

# 大洲市 地域公共交通網 形成計画

2018年3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	計画の区域.....	2
4	計画の対象期間.....	2
第2章	大洲市の概況.....	3
1	位置・地勢.....	3
2	人口と高齢化率の状況.....	4
3	移動の目的地となる施設の立地状況.....	6
4	地域における移動の状況.....	7
5	地域における自家用車の状況.....	9
6	観光の状況.....	10
第3章	上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性.....	11
1	上位計画.....	11
2	関連計画.....	17
第4章	公共交通の現状と住民の利用意向.....	18
1	公共交通の現状.....	18
2	住民の意向.....	31
第5章	大洲市における公共交通の役割と問題点・課題.....	40
1	公共交通の役割.....	40
2	大洲市の公共交通に関する現状・問題点の整理.....	41
3	公共交通の課題.....	44
第6章	地域公共交通網形成にあたっての基本的な方針.....	46
1	基本理念.....	46
2	公共交通網の方向性と将来イメージ.....	46
3	計画体系(基本方針、目標、評価指標).....	48
第7章	計画に位置づける事業とその実施主体など.....	50
1	事業内容.....	50
2	実施する事業のスケジュール.....	70
3	事業の進捗管理.....	71
参考資料	.....	72
1	大洲市地域公共交通活性化協議会設置要綱.....	72
2	大洲市地域公共交通活性化協議会委員名簿.....	75
3	網形成計画の策定経過.....	76



# 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」を定めました。そして、この方針に基づき、民間交通事業者との連携による幹線交通の維持や中心部の交通の整備、スクールバスの住民混乗による地域内交通の充実に努め、一定の成果を収めてきました。

しかしながら、急速な人口減少や少子化はさらなる公共交通機関の衰退を押し進め、それらを維持・確保するための財政負担が増加しています。また、大洲長浜線沿線や海岸周辺の山間部では、集落が点在していることや高齢者の運転免許証返納など地理的・社会的現状を踏まえた移動手段の確保が求められています。

こうした状況から、住民自らが愛着を持って守り育てる持続可能な公共交通の実現に向けた取組を推進することを目的とし、その指針となる「大洲市地域公共交通網形成計画」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づけます。

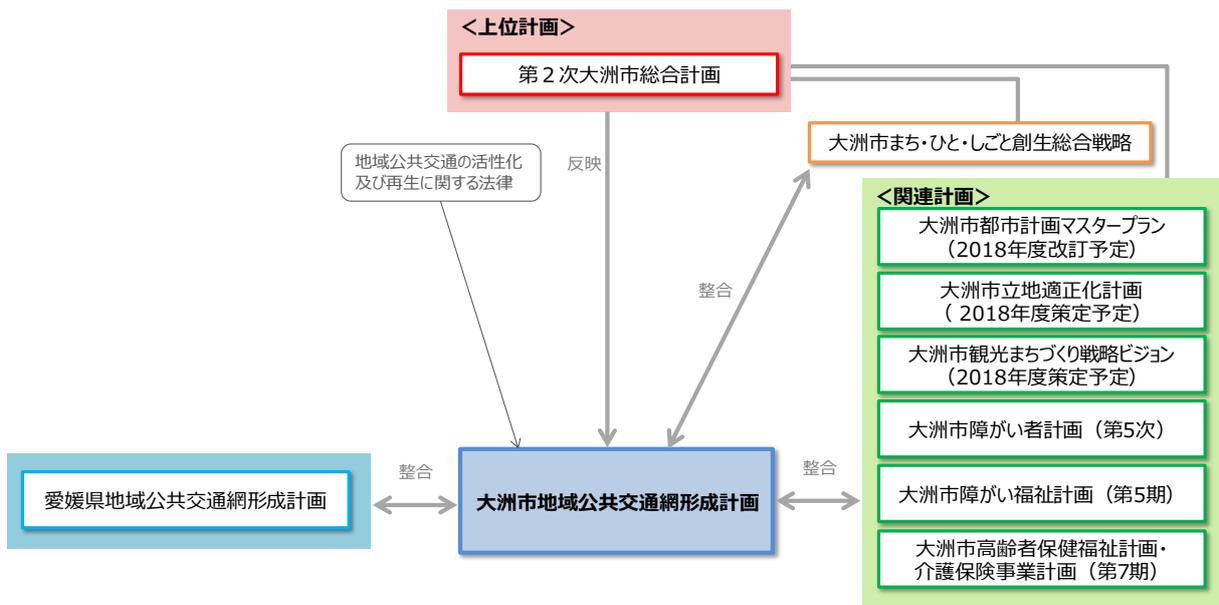


図1 上位・関連計画との関係

### 3 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、肱川地域、河辺地域の4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。

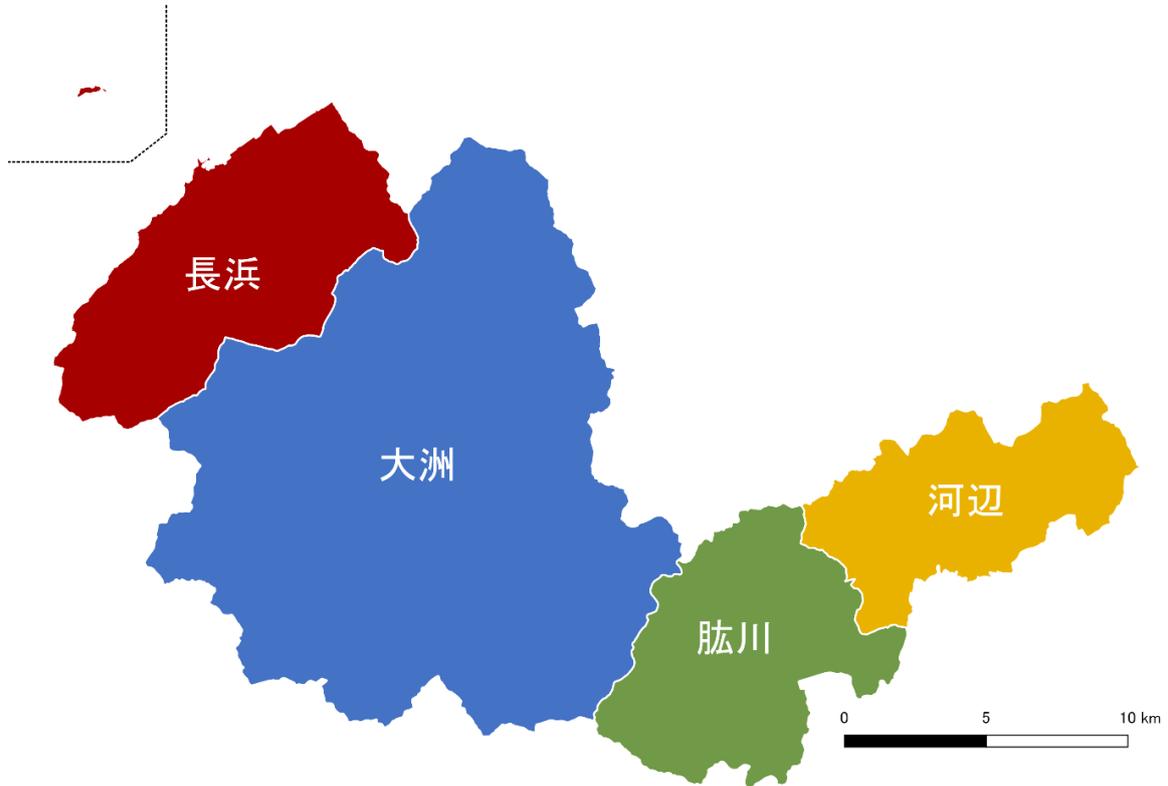


図2 計画区域

### 4 計画の対象期間

本計画の計画期間は、2018年度から2022年度までの5年間とします。

## 第2章 大洲市の概況

### 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。

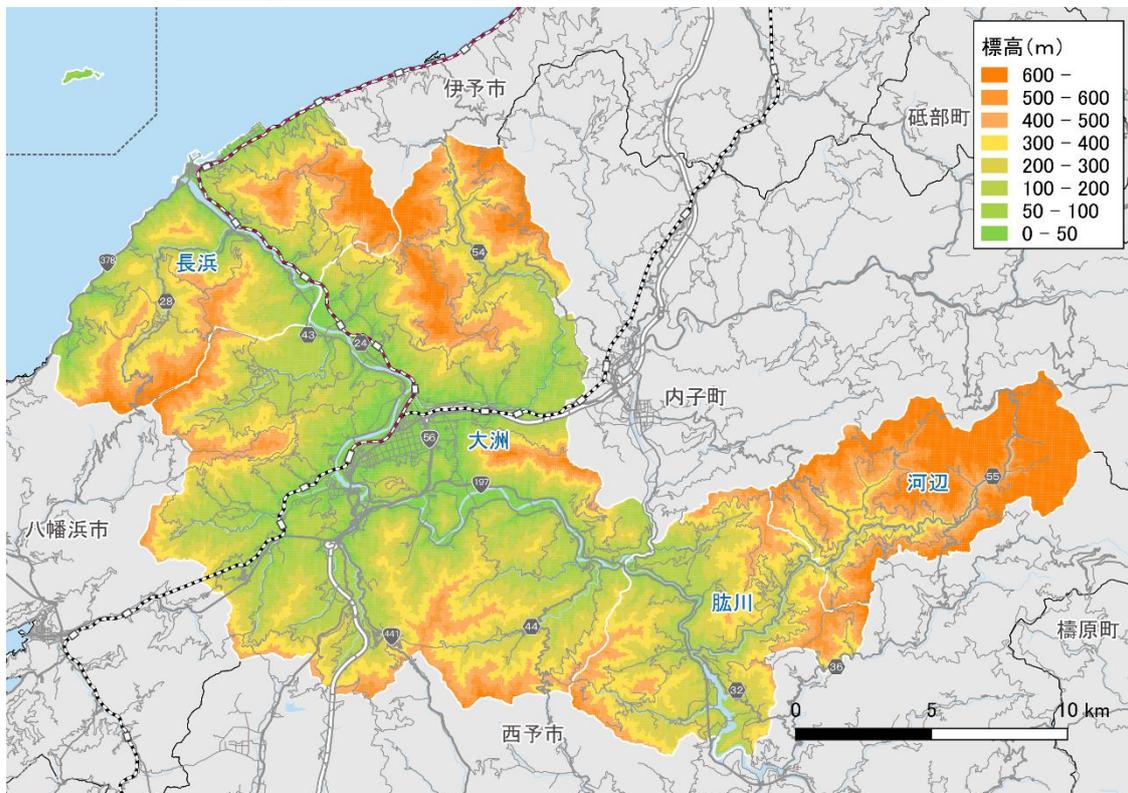
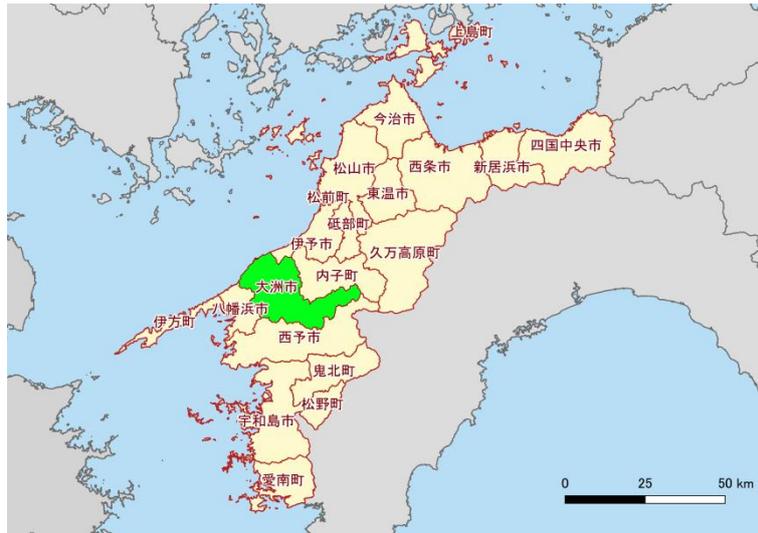
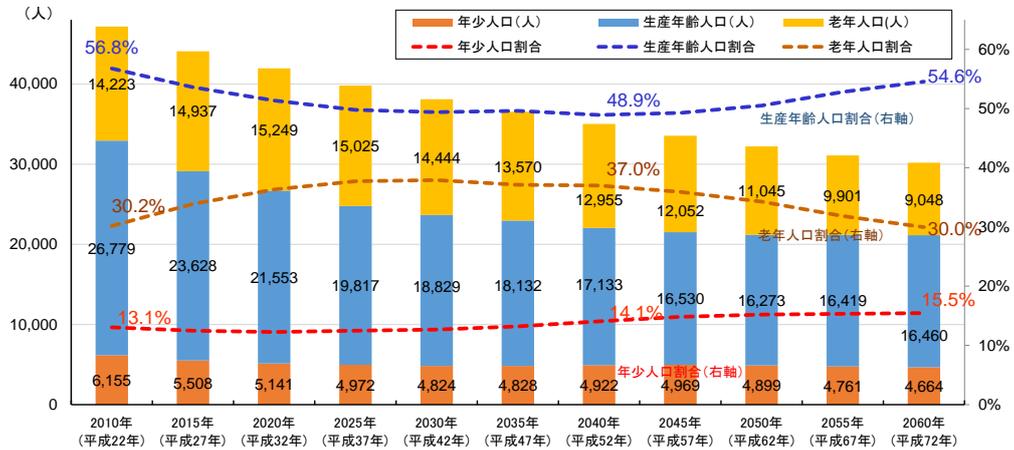


図3 位置・地勢

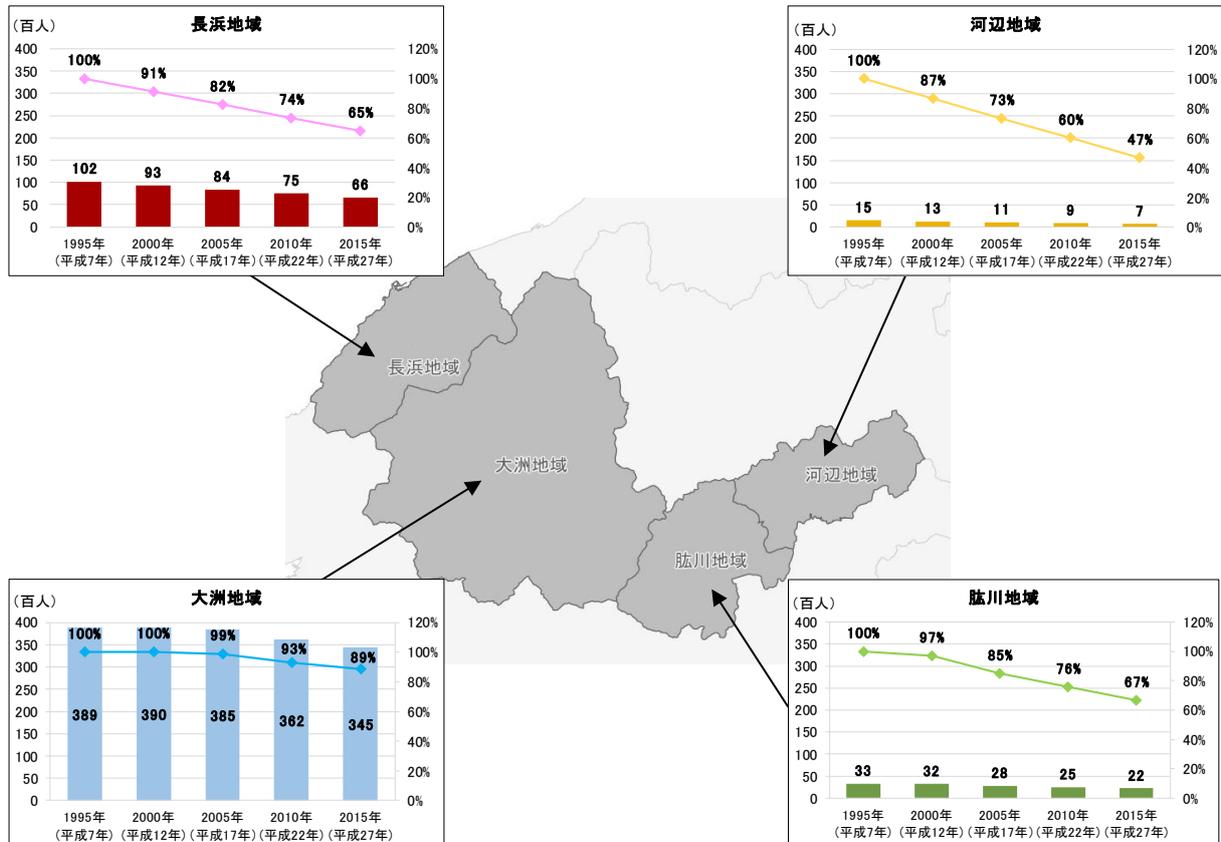
## 2 人口と高齢化率の状況

- 2015年の国勢調査では、0～14歳の人口が5,370人、15～64歳の人口が23,586人、65歳以上が14,715人の総人口約4万4千人となっており、高齢化率は約34%となっています。
- 将来人口推計において、今後人口は減少傾向となっています。



資料：大洲市人口ビジョン

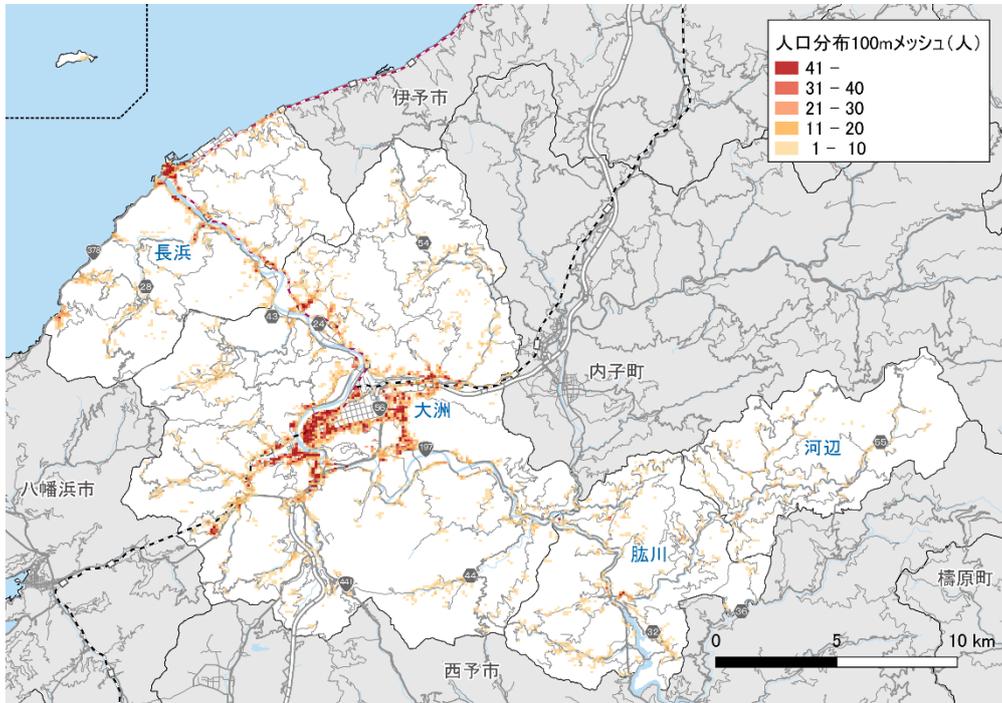
図4 将来人口推計



※人口の増減率については、平成7年を基準に算出  
資料：国勢調査 平成7年～平成27年

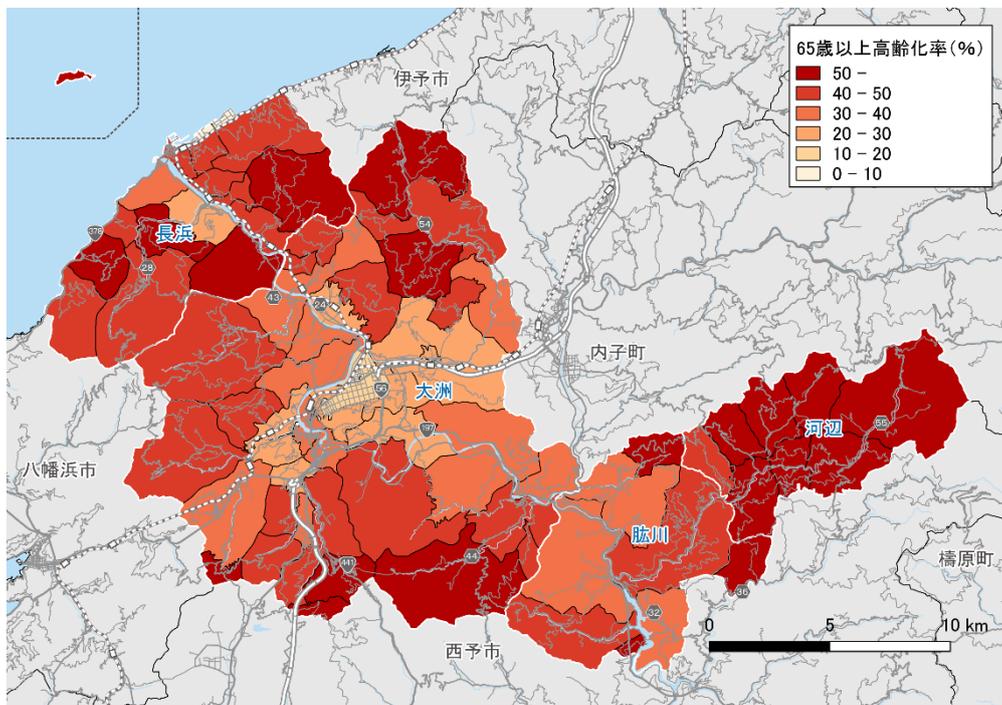
図5 地域別人口の推移と人口増減率

- 国道 56 号・JR 予讃線沿線や肱川沿岸に人口が集中しています。
- 周辺部では、広範囲に薄く人口が分布しています。
- 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：平成 27 年国勢調査

図 6 人口の分布状況

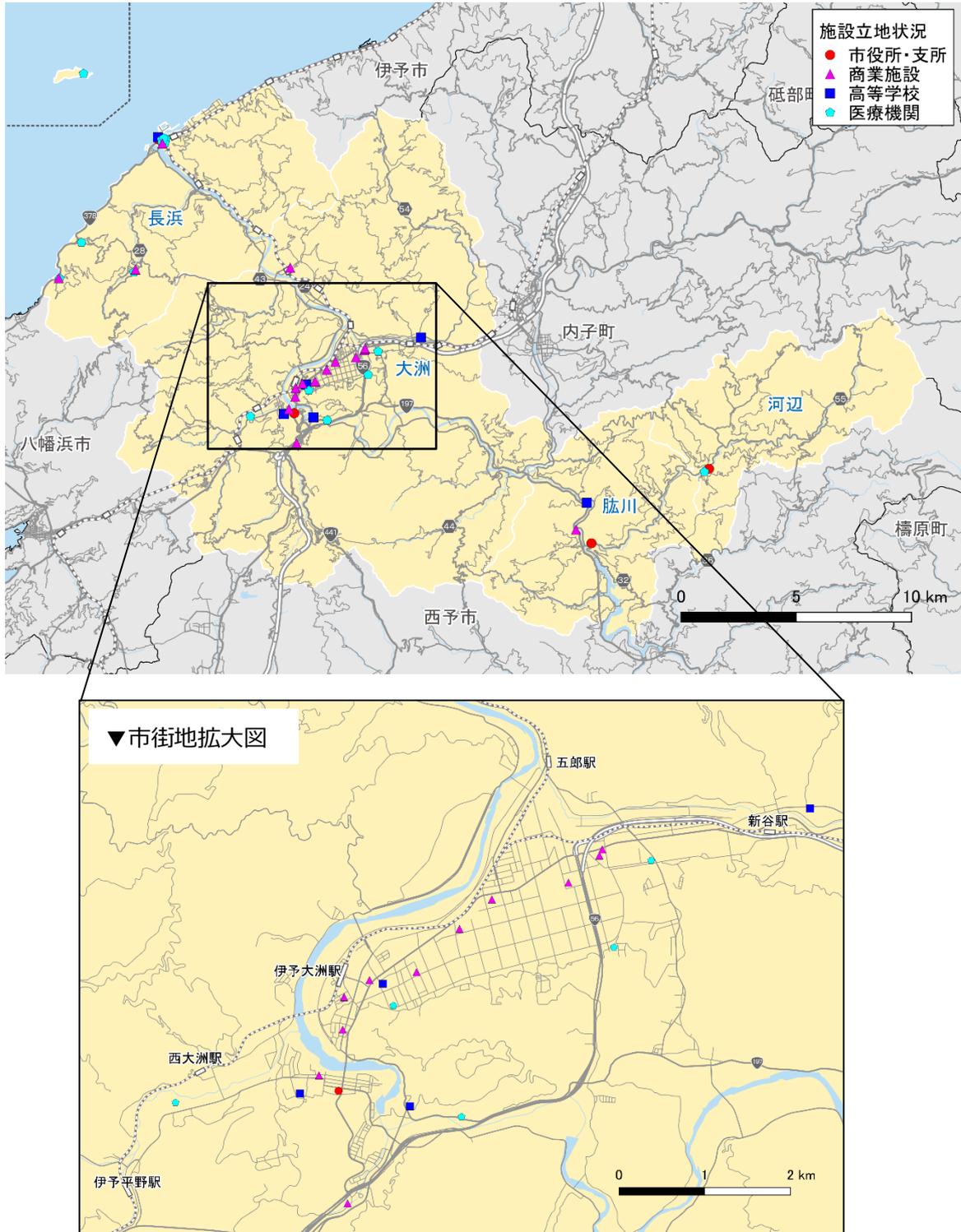


資料：平成 27 年国勢調査

図 7 町丁目・字別の高齢化率

### 3 移動の目的地となる施設の立地状況

- 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・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、肱川地域は少し分散して立地しています。



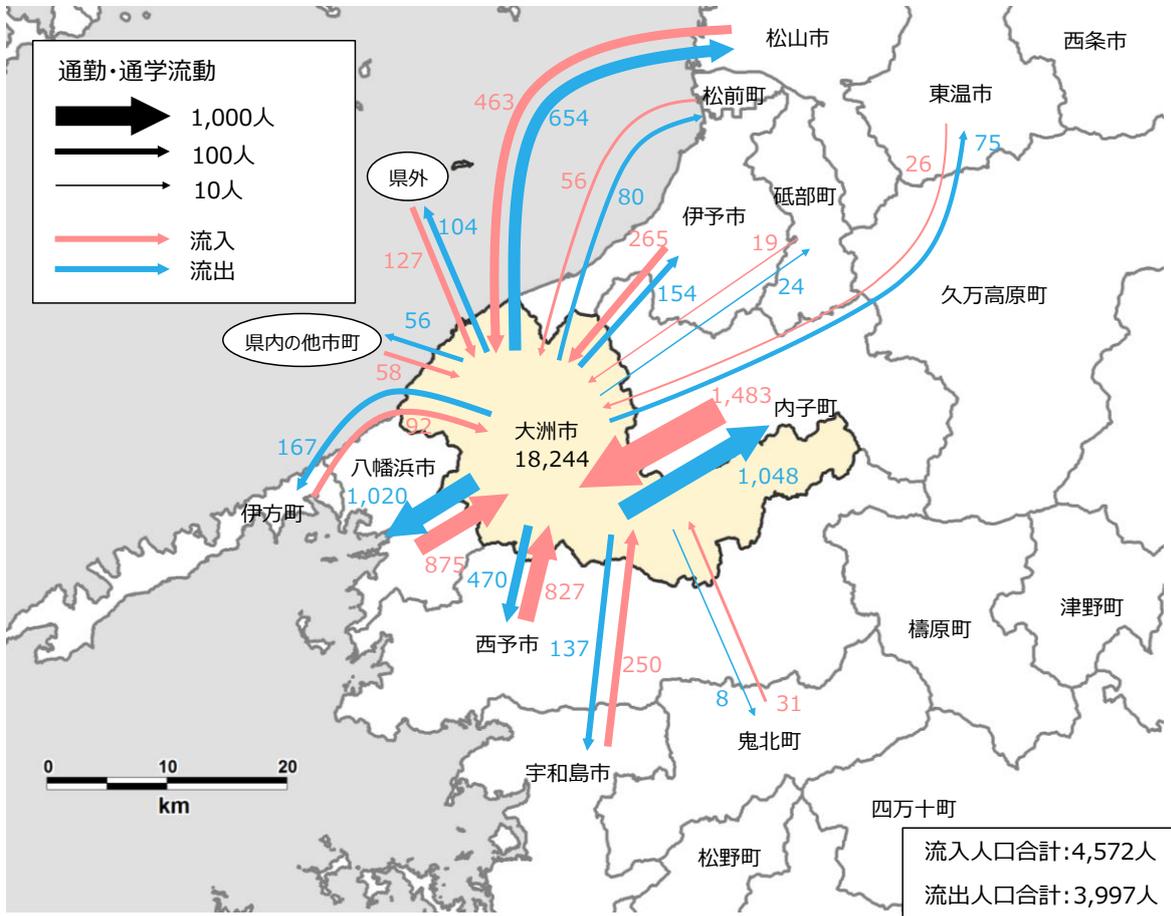
資料：iタウンページ（HP版）

図 8 移動の目的地となる施設などの集積

## 4 地域における移動の状況

### (1) 通勤・通学流動

● 隣接市町及び松山市との結びつきが強くなっています。

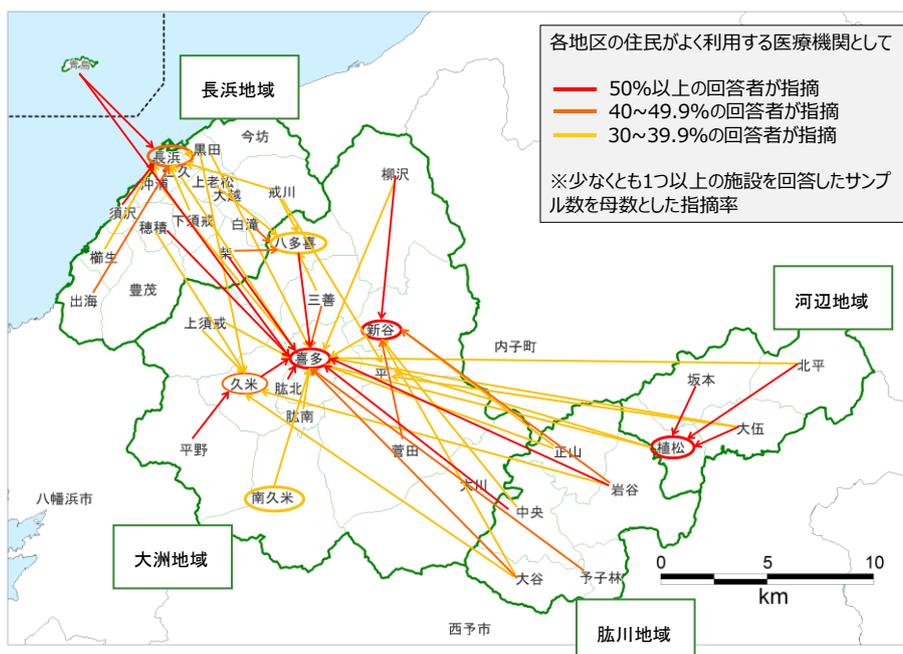


資料：平成 27 年国勢調査

図 9 通勤・通学流動

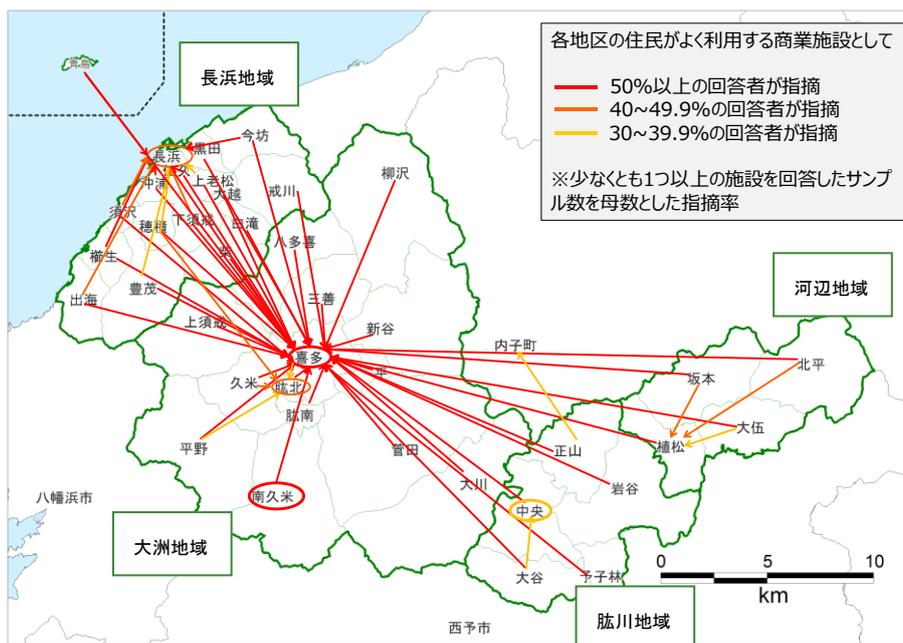
## (2) 通院・買い物流動

- 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くなっています。また、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、各地域の中心部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。また、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。



※調査結果より、回答割合が30%以上の地区のみを表示  
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10 通院流動

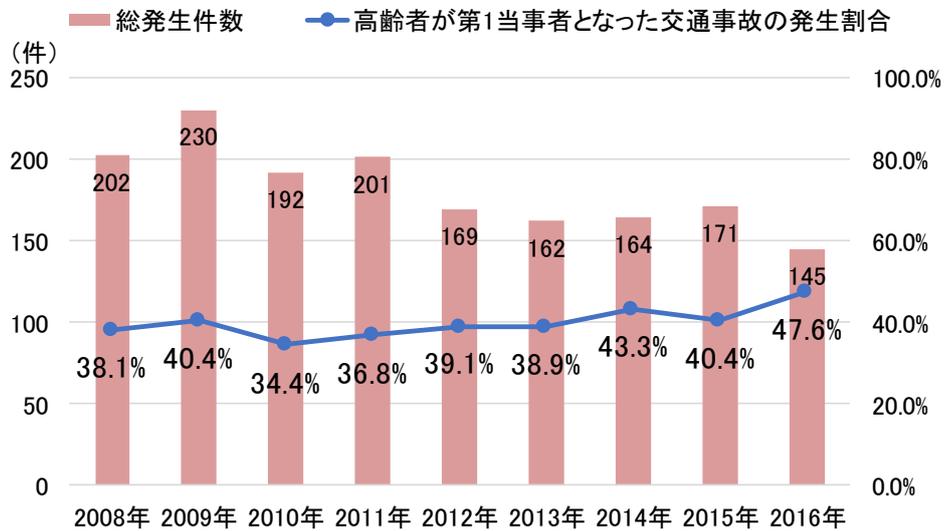


※調査結果より、回答割合が30%以上の地区のみを表示  
資料：市民を対象とした大洲市の公共交通に関するアンケート調査（2017年9月実施）

図11 買い物流動

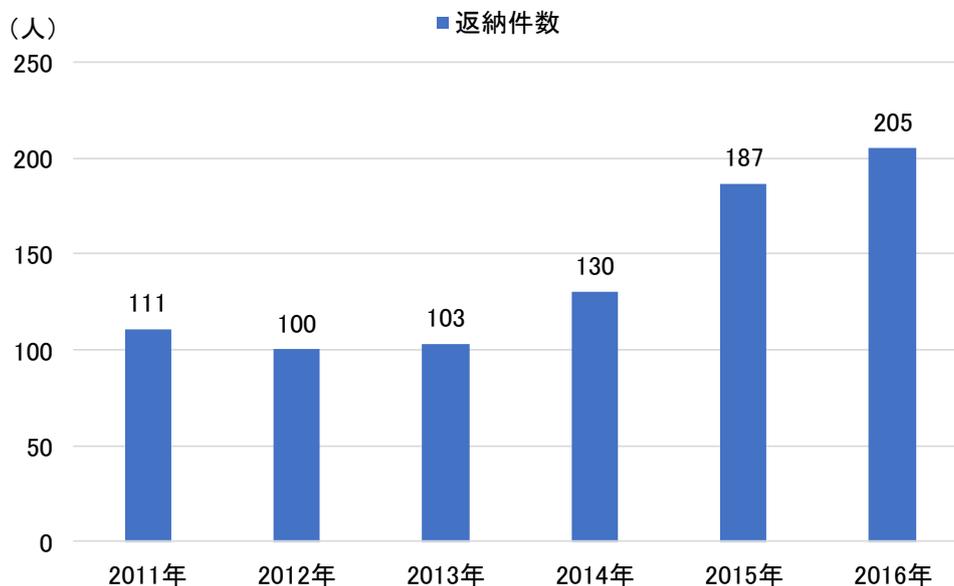
## 5 地域における自家用車の状況

- 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、高齢者ドライバーによる交通事故の発生割合は増加傾向となっています。
- 運転免許の返納件数は増加傾向となっています。



資料：大洲警察署

図 12 大洲市内における交通事故の年間発生件数と高齢ドライバーによる事故の割合の推移

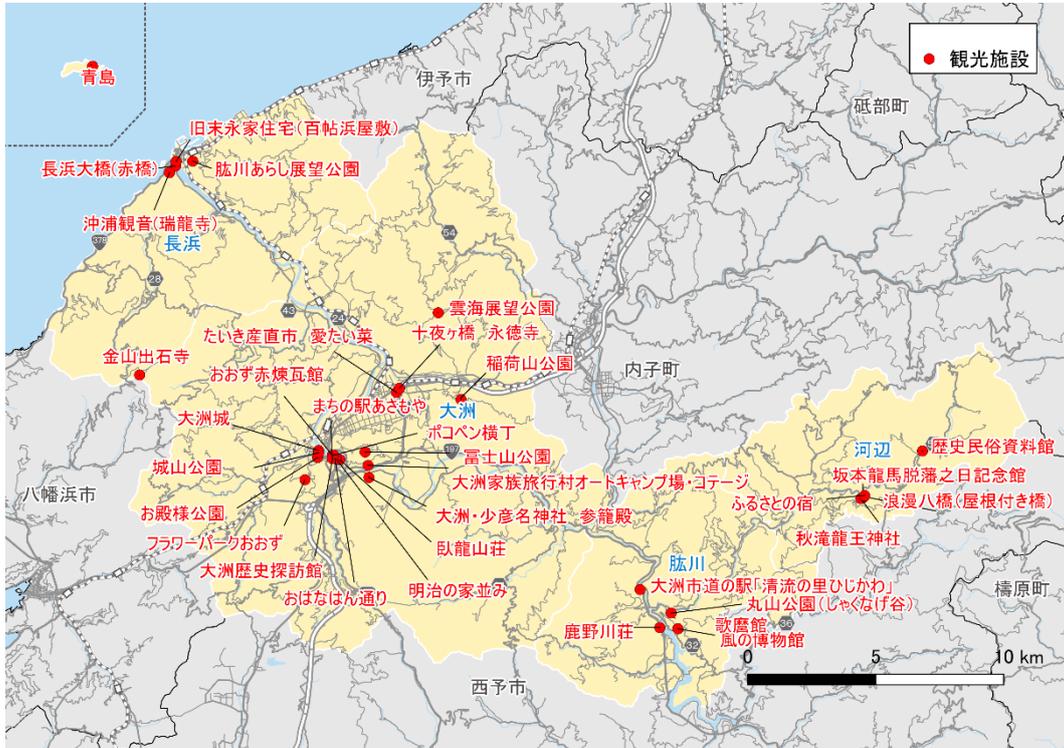


資料：大洲警察署

図 13 大洲警察署管内における年間運転免許返納件数（大洲市・内子町）の推移

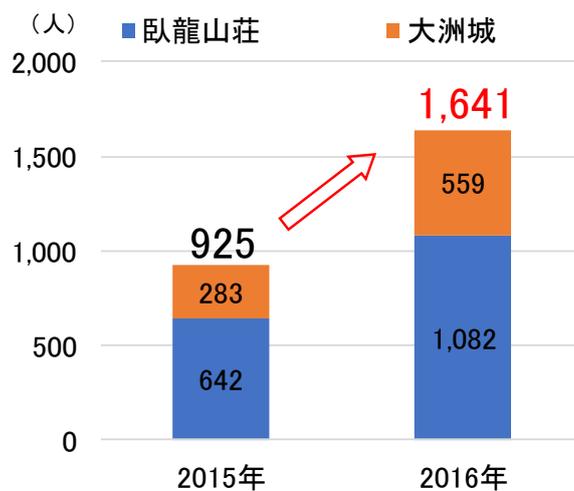
## 6 観光の状況

- 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。
- 近年、外国人観光客数は大幅に増加しています。



資料：大洲市観光マップ

図 14 観光施設の分布



資料：大洲市

図 15 外国人観光客の主要観光施設入込状況（2015年と2016年比較）

# 第3章 上位・関連計画に示されたまちづくりの方向性

## 1 上位計画

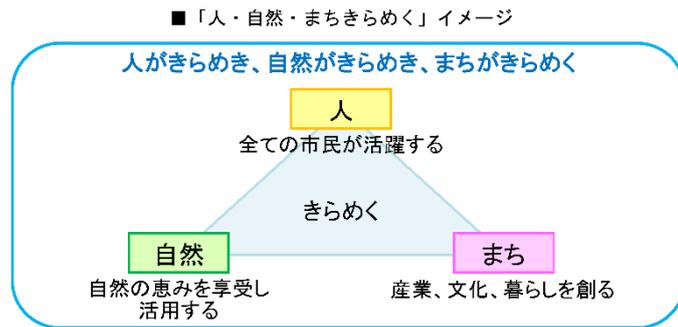
### (1) 第2次大洲市総合計画（2015年3月策定）

#### ● 基本理念

まちづくりの基本理念に以下の3つを挙げています。

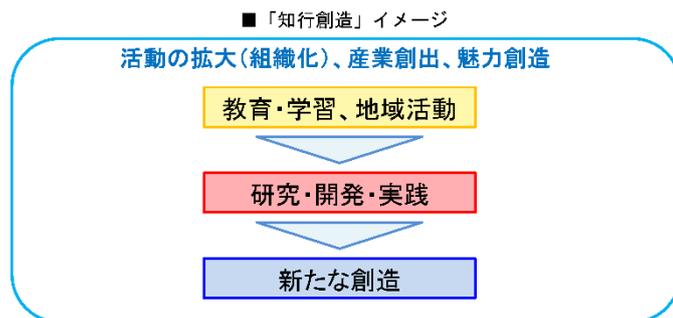
#### 人・自然・まちきらめく

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出す、新しい時代を拓くまちづくりを目指します。



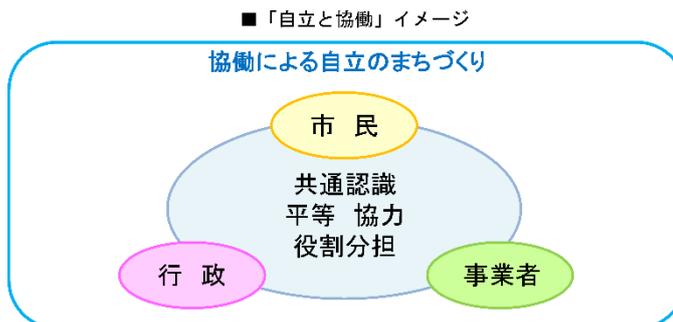
#### 知行創造

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。



#### 自立と協働

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、協働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”の精神のもと、“自立と協働”のまちづくりに取組、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**

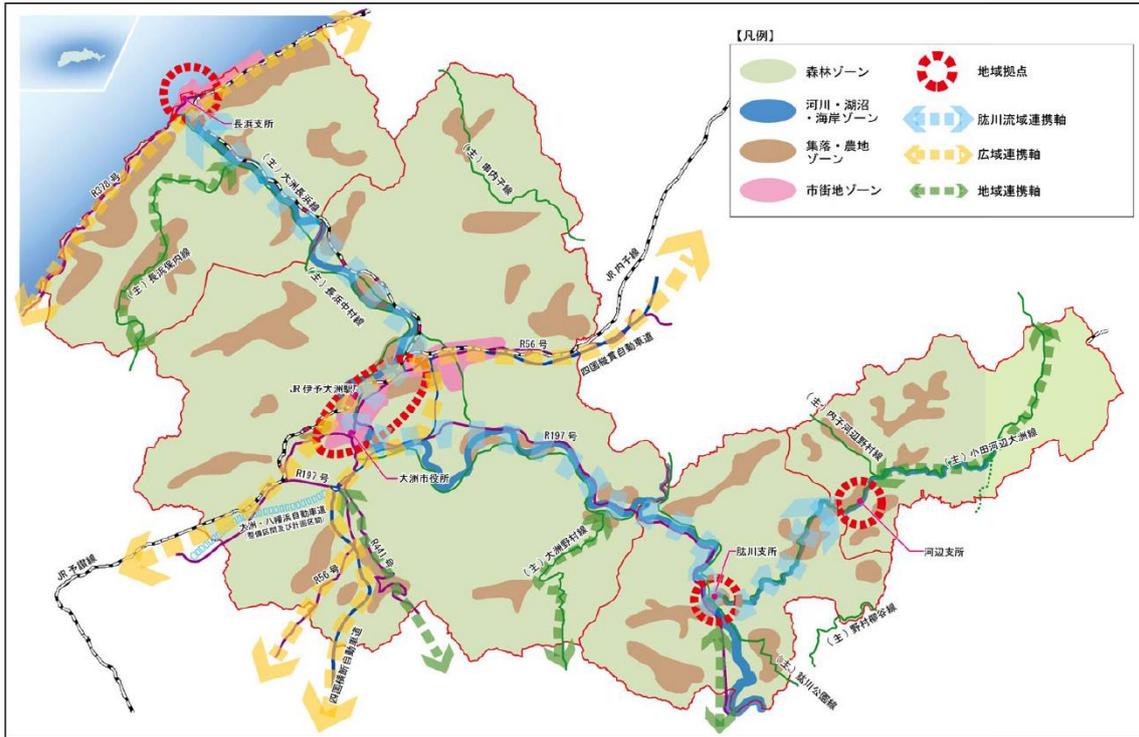
- ① 肱川をはじめとした自然との共生
- ② 文化的生活を営むための拠点の形成
- ③ 人口減少に対応するコンパクトなまちづくり

**地域拠点と軸**

市役所や各支所の周辺を地域拠点と位置づけ、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、河川を軸として位置づけ、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	<b>①大洲地域拠点</b> 対象： <u>大洲市役所から大洲市インターチェンジまでの市街地</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 生産・商業・流通などの機能強化や住環境の向上</li> <li>✓ 防災機能の強化</li> <li>✓ 歴史的町並みが残る肱南地区から肱北地区にかけての中心市街地においては、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</li> </ul>
	<b>②長浜地域拠点</b> 対象： <u>長浜支所周辺</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 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</li> <li>✓ 生活環境の整備、商店街や身近な商業の維持対策</li> </ul>
	<b>③肱川地域拠点</b> 対象： <u>肱川支所周辺</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 行政・文化機能や公共施設などの維持・充実</li> <li>✓ 防災対策の強化</li> <li>✓ 生活環境の整備</li> <li>✓ 道の駅の活性化と商店街の維持対策</li> <li>✓ 鹿野川ダムの機能強化と維持管理</li> <li>✓ 山鳥坂ダムの整備</li> <li>✓ ダム周辺における地域活性化策の推進</li> </ul>
	<b>④河辺地域拠点</b> 対象： <u>河辺支所周辺</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 行政・文化機能や公共施設などの維持・充実</li> <li>✓ 防災対策の強化</li> <li>✓ 生活環境の整備</li> <li>✓ 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を推進</li> </ul>
軸	<b>①肱川流域連携軸</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 肱川及び河辺川に沿った4つの地域拠点を結ぶ連携軸として、地域間の連携強化</li> </ul>
	<b>②広域連携軸</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 広域交通の骨格となる連携軸として、市内外さらには県外との連携強化</li> </ul>
	<b>③地域連携軸</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 地域交通の骨格となる連携軸として、周辺市町との連携や市内各地域との連携強化</li> </ul>

## 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

公共交通に関する施策は「基本目標 4 快適きらめくまちづくり」の「施策 17 交通・情報基盤の整備」において、「主要施策 2 公共交通網の充実」が挙げられています。

主要施策 公共交通網の充実	公共交通の維持強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 公共交通網の維持・確保対策、利便性の向上や利用促進策を検討するとともに、「地域公共交通網形成計画」を策定</li> <li>✓ 民間の交通事業者と連携した乗合交通や自治会などが主体となった地域内デマンド交通など、地域の実情に応じた公共交通の整備について検討</li> </ul>
	市民への意識啓発	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 島民生活の充実に向けて、離島航路の維持対策</li> <li>✓ 公共交通の利用に関する意識醸成を図り、利用を促進</li> </ul>

### 数値指標

項目	単位	現況		目標値(H33)
100円循環バスの利用者数	人/年	79,533	H27	87,500
離島航路利用者数	人/年	6,281	H27	6,281

## (2) 大洲市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2016年3月策定）

### ● 基本的な考え方

社人研で推計されるような急速な人口減少ではなく、緩やかな人口減少を見据えながら、人口構造の安定化による長期的な視点での人口維持を目指し、人口ビジョンにおける将来人口展望である「平成 72（2060）年時点で 30,000 人」を達成することを基本的な考え方として、本市が将来にわたって活力をもち輝き続けられるような施策を展開していくこととします。

### 「長期的な視点での人口維持」

～平成 72（2060）年の目標人口“30,000 人”実現に向けた施策の推進～

### ● 基本方針

基本的な方針として以下の 3 つが挙げられています。

#### 地域資源を活かす

本市は、肱川や鹿野川湖などの河川・湖、富士山などの山並み、長浜港や青島などの海・島といった豊かな自然資源にあふれています。また、自然を活かした鵜飼やいもたきといった文化的な資源、臥龍山荘や長浜大橋、浪漫八橋といった歴史的な資源などを育んできました。この豊富な資源を活かし、産業の振興や交流人口の拡大、また、新たな展開を図り、地域の雇用や人の流れを創出していきます。

#### 協働・連携により取り組む

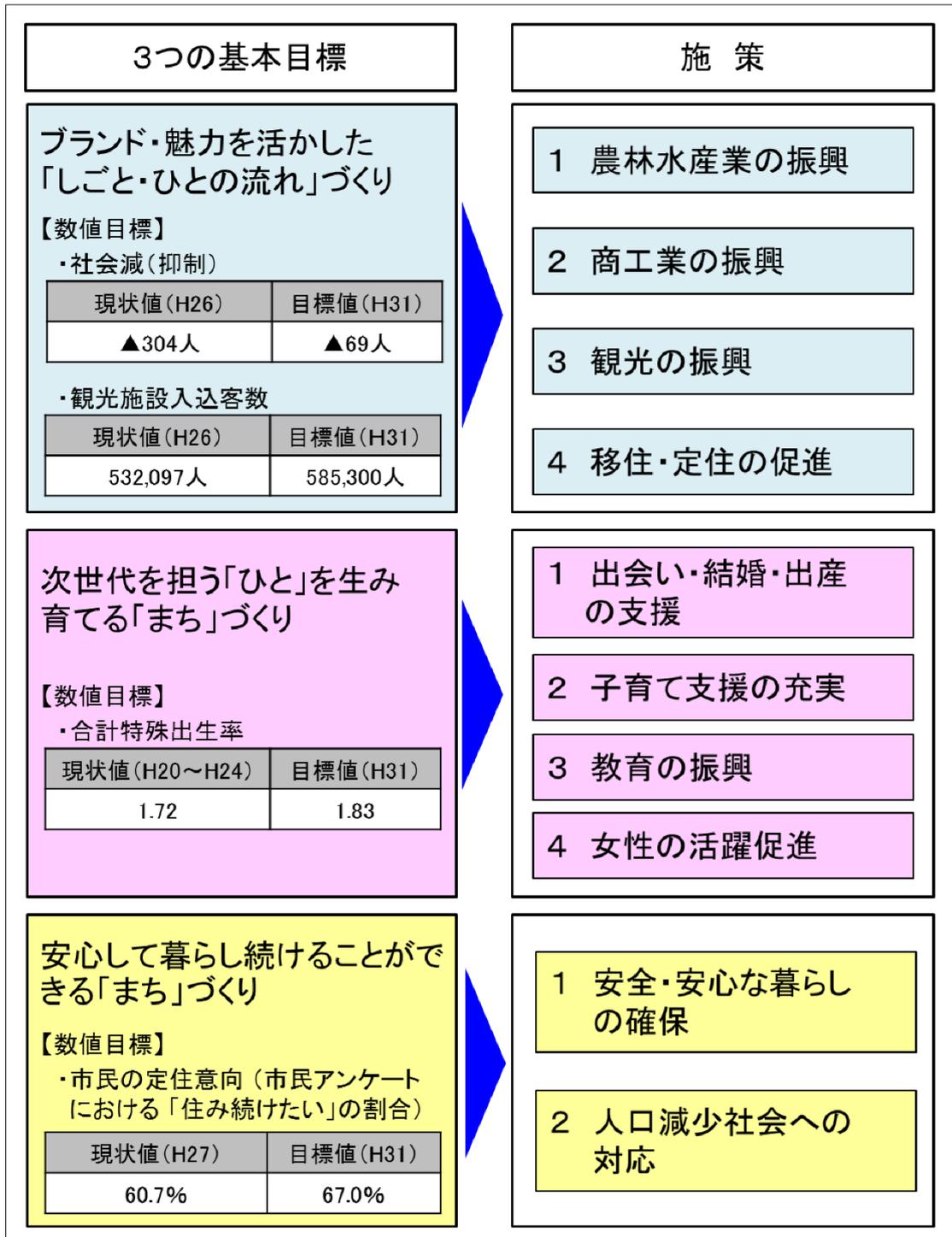
地方創生に向け、人口の定着や交流人口の拡大を目指すためには、市民をはじめ各分野の団体・民間事業者・行政などの協働や異業種間の連携による取り組みが不可欠となります。みんなが「市民総参加」の意識を持ち、地方創生に丸となって挑戦していくために、地域の課題や目標を地域の人々が共有できるように努め、協働・連携により取り組みを進めていきます。

#### 未来を描き戦略を練る

人口減少対策は、施策を講じてから効果の発現までに長い時間を要することから、長期的な視点を持って取り組んでいく必要があります。また、産業・雇用、子育て支援、まちづくりなど、社会経済全般に関わることから、総合的な取り組みが不可欠になります。長期的・総合的な視点から未来を描き、有効な施策・事業を戦略的に実施していきます。

● 基本目標と施策体系

市民意向や人口ビジョン、本市の実情などを踏まえて、本市の目指すべき将来の方向性を定めるために、地方創生に向けたまちづくりの課題とその対応策を検討した上で、国や愛媛県の総合戦略における政策分野と整合を図りながら、総合戦略に「3つの基本目標」を挙げています。また、この目標を達成するために取り組む施策を示しています。



● 公共交通に関する施策の位置づけと施策の内容

公共交通に関する施策は「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」において、「施策 2 人口減少への対応」の中で挙げられています。

<p>基本目標 3 基本的方向</p>	<p>✓ 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る</p>
<p>施策 2 人口減少への対応</p>	<p>施策の内容</p> <p>✓ 立地適正化計画及び地域公共交通網計画の策定により、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</p> <p>✓ 各地区において、地域課題などに対する住民の話し合いを支援し、公民館などの公共施設を中心とした集落生活圏の維持や実情に応じた公共交通手段の導入により、持続可能な地域づくりに取り組む</p>
	<p>取組内容</p> <p>✓ 立地適正化計画・地域公共交通網形成計画の策定</p> <p>✓ 路線バスの維持・確保</p> <p>✓ 小さな拠点づくりの推進</p> <p>✓ 実情に応じた公共交通手段の導入</p>

## 2 関連計画

以下の関連計画との整合を図ります。

表1 関連計画

分野	計画名	内容
まちづくり	大洲市都市計画マスタープラン	※次年度以降に策定(改訂)予定であり、進捗状況に応じて整合を図ります。
	大洲市立地適正化計画	
観光	大洲市観光まちづくり戦略ビジョン	
福祉	大洲市障がい者計画(第5次) 大洲市障がい福祉計画(第5期)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 分野別施策において、1 安全・安心な生活環境の整備の中の(2)移動しやすい利用環境の整備で公共交通に関連する事業が記載されています。</li> <li>ア 駅などの旅客施設における段差解消やスロープ、視覚障がい者誘導用ブロックの設置、ホームドアなどの転落防止設備の導入、障がい者の利用に配慮した車両の整備のより一層の促進などとあわせて、人的な対応の充実を図ることで、公共交通機関のバリアフリー化を推進します。</li> <li>イ 公共交通機関の旅客施設などにおいて、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します。</li> <li>ウ 障がい者に対し個別的な輸送を提供するため、支援制度の活用などにより福祉タクシー車両などの普及促進を図ります。</li> </ul>
	大洲市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(第7期)	● 河辺、肱川の住民の外出支援事業(肱川・河辺地域限定)の件数が目標値として設定されています。

## 第4章 公共交通の現状と住民の利用意向

### 1 公共交通の現状

#### (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、スクールバス（住民利用）、福祉バス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。

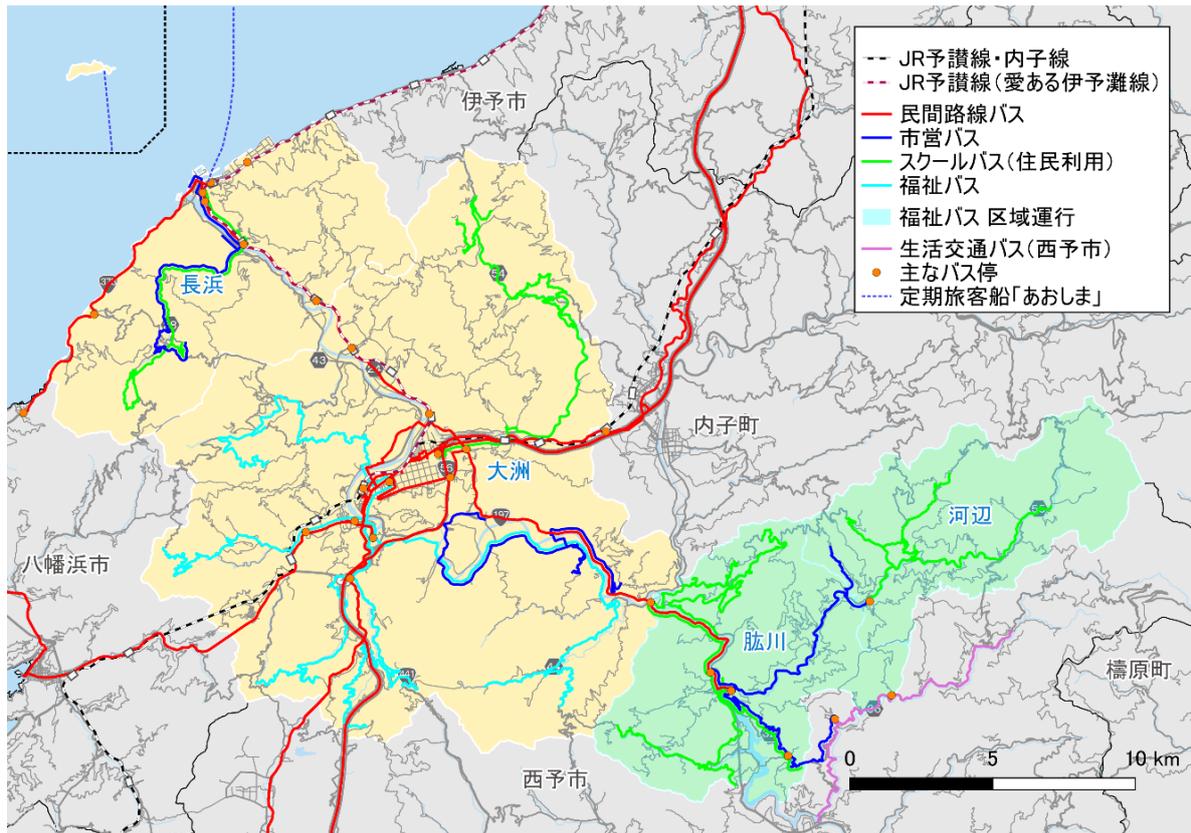


図 16 公共交通網

● 国道 56 号を運行する路線の運行頻度が高くなっています。

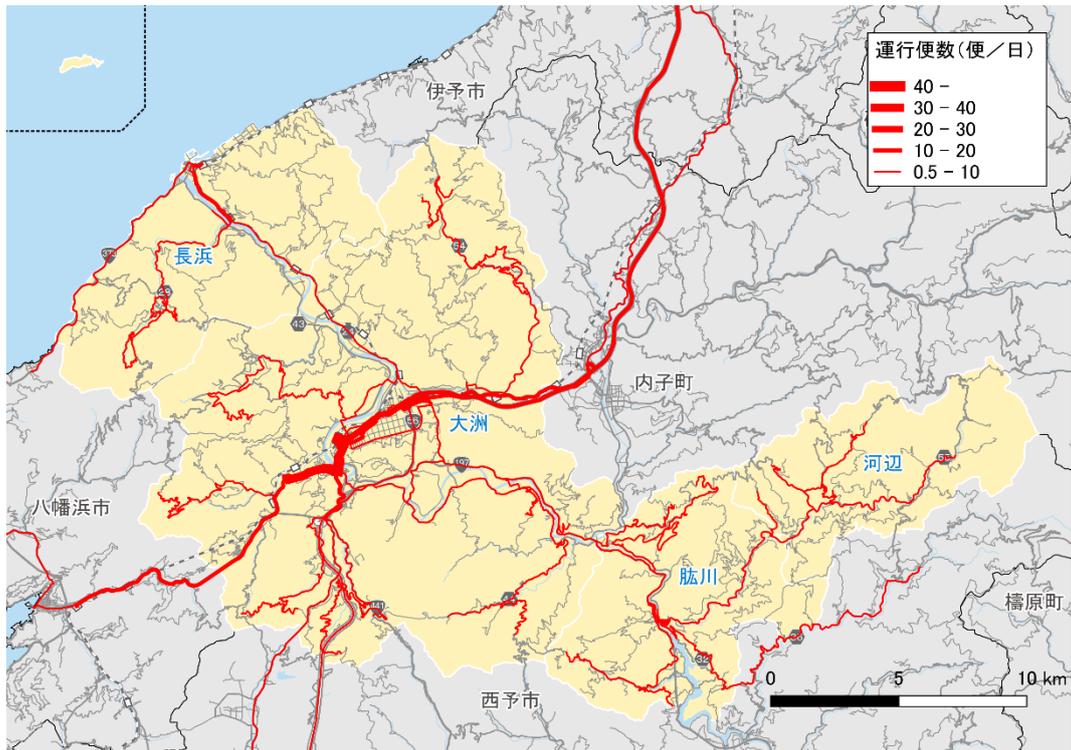
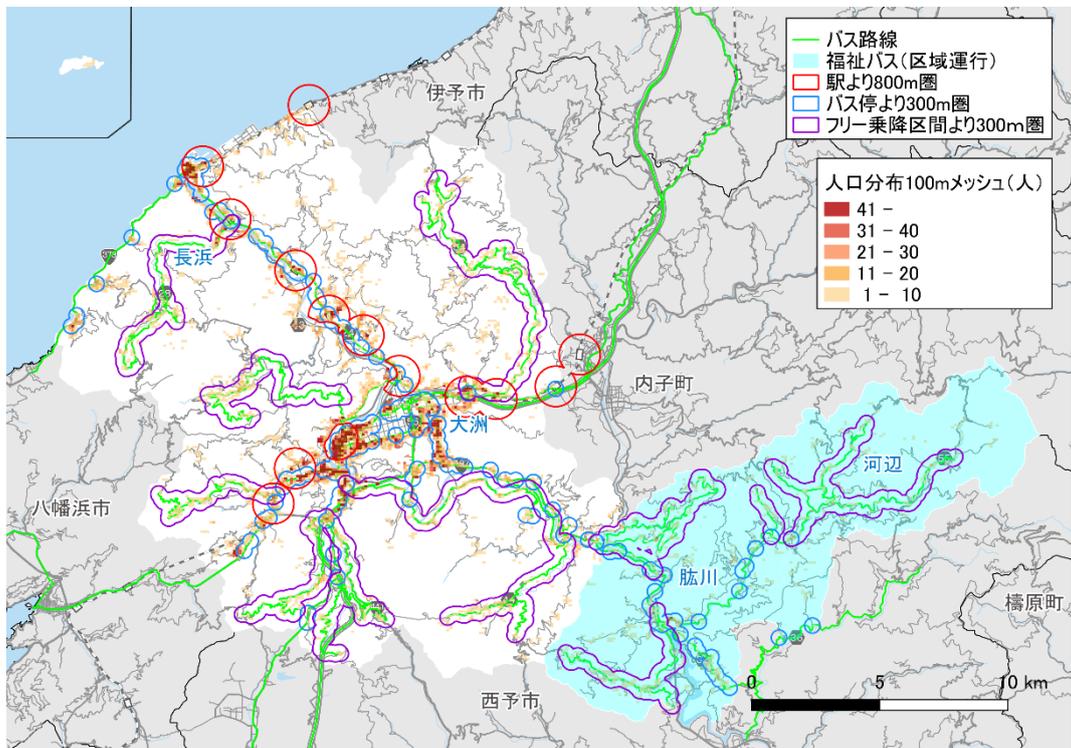


図 17 運行頻度

● 大洲長浜線沿線の山間部や海岸付近の山間部で公共交通の利用が不便な地区が多くなっています。



※公共交通圏：バス停から300m、駅から800mのエリア

図 18 公共交通圏

表2 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）	31.0	四国旅客鉄道(株)	
	JR 予讃線（伊予灘経由）	11.5	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)	
	松山空港シャトルバス	7.5	肱南観光バス(株)	
	八幡浜～長浜	11.0	伊予鉄南予バス(株)	
	宇和島～大洲	1.0	宇和島自動車(株)	
	野村～大洲	1.0	宇和島自動車(株)	
	鹿野川～大洲	4.0	宇和島自動車(株)	
循環バス	磯崎～長浜	8.0	伊予鉄南予バス(株)	
	ぐるりんおおず（市街地循環線）	12.0	肱南観光バス(株)	
市営バス	河辺～鹿野川	4.0	大洲市	
	予子林 1178（大成～鹿野川）	2.0	大洲市	無償
	無償バス（大成～植松）	0.5	大洲市	無償
福祉バス	大洲地域福祉バス（各地区曜日運行）	1.0	大洲市	無償
	健康行バス（福祉バス）	1.0	大洲市	無償
	外出支援サービス「あい愛」福祉バス（各地区曜日運行）	1.0	大洲市	無償
スクールバス (住民利用)	ほたる号（柳沢～新谷小学校・公民館・オズメッセ）	2.0	大洲市	無償
	あきば号（柳沢～新谷小学校・公民館・オズメッセ）	2.0	大洲市	無償
	菅田・大川地区空時間利用実証運行	(0.2)	大洲市	無償
	長浜1号（豊茂～長浜小学校・長浜中学校）	2.0	大洲市	無償
	とよしげ号（豊茂～長浜小学校・長浜中学校）	2.0	大洲市	無償
	豊茂地区空時間利用実証運行	(0.4)	大洲市	無償
	正山きぼう号（中居谷～鳥首）	2.0 (0.5)	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）	2.0 (1.0)	大洲市	無償
	予子林号（予子林～鹿野川）	2.0	大洲市	無償
航路	河辺1号（用の山～植松）	2.0 (1.0)	大洲市	無償
	河辺2号（川上・大成～植松）	2.0 (1.0)	大洲市	無償
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

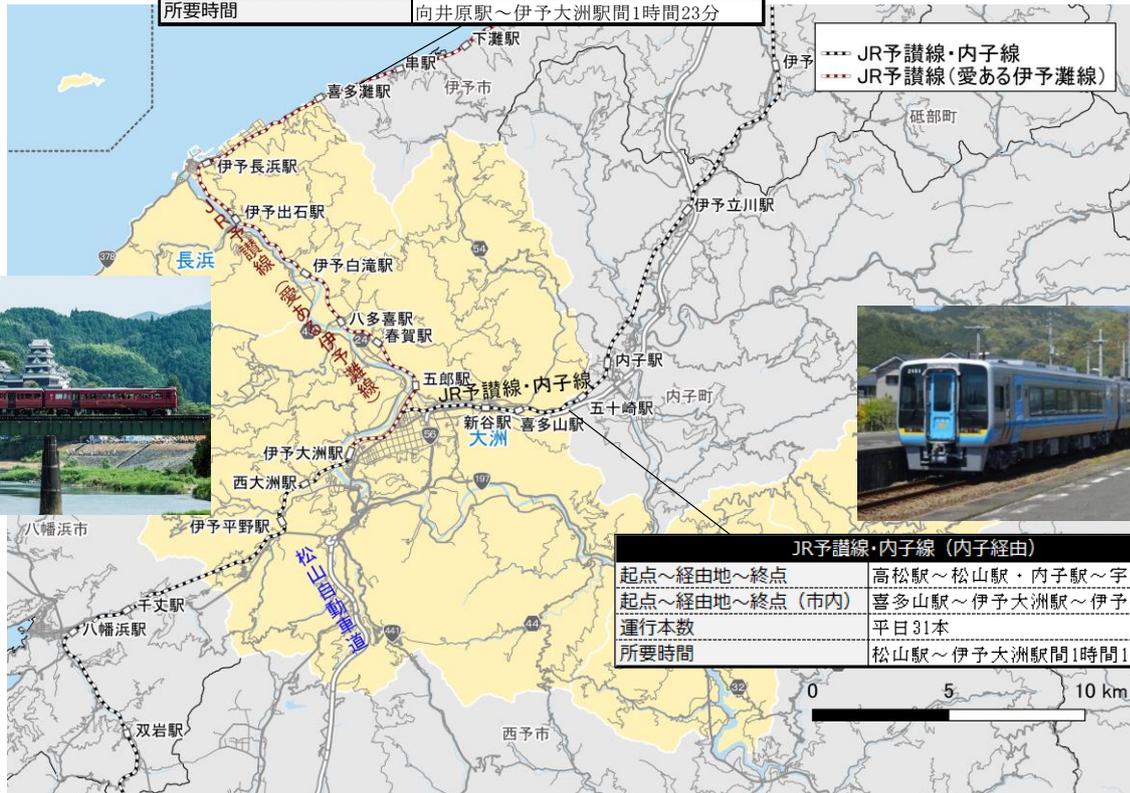
※スクールバス住民利用については、上段は混乗利用、下段の（）内は空き時間利用

※鉄道(2017年10月)、路線バス(2017年8月)、福祉バス(2017年10月)、スクールバス(2017年4月)時点

## (2) 鉄道の現状

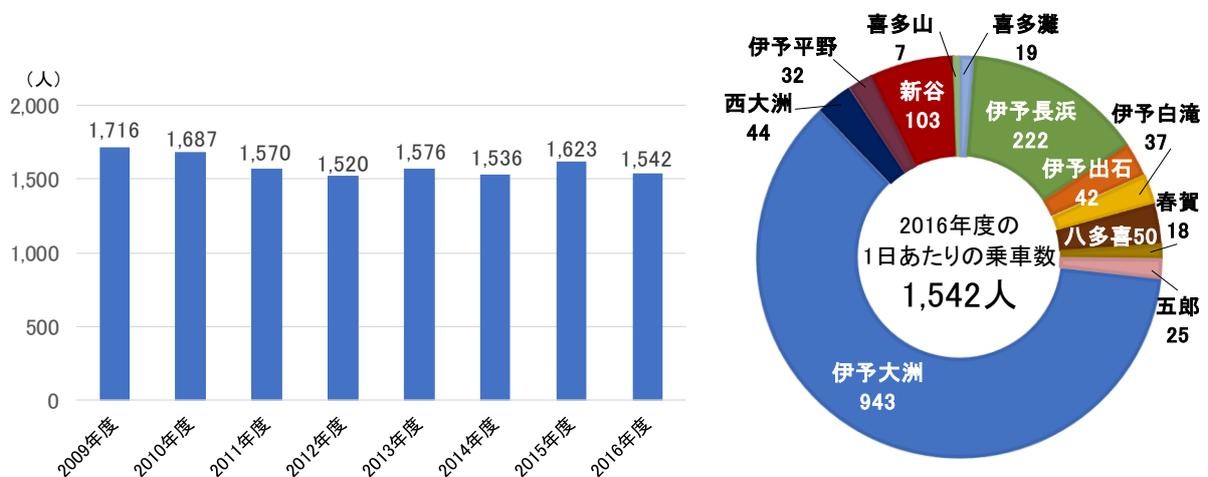
- 内陸部を運行する JR 予讃線・内子線は特急・普通列車が運行し、都市間の移動を担っています。
- 伊予灘沿岸を運行する JR 予讃線（愛ある伊予灘線）は、伊予灘の景観を活かした観光列車「伊予灘ものがたり」が運行しています。
- 近年、1日あたりの乗者数は横ばい傾向となっています。

JR予讃線（愛ある伊予灘線）	
起点～経由地～終点	向井原駅～伊予長浜駅～伊予大洲駅
起点～経由地～終点（市内）	喜多灘駅～伊予長浜駅～伊予大洲駅
運行本数	平日11.5本
所要時間	向井原駅～伊予大洲駅間1時間23分



JR予讃線・内子線（内子経由）	
起点～経由地～終点	高松駅～松山駅～内子駅～宇和島駅
起点～経由地～終点（市内）	喜多山駅～伊予大洲駅～伊予平野駅
運行本数	平日31本
所要時間	松山駅～伊予大洲駅間1時間10分

図 19 鉄道路線網



資料：JR 四国

図 20 市内にある駅の1日あたり乗者人員の推移と駅別の1日あたりの乗者人員の内訳

### (3) バスの現状

#### ① 路線バス、市営バスの現状

- 宇和島自動車、伊予鉄南予バス、肱南観光バスが路線バスを運行しています。
- 路線バス全体の利用者数は減少傾向となっています。
- ぐるりんおおず以外の路線バスの利用者が著しく減少しています。
- 移動手段がない地域間の移動を確保するために、市営バスが運行しています。

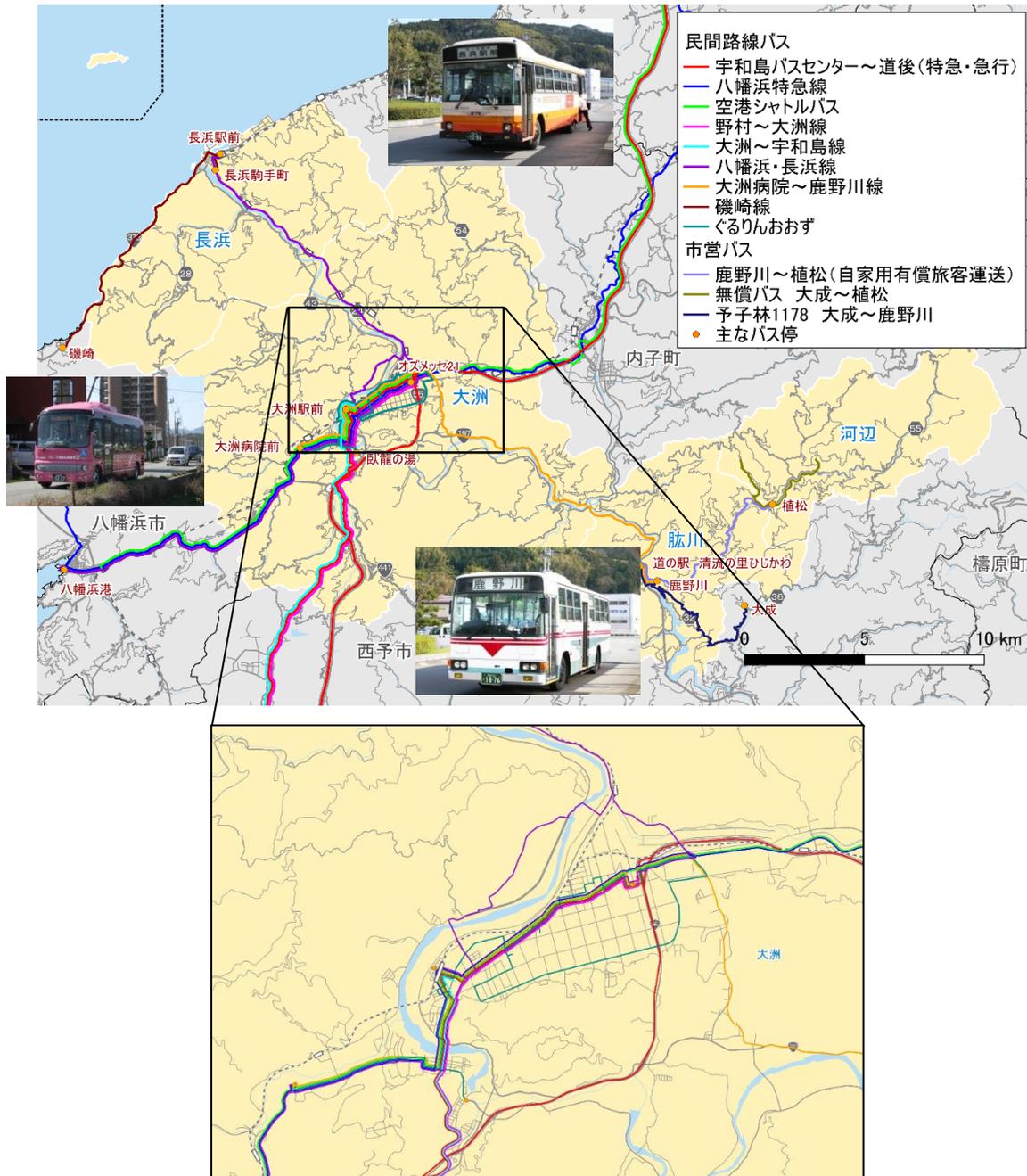
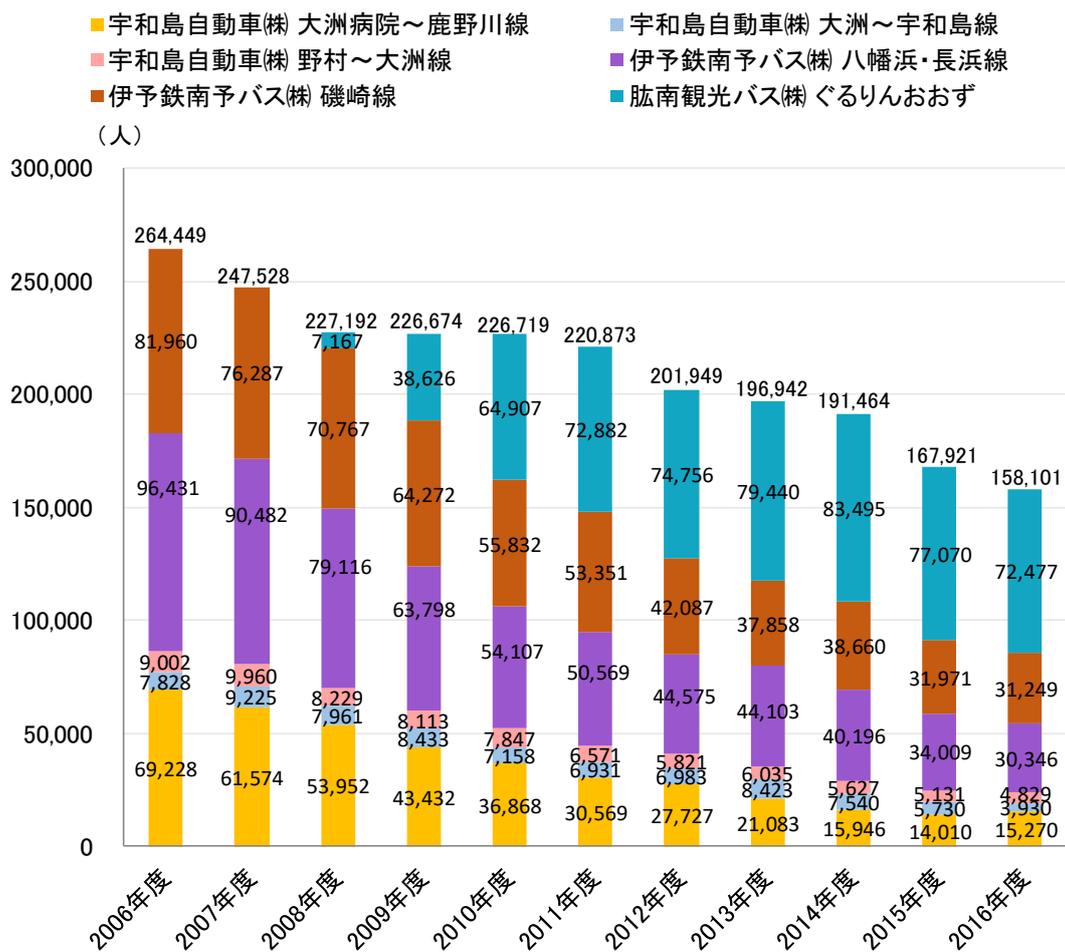
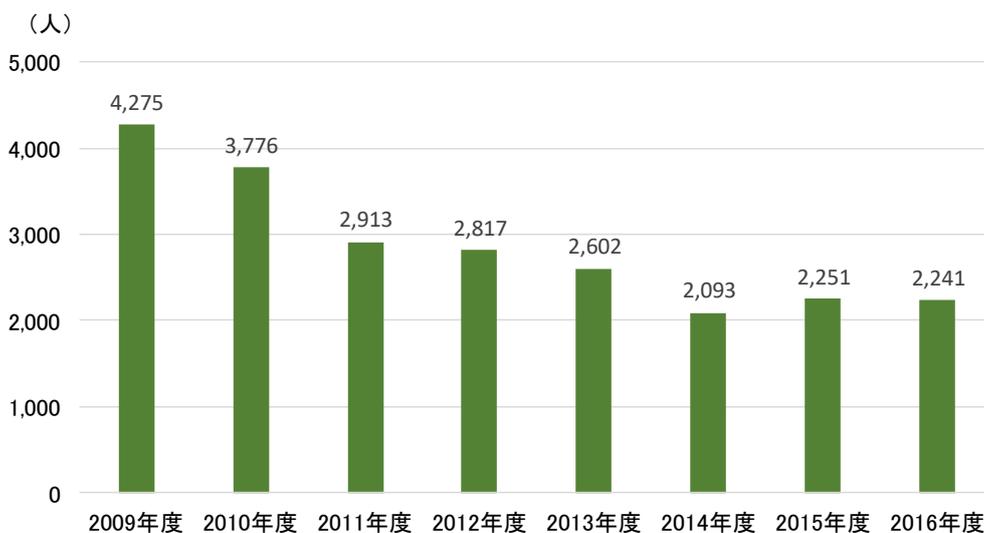


図 21 路線バス路線網



資料：宇和島自動車株式会社、伊予鉄南予バス株式会社、肱南観光バス株式会社

図 22 路線バス（広域を除く）の年間利用者数の推移



資料：大洲市

図 23 市営バス（鹿野川～植松）の年間利用者数の推移

## ② 福祉バスの現状

- 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。
- 市町村合併前からの制度を引き継ぎ運行しているため、地域別で運行形態が異なります。
- 大洲地域では、定時定路線の福祉バスが各方面を曜日別で各地区から大洲市中心部まで1往復運行しています。
- 肱川地域では、区域運行の福祉バスが5つの区域を曜日別で各地区から地域の中心部や商業施設・医療機関まで1往復運行しています。
- 河辺地域では、区域運行の福祉バスが毎日全域から地域内の医療機関まで1往復運行しています。
- 大洲・肱川地域では利用者は減少していますが、河辺地域では利用者は増加しています。

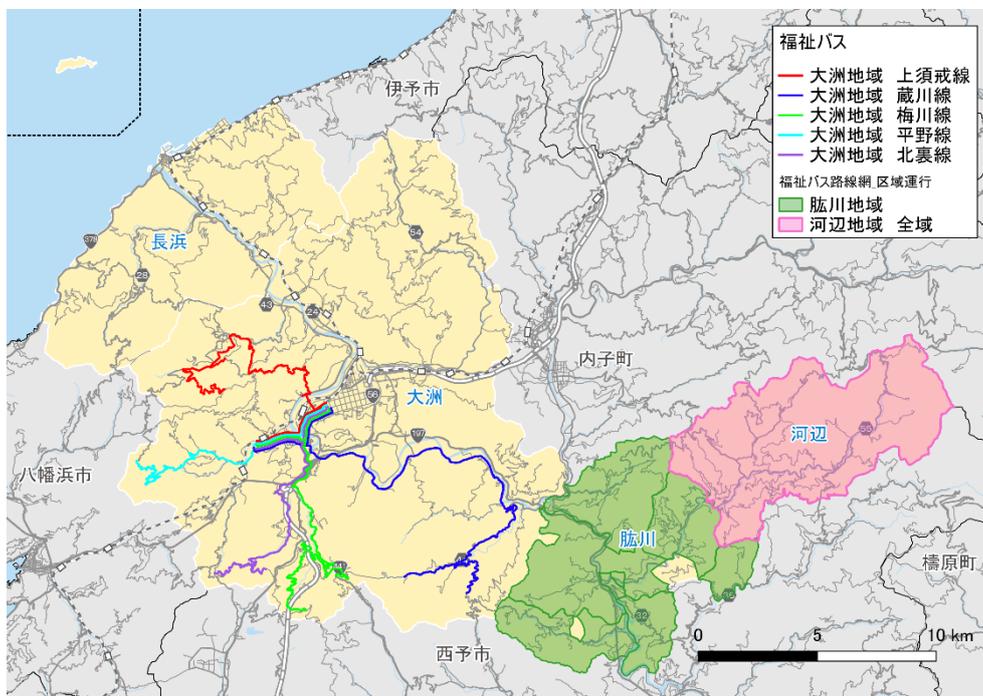
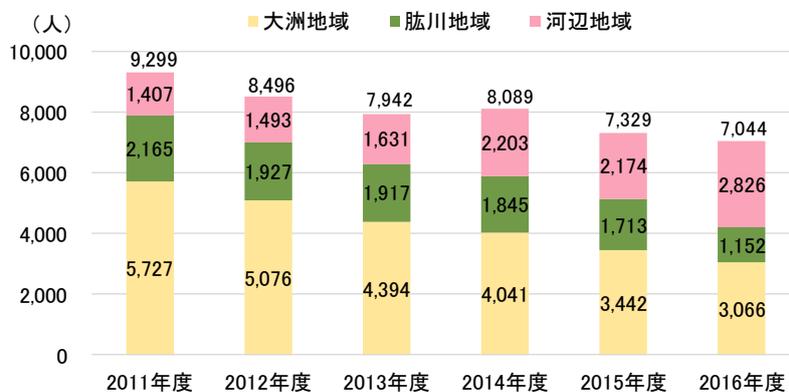


図 24 福祉バス路線網

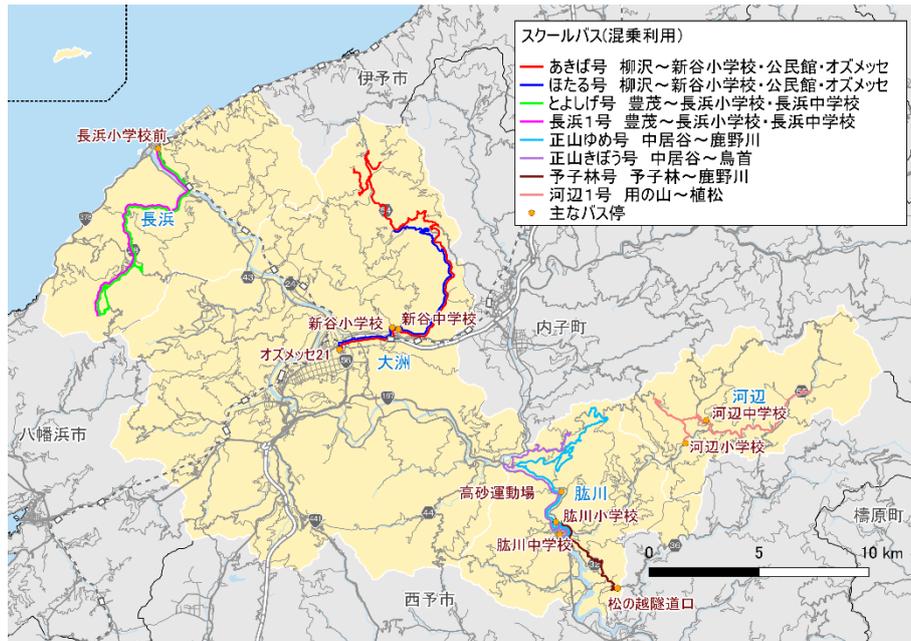


資料：大洲市

図 25 地域別福祉バス年間利用者数の推移

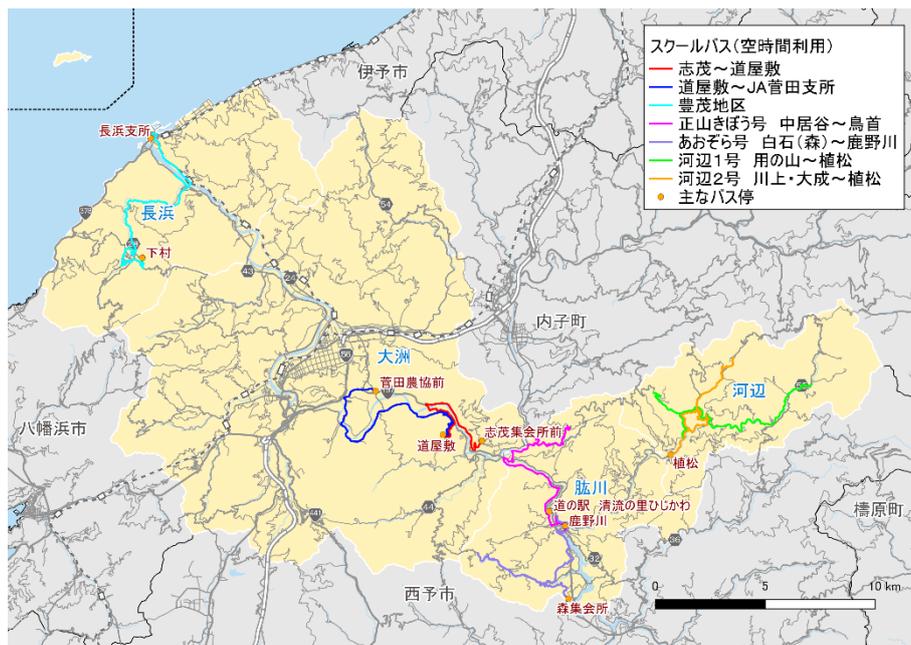
### ③ スクールバス(住民利用)の現状

- 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。
- 基本的に登校便1便、下校便3便で運行しています。
- 河辺地域での利用者は増加傾向となっています。
- 大洲地域菅田地区や長浜・肱川地域ではスクールバス車両の空き時間を活用した運行を行っています。



資料：大洲市

図 26 スクールバス（混乗利用）の路線網



資料：大洲市

図 27 スクールバス（空き時間利用）の路線網

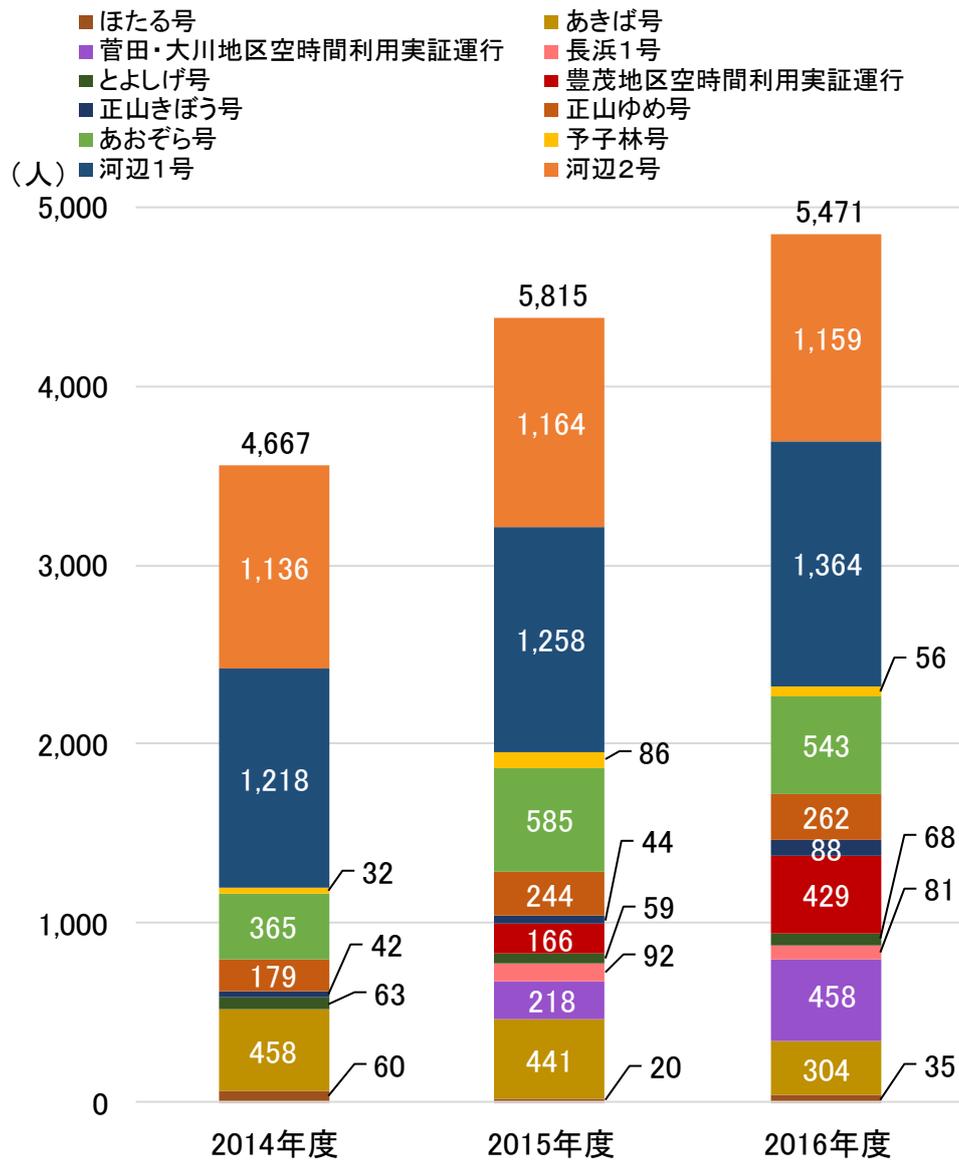


図 28 スクールバス住民利用の年間利用者数（混乗利用及び空き時間利用）

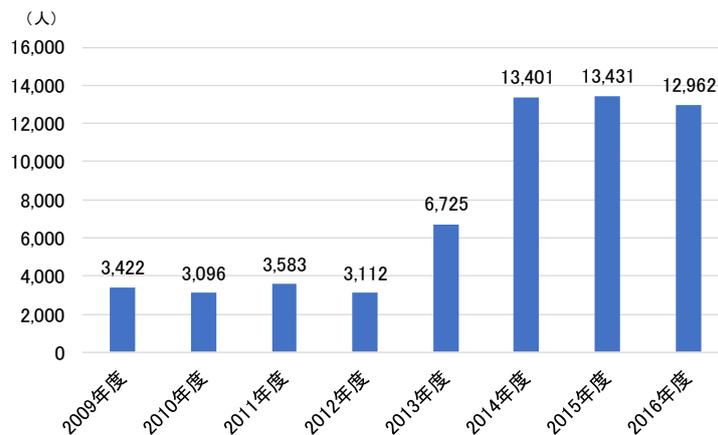
#### (4) 航路の現状

- 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。
- 近年は青島が観光地として有名になり、航路の利用者が増加しています。



資料：青島海運有限会社

図 29 長浜～青島航路の状況



資料：青島海運有限会社

図 30 長浜～青島航路の年間利用者数の推移

## (5) タクシーの現状

- 市内に6つのタクシー営業所が存在します。
- 肱川地域には1つのタクシー営業所がありますが、車両数は普通車が1台のみとなっています。
- 現状では、河辺地域にはタクシー営業所がありません。

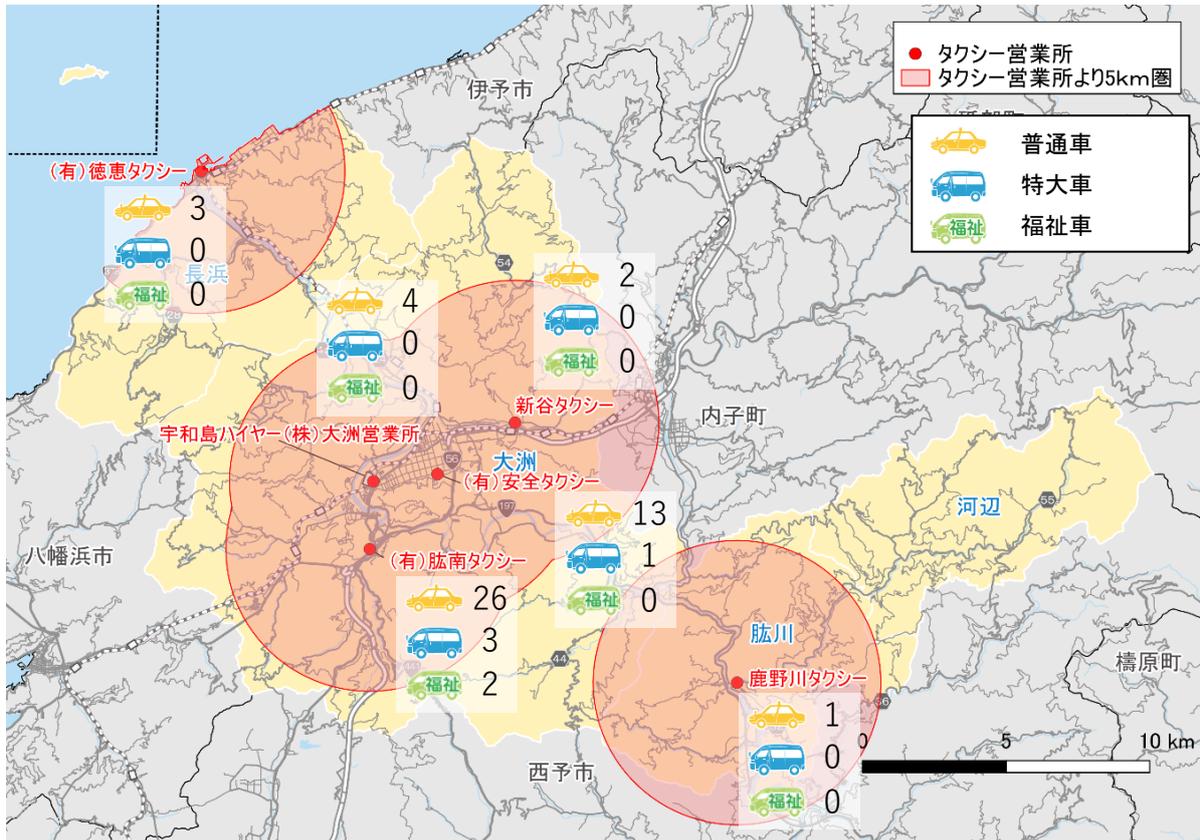


図 31 タクシー営業所

## (6) 交通結節点の現状

- 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

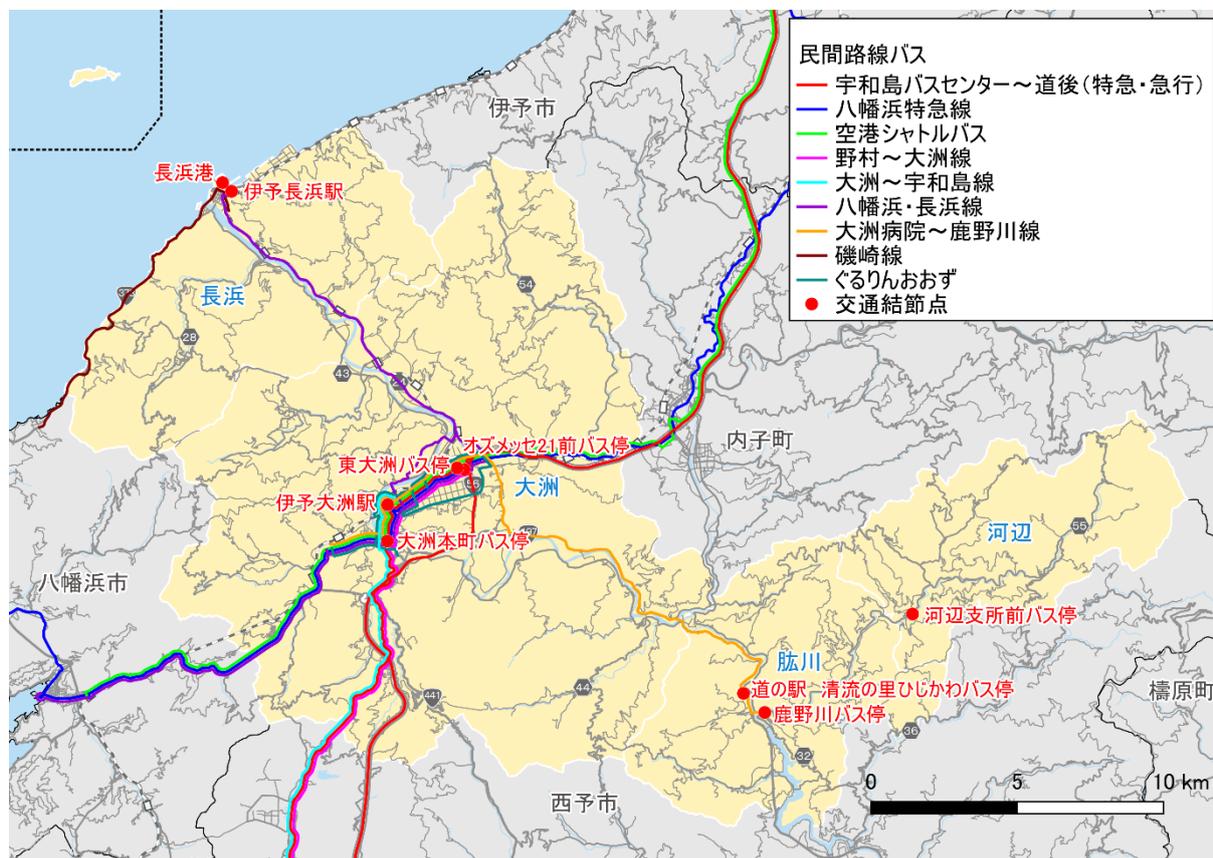
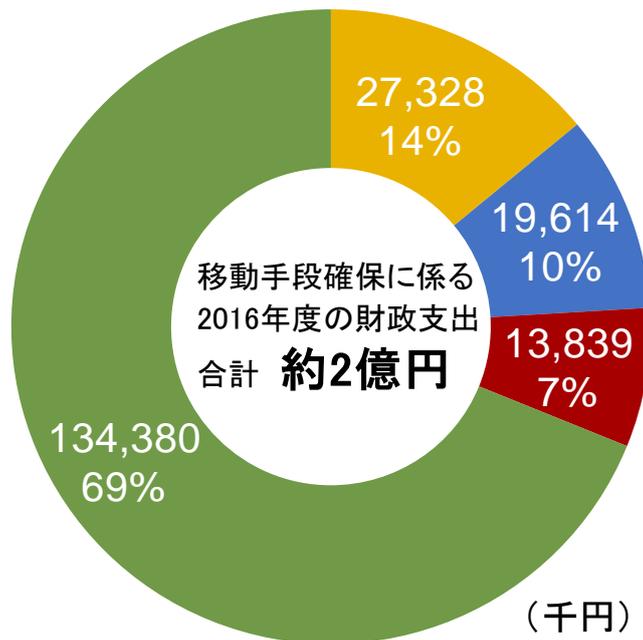


図 32 交通結節点

## (7) 移動手段確保にかかる行政負担の状況

- 市営バスや福祉バス、スクールバスなどを行政が直接運営するとともに民間路線バスには補助金を交付して、地域の移動手段を確保しています。
- 移動手段にかかる行政負担は総額で約2億円となっており、その約3分の2がスクールバスの運行経費となっています。

- 民間路線バスへの補助金
- 市営バス運行経費(委託料)
- 福祉バス運行経費
- スクールバス運行経費(委託料)



資料：大洲市

図 33 移動手段確保にかかる行政負担の内訳

## 2 住民の意向

公共交通に関する住民意向、利用実態、移動ニーズを把握するため、市民（18歳以上）、市内にある全日制高校に通う生徒、民生委員を対象としたアンケート調査を実施しました。

調査名	調査対象	調査期日	調査方法	配布 回収状況
市民 アンケート	大洲市に居住する市民 ※人口の多寡によらず、市内40地区から均等に対象世帯を抽出 (世帯主宛に配布し、世帯内で最も公共交通の必要性が高い人が回答するよう依頼) 4,000世帯	2017年 9月	郵送配布・郵送回収	【配布部数】 4,000部 【回収数】 1,477部 【回収率】 36.9%
高校生 アンケート (※)	市内全日制高校の全学年 5校 1,460人	2017年 7月	各学校に対象生徒数の調査票を郵送配布し、ホームルームなどで担当教諭が直接配布・回収	【配布部数】 1,460部 【回収数】 1,273部 【回収率】 87.1%
民生委員 アンケート	市内の全民生委員 (主任児童委員除く) 137名	2017年 7月	郵送配布・郵送回収	【配布部数】 137部 【回収数】 107部 【回収率】 78.1%

※愛媛県地域公共交通網形成計画策定に当たり愛媛県が実施した公共交通に関する高校生アンケート調査のデータを集計

## (1) 市民アンケート調査の主な結果

### ① 外出頻度の変化

- 60歳代より上の年齢層で“外出頻度が低下した”と回答した割合が高くなっています。
- 60歳代～80歳代では肱川地域・河辺地域に居住する人の外出頻度の低下割合が比較的高くなっていますが、90歳以上では大洲地域に居住する人の外出頻度の低下割合が高くなっています。

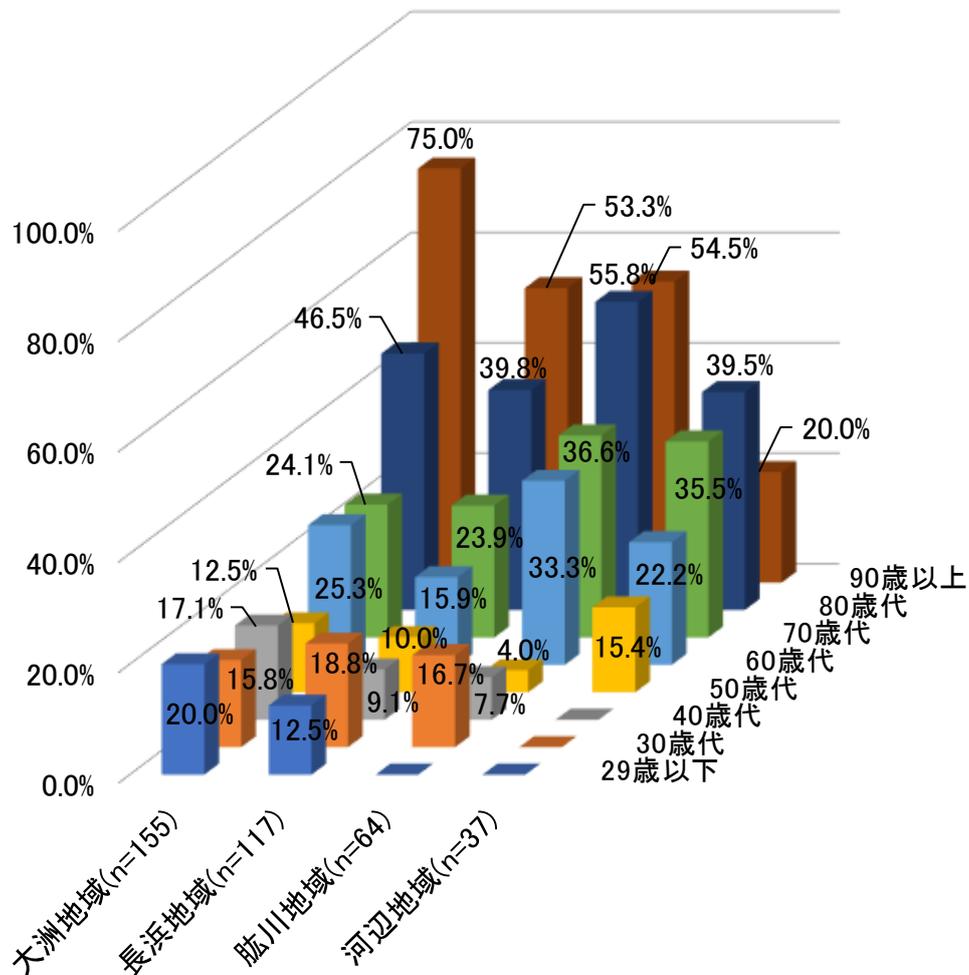
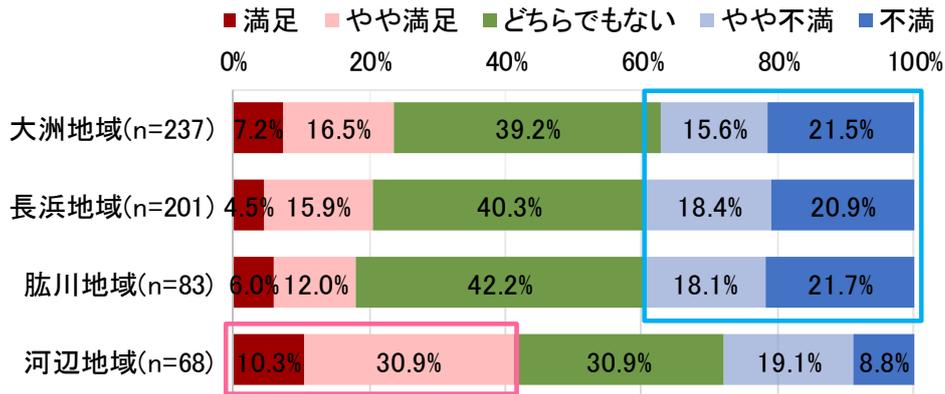


図 34 5年前と比べて外出頻度が低下したと回答した人の割合（居住地域別・年齢階層別）

## ② 各種移動手段の満足度と要改善点

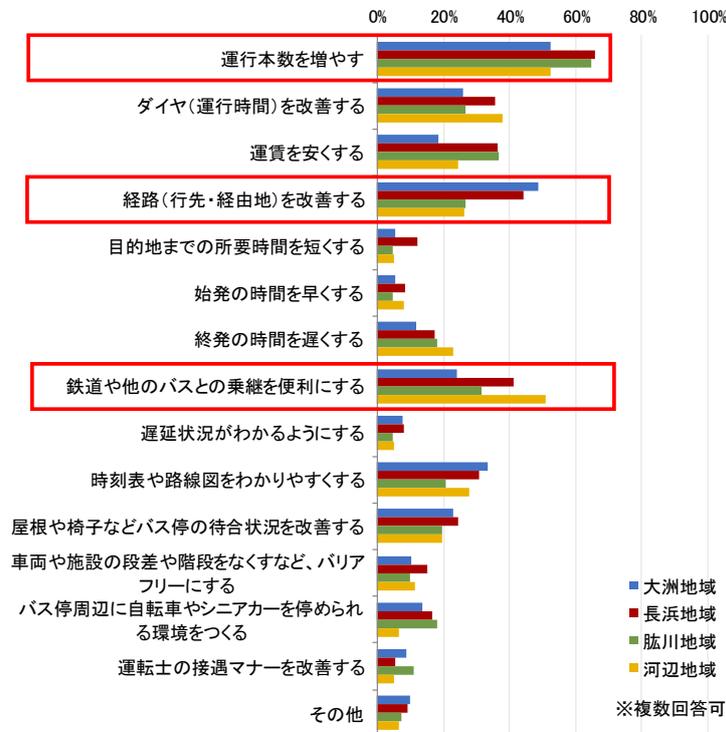
### ◆ 路線バスや市営バス

- 河辺地域以外の3地域では、“満足” “やや満足” より “やや不満” “不満” の割合が高くなっています。
  - 要改善点は“運行本数を増やす”のほか、“経路（行先・経由地）を改善する”や“鉄道や他のバスとの乗継を便利にする”などの意見が多くなっています。
- ※地域差あり



※利用者と利用意向のある非利用者のみ集計

図 35 路線バスや市営バスの総合的な満足度

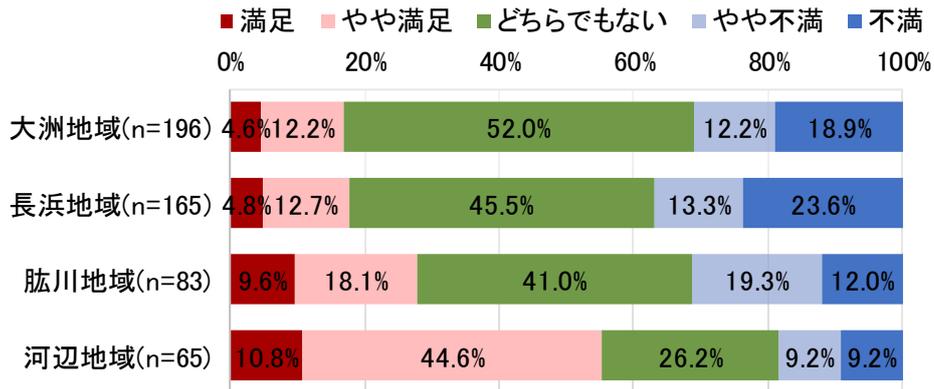


※利用者と利用意向のある非利用者のみ集計

図 36 路線バスや市営バスの要改善点

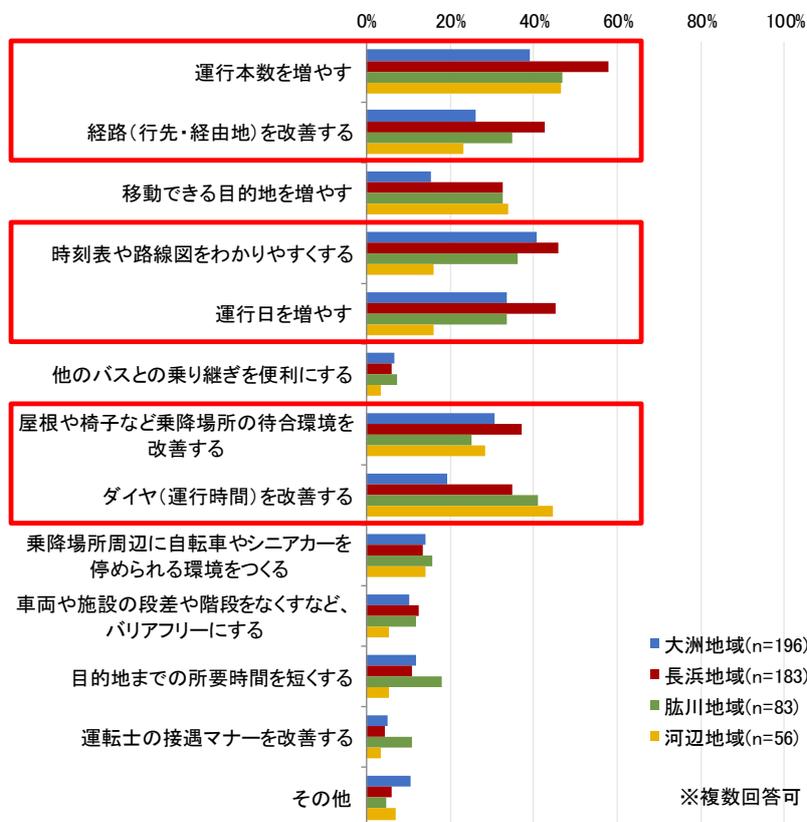
◆ 福祉バスやスクールバス

- 大洲地域、長浜地域では、“満足” “やや満足” が “やや不満” “不満” の割合を下回っています。
  - 河辺地域では、“満足” “やや満足” が “やや不満” “不満” の割合を大幅に上回っています。
  - 要改善点は“運行本数を増やす”をはじめ多岐にわたります。
- ※地域差あり



※利用者と利用意向のある非利用者のみ集計

図 37 福祉バスやスクールバス（住民利用）の総合的な満足度



※利用者と利用意向のある非利用者のみ集計

図 38 福祉バスやスクールバス（住民利用）の要改善点

### ③ 運転免許返納意向と返納できない理由

- 運転免許返納の必要性を感じているものの返納できない人が多くなっています。
- 返納できない理由は、“自由に移動できなくなるから” “移動手段が全くなくなるから” といった移動の不自由さに起因するものが大半です。

- 近々、運転免許証を自主返納しよう(しなければならない)と考えている
- 将来的には、運転免許証を自主返納しよう(しなければならない)と考えている
- 運転免許証の自主返納は必要だと感じているが、運転免許証を返納できない(したくない)
- 運転免許証を自主返納する必要はない
- その他



図 39 運転免許証の返納意向 (65 歳以上の運転免許保有者のみ回答)

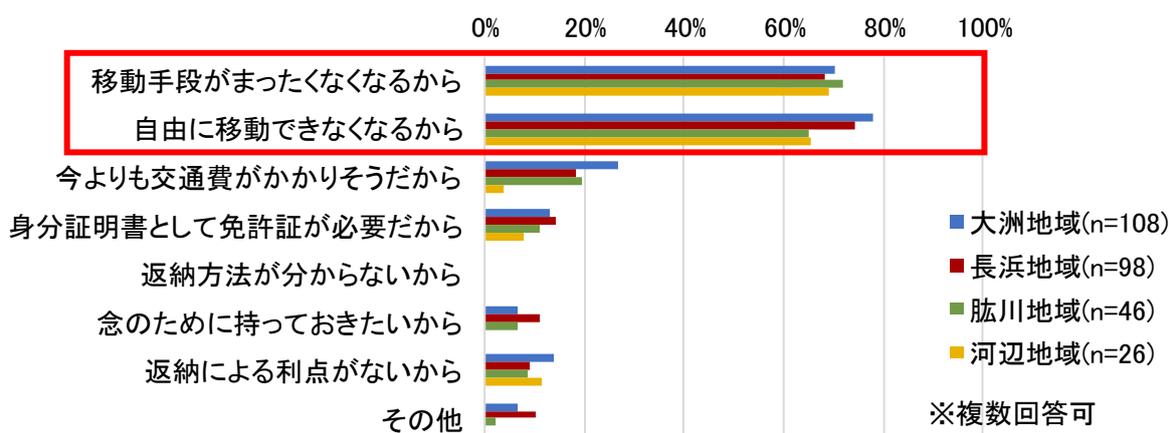


図 40 運転免許証を返納できない理由

#### ④ 市のバスサービスのあり方と許容負担額

- 市のバスサービスのあり方として、市民の多くは現状維持か財政支出を増やしてサービスを充実させることを望んでいます。
- 市民一人当たりの財政支出額は今より増加しても構わないと回答された割合が高くなっています。

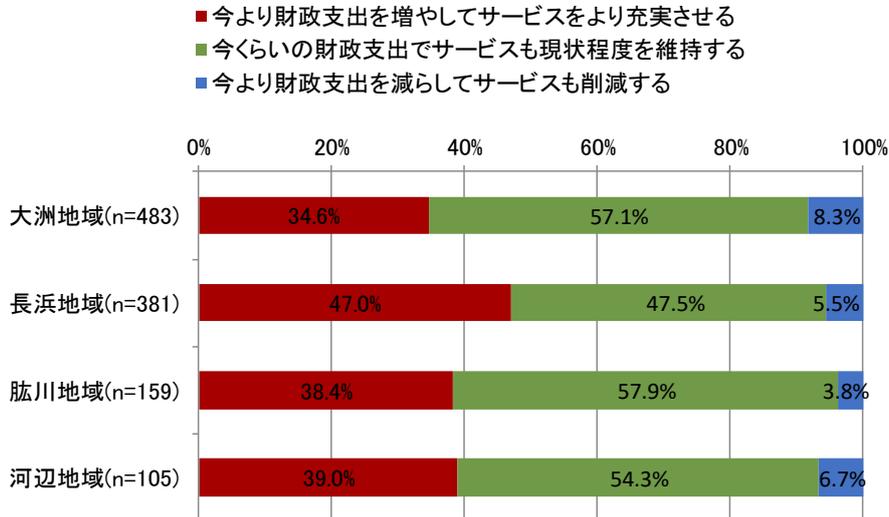
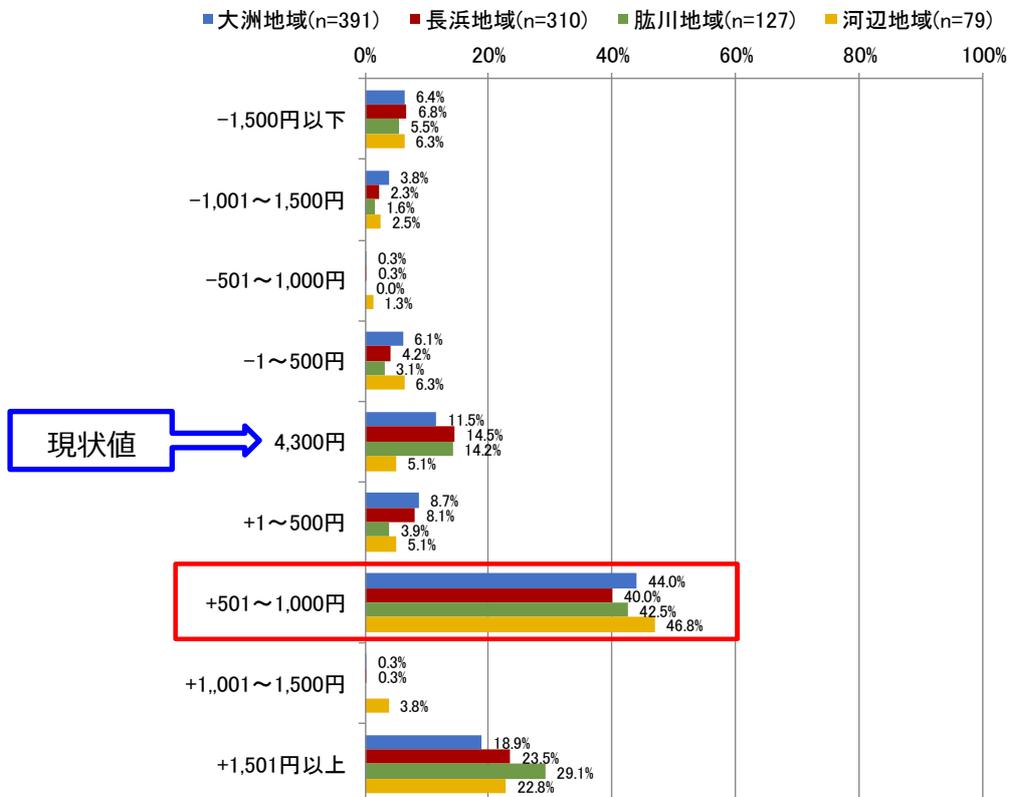


図 41 市のバスサービスの望ましいあり方



※現状は1人当たり4,300円

図 42 望ましい市民一人あたりの年間財政負担額

## (2) 高校生アンケート調査の主な結果

### ① 生徒の通学手段(大洲高校の例)

● 多くの学生が自転車、自家用車で通学しており、公共交通の利用は少なくなっています。

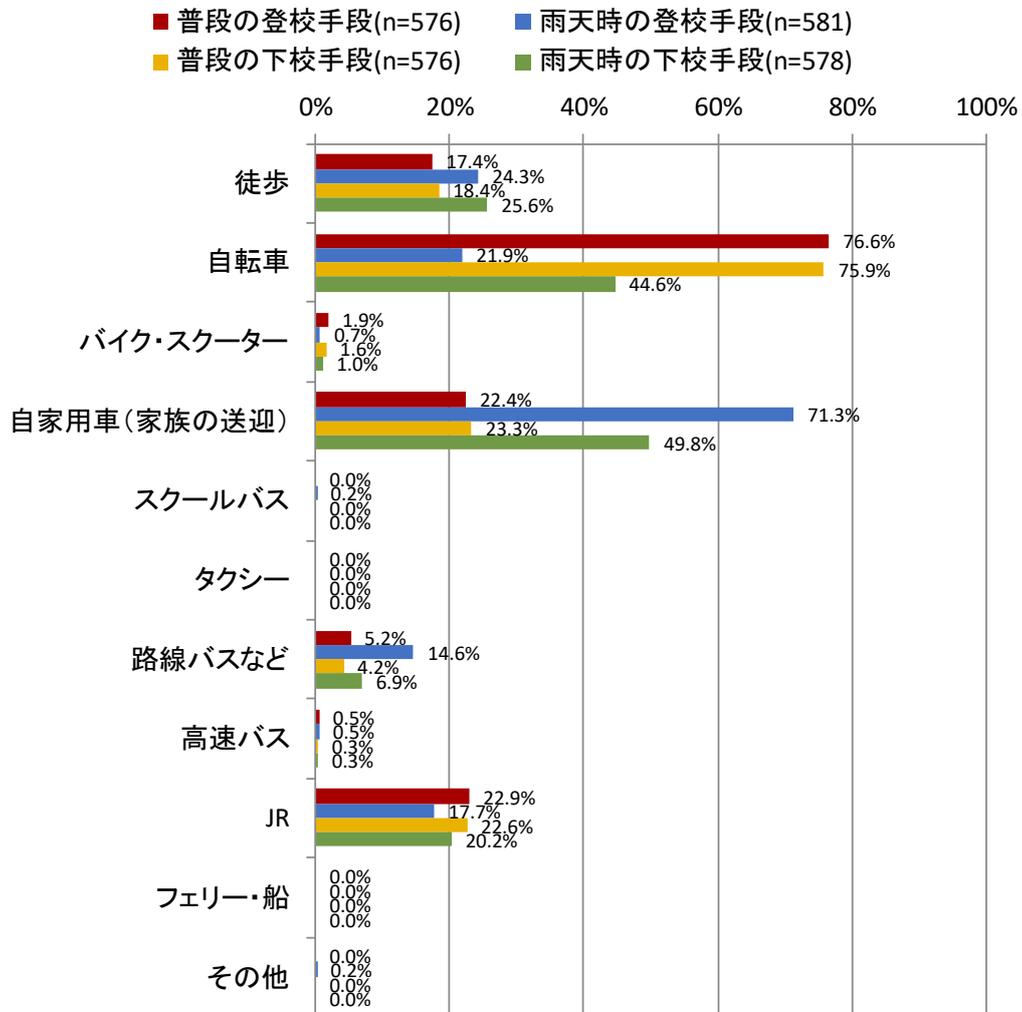


図 43 大洲高校の生徒の通学手段

## ② 下校時刻の分布(大洲高校の例)

- 大洲高校において、19：00 以降に下校する学生が多くなっていますが、その時間帯に路線バスの運行がありません。

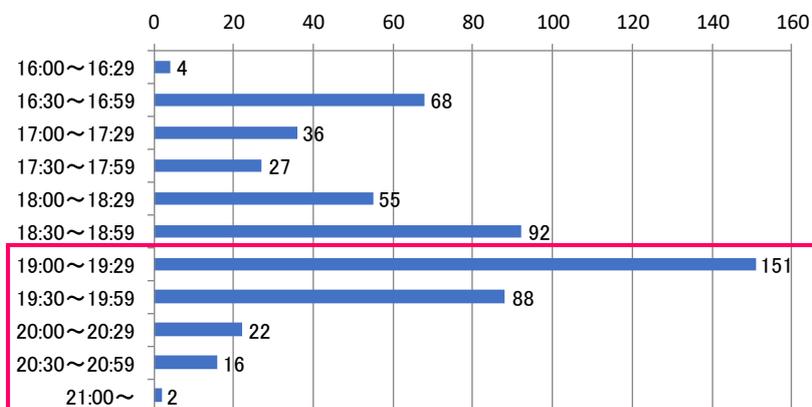


図 44 大洲高校の生徒の下校時間帯

## 三の丸バス停の時刻表 (平日)

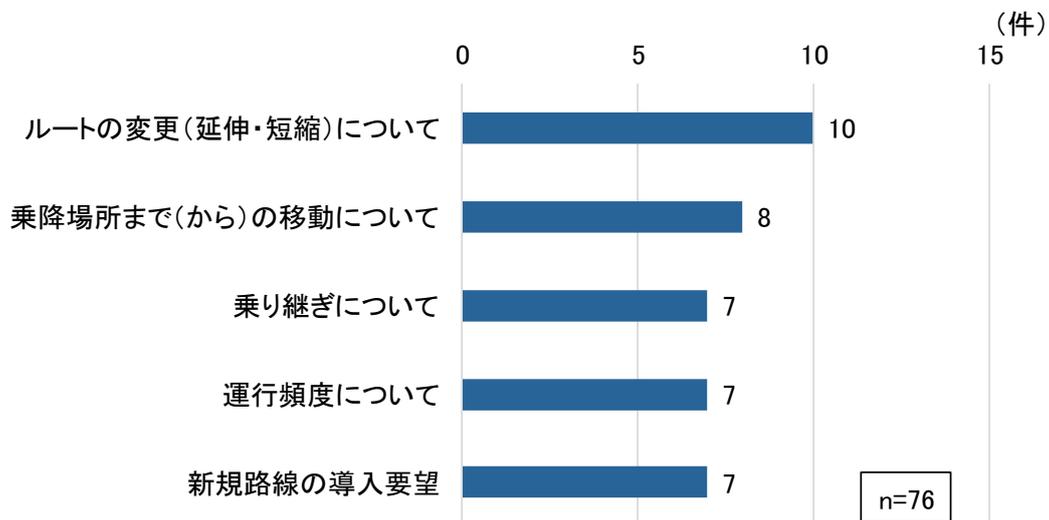
西大洲方面	時	東大洲方面
	6	
36 <sub>八</sub> 57 <sub>病</sub>	7	03 <sub>鹿</sub> 40 <sub>長</sub>
03 <sub>病</sub> 07 <sub>右病</sub> 49 <sub>左病</sub>	8	49 <sub>長</sub>
	...	
32 <sub>八</sub> 37 <sub>病</sub>	16	04 <sub>左病</sub> 04 <sub>長</sub> 59 <sub>駅</sub>
02 <sub>右病</sub> 16 <sub>八</sub> 22 <sub>左病</sub> 52 <sub>病</sub>	17	39 <sub>長</sub> 44 <sub>右駅</sub>
53 <sub>病</sub>	18	04 <sub>左駅</sub> 07 <sub>鹿</sub>
	19	
	20	

伊予鉄南予バス  
 八...八幡浜港行き 長...長浜駅前行き 病...大洲病院前行き  
 駅...大洲駅前行き  
 宇和島自動車  
 病...新大洲病院前行き 鹿...鹿野川行き  
 ぐるりんおおず  
 左...左回り 右...右回り 病...大洲病院前行き 駅...大洲駅前行き

図 45 三の丸バス停 (大洲高校最寄り) の時刻表

### (3) 民生委員アンケート調査の主な結果

- “ルートの変更（延伸・短縮）について” の意見が最も多く、次いで“乗降場所まで（から）の移動について”、“乗継について”、“運行頻度について”、“新規路線の導入要望”が続いています。



※民生委員アンケートの自由意見をカテゴリ分けし、上位5位までを記載

図 46 公共交通や移動に関する民生委員としての要望や意見

## 第5章 大洲市における公共交通の役割と問題点・課題

### 1 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現状・問題点の整理

第2章～第4章を踏まえ、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。

### 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る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。

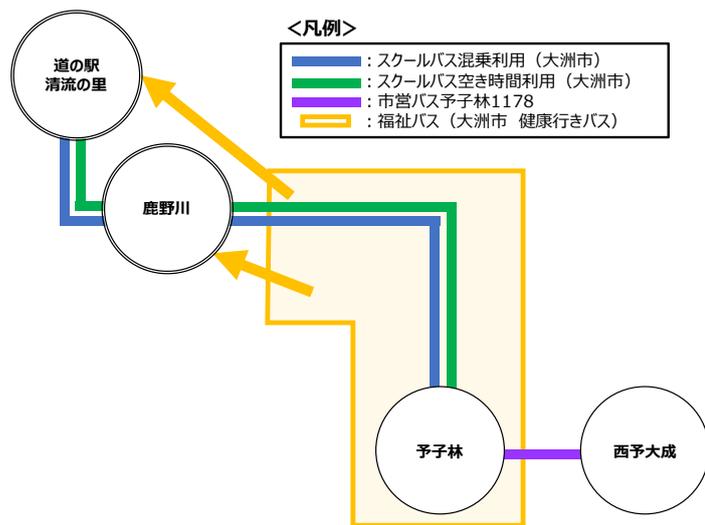


図 47 肱川地域予子林地区方面の公共交通サービスの現状

市営バス  
予子林1178

表 3 肱川地域予子林地区方面の公共交通のダイヤ（平日）

上り	空き 時間 利用	混乗	空き 時間 利用	福祉 バス	下り	福祉 バス	混乗	空き 時間 利用	混乗	空き 時間 利用
西予大成	6:55	-	9:24	午前 1便	道の駅	午後 1便	12:33	13:35	16:05	16:10
松の越口	7:03	7:52	9:32		肱川小		-	-	16:10	-
予子林	7:07	7:58	9:36		鹿野川		12:35	13:38	16:13	16:13
鹿野川	7:18	8:10	9:47		予子林		12:47	13:49	16:25	16:24
肱川小	-	-	-		松の越口		12:53	13:53	16:31	16:28
道の駅	7:21	8:13	9:50		西予大成		-	14:01	16:39	16:36

#### 問題4 担い手の不足

- 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。
- 今後さら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。

#### 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。

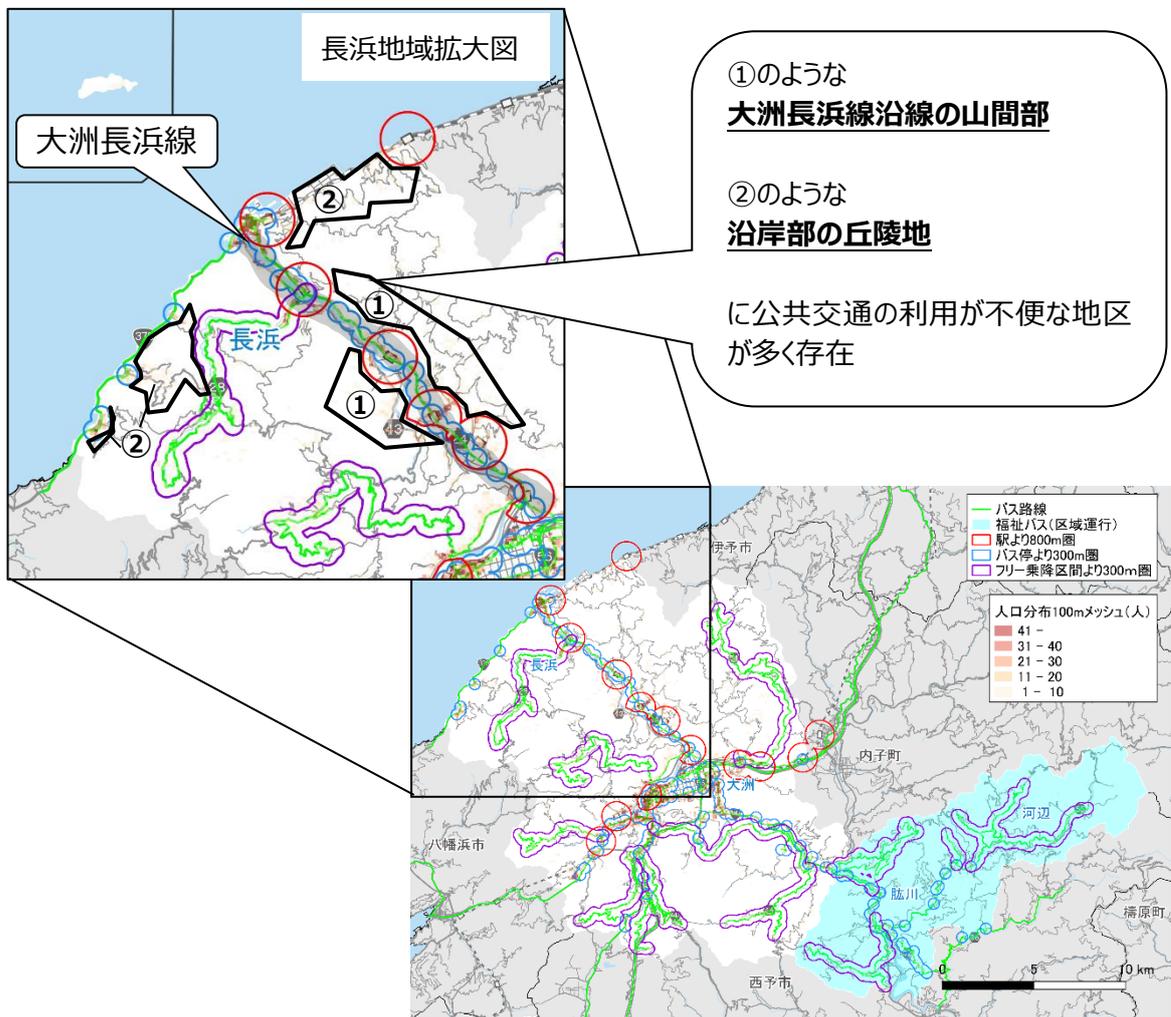


図 48 長浜地域の公共交通空白地

## 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。

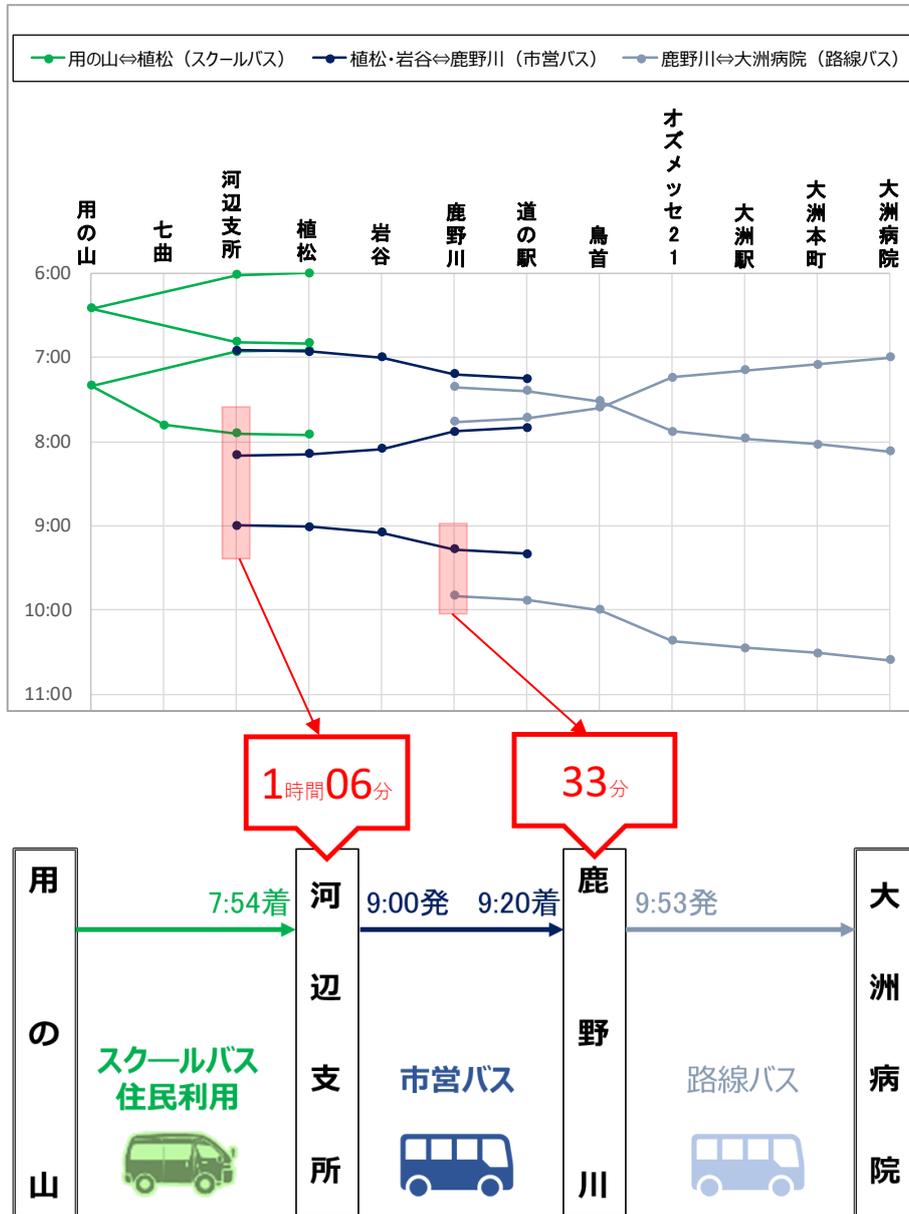


図 49 河辺（用の山）～肱川～大洲中心部間の乗継ダイヤの現状（平日）

## 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 公共交通の課題

大洲市の公共交通の現状や公共交通に求められる役割を踏まえ、課題を以下のように設定します。

#### (1) 公共交通網形成に関する課題

##### 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。また、2005年の市町村合併以前より運行していた無償サービスの整理ができておらず、旧市町村間でサービス水準が異なっています。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大洲病院を起点に循環運行し、周辺部及び中心部在住の住民の移動手段を担っていますが、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。

## **(2) 利用促進に関する課題**

---

### **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**

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。

## **(3) 協働・連携に関する課題**

---

### **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 地域公共交通網形成にあたっての基本的な方針

## 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なります。

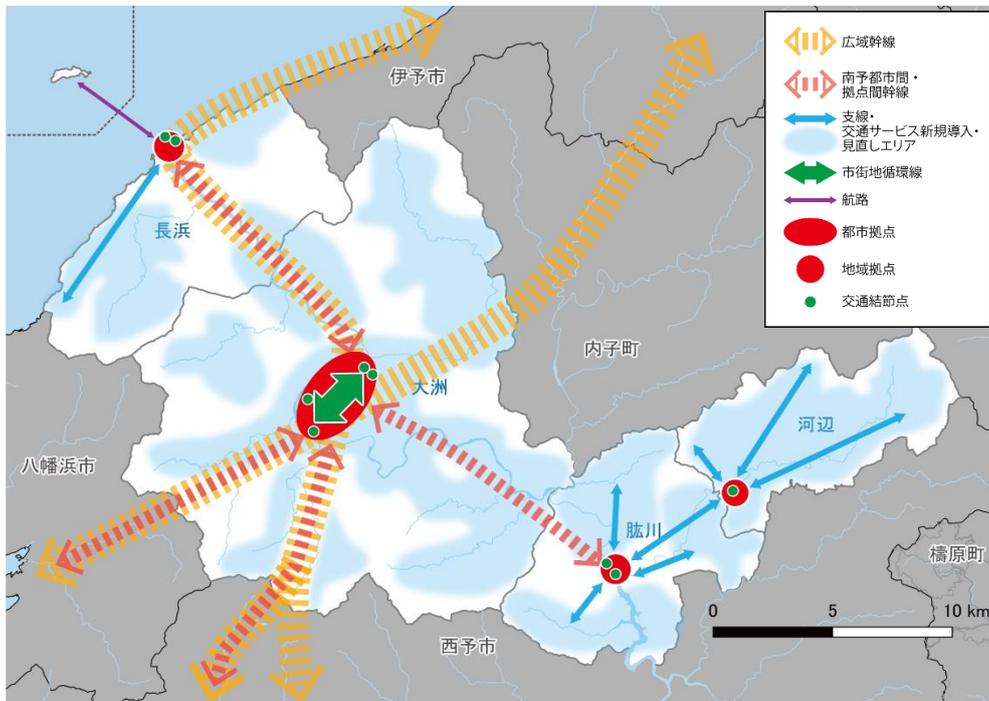


図 50 公共交通網の将来イメージ

表 4 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●必要に応じて自転車との連携についても考慮</li> </ul>
長浜地域	伊予長浜駅 長浜港		
肱川地域	道の駅清流の里 ひじかわ 鹿野川バス停		
河辺地域	植松（河辺支所） ※乗継をせずに肱川地域に移動することを検討		

## (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 5 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	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	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 ※ <u>地域の実情に応じた路線への見直しを検討</u>
支線及び 交通サービス 新規導入・見直し 検討エリア	路線バス	●宇和島自動車（株） ●伊予鉄南予バス（株）
	市営バス （路線）	●大洲市
	市営バス （区域）	※ <u>地域の実情に応じた路線の導入を検討</u>
	福祉バス	●大洲市 ※ <u>地域の実情に応じた路線への見直しを検討</u>
	スクールバス （混乗）	●大洲市
	スクールバス （空時間）	●大洲市 ※ <u>地域の実情に応じた路線への見直しを検討</u>
	公共交通 空白地 有償運送	※ <u>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</u>
市街地循環線	タクシー 活用	●大洲市 ●各タクシー事業者
	路線バス	●肱南観光バス（株） ※ <u>地域の実情に応じた路線への見直しを検討</u>
離島アクセス	航路	●青島海運(株)
その他	タクシー	●各タクシー事業者

### 3 計画体系（基本方針、目標、評価指標）

上記の基本理念及び公共交通ネットワークの方向性と将来イメージを踏まえ、以下のように基本方針を定めます。また、基本方針に基づき、以下のように計画の目標を定めます。

#### 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			評価指標② 公共交通圏の人口割合	
地域名	現状値 (2016 年度)	目標値 (2022 年度)	現状値 (2015 年度)	目標値 (2022 年度)
大洲地域	3.3 回/年	4.2 回/年	78.3%	82.2%
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		

##### 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		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)	現状値 (~2017 年度)	目標値 (2018~2022 年度)
1 件	3 件	0 件	3 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つ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		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 (毎年度)	現状値 (～2017年度)	目標値 (2018～2022年度)
1件/年	2件/年	0件	3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		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 (2018～2022年度)	現状値 (2017年度)	目標値 (毎年度)
5件	5件	4回/年	4回/年

# 第7章 計画に位置づける事業とその実施主体など

## 1 事業内容

### 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

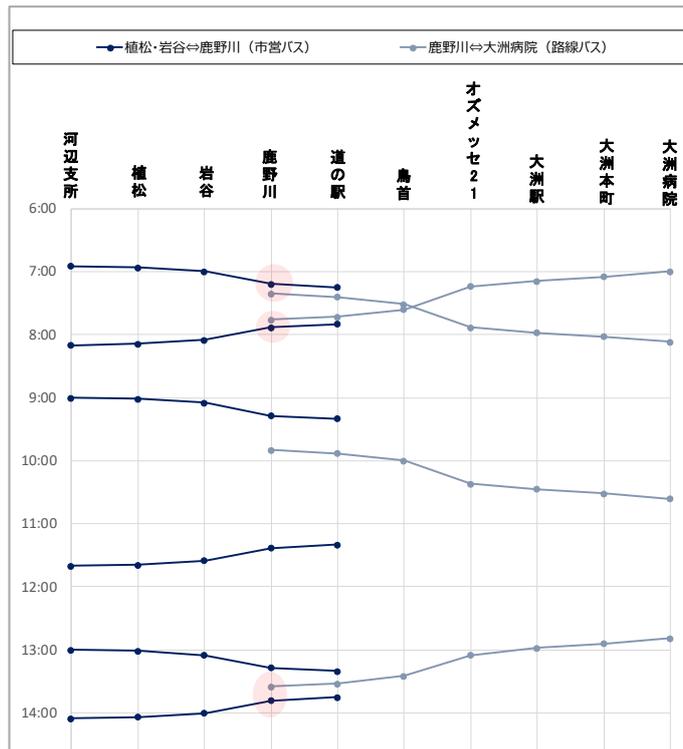
課題への対応 (P44、45 の課題1～9)								
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8	課題9

#### 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。

▼幹線～幹線間で調整されたダイヤ例（14：00 までを表記）



[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
実施時期	2019 年度～2022 年度

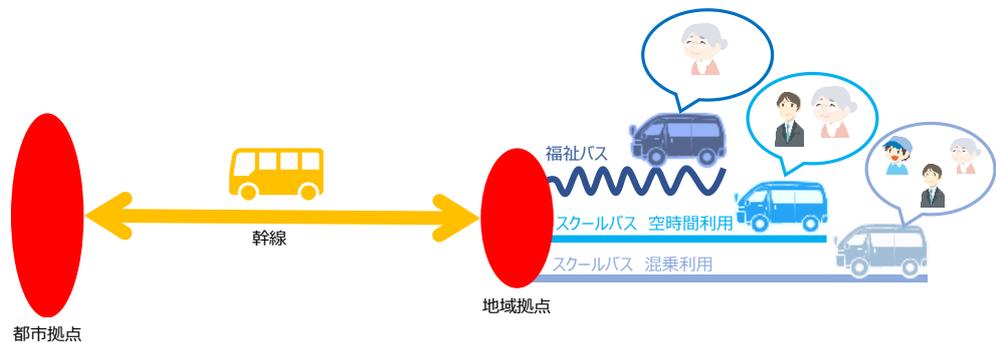
## 事業2 地域の実情を踏まえた支線の見直し

### ① 既存サービスの再構築

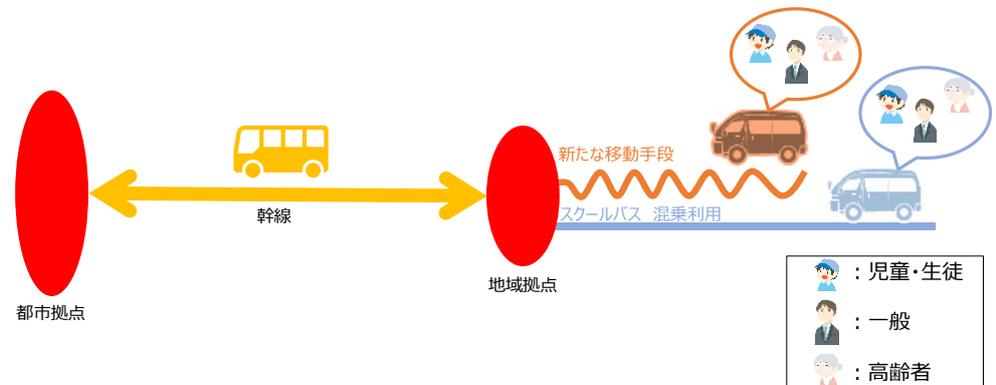
- 複雑に運行する路線を一体的に見直し、シンプルでわかりやすい新たな移動手段を構築します。
- 定期的に利用実態を把握し、その地区に合った移動手段に見直します。

#### ▼支線の見直しイメージ

<現状>



<見直し後>



#### ■ 定期的な移動手段の見直し

定期的に路線の利用実態を調査し、随時見直し基準に適した移動手段に見直す。

<備考>

事業2の③に見直し基準の事例を記載

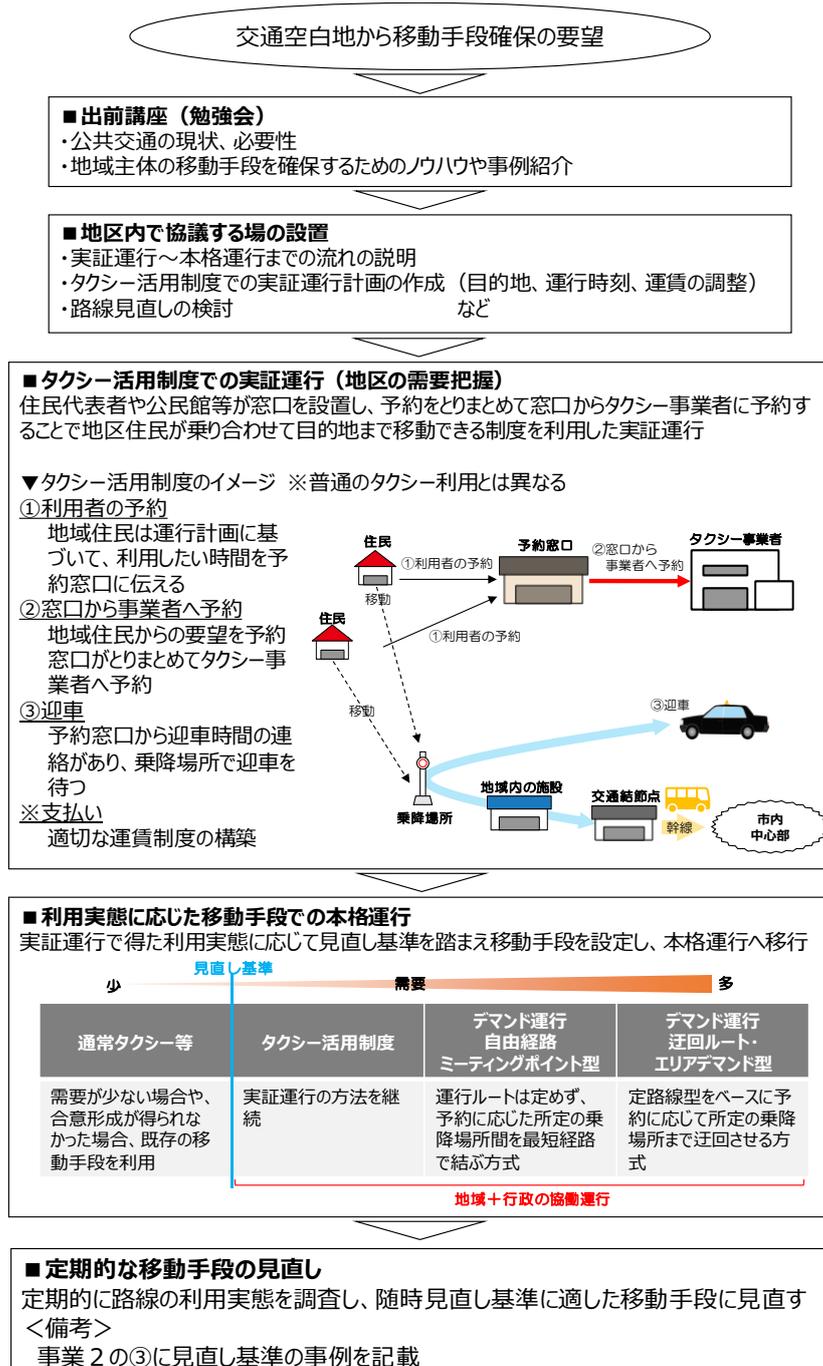
[取組内容]

- ・支線の再構築

## 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。

### ▼本格運行までのイメージ



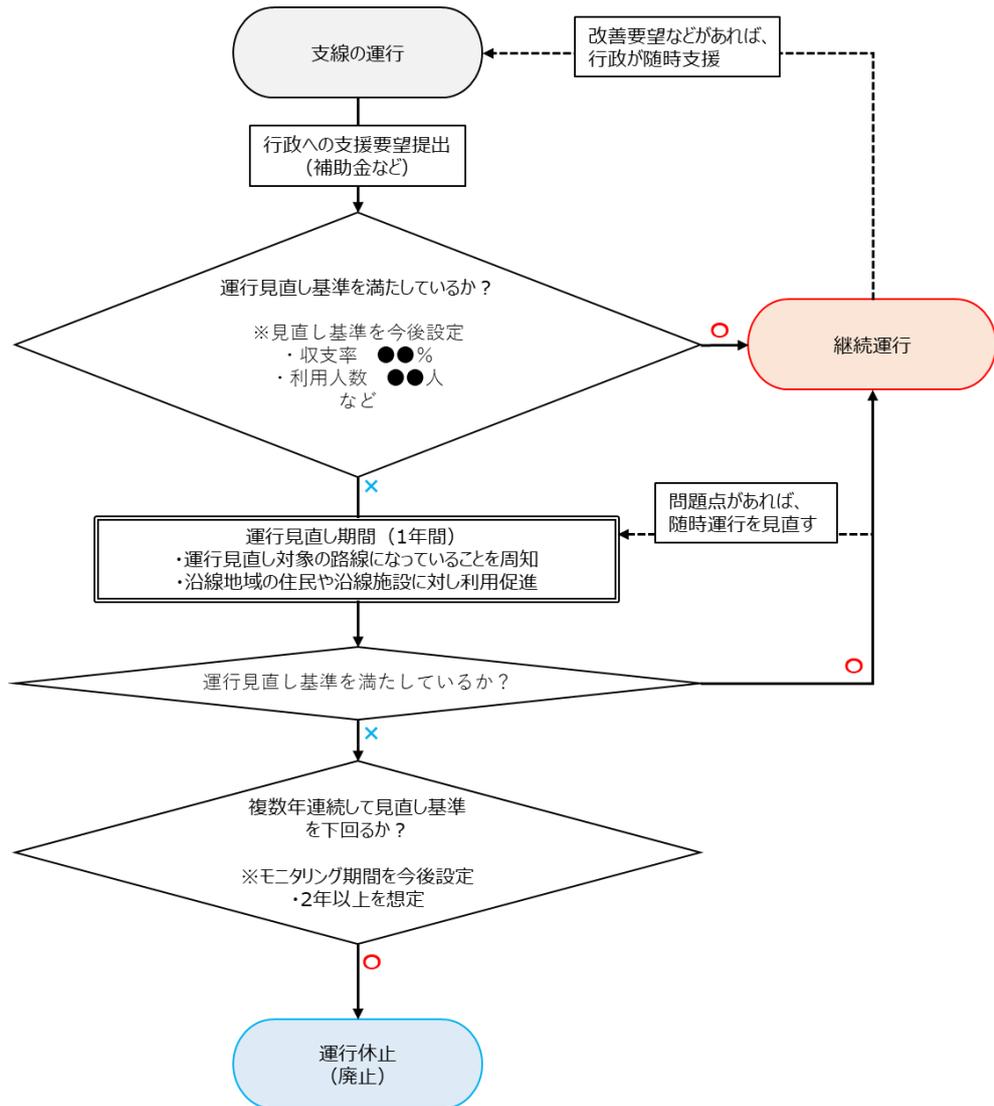
### [取組内容]

- ・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

### 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。

#### ▼路線見直し・新規路線導入フローの作成イメージ



#### [取組内容]

- ・路線見直し、新規路線導入基準の設定

事業内容	<p>④ 法律の規制緩和に合わせた交通手段の導入</p> <p>●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。</p> <p>▼貨客混載の規制緩和</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">現状</th> <th style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px;">活用円滑化案</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top; padding: 10px;"> <p><b>【乗合バス】</b></p>  <p>350kg未満の荷物を運ぶことが可能 (道路運送法第82条)</p> <p><b>【貸切バス・タクシー】</b></p> <p>旅客運送に特化</p> <p><b>【トラック】</b></p> <p>貨物運送に特化</p> </td> <td style="vertical-align: top; padding: 10px;"> <p><b>【乗合バス】</b></p>  <p>350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要</p> <p><b>【貸切バス】</b></p>  <p>荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <p><b>【タクシー】</b></p>  <p>荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <p><b>【トラック】</b></p>  <p>人を運ぶことを可能とする (旅客自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <hr style="border-top: 1px dashed orange;"/> <p><b>【自家用有償旅客運送者】</b></p>  <p>自家用有償旅客運送者が自家用自動車で350kg未満の荷物を運ぶことが可能 (道路運送法第78条第3号の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> </td> </tr> </tbody> </table>	現状	活用円滑化案	<p><b>【乗合バス】</b></p>  <p>350kg未満の荷物を運ぶことが可能 (道路運送法第82条)</p> <p><b>【貸切バス・タクシー】</b></p> <p>旅客運送に特化</p> <p><b>【トラック】</b></p> <p>貨物運送に特化</p>	<p><b>【乗合バス】</b></p>  <p>350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要</p> <p><b>【貸切バス】</b></p>  <p>荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <p><b>【タクシー】</b></p>  <p>荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <p><b>【トラック】</b></p>  <p>人を運ぶことを可能とする (旅客自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <hr style="border-top: 1px dashed orange;"/> <p><b>【自家用有償旅客運送者】</b></p>  <p>自家用有償旅客運送者が自家用自動車で350kg未満の荷物を運ぶことが可能 (道路運送法第78条第3号の許可を取得) ※過疎地域に限る</p>
	現状	活用円滑化案			
<p><b>【乗合バス】</b></p>  <p>350kg未満の荷物を運ぶことが可能 (道路運送法第82条)</p> <p><b>【貸切バス・タクシー】</b></p> <p>旅客運送に特化</p> <p><b>【トラック】</b></p> <p>貨物運送に特化</p>	<p><b>【乗合バス】</b></p>  <p>350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要</p> <p><b>【貸切バス】</b></p>  <p>荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <p><b>【タクシー】</b></p>  <p>荷物を運ぶことを可能とする (貨物自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <p><b>【トラック】</b></p>  <p>人を運ぶことを可能とする (旅客自動車運送事業の許可を取得) ※過疎地域に限る</p> <hr style="border-top: 1px dashed orange;"/> <p><b>【自家用有償旅客運送者】</b></p>  <p>自家用有償旅客運送者が自家用自動車で350kg未満の荷物を運ぶことが可能 (道路運送法第78条第3号の許可を取得) ※過疎地域に限る</p>				
<p style="text-align: right;">※国土交通省 HP 参考</p> <p>[取組内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線を活用した貨客混載</li> </ul>					
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。

▼乗入イメージ（市立大洲病院）



#### 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

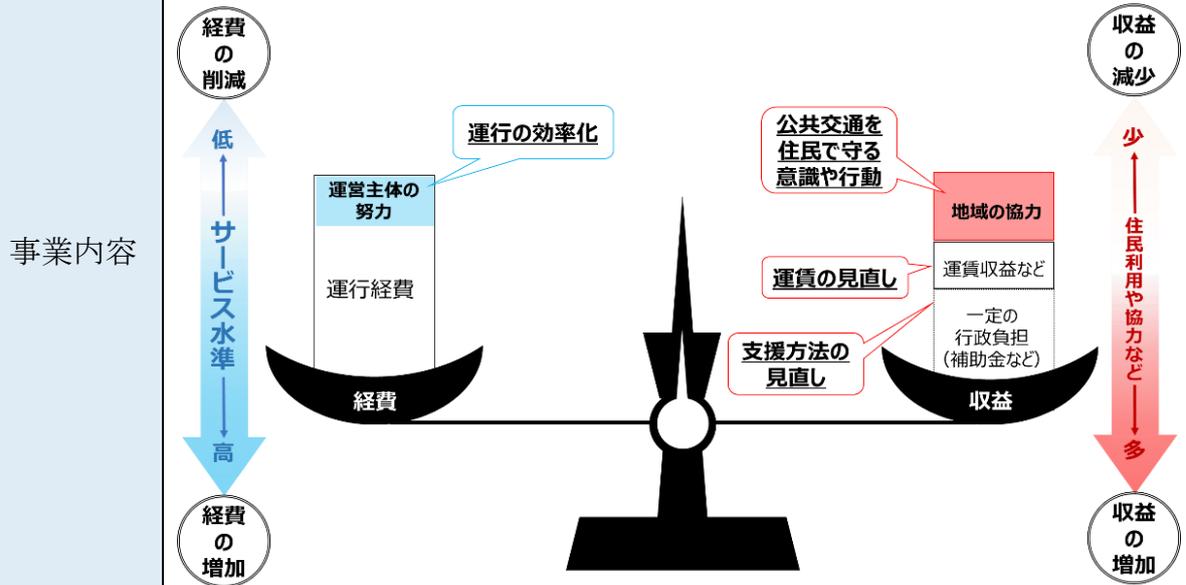
実施主体 大洲市、交通事業者、沿線施設

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

●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。

▼持続可能な路線の運営イメージ



[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

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

### 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。

▼乗継割引のイメージ



<通常の場合>

$$300\text{円} + 350\text{円} = 650\text{円}$$

<乗継ぎ割引の場合>

$$300\text{円} + \underline{200\text{円}} = 500\text{円}$$

初乗り運賃150円の割引

[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

事業内容

### 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。

▼条件付きの高齢者運賃割引の取組例（島根県出雲市）

#### 出雲市障がい者福祉タクシー制度について

<対象者等>

出雲市在住の在宅の方で、本人及び配偶者の住民税が非課税（本人が18歳未満の場合は世帯非課税）の方、生活保護を受けている方のうち次の要件に該当する方

1. (ア) 身体障がい者手帳の1、2級をお持ちの方  
(イ) 療育手帳手帳をお持ちの方  
(ウ) 精神障がい者保健福祉手帳の1級、2級をお持ちの方
2. 常時車いすでなければ外出できない方
3. 常時ストレッチャーでなければ外出できない方

<助成額> 1枚につき500円

交付枚数は、上記対象者の1の方は36枚（視覚障がい1・2級の方は72枚）、2の方は72枚、3の方は144枚です。

<有効期限> 交付日の1年後の月の末日

[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

事業内容	<p>●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。</p> <p>▼市内の免許証自主返納者支援制度の事例</p> <p>運転免許証自主返納者を対象として、</p> <p>宇和島自動車：片道運賃を5割引 宇和島ハイヤー：片道運賃を1割引</p> <p>[取組内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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))</li> </ul> <p>●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。</p>
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	<p>●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。</p> <p>[取組内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運転免許取得サポート制度の実施</li> <li>・女性向け勤務体系の設定</li> <li>・養成運転士制度の継続実施(宇和島ハイヤー(株))</li> <li>・大型2種免許取得サポートの継続実施(宇和島自動車(株))</li> </ul> <p>※免許取得中の生活支援についても実施中</p>
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

評価  
指標

評価指標① 市民 1 人あたりの公共交通の年間利用者数

算出方法	現状値 (2016 年度)	目標値 (2022 年度)
運営主体への聞取により年間利用者数を把握し、各地域の人口 1 人当たりの利用回数を市が算定し、とりまとめ	大洲地域 3.3 回/年	大洲地域 4.2 回/年
	長浜地域 6.4 回/年	長浜地域 7.4 回/年
	肱川地域 6.3 回/年	肱川地域 7.3 回/年
	河辺地域 11.2 回/年	河辺地域 12.1 回/年

目標値の考え方

市民アンケート調査において、年間を通じて公共交通を利用しないと回答した人のうち、公共交通サービスが改善すれば利用するという人が一定割合存在します。この層の半数の人たちが年に 1 往復公共交通を利用するような施策を実施します。

<対象路線>

大洲地域	大洲病院～鹿野川（大洲市中心部の利用者）、八幡浜・長浜線（大洲市中心部の利用者）、大洲～宇和島、野村～大洲、循環バス、各地域を運行するスクールバス（住民利用）、各地域を運行する福祉バス
長浜地域	八幡浜・長浜線（大洲市中心部以外の利用者）、磯崎線、各地域を運行するスクールバス（住民利用）
肱川地域	大洲病院～鹿野川（大洲市中心部以外の利用者）、大成～鹿野川、各地域を運行するスクールバス（住民利用）、各地域を運行する福祉バス
河辺地域	河辺支所～道の駅、大成～植松、各地域を運行するスクールバス（住民利用）、各地域を運行する福祉バス

評価指標② 公共交通圏の人口割合

算出方法	現状値 (2015 年度)	目標値 (2022 年度)
運営主体への聞取により市内を運行する公共交通の運行区域を市がとりまとめ	78.3%	82.2%

目標値の考え方

支線の見直しなど、公共交通圏の人口割合を増加させる施策を実施します。

※公共交通圏：駅から 800m 以内、バス停から 300m 以内、区域運行の移動手段の場合は運行区域

## 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

課題への対応(P44、45の課題1～9)								
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8	課題9

### 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。

▼オズメッセ 21 前バス停



[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
- ・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

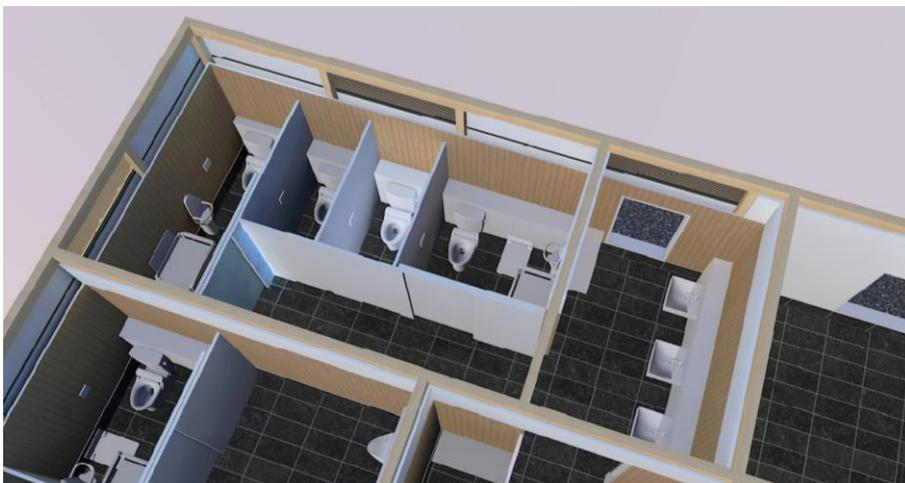
●利用者の利用実態やニーズを踏まえ、車両や施設のバリアフリー化を関係事業者と協力しながら順次実施します。

### ▼ノンステップバス（宇和島自動車）



### 事業内容

### ▼伊予大洲駅トイレの整備イメージ



### [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
- ・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～平成2022年度

## 事業9 わかりやすい情報提供

### 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。

▼公共交通マップの取組例（山口県岩国市）



事業内容

[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

### 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。

▼バス停名称の不一致箇所

伊予鉄南予バス	宇和島自動車	肱南観光バス
大洲病院	新大洲病院前	大洲病院
渡場口	渡場	—

[取組内容]

- ・バス停名称の統一化の検討

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 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

- 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。

▼バス停表示の多言語化の取組例（岩国市多言語表示バス停）



[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

事業内容	<p>② おもてなしマナーの実践</p> <p>●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。</p> <p>▼接遇講座の様子（西部バス）</p>  <p>※西部バス HP より</p> <p>[取組内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の運転手を対象とした接遇講座などの実施</li> <li>・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））</li> </ul>
実施主体	大洲市、交通事業者
実施時期	2020年度～2022年度

評価  
指標

評価指標③ 交通結節点やバス停の周辺環境の整備件数

取得方法	現状値 (～2017年度)	目標値 (2018～2022年度)
市が庁内及び各事業者から資料を受領し、とりまとめ	1件	3件

目標値の考え方

交通結節点やバス停で整備が行き届いていない箇所については、優先順位をつけ、新たに3件整備することを目標とします。

評価指標④ 情報提供に関する取組の実施件数

取得方法	現状値 (～2017年度)	目標値 (2018～2022年度)
市が庁内及び各事業者から資料を受領し、とりまとめ	0件	3件

目標値の考え方

路線の見直しに併せて、市民にわかりやすい公共交通サービスの情報提供を新たに3件実施することを目標とします。

## 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

課題への対応(P44、45の課題1～9)								
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8	課題9

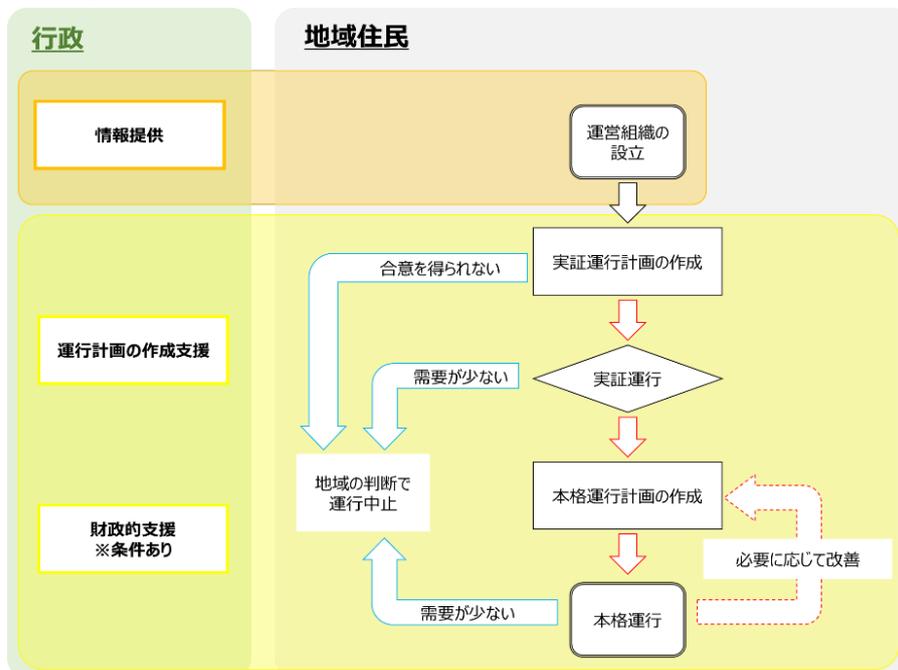
事業 11 モビリティ・マネジメントの実施									
事業内容	<p>●新規利用者の開拓のため、公共交通への利用転換が比較的しやすい高齢者・高校生や、まだ自家用車の運転が習慣化していない転入者など、ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントを実施します。</p> <p>▼モビリティ・マネジメントの取組事例</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>対象</th> <th>事例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>高齢者</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方教室の開催</li> <li>・お試し乗車券の配布</li> </ul> <p>▼高齢者を対象としたバス教室（島根県松江市）</p>  </td> </tr> <tr> <td>高校生</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学で利用する公共交通や通学定期などの情報について入学時や入学前からの情報提供</li> </ul> </td> </tr> <tr> <td>転入者</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用方法などに関する情報提供</li> </ul> <p>▼転入者を対象とした事例（愛媛県東温市）</p>  <p>※東温市 HP より</p> </td> </tr> </tbody> </table> <p>[取組内容]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施</li> <li>・高校生を対象としたモビリティ・マネジメントの実施</li> <li>・転入者を対象としたモビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>	対象	事例	高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方教室の開催</li> <li>・お試し乗車券の配布</li> </ul> <p>▼高齢者を対象としたバス教室（島根県松江市）</p> 	高校生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学で利用する公共交通や通学定期などの情報について入学時や入学前からの情報提供</li> </ul>	転入者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用方法などに関する情報提供</li> </ul> <p>▼転入者を対象とした事例（愛媛県東温市）</p>  <p>※東温市 HP より</p>
対象	事例								
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの乗り方教室の開催</li> <li>・お試し乗車券の配布</li> </ul> <p>▼高齢者を対象としたバス教室（島根県松江市）</p> 								
高校生	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学で利用する公共交通や通学定期などの情報について入学時や入学前からの情報提供</li> </ul>								
転入者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の利用方法などに関する情報提供</li> </ul> <p>▼転入者を対象とした事例（愛媛県東温市）</p>  <p>※東温市 HP より</p>								
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に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。

### ▼行政支援のイメージ



[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。

### ▼地域内交通導入に関する出前講座の様子(山口県宇部市)



[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

実施主体

大洲市、住民、その他（大学）

実施時期

2018年度～2022年度

評価  
指標

**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**

取得方法	現状値 (2017年度)	目標値 (毎年度)
交通事業者及び市が実施した件数を市がとりまとめ	1件/年	2件/年

目標値の考え方

公共交通の利用を促すためモビリティ・マネジメント及び利用促進活動（バス教室など）を年に2件以上実施することを目標とします。

**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**

取得方法	現状値 (～2017年度)	目標値 (2018～2022年度)
出前講座（勉強会）の実施件数を市がとりまとめ	0件	3件

目標値の考え方

地域からの要望に応じて移動手段確保に関する出前講座（勉強会）を新たに3件以上実施することを目標とします。

## 目標 2-2 関係者間の連携強化

課題への対応(P44、45の課題1～9)								
課題1	課題2	課題3	課題4	課題5	課題6	課題7	課題8	課題9

### 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

- 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。

▼道の駅 清流の里ひじかわの現状 (左：外観、右：室内)



[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

- 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。

▼商業施設との連携事例 (山口県美祢市)



[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

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 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。

▼大洲市地域公共交通活性化協議会の様子



[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

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

### 評価 指標

#### 評価指標⑦ 沿線施設との連携件数

取得方法	現状値 (～2017 年度)	目標値 (2018～2022 年度)
沿線施設との連携件数を市がとりまとめ	5 件	5 件

目標値の考え方

路線沿線に立地する商業施設、観光施設などの事業主体と調整し、新たに 5 件の連携を目標とします。

#### 評価指標⑧ 地域公共交通活性化協議会の実施回数

取得方法	現状値 (2017 年度)	目標値 (毎年度)
地域公共交通活性化協議会の実施回数を市がとりまとめ	4 回/年	4 回/年

目標値の考え方

公共交通に関する情報共有、課題の共有、対応検討、計画の進捗管理のため、今後も地域公共交通活性化協議会を年に 4 回開催することを目標とします。

## 2 実施する事業のスケジュール

以下のスケジュールに基づき、事業を実施します。

### 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	事業名	実施主体					事業スケジュール				
		大 洲 市	住 民	交 通 事 業 者	沿 線 施 設	そ の 他	2 0 1 8 年 度	2 0 1 9 年 度	2 0 2 0 年 度	2 0 2 1 年 度	2 0 2 2 年 度
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	●		●			▶	■	■	■	■
	事業 2	●	●	●			▶	▶	■	■	■
	事業 3	●		●	●		喜多医師会病院は2018年度から				
	事業 4	●	●	●			■	■	■	■	■
	事業 5	●		●			▶	▶	▶	■	■
	事業 6	●		●		● 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	●		●	●	● 道路管理者	伊予大洲駅整備は2018年度着工				
	事業 8	●		●			■	■	■	■	■
	事業 9	●		●	●		■	■	■	■	■
	事業 10	●		●			▶	▶	■	■	■

※▶：検討 ■：実施

## 基本方針 2 皆で公共交通を守り育てる体制の確立

目標	事業名	実施主体					事業スケジュール				
		大洲市	住民	交通事業者	沿線施設	その他	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
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に向けた支援体制の整備	●	●			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 14 地域公共交通活性化協議会の定期的な開催	●	●	●	●	●	■	■	■	■	■

※▶：検討 ■：実施

### 3 事業の進捗管理

各事業は、PDCAサイクルの考え方にに基づき、毎年定期的には大洲市地域公共交通活性化協議会において事業の実施状況や評価を行います。地域の実情や社会情勢の変化への対応など適宜見直しを行い、より良い取組となるよう改善します。

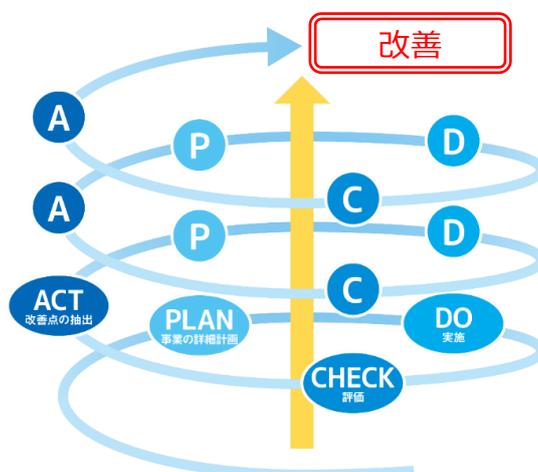


図 51 PDCA サイクルのイメージ

## 参考資料

### 1 大洲市地域公共交通活性化協議会設置要綱

#### (目的)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通網形成計画（以下「形成計画」という。）の作成及び実施に関し必要な協議を行うため並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議することを目的に、大洲市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

#### (事業)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 形成計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 形成計画の実施に係る協議に関すること。
- (3) 形成計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様、運賃、料金等に関すること。
- (5) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要なこと。

#### (組織)

第3条 協議会は委員をもって組織し、委員は次に掲げる者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 市長又はその指名する者
- (2) 関係する公共交通事業者
- (3) 関係する道路管理者、港湾管理者及び漁業管理者
- (4) 管轄する大洲警察の代表者
- (5) 地域公共交通の利用者及び地域住民
- (6) 学識経験者
- (7) その他協議会が必要と認める者

#### (任期)

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選により定める。
- 3 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、議事を進行する。ただし、最初に招集する会議は、市長が招集する。

- 2 会議は、委員の半数以上の出席がなければ開くことができない。
- 3 委員は、やむを得ない理由により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。
- 4 会議の議事は、出席委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。
- 5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
- 6 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議へ出席させ、助言等を求めることができる。

(協議結果の尊重義務)

第7条 協議会で協議が整った事項については、委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(守秘義務)

第8条 委員は、個人情報その他業務上知り得た秘密を他に漏らしてはならない。その職を退いた後も同様とする。

(分科会)

第9条 会長は、第2条各号に掲げる業務について専門的な調査及び検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第10条 協議会の庶務は、地域活力課において処理する。

(委任)

第11条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附 則

(施行期日)

1 この要綱は、平成29年4月1日から施行する。

(大洲市地域公共交通会議要綱の廃止)

2 大洲市地域公共交通会議要綱(平成20年大洲市要綱第5号)は、廃止する。

## 2 大洲市地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	構成機関・団体	委員		備考
		役職	氏名	
1	大洲市自治会連絡会議（大洲地域）	会長	山内 勝之	
2	大洲市自治会連絡会議（長浜地域）	副会長	東 信利	
3	大洲市自治会連絡会議（肱川地域）	副会長	今宮 雅司	
4	大洲市自治会連絡会議（河辺地域）	副会長	稲田 秀一	
5	大洲市老人クラブ連合会	会長	西村 豊	
6	大洲市PTA連合会女性副会長会	会長	富永 弘美	
7	大洲商工会議所	専務理事	平井 宏	
8	大洲市社会福祉協議会	会長	福住 隆敏	
9	大洲市観光協会	事務局長	佐伯 幸一	
10	伊予鉄南予バス株式会社	代表取締役社長	竹中由紀夫	
11	宇和島自動車株式会社	営業課長	田中 勝久	
12	肱南観光バス株式会社	課長	山中 一利	
13	一般社団法人 愛媛県バス協会	専務理事	稲荷 和重 (関谷 俊夫)	
14	四国旅客鉄道株式会社	企画部長	窪 仁志	
15	有限会社安全タクシー	代表取締役社長	森田 圭吾	
16	宇和島ハイヤー株式会社	常務取締役	弓削 利明	
17	一般社団法人 愛媛県ハイヤー・タクシー協会	事務局長	田所 秀志	
18	愛媛県私鉄労働組合連合会	事務局次長	松岡 達也	
19	国立大学法人 愛媛大学	社会共創学部環境 デザイン学科教授	松村 暢彦	
20	国土交通省 四国運輸局 愛媛運輸支局	首席運輸企画専門官 (総務・企画観光)	山下 文明	
21	国土交通省 四国運輸局 愛媛運輸支局	首席運輸企画専門官 (輸送・監査)	谷本 昌啓	
22	国土交通省 四国地方整備局 大洲河川 国道事務所	副所長（道路）	石原 弘之	
23	愛媛県 南予地方局 八幡浜支局 大洲土 木事務所	所長	山内 浩	
24	大洲警察署	交通課長	玉田 晃雄	
25	大洲市議会	総務企画委員長	安川 哲生 (中野 寛之)	
26	大洲市	副市長	松田 眞 (小島 健市)	

( ) 内は前委員

### 3 網形成計画の策定経過

計画策定にあたり、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会である「大洲市地域公共交通活性化協議会」を次の通り開催し議論を行った。

回次	開催日時	主な協議内容
第1回	平成29年 8月17日(木)	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域公共交通網形成計画と協議会の役割について</li><li>・各種調査結果について</li><li>・大洲市の地域公共交通の問題点・課題について</li></ul>
第2回	平成29年 10月24日(火)	<ul style="list-style-type: none"><li>・基本方針、目標の検討方法について</li><li>・公共交通に関する詳細な分析結果について</li><li>・基本方針、目標について</li><li>・事業内容について</li></ul>
第3回	平成30年 1月22日(月)	<ul style="list-style-type: none"><li>・計画素案について</li><li>・事業の詳細について</li><li>・パブリックコメントについて</li></ul>
第4回	平成30年 3月14日(水)	<ul style="list-style-type: none"><li>・計画案について</li><li>・パブリックコメントの結果と対応方針について</li></ul>

## 大洲市地域公共交通網形成計画

2018年 3月

発行／大洲市役所 総合政策部 地域活力課

〒795-8601 愛媛県大洲市大洲 690 番地の1

TEL 0893-57-9989 FAX 0893-24-0080