

久万高原町地域公共交通計画（概要版）

1. 策定の趣旨

人口減少や少子高齢化の加速だけでなく、アフターコロナにより生活様式が変化し、全国的に地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増していますが、学生やマイカーを持たない高齢者、来訪者等にとって、地域公共交通の維持・確保は必要不可欠です。

また、広大な面積を誇る本町では、路線バスだけでは全ての移動ニーズをカバーできず、ニーズの多様化により求められるサービスも様々である一方、公共交通サービスの担い手も慢性的に不足しているため、今の時代に合った本町独自の地域公共交通の在り方を模索していく必要があります。

令和2年に「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」が施行され、地域の輸送資源を総動員し、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする「地域公共交通計画」（法定計画）の策定が地方公共団体の努力義務となりました。さらに、令和5年の改正では、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の連携・協働による「共創」を通じ、利便性・持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークを「リ・デザイン」（再構築）する必要性が示されました。

こうしたことを受け、本町では、本町を取り巻く社会状況の変化や地域公共交通の課題を把握し、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成、町民や来訪者の移動手段の維持・確保のため、本町の地域公共交通の在り方とその実現に向けた事業等を示した久万高原町地域公共交通計画を策定しました。

2. 対象区域

対象区域は久万高原町全域とします。

3. 計画期間

計画期間は、令和6年度～令和10年度までの5年間とします。

4. 公共交通に関する課題

地域の現状や地域公共交通の現状を踏まえ、本町の地域公共交通の課題を以下のとおり設定します。

課題①：交通空白地域の削減

課題②：乗務員不足への対応

課題③：公共交通関連財政支出の抑制

課題④：まちづくりとの連携と利用促進

5. 基本理念

第2次久万高原町総合計画(後期基本計画)等、上位・関連計画において公共交通に求められている役割や、前述の課題を踏まえ、本計画の基本理念を以下のとおり設定します。

暮らしを守る持続可能な地域公共交通

6. 公共交通の位置づけ

本町の公共交通の位置づけ、役割および確保・維持の方向性は次に示すとおりです。

| 位置づけ | 役割 | 交通手段 | 確保・維持の方向性 |
|------|--|---|--|
| 広域幹線 | 本町の中心部と松山市・砥部町を結び、町民生活（通勤・通学、通院・買い物等）での移動を担う幹線交通 | ジェイアール四国バス 久万高原線 | 本町と松山市を結ぶ唯一の公共交通であり、特に通学において重要な役割を担っています。 民間事業者の経営努力だけでは維持が困難であるため、地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し、維持・確保に努めます。また、車両に購入にあたっては、必要に応じて地域公共交通確保維持改善事業（車両減価償却費等補助）を活用します。 |
| 地域幹線 | 町内各地域の拠点間を結ぶとともに、広域幹線と接続し、町民生活（通勤・通学、通院・買い物等）での移動を担う幹線交通 | 伊予鉄南予バス 上直瀬線 富重線 面河線 町営バス 久万落出線 | 町民生活、特に通学において重要な役割を担っています。 民間事業者の経営努力だけでは維持が困難であるため、地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）等を活用し、維持・確保に努めます。 |
| 地域支線 | 集落と町内各地域の拠点や主要施設を結び、地域内での移動を担う支線交通 | 町営バス 古味線 岩川線 美川タクシー デマンド型乗合タクシー 面河地区地域運営協議会 面河ももんが号 NPO 法人 TEtoTE 24 バス (美川福祉バス) | 交通資源の適正配分（需要に見合った運行・効率的運行等）や利便性向上の観点から、朝夕の通学・帰宅時間帯を中心に定時定路線の運行を残し、昼間の時間帯の低利用便は区域運行への転換やオンデマンド化を進め、地域内交通の維持・確保に努めます。 |

7. 計画の基本目標及び実施事業

基本理念を踏まえ、計画の基本目標と目標達成のために実施する事業及びスケジュールを以下のとおり設定します。

| 基本目標 | 実施する事業 | 対応する課題 | 事業概要 | 凡例 | | 検討・研究 | | 実施 | | | | | | |
|-------------------|---------------------------|-----------------|---------------------|------|----|-------|----|------|----|------|----|-------|----|--|
| | | | | R6年度 | | R7年度 | | R8年度 | | R9年度 | | R10年度 | | |
| | | | | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | |
| 1. 地域とともに育む地域公共交通 | 1-1 区域運行エリアの拡大とオンデマンド化の推進 | ① ② | 交通再編基本方針のとりまとめ | | | | | | | | | | | |
| | | | 住民ニーズの把握 | | | | | | | | | | | |
| | | | 各地域における再編実施 | | | | | | | | | | | |
| | 1-2 定時定路線の見直し | ①②③ | 住民ニーズの把握 | | | | | | | | | | | |
| 民間路線バスの見直し | | | | | | | | | | | | | | |
| 町営バスの見直し | | | | | | | | | | | | | | |
| 美川福祉バスの見直し | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. 人にやさしい地域公共交通 | 2-1 交通結節点の乗り継ぎ環境の整備 | ① ④ | パーク＆ライド専用駐車場の確保 | | | | | | | | | | | |
| | | | バス停新設・路線延長 | | | | | | | | | | | |
| | 2-2 交通利用券の見直し | ③ ④ | 制度の見直し | | | | | | | | | | | |
| | 2-3 わかりやすい公共交通情報の提供 | ④ | 交通情報の一元化 | | | | | | | | | | | |
| | | | 区域運行サービスの新規導入地域への周知 | | | | | | | | | | | |
| | | | 情報発信 | | | | | | | | | | | |
| 3. 未来につなげる地域公共交通 | 3-1 地域公共交通の担い手確保支援 | ② | 交通関係事業者との協議 | | | | | | | | | | | |
| | | | 運行委託費の見直し | | | | | | | | | | | |
| | | | 担い手確保に向けた取組 | | | | | | | | | | | |
| | 3-2 次世代に向けたモビリティサービスの導入 | ④ | GTFS-JP データの整備 | | | | | | | | | | | |
| | | | ICT を活用したシステムの導入 | | | | | | | | | | | |
| | | | スマホ教室の実施 | | | | | | | | | | | |
| | 3-3 地域公共交通資源の適正配分 | ③ | 運行利用状況の把握・分析・評価 | | | | | | | | | | | |
| | | | 適正配分基準・行動指針の作成 | | | | | | | | | | | |
| 3-4 新技術の導入に向けた検討 | ② ④ | 急速 EV 充電スポットの整備 | | | | | | | | | | | | |
| | | EV 車両の導入 | | | | | | | | | | | | |
| | | 自動運転技術の研究 | | | | | | | | | | | | |

(再掲) 公共交通に関する課題

- ① : 交通空白地域の削減 ② : 乗務員不足への対応
 ③ : 公共交通関連財政支出の抑制 ④ : まちづくりとの連携と利用促進

8. 事業の評価方法、計画の推進

本計画の達成状況を把握するため、次のとおり評価指標と目標値を設定します。

| 指標 1 公共交通の年間利用者数 | | 現状値(R4 年度) | 目標値(R9 年度) |
|------------------------|--|-------------------|--------------------|
| | | 98,441 人/年 | 87,350 人/年 |
| 考え方 | アフターコロナにおける生活様式の変化や人口減少を考慮すると、現在の利用を維持していくことは厳しいことが予想されますが、区域運行エリアの拡大とオンデマンド化の推進、乗り継ぎ環境の整備による利便性向上、情報提供の改善等により需要を喚起し、利用の減少を最小限にとどめます。 ※民間路線バスは、現状値に令和 5 補助年度（令和 4 年 10 月～令和 5 年 9 月）の数値、目標値に令和 10 補助年度（令和 9 年 10 月～令和 10 年 9 月）の数値を用いる。 | | |
| 指標 2 公共交通の収支率 | | 現状値(R4 年度) | 目標値(R9 年度) |
| | | 35.3% | 27.9% |
| 考え方 | 利用者の維持を図りつつ、供給側については燃料費の上昇や担い手確保のための人件費の引き上げなどを加味し、行政や住民（利用者）を含む関係者と適切に役割分担・連携しながらサービスを維持することとします。 ※収支率 = 経常収益（補助金は含まない） / 経常費用 | | |
| 指標 3 町の公共交通等に対する年間財政支出 | | 現状値(R4 年度) | 目標値(R9 年度) |
| | | 9,179 万円/年 | 10,000 万円/年 |
| 考え方 | 利用者の維持を図りつつ、運行経費の増加により年間財政支出は増加が見込まれるものの、過度な増加とならないよう、住民（利用者）を含む関係者と適切に役割分担・連携しながらサービスを維持することとします。 | | |
| 指標 4 公共交通による人口カバー率 | | 現状値(R4 年度) | 目標値(R9 年度) |
| | | 66.8% | 70.0% |
| 考え方 | 区域運行エリアの拡大とオンデマンド化の推進により、交通空白地域の削減を図ります。 | | |

9. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール

各事業の実施においては下図の通り PDCA サイクルを導入し、久万高原町地域公共交通会議において適宜見直しを行い、より良い取組となるよう改善していきます。

また、本計画全体に関しても計画の中間年次、最終年次に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行います。

長期的な事業進捗管理・評価スケジュール(上)と年間単位のスケジュール(下)

| | 令和6年度 | | 令和7年度 | | 令和8年度 | | 令和9年度 | | 令和10年度 | | 令和11年度 | |
|-----------|-------|----|-------|----|-------|----|-------|----|--------|----|--------|--|
| | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | |
| 事業実施 | → | | | | | | | | | | | |
| 目標達成状況の評価 | → | | → | | → | | → | | → | | → | |
| 事業実施状況の評価 | → | | → | | → | | → | | → | | → | |
| 改善・反映 | → | | → | | → | | → | | → | | → | |

| | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
|---------|--------------------|----|----|-------------------|----|----|-----|-----|-----|--------------------------|----|----|
| 事業実施 | ← 評価対象期間（10月～翌年9月） | | | | | | | | | | | |
| | Do : 事業の実施 | | | | | | | | | | | |
| | Act : 改善・反映 | | | Plan : 次年度実施事業の検討 | | | | | | Check : 目標達成状況と事業実施状況の評価 | | |
| 公共交通協議会 | | | ● | | | | | ● | | | ● | |