

久万高原町地域公共交通計画



久万高原町イメージキャラクター ゆりぼう

久万高原町地域公共交通会議

令和 6 年 3 月

(令和 8 年 8 月改訂)

目 次

第1章 はじめに.....	1
1. 計画策定の趣旨	1
2. 計画の区域	1
3. 計画の期間	1
第2章 地域の現状	2
1. 位置・地勢	2
2. 人口・世帯	3
3. 通勤・通学の状況	5
3-1 通勤・通学流動	5
3-2 通勤・通学の移動手段	6
4. 移動目的地となる施設の分布	7
4-1 主要施設	7
4-2 観光資源	8
第3章 まちづくりの方向性	9
1. 上位計画	9
1-1 第2次久万高原町総合計画	9
2. 関連計画	11
2-1 久万高原町都市計画マスタープラン	11
2-2 久万高原町立地適正化計画	13
3. その他の計画	14
3-1 愛媛県地域公共交通網形成計画	14
3-2 まつやま圏域未来共創ビジョン	14
3-3 第2次久万高原町地域福祉計画	15
3-4 久万高原町障がい者基本計画	15
第4章 地域公共交通の現状	16
1. 公共交通体系	16
2. 民間路線バス	18
3. 町営バス	20
4. デマンド型乗合タクシー	22
5. 交通空白地有償運送	23
6. タクシー	24
7. その他	25
7-1 美川福祉バス	25
7-2 スクールバス	26
7-3 施設による送迎	26
8. 公共交通利用に関する補助	27

8-1 交通利用券	27
8-2 通学補助	28
9. 公共交通関連財政支出	29
第5章 地域公共交通の利用状況と住民ニーズ調査	30
1. 調査概要	30
1-1 調査概要	30
1-2 調査内容	30
2. 調査結果	31
第6章 地域公共交通の課題と計画の理念・目標	38
1. 地域公共交通の課題	38
2. 計画の基本理念	40
3. 計画の基本目標	40
第7章 計画の目標を達成するために実施する事業	42
1. 施策体系	42
2. 地域公共交通の位置づけと確保・維持の方向性	43
3. 実施する事業	44
4. 計画の達成状況を評価する指標	54
5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール	55
5-1 事業の進捗管理・評価	55
5-2 事業実施スケジュール	56
資料	57
久万高原町地域公共交通会議設置要綱	57
久万高原町地域公共交通会議構成員名簿	60

第Ⅰ章 はじめに

1. 計画策定の趣旨

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. 計画の区域

久万高原町全域とします。

3. 計画の期間

令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）の5年間とします。

第2章 地域の現状

1. 位置・地勢

- 久万高原町は愛媛県の中央部に位置する内陸の町で、面積は約 584 km²と県内の市町では最大であり、県庁所在地である松山市の中心部からは約 30km（松山市役所～久万高原町役場）の距離があります。
- 1,000m級の山が連なる山間部であり、標高 300m～1,000m 地帯に町域が広がっています。
- 谷筋沿いに道路が通っているため、久万高原町の交通は倒木、崩土、積雪といった気候の影響を受けやすい特徴があります。

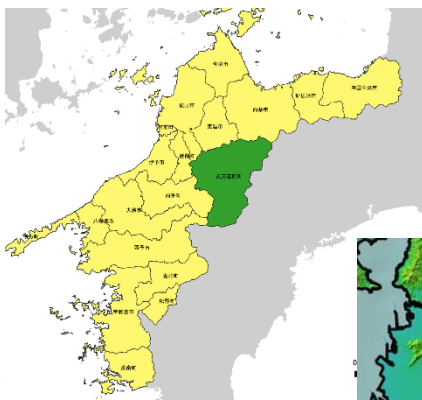


図 1 久万高原町の位置図

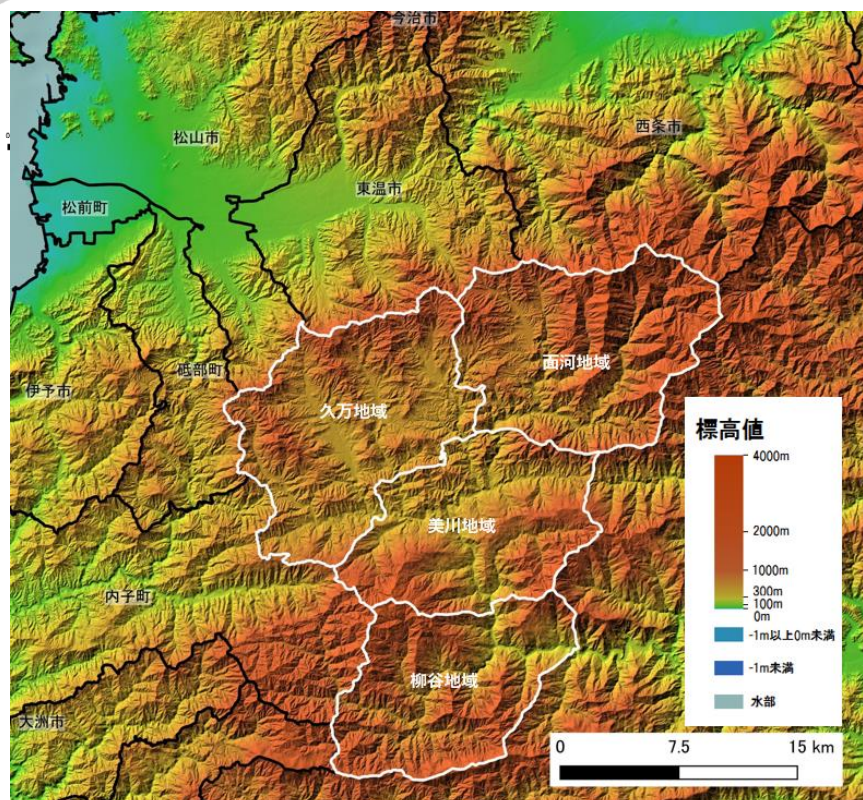


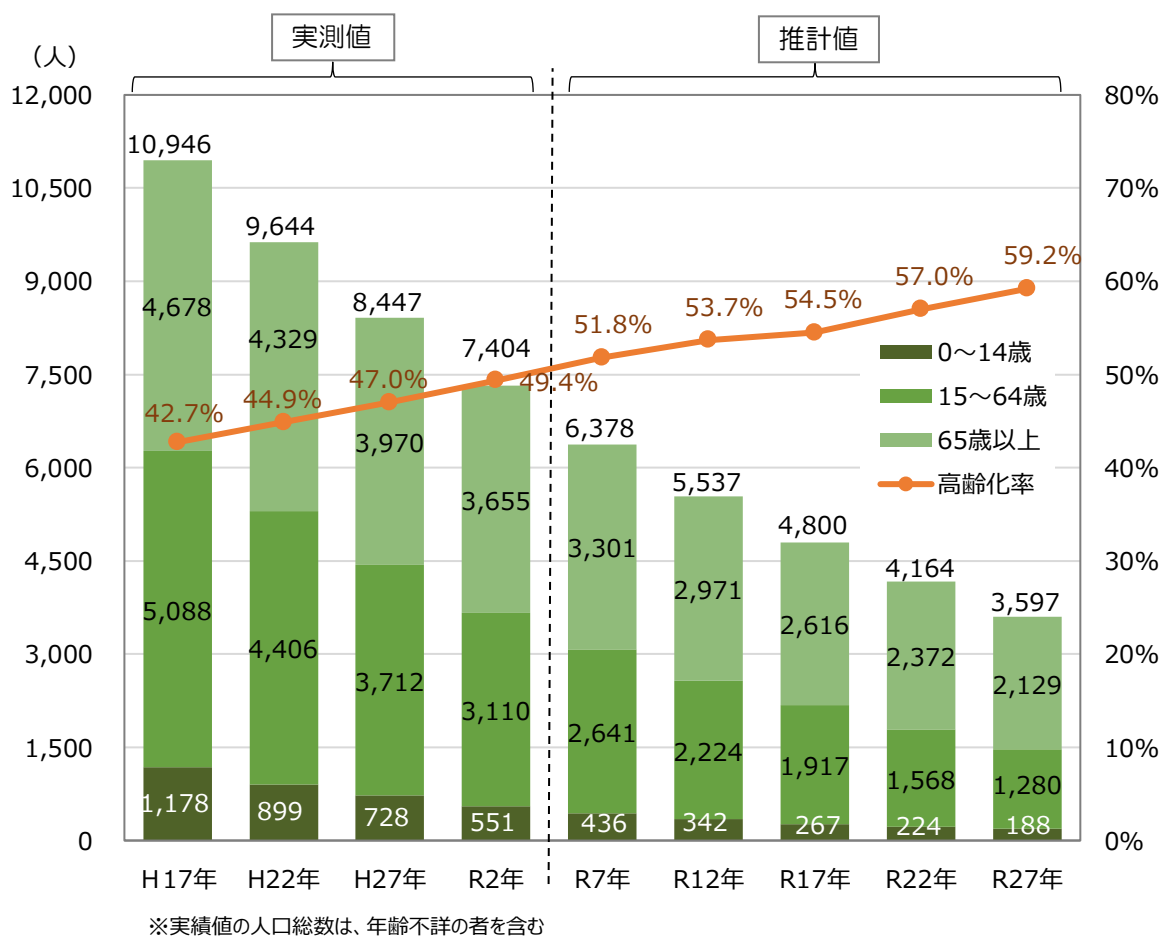
図 2 色別標高図

資料：国土地理院色別標高図

地理院タイルに市町村界及び名称を追記して掲載

2. 人口・世帯

- 人口は7,404人（令和2年）で、65歳以上の高齢者が占める割合は49.4%（令和2年）となっています。
- 令和27年には人口3,597人、高齢化率は59.2%になると推計されています。
- 世帯数が減少するとともに単独世帯の割合が上昇し、令和2年には、高齢者が世帯主である夫婦のみ世帯が町内全世帯の約22%、高齢者の単独世帯が町内全世帯の約28%を占めています。
- 人口は久万地域に集中し、その他の地域では谷筋沿いに分散的に分布しています。
- 周辺部を中心に人口減少が進行し、無居住化するエリアが出てくると予測されます。



資料：国勢調査・国立社会保障人口問題研究所将来推計人口

図3 人口・高齢化率の推移と将来推計

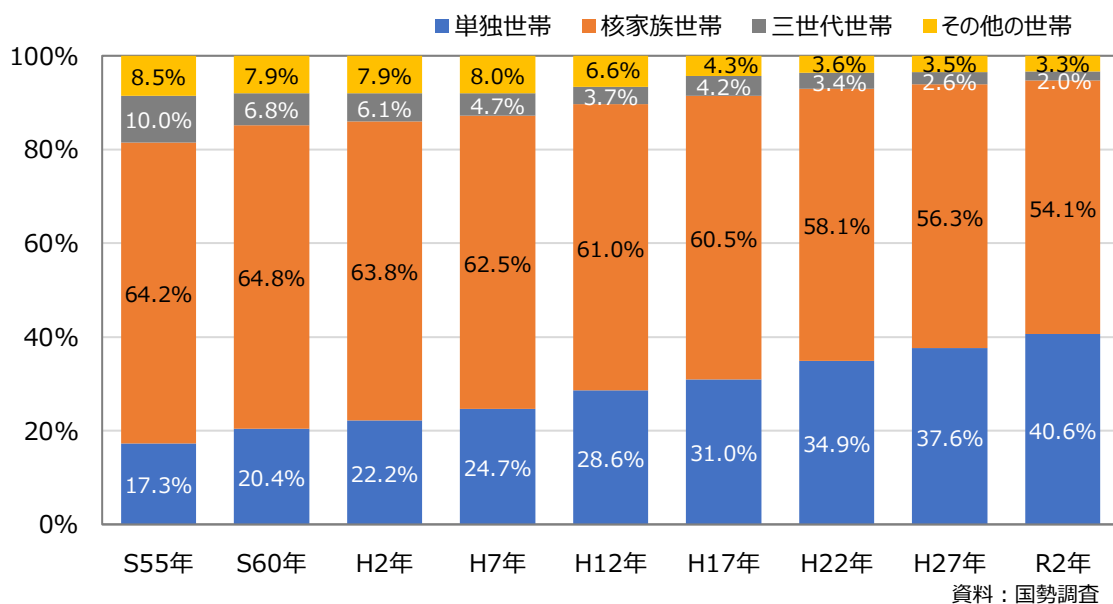


図 4 世帯構成の推移

表 1 高齢者世帯数

家族類型	世帯主の年齢			町内の 総世帯数
	65 歳以上			
	75 歳以上		85 歳以上	
夫婦のみの世帯数	787 21.7%	467 12.9%	155 4.3%	3,621
単独世帯数	1,010 27.9%	698 19.3%	355 9.8%	

資料：令和 2 年国勢調査

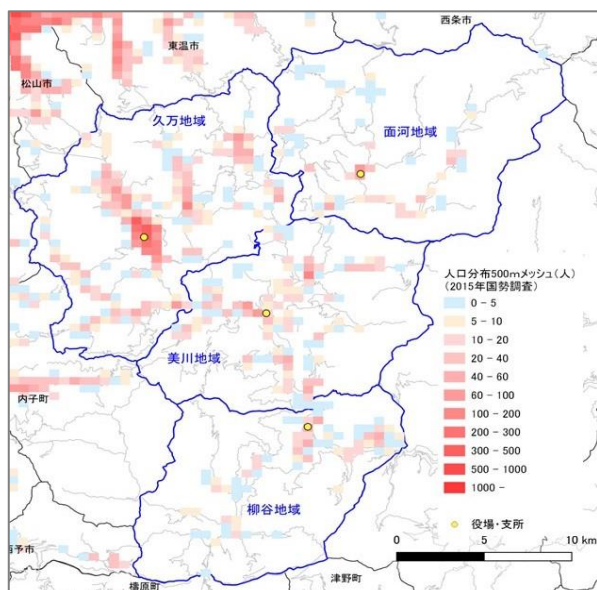


図 5 H27 年の人口分布

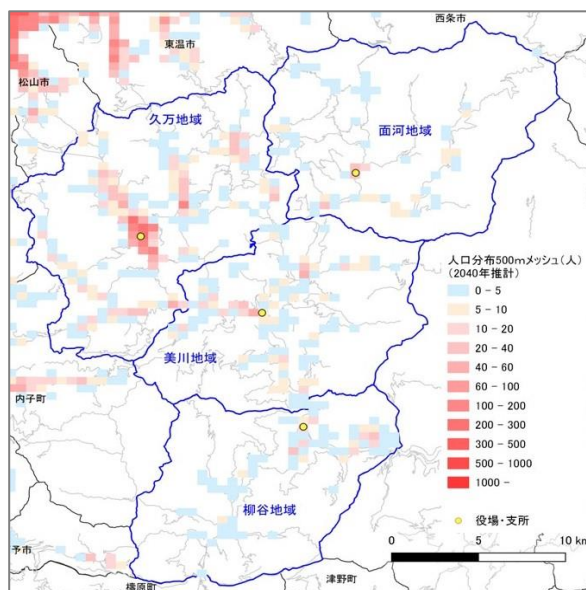


図 6 R22 年の人口分布

3. 通勤・通学の状況

3-1 通勤・通学流動

- 通勤・通学流動を見ると、町内での通勤・通学が最も多く、町外では松山市との流入・流出が多くなっています。



図7 久万高原町に係る通勤者数



図8 久万高原町に係る通学者数

3-2 通勤・通学の移動手段

- 通勤・通学の移動手段は、自家用車が 77.8%と最も多く、公共交通の利用はごくわずかになっています。

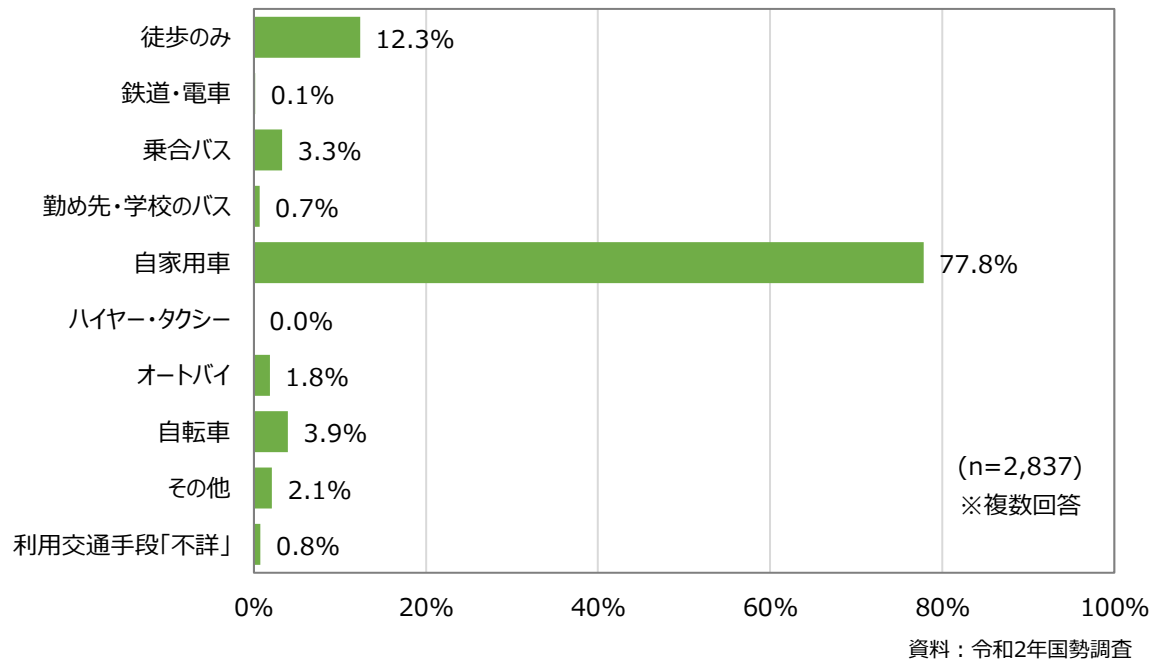


図 9 通勤・通学における移動手段

4. 移動目的地となる施設の分布

4-1 主要施設

- 移動の主要目的地となる医療機関、商業施設、公共施設、教育機関の多くが久万地域に立地し、特に国道 33 号沿線に集積するとともに、役場支所周辺に集積しています。

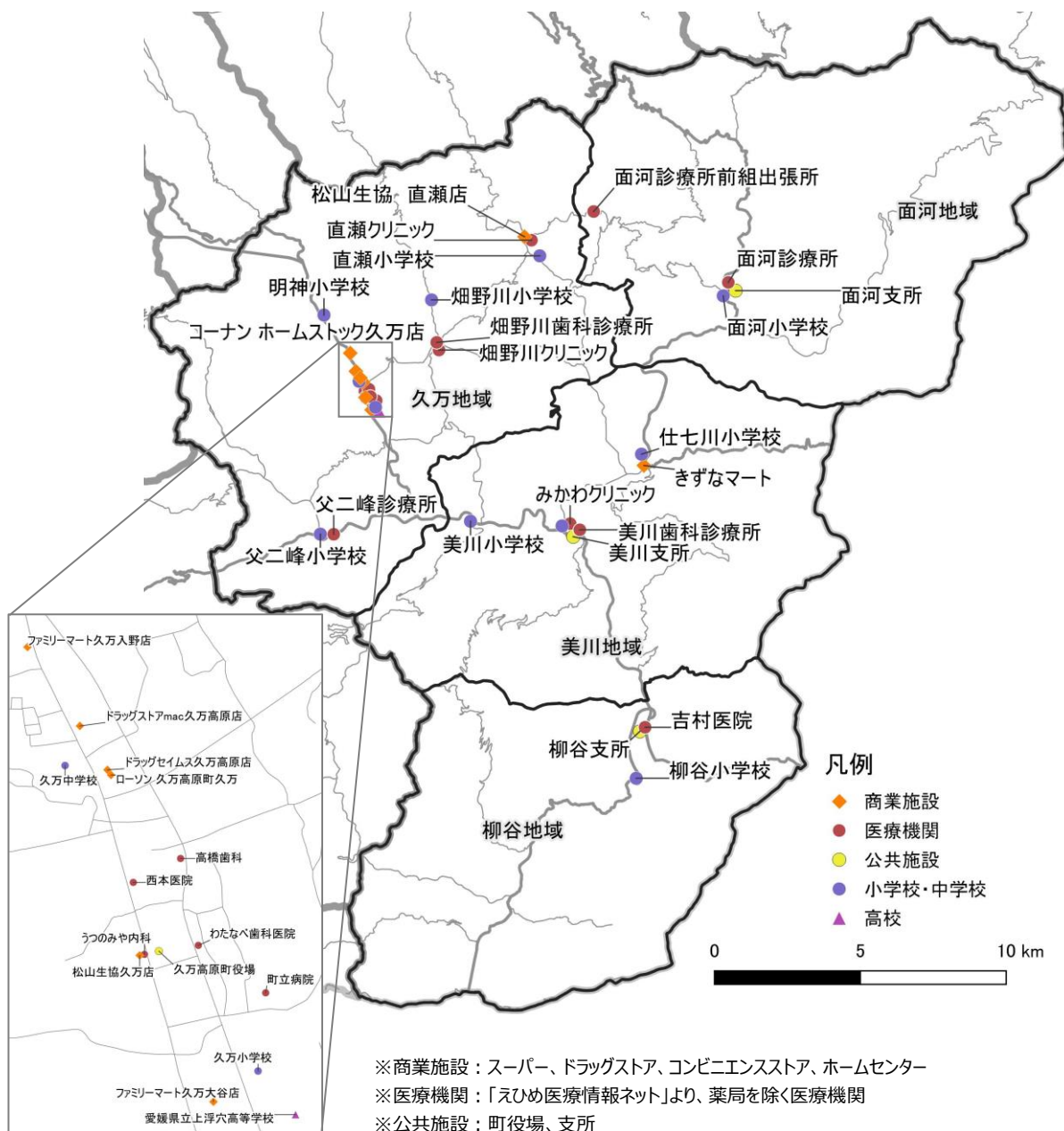


図 10 町内の主な施設の立地

4-2 観光資源

- 四国カルストや石鎚山、面河溪といった豊かな自然を活かした観光施設が町内全域に点在しているほか、四国八十八ヶ所霊場である大寶寺、岩屋寺が立地しています。



図 11 観光資源分布

第3章

まちづくりの方向性

1. 上位計画

1-1 第2次久万高原町総合計画

①計画の基本目標

- 第2次久万高原町総合計画では、「ひと・里・森がふれあいともに輝く元気なまち～地域が手を取りあいまちを次代へ～」という将来像を定め、5つの政策目標を設定しています。
- 総合計画策定にあたり実施された住民意識調査によると、「公共交通」は重要度が高いものの満足度は非常に低くなっており、重要改善項目の一つとなっています。

将来像	ひと・里・森がふれあいともに輝く元気なまち ～地域が手を取りあいまちを次代へ～
政策目標	・魅力ある産業づくり（産業） ・安らぎとふれあいのある社会づくり（保健・福祉） ・次代へつなぐ人づくり、里づくり（教育・文化） ・自然豊かで魅力あるまちづくり（環境・定住・社会資本） ・みんなが参加する地域のつながりづくり（行財政）

②公共交通に関する施策

- 公共交通に関する施策は、後期基本計画（計画期間 令和3年度～令和7年度）において、政策目標「自然豊かで魅力あるまちづくり（環境・定住・社会資本）」の「3.公共交通・地域交通」の中で以下の施策を挙げています。

基本方針	住民生活に密着した交通手段として、バス利用向上と運行の確保・充実を図るとともに、新交通システム（共助交通・自動運転等）の実現と交通利便に代替する生活支援の検討を一体的に進めます。
施策	①現在の路線を維持しつつ、利用者のニーズや社会情勢に見合った代替的な手段も含めた交通サービスの検討を進め、実践を図ります。 ②公共交通の果たす役割、重要性について住民意識の啓発に努め、利用度を高める運行の維持に努めます。 ③高齢ドライバーの事故を防ぐため、運転免許証の自主返納を推進するとともに代替交通手段の確保に努めます。

③その他関係する施策

- 政策目標「自然豊かで魅力あるまちづくり（環境・定住・社会資本）」の「1.自然環境」の中で以下の施策を挙げ、「エコエネルギータウン」としてまちづくりに取り組むこととしています。

基本方針	「エコエネルギータウン」実現のため、行政・住民・事業者が一体となり、環境美化活動や省エネルギーの普及や新エネルギーの普及を積極的に行い、将来にわたり持続可能なまちづくりを行います。
施策	①環境にやさしいまちづくりを推進し、環境美化を推進します。 ②環境保全について住民一人ひとりの意識向上を図ります。 ③省エネルギー対策と新エネルギー導入を推進し、エコエネルギータウンの構築を図ります。

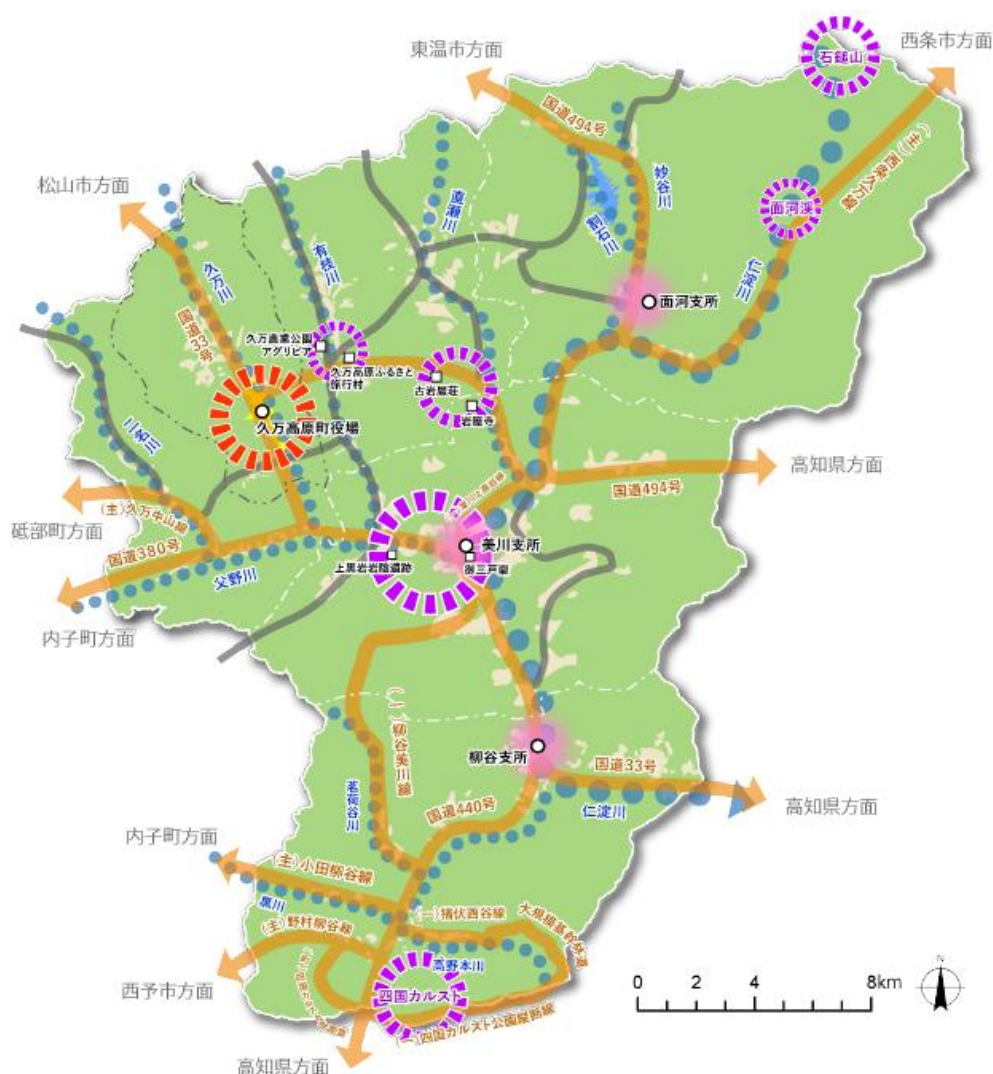
2. 関連計画

2-1 久万高原町都市計画マスタープラン

①都市づくりの目標

- 久万高原町都市計画マスタープランでは、都市づくりの目標について以下の4つを定めています。

目 標	
	①ネットワーク化された拠点の形成による歩いて暮せるまちづくり ②次世代の担い手が楽しく暮らせるまちづくり ③「高原ブランド」を活かした交流を育むまちづくり ④安全・安心に住み続けられるまちづくり



拠点	軸	ゾーン		
中心拠点	広域連携軸	市街地ゾーン	○ 役場・支所	行政界
生活拠点	地域連携軸	農業集落ゾーン	□ 主要な施設等	地域界
自然・文化交流拠点	自然環境軸	森林ゾーン	水辺地	都市計画区域界

図 12 久万高原町都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

②都市施設等の整備方針

- 都市施設等の整備方針において、3つの基本方針を定め、全体的な取組方針と地域別の取組方針を定めています。

基本方針	● 松山市や高知県などとの広域的な交流・連携及び町内における拠点間ネットワークの構築による、効率的で円滑な総合交通体系の機能強化を図ります。 ● 自転車・歩行者空間については、誰もが安全で快適に暮らせる生活環境を整えるとともに、観光客等の来訪者に対してもわかりやすく快適に散策できる空間の形成を図ります。 ● 町民や観光客等の来訪者にとって大切な交通手段である公共交通については、維持・確保を図るとともに、交通事業者、関係団体と連携し、利用者のニーズや地域の実情に応じた新たな移動手段の導入についても検討します。
地 域	取組方針
全 体	● 町の主要な公共交通機関であるバス路線については、今後も町民の貴重な足として、バス本数の増強やバス路線網の充実を図るなど、維持・確保を図ります。 ● 公共交通空白地については、公共交通空白地有償運送を実施するなど、地域運営協議会等と連携した取組・支援を推進するとともに、対象地域の拡大や運送ルートの拡充等について検討します。 ● 利用者のニーズや社会情勢に見合った代替的な手段も含めた新たな交通サービスの導入を検討します。
久 万 地 域	● 町の主要な公共交通機関であるバス路線については、今後も町民の貴重な足として、バス本数の増強やバス路線網の充実を図るなど、維持・確保を図ります。 ● バス停留所を兼ねた観光拠点施設である久万高原駅やまなみについては、町内の地域住民と公共交通機関事業者との協働により整備された、公共交通機関を利用する場合に優先的に駐車できる公共交通利用促進駐車場を活用し、パークアンドライドの取組を推進するなど、既存の交通環境の維持・改善を図ります。 ● 民間企業と協働し、自動運転バス等のICTを活用した新たな移動手段の確保を検討するなど、地域のニーズに応じた新しい公共交通の導入検討に取り組みます。
面 河 地 域	● 町の主要な公共交通機関であるバス路線については、今後も町民の貴重な足として、バス本数の増強やバス路線網の充実を図るなど、維持・確保を図ります。 ● 公共交通空白地については、公共交通空白地有償運送やデマンドタクシーの更なる充実を図るなど、地域運営協議会等と連携した取組・支援を推進します。
美 川 地 域	● 町の主要な公共交通機関であるバス路線及び美川福祉バスについては、今後も町民の貴重な足として、バス本数の増強やバス路線網の充実を図るなど、維持・確保を図ります。 ● 公共交通空白地については、公共交通空白地有償運送の継続など、地域運営協議会等と連携した取組・支援を推進するとともに、対象地域の拡大や運送ルートの拡充等について検討します。
柳 谷 地 域	● 町の主要な公共交通機関であるバス路線については、今後も町民の貴重な足として、バス本数の増強やバス路線網の充実を図るなど、維持・確保を図ります。 ● 公共交通空白地については、公共交通空白地有償運送の実施など、地域運営協議会等と連携した取組・支援を検討します。

2-2 久万高原町立地適正化計画

- 久万高原町立地適正化計画では、公共交通分野として、「施策 1-3 都市機能誘導区域と連動した公共交通利用環境の向上」を定め、交通結節機能の強化と新たな公共交通の導入を目指しています。

基本方針

- 歩いて暮らせるまちづくりと拠点間ネットワークの形成を図るためには、都市機能誘導区域と連携した公共交通利用環境の構築が必要となります。
- 町内の地域住民と公共交通機関事業者との協働により整備された、公共交通機関を利用する場合に優先的に駐車できる公共交通利用促進駐車場を活用し、既存の交通環境の維持・改善を図ります。
- また、令和3年度に実施されたデマンドタクシー導入に関する実証実験の結果等を踏まえたうえで都市機能誘導区域内の移動利便性の向上施策や、自動運転バス等のICTを活用した新たな移動手段の確保など、地域のニーズに応じた新しい公共交通の導入検討に取り組みます。

基本方針	関連する事業・制度・計画等
パークアンドライドの推進	● 公共交通利用促進駐車場 等
関係団体や地元住民との連携による新たな公共交通の導入	● 地域運営協議会 ● 自動運転バス等 ICT を活用した公共交通（検討）

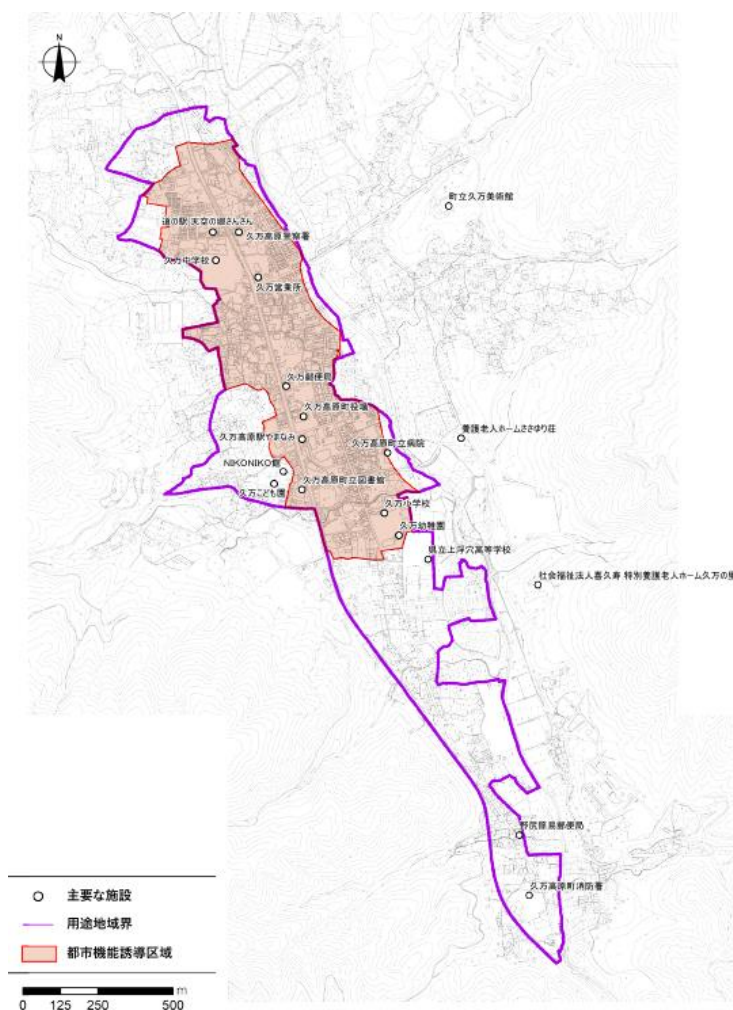


図 13 久万高原町立地適正化計画における都市機能誘導区域

3. その他の計画

3-1 愛媛県地域公共交通網形成計画

- 愛媛県地域公共交通網形成計画では、3つの基本方針と5つの計画目標を定めており、久万高原町に係る事業には、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などがあります。

基本方針	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 2. 生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成 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）との乗り継ぎ拠点の形成
計画目標	1. まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築 2. 広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築 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 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 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
事業項目	個別事業名
5.1.1 3地域の特徴を踏まえた幹線・支線、乗継拠点の設定と利用状況に合わせた運行水準の適正化	・地域間交通・地域内交通の担う役割の設定
5.1.2 移動目的に合わせた運行本数、ダイヤの再編	・生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定
5.1.3 まちづくりと連携した拠点の強化	・交通結節点の設定とルートの変更
5.4.3 人材確保に向けた雇用促進策の実施	・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（労働環境の向上）
5.5.1 利用者・来訪者に分かりやすい情報提供	・交通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
5.5.3 新たな公共交通の利用者を確保するための利用促進策の実施	・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）

3-2 まつやま圏域未来共創ビジョン

- 松山市、伊予市、東温市、松前町、砥部町とともに「まつやま圏域未来共創ビジョン」を策定し、人口減少・少子高齢化にあっても、地域を活性化し、経済を持続可能なものとし、そして住民が安心して快適な暮らしを営むことができる魅力ある圏域の形成を目指しています。

将来像	やま・まち・うみ・ひと、暮らし彩るみんなの松山圏
基本方針	広域的公共交通網の構築と圏域拠点の整備
取組例	都市圏域内の道路ネットワークの強化

3-3 第2次久万高原町地域福祉計画

- 第2次久万高原町地域福祉計画では、既存路線や福祉サービス等を考慮し、町全体として利用しやすさ、交通空白地の解消、交通弱者への配慮等に視点を置いた公共交通体系の構築等、地域の状況を踏まえた公共交通をはじめとする移動支援について検討していくとしています。

基本理念	ひと・まち・暮らしがつながり、輝く久万高原町
基本目標	③暮らしを守り支える環境づくり
施策	4. 暮らしやすい福祉環境の整備
具体例	(2) 公共交通、移動支援の検討

3-4 久万高原町障がい者基本計画

- 久万高原町障がい者基本計画及び第6期障がい福祉計画・第2期障がい児福祉計では、バス路線の維持・拡充への取組や、障がい者等への移動支援事業、公共交通機関利用促進のための交通費助成などの事業を挙げています。

将来像	だれもがいきいきと輝いて暮せる“共生のまち”久万高原町
施策	7. 生活環境の整備 (2) 移動・交通対策の充実
方向性	今後も地域で安心して生活が続けることができるよう、また、障がいのある人の高齢化や重度化等に対応するため、交通安全対策と移動しやすい環境の整備を図ります。
取組	1. 公共交通機関の充実 3. 移動支援事業の実施 5. 外出に関する経済的支援

第4章

1. 公共交通体系

本町の公共交通は、民間路線バス 4 路線、町営バス 3 路線、区域運行 3 地区（デマンド型乗合タクシー 1 地区、交通空白地有償運送 2 地区）で構成されています。

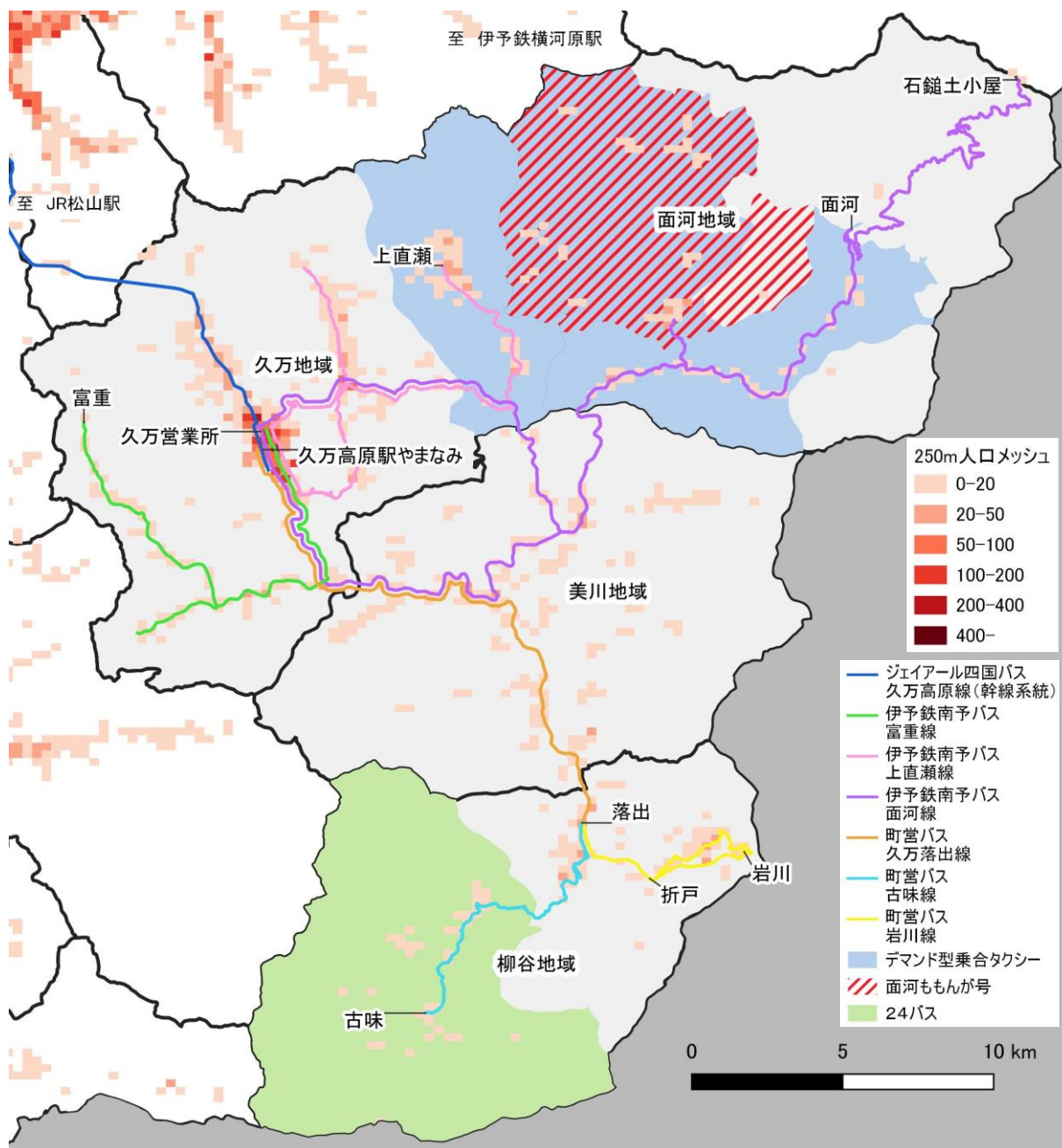


図 14 久万高原町の公共交通網

表 2 補助系統に関わる事業及び実施主体

系統	起点	経由地	終点	事業区分	運行態様	事業主体	補助事業の活用
久万高原線	JR 松山駅	～	久万高原駅	一般乗合	路線定期	ジェイアール四国バス	幹線補助
富重線	久万営業所	伊予落合・馬野地	富重	一般乗合	路線定期	伊予鉄南予バス	
	富重	伊予落合	久万営業所	一般乗合	路線定期	伊予鉄南予バス	
上直瀬線	久万営業所	大宝寺口・嵯峨山	上直瀬	一般乗合	路線定期	伊予鉄南予バス	
	久万営業所	野尻本町・河之内	上直瀬	一般乗合	路線定期	伊予鉄南予バス	
面河線	久万営業所	大宝寺口・岩屋寺	面河	一般乗合	路線定期	伊予鉄南予バス	
	久万営業所	野尻本町・御三戸	面河	一般乗合	路線定期	伊予鉄南予バス	
	久万営業所	大宝寺口・岩屋寺	石鎚土小屋	一般乗合	路線定期	伊予鉄南予バス	
デマンド型乗合タクシー	面河地域と久万地域の一部（直瀬地域）			一般乗合	区域	美川タクシー	
久万落出線	久万高原駅	～	落出	交通空白地有償運送	路線定期	久万高原町	
古味線	落出	～	古味	交通空白地有償運送	路線定期	久万高原町	
岩川線	落出	記念之滝	岩川	交通空白地有償運送	路線定期	久万高原町	
	落出	旧中津小学校	岩川	交通空白地有償運送	路線定期	久万高原町	
面河ももんが号		面河地域		交通空白地有償運送	区域	面河地区地域運営協議会	
24 バス		西谷地区		交通空白地有償運送	区域	NPO 法人 TEtoTE	

2. 民間路線バス

- ジェイアール四国バスの久万高原線がJR松山駅と久万地域を結んでいます。上り下りともに2時間に1本程度のペースで平日は上りで1日9本、下りで8本運行されており、久万高原駅やまなみーJR松山駅間の所要時間は片道70分程度です。
- 町内の東西移動は伊予鉄南予バスが担っており、久万営業所から富重方面へ富重線が、上直瀬方面へ上直瀬線が、面河方面へ面河線が運行されています。
- 久万高原町内で運行される伊予鉄南予バスは、国道33号と石鎚スカイラインを除いてフリー乗降¹可能になっています。
- 富重線、上直瀬線は平日のみ運行しています。運行本数は富重線で上下ともに1日3本、上直瀬線は上りが1日3本、下りは1日4本です。
- 面河線は平日の上りが1日5本、下りが1日4本運行しており、土日祝日は上下ともに1日2本の運行となっています。
- 伊予鉄南予バスの路線は、朝夕の通学利用以外の利用が非常に少なくなっています。

表3 民間路線バスの概要

路線名	運行事業者	運行区間	運行便数	
			平日	土日祝
久万高原線	ジェイアール四国バス	JR松山駅～久万高原	8.5往復	7.0往復
富重線	伊予鉄南予バス	久万営業所～富重	3.0往復	運休
上直瀬線	伊予鉄南予バス	久万営業所～上直瀬	3.5往復	運休
面河線	伊予鉄南予バス	久万営業所～面河	4.5往復	2.0往復



¹ 安全が確保できる状況であれば、バス停が無い場所であっても乗降が行える乗降システムのことです。

表 4 ジェイアール四国バス乗降調査結果

路線	運行日	上下	便番	発時刻	日平均利用者数（人）			
					普通	定期	スマホ	合計
久万高原線	平日	上り	①	6:30	17.0	2.0	16.5	35.5
			②	6:50	4.5	2.0	11.0	17.5
			③	8:30	20.0	3.0	-	23.0
			④	10:30	10.0	-	-	10.0
			⑤	12:30	5.5	0.5	0.5	6.5
			⑥	15:20	5.5	-	1.0	6.5
			⑦	17:00	5.5	7.0	5.5	18.0
			⑧	18:40	5.5	14.0	3.0	22.5
			⑨	20:00	1.0	-	-	1.0
		下り	①	6:50	12.0	20.0	7.5	39.5
			②	8:30	10.0	0.5	0.5	11.0
			③	10:30	3.0	-	-	3.0
			④	12:50	7.0	-	-	7.0
			⑤	15:30	14.5	1.0	1.0	16.5
			⑥	17:00	10.0	3.0	10.5	23.5
			⑦	18:40	3.0	-	9.5	12.5
			⑧	20:10	3.0	4.0	3.5	10.5

※調査期間：令和5年6月15日(木)・令和5年6月16日(金)

※普通：定期外利用者、定期：紙定期券利用者、スマホ：スマホ定期券利用者

表 5 伊予鉄南予バス乗降調査結果

路線	運行日	上下	便番	発時刻	日平均利用者数（人）		
					小中高生	一般	合計
富重線	平日	上り	①	7:05	18.3	1.0	19.3
			②	14:23	-	0.3	0.3
			③	17:03	-	-	-
		下り	①	13:40	1.3	0.7	2.0
			②	16:20	7.3	1.0	8.3
			③	18:15	5.7	0.3	6.0
上直瀬線	平日	上り	①	6:58	14.7	3.0	17.7
			②	10:18	-	1.0	1.0
			③	14:33	-	0.7	0.7
		下り	①	9:50	-	0.3	0.3
			②	13:40	-	2.0	2.0
			③	16:20	5.0	1.0	6.0
			④	18:15	6.3	0.3	6.7
面河線	平日	上り	①	6:55	9.0	1.3	10.3
			②	8:30	-	1.3	1.3
			③	10:35	-	0.3	0.3
			④	12:30	-	0.7	0.7
			⑤	16:00	-	1.7	1.7
		下り	①	8:50	-	1.7	1.7
			②	11:00	-	0.7	0.7
			③	14:35	-	1.0	1.0
			④	17:50	5.0	0.3	5.3

※調査期間：令和5年7月11日(火)～令和5年7月13日(木)

3. 町営バス

- 柳谷地域には民間のバス路線がなく、久万地域と柳谷地域を結ぶ町営バスが交通空白地有償運送として運行されています。柳谷地域の落出を起点として西方に古味線が、東方に岩川線がそれぞれ運行されており、久万落出線が久万地域と落出間を結んでいます。
- 町が運行を民間事業者に委託しており、久万落出線は美川タクシー、古味線と岩川線は柳谷産業開発公社が担っています。
- 古味線と岩川線は、久万落出線と落出バス停で乗り継ぐことができます。乗継券が発行され、通し運賃で利用することができます。
- 古味線、岩川線は利用が少なく、ほとんどの便で1日あたりの平均利用者数が1.0人を下回っています。



表 6 町営バスの概要

路線名	運行委託事業者	運行区間	運行便数	
			平日	土日祝
久万落出線	美川タクシー	久万高原～落出	7.5 往復	6.5 往復
古味線	柳谷産業開発公社	落出～古味	2.0 往復	2.0 往復(土曜のみ)
岩川線	柳谷産業開発公社	落出～岩川	2.0 往復	2.0 往復(土曜のみ)

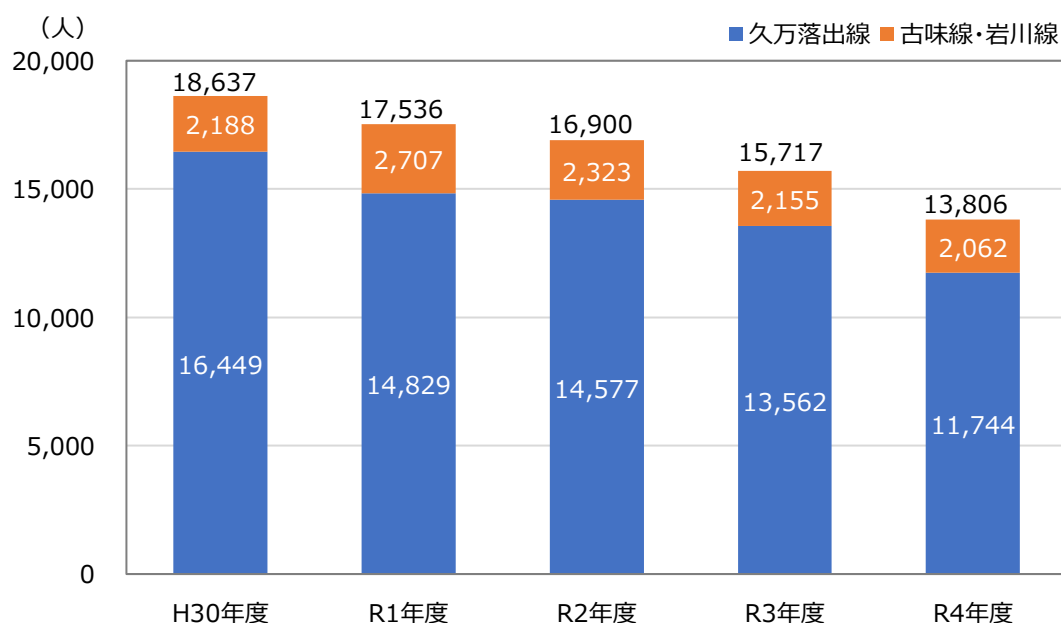


図 15 久万高原町営バスの利用者推移

表 7 町営バス乗降調査結果

路線	運行日	上下	便番	発時刻	日平均利用者数(人)			最大値	最小値
					小中高生	一般	合計		
久万落出線	平日	上り	①	6:00	-	0.5	0.5	1	
			②	7:25	5.7	4.5	10.2	13	7
			③	9:10	-	5.3	5.3	13	1
			④	11:20	-	2.2	2.2	6	
			⑤	14:50	0.1	1.2	1.3	5	
			⑥	16:30	0.2	0.3	0.4	1	
			⑦	19:20	-	0.3	0.3	1	
			⑧	20:50	-	-	-		
		下り	①	8:00	-	0.6	0.6	2	
			②	9:45	0.1	1.8	1.8	6	
			③	12:00	-	6.2	6.2	11	3
			④	15:35	3.4	1.7	5.1	10	
			⑤	17:40	1.9	1.3	3.2	7	1
			⑥	20:00	-	0.7	0.7	2	
			⑦	21:20	-	0.8	0.8	2	
	土日 祝日	上り	①	6:00	-	0.6	0.6	2	
			②	7:25	2.2	0.6	2.8	5	2
			③	8:30	-	0.6	0.6	2	
			④	11:20	-	1.6	1.6	5	
			⑤	13:20	-	1.6	1.6	4	
			⑥	16:30	-	2.2	2.2	5	
			⑦	20:05	-	-	-		
		下り	①	8:00	-	3.2	3.2	6	1
			②	9:45	-	2.0	2.0	4	1
			③	12:00	0.2	0.6	0.8	1	
古味線	平日	上り	①	6:20	-	-	-		
			②	8:00	-	2.5	2.5	4	1
			③	10:48	-	-	-		
			④	13:55	-	-	-		
		下り	①	7:25	-	-	-		
			②	10:15	-	1.0	1.0	2	
			③	13:05	-	0.5	0.5	1	
			④	16:40	-	-	-		
	土曜	上り	①	6:20	-	-	-		
			②	8:00	-	2.5	2.5	4	1
			③	10:48	-	-	-		
			④	13:55	-	-	-		
		下り	①	7:25	-	-	-		
			②	10:15	-	1.0	1.0	2	
			③	13:05	-	0.5	0.5	1	
			④	16:40	-	-	-		
岩川線	平日	上回り	①	8:32	-	2.2	2.2	4	
			②	12:30	-	1.2	1.2	3	
			③	16:05	0.3	0.5	0.8	3	
		下回り	①	6:50	0.5	-	0.5	1	
	土曜	上回り	①	8:32	-	-	-		
			②	12:30	-	0.5	0.5	1	
			③	16:05	-	-	-		
		下回り	①	6:50	0.5	-	0.5	1	

※調査期間：令和5年9月6日(水)～令和5年9月22日(金)

4. デマンド型乗合タクシー

- 面河地域、久万地域の一部（直瀬地域）ではデマンド型乗合タクシーが運行されています。
- 利用にあたっては会費月 2,000 円、利用料 1 回 500 円が必要になります。
- 運行時刻、ルートは決まっており、利用者は自宅及びルート内の任意の施設で乗降できます。



表 8 デマンド型乗合タクシーの運行概要

路線名	曜日	往路	復路
杣野 下直瀬線	火	出発時刻 8 時 40 分 相ノ峰・前組・下直瀬・沖組 → 久万高原	12 時 00 分 久万高原発
渋草線	水	出発時刻 9 時 10 分 大 成・渋 草・本 組 → 久 万 高 原	13 時 00 分 久万高原発
笠方 直瀬線	木	出発時刻 8 時 00 分 笠方・前組・仲組・下ノ段・沖組 → 久万高原	12 時 00 分 久万高原発
大味川線	金	出発時刻 9 時 00 分 若山・相ノ木・中組・面河支所前 → 久万高原	13 時 00 分 久万高原発

表 9 デマンド型乗合タクシーの会員数と利用者数

年度	会員数及び 利用者数	火曜日	水曜日	木曜日	金曜日	合計
		杣野 下直瀬線	渋草線	笠方 直瀬線	大味川線	
R3	会員数（人）	9	11	7	6	33
	利用数（人）	16.8	12.4	16.2	11.0	56.4
R4	会員数（人）	9	10	9	11	39
	利用数（人）	15.1	13.3	14.8	12.3	55.4

※会員数は各年度の 3 月時点の人数

※利用者数は各年度の平均の人数

5. 交通空白地有償運送

- 面河地域で面河地区地域運営協議会が運営する「面河ももんが号」と、西谷地区で NPO 法人 TEtoTE が運行する「24 バス」があります。
- 面河ももんが号は、前組・相の峰地域では最寄りのバス停までの利用に限りますが、笠方・渋草・大成地域では、東温市の伊予鉄横河原駅まで利用することができます。
- 24 バスは運賃 100 円で西谷地区居住者の自宅と最寄りの町営バスのバス停を結びます。



面河ももんが号車両

表 10 交通空白地有償運送の概要

	面河ももんが号	24 バス
実施主体	面河地区地域運営協議会	NPO 法人 TEtoTE
運行範囲	前組・相の峰地域は最寄りのバス停まで 笠方・渋草・大成地区は最寄りのバス停に加え、東温市の横河原駅まで	西谷地域居住者の自宅と最寄りの町営バスのバス停
運賃	1km 以内 100 円（往復 200 円） 面河内 300 円（往復 500 円） 横河原駅 1,000 円（往復 2,000 円）	1 乗車 100 円
運行日	平日のみ（8：30～16：00）	平日のみ（8：30～17：00）
予約	3 日前までに電話予約	原則 2 日前までに電話予約
車両	ダイハツアトレー（軽）（町から貸与）	スズキエブリイワゴン（軽）（町から貸与）
運転士	18 名 ※75 歳で退任とする制度あり	5 人（全員が他の仕事と兼業）
会員登録	会員登録制で、現在の会員数は 18 名	会員登録等は必要なし

表 11 交通空白地有償運送の利用者数

	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度
面河ももんが号	89 人	75 人	68 人	73 人
24 バス				19 人

※年間のべ利用者数

6. タクシー

- 町内には4つのタクシー営業所があります。久万地域に2つ、美川地域、柳谷地域にそれぞれ1つずつ営業所が立地していますが、面河地域には営業所がありません。

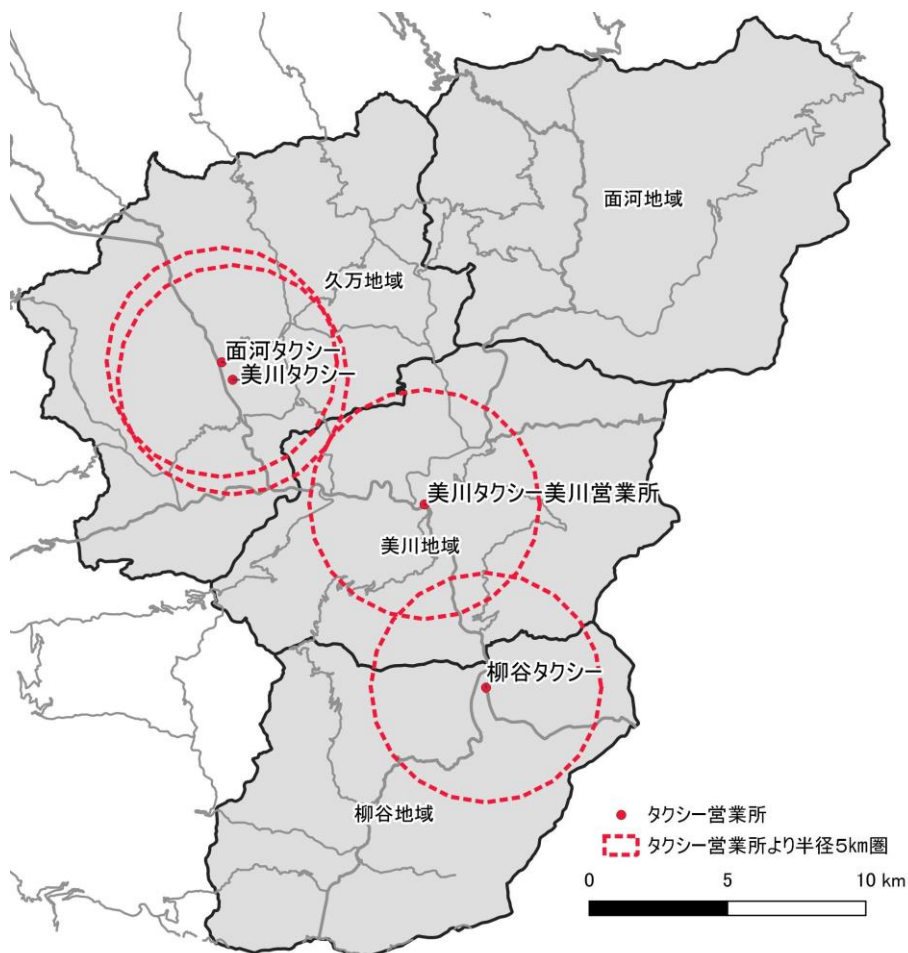


図 16 タクシー営業所の立地

表 12 タクシー事業者概要

事業者名	営業時間	車両数	運転士数
面河タクシー	月～土：8:00～22:00 日：8:00～20:00 1月1日は休み (予約対応は24時間)	セダン型車両4台 5人乗りのNV1台	4名
柳谷タクシー	24時間予約受付	ルーミー(5人乗り) アイシス(7人乗り) ジャンボ1台	町営バスとの兼務で2名、 夜間・休日対応1名
美川タクシー	7:00～20:00 (予約対応は24時間)	セダン型2台 福祉車両2台(内1台は タクシー兼用) ジャンボ2台	8名

7. その他

7-1 美川福祉バス

- 美川地域内で各路線週1回運行しており、運賃は無料です。
- 利用者は減少傾向にあり、長崎（二箇）、水押での利用が多くなっています。



図 17 美川福祉バス路線図

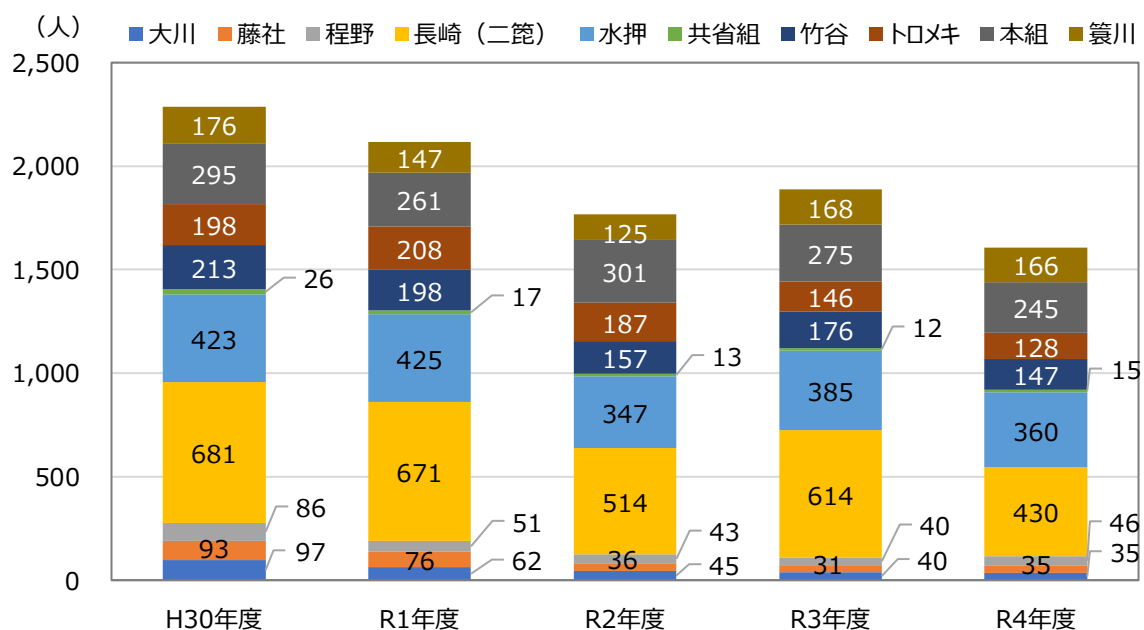


図 18 美川福祉バス利用者数の推移

7-2 スクールバス

- 柳谷小学校においてスクールバスが運行されていますが、該当の小学校が現在休校中のためスクールバスも運休となっています。
- 柳谷小学校以外の小中学校に遠方から通う生徒は、路線バスなどの公共交通や家族による送迎で通学をしています。

<スクール便>

- 土日及び祝日の中学校の部活動送迎に利用するスクール便（臨時借上げバス・タクシー）は、学校が手配しています。
- 各部活動で練習の時間を合わせるなどして、地域単位で生徒を送迎しています。

7-3 施設による送迎

①通院患者の送迎

久万高原町立病院をはじめ、多くの医療機関が通院患者の送迎を行っています。

<町立病院の送迎概要>

- ・ 医師の判断により必要のある患者のみ送迎を行っています。
- ・ 病院で3台の車両を保有しており、2人の専属ドライバーを雇って運行しています。
- ・ 基本1便に4, 5人を乗せて運行しており、1ヶ月でのべ200～300人（往復で1人カウント）の利用があります。



久万高原町立病院の送迎車

②その他施設等の送迎

自動車学校の送迎や社会福祉協議会によるデイサービスの送迎なども行われています。



自動車学校の送迎車



社会福祉協議会の送迎車

8. 公共交通利用に関する補助

8-1 交通利用券

- 令和2年度より、民間路線バス、町営バス、デマンド型乗合タクシー、タクシー、交通空白地有償運送で利用できる「交通利用券」（申請制）を対象者に配布しています。
- 対象者は75歳以上高齢者、障がい者、運転免許返納者で、1ヶ月あたり2,000円分を交付しています。
- 交通利用券の交付数は年々増加しており、タクシーで利用されることが多くなっています。

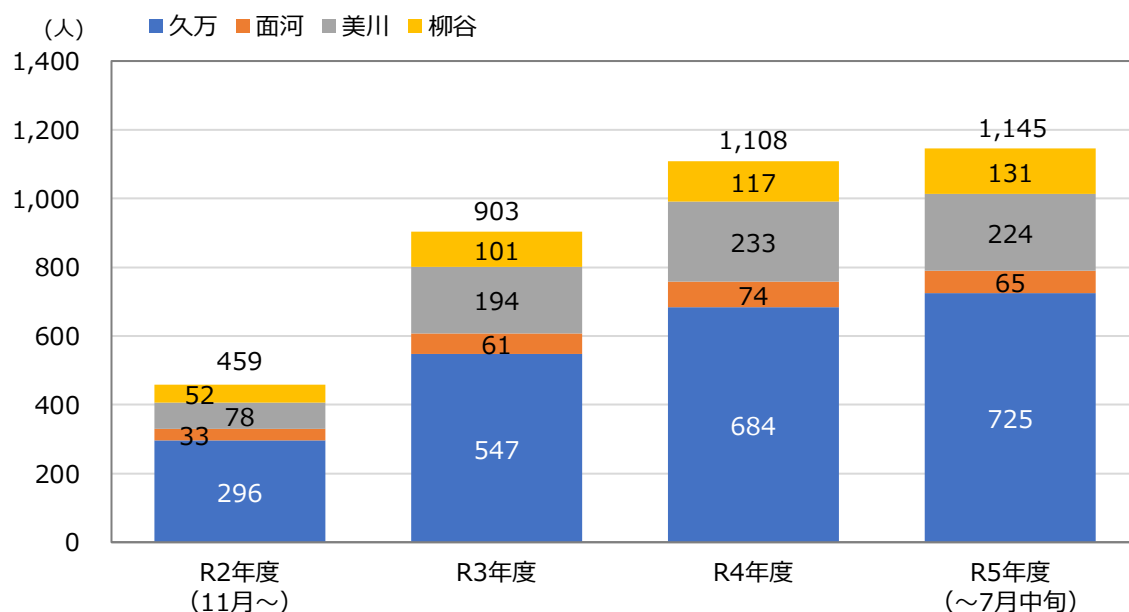


図 19 地域別の交通利用券申請者数

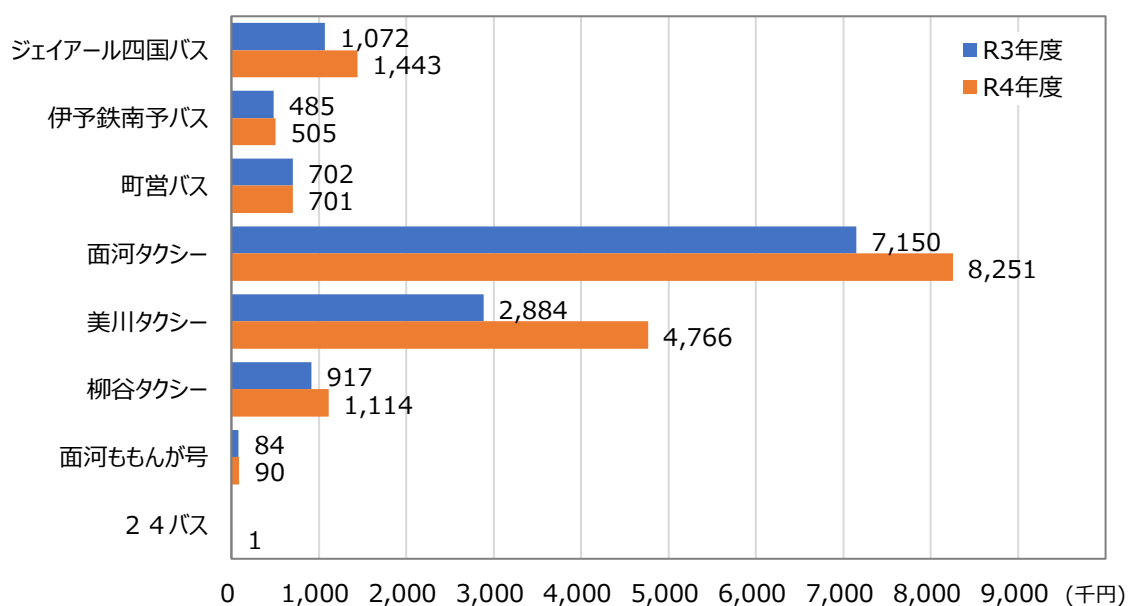


図 20 公共交通機関別の交通利用券利用金額

8-2 通学補助

- 一定距離以上の通園・通学距離のある幼稚園児、小・中学生の定期券代や自転車等の購入代金を補助しています。
- 高校生については、愛媛県立上浮穴高等学校教育振興補助要領に基づき申請のあった対象分を補助しています。

表 13 通学補助の補助要件と概要

種 別	通学範囲又は通学用品名等	補助対象又は補助額	補助率 (%)	備考
幼稚園	通園距離が 3km 以上の園児	バス定期券	100	バス通園園児
	通園距離が 3km 以上 5km 未満の園児	年額 38,000 円	定額	定期バス便のない幼稚園及び定期バス便以外の通園方法を定めている幼稚園の園児（該当の園児をもつ家庭 1 戸当たり）
	通園距離が 5km 以上 10km 未満の園児	年額 56,000 円		
	通園距離が 10km 以上の園児	年額 75,000 円		
	おもご幼稚園に通院する旧おもご第一幼稚園区の年中、年長の園児	バス定期券	90	統合条件（通学路の整備が完了するまでの間）
小学校	通学距離が 3km 以上の児童	バス定期券	100	バス通学児童
	通学距離が 3km 以上 5km 未満の児童	年額 38,000 円	定額	定期バス便のない学校及び定期バス便以外の通学方法を定めている学校の児童（該当の児童をもつ家庭 1 戸当たり）
	通学距離が 5km 以上 10km 未満の児童	年額 56,000 円		
	通学距離が 10km 以上の児童	年額 75,000 円		
	面河小学校に通学する旧面河第一小学校区の児童	バス定期券	90	統合条件（通学路の整備が完了するまでの間）
中学校	通学距離が 4km 以上の生徒	バス定期券	100	バス通学生徒
	通学距離が 4km 以上 5km 未満の生徒	年額 38,000 円	定額	定期バス便のない学校及び定期バス便以外の通学方法を定めている学校の生徒（該当の生徒をもつ家庭 1 戸当たり）
	通学距離が 5km 以上 10km 未満の生徒	年額 56,000 円		
	通学距離が 10km 以上の生徒	年額 75,000 円		
	自転車・ヘルメット・雨具	20,000 円	定額	通学距離 2km 以上の生徒で、自転車通学を許可された自転車通学生徒（在学期間中 1 回限り）

資料：久万高原町遠距離通学援助費補助金交付要綱

上浮穴高等学校教育振興補助金について

遠距離で公共交通機関により通学する生徒

(1)対象者は、遠距離で就学が困難な上浮穴高等学校生徒とする。

(2)経費の算定については、最も合理的な通常の経路により公共機関を利用して通学する場合の運賃による。

ア 交通機関利用距離が片道 6 キロメートル以上…補助金 7 割以内

イ 距離の算定は、乗車停留所から下車停留所までとし、運行交通機関の算定による。

(3)上記(1)、(2)に該当する生徒で会長が認める特別な事由により、公共交通機関を利用しない場合の補助

通学距離が 6 キロメートル以上 …年額 8,000 円

通学距離が 12 キロメートル以上…年額 12,000 円

9. 公共交通関連財政支出

- ほぼ横ばいで推移していましたが、令和2年11月から始まった交通利用券や予約乗合型の送迎サービスの拡大により、令和3年度約8,500万円、令和4年度9,200万円と増加しています。
- 令和4年度の公共交通関連財政支出としては、町営バス関係が34.3%と最も多く、次いで民間路線バス21.2%、交通利用券18.9%、通学補助14.1%となっています。

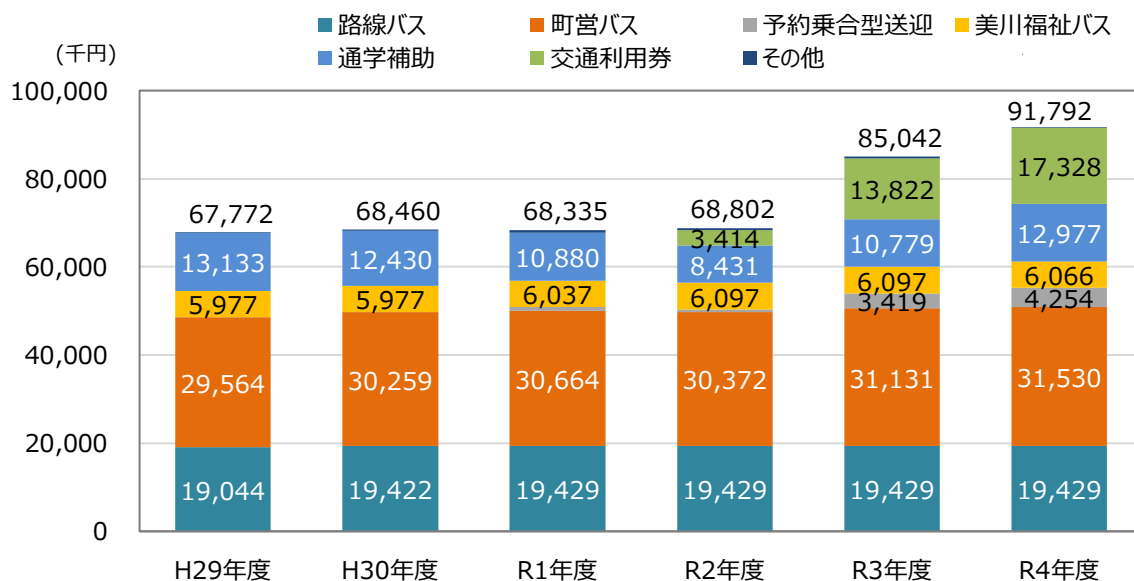


図 21 公共交通関連財政支出の推移

表 14 公共交通関連財政支出の推移

単位：千円

	H29 年度	H30 年度	R1 年度	R2 年度	R3 年度	R4 年度 (構成比)
民間路線バス	19,044	19,422	19,429	19,429	19,429	19,429 (21.2%)
伊予鉄南予バス補助金	18,900	18,900	18,900	18,900	18,900	18,900 (20.6%)
伊予鉄南予バス家賃助成	144	144	144	144	144	144 (0.2%)
シェアール四国バスラッピング掲載料	0	378	385	385	385	385 (0.4%)
町営バス	29,564	30,259	30,664	30,372	31,131	31,530 (34.3%)
久万落出線	21,056	21,446	21,222	21,471	22,225	22,496 (24.5%)
古味・岩川線	8,132	8,473	8,988	8,539	8,475	8,700 (9.5%)
落出駅	376	340	454	362	431	334 (0.4%)
予約乗合型送迎	0	64	768	542	3,419	4,254 (4.6%)
ももんが号	0	64	768	542	680	666 (0.7%)
24 バス	0	0	0	0	50	144 (0.2%)
デマンド型乗合タクシー	0	0	0	0	2,689	3,444 (3.8%)
美川福祉バス	5,977	5,977	6,037	6,097	6,097	6,066 (6.6%)
通学補助	13,133	12,430	10,880	8,431	10,779	12,977 (14.1%)
交通利用券	0	0	0	3,414	13,822	17,328 (18.9%)
その他※	54	308	557	517	365	208 (0.2%)
合計	67,772	68,460	68,335	68,802	85,042	91,792 (100.0%)

※その他：運転免許返納者交通費補助、会議費、諸会費等

第5章

地域公共交通の利用状況と住民ニーズ調査

1. 調査概要

1-1 調査概要

調 査 方 式	アンケート調査
調 査 目 的	久万高原町民の通勤、通学、買い物、通院等の日常生活における移動実態やニーズ、公共交通の利用状況や改善意向等を把握する。
調 査 対 象	久万高原町に居住する町民 3,000 世帯（久万地域は全 2,740 世帯から 1,697 世帯を無作為抽出、面河地域 268 世帯、美川地域 689 世帯、柳谷地域 346 世帯に全戸配布）。※世帯数は令和 5 年 8 月 1 日時点。
調 査 期 間	令和 5 年 9 月 1 日（発送）～令和 5 年 9 月 20 日（投函期限）
調 査 方 法	配布：郵送配布 回収：郵送回収
回 収 状 況	回収数 1,154 世帯、回収率 38.5%

1-2 調査内容

（1）世帯票

- 属性（居住地、世帯構成、性別、年齢、普通自動車運転免許保有状況、職業、世帯の自家用車保有状況）

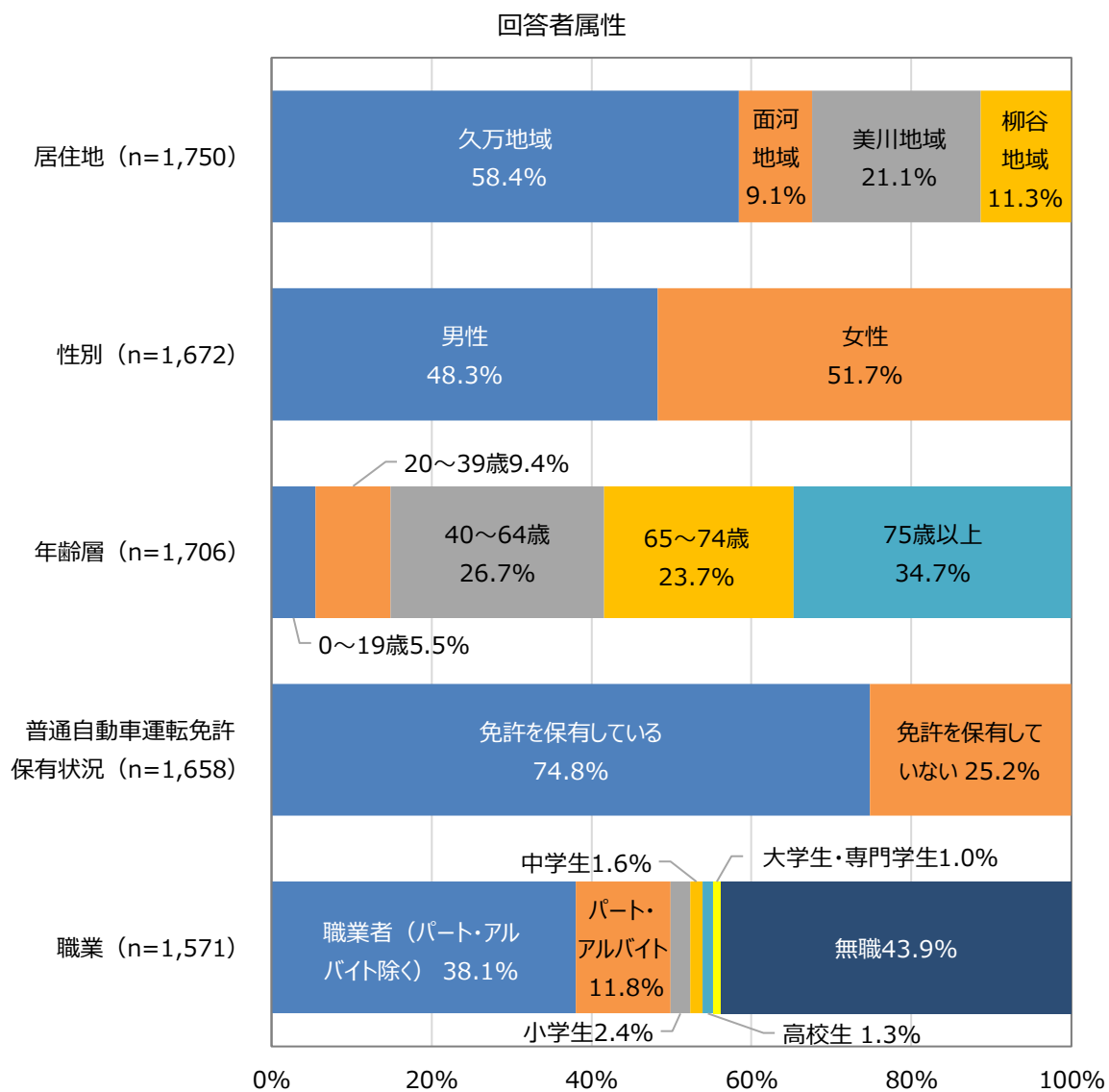
（2）個人票

- 送迎について（送迎することがあるか、誰を送迎するか、送迎してもらうことがあるか、送迎してくれる人との関係、年齢、頻度）
- 普段のおでかけ（買い物、通院、通勤・通学、その他）について（行先、月あたり利用回数、移動手段）
- 久万高原町での移動の満足度、具体的に不満な点
- 今後の久万高原町での公共交通サービスの在り方

2. 調査結果

①回答者属性

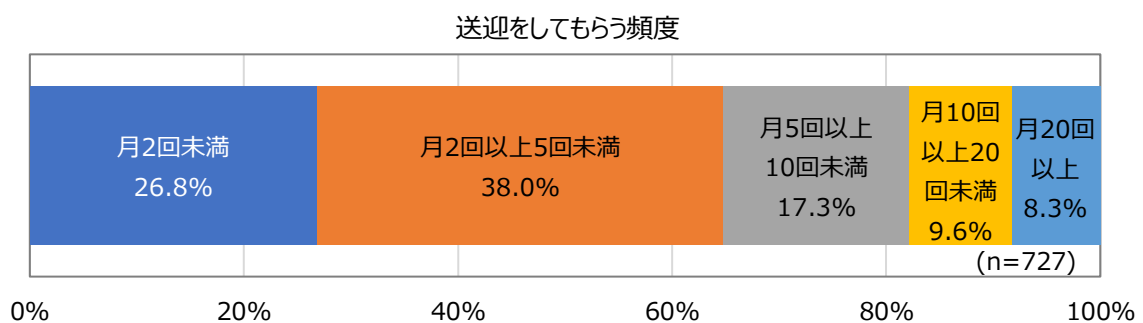
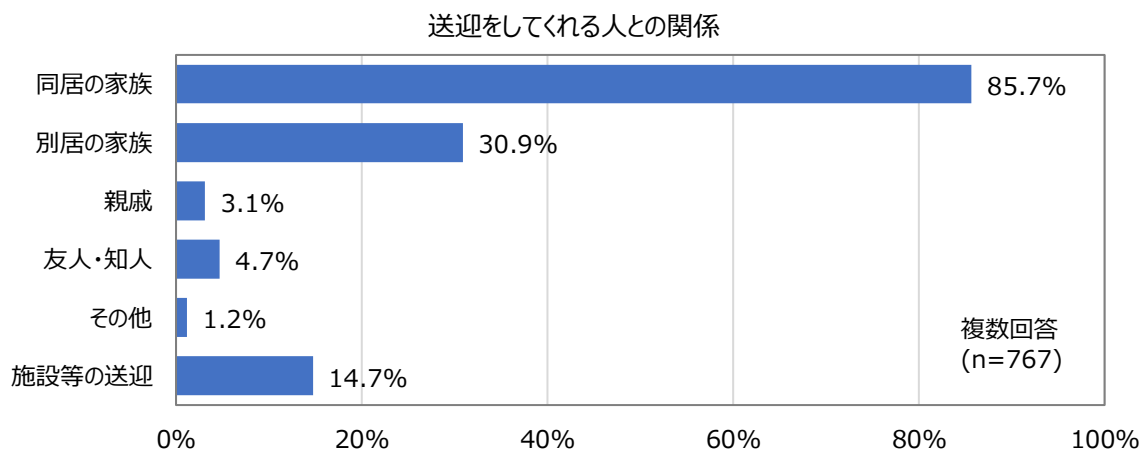
- 回答者の約 6 割を久万地域居住者が占めています。
- 回答者の約 6 割が 65 歳以上です。
- 回答者の 3/4 が普通自動車運転免許を保有しています。



②送迎の有無等

- 町民アンケートにおいて、40%以上の方が送迎をしてもらうことがあると回答しています。
- 小中学生及び高校生は、いずれの年代においても80%以上が、75歳以上では約60%が送迎をしてもらうことがあると回答しています。
- 送迎をしてくれる人との関係は同居の家族が最多で、次いで別居の家族が多く回答されています。
- 週に1回以上のペースとなる月5回以上の頻度で送迎をしてもらう人が、約35%となっています。

年齢	送迎してもらうことの有無		合計
	ある	ない	
小学生	34 89.5%	4	38
中学生	20 80.0%	5	25
高校生	17 85.0%	3	20
39歳以下（小中高生除く）	45 27.4%	119	164
40～64歳	86 19.7%	351	437
65～74歳	116 30.2%	268	384
75歳以上	349 62.7%	208	557
合計	667 41.0%	958	1625



③買い物・通院の行先

- よく行く買い物先として、久万地域以外の地域でも回答者の7割以上が久万地域の商業施設を挙げています。
- よく行く買い物先として、久万地域に次いで松山市や砥部町の商業施設が挙げられています。
- 通院においても同様の傾向がみられますが、柳谷地域では自地域内の医療機関が最も多く挙げられています。

回答者の居住地とよく行く買い物先の所在地

居住地 買い物先	①久万地域	②面河地域	③美川地域	④柳谷地域
久 万 地 域	82.8%	76.7%	72.3%	76.0%
美 川 地 域	0.3%	4.0%	7.0%	1.6%
松 山 市・砥 部 町	15.1%	16.3%	16.6%	19.4%
東 温 市	1.8%	3.0%	4.1%	3.1%

※面河地域、柳谷地域は該当の商業施設なし。

※複数回答可（最大2施設）

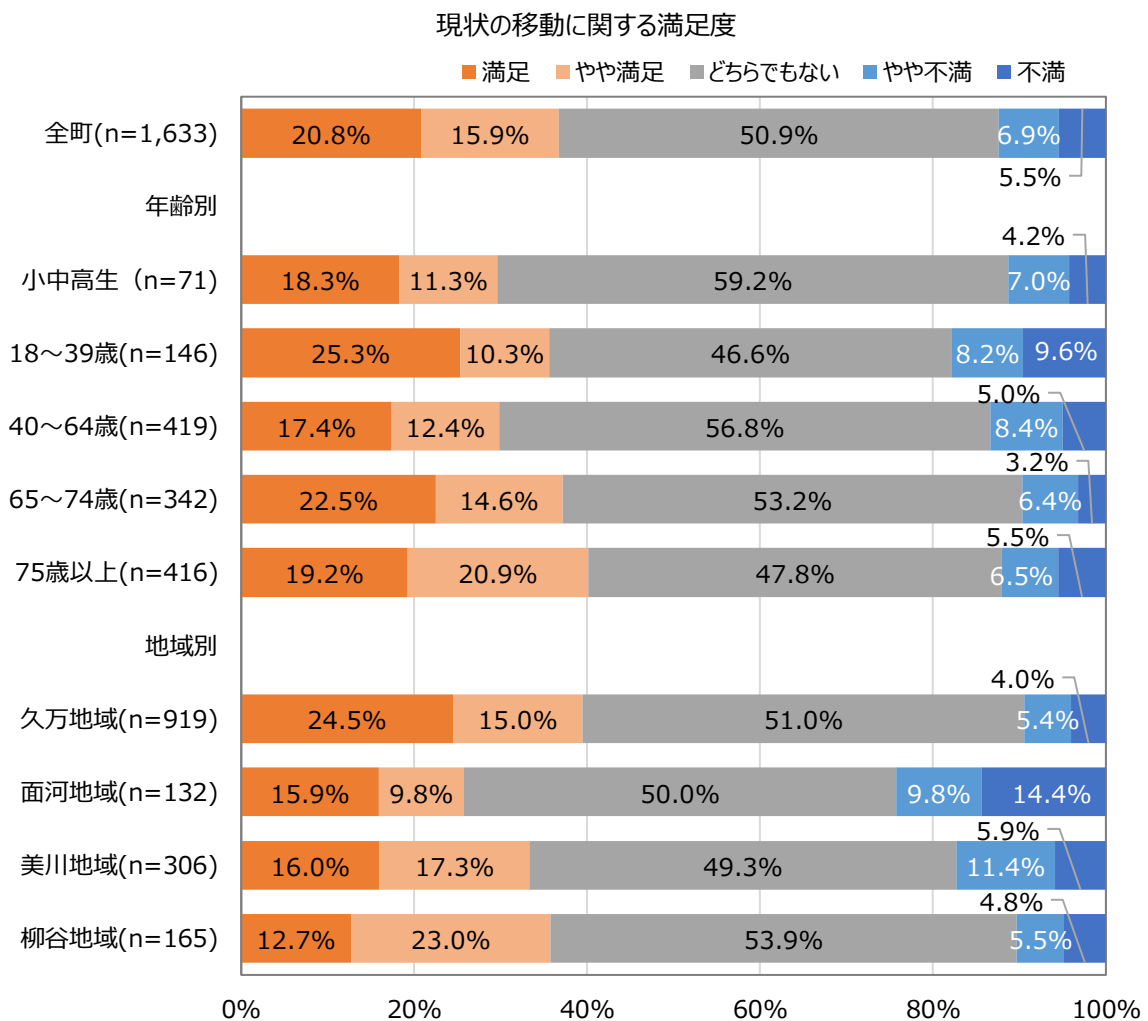
回答者の居住地とよく行く通院先の所在地

居住地 通院先	①久万地域	②面河地域	③美川地域	④柳谷地域
久 万 地 域	68.0%	51.7%	52.1%	31.2%
面 河 地 域	0.1%	12.8%	0.0%	0.0%
美 川 地 域	2.7%	8.7%	19.6%	5.9%
柳 谷 地 域	0.1%	0.0%	3.6%	38.2%
松 山 市・砥 部 町	26.3%	23.5%	22.0%	24.2%
東 温 市	2.8%	3.4%	2.7%	0.5%

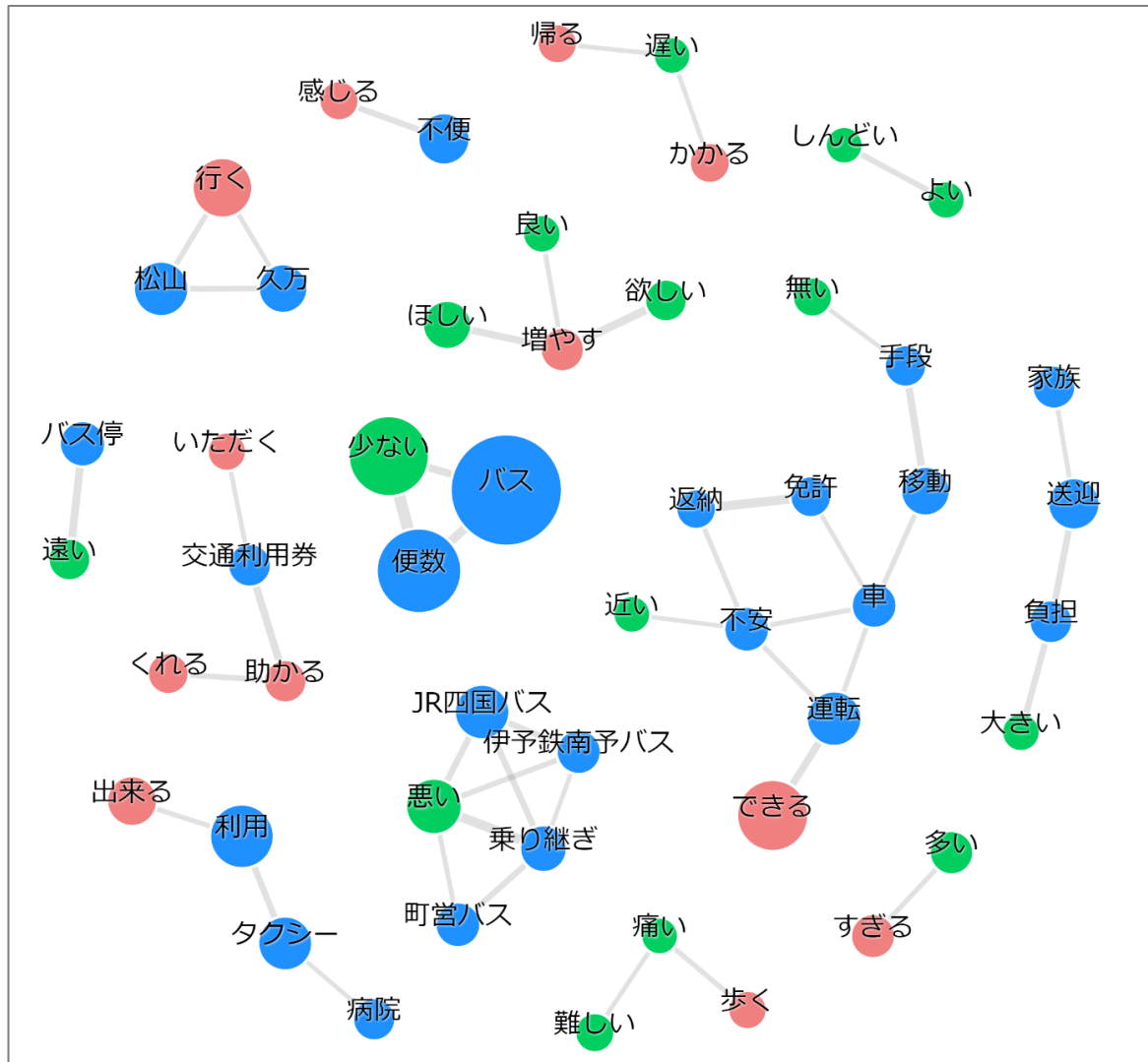
※複数回答可（最大2施設）

④現状の移動に関する満足度

- 現状の移動に関する満足度は、40～64 歳で最も低く、75 歳以上で最も高くなっています。
- 地域別では、相対的に面河地域で満足度が低くなっています。
- 具体的な不満としては、バスの便数や乗り継ぎに関する内容が多くなっています。
- 家族の送迎が負担であることや、免許返納への不安もみられます。



現状の移動に関する具体的な不満

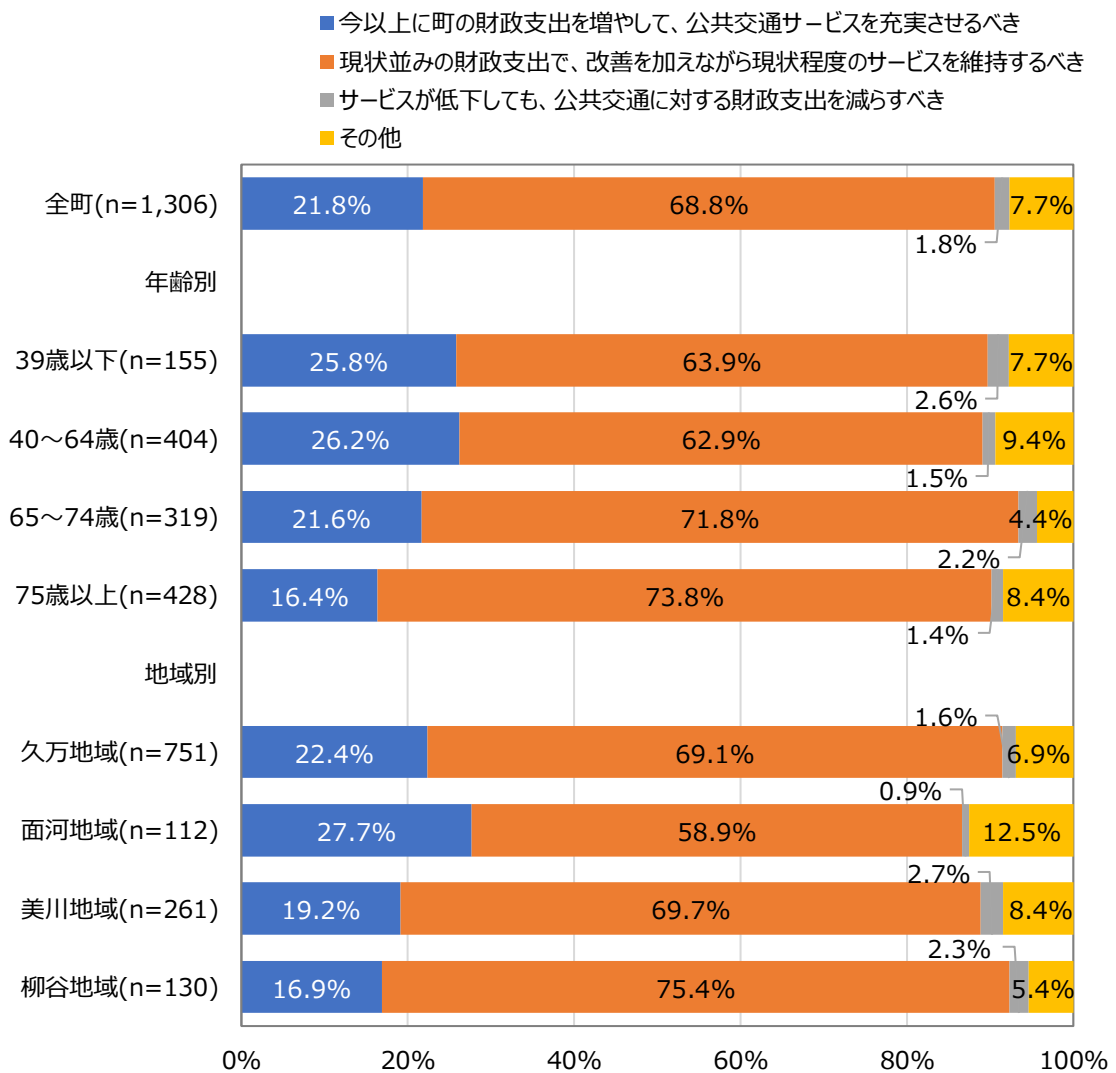


※ユーザーローカル テキストマイニングツール (<https://textmining.userlocal.jp/>) による分析。
 ※円の大きさが各単語の出現頻度を、線の太さは、1 文中に各単語が同時に出てくる頻度を表す。
 ※青の円が名詞、赤の円が動詞、緑の円が形容詞を表す。

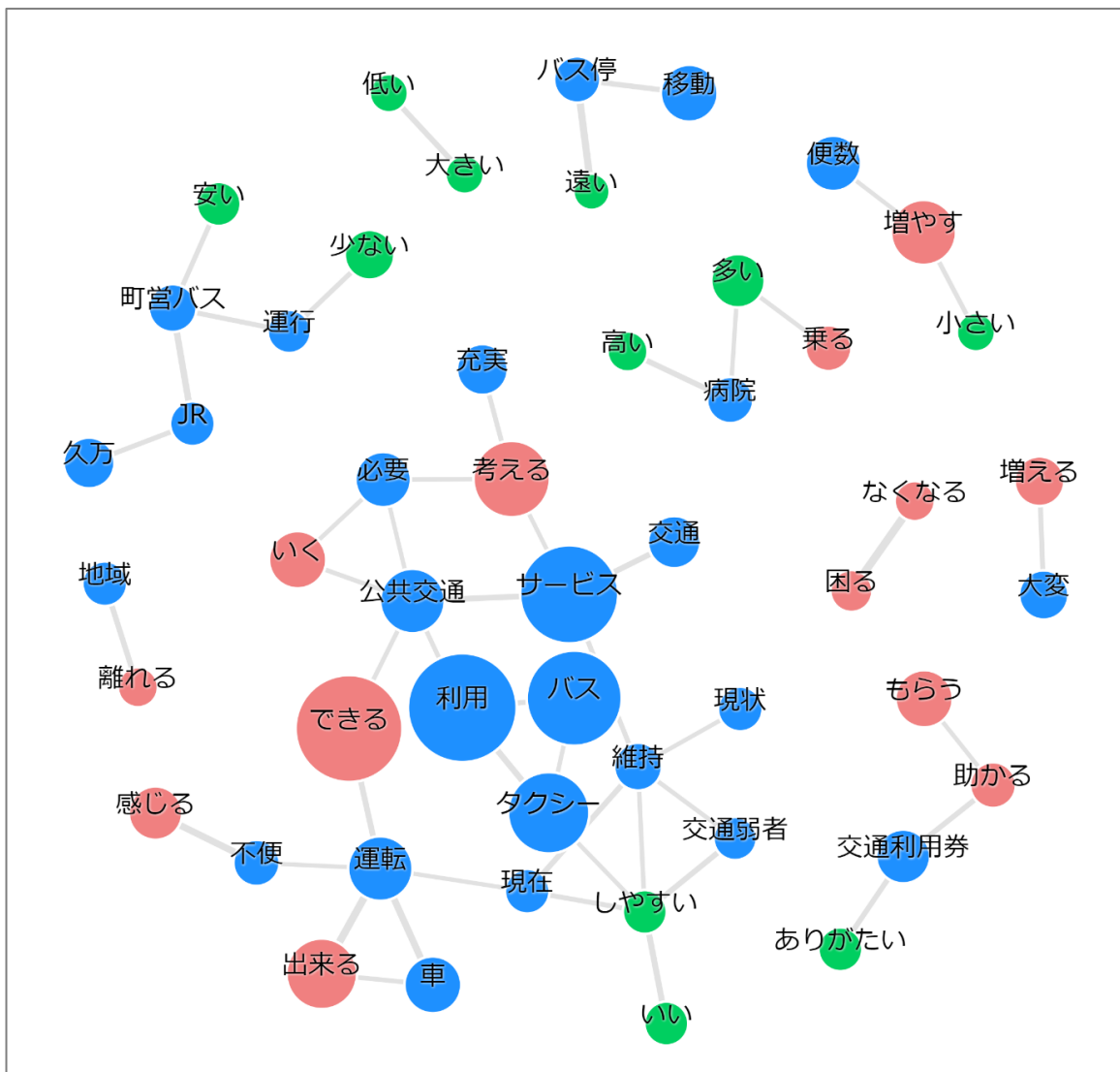
⑤今後のサービスの在り方

- 「現状並みの財政支出で、改善を加えながら現状程度のサービスを維持するべき」が7割程度を占め、「今以上に町の財政支出を増やして、公共交通サービスを充実させるべき」が2割を占めています。
- 「今以上に町の財政支出を増やして、公共交通サービスを充実させるべき」とする割合は、年齢が高くなるにつれて低下する傾向がみられます。
- 「今以上に町の財政支出を増やして、公共交通サービスを充実させるべき」とする割合は、満足度が低かった面河地域で相対的に高く、柳谷地域で低くなっています。
- その他を選択した回答者の意見としては、便数が少ないことやバス停が遠いことなどへの不満が多くなっています。

公共交通サービスと財政支出



その他の内容



※ユーザーローカル テキストマイニングツール（ <https://textmining.userlocal.jp/> ）による分析。

※円の大きさが各単語の出現頻度を、線の太さは、1 文中に各単語が同時に出てくる頻度を表す。

※青の円が名詞、赤の円が動詞、緑の円が形容詞を表す。

地域公共交通の課題と計画の理念・目標

1. 地域公共交通の課題

地域の現状や地域公共交通の現状を踏まえると、本町の地域公共交通の課題は以下の4つに集約できます。

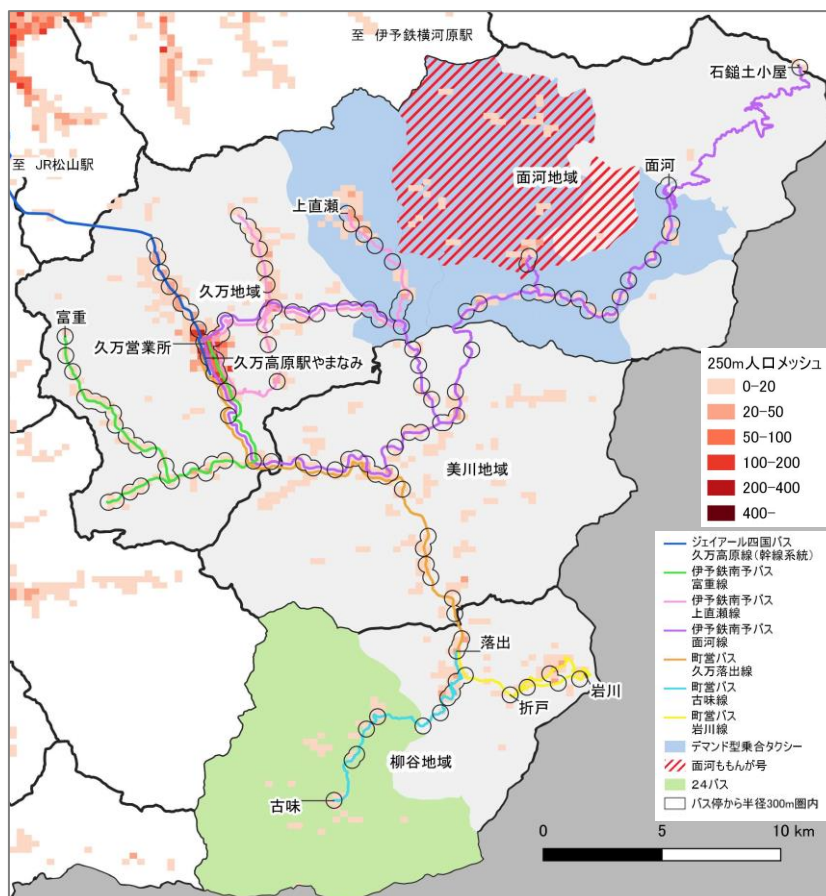
課題①：交通空白地域の削減

本町では、周辺部を中心にタクシー事業者や自治組織、NPO 法人による区域運行が行われているものの、未だ総人口の 33.2%がバス停から半径 300m圏外及び区域運行地域外の交通空白地域に居住しています。

一方、高齢者ドライバーによる交通事故が近年多発し、運転免許の自主返納への関心が高まりつつありますが、車がなくなるとも生活に足る公共交通がない地域においては、運転免許を返納したくてもできないのが現状です。

運転免許を返納しても安心して暮らせるまちづくりの観点から、各地域の実情に応じた移動手段を確保し、交通空白地域を削減する必要があります。

交通空白地域の状況



課題②：乗務員不足への対応

公共交通サービスの担い手となる乗務員が慢性的に不足している中、2024年4月からの改正「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の適用により、運行に必要な人員が増え、乗務員不足に拍車がかかる可能性が高く、乗務員不足に応じた減便や路線廃止等が中長期的に続くと考えられます。

本町の場合、路線バスが小中高生の通学に利用されており、朝夕の便は欠くことができません。一方、乗務員を抱えるバス事業者にとっては、朝夕だけの運行など著しく非効率な運行は基本的に考えられないとともに、各路線バスが一斉に運行する朝夕は乗務員が最も不足する時間帯です。

持続可能な地域公共交通を考えるうえで乗務員は要であり、乗務員の確保は避けて通れない課題です。こうした状況を踏まえ、中長期的な視点に立って路線バスを中心とした地域公共交通の在り方を検討する必要があります。

課題③：公共交通関連財政支出の抑制

公共交通利用が想定される層の減少が予想される中、持続可能なサービスを提供するためには、利用者目線で利便性を確保しつつ、交通関連財政支出の過度な高騰を抑制していく必要があります、そのためには需要に見合ったサービス提供と交通資源の適正配分を基本に運行方法等の見直しが必要です。また、需要に見合ったサービス提供と交通資源の適正配分にあたっては、利用状況を正確に把握する体制の整備が必要です。

また、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、運行経費の上昇が避けられない中、それに合わせた運賃の値上げやサービス水準及び利用量（距離・時間等）に見合った受益者負担も必要です。運賃の値上げ等をする場合は、単に周知するだけでなく、利用者や住民が値上げの妥当性を理解できる情報を合わせて提供するなどの配慮も必要です。

課題④：まちづくりとの連携と利用促進

本町が進めるまちづくりと連携し、まちづくりのツールとして公共交通を機能させる必要があります。例えば、拠点周辺に施設や居住を誘導し、拠点間を結ぶ公共交通を充実させることで拠点形成を支援する、あるいは公共交通分野におけるエネルギーの地産地消等を進め、「エコエネルギータウン」の実現に寄与する等が考えられます。

また、公共交通の利用が減少する中で、公共交通は「乗って守る」という考え方を基本に、住民主体の利用促進活動が必要です。その前提として、まず利用者目線で利用しやすい環境を整える必要があります、待合環境整備や乗降しやすい車両の導入などとともに、わかりやすい情報提供にも努める必要があります。特に本町の場合、多様な移送サービスによって交通ネットワークが構成されており、それぞれの情報が分散しているとともに、時刻表等の様式も異なるため、新規利用者にはわかりづらいものとなっています。

そのほかにも、需要の少ない地域で公共交通を維持するためには需要を集約する必要があり、住民ニーズに合わせた公共交通を考えるだけでなく、公共交通に合わせたライフスタイルを提案していく必要もあります。

2. 計画の基本理念

第2次久万高原町総合計画（後期基本計画）では、「ひと・里・森がふれあいともに輝く元気なまち ～地域が手を取りあいまちを次代へ～」を将来像とし、「公共交通・地域交通」の分野では、『住民生活に密着した交通手段として、バス利用向上と運行の確保・充実を図るとともに、新交通システム（共助交通・自動運転等）の実現と交通利便に代替する生活支援の検討を一体的に進めます。』を基本方針としています。

その根底となる人々の暮らしや活動を支える社会基盤として、また、上位・関連計画において求められている役割や地域公共交通の課題を踏まえ、安全・安心な移動サービスを軸とした地域づくりの観点から本計画の基本理念を「暮らしを守る持続可能な地域公共交通」とします。

基本理念

暮らしを守る持続可能な地域公共交通

3. 計画の基本目標

地域の現状、まちづくりの方向性、地域公共交通の現状を踏まえ、本町における地域公共交通計画の基本目標を以下の通り設定します。

基本目標1. 地域とともに育む地域公共交通

誰もがどこでも日常生活に必要な公共交通サービスを享受できる社会基盤として地域公共交通網を構築し、運転免許を返納しても、安心して暮らせるまちをめざします。

【区域運行エリアの拡大とオンデマンド化^{※2}の推進】

地域の移送サービスを担う交通事業者^{※3}や組織・団体^{※4}と調整を図りながら、各地域における需給バランスを踏まえつつ区域運行エリアの拡大とオンデマンド化を推進します。

【定時定路線の見直し】

区域運行エリアの拡大に合わせ、ニーズと需要に見合った運行を基本に、交通事業者と協議しながら見直しを行います。

^{※2} オンデマンド化：本計画におけるオンデマンド化とは、運行ダイヤを設定せず、一般のタクシーのように運行日の運行時間内であれば、何時でも電話で呼ぶことができる運行体制の整備を目指すものです。なお、一般のタクシーと同様に利用申し込み時に空車がなければ、空車が出るまで待つ必要があります。

^{※3} 交通事業者：本計画では、旅客運送を主とする民間バス・タクシー事業者と定義します。

^{※4} 組織・団体：本計画では、自家用有償旅客運送を行う非営利目的の自治組織等を指し、NPO 法人もこれに含むものと定義します。

基本目標 2. 人にやさしい地域公共交通

利用しやすい公共交通環境整備やわかりやすい公共交通情報の提供など、人にやさしい地域公共交通網の構築を目指します。

【交通結節点の乗り継ぎ環境の整備】

待合環境を整備するとともに、路線バス利用者のニーズを踏まえてパーク＆ライド専用駐車スペースの確保に努めます。

【交通利用券の見直し】

住民ニーズを踏まえたうえで、制度の見直しを行います。

【わかりやすい公共交通情報の提供】

町民だけでなく、訪れる人（外国人を含む）にもわかりやすい情報の提供に努めるとともに、発信機能を拡充します。

基本目標 3. 未来につなげる地域公共交通

持続可能な地域公共交通の要となる担い手の確保、次世代の利用を見据えたモビリティサービスの導入、交通資源の適正配分に取り組みます。

【地域公共交通の担い手確保支援】

公共交通を支える運転士・その他の人材確保の基本となる雇用条件・雇用環境の改善の観点から、賃金、労働時間を基準に適正な運行委託費等の算定を行います。

【次世代に向けたモビリティサービスの導入】

携帯電話やスマートフォンによる予約・配車システムなど、すでに普及しているICTを利用したシステムの導入を推進します。

【地域公共交通資源の適正配分】

需要に見合った供給を基本に地域公共交通資源の適正配分に努め、地域公共交通を維持します。

【新技術の導入に向けた検討】

今後のまちづくりの中でEV車の普及を見据え、急速EV充電スポットの整備を進めるとともに、EV車両の導入を検討します。

自動運転技術を活用した次世代交通システムの導入の可能性について研究を進めます。

第7章

計画の目標を達成するために実施する事業

1. 施策体系

前章で掲げた目標を達成するため、以下に掲げる事業を関係者で実施します。

目 標	実施する事業	事業概要	対応する課題
基本目標 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	● 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
	1-2 定時定路線の見直し	● 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 ● 梶原町コミュニティバスの本町への延伸支援	① ② ③
基本目標 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	● パーク＆ライド専用駐車場の確保 ● バス停新設・路線延長	① ④
	2-2 交通利用券の見直し	● 制度の見直し	③ ④
	2-3 わかりやすい公共交通 情報の提供	● 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	④
基本目標 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	● 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	②
	3-2 次世代に向けたモビリティサービスの導入	● GTFS-JP^{※5}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	④
	3-3 地域公共交通資源の 適正配分	● 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
	3-4 新技術の導入に向けた 検討	● 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	② ④

※5 GTFS-JP：経路検索に必要な時刻表や運行経路等の静的情報を統一された様式でデータ化する方法を「標準的なバス情報フォーマット」として国土交通省が定めたものです。

2. 地域公共交通の位置づけと確保・維持の方向性

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び、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。
その他路線	高知県梼原町方面をつなぐ新たな路線として、県民同士の交流や観光利用を担う支線交通	梼原町コミュニティバス デマンドおちめん線	高知県梼原町が国の支援を受けながら独自に運行する路線です。 本町としては新たな可能性を探る路線として、梼原町の運行に協力し、地域間交通の維持・確保に努めます。

3. 実施する事業

施策体系に示した各事業の詳細は以下の通りです。

基本目標1. 地域とともに育む地域公共交通

事業 1-1 区域運行エリアの拡大とオンデマンド化の推進

【事業の背景】

- バス停までの移動手段がなく、バスを利用したくても利用できない地域では、タクシー事業者、組織・団体による予約乗合型の送迎サービスが一部で行われており、こうした自宅送迎を基本とした区域運行サービスエリアの拡大が求められています。
- 交通事業者、町、自治組織、NPO 法人等による様々な移動サービスが存在する一方、乗務員不足も懸念されており、機動的に連携でき、必要に応じて協業できるような体制・体系づくりを検討する必要があります。
- 身体機能の衰えた高齢者にとって乗り継ぎ負担の軽減が必要です。
- 自治体が運行するコミュニティバス等は、利用者の減少にともない、路線定期運行からデマンド型区域運行への転換が進み、これにより自宅とバス停間の移動手段の問題は解消されました。しかし、こうしたデマンド型区域運行のほとんどは、従来通り運行ダイヤ設定がなされており、ダイヤ設定が利用を妨げる大きな要因となっています。

【事業の内容】

◆交通再編基本方針のとりまとめ

- 地域の移送サービスを担う交通事業者、関係団体、住民等で協議する場を設け、調整を図りながら指針となる基本方針をとりまとめます。
- 基本方針は、下記の視点から検討します。
 - ・ 通勤・通学利用は路線定期運行を基本に、高齢者を中心とした買い物・通院利用はオンデマンド型区域運行を基本として、各移送サービスの役割分担・連携機能を整理
 - ・ 町全体としての基本となるサービス基準（運行区域・区間、運行時間帯・ダイヤ、運賃・単価等）を設定
 - ・ 運行の要となる乗務員体制を踏まえた再編スケジュール

◆住民ニーズの把握

- 地域の会合などで住民のニーズを把握します。

◆各地域における再編実施

- 基本方針をベースに運行事業者や地域の状況を踏まえて運行計画を策定します。
- 運行実施にあたって地域住民への周知に努めます。
- 運行の安全・安心のため町が実施主体となる送迎サービスについては、運行規程、町としての乗務員服務規程等を整備します。

【実施時期】

- 令和 6 年度以降：関係者との合意が整った地域から速やかに再編実施

【事業主体】

久万高原町、交通事業者、乗合型送迎実施組織・団体

事業 1-2 定時定路線の見直し

【事業の背景】

- 久万高原線を除くバス路線の利用状況として、令和5年に行った乗降調査では、以下のような傾向がみられます。
 - 伊予鉄南予バス3路線は、小中高生の通学利用が8割を占めるとともに、朝夕の利用に限られ、日中は1便平均1人未満
 - 町営バス3路線は、一般利用が7割を占め、通学利用は3割で恒常的な利用が認められる便は久万落出線3便のみ

便別平均利用者数（平日）

伊予鉄南予バス						町営バス						
路線	便番	上り 下り	発時刻	平均利用者数（人）		路線	便番	上り 下り	発時刻	平均利用者数（人）		
				小中高生	一般					小中高生	一般	
上直瀬線	1	上り	6:58	14.7	3.0	久万落出線	1	上り	6:00	-	0.5	
	2	下り	9:50	-	0.3		2	上り	7:25	5.7	4.5	
	3	上り	10:18	-	1.0		3	下り	8:00	-	0.6	
	4	下り	13:40	-	2.0		4	上り	9:10	-	5.3	
	5	上り	14:33	-	0.7		5	下り	9:45	0.1	1.8	
	6	下り	16:20	5.0	1.0		6	上り	11:20	-	2.2	
	7	下り	18:15	6.3	0.3		7	下り	12:00	-	6.2	
富重線	1	上り	7:05	18.3	1.0		8	上り	14:50	0.1	1.2	
	2	下り	13:40	1.3	0.7		9	下り	15:35	3.4	1.7	
	3	上り	14:23	-	0.3		10	上り	16:30	0.2	0.3	
	4	下り	16:20	7.3	1.0		11	下り	17:40	1.9	1.3	
	5	上り	17:03	-	-		12	上り	19:20	-	0.3	
	6	下り	18:15	5.7	0.3		13	下り	20:00	-	0.7	
面河線	1	上り	6:55	9.0	1.3		古味線	14	上り	20:50	-	-
	2	上り	8:30	-	1.3			15	下り	21:20	-	0.8
	3	下り	8:50	-	1.7	1		上り	6:20	-	-	
	4	上り	10:35	-	0.3	2		下り	7:25	-	-	
	5	下り	11:00	-	0.7	3		上り	8:00	-	2.5	
	6	上り	12:30	-	0.7	4		下り	10:15	-	1.0	
	7	下り	14:35	-	1.0	5		上り	10:48	-	-	
	8	上り	16:00	-	1.7	6		下り	13:05	-	0.5	
		9	下り	17:50	5.0	0.3	7	上り	13:55	-	-	
						8	下り	16:40	-	-		
						岩川線	1	下回	6:50	0.5	-	
							2	上回	8:32	-	2.2	
							3	上回	12:30	-	1.2	
					4		上回	16:05	0.3	0.5		

※調査期間：令和5年7月11日(火)～令和7月13日(木) ※調査期間：令和5年9月6日(水)～令和5年9月22日(金)

- 町域が広く集落も点在しているため、長距離となるバス路線が多く、町の辺縁部からまちなか（久万中心部）へは1時間程度かかります。
- 潜在的な通学利用需要もありますが、乗務員が不足する中で路線の新設は困難な状況にあります。
- 柳谷地域からまちなかへは、乗り継ぎが必要であり、特に古味線の始発便は、久万落出線へ

の乗り継ぎ待ち時間が 40 分近くあり、実質的に利用できない状況です。

- 美川福祉バスは、路線バスではありませんが、合併前から美川地域内の各地区を週 1 日路線定期で無償運行し、今日に至っています。しかし、ほかの地域では、こうした無償の移送サービスはありません。
- 美川福祉バスの利用者も路線バスと同様に減少傾向で、1 人 1 回あたりの運行経費は割高になっており、合併から 20 年近く経過した今、地域間格差の是正及び交通資源の適正配分の観点から見直す必要があります。
- 高知県梼原町と本町をつなぐ路線について、特に観光来訪者から要望が出されています。

【事業の内容】

◆住民ニーズの把握

地域の会合などで住民のニーズを把握します。

◆民間路線バスの見直し

将来的な需給予測を踏まえて系統を整理します。

- ・ 0～17 歳の分布状況を把握
- ・ 必要乗務員数と現行乗務員の乗務年齢制限による将来予測
- ・ 系統整理に合わせた仕業数と必要乗務員数のシミュレーション
- ・ 前述の区域運行エリア拡大スケジュールに合わせた系統整理

◆町営バスの見直し

➢ 路線統合の検討

柳谷線（仮称）として、久万-落出、久万-岩川、久万-古味の 3 系統での構成をベースに、町営バスの運行を担う 2 事業者を交えて検討します。

➢ 低利用便の区域運行への転換を検討

町営バスの運行を担う 2 事業者、西谷地区の移送サービスを行う NPO 法人、地元タクシー事業者を交えて検討します。

◆美川福祉バスの見直し

福祉事業から公共交通へ転換する方向で運行事業者を交えて検討します。

◆梼原町コミュニティバスの本町への延伸支援

梼原町コミュニティバス デマンドおちめん線の古味地区への延伸受け入れを検討し、実現する場合には梼原町の路線を承認し延伸及び運行に協力します。

【実施時期】

令和 6 年度以降

【実施主体】

久万高原町、交通事業者、乗合型送迎実施組織・団体

基本目標2. 人にやさしい地域公共交通

事業 2-1 交通結節点の乗り継ぎ環境の整備

【事業の背景】

- 高齢者が加害者となる交通事故が多発している状況もあり、高齢ドライバーの中には、慣れない道路や交通量の多い道路の運転、混雑する駐車場への駐車技術に不安を感じ、バス停まで自家用車で移動し、目的地へはバスを利用する人がいるとともに、最寄りのバス停でなくても、近くに安心して自家用車を駐車できるバス停があれば、そうしたいと思っている人は少なくありません。

【事業の内容】

◆パーク＆ライド専用駐車場の確保

落出停留所の近くにパーク＆ライド専用駐車スペースを確保するとともに、その他の地域においてもニーズに応じて専用駐車スペースの確保に努めます。

◆バス停新設・路線延長

専用駐車スペースの確保に合わせ、必要に応じてバス停の新設や駐車場までの路線延長を行います。

【実施時期】

令和6年度以降

【実施主体】

久万高原町

事業 2-2 交通利用券の見直し

【事業の背景】

- 交通利用券は、75 歳以上高齢者、障がい者、運転免許返納者を対象に一律 2,000 円分／月を無償交付しており、利用者、交通事業者から好評を得ています。
- 一方、バス・タクシーは、距離制運賃となっているとともに、通院・買い物等の目的地となる医療機関や商業施設がまちなか^{※6}に集積していることもあり、まちなかから遠く離れた地域に住んでいる人もその多くはまちなかへ通院し、買い物にも出かけています。そのため、居住地によって移動費負担が大きく異なるため、交通利用券の町内一律配布を見直してほしいとの意見もあります。

【事業の内容】

◆制度の見直し

アンケート調査等で住民ニーズを踏まえたうえで、制度の見直しを行います。

^{※6} まちなか：本計画では、久万高原町久万地域の国道 33 号・松山街道沿線を中心とした地域で、隣接する上野尻の一部を含む地域と定義します。

【実施時期】

令和 7 年度以降（令和 6 年度検討・研究）

【実施主体】

久万高原町

事業 2-3 わかりやすい公共交通情報の提供

【事業の背景】

- 多様な移送サービスによって交通ネットワークが構成されており、それぞれのサービス情報が分散しているとともに、時刻表等の書式も異なるため、新規利用者にはわかりづらいものとなっています。
- 自宅送迎を基本とした区域運行は、事前予約が前提となります。そのため、路線定期運行のように時刻表と運賃表を作れば済むものではありません。特に日頃タクシーを利用していない高齢者等には、利用案内パンフレットの配布や説明会等を行ってもなかなか理解してもらえません。
- これまで公共交通の運行・利用状況や収支状況等の情報が住民に十分周知されていみせんでしたが、公共交通への住民意識を高めるためにも、公共交通情報の周知が必要です。

【事業の内容】

◆ 交通情報の一元化

- 民間路線バス、町営バスの情報（路線図、時刻表、運賃表等）を一元化し、新規利用者にもわかりやすいようにまとめます。
- 区域運行のデマンド型乗合タクシー、面河ももんが号、24 バス対象地域については、対象地域毎に区域運行と当該地域の路線バス情報を別途整理します。

◆ 区域運行サービスの新規導入地域への周知

- 運行開始にあたって、利用者だけでなく、利用者の家族や知人が説明しやすい利用案内パンフレット等を作成します。

利用案内例

- 利用者に利用方法や制限事項等を理解してもらうためには、信頼できる家族や知人からの説明が効果的と考えとともに、利用の初動段階では、家族や外出先（通院先、買い物先等）での代理予約申し込み等を想定し、各集落の代表者、民生委員、自治組織・団体、その他関係者への周知に努めます。

◆情報発信

- 利用者や関係者以外にも広く公共交通に関心を持ってもらうため、運行状況だけでなく、利用状況、収支状況、公共交通を取り巻く状況等についてもわかりやすいようにまとめ、広報、役場ホームページ等で周知に努めます。
- 新規利用者等が運行情報（路線図、時刻表、運賃表等）にアクセスしやすいように役場ホームページのトップページに交通情報バナーを置きます。

【実施時期】

令和6年度以降

【実施主体】

久万高原町、交通事業者、乗合型送迎実施組織・団体

基本目標3. 未来につなげる地域公共交通

事業 3-1 地域公共交通の担い手確保支援

【事業の背景】

- 全国的に乗務員不足を解消する有効な打開策が見つからない現状から、退職による乗務員減を充足できなければ、減便や路線廃止は待ったなしです。
- こうした不測の事態に備えた情報共有体制が必要であり、対応できる体制づくりも望まれます。
- 計画策定にあたって行った交通事業者ヒアリング調査では、本町の交通事業者等の乗務員不足の状況は、おおむね以下の通りです。
 - 路線バス事業者は、乗務員不足の状況にあり、不足する乗務員の確保も困難な状況
 - タクシー事業者は、乗務員不足の状況にはなく、需要（仕事）があれば新規雇用も可
 - 移送サービスを行っている自治組織は、乗務員不足の状況にはなく、NPO 法人は不足
- 乗務員確保のためには、雇用条件・雇用環境の改善が必須であり、運行委託費等も安定的な乗務員確保の観点から見直す必要があります。

【事業の内容】

◆ 交通関係事業者との協議

- 久万高原町、交通事業者、移送サービス実施組織・団体等と協議する場を設けます。
- 公共交通を取り巻く問題や交通各社・組織が抱える運行に関わる諸問題や先進事例等の情報を共有するとともに、問題解決に向けた連携・協力の可能性を検討します。

◆ 運行委託費の見直し

- 公共交通を支える乗務員・その他の人材確保の基本となる雇用条件・雇用環境の改善の観点から給与、労働時間を基準に町営バス等の運行委託費を見直します。
- タクシー事業者、自治組織、NPO 法人が行っている乗合型区域運行事業に交付している補助金についても事業実態を踏まえるとともに、公平・公正の観点から見直します。

◆ 担い手確保に向けた取組

- 交通事業者等は乗務員の担い手確保に向けた取組を進めるとともに、町は移住支援策の活用、町広報による住民への周知などを行い、担い手確保に向けた取組を支援します。

【実施時期】

令和 6 年度以降

【実施主体】

久万高原町、交通事業者、乗合型送迎実施組織・団体

事業 3-2 次世代に向けたモビリティサービスの導入

【事業の背景】

- 公共交通においても ICT を活用した様々なサービスが普及しており、こうした技術を導入することで、今後、より便利に公共交通を利用できる可能性があります。

広く普及しているサービス例

乗換案内サービス	● 出発地と出発予定時刻及び目的地を入力すると、目的地までの所要時間や運賃と利用する交通機関毎の利用便・所要時間・運賃を案内。 ● 来訪者（旅行者）の多くが利用。 ● 日頃バスを利用しない人が、利用に際して運行ダイヤ等の確認のために利用。
バスロケーションシステム	● 運行中のバスの現在位置やバス停到着予想時刻をスマートフォン・携帯電話、バス停等に表示し、到着が遅れているバス待ちのイライラを解消。 ● 路線バスやコミュニティバス等で導入が進んでいる。
予約・配車システム	● タクシーの予約・配車システムをベースに開発された自宅送迎を基本とした乗合型区域運行用の配車システム。 ● 市町村が事業主体となるデマンド型区域運行への導入が進みつつある。

- 令和4年から令和5年にかけて久万高原町が行った、久万高原町デジタル化に向けたアンケートでは、公共交通の主な利用層である高齢者でも、スマートフォンでインターネットを利用する人が多く、上記の ICT 技術を利用できる層が今後更に増えることが予想されます。

インターネット利用状況

年 齢	インターネット利用状況	インターネット利用者のインターネット利用機器		
		スマートフォン	パソコン	携帯電話
20 代以下	95.5%	100.0%	61.9%	4.8%
30 代	96.9%	96.8%	71.0%	9.7%
40 代	98.6%	97.2%	73.6%	2.8%
50 代	94.3%	97.4%	71.3%	1.7%
60 代	76.5%	96.3%	89.6%	1.2%
70 代	45.6%	90.4%	56.1%	2.6%
80 代以上	21.5%	88.2%	45.1%	9.8%

資料：久万高原町

【事業の内容】

◆GTFS-JP データの整備

中高生等若年利用者やインバウンド観光客、今後より増加していくインターネットを使い慣れた高齢者など、様々な利用者層の利便性を向上するため、乗換案内サービスや Google マップなどインターネット上で経路検索ができるように路線バスの GTFS-JP データを整備します。

◆ICT を活用したシステムの導入

すでに普及しているバスロケーションシステム・Web 予約システムなど ICT を活用したシステムの導入を検討します。その際、予約状況や実際の利用状況を行政や各運行事業者で見える化し、正確な運行実態を把握できるような仕組みの整備も同時に検討します。

◆スマホ教室の実施

特に高齢者ではインターネットを使い慣れていない人も多く、そういった人たちも ICT を活用したサービスを利用して移動の利便性を高められるよう、スマホ教室の実施等による説明や体験利用の機会を設けます。

【実施時期】

令和 7 年度以降（令和 6 年度検討・研究）

【実施主体】

久万高原町、交通事業者、乗合型送迎実施組織・団体

事業 3-3 地域公共交通資源の適正配分

【事業の背景】

- 公共交通利用者の減少により運賃収入が減少する一方、昨今の人件費の上昇や諸物価の高騰により運行経費の上昇も避けられません。
- そのため、今後運行赤字は、加速度的に膨らんでいくと予想され、公共交通を維持確保するための町の負担（財政支出）も同様に増加します。
- 利用者の利便性をできるだけ確保しつつ、交通関連財政支出の増加をある程度抑制していくためには、交通資源の適正配分を基本に運行方法等の見直しが必要です。
- 交通資源の適正配分にあたっては、利用状況を正確に把握する情報収集・集計体制の整備が必要です。
- 一方、不足する乗務員を確保するために、人件費、運行経費の上昇は避けられません。持続可能な公共交通を考えるうえで公共交通関連財政支出の抑制は欠かせないものであり、運行経費の上昇に合わせた運賃の値上げやサービス水準及び利用量（距離・時間等）に見合った受益者負担も必要です。

【事業の内容】

需要に見合った供給を基本に地域公共交通資源の適正配分に努めます。

◆ 運行利用状況の把握・分析・評価

- 運行利用状況を迅速に把握し、柔軟に運行改善を行っていける体制を整備します。
 - ・ 運行利用実績報告書式の統一
 - ・ ペーパーレス化
- 交通資源の適正配分のベースとなる基準単価・評価基準を設定します。
 - ・ 運行経費・運行委託の基準単価（距離単価・時間単価）を設定
 - ・ 運行を担う運行事業者の視点から需給バランス指標、ベンチマークを設定

◆ 適正配分基準・行動指針の作成

適正配分の実行性を担保するため、適正配分基準を設定するとともに適正配分に向けた行動指針を作成します。

【実施時期】

令和 7 年度以降（令和 6 年度検討・研究）

【実施主体】

久万高原町、交通事業者、乗合型送迎実施組織・団体

事業 3-4 新技術の導入に向けた検討

【事業の背景】

- 世界的に EV 車の普及が進みつつあるとともに、国内においても徐々に普及が進みつつあり、町内においても、今後のまちづくりの中で EV 車が増えていくことが予想されます。
- 2021 年の内閣府や経済産業省によるグリーン成長戦略において、8t 以下の小型の車両に関して、「2030 年までに、新車販売で電動車 20～30%」を目指すという目標が掲げられ、国内でも商用車の EV 化が加速すると思われます。
- EV 車の普及を妨げている要因としては「車両価格が高い」「航続距離が短い」「EV 充電スポットが少ない」などが挙げられ、EV 充電スポットに関しては、本町には 1 か所しかありません。
- 自動運転バスの社会実装に向けた実証実験が全国各地で進められています。また、茨城県境町では、2020 年 11 月から自動運転バスが定常運行しています。

【事業の内容】

◆急速 EV 充電スポットの整備

今後の EV 車の普及を見据え、集客施設・拠点を中心に急速 EV 充電スポットの整備を進めます。

◆EV 車両の導入

市場動向を踏まえながら EV 車両の導入を検討します。

◆自動運転技術の研究

自動運転技術を活用した次世代交通システムの導入の可能性について研究を進めます。

【実施時期】

令和 8 年度以降（令和 6 年度以降検討・研究）

【実施主体】

久万高原町、交通事業者

4. 計画の達成状況を評価する指標

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	現状値（令和4年度）	目標値（令和9年度）
指標 1 公共交通の 年間利用者数	98,441 人／年	87,350 人／年
	<u>考え方</u> 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。	
	<u>データの取得方法</u> ＜民間路線バス＞バス事業者保有系統別データ（集計期間は10月～9月） ＜町営バス・福祉バス＞運行事業者実績報告（集計期間は4月～3月） ＜区域型送迎＞運行事業者実績報告（集計期間は4月～3月） ※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	35.3%	27.9%
	<u>考え方</u> 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	
	<u>データの取得方法</u> ＜民間路線バス＞バス事業者保有系統別データ（集計期間は10月～9月） ＜町営バス・福祉バス＞運行事業者実績報告・町決算報告（集計期間は4月～3月） ＜区域型送迎＞運行事業者実績報告・町決算報告（集計期間は4月～3月）	
指標 3 町の公共交通 等に対する 年間財政支出	9,179 万円／年	10,000 万円／年
	<u>考え方</u> 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。	
	<u>データの取得方法</u> ・公共交通関連会計決算報告書	
指標 4 公共交通 による 人口カバー率	66.8%	70.0%
	<u>考え方</u> 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。	
	<u>データの取得方法</u> ・R2、R7 国勢調査に基づくメッシュ人口から算出	

5. 事業の進捗管理・評価と事業実施スケジュール

5-1 事業の進捗管理・評価

目標の達成に向けて、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有するとともに、本町の公共交通がまちづくりと連動し、住民生活を支えるシステムとして確立するように事業を推進します。

事業の実施にあたっては、地域公共交通を取り巻く情勢変化（利用者層、利用ニーズ、技術革新、運行事業者等）に柔軟に対応する必要があります。このため、各事業の実施においては Plan（事業の詳細計画）・Do（実施）・Check（評価）・Act（改善点の抽出）による 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ます。具体的には、それぞれの事業の詳細計画立案及び評価指標を各事業の開始の際に設定し（Plan）、それに向けた取組の実施（Do）、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度や新たに生じた課題・問題点の整理を行い（Check）、改善点の抽出により次年度の取組につなげていきます（Act）。

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

	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			→	→	→	→	→	→	→	→	→

年間単位の進捗管理、評価スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
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			●					●			●	

5-2 事業実施スケジュール

検討、研究	実施
-------	----

基本 目標	実施する事業	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	
		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										
	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										
	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										
	椿原町コミュニティバスの本町への延伸支援										
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										
	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										
	制度の見直し										
	2-3わかりやすい公共交通情報の提供										
	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										
	3-1地域公共交通の担い手確保支援										
3・未来につなげる地域公共交通	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										
	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										
	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										
	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										

資料

久万高原町地域公共交通会議設置要綱

平成 19 年 9 月 28 日

告示第 28 号

(設置)

第 1 条 久万高原町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)の規定に基づき、住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保その他旅客の利便の増進を図り、町内の実情に応じた輸送サービスの実現に必要な事項を協議するとともに、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号)第 6 条第 1 項の規定に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の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の計画(以下「交通計画」という。)の作成及び実施に関する協議を行うため設置する。

(所掌事務)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 町の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、及び運賃又は料金等に関する事項
- (2) 町運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (3) 福祉及び公共交通空白地有償運送運営協議会を兼ね、福祉及び公共交通空白地有償運送に関する事項
- (4) 交通計画の策定及び変更の協議に関する事項
- (5) 交通計画の策定及び変更に要する経費等に関する事項
- (6) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (7) 交通会議の運営方法その他設置目的を達成するために必要な事項

(組織)

第 3 条 交通会議は、委員 30 人以内をもって組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから町長が委嘱又は任命する。

- (1) 町長又はその指名する職員
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体の代表
- (3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体の代表
- (4) 住民又は利用者の代表
- (5) 国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局長又はその指名する者
- (6) 久万高原警察署長又はその指名する者
- (7) 愛媛県中予地方局長が指名する者
- (8) 道路管理者及びその指名する者

(9) 学識経験を有する者

(10) 前各号に掲げる者のほか、町長が特に適当と認める者

(任期)

第 4 条 委員の任期は、委嘱又は任命の日の属する年度の末日までとする。ただし、再任を妨げない。

(会長及び副会長)

第 5 条 交通会議に会長を置き、委員の互選によりこれを定める。

2 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 交通会議は会長が招集し、会長が議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 交通会議の議決は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 交通会議は原則として公開とする。

(協議結果の取扱い)

第 7 条 交通会議において協議が調った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(幹事会)

第 8 条 交通会議の運営に当たって必要な事項を処理するため、交通会議に幹事会を置く。

2 幹事会は、第 3 条に定める委員の中から町長が必要と認めた者及びその他町長が必要と認めた者をもって構成する。

3 幹事会は必要に応じて関係者を招集し意見を聴くことができる。

(経費)

第 9 条 交通会議の運営に要する経費は、負担金、補助金、繰越金その他の収入をもって充てる。委員の謝礼については、国家公務員法(昭和 22 年法律第 120 号)及び地方公務員法(昭和 25 年法律第 261 号)に規定する者には、支給しない。

(財務に関する事項)

第 10 条 交通会議の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(庶務)

第 11 条 交通会議の庶務は、総務課において処理する。ただし、福祉有償運送に係るものは、保健福祉課において処理する。

2 地域公共交通に関する相談、及び通報等に対応するため、相談通報窓口を総務課に置く。

(その他)

第 12 条 この告示に定めるもののほか、必要な事項は、会長が交通会議に諮り定める。

附則

(施行期日)

1 この告示は、平成 19 年 10 月 1 日から施行する。

(経過措置)

2 この告示の施行後最初に行われる交通会議の会議は、第 6 条第 1 項の規定にかかわらず、町長が招集する。

附則(平成 19 年 12 月 11 日告示第 43 号)

この告示は、公表の日から施行する。

附則(平成 20 年 3 月 25 日告示第 9 号)

この告示は、平成 20 年 4 月 1 日から施行する。

附則(令和 3 年 8 月 16 日告示第 58 号)

この告示は、公表の日から施行し、改正後の第 3 条の規定は、令和 3 年 4 月 1 日から適用する。

附則(令和 5 年 3 月 30 日告示第 31 号)

この告示は、公表の日から施行する。

久万高原町地域公共交通会議構成員名簿

組 織	所属/役職	氏 名	備 考
町 長		河野 忠康	会 長
一般乗合旅客自動車運送事業者	伊予鉄南予バス株式会社代表取締役	岡田 好功	
	ジェイアール四国バス株式会社松山支店長	高橋 万博	
一般旅客自動車運送事業者	面河タクシー有限公司専務	正岡 宣孝	
	有限会社美川タクシー代表取締役	坪内 崇城	
	(一財)柳谷産業開発公社専務理事 有限会社柳谷タクシー	鶴井 勝明	
一般旅客自動車運送事業者の組織する団体	愛媛県ハイヤー・タクシー協会専務理事	谷口 政賀津	
一般旅客自動車運送事業者の組織する団体 事業用自動車の運転手が組織する団体	全国自動車交通労働組合連合会愛媛地方本部書記長	宮岡 主	
住民又は利用者の代表	久万高原町社会福祉協議会長	橋本 広綱	副会長
	久万高原町老人クラブ会長	丸山 淳	
	久万高原町連合婦人会長	岡田 照美	
	面河地域運営協議会部会長	高岡 利三	
	特定非営利活動法人 TEtoTE 理事	山本 一人	
国土交通省四国運輸局愛媛支局長又はその 指名する者	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局 輸送・監査部門首席運輸企画専門官	一色 利彦	
	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局 総務・企画観光部門首席運輸企画専門官	菊池 勝二	
久万高原警察署長又はその指名する者	久万高原警察署交通課長	三好 洋平	
道路管理者又はその指名する者	国土交通省四国地方整備局松山河川国 道事務所計画課長	森倉 遼太	
学識経験を有する者	愛媛大学工学部生産環境工学専攻准教授	倉内 慎也	
	久万高原町議会総務文教厚生常任委員 会委員長	瀧野 志	
	久万高原町議会（久万地区）	熊代 祐己	
	久万高原町議会（面河地区）	光田 優	
	久万高原町議会（美川地区）	阪本 雅彦	
	久万高原町議会（柳谷地区）	高橋 誠	
愛媛県中予地方局長が指名する者	中予地方局地域政策課長	洲之内 豊明	
久万高原町長が指名する職員	副町長	佐藤 理昭	
	保健福祉課課長	西森 建次	
	病院事業等統括事務局事務局長	西村 哲也	
	教育委員会事務局事務局長	中川 茂俊	

久万高原町地域公共交通計画

令和6年3月（令和8年8月改訂）
久万高原町地域公共交通会議

〒791-1201 愛媛県上浮穴郡久万高原町久万 212 番地
電話 0892-21-1111 FAX 0892-21-2860