

第2次 東温市地域公共交通計画

R8 (2026) 年3月
東温市

地域と人を紡ぎ、
未来に向かってシンカする公共交通

進化・深化・新化・伸化



目次

I. 計画に関する基本事項.....	1
1. 計画策定の趣旨.....	2
2. 計画の区域.....	2
3. 計画の期間.....	2
4. 計画の位置付け.....	3
II. 基本的な方針.....	6
1. 地域公共交通の課題.....	7
2. 計画の基本理念と目指す姿.....	14
3. 公共交通の機能と将来イメージ.....	16
4. 目標.....	19
III. 目標達成のために行う事業.....	20
1. 事業一覧.....	21
2. 各事業の内容.....	22
IV. 計画の進捗管理、目標達成状況等の評価.....	42
1. 評価指標.....	43
2. PDCA サイクルによる評価・検証.....	48
第2次東温市地域公共交通計画の全体像.....	49



東温市イメージキャラクター いのどん

I.

計画に関する基本事項

1. 計画策定の趣旨

東温市の公共交通環境は、幹線を担う鉄道横河原線、路線バス川内線を始めとし、高いサービス水準が維持されている。また、支線であるバス路線についても、市全体の公共交通網の維持・活性化に向け、市民、交通事業者及び行政により様々な取組が行われてきた。

しかしながら、地域の移動ニーズを十分に満たしているとは言えないほか、人口減少に伴う利用者の減少、交通事業者の運転士不足などにより、公共交通を取り巻く環境は、年々厳しさを増している。

そうした中、東温市では、交流人口の拡大及び雇用の創出を地域経済の活性化に繋げていく取組を進めており、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方を踏まえ、まちづくりと連携した効率的かつ需給バランスのとれた公共交通網の再構築が求められている。

これらを踏まえ、市民の暮らしや内外の交流を支える社会基盤として、持続可能性の高い公共交通の構築を目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定めるものとして本計画を策定する。

2. 計画の区域

本計画の区域は、東温市全域とする。

なお、本計画における分析・整理を、地勢や人口分布を踏まえ、平地面部西部、平地面部東部及び山間部(山之内・上林・拝志・東谷・西谷・奥松瀬川)に分けて行う。

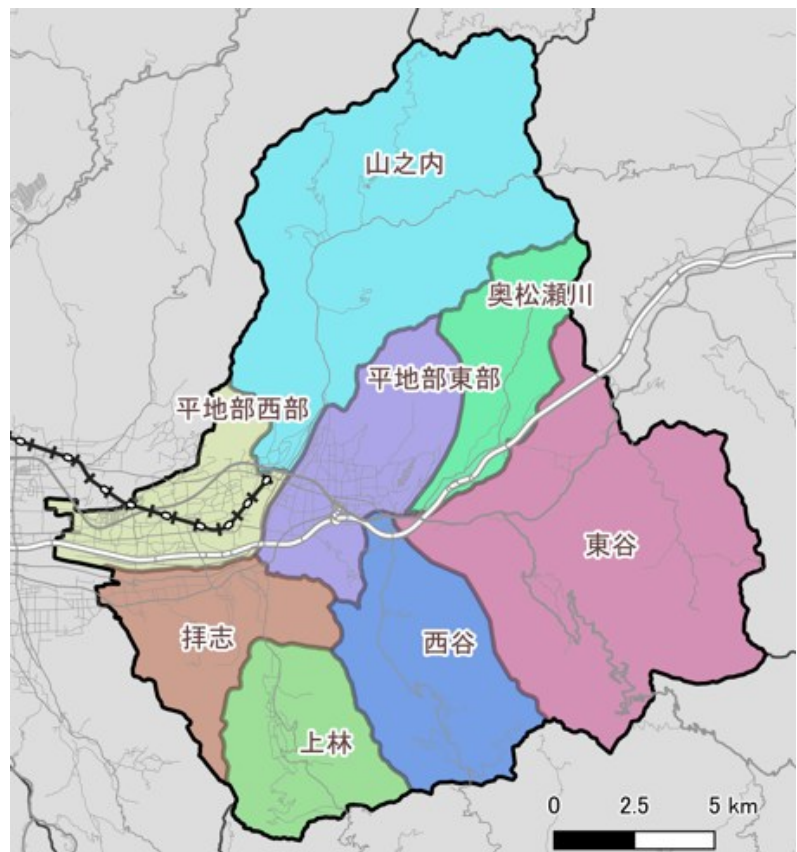


図1 計画区域

3. 計画の期間

計画の期間は、R8(2026)年度～R12(2030)年度までの5年間とする。

4. 計画の位置付け

本計画は、R3(2021)年9月に策定した「東温市地域公共交通計画」に続く第2次となる計画である。R2(2020)年11月に施行された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を踏まえ、R8(2026)年3月に策定予定の「第3次東温市総合計画」、R7(2025)年3月に策定した「東温市都市計画マスタープラン」、「東温市立地適正化計画」等の上位関連計画との整合を図りつつ策定するものである。

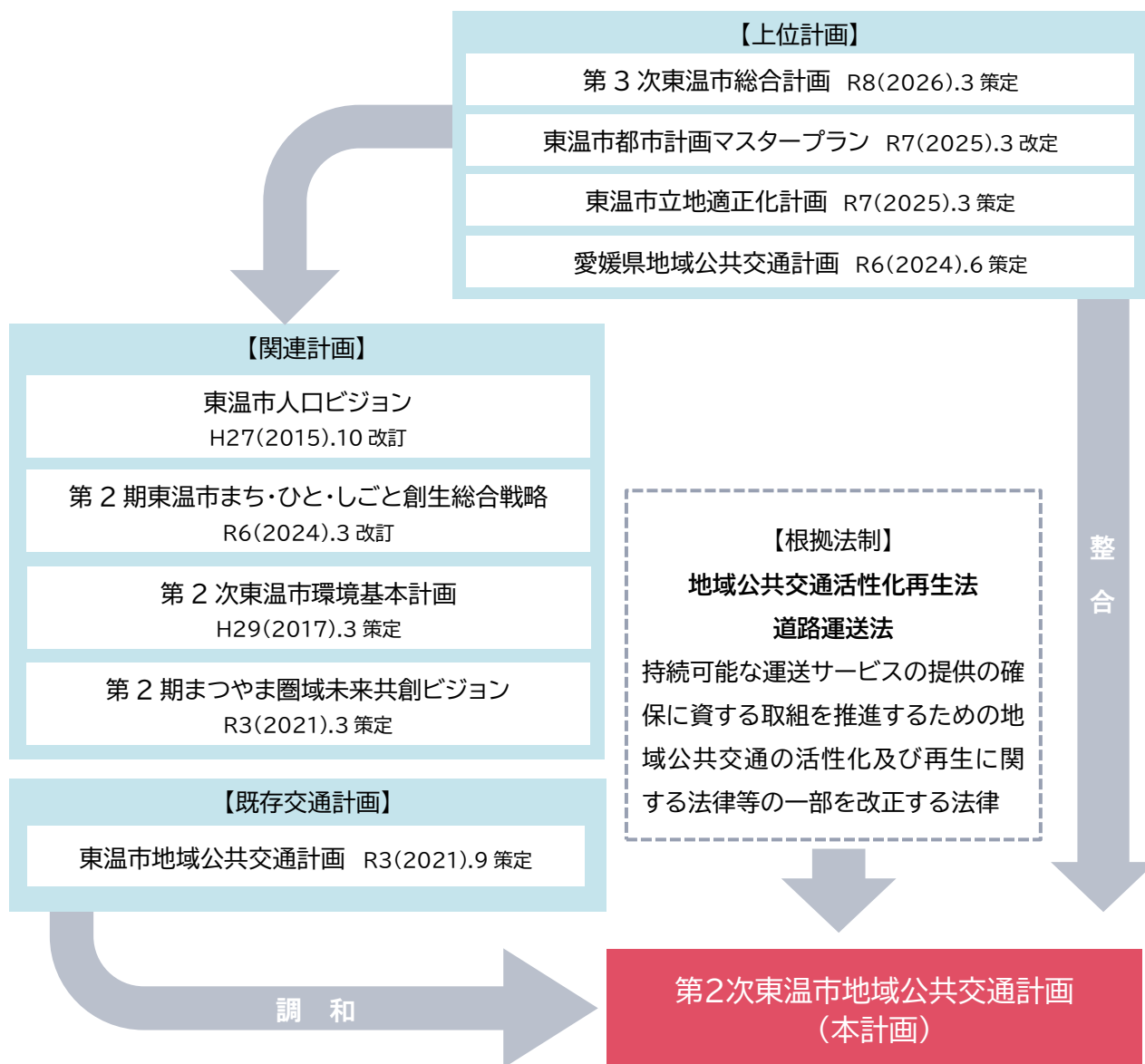


図2 東温市地域公共交通計画の位置付け

(1) 上位計画におけるまちづくりの方向性

<第3次東温市総合計画>

- 【将来都市像】“地の利”と“知の力”で 未来を築くまち 東温
- 人口減少や少子高齢化に対応できるコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指して、土地利用や市街地整備、公共交通、住宅や公園整備などを総合的に進め、快適で持続可能な都市基盤と住環境を形成する。

<東温市都市計画マスタープラン>

- 【将来都市像】『とうおん』らしさが人や地域を紡ぎ、幸せな未来へとつなぐまち
～小さくても生活水準の向上と経済の活性化による快適な生活環境が整うまちづくりを目指して～
- 構造を構成する「ゾーン」「拠点」「軸」をネットワークでつなぎ、医療・福祉施設、商業施設等や住居がまとまって立地し、高齢者を始めとする住民が公共交通によりこれら施設にアクセスできる『コンパクト・プラス・ネットワーク』のまちづくりを目指す。

<東温市立地適正化計画>

- 【基本方針】幸せな未来をともに、人と地域が紡ぐ拠点
🌸 持続可能なコンパクト City Toon 🌸
- 「交通環境の維持・向上による移動手段の確保」を基本方針とし、公共交通の充実、公共交通徒歩圏への適切な誘導、新たな技術を活用した交通手段の検討を進める。

<愛媛県地域公共交通計画>

- 【基本方針】多様な関係者の「共創」による、使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保
- 地域間交通・地域内交通が担う役割の設定、拠点間の接続強化
- 乗り場環境の改善による快適性向上、低床・環境対応車両の導入推進、自転車利用者に対する利用促進（サイクルトレイン）
- 県民に対する公共交通を利用した外出の促進（モビリティ・マネジメント）

(2) 関連計画におけるまちづくりの方向性

<東温市人口ビジョン>

- 合計特殊出生率の上昇
- 若年層を中心とした人口流出の抑制

<第2期東温市まち・ひと・しごと創生総合戦略>

- 安心して生涯暮らせる、夢の持てる地域社会をつくる
- 都市政策と農村政策の連携性の強化
- 広域連携による地域の活性化

<第2次東温市環境基本計画>

- 地球温暖化対策の推進－可能な限り排出しないライフスタイルを実践、「路線バス親子体験教室」などにより、公共交通機関や自転車などの利用を促進
- 安全・安心な環境の保全－公共交通機関や自転車の利用など、温室効果ガスを可能な限り排出しないライフスタイルを実践、通勤には、公共交通機関の利用を奨励、ノーマイカーデーの積極的な実施と市民・事業者への広報・周知、公共交通機関との連携により、利便性の向上に努め、市民・事業者の公共交通機関の利用を促進

<まつやま圏域未来共創ビジョン>

- 広域的公共交通網の構築と圏域拠点の整備
- 山・街・海をつなぐ広域観光の推進

II .

基本的な方針

1. 地域公共交通の課題

まちづくりの方向性を踏まえ、各種調査結果等から見てきた東温市の地域公共交通サービス等の現状・問題点と課題は次のとおり整理できる。

(1) 現状・問題点

1.市内3つの市街地(中央・西部・東部)を結ぶ幹線のサービス不足

- ① 主要路線の徒歩圏内に移動目的となる主要な施設が集積しているが、市街地間を結ぶ路線の運行頻度が不十分であったり、乗継を要したりする。
- ② 幹線沿いにパーク&ライド駐車場が整備されているが、利用時間や場所に課題があり、現時点での利用は限定的である。

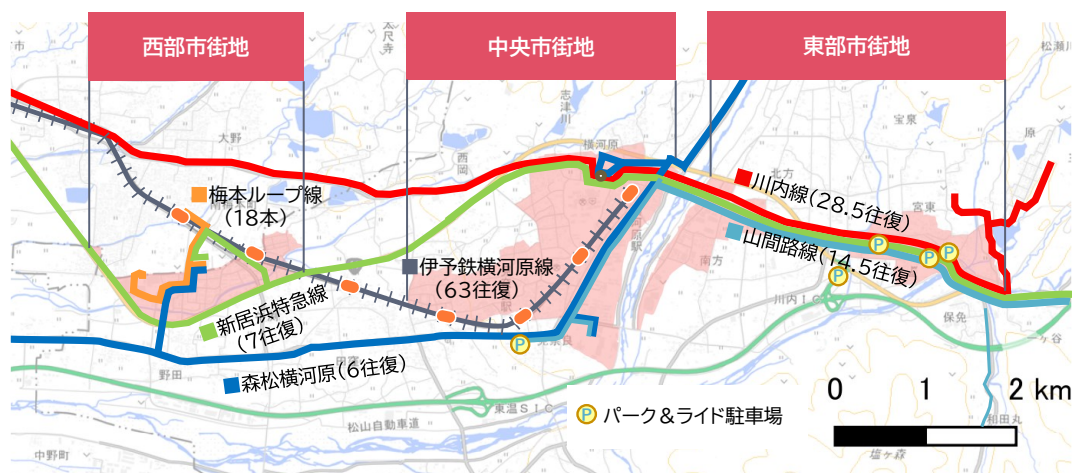


図 3 市街化区域と公共交通網

出典:国土地理院(背景)、各運行便数はR7(2025)年10月時点

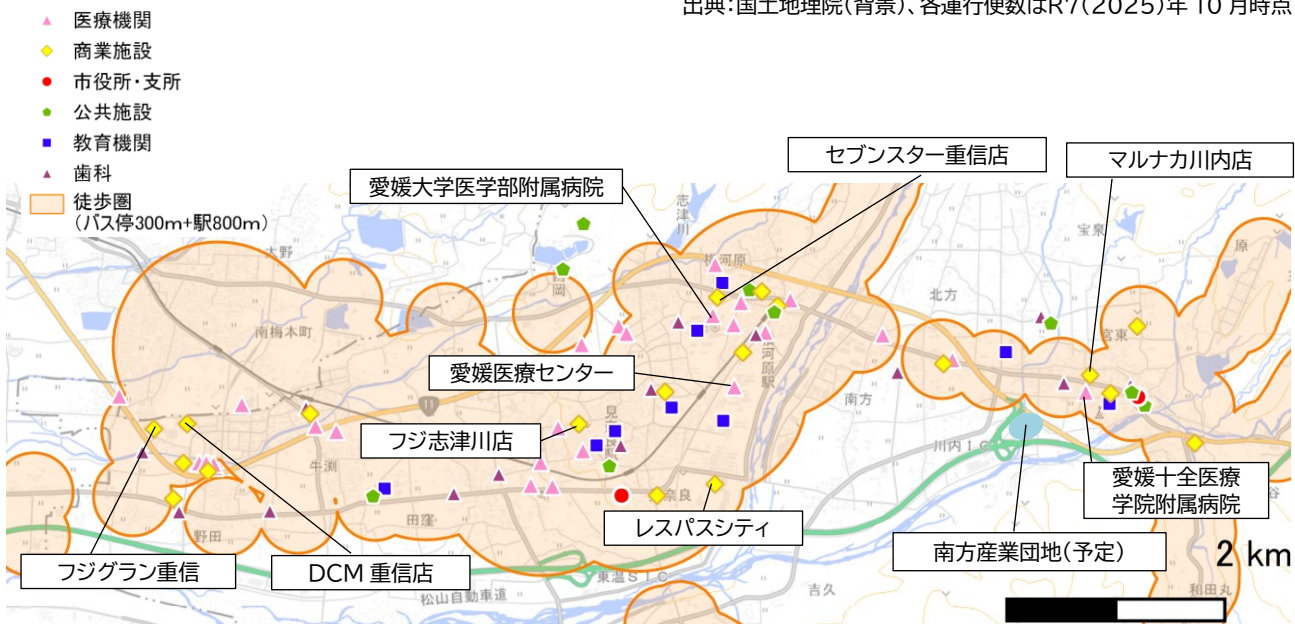


図 4 市内の主要施設の分布

出典:国土地理院(背景)

2.需要と運行サービスのミスマッチ

- ① 山間路線は、小学生の通学のためのダイヤが設定されているため、生活ニーズ(午前中に通院や買い物をして家に帰る。)に対応できていない路線がある。
- ② ほとんど利用されていない区間や便が存在する。
- ③ タクシーは平日朝～午前に需要が集中し、配車待ちや断りが生じている。
- ④ 移動に制約のある人は家の近く又はドア to ドアでの移動を求める声があり、定時定路線型の運行では対応しきれないニーズがある。
- ⑤ 高齢化の進展により、高齢者の自家用車以外の移動ニーズは高まる見込みだが、山間部などでは人口減少が進み、総需要としては縮小する地域がある。

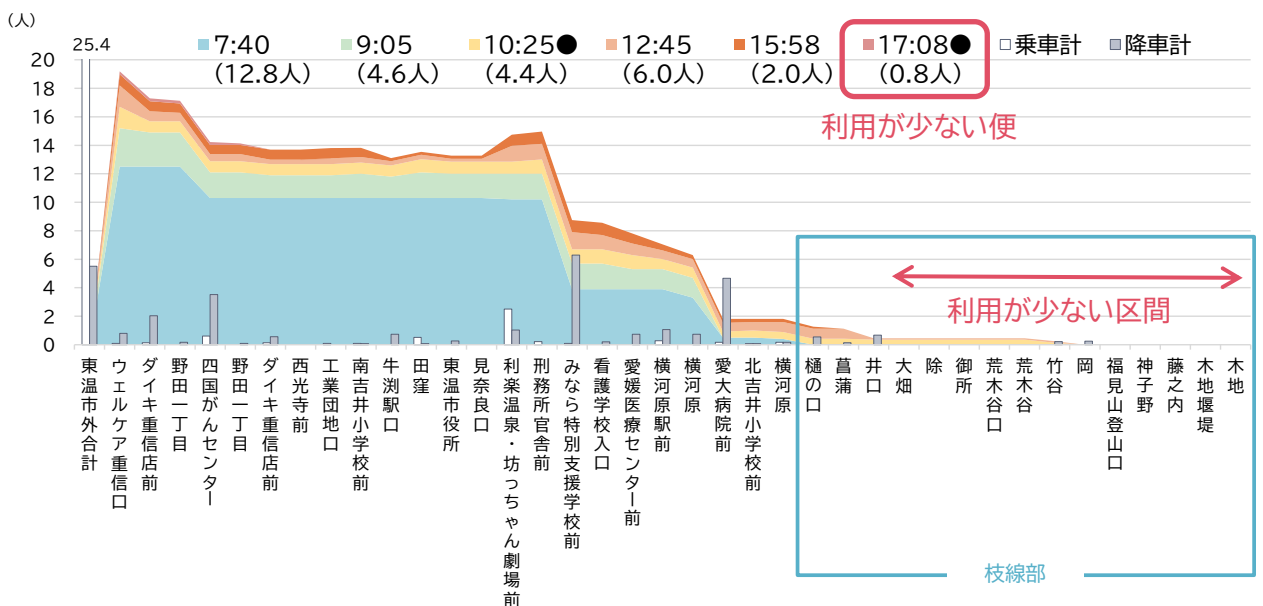
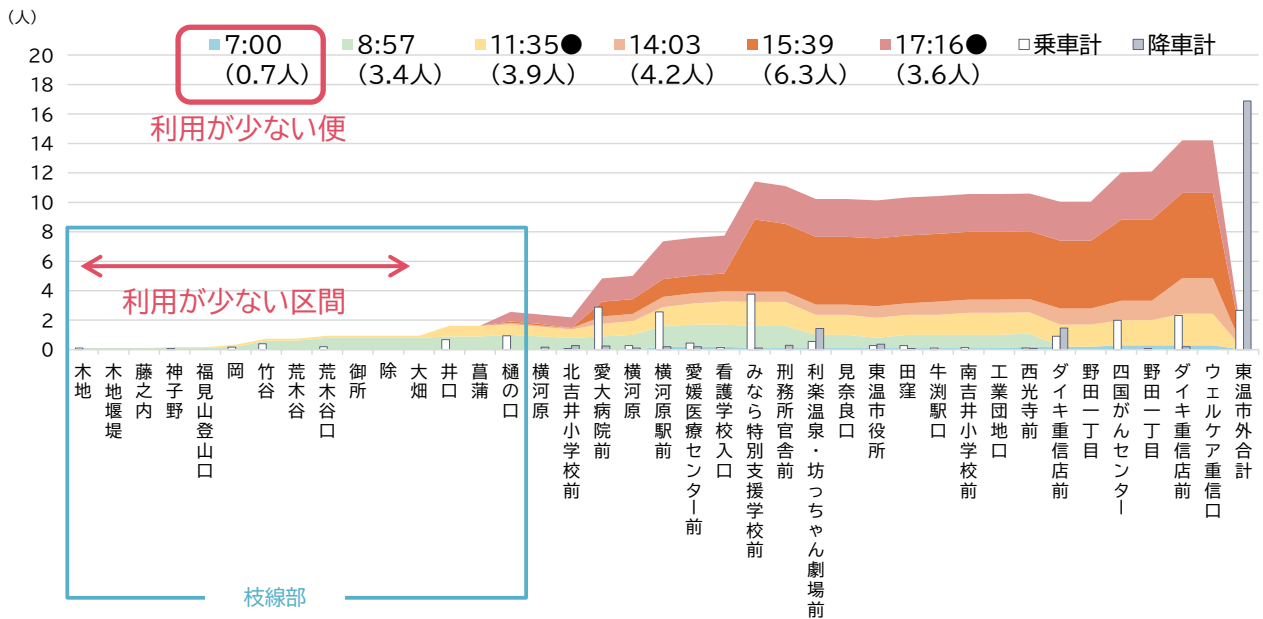


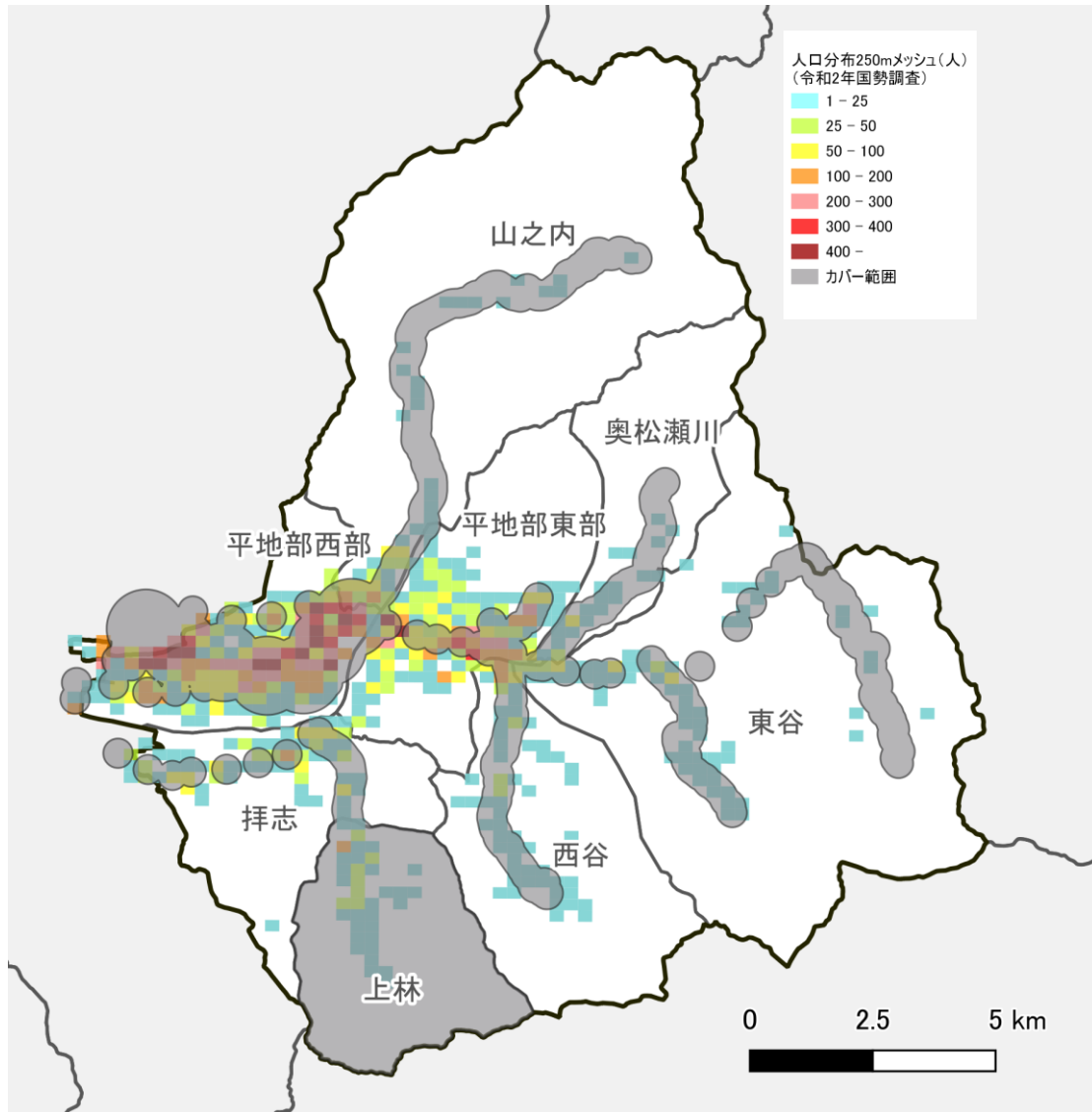
図 5 森松・横河原線の便別利用状況

※●は土日祝も運行する便

出典:伊予鉄バス乗降調査結果(R7年5月)

3.空間的・時間的な空白の存在

- ① 駅、バス停(フリー乗降区間含む)から離れている地域が存在する。
- ② バスの便が少なく、移動手段のない時間帯がある路線がある。



本市において交通空白地域は以下のいずれにも当たらないエリアと定義する。

- ・鉄道駅の800m圏内
- ・バス停及びフリー乗降区間の300m圏内
- ・予約制乗合タクシーの運行エリア

出典: R2年国勢調査人口メッシュ、
公共交通のデータはR7年10月1日時点

図 6 交通空白地域

4.車への過度の依存と、公共交通の利用の低さ

- ① 普段から公共交通を利用しない人が多く、公共交通サービスやその利用方法が十分に知られていない可能性がある。
- ② 松山市との通勤・通学の往来が多いが、特に通勤は自家用車が多く使われている。

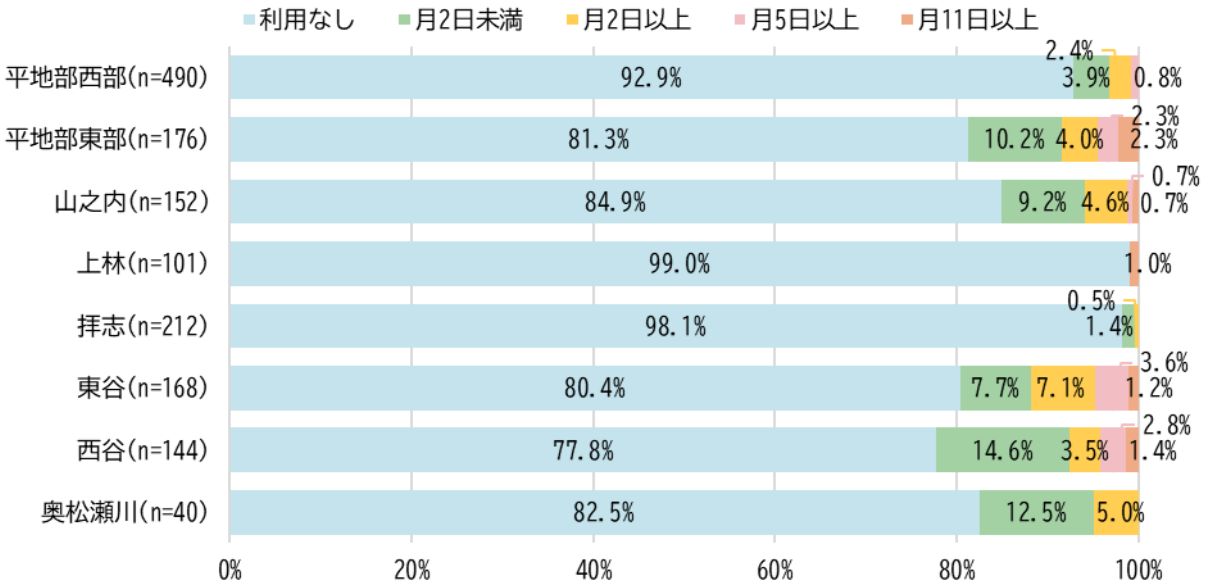


図 7 市民の路線バスの利用状況(地域別)

出典:市民アンケート(R7年度)

表 1 通勤の移動手段

通勤手段	移動手段											
	徒歩のみ	自転車	バイク・原付	車(自分で運転)	車(家族や知人の送迎)	通勤・通学先の送迎	鉄道	路線バス	予約制乗合タクシー(上林線)	タクシー	その他	
居住地												
全体(n=599)	8.2%	8.0%	8.7%	76.8%	4.0%	0.8%	7.0%	3.0%	0.2%	1.2%	0.3%	
平地部西部(n=245)	13.5%	12.7%	10.2%	67.3%	4.1%	0.4%	9.0%	0.8%		1.2%	0.4%	
平地部東部(n=89)	4.5%	5.6%	7.9%	76.4%	6.7%		9.0%	7.9%		1.1%		
山之内(n=54)	9.3%	5.6%	9.3%	74.1%	1.9%	1.9%	7.4%	5.6%				
上林(n=36)	5.6%	5.6%	8.3%	88.9%	2.8%			2.8%				
拝志(n=81)	1.2%	2.5%	7.4%	90.1%	3.7%	1.2%	1.2%			1.2%	1.2%	
東谷(n=43)	4.7%	7.0%	2.3%	88.4%	2.3%		4.7%	7.0%		2.3%		
西谷(n=37)		5.4%	13.5%	86.5%		2.7%	8.1%	2.7%				
奥松瀬川(n=11)	18.2%			90.9%	18.2%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%	9.1%		

出典:市民アンケート(R7年度)、複数回答

5.供給側の限界

- ① 交通事業者(路線バス・タクシー・鉄道)は運転士を始めとする担い手が不足、又は余裕がなく供給できる移動サービスに限界がある。
- ② 深刻化する運転士不足の対策の一つとして、自動運転の実証実験が進められているが、実用に向けては社会受容性の向上などが必要である。

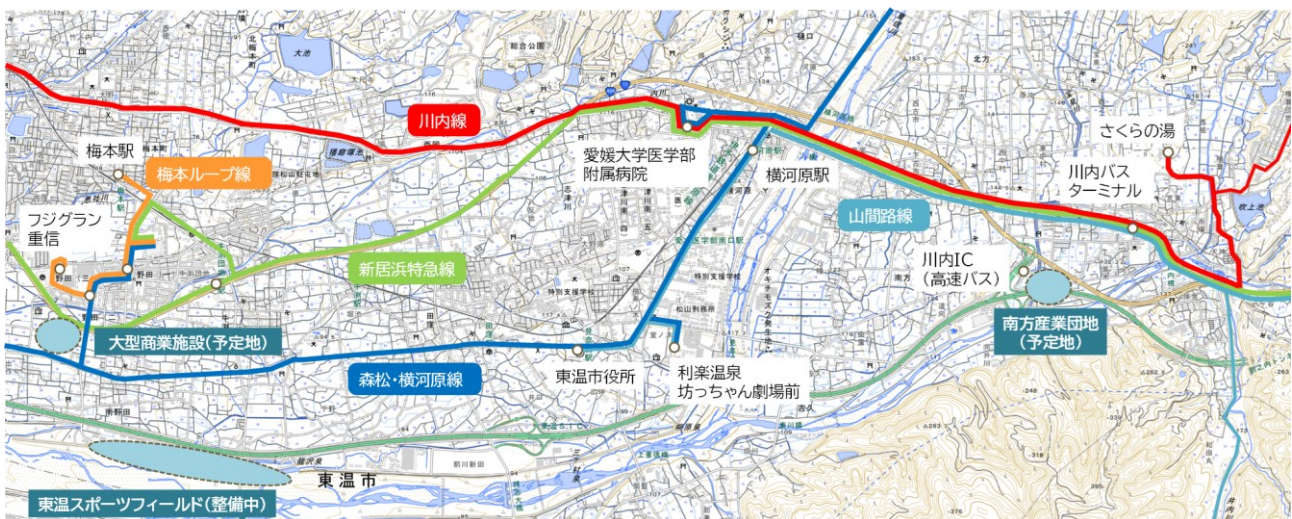


出典:伊予鉄バス(株)

図 8 伊予鉄バスが松山市内で実施するレベル4の自動運転の実証実験

6.まちづくり・他分野との連携不足

- ① 東温スポーツフィールドや大型商業施設のオープンにより、交流人口の拡大が見込まれるが、地域の資源を生かせる移動サービスになっていない。
- ② 川内 IC 周辺に新たに南方産業団地が計画されており、移動ニーズの増加が見込まれるが、対応できる移手段がない。
- ③ 交通事業者や行政だけでなく様々な関係者が主体的に連携する取組が不足している。



出典:国土地理院(背景)

図 9 地域の資源と移動サービス

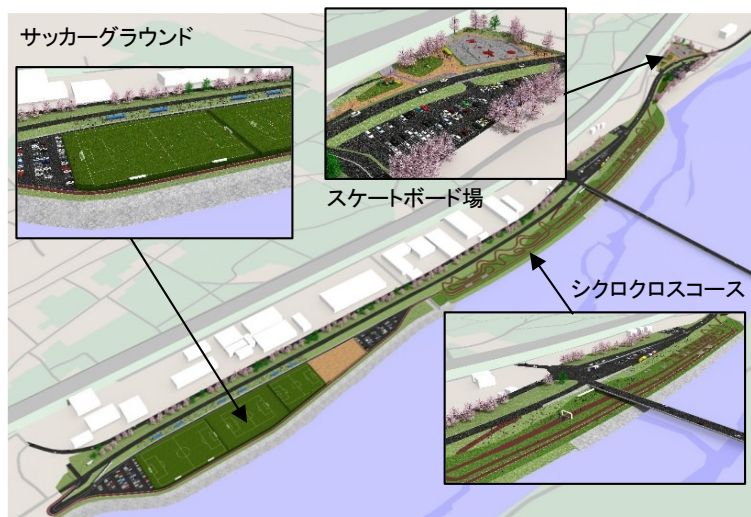


図 10 東温スポーツフィールド



図 11 ふるさと交流館 さくらの湯



図 12 坊っちゃん劇場

(2) 課題

課題1 市内の拠点間移動の強化と、新たな集客施設への移動手段の確保

市内外の拠点間及び市内の拠点間を、円滑にかつ快適に移動できるよう幹線の機能を強化するとともに、新しい集客施設の開設に合わせた移動手段の確保により、交流人口の拡大を支えることが求められる。

課題2 地域の需要に適した支線交通の見直し

地域ごとに住民のニーズや現在の利用状況、今後の人口分布を見据えて、従来の運行にとらわれず、真に地域に合う公共交通の体系への見直しを行い、効率的で持続可能な移動手段を確保する必要がある。

課題3 空間的・時間的交通空白の解消

駅やバス停から離れている空間的な交通空白だけでなく、路線バスの運行ダイヤによる時間的交通空白を対象に、路線バス以外の移動手段も活用しながら交通空白の解消を目指す施策を進めていく必要がある。

課題4 公共交通を利用するハードルの解消

公共交通サービスの内容や乗り方などの基本的な情報の周知と利用機会の提供に取り組むことで利用のハードルを下げるとともに、デジタル化や利便性向上などにより分かりやすい・使いやすい・乗ってみたい公共交通を目指す。

課題5 担い手確保と新技術の導入

バスやタクシーの運転士が不足している中、交通事業者と行政が協力して担い手確保を推進するとともに、将来を見据えて自動運転技術の導入など、新しい技術を取り入れる素地を整えていくことが求められる。

課題6 公共交通に関わる他分野・官民の関係者間の連携強化

公共交通の利用目的や利用者の属性は多岐にわたり、まちづくりと一体となって進める必要があることから、他分野との連携は不可欠であり、運行事業者だけでなく、市民・民間企業・行政が連携し、協力しあって取り組むことが必須である。

2. 計画の基本理念と目指す姿

上位計画等に示されたまちづくりの方向性や各種調査を基に整理した東温市の公共交通サービスの課題を踏まえ、計画の基本理念及び基本方針(取組の方向性)を次のとおり定める。

(1) 基本理念

地域と人を紡ぎ、未来に向かってシンカする公共交通 【進化・深化・新化・伸化】

進化…状況に適応し新しい形に変化すること
深化…現状より優れた状態に変えること
新化…新たな自分や状況を創造すること
伸化…新しい可能性を求めて成長すること

(2) 目指す姿

- 市民の基本的な日常生活を支え、安心・安全な暮らしの基盤となっている。
- 趣味やレジャー、学びなどへのアクセスを容易にし、楽しみや喜びを供与している。
- 松山都市圏の交流を促進し、まちに賑わいと活力を与えている。
- コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を効率的に支えている。
- 住むまち・働くまちとしての魅力向上や環境問題の解決に寄与している。
- 地域公共交通の情報が容易に入手でき、市民が守り育てる意識を持っている。
- まちづくりと連携し、市民・民間企業・行政が協力して持続可能な状態にある。

(3) 基本方針

【幹線の基本方針】

交流人口の拡大を支え、地域の活性化に貢献できるサービス水準の実現

【支線の基本方針】

地域のニーズと利用実態に合った移動手段の確保

表 2 主な移動手段の特徴

種類	路線バス	予約制乗合タクシー	タクシー助成制度
特徴	<ul style="list-style-type: none"> 決まった時刻(定時)に決まった経路(定路)を運行する定時定路線型と呼ばれる。 バス停に行けば乗ることができる。 多くの人を運ぶことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用にあたり電話等で事前に予約が必要になる。 あらかじめ利用者登録が必要な場合もある。 自宅や目的地の比較的近くで乗り降りできる。 予約があったところだけを最適な経路で運行するため、予約状況により利用時刻が変動する。 	<ul style="list-style-type: none"> 一般タクシー等の利用時に、運賃の一部を補助する。 年齢や免許有無、居住地など交付条件がある。 補助額の上限や利用条件が設定される。
特徴を生かせる条件	<ul style="list-style-type: none"> 運行経路沿いに住んでいる人が多い地域 運行経路沿いに、目的地(店、病院、公共施設、学校、事業所、観光地、駅など)がある地域 多くの人利用が見込める地域 通勤や通学など毎日利用する人が多い地域 	<ul style="list-style-type: none"> バス停から離れている場所に民家が点在する地域 路線バスよりは利用する人が少ない地域 高齢の方が多く、より家や目的地に近い場所での乗降する需要が主な地域 買い物や通院が主で利用日や時間が決まっておらず頻度も低い需要が主な地域 	<ul style="list-style-type: none"> バス停から遠いなど、バス停まで行きにくい人がいる地域 人口が少なく、需要が束ねにくい地域 高齢の方が多く、ドア to ドアの需要が主な地域 通学や通勤利用が少ない地域

※介助が必要な場合は、福祉的サービスとの連携を図る。

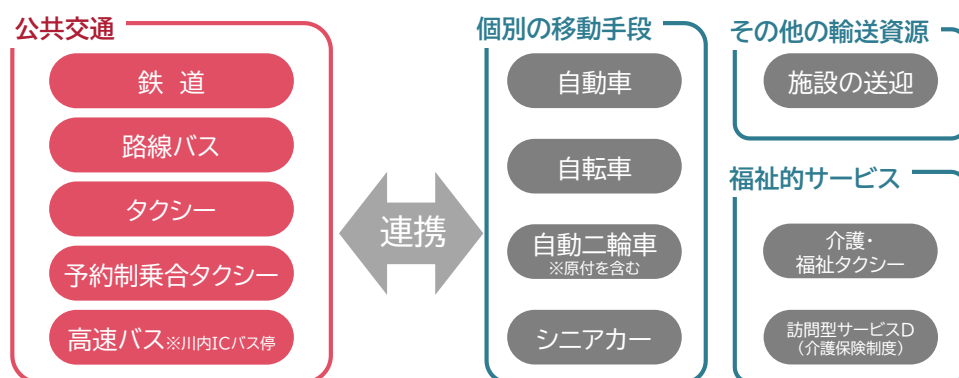


図 13 本計画で扱う地域公共交通とその他の移動手段・サービス等

3. 公共交通の機能と将来イメージ

(1) 公共交通の機能

計画における各交通機関及び交通結節点の位置付けを明確にするため、次のとおり定義する。

① 東温市における各路線・サービスの位置付け

位置付け	役割	該当する路線・区間等	確保・維持策
広域幹線	圏域を形成する近隣自治体との広域連携の基軸となる役割を担う路線・サービス	鉄道 ・横河原線(伊予鉄道)	交通事業者により、一定以上の運行水準を確保する。
		路線バス ・新居浜特急線(伊予鉄バス、瀬戸内運輸)	
		・川内線(伊予鉄バス)	地域公共交通確保維持改善事業(幹線補助)を活用し維持する。
地域幹線	圏域を形成する近隣自治体と市内拠点を結ぶ役割を担う路線・サービス	路線バス ・森松・横河原線(伊予鉄バス) * 愛大病院前・横河原駅前～森松 ・梅本ループ線(伊予鉄バス)	交通事業者と連携し、増便や延伸による乗継改善等により高品質化を目指す。
支線	幹線を補完し、市街地や交通結節点と集落等を結ぶ役割を担う路線・サービス	路線バス ・河之内線(伊予鉄バス)	地域公共交通確保維持改善事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
		・森松・横河原線(伊予鉄バス) * 木地～愛大病院前・横河原駅前	利用実態や地域特性に応じて、沿線住民と協議し、路線バスからの転換・新たな移動手段の導入を進める。
		・拝志線(伊予鉄バス)	
		・滑川線(伊予鉄バス)	現状で交通空白地になっている地域は、予約制乗合タクシーの導入やタクシー助成制度の創設等により、交通空白地の解消を目指す。
		・松瀬川線(伊予鉄バス)	
		・井内線(伊予鉄バス)	
		予約制乗合タクシー ・上林線(東温市)	
タクシー ・全市(各社)			
広域アクセス	広域的に都市間を結ぶ役割を担う路線・サービス	高速バス ・各方面(各社)	交通事業者により、現在の運行水準を維持する。

② 交通結節点の位置付け

定義	具体的な場所
<ul style="list-style-type: none"> 主にまちづくりの拠点に位置し、東温市内において幹線・支線の相互間を円滑に乗り継ぐことができる場所であり利用者が集中する場所 市外との間を運行する交通機関の東温市内での乗降場所 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 横河原駅 ○ 川内バスターミナル ○ 梅本駅(松山市) ○ 川内インターバス停

(2) 地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する運行系統

【広域幹線】

路線名	系統名			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
川内線	松山市駅	愛大病院前	さくらの湯	4条乗合	路線定期運行	伊予鉄バス	幹線補助
川内線	松山市駅	愛大病院前	川内グリーンタウン上	4条乗合	路線定期運行	伊予鉄バス	幹線補助

【支線】

路線名	系統名			事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	起点	経由地	終点				
河之内線	東温市役所	横河原駅前 ・川内	白猪滝口	4条乗合	路線定期運行	伊予鉄バス	フィーダー補助

広域幹線に位置付けられる川内線は、松山市の中心である松山市駅を起点として愛大病院前を経由し、東温市のさくらの湯・川内グリーンタウン上を結ぶ路線である。鉄道と並行して走っているものの、愛媛大学医学部附属病院を始めとする鉄道駅から離れた目的地への移動を担っているほか、通勤等にも利用されており、市民の生活や東温市への来訪者に欠かせない路線である。

支線に位置付けられる河之内線は、東温市役所を起点として横河原駅・川内バスターミナルを経由し、則之内地区・河之内地区を結ぶ路線である。国道11号沿線では通勤等にも利用されているほか、国道494号の沿線は、河之内地区の住民にとって唯一の乗合交通として通院や買い物などの需要を担っており、市民の生活に欠かせない路線である。

いずれの路線も、自治体や交通事業者の努力をもってしても路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。

(3) 地域公共交通の将来イメージ

各路線・サービス及び交通結節点の位置付けに基づき、まちづくりと連携した公共交通網の将来イメージを次のとおり設定する。

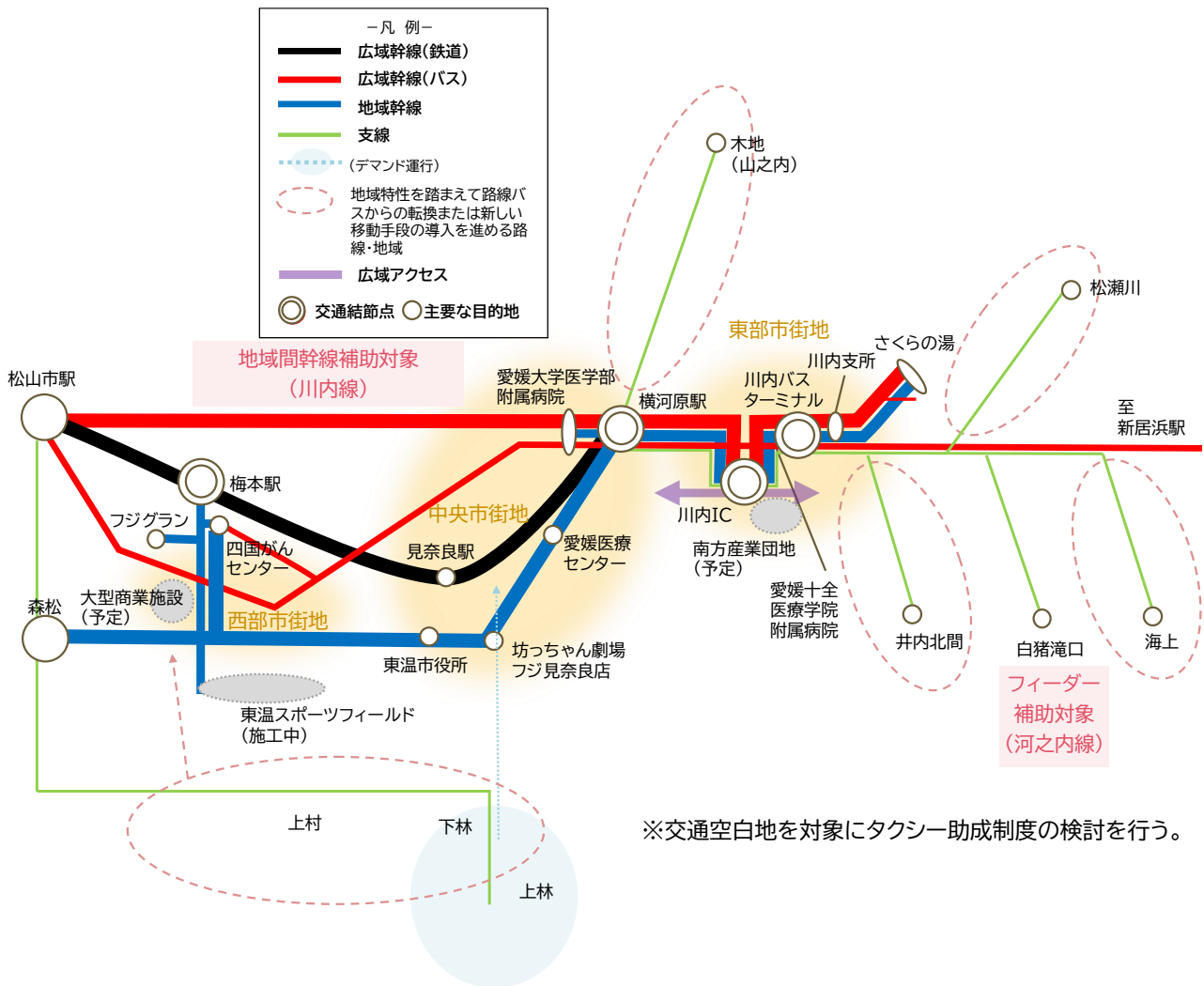


図 14 公共交通の将来イメージ

4. 目標

計画の基本理念・基本方針を踏まえ、本計画の期間中に達成すべき目標を次のとおり設定する。

目標 1

市外と中央・西部・東部市街地を結ぶ、高品質な幹線ネットワークの実現 **【深化】**



目標 2

需要に合った移動手段への再構築と交通空白地の解消 **【進化】**



目標 3

利用機会を広げる、分かりやすい情報と便利な仕組み **【新化】**



目標 4

分野や官民の垣根を超えた連携・共創 **【伸化】**



参考にする視点

SDGs(Sustainable Development Goals)とは、2015年9月の国連サミットで採択され「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2016年から2030年までの国際目標である。持続可能な世界を実現するための17の目標・169のターゲットから構成され、地球上の誰一人として取り残さないことを誓っている。



本計画の策定に当たっては、SDGsの理念を参考にしながら、SDGsに掲げる国際的な目標、ターゲットを本市の地域課題として捉え直し、これらの地域課題を解決するための施策を盛り込むことで、持続可能な地域社会の構築を目指すこととする。

III.

目標達成のために行う事業

1. 事業一覧

目標を達成するため、以下の事業を行う。(●印は関連する目標)

事業		目標1 高品質な幹線ネットワークの実現【深化】 市外と中央・西部・東部市街地を結ぶ、	目標2 需要に合った移動手段への再構築と 交通空白地の解消【進化】	目標3 便利な仕組み【新化】 利用機会を広げる、分かりやすい情報と	目標4 【伸化】 分野や官民の垣根を超えた連携・共創	対応する課題
1	広域幹線の便数維持	●				課題1
2	川内線(路線バス)の再編	●			●	課題1、6
3	梅本ループ線(路線バス)の延伸		●		●	課題2、3、6
4	森松・横河原線(路線バス)の再編	●	●			課題1、2、6
5	松瀬川線(路線バス)の再構築		●			課題2
6	滑川線(路線バス)の再構築		●			課題2
7	河之内線(路線バス)の改善		●			課題2
8	井内線(路線バス)の再構築		●			課題2
9	予約制乗合タクシー上林線の改善		●	●		課題2
10	下林・上村地区への新たな移動手段の導入		●			課題2、3
11	交通空白地に向けた相乗りを推進する タクシー助成制度の検討		●			課題2、3、4
12	パーク&ライド駐車場の整備・拡大			●	●	課題4、5、6
13	公共交通を使いたくなる環境整備	●	●	●		課題5
14	公共交通を活用したイベントの推進			●	●	課題4、6
15	公共交通に関する情報発信等			●		課題4
16	モビリティ・マネジメントの実施			●	●	課題4、6
17	地域住民の公共交通を利用する意識の醸成		●	●	●	課題4、6
18	目的地となる施設やイベントと連携した 利用促進			●	●	課題4、6
19	運転士不足に対応する自動運転バスの 導入検討	●	●			課題5
20	移住定住施策と連携した運転士の人材確保	●	●		●	課題5、6

2. 各事業の内容

事業1 広域幹線の便数維持

■《鉄道》伊予鉄横河原線の便数維持

- 伊予鉄横河原線は高頻度で運行されており、近隣自治体と通勤・通学、買い物など、都市をまたぐ交流人口の拡大を支え、地域の活性化に繋がっているため、今後も引き続き現状を維持する。



実施主体	伊予鉄道、関係自治体				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

■《路線バス》川内線の便数維持

- 川内線は高頻度で運行されており、近隣自治体と通勤・通学、買い物、通院など、都市をまたぐ交流人口の拡大を支え、地域の活性化に繋がっているため、今後も引き続き現状を維持する。



実施主体	伊予鉄バス、関係自治体				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

■《路線バス》新居浜特急線の便数維持

- 新居浜特急線は高頻度で運行されており、広域的な都市をまたぐ交流人口の拡大を支え、地域の活性化に繋がっているため、今後も引き続き現状を維持する。



実施主体	伊予鉄バス、瀬戸内運輸、関係自治体				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

事業2 川内線(路線バス)の再編

■南方産業団地への接続と高速バスとの乗継を考慮したバス停の新設

- 南方産業団地の整備に併せ、川内 IC に新たなバス停を新設し、高速バスと路線バスの乗継の改善を行うことで、高速バス・路線バスの利用促進を図る。
- 森松・横河原線とともに南方産業団地への接続により、通勤需要の拡大を目指す。



図 15 川内 IC バス停付近の経路変更のイメージ

出典:国土地理院(背景)

実施主体	伊予鉄バス、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
			産業団地の供用開始に併せて計画・準備・実施		

事業3 梅本ループ線(路線バス)の延伸

■新しい集客施設への延伸

- 交通結節点である梅本駅から、路線バスを乗り継ぐことなく新しい集客施設である東温スポーツフィールドや大型商業施設へアクセスできるよう梅本ループ線の延伸を検討し、利便性向上を目指す。
- 新たなバス停等の設置に当たっては、各施設との連携を図り検討する。

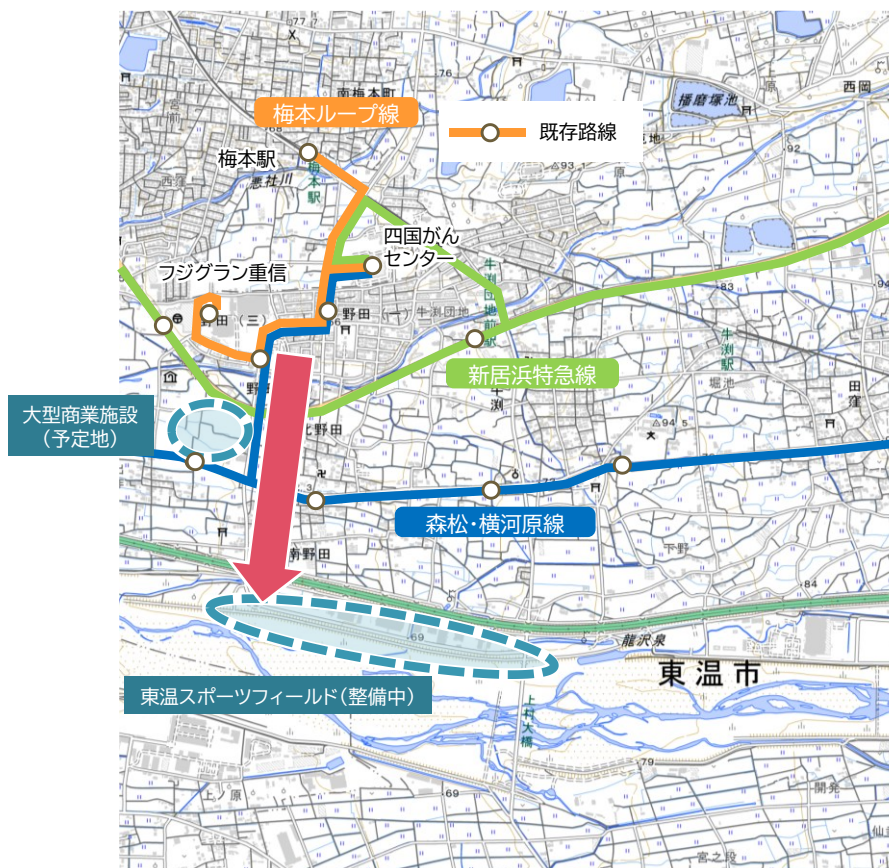


図 16 梅本ループの延伸イメージ

出典:国土地理院(背景)

実施主体	伊予鉄バス、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

事業4 森松・横河原線(路線バス)の再編

■一部のさくらの湯までの延伸と高頻度化

- 市内の拠点間を結ぶ地域幹線として市内の東西の移動を強化し、一部の便については潜在的需要のあるさくらの湯に向けて経路を延伸する。
- 地域幹線としての利便性を向上するため、森松・横河原線の森松～横河原駅～さくらの湯間の運行頻度を上げる。

実施主体	伊予鉄バス、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

■支線部分(樋の口～木地)の再構築

- 支線部分の路線バス利用が非常に少なく、沿線では人口減少により、路線バスの特性が生かし切れていないことから、利用がほとんどない便を減便するとともに、新たな移動手段との組み合わせにより、効率的な移動手段の確保を行う。

例) 予約制乗合タクシーや過疎地型タクシー助成の導入等

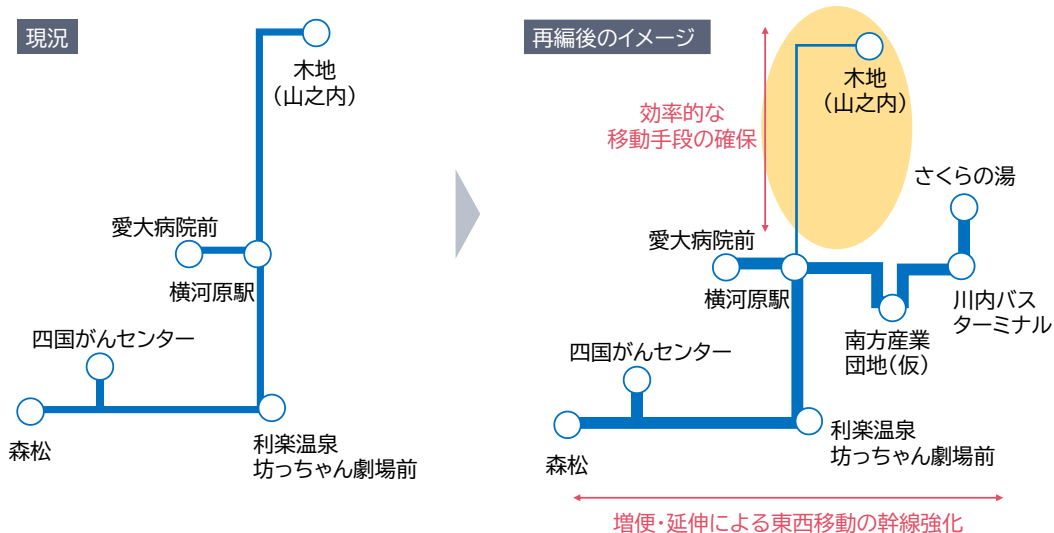


図 17 森松・横河原線の再編イメージ

実施主体	伊予鉄バス、タクシー事業者、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

■南方産業団地への接続と高速バスとの乗継を考慮したバス停の新設

- 南方産業団地の整備に併せ、川内 IC に新たなバス停を新設し、高速バスと路線バスとの乗継の改善を図る。
- 川内線とともに南方産業団地への接続により、通勤需要の拡大を目指す。

実施主体	伊予鉄バス、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028) 産業団地の供用開始に併せて計画・準備・実施	R11(2029)	R12(2030)

事業5 松瀬川線(路線バス)の再構築

■生活に合った移動手段の確保

- 朝夕の便は小学生の通学や通勤での利用が見られる一方、日中のダイヤが生活に合っておらず利用が低迷していることや、路線バスの経路から離れた交通空白地に居住する人が一定数いることから、地域の実情に合った運行サービスに再構築する。
- 朝夕は路線バスを維持しつつ、日中は新たな移動手段との組合せも視野に入れ、効率的な移動手段への転換を検討する。

例)通勤・通学便を除く予約制乗合タクシーへの転換等

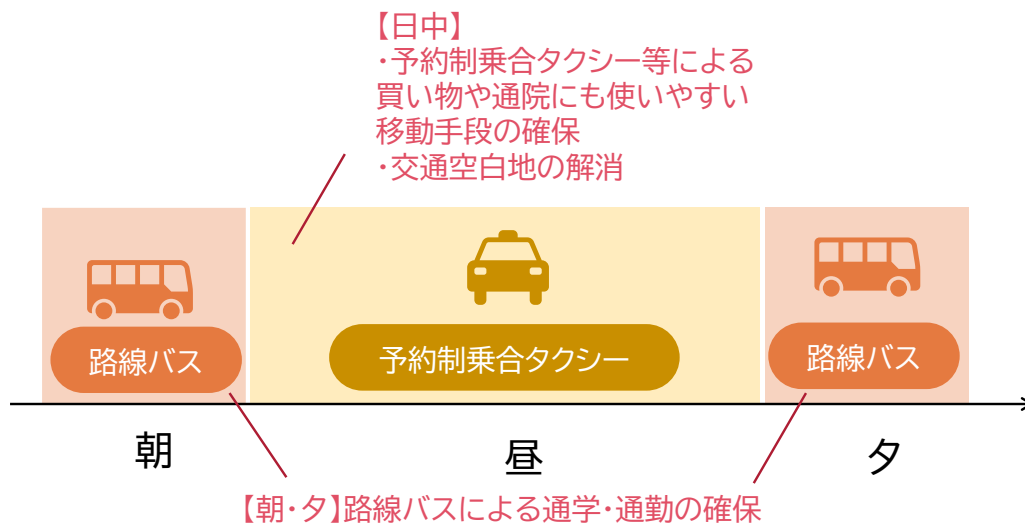


図 18 松瀬川線の再構築イメージ

実施主体	伊予鉄バス、タクシー事業者、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

事業6 滑川線(路線バス)の再構築

■生活と地域の実情に合った移動手段の確保

- 朝夕の便は小学生の通学利用が見られる一方、国道沿線以外の弥助成～海上間の利用が非常に少ないことや、路線バスの経路から離れた地域に交通空白地があり、路線バスの特徴を生かせる条件になっていないことから、地域の実情に合った運行サービスに再構築する。
- 朝夕は通学利用のための路線バスを維持しつつ、人口が非常に少ない地域であることから、乗合交通が効率的に運行できないことを考慮しながら、日中は新たな移動手段への転換も視野に入れ、地域の移動を検討する。

例)通学便の維持と過疎地型タクシー助成制度の導入等

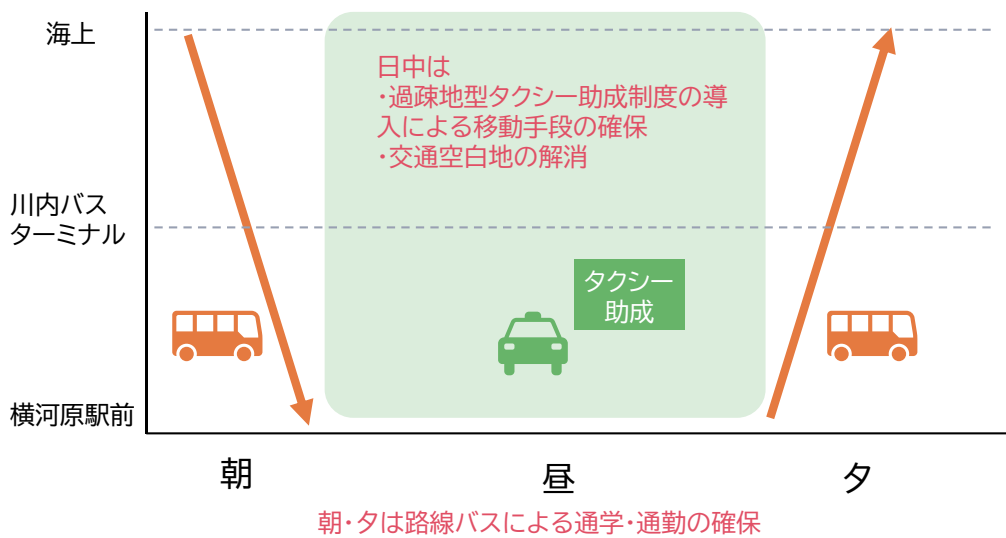


図 19 滑川線の再構築イメージ

実施主体	伊予鉄バス、タクシー事業者、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

事業7 河之内線(路線バス)の改善

■路線バスの増便とダイヤ改正による改善

- 一定の路線バスの利用はあるものの、運行便数が限られており利便性の向上が必要なことから、他路線の減便・廃止による運行資源を再配分し、ダイヤ改正と増便によるサービス改善を図る。
- 幹線への接続を考慮したダイヤ等を検討する。



図 20 河之内線を運行するバス

実施主体	伊予鉄バス、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

事業8 井内線(路線バス)の再構築

■ 予約制乗合タクシー等への転換による移動手段の確保

- 国道11号沿線以外の区間では利用が非常に少なく、バス路線の経路から離れた地域に集落が分散しているため、バス路線の特徴が生かせる条件になっていないことから、地域の実情に合った運行サービスに再構築する。
- 集落は分散しているものの一定の人口があることから、新たな移動手段への転換も視野に入れた移動の確保を検討する。

例) 予約制乗合タクシーの導入等

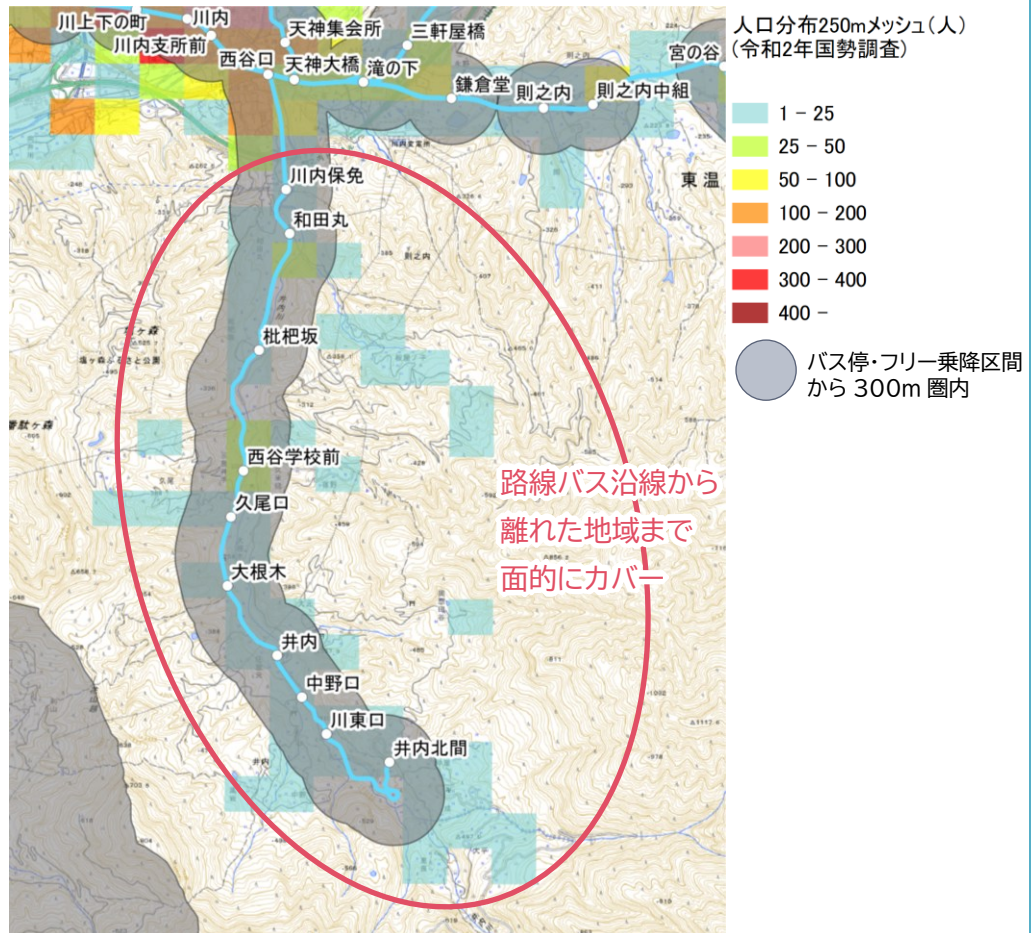


図 21 井内線の再構築イメージ

出典: 国土地理院(背景)

実施主体	伊予鉄バス、予約制乗合タクシー運行事業者、東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

事業 9 予約制乗合タクシー上林線の改善

■便数の見直し

- 住民ニーズを踏まえ、帰り便の増便を行い利便性の向上を図る。
- 地域住民への情報提供を積極的に行う。

表 3 現時点の予約制乗合タクシー上林線の運行概要

運行日	火曜日・木曜日(祝日、12/29～1/3 は運休)
時刻	上林発→市街地行き 8時、9時、12時30分 市街地発→上林行き 11時30分、15時30分
予約締切	上林発8時の便は、前日の23時59分 それ以外の便は、発時刻の1時間前

実施主体	東温市、予約制乗合タクシー運行事業者				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

■利用登録のデジタル化

- 事務手続を簡素化し、利用登録から利用開始までの時間を短縮するため、事前の利用登録を Web で行える仕組みを構築する。

実施主体	東温市、予約制乗合タクシー運行事業者				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

■キャッシュレス決済の導入

- 予約制乗合タクシーでキャッシュレス決済が利用できるよう、タクシー事業者において QR コード決済等のキャッシュレス決済を導入する。

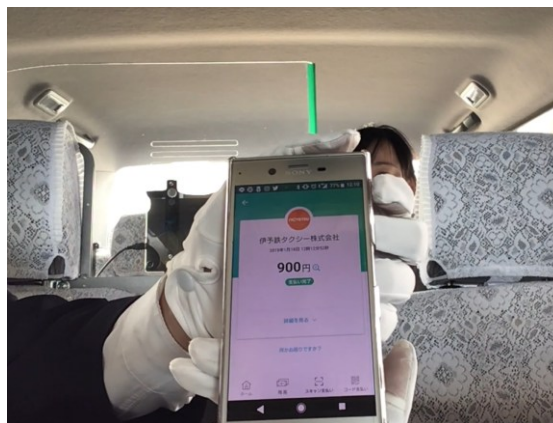


図 22 QR コード決済の導入例

出典：【伊予鉄公式 YouTube】いよ子チャンネル

実施主体	予約制乗合タクシー運行事業者				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

事業 10 下林・上村地区への新たな移動手段の導入

■生活ニーズに合った新たな移動手段の検討・導入

- 下林地区の一部においては予約制乗合タクシー上林線が運行しているものの、その他の地域では森松・松山市駅方面へ向かう拝志線(路線バス)が朝夕の往復のみ運行となっている。
- 住民の移動ニーズの高い見奈良・野田方面への公共交通がないことから、空間的・時間的交通空白を解消するため、新たな移動手段の導入を検討する。

例) 予約制乗合タクシーの導入等

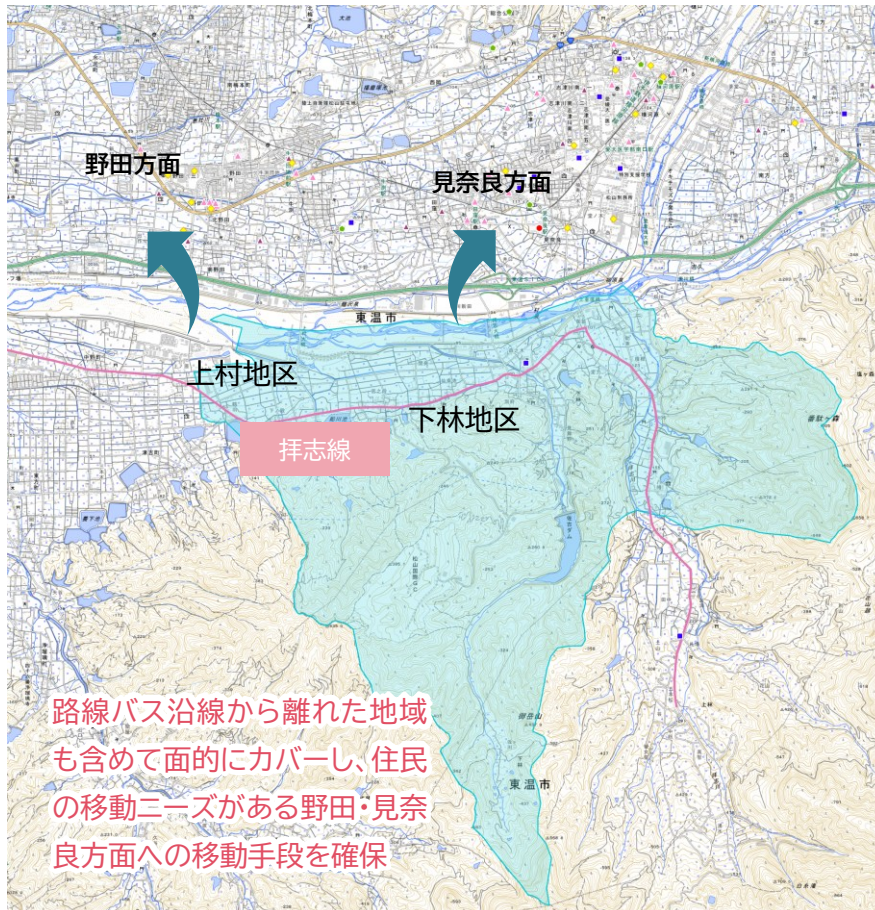


図 23 上村・下林地区における新たな移動手段のイメージ

出典: 国土地理院(背景)

実施主体	東温市、予約制乗合タクシー運行事業者				
スケジュール (年度)	R8(2026) 計画・準備	R9(2027) 実施	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

事業 11 交通空白地に向けた相乗りを推進するタクシー助成制度の検討

■効率性を考慮したタクシー助成制度の検討

- 限られた資源(車・人・お金)を有効活用するため、相乗りを促進する仕組みを検討する。
- 交通空白地に居住する移動が困難な人を対象としたタクシー助成制度について検討し、実証実験を行う。

例) 2人以上の相乗りによる助成金額の増額等

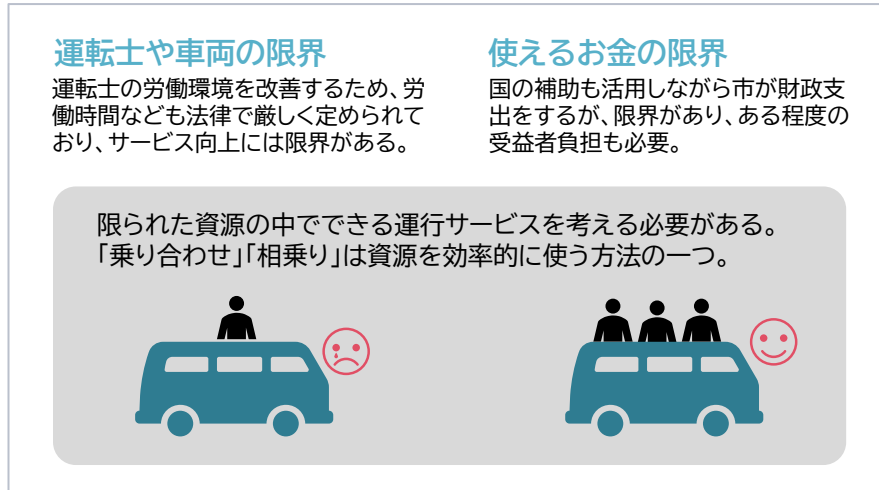


図 24 相乗りによる限られた資源の有効活用

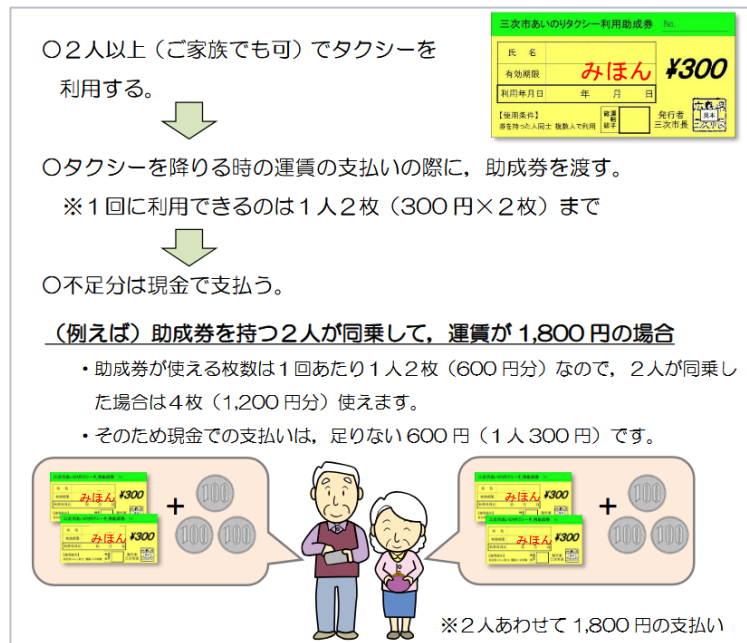


図 25 三次市相乗りタクシー利用助成券の例

出典: 広島県三次市

実施主体	東温市、予約制乗合タクシー運行事業者				
スケジュール (年度)	R8(2026) 検討・準備	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	他の再編と同時に制度の運用開始を目指す				

事業 12 パーク&ライド駐車場の整備・拡大

■民間施設等と連携した拡充

- 既存のパーク&ライド駐車場に加え、商業施設等の民間施設駐車場を活用した新しいパーク&ライド駐車場の整備を検討する。

例)商業施設の電子マネーへのチャージを条件として定期利用者の協力を依頼

環境にやさしい

パーク&ライド 始めてみませんか？

**パーク&ライドの
イイこと**

- ▼渋滞のイライラ解消
- ▼駐車場代、ガソリン代の節約
- ▼CO₂削減で地球温暖化防止
- ▼通勤時間の有効活用
- ▼交通事故のリスク減

①パーク
ハトマート北条に
車をとめる

②ライド
JR伊予北条駅から
松山市内の勤務先まで
電車で行く

自宅 → JR伊予北条駅 → 勤務先

ハトマート 北条 駐車場

- 場所：Aコープハトマート北条店
- 対象者：松山市内へマイカー通勤している方
- ご利用条件：①JR伊予北条駅から松山市内の駅間の定期券利用
②5,000円/月をエビコカード（電子マネー）へチャージ
《エビコカードはAコープ取扱店舗でご利用いただけます》
- お申込み：Aコープハトマート北条店サービスカウンター
※免許証および定期券の提示が必要
- 募集台数：5台（先着順）
- お問い合わせ先
〒799-2430 松山市北条445-3
Aコープハトマート北条店 店長まで
TEL：089-993-3120

**先着5台
利用者
募集!!**

企画協力：松山市 JR 四国旅客鉄道株式会社

図 26 商業施設の駐車場を活用したパーク&ライド

出典：松山市

実施主体	東温市、民間施設				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

事業 13 公共交通を使いたくなる環境整備

■バリアフリーバス車両の導入

- 路線バス車両の更新や購入に併せ、バリアフリー車両の導入を進める。

実施主体	伊予鉄バス				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

■EVバスの拡大

- 充電設備が整備された川内バスターミナルのポテンシャルを活かし、更なるEVバス導入に向けて取り組む。



図 27 伊予鉄バスのEV車

実施主体	伊予鉄バス				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

■伊予鉄道の環境配慮型車両への更新

- 安全性の向上や車体の軽量化などによる省エネルギー化を図るため、環境に配慮した新型車両への更新を進める。



図 28 伊予鉄道の新型車両

出典:伊予鉄道株

実施主体	伊予鉄道				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

事業 14 公共交通を活用したイベントの推進

■のりものスタンプラリーの実施

- 市民に路線再編の情報を知ってもらうとともに利用機会の創出を図るため、公共交通を活用したイベントを実施する。
- 各公共交通機関のほか、沿線の施設等とも連携し、効果的に周知を行う。



図 29 スマホを使ったデジタルスタンプラリー(左:ちらし、右:スマホ表示画面)

出典:広島県バス協会

実施主体	東温市、伊予鉄道、伊予鉄バス、予約制乗合タクシー運行事業者、タクシー事業者、民間施設等				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
		再編に併せて実施			

事業 15 公共交通に関する情報発信等

■公共交通マップの継続発行

- 現在発行している公共交通マップを運行内容が変わるタイミングで見直し、市内全世帯へ配布する。

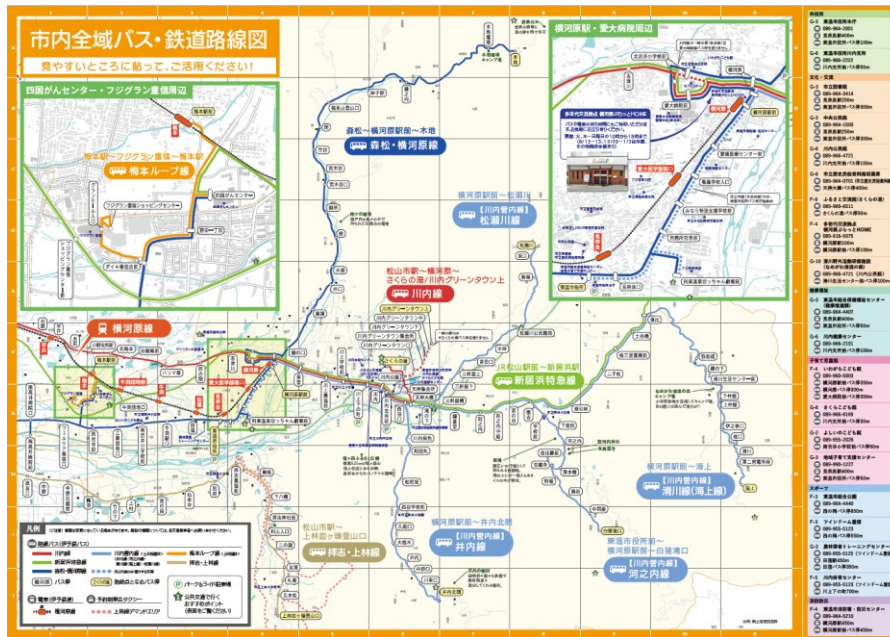


図 30 現時点の東温市公共交通マップ

実施主体	東温市、伊予鉄道、伊予鉄バス、予約制乗合タクシー運行事業者、タクシー事業者、民間施設等				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
		再編に併せて作成・配布		南方産業団地供用に伴う変更を反映	

■市の SNS の活用

- 市が運営する SNS を活用し、ダイヤ改正やイベントの情報を市民に発信する。
- 市の電子申請の仕組みを活用した予約制乗合タクシーの利用登録やパーク＆ライド駐車場の利用申請によりデジタル化を推進する。

実施主体	東温市				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

事業 16 モビリティ・マネジメントの実施

■事業所モビリティ・マネジメントの実施

- 高頻度で運行する幹線沿いの事業所・企業団地を対象に、公共交通での通勤を促すモビリティ・マネジメントを実施する。
- 企業誘致における事業所募集の段階から情報提供等を積極的に行う。



図 31 公共交通での通勤を促すモビリティ・マネジメントの配布資料

出典：栃木県宇都宮市

実施主体	東温市、民間事業者、伊予鉄道、伊予鉄バス				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
		再編に併せて実施		南方産業団地の開業に併せて実施	

■乗り方教室の実施

- 再編・再構築の周知と利用機会創出を図るため、児童や高齢者等を対象とした乗り方教室を、運行事業者と協力して実施する。
- 児童向け乗り方教室では、小学校にバスを持ち込み、乗り方・マナー・交通安全・公共交通の意義・環境問題などを学ぶ。
- 未就学児向け親子体験教室では、乗り方を学んだり、ICカードの利用体験を行ったりする。
- 高齢者向けとして、スマホ教室で公共交通の情報検索などを学ぶ。



図 32 本市における取組み

実施主体	地域住民、東温市、伊予鉄バス、伊予鉄道、予約制乗合タクシー運行事業者				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

事業 17 地域住民の公共交通を利用する意識の醸成

■地域意見交換や説明会の開催

- 地域住民の意見をできる限り反映し持続可能性を高めるとともに、新たな移動手段への円滑な移行を図るため、再編・再構築の計画段階で地域意見交換会や説明会を開催する。



図 33 R7 年度に実施した住民意見交換会

実施主体	東温市、地域住民				
スケジュール (年度)	R8(2026) 意見交換会の開催	R9(2027) 説明会の開催	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)

■稼働率や乗合率向上の体制づくり

- 予約制乗合タクシーやタクシー助成を導入した地域においては、利用人数、稼働率(予約制乗合タクシーのみ)、乗合率を各地域においてフィードバックする体制を構築し、公共交通を支える意識を醸成する。

実施主体	東温市、地域住民				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
		再編や導入に併せて体制づくり・フィードバックの継続			

事業 18 目的地となる施設やイベントと連携した利用促進

■公共交通利用者へのインセンティブ付与

- 公共交通の利用者が減少傾向にある中、通勤・通学・買い物・通院利用だけでなく、娯楽や健康増進の要素を取り入れ、観光施設のイベント等と連携したインセンティブの付与により、利用促進を図る。

例)定期券提示による施設の割引等

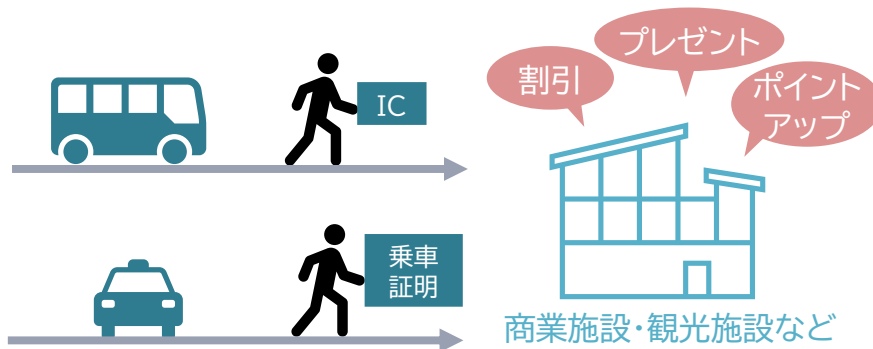


図 34 公共交通を使って来場した人へのインセンティブのイメージ

実施主体	東温市、伊予鉄バス、予約制乗合タクシー運行事業者、民間事業者				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	検討・準備	再編に併せて実施			

事業 19 運転士不足に対応する自動運転バスの導入検討

■実装に向けた具体的な検討

- 梅本ループ線で行われた自動運転車両の実証実験を踏まえ、自動運転の本格導入を目指し、具体的な導入路線の検討を進める。

実施主体	東温市、伊予鉄バス				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に検討				

■社会受容性向上のための情報提供

- 自動運転の実装に向け、自動運転バスの現状や可能性を住民が正しく理解するため、検討時から段階に応じて情報提供を進め、地域住民が受け入れる素地を作る。

第2部_導入編_実証実験
社会受容性の向上：認知拡大施策②

■ 地方自治体による記者発表やホームページ上での掲載に加え、チラシ広告や広報誌等を通じ実証実験の概要の掲載を行い、地域住民への認知拡大に取り組む事例も多くみられます。

【事例】自動運転バスの実証実験のチラシ広告・広報活動

チラシ広告や広報誌等では、自動運転車両の特徴や運行ルート、ダイヤ等の説明に加え、予約方式の場合は予約方法の紹介も行われています。

▼実証実験概要や予約方法、乗車特典等を記載
(岐阜県中津川市)

▼広報誌特集にて、概要、検証ポイント等詳しく周知、市内全世帯へポスティングや駅等で配布
(神奈川県平塚市)

・ チラシ広告は目を惹くようなデザインとし、興味を持ってもらいやすい工夫を行っている。QRコード読取りによって、バス予約やリアルタイムでの位置情報の確認も可能としている。地域イベントや沿線店舗等と協業し、クーポン連携、店舗へのチラシ貼り等、地域一体での機運醸成を図っている。

・ 広報誌では、地域住民・来訪者に広く配布し認知拡大を図りつつ、特徴や検証内容も詳しく記載することで取組の理解促進にも繋げている。

出典：岐阜県中津川市HP、<https://www.city.nakatsugawa.lg.jp/soshikikarasagasu/jisedai/keikaku/jisedai/24333.html>
出典：神奈川県平塚市提供資料

57

図 35 自治体による自動運転バスに関する情報提供

出典：自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き(国土交通省・経済産業省・警察庁)

実施主体	東温市、伊予鉄バス				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に情報提供を実施				

事業 20 移住定住施策と連携した運転士の人材確保

■移住定住パンフレットへの掲載

- 市内への移住定住を検討している人に向けたパンフレットや市の広報等に、運転士の仕事を紹介し人材確保に繋げる。



図 36 東温市ウエルカムブック

実施主体	東温市、伊予鉄バス、タクシー事業者				
スケジュール (年度)	R8(2026)	R9(2027)	R10(2028)	R11(2029)	R12(2030)
	継続的に実施				

IV.

計画の進捗管理、
目標達成状況等の評価

1. 評価指標

本計画の目標の達成状況を評価するため、次のような評価指標を設定する。評価指標については毎年度又は最終年度に達成状況等を確認することとし、進捗状況を踏まえつつ必要に応じて事業内容の見直しを行う。

表 4 目標達成状況の評価指標

評価指標		現状値	目標値	
1	公共交通の年間利用者数	鉄道	2,334千人	2,400千人
		路線バス等	391千人	392千人
2	住民の公共交通に対する満足度	平地部	25.9%	現状以上
		山間部	16.9%	現状以上
3	伊予鉄横河原線と幹線バス (横河原～川内バスターミナル 間)の日運行便数	伊予鉄横河原線	平日63.0往復 土日祝60.0往復	現状維持
		幹線バス	平日49.5往復 土34.5往復 日祝34.0往復	現状以上
4	横河原～川内バスターミナル間の日乗降者数	333.0人/日	現状以上	
5	新設した区間(バス停)の日乗降者数	—	今後設定	
6	公共交通サービスによる人口カバー率	85.5%	90.0%	
7	市広報誌等での情報発信の回数	6回/年度	12回/年度	
8	公共交通の収支差	▲51,254千円	現状より改善	
9	公共交通に対する市の財政支出額	26,597千円	現状以下	
10	公共交通に従事する運転士の 充足状況	路線バスの充足率	88.5%	100%
		タクシーの運転士数	26人	現状以上

評価指標1 公共交通の年間利用者数			
現状値	鉄道 2,334 千人 路線バス等 391 千人 R6(2024)年度	目標値	鉄道 2,400 千人 路線バス等 392 千人 R11(2029)年度
算出方法	下記の数値について交通事業者から情報提供を受け、合計して利用者総数とする。 <鉄道> ・市内 6 駅及び梅本駅を対象とし、伊予鉄道が提供する年間乗車人員を計上する。 <路線バス等> ・伊予鉄バスの川内線、森松・横河原線、梅本ループ線、山間路線(滑川線、河之内線、松瀬川線、井内線)、東温市の予約制乗合タクシーを対象とし、年間利用者数を計上する。		
目標値の考え方	・人口推計によると東温市の人口は(R11(2029)年度)までに対 R6(2024)年度比で約 3.5%減少するが、利用促進等により基本的に現状程度を維持するとともに、一部の駅では周辺で新たに集客施設がオープンすることによる利用者の増加を見込む。		
評価サイクル	毎年度		

評価指標2 住民の公共交通に対する満足度			
現状値	平地部 25.9% 山間部 16.9% R7(2025)年度	目標値	平地部 現状以上 山間部 現状以上 R12(2030)年度
算出方法	・市民アンケートにより、「東温市の公共交通に関する総合的な満足度」を 5 段階(満足・まあ満足・どちらでもない・やや不満・不満)で把握し、満足・やや満足と回答した人の割合を算出する。 ・アンケート対象者の抽出方法が平地部と山間部で異なることから、平地部と山間部でそれぞれ算出する。		
目標値の考え方	・平地部は幹線の便数を維持しながら、拠点間を結ぶ区間の増便等を図り、現状値以上の満足度を目指す。 ・山間部は利用の利便性を維持しつつ、少ない路線・時間帯を中心に見直しを進め、現状値以上の満足度を目指す。		
評価サイクル	5 年に 1 回(最終年度)		

評価指標3 伊予鉄横河原線と幹線バス(横河原～川内バスターミナル間)の日運行便数			
現状値	伊予鉄横河原線 平日 63.0 往復 土日祝 60.0 往復 幹線バス 平日 49.5 往復 土 34.5 往復 日祝 34.0 往復 R7(2025)年度	目標値	伊予鉄横河原線 維持 幹線バス 現状以上 R12(2030)年度
算出方法	・経路検索システムにより、各年度 10/1 時点における伊予鉄道横河原線及び幹線バスの横河原～川内バスターミナル間の平日・土日祝の運行便数をカウントする。		
目標値の考え方	・運転士等担い手が不足する中でも、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進めるため、幹線における現状の運行便数を維持する。		
評価サイクル	毎年度		

評価指標4 横河原～川内バスターミナル間の日乗降者数			
現状値	333.0 人/日 R7(2025)年度	目標値	現状以上 R12(2030)年度
算出方法	下記の数値について交通事業者から情報提供を受け、合計して日乗降者数とする。 ・森松・横河原線、滑川線、河之内線、松瀬川線及び井内線は、毎年5月頃に実施する乗降調査結果から、当該区間のバス停の平日 1 日の乗降者数を算出する。 ・川内線は、他の5路線と同じ期間における IC カードデータから、当該区間のバス停の平日 1 日の乗降者数を算出し、IC カード利用率を加味して算出する。		
目標値の考え方	・森松・横河原線の一部の便の川内方面への振替等で幹線区間の強化を図り、幹線区間における乗降者数の増加を目指す。		
評価サイクル	毎年度		

評価指標5 新設した区間(バス停)の日乗降者数			
現状値	—	目標値	(区間新設に係る計画ができ次第設定) R12(2030)年度
算出方法	・区間の新設を予定している南野田地区や川内 IC 付近において、新設するバス停の平日 1 日あたりの乗降者数を算出する。		
目標値の考え方	・区間の新設に係る計画を基に、当該区間における日乗降者数の目標を設定する。		
評価サイクル	毎年度		

評価指標6 公共交通サービスによる人口カバー率			
現状値	85.5% R7(2025)年度	目標値	90.0% R12(2030)年度
算出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から 800m 圏内、路線バスのバス停及びフリー乗降区間から 300m 圏内、予約制乗合タクシーの運行エリア、タクシー助成の対象範囲をカバー範囲とする。 ・対象となる鉄道駅及びバス停は、評価年の 10 月 1 日時点のものとし、市外にある駅やバス停も含む。 ・国勢調査の人口メッシュを背景とし、カバー範囲との重ね合わせにより、人口カバー率を算出する。(現状値は R2 年国勢調査結果、目標値は R7 年国勢調査結果とする。) 		
目標値の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの延伸や、予約制乗合タクシー・タクシー助成制度の導入によりカバー範囲を増やす。 		
評価サイクル	5 年に 1 回(最終年度)		

評価指標7 市広報誌等での情報発信			
現状値	6 回/年度 R6(2024)年度	目標値	12 回/年度 R11(2029)年度
算出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市の広報誌、SNS 等への記事掲載回数を把握する。 		
目標値の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・R6年度の実績をベースに、再編やダイヤ改正についてのお知らせ、自動運転に関する情報提供、運転士の仕事紹介など、年12回の掲載を目指す。 		
評価サイクル	毎年度		

評価指標8 公共交通の収支差			
現状値	▲51,254 千円 R6(2024)年度	目標値	現状より改善 R11(2029)年度
算出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス(拝志線と新居浜特急線を除く)と予約制乗合タクシーの収支状況を把握し、収支差を算出する。 		
目標値の考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・延伸や増便等により支出が増える一方で、利便性向上により利用者数が増加し運賃収入が増えることを想定し、現状よりも改善することを目指す。 		
評価サイクル	毎年度		

評価指標9 公共交通に対する市の財政支出額			
現状値	26,597 千円 R6(2024)年度	目標値	現状以下 R11(2029)年度
算出方法	・路線バスへの補助、予約制乗合タクシーの運行補助費、タクシー助成費を整理する。		
目標値の考え方	・利便性向上を図るため、全体の公的資金投入額は多少増額するが、国の支援制度を活用し、市の財政支出額は大きく増額しないようにする。		
評価サイクル	毎年度		

評価指標10 バスの運転士充足率/タクシーに従事する運転士数			
現状値	伊予鉄バス 88.5% 市内タクシー 26 人 R7(2025)年度	目標値	伊予鉄バス 100% 市内タクシー 現状以上 R12(2030)年度
算出方法	<ul style="list-style-type: none"> ・伊予鉄バス全社の運転士充足率を把握する。 ・市内タクシー事業者における運転士数を聞き取りにより把握する。 ・毎年度 10 月 1 日時点とする。(ただし、伊予鉄バスの現状値は 9 月末時点) 		
目標値の考え方	・各運行事業者における運転士採用活動のほか、広報等を通じて運転士確保に取り組み、現状以上の水準を目指す。		
評価サイクル	毎年度		

2. PDCA サイクルによる評価・検証

本計画の進捗管理や目標達成状況等の評価は、東温市地域公共交通活性化協議会及び施策のマネジメント・モニタリングを行う分科会が中心となって定期的に評価と検証を繰り返し、必要に応じて計画の見直しを行う等の改善を図る。



表 5 長期的な事業進捗管理、評価スケジュール

	R8 (2026)年度		R9 (2027)年度		R10 (2028)年度		R11 (2029)年度		R12 (2030)年度	
	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期
主な事業進捗の 予定	P 公共交通利便増進実施計画策定		D 再構築による運行		C 継続的なモニタリング		A 公共交通利便増進実施計画改定 (川内線の経路変更) ※時期は流動的			
地域公共交通計画 の評価	D 各事業実施(公共交通利便増進実施計画との連携)		※必要に応じて公共交通計画の改定						C 最終評価 A 次期計画策定	

表 6 年間単位の進捗管理、評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
前年度事業	C とりまとめ・評価												
本年度事業	D 実施												
						C 中間評価		A 見直し		C 期末評価		A 見直し	
次年度事業						P 計画・調整		P 予算要求					
地域公共交通 活性化協議会						<ul style="list-style-type: none"> 前年度事業の最終評価 評価指標の確認 今年度事業(内容・予算) 							<ul style="list-style-type: none"> 今年度事業の期末報告 地域公共交通確保維持 改善事業の事業評価
分科会						<ul style="list-style-type: none"> 今年度事業の中間報告 課題の共有 次年度事業の計画 							

第2次東温市地域公共交通計画の全体像

上位計画における東温市が目指す姿
第3次東温市総合計画 将来都市像 “地の利”と“知の力”で 未来を築くまち 東温
東温市都市計画マスタープラン 将来都市像 『とうおん』らしさが人や地域を紡ぎ、幸せな未来へとつなぐまち ～小さくても生活水準の向上と経済の活性化による快適な生活環境が整うまちづくりを目指して～
東温市立地適正化計画 都市づくりの基本方針 幸せな未来をともに、人と地域が紡ぐ拠点  持続可能なコンパクト City Toon 

東温市の地域公共交通が目指す姿
<ul style="list-style-type: none"> ・市民の基本的な日常生活を支え、安心・安全な暮らしの基盤となっている。 ・趣味やレジャー、学びなどへのアクセスを容易にし、楽しみや喜びを供与している。 ・松山都市圏の交流を促進し、まちに賑わいと活力を与えている。 ・コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を効率的に支えている。 ・住むまち・働くまちとしての魅力向上や環境問題の解決に寄与している。 ・地域公共交通の情報が容易に入手でき、市民が守り育てる意識を持っている。 ・まちづくりと連携し、市民・民間企業・行政が協力して持続可能な状態にある。

現状・問題点	課題
1.市内3つの市街地(中央・西部・東部)を結ぶ幹線のサービス不足	課題1 市内の拠点間移動の強化と、新たな集客施設への移手段の確保
2.需要と運行サービスのミスマッチ	課題2 地域の需要に適した支線交通の見直し
3.空間的・時間的な空白の存在	課題3 空間的・時間的交通空白の解消
4.車への過度の依存と公共交通の利用の低さ	課題4 公共交通を利用するハードルの解消
5.供給側の限界	課題5 担い手確保と新技術の導入
6.まちづくり・他分野との連携不足	課題6 公共交通に関わる他分野・官民の関係者間の連携強化

上位計画
愛媛県地域公共交通計画
関連計画
東温市人口ビジョン
第2期東温市まち・ひと・しごと創生総合戦略
第2次東温市環境基本計画
第2期まつやま圏域未来共創ビジョン



基本理念

地域と人を紡ぎ、未来に向かってシンカする公共交通

【深化・進化・新化・伸化】

- 進化…状況に適応し新しい形に変化すること
- 深化…現状より優れた状態に変えること
- 新化…新たな自分や状況を創造すること
- 伸化…新しい可能性を求めて成長すること

目 標

目標1

市外と中央・西部・東部市街地を結ぶ
高品質な幹線ネットワークの実現【**深化**】

目標2

需要に合った移動手段の再構築と
交通空白地の解消【**進化**】

目標3

利用機会を広げる、分かりやすい情報と
便利な仕組み【**新化**】

目標4

分野や官民の垣根を超えた連携・共創
【**伸化**】

事 業

- 1 広域幹線の便数維持
- 2 川内線(路線バス)の再編
- 3 梅本ループ線(路線バス)の延伸
- 4 森松・横河原線(路線バス)の再編
- 5 松瀬川線(路線バス)の再構築
- 6 滑川線(路線バス)の再構築
- 7 河之内線(路線バス)の改善
- 8 井内線(路線バス)の再構築
- 9 予約制乗合タクシー上林線の改善
- 10 下林・上村地区への新たな移動手段の導入
- 11 交通空白地に向けた相乗りを推進する
タクシー助成制度の検討
- 12 パーク&ライド駐車場の整備・拡大
- 13 公共交通を使いたくなる環境整備
- 14 公共交通を活用したイベントの推進
- 15 公共交通に関する情報発信等
- 16 モビリティ・マネジメントの実施
- 17 地域住民の公共交通を利用する意識の醸成
- 18 目的地となる施設やイベントと連携した
利用促進
- 19 運転士不足に対応する自動運転バスの
導入検討
- 20 移住定住施策と連携した運転士の
人材確保