

7. 目標達成のための施策・事業

7.1 施策展開の基本的な考え方

7.1.1 拠点の設定

コンパクトシティを実現させる立地適正化計画に示されている拠点・地区を参考にネットワークの構築を行います。

拠点の設定(都市機能誘導区域)

表 7.1 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 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	畑寺一丁目～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	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	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	空港通り三丁目～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（2019（平成31）年3月 松山市）

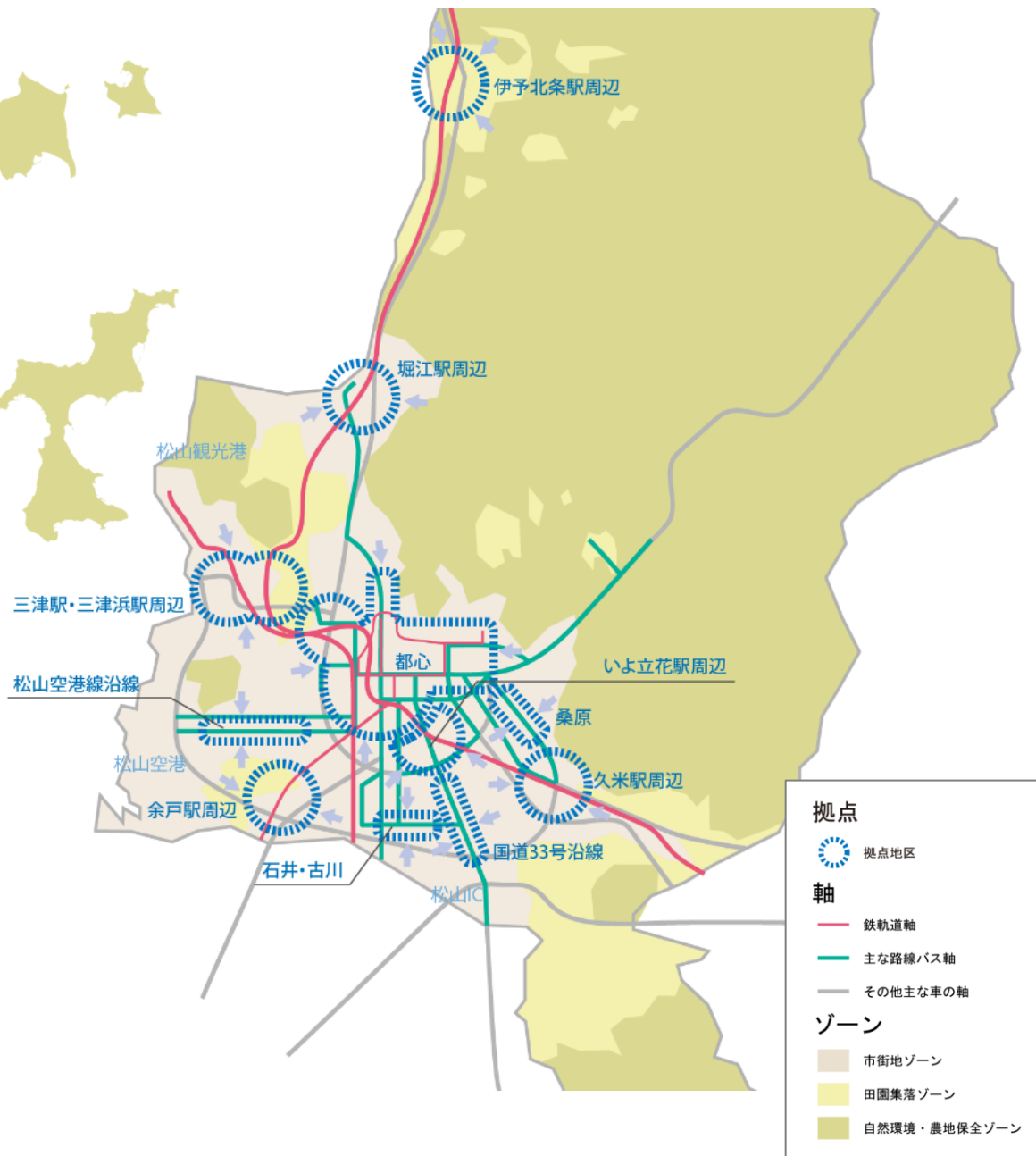


図 7.1 都市の骨格構造（拠点と軸）

居住誘導区域の設定

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)			
	駅から 700～1,000m	片道 3(便/ピーク時)未満 かつ 片道 3(便/日)未満	不便		
	駅から 1,000m 超				

便利地域のみを居住誘導区域に設定

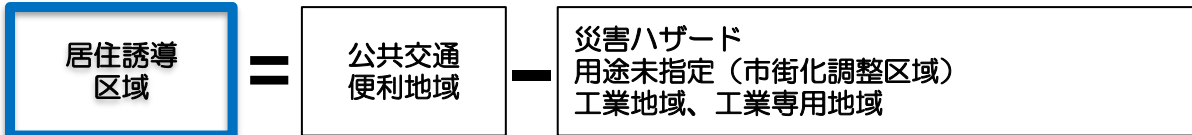


図 7.2 公共交通の利便性定義

誘導区域図

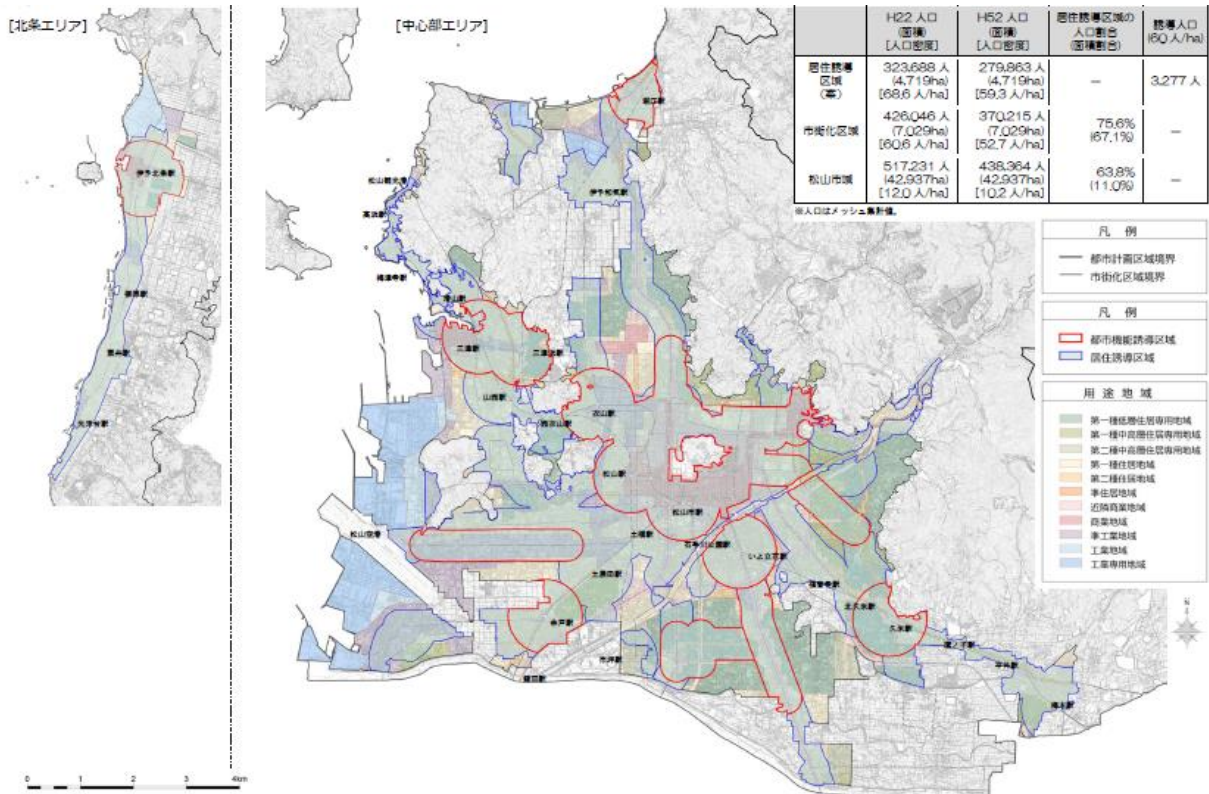


図 7.3 誘導区域図

7.1.2 地域状況毎の路線分類

「地域状況に応じた公共交通の見直し」では主にバス路線等の運用を検討します。検討に際しては、立地適正化計画の拠点、地区等の通過する区間に着目し、区間毎の運用を検討します。運用の見直しに関する考え方を以下に示します。

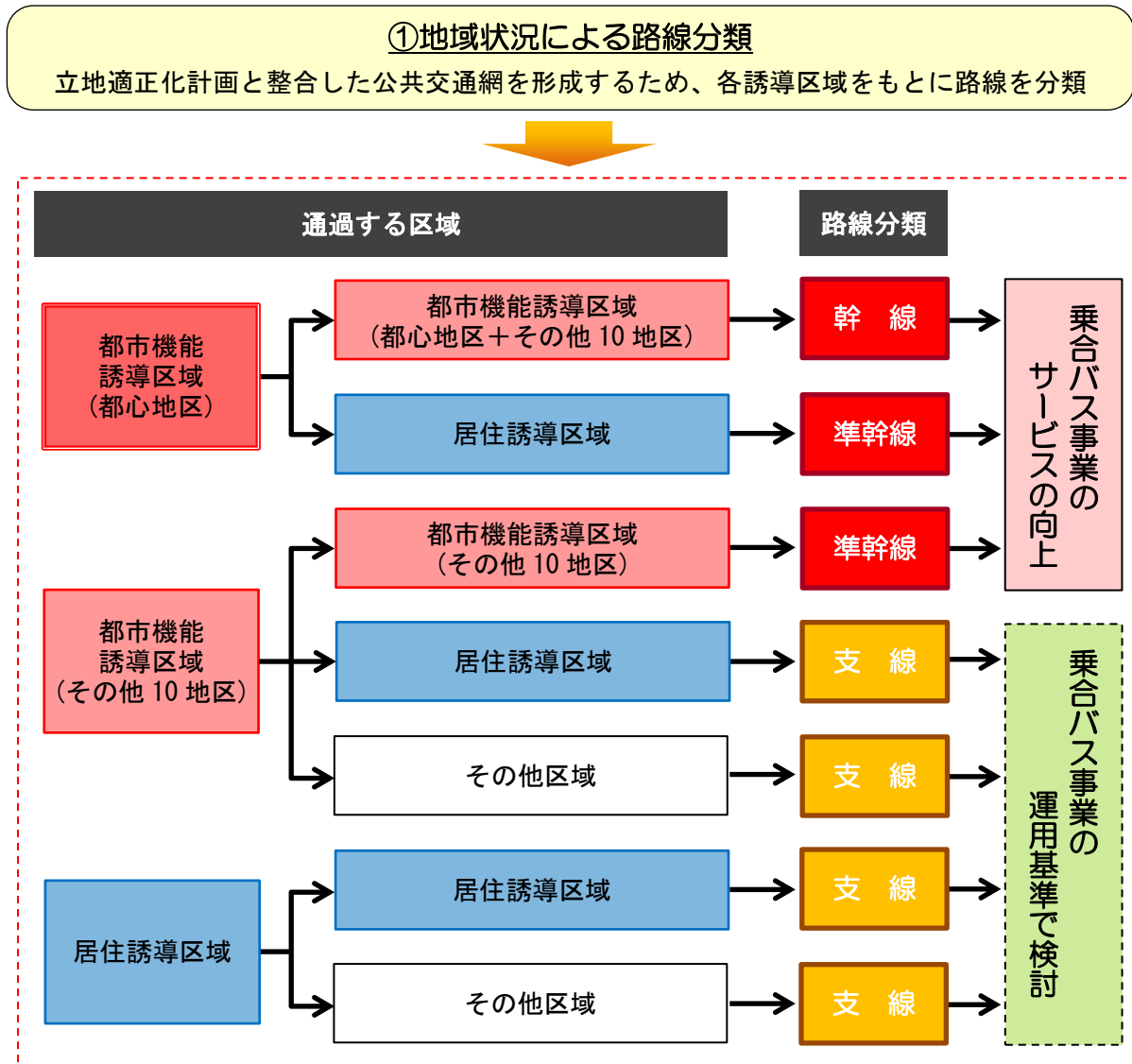


図 7.4 バス路線等の運用の見直しに関する考え方

7.1.3 支線毎の事業区分と対策

(1) 運用基準

支線のバス利用状況から継続した乗合バス事業かコミュニティ交通事業に転換するか方向性を検討し、路線のあり方に合わせた見直しの方向性と補助のあり方を示します。

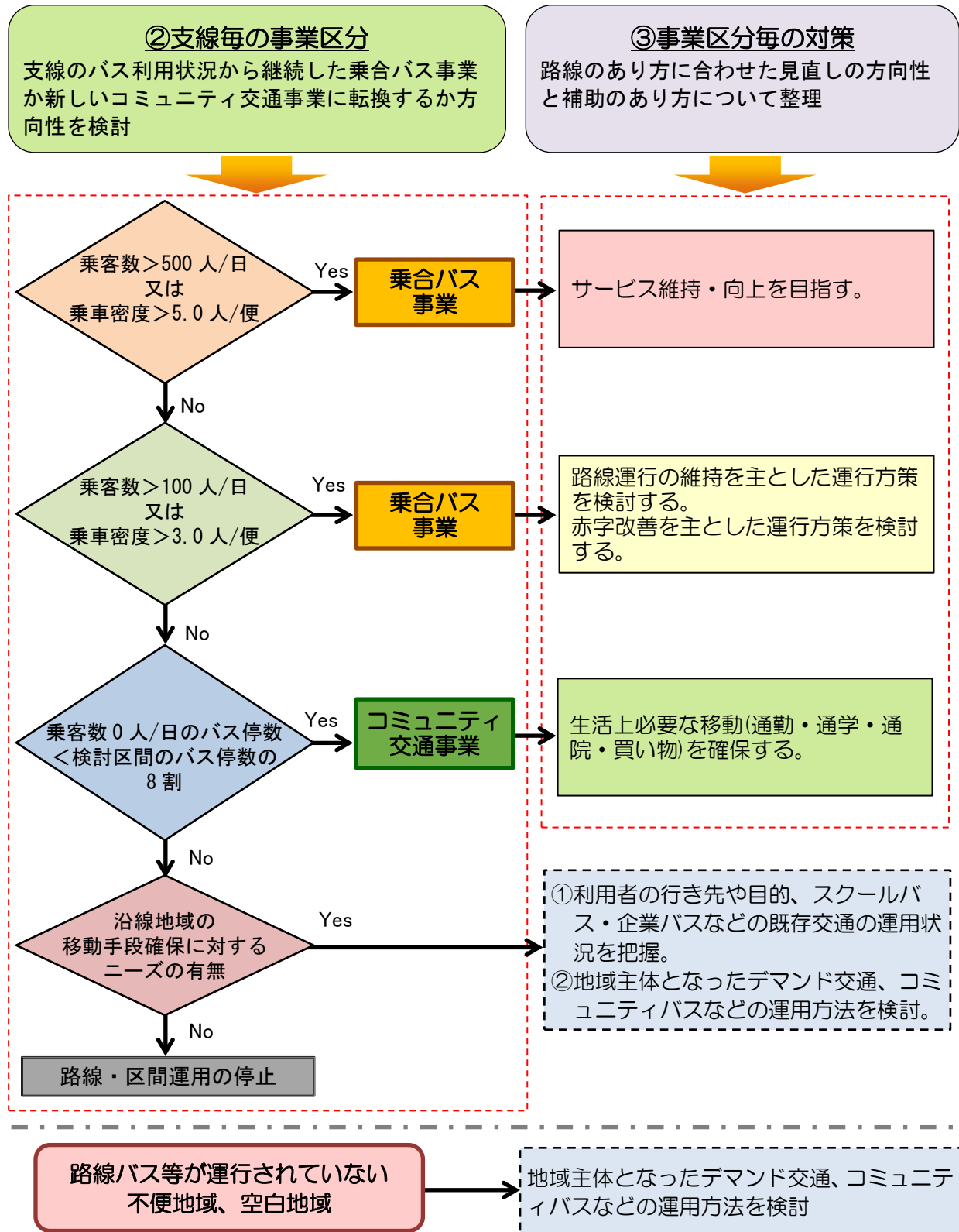


図 7.5 運用基準

(2) 路線分類毎の事業区分の整理

幹線とは、都市機能誘導地域の都心エリアとその他エリアを結ぶ路線とします。

準幹線とは、都市機能誘導区域の都心エリアと居住誘導区域を結ぶ路線、並びに都市機能誘導区域のその他エリア相互を結ぶ路線としています。

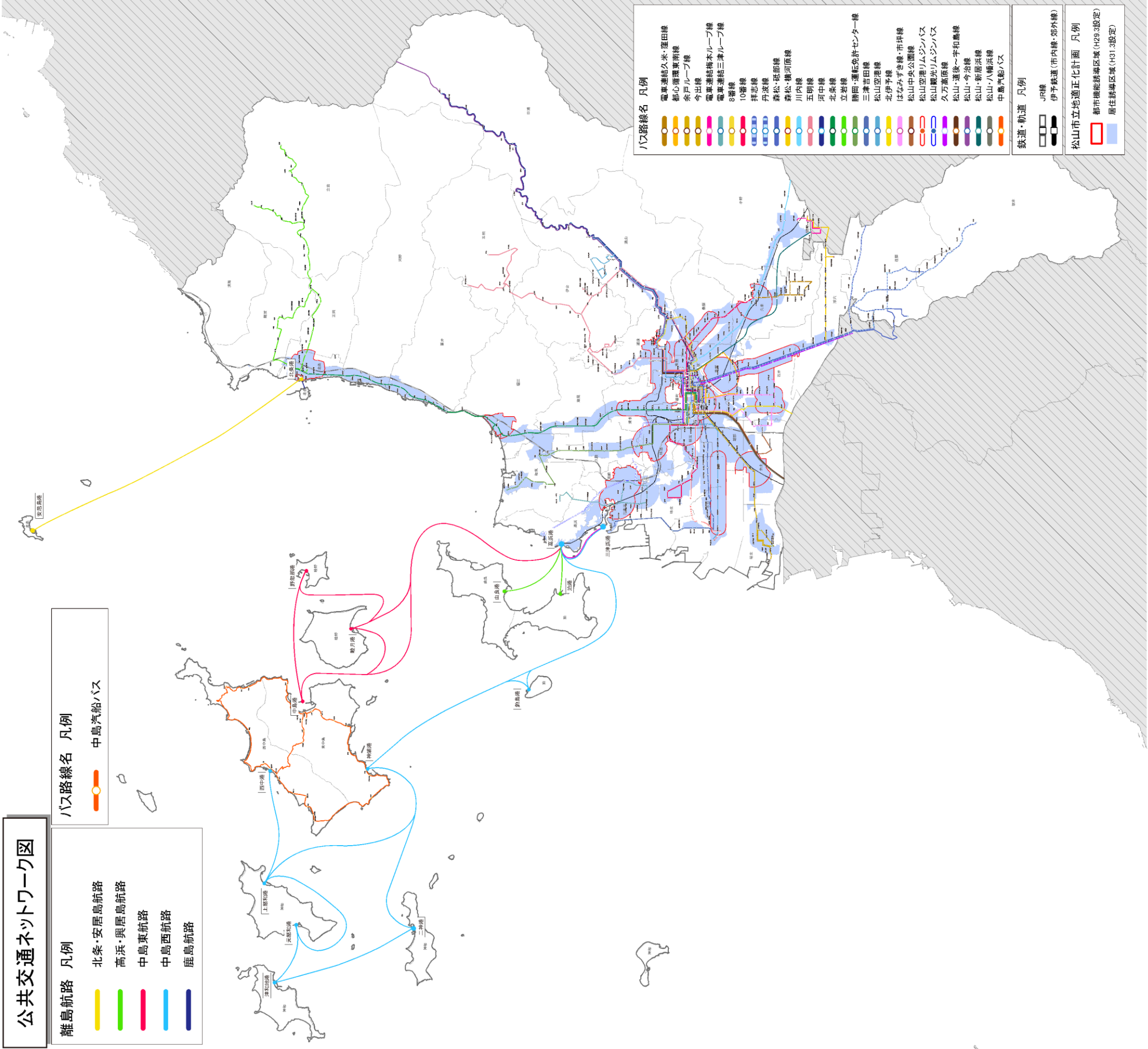
支線とは、都市機能誘導区域のその他エリアと居住誘導区域を結ぶ路線と都市機能誘導区域のその他エリアと一般市街地等を結ぶ路線、並びに居住誘導区域内の路線と居住誘導区域と一般市街地等を結ぶ路線としています。

表 7.2 路線分類毎の事業区分 (1/2)

No.	方面	路線名	区間	路線分類			事業区分
				幹線	準幹線	支線	
1	北条	立岩線	全区間(北条～庄府又は小山田)	—	—	○	乗合/ コミュニティ交通事業
2	都心 北部 北条	北条線	松山市駅～堀江	○	—	—	乗合事業
			堀江～北条	—	○	—	
3	都心 北部	勝岡・運転免許 センター線	松山市駅～久万の台	○	—	—	乗合事業
			久万の台～運転免許センター	—	○	—	
4	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	—	○	—	乗合事業
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	—	○	—	乗合事業
			三津駅前→太山寺→三津駅前	—	—	○	
6	都心 南西部 北西部	三津吉田線	松山市駅～鯛崎	○	—	—	乗合事業
			鯛崎～金毘羅前(吉田)	—	—	○	
			金毘羅前(吉田)～三津港	—	—	○	
7	都心 湯山	河中線	松山市駅～新立	○	—	—	乗合事業
			新立～食場	—	○	—	乗合事業
			食場～米野々	—	—	○	乗合/ コミュニティ交通事業
8	都心 湯山	五明線	松山市駅～道後町二	○	—	—	乗合事業
			道後町二～山田	—	○	—	乗合事業
			山田～伊台	—	—	○	乗合事業
			道後平入口→南白水3丁目	—	—	○	乗合/ コミュニティ交通事業
			伊台～老人ホーム五明苑～城山	—	—	○	乗合/ コミュニティ交通事業
		伊台～向陽第一公園前	—	—	○	乗合/ コミュニティ交通事業	
		五明線 平日の朝夕各1便	松山市駅～高柳	○	—	—	乗合事業
			高柳～食場	—	○	—	乗合事業
			食場～頭尾	—	—	○	乗合事業
		五明線 土、日、祝日のみ運行	老人ホーム五明苑～野外活動センター	—	—	○	乗合/ コミュニティ交通事業
9	湯山 都心 南西部	松山空港線	湧ヶ淵～湯の山集会所～食場	—	—	○	乗合事業
			食場～公園北口子規記念館前	—	○	—	
			公園北口子規記念館前～松山市駅	○	—	—	
			松山市駅～松山空港	○	—	—	
10	南西部 都心 南東部	10番線	松山市駅～久米駅前	○	—	—	乗合事業
			松山市駅～朝日八幡前	○	—	—	
			朝日八幡前～津田団地前または御産所	—	○	—	
11	都心 南西部	今出線	松山市駅～余戸 (回送を兼ねて一日4便)	—	—	—	乗合事業
			余戸～今出港	—	—	○	
12	南西部	余戸ループ線	余戸→大新田→今出南→余戸	—	—	○	乗合事業
13	都心 南西部	松山空港 リムジンバス	道後温泉～松山空港	○	—	—	乗合事業
14	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	—	○	—	乗合事業

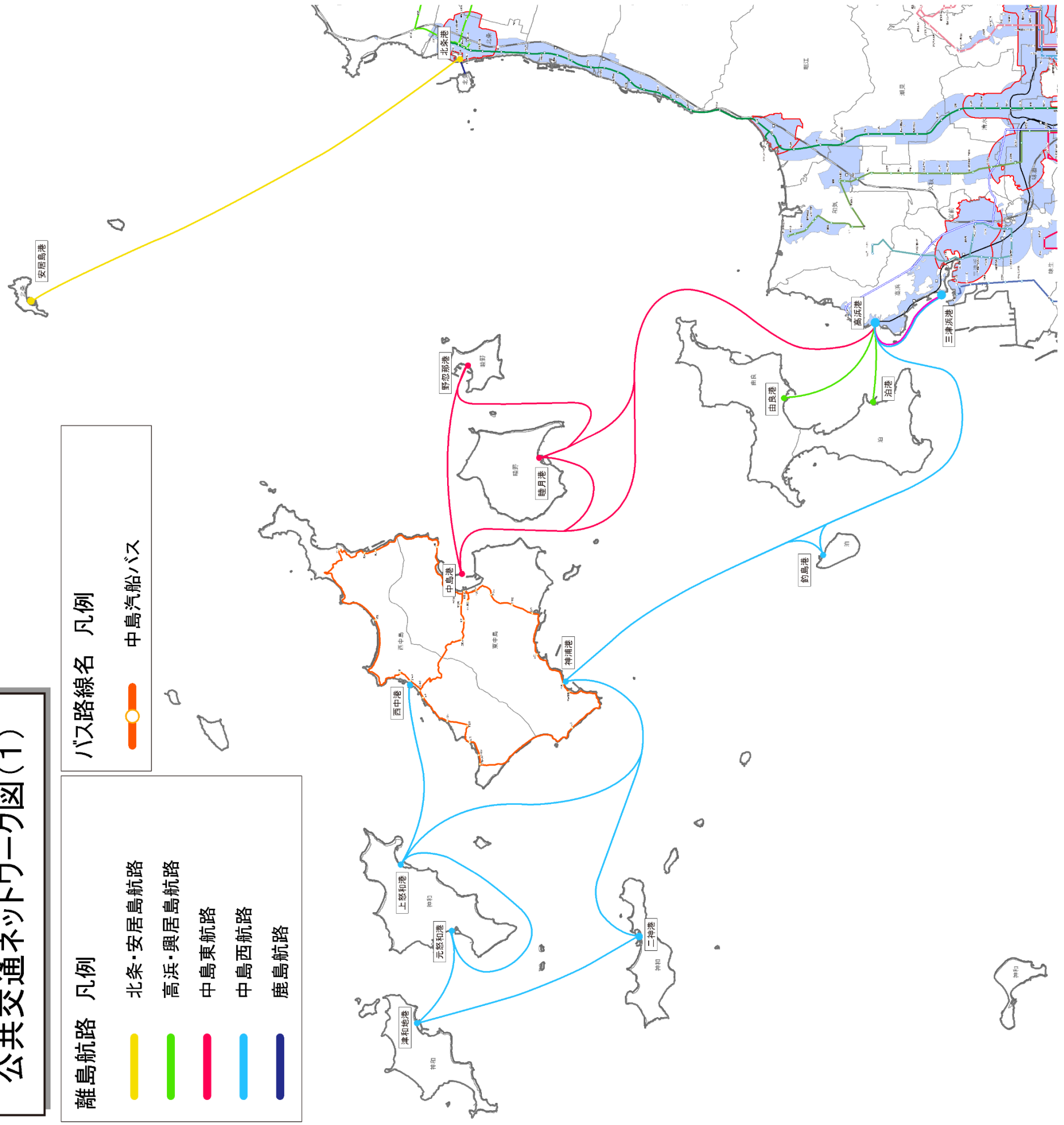
表 7.3 路線分類毎の事業区分 (2/2)

No.	方面	路線名	区間	路線分類			事業区分
				幹線	準幹線	支線	
15	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	○	—	—	乗合事業
16	都心 南東部	8番線	松山駅～松山市駅～道後温泉駅前	—	○	—	乗合事業
17	都心 南東部	川内線	松山市駅～久米	○	—	—	乗合事業
			久米～自衛隊前～(川内)	—	—	○	
18	都心 南東部	北伊予線	松山市駅～南古川	○	—	—	乗合事業
19	都心 南東部	東南線	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	○	—	—	乗合事業
20	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	—	—	○	乗合事業
21	南東部	久米・窪田線	久米駅前～久米公務員駅舎前～久米駅前	—	—	○	乗合事業
22	南東部	森松・横河原線	森松～四国がんセンター	—	—	○	乗合事業
23	都心 南東部 久谷	丹波線	松山市駅～森松	○	—	—	乗合事業
			森松～丹波	—	—	○	乗合/ コミュニティ交通事業
24	都心 南東部 久谷	拝志線	松山市駅～森松	○	—	—	乗合事業
			森松～中野石鎚前	—	—	○	
25	都心 南東部	森松・砥部線	松山市駅～森松	○	—	—	乗合事業
			森松～えひめこどもの城	—	—	○	

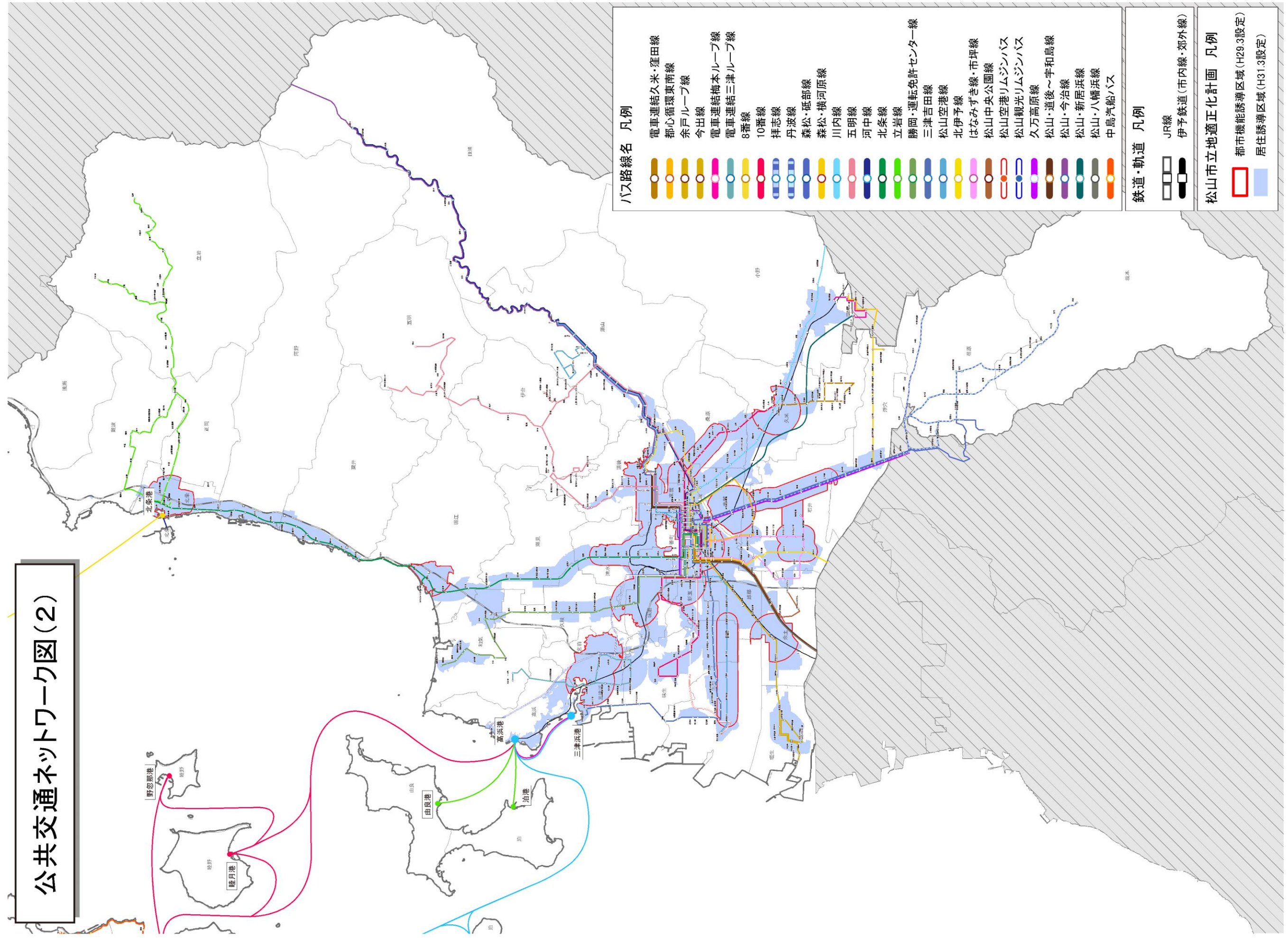


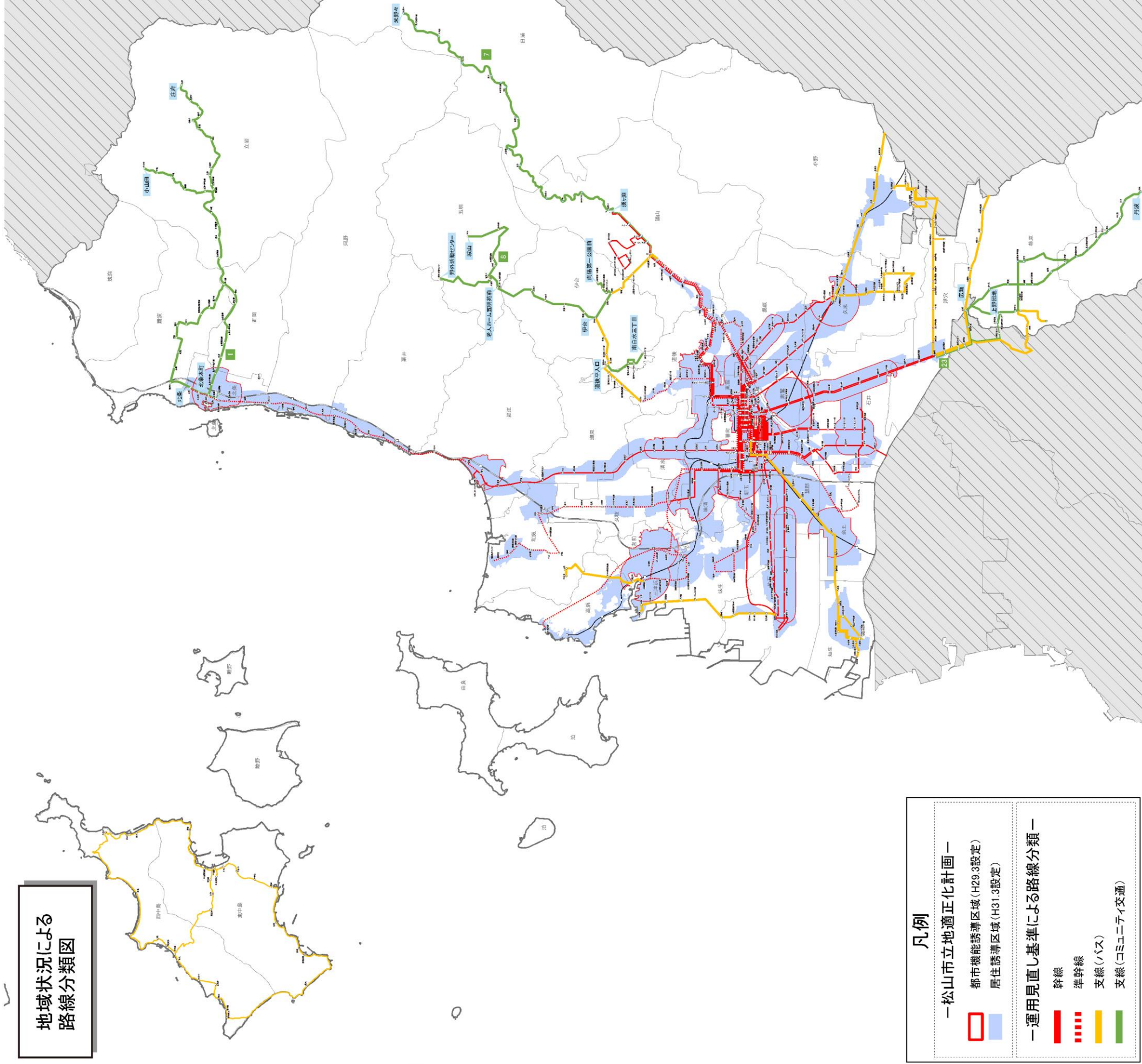
公共交通ネットワーク図(1)

離島航路 凡例		バス路線名 凡例	
■	北条・安居航路	—○—	中島汽船バス
■	高浜・興居島航路		
■	中島東航路		
■	中島西航路		
■	鹿島航路		



公共交通ネットワーク図(2)





(3) 路線網形成の考え方

路線の幹線、準幹線、支線、コミュニティ路線の運用イメージは下記のとおりです。

表 7.4 運用イメージ

運用区分	幹線・準幹線	支線	コミュニティ交通
機能	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域間を結ぶ路線 都市機能誘導区域（都心）と居住誘導区域を結ぶ路線 	<ul style="list-style-type: none"> 都市機能誘導区域（郊外）と居住誘導区域を結ぶ路線 居住誘導区域、一般市街地などを結ぶ路線 	<ul style="list-style-type: none"> 日常生活の移動を担う路線 路線バスで利用が少ない路線、区間の代替手段
特性	<ul style="list-style-type: none"> 需要や運行頻度が多い（一定の乗客数を確保できる） 	<ul style="list-style-type: none"> 幹線、準幹線を補完する路線 路線によって需要や運行頻度に差がある 赤字路線 	<ul style="list-style-type: none"> 居住者が少なく公共交通利用が不便な地域に適用 需要が少なく、利用者、利用時間帯、利用区間に偏りがある
再編の視点	<ul style="list-style-type: none"> 並行する路線の統合 乗継拠点整備 鉄道、支線バスなどとの乗継ぎに際して運賃が割高にならないよう配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度、運用車両の見直し 乗継拠点整備 鉄道、支線バスなどとの乗継ぎに際して運賃が割高にならないよう配慮 	<ul style="list-style-type: none"> 運行事業者の有無、地域運行機運の有無 デマンドバス運行、企業バスやスクールバスの活用検討 利用者の特性（目的、時間帯など）の把握 乗継拠点（鉄道、路線バス）へのアクセスに留意

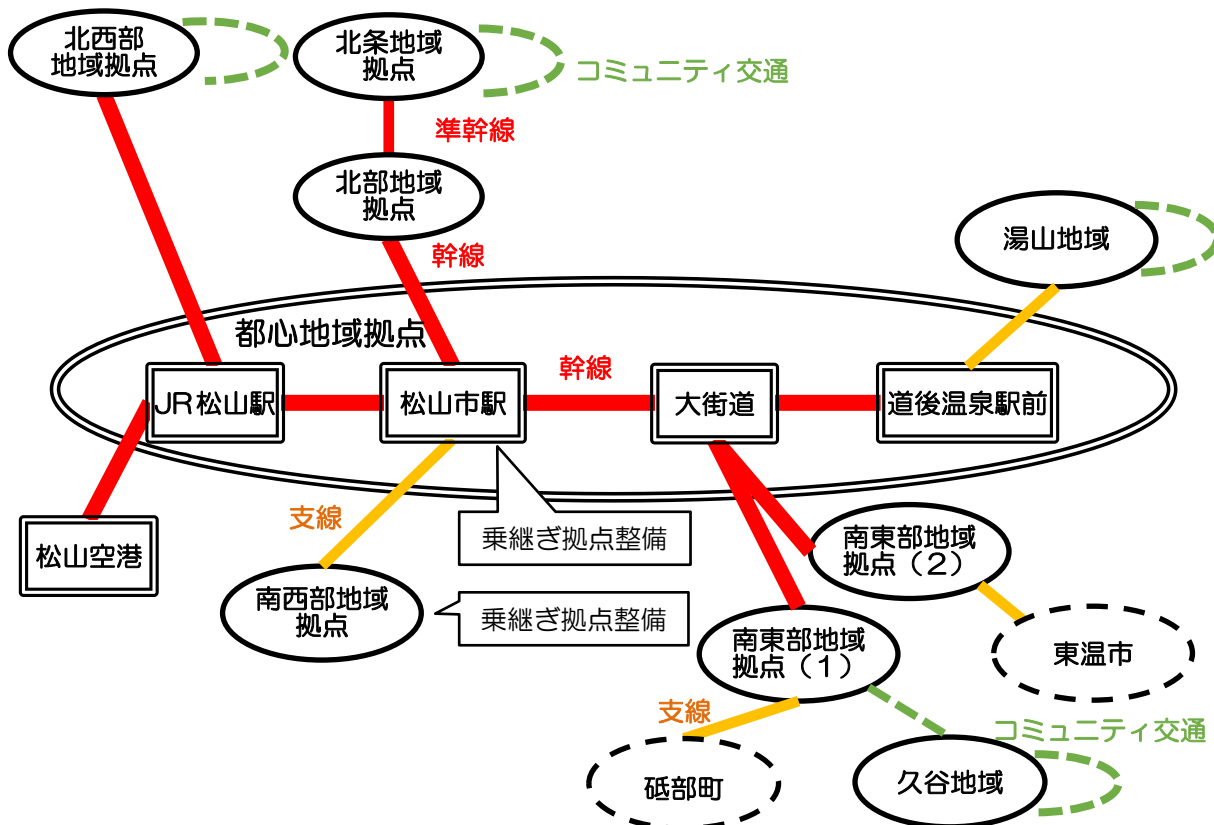


図 7.6 運用イメージ図

(4) 施策実施前・後の公共交通のイメージ

現状のバス路線運用の課題とこれに対応した将来のバス運用のイメージを以下に示します。

【公共交通の課題】

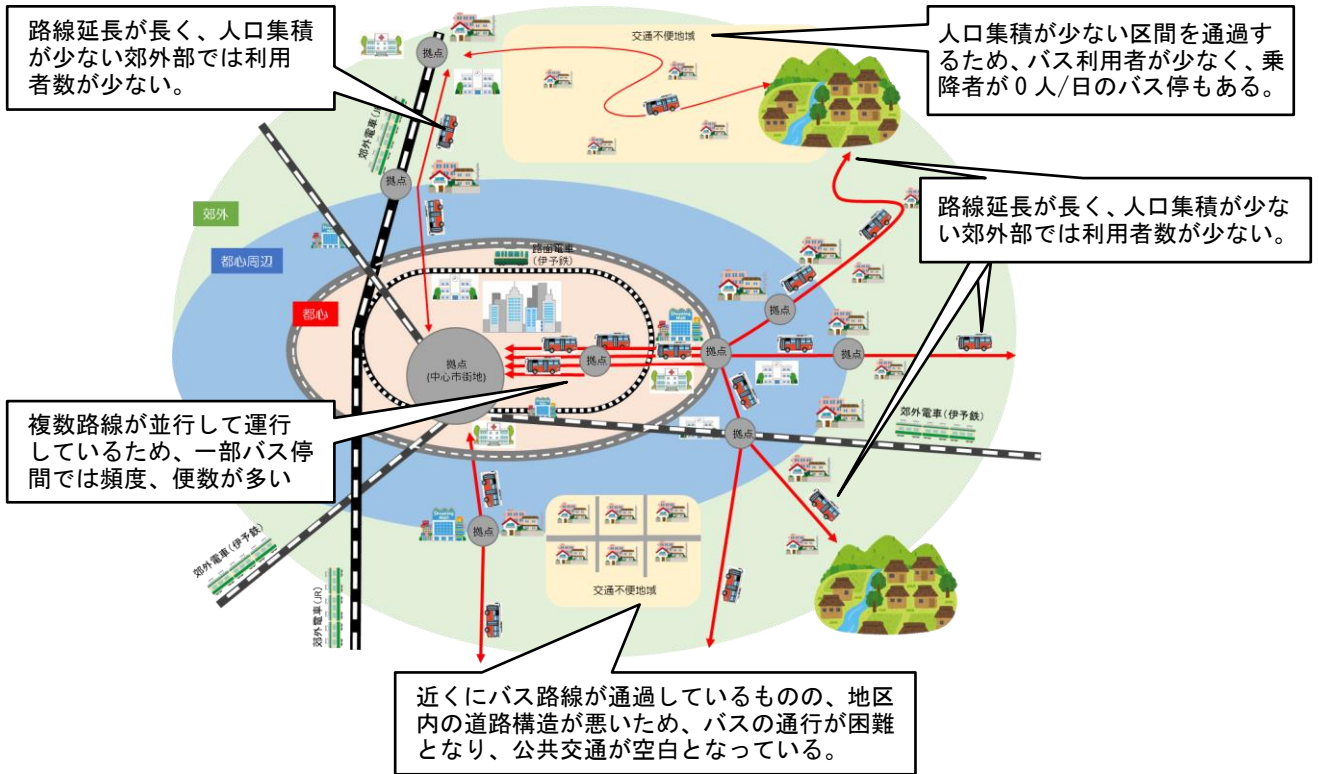


図 7.7 現在の公共交通イメージ

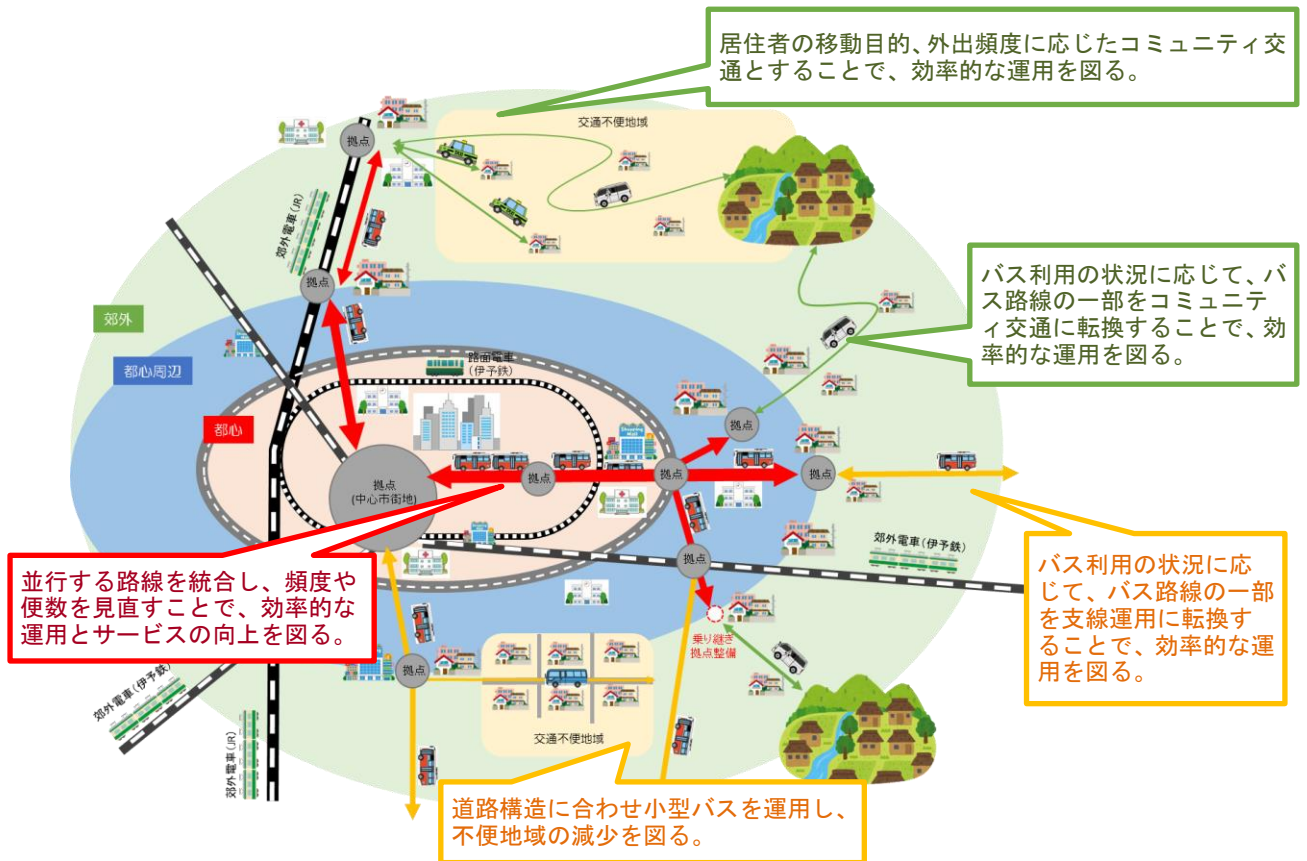


図 7.8 将来の公共交通イメージ