



松前町地域公共交通計画

2023(令和5)年4月

 松前町



目 次

1	地域公共交通計画の概要	1
1-1	計画策定の背景と目的	1
1-2	計画の位置付け	2
1-3	計画に定める内容	2
1-4	計画の区域	3
1-5	計画の期間	3
2	松前町の概況	4
2-1	地勢	4
2-2	人口・世帯	5
2-3	土地利用	10
2-4	産業	11
2-5	主要施設	13
2-6	自動車保有	16
2-7	人の移動	17
2-8	財政	19
3	地域公共交通の現状	20
3-1	鉄道	20
3-2	路線バス・コミュニティバス	28
3-3	タクシー	45
3-4	現状のまとめ	46
3-5	地域公共交通に対するニーズ	47
4	上位・関連計画における公共交通の位置付け	77
5	地域公共交通の課題	87
6	地域公共交通の基本理念と目標	89
6-1	基本理念	89
6-2	計画の目標	91
7	目標達成に向けた施策・事業と評価指標	92
7-1	施策体系	92
7-2	施策・事業展開と評価指標	93
8	計画の達成状況の評価	103
8-1	実施スケジュール	103
8-2	推進体制	104
8-2	達成状況の評価と見直し	105

1 地域公共交通計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

地域の日常の暮らしや産業の発展において、「移動」は必要不可欠なものです。しかし、全国的な車社会の定着と、近年の地方都市における人口減少や高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の感染拡大などの様々な要因により、地域の移動を支える公共交通の利用者は減少し、公共交通の維持が容易でなくなりつつあります。

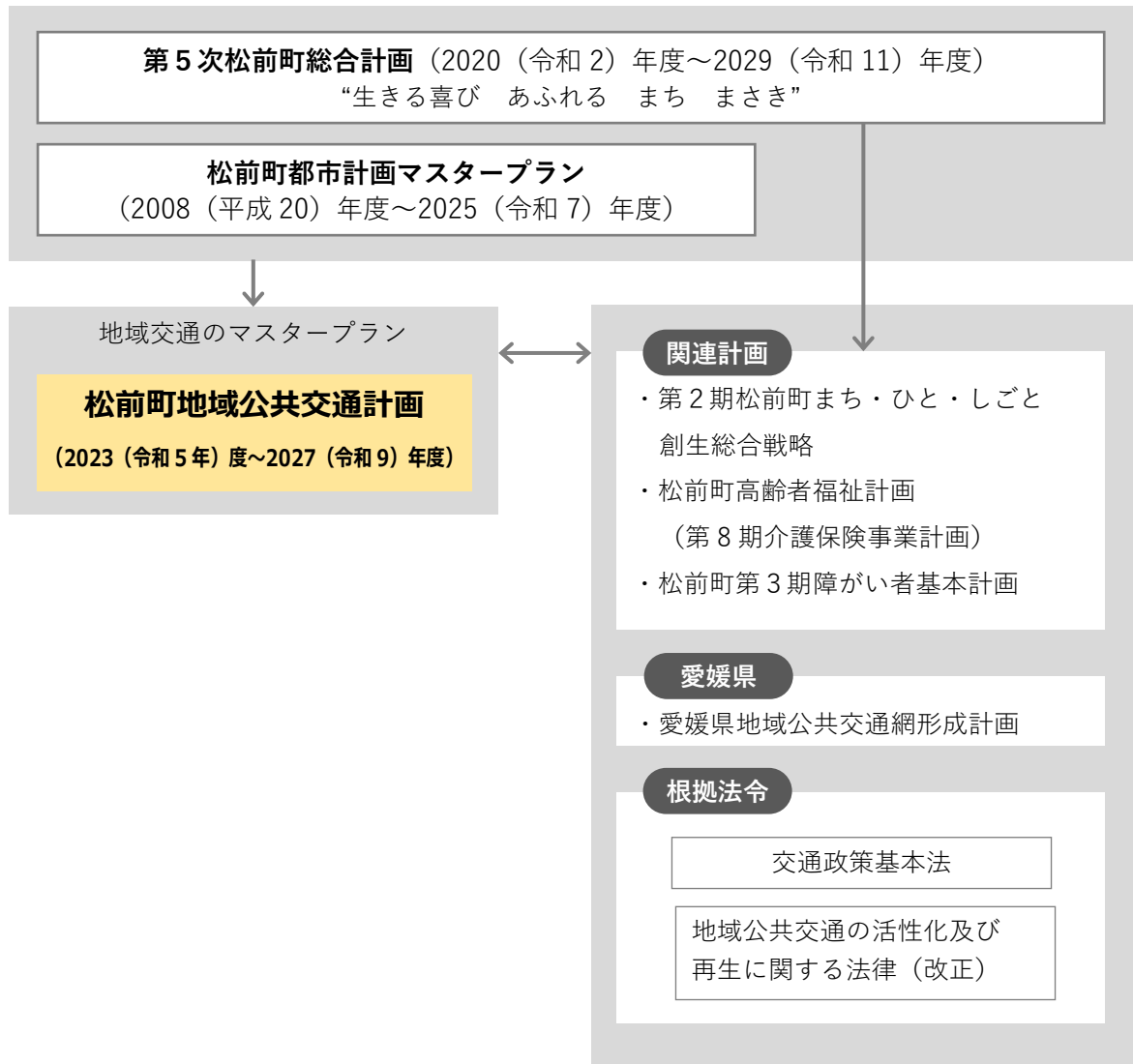
松前町においても、これまで増加を続けてきた人口が2005（平成17）年をピークに減少傾向に転じ、高齢化も進む中、公共交通の利用者が減少し、地域の暮らしと産業を支える公共交通を町民・行政・交通事業者が一体となって維持・確保することがますます重要となっています。また、公共交通の維持・確保は、交通分野だけでなく、まちづくり、産業、経済、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野にも大きな影響を及ぼします。

こうした中、2020（令和2）年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、まちづくりと連携した地域交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務とされました。

松前町地域公共交通計画は、地域を取り巻く社会経済情勢等の変化を背景に、地域自らが交通をデザインし、持続的な移動の確保の実現に向けた具体的な計画を定めるものです。

1-2 計画の位置付け

松前町地域公共交通計画は、「第5次松前町総合計画」及び「松前町都市計画マスタープラン」を上位計画として、「松前町まち・ひと・しごと創生総合戦略」や各種関連計画との整合を図りつつ、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。



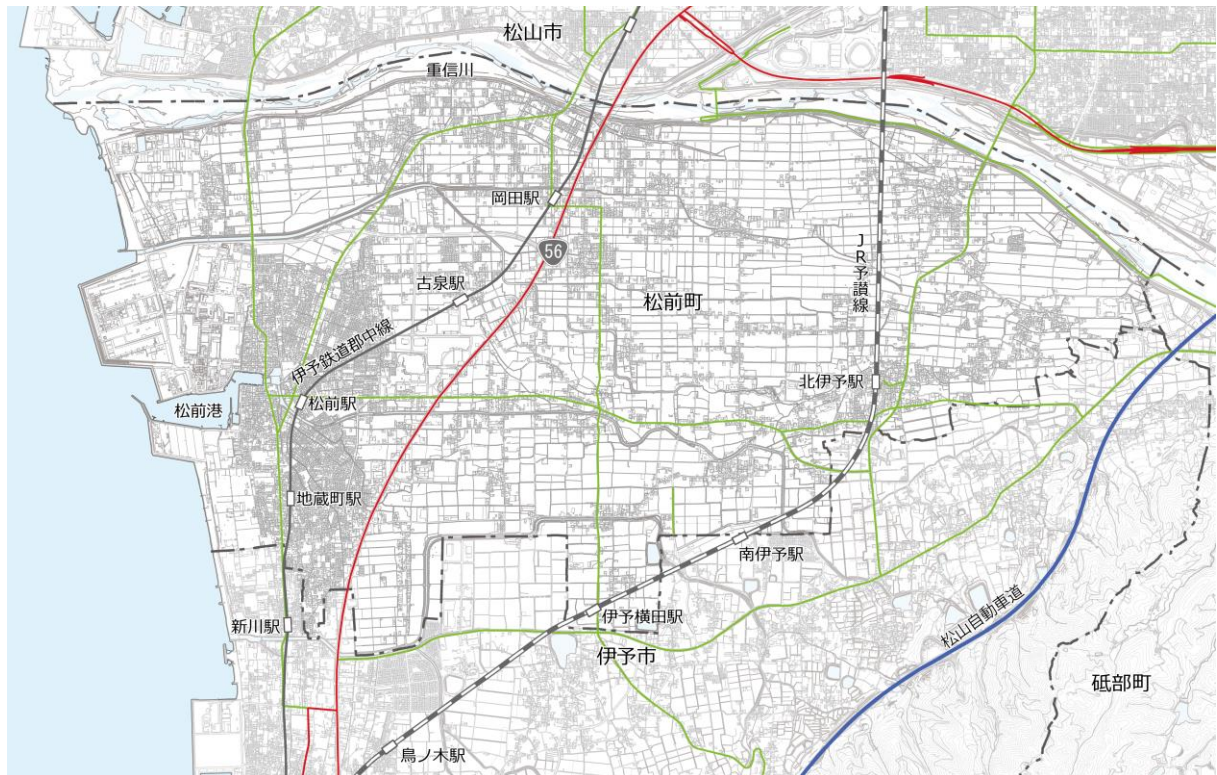
1-3 計画に定める内容

この計画では、以下の内容を定めます。

- (1) 地域公共交通計画の区域
- (2) 地域公共交通計画の計画期間
- (3) 基本的な方針
- (4) 計画の目標
- (5) 目標達成のための事業・実施主体
- (6) 計画の達成状況の評価

1-4 計画の区域

計画区域は、松前町全域とします。また、広域連携の観点から、通勤・通学や買物、通院などにおいて密接に関係している松山市や伊予市などの周辺市との連携を図ります。



1-5 計画の期間

対象期間は、2023（令和5）年度から2027（令和9）年度までの5年間とします。

計画期間中に松前町地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）において評価指標の状況や各施策の実施状況を協議し、社会・経済情勢等の変化を踏まえて、必要に応じて適宜見直しを行います。

- 計画期間：2023（令和5）年度～2027（令和9）年度

2 松前町の概況

2-1 地勢

松前町は、道後平野の西南部に位置する総面積約 20km²の都市で、北は一級河川重信川を挟んで県都松山市に隣接し、東は砥部町、南は伊予市と接し、西は伊予灘に面しています。地勢は平坦で起伏がなく、大部分が海拔 20m 以下の平野となっています。

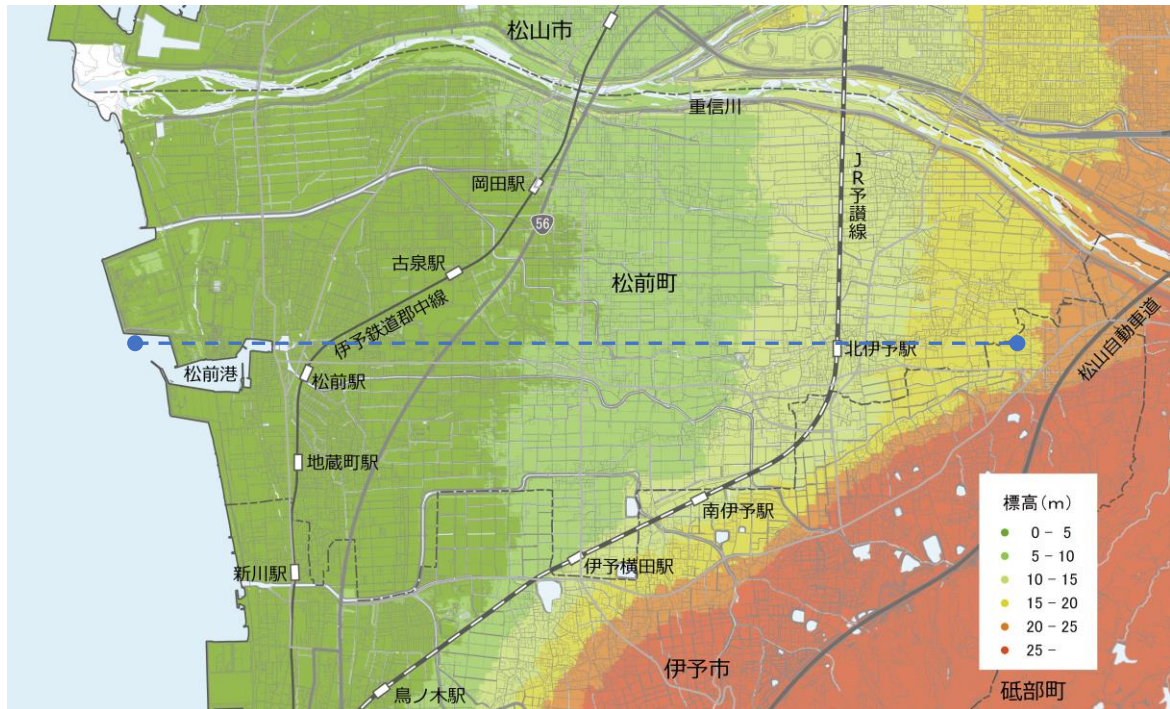


図 2-1 松前町の地勢

出典：基盤地図情報

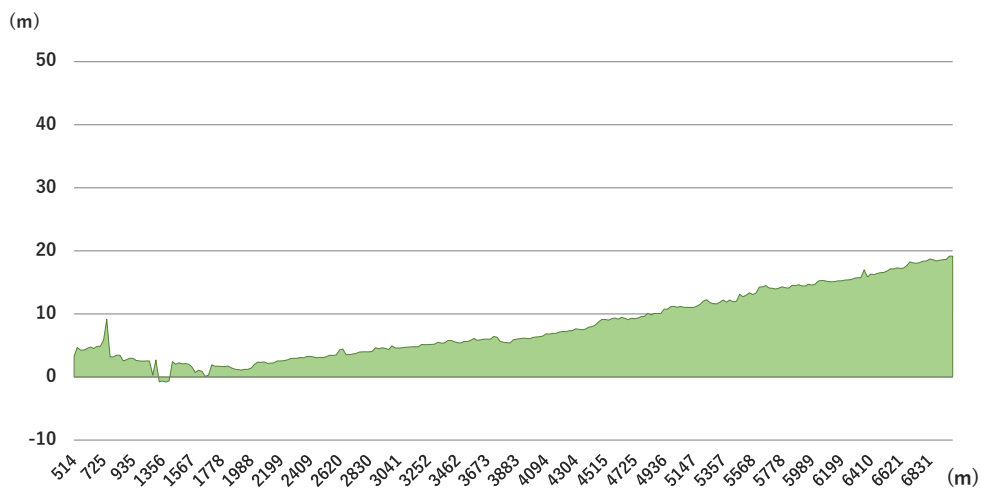


図 2-2 地形断面図（松前町役場付近東西断面）

出典：地理院地図（電子国土 Web）をもとに加工

2-2 人口・世帯

(1) 人口特性

1) 松前町全体人口の推移

松前町の人口は、1980（昭和 55）年以降増加傾向にありましたが、2005（平成 17）年をピークに減少傾向に転じています。

国立社会保障人口問題研究所（以下「社人研」という。）の推計では、今後も減少傾向が続き、2060（令和 42）年には約 19,000 人（2010（平成 22）年の 63%）になると予想されています。この予測に対して、松前町では、今後、子育て支援施策の充実や産業の活性化等に積極的に取り組むことにより、生産年齢人口を中心とした幅広い層の転入者の増加させることを目指して、2060（令和 42）年の目標人口「25,000 人」を掲げています。

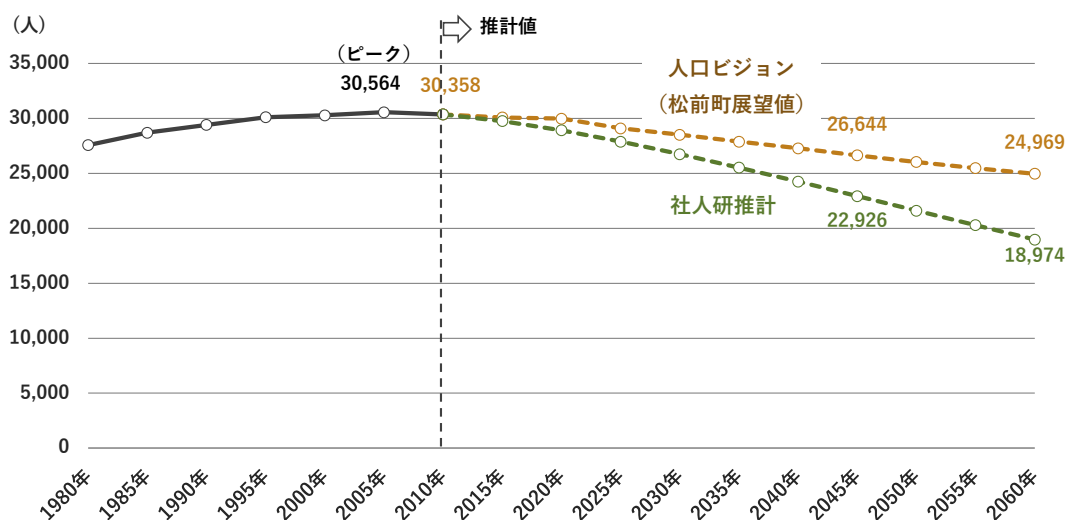


図 2-3 松前町の人口の将来展望

出典：松前町人口ビジョン（2016（平成 28）年 2 月）

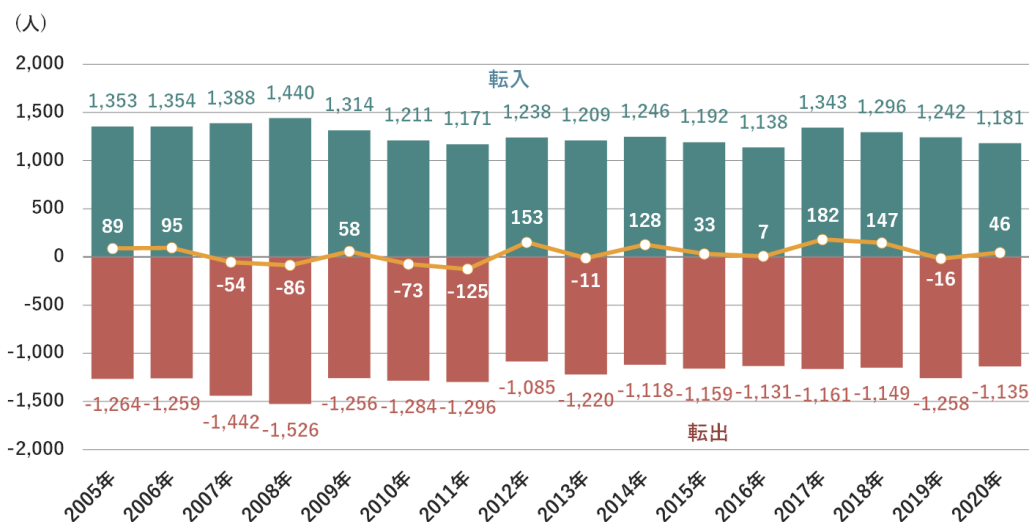


図 2-4 松前町の人口動態 (社会増減) の推移

出典：松前町住民基本台帳（各年度末現在）

最新の社人研による人口推計結果（2018（平成 30）年 3 月推計）では、2045（令和 27）年に約 24,200 人と予測されており、人口ビジョン策定時の推計（2013（平成 25）年 3 月推計：約 22,900 人）に比べると、1,300 人程度多くなっています。しかし、年少及び生産年齢人口の減少と高齢者の増加は、今後も続くと予測されています。

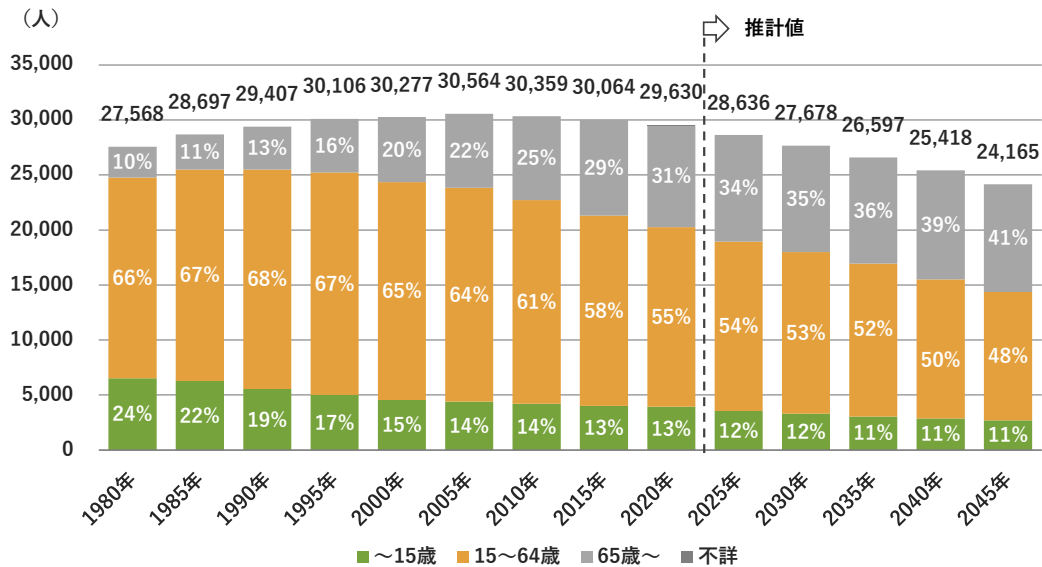


図 2-5 松前町の人口の推移

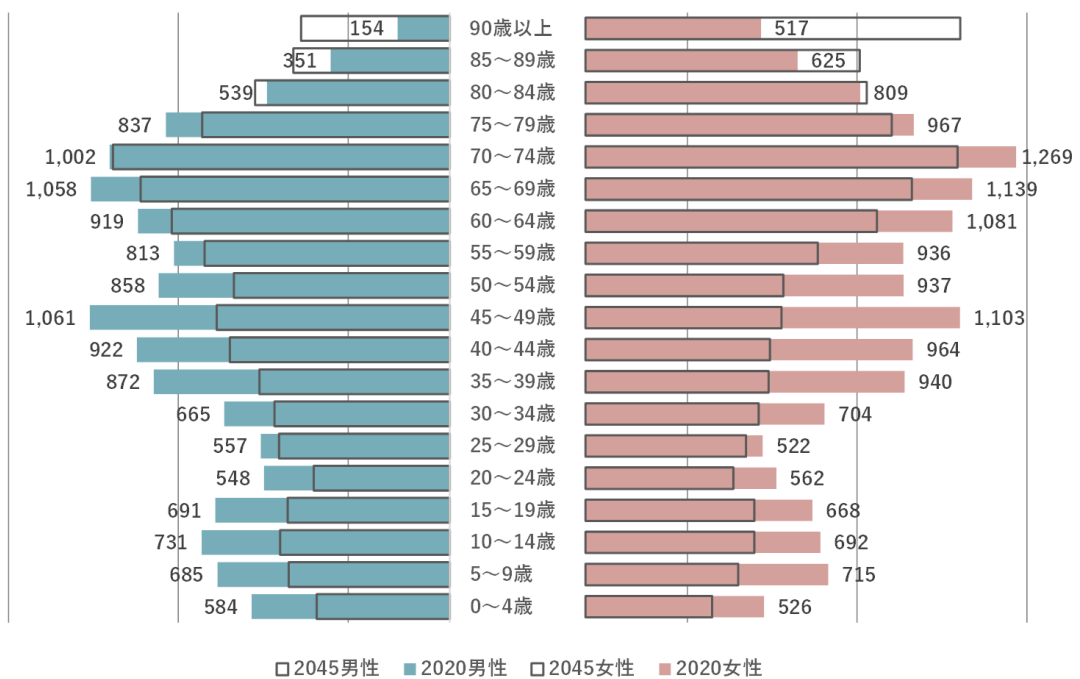


図 2-6 人口ピラミッド（2020（令和 2）年・2045（令和 27）年）

出典：～2020（令和 2）年 2020（令和 2）年国勢調査

2045（令和 27）年～ 国立社会保障・人口問題研究所 2018（平成 30）年推計

2) 校区別人口の推移

校区別の人口は、各校区とも大きな変動は見られませんが、岡田では 2005（平成 17）年以降、北伊予では 2010（令和 2）年以降、減少傾向にあります。

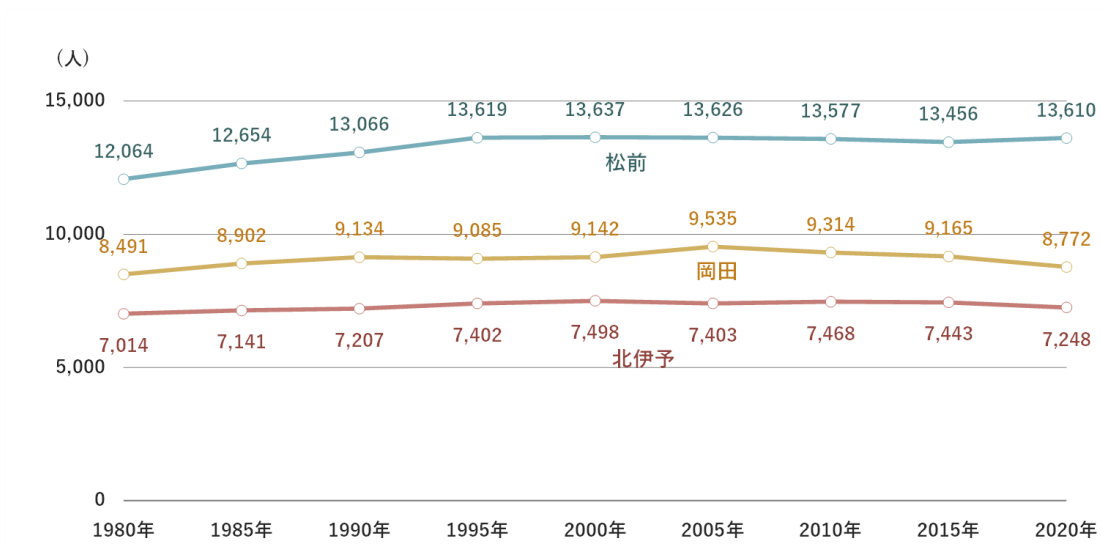


図 2-7 校区別人口の推移 出典：国勢調査

3) 人口分布

人口は、特に町西側の伊予鉄郡中線沿線に集中しています。

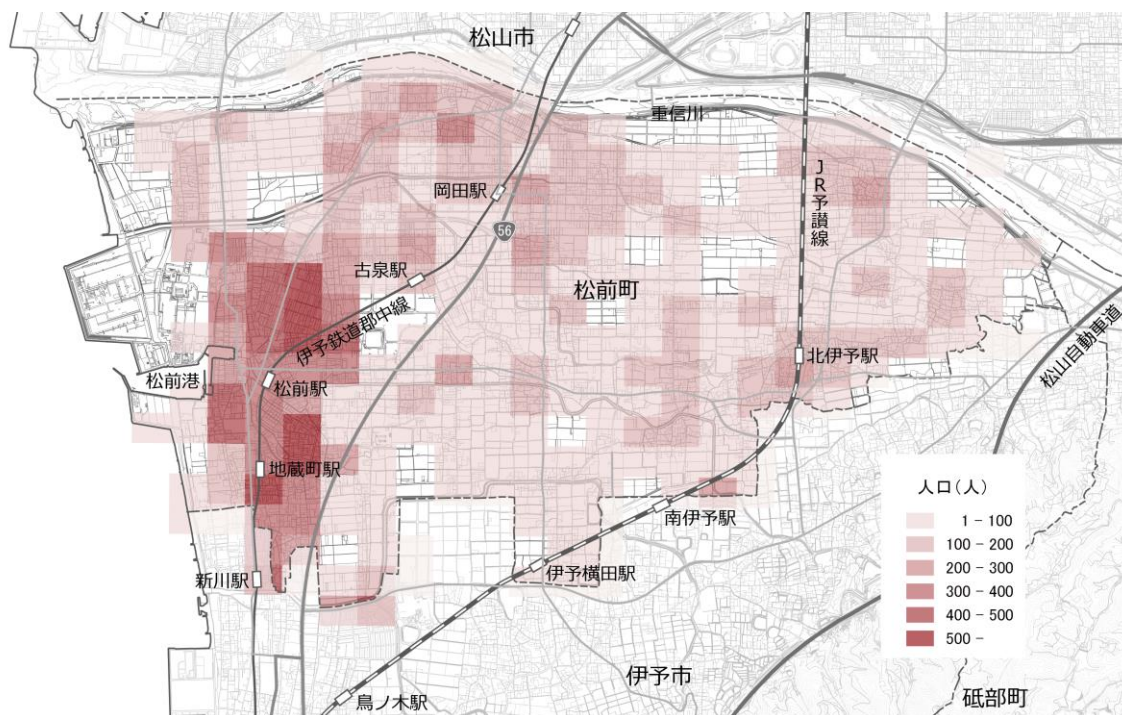


図 2-8 総人口（2015（平成 27）年） 出典：国勢調査

(2) 世帯特性

1) 世帯数の推移

人口が減少傾向にある一方で、世帯数は増加を続けており、核家族化が一層進んでいます。

高齢化の進行に伴い、同居家族による送迎や自身での運転が容易でない“高齢単身者世帯”も増加の一途をたどっており、外出機会の減少や日常の移動に制約を受ける方が一層増えることが懸念されます。

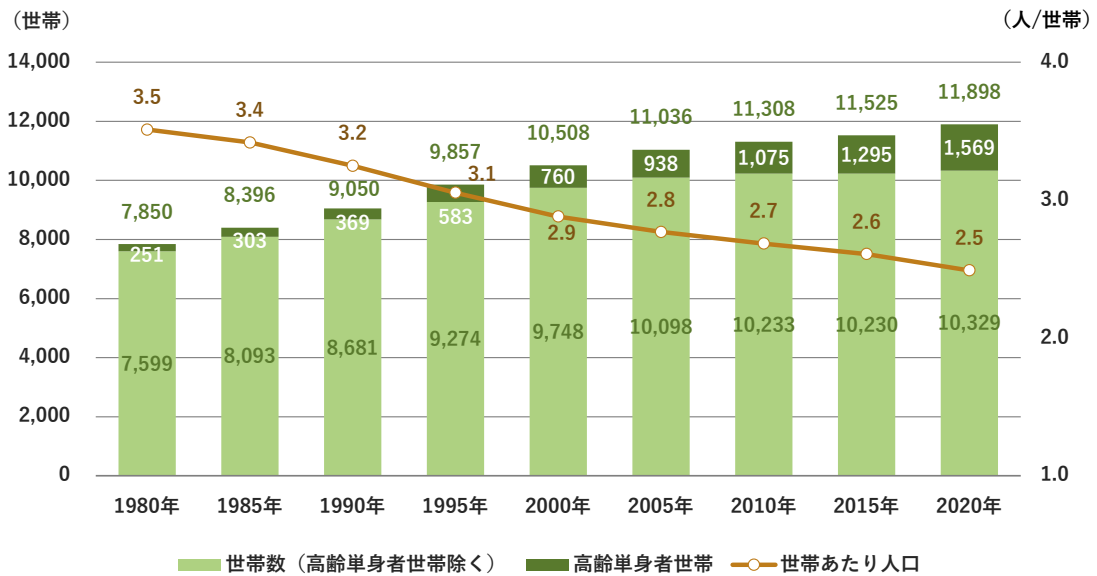


図 2-9 松前町の世帯動向 出典：国勢調査

2) 校区別世帯数の推移

校区別の世帯数は、各校区とも増加傾向にあります。岡田では 2005（平成 17）年以降、北伊予では 2010（令和 2）年以降、横ばい状態にあります。

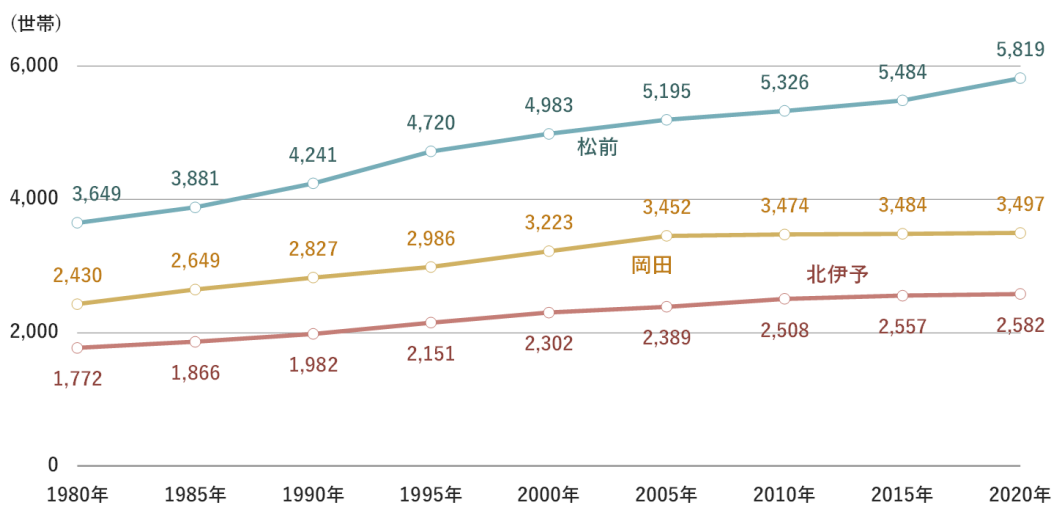


図 2-10 松前町の世帯動向 出典：国勢調査

(3) 人口集中地区 (DID) の動向

DID人口密度は、1995（平成7）年から2015（平成27）年までは40人/ha以上で推移していましたが、2020（令和2）年にはDID面積が急拡大し、32人/haに減少しています。

1995（平成7）年から2020（令和2）年までの25年間で、筒井地区の古泉駅南側や南黒田地区の国道56号西側、北川原地区などへの拡大が見られます。

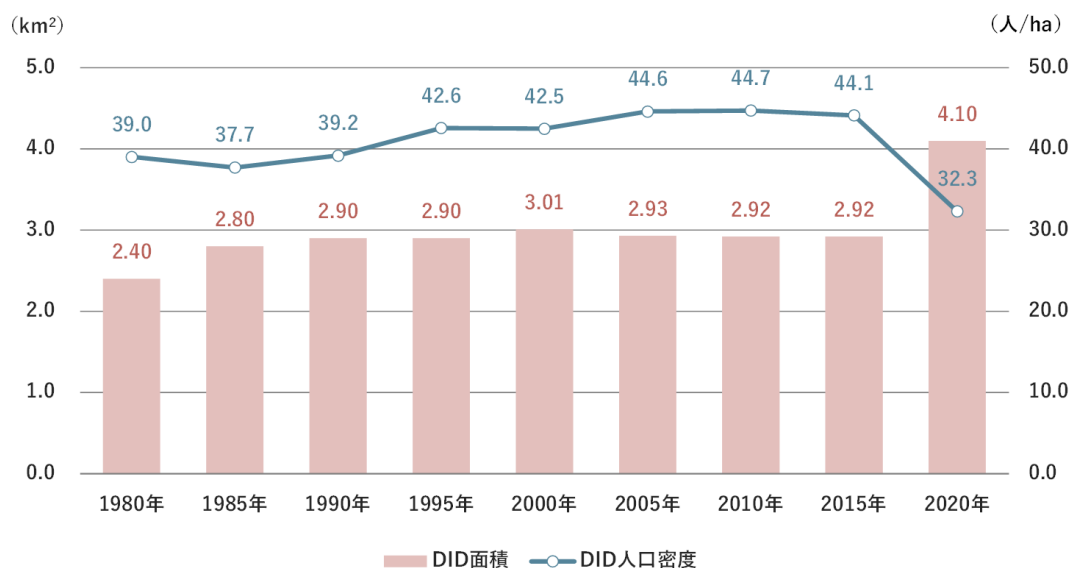


図 2-11 人口集中地区の面積・人口密度の推移

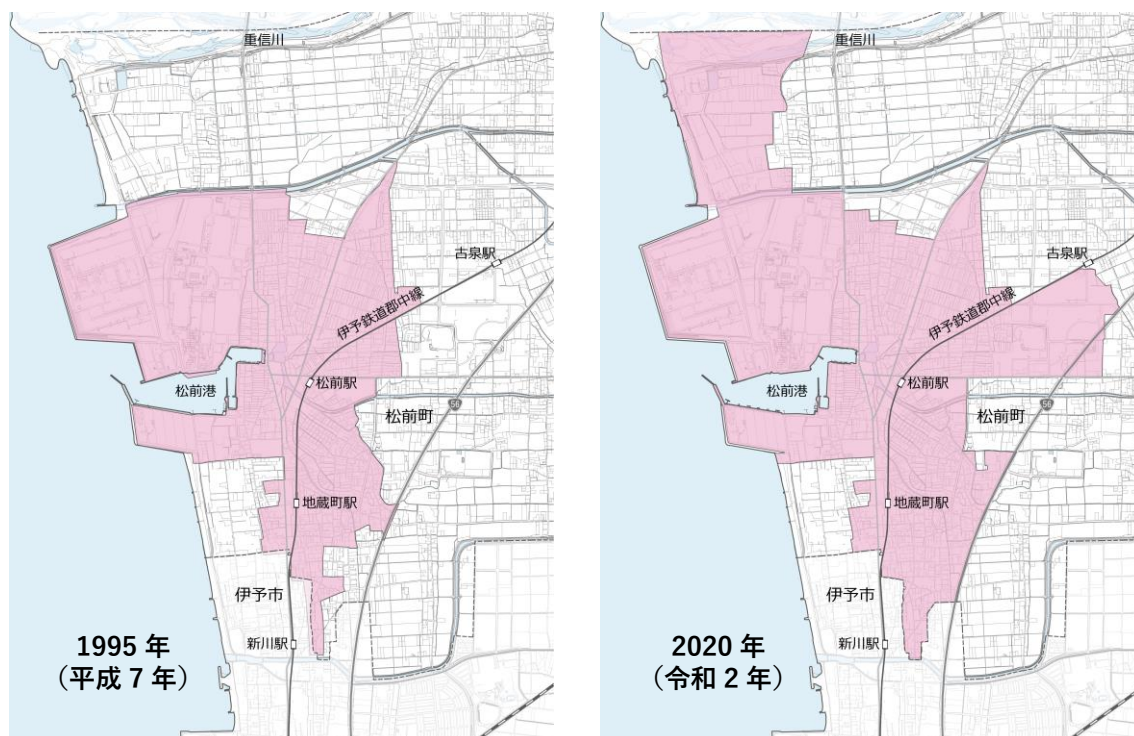


図 2-12 人口集中地区の変遷

出典：国勢調査

※人口集中地区 (DID)：人口密度が 4,000 人/km² 以上の基本単位区等が互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域

2-3 土地利用

松前町の土地利用は、4割強を田畑が占め、3割弱が建物用地となっています。建物用地は、特に町西側に集積しているほか、北伊予駅周辺や重信川南側、中川原などに分布しています。

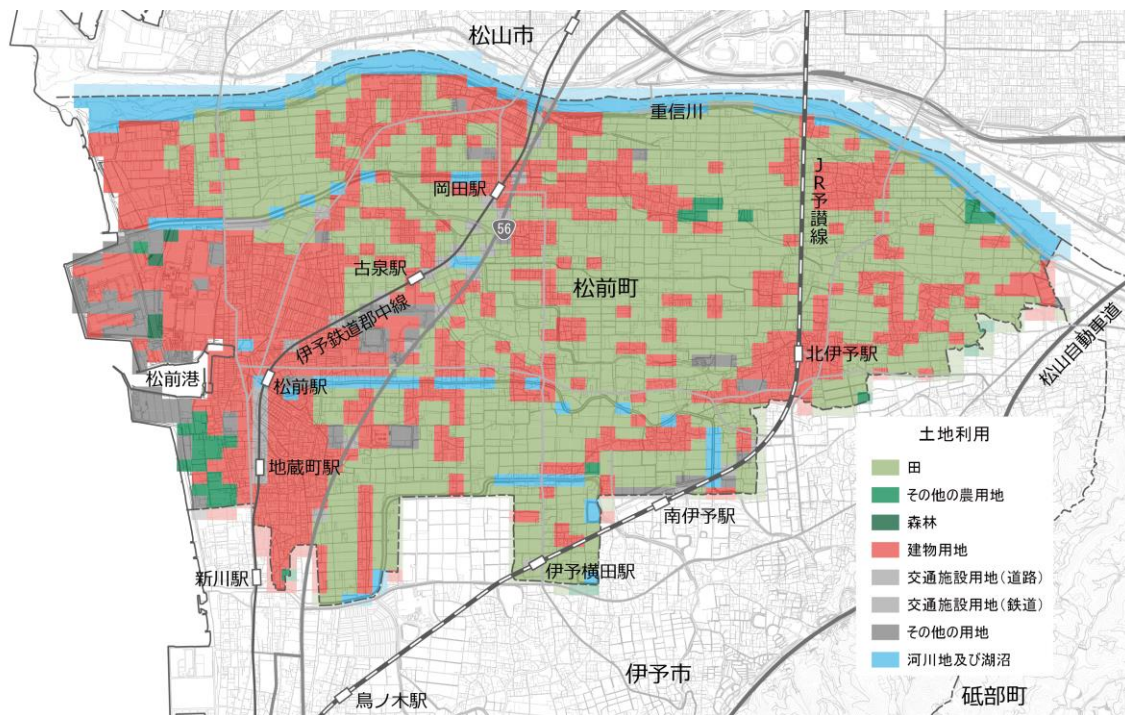


図 2-13 土地利用の分布 (2016 (平成 28) 年)

出典：国土数値情報 土地利用細分メッシュ

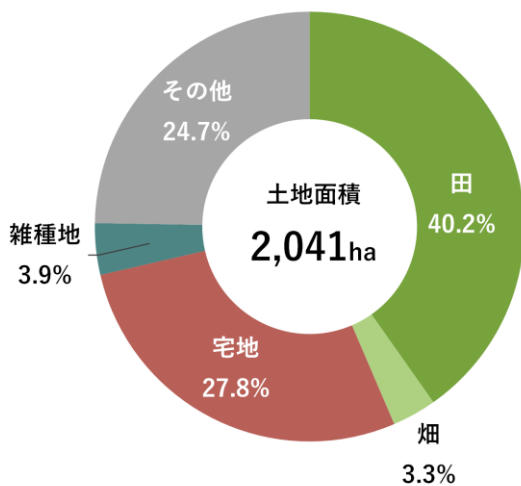


図 2-14 地目別土地面積 (2021 (令和 3) 年)

出典：松前町税務課「概要調書」

2-4 産業

(1) 事業所数・従業者数

町内には、2014（平成26）年時点において、約1,200の事業所があり、約14,000人が就業しています。

事業所は、卸売業・小売業が約3割を占め、従業者数は、製造業が約3割、卸売業・小売業が約2割と多くなっています。

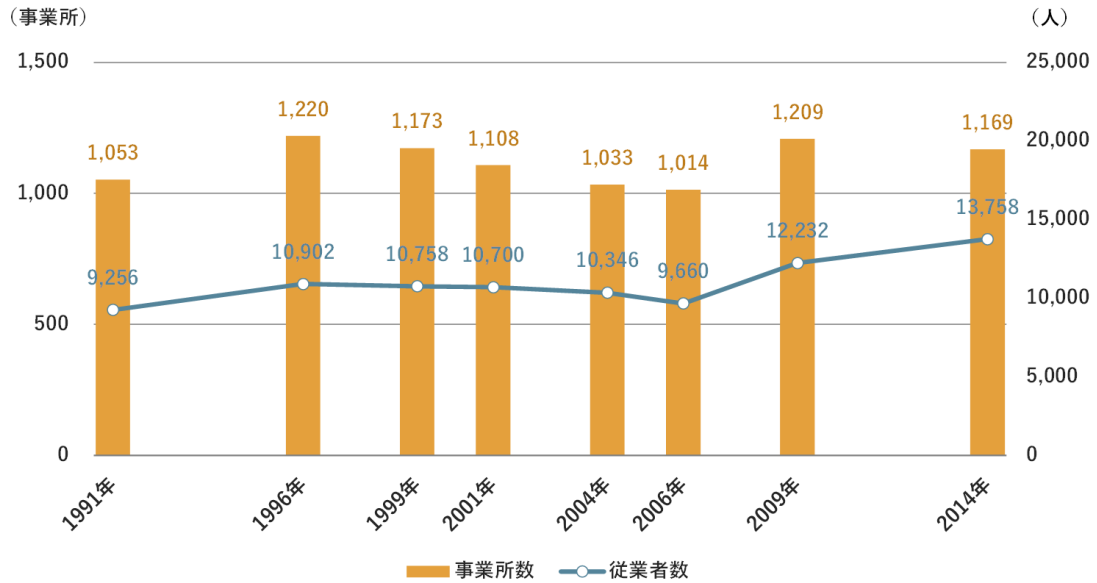


図 2-15 事業所数・従業者数の推移（民営）

出典：～2006（平成18）年 事業所・企業統計調査
2009（平成21）年～ 経済センサス

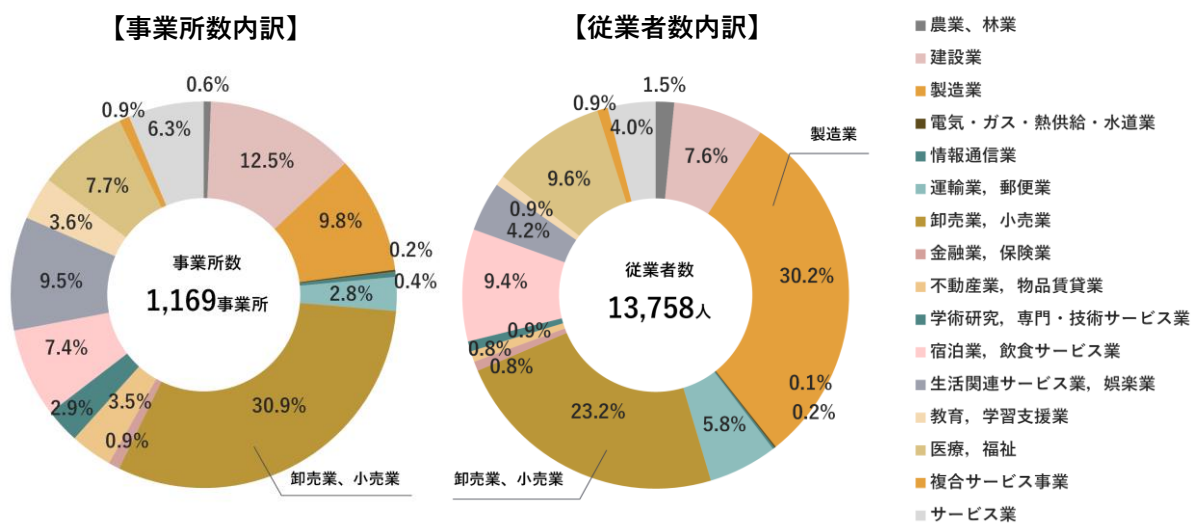


図 2-16 事業所数・従業者数の産業別内訳（2014（平成26）年/民営）

出典：2014（平成26）年経済センサス

(2) 事業所数・従業者数の分布

事業所は、エミフル MASAKI や松前駅の周辺をはじめ、伊予鉄道郡中線及び国道 56 号沿線に多く立地しています。従業者数も町西側で多くなっていますが、沿岸部の工業集積地や北伊予駅周辺など、比較的広いエリアに分布しています。

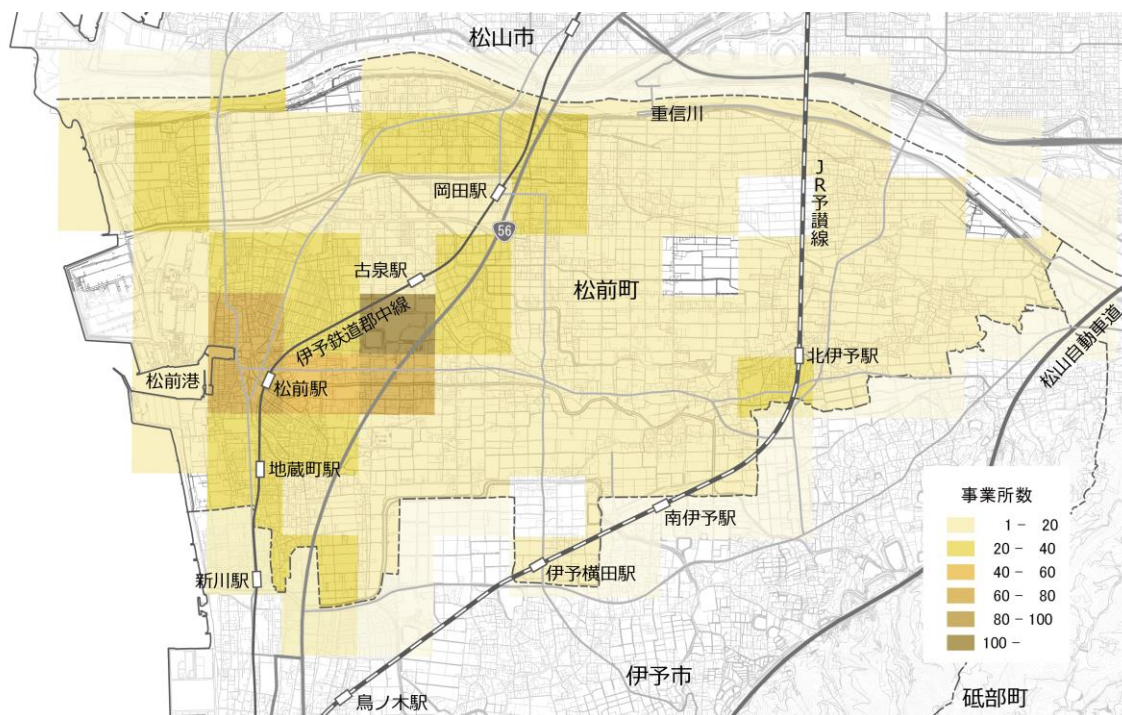


図 2-17 事業所数の分布 (2014 (平成 26) 年)

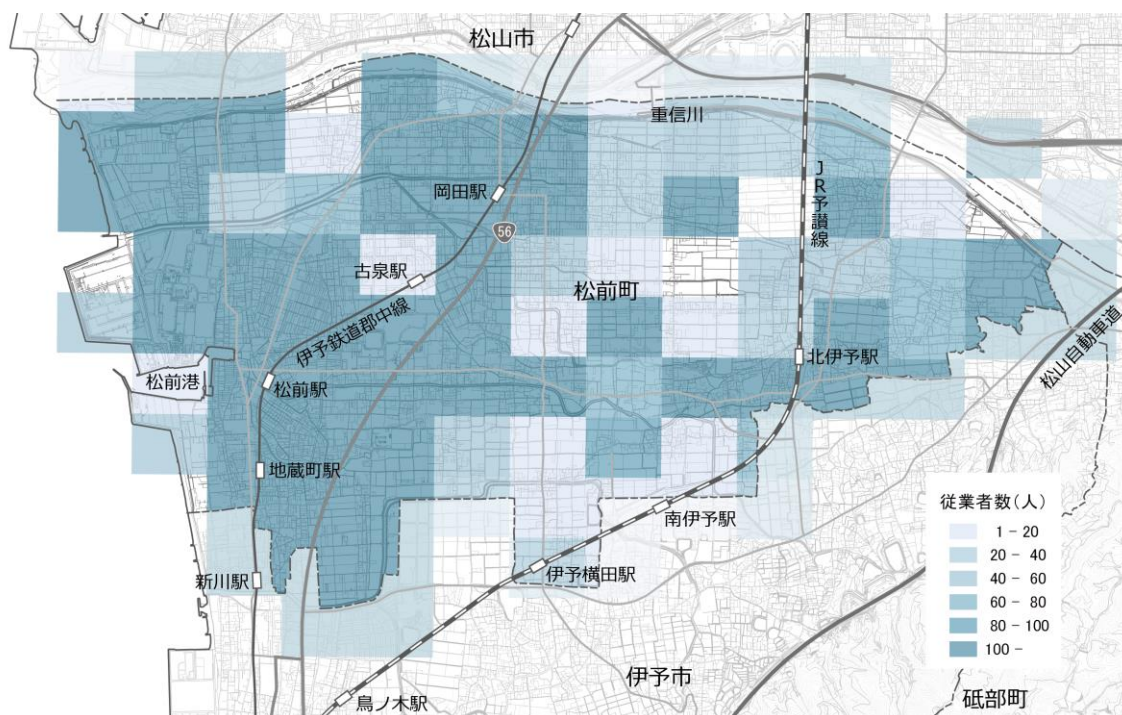


図 2-18 従業者数の分布 (2014 (平成 26) 年)

出典：2014 (平成 26) 年経済センサス

2-5 主要施設

(1) 公共施設

松前町役場近傍には、総合福祉センターや文化センター、松前公園、松前公園体育館などの公共施設が集積しています。また、公民館が松前、北伊予、岡田それぞれに1箇所ずつ立地しているほか、町中央部や北東部に親水公園が整備されています。

その他、国体記念ホッケー公園が南伊予駅東側に位置しています。

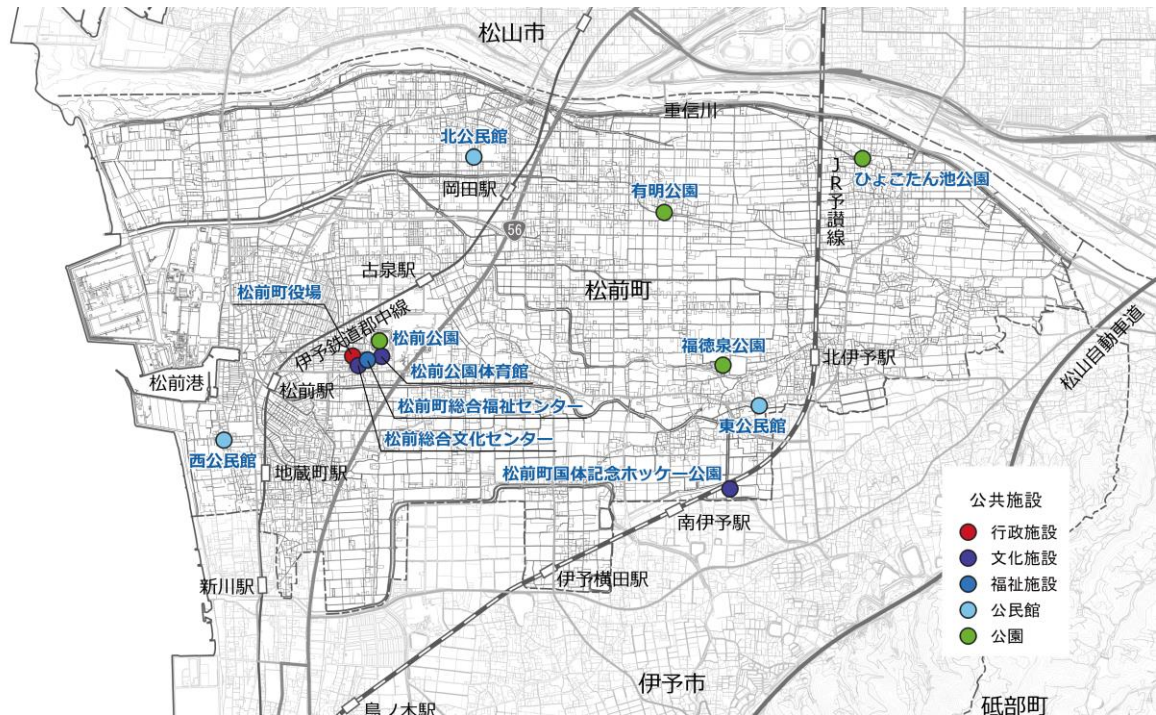


図 2-19 公共施設の分布 出典：松前町

(2) 医療施設

総合病院である松前病院が松前港北側に、黒田病院が北伊予駅西側に立地しています。その他医療施設は、松前病院周辺、国道56号沿線、北伊予駅周辺に多く分布しています。

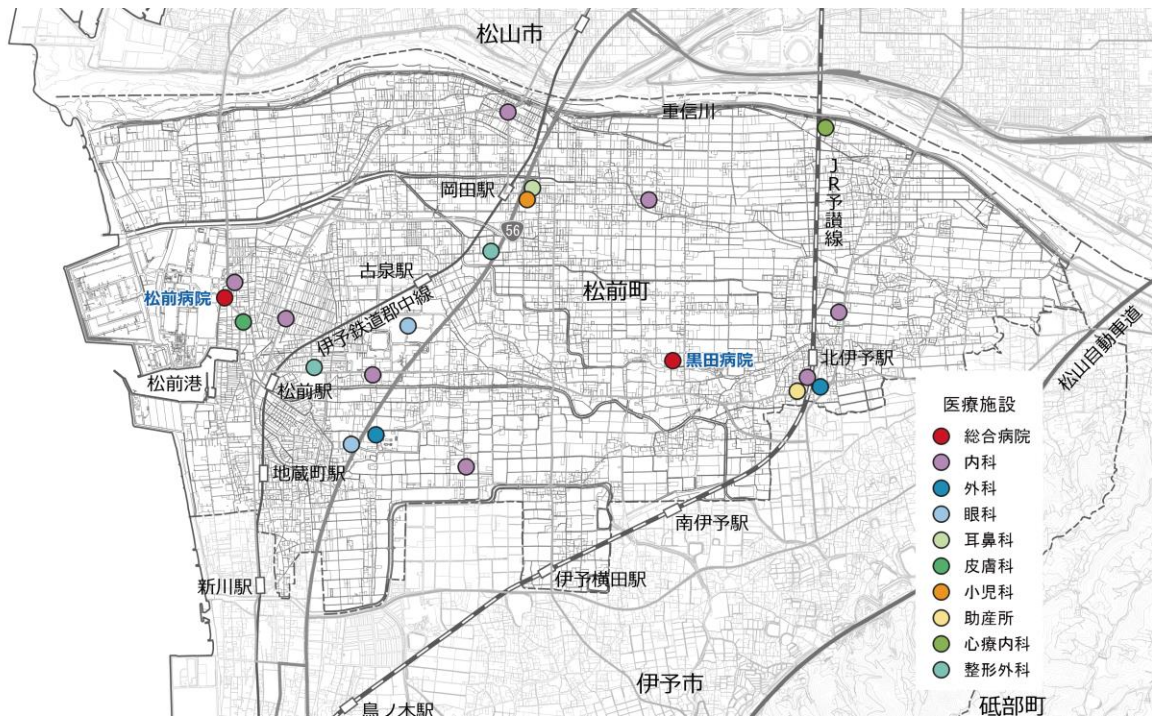


図 2-20 医療施設の分布 出典：えひめ医療情報ネット

(3) 教育施設

町内には、高等学校が1校、国道56号東側に立地しています。また、松前、北伊予、岡田に小学校、中学校がそれぞれ一校ずつ位置しています。



図 2-21 教育施設の分布 出典：松前町

(4) 商業施設

古泉駅南側に、総店舗面積約 59,000m²の大規模商業施設であるエミフル MASAKI が立地しているほか、町西側の県道沿い及び岡田駅付近、町東側では北伊予駅付近に総合スーパーが立地しています。



図 2-22 商業施設の分布 出典：全国大型小売店総覧（東洋経済）など

2-6 自動車保有

自動車の保有台数は、2005（平成 17）年ごろまでは急激な増加を続けていましたが、その後は微増傾向にあります。

保有台数の伸びは鈍化してきていますが、公共交通利用への転換ではなく、人口減少や高齢化の進行によるものと想定されます。

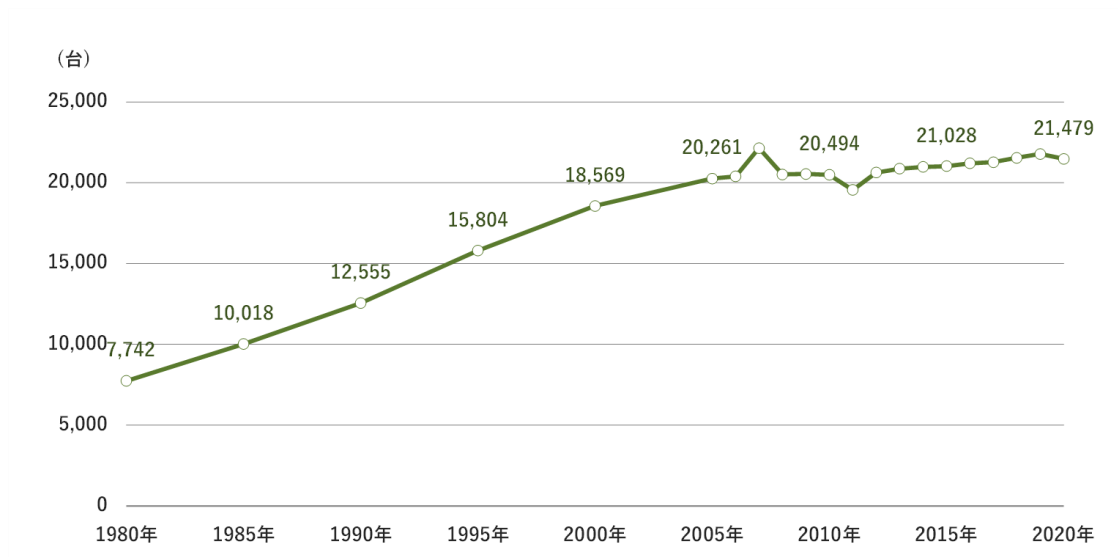


図 2-23 自動車保有台数の推移

出典：四国運輸局愛媛運輸支局

※各年 3 月 31 日現在

2-7 人の移動

(1) 通勤・通学流動

松前町にお住まいの人のうち、町内への通勤・通学者は約 42%、松山市へは約 42%となっています。その他、町に隣接する伊予市へは約 8%、砥部町へは 2%で、町内と隣接市町への通勤・通学者が全体の 9 割強を占めています。

一方、松前町で就業・就学している人のうち、町内にお住まいの人は約 47%、松山市からの通勤・通学者が約 35%、伊予市からが約 11%、砥部町からが約 2%となっており、町内からの通勤・通学同様、町内と隣接市町からの通勤・通学者が大きな割合を占めています。

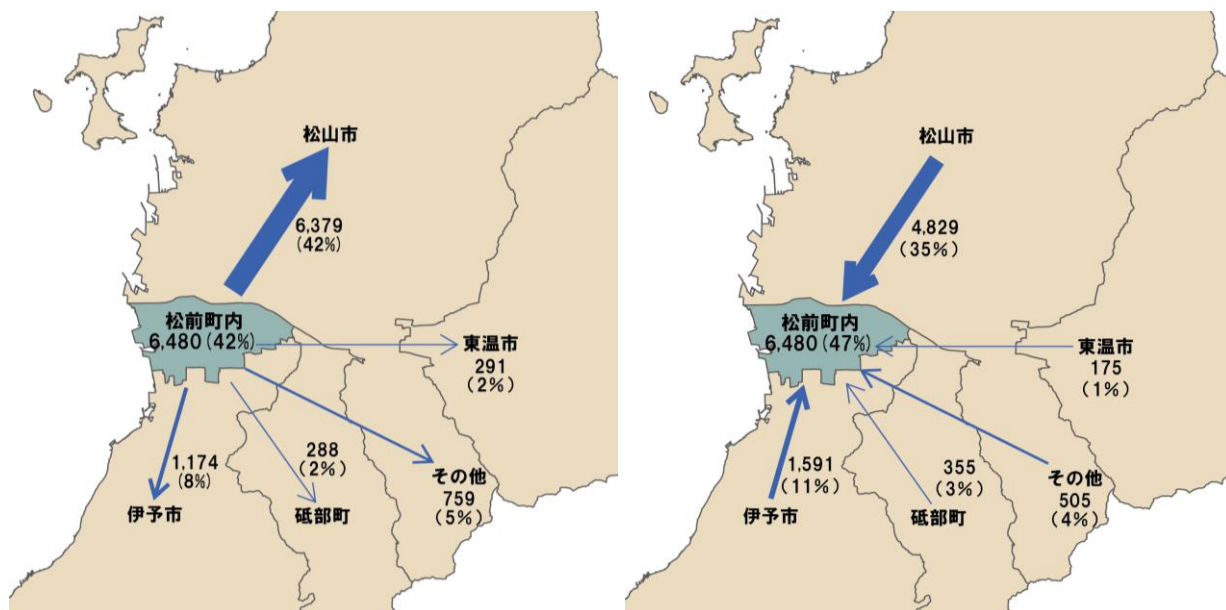


図 2-24 通勤・通学流動 (2015 (平成 27) 年)

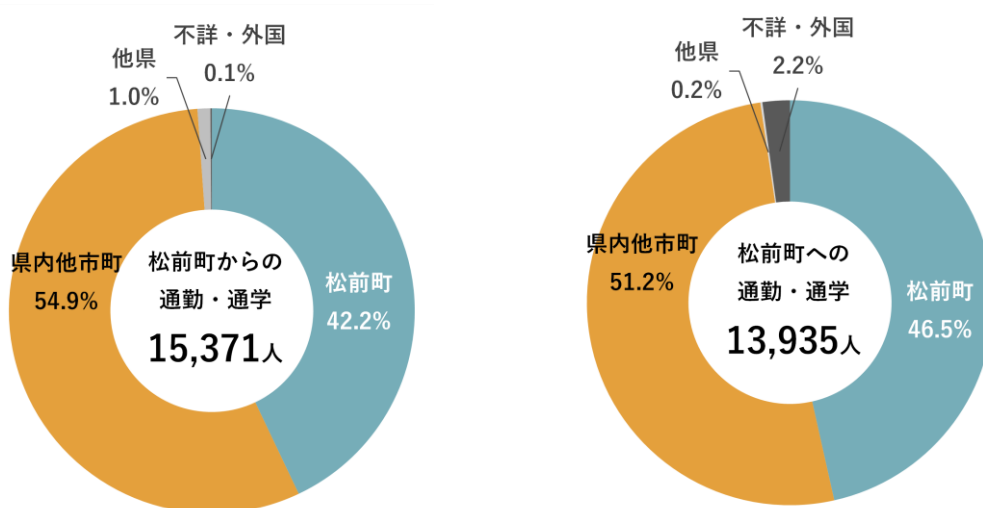


図 2-25 通勤・通学先の内訳 (2015 (平成 27) 年)

出典：国勢調査

(2) 日常の移動

普段の外出（移動）は、「買い物」目的が最も多く、次いで、「通勤」、「通院」、「趣味・娯楽・習い事」目的などでの外出が多くなっています。

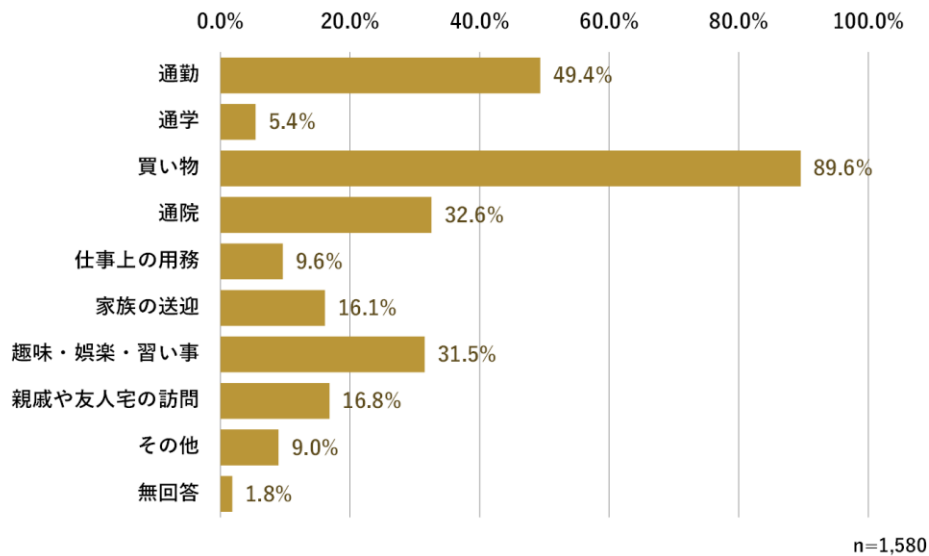


図 2-26 外出目的

出典：松前町地域公共交通に関するアンケート調査

※グラフ中に記載されている“n”はサンプル数を示します。（以下同様）

外出先は、「買い物」や「家族の送迎」は松前町内が最も多くなっていますが、「通勤」、「通学」、「通院」などは松山市内が高い割合を占めています。

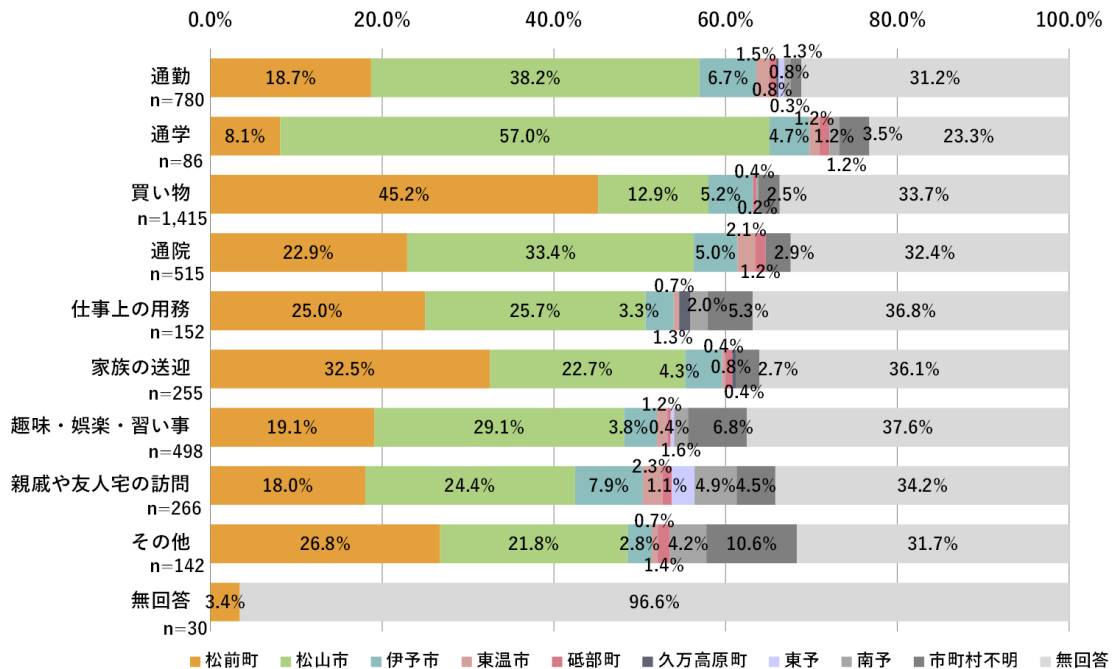


図 2-27 外出先

出典：松前町地域公共交通に関するアンケート調査

2-8 財政

松前町の歳入及び歳出は、年間約 100 億円程度で推移していましたが、2020（令和 2）年は、新型コロナウイルス感染拡大の影響で歳入・歳出ともに急増しています。

新型コロナウイルス感染拡大前の歳入の内訳は、町税が約 39%、国庫支出金が約 13%と多く、歳出では、民生費が 4 割を占めています。

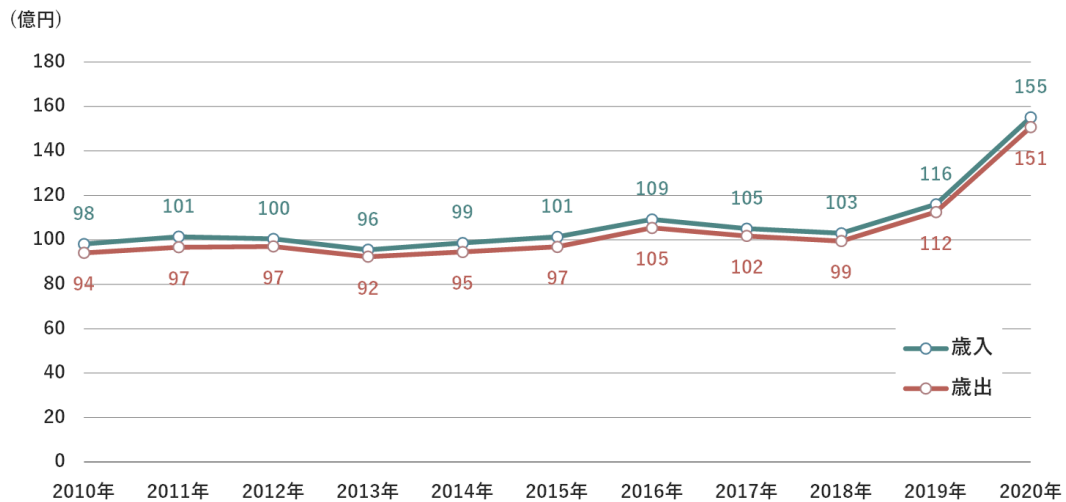


図 2-28 歳入・歳出の推移

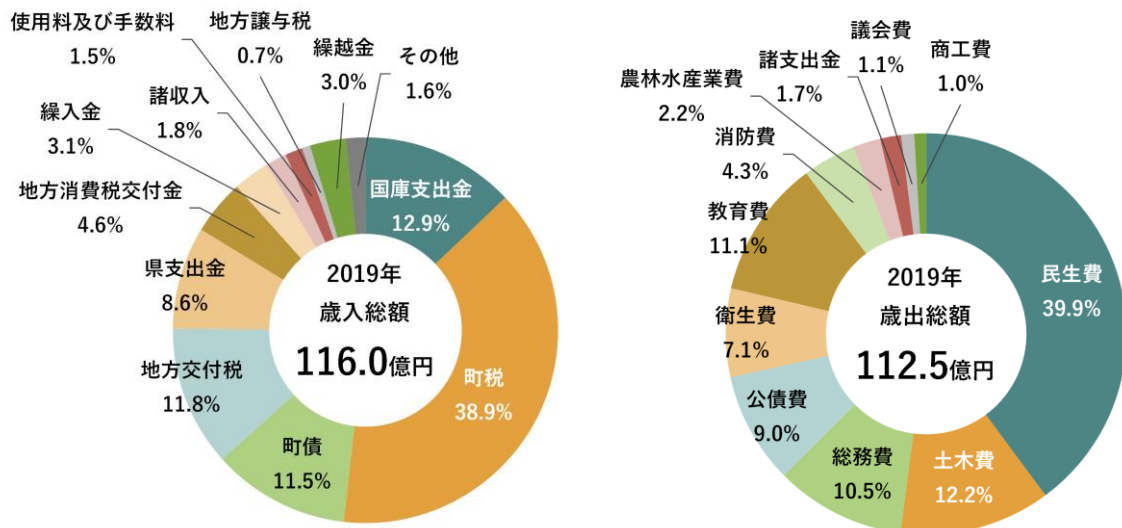


図 2-29 歳入・歳出の内訳 (2019 (令和元) 年)

出典：松前町財政課

3 地域公共交通の現状

3-1 鉄道

(1) J R 予讃線

1) 施設状況

松前町の東側及び南側には、J R 予讃線が敷設されており、町内に 2 駅、町外近傍に 2 駅があり、いずれの駅も無人駅となっています。

北伊予駅の駅前には、月極駐車場、駐輪場、タクシー乗り場が設置されています。また、同駅の近くには、路線バス及びコミュニティバスのバス停が設置されています。

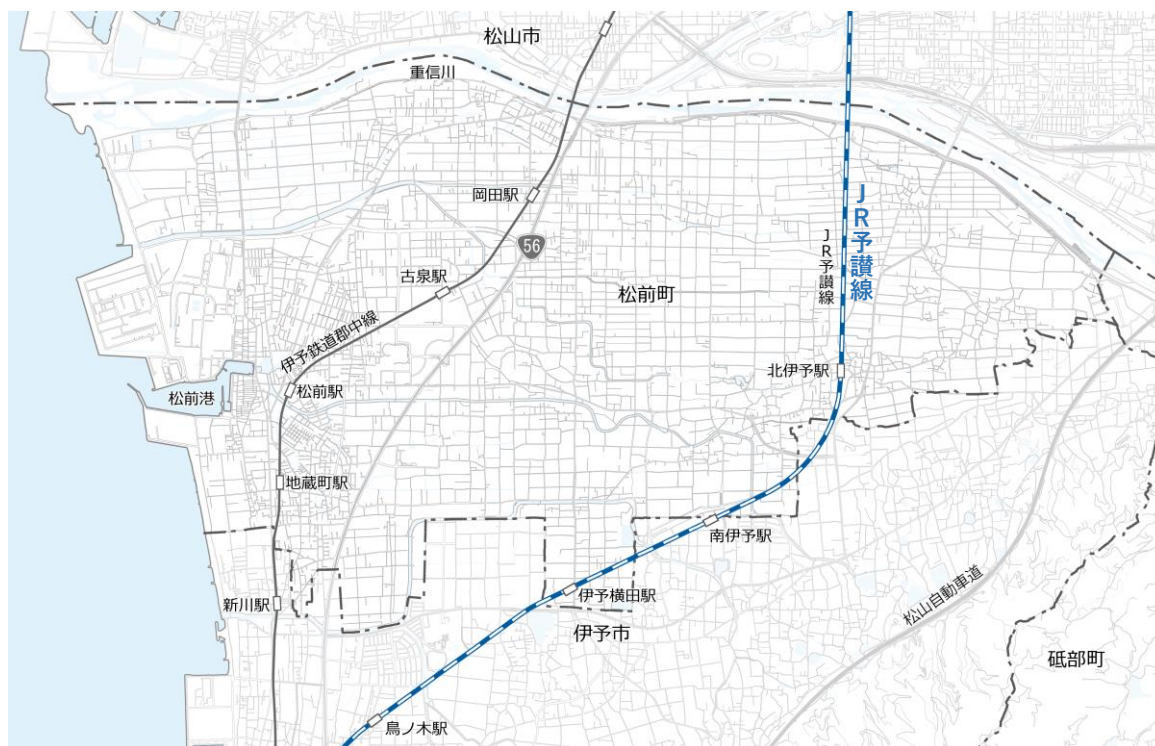


図 3-1 J R 予讃線の路線・駅

駅の概要

駅名	便数(平日)		施設	他の公共交通の接続
	上り	下り		
北伊予駅	25 便/日	25 便/日	月極駐車場、駐輪場、 タクシー乗り場、 トイレ(改札内)、待合所	・北伊予駅前バス停 (北伊予線、ひまわりバス) ※駅～バス停：約 100m ・タクシー待機所(いよ観光タクシー)
南伊予駅 (伊予市内)			駐輪場 バス待合所	・南伊予駅バス停 (伊予市コミュニティバス) ※駅直近
伊予横田駅			駐輪場 待合所	・無し
鳥ノ木駅 (伊予市内)			駐輪場	・無し

※便数は、2022(令和4)年8月1日現在。上り：松山市方面、下り：伊予市方面

【参考：J R 駅の状況】

北伊予駅



南伊予駅 ※伊予市内



伊予横田駅



ホーム上り口



ホーム



待合所



駐輪場

鳥ノ木駅 ※伊予市内



ホーム上り口



ホーム



駐輪場



駐輪場

2) 利用状況

町内にあるJR予讃線の北伊予駅及び伊予横田駅の乗降者数は、それぞれ横ばい、漸減傾向でしたが、南伊予駅の新規開業に加えて、2020（令和2）年からの新型コロナウイルス感染拡大に伴い、急激に減少しています。

町内の上記2駅と町外近傍に位置する南伊予駅、鳥ノ木駅を合わせた4駅での定期利用の乗降者数も、南伊予駅が開業した2019（令和元）年に一旦増加しましたが、その後は減少傾向にあります。新型コロナウイルス感染拡大による鉄道利用から自家用車利用への転換などが想定されます。

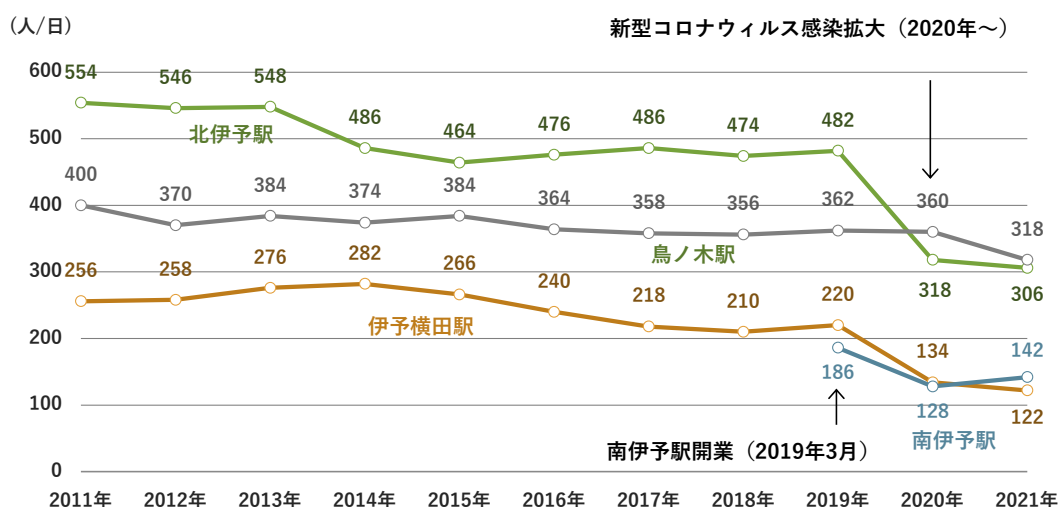


図 3-2 JR 駅の 1 日平均乗降者数

出典：四国旅客鉄道

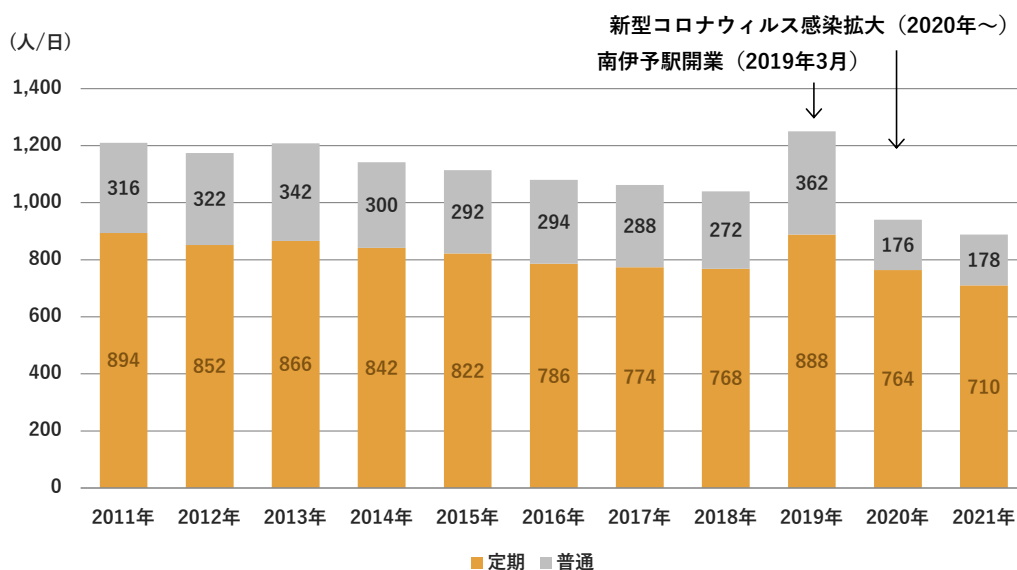


図 3-3 定期・普通別の 1 日平均乗降者数（4 駅計）

出典：四国旅客鉄道

3) 収支状況

J R 予讃線の線別収支は、今治～松山区間、松山～宇和島区間いずれも営業収益を営業費が大きく上回っている状態が続いています。

松前町内の区間を含む松山～宇和島間では、新型コロナウイルス感染拡大前（～2019（令和元）年度）でも損失が約 12～14 億円/年となっており、営業係数（100 円の収入を得るために要する費用）も約 160～170 円となっています。

2020（令和 2）年度は、新型コロナウイルス感染拡大の影響が加わり、損失が約 21 億円と倍増し、営業係数も約 250 円に増加しています。2021（令和 3）年度には、損失が約 19 億円、営業係数が約 210 円と若干回復していますが、依然として厳しい状況にあります。

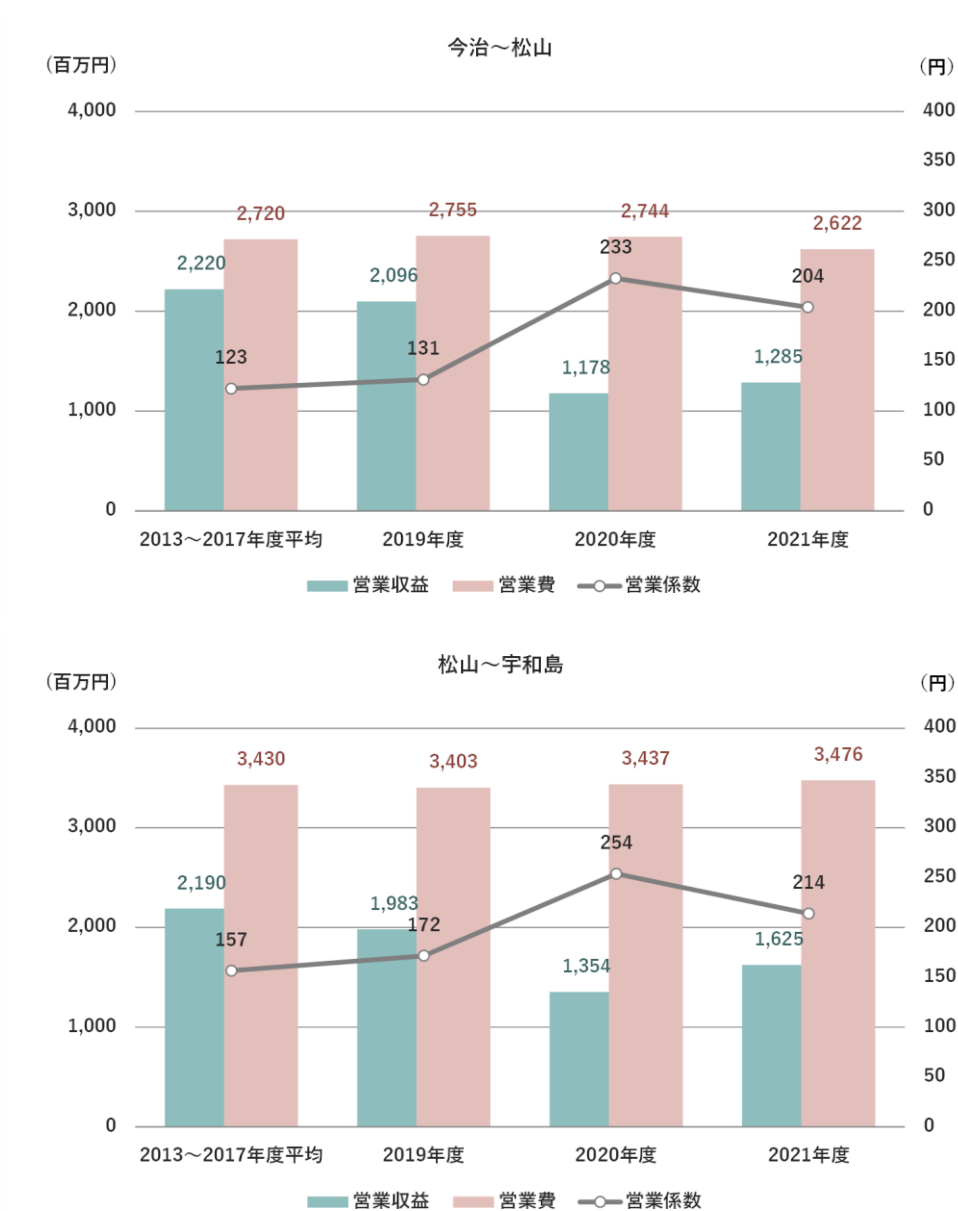


図 3-4 J R 予讃線の収支と営業係数

出典：四国旅客鉄道

(2) 伊予鉄道郡中線

町西側では、伊予鉄道郡中線が縦断しており、町内には4駅が設置されています。

各駅ともに駅前に駐輪場が設置されているほか、駅前、あるいは駅近傍には、ひまわりバスのバス停が設置されています。

古泉駅においては、駅前にエミフル MASAKI が運行しているエミフルバスのバス停も併設されています。

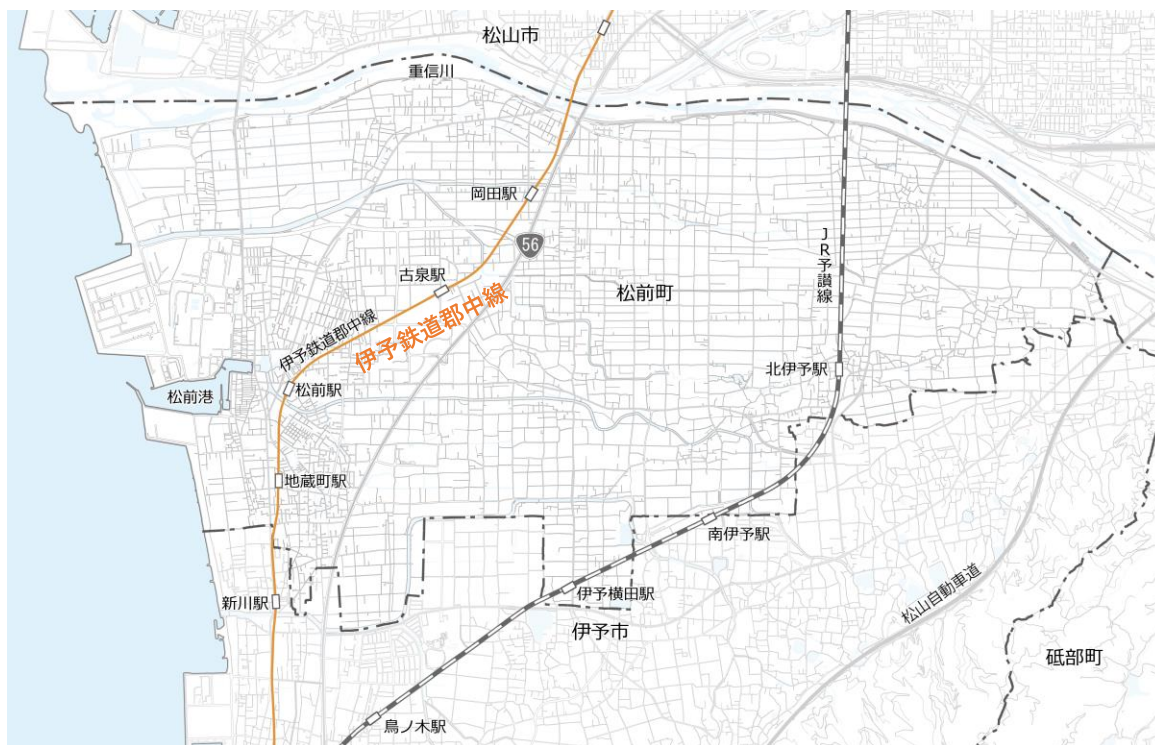


図 3-5 伊予鉄道郡中線の路線・駅

駅の概要

駅名	便数 (平日)		施 設	他の公共交通の接続
	上り	下り		
岡田駅	61 便/日	61 便/日	駐輪場、トイレ (改札内) 待合所	・岡田駅前バス停 (ひまわりバス) ※駅直近 ・タクシー営業所 (岡田タクシー)
古泉駅			駐輪場、トイレ (改札外)	・古泉駅前バス停 (ひまわりバス) ・エミフル巡回バス (エミフル MASAKI) ※駅～バス停：約 80m
松前駅			駐輪場、トイレ (改札内) 待合所	・長屋谷橋バス停 (ひまわりバス) ※駅～バス停：約 110m
地蔵町駅	59 便/日	59 便/日	駐輪場、トイレ (改札内)	・武智酒造前バス停 (ひまわりバス) ※駅～バス停：約 130m

※便数は、2022 (令和 4) 年 8 月 1 日現在。上り：松山市方面、下り：伊予市方面

【参考：伊予鉄道郡中線の町内の駅の状況】

岡田駅



駐輪場



バス停

古泉駅



駐輪場



バス停・待合所

松前駅



待合所



駐輪場

地蔵町駅



駅前



駐輪場

伊予鉄道郡中線の町内の駅のうち、乗降客数の多い松前駅、岡田駅では、1980（昭和 55）年以降乗降客が減少を続けた後、2000（平成 12）年から横ばい状態となっています。古泉駅は、四国最大のショッピングモールであるエミフル MASAKI のオープンにより利用者が急増しています。

町内 4 駅の定期利用の乗降客数は、2000（平成 12）年までは減少の一途をたどっていましたが、交通 IC カードの導入などにより、2005（平成 17）年以降は増加傾向にあります。

2020（令和 2）年は、新型コロナウイルス感染拡大により、各駅の乗降客数、定期利用者数も減少しています。

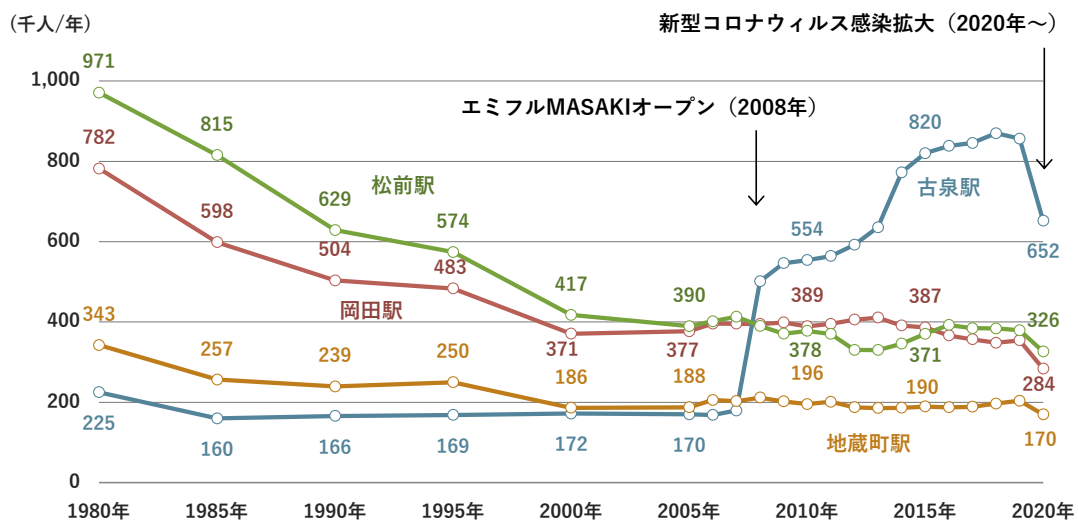


図 3-6 伊予鉄道 郡中線駅の年間乗降客数

出典：松前町統計書（原典：伊予鉄道）

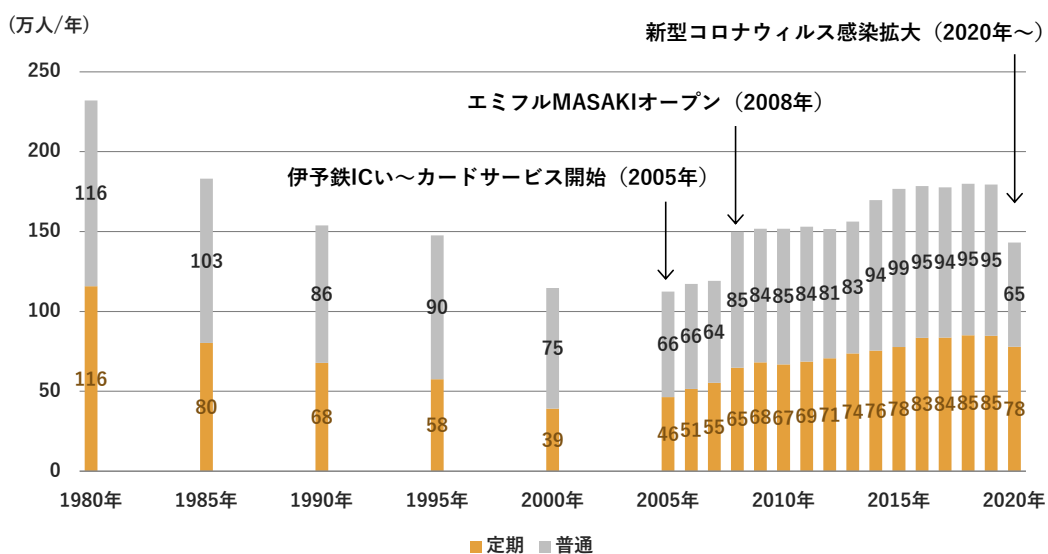


図 3-7 定期・定期外別の年間乗降客数（4 駅計）

出典：松前町統計書（原典：伊予鉄道）

3-2 路線バス・コミュニティバス

(1) バス路線網

松前町内では、町東側地域において北伊予駅前を発着点として松山市と連絡する伊予鉄バス「北伊予線」と、町内を2コースで巡回するコミュニティバス「ひまわりバス」が運行されています。また、町内での乗降場所は限定されていますが、国道56号を経由して、松山と八幡浜を往復する特急バス「八幡浜・三崎特急線」(伊予鉄バス)、宇和島方面と松山方面を連絡する「宇和島・城辺線」(宇和島バス)も運行されています。

南伊予駅には、隣接する伊予市のコミュニティバス(あいくる)が接続しています。

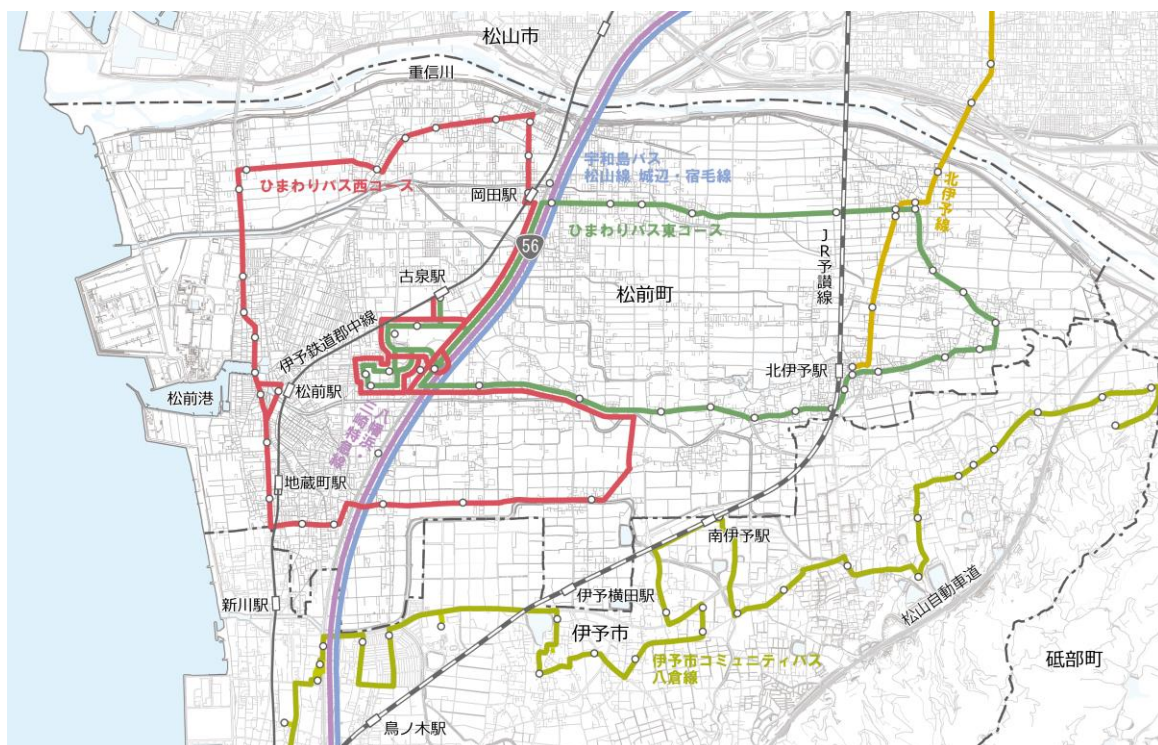


図 3-8 路線バス・コミュニティバスの路線・バス停

バスの概要

路線名	起終点	バス停数	運営主体
北伊予線	松山市駅 ～北伊予駅前	15 箇所 (うち、松前町内 5 箇所)	伊予鉄バス
ひまわりバス	役場前～役場前 (東コース、西コース)	東コース：29 箇所 西コース：30 箇所	松前町 (運行は伊予鉄バスに委託)
(参考)			
伊予市コミュニティバス：八倉線	伊予病院 ～保健センター	33 箇所 (フリー乗降除く)	伊予市 (運行は伊予観光タクシーに委託)

※2022 (令和 4) 年 8 月 1 日現在。

(2) 路線バス（北伊予線）

1) 運行及びバス停の状況

路線バス北伊予線は、町内にバス停が5箇所設置されており、上り方面が20便/日、下り方面が19便/日運行されています。

J R北伊予駅前では、J Rやひまわりバスと接続しているほか、付近に民間タクシーも待機しています。また、待合のためのベンチが設置されています。



図 3-9 伊予鉄バス 北伊予線の路線・バス停

北伊予線バス便数・停留所の概要

バス停名	便数（平日）		施設	他の公共交通の接続
	上り	下り		
中川原橋詰	20 便/日	19 便/日	上り ・ 停留所看板+時刻表 ・ バスベイ	—
中川原			上り ・ 停留所看板+時刻表	・ 中川原バス停（ひまわりバス） ※同一箇所
西中川原			上り ・ 停留所看板+時刻表	—
小松原			上り ・ 停留所看板+時刻表 ・ バスベイ 下り ・ バスベイ	—
北伊予駅前			上り ・ 停留所看板+時刻表 ・ ベンチ 下り（北伊予駅前降車場） ・ 停留所看板 ・ バスベイ	・ 北伊予駅（J R） ※バス停～駅：約 100m～300m ・ 北伊予駅前バス停（ひまわりバス） ※同一箇所 ・ タクシー待機所（いよ観光タクシー）

※便数は、2022（令和4）年8月1日現在。上り：松山市方面、下り：松前町方面

2) 利用状況

注) 以下は、2022（令和4）年7月1日～7月31日の一ヶ月間の伊予鉄ICい〜カード利用者のデータ（伊予鉄バス提供）に基づくもので、利用者全ての利用状況とは異なる場合があります。

<北伊予線全線>

a 乗降者数

北伊予線全線での延べ乗降者数の約7割は松山市内での乗降で、松前町関連は約3割を占めています。

【北伊予線全線の利用者数】

	延べ乗降者数	利用者数
松前町内 ⇔松前町内又は 松山市内	1,926人	210人*
松山市内 ⇔松山市内	4,767人	742人*
計	6,693人	941人

※重複者（11人）含む

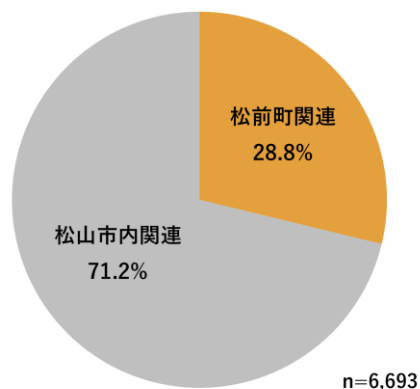


図 3-10 路線バス北伊予線全線の乗降者数

<松前町関連>

b 利用者属性

松前町関連のICカード利用者210名の6割弱が女性で、年代別では、20歳代が少ないものの、他の年代はそれぞれ1割程度で、大きな偏りは見られません。

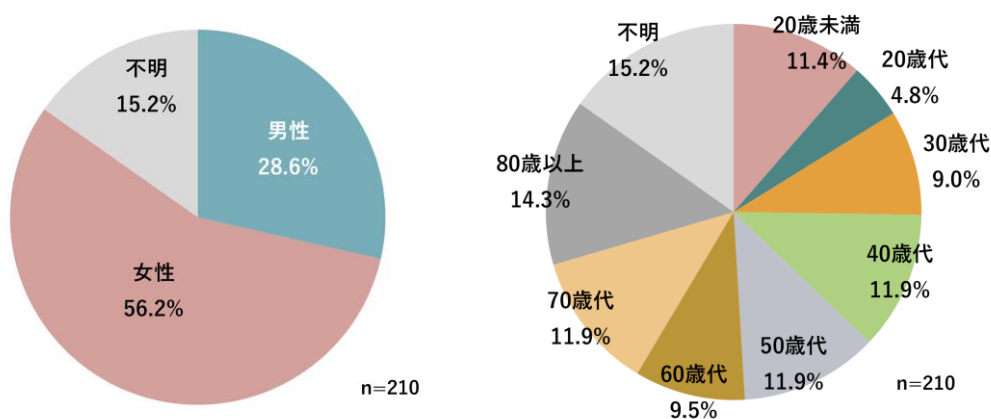


図 3-11 利用者属性（性別、年代）

c 利用形態

延べ乗降者数の4割強が定期利用で、6割弱は定期外の利用となっています。また、身体障がい者及び介護者の利用が約14%を占めています。

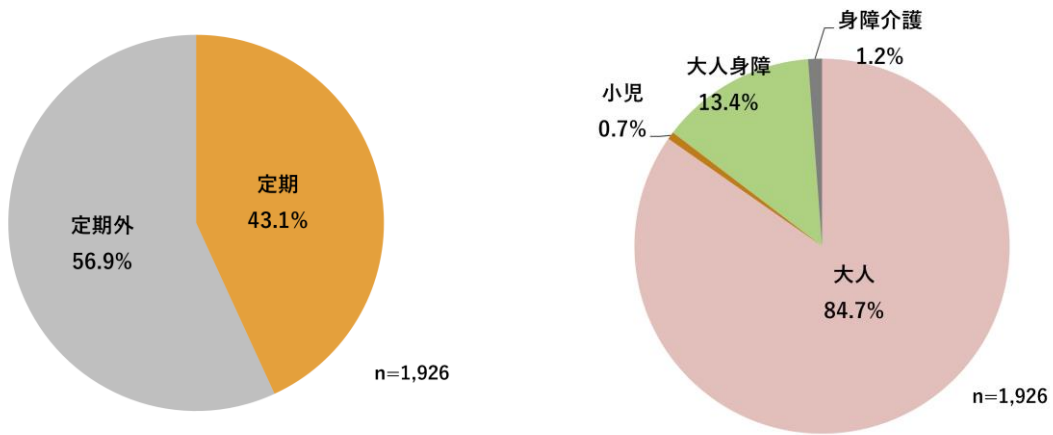


図 3-12 利用状況 (定期・定期外、券種)

d 利用頻度

一ヶ月間で30回以上(平均1回以上/日)利用された方が全体の約14%を占めています。5回以上(平均1~2回以上/1週間)を含めると、約4割の方が、比較的高い頻度で利用しています。

一ヶ月間で4回以下と、利用頻度が低い方が約6割を占めています。

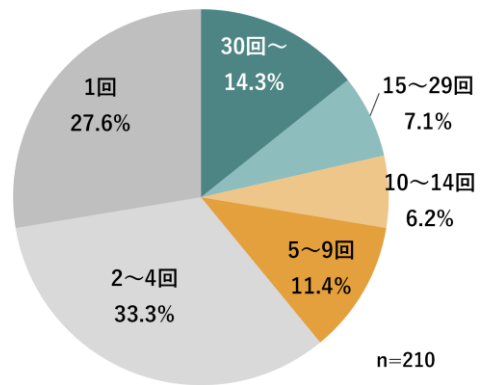


図 3-13 一人あたりの利用頻度

e 乗車時間帯

時間帯別では、朝の7時台が突出しており、全体の1/5程度を占めています。

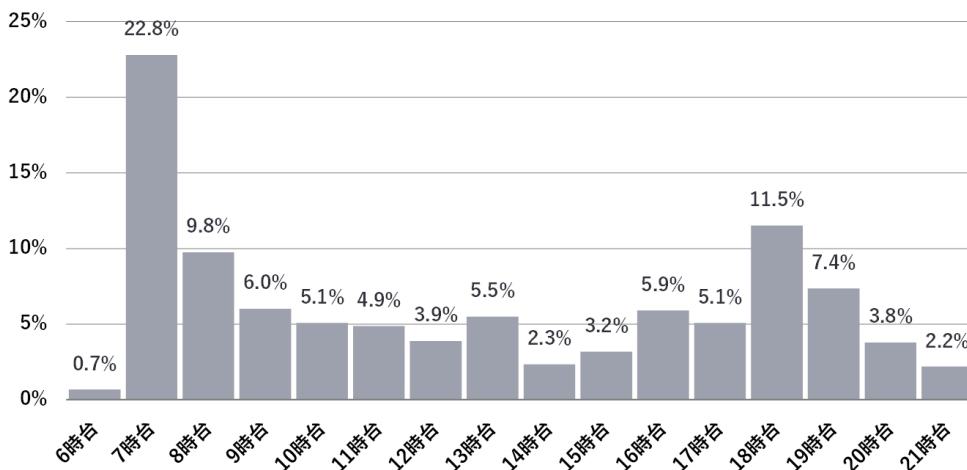
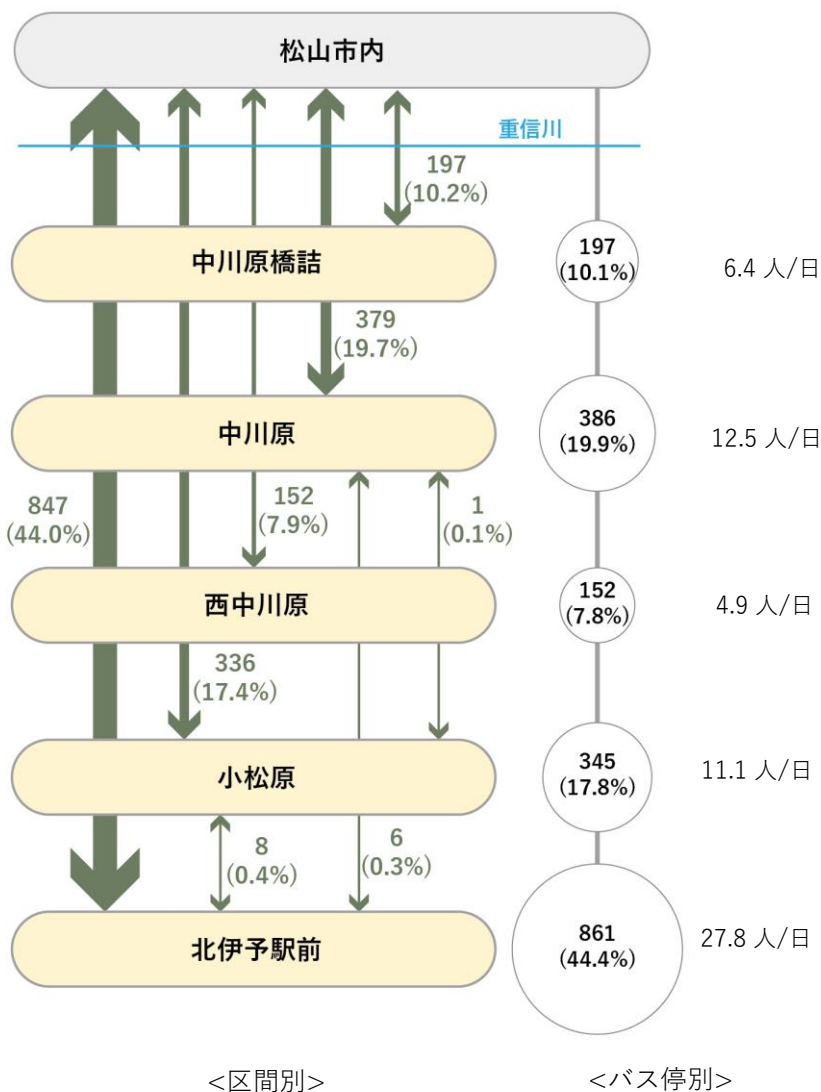


図 3-14 乗車時間帯別乗車数

f 区間別・バス停別乗降者数

区間別乗降者は、北伊予駅前～松山市内間の利用が最も多く、町関連乗降者の4割強を占めています。次いで、中川原～松山市内間、小松原～松山市内間が多いなど、松前町内～松山市内間が大半を占めており、町内のバス停間の乗降は非常に少なくなっています。

バス停別の乗降者数は、北伊予駅前が平均約30人/日と最も多く、中川原及び小松原は北伊予駅前では10人/日強の利用となっています。



※単位：人/月。()内は、松前町関連全体乗降者数に対する割合。

図 3-15 区間別・バス停別乗降者数

(3) コミュニティバス (ひまわりバス)

1) 運行状況

松前町では、2008 (平成 20) 年 8 月から、それまでの福祉バスに代わってコミュニティバスを導入しました。

松前町役場を起点にして、町東側を巡回する「東コース」と、町西側及び南側を巡回する「西コース」がそれぞれ 4 便/日運行され、バス停が、東コース 29 箇所、西コース 30 箇所設けられています。

料金は大人 100 円ですが、高齢者や障がい者は無料で利用可能となっています。



図 3-16 ひまわりバスの路線・バス停

【概要】

- 運行日 毎日 (1/1~1/3 は、運休)
- コース 東コース 4 便 (右回り 2 便、左回り 2 便)
西コース 4 便 (右回り 2 便、左回り 2 便)
- 料 金 中学生以上の大人 : 100 円 (町内の 65 歳以上の人は、無料)
障がい者とその介助者 : 50 円 (町内の人は、無料)
子ども (小学生) : 50 円
小学生未満 : 同伴者 1 人につき、子ども 1 人まで無料
2 人目からは、子ども料金 (50 円) が必要
1 歳未満 : 無料



※町内の 65 歳以上の人、障がいのある人は、マイナンバーカード、保険証などの年齢が確認できるもの、又は身体障がい者手帳などの提示が必要

2) 利用状況

利用者数は、2015（平成 27）年まで増加し、ピーク時には約 30,000 人/年の利用がありました。しかし、その後は減少傾向となり、2019（令和元）年に一旦増加しましたが、新型コロナウイルス感染拡大等により、2020（令和 2）年から再び減少しています。

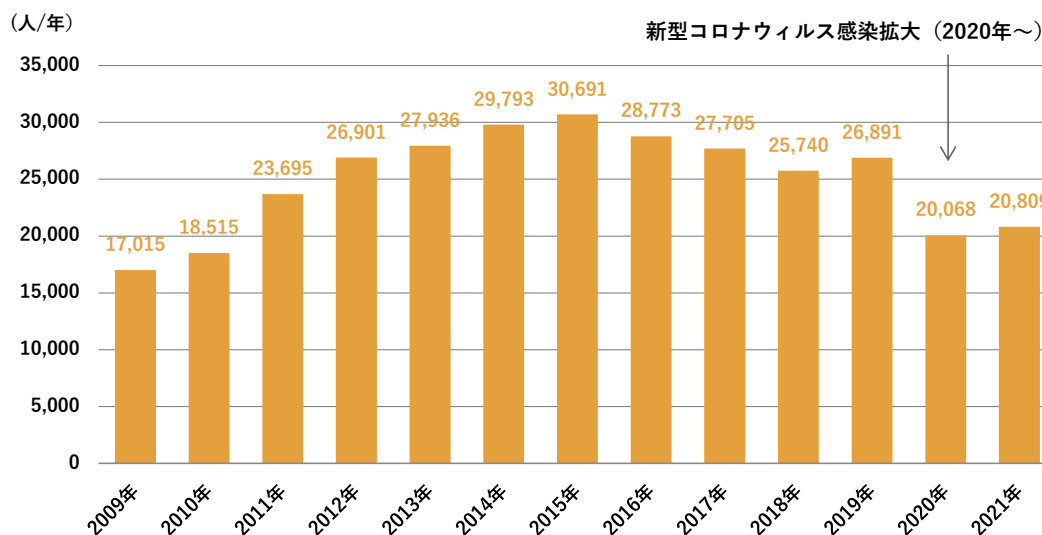


図 3-17 ひまわりバス乗車人数の推移

出典：松前町

2022（令和 4）年の 4 月から 7 月までのコース別・月別の乗車人数を見ると、7 月に若干減少していますが、東コース・西コース合わせて 1,800～1,900 人/月程度が利用しています。東コースに比べて西コースの利用者が多く、全体の約 65%程度を占めています。

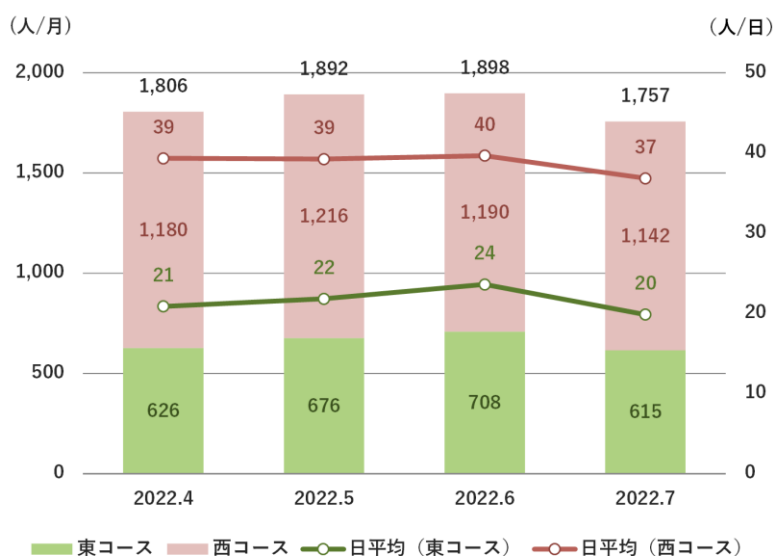


図 3-18 コース別・月別乗車人数（2022（令和 4）年 4～7 月）

出典：松前町

西コース、東コースそれぞれの便別の乗車人数を見ると、西コースは 8:50 発、東コースは 10:00 発の便が最も多くなっています。東コースの朝早い便（7:50 発）は、平均約 2人/便と非常に少なくなっています。

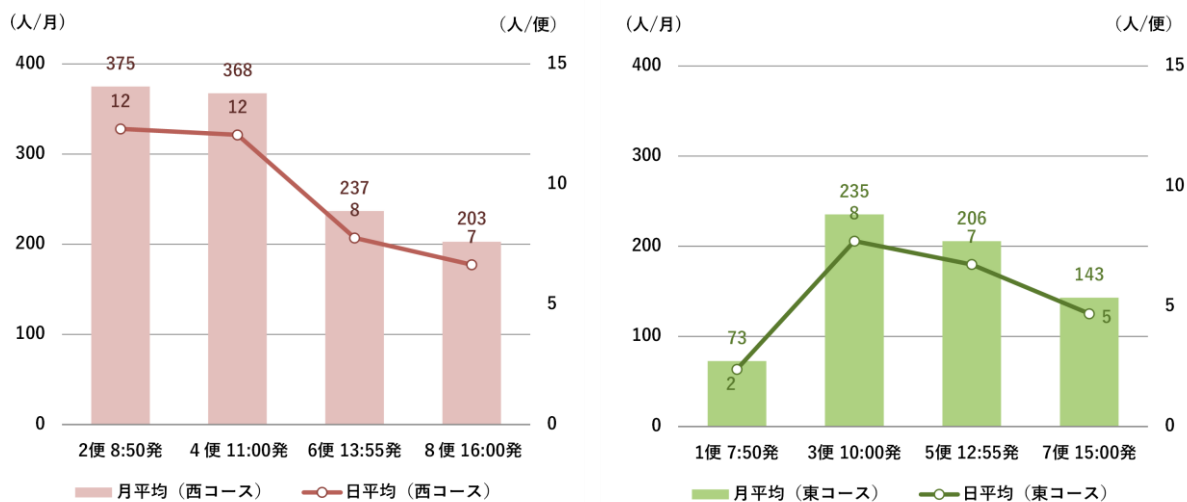


図 3-19 コース別・便別乗車人数（2022（令和 4）年 4～7 月） 出典：松前町

※1 便、4 便、5 便、8 便：左回り
2 便、3 便、6 便、7 便：右回り

平日・休日で比較すると、休日に比べて平日の乗車人数が多くなっており、特に、西コースでその差が顕著です。

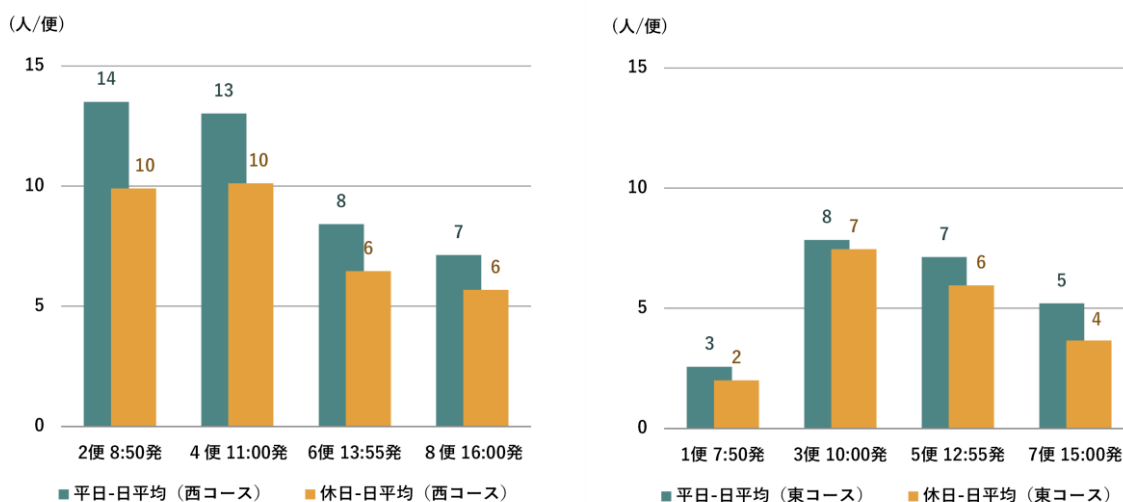


図 3-20 コース別・平休別・便別乗車人数（2022（令和 4）年 4～7 月）

出典：松前町

2022（令和4）年10月のバス停別の乗降者数調査の結果によると、エミフルまさき及び周辺での乗降が突出しています。その他バス停では、松前小学校前や夫婦橋、北川原、J R北伊予駅前等が多くなっています。一方で、町南側のバス停ではほとんど乗降がない状況です。

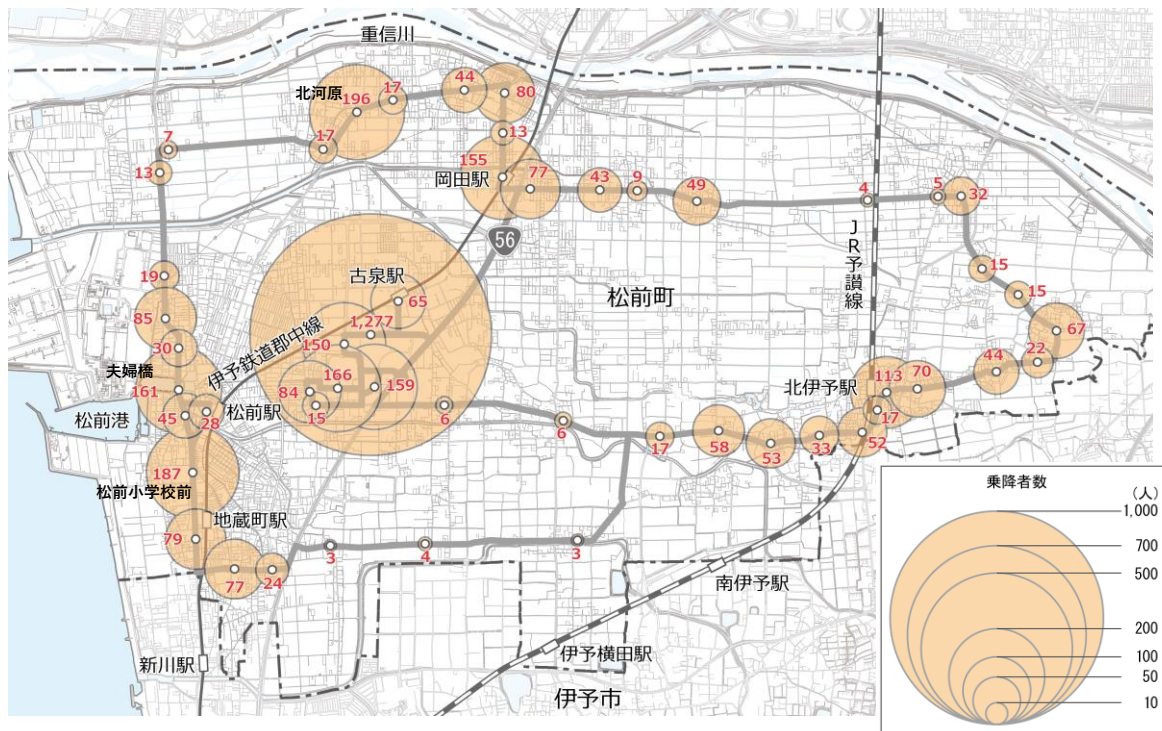


図 3-21 バス停別乗降者数（2022（令和4）年10月1日～10月31日）

区間別にみると、岡田駅前付近～エミフルまさき付近の国道 56 号区間での乗車人数が多いほか、岡田地区内や東古泉の区間で多くなっています。

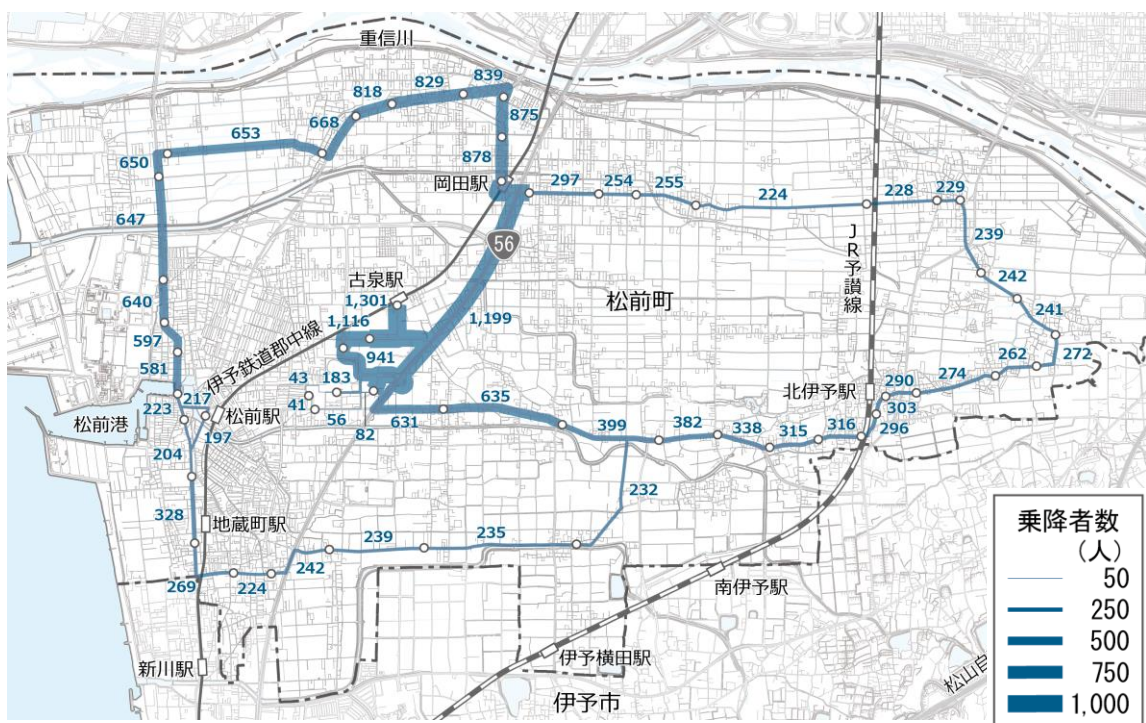


図 3-22 区間別乗車人数（2022（令和4）年10月1日～10月31日）

3) 収支状況

町内の高齢者及び障がい者等のひまわりバス利用は無料であることもあり、収入は、年間30～50万程度と非常に少なくなっています。それに対して、運行するための費用は1,000万円以上を要し、マイナス分を町から補助することにより維持している状況です。

(高齢者等の無料扱いの収入相当額は、コロナ感染症拡大前においては200万円強。)収入は減少傾向、支出額は増加傾向にあり、補助金も増加しつつあります。

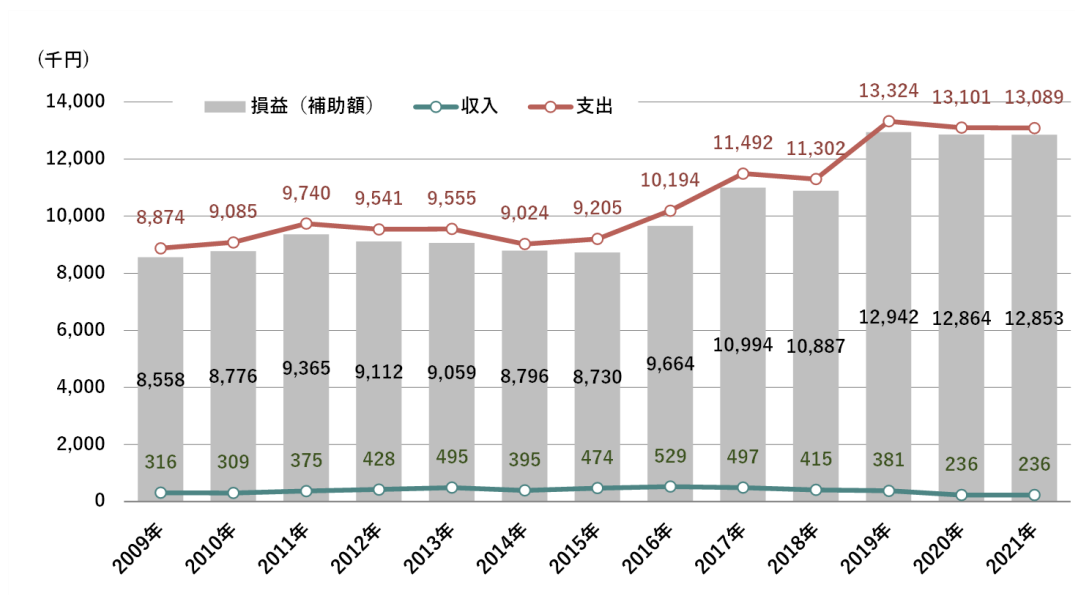


図 3-23 ひまわりバスの収支状況の推移

出典：松前町

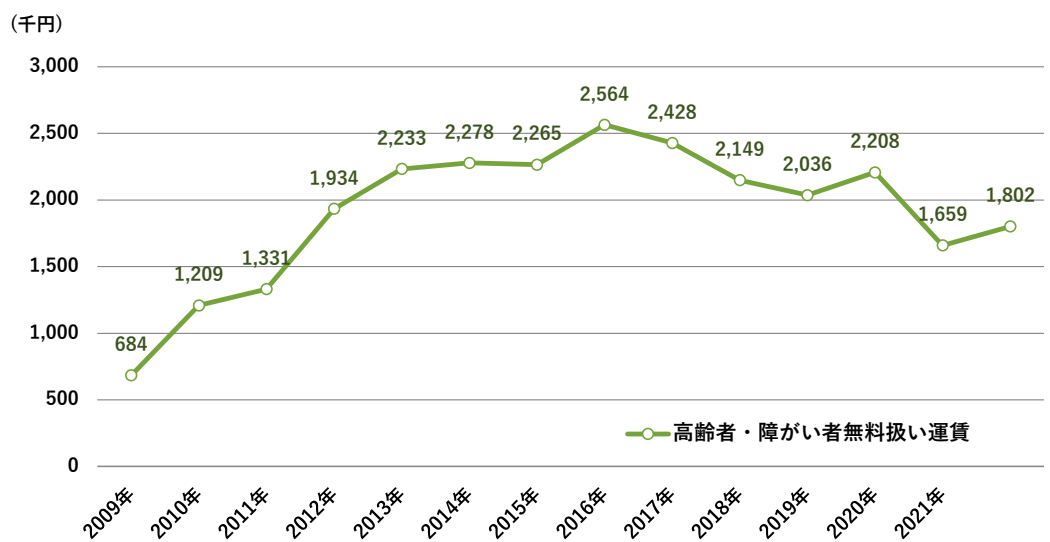


図 3-24 ひまわりバスの高齢者・障がい者無料扱い運賃

出典：松前町

4) 利用実態と利用者の意識

ひまわりバスの利用実態と利用者の意識を把握するため、乗り込み調査を実施しました。

【調査概要】

- 調査日：(平日) 2022(令和4)年9月21日(水)
(休日) 2022(令和4)年10月2日(日)
- 対象：ひまわりバス全便(東コース4便、西コース4便)
- 回答者数：計58人(平日28人、休日30人)

a 性別・年代

回答者の9割は女性で、80歳代が50%と最も多くなっています。若い年代の方は少なく、約9割を60歳代以上が占めています。

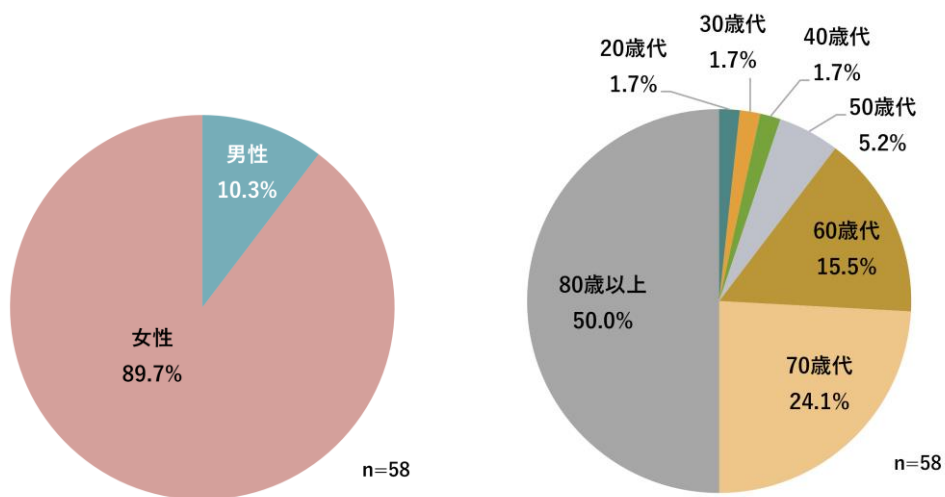


図 3-25 属性 (性別、年代)

b 居住地

9割強が町内にお住まいの方で、町外(全て松山市)は7%(4人)と少ない状況です。町内の内訳は、松前が4割弱と最も多くなっていますが、地区で大きな偏りはありません。

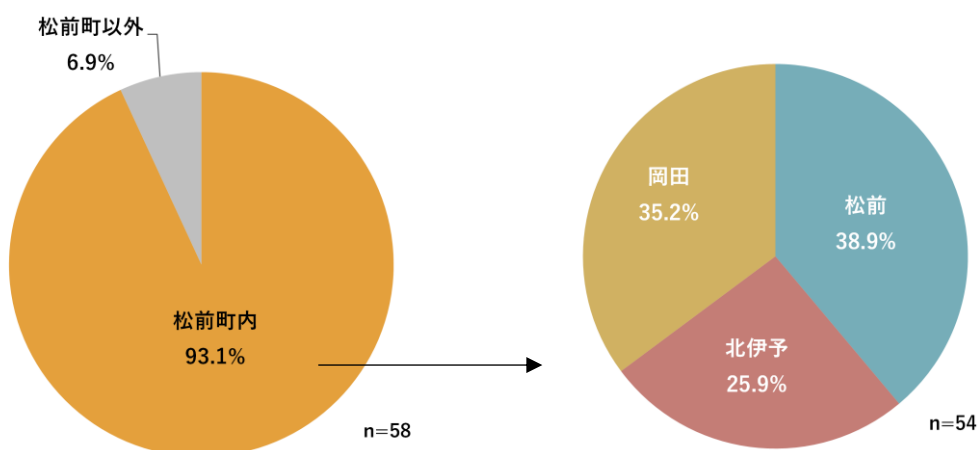


図 3-26 属性 (居住地)

c 職業

高齢の方が多くこともあって、職業は、「無職」が7割程度を占めています。その他は、「専業主婦（夫）」が多く、「会社員・公務員など」は3%程度と少なくなっています。

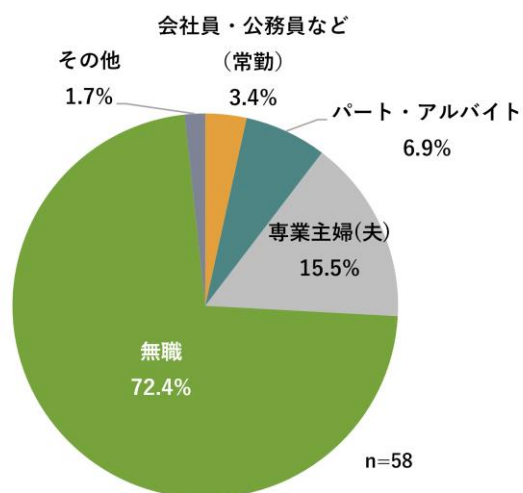


図 3-27 属性（職業）

d 運転免許の保有

「運転免許は持っていない」または「持っていたが返納した」と回答した方が多く、ひまわりバスが高齢者にとって重要な移動手段となっていることがうかがえます。

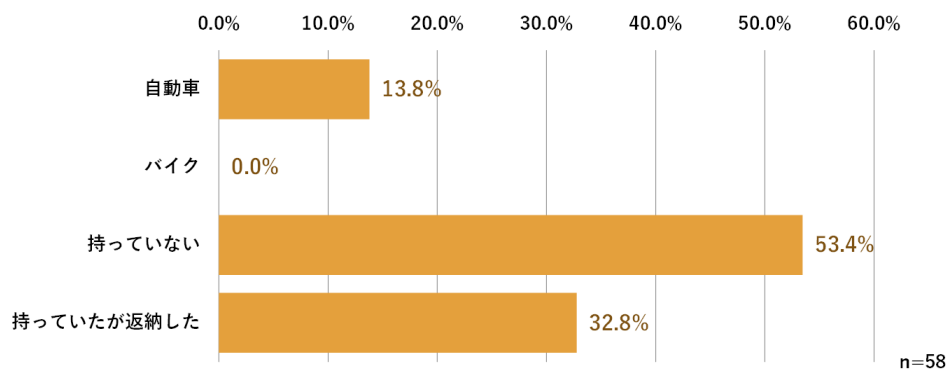


図 3-28 運転免許の保有

e 利用頻度

ひまわりバスの利用が「週に1~2日」の方が4割程度と最も多く、1週間ほぼ毎日利用される方も1割強います。

週に1~2日以上、高い頻度で利用されている方は、全体の7割程度を占めています。

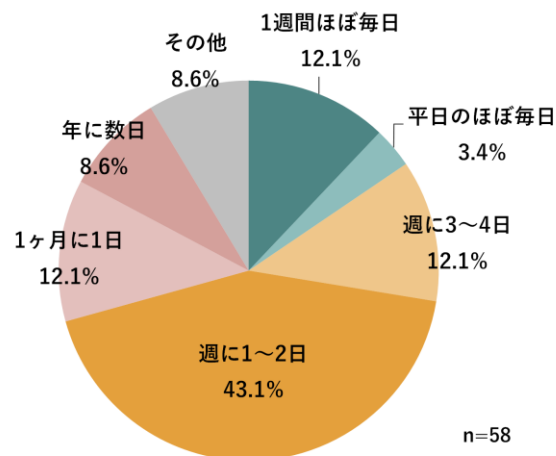


図 3-29 利用頻度

f 利用開始時期

ひまわりバスの運行当初（14年前）から利用されている方が1/4程度いるほか、5年以上前から利用されているなど、長年利用されている方が半数強を占めています。

約1年前から利用を始めた方も2割程度と比較的多くなっています。

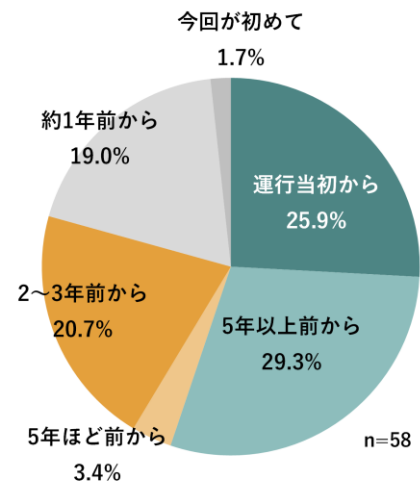


図 3-30 利用開始時期

g 利用目的

「買い物」目的での利用が多く、7割程度を占めています。その他は、「通院」や「趣味・娯楽・習い事」が多く、通勤目的で利用する方は非常に少なくなっています。

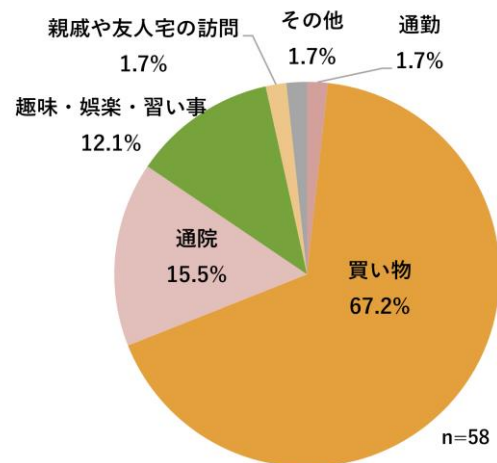


図 3-31 利用目的

h 利用する理由（※複数回答）

回答者の約6割が、「他の交通手段がない」、「自宅付近で乗降が可能」を理由に利用されています。「目的地付近で乗降が可能」、「運賃が安い」は、3割程度となっています。

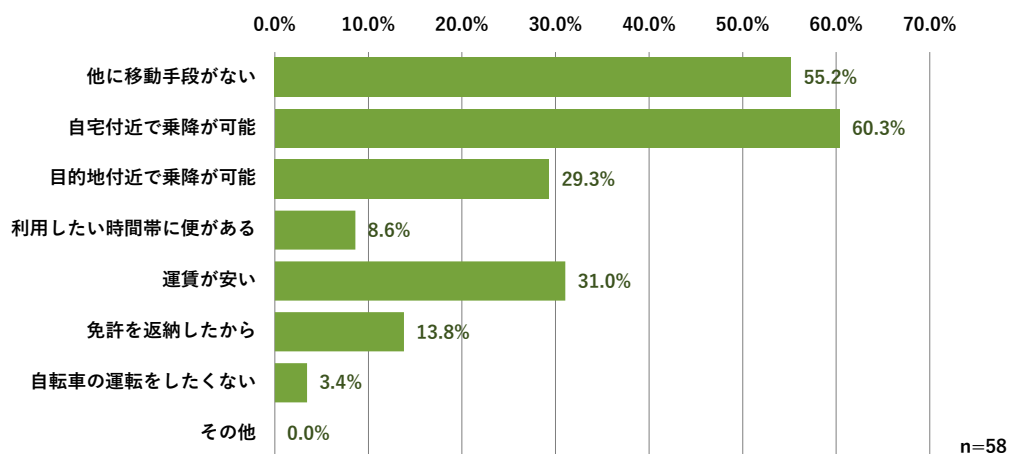


図 3-32 利用する理由

i よく行く目的地（※複数回答）

回答者のほとんどの方が、よく行く目的として「エミフルMASAKI」（関連施設を含む。）を挙げています。その他、「町役場」、「福祉センター」などの公共施設や、病院を目的地とする方が多くなっています。

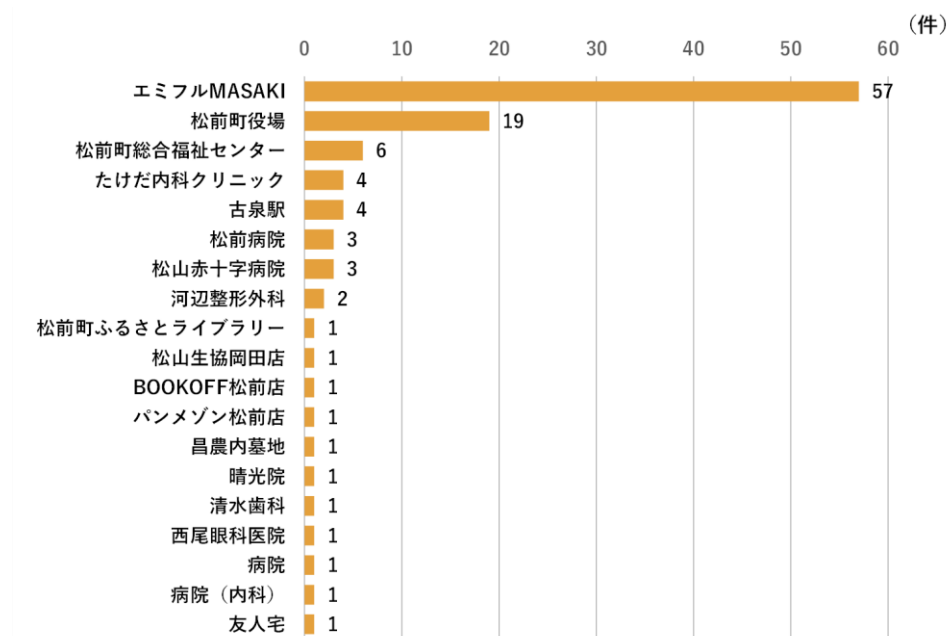


図 3-33 よく行く目的地

j バス停までの交通手段

自宅からバス停まで、バス停から目的地までの移動手段は、ほとんどが「徒歩」となっています。松山市居住の方が郊外電車降車後にひまわりバスを利用して目的地に向かうケースや、町民の方が郊外電車で松山市等に向かう際、駅までの移動手段としてひまわりバスを利用するケースも、わずかですが見られます。

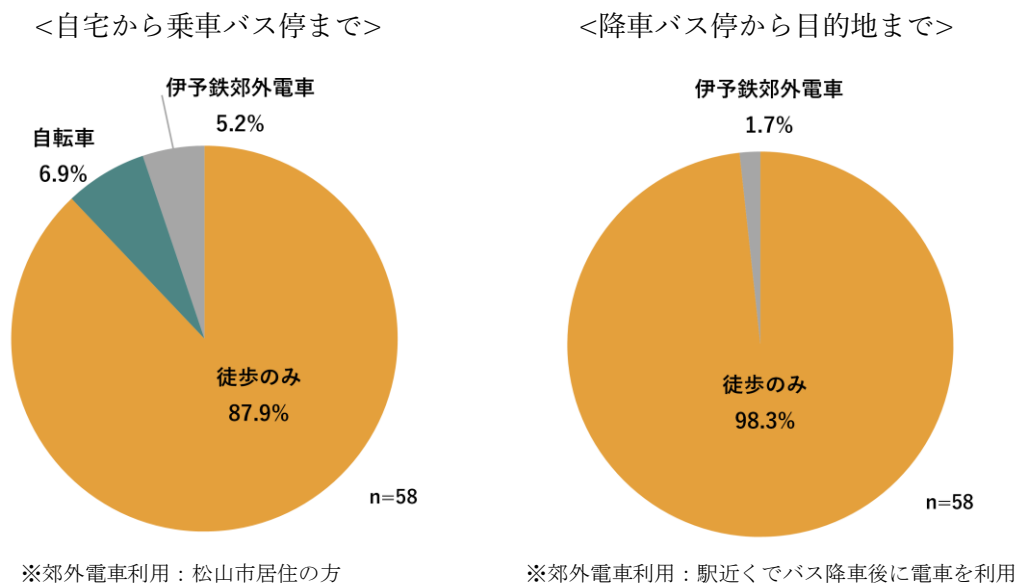


図 3-34 バス停までの交通手段

m 運賃・便数に対するニーズ

「運賃が高くなっても便数を増やすべき」と回答した方が45%、「運賃が高くなるのであれば現状維持が良い」と回答した方が55%と、便数増加よりも運賃の維持を希望する方がわずかに多くなっています。この傾向は、松前、北伊予、岡田で大きな違いはありません。

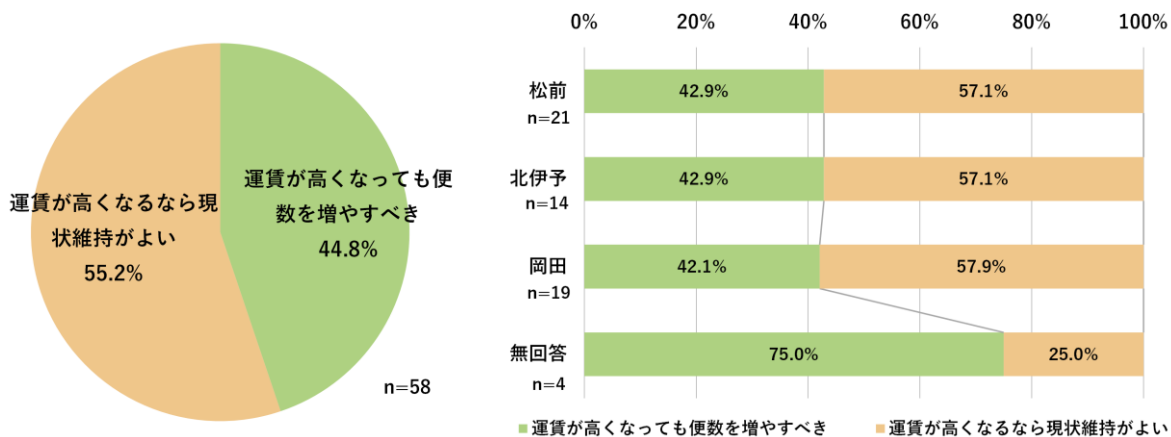
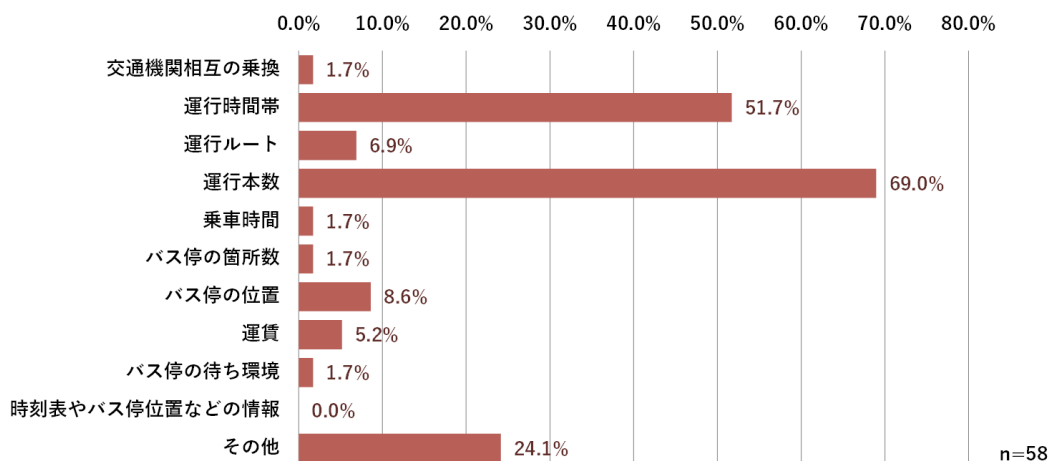


図 3-37 運賃・便数に対するニーズ

n 改善ニーズ（※複数回答）

ひまわりバスに対して改善してもらいたい点として、回答者の約7割の方が、「運行本数」を挙げています。次いで、「運行時間帯」の改善ニーズが高くなっています。



- 【主な意見】**
- 運行時間帯
 - ・12時頃の便があると助かる
 - ・朝一の便はエミフル開店前のため、もう少し遅い便が欲しい
 - バス停の位置
 - ・武智病院前のバス停が欲しい。岡田駅に寄ってほしい。古泉駅～岡田駅間にバス停が欲しい
 - その他
 - ・今のままでよい (9件)
 - ・定刻どおりに運行してもらいたい (2件)
 - ・65歳以上の証明書の提示が不便。バス専用の証明書を作ってほしい (1件)

図 3-38 改善ニーズ

(4) ひまわりバスの利便性

ひまわりバスの利用圏を見ると、町中央部や、重信川南側の国道56号～J R予讃線間などの地域では、居住者は少ないが、最寄りのバス停までの徒歩でのアクセスは容易でない状況となっています。

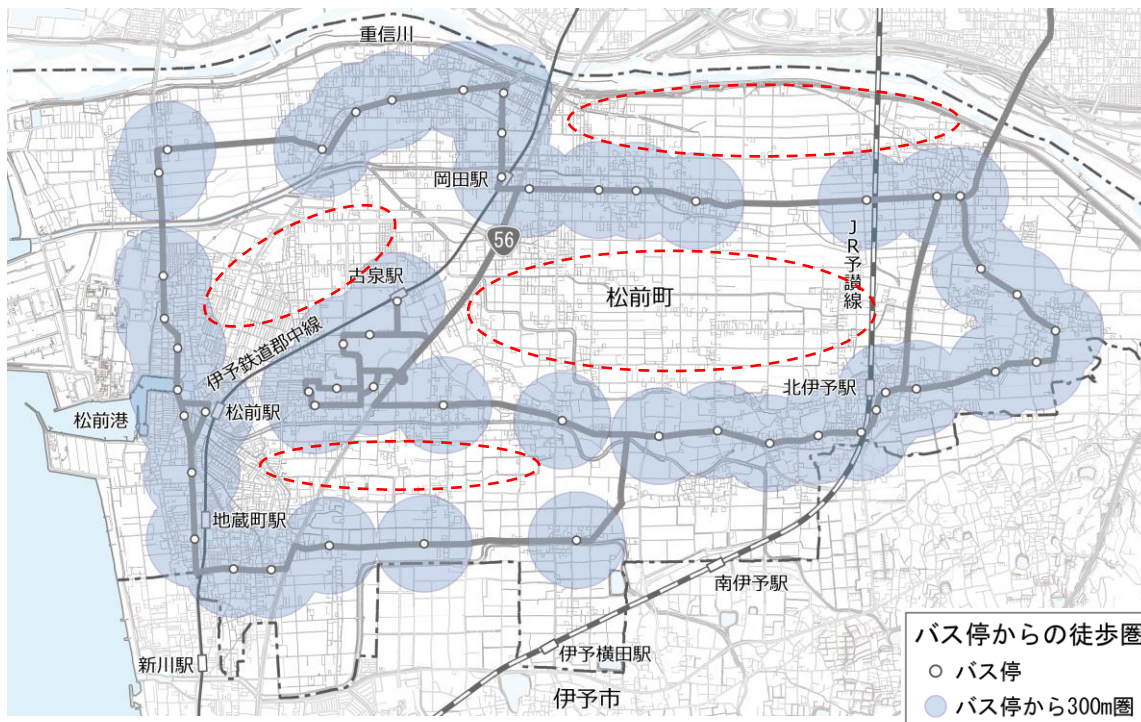


図 3-39 ひまわりバスの利用圏 (300m 圏)

※一般的に抵抗なく歩くことが可能とされる距離を 300m と設定

出典：バスサービスハンドブック (土木学会)

3-3 タクシー

町内には、5社の民間タクシー事業者が位置しており、うち2社は、法人で、伊予鉄道郡中線の岡田駅近傍と、松前港近傍でそれぞれ事業展開されています。

個人タクシーは3社あり、うち2社は、介護タクシーとして運営されています。

その他、北伊予駅南東の伊予市内に1事業者が位置しており、町東部をカバーしています。事業者のほか、北伊予駅近傍やエミフルMASAKI、町西側の県道沿道に待機所が設けられています。

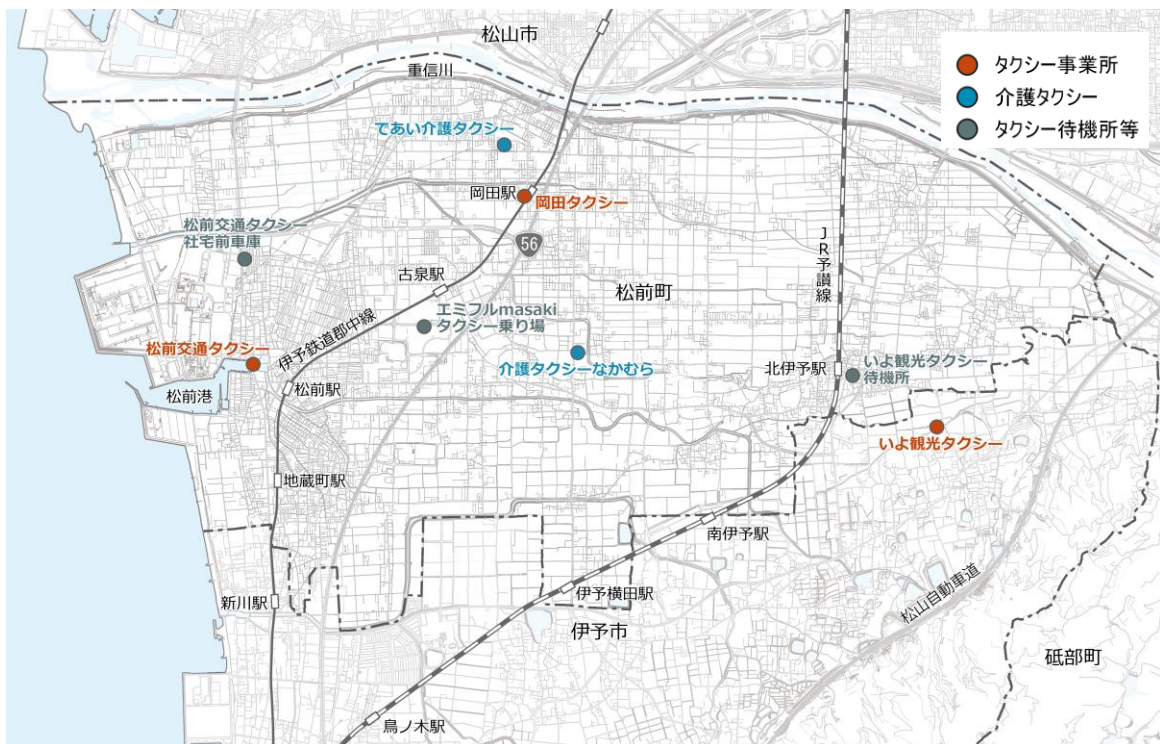


図 3-40 タクシー事業者

※個人タクシー1社(きたいよタクシー)は住所非公表

出典：i-タウンページ等

3-4 現状のまとめ

J R 予讃線

利用状況 ・収支

- ・利用者は漸減傾向でしたが、新型コロナウイルス感染拡大に伴い急減し、営業損失が増加

伊予鉄道郡中線

利用状況

- ・大規模商業施設のオープンに伴う古泉駅利用者の増加
- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用者の急減

路線バス（北伊予線）

利用状況

- ・乗車数は朝夕の通勤・通学、帰宅時間帯での利用者の集中
- ・松前町内のバス停の乗降客の利用は、松前町と松山市間の移動が主である（松前町内の移動は少数）。

コミュニティバス（ひまわりバス）

利用者属性

- ・町内の高齢者の利用が大半

利用者数

- ・新型コロナウイルス感染拡大に伴う利用者の減少（ピーク時約 30,000 人/年→ここ数年約 20,000 人/年）
- ・東コースの朝早い便は、平均 2 人/便程度と非常に少数

利用状況

- ・利用者の 3 割弱が週に 3~4 日以上利用する。
- ・利用者の約 7 割が買い物目的
- ・利用者の目的地は「エミフル MASAKI」及び周辺に集中。
- ・利用の主な理由は「他に移動手段がない」、「自宅近くで乗降可能」

収 支

- ・町の財政負担が増加傾向（ここ数年は 1,300 万円程度。）
- ・収入は年間 30~50 万円（無料利用者の収入相当額は、約 200 万円。）

ニーズ

- ・利用者のほぼ全員が「今後も必ず利用する」と回答
- ・「運行本数」、「運行時間帯」に対する利用者の改善ニーズが高い。
- ・運賃・便数に対する利用者のニーズでは、「運賃が高くなるのであれば現状維持がよい」と回答した人が「運賃が高くなっても便数を増やすべき」と回答した人より僅かに多い。

タクシー

事業状況

- ・ 5 事業者が事業展開
- ・北伊予駅近傍やエミフル MASAKI、町西側の県道沿道に待機所を設置

3-5 地域公共交通に対するニーズ

【調査概要】

- 調査対象：松前町にお住まいの方から無作為に抽出
- 配布数：計 3,150 人（松前 1,060 人、北伊予 1,040 人、岡田 1,050 人）
※町全体人口の約 1 割
- 調査期間：2022（令和 4）年 9 月末～10 月中旬
- 調査方法：郵送配布・郵送回収
- 回答者数：1,580 票（回収率 50.2%） ※2022（令和 4 年）10 月 17 日現在

問1 属性

a 性別・年代

回答者の約 4 割が男性、5 割強が女性です。年代では、60 歳代以上が約半数を占めており、30 歳代以下は 2 割程度と少なくなっています。

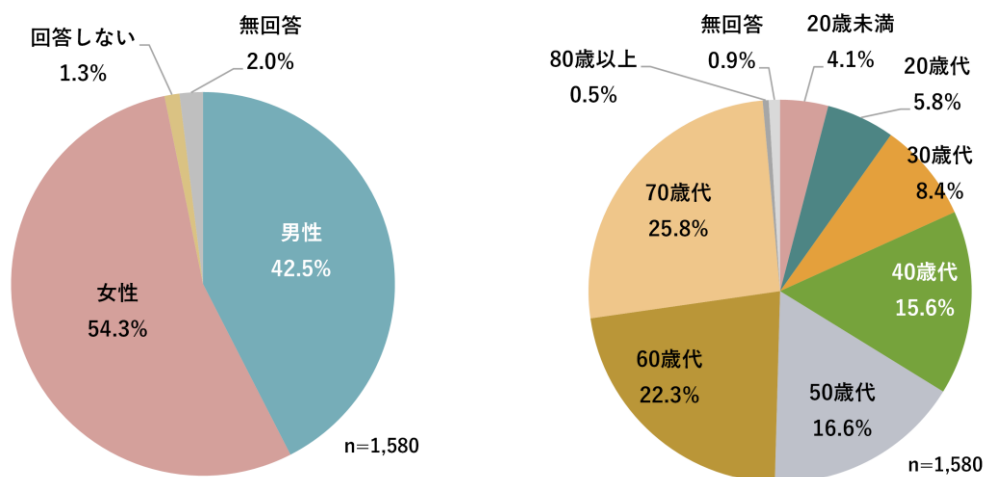


図 3-41 属性（性別、年代）

b 職業

「会社員・公務員など」が最も多く、約 3 割を占めています。高齢の方が多くいることもあって、無職が 2 割程度となっています。

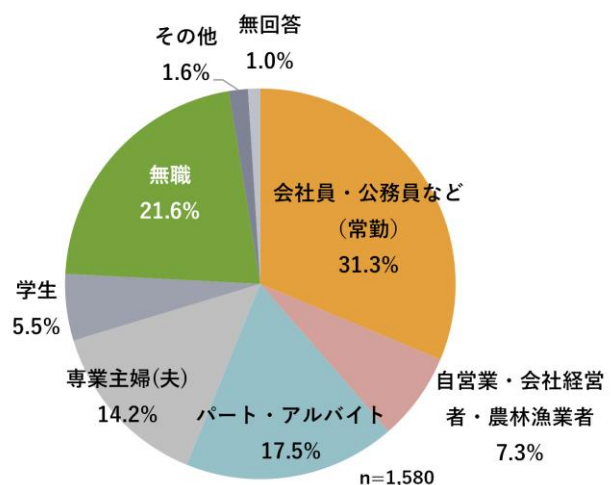


図 3-42 属性（職業）

c 運転免許の保有（※複数回答）

回答者の8割強が自動車の運転免許を保有されているほか、約3割の方がバイクの免許をお持ちになっています。免許を持っていない方は1割程度です。

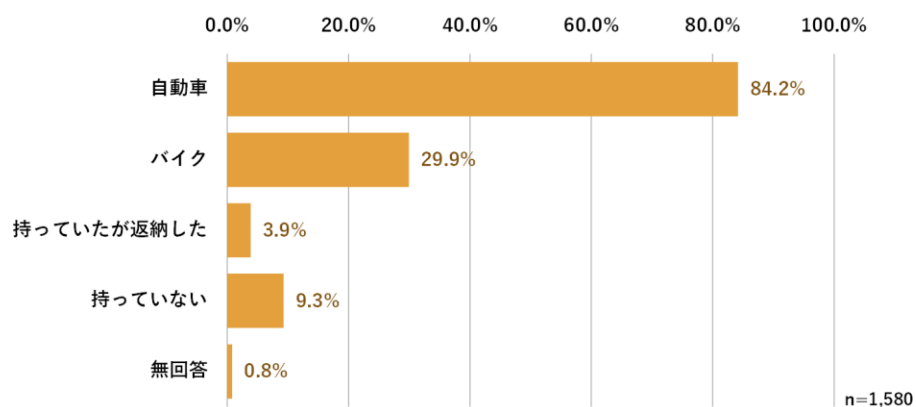
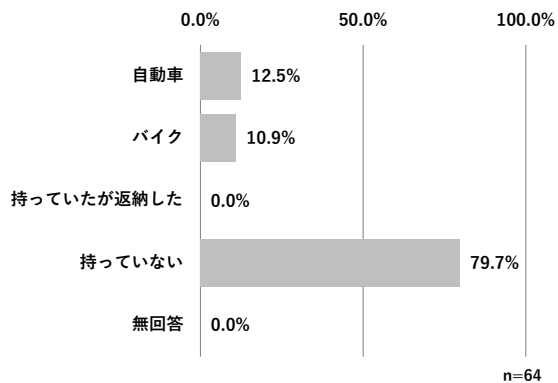


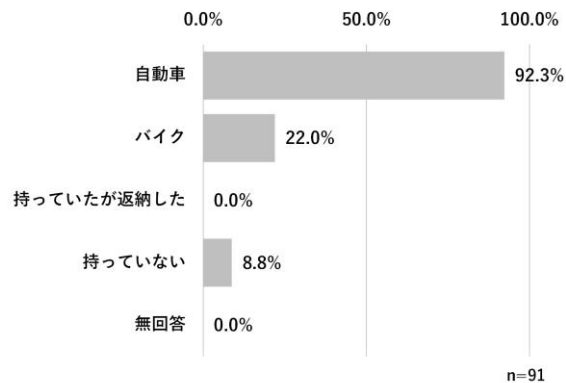
図 3-43 運転免許の保有

年代別にみると、20歳代未満は、運転免許を持っていない方が約8割を占めていますが、20歳代以上で運転免許を持っていない方は1割弱、30～50歳代ではわずか2%で、ほぼ全員が自動車の免許を持たれています。60歳代以上でも約8割が免許を保有しており、免許返納をしていない高齢者がまだまだ多い状況にあります。

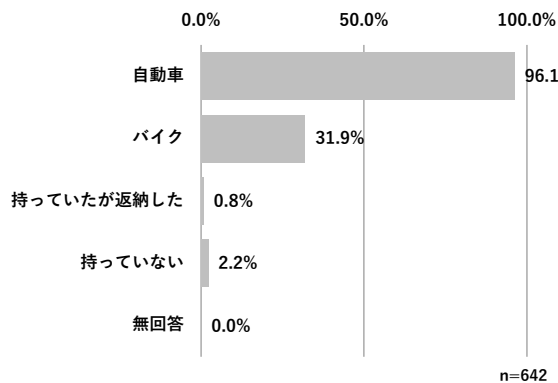
<20歳未満>



<20歳代>



<30～50歳代>



<60歳代～>

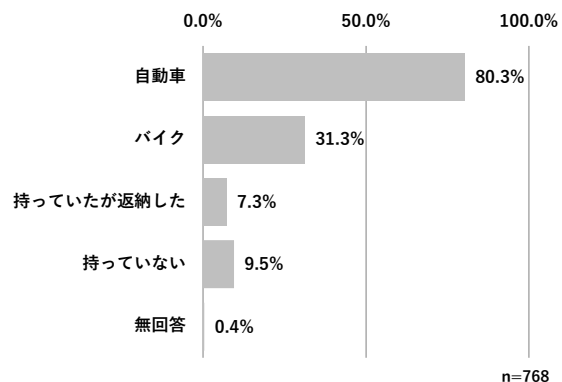


図 3-44 年代別運転免許の保有

d 自由に利用できる乗り物（※複数回答）

自動車を自由に利用できる方が約8割を占めています。自転車は6割程度の方、バイクは2割の方が利用可能と回答しています。

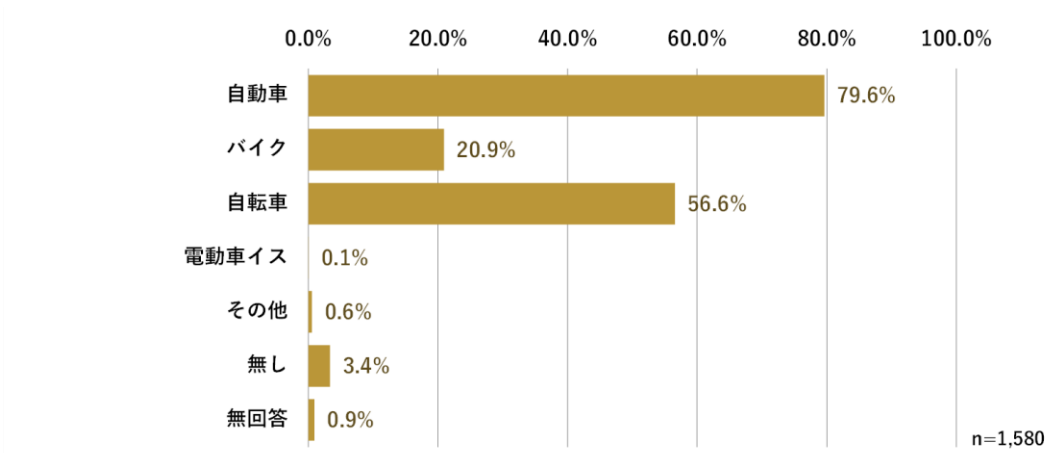
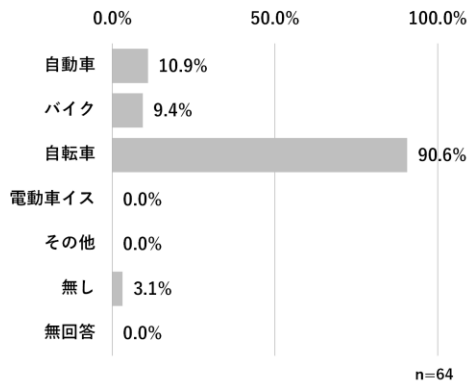


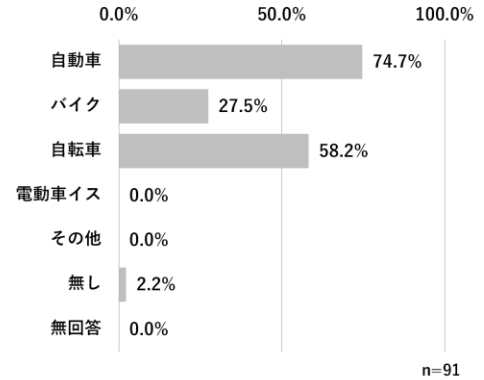
図 3-45 自由に利用できる乗り物

20歳代未満では、自転車やバイクの割合は1割程度ですが、約9割が自転車を自由に利用可能となっています。30～50歳代で自動車を自由に利用できる方は約9割と高く、20歳代、60歳代以上でも8割弱を占めています。町全体の地形が平坦であることもあって、60歳代以上では、半数強の方が、自転車を自由に利用可能と回答しています。

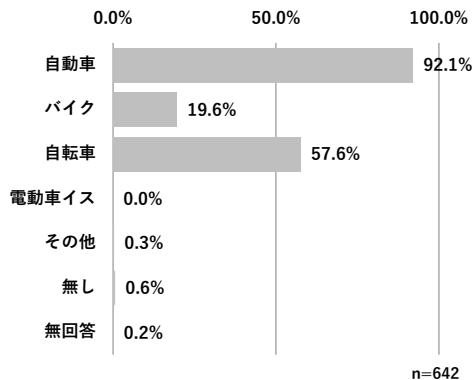
<20歳未満>



<20歳代>



<30～50歳代>



<60歳代～>

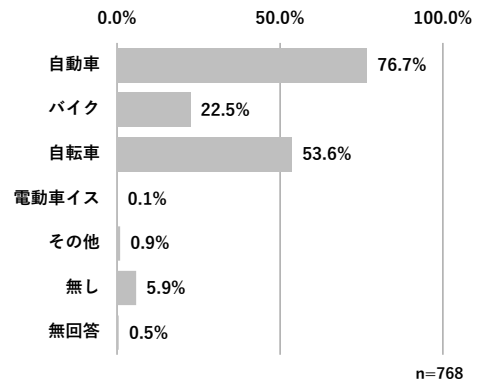


図 3-46 自由に利用できる乗り物（年代別）

e 同居家族（※複数回答）

「夫・妻」が同居している方が7割弱を占めているほか、約4割の方が「子」が同居している家族形態となっています。8%の方が「同居人なし」（一人暮らし）となっています。

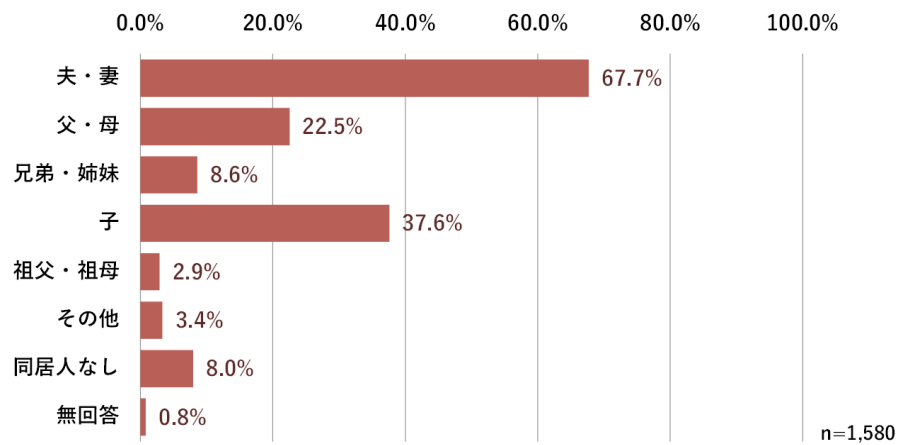
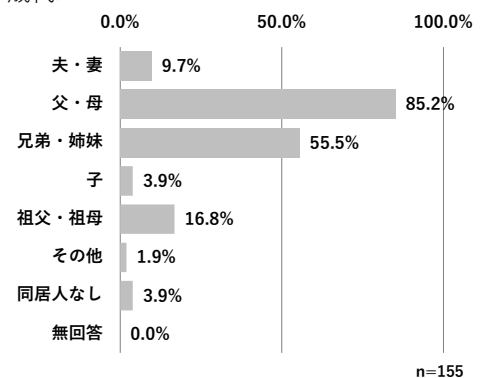


図 3-47 同居家族

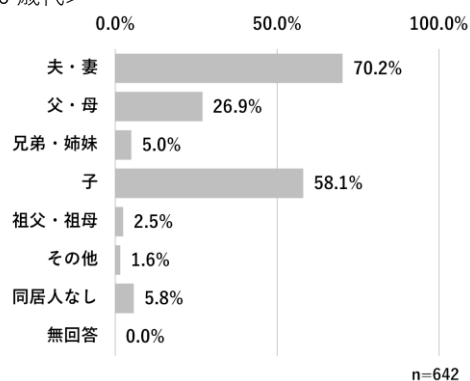
20 歳代以下では、父母及び兄弟姉妹の同居構成が多くなっています。

30～50 歳代及び 60 歳代以上は夫婦と子供の構成が多くなっていますが、60 歳代以上では、一人暮らしの方が 1 割程度います。

<～20 歳代>



<30～50 歳代>



<60 歳代～>

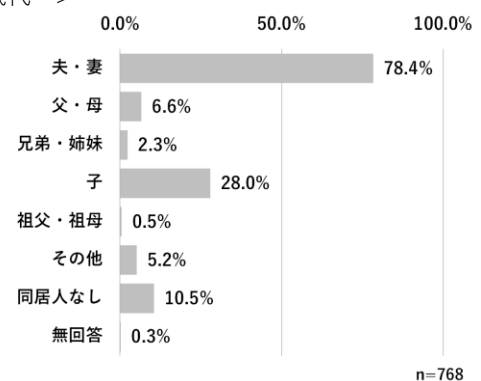


図 3-48 同居家族（年代別）

問2 居住地

回答者の居住地は、行政区別の配布数と同様な傾向で、松前、北伊予、岡田それぞれ約1/3になっています。

地区別には、松前内の筒井地区が1割強、北黒田が1割弱と多くなっています。

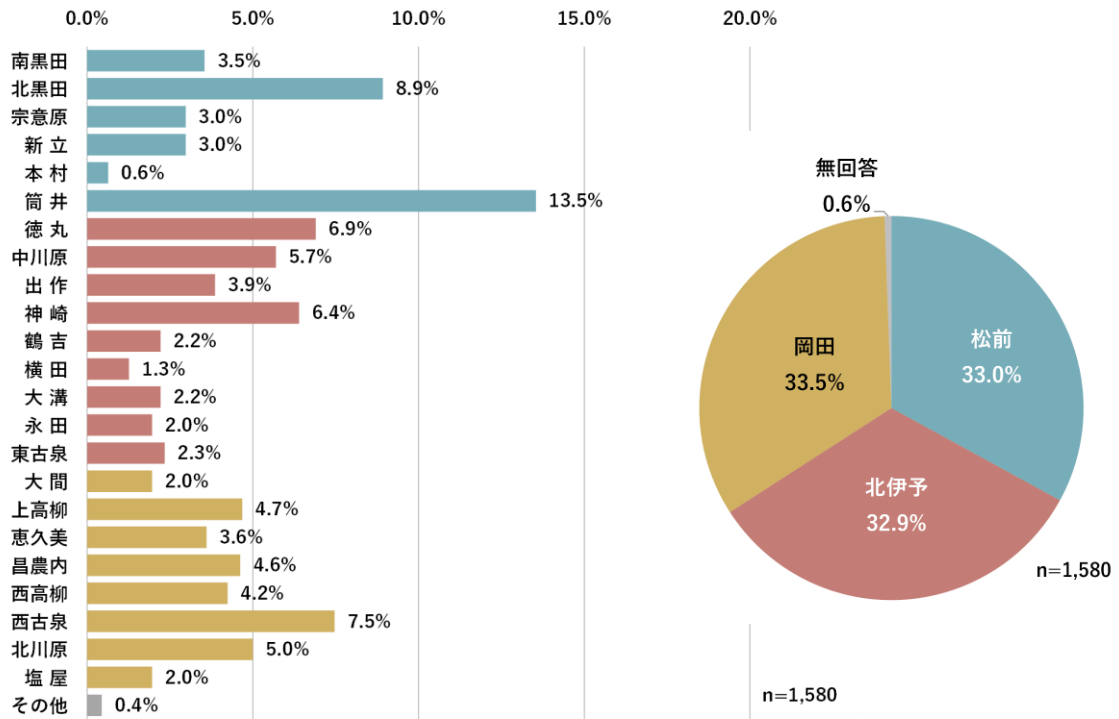


図 3-49 居住地

問3 普段の外出

a 外出目的（※複数回答）

普段の外出は、9割の方が「買い物」目的と回答しています。次いで「通勤」が5割程度で、「通院」目的や「趣味・娯楽・習い事」目的がそれぞれ3割程度となっています。

外出目的の傾向について、松前、北伊予、岡田で大きな違いは見られません。

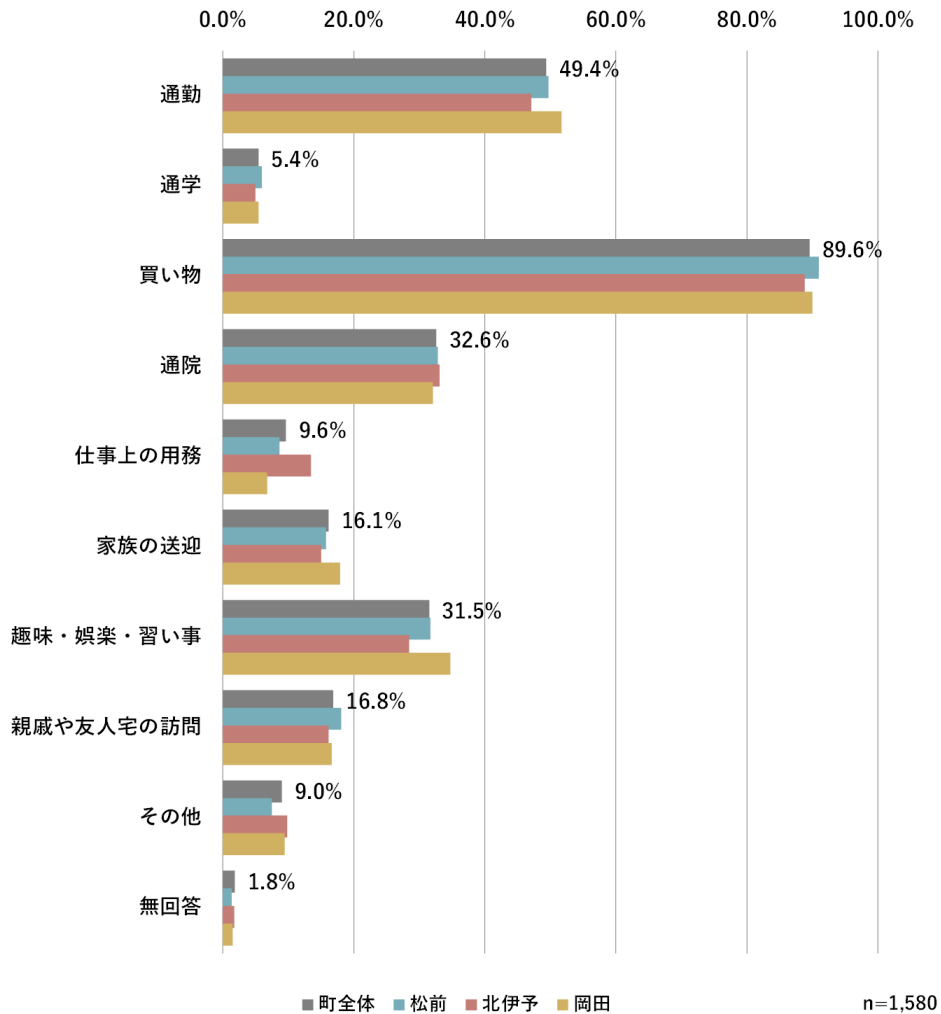


図 3-50 外出目的

各年代とも「買い物」目的での外出が高くなっていますが、特に、60歳代以上では9割の方が普段の外出目的の一つとして挙げています。「通勤」や「通学」を除くと、「趣味・娯楽・習い事」での外出が多くなっています。

60歳代以上では、半数の方が「通院」目的での外出を挙げています。

30～50歳代では、「家族の送迎」目的での外出が比較的高くなっています。

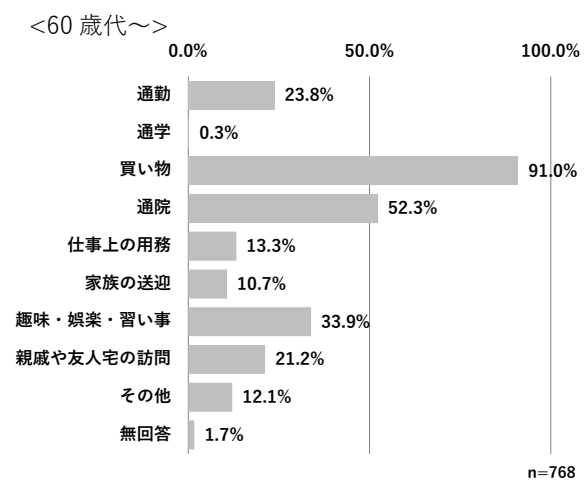
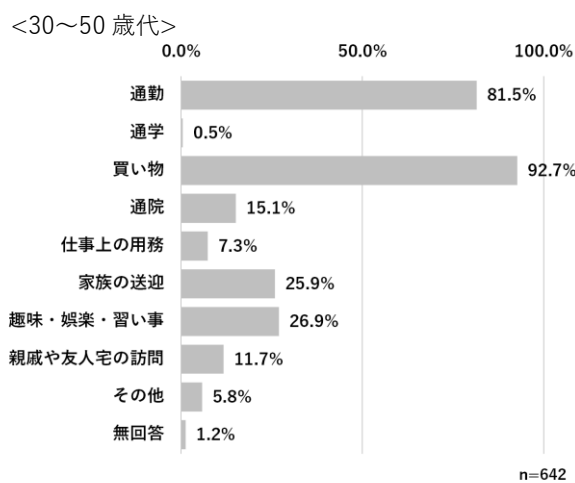
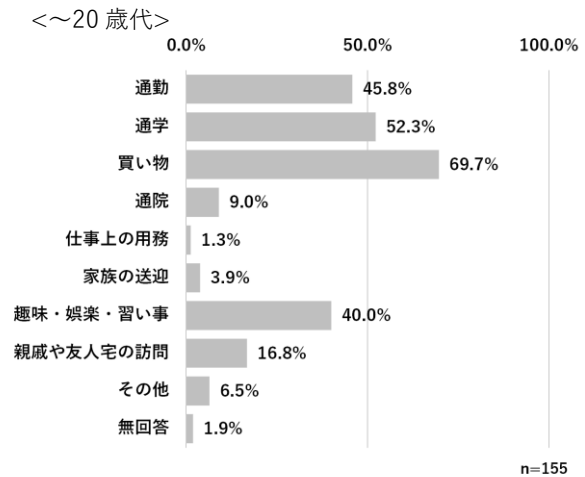


図 3-51 外出目的（年代別）

b 外出頻度（※複数回答）

回答者全体の約8割が、外出頻度は週に1～2日と回答しています。

目的別に見ると、「買い物」目的での外出頻度が週に1～2日以上の方が9割強を占めています。また、通勤や通学を除くと、仕事上の用務での外出頻度が高く、約6割が週に3～4日以上となっています。

通院は、1ヶ月に1回程度という方が5割強、年に数日が約2割を占めるなど、それほど高い頻度にはなっていません。

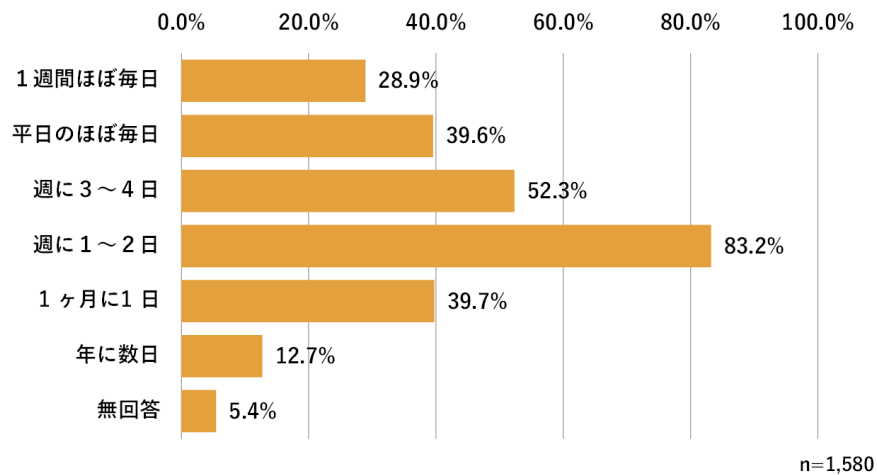


図 3-52 外出頻度

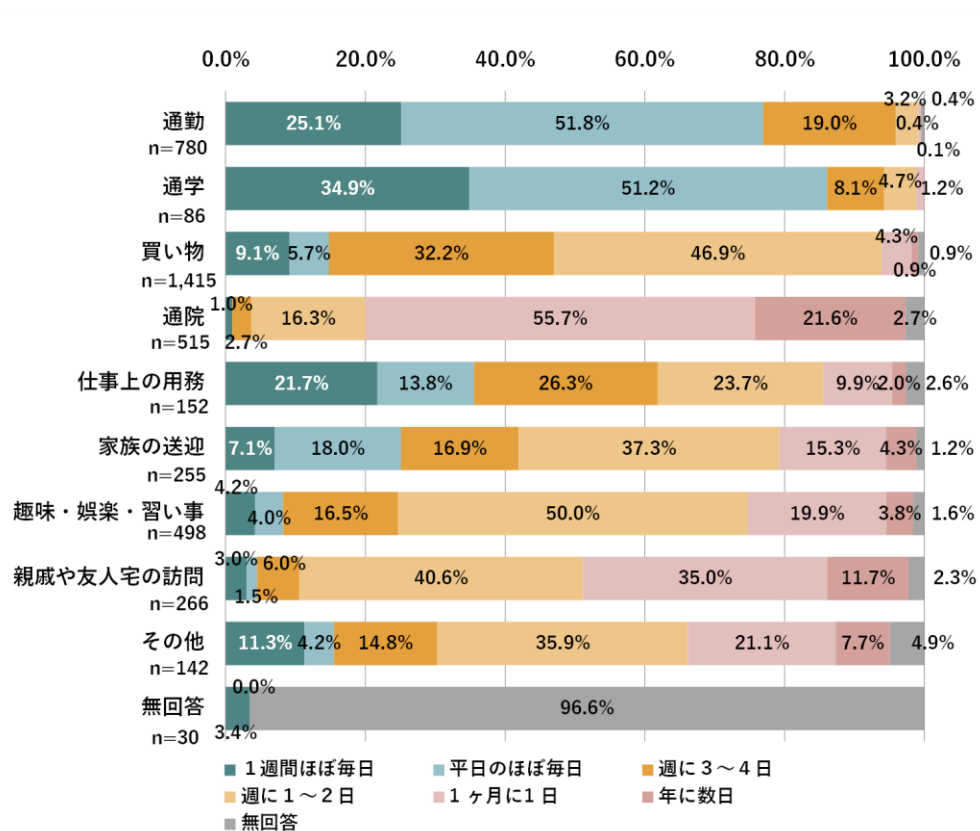


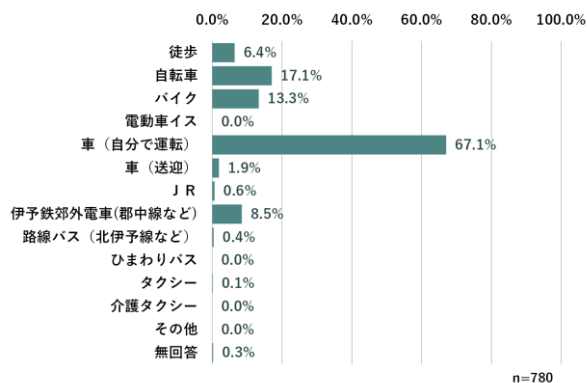
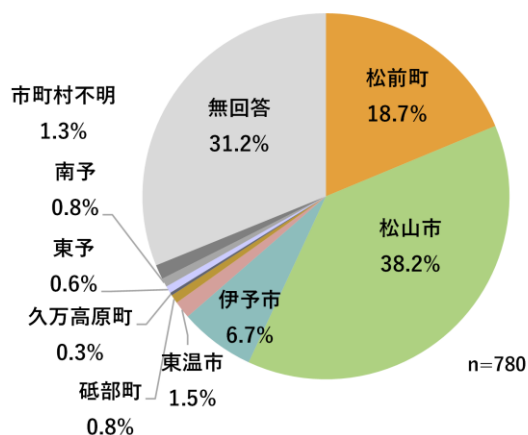
図 3-53 外出頻度（目的別）

c 外出先・移動手段（※複数回答）

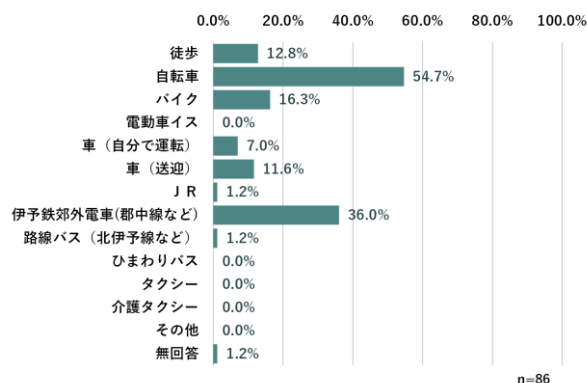
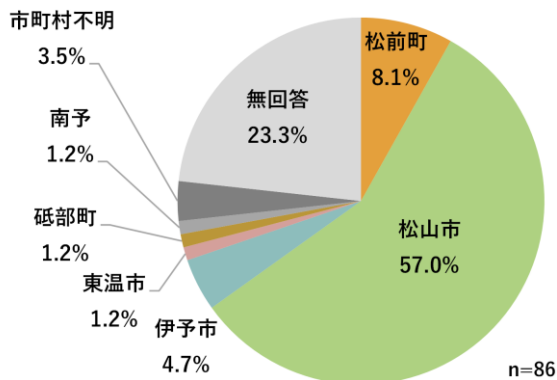
外出先は、通学では松山市内の大学や高校などが約6割と高いほか、通勤や通院なども松山市内が比較的高い割合を占めています。一方、買い物は松前町内（主に、エミフルMASAKI及び周辺施設）が5割弱と高くなっています。

外出時の移動手段は、通学を除くと、ほとんどが「車（自分で運転）」利用となっています。公共交通の利用は、通勤や通院目的で伊予鉄道郊外電車がそれぞれ9%、6%が利用されていますが、バス利用は1%にも満たない状況です。

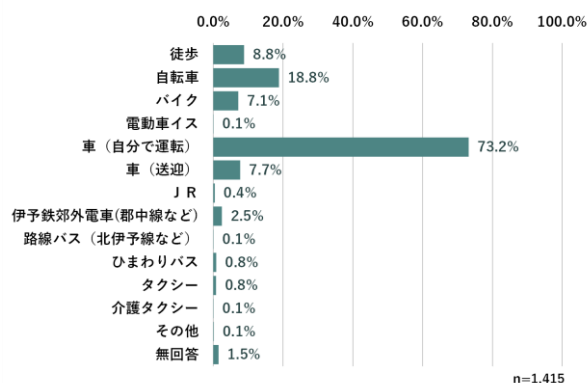
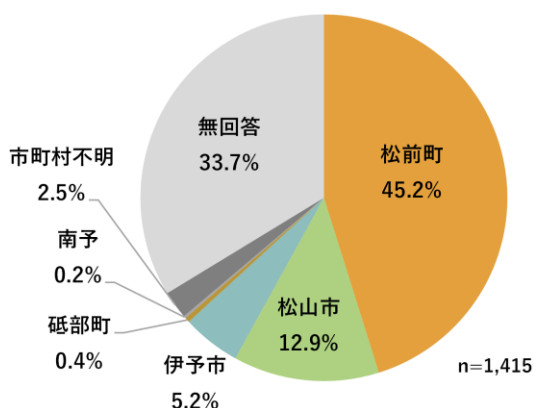
【通勤】



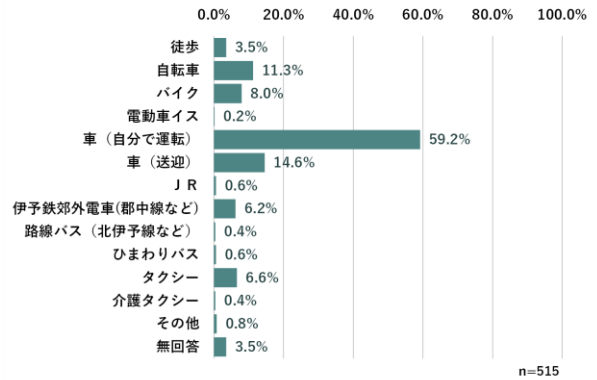
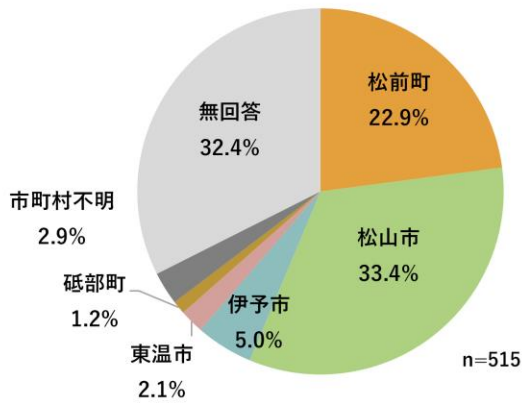
【通学】



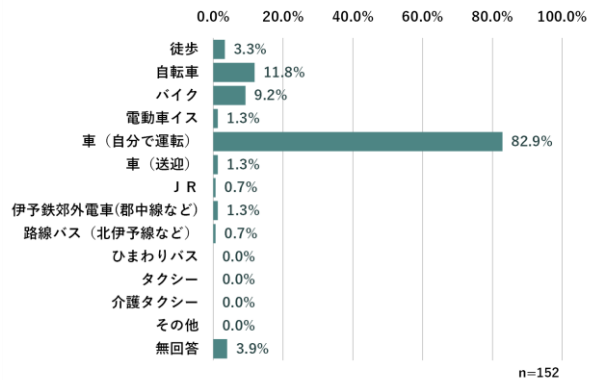
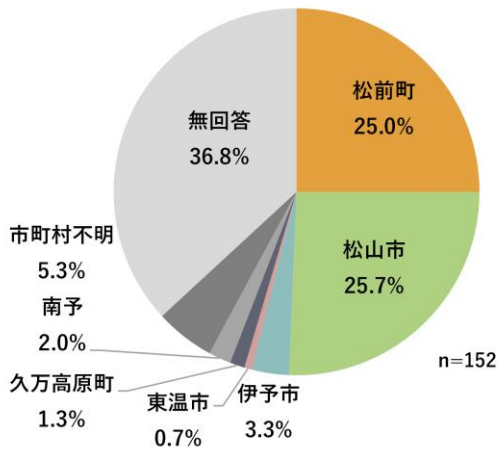
【買い物】



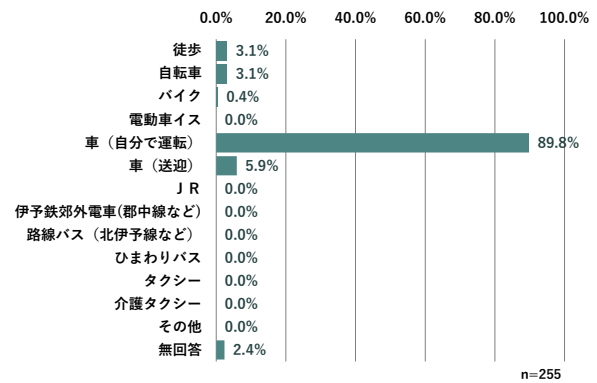
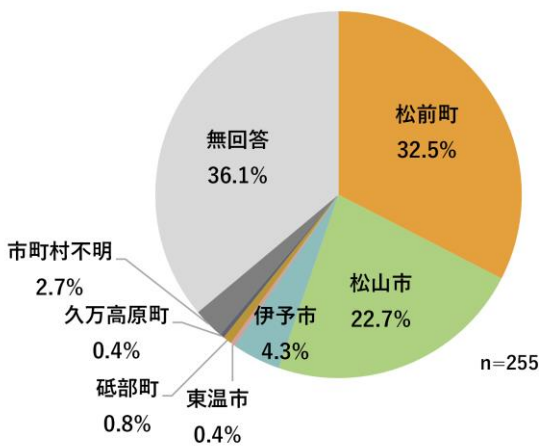
【通院】



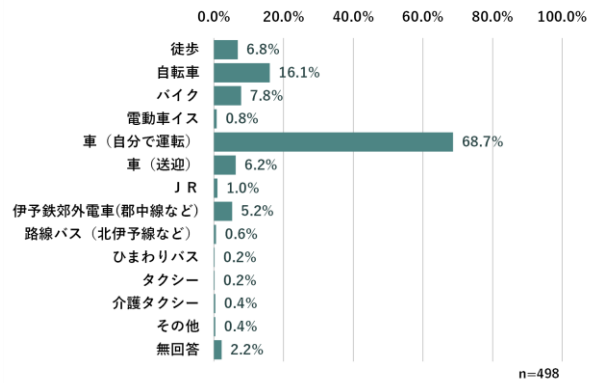
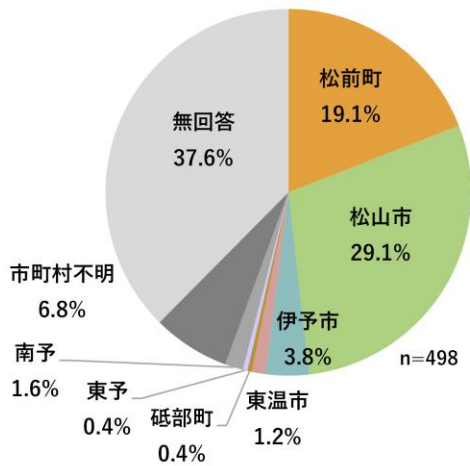
【仕事上の用務】



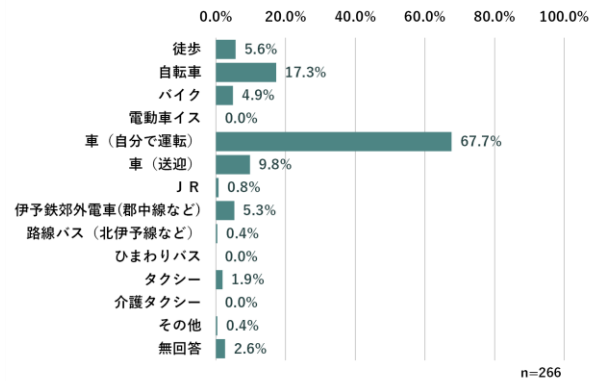
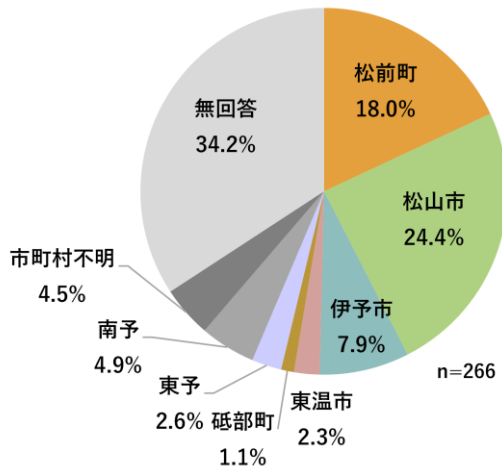
【家族の送迎】



【趣味・娯楽・習い事目的】



【親戚や友人宅の訪問目的】



【その他】

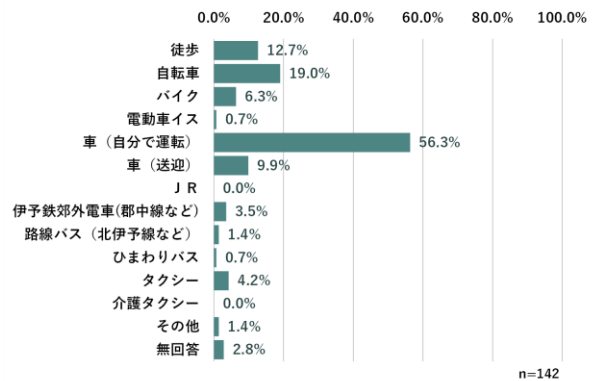
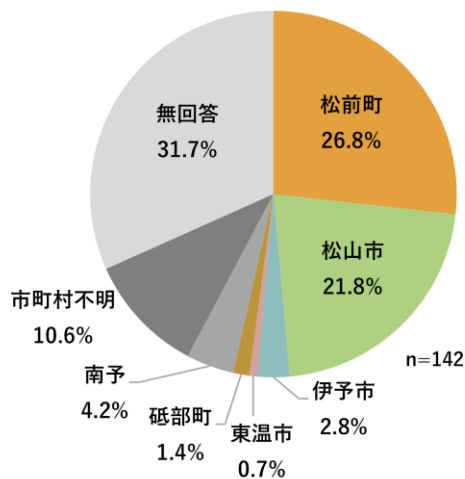


図 3-54 外出先と移動手段

問4 公共交通の利用状況

公共交通を「利用しない」、「年に数日」がそれぞれ5割弱で、合わせて約9割の方が公共交通をほとんど利用していない状況です。

行政区別では、北伊予が松前や岡田に比べて、利用頻度が低く、松前と岡田はほぼ同じ傾向にあります。

年代別に見ると、20歳代以下では約3割が週に1～2日以上利用しているのに対して、30～50歳代では1割程度、60歳代以上では5%程度と低く、年代が高くなるにつれて利用しない方の割合が高くなっています。

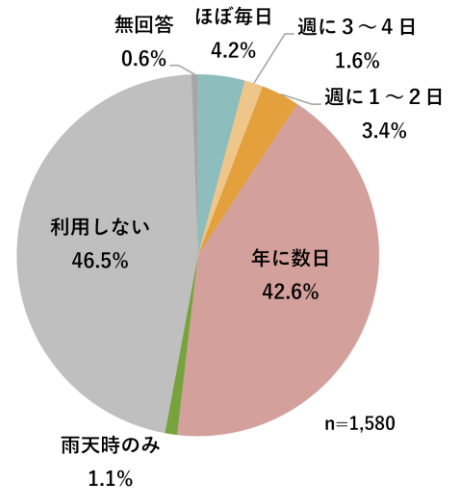


図 3-55 公共交通の利用頻度

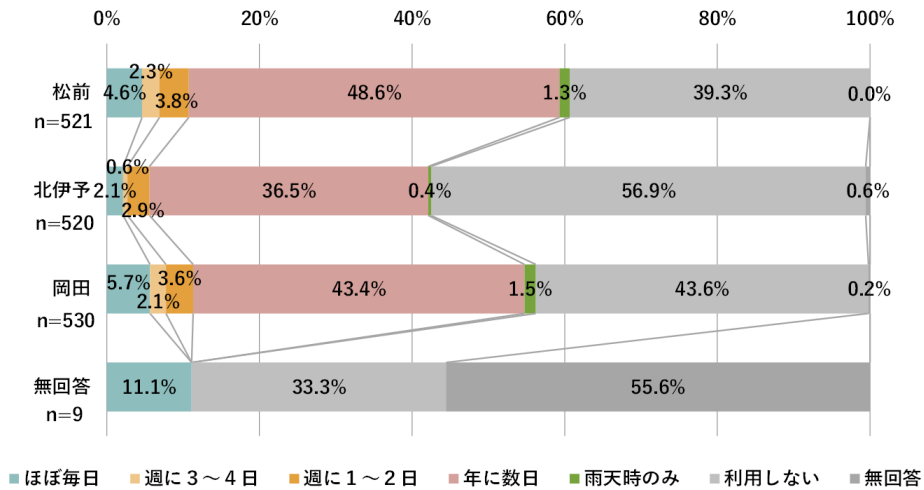


図 3-56 公共交通の利用頻度 (行政区別)

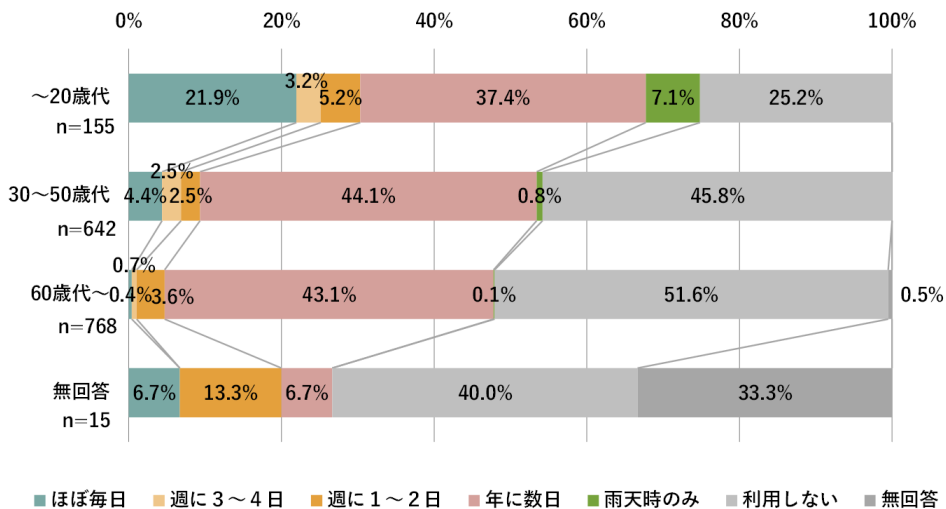


図 3-57 公共交通の利用頻度 (年代別)

----- 普段、町内の公共交通を利用される方 -----

問5 主に利用する公共交通

主に利用する公共交通は、伊予鉄郊外電車が8割程度を占めています。その他は、JRが1割弱、バスの利用5%程度と少ない状況です。

行政区別に見ると、北伊予はJRと伊予鉄郊外電車の利用割合が同程度で、松前及び岡田では伊予鉄郊外電車の利用が8割以上を占めています。

年代別では、60歳以上が他の年代に比べて、JR及びひまわりバス、タクシーの利用が多くなっています。

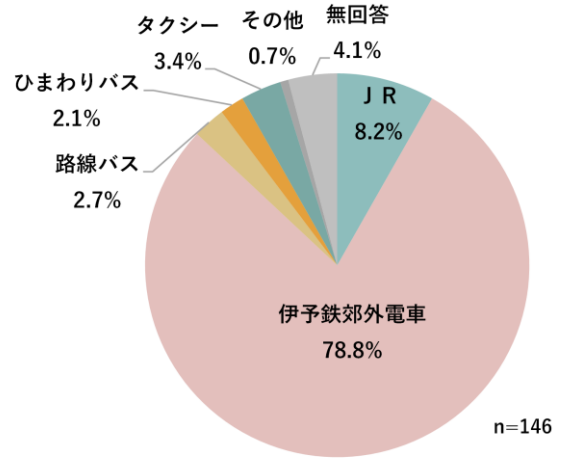


図 3-58 主に利用する公共交通

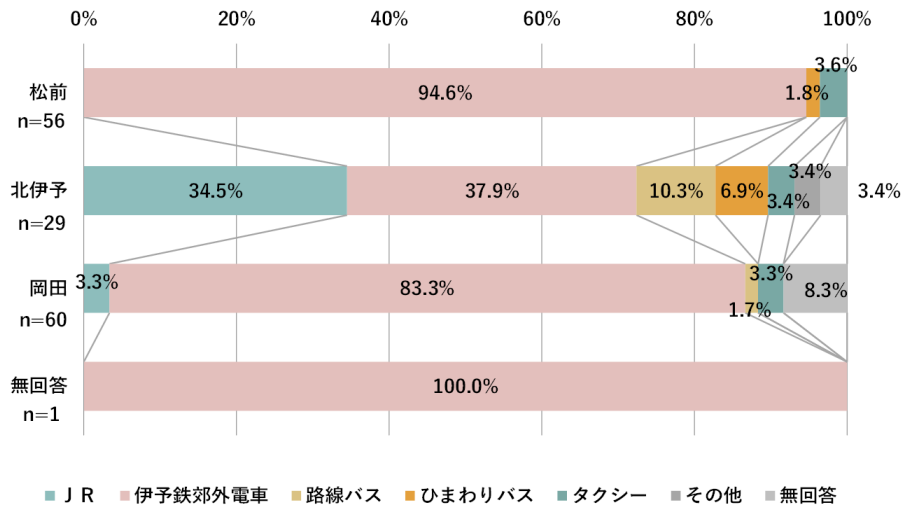


図 3-59 主に利用する公共交通（行政区別）

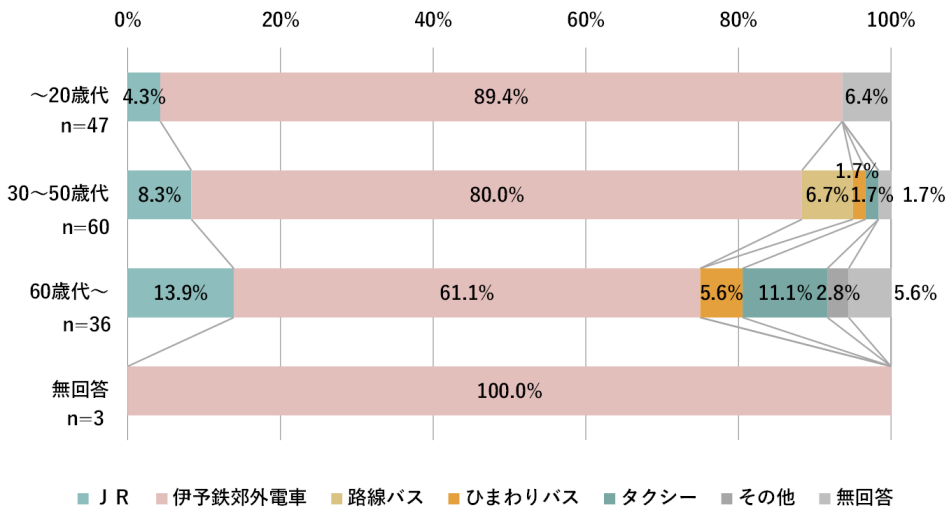


図 3-60 主に利用する公共交通（年代別）

問6 公共交通の利用目的

「通勤」、「通学」で公共交通を利用している方が合わせて6割強と多いほか、買い物での利用が1割強を占めています。

行政区別では、北伊予が、松前、岡田に比べて「通学」での利用が少なく、「趣味・娯楽・習い事」での利用割合が高くなっています。

年代別では、20歳代以下は「通学」、30～50歳代は「通勤」での利用割合が高く、60歳代以上では、「買い物」が高い割合を占めています。

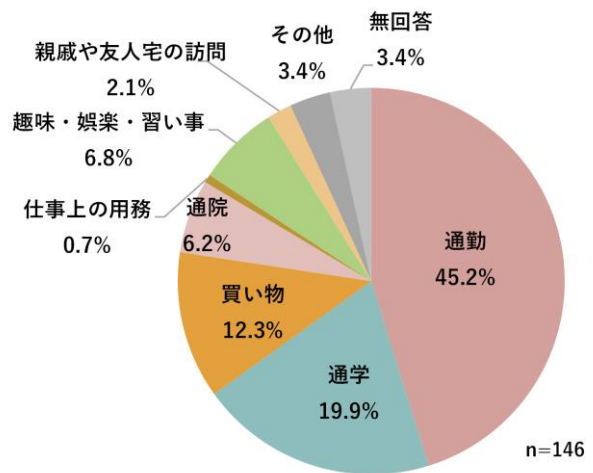


図 3-61 公共交通の利用目的

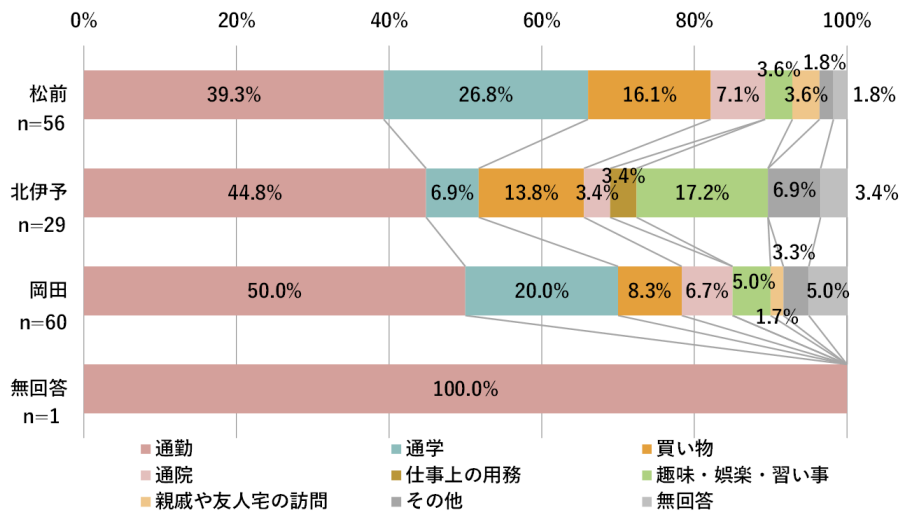


図 3-62 公共交通の利用目的 (行政区別)

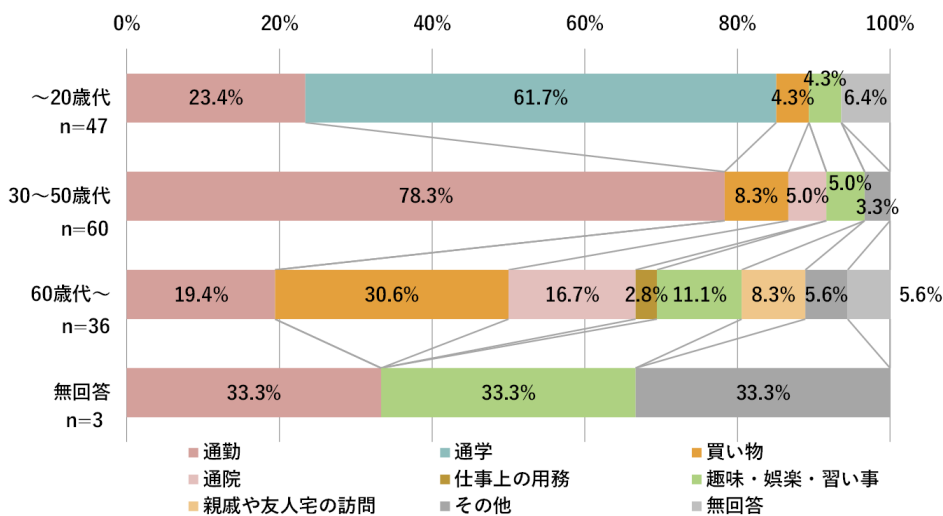


図 3-63 公共交通の利用目的 (年代別)

問7 主に利用する公共交通の選択理由（※複数回答）

公共交通の選択理由として、「目的地に行きやすい」と回答した方が6割強と最も多くなっています。次いで、「バス停・駅まで行きやすい」、「時間が正確」を理由に利用している方がそれぞれ5割弱、「利用したい時間帯に利用できる」も4割弱と、比較的多くなっています。一方で、運賃が安いことや、乗車時間が短い、利用方法がわかりやすい、などは1割程度と、それほど多くはありません。

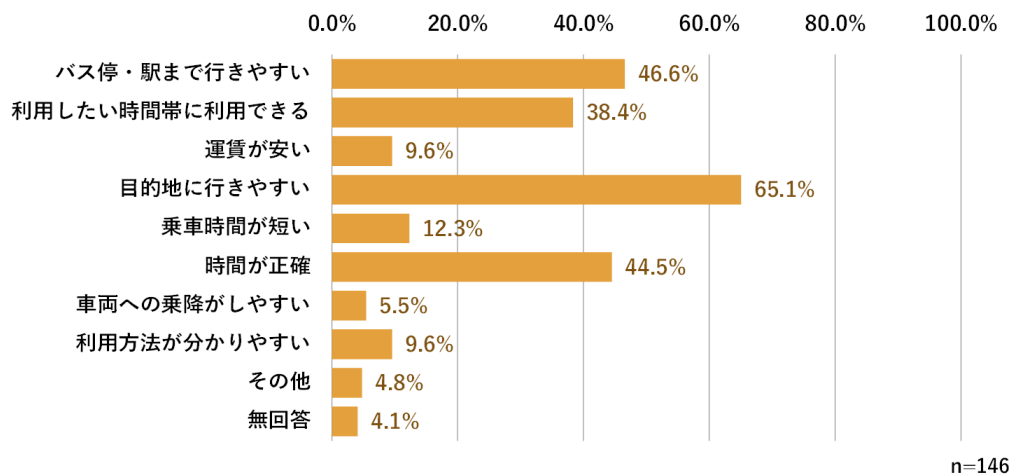
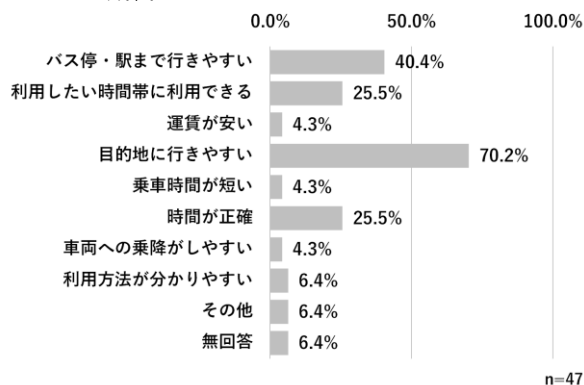


図 3-64 主に利用する公共交通の選択理由

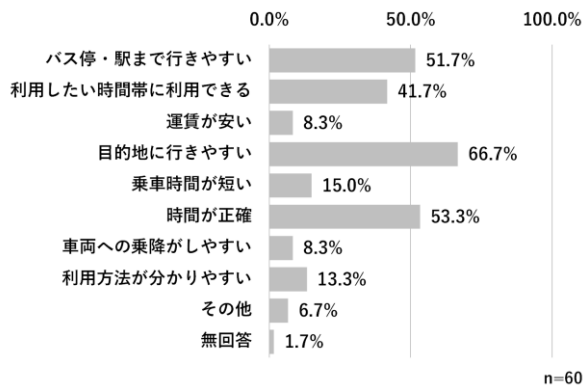
年代別に見ると、各年代とも目的地への行きやすさを挙げる方が多いですが、特に、20歳代以下で顕著です。

60歳代以上では、他の年代に比べて、運賃の安さを理由に挙げている方が多くなっています。

<～20歳代>



<30～50歳代>



<60歳代～>

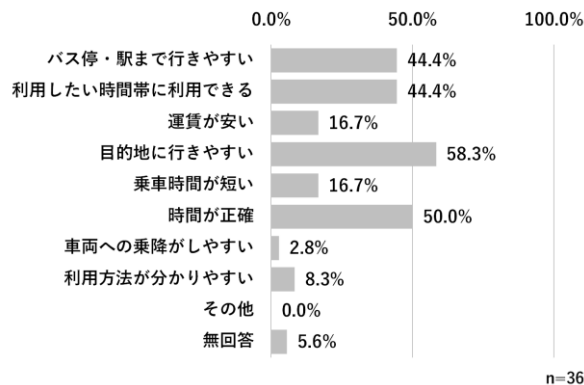


図 3-65 主に利用する公共交通の選択理由（年代別）

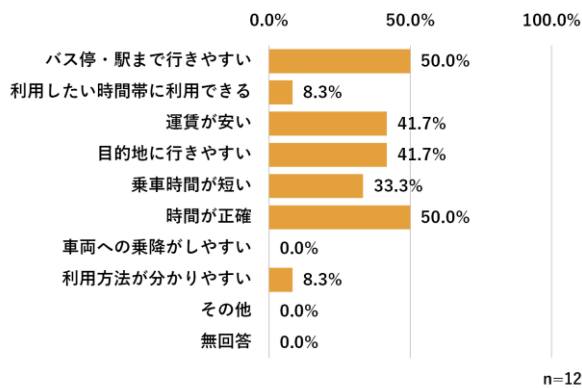
公共交通の選択理由を移動手段別に見ると、JRでは、半数の方がバス停・駅までの行きやすさ、時間の正確さを挙げています。

伊予鉄郊外電車では目的地への行きやすさが高い割合となっています。路線バスも、半数の方が目的地への行きやすさと時間の正確さを挙げています。

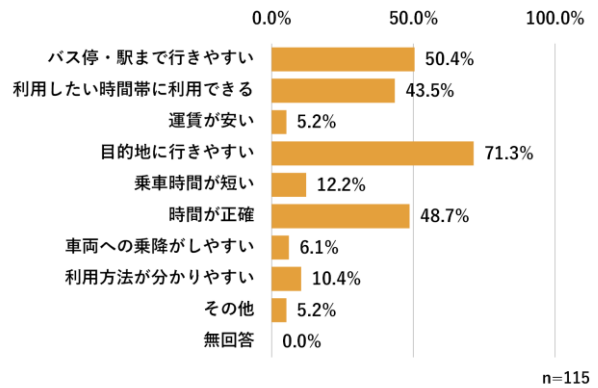
バスについては、回答者が非常に少ないですが、「目的地に行きやすい」が多く、特に、ひまわりバスは、回答者全員が利用理由に挙げています。

利用の自由度が高いタクシーは、5人中3人が、利用したい時に利用できること、目的地に行きやすいことを挙げています。

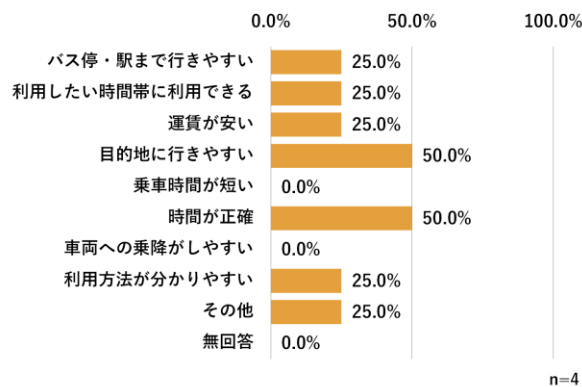
【JR】



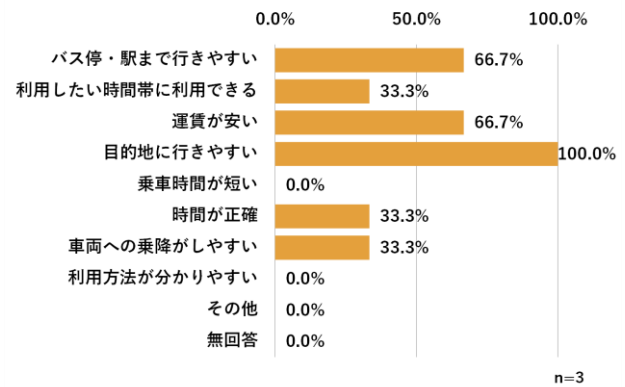
【伊予鉄郊外電車】



【路線バス】



【ひまわりバス】



【タクシー】

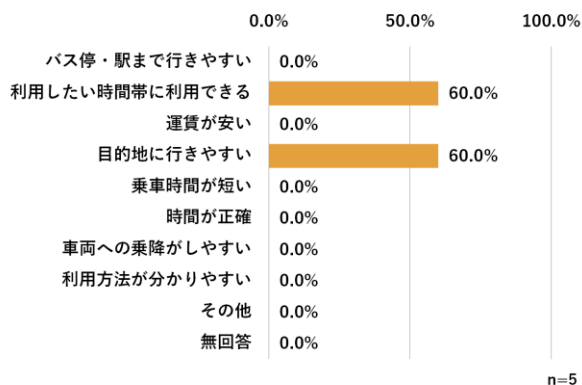


図 3-66 主に利用する公共交通の選択理由（移動手段）

問8 公共交通に対する満足度

公共交通に対して約半数の方が「満足」、「やや満足」と回答しています。不満の度合いが高いのは、「運行間隔・運行本数」で、15%程度を占めています。また「運行時間帯」に対しても、1割強の方が不満を持たれています。

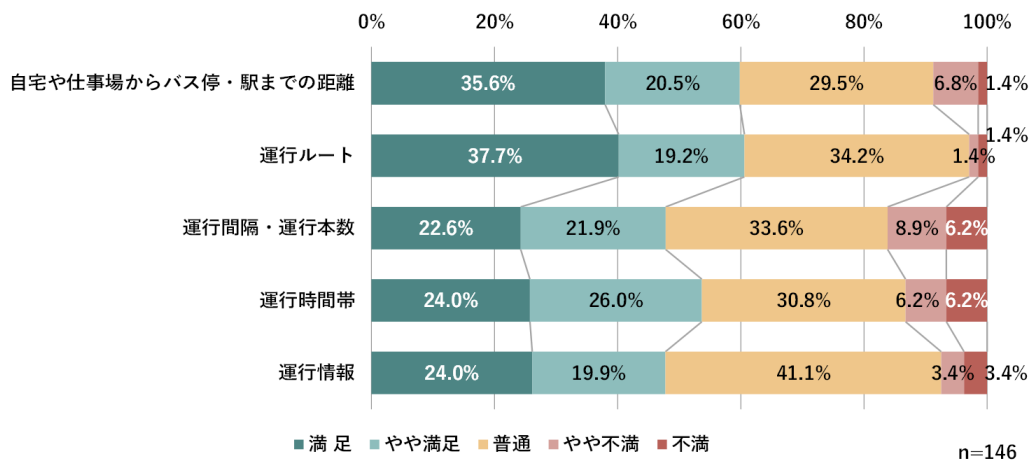
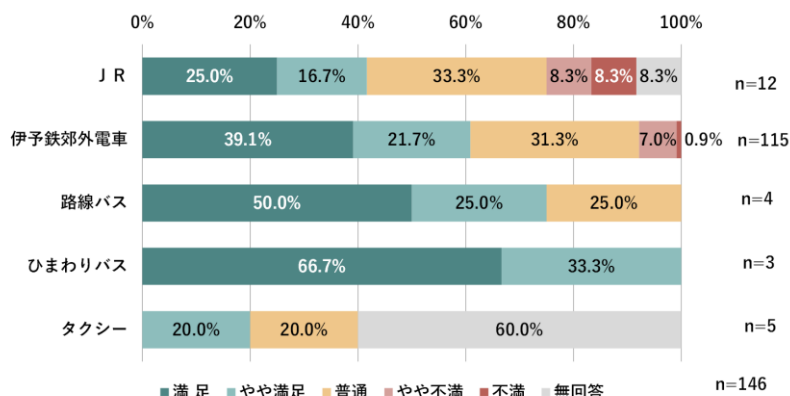


図 3-67 公共交通に対する満足度

【自宅や職場からバス停・駅までの距離】

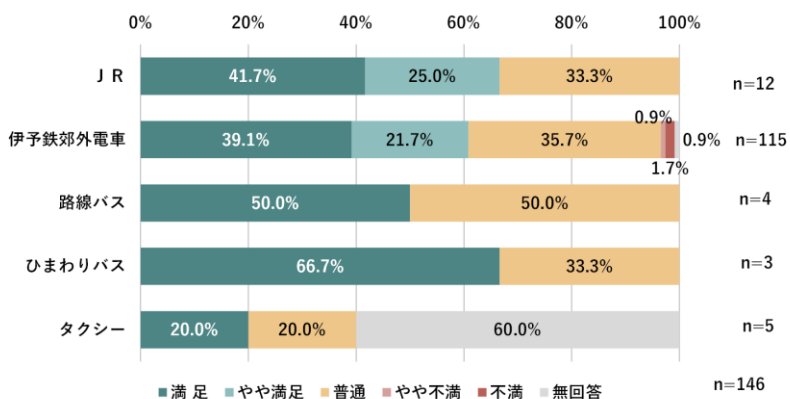
J R について、駅数が限られていることもあって、不満割合が高くなっています。

全体的にバス関係が鉄道よりも満足度は高くなっています。



【運行ルート】

伊予鉄郊外電車で、不満を持っている方がわずかにいますが、各手段とも6割以上が満足されています。

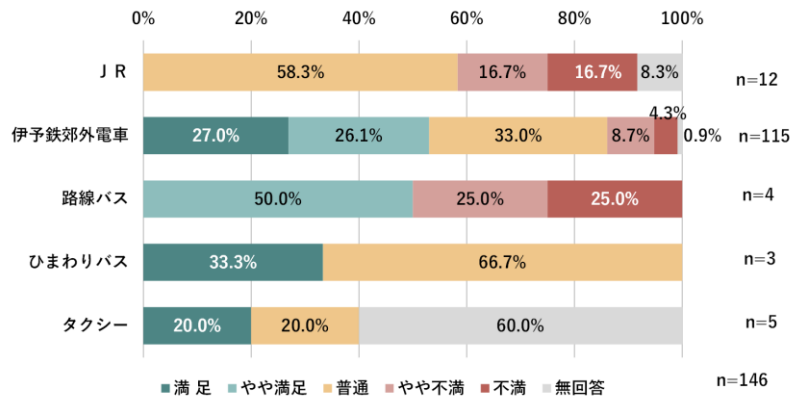


【運行間隔・運行本数】

J Rでは満足されている方がおらず、3割強が不満をお持ちです。

路線バスは、満足と不満がちょうど5割ずつになっています。

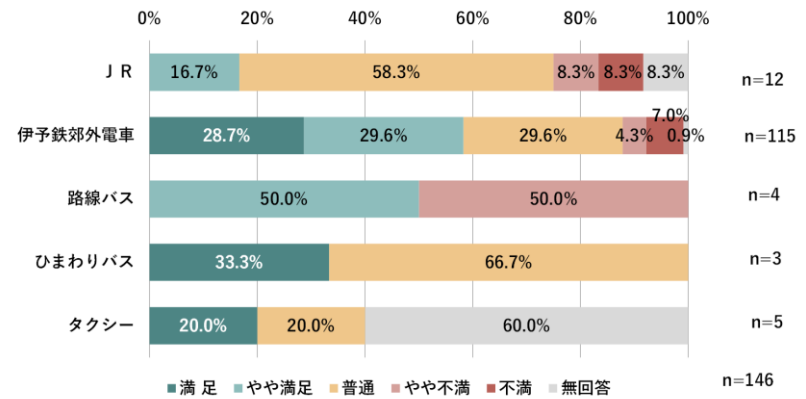
ひまわりバスは不満をお持ちの方はいませんが、普通と感じている方が多くなっています。



【運行時間帯】

路線バスは、運行間隔・運行本数同様、満足と不満が二分しています。

伊予鉄郊外電車は約6割の方が満足されています。



【運行情報】

伊予鉄道郊外電車及び路線バスでは、約5割が満足又はやや満足と回答しています。

一方でJ Rでは2割弱、路線バスでは2割強の方が不満を持たれています。

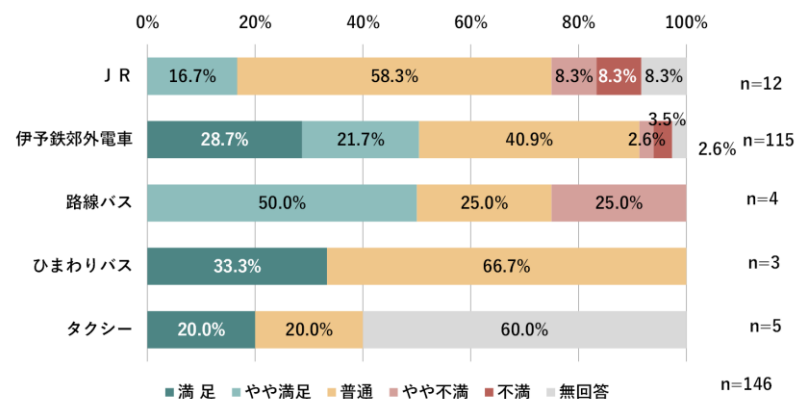


図 3-68 公共交通に対する満足度（項目別・交通手段別）

問9 自宅～駅・バス停までの移動手段

自宅から駅又はバス停までの移動手段は、「徒歩」による方が約7割と多くを占めています。車や自転車で移動される方は1割強となっています。

駅・バス停までの所要時間は、10分以内の方と10分以上の方がそれぞれ約45%と同程度になっています。

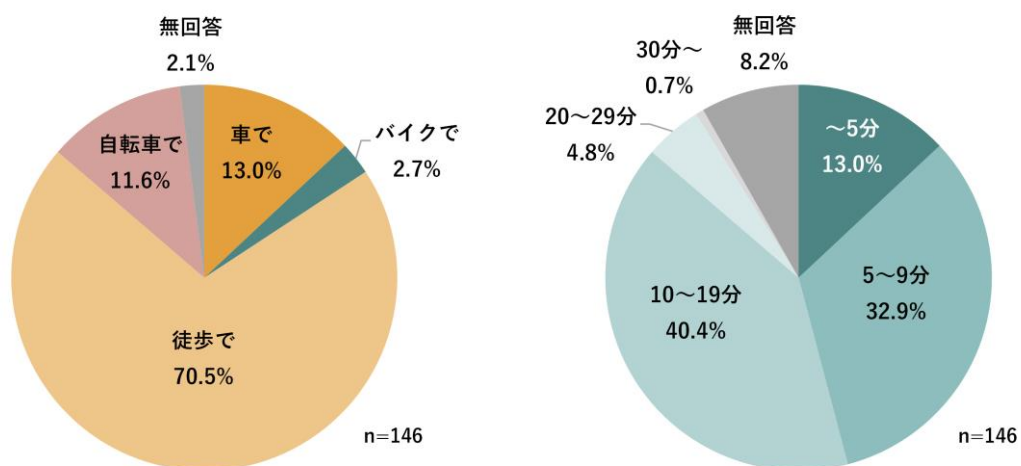


図 3-69 駅・バス停までの移動手段と所要時間

----- 普段、公共交通を利用されない方 -----

問 10 公共交通を利用しない理由

普段、公共交通を利用しない理由として、「目的地に直接行きたい」を挙げる人が6割強と最も多くなっています。次いで、駅・バス停までが遠いため利用しないという方が3割弱、運賃が高い、運行本数が少ないことを挙げている方がそれぞれ2割程度います。

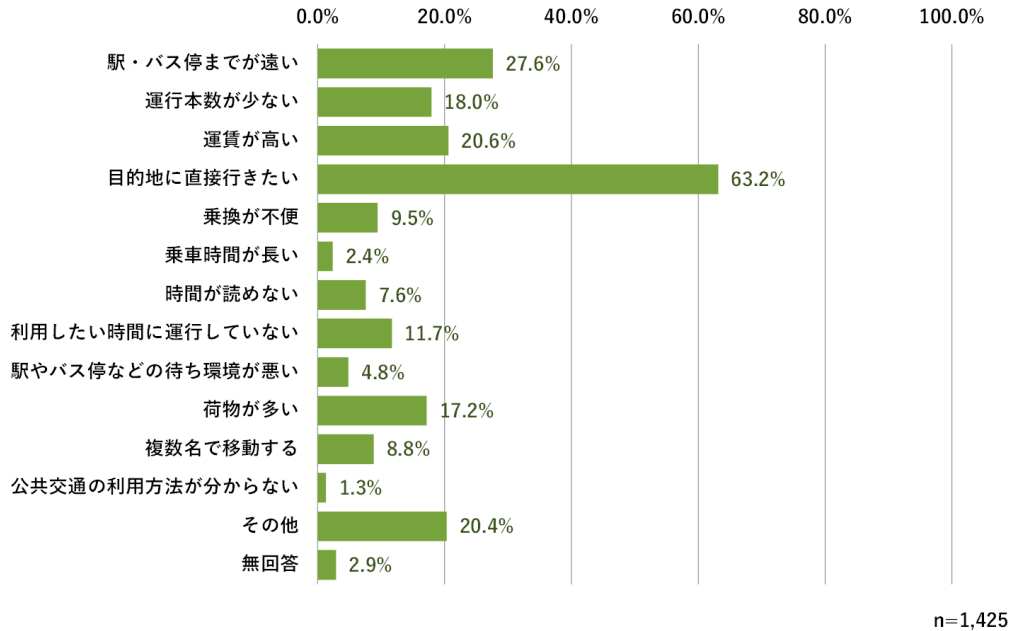


図 3-70 公共交通を利用しない理由

行政区別では、「駅・バス停までが遠い」について、松前に比べて、北伊予、岡田の割合が高くなっています。また、北伊予では「運行本数が少ない」、「利用したい時間に運行していない」ことを挙げている方が他の行政区よりも多くなっています。

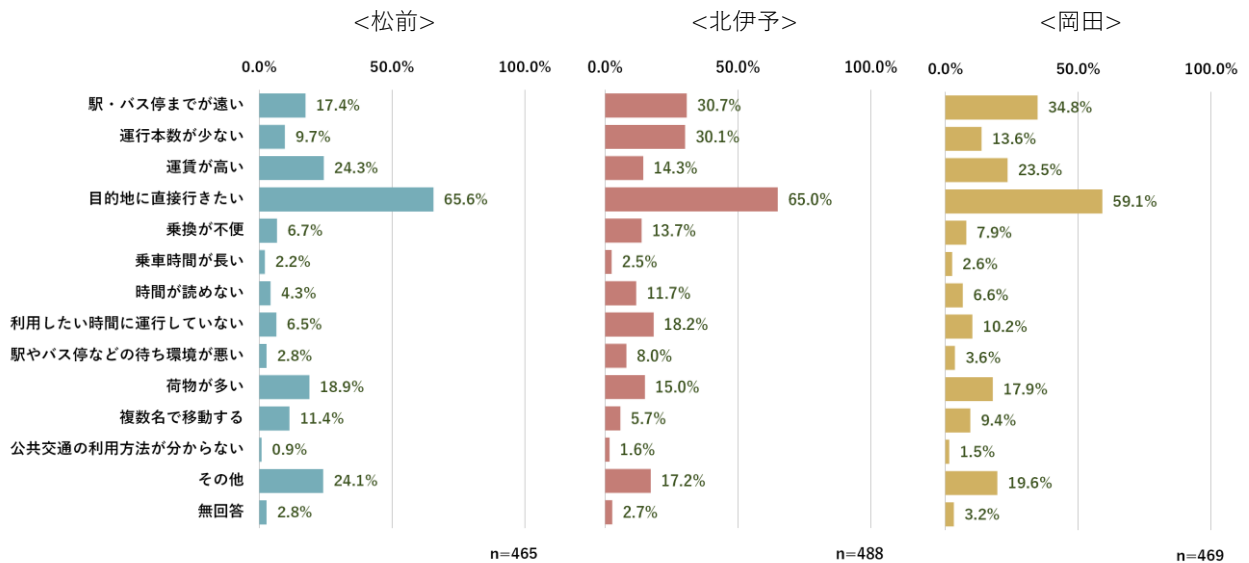
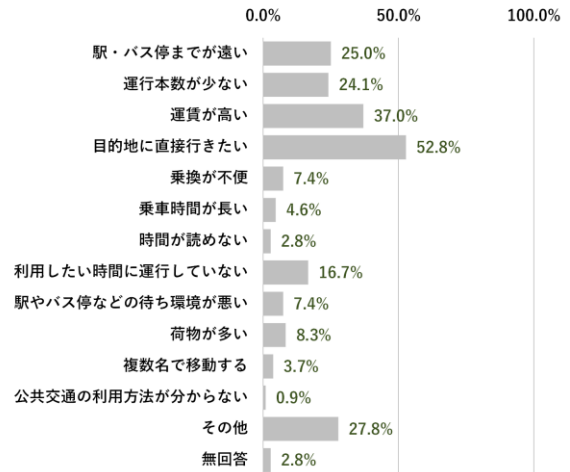


図 3-71 公共交通を利用しない理由 (行政区別)

各年代とも、「目的地に直接行きたい」ことを理由に公共交通を利用しない方の割合が最も高くなっています。

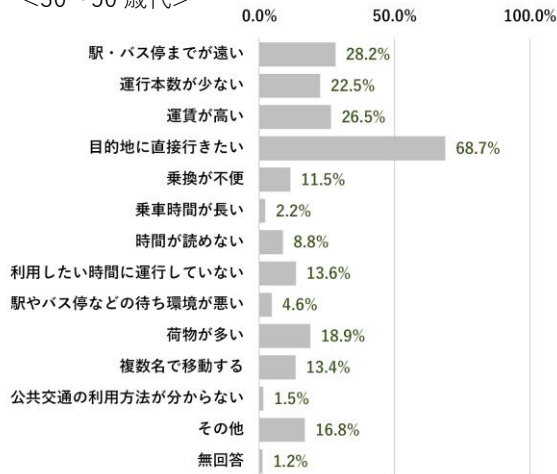
20歳代以下では、「運賃が高い」や「利用したい時間に運行していない」を挙げている方が他の年代に比べると多く、30～50歳代及び60歳代以上では、「駅・バス停までが遠い」が多くなっています。

<～20歳代>



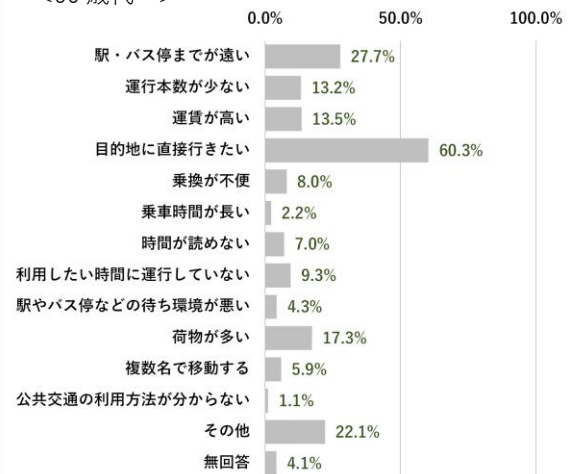
n=108

<30～50歳代>



n=582

<60歳代～>



n=728

図 3-72 公共交通を利用しない理由（年代別）

問 11 公共交通の利便性等改善後の利用意向

公共交通の利便性等が改善された場合、「利用する」または「内容次第で利用する」という方は、合わせて7割強と高い割合を占めています。

一方で、改善されたとしても利用しないという方が2割程度います。

年代別に大きな違いはありませんが、60歳代以上で「利用する」と答えた方の割合が他の年代に比べると高くなっています。

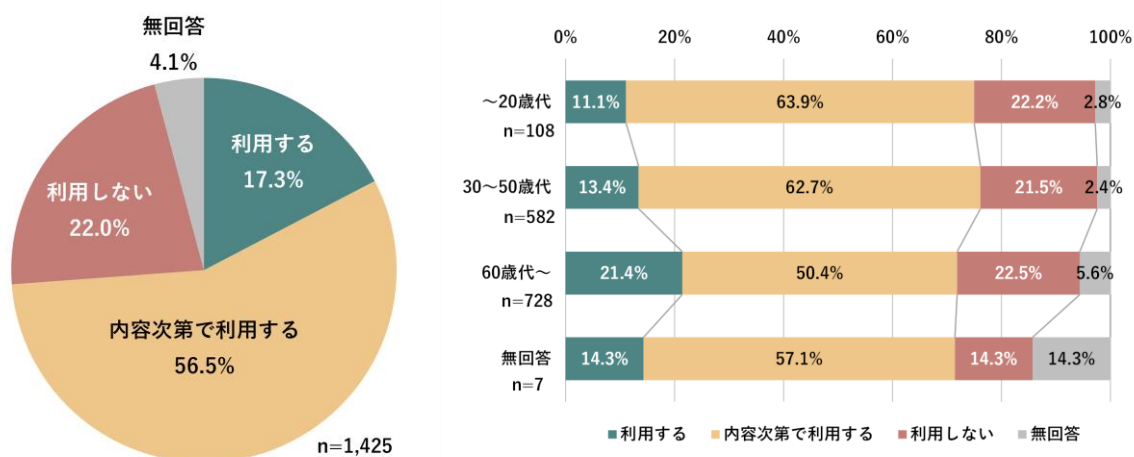


図 3-73 利便性等改善後の利用意向

問 12 自動車やバイク等を運転することができなくなった場合の移動手段（※複数回答）

将来的に自動車やバイク等が運転できなくなった場合の移動手段として、「徒歩」、「自転車」、「バス」、「タクシー」を挙げる方が、それぞれ半数程度となっています。

家族による送迎も4割程度を占めていますが、知人・友人による送迎を考えている方は、4%程度と少なくなっています。

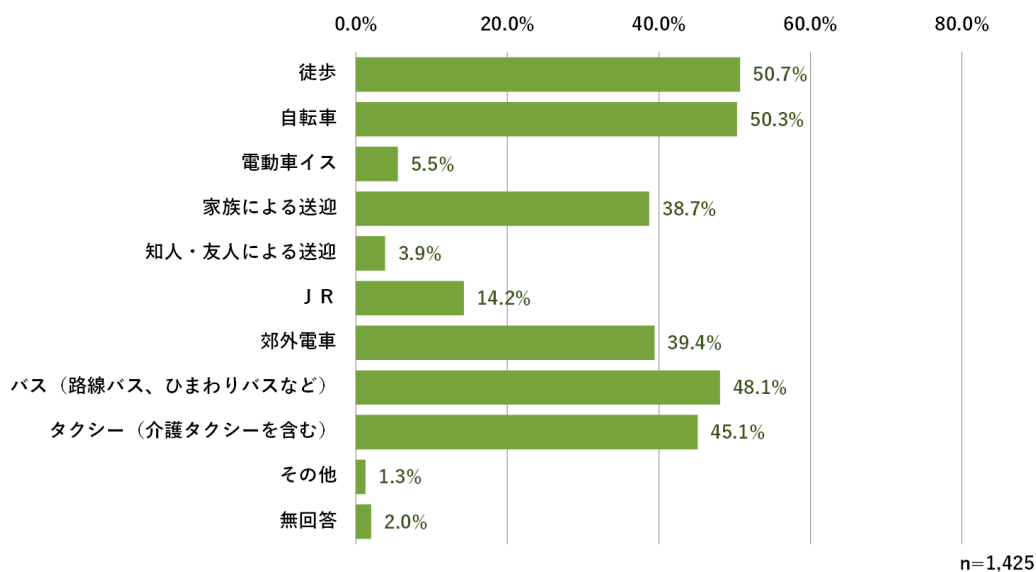


図 3-74 将来の移動手段

自動車やバイク等を運転できなくなった際の移動手段として、20歳代以下及び30～50歳代は、「自転車」が最も多くなっていますが、60歳代以上では、「タクシー」が最も多くなっています。

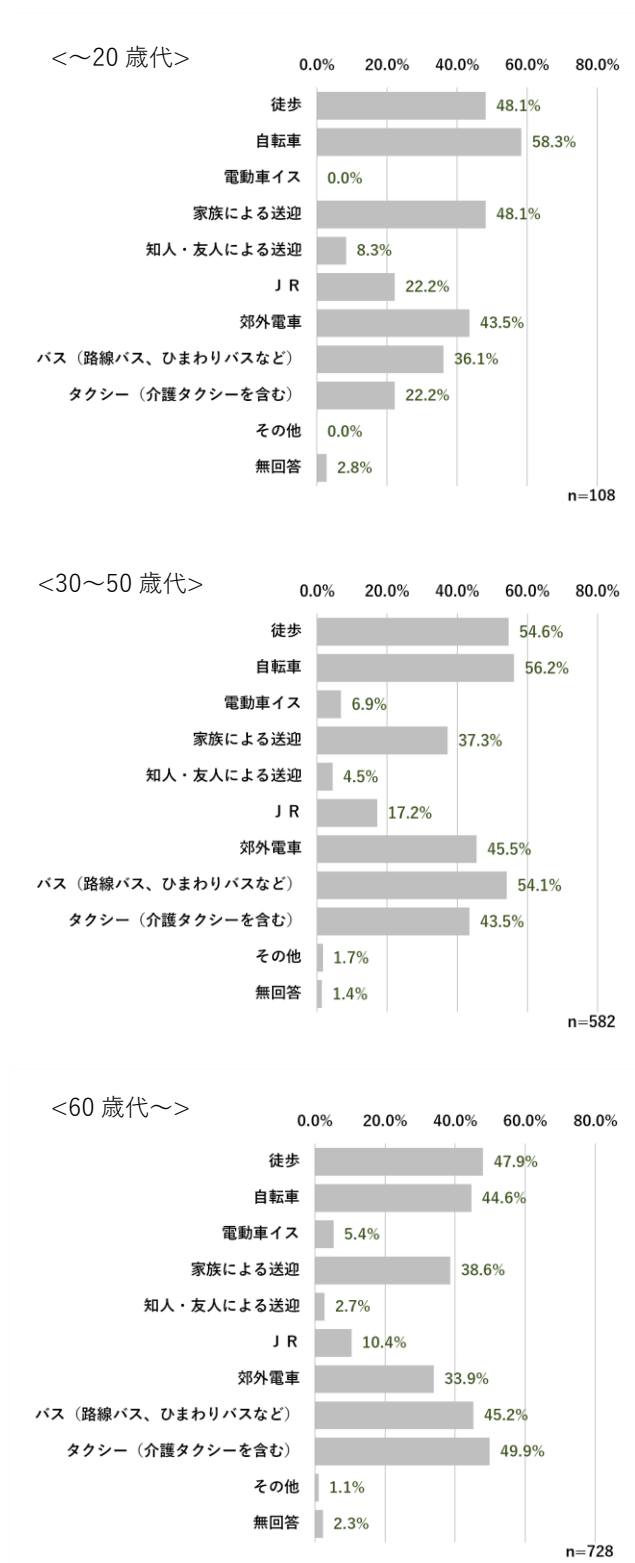


図 3-75 将来の移動手段 (年代別)

----- 全ての方 -----

問 13 公共交通において重要視すること（※複数回答）

重要視する事項について、「運賃の安さ」と回答した方が6割程度と最も多くなっています。「バス停・駅までの行きやすさ」、「目的地付近への行きやすさ」も同程度で多いほか、運行本数の多さを挙げる方が5割弱います。

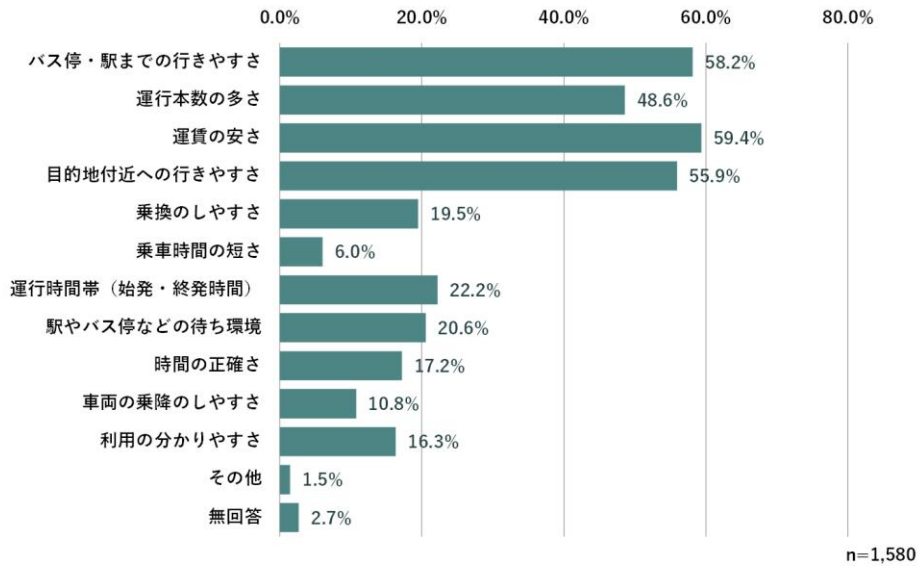


図 3-76 公共交通の利用において重要視する事項

年代別では、20歳代以下及び30～50歳代は「運賃の安さ」が最も多く、60歳代以上では「バス停・駅までの行きやすさ」を挙げている方が多くなっています。

20歳代以下では、「運行時間帯」も比較的高い割合を占めています。

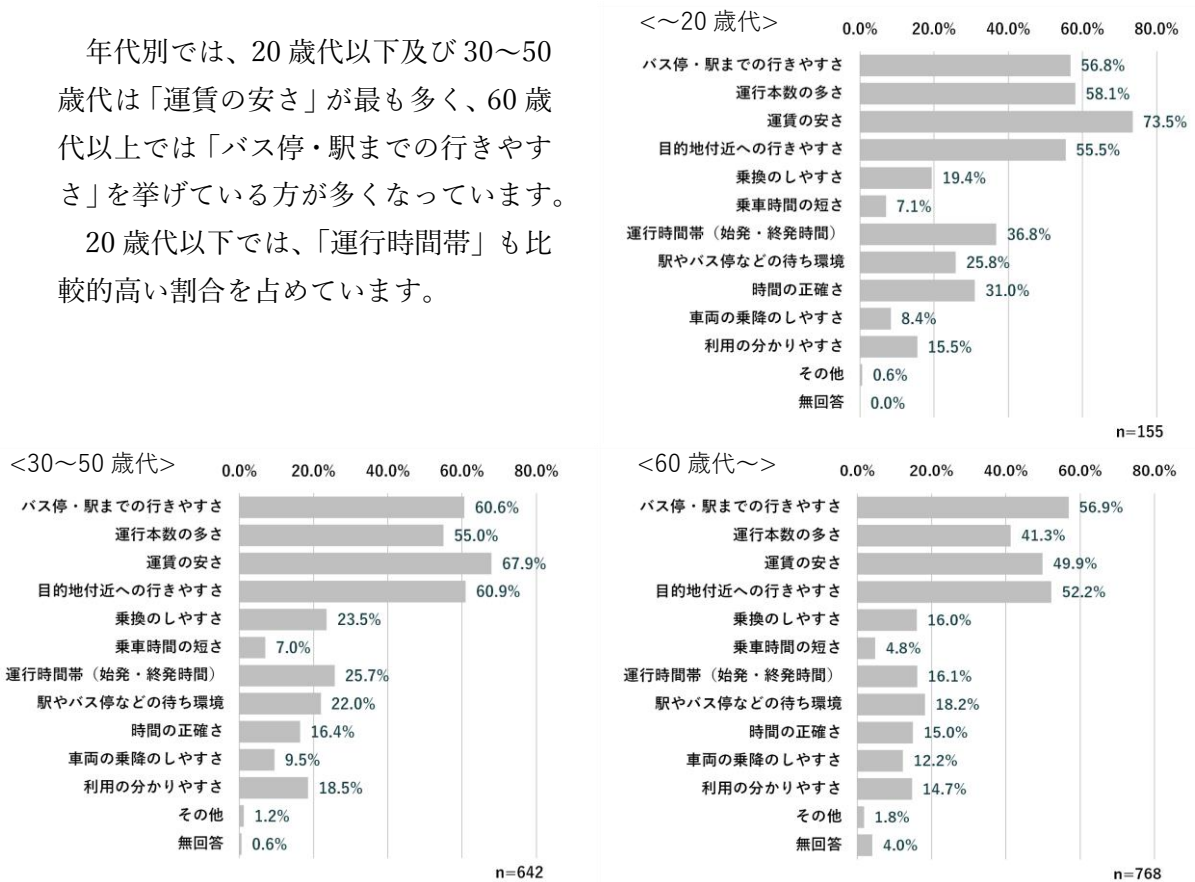


図 3-77 公共交通の利用において重要視する事項（年代別）

問 14 公共交通を維持するために必要な対策（※複数回答）

「公共交通は税金による支援が必要」と回答した方が6割強と最も多くなっています。

「乗合タクシーなどの新たな公共交通の導入」を挙げる方が3割強、「利用する人が費用を負担」が2割強と比較的多い一方、「寄附等の協力を募る」、「対策は必要ない」と回答した方は少なくなっています。

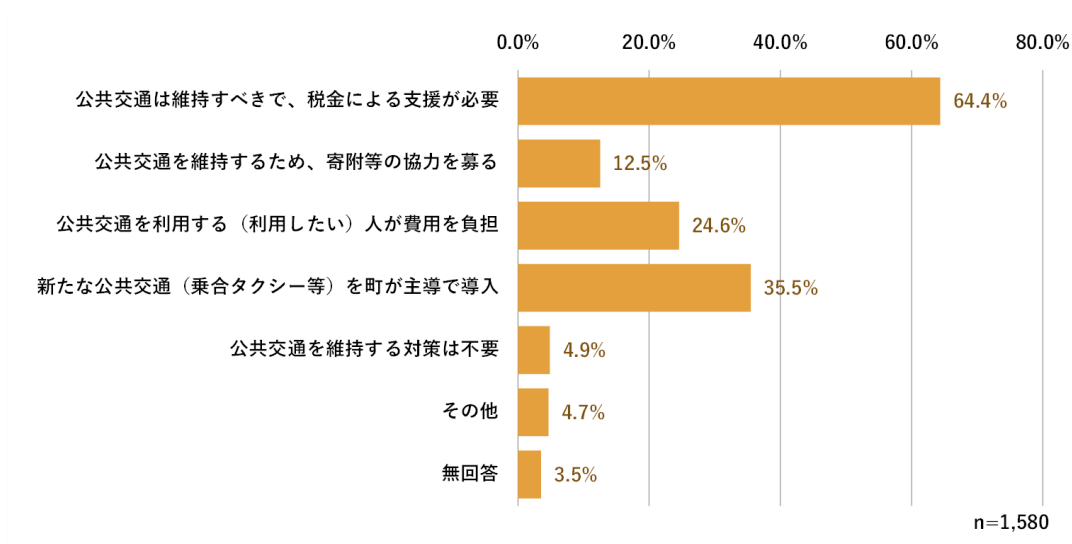


図 3-78 公共交通を維持するために必要な対策

年代別に見ても、「公共交通は税金による支援が必要」が最も多くなっています。

30～50歳代、60歳代以上では、「乗合タクシーなどの新たな公共交通の導入」を挙げる方が2番目に多くなっています。

20歳代以下では、「乗合タクシーなどの新たな公共交通の導入」はあまり高くなく、「寄附等の協力を募る」が多いなど、「公共交通は税金による支援が必要」以外は、年代によって傾向が異なります。

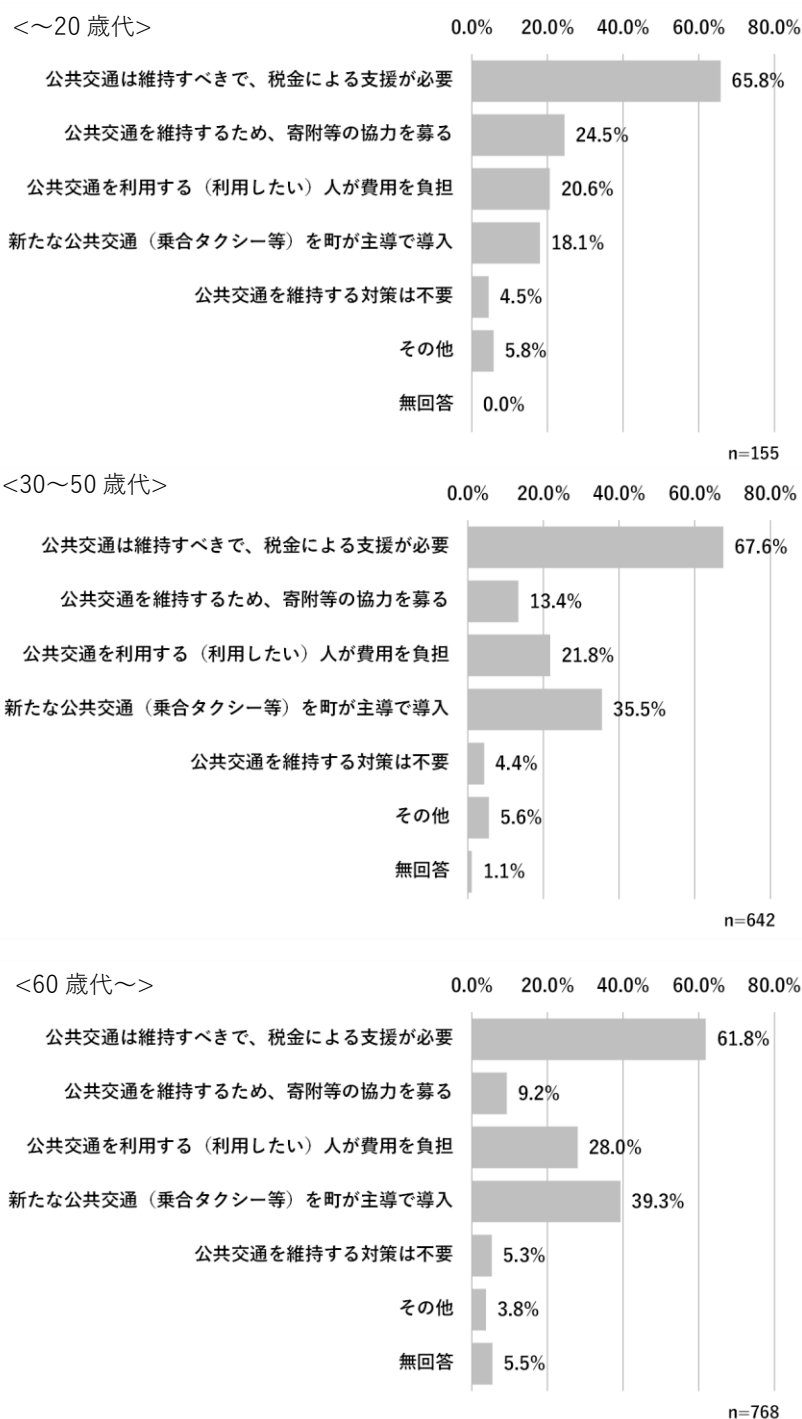


図 3-79 公共交通を維持するために必要な対策（年代別）

問 15・問 16 オンラインサービスの利用

オンラインサービスを利用するという方は約6割を占めており、世代が低くなるにつれ利用割合が高い傾向にあります。

利用内容は、インターネット通販が最も多く、高齢者を含む各世代とも高い割合となっているなど、外出（移動）を伴わない買い物が普及していることが伺えます。

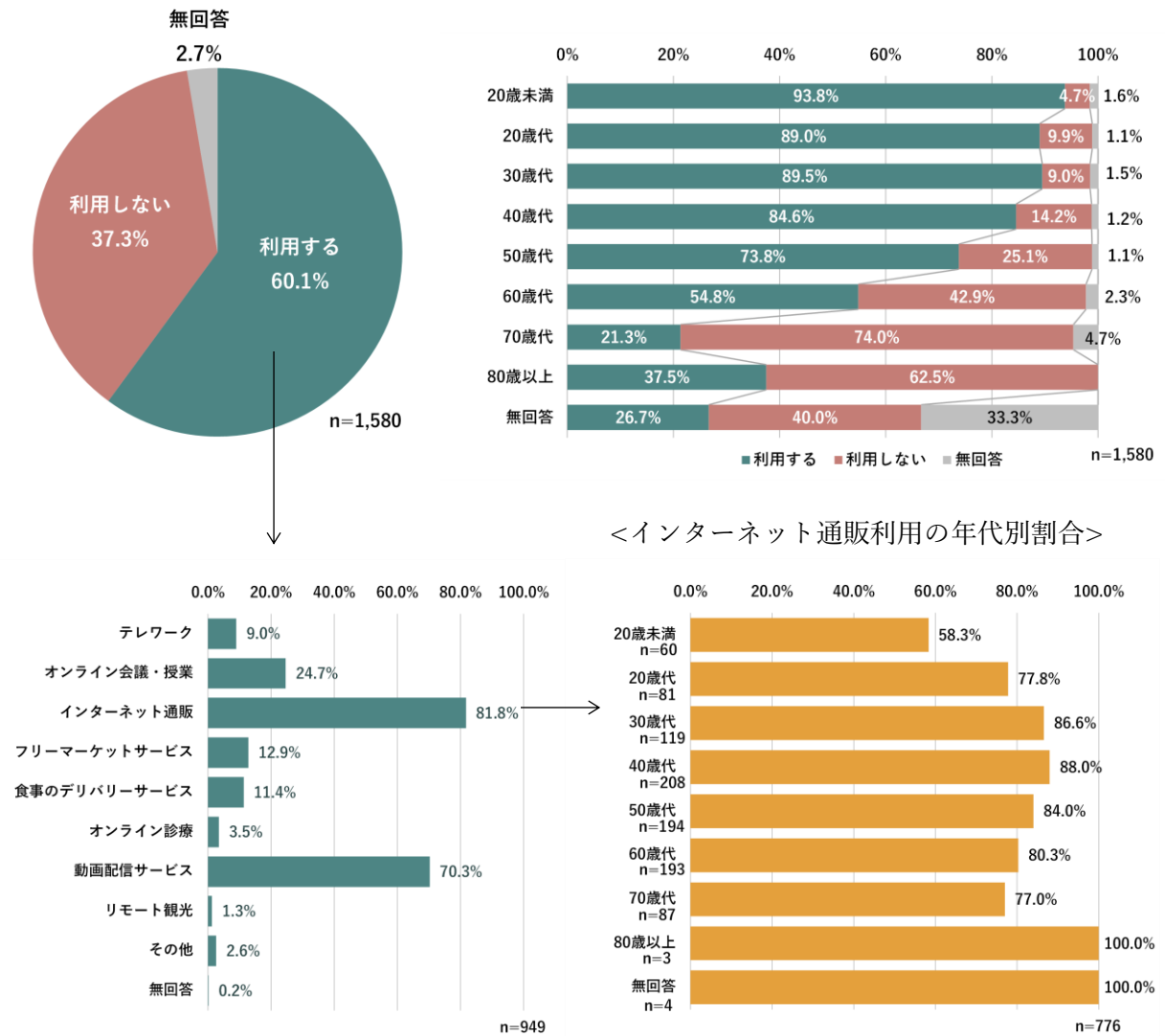


図 3-80 オンラインサービスの利用状況

問 17 オンラインサービス利用による公共交通利用の変化

オンラインサービスを利用しても公共交通の利用回数は変わらないという方が9割と大半を占めています。利用回数が減ったという方は5%程度と少なく、現状では、公共交通への影響は小さくなっています。

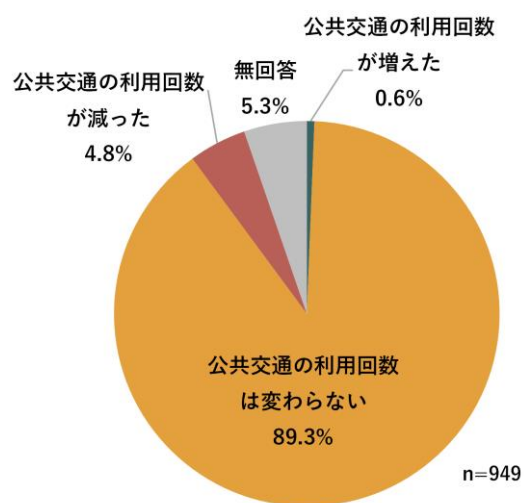


図 3-81 オンラインサービス利用の公共交通への影響

【町民アンケート まとめ】

属性

- ・20歳以上では、8割以上の方が自動車の免許を保有。70歳代以上で免許を返納した人は11%
- ・自由に利用できる乗り物は、20歳以上では約8割が自動車
60歳代以上でも約8割が自動車と回答

普段の外出

- ・普段の外出は、約9割の人が「買い物」目的
- ・外出頻度は、全体では約8割が週に1~2日
このうち、買い物の外出頻度は週に3~4日が約半数
- ・「買い物」での外出先は5割弱が「松前町内」
「通勤」、「通学」、「通院」などでの外出先は3割以上が松山市内
- ・外出時の移動手段は、「通学」以外については「車（自分で運転）」が突出している。

公共交通
利用状況

- ・公共交通の利用状況は、「利用しない」及び「年に数日のみ」を合わせて9割

公共交通
利用者

- ・公共交通を週1~2日以上利用される人が主に利用する公共交通は、8割弱が伊予鉄郊外電車
北伊予校区はJRの利用割合が3割強と、他の校区に比べて高い。
60歳代以上は約1割がタクシーと、他の年代に比べて高い。
- ・利用目的は、50歳代以下では通勤・通学の割合が高く、60歳代以上では買い物の割合が高い。
- ・公共交通を利用する理由は、どの年代でも、「目的地への行きやすさ」が最も多い。
- ・公共交通に対する満足度において、「運行ルート」に対する不満はほとんどないが、「運行間隔・運行本数」や「運行時間帯」に対する不満の割合が1割強
- ・自宅~駅・バス停までの移動手段は、7割が徒歩

公共交通
非利用者

- ・公共交通を利用しない理由で最も多いのは、「目的地に直接行きたい」
北伊予校区、岡田校区では、「駅・バス停までが遠い」が松前校区の約2倍
北伊予校区では、「運行本数が少ない」、「利用したい時間に運行していない」を理由にする人が他の校区の約2倍
- ・公共交通の利便性が改善された場合の利用意向は、「利用する」及び「内容次第で利用する」を合わせて7割強
- ・自動車やバイクが運転できなくなった場合の代替手段は、「徒歩」、「自転車」、「バス」、「タクシー」。なお、タクシーは、年齢が上がる程割合が増加

ニーズ

・公共交通で重要視するものは、「バス停・駅までの行きやすさ」、「運賃の安さ」、「目的地付近への行きやすさ」、「運行本数の多さ」。なお、60歳代以上は、「バス停・駅までの行きやすさ」を最も重視

・6割強が、公共交通を維持するためには、税金による支援が必要と考えている。(各年代とも同様)一方で、対策が不要と考える人が1割弱
税金による支援に次ぐ2番目は、20歳代以下では「公共交通を維持するため、寄附等の協力を募る」、30歳代以上では、「乗合タクシー等の新たな公共交通の導入」

オンラインサービス

・回答者の約6割の人がオンラインサービス(特に、インターネット通販)を利用。その内の9割が、公共交通の利用回数は変わらないと回答

4 上位・関連計画における公共交通の位置付け

松前町が目指すまちづくりの方向性や公共交通との関わり等を確認するため、総合計画やまち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープランなどの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5次松前町総合計画	2020（令和2）年3月	2020（令和2）年度 ～2029（令和11）年度
2	松前町都市計画マスタープラン	2008（平成20）年3月	2008（平成20）年度 ～2025（令和7）年度
3	第2期松前町まち・ひと・しごと創生総合戦略	2020（令和2）年3月	2020（令和2）年度 ～2024（令和6）年度
4	松前町高齢者福祉計画 （第8期介護保険事業計画）	2021（令和3）年3月	2021（令和3）年度 ～2023（令和5）年度
5	松前町第3期障がい者基本計画	2018（平成30）年3月	2018（平成30）年度 ～2023（令和5）年度
6	愛媛県地域公共交通網形成計画	2018（平成30）年3月	2018（平成30）年度 ～2024（令和6）年9月

(1) 第5次松前町総合計画（2020（令和2）年3月）

1) 計画期間

2020（令和2）年度～2029（令和11）年度までの10年間
（基本計画は、5年ごとに見直し、実施計画は毎年度見直し）

2) 計画の役割

全ての行政活動の基本となる最上位計画であり、次のような役割を持つ計画として策定されています。

- ・まちづくりに参画・協働するための共通目標
- ・まちづくりを進めるための経営指針
- ・必要な施策を要請していくための町の主張

3) 目指す将来像・基本目標・基本施策



4) 基本施策

町の目指す将来像及び基本目標の実現に向けて、5つの基本政策と34の施策が掲げられています。

基本施策1 安全・安心な生活環境づくり		
1 消防の充実	2 防災・減災の促進	3 防犯・交通安全の充実
4 環境保全と景観の創造	5 循環型社会形成の推進	6 公園・緑地・水辺の保全
7 コミュニティの育成	8 消費者行政の推進	
基本施策2 笑顔で暮らせる健康づくり		
1 地域福祉の充実	2 高齢者支援の充実	3 障がい者・児支援の充実
4 子育て支援の充実	5 健康づくりの推進	6 社会保障の充実
基本施策3 豊かな心を育む人づくり		
1 学校教育の充実	2 生涯学習の推進	3 スポーツの進行
4 文化芸術の振興	5 青少年の健全育成	6 国際化、交流活動の推進
7 男女共同参画社会の実現	8 人権の尊重	

基本施策4 活力あふれるにぎわいづくり		
1 農水産業の振興	2 商工業の振興	3 観光・交流機能の創出
4 雇用・就労環境の整備		
基本施策5 快適で暮らしやすい基盤づくり		
1 上・下水道の整備	2 土地の有効活用	3 市街地の整備
4 住宅施策の推進	5 道路・交通網の充実	6 協働のまちづくりの推進
7 情報化の推進	8 持続可能な自治体運営	

この基本施策の中で、公共交通関連として、以下の施策が位置付けられています。

【公共交通に関する位置付け】

- 「基本施策2 笑顔で暮らせる健康づくり 2 高齢者支援の充実」
⇒ “高齢者が利用しやすい交通手段の確保”
- 「基本施策5 快適で暮らしやすい基盤づくり 3 市街地の整備」
⇒ “伊予鉄道松前駅の駅前広場など交通結節点としての駅前周辺環境の整備”
- 「基本施策5 快適で暮らしやすい基盤づくり 5 道路・交通網の充実」
⇒ (4) 鉄道交通の充実
 - ・ “伊予鉄道郡中線及びJR予讃線の運行ダイヤの充実の働きかけ”
 - ・ “伊予鉄道松前駅の駅前広場の整備等及び駅舎の改築・バリアフリー化の促進”
 ⇒ (5) コミュニティバスの運行支援
 - ・ “町民のニーズに応じた運行ダイヤやコースの充実”

(2) 松前町都市計画マスタープラン（2008（平成20）年3月）

1) 目標年次

2025（令和7）年度までのおおむね20年後

2) まちづくりの理念

松前町の都市計画は、次の将来像の実現を目指すことを理念に掲げています。

将来像 「人とみどりが輝くぬくもりの町 松前」

3) 分野別の整備方針

都市計画マスタープランの「交通ネットワーク」において、公共交通関連では、以下の方針が掲げられています。

【公共交通に関する方針】

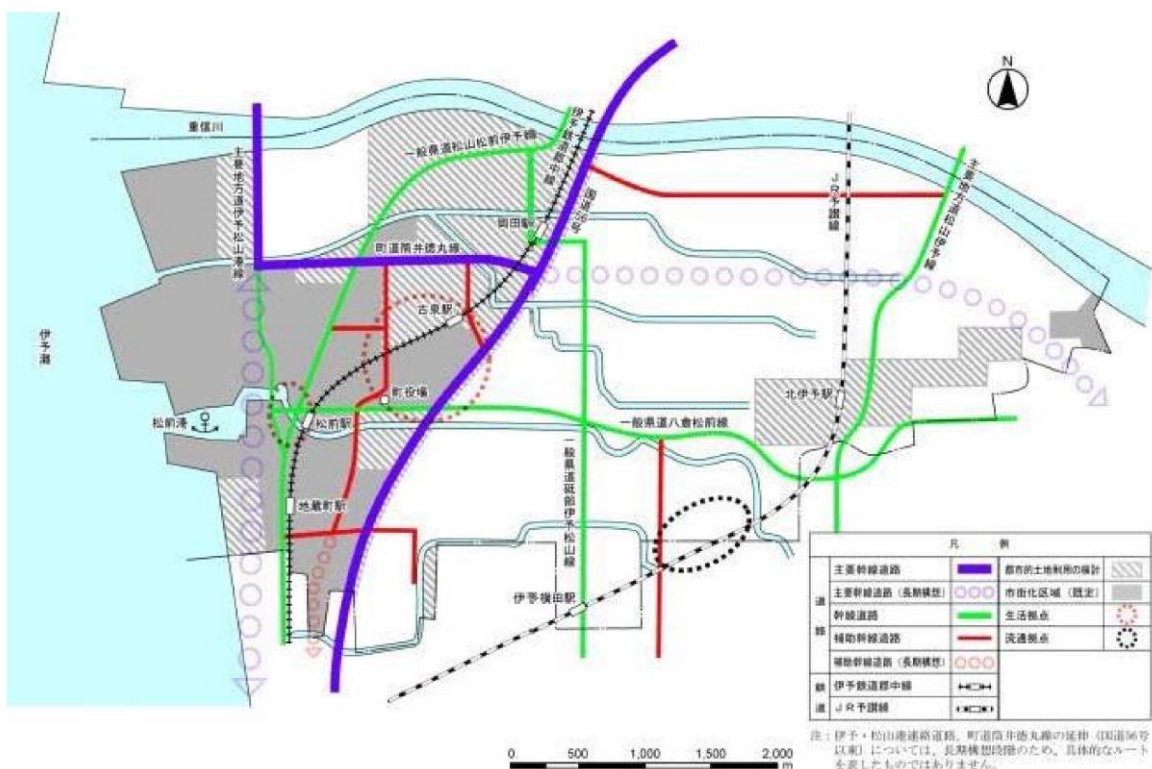
● 公共交通網の整備 ※鉄道・バス関連のみ

ア 鉄道の機能強化

- ・伊予鉄道郡中線やJR予讃線の運行の充実や駅施設のバリアフリー化等による利便性の向上や利用客増加に向けた利用促進の取り組みについて関係機関に働きかけます。
- ・伊予鉄道松前駅に駅前広場を整備し、バスやタクシー、自動車の乗り入れを可能とすることで、交通結節点としての機能強化を図ります。

イ バス交通の充実

- ・住民の身近な足として、伊予鉄道松山市駅を中心とする放射型路線の維持・確保に加え、循環型バス路線の設置を関係機関とともに検討します。



【交通ネットワークの方針】

(3) 第2期松前町まち・ひと・しごと創生総合戦略(2020(令和2)年3月)

1) 計画期間

2020(令和2)年度~2024(令和6)年度までの5年間

2) 計画の位置づけ

創生法に基づき、国の総合戦略の基本的な考え方などを基本とし、松前町人口ビジョンの将来展望を踏まえ、本町における目指すべき将来の方向性や講ずべき具体的な施策を示すものです。

3) 基本目標と講ずべき施策の基本的な方向

- 基本目標1: 子育て世代に、住む場所として選ばれる松前町づくり
- 基本目標2: 産業振興、産業連携による活発で活力ある松前町づくり
- 基本目標3: 安全・安心で賑わいあふれる元気な松前町づくり

この基本目標の中で、公共交通関連として、以下の施策が位置付けられています。

【公共交通に関する位置付け】

- 「基本目標3: 安全・安心で賑わいあふれる元気な松前町づくり」

⇒ 運転免許自主返納支援

- ・ 運転免許証を自主返納した町内の高齢者に対して、公共交通機関の乗車券等を交付することで、高齢者が運転免許証を自主返納しやすい環境を整備し、高齢者による交通事項の発生を抑制を図る。

⇒ コミュニティバス運行支援

- ・ コミュニティバスの運行支援を行い、住民の生活交通や交通弱者に対する交通手段の確保を図る。

⇒ 障がい者タクシー券の交付

- ・ 障がい者の社会参加の促進及び生活圏の拡大を図るためタクシー券の交付を行う。

参考：運転免許自主返納支援事業について

【事業内容】

1人につき、次のいずれかの公共交通の乗車券等を交付

- 株式会社伊予鉄グループが発行する IC い〜カード 1万円分
※預り金（デポジット）500円を含む。入金額は9,500円で、預り金はカードを返却した時に返金
- 四国旅客鉄道株式会社が発行する JR 四国旅行券 1万円分
- 本事業に登録したタクシー事業者のタクシーで利用可
初乗り基本料金相当分のタクシー券 20枚

【対象者】

- ・ 松前町の住民基本台帳に記録されている人で、65歳になってから運転免許証を自主返納した人。ただし、松前町重度障がい者（児）タクシー利用助成事業の対象者となる人は除く。

参考：2022年度 松前町重度障がい者（児）タクシー利用助成券の使用について

- タクシー乗車1回につき、初乗り基本料金相当額を助成
- 助成券を利用する際は、運転手に身体障がい者手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳を提示して、助成券を1枚引き渡し、利用料金から初乗り基本料金を差し引いた金額を支払い。
- 死亡、転出、障がい程度の変更等によってタクシー利用助成の資格がなくなった場合は、速やかに福祉課に届け出るとともに、未使用の助成券を返却
- 松前町が契約しているタクシー業者以外の業者では助成券を使用することができない。

< 契約業者（2022（令和4）年4月1日現在） > ※松前町内のみ記載

- ・ 岡田タクシー
- ・ きたいよ
- ・ であい介護タクシー（車イス可）
- ・ 介護タクシーなかむら（車イス可）
- ・ 松前交通タクシー

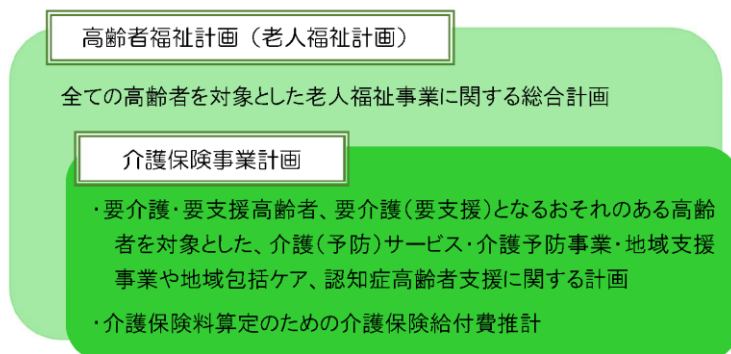
(4) 松前町高齢者福祉計画（第8期介護保険事業計画）（2021（令和3）年3月）

1) 計画期間

2021（令和3）年度～2023（令和5）年度までの3年間

2) 計画の位置付け

老人福祉法に規定する市町村老人福祉計画及び介護保険法に規定する市町村介護保険事業計画を、介護保険法の規定により「高齢者福祉計画及び介護保険事業計画」として一体的に策定するものです。



3) 基本理念・基本目標

第8期計画では、「高齢者が いきいきと 共に暮らせる まちづくり」を基本理念に掲げるとともに、基本目標と施策の方向性を次のように設定しています。

基本目標	施策の方向
1 安全・安心、元気な地域づくり	(1) 高齢者の安全確保 (2) 地域活動等への参加促進 (3) 健康づくりの推進
2 みんながつながる体制づくり	(1) 高齢者支援体制の整備・拡充 (2) 介護予防・日常生活支援総合事業の推進 (3) 認知症施策の推進 (4) 在宅医療・介護連携の推進
3 このまちでずっと過ごせる基盤づくり	(1) 介護サービスの質の向上 (2) 安定した介護サービスの提供

この基本目標の中で、公共交通関連として、以下の取組が位置付けられています。

【公共交通に関する位置付け】

- (1) 高齢者の安全確保 ③交通安全対策
 ⇒**運転免許自主返納支援事業**（公共交通機関の乗車券等を交付）の推進による、高齢運転者による交通事故発生抑制
- (2) 地域活動等への参加促進 ⑥コミュニティバスの運行
 ⇒**コミュニティバス運行の継続による、高齢者の外出や移動手段の確保を支援**

(5) 松前町第3期障がい者基本計画（2018（平成30）年3月）

1) 計画期間

2018（平成30）年度～2023（令和5）年度までの6年間

2) 計画の位置付け

障害者基本法に規定する「市町村障害者計画」に位置付けられ、障がいのある人に関する施策全般にわたる方向性を示す計画です。

3) 基本理念

「健やかで やさしい 地域社会を目指す」

4) 基本目標と施策体系

基本理念の実現に向けて、7つの基本目標を設定し、各施策を次のように示しています。

基本目標	施策の方向
1 教育・育成の充実	(1) 連携体制の充実 (2) 学校教育の充実 (3) 生涯学習を通じた理解促進機会の充実
2 広報・啓発活動の充実	(1) 広報・啓発活動の推進 (2) 障がい者虐待防止の啓発 (3) 福祉教育の推進 (4) ボランティア活動の推進 (5) 交流・ふれあいの推進 (6) スポーツ・レクリエーションの推進
3 地域生活の充実	(1) 障がい者及び家族の生活支援体制の整備 (2) 施設サービスの充実 (3) 在宅サービスの充実 (4) 障がい者及び家族への相談支援の充実 (5) 障がい者の消費者としての権利保護
4 医療・介護等の充実	(1) 障がいの早期発見・早期療養(育)体制の充実 (2) 医療・介護・リハビリテーションの連携
5 雇用・就業の充実	(1) 就労支援の促進 (2) 総合的な就労支援施策の推進
6 生活環境の充実	(1) 住みやすいまちづくりの推進 (2) 防災・防犯対策の推進 (3) 住宅・生活環境の整備 (4) 交通環境の整備
7 情報・コミュニケーションの充実	(1) 情報提供の充実 (2) コミュニケーション支援体制の充実

この基本目標・施策体系の中で、公共交通関連として、以下の取組が位置付けられています。

【公共交通に関する位置付け】

- 「基本目標 6：生活環境の充実」(4) 交通環境の整備
 - ⇒安全で快適な通行等及び移動手段の確保のためのコミュニティバス（ひまわりバス）の利用促進。
 - ⇒障害者手帳保持者の運賃無料（町外在住は、半額）
 - ⇒他の公共交通の駅やバス停などにおいて障がいのある人が利用しやすい施設整備を要請

(6) 愛媛県地域公共交通網形成計画（2018（平成 30）年 3 月）

1) 計画期間

2018（平成 30）年度～2024（令和 6）年 9 月までの 6 年 6 ヶ月間

2) 計画の基本方針及び計画目標、個別実施事業

東予地域、中予地域、南予地域の各地域を結び、愛媛県の生活、経済、地域交流の基盤となる公共交通ネットワークを構築するため、以下の計画の基本方針、計画目標、個別の実施事業が掲げられています。

基本方針 1：東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ広域交通軸の形成

基本方針 2：生活圈域を円滑に移動できる地域内交通網の形成

基本方針 3：居住地区でのきめ細かな移動を実現させる支線（フィーダー路線）との乗り継ぎ拠点の形成

目標 1：まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築

<個別実施事業>

- ・地域間交通・地域内交通の担う役割の設定
- ・生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定
- ・交通結節点の設定とルート変更

目標 2：広域交通と地域間・地域内交通の連絡性の向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築

<個別実施事業>

- ・既存の交通結節点の利便性向上

目標 3：国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備

<個別実施事業>

- ・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
- ・交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化

目標4：持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化

<個別実施事業>

- ・バス路線（幹線・支線）の分割、再編
- ・運行の重複する区間の整理
- ・移動ニーズを考慮した路線網への再編
- ・移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化
- ・需要量に見合った運行形態の選択
- ・運転人材確保に向けた広報・啓発
- ・バス路線の運行効率化による過密勤務の軽減 労働 環境 向上

目標5：新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施

<個別実施事業>

- ・モード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図の作成
- ・共通乗車船券の導入
- ・低床・環境対応車両の導入推進
- ・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）
- ・自転車利用者に対する利用促進（サイクルトレイン／サイクルバス等）
- ・貨客混載による公共交通の利活用
- ・一日乗車券、往復乗車券の導入
- ・商業施設とのタイアップによるクーポン付き乗車券等の導入

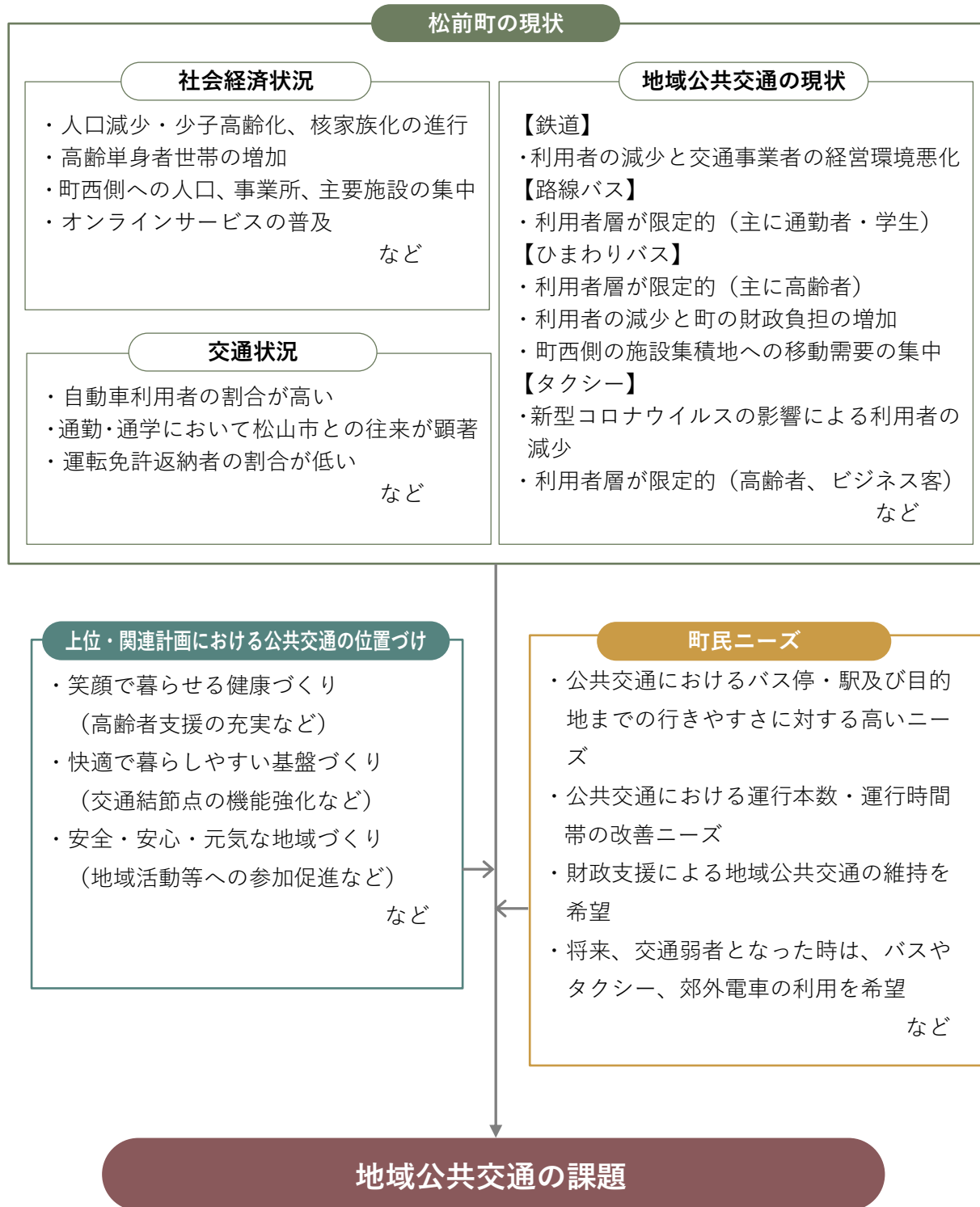
この計画の中で、松前町関連の個別実施事業は以下が掲げられています。

【松前町関連の個別実施事業】

- ・地域間交通・地域内交通の担う役割の設定
（幹線、支線の再整理、利用状況に合わせた運行水準の見直し）
⇒北伊予線
- ・生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定（地域間交通の運行ダイヤを基準とした乗継時間を考慮した運行ダイヤの設定、地域住民の移動実態に応じた路線間の接続）
⇒幹線バス路線、支線バス路線、コミュニティバスほか（＝北伊予線、ひまわりバス）
- ・既存の交通結節点の利便性向上（駅前広場や待合施設の利便性向上、パーク&バスライド、パーク&サイクルライドの実施）
⇒J R北伊予駅
- ・交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化
⇒J R北伊予駅

5 地域公共交通の課題

松前町の社会経済の現状や地域公共交通の現状、町民ニーズ、まちづくりの方向性などから、松前町の地域公共交通の課題は、次のように整理されます。



地域公共交通の課題

課題1：既存の公共交通の活用に向けた機運の醸成

松前町では、町内に鉄道2路線が縦断し、路線バスやコミュニティバス、タクシーが運行されているなど、地域公共交通のネットワークは比較的充実しています。

一方で、自動車利用を中心としたライフスタイルが定着し、高齢者でも車で自由に外出できる環境にある中、地域公共交通の利用が減少し、既存の公共交通を生かしていない状況です。

この要因の一つには、地域公共交通に対する町民の意識が低く、鉄道やバスを利用した日常生活がイメージできないことが考えられます。

町民誰もが地域公共交通の現状を知り、また、移動手段のあり方や使い方を町民自らが考える機会を創出して、既存の公共交通の活用に向けた機運を醸成していく必要があります。

課題2：ライフスタイルにマッチした運行サービスの提供

インターネット通販やテレワークなどのオンラインサービスが普及した中でも、松前町においては「通勤」や「通学」、「買い物」のための外出は必要不可欠なものです。加えて、高齢化の進行により、医療施設への外出需要は増え、趣味や娯楽、習い事などの活動も広がるなど、移動に求めるニーズもより多様化してきています。

しかし、これら町民の移動実態やニーズと、既存の地域公共交通の運行サービスとが必ずしも一致していないことが、地域公共交通の利用が少ない要因の一つと考えられます。

町民の外出先や外出目的、時間帯、頻度など、ライフスタイルにマッチした地域公共交通の運行サービスの提供が求められています。

課題3：交通弱者の移動を支える地域公共交通の利用促進

人口減少や少子高齢化が進む中、新型コロナウイルス感染拡大の影響も加わって、鉄道やバス、タクシーの利用者は減少し、交通事業者の経営環境は非常に厳しい状況にあります。

町内の移動を支えるひまわりバスも、利用者は減少傾向にあり、町の補助金は増加しつつあります。

一方で、家族による送迎を必要としている人、自身での運転が容易でない高齢単身世帯、通学で公共交通を必要とする学生などの交通弱者にとっての地域公共交通は、必要不可欠な存在となっています。

このようなことから、既存公共交通を維持するとともに、今以上に利便性の高いものにしていく必要があります。

課題4：目指すまちづくりの実現に向けた連携と実行

松前町では、第5次松前町総合計画の中で、「笑顔で暮らせる健康づくり」や「快適で暮らしやすい基盤づくり」などを基本施策に掲げ、実現のための施策として、地域公共交通に関する各種取組を位置付けています。また、「松前町都市計画マスタープラン」においても、公共交通網の整備を位置付け、公共交通の利用促進や利便性の向上に取り組んでいます。

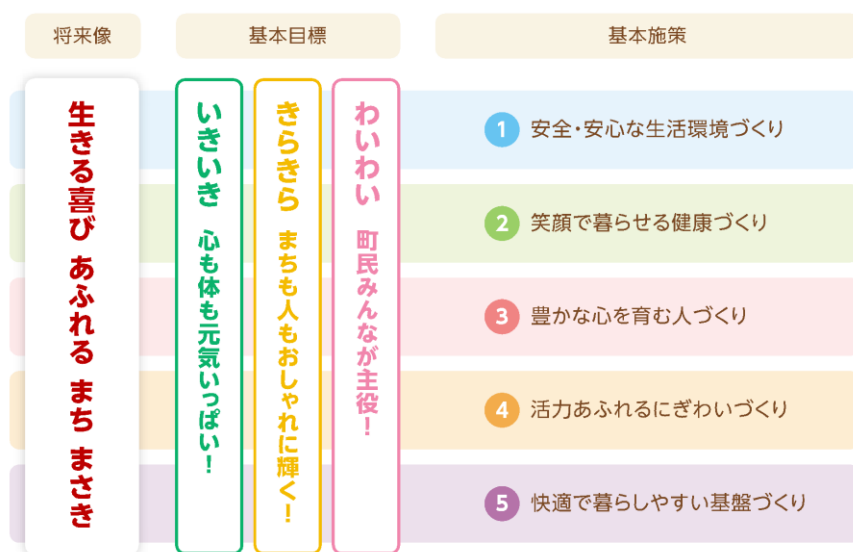
上位・関連計画と連携し、地域公共交通施策の実行及び推進を図っていくことが必要です。

6 基本理念と目標

6-1 基本理念

松前町の地域公共交通の現状と課題や、第5次松前町総合計画、都市計画マスタープラン、第2期松前町まち・ひと・しごと創生総合戦略等の上位・関連計画等を踏まえ、松前町の地域公共交通の基本理念及び地域公共交通体系の将来像を次のように設定します。

(1) 松前町が目指すまちの将来像



出典：第5次松前町総合計画

(2) 地域公共交通が果たすべき役割

- ・多様な移動ニーズに対応し、日常生活を支援する。
- ・高齢者等の外出を促進し、社会活動への参画等による健康づくり、まちの賑わいづくりを支援する。
- ・持続的なまちの発展を支援する。

(3) 松前町地域公共交通計画の基本理念

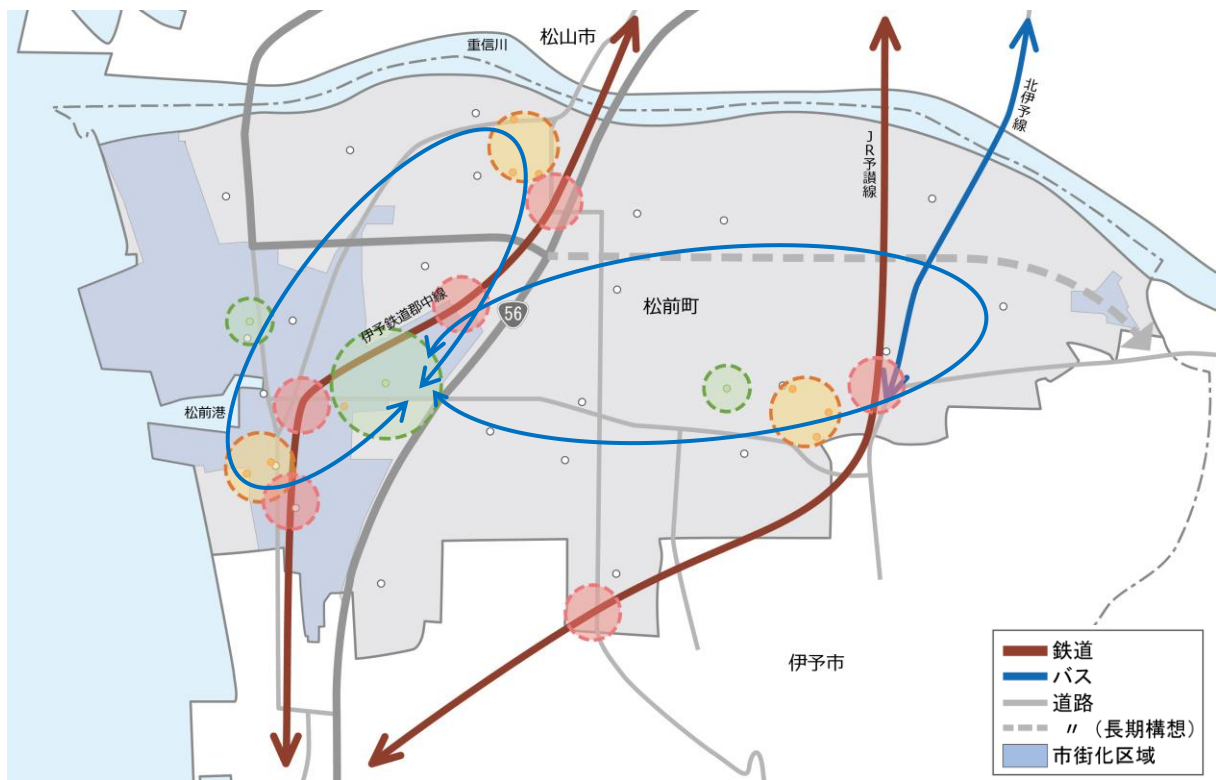
総合計画では、基本目標の一つとして「町民みんなが主役」であることを掲げており、町民と行政が知恵と力を合わせた、協働によるまちづくりを進めていくとしています。また、地域公共交通は、持続的な発展を支援するという役割を担っています。

これら町が目指すまちづくりの考え方や地域公共交通の果たすべき役割を踏まえ、松前町における地域公共交通の基本理念を次のように設定します。

松前町地域公共交通計画の基本理念

町民みんなで支え、未来へ繋げる地域公共交通

(4) 地域公共交通体系の将来像



【拠点の考え方】

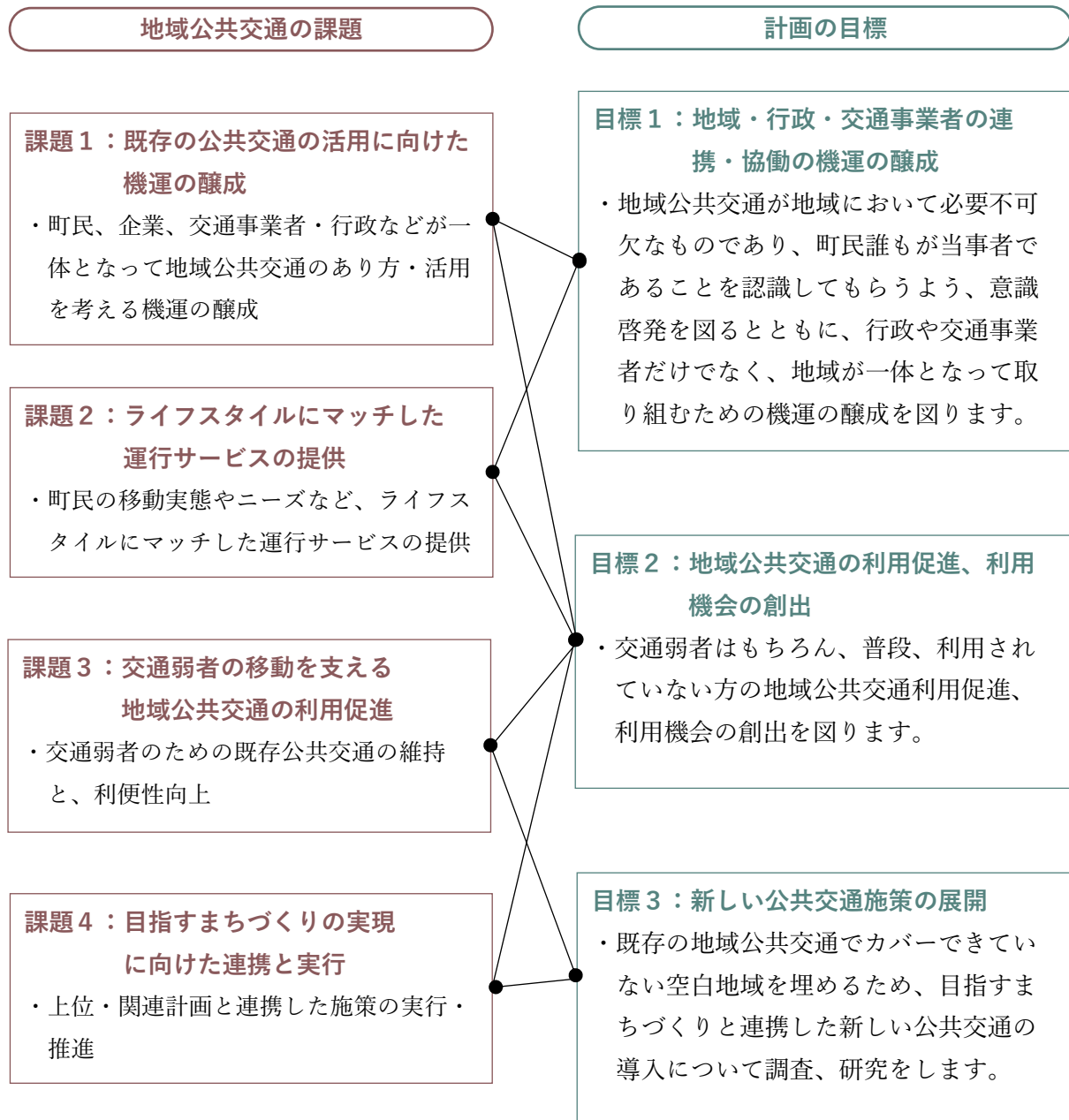
拠点名	位置付け	対象
生活拠点 ●	・日常生活において中心となる拠点	・松前町役場及び周辺公益施設 ・大規模商業施設、総合病院
交通拠点 ●	・鉄道駅	・JR北伊予駅 ・伊予鉄道郡中線 各駅
地域拠点 ●	・校区ごとの中心地	・公民館 ・小・中学校
集落拠点 ○	・行政区中心地	・集会所など

【公共交通ネットワークの考え方】

区分	果たすべき役割	主な利用者	配置方針	交通手段
都市間幹線	・松前町と隣接都市間（松山市、伊予市）の移動	通勤・通学者 その他町民全般	交通拠点と隣接都市を結ぶ路線	鉄道 路線バス
地域循環	・町内の移動	高齢者、身体障がい者、子ども その他町民全般	地域拠点と生活拠点、地域拠点と交通拠点を結ぶ路線	コミュニティバス
支線	・集落拠点から交通拠点間の移動	高齢者、身体障がい者	集落拠点と交通拠点を結ぶ路線	タクシー

6-2 計画の目標

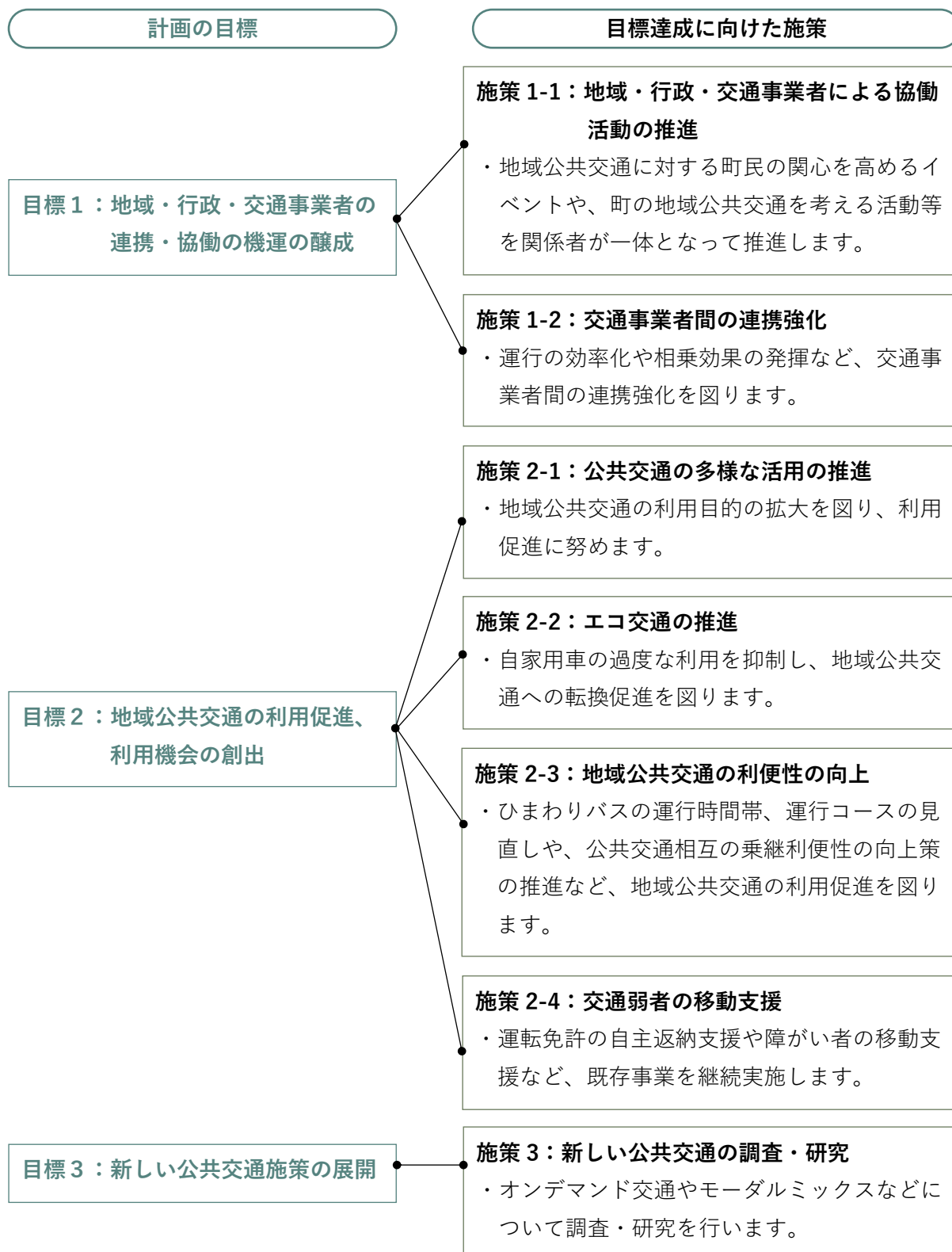
先の地域公共交通の基本理念の実現に向けて、地域公共交通が抱える課題等を踏まえて、本計画の目標を以下のとおり設定します。



7 目標達成に向けた施策・事業と評価指標

7-1 施策体系

計画の目標達成に向けた施策・事業を以下のとおり設定します。



7-2 施策・事業展開と評価指標

目標 1：地域・行政・交通事業者の連携・協働の機運の醸成

施策 1-1：地域・行政・交通事業者による協働活動の推進

概要	地域公共交通に対する町民の関心を高めるイベントや、町の地域公共交通を考える活動等を関係者が一体となって推進します。
実施主体	行政区長、松前町、交通事業者、教育委員会
実施箇所	町全体、J R 四国 松山運転所（車両基地）など
具体事業	<p>事業 1：フォトコンテストの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> SNS に公共交通の写真を投稿してもらい、受賞者に商品券等をプレゼントするなど、関心・利用を促進する取り組みを行います。  <p>▲みかん電車フォトコンテスト（伊予鉄道）</p> <p>事業 2：未来の公共交通図作成ワークショップの開催</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利用者が今後も減少を続けた場合の、町内の 20 年後の姿や自身の生活などについて、ワークショップなどを通じて考える取り組みを行います。  <p>▲公共交通を考えるワークショップ（愛媛県東温市）</p> <p>事業 3：見学会・体験会の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> J R 四国 松山運転所（車両基地）において、珍しい車両などの見学ツアーを開催します。 園児や生徒、成人、高齢者など幅広い層を対象とした乗り方教室の実施や、地域公共交通を活用したイベントを開催します。  <p>▲小学生を対象とした環境学習・乗り方教室の事例（伊予鉄道）</p>  <p>▲他のイベントと連携した交通教室（愛媛県松前町）</p>

目標 1 に対する評価指標と目標値

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
地域・行政・交通事業者による協働活動の延べ参加者数	—	延べ 1,500 人以上 (~2027 (令和 9) 年度)

※対象イベント・活動：フォトコンテスト、ワークショップ、見学会・体験会など。

※目標値：計画期間中に松前町人口（約 30,000 人）の 5%相当の参加を目指します。

施策 1-2：交通事業者間の連携強化

概 要	運行の効率化や相乗効果の発揮など、交通事業者間の連携強化を図ります。
実施主体	松前町、交通事業者
実施箇所	町全体
具体事業	<p>事業 4：行政・交通事業者ワーキンググループの開催</p> <ul style="list-style-type: none"> 松前町内を運行する交通事業者及び行政によるワーキンググループを立ち上げ、乗換利便性の向上、運行の効率化など、相互連携について検討していきます。



目標 1 に対する評価指標と目標値

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
行政・交通事業者ワーキンググループの開催回数	—	計 10 回程度 (~2027 (令和 9) 年度)

※目標値：年 2 回程度の開催を目指します。

目標 2：地域公共交通の利用促進、利用機会の創出

施策 2-1：公共交通の多様な活用の推進

概要	地域公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー）の利用目的の拡大を図り、利用促進に努めます。	
実施主体	松前町、交通事業者、教育委員会など	
実施箇所	町全体、電車・バス車内、駅舎など	
具体事業	<p>事業 5：校外学習への活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 保育園や認定こども園、幼稚園、小学校などの校外学習に公共交通を利用してもらうなど、利用機会の拡大を図ります。 	 <p>▲松前校区愛護班日帰り遠足（愛媛県松前町）</p>
	<p>事業 6：車両内展示会の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電車やバスの車内及び駅舎に子どもが描いたポスターや写真などを掲示し、家族で地域公共交通を利用する機会創出を図ります。 	
	<p>事業 7：スタンプラリーの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 特に、子育て世代を対象に、JR、伊予鉄道、伊予鉄バス、ひまわりバスそれぞれでスタンプを押すと粗品がもらえるスタンプラリーを実施します。 	 <p>▲スマホ de のりものスタンプラリー（広島県公共交通移動活発化検討会）</p>

目標 2 に対する評価指標と目標値

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
利用促進・機会創出事業の延べ参加者数	—	延べ 100 人以上 (~2027 (令和 9) 年度)

※対象イベント・活動：校外学習、展示会、スタンプラリーなど。

※目標値：計画期間中、毎年 20 人程度の参加を目指します。

施策 2-2：エコ交通の推進	
概 要	自家用車の過度な利用を抑制し、地域公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス）への転換促進を図ります。
実施主体	松前町、国土交通省、愛媛県、交通事業者など
実施箇所	町全体
具体事業	<p>事業 8：ノーマイカーデーの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日頃からエコ交通を意識し、ひまわりバスをはじめとして、松前町内を運行している地域公共交通を定期的に利用してもらうことを目的として、行政職員や、大規模事業所などの従業員によるノーマイカーデーを推進します。

目標 2 に対する評価指標と目標値

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
ノーマイカーデー参加事業所数	—	延べ 130 事業所以上 (~2027 (令和 9) 年度)

※目標値：松前町内にある事業所の 1 割の参加を目指します。

施策 2-3：地域公共交通の利便性の向上

概要 ひまわりバスの運行時間帯、運行コースの見直しや、公共交通相互の乗継利便性の向上策の推進など、地域公共交通の利用促進を図ります。

実施主体 松前町、交通事業者、地域関係者など

実施箇所 町全体

具体事業 **事業 9：ひまわりバスのダイヤの改正**
・ひまわりバスの運行時間帯について、利用ターゲット層や、JR、伊予鉄道、路線バスとの乗り継ぎ、行政施設や大規模事業所の始業・終業時間帯、商業施設の開館（開店）時間帯などを踏まえた改正を行います。

事業 10：ひまわりバスの運行ルートの見直し
・ひまわりバスの運行コースについて、住民ニーズや運行時間、運行経費、交通結節点整備などを踏まえた見直しについて検討します。

事業 11：駅前広場の整備及びひまわりバスのバス停整備
・伊予鉄道郡中線 松前駅の駅前広場を整備します。整備に合わせて、駅前広場へのひまわりバスの乗り入れや、タクシー乗降場の設置などにより、地域公共交通間の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。



▲松前駅 駅前広場の完成イメージ（愛媛県松前町）

注）イメージであり、整備内容を決定するものではありません。

目標 2 に対する評価指標と目標値

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
ひまわりバスの年間利用者数	約 20,800 人/年 (2021 (令和 3) 年度)	約 28,000 人/年以上

※現況値：実績

※目標値：松前町まち・ひと・しごと創生総合戦略（改訂版）での目標値（2024（令和 6）年）と同程度以上の利用者数を目指します。

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
ひまわりバスの収支率	約 1.8% (2021 (令和 3) 年度)	約 1.8% 以上 [現状よりも改善]

※現況値：実績

※目標値：現状の収支率（=収入額/支出額）よりも改善することを目指します。

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
ひまわりバスの公的負担額	約 13,000 千円/年 (2021 (令和 3) 年度)	約 13,000 千円/年以下 [現状以下に抑制]

※現況値：実績

※目標値：現状の公的負担額以下に抑制することを目指します。

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
路線バス（北伊予線）の年間利用者数	約 144 千人/年 (2021 (令和 3) 年度)	約 144 千人/年以上 [現状維持]

※現況値：実績（松山市内分を含む、路線全体の利用者数。）

※目標値：人口減少により利用者の減少が予想される中、利便性向上の施策を講じ、現状値を維持します。

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
JR 予讃線の年間利用者数	約 156 千人/年 (2021 (令和 3) 年度)	約 156 千人/年以上 [現状維持]

※現況値：実績（北伊予駅及び伊予横田駅の 1 日平均乗降客数×365 日）

※目標値：人口減少により利用者の減少が予想される中、利便性向上の施策を講じ、現状値を維持します。

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和9) 年度)
伊予鉄郡中線の年間利用者数	約 1,432 千人/年 (2020 (令和2) 年度)	約 1,432 千人/年以上 [現状維持]

※現況値：実績（岡田駅、古泉駅、松前駅、地蔵町駅の乗降客数）

※目標値：人口減少により利用者の減少が予想される中、利便性向上の施策を講じ、現状値を維持します。

施策 2-4：交通弱者の移動支援	
概要	運転免許の自主返納支援や障がい者の移動支援など、既存事業を継続実施します。
実施主体	松前町
実施箇所	町全体
具体事業	<p>事業 12：運転免許自主返納支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を自主返納した町内の高齢者に対して、公共交通機関の乗車券等を交付する事業を継続実施していきます。 <p>事業 13：障がい者タクシー券の交付</p> <ul style="list-style-type: none"> ・障がい者の社会参加の促進及び生活圏の拡大を図るため、タクシー券の交付事業を継続実施していきます。

目標 2 に対する評価指標と目標値

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
運転免許自主返納者数	延べ 590 人 (2021 (令和 3) 年度)	延べ 1,430 人 (~2027 (令和 9) 年度)

※現況値：実績（累計）

※目標値：過年度（2020（令和 2）年及び 2021（令和 3）年）の実績を基に、年間 140 人程度の返納を目指します。

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和 9) 年度)
障がい者タクシー券の延べ利用回数	14 回/人 (2021 (令和 3) 年度)	20 回/人

※現況値：実績

※目標値：松前町まち・ひと・しごと創生総合戦略（改訂版）での目標値（2024（令和 6）年）と同程度以上の利用頻度を目指します。

目標3：新しい公共交通施策の展開

施策3：新しい公共交通の調査・研究

概要	オンデマンド交通やモーダルミックスなどについて調査・研究を行います。
実施主体	松前町、交通事業者
実施箇所	町全体

具体事業 **事業14：オンデマンドバス・タクシー等の調査・研究**
 ・事前予約制で最寄り駅や拠点施設などに行くことができるバス・タクシーの導入事例などを調査し、松前町での適用可能性などを検討します。



▲オンデマンドタクシー参考例：
 チョイソコひさえだ（松山市久枝地区まちづくり協議会、アイシン）

事業15：モーダルミックスの調査・研究

・鉄道のチケットでバスが利用できる、あるいはバスのチケットで鉄道が利用できるなど、交通モードが連携した取組や、自動車からバス・鉄道に移行させる取組等について調査・研究します。

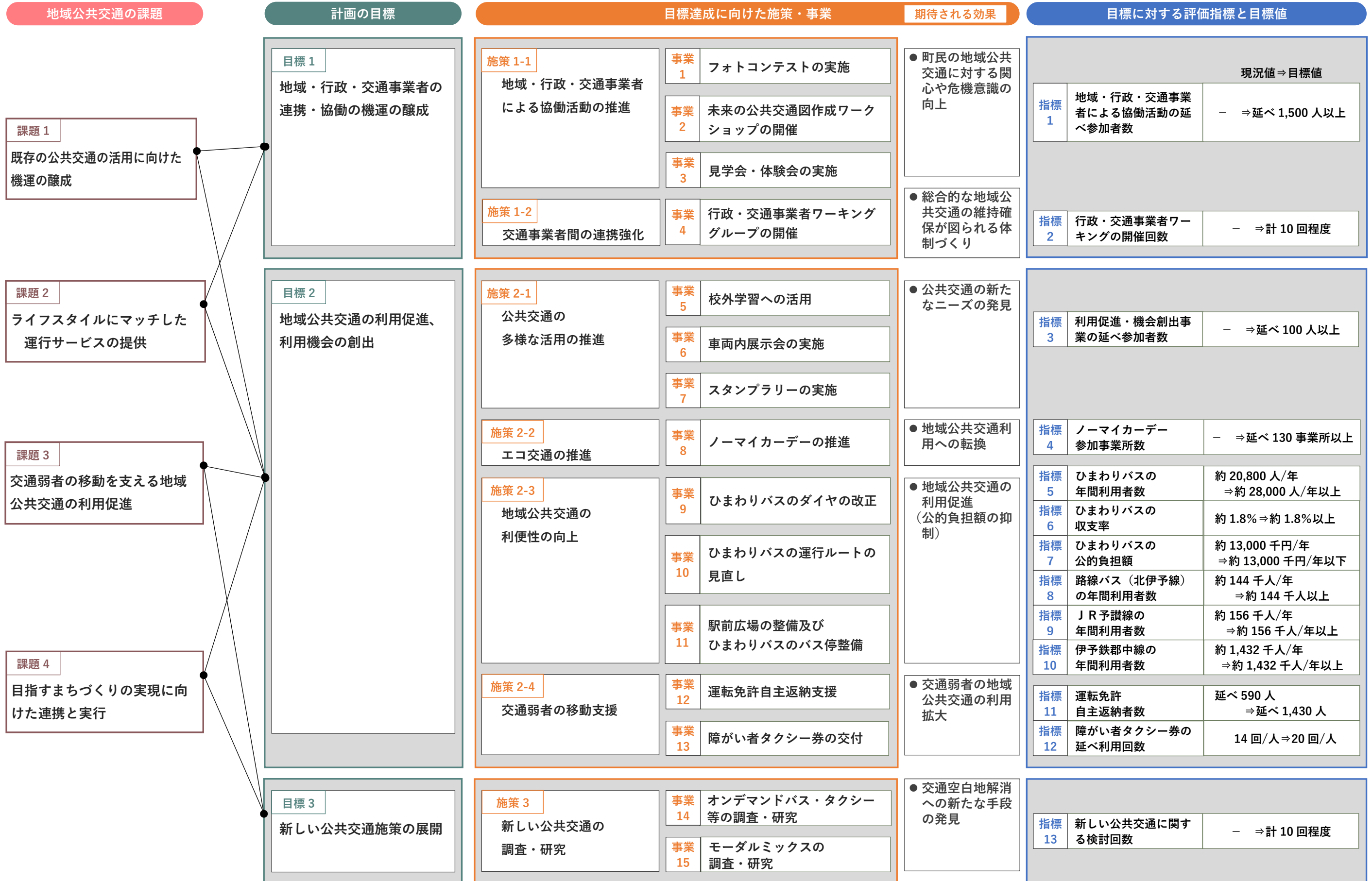


▲モーダルミックスによる利便性向上施策（実証実験）
 （四国旅客鉄道、香川県さめぎ市）

目標3に対する評価指標と目標値

評価指標	現況値	目標値 (2027 (令和9) 年度)
新しい公共交通に関する検討回数	—	5回 以上 (~2027 (令和9) 年度)

※対象活動：関係者による検討会、学識経験者へのヒアリング、他市町の視察など
 ※目標値：年1回程度以上の実施を目指します。



地域公共交通の課題

計画の目標

目標達成に向けた施策・事業

期待される効果

目標に対する評価指標と目標値

課題 1
既存の公共交通の活用に向けた機運の醸成

目標 1
地域・行政・交通事業者の連携・協働の機運の醸成

- 施策 1-1
地域・行政・交通事業者による協働活動の推進
- 事業 1 フォトコンテストの実施
 - 事業 2 未来の公共交通図作成ワークショップの開催
 - 事業 3 見学会・体験会の実施
- 施策 1-2
交通事業者間の連携強化
- 事業 4 行政・交通事業者ワーキンググループの開催

- 町民の地域公共交通に対する関心や危機意識の向上
- 総合的な地域公共交通の維持確保が図られる体制づくり

現況値⇒目標値		
指標 1	地域・行政・交通事業者による協働活動の延べ参加者数	- ⇒延べ 1,500 人以上
指標 2	行政・交通事業者ワーキングの開催回数	- ⇒計 10 回程度

課題 2
ライフスタイルにマッチした運行サービスの提供

目標 2
地域公共交通の利用促進、利用機会の創出

- 施策 2-1
公共交通の多様な活用の推進
- 事業 5 校外学習への活用
 - 事業 6 車両内展示会の実施
 - 事業 7 スタンプラリーの実施
- 施策 2-2
エコ交通の推進
- 事業 8 ノーマイカーデーの推進
- 施策 2-3
地域公共交通の利便性の向上
- 事業 9 ひまわりバスのダイヤの改正
 - 事業 10 ひまわりバスの運行ルートの見直し
 - 事業 11 駅前広場の整備及びひまわりバスのバス停整備
- 施策 2-4
交通弱者の移動支援
- 事業 12 運転免許自主返納支援
 - 事業 13 障がい者タクシー券の交付

- 公共交通の新たなニーズの発見
- 地域公共交通利用への転換
- 地域公共交通の利用促進(公的負担額の抑制)
- 交通弱者の地域公共交通の利用拡大

指標 3	利用促進・機会創出事業の延べ参加者数	- ⇒延べ 100 人以上
指標 4	ノーマイカーデー参加事業所数	- ⇒延べ 130 事業所以上
指標 5	ひまわりバスの年間利用者数	約 20,800 人/年 ⇒約 28,000 人/年以上
指標 6	ひまわりバスの収支率	約 1.8% ⇒約 1.8% 以上
指標 7	ひまわりバスの公的負担額	約 13,000 千円/年 ⇒約 13,000 千円/年以下
指標 8	路線バス(北伊予線)の年間利用者数	約 144 千人/年 ⇒約 144 千人以上
指標 9	JR 予讃線の年間利用者数	約 156 千人/年 ⇒約 156 千人/年以上
指標 10	伊予鉄郡中線の年間利用者数	約 1,432 千人/年 ⇒約 1,432 千人/年以上
指標 11	運転免許自主返納者数	延べ 590 人 ⇒延べ 1,430 人
指標 12	障がい者タクシー券の延べ利用回数	14 回/人 ⇒20 回/人

課題 4
目指すまちづくりの実現に向けた連携と実行

目標 3
新しい公共交通施策の展開

- 施策 3
新しい公共交通の調査・研究
- 事業 14 オンデマンドバス・タクシー等の調査・研究
 - 事業 15 モーダルミックスの調査・研究

- 交通空白地解消への新たな手段の発見

指標 13	新しい公共交通に関する検討回数	- ⇒計 10 回程度
-------	-----------------	-------------

8 計画の達成状況の評価

8-1 実施スケジュール

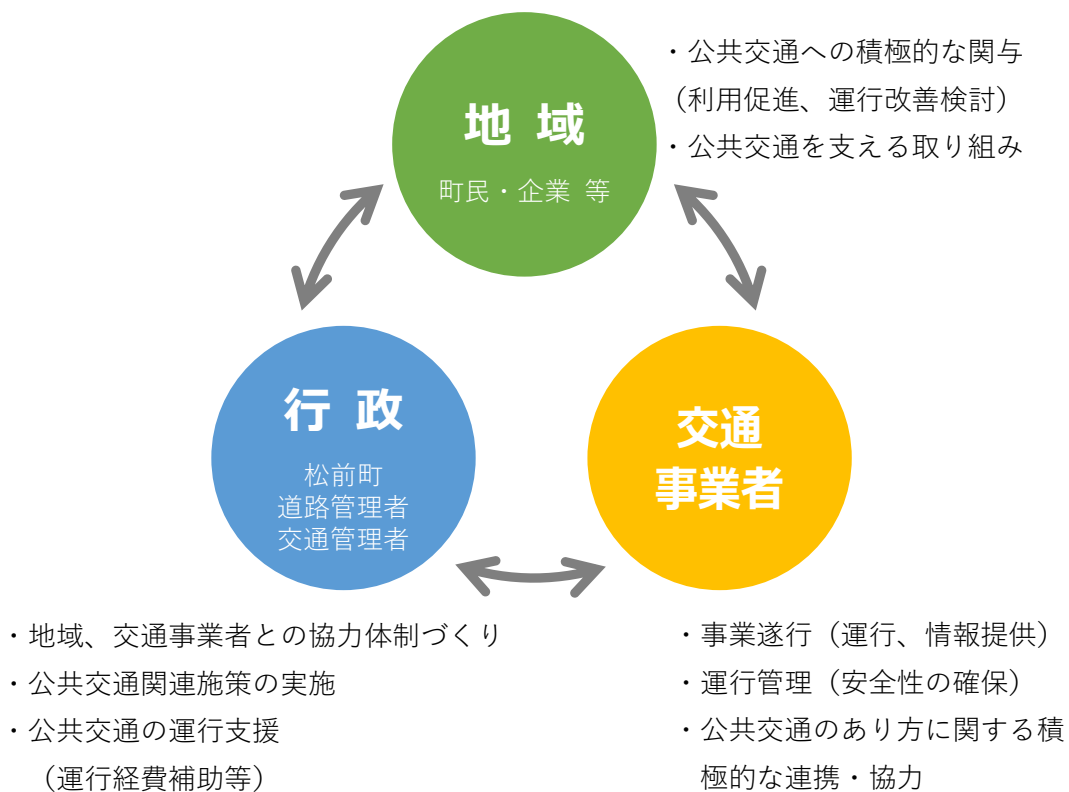
各事業は、以下のスケジュールに従い実施していきます。

事業 No.	事業内容	実施主体			事業スケジュール				
		松 前 町	交 通 事 業 者	住 民 ・ 企 業 等	令 和 5 年 度	令 和 6 年 度	令 和 7 年 度	令 和 8 年 度	令 和 9 年 度
1	フォトコンテストの実施	●	●		■	■	■	■	■
2	未来の公共交通図作成 ワークショップの開催	●	●	●	■	■	■	■	■
3	見学会・体験会の実施	●	●		■	■	■	■	■
4	行政・交通事業者ワーキンググループの開催	●	●		■	■	■	■	■
5	校外学習への活用	●	●	●	■	■	■	■	■
6	車両内展示会の実施	●	●		■	■	■	■	■
7	スタンプラリーの実施	●	●		■	■	■	■	■
8	ノーマイカーデーの促進	●	●		■	■	■	■	■
9	ひまわりバスのダイヤの改正	●	●	●	■	■	■	■	■
10	ひまわりバスの運行ルートの見直し	●	●	●	■	■	■	■	■
11	駅前広場の整備及び ひまわりバスのバス停整備	●	●		■	■	■	■	■
12	運転免許自主返納支援	●			■	■	■	■	■
13	障がい者タクシー券の交付	●			■	■	■	■	■
14	オンデマンドバス・タクシー等の 調査・研究	●	●		■	■	■	■	■
15	モーダルミックスの調査・研究	●	●		■	■	■	■	■

8-2 推進体制

本計画の推進体制は、「松前町地域公共交通活性化協議会」がマネジメント主体として、計画の推進及び施策・事業の進捗状況等の確認を行います。

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だけではなく、地域や企業と連携することが重要であることから、関係者が一体となって、協働のもとで取り組んでいきます。また、事業実施にあたっては、庁内関係部署や周辺市町などとも連携しながら推進します。



松前町地域公共交通活性化協議会

【構成メンバー】

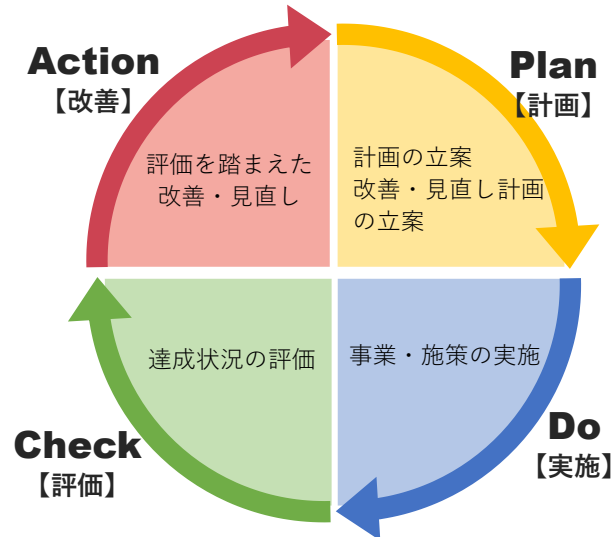
交通事業者、道路管理者、交通管理者、国土交通省、愛媛県、松前町
住民・利用者代表、

【主な役割】

- ・地域の現状及び課題の共有化
- ・目標達成に向けた事業・施策の実施
- ・PDCA サイクルによる事業進捗の管理・評価

8-3 達成状況の評価と見直し

本計画は、設定した目標の達成状況を確認しながら、計画の進捗状況を管理していきます。
 なお、地域公共交通を取り巻く環境の変化を踏まえて適宜見直しを行い、計画最終年度において最終評価を実施するとともに、次期計画策定に向けた検討を進めていきます。



評価指標	目標値	
	現況	目標
1 地域・行政・交通事業者による協働活動の延べ参加者数	－	延べ 1,500 人以上
2 行政・交通事業者ワーキングの開催回数	－	計 10 回程度
3 利用促進・機会創出事業の延べ参加者数	－	延べ 100 人以上
4 ノーマイカーデー参加事業所数	－	延べ 130 事業所以上
5 ひまわりバスの年間利用者数	約 20,800 人/年	約 28,000 人/年 以上
6 ひまわりバスの収支率	約 1.8%	約 1.8% 以上
7 ひまわりバスの公的負担額	約 13,000 千円/年	約 13,000 千円/年 以下
8 路線バス（北伊予線）の年間利用者数	約 144 千人/年	約 144 千人/年 以上
9 J R 予讃線の年間利用者数	約 156 千人/年	約 156 千人/年 以上
10 伊予鉄郡中線の年間利用者数	約 1,432 千人/年	約 1,432 千人/年 以上
11 運転免許自主返納者数	延べ 590 人	延べ 1,430 人
12 障がい者のタクシー券の延べ利用回数	14 回/人	20 回/人
13 新しい公共交通に関する検討回数	－	5 回以上

■年間単位の進捗管理・評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
Plan (計画)	改善計画				次年度計画			予算要求				
Do (実行)	事業実施											
Check (評価)										状況確認		
Action (改善)			改善									
協議会												協議会

■長期的な進捗管理・評価スケジュール

	2023 (令和5) 年度		2024 (令和6) 年度		2025 (令和7) 年度		2026 (令和8) 年度		2027 (令和9) 年度	
	4月～9月	10月～3月	4月～9月	10月～3月	4月～9月	10月～3月	4月～9月	10月～3月	4月～9月	10月～3月
Plan (計画)	事業・改善計画 (必要に応じて計画を改訂)									
Do (実行)	事業実施									
Check (評価)		→		→		→		→		→
						中間評価				最終評価
Action (改善)		→		→		→		→		→

四国・愛媛



恵み、めぐるまち、まさき。

松前町地域公共交通計画

2023（令和5）年4月



松 前 町