東温市地域公共交通計画（案）

令和３年６月末時点

目次

I.　はじめに 1
1　計画策定の趣旨 1
2　計画の位置づけ 1
3　計画の区域 2
4　計画の期間 2
II.　地域の現状 2
1　位置・地勢 2
2　人口 3
3　移動の目的地となる施設の分布 4
4　地域の移動の状況 5
5　地域の現状まとめ 6
III.　上位・関連計画におけるまちづくりの方向性 7
1　上位計画 7
2　その他の関連計画 9
3　東温市のまちづくりにおいて公共交通が果たすべき役割 10
4　上位・関連計画におけるまちづくりの方向性まとめ 11
IV.　公共交通等サービスの現状 12
1　公共交通の整備状況 12
2　交通結節点等の状況 17
3　公共交通の利用状況 19
4　公共交通に関する情報提供や利用促進活動 23
5　公共交通に対する行政支援 24
6　公共交通等の現状まとめ 25
7　公共交通に関する市民や関係者の意向等 26
V.　既存計画の目標達成状況の評価 27
1　計画の概要 27
2　事業の実施状況及び目標の達成状況 27
VI.　東温市の公共交通サービス等の問題点・課題の整理 29
1　公共交通サービス等の問題点 29
2　公共交通サービス等の課題 30
VII.　基本的な方針と目標及び評価指標 32
1　計画の基本理念と基本方針 32
2　公共交通の機能と将来イメージ 33
3　計画の目標及び評価指標 35
VIII.　目標達成のために行う事業及びその実施主体 37
IX.　計画の進捗管理、目標達成状況等の評価 50
1　計画の推進体制 50
2　事業スケジュール 50
3　PDCA サイクルによる評価・検証 51

Ⅰ．はじめに

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、路線バス川内線をはじめとし、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、適宜見直しが進められており、市全体の公共交通網の維持・活性化に向け、様々な取り組みが行われてきた。

今回はこれまでの取り組みを基礎としつつ、新たに出てきた問題点や課題を踏まえ、公共交通網を一体的に形づくり、今後も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させることを目的に、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　計画の位置づけ

本計画は、平成 28（2016）年３月に策定した「東温市地域公共交通網形成計画」に続く計画であり、令和２（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、「第二次東温市総合計画」や「東温市都市計画マスタープラン」等の上位関連計画との整合性を図りつつ策定するものである。

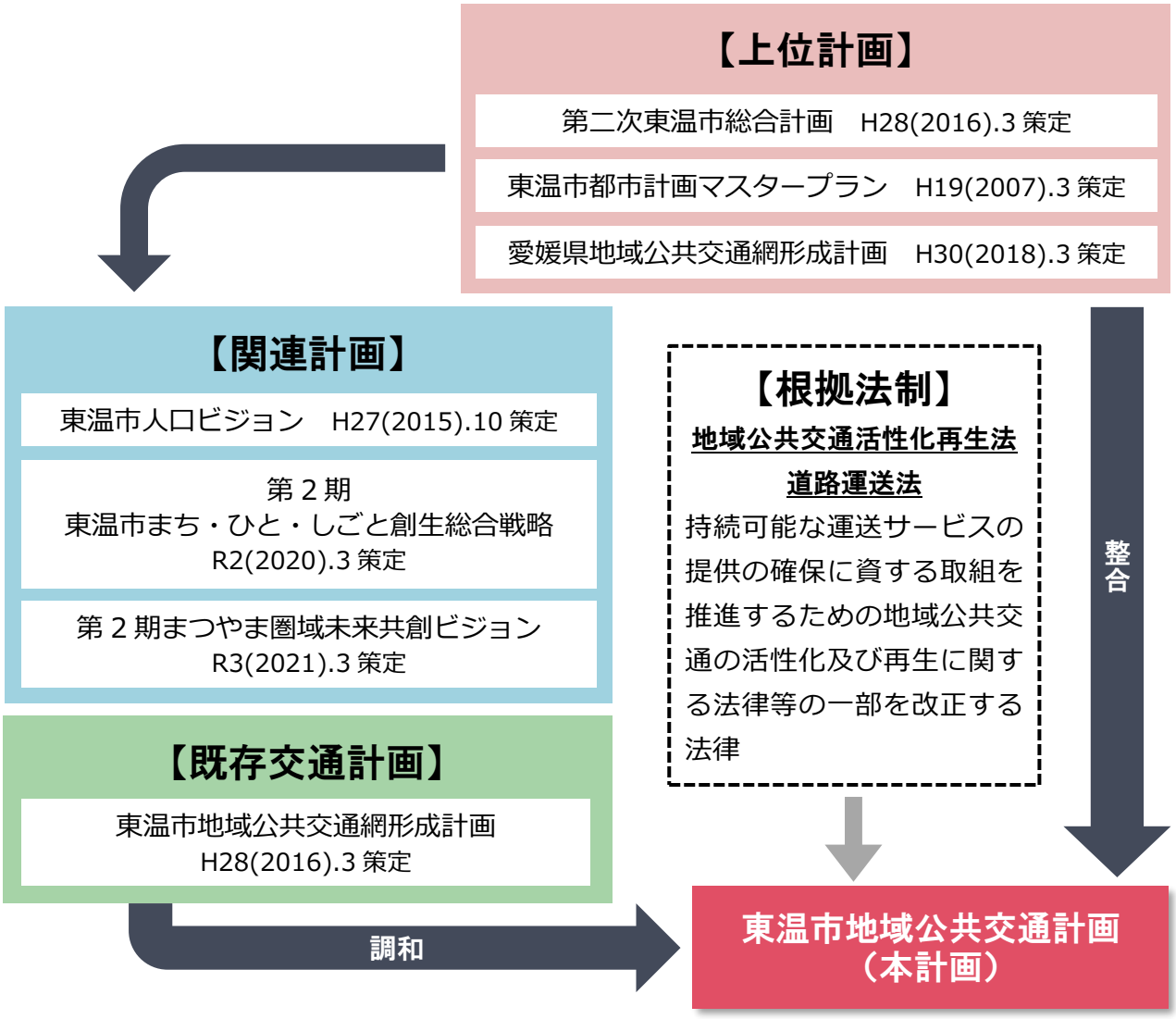


図１　東温市地域公共交通計画の位置付け

3　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、平地部西部、平地部東部、山間部（山之内・上林・拝志・東谷・西谷・奥松瀬川）に分けて行う。

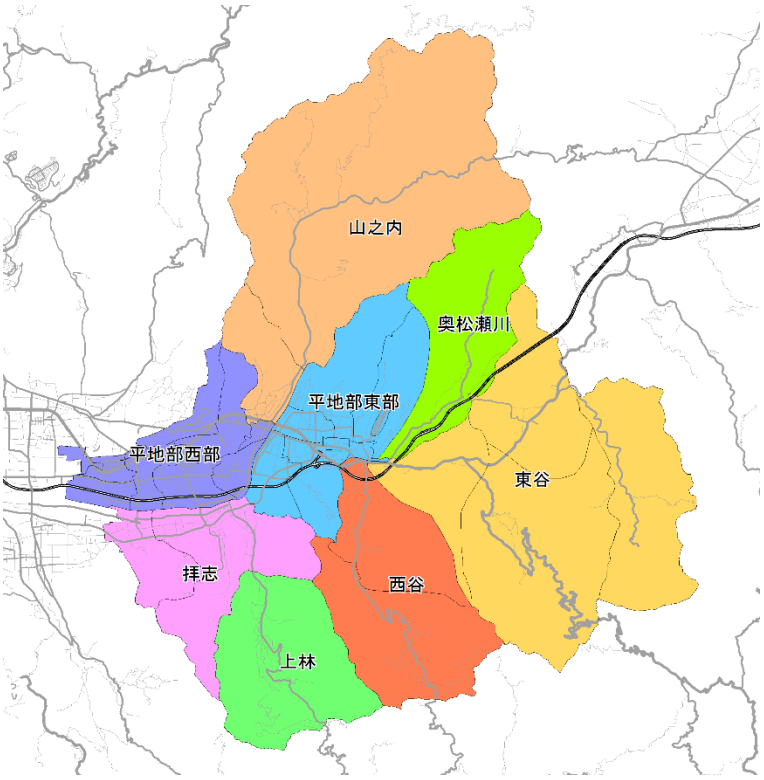


図２　計画区域

4　計画の期間

計画の期間は、令和３（2021）年度～令和７（2025）年度までの５年間とする。

Ⅱ．地域の現状

1　位置・地勢

- 東温市は愛媛県中部の道後平野の扇頂部に位置し、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。
- 平成 16（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 ㎢であり、うち可住地面積は 49.56 ㎢（総面積の約 23%）である。

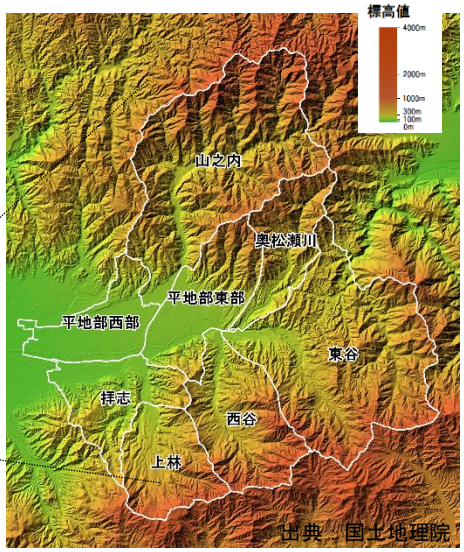


図３　地勢

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。

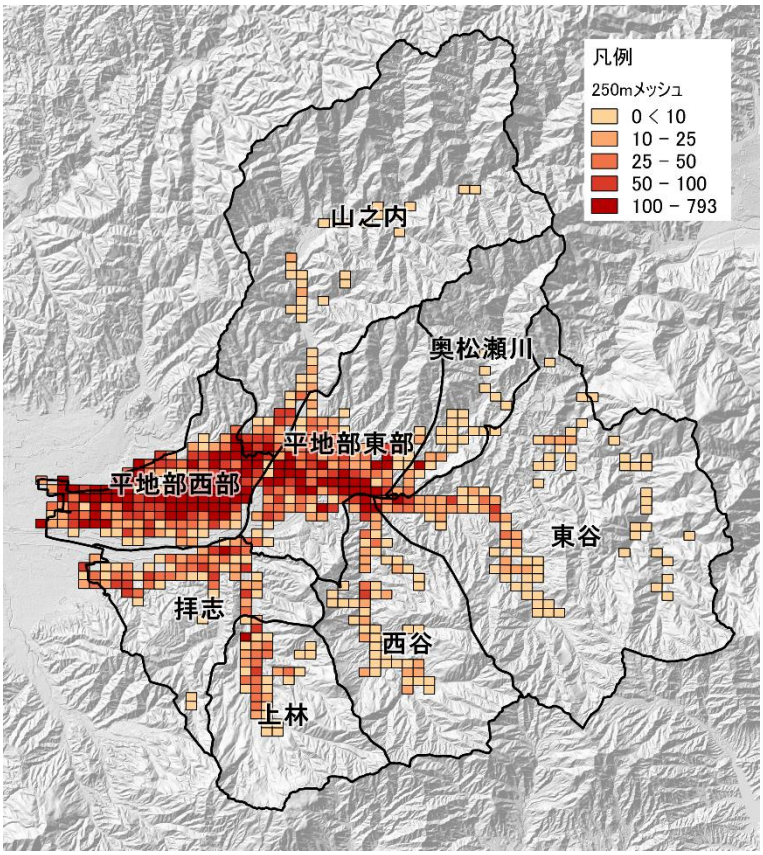


図４　人口分布

出典：国土地理院、平成 25（2015）年国勢調査

(2)　人口と高齢化率の推移と将来推計

- 東温市の人口は平成 17（2005）年をピークに減少に転じ、平成 27（2015）年から令和 27（2045）年までの 30 年間に約３千人減少すると推計されている。

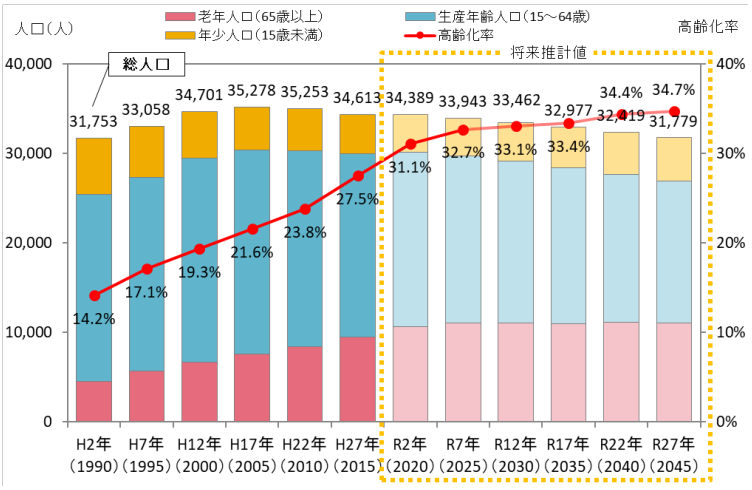


図５　人口と高齢化率の推移・将来推計

出典：H2（1990）年～H27（2015）年国勢調査
（総人口は年齢不明者も含む）
R2（2020）年～R27（2045）年東温市人口ビジョンにおける独自推計
（各年 10 月 1 日時点の推計人口）

(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、一部の団地では高齢化が進んでいる。

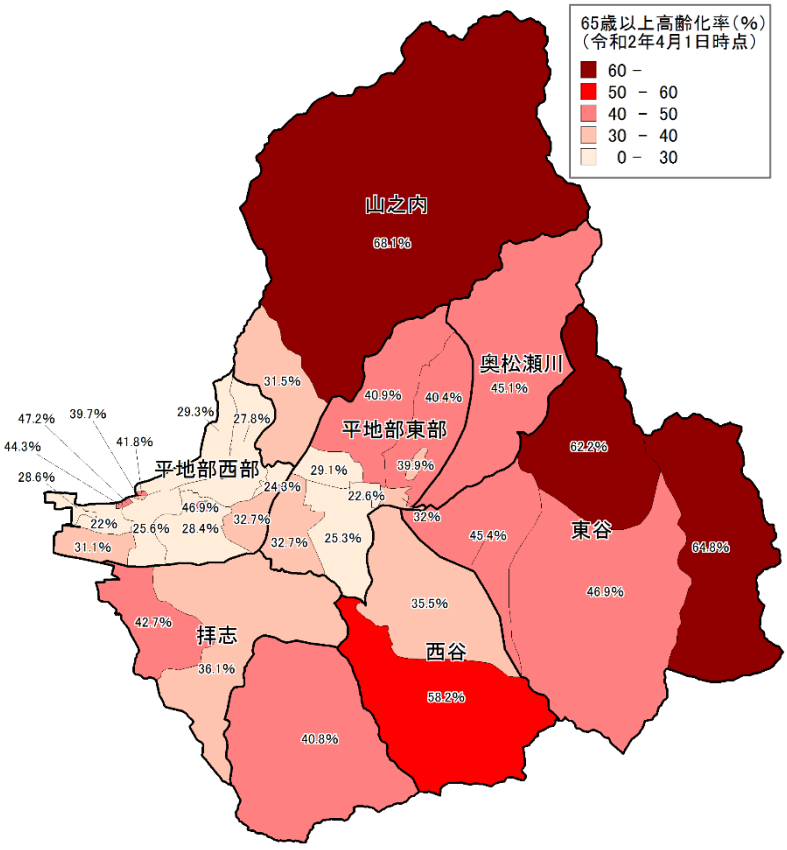


図６　行政区別の高齢化率

出典：住民基本台帳 R2（2020）年 4 月 1 日現在

3　移動の目的地となる施設の分布

(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。
- 山間部においては幼稚園、保育所、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、移動スーパー等が市民の生活を支えている。

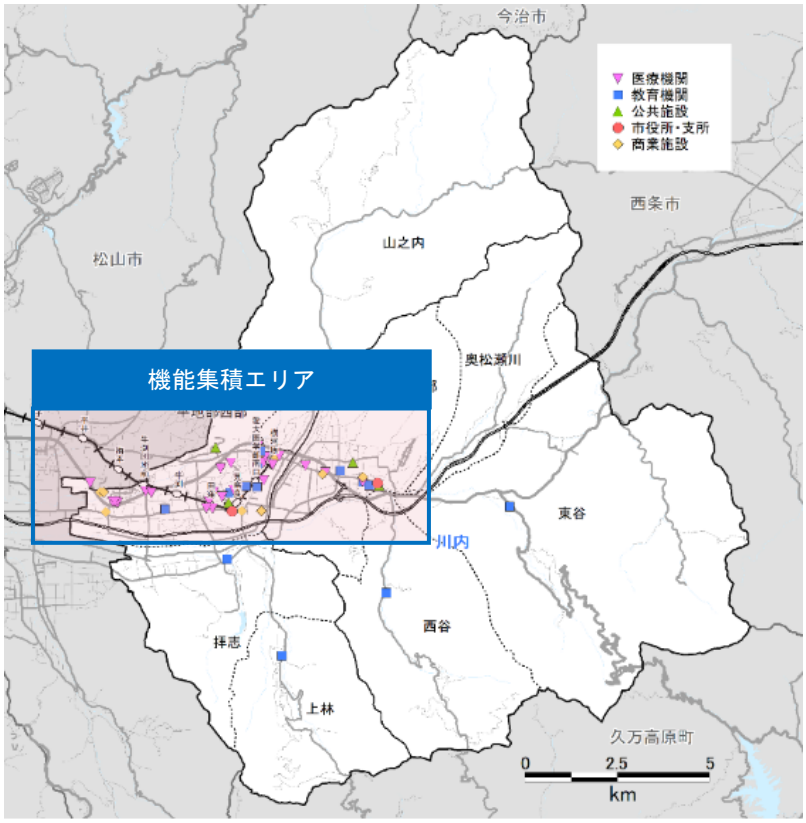


図７　移動の目的地となる施設の分布

(2) 観光資源の分布

- 平地部に温泉施設が立地している他、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。

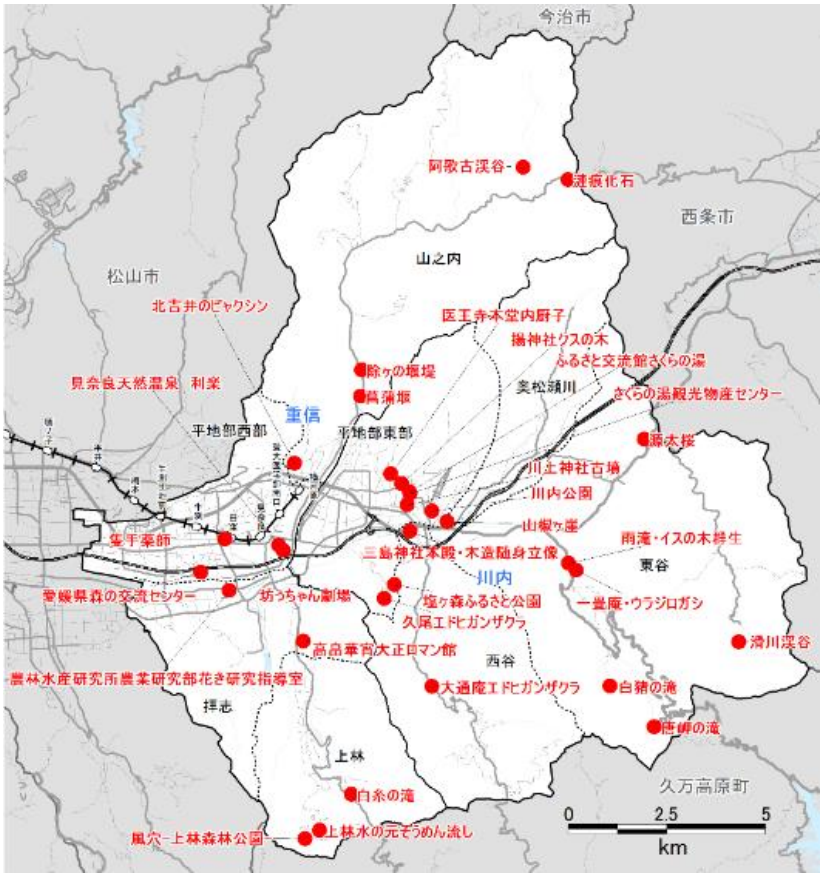


図８　観光資源の分布

4　地域の移動の状況

(1) 地域の移動の状況

- 松山市との間の通勤・通学が多い。
- 砥部町、伊予市、松前町、西条市との間の通勤・通学も見られる。

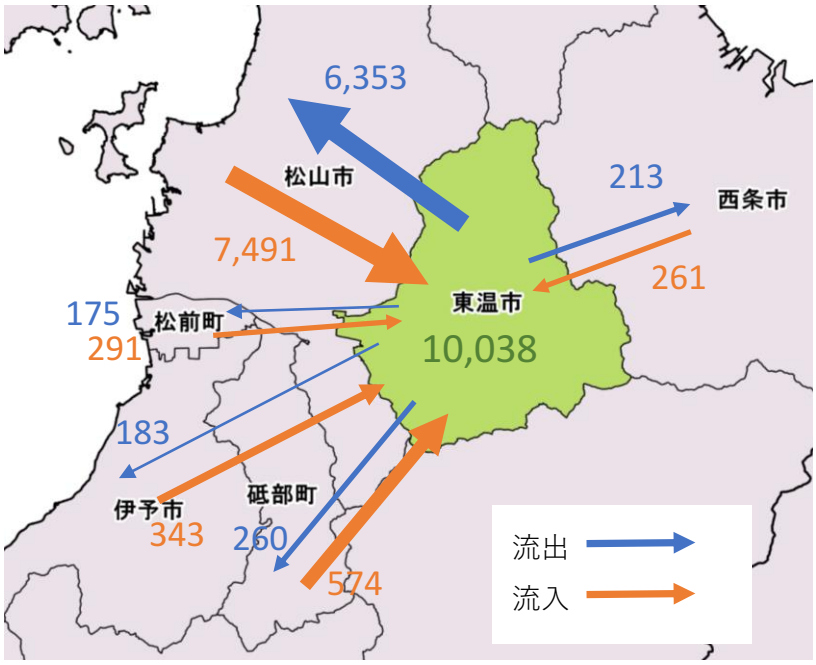


図９　地域の移動の状況

出典：平成 27（2015）年国勢調査　従業地・通学地集計
従業者及び通学者の流入または流出が 100 人以上の市町のみ表示

(2) 運転免許保有者の状況

- 運転免許の保有者数はこの 5 年間でほぼ横ばいであるが、65 歳以上の保有者の割合が年々増加傾向にある。
- 65 歳以上の保有者の増加に比例して、免許返納者数も年々増加傾向にある。
- 東温市では、平成 29（2017）年度より、運転免許を自主返納した 65 歳以上の東温市民に「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 円分の伊予鉄道 IC い～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）

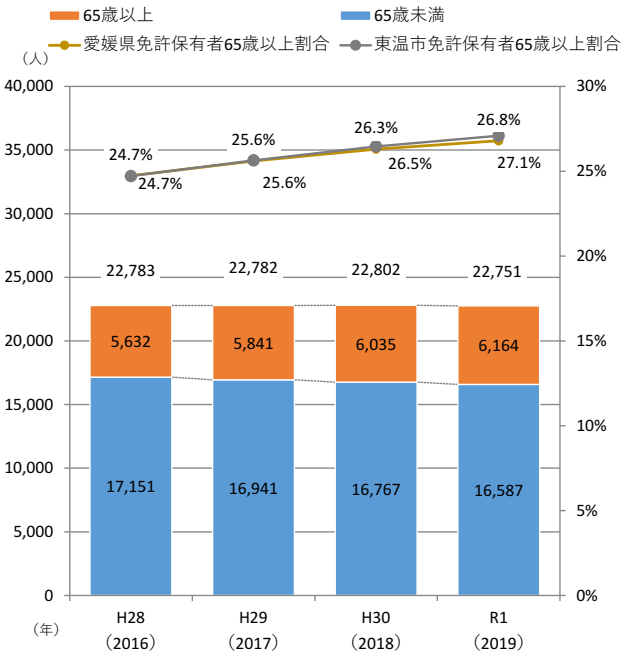


図 10　運転免許保有者数の推移と 65 歳以上の割合

出典：松山南警察署提供

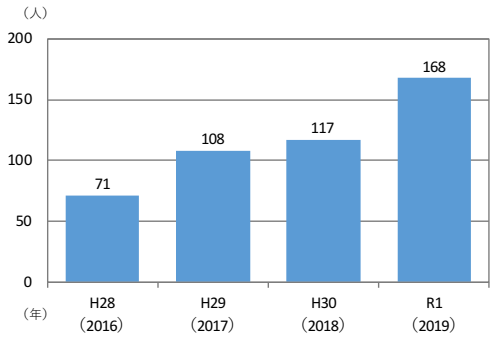


図 11　運転免許返納者数の推移

出典：松山南警察署提供

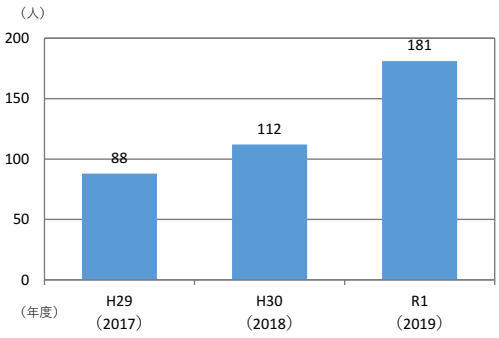


図 12　東温市運転免許返納サポート事業利用者数の推移

出典：東温市危機管理課
（H29 年度は 9 月からの利用者数）

5　地域の現状まとめ

- 平地部に人口や移動の目的地となる施設が集積している一方、山間部は谷あいにそって小規模な集落が点在している（P3）
- 今後、更なる高齢化とともに、人口も減少する見込み（P3）
- 山間部や平地部の一部の団地で高齢化が特に進んでいる（P4）
- 隣接する松山市との間の通勤・通学が多い（P5）
- 高齢者の運転免許保有率が高まりつつある一方、運転免許返納サポート事業を活用した運転免許の自主返納が増加傾向にある（P6）

Ⅲ．上位・関連計画におけるまちづくりの方向性

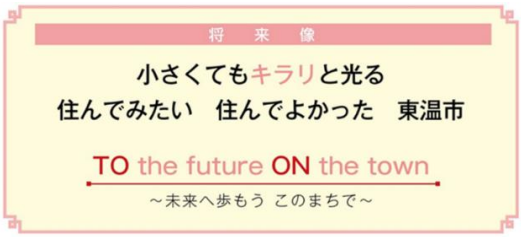
1　上位計画

(1)　第二次東温市総合計画

【策定主体】東温市　　【策定年月】平成 28（2016）年３月

① 将来像

市民が力を合わせ、将来を担う子どもたちが東温市に誇りを持ち続けることができるまちづくりを進めるため、本市の令和６年度の将来像を以下のように設定している。



② 公共交通の役割・位置づけ

〇まちづくりとの関係性を重視した取り組みを新たに計画し、本市の地域資源である『鉄道』を最大限活用した施策を推進する。
〇地域のおでかけ手段の確保に向け、既存の鉄道やバス路線を維持しつつ、地域で考え、地域に合った、地域で動かす生活交通の実現化に取り組む。

(2)　東温市都市計画マスタープラン

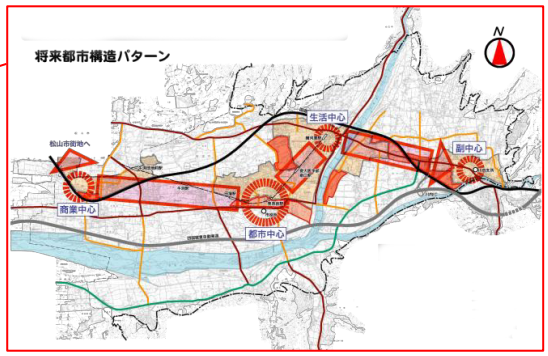
【策定主体】東温市　　【策定年月】平成 19（2007）年３月

都市づくりの基本理念と方針

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	生活を楽しみ、生きいきと暮らす「誰もが快適・安心な魅力あるまち」
都市づくりの目標とテーマ	人口増加への対応や居住環境の向上に向け、住居系市街地の整備拡充や更新を進めるほか、都市的魅力を備え、暮らしを支える都市サービスを提供する拠点の形成、工業・商業など産業立地の適正な誘導を進めます。 また、車に依存する社会からの転換、公共交通機関の利用促進、歩くことを中心とするライフスタイルへの移行、バリアフリー[1]化などを積極的に推進します。

都市計画区域



[1] バリアフリー：障がい者を含む高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的、制度的、情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者、障がい者等が公共交通機関等を円滑に利用できるようにすることを指す。

(3) 愛媛県地域公共交通網形成計画

【策定主体】愛媛県　　【策定年月】平成 30（2018）年３月

① 計画期間

平成 30（2018）年４月～令和６（2024）年９月の６年６ヶ月

② 課題

課題１：利用が低迷するバス路線・便の存在
課題２：交通弱者（高齢者・学生）のニーズに合わないバス路線・便の存在
課題３：広域交通ネットワーク拠点における利用者ニーズとの不一致
課題４：観光客のニーズと公共交通サービスの不一致
課題５：利用者ニーズに応えるための事業者の人材確保
課題６：まちづくりに関わる多様な主体との連携

③ 基本方針

方針１：東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ広域交通軸の形成
方針２：生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成
方針３：居住地区でのきめ細かな移動を実現させる支線(フィーダー路線)との乗継ぎ拠点の形成

④ 計画目標と実施事業

（目標１）「軸」と「拠点」の設定による円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築
地域間交通・地域内交通の担う役割の設定
生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定
交通結節点の設定とルート変更
（目標２）広域交通と地域間・地域内交通による切れ目ない県内交通ネットワークの構築
既存の交通結節点の利便性向上
（目標３）国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備
公共交通利用による観光モデルルートの設定
観光目的でのバス運行の充実
交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化
（目標４）持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化
バス路線（幹線・支線）の分割、再編
運行の重複する区間の整理
移動ニーズを考慮した路線網への再編
移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化
需要量に見合った運行形態の選択
運転人材確保に向けた広報・啓発
バス路線の運行効率化による過密勤務の軽減(労働環境向上)
（目標５）新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施
モード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図の作成
共通乗車船券の導入
低床・環境対応車両の導入推進
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)
自転車利用者に対する利用促進(サイクルトレイン/サイクルバス等)
貨客混載による公共交通の利活用
一日乗車券、往復乗車券の導入
商業施設とのタイアップによるクーポン付き乗車券等の導入

⑤ 主な評価指標

評価指標項目名	現状	計画終了時目標値
バス路線の圏域人口カバー率	66%(H27 年調査)	現状を維持
15 歳以上通勤・通学者の鉄軌道・バス利用率	5.4%(H22 年調査)	7.6%以上
高齢者の移動・交通手段選択の自由度	7.4%(H29 年調査)	9.4%以上
乗合バスの利用者数	968 万人(H28 年)	1,000 万人以上

2　その他の関連計画

その他の関連計画の概要は次に示すとおり。

(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】令和２（2020）年３月

①　基本的目標

基本目標１　誰もが安心して働ける、多様で魅力的なしごとの場をつくる

施策内容		
	1.働く場所をつくる	1-1　企業立地・留置の推進 1-2　起業への支援 1-3　農林業の振興
	2.市内の企業を応援する	2-1　中小零細企業の支援 2-2　大学と市内企業との連携
	3.新たな価値をつくる	3-1　「SAKURA select」の発展 3-2　多様な働き方の追求と生産性の向上

基本目標２　住みよさを全国に広くアピールし、新しい人の流れをつくる

施策内容		
	1.移住･定住を応援する	1-1　移住・定住の促進 1-2　優良な住環境・起業環境の提供 1-3　地域情報の発信 1-4　AI・IoT を活用した行政サービスの向上・効率化
	2.地域資源で人を呼ぶ	2-1　東温アートヴィレッジセンターを核とする文化・観光振興 2-2　観光資源の魅力強化

基本目標３　出会い、子どもを産み、育てていく希望がかなうまちをつくる

施策内容		
	1.出会いを応援する	1-1　婚活への支援
	2.妊娠･出産を応援する	2-1　妊娠・出産への支援
	3.子育てを応援する	3-1　子育て世代への包括支援 3-2　子育てしやすい環境づくり 3-3　地域で子どもを育てる環境づくり

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

施策内容		
	1.時代に合った地域をつくる	1-1　市民・事業者と連携したまちづくりの強化 1-2　地域の維持・活性化 1-3　次世代を担う人材の強化 1-4　防災・減災対策の強化 1-5　都市政策と農村政策の連携性の強化 1-6　地域包括ケアシステムの推進
	2.地域同士で支えあう	2-1　広域連携による地域の活性化

(2) 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
【改定年月】令和３（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

3 東温市のまちづくりにおいて公共交通が果たすべき役割

地域の現状分析やまちづくりの方向性を踏まえると、東温市において公共交通が果たすべき役割は、次のとおり整理することができる。

(1) 社会基盤として「住みやすいまち」の実現に寄与する

- 東温市における社会基盤の一つとして、居住地から日常生活で必要となるサービスへのアクセスを確保し、マイカーを自由に利用できない人をはじめ、子どもから高齢者まで、あらゆる市民の住みよい暮らしを持続的に支える。
- 結果として市民の外出機会を増加させ、健康増進や介護予防等につなげる。

(1) 都市・地域拠点の形成・充実に寄与する

- 松山圏域内における各種都市機能へのアクセスや、東温市内における主要機能へのアクセスを確保し、拠点と拠点をつなぐことで都市間連携や地域間連携を強化するとともに、各種機能を補完し、充実した拠点の形成に寄与する。

(2) 市内外における人々の交流を活性化する

- 市民はもとより、来訪者の円滑な移動を支え、市内外における交流を活性化する。
- 市内の観光資源までの二次交通として機能し、本市の観光振興に寄与する

4　上位・関連計画におけるまちづくりの方向性まとめ

＜第 2 次東温市総合計画＞
- 公共交通はまちづくりとの関係性を重視した取り組みを新たに計画
- 地域資源である「鉄道」を最大限活用した施策を推進
- 既存の鉄道やバス路線を維持しつつ、地域で考え、地域に合った、地域で動かす生活交通の実現化に取り組む

＜東温市都市計画マスタープラン＞
- 車に依存する社会からの転換、公共交通機関の利用促進、歩くことを中心とするライフスタイルへの移行、バリアフリー化などを積極的に推進

＜愛媛県地域公共交通網形成計画＞
- 地域間交通・地域内交通の担う役割の設定
- 需要量に見合った運行形態の選択
- 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]）

＜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

＜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

＜その他政策推進にあたっての現状・問題点等＞
- 3 つの市街地の連携が課題（都市計画分野）
- 立地適正化計画を今後策定する予定（都市計画分野）
- サロンへの移動支援ボランティアの仕組みが存在（福祉分野）
- ドア to ドアで移動できるサービスが望まれる傾向あり（福祉分野）
- 路線バスで遠距離通学する児童がいる（教育分野）
- 3 密を避けられる自然景勝地への観光客が増えている（観光分野）
- 便数の少なさや案内•表示等におけるインバウンド対応の遅れで公共交通を利用した観光の推進が難しい（観光分野）

[2] モビリティ・マネジメント（MM）：1 人 1 人の移動が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自家用車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化するよう促す、対話を中心とした交通政策。例えば、転入先でまだ自動車利用習慣が形成されていない転入者を対象に、公共交通利用に向けた情報提供等の働きかけを行う「転入者 MM」、運転免許を持たない児童を対象に、地域の交通問題について考える機会や公共交通の利用方法について知る機会を提供する「学校 MM」、企業・事業所に働きかけ、通勤・業務交通の変容を促す「職場 MM」等がある。

Ⅳ. 公共交通等サービスの現状

1　公共交通の整備状況

(1)　公共交通網

- 鉄道は市内中心部から松山市に至る伊予鉄道横河原線が走っている。
- 市内の路線バスは伊予鉄バス株式会社により運行されている（新居浜特急線は瀬戸内運輸株式会社との共同運行）。
- 幹線バス路線として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、新居浜と松山を結ぶ新居浜特急線が運行している。また横河原駅で鉄道と接続する支線バス路線として森松横河原線、滑川線、河之内線、松瀬川線、井内線の５路線と、梅本駅で鉄道と接続する支線バス路線の梅本ループ線が運行している。
- 上林地区では平成 23（2011）年から試験運行としてバス路線の新設を行ったが利用者数が少なく、平成 26（2014）年 9 月末をもって運行を終了し、現在は予約制乗合タクシー上林線が運行されている。
- 松山自動車道川内 IC には高速バス停があり、東温市と各地の都市を結ぶ高速バスが伊予鉄バス株式会社、ジェイアール四国バス株式会社等により運行されている。

図 13　本市の公共交通網

出典：国土地理院（背景図）

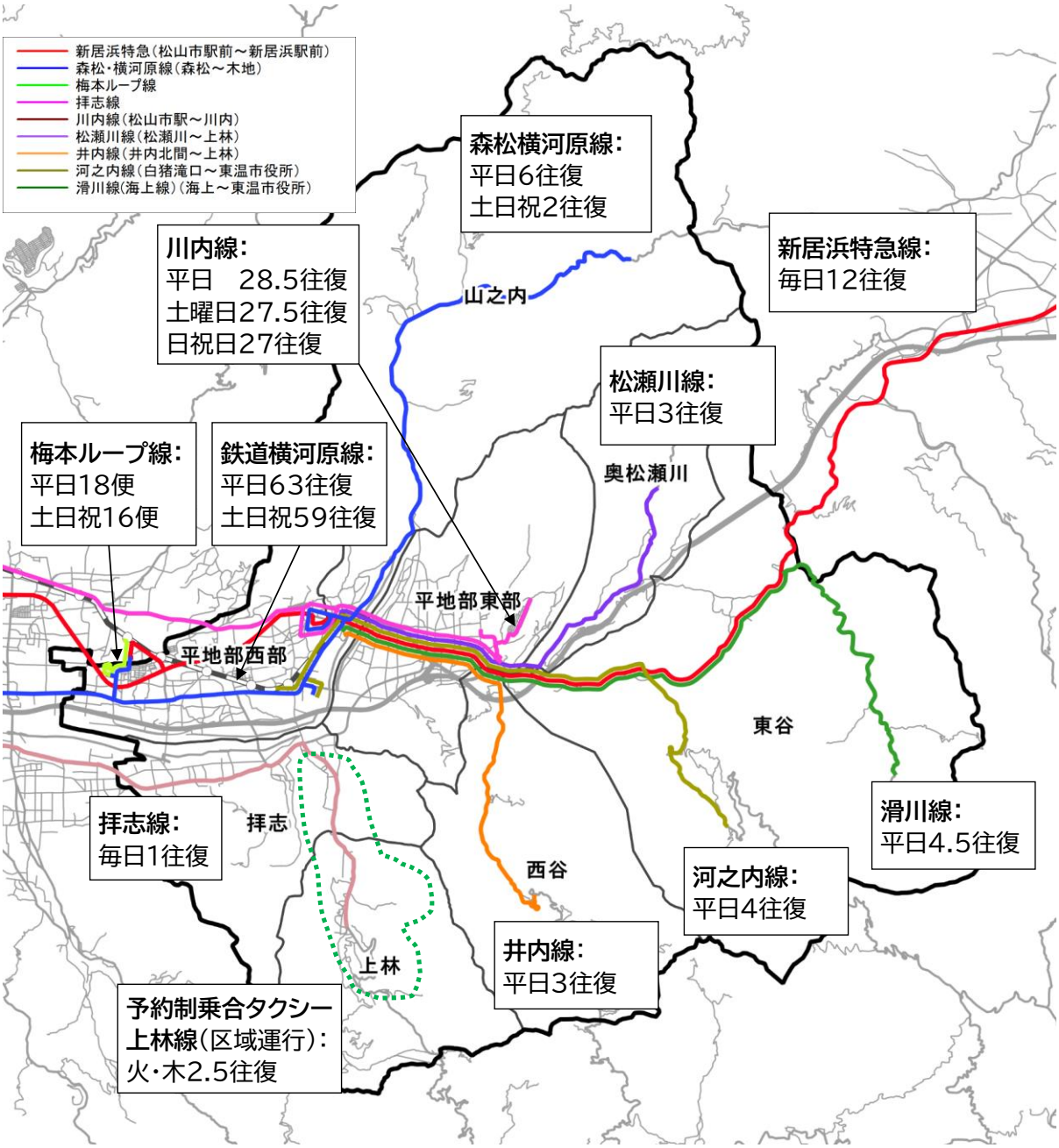


図 14　公共交通の運行内容

R2（2020）年 11 月 1 日時点

(2)　公共交通の運行内容

- 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。
- 幹線バス路線については市内と松山市を結ぶ川内線が日中 30 分間隔で運行されており、こちらも高いサービス水準となっている。
- 山間部の支線バス路線（松瀬川、井内、河之内、滑川、上林線）については、平成 23（2011）年 10 月に試験運行としてダイヤ改正を実施し、土曜日の運行便数の増便や市役所発着便及び上林線の新設を行うなど利便性の向上を図った。
- しかし大幅な利用者増には結び付かず、平成 26（2014）年 10 月のダイヤ改正では、土曜運行の廃止や平日ダイヤの減便及び上林線の乗合タクシー導入が行われた。
- 令和 2（2020）年 11 月のダイヤ改正では、新型コロナウイルスの影響により川内線と梅本ループ線において、終発時刻の繰り上げや減便が行われた。

(3)　予約制乗合タクシー（上林線）

- 平成 23（2011）年度より試験運行を行ってきた路線バス上林線の運行終了後、市民が主体となって「創り」「守り」「育てる」地域のおでかけ手段として、平成 26（2014）年 10 月から予約制乗合タクシー「上林線」が運行されている。
- 運行日：火曜日・木曜日
  ※祝日・12/29～1/3 は運休
- 運行時刻
  上林発：8 時・9 時・12 時 30 分
  市街地発：11 時 30 分・15 時 30 分
- 利用料金（1 乗車）
  中学生以上　500 円
  小学生以下　250 円
  ※大人 1 名につき幼児 1 名無料

図 15　予約制乗合タクシー運行区域図

(4)　タクシー

- 市内には介護タクシーを除くタクシー事業者が 4 社ある。
- 東温自動車交通有限会社（東温タクシー）は、予約制乗合タクシー上林線の運行も行っている。

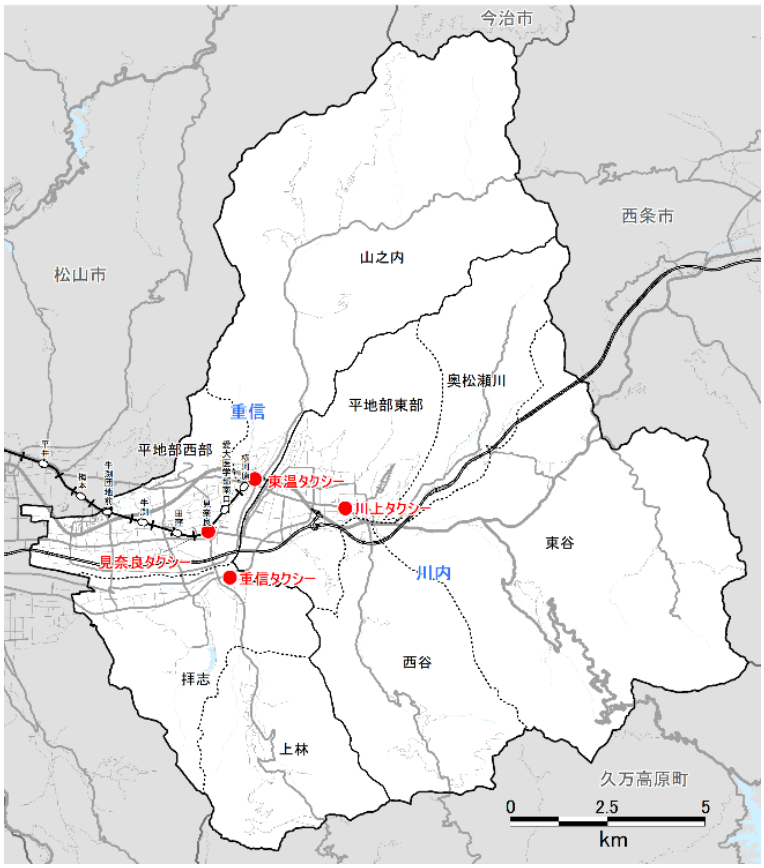


図 16　タクシー会社の営業所位置

(5)　乗合交通不便地域

- 公共交通と人口分布との関係を見ると、鉄道、路線バス、予約制乗合タクシーの利用圏域外のエリアが川内地区の北方東、南方西行政区、重信地区の下林、上村各行政区でまとまって見られる。

※乗合交通不便地域とは、以下の利用圏域外の地域を指す。

- 鉄道駅より 800m圏
- バス停より 300m圏
- 予約制乗合タクシー運行区域

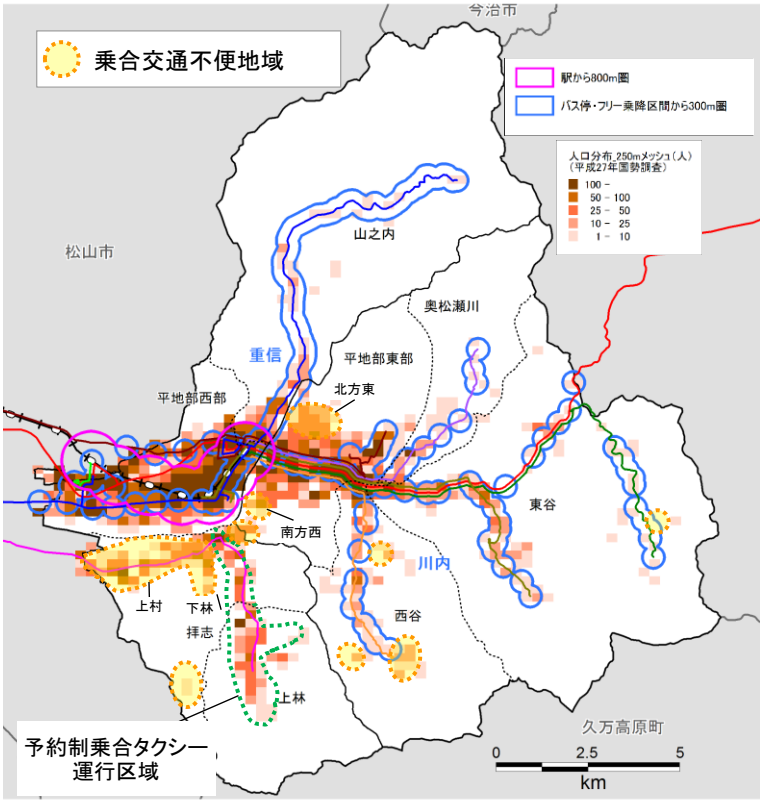


図 17　乗合交通不便地域

(6)　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１　その他の移動手段一覧

サービス名称	サービス概要	備考
レスパスシティの送迎シャトルバス	・レスパスシティ（フジ見奈良店、あさつゆマルシェ、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	
愛媛大学附属病院無料送迎タクシー	・伊予鉄横河原線「愛大医学部南口駅」から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	
サロン送迎	・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
あいしょくドライビングスクールの送迎バス	・あいしょくドライビングスクール（東温市）の生徒を無償で送迎するバス ・横河原駅～さくらの湯～十全病院を経由する「重信・川内線」と、東温市外へ向かう計８路線を運行	・前日までの予約制
上浮穴自動車教習所の送迎バス	・上浮穴自動車教習所（砥部町）の生徒を無償で送迎するバス ・東温ルートは５～７月、10～11 月の季節運行で予約制	・予約がある場合のみ運行
さくらの湯観光物産センターレンタサイクル	・さくらの湯観光物産センターにて観光客等に対して有料で貸出 ・電動アシストタイプ、子ども用等もあり	

2　交通結節点等の状況

図 18　市内の交通結節点とパークアンドライド駐車場の位置

(1)　市内の交通結節点

- 市内中心部における交通結節点は、「横河原駅」と「川内バスターミナル」であり、横河原駅には松山市方面からの鉄道横河原線と市内山間路線バスが、川内バスターミナル（川内バス停）には松山市方面を結ぶ川内線、松山市方面から新居浜市方面を結ぶ新居浜特急線、市内山間路線バスが乗り入れている。
- また、各地の都市を結ぶ高速バスが川内 IC バス停から発着しており、広域移動の拠点となっている。

(2) 鉄道駅・バス停の状況

- 平成 27（2015）年度に横河原駅舎新築に併せて、スロープ、多目的トイレ、点字ブロック、自動扉を設置した。また、平成 28（2016）年度に見奈良駅、田窪駅、牛渕駅でホームのアスファルト舗装及び点字ブロックを設置した。これにより、市内にある６つの鉄道駅において、スロープ及び点字ブロックの整備が完了した。
- 鉄道駅に併設されたバス停以外に、上屋やベンチ等が整備されたバス停は少ない。

(3) 交通結節点における乗り継ぎの状況

- 鉄道と路線バスが乗り入れる横河原駅が中心となり幹線と支線からなる公共交通網が形成されており、山間部の路線バスから鉄道への乗り継ぎもスムーズである。
- 川内バス停でも幹線である川内線から支線である各山間路線までの乗り継ぎは比較的スムーズに行われている。
- 乗継利便性の高い公共交通網は東温市の強みとなっている。

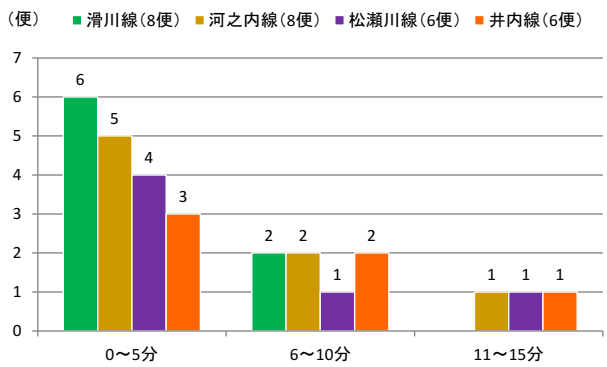


図 20　横河原駅での乗換時間
（各山間路線⇔鉄道横河原線）

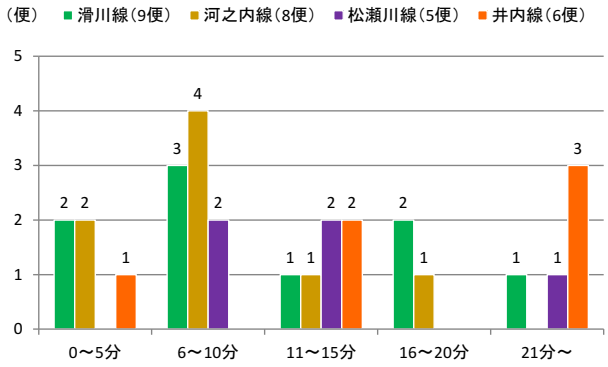


図 19　川内バス停での乗換時間
（各山間路線⇔川内線）

(4) パーク＆ライド駐車場の整備状況

- 東温市役所において平成 27（2015）年からパーク＆ライド[3]が実施されている。当初は市役所西駐車場を使用していたが、平成 30（2018）年８月より、総合保健福祉センター建設工事に伴い、本庁正面駐車場（県道側 10 台分）を代替で使用している。
- 令和２（2020）年９月から、川内支所の駐車場の一部（3 台分）をパーク＆ライド駐車場として利用できるようになった。

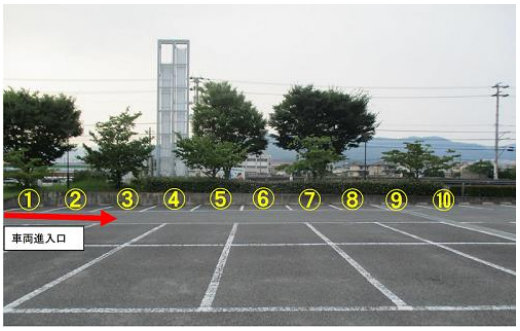


図 21　市役所本庁正面駐車場

利用可能日／土曜日・日曜日・祝日・年末年始（12 月 29 日～1 月３日）
利用時間（市役所）　／5:30～23:30
（川内支所）／6:00～23:30
利用料金／無料
利用方法／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

図 22　川内支所の駐車場

3 パーク＆ライド: 市街地への自動車の流入を抑制するための対策で、自宅から最寄り駅・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。

3　公共交通の利用状況

(1)　伊予鉄道横河原線

- 伊予鉄道郊外線（横河原線・高浜線・郡中線）の現在の輸送人員は、昭和 49（1974）年から概ね半減しており、平成 27（2015）年度以降は横ばい傾向となっている。

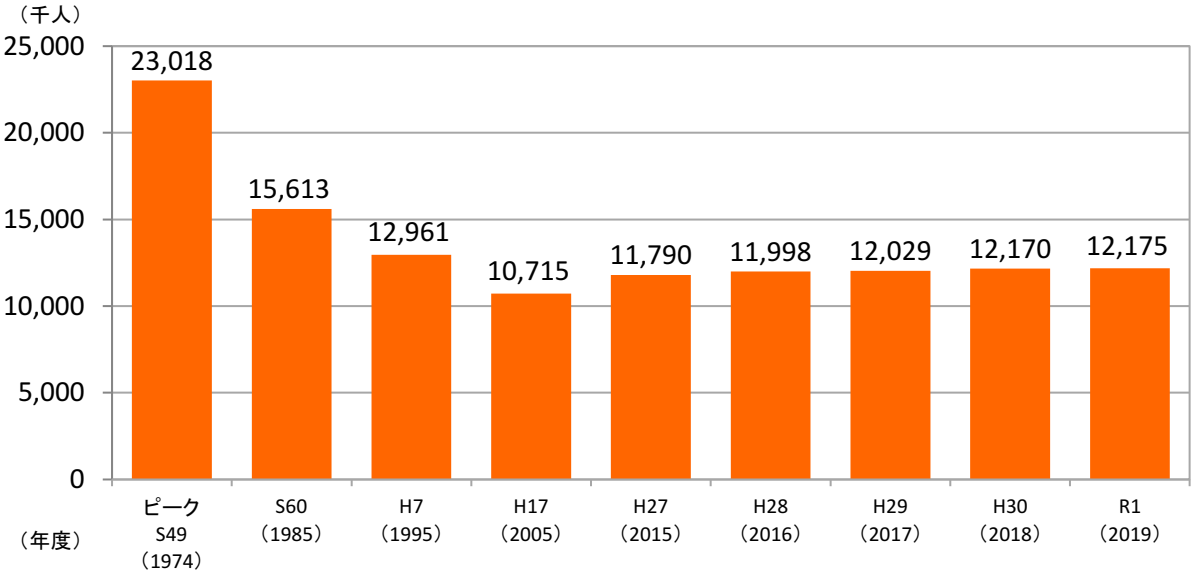


図 23　伊予鉄道郊外線　年間輸送人員の推移

出典：（伊予鉄道株式会社）輸送実績

- 東温市内の鉄道駅の現在の乗車人員は昭和 63（1988）年度から概ね半減しており、平成 20（2008）年度以降は横ばい傾向となっている。

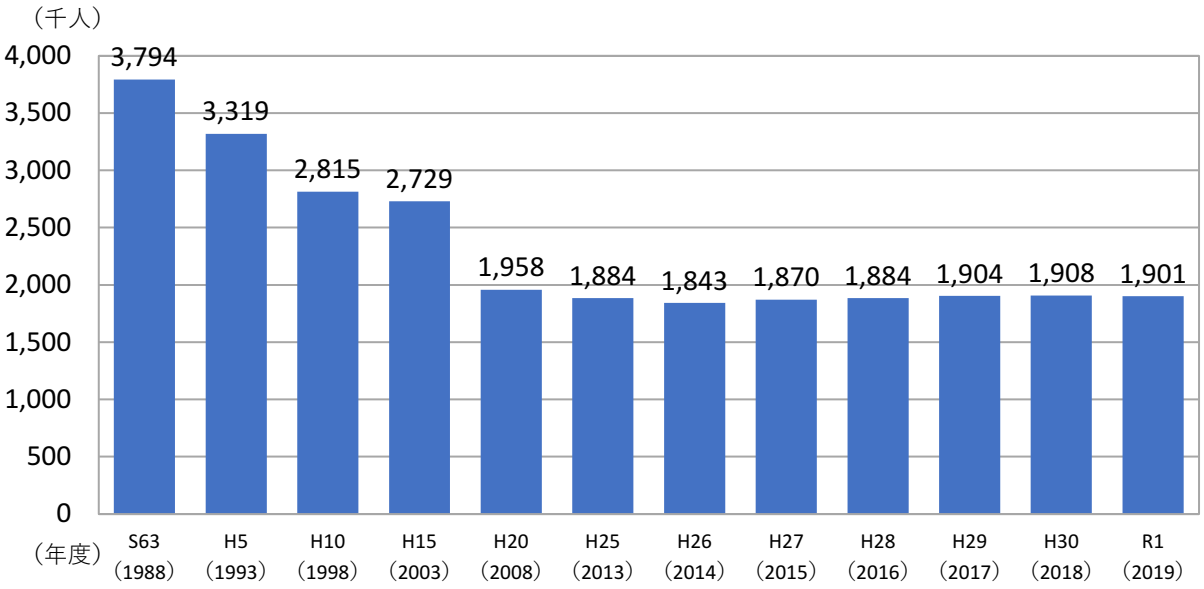


図 24　東温市内鉄道駅　年間乗車人員の推移

出典：東温市

(2) 路線バス

- 平地部を運行する川内線や梅本ループ線と比較すると、山間部を運行する路線は輸送人員が非常に少ない。

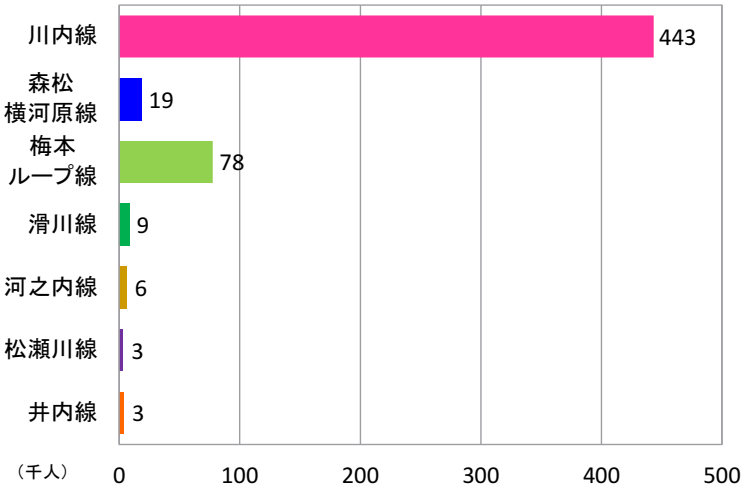


図 25　路線バス年間輸送人員

出典：生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金資料 R2（2020）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

- 年間輸送人員は、梅本ループ線以外の全ての路線で減少傾向にあり、特に山間部を運行する路線の減少率が大きい。

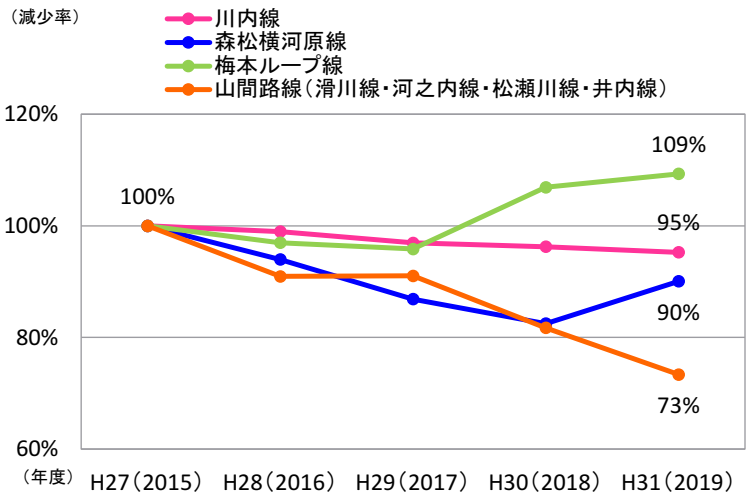


図 26　H27（2015）年を 100%とした場合の年間輸送人員の減少率

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）

- 山間部を運行する路線の 1 便あたり平均輸送人員はいずれも 2～6 人／便程度と非常に少ない。
- 松瀬川線の減少幅が特に大きくなっている。

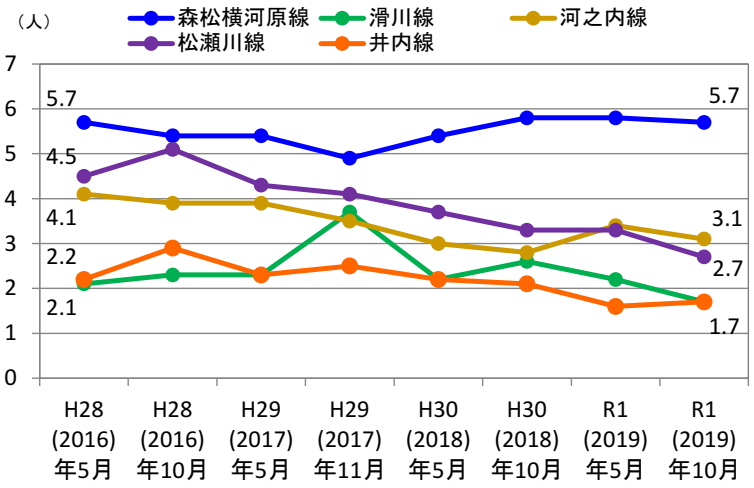


図 27　1 便あたり平均輸送人員の推移

出典：乗降調査　各月の値は調査 2 週間分の平均値

(3) 予約制乗合タクシー

- 年間利用者数、1 便あたり平均利用者数ともに H29（2017）年より微増、その後横ばいとなっている。

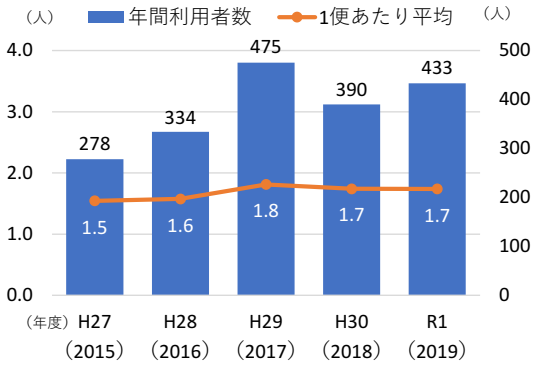


図 28　年間利用者数と
1 便あたり平均利用者数の推移

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

- 年間の便稼働率は H29（2017）年より 5 割前後で推移している。

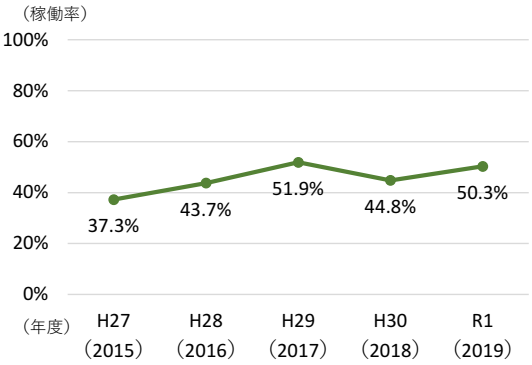


図 29　年間稼働率の推移

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 発便と市街地 15：30 発便の利用が多く、上林 8：00 発便と市街地 11：30 発便は利用が少ない。

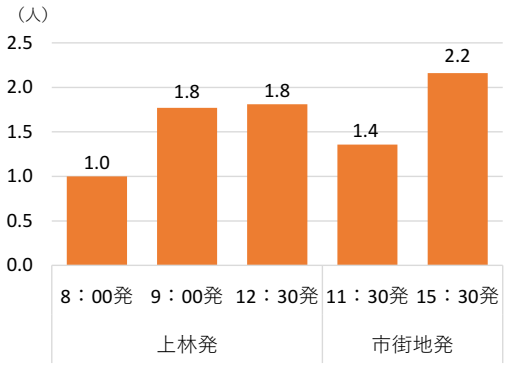


図 30　便別利用者数
（年間運行実績便あたり平均）

出典：月別運行実績表 R1（2019）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年々減少傾向にあり、H30（2018）年度に一旦持ち直したものの再び減少に転じている。

※松山圏域：島しょ部を除く松山市、東温市、砥部町、松前町

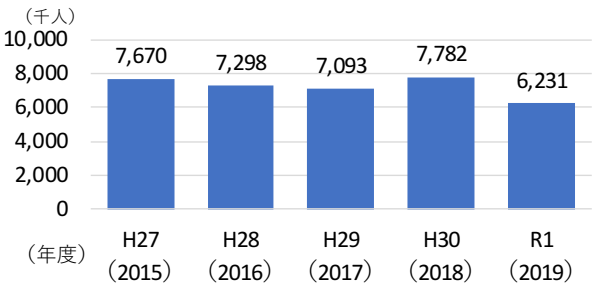


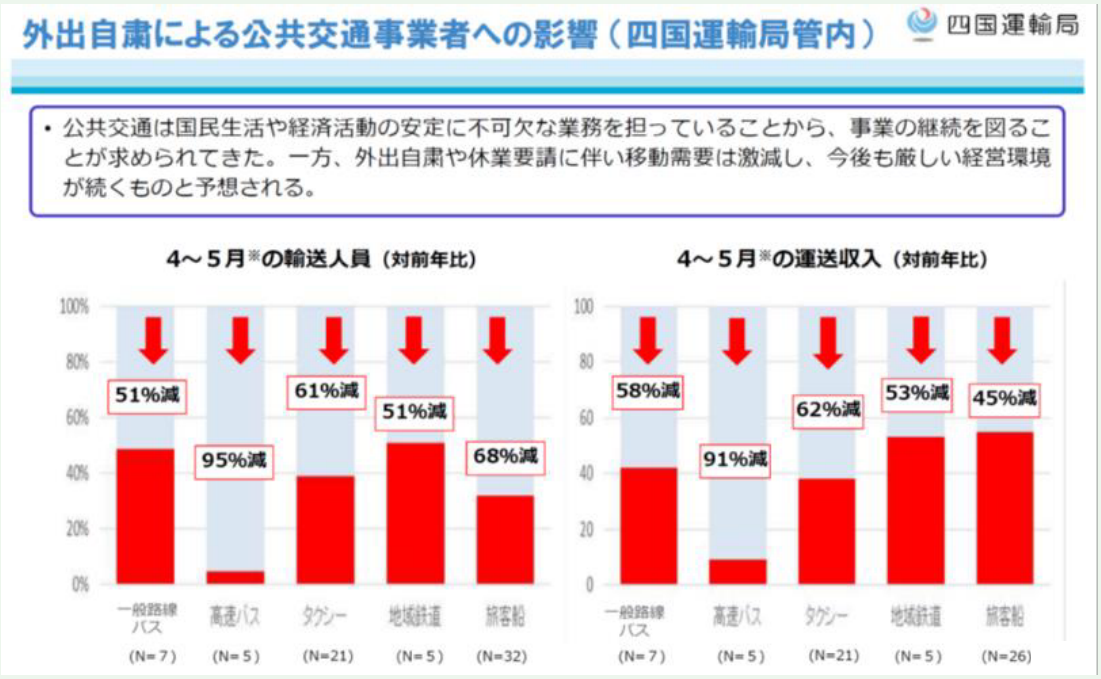
図 31　松山圏域における
タクシー年間輸送人員の推移

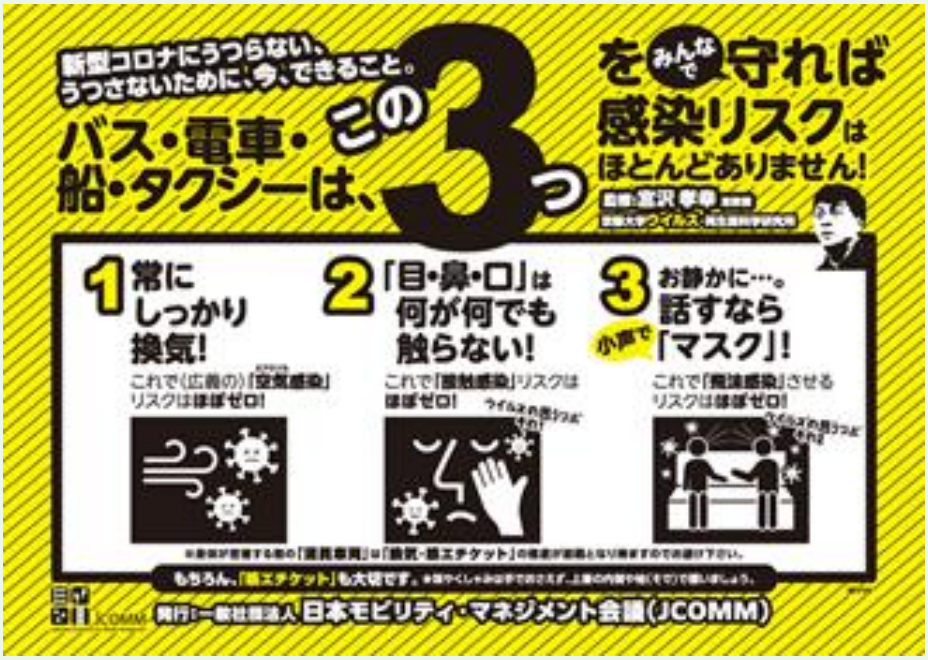
出典：愛媛運輸支局

コラム

新型コロナの公共交通への影響

- 新型コロナの感染拡大に伴う外出自粛等により、公共交通事業者は利用者の減少とそれに伴う大幅な減収に苦しんでいる。
- 一方で、国内で換気等の対策を行っている鉄道やバス車内における感染事例はほとんど無く、専門家からもきちんと対策を取れば感染リスクがほとんど無いことが示されている。





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

- 協議会で東温市の公共交通が網羅された「東温市公共交通ガイド」を作成し、横河原駅・川内バスターミナル・東温市役所 1F 案内所に設置配布している（免許返納者や転入時希望者に郵送配布）。
- 東温市公式 Youtube チャンネルで、地域おこし協力隊による PR 動画がアップされている。

図 32　公共交通ガイドの設置状況

図 33　Youtube 動画による PR

出典：Youtube

(2)　利用促進活動

- 伊予鉄バスにより、毎年５月と 12 月に子供を対象としたバスの乗り方教室が開催されている。
- 「東温みんなの公共交通を考える会」により、路線バスを用いたツアーが行われている（年４回程度、参加者は会のホームページや市報、新聞広告で募集）。

図 35　バスの乗り方教室開催風景

出典：東温市

図 34　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 HP

5　公共交通に対する行政支援

- 東温市内の路線バス全体の収支率は微減傾向となっており、特に山間部の路線は収支率が 20%前後と厳しい状態が続いている。
- 東温市内を運行する路線バスは、全路線収支率が 100%を下回っており、赤字で運行している。

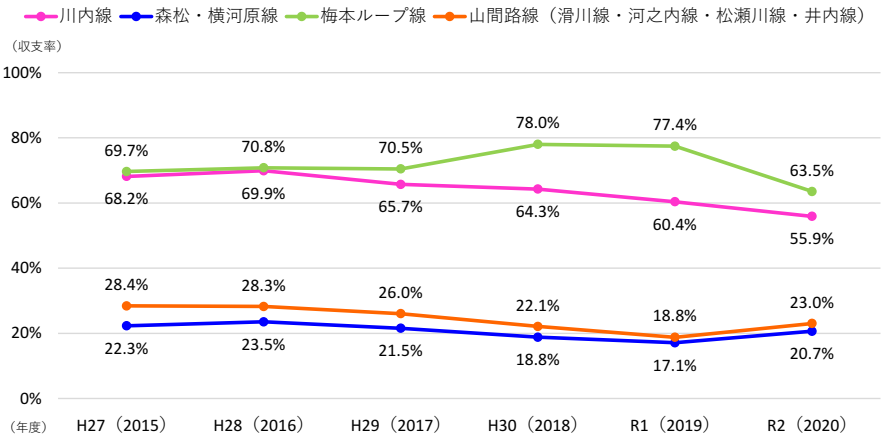


図 36　東温市内路線バス収支率の推移

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）

- 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・滑川線・河之内線・松瀬川線・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行っている。負担額は近年概ね横ばいである。

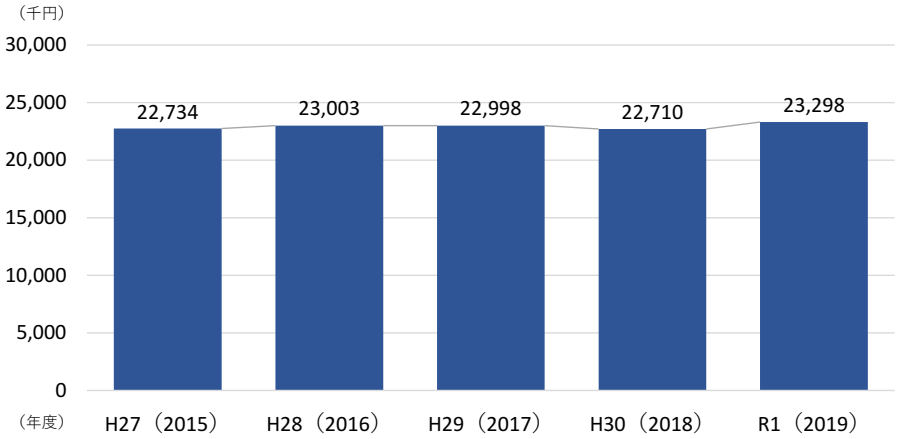


図 37　公共交通に対する行政支援額の推移

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
図中の年度は補助対象年度（10 月～9 月）

- 路線バス（川内線・森松横河原線・滑川線・河之内線・松瀬川線・井内線）と予約制乗合タクシー上林線の運行に際し、この 5 年間で経常費用の割合が約 7%増加しているにもかかわらず、運賃収入等の経常収益の割合は約 7%減少しており、事業者や他市の負担が増加している。

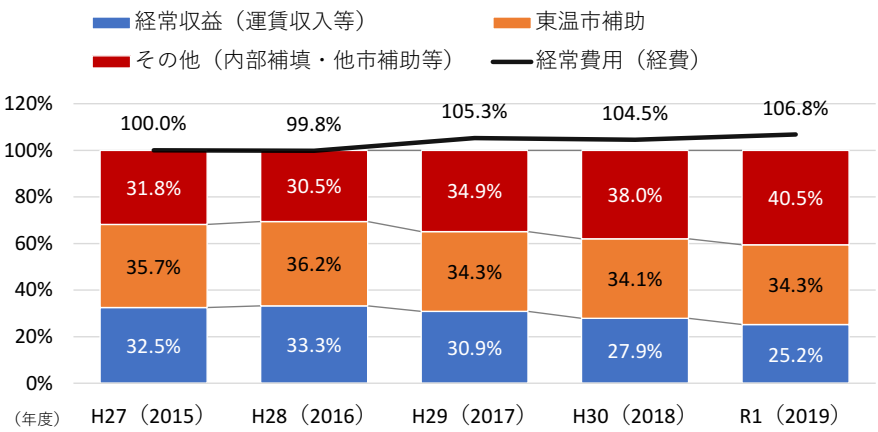


図 38　公共交通に関する収支の推移と内訳

出典：生活交通バス路線運行助成額計算書（事業計画書）・
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）

6　公共交通等の現状まとめ

- 山間部を中心に乗合交通不便地域が見られる。（P15）
- 鉄道駅に併設されたもの以外で、上屋やベンチ等が整備されたバス停は少ない。（P18）
- 山間部の路線バスの 1 便あたり平均利用者数が 2～6 人／便程度と非常に少ない。（P20）
- 新型コロナの感染拡大に伴う外出自粛等により、公共交通事業者は利用者減少と大幅な減収に苦しんでいる一方、専門家からはきちんと対策を取れば鉄道やバス車内における感染リスクがほとんどないことが示されている。（P22）
- 公共交通に関する情報提供が不足している。（P23）
- 路線バス等に対する行政負担は近年横ばいであるものの、直近では新型コロナの影響で大幅な減収となっており、負担が増加傾向にある。（P24）
- 公共交通における法整備や技術革新が進み、MaaS[4]等の様々な取り組みが実現可能となりつつある。（P25）

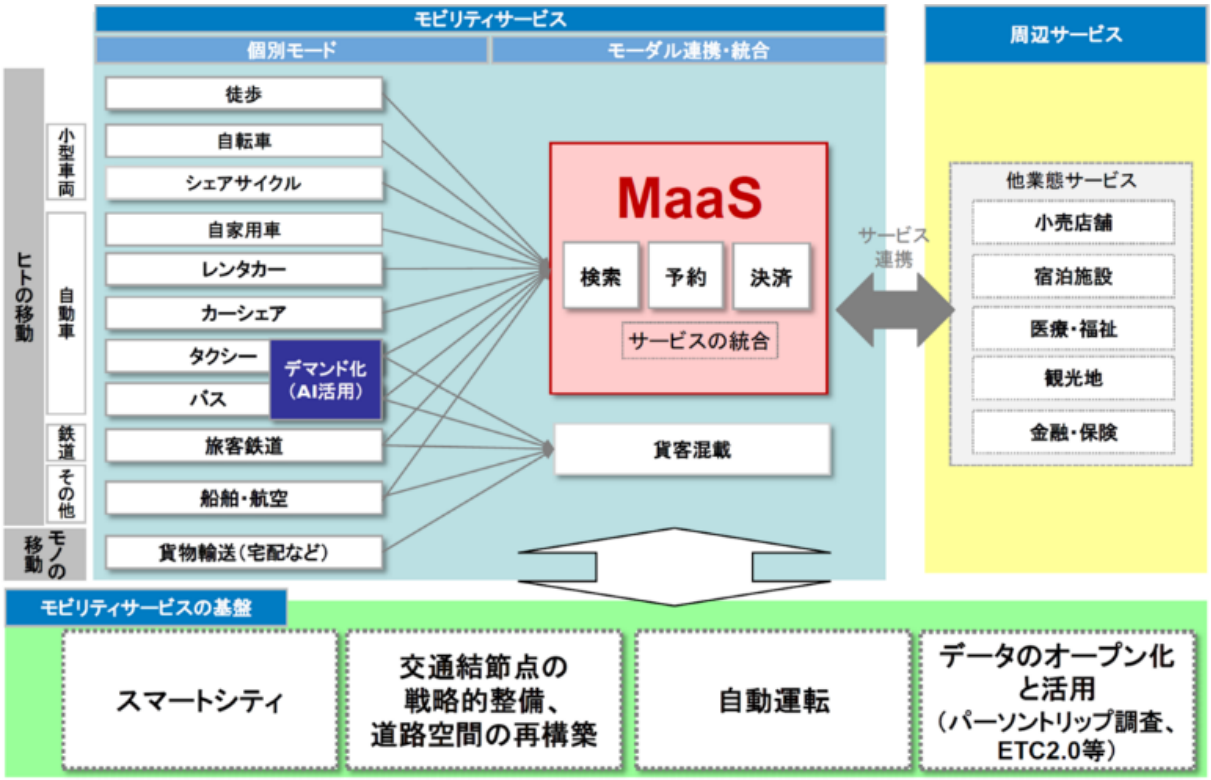


図 39　MaaS のイメージ

出典：国土交通省「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」資料

[4] MaaS: Mobility as a Service の略。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て検索・予約・決済等を一括で行うサービス。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が期待されている。

7　公共交通に関する市民や関係者の意向等

＜市民アンケート＞

- 日常生活における移動の目的地は、市内平地部に集中しており、現在の移動手段は車（自分で運転及び送迎）が大半を占める
- 新型コロナの影響により公共交通の利用が減った人は鉄道が約 12%、路線バス・予約制乗合タクシーが約 7%、タクシーが約 6%
- 路線バスに関する満足度は「ダイヤ」「運行本数」「運賃」「最終便の時間」「待合環境」「駐輪場などのバス停周辺スペース」の満足度が相対的に低い
- 自分が住む地区に適した移動手段（山間部のみ設問）は、「タクシー利用助成」が多い
- 東温市地域公共交通網形成計画に基づく取り組み（路線バス体験教室、パーク＆ライド駐車場整備、公共交通ガイド配布等）の認知度が約 21%と低い

＜事業者＞

- 交通事業者は新型コロナの影響で利用者の減少と大幅な減収に苦しんでおり、サービスの見直しや行政と連携した事業運営が必要
- タクシーの利用が午前中に集中し、予約を受けられない状況が発生
- 路線バスやタクシーの運転士が不足
- IC カードやバスロケーションシステム[5]等の IT 機器の維持・更新費用が負担になっている
- MaaS 事業として乗換検索サービスを利用した電子チケット販売を開始

＜関係団体＞

- 平地部の団地等で移動に困っている人が存在

[5] 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、バス停の表示板や携帯電話、パソコン等に情報提供するシステム。

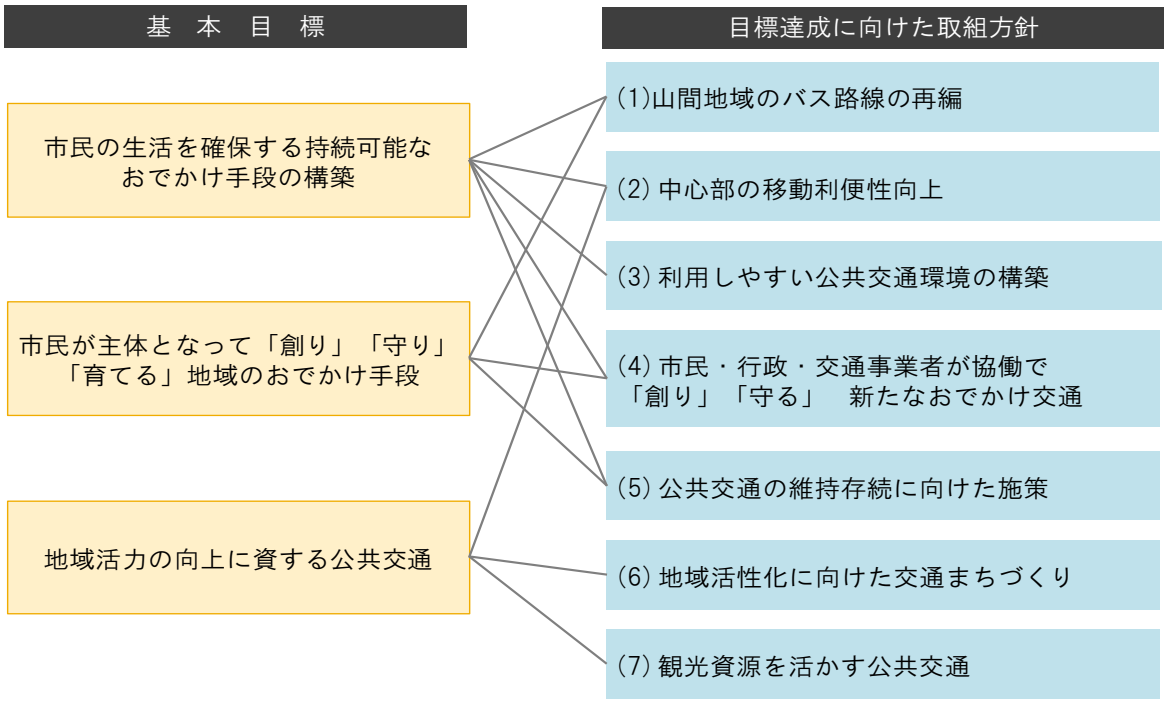
Ⅴ．既存計画の目標達成状況の評価

既存計画である東温市地域公共交通網形成計画について、事業の実施状況や目標達成状況の検証を行った。

1　計画の概要

東温市地域公共交通網形成計画は、平成 23（2011）年３月に策定した「東温市地域公共交通総合連携計画」及び平成 26（2014）年２月に策定した「東温市地域公共交通活性化プラン」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」等の上位関連計画との整合性を図りつつ策定したもの。

基本目標と取組方針



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網形成計画の事業実施状況や目標の達成状況は次頁のとおり。

表 2　事業の実施状況及び目標の達成状況

目標	事業名	実施主体 交通事業者	東温市	住民	事業の内容・イメージ	具体的な実施状況	評価指標	評価指標の推移 現状	H28 年度末（1年目）	H29 年度末（2年目）	H30 年度末（3年目）	R元 年度末（4年目）	R2 年度末（5年目）	目標値	評価
基本方針1　まちを支える持続可能な公共交通体系の構築															
目標① 社会の変化に応じた公共交通ネットワークの構築	公共交通ネットワークの検討を実施	●	●		○各交通機関（鉄道、路線バス、高速バス、乗合タクシー、タクシー）の役割分担を明確にして、個々の交通機関のサービス内容を検討する。	各事業所からの運航実績等を協議会等の場で報告し、各々の状況について随時検討した。	幹線交通の運行頻度 ①鉄道横河原線 ②路線バス川内線	①15分間隔 ②30分間隔	①15分間隔 ②30分間隔	①15分間隔 ②30分間隔	①15分間隔 ②30分間隔	①15分間隔 ②30分間隔	①15分間隔 ②30分間隔	現状維持	○
					○人口減少や高齢化といった社会環境の変化に対応した幹線・支線の検討を行う。	協議会等の場において、市内地域別の人口や運航実績を踏まえて随時協議を行った。									
目標② 乗合交通不便地域への対応	おでかけ交通手段導入フローの構築		●		○乗合交通不便地域での新たなおでかけ交通手段導入フローの構築を行う。	事務局案作成	乗合交通不便地域での新たなおでかけ手段導入フローの構築	－	－	－	－	－	事務局案の作成	構築	△
目標③ PDCAサイクルによる山間路線の継続的な見直し	活性化プランの見直しフローに基づく毎年のチェック		●		○見直しフローに基づき運行内容のチェックを行う。	随時チェックを行い、事業者と協議した。	横河原駅での鉄道と山間路線バスの接続時間10分以内	89%	89%	89%	89%	89%	89%	100%	△
基本方針2　東温市の強みを支える交通環境の整備															
目標① 駅・バス停における利用環境の向上	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進		●	●	○パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進を行うことで利用促進を図る。	本庁においては、継続実施。 ※平成30年8月より、西側駐車場から、本庁駐車場へ変更。	パーク＆ライド、サイクル＆ライドの実施箇所の数	1箇所（市役所）	1箇所（市役所）	1箇所（市役所）	1箇所（市役所）	1箇所（市役所）	2箇所（市役所・川内支所）	4箇所	△
					○鉄道駅・路線バス川内線沿線の民間施設等を活用し駐車・駐輪場所の確保と利用促進を図る。	R2.9.5より川内支所で実施。									
目標② バリアフリー化の推進	鉄道駅・路線バス車両のバリアフリー化	●			○鉄道駅の利用環境向上のため、市内各駅のバリアフリー化を推進する。	平成27年度に横河原駅でスロープ、多目的トイレ、点字ブロック、自動扉の設置、また平成28年度に見奈良駅、田窪駅、牛渕駅でホームのアスファルト舗装、点字ブロックを設置した。	スロープ、視覚障がい者用誘導ブロック整備済の鉄道駅の数	3駅（整備率 50%）	6駅（整備率100%）	6駅（整備率99%）	6駅（整備率100%）	6駅（整備率100%）	6駅（整備率100%）	6駅（整備率100%）	○
					○路線バスについてはノンステップバスの導入を推進する。	伊予鉄バス独自で108台をノンステップバスに。 導入率は88%									
目標③ 高速バス停の環境向上	高速バス停周辺の整備	●	●		○案内看板設置等の高速バス停周辺整備を行い、アクセス環境の向上を図る。	バス利用者への経路は公共交通ガイド等にて実施。 県道からの経路は、既に県道に別の標識があり、対応に苦慮。県道・市道との接合部分において、市道部分に設置いることとした。	高速バス停（駐車場含む）の 案内経路の表示数	1経路	2経路	2経路	2経路	2経路	3経路（予定）	3経路	○
基本方針3　連携による公共交通の利用促進															
目標① 公共交通利用促進策の推進	公共交通に関する情報発信	●	●		○最新の情報を記載した公共交通情報冊子を定期的に作成する。	公共交通ガイドを作成し、適時更新の上、随時市民に配布している。（駅等への設置、成人式、入学式での配布）	時刻表や路線図のわかりやすさに対する満足度	17.1%（H25 住民アンケート）	－	－	－	－	17.6%（R2 住民アンケート）	80%	△
					○交通結節点におけるわかりやすい情報提示として、鉄道、路線バスの交通結節点である横河原駅周辺の乗り換え等の情報提供を行う。	公共交通ガイドに集約									
					○一般タクシーを公共交通の一つと位置付け、公共交通便利帳への情報記載等を行う。	公共交通ガイドに集約									
	モビリティ・マネジメントの実施		●		○H26 年度に実施し、利用促進に効果の見られた転入者向けのモビリティ・マネジメントを継続して実施する。	10月～3月の転入者（毎年30名程度）に、周辺の公共交通情報を提供している。									
					○転入者向け MM の他、市内事業所向けMM、地域別の時刻表の配布等、その他のモビリティ・マネジメント施策についても検討を行う。	10月～3月の転入者（毎年30名程度）に、周辺の公共交通情報を提供している。 高齢者サロンにおいて公共交通の説明会を実施し、希望者には時刻表等を配布した。									
	公共交通 PR 施策の検討	●	●		○ラッピングバスやスタンプラリー等の、公共交通に関心を持ってもらえる取組みの実施を検討する。	広報において公共交通に関するニュースや、みんなの公共交通を考える会等の活動を掲載し、住民の公共交通に対する認識を高めていった。									
目標② 他事業との連携の推進	子どもバス教室の開催	●	●		○子育て支援等と連携し、子どもを対象としたバスの乗り方教室等を実施する。	毎年、5月と12月に実施。 ※みんなの公共交通を考える会が年5回程度実施。	施設・イベントと連携した施策の数	2件/年						4件/年	○
	行事等での公共交通利用の推進		●	●	○市関連行事での積極的な公共交通利用を推進する。	市関連事業を実施する際は、当該事業のパンフレット等に、公共交通機関の時刻表を掲載するなど、利用促進を図った。									
目標③ 地域と協働で取り組む公共交通利用促進	地域住民・公共交通利用者との意見交換の実施		●	●	○地域や市民団体と協力し、公共交通の利用実態や利用促進の取組みを話し合う場を作り、地域や公共交通利用者との協力関係を構築する。	高齢者サロン等に伺い、地元の方々とコミュニケーションを取ることで、事業の説明や要望を伺う等、協力関係を構築した。	地域の公共交通を維持存続していくために鉄道や路線バスを利用していきたいと思う市民の割合	45.6%（H25 住民アンケート）	－	－	－	－	28.4%（R2 住民アンケート）	80%	×
	公共交通利用を含んだイベント等の開催		●	●	○市民団体や地域と連携し、公共交通を使って観光地へ出かける等の公共交通利用を含んだイベント等を開催する。	子ども科学＆環境会議において、“交通すごろく”を実施している。 「みんなの公共交通を考える会」と随時連絡を取り、その取り組み状況等を市のHP等で募集・周知を行っている。									

Ⅵ. 東温市の公共交通サービス等の問題点・課題の整理

1　公共交通サービス等の問題点

各種調査結果等から、東温市の公共交通サービス等の問題点は次のとおり整理できる。

問題点１　コロナ禍で公共交通全体の利用者が減少し、回復の目途が立たない

- 高齢者を中心に、他人との接触を避けるため、公共交通での移動や外出そのものを控える傾向にある（市民アンケート、関係者ヒアリング）。
- ビジネスを中心に対面での会合の一部がオンラインでの会合に移行した他、テレワークの導入が標準となりつつある（関係者ヒアリング）。
- コロナ禍により公共交通の利用者が減少しているが、アフターコロナにおいても回復しない可能性が高い。

問題点２　公共交通に関する情報提供や PR が不足している

- 地域公共交通網形成計画に基づき進められている取り組みに対する認知度が低い（市民アンケート）。
- 路線バスは乗り方等がわからないという意見が多数（市民アンケート自由意見）。
- 公共交通に関する情報提供媒体が存在するものの、それらをうまく活用できていない（公共交通ガイド、予約制乗合タクシーのチラシ等）。

問題点３　過疎化・高齢化が進む山間部において、路線バスや予約制乗合タクシーの利用者が減少しており、一部地域では市民も別の移動サービスを求めている

- 過疎化・高齢化が著しい山間部において、路線バスや予約制乗合タクシーの利用者が減少し、非効率な運行となりつつある（山間部の路線バスの 1 便あたり利用者数は約 2～6 人／便程度）。
- 山間部の一部地域では、ダイヤの決まった乗合型のサービス（路線バスや予約制乗合タクシー）よりタクシー利用助成が求められている（市民アンケート）。

問題点４　平地部の縁辺部や山間部の幹線道路から離れた場所に乗合交通不便地域が存

- 平地部の縁辺部や山間部の幹線道路から離れた場所に、鉄道や路線バスといった乗合交通の利用が不便な地域が存在。

問題点５　公共交通の担い手となる運転士が不足

- 路線バス・タクシーを中心に運転士が不足（関係者ヒアリング）。

問題点６　公共交通分野の技術革新が進んでいるが、それを活用するための連携体制構築や基盤整備が十分でない

- MaaS をはじめとし、公共交通分野の技術革新がめまぐるしく進んでいるが、それを活用するための関係者間の連携が進んでいない。

2　公共交通サービス等の課題

問題点を踏まえ、東温市の公共交通サービス等の課題を次のとおり設定する。

課題１　新しい日常と過疎化・高齢化への適応

コロナ禍で人々の生活様式に変化が生じており、移動需要の減少等で交通事業者は非常に厳しい経営環境にある。

一方で技術開発や法改正により、車両や運行形態、法的位置づけ等が異なる様々な旅客運送サービスが地域の移動手段として活用できるようになりつつある。人々の生活スタイルや社会経済情勢の変化により移動ニーズが多様化する中、東温市においても鉄道、路線バス、タクシーといった従来からの旅客運送サービスに加え、沿線の人口規模や空間分布、道路環境といった地域特性や路線・サービスの役割に適した新たな旅客運送サービスを選択肢とした移動手段の提供が求められている。

●近隣自治体との広域連携を踏まえた幹線の維持
●小規模集落が点在する山間部における効率的で利便性の高い移動手段の確保

課　題　周辺の政策・サービスを含めた関係者間の連携の深化

公共交通が人の暮らしを豊かにし、選ばれるサービスとして生き残るために、交通事業者間の連携を図ることはもとより、クロスセクター効果[6]を踏まえ観光・教育・福祉・物流・商業・医療等の周辺サービスを提供する主体と連携し、まちづくり全体を考えた上でより付加価値の高いサービスの提供を目指す必要がある。

また、「東温みんなの公共交通を考える会」のように、自地域の移動手段のあり方を行政や事業者とともに考える組織・人材を育成する必要がある。

課題３　公共交通サービスを認知し安心して気軽に使える環境の整備

東温市の既存の公共交通サービスは、鉄道や路線バスを中心に比較的充実したサービスが提供されている一方、マイカーを中心とした生活スタイルの定着により、公共交通サービスの提供実態が市民に十分認知されていない状況にある。また、公共交通はマイカーに比べて情報検索や利用する過程の中で様々なバリアが存在し、普段から使い慣れていないとなかなか気軽には使えない状況にある。特に直近では新型コロナの感染拡大の影響により、公共交通を過剰に恐れて利用を減らす人も見られる。市民が公共交通サービスに関する情報に触れる機会を増やすとともに、安心して気軽に使えるようソフト・ハード両面で環境を整える必要がある。

課題４　地域の移動を担う人材の維持・確保

路線バスやタクシーを中心に運行の担い手となる運転士の不足が深刻な状況にある。既存の担い手については引き続き誇りとやりがいのある仕事として続けられるよう、雇用環境の改善に取り組むとともに、新たな担い手を増やしていく必要がある。

課題５　新技術の調査研究と実装に向けた備え

MaaS や自動運転等の新技術の実装に向けた取り組みが各地で行われる中、東温市ではそうした技術を実装するための基盤や体制の整備が十分とは言えない状況にある。費用対効果を踏まえつつ、今後の新技術実装に向けた備えを行う必要がある。

---

6 クロスセクター効果:地域公共交通を廃止した時に追加的に必要と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のこと。

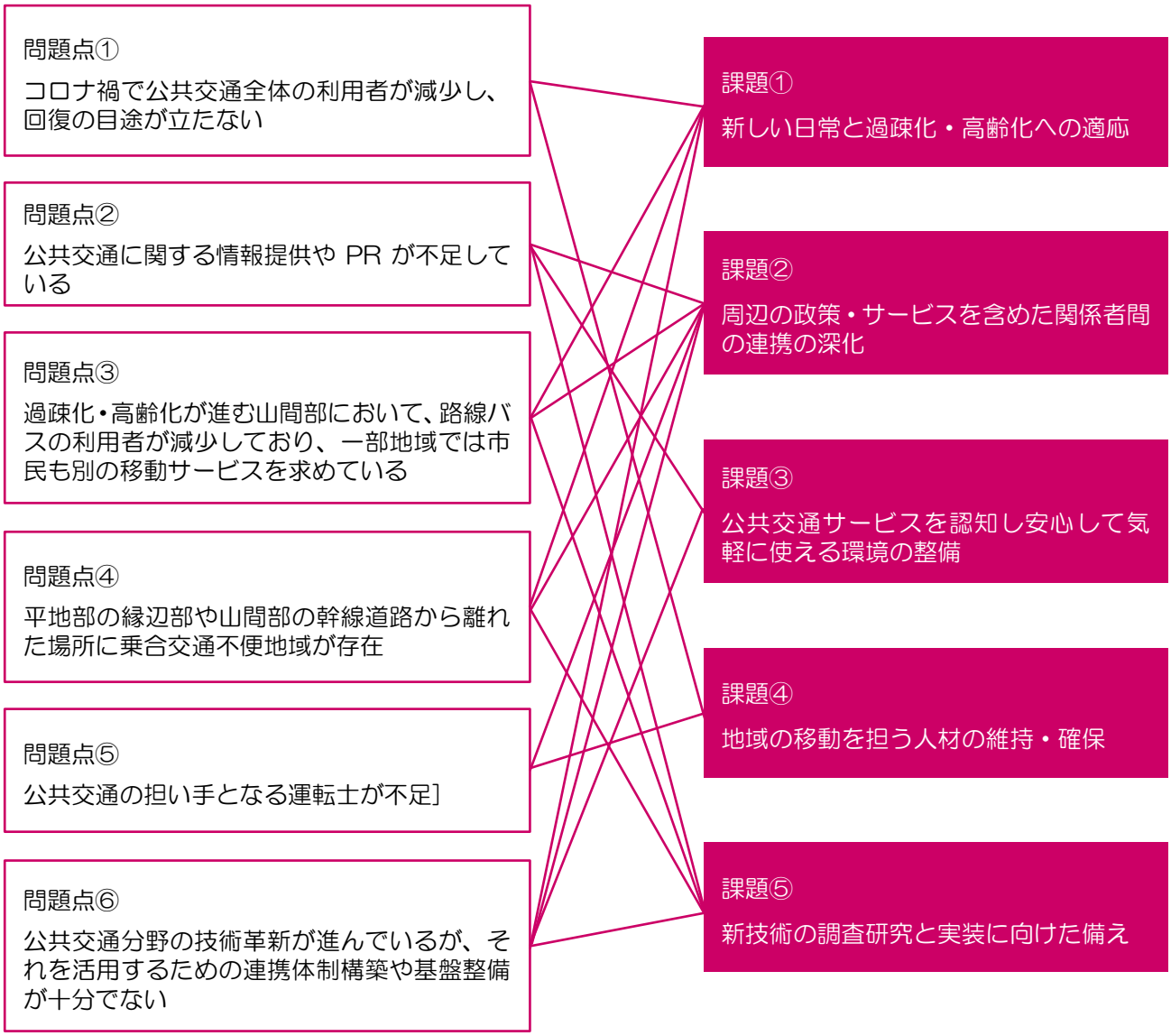


図 40　本市の公共交通の問題点と課題の関係整理

Ⅶ. 基本的な方針と目標及び評価指標

1　計画の基本理念と基本方針

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もとに整理した東温市の公共交通サービス等の課題を踏まえ、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。

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１　みんなで公共交通を支える体制の構築

行政、交通事業者、市民といった公共交通に関わる関係主体が、暮らしやすいまちの社会基盤として公共交通を守り支えることに積極的に関与し、一部の主体にとって過度な負担とならないよう、関係者の役割分担と連携を強化してみんなで支える体制を構築する。

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

路線・サービスの役割や沿線の人口規模、空間分布、道路環境といった地域特性が変化する中、地域に存在する運行資源を有効活用し、それぞれに適した効果的・効率的で持続可能な公共交通網を構築する。

基本方針３　多くの人が選びたくなる公共交通の創造

マイカー中心の生活スタイルが普及する中で、暮らしやすいまちの社会基盤として公共交通を維持するため、普段はマイカーを利用する人も含めて多くの人が移動の際に選びたくなる公共交通を創造する。

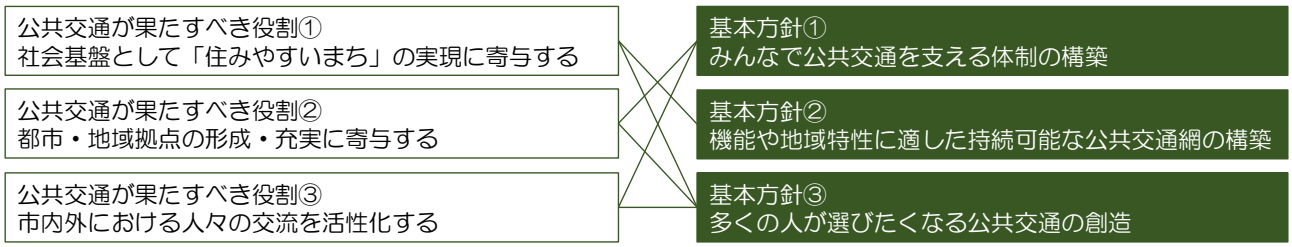


図 41　公共交通が果たすべき役割と基本方針の関係整理

2　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づけを明確にするため、次のとおり定義する。

① 各路線・サービスの位置づけ

種別	定義	該当する路線・区間等	将来イメージ
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） 【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）※地域間幹線系統	最大限努力し維持を目指す
準幹線	圏域を形成する近隣自治体との連携の役割を担う路線・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	
支線	幹線を補完し、市内中心部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】 ・森松横河原線（伊予鉄バス） ※木地～愛大病院前・横河原駅前 ・拝志線（伊予鉄バス） ・滑川線（伊予鉄バス） ・河之内線（伊予鉄バス） ※地域内フィーダー系統 ・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】 ・各社	沿線住民と協議し地域特性に応じた移動手段のあり方を検討
施設アクセス	特定施設へのアクセスの役割を担う路線・サービス	【路線バス】 ・梅本ループ線（伊予鉄バス）	維持
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	維持

② 交通結節点の位置づけ

定義	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。または、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。
具体的な場所	○ 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) 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づけに基づき、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。

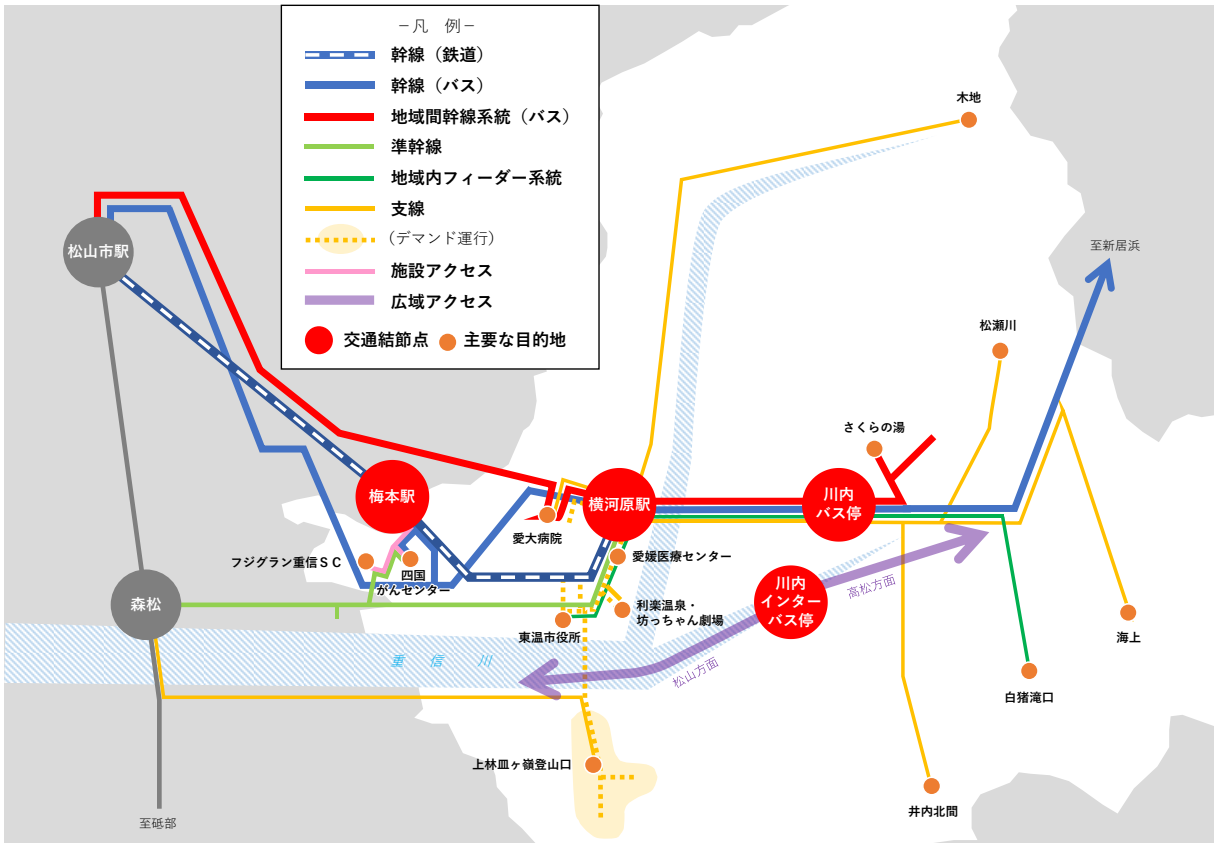


図 42　公共交通の将来イメージ

●幹線・国庫補助幹線 ●準幹線	骨格となる幹線を維持する
●支線 ●フィーダー補助路線	地域特性に応じた移動手段を提供する

将来的には、技術革新による連結を目指す

3　計画の目標及び評価指標

(1)　目標の設定

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。

基本方針１　みんなで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	外部からの利用者を呼び込む

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)　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。

(3) 目標の達成状況の評価

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、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 3　目標達成状況の評価指標

基本方針	目標	評価指標	現状値	目標値
基本方針１ みんなで公共交通を支える体制の構築 	目標１-１ 公共交通を地域で支える体制を構築する	・地域検討組織の立ち上げ数	―	5組織
	目標１-２ 公共交通を利用する意識を醸成する	・公共交通に係る乗り方教室への参加者数	104人/年	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	30世帯/年	全世帯に実施
	目標１-３ 外部からの利用者を呼び込む	・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	のべ354人	のべ1,000人
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	・市民一人あたりの鉄道の年間利用回数	55.2回/年	58.0回/年
		・地域間幹線系統「川内線」の収支差（東温市分）	▲8,973千円/年	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	27台/年	540台/年
	目標２-２ 地域特性に応じた移動手段を提供する	・山間部における利用者一人あたりの収支差	▲970円/人	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	3.1人/便	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	▲50,846千円/年	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	25,596千円	現状以下に抑制
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	・公共交通ガイドやマップの配布数	―	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	―	1箇所以上

Ⅷ. 目標達成のために行う事業及びその実施主体

課題1 新しい日常と過疎化・高齢化への適応	課題2 周辺の政策・サービスを含めた関係者間の連携の深化	課題3 公共交通サービスを認知し安心して気軽に使える環境の整備	課題4 地域の移動を担う人材の維持・確保	課題5 新技術の調査研究と実装に向けた備え	基本方針	目標	事業	評価指標
					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～			
●			●	●	**方針1** みんなで公共交通を支える体制の構築	目標1-1 公共交通を地域で支える体制を構築する	地域の移動手段を地域が継続的に考える仕組みの導入 運転士確保に向けた取組の推進	地域検討組織の立ち上げ数 **－ ▶ 5組織**
						目標1-2 公共交通を利用する意識を醸成する	ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント	公共交通に係る乗り方教室への参加者数 **104人/年 ▶ 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 **30世帯/年 ▶ 全世帯に実施**
						目標1-3 外部からの利用者を呼び込む	交流人口拡大に向けた取組の推進	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 **のべ354人 ▶ のべ1000人**
●	●				**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	幹線の運行水準維持とサービス向上	市民一人あたりの鉄道の年間利用回数 **55.2回/年 ▶ 58.0回/年** 地域間幹線系統「川内線」の収支差（東温市分） **▲8,973千円/年 ▶ 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 **27台/年 ▶ 540台/年**
						目標2-2 地域特性に応じた移動手段を提供する	支線や乗合交通不便地域におけるタクシー等の活用	山間部における利用者一人あたりの収支差 **▲970円/人 ▶ 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 **3.1人/便 ▶ 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 **▲50,846千円/年 ▶ 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 **25,596千円 ▶ 現状以下に抑制**
	●	●		●	**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	路線バスの情報提供強化	公共交通ガイドやマップの配布数 **－ ▶ 全世帯配布**
							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	バスロケーションシステム表示器の新規設置数 **－ ▶ 1箇所以上**

図 43　課題・基本方針・目標・実施事業・評価の関係性

基本方針１　みんなで公共交通を支える体制の構築

目標１-１	公共交通を地域で支える体制を構築する

事業１　地域の移動手段を地域が継続的に考える仕組みの導入	
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。 図 44　公共交通を考える会の活動例 （田窪団地のサロンにて） 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。
実施主体	東温市、東温みんなの公共交通を考える会、各自治会
備考	

事業２　運転士確保に向けた取組の推進	
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り組みを推進する。
実施主体	愛媛県、東温市、業界団体、バス事業者、タクシー事業者
備考	

図 45　運輸のお仕事魅力発見バスツアー（愛媛県公共交通人材確保緊急対策事業事務局）

図 46　運転体験会（広島県バス協会）

評価指標	現状値	目標値
地域検討組織の立ち上げ数	－ R2（2020）年度末	5 組織 R7（2025）年度末

指標の算定方法

市が立ち上げ数を把握し、算定する。

目標値の考え方

利用の少ない山間部のバス路線沿線住民を中心に、公民館での会合等において市が公共交通の現状に関する情報提供を行う。また、住民が自主的に公共交通について考えていく必要性を「みんなの公共交通を考える会」とともに訴えかけ、地域検討組織の立ち上げを促進する。

「みんなの公共交通を考える会」の協力を得ながら年に 1 組織のペースで立ち上げ、5 年間で 5 組織を立ち上げることを目標とする。

なお、乗合交通不便地域の移動手段確保については「移動手段導入マニュアル」を策定し、移動手段確保について検討を行う。

目標１-２	公共交通を利用する意識を醸成する

事業３　ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント	
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）。

図 47　公共交通の安全性を訴えるポスター（日本モビリティ・マネジメント会議）

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っての検索方法を周知する。

・定期的に実施している乗り方教室を継続実施する。

図 48　バス乗り方教室（東温市）

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。

実施主体	東温市、東温みんなの公共交通を考える会、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
備考	＜対象路線＞伊予鉄バス　川内線、河之内線

評価指標	現状値	目標値
公共交通に係る乗り方教室への参加者数	**104** 人/年 R1（2019）年度	のべ **1,000** 人 R3（2021）年度～ R7（2025）年度

指標の算定方法

実施主体への聞き取りにより市が参加者数を把握し、算定する。

目標値の考え方

現在実施している子供を対象とした乗り方教室に加え、高齢者や免許返納者を対象とした乗り方教室も開催し、５年間で延べ 1,000 人の参加を目標とする。

評価指標	現状値	目標値
転入者へのモビリティ・マネジメントの実施世帯数	**30** 世帯/年 R1（2019）年度	**全世帯**に実施 R7（2025）年度

指標の算定方法

担当課への聞き取りにより市が数値を把握し算定する。

目標値の考え方

転入手続き時に窓口において、公共交通ガイド等を漏れなく配布する。R7（2025）年度には転入全世帯に公共交通ガイド等の配布が実施されていることを目標とする。

目標１-３	外部からの利用者を呼び込む

事業４　交流人口拡大に向けた取組の推進

事業内容

都市部における観光地へのアクセス方法の PR

・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[7]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。

図 49　都市部での地方観光資源 PR 例
（天神高速バスターミナル）

・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。

公共交通を使ったスタンプラリー等の企画・実施

・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。

公共交通を使った観光コースの設定と PR

・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。

実施主体	東温市、東温市観光物産協会、バス事業者、タクシー事業者、SNS インフルエンサー
備考	

評価指標	現状値	目標値
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	のべ **354** 人 R2（2020）年度	のべ **1,000** 人 R7（2025）年度

指標の算定方法

実施主体への聞き取りにより市が数値を把握し算定する。

目標値の考え方

現在「東温みんなの公共交通を考える会」が実施している路線バスツアー参加者数を維持し、さらに新しい企画としてスタンプラリー等のイベントを実施することにより、外部からの利用者を現状よりも増やすことを目標とする。

[7] マイクロツーリズム：自宅から 1 時間から 2 時間圏内の地元または近隣への宿泊観光や日帰り観光のこと。

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

事業５　幹線の運行水準維持とサービス向上

事業内容	パーク＆ライド等の推進 • 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[8]を整備し、様々なモードからの乗り継ぎ利用を図る。
実施主体	鉄道事業者、バス事業者、東温市、沿線関係者
備考	＜対象路線＞伊予鉄バス　川内線

図 51　サイクル＆ライド駐輪場の例
（瀬戸内市）

図 50　パーク＆ライド駐車場の例
（福岡市）

[8] サイクル＆ライド駐輪場:自転車によるパーク＆ライドのこと。

評価指標	現状値	目標値
市民一人あたりの鉄道の年間利用回数	**55.2** 回/年 R1（2019）年	**58.0** 回/年 R7（2025）年

指標の算定方法

伊予鉄道株式会社への聞き取りにより市が利用者数（市内駅の年間乗車人員の合計）を把握し、本市の人口で除すことで市民一人あたりの利用回数を算定する。

＜算定対象＞

- 伊予鉄道横河原線（牛渕団地前駅～横河原駅までの市内６駅）の年間利用者数

目標値の考え方

人口減少により利用者の減少が予想される中、目標年次までに 58.0 回/年（一人あたり年間３回程度増加）は利用するよう、サービスの利便性向上と利用促進等の施策を講じる。

指標は“市民一人あたりの公共交通の年間利用回数“として集計し、これまで年間を通じて公共交通を利用しなかった人だけでなく、全市民が意識することにより目標が達成できるよう取り組む。

評価指標	現状値	目標値
地域間幹線系統「川内線」の収支差（東温市分）	**▲8,973** 千円/年 R2（2020）年度	現状よりも**改善** R7（2025）年度

指標の算定方法

伊予鉄バス株式会社への聞き取りにより市が路線バス川内線の収支差（経常収益から経常費用を引いたもの）を把握し、東温市分を走行距離により按分し算定する。

目標値の考え方

人口減少により利用者の減少が予想される中、利便性向上と利用促進等の施策を講じ、R7（2025）年度には現状よりも改善することを目標とする。

評価指標	現状値	目標値
幹線沿線におけるパーク＆ライド駐車場ののべ利用台数	**27** 台/年 R1（2019）年度	**540** 台/年 R7（2025）年度

指標の算定方法

利用台数を市が把握し算定する。

目標値の考え方

現在、市のホームページでの告知のみしか行われていないため、その他の媒体も活用して PR を強化することにより、R7（2025）年度には、提供されているパーク＆ライド駐車場の最大運用台数（駐車枠 13 台×125 日*=1,625 台*土日祝+年末年始）の３分の１程度が利用されていることを目標とする。

目標２-２	地域特性に応じた移動手段を提供する

事業６　支線や乗合交通不便地域におけるタクシー等の活用

事業内容

タクシー等を活用した新たな移動手段の検討

・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）。

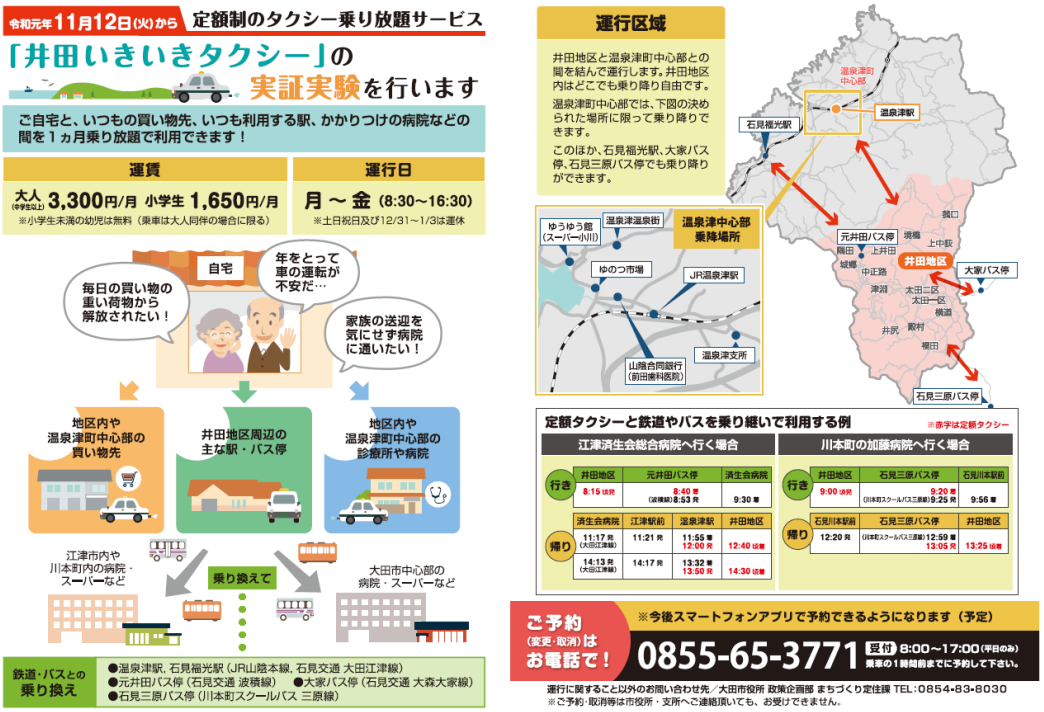


図 52　定額制タクシーの例（島根県大田市）

実施主体	東温市、バス事業者、タクシー事業者
備考	

評価指標	現状値	目標値
山間部における 利用者一人あたりの収支差	▲970 円/人 R1（2019）年度	現状よりも改善 R7（2025）年度

指標の算定方法

山間部路線の収支状況を、市が交通事業者からデータ提供を受け算定する。

＜山間部路線＞

- 滑川線（伊予鉄バス）
- 河之内線（伊予鉄バス）
- 松瀬川線（伊予鉄バス）
- 井内線（伊予鉄バス）

※見直しにより別の移動サービスになった場合も同様とする

目標値の考え方

人口減少による利用者が減少する中、利便性向上と利用促進等の施策を講じ、利用の拡大を図るとともに、必要に応じてサービスの見直しを行い、現状よりも収支差の改善を図ることとする。

評価指標	現状値	目標値
地域内フィーダー系統 「河之内線」の便平均利用者数	3.1 人/便 R2（2020）年度	3 人以上/便 R7（2025）年度

指標の算定方法

河之内線の利用者数について、市が交通事業者からデータ提供を受け、運行便数で除すことで便平均の利用者数を算定する。

＜算定対象＞

- 伊予鉄バス河之内線の便平均利用者数

目標値の考え方

人口減少により利用者が減少する中、利便性向上と利用促進等の施策を講じ、利用の拡大を図るとともに、必要に応じてサービスの見直しを行い、便平均乗車人数３人以上の維持を目指す。

評価指標	現状値	目標値
東温市が負担している 公共交通サービスの収支差	▲50,846 千円/年 R1（2019）年度	現状よりも改善 R7（2025）年度

指標の算定方法

市が事業者への聞き取りを行い、川内線・森松横河原線・滑川線・河之内線・松瀬川線・井内線・上林線乗合タクシーの収支差（合算値）を把握する。

算出式 収支差=収入額―支出額

収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等） ※市、県、国による補助は含めない

支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）

※各年度の期間は前年 10 月 1 日から当該年 9 月 30 日まで

＜算定対象＞

- 伊予鉄バス　川内線・森松横河原線・滑川線・河之内線・松瀬川線・井内線
- 上林線乗合タクシー

目標値の考え方

川内線は市内の公共交通の骨格を担うものであり、今後も維持していくためには収支の改善が必要である。路線バス事業者と定期的に協議を実施し、鉄道との利用連携策の検討や路線バス沿線へのパーク＆ライド駐車場及びサイクル＆ライド駐輪場の整備等の利用促進活動により収入を増加させることで収支の改善に努める。また、川内線は複数自治体にまたがる路線であることから、県や関係市町とも協議を行い、目標値の妥当性について適宜検証していく。

評価指標	現状値	目標値
東温市の移動手段確保に係る公費負担額	25,596 千円 R2（2020）年度	現状以下に抑制 R7（2025）年度

指標の算定方法

市の公共交通に対する公費負担額を把握する。

＜算定対象＞

- 市内路線バスの運行助成額
- 上林線乗合タクシーの事業費
- バス・タクシー利用助成の事業費
- 各コミュニティでの新たな移動手段確保等に係る事業費

目標値の考え方

現在、本市では市内路線バスへの運行助成と上林線乗合タクシーの運行を行っている。人口減少と高齢化が見込まれる中、新たな移動手段の確保が求められており、それに伴う公費の増加が想定される。こうした中でも、鉄道との利用連携策の検討や路線バス沿線へのパーク＆ライド駐車場及びサイクル＆ライド駐輪場の整備により、既存の幹線ネットワークを維持するとともに、各地区での新たな移動手段確保と路線バスの利用促進及び非効率路線の見直しを行うことで、移動の利便性を高めつつ公費負担額の抑制に努める。

東温市と周辺市町を結ぶ幹線としての役割を担う伊予鉄バス川内線については、国及び県、周辺市町とともに鉄道との役割分担を含めたあり方を議論しつつ利用促進を行うことで行政負担の維持抑制に努める。

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

事業７　路線バスの情報提供強化

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。

図 53　既存の東温市公共交通ガイド

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。

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。

実施主体	東温市、バス事業者
備考	＜対象路線＞伊予鉄バス　川内線、河之内線

評価指標	現状値	目標値
公共交通ガイドやマップの配布数	－ R2（2020）年度	全世帯配布 R7（2025）年度

指標の算定方法

市が配布数を把握し算定する。

目標値の考え方

市民一人ひとりが気軽に公共交通を利用できるよう、公共交通がどこをどのように運行しているのか情報提供を強化する必要がある。そこで公共交通ガイドやマップを R7（2025）年度までに全世帯に配布するとともに、市のホームページ上でこれらを印刷・ダウンロード可能な状態とすることを目標とする。

事業８　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	
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。

図 54　コンビニ店内におけるバスの待合環境整備の例（京都市交通局）

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。

図 56　川内バスターミナルに設置されている表示機

図 55　さくらの湯のバス停

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。

実施主体	東温市、鉄道事業者、バス事業者、沿線関係者
備考	＜対象路線＞伊予鉄バス　川内線、河之内線

評価指標	現状値	目標値
バスロケーションシステム表示機の新規設置数	－ R2（2020）年度	1 箇所以上 R7（2025）年度

<u>指標の算定方法</u>

市が設置数を把握し算定する。

<u>目標値の考え方</u>

交通結節点やターミナルとして重要な拠点である横河原駅や主要な病院等の待合室において、スマートフォンの操作に慣れていない高齢者でも、安心してバスを待つことができるよう、R7（2025）年度までにバスロケーションシステム表示機を新規に 1 箇所以上整備することを目標とする。

Ⅸ. 計画の進捗管理、目標達成状況等の評価

1　計画の推進体制

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が行う。

2　事業スケジュール

各事業のスケジュールは次に示すとおり。

表 4　各事業の主体とスケジュール

事　業	実施主体			事業スケジュール				
	東温市	交通事業者	その他	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
事業１　地域の移動手段を地域が継続的に考える仕組みの導入	●		●	毎年実施				
事業２　運転士確保に向けた取組の推進	●	●	●	随時実施				
事業３　ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメント	●	●	●	随時実施				
事業４　交流人口拡大に向けた取組の推進	●	●	●	関係者との調整				
					随時実施			
事業５　幹線の運行水準維持とサービス向上	●	●	●	随時実施				
事業６　支線や乗合交通不便地域における タクシー等の活用	●	●		関係者との調整				
					随時実施			
事業７　路線バスの情報提供強化	●	●		関係者との調整				
					随時実施			
事業８　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	●	●	●	関係者との調整				
					随時実施			

3　PDCA サイクルによる評価・検証

計画の進捗管理にあたっては、次のとおり短期と長期の PDCA サイクルに基づき、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。

事業の進捗管理は、東温市地域公共交通活性化協議会が主体となって行うが、市民や交通事業者をはじめとした本市の公共交通に携わる関係者が、課題や方針を共有できるよう努める。

表 5　長期的な事業進捗管理、評価スケジュール

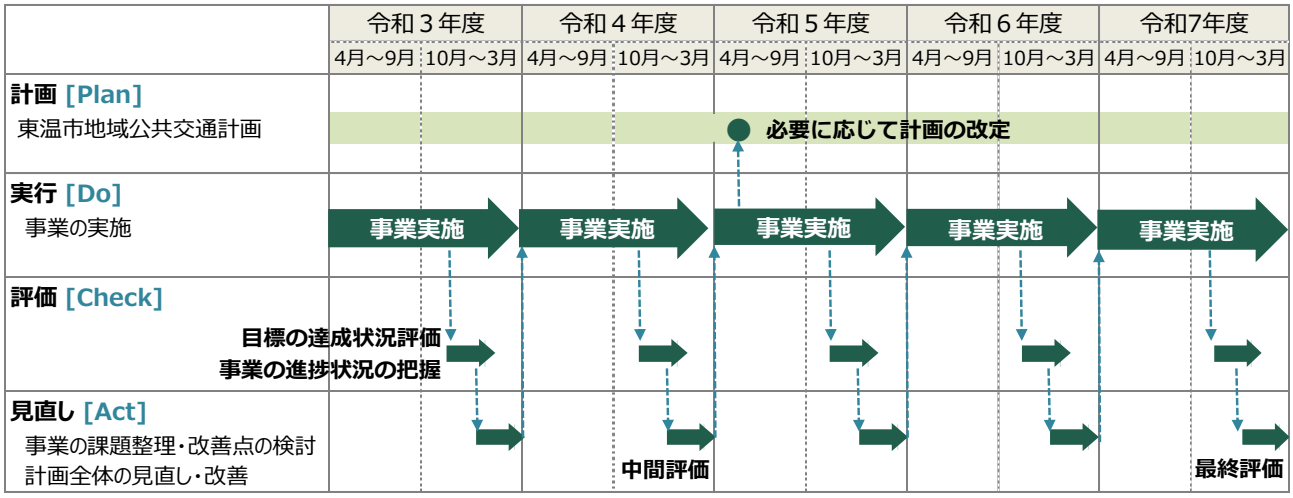
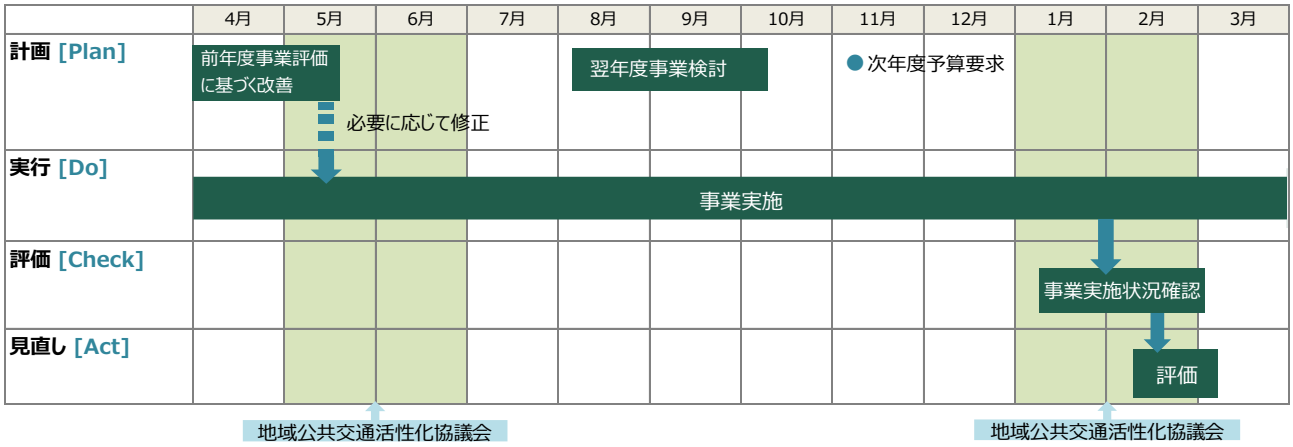


表 6　年間単位の進捗管理、評価スケジュール



【資料１】

東温市地域公共交通計画　パブリックコメント対応表（案）

No.	項　目	意見の要旨（原文）	回　　答	提出日
1	1.計画案全体について	「各バス停に椅子の設置を」 私たちはこの 4 月よりマイカーを辞めバスの利用者に成りました。我々バス利用者は題目の要望を永年続けて参りました。我々高齢者は病院への通院と日用品・食料品の買物にバスを利用しているのが現状です。長時間のバス待ちや雨降りに難儀しており、体を休め、荷物を置くベンチ・椅子の早急の設置を願うのは、地域の老人の切なる願いです。	バス停ごとの利用状況（乗車人員）や安全に設置できるか等を踏まえ優先順位をつけて検討することが必要と考えます。また、設置にはバス停の土地所有者や道路管理者の許可等が必要なことからベンチ等の設置については、事業者を含め関係者と連携を図りながら随時進めてまいります。	6/14
2	2.計画案の内P38	地域検討組織について(P38)　　地域検討組織を立ち上げるのは、移動手段に困っている住民に対して適切な交通手段を提供するために地域全体で知恵を出し合おうということで非常に重要な施策であると思います。ただ、「公共交通を地域で支える体制」という表現からは地域の住民が互助の精神で資金・労力等を提供しあって交通手段を確保する、というイメージが浮かぶのですが、この解釈でよろしいでしょうか。	市民の方々も主体となって関わっていただきたいということです。まずは、地域の公共交通のことを良く知っていただき、既存の公共交通を利用したライフスタイルを実現することに取り組んでいただきたく思います。 しかしながら、既存の公共交通を利用したライフスタイルを実現できない場合には、どのようなことが必要かについて、検討していただくことも必要になります。これらは一例ですが、地域の公共交通を利用すること、そして地域の皆さんに地域の公共交通に関することなどを周知していただくことなどを含め、主体的に関わっていただきたいという趣旨です。 なお、地域検討組織での取組みについては、東温市地域公共交通活性化協議会も関わらせていただきたいと思っております。	6/24

【資料１】

3	2.計画案の内P38	移動手段導入マニュアルについて(P38)マニュアル策定は重要なことだと思います。いつまでに策定される予定なのでしょうか。私見では当年度内の策定は必須と考えるのですがいかがでしょうか。	当年度内の策定を予定しています。	6/24
4	2.計画案の内P41	モビリティ・マネジメントについて(P41)この施策は、普段公共交通を利用していない人に公共交通の利用を促進する目的で行うものと考えますが、それならば対象を全市民とすべきではないかと思います。またその場合には行政からの一方的な説明に終わるのではなく、市民から知恵を出してもらうための会議とするのが良いのではないでしょうか。	モビリティ・マネジメントにおいては、ご指摘のとおり、最終的には全市民を対象にできればと考えております。しかしながら、時間も人員も限りある中、どうしても優先順位をつける必要があります。まずは、対象者を絞ることにより、その対象に合った情報提供・コミュニケーションを行うことで、より高い効果を得られることが期待できます。転入者は、まだ生活スタイルが固定化されていない時期に公共交通に関する情報提供等を行うため、特に効果があるとされています。	6/24
5	2.計画案の内P48	公共交通ガイドやマップの配布について(P48)　計画では市の全世帯に配布することを指標としていますが、むしろ外部からの来訪者向けた情報発信が重要だと思います。また、いろいろな目的地別または観光ルート別のガイドがあればいいなと思いました。	現在作成している公共交通ガイドやマップは、主に市民向けの内容となっています。市外からの来訪者に向けては、観光等に特化した内容や媒体で別途作成・配布することで、効果が期待できると考えます。そちらについては事業４の中で検討します。	6/24
6	2.計画案の内P51	ＰＤＣＡサイクルによる評価・検証について（P51）　評価・検証の結果については定期的に公表されることと思いますが、公表されたことをツイッター、東温メール等で教えていただければありがたいです。	基本的には協議会での報告事項となりますので、協議会終了後、ＨＰにて結果をご報告いたします。 必要に応じて、ＬＩＮＥ等 SNS での通知も検討いたします。	6/24

【資料１】

7	2.計画案の内 P37	P37　方針１の目標１－１の評価指標は「地域検討組織の立ち上げ数」となっているが、この５年をかけて、組織を立ち上げるだけでよいのか。特に、利用者の少ない支線周辺地域においては、具体的な足の確保の方策（なんらかの公共交通網の構築）が必要だと思う。喫緊の課題だと思われるが、そこまで求めていないのはなぜか。	目標１－１の評価指標として「地域検討組織の立ち上げ数」を掲げているものの、それだけで十分とは考えていません。事業１（Ｐ38）にお示したように、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、みんなが主体となって地域の将来像について考えることを想定しています。	6/29
8	2.計画案の内 P37	P37　例えば、方針２の目標２－１の評価指標には、「市民一人あたりの鉄道の年間利用回数」を年３回程度増やすことを掲げているが、そのための具体的な方策は示されているか。鉄道を利用しやすいように、効果的に他の公共交通を連結させないといけないと思う。その方策は、どこかに示されているか。	直接的な事業としては、事業 5 が該当しますが、それ以外の事業（例えば事業３、事業７等）も鉄道の利用促進につながるものと考えています。各事業につきましては、定期的に効果を検証し、改良・改善して参ります。 また、大部分の便では乗継がスムーズにできるようになっています。今後のダイヤ改正でも待ち時間が少なくなるように調整を行います。	6/29
9	2.計画案の内 P37	その他の評価指標においても、例えば「現状よりも改善」とあるが、そのための具体策はあるのか。評価指標を達成するための施策こそが重要であると思う。これまでの課題を踏まえ、目に見える改善をしてほしい。	Ｐ38 以降に、事業の内容を記載いたしております。 また、各事業につきましては、定期的に効果を検証し、改良・改善して参ります。	6/29

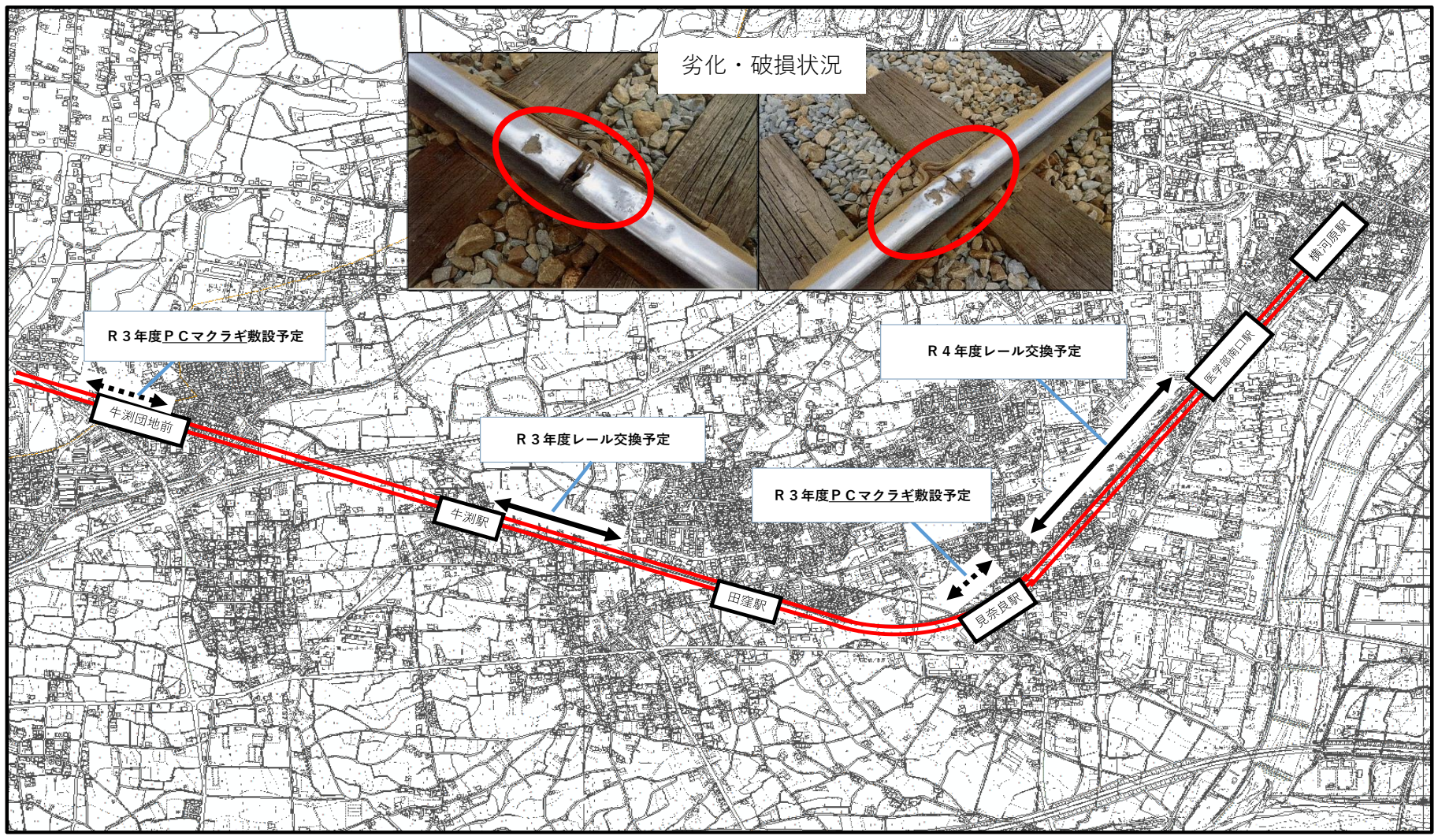
【資料１】

10	2.計画案の内 P32	基本理念の副題に「みんなで次のステージへ」とあるが、どんなステージをイメージしているのか。抽象的で、イメージしているステージ（公共交通のあるべき姿）がよく分からない。	基本方針に示されているように、これまでは交通事業者が中心になって維持されてきたサービスについて、市民や行政も加わり、みんなが主体となって積極的に関わることで持続可能なものとすることが、本計画のあるべき姿であると認識しており、それを次のステージとしています。	6/29

【資料２】

伊予鉄道横河原線のレール・マクラギの改修について

１．改修箇所



２．事業費及び補助額

①事業費

（単位：千円）

内　容	令和３年度		令和４年度		令和５年度	
	事業費	整備箇所・数量	事業費	整備箇所・数量	事業費	整備箇所・数量
レール更新	27,000	横河原線 牛渕駅～田窪駅間 Ｌ＝445ｍ	50,000	横河原線 見奈良駅～南口駅間 Ｌ＝７５０ｍ	20,000	横河原線 鷹ノ子駅～平井駅間 郡中線 松山市駅～土橋駅間 Ｌ＝３５０ｍ
マクラギ更新	23,000	横河原線 牛渕団地駅構内 見奈良駅構内 ４６４本			30,000	横河原線 立花駅構内 郡中線 松山市駅構内 ５００本
協調補助の対象事業費 合計額	50,000		50,000		50,000	

②負担割合

対象事業費　＝　国（１/３）　＋　事業者（１/３）　＋　県（１/６）　＋　市（１/６）

※ただし、県と市は上限8,000千円。

③市別分担補助額

（単位：千円）

年度	令和３年度		令和４年度		令和５年度	
②の額の内、６分の１ ※上限を8,000千円とする。	松山市		松山市		松山市	8,000
	伊予市		伊予市		伊予市	
	東温市	8,000	東温市	8,000	東温市	
	松前町		松前町		松前町	
	合計額	8,000	合計額	8,000	合計額	8,000

３．工期

令和３年８月１日から令和４年２月２８日