協議会 ウェブサイト）



## ▼ 事業の概要（案）

### 施策4：シームレス化の推進

#### 事業4-1 | 交通モード間の連携ダイヤ、乗り継ぎ割引の導入

- ・バス、鉄道、路面電車、船舶など、各種交通手段のダイヤを連携させ、乗り継ぎ時の待ち時間の短縮や観光客の市内周遊の促進を図る。
- ・乗り継ぎ割引も組み合わせ、円滑・快適な移動を支援する。

- ・実施主体 | 交通事業者、松山市
- ・主な対象 | 鉄道、路面電車、バス、船舶
- ・実施時期 | 長期

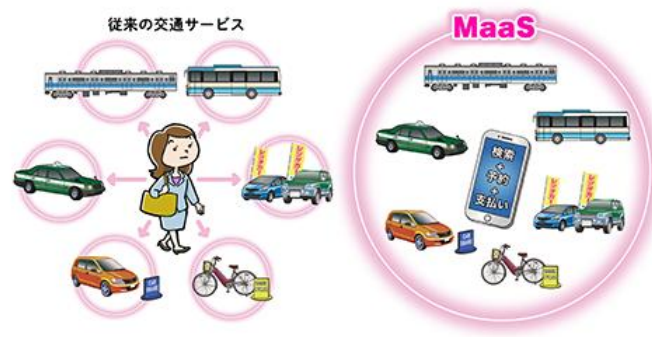


乗継割引（出典：高松市）

#### 事業4-2 | MaaSの推進・運用

- ・様々な交通手段間と観光・医療・商業施設等の目的地との、検索・予約・決済が一体となったMaaS（Mobility as a Service）の取組を推進する。

- ・実施主体 | 交通事業者、松山市、民間事業者
- ・主な対象 | 鉄道、路面電車、バス、タクシー、船舶、観光・医療・商業等施設
- ・実施時期 | 中期



MaaSのイメージ（出典：政府広報オンライン）

## ▼ 事業の概要（案）

### 施策5：ラストワンマイル・生活目的地アクセスの整備

#### 事業5-1 | デマンド型交通の支援

- ・交通空白地域をはじめ、日常の移動が容易でない地域において、乗合タクシーなどのデマンド型交通を支援し、きめ細かな移動ニーズに対応する。

- ・実施主体 | 松山市、交通事業者、市民・団体
- ・主な対象 | 交通空白地域
- ・実施時期 | 短期～中期



松山市予約制乗合タクシー（出典：松山市）

#### 事業5-2 | シェアモビリティの拡充

- ・シェアサイクルやカーシェアなど、様々な場所で様々な人が必要な時に利用できる移動サービスを拡充することで、公共交通と連携した円滑な移動を支援する。

- ・実施主体 | 松山市、民間事業者
- ・主な対象 | 主要な鉄道駅、路面電車電停、バス停、港 付近
- ・実施時期 | 短期～中期



シェアサイクル（出典：HELLO CYCLING）

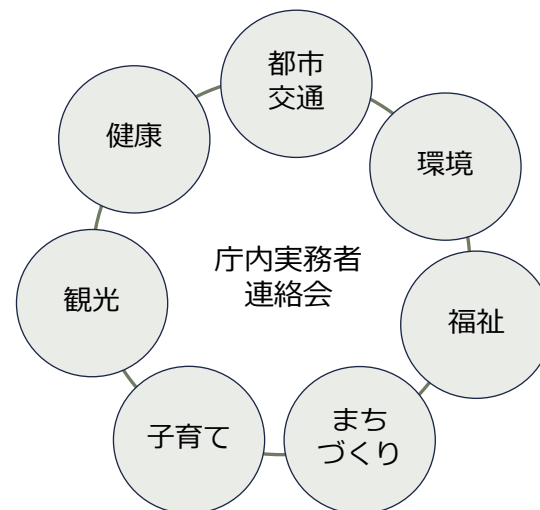
## ▼ 事業の概要（案）

### 施策6：地域交通資源活用の仕組みづくり

#### 事業6-1 | 庁内実務者連絡会の設置

- ・松山市庁内の交通担当部署と関連部署（例：まちづくりや福祉、教育、環境、観光など）を含めた実務者連絡会を設置し、様々な分野の視点から市民の生活実態を踏まえた公共交通を検討する。

- ・実施主体 | 松山市
- ・主な対象 | 松山市関連部署
- ・実施時期 | 短期



#### 事業6-2 | 買い物・医療・福祉送迎サービス等の連携

- ・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、地域が有する交通資源と連携した効率的なサービスの仕組みづくりを検討する。

- ・実施主体 | 松山市、民間事業者
- ・主な対象 | 松山市全域
- ・実施時期 | 中期



お買い物バス（出典：松山市）

## ▼ 事業の概要（案）

### 施策7：統合的移動情報の整備

#### 事業7-1 | リアルタイム情報の提供

- ・バス・鉄軌道・船舶など様々な交通手段の運行状況や乗継情報を総合的かつリアルタイムに提供し、利用者の利便性・満足度を向上する。

- ・実施主体 | 交通事業者、松山市
- ・主な対象 | 鉄道、路面電車、バス、船舶
- ・実施時期 | 短期

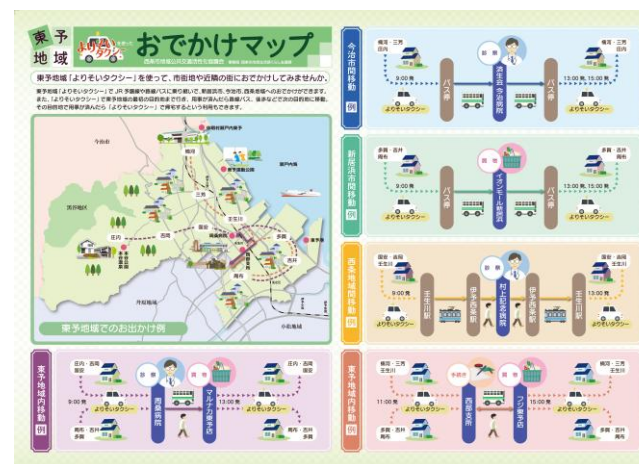


スマホロケーション（出典：伊予鉄道）

#### 事業7-2 | 公共交通マップの作成

- ・松山市内の公共交通の路線や所要時間・料金、乗継情報などを統合した公共交通マップを作成・提供する。

- ・実施主体 | 松山市
- ・主な対象 | 松山市全域
- ・実施時期 | 短期



おでかけマップ（出典：西条市）

## ▼ 事業の概要（案）

### 施策7：統合的移動情報の整備

#### 事業7-3 | 案内情報の多言語化・音声化、Web情報案内の拡充

- 交通拠点やバス停・電停等における多言語表記、音声案内、Webによる路線・時刻情報の案内などを拡充する。

- 実施主体 | 松山市、交通事業者
- 主な対象 | 主要な鉄道駅、路面電車電停、バス停、港
- 実施時期 | 短期



Platform 3 GUNCHU LINE						Platform 2 TAKAHAMA LINE					
5				56		5				50	
6				27	50	6		22	37	55	
7	10	15	30	35	48	7	10	23	35	45	58
8			10	35		8	11	21		45	
9~19	00	15	30	45		9~19	00	15	30	45	
20	00	15	30			20	00	15	30		
21	00		30			21	00		30		
22	00		30			22	00			40	

多言語案内板（出典：伊予鉄道）

#### 事業7-4 | 非常時・イベント時の代替案内・特別ダイヤの設定

- 非常時やイベント開催時など、移動手段の限定や、特定公共交通への利用集中に備え、公共交通間の相互補完や特別ダイヤの事前設定など、迅速に対応できる仕組みづくりを構築する。

- 実施主体 | 交通事業者、松山市
- 主な対象 | 鉄道、路面電車、バス、船舶
- 実施時期 | 短期



## ▼ 事業の概要（案）

### 施策8：人や環境に優しい公共交通の整備

#### 事業8-1 | 駅・電停における移動円滑化整備

- ・ 駅や電停において、段差の解消や音声案内の導入などにより様々な障壁を取り除き、誰もが安全・円滑に利用しやすい環境づくりを推進する。

- ・ 実施主体 | 松山市、交通事業者
- ・ 主な対象 | 鉄道駅、路面電車電停
- ・ 実施時期 | 中期



電停のバリアフリー化（出典：松山市）

#### 事業8-2 | ユニバーサルデザイン車両の導入推進

- ・ 低床車両であるLRV（次世代型路面電車）やユニバーサルデザインタクシーなど、誰もが安全・円滑に乗降できる車両の導入を推進する。

- ・ 実施主体 | 交通事業者
- ・ 主な対象 | 鉄道、路面電車、バス、タクシー
- ・ 実施時期 | 短期～中期



バリアフリー型車両（出典：伊予鉄道）

▼ 事業の概要（案）

施策8：人や環境に優しい公共交通の整備

事業8-3 | 車両のGXの推進

- ・バスやタクシーの電動化（EV・FC化）やLRV（次世代型路面電車）など、環境に配慮した次世代車両の導入を促進する。

- ・実施主体 | 交通事業者
- ・主な対象 | 鉄道、路面電車、バス、タクシー
- ・実施時期 | 短期～中期



電動タクシー（出典：伊予鉄ウェブサイト）

## ▼ 事業の概要（案）

### 施策9：交通体系再編

#### 事業9-1 | 立地適正化計画と整合した公共交通サービスの提供

- ・立地適正化計画に基づく都市機能及び居住の誘導や集約にあわせ、拠点間又は拠点内を結ぶ公共交通網の形成と公共交通サービスの提供を促進する。

- ・実施主体 | 松山市、交通事業者
- ・主な対象 | 松山市全域
- ・実施時期 | 短期～中期

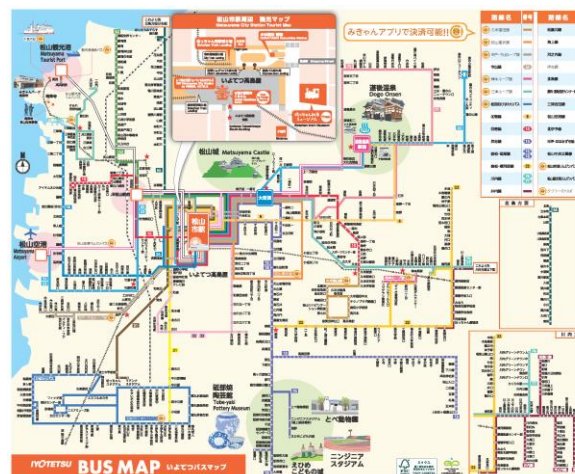
松山市の都市構造  
(出典：松山市立地適正化計画改訂版)



#### 事業9-2 | 幹線・準幹線・支線の再編

- ・バスの利用状況に応じ、幹線・準幹線・支線に加えて、公共ライドシェアなどの個別交通を含めた交通体系の再編を行う。再編は運用基準を踏まえて行う。
- ・民間の送迎サービスや次世代モビリティなど、新たな交通とも調整・連携し、公共交通ネットワークの最適化を図る。

- ・実施主体 | 松山市、交通事業者
- ・主な対象 | 居住及び都市機能誘導区域
- ・実施時期 | 短期



バスマップ  
(出典：伊予鉄)



▼ 事業の概要（案）

施策9：交通体系再編

事業9-3 | 空港・港湾へのアクセス向上の検討

- ・松山市の海の玄関口である松山観光港の旅客ターミナルへの利便性の向上を図るため、松山観光港と高浜駅の連携・強化を検討していく。
- ・松山市の空の玄関口である松山空港への利便性の向上を図るため、J R 松山駅や松山市駅、道後などをつなぐ交通機能の連携・強化について、将来の空港利用や沿線人口密度などを注視しながら検討していく。

- ・実施主体 | 松山市
- ・主な対象 | J R 松山駅、松山空港、高浜駅、松山観光港
- ・実施時期 | 長期

## ▼ 事業の概要（案）

## 施策10：担い手不足への対応

## 事業10-1 | 自動運転バスの推進・導入

- ・完全自動運転化による運転手不足の解消に向けて、段階的な自動運転バスの導入を推進する。

- ・実施主体 | 交通事業者、松山市、愛媛県
- ・主な対象 | 路線バス
- ・実施時期 | 短期～中期

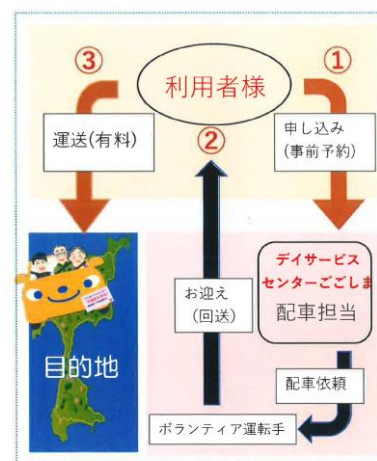


自動運転バス（出典：伊予鉄道ウェブサイト）

## 事業10-2 | 自家用有償旅客運送の導入（地域人材の活用等）

- ・地域住民や地域住民団体など、地域人材が主体となって運行する自家用有償旅客運送事業などを導入し、地域の移動手段を確保する。

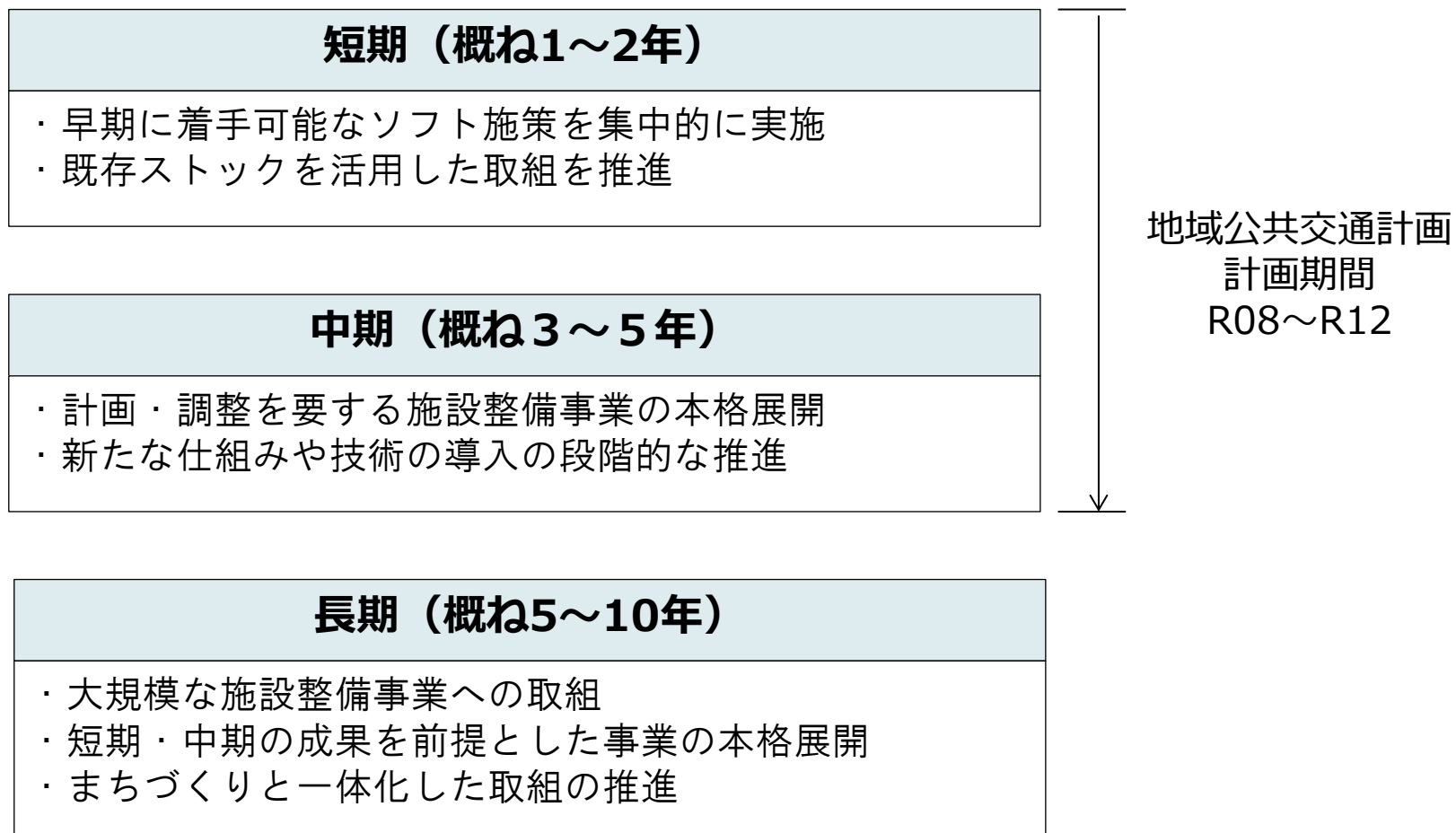
- ・実施主体 | 松山市、市民・団体
- ・主な対象 | 交通空白地域
- ・実施時期 | 中期



ごごしまふれあいタクシー  
(出典：社会福祉法人 恩賜財団 済生会)

### ▼ 事業展開（案）

- ・当計画の計画期間は、令和8（2026）年度から令和12（2030）年度までの5年間であるが、持続可能な地域公共交通体系の構築という理念は、5年間だけで達成できるものではないため、「短期」・「中期」・「長期」の別に整理。



▼ 実施スケジュール（案）

施策	事業	事業内容	実施主体				実施スケジュール					
			松山市	交通事業者	市民・団体等	その他関係者	短期		中期			長期
							令和8年	令和9年	令和10年	令和11年	令和12年	令和13年～令和16年
1	1-1	企業MM、学校MM、住民WSの実施	○	○	○		実施					
	1-2	広報活動、啓発ガイドの作成	○				実施		事業効果を確認しつつ頻度等を見直し			
2	2-1	松山市駅前広場の整備	○	○			整備					
	2-2	JR松山駅前広場の整備	○	○		○			整備			
	2-3	待合空間の整備・確保	○	○		○	民間施設との連携			施設整備		
	2-4	サイクル・アンド・ライド、パーク・アンド・ライド	○			○	検討・調整			拡充		
	2-5	モビリティ・ハブの検討・整備	○	○		○			検討			整備
3	3-1	多様な料金メニューの検討・導入	○	○					検討			導入
	3-2	パターンダイヤの運用		○			運用			継続		
	3-3	バス優先・専用レーン・PTPSの導入	○	○		○			検討			導入
4	4-1	交通モード間の連携ダイヤ、乗り継ぎ割引の導入	○	○					検討・調整			導入
	4-2	MaaSの推進・運用	○	○		○	検討			運用		
5	5-1	デマンド型交通の支援	○	○	○				調整・支援			
	5-2	シェアモビリティの拡充	○			○			拡充			
6	6-1	庁内実務者連絡会の設置	○				立ち上げ			継続		
	6-2	買い物・医療・福祉送迎サービス等の連携	○			○	検討・調整			実施・拡充		
7	7-1	リアルタイム情報の提供	○	○			拡充			継続		
	7-2	公共交通マップの作成	○				検討・作成			継続		
	7-3	案内情報の多言語化・音声化、Web情報案内の拡充	○	○			整備			拡充		
	7-4	非常時・イベント時の代替案内・特別ダイヤの設定	○	○			検討・設定			継続		
8	8-1	駅・電停における移動円滑化整備	○	○			検討			整備・拡充		
	8-2	ユニバーサルデザイン車両の導入推進		○					導入推進			
	8-3	車両のGXの推進		○					導入推進			
9	9-1	立地適正化計画と整合した公共交通サービスの提供	○	○					サービス提供推進・（立地適正化推進）			
	9-2	幹線・準幹線・支線の再編	○	○			再編			継続		
	9-3	空港・港湾へのアクセス向上の検討	○						沿線人口密度、公共交通利用者数等のモニタリング			検討
10	10-1	自動運転バスの推進・導入	○	○		○	再編		導入推進			
	10-2	自家用有償旅客運送の導入	○		○		検討・調整			導入		

## ▼ K P I

目 標	指 標	取得 単位	現況値	目標値
<b>目標 1</b> 新規利用者の拡大と 継続利用の定着	市内公共交通機関の利用者数（人/年）	毎年	2,776万人 [R6年度]	2,804万人 （増加）
<b>目標 2</b> 乗継の速達性・ 信頼性・快適性の向上	中心市街地の公共交通が便利と思う人の割合（％）	5年	46.5% [R7年度]	47.0% （増加）
<b>目標 3</b> 交通空白の縮減	交通空白地域の人口割合（％）	毎年	1.4% [R7年度]	1.0% （縮減）
<b>目標 4</b> 公共交通サービスの 満足度向上	公共交通の便利なまちだと思う市民の割合（％）	毎年	50.4% [R6年度]	51.0% （増加）
<b>目標 5</b> 持続可能な 運行基盤の構築	乗合バスの収支率（％）	毎年	104% [R6年度]	104% （現状維持）
	赤字バス路線に対する公的補助額（円/年）	毎年	70百万円 [R6年度]*	70百万円 （現状維持）

※ 県・市による協調補助分を含む、国・県による協調補助分を除く。  
令和 6 年度（令和 5 年10月～令和 6 年 9 月計画）

### ▼ 実施・評価体制

- ・「松山市コンパクトなまちづくり推進協議会」が必要に応じて事業実施に関する協議や、計画の変更に関する事項を担う。
- ・全ての関係者が、主体的に参画し、持続可能な地域公共交通の実現を目指す。

#### 行政（松山市等）

- ・事業遂行（施設整備、啓発等）
- ・運行支援（公的負担、調整等）
- ・関係主体間の連携・調整
- ・庁内関係部署との連携・推進  
（庁内連絡会）

#### 交通事業者

- ・事業遂行（運行・情報提供）
- ・運行管理・サービス向上
- ・事業者間の連携・協働
- ・利用者ニーズの把握・反映

#### 地域（市民・団体）

- ・地域公共交通の利用促進
- ・次世代への意識啓発
- ・地域課題の解決に向けた  
主体的な取組



#### 松山市コンパクトなまちづくり推進協議会（法定協議会）

- ・計画の進捗状況のモニタリング・評価（事務局）
- ・KPIに基づく目標達成状況の評価（事務局）
- ・必要に応じた改善策の検討及び計画の変更

松山市

交通事業者

学 識

関係機関

地域団体

関係行政

▼ 評価スケジュール

- ・ 地域公共交通計画の計画期間中、データによるモニタリングを行いながら、適切な時期に進捗確認と評価等を実施する。

■ 年間単位の進捗管理・評価スケジュール

	第 1 四半期	第 2 四半期	第 3 四半期	第 4 四半期
計 画		次年度取組検討 ●予算要求		
実 行	事業実施			
モニタリング	データ蓄積			
評 価		進捗確認・前年度評価 (KPI)		進捗確認
改 善		改善		

■ 長期的な進捗管理・評価スケジュール

	令和8（2026）年度		令和9（2027）年度		令和10（2028）年度		令和11（2029）年度		令和12（2030）年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
計 画	地域公共交通計画・事業計画									
実 行	↑ 必要に応じて計画を変更									
モニタリング										
評 価										
改 善										

※「改善」は必要に応じて実施

## ▼ 運用基準

- 支線の運用基準は、現行の基準を引き続き適用する。

