資料４

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

前回（第２回）協議会での意見と対応

令和7（2025）年12月22日

（事務局）松山市 都市・交通計画課

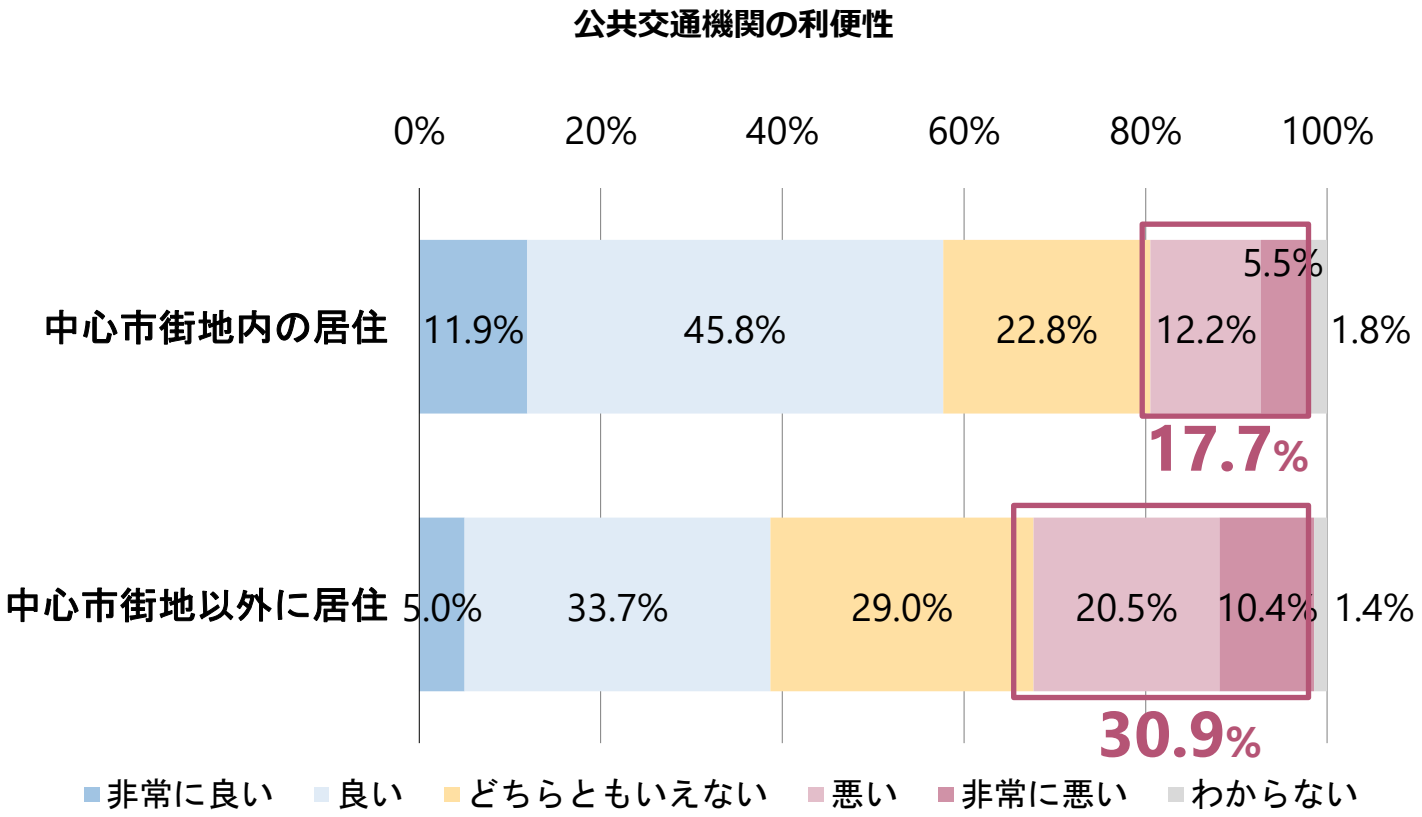
第２回協議会での意見と対応

項　目	意　見	対　応
松山市地域公共交通網形成計画の振り返り	・**免許を返納した高齢者に対する松山市の支援**はどのようになっているか。１回限りの支援では免許返納、公共交通の利用意欲につながらないのではないか。	・高齢者運転免許返納サポート事業として、免許返納者に１回限りで交通利用券等の交付を行っていた。 ・愛媛県警の取組による免許返納者への民間支援の増加等、高齢者事故防止への様々な環境整備が進んでいることからから令和6年度で受付を終了している。
	・**公共交通がフレイル予防に貢献**するという観点も重要。フレイル予防の総合的な効果を把握していくことが重要。	・フレイル予防の効果は、医療・介護・福祉・健康・地域活動など多岐にわたる分野が相互に関係するため、公共交通単独で、定量的に把握することは難しい。 ・庁内実務者連絡会の設置(資料５：P18参照)等を通じて、フレイル予防に資する点も踏まえながら関係部局と連携し検討したい。
松山市の目指す将来の姿（上位計画）	・「2024年の市民の実感」で示されている、「気軽に目的地へ移動しやすいと思う」の割合は、公共交通だけではなく、自家用車や自転車などを含まれているのではないか。	・割合には自家用車等も含まれている。 ・「コンパクトなまちづくり」では「移動」そのものへの対応が重要であると考え資料に記載した。 ・公共交通の利便性に対する満足度のアンケート調査結果をお示しする。（P3参照）
松山市地域公共交通計画の基本方針(案)	・**「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**具体的な対応**が示されていない。今回の公共交通計画の中でどう扱うのか。 ・**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。	・課題解決の方向性に「過度な自家用車利用からの転換」を追加した。（P4～5参照） また、モビリティ・マネジメント（MM）やパーク・アンド・ライド（P＆R）などを事業として記載した。(資料５：P10、P12) ・将来の地域公共交通ネットワークの形成について、エリア別のめざす姿のイメージを整理した。（資料５：P7参照）
	・「まちづくりと一体となった地域公共交通づくり」において、**「都市機能の集約化」と「交通結節点の機能強化」が重要**。 ・都市機能の集約で何を優先するのか、特に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。 ・「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。	・本計画は、都市機能の集約化等を図る立地適正化計画と連携させながら推進していくものとし、立地適正化計画と整合した公共交通サービスの提供を事業の１つとして設定した。（資料５：P23参照）
	・公共交通の料金が「観光客価格」との声がある。**２プライス制などの工夫も検討**。	・現状のサービス水準を維持するため、公共性の高い事業で広く採用される総括原価方式で、算出された運賃である。 運行・料金の最適化を図る中で、多様な料金メニューの検討・導入に取組む。（資料５：P14参照）
	・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ことが必要。	

第２回協議会での意見と対応

項　目	意　見	対　応
松山市地域公共交通計画の基本方針(案)	・自動車の利用には多くの気づかれにくいコストが存在する。 そのことを認識していただく意味でも、**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。	・自家用車から公共交通への転換促進を図る観点から、モビリティ・マネジメント（MM）を事業の１つに設定した。（資料５：P10参照）
	・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。 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。	・高齢者の外出機会や社会参加を促進するため、公共交通での、移動サービスの充実を図ることが重要と考えている。 ・買い物や通院・地域活動など日常生活での移動のしやすさを確保するため、立地適正化計画や歩いて暮らせるまちづくりとも連携させながら、公共交通の利用促進を図っていく。(資料５：P11,P23参照)
	・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、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。	
	・**松山独自の特徴や課題**、コスト上昇を乗り超えてでも取り組むべき重点がやや薄い印象。もう少し明確な重点や方向性が示されると良い。	・路面電車をはじめとする多様な公共交通ネットワークやコンパクトな都市構造など、松山の特徴を生かしながら、本計画の策定を進める。
	・松山には**路面電車**があり、郊外線やJR含めて、非常に便利な地域である。 こうした交通資源を如何に活用するかが重要。	
	・民間の**相乗り送迎サービスや日本版ライドシェアなど**、モビリティが多様化している状況。今後はこうした変化を踏まえて計画を進めていくことが必要。	・面的な個別公共交通として、松山市予約制乗合タクシーや公共ライドシェアなどの「デマンド交通」を新たに位置付けた。（資料５：P5～6参照） ・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っていくことを事業の１つとして設定した。（資料５：P23） ・路線バスの代替手段として位置付けられるデマンド交通について、交通利便性の定義に追記した。（P6参照）
	・民間の相乗りサービスなど、新たなモビリティが展開されつつある中、**交通空白地の定義の見直し**が必要。	

▼ 第４期松山市中心市街地活性化基本計画アンケート



出典：第４期松山市中心市街地活性化基本計画アンケート 調査報告書（令和7年8月）

松山市地域公共交通計画の基本方針（案）※見直し

現況及び将来見込み

人口減少・少子高齢化
- 年少及び生産年齢人口の減少
- 高齢人口の増加

中心市街地等の活力の低下
- 商店街における空き店舗の増加
- 集客力の低下

自動車交通への過度の依存
- 自動車保有台数の増加

観光客の増加
- インバウンド等の増加

地域公共交通の利用者減少
- 義務的活動の減少
- 公共交通サービスの低下
- 公的負担額の増加

民間相乗りサービスの拡大
- 交通空白地でのサービスの展開

移動量の減少
- 外出機会、外出者の減少
- 回遊性の低下

交通空白地の存在
- 移動困難者の増加
- 高齢ドライバーの増加

課　題

- 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
- 外出機会・回遊性の向上
- 既存公共交通の持続化
- 移動の利便性の向上
- 地域公共交通の利用者増加
- 交通空白地の移動手段の確保
- 交通分野の環境負荷の軽減

社会動向

- 環境意識の高まり
- オンラインサービスの普及
- 新たなモビリティサービスの広まり

まちづくりの未来像の実現に向けた役割

- 国内外の様々なまちをつなぐ広域ネットワークの構築
- 松山への人の呼び込み
- ストレスのない移動（移動の利便性の向上）
- コンパクトなまちづくり
- 市内外の人の流れの活発化
- 脱炭素化
- 多様な公共交通の連携
- 各地域での暮らしやすさを支える
- 積極的な外出や円滑な移動の支援
- 来訪者の移動支援

基本的な役割

- 暮らし｜日常生活の支援
- 交　流｜コミュニティの基盤構築
- 福　祉｜高齢者や障がい者の外出機会の創出
- 子育て｜通学支援
- 環　境｜良好な地域環境の保全
- 観　光｜来訪者の移動の支援

課題解決の方向性

フォアキャスト・バックキャスト
両面からのアプローチ

- a 高齢者等移動サービスの充実
- b 地域交通の多様化・連携
- c 都市機能の集約化
- d 拠点へのアクセス性の向上
- e 現行サービスの効率化・最適化
- f 交流拠点づくり
- g 交通結節点の機能強化
- h 低炭素化への貢献
- i 過度な自家用車利用からの転換

▼ 基本方針と目標

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

		課題解決の方向性
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～	← a f i
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～	← c g
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～	← b d e
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～	← b h i

▼ 公共交通不便・空白地

【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/ﾋﾟｰｸ時）以上 または 片道30（便/日）以上	便利				
		片道3（便/ﾋﾟｰｸ時）未満 かつ 片道3～30（便/日）		準不便			
		片道3（便/ﾋﾟｰｸ時）未満 かつ 片道3（便/日）未満			不便		
	駅から 700～1,000m						空白
	駅から 1,000m超						

※なお、路線バスの代替手段として「デマンド交通」が運用されている地域は、「不便地域」と定義する。