

八幡浜市地域公共交通計画 (素案)

令和5年1月
八幡浜市

目次

第1章	八幡浜市地域公共交通計画の策定について.....	1
1-1	計画策定の趣旨.....	1
1-2	計画の区域.....	1
1-3	計画の期間.....	1
第2章	現状と問題点.....	2
2-1	八幡浜市の現状.....	2
2-1-1	位置・地勢.....	2
2-1-2	人口.....	2
2-1-3	施設の立地.....	3
2-1-4	地域の移動状況.....	3
2-1-5	観光.....	3
2-2	八幡浜市のまちづくりの方向性.....	4
2-2-1	上位計画.....	4
2-2-2	関連計画.....	5
2-3	地域公共交通の現状.....	9
2-3-1	鉄道.....	10
2-3-2	高速バス、空港シャトルバス.....	10
2-3-3	路線バス.....	10
2-3-4	タクシー（乗合）.....	11
2-3-5	タクシー（乗用）.....	12
2-3-6	自家用有償旅客運送.....	12
2-3-7	診療バス.....	13
2-3-8	離島航路.....	13
2-3-9	九州～四国連絡航路.....	14
2-4	八幡浜市の地域公共交通の現状・問題点.....	15
第3章	八幡浜市地域公共交通計画の方針.....	17
3-1	基本方針.....	17
3-2	八幡浜市の公共交通が目指す姿.....	17
3-2-1	3つの再生方針.....	17
3-2-2	公共交通ネットワークにおける各移動手段の役割.....	18
第4章	計画の目標.....	21
第5章	計画の目標を達成するために行う施策.....	26

5-1	施策別の事業内容・実施主体・スケジュール.....	26
施策 1	市中心部の移動しやすさ向上.....	26
施策 2	公共交通の周知・利用機会創出.....	31
施策 3	保内地区の移動しやすさ向上.....	36
施策 4	持続可能な公共交通づくり.....	37
5-2	施策別の事業・実施主体・スケジュール・関連する目標の全体像.....	40
第 6 章	計画の実現に向けて.....	41
6-1	進行管理・評価・見直し.....	41
6-2	評価スケジュール.....	42

第1章 八幡浜市地域公共交通計画の策定について

1-1 計画策定の趣旨

人口減少、少子高齢化、マイカーの普及拡大、ライフスタイルや移動ニーズの多様化等により、地域公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しており、近年では新型コロナウイルス感染症の拡大がこれに追い打ちをかけています。一方で、地域公共交通はマイカーを自由に利用できない人の日常生活における移動の確保だけでなく、交流活性化や健康増進など、まちづくりの様々な分野に効果をもたらすとされており、暮らしやすく魅力あふれるまちに必要な不可欠なものです。

こうした観点から、令和2年11月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が施行され、移動ニーズを踏まえ、地域自らが交通をデザインし、地域公共交通に係るマスタープランとしての地域公共交通計画を作成することが努力義務化されました。本市ではこれを踏まえ、まちづくりに寄与する持続可能な地域公共交通を形成するため、地域公共交通の今後のあり方を明らかにし、その実現に向けた方策を示した、「八幡浜市地域公共交通計画」を策定しました。

1-2 計画の区域

本計画の計画区域は、八幡浜市全域を対象とします。

1-3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和5年度（2023年度）～令和9年度（2027年度）の5年間とします。

第2章 現状と問題点

2-1 八幡浜市の現状

2-1-1 位置・地勢

- 本市は愛媛県の西端にある佐田岬半島の付け根に位置しています。北は瀬戸内海に面し、東は大洲市、南は西予市、西は伊方町に接しています。また、西側の南半分は豊後水道（宇和海）を挟んで九州に対しています。
- 平成 17（2005）年に八幡浜市（旧）と西宇和郡保内町が合併し「八幡浜市（新）」が発足しました。

2-1-2 人口

- 本市の人口は令和 2（2020）年時点で 31,987 人、高齢化率は 41.1%です。
- 八幡浜港と八幡浜駅の周辺及び旧保内町の中心部に人口が集中しているほか、急峻な山岳地帯やリアス式海岸の中に小規模集落の分散的な立地が見られます。離島である大島や真穴、川之内、川之石、宮内、磯津地区の一部では、特に高齢化率が高くなっています。
- 年々人口が減少しており、人口推計によると、令和 42（2060）年には、今より約 70% 少ない約 1 万人、高齢化率も 57% 近くまで上昇すると予測されています。

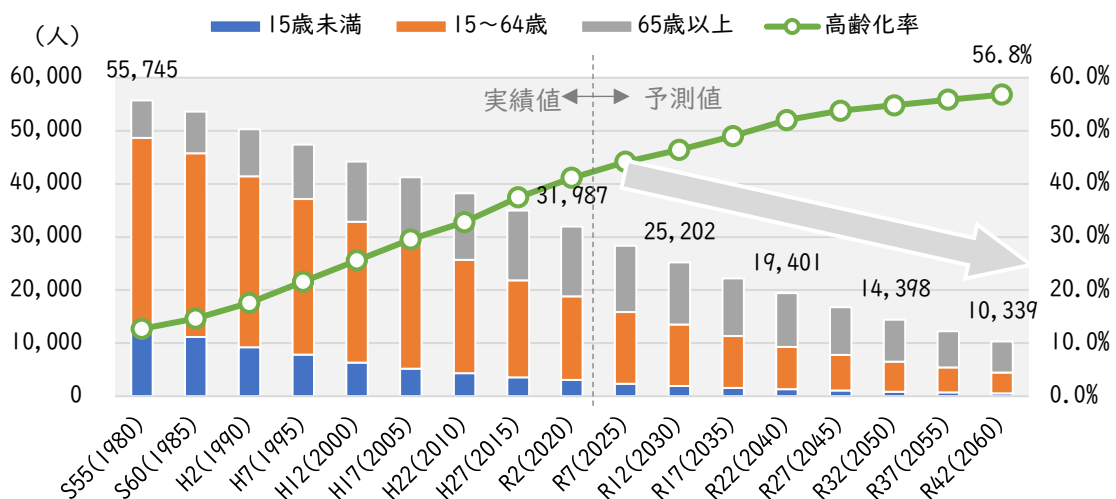


図1 人口・高齢化率の推移と将来推計

出典：国勢調査（実績値）・国立社会保障・人口問題研究所（H30年推計値）

2-1-3 施設の立地

- 商業施設や医療機関など、移動の目的地となる施設は、八幡浜港や八幡浜駅の周辺と旧保内町の中心部に集中しています。

2-1-4 地域の移動状況

- 通勤では、隣接する伊方町への流出が多い他、西予市からは流入も多くあります。また、松山市や宇和島市との間の移動もみられます。通学では、近隣市町からの流入の他、松山市への流出も多くみられます。【令和2年国勢調査】
- 愛媛県内の交通事故発生件数は減少しているものの、高齢者が起こした事故の割合は年々増加しており、事故件数全体の3割近くを占めています。八幡浜警察署管内の免許返納者数は、この5年間で200人前後の増減を繰り返しています。【愛媛県警・八幡浜警察署より】
- すべての地域で買い物では「フジグラン北浜」、通院では「市立八幡浜市民病院」が上位3位以内に入っています。市街地周辺地域では、市立八幡浜総合病院に路線バスで行く人が約15%、タクシーで行く人が約20%いますが、その他の地域での公共交通利用はごくわずかです。【令和4年度公共交通に関する市民アンケート】

2-1-5 観光

- 旧保内町の中心部には歴史的建造物が点在しています。また、諏訪崎等リアス式海岸の風光明媚な景観を満喫することのできるスポット、平家谷のそうめん流し等自然を活かした体験型の観光資源があります。
- 「道の駅八幡浜みなと」の開業や「えひめ南予いやし博」の開催効果により、平成25(2013)年以降観光客数は例年160万人前後で推移していましたが、新型コロナウイルス感染拡大の影響で令和2(2020)年は約120万人まで減少しています。【八幡浜市】



2-2 八幡浜市のまちづくりの方向性

2-2-1 上位計画

第二次八幡浜市総合計画

【策定主体】八幡浜市 【計画期間】平成 28（2016）年～令和 7（2025）年

めざすべきまちの将来像

過去に学び 現在（いま）を見つめ 共に創ろう 輝く未来

公共交通に係る記載

◆問題点

【都市計画】

- ・ 中心市街地が衰退化しつつあり、商店街の衰退や空き家増加がみられます。
- ・ 高齢化の進行、車依存と公共交通網の弱体化が移動制約者の増大を招いています。
- ・ 旧八幡浜市、旧保内町の中心市街地（都市拠点）への都市機能の集約化、市街地更新による効率化・相乗効果の発揮が課題となります。
- ・ 都市拠点、交流拠点、交通拠点を有機的に結ぶ、連結拠点の形成が課題となります。

◆対応方針

【都市計画】

- ・ 大規模プロジェクトを有効活用した都市整備の促進と都市活力の向上を図ります。
- ・ 基盤産業の停滞、商業機能の中心性低下により活力を失いつつある中心市街地の活性化を図ります。
- ・ 車依存や高齢化の進行に対応した利便性の高い移動環境、都市サービスの確保を図ります。
- ・ 新たな都市機能の配置による拠点性の強化、各拠点の有機的連携、都市拠点による回遊性を図ることにより、“みなとまち八幡浜”の魅力再生を目指します。

2-2-2 関連計画

第2期八幡浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略

【策定主体】八幡浜市 【計画期間】令和2（2020）年度～令和6（2024）年度

基本目標

快適で便利、安全で安心な生活環境をつくる

公共交通に係る記載

第3章 施策の展開

③ フェリー駐車場跡地プロジェクトの推進

- フェリー棧橋及びターミナルビルの出島への移転に伴い、現在のフェリー駐車場用地の活用も可能となることから、令和3年3月に立ち上げた「八幡浜港港湾整備懇談会」の意見なども踏まえながら、港湾機能の充実や更なる港の賑わい創出につながる利用方法を検討する。

⑥ 公共交通の維持確保と交通弱者対策

- 基幹路線バスについては、関係者と連携しながら運行の確保・維持を図る。また、周辺地域においては、地域の支え合いによる有償運送の支援や乗合タクシー等の導入により、市民の暮らしを支える持続可能な地域公共交通体系を構築する。
 - 通院や買い物に困っている高齢者等の交通弱者に対し、診療バスの運行、タクシーチケットの交付による外出支援を行うほか、民間事業者と連携した移動販売事業等、買い物支援を行う。
 - 情報通信技術（ICT）の進展を踏まえ、自動運転技術・パーソナルモビリティなどを活用した次世代交通システムの導入可能性を視野に入れ、これらの最新の交通手段についても研究する。
- 【具体的な取組】路線バス運行支援／公共交通空白地有償運送事業支援／離島航路運行支援／高齢者外出支援事業／買い物弱者支援事業 等

八幡浜市都市計画マスタープラン

【策定主体】八幡浜市 【計画期間】平成27（2015）年～令和7（2025）年

都市の将来像

きらめく海と緑に映えるみなと町

—活発な都市活動、多くの人びとの往来によるにぎわいと輝き—

拠点配置

都市中心：八幡浜中心部 副中心：旧保内中心部

生活中心：磯崎、日土、舌田、川上、真穴、双岩等の各拠点集落

公共交通に係る記載

Ⅲ. 都市づくりの課題

1. 八幡浜市の現状と動向からみた都市課題

③ 地域条件、車依存社会や高齢化の進行等に対応した利便性の高い移動環境、都市サービスの確保

- ・公共交通サービスの低下、高齢化の進行に伴う移動制約者の増大への対応

V. 都市づくりの方針

4. 都市施設整備の方針

① 中心市街地活性化と連携した道路網及び交通環境整備の推進

交通拠点は人・モノが集中し、商業、業務などの産業としての経済活動や観光などの交流が生まれる場所である。このため、交通拠点では、人の流れ・移動の連続性を確保するためのユニバーサル・デザインが求められ、物流面では円滑な処理を可能にすることが要請される。八幡浜市内においては、八幡浜駅、八幡浜港、さらに、「大洲・八幡浜自動車道」のインターチェンジがこれに相当し、変換点としての交通の円滑化、ユニバーサル・デザインの確保が必要である。また、これらの交通拠点は、中心市街地との連携が重要であり、市民の中心市街地へのアクセシビリティの確保、外部からの来訪者、観光客などの円滑な誘導等が重要である。

③ 周辺地域の交通環境整備の検討

高齢化がより一層進行することにより、近い将来、車を運転することが難しい多数の市民の発生が充分予想される。このような高齢者の移動を支えるためには、身近で利用しやすい公共交通サービスの提供等が望まれるが、谷筋や海岸に沿って集落が放射状に分布しているため、通常の路線バスや全国で展開されているコミュニティバスの運行は、効率的な運行経路の設定、費用対効果の面で、運営・運行が難しい。こうした状況の中で、公共交通空白・不便地域をカバーするため、住民のニーズや地域の特性にあわせたデマンド交通(乗合タクシー等)の実証実験運行や特定目的の既存バスの活用(スクールバス等の一般利用)など、市民と行政、交通事業者等が協働し、新たなサービスの展開を検討する。また、市内のNPO法人「にこにこ日土」が実施している過疎地有償運送事業などの地域や住民が主体となって行う公共交通空白・不便解消に向けた取り組みについても、積極的に支援していく。

7. その他都市環境形成・整備の方針

(1) 省エネルギーの推進

交通省エネルギーとして公共交通機関の利用促進等、本ビジョンの省エネルギーに向けた取り組みによって環境に優しいまちづくりを進めていく。

八幡浜市立地適正化計画

【策定主体】八幡浜市

まちの将来像

歩いて暮らせるまちづくりにより、人口密度を維持した持続可能なコンパクトシティの実現

八幡浜市の骨格構造

都市中心：旧八幡浜中心部

副中心：旧保内中心部

生活中心：磯崎、舌田

基幹的な公共交通軸：

鉄道軸・航路軸

国道 197 号軸

国道 378 号軸

(主) 八幡浜宇和線軸

公共交通に係る記載

都市が抱える課題の分析

及び解決すべき課題

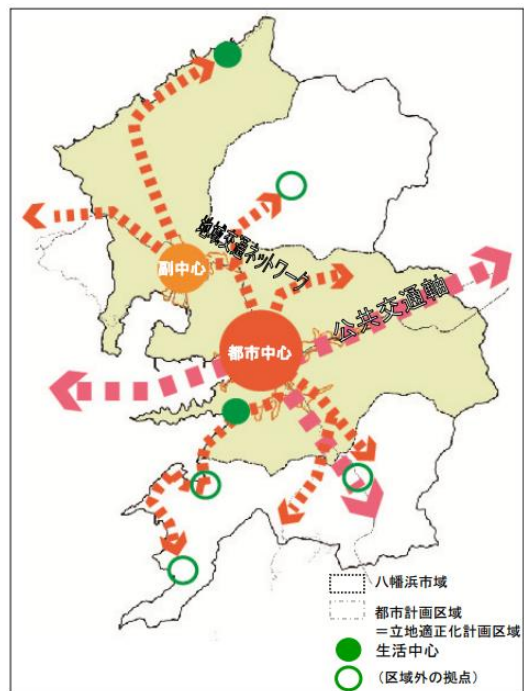
1) 公共交通の利便性、持続可能性

バス路線沿線地域の人口の減少が
顕著

誘導方針

方針 2 拠点施設への市域内外からのアクセス利便性確保する

- ・高齢者が健康の維持のために自動車に依存せずに歩いて行ける環境を確保する
- ・広域的な公共交通の利便性及び地域交通ネットワークの充実を図る



その他の関連計画		
八幡浜市地域福祉計画	令和2年度～ 令和6年度	<p>【取組方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが気軽に外出し、活動できるよう、バリアフリー化に向けた環境整備が行われる地域を目指します。 ・高齢者や障害のある人等の困難を自らの問題として認識し、その社会参加に協力する「心のバリアフリー」が普及した地域を目指します。 ・あらゆる場面でユニバーサル・デザインに基づくまちづくりが推進される地域を目指します。
第9次高齢者保健福祉計画	令和3年度～ 令和5年度	<p>【1】各種の生活支援事業の実施</p> <p>◆主な取り組み◆</p> <p>No.4 高齢者外出支援事業</p> <p>75歳以上の一人暮らし、または、65歳以上のみで構成する世帯の75歳以上の方を対象としてタクシーやバス等を利用する際の助成を行います。利用者の利便性を考慮して、各公共交通機関共通のチケット発行を行います。</p>
第2期まつやま圏域未来共創ビジョン	令和3年度～ 令和7年度	<p>基本方針② 広域的公共交通網の構築と圏域拠点の整備</p> <p>松山圏域内には広域交通の拠点として、JR松山駅・松山空港・松山観光港があり、そこから市町へ道路ネットワークで繋がっていることから、それらの結節機能とネットワークの強化により、圏域住民や観光客の利便性向上が期待される。そのため、JR松山駅周辺の機能強化や松山空港の利用促進、道路ネットワークの強化を行うことで、高次の都市機能の更なる充実を図り、圏域内住民が、居住地域にかかわらずそれらの機能に容易にアクセスできるよう、圏域内市町間での連携を強化する。</p>
南予地域公共交通再編実施計画	令和元年～ 令和6年	<p>■緊急性の高い南予地域において、持続可能な交通ネットワークの再構築を図るため、運行の重複する区間の整理、経路短縮等による収支改善と運行持続性の向上を達成する。</p> <p>■長大路線の検討を優先的に行い、その後フィーダー系統路線の順で発展的に検討を行い、面的に再構築する。</p>

2-3 地域公共交通の現状

- JR 予讃線や民間事業者の路線バスが近隣の都市との間や市内の主要拠点を結んでいます。八幡浜駅には都市間高速バスや空港シャトルバスが乗り入れています。
- 地域内の移動は、民間事業者の路線バスや市が運行するタクシー（乗合）、自家用有償旅客運送、診療バス、タクシー（乗用）等が担っています。
- 離島である大島との間に、八幡浜～大島航路が、大分県との間に、九州四国間の連絡航路である別府～八幡浜航路と臼杵～八幡浜航路が運航しています。

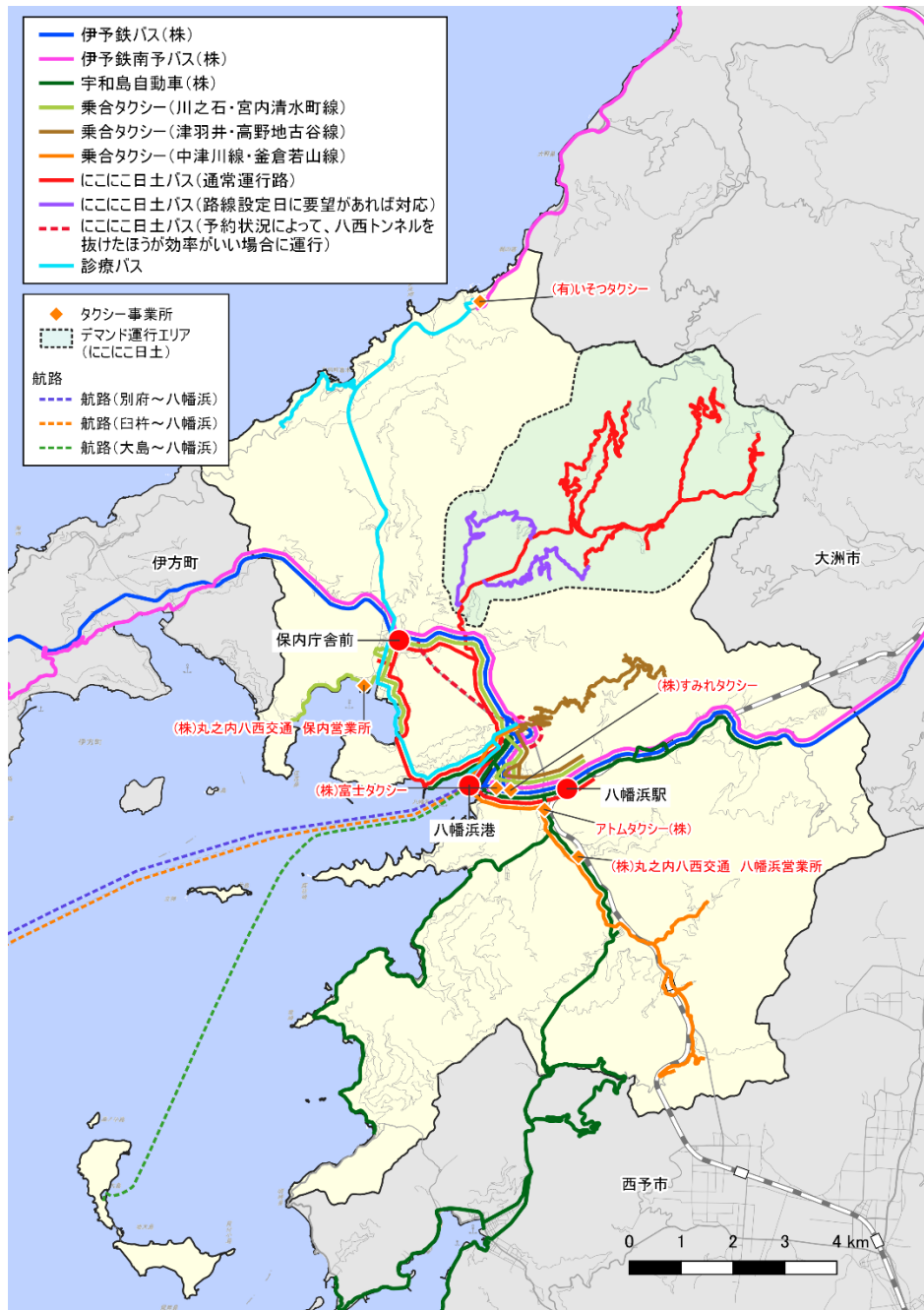


図2 八幡浜市の地域公共交通体系

2-3-1 鉄道

- JR 予讃線は特急「宇和海」が6～21時台まで毎時上下各1本運行されており、高いサービス水準となっている一方で、普通列車は2～3時間程間隔が空く時間帯があります。
- 八幡浜駅は、観光列車「伊予灘ものがたり」の終着駅になっています。
- 市内の鉄道利用は八幡浜駅からとなっており、千丈駅からの利用は非常に少なくなっています。
- 八幡浜駅と双岩駅共にこの6年間で乗車人員が30%以上減少しています。
- 定期乗車券利用者は年々微減し続けており、普通乗車券利用者は新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2（2020）年度から大幅に減少しています。

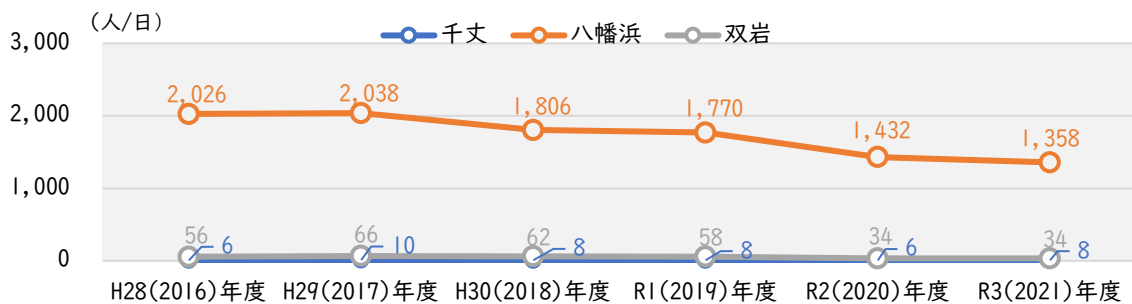


図3 市内の駅別の乗車人員（1日平均）の推移

出典：JR 四国愛媛企画部

2-3-2 高速バス、空港シャトルバス

- 東京・名古屋・大阪を結ぶ高速バス、松山空港を結ぶ空港シャトルバスが八幡浜駅に乗り入れています。

2-3-3 路線バス

- 八幡浜駅前から伊方町役場方面を結ぶ路線と小長早から川之内を結ぶ路線が日中1時間に1本程度と多頻度に運行されており、



り、その他八幡浜港から大洲・長浜方面、磯崎から長浜方面、市立病院から穴井・三

瓶方面への路線が運行されています。

- 松山市駅から八幡浜を經由して三崎港を結ぶ特急路線が運行されています。
- 各路線が重複する市立病院～八幡浜港～八幡浜駅の間は、平日の日中 1 時間に 3 本程度と比較的高頻度な運行水準となっています。
- 年間輸送人員は、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2（2020）年度から三崎線や三瓶線を中心に大きく減少しています。
- 補助対象路線の収支率は 40%程度で推移していましたが、この数年は新型コロナウイルス感染症の拡大等により約 10%低下し、30%程度となっています。

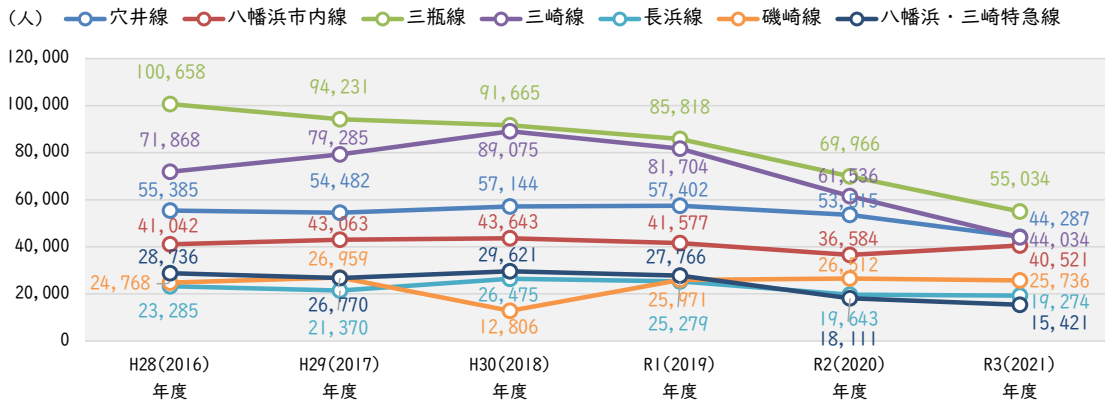


図 4 路線別の年間輸送人員の推移

出典：八幡浜市

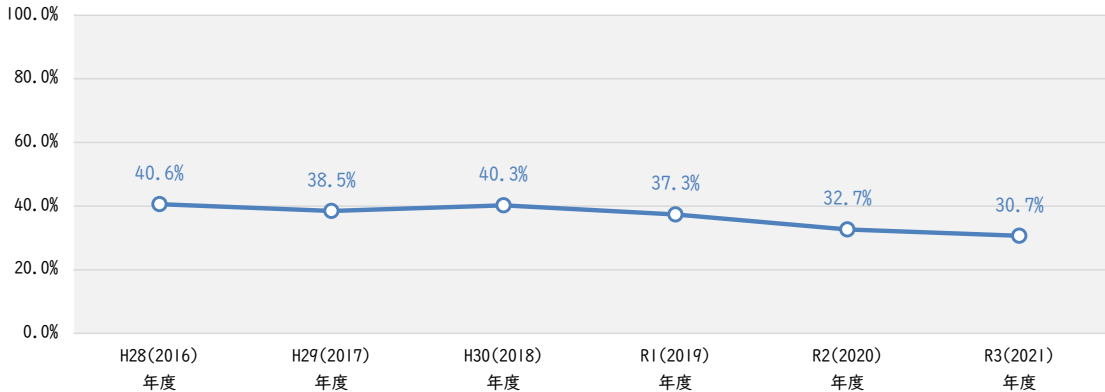


図 5 補助対象路線の収支率の推移

出典：八幡浜市

2-3-4 タクシー（乗合）

- 路線バスの廃止代替として、「川之石・宮内清水町線」「津羽井・高野地古谷線」「中津川線・釜倉若山線」の 3 路線が運行されており、利用者の予約に応じて運行されています。
- 中津川線・釜倉若山線と津羽井・高野地古谷線の利用者数は、は平成 30（2018）年度頃まで年々増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2

(2020) 年度は大幅に減少し、令和 3 (2021) 年度はコロナ禍前の水準まで回復しつつあります。

- 1 便あたり利用者数は、全路線 2 人程度で推移しており、津羽井・高野地古谷線は令和 2 (2020) 年 4 月の減便の影響もあり、3 人程度まで増加傾向にあります。

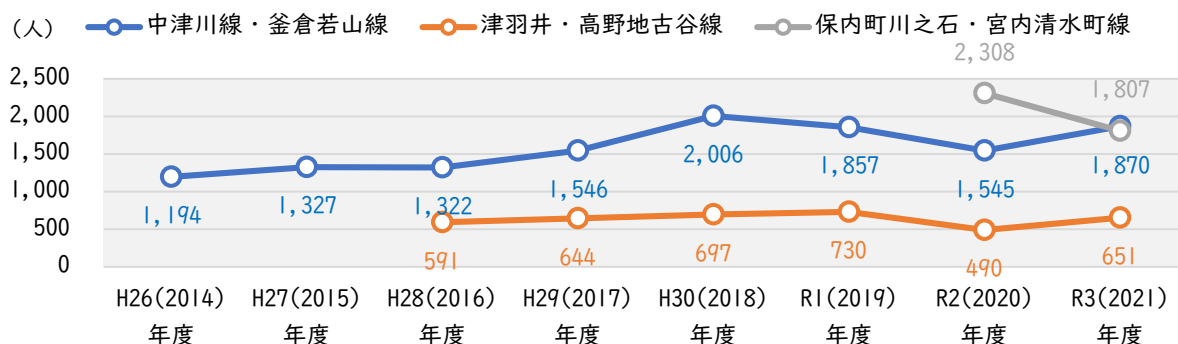


図 6 市内の乗合タクシーの利用者数の推移

出典：八幡浜市

2-3-5 タクシー (乗用)

- タクシー営業所は、八幡浜駅や八幡浜港周辺を中心に多く存在しています。
- 磯津や日土、真穴地区では、営業所・台数ともに数が非常に限られています。
- 愛媛県内のタクシー年間輸送人員をみると例年 1,200 万人前後で推移していたものの、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和元年 (2020) 度からは大幅に減少し、令和 2 (2020) 年度には約半分まで減少しています。

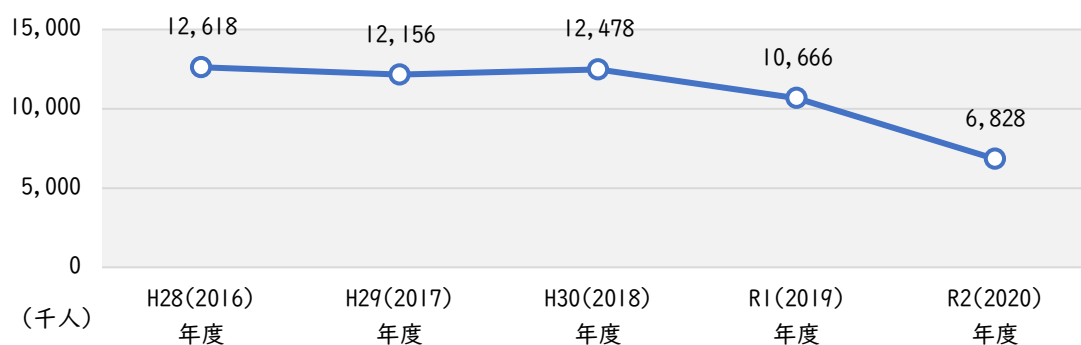


図 7 愛媛県内のタクシー年間輸送人員の推移

出典：愛媛運輸支局

2-3-6 自家用有償旅客運送

- 日土地区・日土東地区において、NPO 法人にここ日土により自家用有償旅客運送が行われています (停留所からの乗降となる定時定路線型と自宅前で乗降できるデマ

ンド型の2種類の運行形態あり)。

- 平成 20 (2008) 年度から平成 22 (2010) 年度にかけて利用者が大幅に増加し、以降は約 15,000 人前後の利用者数を維持しています。
- 新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 (2020) 年度以降も利用者数に大幅な増減はありません。

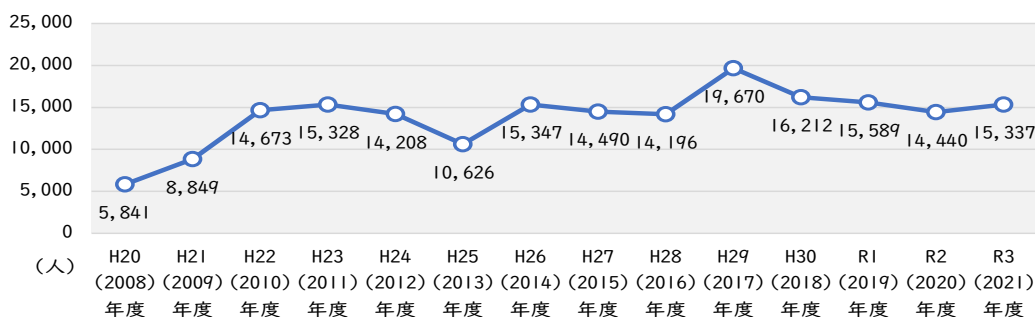


図 8 市内の自家用有償運送の利用者数の推移

出典：NPO 法人にこここ日土

2-3-7 診療バス

- 路線バスの廃止代替として、市が運行主体となった診療バスが、磯津地区から市内の病院・港・駅まで平日 1 往復無料で運行されています。
- 磯津地区住民で、医療機関利用者または他の外出支援事業対象外者が利用対象者となっています。
- 平成 28 (2016) 年度に 2,280 人あった利用者数が年々減少し、令和 3 (2021) 年度には 1,140 人と半減しています。

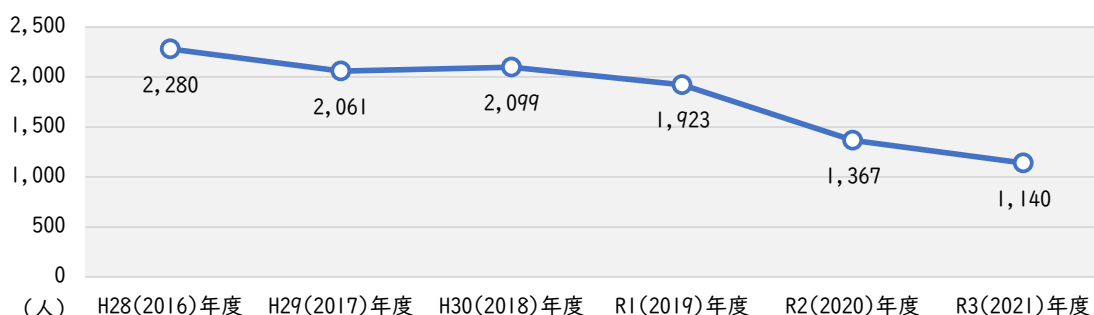


図 9 市内の診療バス路線の利用者数の推移

出典：八幡浜市

2-3-8 離島航路

- 有人離島である大島と本土の間で毎日 3 往復の定期便が運航されています。

- 平成 28 (2016) 年のえひめいやしの南予博開催や平成 30 (2018) 年 8 月の「大島テラス」開館などがあり、令和元 (2019) までは増加傾向にありましたが、令和 2 (2020) 年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、大幅に減少しています。

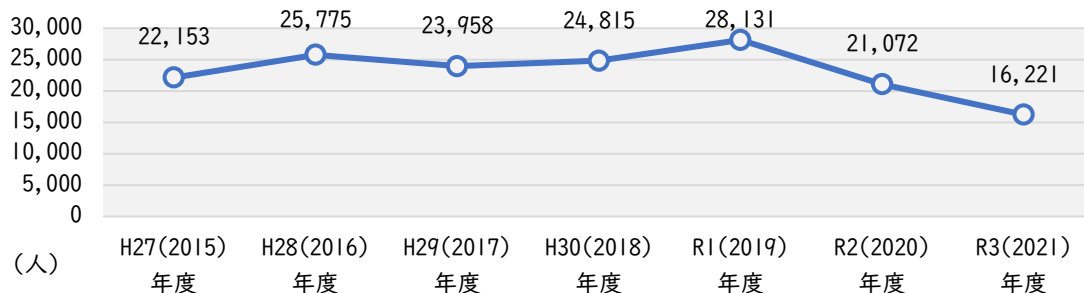


図 10 市内の離島航路の利用者数の推移

出典：田中輸送有限会社

2-3-9 九州～四国連絡航路

- 八幡浜港と臼杵港（大分県）、八幡浜港と別府港（大分県）、それぞれの間をフェリーが毎日終夜運航を行っています。
- 令和元 (2019) 年までは増加傾向にありましたが、令和 2 (2020) 年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、約 39 万人/年と大幅に減少しています。

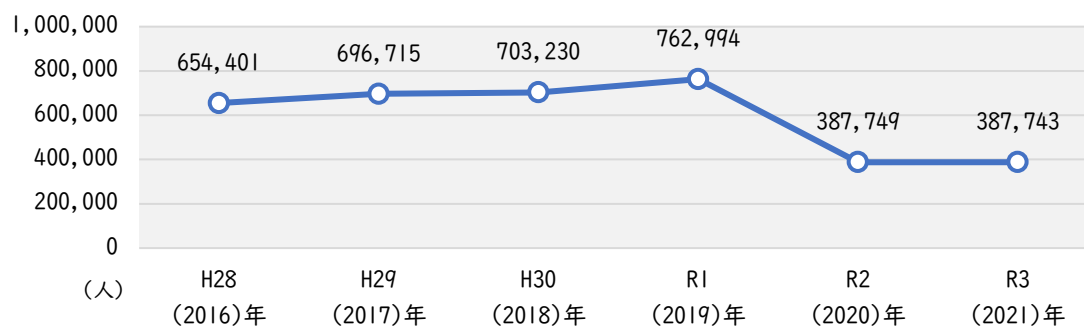


図 11 九州～四国連絡航路の利用者数の推移

出典：八幡浜市

2-4 八幡浜市の地域公共交通の現状・問題点

八幡浜市の地域公共交通の現状・問題点を整理すると、次の3つに集約されます。

現状・問題点1 わかりにくい

- ・事業者間の調整を行う機会がなく、情報が分散しており、「わかりにくい」公共交通になっています
- ・主要な乗り場における案内や停留所の名称、細かな運行経路や停車停留所、車両の行先表示等に各社でばらつきがあります
- ・市民アンケートでも、路線バスや乗合タクシーを中心に、要改善点として「運行経路や運行時刻の案内をわかりやすくする」が多く挙げられています



図12 運行事業者ごとにわかれた八幡浜駅前バス乗り場



図13 運行事業者により異なる停留所名称



図14 途中経由地のわかりにくい行先表示

項目	路線バス
運行時刻や運行経路の案内をわかりやすくする	82 12.1%
バス停名称を整理する	3 0.4%
乗り方をわかりやすくする	15 2.2%
他の公共交通との接続を良くする	49 7.2%
段差などを無くしバリアフリーにする	30 4.4%
バス停に駐輪場や駐車場を整理する	8 1.2%
バス停に屋根や椅子、トイレを設置する	37 5.5%
バス停以外でも乗降できるようにする	82 12.1%
便数を増やす	102 15.0%
金銭的負担を軽くする	49 7.2%
困っていることは無い	184 27.1%
その他	37 5.5%
回答者数 (n)	678

図15 路線バスで重要と思う改善点（令和4年度市民アンケート調査結果）

出典：八幡浜市

現状・問題点2 知らない

- ・利用方法や最新の情報がわかりにくく、周知の手段が整備されていないため、住民や来訪者が「知らない」公共交通になっています
- ・結果として市民の半数以上が鉄道や路線バス、タクシーといった地域公共交通を全く利用しない状況となっています

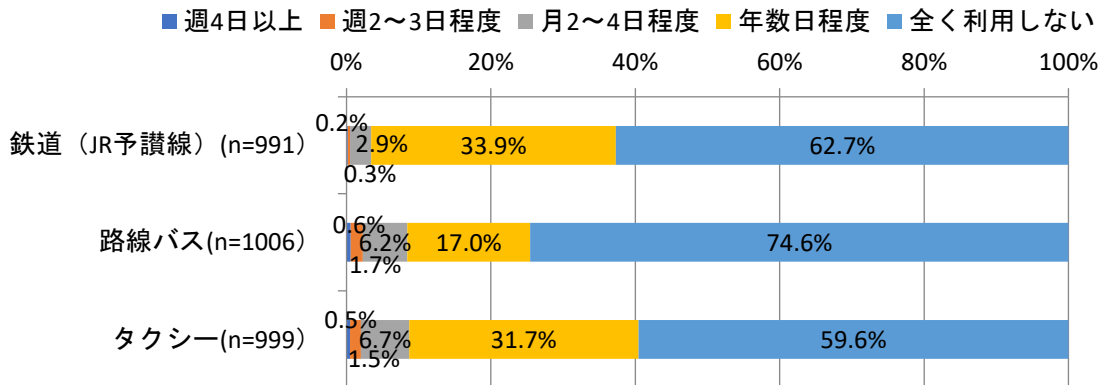


図 16 市民の地域公共交通の利用頻度 (令和 4 年度市民アンケート調査結果)

出典：八幡浜市

現状・問題点3 続けられない

- ・上記 2 点の問題があることに加え、近年ではコロナ禍もあって利用者が大きく減少し、結果として市の財政支出も増加しており、このままでは「続けられない」公共交通になっています
- ・運行 (運航) の担い手の高齢化も進み、担い手不足の観点からも継続が難しくなりつつあります

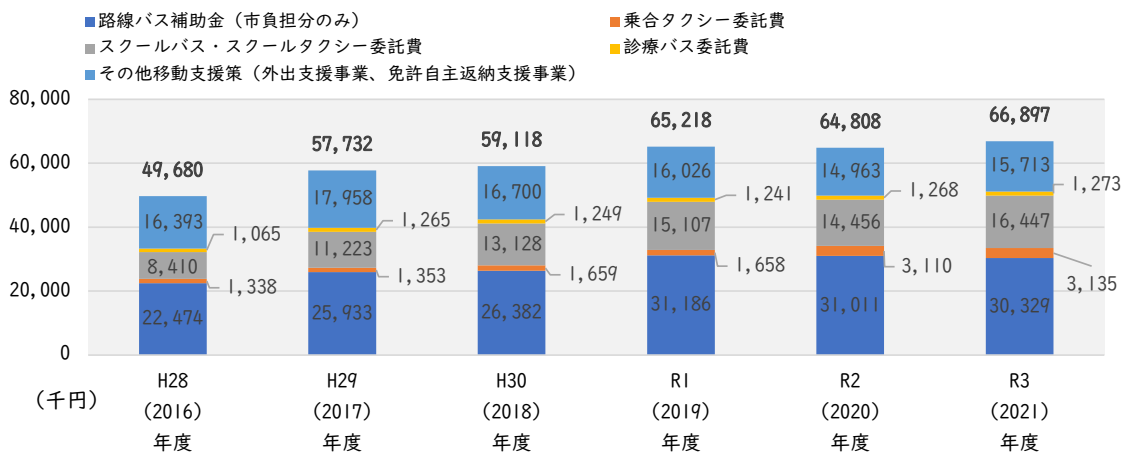


図 17 移動手段確保に係る市の財政支出額の推移

出典：八幡浜市

第3章 八幡浜市地域公共交通計画の方針

3-1 基本方針

現状と課題を踏まえ、本計画で定める取り組みの推進によって目指す八幡浜市の姿を端的に示すものとして、「基本方針」を設定しました。

まちのにぎわいと輝きを生み出す、おでかけ環境の「再生」

3-2 八幡浜市の公共交通が目指す姿

3-2-1 3つの再生方針

基本方針をより具体化し、八幡浜市の公共交通が目指す姿を「3つの再生方針」として、以下のとおり設定しました。

方針1 わかりやすく、使いやすい公共交通

目的の公共交通サービスを見つけやすく、利用に伴う不安が生じないおでかけ環境を整える取り組みを推進します。

方針2 みんなが知っている公共交通

利用方法をはじめとする公共交通サービスの基本的な情報周知だけでなく、市民や来訪者がそれぞれの立場において自分なりの公共交通の利活用方法を理解・認識することで、活発な移動とまちのにぎわいが生み出されるような取り組みを推進します。

方針3 これからも使い続けられる公共交通

公共交通を将来にわたって維持・確保し、市民や来訪者のおでかけ環境を守る取り組みを推進します。

3-2-2 公共交通ネットワークにおける各移動手段の役割

八幡浜駅、八幡浜港、保内庁舎の3か所を公共交通拠点とし、以下の移動手段によって八幡浜市の公共交通ネットワークを形成します。

移動手段	役割	路線・主な方面	備考 (補助等)	
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・市中心部から東部と南部にかけて、公共交通ネットワークの軸を形成する重要な役割を担う ・高い輸送力と速達性によって市民の広域的な移動を担うとともに、市外からの観光客等、来訪者の誘客・移動も担う 	JR 予讃線		
バス	長距離路線	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性のある長距離路線で、市民の広域的な移動を担う ・鉄道、拠点間路線のバス路線とともに、公共交通ネットワークの軸の役割も担う 	八幡浜・三崎特急線 (松山市-三崎港) 松山空港シャトルバス (松山空港-八幡浜駅)	
	拠点間路線	<ul style="list-style-type: none"> ・市の中心部から市内周辺部の拠点、及び近隣自治体の拠点を結ぶ路線で、市全体の公共交通ネットワークの軸を形成する重要な役割を担う ・市中心部における経路・時刻の再編、バス停留所等の見直しにより、他の移動手段との接続を改善し、市民の日常生活だけでなく、市外からの観光客等、来訪者の多様なニーズに応えることができる公共交通サービスを提供する 	保内・伊方方面	幹線補助 (一部)
			大洲・長浜方面	
			穴井方面	
			三瓶方面	幹線補助 (一部)
	準拠点間路線	<ul style="list-style-type: none"> ・市内周辺部の拠点と近隣自治体の拠点を結ぶ路線で、沿線住民の日常生活の移動を担う 	磯崎線 (磯崎-長浜営業所)	
市内路線	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点間路線を補完し、市中心部内での移動や沿線住民の日常生活の移動を担う ・並行する鉄道・バス路線よりもきめこまやかな公共交通サービスを沿線住民に提供し、拠点間路線の速達性を確保する 	八幡浜市内線 (小長早-川之内)		

(次項へ続く)

タクシー (乗合)		<ul style="list-style-type: none"> ・バス路線が廃止となった地域、及び過疎地域や交通不便地域における移動手段として、タクシー車両により運行する路線 ・地域内、及び地域から市中心部への沿線住民の日常生活の移動を担う ・一部路線は拠点間路線のバスを補完し、市外からの観光客等、来訪者の誘客・移動も担う 	川之石・宮内清水町線 釜倉若山線 津羽井・高野地古谷線 中津川線 その他の交通不便地域	
タクシー (乗用)		<ul style="list-style-type: none"> ・市内全域を対象とした乗用タクシーで、バスでは対応ができない時間帯やエリアでの移動を担う 	市内全域	
自家用有償 旅客運送		<ul style="list-style-type: none"> ・過疎地域や交通不便地域など、主にバスによるサービスが十分に行き届かない地域における移動手段として、当該地域の住民が主体となって運行する路線 ・乗合タクシーと同様、地域内、及び地域から市中心部への沿線住民の日常生活の移動を担う 	日土地区 その他の交通不便地域	
航路	離島 航路	<ul style="list-style-type: none"> ・島と市中心部を結ぶ唯一の公共交通として、島の住民の日常生活の移動を支える重要な役割を担う ・市外からの観光客等、来訪者の誘客・移動も担う 	八幡浜-大島航路	
	九州~ 四国 連絡 航路	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の広域的な移動を担うとともに、市外からの観光客等、来訪者の誘客・移動を担う ・高い輸送力を有しており、本州~四国~九州の広域的な交通・物流ネットワークの一部として重要な役割も担う 	八幡浜-別府航路 八幡浜-臼杵航路	

※拠点間路線は、市全体の公共交通ネットワークの軸を形成する重要な役割を担っており、市・県や交通事業者の運営努力のみで運行を継続することが困難な路線は、国の支援制度である地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）によって運行を確保・維持する必要があります。

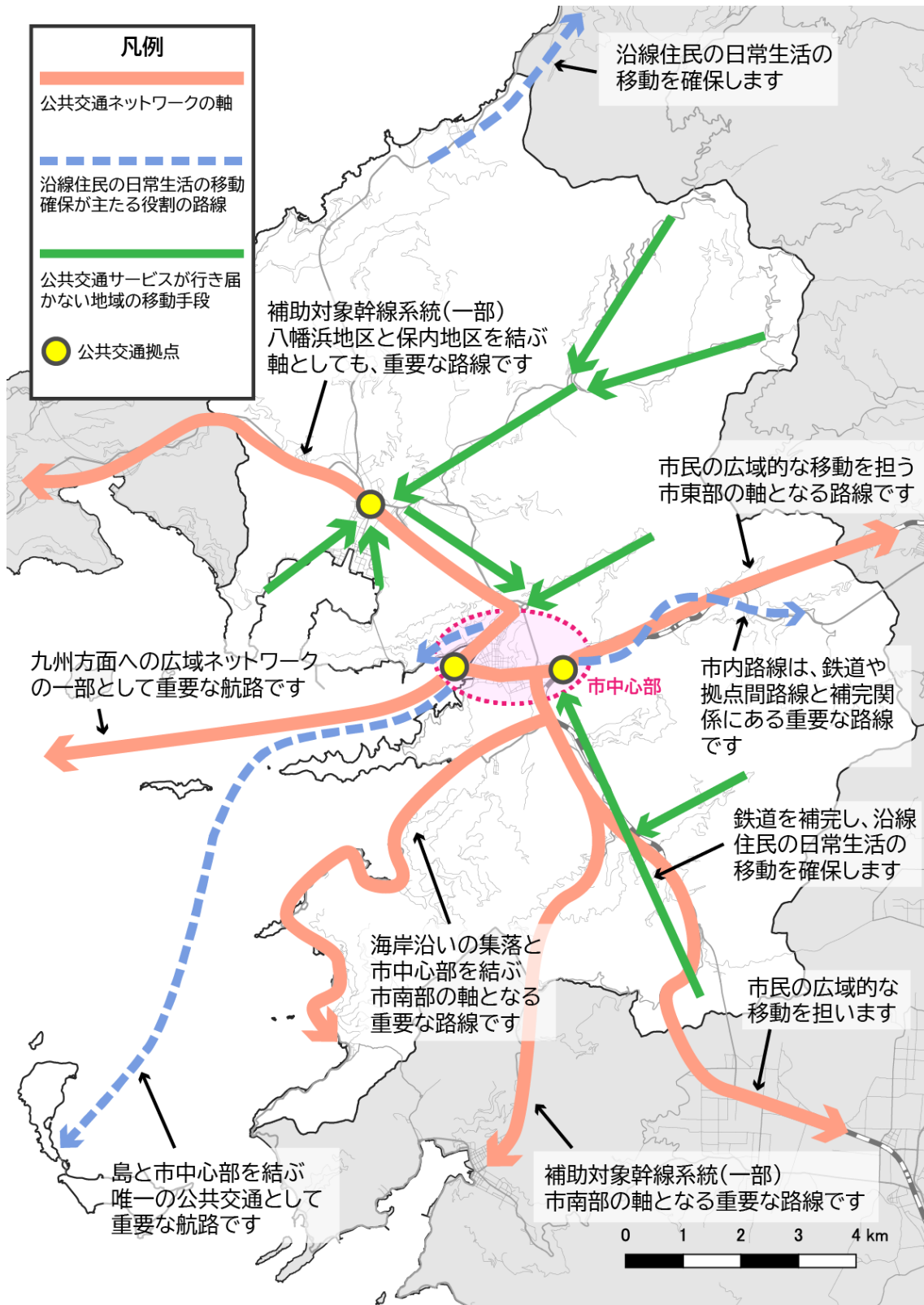


図 18 公共交通ネットワークの全体イメージ

第4章 計画の目標

本計画の基本方針、及び3つの再生方針を達成するための「目標」と達成状況を評価するための「アウトカム指標」を以下のとおり設定しました。

目標1. 市内の公共交通利用者数の維持・向上

関連する再生方針：方針1，方針2，方針3

【アウトカム指標】

	現状値	目標値（令和9年度）
鉄道駅（日平均）	1,400人/日	1,800人/日
バス（年間） ※括弧内は市民1人当たり年間利用回数（回/人）		
八幡浜・三崎特急線	15,421人/年（0.5）	17,641人/年（0.7）
三崎線	44,034人/年（1.4）	45,364人/年（1.8）
長浜線	19,274人/年（0.6）	20,162人/年（0.8）
穴井線	44,287人/年（1.4）	45,364人/年（1.8）
三瓶線	55,034人/年（1.7）	55,444人/年（2.2）
磯崎線	25,736人/年（0.8）	現行水準の維持（1.0）
八幡浜市内線	40,521人/年（1.3）	42,843人/年（1.7）
乗合タクシー（年間）	-	-
川之石・宮内清水町線	1,807人/年	2,300人/年
釜倉若山線	1,102人/年	現行水準の維持
津羽井・高野地古谷線	651人/年	現行水準の維持
中津川線	768人/年	現行水準の維持
自家用有償旅客運送（年間）	-	-
日土地区	15,337人/年	現行水準の維持
離島航路（年間）	16,221人/年	24,000人/年

※現状の数値は、令和3年度の実績値。

※鉄道駅利用者数は、八幡浜・千丈・双岩の3駅合計値で、コロナ禍前水準に設定。

※バスは、年間利用回数の現状値は令和3年12月住民基本台帳人口をもとに算出。目標値は令和12年予測人口で現状値を満たす市民1人当たり年間利用回数を算出し、小数点以下第二位を切り上げた利用回数に基づく値に設定（「磯崎線」を除く）。

※乗合タクシー、自家用有償旅客運送、及びバス「磯崎線」については、過疎地域や交通不便地域が主たる運行区間であり、当該地域の人口減少を踏まえ、本計画の取り組みによって現行水準を維持。ただし、乗合タクシー「川之石・宮内清水町線」は、沿線住民に加えて観光客等の来訪者の利用も促すことを念頭に、導入初年度水準に設定。

目標2. 乗合タクシーの1便当たり乗車人数の維持・向上

関連する再生方針：方針1，方針2，方針3

【アウトカム指標】

	現状値	目標値（令和9年度）
川之石・宮内清水町線	2.05人/便	2.6人/便
釜倉若山線	2.48人/便	現行水準の維持
津羽井・高野地古谷線	2.81人/便	現行水準の維持
中津川線	2.54人/便	現行水準の維持

※現状の数値は、令和3年度の実績値。

※乗合タクシーについては、過疎地域や交通不便地域が主たる運行区間であり、当該地域の著しい人口減少を踏まえ、本計画で定めた施策によって現行水準を維持。ただし、「川之石・宮内清水町線」は、沿線住民に加えて観光客等の来訪者の利用も促すことを念頭に、他3路線の平均値に設定。

目標3. 公共交通利用頻度の向上

関連する再生方針：方針1，方針2，方針3

【アウトカム指標】

	現状値	目標値（令和9年度）
鉄道	-	-
全体	0.2日/月	0.3日/月
八幡浜市街地周辺地域	0.3日/月	0.4日/月
八幡浜山間地域	0.4日/月	0.5日/月
八幡浜海岸地域	0.1日/月	0.2日/月
日土地区	0.1日/月	0.2日/月
保内地区	0.2日/月	0.3日/月
路線バス	-	-
全体	0.5日/月	0.6日/月
八幡浜市街地周辺地域	0.6日/月	0.7日/月
八幡浜山間地域	0.4日/月	0.5日/月
八幡浜海岸地域	0.4日/月	0.5日/月
日土地区	0.1日/月	0.2日/月
保内地区	0.5日/月	0.6日/月

（次項へ続く）

乗合タクシー	-	-
全体	0.2日/月	0.3日/月
八幡浜市街地周辺地域	0.2日/月	0.3日/月
八幡浜山間地域	0.3日/月	0.4日/月
保内地区	0.1日/月	0.2日/月
自家用有償旅客運送 「にこにこ日土」	0.4日/月	0.5日/月
タクシー（乗用）	-	-
全体	0.5日/月	0.6日/月
八幡浜市街地周辺地域	0.7日/月	0.8日/月
八幡浜山間地域	0.5日/月	0.6日/月
八幡浜海岸地域	0.2日/月	0.3日/月
日土地区	0.3日/月	0.4日/月
保内地区	0.3日/月	0.4日/月

※現状の数値は、令和4年9月に実施した「八幡浜市民のお出かけに関するアンケート」の結果より抜粋。

※アンケートで用いた地域区分は以下のとおりです。

- ・八幡浜市街地周辺地域：白浜地区、松蔭地区、江戸岡地区、神山地区
- ・八幡浜山間地域：双岩地区、千丈地区、川之内地区
- ・八幡浜海岸地域：真穴地区、川上地区、舌田地区
- ・日土地区
- ・保内地区：喜須来地区、川之石地区、宮内地区、磯津地区

目標4. 高齢者運転免許自主返納支援事業申請率の向上

関連する再生方針：方針1，方針2

【アウトカム指標】

	現状値	目標値（令和9年度）
65歳以上高齢者人口に占める運転免許自主返納支援事業申請数の割合	1.4%	2.0%

※現状の数値は、令和3年度の実績値、及び住民基本台帳に基づく人口。

目標5. 自由な外出の実現と、将来の外出に対する不安の払しょく

関連する再生方針：方針1，方針2

【アウトカム指標】

	現状値	目標値（令和9年度）
「自由に外出できており、今後（免許返納など）も不安はない」と答える人の割合	-	-
全体	37.8%	40%
八幡浜市街地周辺地域	43.4%	45%
八幡浜山間地域	34.0%	38%
八幡浜海岸地域	26.7%	30%
日土地区	26.0%	30%
保内地区	38.4%	40%

※現状の数値は、令和4年9月に実施した「八幡浜市民のお出かけに関するアンケート」の結果より抜粋。

※アンケートで用いた地域区分は、目標3注釈のとおりです。

目標6. 公共交通を使って1人で外出できる高齢者の割合の向上

関連する再生方針：方針1，方針2

【アウトカム指標】

	現状値	目標値（令和9年度）
「バスや電車を使って1人で外出できるし、している」と答える高齢者の割合	72.7%	80%

※現状の数値は、令和2年2月に実施した「八幡浜市民の保健福祉に関する意識調査」の結果より抜粋。

※設問に「自家用車でも可」の注釈がつけられていることに留意

目標7. 路線バスの運行に係る経費に対する収入の割合の向上

関連する再生方針：方針1，方針2，方針3

【アウトカム指標】

	現状値	目標値（令和9年度）
補助対象路線の経常費用に対する経常収益の割合	30.8%	35%

※現状の数値は、令和3年度の実績値（補助対象外の「八幡浜・三崎特急線」は除く）。

【参考目標】市内の移動に対する旅行者の満足度向上

関連する再生方針：方針1，方針2

本指標は、回答者の属性が実施年によって大きく異なるため、目標の達成状況を評価する「アウトカム指標」として適切ではありません。しかし、市外からの来訪者（＝旅行者）の「市内の移動」に対する満足度は、他の項目と比べて低い傾向が続いていること、本指標は毎年度把握可能であることを踏まえ、「参考目標」として設けます。

本指標についても他の指標と同様、八幡浜市地域公共交通会議において確認し、事業内容の見直しの参考としていきます。

【アウトカム指標】

	現状値	目標値（令和9年度）
市内の移動に対して「満足」と答えた人の割合	54.1%	70%

※現状の数値は、令和4年中に実施した「八幡浜市旅行者アンケート」の結果より、「大変満足」「満足」「どちらかという満足」のいずれかを選択した人の割合を抜粋。

第5章 計画の目標を達成するために行う施策

5-1 施策別の事業内容・実施主体・スケジュール

計画の目標を達成するため、4 施策 16 事業を設定しました。各事業の内容と実施主体、スケジュールは以下のとおりです。

なお、事業の実施にあたっては、国や県等の支援制度を積極的に活用し、記載のスケジュールよりも早期に実現可能であれば、順次実施します。

施策1 市中心部の移動しやすさ向上

八幡浜駅～商店街～八幡浜港～市立病院の区間を中心に、現状の複雑な運行経路を見直し、案内等の改善・強化を図ることで、市外からの来訪者だけでなく、市民の日常生活にも使いやすい公共交通サービスを、市中心部で提供することを目指します。

事業1. 八幡浜駅駅前バス乗り場の配置を見直します

関連する目標：1, 3, 5, 6, 7

【内容】

- 駅前ロータリー内のバス乗り場を1か所増設し、現在の交通事業者別の乗り場配置を、方面別に変更します。これにより、八幡浜駅から商店街・八幡浜港方面への乗り場が統一されてわかりやすくなり、市中心部での回遊性向上が期待されます。
- すべての「八幡浜駅駅前」バス停に乗り場番号を付与し、わかりやすさと案内しやすさを向上させます。
- バス乗り場の配置見直しに合わせて、駅前ロータリー内に分散している案内看板を整理・集約し、バスの乗り場や時刻表、当該バス停からの路線図・運賃、タクシー・航路等の情報を記載した「公共交通総合案内版」を整備します（→事業4）
- 市や交通事業者等の関係者で構成されるプロジェクトチームを組織し、実務的な調整を行います。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、道路担当者）、交通事業者、県、国

【スケジュール】

令和5年度：プロジェクトチームの発足と、見直しに向けた関係者協議

令和6年度：協議内容のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット

令和7年度：バス乗り場の再編を実施

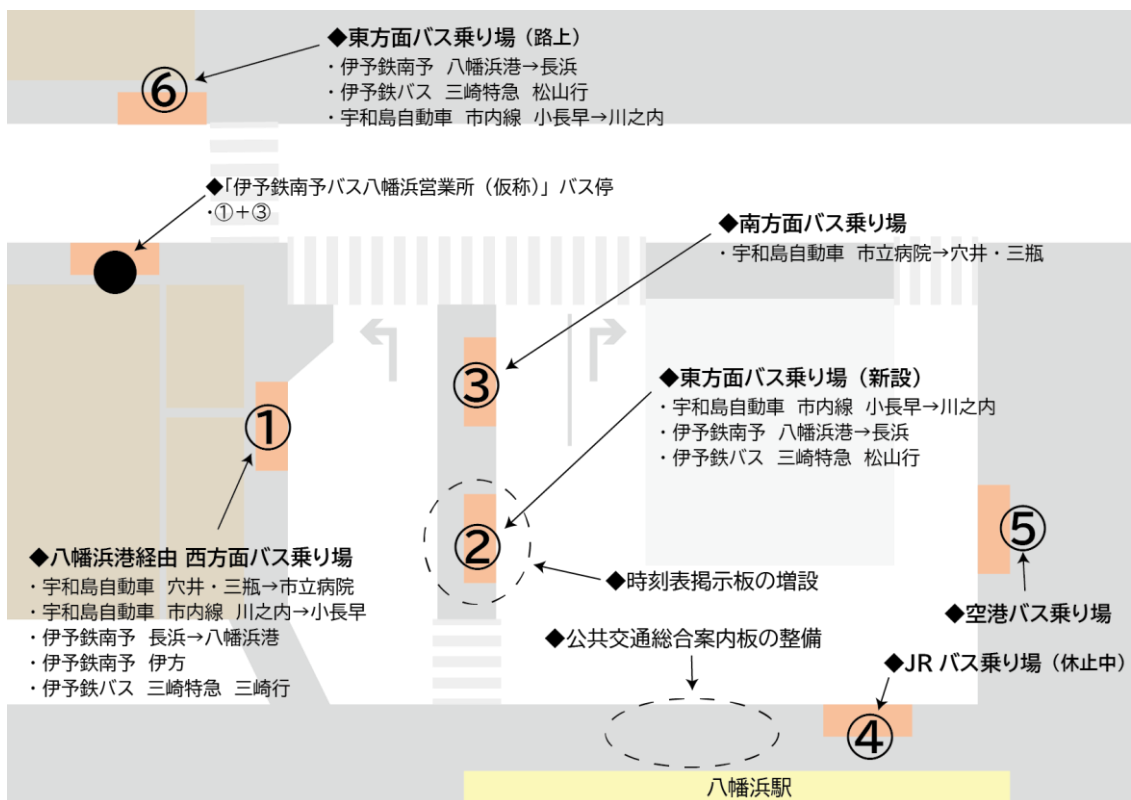


図 19 乗り場見直し事業の全体イメージ



図 20 八幡浜駅前の案内看板の現状
 （複数の案内看板が分散しています）



図 21 八幡浜駅前の事業者別時刻表
 （八幡浜港へのバスを探すときは、上
 下で見比べる必要があります）

事業2. 市中心部のバス運行経路、及びバス停の名称と位置を見直します

関連する目標：1, 3, 5, 6, 7

【内容】

- 路線、交通事業者、往路・復路の違いによって異なる市中心部のバス運行経路を、わかりやすく整理・集約します。
- 運行経路は、以下の2点を考慮して見直します。
 1. アンケート調査等において、多くの市民が買い物先として挙げていた「フジグラン北浜前」バス停の経路を基本とした運行経路を集約
 2. 八幡浜駅～商店街～八幡浜港の移動しやすさ向上を図るため、すべてのバス路線は「八幡浜港」バス停を経由
- 交通事業者によって、同じ位置で名称が異なるバス停、同じ名称で位置が異なるバス停が複数存在しているため、それらを統一してわかりやすくします。
- 市や交通事業者等の関係者で構成されるプロジェクトチームを組織し、実務的な調整を行います。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、道路担当者）、交通事業者、県、国

【スケジュール】

令和5年度：プロジェクトチームの発足と、見直しに向けた関係者協議

令和6年度：協議内容のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット

令和7年度：運行経路再編・バス停名称と位置の統一を実施



図 22 名称・位置が異なるバス停
(八幡浜庁舎前(手前)・市役所前(奥))



図 23 同じ位置で名称が異なるバス停
(新町銀座・新町角)

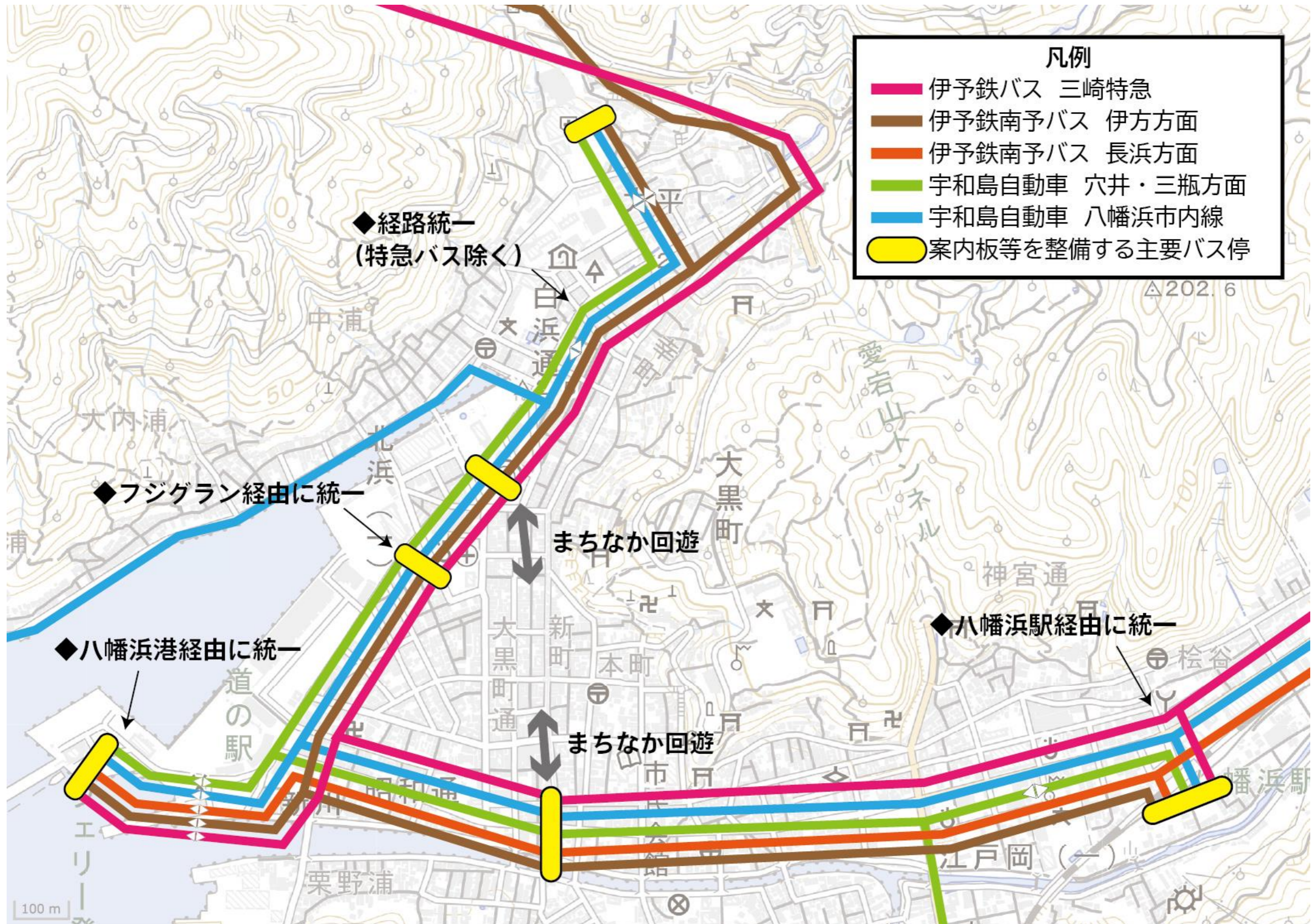


図 24 市中心部のバス運行経路見直し事業の全体イメージ

事業3. 鉄道・航路とバスとの接続を改善します

関連する目標：1, 3, 5, 6, 7

【内容】

- バスの運行経路見直し（→事業2）によって、すべてのバス路線は「八幡浜港」バス停を經由し、八幡浜駅～商店街～八幡浜港の区間における運行本数増、鉄道・航路との接続率向上を図ります。
- 僅かな時間差によって鉄道・航路と接続できないバスは、運行時間調整による接続改善を図ります。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、道路担当者、港湾担当者）、交通事業者

【スケジュール】

- ・ 運行経路見直しによる接続率向上は、事業2に準ずる
- ・ 運行時間の調整による接続改善は、令和9年度まで随時実施

事業4. 主要施設や主要バス停における公共交通の案内を整備します

関連する目標：1, 2, 3, 5, 6, 7

【内容】

- 公共施設や主要なバス停、民間施設等において、バスの乗り場や時刻表、当該バス停からの路線図・運賃、タクシーの案内（電話番号、営業時間、事業者独自サービス等）、航路（行き先、時刻等）の情報を記載した「公共交通総合案内版」を整備します。
- 以下の公共施設、バス停を整備候補地として検討を進めます。
 1. 施設：市役所本庁舎、市役所保内庁舎、八幡浜駅駅前ロータリー、八幡浜港
 2. バス停：「市役所前・八幡浜庁舎前」バス停、「フジグラン北浜前」バス停、「新町銀座・新町角」バス停
- 市や交通事業者等の関係者で構成されるプロジェクトチームを組織し、実務的な調整を行います。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、道路担当者、港湾担当者、施設管理担当者）、交通事業者、施設を所有する民間事業者

【スケジュール】

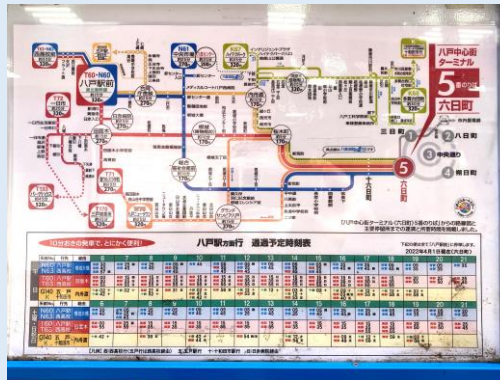
令和5年度：プロジェクトチームの発足と、記載内容の検討・実証実験

令和6年度：検討結果のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット

令和7年度：「公共交通総合案内版」の整備実施

令和8年度以降：主要な民間施設等への整備を随時実施

【他都市の事例】 青森県八戸市



複数バス運行事業者の時刻表を1つの案内板に集約しています（写真左）。案内板も遠くから目立つ色・形にし、市民だけでなく来訪者も見つけやすいバス乗り場です。八戸市中心部と八戸駅との間を結ぶバス路線については、**路線・運行事業者を問わず1つの時刻表にまとめたものを、別途掲示**しています（写真右）。

事業5. 市外からの来訪者にもわかりやすい案内を整備します

関連する目標：1

【内容】

- バス車両の前面・側面にある行き先表示の名称見直しや路線番号の付与、「ピクトグラム」活用等の検討を進め、目的のバス路線を見つけやすい行き先表示に改善します。

【実施主体】

交通事業者、市（公共交通担当者、観光担当者）、八幡浜市地域公共交通会議

【スケジュール】

令和5年度：事業1～4の協議内容を踏まえて、関係者による検討を開始

令和6年度：表示内容検討結果のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット

令和7年度：行き先表示の見直しを実施

【他都市の事例】 バスの行き先に表示されるピクトグラム



図 25 鉄道のピクトグラム（静岡県沼津市） 図 26 病院のピクトグラム（愛知県東浦町）

施策2 公共交通の周知・利用機会創出

「八幡浜市公共交通 MAP」による基本的な情報周知の継続に加えて、既存の公共交通サービスに関する周知の改善・強化、及び地域や対象者を絞ることで訴求力を高めた利用促進策を実施し、市民・来訪者を問わず、1人1人が自分なりの公共交通の利活用方法を理解・認識することを目指します。

事業6. 「八幡浜市公共交通 MAP」を継続して発行します

関連する目標：1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

【内容】

- 「八幡浜市公共交通 MAP」は、本市の公共交通サービスを周知する基礎ツールとして、今後も継続して発行します。
- 発行に際しては、市民だけでなく来訪者や転入者にも行き渡るよう、十分な部数を確保し、八幡浜駅や八幡浜港をはじめとする市内の主要施設で配布します。
- バス運行経路やバス停名称・位置の見直し（→事業2）における協議の中で、「八幡浜市公共交通 MAP」の記載内容を、わかりやすいものへと改善します。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者）、交通事業者

【スケジュール】

令和5年度：令和5年度版「八幡浜市公共交通 MAP」の発行・配布

令和6年度：令和6年度版「八幡浜市公共交通 MAP」の発行・配布

事業2の協議を踏まえて、記載内容を検討

令和7年度：令和7年度版「八幡浜市公共交通 MAP」の発行・配布

検討結果のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット(第2次)

令和8年度：新版の作成と発行

令和9年度以降：新版による発行・配布を継続実施

事業7. 乗合タクシーの案内を改善します

関連する目標：1, 2, 3, 4, 5, 6

【内容】

- 乗合タクシーの沿線住民に向けて、運行時刻や予約方法、運行経路、乗降場所といった基本的な情報をわかりやすく紹介し、上手な使い方やおでかけの提案も行うリーフレットを作成します。
- 市中心部の乗合タクシー乗降場所に、乗降場所であることを示す案内サインを設置します。バス停形式の案内サインには、既に設置済みの乗降場所も含めて、運行時刻や予約方法等の基本的な情報も記載します。
- 乗合タクシー沿線に点在する観光資源への移動手段として、例えば市や県が発行する観光パンフレット等での紹介など、沿線外住民や来訪者に向けた周知も行い、利用者数と乗合率の向上を目指します。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、観光担当者）、交通事業者、県

【スケジュール】

令和5年度：沿線住民向けリーフレット、案内サインの内容検討

沿線外住民や来訪者への周知、及び関係機関への働きかけ（以降随時）

令和6年度：沿線住民向けリーフレットの作成・発行、案内サインの設置・改善



図 27 市中心部の乗合タクシー乗降場所の例
(乗降場所であることがわかりません)



図 28 既存乗合タクシー乗降場所の例
(運行時刻等の案内はありません)

事業8. 地域や対象者の特性に合わせた利用促進策を推進します

関連する目標：1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

【内容】

- 対象者の特性に合わせて、乗り方教室や乗車体験、おでかけプランの作成等を行う「公共交通出前講座」を実施します。
- 対象者の特性に合わせた「公共交通出前講座」の例は、以下のとおりです。
 - 例：公共交通を使いこなせない状態での運転免許返納は、外出頻度の低下、要介護認定リスクの上昇、社会保障負担の増加という悪循環に陥ることを踏まえ、運転免許返納前の高齢者を対象に、免許更新に合わせた出前講座等を行います。
 - 例：小学校や幼稚園・保育園の生徒・児童を対象に、公共交通という公共サービスを学習する機会として、学校等に出向いた乗り方教室等を実施します。
 - 例：進路選択の検討に入る時期の中学生を対象に、学校等に出向いた乗り方教室や定期券の使い方講座、高校までの公共交通による通学方法の周知を行います。
- 事業の実施にあたっては、地域によって異なる特性や公共交通サービスの内容を反映し、モビリティ・マネジメント（MM）等の手法を用いて、利用可能な公共交通サービスの紹介やおでかけ提案を行うリーフレット、意識変容・行動変容を促すコミュニケーションアンケート等のツールも適宜作成して、効果的な利用促進策を推進します。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、福祉担当者、観光担当者）、交通事業者

【スケジュール】

令和9年度まで随時実施

【用語解説】モビリティ・マネジメント（Mobility Management）とは？

当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、一人ひとりの住民や、一つひとつの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。

事業9. 公共交通を身近に感じられる機会づくりを推進します

関連する目標：1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

【内容】

- 目的地となる施設・店舗等と連携し、公共交通の利用機会創出につながる企画やサービスの検討・実施を推進します。
- 関係者で連携して、公共交通をテーマにしたイベントの開催、市内で行われている既存イベントへの出展等を積極的に行い、市民や来訪者に向けて公共交通サービスのPRを実施します。
- 市民がそれぞれの立場で公共交通を利用、及び活用することを推進します。
 - 活用の例：地区行事の一環で公共交通を使ったおでかけイベントを実施する、公共交通でも訪れることができるよう、行事の開催時刻を設定する、等

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市民、市（公共交通担当者）

【スケジュール】

- ・令和9年度まで随時実施

【他都市の事例】 市民による公共交通を利活用した取り組み（福島県会津若松市）

さわやか号定例ランチ会(6月～)

- ・毎週第3木(金)曜日は誘いあって、「さわやか号」でおでかけして、神明通りでランチ♪
- ・「さわやか号」を利用したライフスタイルを体験していただき、通常のバス利用につなげている。
- ・バスの利用促進だけでなく、高齢者の交流の場ともなっている。

地域ならではの取組



10/21定例ランチ会の様子

福島県会津若松市の金川町・田園町における住民主体のコミュニティバス「さわやか号」の運営協議会では、地域の交流を増やす取り組みとして、月1回バスに乗って沿線の飲食店でランチを楽しむ「定例ランチ会」を行っています。

バスを利用した生活を体験する機会として、バス利用促進の取り組みにもなっています。

図 29 さわやか号定例ランチ会の様子（会津若松市ホームページより抜粋）

施策3 保内地区の移動しやすさ向上

関連計画（都市計画マスタープラン等）で副中心に位置づけられている保内庁舎周辺を公共交通サービスの拠点とするとともに、保内地区（喜須来地区、川之石地区、宮内地区、磯津地区）全体の移動しやすさと公共交通サービスの持続性の確保を目指します。

事業10. 保内庁舎を公共交通拠点として強化します

関連する目標：1, 2, 3, 5, 7

【内容】

- 「公共交通総合案内版」（→事業4）、及び乗合タクシーの案内サイン（→事業7）の整備を通して、乗り継ぎや区内回遊の拠点として強化します。
- 「三島神社前」バス停の名称を「保内庁舎北（仮称）」と改称し、長距離路線のバス「八幡浜・三崎特急線」の利用者が保内庁舎の最寄りバス停であることを認識できるようにします。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、施設管理担当者）、交通事業者

【スケジュール】

- ・事業4、及び事業7に準ずる

事業11. 保内地区の移動手段改善に向けた検討・取り組みを、地域とともに推進します

関連する目標：1, 2, 3, 4, 5, 6

【内容】

- 過疎地域や交通不便地域にて、市はバス、タクシー等、地区の移動手段について考える場を設けて現状を共有し、改善に向けた検討の働きかけを行います。
- 既存の公共交通サービスの改善や新たな移動手段の導入にあたっては、地域と市とで検討し、必要に応じて「八幡浜市地域共創型公共交通に関するルール」（→事業12）に基づき地域住民が主体となる検討組織を立ち上げたうえで、地域公共交通会議で協議のうえ随時見直します。

【実施主体】

市（公共交通担当者）、市民（地域住民）、八幡浜市地域公共交通会議、交通事業者

【スケジュール】

- ・令和5年度：各地区において現状共有、改善に向けた検討の開始
- ・令和6年度以降：検討結果を踏まえ、改善策を随時実施
（必要に応じて、地域住民主体の検討組織立ち上げ、本計画を改定）

施策4 持続可能な公共交通づくり

公共交通サービスが行き届かない地域における移動手段を確保・維持するためのルールづくりを行うとともに、市民が主体となった取り組みや、鉄道事業者・バス事業者が連携した取り組みの推進など、行政（市）だけでなく、関係するすべての主体が一丸となって、持続可能な公共交通サービスの実現を目指します。

事業12. 地域の状況に則した移動手段確保の取り組みを推進します

関連する目標：2, 4, 5, 6

【内容】

- 過疎地域や交通不便地域など、公共交通サービスが行き届かない地域において、既存の公共交通サービスの改善、及び新たな移動手段（乗合タクシー、自家用有償旅客運送など）の導入や運行開始後の確保・維持に際する要件として「八幡浜市地域共創型公共交通に関するルール」を設定します。
- 「八幡浜市地域共創型公共交通に関するルール」の主たる要件は以下のとおりです。
 1. 地域住民が主体となる検討組織を設置すること
 2. 1で設置した検討組織は、市とともに地域のニーズや移動実態を調査・把握し、地域における公共交通の意義を改めて議論・共有するとともに、その地域における公共交通のあるべきサービス水準を主体的に検討すること
 3. 既存の公共交通サービスの改善や新たな移動手段の導入にあたり、公共交通サービス水準や目標値（利用者数や行政負担額など）を定めるとともに、地域公共交通会議での協議を行うこと
 4. 改善策の実施後、及び新たな移動手段の運行開始後、1で設置した検討組織をはじめ地域住民が主体となって、利用促進策や改善策の検討を行い、公共交通サービス水準の維持と目標値の達成に努めること
- 公共交通サービスが行き届かない地域にて、市は移動手段について考える場を設けて現状を共有し、必要に応じて「八幡浜市地域共創型公共交通に関するルール」に基づき、地域住民が主体となる検討組織を立ち上げたうえで、地域と協議しながら、既存の公共交通サービスの改善や新たな移動手段の検討を進めます。

【実施主体】

市民（地域住民）、市（公共交通担当者）、八幡浜市地域公共交通会議、交通事業者

【スケジュール】

- ・令和5年度：「八幡浜市地域共創型公共交通に関するルール」の設定、各地区へ現状共有
- ・令和6年度以降：地域との検討や取り組みを、令和9年度まで随時実施

（必要に応じて、地域住民主体の検討組織立ち上げ、本計画を改定）

事業13. 公共交通ネットワークの軸となる路線の一体的な利便性向上を推進します

関連する目標：1, 3, 7

【内容】

- 公共交通ネットワークの軸となる鉄道・バスの並行区間において、鉄道とバスの運行時刻を併記した「総合時刻表」の作成（→事業8）、鉄道駅とバス停の名称・バス停位置の統一、運行時間調整による接続改善（→事業3）など、一体的な利便性向上を行います。
- 市や交通事業者等の関係者で構成されるプロジェクトチームを組織し、等間隔運行や定期券・運賃の共通化など、将来的な利便性向上策の検討を進めます。
- 鉄道や拠点間路線のバスの速達性を確保するため、並行する市内路線のバスは、地域のニーズや移動実態に合わせた運行経路やバス停位置、その他サービスによって、沿線住民の利便性向上を図ります。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者）、交通事業者

【スケジュール】

- ・令和9年度まで随時実施

事業14. 地域で育む小さな公共交通拠点の整備・活用を推進します

関連する目標：1, 2, 3, 4, 5, 6, 7

【内容】

- 鉄道駅やバス停周辺に、ベンチや日除け、自転車・電動カートの置き場などがある、地域住民のための小さな公共交通拠点について、地域が主体となった整備と活用を推進・支援します。

【実施主体】

市民（地域住民）、市（公共交通担当者）、八幡浜市地域公共交通会議、交通事業者

【スケジュール】

- ・令和9年度まで随時実施



図 30 小さな公共交通拠点の例（松尾バス停）



図 31 小さな公共交通拠点の例（松尾バス停）

事業15. 交通事業者の担い手確保を支援します

関連する目標：5

【内容】

- 交通事業者は乗務員等の担い手確保に向けた取り組みを進めるとともに、市は移住支援策の活用、企業説明会をはじめとするPRイベントの開催（→事業9）、中高生に向けた職場体験、市の広報による市民への周知などによって、取り組みを支援します。

【実施主体】

交通事業者、市（公共交通担当者）、八幡浜市地域公共交通会議

【スケジュール】

- ・令和9年度まで随時実施

事業16. 離島航路を維持するための取り組みを推進します

関連する目標：1, 3, 5, 6

【内容】

- 八幡浜港と大島港を結ぶ離島航路は、大島の住民にとって必要不可欠な移動手段として引き続き維持します。
- 新型コロナウイルス感染症の感染状況等を考慮しつつ、交流人口拡大に向けた施策と連携した観光利用の促進を実施します。
- 離島航路とバスとの接続が僅かな時間差によってできない場合は、運行時間調整による接続改善を図ります。合わせて、双方の乗り継ぎ案内の整備も進めます。

【実施主体】

八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者）、交通事業者

【スケジュール】

- ・令和9年度まで随時実施



図 32 小型桟橋前バス停の現状
(離島航路の乗り場がわかりません)



図 33 八幡浜港側から見た小型桟橋前バス停
(バス停から案内看板は見えません)

5-2 施策別の事業・実施主体・スケジュール・関連する目標の全体像

表1 施策別の事業・実施主体・スケジュール・関連する目標の全体像

施策	事業	実施主体	令和5年度		令和6年度		令和7年度		令和8年度		令和9年度		関連する目標						
			前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	前期	後期	目標1	目標2	目標3	目標4	目標5	目標6	目標7
1. 市中心部の移動しやすさ向上	(1) 八幡浜駅前バス乗り場の配置を見直します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、道路担当者）、交通事業者、県、国	プロジェクトチームの発足と、見直しに向けた関係者協議		協議内容のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット			バス乗り場の再編を実施<地域公共交通利便増進事業>					○		○		○		○
	(2) 市中心部のバス運行経路、及びバス停の名称と位置を見直します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、道路担当者）、交通事業者、県、国	プロジェクトチームの発足と、見直しに向けた関係者協議		協議内容のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット			運行経路再編・バス停名称と位置の統一を実施<地域公共交通利便増進事業>					○		○		○		○
	(3) 鉄道・航路とバスとの接続を改善します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、道路担当者、港湾担当者）、交通事業者			運行経路見直しによる接続率向上は、事業2に準ずる 運行時間の調整による接続改善は、令和9年度まで随時実施								○		○		○		○
	(4) 主要施設や主要バス停における公共交通の案内を整備します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、道路担当者、港湾担当者、施設管理担当者）、交通事業者、施設を所有する民間事業者			プロジェクトチームの発足と、記載内容の検討・実証実験		協議内容のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット		「公共交通総合案内板」の整備実施<地域公共交通利便増進事業>	主要な民間施設等への整備を随時実施<地域公共交通利便増進事業>			○	○	○		○		○
	(5) 市外からの来訪者にもわかりやすい案内を整備します	交通事業者、市（公共交通担当者、観光担当者）、八幡浜市地域公共交通会議			事業1~4の協議内容を踏まえて、関係者による検討を開始		表示内容検討結果のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット		行き先表示の見直しを実施<地域公共交通利便増進事業>				○						
2. 公共交通の周知・利用機会創出	(6) 「八幡浜市公共交通MAP」を継続して発行します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者）、交通事業者	令和5年度版「八幡浜市公共交通MAP」の発行・配布		令和6年度版「八幡浜市公共交通MAP」の発行・配布 事業2の協議を踏まえて、記載内容を検討		令和7年度版「八幡浜市公共交通MAP」の発行・配布 検討結果のとりまとめ、及び策定予定の利便増進計画へのインプット		新版の作成と発行<地域公共交通利便増進事業>			新版による発行・配布を継続実施<地域公共交通利便増進事業>	○	○	○	○	○	○	○
	(7) 乗合タクシーの案内を改善します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、観光担当者）、交通事業者、県	沿線住民や来訪者への周知、及び関係機関への働きかけ（以降随時） 沿線住民向けリーフレット、案内サインの内容検討		沿線住民向けリーフレットの作成・発行、案内サインの設置・改善								○	○	○	○	○	○	
	(8) 地域や対象者の特性に合わせた利用促進策を推進します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、福祉担当者、観光担当者）、交通事業者			随時実施									○	○	○	○	○	○
	(9) 公共交通を身近に感じられる機会づくりを推進します	八幡浜市地域公共交通会議、市民、市（公共交通担当者）			随時実施									○	○	○	○	○	○
3. 保内地区の移動しやすさ向上	(10) 保内庁舎を公共交通拠点として強化します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者、施設管理担当者）、交通事業者			事業4、及び事業7に準ずる								○	○	○		○		○
	(11) 保内地区の移動手段改善に向けた検討・取り組みを、地域とともに推進します	市（公共交通担当者）、市民（地域住民）、八幡浜市地域公共交通会議、交通事業者		各地区において現状共有、改善に向けた検討の開始		検討結果を踏まえ、改善策を随時実施（必要に応じて、地域住民主体の検討組織立ち上げ、本計画を改定）							○	○	○	○	○	○	
4. 持続可能な公共交通づくり	(12) 地域の状況に則した移動手段確保の取り組みを推進します	市民（地域住民）、市（公共交通担当者）、八幡浜市地域公共交通会議、交通事業者	「八幡浜市地域共創型公共交通に関するルール」の設定 地域との検討を随時実施											○		○	○	○	
	(13) 公共交通ネットワークの軸となる路線の一体的な利便性向上を推進します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者）、交通事業者			随時実施								○		○			○	
	(14) 地域で育む小さな公共交通拠点の整備・活用を推進します	市民（地域住民）、市（公共交通担当者）、八幡浜市地域公共交通会議、交通事業者			随時実施								○	○	○	○	○	○	
	(15) 交通事業者の担い手確保を支援します	交通事業者、市（公共交通担当者）、八幡浜市地域公共交通会議			随時実施												○		
	(16) 離島航路を維持するための取り組みを推進します	八幡浜市地域公共交通会議、市（公共交通担当者）、交通事業者			随時実施									○		○	○	○	

第6章 計画の実現と今後の展望

6-1 進行管理・評価・見直し

本計画の進行管理・評価・見直しについては、八幡浜市地域公共交通会議が主体となり実施します。本計画で定めたスケジュールに基づいて「計画の目標を達成するために行う施策」の達成状況を確認することで進行管理を行い、各指標によって「目標」の達成状況の評価することで本計画の事業内容の見直しを適宜行います。

「計画の目標を達成するために行う施策」の達成状況は、八幡浜市地域公共交通会議において毎年度確認することを基本とします。

「目標」の達成状況も同様に、本計画で定めた「アウトカム指標」のうち毎年度把握可能な指標については八幡浜市地域公共交通会議において確認することを基本とし、その達成状況は八幡浜市地域公共交通会議において協議・評価したうえで、事業内容の見直しに適宜反映していきます。

6-2 評価スケジュール

表2 評価スケジュール

	令和5年度				令和6年度				令和7年度				令和8年度				令和9年度				
	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	第1 四半期	第2 四半期	第3 四半期	第4 四半期	
地域公共交通会議	第1回 ■		第2回 ■	第3回 ■	第1回 ■		第2回 ■	第3回 ■	第1回 ■		第2回 ■	第3回 ■	第1回 ■		第2回 ■	第3回 ■	第1回 ■		第2回 ■	第3回 ■	
関連行事			次年度予算要求 ◆ 第三者評価委員会				次年度予算要求 ◆ 第三者評価委員会				次年度予算要求 ◆ 第三者評価委員会				次年度予算要求 ◆ 第三者評価委員会				次年度予算要求 ◆ 第三者評価委員会		
施策達成状況の 評価	● 本計画の策定		● 確認	■ 確認	★ 中間評価	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	★ 施策達成状況 評価	
目標達成状況の 評価	● 本計画の策定		● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	● 確認	■ 確認	★ 目標達成状況 評価
計画の策定・ 改訂等	● 利便増進事業を踏まえた事業内容の詳細検討				● 利便増進実施計画の策定 ● 本計画の改訂								● 次期計画の構想、事前検討							● 次期計画の策定作業	

6-3 今後の展望

本市の公共交通政策は、これまで交通事業者や地域の状況に対して、個別に施策・事業を行ってきました。これからは行政、交通事業者、地域などの関係者間の連携により、本市の公共交通サービス全体を見据えて施策・事業を行うように変わらなければなりません。

本計画には、問題点の解消による本市の公共交通サービス水準の回復、すなわち基本方針で定めたおでかけ環境の「再生」を図る短期的な視点と同時に、本市に必要な公共交通のあるべきサービス水準の設定に向けた長期的な視点も含まれています。

ところで、公共交通サービスの改善によって、様々な分野に良い影響が広がります。

例えば…

- ・行きたくなるような中心市街地づくり、まちなか回遊促進
- ・移住・定住しやすい環境づくり
- ・健康寿命の延伸
- ・観光して楽しいまち・地域づくり、等

本市の公共交通サービス水準は、このような関係する分野と連携して、慎重に定める必要があります。

以上を踏まえて、本計画で定めた施策を行っていく中で、本市に必要な公共交通のあるべきサービス水準を検討・設定し、必要な行政負担額も明確化していきます。そして、市民・来訪者のニーズを満たすとともに、財政的にも健全な公共交通サービスが提供されることを目指します。

八幡浜市地域公共交通計画

2023年3月策定

発行：八幡浜市
