①　現計画の事業実績・評価

基本方針１　安心･快適で持続可能な公共交通網の構築

地域特性に配慮しながら、まちづくりと調和した効果的・効率的な地域公共交通網を形成します。また、適切な受益者負担と効果的な財政支出により、持続可能なサービスを目指します。

目標 1-1　市民の日常生活を支える公共交通サービスの実現

事業 1　幹線の利便性向上と維持･確保
事業 2　地域の実情を踏まえた支線の見直し
事業 3　移動ニーズを踏まえた市街地中心部の利便性向上
事業 4　適正なサービス水準･受益者負担･行政負担の設定
事業 5　運賃割引制度の導入
事業 6　公共交通の担い手不足の解消

評価指標①
市民 1 人あたりの公共交通の年間利用回数

地域名	現状値（2016 年度）	目標値（2022 年度）
大洲地域	3.3 回/年	4.2 回/年
長浜地域	6.4 回/年	7.4 回/年
肱川地域	6.3 回/年	7.3 回/年
河辺地域	11.2 回/年	12.1 回/年

大洲地域　2.5 回/年　2021 年度
長浜地域　6.1 回/年
肱川地域　2.6 回/年
河辺地域　9.1 回/年

評価指標②
公共交通圏の人口割合

現状値（2015 年度）	目標値（2022 年度）
78.3%	82.2%

2021 年度末　84.5%

未達成　新型コロナウイルス感染症の影響などにより利用者が減少したため

目標 1-2　はじめての人でも気軽に使える利用環境の整備

事業 7　交通結節点及びバス停の周辺環境整備
事業 8　車両や施設のバリアフリー化
事業 9　わかりやすい情報提供
事業 10　観光と連携した市街地循環線の案内充実、おもてなしマナーの実践

評価指標③
交通結節点やバス停の周辺環境の整備件数

現状値（～2017 年度）	目標値（2018～2022 年度）
1 件	3 件

2021 年度末　２件

評価指標④
情報提供に関する取組の実施件数

現状値（～2017 年度）	目標値（2018～2022 年度）
0 件	3 件

2021 年度末　１２件

未達成　本町バス停整備が 2023 年（計画期間外）となったため

基本方針２　皆で公共交通を守り育てる体制の確立

交通事業者と行政だけでなく、住民、沿線施設、その他関係者（機関）が連携し、地域公共交通を守り育てる体制を構築します。特に公共交通は市民あってのものであるため、「守り、育てる」意識を醸成し、積極的な市民の参画を促します。

目標 2-1　公共交通を守り育てる意識の醸成

事業 11　モビリティ・マネジメントの実施

事業 12　地域主体による移動手段確保へ向けた支援体制

評価指標⑤
モビリティ・マネジメント及び利用促進活動の実施件数

現状値（2017 年度）	目標値（毎年度）
1 件/年	2 件/年

2021 年度末　1 件

評価指標⑥
地域主体による移動手段確保に関する出前講座の実施件数

現状値（～2017 年度）	目標値（2018～2022 年度）
0 件	3 件

2022 年度現在　29 件

未達成　コロナ禍でデマンド型交通利用促進の学級等が開催できなかったため

目標 2-2　関係者間の連携強化

事業 13　沿線施設との連携

事業 14　地域公共交通活性化協議会の定期的な開催

評価指標⑦
沿線施設との連携件数

現状値（～2017 年度）	目標値（2018～2022 年度）
5 件	5 件

2021 年度末　7 件

評価指標⑧
地域公共交通活性化協議会の実施回数

現状値（2017 年度）	目標値（毎年度）
4 回/年	4 回/年

2022 年度現在　1.6 回/年

未達成　議題集約及びコロナ禍における開催数が減少したため

基本方針１　安心･快適で持続可能な公共交通網の構築

目標 1-1 市民の日常生活を支える公共交通サービスの実現

事業１　幹線の利便性向上と維持･確保	
事業内容	●定住促進、地域間交流促進、沿線ニーズへ対応するため、運行便数をはじめ、幹線～幹線、支線～幹線間の乗継ダイヤ調整などの運行内容を見直し、利便性向上及び路線の維持・確保を図ります。 ［取組内容］ ・南予都市間・拠点間幹線の運行便数の見直し ・幹線～幹線、幹線～支線間の乗継ダイヤ調整 ・路線の維持、確保に向けた支援 **◎路線バス維持確保補助金（2020～2022：コロナ禍補助基準嵩上げ）** **◎新型コロナウイルス感染症対策生活交通応援給付金（2020）**
実施主体	大洲市、交通事業者
実施時期	2019 年度～2022 年度

事業２　地域の実情を踏まえた支線の見直し	
事業内容	**① 既存サービスの再構築** ●複雑に運行する路線を一体的に見直し、シンプルでわかりやすい新たな移動手段を構築します。 ●定期的に利用実態を把握し、その地区に合った移動手段に見直します。 ［取組内容］ ・支線の再構築 **◎デマンド型交通の導入** **南久米地区（福祉バス廃止）　豊茂地区（ｽｸｰﾙﾊﾞｽ空時間廃止）** **② 交通空白地への新規路線導入** ●交通空白地において地区から移動手段導入の要望があれば地区主体によるタクシー活用制度の実証運行を実施します。 ●実証運行の利用実態に応じて、その地区に合った移動手段で本格運行します。また、定期的に利用実態を把握し、その地区に合った移動手段へ見直します。 ［取組内容］ ・交通空白地のうち住民から要望が挙がった地区での実証運行 **◎デマンド型交通の導入** **久米地区　実証運行（新谷・柳沢地区、今坊地区）**

	③ 路線見直し・新規路線導入フローの作成 ●近年、移動手段確保にかかる行政負担が大きくなる中で、非効率な運行となっている路線が存在します。 ●路線の見直し基準や、本格運行における移動手段の選定条件を設定し、見直し・新規導入までの手順を作成します。 ［取組内容］ ・路線見直し、新規路線導入基準の設定 **◎デマンド型交通の導入基準** **実証運行を踏まえた本格運行への移行を基本とし、幹線・中心部を除く市内全域において事前予約制の交通手段を導入する。** **・運行回数　週２日（１日最大２往復）** **・運行区域　地区～各地域の交通結節点** **・運　　賃　公民館エリア内 150 円　外 300 円（実証無料）** **・目　　標　２人/便** **・そ の 他　自治会と協定（利用促進・利用者少ない場合廃止）** **④ 法律の規制緩和に合わせた交通手段の導入** ●道路運送法改正や、その他公共交通関連の法律改正に伴い新たに活用が可能となる交通手段の導入を検討します。 ［取組内容］ ・幹線を活用した貨客混載
実施主体	大洲市、住民、交通事業者
実施時期	2020 年度～2022 年度

事業３　移動ニーズを踏まえた市街地中心部の利便性向上	
事業内容	① 市街地循環線の運行計画の見直し ●利用実態や移動ニーズを踏まえ、運行ルート、ダイヤなどを見直します。 ●新規で沿線施設へ乗り入れ、利便性向上を図ります。 ●市内中心部の生活交通としての役割に加え、大洲駅周辺からの観光客の二次交通としての役割も担います。 ② 幹線との連携 ●市街地循環線と広域幹線や南予都市間・拠点間幹線の重複区間では、各路線の運行時間帯を調整し、サービス水準を高めます。 ［取組内容］ ・市街地循環線「ぐるりんおおず」のダイヤ調整 ・循環線と民間路線バス重複区間の差額補助制度の継続 ◎循環バスの運行再開（2019.1～）
実施主体	大洲市、交通事業者、沿線施設
実施時期	2018 年度～2022 年度

事業４　適正なサービス水準･受益者負担･行政負担の設定	
事業内容	●持続可能な公共交通の構築を目指し、サービス水準や受益者負担の平準化を図るとともに、行政負担の公平性を確保し、実情に応じたサービスを提供します。また、これらの情報を全市民がわかるように見える化します。 ［取組内容］ ・公平な行政負担の仕組みづくり ・行政負担の見える化 ◎中心部運賃を踏まえたデマンド型交通の運賃設定 ・デマンド型交通運賃　一般　地区内 150 円　地区外 300 円 子ども・障がい者　地区内 100 円　地区外 200 円 （循環バス運賃：一般 150 円　子ども・障がい者 100 円）
実施主体	大洲市、住民、交通事業者
実施時期	2018 年度～2022 年度

事業５　運賃割引制度の導入	
事業内容	① 乗継割引の実施 ●公共交通網の見直しに伴い、乗継が発生する場合は、利用者の経済的負担軽減のため、乗継割引の仕組みをつくります。 ［取組内容］ ・乗継が発生する箇所での乗継割引の仕組みづくり **◎肱川・河辺地域を１地域としての交通施策展開を検討** ② 対象を絞った運賃助成制度の導入 ●地域公共交通の見直しなどを踏まえながら、障がい者を対象とした運賃割引制度の導入を検討します。 ［取組内容］ ・交通不便地域の障がい者を対象としたタクシー助成制度 **◎障がい者タクシー助成券　12,000 円/年（500 円券×24 枚）** ●運転免許を自主返納した高齢者への優待制度の仕組みを作ります。 ［取組内容］ ・運転免許証自主返納支援制度の継続実施 （宇和島自動車（株）、宇和島ハイヤー（株）） **◎運転経歴証明書交付手数料補助　1,100 円/件** 上記のような割引において、各関係機関と調整し、減収分の負担の役割分担を明確にします。
実施主体	大洲市、交通事業者
実施時期	2021 年度～2022 年度

事業６　公共交通の担い手不足の解消	
事業内容	●運転士など公共交通の担い手不足による路線・営業所の廃止や減便を防ぐため、自社養成体制の充実や女性の職業としての定着を推進します。 ［取組内容］ ・運転免許取得サポート制度の実施**（事業者）** ・女性向け勤務体系の設定 ・養成運転士制度の継続実施（宇和島ハイヤー（株）） ・大型２種免許取得サポートの継続実施（宇和島自動車（株）） ※免許取得中の生活支援についても実施中 **◎自家用有償旅客運送運転者講習の受講支援** **（デマンド型交通の運行に必要な場合）**
実施主体	大洲市、交通事業者、その他（教習所）
実施時期	2018 年度～2022 年度

目標 1-2 はじめての人でも気軽に使える利用環境の整備

事業７　交通結節点及びバス停の周辺環境整備	
事業内容	●交通結節点やバス停において、周辺環境の整備（バス停の待合所など）が不十分な場所を順次改善します。 ●自転車と公共交通との連携を図るため、主要な駅やバス停などにおいてサイクル・アンド・ライド駐輪場を整備します。 ●利用者の待ち時間の不安感を軽減するため、バス待合所にはバスロケーションシステムを活用した、バス接近表示モニタなどの設置を検討します。 ●広告などの収入により、周辺環境整備に係る経費を賄うことができる仕組みをつくります。 ［取組内容］ ・伊予大洲駅駅内待合改修及び観光案内所の設置 ・肱川橋掛替工事に合わせ、大洲本町バス停に上屋・ベンチを設置（2023 予定） ・駅やバス停などにサイクル・アンド・ライド駐輪場を整備 ・バスロケーションシステムを用いたバス接近表示モニタ設置の検討
実施主体	大洲市、交通事業者、沿線施設、その他（道路管理者）
実施時期	2021 年度～2022 年度

事業８　車両や施設のバリアフリー化	
事業内容	●利用者の利用実態やニーズを踏まえ、車両や施設のバリアフリー化を関係事業者と協力しながら順次実施します。 ［取組内容］ ・市内を運行する車両のノンステップバスへの更新（循環バス） ・伊予大洲駅トイレのバリアフリー化
実施主体	大洲市、交通事業者
実施時期	2018 年度～2022 年度

伊予大洲駅観光案内所・公衆トイレ

事業９　わかりやすい情報提供	
事業内容	① 公共交通情報提供ツールの作成とターゲットを絞った配布 ●大洲市内に存在する公共交通をすべて網羅した公共交通マップや時刻表を作成し、各地区で利用できる移動手段を明確にします。 ［取組内容］ ・全ての公共交通が記載されたマップを作成し、全世帯配布 ・地区別の時刻表の作成（デマンド型交通時刻表ＨＰ掲載） ② バス停名称の統一化 ●交通事業者間で異なるバス停名を統一化し、わかりやすい情報提供をすることで、利便性の向上を図ります。 ［取組内容］ ・バス停名称の統一化の検討 ◎共通バス停設置（大洲駅・東大洲・ｵｽﾞﾒｯｾ 21・大洲病院・大洲農高口（下り）・県土木事務所（下り）） ◎市民会館バス停を大洲城バス停に名称変更
実施主体	大洲市、交通事業者、沿線施設
実施時期	2018 年度～2022 年度

オズメッセバス待合所　共通バス停

事業 10　観光と連携した市街地循環線の案内充実、おもてなしマナーの実践	
事業内容	① 観光と連携した市街地循環線の案内充実 ●市街地循環線車内での観光施設の音声案内放送を実施します。 ●観光施設名を活用したバス停名称への変更を検討します。 ［取組内容］ ・ぐるりんおおず車内で市民会館前（大洲城）やあさもや（臥龍山荘・おおず赤煉瓦館・おはなはん通り）で観光案内放送を実施 **◎市民会館バス停を大洲城バス停に名称変更** ●訪日外国人観光客の利用者の増加に対応するため、案内表示を多言語化します。 ［取組内容］ ・ぐるりんおおずのバス停や車内案内表示の多言語化（**ローマ字表示**） ② おもてなしマナーの実践 ●利用者が快適に利用できるように、運転手の接遇講座などを実施します。 ［取組内容］ ・公共交通の運転手を対象とした接遇講座などの実施 ・社外講師による接遇講座（年間４回実施中）の継続実施 （宇和島自動車（株））
実施主体	大洲市、交通事業者
実施時期	2020 年度～2022 年度

基本方針２　皆で公共交通を守り育てる体制の確立

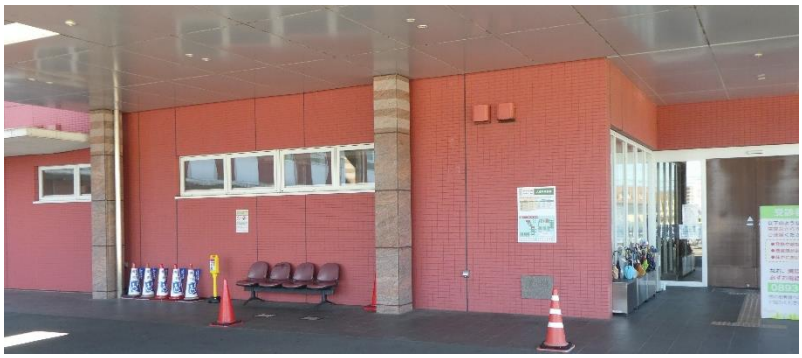
目標 2-1 公共交通を守り育てる意識の醸成

事業 11　モビリティ･マネジメントの実施	
事業内容	●新規利用者の開拓のため、公共交通への利用転換が比較的しやすい高齢者・高校生や、まだ自家用車の運転が習慣化していない転入者など、ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントを実施します。 ［取組内容］ ・高齢者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 ・高校生を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 ・転入者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施 **◎転入者への時刻表配布（2018）**
実施主体	大洲市、住民、交通事業者
実施時期	2018 年度～2022 年度

事業 12　地域主体による移動手段確保へ向けた支援体制の整備	
事業内容	●地域住民主体の移動手段確保の取組をサポートする体制を構築します。また、このような取組に対する財政的支援などの制度設計を検討します。 ［取組内容］ ・地域主体で移動手段を確保する取組のサポート体制の構築 **◎地域主体要望に基づき協議（１地区）** **※地元負担の軽減策として、大洲市自家用有償旅客運送による地元運行委託等も提案** ●地域住民主体の移動手段確保の取組について地域から要望があれば、行政主体で勉強会や出前講座などの実施を検討します。 ［取組内容］ ・要望があった地域での勉強会や出前講座の検討 **◎地区別説明会の開催　２９回**
実施主体	大洲市、住民、その他（大学）
実施時期	2018 年度～2022 年度

目標 2-2 関係者間の連携強化

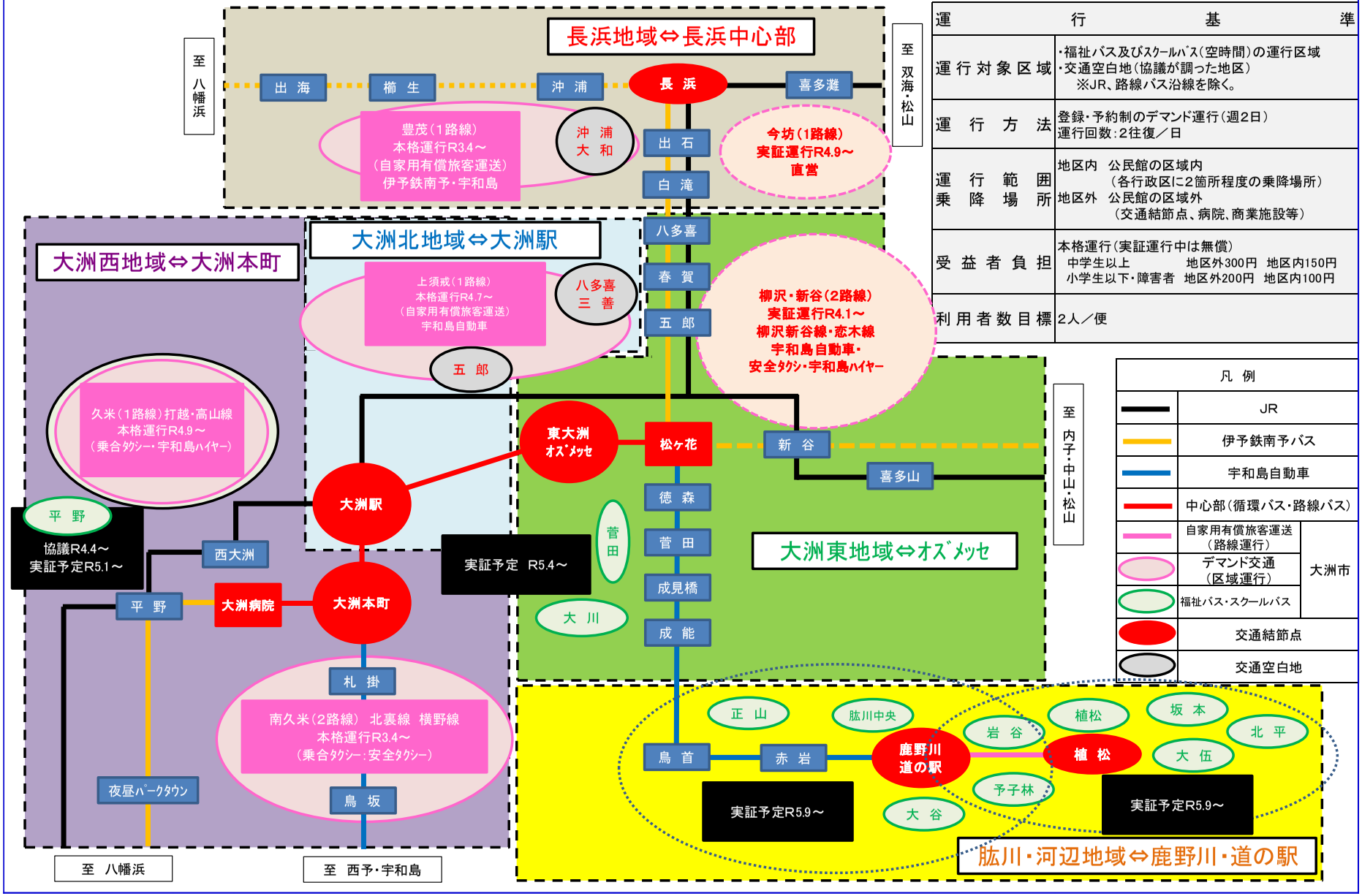
事業 13　沿線施設との連携強化	
事業内容	●路線バスや循環線の沿線商業施設及び医療機関への新規乗入を検討します。 ［取組内容］ ・大洲市内医療機関への乗入の検討 **◎病院（大洲記念病院・大洲中央病院・喜多医師会病院）乗入れ** ●路線沿線にある商業施設や、医療機関などの既存のスペースでバス到着を待つことができるように沿線施設との連携を検討します。 ［取組内容］ ・ボランティアサポーターとして沿線施設を認定する仕組みの検討 **◎各乗入施設内でベンチ等設置協力** ●沿線施設と連携し、公共交通による来訪者への運賃割引券の配布や、ポイント付与事業を検討します。 ［取組内容］ ・公共交通を利用した、医療機関や商業施設の利用者への運賃割引券の配布を検討 **◎４病院受診運賃割引（帰り便の 50 円：病院負担）**
実施主体	大洲市、交通事業者、沿線施設
実施時期	2018 年度～2022 年度



大洲中央病院　乗入待合場所

事業 14　地域公共交通活性化協議会の定期的な開催	
事業内容	●行政を中心とし、定期的に公共交通に関係する主体が集まり、問題意識や情報を共有するための場を設けます。 ［取組内容］ ・網形成計画策定後の公共交通活性化協議会の定期的な開催 **Ｈ30～Ｒ4　計 8 回**
実施主体	大洲市、住民、交通事業者、沿線施設、その他
実施時期	2018 年度～2022 年度

地域内交通「支線の見直し」（令和4年10月現在）



運行基準	
運行対象区域	・福祉バス及びｽｸｰﾙﾊﾞｽ（空時間）の運行区域 ・交通空白地（協議が調った地区） ※JR、路線バス沿線を除く。
運行方法	登録・予約制のデマンド運行（週2日） 運行回数：2往復／日
運行範囲 乗降場所	地区内　公民館の区域内 （各行政区に2箇所程度の乗降場所） 地区外　公民館の区域外 （交通結節点、病院、商業施設等）
受益者負担	本格運行（実証運行中は無償） 中学生以上　地区外300円　地区内150円 小学生以下・障害者　地区外200円　地区内100円
利用者数目標	2人／便

② 現況・課題の整理

第 1 章　はじめに 1
1　計画策定の目的 1
2　計画の位置づけ 1
3　SDGs との関係性 2
4　計画の区域 2
5　計画の対象期間 2
第 2 章　大洲市の概況 3
1　地域概況 3
(1)　位置・地勢 3
(2)　人口動態 4
(3)　地域における自家用車の状況 6
(4)　施設の立地状況 7
(5)　観光地の状況 8
2　移動の状況 10
(1)　地域内の滞在人口 10
(2)　通勤通学流動 10
(3)　通院・買い物流動 11
第 3 章　大洲市のまちづくりの方向性 12
1　上位計画の整理 12
(1)　第2次大洲市総合計画（2022 年3月改訂） 12
2　関連計画の整理 15
(1)　第2期大洲市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2021 年3月策定） 15
(2)　大洲市都市計画マスタープラン（2020 年3月策定） 16
(3)　大洲市立地適正化計画（2020 年 10 月策定） 17
(4)　その他関連計画 18
3　大洲市地域公共交通網形成計画の取組状況 19
第 4 章　公共交通を取り巻く現状 20
1　公共交通の現状整理 20
(1)　大洲市の公共交通の全体像 20
(2)　鉄道 23
(3)　民間路線バス 25
(4)　市営バス 26
(5)　福祉バス 27
(6)　スクールバス(住民利用) 29
(7)　一般乗用タクシー 30
(8)　航路 31
(9)　交通結節点の状況 32

2　その他輸送資源に関する現状整理 33
3　公共交通に対する行政負担の状況 34
4　公共交通に対するニーズの整理 35
(1)　住民のニーズ 35
(2)　運行事業者、行政他部局のニーズ 35
第 5 章　大洲市における公共交通の役割と問題点・課題 36
1　大洲市の公共交通の役割 36
2　大洲市の公共交通に関する現状・問題点 36
3　大洲市の公共交通の課題 37

第1章 はじめに

1　計画策定の目的

人口減少・少子高齢化及びモータリゼーションの進展による公共交通機関の衰退が進む中、本市では市民の移動手段の維持・確保と利便性向上による公共交通の利用促進を目的として、2008 年7月に「大洲市公共交通の基本方針」を定め、2018 年3月に「大洲市地域公共交通網形成計画（2018～2022）」を策定しました。

この計画に基づき、福祉バスの運行範囲や交通空白地においては、統一した基準に基づきデマンド型交通手段の導入を進め、交通利便性の向上や交通空白地の解消に努めていますが、急速な人口減少や少子化に加え、新型コロナウイルス感染症拡大は、公共交通機関の衰退を推し進め、経営状況の悪化や運転手不足は深刻な状況です。

また、令和2年 11 月には、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が一部改正され、多様な輸送資源の総動員により持続可能な旅客運送サービスの提供を確保することが求められています。

こうしたことから、今後も引き続き市民の移動手段の維持・確保と利便性向上による公共交通の利用促進を目指し続けていく必要があると考え、「大洲市地域公共交通網形成計画」を踏まえた「大洲市地域公共交通計画」を策定することとしました。

2　計画の位置づけ

本計画は総合計画などをはじめとした上位・関連計画との一体性を確保した、地域公共交通のマスタープランとして位置付けます。

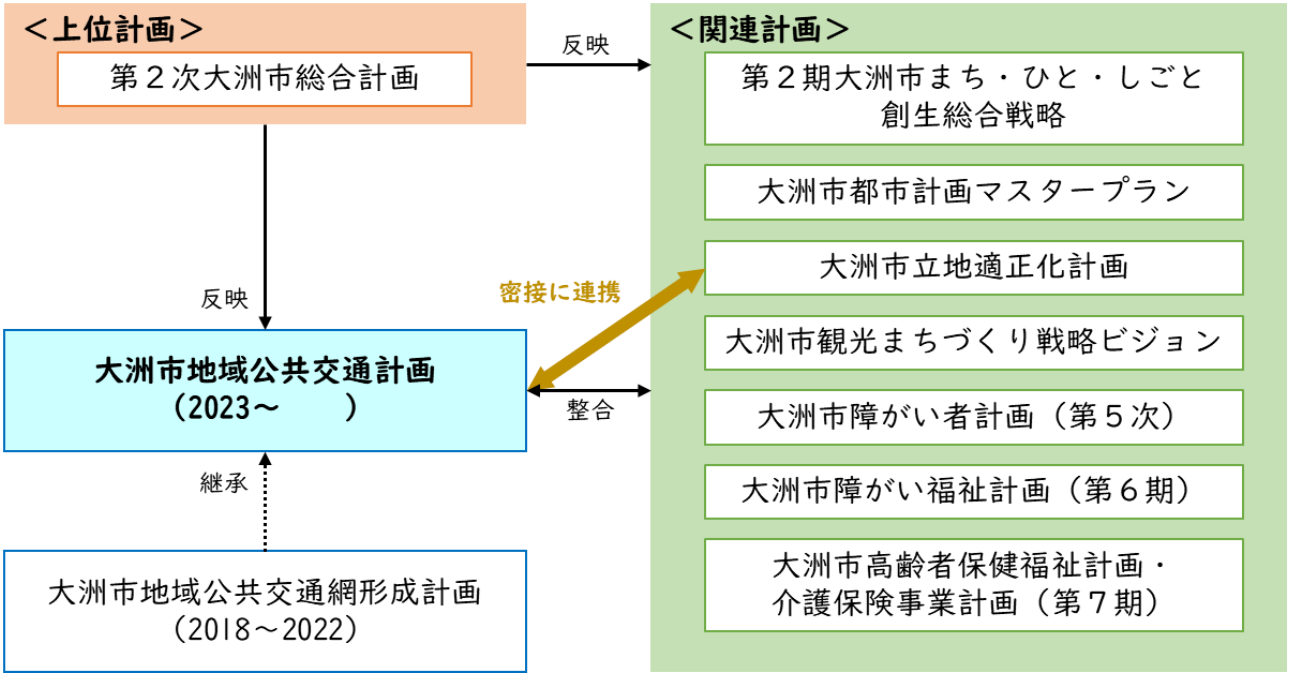


図 1　上位・関連計画との関係整理

3　SDGs との関係性

本計画の推進に際し、SDGs(持続可能な開発目標)との関係性を以下に示します。施策の推進により、SDGs の達成に貢献します。

図 2　本計画に関係する SDGs の目標

4　計画の区域

対象区域は大洲市全域とし、大洲地域、長浜地域、肱川・河辺地域の3地域に区分し、地域特性や日常の生活圏を踏まえた施策を推進します。

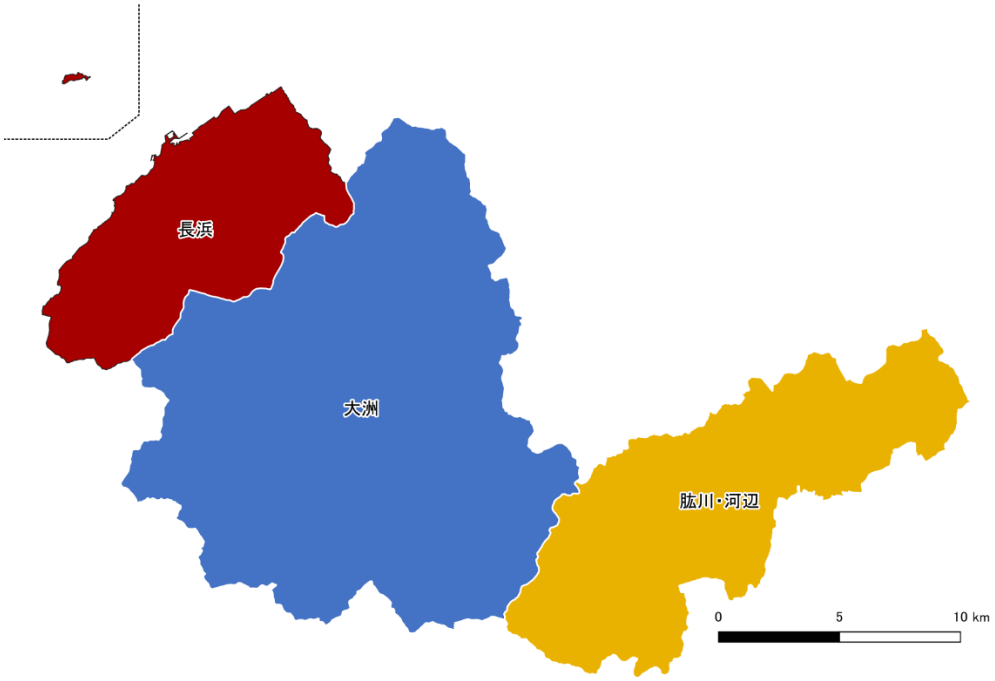


図 3　計画区域

5　計画の対象期間

本計画の計画期間は、2023 年度から＿＿＿年度までの＿＿年間とします。

第2章 大洲市の概況

Ⅰ 地域概況

（1） 位置・地勢

- 愛媛県の西部に位置し、面積は 432.2 平方キロメートルとなっています。
- 伊予灘に面しており、西は八幡浜市、南は西予市、北は伊予市や内子町に隣接しています。
- 一級河川肱川が市の中心を流れ、周辺は山に囲まれています。

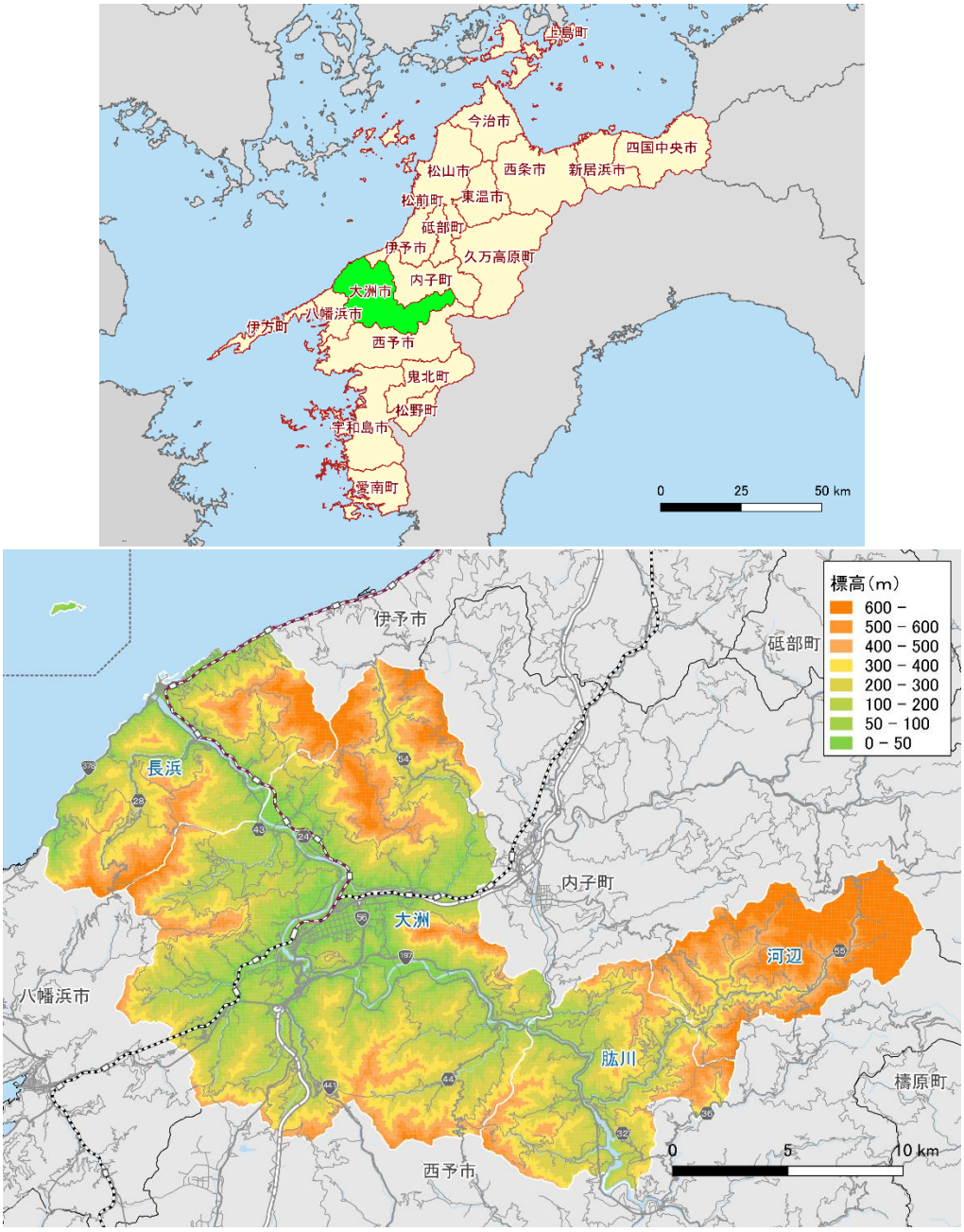
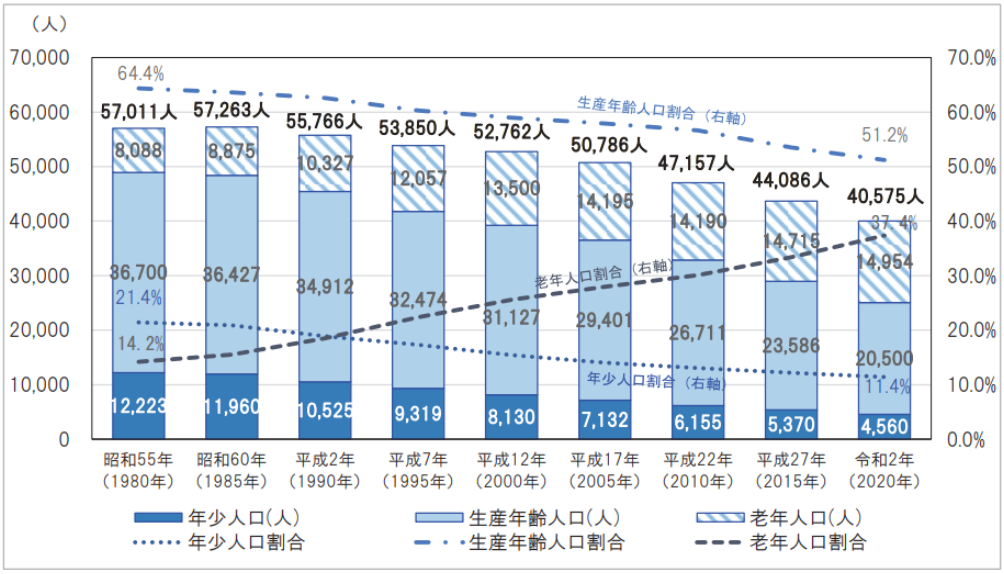


図 4 位置・地勢

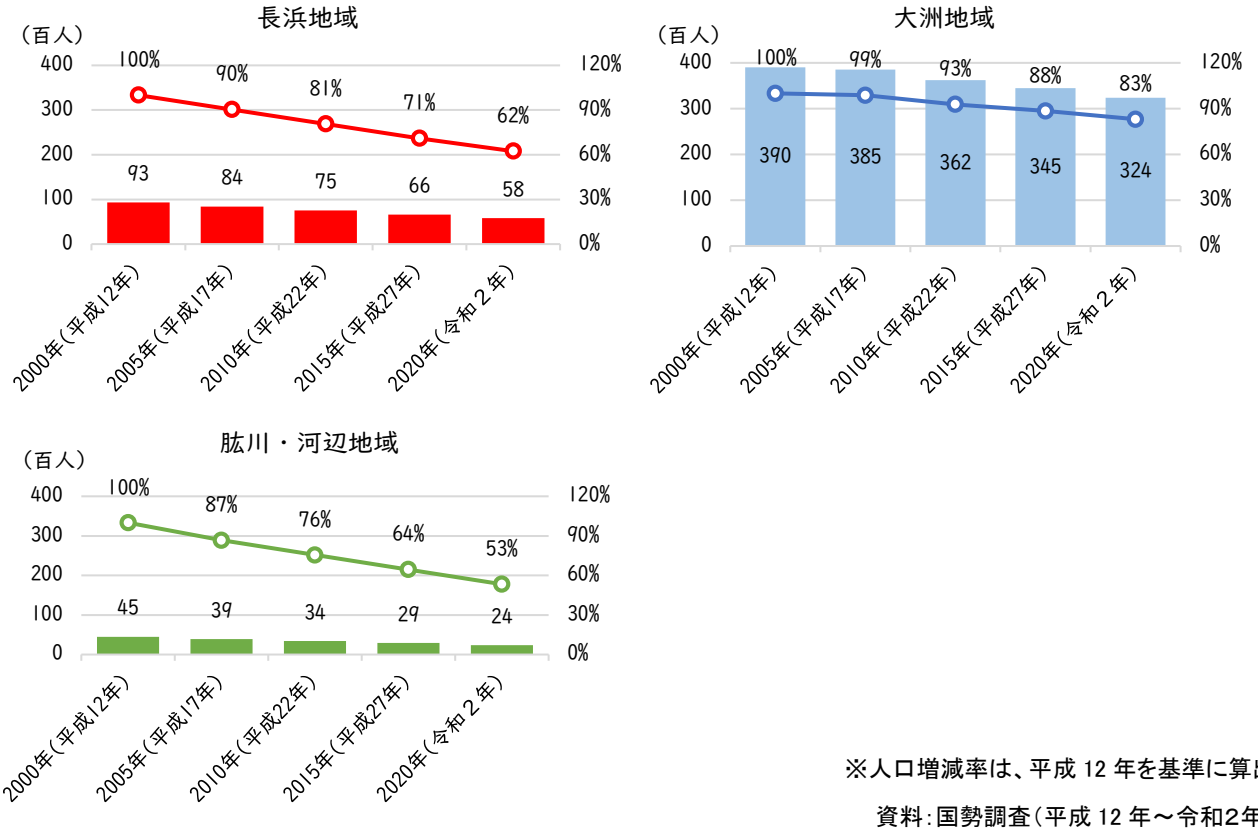
(2)　人口動態

- 2020 年の国勢調査では、0～14 歳の人口が 4,560 人、15～64 歳の人口が 20,500 人、65 歳以上が 14,954 人の総人口約4万人となっており、高齢化率は約 37%となっています。
- 人口の減少傾向が続いており、肱川・河辺地域では 2000 年と比較してほぼ半減しています。



資料：第2次大洲市総合計画後期基本計画

図 5　総人口と年齢 3 区分の人口の推移

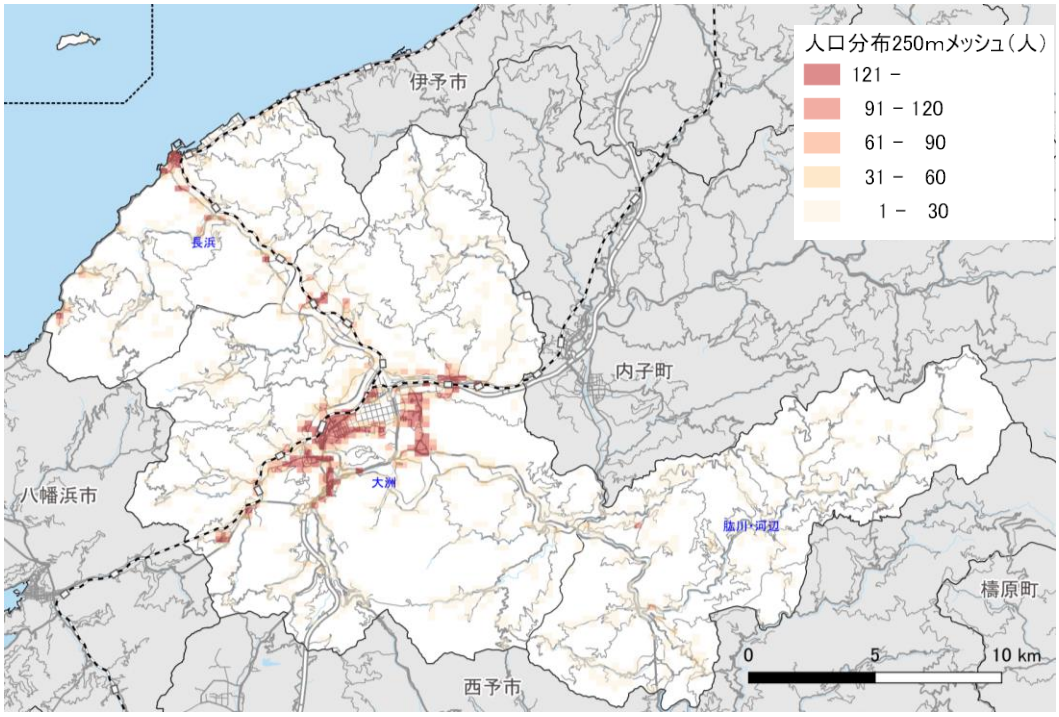


※人口増減率は、平成 12 年を基準に算出

資料：国勢調査（平成 12 年～令和2年）

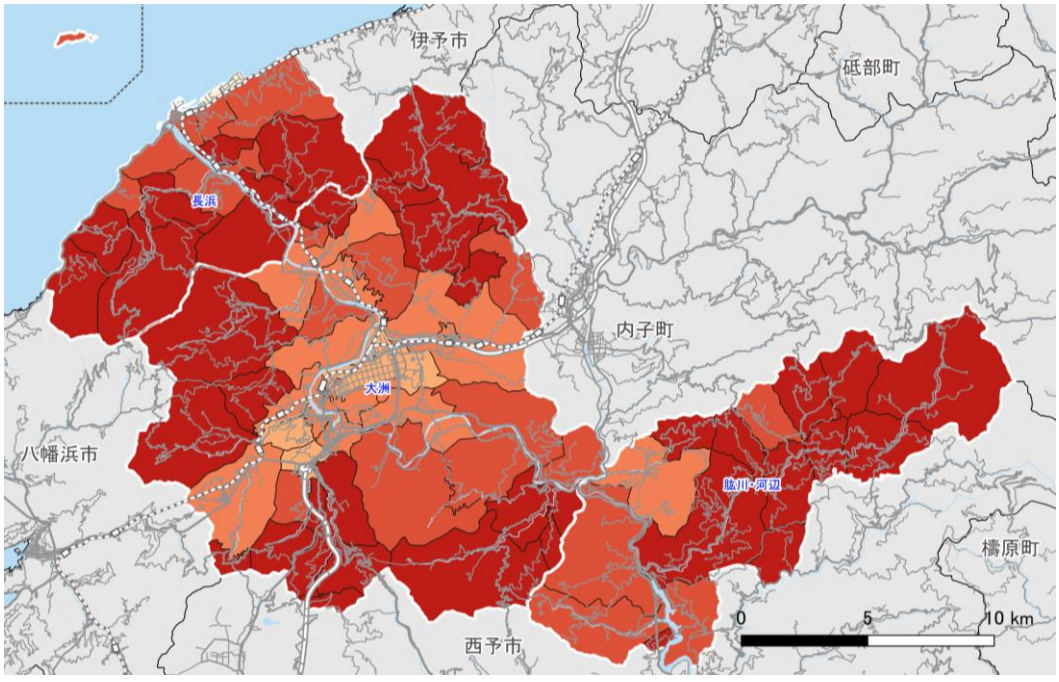
図 6　地域別人口の推移と人口増減率

- 国道 56 号･JR 予讃線沿線や肱川沿岸に人口が集中し、周辺部では、広範囲に薄く人口が分布しています。人口分布の傾向は 5 年前と大きな変化はみられません。
- 市の周辺部ではほとんどの地区で高齢化率が 30%以上となっていますが、市中心部では比較的低くなっています。



資料：令和2年国勢調査

図 7　人口の分布状況

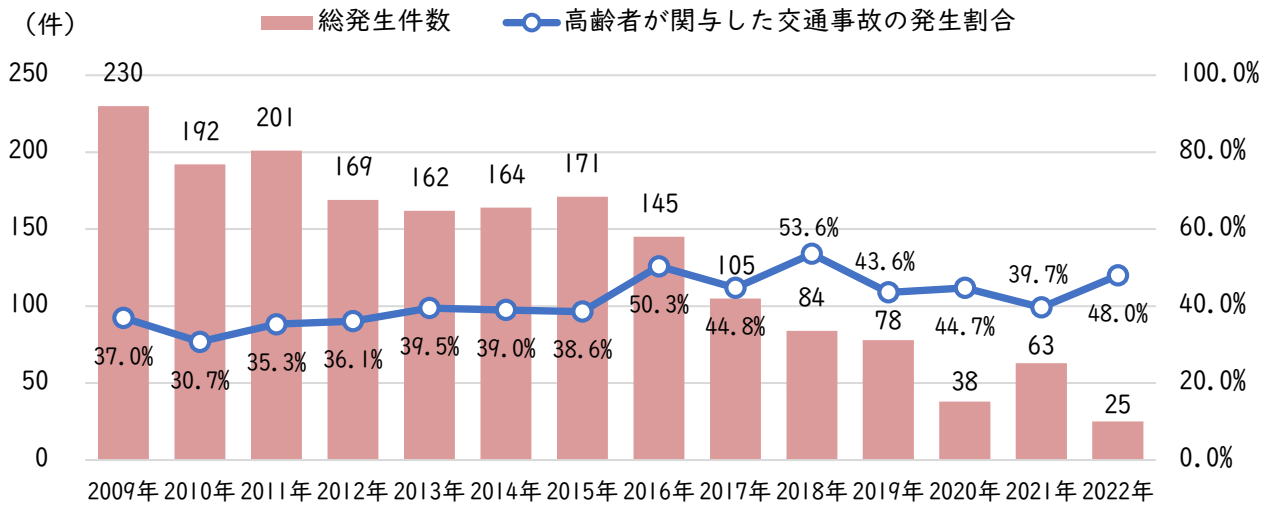


資料：令和2年国勢調査

図 8　町丁目・字別の高齢化率

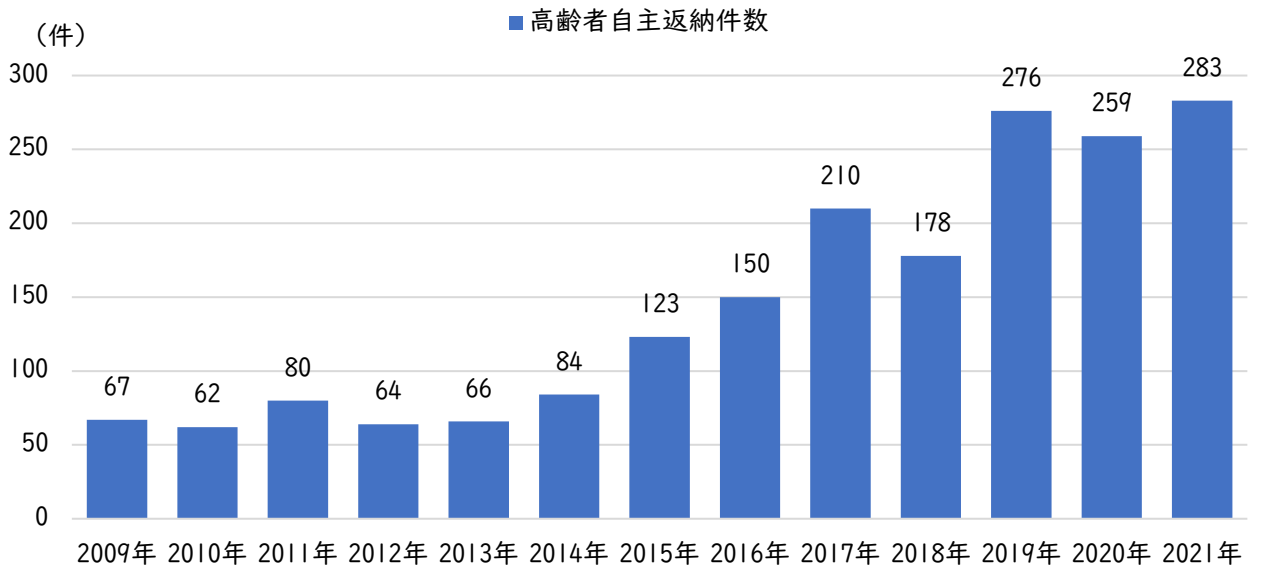
(3)　地域における自家用車の状況

- 近年、大洲市内における年間の交通事故発生件数が減少傾向となっている一方で、高齢者が関与した事故の発生割合は 2016 年度以降、40%～50%の間を行き来しています。
- 運転免許の返納件数は、若干の変動はあるものの 2013 年度以降、増加傾向となっています。



資料：大洲警察署

図 9　大洲市内における交通事故の年間発生件数と高齢者が関与した交通事故の発生割合の推移

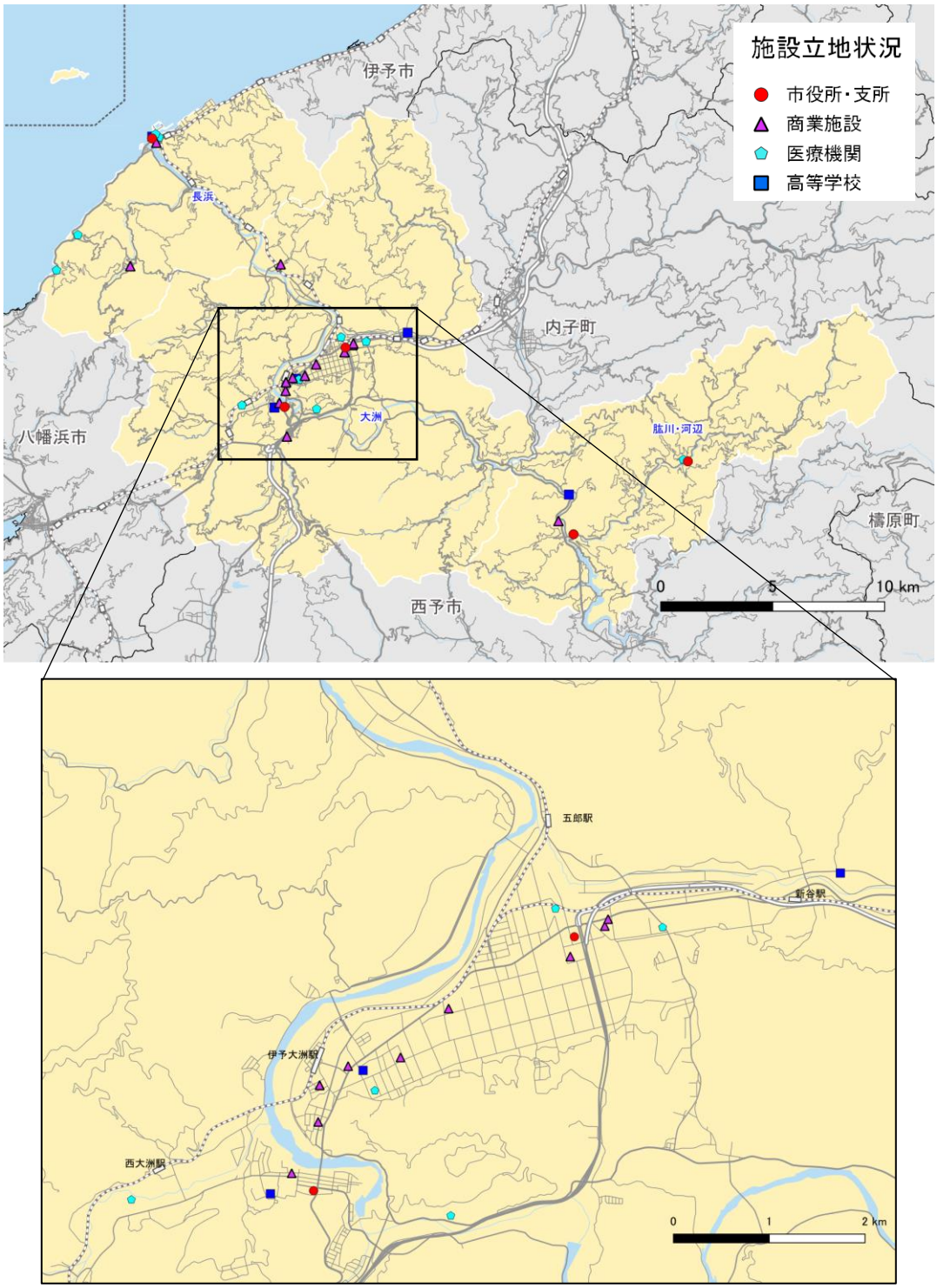


資料：大洲警察署

図 10　大洲警察署管内における高齢者の年間運転免許返納件数（大洲市・内子町）の推移

（4） 施設の立地状況

- 大洲地域は国道 56 号に施設が帯状に集積しています。
- 長浜地域や河辺地域は、地域の中心部に施設がおおむね集中していますが、肱川地域はやや分散して立地しています。
- 施設の立地状況は、青島の医療機関が無くなったほかは、ここ5年間で大きな変化はみられません。

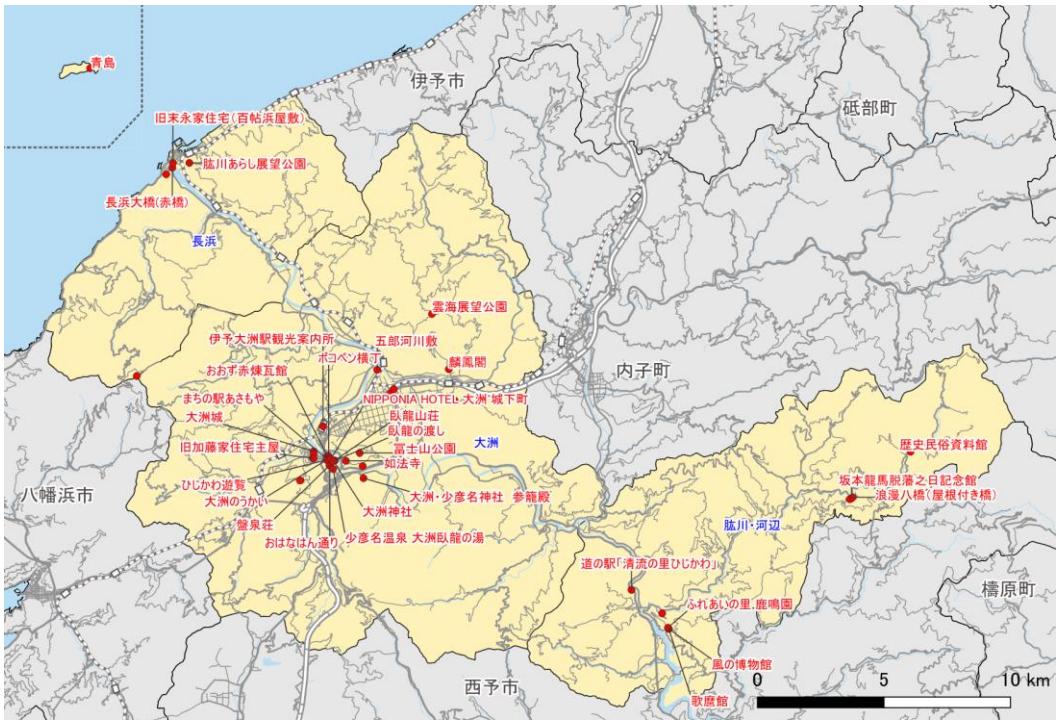


資料：i タウンページ（HP 版）

図 11 移動の目的地となる施設などの集積状況

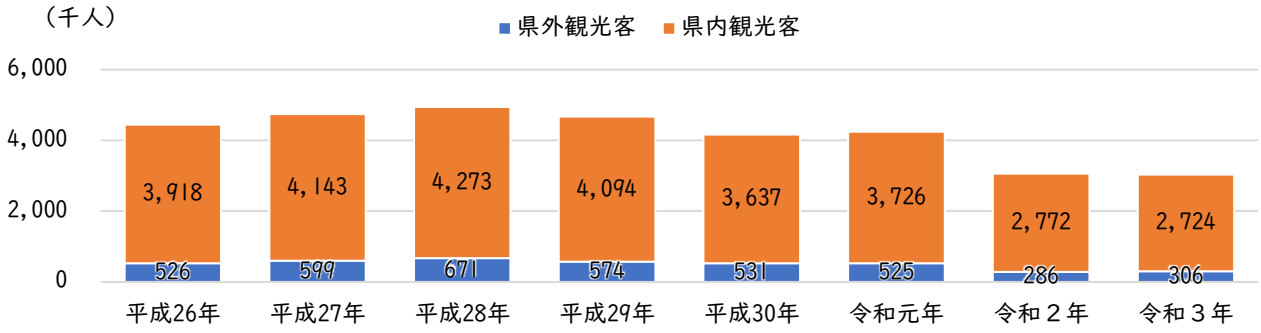
（5） 観光地の状況

- 大洲市は、大洲城下に広がる城下町の街並みから、伊予の小京都と呼ばれ、歴史的建造物が多く存在します。また、自然を活かした公園やキャンプ場などの施設も多く存在します。
- 観光客数は、西日本豪雨の影響は受けながらも増加傾向にありましたが、コロナ禍で大きく減少しており、県外観光客はコロナ禍前の約半分となっています。



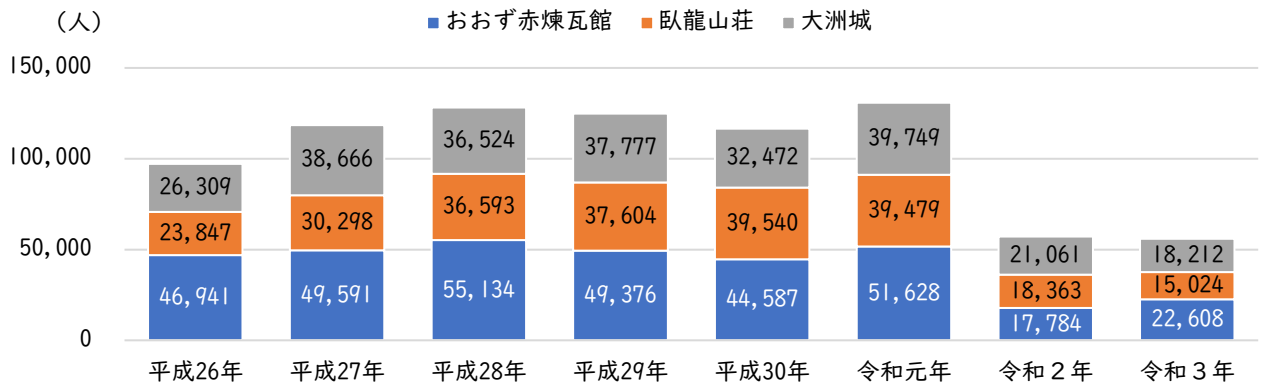
資料：大洲市公式観光情報ウェブサイト

図 12 観光施設の分布



資料：愛媛県

図 13 八幡浜・大洲圏域の観光客数の推移



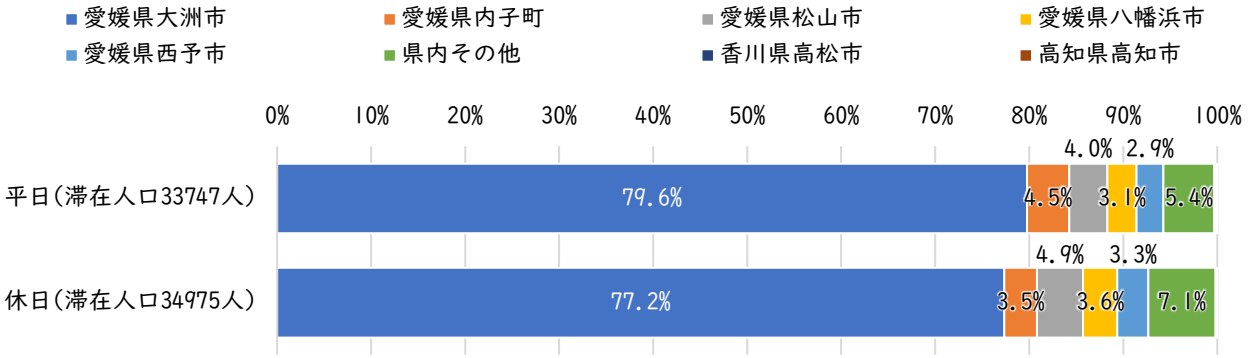
資料：大洲市

図 14　大洲市内の主要観光施設の利用者数の推移

2　移動の状況

（1）　地域内の滞在人口

➢　地域内の滞在人口では、大洲市内在住者が平日休日ともに 80%近くを占めており、その他の地域は数%ずつ程度となっています。特にほとんどが県内在住者で県外在住者はごくわずかです。

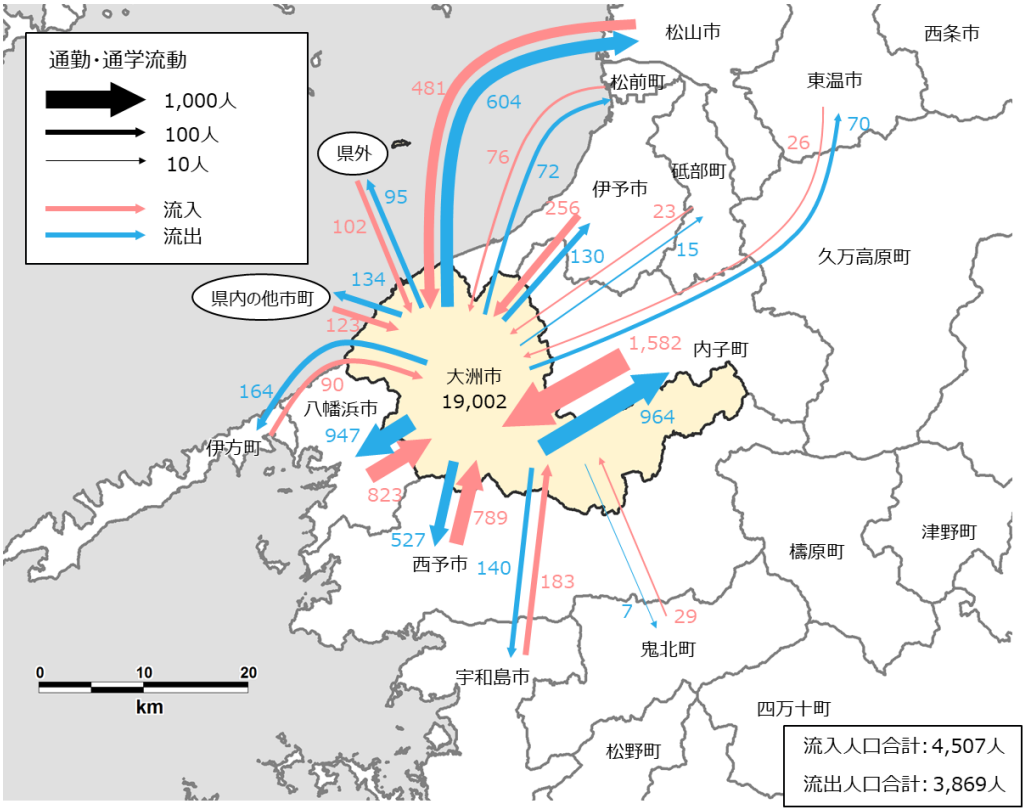


資料：RESAS より、ドコモ「モバイル空間統計」(2020 年 10 月の 14 時のデータを採用)

図 15　大洲市内に滞在している人の居住地分布

（2）　通勤通学流動

➢　隣接市町並びに松山市との結びつきが強くなっており、この傾向は 5 年前と大きく変わっていません。

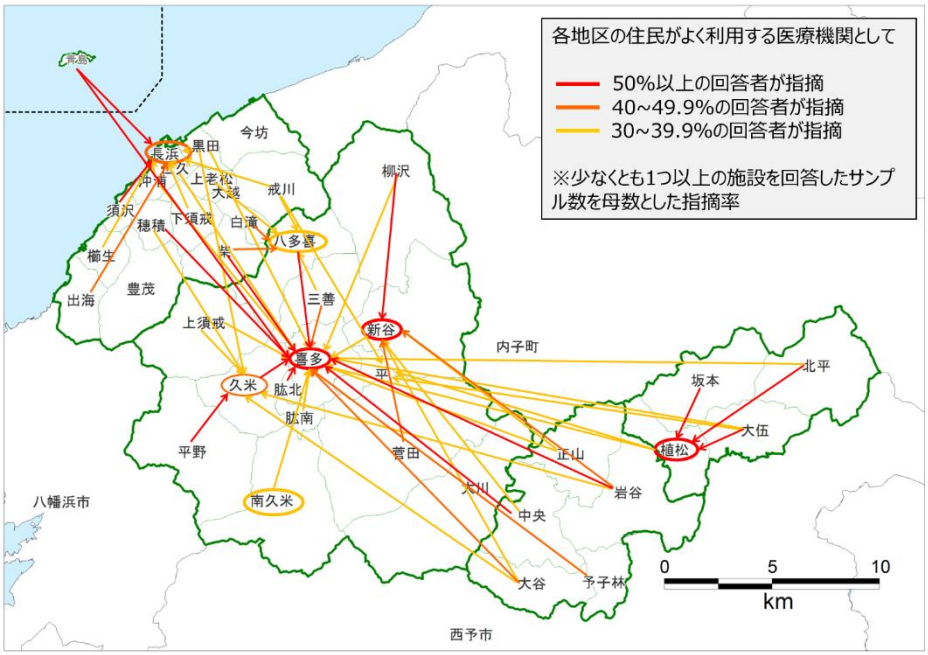


資料：令和2年国勢調査

図 16　通勤通学流動

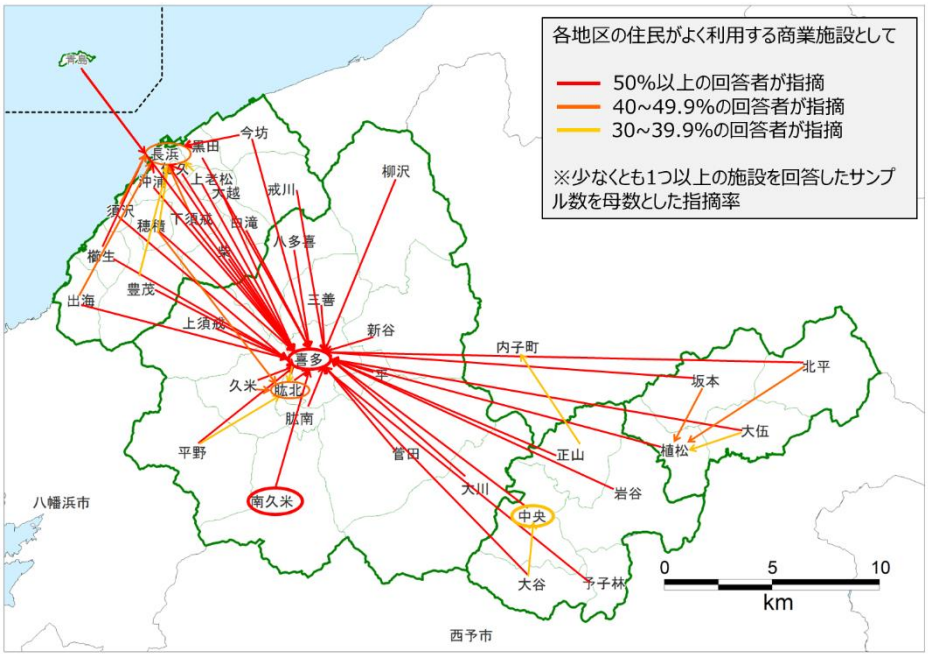
（3） 通院・買い物流動

- 通院については、肱川地域以外では地域の中心部の医療機関を利用すると回答した人が多いほか、全地域共通で大洲地域の久米・喜多・新谷地区の医療機関を利用すると回答した人が多くなっています。
- 買い物については、全地域共通で大洲地域の喜多地区の商業施設を利用すると回答した人が多くなっています。



資料：市民を対象とした大洲市の公共交通に関するアンケート調査（2017 年9月実施）／※調査結果より、回答割合が 30%以上の地区のみを表示

図 17 通院流動



資料：市民を対象とした大洲市の公共交通に関するアンケート調査（2017 年9月実施）／※調査結果より、回答割合が 30%以上の地区のみを表示

図 18 買い物流動

第3章 大洲市のまちづくりの方向性

Ⅰ 上位計画の整理

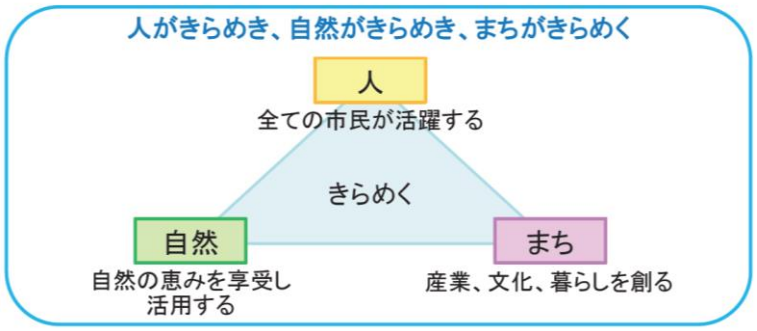
（1） 第２次大洲市総合計画（2022 年３月改訂）

●基本理念

人・自然・まちきらめく

子どもから大人まで、全ての人がこの地に住む幸せを実感してきらめき（活躍し）、自然の恵みを活かし、暮らしやすいまちを創りだす、新しい時代を拓くまちづくりを目指します。

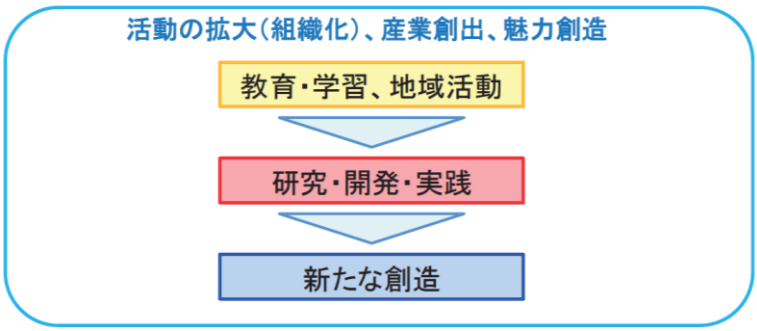
■「人・自然・まちきらめく」イメージ



知行創造

子どもから大人までの多様な学びを通して行動を起こし、新たに創造する「知行創造」（知識と行動から創造する）のまちづくりを目指します。

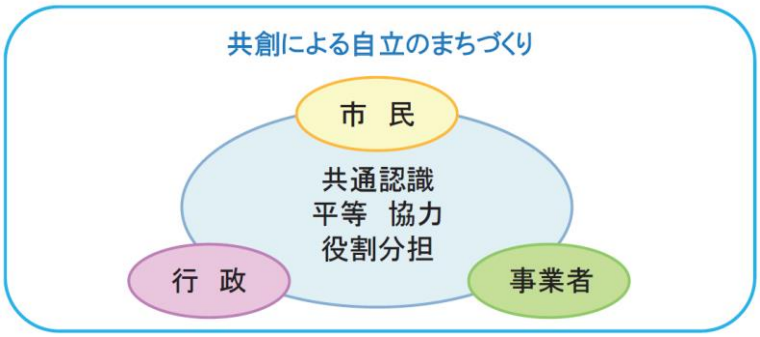
■「知行創造」イメージ



自立と共創

みんなが「市民総参加」の意識を持ち、地域の課題や目標を共通認識できるように努め、共創により自立したまちづくりを目指します。

■「自立と共創」イメージ



●将来像

主体的に学び実践を通して新たに創造する“知行創造”の精神の元、“自立と共創”のまちづくりに取り組み、豊かな自然に囲まれて暮らす市民一人一人が幸せを実感し、“きらめく”ことにより、本市全体が“きらめく”未来の姿を表しています。

きらめくおおず

～みんな輝く肱川流域のまち～

●土地利用構想

土地利用の理念

①肱川をはじめとした自然との共生

②文化的生活を営むための拠点の形成

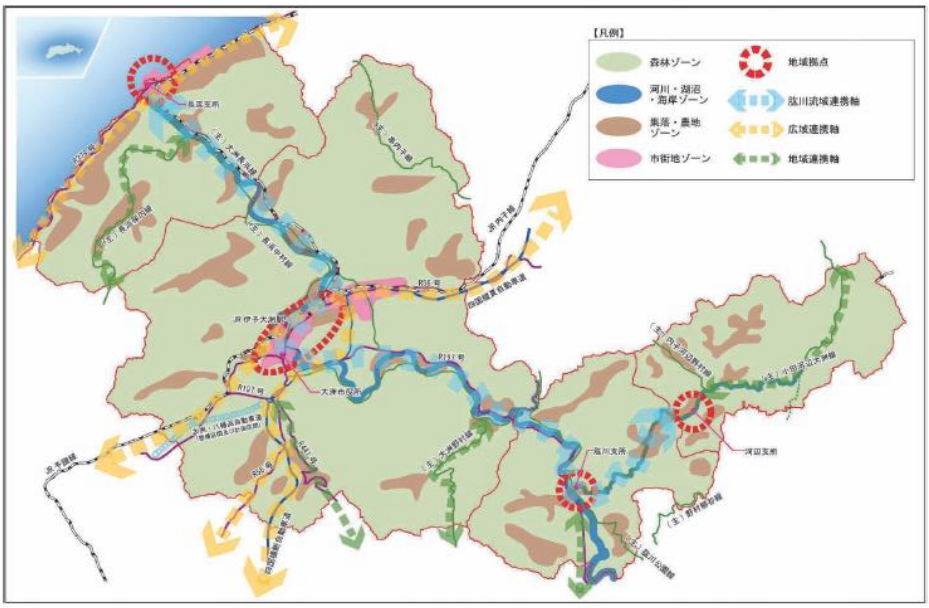
③人口減少に対応するコンパクトなまちづくり

地域拠点と軸

市役所や各支所の周辺を地域拠点と位置付け、市民の生活を支える拠点の構築を図ります。また、主要幹線道路や鉄道、河川を軸と位置付け、本市と他市町との連携及び地域間での連携強化を図ります。

地域拠点	①大洲地域拠点 対象：大洲市役所から大洲 IC までの市街地一帯	✓ 生産・商業・流通などの機能強化 ✓ 住環境の向上、防災機能の強化 ✓ 四国西南地域の玄関口にふさわしい市街地形成 ✓ 肱南地区から肱北地区にかけての中心市街地は、行政・文化機能と観光機能の充実、町並みの保存と活用、商店街の活性化
	②長浜地域拠点 対象：長浜支所周辺	✓ 行政・文化機能や公共施設などの維持・充実 ✓ 防災対策の強化、生活環境の整備 ✓ 商店街や身近な商業の維持対策 ✓ 長浜港を中心とする地域は、港湾施設の整備活用とともに海の流通拠点化と都市機能の強化
	③肱川地域拠点 対象：肱川支所周辺	✓ 行政・文化機能や公共施設などの維持・充実、防災対策の強化を図る複合公共施設の整備 ✓ 生活環境の整備 ✓ 道の駅の活性化と商店街の維持対策 ✓ 迅速な復興事業 ✓ 山鳥坂ダムの整備 ✓ ダム周辺における地域活性化策の推進
	④河辺地域拠点 対象：河辺支所周辺	✓ 行政・文化機能や公共施設などの維持・充実 ✓ 防災対策の強化、生活環境の整備 ✓ 河辺ふるさとの宿や周辺施設の利用促進と都市住民に提供できる特産品の開発などの地域活性化の推進
軸	①肱川流域連携軸	✓ 肱川及び河辺川に沿った4つの地域拠点を結ぶ連携軸：地域間の連携強化
	②広域連携軸	✓ 広域交通の骨格となる連携軸：市内外さらには県外との連携強化
	③地域連携軸	✓ 地域交通の骨格となる連携軸：周辺市町との連携や市内各地域との連携強化

土地利用構想図



●公共交通に関する施策の内容と数値目標（後期基本計画）

基本目標２　安心きらめくまちづくり

施策 11 高齢者福祉の充実	✓ 高齢者が不自由なく外出できるよう、デマンド型交通をはじめ老人福祉バスやスクールバス（住民利用）の運行など、地域の実情に応じた移動手段を構築 ✓ 交通結節点や市内中心部における接続などにも配慮した交通利便性の向上
主要施策３ 高齢者の自立した生活や社会参加の支援	

基本目標４　快適きらめくまちづくり

施策 17 交通・情報基盤の整備	**①公共交通の維持・確保** ✓ 幹線となる公共交通の維持･確保 ✓ 循環バスとの連携による交通利便性の向上 ✓ 交通空白地･交通不便地域の解消に向けた地域の実情に応じたデマンド型交通の導入検討 ✓ 島民生活の充実に向けた島航路の維持対策 **②公共交通の利用促進** ✓ 分かりやすい交通体系、利用しやすい環境整備 ✓ 自治会などとの連携による公共交通の利用促進
主要施策２ 公共交通網の充実	

数値目標	項目	単位	現況		目標（R8）
	循環バスの利用者数	人/年	54,799	R1	70,000
	離島航路利用者数	人/年	5,135	R1	5,135
	デマンド型交通の平均利用者数	人/便	1.1	R2	1.5
	公共交通圏の人口割合	%	83	R2	85

2　関連計画の整理

（1）　第２期大洲市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2021 年３月策定）

●基本目標と施策の体系

基本目標１　ブランド・魅力を活かした「しごと・ひとの流れ」づくり

1　農林水産業の進行
2　商工業の振興
3　観光の振興
4　移住･定住の促進

基本目標２　次世代を担う「ひと」を生み育てる「まち」づくり

1　出会い･結婚･出産の支援
2　子育て支援の充実
3　教育の振興
4　女性の活躍促進

基本目標３　安心して暮らし続けることができる「まち」づくり

1　安全･安心な暮らしの確保
2　人口減少社会への対応

●公共交通に関する施策の内容と数値目標

基本目標３　安心して暮らし続けることができる「まち」づくり

基本目標３ 基本的方向		✓　都市基盤（インフラ）や公共施設の維持管理･ストック活用を図るとともに、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方に基づき、各地域の拠点機能とこれらを結ぶネットワークの強化を図り、暮らしに必要なサービスの提供に努めます。
施策２ 人口減少への対応	施策の内容	✓　立地適正化計画及び地域公共交通網計画に基づき居住地域や都市機能の立地適正化と中心部や各拠点を結ぶ交通ネットワークの強化を図る。
	取組内容	✓　立地適正化計画に基づくコンパクトシティの実現 ✓　地域公共交通網形成計画に基づく持続可能な交通体系の構築 ✓　小さな拠点づくりの推進

数値目標	現状 （2017 年（平成 29 年））	目標 （2024 年（令和６年））
公共交通圏の人口割合（%）	78.3	83※1

※1 地域公共交通網形成計画における 2022（令和 4）年の目標値 82.2%を踏まえ、2024（令和 6）年の目標値を 83%とする。

（2）　大洲市都市計画マスタープラン（2020 年 3 月策定）

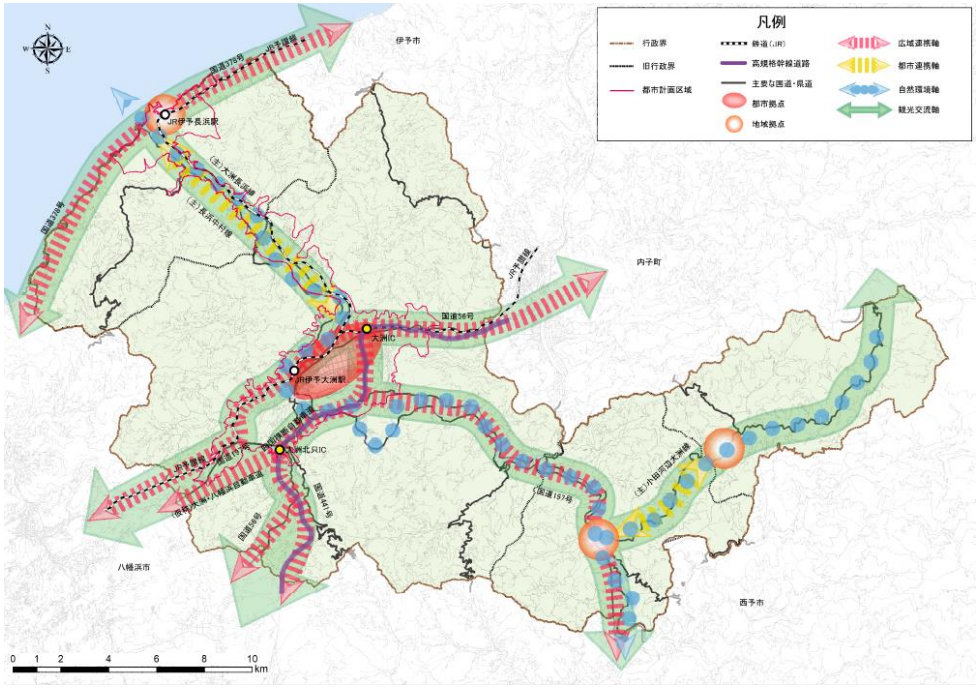
●将来都市像

清流肱川が結ぶ　ひと・自然・まちがきらめく　魅力創造都市　大洲

●都市づくりの目標

〇安全・安心のまちづくり　〇快適性・利便性のまちづくり　〇個性・魅力のまちづくり

●将来都市構造図



●公共交通に関する施策の内容と数値目標

鉄道	✓一定便数の確保、乗り継ぎ強化等による利便性の向上 ✓鉄道高速化に対応した施設の充実 ✓主要な鉄道駅の周辺市街地や駅前広場等の整備拡充 ✓JR 伊予大洲駅:歩行動線による誘客機能の向上 ✓列車運行やイベント列車の増便の促進、乗り継ぎ強化 ✓バリアフリー、ユニバーサルデザインに配慮した駅舎等連施設の整備
バス	✓定時性の確保、各種交通機関との乗り継ぎ強化、路線の維持活性化、バスターミナル等の交通施設の充実 ✓中心部、幹線及び支線がそれぞれの役割を担った円滑な乗継等の相互連携強化、ノンステップバスやデマンド型交通の導入促進 ✓自治会等との連携・協働により、実情を踏まえた支線の整備・見直し、適正なサービス水準や公平な行政負担の仕組みづくり
航路	✓長浜港を発着する離島航路の維持
複合	✓山間地域等、地域を限定したうえで、持続可能なサービスの提供の検討

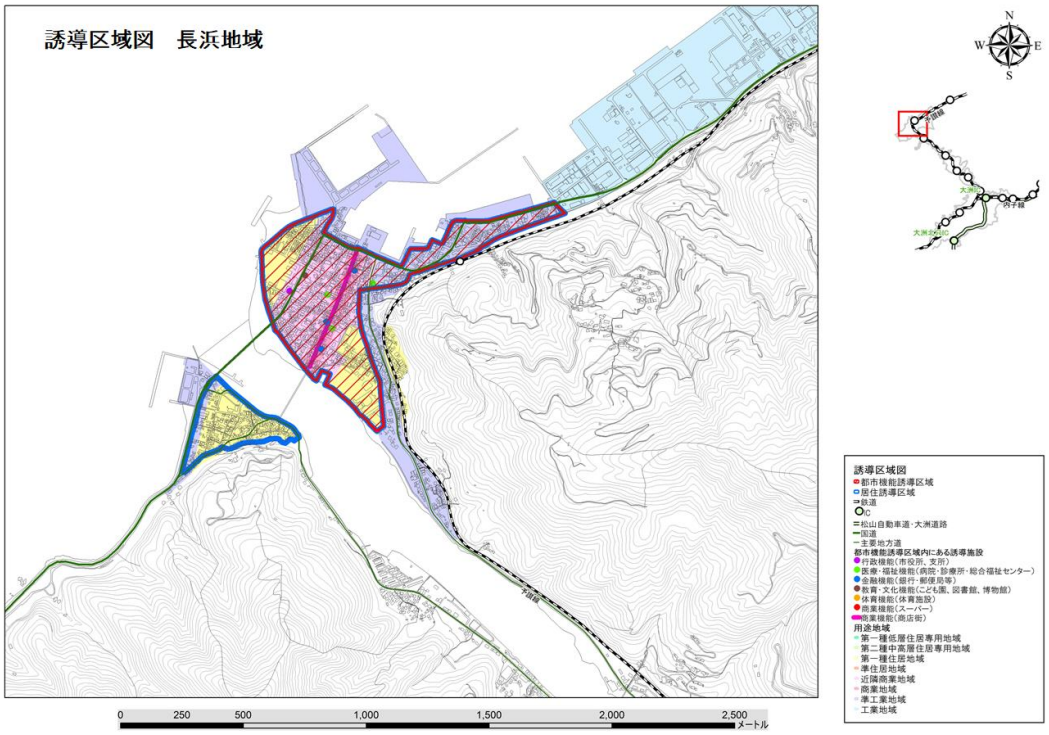
（3）　大洲市立地適正化計画（2020 年 10 月策定）

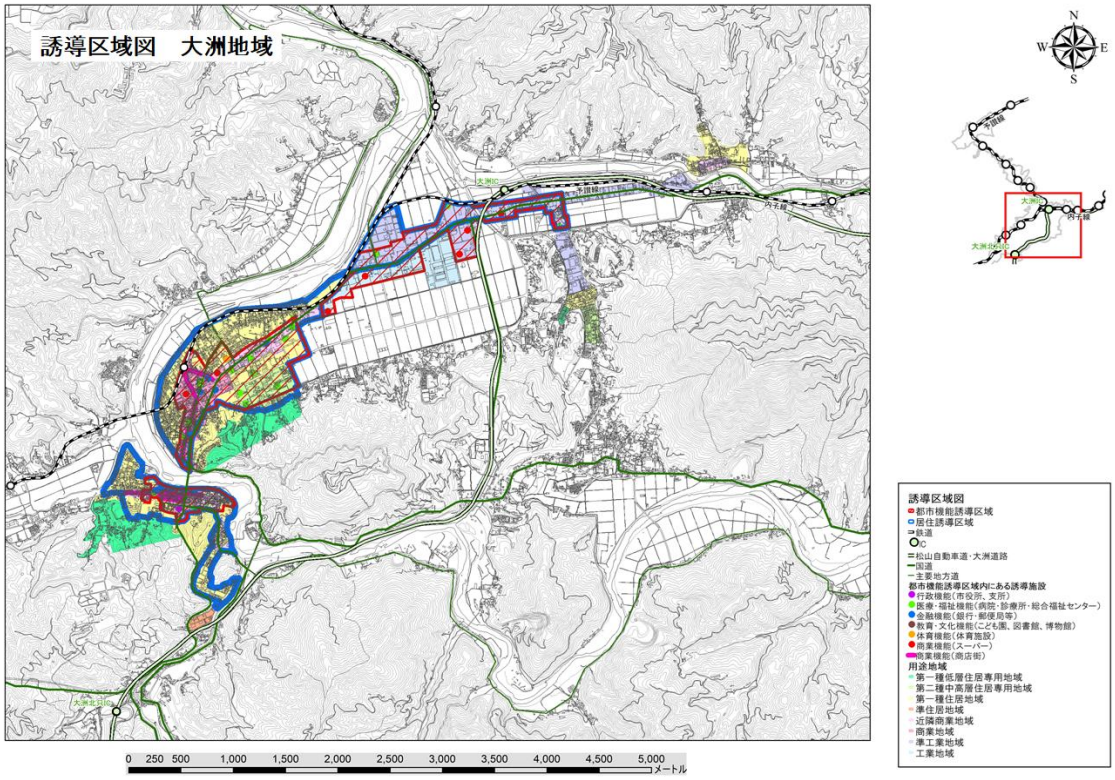
●立地適正化計画とは

居住機能や様々な都市機能の誘導により都市全体を見渡したマスタープラン

●都市機能誘導区域と居住誘導区域

都市機能：行政、商業、医療・福祉、金融、教育・文化、体育等





（4）　その他関連計画

表 1　関連計画の内容

分野	計画名・策定年月	内容抜粋
観光	大洲市観光まちづくり 戦略ビジョン ＜2022 年３月策定＞	主要事業 (1)地域DMOの形成・確立・運営 (2)旧城下町エリアの町並みの保全と活用 (3)SDGsへの貢献とデジタルシフトへの対応 (4)周辺エリア（長浜・肱川・河辺）への波及
福祉	大洲市障がい者計画 （第５次） ＜2020 年３月策定＞	1 安全・安心な生活環境の整備 (2)移動しやすい環境の整備等 ア　公共交通機関のバリアフリー化を推進 イ　障がい者の特性に配慮した案内表示や情報提供の充実を推進 ウ　福祉タクシー車両等の普及促進
	大洲市障がい福祉計画（第６期） 大洲市障がい児福祉計画（第２期） ＜2021 年３月策定＞	1 計画の基本的な考え方 (1)地域における生活の維持及び継続の推進 地域生活支援拠点等の機能の充実を進めるとともに、日中サービス支援型共同生活援助等のサービスを踏まえた地域移行の検討を進めます。
	大洲市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画（第８期） ＜2021 年３月策定＞	２在宅福祉事業 (4)外出支援事業 （肱川・河辺支所管内限定事業） 全体的な利用実績は減少傾向にありますが、支援を必要している方が継続して利用できるよう、各種計画の進捗状況を勘案しながら事業を継続していきます。
交通	愛媛県で取り組む利用促進策 （概要） ＜2020年９月策定＞	・地域内交通における支線の見直し（５年以内） ・サイクルトレインの運行（令和２年度） ・観光列車「伊予灘ものがたり」運行関連事業（令和２年度） ※実施主体に大洲市が含まれるもののみ抜粋

3　大洲市地域公共交通網形成計画の取組状況

- 8つの評価指標のうち、達成に至ったものは4つに留まっています。
- 未達成の理由としては、主に新型コロナウィルス感染症の影響が挙げられます。

表 2　大洲市地域公共交通網形成計画の評価指標の達成状況

目標	評価指標	現状値	目標値	実績値	達成状況
目標 1-1 市民の日常生活を支える公共交通サービスの実現	評価指標① 市民 1 人あたりの公共交通の年間利用回数	大洲地域 3.3 回/年	4.2 回/年	2.5 回/年	未達成
		長浜地域 6.4 回/年	7.4 回/年	6.1 回/年	
		肱川地域 6.3 回/年	7.3 回/年	2.6 回/年	
		河辺地域 11.2 回/年	12.1 回/年	9.1 回/年	
	評価指標② 公共交通圏※の人口割合	78.3%	82.2%	84.5%	達成
目標 1-2 はじめての人でも気軽に使える利用環境の整備	評価指標③ 交通結節点やバス停の周辺環境の整備件数	1 件	計 3 件	計 2 件	未達成
	評価指標④ 情報提供に関する取り組みの実施件数	0 件	計 3 件	計 12 件	達成
目標 2-1 公共交通を守り育てる意識の醸成	評価指標⑤ モビリティ・マネジメント及び利用促進活動の実施回数	1 件/年	2 件/年	0.2 件/年	未達成
	評価指標⑥ 地域主体による移動手段確保に関する出前講座の実施件数	0 件	3 件	29 件	達成
目標 2-2 関係者間の連携強化	評価指標⑦ 沿線施設との連携件数	5 件	計 5 件	計 7 件	達成
	評価指標⑧ 地域公共交通活性化協議会の実施回数	4 回/年	4 回/年	1.6 回/年	未達成

※公共交通圏：駅から 800m、バス停から 300m、区域運行の移動手段の場合は対象地域

第4章 公共交通を取り巻く現状

1 公共交通の現状整理

(1) 大洲市の公共交通の全体像

- 市内には、民間路線バスのほか、デマンド型交通やスクールバス(住民利用)などの様々な交通が運行しています。
- 各地域の中心から、放射状に公共交通網が形成されています。
- 現計画の策定時から、デマンド型交通の導入が市内各地区で進められています。

図 19 大洲市内の公共交通網

➢

図 20　運行頻度

➢

※公共交通圏：駅から 800m、バス停から 300m、区域運行の移動手段の場合は対象地域

図 21　公共交通圏

表 3　各公共交通のサービス水準の現状

種別		運行回数	運営主体	備考
鉄道	JR 予讃線（内子経由）	27.0	四国旅客鉄道(株)	
	JR 予讃線（伊予灘経由）	9.0	四国旅客鉄道(株)	
路線バス	三崎・大洲～松山（特急）	3.0	伊予鉄道(株)	
	宇和島・大洲～松山（特急・急行）	16.0	宇和島自動車(株)	
	八幡浜～松山空港	4.0	(株)肱南観光バス	
	八幡浜～長浜	11.0	伊予鉄南予バス(株)	
	鹿野川～大洲	4.0	宇和島自動車(株)	
	野村～大洲	1.0	宇和島自動車(株)	
	磯崎～長浜	8.0	伊予鉄南予バス(株)	
	循環バスぐるりんおおず	11.0	伊予鉄南予バス(株)	
	南久米～大洲・西大洲（デマンド型・週２日）	0.6	(有)安全タクシー	
	上須戒・高山～大洲・中村（デマンド型・週２日）	0.6	宇和島ハイヤー(株)	
	柳沢・恋木地区～新谷地区～大洲（デマンド型・週２日）	0.6	宇和島自動車(株) (有)安全タクシー 宇和島ハイヤー(株)	曜日・時間で変更
市営バス	河辺～鹿野川	4.0	大洲市	
	豊茂～長浜（デマンド型・週２日）	0.6	大洲市	
	上須戒～中村・田口（デマンド型・週２日）	0.6	大洲市	
	大成・予子林～鹿野川	2.0	大洲市	無償
	大成～植松	0.5	大洲市	無償
福祉バス	福祉バス（平野・大川）（週２日）	0.4	大洲市	無償
	健康行バス（肱川地域）（週２日）	0.6	大洲市	無償
	外出支援サービス「あい愛」	1.0	大洲市	無償
ｽｸｰﾙバス住民利用	菅田・大川地区空時間利用実証運行	0.2	大洲市	無償
	正山きぼう号（中居谷～鳥首）	2.5	大洲市	無償
	正山ゆめ号（中居谷～鹿野川）	2.0	大洲市	無償
	あおぞら号（白石（森）～鹿野川）	3.0	大洲市	無償
	予子林号（予子林～鹿野川）	2.0	大洲市	無償
	河辺１号（用の山～植松）	3.0	大洲市	無償
	河辺２号（川上・大成～植松）	3.0	大洲市	無償
航路	青島～長浜	2.0	青島海運㈲	

※運行回数については、片道を 0.5 回として、平日の運行回数を記載

※2022 年 10 月時点

（2） 鉄道

- 内陸部を運行する JR 予讃線・内子線は特急・普通列車が運行し、都市間の移動を担っています。
- 伊予灘沿岸を運行する JR 予讃線（愛ある伊予灘線）は、伊予灘の景観を活かした観光列車「伊予灘ものがたり」が運行しています。
- 利用者数は減少傾向にあり、最近では西日本豪雨や新型コロナウィルス感染症の影響で落ち込み幅が大きくなっています。

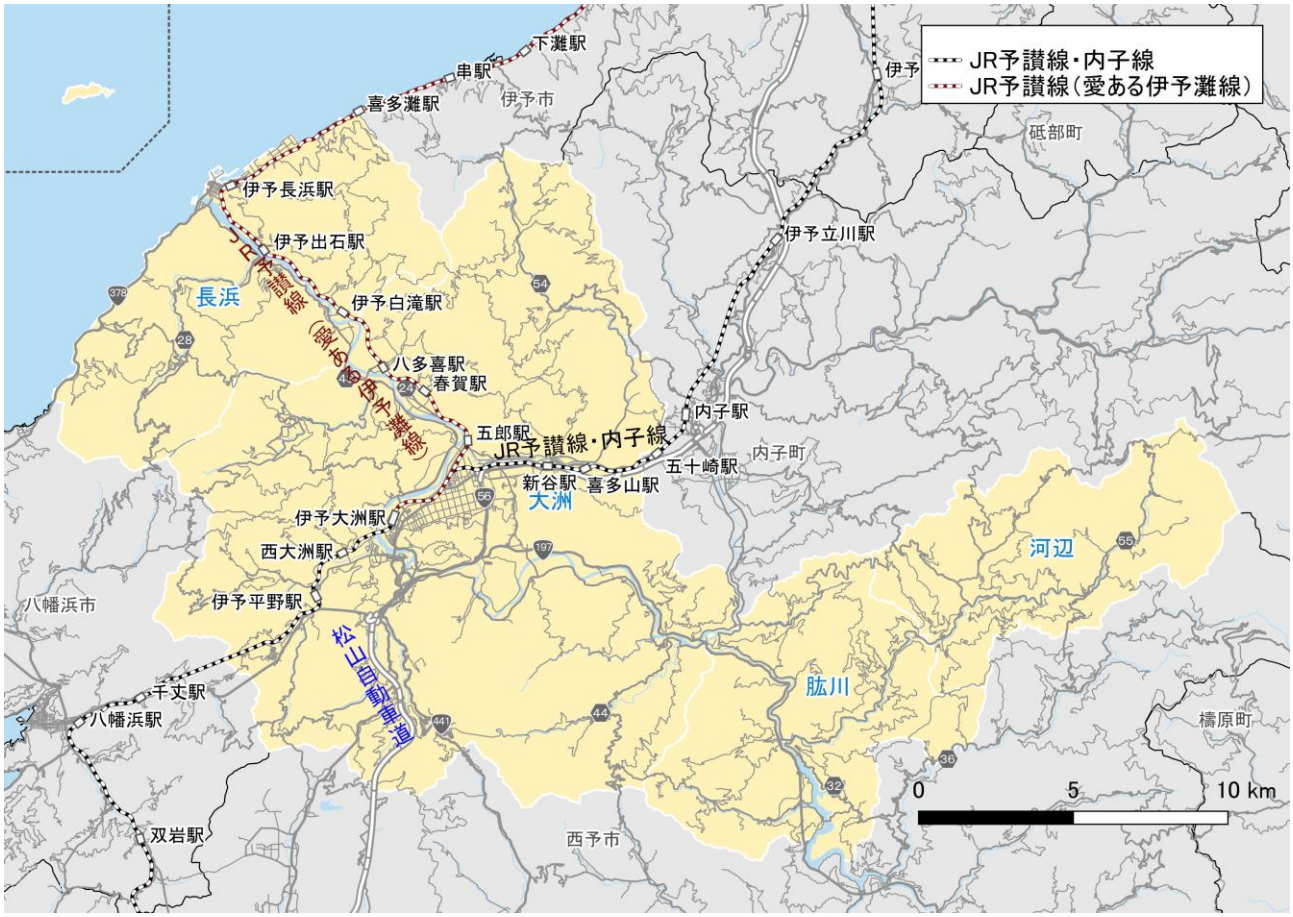
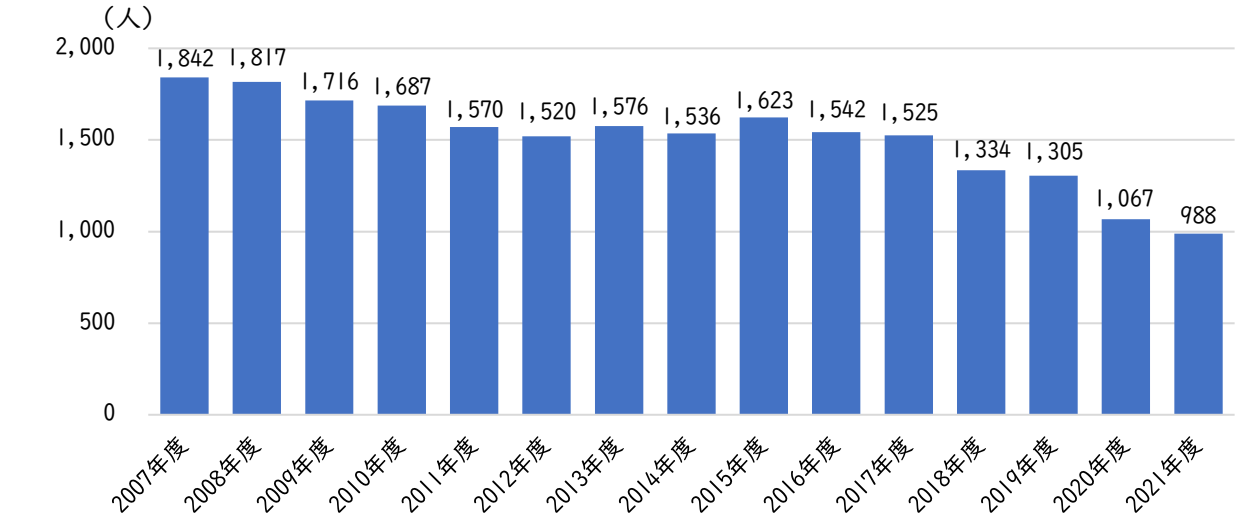


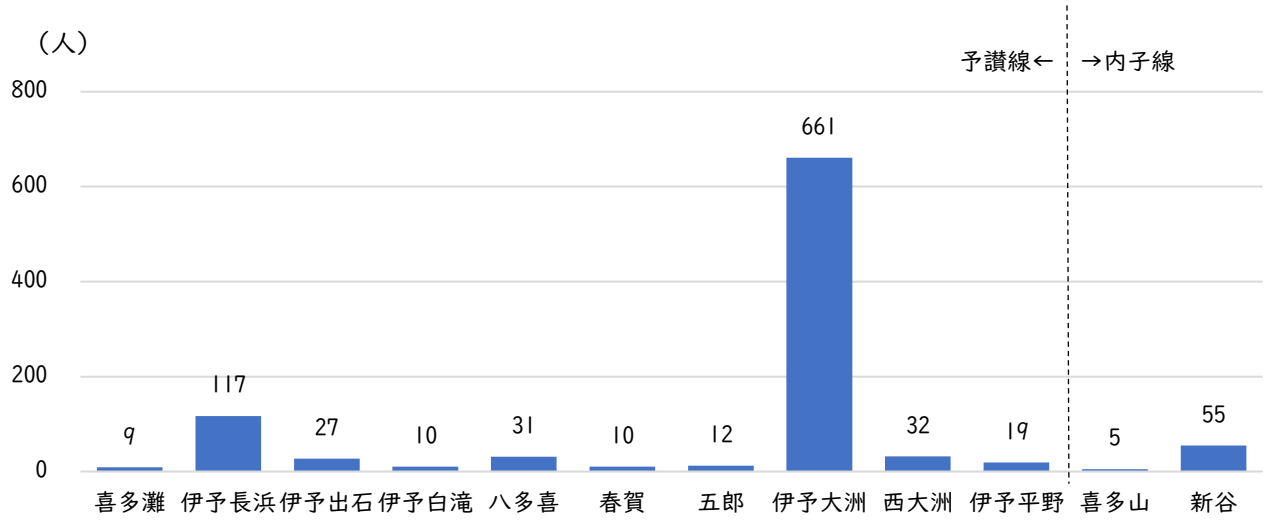
図 22 鉄道路線網

表 4 鉄道路線のサービス内容

	JR 予讃線（愛ある伊予灘線）	JR 予讃線・内子線
起点～経由地～終点	向井原駅～伊予長浜駅～伊予大洲駅	高松駅～松山駅・内子駅～宇和島駅
うち市内区間	喜多灘駅～伊予長浜駅～伊予大洲駅	喜多山駅～伊予大洲駅～伊予平野駅
運行本数	下り 9 本／上り 9 本	下り 28 本(16 本)／上り 26 本(16 本)
所要時間(普通列車)	向井原駅～伊予大洲駅間 約 1 時間	松山駅～伊予大洲駅間 約 1 時間 10 分

※運行本数のうち、( )内は特急列車の運行本数





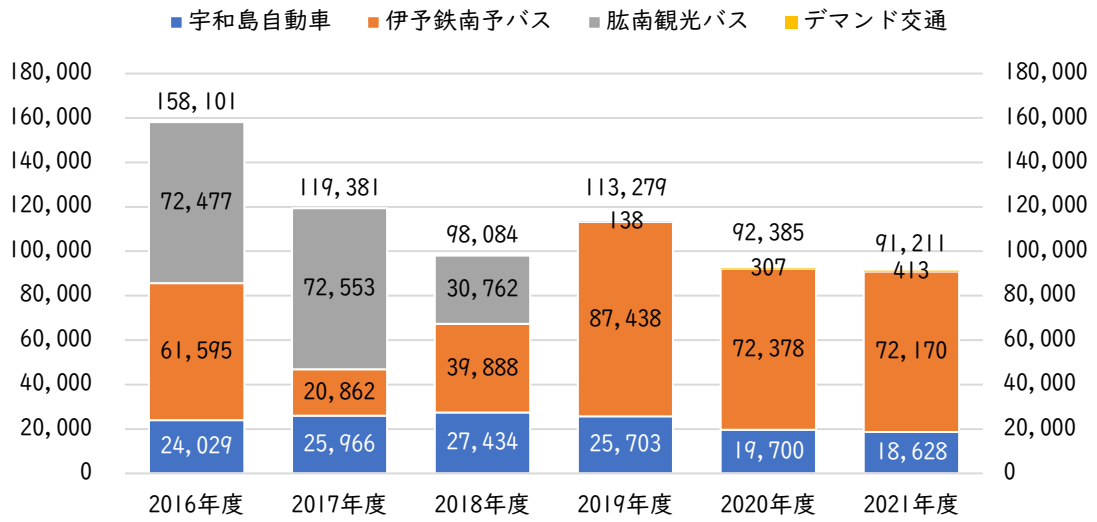
資料：JR 四国、国土数値情報

図 23　市内にある駅の 1 日あたり乗車人数の推移（上）と 2021 年度における駅別の 1 日あたりの乗車人数の内訳（下）

（3）　民間路線バス

- 宇和島自動車、伊予鉄南予バスが市内の各地を結んでおり、伊予鉄道や宇和島自動車、肱南観光バスが松山市街地や空港方面との広域路線を担っています。
- ぐるりんおおずは、2018 年度の運行休止後、2019 年度から伊予鉄南予バスが引き継いで運行しています。
- 利用者数は減少傾向にあり、2020 年度以降は新型コロナウィルス感染症の影響で落ち込み幅が大きくなっています。
- 大洲地域の福祉バスの一部路線がデマンド型交通に転換され、2地区で運行されています。

図 24　大洲市内の民間路線バスの路線網



資料：各運行事業者

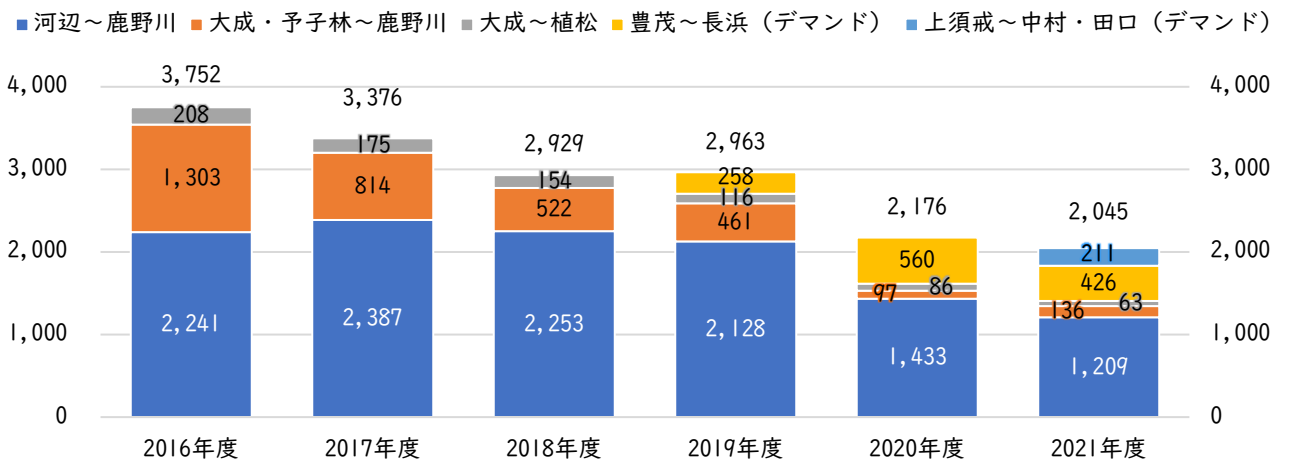
※集計対象：宇和島自動車（大洲病院～鹿野川線、大洲～宇和島線、野村～大洲線）、伊予鉄南予バス（八幡浜・長浜線、磯崎線、ぐるりんおおず）、肱南観光バス（ぐるりんおおず）、安全タクシー・宇和島ハイヤーのデマンド型交通

図 25　民間バス路線（広域除く）の年間利用者数の推移

（4）　市営バス

- 定時定路線の 3 路線のほか、デマン型交通の 2 路線が運行されています。デマンド型交通の 2 路線は、大洲地域、長浜地域の福祉バスやスクールバス（住民利用）の一部路線が転換されたものです。
- 利用者数は年々減少傾向にあり、特に新型コロナウィルス感染症により大きく落ち込んでいます。

図 26　大洲市内の市営バスの路線網



資料：大洲市

図 27　市営バスの年間利用者数の推移

(5)　福祉バス

- 民間路線バスが廃止になり、移動が困難な地区の移動手段を確保するために無償の福祉バスが運行しています。
- 大洲地域、肱川・河辺地域で運行されており、大洲地域では一部がデマンド型交通（路線バス、市営バス）に転換されています。
- 利用者数は年々減少傾向にあり、2021 年度の利用者数は 2016 年度の半分以下まで落ち込んでいます。その要因の一部にはデマンド型交通への転換も含まれます。

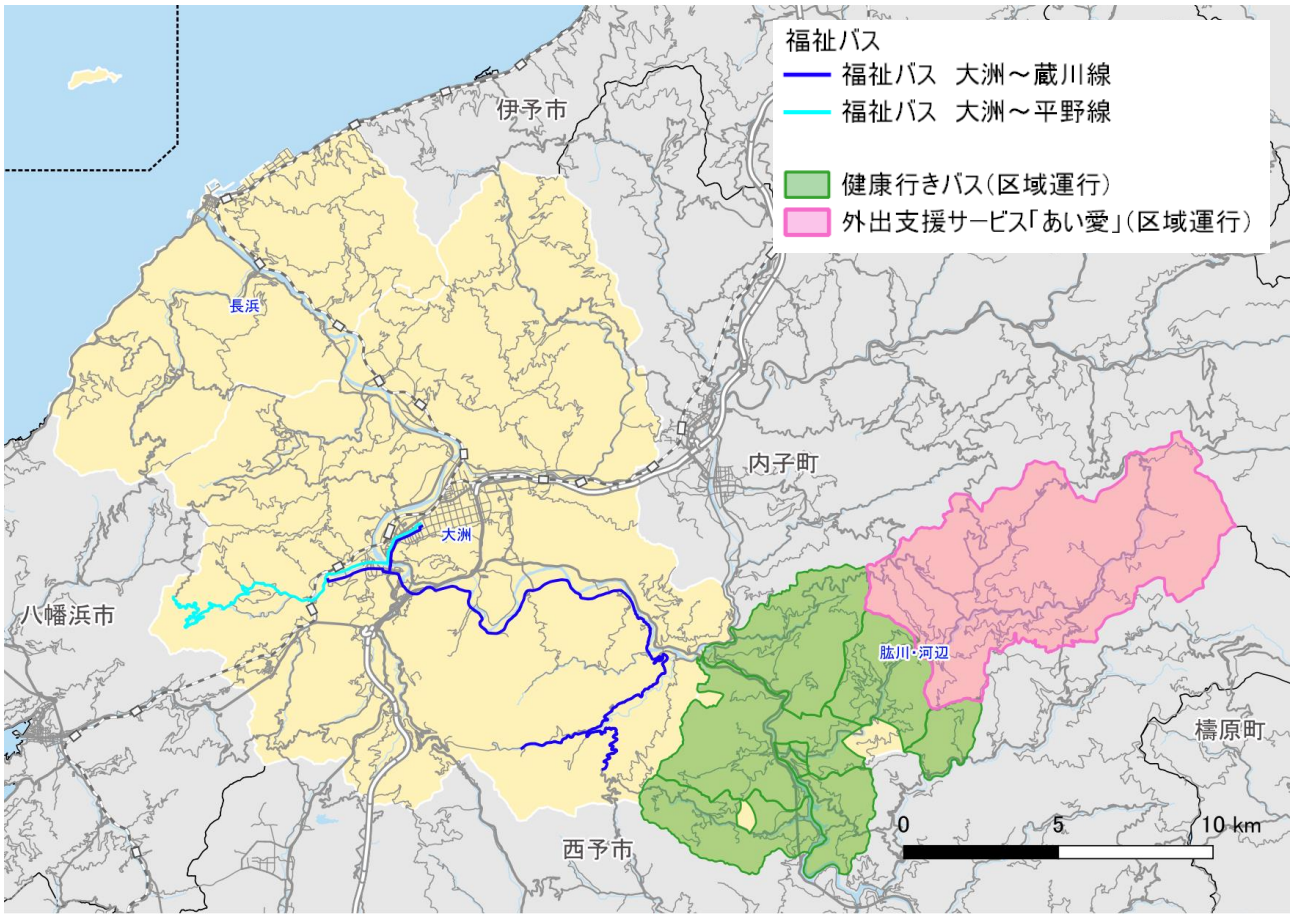
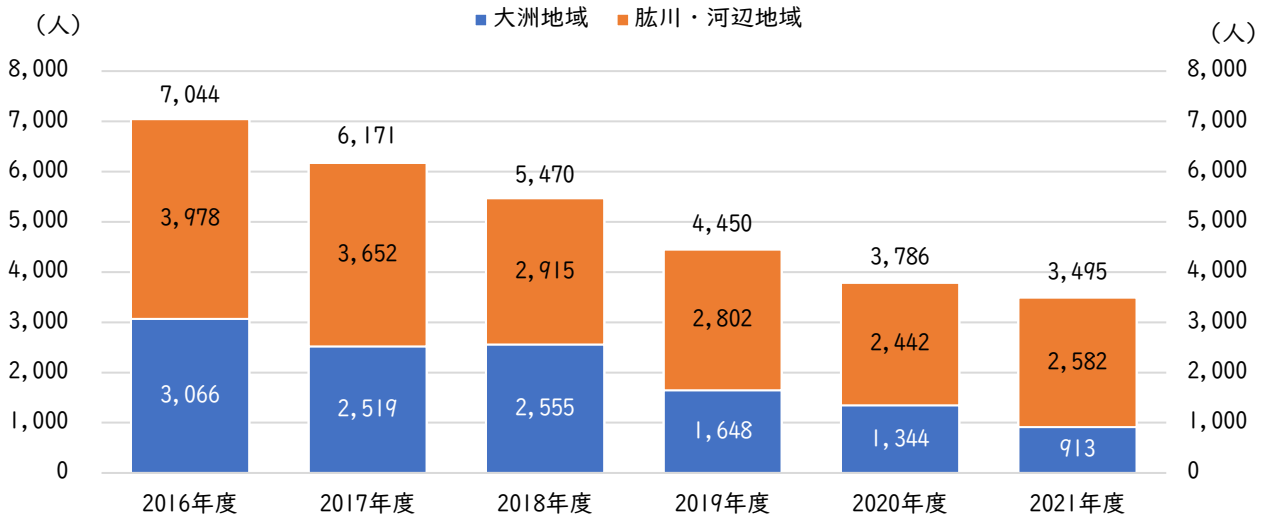


図 28　大洲市内の福祉バスの路線網



資料：大洲市

図 29　福祉バスの年間利用者数の推移

（6）　スクールバス（住民利用）

- 路線バスが廃止になった地域や、福祉バスでは対応できなかった地域を一般の人も利用できるスクールバスが運行しています。
- 市内各地域で運行されており、長浜地域では一部がデマンド型交通（市営バス）に転換されています。
- 利用者数は年々減少傾向にあり、2021 年度の利用者数は 2016 年度の 40%以下まで落ち込んでいます。その要因の一部にはデマンド型交通への転換も含まれます。

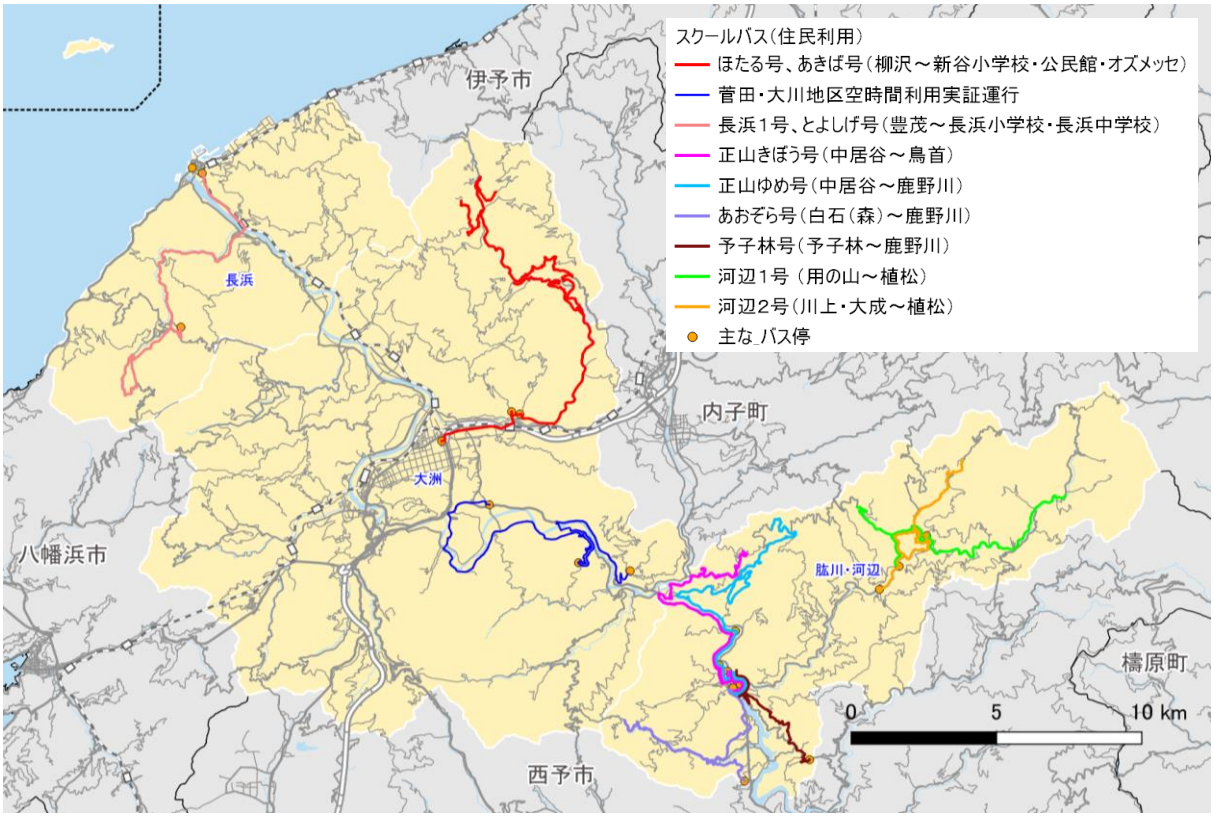
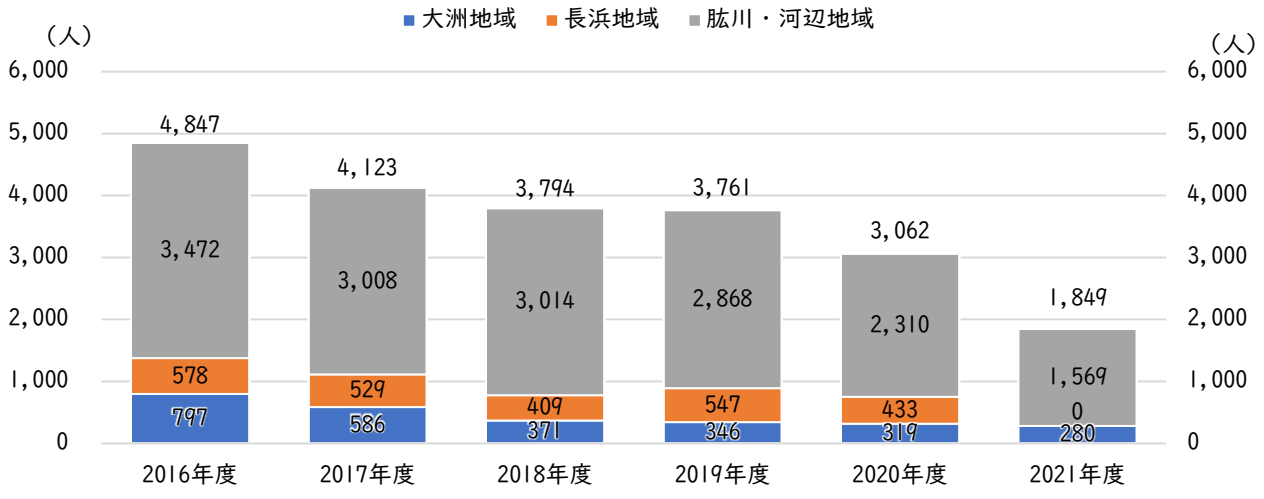


図 30　大洲市内のスクールバス（住民利用）の路線網

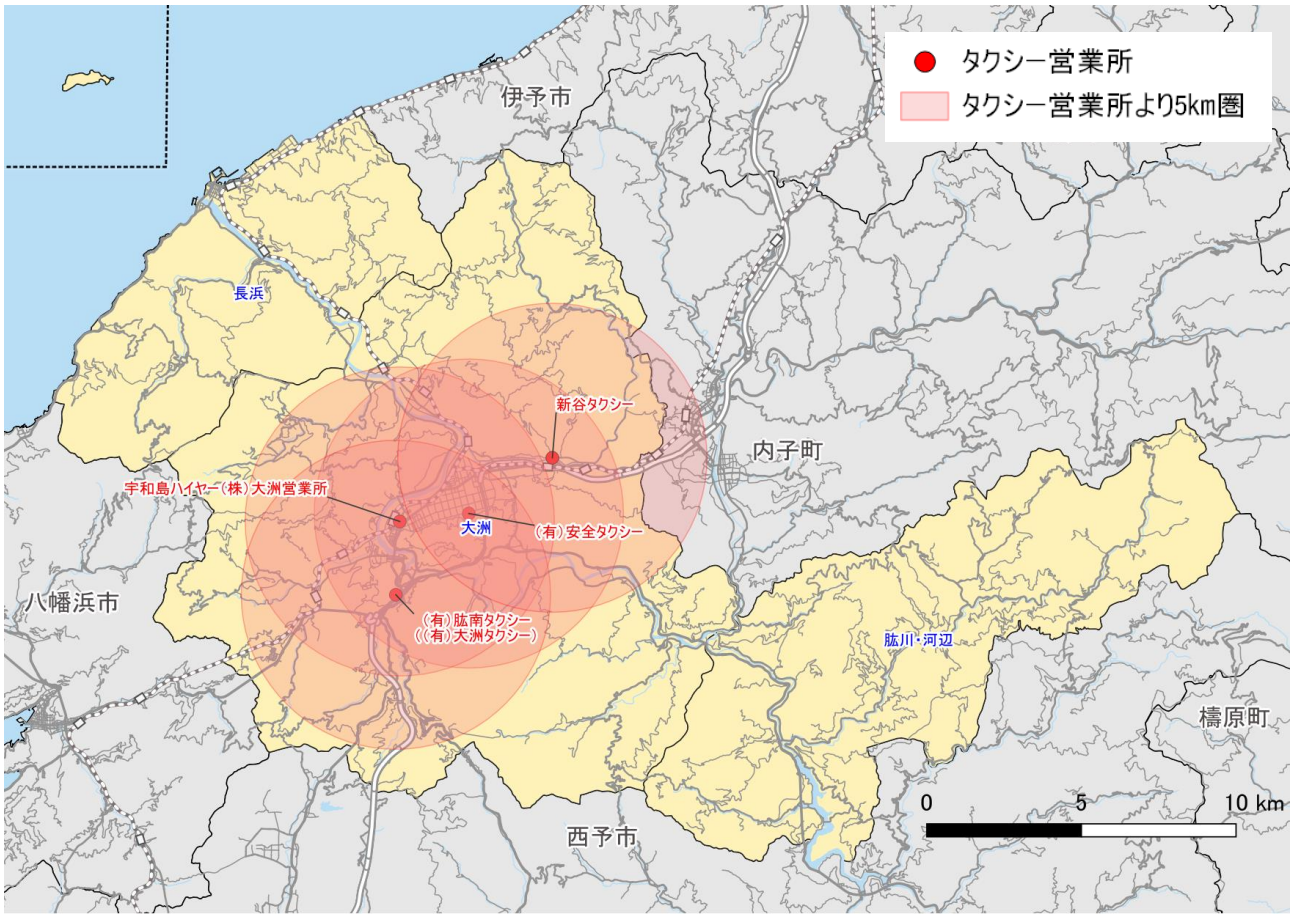


資料：大洲市

図 31　スクールバス（住民利用）の年間利用者数の推移

(7)　一般乗用タクシー

- 市内に４社のタクシー営業所が存在します。
- 長浜地域や肱川・河辺地域は、タクシー営業所が休止又は廃止されたため、地域内にタクシー営業所がありません。



※休止状態にある営業所は除外

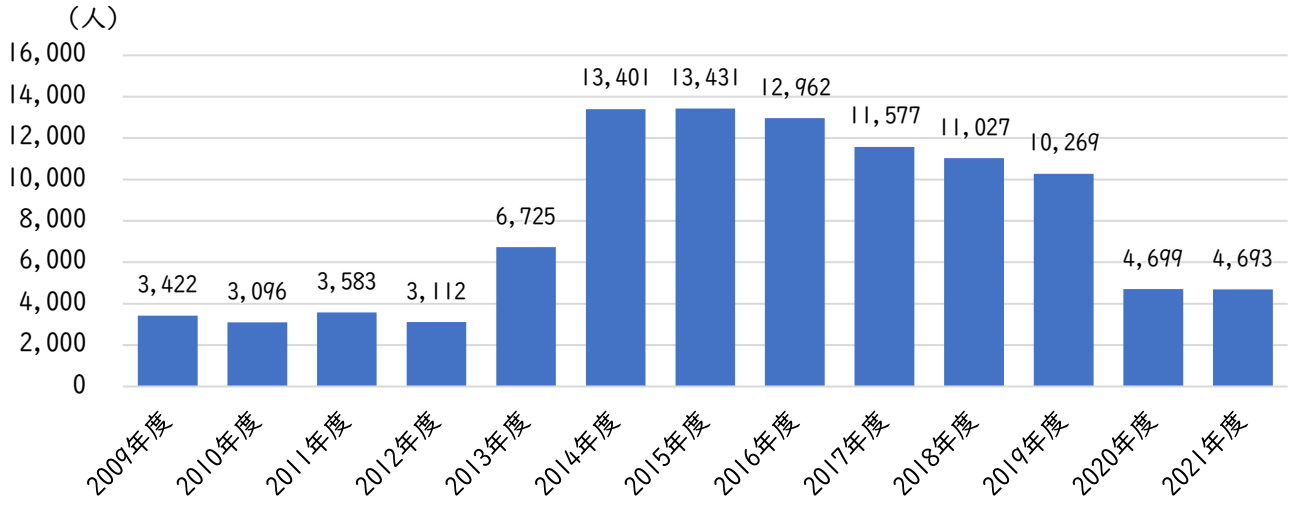
図 32　大洲市内の一般乗用タクシーの営業所の所在地と５km 圏内の図（令和４年７月時点）

（8） 航路

- 青島の住民の日常生活に必要な移動手段として、青島港～長浜港を結ぶ旅客船が運航しています。
- 2014 年度に利用者数が大幅に増加しましたが、その後は減少傾向にあり、2020 年度以降は新型コロナウィルス感染症の影響で落ち込み幅が大きくなっています。

資料：青島海運有限会社

図 33 大洲市内の航路網



資料：青島海運有限会社

図 34 航路の年間利用者数の推移

(9)　交通結節点の状況

➢　市内の交通結節点では、待合環境や、周辺の駐車場・駐輪場の整備が一部できていない状況です。

▼オズメッセ 21 前バス停

▼道の駅　清流の里ひじかわバス停

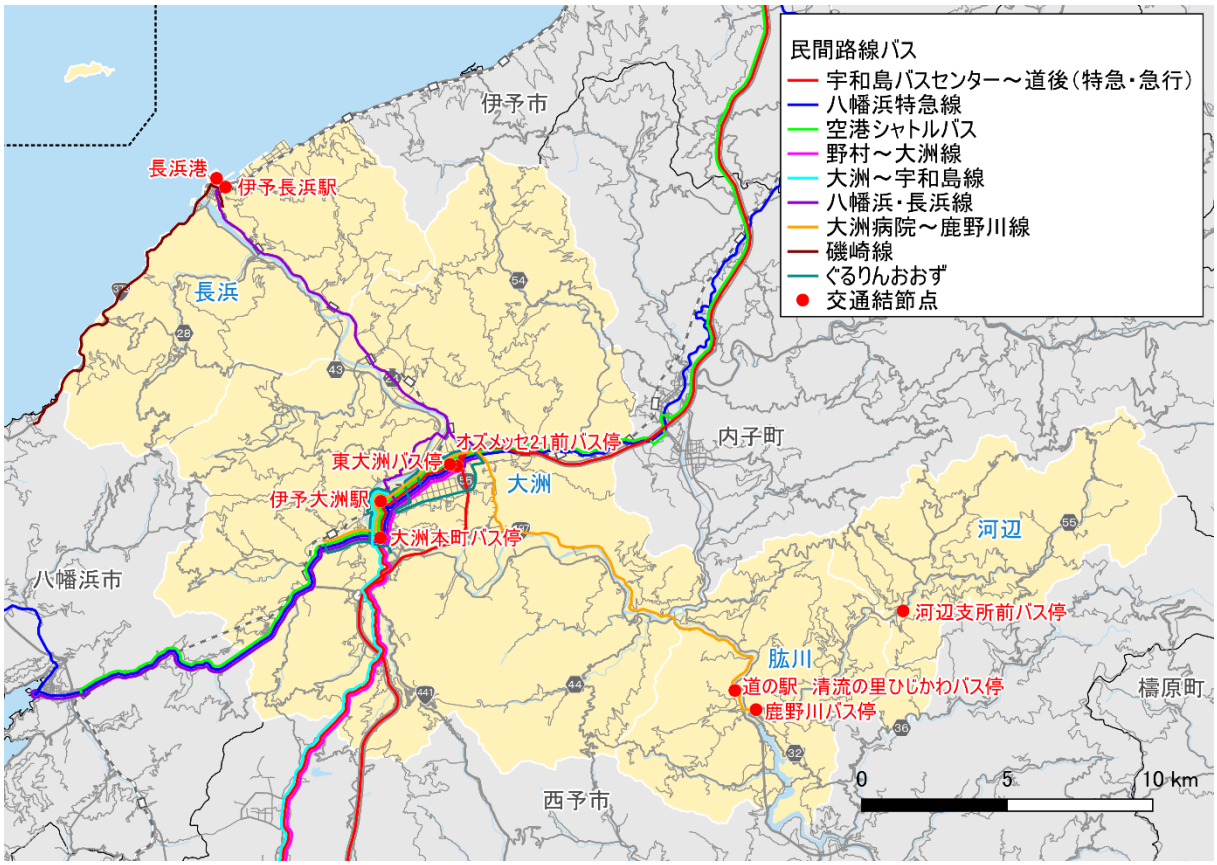


図 35　大洲市内の交通結節点

2　その他輸送資源に関する現状整理

➢　スクールバスのほか、施設利用者の利便性向上のために送迎バス等を用意している施設があります。

表 5　その他輸送資源の状況

種別		運行回数	運営主体	備考
内子～大洲自動車教習所		4.5	大洲自動車教習所	無償
長浜～大洲自動車教習所		3.0		
平野～大洲自動車教習所		5.0		
伊予大洲駅～喜多医師会病院		11.0	喜多医師会病院	無償
柳沢・上須戒・大川～オズメッセ		1.0	オズメッセ21	無償
スクールバス	とみす号（平野～平野小学校）	2.0	大洲市	無償
	くすのき号、ふだかけ号（南久米～大洲小学校・大洲中学校）	2.0	大洲市	無償
	おおなる号、つばさ号（大成～菅田小学校・肱東中学校）	2.0	大洲市	無償
	くらかわ号、あらまじ号（蔵川～菅田小学校・肱東中学校）	2.0	大洲市	無償
	ほたる号、あきば号（柳沢・田処～新谷小学校・新谷中学校）	2.0	大洲市	無償
	いずま号、いずし号（上須戒～喜多小学校）	2.0	大洲市	無償
	長浜１号、とよしげ号（豊茂・下須戒～長浜小学校）	2.0	大洲市	無償
	きたなだ号（喜多灘～長浜小学校・長浜中学校）	2.0	大洲市	無償
	やまと１号、やまと２号（大和～長浜小学校）	2.0	大洲市	無償
	るりひめ号、白滝もみじ号（白滝・柴～長浜小学校・長浜中学校）	2.0	大洲市	無償
	長浜・平野・肱川・南久米～帝京第五高等学校	1.0	帝京第五高等学校	無償

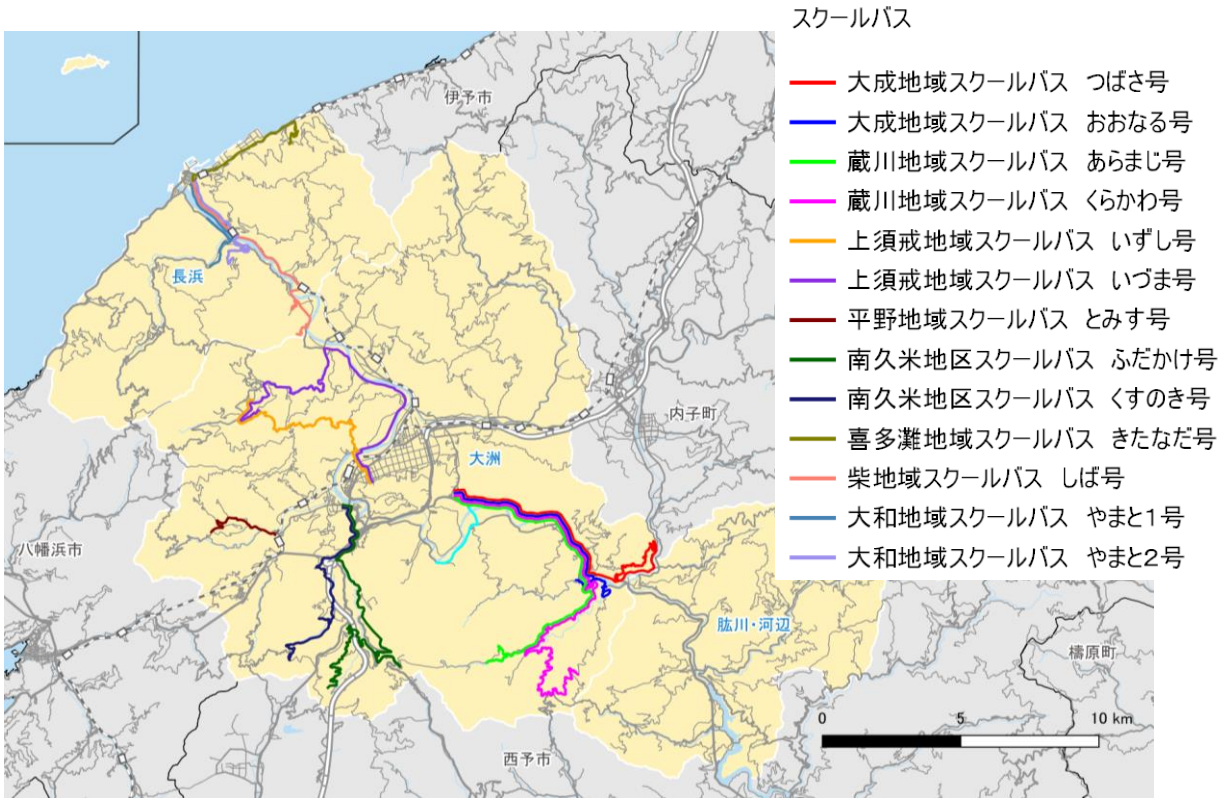
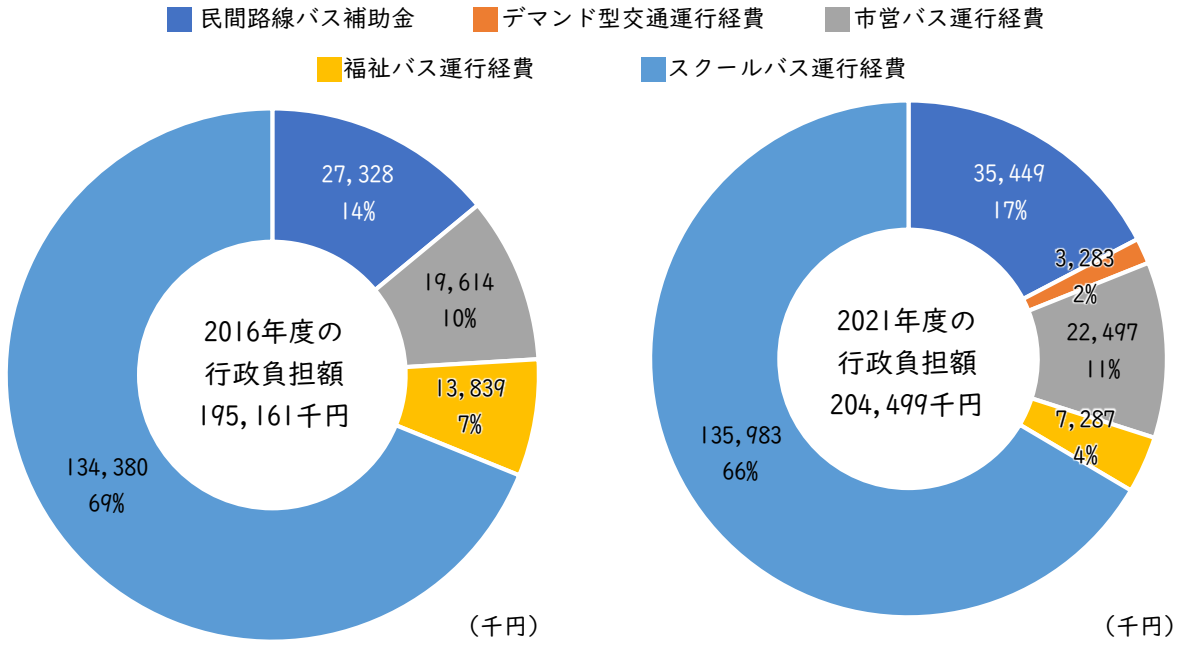


図 36　スクールバス（通学専用）の路線網

3　公共交通に対する行政負担の状況

- 2016 年度と 2021 年度で行政負担額を比較すると、930 万円程度の増(4.8%)となっています。
- デマンド型交通への転換に伴い、福祉バスの運行経費が大きく減少した一方で、民間路線バスへの補助金や市営バス運行経費が増えています。



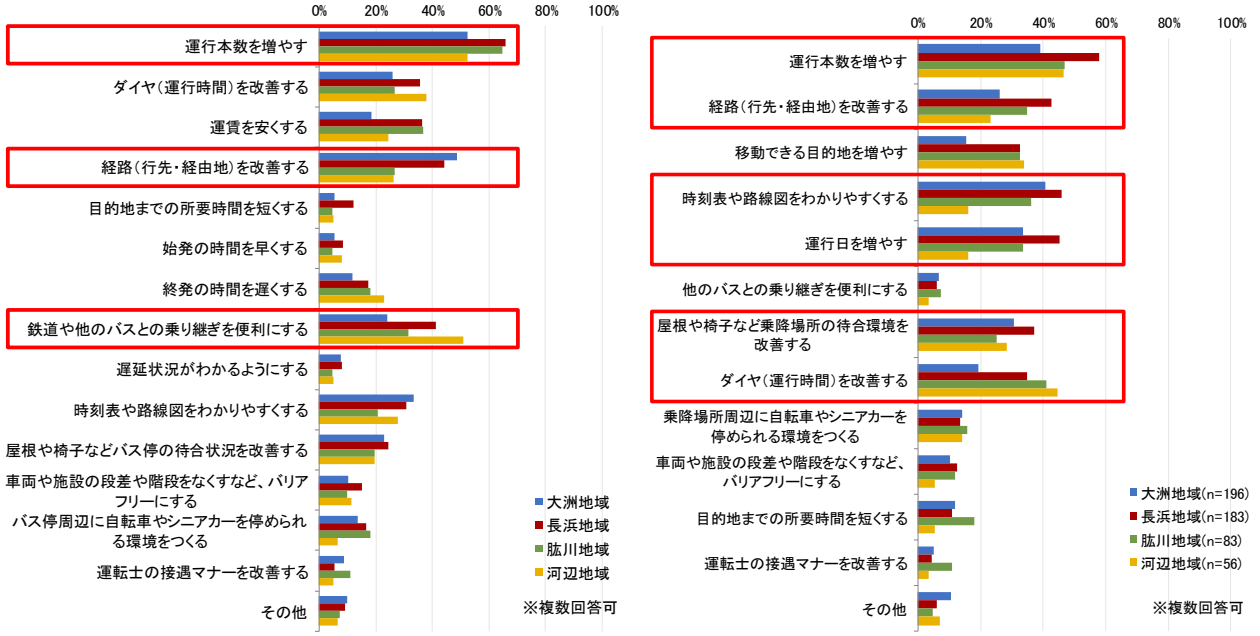
資料：大洲市

図 37　移動手段確保にかかる行政負担の内訳と推移

4　公共交通に対するニーズの整理

（1）　住民のニーズ

- 路線バスや市営バスでは、増便や経路の改善、乗継の利便性向上を改善点として挙げられていました。
- 一方で、福祉バスやスクールバスでは、増便や経路の改善、時刻表や路線図の分かりやすさ向上、運行日数の増、待合環境の改善、ダイヤの改善が改善点として挙げられていました。



資料：市民を対象とした大洲市の公共交通に関するアンケート調査（2017 年9月実施）
※利用者と利用意向のある非利用者のみ集計

図 38　路線バスや市営バス（左）、福祉バスやスクールバス（住民利用）（右）の要改善点

※このほか、デマンド型交通の利用者アンケート（別紙）から必要な内容を盛り込みます。

（2）　運行事業者、行政他部局のニーズ

-

※後日実施予定

第5章 大洲市における公共交通の役割と問題点・課題

1 大洲市の公共交通の役割

求められる役割は、基本的な政策方針であり、社会背景等が変化しても大きく変化するものではないと考えられるため、基本的に踏襲することを前提に検討を進めることとします。

2 大洲市の公共交通に関する現状・問題点

大洲市の公共交通に関する問題点を整理します。

問題１ 少子高齢化･人口減少の更なる進展

- 中山間部を中心に少子高齢化と人口減少が更に進展している。
- 人口減少だけでなく、高齢者を中心に外出頻度も減少している。
- 高齢者による交通事故の割合が増加傾向にある。

問題２ 利用者の減少と民間事業者の収益悪化

- 鉄道や路線バスが担う幹線は、マイカー利用の習慣化や高齢化・人口減少などに伴う利用者の減少により収益が悪化している。
- 一部の路線で日常生活に必要なサービスレベルの維持が困難になりつつある。
- コロナ禍における外出制限等の影響により利用者が大幅に減少している。
- デマンド型交通の利用者が少ない地区がある。

問題３ 複雑化したサービス

- 朝夕はスクールバス混乗利用、昼間は福祉バス、スクールバス空き時間利用、市営バスというように、一部の地区では複数のサービスを組み合わせて地域住民の生活に対応しているが、サービスが複雑化し、利用に関する情報がうまく伝わらない状況が生じている。

問題４ 担い手の不足･車両の老朽化

- 路線バスやタクシーをはじめとして、慢性的に担い手（運転士）となる人材が不足している。
- 今後更に状況が悪化した場合、運転士不足により路線や営業所の維持が困難になることも想定される。
- 事業者所有の運行車両の老朽化が進んでいる。

問題５ 公共交通空白地の存在

- 既存の公共交通サービスまでが遠いなどの理由で利用が困難な地区が部分的に存在している。
- コロナ禍において、タクシー事業所の休廃業が進んでいる。

問題６　サービスの継ぎ目における配慮の不足

- 乗継ダイヤの調整不足や、バス停名称の不統一など、サービスの継ぎ目において利用者への配慮が不足している箇所が存在する。
- デマンド型交通の運行範囲における目的地の拡充が求められている。

問題７　施策を跨いだ連携の必要性の高まり

- 財源が限られる中で、複数のまちづくり施策が連携し相乗効果を生み出すことが期待されている。
- 拠点形成に寄与するメリハリのある公共交通ネットワークが求められている。
- インバウンド観光を含め、観光二次交通としての役割が求められている。

3　大洲市の公共交通の課題

大洲市地域公共交通網形成計画の策定時から、西日本豪雨や新型コロナウィルスの感染拡大などを中心に大きく社会背景等が変わってきているため、現状に即した形で現状・問題点や課題を整理しなおすこととします。

課題１　周辺市町との交流や市内定住の促進を見据えた幹線の維持・確保

人口減少と高齢化が進むなか、各地域の拠点に都市機能や人口を集め、これらを公共交通ネットワークで結ぶことで、各地域に居住する人が安心して暮らせるようなまちづくりを検討する必要があります。

※幹線：地域間（複数市町間）を跨ぐ路線

課題２　地域の実情に応じた支線の維持・再構築

周辺部では路線バスの廃止に伴い、様々な交通手段（福祉バス、スクールバス住民利用など）で住民の移動ニーズに対応しており、運行が複雑化し、利用者にとってわかりづらい状況となっています。旧市町村間でサービス水準が異なっている福祉バス等については、デマンド型交通として見直しを進め、ます。市内の路線を一体的に見直すことで、サービスの平準化を図るとともに、持続可能な支線に再構築する必要があります。

※支線：幹線と接続し、地域内の移動を支える路線

課題３　中心市街地における移動利便性の向上

中心市街地ではぐるりんおおずが医療・商業施設や公共施設を循環運行していますが、循環区間や往復運行区間が混在しており、はじめて利用する人にとっては利用しづらくなっています。また、アンケート調査では路線の見直し要望が多く挙がっているため、初めて利用する人にわかりやすく、ニーズに合った路線の見直しにより利便性の向上を図る必要があります。

課題４　地域における拠点形成を踏まえた交通結節点の機能向上

効率的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築する上で、交通結節点における各移動手段の連携が必要ですが、交通結節点に必要な環境整備が十分ではありません。待合環境やサイクル・アンド・ライド駐輪場などを整備し、機能向上を図る必要があります。

課題５　利用者目線で使いやすい利用環境の構築

公共交通の利用促進を図るためには、公共交通自体がシンプルでわかりやすいことが重要です。また、複数の交通機関が存在する場合には、一体的に路線網を表示することで、公共交通機関を跨いだ利用もわかりやすく情報提供することが重要です。

課題６　ターゲットを絞った上での新規利用者の開拓

コロナ禍で公共交通の利用者は大きく減少しているが、公共交通を維持するためには、一定の利用者が必要です。近年、自家用車での利用が増加する一方で、公共交通の利用者は減少傾向にあり、新規需要の開拓も進んでいない状況です。効果的かつ効率的に利用者を増やすためにターゲットを絞り、それに合った利用促進施策を実施することで利用者を開拓する必要があります。

課題７　公共交通サービスに携わる主体間の連携強化

公共交通を利便性が高く、持続可能な公共交通にするためにはサービスに携わる主体間の連携を強化する必要があります。

課題８　市民や沿線関係者との協働推進と連携強化

公共交通を利便性が高く、持続可能な公共交通にするためにはサービスに携わる主体間の連携強化に加え、路線沿線の商業施設や医療機関、道路管理者、警察など、関係者間で目的意識を共有し、連携を強化する必要があります。

また、地区内における公共交通サービスを維持するためには、市民の協力が必要不可欠であり、地区の公共交通を守り・育てる意識を高め、行政やその他関係者と連携を強化し、協働で推進していく必要があります。

課題９　関係する周辺施策との連携強化

公共交通サービスを維持するための財源が限られている中で、特に関係が深い観光やまちづくり分野と連携し、地域の発展につなげる必要があります。

現況や事業者ヒアリングなどを踏まえ再整理
（現時点での修正・検討内容を赤色で表示）

③ 基本方針・事業の整理

1 基本理念

大洲市総合計画の基本理念や目指す将来像やその他関連計画との整合・連携を図るとともに、地域公共交通の役割や取り組むべき課題を踏まえ、本計画の基本理念を以下のように定めます。

きらめくまちと人を支え続ける公共交通網の形成

2 公共交通網の方向性と将来イメージ

（1） 公共交通網の将来イメージ

持続可能な公共交通を形成するにあたり、目指すべき将来イメージは次のようにします。

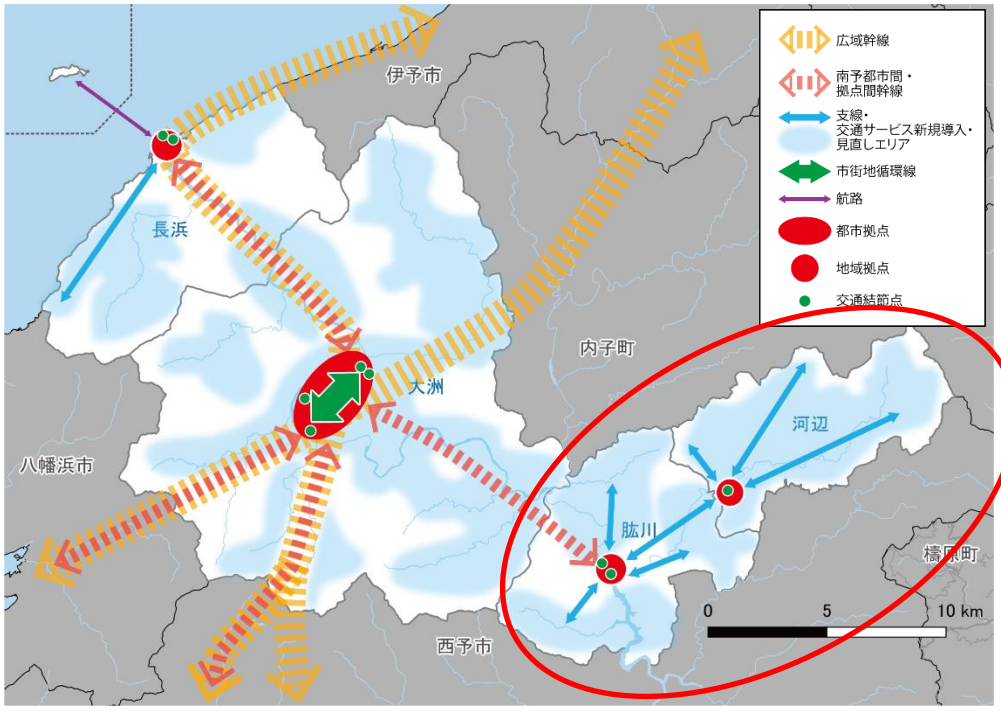


図１ 公共交通網の将来イメージ

表１ 交通結節点の位置づけ

交通結節点		位置づけ	将来の方向性
大洲地域	伊予大洲駅 オズメッセ 21 前バス停 東大洲バス停、本町バス停	幹線・支線などに乗継が可能な場所	●必要に応じて幹線・支線の円滑な乗継ができるように整備を実施する ●必要に応じて自転車との連携についても考慮
長浜地域	伊予長浜駅 長浜港		
肱川河辺地域	道の駅清流の里　ひじかわ 鹿野川バス停		
	植松（河辺支所）		

乗換等課題解消に向けて1地域として施策を検討

（2） 各種交通機関の役割分担の方向性

各公共交通機関の特性を踏まえ、以下のように役割を整理します。

表 2 各種交通機関の役割分担

役割		交通機関	運営主体
広域幹線	●南予エリアの拠点⇔南予エリア外の都市間を結ぶ路線	鉄　　道	●四国旅客鉄道（株）
		路線バス	●宇和島自動車（株） ●伊予鉄道（株） ●肱南観光バス（株）
南予都市間・拠点間幹線	●南予エリア内の拠点・市内の拠点⇔市内の拠点間を結ぶ路線	路線バス	●宇和島自動車（株） ●伊予鉄南予バス（株）
		市営バス	●大洲市 ※地域の実情に応じた路線への見直しを検討
支線及び交通サービス新規導入・見直し検討エリア	**デマンド型交通の導入** 【支線】 ●各地区⇔各地域の拠点間を結ぶ路線	路線バス（路線）	●宇和島自動車（株） ●伊予鉄南予バス（株）
		路線バス（区域）	●（有）安全タクシー ●宇和島ハイヤー（株）
		市営バス（路線）	●大洲市 ※デマンド型交通への移行を含め検討
		市営バス（区域）	※自治会が運行を実施する要望があった地区を行政がサポートし、支援
		福祉バス	●大洲市 ※デマンド型交通への移行
		スクールバス（混乗）	●大洲市
		スクールバス（空時間）	●大洲市 ※デマンド型交通への移行
		公共交通空白地有償運送	※地域主体で移動手段を確保する要望があった地区を行政がサポートし、導入を検討
市街地循環線	●市中心部の各施設を循環する路線	路線バス	●伊予鉄南予バス（株） ※施設立地や道路整備状況を踏まえ路線への見直しを検討
離島アクセス	●青島⇔長浜地域を結ぶ航路	航　　路	●青島海運㈲
その他	●上記のサービスが行き届かない需要をカバー	タクシー	●各タクシー事業者

基本方針１　安心･快適で持続可能な公共交通網の構築

地域特性に配慮しながら、まちづくりと調和した効果的・効率的な地域公共交通網を形成します。また、適切な受益者負担と効果的な財政支出により、持続可能なサービスを目指します。

目標 1-1　市民の日常生活を支える公共交通サービスの実現

事業 1　幹線の利便性向上と維持･確保
事業 2　地域の実情を踏まえた支線の見直し
事業 3　移動ニーズを踏まえた市街地中心部の利便性向上
事業 4　適正なサービス水準･受益者負担･行政負担の設定
事業 5　運賃割引制度の導入
事業 6　公共交通の担い手不足の解消

評価指標①
市民 1 人あたりの公共交通の年間利用回数

地域名	現状値（2016 年度）	目標値（2022 年度）
大洲地域	3.3 回/年	4.2 回/年
長浜地域	6.4 回/年	7.4 回/年
肱川地域	6.3 回/年	7.3 回/年
河辺地域	11.2 回/年	12.1 回/年

大洲地域　2.5 回/年　2021 年度
長浜地域　6.1 回/年
肱川地域　2.6 回/年
河辺地域　9.1 回/年

評価指標②
公共交通圏の人口割合

現状値（2015 年度）	目標値（2022 年度）
78.3%	82.2%

2021 年度末　84.5%

目標 1-2　はじめての人でも気軽に使える利用環境の整備

事業 7　交通結節点及びバス停の周辺環境整備
事業 8　車両や施設のバリアフリー化
事業 9　わかりやすい情報提供
事業 10　観光と連携した市街地循環線の案内充実、おもてなしマナーの実践

評価指標③
交通結節点やバス停の周辺環境の整備件数

現状値（～2017 年度）	目標値（2018～2022 年度）
1 件	3 件

2021 年度末　２件

評価指標④
情報提供に関する取組の実施件数

現状値（～2017 年度）	目標値（2018～2022 年度）
0 件	3 件

2021 年度末　１２件

基本方針２　皆で公共交通を守り育てる体制の確立

交通事業者と行政だけでなく、住民、沿線施設、その他関係者（機関）が連携し、地域公共交通を守り育てる体制を構築します。特に公共交通は市民あってのものであるため、「守り、育てる」意識を醸成し、積極的な市民の参画を促します。

目標 2-1　公共交通を守り育てる意識の醸成

事業 11　モビリティ・マネジメントの実施

事業 12　地域主体による移動手段確保へ向けた支援体制

評価指標⑤ モビリティ・マネジメント及び利用促進活動の実施件数	
現状値 （2017 年度）	目標値 （毎年度）
1 件/年	2 件/年
2021 年度末　1 件	

評価指標⑥ 地域主体による移動手段確保に関する出前講座の実施件数	
現状値 （～2017 年度）	目標値 （2018～2022 年度）
0 件	3 件
2022 年度現在　29 件	

目標 2-2　関係者間の連携強化

事業 13　沿線施設との連携

事業 14　地域公共交通活性化協議会の定期的な開催

評価指標⑦ 沿線施設との連携件数	
現状値 （～2017 年度）	目標値 （2018～2022 年度）
5 件	5 件
2021 年度末　7 件	

評価指標⑧ 地域公共交通活性化協議会の実施回数	
現状値 （2017 年度）	目標値 （毎年度）
4 回/年	4 回/年
2022 年度現在　1.6 回/年	

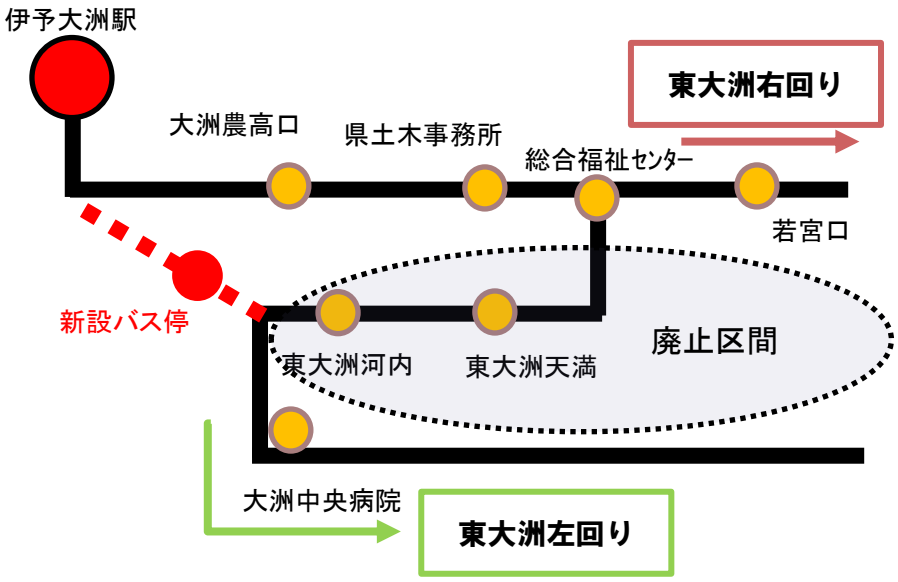
基本方針１　安心･快適で持続可能な公共交通網の構築

目標 1-1 市民の日常生活を支える公共交通サービスの実現

事業１　幹線の利便性向上と維持･確保	
事業内容	●定住促進、地域間交流促進、沿線ニーズへ対応するため、運行便数をはじめ、幹線～幹線、支線～幹線間の乗継ダイヤ調整などの運行内容を見直し、利便性向上及び路線の維持・確保を図ります。 ［取組内容］ ・南予都市間・拠点間幹線の運行便数の見直し ・幹線～幹線、幹線～支線間の乗継ダイヤ調整 ・路線の維持、確保に向けた支援
実施主体	大洲市、交通事業者

事業２　地域の実情を踏まえた支線の見直し	
事業内容	**① デマンド型交通への移行・導入** ●複雑に運行する路線を一体的に見直し、デマンド型交通への移行を進め、実証運行による利用実態を踏まえてその地区に合った移動手段に見直します。 ●交通空白地において地区から移動手段導入の要望があれば、デマンド型交通の実証運行を実施します。 ●デマンド型交通は、地区（自治会）との連携を前提として導入します。 ●アンケートを踏まえ利用促進に向けた基準見直し検討 **② 統一基準による公平性の確保と実情に応じた点検・見直し** ●統一基準に基づきデマンド型交通の導入を進め、公平性を確保します。 ●運行実績を踏まえ定期的に運行内容を見直すとともに、地区とともに利用促進を図り、持続可能な交通手段を目指します。 **デマンド型交通の導入基準** **・運行回数　週２日（１日最大２往復）** **・運行区域　地区～各地域の交通結節点** **・運　　賃　公民館エリア内 150 円　外 300 円（実証無料）** **・目　　標　２人/便** **・そ の 他　自治会と協定（利用促進・利用者少ない場合廃止）**

	③ 法律の規制緩和に合わせた交通手段・運行方法の導入 ●道路運送法改正や、その他公共交通関連の法律改正に伴い新たに活用が可能となる交通手段の導入を検討します。 ●運行事業者の確保が困難な地区では、複合的な運行形態（一般乗合旅客自動車運送事業（乗合タクシー）・自家用有償旅客運送等）によるデマンド型交通の導入（検討）
実施主体	大洲市、自治会（住民）、交通事業者

事業３　移動ニーズを踏まえた市街地中心部の利便性向上	
事業内容	**① 市街地循環線の運行計画の見直し** ●利用実態や移動ニーズを踏まえ、運行ルート、ダイヤなどを見直します。 ●新規で沿線施設へ乗り入れ、利便性向上を図ります。 ●市内中心部の生活交通としての役割に加え、大洲駅周辺からの観光客の二次交通としての役割も担います。 **② 幹線との連携** ●市街地循環線と広域幹線や南予都市間・拠点間幹線の重複区間では、各路線の運行時間帯を調整し、サービス水準を高めます。 **若宮東大洲線（国道 56 号接続）の供用開始に合わせ運行経路変更** ・運行時間の短縮 ・利用が少ない便の見直し ・ＪＲとの接続時刻調整や他路線バスとの運行間隔調整 
実施主体	大洲市、交通事業者、沿線施設

事業４　適正なサービス水準･受益者負担･行政負担の設定	
事業内容	●持続可能な公共交通の構築を目指し、サービス水準や受益者負担の平準化を図るとともに、行政負担の公平性を確保し、実情に応じたサービスを提供します。また、これらの情報を全市民がわかるように見える化します。 ◎ホームページによる情報発信 ・デマンド型交通の利用状況 ・公共交通に要した経費の推移
実施主体	大洲市、住民、交通事業者

事業５　運賃割引制度の導入	
事業内容	**① 乗継割引の実施** ●公共交通網の見直しに伴い、乗継が発生する場合は、利用者の経済的負担軽減のため、乗継割引の仕組みをつくります。 **② 対象を絞った運賃助成制度の導入** ●地域公共交通の見直しなどを踏まえながら、障がい者を対象とした運賃割引制度の導入を検討します。 ●運転免許を自主返納した高齢者への優待制度の仕組みを作ります。 上記のような割引において、各関係機関と調整し、減収分の負担の役割分担を明確にします。
実施主体	大洲市、交通事業者

事業６　公共交通の担い手不足の解消	
事業内容	●運転士など公共交通の担い手不足による路線・営業所の廃止や減便を防ぐため、自社養成体制の充実や女性の職業としての定着を推進します。
実施主体	大洲市、交通事業者、その他（教習所）

目標 1-2 はじめての人でも気軽に使える利用環境の整備

事業７　交通結節点及びバス停の周辺環境整備	
事業内容	●交通結節点やバス停において、周辺環境の整備（バス停の待合所など）が不十分な場所を順次改善します。 ●自転車と公共交通との連携を図るため、主要な駅やバス停などにおいてサイクル・アンド・ライド駐輪場を整備します。 ●利用者の待ち時間の不安感を軽減するため、バス待合所にはバスロケーションシステムを活用した、バス接近表示モニタなどの設置を検討します。 ●広告などの収入により、周辺環境整備に係る経費を賄うことができる仕組みをつくります。
実施主体	大洲市、交通事業者、沿線施設、その他（道路管理者）

事業８　車両や施設のバリアフリー化	
事業内容	●利用者の利用実態やニーズを踏まえ、車両や施設のバリアフリー化を関係事業者と協力しながら順次実施します。 ●車両老朽化対策
実施主体	大洲市、交通事業者

事業９　わかりやすい情報提供	
事業内容	**① 公共交通情報提供ツールの作成とターゲットを絞った配布** ●大洲市内に存在する公共交通をすべて網羅した公共交通マップや時刻表を作成し、各地区で利用できる移動手段を明確にします。 **② バス停名称の統一化** ●交通事業者間で異なるバス停名を統一化し、わかりやすい情報提供をすることで、利便性の向上を図ります。
実施主体	大洲市、交通事業者、沿線施設

事業 10　観光と連携した市街地循環線の案内充実、おもてなしマナーの実践	
事業内容	**① 観光と連携した市街地循環線の案内充実** ●市街地循環線車内での観光施設の音声案内放送を実施します。 ●観光施設名を活用したバス停名称への変更を検討します。 ●訪日外国人観光客の利用者の増加に対応するため、案内表示を多言語化します。 **② おもてなしマナーの実践** ●利用者が快適に利用できるように、運転手の接遇講座などを実施します。
実施主体	大洲市、交通事業者

基本方針２　皆で公共交通を守り育てる体制の確立

目標 2-1 公共交通を守り育てる意識の醸成

事業 11　モビリティ･マネジメントの実施	
事業内容	●新規利用者の開拓のため、公共交通への利用転換が比較的しやすい高齢者・高校生や、まだ自家用車の運転が習慣化していない転入者など、ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントを実施します。 ◎デマンド型交通の利用促進　学級・講座
実施主体	大洲市、住民、交通事業者

事業 12　地域主体による移動手段確保へ向けた支援体制の整備	
事業内容	●地域住民主体の移動手段確保の取組をサポートする体制を構築し、このような取組に対する財政的支援などの制度設計を検討します。 ●地域住民主体の移動手段確保の取組について地域から要望があれば、行政主体で勉強会や出前講座などの実施します。
実施主体	大洲市、住民、その他（大学）

目標 2-2 関係者間の連携強化

事業 13　沿線施設との連携強化	
事業内容	●路線バスや循環線の沿線商業施設及び医療機関への新規乗入を検討します。 ●路線沿線にある商業施設や、医療機関などの既存のスペースでバス到着を待つことができるように沿線施設との連携を検討します。 ●沿線施設と連携し、公共交通による来訪者への運賃割引券の配布や、ポイント付与事業を検討します。
実施主体	大洲市、交通事業者、沿線施設

事業 14　地域公共交通活性化協議会の定期的な開催	
事業内容	●行政を中心とし、定期的に公共交通に関係する主体が集まり、問題意識や情報を共有するための場を設けます。
実施主体	大洲市、住民、交通事業者、沿線施設、その他

大洲市
デマンド型交通登録者アンケート
調査結果

令和 4 年 11 月

目次

1. デマンド型交通に関するアンケート
(1) 調査概要 1
(2) 調査結果 1
① 個人属性 1
② 普段の外出回数と目的地 2
③ 地区外への外出手段(非利用者) 5
④ デマンド型交通について 5

1.　デマンド型交通に関するアンケート

（1）調査概要

調査のねらい	デマンド交通の利用状況に応じて、利用目的や利用しない理由等を把握
調査期間	令和 4 年 7 月
配布・回収方法	郵送配布・郵送回収
調査対象	デマンド登録者 回収率 57.7%（送付対象者数 404 人　回答者数 233 人）

※過去 1 年で 0～1 回利用している人を非利用者、2 回以上利用している人を利用者とする。

（2）調査結果

①　個人属性

- 回答者のうち 70 歳代以上が非利用者では約 70%、利用者では約 90%を占めている。
- 回答者の居住地割合は地区によってばらつきが多く、柚木地区は利用者の割合が高い。
- 非利用者に比べると、利用者の方が 70 歳代以上の利用者の割合が高く、運転免許保有率と自動車所有率が低い。

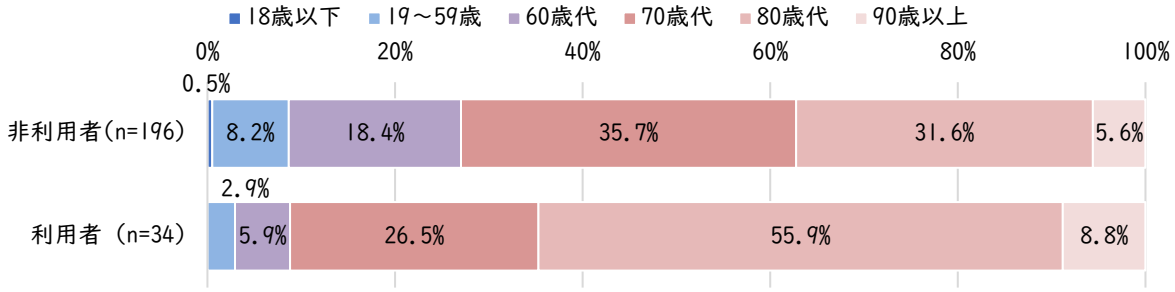


図 1　年齢

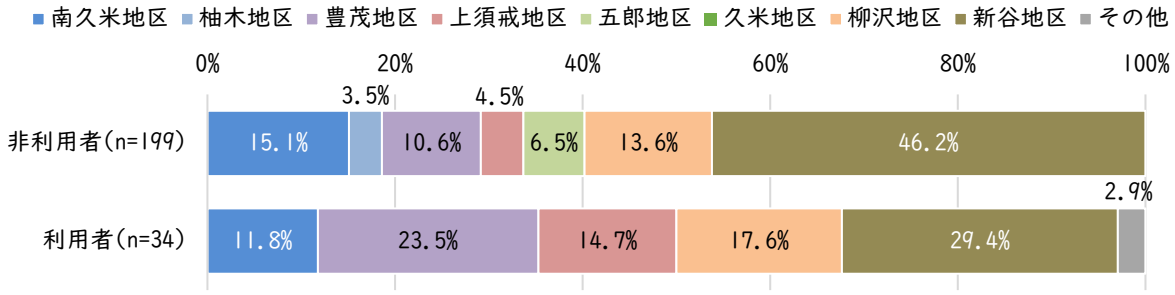


図 2　居住地

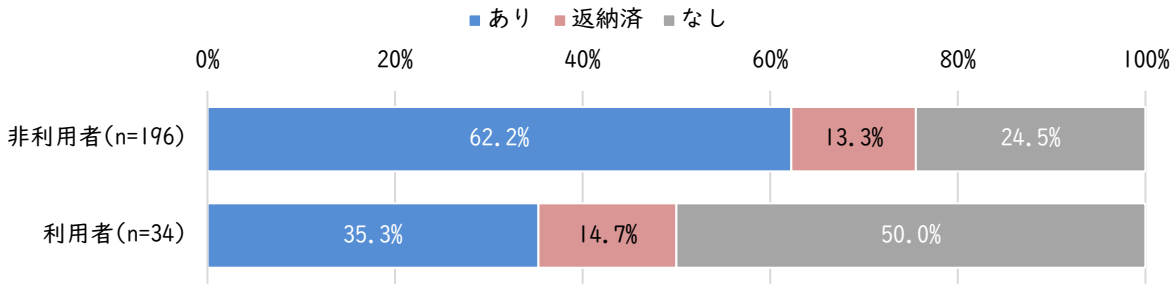


図３　運転免許保有状況

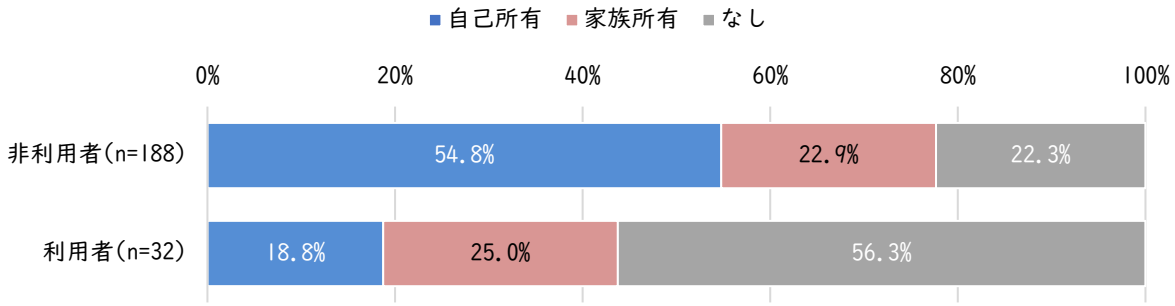


図４　自動車所有状況

②　普段の外出回数と目的地

■　普段の外出回数（デマンド交通以外での外出も含む）

・　買物回数は非利用者の方が頻度が高く、週 2 回以上は非利用者が 50%弱である一方、非利用者は 30%弱に留まっている。

・　一方で、通院回数は利用者の方が頻度が高く、趣味等での外出回数は非利用者の方が頻度が高い。

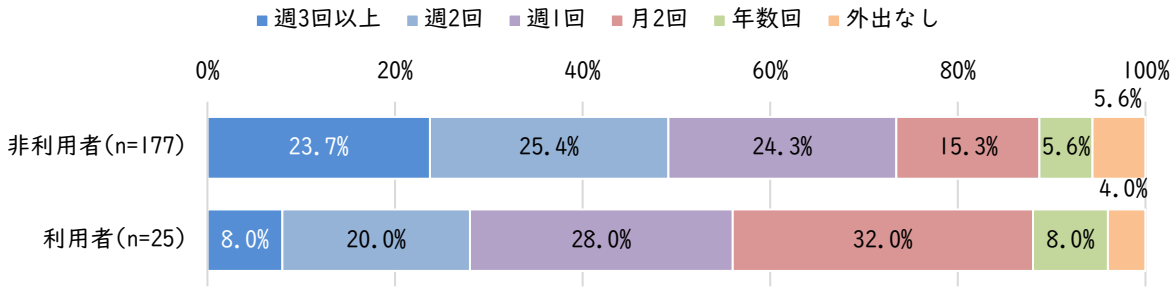


図５　買物の外出回数

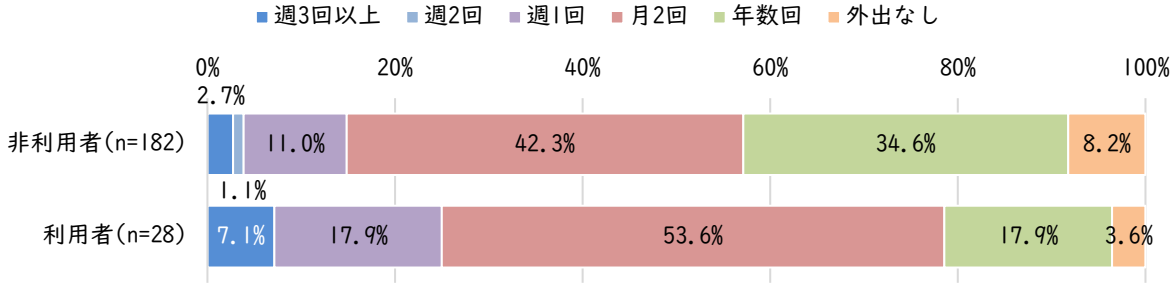


図６　通院の外出回数

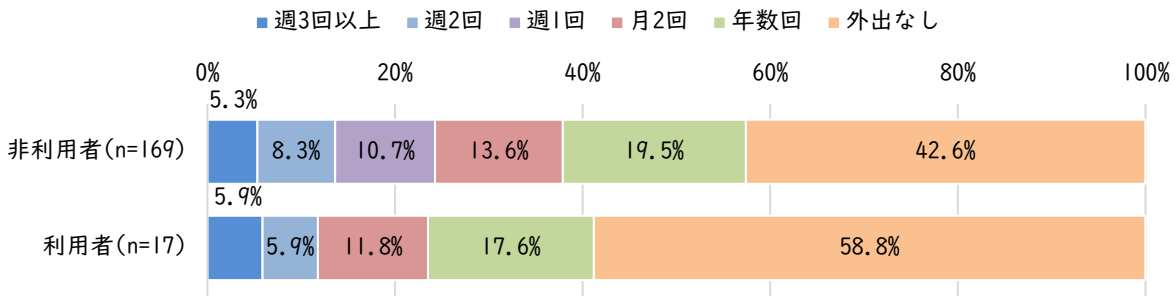


図 7　趣味等の外出回数

■　目的地(非利用者／最大 2 つまで選択、上位 5 か所を抜粋)

・　買物先は、Ａコープおおずオズメッセが突出しているが、その他は分散している。
・　通院先やその他施設は特に突出している場所がなく、分散化している。

■　利用目的地(利用者／最大 2 つまで選択)

・　利用目的地としては医療施設が約 80%、次いで商業施設が約 45%となっている。

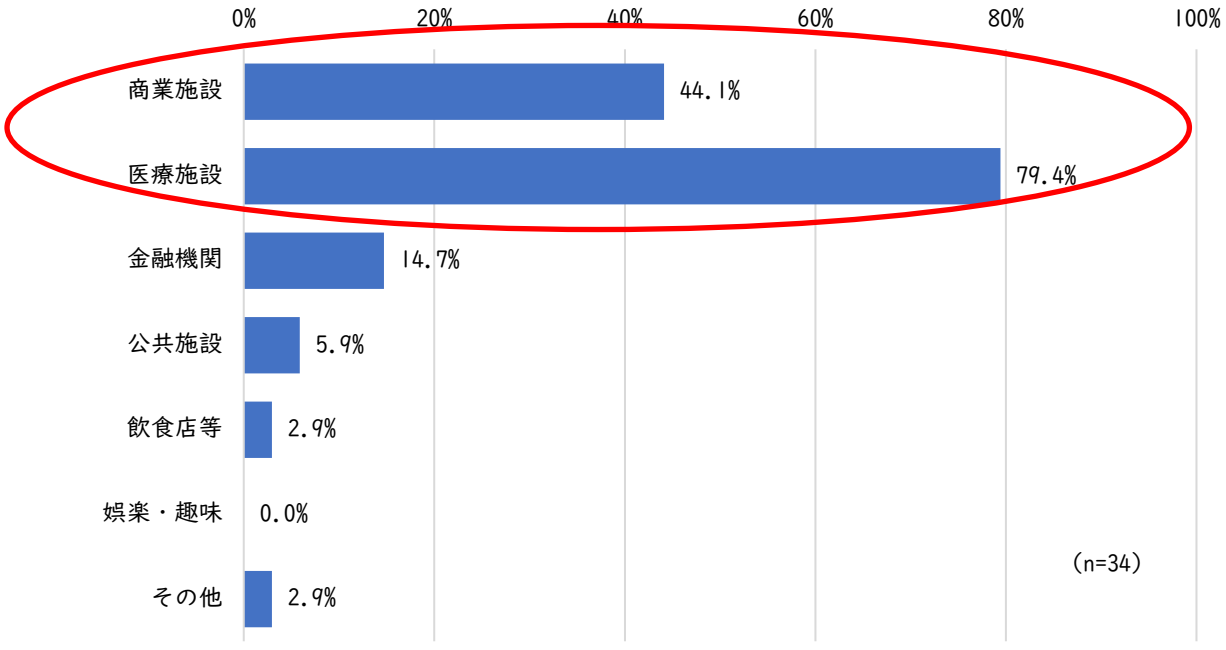


図 11　利用目的地（最大 2 つまで選択）

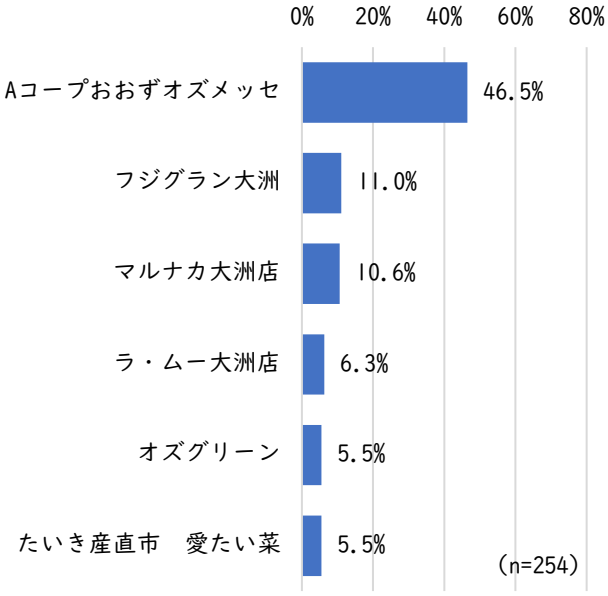


図８ 買物施設名

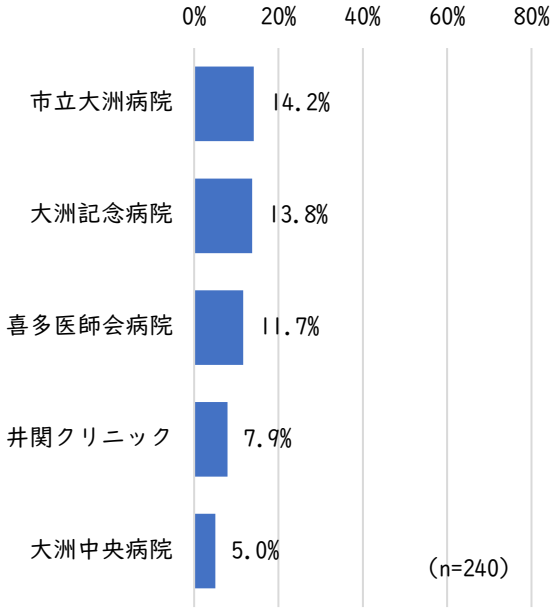


図９ 通院施設名

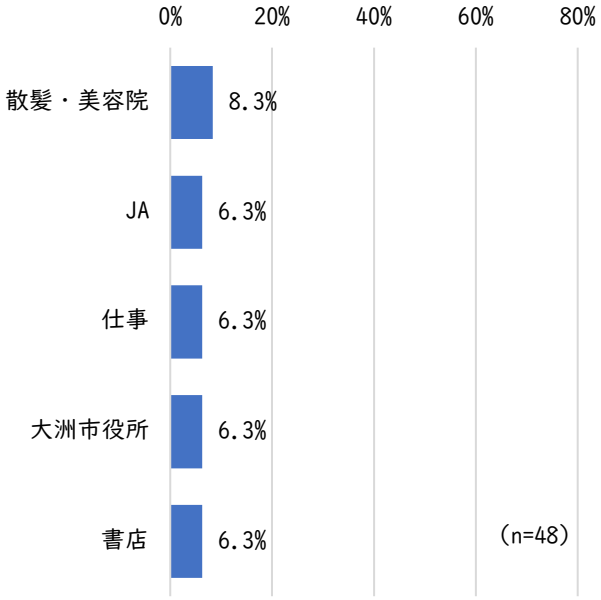


図 10 その他施設

③　地区外への外出手段(非利用者)

・　自動車（自分で運転）と自動車（家族・友人等の運転）が多く、タクシーや路線バスなど公共交通を利用する人は 20%弱にとどまっている。

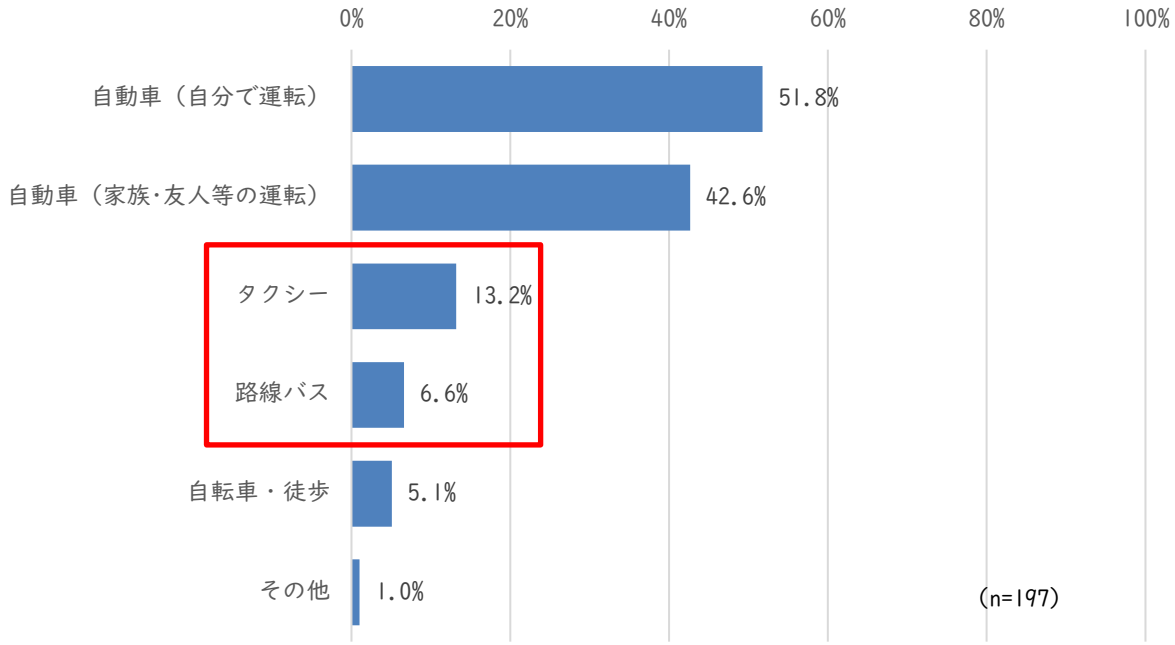


図 12　地区外への外出手段

④　デマンド型交通について

■　利用状況（利用者）

・　利用回数としては、週 1～2 回が 31.3%、月 1～2 回が 50%となっている。
・　今後の利用回数に関して「減少する」と回答した人は 0%だったため、利用者の多くが引き続き利用したいと考えていると思われる。

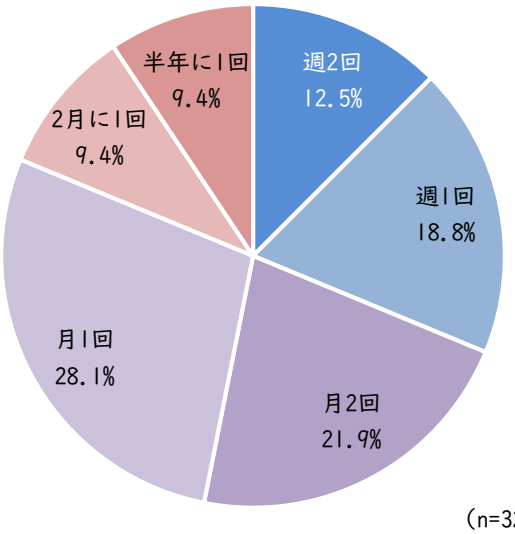


図 13　利用回数

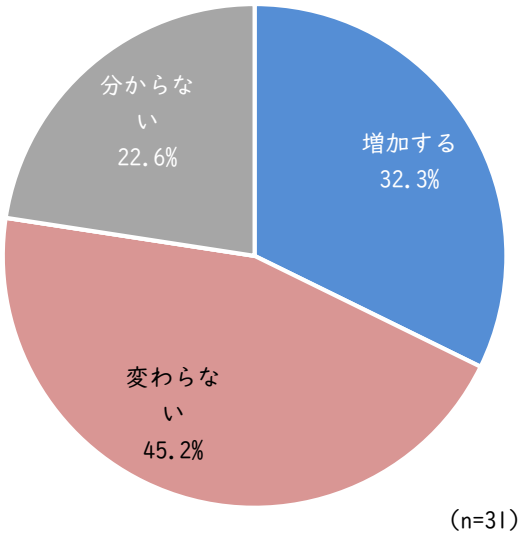


図 14　今後の利用回数

■　利用登録理由（非利用者）

・　すぐにでも利用する意思があると思われる「移動手段がなく、困っていたため」と「家族や友人に送迎を頼めないときに利用するため」を選んだ人が約 35%になっており、その一方で「将来、移動手段がなくなったときに利用するため」を選んだ人が約 60%近くにのぼっている。

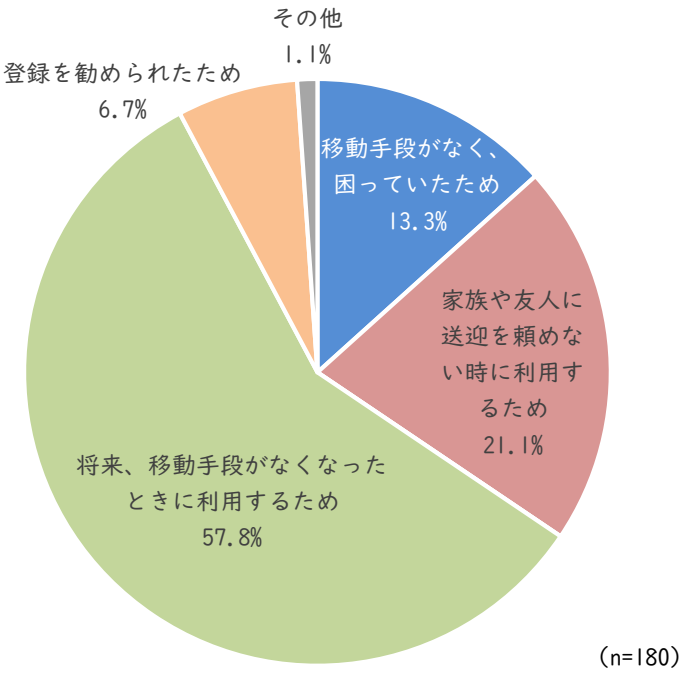


図 15　デマンド型交通の利用登録をされた理由

■　満足度（利用者）

・　いずれの項目も「満足」「やや満足」の割合が、約 60%以上となっている。
・　特に「自宅付近停留所」における「満足」「やや満足」の割合が約 80%を超えており、自宅付近から乗車できることが、デマンド型交通の利用につながっていると思われる。

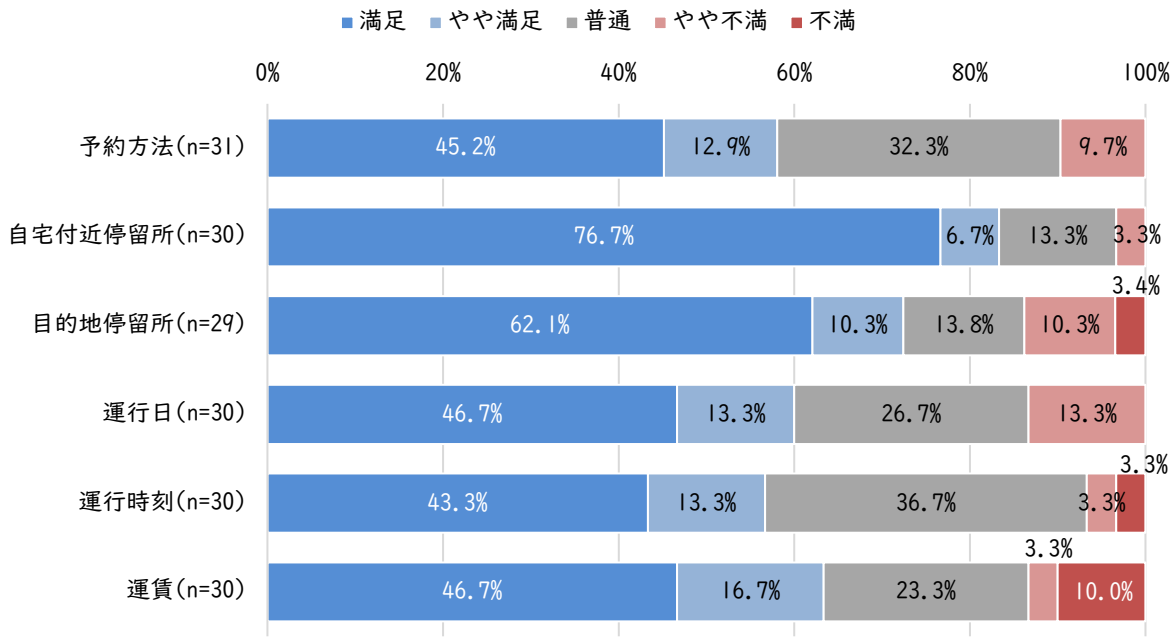


図 16　デマンド型交通の満足度について

【理由・ご意見等】（原文ママ）

予約方法	大変助かっています。
	停留所を予約時に言ったのに通ってなかった。
	予約がなくて利用できない。
自宅付近停留所	ちょうど自宅の近くになり、嬉しいです。
	家の近くで大変ありがたく思っています。
目的地停留所	大洲病院に行ってほしい。
運行日	運行日に診察時間が取れている。
	今の回数で満足です。
	指定でなく、できれば予約した時に運行希望。
	利用したい日が合わない。
運行時刻	９時半位が望ましい。
	帰りの２便目は時間を遅くしてほしい。
	帰りの時間を自由にする事。
	予約してたが、早く片付けた時、早い便に変更できると良い？
運賃	沖浦長浜まで 2km 未満の短距離は一律 150 円、もしくは地区外 200 円希望。

■　改善点（非利用者）

・　「免許を返納したら」や「家族等が送迎できなくなったら」など、必要に迫られたら利用したいと考えている人が、約 55%となっている。

・　自由に使える移動手段が無いもののデマンド交通を利用していない人にとっては、当日予約が受けられるようになったり、便数が増えたら利用すると回答する人が多い。

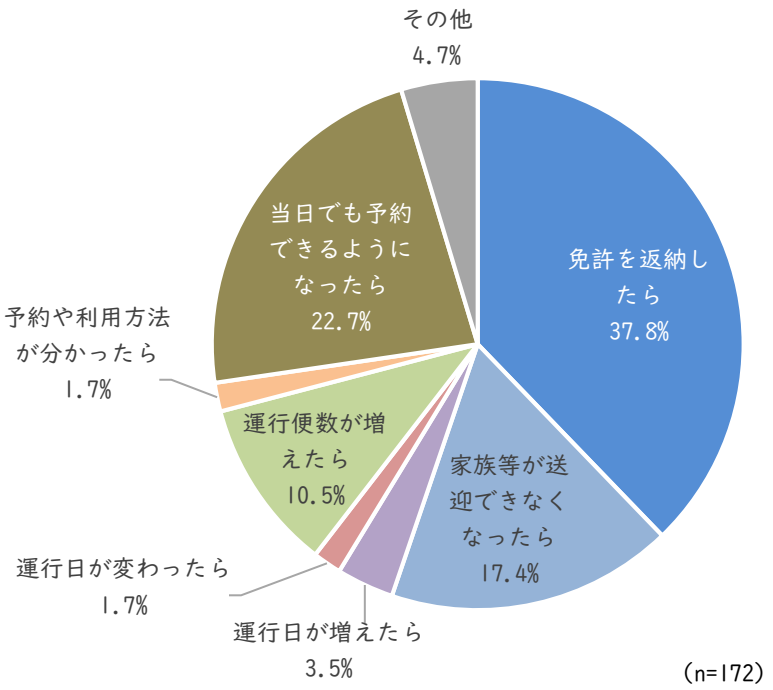


図 17　デマンド型交通がどのように改善されたら利用したいと思うか

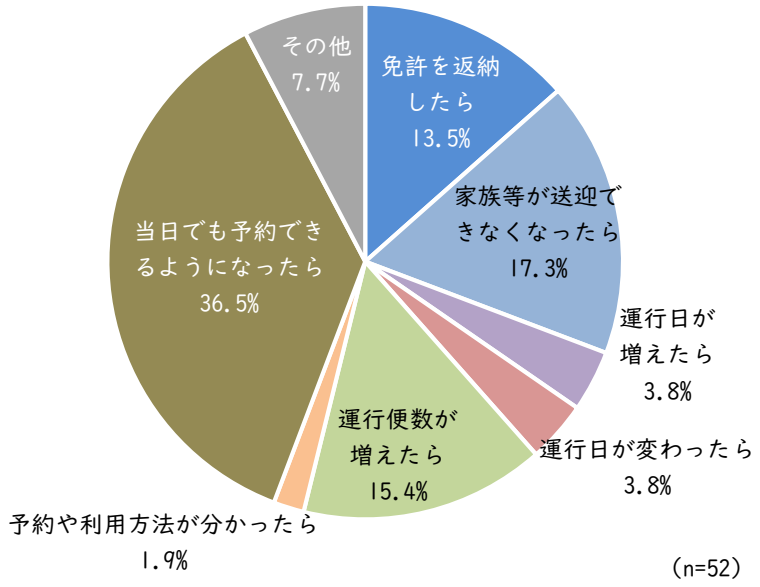


図 17　デマンド型交通がどのように改善されたら利用したいと思うか

（登録理由が「移動手段がなく、困っていたため」、「家族や友人に送迎を頼めないときに利用するため」と回答した人のみ抜粋）

■　デマンド交通に期待すること（利用者）

・　期待することとして「目的地の増加・運行範囲の拡大」が 45.8%と最も多く、次いで「予約がなく利用できること」が 37.5%、「運行便数の増加」が 29.2%と続いている。

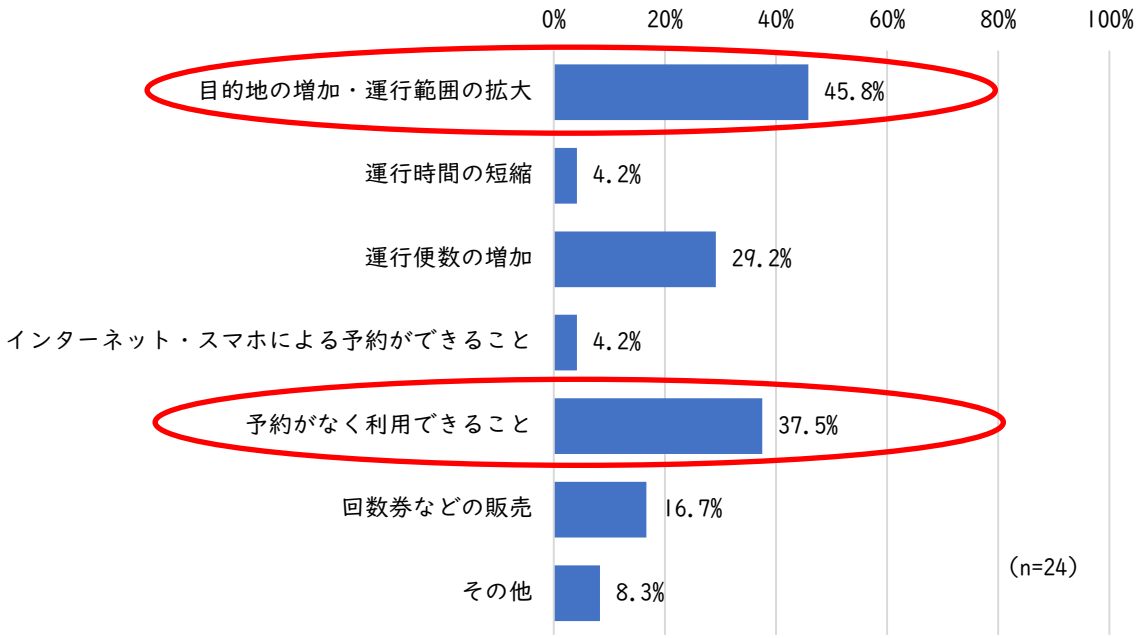


図 18　デマンド型交通に期待すること（最大 2 つまで選択）