

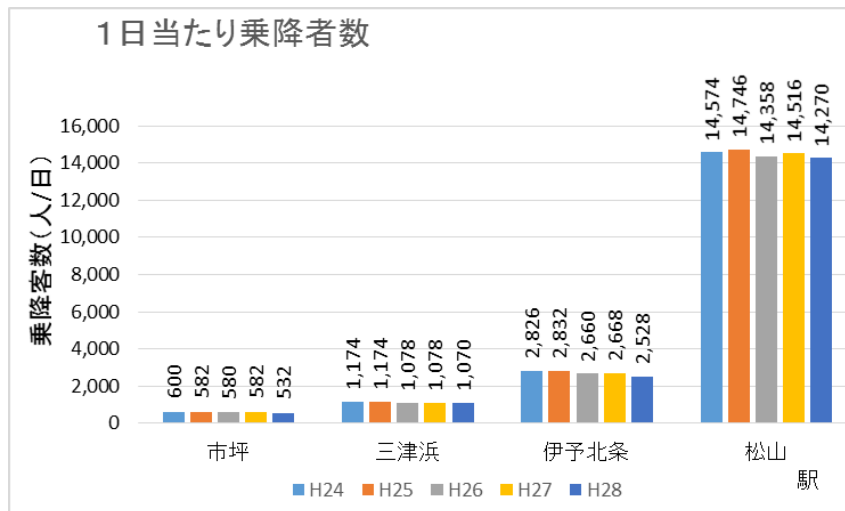
4.2 公共交通の現状

4.2.1 鉄軌道の現状

(1) JR の状況

予讃線は松山駅を中心に南北を結ぶ路線であり、市中心部と郊外部、今治市などの市外を結ぶ路線として利用されています。

主要駅の利用者数（乗降）では、大きな増減は見られず、2016（平成 28）年では、松山駅が約 1 万 4,000 人/日と最も多く、伊予北条駅で約 2,500 人/日、三津浜駅で約 1,100 人/日、市坪駅で約 500 人/日であり、郊外部では利用者が少なくなっています。



出典：「国土数値情報 駅別乗降客数データ」

図 4.6 JR 主要駅の利用者数

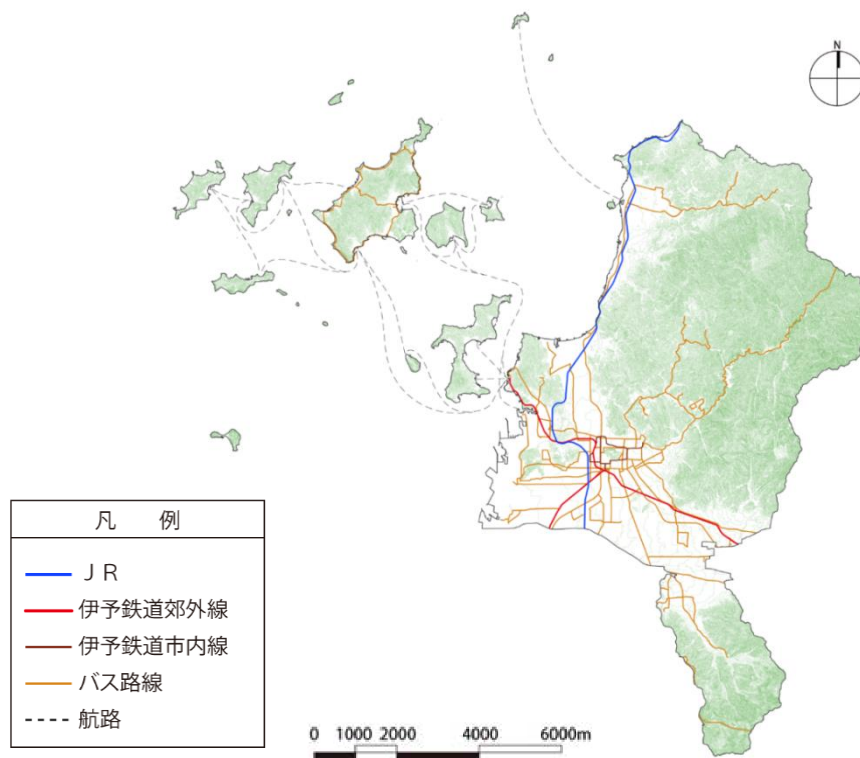


図 4.7 公共交通網

(2) 伊予鉄道の状況

中心部においては、松山城を取り囲むように市内電車網（路面電車）が敷設されています。また、郊外と中心部を結ぶ路線として、高浜線、横河原線、郡中線があります。

モータリゼーションの進展により、郊外電車（鉄道）の利用者数はピーク時の1/2程度、市内電車（軌道）は1/3程度にまで減少し、2000（平成12）年以降は横這い状態を維持しています。

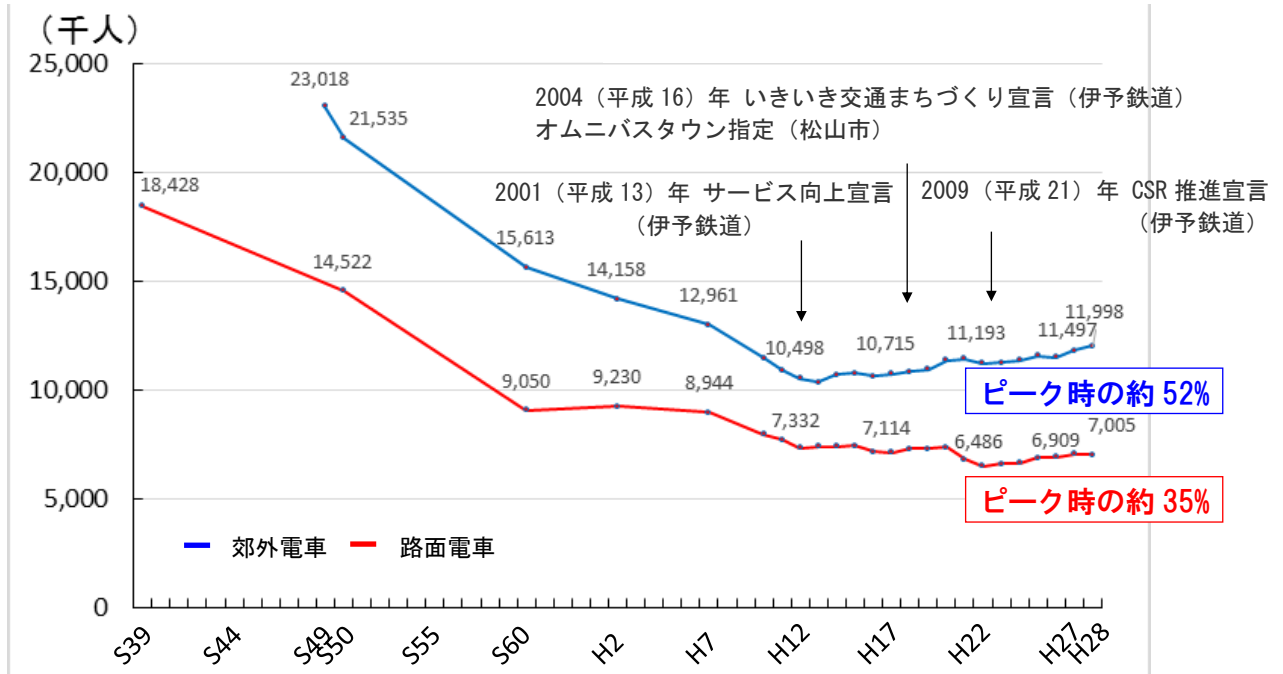


図 4.8 伊予鉄道電車の輸送人員の推移

市内線		郊外線	
駅名	乗降客数(2014年) 人/日	駅名	乗降客数(2014年) 人/日
古町	4,598	石手川公園	408
萱町6丁目	367	いよ立花	2,052
本町6丁目	977	福音寺	1,592
木屋町	644	北久米	1,194
高砂町	314	久米	2,664
清水町	439	鷹ノ子	1,073
鉄砲町	735	平井	992
赤十字病院前	1,480	梅本	1,612
平和通1丁目	337	松山市	18,461
道後温泉	3,067	大手町	2,626
道後公園	712	古町	4,598
南町	1,102	衣山	2,021
上一万	1,511	西衣山	1,176
警察署前	1,022	山西	2,422
勝山町	1,632	三津	2,047
大街道	5,168	梅津寺	271
県庁前	890	港山	320
市役所前	788	土橋	876
南堀端	685	土居田	1,999
松山市駅前	7,976	余戸	2,305
西堀端	530	鎌田	1,056
本町3丁目	76		
本町4丁目	72		
本町5丁目	76		
大手町	553		
松山駅前	3,945		
宮田町	909		

出典：国土数値情報 駅別乗降客数データ

図 4.9 乗降客数

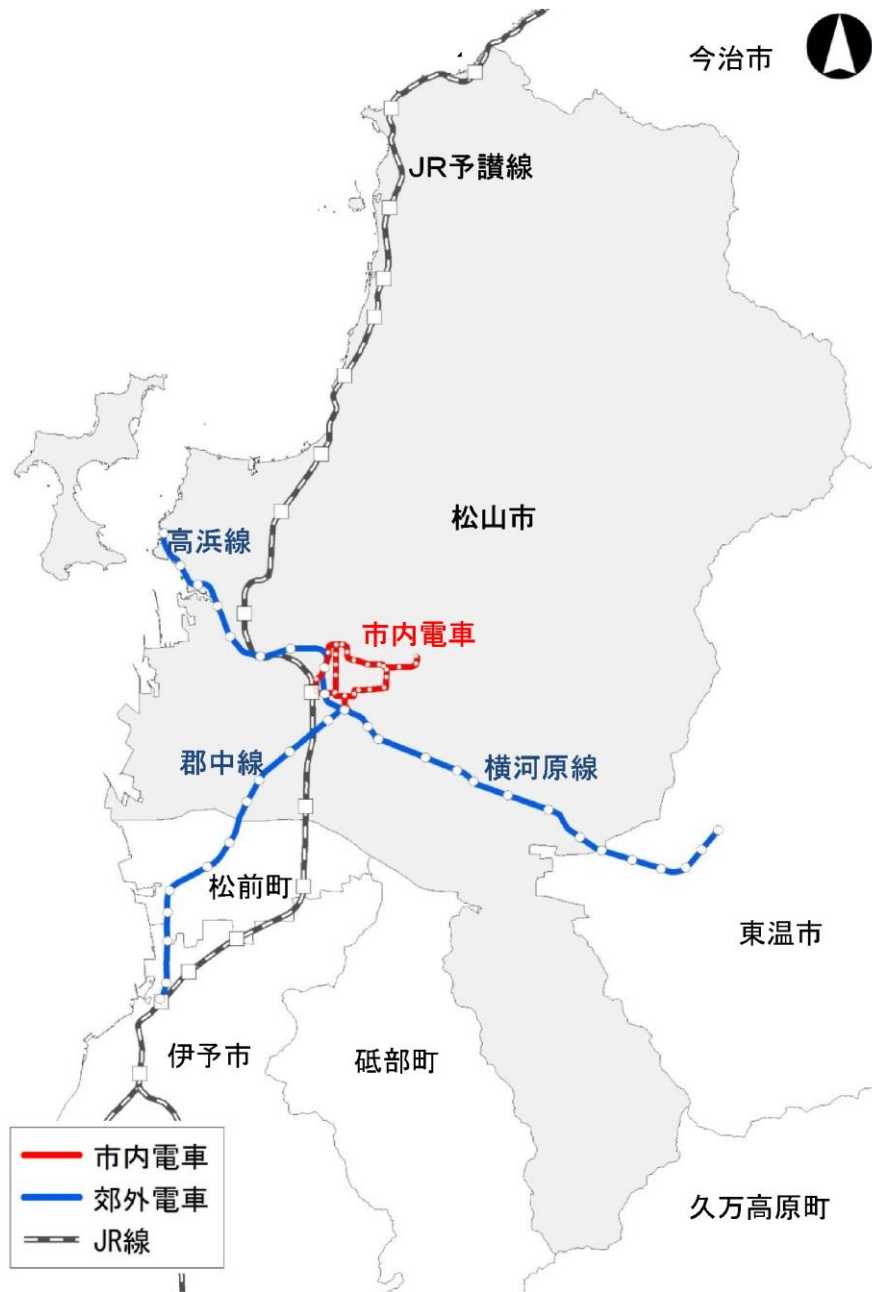


図 4.10 路線図

4.2.2 路線バスの現状

(1) バス路線

ほとんどのバス路線が松山市駅を中心として各地に連絡する放射型の系統となっています。郊外の鉄道駅へのアクセス性向上を目的としたフィーダー路線や中心部を循環する路線なども運行されています。

鉄軌道交通同様、バスの輸送人員もピーク時の1/5程度にまで減少し、2002（平成14）年以降は横這い状態となっています。

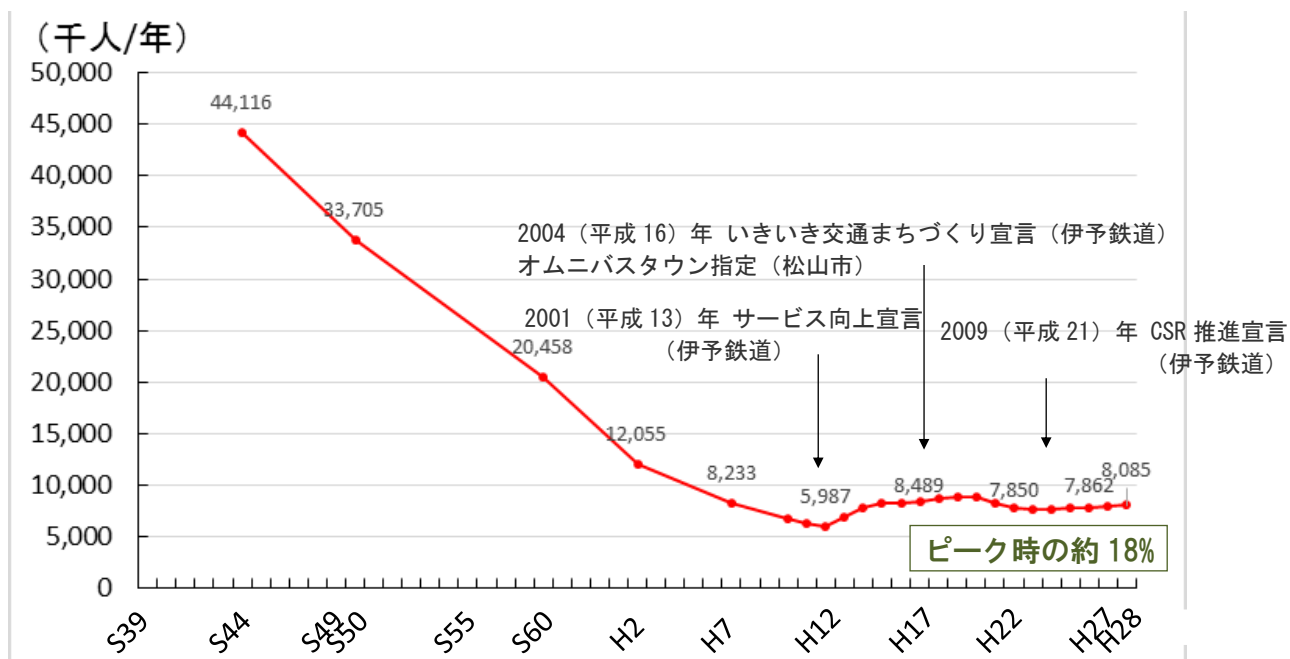


図 4.11 路線バス（伊予鉄バス）の輸送人員の推移

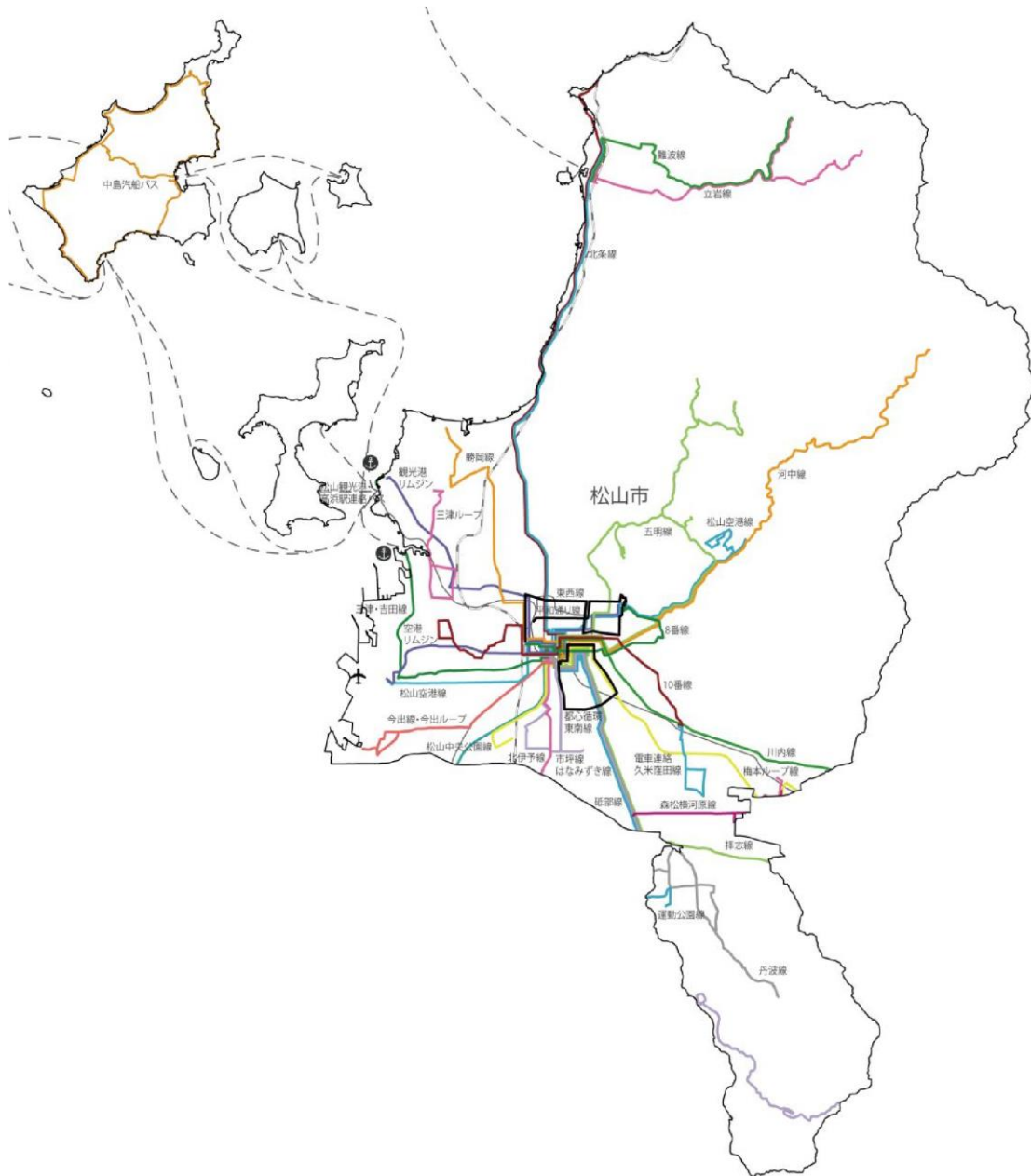
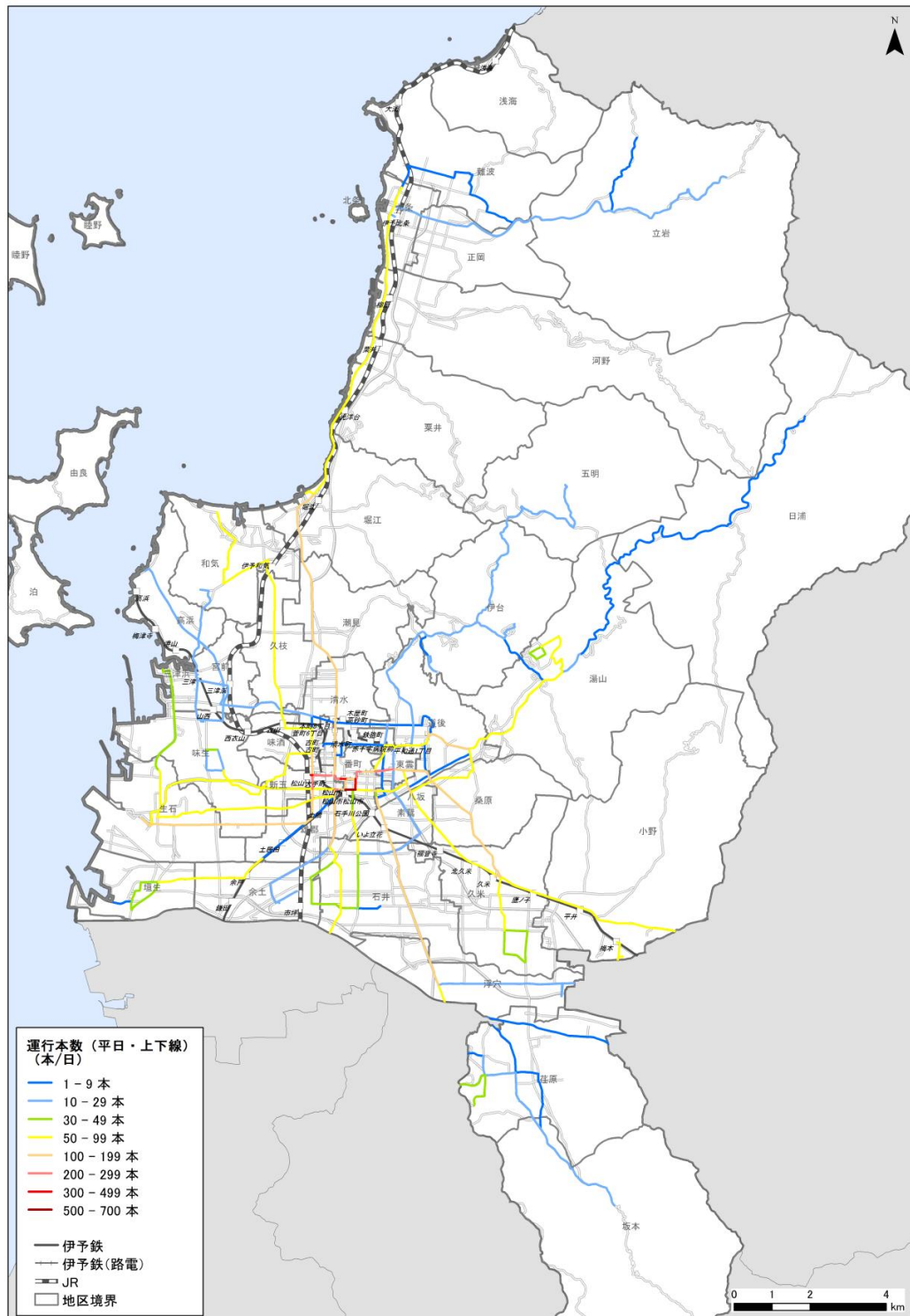


図 4.12 バス路線網図

(2) 運行本数

番町や東雲のような都心部では、複数のバス路線が通過する場合は上下線合わせて300本/日の運行区間があります。その一方で、一部の運行区間では10本/日未満で運行している区間もあります。

難波、正岡、立岩、五明、日浦、伊台、湯山、荏原、坂本といった郊外の地区では、30本/日未満の運行が多く、一部区間では10本/日未満の運行状況となっています。

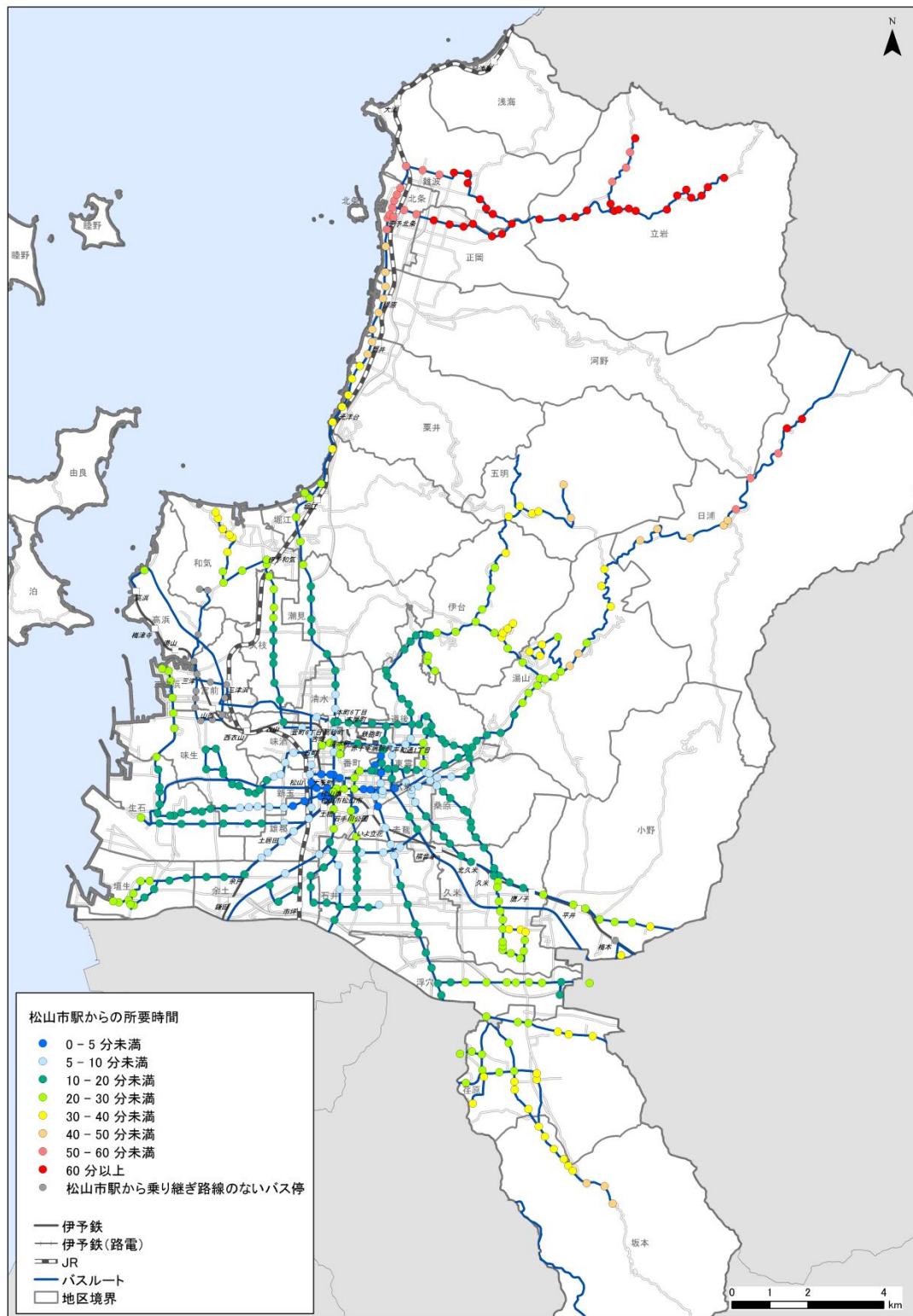


伊予鉄バス時刻表より集計

図 4.13 バス運行本数

(3) 所要時間

松山市中心（松山市駅）から北条や坂本といった郊外部までは概ね 60 分程度の所要時間となっています。正岡、立岩、日浦といった一部の地区では 60 分以上の所要時間を要します。



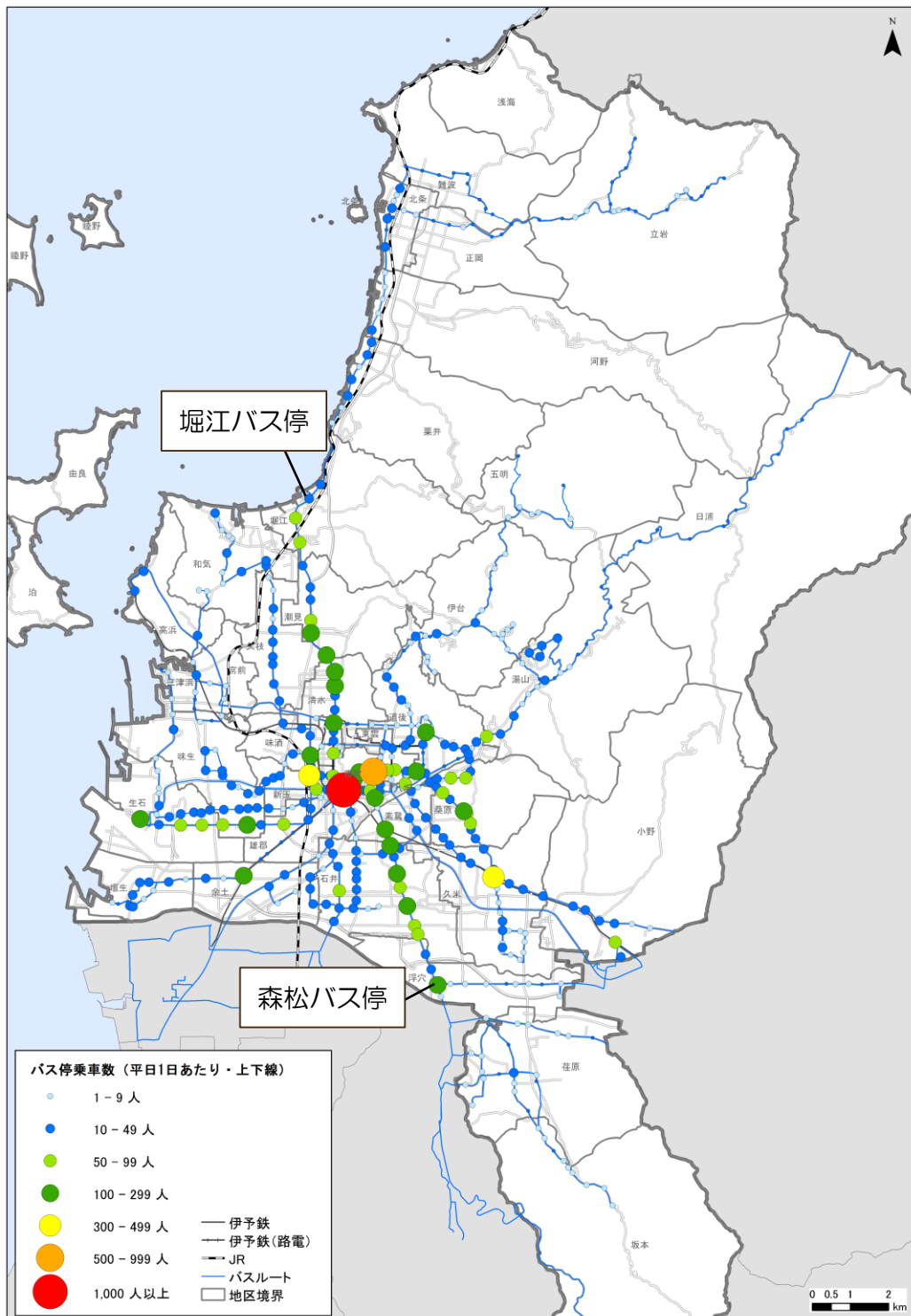
表定速度を 20km/h として所要時間を算出

図 4.14 松山市駅からの所要時間

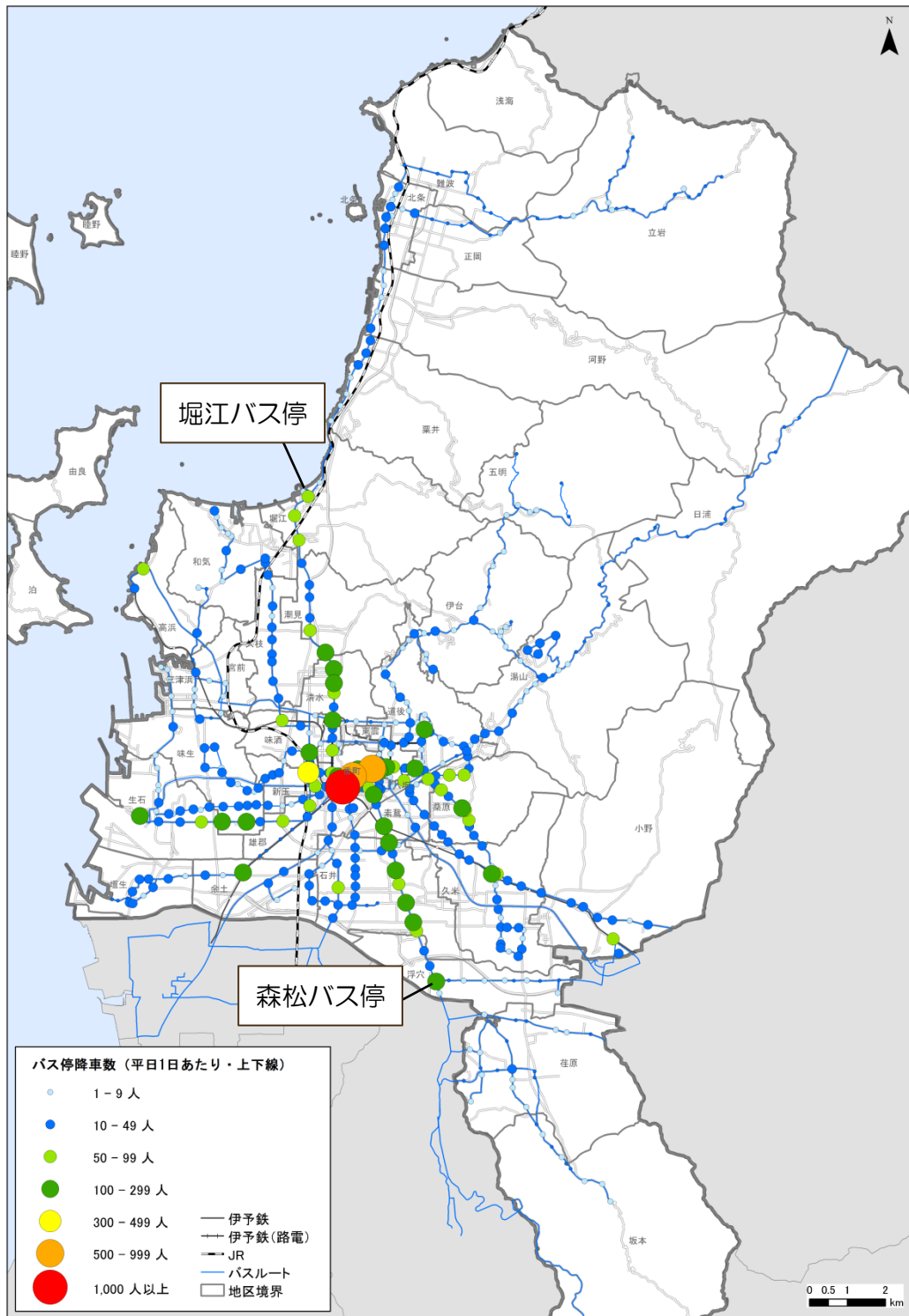
(4) バス停別乗降車数

都心部のバス停での乗降客が多く、2,000人以上となっています。郊外部では50人未満の乗降しかないバス停が多い状況です。

路線では北条線（堀江バス停まで）、森松線（森松バス停まで）の乗降が多くなっています。

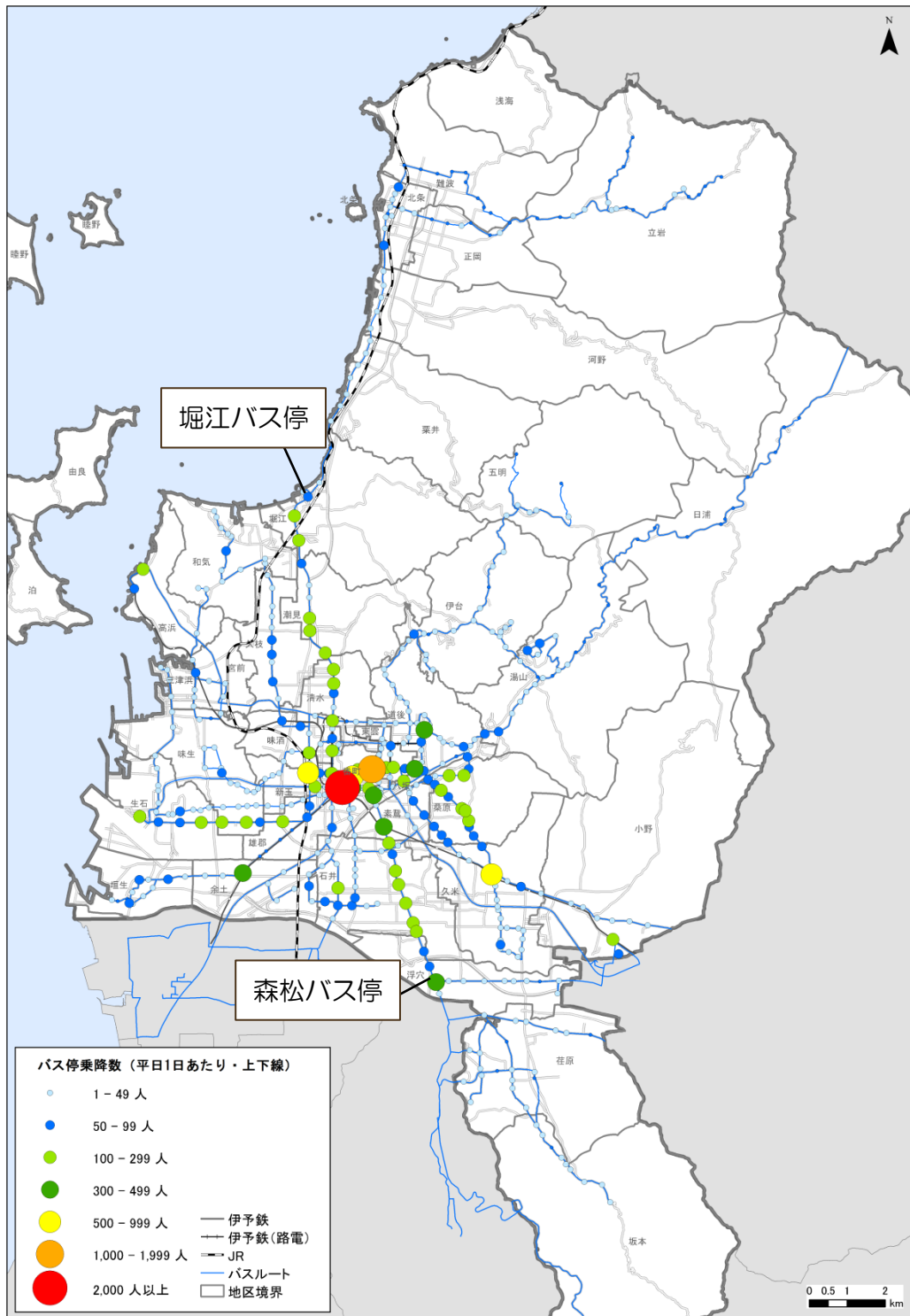


2015 (H27) .10.27 伊予鉄 IC データより集計
 図 4.15 乗車数（平日）



2015 (H27) .10.27 伊予鉄 IC データより集計

図 4.16 降車数（平日）



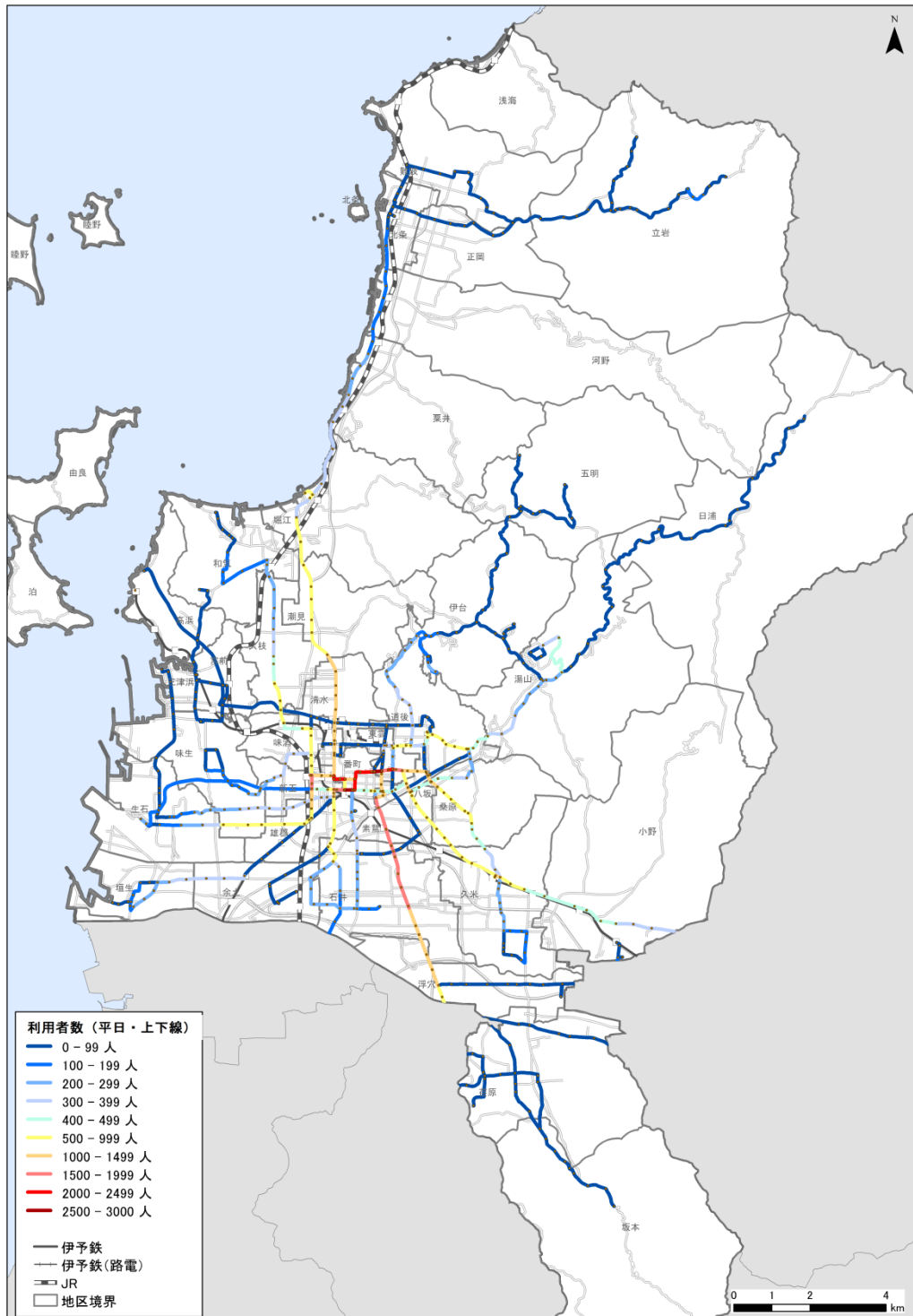
2015 (H27) .10.27 伊予鉄 IC データより集計

図 4.17 乗降車数（平日）

(5) 利用者数・1 便当たり利用者数

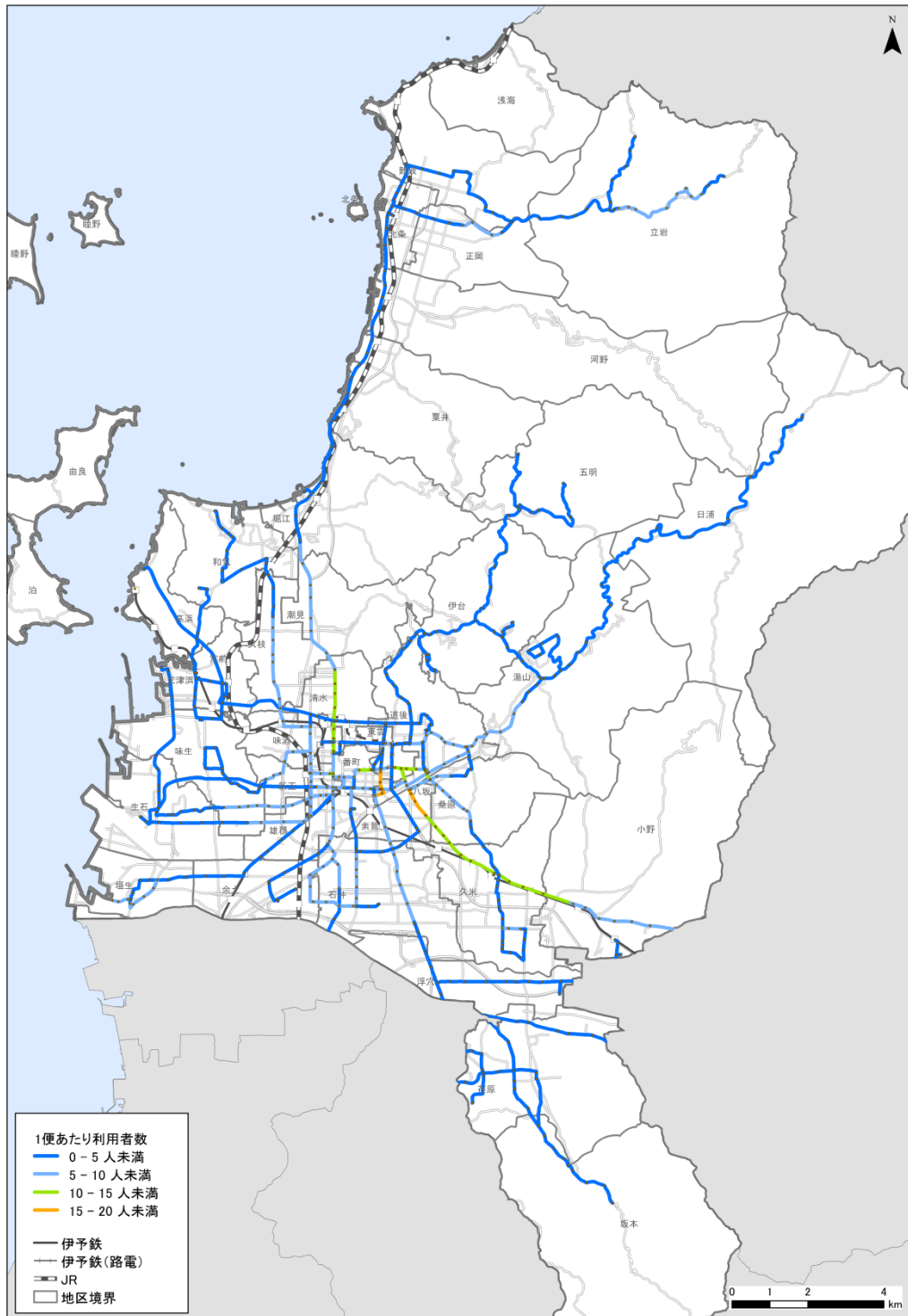
都心部では、複数路線が通過する一部区間で 1,000 人以上の利用者数が見られますが、郊外部では、100 人未満の区間が多くなっています。

1 便当たりの利用者数は全体的に 10 人未満の区間が多い状況です。



2015 (H27) .10.27 伊予鉄 IC データより集計

図 4.18 利用者数（平日）



2015 (H27) .10.27 伊予鉄 IC データより集計

図 4.19 1 便当たり利用者数 (平日)

(6) 公共交通の利便性

公共交通の利用圏（駅等からの距離）と、交通機関（鉄道、軌道、バス、旅客船）のサービス水準（運航本数）をもとに、公共交通の利便性を下表のように定義しました。

表 4.1 公共交通の利便性定義

別種	バス、軌道、旅客船					
	駅等からの距離	バス停・電停から 300m 以内 又は 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/ピーク時)以上 又は 片道 30(便/日)以上	片道 3(便/ピーク時)未満 かつ 片道 3~30(便/日)	片道 3(便/ピーク時)未満 かつ 片道 3(便/日)未満	
鉄道	駅から 700m 以内	片道 3(便/ピーク時) 以上又は 片道 30(便/日)以上	便利			
		片道 3(便/ピーク時) 未満かつ 片道 3~30(便/日)				
		片道 3(便/ピーク時) 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	空白					

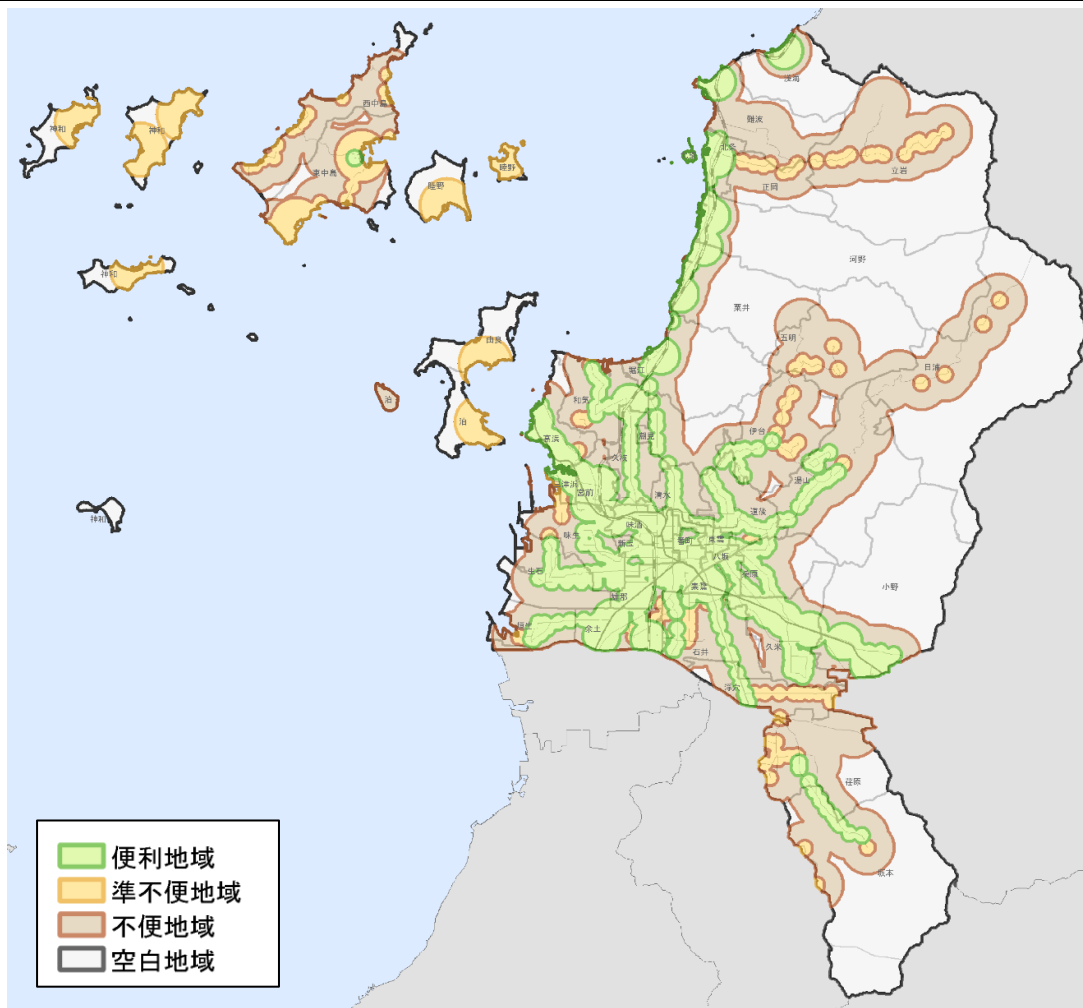


図 4.20 公共交通の利便性定義

(7) 市内バス路線の補助

市内バス路線に対する補助金額は約 9,000 万円であり、そのうち約 65%(約 5,900 万円)は市の補助金です。

補助金の内訳を事業者別にみると、伊予鉄バス株式会社が約 87%、中島汽船株式会社が約 13%です。

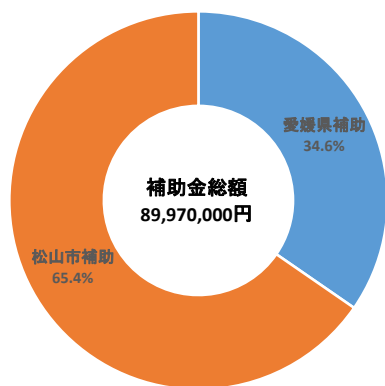


図 4.21 補助金額の内訳（県・市の内訳）

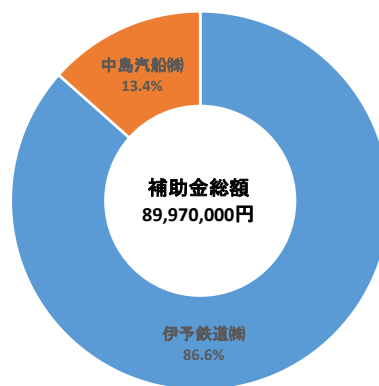


図 4.22 補助金額の内訳（事業者別の内訳）

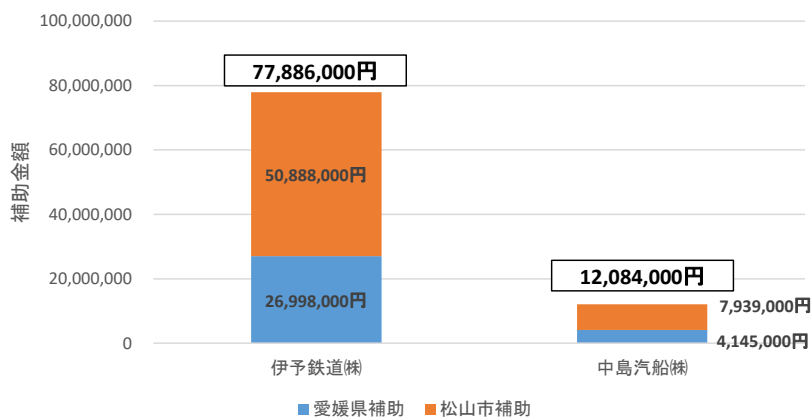


図 4.23 事業者別の補助金内訳（2015（平成 27）年度）

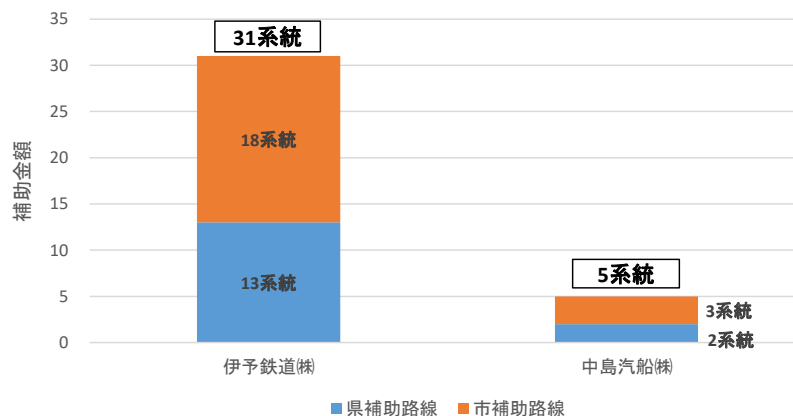


図 4.24 事業者別の補助対象系統内訳（2015（平成 27）年度）

(8) 市内バス路線の補助の状況

伊予鉄道株式会社については、県補助で10路線（13系統）、市補助で10路線（18系統）の合計17路線（31系統）で補助を受けています。

中島汽船株式会社については、県補助で1路線（1系統）、市補助で4路線（4系統）の補助を受けています。

表 4.2 路線別の補助内容

No.	路線名	補助の種類	
		県補助	市補助
1	東西線		1系統
2	都心循環東南線	1系統	
3	8番線	2系統	
4	10番線		
5	砥部線		
6	森松～横河原線		1系統
7	丹波線	1系統	3系統
8	拝志線		2系統
9	川内線		
10	勝岡線		
11	河中線		1系統
12	五明線	2系統	2系統
13	北条線		
14	立岩線		4系統
15	松山観光港線		
16	三津・吉田線	2系統	
17	今出線	1系統	2系統
18	松山中央公園線	1系統	
19	北伊予線	1系統	
20	松山空港線		
21	市坪・はなみずき線		
22	電車連絡久米窪田線	1系統	
23	平和通り線		1系統
24	電車連絡梅本ループ線		1系統
25	松前町ひまわりバス		
26	三津ループ	1系統	
27	特急バス・リムジンバス		
合計		10路線 13系統	10路線 18系統

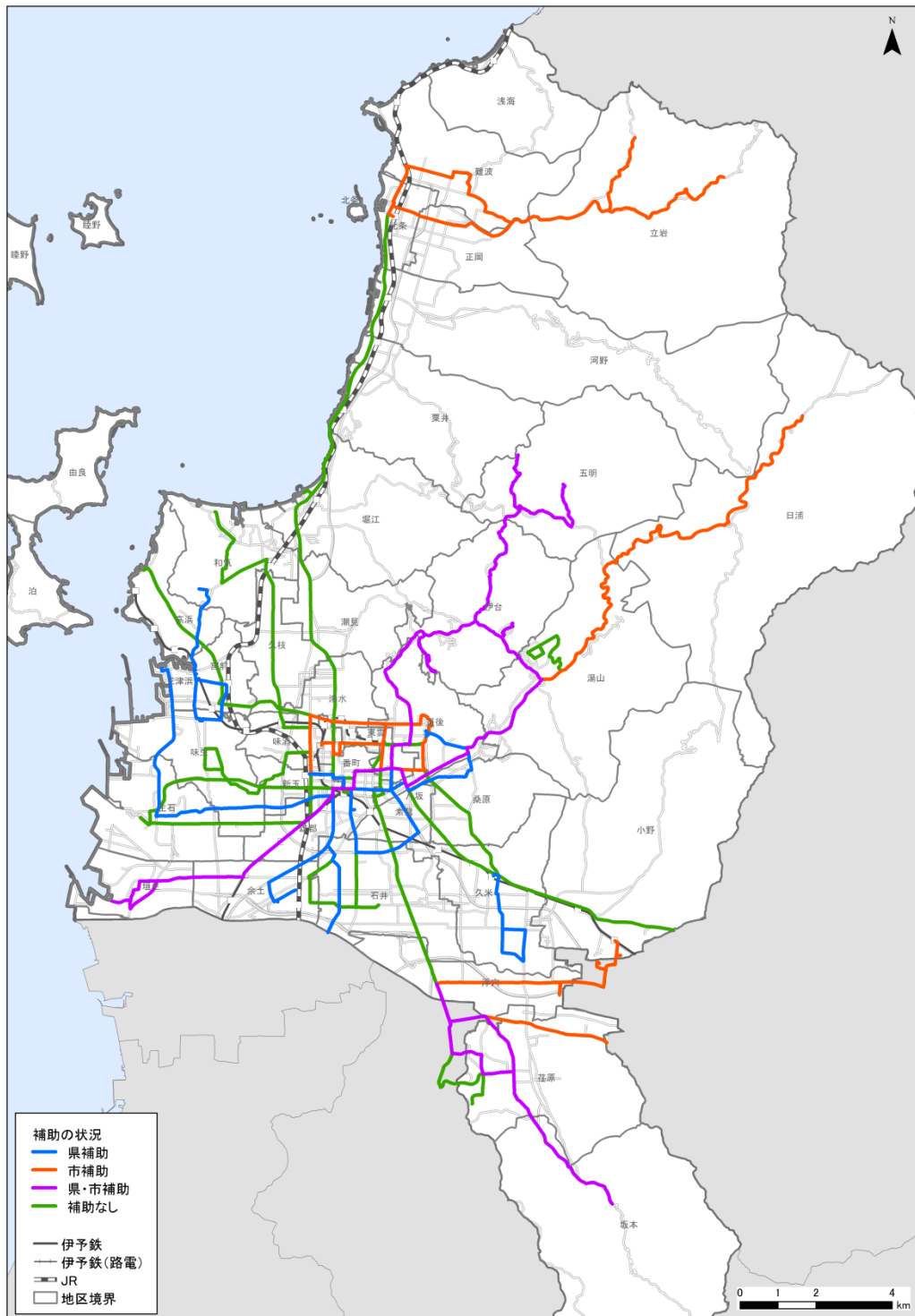


図 4.25 伊予鉄道の補助の状況 (2017 (平成 29) 年度)

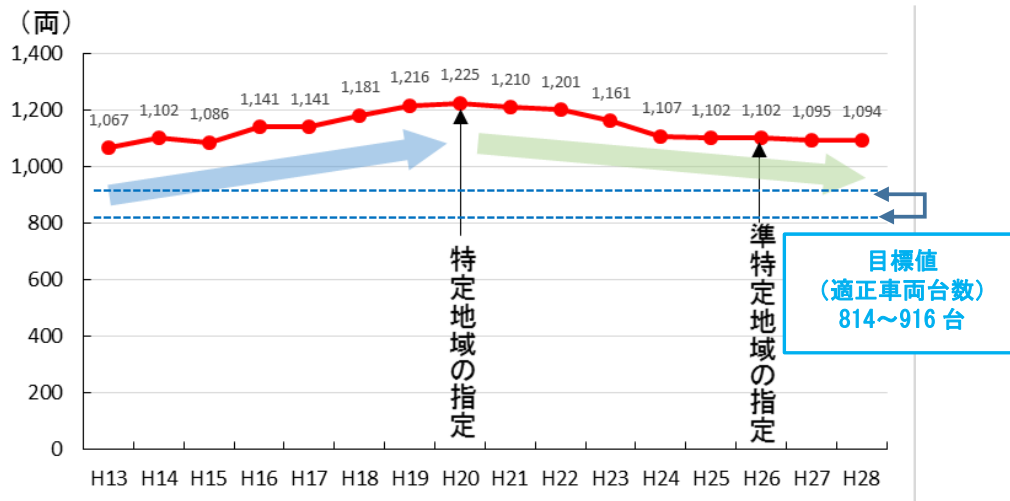
4.2.3 タクシー・乗合型公共交通の現状

タクシー車両数は2008（平成20）年度をピークに減少していますが、2016（平成28）年度では適正とされている車両数を超過しています。

タクシー1車当たりの走行キロは減少傾向であり、10年間で約2割減少していますが、2009（平成21）年度以降は横ばい傾向にあります。

郊外部や中心部の一部に乗合型公共交通不便地域が点在しています。

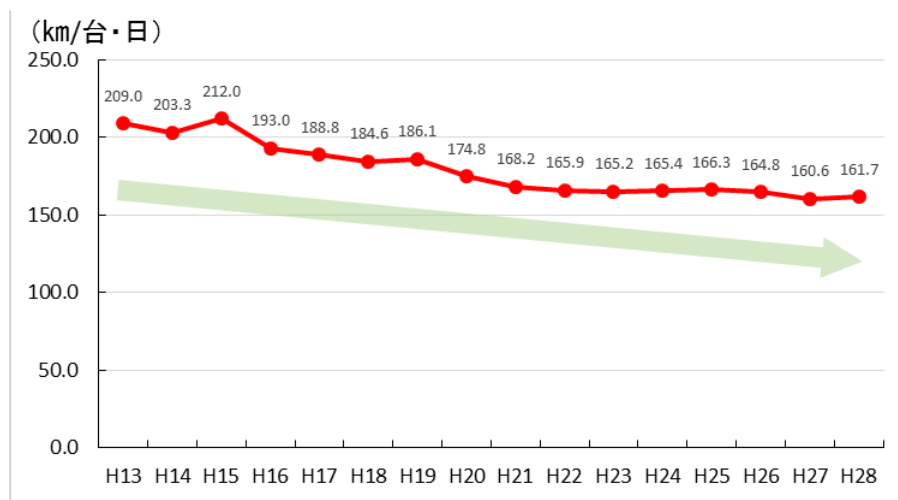
タクシー営業所は中心部に集中しています。郊外部でも点在し、鉄道・バス交通を補完する移動手段として利用されています。



松山交通圏：松山市（島嶼部除く）、東温市、砥部町、松前町

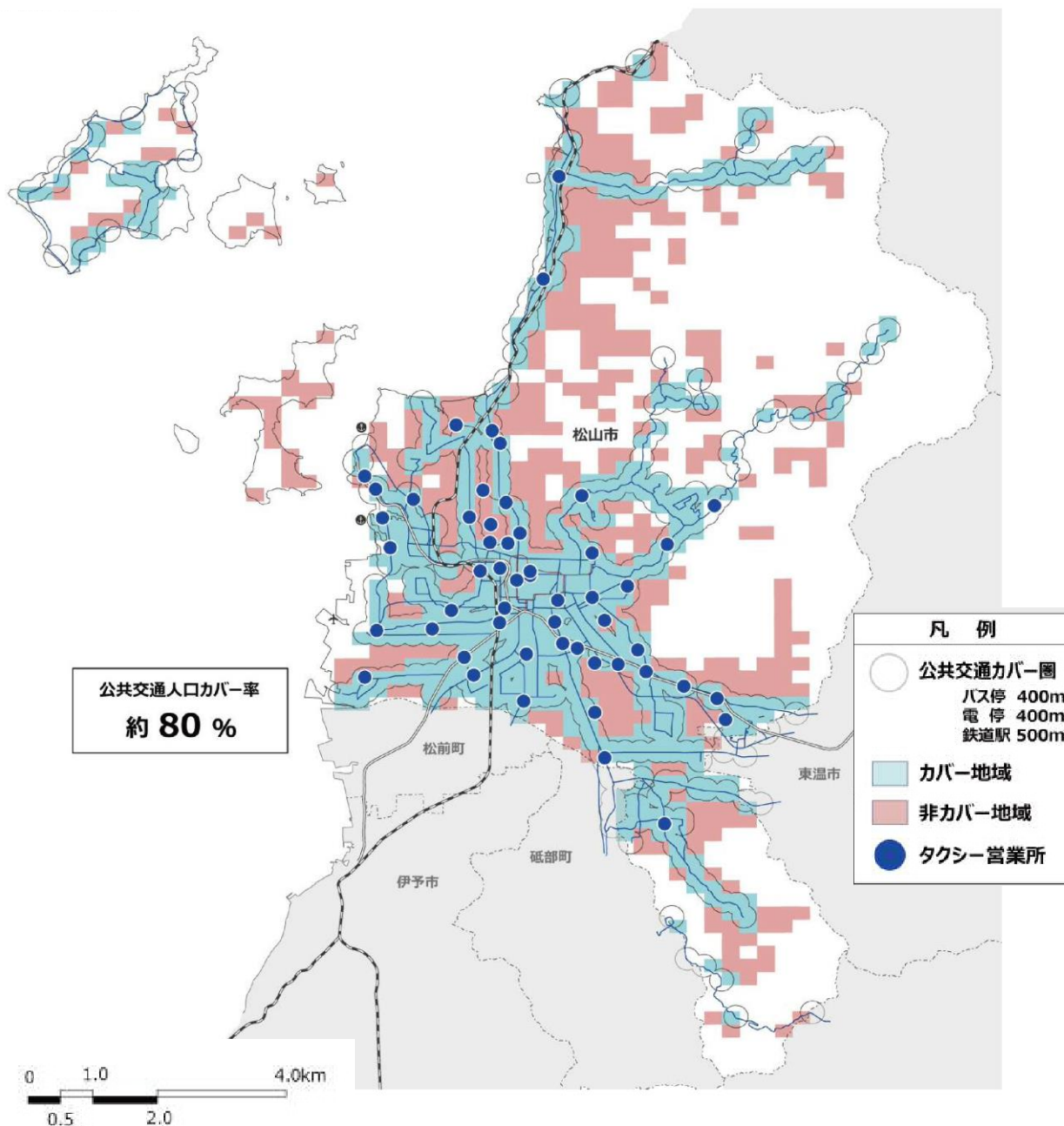
出典：国土交通省 四国運輸支局 愛媛陸運支局

図 4.26 タクシー車両数の推移



出典：国土交通省 四国運輸支局 愛媛陸運支局

図 4.27 タクシー1車当たりの走行キロ数の推移



※人口は2010（平成22）年国勢調査メッシュ人口、タクシー営業所は2012（平成24）年1月時点
出典：「交通不便地域における地域公共交通導入に向けた調査検討業務」報告書（2014（平成26）年）

図 4.28 乗合型公共交通カバー圏域

4.2.4 コミュニティ交通の現状

(1) 興居島「ふれあいタクシー」

興居島では、「ふれあいタクシー」を過疎地有償運送事業として、2015（平成 27）年より運行を開始しました。当初の利用登録者は約 280 人でした。

＜過疎地有償運送事業とは＞

道路運送法（第 78 条）では、原則として自家用車による有償運送を認めていないが、タクシー等の公共交通機関によっては住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、特定非営利活動法人等が、実費の範囲内であり、かつ、営利とは認められない範囲の対価によって自家用車を用いた有償運送（過疎地有償運送等）を行うことを認めている。

■興居島ふれあいタクシーの事例

＜実施の背景＞

興居島においては、島内唯一の移動手段として営業していた民間のタクシー事業者が、2009（平成 21）年秋頃から運休状態となった。

その後、2011（平成 23）年の秋頃から運行が再開されるも、2012（平成 24）年 9 月には廃業となり、以後、島内の移動サービスがなくなり、公共交通の空白地域となった。

このような状況により、興居島各町連絡協議会や興居島地区社会福祉協議会等の関係者ととともに、利便性が高く継続的に提供が可能な「交通サービス」の検討を重ねていく中で、島民であるボランティア運転手が島民を有償運送する「過疎地有償運送」の導入を検討した。

（松山市過疎地有償運送事業）

ごしまふれあいタクシー 運行開始します!!

「病院へ行きたい」「買物に行きたい」「通へ行きたい」でも交通機関がなくて自由に行けない…そんなときは「ごしまふれあいタクシー」をご利用ください!

興居島の快活の暮らしを応援します!

対象	興居島に住んでいる方とその家族
運行区域	興居島本島のみ
運賃	1人1回 1回………500円 2人以上1回………8300円 1人1回………8200円
乗車日	水、日、早朝 08:00～09:00 祝日の外は（11月～3月）
乗車時間	約30分～17時00分
乗車料	現金
ダイヤサービスセンターごこしま TEL:089-961-5800	本人………1,800円 家族………200円

社会福祉法人 経済生活実習 愛媛県済生会

【笑顔あふれる島をめざして】

興居島では、新たな「交通サービス」として「過疎地有償運送」を実施します。過疎地有償運送は、自宅や指定の場所から目的地（興居島内に限る）まで、乗り合いにより運行を行うものです。皆さまのご利用をお待ちしています。

■ 利用イメージ

■ 過疎地有償運送とは？
公共交通機関によって住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、特定非営利活動法人等が主体となり、自家用車を使用して対象地域内の住民を有償で運送するサービスです。

■ 乗車料・配車予約
ダイヤサービスセンターごこしま TEL:089-961-5800

この利用には
会員登録が
必要です。

社会福祉法人 経済生活実習 愛媛県済生会

出典：「松山市過疎地有償運送運営協議会（興居島）」資料、興居島の福祉だより(2015（平成 27）年 6 月 20 日発行)

4. 公共交通等の現状と課題

(2) ハトマート買い物バス

地域主導での交通導入例として、「買い物バス」が運行され、高齢者の買い物の足として利用されています。

地域主導の交通では、導入に際して中心となる地域組織やキーマンの存在が重要となります。

表 4.3 「ハトマート買い物バス」の概要

項目	内容
実施主体	民間(商業施設/ハトマート(A コープ))
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 少子高齢化が進む正岡地区では、公共交通の利用不便地域が多く存在し、高齢者が買い物弱者になっていた。 ・ これに対して、地区のまちづくり協議会が中心となりハトマートと折衝し、地区からハトマートへの送迎バスの運行を検討した。 ・ 試乗会や希望調査を実施した後、正式に運行を開始した。
運行開始日	2012（平成 24）年 8 月から正式運行
運行日・内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 毎週金曜日：院内コース、横谷コース、立岩コース ・ 毎週水曜日：光洋台コース、浅海コース
利用料金	無料
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「行きだけ」、「帰りだけ」の乗車も可能である。 ・ 基本的には停留所での乗降となるが、停留所以外でも手を挙げれば乗車可能である。
運行車両	23 人乗りマイクロバス
補助金の有無	なし



運行車両



停留所以外の乗車の様子



図 4.29 「ハトマート買い物バス」の運行ルート

4.2.5 公共交通の現状と課題

項目		現 状	課 題
公共交通全般		<ul style="list-style-type: none"> 松山市駅を中心に集中型の交通網形態となっている。 鉄道が無い地域を路線バスがカバーする形態となっている。 市全体では公共交通の利用は 4.1%と低い。一方で都心部の公共交通の利用は比較的高い傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少や少子高齢化により、公共交通の利用者が減少することが懸念される。
船舶		<ul style="list-style-type: none"> 利用者数は、わずかではあるが減少傾向にある。 	
鉄道	JR	<ul style="list-style-type: none"> 松山駅を中心に南北に予讃線がとおり、市中心部と郊外部、市外を結んでいる。 松山駅の利用者数が約 14,000 人/日と多いものの、郊外部の利用者数は少ない。 	
	伊予鉄道 (郊外線)	<ul style="list-style-type: none"> 松山市駅を中心に 3 路線が郊外部を結んでいる。 利用者数はピーク時の 1/2 程度に減少したものの、近年は横ばいである。 	
電鉄	伊予鉄道 (市内線)	<ul style="list-style-type: none"> 市中心部を松山城を取り囲む形で路線網が施設されている。 利用者数はピーク時の 1/3 程度に減少したものの、近年は横ばいである。 	
路線 バス	路線網	<ul style="list-style-type: none"> 松山市駅を中心として放射状の路線網となっている。 郊外鉄道駅を結ぶ路線も運行されている。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者の減少に伴い、運行頻度の減少、路線の廃止などの悪循環が生じることが懸念される。 利用頻度や利用者特性に合わせた新しい公共交通のあり方を検討する必要がある。
	運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 路線が重複する都心部では運行頻度が高い区間がある。 郊外部では 10 本/日未満の運行頻度が低い区間もある。 	
	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> 輸送人員はピーク時の 1/5 程度まで減少したものの、近年は横ばいである。 都心部のバス停では乗降客数が多いものの、郊外部は 50 人/日未満のバス停が多い。 	
	運行経費	<ul style="list-style-type: none"> 32 路線中 23 路線が補助を受けている。 	
コミュニティバス		<ul style="list-style-type: none"> 島嶼部では公共交通空白地となったため、過疎地有償運送事業を導入し、輸送サービスを確保している。 中山間地域では、地域主導での交通導入例として、「買い物バス」が運行され、高齢者の買い物の足として利用されている。 	