

令和7年度 第5回松山市コンパクトなまちづくり推進協議会

市民意見公募手続で提出のあった意見等一覧

令和8（2026）年3月9日

（事務局）松山市 都市・交通計画課

市民意見公募手続で提出のあった意見等一覧

- ・意見募集期間：2月3日～3月4日の30日間
- ・意見数（うち意見反映件数）：7件（0件）

意見	市の考え方（案）
<p>道後平地区の地域コミュニティを存続させるため、住民が日常的に利用できる市内中心部までの公共交通を確保してほしい。</p>	<p>生活バス路線の廃止に伴い、五明・伊台地区では、デマンド交通（北東部こうげん線『あいみよん号』予約制乗合タクシー）が運行されており、本市では、このサービスの運行費の一部を補助することで住民の移動手段を維持・確保しています。本サービスは、道後平団地も運行区域に含まれており、松山赤十字病院や道後温泉駅前など中心部への移動を乗り継ぎなしで行うことができます。なお、本事業は、計画（案）p3-16に記載しています。</p> <p>いただいたご意見を地域住民やタクシー事業者に共有し、伊台地区全体にとってより良いサービスとなるよう、地域の実情等を勘案し必要に応じた運行時刻や運行回数などの見直しを続けてまいります。</p>
<p>地域の公共交通に対して、随時市民から意見や相談を受け付け可能な「ワンストップ窓口」を設置するとともに、公共交通機関の廃止や再編で影響を受けている地域でアンケート調査や懇談会を実施するなど、地域の実情を把握したうえで課題解決を図ってほしい。</p>	<p>地域公共交通に関するご意見やご相談は、都市・交通計画課で受け付けしています。また、生活バス路線が廃止された地域では、生活の足を確保するため予約制乗合タクシーを導入しており、運行に当たっては毎年地域住民の皆様と協議の場を設け、利用状況や地域の実情に応じた停留所の追加や変更等を行っています。</p> <p>いただいたご意見は、これらの取組の参考とし、引き続き地域住民の皆様やタクシー事業者と連携し、地区全体にとってより良いサービスとなるよう、地域の実情等を勘案し必要に応じたサービス内容の見直しを続けてまいります。</p>
<p>既に廃止されたバス路線は存在自体が抹消されるとともに、路線復活のための条件が示されていないように見受けられる。人口減少が加速度的に進んでいくなかで、運賃上昇や路線廃止が続きと更にバス利用者が少なくなり、今の運用基準(P3-6)ではバス路線は減る一方で、負のスパイラルから抜け出せなくなる恐れがある。バス乗客数を基準に乗合バスからデマンドへ落とす手法ではなく、本来のバス需要(通勤・通学を必要とする世代人口など)を適正に評価し、乗合バスの必要路線を再構築してほしい。</p>	<p>計画（案）P3-5やP3-6で定める乗合バス事業の運用基準は、人口減少や少子高齢化に伴う沿線人口や公共交通利用者の減少、運転士不足といった厳しい状況の中、交通事業者単独の判断により路線が廃止され、地域住民の移動が困難になることのないよう、本市の立地適正化計画と連携した路線の維持や、廃止される路線の代替交通の確保を目的として定めるものです。</p> <p>また、本計画は令和12年度を目標年次としており、この間に現在の社会情勢が大きく変化することが見込みにくいことから、路線復活に関する条件の記載は行いませんが、今後、状況の変化が生じた場合は、改めて検討を行います。</p>
<p>道後平団地の子供や高齢者、障がい者等の交通弱者の日常生活を支えるため、早急に伊予鉄バス伊台線(旧五明線)(山田～伊台)の路線に道後平への乗り入れを加えてほしい。</p>	<p>現在の「道後平入口」バス停から道後平団地内へバス路線を引き込むことは、路線全体の運行時間が増加し、速達性や運行効率に影響を及ぼす可能性があるなど、様々な検討が必要であると考えています。</p> <p>いただいたご意見は、個別の運行経路の変更に関するものであるため、本計画案の修正は行いませんが、交通事業者と共有し、今後の運行経路の検討の参考にさせていただきます。</p>

市民意見公募手続で提出のあった意見等一覧

意見	市の考え方（案）
<p>路線バスの代替交通手段となる自治会等の互助活動による運用サービス(会費制で自治会が主体運行するバスなど)に対する車両リース代や保険代、運行システム経費などの補助制度を創設するなど、自治会運営による公共交通手段も選択肢となるよう計画に位置付けてほしい。</p>	<p>路線バスが廃止された地域等の代替交通手段は、地域住民の皆様が主体となって取り組む乗合タクシーなどのデマンド交通を支援する方針であり、本計画（案）のP3-16に位置付けています。自治会による運営など、具体的な運行形態や支援については地域の実情に応じて検討を行っていきますが、基本的な方向性は本計画（案）に盛り込まれていることから、本件に関する記述の修正は行いません。いただいたご意見は、今後の地域交通の維持や支援策を検討する際の参考とさせていただきます。</p>
<p>持続可能な運行基盤の構築に関するKPIとして、「路線バスの収支率(%)」や「赤字バス路線に対する公的補助金額(円/年)」を設定されているが、このような表面的なKPIでは赤字路線を廃止する傾向が強まるだけなので見直すべきではないか。</p>	<p>交通事業者にとって赤字状態で経営を継続することは難しく、また公的補助についても際限なく拠出できるものではありません。また、バス路線の維持・確保のためには、行政や交通事業者だけでなく、市民一人一人の理解と積極的な参画が必要不可欠です。そのため、路線バスの収支率や公的補助金額をKPIとし、数値を示すことは、市民の地域公共交通の利用促進を図る上で必要なものと考えます。</p>
<p>赤字路線を継続するために公費負担する仕組みから、赤字を解消又は抑制するために事業者が行う取組(利用が少ない曜日や時間帯における割引運賃の適用などの利用促進事業など)に対して公費負担する(又は取組を行った赤字路線に対してのみ補助対象とする)仕組みに見直し、事業者による経営努力を促しながら利用者に選ばれるバス事業へ転換を図るべきである。</p>	<p>交通事業者は、利用者全体のサービス満足度向上や利用促進のため、ノンステップバスの導入や公共交通体験学習の実施など幅広い事業に取り組んでおり、これらの取組の一部に対してすでに公費負担を行っています。また、ご提案いただいた公的負担の仕組みは、限られた財源の中で市として維持すべき路線への支援が行き届かなくなるおそれがあり、結果としてバス路線の減便や廃止を加速させかねないため、慎重な検討が必要であると考えます。いただいたご意見は、今後の地域公共交通の在り方を検討する際の参考とさせていただきます。</p>