

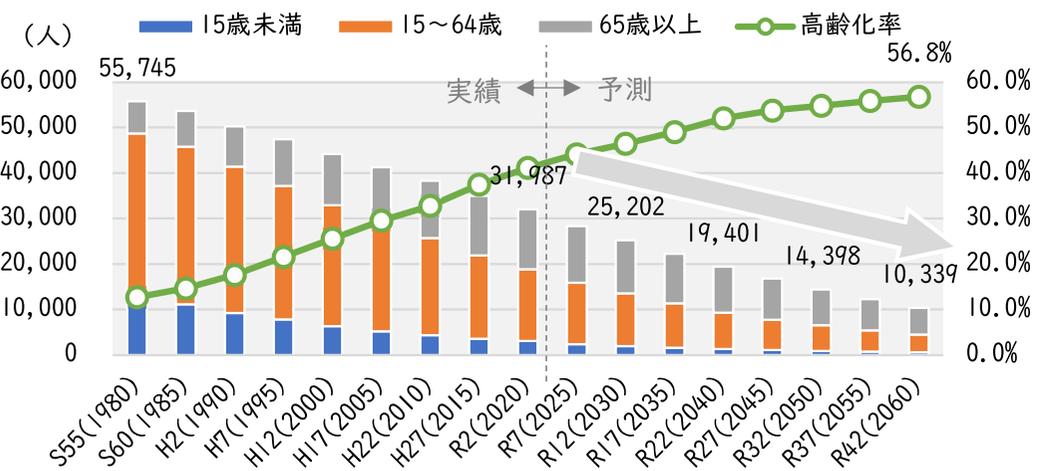
## 計画策定の目的

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言われており、暮らしやすく魅力あふれるまちに必要なものです。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。

- **計画の区域** 八幡浜市全域
- **計画の期間** 令和5年度(2023年度)～令和9年度(2027年度)の5年間

## 八幡浜市の現況

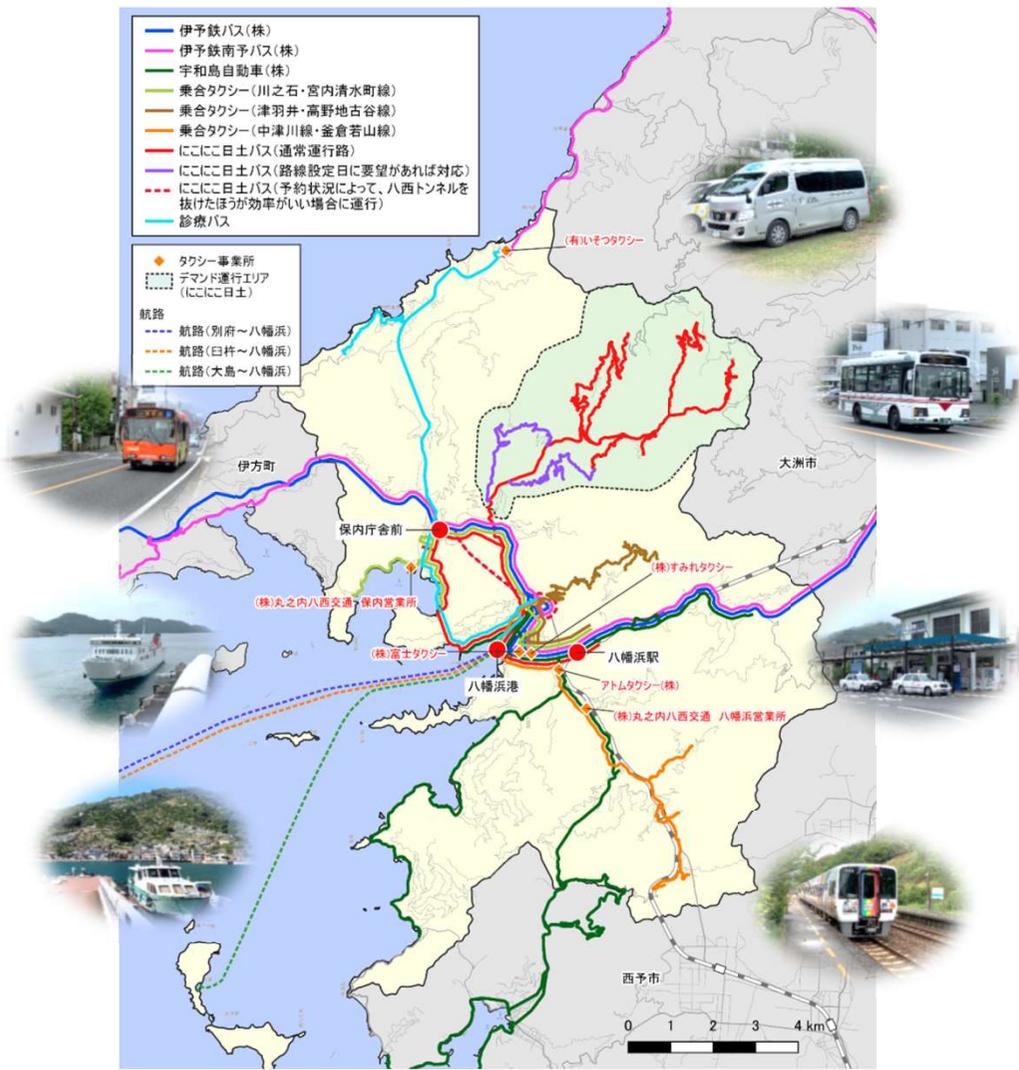
本市の人口は、令和2(2020)年時点で31,987人、高齢化率は41.1%で、人口の減少と高齢化率の上昇が続いています。人口推計によると、令和42(2060)年には、今より約70%少ない約1万人、高齢化率も57%近くまで上昇すると予測されています。



▲人口・高齢化率の推移と将来推計

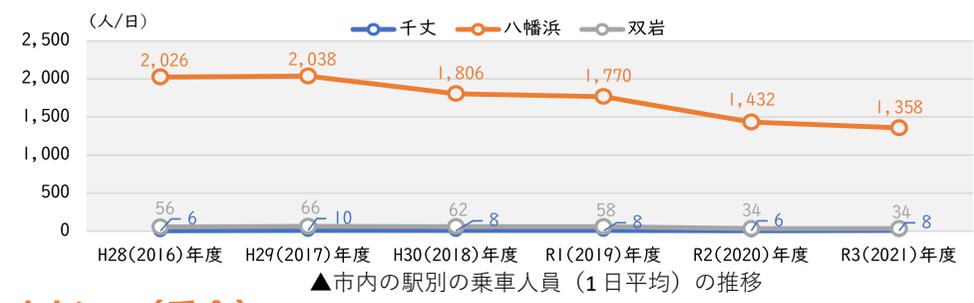
出典：国勢調査（実績値）・国立社会保障・人口問題研究所（H30年推計値）

## 八幡浜市の公共交通



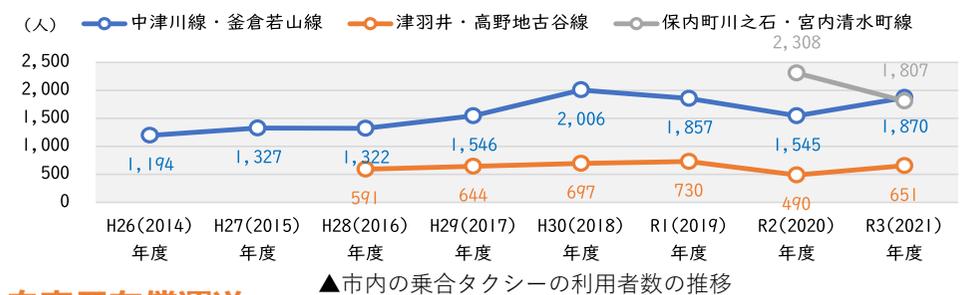
## 鉄道

市内の鉄道利用は八幡浜駅からとなっており、千文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。



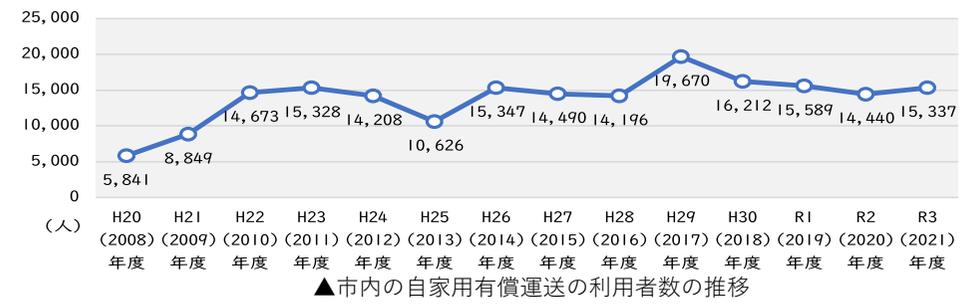
## タクシー（乗合）

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、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。



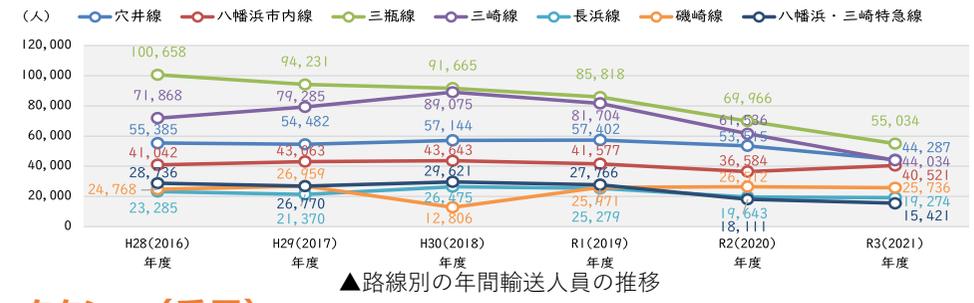
## 自家用有償運送

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。



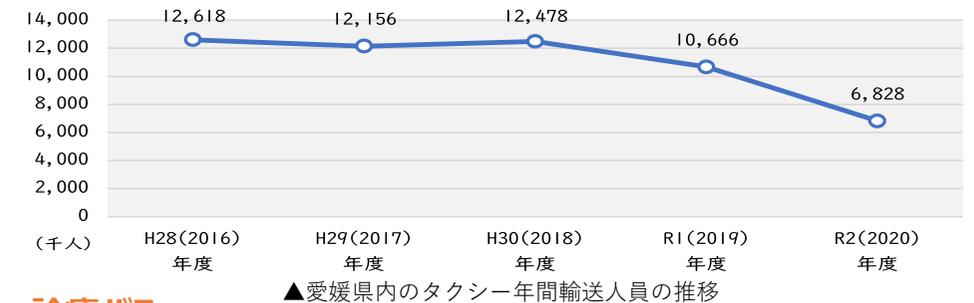
## 路線バス（伊予鉄南予バス・宇和島自動車）

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。



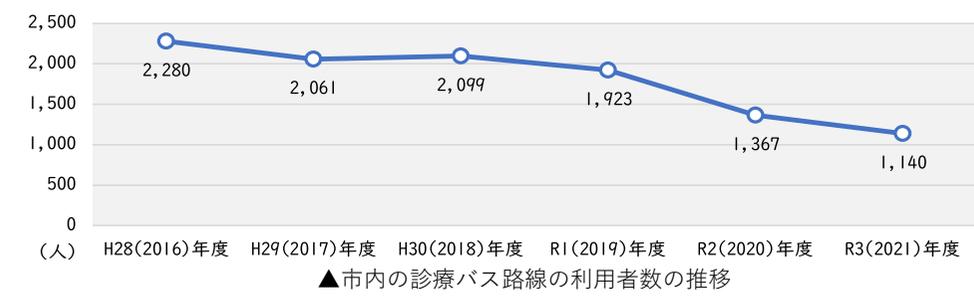
## タクシー（乗用）

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。



## 診療バス

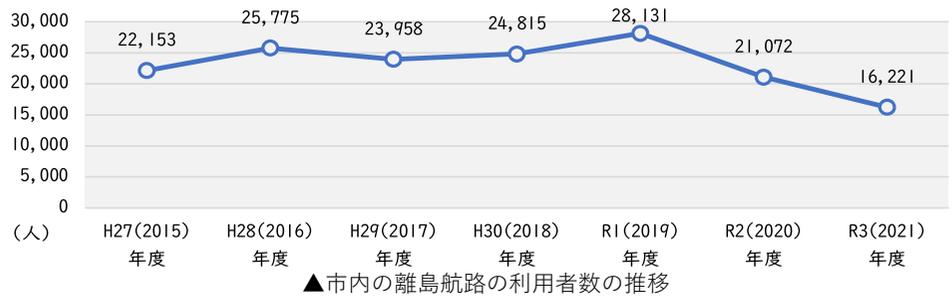
平成28(2016)年度に2,280人あった利用者数が年々減少し、令和3(2021)年度には1,140人と半減しています。



出典：【JR】JR四国愛媛企画部・【タクシー】愛媛運輸支局・【自家用有償運送】NPO法人にこにこ日土・【その他】八幡浜市

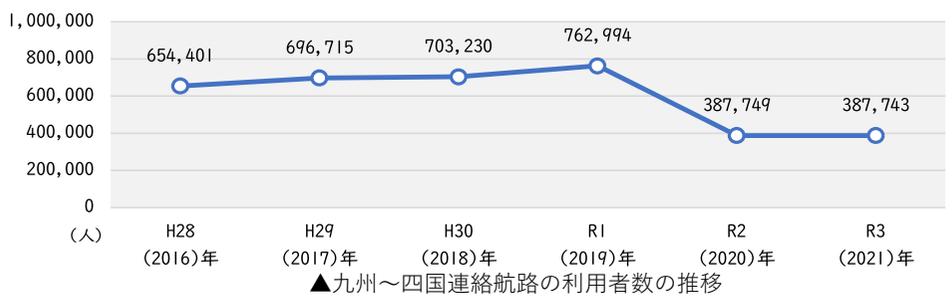
離島航路

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。



九州～四国連絡航路

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。



出典：【離島航路】田中輸送有限会社・【その他】八幡浜市

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



◀ 運行事業者により異なる停留所名称

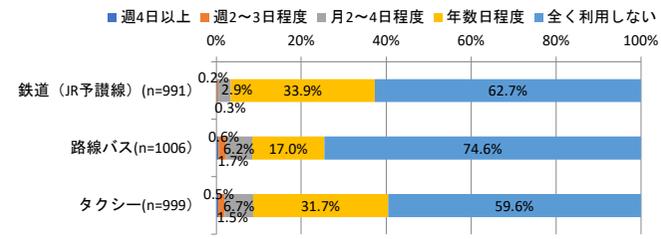


途中経由地のわかりにくい▶ 行先表示

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



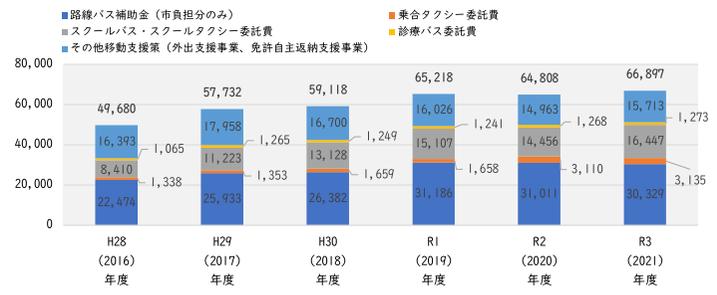
▲ 市民の地域公共交通の利用頻度 (令和4年度市民アンケート調査結果)

出典：八幡浜市

現状・問題点3

続けられない

- ・左記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っています



▲ 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

## 基本方針

## 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つの再生方針

#### 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が見つかりやすく、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。

### 目標

目標1.市内の公共交通利用者数の維持・向上  
方針1 方針2 方針3

目標2.乗合タクシーの1便当たり乗車人数の維持・向上  
方針1 方針2 方針3

目標3.公共交通利用頻度の向上  
方針1 方針2 方針3

目標4.高齢者運転免許自主返納支援事業申請率の向上  
方針1 方針2

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  
方針1 方針2

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  
方針1 方針2

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  
方針1 方針2 方針3

【参考目標】市内の移動に対する旅行者の満足度向上  
方針1 方針2

### 施策と事業

**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。

**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。

**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。

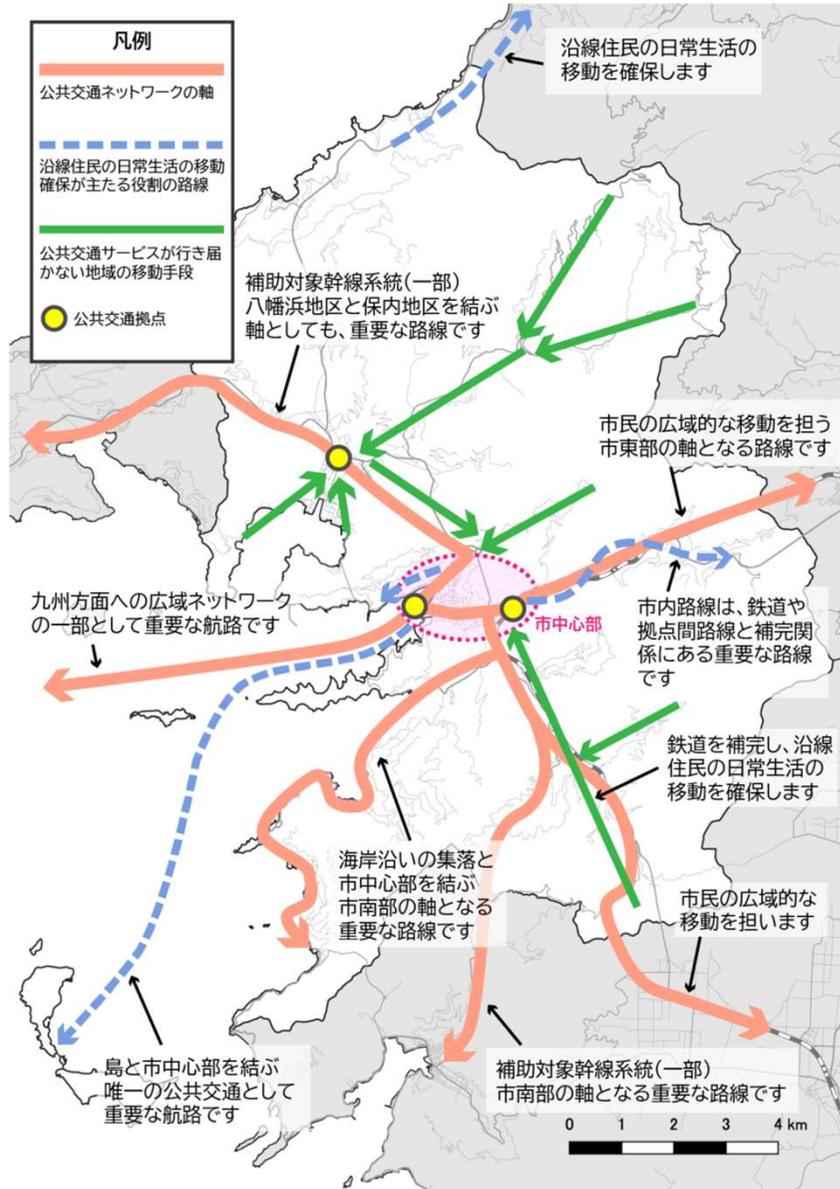
**施策4 持続可能な公共交通づくり**  
公共交通サービスが行き届かない地域における移動手段を確保・維持するためのルールづくりを行うとともに、市民が主体となった取り組みや、鉄道事業者・バス事業者が連携した取り組みの推進など、行政（市）だけでなく、関係するすべての主体が一丸となって、持続可能な公共交通サービスの実現を目指します。

事業1	八幡浜駅駅前バス停乗り場の配置を見直します
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
事業3	鉄道・航路とバスとの接続を改善します
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
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

事業6	「八幡浜市公共交通MAP」を継続して発行します
事業7	乗合タクシーの案内を改善します
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
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

事業10	保内庁舎を公共交通拠点として強化します
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

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
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
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
事業15	交通事業者の担い手確保を支援します
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



移動手段	役割	路線・主な方面	備考		
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	JR予讃線			
バス	長距離路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>速達性のある長距離路線で、市民の広域的な移動を担う</li> <li>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</li> </ul>	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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	保内・伊方方面 大洲・長浜方面 穴井方面 三瓶方面	幹線補助(一部)   幹線補助(一部)	
		準拠点間路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	磯崎線(磯崎-長浜営業所)	
		市内路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	八幡浜市内線(小長早-川之内)	
タクシー(乗合)	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	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"> <li>市内全域を対象とした乗用タクシーで、バスでは対応できない時間帯やエリアでの移動を担う</li> </ul>	市内全域			
自家用有償旅客運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	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"> <li>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</li> <li>市外からの観光客等、来訪者の誘客・移動も担う</li> </ul>	八幡浜-大島航路		
	九州～四国連絡航路	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	八幡浜-別府航路 八幡浜-臼杵航路		

## 目標 1. 市内の公共交通利用者数の維持・向上

	現状値	目標値
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)	14,113人／年 (0.6)
三崎線	44,034人／年 (1.4)	42,551人／年 (1.7)
長浜線	19,274人／年 (0.6)	16,322人／年 (0.6)
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	14,825人／年	現行水準の維持
離島航路（年間）	16,221人／年	24,000人／年

## 目標 2. 乗合タクシーの1便当たり乗車人数の維持・向上

	現状値	目標値
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

## 目標 4. 高齢者運転免許自主返納支援事業申請率の向上

	現状値	目標値
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%

## 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

	現状値	目標値
「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%

## 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

	現状値	目標値
補助対象路線の経常費用に対する経常収益の割合	30.7%	35%

## 目標 3. 公共交通利用頻度の向上

※目標値はいずれも令和9年度

	現状値	目標値
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
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

## 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

	現状値	目標値
「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%

## 【参考目標】市内の移動に対する旅行者の満足度向上

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



	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	■ 中間評価	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し	■ 次年度事業内容の 確認・見直し	● 確認	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し	■ 次年度事業内容の 確認・見直し	● 確認	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し	■ 次年度事業内容の 確認・見直し	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し	■ 次年度事業内容の 確認・見直し	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し
目標達成状況の 評価	● 本計画の策定		● 確認	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し	■ 次年度事業内容の 確認・見直し	● 確認	● 確認	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し	■ 次年度事業内容の 確認・見直し	● 確認	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し	■ 次年度事業内容の 確認・見直し	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し	■ 次年度事業内容の 確認・見直し	● 確認	● 次年度事業内容の 確認・見直し
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			● 本計画の改定									● 次期計画の構想、事前検討				● 次期計画の策定作業			