

内子町 地域公共交通計画

令和 7 年 3 月

目 次

第1章 計画の概要	1
1-1 計画策定の背景	1
1-2 計画の対象区域	1
1-3 計画の期間	1
第2章 内子町の地域交通をめぐる現状	2
2-1 地域の現状	2
(1) 地勢・地理・土地利用の状況	2
(2) 町域の変遷	3
(3) 人口の推移と将来見通し	4
(4) 都市機能の立地状況	5
(5) 通勤・通学による移動の状況	6
(6) 自家用車への依存状況	7
(7) 観光の動向	8
2-2 移動が支える町民生活の現状	10
2-3 公共交通の現状把握	12
(1) 町営路線バス	12
(2) 町営デマンドバス	15
(3) その他の公共交通	18
2-4 町内の公共交通をめぐる現状と主要課題	20
第3章 上位・関連計画の整理	21
3-1 愛媛県地域公共交通計画（2024～2029）	21
3-2 内子都市計画区域マスタープラン（2017～）	22
3-3 第3期内子町総合計画（2025～2029）	23
3-4 上位・関連計画の方向性	24
第4章 計画の目標設定	25
4-1 めざすべき町民生活のあり方と公共交通の役割・基本方針	25
4-2 目標の設定	27
4-3 めざすべき公共交通の将来イメージ	29
第5章 目標達成に向けた施策・事業	30
5-1 町民意向等を踏まえた施策ビジョン	30
5-2 施策の方向性	36
5-3 具体の施策・事業	38
5-4 公共交通の区分と位置付け	54
5-5 事業スケジュール	55
5-6 評価指標及び目標値の設定	59
5-7 計画の進行管理	60
参考資料	61
1. 内子町地域公共交通会議 規則	61
2. 内子町地域公共交通会議 委員名簿（令和6年度）	63
3. 内子町地域公共交通会議 開催履歴	64

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景

現在、我が国における多くの地方都市では、人口減少や少子高齢化の流れに歯止めがかからず、地域の活力が減退し、地域社会の存続が危機的になっている状況が見られています。あわせて、地域の公共交通についても、利用者の減少や、二種免許を持つドライバーの人手不足等により、減便や路線廃止を余儀なくされ、住民の日常生活における移動手段が不足している事例が多く見られます。

今後ますます高齢化が進展し、運転免許を自主返納する人も増えていくことが見込まれる中であって、全ての住民がそれぞれの地域で生き生きと暮らすためには、車の運転が出来ない場合であっても外出が可能となるよう、移動手段の確保が必要です。

こうした背景から、国では令和2年に道路運送法を改正し、「自家用有償旅客運送制度」を導入しました。これにより、従来型の公共交通の維持が困難な地域においては、自治体や団体等が主体となり、役割を調整した上で、自家用車による輸送サービスを行うことが可能となりました。

本町においても、町営路線バス・町営デマンドバスの運行により公共交通空白地域の解消に努めてきたところですが、公共交通をとりまく環境が厳しさを増す中で、将来にわたり持続可能な移動手段を確保していくためには、町・町民・各種団体・事業者等、さまざまな主体が参画し、みんなで公共交通をつくっていくことが不可欠です。

その実現に向けては、みんなで計画をつくり、その計画に沿って取組を進めていく必要があります。この「内子町地域公共交通計画」（以降、「本計画」）は、内子町の全町民が幸せに暮らすため、公共交通が果たすべき役割や、持続可能な移動手段を確保するためのさまざまな取組について、基本的な方向性を示すものです。

1-2 計画の対象区域

本計画の対象区域は、内子町全域とします。

1-3 計画の期間

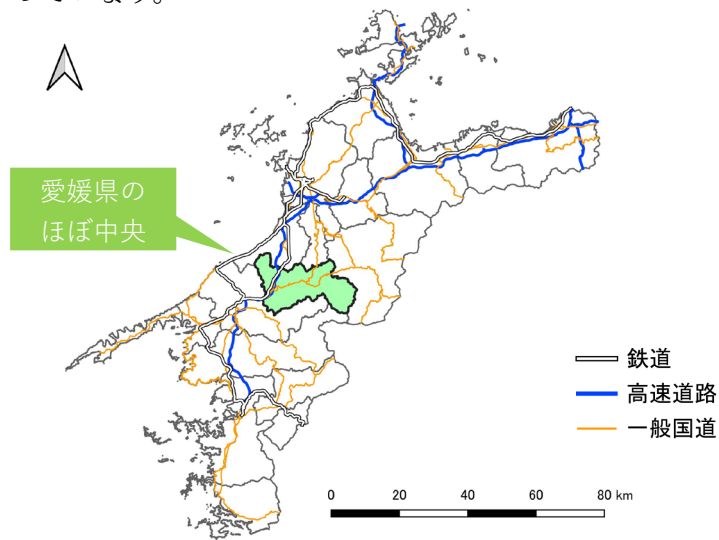
本計画の期間は、令和7(2025)年度から令和11(2029)年度までの5ヵ年とします。

第2章 内子町の地域交通をめぐる現状

2-1 地域の現状

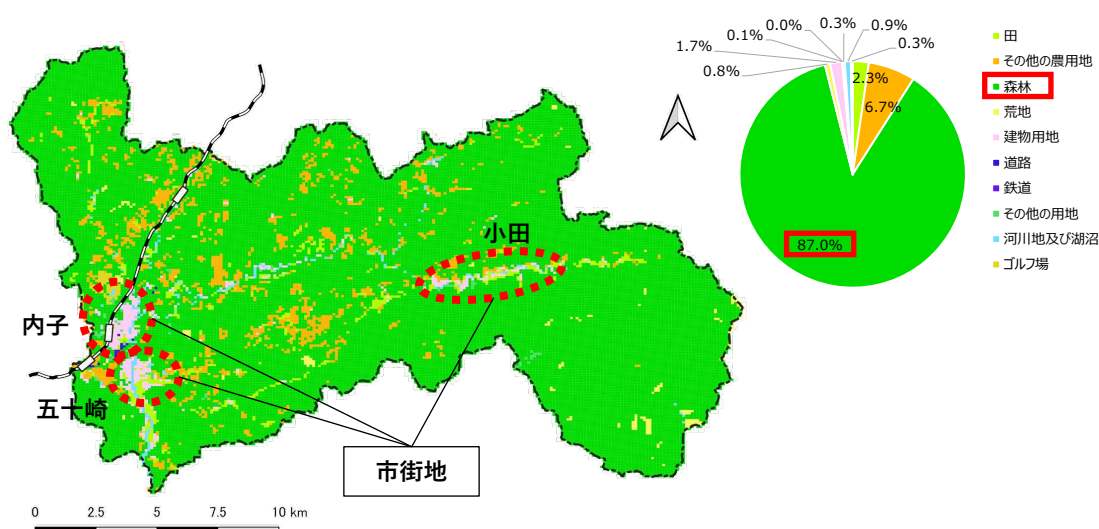
(1) 地勢・地理・土地利用の状況

内子町は愛媛県のほぼ中央に位置し、鉄道はJR予讃線(内子線)、高速道路は四国縦貫自動車道(松山自動車道)が町域を縦断しているほか、一般国道(56号・379号・380号)等で周辺市町と繋がっています。



資料：国土数値情報

町内の土地利用は、森林が87.0%で大部分を占めるほか、田とその他の農用地が合計9.0%を占めています。建物用地は1.7%で、市街地が内子地域・五十崎地域にまもって形成されているほか、小田地域の小田川沿いに一定のまとまりが見られます。



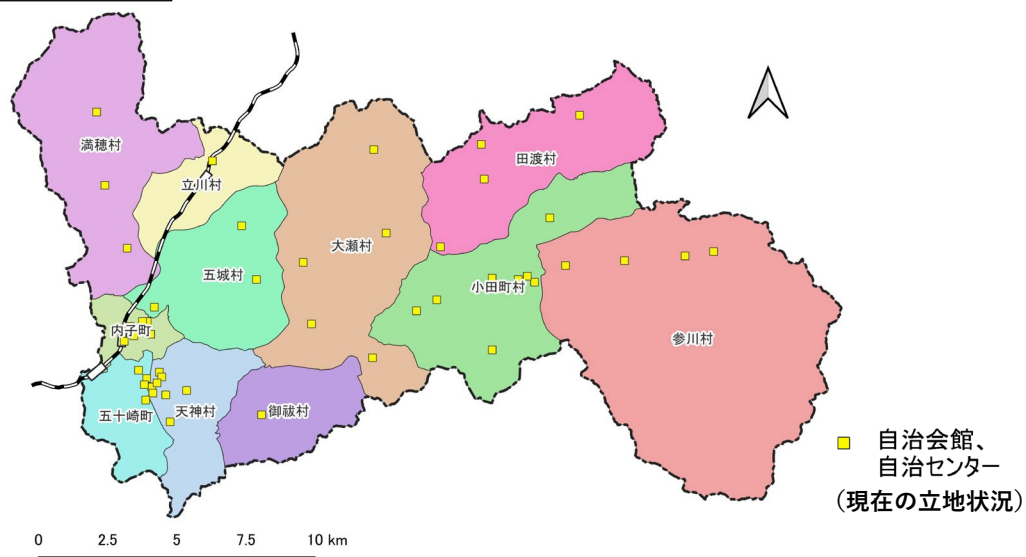
土地利用の状況

資料：国土数値情報「土地利用細分メッシュ（令和3年）」

(2) 町域の変遷

現在の町域は、昭和時代前半までは11町村からなっており、各町村の中心となっていたエリアには現在も一定の人口集約が見られます。また、自治会ごとに、自治会館・自治センターが設置されています。

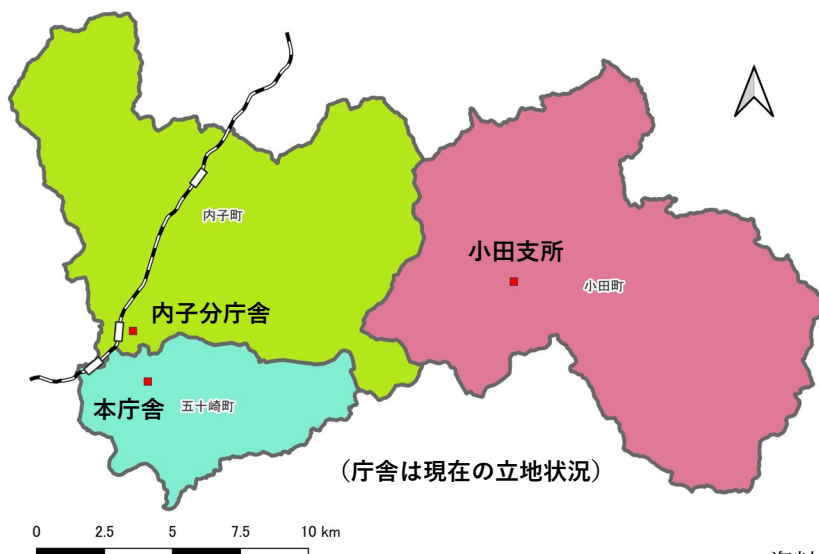
昭和 25(1950)年の町村域



資料：国土数値情報

昭和 30(1955)年以降に町村合併が進み、平成 17(2005)年には旧内子町・五十崎町・小田町が合併し、現在の内子町となりました。旧五十崎町に町役場本庁舎が設置されているほか、旧内子町に内子分庁舎、旧小田町に小田支所が設置されています。

平成 16(2004)年の町域

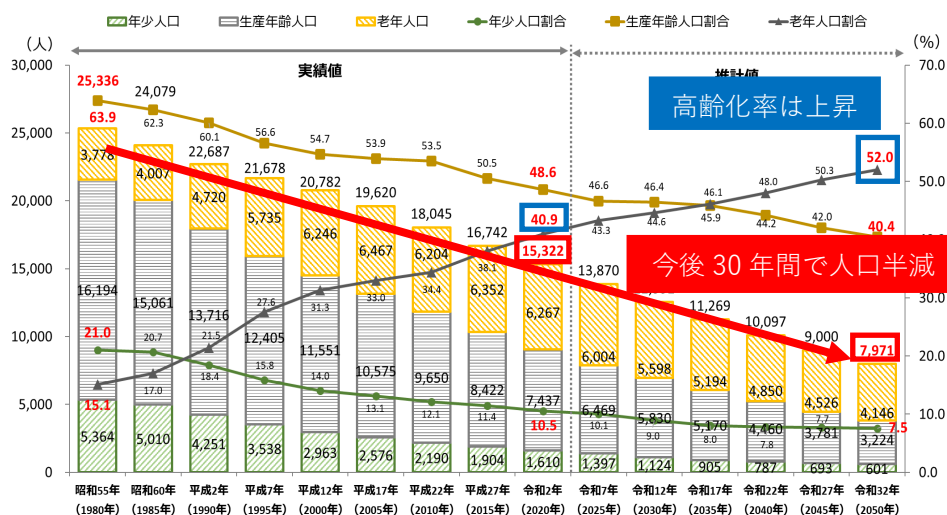


資料：国土数値情報

(3) 人口の推移と将来見通し

内子町の総人口について昭和 55(1980)年以降の推移を見ると、顕著な人口減少傾向となっています。将来推計を見ると、令和 32(2050)年には総人口が 7,971 人となり、今後の 30 年間で約半数に減少することが予測されています。

また、高齢化率は令和 2(2020)年には 40.9%となっていますが、今後も上昇を続け、令和 32(2050)年には 52.0%となることが予測されています。

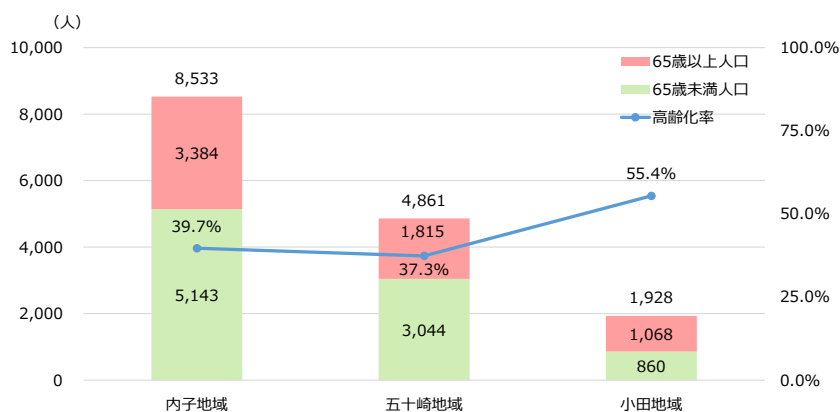


人口の推移と将来見通し

資料：実績値は「国勢調査（総務省）」

推計値は「日本の地域別将来推計人口(令和 5 年推計)」(国立社会保障・人口問題研究所)

地域別の人口を見ると、内子地域が町全体の人口の半数以上を占める 8,533 人となっています。高齢化率は、小田地域が 55.4%で最も高くなっています。



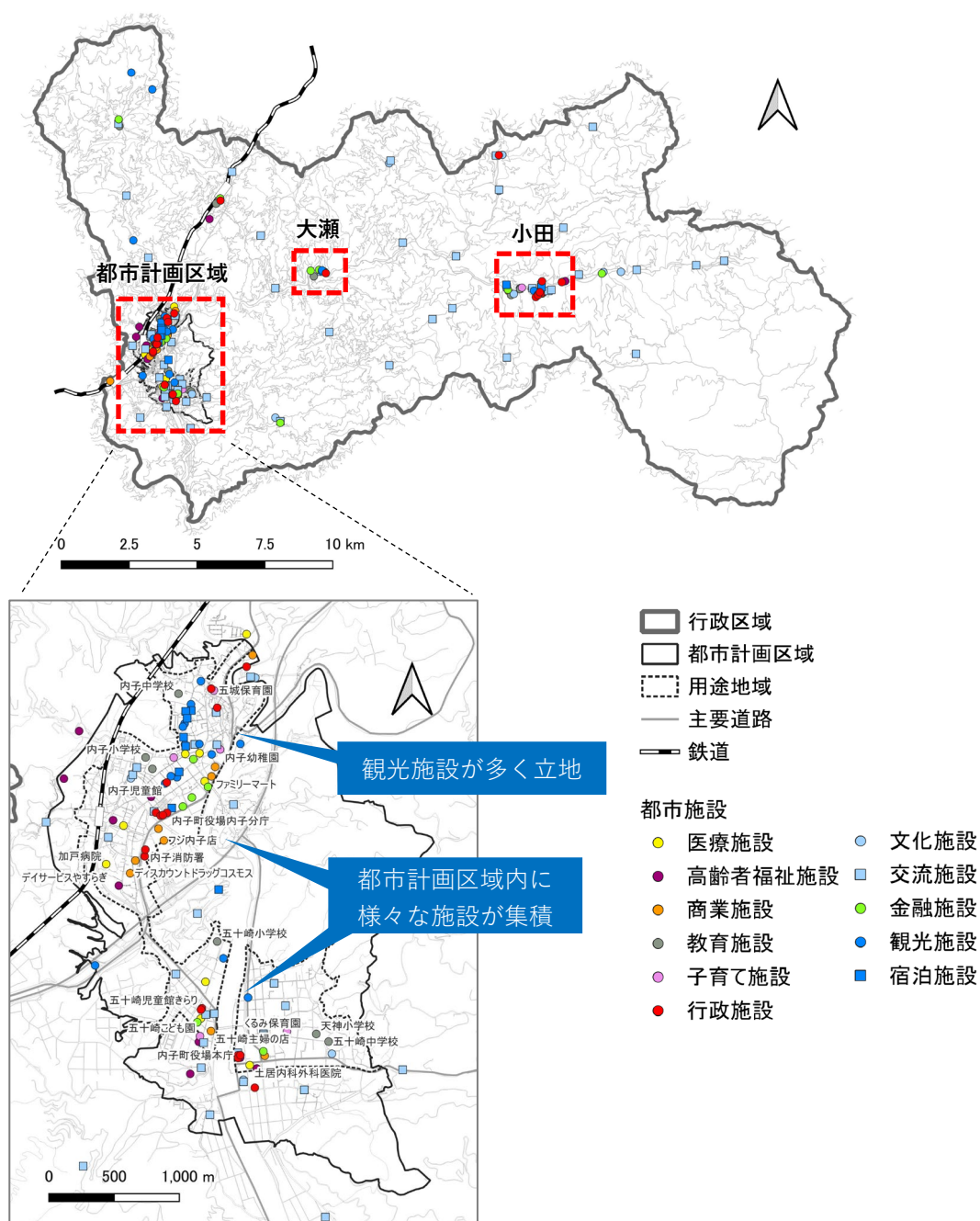
地域別人口・高齢化率

資料：国勢調査（令和 2 年）

(4) 都市機能の立地状況

生活に主要な都市機能（医療施設、商業施設、行政施設等）の立地状況を見ると、内子・五十崎地域の都市計画区域内に様々な施設が集積しています。特に、国道 56 号沿いには商業・金融・行政施設等が多く、内子本町通りから八日市護国伝統的建造物群保存地区にかけては観光施設が多く見られます。

このほか、小田・大瀬等で一定の都市機能の集積が見られ、山間部の各集落では、交流施設（自治会館）が立地しています。



資料：国土数値情報、内子町資料

(5) 通勤・通学による移動の状況

通勤・通学による移動を見ると、町外への流出は 2,552 人、町外からの流入は 1,428 人で、約 1,100 人の流出超過となっています。流出先・流入元ともに大洲市が最も多く、本町との強いつながりが見られます。

内子町が常住地の 15 歳以上就業・通学者数

	合計	町内	町外	県内						県外	不詳
					松山市	八幡浜市	大洲市	伊予市			
就業・通学者数	8,505	5,862	2,552	2,535	431	94	1,578	126	17	91	
	100.0%	68.9%	30.0%	29.8%	5.1%	1.1%	18.6%	1.5%	0.2%	1.1%	
就業者数	7,908	5,598	2,233	2,223	296	76	1,452	119	10	77	
	100.0%	70.8%	28.2%	28.1%	3.7%	1.0%	18.4%	1.5%	0.1%	1.0%	
通学者数	597	264	319	312	135	18	126	7	7	14	
	100.0%	44.2%	53.4%	52.3%	22.6%	3.0%	21.1%	1.2%	1.2%	2.3%	

町外への流出

大洲市と
強いつながり

内子町が従業地の 15 歳以上就業・通学者数

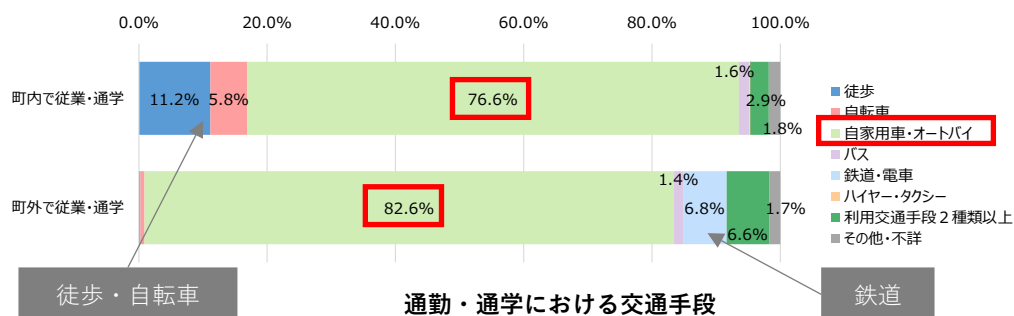
	合計	町内	町外	県内						県外	不詳
					松山市	八幡浜市	大洲市	伊予市			
就業・通学者数	7,381	5,862	1,428	1,418	135	61	964	94	10	91	
	100.0%	79.4%	19.3%	19.2%	1.8%	0.8%	13.1%	1.3%	0.1%	1.2%	
就業者数	6,987	5,598	1,312	1,302	135	61	857	93	10	77	
	100.0%	80.1%	18.8%	18.6%	1.9%	0.9%	12.3%	1.3%	0.1%	1.1%	
通学者数	394	264	116	116	-	-	107	1	-	14	
	100.0%	67.0%	29.4%	29.4%	0.0%	0.0%	27.2%	0.3%	0.0%	3.6%	

町外からの流入

大洲市と
強いつながり

資料：国勢調査（令和 2 年）

通勤・通学における交通手段は、町内へ通う場合・町外へ通う場合ともに自家用車・オートバイが大部分を占めています。このほか、町内は徒歩や自転車、町外へは鉄道が 6.8% となっており、バスは町内・町外いずれも 1% 台にとどまっています。

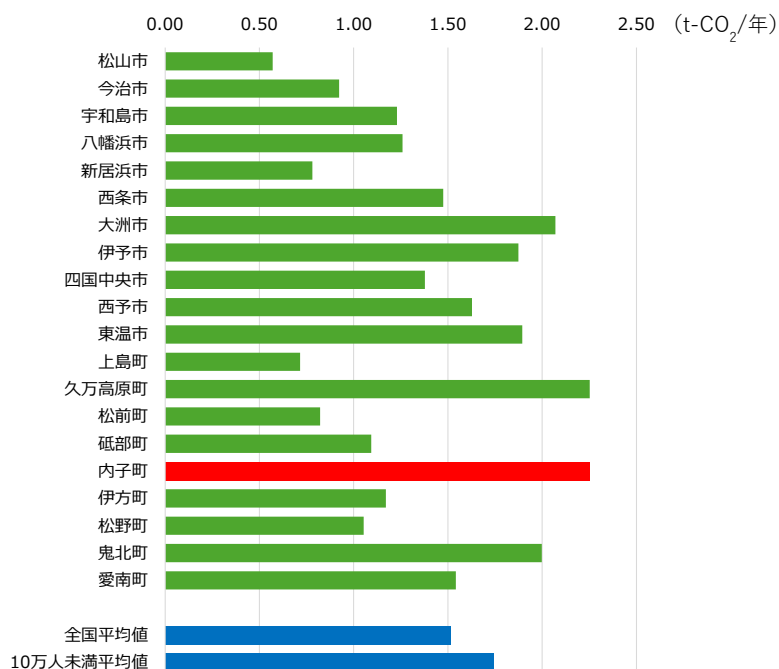


※内子町が常住地の 15 歳以上

資料：国勢調査（令和 2 年）

(6) 自家用車への依存状況

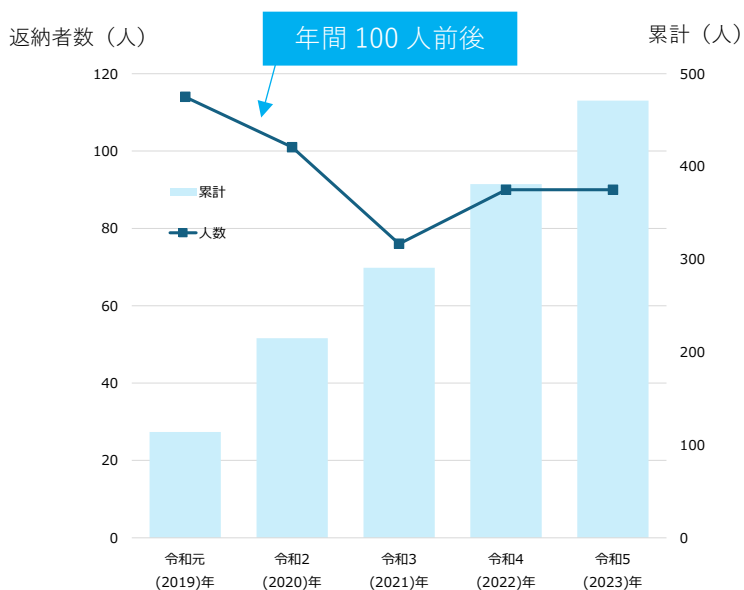
住民1人当たりの自動車CO₂排出量を見ると、全国平均値を超えて愛媛県内においても最も多い水準となっており、自動車への依存度は高い状況となっています。



住民1人当たりの自動車CO₂排出量

資料：国土交通省「都市モニタリングシート（令和2年全体表）」

一方で、高齢化等による運転免許返納の動きも見られており、町内では年間100人前後、令和元(2019)年～令和5(2023)年の累計では500人弱が運転免許を返納しています。



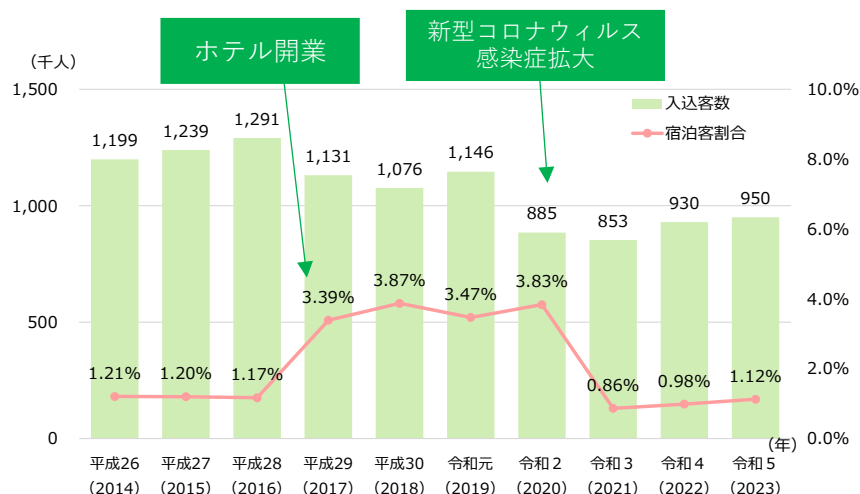
町内の運転免許返納者数

資料：内子町資料

(7) 観光の動向

内子町への観光入込客数は、令和 2(2020)年から新型コロナウイルス感染症拡大による減少が見られ、その後もコロナ禍以前の水準には戻っていない状況です。

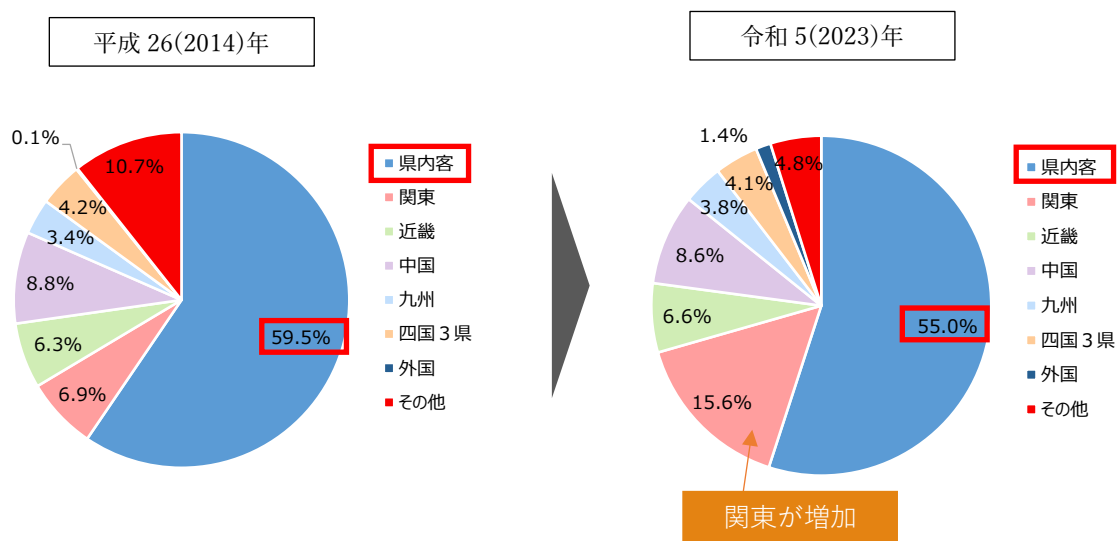
宿泊客の割合は、平成 29(2017)年のホテル開業を機に増加したものの、令和 3(2021)年以降は新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、1%前後の低い水準で推移しています。



内子町への入込客数と宿泊客割合

資料：内子町観光統計

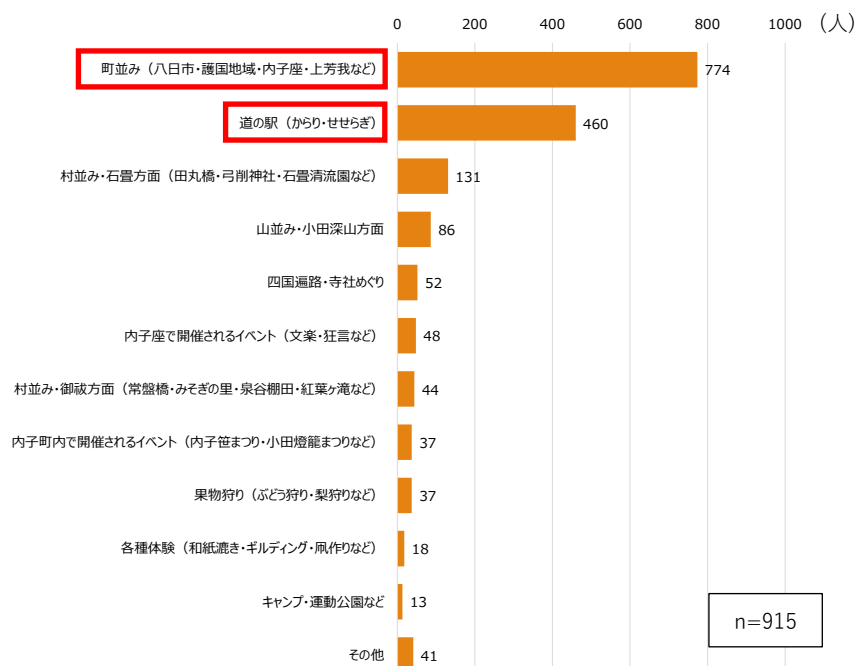
内子町へ訪れる人の居住地は、半数以上が愛媛県内となっている一方で、近年は関東地方からの来訪者の割合が増加傾向となっています。



内子町へ訪れる人の居住地

資料：内子町観光統計

多くの観光客が訪問するスポットとしては、町並み(八日市・護国地域等)が最も多く、次いで道の駅(からり、せせらぎ)となっています。

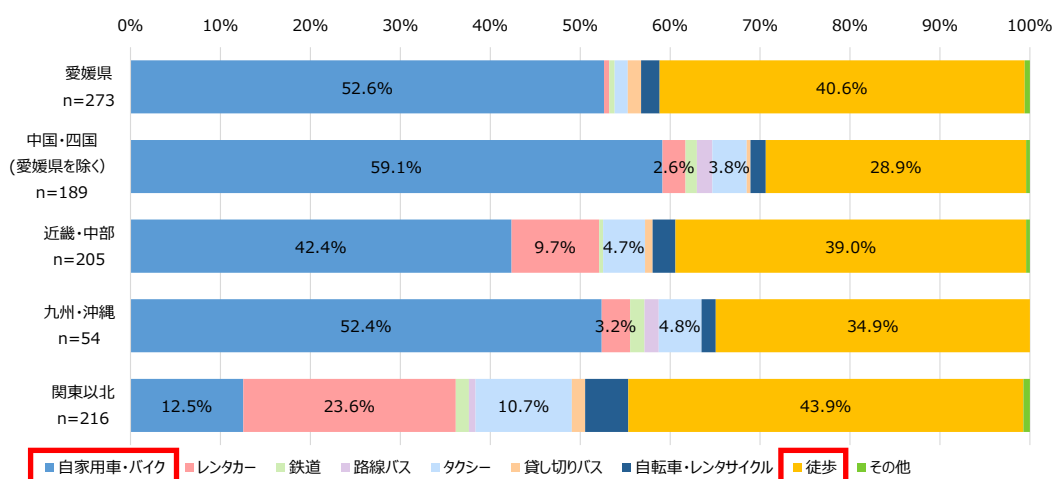


内子町内で訪問した観光スポット

資料：内子町観光マーケティング調査(令和6年1月)

町内での交通手段は、自家用車・バイクが多く、次いで徒歩となっており、自動車移動と徒歩を組み合わせた行動が多いと考えられます。

鉄道等で来訪した場合は、徒歩・レンタカー・タクシー等による移動が多いものとみられます。



※複数回答可、回答の総数を100として割合を算出

内子町内での交通手段

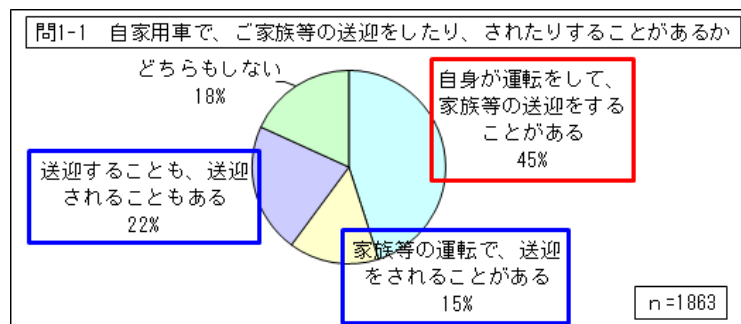
資料：内子町観光マーケティング調査(令和6年1月)

2-2 移動が支える町民生活の現状

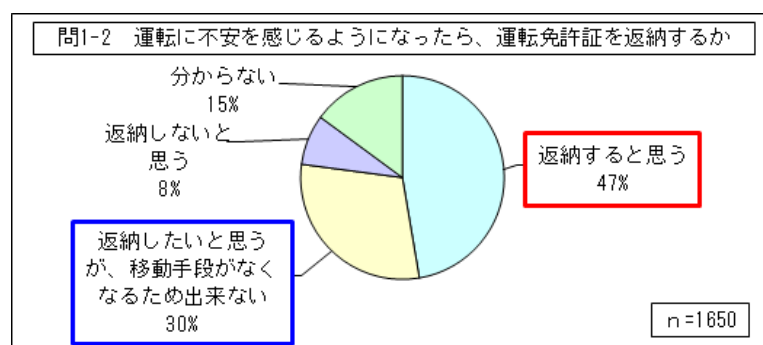
前項で整理した通り、内子町は広大な町域の大部分を森林が占める中、旧町村の時代から成り立っている各自治会が点在して人々が暮らしています。その一方で、市街地エリアは町域のごく一部に限られており、多くの町民にとって日常生活に必要なサービスを受けるには長い距離を移動する必要があります。

町民アンケート調査によると、よく外出する人の80%は自動車運転免許を持ち、そのうちの77%は「ほぼ毎日」または「週2〜3日程度」の頻度で自家用車を運転して外出しており（別冊資料 P.5）、自家用車に依存している実態が見られます。

また、家族等で自家用車による送迎を「する」、「される」、「することも、されることもある」と答えた人は82%に上っており（別冊資料 P.6）、運転が出来ない人にとっては身近な人の車による送迎が日常生活に不可欠となっています。

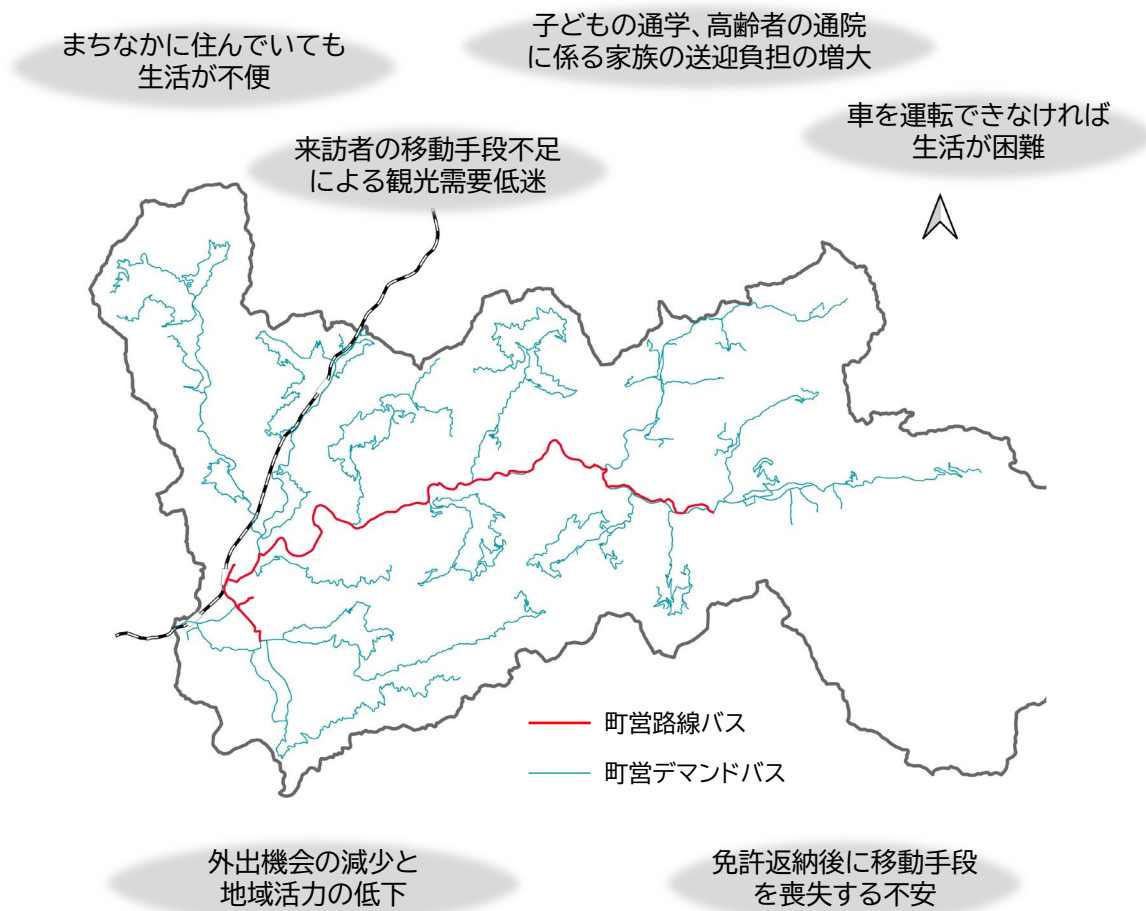


しかしながら、内子町における人口の減少と高齢化の傾向は顕著であり、運転免許を持つ人の半数近くが「運転に不安を感じるようになったら免許を返納すると思う」と答えています（別冊資料 P.6）。今後は、これまでのような自家用車に依存した移動がしづらくなることが予測されます。



70歳以上で、「移動手段がない、または不便であることが原因で、外出をあきらめること」が「よくある」または「たまにある」と答えた人は18%に上っています（別冊資料 P.56）が、こうした人の割合が今後増えていく可能性が高い状況となっています。

公共交通をめぐる多くの課題を抱える中で、このまま何もしなかった場合には、町民生活に影響するさまざまな状況が懸念されます。



このままでは・・・

町民の移動手段がなくなり、
日常生活に大きな支障が出るおそれ

2-3 公共交通の現状把握

(1) 町営路線バス

町営路線バスは、町内の基幹的な路線として1路線が設定されています。五十崎・内子・小田の3地域の中心部を通り、内子町役場から小田支所まで概ね42分で結んでいます。

運行形態は、自家用有償旅客運送の制度を活用しており、白ナンバーの車両を使用して内子町の職員が平日8.5往復、土曜日2往復を運行し、日曜日は運休となっています。



町営路線バス 路線図

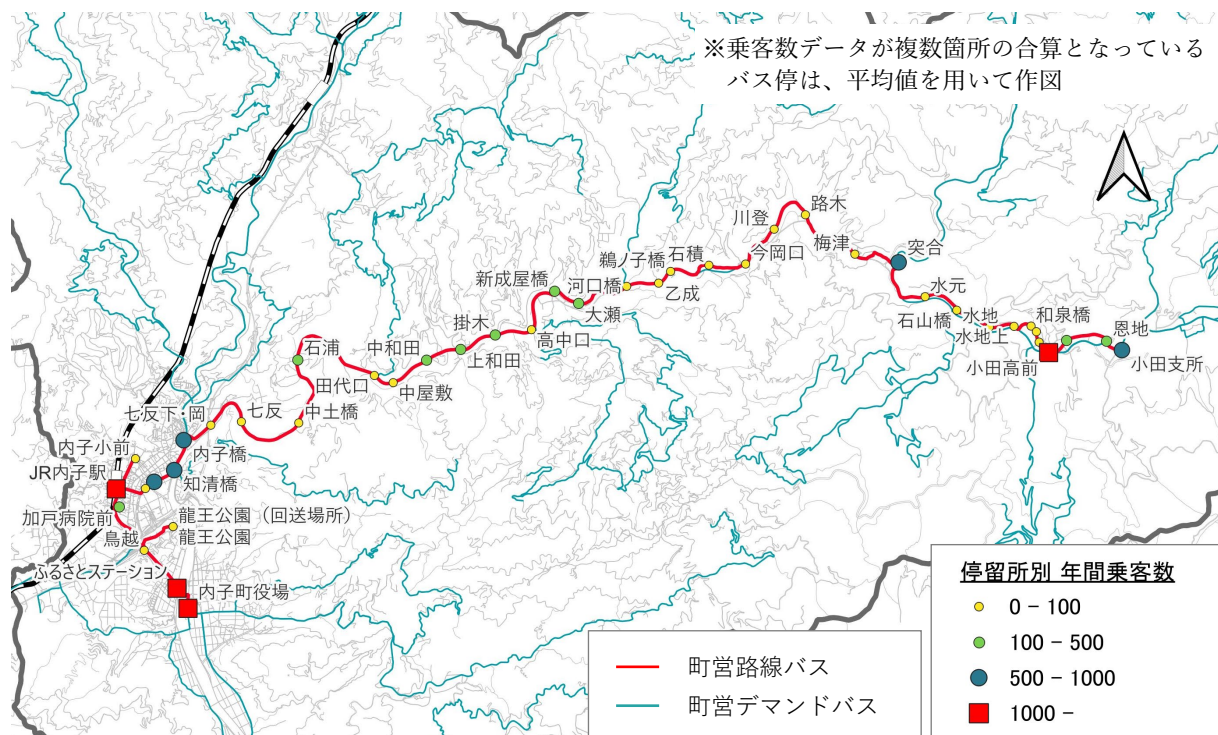
資料：内子町資料（令和6年12月現在）

内子町役場から乗車した場合の所要時間・運賃

主な停留所	JR 内子駅	内子分庁	大瀬	寺村	小田支所
所要時間	5分	7分	21分	38分	42分
運賃	180円	210円	500円	500円	500円

資料：内子町資料（令和6年12月現在）

停留所別の乗客数を見ると、「小田高前」「JR 内子駅」「ふるさとステーション」「内子町役場」等が多くなっており、高校生の通学利用が多いことがうかがえます。



町営路線バスの停留所別乗客数
(令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月)

資料：内子町資料

年間乗客数が多い停留所（上位 9 件）

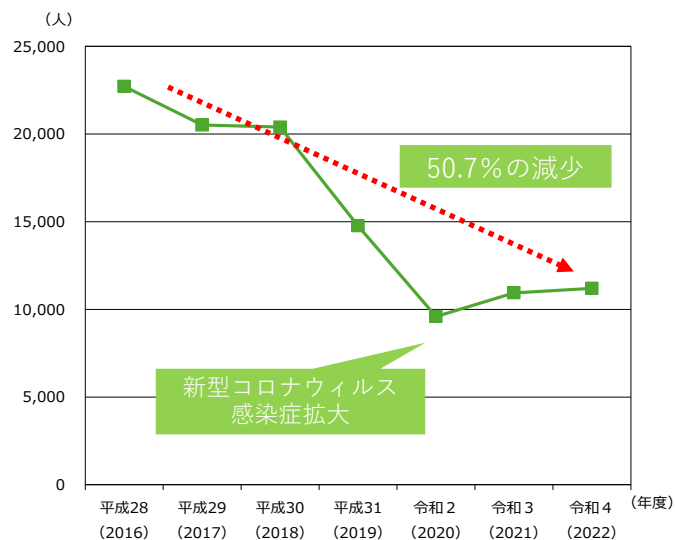
停留所名	年間乗客数
小田高前	2,885
JR 内子駅	1,454
ふるさとステーション	1,375
内子町役場	1,340
知清橋※	805
内子橋※	805
内子分庁	763
小田支所	546
突合	511

※令和 5 年 4 月～令和 6 年 3 月までの合計

資料：内子町資料

町営路線バス全体の利用者数の推移を見ると、路線が現行の小田線のみとなった平成28(2016)年以降、令和4(2022)年までの間に50.7%減少しています。

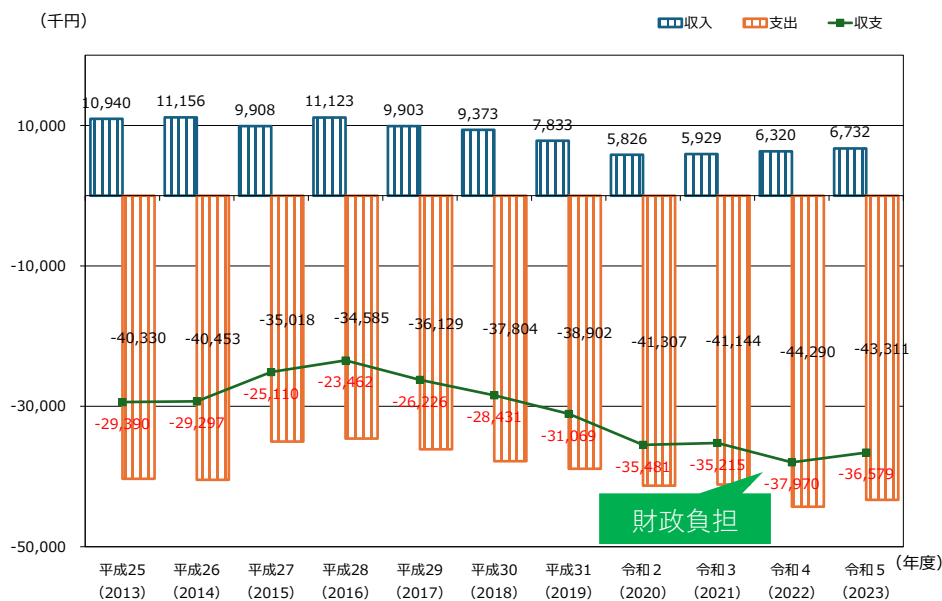
新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2(2020)年に最も少なくなり、その後やや回復傾向が見られますが、わずかな回復にとどまっています。



年間利用者数の推移

資料：内子町資料

収支状況を見ると、平成28(2016)年度以降、マイナス幅が増加傾向となっており、近年は横ばいに転じているものの、令和5(2023)年度は約3,700万円の財政負担となっています。



収支状況の推移

※現在廃止となった路線も含め、町営路線バス全体の数値

資料：内子町資料

(2) 町営デマンドバス

町営デマンドバスは、山間部の公共交通空白地域を広くカバーしており、現在 19 路線が設定されています。

利用には利用者登録及び前日までの電話予約が必要で、各路線で指定された曜日に、朝・昼・夕の 1 日 3 便を運行しています（予約がある場合のみ）。

運行形態は、緑ナンバーの小型車両(ハイエース)を使用し、町内タクシー事業者に運行を委託しています。また、農産物を道の駅などへ運ぶ「貨客混載」の取組も行っています。

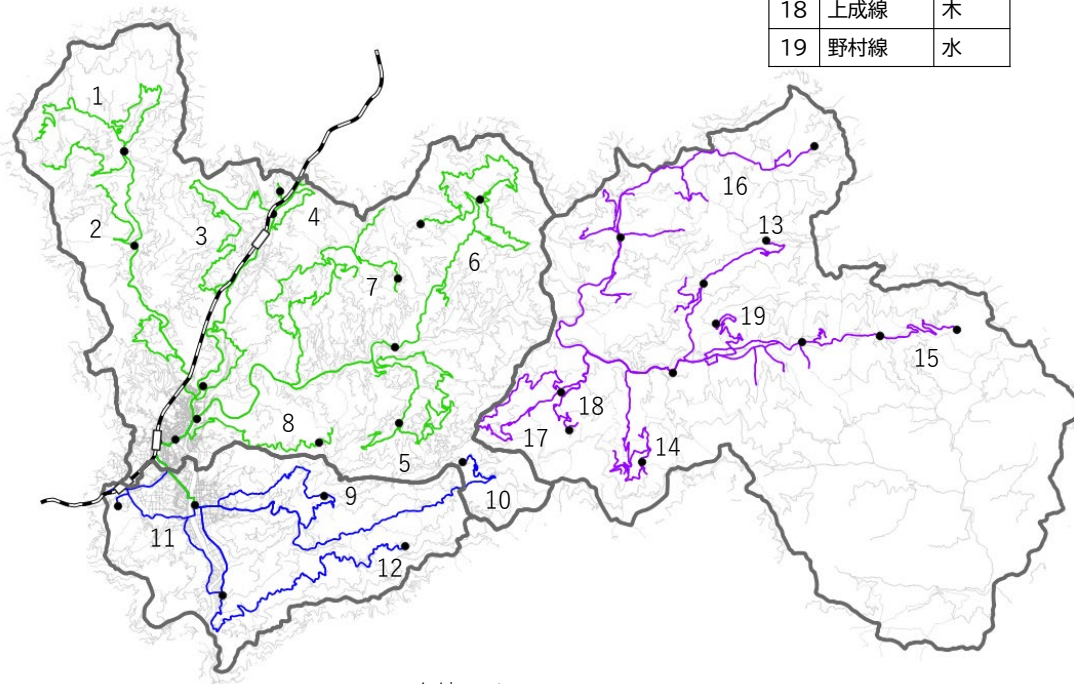
内子エリア

1	石畳線	月・水
2	河内・論田線	火・木
3	立山線	月・水
4	川中・宿茂線	水・金

5	村前線	水・金
6	程内線	水・金
7	長田・大久保線	火・金
8	北深線	木

小田エリア

13	大平線	月・木
14	南山線	火・木
15	参川線	月・木
16	田渡線	月・木
17	立石線	月・木
18	上成線	木
19	野村線	水



五十崎エリア

9	重松・藤社線	火・金
10	御祓・池田線	火・金
11	宿間・大久喜線	火・金
12	福岡・山鳥坂線	火・金

運賃：1 乗車につき 250 円

貨物：1 個 100 円

●：主要な停車場所
(自治会館等)

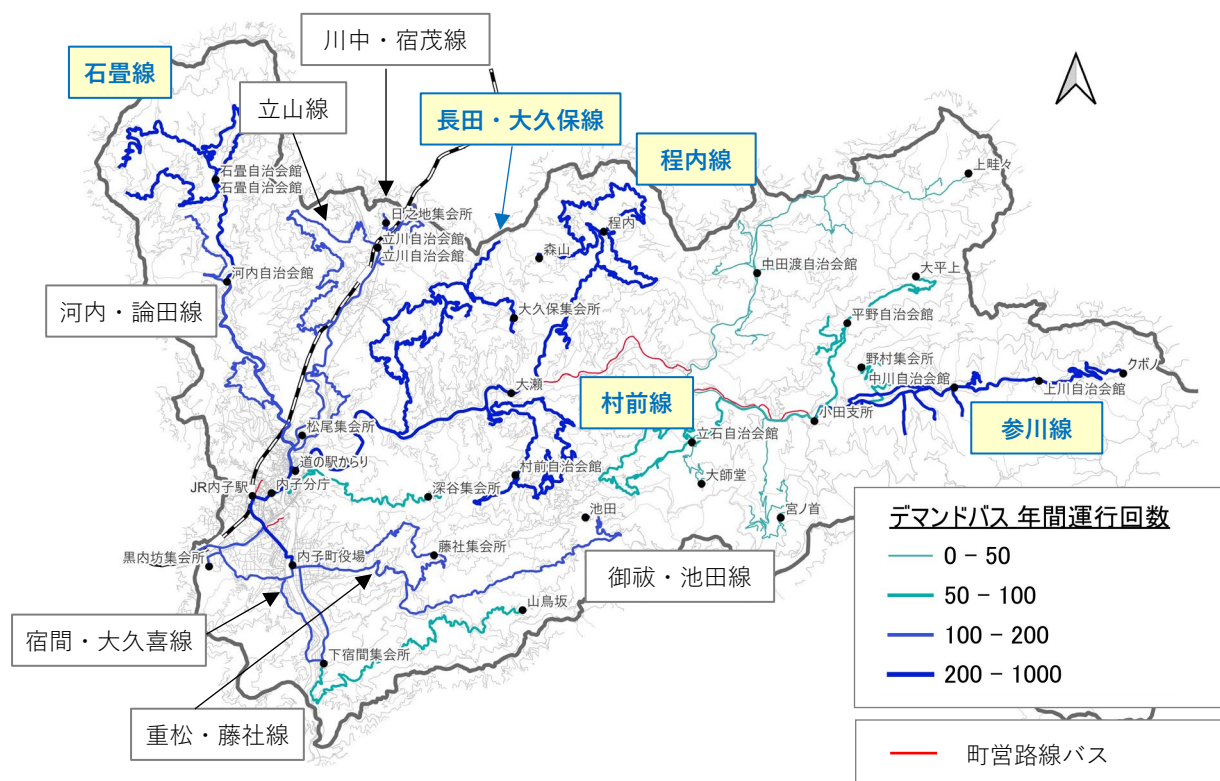
町営デマンドバス路線図

資料：内子町資料（令和 6 年 12 月現在）

路線別の運行回数を見ると、内子エリアでは8路線のうち4路線が200回以上となっており、比較的多くの利用が見られます。

五十崎エリアは、4路線のうち3路線が100回以上となっています。

小田エリアは、参川線が200回以上となっており、町全体で2番目に運行回数が多いものの、その他の路線は100回未満となっています。



路線別の年間運行回数
(令和5年4月～令和6年3月)

年間運行回数が多い路線（上位9件）

エリア	路線名	年間運行回数
内子	石畳線	272
小田	参川線	262
内子	程内線	224
内子	長田・大久保線	213
内子	村前線	211
五十崎	御祓・池田線	199
内子	河内・論田線	183
五十崎	重松・藤社線	167
内子	川中・宿茂線	142
内子	立山線	107
五十崎	宿間・大久喜線	103

※令和5年4月～令和6年3月まで、朝・昼・夕の合計

資料：内子町資料

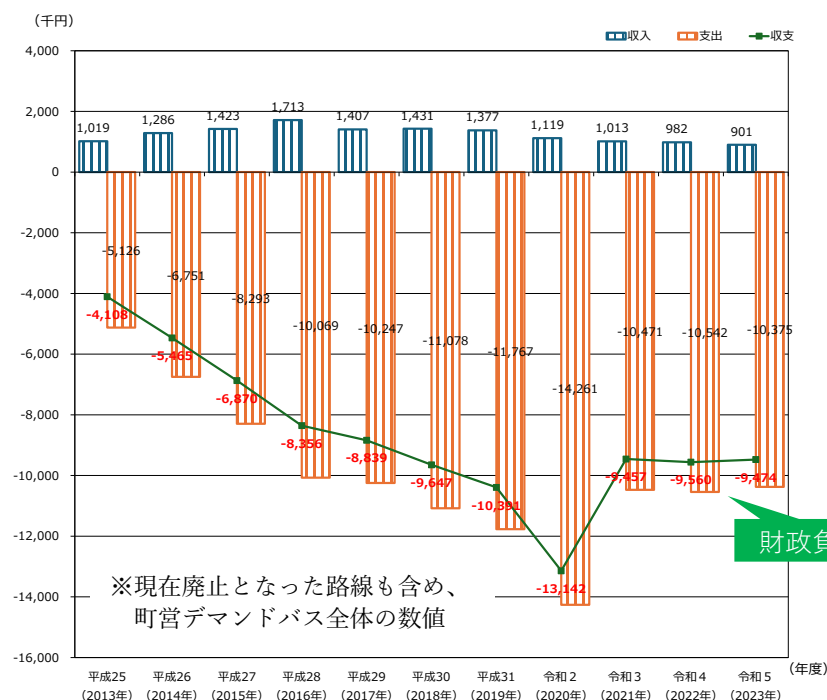
町営デマンドバスの路線は、これまで状況に応じた新設や廃止が行われてきており、平成 25(2013)年との比較では 8 路線が増えています。

		H25 2013	H26 2014	H27 2015	H28 2016	H29 2017	H30 2018	R1 2019	R2 2020	R3 2021	R4 2022
1	重松藤社線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	御祓池田線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	宿間大久喜線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	福岡山鳥坂線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5	石畳線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	河内論田線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	立山線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8	川中宿茂線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
9	村前線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	程内線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	長田大久保線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12	北深線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13	太平線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	南山線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
15	参川線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
16	田渡線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	立石線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	上成線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	野村線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
-	白杵・上田渡線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
-	中田渡吉野川線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
-	上川線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
-	中川本川線	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

路線の新設・廃止の状況

資料：内子町資料

収支状況を見ると、令和 2(2020)年度までマイナス幅が増加を続け、令和 3(2021)年度以降は横ばいに転じているものの、令和 5(2023)年度は約 950 万円の財政負担となっています。



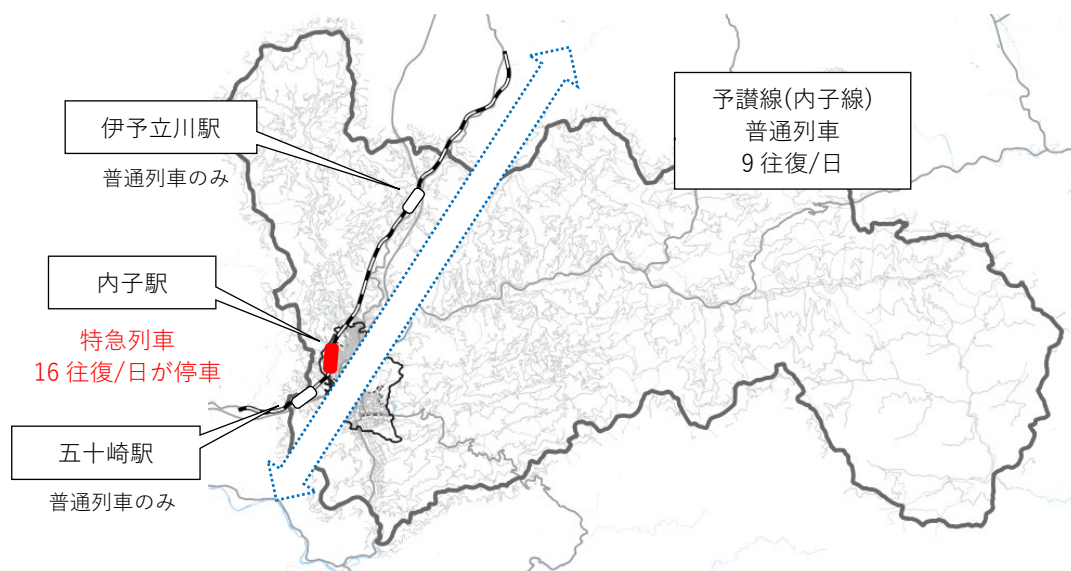
収支状況の推移

資料：内子町資料

(3) その他の公共交通

① 鉄道

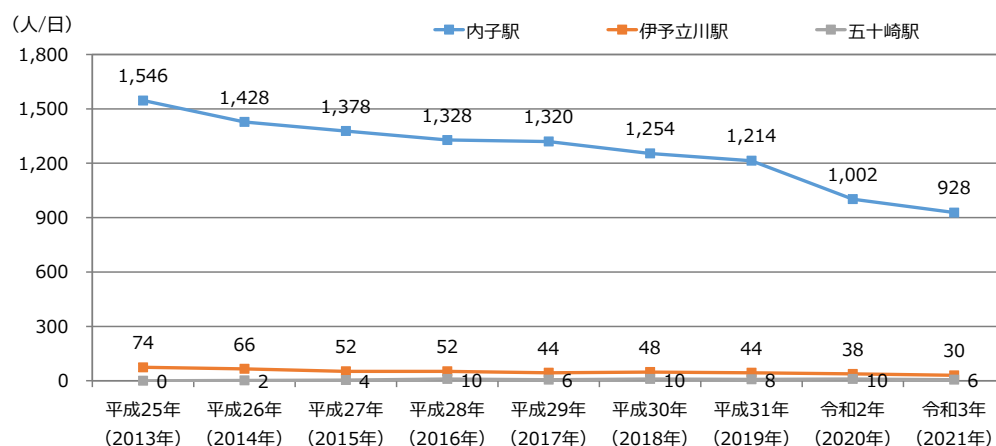
町の西部に JR 予讃線(内子線)が縦断しており、伊予立川・内子・五十崎の 3 つの駅が立地しています。このうち町の玄関口である内子駅には 1 日 16 往復の特急列車が停車します。



鉄道の状況

資料：国土数値情報、JR 時刻表（令和 6 年 12 月現在）

乗降客数を見ると、内子駅では減少傾向が続いており、令和 2(2020)年には新型コロナウイルス感染症拡大もあって大きく減少しました。伊予立川駅は令和 3(2021)年に 1 日あたり 30 人、五十崎駅は令和 3(2021)年に 1 日あたり 6 人と、駅周辺の人口が少ないこともあり、いずれも低い水準となっています。



駅乗降客数の推移

資料：国土数値情報

②タクシー

まちなかでは、内子地域に 1 社、五十崎地域に 1 社があり、そのほか小田地域に 1 社、町北部に 1 社があり、合計 4 社のタクシー事業者が町内に立地しています。



町内タクシー事業者の分布

資料：i タウンページ、Google Map（令和 6 年 12 月現在）

③長距離バス

町内で乗降可能な長距離バスとしては、伊予鉄高速バス（八幡浜～大阪・京都）が 1 日 2 往復、伊予鉄特急バス（松山市～伊方町三崎港）が 1 日 1 往復、運行されています。

資料：伊予鉄グループHP（令和 6 年 12 月現在）

2-4 町内の公共交通をめぐる現状と主要課題

これまでに整理した町内の現状や社会の動向、公共交通に関するアンケート結果（「別冊資料」参照）等を参考に、公共交通をめぐる主要課題を整理します。

町民の生活

- ・人口減少と高齢化の進行が顕著であり、今後も同様の傾向が続く見込み
- ・通勤や買い物などにおける日常の移動手段の大半は自家用車
- ・その一方で、高齢化による運転免許返納の動きが広がっており、アンケートでは約1割の住民が移動手段に困ることがあると答えている

町内の公共交通

- ・町営路線バス・町営デマンドバスについて、一度も利用したことがない町民が大部分で、存在を知らない人も2割以上を占める
- ・既存の公共交通に不便を感じる一方で、貴重な移動手段として存続・充実を願う意見も多い
- ・二種免許ドライバーの不足が深刻化しており、白ナンバー車両による輸送に頼らざるを得ない状況となっている

社会の動向

- ・町内のみに限らず、輸送業界の人手不足が続いており、ドライバーの確保が困難になっている
- ・既存の公共交通の維持が困難な地域が増えており、自家用有償旅客運送の法整備と実装に向けた動きが進んでいる
- ・新型コロナウイルス感染症拡大による自粛ムードがなくなり、インバウンドも含めた観光需要が復活してきている

主要課題

1 高齢者の活動機会の確保

5 ドライバーの人材確保

2 自家用車を運転しない人の移動手段の確保

6 自家用車を含めた町内の輸送力の活用

3 既存公共交通の周知と利便性向上

7 来訪者の二次交通の確保

4 持続可能な交通体系の確立

第3章 上位・関連計画の整理

3-1 愛媛県地域公共交通計画（2024～2029）

《基本方針》 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	
既存公共交通計画網の再編・最適化	○拠点間の接続強化 都市計画マスタープランや立地適正化計画における軸や拠点との整合を図りながら、コンパクト・プラス・ネットワークによる移動利便性の向上を図る。 駅やバスセンター、支所等を、複数の交通モード・路線の乗り継ぎが可能な拠点へと機能強化を図る。また、道の駅、商業施設のバス停の位置変更や施設への乗り入れ等を検討する。 ○生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定 通学・通勤や買い物、通院、観光等、様々な目的を持つ利用者の移動を担うため、目的地への到着・出発時刻だけでなく、他モードとの乗り継ぎを考慮し、運行ダイヤを設定する。
公共交通を使いいたくなる環境整備	○既存の交通結節点の利便性向上 玄関口となる交通結節点において、公共交通を待てる環境づくり（待合環境、ワーキングスペース、インターネット環境、冷暖房の完備、バリアフリー化等）を推進する。
サービスや運営の高度化	○バス情報のデジタル化の推進 経路検索に必要な時刻表や運行経路等の情報を統一させた仕様（GTFS-JP）によるデータ整備を図る。 ○キャッシュレス決済の導入 あらゆる交通モードを対象としたキャッシュレス決済システムの導入・拡充を行う。先行して導入されているアプリの県内拡充や、交通系 IC カード（ICOCA、Suica）の導入等を含め検討する。
運転手等の確保・魅力向上	○運転手等の人材確保に向けた広報・啓発 運転手等の人材確保に向け、公共交通の社会的意義や運転手のやりがい伝える広報の実施や就職活動イベント、職場見学会の実施等により、情報発信を行う。 ○運転手等の育成に向けた支援 大型自動車二種免許の取得促進に向けた支援内容の検討を行う。居住人口の確保、まちづくりの観点からの就職に伴う移住支援、外国人運転手等の受入支援等、多面的な支援内容を検討する。 ○運転手等の魅力向上に向けた検討 運転手等の魅力向上として、①賃金面を含めた労働環境の改善、②公共交通機関の料金体系のあり方について、検討を行う。
公共交通に対する愛着形成	○公共交通利用による観光モデルルートの設定 既存の公共交通網の沿線にある県内各地の豊富な観光資源を活かし、鉄道、航路、路線バス等の公共交通を利用した観光モデルルートの設定と、来県者への周知活動を実施する。 ○観光目的でのバス運行の充実 インバウンド増加等を踏まえ、観光目的にも利用しやすい路線バスの運行や交通事業者にとって収益性の高い貸切バス事業の充実を図る。 ○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） 高齢者や学生をはじめ、広く県民に対して公共交通利用への転換を働きかけるため、モビリティ・マネジメント施策（MM）を推進する。 主要駅、バスターミナルを中心に、パーク＆ライドが実施可能な拠点整備が進められていることから、該当する市町や公共交通事業者との連携により、パーク＆ライドの利用推進を図る。

3-2 内子都市計画区域マスタープラン（2017～）

《キャッチフレーズ》 キラリと光る エコロジータウン 内子 住んでよし 訪ねてよし 美（うま）し 内子	
第1章 都市計画の目標	2. 広く社会に求められる課題 （2）人や環境にやさしいまちづくり 鉄道やバス等の公共交通機関の利用促進や資源リサイクル等の循環型社会システムの構築等、環境に配慮した低炭素なまちづくり
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	1. 基本方針 （1）交通体系の整備の方針 公共交通機関等 ○公共交通機関については、バリアフリーに配慮した車両の導入や施設の整備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 予讃線は、住民や観光客等の来訪者にとって大切な公共交通手段であることから、その利用を促進するため、輸送力の増強や他の交通機関の乗り継ぎ強化等サービス水準の向上と利便性の向上に努める。 ○JR 内子駅前広場は内子町の玄関口であり、景観の維持に努め、バス乗り入れやタクシー及びパーク・アンド・ライド等に対する利便性を向上し、交通結節機能の強化を図る。 ○路線バスや高速長距離バスについても鉄道と同様に大切な公共交通手段であることから、定時性の確保や他の交通機関との乗り継ぎ強化等の連携強化を図るとともに、環境に配慮した低公害車両の導入を推進する。

3-3 第3期内子町総合計画（2025～2029）

《内子町の目指す将来像》町並み、村並み、山並みが美しい 持続的に発展するまち 《行動理念》歴史にのぞみ、未来をひらく	
基本視点 (要約)	①「内子らしさ」を次世代へつなぐ ○これまで掲げてきた「町並み、村並み、山並みが美しい持続的に発展するまち」及び「キラリと光るエコロジータウン内子」を継承 ②人々が健やかに育ち「幸せ」に暮らす ○まちの持続的な発展のために、子どもたちが健やかに生まれ育ち、住民がお互い支え合いながら誰もが幸せに暮らせる地域社会をつくっていくとともに、住む人の心の豊かさを大切に育むまちづくりが必要 ③「ひと」を結び産業の賑わいを生む ○新たな手法の導入・展開による収益増や、事業承継や起業・創業などによる新たな人材の確保、また交流人口・関係人口の増加、ひいては地域経済の活性化や魅力向上など、好循環につなげていくことが重要
IV-4 豊かな暮らしの 基盤を築くまち	(3)地域公共交通網の整備 ○町営バス、デマンドバスの運行について引き続き適切なバス路線の確保を行います。 ○地域公共交通計画に基づき、利便性の高い公共交通網の構築を目指します。 ○地域の実情に応じた輸送手段確保に向けて、「住民による助け合い輸送」などの内子版ライドシェアを検討します。 ○来訪者の二次交通の手段確保等、カーシェアリングの導入を図ります。
III-1 心通う旅に出会 うまち	(1)周遊観光の促進と新たな観光資源の発掘 ○二次交通対策として、レンタサイクルや E バイクの活用促進に引き続き取り組むとともに、カーシェアリングなどの利用促進と利便性の向上に取り組めます。 (2)観光拠点と機能強化 ○情報・交通の要所として、JR 内子駅周辺の機能強化に努めます。

3-4 上位・関連計画の方向性

上位・関連計画のそれぞれの方向性を踏まえ、本計画が整合を図るべき内容を以下のよう整理します。

《まちの将来像》

- 美しい町並み・村並み・山並みを守り、さまざまな人が訪れる魅力あふれるまち
- 市街地と各地域がつながり、賑わいのあるエコでコンパクトなまち
- すべての町民が幸せに暮らし、持続的に発展するまち

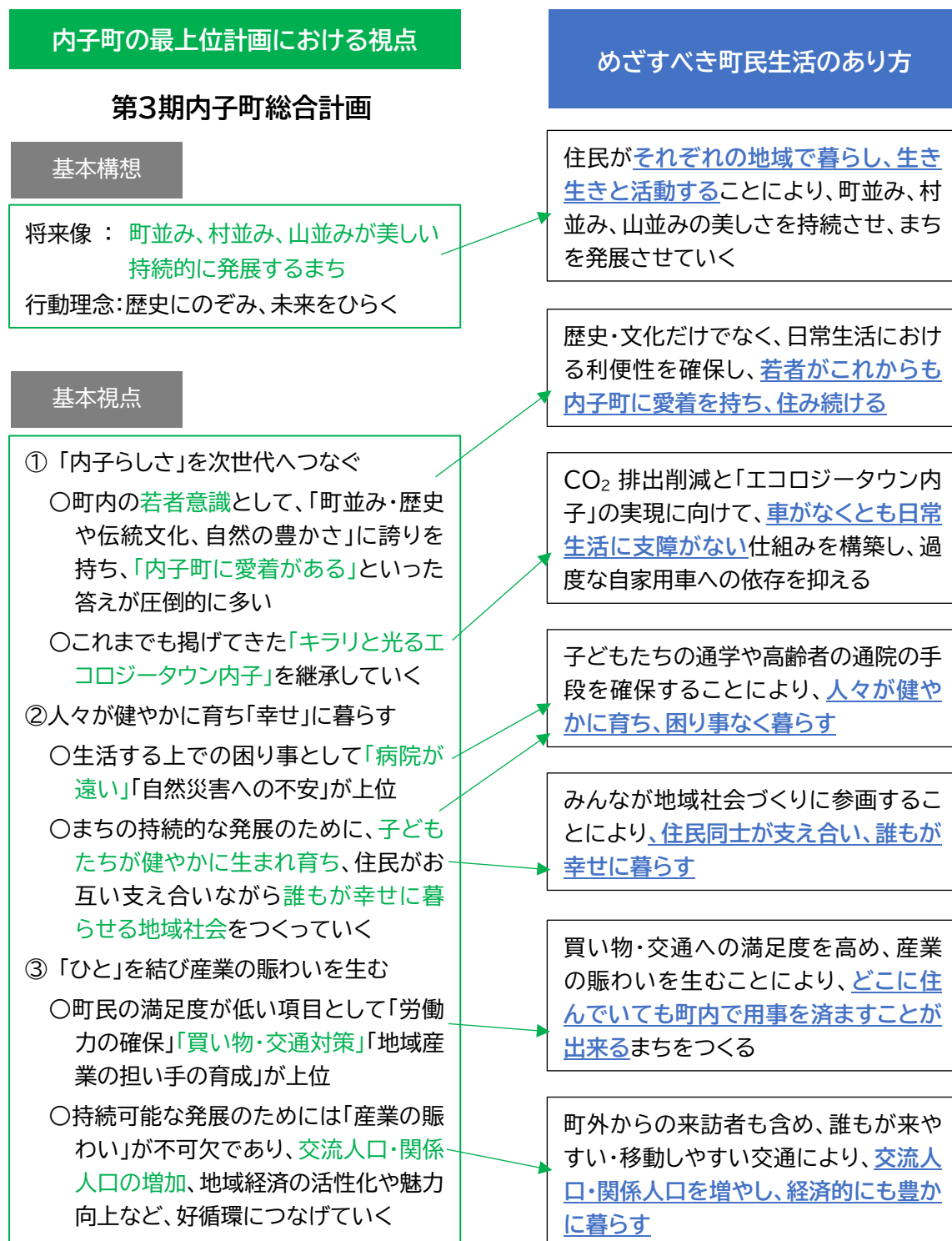
《公共交通の方向性》

- 輸送力の強化を図り、誰もが使いやすく、持続可能な公共交通ネットワークの確保をめざす
- 利用環境や乗り継ぎを改善し、交通結節機能の強化を図るとともに、回遊性が高い二次交通の構築をめざす
- コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりの推進に向け、山間部を含めた拠点間ネットワークの確保をめざす
- 人や環境にやさしいまちづくりの一環として、環境負荷の軽減に向けた公共交通の利用促進と、担い手の確保をめざす

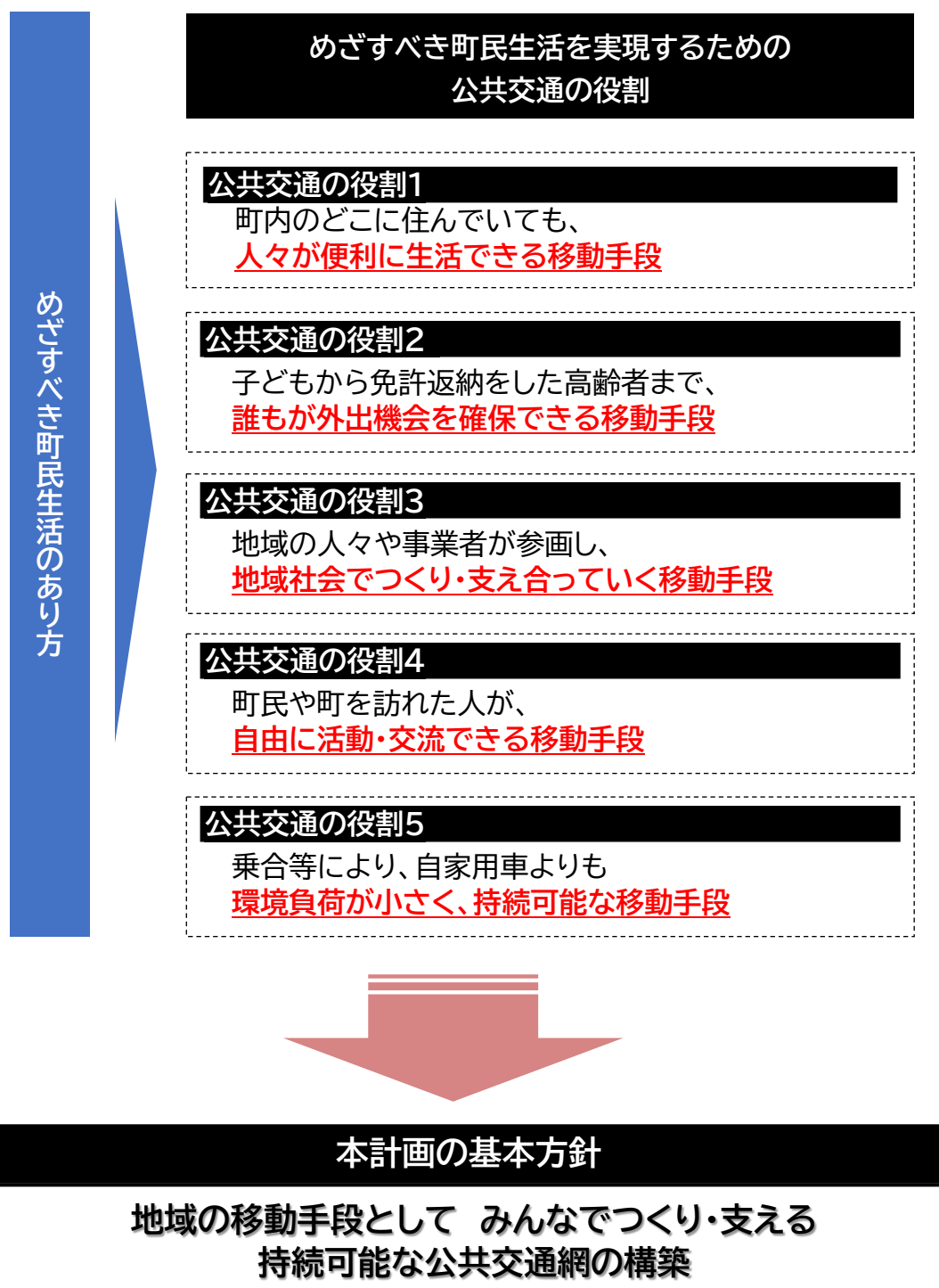
第4章 計画の目標設定

4-1 めざすべき町民生活のあり方と公共交通の役割・基本方針

本計画の基本方針の検討に向けて、町の最上位計画である「第3期内子町総合計画」より、めざすべき町民生活のあり方を抽出します。



前頁で整理した「めざすべき町民生活のあり方」を踏まえ、公共交通の役割と、本計画の基本方針を以下の通り掲げます。



4-2 目標の設定

「2-4 町内の公共交通をめぐる現状と主要課題」で挙げた主要課題の解決に向けて、今後実現をめざすべき目標を設定します。

主要課題	
1 高齢者の活動機会の確保	5 ドライバーの人材確保
2 自家用車を運転しない人の移動手段の確保	6 自家用車を含めた町内の輸送力の活用
3 既存公共交通の周知と利便性向上	7 来訪者の二次交通の確保
4 持続可能な交通体系の確立	

「高齢者の活動機会の確保」や「自家用車を運転しない人の移動手段の確保」に向けては、運転免許を持たなくとも利用可能な移動手段として公共交通がその役割を担います。町営路線バス・町営デマンドバスをはじめとする「既存公共交通の周知と利便性向上」を実現させ、町民みんなが日常生活の中で利用しやすい公共交通をめざす必要があります。

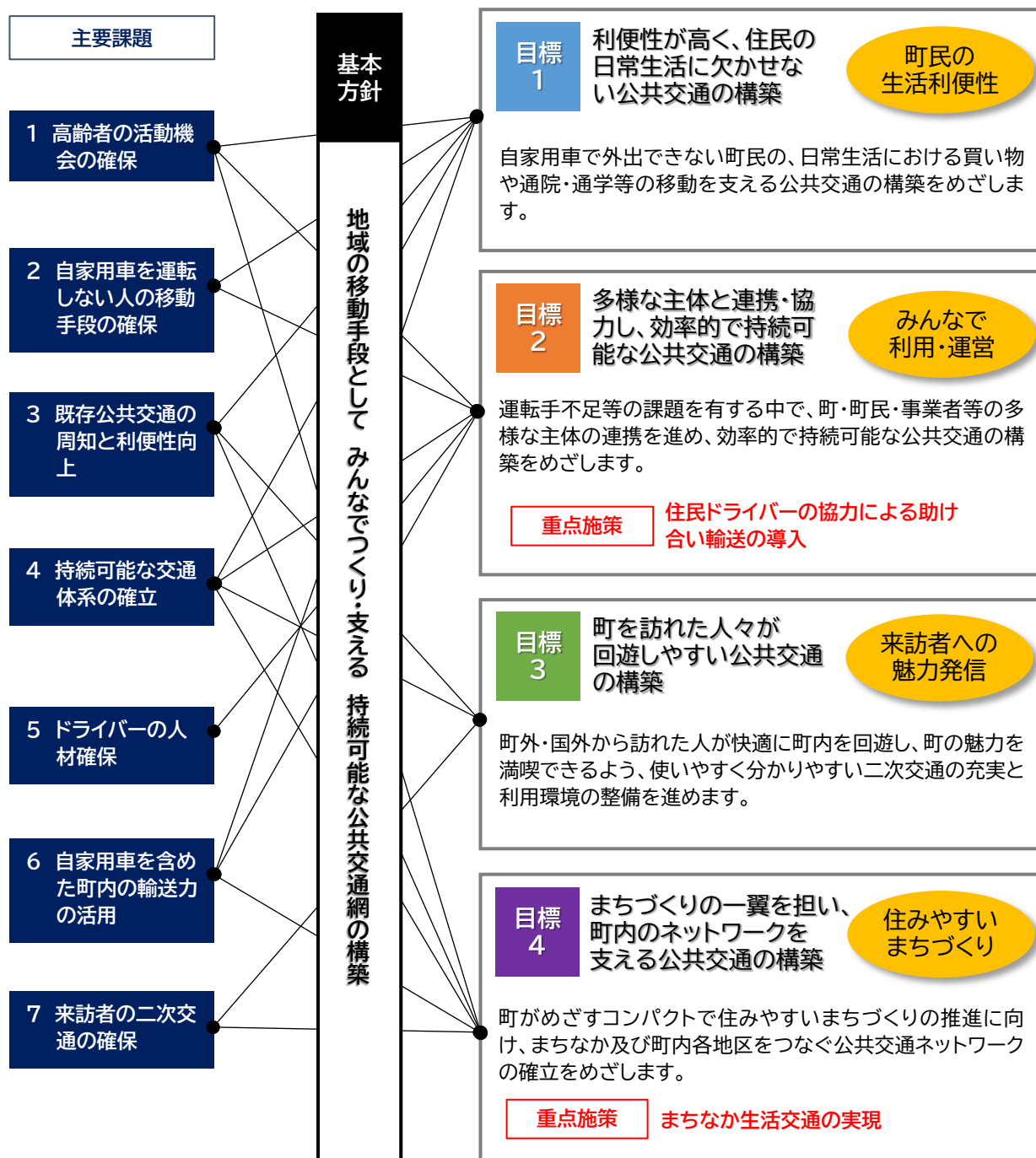
しかしながら、公共交通に関する町の財政負担は大きく、これまでと同じ方法のみで町民の移動ニーズをカバーすることには限界があります。

みんなであつくり・支える公共交通網の実現には、行政・町民・事業者等の連携・協力が不可欠です。町民アンケート調査によると、地域住民が運転する自家用車による送迎サービス（助け合い輸送）を仮定した場合、利用する意向を示した人が 10.4%（別冊資料 P.16）、またドライバーとしての依頼を引き受ける意向を示した人が 7.5%（別冊資料 P.20）に上っています。これは、現行の町営路線バスを利用したことがある人が 4%（別冊資料 P.14）にとどまることや、町営デマンドバスの登録をしている人が 2%（別冊資料 P.15）にとどまることと比べて高い割合であり、新しい公共交通のあり方として実現可能性の高さを示しています。各地域の実情に合った新しい公共交通（助け合い輸送）を実現することにより、「持続可能な交通体系の確立」「ドライバーの人材確保」「自家用車を含めた町内の輸送力の活用」といった課題の解決を図ることができます。

一方、内子町はさまざまな観光資源を有するまちでもあります。「来訪者の二次交通の確保」に向けては、タクシーを含む公共交通や、手軽で利用しやすいモビリティ等を充実させ、運転免許を持たなくとも町を訪れた人々が回遊しやすく、町の魅力を満喫できる移動手段の確立をめざす必要があります。

また、公共交通は、自家用車と比べて環境負荷が小さく、町が掲げる「エコロジータウン内子」にもマッチした移動手段です。住みやすいまちづくりの一翼を担う重要な要素として、コンパクトなまちなかや町内各地区を繋ぐネットワークの確立をめざします。

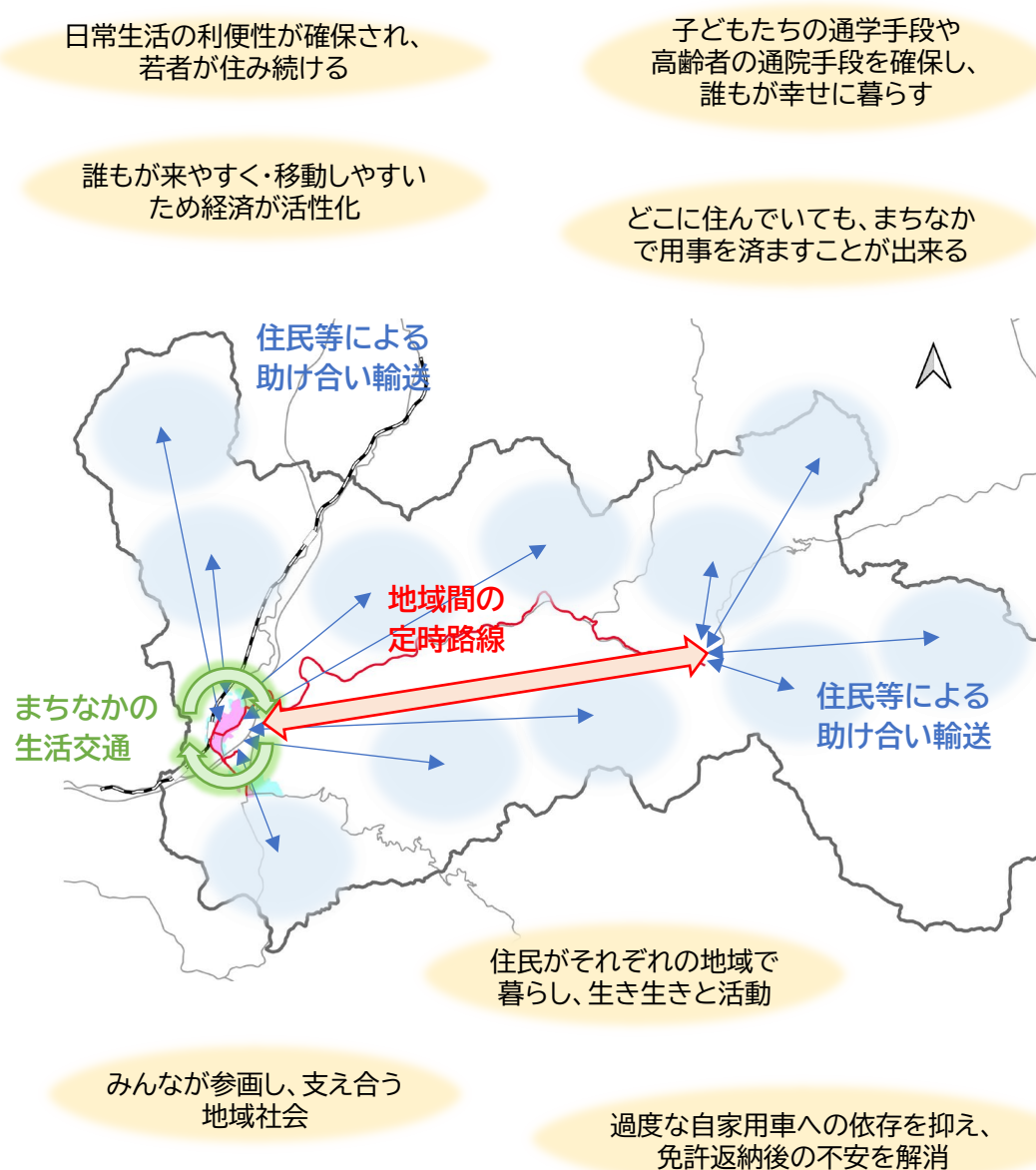
以上の検討から、主要課題の解決に向けた4つの目標を設定します。内子町では、これらの目標を実現することにより、自家用車に依存しなくとも「誰もが外出に困らないまち」をめざします。



それぞれの目標の実現に向けた施策については、「第5章 目標達成に向けた施策・事業」にて検討します。

4-3 めざすべき公共交通の将来イメージ

本計画を推進し、既存の公共交通を維持・強化するとともに、重点施策である「住民等による助け合い輸送」や「まちなかの生活交通」を実現することによって期待される将来の暮らしのイメージを、以下に示します。（重点施策については、第5章を参照）



第5章 目標達成に向けた施策・事業

5-1 町民意向等を踏まえた施策ビジョン

目標の実現に向けては、限られた財源の中で効果的に施策を進めていく必要があります。そのため、アンケート結果から町民意向等を把握し、優先的に着手すべき内容を整理した上で、短期～長期の施策ビジョンを示します。

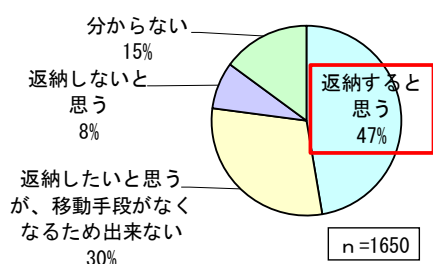
目標1

利便性が高く、住民の日常生活に欠かせない公共交通の構築

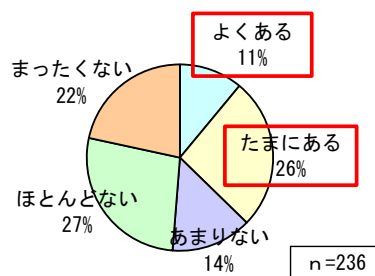
町民の
生活利便性

町民アンケートより

問 1-2 運転に不安を感じるようになったら、運転免許証を返納するか



問 1-4 移動手段がない、または不便であることが原因で、外出をあきらめることがあるか



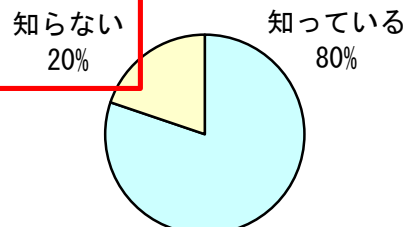
※運転免許が「ない」または「返納済」とのクロス集計

- ・運転が不安になった場合に、免許の返納を考える人が半数近くいる
- ・一方で、免許を持たない人の現状は、移動手段が不便なために外出をあきらめる人が 37% にのぼっている

⇒町民が外出して生き生きと活動するためには、自家用車以外の交通手段を維持・確保することが喫緊の課題

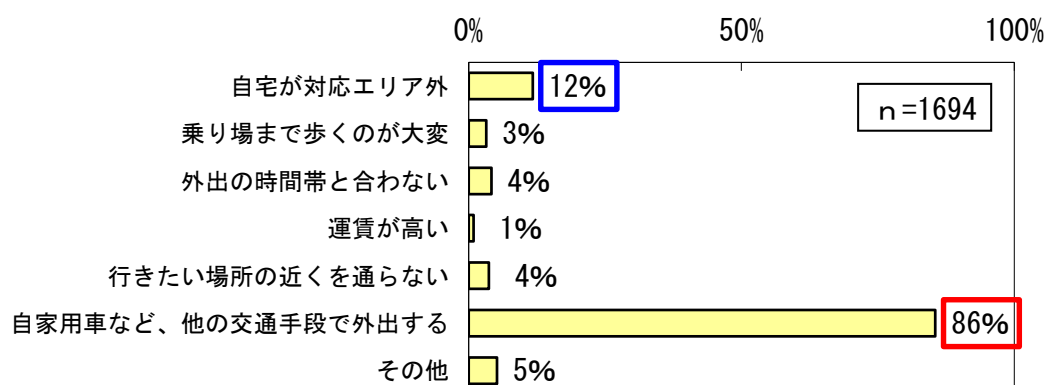
町民アンケートより

問 4-1 町営路線バスを知っているか



n=1833

問 4-3 町営路線バスを利用しない理由



n=1694

- ・既存の公共交通については、存在自体を認識していない人が一定割合を占めている
- ・存在を知っていても、現時点では自家用車等による移動で充足していることが、利用しない主な理由となっている

⇒今後の高齢化の進展により、公共交通への需要が増大していく可能性が高い

現時点では既存公共交通の利用者が少なく、サービス縮減等も考えられますが、将来的には高齢化の進展等により需要の増加が見込まれるため、引き続き利便性の向上や利用環境の向上、周知に努め、町民の貴重な移動手段として確保します。

■施策ビジョン

短期（５年）	中期（６年～１０年）	長期（１１年～１５年）
既存公共交通の利便性向上、利用環境の改善 等	輸送力の強化、利用圏域の拡大 等	誰もが外出したい時に外出できるまちの実現

目標2

多様な主体と連携・協力し、効率的で持続可能な公共交通の構築

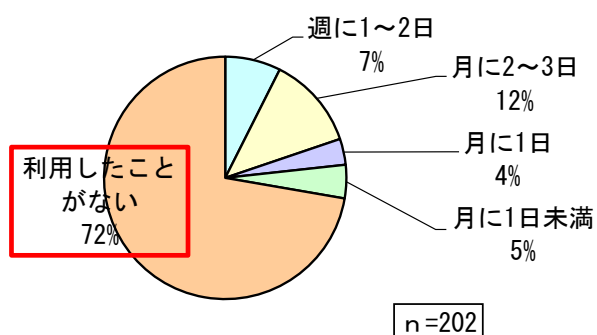
みんなで
利用・運営

重点施策

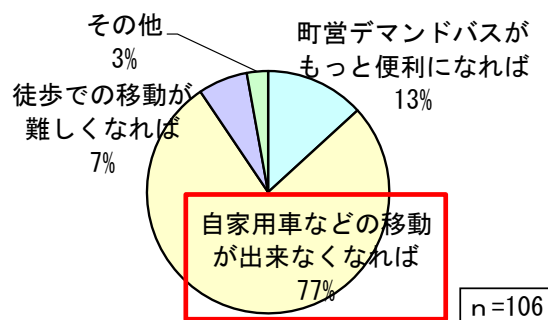
住民ドライバーの協力による助け合い輸送の導入

デマンドバス登録者アンケートより

問 2-2 町営デマンドバスの利用頻度



問 2-7 どうなれば利用する機会が増えるか



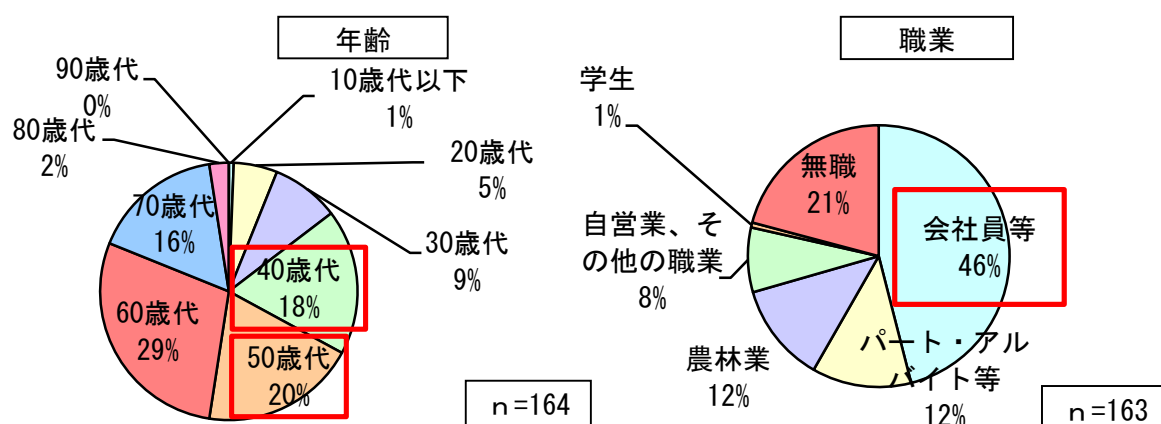
- ・町営デマンドバスに登録をしていますが、7割以上の人が利用していない
- ・その一方で、車で移動ができなくなった場合には利用したいと考えている人が大部分を占めており、現状では移動に困っていないものの、将来的には公共交通に頼る必要があると認識されている

⇒ドライバー不足が深刻化する中でも、各地域における移動手段は確保しておかなければならない

町民アンケートより

問 7 住民助け合い輸送のドライバーとしての依頼を引き受けたいか

※「積極的に引き受ける」または「引き受けてもよい」と答えた人の属性



- ・住民助け合い輸送のドライバーとして「積極的に引き受ける」または「引き受けてもよい」と回答した人が町内のほとんどの地区において見られ、40歳代～50歳代の会社員等、現役世代からも多くの参画が期待できる結果となった

⇒町内の各地区で住民助け合い輸送の必要性が認識され、参画意向が示された

町営デマンドバスは将来の需要増大が見込まれ、現行サービスの維持・充実が重要である一方で、山間部におけるドライバー不足はすでに深刻であるため、一定の参画意向が示されている住民助け合い輸送の導入を進め、持続可能な移動手段を確立します。

ただし、全地区で一斉に導入することは出来ないため、先行地区で検討・導入した上で、協力意向を持つ地域住民や自治会等の状況を踏まえながら、導入体制が整った他地区への波及を順次進めます。

緊急性が高く、実現に時間も要するため **重点施策** に位置付ける

■施策ビジョン

短期（5年）	中期（6年～10年）	長期（11年～15年）
住民ドライバーの協力による助け合い輸送の導入 等	町内事業者等、多様な主体による参画の促進 等	効率的で持続可能な公共交通が確立したまちの実現

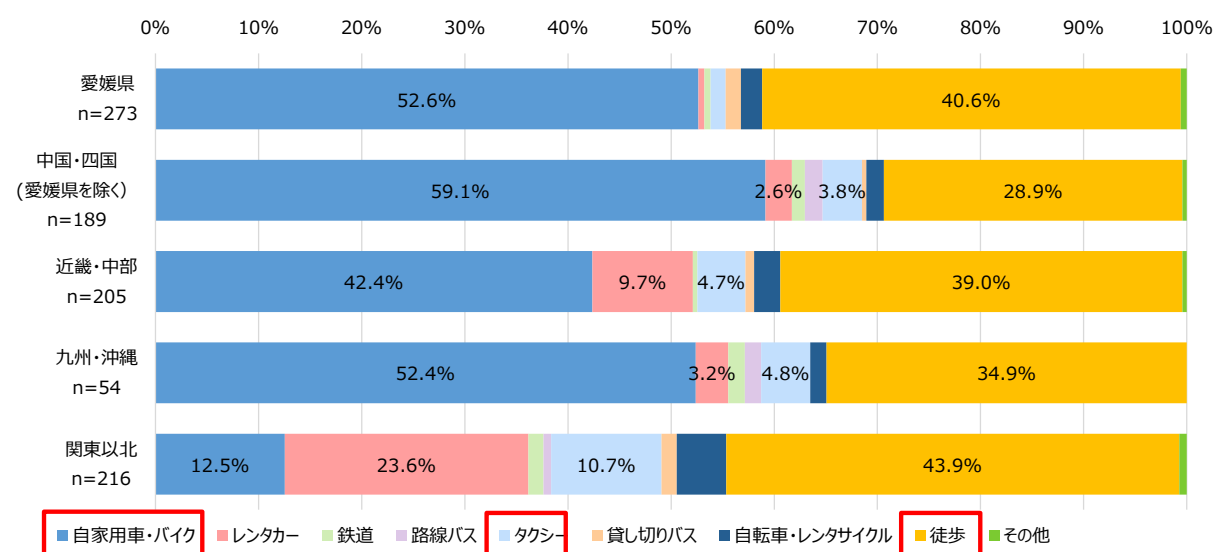
目標3

町を訪れた人々が回遊しやすい公共交通の構築

来訪者への
魅力発信

内子町観光マーケティング調査 (R5) より

内子町内での交通手段



- ・内子町を訪れる観光客の町内での移動手段は、「自家用車・バイク」または「徒歩」が大部分を占める
- ・遠方から鉄道等で来訪する場合や、運転免許を持たない観光客の場合は、タクシーを利用するか、徒歩圏のみの観光にとどまっていることが多いと考えられる

⇒町の魅力を最大限に発信するため、二次交通の充実と回遊性向上が求められる

観光輸送に特化した公共交通の導入等も考えられますが、現時点では効果は不透明であり、まずは現行の輸送力の十分な活用や利用環境の改善を進めます。

■施策ビジョン

短期（5年）	中期（6年～10年）	長期（11年～15年）
JR 内子駅を結節点とした二次交通の利便性向上、利用環境改善等	輸送力の強化、徒歩圏以外への観光客の来訪促進等	自家用車がなくとも、誰もが行きたい場所へ行き、回遊できるまちの実現

目標4

まちづくりの一翼を担い、町内のネットワークを支える公共交通の構築

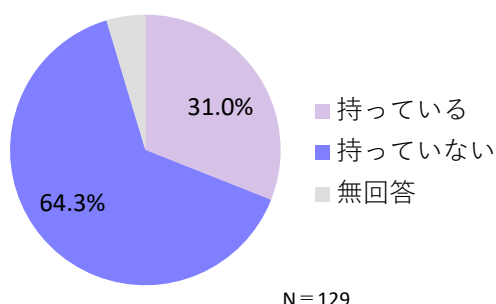
住みやすいまちづくり

重点施策

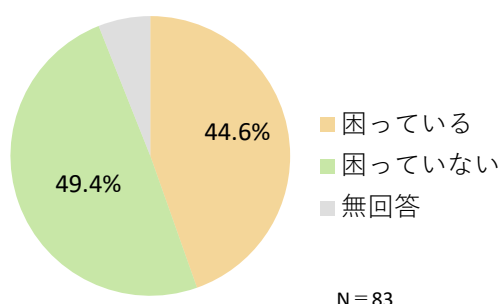
まちなか生活交通の実現

出かけたいただけ出かけられているか調査（R6）より

自由に使える車やバイクを持っているか



現在おでかけ手段に困っているか（車やバイクを持たない人のうち）



- ・まちなかに住んでいても、自由に使える車を持たず、外出が思うようにできていない人が多く見られる

⇒住みやすいまちづくりの推進に向けて、まちなかにおける移動手段の確保や、歩いて暮らせる市街地の形成等、利便性の向上が求められる

まちづくりは、町のさまざまな計画が連携しながら将来像の実現を目指していく長期的な取組であり、その中で公共交通が果たす役割は、町内の移動ネットワークを確立し、人々の活動を支えることです。まずは、町の中核機能が集まるまちなかにおける生活交通を充実させ、まちの活性化を図るとともに、公共交通利用のきっかけ作りに努めます。

まちづくりの根幹に関わり、全町民への影響が大きい

重点施策

に位置付ける

■施策ビジョン

短期（5年）	中期（6年～10年）	長期（11年～15年）
まちなか生活交通の実現、利用のきっかけ作り等	町内ネットワークの強化、自家用車依存からの転換の促進等	家族による送迎がなくとも外出を楽しめる、コンパクトで住みやすいまちの実現

5-2 施策の方向性

これまでの検討を踏まえ、公共交通がめざす4つの目標それぞれについて、以下のよう
に方向性を設定します。

目標1 利便性が高く、住民 の日常生活に欠かせ ない公共交通の構築

まずは既存の町営路線
バス・町営デマンドバス
の利便性や利用環境の
向上に着手していく

方向性 1-1 町営路線バスの利便性向上に向けた 検討

- ① 町民利用における利便性向上
- ② 町外からの訪問客向けの利便性向上

方向性 1-2 町営デマンドバスの利便性向上に 向けた検討

- ① 新たな交通形態の検討
- ② 輸送力の確保と利便性向上

方向性 1-3 公共交通の利用環境の向上

- ① 公共交通の連携強化と乗り場・車両等の利用環境整備
- ② 町民への分かりやすい情報提供

方向性 1-4 町営路線バス・町営デマンドバスの 持続的運行

- ① 運転手の育成・確保に向けた取組
- ② 貨客混載等、多様な活用に向けた取組

重点施策

目標2 多様な主体と連携・ 協力し、効率的で持 続可能な公共交通の 構築

今のうちに、これまでの
枠組みにとらわれない
公共交通のあり方を検
討・実現させていく

方向性 2-1 地域住民との連携・協力による助け 合い輸送の実現

- ① 小田地域における実証実験と本格導入
- ② 内子・五十崎地域における導入に向けた検討

方向性 2-2 多様な輸送力の活用検討

- ① 町が保有する輸送力の活用検討
- ② 地域の多様な関係者との連携・協働による輸送力の活用検討

目標3

町を訪れた人々が回遊しやすい公共交通の構築

まずは使いやすく、分かりやすい二次交通の確保と、周知・案内に取り組んでいく

方向性 3-1 観光周遊手段の確保

- ① JR 内子駅を主要交通結節点とした二次交通の確保
- ② 八日市護国伝統的建造物群保存地区等の回遊手段の確保
- ③ 町内の広範囲への移動が可能な二次交通の確保

方向性 3-2 来訪者にとって使いやすく、分かりやすい利用環境の整備

- ① 多様な移動サービスとの連携及びサポート
- ② 使いやすく、分かりやすい案内表示と情報発信

目標4

まちづくりの一翼を担い、町内のネットワークを支える公共交通の構築

まずはまちなかにおける生活交通を充実させ、生活利便性の向上を図るとともに、外出意欲の促進と啓発に取り組んでいく

方向性 4-1 コンパクトで住みやすいまちづくりに向けた、まちなか交通の構築

重点施策

- ① まちづくり計画と連携したまちなか生活交通の実現
- ② 多様な移動手段の検討と町内ネットワークの確保
- ③ 環境にやさしい新たなモビリティの導入に向けた調査・研究

方向性 4-2 公共交通の啓発と利用のきっかけづくり

- ① みんなでつくり・ささえる公共交通の啓発（モビリティ・マネジメント）
- ② 商業・観光施設等との連携による公共交通利用のきっかけづくり

5-3 具体の施策・事業

町民の生活利便性

目標1 利便性が高く、住民の日常生活に欠かせない公共交通の構築

方向性1-1 町営路線バスの利便性向上に向けた検討（実施主体：内子町）

町営路線バスは、地域拠点としての機能を担う内子・五十崎・小田エリアを繋ぐ貴重な移動手段です。アンケート調査からは通学・通勤に毎日利用する人や、町外からの利用客が一定数いることがうかがえ、利用者の利便性向上と役割の維持・強化のための施策を検討します。

施策① 町民利用における利便性向上

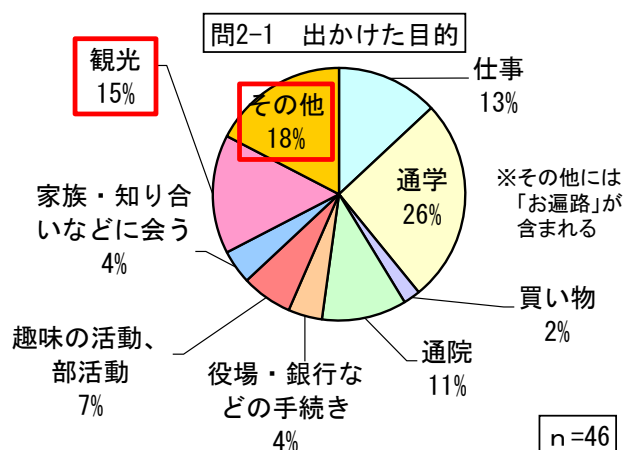
- 通勤、通院等、町民のさまざまな外出目的に合わせ、運行本数の見直しや時間帯の拡大等といった検討を行い、町民の外出機会の増加を図ります。
- 通学利用に関しては、始業時刻・終業時刻を踏まえた運行ダイヤを検討し、利便性の向上を図ります。
- JR 内子駅における鉄道との乗り継ぎを踏まえた運行ダイヤを検討し、大洲方面・松山方面への移動の利便性向上を図ります。
- 経済的理由により利用できない人に向けては、公共交通の利用に関する補助制度等の導入を検討します。

施策② 町外からの訪問客向けの利便性向上

- 観光、お遍路等による来訪者へのサービス向上のため、分かりやすい運行情報の提供や車内案内等のサービス向上に努めます。

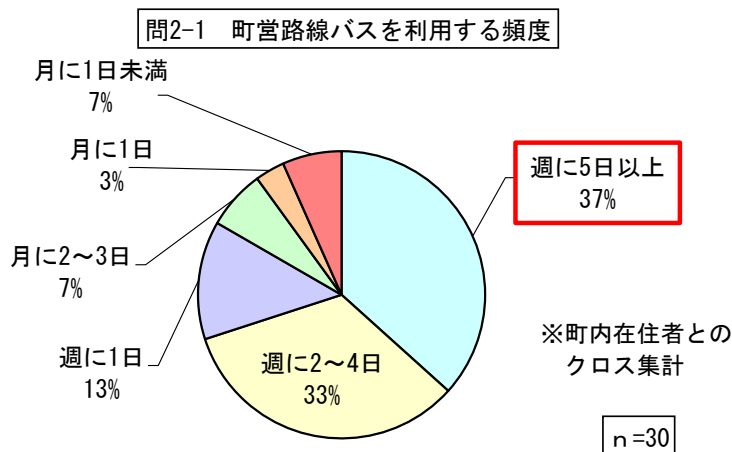
【参考】町営路線バスに関するアンケート調査結果より、利用状況及び改善点

- ・町民による通勤・通学のほか、町外からの観光目的等の利用が一定数見られます。

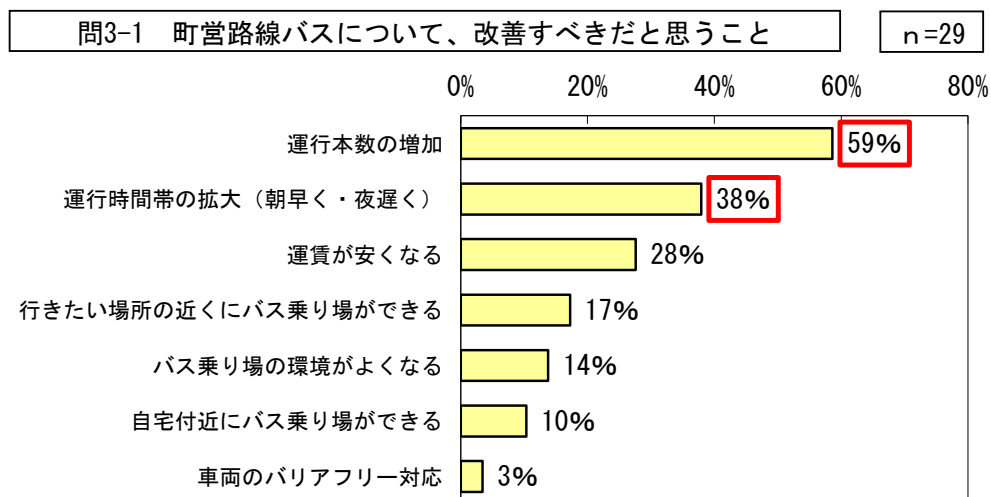


【参考】町営路線バスに関するアンケート調査結果より、利用状況及び改善点（続き）

- ・町内在住の利用者は、ほぼ毎日または週2～4日の高頻度の利用が多く、割合を占めています。



- ・町営路線バスの改善点としては、運行本数や時間帯の拡大といった利便性向上を求める声が多く挙げられています。



方向性 1－2 町営デマンドバスの利便性向上に向けた検討（実施主体：内子町）

町営デマンドバスは、地域拠点と山間部等の生活エリアを繋ぐ町民の貴重な移動手段です。アンケート結果からは、将来的に車による移動ができなくなった時の通院・買い物等の足として期待されていることがうかがえ、利用者の利便性向上と役割の維持・強化のための施策を検討します。

施策① 新たな交通形態の検討

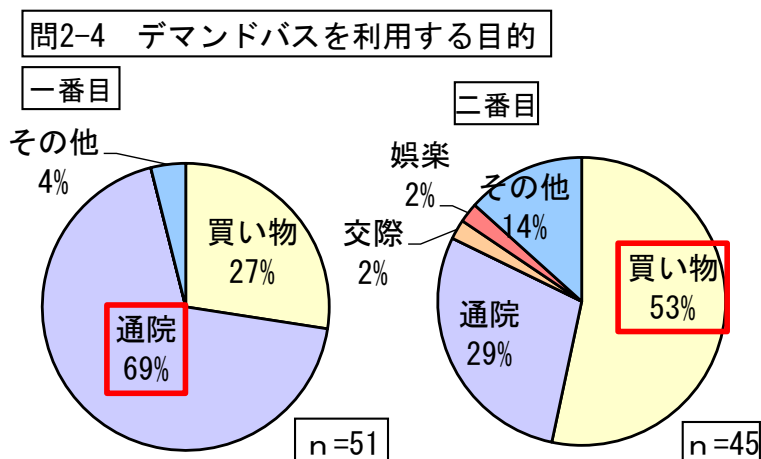
- 現在デマンドバスを利用していない層からも、将来運転できなくなった場合の移動手段として公共交通の必要性が認識されています。
- ドライバー不足に対応し、持続可能な運行形態を確保するため、従来のデマンドバスの代替として住民ドライバーの協力による新たな交通形態の導入を進めます（⇒ **重点施策 方向性 2－1 住民助け合い輸送の実現**）。

施策② 輸送力の確保と利便性向上

- 住民助け合い輸送を導入せず町営デマンドバスの運行を継続する地区では、他地域での転換によって生じる余力も活かしつつ、輸送力の確保をめざします。
- 予約のしやすさの改善や運行曜日の見直し等、利便性の向上に努め、町民の外出機会の増加を図ります。
- JR 伊予立川駅・JR 内子駅・JR 五十崎駅の付近を通る路線については、鉄道との接続に関する周知を行うとともに、乗り継ぎを踏まえた運行ダイヤを検討し、大洲方面・松山方面への移動の利便性向上を図ります。

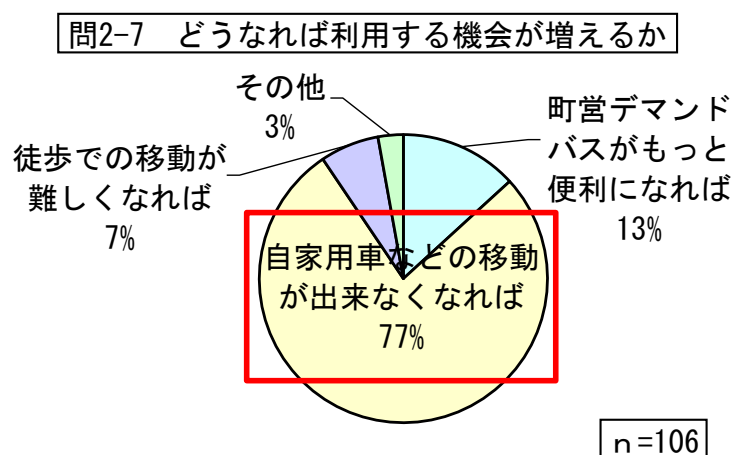
【参考】町営デマンドバスに関するアンケート調査結果より、利用意向及び改善点

- ・利用する目的としては通院と買い物が大部分を占めており、日常生活に欠かせない貴重な移動手段となっています。

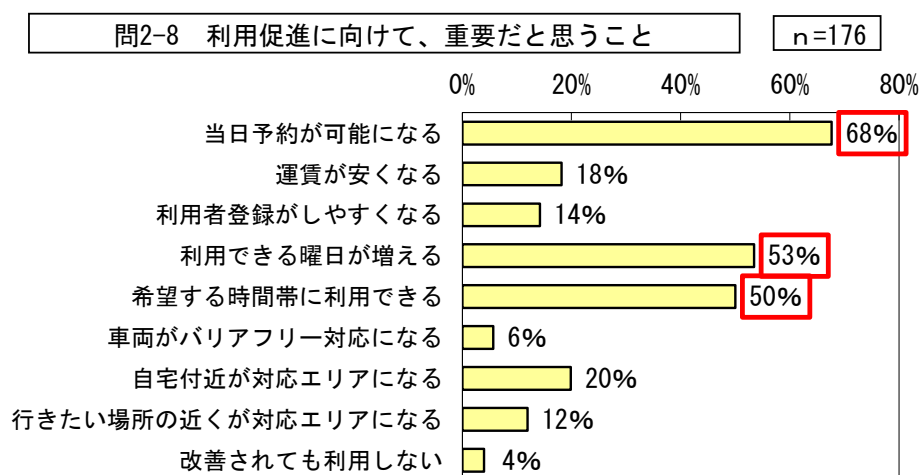


【参考】町営デマンドバスに関するアンケート調査結果より、利用意向及び改善点（続き）

- ・多くの人が、今後利用する機会が増える可能性があると考えており、大部分の人が自家用車等による移動が出来なくなった場合に利用する意向を示しています。



- ・町営デマンドバスの改善点としては、予約のしやすさや、利用できる曜日・時間帯の拡大が重要であると考えられています。



方向性 1－3 公共交通の利用環境の向上（実施主体：内子町、町内事業者）

既存の公共交通の乗り継ぎの改善による利便性の向上を図るとともに、待ち合い環境の改善や適切な情報提供等、利用者にとって使いやすい公共交通の実現をめざします。

施策① 公共交通の連携強化と乗り場・車両等の利用環境整備

- 鉄道、町営路線バス、町営デマンドバスの相互の連携強化のため、乗り継ぎを考慮したダイヤ編成を行い、接続性の向上を図ります。
- JR 内子駅前等の乗り継ぎ利用が想定される交通結節点や、町営路線バスの利用者が多い停留所においては、ベンチ・屋根・時計等の整備を推進し、待ち合い環境の改善に努めます。
- 交通結節点における駐車場や駐輪場の整備等、乗り継ぎしやすい環境整備に努めます。
- 体の不自由な方や高齢者等へのバリアフリー対応については、福祉施設等との連携も視野に、誰もが利用しやすい車両設備の確保に努めます。



内子町役場バス停留所

施策② 町民への分かりやすい情報提供

- 町営路線バスや町営デマンドバスの周知に努め、潜在的な移動ニーズの発掘を図ります。
- 利用方法の周知のため、町の広報やホームページにおける発信を強化するとともに、バス停留所における分かりやすい時刻表の掲示等、多様な手段を活用し、利用者への情報提供の強化に努めます。
- 町営路線バスに親しみを持って利用していただけるよう、愛称の公募を検討します。

方向性 1－4 町営路線バス・町営デマンドバスの持続的運行

(実施主体：内子町、町内事業者)

町営路線バス・町営デマンドバスは、運行の担い手不足への対策として人材の育成・確保を進めるとともに、これまでの利用が進んでいなかった貨客混載の取組の利用促進や、農産物以外の「モノ」や「サービス」の運搬への活用を検討し、より効率の良い輸送力の活用と収益性の向上を図ることにより持続的運行をめざします。

施策① 運転手の確保・育成に向けた取組

- 二種免許を持つドライバー不足が特に深刻化している町営デマンドバスについて、白ナンバー車両による輸送が可能となるよう、交通空白地有償輸送への転換を行います。
- 公共交通を担う運転手の育成・確保を推進するため、大型第二種免許、中型第二種免許及び普通第二種免許の取得費についての補助制度の導入を検討します。

施策② 貨客混載等、多様な活用に向けた取組

- これまで利用が進んでいなかった、町営デマンドバスによる地域農産物等の貨客混載の取組について改めて周知を行い、道の駅等と連携した地域特産品の商品充実と販売促進を図ります。
- 運送会社との連携により、住民あて荷物等の配送への町営路線バス・町営デマンドバスの活用を検討します。あわせて、荷物の集荷支援や独り暮らし高齢者の見守りサービスへの活用等、多様なサービスへの展開・連動に向けた検討を行います。
- 貨物輸送としての輸送資源に関し、旅客の輸送への活用の可能性について検討を行います。

みんなで利用・運営

目標2 多様な主体と連携・協力し、効率的で持続可能な公共交通の構築

重点施策

方向性2-1 地域住民との連携・協力による助け合い輸送の実現

(実施主体：内子町、町内事業者、町民)

運転手不足等によりサービスの維持が困難となっている町営デマンドバスの実情を踏まえ、地域住民との連携・協力による助け合い輸送の導入に向けた実証実験に取り組み、本格導入をめざします。

施策① 小田地域における実証実験と本格導入

○町営デマンドバスの継続が特に困難となっている小田地域では、住民ドライバーの協力による新たな輸送サービスの導入に向けて、以下の2種類の輸送形態による実証実験を行い、本格導入をめざします。

束ねて輸送 一定の運行時刻・区間を決めた運行（利用者が多めの地区向き）

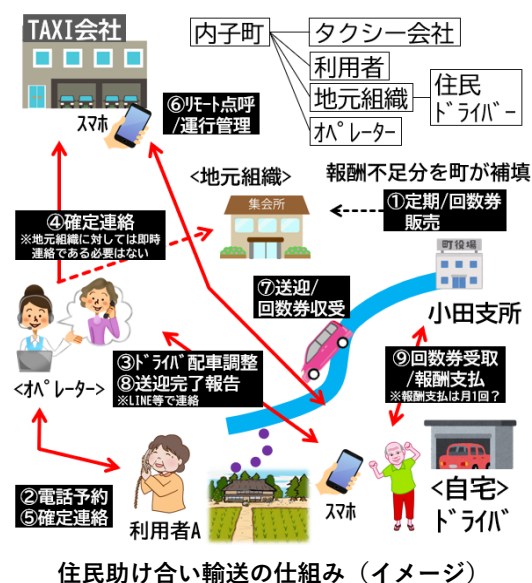
個別に輸送 時刻と発着地の個別依頼による運行（利用者が少ない地区向き）

○予約の受付は、電話オペレーターによる他、A I の活用等も視野に、効率的で利便性が高い方法を検討します。

施策② 内子・五十崎地域における導入に向けた検討

○施策①の実証実験や導入の結果を踏まえ、町全体への展開を検討します。内子地域、五十崎地域における導入検討にあたっては、アンケート結果等を踏まえて利用者・運転手とも一定数の確保が見込まれる地域を先行し、移動ニーズを踏まえて実証実験を行うとともに、本格導入に向けた検討を進めます。

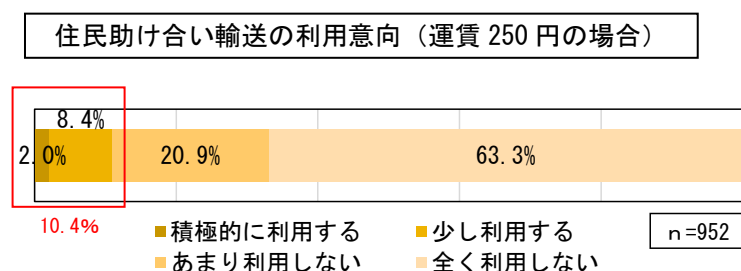
○既存タクシー事業等の圧迫を避けるため、必要に応じて町内事業者の参画や共同運行について検討を行います。



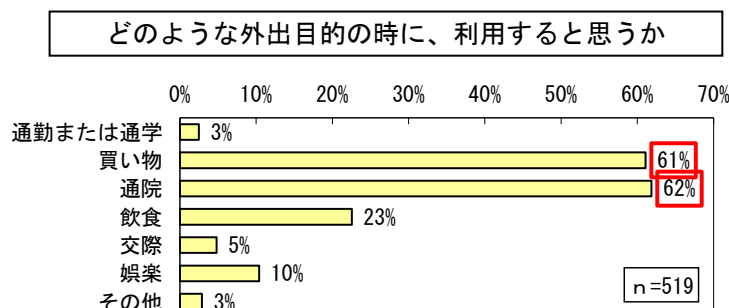
出典：内子町資料

【参考】町民アンケート調査結果より、住民助け合い輸送について

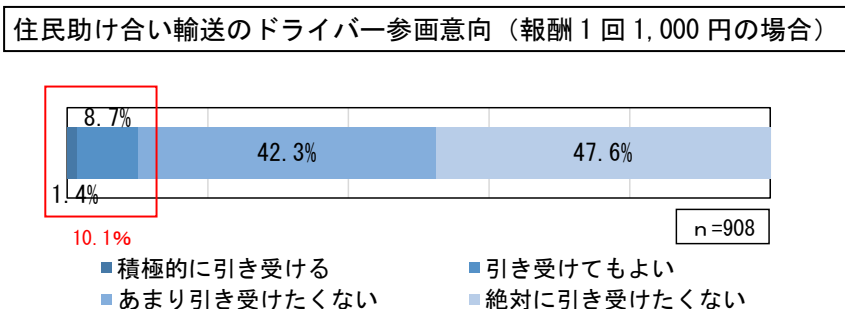
- ・町域全体を対象に 2,000 世帯を抽出し、配布したアンケート調査結果（回収数:930 世帯）では、住民助け合い輸送が実現した場合の利用意向（運賃 250 円の場合）について、10.4%が「積極的に利用する」または「少し利用する」と回答しています。
同アンケートにおける町営デマンドバス登録者（3.0%）と比較して多い結果となっており、一定の利用ニーズが見込まれます。



- ・住民助け合い輸送の利用目的としては「通院」と「買い物」が多く、現行の町営デマンドバスの主な利用目的と同じ傾向が見られることから、住民助け合い輸送が町営デマンドバスの代替移動手段として役割を果たすことが期待できます。



- ・住民助け合い輸送のドライバーとしての参画意向（報酬 1 回 1,000 円の場合）について、10.1%が「積極的に引き受ける・引き受けてもよい」と回答しており、人材の確保面についても可能性があることが示されています。



【参考】町民アンケート調査結果より、住民助け合い輸送について（続き）

- ・「積極的に利用する」または「少し利用する」と回答した層について、70 歳代以上に絞って集計すると、以下の地区で利用希望者が多い結果となっています。

住民助け合い輸送の**利用意向**（70 歳以上・居住地別の集計）

■人数による上位

居住地	利用意向
-----	------

■割合による上位

居住地	回答者数	利用意向	割合
-----	------	------	----

内子

内子	16 人
大瀬中央	10 人
城廻	8 人
大瀬南	6 人
石畳	6 人

大瀬南	14 人	6 人	42.9%
論田	5 人	2 人	40.0%
村前	11 人	4 人	36.4%
袋口	13 人	4 人	30.8%
石畳	24 人	6 人	25.0%

五十崎

平岡	13 人
五十崎	8 人
只海	4 人
大久喜、宿間、重松	3 人

大久喜	5 人	3 人	60.0%
只海	20 人	4 人	20.0%
平岡	74 人	13 人	17.6%
宿間	21 人	3 人	14.3%
重松	22 人	3 人	13.6%

小田

寺村	4 人
小田	4 人
本川	4 人
南山	3 人
上川	3 人

上川	8 人	3 人	37.5%
南山	10 人	3 人	30.0%
白杵	7 人	2 人	28.6%
本川	17 人	4 人	23.5%
小田	18 人	4 人	22.2%

【参考】町民アンケート調査結果より、住民助け合い輸送について（続き）

- ・ドライバーを「積極的に引き受ける」または「引き受けてもよい」と回答した層について集計すると、以下の地区でドライバー候補者が多い結果となっています。

住民助け合い輸送の **ドライバー参画意向**（居住地別の集計）

■人数による上位

居住地	利用意向
-----	------

■割合による上位

居住地	回答者数	利用意向	割合
-----	------	------	----

内子

内子	37 人
知清	9 人
立山	8 人
川中	7 人
石畳	5 人

川中	30 人	7 人	23.3%
論田	18 人	3 人	16.7%
知清	62 人	9 人	14.5%
袋口	25 人	3 人	12.0%
立山	78 人	8 人	10.3%

五十崎

平岡	33 人
五十崎	14 人
北表	3 人
宿間	3 人
只海	2 人

北表	23 人	3 人	13.0%
平岡	295 人	33 人	11.2%
五十崎	246 人	14 人	5.7%
宿間	55 人	3 人	5.5%
只海	42 人	2 人	4.8%

小田

小田	3 人
寺村	3 人
白杵	2 人
上川、中田渡、 吉野川、中川、 立石、本川	1 人

白杵	10 人	2 人	20.0%
小田	25 人	3 人	12.0%
上川	13 人	1 人	7.7%
中田渡	16 人	1 人	6.3%
吉野川	17 人	1 人	5.9%

方向性 2 - 2 多様な輸送力の活用検討（実施主体：内子町、町内事業者）

町内の輸送力不足を補うため、従来の公共交通の枠組み以外にも着目し、町が保有する車両の活用や、町内事業者との連携・協力も視野に、多様な輸送力を活かした移動手段の確保に向けた検討を行います。

施策① 町が保有する輸送力の活用検討

- 町が保有するスクールバスについて、運行の空き時間における住民輸送への運用等を検討し、効率的な輸送資源の活用を図ります。

施策② 地域の多様な関係者との連携・協働による輸送力の活用検討

- 医療・福祉機関等、送迎サービスを行っている事業者や、業務用車両を保有するさまざまな事業者等との連携・協力も視野に、町内の多様な輸送力の活用可能性を検討します。
- 地域の多様な関係者の「共創」による地域公共交通の維持・活性化を図り、交通と医療・福祉・教育・まちづくり等を組み合わせた「共創モデル」の検討と実証に取り組みます。（国土交通省「共創モデル実証運行事業」の活用）

来訪者への魅力発信

目標3 町を訪れた人々が回遊しやすい公共交通の構築

方向性3-1 観光周遊手段の確保（実施主体：内子町、町内事業者）

鉄道や高速バス等で町外・国外から訪れた人が、町内を回遊し、まちの魅力に触れる機会を創出するための公共交通の充実を図ります。

施策① JR 内子駅を主要交通結節点とした二次交通の確保

- 町を訪れる観光客にとっての玄関口である JR 内子駅を主要交通結節点と位置付け、鉄道や高速バス等から乗り継いで町内移動に利用できる二次交通の確保に向けて、既存の交通手段の機能分担を検討します。
- JR 内子駅については、観光案内所や休憩所の充実、乗り継ぎを考慮した町営路線バスの運行ダイヤの見直し等、結節点としての機能強化に努めます。
- まちなかにおける生活交通（⇒重点施策・方向性4-1）について、観光利用も見込み、柔軟な運用が可能なものとなるよう検討します。

施策② 八日市護国伝統的建造物群保存地区等の回遊手段の確保

- 特に多くの観光客が集中する八日市護国伝統的建造物群保存地区では駐車場が不足していることや、JR 内子駅方面からの道路が狭隘で交通手段が乏しいことを踏まえ、伝統的町並みとの調和を図りつつ、乗って楽しめる観光向けスローモビリティ等の交通手段の導入を検討し、回遊性の向上と観光行動圏の拡大をめざします。



観光向けモビリティの事例（ちゃがまる）

出典：えひめ地域活力創造センターHP

施策③ 町内の広範囲への移動が可能な二次交通の確保

- 車を運転できない来訪者は、町内では徒歩による移動が中心となっています。歩けるエリアだけでなく広範囲への移動が可能な二次交通の確保に向けては、住民助け合い輸送（⇒重点施策・方向性2-1）の導入に伴い、これまで町営デマンドバスに割いていたタクシー輸送力を観光輸送等にあてることが可能となることにより、来訪者の利便性向上と町内事業者の収益性向上を図ります。
- 町内の主要なイベント開催時等に臨時バスの運行を行い、来訪者の利便性向上と公共交通の利用機会創出を図ります。

方向性 3-2 来訪者にとって使いやすく、分かりやすい利用環境の整備

(実施主体：内子町、町内事業者)

町外や国外から訪れた人が快適に過ごし、町の魅力を満喫できるよう、さまざまな移動手段の提供や情報発信に努め、回遊性の強化と来訪者満足度の向上を図ります。

施策① 多様な移動サービスとの連携及びサポート

- 町内を周遊する多様な移動手段の一つとして、レンタサイクル、レンタルEVカー等のサービスについて周知・案内に努めます。



EV 車シェアリングの事例
(内子町ビジターセンター)

出典：内子町観光サイト

施策② 使いやすく、分かりやすい案内表示と情報発信

- 観光目的の需要も見込まれる町営路線バスについては、多言語に対応した路線図や車内掲示物の導入等により、町外からの利用者や訪日外国人観光客にとって分かりやすい案内表示に努めます。
- 運賃の支払いをスムーズに行うことのできる IC カード等、キャッシュレス決済システムの導入に向けた調査・研究を進めます。
- 公共交通の路線と組み合わせた回遊ルートを設定し、お出かけマップの配布やホームページでの公開を行う等、観光客向けの情報発信に努め、満足度の向上と観光振興を図ります。

内子らしさの実現

目標4 まちづくりの一翼を担い、町内のネットワークを支える公共交通の構築

方向性4-1 コンパクトで住みやすいまちづくりに向けた、まちなか交通の構築

(実施主体：内子町、町内事業者)

町がめざす「コンパクトなまちづくり」は、自家用車へ過度に頼らずとも生活が可能となるよう、機能をなるべく分散させないことをめざすまちづくりです。関連する町のさまざまな計画と連携し、見直し・充実を進めながら、公共交通によるまちなかの回遊性向上や、町内ネットワークの確保を図ります。

施策① まちづくり計画と連携したまちなか生活交通の実現**重点施策**

- 内子町では、内子・五十崎エリアに設定された「都市計画区域」において生活に必要な機能が集まっており、今後もこの区域を中心に「コンパクトなまちづくり」を進めていきます。そこで、自家用有償旅客運送（公共ライドシェア）による新たなデマンド型公共交通「**まちなか線**」の導入を検討し、まちづくり計画との相乗効果による生活利便性向上と利用促進を図ります。
- 「**まちなか線**」は、観光客による利用も見込み、町内・町外の利用者によるさまざまなニーズに応える柔軟な運用が可能なものとなるよう検討します。

施策② 多様な移動手段の検討と町内ネットワークの確保

- 公共交通でカバーしきれないエリア等については、国の「『交通空白』解消・官民連携プラットフォーム」への加入により、国や民間事業者等との連携を図りながら、多様な移動手段を検討します。具体的には、タクシー事業者等の協力も得ながら自家用車や一般ドライバーによる輸送を行う「公共ライドシェア」の導入に向けた検討や、歩行空間における電動二輪車・電動車イス等のパーソナル・モビリティ・ビークル（PMV）の普及について調査・研究を進めます。
- 「都市計画区域」外の地区においても、まちなか方面への町営路線バスの維持を図るとともに、地域内における住民助け合い輸送（⇒ **重点施策・方向性2-1**）の導入を進め、町内ネットワークの確保に努めます。

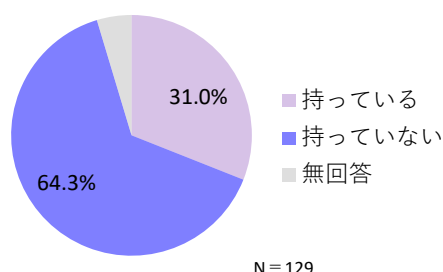
施策③ 環境にやさしい新たなモビリティの導入に向けた調査・研究

- 「エコロジータウン内子」のPRにもなり得る、省エネルギー型のモビリティの導入を検討します。特に、多くの観光需要がある本町通りや八日市護国伝統的建造物群保存地区では、低速度で小型のスローモビリティ等、新技術の活用も視野に、人とまちにやさしい公共交通のあり方について調査・研究を進めます。

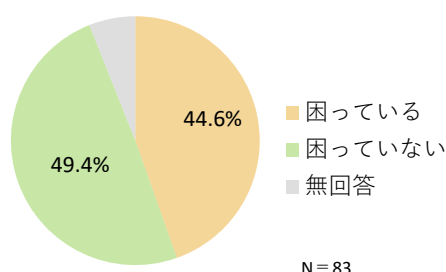
【参考】内子・五十崎地域のまちなかを対象とした、「出かけたいただけ出かけられているか調査（R6）」より

- ・調査結果によると、まちなかに住んでいる人のうち、自由に使える車やバイクを持たない人が6割以上を占め、そのうちの半数近くが外出に困っています。
- ・また、そうした人の中には、ランチ、特別な買い物、温泉等に行きたくとも行かれないと考えている人が一定割合います。
- ・人々が出かける意欲を持ち、生活を楽しむためには、車を持たなくとも移動可能な手段が必要であるものの、その手段が現状では不足していることがうかがえます。

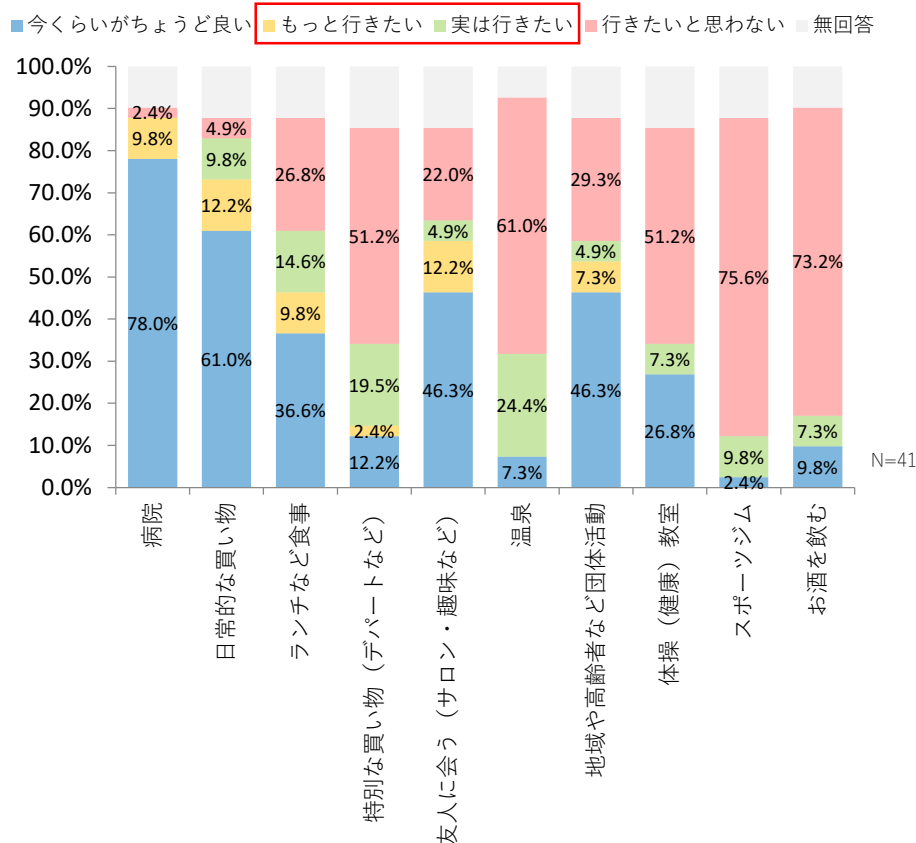
自由に使える車やバイクをお持ちかどうか



現在おでかけ手段に困っているか（車やバイクない人のうち）



おでかけ頻度の充足度（困っている人のうち）



方向性 4－2 公共交通の啓発と利用のきっかけづくり（実施主体：内子町、町内事業者）

持続可能な公共交通の構築に向け、住民一人ひとりの公共交通への当事者意識の醸成に向けた取組を進めるとともに、利用のきっかけとなる機会の創出に努めます。

施策① みんなでつくり・ささえる公共交通の啓発（モビリティマネジメント）

- 持続可能な公共交通の実現には、町民一人ひとりが地域の公共交通の担い手であることの認識を高めることが重要です。そのため、町の広報誌やホームページ、かわら版等を活用した積極的な情報発信に努め、過度な車社会からの脱却と公共交通の利用に向けた意識を啓発します。
- 学校教育において公共交通の役割・大切さを学ぶ授業を取り入れ、「エコロジータウン内子」の一員として地球環境や自身の健康等に配慮した行動の1つとして「公共交通の利用」を啓発し、未来のユーザーまたは担い手としての意識の醸成を図ります。

施策② 商業・観光施設等との連携による公共交通利用のきっかけづくり

- 運賃無料デーの実施や利用促進イベントの開催、商業施設や観光施設等との連携による公共交通の利用客に対する割引サービスの導入等、外出意欲の創出と公共交通の利用に繋がる取組を推進します。
- サブスクリプション（定額乗り放題プラン）の導入等、利用しやすい料金設定に向けた新たなサービスを検討します。

5-4 公共交通の区分と位置付け

本計画における公共交通の区分と位置付けは、移動範囲や役割等に応じて以下のように設定します。

位置付け	役割	交通手段	主な路線	確保・維持策	
広域交通・地域間交通	他市町や他都道府県と広域的に連絡し、通勤・通学や町外からの観光・ビジネス等、多様な目的での移動を担う	鉄道 JR 予讃線 （内子線）	松山～内子～宇和島（JR）	・公共交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上や利用促進に事業者と連携して取り組み、一定の運行水準を確保する	
		路線バス	松山～内子～三崎港 （伊予鉄バス）	・公共交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上や利用促進に事業者と連携して取り組み、一定の運行水準を確保する	
		高速バス	八幡浜～内子～大阪・京都 （伊予鉄バス）	・交通事業者との協議の上、一定の運行水準を確保する	
地域内交通	町内全域におけるあらゆる移動を担う	タクシー	町域全体	・住民による助け合い輸送を展開することにより、これまで町営デマンドバスに割いていた輸送力を観光地での輸送等にあて、収益性向上を図る	
	中心市街地における循環的な移動を担う	まちなか線	中心市街地内にて新規導入を図る	・中心市街地における主要施設を結び、町民や来訪者の利便性向上による利用促進を行い、路線を確保・維持する ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、持続可能な運行をめざす	
幹線	主要拠点間を結び、町内の比較的広域な移動を担う	町営路線バス	町役場本庁舎～内子分庁舎～小田支所	・サービス内容の見直しや利用促進を行い、路線を確保・維持する ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、持続可能な運行をめざす	
	支線	町内の主要拠点と、各地域拠点または住民の自宅等を結び、地域内の移動を担う	町営デマンドバス	町役場本庁舎、内子分庁舎、小田支所を拠点に全 19 路線	・段階的に住民相互輸送への転換を図るが、移行期においてはサービス内容の見直しや利用促進を行い、路線を確保・維持する ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、持続可能な運行をめざす
			住民による助け合い輸送	町全体への展開を見据え、新規導入を図る	・町営デマンドバスからの転換を図り、導入可能性が高い地区から実証を進める。 ・地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）等を活用し、持続可能な運行をめざす

5-5 事業スケジュール

具体施策・事業の実施主体及びスケジュールを、以下に示します。

目標1 利便性が高く、住民の日常生活に欠かせない公共交通の構築

		実施主体	令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
方向性 1-1 町営路線バスの利便性向上に向けた検討	町民利用における利便性向上	内子町	割引制度の検討等 →		本数・ダイヤの検討等 →		継続的取組 →
	町外からの訪問客向けの利便性向上	内子町	車内案内等のサービス向上 →		継続的取組 →		→
方向性 1-2 町営デマンドバスの利便性向上に向けた検討	新たな交通形態の検討	(⇒方向性 2-1 を参照)					
	輸送力の確保と利便性向上	内子町	住民助け合い輸送への転換による輸送力確保 →				予約しやすさ改善等の検討 →
							継続的取組 →
方向性 1-3 公共交通の利用環境の向上	公共交通の連携強化と乗り場・車両等の利用環境整備	内子町、町内事業者		待ち合い環境の改善等 →		継続的取組 →	→
	町民への分かりやすい情報提供	内子町	公共交通の周知・分かりやすい掲示等 →		継続的取組 →		→
方向性 1-4 町営路線バス・町営デマンドバスの持続的運行	運転手の育成・確保に向けた取組	内子町、町内事業者	交通空白地有償輸送への転換(デマンドバス) →	二種免許取得補助の検討 →		補助制度の運用 →	→
	貨客混載等、多様な活用に向けた取組	内子町、町内事業者	貨客混載の周知 →		継続的取組 →	運送会社等との連携に向けた検討 →	継続的取組 →

※実施年度は目安

目標2

多様な主体と連携・協力し、効率的で持続可能な公共交通の構築

		実施主体	令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
方向性 2-1 地域住民との連携・協力による助け合い輸送の実現	小田地域における実証実験と本格導入 【重点施策】	内子町、町民、町内事業者	導入検討・実験・導入 →	→	導入検討・実験・導入 →	→	導入検討 →
			実験・導入 →	導入検討・実験・導入 →	→	導入検討・実験・導入 →	→
			(地区別に順次導入・運用)				
	内子・五十崎地域における導入に向けた検討 【重点施策】	内子町、町民、町内事業者	導入検討・実験・導入 →	→	導入検討・実験・導入 →	→	導入検討 →
				導入検討・実験・導入 →	→	導入検討・実験・導入 →	→
			(地区別に順次導入・運用)				
方向性 2-2 多様な輸送力の活用検討	町が保有する輸送力の活用検討	内子町	スクールバス空き時間の活用検討 →	継続的取組 →			
	地域の多様な関係者との連携・協働による輸送力の活用検討	内子町、町内事業者	共創モデルの検討 →	実証事業 →	事業者との連携・協力の検討 →	継続的取組 →	

※実施年度は目安

目標3 町を訪れた人々が回遊しやすい公共交通の構築

		実施主体	令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
方向性 3-1 観光周遊手段の確保	JR 内子駅を主 要交通結節点と した二次交通の 確保	内子町、 町内事業者	観光案内所・休憩 所の充実等 →	乗り継ぎの改善 検討等 →		継続的取組 →	継続的取組 →
	八日市護国伝統 的建造物群保存 地区等の回遊手 段の確保	内子町、 町内事業者		スローモビリティ の検討等 →		継続的取組 →	
	町内の広範囲へ の移動が可能な 二次交通の確保	内子町、 町内事業者	タクシーの 観光輸送強化 →		継続的取組 →	継続的取組 →	継続的取組 →
方向性 3-2 来訪者にとって使い やすく、分かりやす い利用環境の整備	多様な移動サー ビスとの連携及 びサポート	内子町、 町内事業者	レンタサイクル、 EV カーの周知等 →		継続的取組 →		
	使いやすく、分 かりやすい案内 表示と情報発信	内子町、 町内事業者	多言語化・情報 発信の検討等 →		継続的取組 →	IC カード導入の 調査・研究 →	継続的取組 →

※実施年度は目安

目標4 まちづくりの一翼を担い、町内のネットワークを支える公共交通の構築

		実施主体	令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11
方向性 4-1	まちづくり計画と連携したまちなか生活交通の実現 【重点施策】	内子町	まちなか線の導入検討 →	まちなか線の導入・運用 →			
	コンパクトで住みやすいまちづくりに向けた、まちなか交通の構築	内子町、町内事業者	公共ライドシェア・PMVの調査研究 →	継続的取組 →			
	環境にやさしい新たなモビリティの導入に向けた調査・研究	内子町、町内事業者		新たなモビリティの調査・研究 →	継続的取組 →		
方向性 4-2	みんなで作くり・ささえる公共交通の啓発	内子町、町内事業者	モビリティマネジメントの推進等 →	継続的取組 →			
	公共交通の啓発と利用のきっかけづくり	内子町、町内事業者	商業・観光との連携検討等 →	継続的取組 →			

※実施年度は目安

5-6 評価指標及び目標値の設定

本計画の目標に対する進捗状況を確認するための評価指標及び目標値を、以下の通り設定します。

【評価指標1】外出の際の移動手段に困っている町民の割合

※町民アンケート結果より

指標	現状値 (R5)	目標値 (R11)	備考
「現在、外出の際に移動手段に困ることがありますか？」という設問に、「ある」と答えた住民の割合	内子地域 5.4%	内子地域 3.6%以下	高齢化や免許返納が進む中であっても、住民助け合い輸送や、既存公共交通の利便性向上により減少をめざす。 ※15年後のゼロに向けて、5年間での減少幅を全体の3分の1に設定
	五十崎地域 7.2%	五十崎地域 4.8%以下	
	小田地域 23.9%	小田地域 16.0%以下	

【評価指標2】自家用車で家族等に送迎されている学生及び高齢者の割合

※町民アンケート結果より

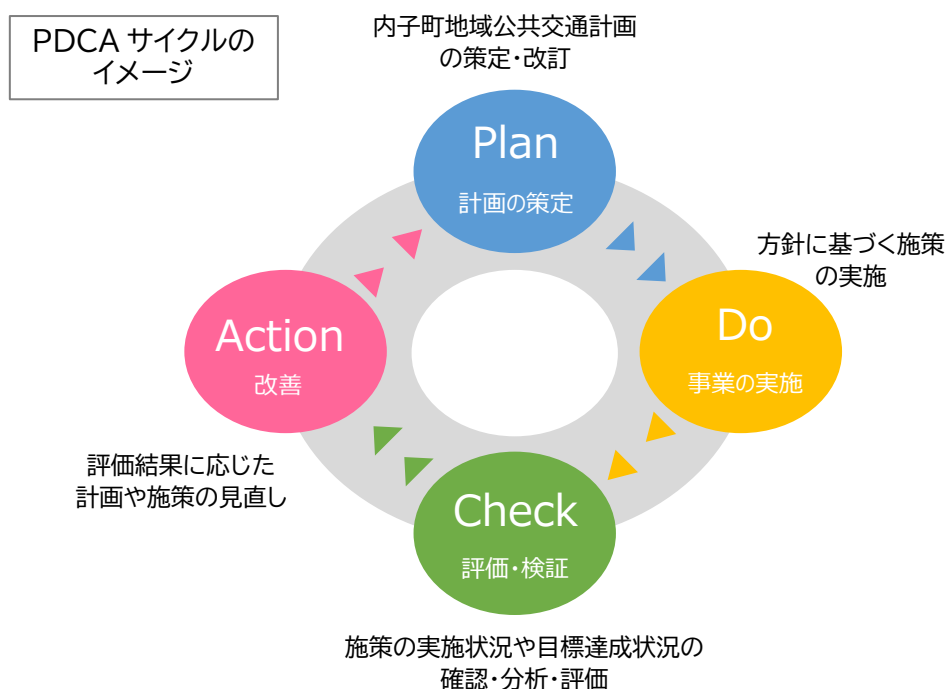
指標	現状値 (R5)	目標値 (R11)	備考
年齢が18歳以下の回答者のうち、「家族の運転で送迎されている」と答えた人の割合	33.9%	22.6%以下	住民助け合い輸送の実現や、既存公共交通の利便性向上により、家族の送迎負担の軽減をめざす。 ※15年後のゼロに向けて、5年間での減少幅を全体の3分の1に設定 ただし家族間のコミュニケーションも必要であり、完全なゼロをめざすわけではない
年齢が80歳以上の回答者のうち、「家族の運転で送迎されている」と答えた人の割合	28.1%	18.7%以下	

※2時点の比較に際しては、指標値に事業を取り巻くさまざまな要因の変化が含まれることがあるため、事業評価の観点からはこの2つの指標のみならず、乗降者数等の客観的な数値やアンケートの他の設問又は自由記述等を丁寧に拾い上げた上で総合的に判断する必要がある。

5-7 計画の進行管理

本計画は令和 11(2029)年を目標年次としており、進行管理については PDCA サイクルを実施し、進捗状況の把握・評価を行いながら必要に応じて計画や目標値の見直しを行います。各事業については毎年度の PDCA サイクルを次年度以降の施策の検討に活かし、目標に近付いて行けるよう改善していきます。また、計画自体については 5 年間のサイクルとします。

本計画の目標値は、町民アンケートから算出されるものであるため、適宜必要に応じて町民アンケート調査等を行い、公共交通に関する利用状況の変化や、町民意識の変化の有無等を確認します。



	令和 7	令和 8	令和 9	令和 10	令和 11	
各事業	P → D → C → A	P → D → C → A	P → D → C → A	P → D → C → A		
地域公共交通計画	P	計画実施 (D)			評価・検証 (C) → 改善 (A)	次期計画策定 (P)

参考資料

1. 内子町地域公共交通会議 規則

(趣旨)

第1条 この規則は、内子町附属機関設置条例(令和元年内子町条例第12号)第5条の規定に基づき、内子町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(所掌事項)

第2条 交通会議は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (2) 自家用有償旅客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) 地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)の作成及び変更に関する事項
- (4) 交通計画の実施に係る連絡調整に関する事項
- (5) 交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

(委員の任命等)

第3条 交通会議の委員(以下「委員」という。)は、次に掲げる者のうちから町長が任命し、又は委嘱する。

- (1) 住民又は利用者
- (2) 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) 愛媛運輸支局長が指名する者
- (5) 道路管理者が指名する者
- (6) 大洲警察署長が指名する者
- (7) 学識経験者
- (8) 町長又はその指名する者
- (9) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が特に必要と認める者

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任することができる。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に会長及び副会長1人を置き、委員の互選により選任する。

2 会長は、交通会議を代表し、会務を総括する。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議は、必要に応じて会長が招集し、会長は会議の議長となる。ただし、委員

- の任命又は委嘱後の最初の会議は、町長が招集する。
- 2 交通会議は、委員の半数以上が出席しなければ、これを開くことができない。
 - 3 委員は、自ら会議に出席できない場合は、あらかじめ届け出た代理の者を出席させることができる。この場合において、代理者をもって当該委員の出席とみなす。
 - 4 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数の場合は、議長が決するものとする。
 - 5 交通会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。
 - 6 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を出席させ、説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。
 - 7 会長は、軽易な事項又は急を要する事項については、書面をもって賛否を求め、その回答をもって会議の決議に代えることができる。この場合において、第2項及び第4項の規定を準用する。
 - 8 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の取扱い)

第7条 関係者は、交通会議において協議が調った事項について、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。

(専門部会)

第8条 交通会議は、必要に応じて専門部会を置くことができる。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、総務課において処理する。

(経費)

第10条 交通会議の運営に関する経費は、補助金、負担金その他収入をもって充てる。

(監査)

- 第11条 交通会議に監査委員を2人置く。
- 2 監査委員は、委員の中から会長が任命する。
 - 3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(その他)

第12条 この規則に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

附則

この規則は、令和2年4月1日から施行する。

附則(令和6年3月22日規則第4号)

この規則は、令和6年4月1日から施行する。

2. 内子町地域公共交通会議 委員名簿（令和6年度）

任期： R6.4.1 ～ R7.4.18

番号	役職	氏名	備考	規則 第3条
1	副会長	太田 利栄	長田自治会長	第1号
2	委員	池田 匠子	内子町民生児童委員協議会 会長	第1号
3	委員	大塚 生男	内子町老人クラブ連合会 会長	第1号
4	委員	西岡 健二	内子地区住民	第1号
5	委員	上岡 豊秋	五十崎地区住民	第1号
6	委員	林 弘恵	小田地区住民	第1号
7	委員	松本 真一	一般社団法人愛媛県バス協会 専務理事	第2号
8	委員	竹中 由紀夫	伊予鉄バス株式会社 代表取締役 専務取締役	第2号
9	委員	松下 貴義	愛媛県私鉄労働組合連合会 伊予鉄労働組合副執行委員長	第3号
10	委員	増田 輝彦	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局 首席運輸企画専門官	第4号
11	委員	山本 美恵子	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局 首席運輸企画専門官	第4号
12	委員	藤本 和巳	国土交通省四国地方整備局大洲河川国道事務所 副所長	第5号
13	委員	相原 俊史	愛媛県南予地方局八幡浜支局大洲土木事務所 道路課長	第5号
14	委員	神野 晋平	大洲警察署交通課長	第6号
15	委員	喜多 秀行	神戸大学名誉教授	第7号
16	委員	倉内 慎也	愛媛大学大学院 准教授	第7号
17	会長	小野植 正久	内子町長	第8号
18	委員	黒澤 賢治	内子町総務課長	第8号
19	委員	亀内 重範	内子町建設デザイン課長	第8号
20	委員	窪 仁志	四国旅客鉄道株式会社 愛媛企画部長	第9号
21	委員	植西 丈晴	有限会社 内子タクシー 代表	第9号
22	委員	池田 央	池田タクシー 株式会社 代表	第9号

3. 内子町地域公共交通会議 開催履歴

開催日	会議名	議題
令和 6 年 8 月 20 日	第 1 回内子町地域公共交通会議	・ 内子町地域公共交通計画について ・ 小田地区デマンドバス（参川線、田渡線、立石線）について
令和 6 年 12 月 23 日	第 2 回内子町地域公共交通会議（書面決議）	・ 一般乗合旅客自動車運送から自家用有償旅客運送への切替について
令和 7 年 2 月 10 日	第 3 回内子町地域公共交通会議	・ 内子町地域公共交通計画について ・ デマンドバスの運行について
令和 7 年 3 月 17 日	第 4 回内子町地域公共交通会議	・ 内子町地域公共交通計画について ・ 内子・五十崎地区 街中交通について

内子町地域公共交通計画

令和7年3月

発行：愛媛県内子町