松山市地域公共交通網形成計画

概要版

2019年(平成31)年3月

松山市

1．計画の概要

（1）計画策定の趣旨

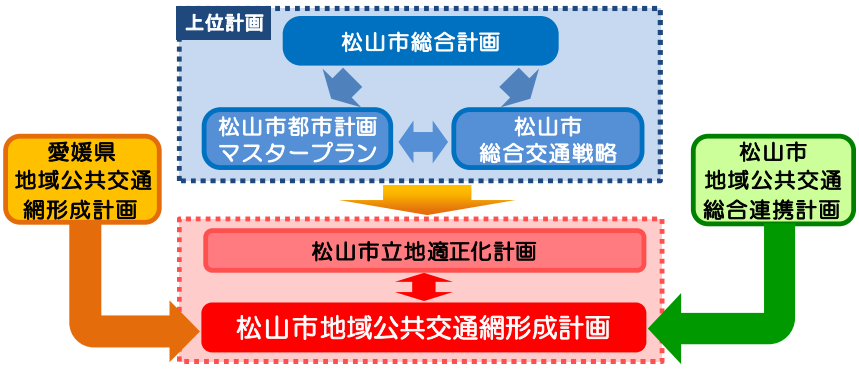
公共交通機関では、少子高齢化や環境問題等、急速な社会・都市環境の変化及びますます多様化するライフスタイルのなかで、誰もが安心して利用できる移動手段を確保することが重要かつ喫緊の課題となっています。 こうした中、国から「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」との考え方で、住宅や施設の立地適正化計画と地域公共交通網形成計画が連携し合い、持続可能な都市の構築を進めることが示されました。

松山市は、公共交通の重要性を改めて認識し、経済社会活動や市民生活の基盤となる地域の実情に合った公共交通ネットワークの整備の実現に向けて、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網の形成を進めて行くための基本的な方針、目標、施策、事業等を取りまとめた「松山市地域公共交通網形成計画」を策定します。

（2）本計画の位置付け

松山市では、「松山市総合計画」、「松山市都市計画マスタープラン」、「松山市総合交通戦略」を策定し、それぞれに公共交通に関連する整備方針を示しています。また、「松山市地域公共交通総合連携計画」では、公共交通整備に関する方向性が示されており、「松山市立地適正化計画」との連携を図りつつ、これら上位・関連計画から松山市地域公共交通網形成計画を策定します。

【本計画の位置付け】



（3）計画の区域

本計画の対象とする区域は、「松山市全域」とします。

（4）計画期間

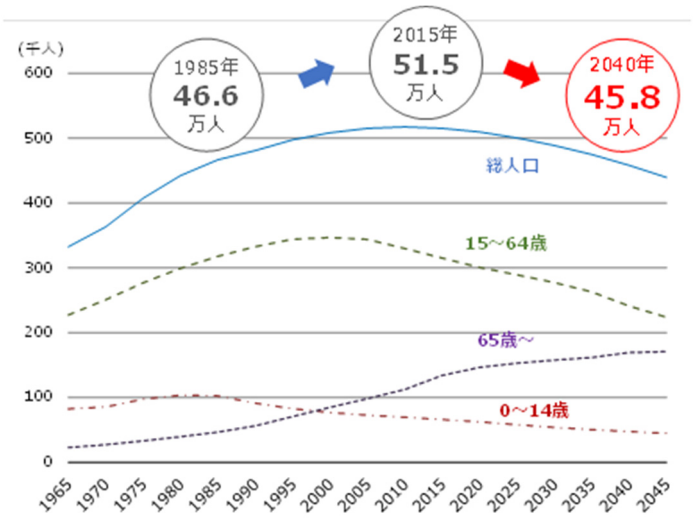
本計画の計画期間は、2019（平成31）年4月～2024（平成36）年3月までの5年間とします。

2．地域の現状

（1）人口の推移等

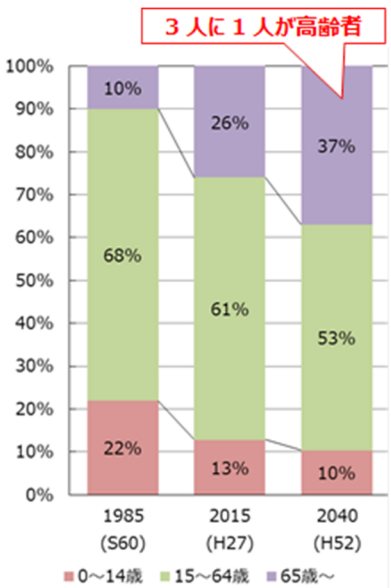
松山市の総人口は、2010（平成22）年をピークに減少傾向に転じ、2040（平成52）年には1985（昭和60）年の人口水準（2015（平成27）年から約5.7万人減）に達すると推計されています。高齢者人口は2050（平成62）年まで増加を続けることが予想されています。

【松山市の人口推移と将来見通し】



注）2000年以前は、旧北条市、旧中島町の人口を含む
出典：～2015 国勢調査/総務省、2020～ 国立社会保障・人口問題研究所

【年齢階層別人口割合の比較】

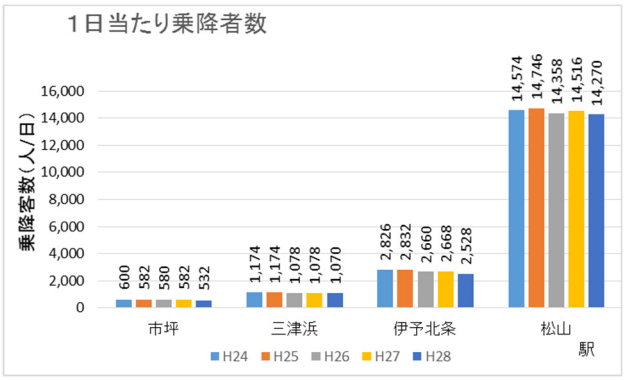


3. 公共交通等の現状と課題

（1）鉄道（JR）

主要駅の利用者数は、近年はほぼ横ばい傾向にあり、松山駅が最も多く、郊外駅では利用者が少ない状況にあります。

【主要駅の1日当たり乗降客数の推移】

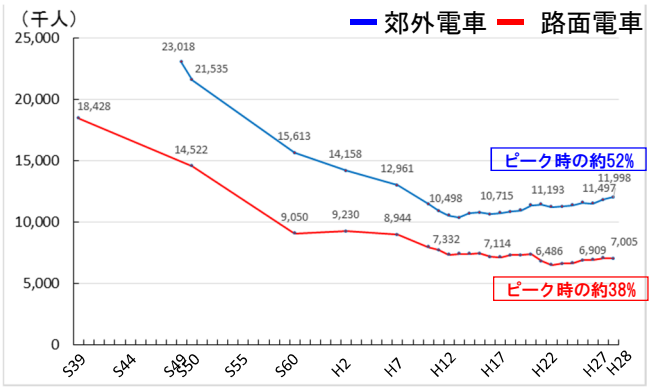


出典：国土数値情報　駅別乗降客数データ

（2）鉄軌道（伊予鉄道）

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）年以降は横ばい傾向にあります。

【年間乗降者数の推移】

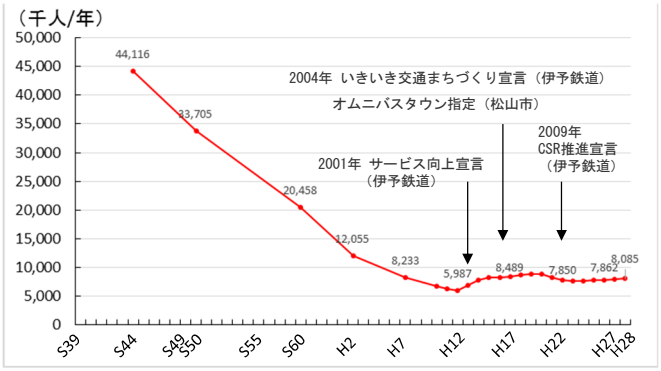


出典：伊予鉄道株式会社

（3）路線バス（伊予鉄バス）

路線バスの輸送人員は、ピーク時の1/5程度にまで減少し、2002（平成14）年以降は横ばい傾向にあります。

【年間輸送人員の推移】

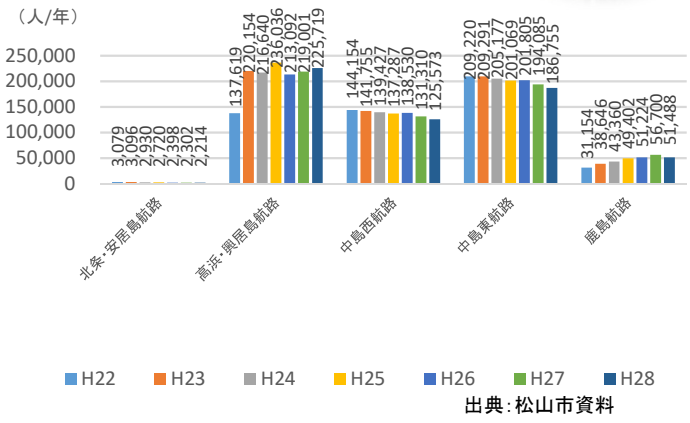


出典：伊予鉄バス株式会社

（4）航路

航路の利用者数は、中島を結ぶ航路（中島西・中島東）では、他の航路と比べ、減少傾向にあります。

【年間利用者数の推移】



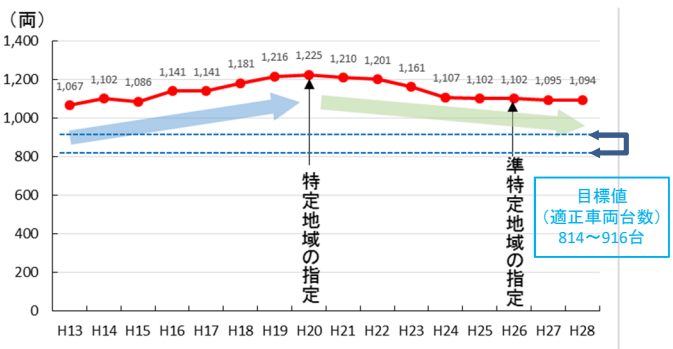
出典：松山市資料

（5）タクシー

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。

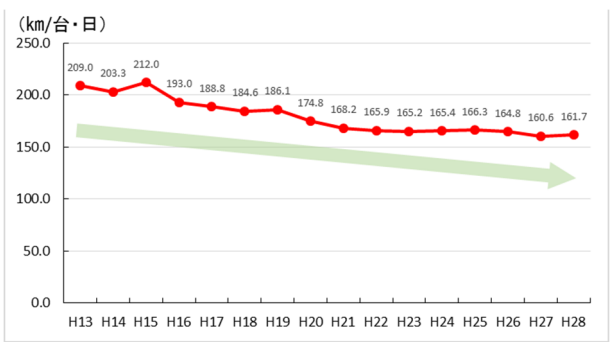
【事業者の登録台数の推移】



※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

【タクシー１車当たりの走行キロ数】



出典：国土交通省　四国運輸支局　愛媛陸運支局

（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）を基に、公共交通の利便性を下表のように定義しました。

【公共交通の利便性定義】

<table>
<tr><th colspan="2">種 別</th><th colspan="5">バス、軌道、旅客船</th></tr>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">駅等からの距離</th><th colspan="3">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</th><th>バス停・電停から
300～1，000m</th><th>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</th></tr>
<tr><th>運行本数</th><th>片道3（便/ピーク時）以上
又は片道30（便/日）以上</th><th>片道3（便/ピーク時）未満
かつ片道3～30（便/日）</th><th>片道3（便/ピーク時）未満
かつ片道3（便/日）未満</th><th></th><th></th></tr>
<tr><td rowspan="4">鉄道</td><td rowspan="3">駅から
700m
以内</td><td>片道3（便/ピーク時）
以上又は
片道30（便/日）以上</td><td rowspan="4" colspan="5">便利
準不便
不便
空白</td></tr>
<tr><td>片道3（便/ピーク時）
未満かつ
片道3～30（便/日）</td></tr>
<tr><td>片道3（便/ピーク時）
未満かつ
片道3（便/日）未満</td></tr>
<tr><td>駅から
700～
1，000m</td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">駅から
1，000m
超</td><td></td><td colspan="4"></td></tr>
</table>

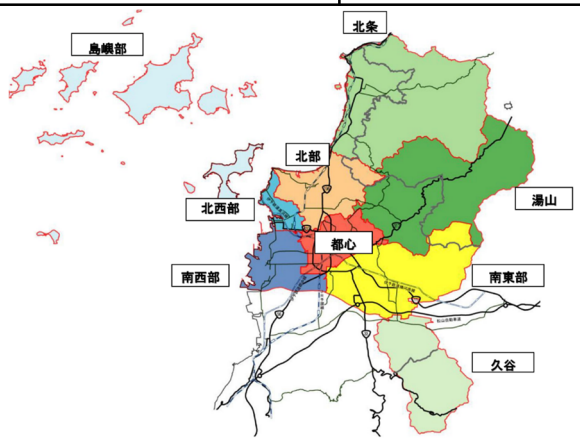
4．公共交通の課題

（１）地域別課題

・全地域で人口減少、高齢化が進展しており、公共交通の利用促進や高齢者への移動対応の配慮が必要です。
・都心地域では、拠点地区を多く設定しているため、乗継拠点のシームレス化を優先課題とします。
・都心地域以外では、地域状況に応じた公共交通の再編を優先課題とします。

【地域別の公共交通現状・課題】

地域	現　状（予定）	課　題
都心	• 将来高齢化率29～36% • 居住誘導区域が約90%と多い • 不便、空白地域は清水が34.6%、道後が25.6%	• 拠点の鉄道、バス等との乗継ぎ • 不便、空白地域の対応 • バス路線の集中
南東部	• 将来高齢化率32～36% • 居住誘導区域は素鵞が約90%、その他は50%以下 • 素鵞以外は不便、空白地域が22～44%に増加	• 拠点の鉄道、バス等の乗継ぎ • 不便、空白地域の対応
南西部	• 将来高齢化率約33～34% • 居住誘導区域はほとんどが50%以下 • 不便、空白地域は生石が49.8%、垣生が33.7%	• 拠点の鉄道、バス等の乗継ぎ • 不便、空白地域の対応



地域	現　状（予定）	課　題
北西部	• 将来高齢化率37～38% • 拠点は三津駅、三津浜駅 • 居住誘導区域は宮前が61.6%、三津浜が68.2% • 不便、空白地域は高浜が20.1%	• 拠点の鉄道、バス等との乗継ぎ • 不便、空白地域の対応
北部	• 将来高齢化率31～36% • 拠点はJR堀江駅 • 居住誘導区域は久枝が30.6% • 不便、空白地域は久枝が52.9%、潮見が52.7%、堀江が44.1%	• 拠点の鉄道、バス等との乗継ぎ • 不便、空白地域の対応
北条	• 将来高齢化率34～46% • 拠点はJR伊予北条駅 • 居住誘導区域は北条が55.4% • 不便、空白地域は全地区で20%以上、特に難波が83.6%	• 拠点の鉄道、バス等との乗継ぎ • 不便、空白地域の対応
湯山	• 将来高齢化率36～47% • 地域の公共交通はバス路線のみ • 立地適正化区域なし • 不便、空白地域は日浦が48.5%	• 不便、空白地域の対応
久谷	• 将来高齢化率約36% • 地域の公共交通はバス路線のみ • 立地適正化区域なし • 不便、空白地域は荏原が80.3%	• 不便、空白地域の対応
島嶼部	• 将来高齢化率50～71% • 中島本島のみにバス路線あり • 立地適正化区域なし • 公共交通の空白地域がほとんどである	• 不便、空白地域の対応

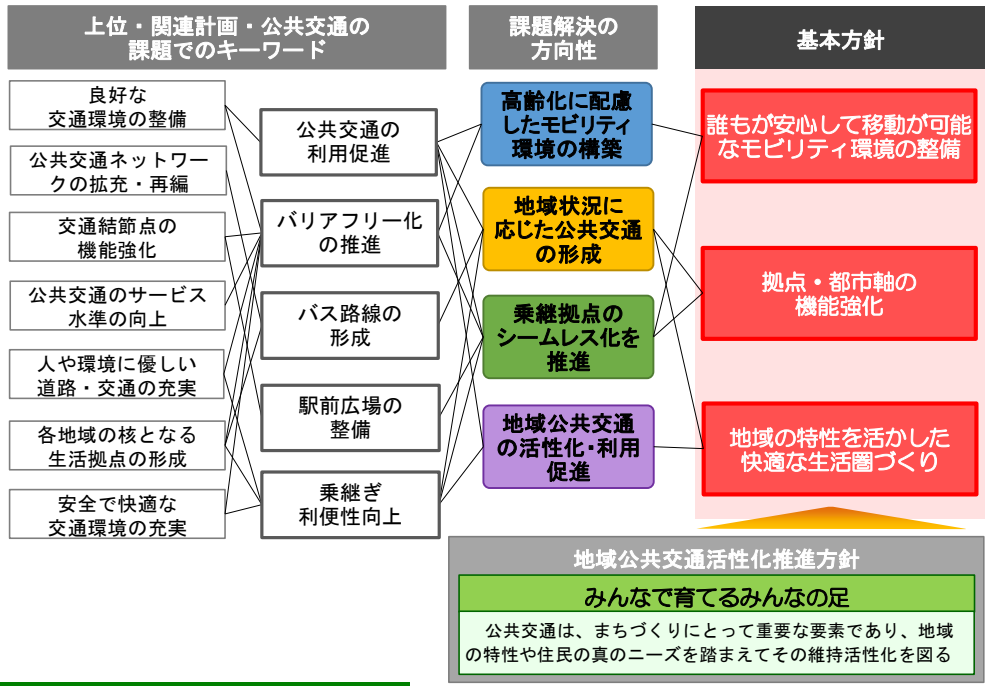
5. 基本方針と計画の目標

（1）基本方針

上位・関連計画及び地域別の課題整理の結果を踏まえた基本方針を整理すると、右記のとおりです。

本計画は、「松山市地域公共交通総合連携計画」の検討を踏襲し、3つの基本方針を設定します。

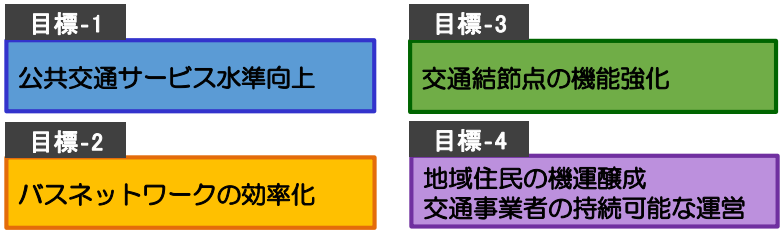
【基本方針】



（2）計画の目標

基本方針の設定に伴い、公共交通の将来像としてあるべき姿に整備していくための設定目標を示します。

【計画の目標】



6. 目標達成のための施策・事業

（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】

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	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

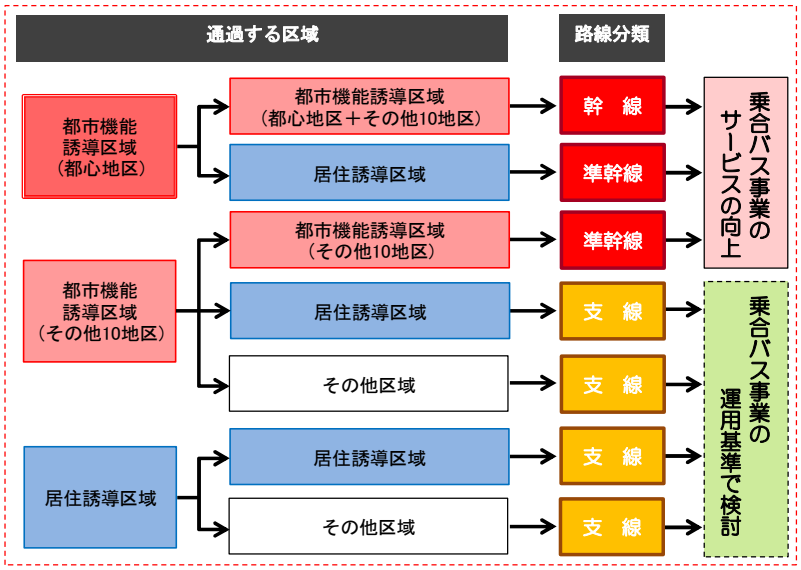
【都市の骨格構造（拠点と軸）】

（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。

【バス路線等の運用の見直しに関する考え方】

①地域状況による路線分類
立地適正化計画と整合した公共交通網を形成するため、各誘導区域をもとに路線を分類



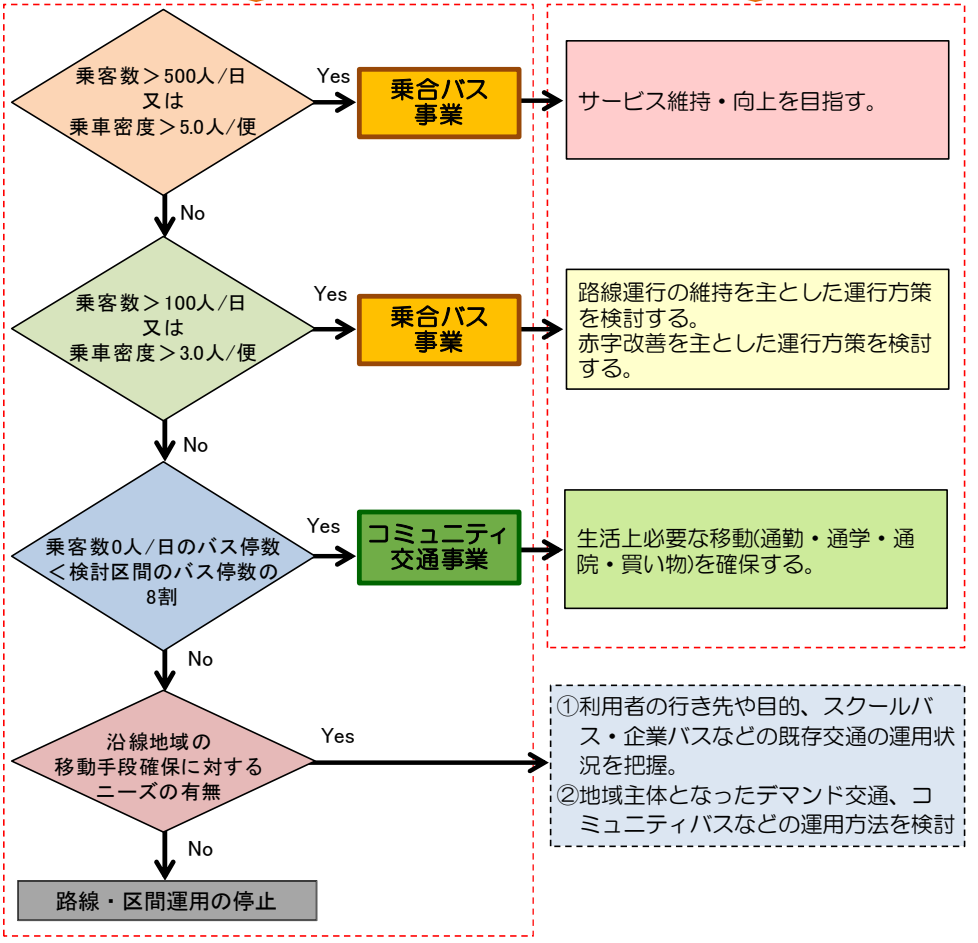
（3）支線毎の事業区分と対策

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。

【支線の運用基準】

②支線毎の事業区分
支線のバス利用状況から継続した乗合バス事業か新しいコミュニティ交通事業に転換するか方向性を検討

③事業区分毎の対策
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について整理



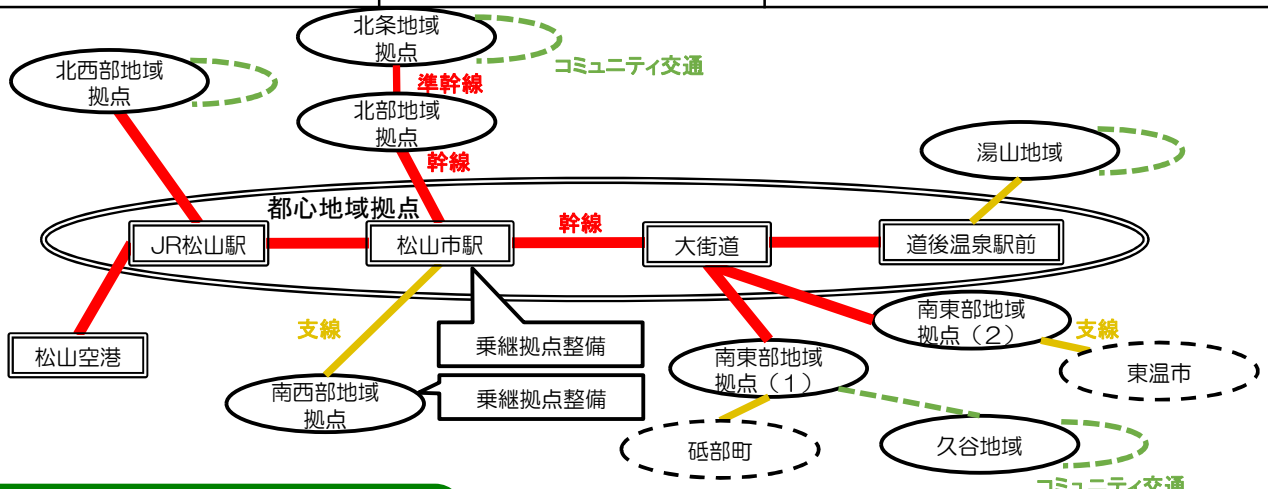
路線バス等が運行されていない不便地域、空白地域 → 地域主体となったデマンド交通、コミュニティバスなどの運用方法を検討

（4）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。

【運用イメージ】

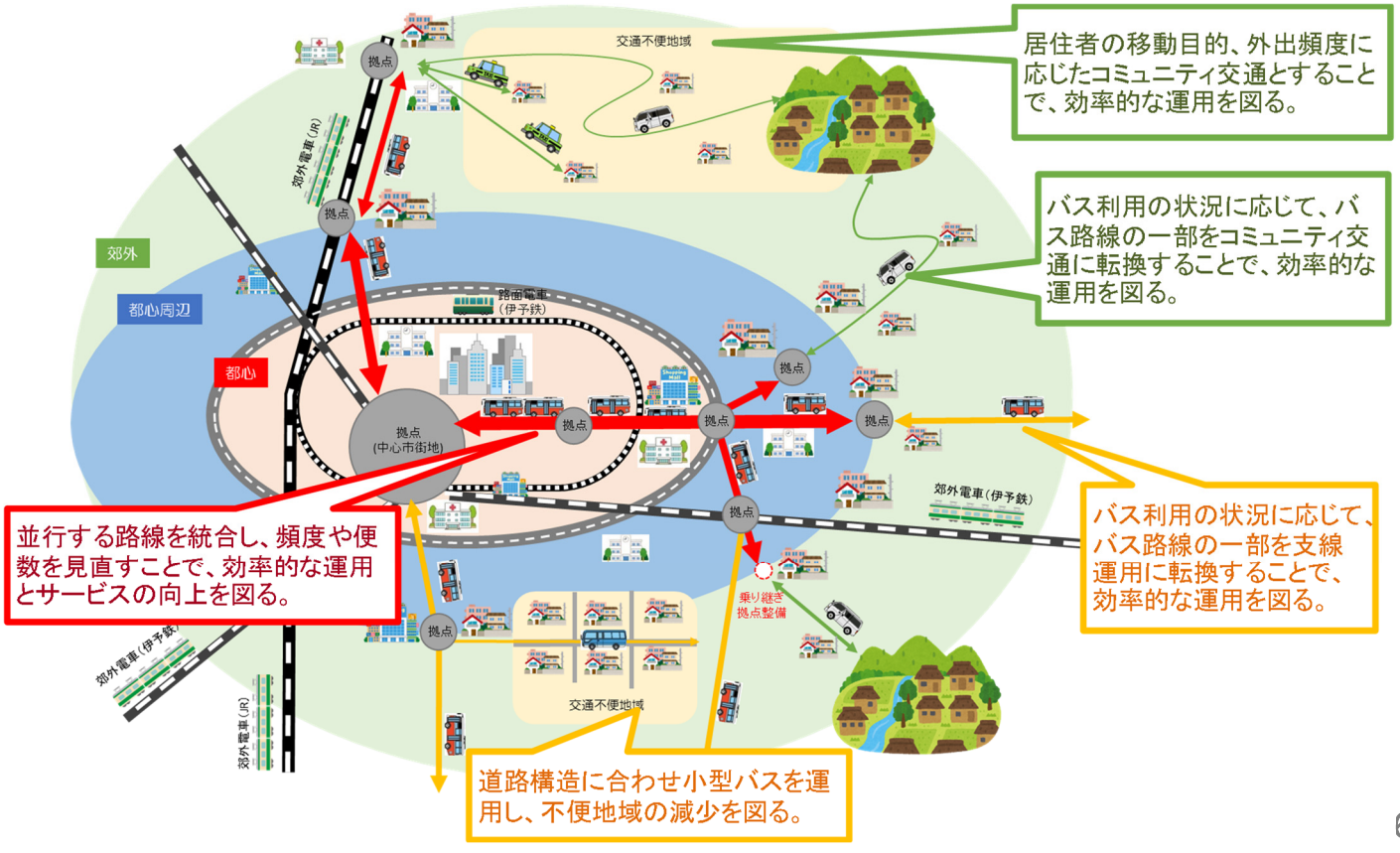
運用区分	幹線･準幹線	支　線	コミュニテイ交通
機能	• 都市機能誘導区域間を結ぶ路線 • 都市機能誘導区域（都心）と居住誘導区域を結ぶ路線	• 都市機能誘導区域（郊外）と居住誘導区域を結ぶ路線 • 居住誘導区域、一般市街地などを結ぶ路線	• 日常生活の移動を担う路線 • 路線バスで利用が少ない路線、区間の代替手段
特性	• 需要や運行頻度が多い（一定の乗客数を確保できる）	• 幹線、準幹線を補完する路線 • 路線によって需要や運行頻度に差がある • 赤字路線	• 居住者が少なく公共交通利用が不便な地域に適用 • 需要が少なく、利用者、利用時間帯、利用区間に偏りがある
再編の視点	• 並行する路線の統合 • 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	• 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	• 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



（5）将来の公共交通イメージ

将来のバス運用のイメージを以下に示します。

【将来の公共交通イメージ】



（6）施策・事業

本計画の目標を達成するための施策展開の基本的な考え方に沿って次の事業に取り組みます。

【施策・事業一覧】

計画の目標	検討項目	事業名	短期 2019 (H31)	短期 2020 (H32)	中期 2021 (H33)	中期 2022 (H34)	長期 2023 (H35)	備考 2024 (H36)
公共交通サービス水準の向上	高齢化に配慮したモビリティ環境の構築	A-1 車両バリアフリー化の推進			実施			見直し
		A-2 自動車から公共交通転換を促進			実施			見直し
バスネットワークの効率化	地域状況に応じた公共交通の形成	B-1 幹線・準幹線交通での高サービスの提供			検討・実施			見直し
		B-2 支線交通のサービス向上			検討・実施			見直し
		C デマンド交通等の運用支援			検討・実施			見直し
交通結節点の機能強化	乗継拠点のシームレス化を推進	D 乗継環境の改善			実施			見直し
地域住民の機運醸成	地域公共交通の活性化・利用促進	E-1 広報活動・イベントの実施			実施			見直し
交通事業者の持続可能な運営		E-2 公共交通の定期利用促進			実施			見直し
		E-3 地域住民が主体となる公共交通の仕組づくり			実施			見直し

※下線は新規事業

（7）事業概要

利便性・安全性に配慮した利用しやすさの向上

A-1 車両バリアフリー化の推進

・公的補助等を活用し、ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーなどの車両導入を促進します。

A-2 自動車から公共交通転換を促進

・免許返納を促進するような、高齢者を対象とした公共交通利用促進支援策を充実します。

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

B-1 幹線・準幹線交通での高サービスの提供

B-2 支線交通のサービス向上

・現在のバス路線について、利用状況に基づき幹線交通、支線交通に分け、運行の効率化に関して交通事業者と連携して検討を行います。

デマンド交通等の検討

C デマンド交通等の運用支援

・現在のバス路線について、利用状況に基づき、デマンドバスなどの交通への移行に関して、地域、交通事業者と連携して検討を行います。

乗継環境改善・情報提供の充実

D 乗継環境の改善

・鉄道やバスの乗継ぎ、運行案内のため、統合サイトやアプリの整備を行うほか、来訪者でも分かりやすいよう、交通結節点での情報案内の実施を検討します。

モビリティマネジメント

E-1 広報活動・イベントの実施

・市内小学校の授業にて、バス事業者と連携してバスの乗り方教室を実施します。加えて、バス路線マップ作成・配布を継続して実施し、免許返納時や転入者の手続時などでの配布を行います。また、ホームページ等での情報提供、イベント実施などを行い、効果的な広報活動を行います。

E-2 公共交通の定期利用促進

・入学、入社、転入等の時期に、交通事業者と連携して公共交通を利用した通学、通勤のPRを実施します。PRに際しては、定期券購入の手続やバス路線マップ配布を実施します。また、ホームページ等での情報提供を行い、効果的な広報活動を行います。

E-3 地域住民が主体となる公共交通の仕組づくり

・地域の特徴に合った公共交通を作り上げるため、行政や交通事業者だけでなく実際に利用する地域住民が積極的に取り組む仕組づくりを検討します。また、地域の課題の共通認識やスクールバス活用等の改善策の検討などを話し合う意見交換会(ワークショップ)の実施を検討します。

7. 計画達成状況の評価

（1）計画達成状況の評価

＜短期における数値設定の考え方＞

- 設定期間は人口の緩やかな減少傾向の中で、公共交通サービスを享受する利用者も、人口に比例して減少傾向にあると考えられます。
- そのような中で、市内の公共交通サービスや利用者数に関する目標設定の基本的な考え方は、「現況以上のサービス向上や利用促進を図る」ことにより、公共交通の利用者が現状と同程度又はそれ以上となることを想定して目標を設定します。

【指標と目標値】

計画の目標	検討項目	事業名	指標	現況	目標値
公共交通サービス水準の向上	高齢化に配慮したモビリティ環境の構築	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%〔2017（平成29）年度〕	85．0%〔2022（平成34）年度〕
			高齢者の外出率	66．6%〔2015（平成27）年度〕	現状維持〔2020（平成32）年度〕
		自動車からの公共交通転換を促進	高齢者の免許返納者数（65歳以上）	1，857人/年〔2017（平成29）年度〕	2，500人/年〔2022（平成34）年度〕
バスネットワークの効率化	地域状況に応じた公共交通の形成	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〔2016（平成28）年度〕	現状維持〔2022（平成34）年度〕
		支線交通のサービス向上	不便地域・空白地域の人口の比率	26．2%〔2010（平成22）年度〕	25．0%〔2020（平成32）年度〕
		デマンド交通等の運用支援			
交通結節点の機能強化	乗継拠点のシームレス化を推進	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〔2016（平成28）年度〕	現状維持〔2022（平成34）年度〕
地域住民の機運醸成	地域公共交通の活性化・利用促進	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〔2016（平成28）年度〕	現状維持〔2022（平成34）年度〕
		公共交通の定期利用促進			
交通事業者の持続可能な運営		地域住民が主体となる公共交通の仕組づくり			

（2）達成状況の評価

PDCAサイクルに基づき、協議会等にて評価、見直しを行います。計画期間内は、5年毎を目処に見直しを行うとともに、既存の公共交通に関して大きな変化があった場合は、その影響などを踏まえて適時、計画の見直しを行います。

【PDCAサイクル】

【計画の見直しの考え方】

計画名	計画期間（年度）		
	2019（H31）～2020（H32）（短　期）	2021（H33）～2022（H34）（中　期）	2023（H35）～（長　期）
松山市 地域公共交通網形成計画 （H31.3月策定）	2019（H31）4月～		
	↑評価	↑評価	↑見直し

【資料】路線分類毎の事業区分

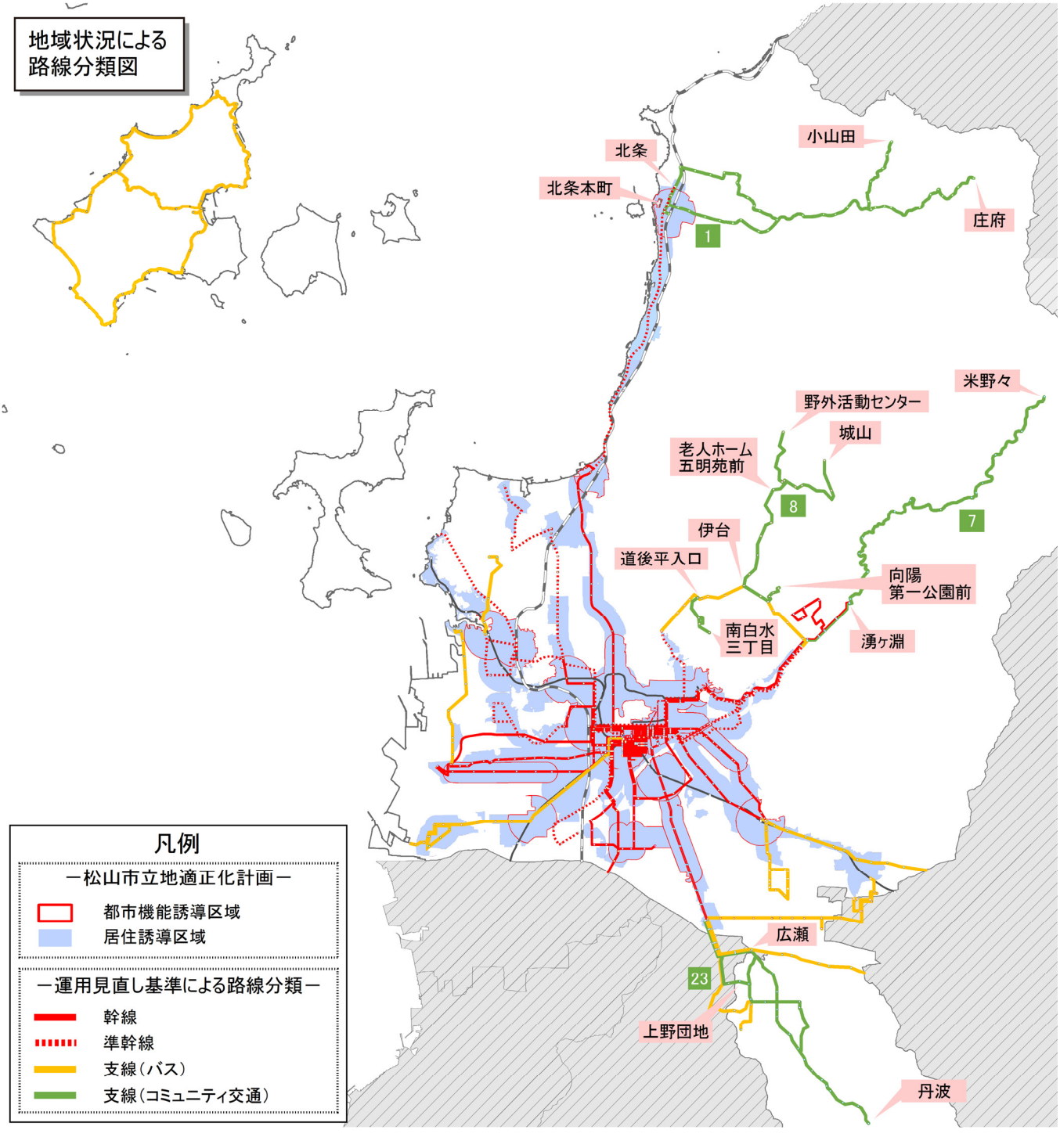
路線分類毎の事業区分一覧（1/2）

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	湧ケ淵～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
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）	－	－	○	

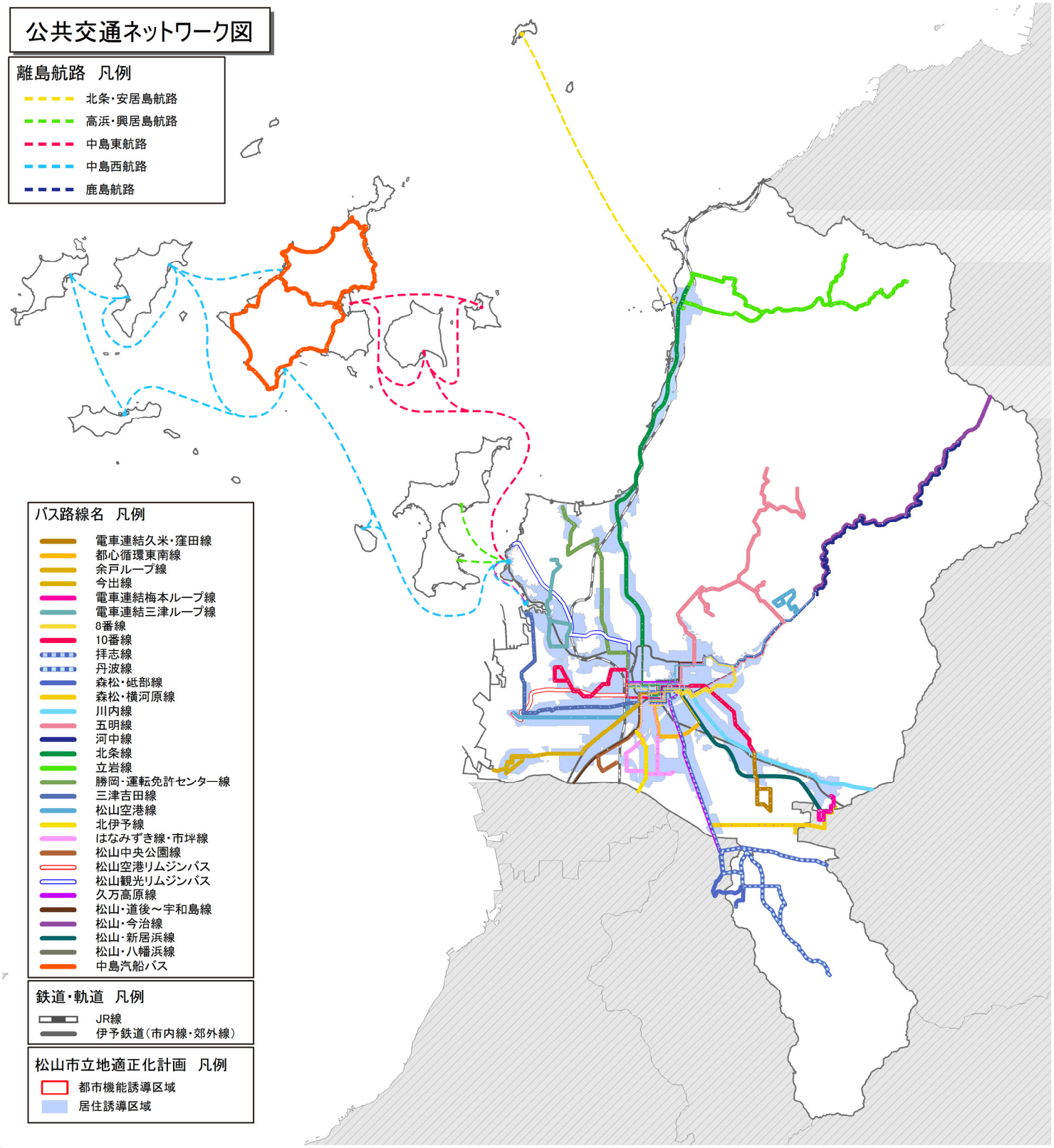
【資料】路線分類毎の事業区分

路線分類毎の事業区分一覧（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	
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	－	－	○	



【資料】公共交通ネットワーク図



松山市地域公共交通網形成計画（概要版）

発 行：松山市
編 集：松山市 都市整備部 都市・交通計画課
発行年月：2019（平成31）年3月

〒790-8571 愛媛県松山市二番町四丁目7-2
TEL 089-948-6448 FAX 089-934-1807
E-mail toshi-kou@city.matsuyama.ehime.jp