

資料編

目次

I. 地域の現状.....	1
1. 位置・地勢.....	2
2. 人口.....	3
3. 施設等の分布と移動の状況.....	6
II. 上位・関連計画におけるまちづくりの方向性	12
1. 上位計画	13
2. その他の関連計画.....	17
III. 公共交通等サービスの現状.....	19
1. 公共交通等の整備状況.....	20
2. 交通結節点等の状況	30
3. 公共交通の利用状況	35
4. 公共交通に関する情報提供や利用促進活動	44
5. 公共交通に対する行政支援.....	46
6. 公共交通に関する市民や関係者の意向等	47
IV. 既存計画の目標達成状況の評価	66
1. 計画の概要	67
2. 事業の実施状況及び目標の達成状況	68
用語解説	72



I .

地域の現状

1. 位置・地勢

- 東温市は愛媛県中部の松山平野(道後平野)の扇頂部に位置し、三方を山に囲まれ、重信川が市の中央を流れて小扇状地を形成している。東部は西条市、西部は松山市、南部は久万高原町、北部は今治市に隣接している。
- H16(2004)年に温泉郡重信町と川内町が合併し「東温市」が発足した。
- 総面積は 211.30 km²であり、うち可住地面積は 49.56 km²(総面積の約 23%)である。



出典：国土地理院 データソース：LANDSAT8 画像 (GSI, TSIC, GEO GRID/AIST), LANDSAT8 画像 (COURTESY OF THE U.S. GEOLOGICAL SURVEY), 海底地形 (GEBCO)

図1 位置と地勢

2. 人口

(1) 人口分布

- 地形的な特徴から、平地部を中心に人口が分布している。
- 山間部では、谷あいに沿って小規模な集落が点在している。

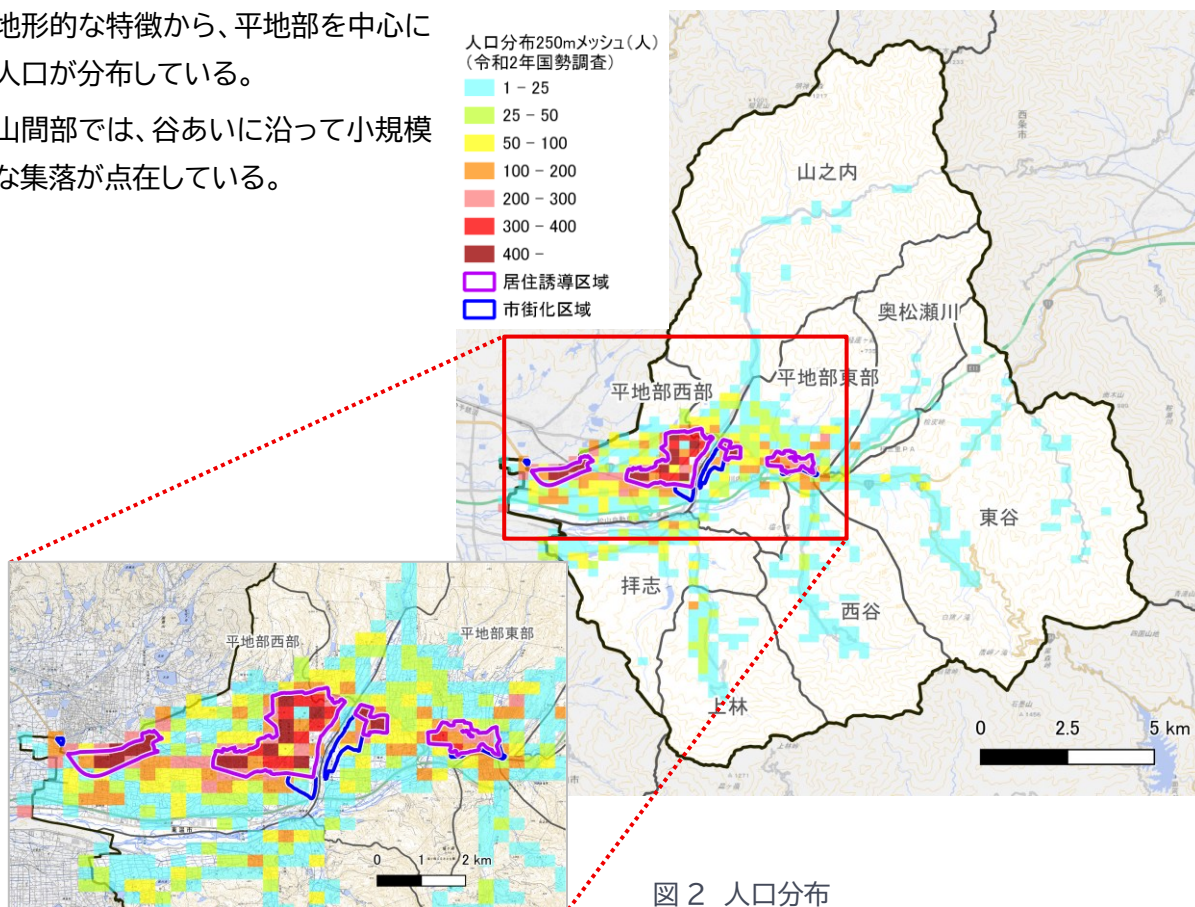


図2 人口分布

出典: R2(2020)年国勢調査、国土地理院(背景図)

(2) 人口と高齢化率の推移と将来推計

- 東温市の人口は H17(2005)年をピークに減少に転じ、R2(2020)年から R32(2050)年までの30年間に約7,500人減少すると推計されている。

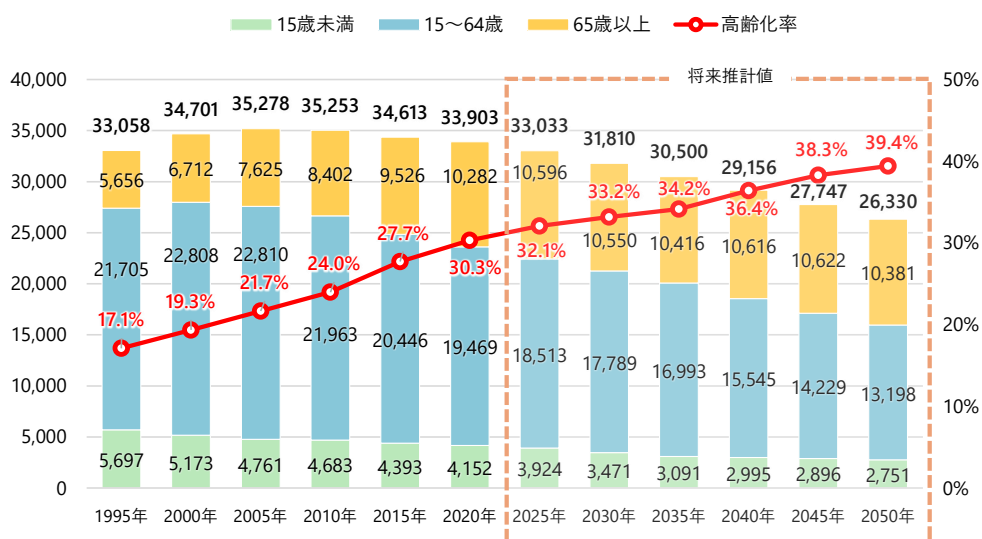


図3 人口と高齢化率の推移・将来推計

出典: H7(1995)年~R2(2020)年国勢調査(総人口は年齢不明者も含む)、R7(2025)年~R32(2050)年 国立社会保障・人口問題研究所

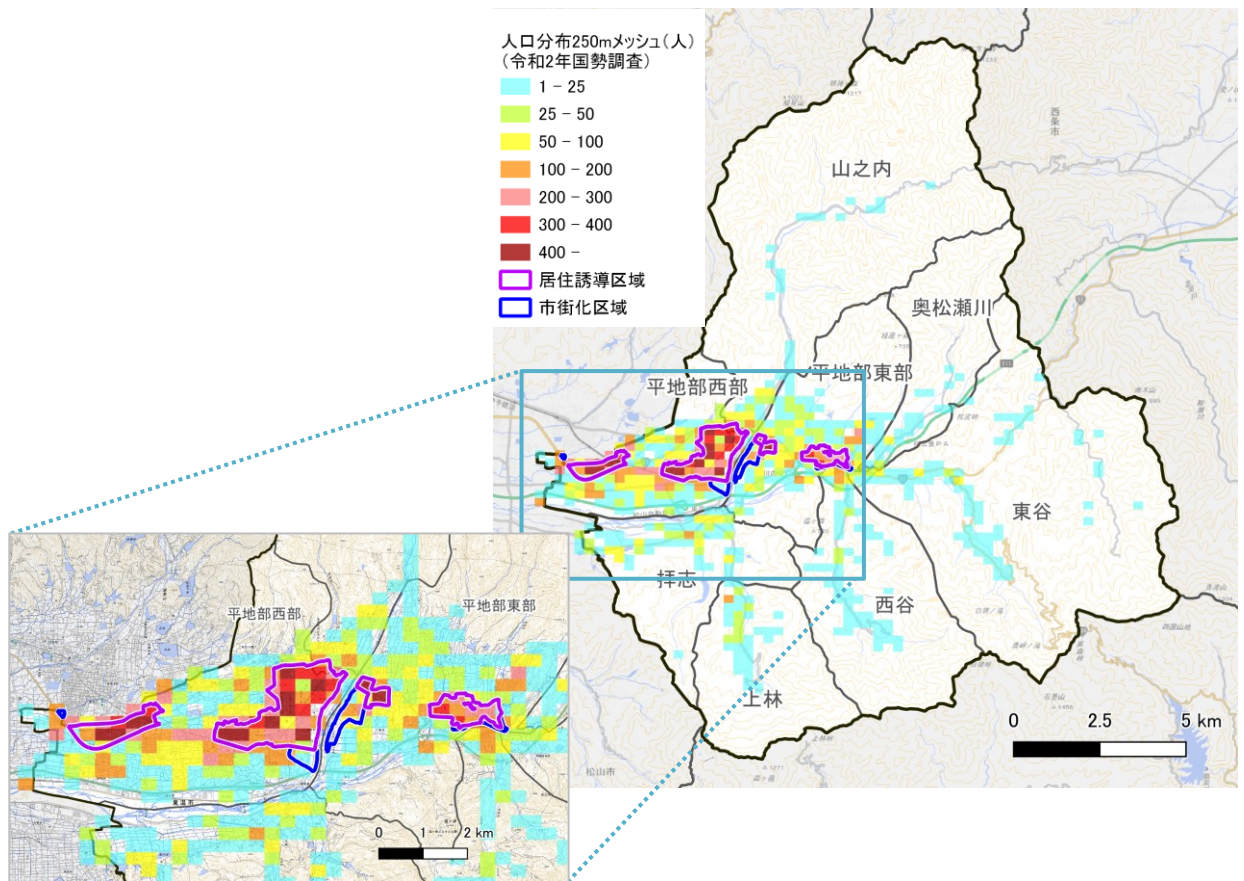


図4 R12(2030)年度推計人口

出典:国政局、国土地理院(背景図)

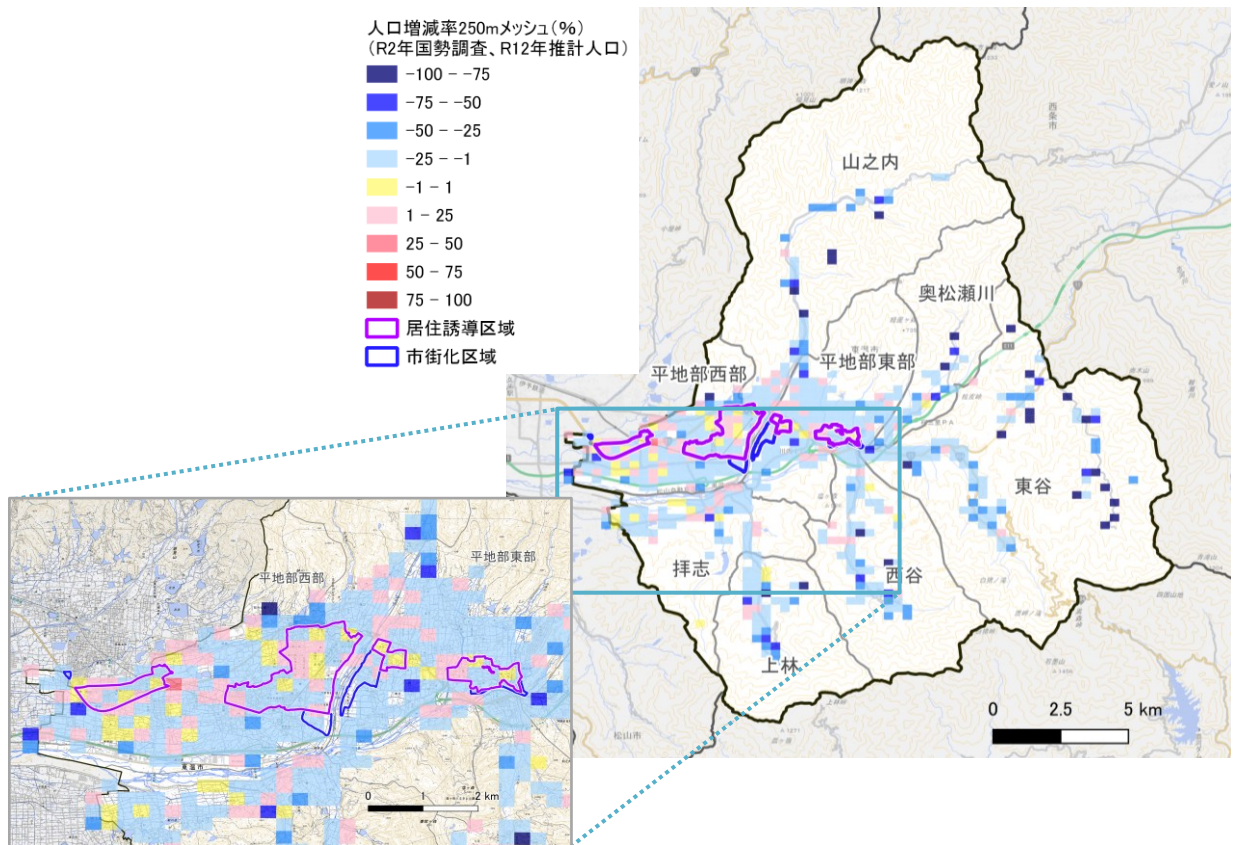


図5 R2(2020)年-R12(2030)年の人口増減率

出典:R2(2020)年国勢調査、国土政策局、国土地理院(背景図)

(3) 行政区別の高齢化率

- 高齢化率は山間部で特に高くなっている。
- 平地部は、高齢化率が比較的低いが、平地部西部の志津川、田窪及び田窪団地には高齢者が多く居住している。
- 推計高齢人口をみると、北野田、牛淵、北方、南方及び樋口などでは高齢者数が増え、一方で則之内東、山之内などでは高齢者人口が減少する見込みである。

表 1 65 歳以上高齢者人口の推計 (R12(2030)年)

行政区名	2030年推計 高齢人口	増減数
横河原	324	49
見奈良	626	20
志津川/志津川南	1,197	18
西岡	222	10
田窪・田窪団地	1,199	-2
播磨台団地・上樋/上樋団地	169	-39
牛淵団地	302	-2
牛淵	616	70
北野台団地	162	7
北野田	498	79
新村	203	4
南野田	219	26
前松瀬川	168	-9
横灘団地	261	17
北方東	237	0
北方西	404	72
南方西	335	36
南方東	565	50
町西	289	15
町東	207	-13
山之内	59	-27
樋口	424	48
奥松瀬川	140	20
下林	462	35
上村	191	-2
上林	294	11
井内	77	-13
則之内西	353	13
則之内東	323	-48
土谷	38	-18
河之内	116	1
滑川	11	-11

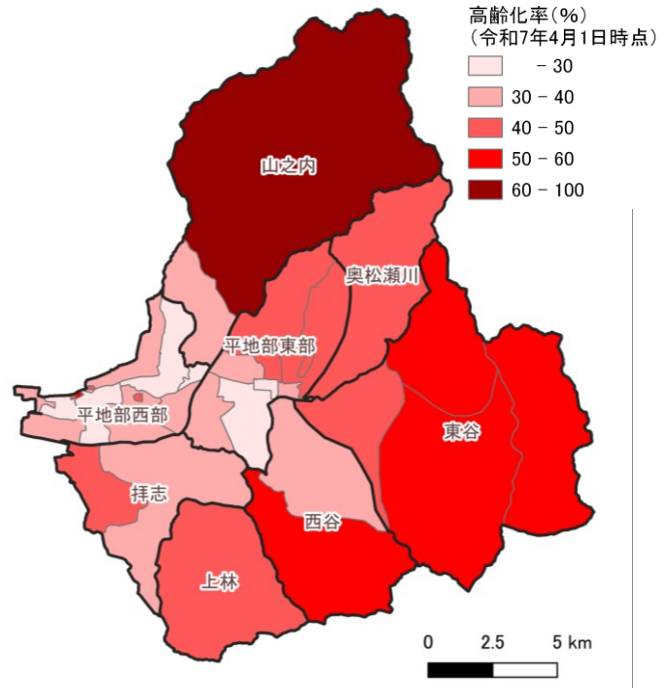


図 6 行政区別の高齢化率

出典:住民基本台帳 R7(2025)年4月1日時点

出典:R2(2020)年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所
 ※人口メッシュを行政区に振り分けて集計したため、必ずしも行政区の人口と一致するものではない。

3. 施設等の分布と移動の状況

(1) 市民生活に係る機能集積

- 移動の目的地となる主要施設は、その多くが平地部に集積している。
- 山間部には小学校が点在しているが、医療機関や商業施設の立地はみられない。
- 商業施設が立地していない一部の地域では、移動スーパーや宅配等が市民の生活を支えている。
- 重信川沿いにできる東温スポーツフィールドがR8(2026)年度以降順次供用開始されるほか、野田エリアに大型商業施設の開業が予定されている。また、川内IC付近にも産業団地が予定されている。

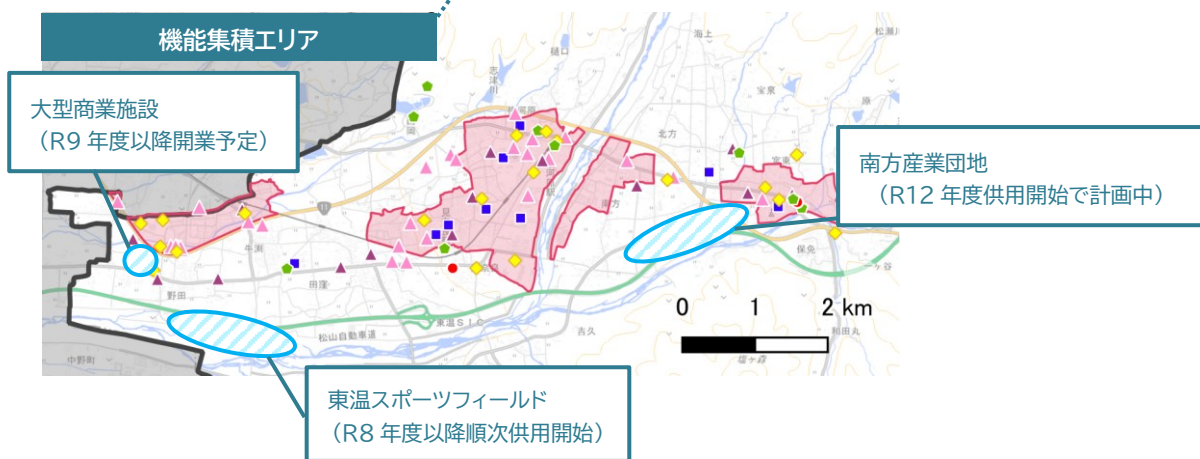
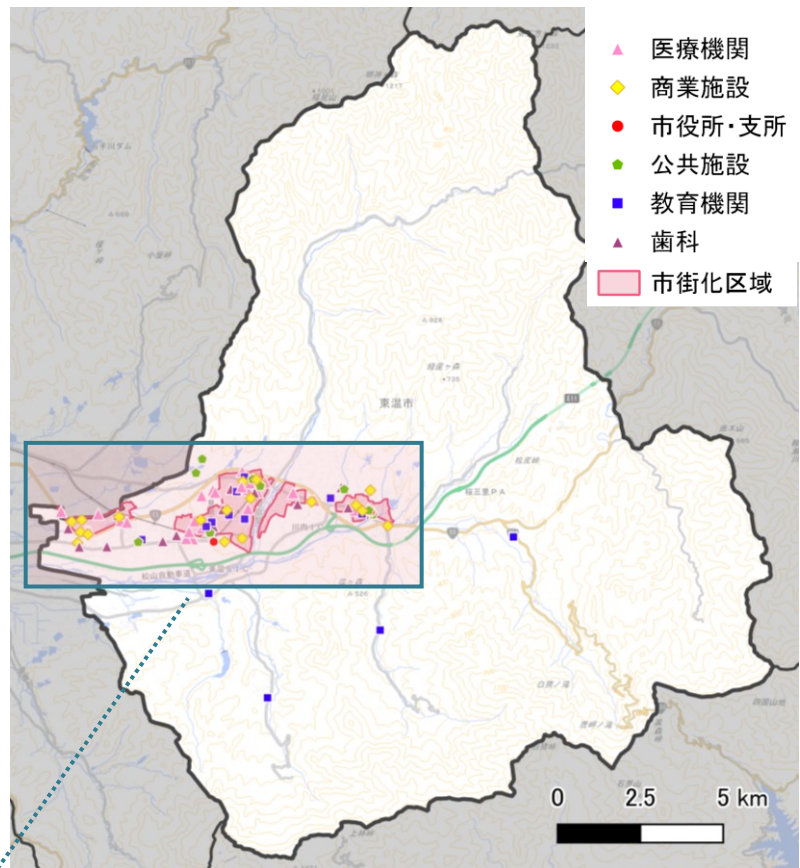


図7 移動の目的地となる施設の分布

出典:国土地理院(背景図)

※医療機関:病院・診療所

商業施設:スーパー・ドラッグストア・産直市

市役所・支所:本庁舎・川内支所

公共施設:公民館、図書館、スポーツ施設等

教育機関:小学校・中学校・高等学校

歯科:歯科医院

(2) 買い物・通院

- 中央市街地と西部市街地の買い物の移動量は、それぞれの地区内が多い。
- 通院の移動量は中央市街地に集中し、松山市城南エリアへの移動も多い。
- 東谷・西谷・奥松瀬川の買い物の移動量は、東部市街地が半分以上を占めるが、通院の移動量は中央市街地が多い。
- 拝志・上林の買い物の移動量は西部市街地と中央市街地で分かれるが、通院の移動量は中央市街地に集中している。

【買い物(回/月)】

居住地\目的地	①西部市街地	②中央市街地	③東部市街地	④山之内	⑤上林	⑥拝志	⑦東谷	⑧西谷	⑨奥松瀬川	松山市中心部エリア	松山市城南エリア	松山市その他	市外その他
①西部市街地	58,747	5,175	0	0	0	0	0	0	0	35	10,757		35
②中央市街地	26,034	97,430	1,957	0	0	0	0	0	0	1,107	5,999		192
③東部市街地	11,720	35,634	25,718	0	0	0	0	0	0	456	4,255		0
④山之内	1,894	8,763	456	0	0	0	0	0	0	7	261		0
⑤上林	1,699	2,896	61	0	0	0	0	0	0	9	149		0
⑥拝志	6,480	6,557	248	0	0	0	0	0	0	64	1,006		57
⑦東谷	1,574	3,220	3,437	0	0	0	0	24	0	0	127		30
⑧西谷	1,473	3,530	3,960	0	0	0	0	51	0	0	186		0
⑨奥松瀬川	628	861	1,379	0	0	0	0	0	0	0	97		0

【通院(回/月)】

居住地\目的地	①西部市街地	②中央市街地	③東部市街地	④山之内	⑤上林	⑥拝志	⑦東谷	⑧西谷	⑨奥松瀬川	松山市中心部エリア	松山市城南エリア	松山市その他	市外その他
①西部市街地	1,335	2,585	185	0	0	0	0	0	0	474	3,404	0	43
②中央市街地	1,707	10,193	883	0	0	0	0	0	0	689	3,432	86	86
③東部市街地	492	4,712	2,168	0	0	0	0	0	0	375	1,150	141	0
④山之内	126	870	209	0	0	0	0	0	0	60	249	41	0
⑤上林	49	693	52	0	0	0	0	0	0	35	94	0	0
⑥拝志	177	1,200	139	0	0	0	0	0	0	53	626	0	21
⑦東谷	33	1,046	417	0	0	0	0	0	0	73	90	0	17
⑧西谷	45	675	383	0	0	0	0	0	0	40	98	0	7
⑨奥松瀬川	0	255	56	0	0	0	0	0	0	26	16	6	10

図 8 買い物・通院の推計流動量(地域別)

出典:市民アンケート(R7年度)

※買い物・通院の目的施設は1人各2つまでの複数回答。アンケートで得られた目的施設と利用回数に住民基本台帳の15歳以上の人口を基にした拡大係数をかけた推計値を使用。

- 買い物・通院ともに自家用車を自分で運転する人が6～7割台ともっとも多く、次いで家族や知人等に車で送迎してもらう人が1～2割程度と多い。
- 鉄道、路線バス、タクシーといった公共交通の利用は、買い物よりも通院の方が高い傾向がある。

【買い物】

居住地\移動手段	徒歩のみ	シニアカー	自転車	バイク・原付	車（自分で運転）	車（家族・知人の送迎）	施設などの送迎	鉄道	路線バス	タクシー	乗合タクシー	その他
西部市街地（n=151）	19.9%		9.3%	7.3%	71.5%	9.9%		0.7%			0.7%	
中央市街地（n=340）	19.1%	0.9%	10.0%	3.8%	69.4%	15.3%	0.6%	2.4%	0.9%	0.6%		
東部市街地（n=174）	10.9%		6.3%	2.9%	73.6%	14.9%		0.6%	2.3%	1.1%		
山之内（n=145）	9.0%		8.3%	4.1%	69.7%	19.3%		1.4%	1.4%	1.4%		
上林（n=96）			3.1%	13.5%	65.6%	16.7%				1.0%	1.0%	2.1%
拝志（n=201）	0.5%	1.5%	3.5%	5.5%	77.6%	12.9%	0.5%	0.5%	0.5%	2.5%		
東谷（n=154）	1.3%		1.9%	1.9%	72.1%	20.8%	1.3%	0.6%	5.8%	1.3%		2.6%
西谷（n=139）	2.2%	2.9%	3.6%	3.6%	70.5%	18.0%	0.7%	0.7%	6.5%	3.6%		1.4%
奥松瀬川（n=39）	2.6%		2.6%		76.9%	25.6%			2.6%			

【通院】

居住地\移動手段	徒歩のみ	シニアカー	自転車	バイク・原付	車（自分で運転）	車（家族・知人の送迎）	施設などの送迎	鉄道	路線バス	タクシー	乗合タクシー	その他
西部市街地（n=127）	17.3%		7.1%	4.7%	68.5%	7.9%	1.6%	7.1%		3.9%	0.8%	
中央市街地（n=260）	13.5%		7.7%	3.8%	63.8%	13.5%	1.2%	8.5%	2.3%	3.8%		0.4%
東部市街地（n=142）	9.2%		4.2%	3.5%	67.6%	16.2%		2.1%	3.5%	3.5%		
山之内（n=124）	3.2%		6.5%	3.2%	70.2%	16.1%	2.4%	1.6%	2.4%	4.0%		
上林（n=82）	2.4%		3.7%	4.9%	67.1%	22.0%				3.7%	2.4%	
拝志（n=166）	0.6%	1.8%	1.2%	3.6%	77.1%	12.7%	0.6%	1.2%	0.6%	6.0%		
東谷（n=137）	0.7%		0.7%	1.5%	73.7%	17.5%	0.7%	2.9%	7.3%	1.5%		2.2%
西谷（n=121）	2.5%	2.5%	3.3%	3.3%	66.1%	18.2%	0.8%	1.7%	9.1%	6.6%		1.7%
奥松瀬川（n=37）			2.7%		75.7%	21.6%		2.7%	5.4%	2.7%		

図 9 買い物・通院の移動手段

出典：市民アンケート（R7年度）

(3) 通勤・通学

- 全体として流出より流入が上回っており、特に松山市との間が最も多い。
- 砥部町、伊予市、松前町及び西条市との間の移動も見られる。
- 通勤・通学の自家用車利用は約 6 割にのぼり、鉄道・電車は 8.1%、乗合バスは 1.3% である。
- 東温市内では、志津川、南方に 3,000 人以上、田窪、見奈良、則之内及び南野田に 1,000 人以上の従業者があり、就業地が東西方向に分布している。

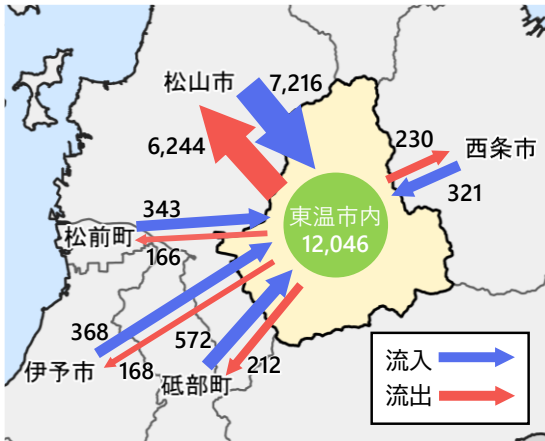


図 10 通勤・通学の自治体間移動の状況

出典：R2(2020)年国勢調査 従業地・通学地集計
 ※移動人数が 100 人未満は省略

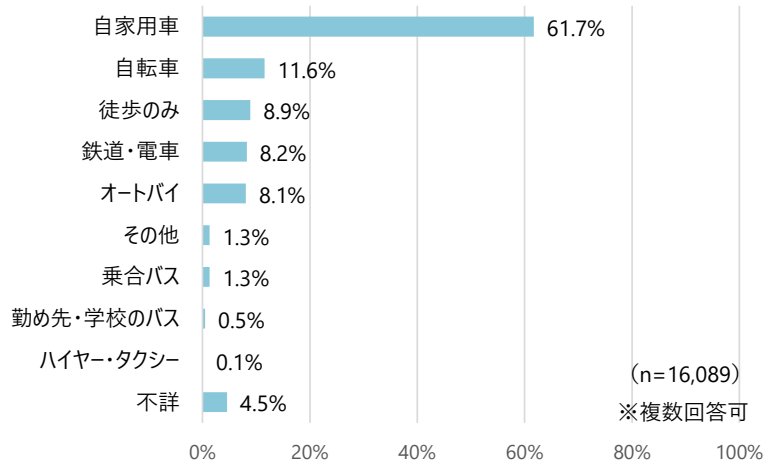


図 11 東温市民の通勤・通学の移動手段

出典：R2(2020)年国勢調査 従業地・通学地別利用交通手段

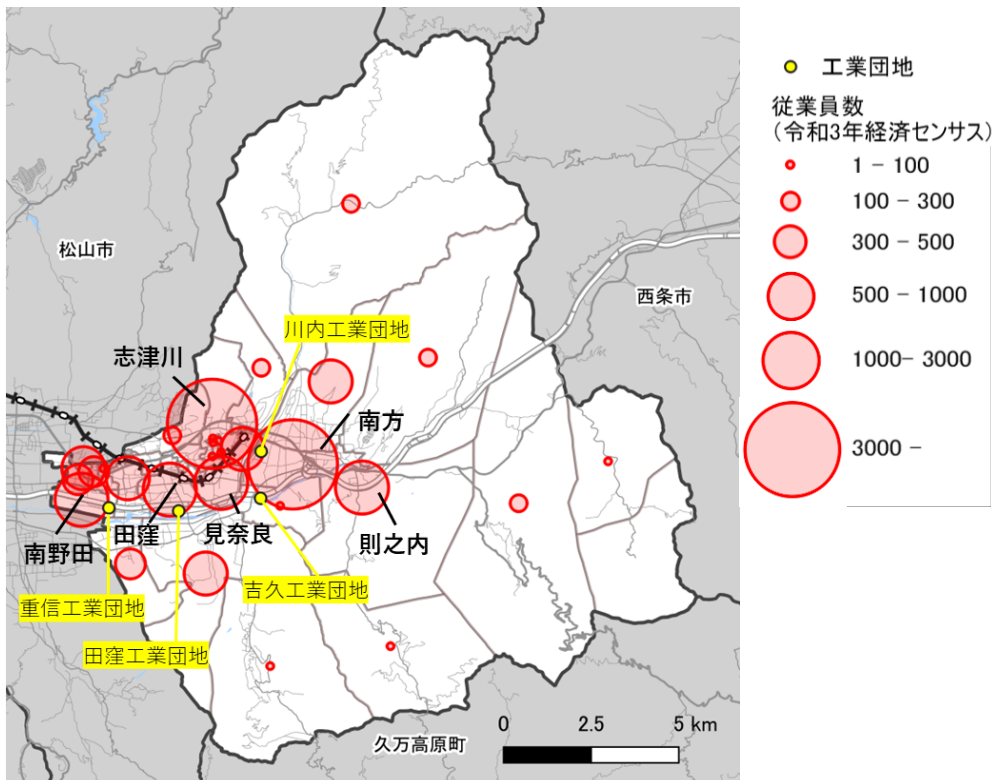


図 12 東温市内の従業員数と工業団地の分布

出典：R3(2021)経済センサス(従業員数)、東温市(工業団地)

(4) 観光

- 平地部に温泉施設(ふるさと交流館 さくらの湯、見奈良天然温泉 利楽)が立地しているほか、周辺部には観光資源としての自然景勝地が数多く分布している。
- コロナ禍で減少していた観光施設の入場者等は復調傾向にある。また、市内ゴルフ場や宿泊施設ではインバウンドが増えている。
- 上林地区にある「風穴」は国の登録記念物に指定され、観光客の増加が期待される。
- 「滑川溪谷」では、駐車場不足による路上駐車が懸念されている。



図 13 観光資源の分布

出典:東温市 観光情報

(5) 運転免許保有者の状況

- 免許保有者に占める 65 歳以上の割合は上昇を続けている。
- 65 歳以上の免許保有者約 6,800 人のうち、返納する人は年間110人前後で、免許返納が進んでいない。
- 免許を持たない市民は、65～69 歳 175 人(7.5%)、70～74 歳 418 人(16.9%)、75 歳以上 3,110 人(53.7%)と推計される。
- 東温市では、H29(2017)年度より、運転免許を自主返納した65歳以上の市民に「東温市運転免許返納サポート事業」として、返納時 1 人 1 回 5,000 円分の全国交通系 IC カードまたはタクシー利用助成券を支援している(要申請)。

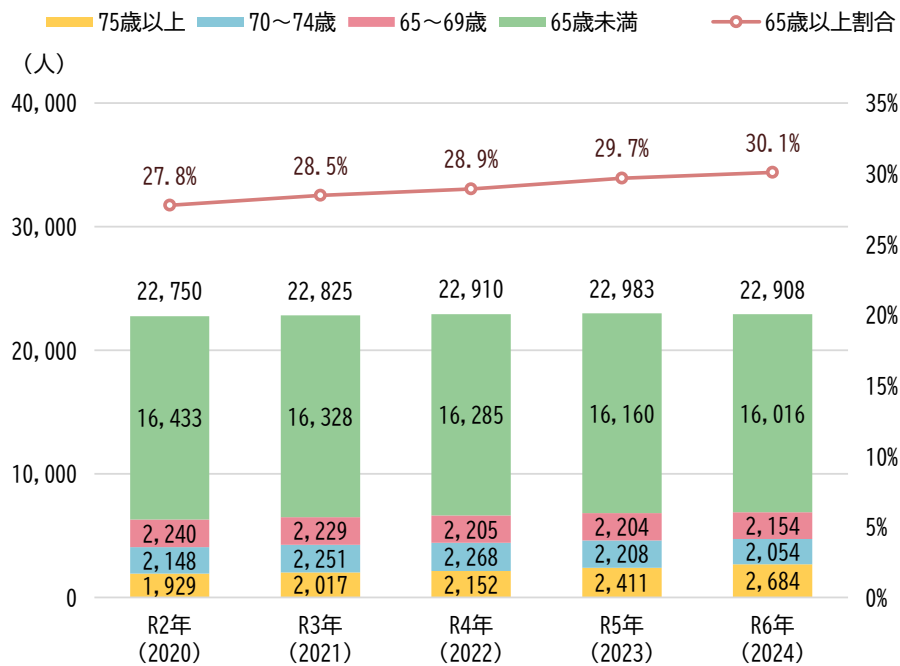


図 14 運転免許保有者数の推移と 65 歳以上の割合

出典:松山南警察署

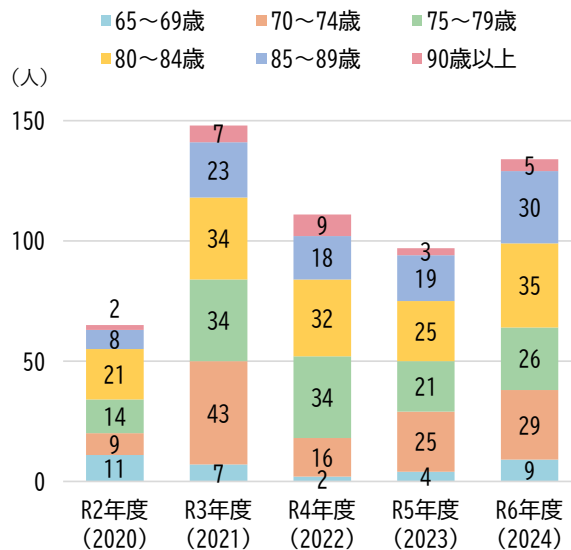


図 15 東温市運転免許返納サポート事業の年齢別申請者数の推移

出典:東温市危機管理課

II.

上位・関連計画における
まちづくりの方向性

1. 上位計画

(1) 第3次東温市総合計画

【策定主体】東温市 【策定年月】R8(2026)年3月

■将来像

“地の利”と“知の力”で 未来を築くまち 東温

■公共交通の役割・位置づけと施策

政策方針5 快適に住み続けられるまちづくり▶政策1 快適な都市基盤と住環境づくりの推進

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めざして、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します。

■施策2 公共交通ネットワークの充実

- 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を目指します。
- 地域のニーズと利用実態に合った移動手段の確保を図ります。

政策方針3 安全・安心が守られるまちづくり▶政策3 防犯・消費生活・交通安全対策の充実

犯罪や事故、消費生活の不安を未然に防ぎ、子どもから高齢者まで安心して暮らせる生活環境を整えます。

■施策3 交通安全対策の推進

- 年齢層に応じた交通安全教育・啓発を行います。
- 学校・幼稚園・保育所での交通安全教室を実施し、子どもの事故防止を図ります。
- 高齢者の免許返納を促進し、公共交通利用を支援します。
- カーブミラーやガードレールの整備・点検・修繕、バリアフリー化を進めるとともに、通学路の安全点検を実施し、危険箇所の改善を図ります。

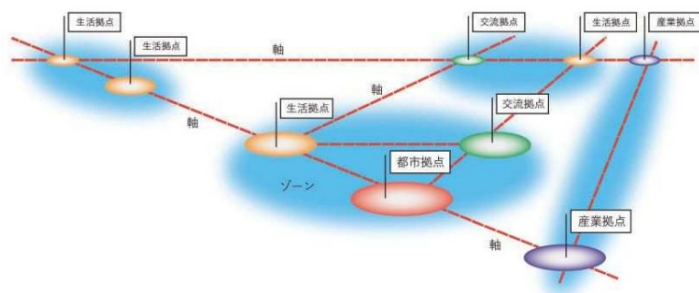
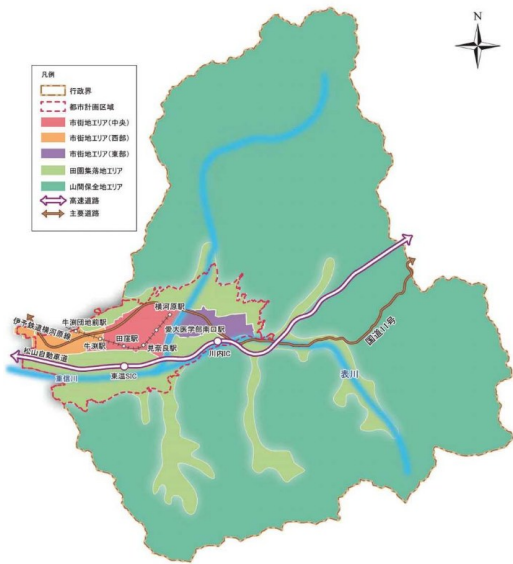
(2) 東温市都市計画マスタープラン

【策定主体】東温市 【策定年月】R7(2025)年 3 月改定

■まちづくりの基本理念と将来都市像

東温市においては、平野部を中心に都市計画区域に指定されており、都市づくりの基本理念及び方針として次の事項が掲げられている。

都市づくりの将来像	<p>「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～</p>
まちづくりの目標	<p>◆適切な居住誘導による効果的で持続可能な都市運営が確立したまちづくり ◆拠点間や地域間をつなぐ道路・交通体系が整備されたまちづくり ◆地域活力のあふれる快適な都市空間で形成されたまちづくり</p>



(3) 東温市立地適正化計画

【策定主体】東温市 【策定年月】R7(2025)年 3 月

■まちづくりの基本理念と将来都市像

東温市においては、平野部を中心に都市計画区域に指定されており、都市づくりの基本理念及び方針として次の事項が掲げられている。

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 🌿
方針の内容	1. 安心・安全に暮らせる居住環境の確保 2. 各拠点の役割に応じた都市機能の充実 3. 交通環境の維持・向上による移動手手段の確保

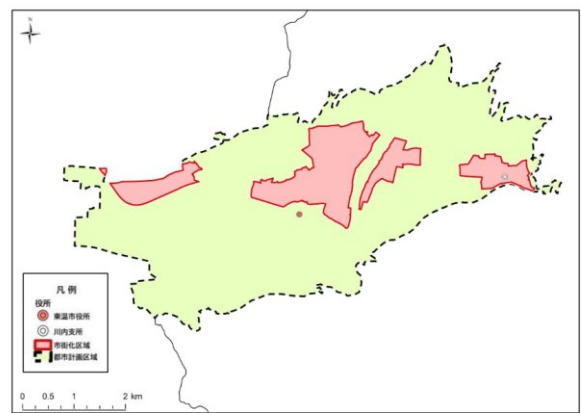


図 立地適正化計画対象範囲 (都市計画区域)

(4) 愛媛県地域公共交通計画

【策定主体】愛媛県 【策定年月】R6(2024)年 6 月

■計画期間

R6(2024)年 6 月～R11(2029)年 3 月まで

■課題

- 課題 1 : 利用ニーズに対応したサービスの提供
- 課題 2 : 乗り継ぎ環境の改善等による利用環境の充実
- 課題 3 : 利用者目線でのサービス水準向上・効率的な交通資源の活用
- 課題 4 : 運転手等の人材確保
- 課題 5 : 公共交通を利用してもらうための情報発信

■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

■計画目標と実施事業

(計画目標1)既存公共交通網の再編・最適化
利用者目線でのニーズ対応、交通事業者目線での運行効率化、自治体目線での負担適正化の 3 つの視点を踏まえ、ルートやダイヤの見直し、モードの転換等を含めた最適化を図る。
(計画目標2)公共交通を使いたくなる環境整備
限られた交通資源を快適に利用できるよう、交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上や、通信環境・待合環境等の改善を通して、公共交通を積極的に利用したいと思える環境整備を図る。
(計画目標 3)サービス運営の高度化
キャッシュレス決済やMaaS、GTFSによる情報発信、DX・GX技術の活用、サブスクリプション化の検討・導入等、新たな技術やサービスの活用により、公共交通サービスの高度化や運営効率化を図る。
(計画目標4)運転手等の確保・魅力向上
地域の生活の足を維持するための担い手となる公共交通の運転手等の確保について、交通事業者だけでなく、国、県、周辺自治体をはじめとした関係機関が一丸となって求人情報の発信や職の魅力向上に取り組む。
(計画目標5)公共交通に対する愛着形成
公共交通を知り、より身近に感じてもらうため、商業施設とのタイアップや地図アプリでの路線検索、観光ツアーの発信等、他分野との連携を強化し、住民のみならず来県者に対しても、公共交通の魅力発信や認知度向上に向けた情報発信を行う。

■主な評価指標

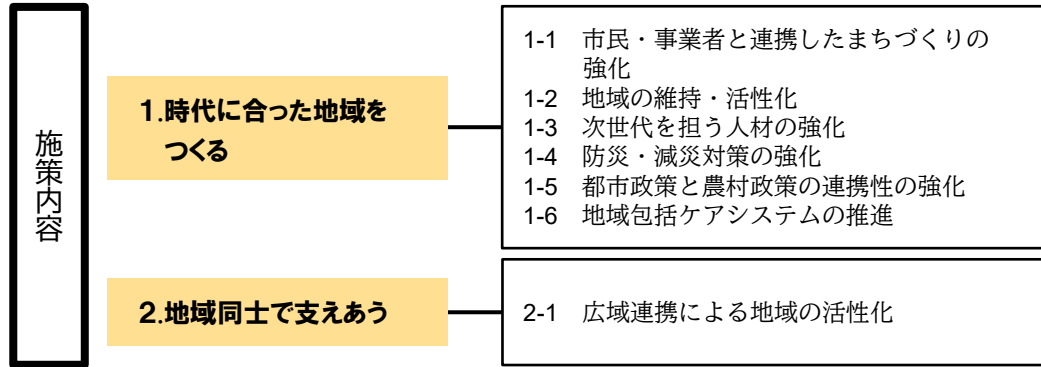
評価指標項目名	現状	計画終了時目標値
乗合バスの利用者数	708 万人(R4 年調査)	975 万人
交通結節点の機能向上に関する取組件数	-	5 件
高齢者の移動・交通手段選択の自由度	6.0%(R5 年調査)	7.0%
バス運転手の新規雇用者数	-	84 名
最寄りバス停の認知度	82.9%(R5 年調査)	92.8%
県内路線バスの収支率	72.7%(R4 年度)	86.0%

2. その他の関連計画

(1) 第2期東温市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【策定主体】東温市 【策定年月】R2(2020)年3月、R6(2024)年3月改定

基本目標4 安心して生涯暮らせる、夢の持てる地域社会をつくる



(2) 第2次東温市環境基本計画

【策定主体】東温市 【策定年月】H29(2017)年3月策定

■環境の将来像

東温市環のまちづくり ～ロハスタウンを目指して～

■取組(公共交通に関連するものの抜粋)

施策	取組主体	取組内容
Ⅱ-1 地球温暖化対策の推進 (1)省エネルギーの推進	市民	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
	市	「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
Ⅲ-1 安全・安心な環境の保全 (1)澄んだ空気の保全	市民	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
	事業者	通勤には、公共交通機関の利用を奨励
	市	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

(3) 第2期まつやま圏域未来共創ビジョン

【策定主体】松山市 伊予市 東温市 久万高原町 松前町 砥部町

【策定年月】R3(2021)年3月

■松山圏域の将来像

～四国カルストから道後、瀬戸内へ～

やま・まち・うみ・ひと、暮らし彩るみんなの松山圏

■圏域づくりの基本方針

圏域全体の経済成長のけん引	① 市町の特長を生かした一体的な産業振興と企業活動支援 ② 農林水産物のブランド化と6次産業化による販路拡大 ③ 山・街・海をつなぐ広域観光の推進
高次の都市機能の集積・強化	① 安全・安心の圏域づくり ② 広域的公共交通網の構築と圏域拠点の整備 ③ 圏域における課題解決機能の向上
圏域全体の生活関連機能サービスの向上	① 医療・介護・福祉サービスの充実 ② 結婚・出産・子育て支援の充実 ③ 文化・スポーツ施策等を通じた圏域の活性化 ④ 災害対策の推進 ⑤ 環境保全施策の推進 ⑥ 暮らしたい・戻りたいと思える圏域づくり ⑦ 圏域内行政サービス効率化等の推進

III.

公共交通等サービスの現状

1. 公共交通等の整備状況

(1) 公共交通網

- 伊予鉄道横河原線が、中央市街地にある横河原駅から松山市駅を結んでいる。
- 市内の路線バスは伊予鉄バス株式会社が運行している(新居浜特急線は瀬戸内運輸株式会社との共同運行)。
- さくらの湯または川内グリーンタウンと松山市駅を結ぶ川内線、新居浜と松山市駅を結ぶ新居浜特急線、山之内地区と松山市森松を結ぶ森松・横河原線、上林地区と松山市森松を結ぶ拝志線が運行している。その他、横河原駅で鉄道と接続する松瀬川線、滑川線、河之内線、井内線と、梅本駅で鉄道と接続する梅本ループ線が運行している。
- 上林地区では予約制乗合タクシー上林線を運行している。
- 松山自動車道川内 IC には高速バス停があり、東温市と各都市を結ぶ高速バスを伊予鉄バス株式会社、ジェイアール四国バス株式会社等が運行している。



図 16 東温市の公共交通網

出典:国土地理院(背景図)

表 2 公共交通の運行便数

モード	路線名	平日	土日祝
鉄道	横河原線	63 往復	60 往復
路線バス	川内線	28.5 往復	27.5 往復
	森松・横河原線	6 往復	2 往復
	梅本ループ線	18 本	—
	松瀬川線	3 往復	—
	井内線	3 往復	—
	河之内線	4 往復	—
	滑川線	4.5 往復	—
	拝志・上林線	1 往復	1 往復
	新居浜特急線	7 往復	7 往復
予約制乗合タクシー	上林線	火・木のみ 2.5 往復	—

出典:R7(2025)年10月時点 各時刻表

(2) 鉄道

- 伊予鉄道横河原線は日中 15 分間隔で運行されており、高いサービス水準となっている。

	平日		土日祝	
	松山市駅方面 横河原駅発	横河原駅方面 横河原駅着	松山市駅方面 横河原駅発	横河原駅方面 横河原駅着
6時台	2	2	2	2
7時台	5	4	3	2
8時台	4	4	3	3
9時台	4	4	4	4
10時台	4	4	4	4
11時台	4	4	4	4
12時台	4	4	4	4
13時台	4	4	4	4
14時台	4	4	4	4
15時台	4	4	4	4
16時台	4	4	4	4
17時台	4	4	4	4
18時台	4	4	4	4
19時台	4	4	4	4
20時台	3	4	3	4
21時台	3	2	3	2
22時台	2	2	2	2
23時台		1		1

図 17 伊予鉄道横河原線の時間帯別運行便数

- 近年は環境に配慮した高い省エネ性能を誇る新型車両が順次導入されている。
- R5年(2023)年2月から「みきゃんアプリ(愛媛県が提供する県民向け公式スマホアプリ)」によるQRコード決済を開始した。続いてICOCA(全国交通系ICカード)はR6(2024)年3月から市内電車・リムジンバスで運用を開始、R7(2025)年3月からは電車・バス全線に拡大する一方で、独自の「IC い〜カード」は同年9月末でサービスを終了した。
- 物価高や人件費高騰等により、R5年(2023)10月、R6(2024)年10月にそれぞれ運賃値上げを行った。R6(2024)年の値上げでは初乗り運賃が30円上昇したが、キャッシュレス決済で20円の値引きとなる制度も同時に実施された。



図 18 伊予鉄道の新型車両

出典:伊予鉄道株

(3) 路線バス

- 川内線は、東部市街地～横河原～松山市駅を日中30分間隔で結ぶ高いサービス水準となっている。
- 森松・横河原線は、山之内地区を発着地として中央市街地と西部市街地を經由して森松(松山市)を1日6往復で結んでいる。
- R5(2023)年11月のダイヤ改正では、運転士不足や2024年問題への対応を理由に梅本ループ線の土日祝の便が全便運休に、新居浜特急線が12往復から8往復へ減便となった。
- 支線の山間バス路線(松瀬川線、滑川線、河之内線、井内線)は、2台体制で平日のみ運行されている。松瀬川線と滑川線のダイヤは小学生の通学に合わせて組まれているため、午前中に外出して昼までに帰宅するという生活ニーズ等に対応できていない。

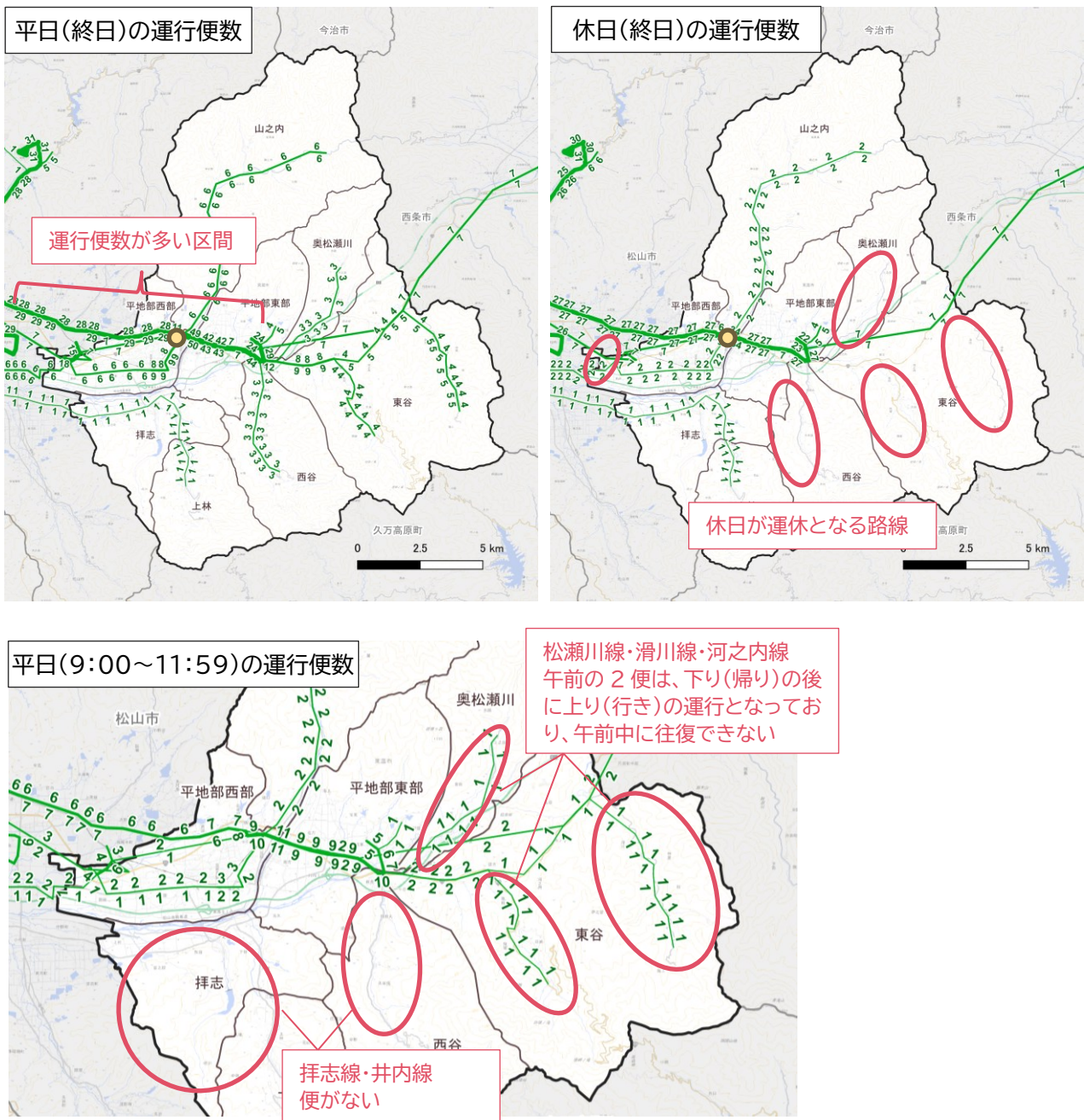


図 19 路線バスの運行便数

出典:伊予鉄バス(株)GTFS データ
国土地理院(背景図)

- R5(2023)年1月に川内線にEVバスが導入され、川内バスターミナルにEVバス用充電インフラが新設された。



図 20 川内線を運行するEVバス

- R5(2023)年2月から「みきゃんアプリ」によるQRコード決済を開始した。続いてICOCA(全国交通系ICカード)はR7(2025)年3月から東温市内を運行するバス路線にも拡大された。
- 物価高や人件費高騰等により、R5年(2023)10月、R6(2024)年10月にそれぞれ運賃値上げを行った。R6(2024)年の値上げでは初乗り運賃が30円上昇したが、キャッシュレス決済で20円の値引きとなる制度も同時に実施された。



出典:伊予鉄バス株

- 運転士の充足率は9割となっており、運転士の増員が必要なサービス改善は難しい状況となっている。
- 伊予鉄バスが、愛媛県内でレベル2(部分運転自動化)・レベル4(運転席無人)の自動運転バスの実証実験を推進している。R8(2026)年2月には梅本ループ線でレベル2の自動運転バスの実証実験が行われた。

(4) 予約制乗合タクシー

- 予約制乗合タクシー上林線は、地域の移動手段として、H26(2014)年10月から運行している。
- 運行は、東温タクシーが普通タクシー車両を活用して行っている。
- 上林地区内と下林地区の一部、市街地エリア(中央市街地)の指定された乗降場所において利用できる。
- 運行日は火曜日と木曜日の週2日で、行き3便・帰り2便であるが、朝8時の便は前日までに、その他の便は運行の1時間前までに電話での予約が必要となる。
- 利用条件に制限はないが、あらかじめ市に利用者登録をする必要がある。



図 22 予約制乗合タクシー運行区域図

出典:国土地理院(背景図)

表 3 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分まで それ以外の便は、発時刻の1時間前まで
利用料金 (一乗車)	【上林・下林エリア～市街地エリアの利用の場合】 中学生以上 500円 小学生以下 250円 【上林・下林エリア～上林・下林エリアの利用の場合】 中学生以上 250円 小学生以下 130円 ※大人1名につき幼児1名無料

(5) タクシー

- 市内には介護タクシーを除いてタクシー事業者が4社あり、普通タクシー19台を保有している。
- 各社ともに慢性的な運転士不足となっており、利用の集中する平日午前中には待ち時間が発生することがある。
- キャッシュレス決済の導入は、一部の事業者のみ対応している。



図 23 タクシー会社の営業所位置

表 4 タクシー事業者の車両台数

タクシー会社名	車両台数(普通車)
東温タクシー	8台
川上タクシー	4台
重信タクシー	3台
見奈良タクシー	4台

出典: タクシー各社 R7(2025)年10月時点

(6) 高速バス

- 川内 IC バス停には、松山方面と関東から九州までの各地を結ぶ高速バスが運行している。

表 5 川内ICバス停を運行する高速バス

路線名	運行事業者	1日の便数
松山～東京・横浜【オレンジライナーえひめ】	伊予鉄バス(株) 西東京バス(株)	往復 1 便
松山～名古屋【瀬戸内エクスプレス名古屋号】	ジェイアール四国バス(株) ジェイアール東海バス(株) 伊予鉄バス(株) 名鉄バス(株)	往復 1 便
松山～京都・大阪・神戸【松山エクスプレス ※夜行バス(往復 1 便)のみ京阪神ドリーム松山】	西日本ジェイアールバス(株) ジェイアール四国バス(株)	往復 10 便
松山・八幡浜～大阪・京都【オレンジライナーえひめ】	伊予鉄バス(株) 阪急観光バス(株)	往復 7 便
松山～神戸【ハーバーライナー】	伊予鉄バス(株) 神姫バス(株)	往復 6 便
松山～福岡【道後エクスプレスふくおか号】	伊予鉄バス(株) 伊予鉄南予バス(株) 瀬戸内運輸(株)	往復 1 便
松山～岡山【マドンナエクスプレス】	ジェイアール四国バス(株) 伊予鉄バス(株) 両備バス(株) 下津井電鉄(株)	往復 4 便
松山～新尾道・福山【キララエクスプレス】	伊予鉄バス(株) (株)中国バス 本四バス開発(株) (株)瀬戸内しまなみリーディング	往復 2 便
松山～高松【坊っちゃんエクスプレス】	四国高速バス(株) 伊予鉄バス(株) JR 四国バス	往復 8 便
松山～徳島【吉野川エクスプレス】	ジェイアール四国バス(株) 伊予鉄バス(株)	往復 4 便
松山～高知【なんごくエクスプレス】	ジェイアール四国バス(株)	往復 5 便
松山～高知【ホエールエクスプレス】	伊予鉄バス(株) とさでん交通(株)	往復 2 便
オレンジフェリー 松山方面直通連絡バス	伊予鉄南予バス(株)	往復 1 便

出典:各バス会社ホームページ時刻表
(R7(2025)年4月時点)

(7) 交通空白地域

- 交通空白地域は、北方(図中①)、南方(②)の各行政区や重信川沿い(③)にまとまって見られるほか、西谷(④)、東谷(⑤)地区などにも点在している。
- 現時点で、交通空白地域の人口は 14.5% である。

※交通空白地域とは、以下の利用圏域外の地域を指す。

- ・鉄道駅より 800m 圏内
- ・バス停・フリー乗降区間より 300m 圏内
- ・予約制乗合タクシー運行区域

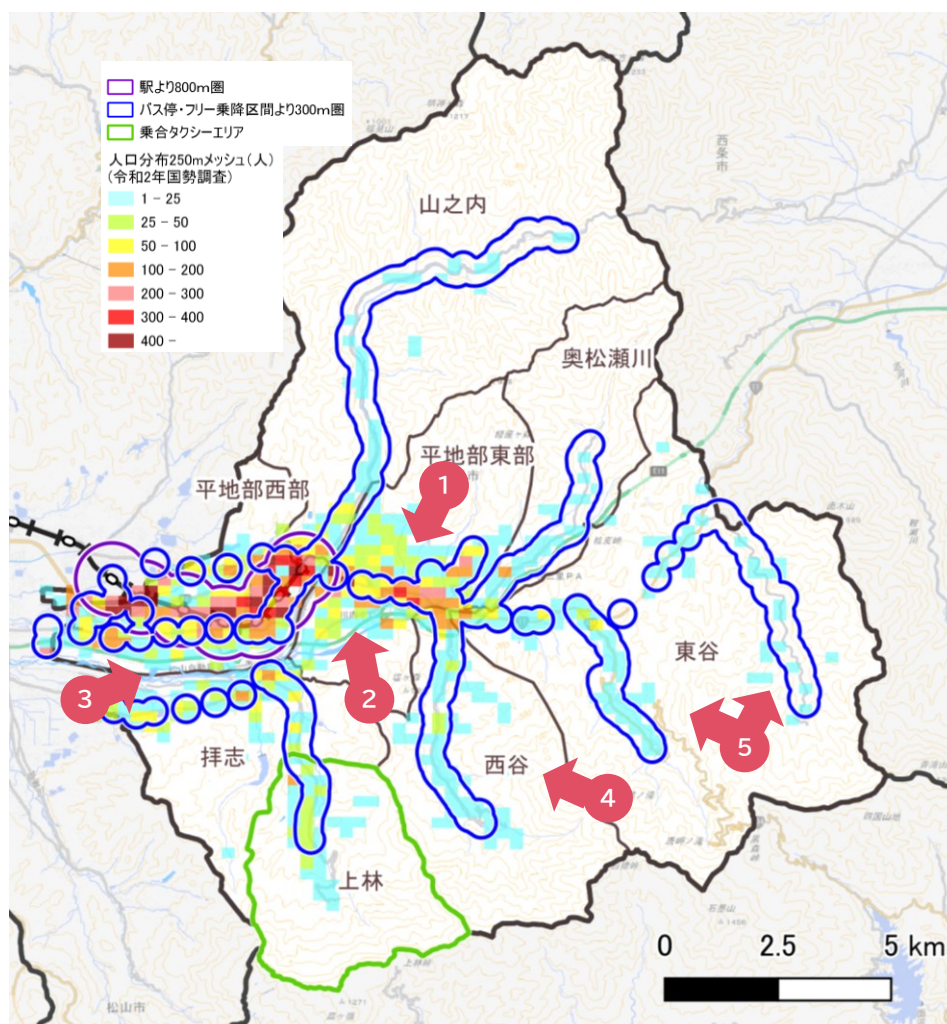


図 24 交通空白地域

出典: R2(2020)年国勢調査、駅・バス停等(R7(2025)年時点)
国土地理院(背景図)

(8) その他の移動手段

- 公共交通以外の移動手段として以下に示すサービスが実施されている。

表 6 その他の移動手段一覧

サービス名称	サービス概要
レスパスシャトルバス	<ul style="list-style-type: none"> ・レスパスシティ(フジ見奈良店、天然温泉利楽、坊っちゃん劇場等を含む複合施設)の利用者を無償で送迎するバス ・松山～レスパスシティ間を運行
愛媛大学医学部 附属病院 無料送迎タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・伊予鉄横河原線「愛大医学部南口駅」から愛媛大学附属病院正面玄関までを無償で送迎するタクシー ・伊予鉄横河原線の発着に合わせて往復運行
あいしょくドライビング スクールの送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ・あいしょくドライビングスクール(東温市)の在校生を無償で送迎するバス ・横河原駅～さくらの湯～愛媛十全医療学院附属病院を経由する「重信・川内線」と、東温市外へ向かう計 6 路線を運行 ・迎えは前日までの予約制
くま高原ドライビング スクールの送迎バス	<ul style="list-style-type: none"> ・くま高原ドライビングスクール(久万高原町)の在校生を無償で送迎するバス ・東温市内を運行するルートは1路線 ・完全予約制
さくらの湯観光物産 センターレンタサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ・さくらの湯観光物産センターにて 1 時間単位で有料で貸出 ・電動アシストタイプ、子ども用等もあり
イベント時の臨時バス	<ul style="list-style-type: none"> ・さくらの湯観光物産センターで開催される「家族で楽しむほっちょ市」では川内支所から会場まで運行
サロン送迎	<ul style="list-style-type: none"> ・サロン参加者の移動手段として、ボランティアが無償で会場までの送迎を実施 ・ボランティア輸送
訪問型サービス D (移送支援サービス)	<ul style="list-style-type: none"> ・主に要支援認定を受けた高齢者や事業対象者を対象とした買い物や通院を支援する住民互助による移動支援 ・移動支援として送迎と付き添いを実施

2. 交通結節点等の状況

(1) 市内の交通結節点

- 「横河原駅」は伊予鉄道横河原線の起終点であり、伊予鉄バスの森松・横河原線、市内山間路線バスが、乗り入れている。
- 「川内バスターミナル」(川内バス停)には川内線、新居浜特急線、支線の山間バス路線(松瀬川線、滑川線、河之内線、井内線)が乗り入れているほか、伊予鉄バスの川内営業所として有人窓口と待合施設、EVバスの充電設備、定期券利用者用のパーク&ライド駐車場が整備されている。
- 「川内ICバス停」は各都市を結ぶ高速バスが発着し、広域移動の拠点となっている。
- 伊予鉄横河原線の「梅本駅」は松山市に立地し、四国がんセンターやフジグラン重信等をつなぐ梅本ループ線の起終点となっている。

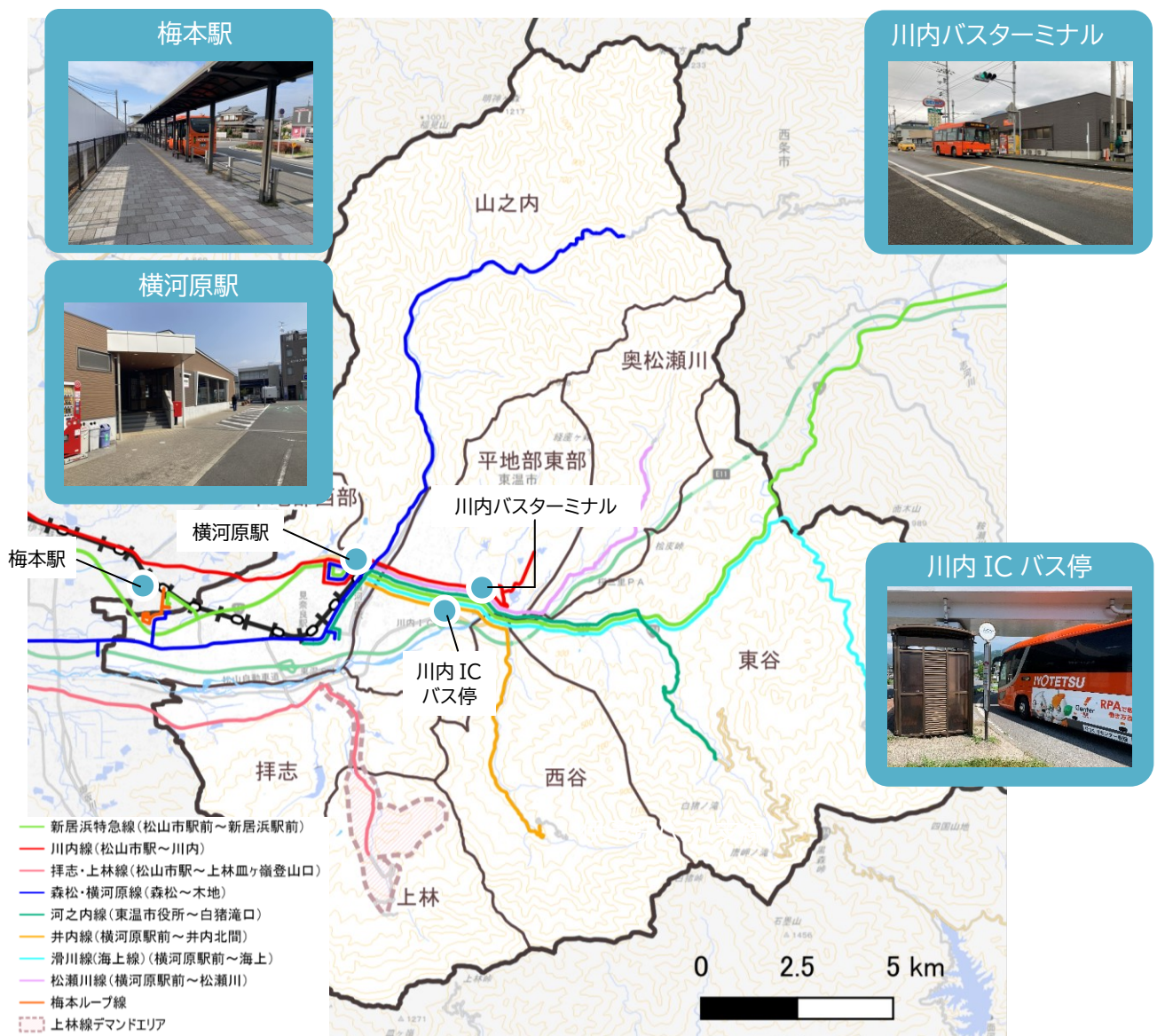


図 25 交通結節点

出典:国土地理院(背景図)

(2) 交通結節点における乗継の状況

- 横河原駅と梅本駅は、鉄道と路線バスが、川内バスターミナルは広域幹線(川内線、新居浜特急線)と支線(松瀬川線、滑川線、河之内線、井内線)が乗り入れており、乗継利便性の高い公共交通網は東温市の強みの一つである。
- 川内ICバス停は高速バスが発着する広域交通の拠点であるが、路線バスのバス停と400m程度離れており、乗継には不便な状況となっている。

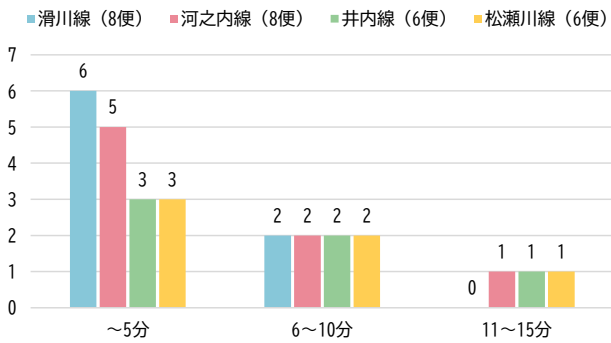


図 26 横河原駅での乗換時間
(各山間路線⇄鉄道横河原線)

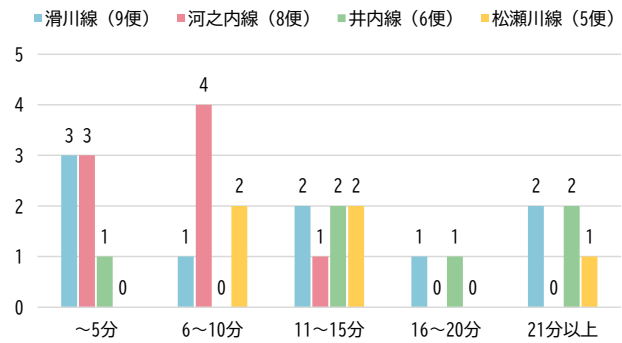


図 27 川内バスターミナルでの乗換時間
(各山間路線⇄川内線)



図 28 川内 IC バス停と既存バス停の位置図

出典:国土地理院(背景図)

(3) 鉄道駅・バス停の状況

- 市内にある6つの鉄道駅は、スロープ及び点字ブロックが整備され、バリアフリー対応が完了している。また、牛淵駅を除いた5駅は有人駅となっており、窓口対応が可能なほか、6駅すべてに利用者用の駐輪場が設置されている。
- 川内バスターミナルは、有人窓口のほか、待合スペース、トイレ、駐輪場、パーク&ライド駐車場(定期利用者用)を有している。また、バスの運行・接近情報がデジタルサイネージで日本語及び英語で提供されている。
- 鉄道駅に併設されたバス停のほか、商業施設や医療機関、観光施設等では上屋やベンチ等が整備されているバス停がある。



図 30 スロープと点字ブロックが整備されている牛淵駅



図 29 横河原駅に整備されている利用者用駐輪場



図 31 川内バスターミナル(外観と待合スペースに設置されたデジタルサイネージ)

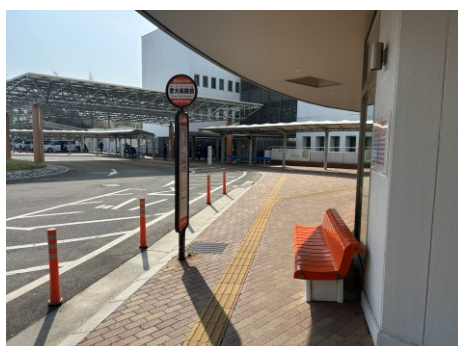


図 32 ベンチ・上屋のあるバス停(愛大病院前バス停・さくらの湯バス停)

(4) パーク&ライド駐車場の整備状況

- H27(2015)年に東温市役所(本庁)に整備されたのを皮切りに、市有地を活用して最大時で4箇所・25台分、R7(2025)年12月からは3箇所・20台分で運用している。
- 伊予鉄バスでは川内 IC バス停近くに高速バス利用者用のパーク&ライド駐車場を設けているほか、R6(2024)年からは川内バスターミナルにおいて定期券保有者用のパーク&ライド駐車場の運用を開始した。



図 33 市役所本庁正面駐車場のパーク&ライド駐車場



図 34 川内バスターミナルのパーク&ライド駐車場

表 7 東温市内のパーク&ライド駐車場の概要

場所	台数	利用可能日時	最寄り駅・バス停	備考
市役所本庁	10台 (先着順)	土、日、祝日及び 年末年始の 5:30~23:30	東温市役所前バス停 (徒歩すぐ) 見奈良駅(徒歩4分)	設置者:東温市 いずれも利用料金は無料。 備え付けのボックスにある 利用カードをマイカーのダッ シュボードに提示することで 使用可。
川内支所	3台 (先着順)	土、日、祝日及び 年末年始の 6:00~23:30	川内支所前バス停 (徒歩すぐ)	
南方 (旧川内町商工 会跡地)	7台 (先着順)	毎日 6:00~23:00	川上下の町バス停 (徒歩すぐ~1分)	
川内バス ターミナル	定期利用者 のみ	6:00~23:30	川内バスターミナル (徒歩すぐ)	設置者:伊予鉄バス 通勤定期でバス通勤をして いる方(申込が必要)
川内 IC	77台	24時間	川内 IC バス停(徒歩 すぐ)	設置者:伊予鉄バス 高速バス利用者は 24 時間 無料

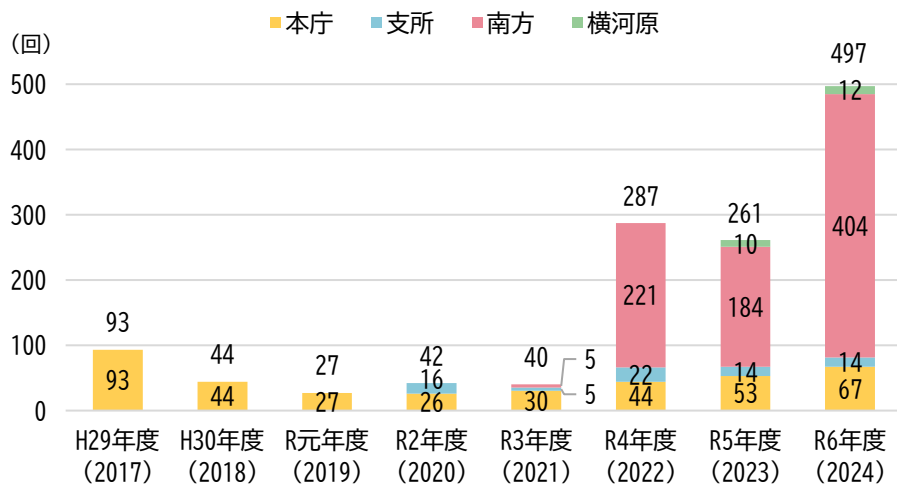


図 35 東温市が設置するパーク&ライド駐車場の年間利用回数

出典:東温市

※横河原は 2025(R7)年 12 月で提供終了

3. 公共交通の利用状況

(1) 鉄道

- 伊予鉄道横河原線の乗車人員は、コロナ禍で大幅に減少した後に、緩やかに増加しつつあるが、以前の水準にまでは回復していない。

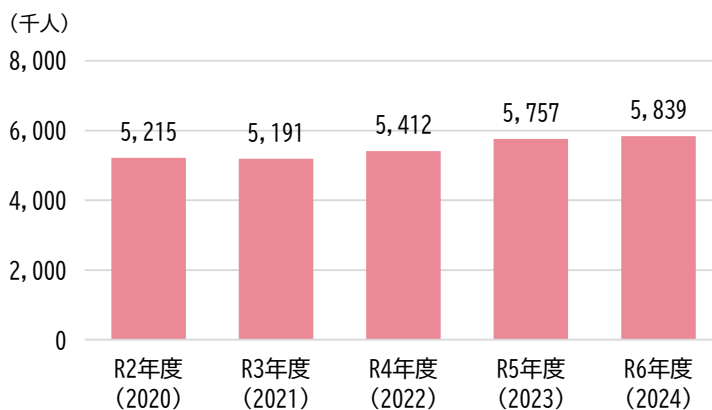


図 36 伊予鉄横河原線 年間輸送人員の推移

出典:伊予鉄道㈱

- 東温市内の鉄道駅及び梅本駅の乗車人員は近年増加している。
- 定期券外より定期券の利用割合が高い。

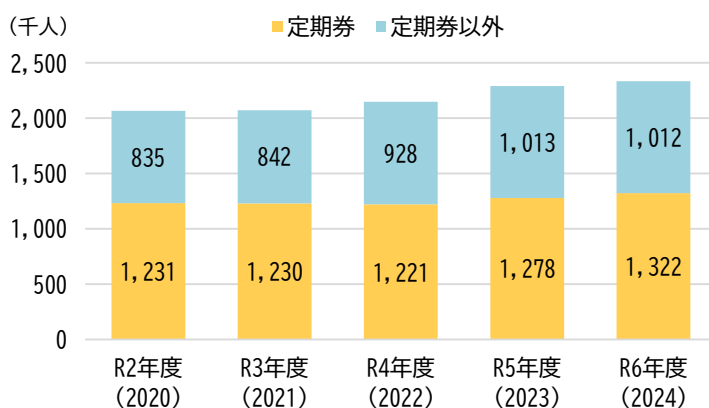


図 37 市内鉄道 6 駅及び梅本駅の定期券利用人数の推移

出典:伊予鉄道㈱

(2) 路線バス

- 路線バスの年間輸送人員の大半は川内線の利用者であり、山間路線(松瀬川線・滑川線・河之内線・井内線)の輸送人員は、梅本ループ線よりも少ない。

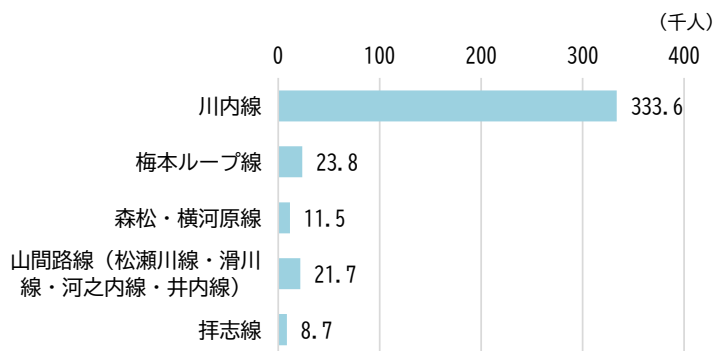


図 38 路線バス年間輸送人員

出典:生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金資料 R6(2024)
補助対象年度(10月~9月)
※川内線、森松・横河原線は松山市内走行分を含む

- 路線ごとの年間輸送人員の推移は、H27(2015)年度を 100%とした場合 R2(2020)年度以降はどの路線も 3割から 5割程度減少している。
- R5(2023)年 11月に梅本ループ線が土日祝運休になったことから R6(2024)年度は大きく減少している。

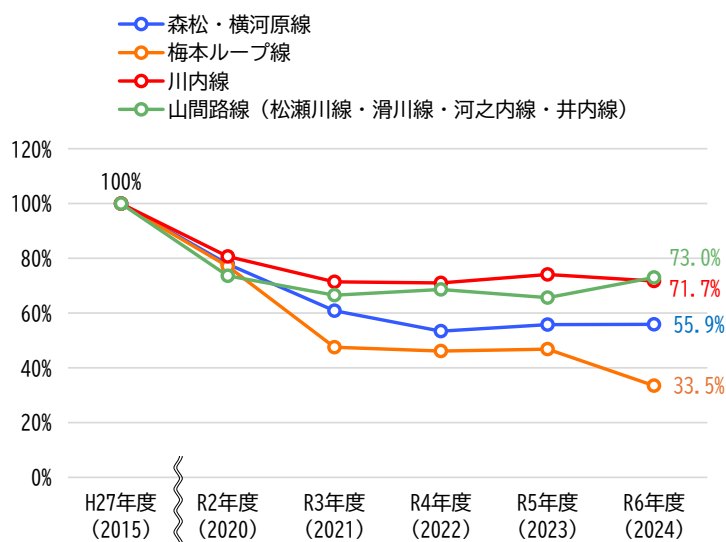


図 39 H27(2015)年を 100%とした場合の年間輸送人員の増減率

出典:生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金資料
※図中の年度は補助対象年度(10月~9月)

【松瀬川線】

- 小学生が通学に利用する松瀬川 7:34 発の便、横河原駅前 16:39 発の便には一定の利用がある一方で、日中の便はかなり利用が少ない。
- 新端～松瀬川には民家がなく利用は非常に少ない。

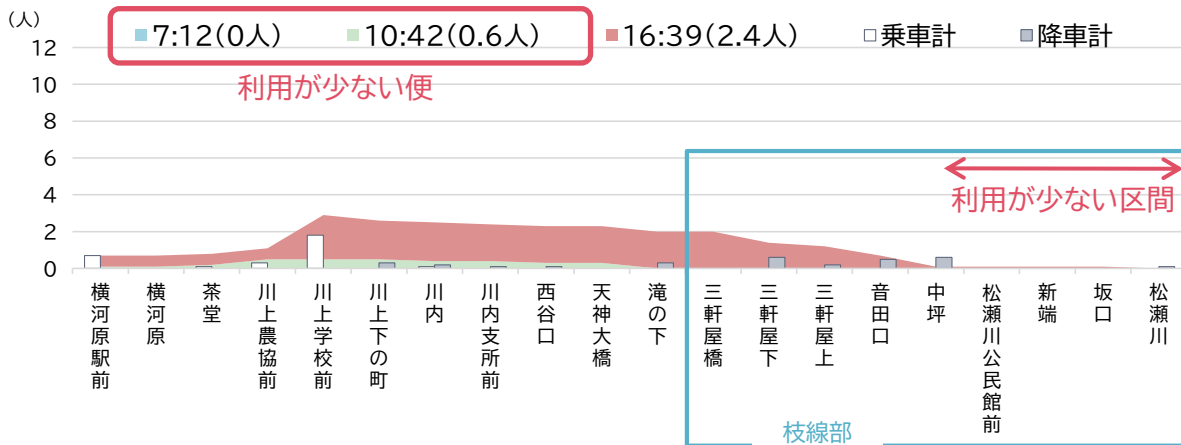
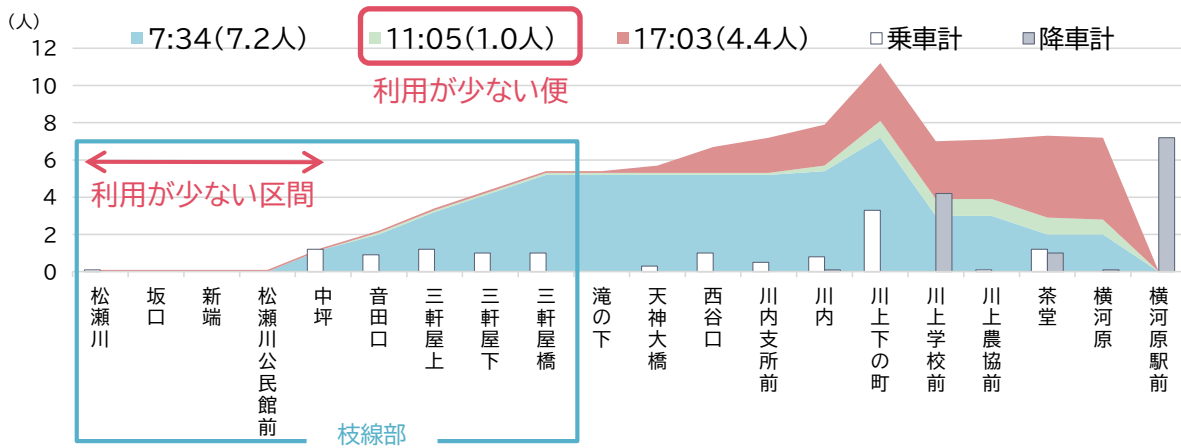


図 40 松瀬川線の便別利用状況

出典:伊予鉄バス乗降調査結果(R7年5月)

【滑川線】

- 小学生が通学に利用する海上 6:55 発の便には一定の利用がある一方で、日中の便はかなり利用が少ない。
- 枝線部分は全体的に利用が少ない。

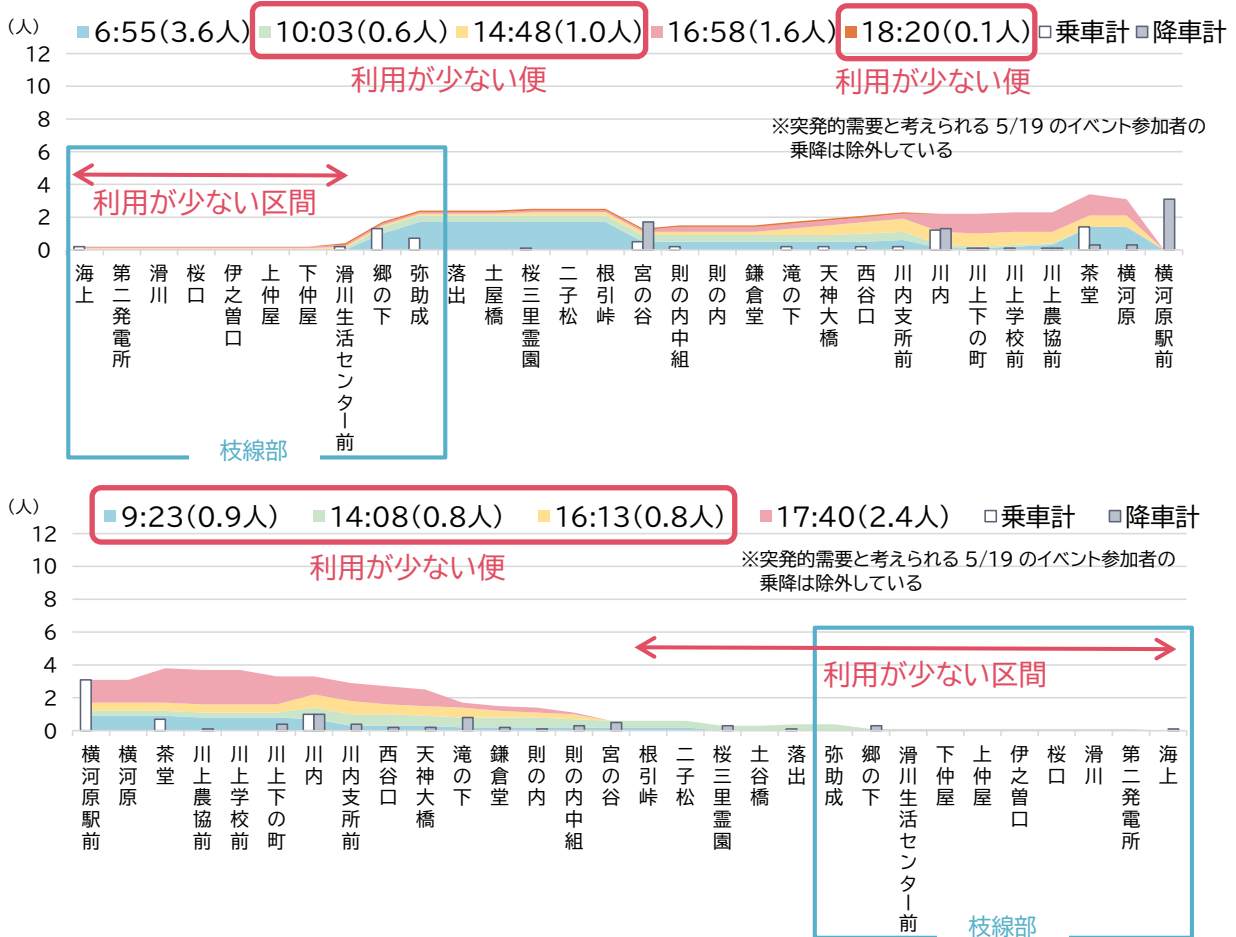


図 41 滑川線の便別利用状況

出典:伊予鉄バス乗降調査結果(R7年5月)

【河之内線】

- 白猪の滝口 16:10 発の便は利用が少ない。
- 河之内～白猪の滝口、横河原駅前～市役所間も利用が少ない。

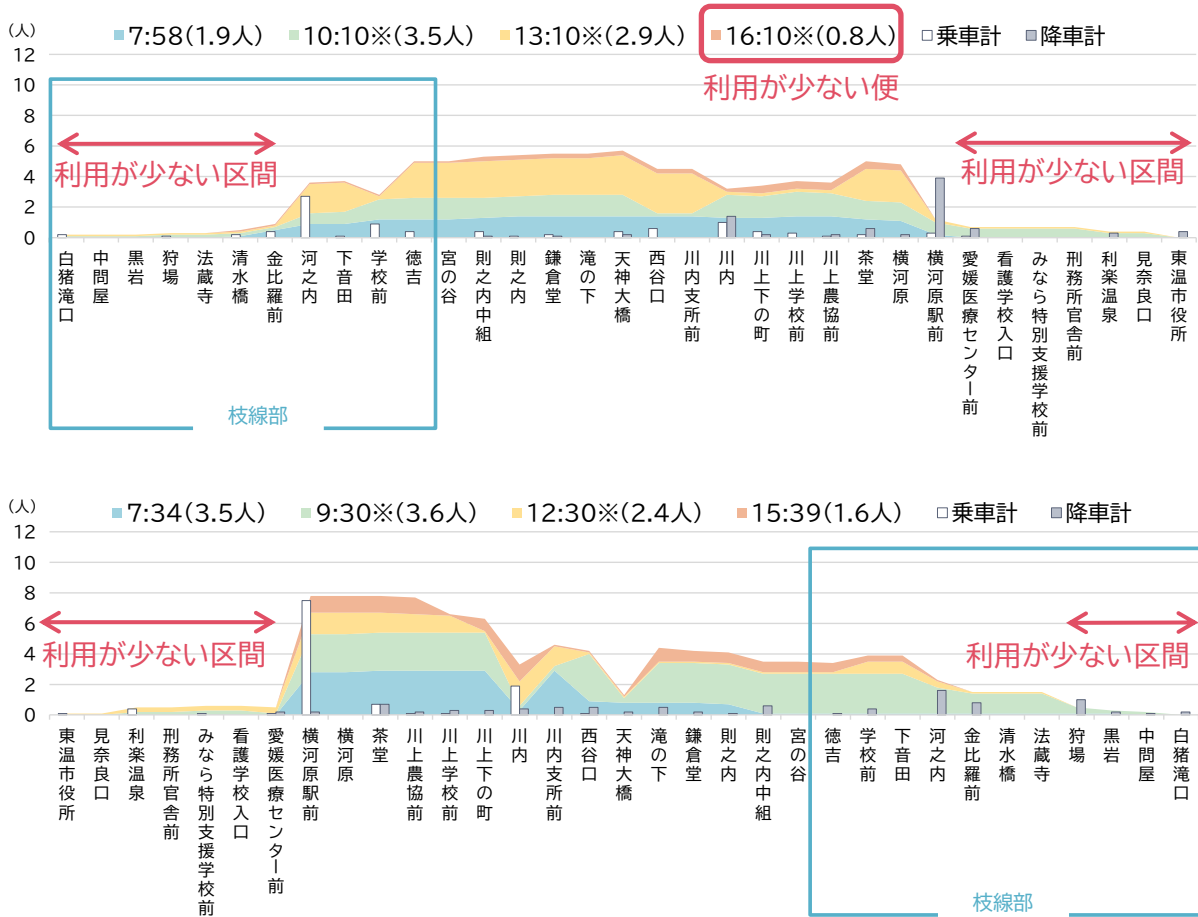


図 42 河之内線の便別利用状況

※は東温市役所まで運行する便

出典:伊予鉄バス乗降調査結果(R7年5月)

【井内線】

- 横河原駅前 7:57 発の便を除き、全体的に利用が少ない。
- 西谷口～枝線部分は全体的に利用が少ない。

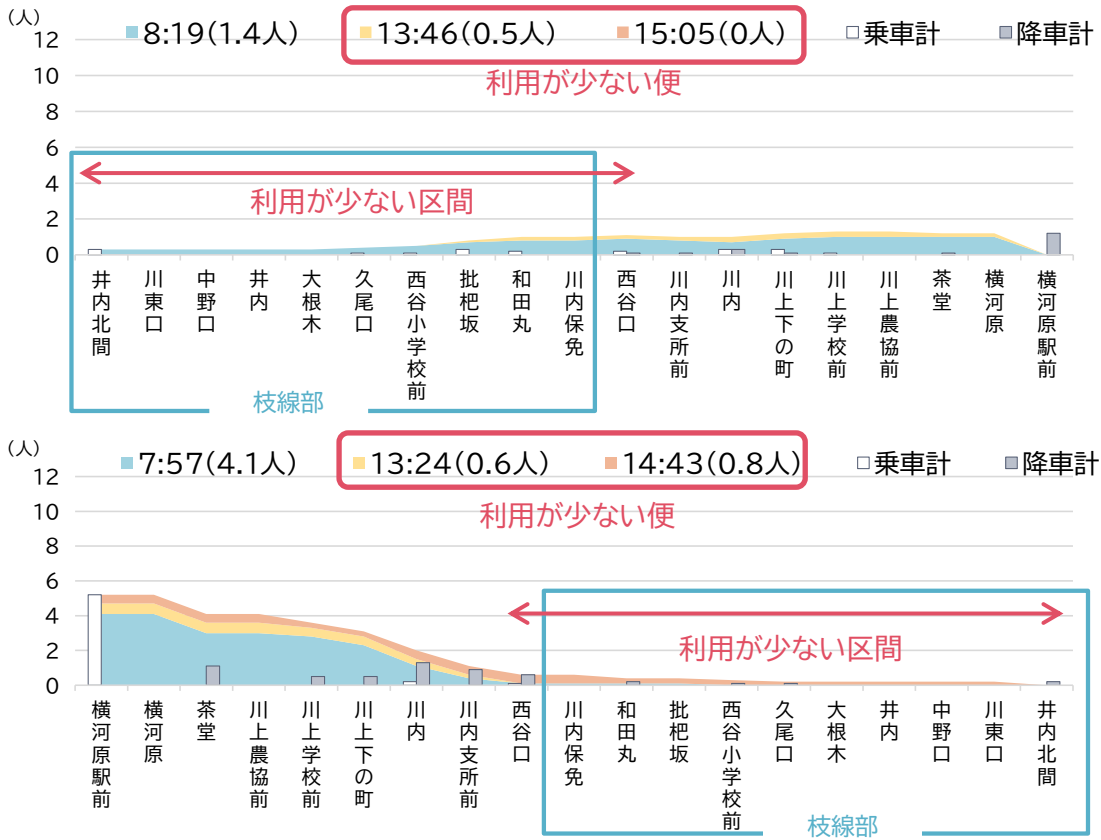


図 43 井内線の便別利用状況

出典:伊予鉄バス乗降調査結果(R7年5月)

【森松・横河原線】

- 始発と最終便は利用が少ない。
- 枝線部分の特に木地～大畑は利用が少ない。

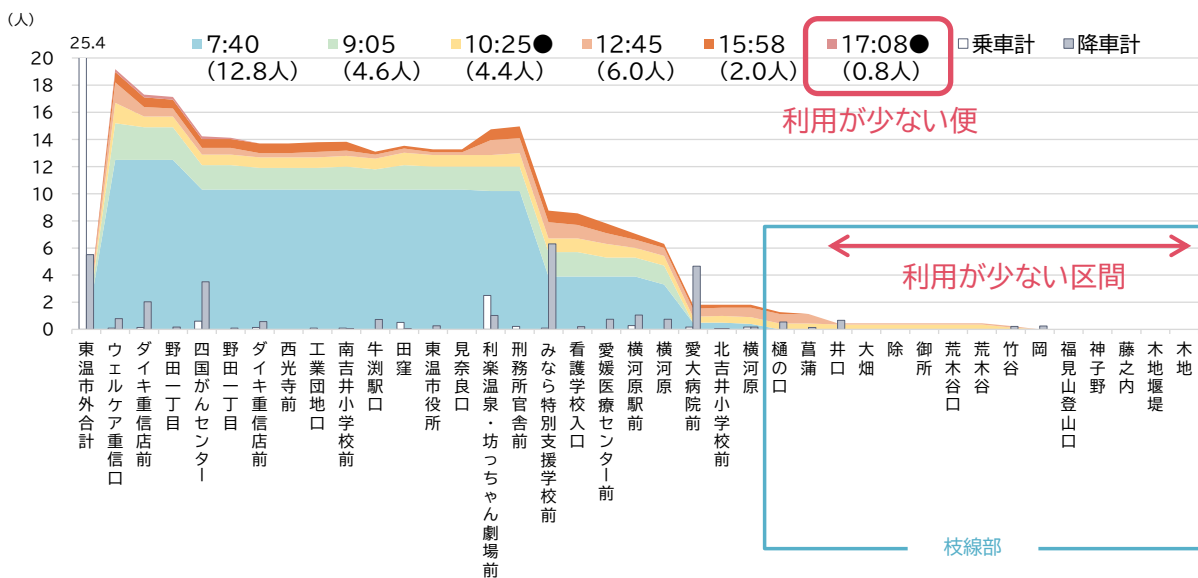
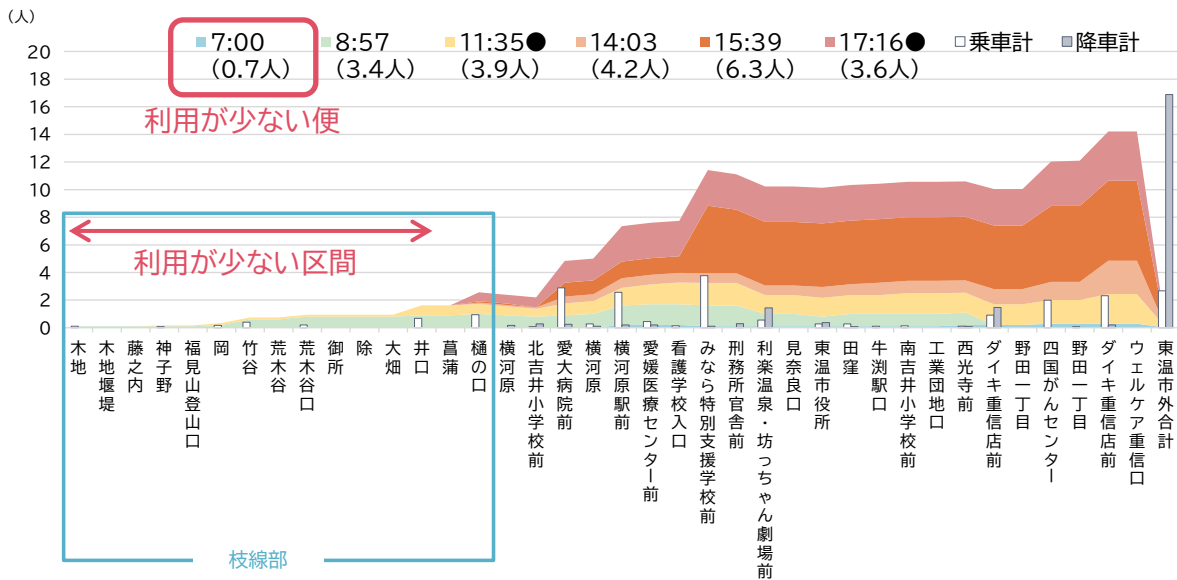


図 44 森松・横河原線の便別利用状況

出典:伊予鉄バス乗降調査結果(R7年5月)

※●は土日祝も運行する便

(3) 予約制乗合タクシー

- 年間利用者数1便あたり平均人数ともに R2(2020)年度に大きく減少した後は、微増傾向である。
- 現在までの利用登録者は 268 人いるが、実際に利用しているのは R6(2024)年度で 13 名と限られている。

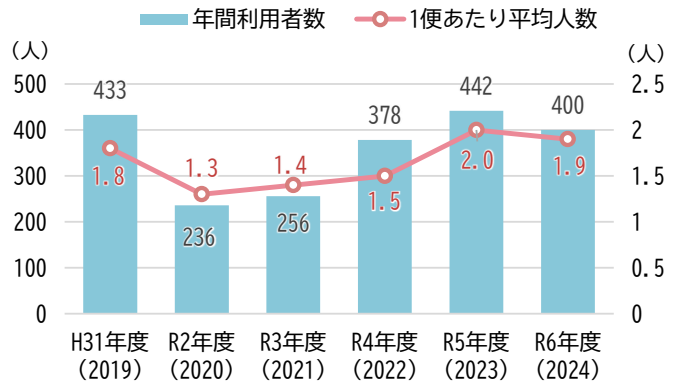


図 45 年間利用者数と1便あたり平均利用者数の推移

出典: 月別運行実績表

※1便あたり平均=年間利用者数÷年間運行実績便

- 年間稼働率は4割前後で推移している。

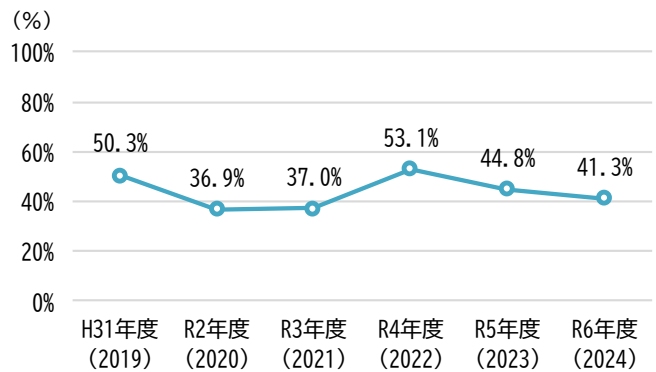


図 46 年間稼働率の推移

出典: 月別運行実績表

※稼働率=運行実績回数÷運行予定回数

- 便別では、上林 9:00 発便、次いで市街地 11:30 発便に利用が集中しており、その他の便は利用が非常に少ない。
- 市街地発の合計利用者数と比較すると、上林発の合計利用者数が約 1.5 倍で、行きだけに利用して帰りは別の手段を使用している人が一定数いると考えられる。

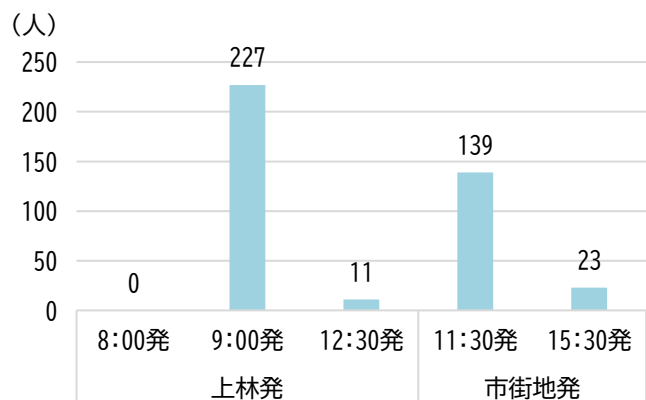


図 47 便別の年間利用者数

出典: 月別運行実績表 R6(2024)年度

(4) タクシー

- 東温市を含む松山圏域※のタクシー輸送人員はコロナ禍が始まった R2(2020)年度に激減し、回復傾向にはあるが、元の水準には届いていない。
- 利用者の約 9 割が固定客で、通院等の需要のため、平日の午前中(8:30~11:00)に利用が集中する。
- 観光・ビジネス利用は少ない。

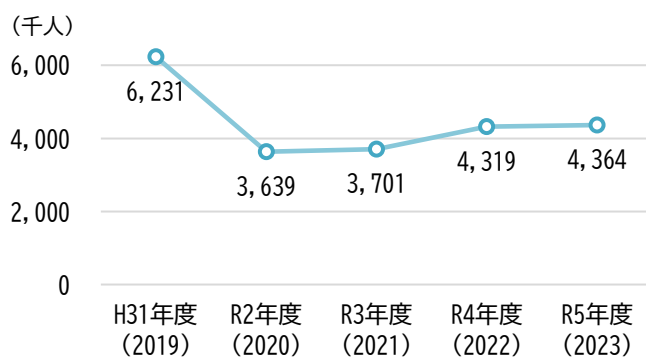


図 48 松山圏域におけるタクシー年間輸送人員の推移

出典:愛媛運輸支局

※松山圏域:島しょ部を除く松山市、東温市、砥部町、松前町

4. 公共交通に関する情報提供や利用促進活動

(1) 情報提供

- 東温市公共交通マップを R5(2023)年度に作成し、市内に全戸配布した。
- 転入者等への情報提供として、市のホームページにおいて、市内の各区画内にある代表的な駅・バス停の時刻表をPDFで提供している。
- 伊予鉄バスはGTFSデータを作成し、独自の検索システムのほか、Googleマップ等の経路検索システムでのダイヤ・運賃等の検索が可能となっている。
- 伊予鉄道・伊予鉄バスは市内電車やバスの現在地が分かる「スマホロケーションシステム」を運用しており、利用者は自身のスマートフォンから利用することができる。



図 49 公共交通マップ



図 50 「うちの近くの公共交通」で提供されるマップ

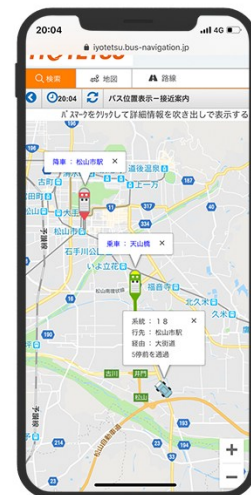


図 51 スマホロケーションシステムの画面

(2) 利用促進活動

- 伊予鉄バスが、小学生や未就学児の親子を対象としたバスの乗り方教室を継続的に開催している。
- 東温市が行っているスマートフォン初心者を対象とした体験教室の中で、目的地への行程検索やバスロケーションシステムの利用方法の講座を実施している。
- 「東温みんなの公共交通を考える会」が、路線バスを活用したツアーを年に数回開催している。
- 東温市が、R6(2024)年度に「とうおん公共交通 シール&クイズラリー」を計2回実施し、延べ244名の応募があった。応募者の約58%は普段公共交通を使わない、又は年に数回程度の利用者で、本イベントが公共交通利用のきっかけとなった。



図 52 小学生を対象にしたバスの乗り方教室
出典:東温市



図 53 親子を対象にした乗り方教室
出典:東温市



図 54 スマホ教室での講義
出典:東温市



図 55 路線バスツアー開催風景
出典:みんなの公共交通を考える会



図 56 シール&クイズラリー
出典:東温市

5. 公共交通に対する行政支援

- 路線バス(川内線、森松・横河原線、梅本ループ線、山間路線)はいずれも収支率が100%を下回る赤字路線であり、近年は微増傾向であるものの、森松・横河原線と山間路線は収支率2割前後と低い水準で推移している。
- 市民や来訪者の移動を確保するため、路線バス(川内線、森松・横河原線、松瀬川線、滑川線、河之内線、井内線)と予約制乗合タクシー上林線に対して行政支援を年間2,500万円～2,600万円程度行っており、市の支援額は増加傾向にある。
- 運行経費は増加傾向にあり、R3(2021)～R5(2023)年度は経常収益が減少し、事業者の内部補填や他市の補助等が増加した。R6(2024)年度になって経常収益がR2(2020)年度レベルに回復している。

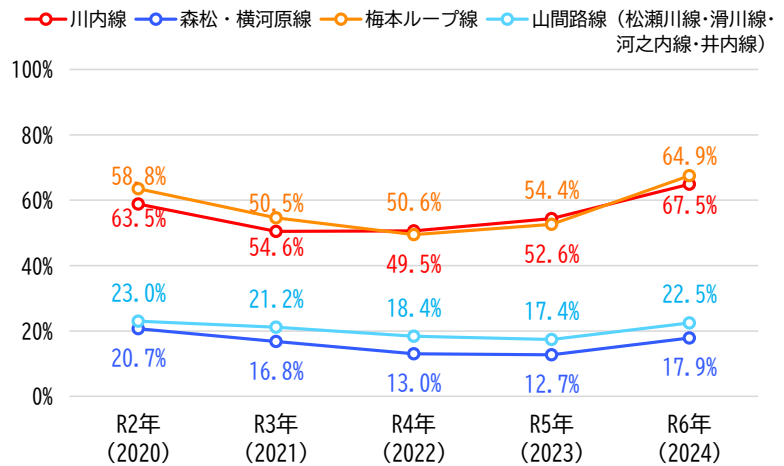


図 57 東温市内路線バス収支率の推移

出典:生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金資料
※図中の年度は補助対象年度(10月～9月)

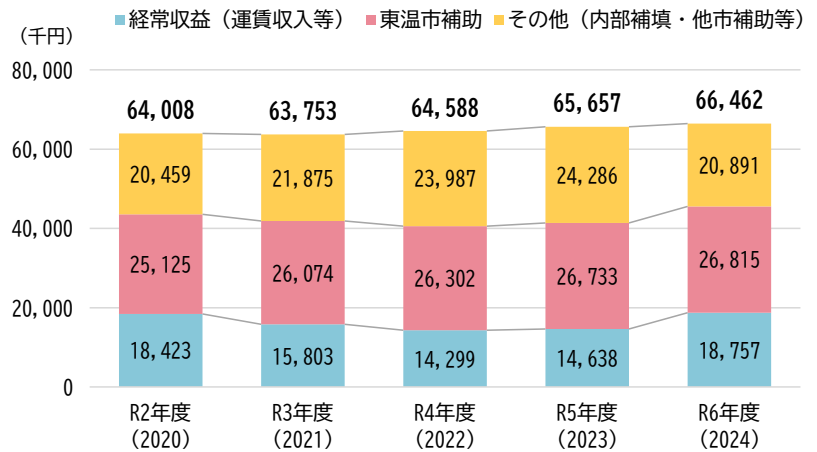


図 58 公共交通に関する収支の推移と内訳

出典:生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金資料・予約制乗合タクシー月別運行実績表
※図中の年度は補助対象年度(10月～9月)

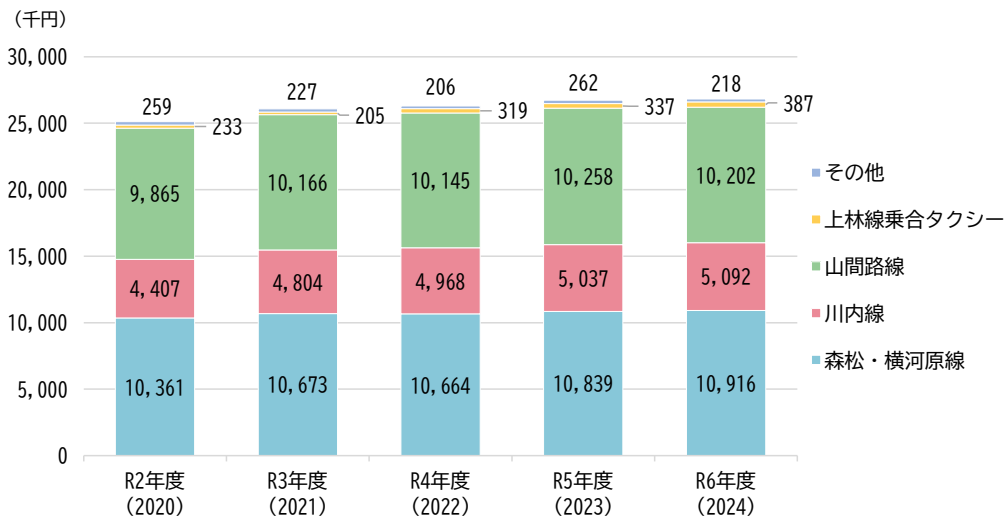


図 59 公共交通に対する行政支援額の推移

出典:生活交通バス路線運行助成額計算書(事業計画書)・予約制乗合タクシー月別運行実績表
※川内線は川内バスターミナル～さくらの湯・川内グリーンタウン上に対する補助

6. 公共交通に関する市民や関係者の意向等

(1) 市民アンケート

表 8 市民アンケートの実施概要

種別	平地部	山間部	
対象区域	平地部東部・平地部西部	左記以外の区域	上林地区および 拝志地区の一部
対象者	対象区域内の無作為抽出した <u>2,007 世帯</u> * 2 名以上の世帯は、自家用車の運転に不安を感じている方や免許証を持っていないなど、なるべく普段から公共交通が必要な方(高校生以上 1 名に回答を依頼)	対象区域内の自治会に加入する全世帯 <u>1,993 世帯</u> * 2 名以上の世帯は、自家用車の運転に不安を感じている方や免許証を持っていないなど、なるべく普段から公共交通が必要な方(高校生以上 1 名に回答を依頼)	予約制乗合タクシー「上林線」の運行区域である上林地区全世帯及び拝志地区の一部 <u>361 世帯</u> * 市民アンケート調査に同封して実施、市民アンケート調査回答者に回答を依頼
調査期間	R7 年 7 月中旬～7 月 31 日		
配布方法	郵送配布		
回収方法	郵送・WEB 回答の併用		
回収数(率)	716 件(35.7%)	870 件(43.7%)	129 件(35.7%)

① 公共交通の利用状況

- 鉄道は、平地部西部では 4 割以上の方が利用ありと回答しているが、山之内を除くその他の地域は 2 割以下となっている。
- 路線バスは、平地部東部や西谷、東谷、奥松瀬川で利用の割合が高い。

【鉄道】

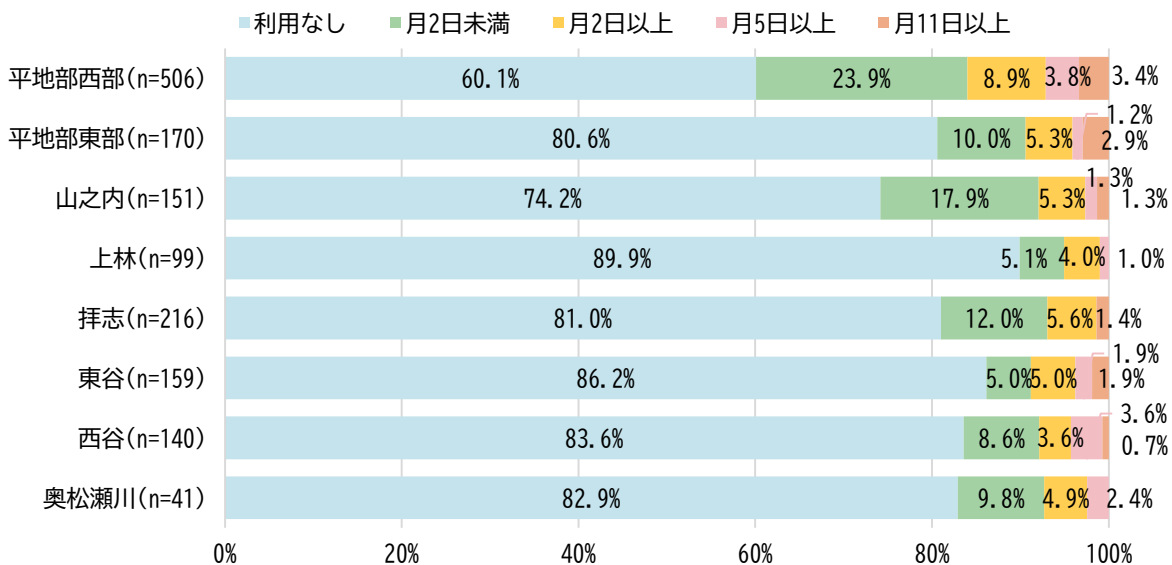


図 60 鉄道の利用状況

【路線バス】

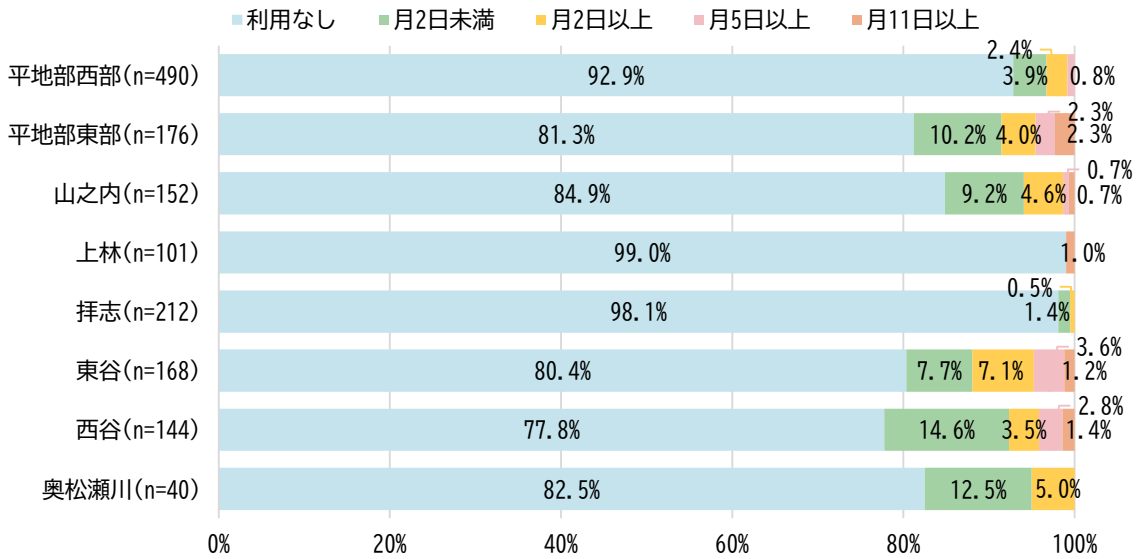


図 61 路線バスの利用状況

【タクシー】

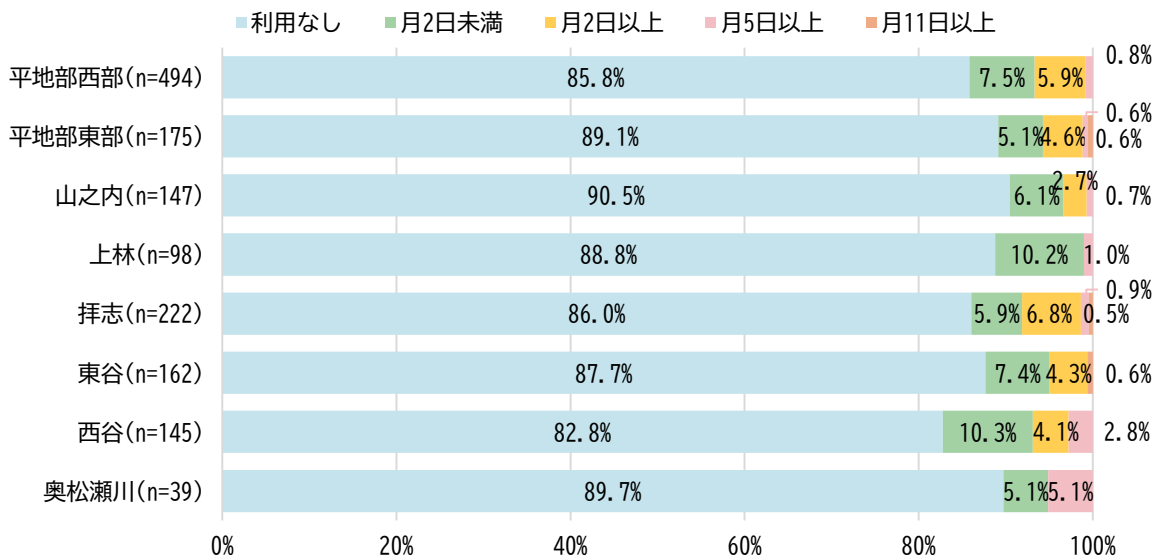


図 62 タクシーの利用状況

② 東温市の公共交通の総合的な満足度

- 平地部の方が満足・やや満足の割合が高く、かつ不満・やや不満の割合も低い。

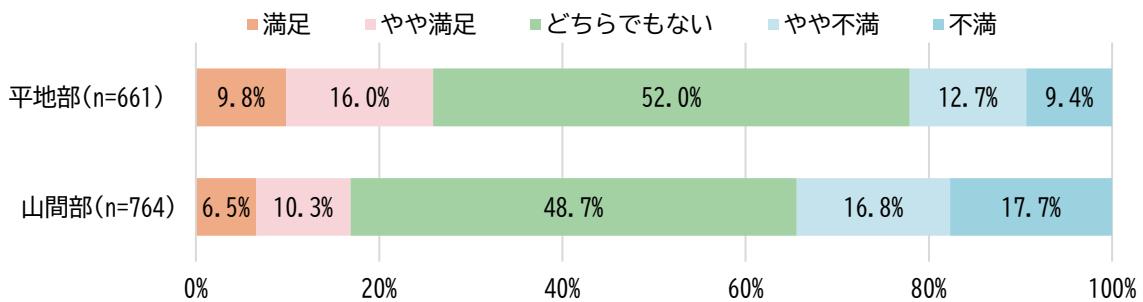


図 63 公共交通の総合的な満足度

③ 東温市内の路線バスサービスの満足度と重要度

- 満足している人が多いのは、「自宅からバス停までの距離」である。
- 不満な人が多いのは「運賃」「運行本数」「ダイヤ(運行の時間帯)」「最終便の時間」「屋根や椅子などバス停の待合環境」である。

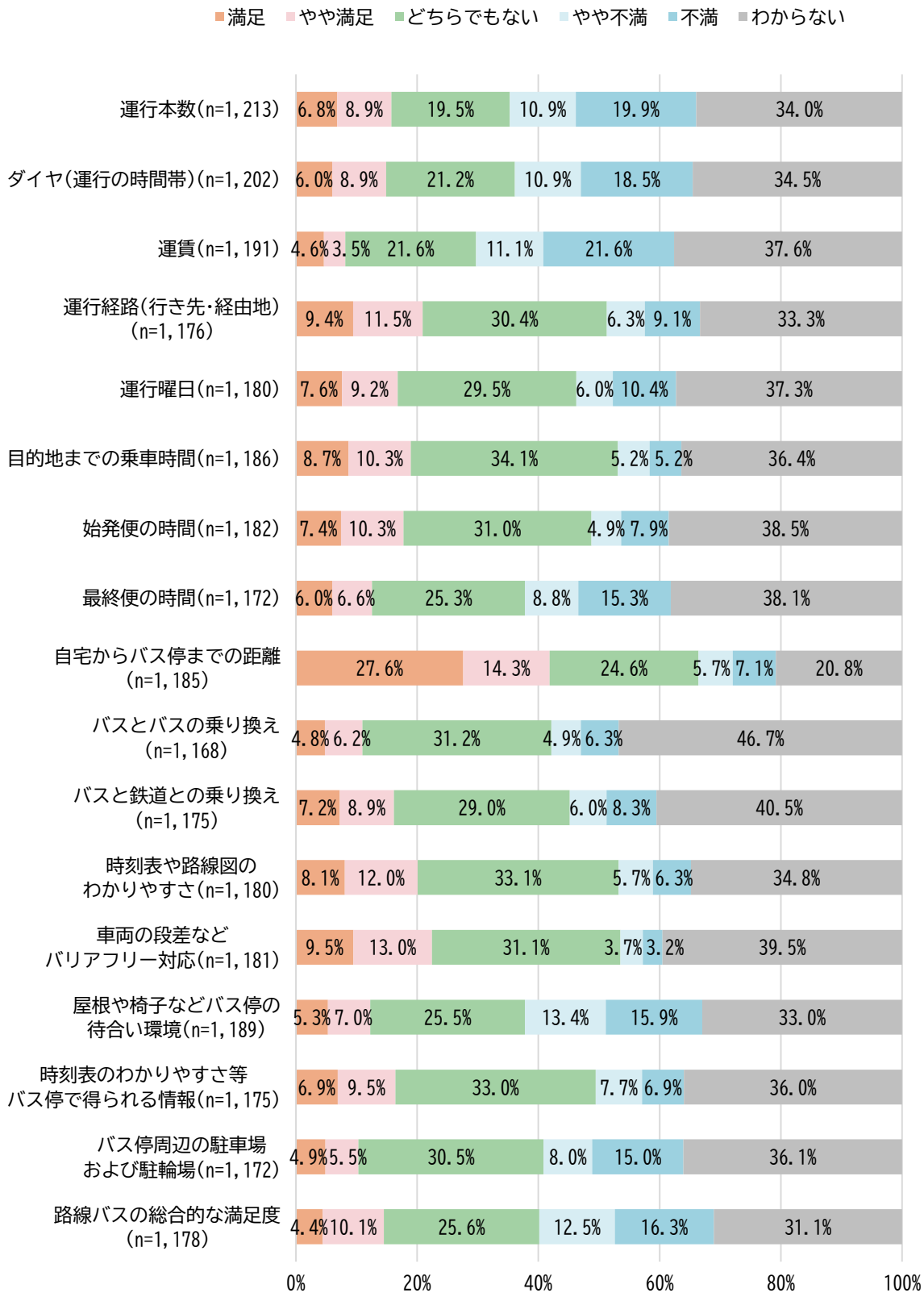


図 64 路線バスのサービス項目別の満足度

- 重要だと回答している人が多いのは、「運賃」「自宅からバス停までの距離」「運行本数」「ダイヤ(運行の時間帯)」である。

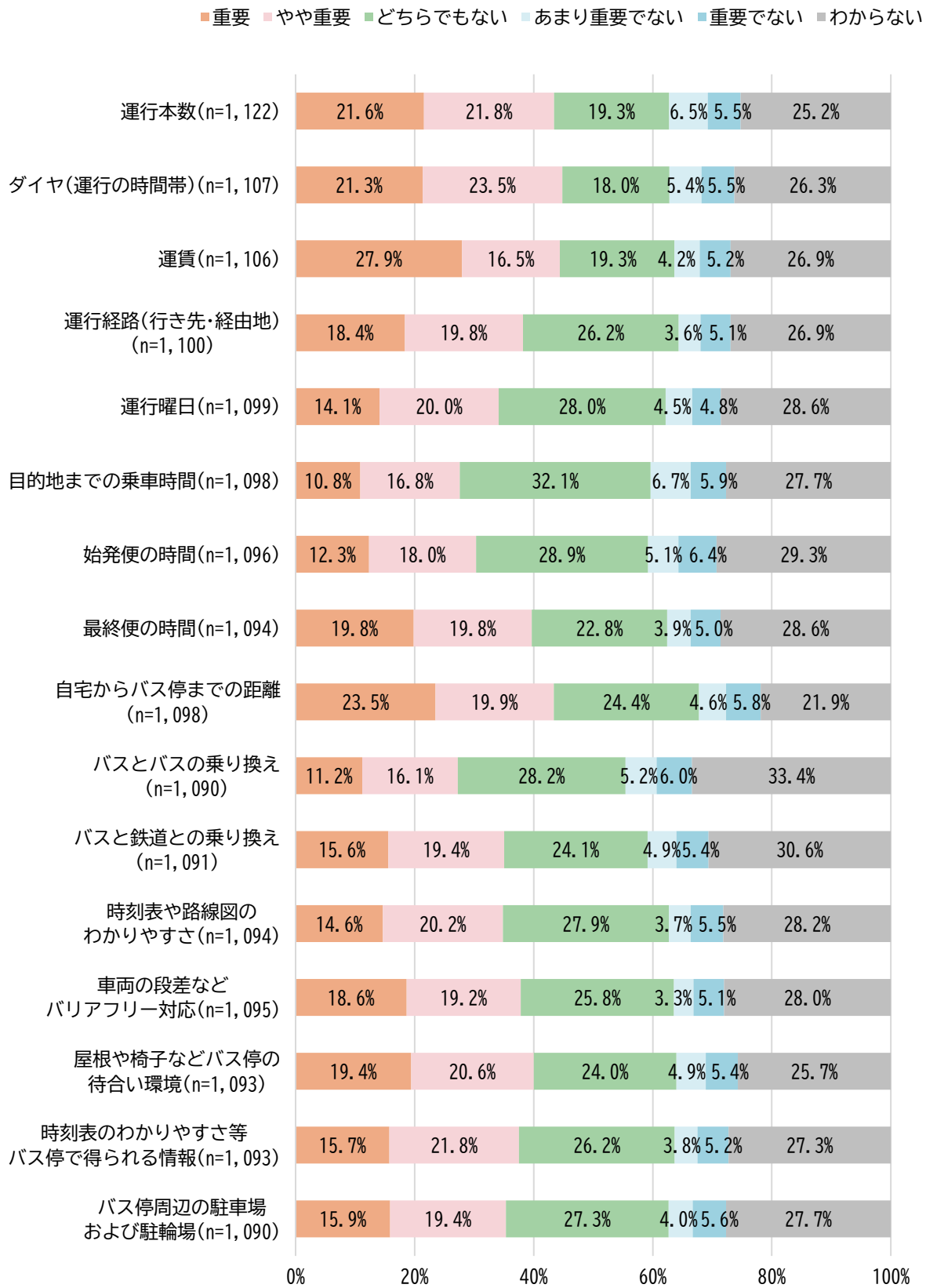


図 65 路線バスのサービス項目別の重要度

④ 日常生活の移動先

- 買い物先として、西部市街地にあるフジグラン重信、DCM重信店、中央市街地にあるセブンスター重信店、レスパスシティ、フジ志津川店が多く挙げられている。
- 通院先として、中央市街地にある愛媛大学医学部附属病院と愛媛医療センター、東部市街地にある愛媛十全医療学院附属病院が多く挙げられている。
- その他として中央市街地にある市立図書館とレスパスシティ、東部市街地にあるふるさと交流館 さくらの湯が挙げられている。

買い物先

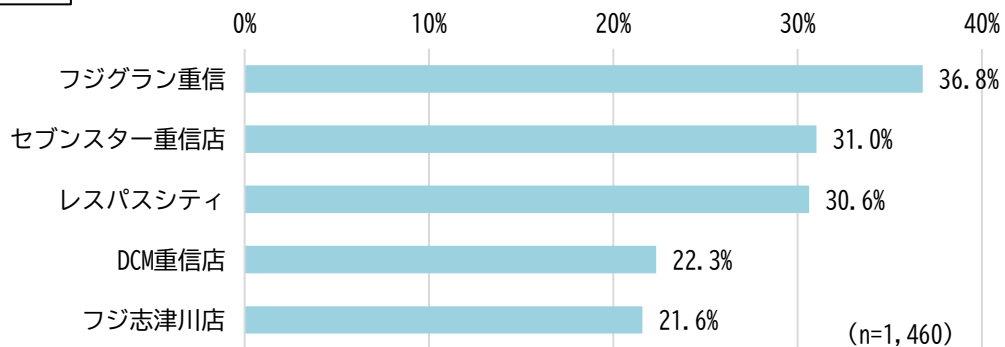


図 66 日常生活の移動先(買い物先)

通院先

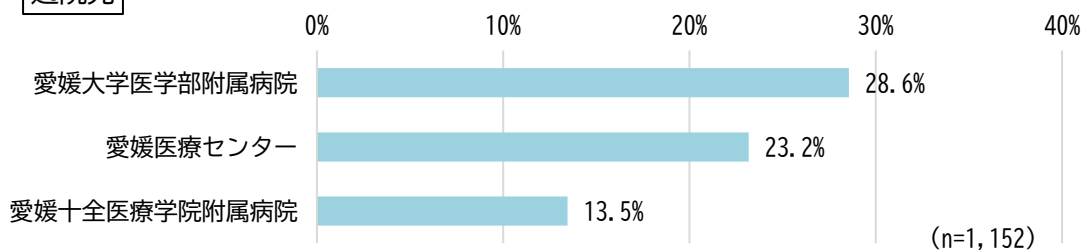


図 67 日常生活の移動先(通院先)

その他外出先

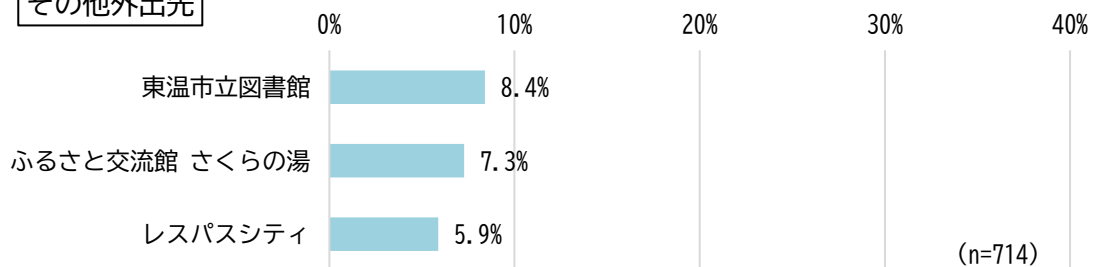


図 68 日常生活の移動先(その他外出先)

※買い物・通院・その他外出先はそれぞれ2か所までの複数回答、指摘率上位10%(その他は上位5%)の施設のみ掲載

⑤ 路線バスでの移動をあきらめているまたは回数を減らしている場所と、その理由

- いずれの地域も松山方面を挙げている人が多く、市内ではフジグラン重信、ふるさと交流館さくらの湯、レスパスシティが挙げられている。
- 理由として、「便数が少ない・時間が合わない」が最も多く、次いで「運賃が高い」が多い。

①平地部西部

松山方面	16件
フジグラン重信	6件
砥部方面	3件
ふるさと交流館 さくらの湯	1件
滑川溪谷	1件
白猪の滝	1件
東温市総合公園	1件
杖ノ淵公園	1件
愛媛県生涯学習センター	1件
ニンジニアスタジアム	1件
松山空港	1件
エミフルMASAKI	1件

②平地部東部

松山方面	13件
レスパスシティ	3件
ふるさと交流館 さくらの湯	1件
横河原駅	1件
愛媛医療センター	1件
エミフルMASAKI	1件

③山之内

松山方面	4件
ふるさと交流館 さくらの湯	2件
白猪の滝	1件
石手寺	1件
内子町	1件

④上林

松山方面	2件
見奈良駅	2件
川内北方	1件
たかの子の湯	1件

⑤拝志

松山方面	11件
松山空港	2件
フジグラン重信	1件
見奈良駅	1件
上村	1件

⑥東谷

松山方面	7件
フジグラン重信	4件
レスパスシティ	1件
横河原駅	1件
ふるさと交流館 さくらの湯	1件
DCM重信店	1件
愛媛大学医学部附属病院	1件
松山空港	1件

⑦西谷

松山方面	6件
横河原駅	1件
西谷口	1件
ふるさと交流館 さくらの湯	1件

⑧奥松瀬川

松山方面	2件
------	----

図 69 路線バスでの移動をあきらめているまたは回数を減らしている場所

居住地区	家の近くにバス停がない	目的地の近くにバス停がない	乗換が必要	便数が少ない・時間が合わない	運賃が高い	バスの情報・乗り方がわからない	その他
全体(n=155)	28.4%	13.8%	12.3%	57.8%	34.0%	7.5%	13.8%
平地部西部(n=28)	52.6%	16.7%	12.8%	35.9%	33.3%	9.0%	11.5%
平地部東部(n=16)	20.0%	10.0%	6.7%	53.3%	53.3%	6.7%	20.0%
山之内(n=11)	17.6%	5.9%	11.8%	64.7%	29.4%	5.9%	0.0%
上林(n=19)	23.1%	26.9%	11.5%	73.1%	30.8%	3.8%	19.2%
拝志(n=37)	17.8%	15.6%	8.9%	82.2%	17.8%	4.4%	8.9%
東谷(n=24)	18.4%	10.5%	23.7%	63.2%	42.1%	10.5%	21.1%
西谷(n=13)	11.5%	7.7%	7.7%	50.0%	34.6%	11.5%	15.4%
奥松瀬川(n=6)	16.7%	0.0%	16.7%	100.0%	33.3%	0.0%	16.7%

図 70 路線バスでの移動をあきらめているまたは回数を減らしている理由

⑥ 今後の移動サービスと財政支出についての意向

- 「移動サービスを維持・確保するために財政支出が増えるのはやむを得ない」という意見が約半数を占め、「移動サービスを充実させるためには積極的な財政支出も必要である」も含めると、8割程度が現状以上の財政支出の増加を許容する意見となっている。

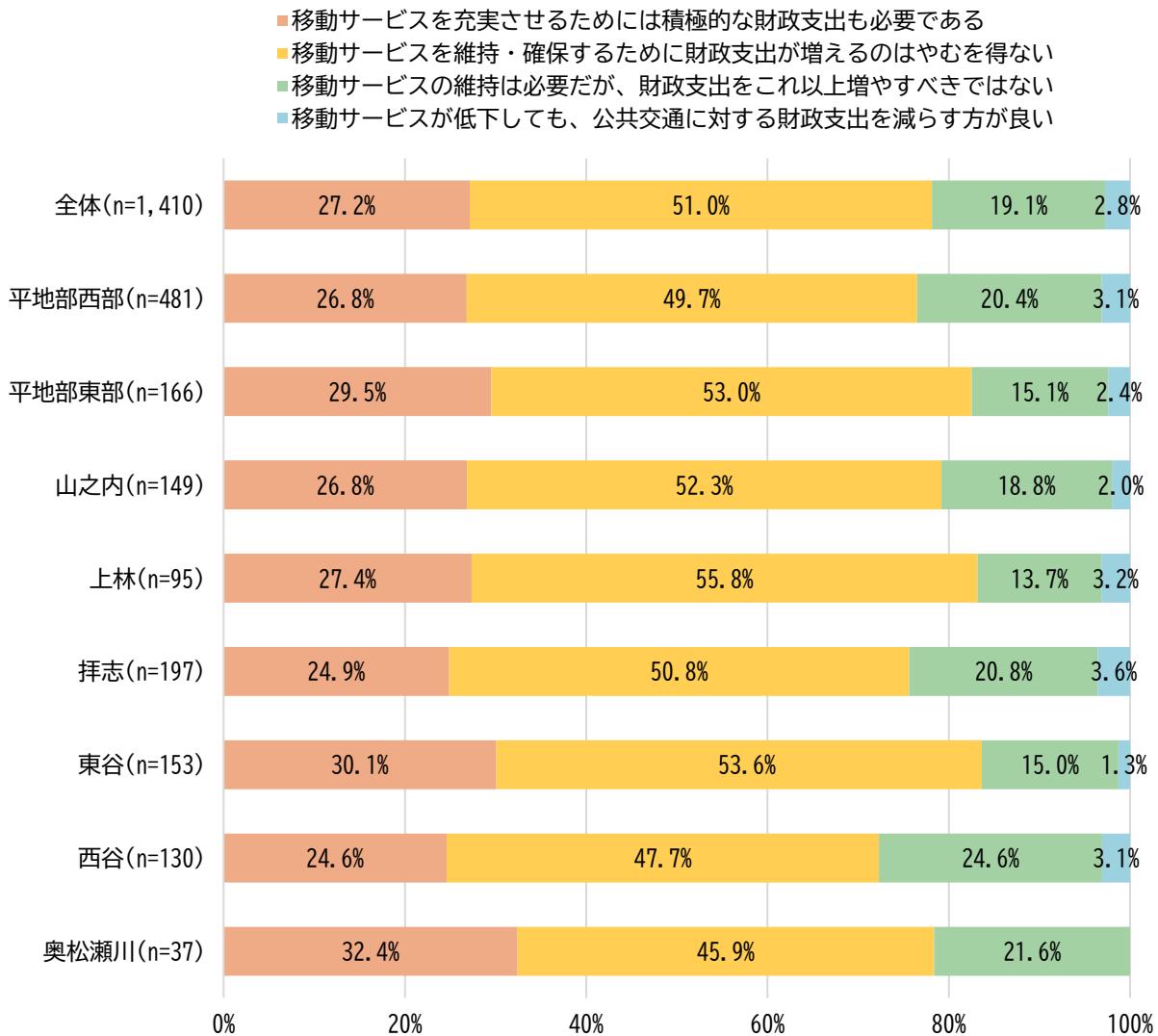


図 71 今後の移動サービスと財政支出についての意向

⑦ 公共交通が不便な地域を支援するために必要だと思う取組(平地部のみ)の設問

- 平地部西部では「タクシー利用助成の導入」と「予約制乗合タクシーの導入」がほぼ同数が多い。
- 平地部東部では「タクシー利用助成の導入」がもっとも多く、次いで「路線バスの維持・拡充」が多い。

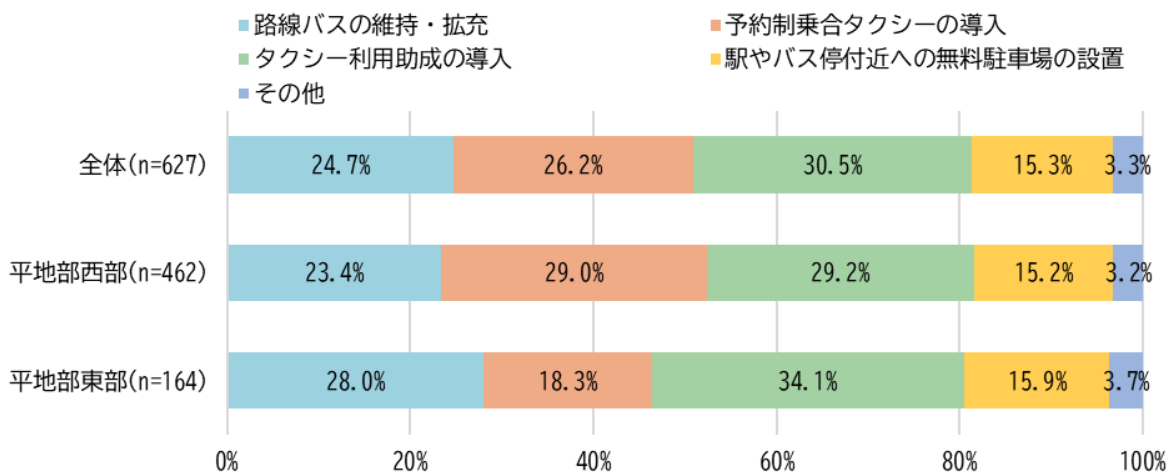


図 72 公共交通が不便な地域を支援するために必要だと思う取組

⑧ 市街地の往来に利用するバス路線に最低限必要な運行頻度(平地部のみ)の設問

- 「30分に1本」、次いで「60分に1本」が多く、1時間に1~2本あれば最低限必要な運行頻度を満たせると考える人が約75%を占める。

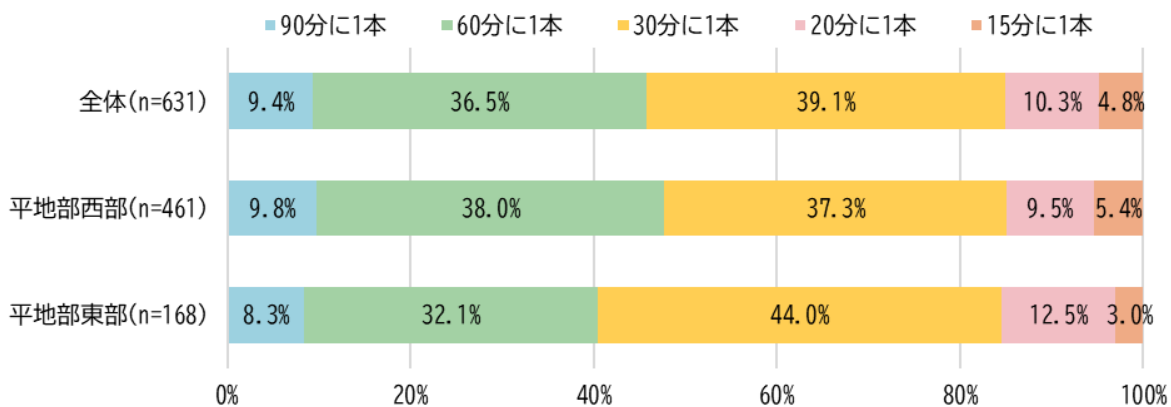


図 73 市街地の往来に利用するバス路線に最低限必要な運行頻度

⑨ 自分が住む地区に適した移動手段(山間部のみの設問)

- 東谷・奥松瀬川は路線バス、山之内・上林・拜志・西谷ではタクシー利用助成と回答した人が最も多く、地区によりばらつきがある。

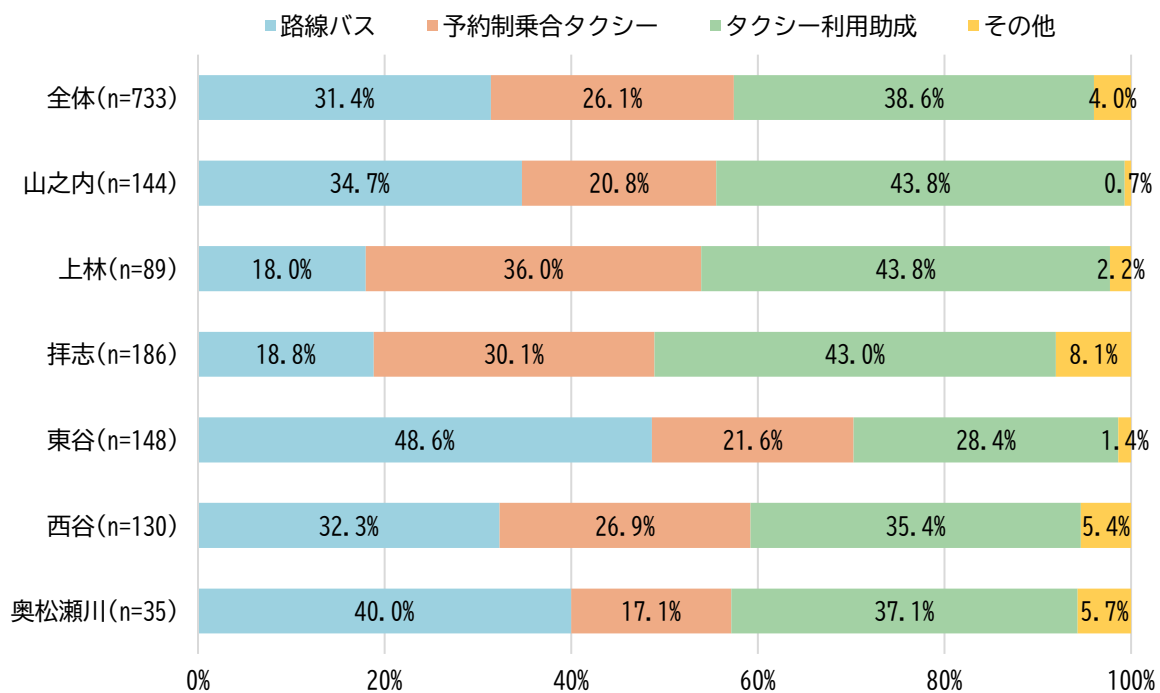


図 74 自分が住む地区に適した移動手段

⑩ 予約制乗合タクシー上林線:最寄りの乗り場への移動(上林線のみ設問)

- 利用登録している 4 人も含め、最寄りの乗り場までの移動は概ねできている。

	利用登録している		利用登録していない・わからない (n=100)
	この1年間で利用したことがある (n=4)	この1年間で利用していない (n=11)	
問題なく行ける	100.0%	90.9%	78.0%
行けるが苦勞する	0.0%	9.1%	9.0%
行けない	0.0%	0.0%	4.0%
最寄りの乗り場がわからない	0.0%	0.0%	9.0%

図 75 予約制乗合タクシー上林線:最寄りの乗り場への移動

⑪ 予約制乗合タクシー上林線の今後の利用予定(直近1年間で利用したことのない人、又は利用登録していない方のみの設問)(上林線のみ設問)

- 「自分が運転できなくなったら」利用すると回答した人が半数以上と最も多い。
- 利用登録をしていない・わからない人は、「予約制乗合タクシーのサービスがもっと便利になったら」利用すると回答した人が9%いる。

	利用登録しているが、この1年間で利用していない (n=9)	利用登録していない・わからない (n=100)
予約制乗合タクシーのサービスがもっと便利になったら	0.0%	9.0%
自分が車の運転ができなくなったら	55.6%	57.0%
家族が車の運転ができなくなったら	11.1%	7.0%
利用予定はない	22.2%	27.0%
その他	11.1%	

図 76 予約制乗合タクシー上林線の今後の利用予定

⑫ 予約制乗合タクシー上林線の改善を希望する点

- 「火・木曜日以外にも運行してほしい」がもっとも多く、次いで「目的地を増やしてほしい」が多い。
- この1年で利用したことがある人は「運賃を安くしてほしい」、利用登録をしていない人・分からない人は「利用方法・運行内容をわかりやすくしてほしい」も多く挙げられている。

	利用登録している		利用登録していない・わからない (n=104)
	この1年間で利用したことがある (n=4)	この1年間で利用していない (n=12)	
市街地発11:30と15:30の間に便がほしい	25.0%	16.7%	13.5%
火・木曜日以外にも運行してほしい	75.0%	66.7%	24.0%
利用方法・運行内容をわかりやすくしてほしい	0.0%	16.7%	23.1%
スマホでも予約できるようにしてほしい	0.0%	8.3%	14.4%
目的地を増やしてほしい	50.0%	41.7%	14.4%
鉄道・路線バスと乗継しやすくしてほしい	0.0%	25.0%	16.3%
運賃を安くしてほしい	50.0%	16.7%	13.5%
予約締め切り時間を延長してほしい	0.0%	8.3%	10.6%
特になし	0.0%	25.0%	33.7%
その他	0.0%	0.0%	4.8%

図 77 予約制乗合タクシー上林線の改善を希望する点

(2) 住民意見交換会

表 9 住民意見交換会の実施概要

地区	日時	場所	地域参加者
則之内西	R7年9月26日(金)19:00	則之内西公民館	5名
井内	R7年9月29日(月)19:00	井内公民館	8名
滑川	R7年9月30日(火)14:00	滑川生活改善センター	10名
山之内	R7年10月8日(水)19:00	山之内集会所	20名
河之内	R7年10月14日(火)19:00	河之内公民館	10名
下林	R7年10月16日(木)19:00	下林集会所	16名
上林	R7年10月17日(金)19:00	上林集会所	18名
上村	R7年10月23日(木)19:00	上村集会所	12名
奥松瀬川	R7年10月24日(金)19:00	奥松瀬川公民館	6名

i. 則之内西(井内線)

- 車に乗れる人は車、乗れない人は電動車いすでも移動している。
- 保免地区の人は歩いて川内線「西谷口」バス停まで出ている。
- 一部の住宅団地には高齢者が多く、とくし丸・生協・ヨシケイ等を利用し、買い物には徒歩で行く人もいる。
- バスのダイヤが使いにくく、現在のダイヤのままでは利用状況は改善しないと考えられている。
- 夜はタクシーが営業していないこと、松山まで片道 5,000～6,000 円かかること及び配車が集中する時間帯は突発的な利用に対応しにくいことが課題として挙げられている。
- 【将来の移動】定年退職した人などがドライバーとなる自家用有償旅客運送事業、小さなコミュニティバス、乗合タクシー、緊急時タクシーの組合せ、定時定路線にこだわらない運行、利用希望者への聞き取り及び需要把握の必要性が挙げられている。

ii. 井内(井内線)

- 日常の移動はほとんどの人が車で行っているが、バス利用者は井内北間バス停周辺に数名おり、「行きは良いが帰りの便がない」との声がある。
- 井内地区の奥の地域では川内バスターミナルまでタクシーで 2,000 円近くかかり、雪の日はタクシーが登れず途中で降ろされることがある。
- 買い物はマルナカ川内店、生協の宅配、とくし丸、ヤクルト、衣料品や豆腐の移動販売等を利用している。
- 通院は山本内科胃腸科、辻整形外科クリニック、石川眼科、いずみだ眼科、愛媛医療センター等へ行き、医療機関による送迎はない。
- 【将来の移動】タクシー助成と乗合タクシーを別ルールで運用すること、曜日と時間が決まったデマンドタクシー、時間が決まってい一度の外出で複数の用事を済ませられる運行、待合環境の整備、自動運転技術を見据えたタクシー助成などが意見として出ている。

iii. 滑川(滑川線)

- 高齢者は子どもに送迎や買い物を頼むことが多く、近所の人を送迎することもある。

- バス利用者は参加者のうち 3 名で、マルナカ川内店での買い物や川内バスターミナルで川内線に乗り継いで通院などに利用している。
- 道が狭く木が生い茂る箇所があり、タクシーや生協のトラックが家まで入れず、100m程度歩いて出る家もある。
- とくし丸は数年前に撤退しており、買い物はマルナカ川内店や生協の宅配を利用している。
- 通院は愛媛十全医療学院附属病院、愛媛医療センター、石川眼科など。
- 【将来の移動】子どもの送迎ができなくなったときのバスの必要性、ドア to ドア移動の利便性、乗合タクシーの予約方法(電話・スマホ)への不安、子どもによる代理予約案、住民ドライバーや社会福祉協議会保有バス、地元二種免許保有者の活用、市の補助金を含めた採算性・持続性の検討、市に積極的な取組を求める意見が出ている。

iv. 山之内(森松・横河原線)

- 自家用車利用が多いが、7~8 名がバスを利用しており、井口バス停周辺にも利用者がいる。
- バスの便数は「恵まれている」とされる一方で、回送便も乗車できるようにしてはどうかという意見がある。
- 買い物先はフジ見奈良店、クールスモール(いしづち山麓マルシェ)、セブンスター重信店、mac 東温樋口店等で、とくし丸の利用やデイサービスによる送迎での買い物もある。
- 通院は山本内科胃腸科、愛媛十全医療学院附属病院、愛媛医療センター、西本整形外科等で、週2 回程度バスで通院する人や、愛媛十全医療学院附属病院への横河原駅でのバス乗継改善、愛媛大学医学部附属病院~横河原駅間のルート変更を求める声がある。
- 【将来の移動】木地~横河原駅間の乗合タクシー導入、タクシー助成、コミュニティバス導入、バスの小型化、タクシー利用助成と乗合タクシーの費用比較、一定の便数確保、月初・月中の運行、行きは路線バス・帰りはタクシー助成など、選択肢を持たせた移動手段が望まれている。

v. 河之内(河之内線)

- 普段は車での移動が多いが、運転できない独居の方など、バス利用者がいる。
- 日浦地区はバス停から遠く、帰りは横河原からタクシー(3,000 円超)を利用する人が多い。
- 買い物はマルナカ川内店、フジ見奈良店、フジ志津川店、セブンスター重信店、とくし丸、生協の宅配、身内による週末のまとめ買いなどを行っている。
- 通院は愛媛医療センター、愛媛十全医療学院附属病院、中野クリニック、辻整形外科クリニック、愛媛大学医学部附属病院、四国がんセンター、駅前歯科、さくら歯科、菅野歯科等で、愛媛大学医学部附属病院へはバスで直接行けず、帰りはほとんどタクシー利用になっている。
- 東谷小学校は全校児童20名で、保護者の送迎と徒歩の組合せで通学しており、中高生は電動自転車通学が多く、学生はバスをほとんど利用していない。
- 【将来の移動】現状程度の便数維持、川内線の一部の便を山間部へ回すこと、小型車両(7~8人乗り)で日浦方面を運行すること、8時発・13時帰りの生活パターンに合う運行、白猪の滝への土日運行・観光シーズンの臨時バスの運行、高齢者向けシルバーパス・年間パス・ポイント制導入、さくらの湯との連携イベントの実施、バスの乗り方やICカードの使い方を学ぶ機会の設定などの意見が出ている。

vi. 下林(拝志線・予約制乗合タクシー上林線)

- 自家用車による移動が基本だが、車がない人はバイク・自転車・家族による送迎・電動車いすを利用し、将来運転できなくなる不安が語られている。
- 路線バス拝志線は過去に通勤利用されることもあったが、近年は利用が減り、「最低1日3便はないと使えない」との認識がある。
- 地区内には店がなく、かつてあった農協・ガソリンスタンド・コンビニが廃止となり、買い物は見奈良・横河原・フジグラン重信、とくし丸、生協の宅配、Aコープ城南の送迎バスを利用している。
- 通院先は愛媛医療センターや見奈良・松山市の梅本・平井方面の病院など多様で、西本整形外科の送迎バスや無料タクシー送迎を利用する人もいる。
- 【将来の移動】下林～見奈良～横河原～梅本～フジグラン～上村を結ぶ循環バス(1日4便)や、上林・佐川を含めたルート、下林地区から重信川北側方面へのバス、森松・横河原線の下林地区への一部迂回、駅行き便の確保、予約制乗合タクシーのエリア拡大と曜日・時間帯拡充、一般ドライバーと利用希望者のマッチング、住民ドライバーによる運行、電動車いす&ライド、スクールバス共用などの案と、サービス向上と財政負担の両立への懸念が出されている。

vii. 上林(拝志線・予約制乗合タクシー上林線)

- 多くが自家用車を運転しているが、「85歳を過ぎると車に乗れなくなる」といった意見や、農業の担い手が高齢化している現状がある。
- 予約制乗合タクシーは買い物などに、たまに利用されているが、予約手続、曜日・時間の制約、帰りの時刻が分かりにくいこと及びセダン車両の乗り降りの負担が指摘されている。
- 買い物はフジ見奈良店、フジ志津川店、セブンスター重信店、フジグラン重信、とくし丸、生協(コープえひめ)等を利用している。
- 通院は西本整形外科、宮内皮フ科クリニック、八木耳鼻咽喉科皮膚科医院、田窪・志津川・野田の内科、中川病院、中野クリニック、菅原歯科医院、愛媛大学医学部附属病院、愛媛医療センターなど多岐にわたり、病院送迎車(マイクロバス)も利用されている。
- 子どもの通学は、小学生が徒歩(教員や地域の見守りあり)、中高生は電動自転車を使って見奈良駅から電車を利用している。
- 【将来の移動】車がない人・送迎者がいない人から優先的に意見を聞くことを前提に、駅や松山方面へのアクセス改善、予約制乗合タクシーの乗降場所の拡充(さくらの湯・フジグラン重信等)、上林地区内の小型車両による巡回バス導入(一部区間の予約制含む)、路線バスと予約制乗合タクシーの併用、住民同士の助け合い制度、タクシー助成の配布方法や利用料金を地域の子ども・若者支援に充てる仕組みなどが提案されている。

viii. 上村(拝志線)

- 基本的に自家用車で移動しており、車を運転できない人は身内の送迎やデイサービスの送迎、電動車いす、とくし丸、生協の宅配を利用している。
- 路線バス(拝志線)は、運賃(定期代)が高いこと、バス停まで遠い人がいること、足腰が弱るとステップが上がりづらいこと、西側(高尾田方面)への経路となっているため重信川北側(フジグラン重信や市役所、病院など)への需要と合っていないことから、利用者はほとんどいない。
- 買い物はフジグラン重信、セブンスター重信店、そごうマート梅本店、スーパーABC 平井店、砥部町

の A コープ城南店(送迎バスあり)などを利用している。

- 通院先は愛媛大学医学部附属病院、愛媛医療センター、愛媛十全医療学院附属病院など様々で、整形外科の送迎サービスはあるが、他の人の診療が終わるまで待つ必要がある。
- 高校生など元気な人は自転車で牛湊団地前駅まで行き、電車を利用している。
- 【将来の移動】重信川の北側にある野田や見奈良方面に 1 日 3 便程度の路線バスの運行、上林・下林と一体の予約制乗合タクシーの運行、予約方法の難しさや予約サポート役の必要性、自宅や目的地前までの乗入れ希望、通院帰りの時間が読めないことへの懸念、タクシー助成の利用者は限定的であることが意見として出ている。

ix. 奥松瀬川(松瀬川線)

- 音田地区は坂がきつく、奥の世帯は道が狭く急勾配で普通車は入れるが大型のワゴン車は入れない。
- 路線バスの利用者の約9割は小学生で、高齢者の利用は少なく、新端バス停より先には人が住んでいないが、現状は回送のために終点の松瀬川バス停まで運行している。
- 小学校統合時の約束としてバス通学が位置づけられているため、小学生はバス通学をしており、バスがなくなると困るという声がある。
- 買い物はマルナカ川内店、セブンスター重信店、フジ見奈良店、フジ志津川店、フジグラン重信、生協の宅配などを利用している。
- 【将来の移動】小学生の朝夕の通学便を残し昼間は予約制乗合タクシーにすること、行きはバス・帰りは乗合タクシーとすること、新端バス停以遠を音田方面循環線に変更する案、小型車両の導入、奥松瀬川限定の二種免許による住民ドライバーの活用、市がバス会社に行っている補助金を住民ドライバーに活用する案、市全体で予約センターを集約すること、免許返納後も安心できる公共交通を早めに整備する必要性などが挙げられている。

(3) 鉄道事業者(ヒアリング調査)

- 東温市内駅利用者は定期が約6割、定期外が約4割。定期利用は通勤の方が多く、松山市から東温市の学校に来る方が多い。
- IC カード利用は定期を含めて8割程度。コロナ禍以降、利用が戻ってきているが、全体の輸送人員は9割強までしか戻っていない。
- 梅本駅は直営駅、牛淵駅は無人駅、その他は委託駅。委託契約者の高齢化が進んでおり、維持方法が検討課題。
- 新型車両を導入(3か年で6編成)、利用促進につながることを期待している。
- 利用者数が減っていかない限り、現状のサービスを維持したい。
- 運転士の労働条件改善には増員が必要で、人材不足対策と、老朽化が進む施設・設備(変電所・レール等)の更新が課題。

(4) 路線バス・高速バス事業者(ヒアリング調査)

- IC カードの利用割合は、定期を含めて 85%程度。
- 運賃値上げにより収入は上がっているが、高額運賃区間では利用が減少。
- 運転士は充足率9割で不足。平均年齢は概ね50歳程度。外国人運転士採用の準備を進めている。高校生採用も行っているが、少子化で進学率も上がり、競合も多く厳しい。
- 基本は、便数も含めた現状のサービスの維持・継続が第一。山間路線のリソース(現状2台で運用)を増やすのは難しいが、同等レベルで見直しは可能。

(5) 予約制乗合タクシー事業者(ヒアリング調査)

- 主な利用層は高齢の方で移動手段のない方。同じ方ばかりで元気な高齢者の利用がほとんど。
- 常連客は運行曜日に予定を合わせている。9時上林発の便で病院へ行く人が多い。
- 利用の多い目的地は、愛媛大学医学部附属病院、愛媛医療センター、個人医院、見奈良駅、フジ見奈良店、東温市役所、温泉施設「利楽」、フジ志津川店など。
- 帰りの11:30発の便に乗り遅れた場合、次の便までの待ち時間が長い、「12時半～13時頃にもう1便あるとよい」との意見がある。
- 観光目的での利用の場合、登録制のため利用のハードルが高い。
- 利用者登録はしているものの、利用していない人が多い。

(6) 一般タクシー事業者(ヒアリング調査)

- 利用者の約9割が固定客。観光・ビジネス利用は少ない。
- 平日午前中(8:30～11:00)に利用が集中する。山間部等で最大1時間待ちが発生することもある。
- 各社ともに運転士不足が慢性的。乗合タクシー等を新たに実施する場合、新たな車両購入や人員投資は困難だが、現状のリソースでできる範囲であれば対応可能な会社もある。

- タクシー利用助成について、対象者を限定した事業であれば各社とも対応可能。複数枚の同時利用ができるが良い。
- 東温市内のタクシー会社はジャンボタクシーを保有していない。

<関係課・関係団体>

(7) 都市計画分野(都市整備課ヒアリング調査)

- 東温スポーツフィールドが R8 年度以降順次供用開始予定となっているが、公共交通による移手段がない。
- R9 年以降に大型商業施設が野田に出店予定。市外からの来訪者の増加が見込まれる。
- 川内 IC 周辺で工業団地の計画が進行中。R12 年度頃供用開始予定。これに伴い、幹線道路(2 車線)の整備を計画している。
- 東西方向は公共交通網が充実しているが、3つの市街地を移動するには乗継が必要。
- 川内 IC バス停と路線バスのバス停とのアクセスが悪い。

(8) 商工分野(地域活力創出課ヒアリング調査)

- 松山市など市外から通勤する従業員も多く見られる。東温市は昼夜間人口比率が高く、昼間人口が夜間人口を上回っている。
- 公共交通の整備も重要だが、企業側の関心は敷地の広さや駐車場の確保に向けられている。
- 高速道路 IC が近く、空港からも短時間でアクセス可能である点は、企業にとって大きな魅力となっている。
- 外国人労働者は運転が難しいケースが多く、車を保有していない人も通勤できるような公共交通の整備が求められる。
- 若者の県外流出を防ぐためにも、交通面での支援が重要。

(9) 福祉分野(長寿介護課ヒアリング調査)

- 奥松瀬川や河之内では、バスの時間があわないのでタクシーを乗り合わせている。
- 河之内では松山からマイクロバスの移動販売が週2回巡回。住民同士の助け合いもある。
- 田舎はスーパーや病院等まで移動が困難な人もいる。将来的に、ハッピーサポート事業による許可登録不要モデル F(運送の対価はもらわないが会員は会費等を支払う仕組み)を検討している。
- バスよりはドア to ドアで移動できるタクシーがいい、しかしタクシーは運賃が高いのでタクシーチケットの配布など負担を軽くしてほしいという要望がある。
- 元気な高齢者はスマホを所有している。
- 取組の周知については介護事業者の協力も期待できる。スーパー、医療機関、銀行、郵便局等の職員に利用方法を周知しておくことで、利用者の助けになる。
- 市の健康ポイント制度がある。公共交通と連携した仕組みがあると良い。

- 高齢者サロン等各地で集まりをする際に、社会福祉協議会に申請をすると、車が貸し出しできる仕組みになっている。(年3回まで利用可能)
- 電動車いすは要支援1の認定からレンタル可能で、利用者は多い。

(10)教育分野(学校教育課ヒアリング調査)

- 遠距離通学助成金交付対象地域は、山之内、明河及び滑川、河之内の一部、松瀬川の一部が対象。
- 対象外の地域で、3km弱を徒歩で通学している者もいる。
- 川上小学校:下校時、バスの時刻までの約1時間、児童のみで相談室で過ごす必要があり、教員の負担がある。
- 東谷小学校:下校については、学童を利用している児童が多く、保護者が迎えに来ている。
- 部活動の地域移行について、R9年度には土日の部活動を停止予定。移動手段についての検討は進んでいない。
- 東温高校に通う市内の生徒のほとんどが、自転車と徒歩である。

(11)観光・移住定住分野(地域活力創出課ヒアリング調査)

- コロナ禍で減少していた観光施設の入場者等は復調傾向。「上林の風穴」は国の登録記念物に指定され、観光客の増加が期待される。また、市内ゴルフ場や宿泊施設で外国からの訪問が増えている。
- 「滑川溪谷」では、駐車場不足による路上駐車が懸念。
- 公共交通機関の便数が少なく、インバウンド向けの表示・案内が整備されていないため、公共交通機関を利用した観光誘客が難しい。定期便でなくても良いので、観光地を周遊できる仕組みを作ってほしい。
- レスパシティの広い駐車場を生かし、パークアンドライドができないか。
- 移住希望者からは、公共交通の便数に関する問合せが多い。移住体験住宅入居者からは、車がないと不便、バスの運賃が高いとの声がある。
- 公共交通においてもMaaSなどのICT技術の導入による利用促進の検討を行ってほしい。

(12)利用促進分野(みんなの公共交通を考える会 ヒアリング調査)

- みんなの公共交通を考える会が主催する路線バスツアーに R6 年度は計 131 名が参加。
- 山間部は人口が少ないため、観光による活用が期待される。河之内にはカフェやフレンチレストランが、松瀬川にはしだれ桜、五柱神社(紅葉、まつり)、川筋のイチョウなどの観光資源がある。
- 「さくらの湯」の人气が高く、「すべての山間路線を經由してほしい」との意見も寄せられた。待合も可能で、パーク&ライドの可能性もある。
- 山間部はスクールバスとの兼ね合いでダイヤが設定されており、買い物や通院にはダイヤが合わない。
- 最後までマイカーに依存する高齢者も多く、福祉タクシーにも該当しない”狭間”の層への対応が課題。
- 「チョイソコ」などの導入を期待する声もあるが、地域によっては乗合が成立しにくい懸念もある。

- 田窪・樋口・志津川など、平地部でもバス停から遠い地域に住む人にとっては外出が困難。山間部では顔の見えるつながりがある印象で、意外に平地部のほうが孤立や移動困難を抱えているケースもある。田窪地区などでは移動販売車(セブンスターのとくし丸)が公民館に来る。
- 予約制乗合タクシーについて、高齢者には「乗り合いたくない」という方も一定数いるが、しっかり地域ぐるみで周知をすれば理解してもらえる。
- グループでのタクシー利用は運営面でハードルが高い。山間部は助け合いの雰囲気がありグループを作りやすいが、平地部の人間関係が希薄な地域だと難しい。
- 高校生の送迎が大変との声が頻繁に挙がる。東温市には通学助成制度がない。

IV.

既存計画の目標達成状況の 評価

1. 計画の概要

東温市地域公共交通計画は、R3(2021)年9月に策定された。H28(2016)年3月に策定した「地域公共交通網形成計画」に続く計画であり、「東温市総合計画」「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性を図りつつ策定したものである。

【基本理念】

暮らしやすいまちと人のつながりを支え続ける公共交通～みんなで次のステージへ～

【基本方針と目標】

基本方針1 みんなが主体的に公共交通を支える体制の構築

目標1-1	公共交通を地域で主体的に支える体制を構築する
目標1-2	公共交通を利用する意識を醸成する
目標1-3	外部からの利用者呼び込む

基本方針2 機能や地域特性に適した持続可能な公共交通網の構築

目標2-1	骨格となる幹線を維持する
目標2-2	地域特性に応じた移動手段を提供する

基本方針3 多くの人が選びたくなる公共交通の創造

目標3	気軽に利用できる環境を整備する
-----	-----------------

2. 事業の実施状況及び目標の達成状況

東温市地域公共交通計画の事業実施状況と評価指標の推移は以下のとおり。

地域の移動手段を地域が主体的・継続的に考える仕組みの導入【目標 1-1】

事業内容	○地域検討組織の設立 ・地域単位で移動手段について考える検討組織を立ち上げ、既存サービスの利用実態や運営状況を沿線住民と共有し、地域の将来像をともに考える機会を作る。
実施状況	地域の会合に出席し地域の移動手段を地域が主体的・継続的に考えることについて問題提起を行ったが、既存のバス路線が維持されている地域では、地域の移動手段の将来像についての問題意識が十分でなく、検討組織の設立に至ったのは目標の 5 組織に対し 1 組織となった。
事業内容	○移動手段導入マニュアルの構築 ・乗合交通不便地域に移動手段確保を行う際の流れを示した「移動手段導入マニュアル」を構築する。
実施状況	地域検討組織の設立に合わせて移動手段導入マニュアルの策定を行った。

運転士確保に向けた取組の推進【目標 1-1】

事業内容	○運転体験会や就職フェア等の実施 ・運輸業界に興味がある人に対し、運転士という職業について知る機会を提供するため、運転体験会や就職フェア等を実施する。 ・愛媛県や業界団体(バス協会等)と連携し、運転士確保に向けた取組を推進する。
実施状況	交通事業者では運転手の確保の取組として東京や大阪など県外での採用イベントへの出展や愛媛県の移住フェアに出展をしたりしている。また、高校生への積極的な斡旋を行うと共に外国人運転手の採用に向けての取組も進めている。

ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント【目標 1-2】

事業内容	○アフターコロナを見据えた取組の推進 ・アフターコロナを見据えたモビリティ・マネジメントの企画・実施を行う。(感染防止対策の徹底と安全性のアピールをセットで)
実施状況	アフターコロナを見据えたモビリティ・マネジメントとして、過度な接触を防止しながら、居住地周辺の交通情報を手軽に入手できるように、QR コードを活用したリーフレットに刷新し、転入手続の際に転入者全世帯へ配布を行っている。
事業内容	○乗り方教室の実施 ・子どもや高齢者等を対象に、乗り方教室を開催し、公共交通の利用方法やスマートフォンを使つての検索方法を周知する。 ・定期的を実施している乗り方教室を継続実施する。
実施状況	例年、年 2 回(5 月、12 月頃)未就学児とその保護者を対象とした乗り方教室をさくらこども館の駐車場において実施している。また、R5 年度からは、交通事業者と連携し、市内の小中学校を対象に、地球温暖化に関する環境学習と合わせて IC カードを使った乗り方教室や電車や路線バスを利用して目的地まで向かう実地体験学習に取り組んでいる。
事業内容	○その他の取組 ・高校進学前の中学生や運転免許返納者に対して、公共交通利用を後押しするための取組(IC カードのプレゼント等)を行う。
実施状況	免許返納サポート事業により 65 歳以上の運転免許の返納者に対して、伊予鉄道株が発行する全国交通系 IC カード(5,000 円分)または、東温市内のタクシー会社で利用できるタクシー利用助成券(500 円×10 枚)の支援を行っている。

交流人口拡大に向けた取組の推進【目標 1-3】

事業内容	<p>○都市部における観光地へのアクセス方法の PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山市駅等において東温市観光資源(特に自然景勝地)と公共交通によるアクセスを PR する。 ・感染予防の観点で注目を集めているマイクロツーリズムをメインに PR を行う。 ・公共交通とサイクリング(レンタサイクルやサイクルトレインの活用等)による観光コースを PR する。 ・伊予鉄 MaaS と連携し、シームレスな観光ができる環境の整備を推進する。 ・インスタグラム等の SNS を活用し、効果的な広報活動を行う。
実施状況	<p>市の HP や松山市駅等で公共交通の利用と観光コースを踏まえた「とうおん公共交通シール&クイズラリー」実施の PR を行った。</p> <p>東温市公共交通マップを刷新し、市内のお出かけスポットの案内情報を強化するとともに QR コードを活用した最新の交通情報の入手や公共交通マップ内にその場所を表示し、公共交通によるアクセスの方法の PR を行うなど、交流人口拡大に向けた取組の推進を図った。</p>
事業内容	<p>○公共交通を使ったスタンプラリー等の企画・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を使ったスタンプラリー等を企画・実施し、交流人口の拡大と公共交通の利用促進を図る。
実施状況	<p>R6年度において、「とうおん公共交通シール&クイズラリー」を夏期、冬期の 2 回実施し、合計 244 名の参加があった。市外からの参加者が約3割あり、クイズを通じた本市の PR や市外からの利用者情報の確認など、交流人口の拡大に向けた取組を推進することができた。</p>
事業内容	<p>○公共交通を使った観光コースの設定と PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・支線バスが運休する土日祝日の来訪者をターゲットに観光タクシーコースを設定し、都市部等に PR を行う。
実施状況	<p>みんなの公共交通を考える会の企画と連携し路線バスを利用した観光バスツアーを実施した。</p>

幹線の運行水準維持とサービス向上【目標 2-1】

事業内容	<p>○パーク&ライド等の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設や民間施設と協力してパーク&ライド駐車場やサイクル&ライド駐輪場を整備し、様々なモードからの乗継利用を図る。
実施状況	<p>南方の旧川内町商工会跡地と横河原の市営住宅(宮浦団地)の跡地をパーク&ライドに追加し、現在は市内 4 か所(市役所本庁、川内支所、南方、横河原)で実施している。また、R6年8月より、伊予鉄道(株)が川内バスターミナルの通勤定期の利用者に対して、パーク&ライドとサイクル&ライドを開始しており、円滑な乗継利用を推進することで幹線の運行水準維持とサービス向上に努めている。</p>

支線や乗合交通不便地域におけるタクシー等の活用【目標 2-2】

事業内容	<p>○タクシー等を活用した新たな移動手段の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・通学利用がなく、昼間の利用も極端に少ないバス路線を見直し、タクシー等を活用した移動手段確保を検討する(定額制タクシー、タクシー利用助成等)。 ・乗合交通不便地域についても、需要に応じて移動手段確保を検討する。 ・地域との協議を踏まえ内容を決定(事業1で設立した検討組織を協議の場として実証実験等を実施)。
実施状況	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合交通不便地域の移動手段を確保するため、R4 年 12 月～R5 年 2 月末までの 3 か月間、北方エリア内とエリア外の決められた乗降場所まで定額(3,000 円/月)で乗り放題の「定額乗合タクシー TAKUZO 北方」の実証実験を実施した。

路線バスの情報提供強化【目標 3】

事業内容	○情報提供ツールの使いやすさ向上 ・既存の情報提供ツール(公共交通ガイド等)について、利用者目線でより使いやすいものとなるよう、新たな形態(ハンディマップ、低コストで更新しやすいバイキング型時刻表等)へ改善し、市内各所へ設置する。
実施状況	交通情報の変更対応が難しい既存の公共交通ガイドを刷新し、QR コードを読み取ることで、伊予鉄バス(株)・伊予鉄道(株)の最新の交通情報が確認できる公共交通マップに見直し、自治会加入の全世帯に配布した。
事業内容	○東温市の公共交通ポータルサイトの開設・運用 ・市の HP に公共交通ポータルサイトを開設し、各事業者サイトへのリンクや各種情報提供ツールの PDF データを掲載する。 ・市の公式 LINE による情報発信等も積極的に実施する。 ・市主催イベント等における公共交通でのアクセス方法の案内を徹底する。
実施状況	市の公式 LINE やインスタグラムにより、パーク&ライド等の情報発信を行った。
事業内容	○案内表示のインバウンド対応 ・外国人来訪者等が公共交通をスムーズに利用できるよう、案内表示の多言語化を行う。
実施状況	川内バスターミナルのバスロケーションシステムをインバウンドにも対応する情報発信力の高いものに更新した。

交通事業者や沿線施設等との連携による利用環境の整備【目標 3】

事業内容	○待合環境の整備 ・スーパー、コンビニ、医療機関、公共施設等の沿線施設と連携し、バスをはじめとする公共交通の待合環境を整備する。 ・民間施設については施設側にもメリットとなるような連携方法を模索する。
実施状況	地域公共交通再構築事業により、川内バスターミナルの待合室の内装や空調設備の改修を行うなど、待合環境の充実を図った。
事業内容	○バスロケーションシステムの表示器の普及 ・主要施設において、バスロケーションシステム表示機を整備し、スマートフォンを持たない人でもバスの遅延状況等を把握できるようにすることで、安心してバスを待てる環境とする。
実施状況	川内バスターミナルのバスロケーションシステムを待ち時間やバスの遅延状況の把握ができる情報発信力の高いものに更新し、公共交通の利用環境の改善を図った。
事業内容	○車両や施設のバリアフリー化の推進 ・あらゆる人が利用しやすい公共交通となるよう、車両や施設のバリアフリー化を引き続き実施する。
実施状況	バス路線への EV バス導入を推進するとともに老朽化した鉄道車両を省エネ性能に優れ、バリアフリー基準に適合した環境配慮型新型車両へ更新するなど、インバウンドを含むあらゆる人が利用しやすい環境整備に取り組んだ。

表 10 評価指標の推移(赤文字は目標達成)

評価指標	評価指標の推移						目標値
	現状	R3 年度末 (1年目)	R4 年度末 (2年目)	R5 年度末 (3年目)	R6 年度末 (4年目)	R7 年度末 (5年目)	
地域検討組織の立ち上げ数【目標 1-1】	—	—	—	1	1		5 組織
公共交通に係る乗り方教室への参加者数【目標 1-2】	104 人/年	35 人	91 人	238 人	389 人		5 年間でのべ1,000 人
転入者へのモビリティ・マネジメントの実施世帯数【目標 1-2】	30 世帯/年	26 世帯	12 世帯	全世帯	全世帯		全世帯に実施
公共交通を使ったツアーやスタンプラリーへの参加者数【目標 1-3】	のべ 354 人	68 名	137 名	277 名	652 名		のべ 1,000 人
市民一人あたりの鉄道の年間利用回数【目標 2-1】	55.2 回	48.3 回	50.0 回	53.3 回	54.6 回		58.0 回/年
地域間幹線系統「川内線」の収支差(東温市分)【目標 2-1】	▲ 8,973 千円	▲ 10,696 千円	▲ 11,335 千円	▲ 8,470 千円	▲ 294 千円		現状よりも改善
幹線沿線におけるパーク＆ライド駐車場ののべ利用台数【目標 2-1】	27 台/年	40 台	287 台	261 台	497 台		540 台/年
山間部における利用者一人あたりの収支差【目標 2-2】	▲970 円	▲1,143 円	▲1,143 円	▲1,229 円	▲1,045 円		現状よりも改善
地域内フィーダー系統「河之内線」の便平均利用者数【目標 2-2】	3.1 人/便	3.8 人	2.5 人	3.4 人	2.2 人		3 人以上/便
東温市が負担している公共交通サービスの収支差【目標 2-2】	▲ 50,846 千円/年	▲ 52,200 千円	▲ 55,576 千円	▲ 56,467 千円	▲ 52,876 千円		現状よりも改善
東温市の移動手段確保に係る公費負担額【目標 2-2】	25,596 千円	26,075 千円	26,302 千円	27,417 千円	30,228 千円		現状以下に抑制
公共交通ガイドやマップの配布数【目標 3】	—	325 冊	301 冊	全世帯	全世帯		全世帯配布
バスロケーションシステム表示機の新規設置数【目標 3】	—	—	—	—	1		1箇所以上

用語解説

用語	解説
DX	デジタルトランスフォーメーション。DXと略される。デジタル技術の活用による新たな商品・サービスの提供、新たなビジネスモデルの開発を通して、社会制度や組織文化なども変革していくような取組を指す概念。
GTFS	General Transit Feed Specification(公共交通の標準データ仕様)の略称。交通事業者と経路検索等の情報利用者との情報の受け渡しのための共通フォーマット。運行時刻や停留所の位置、運行日などの静的データと、位置情報などの情報をリアルタイムに表示する動的データ(GTFS-RT)の2種類があり、一般的にGTFSデータという場合は前者を指す。
GX	化石燃料中心の経済・社会、産業構造をクリーンエネルギー中心に移行させ、経済社会システム全体を変革すべく、エネルギーの安定供給・経済成長・排出削減の同時実現を目指すこと。
ICT	情報通信技術 (Information and Communication Technology)の略称。通信を使ってデジタル化された情報をやりとりする技術。
ICカード	情報(データ)の記録や演算をするためのIC(集積回路)を内蔵しているカード。交通系ICカードは、繰り返しチャージ(入金)して利用でき、非接触で運賃の決済ができる。
MaaS	Mobility as a Serviceの略。地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせで検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。
PDCAサイクル	事業を計画通りに進め、その改善を図ることを目的としたマネジメント手法の一つ。Plan(従来の実績や将来の予測などをもとに事業計画を作成する)、Do(事業を実施する)、Check(事業が計画に沿っているかどうかを点検・評価する)、Action(事業の改革・改善を行う)、といったこの四段階を順次行って繰り返すことで、継続的な業務改善をしていくこと。
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドを訪日外国人旅行または訪日旅行という。
インセンティブ	目標を達成するための意欲を刺激、誘引すること。または目標達成に導くために、金品や地位などで外部から意欲を刺激する見返りのこと。
キャッシュレス決済	現金を使用せず、クレジットカードや電子マネー、バーコードやQRコードを介したコード決済を利用した電子決済のこと。
交通空白地域	一定の距離に駅やバス停などが無い地域。
交通結節点	鉄道やバス、タクシー、車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所のこと。
コミュニティバス	交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、運行するバスのことを指す。市町村等によりその形態は異なり、本町のコミュニティバスは、本町が主体的に計画し、バス事業者が運行し、本町が運行に対して補助金を負担している。

用語	解説
コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少・高齢化が進む中で、特に地方都市において、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めること。
サイクルトレイン	自転車を解体したりすることなく、鉄道の車内にそのまま持ち込むことができるサービス。
サブスクリプション	商品やサービスを購入して所有するのではなく、月額料金や年額料金を支払い、「利用する権利」を購入すること。
自家用有償旅客運送事業	バスやタクシー事業者によるサービスの提供が困難な場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を取った上で、市やNPO法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。
スマホロケーションシステム	実際の運行状況をもとに、あと何分でバス・市内電車が発車するか、目的地に何時頃到着するかがスマホで確認できる伊予鉄㈱のサービス。
地域公共交通確保維持改善事業	地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。
デジタルサイネージ	「電子看板」とも呼ばれ、交通機関の運行状況など刻々と変化する情報等、映像や文字を表示する情報・広告媒体。
デマンドタクシー	路線バスのような路線定期の運行ではなく、需要(デマンド)に応じて経路や運行時間を変えて運行するタクシー。
都市計画区域	一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要があるため、県が指定する区域。
乗合タクシー	定員が10人以下の車両で運行されるタクシー車両を用いて運行される乗合運送事業のこと。
パーク＆ライド	自宅から駅・バス停まで自動車を使い、近接した駐車場に駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地まで移動すること。
バスロケーションシステム	無線通信やGPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板やスマートフォン、パソコン等に情報提供するシステム。
バリアフリー車両	乗降口に段差のないノンステップバスや、リフト・スロープ付バスなど、誰もが乗降しやすい車両のこと。
フィーダー補助	正式名称は「地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金」。国の「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の補助メニューの1つで、幹線系統を補完する、赤字の支線(フィーダー)の運行経費に対する補助。
フリー乗降	経路上の安全が確保される場所では、バス停以外でも乗降が可能となる仕組み。
モビリティ・マネジメント	「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な公共交通手段に適度に(=かしこく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組。

第2次東温市地域公共交通計画

発 行 東温市地域公共交通活性化協議会

編 集 東温市産業建設部都市整備課

〒791-0292 愛媛県東温市見奈良 530-1

TEL : 089-964-4412 FAX : 089-964-4447