

砥部町地域公共交通計画

令和 6 年 1 2 月時点版

目次

第1章	はじめに	1
1	計画策定の背景と目的	1
2	計画の位置づけ	1
3	計画の区域	1
4	計画の期間	1
第2章	地域の現状とまちづくりの方向性	2
1	位置・地勢	2
2	人口・高齢化	3
3	地域の移動の状況	4
4	移動の目的地となる施設の分布	5
	(1) 主要施設	5
	(2) 主要観光施設	6
5	砥部町のまちづくりの方向性	7
	(1) 上位計画	7
	(2) 関連計画	8
第3章	地域公共交通の現状と課題	12
1	地域公共交通網	12
	(1) 路線バス	13
	(2) のりあいタクシー	14
	(3) タクシー	16
	(4) その他	17
2	移動に係る支援制度	21
	(1) 広田地域高校生通学タクシー	21
	(2) 高齢者運転免許証自主返納支援事業	21
	(3) 障がい者タクシー利用等助成事業	21
3	移動に係る財政支出	22
4	近年の交通に関わる政策動向及び技術動向	23
5	前計画の評価	24
6	地域公共交通の課題	26
第4章	基本的な方針	29
1	基本理念	29
2	計画の目標	29
3	拠点・地域公共交通等の位置づけ及び確保・維持の方向性	30
第5章	計画に位置づける事業及び達成状況の評価	33
1	事業体系	33
2	事業の内容と実施主体	35
3	事業の実施スケジュール	44
4	計画の達成状況の評価	45
	(1) 計画達成状況の評価指標及び目標値	45
	(2) 目標設定の考え方	46
第6章	計画の推進に向けて	48
1	計画の推進体制	48
2	計画の進行管理・評価・見直し	48

第 1 章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

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。

本町においても、令和 2 年に「砥部町地域公共交通網形成計画」を策定し、町内公共交通網の再編や待合環境整備等に取り組んできました。しかし、人口減少や高齢化が進行するとともに、コロナ禍以降交通事業者を取り巻く人手不足の問題が一層厳しいものとなり、これまで以上に効果的かつ効率的な公共交通網の形成が求められます。

こうした状況を踏まえ、日常生活に不可欠な公共交通を維持・確保するため、地域のニーズを踏まえた最適な公共交通手段を確保し、一体的かつ効率的な公共交通体系を構築することを目的に必要な調査を実施することにより、将来の公共交通のあり方についての基本となる指針や目標を定める砥部町地域公共交通計画を策定します。

2 計画の位置づけ

本計画は第 2 次砥部町総合計画を上位計画とし、松山広域都市計画区域マスタープラン、愛媛県地域公共交通計画等の関連計画との整合を図りながら策定するものです。

3 計画の区域

本計画の区域は砥部町全域とします。

4 計画の期間

本計画の計画期間は令和 7 年度～令和 11 年度までの 5 年間とします。

第2章 地域の現状とまちづくりの方向性

1 位置・地勢

本町は愛媛県のほぼ中央に位置し、松山市、松前町、伊予市、内子町、久万高原町などと隣接しています。

東西約9km、南北約21kmの南北に細長い地形で、面積は約101.59km²です。

北部には平地も見られますが、南部に行くにつれて標高が高くなり、700m級の山々に囲まれた山間地域となります。

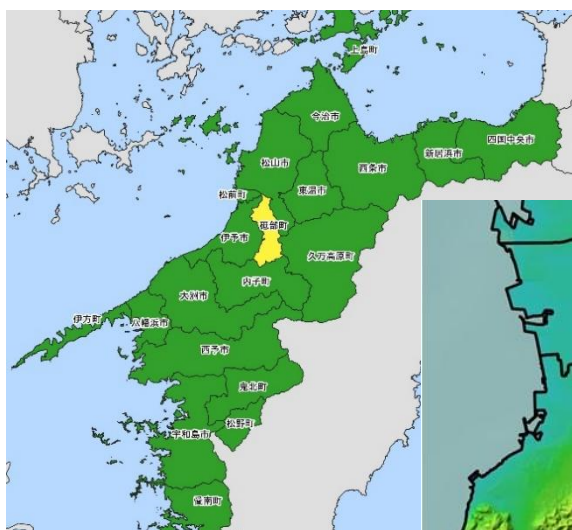


図1 砥部町の位置

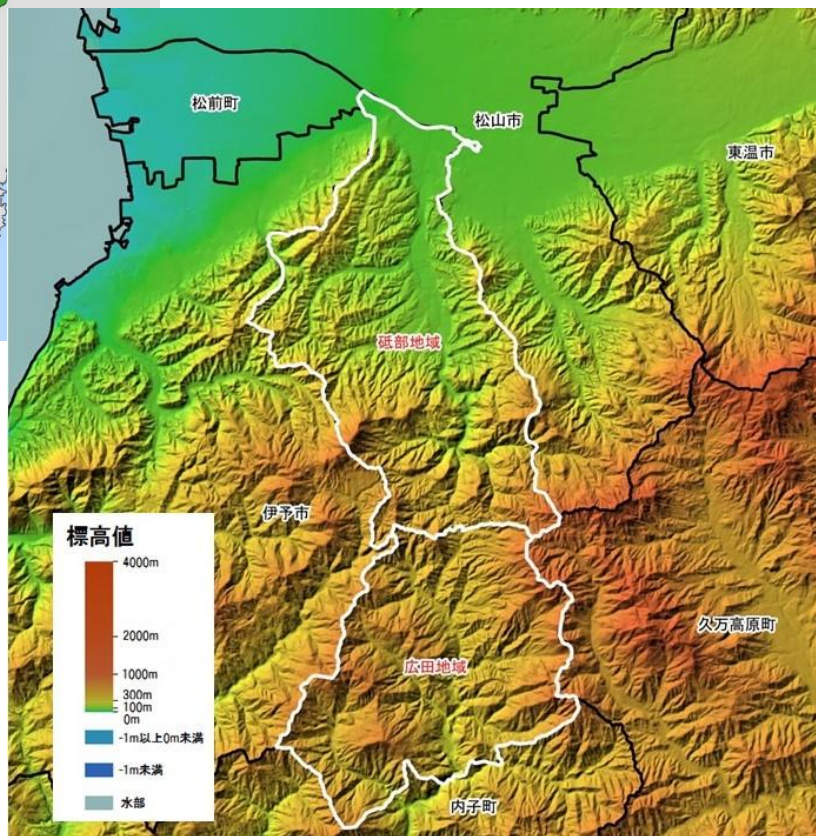


図2 標高

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・高齢化

令和2年の国勢調査では人口は20,480人で、高齢化率は34.5%でした。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計では今後も人口減少や高齢化の傾向が続くことが予測されており、令和22年には人口が16,000人程度になると予測されています。

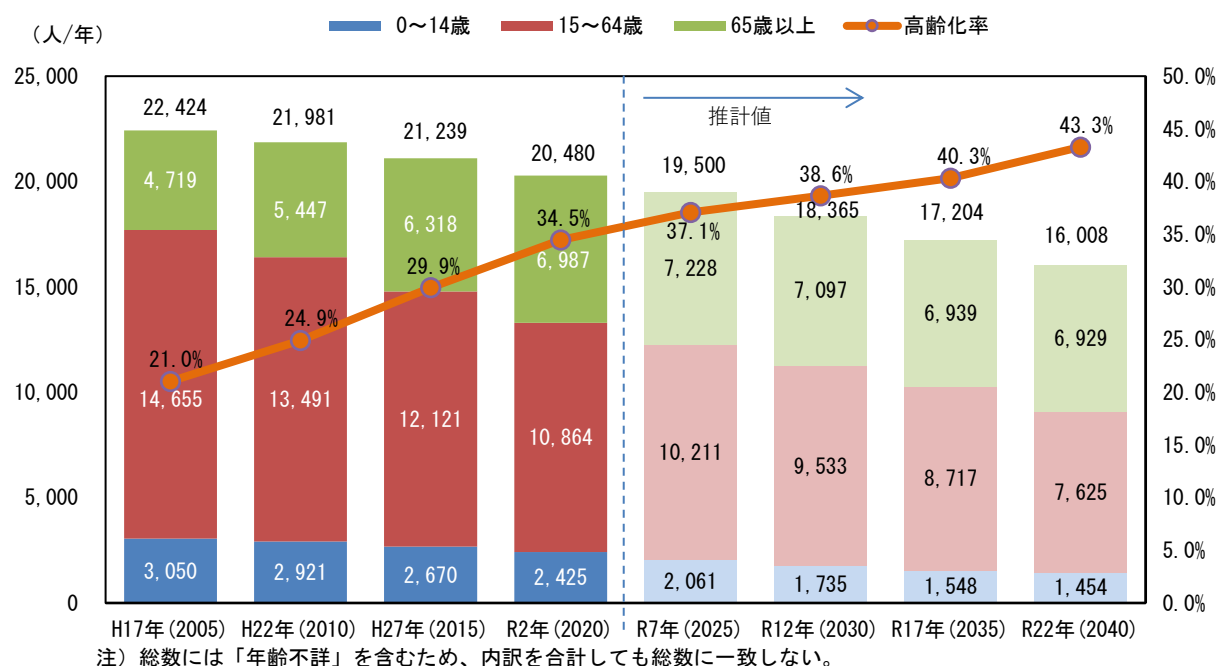


図3 砥部町における人口及び高齢化率の推移

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（令和5年12月）をもとに作成

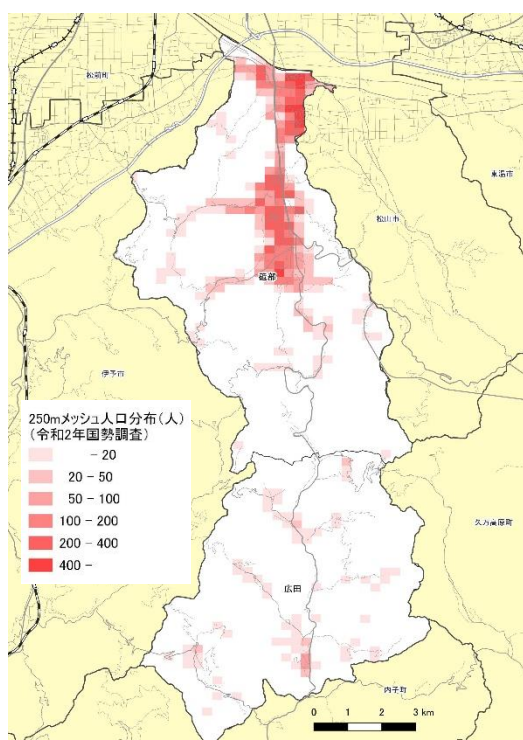


図4 砥部町の人口分布

平地の多い砥部地域の北部では人口の集積がみられますが、砥部地域南部や広田地域では人口が分散しています。

3 地域の移動の状況

令和2年の国勢調査では、砥部町内に在住する従業者・通学者 12,347 人（従業地・通学地不詳含む）のうち、5,870 人（47.5%）が町内へ通勤・通学し、6,157 人（49.9%）が町外へ通勤・通学しています。本町は松山市のベッドタウンとなっており、通勤・通学共に松山市への流出が多くなっています。

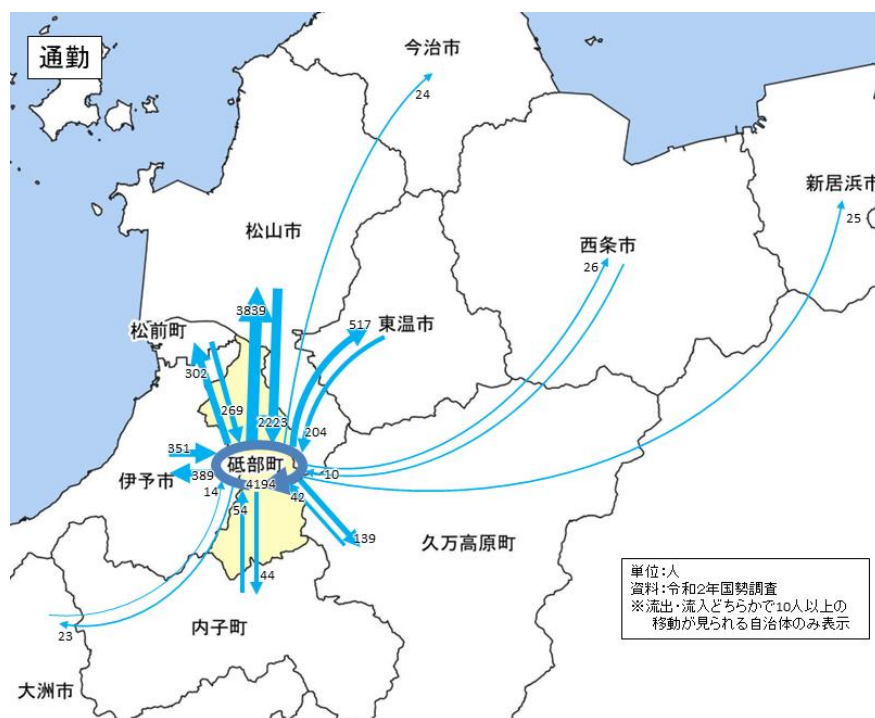


図 5 砥部町における通勤流動



図 6 砥部町における通学流動

4 移動の目的地となる施設の分布

(1) 主要施設

主な商業施設や医療機関等は砥部地域北部の特に国道 33 号沿線に集中しています。

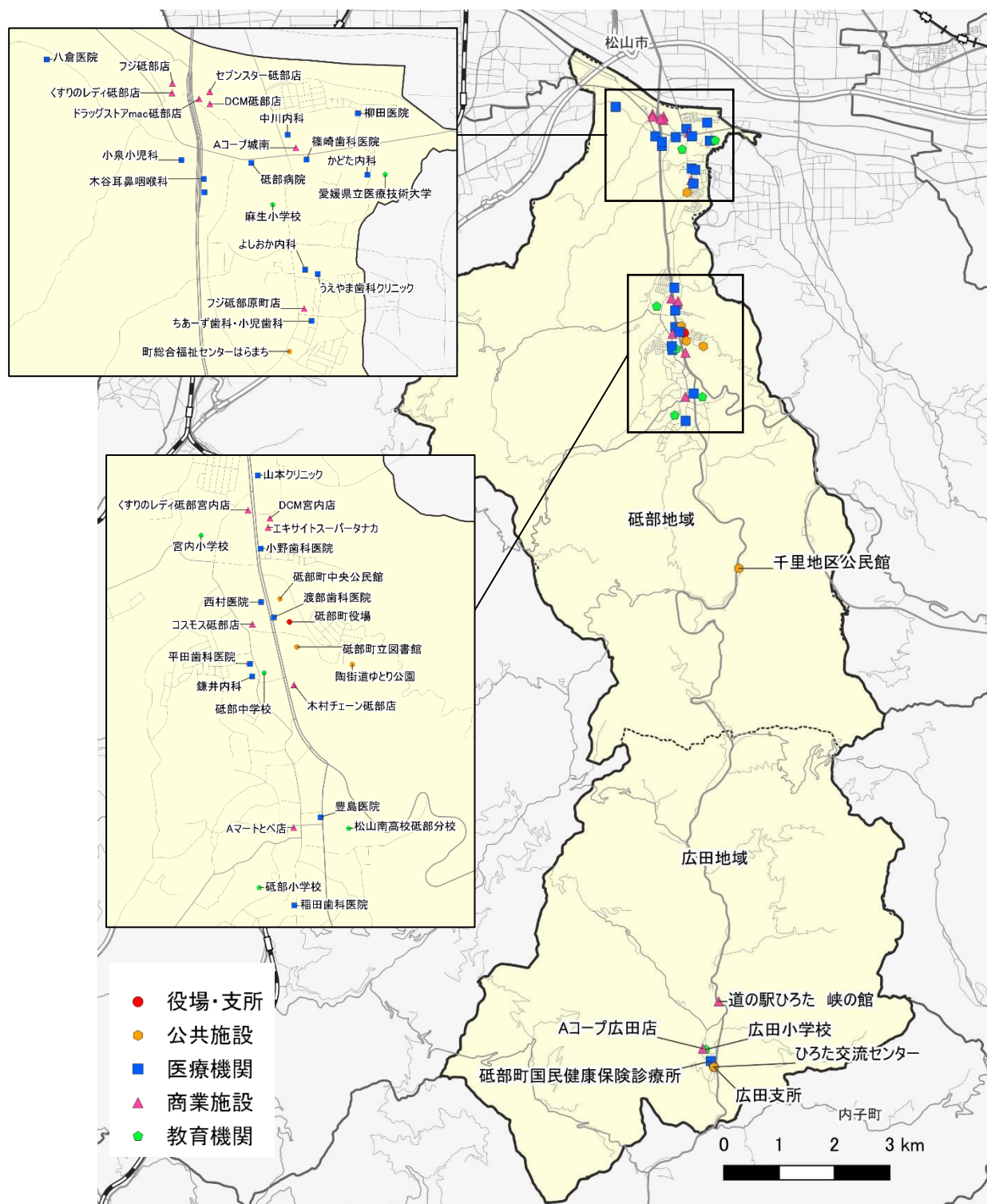
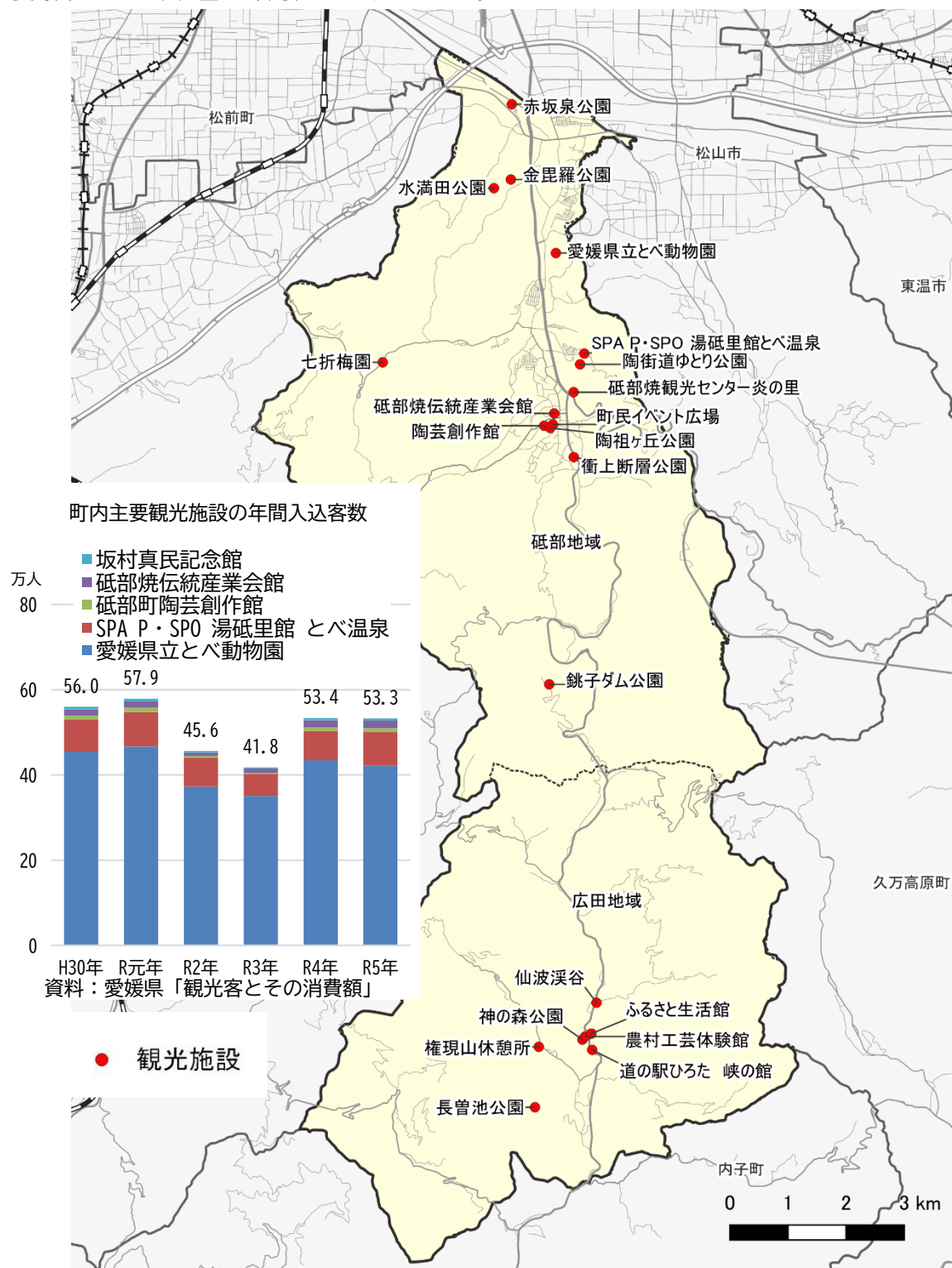


図 7 町内の主な施設の立地

(2) 主要観光施設

町内には砥部焼関係の観光施設のほか、愛媛県立とべ動物園などの観光施設があります。令和5年における主要観光施設の入込客数は年間約53.3万人で、最も入込客数が多かったのは愛媛県立とべ動物園の年間約40万人でした。



5 砥部町のまちづくりの方向性

(1) 上位計画

第2次砥部町総合計画（平成30～令和9年度）

本町の最上位計画に位置付けられている砥部町総合計画では、『文化とところがふれあうまち』を将来像とし、以下に示す10個の目標を掲げています。



第2次砥部町総合計画の後期基本計画（令和5～令和9年度）においては、公共交通に関して目標8「快適な住民生活を支える社会基盤を実現します」の政策3「交通環境の整備」施策展開②「公共交通の充実」で以下の方針を定めています。

- 民間路線バスの利用促進を図るため、事業者と協力して啓発に取り組みます。
- 子どもや運転免許証を返納した高齢者など、自動車の運転ができない住民の移動手段確保に向けて、地域公共交通網の再編や利便性の向上、利用促進を図り、持続可能な公共交通ネットワークの実現に取り組みます。

(2) 関連計画

①松山広域都市計画区域マスタープラン（平成 29 年 4 月～おおむね 20 年）

松山広域都市計画区域マスタープランでは、中国・四国地域の中核として、豊かな自然や歴史・文化につつまれた安心、快適な生活空間の中で、活発な広域交流のもと、多彩な観光資源を備え、地域独自の文化が花開き、人口減少・超高齢化社会の到来等の様々な社会的課題に対応した持続可能なまちづくりを目指し、そのキャッチフレーズを「未来を共創する高次都市機能を備えた連携中枢都市圏の形成」としています。また、これを支えるまちづくりの方針が 5 つ示されています。

キャッチフレーズ	未来を共創する高次都市機能を備えた連携中枢都市圏の形成
まちづくりの方針	① 中国・四国地域の中核にふさわしい中心市街地を核とした集約型のまちづくりを支える秩序ある土地利用形成 ② 陸・海・空を連動させた総合交通体系の確立と持続可能な都市施設の整備・再編 ③ 陸の玄関口である JR 松山駅周辺をはじめ、公共交通の利便性を活かした市街地整備の推進 ④ 道後温泉に代表される歴史的・文化的観光資源の活用や自然的環境と調和した都市空間の形成 ⑤ 災害に強いまちづくりの推進

公共交通に関しては、まちづくりの方針の中で以下のように定めています。

方針	公共交通に関連する内容
①	地域公共交通網形成計画や公共施設等総合管理計画等の施策と連携を図りながら、コンパクト・プラス・ネットワークによる集約型のまちづくりを推進する。
②	中国・四国地域の中核として、区域内外の交流・連携・発展と中枢機能を支える効率的で円滑な総合交通体系を実現する。また、公共交通機関や自転車の利用促進を図り、CO2 の排出抑制による環境負荷の小さな低炭素なまちづくりを目指す。

また、第4章「都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針」の、4-1「交通施設の都市計画の決定方針」の中では以下の方針が定められています。

地域公共交通計画に基づき、交通ネットワークの効率化を図る。

また、公共交通機関は、居住者や来訪者にとって大切な交通手段であることから、ユニバーサルデザインに配慮した車両の導入や施設の整備・改良を促進するとともに、環境負荷の軽減の視点からも利用促進を図る。

JR松山駅及び伊予鉄道松山市駅等主要な鉄道駅には駅前広場の整備を図り、バスの乗り入れやタクシー乗場、キス・アンド・ライド等のためのスペースを確保するなど、交通機関相互の乗り継ぎの円滑化等による利便性向上に努める。

路面電車、郊外電車、路線バス及び高速長距離バスについては、定時性の確保や乗り継ぎの円滑化等を図るとともに、バス等については地球環境に配慮した低公害車両の導入を促進する。

松山港から中国及び九州方面を結ぶ広域航路及び島民の生活交通として必要不可欠な離島航路の維持を図る。

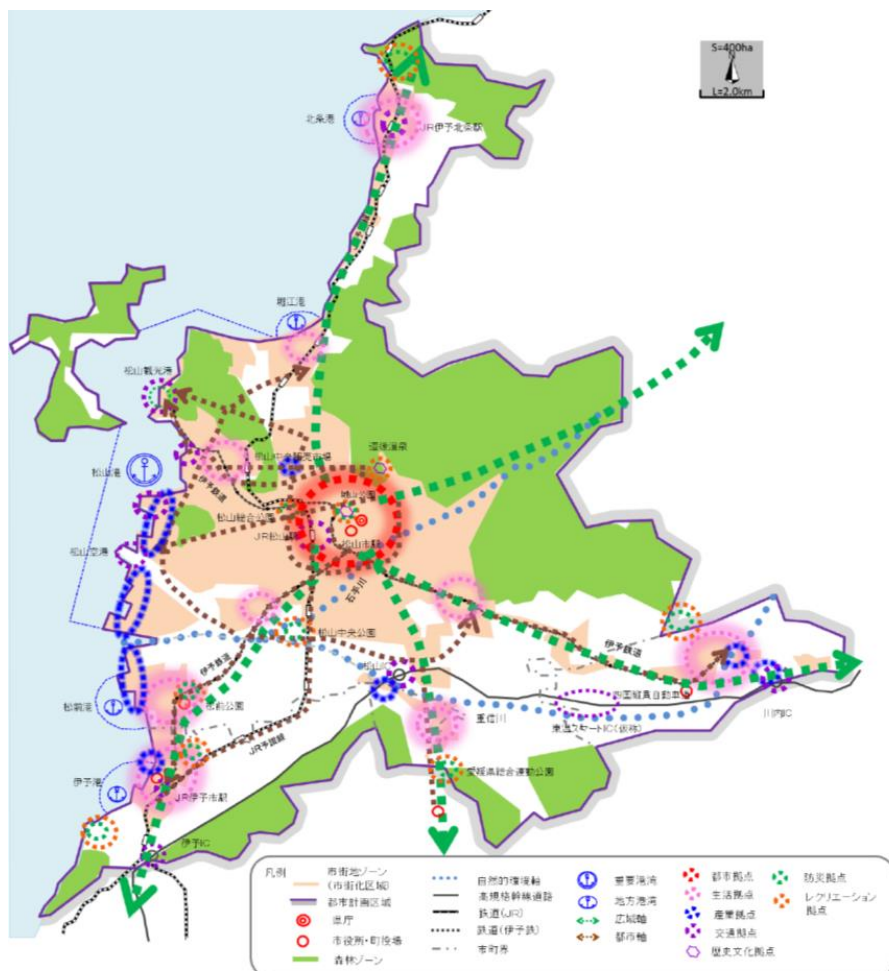


図9 松山広域都市計画区域マスタープランにおける将来都市構造イメージ

②愛媛県地域公共交通計画（令和6年6月～令和11年3月）

愛媛県地域公共交通計画では、基本方針を『多様な関係者の「共創」による、使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保』とし、5つの計画目標を定めています。本町に関連する施策としては乗継環境の改善やDX、GX、担い手確保などについての施策が定められています。

基本方針	計画目標	実施事業(●:地域公共交通特定事業)
多様な関係者の「共創」による、 使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保	① 既存公共交通網の再編・最適化 利用者目線でのニーズ対応、交通事業者目線での運行効率化、自治体目線での負担適正化の3つの視点を踏まえ、ルートやダイヤの見直し、モードの転換等を含めた最適化を図る。	地域間交通・地域内交通が担う役割の設定 拠点間の接続強化 生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定 バス路線(幹線・支線)の分割、再編 ● JR予土線・予讃線海まわり線の利用促進・利便増進
	② 公共交通を使いたくなる環境整備 限られた交通資源を快適に利用できるよう、交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上や、通信環境・待合環境等の改善を通して、公共交通を積極的に利用したいと思える環境整備を図る。	既存の交通結節点の利便性向上 乗り場環境の改善による快適性向上【新】 低床・環境対応車両の導入推進 ● 多様な交通手段の導入によるラストワンマイルの補完【新】 自転車利用者に対する利用促進(サイクルトレイン)
	③ サービスや運営の高度化 キャッシュレス決済やMaaS、GTFSによる情報発信、DX・GX技術の活用、サブスクリプション化の検討・導入など、新たな技術やサービスの活用により、公共交通サービスの高度化や運営効率化を図る。	バス情報のデジタル化の推進【新】 キャッシュレス決済の導入【新】 ● MaaS等の新たなモビリティサービスの推進【新】 公共交通利用の定額制導入に向けた可能性検討【新】 貨客混載による公共交通の利活用
	④ 運転手等の確保・魅力向上 地域の生活の足を維持するための担い手となる公共交通の運転手等の確保について、交通事業者だけでなく、国、県、周辺自治体をはじめとした関係機関が一体となって求人情報の発信や職の魅力向上に取り組む。	運転手等の人材確保に向けた広報・啓発 運転手等の育成に向けた支援【新】 運転手等の魅力向上に向けた検討【新】
	⑤ 公共交通に対する愛着形成 公共交通を知り、より身近に感じてもらうため、商業施設とのタイアップや地図アプリでの路線検索、観光ツアーの発信など他分野との連携を強化し、住民のみならず来県者に対しても、公共交通の魅力発信や認知度向上に向けた情報発信を行う。	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 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) 地域と連携した公共交通利用促進の実施【新】 ●

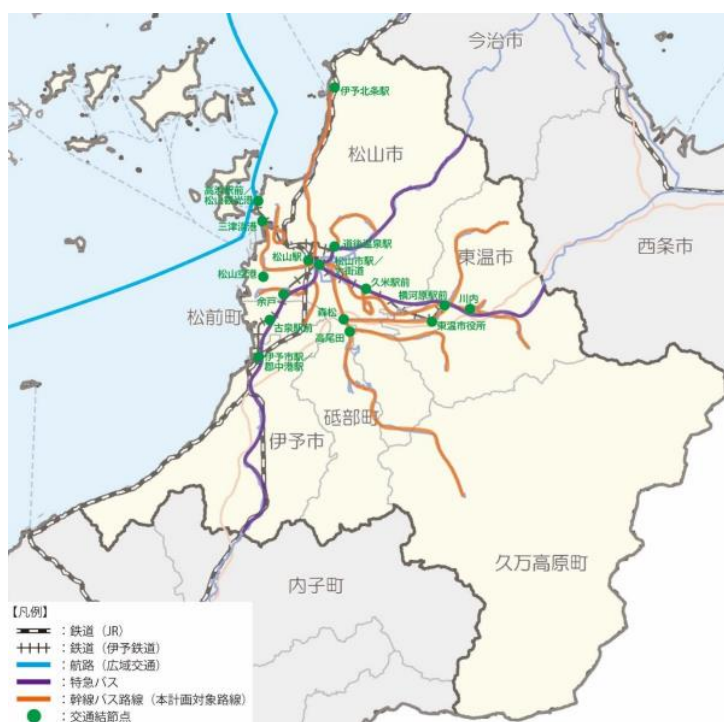


図 10 愛媛県地域公共交通計画における中予地域の公共交通ネットワーク構築方針

③その他の関連計画

その他の公共交通に関連する計画には以下のようなものがあります。

計画の名称	記載のある項目	関連する方針・取組・事業
第2期砥部町まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和2年度～令和6年度)	基本目標3 住みつづけたいアートタウン (イ) ～ちょっと不便に味がある～田舎暮らし支援プロジェクト ②公共交通整備事業	＜方針＞ バス路線がない広田地域の移動手段を確保するため、生活拠点を中心に、需要規模に応じたデマンド交通等による最適な生活交通ネットワークを構築する。 また、砥部地域においても主たる公共交通である路線バスやタクシー運行について環境改善を図る。 ＜事業＞ ・バス路線案内板等整備事業 ・バス停留所の上屋等整備事業 ・主要バス停駐車場・駐輪場等整備事業 ＜重要業績評価指標（KPI）＞ ・地域公共交通等利用者数 砥部地域：2,200人（令和6年度） 広田地域：4,753人（令和6年度） ・利便性向上のための施設整備件数 延べ3件（令和6年度）
砥部町高齢者福祉計画及び第9期介護保険事業計画 (令和6年度～令和8年度)	基本目標2 高齢者が安心して住み慣れた地域で暮らせるための仕組みづくり (2) 高齢者を見守る地域の体制づくり ⑦高齢者の移動支援の充実	＜施策の方向性＞ 引き続きのりあいタクシー及びとべ温泉行きバスの運行を実施するとともに、高齢者の運転免許自主返納事業を実施します。 ＜主な取り組み＞ ・運転免許自主返納支援事業の実施 ・のりあいタクシーの実施 ・とべ温泉行きバスの実施
砥部町障がい者計画 (令和3年度～令和8年度)	基本目標6 交流と社会参加活動の促進 基本施策15 地域における交流機会の充実	＜取組内容＞ タクシー利用助成事業の内容を充実し、障がい者の社会参加や経済的な負担の軽減を図ります。

第3章 地域公共交通の現状と課題

1 地域公共交通網

本町で運行されている公共交通は路線バス、のりあいタクシー、タクシーがあります。そのほかに砥部中学校スクールバス、とべ温泉行きバス、国保診療所送迎ワゴン等があります。

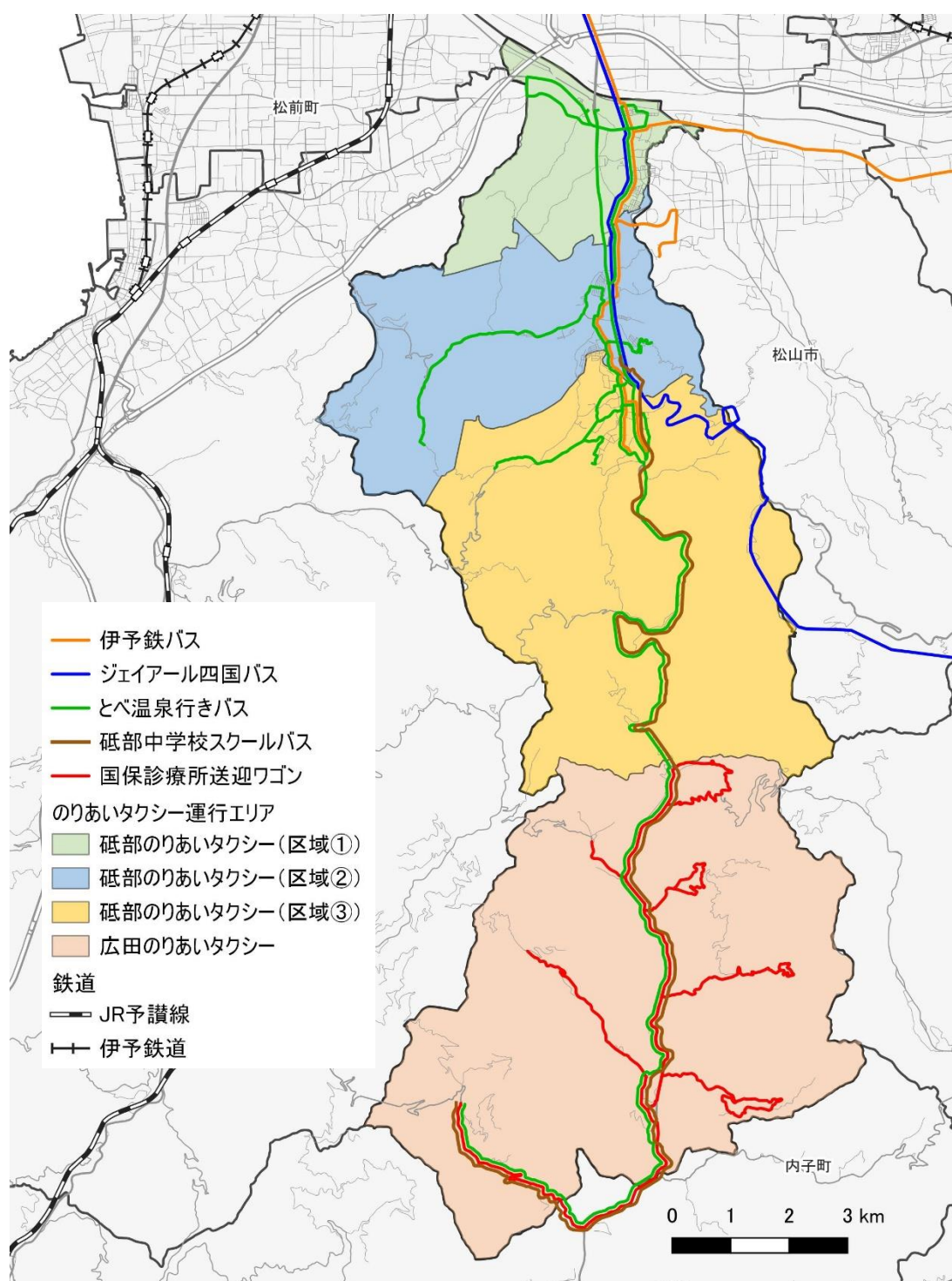
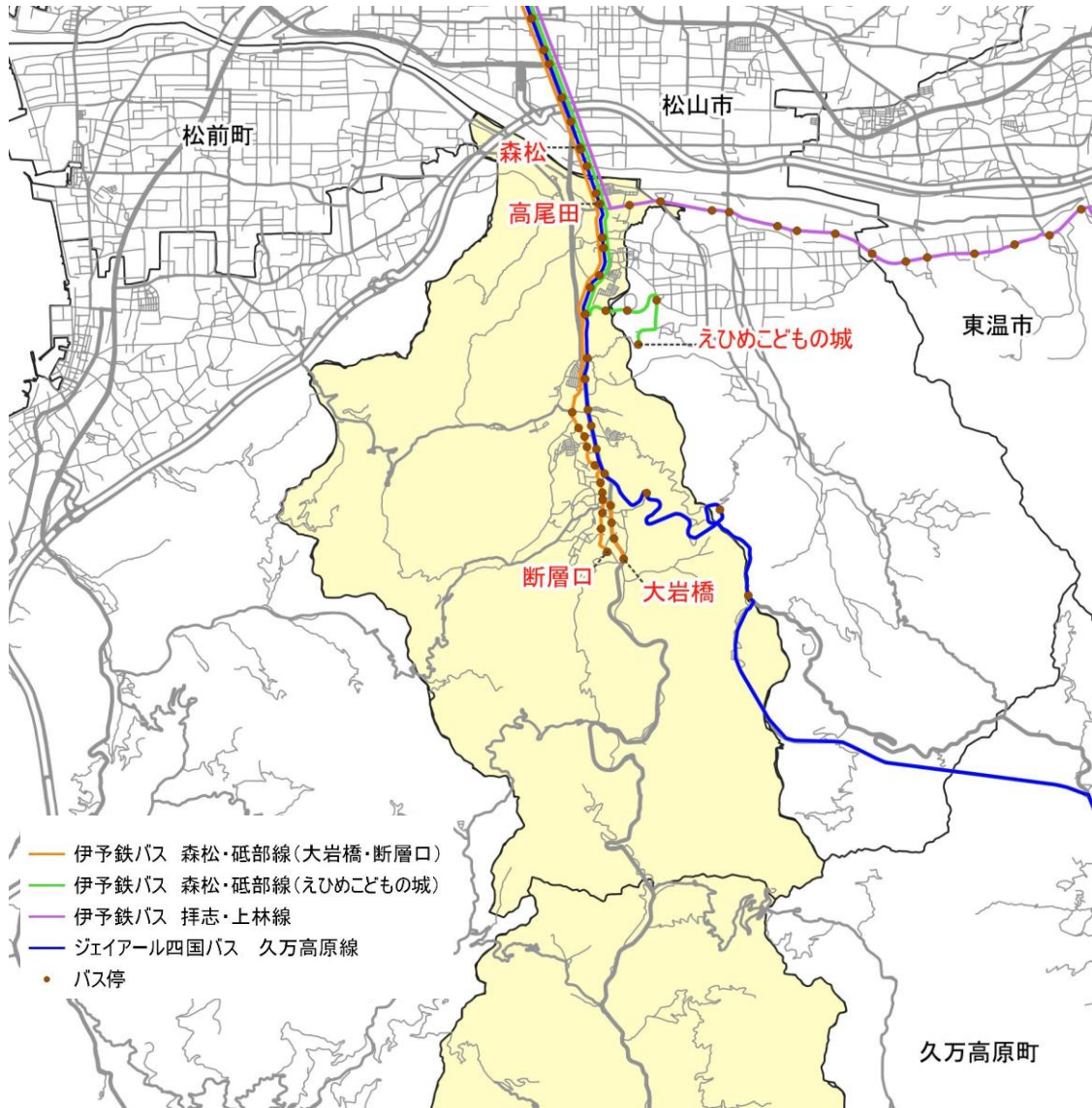


図 11 砥部町の公共交通網

(1) 路線バス

路線バスは伊予鉄バスとジェイアール四国バスの 2 社で合わせて 4 路線 8 系統が運行されています。森松・砥部線が平日 1 日あたり 38.0 回と最も運行回数が多くなっています。伊予鉄バス全線での全国交通系 IC カードの ICOCA 導入や GTFS-RT の整備着手、みきゃんアプリとの連携など DX の取組が進んでいますが、伊予鉄バス、ジェイアール四国バスともに運転士不足により現行の運行水準の維持が難しくなりつつあります。



民間路線バス運行頻度 ※片道を0.5回とする				
運行事業者	路線名	運行日	1日あたり運行回数	
			平日	休日
伊予鉄バス	森松・砥部線	毎日	38.0回	37.5回
	とべ動物園・えひめこどもの城線	毎日	16.0回	16.0回
	拝志・上林線	毎日	1.0回	1.0回
ジェイアール四国バス	久万高原線	毎日	8.5回	7.0回

図 12 町内の路線バス運行ルート

(2) のりあいタクシー

砥部地域・広田地域それぞれののりあいタクシーを運行しています。砥部ののりあいタクシーにおいて、令和2年度に運行区域や運行時間に関して大幅な再編を行い、令和3年度以降砥部ののりあいタクシーの利用者が大きく増加しています。医療機関や商業施設だけでなく、バス停までの利用もみられます。乗合率は10～20%程度で、午後は午前と比べて乗合率が低下する傾向にあります。

広田ののりあいタクシーが運行されている広田地域は、タクシーの営業所及び車両待機所から離れています。そのため1運行あたりの回送距離が長く、運行事業者にとって負担となっています。

のりあいタクシーはサービスの持続可能性確保の観点から、1人あたりの運賃見直しが検討されています。

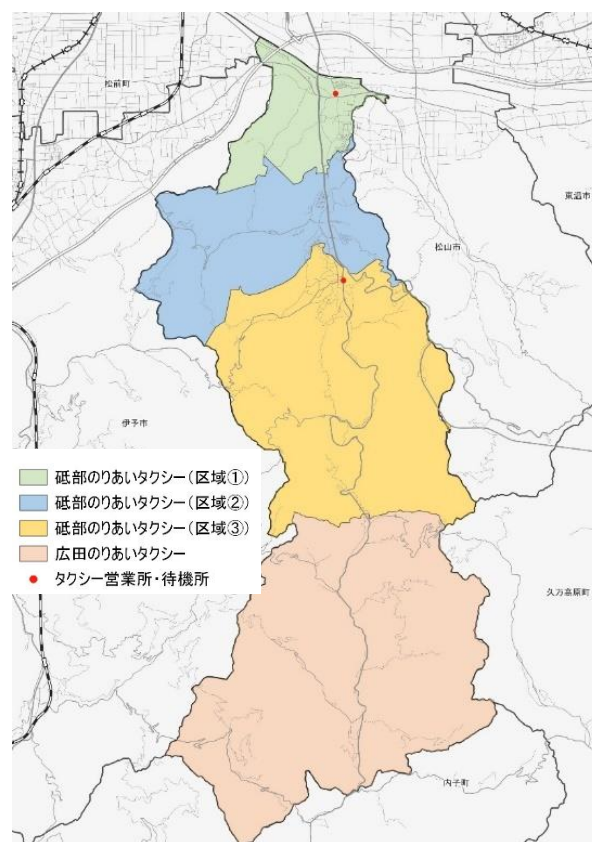


図 13 のりあいタクシー運行区域

表 1 砥部ののりあいタクシー運行概要

	区域①（麻生小学校区）	区域②（宮内小学校区）	区域③（砥部小学校区）
対象地区	八倉、重光、拾町、麻生、三角、田ノ浦、高尾田、原町、上原町	川井、七折、大角蔵、宮内、千足	北川毛、五本松、外山、鶴崎、大南、岩谷口、岩谷、大平、川登、万年
対象施設	商業施設（スーパー、ドラッグストア、ホームセンター）10 施設 医療機関（病院、診療所、内科、耳鼻咽喉科、歯科、小児科）20 施設 その他（バス停、役場）8 施設 ※各運行区域内での利用に限る		
運行日	月～土（※祝日・振替休日・12/29～1/3 を除く）		
運行時間	9:00～16:00		
運賃	1 乗車 200 円		

表 2 広田ののりあいタクシー運行概要

対象地区	広田地域全域（広田地域内での利用は不可）
対象施設	商業施設 4 施設、医療機関 4 施設、その他 2 施設
運行日	毎週月・水・金曜日（※祝日・振替休日・12/29～1/3 を除く）
運行時間	広田地域発時刻：8:30、11:00、14:00 砥部中心部発時刻：10:00、12:00、15:00
運賃	1 乗車 500 円

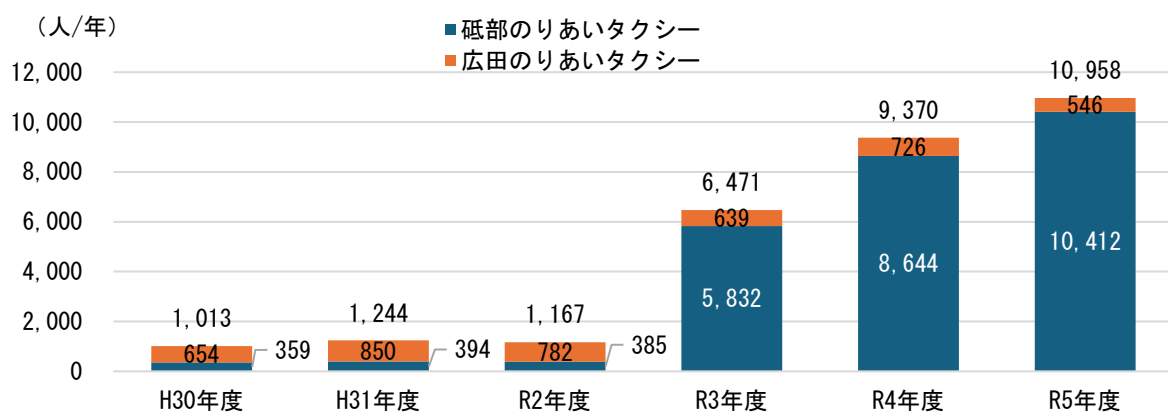


図 14 のりあいタクシーの年間利用者数推移

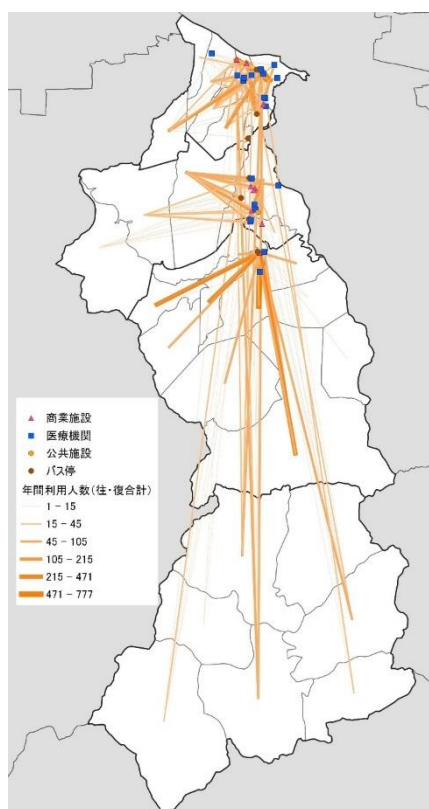


図 15 のりあいタクシーの出発地区及び目的地
(調査期間：R5. 4～R6. 3)

表 3 運行区域別・利用施設別のりあいタクシー年間利用者数（上位 5 施設のみ）
(調査期間：R5. 4～R6. 3)

運行区域	利用施設	年間利用者数 (往復合計)
砥部のりあいタクシー	Aコープ城南店	1,343
	フジ砥部店	1,099
	リバーサイドショッピングセンター	910
	砥部病院	758
	フジ砥部原町店	250
	ディスカウントドラッグコスモス砥部店	252
	砥部向南台前バス停	223
	鎌井内科	134
	くすりのレディ砥部宮内店	112
	砥部町役場	112
	A マートとべ店	2,070
	豊島医院	202
	砥部伝統産業会館前バス停	121
	稲田歯科医院	30
広田のりあいタクシー	Aコープ城南	197
	A マートとべ店	96
	フジ砥部店	86
	砥部病院	71
	101クリニック	31

砥部のりあいタクシー	運行時間帯							
	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時
年間利用者数	1,711	1,942	2,150	1,431	1,094	1,058	925	101
1便あたり利用者数	1.27	1.23	1.21	1.26	1.16	1.15	1.11	1.23
乗合率	22.8%	19.4%	17.9%	22.6%	13.5%	13.7%	9.9%	23.2%

広田のりあいタクシー	便					
	8:30	10:00	11:00	12:00	14:00	15:00
年間利用者数	189	33	73	158	38	58
1便あたり利用者数	1.78	1.43	1.20	1.58	1.41	1.32
乗合率	49.1%	21.7%	14.8%	45.0%	40.7%	25.0%

(3) タクシー

町内にはタクシー会社の営業所と車両待機所が1箇所ずつあります。広田地域はタクシーの営業所及び車両待機所から離れているため回送距離が長くなっています。事業者は運転士不足の状況にあり、需要が集中する時間帯は配車待ちが発生する場合があります。また、令和6年11月から1運行あたり200円の定額制迎車料金が導入されました。

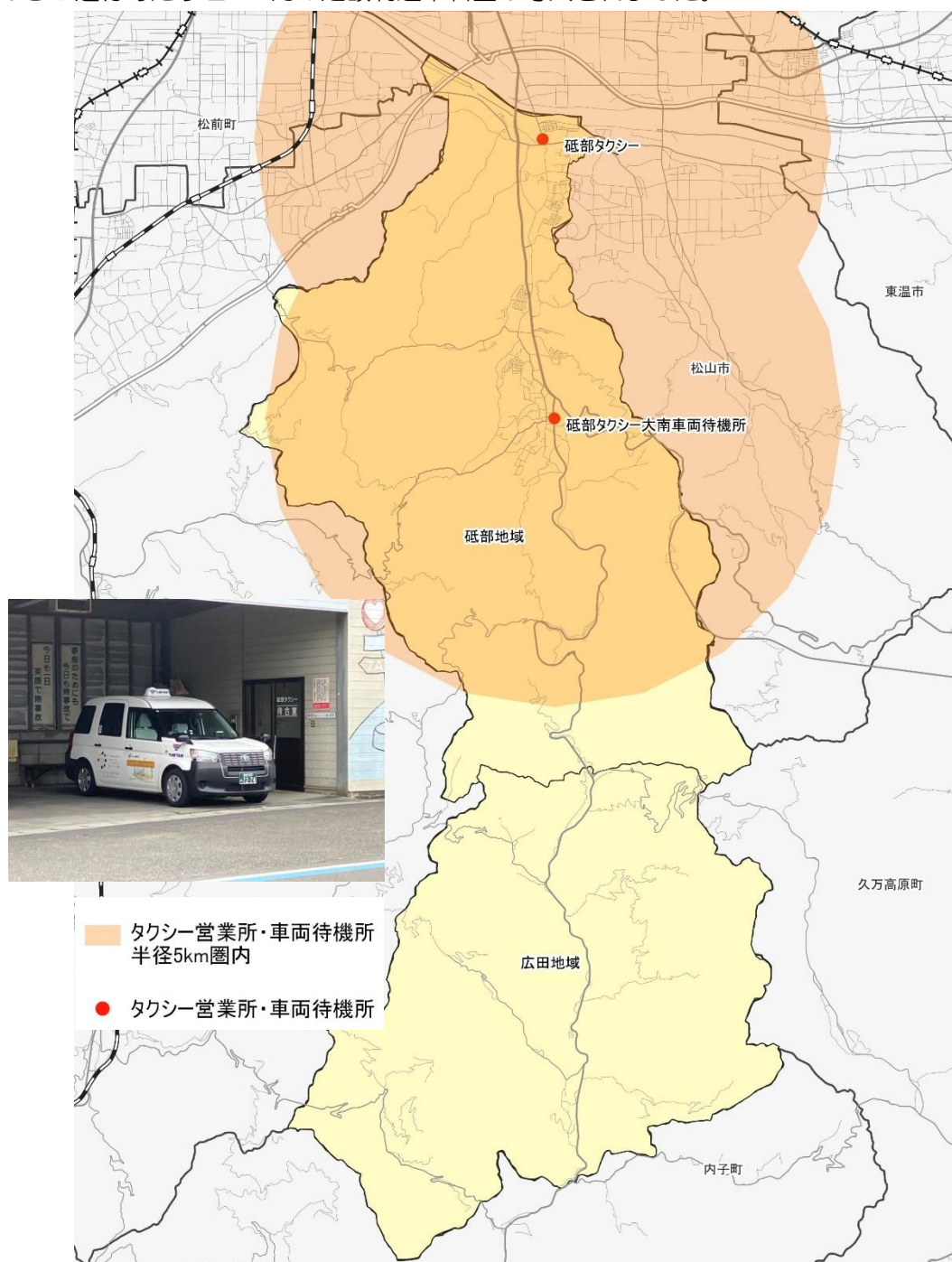


図 16 町内のタクシー営業所・車両待機所立地

(4) その他

①砥部中学校スクールバス

広田地域方面から砥部中学校に通う生徒向けにスクールバスが運行されています。事前に利用者登録をすることで砥部中学校の生徒以外も利用可能です。混乗便の利用はごくわずかであり、令和5年度は砥部中学校生徒以外の利用は0人でした。

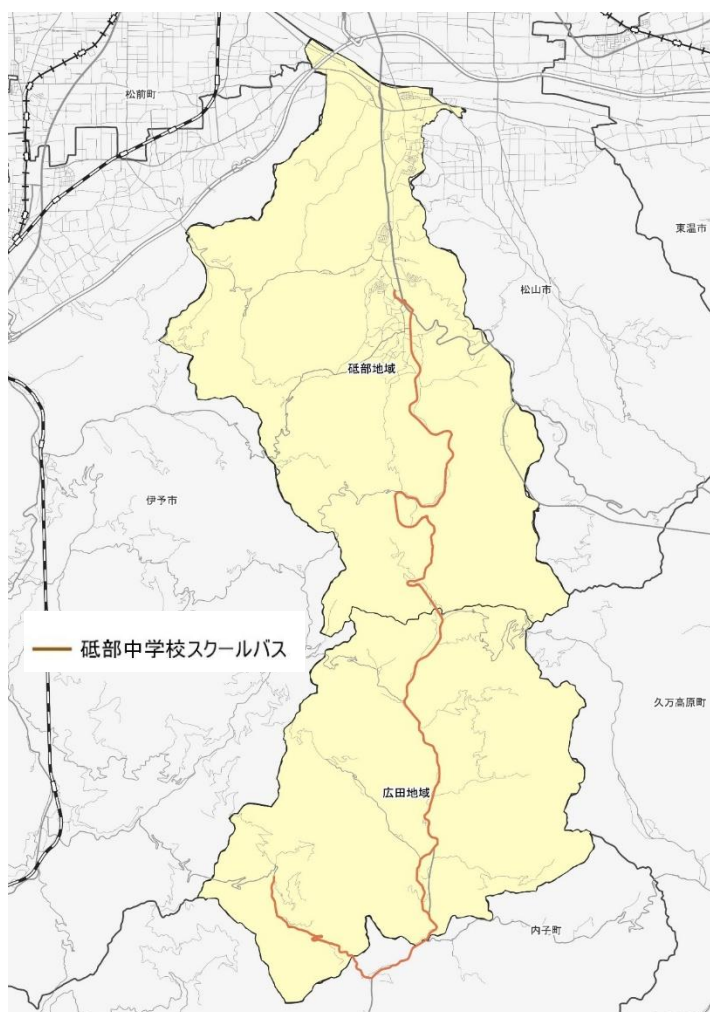


図 17 砥部中学校スクールバス運行ルート

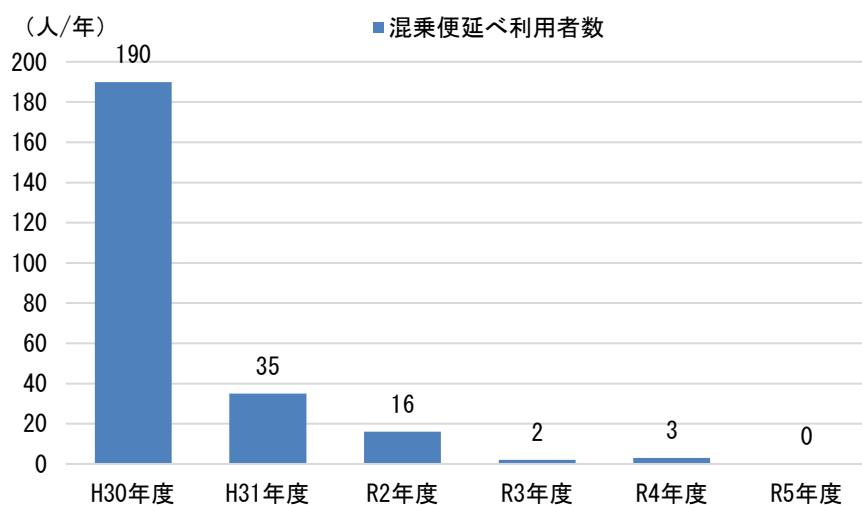


図 18 砥部中学校スクールバス混乗便年間利用者数推移

②とべ温泉行きバス

とべ温泉行きバスは3路線が運行しており、各路線週1回運行しています。利用対象者は65歳以上の人、障がい者手帳保有者、同一世帯内に普通免許保有者がいない人です。とべ温泉への外出以外の目的（買物等）でも利用可能であり、運賃は無料です。コロナ禍で一時利用者が減少しましたが、例年1,000人以上の利用があります。



方面	広田、万年、大南	大角蔵・七折、宮内、高尾田	外山・五本松、岩谷口、八倉
運行日	月曜日	火曜日	金曜日
運行回数	1回/日	1回/日	1回/日
利用対象	65歳以上、身体障害者手帳保有者、同一世帯内で普通自動車第1種免許非保持		
運賃	無料		

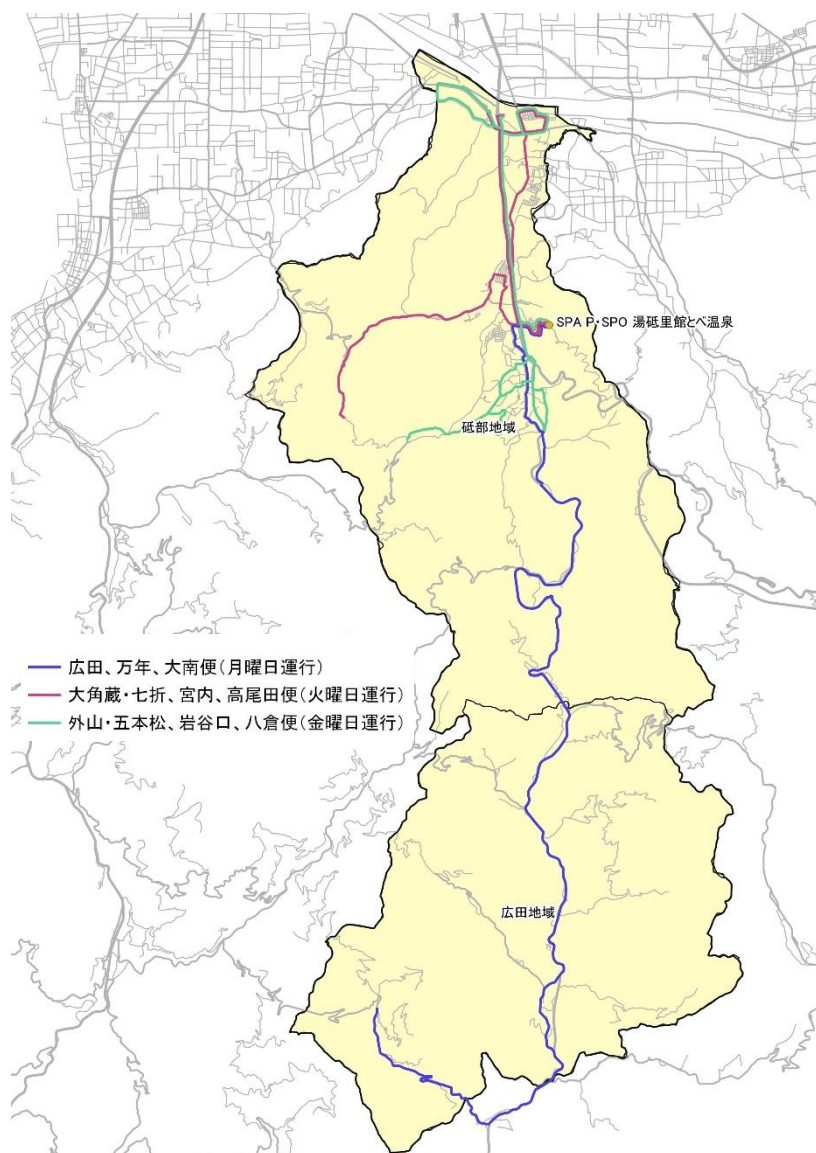


図 19 とべ温泉行きバス運行ルート

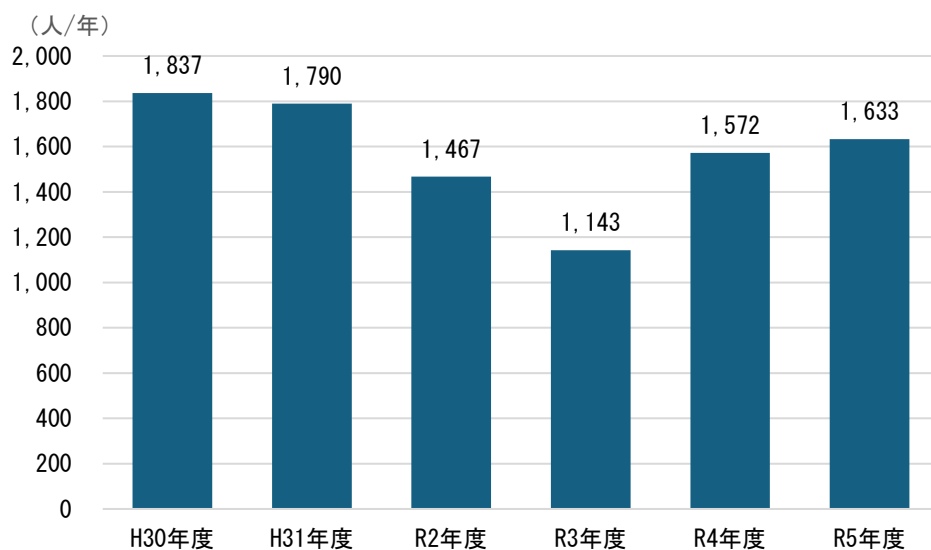


図 20 とべ温泉行きバスの年間利用者数推移

③国保診療所送迎ワゴン

広田地域の各地区と国保診療所とを結ぶ国保診療所送迎ワゴンが運行されています。通院患者以外も利用可能であり、広田地域内における移動手段としての役割がありますが、令和5年度の通院患者以外の利用は0人でした。

広田地域においては今後地域医療のあり方に関して検討が行われる予定となっており、国保診療所送迎ワゴンに影響が出る可能性もあります。



図 21 令和5年度における国保診療所送迎ワゴン運行ルート

表 5 令和5年度国保診療所送迎ワゴン輸送実績

曜日	火		水					木	金	合計
地区	中野川	仙波	多居谷	玉谷	大内野	満穂	篠谷	全地域	高市	
運行数 (日/年)	49		47					31	49	176
患者 (人/年)	0	3	23	0	0	0	0	38	29	93
一般 (人/年)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
利用者 (人/日)	0.00	0.06	0.49	0.00	0.00	0.00	0.00	1.23	0.59	0.53

※木曜日は歯科診療の日であり、広田地域全域を対象に運行する

④その他の送迎

砥部病院等の医療機関が送迎を行っています。

⑤移動販売

セブンスター砥部店の「とくし丸」やフジ砥部店の「おまかせくん」のほか、ローソン伊予砥部麻生店などが移動販売を実施しています。

2 移動に係る支援制度

(1) 広田地域高校生通学タクシー

令和5年度より広田地域に居住する高校生の通学を支援するために、広田地域高校生通学タクシーが運行されています。6:20 広田地域発の便と、20:30 大南待機所発の便の計2便が運行されており、3名が利用しています。

(2) 高齢者運転免許証自主返納支援事業

砥部町では高齢者の運転免許証自主返納や代替移動手段確保のために高齢者運転免許証自主返納支援事業を実施しています。町内に居住する65歳以上の高齢者が免許を返納した際に、伊予鉄道株式会社発行のICカード(ICい〜カード)、タクシー利用助成券、自転車等購入助成券のいずれかを5,000円分受け取ることができます。毎年100人程度の申請があります。

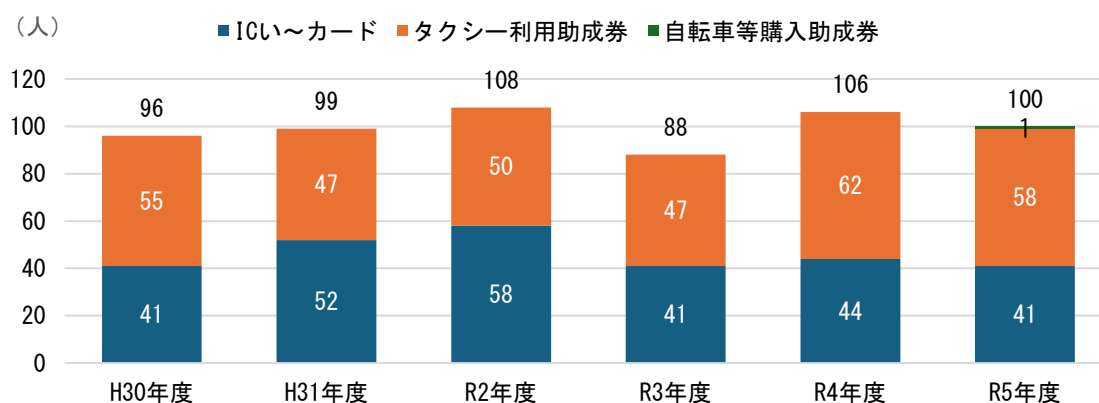


図 22 高齢者運転免許証自主返納支援事業申請者数推移

(3) 障がい者タクシー利用等助成事業

在宅で生活している障がい者の社会参加促進や、障がい者本人及び家族の経済的負担軽減を目的として、タクシー利用料金および自動車等燃料給油費の一部を助成しています。1枚580円分の助成券が1ヶ月あたり3枚交付されます。交付者数及び利用枚数は令和2年度以降増加傾向にあります。

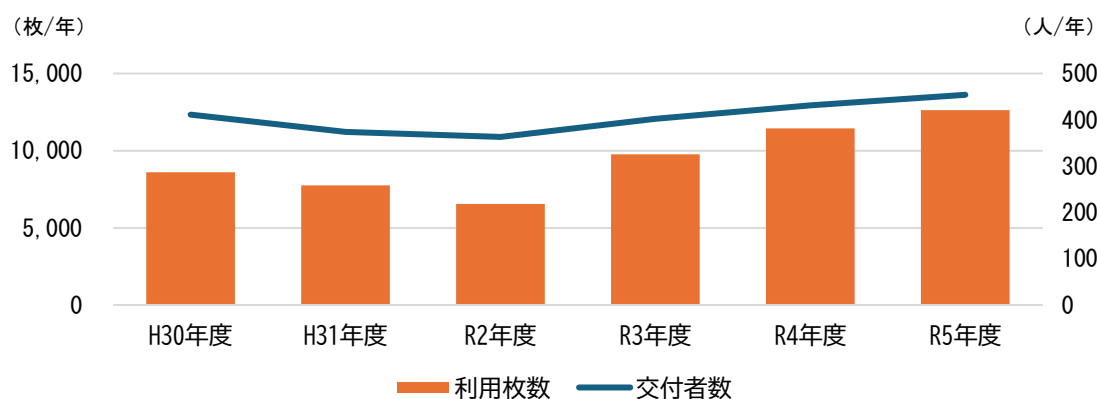


図 23 障がい者タクシー利用等助成事業利用枚数及び交付者数推移

3 移動に係る財政支出

本町の移動に係る財政支出は令和5年度で約3,260万円となっており、町民1人あたりの年間財政支出額は約1,600円程度となっています。本町の移動に係る財政支出は近年増加傾向にあります。

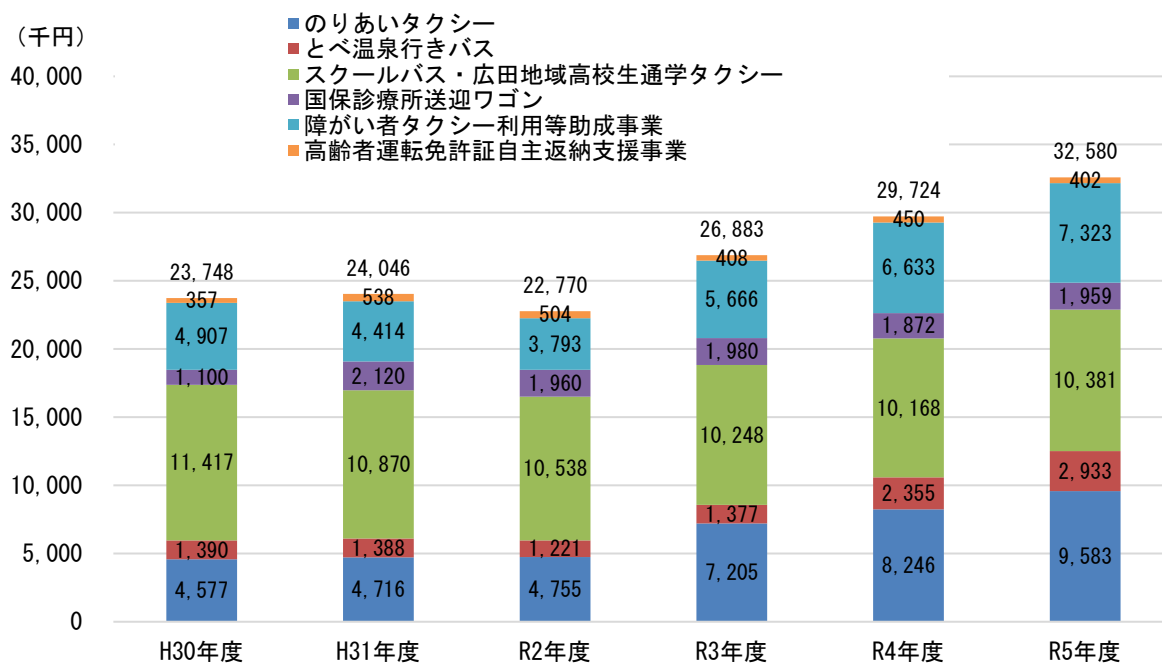


図 24 砥部町における移動に関する財政支出額の推移

4 近年の交通に関わる政策動向及び技術動向

地域公共交通が、人口減少等による長期的な利用者の減少に加え、担い手不足の深刻化やコロナ禍により、維持・確保が困難な状況となっています。こうしたことを受け、令和4年度国補正予算及び令和5年度国当初予算において、エリア一括協定運行の制度化や他分野間の共創型事業の支援の強化、社会資本整備総合交付金の地域公共交通分野への拡充が図られました。さらに令和5年4月には、活性化再生法が改正され、「地域の関係者の連携と協働」が国の努力義務と規定されるとともに、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みが創設されるなど、制度面と財源面における対応が行われています。

加えて、令和6年3月にタクシー事業者の管理下で、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を限定して地域の自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業（日本版ライドシェア）が創設され、地方でも徐々に自家用車活用事業実装に向けた議論が行われ始めています。また、自家用有償旅客運送の呼称が公共ライドシェアに改められ、ライドシェア事業の活用による地域の移動手段確保に向けた取組が進められています。

近年では環境問題への関心の高まりから世界的にEVの普及が進んでおり、バスにおいてもEVの導入が進んでいます。また、ICカードのモバイル対応やQR決済、タッチ決済等決済手段の多様化が進行するなどDXの動きも活発になっています。

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案 国土交通省
 <予算関連法律案> 参考資料2

背景・必要性

○人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
 ○特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働＝「共創」**を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築＝「リ・デザイン」**することが必要。

法案の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- 目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- 地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- 自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援）。
- また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化②バス等への転換のいずれにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**、国は協議が調った再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を拡充し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- 国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組み自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。＜予算＞

※1 R各社は、引き続きR会社法に基づき「大臣指針」を遵守し、国政改革の推進後の輸送需要の動向等を踏まえ、国に産業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充【地域公共交通活性化再生法】

「**地域公共交通利便増進事業**」の拡充

- 自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。＜予算＞

「**道路運送高度化事業**」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。＜予算・財投・税制＞

鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
 （※乗客バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

資料：国土交通省

表 6 公共ライドシェアと日本版ライドシェアの比較

	公共ライドシェア	日本版ライドシェア
根拠法令	道路運送法78条2号	道路運送法78条3号
目的	交通空白地有償運送：交通空白地（時間帯）の解消 福祉有償運送：要介護者等移動困難者の移動手段確保	タクシー不足への対応
実施主体	市町村やNPO法人 ※運行管理を交通事業者が行う事業者協力型自家用有償運送の仕組みも存在	タクシー事業者
対価	運賃協議会で協議が調った運賃	タクシー運賃（事前確定）

5 前計画の評価

砥部町地域公共交通網形成計画の目標値は概ね達成していますが、コロナ禍等の影響で未達成となっている項目もあります。個別事業については、のりあいタクシーの再編等は概ね実施できていますが、スマホ講習会や地域公共交通セミナーの開催等が未実施の状況です。

表 7 砥部町地域公共交通網形成計画の評価指標と実績値の推移

目標	評価指標	実績値の推移							目標値
		現状	R元 2019 年度末 (1年目)	R2 2020 年度末 (1年目)	R3 2021 年度末 (2年目)	R4 2022 年度末 (3年目)	R5 2023 年度末 (4年目)	R6 2024 年度末 (5年目)	
1 地域での暮らし を守る地域公共交 通網の構築	交通空白地に居住する人口割合	8.7%	8.70%	8.70%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
	のりあいタクシー、とべ温泉行き バス、国保診療所送迎ワゴンの合 計年間利用者数	3,175人	3,268人	2,863人	7,824人	11,054人	12,684人	14,500人 (注1)	4,000人
	JR四国バス年間利用者数(※令 和4年度計画変更により追加)	38,969人 (R3)			38,969人	37,410人	43,175人	49,207人	40,777人
	町民の地域公共交通に対する満足 度(注2)	3.06	—	—	—	—	—	3.02	3.30
	スクールバスの活用	—	1事業	1事業	1事業	1事業	2事業	2事業	2事業
	乗務員研修会の開催	—	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回	年1回
2 地域と共に守 る地域公共交通網 の構築	運行見直し基準の運用	—	未設定	未設定	未設定	設定済	設定済	設定済	年1回
	地域公共交通セミナー等の開催	—	0回	0回	0回	0回	0回	0回	年2回
	バスの乗り方教室の開催	—	0校	1校	2校	3校	4校	5校	全小中学校 (5校)で開催
3 人にやさしい 地域公共交通網の 構築	わかりやすい公共交通情報の提供	—	0事業	0事業	1事業	1事業	1事業	1事業	2事業
	停留所の待合環境整備	—	0停留所	0停留所	1停留所	1停留所	1停留所	1停留所	1停留所
	パークアンドライド用駐車場・駐 輪場整備	—	0箇所	0箇所	0箇所	0箇所	1箇所	1箇所	3箇所

(注1) 令和6年度の値は見込み値です。

(注2) 住民アンケートの調査結果において、砥部町の公共交通及び移動サービス全般に対して「満足」を5、「やや満足」を4、「どちらでもない」を3、「やや不満」を2、「不満」を1とした際の平均値です。

表 8 砥部町地域公共交通網形成計画記載事業の実施状況

目標	事業名	実施主体			事業の内容・イメージ	実施状況
		町	交通事業者	地域住民等		
1 地域での暮らしを守る地域公共交通網の構築	①とべ温泉行きバスの再編	●	●	●	・とべ温泉行きバスの各路線を高尾田バス停まで路線延長し、町民の松山市への移動利便性向上を図る ・延長ルートは、町民が買物で最も利用するフジ砥部店、セブンスター砥部店と通院で最も利用する砥部病院の3施設を経由するルートとする ・延長ルートは、民間バス路線と競合しないようなルート・規則を設定する	○
	②のりあいタクシーの再編	●	●	●	<砥部のりあいタクシー> ・運行区域をバス停から400m圏内も含めた旧砥部町地域全域に拡大し、交通空白地域・交通不便地域の解消を図る ・利用区間を最寄りの民間路線バス停留所までに限定し、民間路線バスの利用促進を図る ・運行ダイヤを設けず、運行時間帯内で、予約時間等を気にせず自由に利用できる方向で検討する <広田のりあいタクシー> ・広田地域内の移動利用を廃止し、地域住民の地域内移動は、国保診療所送迎ワゴンで対応する	○
	③国保診療所送迎ワゴンの再編	●	●	●	・現在の通院患者送迎ダイヤの空き時間を利用して増便し、買物利用等の利便性の向上を図る ・通院患者の送迎や診療所の運営に支障をきたさない範囲において、地域内で開催される定期・不定期のイベント等の送迎に活用できるように運用の拡大を図る	○
	④スクールバスの活用	●	●	●	・地域住民が利用しやすいように利用者証申請や予約などの制度・手続きを見直す ・高齢者でも毎月変わる時刻表情報を簡単に得ることができるような情報媒体の活用を検討する ・地域の高齢者を対象に時刻表のメール受信や掲載サイトへのアクセス方法に関する携帯電話・スマートフォンの講習会等を検討する ・砥部中学校、広田小学校のスクールバス車両による地域イベント参加者の送迎等、通学に支障をきたさない範囲での目的外利用を検討する	△
	⑤安全・安心運行の徹底	●	●	●	・町が事業主体となる旅客運送事業運転者（二種免許取得者を除く）を対象に大臣認定講習実施機関での運転者講習を実施する ・町が事業主体となる旅客運送事業（のりあいタクシーを除く）ごとに運行管理者を選任するとともに、運行管理規程、整備管理規程を整備し、安全運行の徹底を図る ・町が事業主体となる旅客運送事業ごとに町としての乗務員服務規程等を整備し、利用者対応の平準化、ホスピタリティの向上など安全・安心運行の徹底を図る	△
2 地域と共に守る地域公共交通網の構築	①運行見直し基準の設定	●	●	●	・町として最低限確保する公共交通のサービス水準を設定した上で、利用者数や運行経費を考慮した路線の運行見直し基準を設定する ・運行見直し基準の設定にあたっては、評価、運用の容易性を考慮し、利用者数、運行経費をベースに検討するとともに、住民意見を踏まえ、運行地域の特性を加味して検討する ・見直し基準の運用にあたっては、前年度利用実績を広報等で公表し、見直し基準を下回った路線は、6ヵ月から1年程度の利用促進期間を設け、利用促進を図る ・そのうえでなお見直し基準を下回る路線については、恒常的な利用者動向等を考慮したうえで見直しを行う	○
	②地域公共交通セミナー等の開催	●	●	●	・公共交通を取り巻く状況など地域公共交通に関するセミナーを開催し、地域公共交通への住民の理解を深める ・町内交通機関の路線毎の利用状況や財政負担状況等を踏まえた上での意見交換の場を設け、地域住民一人ひとりが危機感を持って公共交通の利用促進を考える機運を醸成する ・小中学生を対象にバスの乗り方教室を開催し、子供を介した家族でのバスの日常的な利用を喚起する	△
	③貨客混載輸送の可能性調査	●	●	●	・地域の物流調査を行い、可能性品目を抽出するとともに、とべ温泉行きバス、スクールバスを活用した貨客混載輸送の事業化可能性調査を行う	○
	④高校通学費補助制度の検討	●	●	●	・本町に居住する高校生及び松山南高等学校砥部分校通学者を対象としたバス通学費補助制度の導入を検討する。 ・補助制度の検討にあたっては、恒常利用の観点から通学定期券購入補助を中心に先進事例等を踏まえて検討する。	△
3 人にやさしい地域公共交通網の構築	①わかりやすい公共交通情報の提供	●	●	●	・のりあいタクシーやとべ温泉行きバスの利用案内パンフレットを作成し、全戸配布する ・とべ温泉行きバスの再編に合わせて停留所標識を設置する ・主要バス停に町内の主要施設や主要観光施設等を付記した詳細なバス路線図を設置する ・とべ温泉行きバスへのバスロケーションシステムの導入を検討する	△
	②停留所の待合環境整備	●	●	●	・上りの高尾田バス停に上屋等を整備する	○
	③パークアンドライドの推進	●	●	●	・大岩橋バス停、断崖口バス停付近へ路線バス利用者用の駐車場を確保する ・交通結節点および主要バス停付近へ路線バス利用者用の駐輪場を確保する ・住民ニーズを踏まえ、主要バス停付近へバス利用者用シニアカー駐車場確保を検討する	△

6 地域公共交通の課題

課題 1. 幹線路線バスの維持

砥部町では2事業者が路線バスを運行しており、合計4路線8系統の幹線路線が運行されています。人口減少やコロナ禍等の影響から路線バスの利用者が減少する一方、路線バスの運転士は慢性的に不足しており、現行の運行水準の維持が困難な状況です。

砥部町では松山市等近隣市町への移動手段は幹線路線バスのみであり、運行の維持・確保は必要不可欠です。

課題 2. 地域内移動サービスの見直しと持続可能性確保

広田地域では現在国保診療所送迎ワゴンが広田地域内の移動を担っていますが、国保診療所送迎ワゴンの乗り場まで移動できない人も多いことや運行日が限られること、総津地区以外への移動に利用するのは難しいことなどから地域内移動手段として上手く機能していない状況で、令和5年度の国保診療所通院以外の目的での利用は0件でした。さらに、広田地域の地域医療のあり方についての検討が進められており、交通分野も連携していく必要があります。

のりあいタクシーについては、広田地域では最寄りのタクシー車両待機所からも5km以上離れているため、1運行あたりの回送距離や運行時間が長くなり、事業者の負担が大きくなっています。また、今後ののりあいタクシーの運行に係る委託費用の増加が見込まれています。

地域拠点を維持していくためにも地域内移動を円滑にし、地域内移動サービスの持続可能性を維持していく必要があります。

表 9 令和5年度国保診療所送迎ワゴン輸送実績

曜日	火		水					木	金	合計
地区	中野川	仙波	多居谷	玉谷	大内野	満穂	篠谷	全地域	高市	
運行数 (日/年)	49		47					31	49	176
患者 (人/年)	0	3	23	0	0	0	0	38	29	93
一般 (人/年)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
利用者 (人/日)	0.00	0.06	0.49	0.00	0.00	0.00	0.00	1.23	0.59	0.53

課題3. 新規需要開拓と利用に向けた意識醸成

本計画の策定に伴い実施したアンケート調査では、のりあいタクシーを利用しない理由として、砥部ののりあいタクシーの各運行区域で利用方法がわからないからという回答が2割程度となっていました。また、のりあいタクシーの乗り場までが遠くて利用できないというような意見もみられました。本町ののりあいタクシーはドアツードア方式で運行していますが、このような仕組みが十分に浸透していない状況にあります。こうした人たちに対してのりあいタクシーの利用を促すため、利用方法等の周知を強化する必要があります。

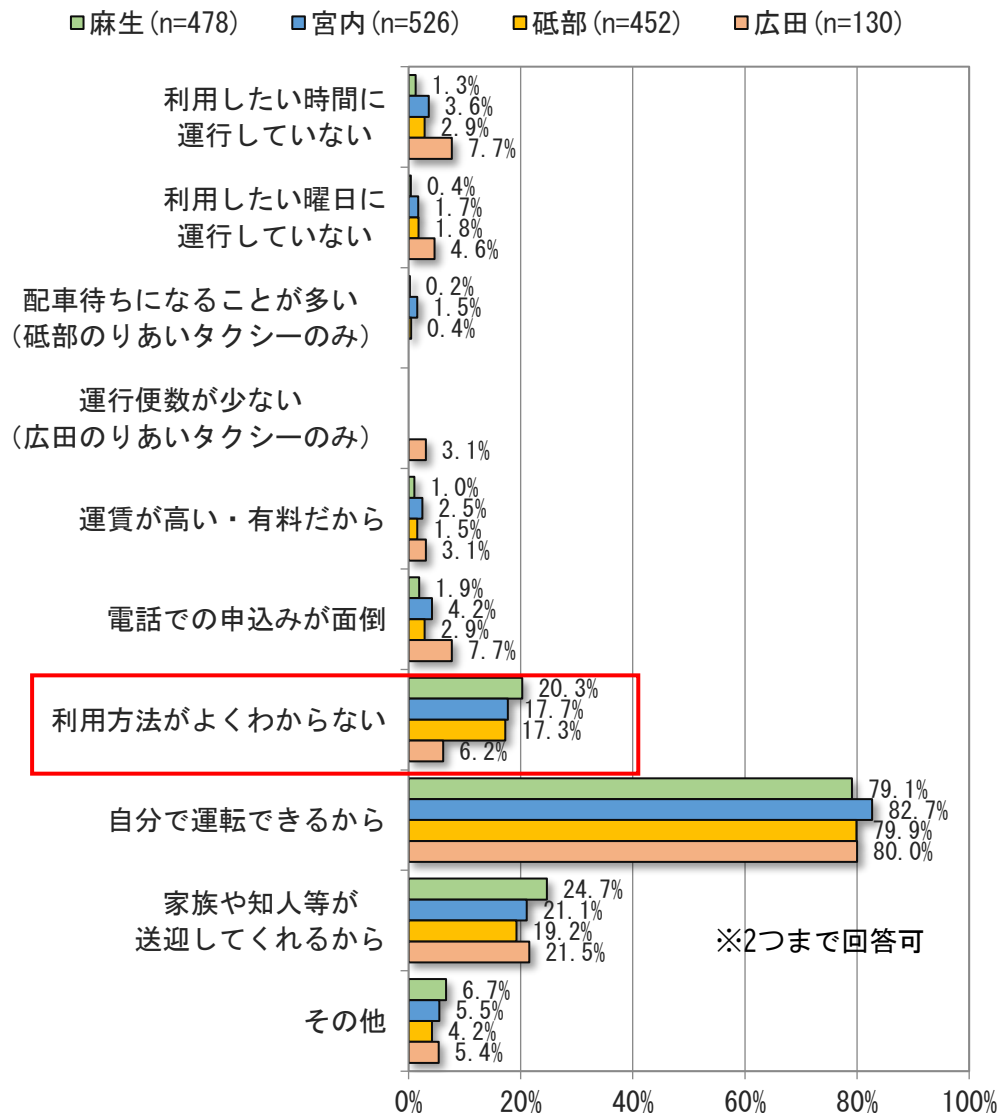


図 25 のりあいタクシーを利用しない理由（のりあいタクシーに関するアンケート調査）

課題4. 交通DX・GXの推進

交通の分野でもDX・GXの動きが進んでいます。本町においても路線バスにバスロケーションシステムが導入されていたり、2025年3月から全国交通系ICカードのICOCAが導入されたりと、DXの動きが進んでいます。一方、こういったサービスが導入されたとしても、利用者側がそれを利用できなければ導入効果は薄れてしまいます。本町の公共交通利用者はデジタルサービスを使い慣れていない高齢者も多く、デジタルサービスを普及させるためには利用者に寄り添った周知が必要です。

GXについては、環境問題への関心の高まりからEVの導入に向けた動きが広がっています。本町では未だ交通サービスへのEV導入は進んでおらず、充電スポットの整備も十分に進んでいません。今後EV導入に向けた検討を進めていく必要があります。

2025年春からは 郊外電車・路線バス全線に拡大！
チャージはもちろん、通勤定期券の購入・更新もスマホでOKに！

ご利用が可能となるカード


ICOCA


Kitaca


Suica


PASMO


manaca (マナカ)


TOICA


PiTaPa


はやかけん


nimoca


SUGOCA

第4章 基本的な方針

1 基本理念

これまでに整理してきた本町の地域・交通等の現状や上位・関連計画で示されたまちづくりの方向性、各種調査結果を踏まえ、砥部町地域公共交通計画の基本理念を以下のように定めます。

人と地域のつながりを生む持続可能な移動環境の実現

2 計画の目標

基本理念の実現のため、本計画の目標を以下の通り設定します。

基本目標 1. 住みよいまちを実現するためのネットワークの維持・再構築

松山都市圏の一都市として、住みよいまちを実現するため、各種交通手段の役割分担と連携を促進し、利便性の高く持続可能な公共交通ネットワークとして維持・再構築を図ります。

基本目標 2. まちづくりと連携した需要開拓と意識醸成

コロナ禍による生活スタイルの変化や長期的な人口減少により公共交通の利用者が減少する中、砥部町が目指すまちづくり（交通弱者への移動手段確保、DX推進等）と連携し、新たな需要の開拓を行うとともに、マイカーだけでなく適度に公共交通を利活用するための意識を醸成します。

3 拠点・地域公共交通等の位置づけ及び確保・維持の方向性

本町の現状を踏まえたうえで、本町の地域公共交通体系の構成要素として拠点や交通結節点、各交通手段の役割や方向性を次のとおり定めます。

表 10 拠点の設定

分類	該当する範囲
中心拠点	砥部町役場周辺
地域拠点	広田支所周辺

表 11 交通結節点の設定

位置づけ	該当する場所	方向性
幹線・支線の乗継が可能な場所	高尾田バス停 南ヶ丘団地口バス停 総合運動公園口バス停 供養堂バス停 宮内バス停 砥部向南台前バス停 砥部焼伝統産業会館前バス停	・幹線・支線の円滑な乗継や快適な待合環境を提供できるよう整備を行う

表 12 地域公共交通の位置づけと確保・維持の方向性

位置づけ	役割	交通手段	確保・維持の方向性
幹線	本町と松山市等の近隣市町を結び、通勤・通学や買い物、通院などの日常移動を担っています。 本町においては路線バスがその役割を担っており、幹線路線としての運行の維持が重要となっています。	伊予鉄バス 森松・砥部線 えひめこどもの城線 拝志・上林線	主に松山市への通勤・通学や買い物、通院等の移動において重要な役割を果たしています。今後も利便性を確保し、運行の維持を図ります。
		ジェイアール四国バス 久万高原線	松山市や久万高原町への移動を担っており、特に久万高原町方面の通学などには唯一の移動手段であるため、今後も運行の維持を目指します。一方で自治体や事業者の企業努力だけでは維持が困難な状況であり、地域公共交通確保維持事業を活用しながら運行の維持を図ります。
支線	町内での移動における幹線の補助的な役割を担っています。	砥部のりあいタクシー	本町の各小学校区内における買い物や通院、バス停までの移動や、路線バスを利用する際のファーストワンマイルの移動手段として重要な役割を担っています。今後運行内容や利用方法に関する周知を強化して利用促進を行います。また、運行委託会社の迎車料金導入に伴い委託費が増加する見込みですが、運賃見直し等により運行委託費の高騰を抑制し、維持を図ります。
		広田のりあいタクシー	路線バスが運行されていない広田地域において、本町中心部に移動する際の唯一の公共交通機関です。利用者の利便性は可能な限り維持しつつ、運賃の見直しや運行の効率化によって財政支出額の高騰を抑制し、維持を図ります。
		国保診療所送迎ワゴン	国保診療所への移動手段に加え、広田地域内における地域内移動手段の役割も担っています。関係課と連携し、今後の広田地域における地域医療のあり方を踏まえながら、広田地域内における交通手段の確保を図ります。
個別の需要対応		タクシー	日本版ライドシェア等の仕組みの活用による運転士確保を検討しながら、個別の需要にきめ細やかに対応します。

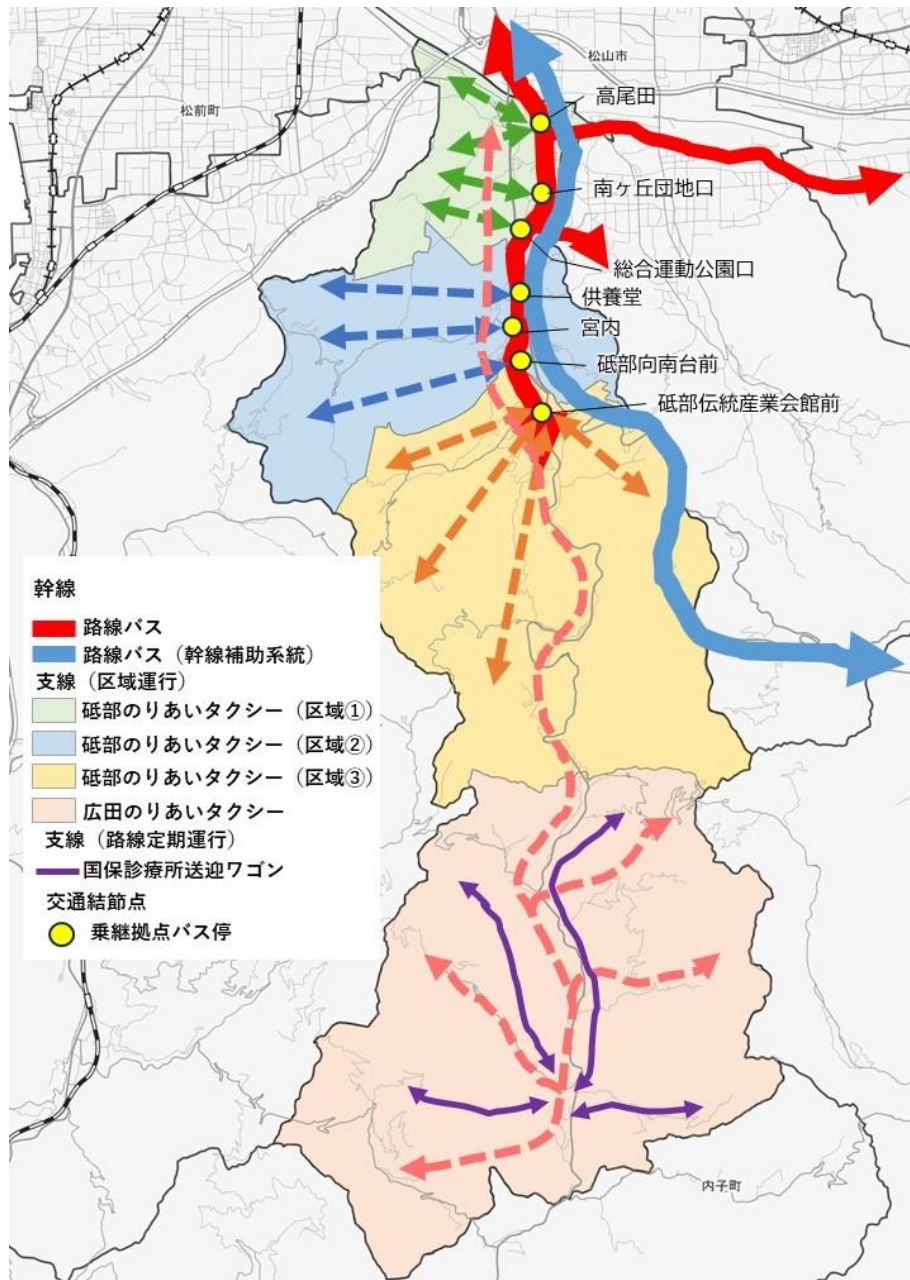


図 26 砥部町の将来ネットワークイメージ

第5章 計画に位置づける事業及び達成状況の評価

1 事業体系

前項の目標を達成するため、本計画で位置づける事業体系は以下の通りです。



生む持続可能な移動環境の実現

事業	実施主体	対応する課題
① 幹線路線バスの維持	砥部町、沿線自治体、国、交通事業者	1
② のりあいタクシーから路線バスへの乗継拠点における待合環境の整備検討	砥部町	1,3
③ パークアンドライドの推進	砥部町	1,3
④ バリアフリー対応車両の導入促進	交通事業者	1,3
⑤ EVバスの導入と関連設備の整備	砥部町、交通事業者	1,4
⑥ 交通事業者による対応が難しいエリア・時間帯におけるのりあいタクシーへの住民ドライバーの参画	砥部町、交通事業者	2
⑦ サービスの持続可能性を高めるためののりあいタクシーの充実及び運賃見直し	砥部町、交通事業者	2
⑧ 地域住民との協働による移動手段確保の検討	砥部町、交通事業者、地域	2,3
⑨ 地域医療のあり方と連携した広田地域の区域内移動サービスの見直し	砥部町、交通事業者、地域	2,3
⑩ 官民連携による担い手確保や定着に向けた対策の実施	砥部町、交通事業者	1,2
⑪ タクシーにおける日本版ライドシェアの導入	砥部町、交通事業者	2
⑫ 移動手段を網羅したマップ等の情報提供ツールの作成・配布	砥部町	1,3
⑬ 出前講座や公共交通の乗り方教室の開催	砥部町、交通事業者	1,3
⑭ 広報紙を用いた公共交通利用に向けた意識醸成	砥部町	1,3
⑮ スマートフォン教室等における経路検索アプリ、バスロケーションシステム、モバイル交通系ICカード等の利用講習の実施	砥部町、交通事業者	1,3,4
⑯ のりあいタクシーの乗車場所表示の設置	砥部町、関係施設	3
⑰ 高校通学費補助制度（砥部町に居住する高校生及び松山南高校砥部分校に通学する町外居住の高校生を対象）の導入検討	砥部町	1,3

2 事業の内容と実施主体

基本目標 1 住みよいまちを実現するためのネットワークの維持・再構築

施策 1 松山都市圏における連携を図るための幹線路線バスの維持

事業概要

① 幹線路線バスの維持

- ・本町は松山市のベッドタウンとなっており、松山市をはじめとした松山都市圏域との交流が盛んなことから、都市間を結ぶ幹線路線バスの維持は非常に重要
- ・ジェイアール四国バス久万高原線は、地域間幹線系統確保維持改善事業を活用し路線の維持を図る



② のりあいタクシーから路線バスへの乗継拠点における待合環境の整備検討

- ・のりあいタクシーと路線バスの乗継拠点となるバス停では、のりあいタクシーの運行開始以降、上屋やベンチの整備等、待合環境の整備が進められている
- ・のりあいタクシーと路線バスの乗継利用を推進するため、今後も継続的に乗継拠点となるバス停において待合環境の整備を検討する



施策 1 松山都市圏における連携を図るための幹線路線バスの維持

事業概要

③ パークアンドライドの推進

- ・砥部町内の路線バスは国道33号を中心に運行されており、バス停から離れた場所に居住している人は徒歩でアクセスすることが困難な状況である
- ・バス停周辺にパークアンドライド駐車場や駐輪場、シニアカー駐車場等の整備を進め、バス停へのアクセスを改善し、バス停から離れた場所に居住する人の路線バス利用を推進する



図 27 パークアンドライド駐車場看板



図 28 バス停付近の駐輪場

④ バリアフリー対応車両の導入促進

- ・砥部町内を運行する路線バスの車両には、一部バリアフリー基準に適合しないものがあり、高齢者や障害者等にとって利用の抵抗となっている部分（段差等）がある
- ・車両の更新時期に合わせて順次バリアフリー基準適合車両（ノンステップバス等）への切り替えを進め、誰でも利用しやすい環境を構築する



図 29 ノンステップバス（伊予鉄バス）

⑤ EVバスの導入と関連設備の整備

- ・2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取組が進められる中、全国各地でEVバスの導入が進められている
- ・砥部町内を運行する路線バスでも、関係者が連携し、充電設備の整備等、EVバス導入に向けた支援等を検討する



図 30 EVバス（伊予鉄バス）

実施主体

砥部町、沿線自治体、国、交通事業者

施策2 町内におけるのりあいタクシーの持続可能性強化	
事業概要	⑥ 交通事業者による対応が難しいエリア・時間帯におけるのりあいタクシーへの住民ドライバーの参画 ・ 広田地域はタクシー事業者の営業所及び車両待機所から離れており、のりあいタクシーの運行に係る回送距離が長く、1便を運行するために運転士は長時間拘束されることとなる ・ これにより運行を担うタクシー事業者は、運転士不足の中で一部の時間帯では本業のタクシー事業で配車待ちが発生する等の影響が出ている ・ タクシーの運転士が不足する時間帯やタクシー事業の需要が集中する時間帯、回送距離・時間が極端に長くなるエリアへの配車時において、住民ドライバーの活用により供給力を補完し、のりあいタクシーの持続可能性を強化する 法第78条第2号に基づく登録 自家用有償旅客運送 市町村やNPO法人等が主体となり登録を受けて運行 交通空白地有償運送 福祉有償運送 自家用有償観光旅客等運送 公共ライドシェア（H18制度創設） 法第78条第3号に基づく許可 4条乗用事業による管理 日本版ライドシェア（R6. 3 制度創設） 4条乗用事業（区域運行）による管理 （R5. 12 制度創設） その他 ・ 4条乗用事業（福祉限定）による管理 ・ 繁忙期（中元・歳暮時期等）の貨物運送 ・ 幼稚園バス 等 資料：国土交通省公表の資料をもとに作成
	⑦ サービスの持続可能性を高めるためののりあいタクシーの充実及び運賃見直し ・ のりあいタクシーは一般乗用タクシーの運賃を参考に委託費を支払っているが、近年の燃料費や人件費の高騰により運行に係る経費は増加傾向にあり、今後もサービスを継続していくためには委託費の見直しが必要な状況である ・ 一方で砥部ののりあいタクシーの運賃は、1乗車200円と安価な設定となっているため、受益者負担の視点に立ち、運行に係る経費増分の一部を運賃に転嫁することを検討する ・ ただし、過度な負担軽減の観点から、乗り合わせて利用した際の運賃割引や閑散時間帯の運賃割引等も併せて検討する ・ 関係者と連携しながら必要に応じて随時のりあいタクシーの運行改善を検討する
実施主体	砥部町、交通事業者

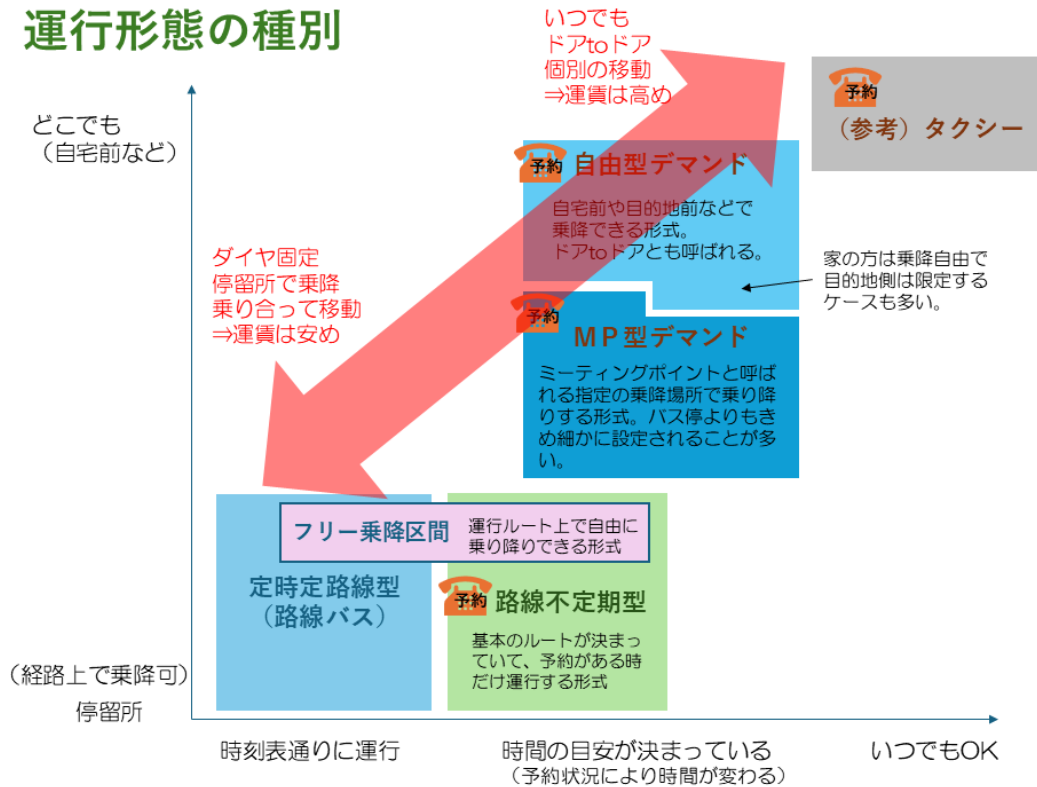
施策 3 関係主体との連携による地域内移動サービスの再構築

事業概要

⑧ 地域住民との協働による移動手段確保検討

- ・地域の発意により、地域の関係者と協働で継続的に移動手段について考える場づくりを実施する
- ・地域における移動手段は、想定される様々な選択肢の中から地域の関係者の協議により決定する

運行形態の種別



⑨ 地域医療のあり方と連携した広田地域の区域内移動サービスの見直し

- ・人口減少と高齢化が進む広田地域において唯一の医療機関である国保診療所は、将来的に医師の確保が難しくなることが予想されるため、今後の地域医療のあり方が検討される予定となっている
- ・広田地域の地域医療のあり方により必要な地域内移動サービスも変わるため、今後の検討結果を踏まえ、保険健康課や広田支所等関係部局と連携しながら区域内移動サービスを見直す



実施主体

砥部町、交通事業者、地域

施策4 関係者と連携したサービスの担い手確保

事業概要

⑩ 官民連携による担い手確保や定着に向けた対策の実施

- ・本町で運行している路線バス事業者 2 社、タクシー事業者 1 社はいずれも運転士不足の状況であり、サービスを今後も維持していくためには担い手の確保・定着が急務である
- ・人材の確保・定着に向けて交通事業者で労働環境や待遇の改善を進めるとともに、交通事業者等と連携し、担い手確保につながるような取組を強化する
- ・本町からは町の移住・定住施策に関する情報提供を積極的に行うなどの方法で連携を図る



図 31 運輸業に関する業界紹介冊子（愛媛県）

⑪ タクシーにおける日本版ライドシェアの導入

- ・タクシー運転士の不足を受けて、国では日本版ライドシェアが創設された
 - ・本町を含む松山交通圏では、日本版ライドシェアが許可されているが、曜日及び時間帯は金・土の16時台～翌5時台に限られている
 - ・本町においては、主に平日の午前にはタクシーが不足し、配車待ちが発生する傾向にあるため、曜日・時間帯の拡大を申請することでタクシー運転士不足への対応を検討する

实施主体

砥部町、交通事業者

施策 5 新規需要を開拓するための周知活動の強化と公共交通利用に向けた意識醸成

事業概要

⑫ 移動手段を網羅したマップ等の情報提供ツールの作成・配布

- ・本町では路線バスやのりあいタクシー、とべ温泉行きバスなど多様な移動サービスが組み合わされて交通網が形成されているが、それらを網羅したマップや時刻表等はない状況である
- ・路線バスやのりあいタクシー等の路線図、乗継場所等を示したマップを作成・配布することで、町内で利用可能な移動手段の理解を促し、利用促進を図る
- ・のりあいタクシーの運行概要や利用方法等をわかりやすく示した情報提供ツール（チラシ等）を作成し、のりあいタクシーの周知の強化を図る
- ・路線バスやのりあいタクシー等の利用方法を解説する動画を作成することで利用方法の理解を促進する



図 32 公共交通マップ（山口県周防大島町）

⑬ 出前講座や公共交通の乗り方教室の開催

- ・アンケートでは、特に砥部地域においてのりあいタクシーの運行内容や利用方法を知っている人が少なく、のりあいタクシーの利用方法がわからないために利用を敬遠している人も少なくない状況である
- ・出前講座や乗り方教室等を各種移動手段の利用方法の理解を促すことで、利用促進を実施するとともに、公共交通を利用する意識を醸成する



施策5 新規需要を開拓するための周知活動の強化と公共交通利用に向けた意識醸成

事業概要

- ⑮ スマートフォン教室等における経路検索アプリ、バスロケーションシステム、モバイル交通系ICカード等の利用講習の実施
- 本町で路線バスを運行する伊予鉄バスでは、2025年3月から路線バス全線にICOCA及びモバイルICOCAを導入予定であり、既にバスロケーションシステムを導入済みであるなど、デジタル化の取組が進められているが、利用者へのサービスの普及はまだ進んでいない
 - 町で実施するスマートフォン教室等の場を活用し、移動に関するデジタルサービスの利用方法を周知する



図 34 スマホバスロケの画面（伊予鉄バス）

- ⑯ のりあいタクシーの乗車場所表示の設置
- 目的地側ののりあいタクシーの乗降場所（施設等）において、「どこで待てば良いかわからない」という意見がアンケートで寄せられた
 - のりあいタクシーの乗車場所にサインを整備することで、のりあいタクシー利用時の不安を軽減し、利用を促進する



図 35 乗り場サイン（広島県東広島市）

実施主体

砥部町、交通事業者

施策6 まちづくりや定住に資する移動支援制度の拡充

事業概要

- ⑰ 高校通学費補助制度（砥部町に居住する高校生及び松山南高校砥部分校に通学する町外居住の高校生を対象）の導入検討
- ・砥部町から遠方の学校に通学する高校生にとって路線バスは重要な通学手段となるが、高校生やその保護者にとって定期券の費用は負担となる
 - ・松山南高校砥部分校は令和7年度から定員が増加する
 - ・高校生の路線バス通学に対して支援を行うことで、定住促進や間接的な幹線路線バスの維持につなげるとともに、高校生の通学時の安全性を確保する

高校生等鉄道・バス通学定期券 購入費補助について

本町では、公共交通の利用維持及び高校生等の通学手段の一助に資するため、高校生等又は同一世帯の保護者に対して通学定期券の購入費を補助する事業を実施しています。
今年度から補助額を拡充していますので、ぜひご申請ください！！

1 対象者

補助を受けることができる方は、**町内に在住し**、かつ、**松野町の住民基本台帳に記録されている者**で、**町外に通学するため通学定期券を購入する高校生等又は同一世帯の保護者**となります。

高校生等とは？

- ・高等学校に通学する者（学校教育法第50条）
- ・中等教育学校に通学する者（学校教育法第63条）
- ・専修学校の高等課程に通学する者（学校教育法第124条）

2 助成内容

各通学定期券の補助対象経費の合計の**4分の3の額**を補助します。
 ※申請は当該年度に**2回まで**可能です。（6か月分×2回申請など）

3 助成の申請

補助を受けるためには申請及び請求が必要です。

【提出書類】

- （1）松野町高校生等鉄道・バス通学定期券購入費補助金交付申請書兼請求書
- （2）町税等納付状況調査同意書
- （3）学生証の写し
- （4）**定期券の写し（申請する期間のすべての通学定期券のコピーが必要です。）**
- （5）その他町長が必要と認める書類

※申請書は、ふるさと創生課または町HPにあります。

4 問い合わせ先・申し込み先

〒798-2192 北宇和郡松野町松丸343番地
 松野町役場 ふるさと創生課 電話 0895-42-1116

図 36 高校生通学定期券購入補助（松野町）

実施主体

砥部町

3 事業の実施スケジュール

各事業の実施スケジュールは以下のとおりです。

基本目標	施策	事業	実施主体	年度					
				R7	R8	R9	R10	R11	
基本目標 1 住みよいまちを実現するためのネットワークの維持・再構築	施策1 松山都市圏における連携を図るための幹線路線バスの維持	①幹線路線バスの維持	砥部町 沿線自治体 国 交通事業者	地域間幹線系統確保維持改善事業の活用によるバス路線の維持・確保					
		②のりあいタクシーから路線バスへの乗継拠点における待合環境の整備検討	砥部町	調査・検討	随時整備実施				
		③パークアンドライドの推進	砥部町	調査・検討	随時整備実施				
		④バリアフリー対応車両の導入促進	交通事業者	車両の入れ替えに伴い随時導入					
		⑤EVバスの導入と関連設備の整備	砥部町 交通事業者	調査・検討					
	施策2 町内におけるのりあいタクシーの持続可能性強化	⑥交通事業者による対応が難しいエリア・時間帯におけるのりあいタクシーへの住民ドライバーの参画	砥部町 交通事業者	調査・検討					
		⑦サービスの持続可能性を高めるためののりあいタクシーの充実及び運賃見直し	砥部町 交通事業者	周知	実施				
	施策3 関係主体との連携による地域内移動サービスの再構築	⑧地域住民との協働による移動手段確保検討	砥部町 交通事業者 地域	検討					
		⑨地域医療のあり方と連携した広田地域の区域内移動サービスの見直し	砥部町 交通事業者 地域	検討	見直し実施				
	施策4 関係者と連携したサービスの担い手確保	⑩官民連携による担い手確保や定着に向けた対策の実施	砥部町 交通事業者	検討	適宜実施				
		⑪タクシーにおける日本版ライドシェアの導入	砥部町 交通事業者	導入	運用				
基本目標 2 まちづくりと連携した需要開拓と意識醸成	施策5 新規需要を開拓するための周知活動の強化と公共交通利用に向けた意識醸成	⑫移動手段を網羅したマップ等の情報提供ツールの作成・配布	砥部町	検討	作成	随時更新			
		⑬出前講座や公共交通の乗り方教室の開催	砥部町 交通事業者	適宜開催					
		⑭広報紙を用いた公共交通利用に向けた意識醸成	砥部町	適宜実施					
		⑮スマートフォン教室等における経路検索アプリ、バスロケーションシステム、モバイル交通系ICカード等の利用講習の実施	砥部町 交通事業者	検討	適宜実施				
		⑯のりあいタクシーの乗車場所表示の設置	砥部町 関係施設	調査・検討	設置	管理			
	施策6 まちづくりや定住に資する移動支援制度の拡充	⑰高校通学費補助制度（砥部町に居住する高校生及び松山南高校砥部分校に通学する町外居住の高校生を対象）の導入検討	砥部町	検討					

4 計画の達成状況の評価

(1) 計画達成状況の評価指標及び目標値

本計画では「人と地域のつながりを生む持続可能な移動環境の実現」を基本理念とし、17の事業を位置づけました。本計画の達成状況を把握するための指標及び目標値を次の通り設定します。

表 13 計画の評価指標及び目標値

基本目標	評価指標		現状値 (R6年度)	目標値 (R11年度)
1. 住みよ いまちを実現するためのネット ワークの維 持・再構築	指標 1	のりあいタクシーの年間利用者数	10,958 人	14,000 人
	指標 2	ジェイアール四国バスの年間利用者数	49,207 人	52,000 人
	指標 3	パークアンドライド駐車場・駐輪場整備 数	1 箇所	3 箇所
	指標 4	市民の地域公共交通に対する満足度※1	18.9%	25.0%
	指標 5	移動手段確保に係る年間財政支出額	約 3,300 万円	3,700 万円
	指標 6	のりあいタクシーの収支率	22.7%	22.7%
2. まちづ くりと連携 した需要開 拓と意識醸 成	指標 7	のりあいタクシーの運行内容・利用方法 についての認知度※2	15.6%	25.0%
	指標 8	公共交通についての出前講座の実施件数	年 0 件	年 2 件
	指標 9	デジタルサービス利用方法講習会の実施 件数	年 0 件	年 2 件
	指標 10	公共交通に関する広報記事の掲載回数	年 0 回	年 4 回

※1 本計画策定にあたり実施した市民アンケートの調査結果で、「満足」または「やや満足」と回答した人の割合です。

※2 本計画策定にあたり実施した市民アンケートの調査結果で、のりあいタクシーの認知状況について「運行内容や利用方法を概ね知っている」と回答した人の割合です。

（２）目標設定の考え方

前項で定めた目標値の設定に係る考え方は次のとおりです。

基本目標１．松山都市圏における連携を図るための幹線路線バスの維持

指標1 のりあいタクシーの年間利用者数			
現状値	10,958 人	目標値	14,000 人
考え方	砥部のりあいタクシーの運賃見直しや広田のりあいタクシーの運行効率化により利用者の減少が予測されるが、のりあいタクシーの周知強化により潜在需要を掘り起こし利用者数の増加を目指す。		
算出方法	砥部のりあいタクシーの年間利用者数と広田のりあいタクシーの年間利用者数の合計。事業者から提出される運行実績により算出する。		
指標2 ジェイアール四国バスの年間利用者数			
現状値	49,207 人	目標値	52,000 人
考え方	人口が減少する中でも各種運賃割引やインバウンド需要の取り込み等により利用者数の増加を図る。		
算出方法	事業者保有の運行実績により把握する。		
指標3 パークアンドライド駐車場・駐輪場整備数			
現状値	1 箇所	目標値	3 箇所
考え方	普段自家用車を活用している住民に対する公共交通の利用促進や、バス停へのアクセス改善のため、パークアンドライド駐車場、駐輪場の整備を継続して行う。		
算出方法	町で整備したパークアンドライド駐車場・駐輪場の箇所数を把握する。		
指標4 町民の地域公共交通に対する満足度			
現状値	18.9%	目標値	25.0%
考え方	のりあいタクシーの周知強化や住民ドライバーの活用によるタクシーの配車待ち緩和等により、のりあいタクシーの運賃を見直した場合でも満足度を向上させる。		
算出方法	町民を対象としたアンケートから町内の公共交通及び移動に対する満足度を問う設問を設け、「満足」または「やや満足」と回答した回答者の割合を算出する。		
指標5 移動手段確保に係る年間財政支出額			
現状値	約 3,300 万円	目標値	3,700 万円
考え方	タクシー事業者の迎車料金導入による委託料増加や、燃料・人件費等の運行経費高騰、利用者の増加による事業費の増加が、移動手段確保に係る事業それぞれで見込まれる中でも、のりあいタクシーの運賃見直しや各種サービスの効率化等により財政支出額の過度な増加を抑制する。		
算出方法	砥部町の移動手段確保に係る財政支出額の合計により算出する。		
指標6 のりあいタクシーの収支率			
現状値	22.7%	目標値	22.7%
考え方	タクシー事業者の迎車料金導入による委託料増加や燃料・人件費等の運行経費高騰が見込まれる中でも、のりあいタクシーの運賃見直しや乗合率の向上等により現状程度の収支率を維持することを目指す。		
算出方法	のりあいタクシーの運行実績から算出する。（運賃収入/運行経費）		

基本目標 2. まちづくりと連携した需要開拓と意識醸成

指標7 のりあいタクシーの運行内容・利用方法についての認知度			
現状値	15.6%	目標値	25.0%
考え方	のりあいタクシーの周知活動を強化し、のりあいタクシーの認知度向上を目指す。		
算出方法	高校生以上の町民を対象にしたアンケートでのりあいタクシーの認知状況に関する設問を設け、「運行内容や利用方法を概ね知っている」と回答した回答者の割合を算出する。		
指標8 公共交通についての出前講座の実施件数			
現状値	年〇件	目標値	年2件
考え方	路線バスやのりあいタクシーの利用方法に関する出前講座を実施することで公共交通の利用に関する理解を促す。		
算出方法	町が主催する公共交通についての出前講座の年間実施件数により把握する。		
指標9 デジタルサービス利用方法講習会の実施件数			
現状値	年〇件	目標値	年2件
考え方	スマートフォンを活用した運賃決済やバスロケーションシステム等のデジタルサービスの活用方法に関する講習会を開催し、デジタルサービスの利用促進を行う。		
算出方法	町が主催するデジタルサービスの利用に関する講習会の年間実施件数により把握する。		
指標10 公共交通に関する広報記事の掲載回数			
現状値	年〇回	目標値	年4回
考え方	町の広報紙に公共交通の意義を示す記事や公共交通の利用意向が高まるような記事を掲載し、町民の公共交通利用意識を高める。		
算出方法	町の広報誌における公共交通関連記事の掲載回数を把握する。		

第6章 計画の推進に向けて

1 計画の推進体制

計画の推進にあたっては、行政だけでなく交通事業者や地域住民、その他関係主体で課題を共有し、一体となって計画を進めていきます。

行政は、庁内関係部署をはじめ、愛媛県や国との連携を深め、計画の推進に取り組んでいきます。交通事業者は行政等との連携し、今後も公共交通の安全な運行に努めていきます。地域住民やその他関係主体については、公共交通を自分事とし、公共交通を守っていく意識を持ち、積極的な利用を心掛けます。

2 計画の進行管理・評価・見直し

各年度における事業の進捗や評価指標の現状を砥部町地域公共交通会議に報告し、毎年度評価・検証を実施するとともに、次年度以降の改善に繋がります。なお、本計画は計画期間を5年に設定していますが、期間途中で必要に応じて計画の見直しを実施します。さらに、最終年度の令和11年度には、計画期間全体にわたる評価を実施し、事業の実施状況や評価指標の状況を踏まえ、次期計画を検討します。

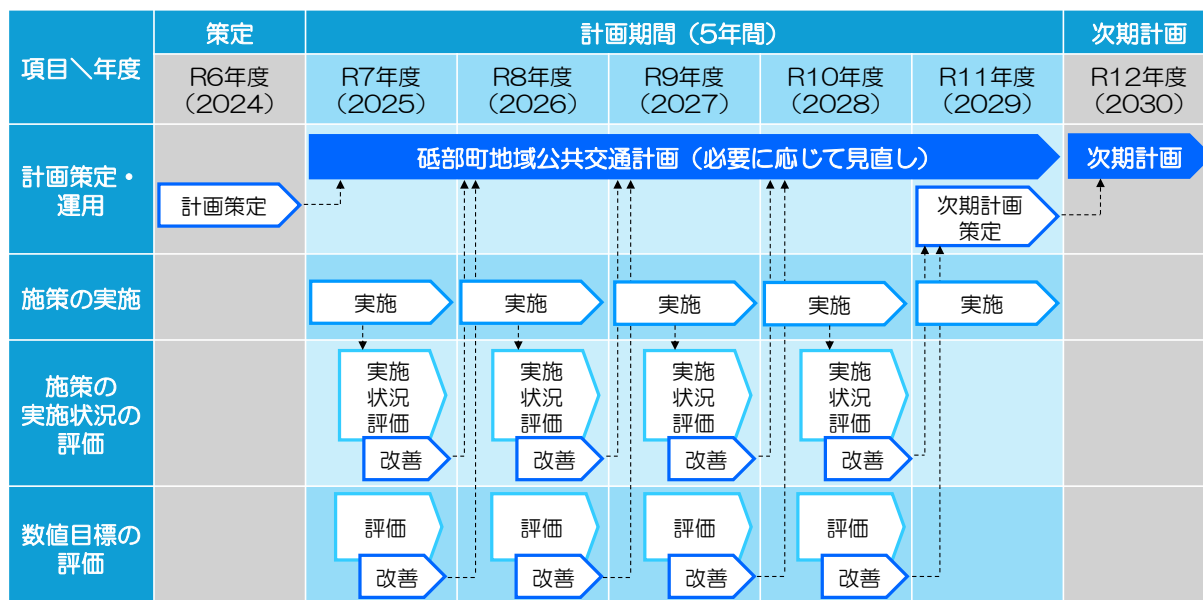


図 37 事業の進捗管理・評価スケジュール