

# 松山市地域公共交通計画（案） 概要版

持続可能な地域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

令和 8（2026）年 ● 月 | 松 山 市

# 1. 計画の概要

## 計画策定の背景

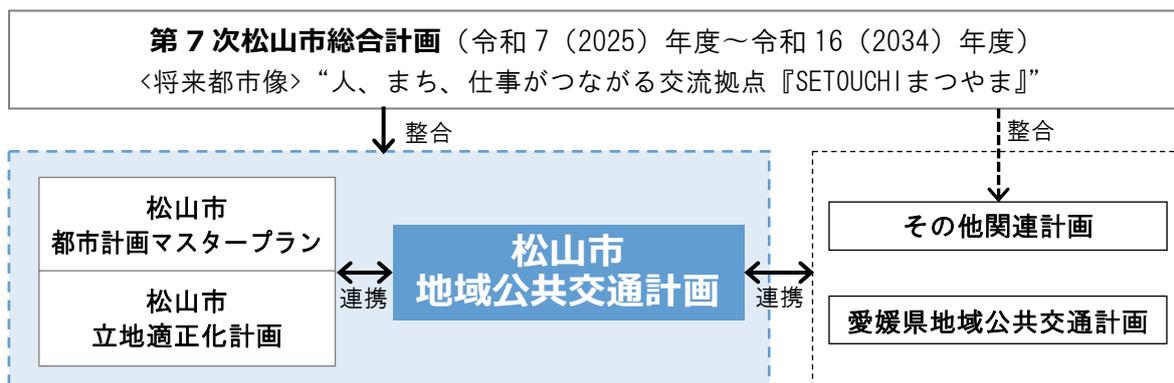
松山市では、平成 31(2019)年 3 月に「松山市地域公共交通網形成計画」を策定し、交通体系の再構築や地域公共交通サービス水準の向上などを推進してきました。しかし、人口減少と少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の影響による社会活動の変容や移動ニーズの多様化などにより、地域公共交通を取り巻く環境は大きく変化し、特に、郊外部や中山間地域、島しょ部を中心に、路線の維持や担い手の確保が難しくなっています。

こうした状況を踏まえ、地域公共交通サービスの持続的な提供の確保や活性化などを推進することを目的に「松山市地域公共交通計画」を策定しました。

将来に向けて地域公共交通を維持・確保していくには、市民一人一人の理解と積極的な参画が不可欠です。関係者が一体となって、誰もが安心して移動できるまちを共に実現していきましょう。

## 計画の位置付け

松山市地域公共交通計画は、「第 7 次松山市総合計画」や「松山市都市計画マスタープラン」、「松山市立地適正化計画」など、上位・関連計画との整合・連携を図りつつ、持続可能な地域公共交通の構築に向けて、一体的に取り組むことを目的として策定するものです。



## 計画区域

本計画の区域は、松山市全域とします。

## 計画期間

令和 8 (2026) 年度  
～令和 12 (2030) 年度 (5 年間)



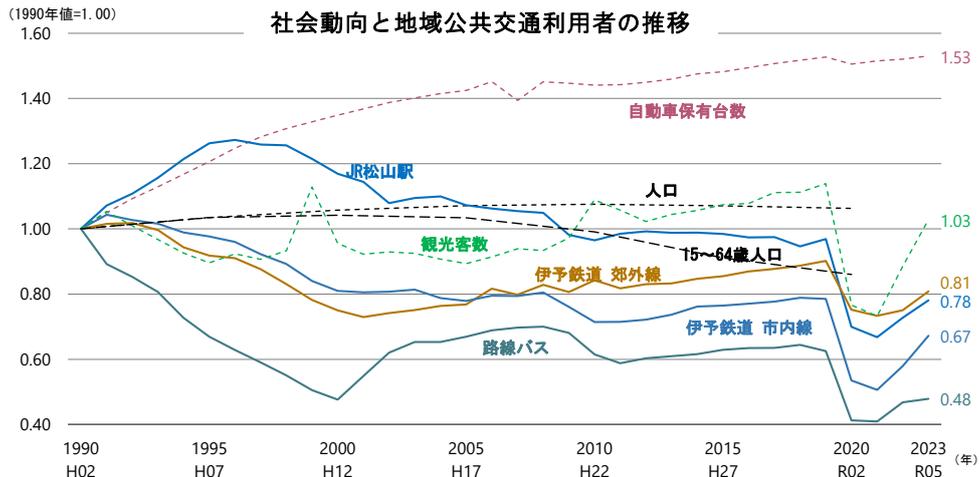
## 2. 松山市の概況と地域公共交通の現状

### 松山市の社会動向

松山市の人口は、平成 22（2010）年をピークに減少に転じ、緩やかな減少傾向が続いています。特に、生産年齢人口（15～64 歳）の減少は加速しています。

一方で、自動車保有台数は、ここ 10 年あまりの伸びは鈍化しているものの、未だ増加傾向にあり、観光客数も、特にコロナ禍後は、インバウンド需要の高まりなどから急増しています。

これら社会的な変化は、地域公共交通の利用者数に大きく影響していると考えられます。



（出典：国勢調査、自動車数の推移（四国運輸局）、松山市観光客推定表、四国旅客鉄道株式会社、伊予鉄道株式会社、伊予鉄バス株式会社）

### 地域公共交通の現状

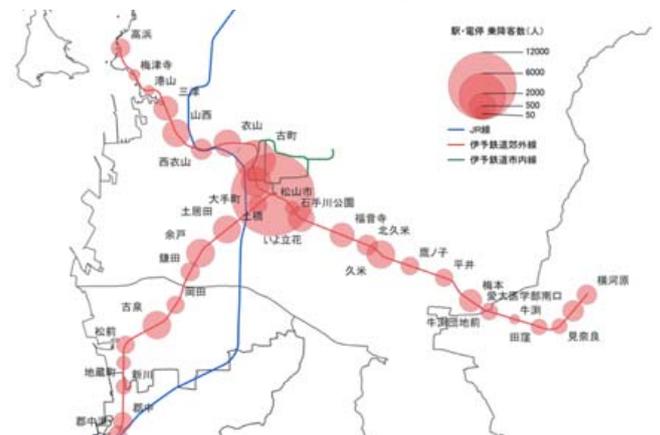
#### (1) 鉄軌道の駅・電停別の利用状況

JR 予讃線及び伊予鉄道郊外線、伊予鉄道市内線（路面電車）の駅・電停の乗降客数は、JR 松山駅及び松山市駅で多い状況です。

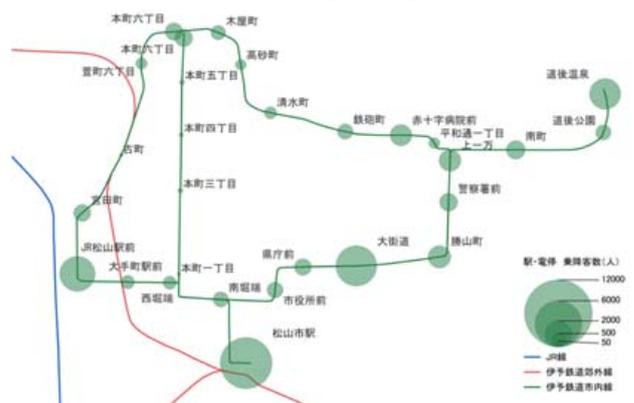
#### 【JR 予讃線駅の乗降客数】



#### 【伊予鉄道郊外線駅の乗降客数】



#### 【伊予鉄道市内線（路面電車）電停の乗降客数】



（出典：国土数値情報 駅別乗降客数 2023 年度（令和 5 年度））

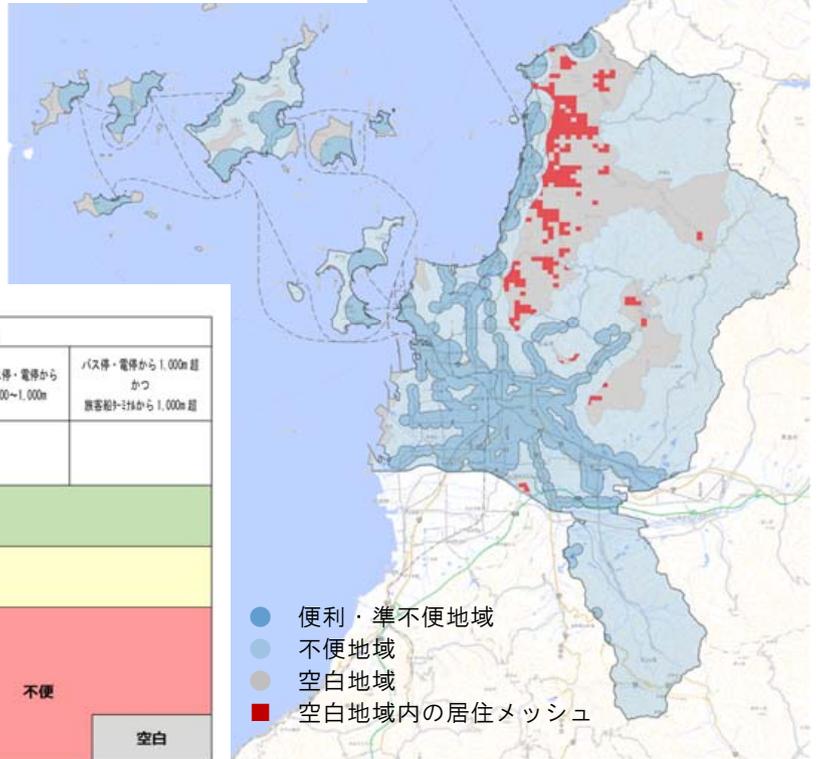
## 2. 松山市の概況と地域公共交通の現状

### (2) 交通空白地域

松山市内には、地域公共交通の利用が困難な「交通空白地域」が存在しています。

交通空白地域にお住まいの方は、松山市の人口の約 0.9% を占めています。これらの地域では高齢化率が高く、自家用車を持たない方々の日常生活に必要な移動の足の確保が急務となっています。

交通空白地域の人口割合  
約 0.9% (約 4,500 人)



【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
鉄道	700m 圏内	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/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	
	700~1,000m	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	
	1,000m 超	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	

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

※デマンド交通：予約に応じて運行する方式の交通サービス。

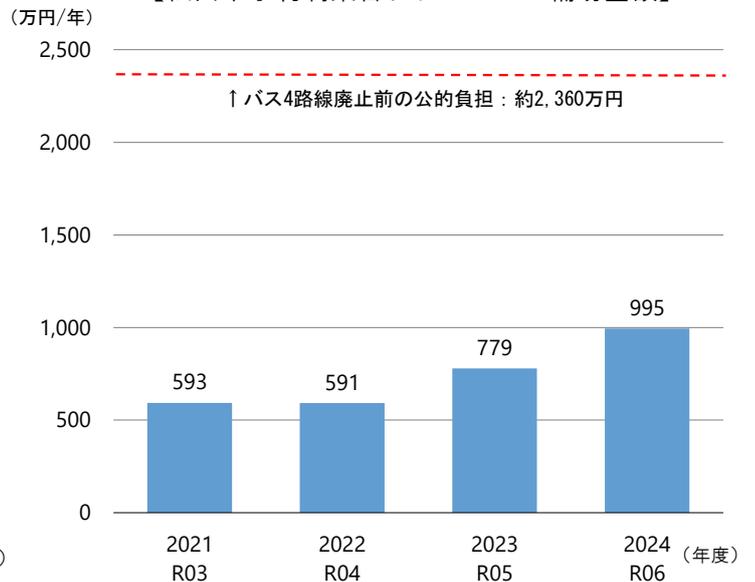
### (3) 地域公共交通への公的負担

松山市では、路線バスや廃止となった路線バスの代替交通である、松山市予約制乗合タクシーなどへも補助を行っています。

【市内バス路線の補助金額】



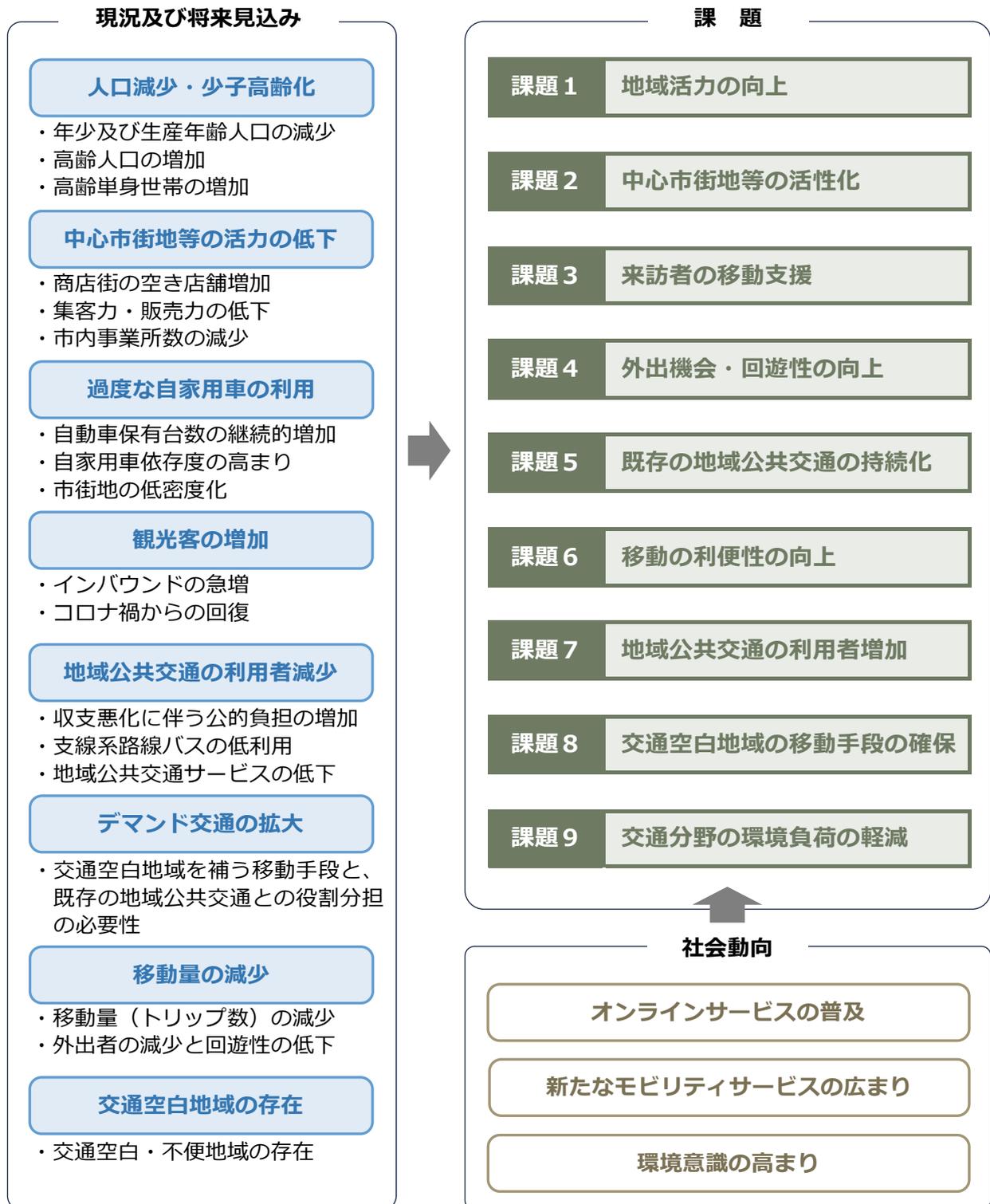
【松山市予約制乗合タクシーへの補助金額】



(出典：伊予鉄バス株式会社、中島汽船株式会社、松山市)

### 3. 課題

松山市の概況及び地域公共交通の現状分析から、本計画で取り組むべきテーマ（課題）を、以下の9つに整理しました。



## 4. 基本方針と計画目標

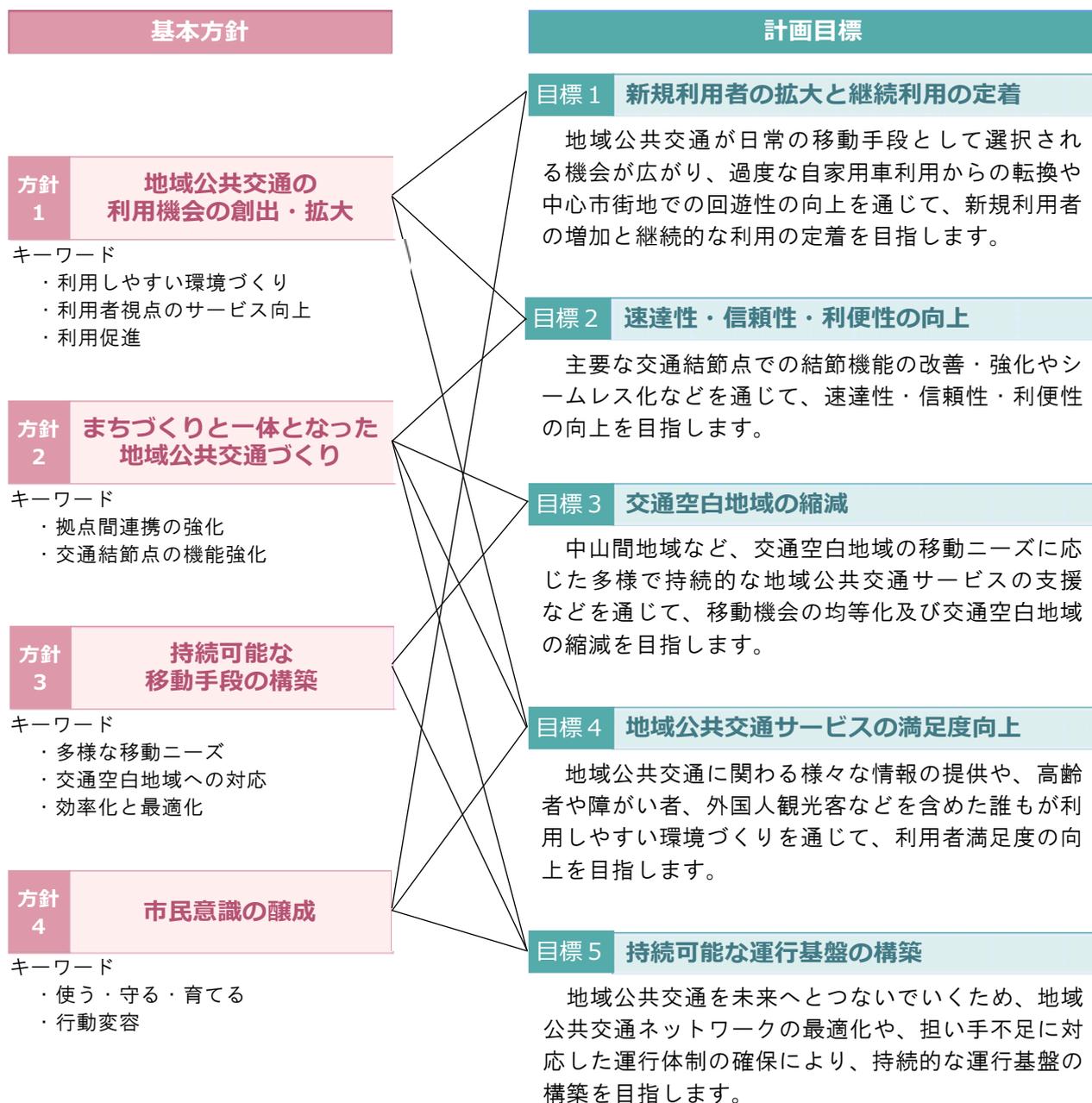
### 基本理念

地域公共交通は、市民の日常生活や経済活動を支える重要な社会基盤であり、まちづくりと一体となった整備が不可欠です。このため、行政・交通事業者・市民が協働することで、持続可能な地域公共交通の実現とコンパクトなまちづくりを目指すものとし、基本理念を次のように設定しました。

### 基本理念 | 「持続可能な地域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」

### 基本方針と計画の目標

本計画の基本理念の実現に向けて、地域公共交通が抱える課題を踏まえ、以下のとおり、4つの基本方針と5つの計画目標を設定します。



## 5. 目標達成のための施策・事業

### 将来の地域公共交通ネットワーク

各種地域公共交通の機能・特性を踏まえ、現況の地域公共交通ネットワークが抱える課題を地域別に整理しました。都心部での回遊性、中山間地域・島しょ地域での交通空白地域の存在、市全域での持続性など、地域特性に応じた多様な課題への対応として、将来の地域公共交通ネットワークの形成を目指します。

#### 現況の地域公共交通ネットワークイメージ

##### ■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
- ・交通空白地域の移動手段の確保

##### ■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

##### ■市全域

- ・地域公共交通の利用者増加
- ・既存の地域公共交通の維持
- ・交通分野の環境負荷の軽減

#### 将来の地域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
- ・交通空白地域の縮減
- ・地域公共交通ネットワークの最適化
- ・航路の維持・確保

##### ■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

##### ■市全域

- ・地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

##### ■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

## 5. 目標達成のための施策・事業

### 施策・事業

本計画では、「現在の課題や将来想定される課題から必要な取組」と、第7次松山市総合計画で掲げている11の「めざす未来の姿」の実現に必要な取組の両方の視点から施策・事業を検討し、目の前の課題に対応しながら、同時に目指す未来の実現に向けた取組を設定しました。

計画目標	目標達成に向けた施策と具体事業	
<b>目標1</b> 新規利用者の拡大と継続利用の定着	<b>【施策1】</b> 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>
	<b>【施策2】</b> 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&amp;ライド、パーク&amp;ライド</li> <li>・モビリティ・ハブの検討・整備</li> </ul>
<b>目標2</b> 速達性・信頼性・利便性の向上	<b>【施策3】</b> 運行サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な料金メニューの検討</li> <li>・パターンダイヤの継続運用</li> </ul>
	<b>【施策4】</b> 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の導入</li> <li>・MaaSの推進・運用</li> </ul>
	<b>【施策5】</b> 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>・デマンド交通の支援</li> <li>・シェアモビリティの拡充</li> </ul>
<b>目標3</b> 交通空白地域の縮減	<b>【施策6】</b> 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>
	<b>【施策7】</b> 統合的移動情報の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・MaaSの推進・運用（再掲）</li> <li>・リアルタイム情報の提供</li> <li>・地域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> </ul>
<b>目標4</b> 地域公共交通サービスの満足度向上	<b>【施策8】</b> 人や環境に優しい地域公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅・電停の移動円滑化整備</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>
	<b>【施策9】</b> 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地域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>
<b>目標5</b> 持続可能な運行基盤の構築	<b>【施策10】</b> 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>

※MM : Mobility Management (モビリティ・マネジメント) の略。一人一人のモビリティ (移動) が社会的にも個人的にも望ましい方向 (過度な自家用車利用から地域公共交通などを適切に利用するなど) に変化することを促す、コミュニケーション中心の交通政策。

※WS : Workshop (ワークショップ) の略。参加者が共通目標の達成に向け、課題や情報を共有し、解決策や提案をまとめていく、参加・体験型の検討作業の場。

※MaaS : Mobility as a Service (マース) の略。複数の交通手段やそれ以外のサービスを組み合わせることで検索・予約・決済などを一括で行うサービス。

※GX : Green Transformation (グリーン・トランスフォーメーション) の略。温室効果ガスを発生させる化石燃料から、再生可能エネルギー中心へと転換すること。

## 5. 目標達成のための施策・事業

### 主な事業

#### 企業 MM、学校 MM、住民 WS の実施

- ・ 企業や学校、高齢ドライバーや運転免許返納者などを含めた地域住民を対象に、コミュニケーションを通じた地域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します。



交通事業者による出前講座  
(出典：株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト)

#### 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・タクシーなどの多様な交通モード間の交通結節機能を強化します。



JR 松山駅前広場の整備イメージ  
(出典：松山市)

#### デマンド交通の支援

- ・ 交通空白地域などの日常の移動が容易でない地域で、市民や地域との協働のまちづくりの視点から、乗合タクシーなどのデマンド交通を支援し、きめ細かな移動ニーズに対応します。



松山市予約制乗合タクシー (出典：松山市)

#### 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デマンド交通を含めた交通体系の再編を図ります。支線の再編にあたっては運用基準を踏まえて行います。



バスマップ  
(出典：株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト)

### 事業展開の考え方

本計画の計画期間は、令和 8 (2026) 年度から令和 12 (2030) 年度までの 5 年間としていますが、持続可能な地域公共交通体系の構築という基本理念は、5 年間だけで達成できるものではありません。

このため、本計画では、先に掲げた取組(事業)を、「短期」・「中期」・「長期」の別に整理しました。

#### 松山市地域公共交通計画 計画期間内(令和 8 年度～令和 12 年度)

##### 短期(概ね 1～2 年)

- ・ 早期に着手可能なソフト施策を集中的に実施
- ・ 既存ストックを活用した取組を推進

##### 中期(概ね 3～5 年)

- ・ 計画・調整を要する施設整備事業の本格展開
- ・ 新たな仕組みや技術の導入の段階的な推進

##### 長期(概ね 6 年～10 年)

- ・ 大規模な施設整備事業への取組
- ・ 短期・中期の成果を前提とした事業の本格展開
- ・ まちづくりと一体化した取組の推進

## 5. 目標達成のための施策・事業

### 事業スケジュール

先の事業展開の考え方を踏まえて、「短期」、「中期」、「長期」に位置付けた事業について、計画期間の実施スケジュールを次のとおり設定しました。

このスケジュールに従い、目指す姿の実現に向けて、着実に実施していきます。

【実施スケジュール】

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年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
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&ライド、パーク&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	○	○					事例収集等		検討	
	3-2	パターンダイヤの継続運用		○					継続運用			
4	4-1	交通モード間の連携ダイヤの導入	○	○					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	地域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・電停の移動円滑化整備	○	○			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地域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（地域人材の活用等）	○		○		検討・調整		導入			

## 6. 計画の達成状況の評価

### KPI（重要業績評価指標）

5つの目標の達成状況を客観的に把握するため、KPI（重要業績評価指標）を設定しました。各指標は、継続的なデータ取得が可能で、経年比較により計画の進捗状況を適切に評価できるものとしています。

各目標に対する評価指標及び目標値を以下のとおり設定しました。

目標	指標	取得単位	現況値	目標値 (令和12年度)
目標1 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	<b>2,776</b> 万人 [令和6年度]	<b>2,804</b> 万人 (↑増加)
目標2 速達性・信頼性・ 利便性の向上	中心市街地の公共交通が 便利と思う人の割合（%）	5年	<b>46.5%</b> [令和7年度]	<b>47.0%</b> (↑増加)
目標3 交通空白地域の縮減	交通空白地域の人口割合（%）	毎年	<b>0.9%</b> [令和7年度]	<b>0.5%</b> (↓縮減)
目標4 地域公共交通 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（%）		<b>50.4%</b> [令和6年度]	<b>51.0%</b> (↑増加)
目標5 持続可能な 運行基盤の構築	路線バスの収支率（%）		<b>78%</b> [令和6年度]	<b>90%</b> (↑増加)
	赤字バス路線に対する公的補助金額 （円/年）		<b>70</b> 百万円 [令和6年度]*	<b>70</b> 百万円 (→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。

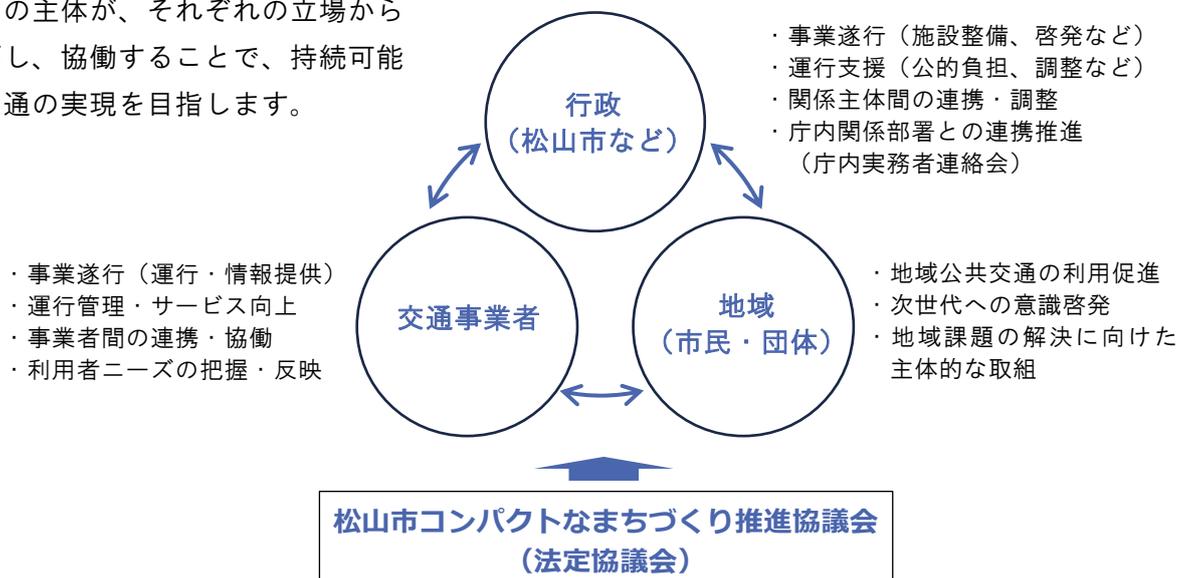
令和6年度（令和5年10月～令和6年9月）補助金額。

※廃止バス路線の代替として導入されているデマンド交通への補助金額を含む。

### 評価実施体制

本計画を推進し、目指す将来像の実現や目標達成を図るためには、行政及び交通事業者はもとより、関係団体、松山市民一人一人が、地域公共交通を「支え、育てる」当事者としての意識を持つことが重要です。

関わる全ての主体が、それぞれの立場から主体的に参画し、協働することで、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。



## 6. 計画の達成状況の評価

### 評価スケジュール

本計画は、先の実施・評価体制のもと、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などを実施します。設定した事業は、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえつつ適宜見直しを行い、計画期間全体の成果を検証するとともに、次期計画策定に向けた検討を進めます。

■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					中間					最終
改善										

※「改善」は必要に応じて実施

松山市地域公共交通計画／令和8(2026)年●月

松山市 都市整備部 都市・交通計画課

〒790-8571 愛媛県松山市二番町四丁目7番地2

Tel : 089-948-6448 Fax : 089-934-5180

E-mail : toshi-kou@city.matsuyama.ehime.jp