

松山市地域公共交通計画（案）

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

目 次

はじめに

第1章 松山市地域公共交通計画の概要 -----	1-1
1-1 計画の位置付け -----	1-1
1-2 計画に定める事項 -----	1-1
1-3 計画区域 -----	1-2
1-4 計画期間 -----	1-2
第2章 松山市の地域公共交通の基本的な方針 -----	2-1
2-1 現状診断 -----	2-1
2-1-1 松山市の社会動向と地域公共交通 -----	2-1
2-1-2 地域公共交通への影響 -----	2-2
2-1-3 地域公共交通の現状 -----	2-3
2-2 課題 -----	2-10
2-3 地域公共交通が目指す姿 -----	2-13
2-3-1 上位・関連計画での地域公共交通の役割・姿 -----	2-13
2-3-2 課題解決の方向性 -----	2-15
2-4 基本方針と計画目標 -----	2-16
2-4-1 基本理念 -----	2-16
2-4-2 基本方針 -----	2-17
2-4-3 計画目標 -----	2-18
第3章 目標達成のための施策・事業 -----	3-1
3-1 地域公共交通ネットワークの形成 -----	3-1
3-1-1 ネットワーク形成の考え方 -----	3-1
3-1-2 将来の地域公共交通ネットワーク -----	3-3
3-1-3 拠点の設定 -----	3-4
3-1-4 地域状況ごとの路線の分類 -----	3-5
3-1-5 地域内連絡軸（支線）の運用基準 -----	3-6
3-1-6 路線分類ごとの事業区分 -----	3-7
3-2 施策・事業 -----	3-8
3-2-1 施策・事業設定の考え方 -----	3-8
3-2-2 施策・事業内容 -----	3-9
3-2-3 事業展開の考え方 -----	3-26
3-2-4 実施スケジュール -----	3-27

第4章 計画の達成状況の評価 -----	4-1
4-1 KPI（重要業績評価指標） -----	4-1
4-2 実施・評価体制 -----	4-4
4-3 評価スケジュール -----	4-5

付属資料

付1 松山市の概況 -----	付1-1
付1-1 人口・世帯 -----	付1-1
付1-2 自動車保有台数 -----	付1-4
付1-3 事業所（民営） -----	付1-5
付1-4 商業 -----	付1-6
付1-5 観光 -----	付1-8
付2 地域公共交通の現状 -----	付2-1
付2-1 鉄道・軌道 -----	付2-1
付2-2 路線バス -----	付2-9
付2-3 タクシー -----	付2-13
付2-4 デマンド交通 -----	付2-15
付2-5 海上交通 -----	付2-20
付2-6 スクールバス -----	付2-23
付2-7 新たなモビリティサービス -----	付2-25
付2-8 公共交通の利便性 -----	付2-32
付2-9 松山都市圏の人の移動 -----	付2-34
付3 上位・関連計画 -----	付3-1
付3-1 上位・関連計画の概要 -----	付3-1
付3-1-1 第7次松山市総合計画 -----	付3-2
付3-1-2 松山市都市計画マスタープラン -----	付3-3
付3-1-3 松山市立地適正化計画改訂版 -----	付3-5
付3-1-4 松山市総合交通戦略 -----	付3-7
付3-1-5 愛媛県地域公共交通計画 -----	付3-8
付3-2 松山市地域公共交通網形成計画の概要と進捗 -----	付3-9

はじめに

松山市では、まちづくりと一体となった持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指し、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、鉄軌道や路線バスを軸とした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に加え、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、さらには脱炭素化に向けた社会的要請の高まりなどにより、地域公共交通を取り巻く環境は大きく変化し、その課題は一層深刻さを増しています。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。

一方で、中山間地域の路線バス廃止に伴う松山市予約制乗合タクシーの導入や、市内中心部の外縁での相乗りタクシーの運行のほか、自動運転バス、日本版ライドシェア、シェアサイクルなど、新たなモビリティサービスの展開も進みつつあります。これらは、地域の実情に応じた多様な移動手段を確保するうえで、重要な可能性を持っています。

こうした状況を踏まえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づき、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。

本計画では、これまでの取組を継承・発展させながら、新たなモビリティサービスやデジタル技術を活用し、市民一人一人のくらしと地域の活力を支える地域公共交通の姿を描いています。

将来に向けて地域公共交通サービスを維持・確保していくには、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不可欠です。日常の移動手段として地域公共交通を利用していただくことはもとより、今後の地域公共交通の在り方について共に考えていただくことが、持続可能な地域公共交通体系を構築するための大きな力となります。

本計画を通じて、関係者が一体となって地域公共交通を未来につなぎ、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。

令和 8（2026）年●月

第1章 松山市地域公共交通計画の概要

1-1 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。

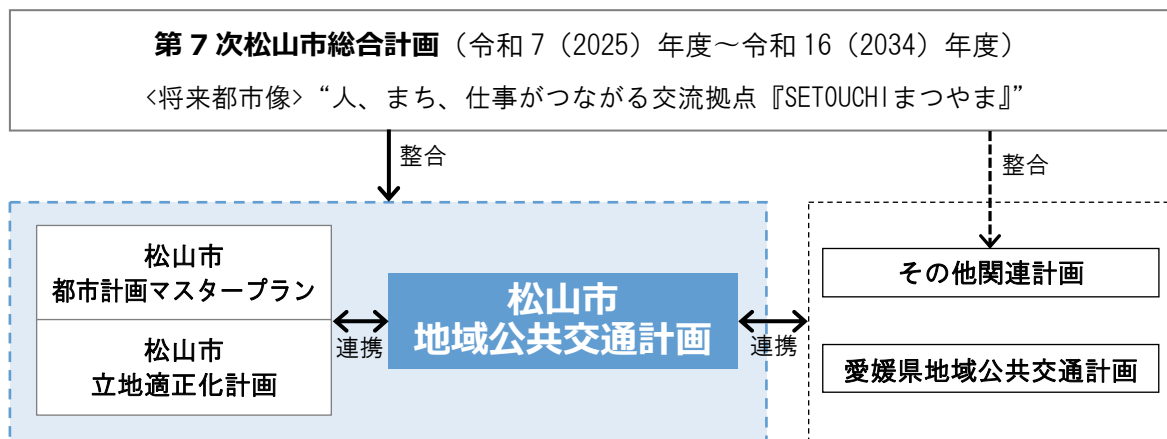


図 1-1 計画の位置付け

1-2 計画に定める事項

本計画では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に従い、以下の事項を定めます。

- (1) 松山市地域公共交通計画の区域
- (2) 松山市地域公共交通計画の計画期間
- (3) 松山市地域公共交通計画の基本的な方針
- (4) 松山市地域公共交通計画の目標
- (5) 目標を達成するための事業及びその実施主体
- (6) 松山市地域公共交通計画の達成状況の評価

1-3 計画区域

本計画の区域は、「松山市全域」とします。



図 1-2 計画区域

1-4 計画期間

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 年間とします。

一方で、地域公共交通が抱える課題への対応には、中長期的な視点が必要不可欠です。

このため、本計画では、長期を見据えた地域公共交通の将来像と方向性を示すとともに、計画期間内に重点的に実施する取組を提示するものとします。

計画期間中は、「松山市コンパクトなまちづくり推進協議会」（以下「協議会」という。）で、継続的に評価指標や各施策・事業の状況を把握・評価し、社会・経済情勢や地域公共交通を取り巻く環境の変化など踏まえ、必要に応じて本計画の内容の見直しを行います。

計画期間 | 令和 8（2026）年度～令和 12（2030）年度

第2章 松山市の地域公共交通の基本的な方針

2-1 現状診断

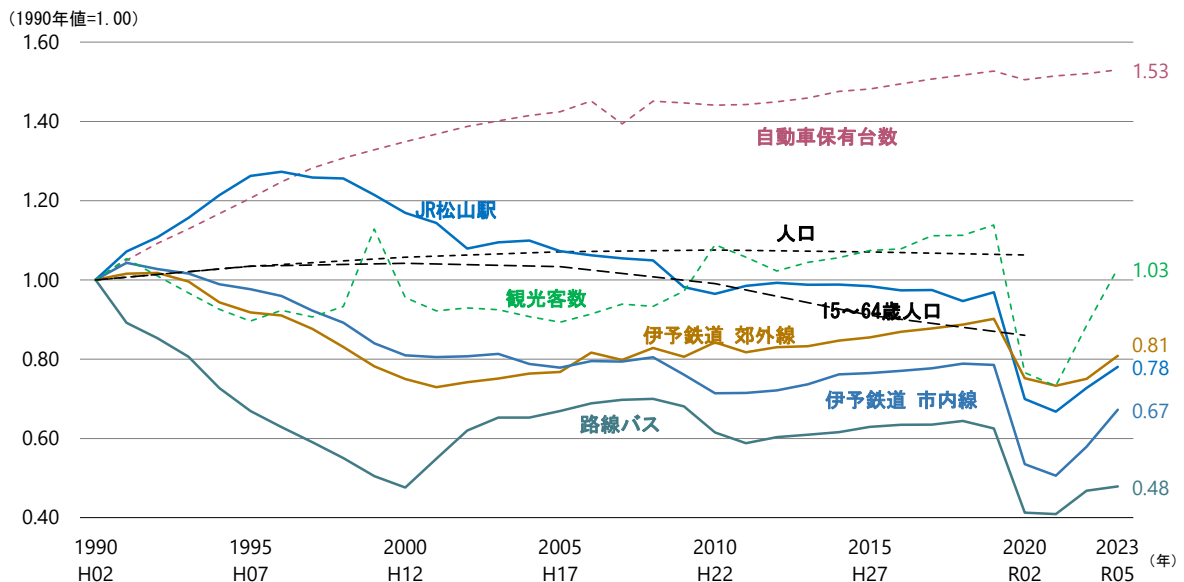
2-1-1 松山市の社会動向と地域公共交通

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、依然として自家用車に依存した社会が続いています。

また、観光客数も増加傾向にあります。特にコロナ禍後は、インバウンド需要の高まりなどから、激減していた観光客数が急増しています。

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。



社会・経済	↑1991年 バブル崩壊 ↑2005年 松山市・北条市・中島町合併 ↑2008年 リーマンショック ↑2019～2023年 新型コロナウイルス感染症蔓延
交通	↑1999年 しまなみ海道全通・松山環状線全通 ↑2001年 サービス向上宣言（伊予鉄道） ↑2005年 いよてつ IC い〜カード開始
観光	↑2007年 坂の上の雲ミュージアム開館 ↑2014年 道後温泉本館改築 120周年 ↑2017年 飛鳥乃湯泉オープン ↑2019～2024年 道後温泉本館保存修理工事

図 2-1 社会動向と地域公共交通利用者の推移

（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）

2-1-2 地域公共交通への影響

松山市の概況データから、松山市の現状と地域公共交通への影響を次のように整理しました。

表 2-1 松山市の現状と地域公共交通への影響

松山市の現状		地域公共交通への影響
人口・世帯	◇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 ・高齢単身世帯の増加	・通勤・通学需要の減少 ・バリアフリーへの対応 ・病院・商業施設などへのアクセス需要の増加 ・高齢者の地域公共交通への依存度の高まり ・移動需要と運行サービスの不一致 ・地域公共交通の運行効率の低下 ・運転手不足によるサービス維持困難化
地域経済	◇中心市街地等の活力の低下 ・商店街の空き店舗増加 ・集客力・販売力の低下 ・市内事業所数の減少	・中心市街地などへの移動需要の減少 ・地域公共交通の縮小による中心部へのアクセス性の低下
都市構造	◇過度な自家用車の利用 ・自動車保有台数の継続的増加 ・自家用車依存度の高まり ・市街地の低密度化 （郊外化、DID 人口密度の低下）	・郊外部などでの地域公共交通サービスの維持困難化 ・市街地の低密度化による運行効率の低下 ・地域公共交通利用者の減少 ・移動手段としての魅力の低下
観光	◇観光客の増加 ・インバウンドの急増 ・コロナ禍からの回復	・観光地・拠点を結ぶ路線の利用増加 ・アクセス強化による増収、沿線活性化の可能性 ・特定路線・時間帯への需要の集中 ・多言語対応などの必要性の高まり

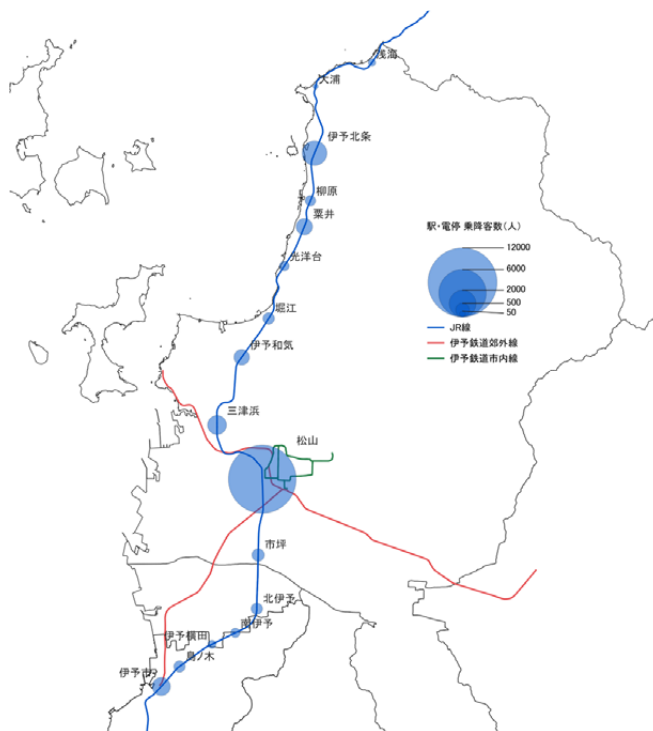
2-1-3 地域公共交通の現状

(1) 鉄軌道の駅・電停別の利用状況

【JR 予讃線駅の乗降客数】

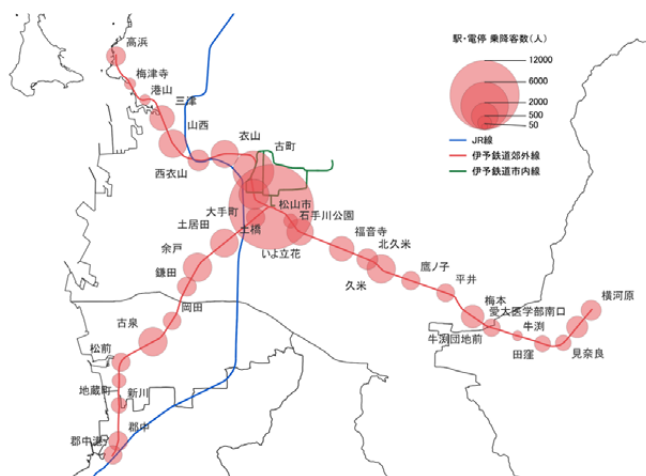
- ・松山市内の 2 大交通結節点の一つであり、市内への陸の玄関口である松山駅での乗降客数が特に多くなっています。その他、旧北条市の交通拠点である伊予北条駅での乗降客が多い状況です。

一方で、500 人/日に満たない駅も複数箇所あります。



【伊予鉄道郊外線駅の乗降客数】

- ・JR 松山駅と並び、市内の 2 大交通結節点の一つである松山市駅で乗降客数が多くなっています。市内線との乗り継ぎ拠点となる古町駅や大手町駅でも乗降客数が多い状況です。



【伊予鉄道市内線（路面電車）電停の乗降客数】

- ・市内線（路面電車）では、松山市駅、JR 松山駅のほか、大街道、道後温泉などでも乗降客数が多くなっています。

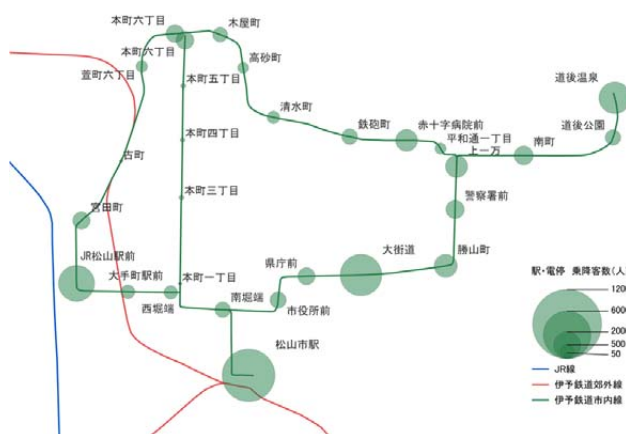


図 2-2 鉄軌道駅・電停の乗降客数
(出典：国土数値情報 駅別乗降客数
2023 年度（令和 5 年度）)

(2) 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不可欠な移動の足の確保が急務となっています。

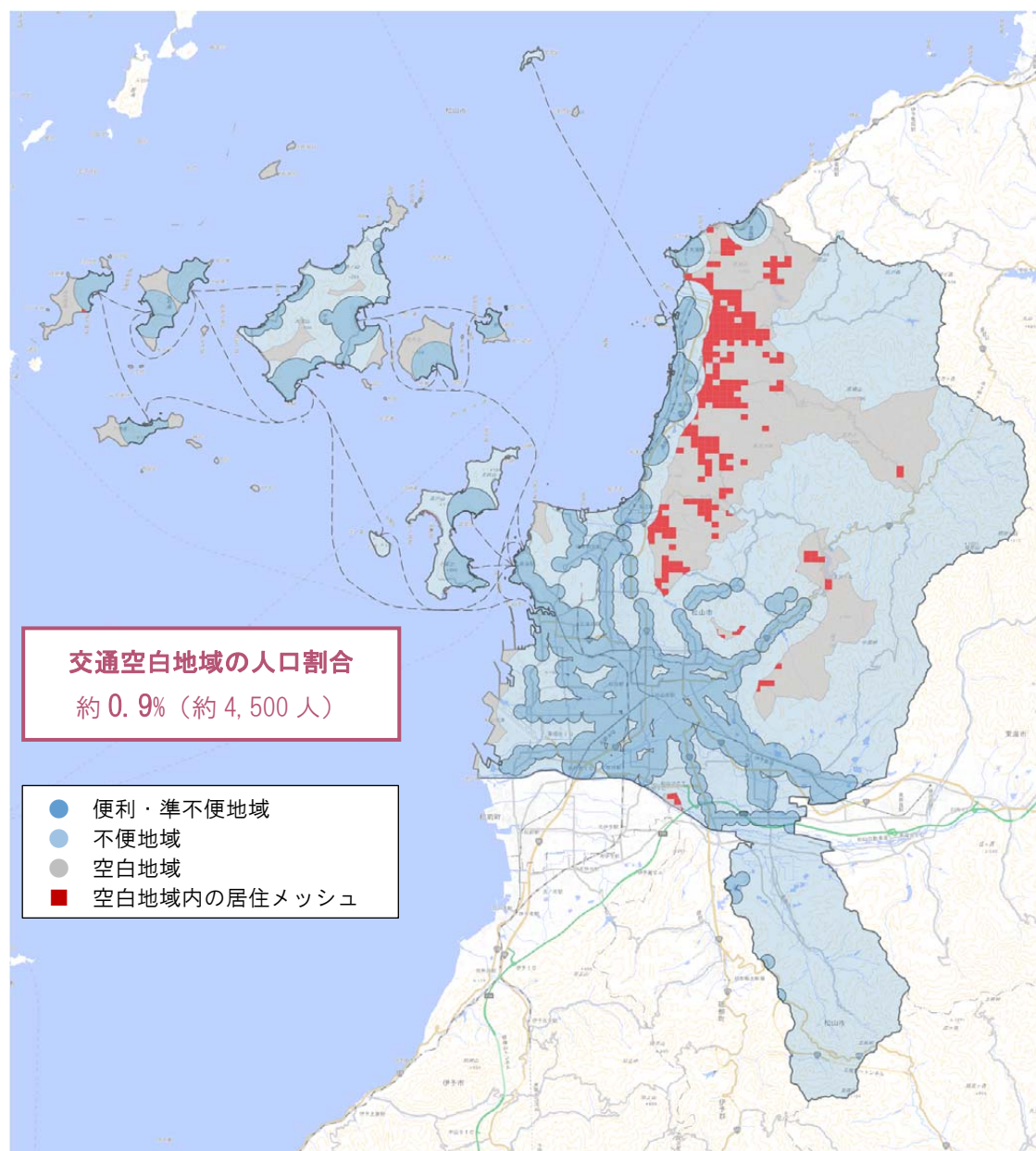


図 2-3 交通空白地域

表 2-2 公共交通の利便性の定義

種別		バス、軌道、旅客船				
	駅等からの距離	運行本数	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
			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	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	駅から 700m 圏内	片道 3 (便/時) 以上 または 片道 30 (便/日) 以上	便利			
		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				
	駅から 700~1,000m		準不便			
	駅から 1,000m 超					
			不便			空白

※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、市民の移動の足を維持するため、路線バスと旅客船の赤字路線に対して公的補助を行っています。また、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へも補助を行っています。

路線バスに対する補助金額は、新型コロナウイルス感染症の影響などによる利用者の減少に伴い、令和２（2020）年度には約１億５千万円に達していましたが、その後の利用者の回復やバス運賃の改定などにより減少し、令和６（2024）年度では約６千万円となっています。

令和６（2024）年度の補助金額のうち、事業者別内訳では約８２％が伊予鉄バス株式会社、約１８％が中島汽船株式会社で、県・市別内訳では約６３％が松山市負担です。

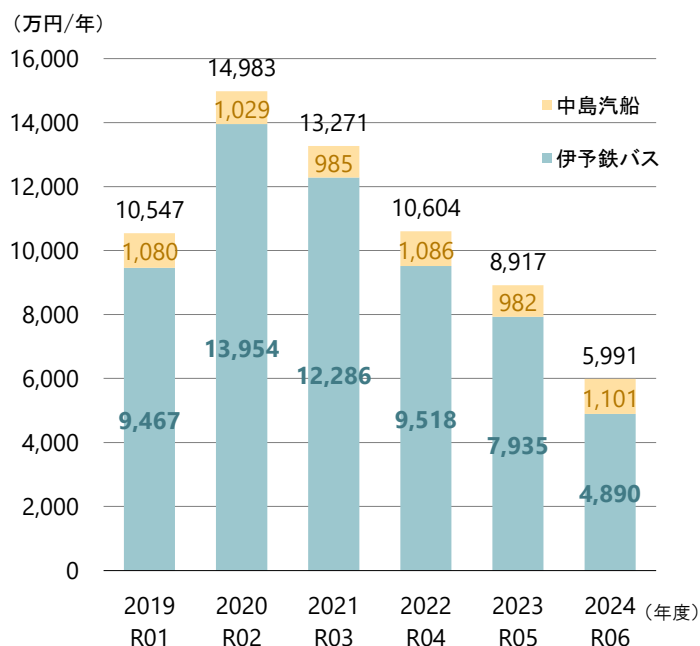
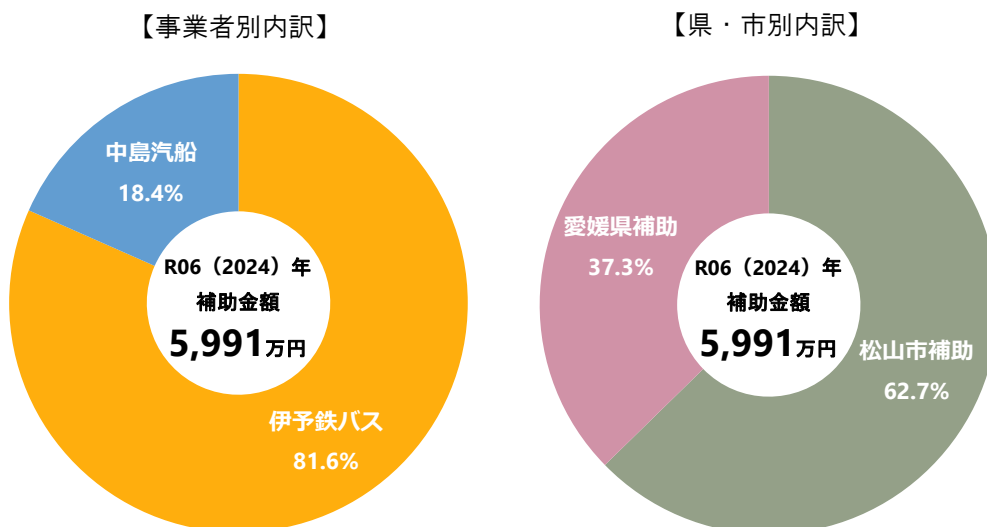


図 2-4 市内バス路線の補助金額の推移

（出典：伊予鉄バス株式会社、中島汽船株式会社）



※県・市による協調補助分を含み、国・県による協調補助分を除く。

図 2-5 補助金額内訳

（出典：伊予鉄バス株式会社、中島汽船株式会社）

松山市予約制乗合タクシーへの補助金額は増加傾向にありますが、路線バス4路線廃止前と比較すると1/2程度に削減されています。

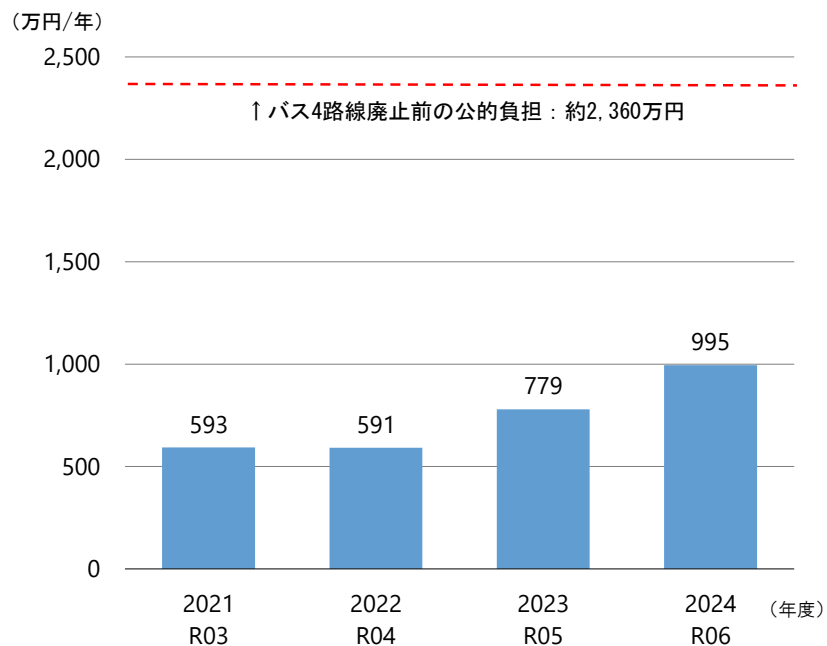
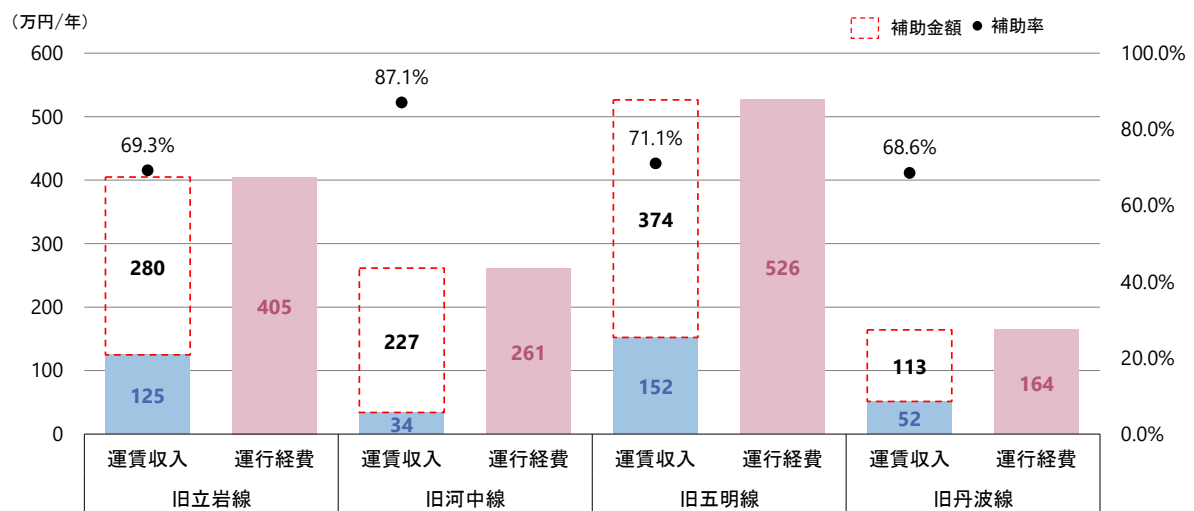


図 2-6 補助金額の推移（合計）

（出典：松山市）



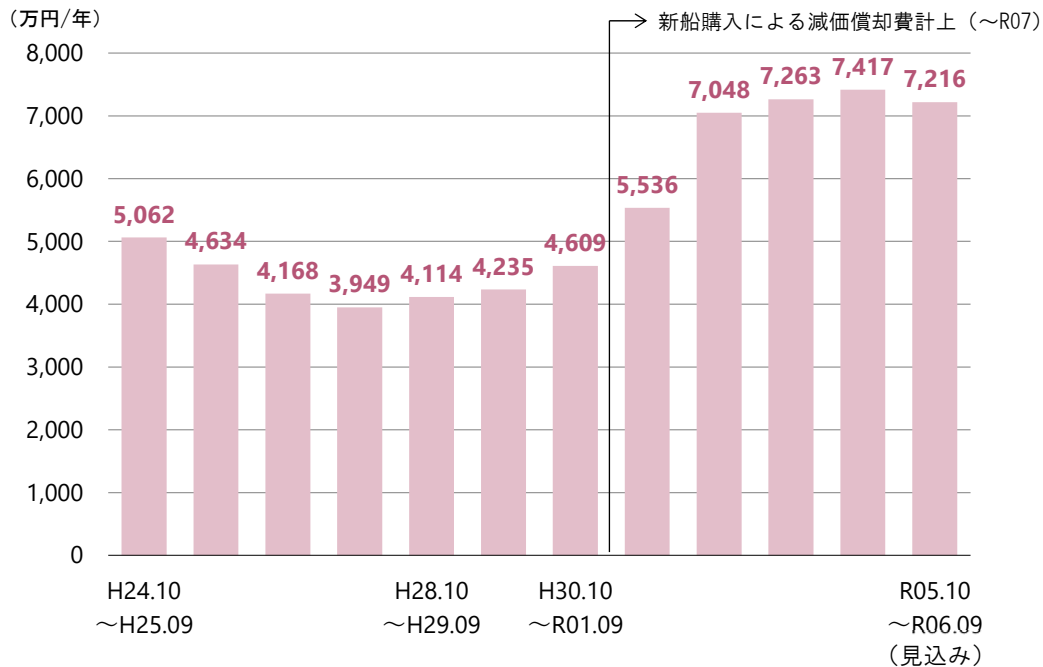
※四捨五入の関係で、運賃収入＋補助金額と運行経費が一致しない場合がある。

図 2-7 令和 6（2024）年度の補助金額・補助率

（出典：松山市）

安居島関連航路に対する補額金額は、平成 28（2016）年頃まで減少傾向にありましたが、以降は増加を続け、令和元（2019）年からは、新船購入による減価償却費の発生や燃油価格の高騰などもあり、増加しています。

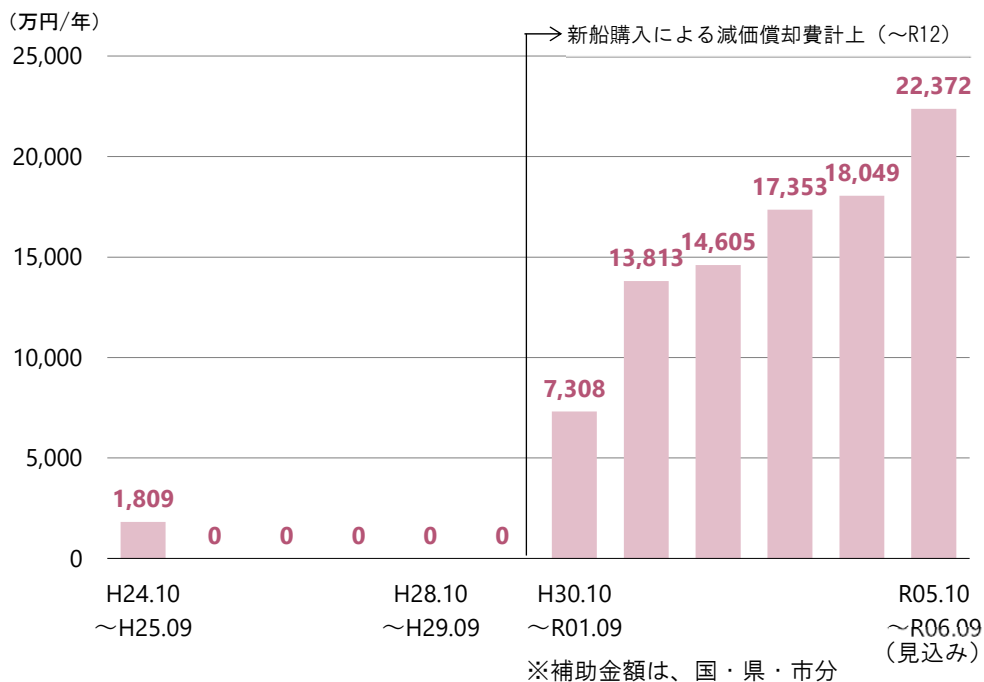
中島関連航路の補額金額も同様、平成 30（2018）年から新船購入などにより増加しています。



※補助金額は、国・県・市分

図 2-8 安居島関連航路の補助金額の推移

(出典：松山市)



※補助金額は、国・県・市分

図 2-9 中島関連航路の補助金額の推移

(出典：松山市)

(4) 地域公共交通の現状のまとめ

松山市の地域公共交通の現状について次のように整理しました。

表 2-3 松山市の地域公共交通の現状

松山市の地域公共交通の現状		
鉄 軌 道	JR 予讃線	・ コロナ禍に利用が大きく減少し、直近もコロナ禍前の水準には未回復 ・ 線区全体として営業損失が続き、経営環境は厳しい状況
	伊予鉄道 郊外線	・ 平成 12（2000）年頃まで利用者数が減少、その後は緩やかに増加したが、コロナ禍で再び減少 ・ コロナ禍後もコロナ禍前の水準までは戻っていない
	伊予鉄道 市内線	・ 長期的には概ね横ばいであるが、コロナ禍で利用が減少 ・ 直近はコロナ禍前の約 9 割程度まで回復
路線バス		・ 乗車人員は、長期的に減少傾向で、コロナ禍後の回復も鈍化 ・ 幹線系路線に利用が集中し、準幹線・支線系統では低い水準 ・ 赤字路線の維持に公的負担が必要な状況
タクシー		・ 車両数は減少傾向で、ドライバーの確保が課題 ・ 輸送人員は、長期的に減少しているが、コロナ禍後は回復傾向 ・ 営業収入は、コロナ禍前の水準まで概ね回復
デマンド交通		<松山市予約制乗合タクシー> ・ 廃止バス 4 路線の代替として運行 ・ 地区ごとに利用状況にばらつきがある ・ 導入により、バス運行時と比べ公的負担を抑制
		<交通空白地有償運送> ・ タクシー事業者のない島しょ部の生活移動を支える役割 ・ 利用人数は、やや減少傾向だが、1 回当たりの利用人数は増加
海上交通 （旅客船）		・ 中島関連航路で、近年は利用者数増加の傾向も見られるが、10 年前と比べると 7～9 割程度の水準 ・ 運航維持のための補助金額は増加傾向
スクールバス		・ 各地区で児童数の減少に伴い、輸送人員は減少傾向
新たな モビリティ サービス		・ 民間の相乗り送迎サービスが市内 4 地区で運行 ・ 利用者層は、高齢者、特に 80 歳以上が主 ・ 会費収入のほか、地区内の民間企業などからの協賛金により採算性を確保 ・ 自動運転バスは、本格運行の実績あり、拡充の予定あり ・ 日本版ライドシェアによる運行が開始 ・ 松山市中心部でシェアサイクルのサービスが拡大
地域公共交通 全般		・ 人の移動量（トリップ数）は減少し、自家用車分担率が依然として高い ・ 公共交通不便・空白地域に、約 3 割の市民が居住

2-2 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。

表 2-4 松山市や地域公共交通の現状等を踏まえた課題

松山市の現状	地域公共交通への影響	課 題
人口減少・ 少子高齢化	・通勤・通学需要の減少 ・バリアフリーへの対応 ・病院・商業施設などへのアクセス需要の増加 ・高齢者の地域公共交通への依存度の高まり ・移動需要と運行サービスの不一致 ・地域公共交通の運行効率の低下 ・運転手不足によるサービス維持困難化	課題 1-地域活力の向上 課題 4-外出機会・回遊性の向上 課題 5-既存の地域公共交通の持続化 課題 7-地域公共交通の利用者増加
中心市街地等の 活力の低下	・中心市街地などへの移動需要の減少 ・地域公共交通の縮小による中心部へのアクセス性の低下	課題 2-中心市街地等の活性化 課題 4-外出機会・回遊性の向上 課題 7-地域公共交通の利用者増加
過度な 自家用車の利用	・郊外部などでの地域公共交通サービスの維持困難化 ・市街地の低密度化による運行効率の低下 ・地域公共交通利用者の減少 ・移動手段としての魅力の低下	課題 5-既存の地域公共交通の持続化 課題 7-地域公共交通の利用者増加 課題 9-交通分野の環境負荷の軽減
観光客の増加	・観光地・拠点を結ぶ路線の利用増加 ・アクセス強化による増収、沿線活性化の可能性 ・特定路線・時間帯への需要の集中 ・多言語対応などの必要性の高まり	課題 3-来訪者の移動支援
地域公共交通の 現状	地域公共交通の問題点	課 題
地域公共交通の 利用者減少	・収支悪化に伴う公的負担の増加 ・支線系路線バスの低利用 ・地域公共交通サービスの低下	課題 5-既存の地域公共交通の持続化 課題 6-移動の利便性の向上 課題 7-地域公共交通の利用者増加
デマンド交通の 拡大	・交通空白地域を補う移動手段と、既存の地域公共交通との役割分担の必要性	課題 1-地域活力の向上 課題 5-既存の地域公共交通の持続化 課題 8-交通空白地域の移動手段の確保
移動量の減少	・移動量（トリップ数）の減少 ・外出者の減少と回遊性の低下	課題 4-外出機会・回遊性の向上 課題 7-地域公共交通の利用者増加
交通空白地域の 存在	・交通空白・不便地域の存在	課題 8-交通空白地域の移動手段の確保
社会動向	地域公共交通との関わり	課 題
オンライン サービスの普及	・買い物・業務目的などでの外出（移動）の減少	課題 4-外出機会・回遊性の向上
新たな モビリティ サービスの 広まり	・移動利便性の向上 ・既存の地域公共交通の補完	課題 5-既存の地域公共交通の持続化 課題 6-移動の利便性の向上
環境意識の高まり	・環境負荷の小さい交通手段への転換可能性	課題 9-交通分野の環境負荷の軽減

課題1 地域活力の向上

人口減少や外出機会の減少により、地域内の人の動きや交流が停滞しています。

地域公共交通は、地域間の移動を支え、人の流れや様々な活動を生み出す基盤となるものです。市内各地域の暮らしやすさを維持し、地域全体の活力向上に貢献していくことが必要となっています。

課題2 中心市街地等の活性化

中心市街地やその周辺地域は、商業・業務・文化などの多くの機能が集積しています。

地域公共交通は、こうした都心拠点への来訪を支え、周辺地域との結びつきを強める役割を担っています。

中心市街地などへのアクセス性・回遊性を高め、まちづくりと連携した、にぎわいの創出に貢献していくことが必要となっています。

課題3 来訪者の移動支援

コロナ禍の終息と道後温泉本館の保存修理工事の完了などにより、観光客をはじめ、市外からの来訪者の一層の増加が期待される一方で、自家用車による来訪が依然として多い状況にあります。

観光と交通の連携を強化し、地域公共交通を活用した利便性の高い、効率的な移動・回遊の実現を図っていくことが必要となっています。

課題4 外出機会・回遊性の向上

外出機会の減少は、健康や地域コミュニティ活動、地域の活性化などにも影響があります。特に、高齢者や障がい者にとって、移動する環境が整っていないことが、外出をためらう理由の一つと考えられます。

地域公共交通のサービス向上を通じて、日常的な外出や回遊を促進していくことが必要となっています。

課題5 既存の地域公共交通の持続化

人口減少や過度な自家用車利用などの進行により、既存の地域公共交通の利用者減少と、それに伴う交通事業者の経営環境の悪化が進んでいます。

地域公共交通それぞれの役割やサービスを見直しつつ、効果的で持続可能な交通体系を構築していくことが必要となっています。

課題6 移動の利便性の向上

利用者の減少が進む中、地域公共交通が日常の移動手段として選ばれるためには利便性の向上が求められています。

多様な利用者の視点に立ち、誰もがわかりやすく、使いやすい地域公共交通としていくことが必要となっています。

課題7 地域公共交通の利用者増加

地域公共交通を支えていく上で、利用者を増やしていくことは必要不可欠です。

地域公共交通が移動手段として選択・利用される環境を整え、利用者の増加につなげていくことが必要となっています。

課題8 交通空白地域の移動手段の確保

路線バスなどの定時・定路線の地域公共交通では十分にカバーできない、交通空白地域が存在しています。交通空白地域で暮らす市民の移動手段の確保が必要となっています。

課題9 交通分野の環境負荷の軽減

過度な自家用車の利用は、環境負荷を増加させる原因の一つと考えられます。

地域公共交通の利用促進や環境負荷の小さい移動手段への転換を進め、環境負荷を軽減していくことが必要となっています。

2-3 地域公共交通が目指す姿

2-3-1 上位・関連計画での地域公共交通の役割・姿

第7次松山市総合計画では、“一人ひとりの幸せが実現するまちへ”をまちづくりの理念に、11のまちづくりの未来像が掲げられています。このうち、「交通」分野では、松山市が取り組むこととして、以下が挙げられています。

本計画は、この第7次松山市総合計画が目指す姿との整合を図り、特に分野7（交通）の「自分に合った移動手段で、気軽に出かけられる」未来の実現に寄与します。

「分野7（交通）：自分に合った移動手段で、気軽に出かけられる」 | 松山市が取り組むこと

- 市内のどこからでもストレスなく移動できる、コンパクトなまちづくりを進めます。
- 徒歩や自転車でも移動しやすいまちの整備や次世代モビリティサービスの導入を進めます。
- 目的地へのアクセスを良くするため、主要な道路の整備を進めます。
- 鉄道や空港、港などの交通環境を整備し、市内外の人の流れを活発にします。

一方で、地域公共交通は単に、通勤・通学や通院、買い物などのための「移動手段の提供」にとどまらず、居住や都市機能の誘導、地域活動への参加など、市民の日常生活と地域の活力を支える基盤として、まちづくりの様々な分野に関わっています。このため、第7次松山市総合計画の11分野それぞれに対し、地域公共交通が果たすべき役割を以下のように整理しました。

まちづくりの分野別未来像				【地域公共交通の役割】	
分野 1	こども・教育	地域でこどもを育てている	こどもを輝く未来へつなぐ	通学支援	
分野 2	福祉	つながりと支えあいを大切にしている	人と人の支えあいをつなぐ	高齢者や障がい者等が気軽に移動できる環境の確保	
分野 3	健康・医療	健康でいきいき暮らしている	健康をつなぐ	医療施設等へのアクセス性の確保	
分野 4	共生社会・コミュニティ	大好きな松山で、自分らしくいられる	自分らしさと誇りをつなぐ	地域活動等への積極的参加を支える移動環境の確保	
分野 5	都市の魅力	松山ファンが増えて、集まってくる	ワクワクを全国・世界へつなぐ	広域からの来訪・周遊促進	
分野 6	経済・産業	さまざまな仕事や働き方で、暮らしが豊かになる	人と仕事と暮らしをつなぐ	商店街等へのアクセス性の向上	
分野 7	交通	自分に合った移動手段で、気軽に出かけられる	まちとまちをつなぐ	市内外の人の流れの活発化（地域公共交通ネットワークの充実）	
分野 8	都市空間	都会と田舎の住みやすさが共存している	にぎわいと住みやすいまちをつなぐ	コンパクトなにぎわいのあるまちづくりの支援	
分野 9	環境	自然を大事にして、環境にやさしい暮らしをしている	豊かな自然と暮らしをつなぐ	脱炭素化への貢献	
分野10	安全・安心	災害への備えがあり、安心できる	安全と安心をつなぐ	災害時等における帰宅困難者の移動支援	
分野11	連携	つながりがまちの活力になっている	つなぐを支える	公共施設へのアクセス性の向上	

そのほか、松山市都市計画マスタープランや松山市立地適正化計画など、他の関連計画では、地域公共交通の方針・内容が次のように挙げられています。

表 2-5 関連計画ごとの主な方針・内容

関連計画	計画期間	地域公共交通に関する主な方針・内容
松山市都市計画 マスタープラン (平成 23 年 3 月)	平成 23 年度 ～平成 42 年度 (概ね 20 年後)	【交通体系の方針（公共交通の方針）】 (基本方針) ・ 多様な公共交通が有機的・効率的に連携した交通体系の維持・確立 ・ 自動車交通からの転換の受皿としての利便性向上 (整備方針) ・ 公共交通機関の利便性向上 ・ 鉄道高架化の促進 ・ 鉄軌道の延伸等の検討 ・ 人口減少地域等における公共交通サービスの維持の検討
松山市立地適正化計画 改訂版 (令和 6 年 5 月変更)	平成 29 年度 ～平成 42 年度	【まちづくりの方針】 未来に繋げる 都市の再構築 ～市民誰もが徒歩や公共交通主体で暮らせる、 持続可能な都市づくり～ 【計画推進方策（公共交通の利用環境の向上）】 ・ 公共交通軸の強化 ・ 路線再編の検討 ・ 利便性・安全性の向上 ・ 利用促進策の推進 ・ コミュニティ交通の導入検討
松山市総合交通戦略 (平成 22 年 8 月)	平成 22 年 8 月 ～概ね 20 年間	【基本理念】 「人・まち・地球 快適交通のまち 松山」 【基本方針】 ・ 集約的な都市構造の実現に向けた交通体系の確立 ・ 広域的な交通体系の確立 ・ ひと・車・公共交通が連携した総合的な交通体系の確立 ・ 環境負荷の小さい交通体系の確立
愛媛県 地域公共交通計画 (令和 6 年 6 月)	令和 6 年 6 月 ～令和 11 年 3 月	【基本方針】 「多様な関係者の「共創」による、使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保」 【計画目標】 ・ 既存公共交通網の再編・最適化 ・ 公共交通を使いたくなる環境整備 ・ サービスや運営の高度化 ・ 運転手等の確保・魅力向上 ・ 公共交通に対する愛着形成

本計画では、地域公共交通を単なる移動手段としてではなく、市民の暮らしとまちの活力を支える「つなぐ基盤」として捉え、第 7 次松山市総合計画が目指す未来の姿の実現に貢献します。

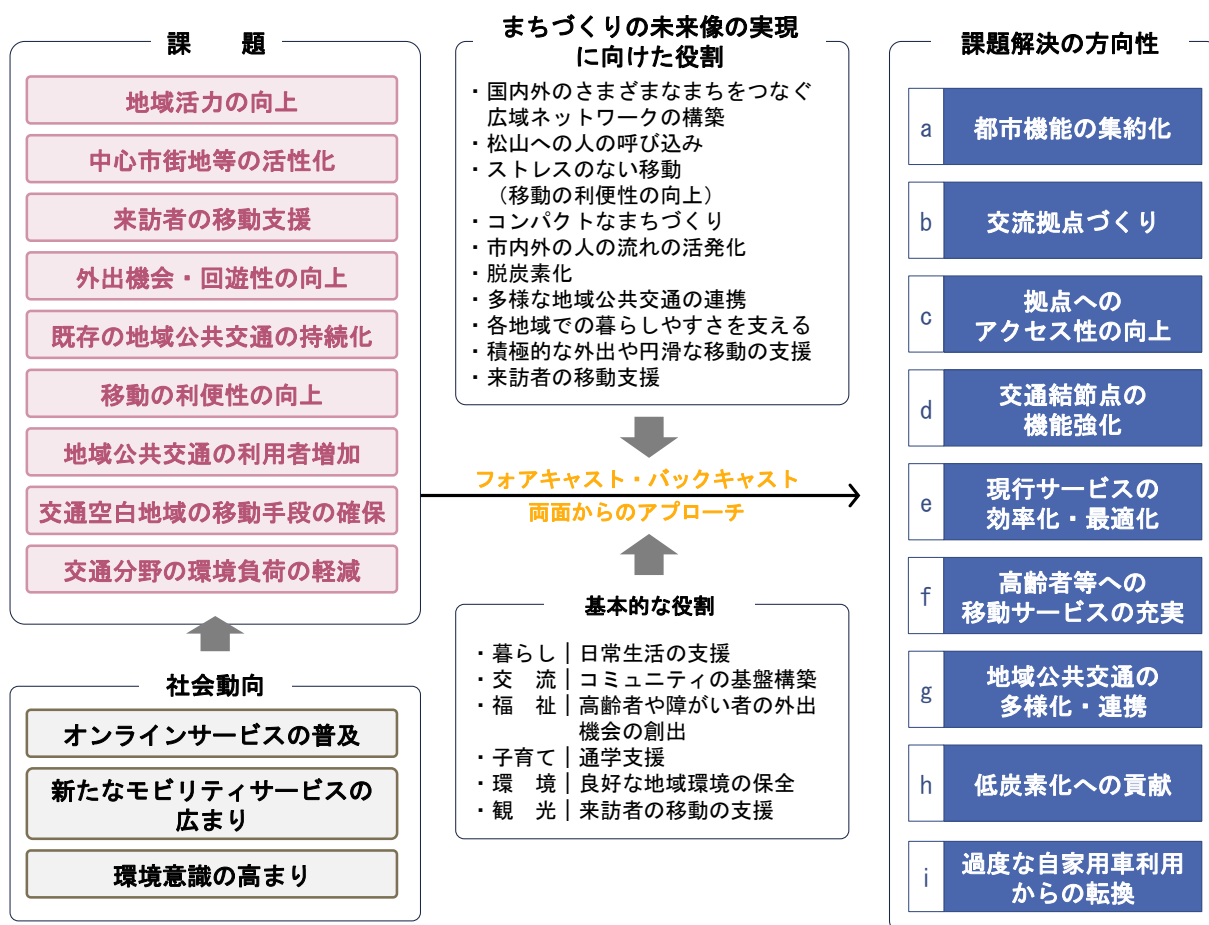
さらに、関連計画とも連携しながら、持続可能で利便性の高い地域公共交通ネットワークの構築とサービスの確保を図り、誰もが安心して移動できる環境の実現を目指します。

これらの役割を果たすため、前章で整理した地域公共交通の課題に対し、上位・関連計画が示す方針と本計画が目指す姿を踏まえ、課題解決の方向性を次のとおり整理しました。

2-3-2 課題解決の方向性

地域公共交通が抱える課題の解決に向けては、現状の延長線上で対応を図るフォアキャスト的アプローチと、目指す姿から逆算して必要な取組を導くバックキャスト的アプローチの両面から検討することが必要です。

これらを踏まえて、現況及び将来見込みから導かれる課題と、上位・関連計画が掲げるまちづくりの未来像や地域公共交通の基本的な役割を踏まえ、次の9つの課題解決の方向性を設定しました。



2-4 基本方針と計画目標

2-4-1 基本理念

第7次松山市総合計画では、“一人ひとりの幸せが実現するまちへ”をまちづくりの理念として掲げ、人、まち、仕事がつながる交流拠点「SETOUCHIまつやま」の実現を目指すこととしています。また、松山市立地適正化計画では、「市民誰もが徒歩や公共交通主体で暮らせる、持続可能な都市づくり」をまちづくりの方針に掲げ、既存ストックをいかした効率的・持続的な都市づくりを推進しています。

これらの計画実現のためにも、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。

一方で、人口減少・少子高齢化や過度な自家用車利用などが進んでおり、安定的な地域公共交通サービスを提供することが困難になっています。

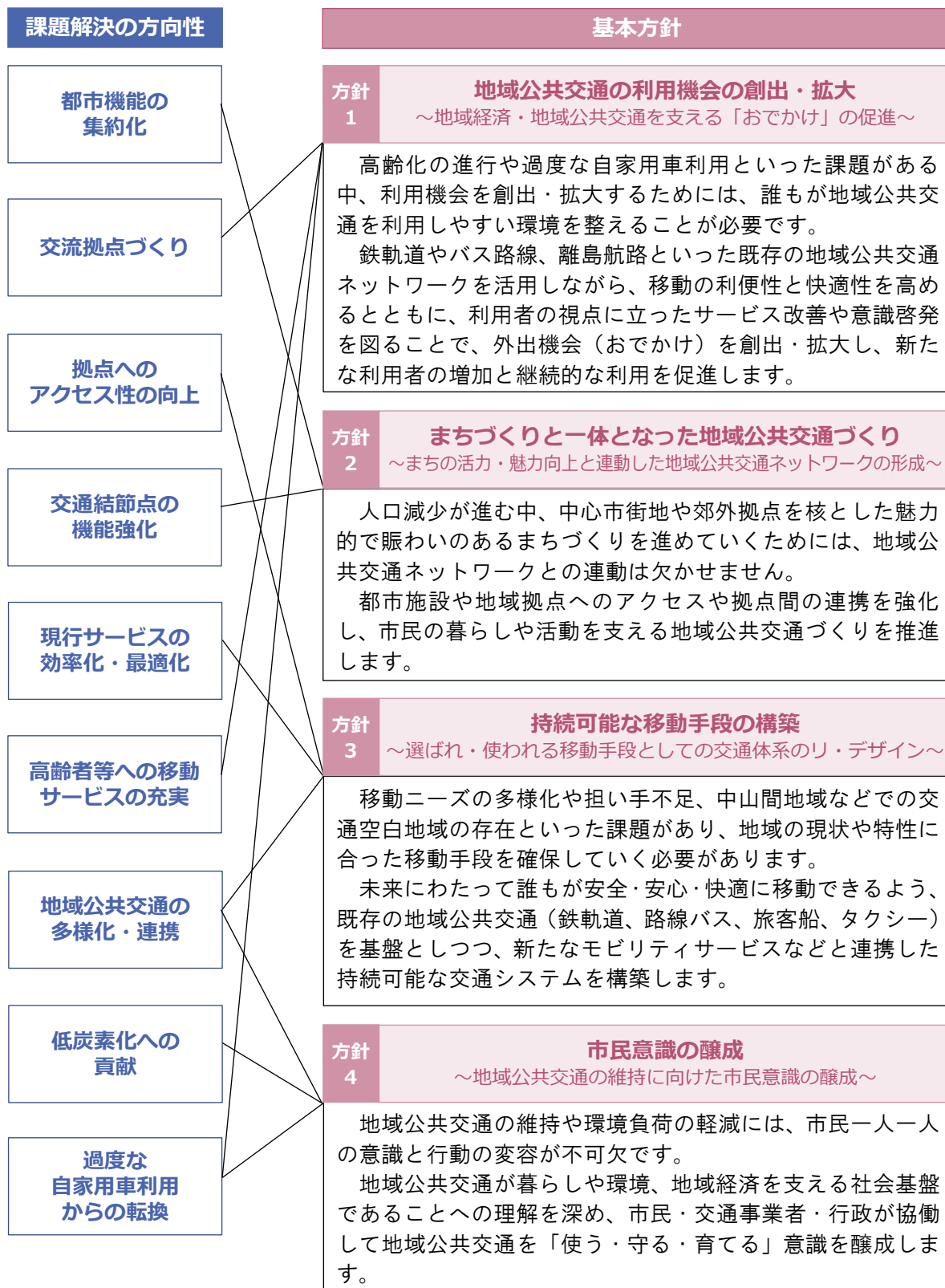
このため、行政・交通事業者・市民が協働することで、持続可能な地域公共交通の実現とコンパクトなまちづくりを目指すものとし、基本理念を次のように設定しました。

＜ 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」

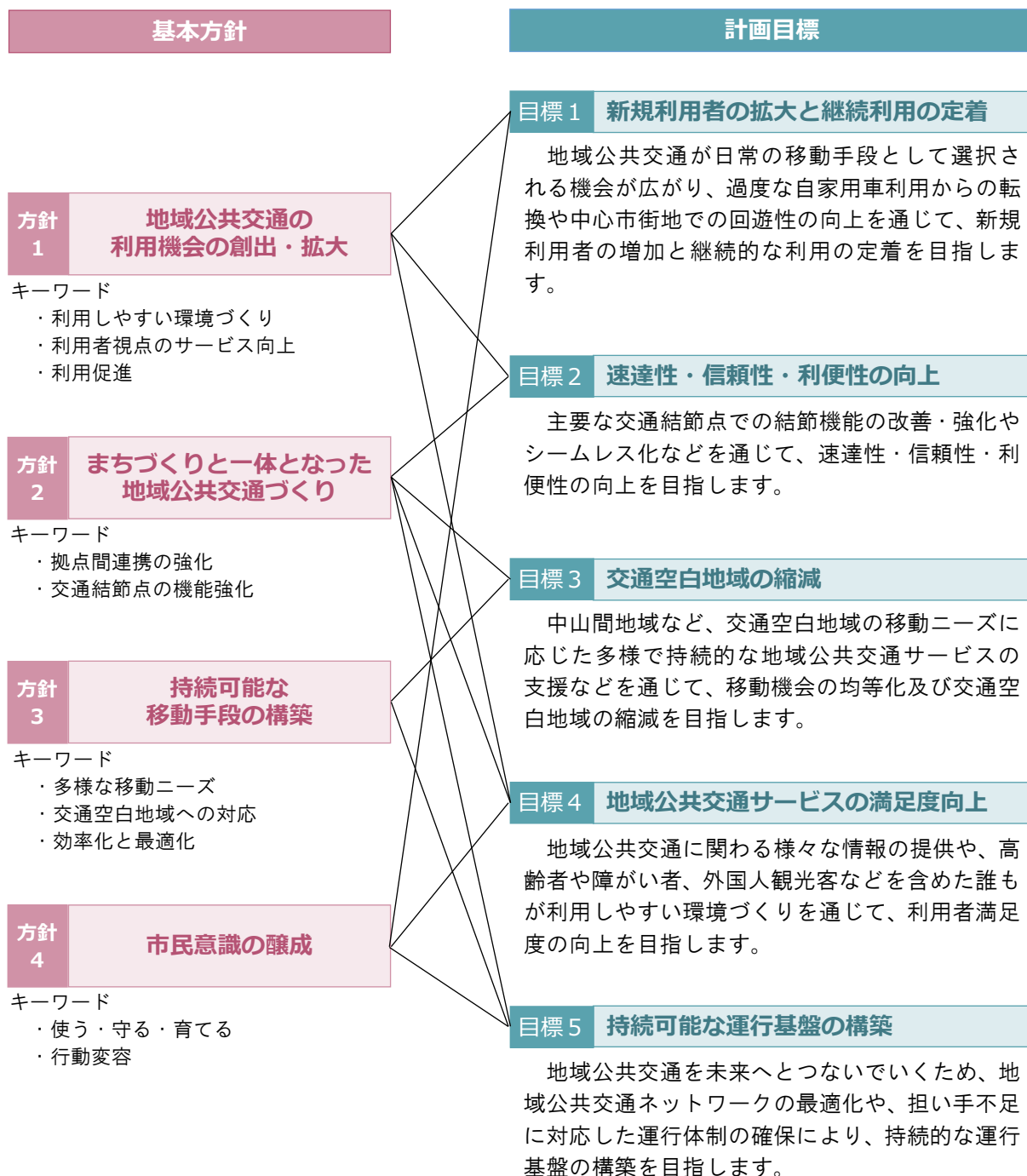
2-4-2 基本方針

先の課題解決の方向性に対して、基本理念を踏まえ、本計画の基本方針を次のとおり設定しました。



2-4-3 計画目標

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と基本方針を踏まえ、以下のとおり、5つの計画目標を設定します。



第3章 目標達成のための施策・事業

3-1 地域公共交通ネットワークの形成

3-1-1 ネットワーク形成の考え方

多様化する移動ニーズに対応するため、既存の地域公共交通に加え、デマンド交通など新たな移動手段を地域公共交通として位置付け、それぞれの特性をいかした役割分担により、効率的で持続可能な地域公共交通ネットワークを形成します。

表 3-1 地域公共交通ネットワークの設定

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などからの通勤・通学や観光など広域移動を担う軸	・輸送能力が大きく、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)	・都市機能誘導区域間を結ぶ軸 ・都市機能誘導区域(都心地区)と居住誘導区域を結ぶ軸	・地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)	・都市機能誘導区域(郊外)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。 ・居住人口など、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。	〈旅客船〉 ・フェリー、高速船
面的 交通	個別 地域公共交通	・個別の移動ニーズへ柔軟に対応する面的交通	・個別又は少人数単位で、輸送能力(量)は小さい。 ・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。	〈タクシーなど〉 ・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、相乗り送迎サービス、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などとの移動を担う交通	・目的施設に応じて、輸送能力(量)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

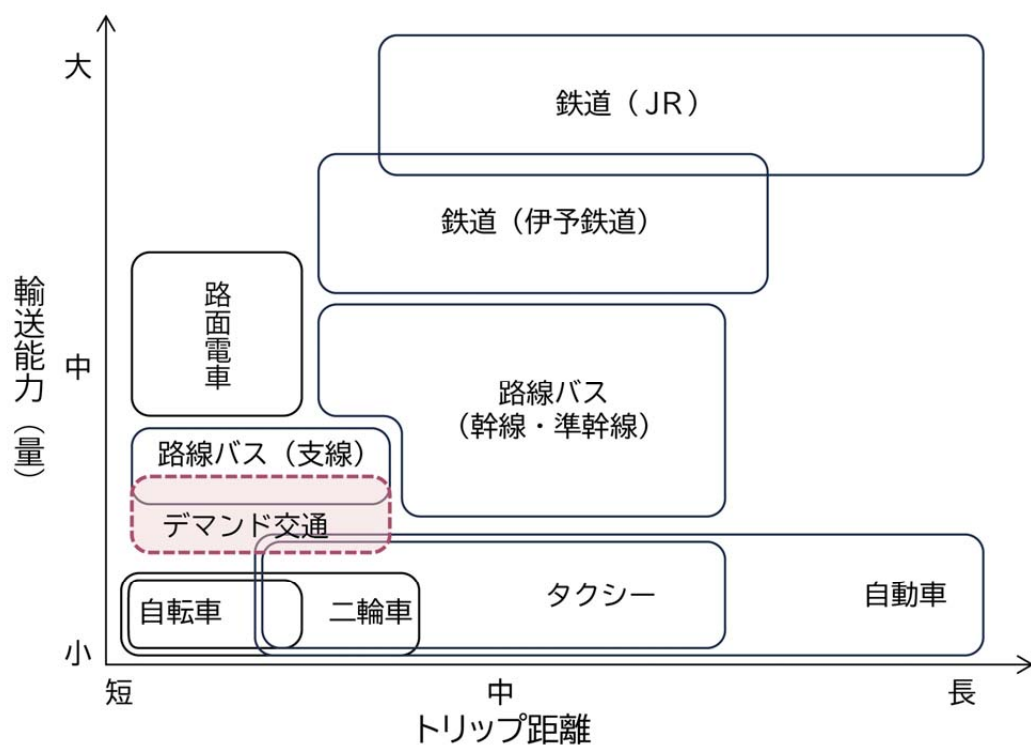


図 3-1 移動サービスの輸送能力（量）とトリップ距離

※トリップ距離：人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する際の距離。

3-1-2 将来の地域公共交通ネットワーク

先の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



図 3-2 現況・将来の地域公共交通ネットワークイメージ

3-1-3 拠点の設定

松山市が掲げるコンパクトなまちづくりを実現させるため、松山市立地適正化計画に示されている拠点地区及び拠点を参考に、地域公共交通ネットワークの構築を行います。

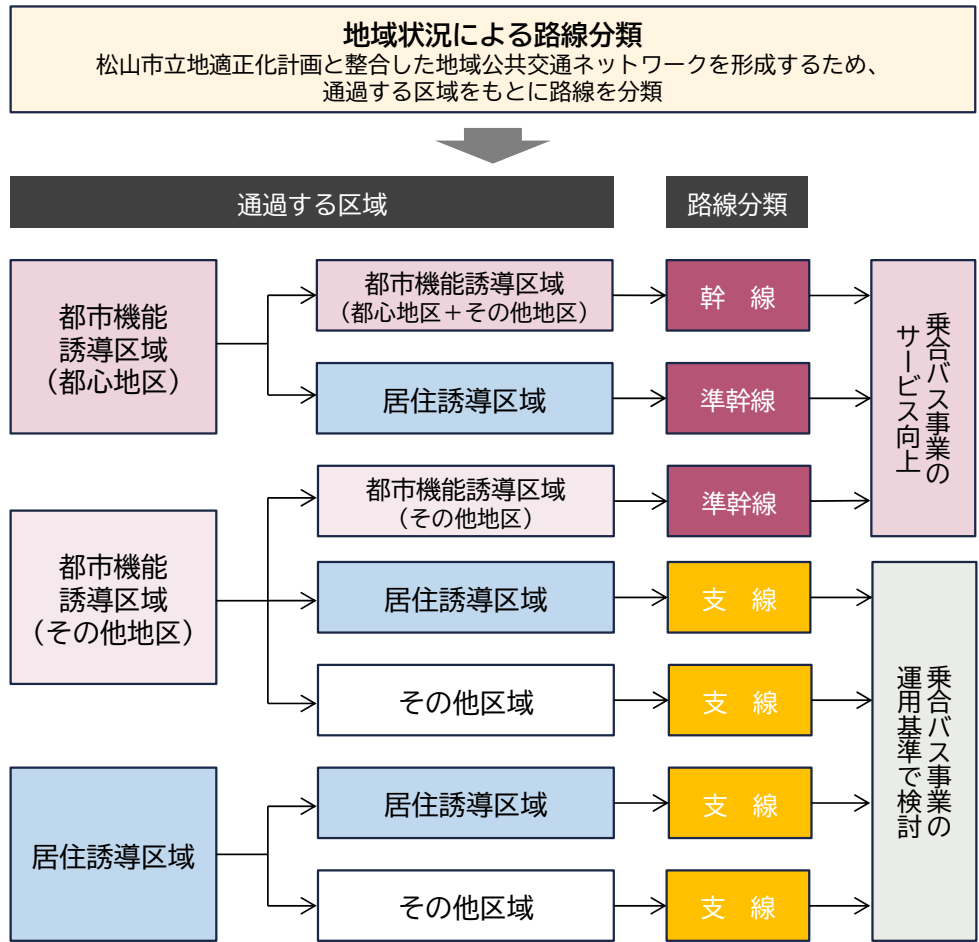
表 3-2 拠点の設定（都市機能誘導区域）

地 域	拠点地区	拠 点
都 心	都心地区	JR 松山駅 伊予鉄道 松山市駅 " 古町駅 " 衣山駅 " 市内電車電停 伊予鉄バス 北山越～都心間バス停（北条線） " 石手川～都心間バス停（10 番線）
南東部	桑原地区	伊予鉄バス 畑寺一丁地～石手川間バス停（10 番線）
	いよ立花駅周辺地区	伊予鉄道 いよ立花駅
	久米駅周辺地区	伊予鉄道 久米駅
	国道 33 号沿線地区	伊予鉄バス 乙井橋～いよ立花駅周辺地区間バス停（森松・砥部線）
	石井・古川地区	伊予鉄バス 石井支所～市坪・はなみずき線間 " 古川北二丁目～古川間バス停（市坪・はなみずき線） " 北古川～古川間バス停（北伊予線）
南西部	余戸駅周辺地区	伊予鉄道 余戸駅
	松山空港線沿線地区	伊予鉄バス 空港通三丁目～南吉田間バス停（松山空港線）
北西部	三津駅・三津浜駅周辺地区	伊予鉄道 三津駅 JR 三津浜駅
北 部	堀江駅周辺地区	JR 堀江駅
北 条	伊予北条駅周辺地区	JR 伊予北条駅

（出典：松山市立地適正化計画改訂版（令和 6 年 5 月変更））

3-1-4 地域状況ごとの路線の分類

バス路線は、松山市立地適正化計画の拠点地区などの通過する区間に従い、区間ごとの運用を定めます。運用の見直しに関する考え方は以下のとおりです。



※島しょ部のバス路線は「支線」扱いとする。

図 3-3 バス路線等の運用の見直しに関する考え方

3-1-5 地域内連絡軸（支線）の運用基準

3-1-1 で設定した地域公共交通ネットワークの「地域内連絡軸（支線）」については、乗客数・乗車密度などの利用状況や沿線地域の移動ニーズを踏まえ、乗合バス事業の継続、デマンド交通事業への転換、路線・区間運用の廃止などを検討・見直しし、地域公共交通ネットワークの効率化・最適化を図ります。

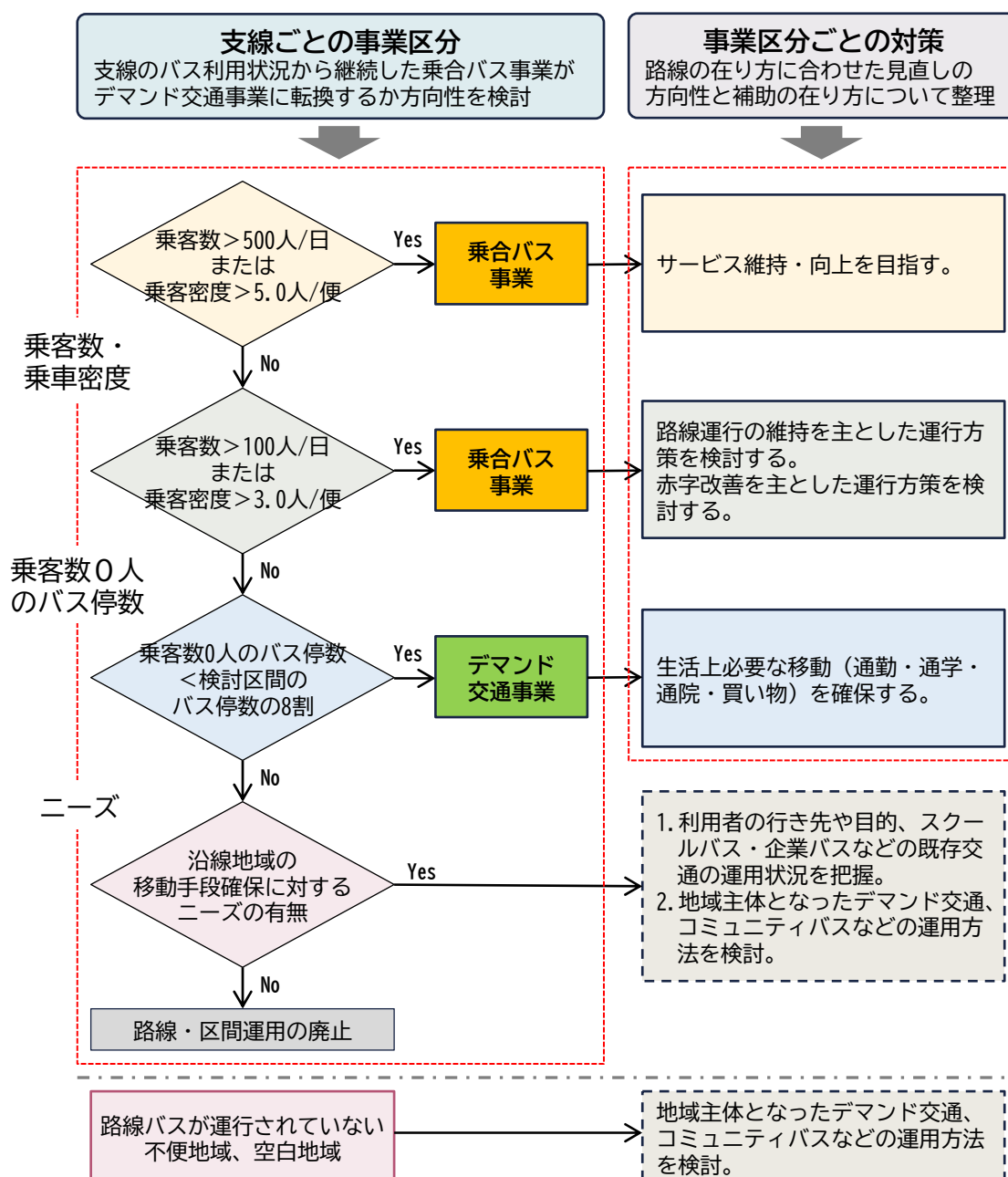


図 3-4 地域内連絡軸（支線）の運用基準

3-1-6 路線分類ごとの事業区分

現在運行されている路線バスの区間は、以下のとおり、「幹線」、「準幹線」、「支線」に区分されます。また、バス路線の一部又は全部を包括するようにデマンド交通が運行されています。

運用基準に基づき、方面ごとに路線バスやデマンド交通の利用状況などを確認し、路線やサービスの統廃合を含めた再編を検討します。

表 3-3 路線分類ごとの事業区分

No	方面	路線名	区 間	路線分類			デマンド 交通	事業 区分
				幹線	準幹線	支線		
1	都心 北部 北条	北条線	松山市駅～堀江	○	—	—	△	乗合バス
			堀江～北条	—	○	—	—	乗合バス
2	都心 北部	勝岡・運転免許 センター線	松山市駅～久万の台	○	—	—	△	乗合バス
			久万の台～運転免許センター	—	○	—	△	乗合バス
3	都心 北部 北西部	松山観光港 リムジンバス	道後温泉駅～松山観光港	—	○	—	—	乗合バス
4	南西部	観光港連絡バス	高浜駅～松山観光港	—	—	○	—	乗合バス
5	北部 北西部 南西部	三津ループ線	三津駅前→三本柳済生会病院前→三津駅前	—	○	—	—	乗合バス
			三津駅前→太山寺→三津駅前	—	—	○	—	乗合バス/デマンド交通
6	都心 南西部 北西部	三津吉田線	松山市駅～鯛崎	○	—	—	—	乗合バス
			鯛崎～金毘羅前（吉田）	—	—	○	—	乗合バス
			金毘羅前（吉田）～三津港	—	—	○	—	乗合バス
7	都心 湯山	伊台線	松山市駅～道後町二	○	—	—	—	乗合バス
			道後町二～山田	—	○	—	—	乗合バス
			山田～伊台	—	—	○	△	乗合バス
			松山市駅～高柳	○	—	—	—	乗合バス
			高柳～食場	—	○	—	—	乗合バス
			食場～伊台	—	—	○	△	乗合バス
8	湯山 都心 南西部	松山空港線	湧ヶ淵～湯の山集会所～食場	—	—	○	△	乗合バス
			食場～公園北口子規記念館前	—	○	—	—	乗合バス
			公園北口子規記念館前～松山市駅	○	—	—	—	乗合バス
			松山市駅～松山空港	○	—	—	—	乗合バス
9	南西部 都心 南東部	10番線	松山市駅～久米駅前	○	—	—	△	乗合バス
			松山市駅～朝日八幡前	○	—	—	—	乗合バス
			朝日八幡前～津田団地前または御産所	—	○	—	—	乗合バス
10	都心 南西部	今出線	松山市駅～余戸（回送を兼ねて一日4便）	—	—	—	△	乗合バス
			余戸～今出港	—	—	○	△	乗合バス
11	南西部	余戸ループ線	余戸→大新田→今出南→余戸	—	—	○	△	乗合バス
12	都心 南西部	松山空港 リムジンバス	道後温泉～松山空港	○	—	—	—	乗合バス
13	都心 南東部 南西部	松山中央公園線	松山市駅～マドンナスタジアム	—	○	—	△	乗合バス
14	都心 南東部 南西部	市坪・ はなみずき線	松山市駅～古川・市坪～松山市駅の 双方向ループ	○	—	—	△	乗合バス
15	都心 南東部	8番線	松山駅～松山市駅～道後温泉駅前	—	○	—	—	乗合バス
16	都心 南東部	川内線	松山市駅～久米	○	—	—	△	乗合バス
			久米～自衛隊前～（川内）	—	—	○	△	乗合バス
17	都心 南東部	北伊予線	松山市駅～南古川	○	—	—	△	乗合バス
18	都心 南東部	松山環状線	松山市駅～朝生田町1丁目～大街道 ～松山市駅の1方向ループ	○	—	—	△	乗合バス
19	南東部	梅本ループ線	梅本駅前～ フジグラン重信ショッピングセンター前	—	—	○	○	乗合バス/デマンド交通
20	南東部	久米窪田線	久米駅前～久米公務員駅前～久米駅前	—	—	○	○	乗合バス/デマンド交通
21	南東部	森松・横河原線	森松～四国がんセンター	—	—	○	△	乗合バス
22	都心 南東部 久谷	拝志線	松山市駅～森松	○	—	—	△	乗合バス
			森松～中野石鎚前	—	—	○	△	乗合バス
23	都心 南東部	森松・砥部線	松山市駅～森松	○	—	—	△	乗合バス
			森松～えひめこどもの城	—	—	○	△	乗合バス
24	島しょ部	中島汽船バス	中島港～中島港	—	—	○	—	乗合バス

※デマンド交通 ○：バス路線を全て内包 △：バス路線の一部を包括

3-2 施策・事業

3-2-1 施策・事業設定の考え方

施策・事業を考える際、「今ある課題をどう解決するか」という視点だけでは、目先の対応に終始し、目指す未来の姿を実現できない可能性があります。

一方で、理想の未来像だけでは、現実の課題に対応できず実現性を欠くことになります。

このため、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。

3-2-2 施策・事業内容

先の考え方にに基づき、本計画の目標達成に向けた施策・事業を次のとおり設定します。

計画目標	目標達成に向けた施策と具体事業	
目標1 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	・企業 MM、学校 MM、住民 WS の実施 ・広報活動、啓発ガイドの作成
	【施策2】 交通結節点機能 の強化	・松山市駅前広場の整備 ・JR 松山駅前広場の整備 ・待合空間の整備・確保 ・サイクル&ライド、パーク&ライド ・モビリティ・ハブの検討・整備
	【施策3】 運行サービスの向上	・多様な料金メニューの検討 ・パターンダイヤの継続運用
目標2 速達性・信頼性・ 利便性の向上	【施策4】 シームレス化の推進	・交通モード間の連携ダイヤの導入 ・MaaS の推進・運用
	【施策5】 ラストワンマイル・ 生活目的地 アクセスの整備	・デマンド交通の支援 ・シェアモビリティの拡充
目標3 交通空白地域の 縮減	【施策6】 地域交通資源活用 の仕組みづくり	・庁内実務者連絡会の設置 ・買い物・医療・福祉送迎サービス等の連携
	【施策7】 統合的移動情報 の整備	・MaaS の推進・運用（再掲） ・リアルタイム情報の提供 ・地域公共交通マップの作成 ・案内情報の多言語化・音声化、Web 情報案内の拡充 ・非常時・イベント時の代替案内・特別ダイヤの設定
目標4 地域公共交通 サービスの 満足度向上	【施策8】 人や環境に優しい 地域公共交通の 整備	・駅・電停の移動円滑化整備 ・ユニバーサルデザイン車両の導入推進 ・車両の GX の推進
	【施策9】 交通体系再編	・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 ・幹線・準幹線・支線の再編 ・空港・港湾へのアクセス向上の検討
目標5 持続可能な 運行基盤の構築	【施策10】 担い手不足への対応	・自動運転バスの推進・導入 ・自家用有償旅客運送の導入（地域人材の活用等）

※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て検索・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。

各施策・事業の概要は次のとおりです。

施 策	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
概 要	過度な自家用車利用からの転換と新規利用者の拡大を図るため、市民一人一人の意識や行動の変化を促すモビリティ・マネジメント（MM）及び交通需要マネジメントを推進し、地域公共交通を日常的に選択する意識の醸成に取り組めます。
具体事業	事業 1-1 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（WS）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） ・ 実施主体 松山市、交通事業者、市民・団体 ・ 主な対象 地域公共交通の利便性が高い地域 ・ 実施時期 短期 事業 1-2 広報活動、啓発ガイドの作成 ・ 地域公共交通の利用方法や、地域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・周知し、地域公共交通利用への関心を高めます。 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） ・ 実施主体 松山市 ・ 主な対象 地域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

施 策	施策2：交通結節点機能の強化
概 要	地域公共交通サービスの速達性・信頼性・利便性の向上に向けて、主要な交通結節点での乗継環境の整備と拠点機能の強化を推進します。 あわせて、結節点へのアクセス性向上による利用促進を図ります。
具体事業	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します。あわせて、バス専用ロータリーを整備し、一般車両など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みます。 ・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ます。また、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・回遊性の向上を図ります。 ・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)



JR 松山駅前広場の整備イメージ
(出典：松山市)

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などを整備するとともに、周辺の民間施設と連携（協定など）した待合機能の確保を図り、快適な待合環境を確保します。



店舗を活用した「バス待ち処」
（出典：熊本市）

- ・実施主体 | 松山市など（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

具体事業

事業 2-4 | サイクル&ライド（C&R）、パーク&ライド（P&R）

- ・自動車から地域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、バス停周辺に乘継用の駐車場や駐輪場を拡充・整備します。



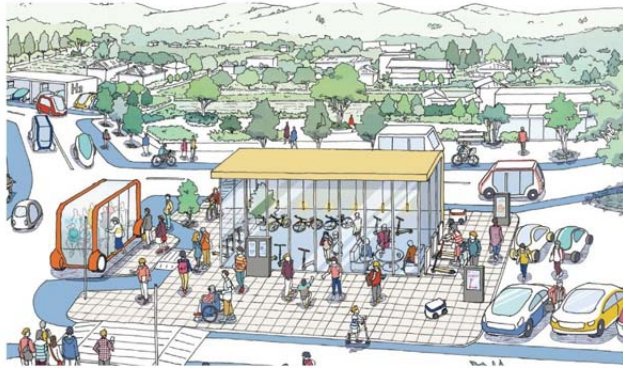
企業協力：松山市 四国旅客鉄道株式会社
パーク＆ライドの例（出典：松山市）

- ・実施主体 | 松山市など（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

具体事業

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、シェアサイクルなどの多様な交通手段を集約させるだけでなく、乗継情報の提供や待合環境の充実を図ることで、快適で利便性の高い交通拠点の整備を行います。



モビリティ・ハブのイメージ（出典：国土交通省）

- ・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

施 策	施策3：運行サービスの向上																								
概 要	地域公共交通の利用促進と利便性の向上を図るため、利用者ニーズに応じた料金メニューの導入可能性を検討するとともに、利用者に分かりやすい交通サービスを提供します。																								
具体事業	事業 3-1 多様な料金メニューの検討 ・ 利用者の移動実態への配慮と時間的な平準化のための多様な料金メニューについて、導入可能性を検討します。 ・ 実施主体 交通事業者、松山市 ・ 主な対象 鉄道、路面電車、バス、旅客船 ・ 実施時期 長期																								
	事業 3-2 パターンダイヤの継続運用 ・ 時刻表がなくても利用しやすく、分かりやすい交通サービス提供のため、一定の時間間隔で運行される「パターンダイヤ」を継続運用します。 現況のダイヤ <table><tr><td>10</td><td>13</td><td>46</td></tr><tr><td>11</td><td>26</td><td>43</td></tr><tr><td>12</td><td>25</td><td>50</td></tr><tr><td>13</td><td>14</td><td>47</td></tr></table> パターンダイヤ <table><tr><td>10</td><td>20</td><td>50</td></tr><tr><td>11</td><td>20</td><td>50</td></tr><tr><td>12</td><td>20</td><td>50</td></tr><tr><td>13</td><td>20</td><td>50</td></tr></table> パターンダイヤのイメージ ・ 実施主体 交通事業者 ・ 主な対象 鉄道、路面電車、バス、旅客船 ・ 実施時期 短期～中期	10	13	46	11	26	43	12	25	50	13	14	47	10	20	50	11	20	50	12	20	50	13	20	50
	10	13	46																						
11	26	43																							
12	25	50																							
13	14	47																							
10	20	50																							
11	20	50																							
12	20	50																							
13	20	50																							

施 策	施策4：シームレス化の推進
概 要	各種交通手段間のシームレスな移動環境を実現するため、交通事業者などとの連携強化による運行の円滑化と、利用者の視点に立った一体的なサービスの提供に取り組めます。
具体事業	事業 4-1 交通モード間の連携ダイヤの導入 ・バス、鉄道、路面電車、旅客船など、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ります。 ・実施主体 交通事業者、松山市 ・主な対象 鉄道、路面電車、バス、旅客船 ・実施時期 長期 事業 4-2 MaaS の推進・運用 ・様々な交通手段間と観光・医療・商業施設などの目的地との、検索・予約・決済が一体となった MaaS (Mobility as a Service) の取組を推進します。 MaaS のイメージ（出典：政府広報オンライン） ・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、旅客船、観光・医療・商業など施設 ・実施時期 中期

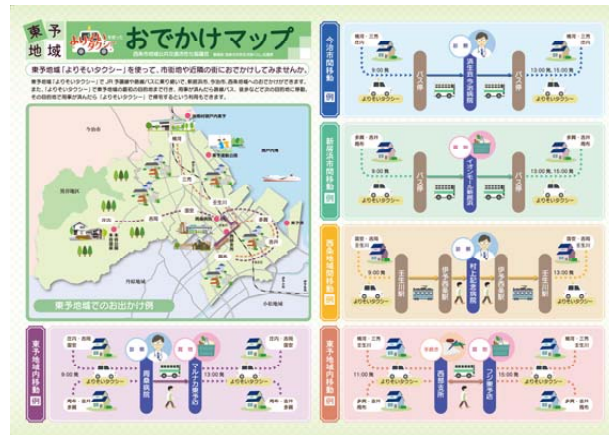
施 策	施策5：ラストワンマイル・生活目的地アクセスの整備
概 要	交通空白地域の縮減や交通結節点へのアクセス性向上に向けて、買い物や通院などの日常生活を支える移動手段を確保し、地域特性や多様な移動ニーズに応じた交通サービスの提供を進めます。
具体事業	事業 5-1 デマンド交通の支援 ・交通空白地域をはじめ、日常の移動が容易でない地域で、市民や地域との協働のまちづくりの視点から、乗合タクシーなどのデマンド交通を支援し、きめ細かな移動ニーズに対応します。  松山市予約制乗合タクシー（出典：松山市） ・実施主体 松山市、交通事業者、市民・団体 ・主な対象 交通空白地域 ・実施時期 短期～中期
	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、地域公共交通と連携した円滑な移動を支援します。  シェアサイクル（出典：HELLO CYCLING ウェブサイト） ・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

施 策	施策6：地域交通資源活用の仕組みづくり
概 要	既存の地域公共交通の利用が困難な地域などで、地域が有する様々な交通資源を効果的・効率的に活用する仕組みづくりを進めることで、地域との協働による持続的な移動手段を確保します。
具体事業	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地域公共交通サービスを検討します。 庁内実務者連絡会イメージ ・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 ・国の動向を注視し、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交通サービスの仕組みづくりを検討します。 お買い物バス（出典：松山市） ・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

施 策	施策7：統合的移動情報の整備
概 要	地域公共交通サービスの満足度向上に向けて、平常時から非常時に至る様々な交通手段の情報を、多様な利用者に対して、リアルタイムかつ分かりやすく提供する統合的な移動情報の整備を行います。
具体事業	事業4-2 MaaSの推進・運用（再掲） ・様々な交通手段間と観光・医療・商業施設などの目的地との検索・予約・決済が一体となったMaaS（Mobility as a Service）の取組を推進します。 ・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、旅客船、 観光・医療・商業など施設 ・実施時期 中期 事業7-1 リアルタイム情報の提供 ・バス・鉄軌道・旅客船といった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・満足度の向上を図ります。 スマホロケーション（出典：株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト） ・実施主体 交通事業者、松山市 ・主な対象 鉄道、路面電車、バス、旅客船 ・実施時期 短期

事業 7-2 | 地域公共交通マップの作成

- ・松山市内の地域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地域公共交通マップを作成・提供し、日常の移動や来街者の移動プランづくりを支援します。



おでかけマップ（出典：西条市）

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

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・電停などの多言語表記、音声案内、Web による路線・時刻情報の案内などを拡充し、外国人観光客を含めた誰もが利用しやすい環境を整えます。

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：松山市）

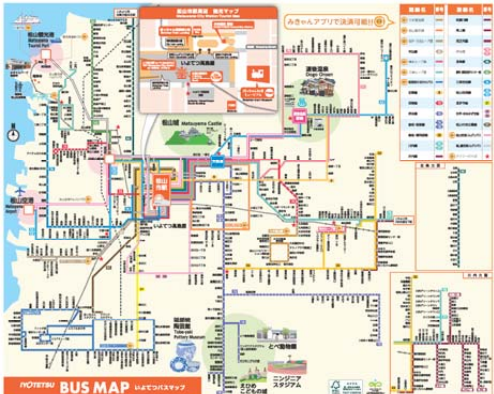


- ・実施主体 | 松山市、交通事業者
- ・主な対象 | 主要な鉄道駅、路面電車電停、バス停、港
- ・実施時期 | 短期

具体事業	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、特定の交通手段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します。 ・ 実施主体 交通事業者、松山市 ・ 主な対象 鉄道、路面電車、バス、旅客船 ・ 実施時期 短期
-------------	---

施 策	施策8：人や環境に優しい地域公共交通の整備
概 要	高齢者や障がい者など、誰もが安全で安心して地域公共交通を利用できるよう、公共交通施設や移動環境のバリアフリー化を促進します。 また、環境負荷の低減に向けた取組を推進します。
具体事業	事業 8-1 駅・電停の移動円滑化整備 ・ 駅や電停の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します。  電停のバリアフリー化（出典：松山市） ・ 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 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します。  バリアフリー型車両 （出典：株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト） ・ 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

具体事業	事業 8-3 車両の GX の推進
	・ 環境配慮型郊外電車や LRV（次世代型路面電車）、バス、タクシーの電動化（EV・FC 化）といった、環境に配慮した車両の導入を推進します。  新型鉄道車両（出典：株式会社伊予鉄グループ） ・ 実施主体 交通事業者、松山市、関係行政機関 ・ 主な対象 鉄道、路面電車、バス、タクシー ・ 実施時期 短期～中期

施 策	施策9：交通体系再編	
概 要	持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するため、利用実態や地域特性を踏まえた効率的な運行への見直しと、新たな交通サービスの導入も含めた交通体系の再編を行います。	
具体事業	事業 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 ・松山市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併せ、拠点間又は拠点内を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成と地域公共交通サービスの提供を促進します。  松山市の都市構造 (出典：松山市立地適正化計画改訂版) ・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	
	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。支線の再編に当たっては運用基準を踏まえて行います。 ・市民・団体が主体で運営する新たな交通サービスについて、既存の地域公共交通との役割分担や運行エリアの棲み分けが図られるよう、必要な調整・連携を行います。 ・新たなデマンド交通を開始する場合は、関係者が話し合いを行う場を設けるとともに、地域住民には、新規交通事業を導入することによるメリットやデメリットを学ぶ機会を創出します。 ・既存の地域公共交通とデマンド交通の利用状況を継続的に把握し、必要に応じて運行内容の見直しを行います。  バスマップ (出典：株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト) ・実施主体 松山市、交通事業者、市民・団体 ・主な対象 居住及び都市機能誘導区域 ・実施時期 短期	

具体事業	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、鉄道の延伸など松山観光港と高浜駅の連携・強化について検討します。 ・ 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、JR 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きます。 ・ 実施主体 松山市 ・ 主な対象 高浜駅、松山観光港、JR 松山駅、松山空港 ・ 実施時期 中期～長期
-------------	---

施 策	施策 10：担い手不足への対応
概 要	持続可能な運行体制を確保するため、新たな技術や制度を活用した多様な交通サービスの提供と、地域との連携による体制づくりを目指します。
具体事業	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します。  自動運転バス (出典：株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト) ・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
	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を導入し、地域の移動手段を確保します。  ごしまふれあいタクシー (出典：社会福祉法人 恩賜財団 済生会支部 愛媛県済生会) ・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

3-2-3 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。また、掲げた施策・事業を一律に同時展開することは、財源・人材・体制の面から現実的ではなく、かえって効果を分散させることにもなりかねません。

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

【事業展開の考え方】

（１）短期（概ね 1～2 年＝松山市地域公共交通計画の計画期間内）

- ・ 早期に着手可能なソフト施策を集中的に実施します
 - ・ 既存ストックを活用した取組を推進します
- （※意識醸成、情報提供、既存施設の活用など）

（２）中期（概ね 3～5 年＝松山市地域公共交通計画の計画期間内）

- ・ 計画・調整を要する施設整備事業を本格展開します
 - ・ 新たな仕組みや技術の導入を段階的に進めます
- （※交通結節点の整備、バリアフリー化、新技術・新サービスの導入など）

（３）長期（概ね 6 年～10 年）

- ・ 大規模な施設整備事業に取り組みます
 - ・ 短期・中期の成果を前提とした事業を本格展開します
 - ・ まちづくりと一体化した取組を推進します
- （※拠点整備の高度化、立地適正化計画と連動したサービスなど）

この考え方にに基づき、各事業の展開時期を次のように設定しました。

3-2-4 実施スケジュール

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。

表 3-3 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	令和13年度～令和17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		

第4章 計画の達成状況の評価

4-1 KPI（重要業績評価指標）

先の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1 | 新規利用者の拡大と継続利用の定着

関連施策：【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
【施策2】交通結節点機能の強化

地域公共交通を持続していくためには、新規利用者の増加と継続利用の定着が必要不可欠であることから、「市内公共交通機関の利用者数」を指標に設定しました。

モビリティ・マネジメントや交通結節点機能の強化などにより、利用者数の増加・定着を目指します。

評価指標	現況値	目標値 (令和12年度)
市内公共交通機関の利用者数（人/年）	2,776 万人 [令和6年度]	2,804 万人 (↑増加)

- ・現況値 | 実績値（第7次松山市総合計画の基準値からJRと伊予鉄（バス・電車）を抽出）
- ・目標値 | 第7次松山市総合計画の目標値（令和11年度）をもとに設定

目標2 | 速達性・信頼性・利便性の向上

関連施策：【施策2】交通結節点機能の強化
【施策3】運行サービスの向上
【施策4】シームレス化の推進

中心市街地への公共交通によるアクセス性を高めることによる効果を計るため、「中心市街地の公共交通が便利と思う人の割合」を指標に設定しました。

JR松山駅や松山市駅の交通結節点の機能強化や待ち時間の短縮、主要な交通結節点へのアクセス性の向上などを通じて、利便性の向上を目指します。

評価指標	現況値	目標値 (令和12年度)
中心市街地の公共交通が便利と思う人の割合（％）	46.5 ％ [令和7年度]	47.0 ％ (↑増加)

- ・現況値 | 実績値（第4期松山市中心市街地活性化基本計画アンケートの調査結果より）
- ・目標値 | 5年間で0.5％増（年間0.1％増）

目標 3 | 交通空白地域の縮減

関連施策：【施策 5】ラストワンマイル・生活目的地アクセスの整備
【施策 6】地域交通資源活用の仕組みづくり

既存の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。
交通空白地域の縮減を進めることから「交通空白地域の人口割合」を指標に設定しました。
デマンド交通の支援などにより、交通空白地域にお住まいの人の割合を引き下げることが
目指します。

評価指標	現況値	目標値 (令和 12 年度)
交通空白地域の人口割合 (%)	0.9% [令和 7 年度]	0.5% (↓ 縮減)

・ 現況値 | 実績値 (松山市の居住地別人口と公共交通の利便性の定義から算出)
・ 目標値 | 5 年間で松山市人口の 0.4% 縮減 (= 年間 0.08% 減)

目標 4 | 地域公共交通サービスの満足度向上

関連施策：【施策 7】統合的移動情報の整備
【施策 8】人や環境に優しい地域公共交通の整備

地域公共交通を利用する多くの人に便利な移動手段だと感じてもらえることが満足度向上
へと繋がることから、「公共交通の便利なまちだと思ふ市民の割合」を指標に設定しました。
様々な情報提供や利用しやすい環境づくりを通じて、満足度の向上を目指します。

評価指標	現況値	目標値 (令和 12 年度)
公共交通の便利なまちだと思ふ 市民の割合 (%)	50.4% [令和 6 年度]	51.0% (↑ 増加)

・ 現況値 | 実績値 (第 7 次松山市総合計画の基準値)
・ 目標値 | 6 年間で 0.6% 増 (= 年間 0.1% 増)
(第 7 次松山市総合計画の目標値 (令和 11 年度) をもとに設定)

目標 5 | 持続可能な運行基盤の構築

関連施策：【施策 9】交通体系再編
【施策 10】担い手不足への対応

地域公共交通を持続的なものにするためには、交通事業者の経営環境の安定が必要不可欠
であると考えられることから、「路線バスの収支率」を指標に設定しました。

効果的・効率的な地域公共交通ネットワークの構築と、立地適正化計画との連携を進め、収
支率の安定化を目指します。

評価指標	現況値	目標値 (令和 12 年度)
路線バスの収支率 (%)	78% [令和 6 年度]	90% (↑ 増加)

・ 現況値 | 実績値 (交通事業者データによる。高速バスを除く乗合分)
・ 目標値 | コロナ禍前の水準に戻す

過度な自家用車利用や、人口減少により、特に、路線バスの維持が容易でない状況にあります。市民の移動の足として不可欠なバス交通を維持するため、本市では赤字路線に対して公的補助を行っていることから、「赤字バス路線に対する公的補助金額」を指標に設定しました。利用者の減少を食い止め、公的補助を今以上に増加させないことを目指します。

評価指標	現況値	目標値 (令和12年度)
赤字バス路線に対する公的補助金額 (円/年)	70 百万円 [令和6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。
 ※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。
 ・現況値 | 実績値(令和6年度(令和5年10月～令和6年9月)補助金額)
 ・目標値 | 現状の水準を維持

【KPI 一覧】

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	2,776 万人 [令和6年度]	2,804 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	46.5% [令和7年度]	47.0% (↑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	0.9% [令和7年度]	0.5% (↓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(%)		50.4% [令和6年度]	51.0% (↑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(%)		78% [令和6年度]	90% (↑増加)
	赤字バス路線に対する公的補助金額 (円/年)		70 百万円 [令和R6年度]*	70 百万円 (→維持)

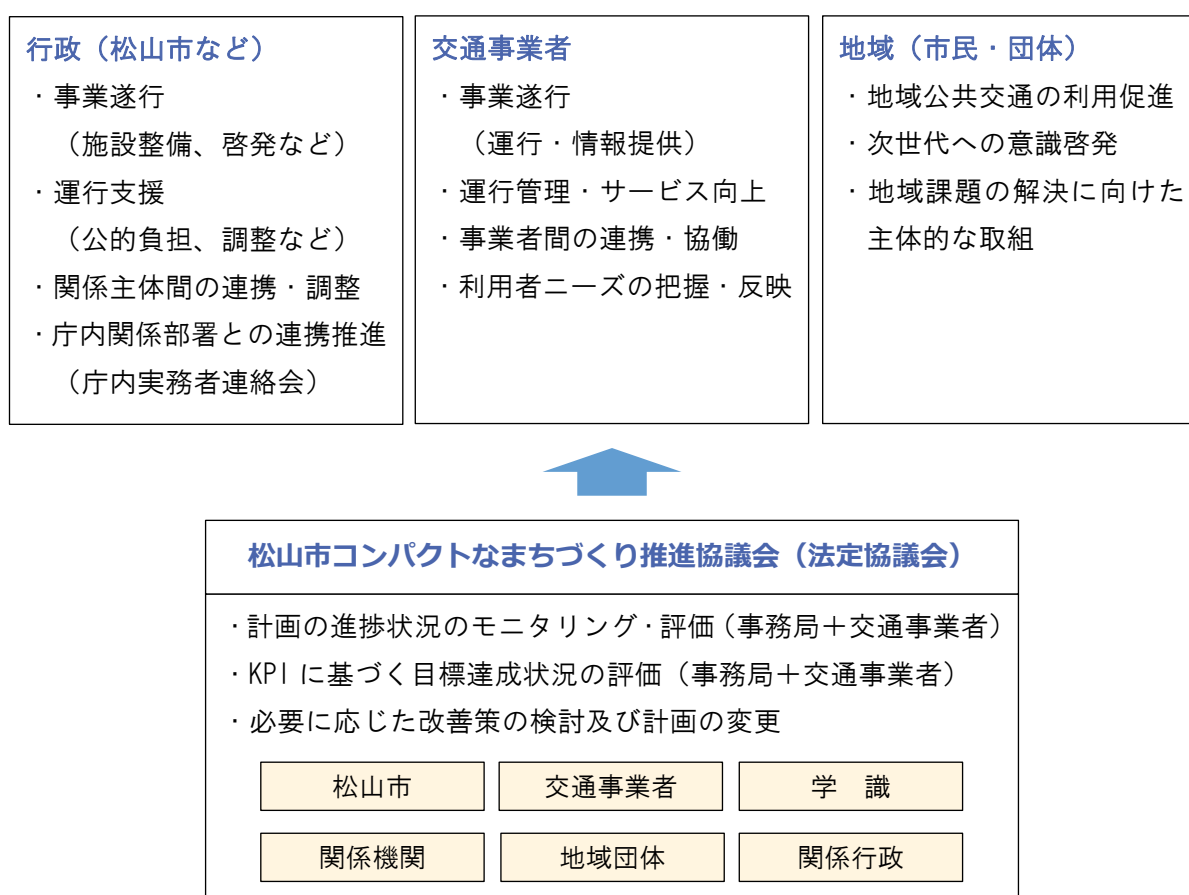
※県・市による協調補助分を含む。国・県による協調補助分を除く。
 令和6年度(令和5年10月～令和6年9月)補助金額。
 ※廃止バス路線の代替として導入されているデマンド交通への補助金額を含む。

4-2 実施・評価体制

本計画の推進に当たっては、協議会が管理主体として、計画の実施及び評価を担います。

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、協議会に参画している関係団体、そして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。

協議会では、先に設定した KPI に基づき、松山市と交通事業者が協力して、定期的に目標の達成状況や事業の進捗状況を評価し、必要に応じて改善策を検討するなど、継続的な計画の推進を図ります。



4-3 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										
改 善										

※「改善」は必要に応じて実施

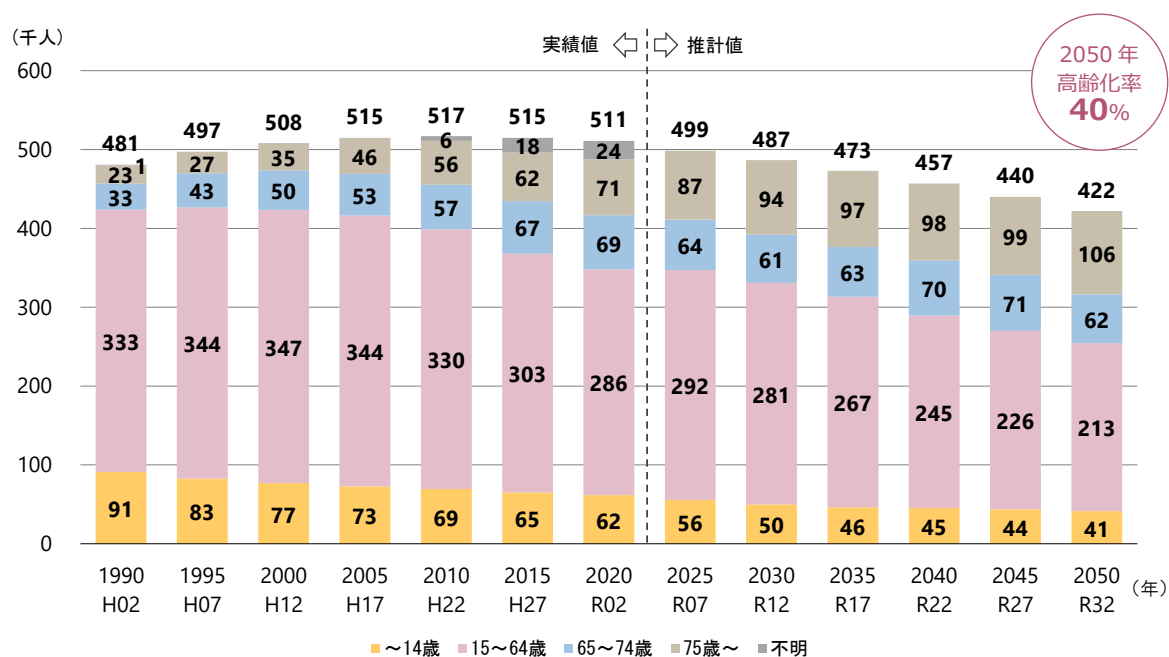
図 4-2 進捗管理・評価スケジュール

付 1 松山市の概況

付 1-1 人口・世帯

(1) 年齢階層別の人口の推移

松山市の人口は平成 22（2010）年をピークに減少傾向に転じ、この傾向は将来も継続する見込みです。25 年後の令和 32（2050）年には約 42 万人にまで減少し、高齢化率は 40%に達すると予測されています。



※単位未満を四捨五入しているため、年齢階層別の合計値と一致しないことがある。

図 1-1 人口の推移と将来の見通し

（出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 令和 5（2023）年推計）

(2) 人口分布

人口は松山市中心部及び周辺に集中しています。令和 32 (2050) 年には、中心部及び周辺でも人口が減少するほか、郊外では居住が無くなる地域も発生します。

一方、65 歳以上の人口は、中心部及び周辺地域の広範囲で増加し、多くの地域で高齢化が進むと見込まれています。

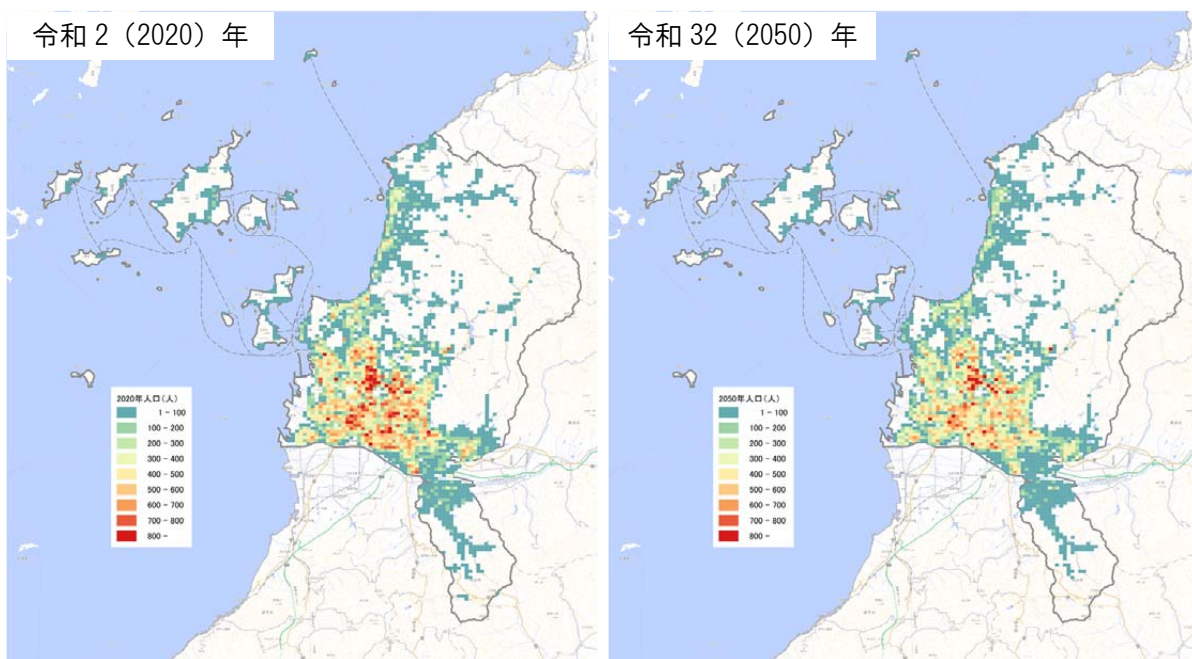


図 1-2 総人口の分布

(出典：国土数値情報 250m メッシュ別将来推計人口 (R6 国政局推計))

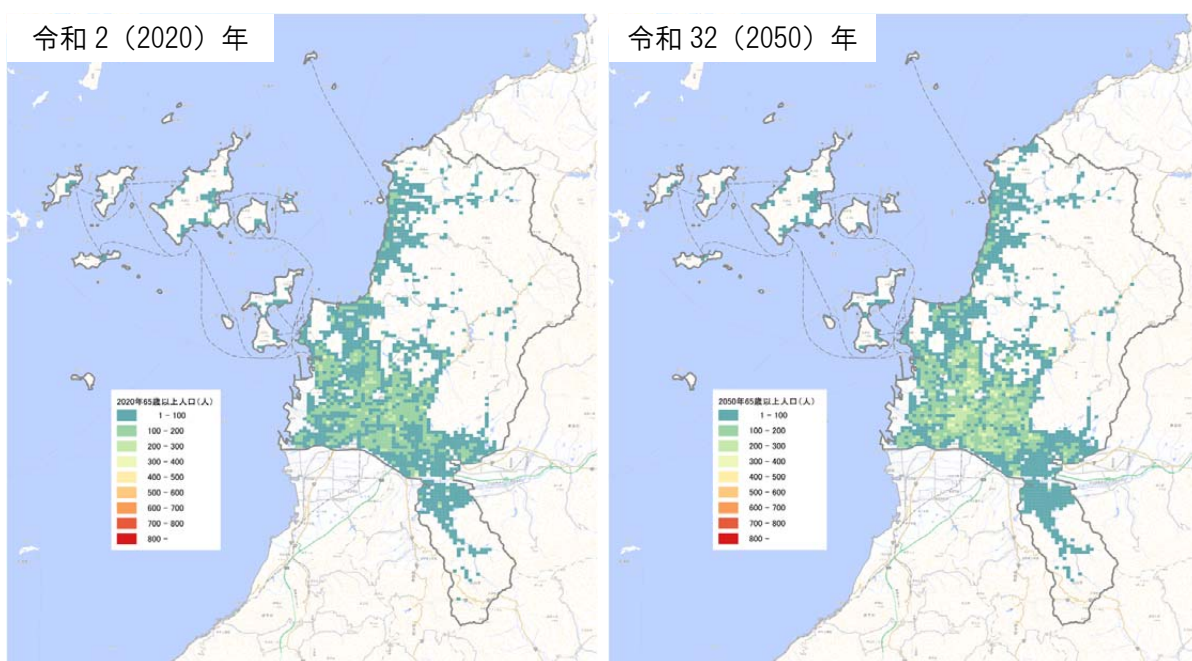


図 1-3 65 歳以上人口の分布

(出典：国勢調査、国土数値情報 250m メッシュ別将来推計人口 (R6 国政局推計))

(3) 世帯の動向

松山市の世帯数は、増加の一途を辿っていますが、同時に高齢単身世帯も増加しています。また、世帯当たりの人口も減少を続けています。

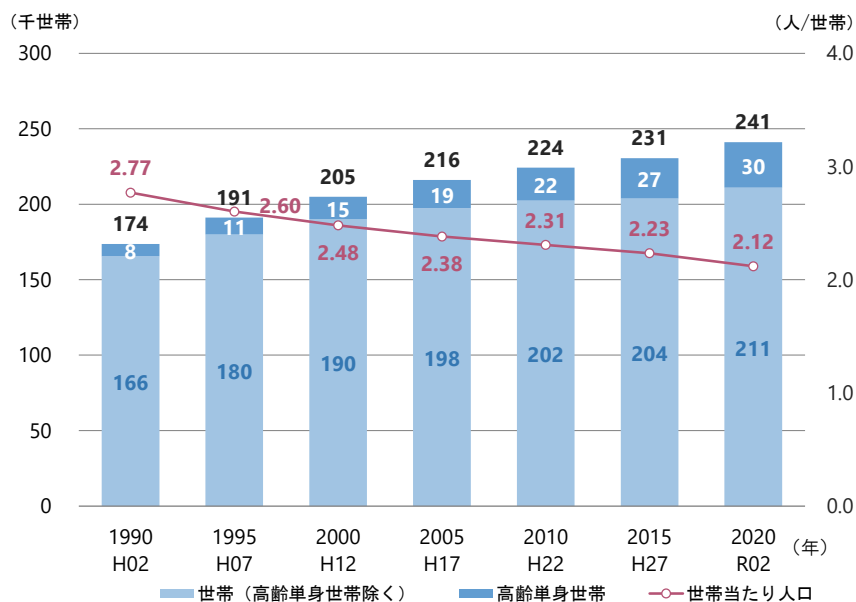


図 1-4 世帯数の推移

(出典：国勢調査)

(4) 人口集中地区の動向

松山市の人口集中地区（DID）は、拡大を続けています。一方で、人口密度は、平成 17（2005）年頃までは増加傾向にありましたが、その後は減少傾向に転じ、令和 2（2020）年には、60 人/ha をわずかに上回る水準になっています。

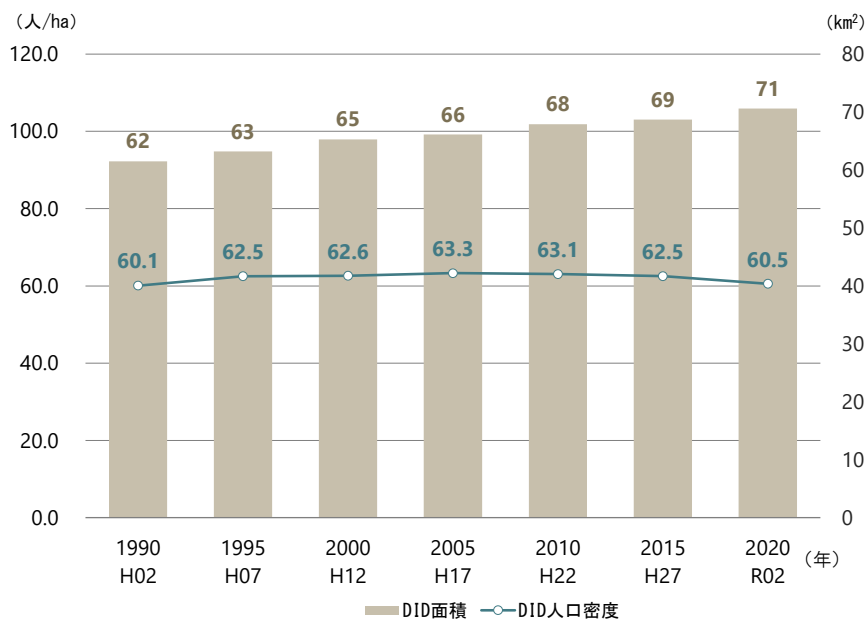


図 1-5 人口集中地区面積・人口密度の推移

(出典：国勢調査)

付 1-2 自動車保有台数

松山市の自動車の保有台数は、平成 17（2005）年まで右肩上がりに増加しています。以降、伸びは鈍化しているものの、依然として増加が継続しています。

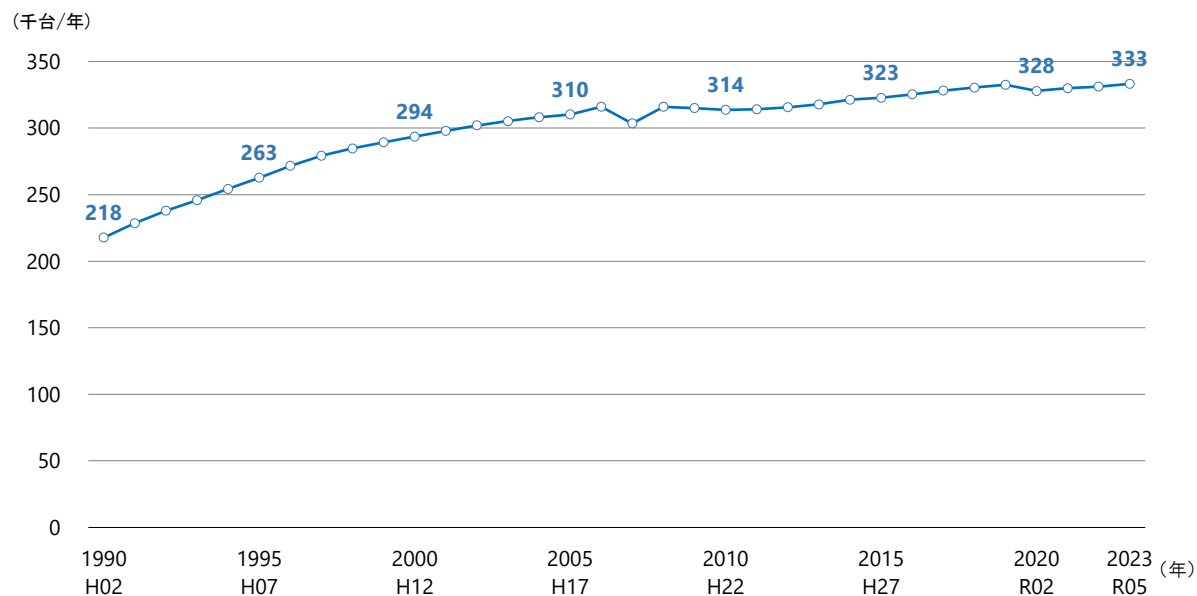


図 1-6 自動車保有台数の推移

(出典：四国運輸局「自動車数の推移」各年 3 月 31 日現在)

付 1-3 事業所（民営）

（１）事業所数・従業者数の推移

市内の事業所数は減少傾向にあります。従業者数は横ばいで推移しています。

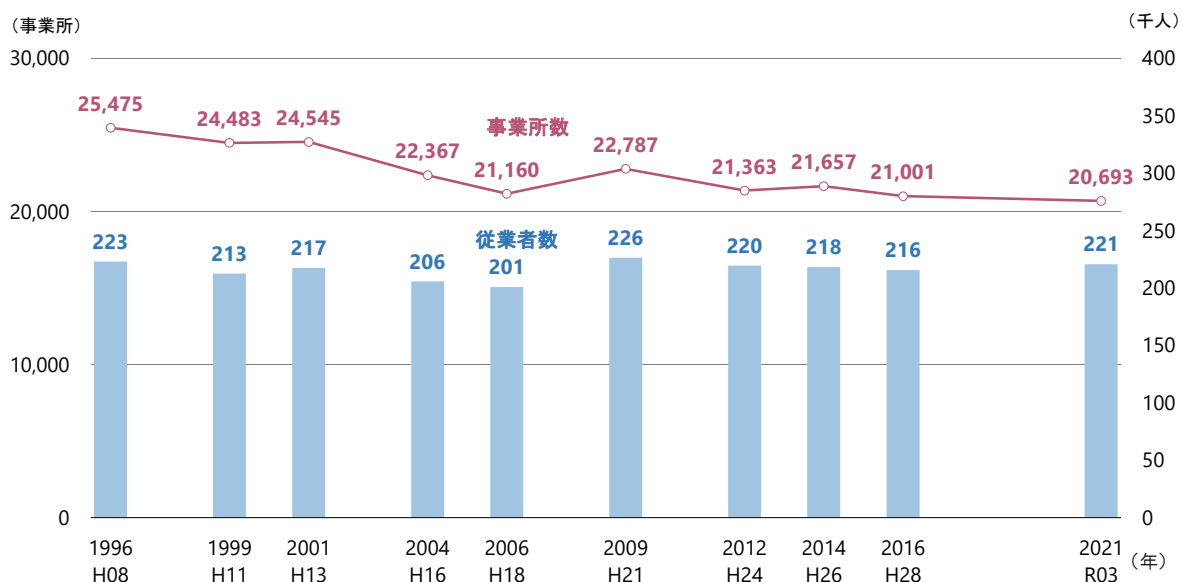


図 1-7 事業所数・従業者数の推移

（出典：事業所・企業統計、経済センサス）

（２）事業所・従業者の分布

市内の事業所及び従業者は、中心市街地及び周辺部に集中しています。

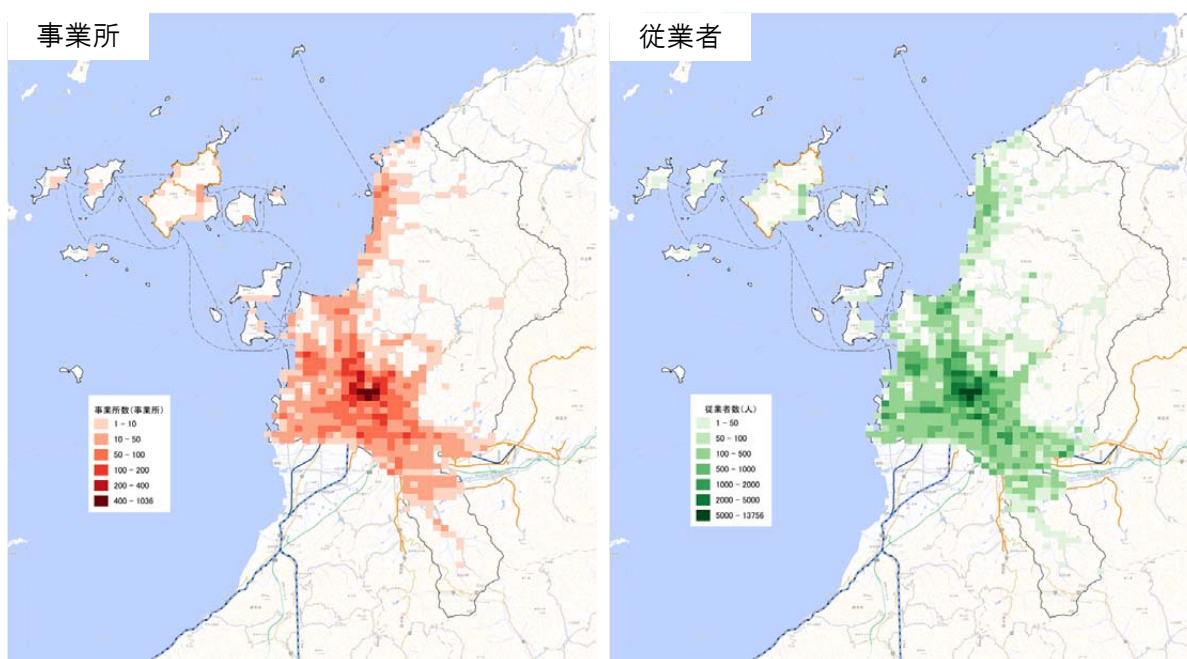


図 1-8 事業所・従業者の分布

（出典：事業所・企業統計、経済センサス）

付 1-4 商業

(1) 小売業の事業所数と商品販売額の推移

小売業の事業所数は、平成 26（2014）年まで減少を続けていましたが、その後は横ばい状況にあります。

また、商品販売額も減少傾向にありましたが、平成 28（2016）年に増加し、令和 3（2021）年では若干減少しています。

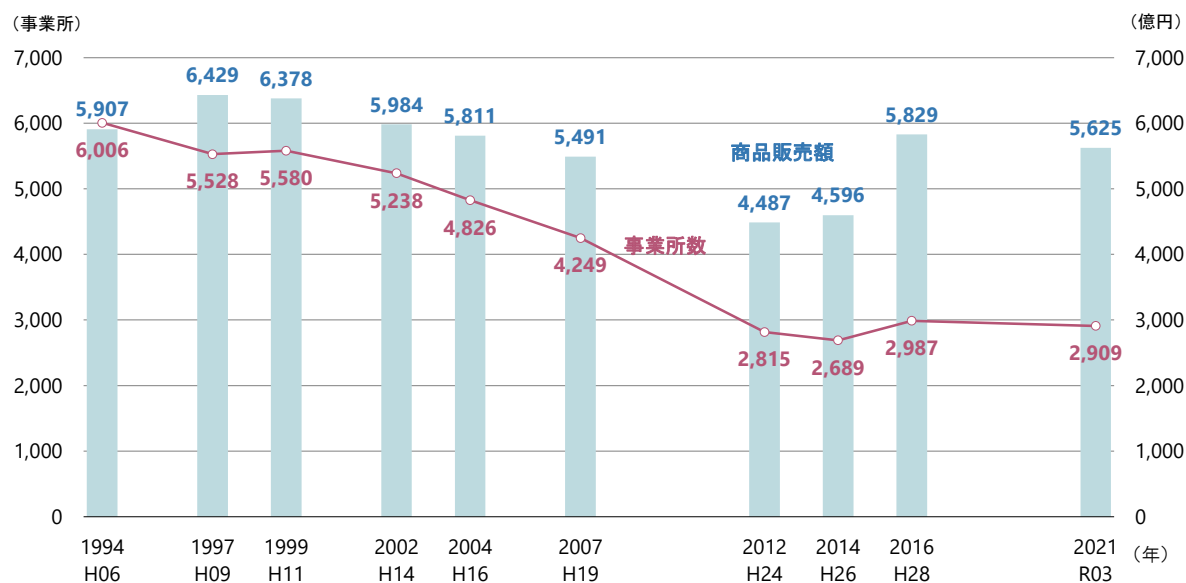


図 1-9 事業所数・従業者数の推移（小売業）

（出典：商業統計、経済センサス）

(2) 松山中央商店街の現状

松山中央商店街の空き店舗率は、令和元（2019）年までは、増減を繰り返しながら横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響もあって急増し、ここ数年は、20%程度になっています。

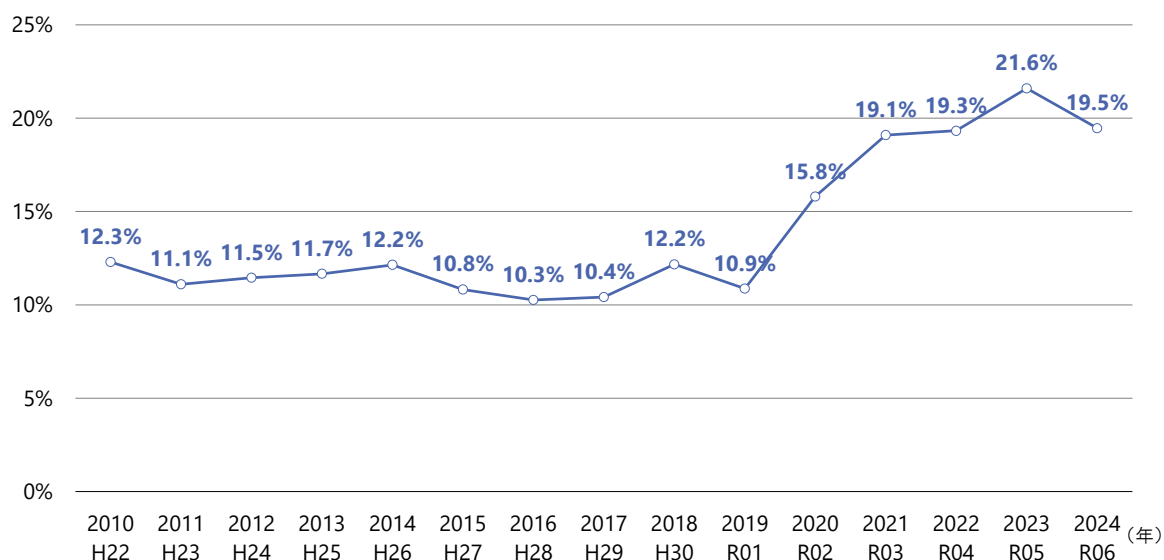


図 1-10 松山中央商店街の空き店舗率の推移（各年 3 月）

（出典：松山市）

松山中央商店街の歩行者通行量は、令和元（2019）年までは増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響などにより、大きく減少しました。令和 5（2023）年は増加していますが、以前の通行量までには至っていません。

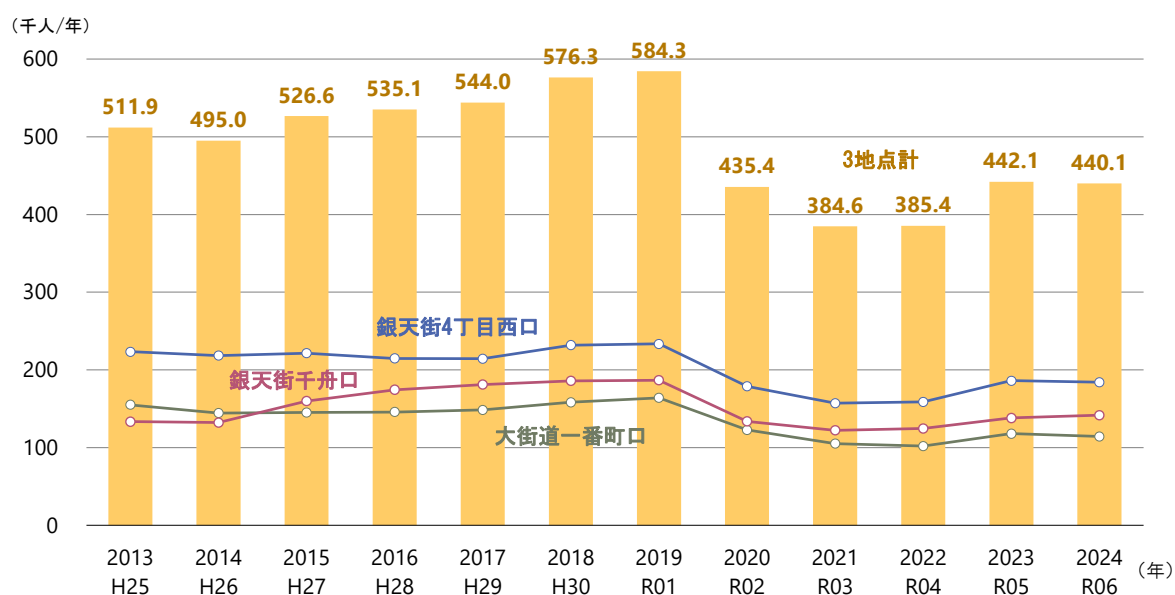


図 1-11 松山中央商店街の歩行者通行量

（出典：松山市）

付 1-5 観光

(1) 観光客数の推移

松山市の観光客数は、平成 24（2012）年以降、増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しました。コロナ禍後は回復し、令和 6（2024）年にはコロナ禍前の水準に戻っています。

外国人観光客の割合も増加傾向にあり、直近では観光客全体の 1 割程度と、大きく増加しています。

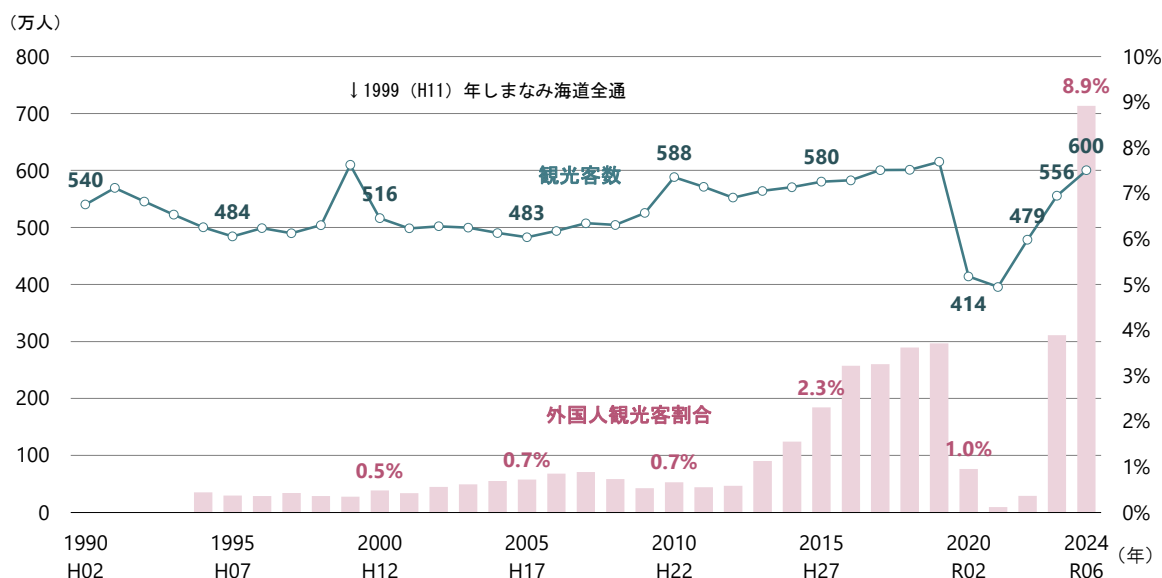


図 1-12 観光客の推移

（出典：松山市観光客推定表）

(2) 利用交通機関の内訳

令和 6（2024）年の観光客の利用交通機関は、自家用車が 66%と最も多く、10 年前からさらに割合は増加しています。航空が増加する中、鉄道や船舶の割合は減少しています。

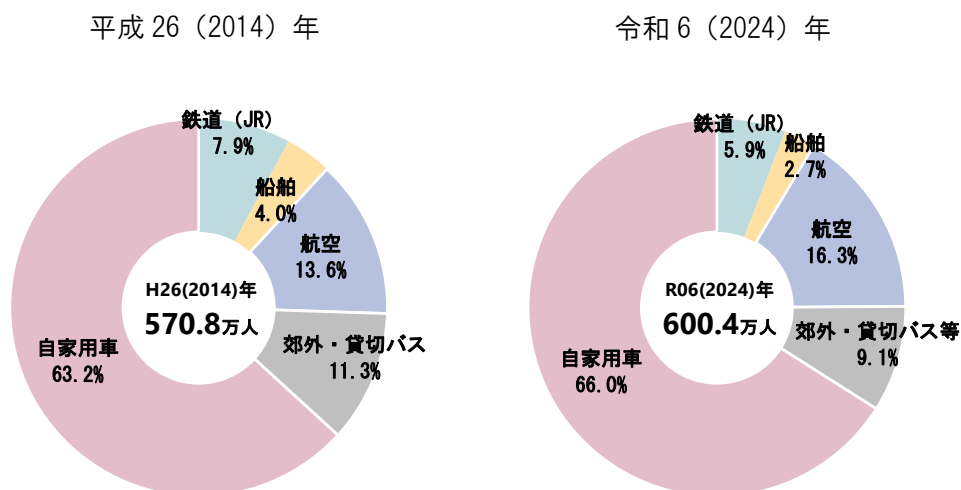


図 1-13 観光客の利用交通機関の内訳

（出典：松山市観光客推定表）

付 2 地域公共交通の現状

付 2-1 鉄道・軌道

(1) 鉄道ネットワーク

鉄道は、市内を南北に縦断する JR 予讃線と、松山市駅を中心にして放射状に伸びる伊予鉄道郊外線（3 路線）が運行しています。



※駅数は、松山市内のみ。

松山市駅は高浜線に含む。

※JR 予讃線の便数は、JR 松山駅発便数。

() 内は、特急便数 (内数)

※伊予鉄道郊外線の便数は、上下計便数。

※令和 6 (2024) 年 10 月現在

図 2-1 JR 予讃線・伊予鉄道郊外線の路線

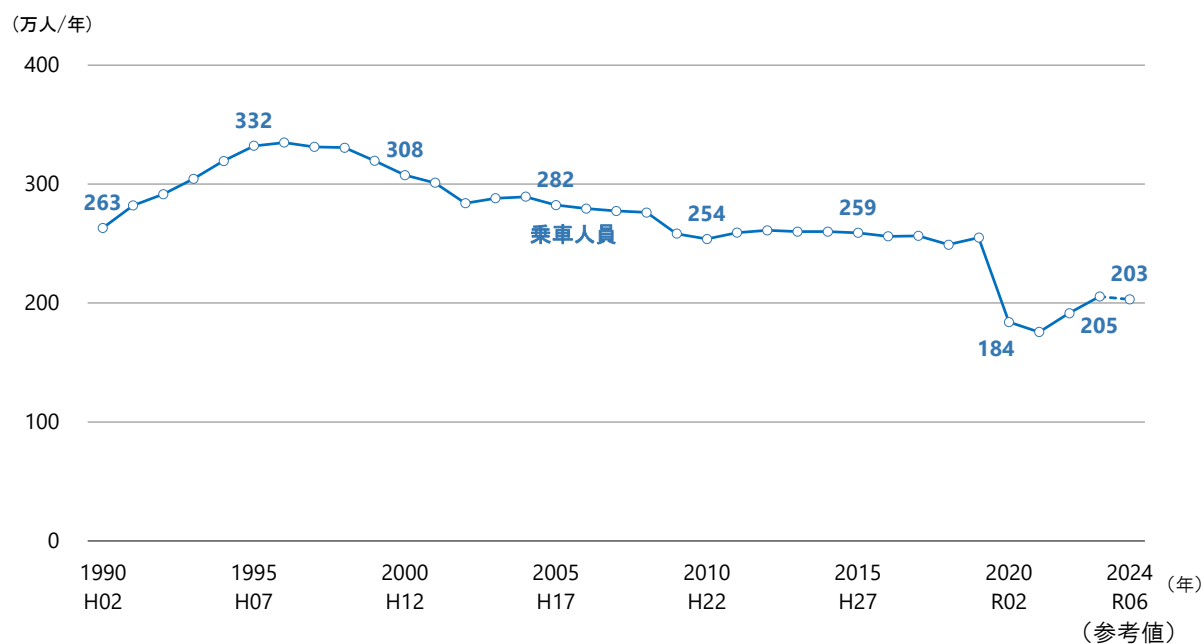
(出典：四国旅客鉄道株式会社、株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト)

(2) JR 予讃線の状況

1) 利用状況

JR 松山駅の乗車人員は、平成 7（1995）年頃をピークに減少を続け、平成 22（2010）年頃からは横ばい傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少しました。

令和 3（2021）年から回復傾向にありますが、未だコロナ禍前の水準には至っておらず、コロナ禍前の 8 割程度にとどまっています。



※令和 6（2024）年 4 月から乗車人員の計上方法を変更しており、令和 5（2023）年度以前の数値と連続性はない。

図 2-2 JR 松山駅の乗車人員の推移

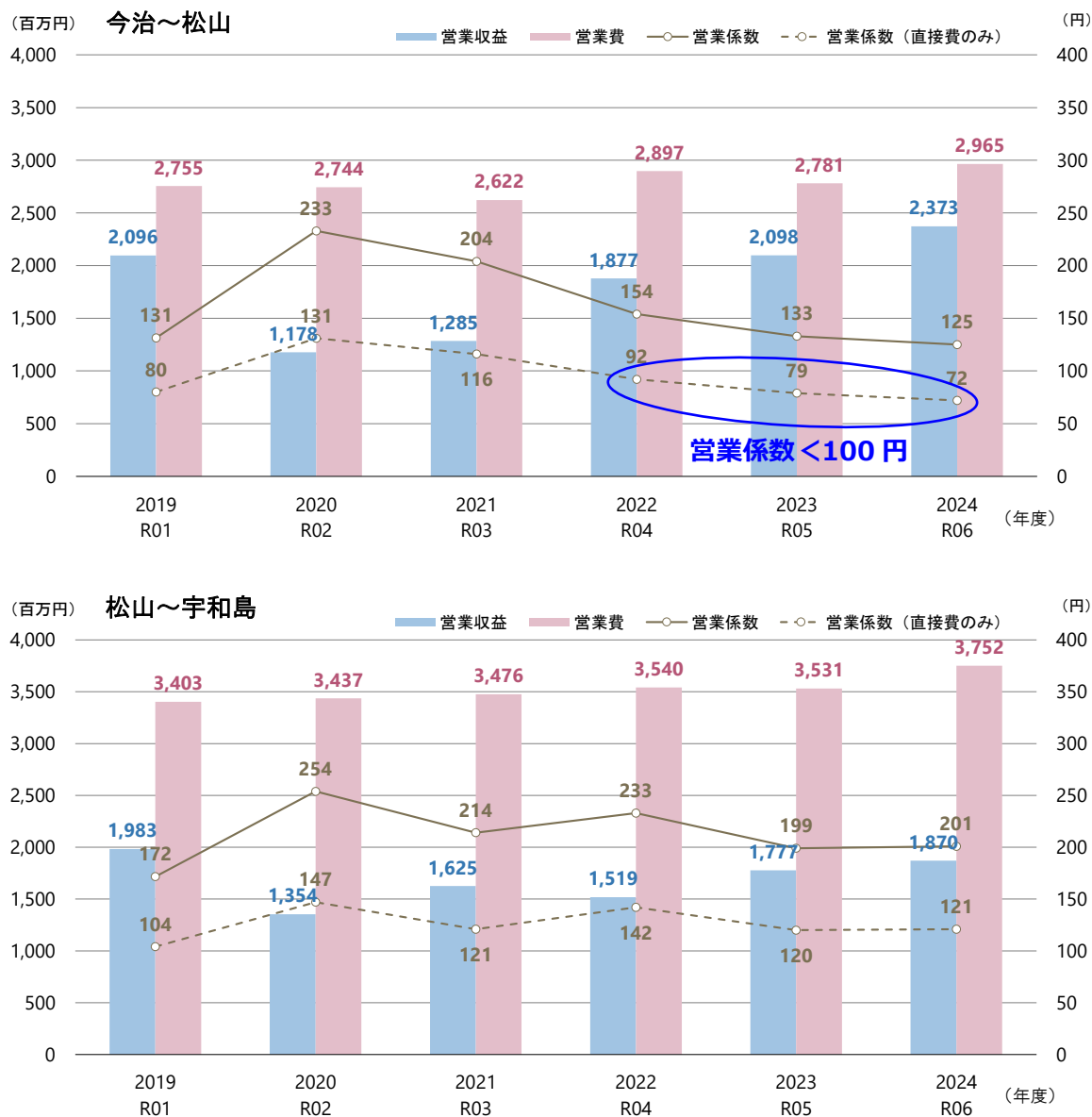
（出典：四国旅客鉄道株式会社）

2) 収支状況

JR 予讃線の線別収支（共通費含む）は、コロナ禍後回復傾向にあります。いずれも営業収益を営業費が上回っている状態です。

令和 6（2024）年度の営業損失は、今治～松山間で約 6 億円、松山～宇和島間では約 19 億円となっています。

直接費に対する営業係数は、今治～松山で令和 4（2022）年度以降、100 円を下回り、黒字化を継続しています。



※営業係数（100 円の収入を得るために要する費用）＝営業費÷営業収益×100

図 2-3 線別収支と営業係数の推移

（出典：四国旅客鉄道株式会社）

(3) 伊予鉄道郊外線の状況

伊予鉄道郊外線は、平成 12（2000）年頃まで減少傾向にありましたが、以降はゆるやかに増加を続けています。新型コロナウイルス感染症の影響などで急減した後は増加傾向にあります。が、コロナ禍前の水準には至っていません。

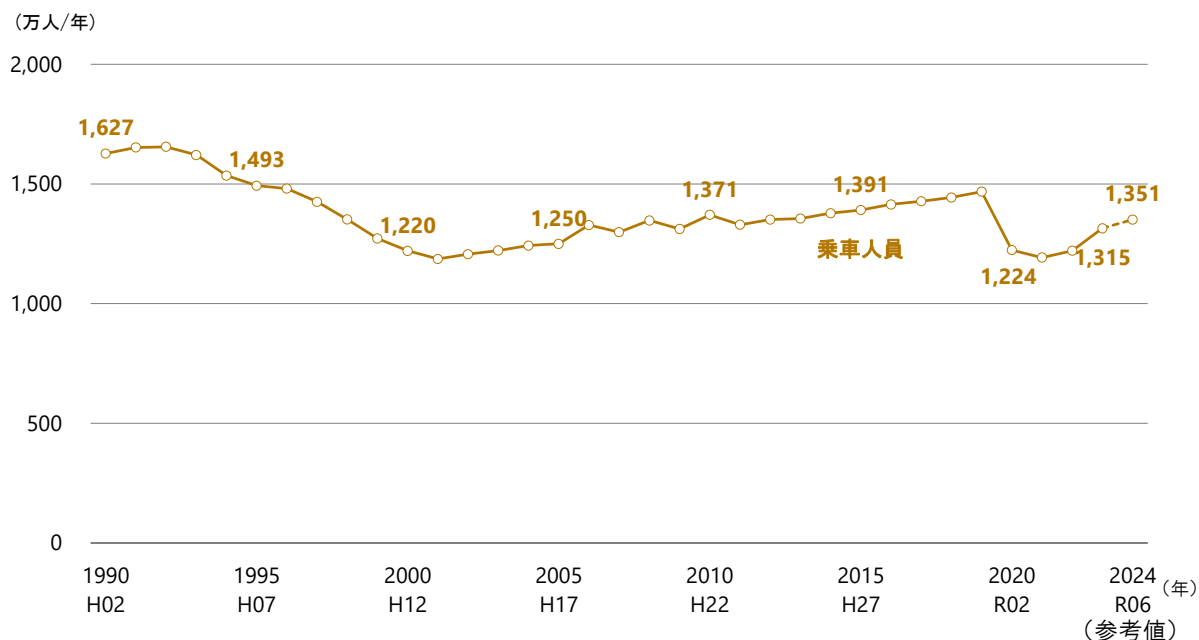


図 2-4 伊予鉄道郊外線の乗車人員の推移

※単位未満を四捨五入しているため、路線別の合計値と一致しないことがある。

（出典：伊予鉄道株式会社）

路線別にみると、横河原線が最も乗車人員が多くなっています。平成 22（2010）年頃までは、郡中線よりも高浜線の乗車人員が多かったのですが、以降は同程度で推移しています。

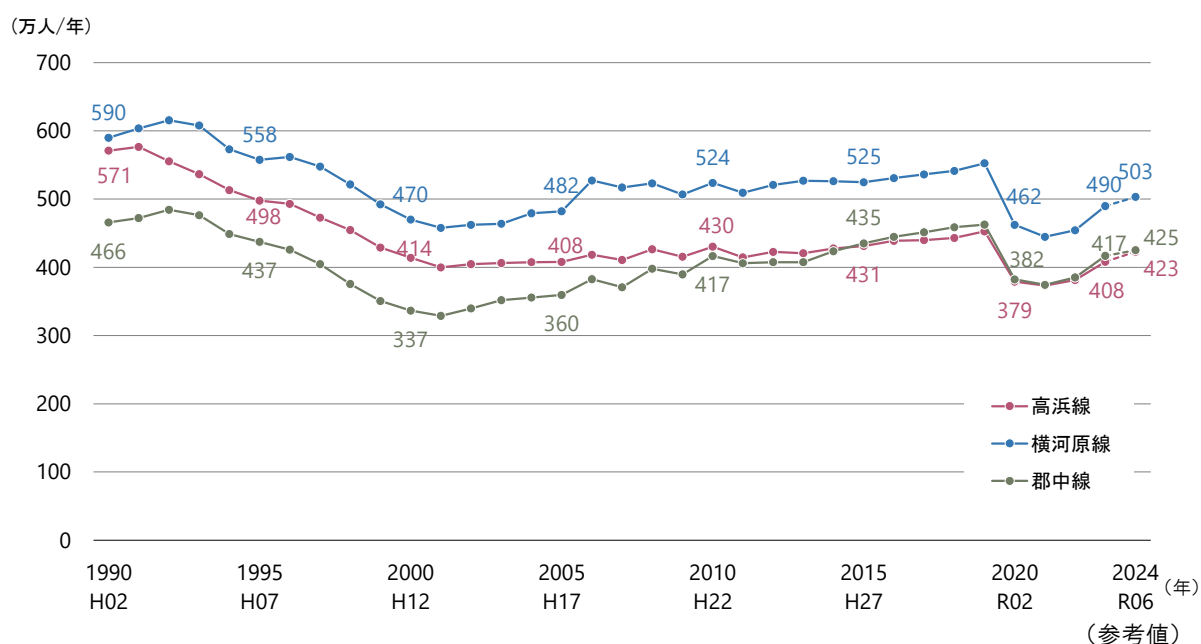
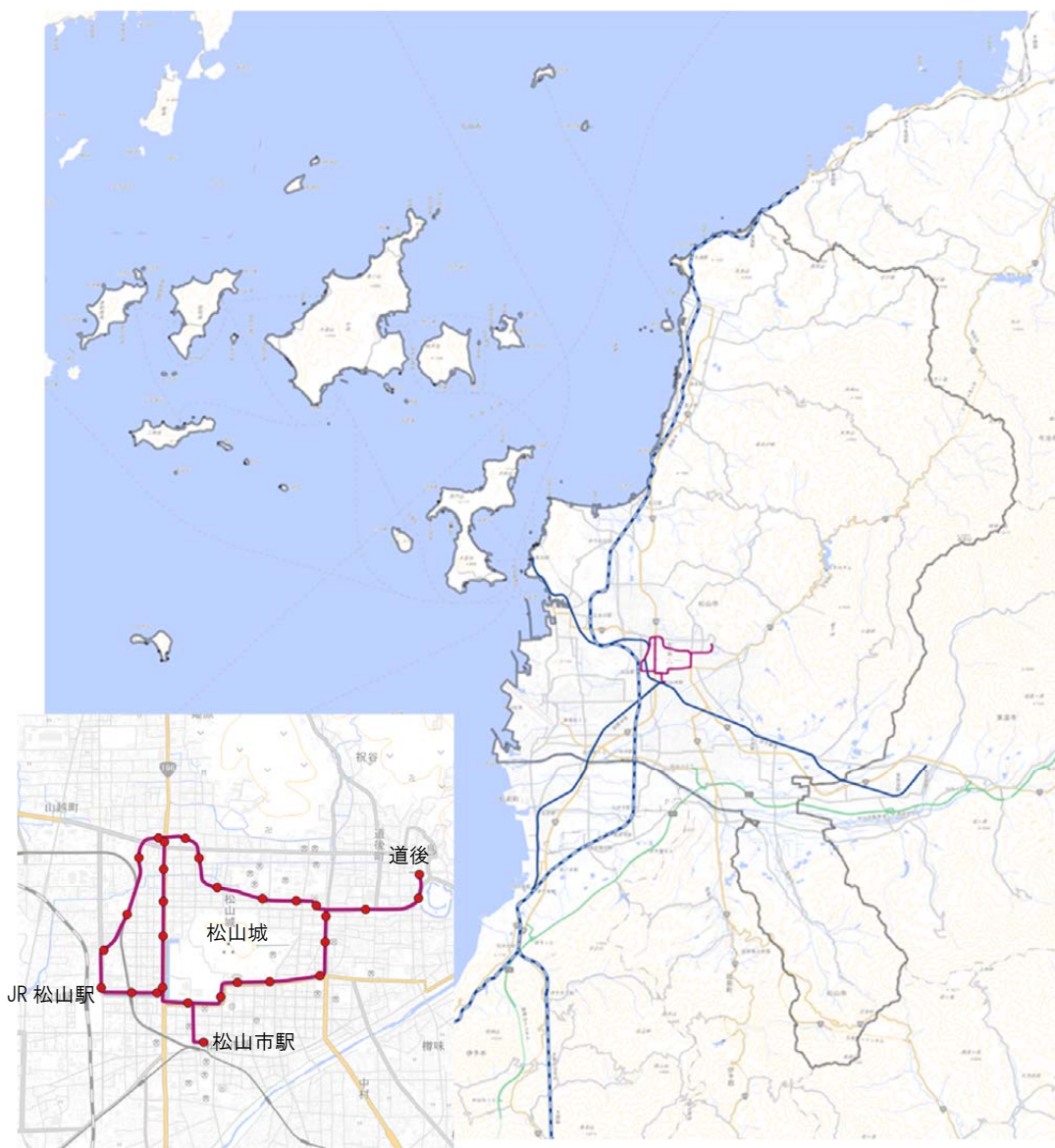


図 2-5 伊予鉄道郊外線の路線別乗車人員の推移

（出典：伊予鉄道株式会社）

(4) 軌道ネットワーク

松山市中心市街地では、松山城を中心に周囲を環状型に運行する環状線や、中心部と道後やJR 松山駅を結ぶ系統など、5 系統の伊予鉄道市内線（路面電車）が運行しています。



No	系 統
1	環 状 線（松山市駅～JR 松山駅前～松山市駅）
2	環 状 線（松山市駅～大街道～松山市駅）
3	松山市駅線（道後温泉～上一万～大街道～松山市駅）
5	JR 松山駅前線（道後温泉～上一万～大街道～JR 松山駅前）
6	本 町 線（松山市駅～本町 6 丁目）

図 2-6 伊予鉄道市内線（路面電車）の路線・系統

（５）伊予鉄道市内線（路面電車）の状況

伊予鉄道の郊外線同様に、平成 12（2000）年頃まで減少傾向にありましたが、その後は横ばいで推移しています。新型コロナウイルス感染症などの影響で急減した後は増加傾向にありますが、コロナ禍前の水準には至っていません。

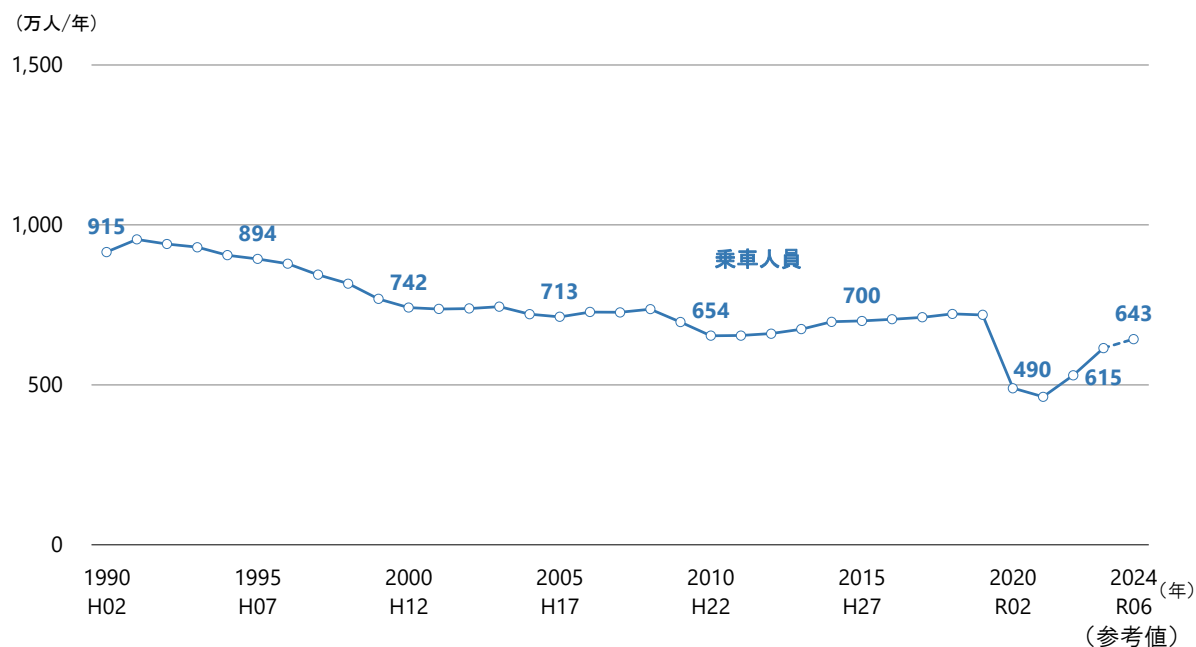


図 2-7 伊予鉄道市内線（路面電車）の乗車人員の推移

（出典：伊予鉄道株式会社）

(6) 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、市内の 2 大交通結節点である JR 松山駅及び松山市駅で多いほか、JR では伊予北条駅、伊予鉄道郊外線では古町駅で多くなっています。

伊予鉄道市内線（路面電車）では、大街道、道後温泉などでも多くなっています。

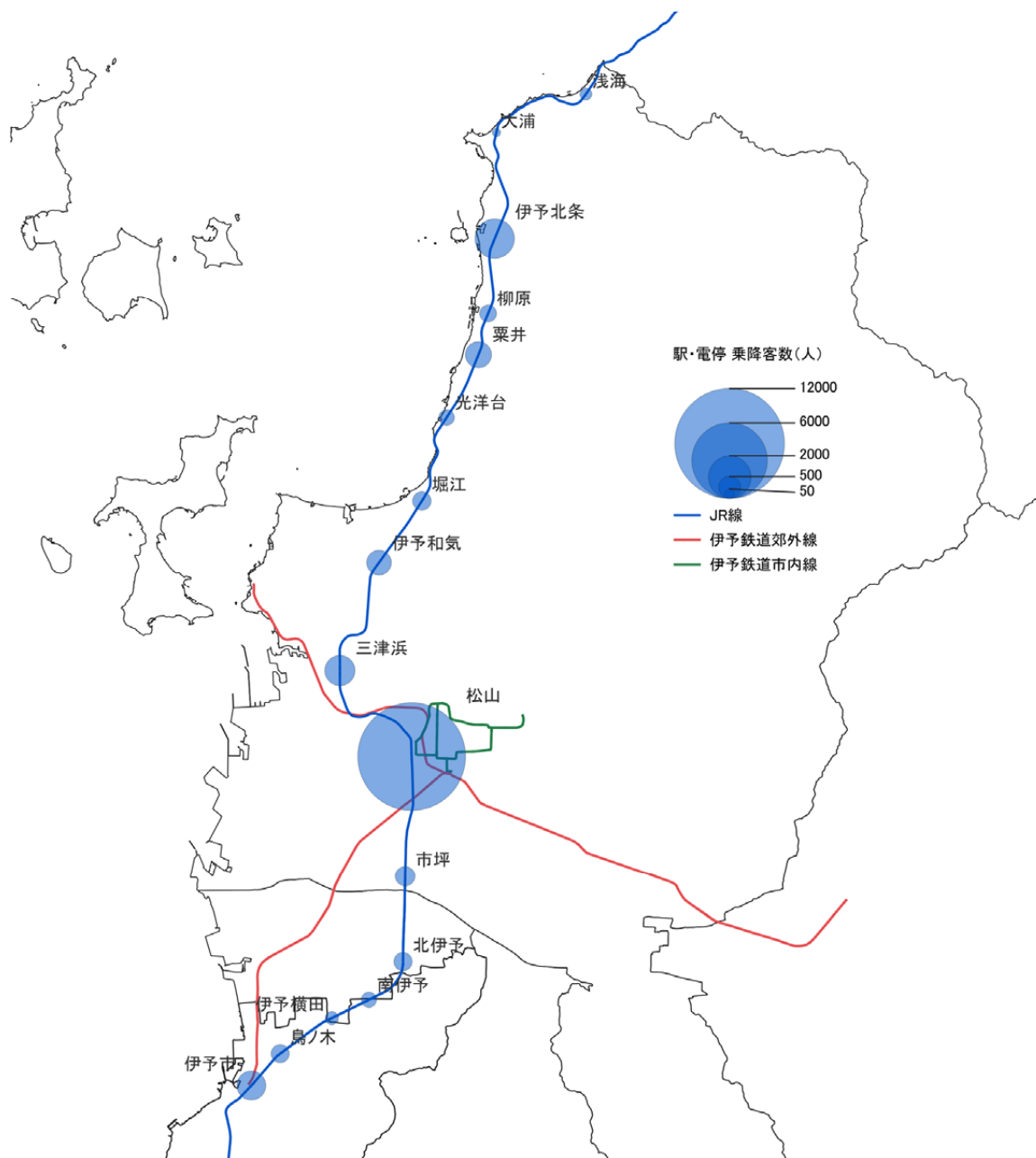
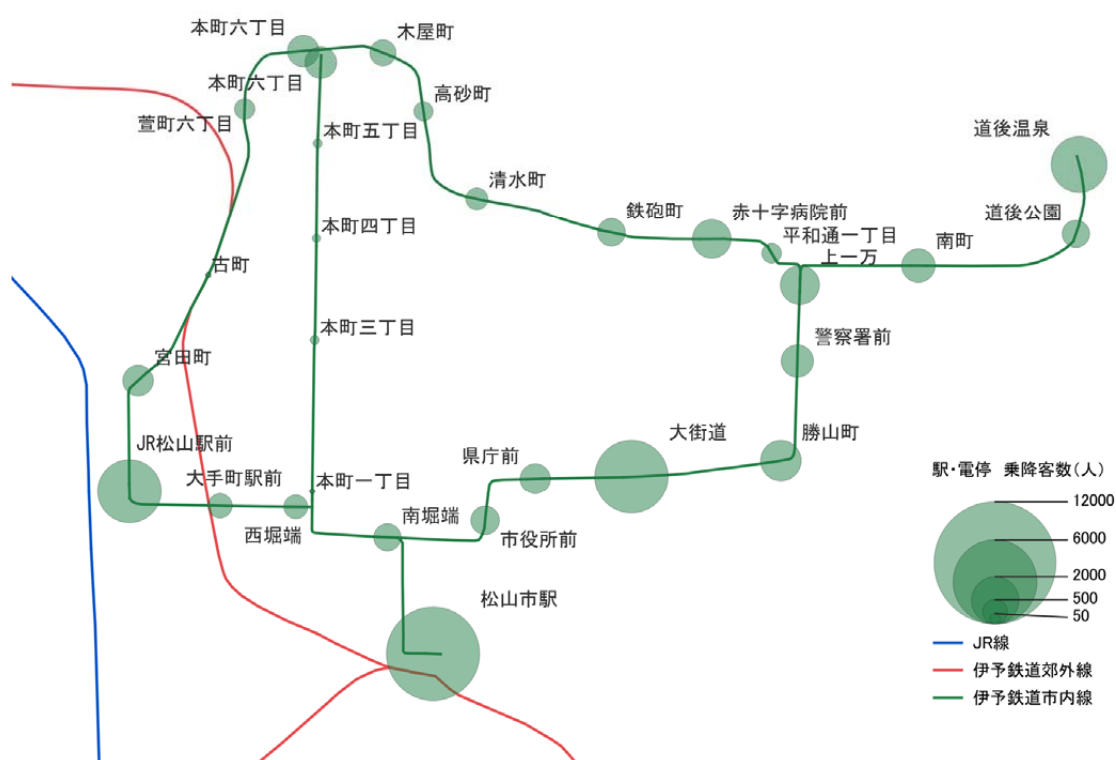
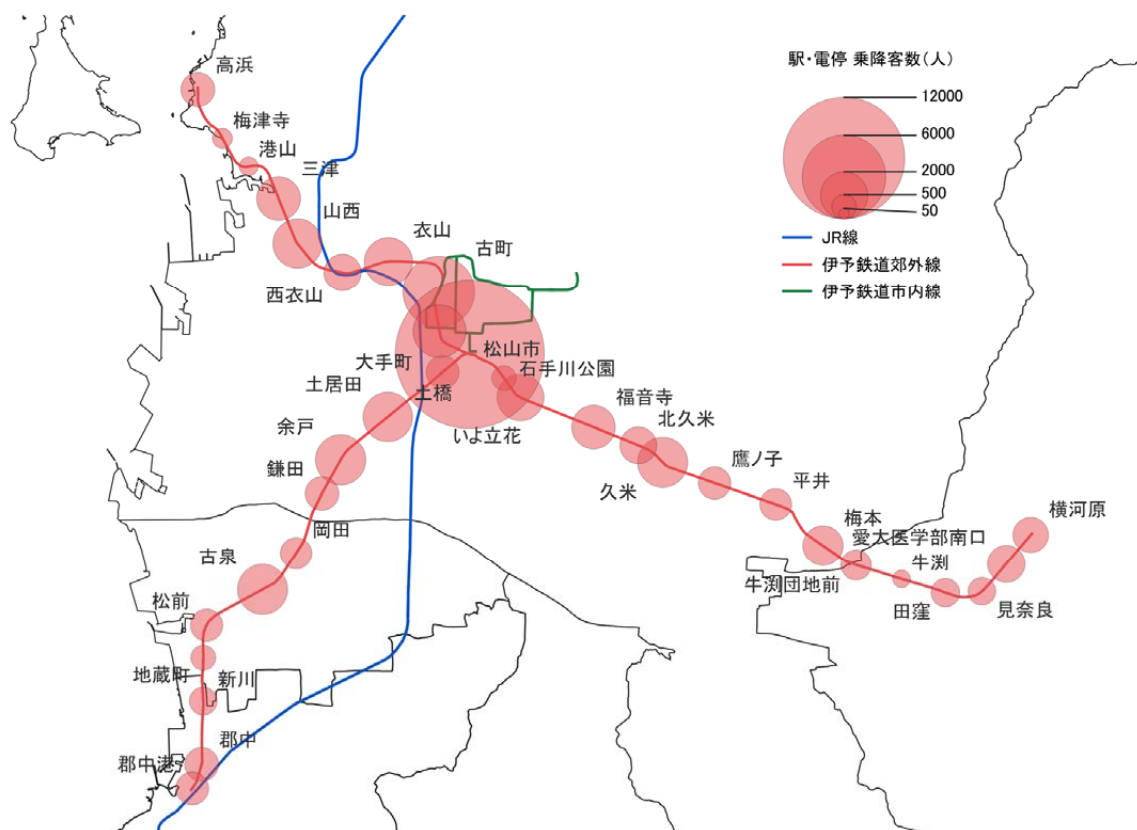


図 2-8 JR 予讃線駅の乗降客数

(出典：国土数値情報 駅別乗降客数 2023 年度（令和 5 年度））



付 2-2 路線バス

(1) 路線バスネットワーク

市内の路線バスは、松山市駅を中心として放射状に配置され、各地を連絡しています。

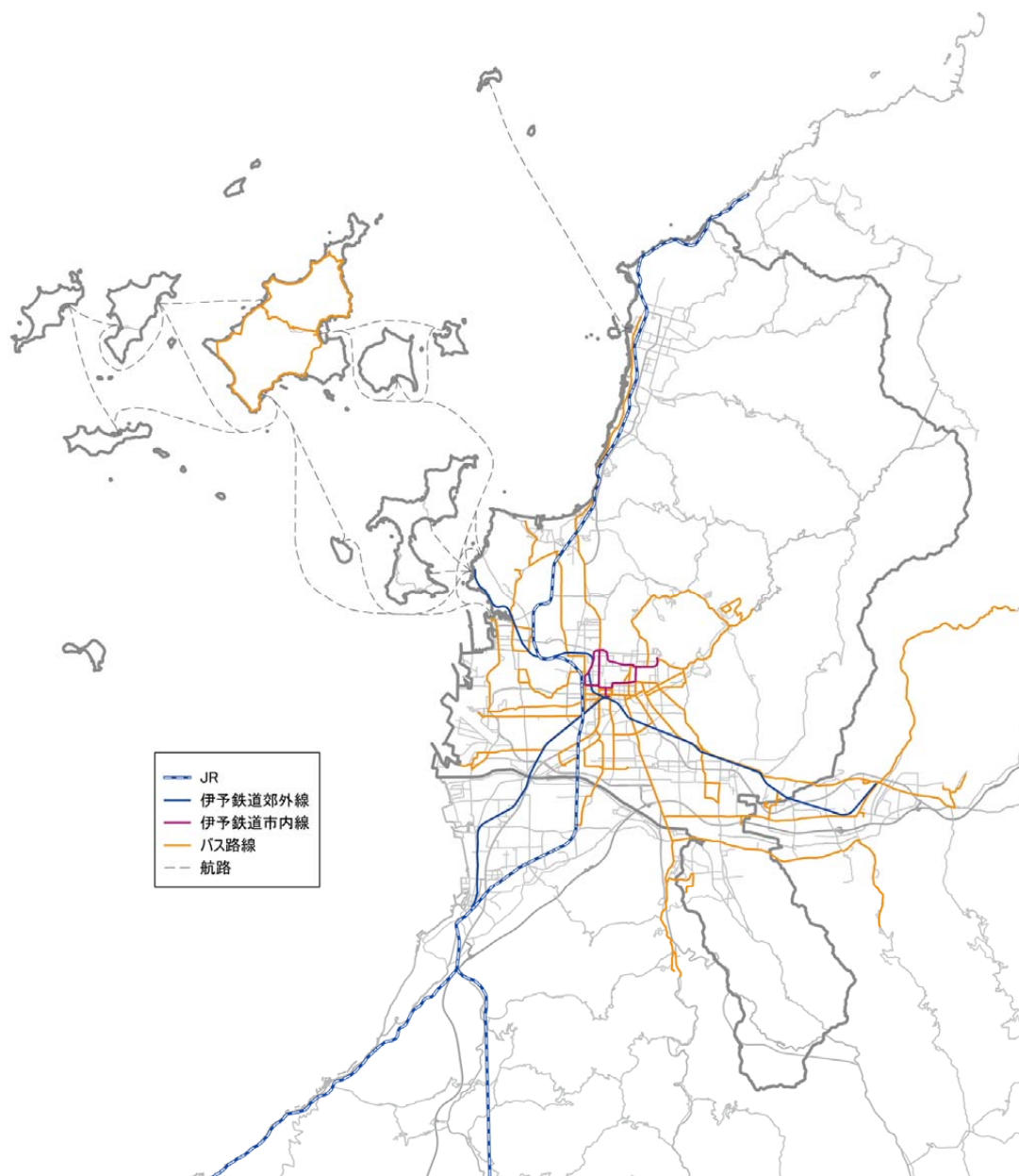
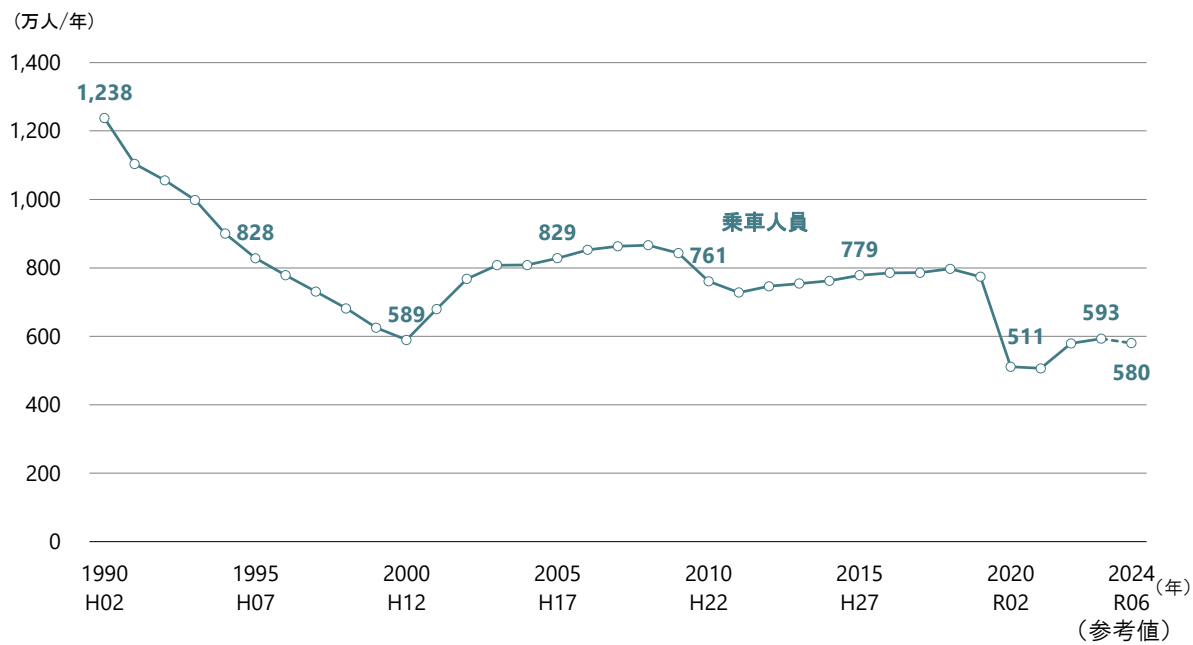


図 2-11 路線バスネットワーク

(出典：株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト (令和7年11月現在))

(2) 利用状況

路線バスの乗車人数は、鉄軌道同様、平成 12（2000）年頃まで減少傾向にありましたが、その後は増加し、平成 22（2010）年頃に再度減少した後、コロナ禍前までは漸増傾向にありました。新型コロナウイルス感染症の影響などで急減した後は増加傾向にありますが、伸びは鈍化しています。



※リムジンバス・特急バス含む。

図 2-12 路線バス（松山市近郊）の輸送実績

（出典：伊予鉄バス株式会社）

森松・砥部線や松山空港線、北条線など、郊外拠点と中心部間や、交通拠点などへアクセスする「幹線」に位置付けられている路線の乗車人数は、準幹線の約 3 倍と、多くの利用があります。一方で、電車連絡線など、駅端末の輸送を担う「支線」系の路線は、「準幹線」の 1/2 程度です。

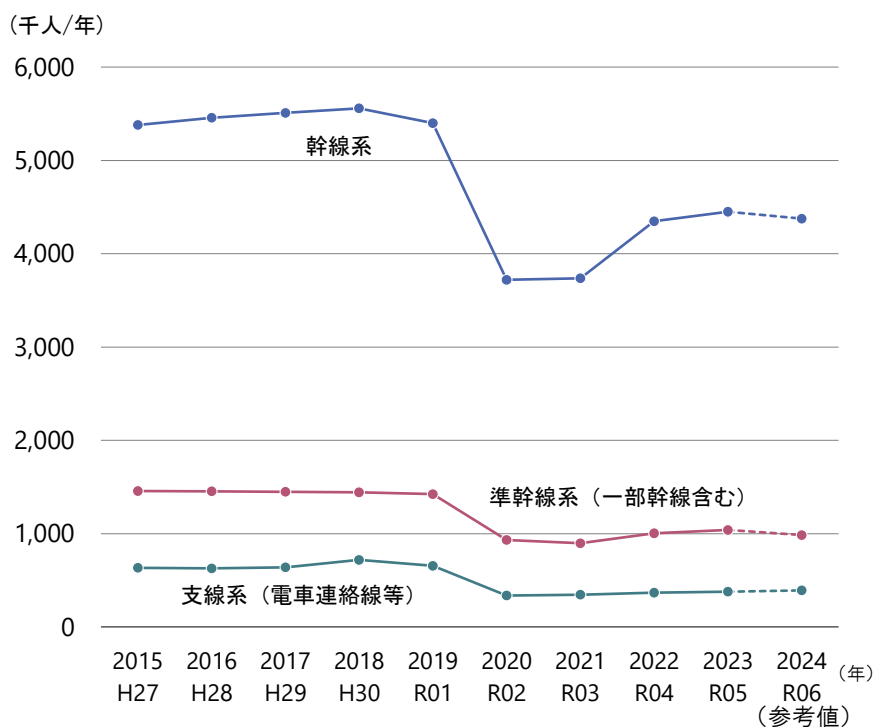


図 2-13 幹線・準幹線・支線系別の輸送実績

(出典：伊予鉄バス株式会社)

＜幹線系＞	＜準幹線系 (一部幹線含む)＞	＜支線系 (電車連絡線など)＞
・ 森松・砥部線 ・ 松山空港線 ・ 北条線 ・ 10 番線 ・ 川内線 ・ 勝岡・運転免許センター線 ・ 松山環状線 ・ 松山空港リムジンバス	・ 8 番線 ・ 三津吉田線 ・ 市坪・はなみずき線 ・ 北伊予線 ・ 伊台線 ・ 松山中央公園線 ・ 松山観光港リムジンバス	・ 拝志線 ・ 森松・横河原線 ・ 今出線 ・ 電車連絡 余戸・今出ループ線 ・ 電車連絡 久米窪田線 ・ 電車連絡 梅本ループ ・ 電車連絡 三津ループ線 ・ 観光港連絡バス

(3) 公的負担

バス路線に対する補助金額は、新型コロナウイルス感染症の影響などによる利用者の減少に伴い、令和2(2020)年度には約1億5千万円に達していましたが、その後の利用者の回復やバス運賃の改定などにより減少し、令和6(2024)年度では約6千万円となっています。

令和6(2024)年度の補助金額のうち、事業者別内訳では約82%が伊予鉄バス、約18%が中島汽船で、県・市別内訳では約63%が松山市負担です。

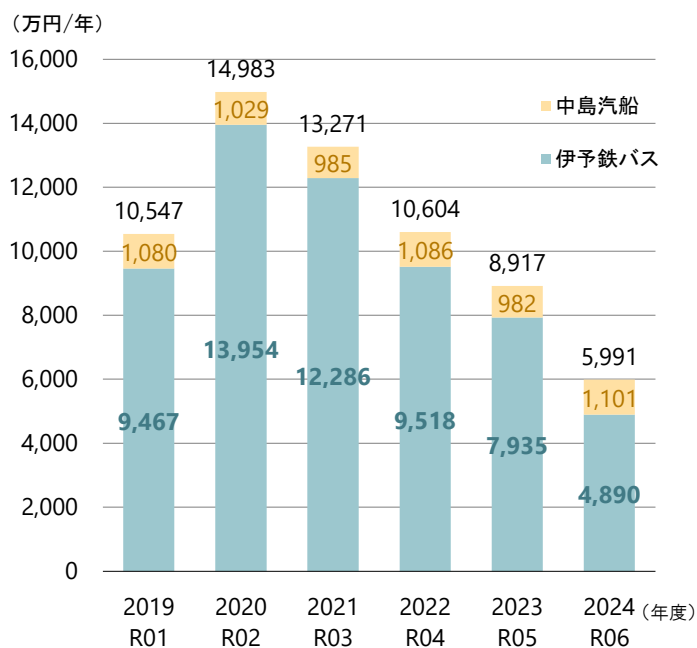
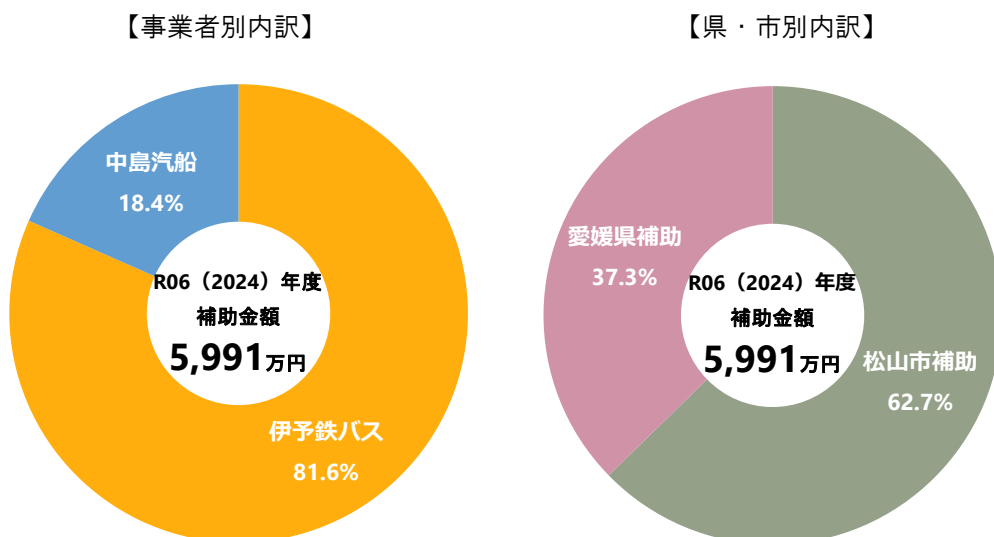


図 2-14 市内バス路線の補助金額の推移

(出典：伊予鉄バス株式会社、中島汽船株式会社)



※県・市による協調補助分を含み、国・県による協調補助分を除く。

図 2-15 補助金額内訳

(出典：伊予鉄バス株式会社、中島汽船株式会社)

付 2-3 タクシー

(1) タクシー事業者の分布

松山市内では、46 のタクシー事業所（営業所含む。個人除く）が運行しています。事業者は松山市中心部に集中し、郊外や中島以外の島しょ部には位置していない状況です。

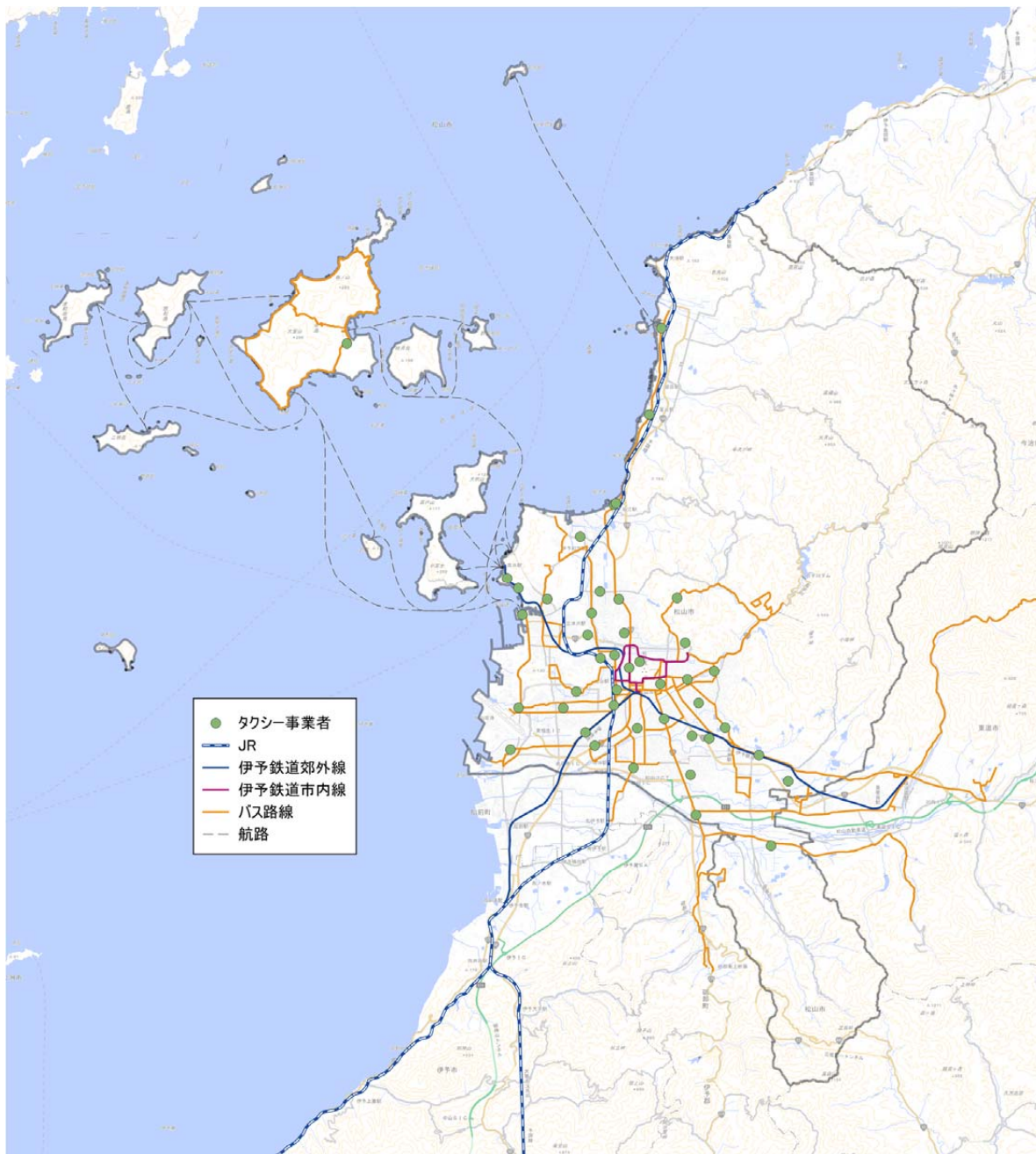


図 2-16 タクシー事業者の分布

(出典：国土交通省 四国運輸局 愛媛運輸支局)

(2) 車両数と輸送人員

松山交通圏のタクシーの車両数は、令和元（2019）年度頃まで横ばいで推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響などで大きく減少し、その後も減少が続いています。

輸送人員は減少傾向が続いていましたが、令和3（2021）年度から微増傾向に転じています。

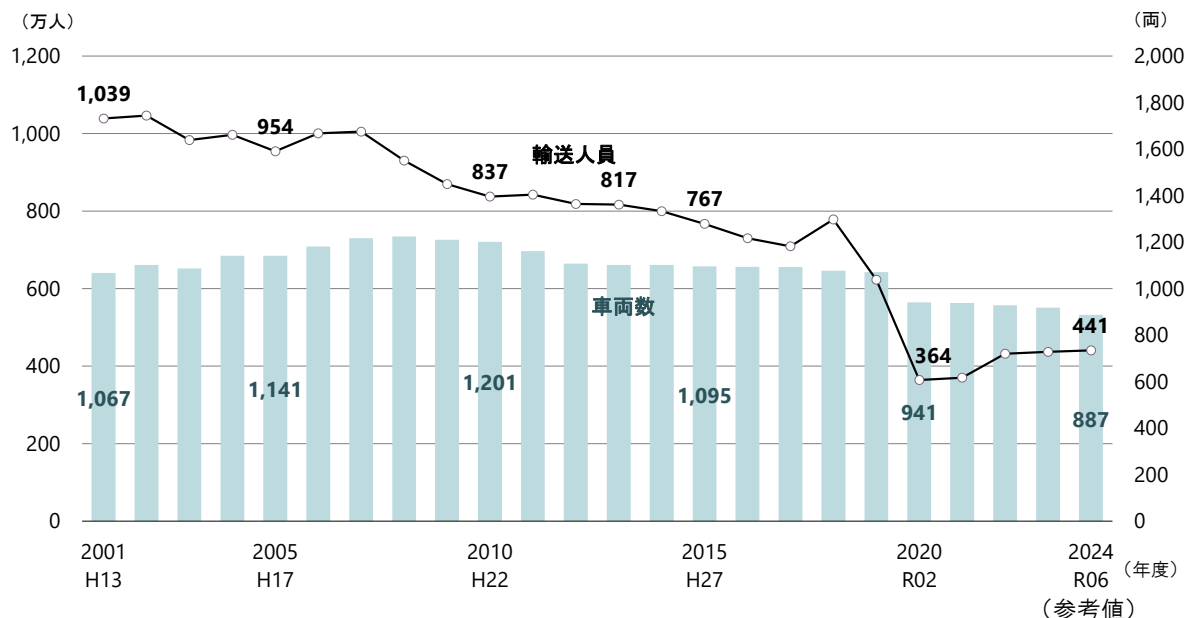


図 2-17 タクシーの車両数と輸送人員の推移（松山交通圏）

（出典：四国運輸局業務要覧）

(3) 営業収入

松山交通圏のタクシーの総営業収入は、減少傾向が続き、新型コロナウイルス感染症の影響などで大きく減少しましたが、その後は回復傾向にあります。

1日1車当たりの営業収入も、ここ数年は増加を続け、コロナ禍前の水準に戻っています。

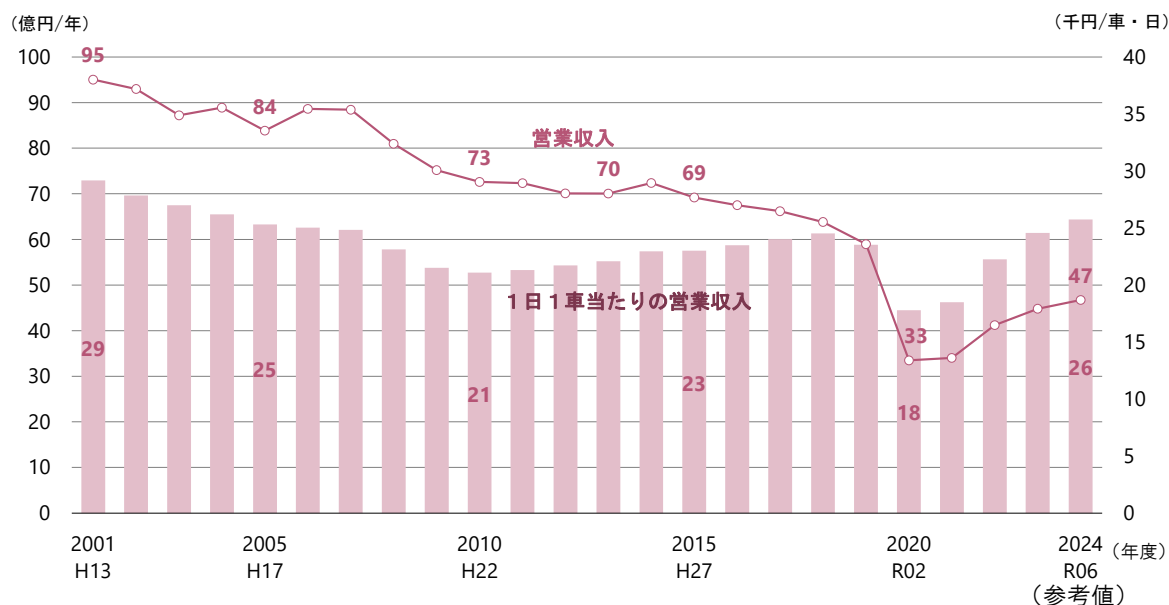


図 2-18 タクシーの営業収入の推移（松山交通圏）

（出典：四国運輸局業務要覧）

付 2-4 デマンド交通

(1) 松山市予約制乗合タクシー

令和 2 (2020) 年度で一部バス路線が廃止となり、デマンド交通として、松山市予約制乗合タクシーの運行を開始しています。

1) 概要

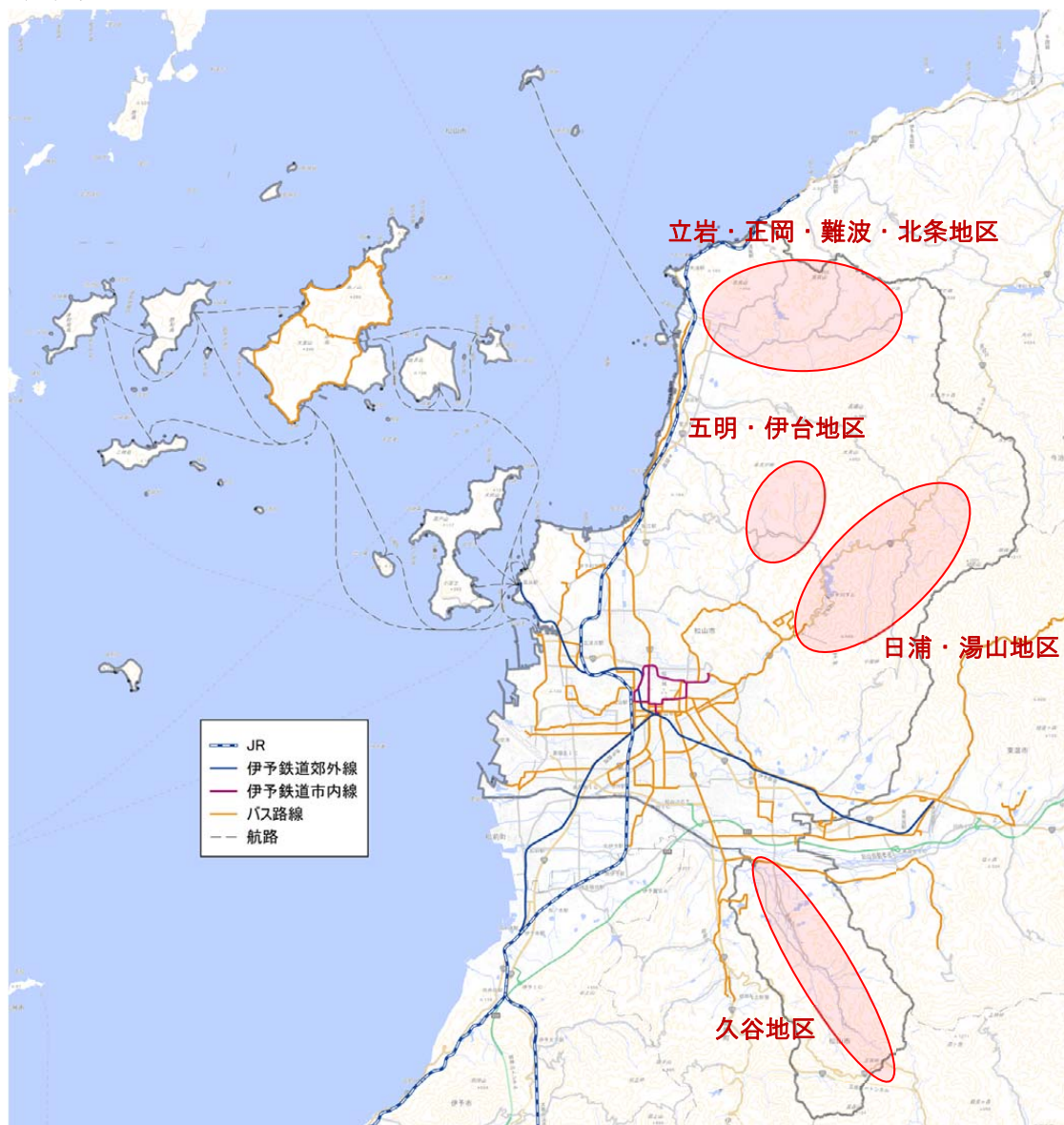


図 2-19 松山市予約制乗合タクシー運行地区

廃止バス路線	予約制乗合タクシー
立岩線	立岩・正岡・難波・北条地区 「高縄山麓号」
五明線	五明・伊台地区 北東部 こうげん線 「あいみよん号」
河中線	日浦・湯山地区
丹波線	久谷地区

【利用方法】

Step01 | 事前登録



Step02 | 電話予約



Step03 | 利 用

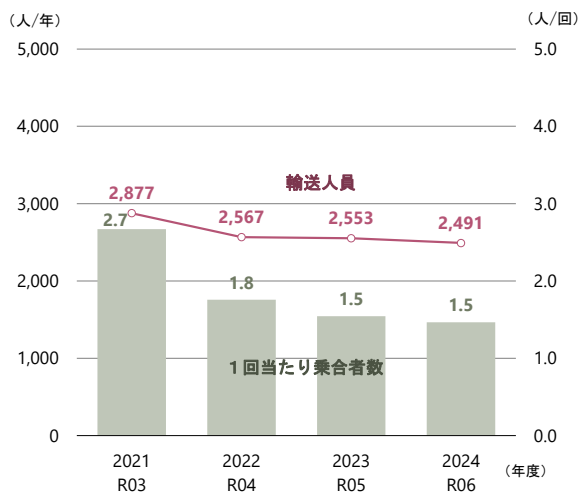


2) 利用状況

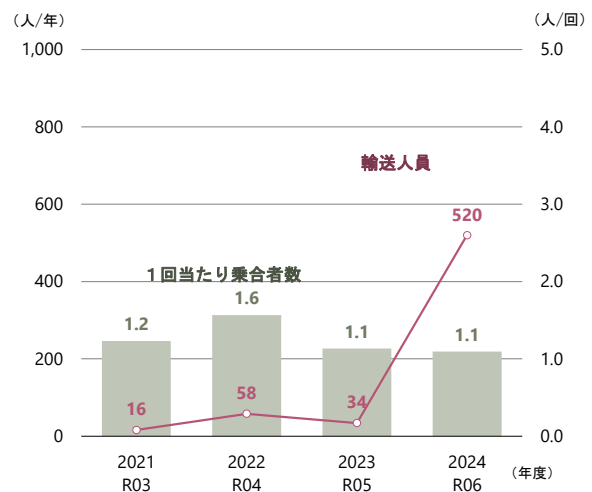
松山市予約制乗合タクシーの輸送人員は、立岩・正岡・難波・北条地区では微減傾向、日浦・湯山地区や五明・伊台地区では増加傾向にありますが、久谷地区では右肩下がり減少しつつあります。

1 回当たりの乗合者数は、五明・伊台地区では 2 人以上と高くなっています。

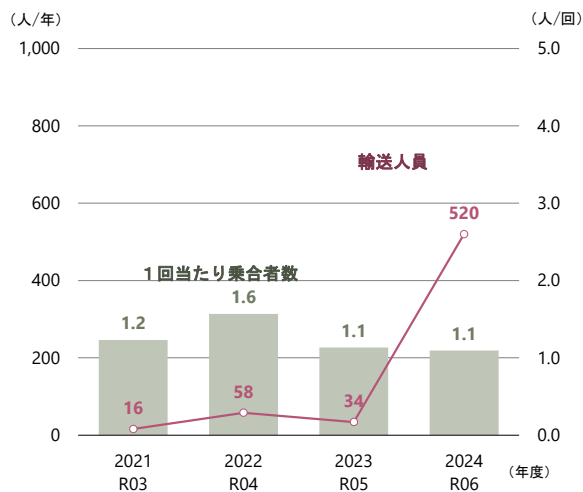
【立岩・正岡・難波・北条地区（旧立岩線）】



【日浦・湯山地区（旧河中線）】



【五明・伊台地区（旧五明線）】



【久谷地区（旧丹波線）】

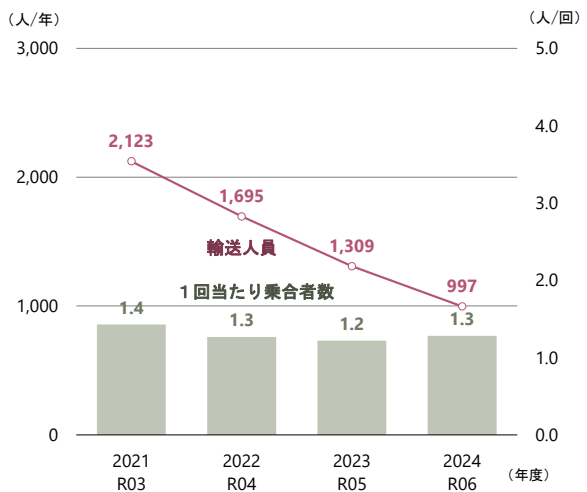


図 2-20 松山市予約制乗合タクシーの利用状況

（出典：松山市）

3) 収支状況

松山市の補助金額は増加傾向にあります。バス4路線廃止前と比較すると1/2程度に削減されています。

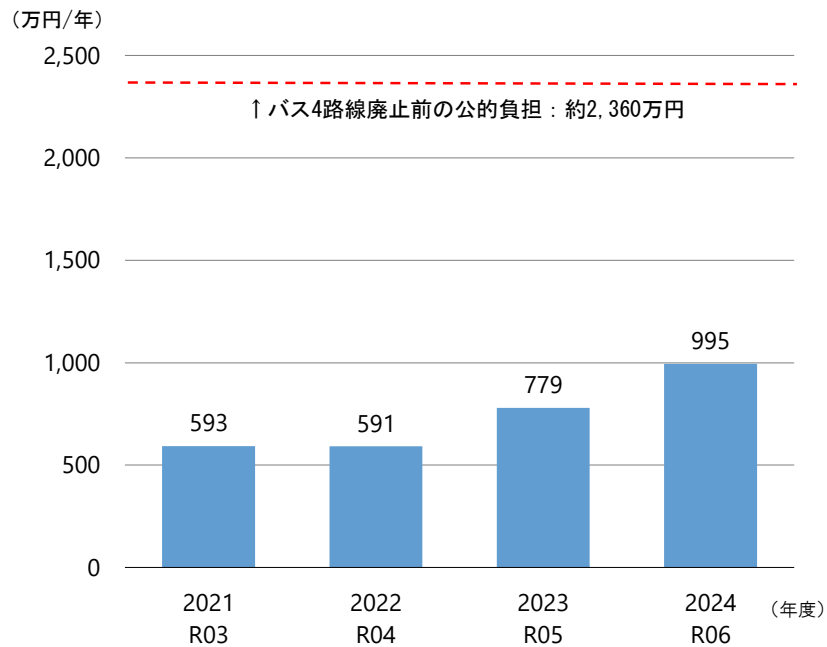
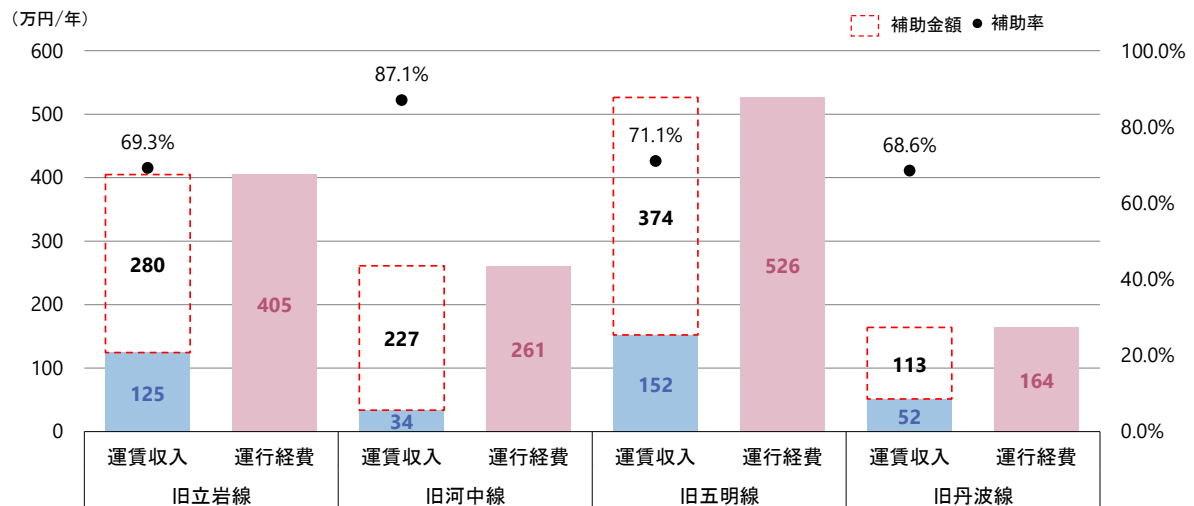


図 2-21 補助金額の推移（合計）

（出典：松山市）



※四捨五入の関係で、運賃収入+補助金額と運行経費が一致しない場合がある。

図 2-22 令和 6（2024）年度の補助金額・補助率

（出典：松山市）

(2) 交通空白地有償運送（ごごしまふれあいタクシー）

1) 運行エリア・利用方法

興居島本島（松山市泊町）では、島内で運行していたタクシー事業の撤退に伴い、交通空白地有償運送事業が導入されました。



（出典：社会福祉法人 恩賜財団 済生会支部 愛媛県済生会）

2) 利用状況

利用人数は、コロナ禍に一旦増加したものの、ここ数年は減少傾向にあります。1 回当たりの利用人数は、令和 2（2020）年度以前よりも高くなっています。

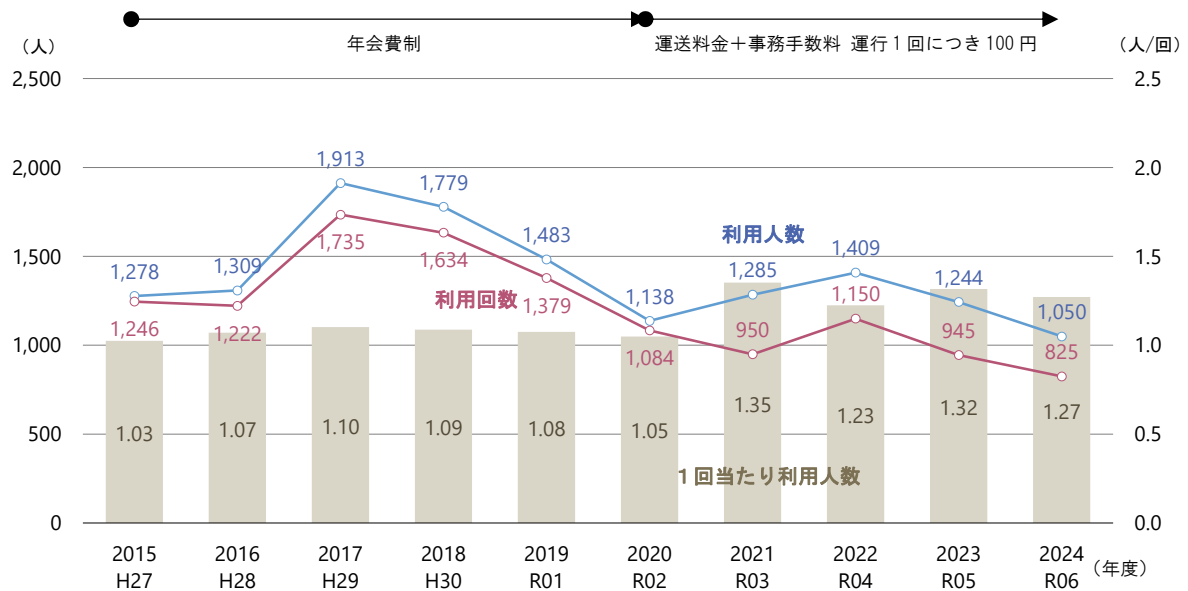


図 2-24 利用状況

（出典：社会福祉法人 恩賜財団 済生会支部 愛媛県済生会）

※興居島地区社会福祉協議会が事業主体で、事務費と負担金（興居島各町連絡協議会）を運行主体である済生会に納めている。

付 2-5 海上交通

(1) 航路（市域内）

松山市内陸部と島しょ部や島しょ部間の連絡する交通として、フェリー及び高速船が運行しています。



島	区間	運行事業者
中 島	(東線) 三津浜～高浜～松山観光港 ～睦月～野忽那～大浦	中島汽船株式会社
	(西線) 三津浜～高浜～釣島～神浦～二神 ～津和地～元怒和～上怒和～西中	
安居島	北条港～安居島港	有限会社新喜峰
興居島	高浜港～由良港・泊港	株式会社ごしま

図 2-25 航路・便数

(2) 利用状況

中島関連航路の利用者数は、ここ数年は増加傾向にありますが、10 年前に比べると 7～9 割程度に止まっています。

令和元（2019）年から令和 4（2022）年の間は、新型コロナウイルス感染症の影響などで大きく減少しましたが、令和 5（2023）年には増加に転じています。

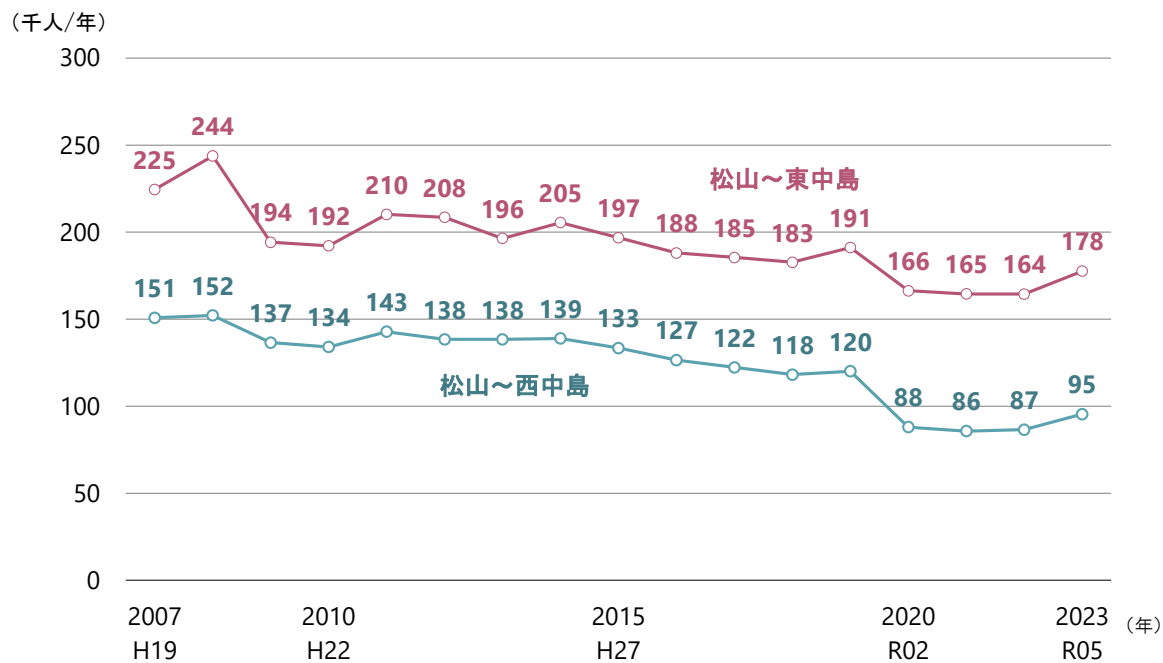


図 2-26 中島関連航路の利用者数

(出典：松山市)

(3) 公的負担

安居島関連航路に対する補額金額は、平成 28 (2016) 年頃まで減少傾向にありましたが、以降は増加を続け、令和元 (2019) 年からは、新船購入による減価償却費の発生や燃油価格の高騰などもあり、増加しています。

中島関連航路の補額金額も同様、平成 30 (2018) 年から新船購入などにより増加しています。

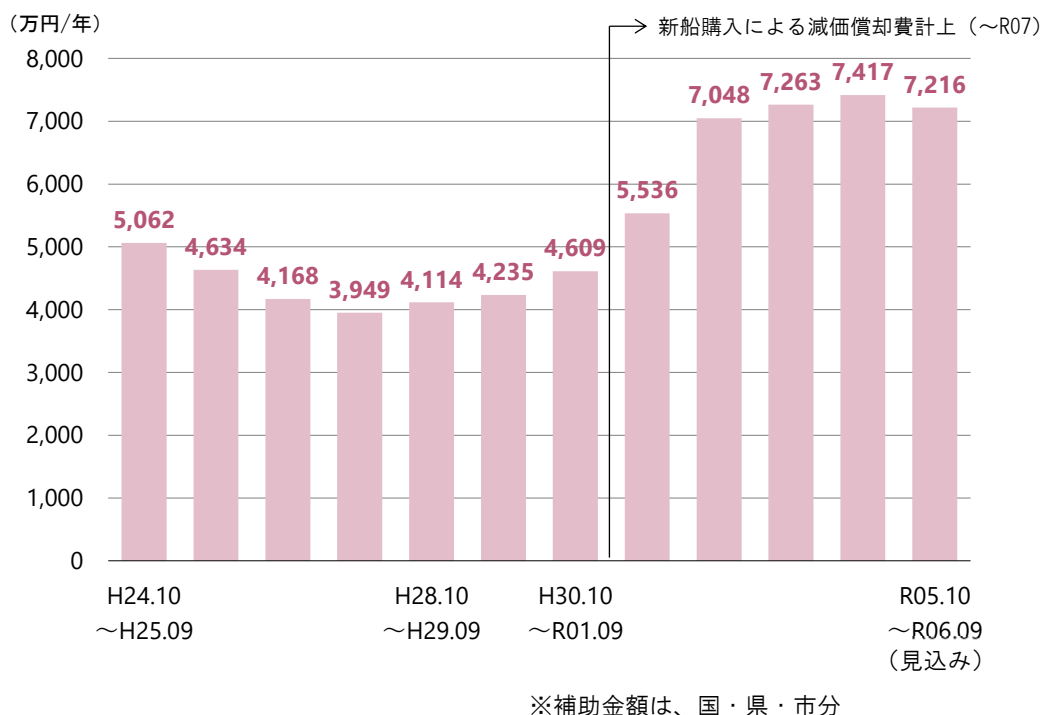


図 2-27 安居島関連航路の補助金額の推移

(出典：松山市)

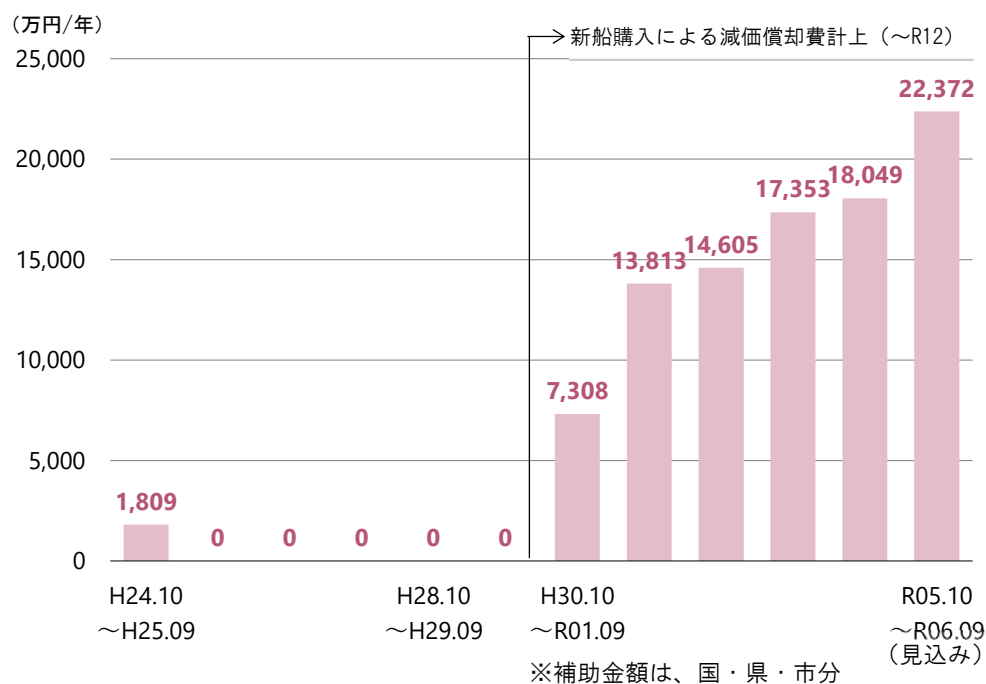


図 2-28 中島関連航路の補助金額の推移

(出典：松山市)

付 2-6 スクールバス

(1) 概要

松山市内では、既存バス路線の利用が不便な 5 地区・6 校で、通学手段としてスクールバスが運行されています。令和 6（2024）年度の運行経費は 5 地区計で約 2,300 万円となっています。

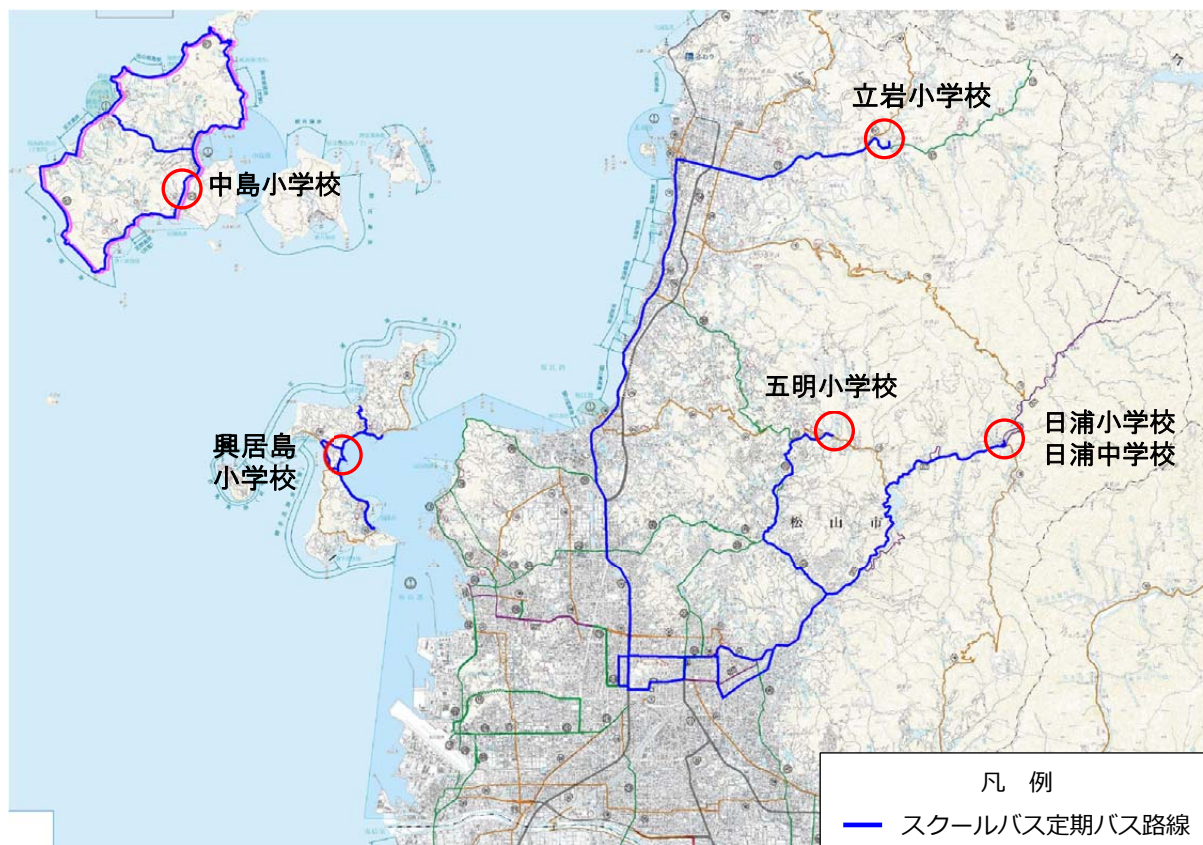


図 2-29 スクールバス運行箇所

（出典：松山市）

地区	対象校	運行日時	運行経路	車種、車両数
日浦地区	日浦小学校 日浦中学校	開校日 登校 3 便 下校 3 便	教育委員会～日浦 1 日 1 往復	29 人乗り マイクロバス 3 台 市有
興居島地区	興居島小学校	開校日 登校 1 便 下校 2 便	由良～興居島 ～泊～興居島 1 日 1 往復半	29 人乗り マイクロバス 1 台 市有
五明地区	五明小学校	開校日 登校 1 便 下校 1 便	教育委員会～五明 1 日 1 往復	29 人乗り マイクロバス 1 台 市有
立岩地区	立岩小学校	開校日 登校 1 便 下校 1 便	教育委員会～立岩 1 日 1 往復	15 人乗り ハイエースバン DX 市有
中島地区	中島小学校	開校日 登校 2 便 下校 3 便	中島小学校～ 1 日 2 往復	10 人乗り ステーションワゴン 2 台 市有

(2) 利用状況

スクールバスの輸送人員は、各地区（小・中学校）とも減少傾向にあります。興居島地区では1回当たりの輸送人員が他地区に比べて多くなっていますが、ここ数年で大きく減少しています。なお、中島地区は令和6（2024）年度からスクールバスが運行開始となっています。

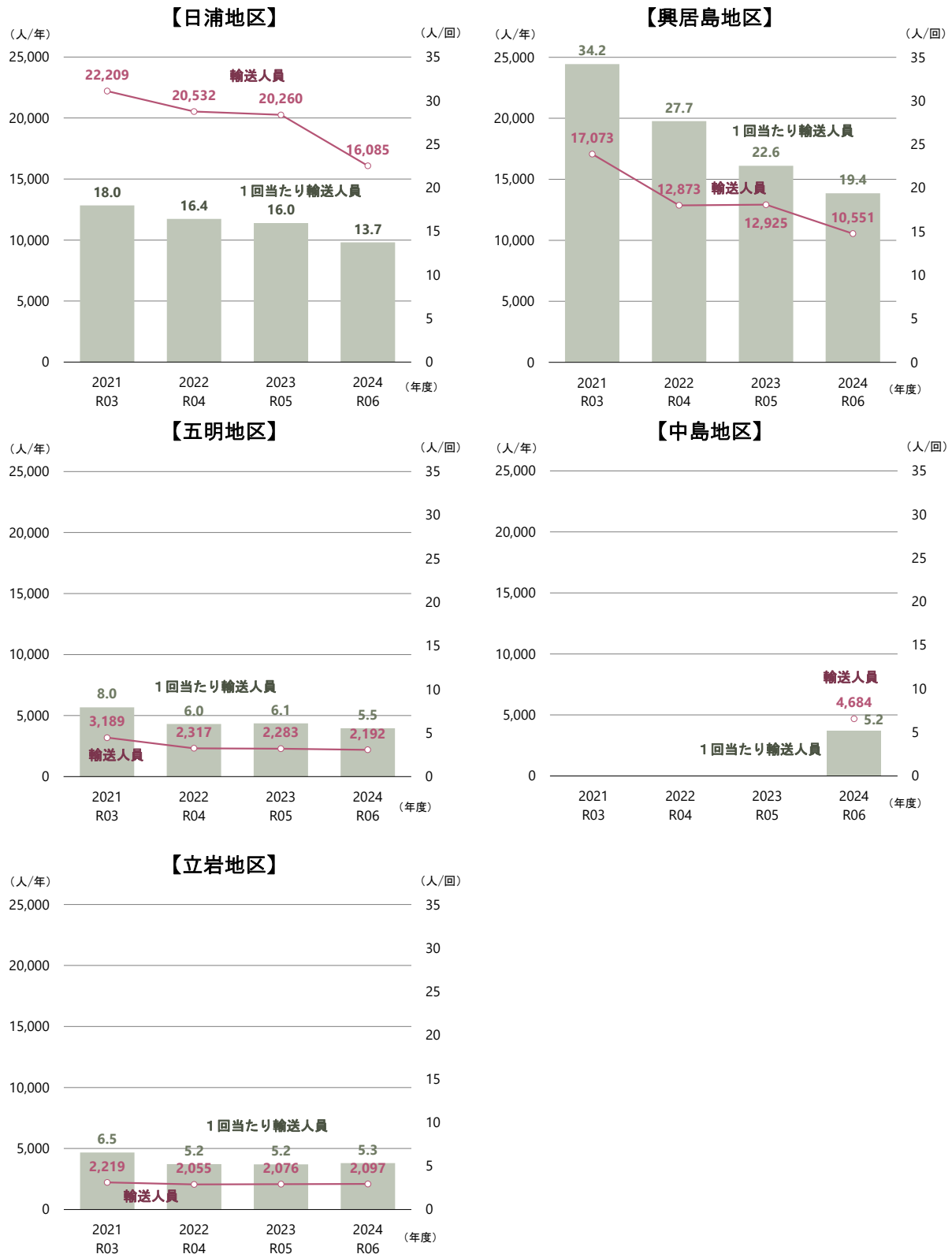


図 2-30 スクールバスの輸送人員の推移

（出典：松山市）

付 2-7 新たなモビリティサービス

(1) 民間相乗り送迎サービス（チョイソコ）

1) 概要

市内中心部の外縁など、既存の地域公共交通の利用が容易でない地域で、デマンド交通として民間による相乗りタクシーの運行が開始されています。

	概 要※
運 行 日	月曜日～金曜日 (土日曜・祝日・長期休暇は運休)
運行時間	9:00～12:00、13:00～16:00
利用料金	3,500 円/月

【利用方法】



※運行地域によって異なる場合があります。



エリア	運行開始	運営者	運行台数
ひさえだ	2021. 1～	NP0 法人さんかくひさえだ	1 台
おのくめ	2022. 5～	NP0 法人まるっとおのくめ	2 台
いしい	2023. 10～	NP0 法人石井わくわく物語	1 台
よど	2025. 5～	NP0 法人ちょこっと多縁よど	1 台

図 2-31 民間相乗り送迎サービスの運行地域

2) 利用状況

延べ利用者数は、「おのくめ」で年間1万人以上、「ひさえだ」でも、年間延べ6,000人以上の利用があります。

利用者の年代は高齢者がほとんどで、特に80歳以上が7割以上を占めています。

リピーターが多く、同一個人が複数回利用している傾向にあります。

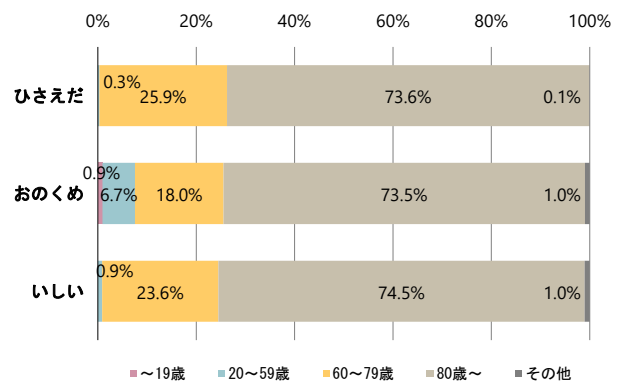


図 2-32 利用者の年代構成（令和6年度末）

（出典：ネットヨタ瀬戸内株式会社）

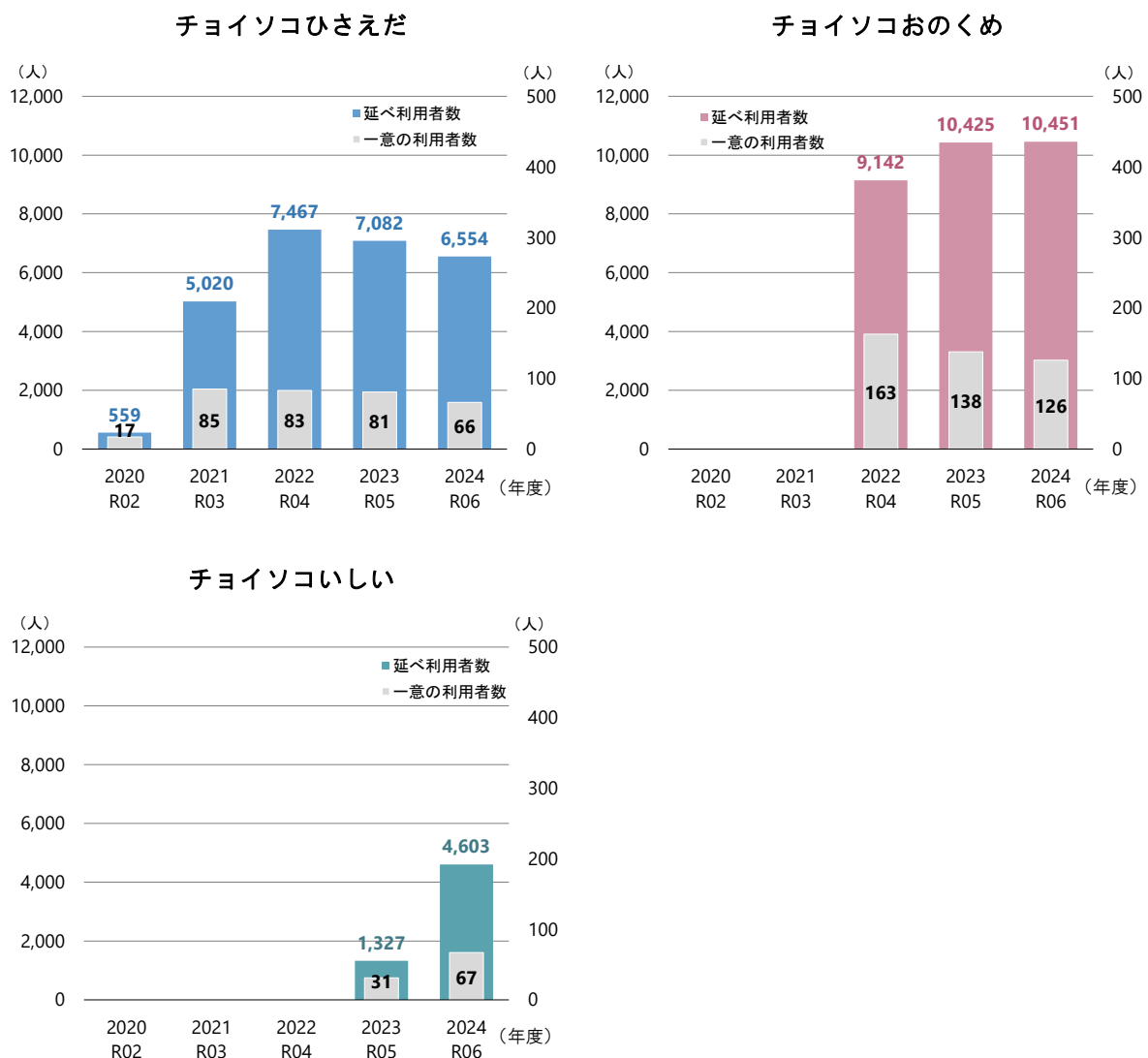


図 2-33 運行エリア別の利用者数

（出典：ネットヨタ瀬戸内株式会社）

3) 収支状況

日平均の運行回数は「おのくめ」で 40 回以上と多く、会員数も 100 人を超えています。

運行経費に対する会費の割合は令和 6（2024）年度で 20～30%程度で、不足分は協賛金などで運営されています。

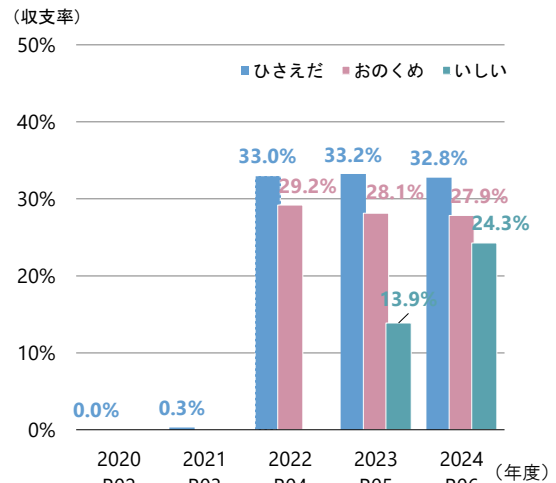


図 2-34 運行経費に対する会費の割合

（出典：ネットヨタ瀬戸内株式会社）

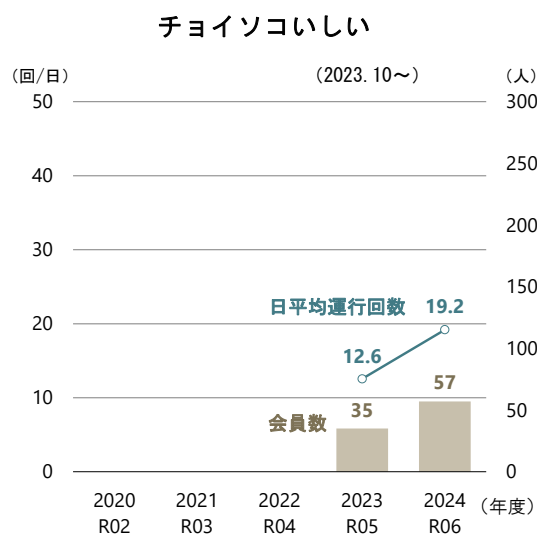
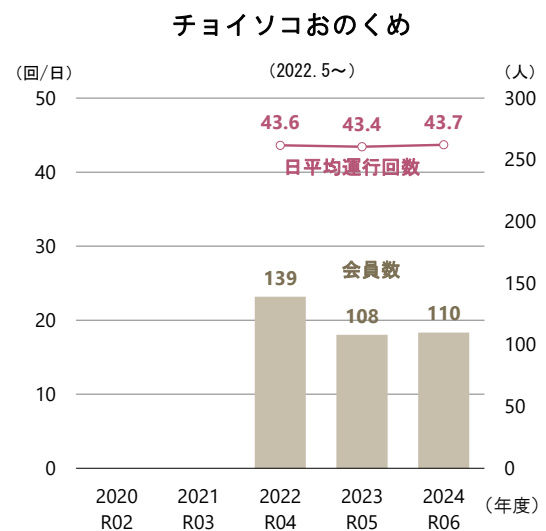
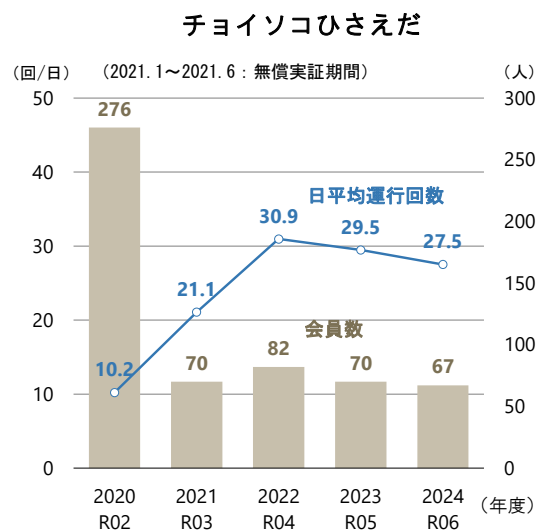
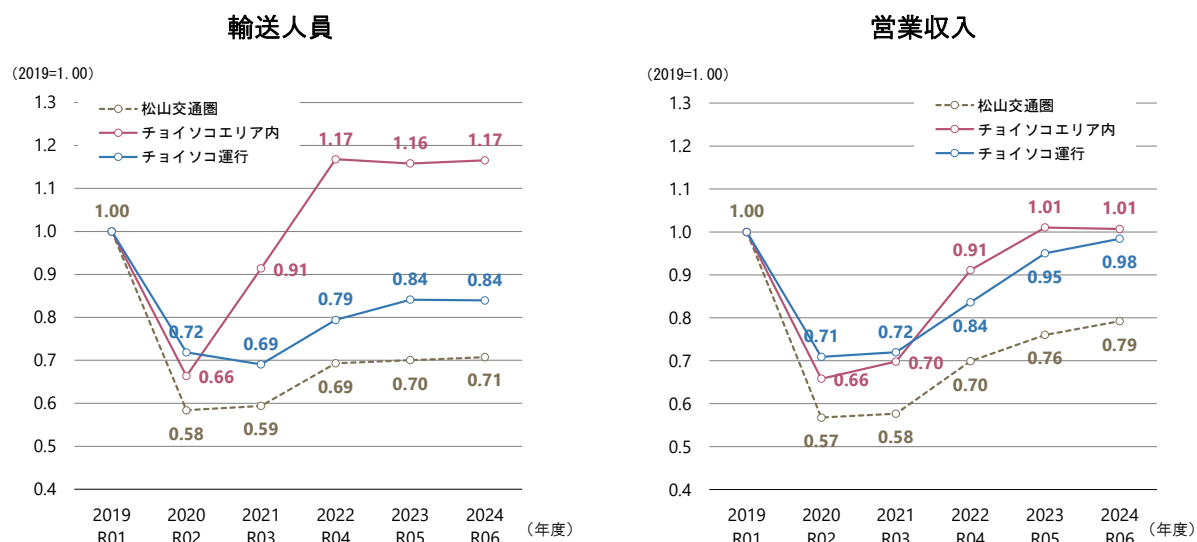


図 2-35 運行エリア別の会員数・運行回数

（出典：ネットヨタ瀬戸内株式会社）

4) タクシーへの影響

チョイソコの運行エリア内のタクシー事業者、チョイソコを運行するタクシー事業者、松山交通圏のタクシー事業者の輸送人員、営業収入の変化を見ると、各事業者とも増加傾向にあり、チョイソコの運行がタクシー事業者に悪い影響を与えていない状況です。



※チョイソコエリア内：8事業者、チョイソコ運行：3事業者

令和元（2019）年～令和6（2024）年の各年データが揃っている事業者のみの集計。

図 2-36 輸送人員・営業収入の比較

（出典：国土交通省 四国運輸局 愛媛運輸支局）

（２）自動運転バス

伊予鉄道郊外線の高浜駅から松山観光港へのアクセス手段として運行されている連絡バスに、レベル４の自動運転バスが導入されました（現在は運行休止、通常車両での運行）。

また、松山市中心部の松山環状線と道後・松山城線では「運転席無人」自動運転レベル４の路線バスが本格運行される予定です。

さらに、松山市梅本でも、期間限定でレベル２の自動運転バスを実証運行する予定です。

【高浜駅～松山観光港での運行概要】

- ・ 運行日 ： 毎日（メンテナンス日など除く）
- ・ 運行区間：伊予鉄道高浜駅前～松山観光港間（往復 1.6km、片道 2 分）
- ・ 運 賃 ： 片道大人 230 円、小児 120 円（完全キャッシュレス）
- ・ 備 考 ： 令和 6（2024）年 12 月開始。路線バスで全国初「自動運転レベル 4」



（出典：株式会社伊予鉄グループ ウェブサイト）

※自動運転レベル４：

特定の走行環境条件を満たす限定された領域で、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。

※自動運転レベル２：

アクセル・ブレーキ操作及びハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。

(3) 日本版ライドシェア

1) 概要

地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6（2024）年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業が創設されました。

松山交通圏でも、10 事業者が許可を受け、うち5 社が運行開始しています。

	概 要
営業区域	松山交通圏 （松山市（島しょ部除く）、東温市及び砥部町及び松前町）
運 行 日	金・土曜日：16 時台～翌 5 時台
許可事業者 （松山交通圏）	◎四国交通株式会社 ◎伊予鉄タクシー株式会社 ◎松山第一交通株式会社 東洋タクシー株式会社 有限会社砥部タクシー ◎富士第一交通有限会社 ◎すみれ第一交通株式会社 松山西第一交通株式会社 愛媛近鉄タクシー株式会社 有限会社空港タクシー ※ ◎は運行開始事業者 （令和7（2025）年9月現在）

2) 稼働状況

実車回数は、月変動はあるものの、月に200 回程度運行されています。

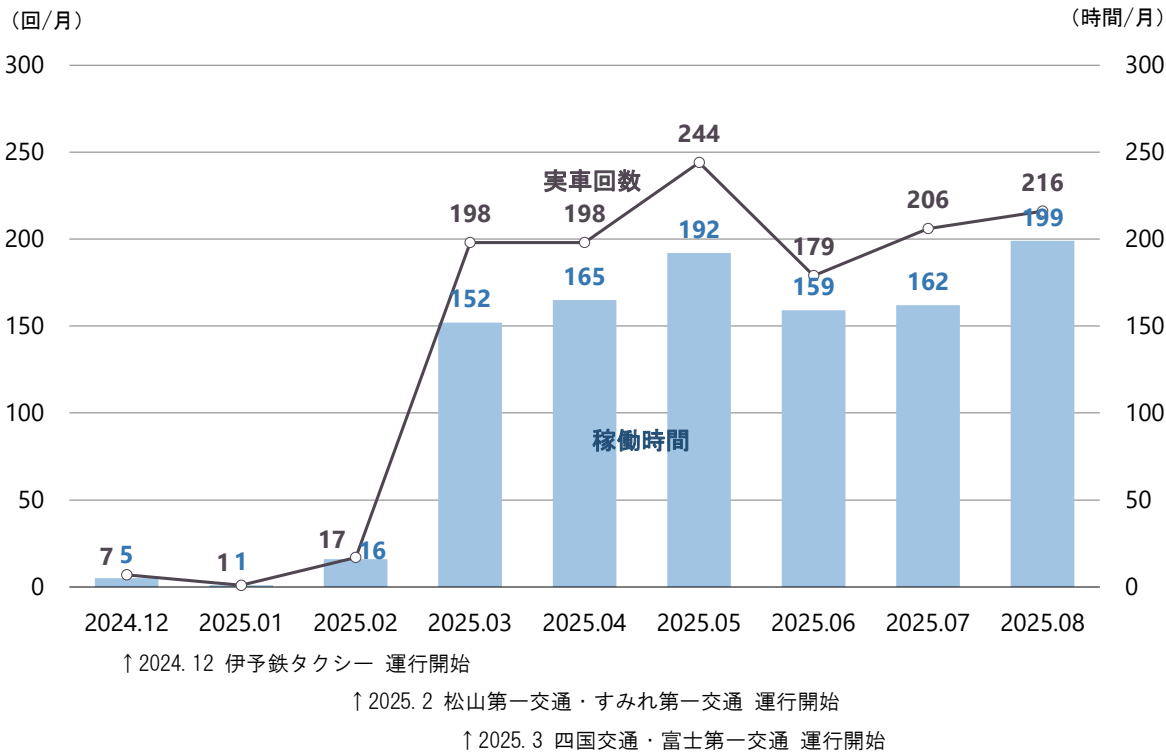


図 2-37 日本版ライドシェア実車回数・稼働時間

（出典：国土交通省 四国運輸局 愛媛運輸支局）

(4) シェアサイクル (HELLO CYCLING)

地域公共交通の機能の補完や代替、地域の活性化、観光振興に資する、松山市の新たな交通システムとしてシェアサイクルの定着を図るため、民間事業者 2 社と松山市の 3 者で協定を締結し、サービスの拡大を進めています。



【利用方法】

Step01 | アカウント作成



Step02 | 検索・予約



Step03 | 利 用

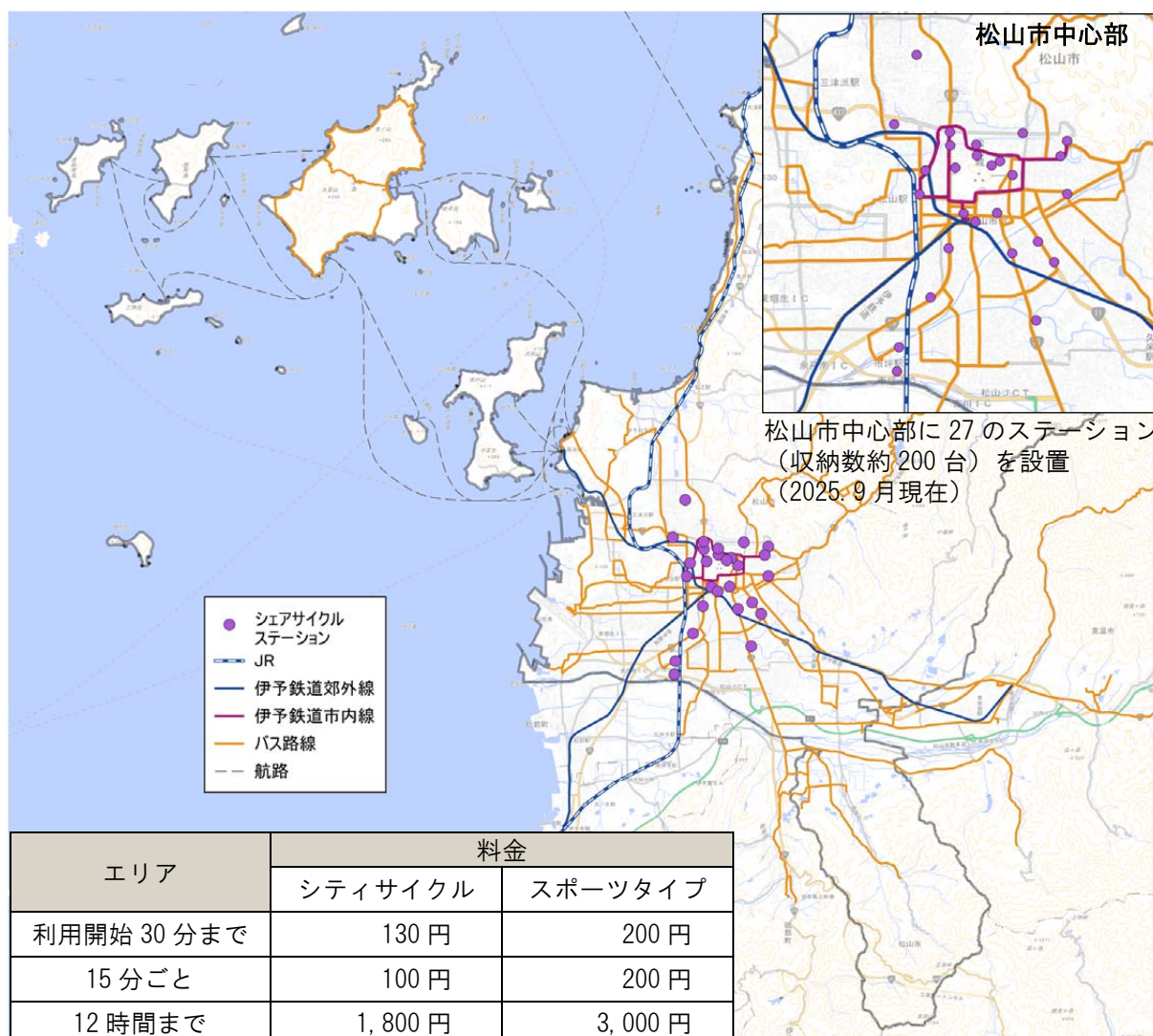


図 2-38 シェアサイクル (HELLO CYCLING)

(出典：HELLO CYCLING ウェブサイト)

付 2-8 公共交通の利便性

(1) 交通空白地域

松山市内では、公共交通の利用が不便又は利用ができない人が、約 15 万人（総人口の 29%）存在しています。

一方で、令和 3（2021）年度から、バス路線が廃線となった地区では、松山市予約制乗合タクシーが運行されており、バスの代替として移動の足が確保されています。

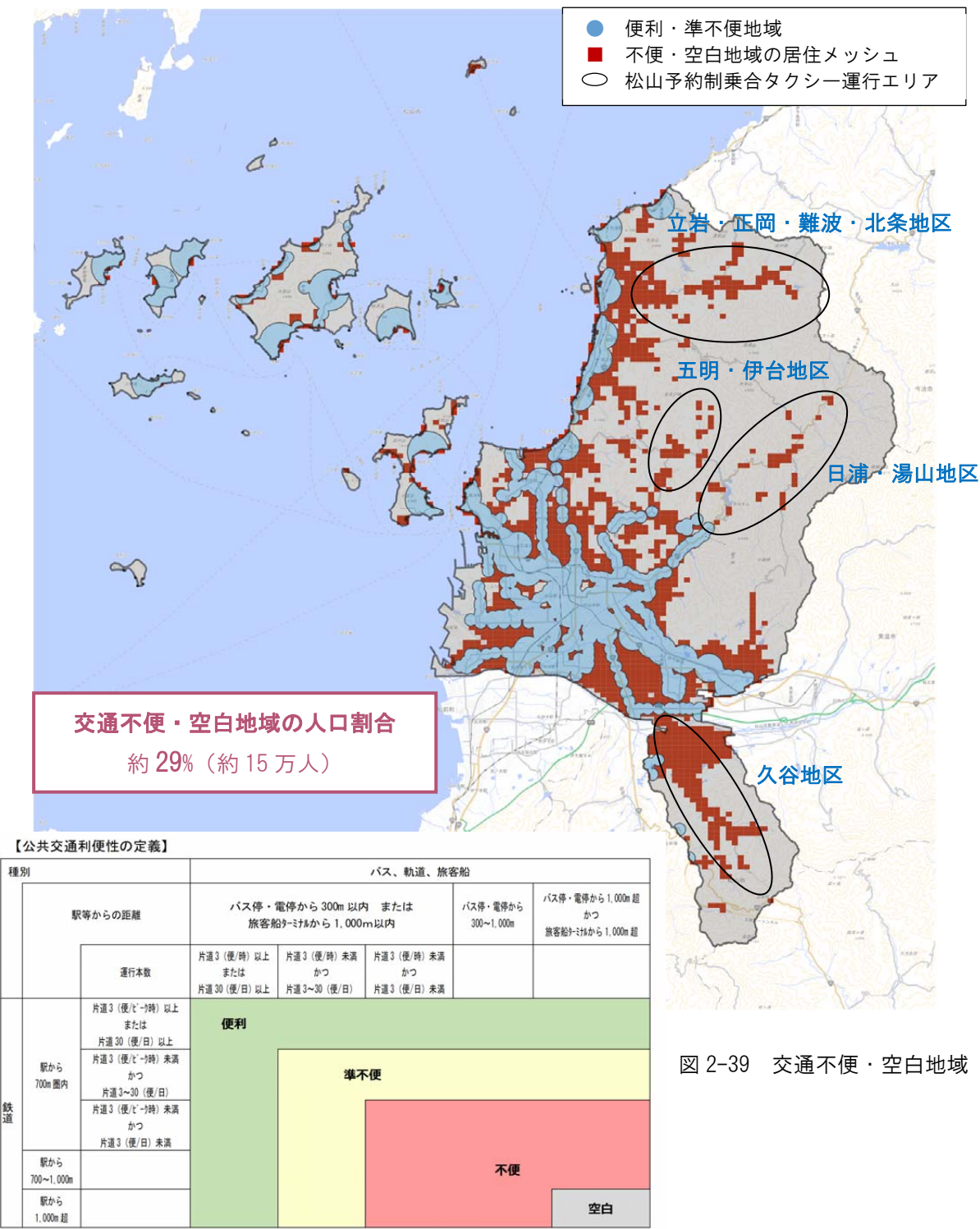


図 2-39 交通不便・空白地域

（出典：松山市立地適正化計画改訂版）

(2) 大規模小売店舗の立地状況

大規模小売店舗は、公共交通の利便性が高いエリアに立地しているため、車から地域公共交通利用への転換の可能性を有しています。

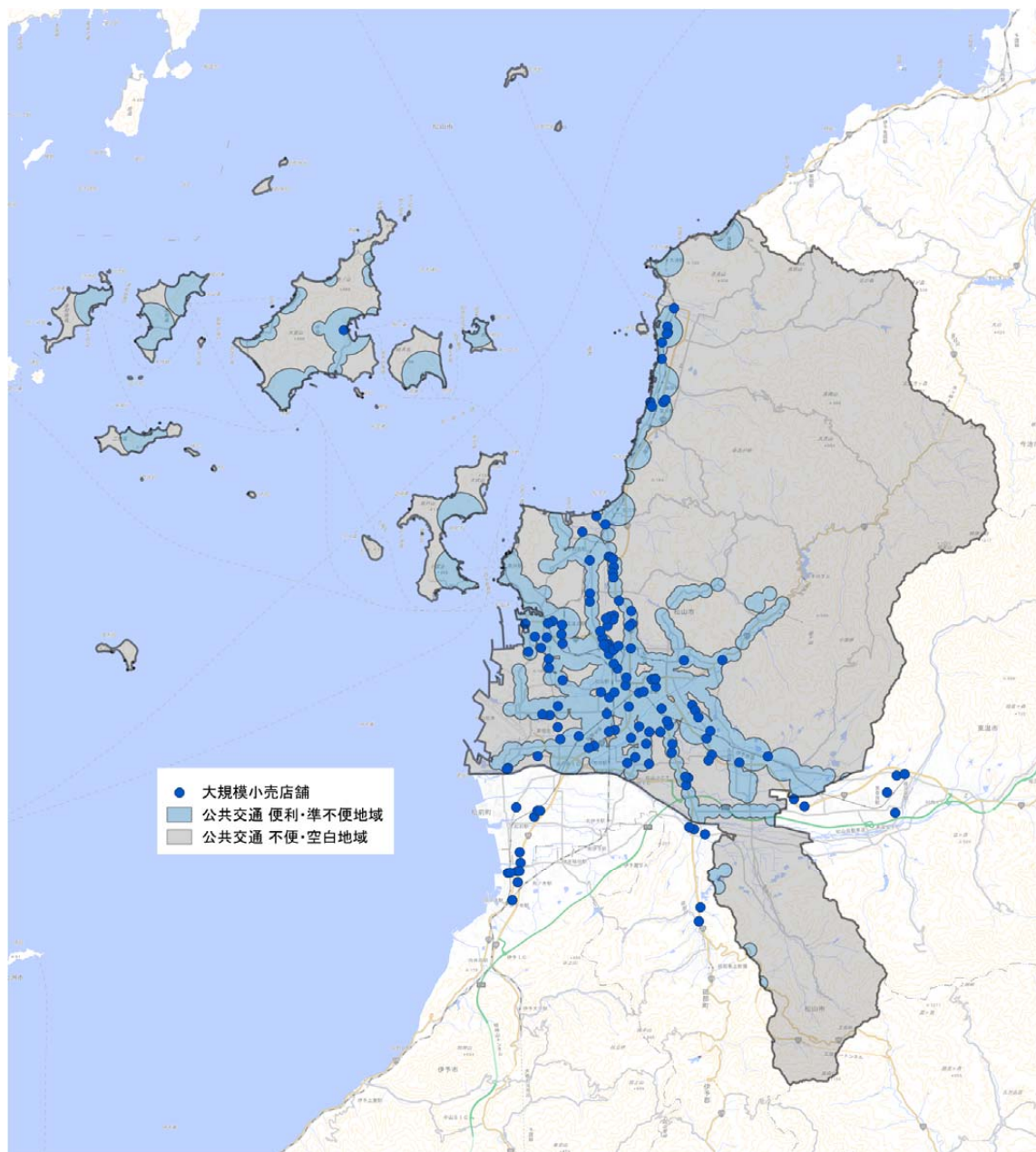


図 2-40 大規模小売店舗の分布

※大規模小売店舗：店舗面積 1,000m² 以上の小売店舗。

(出典：全国小売店舗総覧 2025/東洋経済)

付 2-9 松山都市圏の人の移動

(1) トリップ数の変遷

松山都市圏パーソントリップ調査の結果では、第1回調査時(S54)から第2回調査時(H19)までの約30年間でトリップ数が増加しています。しかし、第3回調査(R05)では、第1回調査時よりも少なく、第2回調査時の約72%にまで減少しています。

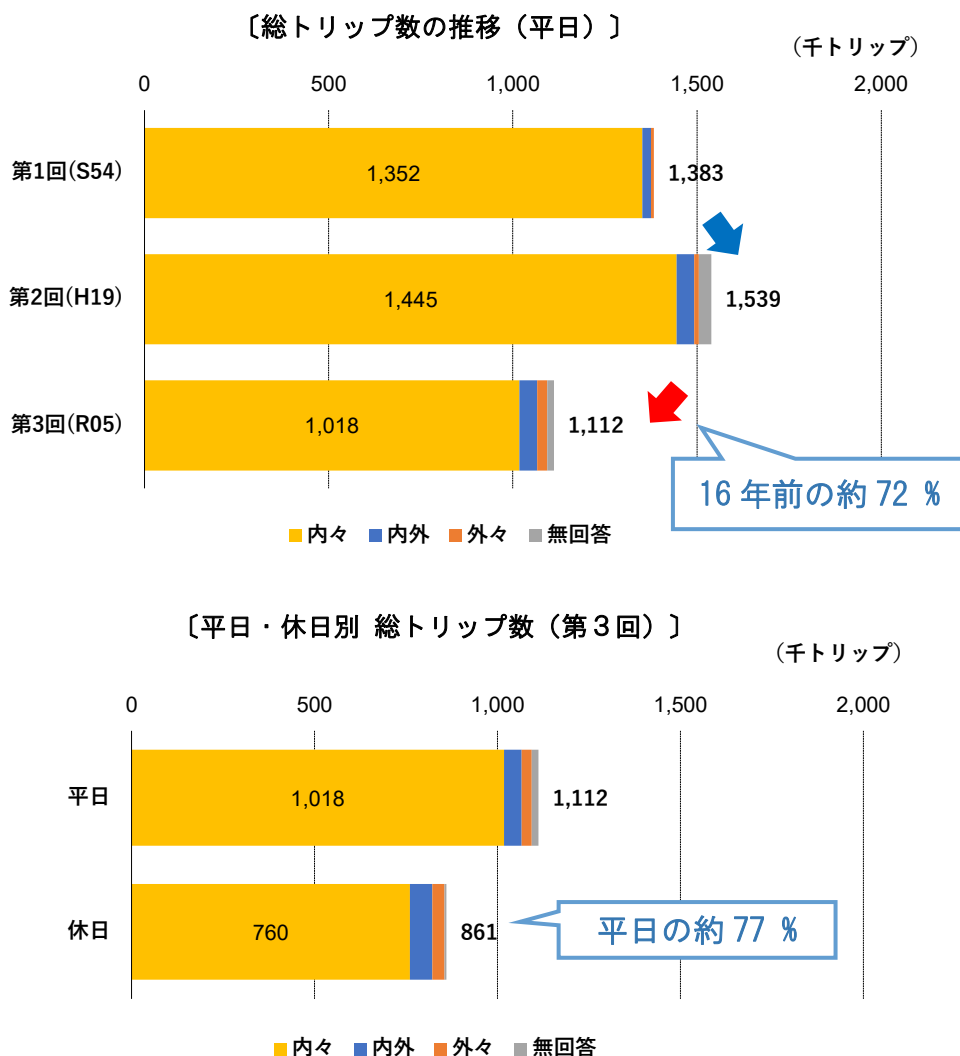


図 2-41 トリップ数の変化

(出典：松山都市圏パーソントリップ調査)

※パーソントリップ調査：

ある1日を対象に、「どのような人が」、「いつ」、「どこからどこへ」、「どのような目的で」、「どのような交通手段で」移動しているのかを調べるもの。

※トリップ：

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位。

(2) 外出者数の変化

65歳以上の外出者数は増加していますが、増加率は人口に比べると低くなっており、外出率は低下しています。

40歳以下の外出者数は大きく減少し、都市圏全体では約2割減少しています。

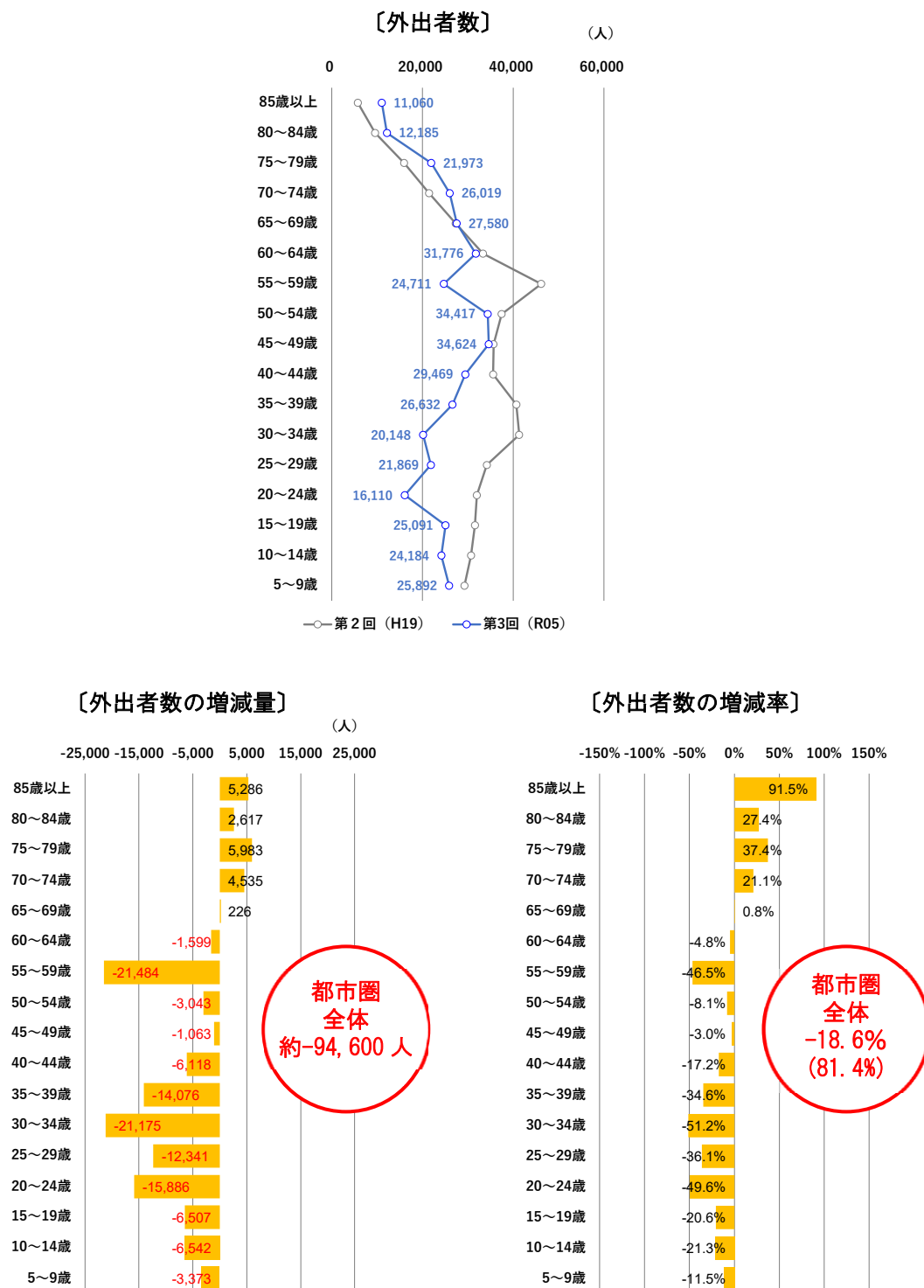


図 2-42 外出者数の変化

(出典：松山都市圏パーソントリップ調査)

(3) ネット原単位

ネット原単位は、85歳以上を除く各年齢階層ともに減少しています。

目的地に行って、その後帰るなど、複数箇所への立ち寄りの減少が伺えます。

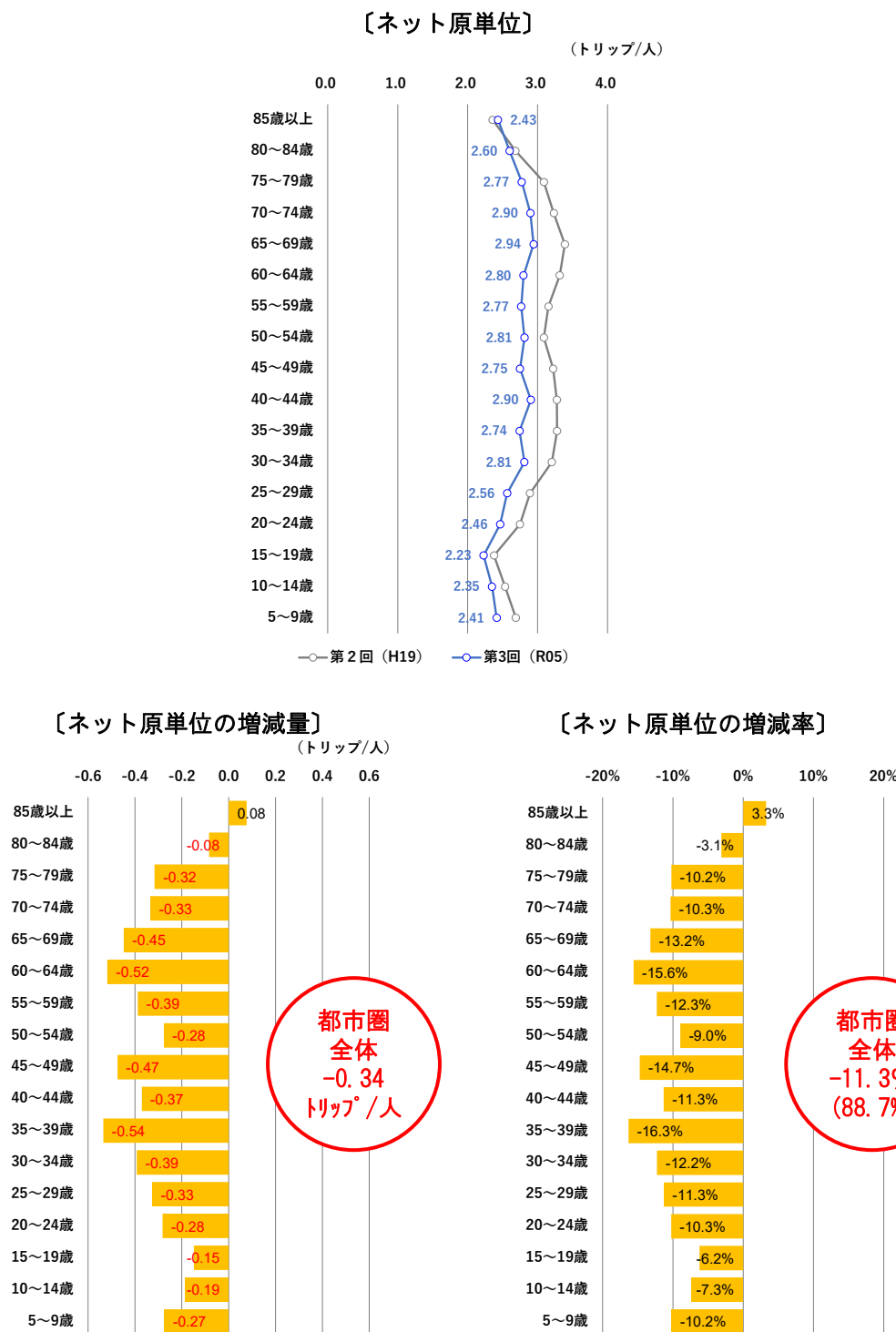


図 2-43 ネット原単位の変化

(出典：松山都市圏パーソントリップ調査)

※ネット原単位：外出者1人/日あたりのトリップ数。

(4) 代表交通手段分担率の変遷

代表交通手段分担率は、自動車が依然として高く、60%に至っています。公共交通は前回調査時同様、4%程度となっています。

前回調査時よりも、徒歩の分担率が増加した一方で、自転車の分担率は減少しています。

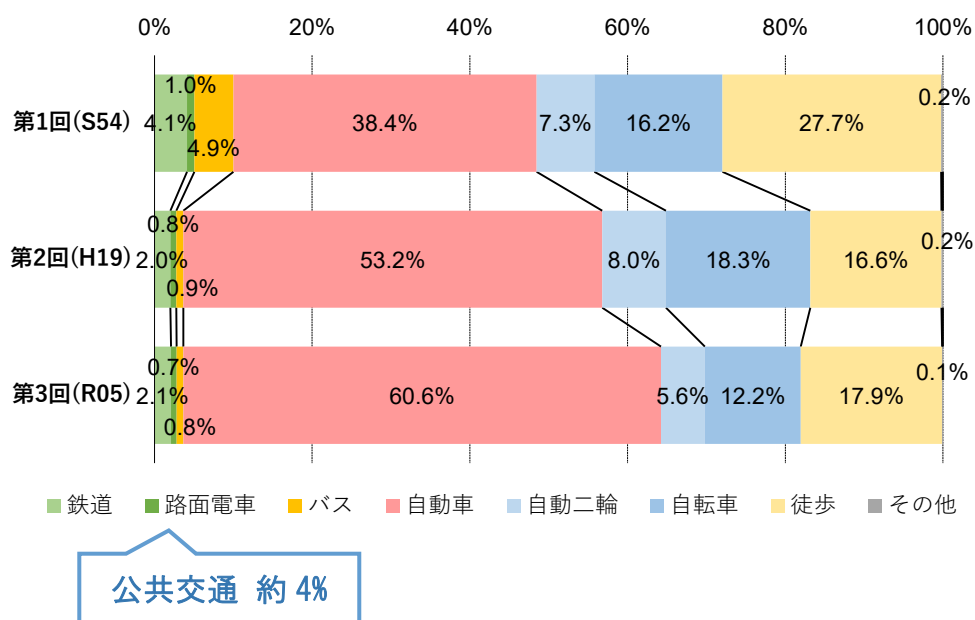


図 2-44 代表交通手段分担率の変遷（松山都市圏）

（出典：松山都市圏パーソントリップ調査）

付 3 上位・関連計画

付 3-1 上位・関連計画の概要

松山市が目指すまちづくりの方向性や公共交通との関わりなどについて、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などの上位・関連計画を整理しました。

整理した計画は、以下のとおりです。

	計 画 名	策 定 年	計 画 期 間
1	第 7 次松山市総合計画	令和 7 年 3 月	〈基本構想・基本計画〉 令和 7 年度～令和 16 年度 〈実施計画〉 令和 7 年度～令和 9 年度
2	松山市都市計画マスタープラン	平成 23 年 3 月	平成 23 年度～平成 42 年度 (概ね 20 年後)
3	松山市立地適正化計画改訂版	令和 6 年 5 月変更	平成 29 年度～平成 42 年度
4	松山市総合交通戦略	平成 22 年 8 月	平成 22 年 8 月～概ね 20 年間
5	愛媛県地域公共交通計画	令和 6 年 6 月	令和 6 年 6 月～令和 11 年 3 月

付 3-1-1 第 7 次松山市総合計画（令和 7 年 3 月策定）

「松山市総合計画」は、市政の最上位の計画として位置付けられるもので、本市の将来のまちのあるべき姿を描くとともに、その実現に向けて、まちづくりの方向性を総合的かつ体系的にまとめた計画です。

（１）計画期間

基本構想・基本計画：令和 7 年度～令和 16 年度までの 10 年間

実施計画：令和 7 年度～令和 9 年度までの 3 年間

（２）まちづくりの理念・将来都市像

松山市の将来のあるべき姿の実現に向けて、まちづくりの理念と、将来都市像として、以下が掲げられています。

《まちづくりの理念》

一人ひとりの幸せが 実現するまちへ
～笑顔を大切に「つながる力」で挑戦～

《将来都市像》

人、まち、仕事がつながる交流拠点
「SETOUCHI まつやま」

（３）まちづくりの分野別未来像

将来都市像を実現するために、11 の政策が掲げられ、それぞれに未来の姿が描かれています。

政策【分野】		政策別未来像
01	子どもを輝く未来へつなぐ【子ども・教育】	地域で子どもを育てている
02	人と人の支えあいをつなぐ【福祉】	つながりと支えあいを大切にしている
03	健康をつなぐ【健康・医療】	健康でいきいき暮らしている
04	自分らしさと誇りをつなぐ【共生社会・コミュニティ】	大好きな松山で、自分らしくいられる
05	ワクワクを全国・世界へつなぐ【都市の魅力】	松山ファンが増えて、集まってくる
06	人と仕事と暮らしをつなぐ【経済・産業】	さまざまな仕事や働き方で、暮らしが豊かになる
07	まちとまちをつなぐ【交通】	自分に合った移動手段で、気軽に出かけられる
08	にぎわいと住みやすいまちをつなぐ【都市空間】	都会と田舎の住みやすさが共存している
09	豊かな自然と暮らしをつなぐ【環境】	自然を大事にして、環境にやさしい暮らしをしている
10	安全と安心をつなぐ【安全・安心】	災害への備えがあり、安心できる
11	つなぐを支える【連携】	つながりがまちの活力になっている

付 3-1-2 松山市都市計画マスタープラン（平成 23 年 3 月策定）

「松山市都市計画マスタープラン」は、土地利用や市街地整備、都市施設整備、自然環境保全、景観形成、防災まちづくりなど、まちの整備・開発・誘導や保全に関する、具体的な指針としての役割を果たす計画です。

（１）目標年次

平成 23 年度から平成 42 年度までの概ね 20 年間

（２）都市づくりの基本方針

方針 1 | 松山市、愛媛県、さらには四国全体の活力を牽引する都心機能を高める

- ・中核市にふさわしい広域拠点としての機能を高める（都市部の機能強化）
- ・広域拠点としての役割を発揮するためのつながりを高める（広域ネットワークの構築）

方針 2 | 住み慣れたまちでの暮らしの安心感を効果的に支える

- ・各地域における日々の暮らしやすさを支える（生活拠点の形成）
- ・ライフステージに応じた生活を効率的に支える（住環境の創出）
- ・災害等に対する住民の意識やまちの安全性を支える（防災性の強化）

方針 3 | 自然環境や地球環境を大切にするまちづくりをひろげる

- ・身近に自然の感じられるまちをひろげる（自然環境の保全）
- ・地球環境への負荷の少ないライフスタイルをひろげる（地球環境の保全、省資源・エネルギー）

方針 4 | 地域固有の資源の保全・活用により活力ある地域づくりを進める

- ・松山の特性をいかした風景をつくる（景観形成）
- ・松山固有の資源を活かしたまちや地域をつくる（地域資源の活用）

（３）将来の都市構造

拠 点	具 体
都心拠点	概ね松山環状線内側
産業拠点	松山空港周辺の工業地、松山中央卸売市場周辺
歴史文化拠点	道後温泉や松山城を擁する城山一帯
広域交通拠点	松山 IC、JR 松山駅、松山市駅、松山空港、松山観光港
地域生活拠点 （交通拠点）	主要な鉄道駅（いよ立花、三津、余戸、堀江、久米、伊予北条駅）
観光・交流拠点	道後温泉や松山城を擁する城山一帯の観光・レクリエーション地区、松山総合公園や松山中央公園、愛媛県営総合運動公園等のスポーツ・レクリエーション地区

軸	具 体
自然環境軸	重信川・石手川等の主要河川
広域・都市内連携軸	四国縦貫自動車道及び都市間を連絡する国道、主要地方道など通過交通を担う道路、主な鉄道

(4) 交通体系の方針

基本方針（公共交通の方針）

- ・ 交通弱者の移動を支えるサービスの確保が重要であるため、多様な公共交通が有機的かつ効率的に連携した交通体系の維持・確立を図る。
- ・ 自動車交通からの転換の受皿として十分に機能するよう、公共交通の利便性の向上を図る。

整備方針（公共交通の方針）

■公共交通機関の利便性の向上

- ・ JR 松山駅における玄関口にふさわしい駅空間の整備
- ・ 公共交通機関の利便性向上（乗り継ぎ利便性の向上、駅と接続するコミュニティバスの導入、サイクルアンドライド、パークアンドライド、バス停のハイグレード化、LRT やノンステップバスの導入支援、駅や電停のバリアフリー化 など）
- ・ 自動車から公共交通への転換促進（モビリティマネジメント、意識啓発活動等の推進）
- ・ バスの利便性向上、地域公共交通の維持確保（バスネットワークの再編、新たな交通システム（デマンドタクシー等）の導入検討、利用促進活動の推進）

■鉄道高架化の促進 ⇒令和6年9月「JR 松山駅付近連続立体交差事業」高架線完成

■鉄軌道の延伸等の検討

- ・ 松山観光港と高浜駅との連携強化 ⇒令和6年12月 自動運転バスの運行
- ・ JR 松山駅西部への路面電車の延伸と松山空港との連携強化

■人口減少地域等における公共交通サービスの維持の検討

- ・ バスや海上交通等の利用促進方策やサービスの適正化、及び支援や市民負担等の在り方の検討

付 3-1-3 松山市立地適正化計画改訂版（令和 6 年 5 月変更）

「松山市立地適正化計画」は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の実現に向けて、都市計画マスタープランを踏襲しつつ、より具体的で実効性のある計画です。

（１）計画期間

平成 29 年度～平成 42 年度

（２）まちづくりの方針

未来に繋げる 都市の再構築

～ 市民誰もが徒歩や公共交通主体で暮らせる、持続可能な都市づくり ～

1. 多様な居住環境・ライフスタイルを支える

- ・ 高次な都市機能の享受やにぎわいに溢れる暮らし、豊かな自然環境と調和したゆとりある暮らし、歴史や文化を身近に感じる風情ある暮らしなど、多様性のある居住環境やライフスタイルを実現可能な都市づくり

2. 安全・安心な暮らしを支える

- ・ 超高齢社会でも、積極的な外出や円滑な移動を支える都市づくり
- ・ 子育てや医療・福祉、買物など、日常生活に欠かせない機能を安心して享受できる都市づくり
- ・ 災害時でも安全・安心な居住環境が確保できる都市づくり

3. 既存ストックを活かす

- ・ 都心内及び都心と各地域とを結ぶ鉄軌道や路線バスなどの公共交通ネットワーク、都市機能施設・居住地集積など、既存ストックをいかした効率的・持続的な都市づくり

（３）目指すべき都市の骨格構造と誘導方針

方針 1 | 上位・関連計画との整合性の確保

- ・ 都市計画マスタープランでの「拠点」・「軸」の位置付けとの整合性の確保

方針 2 | 既存ストック（都市機能施設）の活用

- ・ 既存の都市機能施設（既存ストック）が一定以上集積している地域・箇所

方針 3 | 拠点間や都市機能施設へのアクセス性の確保

- ・ 公共交通による拠点間の連絡性の確保
- ・ 公共交通、徒歩・自転車による都市機能施設へのアクセス性の確保

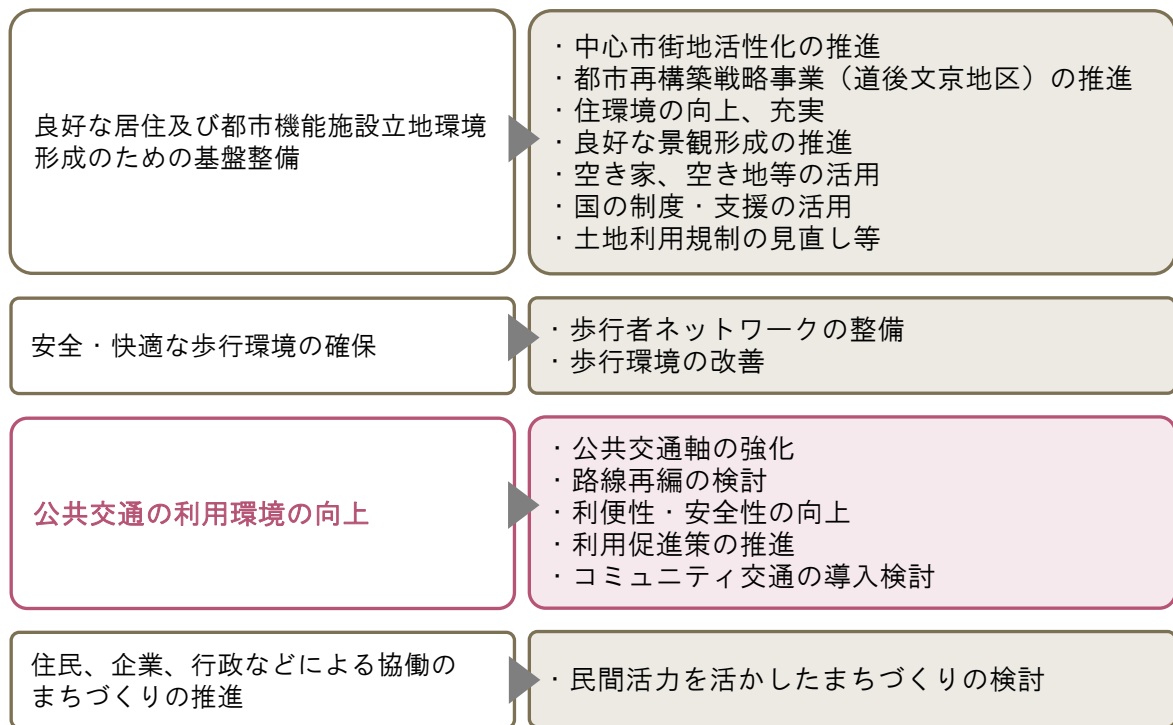
方針 4 | 都市機能施設の維持

- ・ 将来的にも都市機能が維持可能な人口密度が見込まれる地域・箇所

方針 5 | 災害時の安全性確保

- ・ 災害により甚大な被害を受けるリスクの回避

(4) 計画推進方策



付 3-1-4 松山市総合交通戦略（平成 22 年 8 月策定）

「松山市総合交通戦略」は、松山都市圏の現状、交通行動や土地利用など基礎的な空間整備の状況、並びに将来の都市交通の課題を把握するとともに、当該課題等に基づき、将来の総合的な都市交通体系のあり方や具体施策を定めた計画です。

（１）計画期間

平成 22 年 8 月から概ね 20 年間

（２）基本理念

『人・まち・地球 快適交通のまち 松山』

（３）基本方針

基本方針 1 | 集約的な都市構造の実現に向けた交通体系の確立

- ・ 本格的な少子高齢社会の到来に対応した交通施策を展開
- ・ 歩いて暮らせる街づくりに寄与する交通基盤の整備

基本方針 2 | 広域的な交通体系の確立

- ・ 放射環状型交通網の実現に向けた骨格軸の形成
- ・ 陸・海・空の拠点ネットワークの強化
- ・ 観光・交流ネットワークの強化

基本方針 3 | ひと・車・公共交通が連携した総合的な交通体系の確立

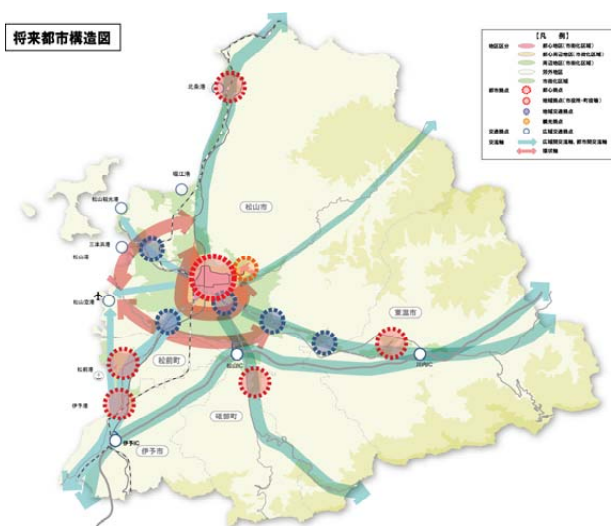
- ・ 交通結節機能を強化するための交通施策を展開
- ・ 手段選択性の向上に寄与する交通施策を展開

基本方針 4 | 環境負荷の小さい交通体系の確立

- ・ 人にやさしい交通環境の整備
- ・ 低炭素社会づくりに寄与する交通環境の整備

（４）交通計画の展開方針

- ・ 広域道路の配置
- ・ 都市圏骨格道路（環状道路）の配置
- ・ 市街地道路の配置
- ・ 歩行者・自転車ネットワークの形成
- ・ 道路空間の再配分・高度利用
- ・ 駐輪施設の配置
- ・ サービスの多様化
- ・ 公共交通ネットワークの拡充・再編
- ・ 交通結節点の機能強化
- ・ 公共交通のサービス水準の向上
- ・ 交通手段変更の推進
- ・ 自動車の効率的利用の推進
- ・ 自動車の乗り入れ規制
- ・ 低公害車両の導入推進



付 3-7

付 3-1-5 愛媛県地域公共交通計画（令和 6 年 6 月策定）

「愛媛県地域公共交通計画」は、平成 30 年 3 月に策定された「愛媛県地域公共交通網形成計画」以降の、コロナ禍による生活様式の変化や 2024 年問題、担い手不足、MaaS 等の技術進展、法改正などの環境変化を踏まえ、愛媛県の地域公共交通ネットワークの将来像と再構築の方向性を広域的な観点から示す新たな計画です。

（１）計画期間

令和 6 年 6 月～令和 11 年 3 月

（２）基本方針

基本方針

多様な関係者の「共創」による、
使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保

（３）計画目標と実施事業

計画目標	実施事業
既存公共交通網の再編・最適化	・ 地域間交通・地域内交通が担う役割の設定 ・ 拠点間の接続強化 ・ 生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定 ・ バス路線（幹線・支線）の分割、再編 ・ JR 予土線・予讃線海まわり線の利用促進・利便増進
公共交通を 使いたくなる環境整備	・ 既存の交通結節点の利便性向上 ・ 乗り場環境の改善による快適性向上 ・ 低床・環境対応車両の導入推進 ・ 多様な交通手段の導入によるラストワンマイルの補完 ・ 自転車利用者に対する利用促進（サイクルトレイン）
サービスや運営の 高度化	・ バス情報のデジタル化の推進 ・ キャッシュレス決済の導入 ・ MaaS 等の新たなモビリティサービスの推進 ・ 公共交通利用の定額制導入に向けた可能性検討 ・ 貨客混載による公共交通の利活用
運転手等の確保・ 魅力向上	・ 運転手等の人材確保に向けた広報・啓発 ・ 運転手等の育成に向けた支援 ・ 運転手等の魅力向上に向けた検討
公共交通に対する 愛着形成	・ 公共交通利用による観光モデルルートの設定 ・ 観光目的でのバス運行の充実 ・ 県民に対する公共交通を利用した外出の促進（モビリティ・マネジメント） ・ 地域と連携した公共交通利用促進策の実施

付 3-2 松山市地域公共交通網形成計画の概要と進捗

松山市では、平成 31 年 3 月に、「松山市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

その後、令和 6 年 3 月に、新型コロナウイルス感染症の拡大やパーソントリップ調査データの活用などを踏まえて、計画期間を令和 8 年 3 月まで延長し、本計画に基づき、地域公共交通に関わる施策・事業に取り組んできました。

本計画の概要と、施策・事業の進捗状況は以下のとおりです。

(1) 策定年月

平成 31 年 3 月策定／令和 6 年 3 月改訂

(2) 計画期間

平成 31 年 4 月～令和 8 年 3 月（7 年間）

(3) 基本方針と計画の目標

「みんなで育てる みんなの足」を推進方針として、3 つの基本方針と 4 つの目標が設定されています。

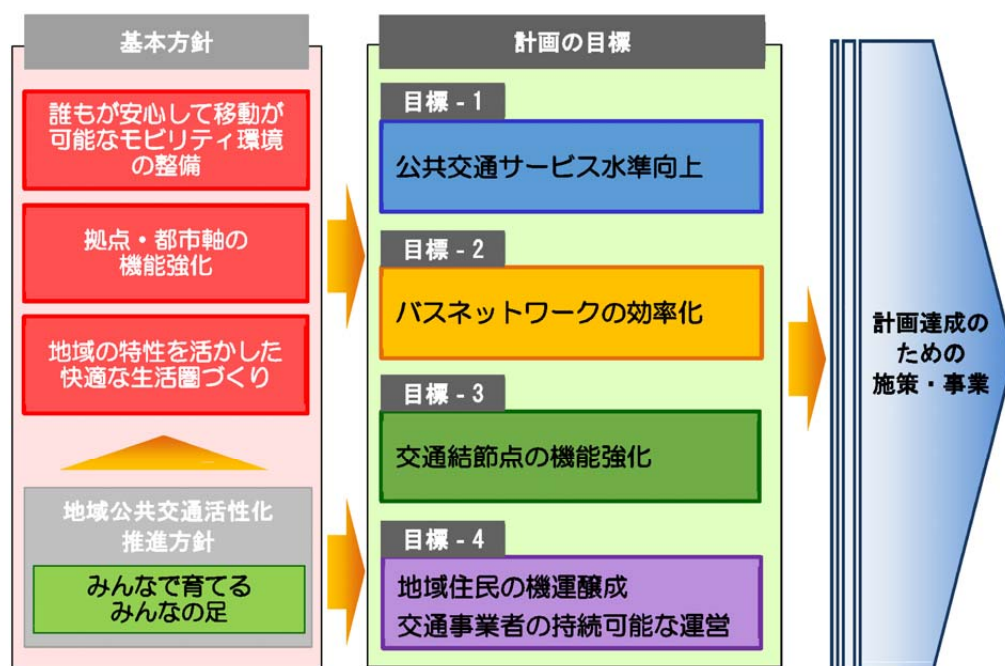


図 3-1 基本方針と計画の目標

(4) 目標達成のための施策・事業

利便性・安全性に配慮した利用しやすいさの向上

- ・車両バリアフリー化の推進
- ・自動車から公共交通転換を促進



ノンステップバス



ユニバーサルデザインタクシー

幹線・準幹線・支線交通への分離による効率的な運行の検討

- ・幹線・準幹線交通での高サービスの提供
(高頻度・高速度なバス路線、運賃体系の見直し)
- ・支線交通のサービス向上
(新たな路線の導入、拠点・幹線交通などへのアクセス性確保)

デマンド交通等の運用支援

- ・ごごしまふれあいタクシーへの運用支援



デマンド交通



交通空白地有償運送事業

乗継環境改善・情報提供の充実

- ・乗継環境の改善



スマホバスロケ



松山市駅前広場の整備



モビリティ・マネジメント

- ・ 広報活動・イベントの実施
- ・ 公共交通の定期利用促進
- ・ 地域住民が主体となる公共交通の仕組みづくり



小学校への出前授業

住民ワークショップ

(5) 運用基準による路線バスの見直し

本計画で設定された支線の運用基準に伴い、一部路線バスのコミュニティ交通（デマンド交通）への転換が位置付けられ、令和3年度から松山市予約制乗合タクシーの運行を開始しています。

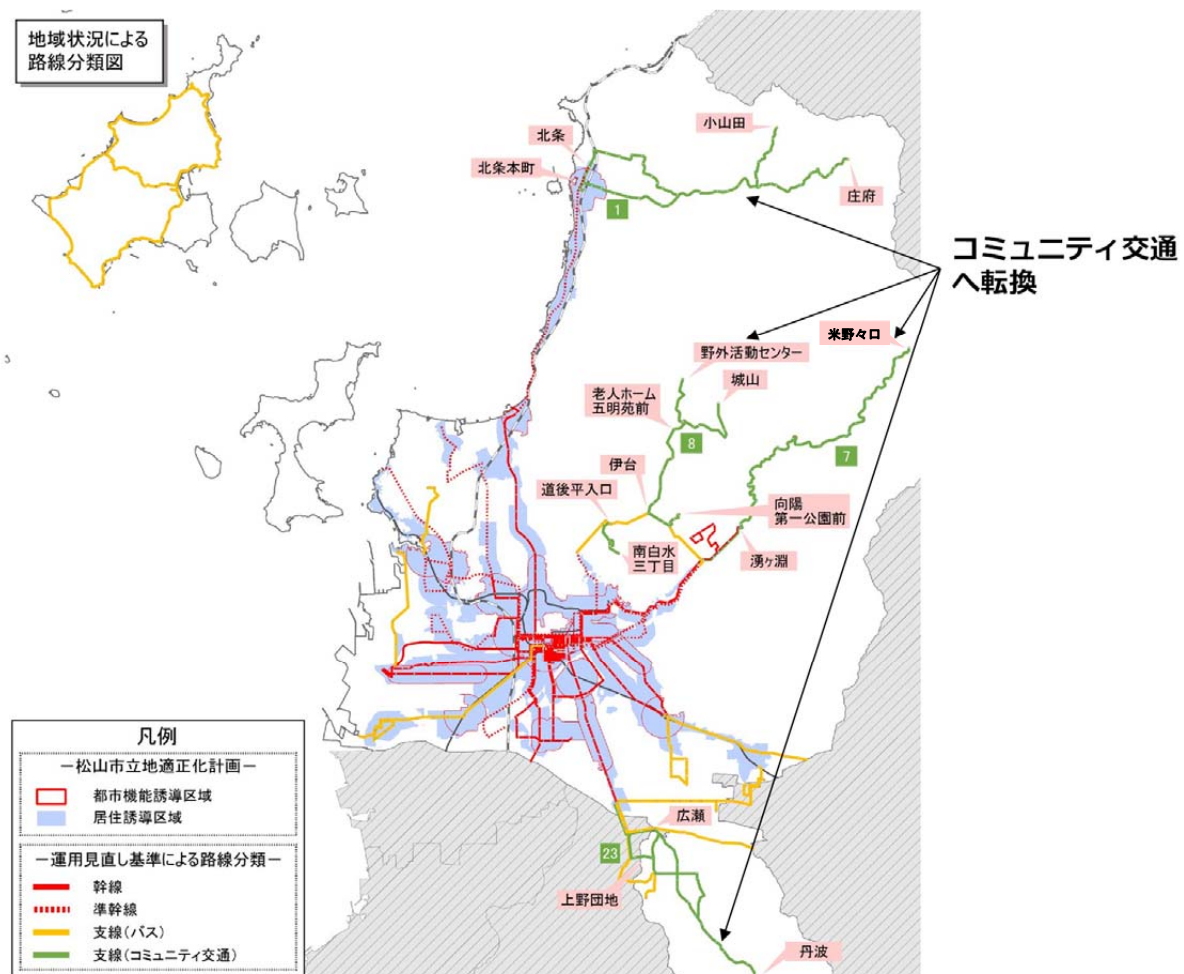


図 3-2 コミュニティ交通への転換路線

(6) 評価目標と達成状況

ノンステップバスなどの導入率は、目標を上回る結果となっています。

その他指標は、新型コロナウイルス感染症の影響などもあって、未達成となっています。

事業名	指標	現況 (基準値)	目標値 (R7 年度)	最新値
車両バリアフリー化 の推進	ノンステップバス などの導入率	80.3 % (H29 年度)	92.0 %	93.9 % (R6 年度)
自動車から 公共交通転換を促進	高齢者の外出率	66.6 % (H27 年度)	66.6 % [現状維持]	65.5 % (R3 年度)
	高齢者の 免許返納者数 (65 歳以上)	1,857 人/年 (H29 年度)	2,500 人/年	2,307 人/年 (R6 年度)
幹線・準幹線交通で の高サービスの提供	バス利用者数	7,854 千人/年 (H28 年度)	7,854 千人/年 [現状維持]	5,800 千人/年 (R6 年度) ※参考値
支線交通の サービス向上	不便地域・空白地域 の比率	26.2 % (H22 年度)	25.0 %以下	29.4 % (R6 年度)
デマンド交通等の 運用支援				
乗継環境の改善	乗継拠点 (駅・バス停) での利用者数	18,455 千人/年 (H28 年度)	18,455 千人/年 [現状維持]	16,313 千人/年 (R6 年度)
乗継拠点整備 (松山市駅・ JR 松山駅)				
広報活動・ イベントの実施	バス定期券 利用者数	2,830 千人/年 (H28 年度)	2,830 千人/年 [現状維持]	2,207 千人/年 (R6 年度) ※参考値
公共交通の 定期利用促進				
地域住民が主体 となる公共交通の 仕組みづくり				

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