

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和 5年 1月 日

協議会名:東温市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

補助対象事業者等	事業概要	前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	事業実施の適切性	目標・効果達成状況	事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
伊予鉄バス株式会社	白猪滝口～東温市役所 〔河之内線の一系統〕 (車両減価償却費等国庫補助金交付系統) 4系統で1台購入(平成24年度)	定期的な利用者数の調査により状況把握に努めるとともに、公共交通ガイドの配布や、広報誌等による公共交通に関する情報の発信や転入者へのモビリティマネジメントの実施により利用の促進を図り、加えてパーク&ライドの増設など、接続利便性の向上にも繋がる取組を引き続いて行った。	A 計画通り事業は適切に実施された。	B ・横河原駅での山間路線バスと鉄道の接続時間10分以内 【目標達成率】 89%(25便/28便) (前年比0%)  ・山間バス路線の利用者数(利用者数3人/便) 【目標達成率】 66.7%(2.0人/便) (前年比0%)  河之内線について ・利用者数3人/便 【目標達成率】 83%(2.5人/便)  ・利用者一人当たりの収支差: 970円 【目標達成率】 95.3%(1,016円)  ・公的負担額:3,437千円 【目標達成率】 105.7%(3,242千円)  人口減少に加え、新型コロナウイルス等の影響が考えられる。感染者数はしばらく過去最多を更新し続けた。そのため、令和4年7月12日から同年10月28日の期間は、「特別警戒期間」となり、外出自粛に至ったと考えられる。	感染症については如何ともし難いが、引きつづいて、公共交通計画をベースに、定期的な調査の実施による適切な状況把握、地元住民への情報提供や聞き取り等協力体制の構築、情報発信の見直し・工夫等を地道に実施し続ける。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和 5年 1月 日

協議会名:	東温市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>東温市は愛媛県の中央部に広がる松山平野の東部に位置し、人口は33,903人、世帯数は14,331世帯(令和2年国勢調査)、面積は約211km<sup>2</sup>で、市域の約3/4が山林となっている。また、県庁所在地である松山市に隣接しており、松山市との関係は通勤通学や買物など日常生活において密接なものとなっている。</p> <p>また、市内の公共交通については、平野部では本市と松山市を結ぶ鉄道とバス路線、山間部では、交通結節点である伊予鉄道横河原駅を基点としてバス路線が運行している。</p> <p>これらの状況を踏まえ、新たに策定した東温市地域公共交通計画に基づき、地域の実情に応じた輸送手段を、市と事業者、市民の各々が主体となって公共交通を支えることで、市内公共交通を維持し、発展させていくことを目指している。</p>

## 東温市基礎データ

合併状況:平成16年9月に2町が合併  
人口:3.3万人(令和4年12月現在)  
面積:211.30平方キロメートル

## 地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

別添1-2参照

## 東温市における主な公共交通概要

### < 幹線 >

#### 鉄道

伊予鉄道横河原線(日中15分間隔で運行)

#### バス路線(民間バス路線)

##### 川内線

県庁所在地である松山市中心部と東温市内の大学病院や温泉施設を結ぶ路線(30分間隔で運行)

##### 新居浜特急線

JR松山駅を起点に東温市・西条市を經由し、JR新居浜駅までを運行する路線(60分間隔で運行)

### < 準幹線 >

#### バス路線(民間バス路線)

##### 森松横河原線

森松のバスターミナルを出発点とし、県道沿いを市役所、大学病院を經由し、山之内まで運行する路線

### < 支線 >

#### バス路線(民間バス路線)

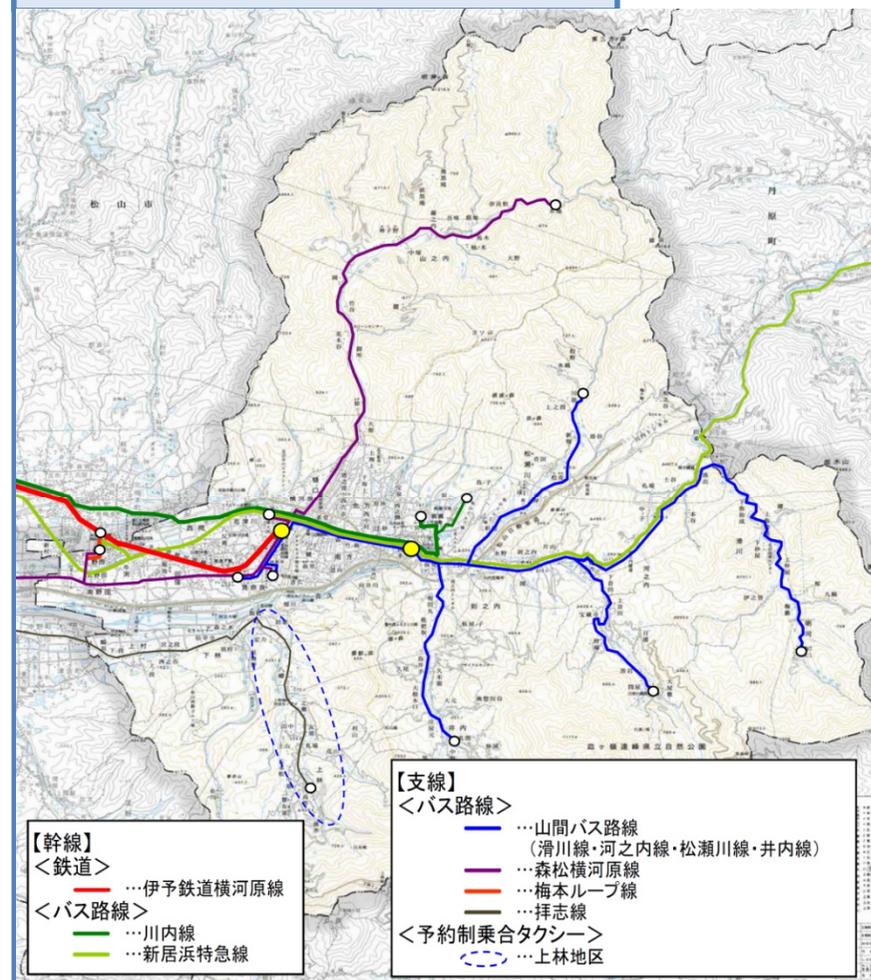
交通結節点である横河原駅と山間部を結ぶ山間路線

駅と国立病院・大型商業施設を結ぶループ線

#### 予約制乗合タクシー

市役所・商業施設等と山間部を結ぶ運行(1地区)

## 東温市の公共交通ネットワーク図



## 協議会の構成員

東温市 ㈱伊予鉄グループ 東温市タクシー連絡協議会 愛媛県バス協会  
愛媛県ハイヤー・タクシー協会 四国地方整備局 東温市区長会 東温市老人クラブ連合会 東温市婦人会 東温市PTA連合会 東温市社会福祉協議会 市民の代表 松山南警察署 伊予鉄道労働組合 四国運輸局 愛媛県

## 前年度の事業評価における課題

山間部の人口減少に加え、新型コロナウイルス感染対策の自粛も加わり、利用者数の顕著な減少となった。

そのため、今後も引き続いて、状況把握に努め、広報誌やSNS等を使い情報発信を続け、路線バスの認知度向上等の取組も必要である。また、転入者を対象としたモビリティマネジメントとも併せて実施することも重要であると考える。

鉄道と支線の接続及び幹線と支線との接続について、その利便性の向上を目指す。

## 定量的な目標・効果

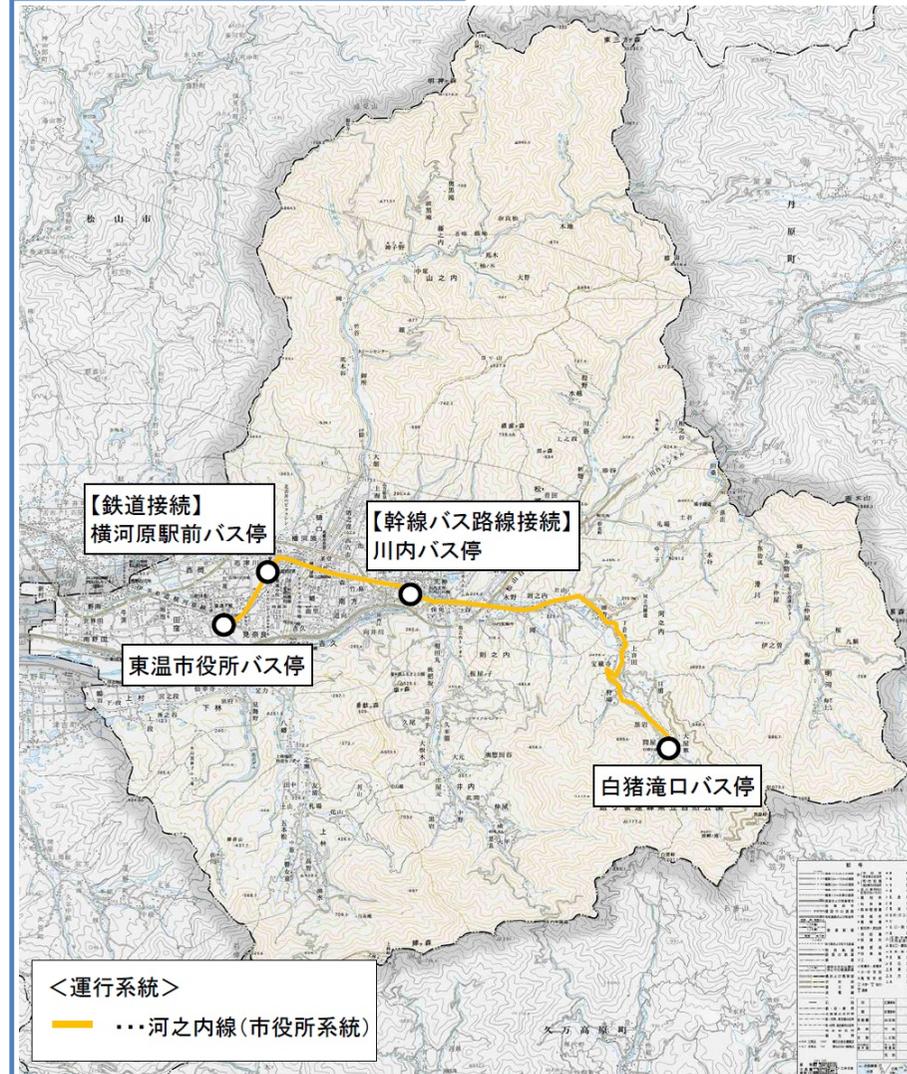
(目標)

- ・山間バス路線4路線での1便あたり利用者数 3人以上
- ・横河原駅での路線バスと鉄道の接続時間 10分以内

(効果)

・おでかけ手段の確保及び公共交通の利便性向上により、路線バス利用者が増加することで、公共交通の必要性が高まり、「利用者減 サービス低下 利用者減」という負の連鎖から脱却し、さらなるサービス向上につなげていくことができる。

## フィーダー系統図



## 「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・転入者へのモビリティマネジメントとして、最寄りのバス停や時刻表の情報を配布し、利用促進に努めた。
- ・SNSや広報への記事の掲載等、様々な媒体を通じて公共交通の普及啓発に努めた。
- ・予約制乗合タクシーの運行を継続して行った。
- ・引き続きパーク＆ライドを実施し、また、令和3年12月よりパーク＆ライド用駐車場を増設した。
- ・市内の公共交通情報をまとめた「東温市公共交通ガイド」を市役所、駅、バスターミナル等で配布を行った。
- ・住民への現状報告や今後の方針等の情報提供を実施し、協力体制の構築に努めた。

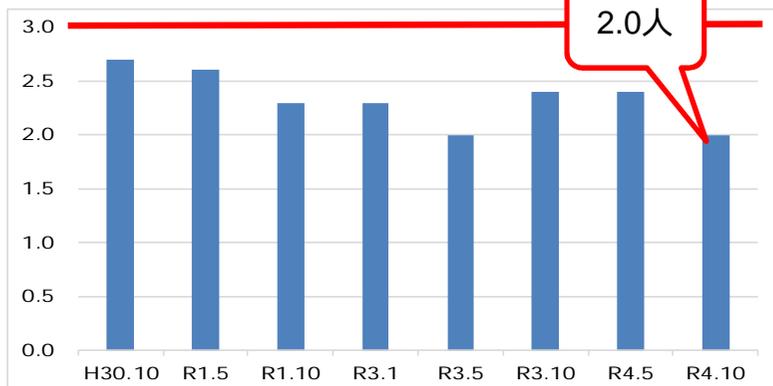
## 自己評価

### 事業実施の適切性

- ・河之内線は、河之内地区の生活交通として計画どおりに運行されており、地域の移動手段の確保を行うことができた。  
また、川内地区と市役所をつなぐ唯一のバス路線としての本市の公共交通ネットワークの機能強化を図ることができている。

### 「定量的な目標・効果」の達成状況

- ・一時は回復の兆しがみられたものの、1便あたりの利用者数が2.0人となり、目標である3人以上を達成することはできなかった。
- ・運行内容見直し時に横河原駅での鉄道接続を考慮したダイヤ設定としたことにより、駅に接続する便のうち89%が接続時間10分以内(平均5.8分)とすることが引き続きできている。なお、幹線(川内線)と山間路線との接続については、10分以内が52%であった。



鉄道 山間路線

乗継時間	本数	割合
5分以内	18本	89%
6～10分	7本	
11分～15分	3本	11%
16分以上	0本	0%
計	28本	

幹線 山間路線

乗継時間	本数	割合
5分以内	9本	52%
6～10分	19本	
11分～15分	11本	20%
16分以上	15本	28%
計	54本	

## 今後の事業に向けた改善点

- ・山間部の人口減少に加え、新型コロナウイルス感染対策による外出自粛等の影響により、目標である1便あたりの利用者数3人以上を達成することができなかった。
- ・今後も、設定している目標を再び達成できるように、今までと同様に定期的に利用者数を調査し、状況把握に努めるとともに、広報誌やSNS等を活用して情報発信しつつ、地元自治会との対話を続けることで協力体制を構築し、利用者の増加に繋がる取組を続けていく。
- ・併せて、東温市に新しく転入した方に対しても、公共交通が移動手段となるよう、モビリティマネジメントの一環として窓口にて公共交通ガイドを配ったり、最寄りのバス停を地図に示す等して、利用者が増えるよう努めていく。

## その他PRポイント

- ・改正後の計画となる地域公共交通計画を策定した。この計画では、市と事業者、そして市民が主体的となって積極的に公共交通に関わっていくための取組の方針を明記している。
- ・公共交通を活用したツアーを企画している市民団体による、山間バス路線を利用したツアーが継続して開催されている。ツアーの様子は広報誌に「公共交通ニュース」として引き続いて掲載し、認知度向上に繋がっている。
- ・市外の方にもわかりやすい内容の「東温市公共交通ガイド」を市役所、駅、バスターミナル等で引き続き配布や、転入者へのモビリティマネジメントを引き続き実施している。また、SNS等を活用し、幅広い世代への情報提供を実施した。
- ・パーク＆ライドの認知度の向上や増設を実施し、より公共交通を利用しやすい環境の整備に取り組んでいる。

わが家の時刻表		伊予鉄道 横河原線	
松山市 方面		松山市駅	
06	07:38	06	00:15:57:30
07	09:13:25:37:48	07	00:12:34:47
08	10:00:10:44:59	08	01:22:36:51
09	14:29:44:59	09	06:21:36:51
10	14:29:44:59	10	06:21:36:51
11	14:29:44:59	11	06:21:36:51
12	14:29:44:59	12	06:21:36:51
13	14:29:44:59	13	06:21:36:51
14	14:29:44:59	14	06:21:36:51
15	14:29:44:59	15	06:21:36:51
16	14:29:44:59	16	06:21:36:51
17	14:29:44:59	17	06:21:36:51
18	14:29:44:59	18	06:21:36:51
19	14:29:44:59	19	06:21:36:51
20	14:29:44	20	06:21:36
21	03:23:38	21	00:30
22	08:38	22	00:30
23	09:00	23	09:00

モビリティ・マネジメントの実施  
(転入者へ時刻表を配付)



東温市公式LINE  
令和4年4月28日送信

## 公共交通でGO! Go! Go! public bus!



「路線バスで井内古道歩きの旅」が5月9日に開催されました。10人の参加者は大平地区を周り、善城寺、ぼたん茶屋、大通庵などを巡りました。あいにくの天気でしたが、公共交通を考える会

棚田百選に選ばれた井内の田んぼは、水が引かれとても綺麗でした。道中は金毘羅街道の常夜灯がいくつもあり、昔の面影を感じました。(文:みんなの)

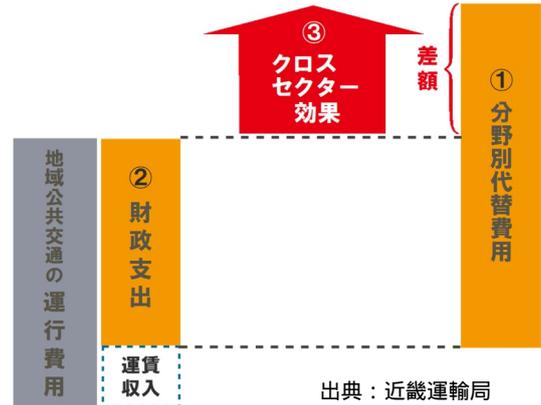
令和4年広報とうおん6月号



山間部路線のクロスセクター効果の試算 【中間報告】

1. 地域公共交通のクロスセクター効果とは

地域公共交通を廃止した時に追加的に必要になる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる「地域公共交通の多面的な効果」である。



出典：近畿運輸局

2. 試算の対象と算出方法

伊予鉄バスが運行する山間部路線（滑川線、河之内線、松瀬川線、井内線）全体を対象とする。算出にあたっては R2 年度に市が実施した「日常生活における移動に関するアンケート」や、乗降調査等を資料とした。なお、追加的費用の内、数値化が困難な項目や、現時点のバス利用状況から見て影響が限定的と考えられる財政分野、建設（道路整備）分野は、試算項目から除外している。

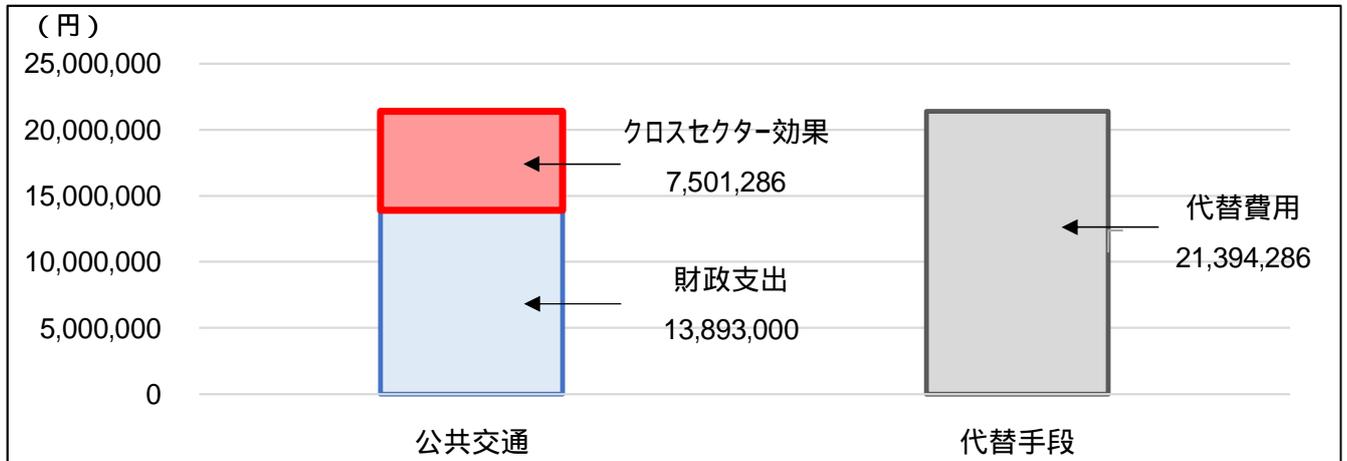
地域公共交通が廃止された場合に追加的に必要となる主な行政負担項目  ：数値化が困難な項目

分野	地域公共交通が廃止された場合に必要となる行政負担項目	内容
医療	病院送迎貸切バスの運行	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う。
	通院のためのタクシー券配布	医療機関へ通院することができなくなる患者の通院手段として、通院のためのタクシー券を配布する。
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。
	医療費の増加	地域公共交通利用者が自動車で送迎してもらったり、タクシーを利用することで家や目的地からバス停や駅等へ歩くことがなくなることで、健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。
商業	買物バスの運行	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、貸切バスによる送迎サービスを行う。
	買物のためのタクシー券配布	買物に行くことができなくなる人の買物先への移動手段として、買物のためのタクシー券の配布を行う。
	移動販売の実施	買物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。
交通安全	高齢者ドライバーのさらなる安全教育	自動車の運転が不安になった高齢者が、移動のために仕方なく自動車を運転することにより交通事故が増加すると考えられるため、高齢者ドライバーにさらなる安全教育を行う。
教育	貸切スクールバスの運行	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段としてスクールバスを運行する。
	通学のためのタクシー券配布	通学ができなくなる児童・生徒のための通学手段として、通学のためのタクシー券の配布を行う。
定住促進	事業所近くでの居住による人口流出対策	地域外の事業所へ通勤している人が、通勤が不便になることから地域外の事業所近くに転居することによる人口流出を抑制するための施策を実施する。
	さらなる定住支援事業	地域公共交通がないということで地域外への転居を考える人へのさらなる定住支援事業を実施する。
	マイカー購入補助	日常生活での移動手段がなくなるために地域外へ転居することによる人口流出を抑制するために、移動手段としてマイカーを購入する際の補助を行う。
観光	観光地送迎貸切バスの運行	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光地への貸切送迎バスを運行する。
	観光地送迎のためのタクシー券配布	観光地を訪れることができなくなる観光客の移動手段として、観光のためのタクシー券の配布を行う。
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	外出しづらくなる高齢者の、通院や買物、観光以外の自由目的での外出支援を目的に、タクシー券の配布を行う。
	さらなる介護予防事業	外出することが介護予防となっていた高齢者が外出しづらくなることにより、外出機会が減少し、介護を必要とする人が増加することを防止するため、さらなる介護予防事業を実施する。
財政	土地の価値低下等による税收減少	地域公共交通関係施設周辺の土地の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税收が減少する。
建設	道路混雑に対応した道路整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより増加する自動車交通量に対応するための道路整備を行う。
	駐車場の整備	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより不足する駐車場整備を行う。
環境	さらなる温室効果ガス削減対策	地域公共交通利用者が自動車利用へ転換することにより、自動車から排出される温室効果ガスが増加することに対応して、さらなる温室効果ガス削減対策を実施する。
防災	災害時における住民の移動手段の調達	災害時の移動手段としての役割も担う地域公共交通が廃止されることから、災害に備えて住民の移動手段を確保する。
地域コミュニティ	さらなる外出支援事業	地域コミュニティ活動に参加できる人の減少やバス等の車両内での会話の機会が減少するために地域コミュニティ活動が衰退し、地域コミュニティが希薄になるため、地域コミュニティ活動の活性化に向けた対策を実施する。

出典：近畿運輸局

### 3. 山間部路線のクロスセクター効果（中間報告版）

- ・ クロスセクター効果は、年間 7,501,286 円。
- ・ 代替として考えられる手段の内、費用が安い方を採用している。代替手段として「タクシー券配布」を採用する分野が多いが、実際にはタクシー供給側の上限があることを考慮する必要がある。
- ・ 観光については、今後試算を行う（これにより全体の金額への影響あり）。



代替手段とその費用の内訳

分野	代替手段	年間費用	代替手段	年間費用
通学	行政が通学用貸切バス（無料）を運行	5,620,300 円/年	リストから選択	年間費用 1,081,518 円/年
	高校等通学のためのタクシー券配布	1,081,518 円/年	○	
スクール	行政がスクール貸切バス（無料）を運行	6,155,583 円/年	リストから選択	年間費用 2,622,145 円/年
	小中学校通学のためのタクシー券配布	2,622,145 円/年	○	
医療	行政が病院送迎貸切バス（無料）を運行	6,950,160 円/年	リストから選択	年間費用 4,299,553 円/年
	通院のためのタクシー券配布	4,299,553 円/年	○	
	往診のための費用	29,761,000 円/年	リストから選択	
商業	行政が買い物送迎貸切バス（無料）を運行	9,931,810 円/年	○	年間費用 9,931,810 円/年
	買い物のためのタクシー券配布	10,398,332 円/年	リストから選択	
	移動販売の実施	9,268,480 円/年	リストから選択	
<b>移動販売は、独自のノウハウが必要であり、またすべての買物ニーズを賅いきれないことから実施上の課題も踏まえ、費用が安いものの今回は代替手段としないものとします。</b>				
観光	行政が観光シャトルバス（無料）を運行	0 円/年	リストから選択	年間費用 0 円/年
	観光のためのタクシー券配布	円/年	リストから選択	
その他	行政が施設送迎バス（無料）を運行	8,776,880 円/年	リストから選択	年間費用 3,459,261 円/年
	その他利用のためのタクシー券配布	3,459,261 円/年	○	

出典：「公共交通への支出に伴うクロスセクター効果の簡易算出ツール（令和3年3月版）」（北陸信越運輸局）