

大洲市地域公共交通計画(素案)

2022年 12月

大洲市

目次

| | | |
|-----|---------------------------------------|----|
| 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(2020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)..... | 16 |
| (4) | その他関連計画..... | 17 |
| 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..... | 24 |
| (3) | 民間路線バス..... | 26 |
| (4) | 市営交通..... | 27 |
| (5) | 福祉バス..... | 28 |
| (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 | 37 |
| 第5章 | 大洲市における公共交通の役割と問題点・課題 | 38 |
| 1 | 大洲市の公共交通の役割 | 38 |
| 2 | 大洲市の公共交通に関する問題点 | 39 |
| 3 | 大洲市の公共交通の課題 | 40 |
| 第6章 | 計画の基本方針、目標、評価指標 | 42 |
| 1 | 基本理念 | 42 |
| 2 | 大洲市の公共交通ネットワークの方向性 | 42 |
| (1) | 公共交通ネットワークの将来イメージ | 42 |
| (2) | 各種交通機関の役割分担の方向性 | 43 |
| 3 | 基本方針 | 43 |
| 4 | 計画の目標 | 45 |
| 第7章 | 施策体系と取り組む事業 | 48 |
| 1 | 施策体系 | 48 |
| 2 | 事業内容・スケジュール | 49 |
| 第8章 | 計画の進捗管理 | 58 |
| 1 | 計画の進捗管理、推進体制 | 58 |
| 2 | 目標の評価スケジュール | 58 |
| 3 | 事業の進捗管理 | 59 |

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、2020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ことから、「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。

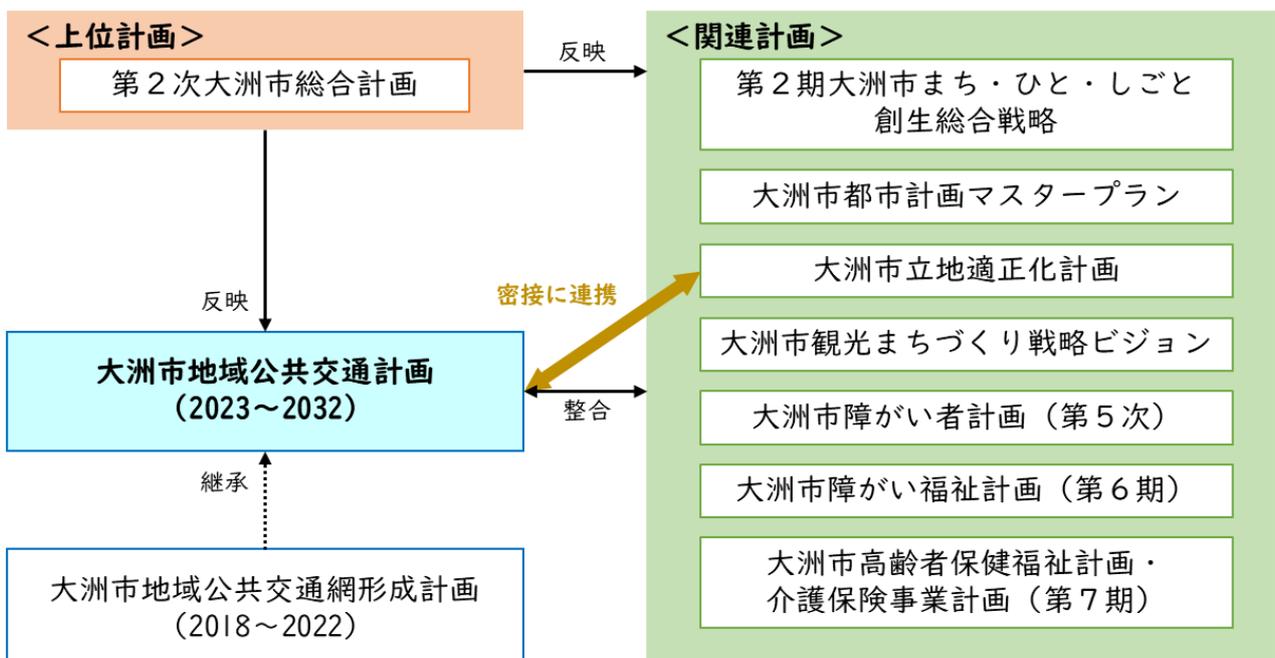


図1 上位・関連計画との関係整理

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。

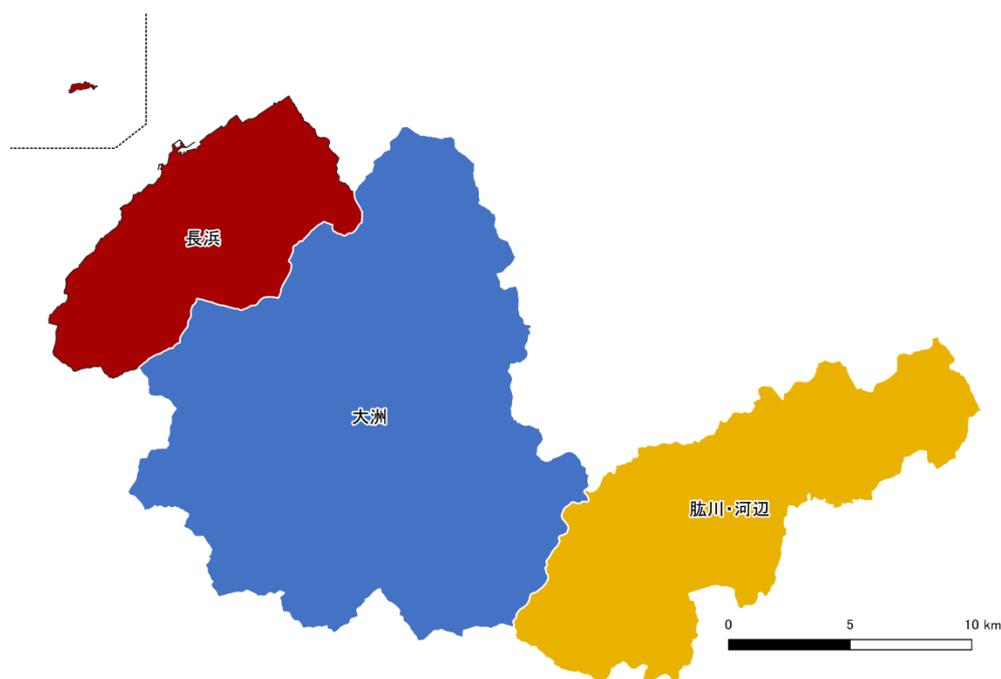


図 3 計画区域

5 計画の対象期間

本計画の計画期間は、2023年度から2032年度までの10年間とします。ただし、毎年度、事業の進捗管理及び目標の評価を行いながら、必要に応じて見直しを行います。

第2章 大洲市の概況

I 地域概況

(I) 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。

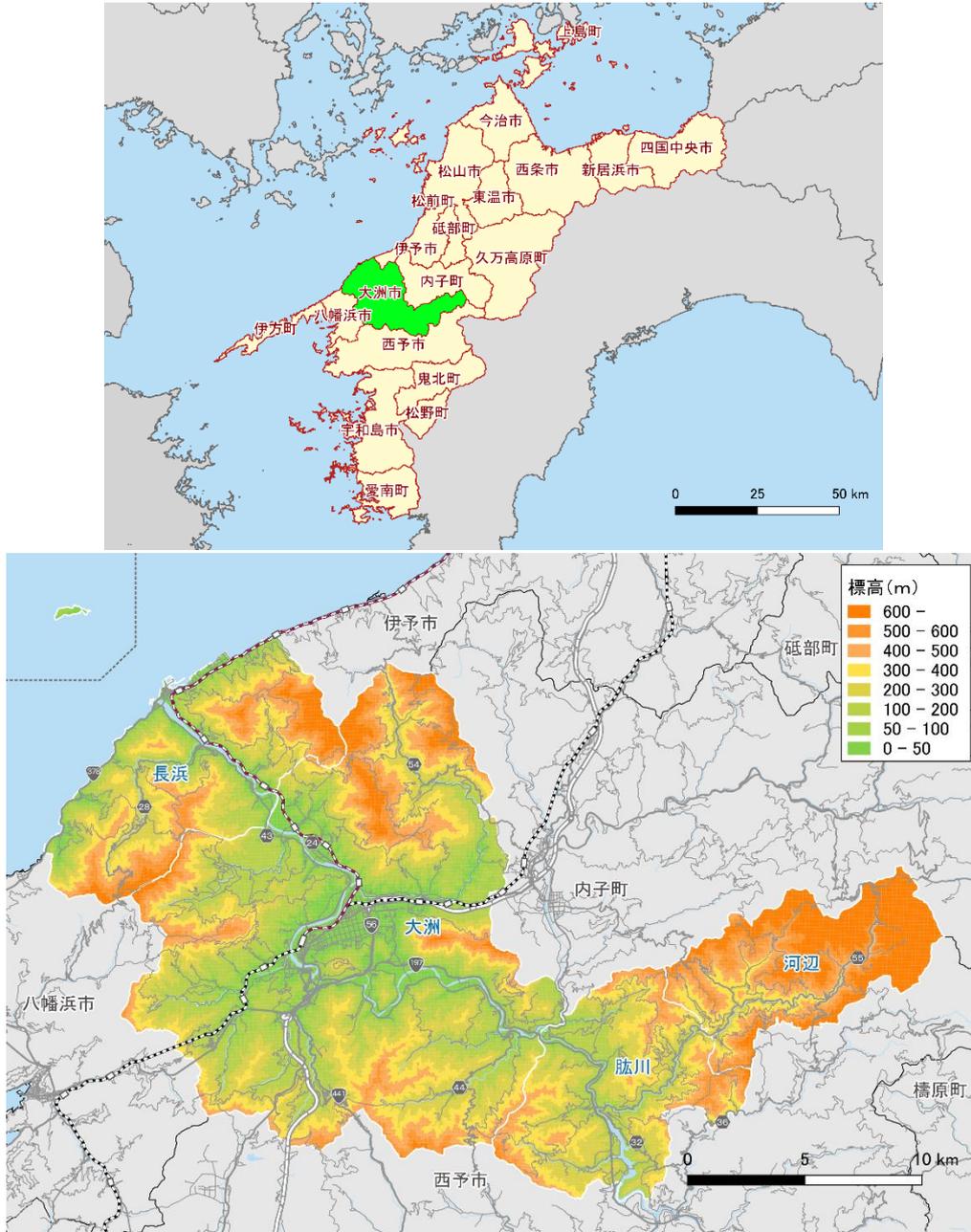
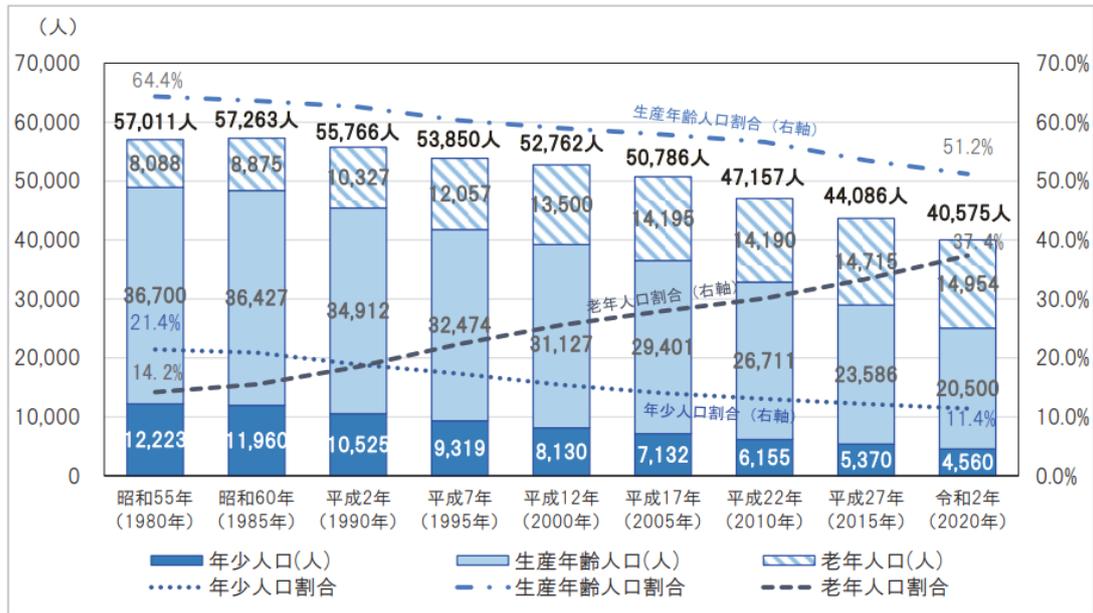


図 4 位置・地勢

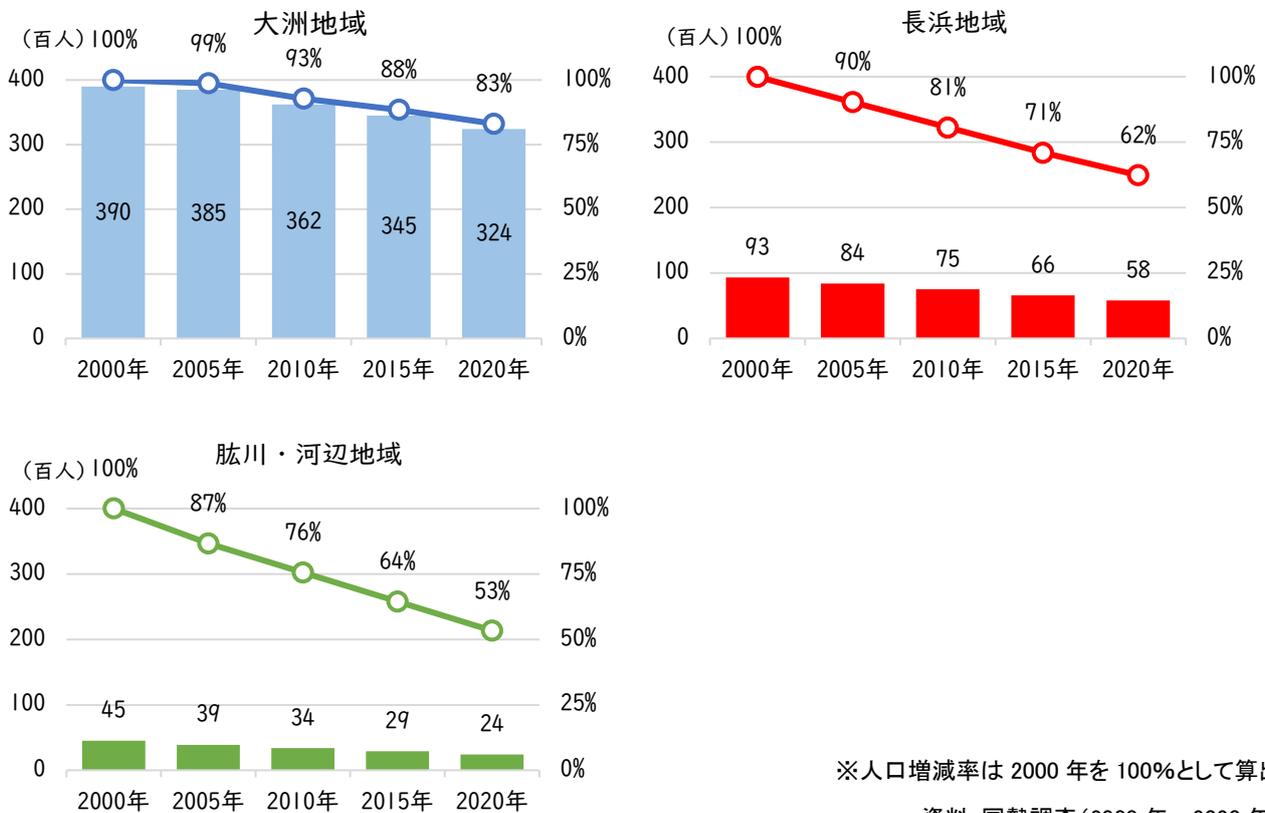
(2) 人口動態

- 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人で、合計約4万人、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2000年を100%として算出

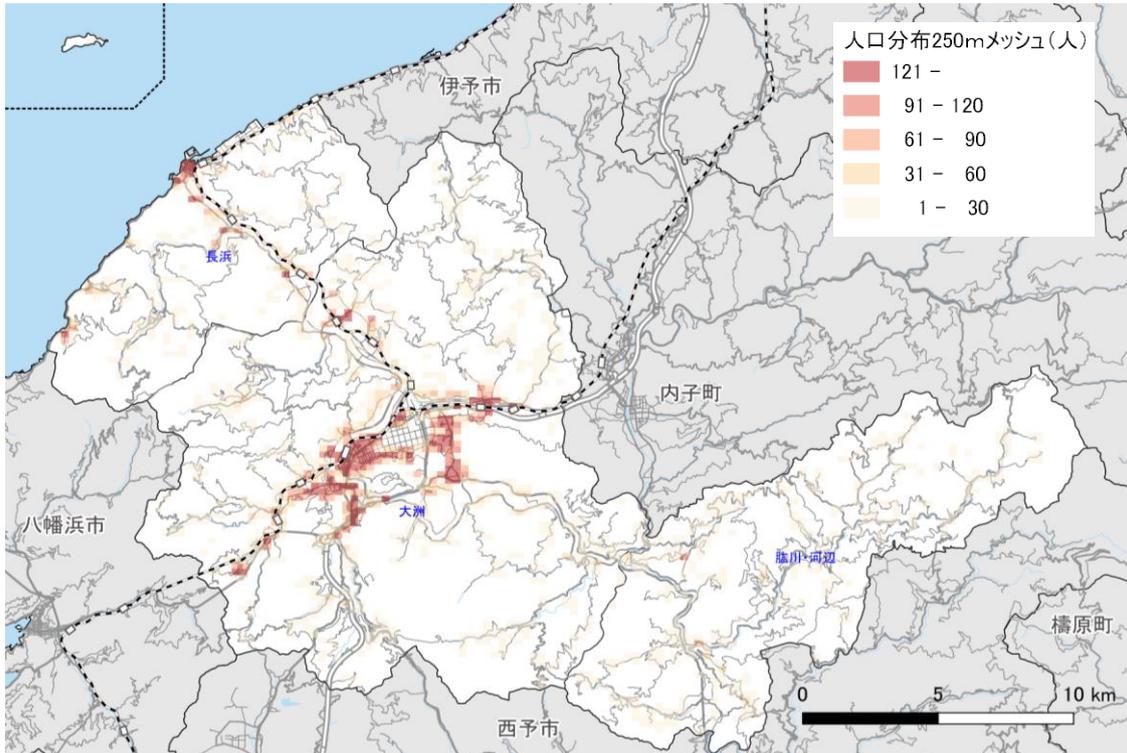
資料: 国勢調査(2000年～2020年)

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

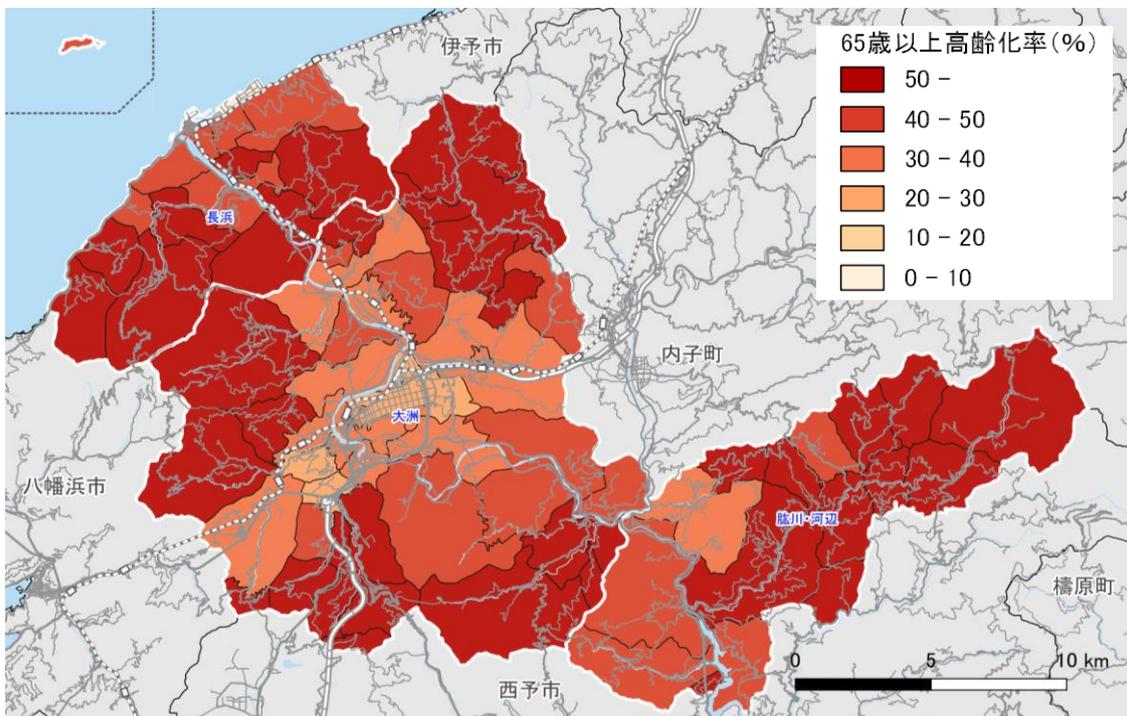
ます。人口分布の傾向は5年前と大きな変化はみられません。

➤ 周辺部のほぼ全ての地区で高齢化率が30%以上となっていますが、中心部ではやや低い状況です。



資料: 令和2年国勢調査

図 7 人口の分布状況

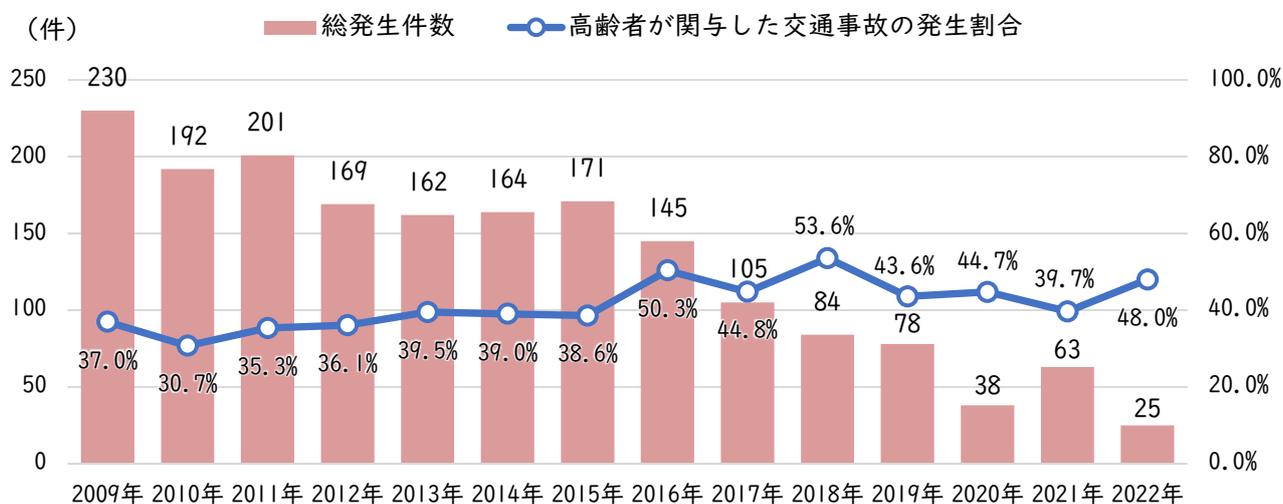


資料: 令和2年国勢調査

図 8 町丁目・字別の高齢化率

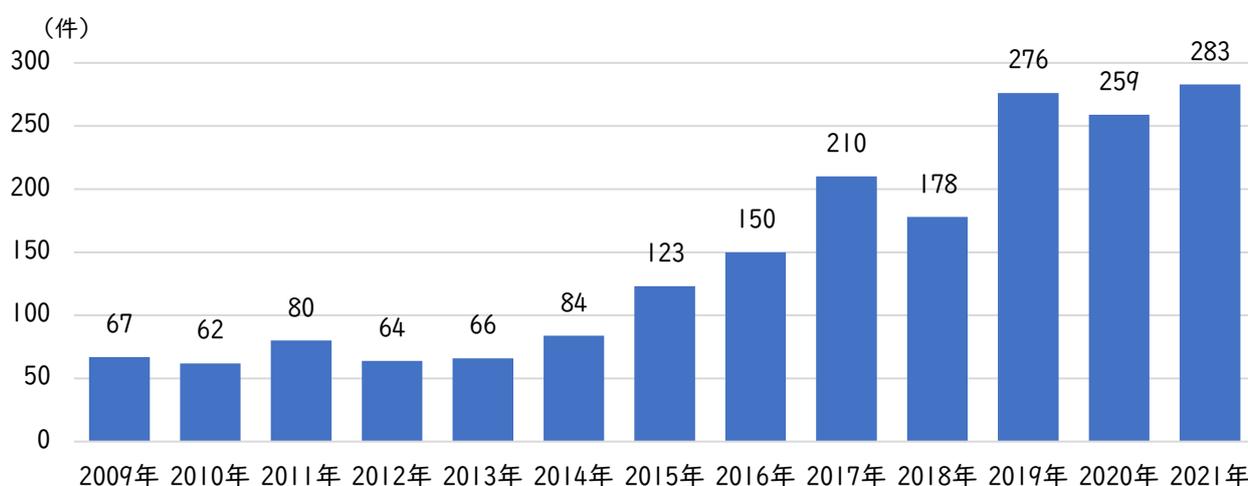
(3) 地域における自家用車の状況

- 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%の間で推移しています。
- 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

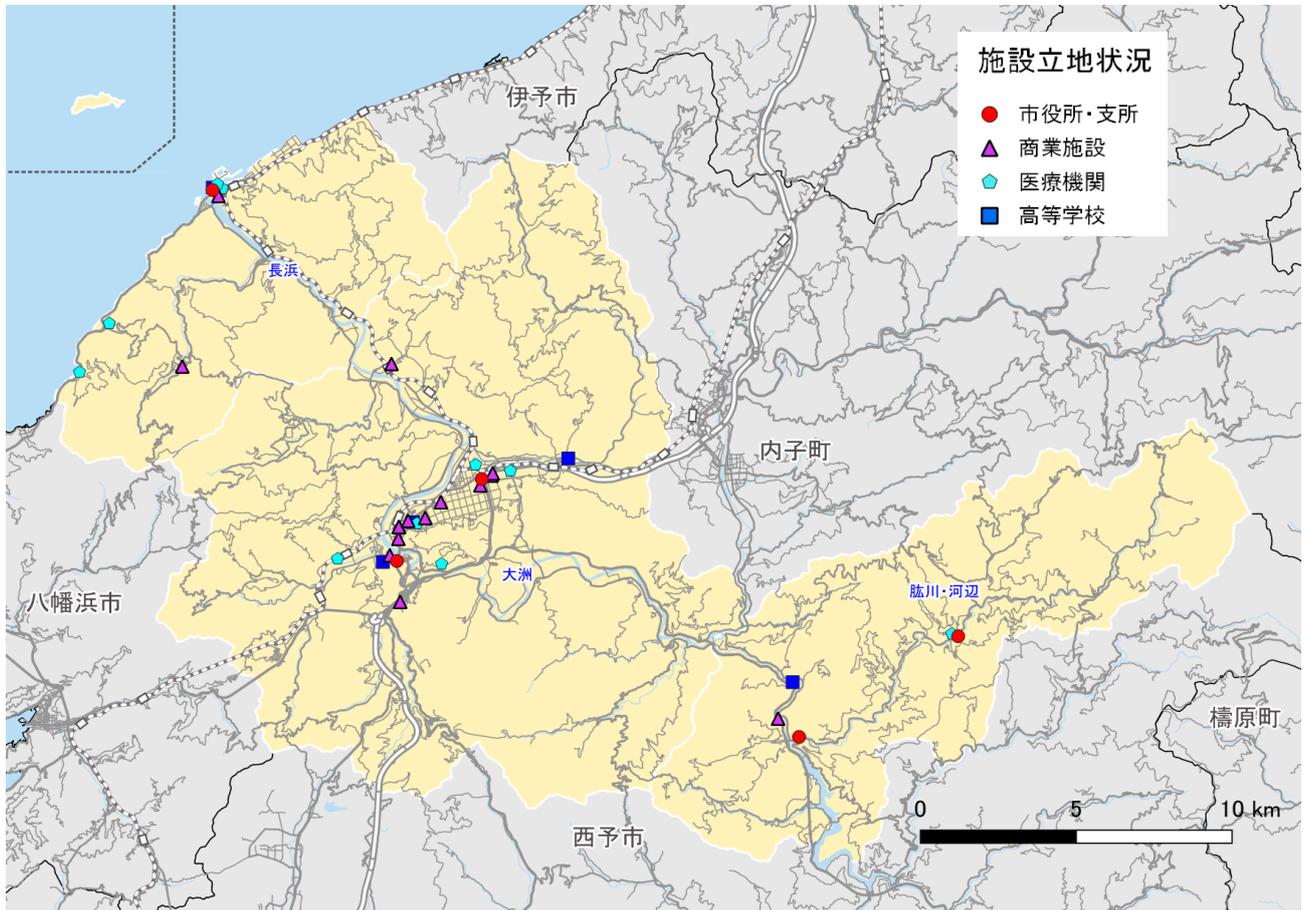


資料:大洲警察署

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概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。

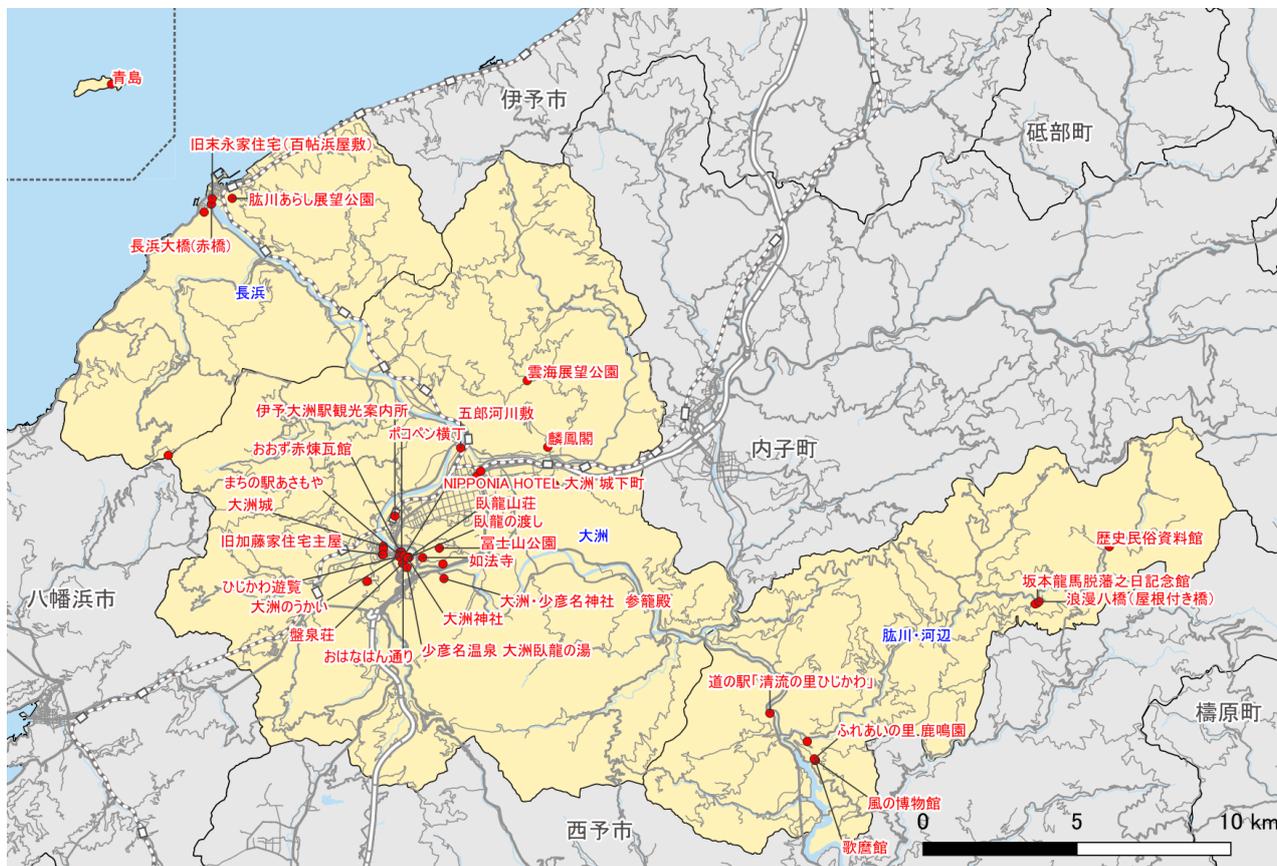


資料:i タウンページ(HP 版)

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、平成30年7月豪雨災害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。



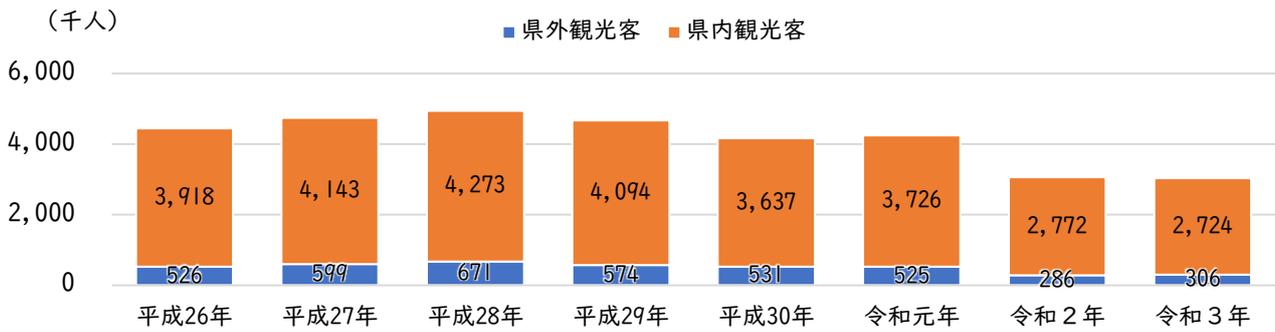
資料:大洲市公式観光情報ウェブサイト

図 12 観光施設の分布



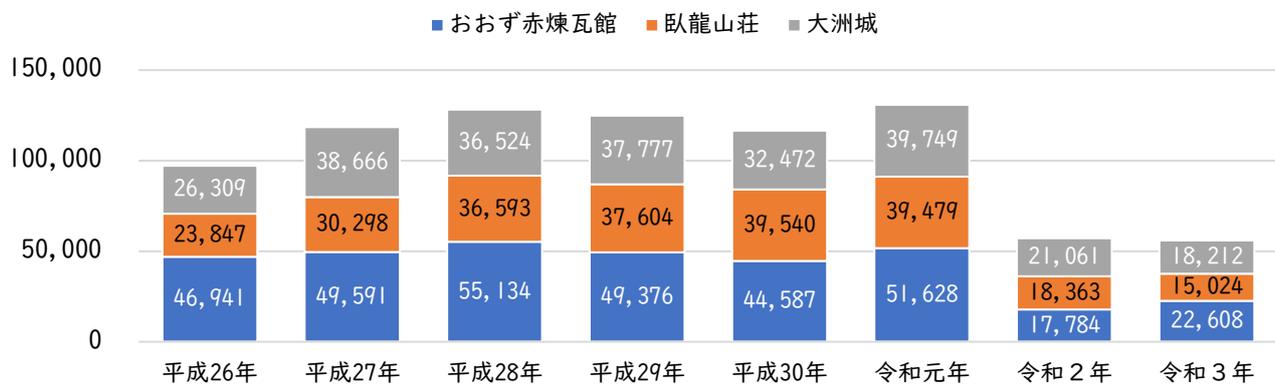
資料:大洲市ウェブサイト

図 13 大洲市の観光資源



資料:愛媛県

図 14 八幡浜・大洲圏域の観光客数の推移



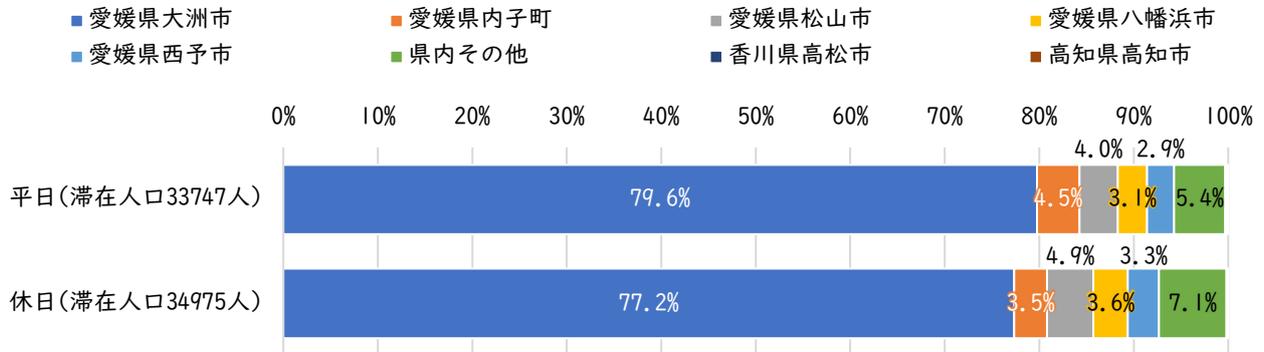
資料:大洲市

図 15 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。

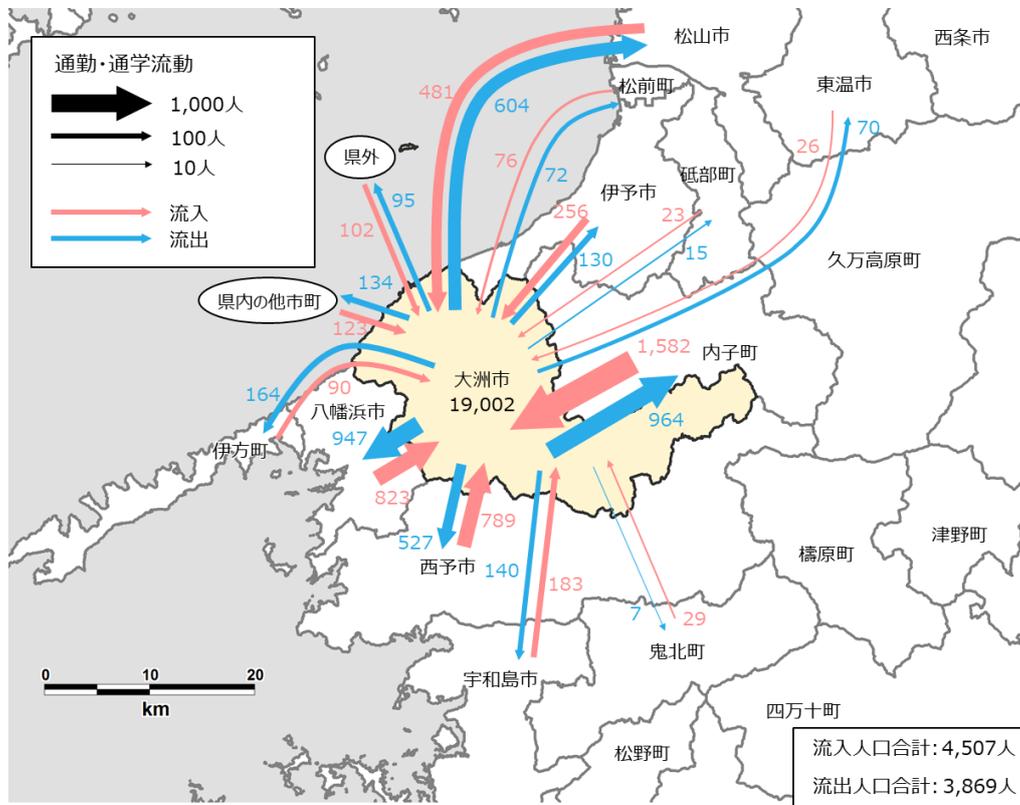


資料: RESAS より、ドコモ「モバイル空間統計」(2020年10月の14時のデータを採用)

図 16 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

➤ 隣接市町ならびに松山市との往来が多く、結びつきが強い状況です。
 ➤ この傾向は5年前から大きく変わっていません。



資料: 令和2年国勢調査

図 17 通勤通学流動

(3) 通院・買い物流動

- 通院は、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。
- 買い物は、全地域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。

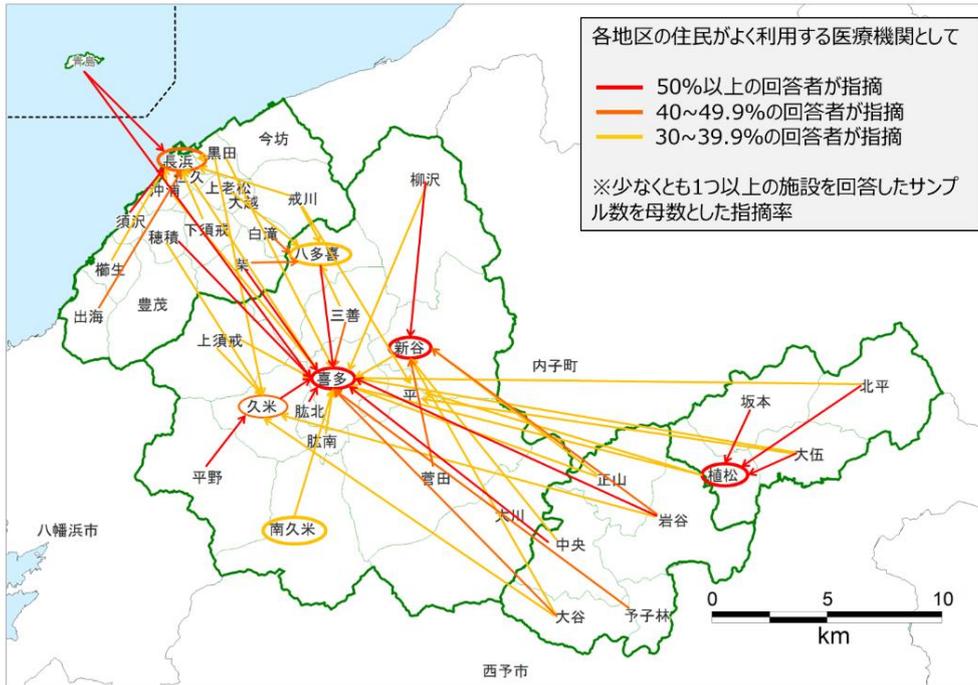


図 18 通院流動

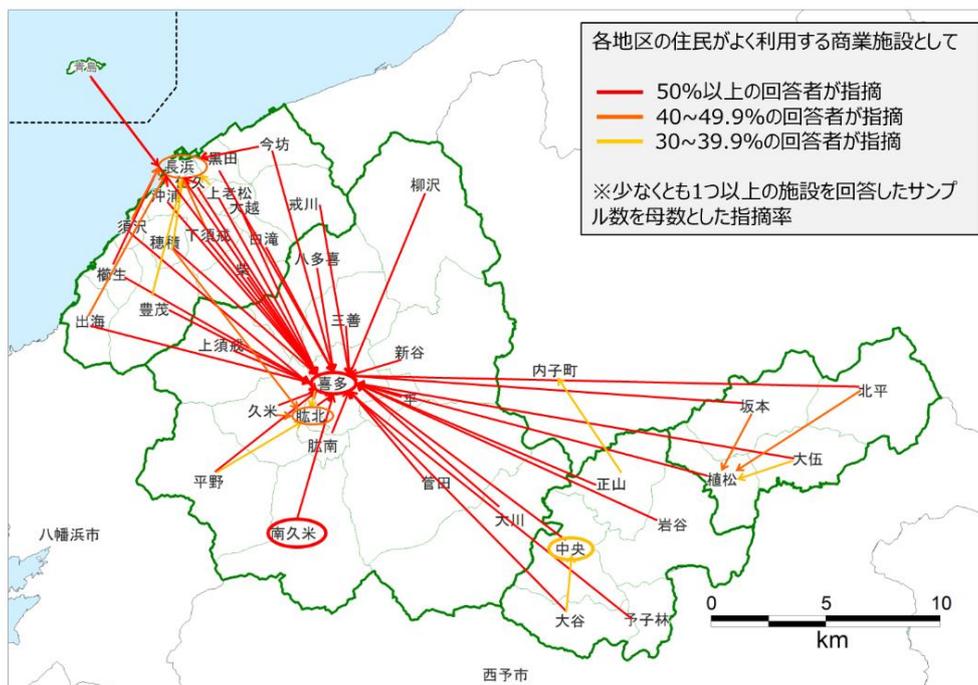


図 19 買い物流動

いずれも 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

第3章 大洲市のまちづくりの方向性

I 上位計画の整理

(I) 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。

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。

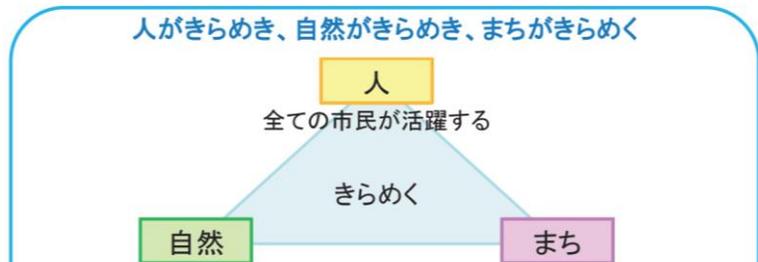
自立と共創

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。

●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。

■「人・自然・まちきらめく」イメージ



■「知行創造」イメージ



■「自立と共創」イメージ



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

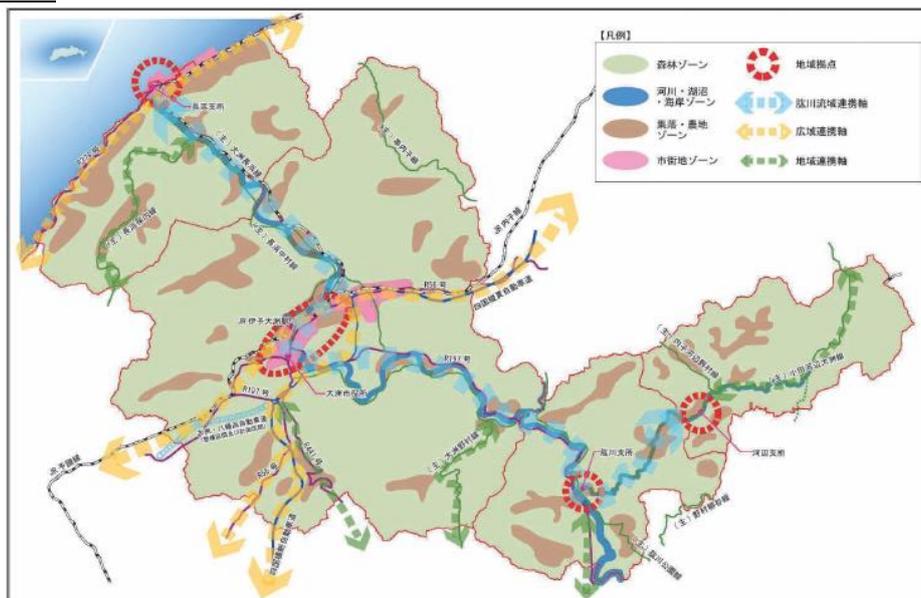
- ① 肱川をはじめとした自然との共生
- ② 文化的生活を営むための拠点の形成
- ③ 人口減少に対応するコンパクトなまちづくり

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 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 | <p>①公共交通の維持・確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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 <p>②公共交通の利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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

(I) 第2期大洲市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020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

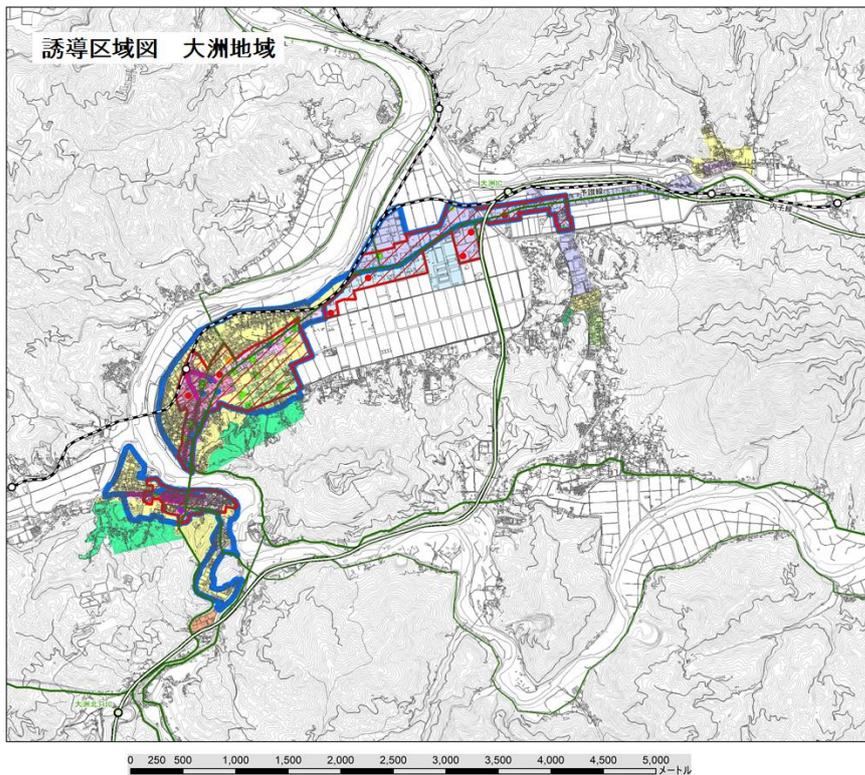
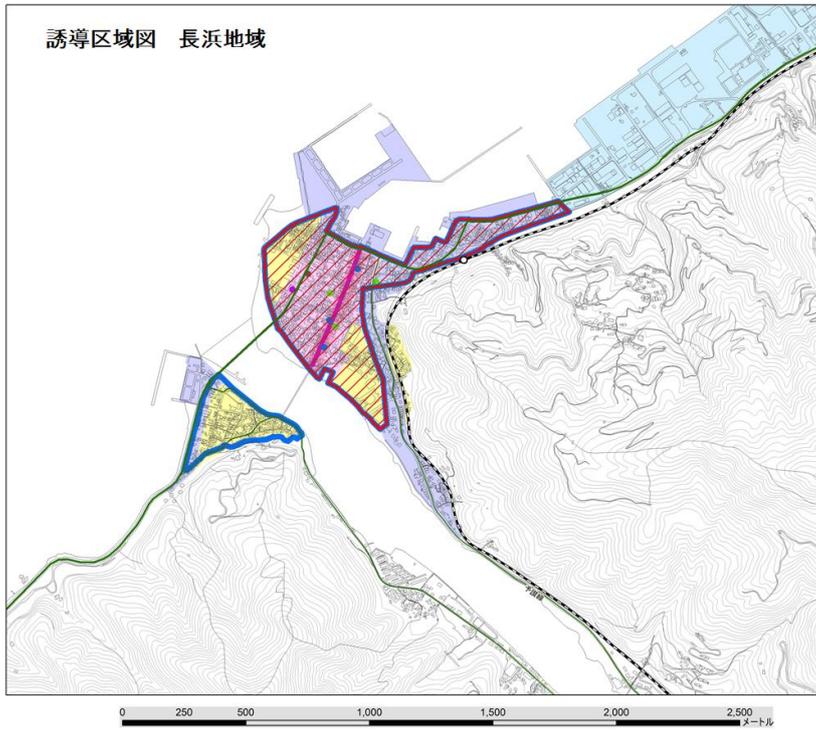
| | | |
|------------------------------|--|--|
| 基本目標3 基本的方向 | ✓ 都市基盤（インフラ）や公共施設の維持管理・ストック活用を図るとともに、「コンパクト+ネットワーク」の考え方にに基づき、各地域の拠点機能とこれらをつなぐネットワークの強化を図り、暮らしに必要なサービスの提供に努めます。 | |
| 施策2 人口減少への 対応 | 施策の内容 | ✓ 立地適正化計画及び地域公共交通網計画に基づき居住地域や都市機能の立地適正化と中心部や各拠点を結ぶ交通ネットワークの強化を図る。 |
| | 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 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。

●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 | 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> | <p>主要事業</p> <ul style="list-style-type: none"> (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> | <p>1 安全・安心な生活環境の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> (2)移動しやすい環境の整備等 <ul style="list-style-type: none"> 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> | <p>1 計画の基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> (1)地域における生活の維持及び継続の推進 <ul style="list-style-type: none"> 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> | <p>2 在宅福祉事業</p> <ul style="list-style-type: none"> (4)外出支援事業 (肱川・河辺支所管内限定事業) <ul style="list-style-type: none"> 全体的な利用実績は減少傾向にありますが、支援を必要と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> | <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p style="text-align: right;">※実施主体に大洲市が含まれるもののみ抜粋</p> |

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、主に新型コロナウイ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 | | |
| | 【未達成の要因】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 | | | | | |
| | 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 | |
| | 【未達成の要因】当初想定していた事業の実施時期が計画期間外にずれ込んだため | | | | | |
| | 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 | |
| | 【未達成の要因】新型コロナウイルス感染症の影響により、活動が制限されたため | | | | | |
| | 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 | |
| | 【未達成の要因】議題の集約や新型コロナウイルス感染症の影響による開催減のため | | | | | |

※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

I 公共交通の現状整理

(I) 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。
- 2018年3月の大洲市地域公共交通網形成計画策定に伴い、デマンド型交通の導入が市内各地区で進められ、スクールバス(住民利用)や福祉バスとの統合が行われつつあります。

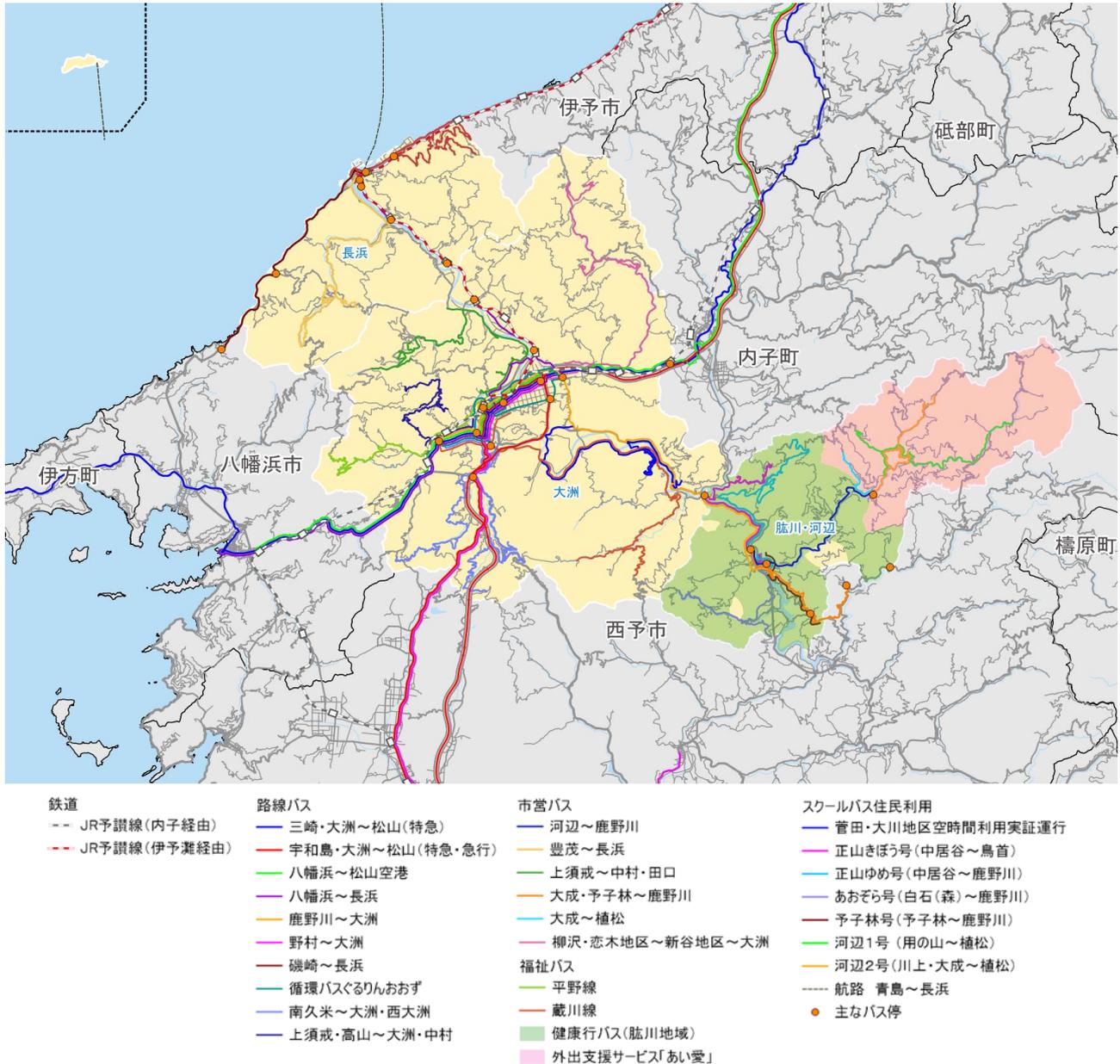


図 20 大洲市内の公共交通網

- ▶ 国道 56 号沿いはバスの便数が多くなっていますが、長浜地域や肱川・河辺方面への便数は少なくなっています。
- ▶ 市中心部では、運行経路が事業者や路線によって異なるため、停留所によっては便数が少ないところがあります。

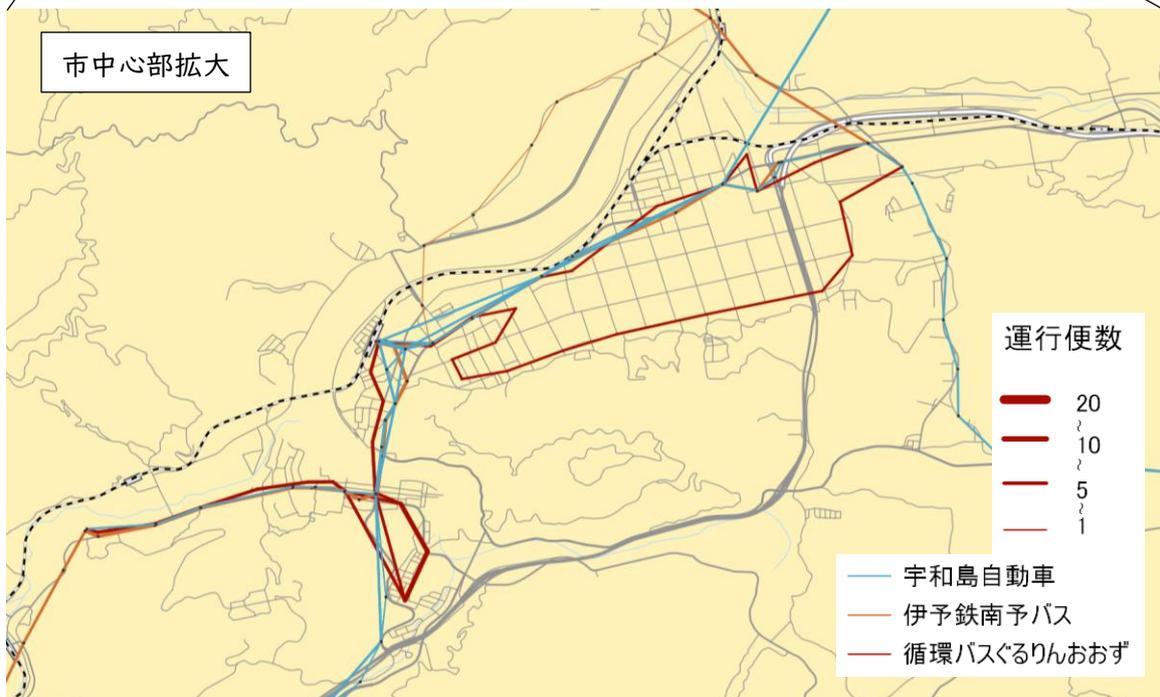
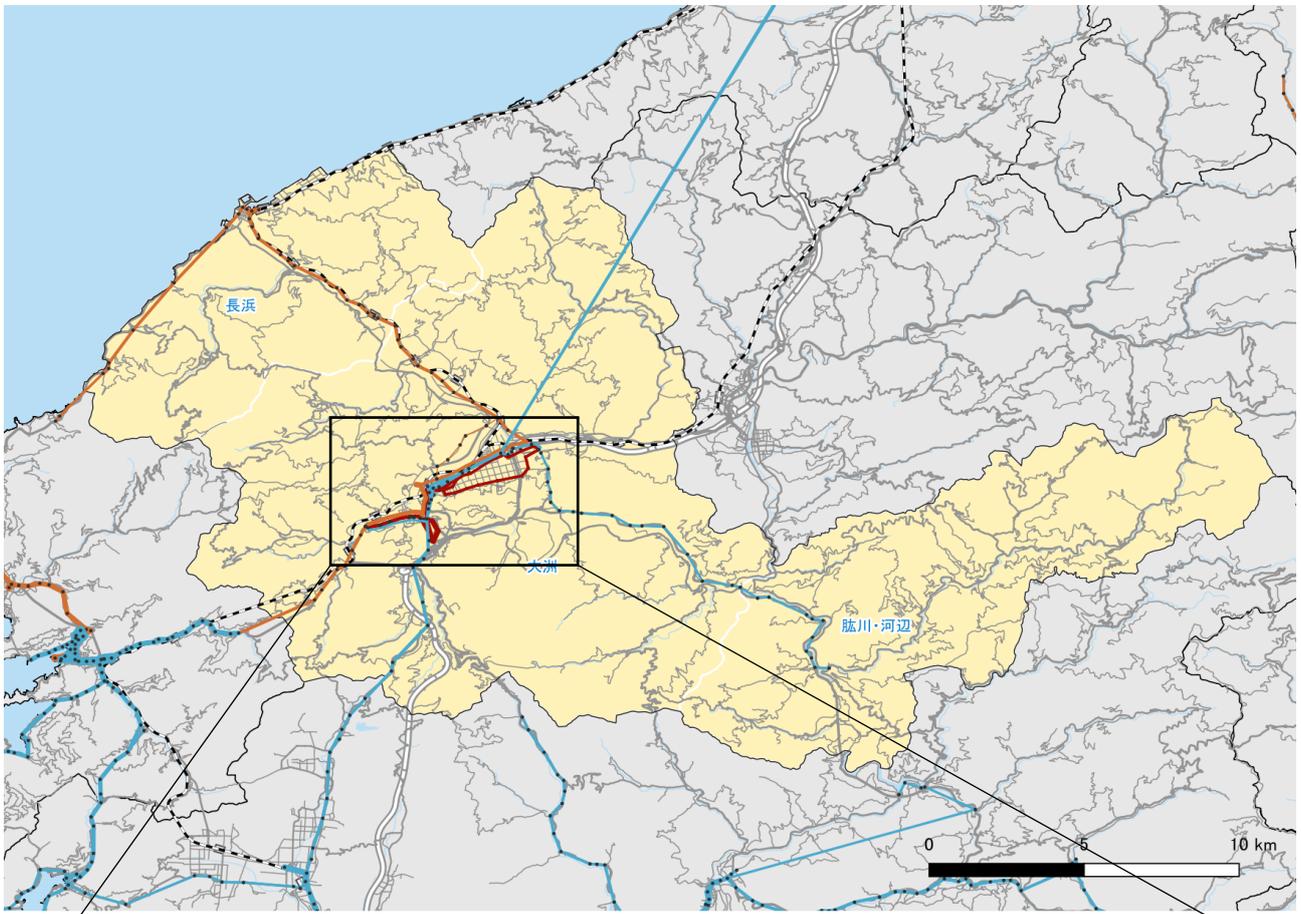
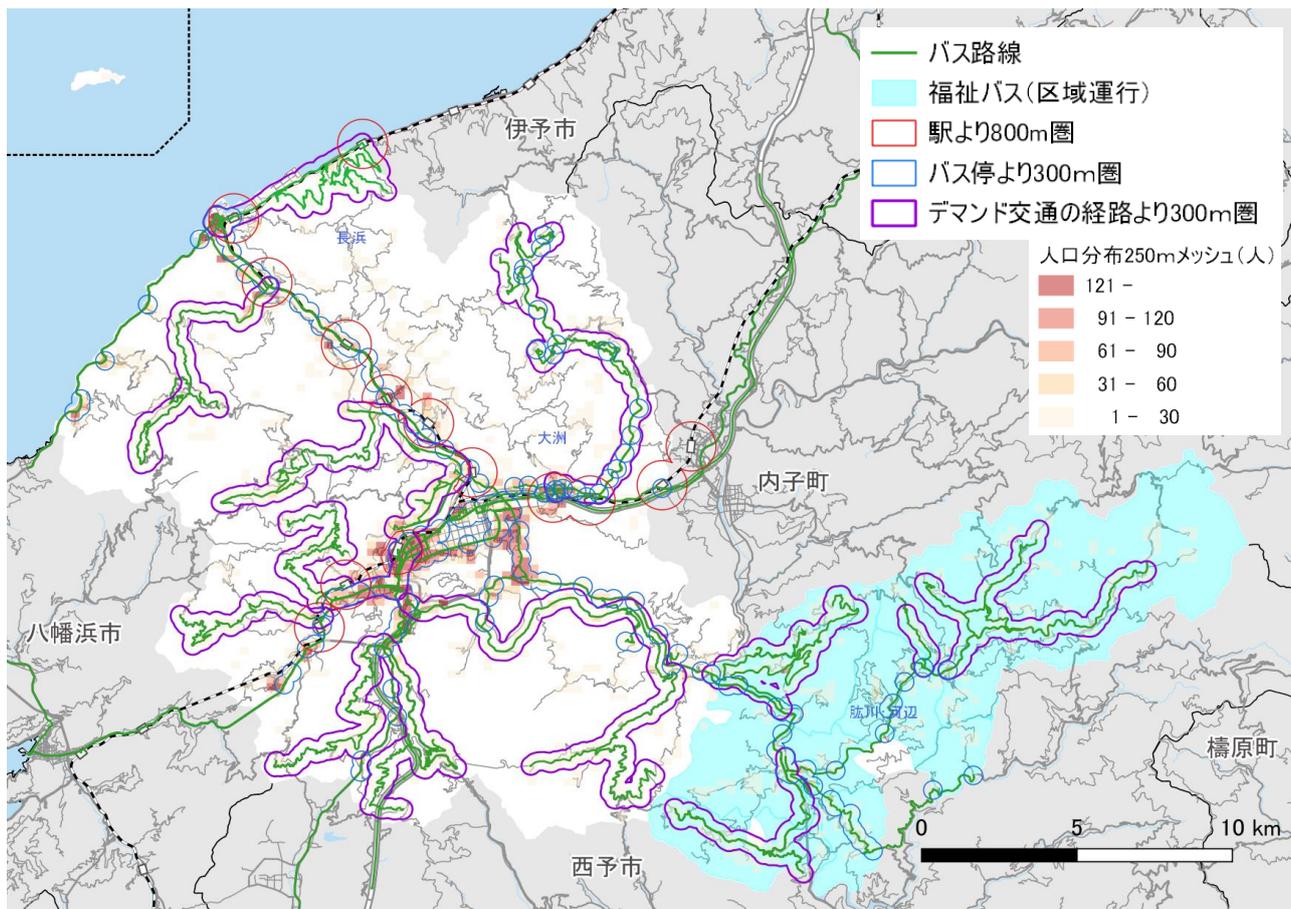


図 21 民間路線バスの運行頻度図

- ▶ デマンド型交通の導入により、人口分布のある地域はおおむね公共交通圏の範囲に含まれるようになります。

ましたが、長浜地域や大洲地域の一部で空白地帯がみられます。



※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

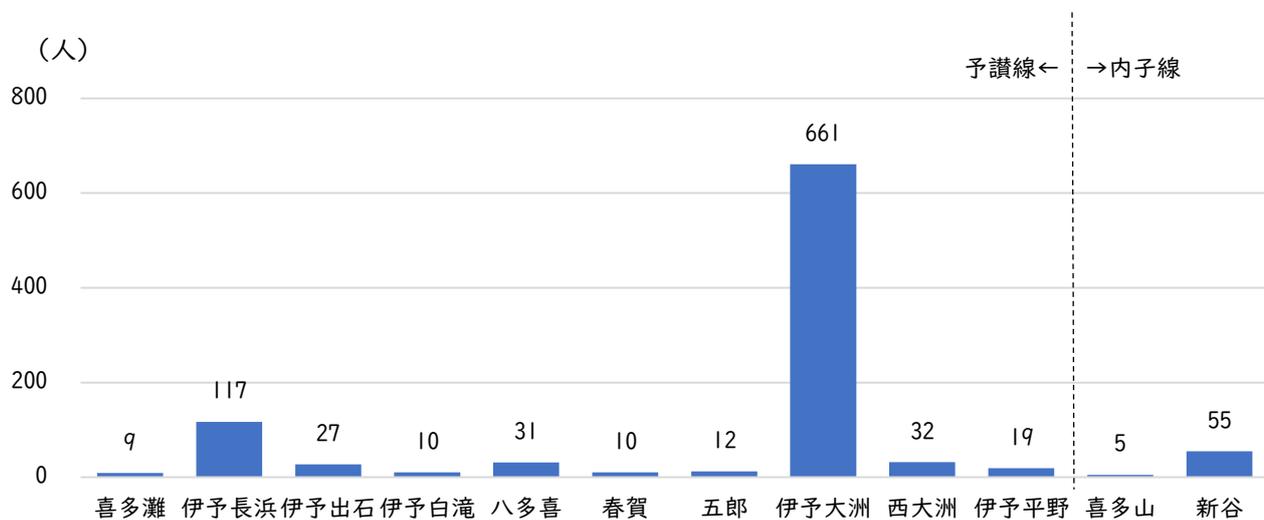
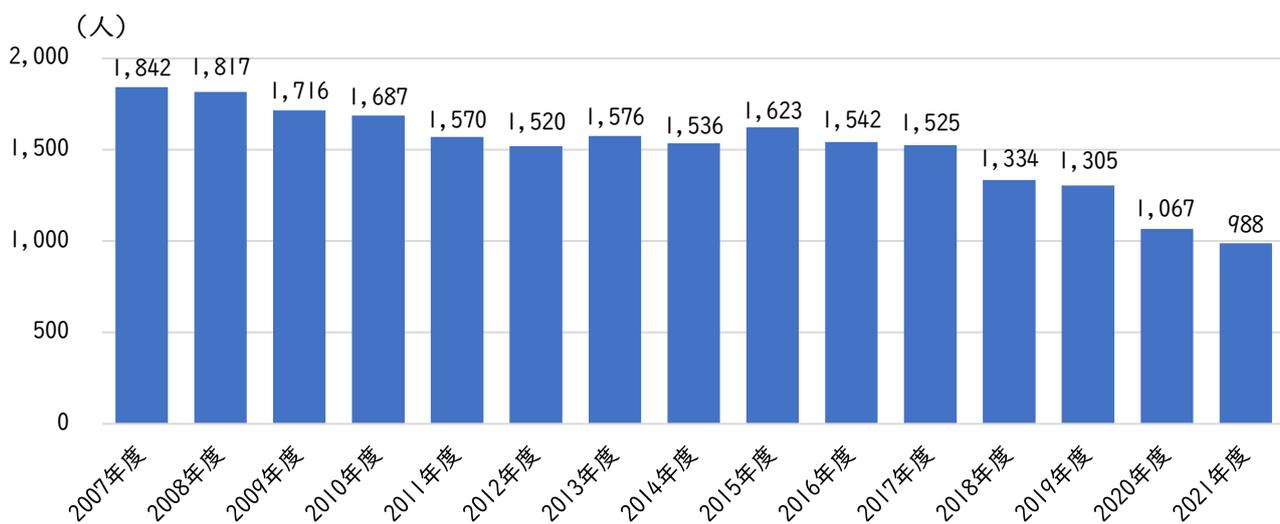
図 22 公共交通圏

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) | 特急含 |
| | 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） | 12.0 | 宇和島自動車(株) | |
| | 八幡浜～松山空港 | 4.0 | (株)肱南トラベル | |
| | 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 | 6.5 | 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) | | |
| 市営交通 | 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 |
| | 柳沢・恋木地区～新谷地区～東大洲（デマンド型・週2日）※実証運行中 | 0.6 | 大洲市 | 無償 |
| | 今坊地区～長浜（デマンド型・週2日）※実証運行中 | 0.6 | 大洲市 | 無償 |
| 福祉バス | 福祉バス（平野・蔵川）（週2日） | 0.6 | 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 |
| スクールバス空時間利用 | 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 |
| | 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(有) | |

※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



資料: JR 四国、国土数値情報

図 24 市内の駅の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、肱南トラベルが松山市街地や空港方面との広域路線を担っています。2018年度までは肱南観光バスが「ぐるりんおおず」を運行していましたが、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イ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。

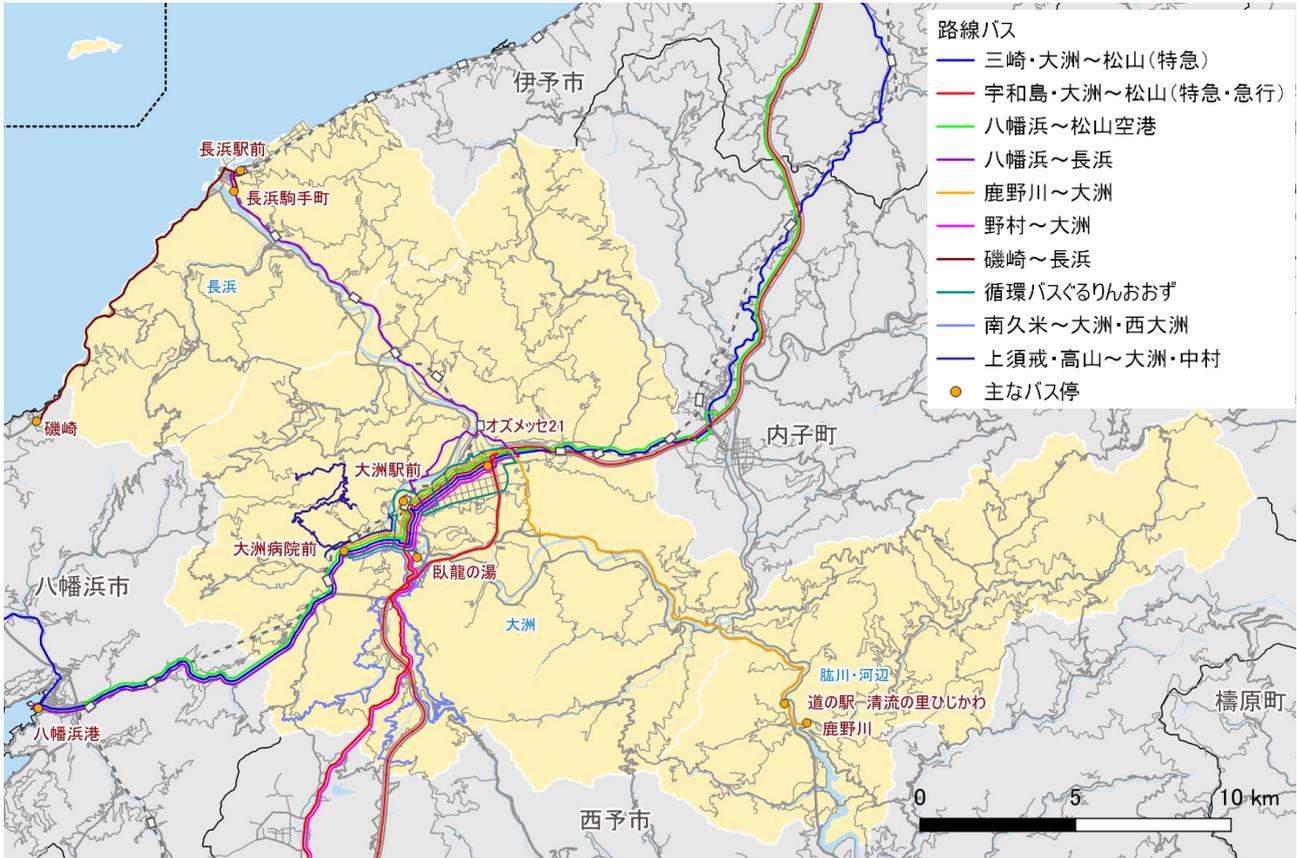
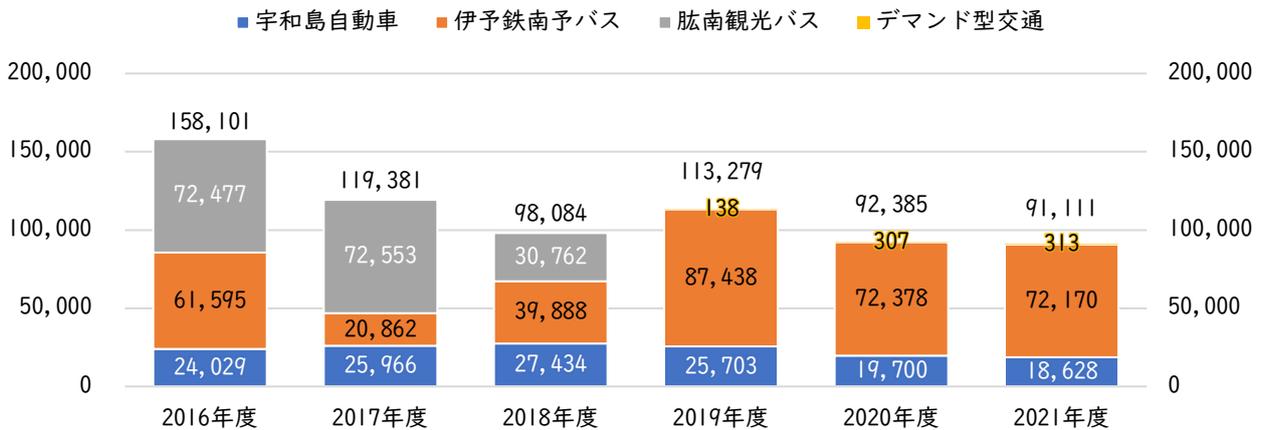


図 25 大洲市内の民間路線バスの路線網



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、安全タクシー・宇和島ハイヤーのデマンド型交通

図 26 民間バス路線(広域除く)の年間利用者数の推移

(4) 市営交通

- ▶ 定時定路線の3路線のほか、デマンド型交通の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。
- ▶ なお、このほか、デマンド型交通では2路線が実証運行中です。
- ▶ 利用者は年々減少傾向にあり、特に新型コロナウイルス感染症により大きく落ち込んでいます。

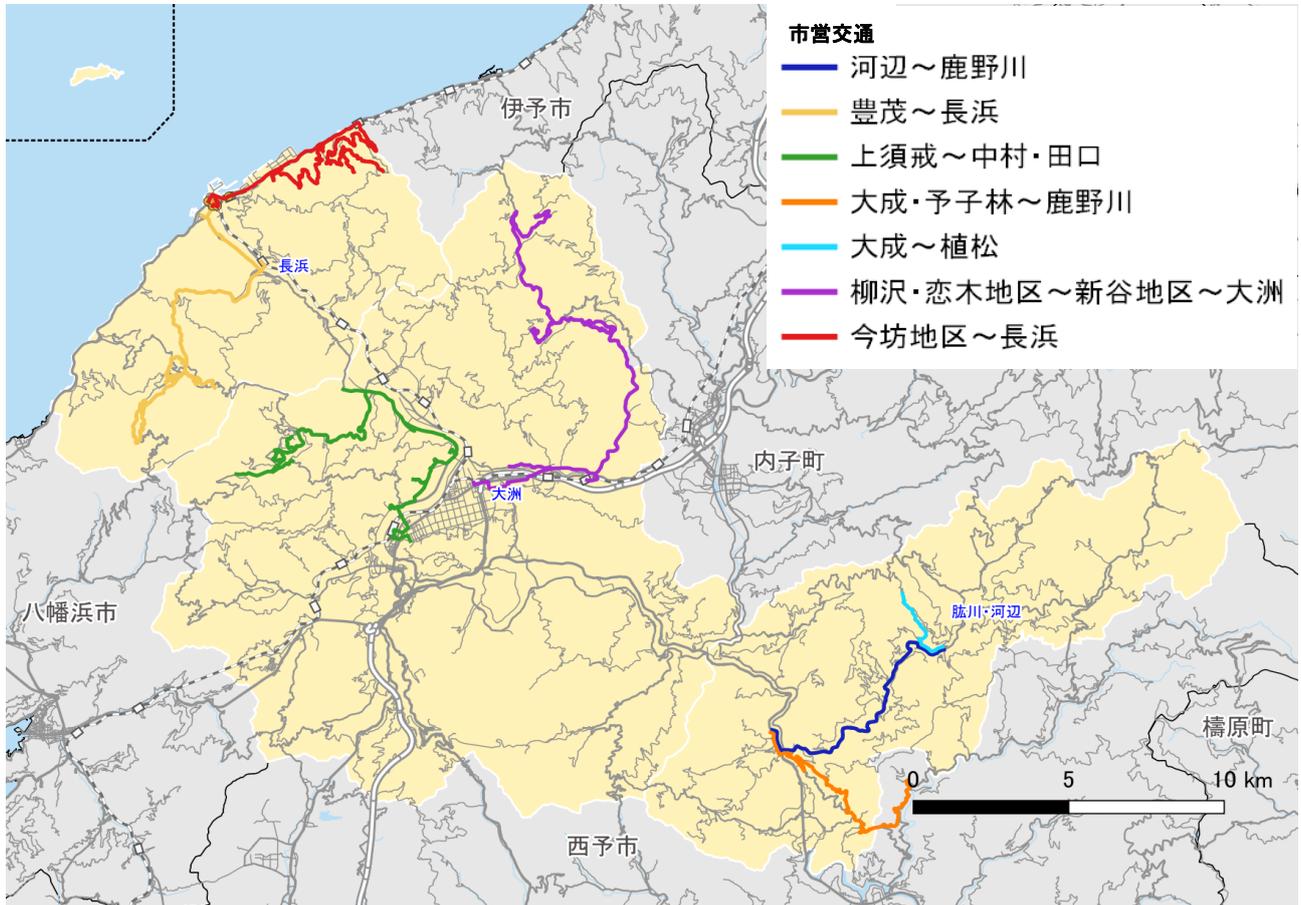
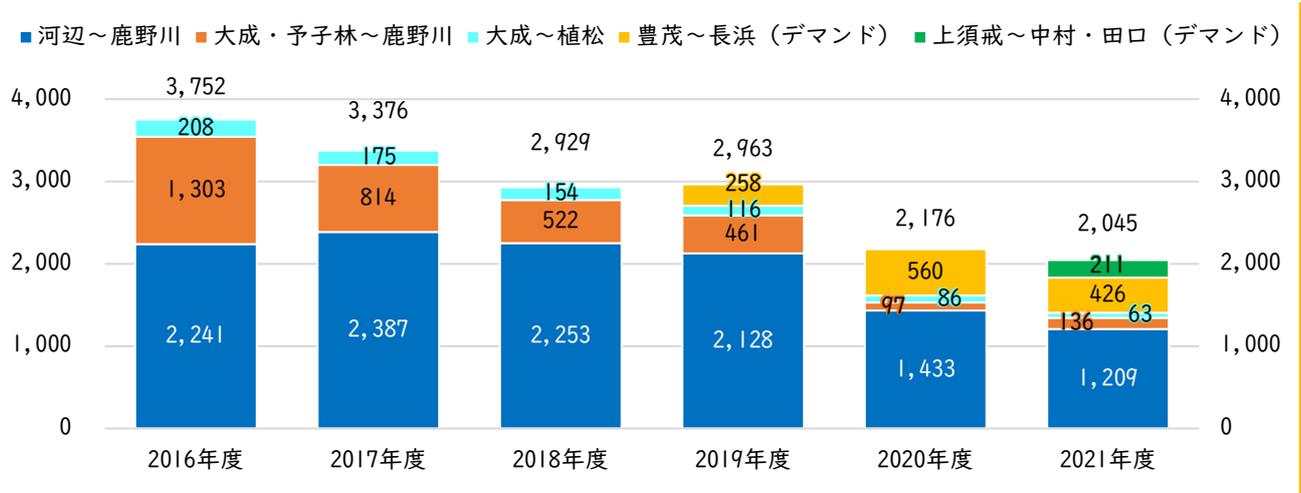


図 27 大洲市内の市営交通の路線網



資料:大洲市(実証運行路線除く)

図 28 市営交通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、市営交通)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年度の半分以上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。

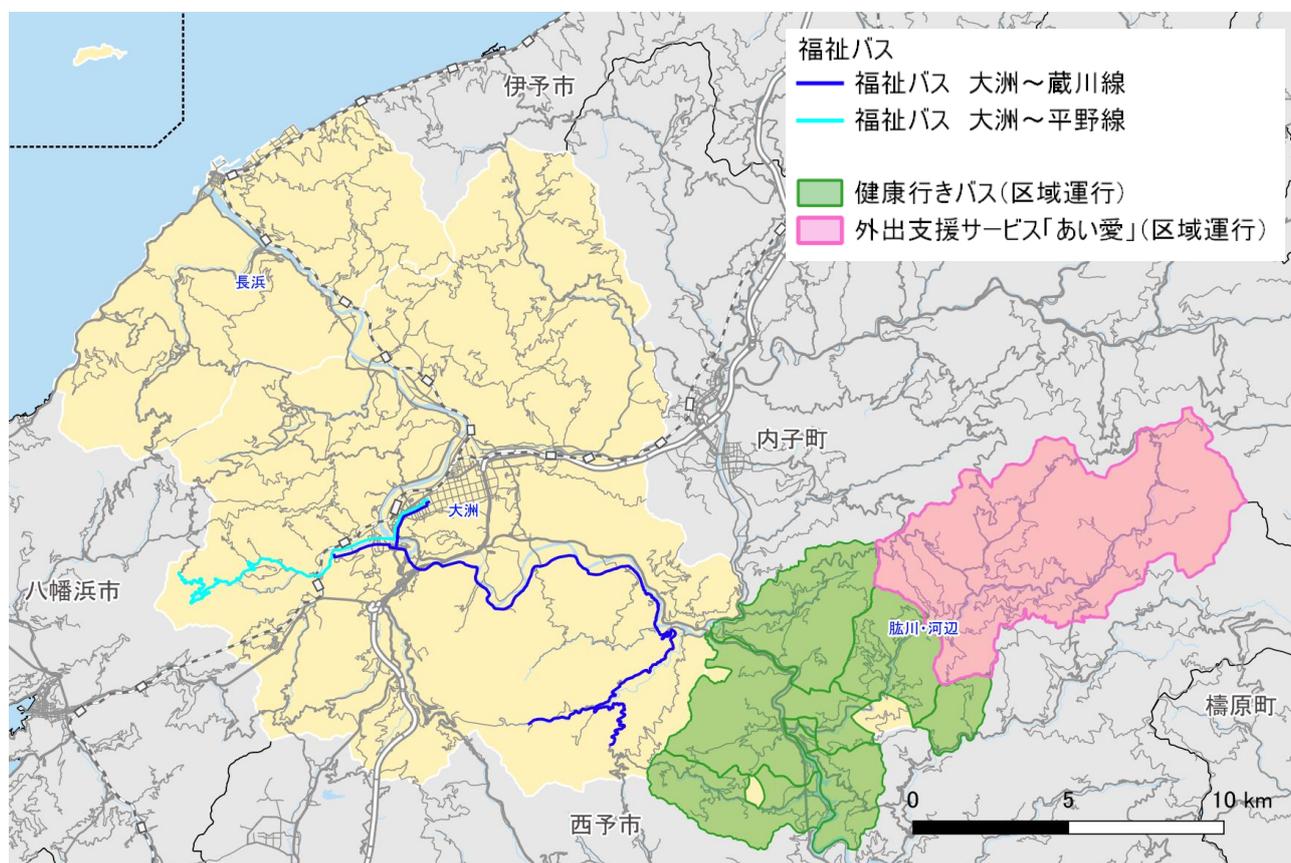
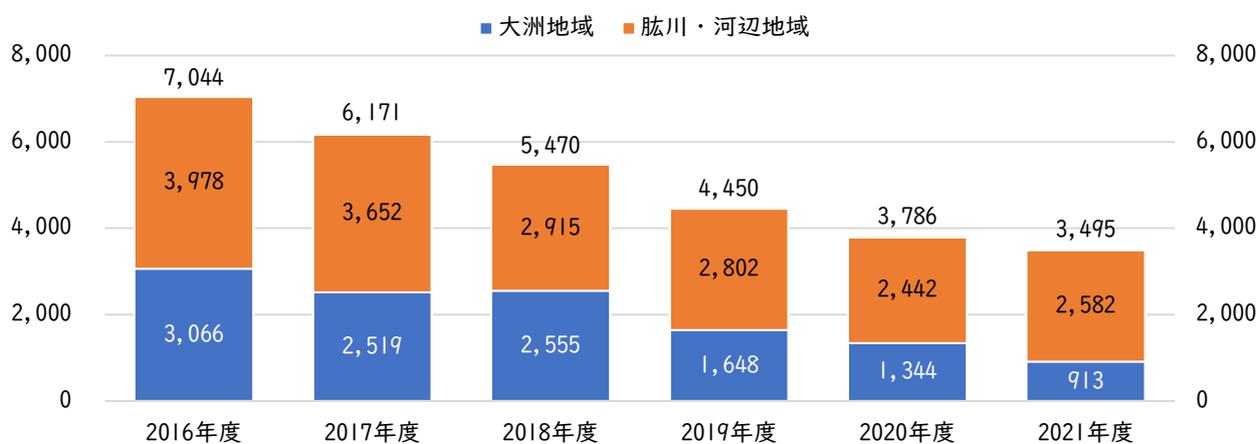


図 29 大洲市内の福祉バスの路線網



資料:大洲市

図 30 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では、一般の人も利用できるスクール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、長浜地域ではデマンド型交通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。

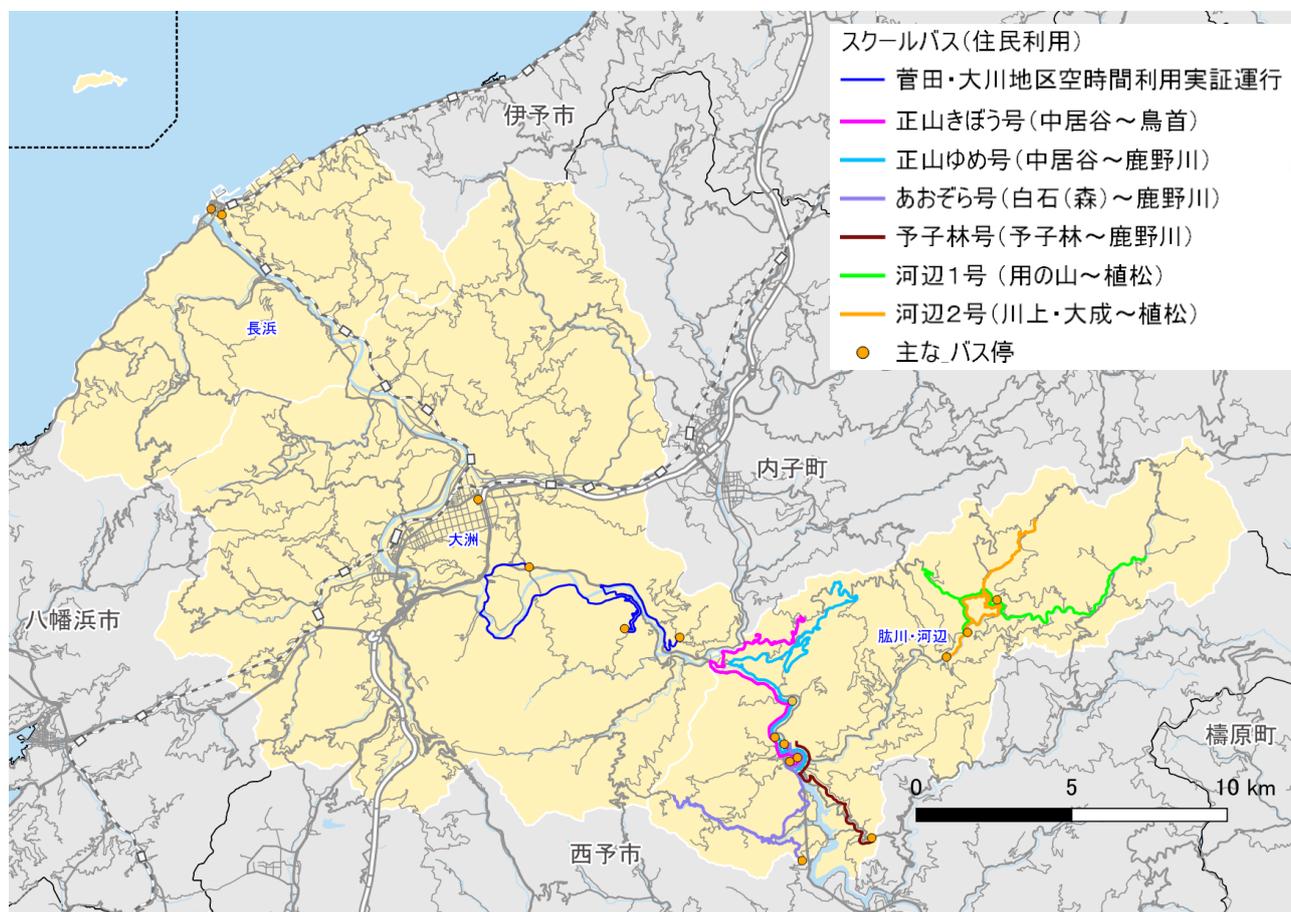
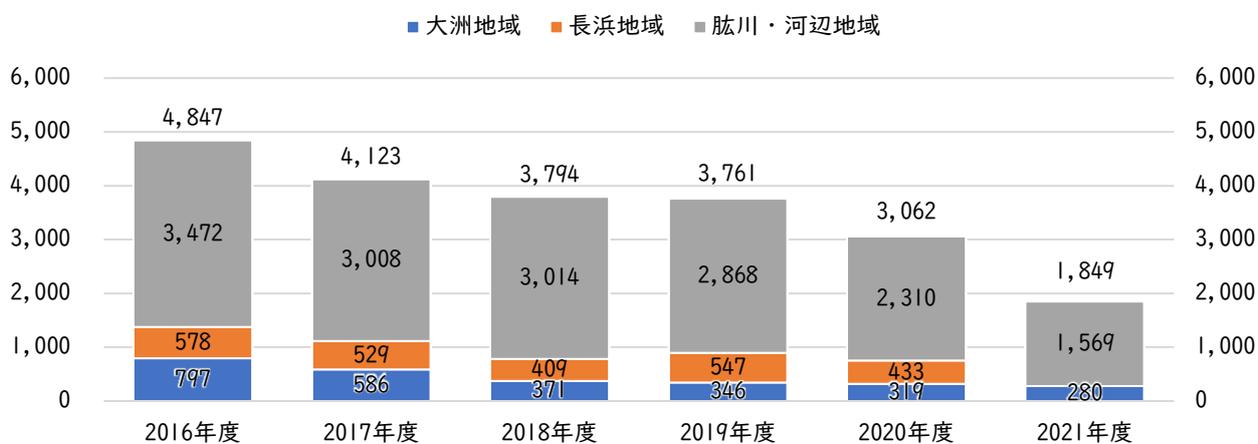


図 31 大洲市内のスクールバス(住民利用)の路線網

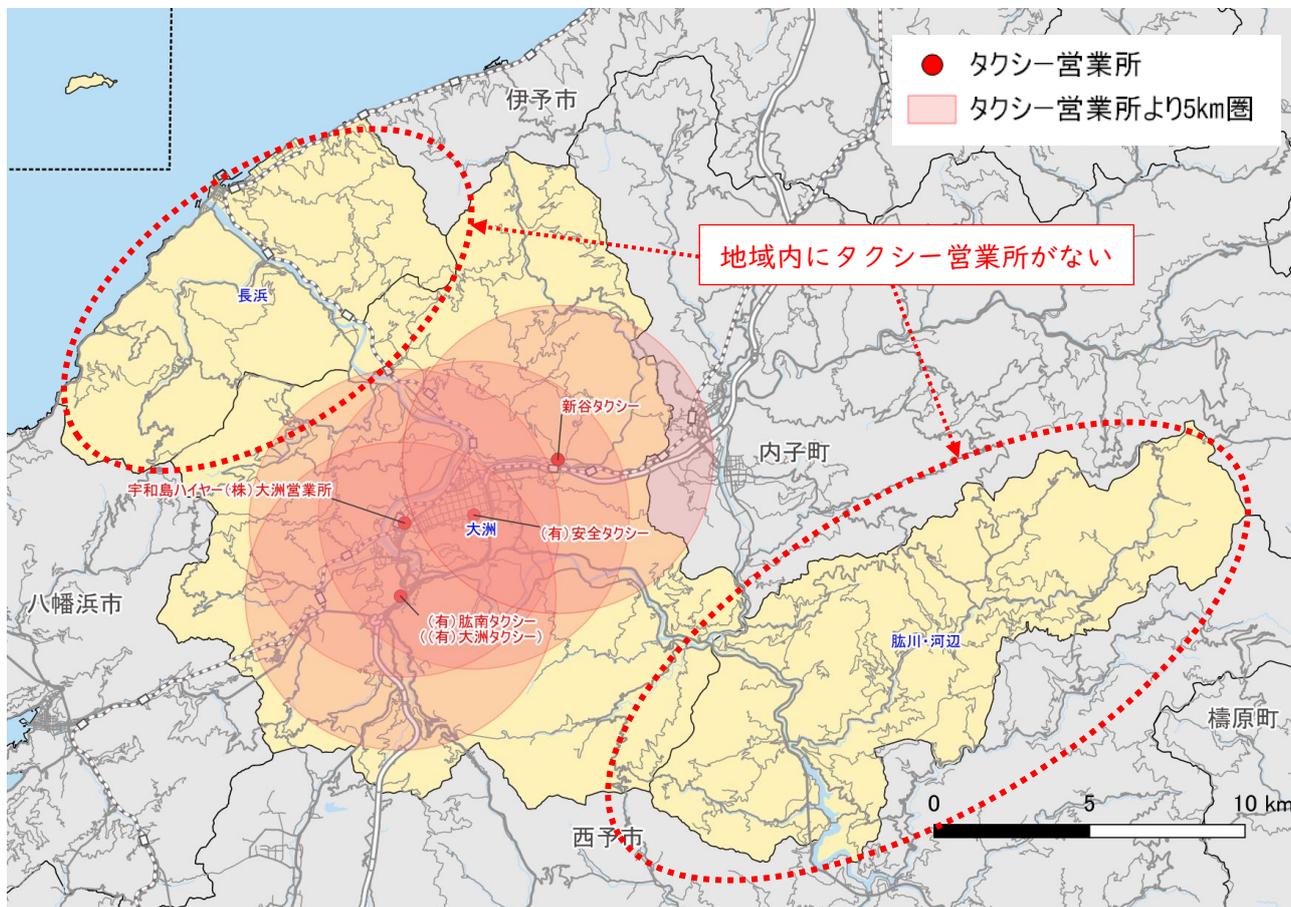


資料:大洲市

図 32 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が、タクシー会社が点在しており、タクシー営業所から5km圏外の地域も多くあります。
- 特に長浜地域や肱川・河辺地域は、タクシー営業所が休止または廃止されたため、地域内に営業している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

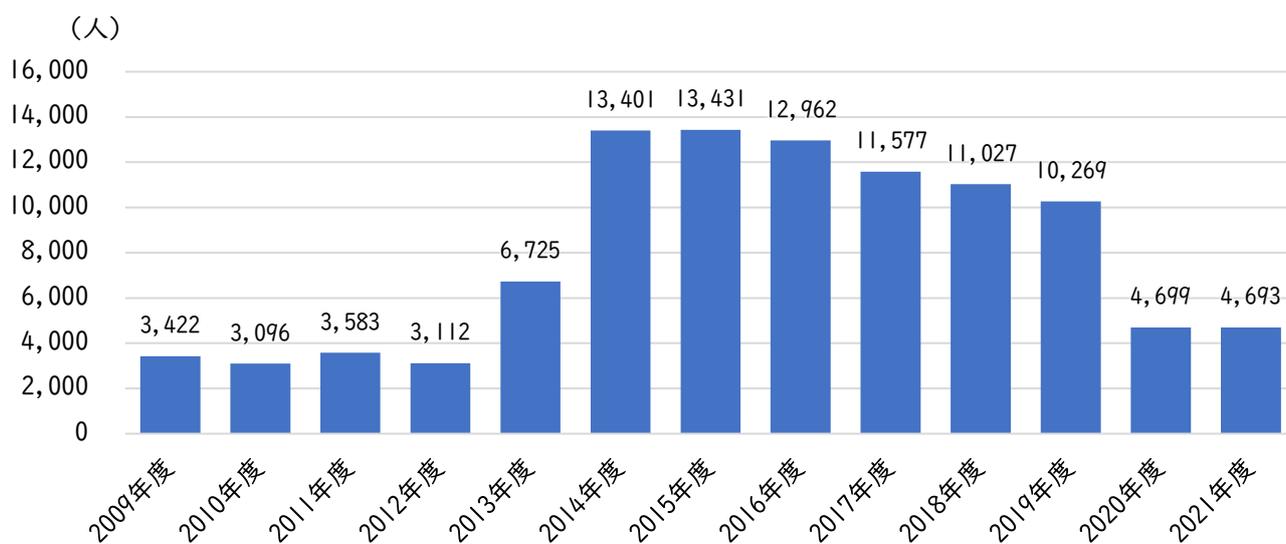
図 33 大洲市内の一般乗用タクシーの営業所の所在地と5 km 圏内の図(2022年7月時点)

(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イ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 34 大洲市内の航路網



資料: 青島海運有限会社

図 35 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

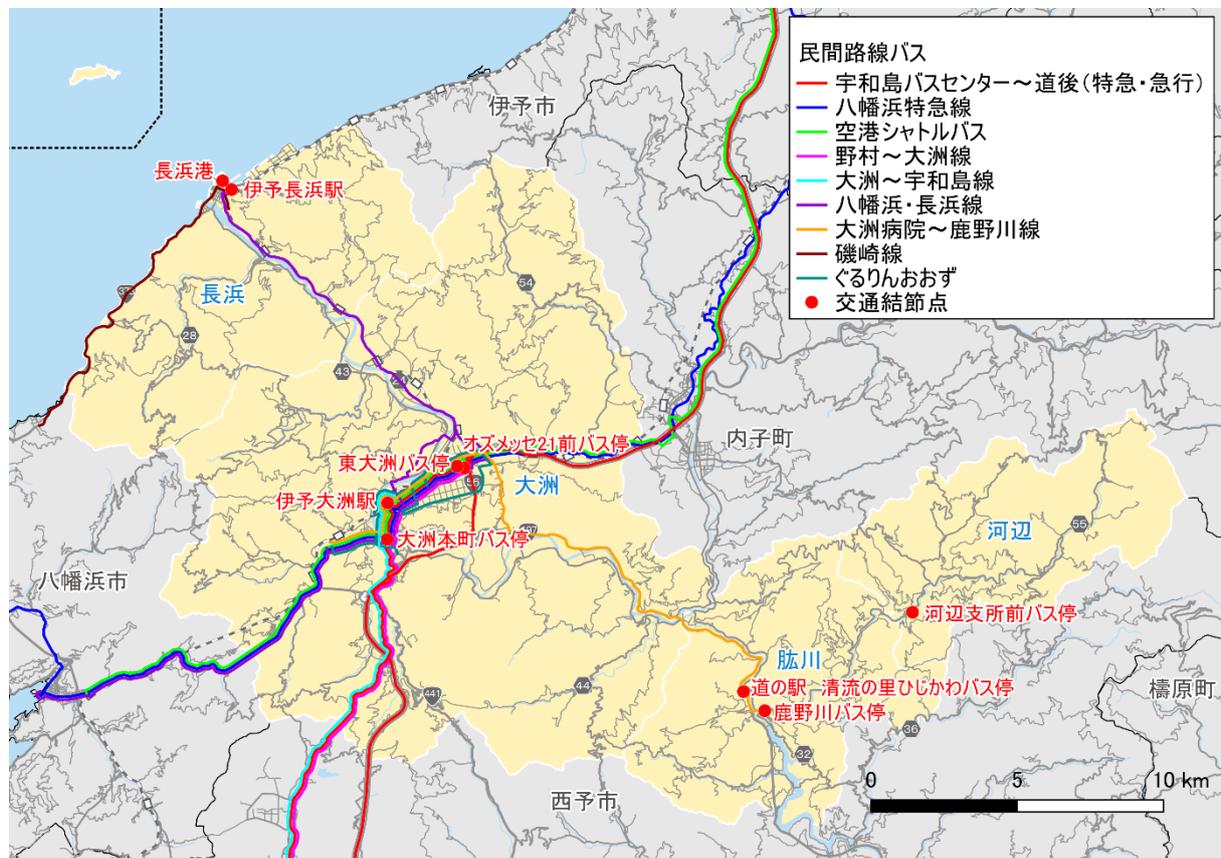


図 36 大洲市内の交通結節点

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・平野～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 |

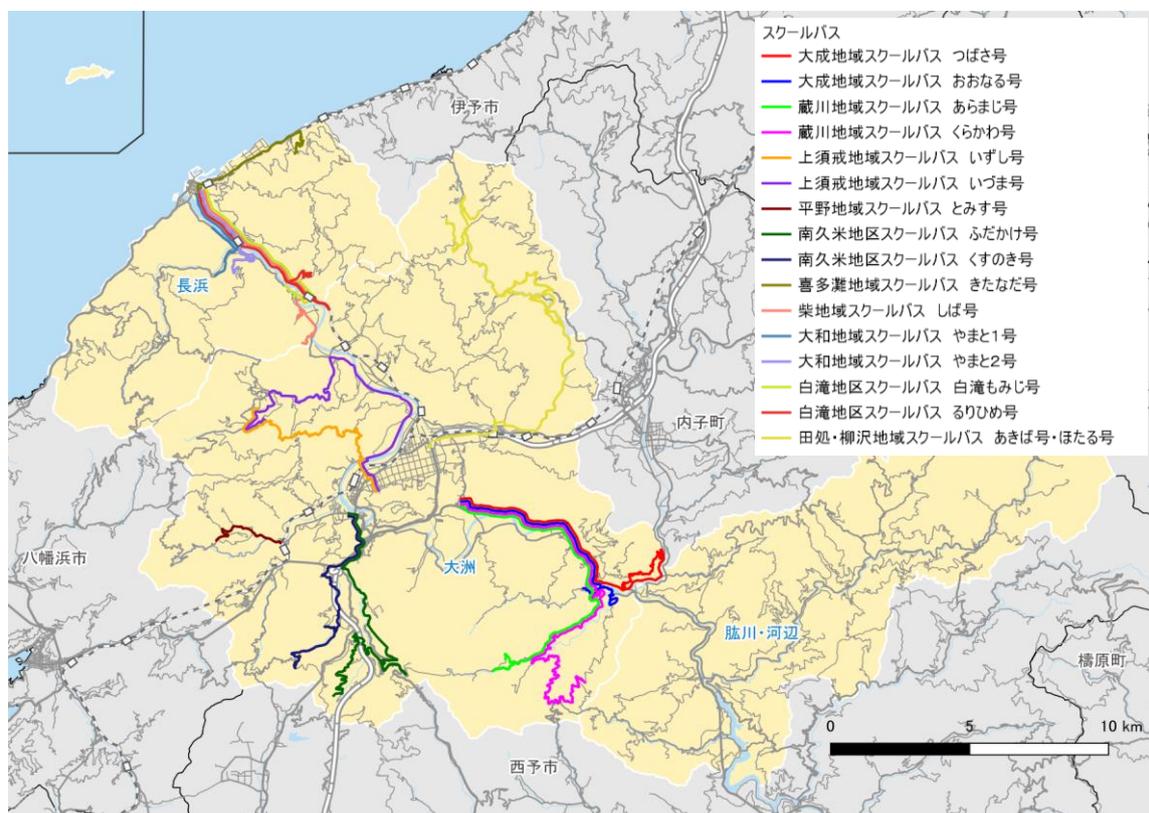
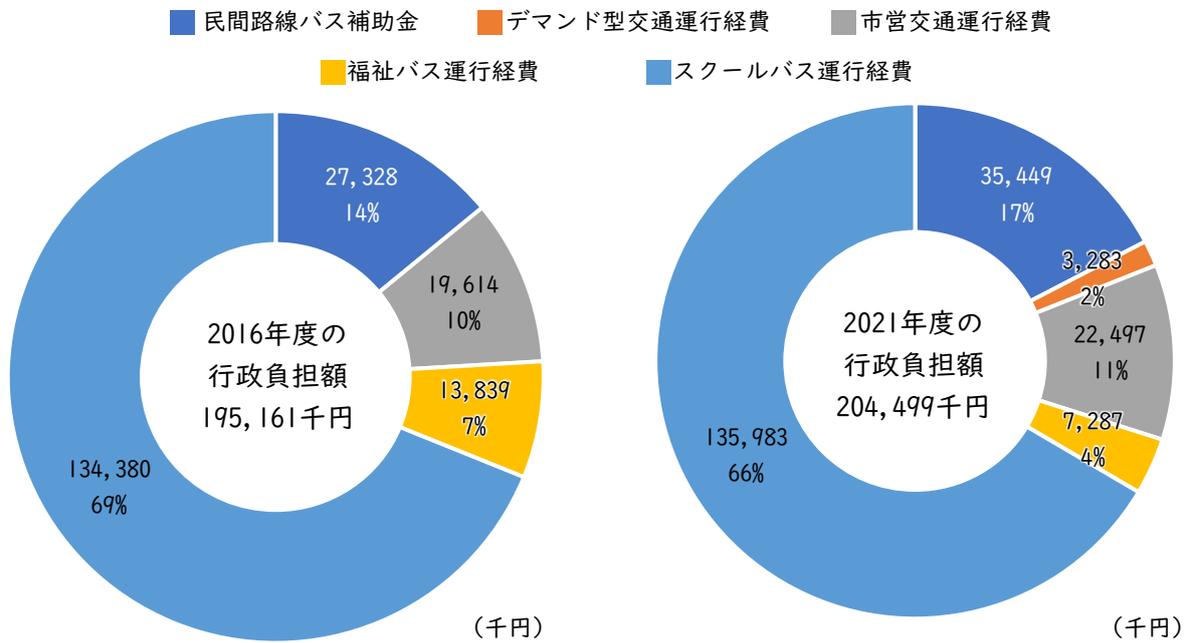


図 37 スクールバス（通学専用：大洲市運営分）の路線網

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交通運行経費が増えています。



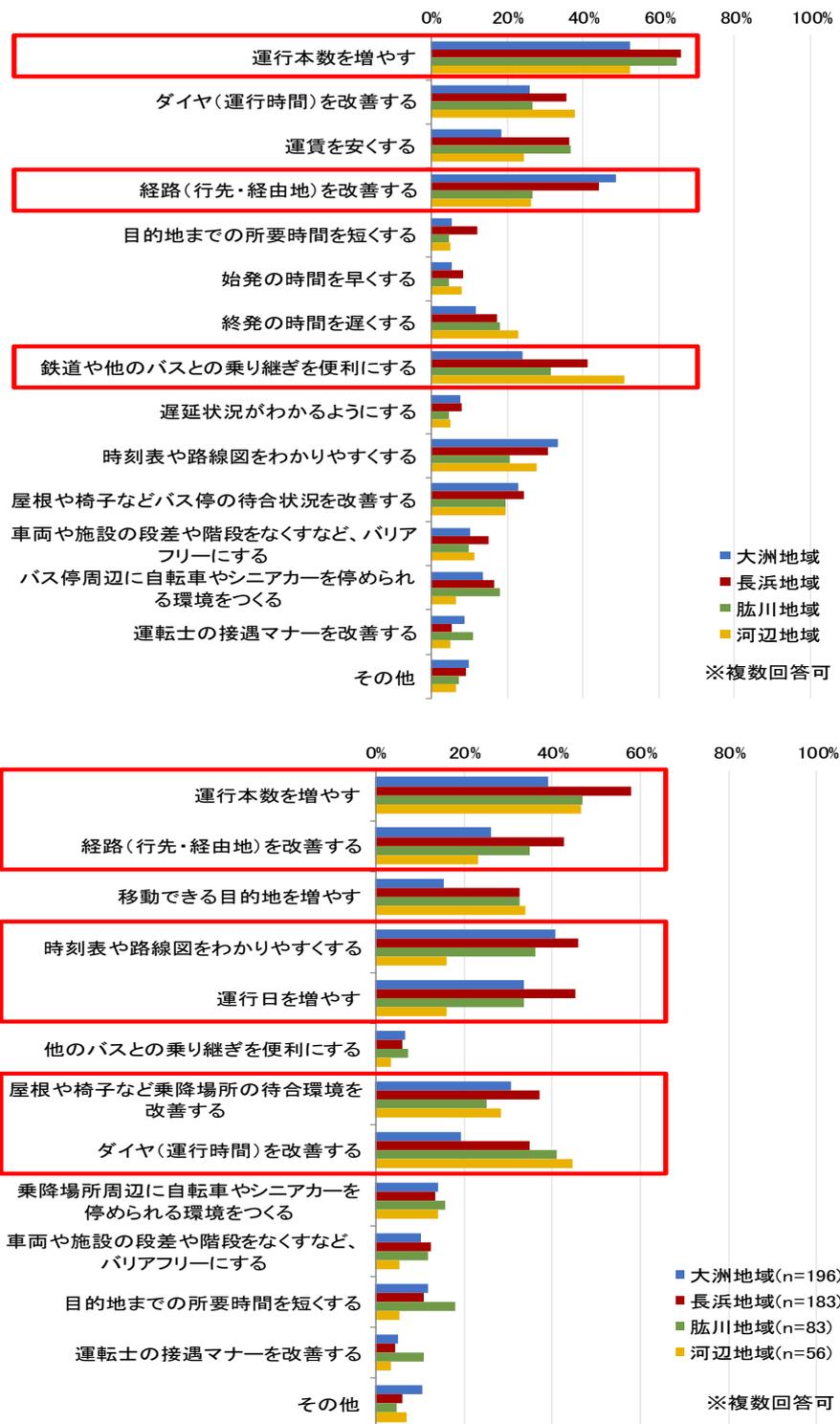
資料:大洲市

図 38 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

- 路線バスや市営交通では、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)

図 39 路線バスや市営交通(上)、福祉バスやスクールバス(住民利用)(下)の要改善点

- デマンド型交通の利用者登録のみした人は、将来の不安に備えて登録した人が多くなっています。
- 予約締切時刻や運行便数の改善により利用したいと思う人が一定数存在します。
- デマンド型交通に期待することとして、「目的地の増加・運行範囲の拡大」が上位に挙げられています。

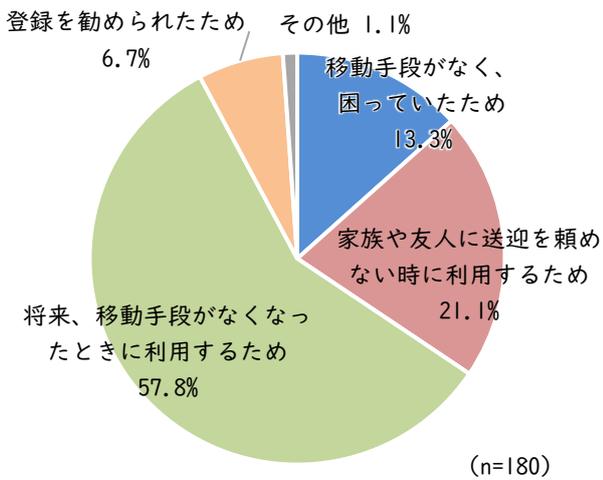


図 40 デマンド型交通の登録理由
(デマンド型交通非利用者のみ)

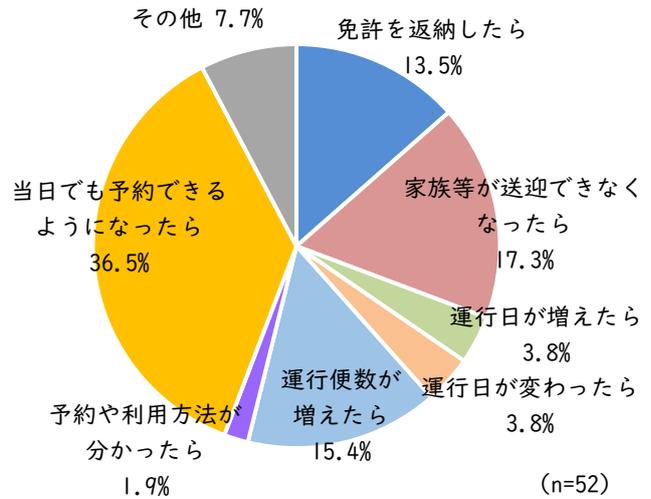


図 41 デマンド型交通がどのように改善したら利用するか
(登録理由が「移動手段がなく、困っていたため」、「家族や友人に送迎を頼めない時に利用するため」と回答した人のみ抜粋)

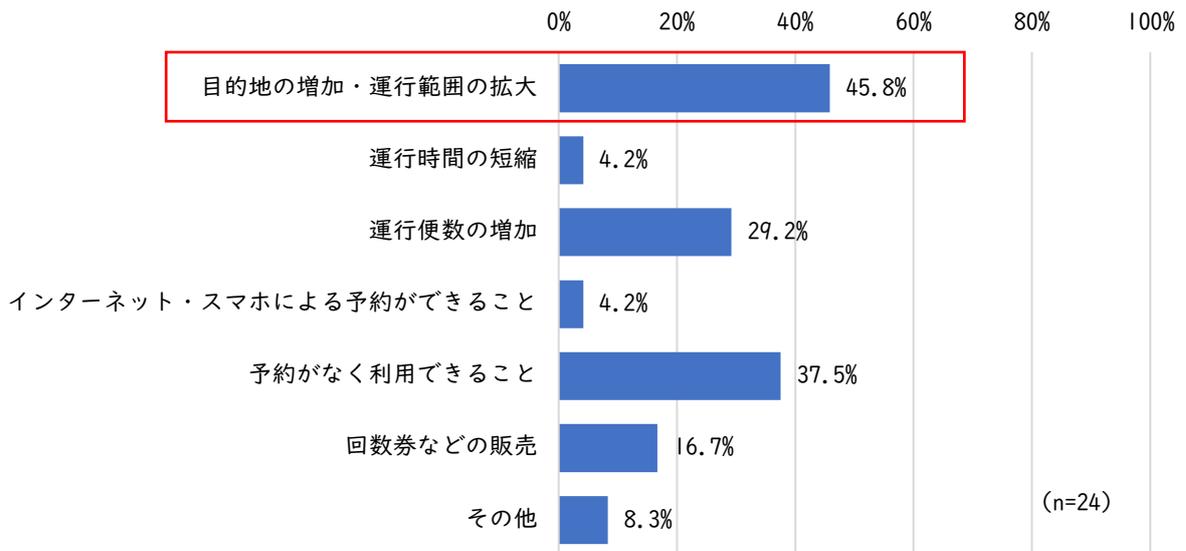


図 42 デマンド型交通に期待すること (最大2つまで選択、デマンド型交通利用者のみ)

いずれも資料:デマンド型交通登録者アンケート調査(2022年9月実施)

(2) 運行事業者、行政他部局のニーズ

- 鉄道、路線バスともに利用者数の減少が大きな問題となっており、利便性向上に関する取組が進められているとともに、事業者間のさらなる連携が必要です。
- デマンド型交通については、利用者の固定化が大きな問題となっています。
- タクシーについては、運転士不足・高齢化が顕著であり、また需要に偏りがあることも問題となっています。

| | |
|--------------|---|
| 鉄道 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ ローカル線については、鉄道特性が活かせる部分で磨きをかけ、そうでない部分は地域と協議して地域が便利になる交通のあり方を考えていく必要がある。 ✓ バスと重複しているところでは、連携が必要と認識している。JR 高徳線や牟岐線で実証実験、本格実装している取組が参考になると思う。 ✓ スマホアプリでのチケットレスサービスや新型車両の投入、交通結節点の利便性向上など、自治体や関係事業者とも協調しながら取り組んでいきたい。 |
| 民間路線バス | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 運転士の確保が急務。自治体の移住定住対策とも連携が必要。 ✓ 複数事業者で経路が重複している場合、バス停の場所や名称などの統一が望ましいと思うが、費用負担をどうするか検討が必要。 ✓ 定期券の共通化なども取り組めると良いが、合意にはハードルが高いと認識。 ✓ バス車両の老朽化が目立ち始めている。車両の更新を遅らせることもある。車両を自治体が保有する方法もあり得るのでは。県の購入費補助については、市町にも負担を求めるため、使いづらい。 ✓ 子供たちが公共交通を利用する機会が減っており、利用機会を増やしたい。 ✓ YODO MaaS の取組などを進めている。コスト面や利用状況を含めて今後も継続するかどうか検討したい。 |
| タクシー、デマンド型交通 | <ul style="list-style-type: none"> ✓ 運転士は充足していても高齢化が進んでおり、人が抜けたら補充する状態が続いている。貨客混載等のサービスにも取り組みたいが、着手する余裕がない。 ✓ 高齢者の利用がタクシーでは多いが、福祉タクシーの方に移行しつつある。 ✓ タクシーの利用ピークは午前中から午後早い時間帯。以前は夜の利用も多かったが、新型コロナウイルス感染症の影響もあり減っている。 ✓ デマンド型交通については利用者が固定されており、その利用者が頻度高く利用している。そのため、利用者が1人減ると年間利用者数が大きく減少する。 |

第5章 大洲市における公共交通の役割と問題点・課題

Ⅰ 大洲市の公共交通の役割

大洲市における公共交通に求められる役割は、大洲市のまちづくりの方向性などを踏まえ、以下のように整理できます。

●市民の安心・快適な日常生活を支える

市民全員が日常生活を送るために必要不可欠な社会基盤として、市民の安心快適な生活を支えることが求められます。

●人口減少に対応し拠点形成やコンパクトなまちづくりに寄与する

人口減少に対応した都市づくり・集落づくりを目指し、市中心部の拠点の機能の充実や、周辺部では小さな拠点の形成を図り、それらの拠点と拠点あるいは拠点と居住地を結ぶ手段として機能することが求められます。

●中心市街地をはじめとしたまちの賑わいを創出する

市民の外出機会を増やし、市街地や各地域の拠点に人を集めることで、まちに賑わいを創出することが求められます。

●市内外における人々の交流を活性化させる

広域にわたる路線を活かし、近隣市や南予全域との連携を強化し、人々の交流を活性化させることが求められます。また、大洲市の玄関口である伊予大洲駅から大洲市が誇る複数の観光地がある肱南地区間の回遊性を高め、来訪者の交流を活性化させることが求められます。

2 大洲市の公共交通に関する問題点

大洲市の公共交通の現状や住民のニーズ、まちづくりの方向性等を踏まえ、大洲市における公共交通の問題点を整理すると以下のとおりとなります。

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、市営交通というように、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

- 財源に限られる中で、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

大洲市の公共交通における問題点から、大洲市の公共交通が果たすべき役割を達成するための課題を整理すると、以下のとおりに整理されます。

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ますが、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。

第6章 計画の基本方針、目標、評価指標

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サービスの形成

2 大洲市の公共交通ネットワークの方向性

(1) 公共交通ネットワークの将来イメージ

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設定します。

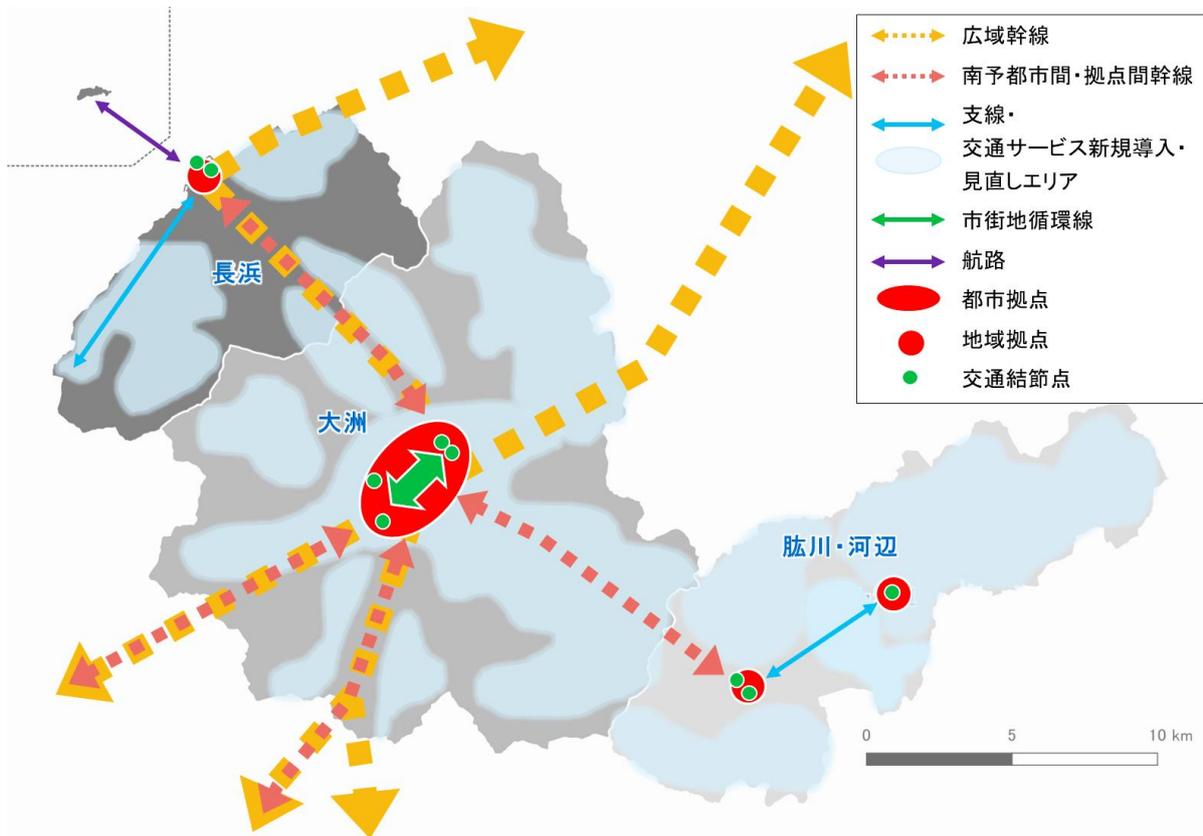


図 43 公共交通ネットワークの将来イメージ

表 6 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、大洲本町 | 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 |
| 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、肱川支所、植松(河辺支所) | | |

(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 7 交通手段別の役割分担の方向性

| 役割 | | 交通手段 | | 運営主体[系統] |
|-------------------------|-------------------------------|-------------|--|---|
| 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) [予讃線、内子線] |
| | | 路線バス | | ●宇和島自動車(株) [宇和島・大洲～松山(特急・急行)] ●伊予鉄道(株) [三崎・大洲～松山(特急)] ●(株)肱南トラベル [八幡浜～松山空港] |
| 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) [鹿野川～大洲、野村～大洲] ●伊予鉄南予バス(株) [八幡浜～長浜] |
| 支線及び交通サービス新規導入・見直し検討エリア | ●各地区⇄各地域の拠点間を結ぶ路線(デマンド型交通の導入) | 路線バス | 路線 | ●伊予鉄南予バス(株) [磯崎～長浜] |
| | | | 区域 | ●(有)安全タクシー [南久米～大洲・西大洲] ●宇和島ハイヤー(株) [上須戒・高山～大洲・中村] |
| | | 市営交通 | 路線 | ●大洲市 [河辺～鹿野川、大成・予子林～鹿野川、大成～植松] ※デマンド型交通への移行を含め検討 ※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 |
| | | | 区域 | ●大洲市 [豊茂～長浜、上須戒～中村・田口、柳沢・恋木～新谷～東大洲(実証中)、今坊地区～長浜地区(実証中)] |
| | | 福祉バス | ●大洲市 [福祉バス(平野・大川)、健康行バス(肱川地域)、外出支援サービス「あい愛」] ※デマンド型交通への移行 | |
| | | スクールバス空時間利用 | ●大洲市 [菅田・大川地区、正山地区、大谷地区、河辺地域] ※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) [ぐるりんおおず] ※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(有) [青島～長浜] | |
| 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 | |

3 基本方針

大洲市の公共交通における課題や基本理念、将来の公共交通ネットワークの方向性を踏まえ、本計画にお

ける基本方針を以下とおり整理します。

基本方針 1 持続可能な公共交通サービス

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。

基本方針 2 安心して快適に利用できる公共交通サービス

大洲市の公共交通を使い慣れていない市民の方や観光客の方でも安心して利用でき、使いやすいサービスを目指します。また、ネットワークや待合環境なども含めて、快適に利用できるよう取組を進めます。

基本方針 3 皆で守り育てる公共交通サービス

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。

4 計画の目標

本計画の達成状況を評価するため、また基本方針の実現に向けて取り組む公共交通施策の成果を評価するため、計画目標と評価指標、目標値をそれぞれ以下のとおり設定します。

| 目標① | | | | |
|------------------------|---|--------|--------|--------|
| 市民1人あたりの公共交通を利用する機会の増加 | | | | |
| 評価指標 | 市民1人あたりの公共交通の年間利用回数 | | | |
| | | 現状値* | 中間評価 | 目標値 |
| | 大洲地域 | 2.4回/年 | 3.1回/年 | 3.5回/年 |
| | 長浜地域 | 6.1回/年 | 7.5回/年 | 7.9回/年 |
| | 肱川・河辺地域 | 3.9回/年 | 6.8回/年 | 7.1回/年 |
| 算出方法 | 大洲市内を運行する公共交通(民間路線バス、市営交通、福祉バス、スクールバス(住民利用))の年間利用者数を、住民基本台帳人口(各年9月30日時点)で除する。 ※なお、現状値は2022年度評価として2021年度の実績値を用いて算出しており、中間評価(2027年度)、および目標値(2032年度)についても前年度の実績値を用いて算出する。 | | | |
| 目標値の設定方針 | 利用促進の取組を進め、中間評価までに利用者数をコロナ禍以前の水準まで回復させる。 また、民間路線バス・市営交通(定時定路線)の利用者数は目標年度までその水準を維持しつつ、デマンド型交通は利用増を図ることで利用者数を増加させる。 | | | |

※現状値については、大洲市地域公共交通網形成計画の目標1-1(第3章3, p.19)と計算方法を変更したため、数値が一致しない。

| 目標② | | | | |
|-------------------|--|-------|------|-----|
| 大洲市の公共交通圏の人口割合の増加 | | | | |
| 評価指標 | 大洲市の公共交通圏の人口割合 | 現状値 | 中間評価 | 目標値 |
| | | 84.5% | 87% | 90% |
| 算出方法 | 大洲市内の公共交通について、駅・港から半径800m、バス停から半径300m(路線不定期運行の場合は路線から300m、区域運行の場合は対象区域内全域)の範囲内に住む大洲市民の人口の割合。(国勢調査結果から整理) ※なお、現状値は2022年度評価として2022年度時点の公共交通体系ならびに2020年度の国勢調査を用いて算出しており、中間評価(2027年度)、および目標値(2032年度)についても当該年度の公共交通体系ならびに調査時点で使用できる最新の国勢調査結果を反映する。 | | | |
| 目標値の設定方針 | デマンド型交通への転換時にサービス内容を見直すことで、人口割合の増加を目指す。 | | | |

| | | | | |
|-----------------|---|----------------|-----------------|----------------|
| 目標③ | 市民1人あたりの移動手段確保に係る行政負担額の増加抑制 | | | |
| 評価指標 | 市民1人あたりの移動手段確保に係る行政負担額(スクールバス除く) | 現状値 1,652 円 | 中間評価 1,296 円 | 目標値 1,288 円 |
| 算出方法 | 民間路線バス補助金、デマンド型交通運行経費、市営交通運行経費、福祉バス運行経費の総額を住民基本台帳人口(9月30日時点)で除する。 ※なお、現状値は2022年度評価として2021年度の実績値を用いて算出しており、中間評価(2027年度)、および目標値(2032年度)についても前年度の実績値を用いて算出する。 | | | |
| 目標値の設定方針 | 利用状況が好転することで行政負担額の軽減を図りつつも、人口推計を踏まえて目標値を設定する。 | | | |

| | | | | |
|-----------------|---|--------------|---------------|-------------|
| 目標④ | デマンド型交通の利用機会の増加 | | | |
| 評価指標 | デマンド型交通の登録者数に占める実利用者数(1回以上利用経験がある人)の割合 | 現状値 20.8% | 中間評価 60.4% | 目標値 100% |
| 算出方法 | デマンド型交通の実利用者数(運行開始後に1回以上利用経験がある人)を登録者数で除する。 ※なお、現状値は2022年度評価として2021年度の実績値を用いて算出しており、中間評価(2027年度)、および目標値(2032年度)についても前年度の実績値を用いて算出する。 | | | |
| 目標値の設定方針 | 利用促進の取組を進め、中間評価までに利用者数をコロナ禍以前の水準まで回復させるとともに、目標年度までに登録者全員が、1回以上利用経験がある状態を目指す。 | | | |

| | | | | |
|-----------------|--|-------------|-------------|-------------|
| 目標⑤ | デマンド型交通の乗り合せの増加 | | | |
| 評価指標 | デマンド型交通の全系統で、1便あたり平均利用者数が2.0人を上回った系統の割合 | 現状値 0.0% | 中間評価 50% | 目標値 100% |
| 算出方法 | 大洲市内で運行しているデマンド型交通について、系統ごとに利用者数を運行便数で除して、1便あたり平均利用者数を算出する。その値が2.0を上回った系統の割合を算出する。 ※なお、現状値は2022年度評価として2021年度の実績値を用いて算出しており、中間評価(2027年度)、および目標値(2032年度)についても前年度の実績値を用いて算出する。 | | | |
| 目標値の設定方針 | 利用促進の取組を進め、目標年度までに運行基準を上回った状態を目指す。 | | | |

| 目標⑥ | | 鉄道利用者数の増加 | | |
|----------|--|-----------|--------|--------|
| 評価指標 | 市内の鉄道駅の1日あたり利用者数 | 現状値 | 中間評価 | 目標値 |
| | | 988人 | 1,300人 | 1,300人 |
| 算出方法 | 鉄道事業者が取りまとめる市内の鉄道駅の1日あたり利用者数の総和。 ※なお、現状値は2022年度評価として2021年度の実績値を用いて算出しており、中間評価(2027年度)、および目標値(2032年度)についても前年度の実績値を用いて算出する。 | | | |
| 目標値の設定方針 | 利用促進の取組を進め、中間評価までに利用者数をコロナ禍以前の水準まで回復させ、目標年度までその水準を維持する。 | | | |

| 目標⑦ | | 民間バス路線の年間利用者数の増加 | | |
|----------|--|------------------|---------|---------|
| 評価指標 | 民間バス路線の路線別年間利用者数 | | | |
| | | 現状値 | 中間評価 | 目標値 |
| | 鹿野川～大洲 | 6,208人 | 11,600人 | 11,600人 |
| | 八幡浜～長浜 | 25,273人 | 29,600人 | 29,600人 |
| | 循環バスぐるりんおおず | 44,139人 | 70,000人 | 75,000人 |
| 算出方法 | 民間バス事業者からの報告に従い、年間利用者数を集計する。 ※なお、現状値は2022年度評価として2021年度の実績値を用いて算出しており、中間評価(2027年度)、および目標値(2032年度)についても前年度の実績値を用いて算出する。 | | | |
| 目標値の設定方針 | 中間評価までにコロナ禍前と同程度の水準まで回復し、計画期間内で維持することを目指す。ぐるりんおおずについては、中間評価までにコロナ禍前と同程度の水準まで回復し、利便性向上策により増加を目指す。 | | | |

第7章 施策体系と取り組む事業

1 施策体系

計画に位置付ける施策と事業の概要および基本方針や目標との対応関係、事業の概略スケジュールを以下のとおり整理します。

| 基本方針 | 施策 | 事業 | 事業内容 | 目標 | | | | | | | 概略スケジュール | | | | | | | | | | | |
|--------|---------------------------------|--------|--------------------------------|----|---|---|---|---|---|---|----------|---|--|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--|--|
| | | | | ① | ② | ③ | ④ | ⑤ | ⑥ | ⑦ | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 | 2030年度 | 2031年度 | 2032年度 | | |
| | | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | | | | | | | | |
| 基本方針 1 | 施策 1 公共交通ネットワークの継続的な改善 | 事業 1-1 | 利便性向上策による幹線・航路の維持・改善 | ● | | | | | | ● | ● | 計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | | |
| | | 事業 1-2 | 地域の実情を踏まえた支線の見直し | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | デマンド型交通の実証運行に向けた協議、調整、運行→本格運行の判断 その他は計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| | | 事業 1-3 | 移動ニーズを踏まえた市街地中心部の利便性向上 | ● | ● | | | | | | ● | ● | ぐるりんおおずの見直し その他は計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| | | 事業 1-4 | 新たな移動手段・運行方法の導入 | ● | ● | | | | | | | | 計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| 基本方針 2 | 施策 2 安心して快適な公共交通サービスの実現 | 事業 2-1 | モビリティ・マネジメントの実施 | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 中学校向けチラシ作成、配布 公共交通ガイド作成後に転入者へ配布 その他は計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | | |
| | | 事業 2-2 | 交通結節点及び待合環境の整備 | ● | | | ● | ● | ● | ● | | | 本町バス停に上屋等を設置、以降計画期間内に随時実施 肱川・河辺地域、長浜地域の乗継環境・待合環境の整備、以降計画期間内に随時実施 広告収入等による周辺環境整備の仕組み検討、運用 その他は計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| | | 事業 2-3 | 車両や施設のバリアフリー化の推進 | ● | | | | | | | ● | ● | 計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| | | 事業 2-4 | わかりやすい公共交通の推進 | ● | | | | | | | ● | ● | 公共交通ガイドの作成、総合観光パンフレットへの情報掲載 バス停名称の統一 その他は計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| | | 事業 2-5 | 運賃割引制度の実施 | ● | | | ● | ● | | | ● | | 計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| | | 事業 2-6 | デマンド型交通の利便性向上策の実施 | ● | ● | | ● | ● | | | | | 計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| 基本方針 3 | 施策 3 様々なプレイヤーと手を取り合った公共交通の改善 | 事業 3-1 | 地域が主体となった公共交通の利用促進 | ● | | | ● | ● | | | | 計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | | |
| | | 事業 3-2 | 観光部門と連携した公共交通案内の改善、おもてなしマナーの向上 | | | | | | | ● | ● | 車内放送の更新 総合観光パンフレットへの情報掲載 その他は計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | | |
| | | 事業 3-3 | 沿線施設と連携した公共交通利便性向上策の実施 | ● | | | | | | | ● | | 計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| 基本方針 3 | 施策 4 持続可能な公共交通確保に向けた体制の構築 | 事業 4-1 | 公共交通サービス水準と受益者負担・行政負担の適正化 | ● | | ● | ● | ● | | | | 利用状況や行政負担に関する情報の公表、以降計画期間内に毎月更新 その他は計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | | |
| | | 事業 4-2 | 公共交通の担い手不足の解消 | | | ● | | | | | | 家賃補助制度の運用開始、以降計画期間内に随時実施 免許取得支援策の実施、周知 その他は計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | | |
| | | 事業 4-3 | 地域主体による移動手段確保へ向けた支援体制の構築 | ● | | | ● | ● | | | | | 計画期間内に随時実施 | | | | | | | | | |
| | | 事業 4-4 | 地域公共交通活性化協議会の定期的な開催 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | 計画期間内、少なくとも4～6月期に1回開催、その他必要に応じて複数回開催 | | | | | | | | | |

2 事業内容・スケジュール

| 事業1-1 利便性向上策による幹線・航路の維持・改善 | |
|----------------------------|---|
| 事業内容・スケジュール | <p>① 鉄道・路線バスの違いや、バス運行事業者の違いの区別なく、一体的な改善による広域幹線軸の利便性向上を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 運行時刻や運行便数の調整 ➢ 運賃制度の見直し ➢ バス停の名称統一(☞事業2-4) 等 <p>② 幹線と支線、幹線同士、支線同士、それぞれの乗り継ぎを考慮して、運行時刻の設定や待合環境(☞事業2-2)の整備を進めます。</p> <p>③ 幹線の鉄道・路線バスを維持するため、必要な支援を随時行います。</p> |
| 実施主体 | 活性化協議会、大洲市、交通事業者、県、国 |

| 事業1-2 地域の実情を踏まえた支線の見直し | | | | | | | |
|------------------------|--|----------|--------------------------|---------|------------------------|-----------|-------------------------|
| 事業内容・スケジュール | <p>① 既存の複雑な支線ネットワークを見直すため、デマンド型交通への完全移行に向けて、地域と進行中の協議を継続して行い、実証運行を実施します。</p> <p>スケジュール</p> <table border="0"> <tr> <td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 10px;">2023年9月～</td> <td>・ デマンド型交通の実証運行(福祉バス等の統合)</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 10px;">2024年9月</td> <td>・ デマンド型交通の導入基準に基づく本格運行</td> </tr> <tr> <td style="border-right: 1px solid black; padding-right: 10px;">2024年10月～</td> <td>・ 本格運行したデマンド型交通の利用促進の継続</td> </tr> </table> <p>② 交通空白地において、新たな移動手段導入の要望があった場合、デマンド型交通の実証運行を実施します。</p> <p>④ 実証運行から本格運行への移行に際し、デマンド型交通には導入基準(☞事業4-1)を設定し、地域と行政との協働による適正かつ公平な公共交通サービスとします。本格運行後もこの基準により、地域と行政による継続的な利用促進に努めます(☞事業2-3)。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>【デマンド型交通の導入基準】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運行回数 週2日・1日最大2往復を最低限のサービス水準として保障 ※デマンド型交通の移行導入によりサービス水準が大きく低下する場合は、従前のサービス水準と同等の運行内容として導入することとし、利用状況等を踏まえて運行内容を見直すこととする。 ● 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 エリア外 300円 ※実証運行期間中は無料とする。 ● 運行条件 <ul style="list-style-type: none"> ① 年間平均利用者数を2人/便以上確保すること ※これを下回る場合、運行取り止め ② 地域で主体となる組織(自治会等)を設定し、市とともに運行方法の検討を行い、運行開始後も地域の主体組織が自ら利用促進を行うこと(☞事業3-1) ● その他 デマンド型交通の導入基準、及び運行条件について、市と地域(自治会等)とで協定を結び、運行開始後の利用促進策の実行性を確保 </div> | 2023年9月～ | ・ デマンド型交通の実証運行(福祉バス等の統合) | 2024年9月 | ・ デマンド型交通の導入基準に基づく本格運行 | 2024年10月～ | ・ 本格運行したデマンド型交通の利用促進の継続 |
| 2023年9月～ | ・ デマンド型交通の実証運行(福祉バス等の統合) | | | | | | |
| 2024年9月 | ・ デマンド型交通の導入基準に基づく本格運行 | | | | | | |
| 2024年10月～ | ・ 本格運行したデマンド型交通の利用促進の継続 | | | | | | |

| | |
|-------------|---|
| 事業内容・スケジュール | <p>⑤ デマンド型交通の運行事業者確保が困難な地域では、デマンド型交通にこだわらず、複数の運行方法(例:路線バスや乗合タクシー、自家用有償旅客運送等)を組み合わせ、支線ネットワークを確保します。</p> <p>⑥ デマンド型交通を補完するものとして、ボランティアによる登録・許可を要しない運送を含む家事・身辺援助等の在宅福祉サービスを検討します。</p> <p>⑦ 航路について、地域との協議により必要な支援を随時行います。</p> |
| 実施主体 | 大洲市、地域(自治会等)、活性化協議会、交通事業者 |

事業1-3 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・スケジュール | <p>① 市街地循環線「ぐるりんおおず」の運行時刻や運行経路を見直し、利便性向上を図ります。(若宮東大洲線改良工事に合わせて見直し)</p> <div data-bbox="941 593 1428 896" style="text-align: right;"> </div> <p>図44 若宮東大洲線改良工事に伴う見直しイメージ</p> <p>スケジュール</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">2023年4月～</td> <td style="vertical-align: top;">・ 運行経路・運行時刻の変更に係る周知</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">2023年6月</td> <td style="vertical-align: top;">・ 運行経路・運行時刻の変更</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="vertical-align: top;">・ 以降、計画期間内に随時実施</td> </tr> </table> <p>② 主要バス停における総合時刻表(☞事業2-4)や、大洲病院～松ヶ花・大洲記念病院間の共通バス運賃制度、病院利用者向けの市街地循環線「ぐるりんおおず」割引制度等の運賃割引制度(☞事業2-5)、沿線施設への乗り入れ等、利便性向上策を継続して実施します。</p> <p>③ 伊予大洲駅と大洲本町バス停など観光地集積エリアの最寄りバス停までを通る複数バス路線について、運行経路の統一や案内等の拡充(☞事業3-2)により、大洲市を訪れる観光客等の来街者に向けたバス利便性向上を図ります。</p> | 2023年4月～ | ・ 運行経路・運行時刻の変更に係る周知 | 2023年6月 | ・ 運行経路・運行時刻の変更 | | ・ 以降、計画期間内に随時実施 |
| 2023年4月～ | ・ 運行経路・運行時刻の変更に係る周知 | | | | | | |
| 2023年6月 | ・ 運行経路・運行時刻の変更 | | | | | | |
| | ・ 以降、計画期間内に随時実施 | | | | | | |
| 実施主体 | 大洲市、活性化協議会、交通事業者、沿線施設(商業施設・病院等)、観光関係団体 | | | | | | |

事業1-4 新たな移動手段・運行方法の導入

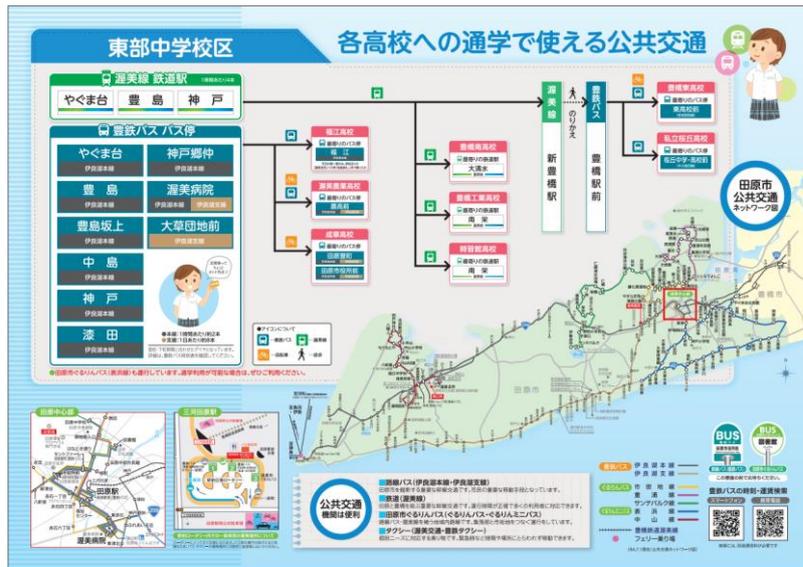
| | |
|-------------|---|
| 事業内容・スケジュール | <p>① 社会情勢や法制度の変化に伴い導入可能になった新たな移動手段(グリーンスローモビリティ等)や、新たな運行方法(貨客混載等)について、地域の実情も踏まえながら、導入可能性を探ります。</p> <div data-bbox="406 1657 813 1926" style="text-align: center;"> </div> <div data-bbox="877 1657 1436 1926" style="text-align: right;"> <p style="text-align: right;">出典:佐川急便 web サイト</p> </div> <p>図45 新たな移動手段の例(鳥根県大田市) 図46 貨客混載の例(鳥取県大山町)</p> |
| 実施主体 | 大洲市、活性化協議会 |

事業2-1 モビリティ・マネジメントの実施

- ① 高校生の公共交通による通学利用促進のため、各地域と市内各高校間の行き帰りの公共交通時刻・運賃案内を作成し、市ホームページに掲載します。合わせて、進路選択を行う市内中学2年生に向けてチラシ等による周知を行います。

スケジュール

- 2023年4月～ ・ 公共交通時刻・運賃案内ページに必要な情報収集
- 2023年10月～ ・ 案内ページ・チラシ作成
- 2024年1月～ ・ 案内ページ公開、市内の全中学校にチラシ配布
- ・ 以降、計画期間中は、毎年度1月までに情報更新、毎年度1月にチラシ配布



出典：
田原市 web サイト

図 47 通学での公共交通利用の案内チラシの例（愛知県田原市）

- ② 運転免許返納を控えた高齢者に向けて、公共交通の調べ方を周知する出前講座や乗り方教室などを各地域で展開します。
- ③ 大洲市の新規転入者に向けて、「公共交通ガイド(☞事業2-4)」を配布します。
- ### スケジュール
- 2025年度以降 ・ 公共交通ガイド作成後、配布
 - ・ 作成後、計画期間内に随時実施
- ④ デマンド型交通を導入した地域において、地域の主体組織(自治会等)とともに、利用方法を周知する出前講座や体験乗車会を実施します(☞事業1-2、事業3-1)。

事業内容・
スケジュール

実施主体

大洲市、活性化協議会、地域(自治会等)、交通事業者、警察

事業2-2 交通結節点及び待合環境の整備

| | |
|--------------------|---|
| <p>事業内容・スケジュール</p> | <p>① 主要なバス停に上屋やベンチ等を設置し、待合環境を改善します。 ▶ 整備対象バス停(案):本町バス停、東大洲バス停、その他協議会で必要と認めたバス停</p> <p>スケジュール 2023年度 ・本町バス停に上屋等を設置 ・以降、計画期間内に随時実施</p> <p>② 交通結節点や主要なバス停について、既存の施設も活用しながら、屋内型の待合施設やトイレ等の待合環境の整備、運行時刻や路線等が一覧できる案内板の設置、乗降場所の整理等により、乗り継ぎ利用の利便性向上を図ります(☞事業3-3)。 ▶ 整備対象(案):伊予長浜駅、道の駅清流の里ひじかわ、肱川支所、植松(河辺支所)</p> <p>スケジュール </p> <p>2023年度 ・肱川支所改築に伴うバス待合環境の検討・整備及び路線バス等乗入関係者協議 ・道の駅清流の里ひじかわにおける、幹線・支線間の乗り継ぎ環境の改善に向けた協議・整備 ・デマンド型交通の導入に伴う植松(河辺支所)の乗り継ぎ環境改善に向けた協議・整備 ・肱川支所バス停の供用開始(肱川支所路線バス等乗入) ・道の駅清流の里ひじかわ・植松(河辺支所)の乗り継ぎ環境・待合環境の整備完了</p> <p>2024年度～ ・伊予長浜駅の乗り継ぎ環境改善に向けた協議・整備</p> <p>2025年度 ・伊予長浜駅の乗り継ぎ環境の整備完了 ・以降、計画期間内に随時実施</p> <p>③ 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。</p> <p>④ 沿線施設や地域などからの広告収入・寄付等により、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。</p> <p>スケジュール </p> <p>2023年度 ・具体的な仕組みの協議</p> <p>2024年度 ・制度の運用開始、必要に応じて随時見直し</p> |
| <p>実施主体</p> | <p>大洲市、活性化協議会、交通事業者、駅・バス停等の周辺施設管理者、地域、道路管理者</p> |

| 事業2-3 車両や施設のバリアフリー化の推進 | |
|------------------------|---|
| 事業内容・スケジュール | <p>① 車両や駅・バス停等のバリアフリー化を関係者と協議し、随時実施します。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>図 48 バリアフリー車両の導入 図 49 バス停への正着を促進する縁石</p> <p>スケジュール</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画期間中、道路の新規開通や拡幅、施設の建て替え等に合わせ随時実施 <p>② 公有民営車両の導入や車両購入補助制度などの対策を新たに設け、老朽化したバス車両の更新とバリアフリー化を実施します。</p> |
| 実施主体 | 大洲市、交通事業者、道路管理者 |

| 事業2-4 わかりやすい公共交通の推進 | |
|---------------------|--|
| 事業内容・スケジュール | <p>① 大洲市の公共交通をすべて網羅した「公共交通ガイド」を作成します。「公共交通ガイド」は、市民だけでなく来街者にも見てもらえるよう、印刷媒体と Web 媒体の両方で見やすい構成・デザインとします。(民間バス路線については、総合観光パンフレットとの連携も検討します(☞事業3-2))</p> <p>スケジュール</p> <p>2023 年度以降</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 総合観光パンフレットへの民間バス路線の反映 ※計画期間内でのパンフレット更新タイミングに合わせて実施 <p>2025 年度以降</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本計画で明記されている具体的な公共交通の見直しが完了した後、作成を開始 <p>② バス運行事業者によって異なるバス停名称を統一します。</p> <p>スケジュール</p> <p>2023 年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 名称が異なるバス停のリスト化、バス停名変更に伴う財源確保 <p>2024 年度</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 近隣自治体と合同でバス停名称統一を実施 <p>③ 複数バス運行事業者の時刻表をまとめた「総合時刻表」の整備と管理を、継続して実施します。</p> |
| 実施主体 | 大洲市、交通事業者、活性化協議会、近隣自治体(八幡浜市)、観光協会 |

| 事業 2-5 運賃割引制度の実施 | |
|------------------|---|
| 事業内容・スケジュール | ① 道の駅清流の里ひじかわ、及び肱川支所における、デマンド型交通と路線バス等の幹線との乗り継ぎ割引制度の導入に向けて、地域の主体組織や交通事業者等の関係者と協議を進めます。 ② 大洲病院～松ヶ花・大洲記念病院間の共通バス運賃制度、病院利用者向けの市街地循環線「ぐるりんおおず」割引制度について、継続して実施します。 ③ 運転免許返納高齢者向けの優待制度、通学生向けの割引制度等、新たな運賃割引制度の導入に向けた協議を進めます。 |
| 実施主体 | 大洲市、活性化協議会、交通事業者、地域(自治会等) |

| 事業 2-6 デマンド型交通の利便性向上策の実施 | |
|--------------------------|--|
| 事業内容・スケジュール | ① 外出機会創出を図るために、目的地(中心部)においてデマンド型交通の乗降場所を増やします。 ② デマンド型交通の復路を対象に、運行経路上であれば降車場所を自由に指定できるようにします。 |
| 実施主体 | 大洲市、活性化協議会、交通事業者、地域(自治会等) |

| 事業 3-1 地域が主体となった公共交通の利用促進 | |
|---------------------------|--|
| 事業内容・スケジュール | ① デマンド型交通を導入した地域では、地域の主体組織(自治会等)が自ら利用促進を行うとともに、市とともに利用方法等を周知する出前講座や体験乗車会を実施します。 ② 地域が主催するイベントや、公共施設における講座・教室等において、公共交通の運行時刻に合わせて開始・終了時間を設定するなど、公共交通利用者にも参加しやすい環境づくりを積極的に行います。 |
| 実施主体 | 地域(自治会等)、大洲市 |

事業3-2 観光部門と連携した公共交通案内の改善、おもてなしマナーの向上

- ① バス車内の放送において、最寄りバス停における市内主要観光地の案内を行います。
スケジュール

2023年度

・ 車内案内の内容協議と財源確保

2024年度

・ バス停名称統一(☞事業2-4)に合わせて、車内案内放送の更新

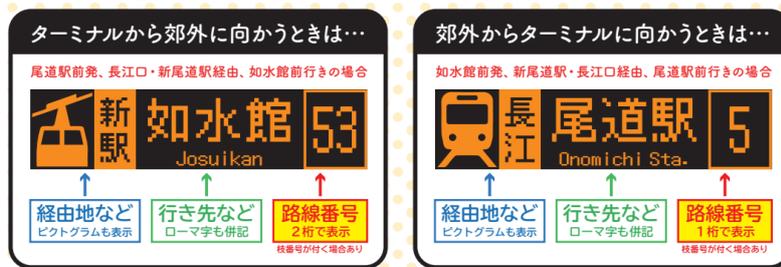
- ② 伊予大洲駅において、大洲城などの観光地集積エリアを経由するバス路線や降車バス停に関する案内を拡充します。

図50 観光地に行くバスの情報を表示した事例
(石川県金沢市)



事業内容・
スケジュール

- ③ 訪日外国人観光客の利用増加への対応策として、ピクトグラムの表示や案内の多言語化を進めます。



出典：
広島県バス協会 web サイト

図51 行き先表示にピクトグラムを配置した事例 (広島県尾道市)

- ④ 大洲城などの主要観光施設において、公共交通案内版の設置や時刻表の配布など、着地側の案内を改善します。
- ⑤ 運転手の接遇講座を継続して行い、おもてなしマナーの向上を図ります。
- ⑥ 総合観光パンフレット「ぶらり町並快遊」に民間バス路線の情報を掲載し、観光客向けの情報発信を行います。(☞事業2-4)

スケジュール

・ 総合観光パンフレットの更新タイミングに合わせて民間バス路線の反映

実施主体

大洲市、観光関係団体、交通事業者

| 事業3-3 沿線施設と連携した公共交通利便性向上策の実施 | |
|------------------------------|--|
| 事業内容・スケジュール | ① 沿線の商業施設・病院等と連携し、施設内における時刻表等の案内版の設置や建物内での待合環境確保、施設入口付近へのバス等の乗り入れについて、継続して実施します。 ② 沿線の商業施設・病院等の利用者を対象とした運賃割引制度の拡充や、公共交通利用者を対象とした沿線商業施設等のポイント付与制度など、運賃割引制度の拡充・新規導入に向けた協議を進めます。(☞事業2-5) |
| 実施主体 | 大洲市、協議会、交通事業者、駅・バス停等の周辺施設管理者、地域 |

| 事業4-1 公共交通サービス水準と受益者負担・行政負担の適正化 | |
|---------------------------------|---|
| 事業内容・スケジュール | ① 持続可能な公共交通を構築するため、デマンド型交通の導入基準(☞事業1-2)をはじめとする制度に基づき、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たうえで、地域の実情を踏まえた公共交通サービスを実現します。 ② デマンド型交通の利用状況や、市民1人あたりの行政負担額(スクールバスを含む)を、市のホームページに毎月掲載し、サービス水準や受益者負担・行政負担の適正化を市民が意識できるようにします。 |
| 実施主体 | 大洲市 |

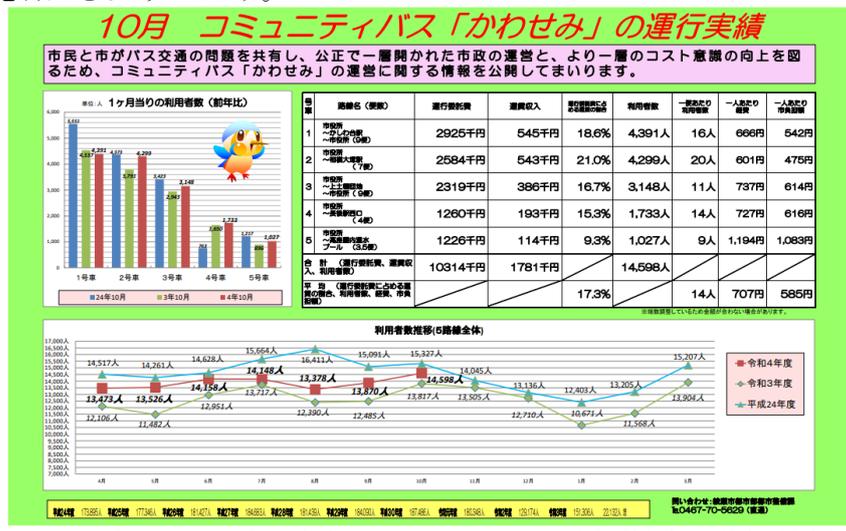


図 52 バスの利用状況を毎月公表している事例(神奈川県綾瀬市)

スケジュール | 2023年4月 | ・市ホームページに掲載開始
 ・以降、計画期間内は毎月更新

| 事業４－２ 公共交通の担い手不足の解消 | |
|---------------------|---|
| 事業内容・スケジュール | <p>① 市の移住定住支援事業と連携し、公共交通事業者就職した移住者を対象に、既存の家賃補助に上乗せを行い、担い手確保を図ります。</p> <p>スケジュール</p> <p>2023年度 ・ 制度の運用開始</p> <p>・ 以降、計画期間内に随時実施</p> <p>② 二種免許等の受験資格見直しを受けて、若年層の担い手確保に向けた高校への周知や、市内交通事業者への就職を条件とした二種免許取得に対する支援を行います。</p> <p>スケジュール</p> <p>2023年度 ・ 免許取得支援策の協議と財源確保</p> <p>2024年度 ・ 免許取得支援策の実施、高校への周知活動の展開</p> <p>・ 以降、計画期間内に随時実施</p> <p>③ 交通事業者による運転士の自社養成体制の拡充や、女性の職業としての定着を進めるうえで、必要な支援を随時行います。</p> |
| 実施主体 | 大洲市、交通事業者、自動車教習所、警察 |

| 事業４－３ 地域主体による移動手段確保へ向けた支援体制の構築 | |
|--------------------------------|--|
| 事業内容・スケジュール | <p>① デマンド型交通の導入をはじめ、地域が主体となった移動手段確保の取り組みに対して、財政支援も含めた市の支援体制の構築に向けて、協議を進めます。</p> <p>② 地域から要望があった際、公共交通に関する勉強会や出前講座を随時実施します。</p> |
| 実施主体 | 大洲市、地域(自治会等) |

| 事業４－４ 地域公共交通活性化協議会の定期的な開催 | |
|---------------------------|--|
| 事業内容・スケジュール | <p>① 公共交通に関わるすべての関係者が集まり、本計画の進捗状況を管理するとともに、事業の実施に必要な議論と合意形成、問題意識や情報の共有を図る場として、毎年度 4-6 月期に必ず開催します。また、事業の実施に伴う議論や合意形成が必要な場合、年度内に複数回行います。</p> <p>スケジュール</p> <p>・ 計画期間内、少なくとも毎年度 4～6 月期に 1 回開催</p> <p>・ 事業の実施に伴う議論や合意形成が必要な場合には複数回開催</p> |
| 実施主体 | 大洲市 |

3 事業の進捗管理

計画期間全体における毎年度の事業実施や評価等の取組スケジュールを以下に示します。

表 9 計画期間全体における取組等の評価スケジュール

| | 計画[Plan] | 事業実施[Do] | 評価[Check] | 見直し[Action] |
|--------|----------------|-----------|-----------------------------|-------------------------|
| 2023年度 | | 事業実施 | | |
| 2024年度 | | 事業実施 ← 反映 | 事業実施状況、 目標達成状況評価 | 見直し案検討 改定の必要性 の検討 |
| 2025年度 | 必要に応じ 計画の改定 | 事業実施 ← 反映 | 事業実施状況、 目標達成状況評価 | 見直し案検討 |
| 2026年度 | | 事業実施 ← 反映 | 事業実施状況、 目標達成状況評価 | 見直し内容の検討 見直し案検討 |
| 2027年度 | | 事業実施 ← 反映 | 中間評価 事業実施状況、 目標達成状況評価 | 見直し案検討 |
| 2028年度 | 中間評価による 見直し | 事業実施 ← 反映 | 事業実施状況、 目標達成状況評価 | 見直し案検討 |
| 2029年度 | | 事業実施 ← 反映 | 事業実施状況、 目標達成状況評価 | 改定の必要性 の検討 見直し案検討 |
| 2030年度 | 必要に応じ 計画の改定 | 事業実施 ← 反映 | 事業実施状況、 目標達成状況評価 | 見直し案検討 |
| 2031年度 | | 事業実施 ← 反映 | 事業実施状況、 目標達成状況評価 | 見直し案検討 |
| 2032年度 | | 事業実施 ← 反映 | 事業実施状況、 目標達成状況評価 | |

各年度における取組スケジュールを以下に示します。

表 10 各年度における取組スケジュール

| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
|-------------|-----------|----|----|----|---------|----|------|---------------|-----|----|----|----|
| 計画[Plan] | 見直しに基づく改善 | | | | 次年度事業検討 | | | ● 次年度予算要求 | | | | |
| 事業実施[Do] | | | | | | | 事業実施 | | | | | |
| 評価[Check] | | | | | | | | 事業実施状況の確認・評価 | | | | |
| 見直し[Action] | | | | | | | | 評価結果を受けた見直し検討 | | | | |