

鬼北町地域公共交通計画



令和5年3月

鬼北町

(鬼北町地域公共交通活性化協議会)

あいさつ



平成30年3月に策定した「鬼北町地域公共交通網形成計画」（計画期間：平成30年度～令和4年度）が、この度、最終年度を迎えたため、計画策定時からのニーズの変化や社会経済情勢の変化を踏まえながら、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、「鬼北町地域公共交通計画」（計画期間：令和5年度～令和9年度）を策定いたしました。

本町においては、人口減少、少子高齢化に歯止めがきかず、公共交通をとりまく環境は年々厳しさを増していますが、日常生活におけるアクセスの維持・確保を、地域住民や運行事業者、行政が一体となり、広域的路線バスや町営の循環型バス、タクシー等が住民の日常の移動を支えています。

しかしながら、狭隘な道路や急勾配の坂が多い等の地域特性により、バスの運行や最寄りバス停までの移動が困難である等、通院や買い物等の日常の移動に不便を感じている方も多く、移動手段の確保が依然求められています。

加えて、運転免許証返納者が今後も増加することが予測されることや、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化、全国的なバスやタクシードライバー不足等の課題があり、公共交通を取り巻く環境は変化しています。

このような現状や課題等を踏まえ、地域公共交通の果たすべき役割を明らかにするとともに、住民の生活と移動を支援し、かつ、持続可能な地域公共交通を実現するため、その基本的な方針、目標及び施策体系を示すマスタープランとして、この度「鬼北町地域公共交通計画」を策定しました。

結びに、本計画の策定にあたり、パブリックコメントやアンケート等にご協力いただきました住民の皆様、鬼北町地域公共交通活性化協議会委員の皆様にご心より御礼申し上げます。

令和5年3月

鬼北町長 兵頭 誠亀

目 次

第1章	計画策定の趣旨・目的	1
1	計画策定の趣旨・目的	1
2	計画期間	1
3	計画の区域	1
4	計画の位置づけ	2
第2章	公共交通を取り巻く現状	3
1	位置・地勢	3
2	人口等	4
3	移動等	10
4	観光等	12
5	運転免許等	14
6	福祉	15
第3章	上位・関連計画	16
1	上位計画・関連計画等の整理	16
第4章	地域公共交通の現状と課題	25
1	公共交通の状況	25
2	JR予土線及び近永駅活性化プロジェクト	30
3	公共交通空白（不便）地域の状況	31
4	現状の整理	32
5	公共交通に関する意向調査	34
6	公共交通事業者へのヒアリング調査	49
7	地域公共交通の課題	55
第5章	地域公共交通計画の基本方針・目標	57
1	基本方針	57
2	施策の体系	59
3	基本目標	60
4	施策の展開	61
5	評価指標	79
第6章	計画の推進	81
1	計画の推進体制	81
2	計画の評価	82
資料編		
1	地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針	83
2	鬼北地域公共交通活性化協議会規約	101
3	鬼北町地域活性化協議会委員名簿	103
4	計画の策定過程	104

第1章 計画策定の趣旨・目的

1 計画策定の趣旨・目的

人口減少、少子高齢化に歯止めがきかず、全国的に公共交通をとりまく環境は年々厳しさを増しています。これを受け、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部が改正（令和2年11月27日）され、従来の地域づくり・まちづくりとの連携に加えて、公共交通以外の移動資源も総動員して住民の移動手段を支える方向性が示されました。

本町では、高齢者など交通弱者の移動手段を確保するため、平成30年3月に「鬼北町地域公共交通網形成計画」を策定し、地域住民や交通事業者、行政が連携して計画を推進してきました。

全国と同様、本町においても高齢化の進行により高齢者人口の割合が増加傾向にあります。加えて、令和2年以降の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴い生活様式が変化し、外出や移動制限により、公共交通利用者が減少傾向にあります。公共交通が担うべき役割は、移動制約者（高齢者・障がい者等）の移動手段を確保することはもとより、外出したくなる仕掛けづくりによる交流の活発化、近永駅周辺のにぎわいの創出、高齢者の運転免許自主返納促進への協力、さらに地域のコミュニティ形成への対応といった町の政策への連携が求められています。

本町の最上位計画である第二次鬼北町長期総合計画では、本町の目指す姿の実現のために、公共交通施策により「整った生活インフラで快適生活を守る」ことが示されています。

公共交通が果たすことができる多面的な役割を踏まえるとともに、新たなニーズに対応した持続可能な地域公共交通体系を構築することによって、移動しやすく交流ができる「おでかけと社会参加」の需要の喚起につながる仕組みづくりを進めます。

本町の実情に見合ったまちづくりと連携した交通計画として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、鬼北町地域公共交通網形成計画から、「鬼北町地域公共交通計画」に改正し、策定します。

2 計画期間

本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5年間とします。

3 計画の区域

本計画の対象区域は、鬼北町全域とします。

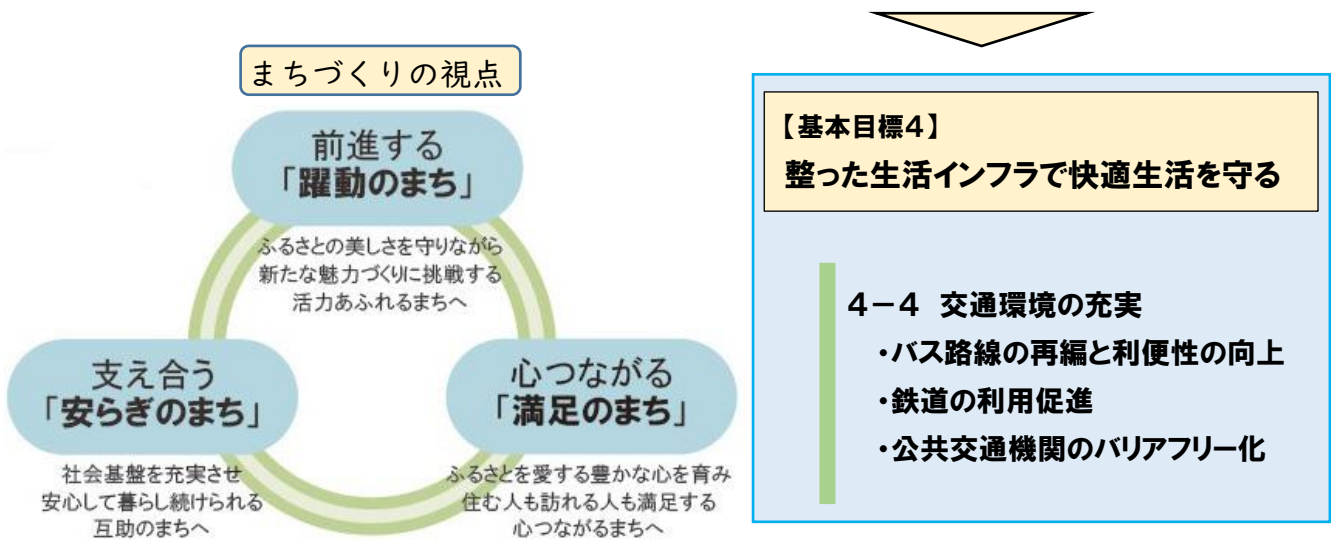
4 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（一部改正）」に基づき策定する計画であり、本町のまちづくりの指針である「第二次鬼北町長期総合計画」を上位計画とし、関連計画と整合を図ります。

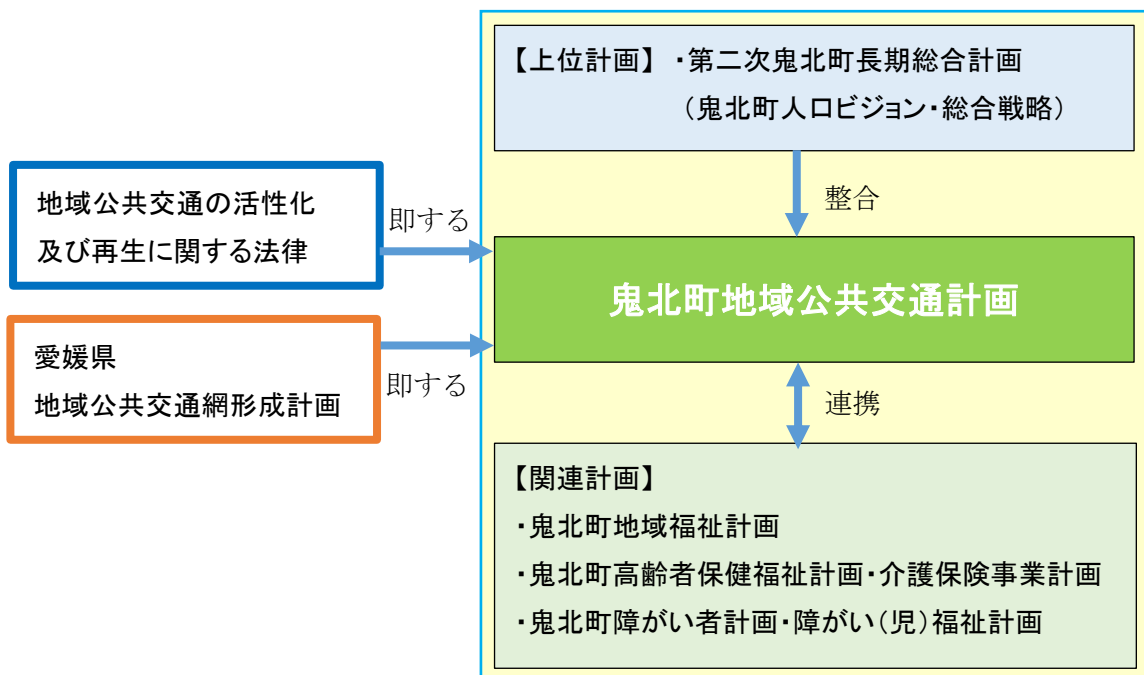
■ 第二次鬼北町長期総合計画後期基本計画（令和3年度～令和7年度）

鬼北町の将来像

自然豊かな 心豊かな 暮らし豊かなまち きほく



■ 計画の位置づけ



第2章 公共交通を取り巻く現状

I 位置・地勢

本町は、愛媛県の西南部（東経 132 度 41 分、北緯 33 度 15 分）に位置し、東西 28.0km、南北 20.8km、総面積 241.87km の町で、南予の生活圏の中心である宇和島市に隣接しています。地形は、四方を高月山、御在所山、戸祇御前山、高研山、地蔵山などが連なる四国山地に囲まれた盆地で、日本最後の清流と呼ばれる四万十川の源流※のひとつとして町民に親しまれている広見川が町の中央を貫流しています。

本町は、周囲を鬼ヶ城連峰や戸祇御前山など豊かな自然に恵まれ、伊予神楽など固有の歴史文化資源を有し、温暖な気候を利用した多彩な農林業を基幹産業としています。

J R 四国予讃線及び予土線を利用して、松山から宇和島間で約 1 時間 30 分、宇和島から近永間で約 40 分を要します。車では、松山から鬼北町の中心部である近永間は一般道を利用して約 2 時間、高知から近永間では約 3 時間、宇和島から近永間は約 30 分の移動時間となっています。

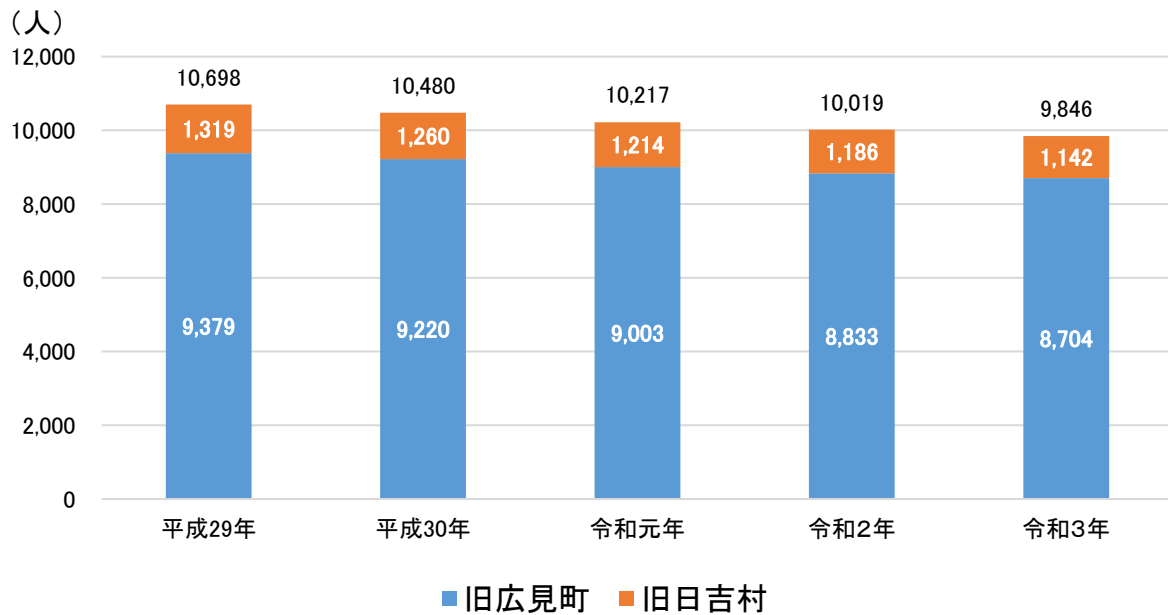
※四万十川の“源流”は高知県高岡郡津野町の「不入山」ですが、本町に流れる広見川は四万十川に注ぐ最大級の支流であるため、豊かな自然環境のシンボルとして“源流”という表現を用いています。



2 人口等

(1) 総人口の推移

町全体が人口減少傾向で、平成29年から令和3年の減少率は8.0%です。旧日吉村地区の減少率は13.4%で、町全体の減少率よりも高くなっています。



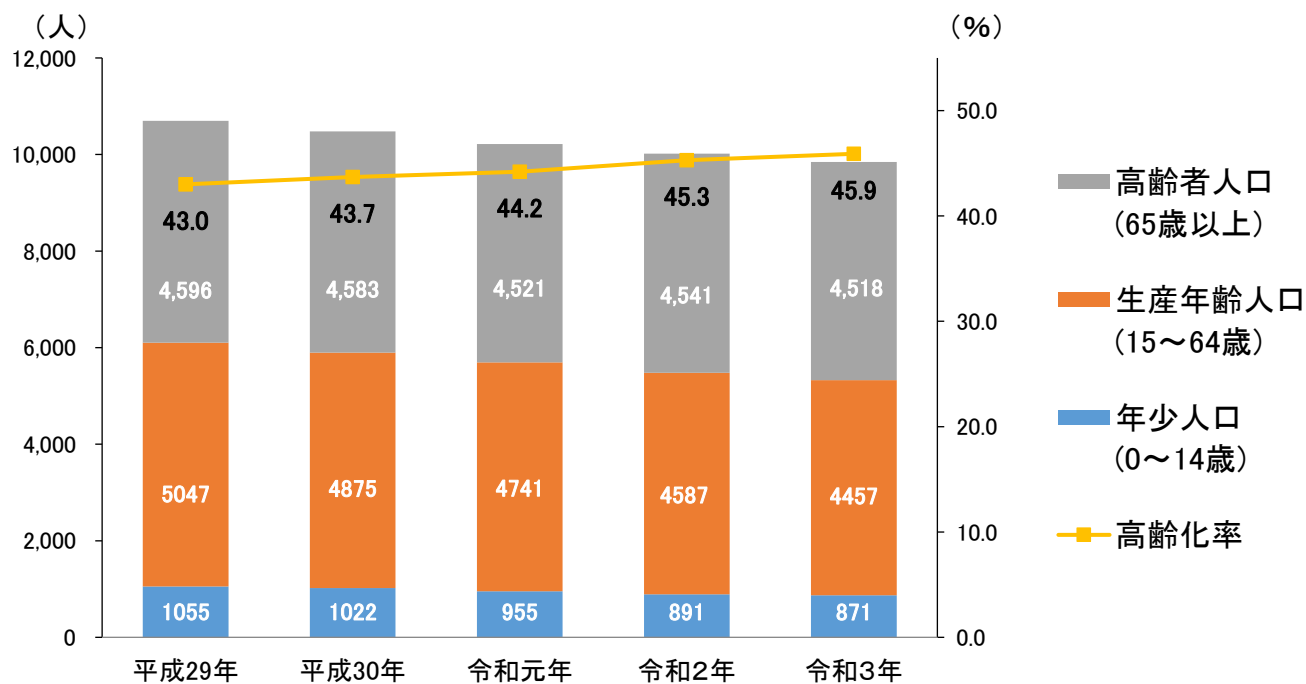
単位：人

	平成29年	令和3年	減少率
鬼北町	10,698	9,846	8.0%
旧広見町	9,379	8,704	7.2%
旧日吉村	1,319	1,142	13.4%

出典：住民基本台帳（各年10月末現在）

(2) 年齢3区分別人口の推移

年齢3区分別にみても人口減少傾向で、年少人口の減少率 17.4%で最も高くなっています。高齢者人口は令和2年に微増しており、減少率は 1.7%で、高齢化率が高くなっています。



単位：人

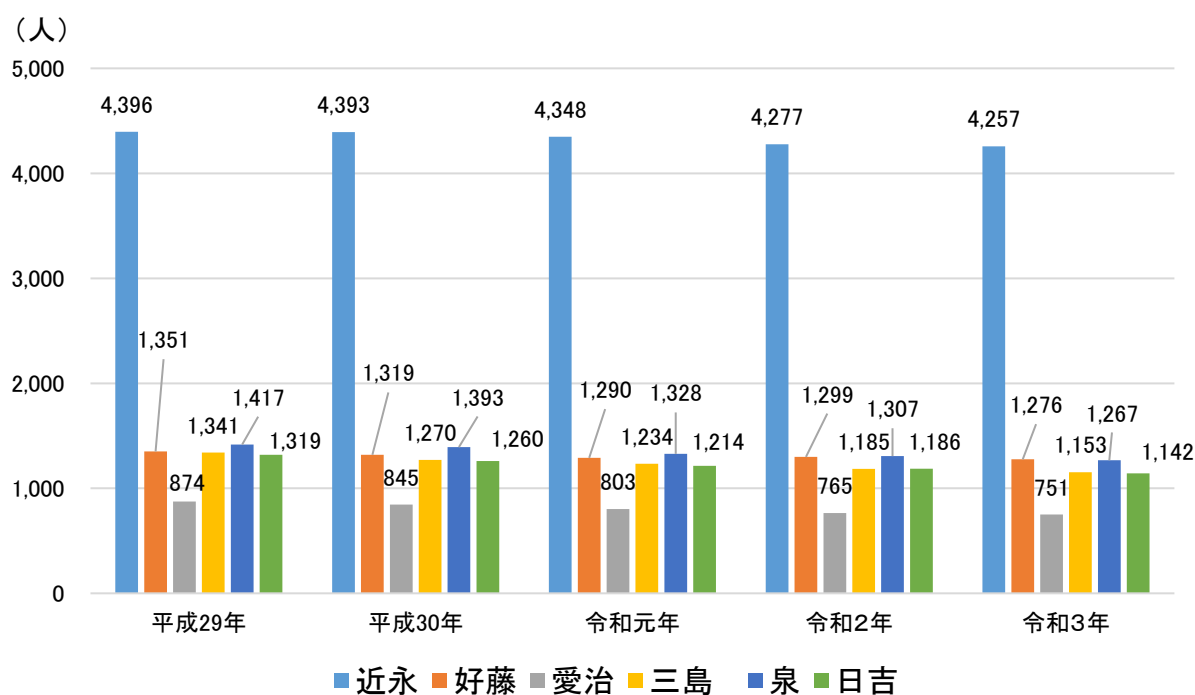
	平成29年	令和3年	減少率
高齢者人口	4,596	4,518	1.7%
生産年齢人口	5,047	4,457	11.7%
年少人口	1,055	871	17.4%

出典：住民基本台帳（各年10月末現在）

(3) 地区別人口の推移

本町は、大きく、近永地区、好藤地区、愛治地区、三島地区、泉地区、日吉地区の6つに分かれており、令和3年では、近永地区が4,257人と最も多く、続いて、好藤地区が1,276人、泉地区が1,267人、三島地区が1,153人、日吉地区が1,142人、愛治地区が751人となっています。

平成29年から令和3年にかけて、全ての地区で人口は減少しています。減少率が高いのは、愛治地区が14.1%と最も多く、続いて、三島地区が14.0%、日吉地区が13.4%、泉地区が10.6%となっています。近永地区は減少率が最も低く3.2%となっています。



単位：人

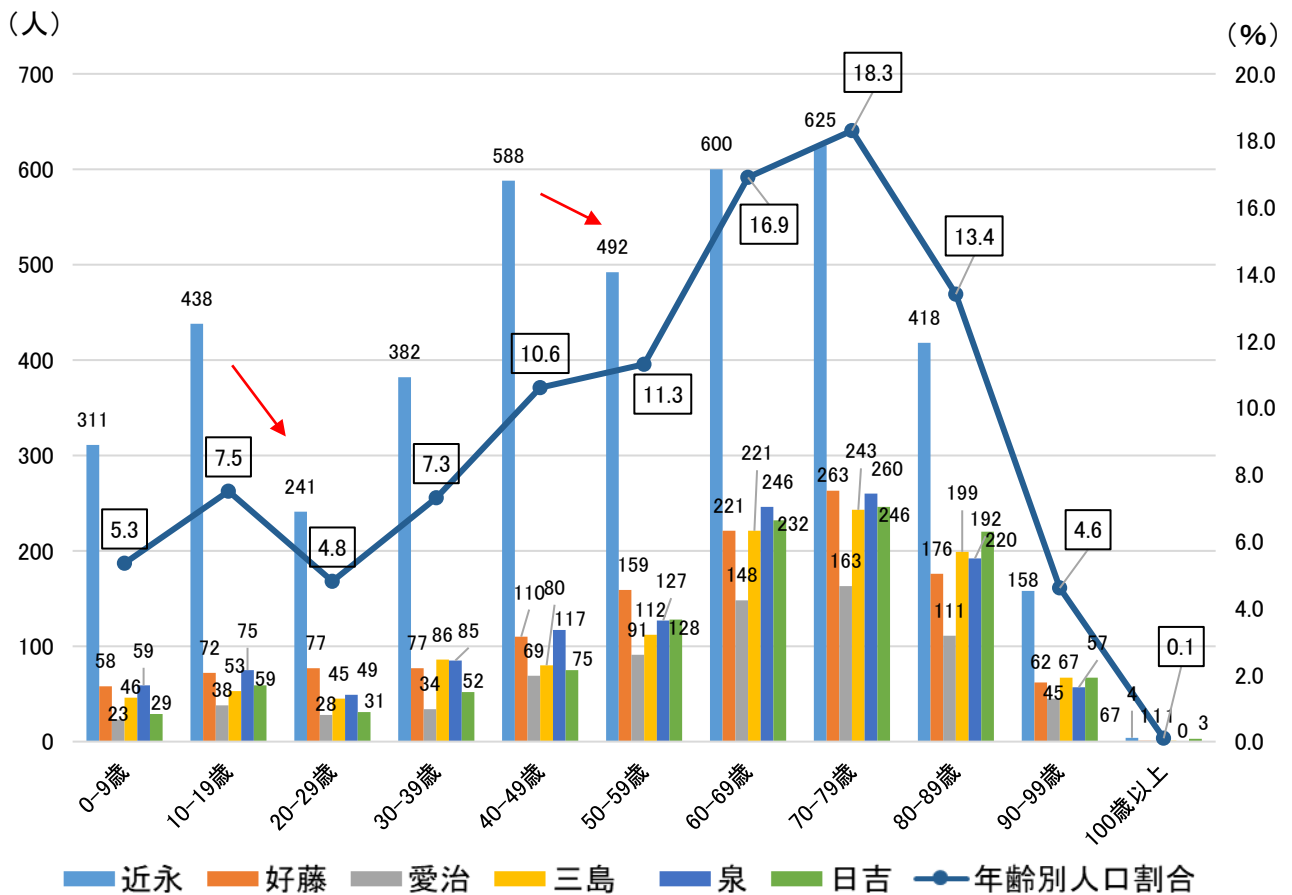
	平成29年	令和3年	減少率
近永地区	4,396	4,257	3.2%
好藤地区	1,351	1,276	5.6%
愛治地区	874	751	14.1%
三島地区	1,341	1,153	14.0%
泉地区	1,417	1,267	10.6%
日吉地区	1,319	1,142	13.4%

出典：住民基本台帳（各年10月末現在）

(4) 地区別年齢人口（令和3年）

令和3年の地区別年齢人口では、70歳から79歳までの人口が全人口に占める割合は、18.3%を占めており、続いて60歳から69歳までの16.9%、80歳から89歳までの13.4%となっており、60歳以上の年代が全体の53.3%と過半数を超えています。また、生産年齢人口では、20歳から29歳が4.8%と最も少ない結果となっています。

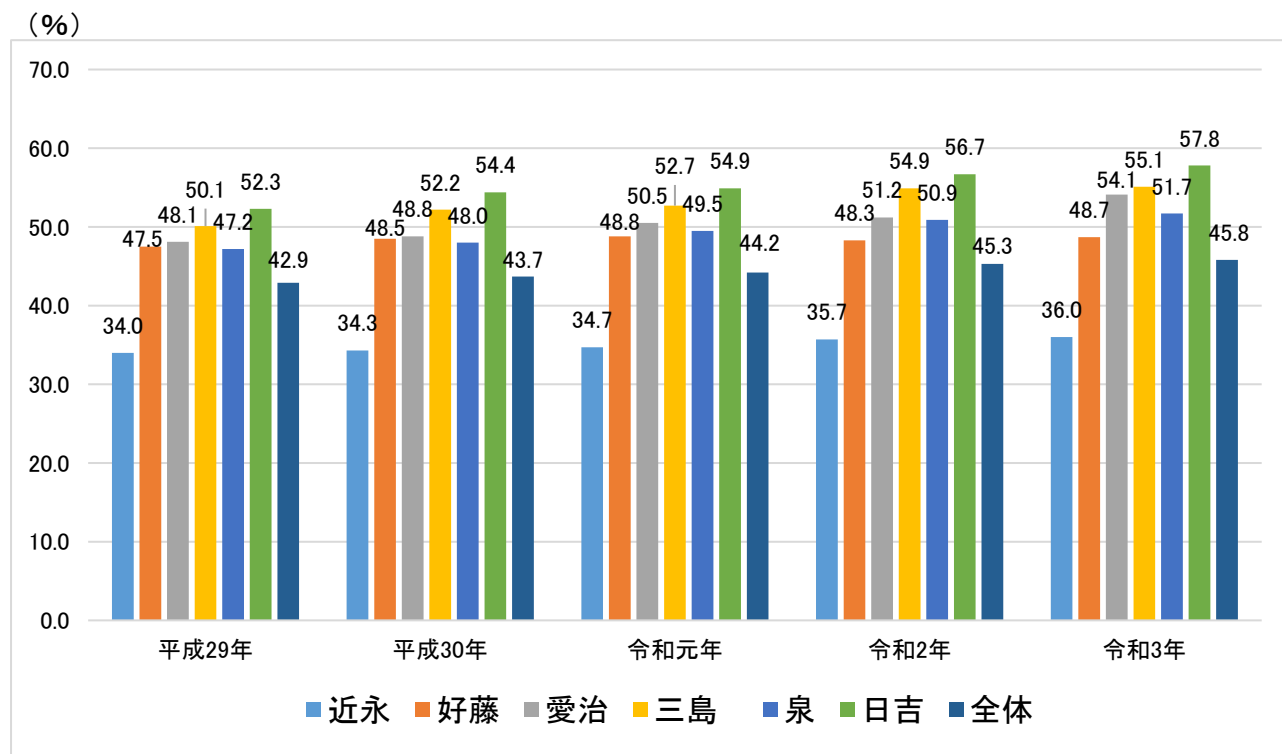
10代と40代にピークがみられ、次の年代に減少する傾向がみられます。高校や大学進学等に伴い世帯で移動している特徴がみられます。



出典：住民基本台帳

(5) 高齢化の推移 (65 歳以上の人口)

令和 3 年の地区別高齢化率で最も高い地域は、日吉地区の 57.8%であり、続いて三島地区の 55.1%、愛治地区の 54.1%、泉地区の 51.7%と 5 割を超えています。また、平成 29 年との比較では、愛治地区で 6.0 ポイントの増加で最も高く、次いで日吉地区の 5.5 ポイントの増加となっています。

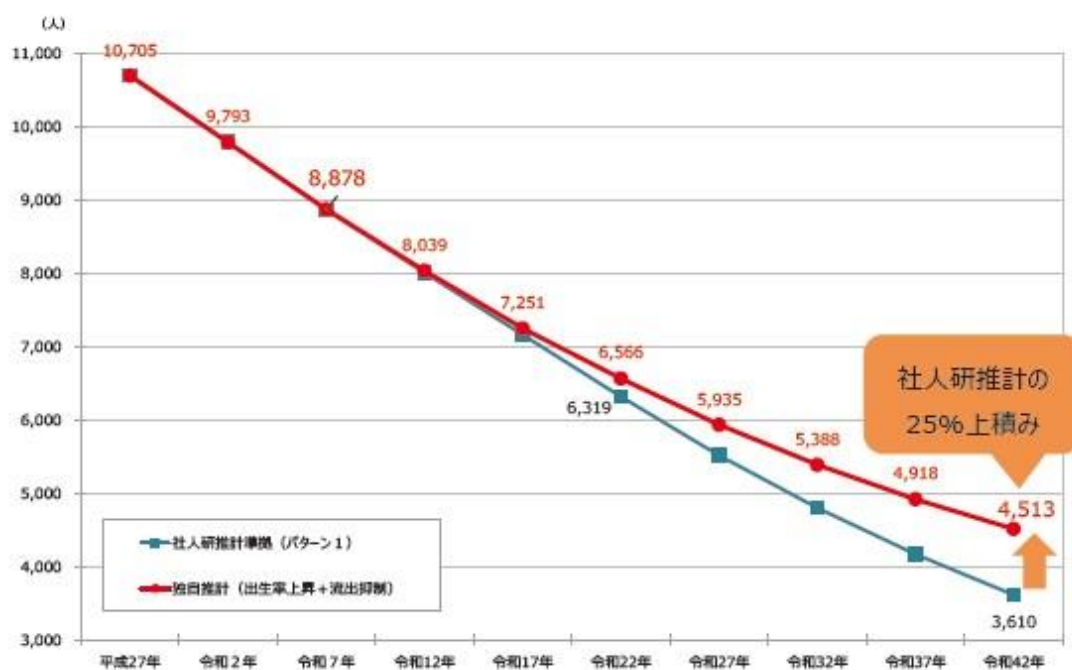


	平成 29 年高齢化率	令和 3 年高齢化率	増減幅
鬼北町全体	42.9%	45.8%	2.9
近永地区	34.0%	36.0%	2.0
好藤地区	47.5%	48.7%	1.2
愛治地区	48.1%	54.1%	6.0
三島地区	50.1%	55.1%	5.0
泉地区	47.2%	51.7%	4.5
日吉地区	52.3%	57.8%	5.5

出典：住民基本台帳（各年 10 月末現在）

(6) 人口推計

国立社会保障・人口問題研究所の推計人口によると、令和42年（2060年）の本町の人口は3,610人であるが、今後各種施策を実施することによる愛媛県人口ビジョンに示されている25%上積み値に合わせるかたちで、「本町の人口の将来展望」では4,513人としている。



出典：第二次鬼北町長期総合計画後期基本計画

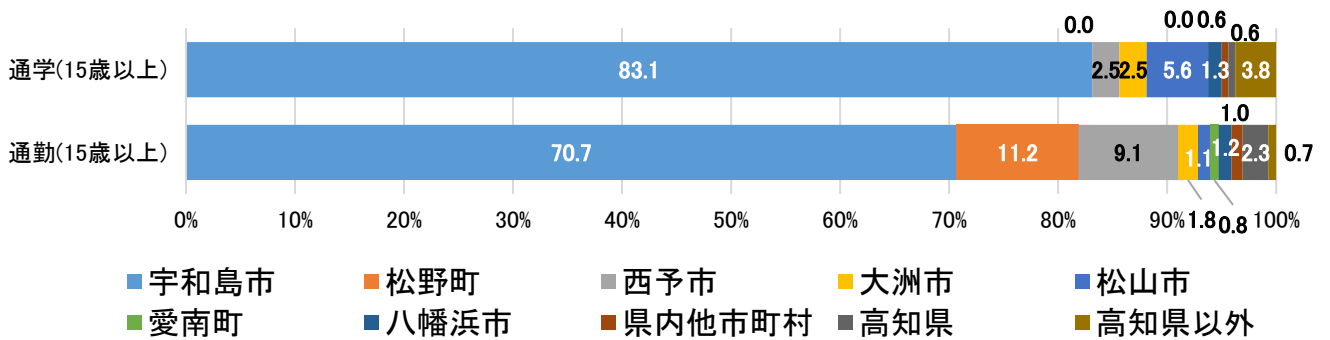
3 移動等

(1) 通勤通学

本町の就業・就学者（15歳以上）は、3,878人（通勤3,566人、通学312人）で、その内、本町内での通勤・通学を行っている人は、2,351人（通勤2,199人、通学152人）となっており、通勤・通学者の60.6%を占めています。

本町から他の市町村への通勤・通学は最も多いのが隣接する宇和島市であり、通勤966人（70.7%）、通学133人（83.1%）となっています。

次いで、通勤では松野町153人（11.2%）、西予市125人（9.1%）となり、通学では松山市9人（5.6%）、高知県以外の他県6人（3.8%）となっています。通勤では、宇和島市と松野町で81.9%、通学では宇和島市だけで83.1%を占めています。

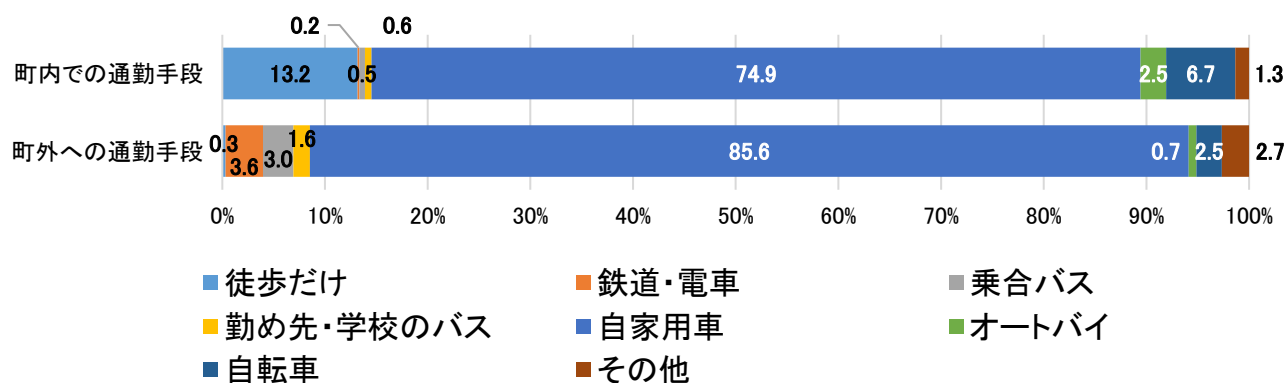


■ 鬼北町からの他の市町村への通勤・通学(15歳以上)

出典：国勢調査（令和2年）

(2) 通勤通学的手段

本町内、町外への通勤・通学ともに、移動手段は「自家用車」が最も多く、町内1,779人(74.9%)、町外1,384人(85.6%)となっています。次いで、町内では、「徒歩」が313人(13.2%)、「自転車」が160人(6.7%)となり、町外では、「鉄道・電車」が59人(3.6%)、「乗合バス」が48人(3.0%)となっています。



出典：国勢調査（令和2年）

自家用車の定義：自家用車は、事業用と兼用の自家用車も含む、営業用以外のもの「例えば自家の取り扱う貨物又は当該自動車の所有者（又は使用者）とその家族若しくは従業員等を輸送する自動車」です。

(2) 主要観光地ごとの入込客数

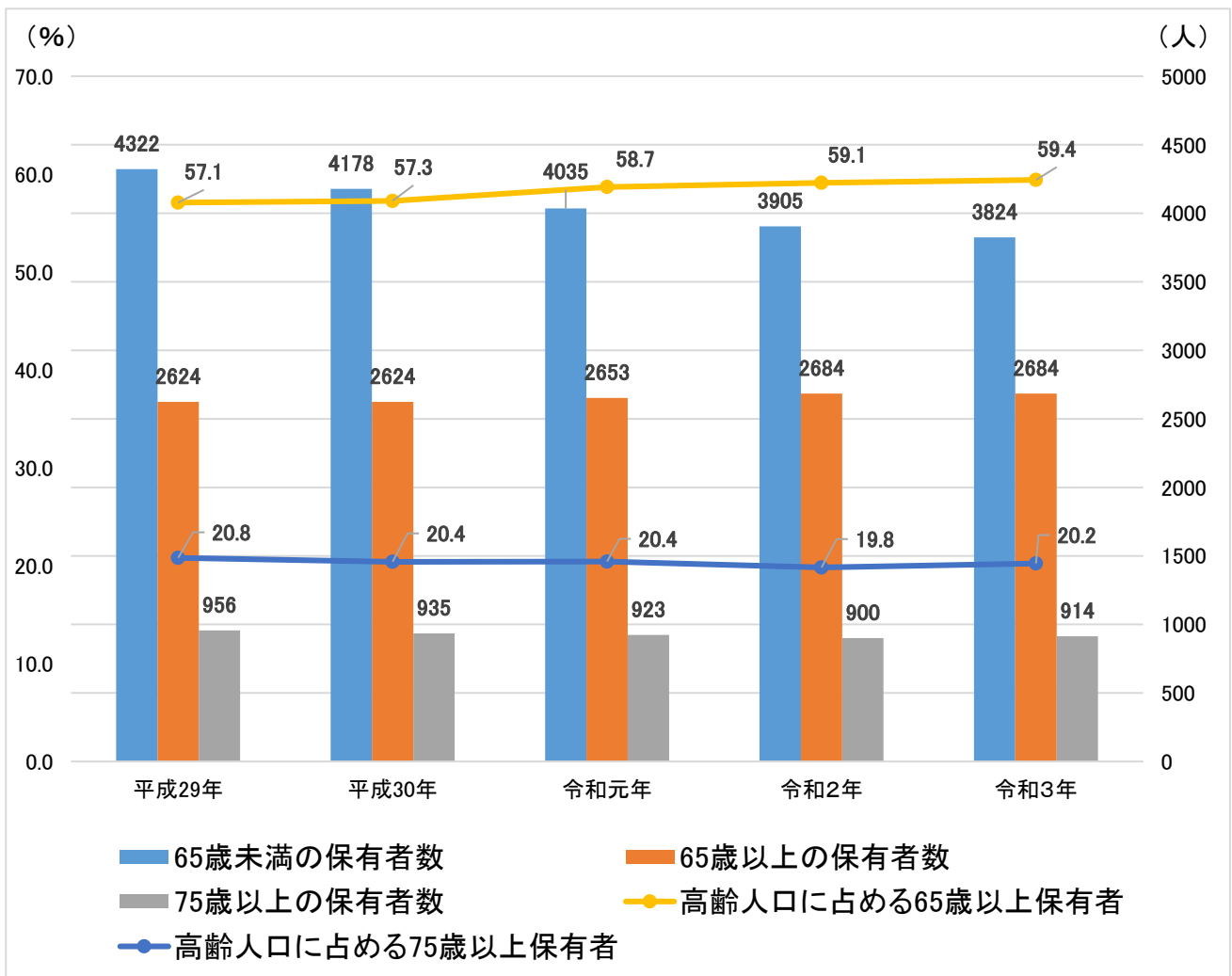
観光の種類	地点名	H29	H30	R1	R2	R3	計	
自然	成川溪谷	3,716	3,642	10,474	4,282	2,360	24,474	
文化・歴史	大本神社	1,050	1,050	1,050	1,070	1,100	5,320	
	善光寺	730	730	730	740	800	3,730	
	大野作太郎地質館・武左衛門一揆記念館	667	841	775	551	565	3,399	
	小計	2,447	2,621	2,555	2,361	2,465	12,449	
産業観光	安森洞そうめん流し	10,578	593	8,237	0	2,680	22,088	
	成川溪谷休養センター	10,254	8,265	10,474	4,282	1,680	34,955	
	節安ふれあいの森ブルーベリー・そうめん流し	1,852	1,857	954	0	0	4,663	
	小計	22,684	10,715	19,665	4,282	4,360	61,706	
スポーツ・レクリエーション	B&G海洋センター	7,226	8,197	6,078	1,997	1,918	25,416	
	鬼北総合公園	80,396	52,865	73,766	32,280	31,732	271,039	
	ひょうたんプール	1,902	1,619	1,756	1,500	1,039	7,816	
	小計	89,524	62,681	81,600	35,777	34,689	304,271	
温泉	高月温泉	38,462	37,133	28,325	25,366	13,744	143,030	
買物	森の三角ぼうし	254,326	245,923	249,762	240,382	225,536	1,215,929	
	日吉夢産地	260,713	251,575	263,053	241,077	240,640	1,257,058	
	小計	515,039	497,498	512,815	481,459	466,176	2,472,987	
集落移転事業	節安花とび踊り	100	100	100	65	28	393	
イベント・行事	グリーンフェスティバル	947	1,213	790	0	0	2,950	
	さつき祭り	1,753	1,520	2,131	0	0	5,404	
	弓滝神社夏祭り(近永夏まつり)	3,000	0	3,000	0	0	6,000	
	でちこんか	0	26,100	26,400	0	0	52,500	
	せせらぎ魚っちんぐ	250	250	300	0	0	800	
	広見川上り駅伝大会	350	0	243	0	0	593	
	奈良川河川敷いもたき	405	378	308	0	0	1,091	
	こども冒険学校	90	87	100	0	0	277	
	六地藏奉納相撲大会	150	150	150	0	0	450	
	きぼく芸能まつり	200	250	300	0	0	750	
	きじ鍋まつり	1,000	1,500	1,200	1,550	0	5,250	
	四万十街道ひな祭り	2,950	2,500	2,700	1,500	1,400	11,050	
	愛媛サイクリングの日イベント	32	47	40	72	0	191	
	デュアスロンIN日吉	100	200	150	160	0	610	
	愛ある鬼嫁コンテスト	300	2,800	1,000	0	0	4,100	
	成川溪谷桜まつり	300	250	280	0	0	830	
	ひよし星降るキャンドルナイト	0	150	150	0	0	300	
	新米まつり	1,094	980	1,039	945	18,998	23,056	
	四万十・南予横断2リバービューライド	379	0	380	0	0	759	
	鬼灯まつりin鬼北町(灯りの祭典)	600	600	956	0	0	2,156	
	成川溪谷ビザ祭り	250	0	190	0	0	440	
	【トレッキング初心者向け】鬼が城山系の自然を五感で楽しむ「いやしトレッキング」	26	60	40	10	0	136	
	広見川菜の花いっぱいプロジェクト	200	200	200	0	0	600	
	小計	14,376	39,235	42,047	4,237	20,398	120,293	
	合計		686,348	653,625	697,581	557,829	544,220	3,139,603

出典：鬼北町資料

5 運転免許等

令和3年の本町の運転免許証保有者は、6,508人（65歳未満3,824人、65歳以上2,684人）で、免許保有者全数に占める65歳以上免許保有者は41.2%、75歳以上免許保有者は14.0%になっています。高齢者人口に占める65歳以上免許保有者の割合は、59.4%となっています。

平成29年から令和3年までの5年間では、高齢化率の高まりに合わせ、65歳以上免許保有者数増加傾向にあります。75歳以上免許保有者は減少傾向にあります。令和2年から令和3年は微増しています。



6 福祉

(1) 高齢者福祉・通いの場

高齢者の介護予防の取組として、本町では、それぞれの地区で通いの場を運営し、身近な住民が交流と介護予防の知識を学ぶ事業を行っています。

令和4年の通いの場は、好藤地区10か所、三島地区7か所、泉地区6か所、日吉地区3か所、近永地区および愛治地区2か所となっており、283人の高齢者が利用しています。75歳以上の通いの場1回当たり参加者は、好藤地区33人、泉地区28人、日吉地区24人、三島地区13人、近永地区9人、愛治地区7人となっています。

■ 1地区1回当たりの参加者数（令和4年）

地区名	合計	65歳以上 75歳未満の 参加者実人数		75歳以上の 参加者実人数	
		男性 (人)	女性 (人)	男性 (人)	女性 (人)
	283	22	116	29	85
近永地区(2か所)	18	3	6	7	2
好藤地区(10か所)	101	1	67	0	33
愛治地区(2か所)	14	0	7	0	7
三島地区(7か所)	64	3	28	1	12
泉地区(6か所)	52	11	2	13	15
日吉地区(3か所)	34	4	6	8	16

※各地区の年齢別性別人数の内訳人数は、年齢不明がいるため合計の数値と会いません。

出典：鬼北町資料

(2) 障がい者の就労（令和4年9月現在）

障がい者手帳の所持者で、就労支援事業所（町外事業所含む）利用者は、以下のとおりとなっています。

- ・就労支援事業所A型に通う人 11人
- ・就労支援事業所B型に通う人 51人

第3章 上位・関連計画

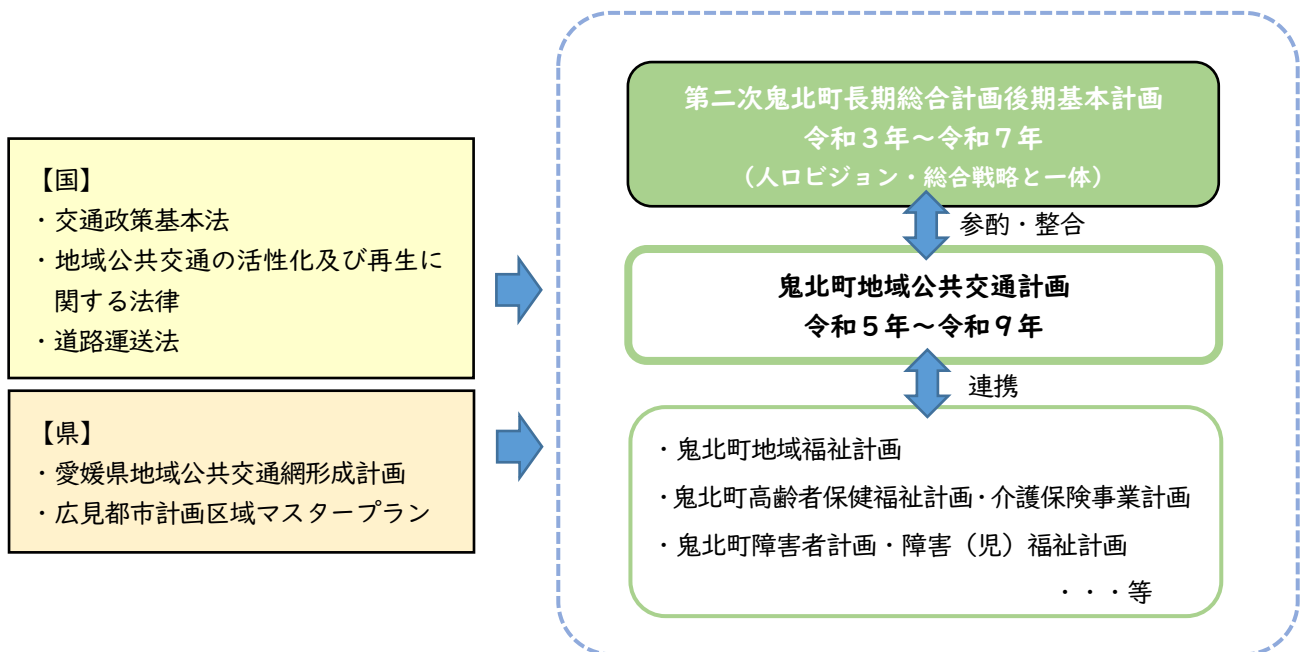
I 上位計画・関連計画等の整理

本計画である『鬼北町地域公共交通計画』と他計画の関連性は以下に示す通りです。

本計画は、『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』に基づく法定計画です。また愛媛県が策定している『愛媛県地域公共交通網形成計画』と『広見都市計画区域マスタープラン』を参酌し、県と一体となった公共交通の整備を進めます。

鬼北町の上位計画である『第二次鬼北町長期総合計画後期基本計画（人口ビジョン・総合戦略と一体）』における鬼北町の将来像及びまちづくり・地域公共交通の視点と整合を図ります。

また、高齢者や障がいを持たれている方など交通弱者とよばれる方々の日常生活域における交通手段の確保やすべての町民に対してより効率的で利便性の高い公共交通体系を構築するため、鬼北町の各種関連計画を踏まえて策定します。



(1) 第二次鬼北町長期総合計画後期基本計画

計画期間：令和3（2021）年度～令和7（2025）年度

策定年次：令和3年3月

【鬼北町の未来像】

自然豊かな 心豊かな 暮らし豊かなまち きほく

【まちづくりの視点】

■前進する「躍動のまち」

ふるさとの美しさを守りながら新たな魅力づくりに挑戦する活力あふれるまちへ

■支え合う「安らぎのまち」

社会基盤を充実させ安心して暮らし続けられる互助のまちへ

■心つながる「満足のまち」

ふるさとを愛する豊かな心を育み住む人も訪れる人も満足する心つながるまちへ

【まちづくりのフレーム】

将来人口：8,878人（令和7年度）

【基本目標・推進施策】

基本目標	推進施策	施策方針
1.特色ある産業を創り育てる ～誰もが元気に働けるふるさとづくり～	1-1 農業の振興	(1)担い手の育成・確保
		(2)農地の利用調整と維持保全
		(3)生産基盤の整備
		(4)生産・経営体制の強化
		(5)流通・販路の拡大
		(6)農業の6次産業化
	1-2 林業の振興	(1)担い手の育成・確保
		(2)森林施業の推進
		(3)生産基盤の整備
		(4)林業振興体制の強化
		(5)特産林産物の生産促進
		(6)森林の公益的機能の活用
	1-3 商工業の振興	(1)商業の活性化
		(2)起業支援
		(3)経営基盤の強化支援
		(4)買い物弱者の解消
		(5)企業誘致の推進
		(6)ふるさと納税の活用
	1-4 観光・物産の振興	(1)鬼にちなんだ観光・物産の振興

		(2)交流拠点施設の整備
	1-5 雇用の創出	(1)働く場の創出 (2)求人企業と求職者のマッチング (3)就農支援
	1-6 女性の活躍推進	(1)女性の就業環境の向上 (2)農業分野での女性の活躍推進 (3)ワーク・ライフ・バランスの推進
2.美しい自然を守り 活かす ～誰もが訪れた い、帰りたいと感 じるふるさとづく り～	2-1 資源循環型社会の推進	(1)3Rの推進 (2)資源循環型社会づくりの推進
	2-2 環境保全の推進	(1)景観保全の推進 (2)河川環境の保全 (3)地域環境保全活動の推進 (4)環境保全意識の啓発
	2-3 グリーン・ツーリズムの 推進	(1)グリーン・ツーリズムの促進 (2)四万十川流域自治体との広域連携に よる観光ネットワーク化の推進 (3)受け入れ体制の充実とおもてなしの 向上
	2-4 エネルギー対策の推進	(1)再生可能エネルギーの研究・活用
	3-1 地域保健・医療体制の充 実	(1)地域医療体制の整備 (2)医療施設・設備の充実 (3)保健・医療・福祉の連携 (4)町民一人一人の健康支援
3.福祉の充実で安心 生活を確保する ～誰もが安心して 暮らせるふるさと づくり～	3-2 子育て支援策の充実	(1)結婚・妊娠・出産に対する支援 (2)保育施設・サービスの充実 (3)経済的支援の実施 (4)子育て環境の向上 (5)子どもの健康づくり支援 (6)子育て相談支援の実施 (7)子どもの人権の尊重
	3-3 高齢者福祉の充実	(1)日常生活の支援 (2)生きがいづくりの支援 (3)介護予防の推進 (4)介護サービスの充実、推進
	3-4 障がい者福祉の充実	(1)地域自立支援協議会の開催 (2)地域生活支援 (3)社会参加の促進
	3-5 地域福祉の推進	(1)地域活動団体及び人材の育成支援 (2)地域活動への支援
	4-1 防災・減災対策	(1)防災意識の向上

4.整った生活インフラで快適生活を守る ～誰もが安全・快適に過ごせるふるさとづくり～		(2)消防団、自主防災組織の強化
		(3)情報伝達体制の強化
		(4)避難体制の整備
	4-2 情報基盤の整備・活用	(1)光ケーブル網を活用した就労環境の整備
		(2)ICT活用による生活関連サービスの充実
		(3)ローカル 5G を活用した課題解決
	4-3 都市計画の推進	(1)近永駅周辺開発の実施
		(2)近永アルコール工場跡地未利用地の活用
	4-4 交通環境の充実	(1)バス路線の再編と利便性の向上
		(2)鉄道の利用促進
		(3)公共交通機関のバリアフリー化
		(4)道路・橋りょうの整備・保守
	4-5 空き家対策	(1)危険空き家撤去の推進
		(2)空き家の現状調査と空き家バンクの設置
		(3)空き家等の活用
		(4)空き家等の改修支援
	4-6 住宅・公園の整備	(1)公営住宅の改修・建て替え
		(2)公園・広場の整備・利用促進
		(3)安全で快適な住環境の確保
	4-7 上下水道の整備・保守	(1)水道施設の整備・更新
	(2)水道事業の効率化	
	(3)生活排水処理施設の整備・更新	
4-8 交通安全・防犯対策	(1)生活安全意識の向上	
	(2)地域安全活動の活性化	
	(3)交通安全設備の整備	
	(4)消費者教育、防犯意識の啓発	
5.充実した教育環境で心豊かな人を育む ～未来を担う子どもたちをみんなて育むふるさとづくり～	5-1 学校教育の充実	(1)学力の向上
		(2)特色ある学校づくりの推進
		(3)ICTを活用した教育の充実
		(4)健全育成と安全確保
		(5)教育施設・設備の整備
	5-2 生涯学習・生涯スポーツの充実	(1)多様なプログラムの提供
		(2)自主的な活動の活性化
		(3)学習・スポーツ施設の充実
	5-3 伝統文化の継承・発展	(1)伝統文化の継承
		(2)郷土イベントの振興
	5-4 文化財の保護・活用	(1)埋蔵文化財の調査・保存整備・活用

	5-5 人権尊重・男女共同参画	(2)歴史・文化施設の充実
		(3)文化・文化財の活用
		(1)人権教育の推進
		(2)職場における男女共同参画の推進
		(3)地域社会における男女共同参画の推進
6.人々のつながりを深め、ともに行動する ～誰もが自ら考え取り組むふるさとづくり～	6-1 町民による地域活動の活性化	(1)住民参加の促進
		(2)民間活力の導入
	6-2 効果的・効率的な行財政運営	(1)公共施設等の総合的かつ計画的な管理
		(2)適正な社会保障制度の運営

(2) 鬼北町高齢者保健福祉計画

計画期間：令和 3（2021）年度～令和 5（2023）年度

策定年次：令和 3 年 3 月

【基本理念】

健康であたたかい心の通う福祉のまちづくり

【計画の基本目標】

■基本目標 1 早期からの健康づくり・介護予防

介護予防・健康づくりの重要性の啓発と特定健康診査・特定保健指導の受診勧奨等の実施による主体的な健康づくりを促進し、高齢者が生涯にわたって健やかに暮らせるよう、早い時期からの健康づくりや介護予防の取り組みを進めます。また、保健事業と介護予防の一体的な取り組みを推進し、きめ細やかな支援を一体的に実施します。

■基本目標 2 認知症対策の推進

本人や家族の気持ちを尊重し、地域や行政、医療、介護等の関係機関が連携した切れ目のない支援に取り組み、認知症施策推進大綱に沿った認知症施策を推進しながら、認知症になっても住み慣れた地域で、安心して暮らし続けることができるまちづくりを目指します。

また、認知症の人とその家族が地域で暮らし続けるためには、地域の人の認知症への理解が欠かせません。そのため、認知症サポーター養成講座や、認知症ケアパスの配布により、地域において認知症を理解し、見守り、発見する支援体制の構築を進めます。

■基本目標 3 充実したサービス提供の体制づくり

高齢者が支援や介護が必要な状態になっても、住み慣れた自宅や地域で自分らしい暮らしを続けることができるよう、医療・介護・介護予防・住まい・生活支援サービスを切れ目なく提供する地域包括ケアシステムを推進していきます。

■基本目標 4 高齢者を支えるネットワークづくり

住み慣れた地域で自分らしい暮らしを続けるためには、住民同士が助け合える地域のつながりが必要不可欠です。そのために、地域の課題を住民の方と一緒に考え、地域のつながりづくりの後押しをするための仕組みづくりを進めるなど、地域共生社会の実現に向けた取り組みを推進します。

■基本目標 5 いきいきと暮らせるまちづくり

高齢者が生きがいを持って生活できるよう、社会参加や学習活動などへの支援を図るとともに、高齢者を含めたすべての人が安心・安全に生活できるよう、ハード・ソフト両面にわたるまちづくりを進めます。

【施策体系】

基本目標	施策の方向	取り組み
1. 早期からの健康づくり・介護予防	(1) 高齢者の健康・元気づくり	①健康相談
		②健康教育
		③かかりつけ医の普及
		④健康手帳の活用
		⑤各種健診の充実
	(2) 介護予防の総合的な推進	①介護予防対象者の把握
		②介護予防運動教室の開催
		③専門職と連携した介護予防事業の展開
		④保健事業と介護予防の一体的な取り組みの推進
2. 認知症対策の推進	(1) 認知症理解の普及・啓発	①認知症サポーターの養成
		②認知症見守りネットワークの推進
	(2) 認知症高齢者と家族への支援	①認知症ケアパスの活用
		②認知症初期集中支援チームの充実
		③家族介護者交流事業
3. 充実したサービス提供の体制づくり	(1) 医療と介護の連携強化	①地域の医療・福祉資源の把握
		②在宅医療・介護連携に関する研修の実施
		③地域連携会議の実施
		④地域ケア会議の実施
		⑤診療所ケア会議の実施
	(2) 在宅介護サービスの充実と家族介護者への支援	①在宅介護サービスの充実
		②総合相談・支援業務の充実
		③介護従事者の人材確保・育成
		④家族介護教室の開催
4. 高齢者を支えるネットワークづくり	(1) 支え合いのひとづくり	①広報・啓発
		②福祉教育の充実
		③ボランティア活動の活性化
	(2) 支え合いの仕組みづくり	①生活支援コーディネーターの配置
		②協議体の活用
		③地域包括支援センターの機能強化
		④健康づくり推進ネットワーク会議の実施
5. いきいきと暮らせるまちづくり	(1) 社会参加・生きがいづくりの促進	①ボランティア活動への参加促進
		②生涯学習の推進
		③スポーツ・レクリエーション活動の推進
		④シルバー人材センターの事業推進
		⑤移動手段の確保

(2)安心して暮らせるまちづくり	①災害対策の充実
	②防犯対策の充実
	③安全・快適な生活環境の整備
	④感染症予防に対する対策・備え
(3)権利擁護の推進	①権利擁護制度の活用
	②高齢者虐待防止対策の支援
(4)高齢者の自殺対策	

(3) 鬼北町障害者計画・障害（児）福祉計画

計画期間：障害者計画 令和3（2021）年度～令和8（2026）年度
 障害（児）福祉計画 令和3（2021）年度～令和5（2023）年度
 策定年次：令和3年3月

【基本理念】
心やすらぐ福祉のまちづくり

基本目標	施策目標
1. 障がい者への理解の促進	(1) 障がいを理由とする差別の解消
	(2) 学校・家庭・地域における福祉教育の推進
	(3) ふれあい・交流活動の促進
	(4) ボランティア活動等への支援
	(5) 地域で支える基盤づくり
	(6) 権利擁護の推進
2. 障がいや疾病等で支援が必要な子どもに対する福祉と教育の充実	(1) 療育・保育・教育における支援体制の充実
	(2) 学校教育の充実
3. 情報提供・相談体制の仕組みづくり	(1) 情報提供・相談体制の充実
	(2) 情報の利用しやすさ(情報アクセシビリティ)の向上
4. 地域生活を支える体制づくり	(1) 在宅福祉サービスの充実
	(2) 居住支援の充実
	(3) 経済的支援の充実
	(4) 保健・医療の充実等
5. 安全・安心な環境づくり	(1) 福祉のまちづくりの推進
	(2) 移動・交通対策の充実
	(3) 防災対策の推進
	(4) 防犯対策の推進、消費者トラブルの防止及び被害からの救済
6. 生きがいをもっていきいきと活動できる社会づくり	(1) 就労支援及び多様な就業の機会の確保
	(2) 地域活動等への参加促進
	(3) 生涯学習、文化芸術活動、スポーツ等の振興
7. 行政サービス等における配慮の推進	(1) 行政機関等における配慮及び障がい者理解の促進等
	(2) 選挙における配慮

第4章 地域公共交通の現状と課題

I 公共交通の状況

(1) 鉄道 (JR 予土線)

本町には、宇和島、窪川間を結ぶJR予土線が走り、町内には深田、近永、出目の3つの駅があります。運行は、普通列車のみで平日、土日祝ともに、上り(窪川方面)11本、下り(宇和島方面)が10本運行されています。また、本線は観光路線として、観光シーズンにはトロッコ列車が運行されるとともに、通年鬼列車やホビートレイン等の観光列車が運行されています。令和4年3月19日から令和5年2月26日までの土日祝の全普通列車が、自転車をそのまま持ち込みが可能となる運転を実施しています。

■上り(窪川・江川崎方面)

宇和島	6:04	7:24	9:33	12:18	14:09	15:20	16:40	17:30	18:35	20:20	21:00
↓											
深田	6:36	7:57	10:05	12:48	14:41	16:11	17:16	18:00	19:07	20:51	21:30
近永	6:40	8:01	10:09	12:52	14:45	16:16	17:20	18:05	19:11	20:59	21:34
出目	6:43		10:13	12:56	14:49	16:19		18:08	19:14	21:03	
↓											
江川崎 窪川	8:09		12:06	14:23	15:21	16:47		19:40	19:42	21:30	

■下り(宇和島方面)

窪川 江川崎	6:40	6:22		10:43	13:21	16:11		18:00	17:40	20:28
↓										
出目	7:18	7:54		12:42	15:15	16:42		18:30	19:36	20:55
近永	7:23	8:01	9:00	12:52	15:19	16:46	17:28	18:34	19:40	20:59
深田	7:27	8:05	9:04	12:56	15:23	16:51	17:32	18:38	19:44	21:03
↓										
宇和島	8:02	8:37	9:39	13:29	15:57	17:23	18:06	19:15	20:15	21:36

■予土線運賃表

予土線運賃				松丸
			出目	210
		近永	170	210
	深田	170	210	220
宇和島	360	360	460	460

出典：JR 四国時刻表 (令和4年4月)

(2) バス

本町の路線バスは、隣接する宇和島市、西予市、松野町との間を連絡する宇和島自動車株式会社による3路線、町営バスが3路線あります。隣接する高知県高岡郡梶原町との間を連絡する高知高陵交通株式会社による1路線が休止となっています。

①宇和島自動車（宇和島バス）

運行状況は、東高校前と虹の森公園前間の宇和島－虹の森公園前線、東高校前と日吉支所前・野村病院前間の宇和島－日吉・野村線の3路線となっています。

路線名	起点	経由地	終点	系統キロ程(km)	平日(回/日)	学休日(回/日)	日祝日(回/日)
宇和島-虹の森公園前	東高校前	北宇和病院・道の駅みま	虹の森公園前	28.5	9	8	6
	虹の森公園前		東高校前		8	7	5
宇和島-日吉野村線	東高校前	水分	野村病院	63.4	6	5	3
	野村病院		東高校前	63.4	6	5	3
	東高校前	水分	日吉支所	37.9	1	1	1
	日吉支所		東高校前	38.7	1	1	1

行先	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島
經由	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院
停留所名	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	虹の森公園前	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島	宇和島
東高校前	8:46	10:26	11:46	13:26	14:46	15:14	16:35	17:56	18:30	6:56	8:58	10:18	12:08	13:33	15:08	16:33	17:00	
バスセンター	8:50	10:30	11:50	13:30	14:50	15:18	16:39	18:00	18:34	6:58	9:00	10:20	12:10	13:35	15:10	16:35	17:02	
宇和島駅前	8:54	10:34	11:54	13:34	14:54	15:22	16:43	18:04	18:38	7:05	9:07	10:27	12:17	13:42	15:17	16:42	17:09	
フジ北宇和島店前	9:01	10:41	12:01	13:41	15:01	15:29	16:50	18:11	18:45	7:08	9:10	10:30	12:20	13:45	15:20	16:45	17:12	
根無川	9:03	10:43	12:03	13:43	15:03	15:31	16:52	18:13	18:47	7:12	9:14	10:34	12:24	13:49	15:24	16:49	17:16	
務田	9:11	10:51	12:11	13:51	15:11	15:39	17:00	18:21	18:55	7:18	9:20	10:40	12:30	13:55	15:30	16:55	17:22	
道の駅みま	9:13	10:53	12:13	13:53	15:13	15:41	17:02	18:23	18:57	7:26	9:28	10:48	12:38	14:03	15:38	17:03	17:30	
Aコープ三間	9:17	10:57	12:17	13:57	15:17	15:45	17:06	18:27	19:01	7:28	9:30	10:50	12:40	14:05	15:40	17:05	17:32	
迫	9:19	10:59	12:19	13:59	15:19	15:47	17:08	18:29	19:03	7:32	9:34	10:54	12:44	14:09	15:44	17:09	17:36	
東永駅前	9:27	11:07	12:27	14:07	15:27	15:55	17:16	18:37	19:11	7:34	9:36	10:56	12:46	14:11	15:46	17:11	17:38	
北宇和病院	9:33	11:13	12:33	14:13	15:33	16:01	17:22	18:43	19:17	7:42	9:44	11:04	12:54	14:19	15:54	17:19	17:46	
出野	9:36	11:16	12:36	14:16	15:36	16:04	17:25	18:46	19:20	7:44	9:46	11:06	12:56	14:21	15:56	17:21	17:48	
松野町役場前	9:40	11:20	12:40	14:20	15:40	16:08	17:29	18:50	19:24	7:49	9:51	11:11	13:01	14:26	16:01	17:26	17:53	
虹の森公園前	9:47	11:27	12:47	14:27	15:47	16:15	17:36	18:57	19:31	7:53	9:55	11:15	13:05	14:30	16:05	17:30	17:57	
	9:49	11:29	12:49	14:29	15:49	16:17	17:38	18:59	19:33	7:56	9:58	11:18	13:08	14:33	16:08	17:33	18:00	

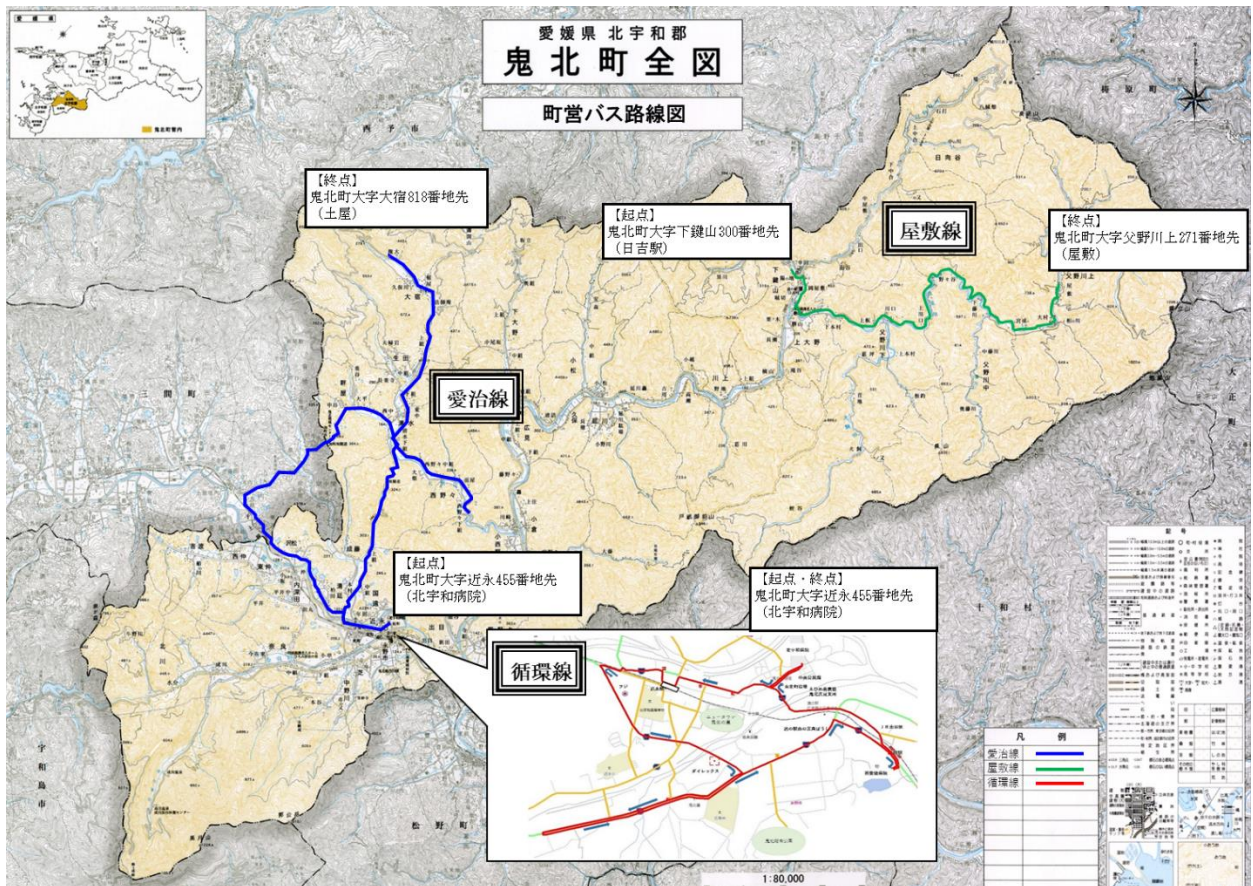
行先	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	日吉支所	日吉支所	東高前	東高前	東高前	東高前	東高前	東高前	東高前	東高前
經由	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院	北宇和病院
停留所名	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	野村病院	東高前	東高前	東高前	東高前	東高前	東高前	東高前	東高前
東高校前	6:58	11:51	13:16	15:06	16:16	17:46	18:26	19:16	6:17	6:17	9:40	13:00	14:50	16:10	17:28		
市立病院前	6:59	11:52	13:17	15:07	16:17	17:47	18:27	19:17	6:18	6:18	9:41	13:01	14:51	16:11	17:29		
バスセンター	7:02	11:55	13:20	15:10	16:20	17:50	18:30	19:20	6:27	6:27	9:50	13:10	15:00	16:20	17:38		
宇和島駅前	7:06	11:59	13:24	15:14	16:24	17:54	18:34	19:24	6:32	6:32	9:55	13:15	15:05	16:25	17:43		
柿原トンネル	7:10	12:03	13:28	15:18	16:28	17:58	18:38	19:28	6:34	6:34	9:57	13:17	15:07	16:27	17:45		
Aコープ三間	7:17	12:10	13:35	15:25	16:35	18:05	18:45	19:35	6:37	6:37	10:00	13:20	15:10	16:30	17:48		
水成川	7:19	12:12	13:37	15:27	16:37	18:07	18:47	19:37	6:42	6:42	10:05	13:25	15:15	16:35	17:53		
奈良中組	7:22	12:15	13:40	15:30	16:40	18:10	18:50	19:40	6:47	6:47	10:10	13:30	15:20	16:40	17:58		
近永小学校前	7:25	12:18	13:43	15:33	16:43	18:13	18:53	19:43	6:50	6:50	10:13	13:33	15:23	16:43	18:01		
近永駅前	7:28	12:21	13:46	15:36	16:46	18:16	18:56	19:46	6:51	6:51	10:14	13:34	15:24	16:44	18:02		
北宇和病院前	7:31	12:24	13:49	15:39	16:49	18:19	18:59	19:49	6:55	6:55	10:18	13:38	15:28	16:48	18:06		
鬼北町役場前	7:33	12:26	13:51	15:41	16:51	18:21	18:58	19:48	6:56	6:56	10:19	13:39	15:29	16:49	18:07		
出野	7:34	12:27	13:52	15:42	16:52	18:22	18:59	19:49	7:00	7:00	10:23	13:43	15:33	16:53	18:11		
岩谷	7:39	12:32	13:57	15:47	16:57	18:27	19:04	19:54	7:05	7:05	10:28	13:48	15:38	16:58	18:16		
小倉	7:44	12:37	14:02	15:52	17:02	18:32	19:09	19:59	7:08	7:08	10:31	13:51	15:41	17:01	18:19		
清詰	7:51	12:44	14:09	15:59	17:09	18:39	19:16	20:06	7:15	7:15	10:38	13:58	15:48	17:08	18:26		
三島診療所	7:53	12:46	14:11	16:01	17:11	18:41	19:18	20:08	7:20	7:20	10:43	14:03	15:53	17:13	18:31		
川上横目	7:59	12:52	14:17	16:07	17:17	18:47	19:24	20:14	7:24	7:24	10:47	14:07	15:57	17:17	18:35		
夢産地前	8:03	12:56	14:21	16:11	17:21	18:51	19:28	20:18	7:26	7:26	10:49	14:09	15:59	17:19	18:37		
日吉支所前	8:04	12:57	14:22	16:12	17:22	18:52	19:29	20:19	7:27	7:27	10:50	14:10	16:00	17:20	18:38		
八幡橋	8:08	13:01	14:26	16:16	17:26	18:56			7:31	7:31	10:54	14:14	16:04	17:24	18:39		
クアテルメ宝泉坊	8:09	13:02	14:27	16:17	17:27	18:57			7:34	7:34	10:57	14:17	16:07	17:27	18:42		
土居古市	8:12	13:05	14:30	16:20	17:30	19:00			7:37	7:37	11:00	14:20	16:10	17:30	18:45		
土居町	8:17	13:10	14:35	16:25	17:35	19:05			7:40	7:40	11:03	14:23	16:13	17:33	18:48		
城川支所前	8:22	13:15	14:40	16:30	17:40	19:10			7:42	7:42	11:05	14:25	16:15	17:35	18:50		
魚成橋	8:25	13:18	14:43	16:33	17:43	19:13			7:49	7:49	11:12	14:32	16:22	17:42	18:57		
今田	8:27	13:20	14:45	16:35	17:45	19:15			7:53	7:53	11:16	14:36	16:26	17:46	19:01		
野村	8:32	13:25	14:50	16:40	17:50	19:20			7:57	7:57	11:20	14:40	16:30	17:50	19:05		
野村病院前	8:41	13:34	14:59	16:49	17:59	19:29			7:59	7:59	11:22	14:42	16:32	17:52	19:07		
	8:42	13:35	15:00	16:50	18:00	19:30			8:00	8:00	11:23	14:43	16:33	17:53	19:08		

凡例：赤・・・日祝日運休 青・・・学校の授業がある日だけ運行 緑・・・日祝日のみ運行

②町営バス

本町は、バス路線廃止の対応策として、北字和病院と土屋を結ぶ愛治線、日吉駅と屋敷を結ぶ屋敷線の2路線、循環バス1路線の計3路線を町営バスとして運行しています。

路線名	起点	経由地	終点	区間距離	料金	便数	運休日
循環線	北字和病院	永野市	北字和病院	10.0km	100円 小学生以下無料	8便	日・祝 12/29~1/3
愛治線	北字和病院	国遠	清水、申谷 大内駅前、 惣治ヶ野	23.8km	200円 小学生以下無料	4便	土日・祝 12/29~1/3
屋敷線	日吉駅	父野川	屋敷	13.6km	100円~400円 小学生以下無料	3便	日 1/1~1/3



③高知広陵交通バス

檮原と日吉駅前（日吉夢産地）を結ぶ檮原－日吉線の1路線のみの運行となっていました。令和3年から休止となっています。

(3) その他公共交通

①三島地区自家用有償旅客運送

三島地区では、公共交通空白地域にお住まいの方を対象に、地元協議会による住民輸送を令和4年12月から実証実験を行い、令和5年4月に運用開始を予定しています。

②外出支援事業

日吉地区では、高齢者、身体障害者で一般の公共交通機関を利用できない人を対象に、平成17年より、外出支援事業を行っています。事業は社会福祉法人鬼北町社会福祉協議会に委託し、利用者の選定は本町で行い、利用者負担は無料で実施しています。

③タクシー事業者

本町内には、タクシー事業者が3社あります。

鬼北町全図

愛媛県 北宇和郡



西予市 (旧城川町)

町営バス (愛治線)

1日 4便 (往復)
北宇和病院 - 土屋
片道 200円
運休日 土・日・祝、12/23 ~ 1/3

1日当り乗車人数 10.1人
年間乗車人数 2,424人
年間運行日数 241日

宇和島市 (旧三間町)

宇和島バス (宇和島 - 日吉・野村線)

平日 7便 (往復)・日祝 4便 (往復)
宇和島 - 日吉 - 野村
片道 宇和島バスセンター - 近永駅前 440円
1,250円

町営バス (屋敷線)

1日 3便 (往復)
日吉駅 - 屋敷
片道 100円 ~ 400円
運休日 日・1/1 ~ 1/3

1日当り乗車人数 1.4人
年間乗車人数 98人
年間運行日数 68日

四万十町 (旧十和村)

町営バス (循環線)

1日 8便
北宇和病院 - 近永駅 - フジ - 出目 - 北宇和病院
片道 100円
運休日 日・祝、12/23 ~ 1/3

1日当り乗車人数 94人
年間乗車人数 2,734人
年間運行日数 292日

JR予土線

JR近永駅
○宇和島方面 10便
平日 10便
土休日 10便
○窪川方面 8便
平日 8便
土休日 8便

宇和島 - 近永 - 窪川
360円 1,510円

JR深田駅

○宇和島方面 10便
平日 10便
土休日 10便
○窪川方面 11便
平日 11便
土休日 11便

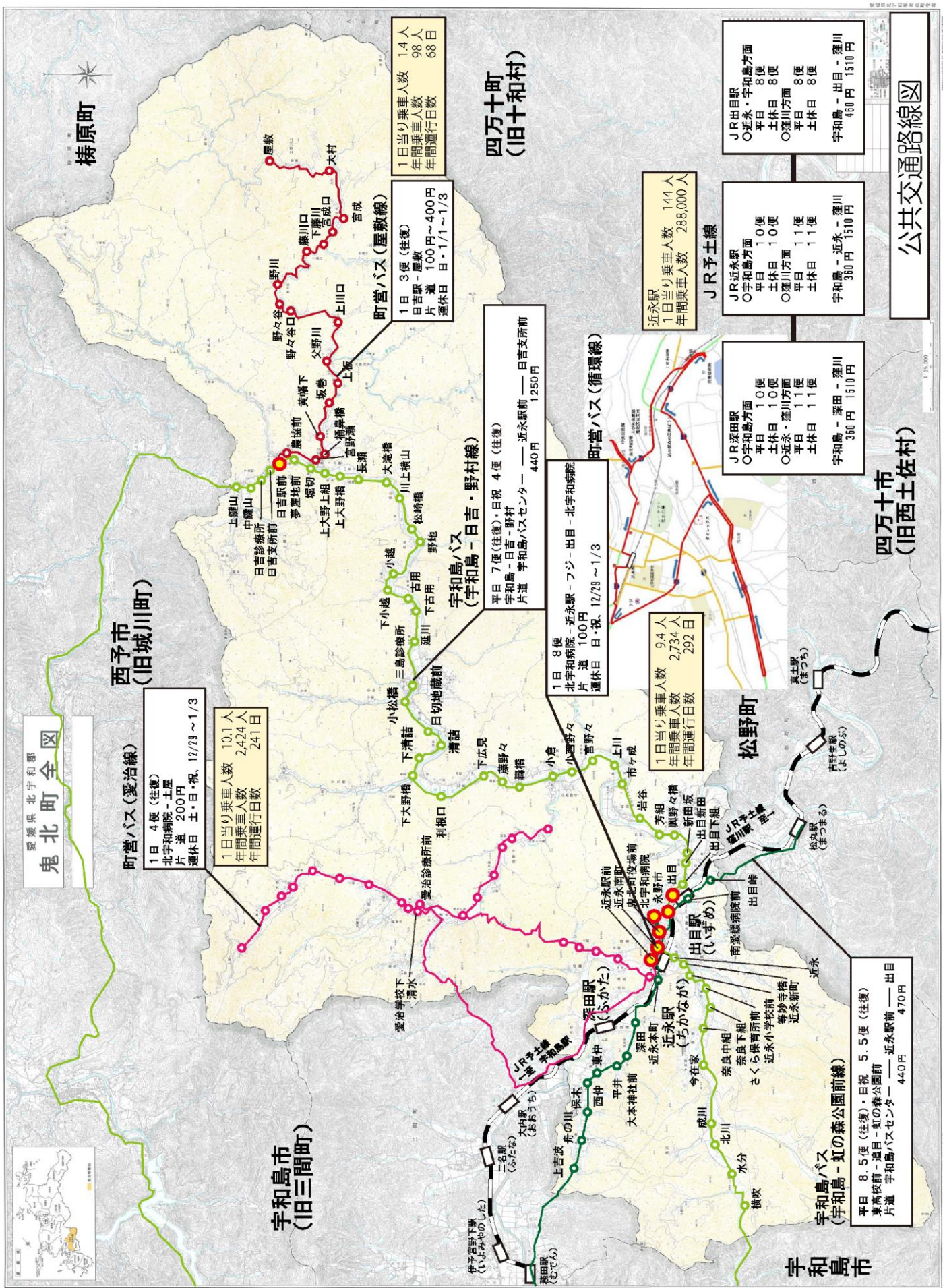
宇和島 - 深田 - 窪川
350円 1,510円

宇和島市

宇和島バス (宇和島 - 虹の森公園前線)

平日 8.5便 (往復)・日祝 5.5便 (往復)
東高校前 - 出目 - 虹の森公園前
片道 宇和島バスセンター 440円
4,770円

公共交通路線図



2 JR 予土線及び近永駅活性化プロジェクト

(1) 予土線利用促進対策協議会

本町と愛媛県、宇和島市、松野町で「愛媛県予土線利用促進対策協議会」を組織し、沿線住民や県内外観光客を対象として各種イベント等を通じて沿線住民の利用啓発、利用促進を目的とした事業を実施しています。

(2) 近永駅周辺賑わい創出プロジェクト

鬼北町がJR 四国から近永駅駅舎の譲渡を受けることを契機として、老朽化しつつある駅舎を改修することで、活用の自由度が高くなるため、これを「地域再生の契機」ととらえ、近永商店街をはじめとする地域住民の皆さんや北宇和高校、行政も交えて、これからの近永駅周辺地域の「賑わい」をどう取り戻していくか、その拠点となる近永駅駅舎の新築も視野に入れてどう整備していくかを思い描いていく「近永駅周辺賑わい創出プロジェクト」が令和元年に立ち上がりました。

ワークショップを開催し、これまでに、アエレールきほくのオープン、地域と北宇和高校の協働によるイベントの開催、空き店舗を活用したサテライトオフィス、ワーケーション施設の整備など、「協働のまちづくり」が実現しています。

3 公共交通空白（不便）地域の状況

前期計画（鬼北町公共交通網形成計画）では、町全体の住民アンケート調査から、バス停から500m圏内（バス停から7分以内）に居住している世帯は約70%、JR駅周辺に居住している人で、駅から1km圏内が約61%です。これらから住民の約30%が公共交通空白地域に居住していると想定しています。

当町内は、傾斜地や高低差、川を挟んだところに居住エリアがあるなど、立地条件から苦勞されている高齢者等がいる実情からバス停から道のり100m以上離れたエリアを公共交通空白地としています。

また、外出目的で多い買い物と通院では、商業施設、医療機関は近永地区に集中しており、ほとんどがバス停500m圏内に施設が立地しています。日吉地域も同様にバス停500m圏内に立地しています。

■公共交通空白（不便）地域

三島地区：大字下大野（中組、上組、奥組、中尾坂、坂立）

大字小松（中組、安森）・大字川上（葛川）

泉地区：大字小倉（宮奥）

日吉地区：大字上鍵山（黒川、長谷、相林）・父野川中（中藤川、奥藤川）

父野川下（上本村、葛坪、音地、犬飼、板釣）

※このほか各地区の一部に公共交通空白（不便）地域を含む。

4 現状の整理

【鬼北町の人口動向】

- ・近年5年間の人口減少率8.0%。愛治地区14.1%減少、三島地区14.0%減少、日吉地区13.4%減少。
- ・高齢化率45.9%。好藤地区48.7%、愛治地区54.2%、日吉地区57.9%、三島地区55.2%。
- ・近永地区に人口集中。

【都市機能】

- ・近永地区に、商業施設、医療施設、公共施設、高校、役場等都市施設が集中している。
- ・近永駅舎の建替え、トイレの整備など施設整備を推進している。
- ・近永駅周辺賑わい創出プロジェクトの進行。

【流動】

- ・通勤は、町内移動61.7% (2,199人)、町外流出38.3% (1,367人)。
- ・通勤の町外移動先は、宇和島市70.7% (966人)、松野町11.2% (153人)、西予市9.1% (125人)。
- ・通学は、町内移動48.7% (152人)、町外流出51.3% (160人)。
- ・通学の町外移動先は、宇和島市83.1% (133人)、松山市5.6% (9人)。
- ・町内の通勤移動手段は、「自家用車」74.9% (1,779人)、「徒歩」13.2% (313人)、「自転車」6.7% (160人)。
- ・町外への通勤移動手段は、「自家用車」85.6% (1,384人)、「鉄道」3.6% (59人)、「乗合バス」3.0% (48人)。

【移動】

- ・自動車保有台数は、乗用車5,605台で1世帯当たり1.1台。(令和2年)
- ・運転免許保有者は、6,508人で、全人口の6割台。(令和3年)
- ・65歳以上の運転免許保有者は、2,684人で高齢者の約6割。(令和3年)

【外出】

- ・町内に関しては「自動車・徒歩・自転車」約95%を占め、乗り合いバスは1%未満。
- ・町外に関しては「鉄道」3.6%、「乗り合いバス」3.0%と増加している。

【公共交通】

- ・鬼北町は山間部が多く、起伏が多いため、バス停までの距離以上に移動が困難。
- ・循環線8本/日、愛治線4本/日、屋敷線3本/日、宇和島-日吉・野村線7本/日、宇和島-虹の森公園前線7本/日。
- ・鉄道は、上り（窪川方面）11本/日、下り（宇和島方面）10本/日。
- ・平成30年以降、バス1路線廃止（大宿-北宇和病院線）、バス1路線休止（梶原-日吉線）。
- ・バス路線廃止に伴い、愛治線の一部運行区間見直し及びタクシー補助券配布。
- ・三島地区自家用有償旅客運送（往路住民輸送-復路公共交通利用）を開始。

5 公共交通に関する意向調査

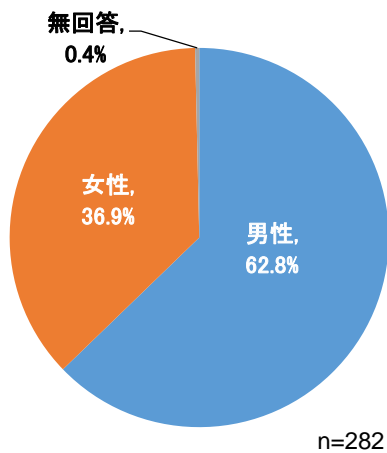
(1) 調査概要

調査先	日吉地区 65歳以上
調査実施期間	令和4年8月29日～9月16日
配布数	428
配布方法	郵送
回収数	282
回収率	65.9%

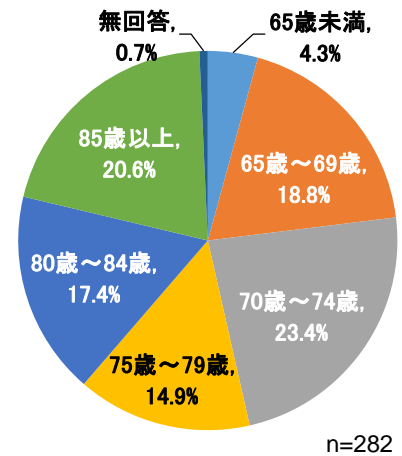
※日吉地区においては、廃止代替バス路線の屋敷線の運行、福祉タクシー事業を行っており、現状及びニーズ把握のために、免許証を返納した又は、今後免許証を返納する可能性が高い65歳以上の高齢者を対象とし、実施する。

(2) 回答者属性

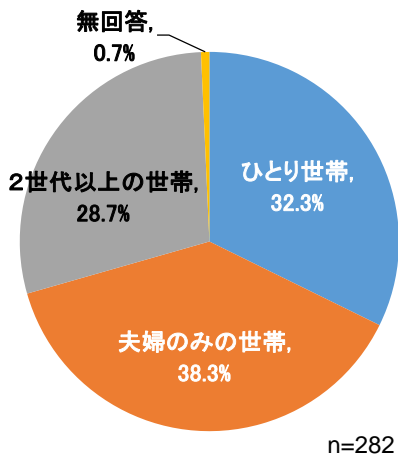
■問1 性別



■問2 年齢



■問3 世帯構成



■問4 居住地区

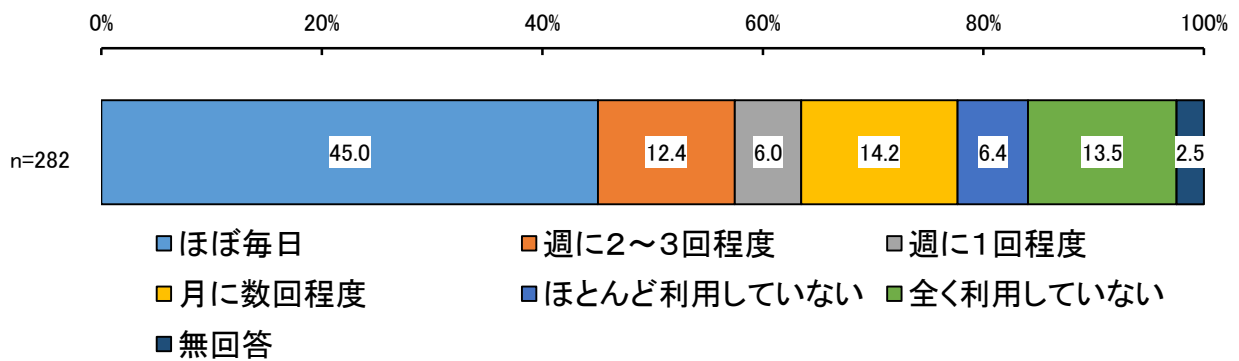
上鍵山	54	19.2%
下鍵山	101	35.8%
上大野	30	10.6%
日向谷	17	6.0%
父野川上	13	4.6%
父野川中	14	5.0%
父野川下	52	18.4%
無回答	1	0.4%
計	282	100.0%

(3) 調査結果

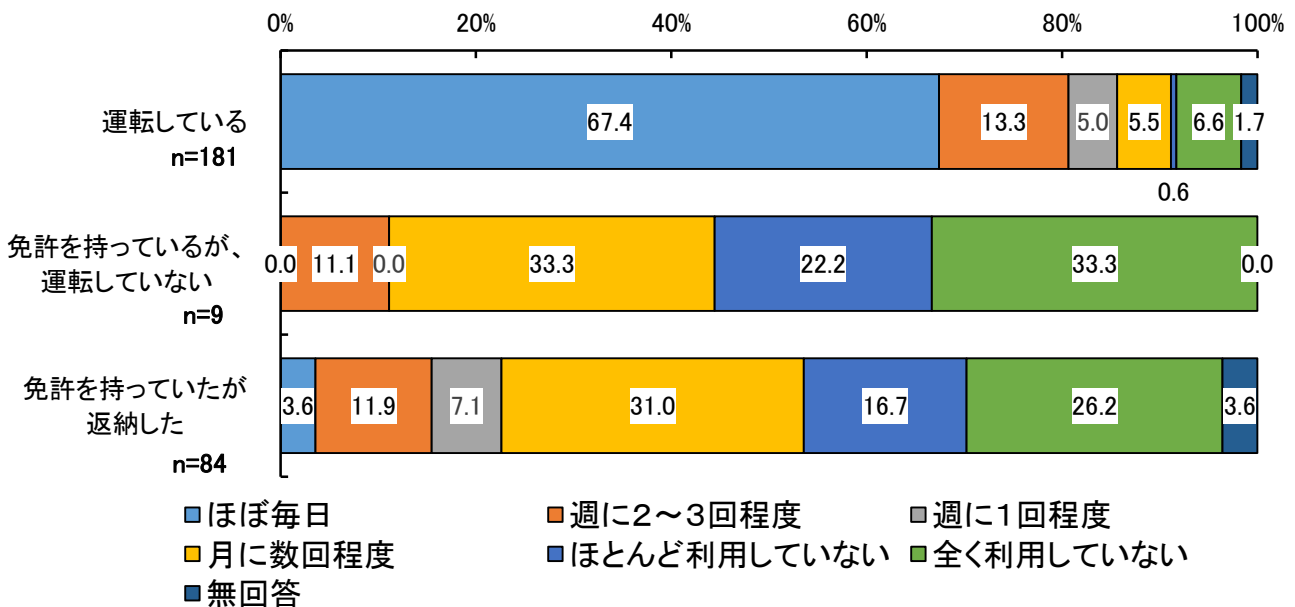
問5 車(運転及び送迎による乗車を含む)の利用回数に当てはまるものに丸をつけてください。
(1つに○)

- ・週2～3回以上の車の利用は5割。これが、免許を保有している人になると8割。
- ・車を利用していない人(ほとんど利用していない含む)は2割。
- ・免許を返納等、車を自ら運転しない人の週2～3回以上の車の利用は1割台。

【全体】



【免許所持別】 ※「免許を持っていたが返納した」は「免許を持っていない」を含んでいます。

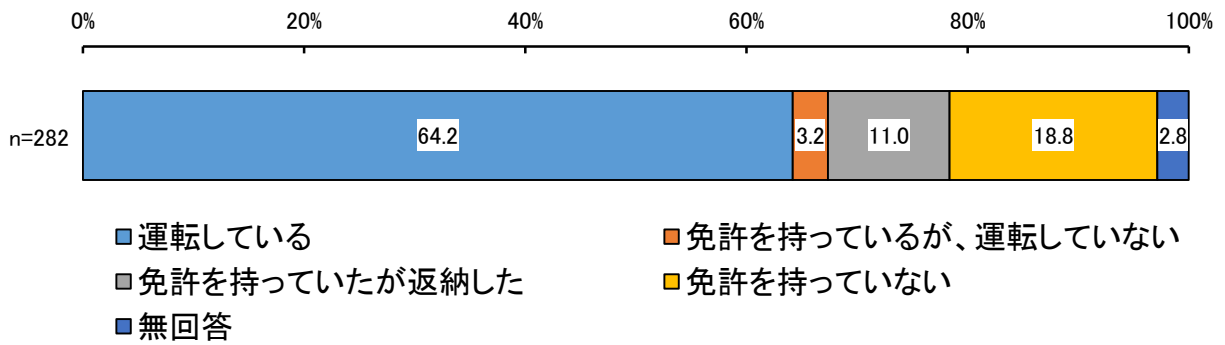


問6 自動車運転免許の有無と自動車の運転について当てはまるものに丸をつけてください。

(1つに○)

- ・免許保有者で運転している人は6割台。
- ・免許を保有していない人は約3割。

【全体】



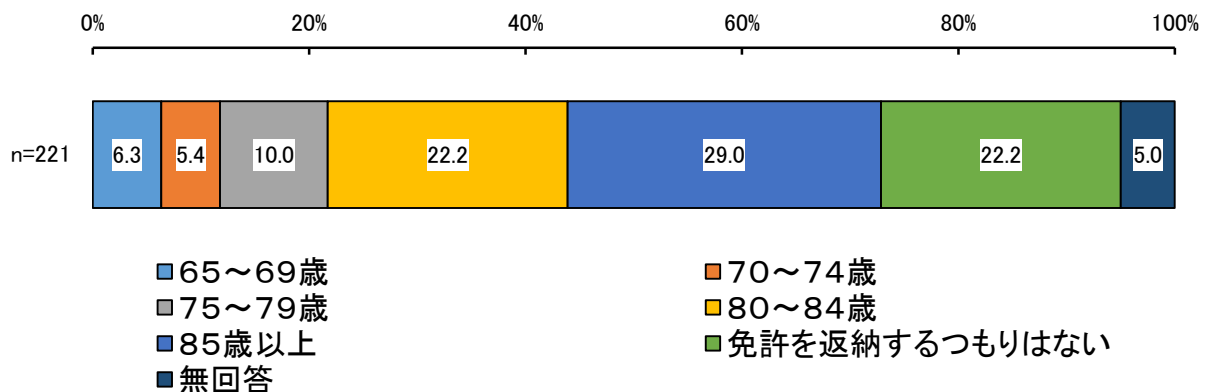
問7 問6で「1」～「3」を選ばれた方におたずねいたします。

運転免許を返納した(しようと思う)年齢について当てはまるものに丸をつけてください。

(1つに○)

- ・85歳以上の人々の返納は約3割。
- ・65歳～80歳未満の返納は2割台
- ・免許を返納するつもりがない人は2割台。

【全体】



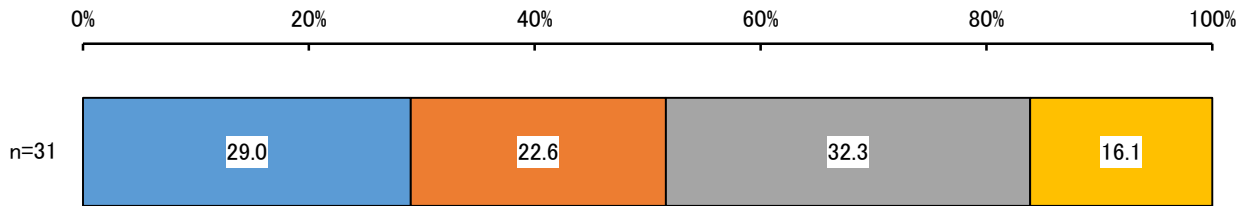
問8 問6で「3」を選ばれた方におたずねいたします。

鬼北町では運転免許を自主返納された方を対象に補助券の交付を行っております。

補助券の交付について当てはまるものに丸をつけてください。(1つに○)

- ・タクシー補助券か給油補助券の交付を受けている人は5割台。
- ・補助券の申請を行っていない人は3割台。

【全体】



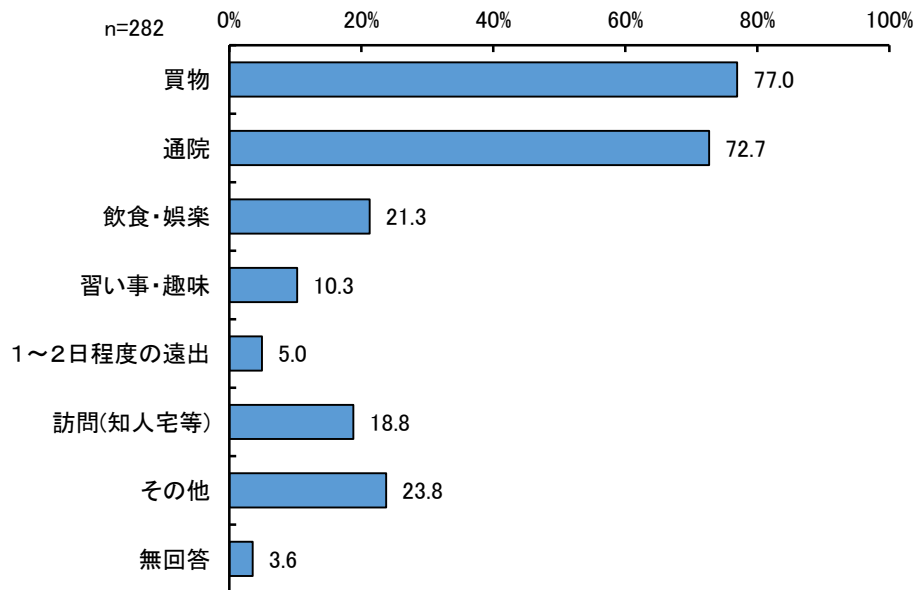
- タクシー補助券の交付を受けている
- 給油補助券の交付を受けている
- 補助券の申請を行っていない
- 無回答

問9 いつもの外出の目的に当てはまるものに丸をつけてください。

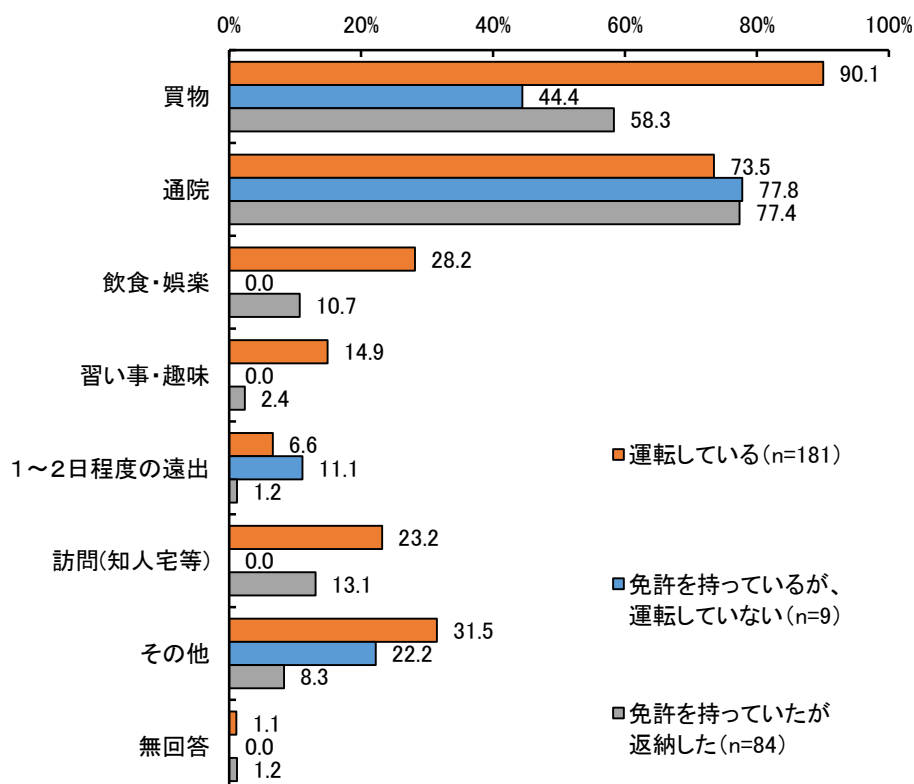
(あてはまるものすべてに○)

- ・外出の目的は、買い物、通院がどちらも7割台。飲食・娯楽が2割台
- ・車を運転する人の買い物は9割が自分の運転。
- ・免許を持たない人の外出目的は、通院が7割台、買い物が5割台。

【全体】



【免許所持別】 ※「免許を持っていたが返納した」は「免許を持っていない」を含んでいます。

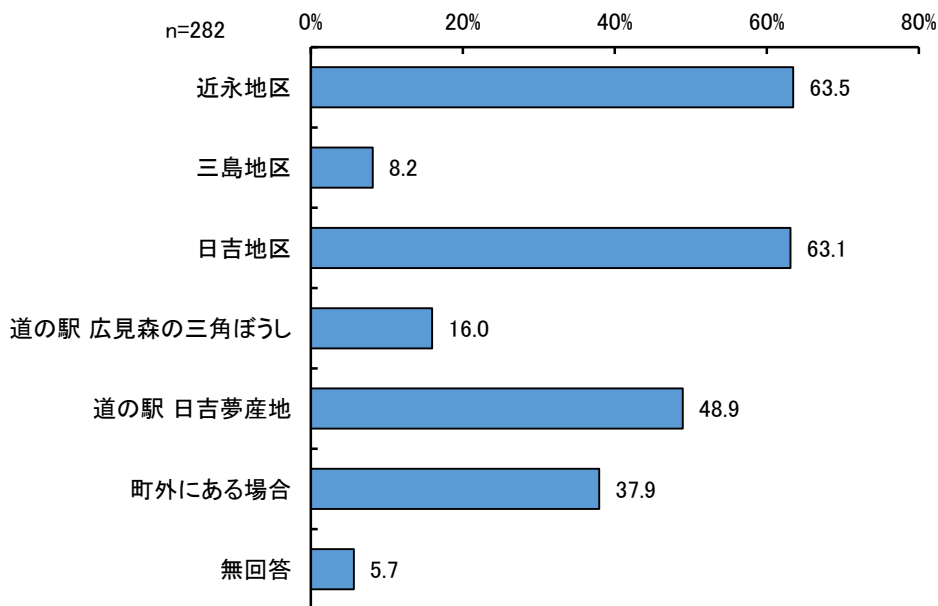


問10 いつもの外出先はどちらになりますか。当てはまるものに丸をつけてください。

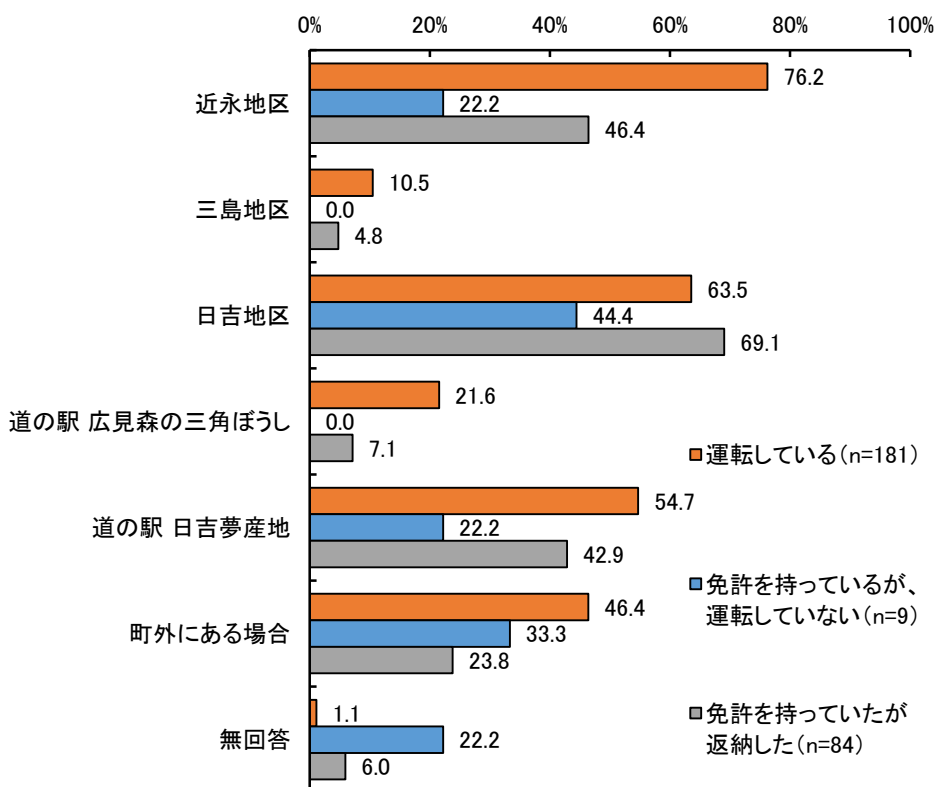
- ① 買い物（当てはまるものすべてに○）
- ② 通院（当てはまるものすべてに○）

- ・買い物では、近永地区と日吉地区がそれぞれ6割台。
- ・免許を持つ人は、近永地区7割台、日吉地区6割台。
- ・免許を持たない人は、近永地区4割台、日吉地区約7割。

【買い物全体】

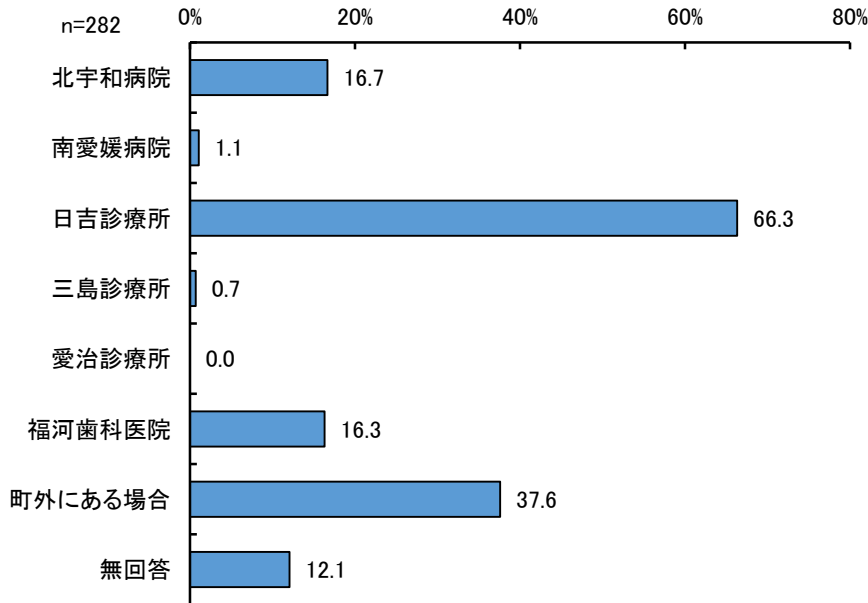


【買い物免許所持別】 ※「免許を持っていたが返納した」は「免許を持っていない」を含んでいます。

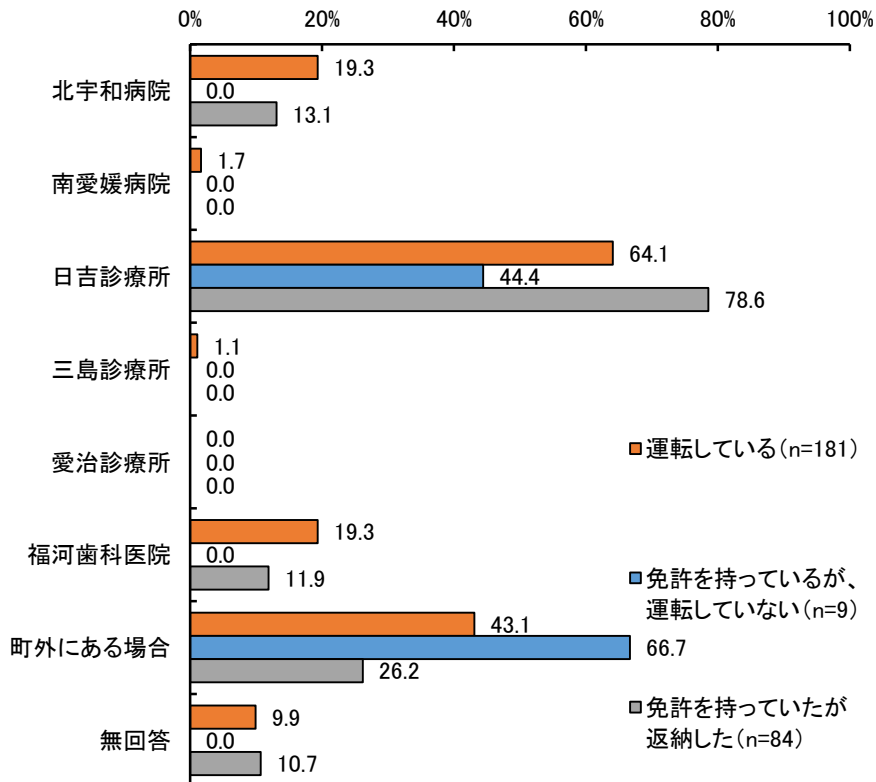


- ・通院では、日吉診療所が6割台、北宇和病院が1割台、町外は3割台。
- ・免許を持つ人は、日吉診療所が6割台、北宇和病院が約2割、町外は4割台。
- ・免許を持たない人は、日吉診療所が約8割、北宇和病院が1割台、町外は2割台。

【通院全体】



【通院免許所持別】 ※「免許を持っていたが返納した」は「免許を持っていない」を含んでいます。



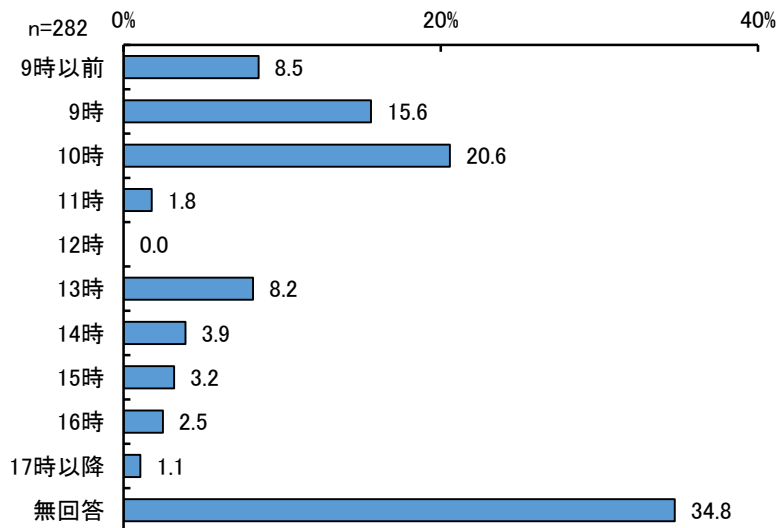
問11 目的地に出発する時間はいつも何時ごろですか。当てはまるもののみお書きください。

問12 目的地から出発する時間はいつも何時ごろですか。当てはまるもののみお書きください。

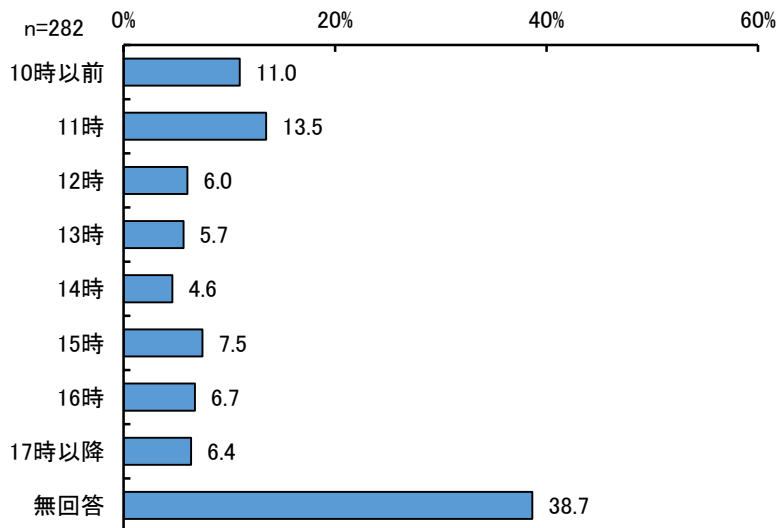
- ・買い物の目的地へ出発する時間は、10時台が最多2割、9～10時台が3割台で午前中が多い。
- ・買い物の目的地から出発する時間は、11時台が1割、午前中の帰宅が多い。

【買い物】

目的地へ出発する時間



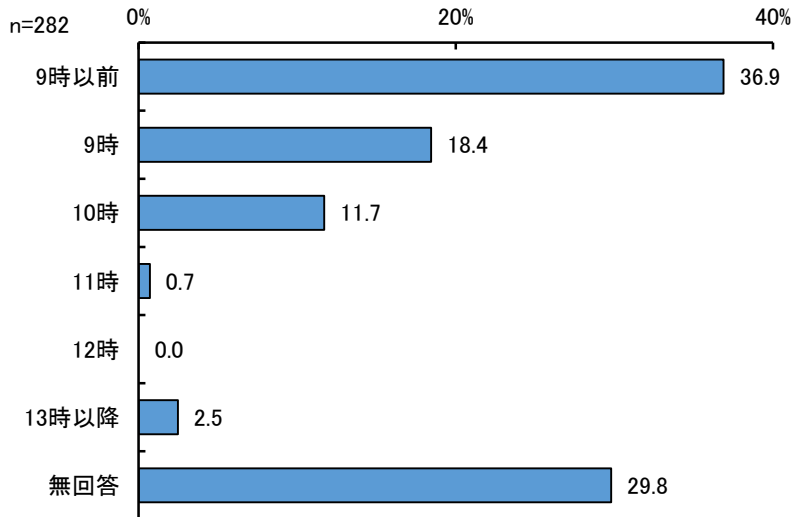
目的地から出発する時間



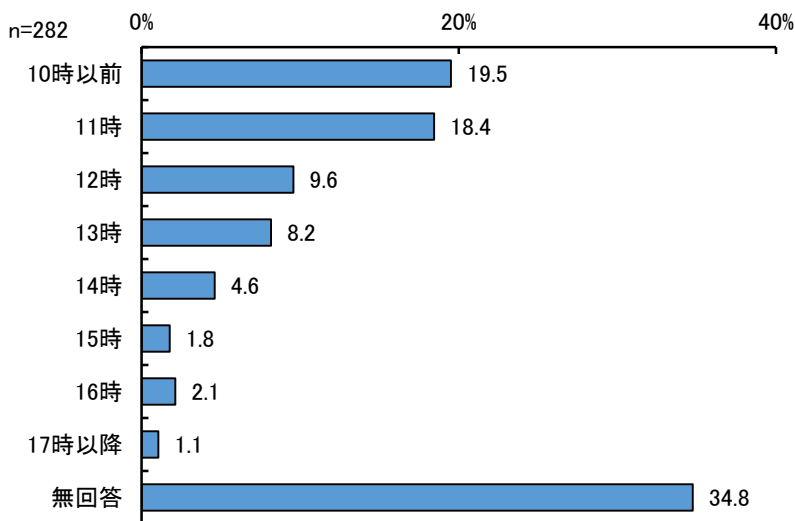
- ・通院の目的地へ出発する時間は、9時以前が最多3割台、9時台が1割台。
- ・通院の目的地から出発する時間は、10時以前と11時台が約2割、午前中の帰宅が多い。

【通院】

目的地へ出発する時間



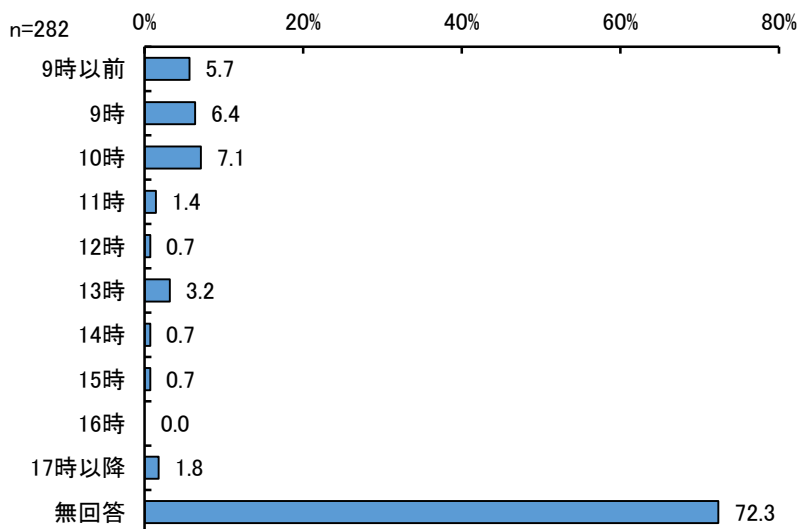
目的地から出発する時間



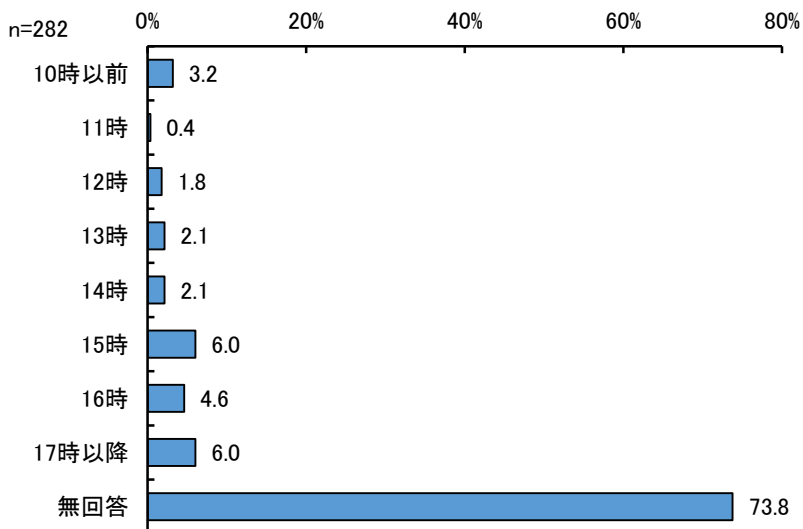
- ・ 飲食・娯楽・趣味・遠出の目的地へ出発する時間は、10時台以前が多い。
- ・ 飲食・娯楽・趣味・遠出の目的地から出発する時間は、15時以降が多い。

【飲食・娯楽・趣味・遠出】

目的地へ出発する時間



目的地から出発する時間

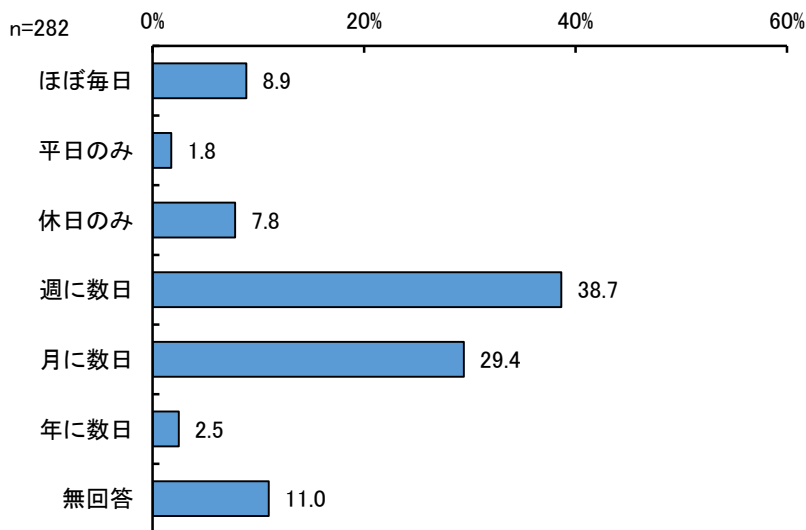


問13 外出する回数は何回くらいですか。当てはまるものにそれぞれ丸をつけてください。

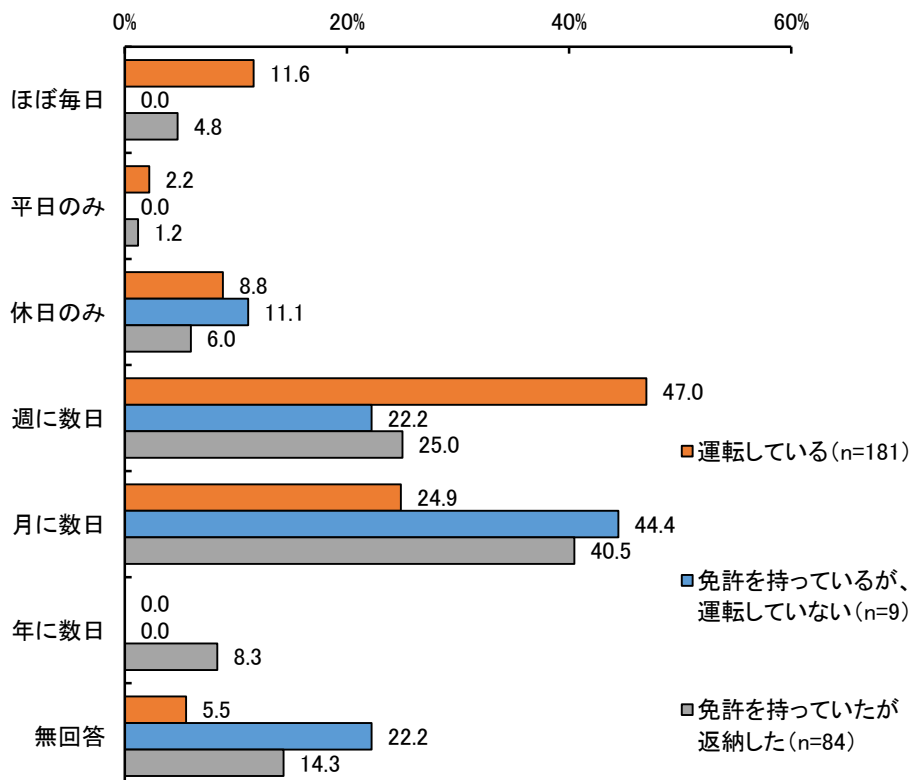
- ① 買い物（1つに○）
- ② 通院（1つに○）
- ③ 飲食・娯楽・趣味・遠出（1つに○）

- ・買い物では、外出する回数は、週に数日が3割台。
- ・免許を持つ人は、週に数日が4割台。
- ・免許を持たない人は、月に数日が2割台。

【買い物全体】

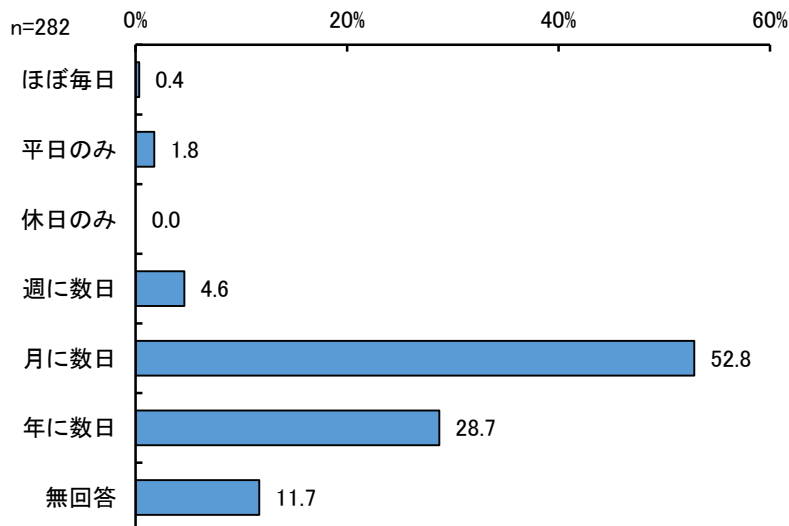


【買い物免許所持別】※「免許を持っていたが返納した」は「免許を持っていない」を含んでいます。

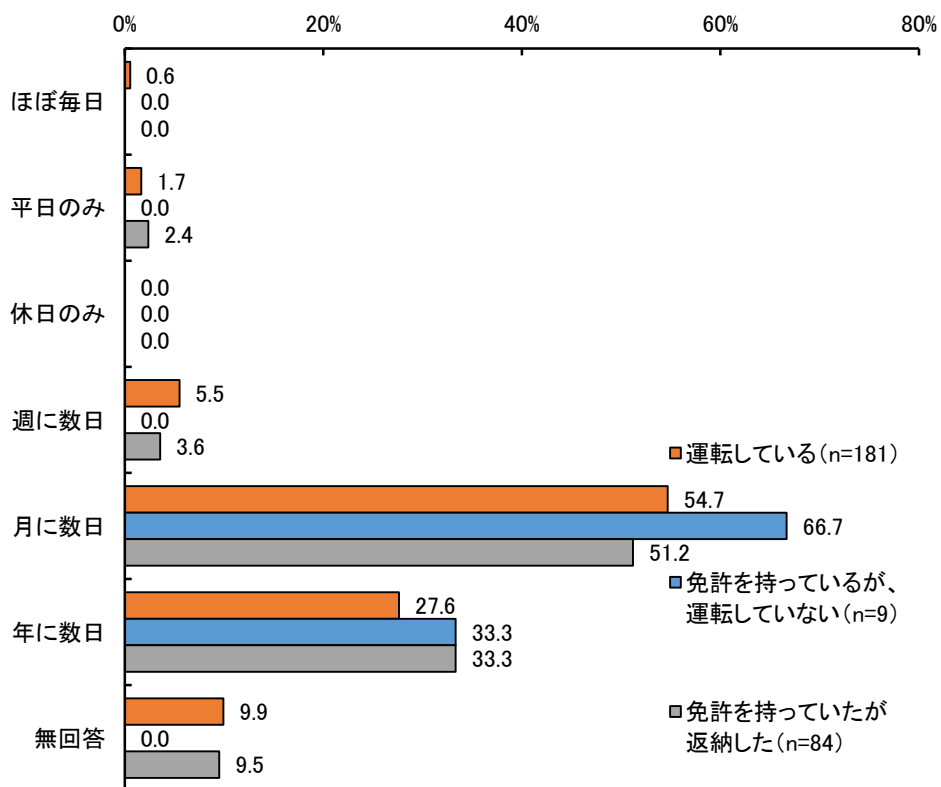


- ・通院では、外出する回数は、月に数日が5割台。
- ・免許を持つ人は、月に数日が5割台。
- ・免許を持たない人は、月に数日が5割台。

【通院全体】

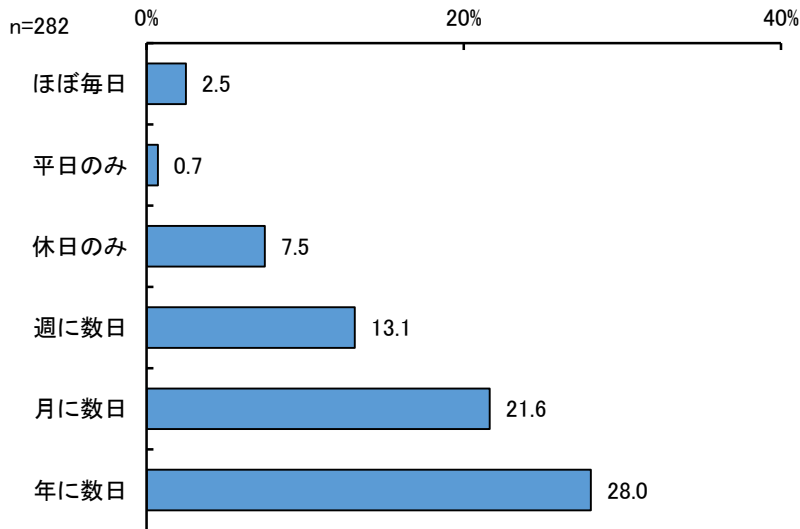


【通院免許所持別】 ※「免許を持っていたが返納した」は「免許を持っていない」を含んでいます。



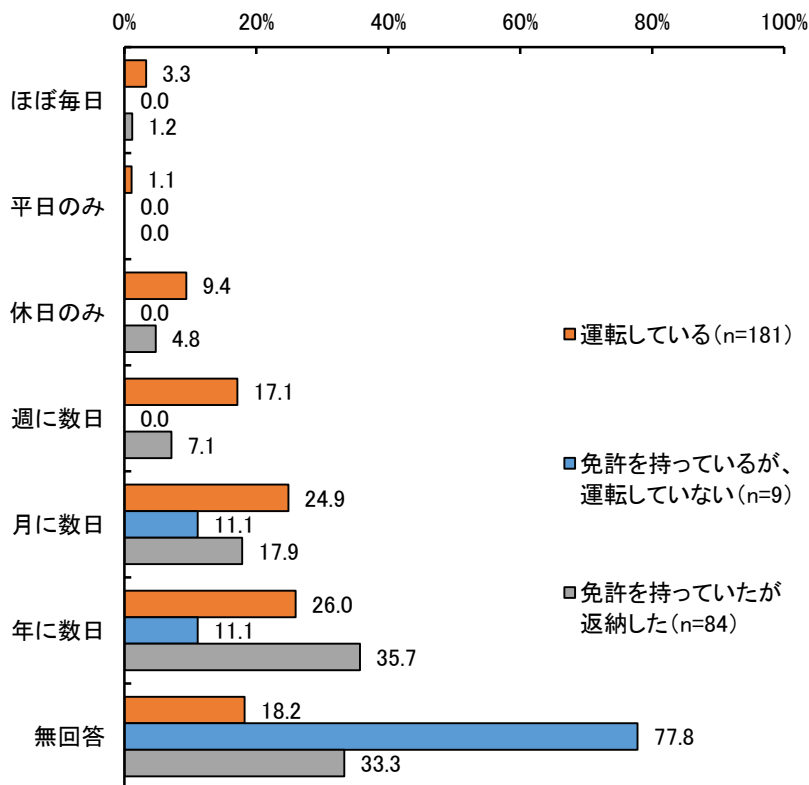
- ・ 飲食・娯楽・趣味・遠出では、外出する回数は、月に数日と年に数日が2割台。
- ・ 免許を持つ人は、月に数日と年に数日が2割台、週に数日が1割台。
- ・ 免許を持たない人は、年に数日が3割台。

【飲食・娯楽・趣味・遠出全体】



【飲食・娯楽・趣味・遠出免許所持別】

※ 「免許を持っていたが返納した」は「免許を持っていない」を含んでいます。

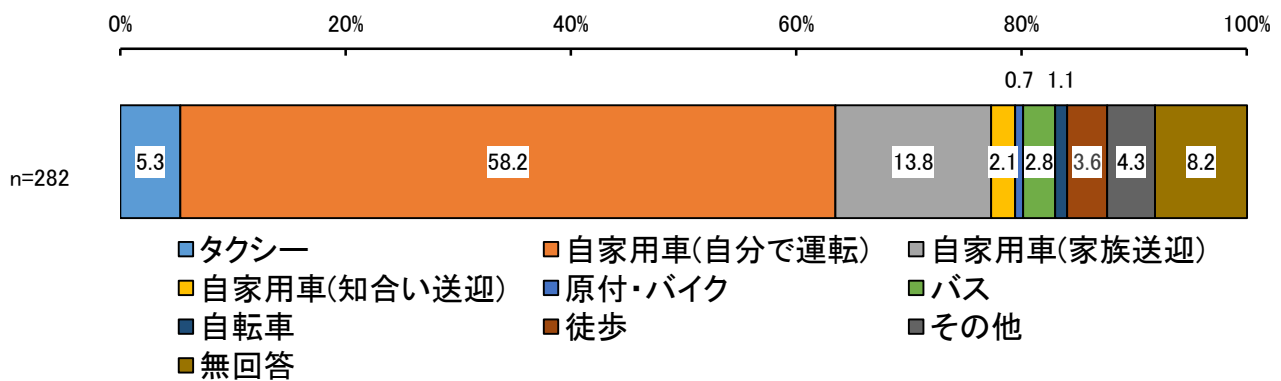


問14 いつもの外出先へはどのような手段を使用しますか。当てはまるものに丸をつけてください。

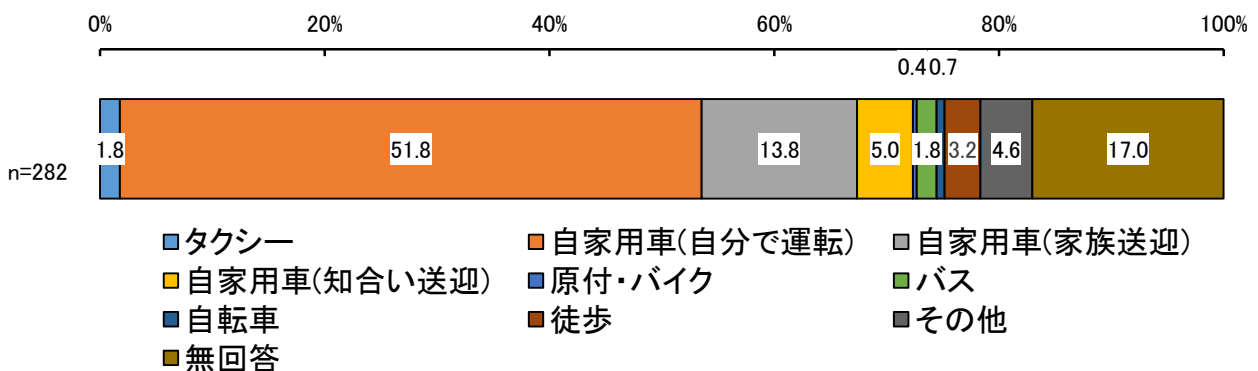
- ① 買い物・通院（最も多いもの1つに○）
- ② 飲食・娯楽・趣味・遠出（最も多いもの1つに○）

- ・買い物・通院の交通手段は、自家用車（自分で運転）が約6割。
- ・飲食・娯楽・趣味・遠出の手段では、自家用車（自分で運転）が5割。

【買い物・通院】



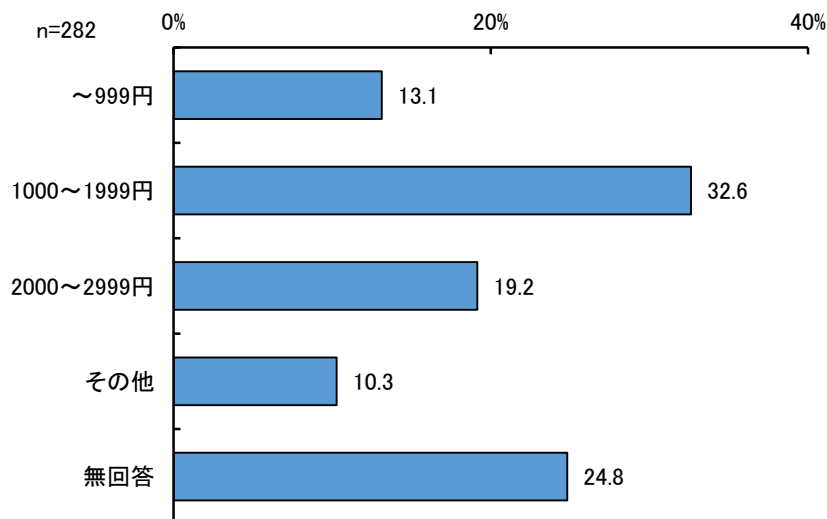
【飲食・娯楽・趣味・遠出】



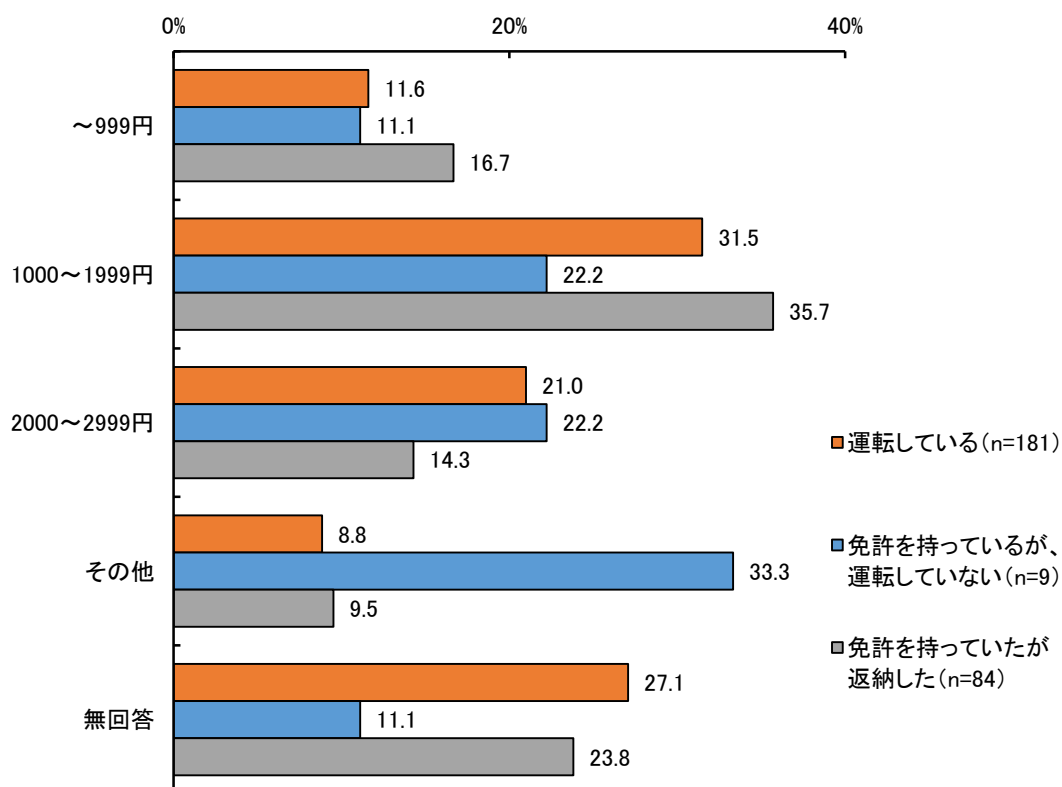
問15 公共交通に支払う金額として無理なく支払える金額は月額いくらですか。

- ・支払う月額1,000円から1,999円は3割台で最多。
- ・免許を持つ人も持たない人も月額1,000円から1,999円が最多。

【全体】



【免許所持等別】 ※「免許を持っていたが返納した」は「免許を持っていない」を含んでいます。



6 公共交通事業者へのヒアリング調査

(1) 鉄道（JR四国）

■運行ダイヤ等について

- ・運行ダイヤについて現状、増便・減便の予定はない。ただし、将来的にはどうなるか分からない。
- ・ダイヤ改正については毎年春先にJRグループ会議で決定する。
- ・ダイヤ改正については「編成適正化」や「利用効率化」等データを基に検討する。
- ・観光需要に関してはラッピング電車やトロッコ電車・フォトコンテスト・地域商店等と提携により、一定ニーズの掘り起こしには成功している。
- ・ダイヤに関しては学校に通われる生徒の通学始終業時刻に合わせている。
- ・前回の調査時に学校側から要望があった塾通いや部活をする生徒用の便に関しては対応が難しい。ここについては他の交通モードとの話し合いなどを通じて対処できればと考えている。
- ・バス・電車・タクシー等を一体的に利用できるMaaSの実現は一つの到達目標として考えている。
- ・予土線で見した場合、運行地域間での利用率にかなり開きがある。
- ・予土線に関しては採算性の向上に努める。

■QRコードやキャッシュレスについて

- ・南予きずな博の利用者はいる。
- ・JR四国としてチケットレスアプリ「しこくスマートえきちゃん」を導入する。紙のいらぬキップの購入や割引等を行う。
- ・バーコードスキャンから商品購入までのシステムを導入し、運用を行っていく。
- ・鬼北町の駅に関して、近永駅以外に駅員の配置・キャッシュレスについては当面計画なし。

■地域公共交通のあり方について

- ・各交通事業者が集まり、会議等を持って公共交通全体の利便性の向上について話し合う場を設けてほしい。
- ・鬼北町のみならず周辺自治体を踏まえた総合的な公共交通のあり方を検討する。
- ・三島地区の実証実験に関しては興味深く注視していく。三島地区に限らず、公共交通として「ラストワンマイル」にどう対処していくかが重要。
- ・デマンドとの共存を目指している。
- ・JR予土線に関しては廃線ありきで検討していない。利用促進を今後も行っていく。
- ・利用者の減少に関しては人口減少が一番のネックになっていると思う。

(2) バス（宇和島自動車）

■令和3補助年度

- ・輸送量と乗車密度に関して減少傾向が続いている。
- ・3路線運行している中で、「北宇和病院～野村線」線に関しては懸念している。輸送量というのが、国・県からの補助金に関係しており、15人を下回ると補助を打ち切られてしまう(現在は15.3人)。人口の自然減を考慮した場合、数年後には15人を下回り、路線維持に困難をきたす恐れがある。
- ・「北宇和病院～野村線」線に関しては系統キロ程が他路線よりも長い。そのため、乗車人数が極端に落ちる区間(日吉～西予)が存在する。路線に関しては野村に営業所があるため、現状では区間縮小等は検討していない。
- ・「道の駅みま～虹の森公園前」線に関しては県の再編事業の関係もあり、輸送量緩和措置を受けている。ただし、緩和期間に関しては令和6年までである。

■定期利用者

- ・小学生と高校生が主な定期利用者。中学生はスクールバス。通勤利用者はわずか。
- ・コロナ禍で休校等が発生した場合には、定期の払い戻しなどで対応している。
- ・現在3校の生徒が利用しており、学校毎でバスの乗車時間が異なってしまう。もう少し本数を増やした対応を行いたいが、本数は増やせない。利用されている生徒さんに不公平感を与えてしまって申し訳ない。
- ・コロナ禍において定期利用者よりも定期利用者ではない方の減少数が多い。
- ・利用者全体で見た場合、コロナ禍前と比べておおよそ30%程度の利用減少がある。
- ・コロナ禍による影響はおそらく戻らないと想定している。
- ・通学・通勤利用に関してはJR四国さんとの兼ね合いもあるので難しい。

■今後について

- ・増便は乗務員の人数上厳しい。また、労務管理上の拘束時間の観点からも厳しい。
- ・ダイヤの改正については個人個人の要望を聞いていると不公平になってしまうため、地区などの集会で方針を検討してもらい、役場などと協議をした上でもってきてもらいたい。ダイヤ検討の際には、十分に参考にしている。ただ、以前にあった事例で集会等に参加されている方は高齢者が多く、子どもの通学利用やお母さん視点のダイヤが足りない場合がある。その際にはこちらからもご提案させていただき、ダイヤ改正を行った。
- ・バス停位置の再検討についてはいくつか実施している箇所がある。ただし、移動後のバス停用地の確保並びに移動後にバス停として適しているか(交差点付近や坂道等)を考慮して検討している

■公共交通計画の方針について

- ・キャッシュレス導入に関しては前向きに検討しており、期待している。
- ・南予きずな博で行っている実証実験は比較的使用しやすい。
- ・鬼北町や他の市町村がキャッシュレスを導入した際に、各市町村でばらばらのキャッシュレス手段は運用が難しいと思う。そのところは検討していただきたい。
- ・高齢化に伴い、利用者が減少している中、バス停までいけない高齢者が増えている。支線と幹線の整備が必要。
- ・三島の実証実験については利用者の増減等今後の動向を把握していきたい。
- ・利用者の増加よりも利用回数の増加を検討していく方向は問題ない。
- ・現在は小学生を対象としたバス乗り教室を開催している。今後、乗車の体験として高齢者の乗車体験教室等も検討していきたい。
- ・実態調査に関しては収入把握として行っている。乗降調査は現在行っていない。

(3) タクシー

■有限会社日吉タクシー

【設問】事業の状況

- 保有車両数、車両規格 小型1台 中型1台 ジャンボタクシー1台
マイクロバス1台 スクールバス1台
運転手 3人体制(町営バス運転も兼任)、後継者は未定。

【設問】利用者の状況(前回比較も兼ねる)

- 利用者数 7~8人/日。
○利用者の特性
・地域(多い区間 自宅~中心部等) 日吉地区。
・年齢 70代以上の高齢者の方。
・男女 女性の方が多い。
・利用目的 病院・買物あるいは病院によって買物をする。
○多忙な時期 以前のヒアリングではお盆や正月等の帰省時に繁忙期を迎えていたが、ここ数年はそのようなことがなくなった。おそらく、松山空港や宇和島まで迎えに行っている。
○多忙な時間帯 午前中に予約・乗車が集中している。午後は利用者が急減する。
○乗合等の状況 乗合はほとんど見られず、個々人の利用。
○南予きずな博 キャッシュレス対応 キャッシュレス等は導入実績なし、また南予きずな博関係の乗車もみられない。

【設問】サービス

- コロナ前後の比較
・コロナ禍の影響はほとんどでていない(減少がみられない)。おそらく、コロナ禍であっても生活必要外出(買物・通院等)が主な利用目的であり、コロナ禍といえども減らすことができなかったと考えられる。
○鬼北町におけるタクシー事業の課題
・人口減少に伴う利用者の減少。また、診療所の診療日が平日だったのが月・水・金となり、診療時間も縮小しているため、利用回数が減少している。薬に関しても診察後、以前は一か月分だったのが二か月分処方されるため、通院回数の減少につながっている。
○バスダイヤ再編に伴う影響
・県が行った愛治線のバス再編に関しては日吉地区が遠いこともあり影響は感じない。

○その他

- ・タクシー補助券に関しては月平均おおよそ100枚程度の使用がある。近場の場合は1枚、遠方の場合は3枚程度を一回で使用。また、タクシー券の利用者は高齢者かつ身体が少し不自由な方が多い。ただし、介護タクシー事業は行っていないため乗車補助等は行っておらず、あくまでも自分で乗降車出来る方に利用してもらっている。

【設問】 町から委託を受けている町営バス・スクールバスの利用実態

- ・町営バスに関しては以前まで毎日朝・昼・晩の3回運行していたが、現在では予約受付を行い運行している。
- ・請け負い費用等についてはマイクロバスに関してジャンボタクシーのメーターを参考に算出し、町と協議。運行業務にかかる人件費に関しては町と協議の上で算出。
- ・請け負っている業務については問題なく、運行している。ただし、人件費等の費用については町と協議の上でもう少し上げてほしい。

【設問】 今後の鬼北町の公共交通・地域公共交通計画・三島実証実験

- ・利用促進の方針は問題ないが、なかなか難しいと思う。
- ・協力できることは協力する。
- ・三島実証実験については事前にもっと早く、連絡や相談してほしかった。また、事業所間での話し合いの場や意見を述べる場が交通会議前にもっと欲しかった。説明に関してももう少し詳しくしてほしかった。
- ・実証実験に関しては始まってしまえば見守る。
- ・実証実験を経て導入を協議する場合には詳しい説明や意見を述べる場を早めに設けてほしい。

■広見タクシー

【設問】事業の状況

- 保有車両数、車両規格：小型8台・介護タクシー2台
- ドライバー 5人平均年齢は62歳程度、39歳1人。
(H28調査：5人で60歳以上)
大型2種免許所持者4人。
- 介護ヘルパー資格1人。
- 乗合の認可はない。
- 常時稼働していないので、ドライバーは毎日勤務ではない。
- 営業時間：7時～19時。

【設問】利用者の状況

- 利用者数：1日当たり10人(減ってきた)
- 利用者の特性
 - ・病院(通院・入院)と家の往復が多い。料金は2000円～5000円程度。
 - ・2000円程度は北宇和病院、5000円程度は宇和島市内の病院。
- 多忙な時間帯：9時～11時台。
- 乗合等の状況：1人客が多い。
- 他の交通機関との連携、乗継
 - 帰省客 家から宇和島駅。
 - 帰省客 近永駅から家。

【設問】タクシー事業者からの要望など

- ・運転手の雇用を増やすことが地域のため。
- ・介護タクシーの利用はたまにあるが、利用増を図りたい。

■近永タクシー

- 保有車両数、車両規格：小型4台、中型0台、ジャンボタクシー1台。
- ドライバー 2人(H28調査：4人)

【設問】タクシー事業者からの要望など

- ・デマンドタクシーについて検討はしていない。
- ・公共交通の取組は、具体的なことがわかってから対応したい。

7 地域公共交通の課題

(1) 生活に合わせて移動できる環境を整える。

- ・高齢化の進展とともに人口に占める高齢者割合の上昇を背景に、免許返納する高齢者が増えてくると、公共交通による移動支援がますます求められてくる。
- ・働く世代の人々は、車の利用が便利なこともあり、通勤での公共交通の利用率の上昇は見込めない。
- ・通学利用では、バスとJRの接続、部活動などの後の帰宅時間に合わせた運行ダイヤのニーズがある。
- ・郊外や中山間地域では地形の起伏やバス停までの距離があり、バス停まで移動することが高齢者には難しい。

(2) 地区ごとに特性の異なる地域・公共交通の空白地域の中での移動手段の確保

- ・平地部の縁辺部や山間部の国道及び県道から離れた場所に、路線バスの利用が不便な地域が存在する。
- ・一部の地域では、住民運行による乗り合いの取組が進められている。

(3) 新しい日常と過疎化・高齢化へ適応する公共交通サービス水準の維持

- ・コロナ禍で人々の生活様式に変化が生じており、移動需要の減少等で交通事業者は非常に厳しい経営環境にあり、近隣自治体との広域連携を踏まえた幹線の維持が必要。
- ・北宇和病院では、ここ数年で高齢の患者数が増加している。通院の交通手段は、自家用車の運転、家族の運転での通いが多く、通院時の公共交通の利便性の確保が重要となる。
- ・緊縮財政下で、バス路線への財政負担に限界もあるため、事業者の経営努力と行政及び関係団体との連携強化による公共交通サービス水準維持の取組が必要。
- ・社会経済情勢の変化により、様々な年代の生活における移動ニーズは多様化する中、鬼北町においても鉄道、路線バス、タクシーといった従来からの旅客運送サービスの維持では、住民のニーズに応えられない。
- ・公共交通空白（不便）地域での、地域生活における移動手段の確保に向けた地域主体の住民輸送の仕組みづくり、実証事業等の検討及び地域毎の利用ニーズや意向の把握が必要。

(4) 地域の実情や需要に合った地域公共交通の形成

- ・生活様式が多様化し、変化していく中、利用者ニーズ及び利用者の動向の継続した把握が必要。
- ・タクシー及び地域主体による有償旅客運送（住民輸送）を含めた公共交通のネットワークの検討。
- ・町営バスとJRとの接続連携、バス同士の接続連携等の協議の継続。
- ・高齢化が進展する中、地域住民の生活（医療施設等への通い等）ニーズに合わせたバスの運行時間の見直し検討。

(5) 地域福祉計画等との計画連携と事業連携による地域公共交通の形成

- ・地域福祉計画、障がい福祉計画、高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画の改定に合わせた計画連携。
- ・高齢者の通いの場への通い、障がい者の就労支援事業所への通いなど、移動の需要を公共交通の利用に結びつけることが必要。さらに需要を喚起することが必要。

第5章 地域公共交通計画の基本方針・目標

I 基本方針

本町の地域公共交通をとりまく現状と課題に加え、第二次鬼北町長期総合計画（後期基本計画）で示された本町のまちづくりの基本構想を踏まえ、目指すべき地域公共交通の将来像を設定し、それを実現するための公共交通の基本方針及び目標を設定します。

(1) 第二次鬼北町長期総合計画（後期基本計画）に示された公共交通に関する施策

○推進施策 4-4 交通環境の充実

① バス路線の再編と利便性の向上

	主な成果指標	単位	基準値 (H26年度)	前期実績値 (R1年度)	目標値
新	交通網形成計画の見直し	—	—	H29年度導入	R4見直し
	デマンドタクシー及びデマンドバスの利用者数	人/年	検討中	150	200
	乗車券助成制度の利用者数	人/年	検討中	200	300
	路線バス運行路線数	系統	4	4	4

② 鉄道の利用促進

	主な成果指標	単位	基準値 (H26年度)	前期実績値 (R1年度)	目標値
	観光列車の運行数	本	未実施	未実施	1
	自転車などとの併用の利便性向上	—	未実施	未実施	継続実施
新	サイクルトレインの利用者数	人/年	—	未実施	5
新	駅舎及び待合室のトイレ改修箇所	箇所	—	検討中	1

③ 公共交通機関のバリアフリー化

主な成果指標		単位	基準値 (H26年度)	前期実績値 (R1年度)	目標値
	低床バスの導入	－	未実施	H30年度導入	必要に応じて導入
	JR 予土線駅舎及び待合所のバリアフリー化	－	未実施	未実施	R3年度整備着工予定

(2) 高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画で示された公共交通に関する施策

○いきいきと暮らせるまちづくり

・移動手段の確保

住宅周辺や道路などの環境が閉じこもりリスクにつながらないように、バリアフリー化などの環境整備について、市内の担当課と連携し、買い物や通院など、高齢者の外出を妨げることがないように整備を進めます。また、移動を容易にするための交通環境の整備、あるいは移動手段の長期的確保対策を検討します。

・安全・快適な生活環境の整備

「愛媛県人にやさしいまちづくり条例」を遵守し、高齢者や心身障害者が安心して公共交通機関や施設、公園などを利用できるよう配慮したバリアフリー整備を図ります。

(3) 障がい者計画・障がい（児）福祉計画の主要施策

○移動・交通対策の充実

- ・道路整備に際し、歩道の拡幅や排水溝のふたの改良、点字ブロックの設置等、体の不自由な人々の歩行の安全に努めます。
- ・公共施設には、障がい者用駐車場を確保します。
- ・障がい者の通院、買い物等の主要な交通手段として、バス路線の維持・確保を要請するとともに、バス路線が廃止された地域では町営バスを運行する等、交通弱者に対する交通対策を継続します。
- ・障がい者の地域参加等のため、移動支援事業等のサービスを提供します。

2 施策の体系

まちづくりの目標（第二次鬼北町長期総合計画後期基本計画）

【鬼北町の未来像】 自然豊かな 心豊かな 暮らし豊かなまち きほく

【公共交通に関する基本目標】 整った生活インフラで快適生活を守る（交通環境の充実）

（関連する推進施策）高齢者福祉の充実（生きがいつくり）・障がい者福祉の充実（社会参加）

【関連計画に示された推進施策】

- ・高齢者福祉：社会参加・生きがいつくりの促進（移動手段の確保）
- ・障がい者福祉：安全・安心な環境づくり（移動・交通対策の充実）

【基本目標1】 住民の生活を支える地域公共交通の充実

【施策目標1】 自家用車を運転できない方や誰もが移動できる交通手段の確保

- ①公共交通空白地域における多様なモード等を活用した移動手段の創出
- ②タクシー補助金・ガソリン給油券の交付・利用促進
- ③交通弱者に対する施策との連携
- ④お出かけ需要に応じた公共交通の利便性向上

【基本目標2】 地域の実情や需要に合った持続可能な地域公共交通の形成

【施策目標2】 持続可能な運行形態の追求

- ①既存の公共交通網の維持
- ②町営バス（愛治線、屋敷線、循環線）の維持
- ③バス・タクシー乗務員の確保・育成
- ④公共交通におけるデジタル技術の活用

【施策目標3】 自家用車を利用している方への啓発

- ①タクシー補助金・ガソリン給油券の交付・利用促進（再掲）
- ②バス等の公共交通乗り方イベントの開催
- ③バス等の公共交通を利用したお出かけプラン座談会等の開催

【基本目標3】 観光施設と連携した地域公共交通の形成

【施策目標4】 商用・観光による利用促進

- ①JR近永駅を拠点とした観光商品の造成
- ②公共交通におけるデジタル技術の活用（再掲）

3 基本目標

本町における地域公共交通に係る基本的考え方と課題を踏まえ、今後の施策を展開するために次に示す3つの基本目標を設定します。

【基本目標1】

住民の生活を支える地域公共交通の充実

高齢社会のさらなる進展が想定される中、高齢者等の交通弱者が日常生活に不自由することなく、いきいきと生活するための移動手段を確保し、地域公共交通の維持を図ります。

【基本目標2】

地域の実情や需要に合った持続可能な地域公共交通の形成

地域住民の通勤、通学、通院、買物、娯楽などの移動手段を確保し、公共交通を移動実態や移動ニーズにあったものに改善整備し、利用しやすい公共交通の形成を目指します。

また、自家用車利用に依存した生活が浸透する本町において、町民自らが当事者意識を持ち、みんなで公共交通を支えていくという意識の醸成を図るため、公共交通の利用経験の機会を増やします。

【基本目標3】

観光施設と連携した地域公共交通の形成

商用・観光による公共交通の利用を促進するため、観光施設との連携を図ります。

4 施策の展開

【基本目標Ⅰ】

住民の生活を支える地域公共交通の充実

【施策目標Ⅰ】

自家用車を運転できない方や誰もが移動できる交通手段を確保

鉄道やバス等の公共交通機関は民間の公共交通事業者の収益事業として運行されていますが、本町の人口減少に伴い、公共交通の利用者減少や路線の縮小が進む状況を踏まえると、公共交通事業者の経営努力と地域との連携の上、公共交通の維持・拡充を図ることが求められています。

一方で、公共交通は、車の運転ができない高齢者や若年層の移動、障がい者の社会進出、環境負荷の軽減等に果たす機能は大きく、高齢化の進展とともに免許返納の増加が見込まれており、高齢者の地域参加に向けて“お出かけ需要”を支えることは重要な取組と言えます。

本町においては公共交通を、町民が生活を行う上での社会インフラとして位置付け、交通事業者、地域、行政等が連携・協力して、誰もが移動しやすい環境を充実させることをめざします。

【取組内容】

- ①公共交通空白地域における多様なモード等を活用した移動手段の創出
- ②タクシー補助金・ガソリン給油券の交付・利用促進
- ③交通弱者に対する施策との連携
- ④お出かけ需要に応じた公共交通の利便性向上

取組 I	公共交通空白地域における多様なモード等を活用した移動手段の創出				
取組内容、方法	① 公共交通空白地（不便）地域のニーズ把握を継続的に実施し、地域住民のお出かけ需要の把握と公共交通の利便性向上の検討を行います。 ② 公共交通事業者等との協議を行い、タクシー及び地域主体による有償旅客運送（住民輸送）等を活用した町内の各地域における移動手段の確保を図ります。				
実施主体	鬼北町、交通事業者（JR、バス事業者、タクシー事業者）、その他（各自治会）				
実施時期	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
		ニーズ調査実施		ニーズ調査実施	
		移動手段の確保・検討			
備考					

評価指標	現状値（R4年度）	目標値（R9年度）
① ニーズ調査の実施	1回/年	2回 (R5～R9年度)
目標：ニーズ調査を実施し、お出かけ需要の把握を行う。 方法：町内各地区でのアンケート調査の実施回数を算出する。		

評価指標	現状値（R4年度）	目標値（R9年度）
② 移動手段の創出	1地区/6地区	2地区/6地区 (R5～R9年度)
目標：多様なモード等を活用した町内の各地域における移動手段の確保を行う。 方法：新たな移動手段の創出、実施した地区を算出する。		

取組 2	タクシー補助金・ガソリン給油券の交付・利用促進				
取組内容、方法	① 高齢者免許証自主返納者への補助制度として実施している、タクシー補助金・ガソリン給油券を継続します。 ② 警察等関係機関と連携して、免許証自主返納者及びこれから免許証自主返納を考える方へ周知を行います。				
実施主体	鬼北町、その他（警察）				
実施時期	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
	<p>タクシー補助券、ガソリン給油券の継続</p> <p>免許証自主返納事業の周知</p>				
備考					

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
① 交付人数 （タクシー補助券、給油券）	43名/年	年平均60名 （R5～R9 年度）
目標：高齢者免許証自主返納者への補助制度として実施している、タクシー補助金・ガソリン給油券の交付人数の増加を目標とする。 方法：担当課に聞き取りを行い、交付人数を把握し算出する。		

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
② ケーブル TV での 啓発活動	—	2回/年
目標：高齢者免許証自主返納者及び自主返納を考えている方への補助制度の啓発活動を目標とする。 方法：ケーブル TV での放送回数を算出する。		

取組 3	交通弱者に対する施策との連携				
取組内容、方法	① 公共交通での移動が困難な高齢者、障がい者が安心して買い物や通院、就労等の移動ができるよう、福祉分野と連携し、外出支援事業の充実を図ります。 ② JR 近永駅の駅舎のバリアフリー化に取り組み、誰もが利用しやすい環境を整備します。				
実施主体	鬼北町、交通事業者（JR）、その他（社会福祉協議会）				
実施時期	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
備考					

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
① 事業地域の拡大	1 地区 / 6 地区	3 地区 / 6 地区 (R5～R9 年度)
目標：高齢者、障がい者が安心して買い物や通院、就労等の移動ができるよう、福祉分野と連携し、外出支援事業の拡大を図る。 方法：事業実施が拡大した地区を算出する。		

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
② JR 近永駅舎のバリアフリー化	50%	100% (R5～R9 年度)
目標：JR 近永駅の駅舎のバリアフリー化に取り組み、誰もが利用しやすい環境を整備する。 方法：近永駅舎新築完成をもって100%とする。		

取組 4	お出かけ需要に応じた公共交通の利便性向上				
取組内容、方法	① 買物や通院、娯楽等のお出かけ需要に応えるため、幹線である路線バスや鉄道との乗り継ぎを考慮し、運行ダイヤの継続的な見直しを引き続き交通会議で協議し、交通事業者間のネットワーク確保と相互の接続時間の検討と調整を図ります。また、代替バス、循環バスのダイヤ見直し、エリア拡大等を検討し、利便性の向上を図ります。				
実施主体	鬼北町、交通事業者（JR、バス事業者、タクシー事業者）、その他（各自治会）				
実施時期	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
備考					

評価指標	現状値（R4年度）	目標値（R9年度）
① 運行ダイヤ及び運行エリア等の利便性向上のための見直しの回数	未実施	1回/年 (R5～R9年度)
<p>目標：運行ダイヤの継続的な見直しを引き続き交通会議で協議し、交通事業者間のネットワーク確保と相互の接続時間の検討と調整、循環バスエリア拡大等を検討し、利便性の向上を図る。</p> <p>方法：会議の開催回数により算出する。</p>		

【基本目標 2】

地域の実情や需要に合った持続可能な地域公共交通の形成

【施策目標 2】

持続可能な運行形態の追求

人口減少が進む中、公共交通機関それぞれの役割分担を明確にした上で、公共交通ネットワークを適切に配置し、効率的で利便性の高い公共交通網を形成し、公共交通経営の安定化及び路線の維持を図ります。

公共交通の持続性確保の視点からは、町の大きな負担のもとで公共交通サービスを支えることは効率的とは言えません。そこで、利便性と事業性が両立する公共交通ネットワークをめざし、人口動向や近永地区に集中する施設立地状況等を踏まえて地域にあった公共交通ネットワークを導入・維持していきます。

【施策内容】

- ①既存の公共交通網の維持
- ②町営バス（愛治線、屋敷線、循環線）の維持
- ③バス・タクシー乗務員の確保・育成
- ④公共交通におけるデジタル技術の活用

取組 I	既存の公共交通網の維持				
取組内容、方法	<p>① 町内の既存幹線があつてこそ、支線の充実が図られるものであり、既存幹線の維持存続及び地域住民の公共交通の利用促進を図るため、運賃割引等にかかる補助事業の創設など実施します。</p> <p>② 町内の既存幹線の維持存続を図るため、バス、タクシーの利用促進事業を実施し、バス事業者の経営の安定化、路線の維持に努めます。</p> <p>③ 広域幹線となる JR 路線の維持に向けて、町内の JR 各駅の利用者数の増加を図る取組の実施に努めます。</p>				
実施主体	鬼北町、交通事業者（JR、バス事業者、タクシー事業者）				
実施時期	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
	運賃割引制度の導入、実施、継続				
備考					

評価指標	現状値 (R4 年度)	目標値 (R9 年度)
① 割引補助事業の実施	未実施	町内全域で実施
<p>目標：既存幹線の維持存続、地域住民による利用促進を図るため、運賃割引等にかかる補助事業を創設する。</p> <p>方法：町内全域での事業実施により算出する。</p>		

評価指標	現状値 (R4 年度)	目標値 (R9 年度)
② 宇和島自動車への公費負担額	18,940 千円 収支率 30.7%	現状よりも抑制
<p>目標：既存幹線の維持存続のため、利用の拡大を促進し、現状よりも公費負担額の抑制を図る。</p> <p>方法：宇和島自動車からデータ提供を受け、算定する。</p> <p>※補助金算出期間は前年 10 月 1 日から当該年 9 月 30 日まで。</p>		

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
③ 町内の JR 各駅の利用者数	利用者数 168 人/日	現状よりも改善
<p>目標：既存幹線の維持存続のため、利用の拡大を促進し、現状よりも利用者の増加を図る。</p> <p>方法：JR 四国からデータ提供を受け、該当年の前年の数値を掲載する。</p> <p>※算出期間は 1 月 1 日から 12 月 31 日までの 1 年間。</p>		

取組 2	町営バス（愛治線、屋敷線、循環線）の維持				
取組内容、方法	① 町営バス 3 路線の利用者の維持に努め、また、新規利用者の開拓のため、広報を行い、地域に密着した交通として、維持に努めます。				
実施主体	鬼北町				
実施時期	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
備考					

評価指標	現状値 (R4 年度)	目標値 (R9 年度)
① 利用者数及び 公費負担額、 収支率	利用者数（年度平均） 愛治線 10.1 人/日 屋敷線 1.4 人/日 循環線 9.4 人/日 公費負担額 愛治線 4,096 千円 屋敷線 401 千円 循環線 6,204 千円 収支率 愛治線 8.6% 屋敷線 5.7% 循環線 3.7%	利用者数（年度平均） 愛治線 12 人/日 屋敷線 2 人/日 循環線 11 人/日 公費負担額 愛治線 } 屋敷線 } 現状よりも抑制 循環線 } 収支率 愛治線 } 屋敷線 } 現状よりも改善 循環線 }
	目標：町営バス 3 路線の利用者の維持及び新規利用者の開拓及び移動の利便性を高め、公費負担額の抑制に努める。 方法：町の公共交通に対する利用者数及び公費負担額、収支率を把握する。 ※算出期間は計画策定期間の前年度 4 月 1 日から 3 月 31 日まで。	

取組 3	バス・タクシー乗務員の確保・育成				
取組内容、方法	① 全国的にバスやタクシーの乗務員不足問題が深刻化しており、町内を運行するバス・タクシー事業者においても乗務員確保に苦慮しており、本町の公共交通網の維持や、安全な移動手段の確保の観点から、バス・タクシー乗務員の確保が必要です。事業者による乗務員の積極的な募集、育成とともに、愛媛県と連携して、求職者のマッチングを目的とした事業の周知を行います。				
実施主体	鬼北町、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）、その他（愛媛県、業界団体）				
実施時期	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
備考					

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
① 広報・HP 掲載による周知	1 回/年	1 回以上/年
<p>目標：町の公共交通網の維持や、安全な移動手段の確保の観点からバス・タクシー事業者における乗務員確保を積極的に周知する。</p> <p>方法：広報きほく及び鬼北町 HP に掲載した回数から算出。</p>		

取組 4	公共交通におけるデジタル技術の活用				
取組内容、方法	① 住民の利便性の向上と事業者の運用の効率化及び公共交通事業者の利用促進を図るため、交通事業者等との協議により、キャッシュレスによる運賃支払等システムの構築を図ります。				
実施主体	鬼北町、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）、その他（業界団体）				
実施時期	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
	システムの構築、運用開始		事業実施、継続		
備考					

評価指標	現状値（R4年度）	目標値（R9年度）
① 運賃支払システムの構築	未実施	町内全域で実施
<p>目標：住民の利便性の向上と事業者の運用の効率化及び公共交通事業者の利用促進を図るため、キャッシュレスによる運賃割引等にかかるシステムの構築を行う。</p> <p>方法：町内全域での事業実施により算出する。</p>		

【基本目標2】

地域の実情や需要に合った持続可能な地域公共交通の形成

【施策目標3】

自家用車を利用している方への啓発

本町は、地区によって特性が異なる一方で、町内だけでなく宇和島市等隣接市町への移動ニーズが高い傾向です。

住民の暮らしのニーズに合わせ、広域移動の鉄道及びバス路線とそれらをつなぐ公共交通ネットワークを構築し、町内、隣接市町等への広域的な移動も可能にしていきます。さらに、分かりやすい情報提供により利便性を確保していきます。

また、若年層、高齢者、障がい者等の個人の特性にあった移動手段を確保していきます。

このような視点で、免許返納する高齢者のみならず、誰もが移動でき、安心して買い物や通院ができるよう、情報提供や優遇制度の周知、実際に免許を返納した人の体験や意識の変化についてヒアリングを行い、利用体験を広報します。住民と行政がともに公共交通をつくっていくという意識を醸成するため、公共交通の乗り方、意見交換会などのモビリティマネジメントを行い、意識の醸成から意識の変化、さらに行動の変化へと繋げていく機運をつくります。

【施策内容】

- ①タクシー補助金・ガソリン給油券の交付・利用促進（再掲）
- ②バス等の公共交通乗り方イベントの開催
- ③バス等の公共交通を利用したお出かけプラン座談会等の開催

取組 I	タクシー補助金・ガソリン給油券の交付・利用促進（再掲）				
取組内容、方法	① 高齢者免許証自主返納者への補助制度として実施している、タクシー補助金・ガソリン給油券を継続し、警察等関係機関と連携して、免許証自主返納者及びこれから免許証自主返納を考える方へ周知を行います。				
実施主体	鬼北町				
実施時期	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
	<p>タクシー補助券、ガソリン給油券の継続</p> <p>免許証自主返納事業の周知</p>				
備考					

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
① 広報・HP 掲載による周知	1 回/年	2 回/年 (R5～R9 年度)
<p>目標：高齢者免許証自主返納者及び自主返納を考えている方への補助制度の利用状況を明らかにし、啓発及び周知を図る。</p> <p>方法：広報きほく及び鬼北町 HP に掲載した回数から算出。</p>		

取組 2	バス等の公共交通乗り方イベントの開催				
取組内容、方法	① 子育て世代を対象とした保育所等での出前講座や、高齢者を対象とした地域のサロンでの公共交通乗り方イベントを開催します。				
実施主体	鬼北町、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）、その他（業界団体）				
実施時期	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
備考					

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
① 公共交通乗り方イベントの参加人数	未実施	のべ200人 （R5～R9 年度）
<p>目標：子育て世帯や高齢者を対象とした乗り方イベントを保育所や公民館等で実施し、5年間で延べ200人の参加を目標とする。</p> <p>方法：イベントへの参加人数から算出する。</p>		

取組 3	バス等の公共交通を利用したお出かけプラン座談会等の開催										
取組内容、方法	① 自分らしい公共交通を利用したお出かけプランを考える座談会等を開催します。座談会等のテーマは高齢者、子育て世帯等様々な方向けに設定し、参加者で意見交換を行い、公共交通への意識の醸成や高齢者運転免許自主返納の促進を図るモビリティマネジメントを実施します。										
実施主体	鬼北町、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）、その他（業界団体）										
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> <th>令和8年度</th> <th>令和9年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">座談会の開催</td> </tr> </tbody> </table>	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	座談会の開催				
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							
座談会の開催											
備考											

評価指標	現状値（R4年度）	目標値（R9年度）
① 公共交通の利用を目的とした座談会開催	未実施	1回/年
<p>目標：子育て世帯や高齢者を対象とした公共交通を利用したお出かけプランをテーマ設定し、意見交換を行う。</p> <p>方法：座談会の開催回数を把握し、算定する。</p>		

【基本目標 3】

観光施設と連携した地域公共交通の形成

【施策目標 4】




商用・観光利用による利用促進

公共交通の普段の移動手段としての役割を阻害しない範囲で、商用・観光利用を促進させるため、商用施設や観光施設の利用者、特に自家用車で来ている利用者に対して、公共交通を利用してでも来ることができることをPRしていきます。


JR 近永駅周辺のまちづくり拠点施設、道の駅、近隣の商用施設や観光施設を駅やバス停ごとに整理して、そこまでの行き方や所要時間を含めたマップ等を作成し、利用促進に向けた啓発に努め、商用・観光利用は普段の移動手段である路線の存続を支えるための採算部門と位置づけ、商用・観光利用促進を図ります。

【施策内容】

- ① JR 近永駅を拠点とした観光商品の造成
- ② 公共交通におけるデジタル技術の活用（再掲）

取組 I	J R 近永駅を拠点とした観光商品の造成															
取組内容、方法	① J R 近永駅周辺のまちづくり拠点施設、町内観光施設等の資源を活かし、J R 予土線利用促進協議会のほか関係団体と連携の上、J R 予土線利用者にかかる着地型観光商品の開発など、J R 近永駅の利用者及び J R 予土線利用客の拡大を図ります。															
実施主体	鬼北町、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）、その他（J R 予土線利用促進協議会、業界団体）															
実施時期	<table border="1"> <thead> <tr> <th>令和 5 年度</th> <th>令和 6 年度</th> <th>令和 7 年度</th> <th>令和 8 年度</th> <th>令和 9 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;">旅行商品の開発、実施</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: center;"></td> </tr> </tbody> </table>	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	旅行商品の開発、実施									
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												
旅行商品の開発、実施																
																
備考																

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
① J R 近永駅を拠点とした観光商品の開発	未実施	5 商品/5 年
<p>目標：J R 予土線利用促進協議会のほか関係団体と連携の上、J R 予土線利用者にかかる着地型観光商品の開発を行います。</p> <p>方法：J R 予土線利用促進協議会へ聞き取りを行い、算定する。</p>		

取組 2	公共交通におけるデジタル技術の活用（再掲）				
取組内容、方法	① 住民の利便性の向上と事業者の運用の効率化及び公共交通事業者の利用促進を図るため、交通事業者等との協議により、キャッシュレスによる運賃支払等システムの構築を図ります。				
実施主体	鬼北町、交通事業者（バス事業者、タクシー事業者）、その他（業界団体）				
実施時期	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
	システムの構築、 運用開始		事業実施、継続		
備考					

評価指標	現状値（R4 年度）	目標値（R9 年度）
① 運賃支払システムの構築（再掲）	未実施	町内全域で実施
<p>目標：住民の利便性の向上と事業者の運用の効率化及び公共交通事業者の利用促進を図るため、キャッシュレスによる運賃割引等にかかるシステムの構築を行う。</p> <p>方法：町内全域での事業実施により、算出する。</p>		

5 評価指標

施策目標	取組内容	評価指標	現状 令和4年度	目標 令和9年度
1 自家用車を運転できない方や誰もが移動できる交通手段を確保	①公共交通空白地域における多様なモード等を活用した移動手段の創出	ニーズ調査の実施	1回/年	2回 (R5~R9)
		移動手段の創出	1地区/6地区	2地区/6地区 (R5~R9)
	②タクシー補助金・ガソリン給油券の交付・利用促進	交付人数(タクシー補助券、給油券)	43名/年	年平均60名 (R5~R9)
		ケーブルTVでの啓発活動	—	2回/年
	③交通弱者に対する施策との連携	事業地域の拡大	1地区/6地区	3地区/6地区 (R5~R9)
		JR近永駅舎のバリアフリー化	50%	100% (R5~R9)
④お出かけ需要に応じた公共交通の利便性向上	運行ダイヤ及び運行エリア等の利便性向上のための見直しの回数	未実施	1回/年 (R5~R9)	
2 持続可能な運行形態の追求	①既存の公共交通網の維持	割引補助事業の実施	未実施	町内全域で実施
		宇和島自動車への公費負担額	18,940千円 収支率30.7%	現状よりも抑制
		町内のJR各駅の利用者数	利用者数168人/日	現状よりも改善
	②町営バス(愛治線、屋敷線、循環線)の維持	利用者数及び公費負担額、収支率	利用者数(年度平均) 愛治線 10.1人/日 屋敷線 1.4人/日 循環線 9.4人/日 公費負担額 愛治線 4,096千円 屋敷線 401千円 循環線 6,204千円 収支率 愛治線 8.6% 屋敷線 5.7% 循環線 3.7%	利用者数(年度平均) 愛治線 12人/日 屋敷線 2人/日 循環線 11人/日 公費負担額 愛治線 } 現状よりも抑制 屋敷線 } 循環線 } 収支率 愛治線 } 現状よりも改善 屋敷線 } 循環線 }
			③バス・タクシー乗務員の確保・育成	広報・HP掲載による周知
	④公共交通におけるデジタル技術の活用	運賃支払システムの構築	未実施	町内全域で実施

3 自家用車を利用している方への啓発	①タクシー補助金・ガソリン給油券の交付・利用促進（再掲）	広報・HP掲載による周知	1回/年	2回/年 (R5~R9)
	②バス等の公共交通乗り方イベントの開催	公共交通乗り方イベントの参加人数	未実施	のべ200人 (R5~R9)
	③バス等の公共交通を利用したお出かけプラン座談会等の開催	公共交通の利用を目的とした座談会開催	未実施	1回/年
4 商用・観光利用による利用促進	①JR近永駅を拠点とした観光商品の造成	JR近永駅を拠点とした観光商品の開発	未実施	5商品/5年
	②公共交通におけるデジタル技術の活用（再掲）	運賃支払システムの構築（再掲）	未実施	町内全域で実施

第6章 計画の推進

I 計画の推進体制

本計画の推進にあたっては、鬼北町地域公共交通会議が中心となって、町民、運行事業者などの関係機関と連携を図り、各機関と一体となって計画を推進します。

本計画で示す各施策については、鬼北町地域公共交通会議、運行事業者、国、県、町内の関係機関と協議、調整を実施しながら推進します。

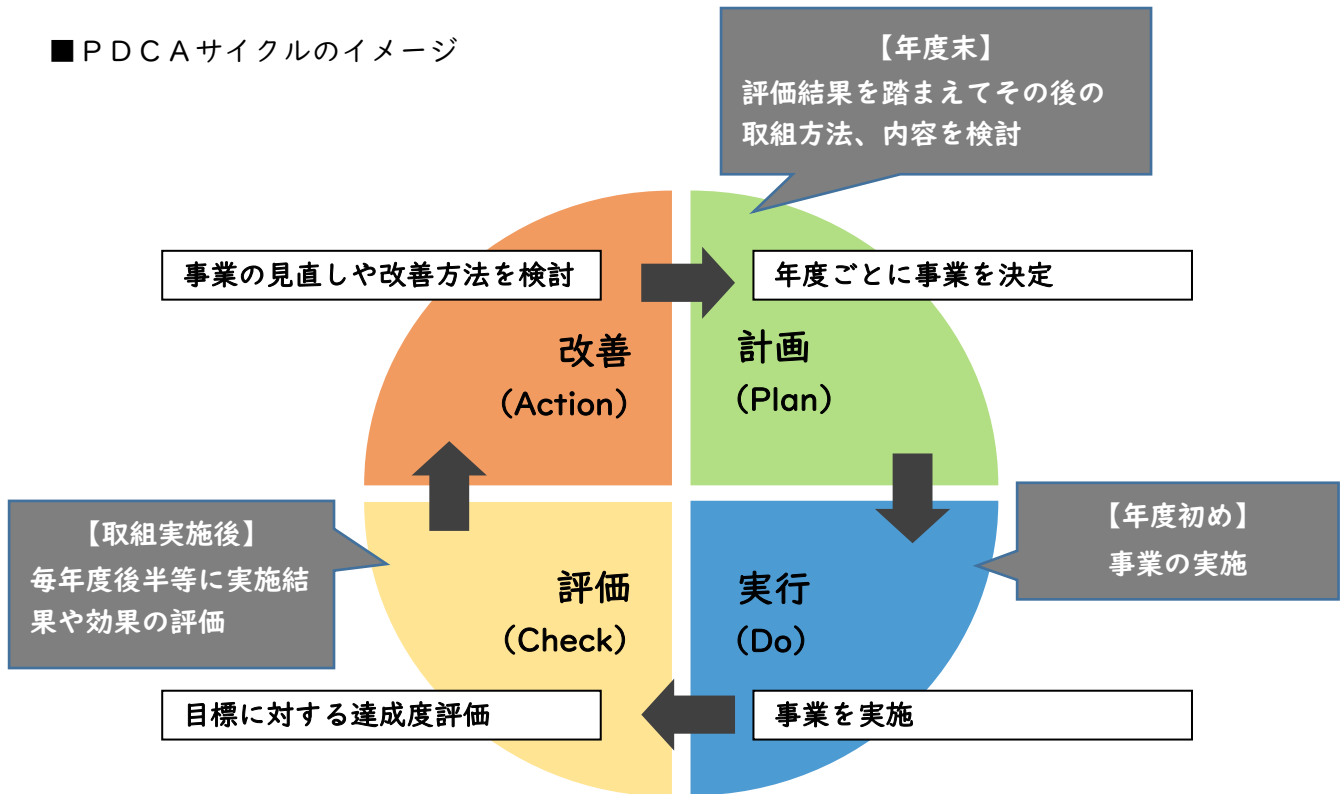
利用促進等については、利用者である町民、周辺施設の病院、商業施設、学校等と連携を図りながら計画を推進します。

2 計画の評価

本計画で実施予定の施策について、各施策の効果を判断し、計画実施時期、組合せを検討しながら実施します。

鬼北町地域公共交通計画は、計画の策定（Plan）、施策の実施（Do）、施策の進行状況確認・評価（Check）、改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルの考え方に基づいて推進します。

■PDCAサイクルのイメージ



■事業進捗管理・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
計画 (Plan)	必要に応じて計画の見直し				計画の更新
実行 (Do)	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施
評価 (Check)	事業進捗及び目標の達成状況の評価				
改善 (Action)		中間評価			最終評価

資料編

I 地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成二十六年総務省告示・国土交通省告示第一号）

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成十九年法律第五十九号）第三条第五項の規定に基づき、地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（平成二十六年総務省告示・国土交通省告示第一号）の一部を次のように改正し、令和二年十一月二十七日から適用することとしたので、同条第七項の規定に基づき、公表する。

地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針

目次

前文

一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

1 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する

る地域公共交通の活性化及び再生の意義

2 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標

- (1) 住民、来訪者の移動手段の確保
- (2) 地域社会全体の価値向上
- (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等
- (4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

1 地域公共交通計画の記載事項

- (1) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針
- (2) 地域公共交通計画の区域
- (3) 地域公共交通計画の目標
- (4) 地域公共交通計画の目標を達成する

ために行う事業及びその実施主体に関する事項

(5) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

(6) 地域公共交通計画の期間

2 都市計画等との調和

3 協議会

(1) 協議会の構成員

(2) 留意事項

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 地域公共交通特定事業について

(1) 実施計画の認定

(2) 軌道運送高度化事業に関する留意事項

(3) 道路運送高度化事業に関する留意事項

(4) 海上運送高度化事業に関する留意事項

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

(6) 鉄道再生事業に関する留意事項

(7) 地域旅客運送サービス継続事業に関する留意事項

(8) 貨客運送効率化事業に関する留意事項

(9) 地域公共交通利便増進事業に関する留意事項

2 その他留意事項

四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

五 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項

六 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

七 その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

1 関係者の役割

(1) 国の役割

(2) 都道府県の役割

(3) 市町村の役割

(4) 公共交通事業者等の役割

(5) 住民、公共交通の利用者の役割

2 関連する施策との連携及び関係者間での連携

(1) 災害対策と連携した地域公共交通施策

- (2) 感染症拡大を踏まえた地域公共交通施策
- (3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

我が国では従来、地域における旅客の運送に関するサービス(以下「地域旅客運送サービス」という。)の提供の確保は、民間事業者の能力を活用して、利用者のニーズを前提として、それに対応するよう輸送サービスを提供するという形で進められてきたところである。

しかしながら、近年、人口の急激な減少や地域公共交通を担う運転者不足の深刻化に伴い、地方部をはじめとして、民間事業者による輸送サービスの提供の継続が困難となる地域が増加している。

他方、高齢化の進展や、高齢者による運転免許証の自主返納が進みつつあること等から、自家用自動車を運転できない高齢者等の移動手段としての公共交通の重要性が増大しており、こうした地域においては、地方公共団体をはじめとして交通に関わる様々な主体が相互に協力し、地域が一体となって地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが不可欠となっている。

さらに、地方の中小の都市部など、民間事業者による輸送サービスの提供が可能なエリアにおいても、都市機能や居住の誘導といったまちづくり施策、さらには、近年の訪日外国人観光客の急増も踏まえ、交流人口を増加させるための観光施策などと十分に連携して交通施策を進めることにより、将来にわたって地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保し、地域の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を推進していくことが求められている。特に、複数の民間事業者が存在するエリアにおいては、事業者同士の連携を強化する取組を進めることが求められている。

また、個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスであるMaaS(Mobility as a Service)等の新たなモビリティサービスが出現しているなど、公共交通に関するAI・ICT等の新技術や新たなサービスの効果的な導入に取り組むことが求められるようになってきている。

このような状況の下、国民等の交通に対する基本

的な需要が適切に充足されることが重要であるという交通政策基本法(平成二十五年法律第九十二号)の基本理念を踏まえつつ、地域の経済社会的活動の基盤である地域旅客運送サービスの提供を確保することが喫緊の課題である。

本方針は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)第三条第一項に基づき、地域のニーズや課題に最も精通した地方自らによる地域公共交通のあり方についての主体的な検討と、それに基づく地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する取組を推進するための基本的な方針として定めるものである。

一 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義及び目標に関する事項

1 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の意義

急速な少子高齢化・人口減少時代の到来や移動手段に関する国民の選好の変化等の社会経済情勢の変化に伴い、地域公共交通の利用者は長期的に減少傾向にある。地方都市や過疎地域などにおいては、鉄道・軌道・バス事業者といった公共交通事業者が不採算路線から撤退することにより交通空白地帯が出現している。これに加え、近年、地域公共交通を担う運転者不足が深刻化していることや、高齢運転者による交通事故の社会問題化に伴い、高齢者の運転免許証の自主返納が進んでいるため、安心して運転免許証を自主返納できるよう、高齢者が利用しやすい地域旅客運送サービスを確保する必要があることなど、住民の移動手段の確保が切実な課題となっている。また、離島航路については、離島の少子高齢化・人口減少による地域の活力の低下により輸送人員が低下しており、その維持・改善が問題となっている。

一方で、近年、訪日外国人観光客が急増しており、観光地における移動手段を確保することが求められているなど、便利で利用しやすい公共交通サービスの確保・充実は、地域の交流拡大・観光振興の基盤として重要であり、さらに、観光列車など移動時間を観光に活用する取組をはじめ、公共交通自体が観光資源として観光地等の魅力を増す役割を果たし得る。

さらに、急速な少子高齢化・人口減少社会において、都市の再生や地域の活力の向上及び持続的

発展を実現するためには、近年求められているコンパクトなまちづくりとともに、拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通の充実が必要不可欠であり、併せてバスや軌道の速達性・定時性の確保や、ラッシュ時の車内混雑の緩和による快適性の向上等、運送サービスの質の向上を図ることが重要である。また、公共交通は自家用自動車に比べて一人一キロメートル当たりの二酸化炭素排出量が少ないことから、地球温暖化対策の観点からも一層大きな役割を期待されている。

また、AI・ICT等の新技術や、MaaS等の新たなモビリティサービスが出現してきている。こうした新たな技術・サービスの地域公共交通における活用を通じた利用者の利便性向上を目指し、公共交通事業者だけでなく地方公共団体や地域の関係者も含めて議論・検討を進めていくことが必要になってきている。

こうした地域公共交通に対する社会的要請に的確に答えるためには、とすれば民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、路線やダイヤ・運賃の見直しや新たな技術の活用により地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員しながら、全ての地方公共団体において、地域旅客輸送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることが重要である。

2 地域旅客輸送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生の目標

地域公共交通の活性化及び再生に関する地域のニーズや課題は多種多様であり、地域の関係者が地域公共交通について総合的に検討し、当該地域にとって最適かつ持続可能な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って地域旅客輸送サービスの持続可能な提供の確保を推進することが重要である。このため、具体的には、次の目標を追求すべきである。

(1) 住民、来訪者の移動手段の確保

地域公共交通のあるべき姿を検討するには、

まず住民の基本的な生活と社会参加の機会を確保するという観点に立つことが重要である。その上で、その活性化及び再生を図るためには、利用者の目線に立ってそのあり方を検討する必要があるが、自家用自動車による移動に比べて遜色のないシームレスな運送サービスを確保するとの観点から、また、ハードとソフトの両面から、必要な施策を総合的かつ一体的に展開する必要がある。

地域によっては、公共交通事業者の不採算路線からの撤退等により交通空白地帯が出現するなどの問題が生じており、運転のできない学生・生徒、高齢者、障害者、妊産婦等の移動手段の確保が重要である。また、離島航路については、離島の住民の日常生活を直接支える移動手段であり、生活物資の輸送手段であることから、その維持・改善は重要である。

加えて、地域社会の活力の維持・向上の観点からは、住民の通勤、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動に加え、地域公共交通の維持・改善により文化活動やコミュニティ活動、遊びのための活動、その他様々な活動のための外出を容易にすることを通じて、外出機会の増加を図ることが重要である。

地域においては、住民、来訪者の移動手段を確保するため様々な取組が行われており、コミュニティバス・乗合タクシー、市町村やNPOによる自家用有償旅客運送、地域公共交通会議の設置等はその一例である。さらに、住民、来訪者のニーズにきめ細かく対応していくため、タクシーを活用することやスクールバスや福祉輸送、商業施設の送迎サービス等地域の輸送資源を総動員することなど多様な取組を進めていくべきである。

その際、地域公共交通について、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面からも積極的な見直しを行うなど、利用者目線による地域の移動手段の確保を進めるべきである。

また、やむを得ず地域公共交通の路線、航路や区域(以下「路線等」という。)が廃止に至ってしまう場合でも、十分な検討を経ずに廃止路線をコミュニティバスで代替するといった個別・局所的な対応をするのではなく、関係する公共交通事業者やNPO、地域の住民、学識経験者などの地域の幅広い関係者と議論しつ

つ、必要に応じて、代替の地域旅客運送サービスの提供者を公募により選定するなど、地域旅客運送サービスが地域の実情や住民・来訪者のニーズに即した形で継続されるよう、地方公共団体が中心となって、幅広い視点から検討や調整、協議が行われることが重要である。

さらに、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、地域公共交通のバリアフリー化についても一層進めていくべきである。

(2) 地域社会全体の価値向上

地域公共交通の活性化及び再生は、交通分野の課題の解決にとどまらず、将来の都市構造の構築に向けた中長期的なまちづくりにおいても、また、より短期的なまちづくりにおいても重要である。さらには、観光振興や健康、福祉、環境など様々な分野で大きな効果をもたらすものである。地域公共交通を地域社会全体の価値向上のための手段としてとらえ、その活性化及び再生を通じて、地域社会全体の価値向上を実現することが重要である。具体的には、地域の実情に応じ次の目標を追求することが考えられる。

① コンパクトなまちづくりの実現

本格化しつつある人口減少社会において都市の再生を図るためには、コンパクトなまちづくりの実現により市街地の拡散に伴う低密度化を抑制し、人口密度の維持を図ることが重要である。その実効性を担保するため、諸機能が集約した拠点同士、あるいは拠点と居住エリアを結ぶ地域公共交通を充実させ、利用者のニーズに合致した輸送サービスを提供することが重要である。

② まちのにぎわいの創出や健康増進

まちのにぎわいの創出、歩いて暮らせるまちづくりによる健康増進といった観点から、居心地が良く歩きたくなるまちなかづくりとも連携しながら、地域公共交通による移動の利便性を向上させ、公共交通と家用自動車の適切な役割分担を目指すことが重要である。

また、地域公共交通の利用促進による外出機会の増加は、地域住民の健康増進に寄与するとともに、将来にわたる医療・

介護分野における公的負担の軽減につながることも期待されることから、地域公共交通と福祉は密接な関係にあるため、地方公共団体における部局を横断した連携の一層の充実を図り、両分野の施策を推進していくことも重要である。

③ 観光振興施策との連携による人の交流の活発化

便利で利用しやすい公共交通は観光地等の魅力増大に資するとともに、車両や運送サービス自体が観光資源となる場合もあるため、国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流を活発化させ、地域活力の増進を図る際には、地域公共交通の充実により、観光旅客等の来訪者の移動の利便性や回遊性を向上させることが重要である。また、観光交流の促進による利用増加は、地域公共交通を持続可能なものとする上で重要な要素である。このように、地域公共交通と観光は相互に補完的な関係にあることから、公共交通施策と観光振興施策が連携することが重要である。

観光立国推進基本計画(平成二十九年三月二十八日閣議決定)においても、観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備、観光旅行の促進のための環境整備の観点から、地域公共交通の活性化及び再生が求められているところである。

また、外国人観光旅客の来訪の促進等による国際観光の振興に関する法律(平成九年法律第九十一号)においても、訪日外国人観光客の公共交通の利用に係る利便を増進するために必要な措置の実施について定められているところであり、近年の訪日外国人観光客の急増を踏まえ、多言語表記による情報提供機能の強化や公衆無線LANその他のインターネット環境の充実など、公共交通におけるインバウンドのニーズに対応した環境の整備が一層重要になってきている。

④ 地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応

第五次環境基本計画（平成三十年四月十七日閣議決定）においては、低炭素の実現による循環共生型の社会が目指すべき持続可能な社会の姿であるとされており、環境負荷の低減を図るためにも、自家用自動車への過度な依存を見直し、公共交通の利用促進を図ることが重要である。

(3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供

(1)・(2)を効果的かつ着実に実現するためには、安全・安心で質の高い運送サービスの提供等を確保することが基本となる。具体的には、次の目標を追求することが重要である。

① 安全・安心な運送サービスの提供

公共交通においては、事故や危険のない安全・安心な運送サービスの維持が必要不可欠である。そのために、持続可能で安全・安心な運送サービスを提供できる健全な事業体制を確保するとともに、こうしたサービスを最前線で担う運転者等の人材不足の改善を図っていくことが重要である。

さらに、高齢者、障害者をはじめとして、誰もが安全・安心に利用できる運送サービスの提供を実現するため、公共交通機関の旅客施設や車両等のバリアフリー化に積極的に取り組むことが必要である。加えて、バリアフリー化の実現のためには、ハード・ソフト両面の取組が不可欠であることを踏まえ、バリアフリー設備を使用した適切なサービスの提供、利用者支援、適切な情報の提供、職員等関係者に対する教育訓練等、ソフト対策を推進することが重要である。

② シームレスな運送サービスの提供

公共交通については、自家用自動車による移動に比べて遜色のないシームレスな運送サービスといった観点で考える必要があるが、この場合、複数の公共交通の乗継利便の向上が重要であり、鉄道、軌道、バス、旅客船等の乗降場を近接して配置するほか、病院、スーパーマーケット、道の駅、地域の観光施設等にバス停を設置すること等による快適な乗換拠点の整備、ダイヤの連携、ICカードを活用した乗継運賃の設定等といった公共交通同士の連携やパークアンドライド等の推進がより求められる。

こうした連携については、市町村等の公

共交通事業者以外も含めた多様な主体による取組が重要である。

③ 定時性の確保、速達性の向上

バス、軌道等の公共交通の走行環境の改善や輸送力の向上、LRT（ライト・レール・トランジット）やBRT（バス・ラピッド・トランジット）、高速船の導入等による、公共交通の定時性の確保、速達性の向上が求められる。

④ 乗りたくなるサービスの提供

車両や船舶のデザイン等のイメージ、振動の抑制等による快適な乗り心地や優れた居住空間の確保といった快適性の確保、地域のニーズに合わせたルート設定やきめ細かな運賃・料金設定における工夫等による魅力的な運送サービスの提供が求められる。

(4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

近年の公共交通に関する新たな技術やサービスは、利用者の利便性の向上や運送サービスの提供に係る効率性の向上に資するものであり、積極的な活用が望ましい。具体的には、地域の実情に応じ、次の目標を追求することが重要である。

① 新たな技術を活用した利用者の利便性向上

スマートフォンによる運行状況や経路検索の提供、案内標識の多言語表記及び駅構内・車内における公衆無線LAN環境の整備、地域公共交通に関する情報提供を充実させるための取組や、交通系ICカード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、オンデマンド交通におけるAI活用の取組など、幅広い分野で新たな技術を活用して利用者の利便性を向上させることが求められる。

② 新たなモビリティサービスを活用した利用者の利便性向上

新たなモビリティサービスであるMaaSは、個々の利用者の移動ニーズに対応し、移動以外の多様なサービスとも連携しながら一括した検索・予約・決済等を提供するものであり、移動の利便性向上にとどまらず、まちづくり、インフラ整備などの課題の解決のための有効な手段としても期待されることから、地域の関係者の議論の下で取組を進めていくことが重要である。

③ データの共有・利活用の促進

データに基づく関係者間の議論を促進するため、各公共交通事業者の持つ運行情報などのデータについて積極的に共有を図るとともに、潜在的な需要喚起にも有効である個人の移動等のモビリティデータについて、セキュリティ対策の観点にも留意しつつ、その積極的な利活用に取り組むことが必要である。

二 地域公共交通計画の作成に関する基本的な事項

1 地域公共交通計画の記載事項

(1) 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針

地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定めることとする。地域公共交通に関するニーズや課題はそれぞれの地域によって多種多様であるため、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査した上で検討を行う必要がある。検討に当たっては、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する観点から、特に次の点に留意することが重要である。

① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保

まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体で地域公共交通を考えることにより、人々が集う拠点や観光スポットにおける公共交通の利便性を高め、地域公共交通のサービスの充実と利用者の増加とを一体で実現することが必要である。

都市の再生のためには、医療、福祉等の都市機能の集積と公共交通沿線への居住の誘導によるコンパクトなまちづくりを進める必要がある。その実現のためには、地域の実情に応じ、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通、中心部における循環型の交通、幹線交通と連絡した支線交通の路線形成・改善や、運賃やダイヤなどサービス面での利用者の利便性向上と、交通結節点の整備による乗継円滑化や、コミュニティバス、デマンド型乗合タクシー、自家用有償旅客運送など多様な交通サービスの導入との有機的な組合せを一体的に進めることが不可欠で

ある。

歩行者、自転車及び公共交通優先のまちづくりを図る上では、歩行空間や自転車利用環境の整備、バスや軌道の乗換拠点等の交通結節点の整備、トランジットモール等の導入、パークアンドライドの推進、駐車場の配置等も併せて検討することが考えられる。

各種施策の具体化に当たっても、駅を中心とした交通結節点の整備など短期的に実施できるものから、さらには、中長期的に実現するまちづくりまで、各段階でまちづくりと交通を一体的に推進することが重要である。

また、観光の振興を図るためには、観光客の移動手段を確保する観点や公共交通自体を観光資源として活用する観点から、地域公共交通の充実を図ることが不可欠である。このため、地域における観光の振興に関する施策と地域公共交通計画に位置付けられる施策との一体性を確保することが重要である。

② 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保

地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、異なるモードや幹線・支線の役割分担も明確にしつつ、交通機関相互の連携を十分に図るとともに、地域の需要に対応し、重複路線等に留意して公共交通全体の効率性を向上させるとともに、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどサービス面も踏まえ、地域公共交通の利用者の利便性を向上させることが必要である。

これに加えて、路線バスやタクシーといった従来からの公共交通のみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、自家用有償旅客運送や、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど他の交通手段による補完を行いながら、地域の輸送資源を総動員して、移動手段を確保していくことが重要である。

③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ

人口密度や自然条件等の地域特性に応じて、鉄軌道、路線バス、コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、旅客船、海上タクシーなど多様な交通手段を有機的に組

み合わせて、身の丈に合った地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することが重要である。

このうち、タクシーについては、地域の移動ニーズにきめ細かく柔軟に対応することができる公共交通サービスとして重要な役割を担っているところ、その積極的な活用が重要である。

交通手段の組合せに当たっては、自家用自動車、自転車や徒歩との接続を考慮するとともに、LRT・BRTの整備やAIを活用したオンデマンド交通、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ、シェアサイクルの活用、さらにはこれらを連携させたMaaSの導入等も視野に入れるべきである。

加えて、買い物代行や高齢者の見守りサービス等、旅客運送と併せて実施可能な様々なサービスの提供や、貨客混載の実施等、限りある地域の人的・物的資源の有効活用を図りつつ、生産性向上を推進することも重要である。

④ 住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通は、住民の買い物や通院など、日常生活に当たっての移動手段であるだけでなく、コミュニティの形成に当たって不可欠な地域の共有財産としての役割も有している。地域公共交通に利用者たる住民のニーズを的確に反映させるだけでなく、住民が主体となって公共交通を考え、さらには運営にも関わるといった積極的・継続的関与を行うことが、地域公共交通の持続可能性の確保の観点からも必要である。

また、企業、学校等において可能な限りモビリティ・マネジメント（教育や啓発により住民を公共交通の利用に誘導する手法）を実施することにより、住民の間に地域公共交通についての意識の醸成を図ることが重要である。

(2) 地域公共交通計画の区域

地域の住民の通勤、通学、買物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすることとし、個別・局所的なものにならないよう留意すべきである。人口減少が進む中で、可能な限り財政支出を抑えつつ住民の利便を維持していくためには、各市町村が単独で全ての都市機能を担うことには限界があり、生活圈を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保

に取り組んでいくことが重要になる。このため、地域公共交通計画の区域の検討に当たっては、交通圏の範囲が複数の市町村にまたがる場合は、関係市町村や都道府県が連携して、地域にとって最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するよう取り組むことが重要である。

また、複数の市町村間で地域公共交通計画の区域を設定する場合には、必要に応じて、都道府県が当該地域における調整役として計画に参画するよう、市町村から当該都道府県に対して要請を行うなど、都道府県と連携して地域の公共交通の課題に取り組むことが必要である。

その際、都道府県は、要請があった地域について、当該都道府県内の移動における幹線的な公共交通の充実や複数の市町村にまたがる移動の確保を進める必要がある場合などには、積極的に計画の作成に参画することが望ましい。このように、市町村と都道府県とが適切な役割分担に基づき、緊密に連携を図りながら、計画の作成に取り組むことが重要である。

一方、合併により広大な面積を有する市町村及び離島を含む市町村をはじめとして、市町村の行政区域中に複数の交通圏が存在する場合も想定され、このような場合には、単独で又は当該交通圏を構成する他の地方公共団体と共同して、複数の地域公共交通計画を作成することができる。

加えて、広域的な地域公共交通計画が作成された場合において、当該計画の区域と一部区域が重複する交通圏が存在する場合は、当該交通圏について別の地域公共交通計画を作成することができる。ただし、この場合には、両計画の整合性を確保することが必要不可欠である。

(3) 地域公共交通計画の目標

(1)の基本的な方針に即して、目標を設定することとする。目標の設定の際には、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定する必要がある。それぞれの地域の公共交通サービスが現状においてどのレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標として明示することが重要である。特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通の維持・確保に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量

的に設定するよう努めるものとする。

その際、公共交通利用者数の増加や採算性の向上といった公共交通の利用状況に関する目標についても、その達成自体が地域の将来像の実現に直結するものではない点に留意しながら、地域公共交通計画に定められた事業に関するPDCAサイクルを強化し、実効性を高めていくためには、客観的な指標を設定することが有効であることを踏まえ、可能な限り定量的に設定することが望ましい。

また、地域公共交通の確保・充実により、経済振興や福祉、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額を間接的に軽減している効果があると考えられることから、地域公共交通がもたらすクロスセクター効果に着目した目標を設定することが望ましい。

(4) 地域公共交通計画の目標を達成するために 行う事業及びその実施主体に関する事項

地域公共交通計画の目標を達成するために必要となる事業及びその実施主体の検討に当たっては、まず、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保の観点から、当該計画の区域における地域公共交通を一体的に地域公共交通計画の対象とした上で、目標を達成するために提供されるべき公共交通サービスの全体像を明らかにすることが重要である。具体的には、目標を達成する上で必要となる路線等を明確化するとともに、各路線等における運行形態、運行頻度や運賃などのサービス水準の目安を設定することが考えられる。その上で、これらの公共交通サービスを実現するために必要な事業及びその実施主体を整理し、地域公共交通計画に記載することとする。

その際には、新たに実施する取組だけでなく、既存路線の維持といった継続的な取組や、公的支援の有無にかかわらず、民間事業者による取組を記載するほか、公共交通サービス以外のスクールバスや福祉輸送、商業施設等の送迎サービスなどの地域の輸送資源を総動員する取組も含め、地域公共交通計画の目標達成のために必要となる事業を可能な限り網羅的に記載することが望まれる。各種事業が相互に連携して相乗効果を創出し、その利便性及び効率性の向上が図られるよう、地域の関係者の間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することが重要である。

地域公共交通に関するニーズや課題は多種多様であることから、その活性化及び再生に当たっては、地域特性に応じて多様な交通サービスを組み合わせることに加え、地域の関係者が協働し、地域の実情に応じ創意工夫を凝らして、事業を実施していくことが重要である。このため、地域公共交通計画には、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する取組を幅広く盛り込むことが望ましい。具体的には、地域の実情に応じて、コミュニティバスの運行、乗合タクシー等タクシーの積極的活用、地方鉄道の活性化や地域のバス交通のサービス改善等による活性化、地域のニーズに合わせた航路設定や運航ダイヤの改善、地域の創意工夫による地域独自のサービス提供の取組や試行、LRTやBRT等の導入、バス、軌道等の走行環境の改善や輸送力の向上、バリアフリー化の推進等のサービスの向上、既存の路線等の再編や他の種類の事業による代替、等間隔運行ダイヤや定額制乗り放題運賃の設定、自家用有償旅客運送の導入、ICカード・二次元コード及びバスロケーションシステムの導入、快適な待合環境の整備等、地域の移動手段の確保や利便性の向上のための様々な取組に加え、モビリティ・マネジメントの促進等、公共交通の利用促進のための住民や公共交通の利用者、地域の企業や施設等による取組等について定めることが考えられる。

地域公共交通計画に定める事業については、その着手予定時期、実施予定期間について可能な限り具体的かつ明確に記載することとする。なお、当面事業の実施の見込みがない場合にあっては、事業の具体化に向けた検討の方向性を記載し、事業が具体化した段階で、地域公共交通計画を適宜変更して事業の内容について記載を追加、修正するものとする。

また、地方公共団体は、国の実施する関係施策の活用や、自らの実施する他の施策との連携を通じて、事業を推進する上で必要な資金を確保するよう努めるものとする。

地域公共交通の持続可能性を確保する観点からは、公共交通機関の利用促進、自家用自動車の使い方の見直し等の住民による各種取組や一定の負担も織り込んだ形で、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図ることが重要である。

なお、事業の検討及び実施に当たっては、三に定める事項にも留意することとする。

(5) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項

地域公共交通計画の達成状況の評価の方法としては、地域公共交通計画に定めた数値目標と実績値を比較して行うことが考えられる。ただし、評価に当たっては、地域公共交通が、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意する必要がある。

評価を行う時期については、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、その評価結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行ったうえで必要と認めるときは、当該計画の内容を変更することが望ましい。なお、地方公共団体が評価を行った際には、その結果を国土交通大臣に送付することとなるが、必要に応じて、当該結果に基づいて、国土交通大臣から助言を受けることができる。

また、地域公共交通計画の目標を着実に達成する観点からは、毎年度の定期的なフォローアップに加え、五に定める事項に留意しつつ、当該計画に位置付けられた各種事業の実施状況を適切に管理することが重要である。

(6) 地域公共交通計画の期間

計画期間は、五年程度を原則とするが、地域公共交通計画の目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて、柔軟に設定することを妨げない。また、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保と一体的に取り組むべき、まちづくりに関する事業の中には、事業期間が長期間にわたるものもあるため、地域公共交通計画は、当該計画の計画期間を超えて中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ、作成することが適当である。

加えて、計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。

2 都市計画等との調和

地域公共交通は地域社会全体の価値を向上させるための手段の一つであり、その活性化及び再生は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有する。

このため、地域公共交通計画を作成する地域に

おいて、都市再生特別措置法（平成十四年法律第二十二号）第八十一条に規定する立地適正化計画、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律（平成二十年法律第三十九号）第四条に規定する観光圏整備計画や、地球温暖化対策の推進に関する法律（平成十年法律第百十七号）第二十一条に規定する地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が策定されている場合には、地域公共交通計画にその旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を地域の関係者が十分に共有した上で、取組を行うことが望ましい。

とりわけ、公共交通は、都市の装置として重要なものであり、都市の将来像の骨格を形成するという観点から、都市計画、都市計画法（昭和四十三年法律第百号）第十八条の二に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律（平成十年法律第九十二号）第九条に規定する中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画との調和の確保に留意するとともに、また、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二十四条の二に規定する移動等円滑化の促進に関する方針及び同法第二十五条に規定する移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想、港湾法（昭和二十五年法律第二百十八号）第三条の三に規定する港湾計画との調和の確保にも留意する必要がある。

3 協議会

協議会は、地域公共交通に関わる多様な主体が、その最適かつ持続可能なあり方について総合的に検討、合意形成を行い、その合意がなされた取組を実施するために、各主体間の意見調整を図る場であり、地域の関係者が一体となって地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進する上での中心的な役割を担うものである。

このため、地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議に当たっては、可能な限り協議会を活用することが望ましい。

(1) 協議会の構成員

地域公共交通計画を作成する地方公共団体、関係する公共交通事業者、自家用有償旅客運送者、道路管理者、港湾管理者に加えて、必要に応じて関係する都道府県、公安委員会、住民、

高齢者や障害者を含む公共交通の利用者のほか、福祉・介護関係事業者やNPO、商業施設、地元企業、病院、学校、観光事業者等の多様な主体が参画し、活発な議論を行い、それぞれが相互に連携、協力をしつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むことが重要である。地方公共団体の内部においても、交通部局のみならず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等を管轄する幅広い部局からの参画が期待されるほか、地域公共交通の最適かつ持続可能なあり方を検討するためには、日頃から当該交通を利用し、その実情をよく知る者の参画が欠かせない。

また、協議会の意見調整を円滑に進める観点から、協議会を組織するに当たっては、学識経験者等の地域公共交通の活性化及び再生について専門的な知識を有する者を構成員に含めることが望ましい。さらに、地域における移動データや商業など関連分野における移動以外のデータを当該地域の公共交通の活性化及び再生に活かす観点から、様々なデータの調査・分析やマーケティングなどの手法に関して専門的な知識を有する者を構成員に加えることも考えられる。

なお、専門的な知識を有する者を協議会の構成員に加える際、国による専門人材データベースなどを活用しながら選定するなど、地域にとって必要な構成員が漏れなく協議会に参画できるようにすることが重要である。

協議会の構成員は、地方公共団体の判断により柔軟に追加することができる。地域の実情に応じて必要な構成員を追加することにより、協議会に、新モビリティサービス協議会や道路運送法（昭和二十六年法律第百八十三号）に基づく地域公共交通会議等の他の協議会の機能を付加し、合同で開催するなど、事務手続に係る負担の軽減を図ることが可能である。

なお、地域の公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者については、協議会を組織する地方公共団体から地域公共交通計画の作成及び実施に関する協議を行う旨の通知を受けた場合には、正当な理由がある場合を除き、当該協議に応じなければならぬこととされていることに留意する必要がある。

(2) 留意事項

協議会における運営の透明性、公平性、実効性、効率性を確保する観点から、協議会における協議事項、意思決定の方法、協議結果の公表方法、会計の取扱い等に係る規約を定め、適切に協議会を運営することが望ましい。

協議会の構成員は、当該協議会において協議が調った事項については、その協議の結果を尊重しなければならないとされていることに留意する必要がある。

また、協議会においては、地域の目指すべき将来像や、地域公共交通計画の目標を達成する上で必要な公共交通サービスの水準等について、可能な限り具体的に協議が行われることが期待される一方、当該協議会において公共交通事業者の間で、例えば公共交通サービスに係る個別・具体的な運賃・料金、運行回数、路線・運行系統等について合意がなされるなど、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和二十二年法律第五十四号。以下「独占禁止法」という。）の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、地域における一般乗合旅客自動車運送事業及び銀行業に係る基盤的なサービスの提供の維持を図るための私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律の特例に関する法律（令和二年法律第三十二号。以下「独占禁止法特例法」という。）第十条に規定する共同経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、同法に基づく定額運賃・料金、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定について、当該協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。

なお、地域公共交通計画の円滑な作成が行われる等の協議会の適切な運営のため、国及び都道府県から、必要な助言を受けることができる。

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 地域公共交通特定事業について

地域公共交通特定事業としては、具体的には、軌道事業、バス事業、海上運送事業の運送サービスの質の向上を図る軌道運送高度化事業、道路運送高度化事業、海上運送高度化事業、事業構造の

変更を行うことにより旅客鉄道事業に係る路線における輸送の維持を図るための鉄道事業再構築事業、廃止の届出がされた鉄道事業の再生を地方公共団体等の支援により図る鉄道再生事業、廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する地域旅客運送サービス継続事業、貨客混載の取組の実施により公共交通の生産性向上を図る貨客運送効率化事業、地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う地域公共交通利便増進事業がある。地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する観点から、各々の事業の特性や、地域における公共交通の利用状況、他の公共交通事業への影響、人口密度や自然条件等の地域特性等を踏まえた上で、地域公共交通計画の目標を達成するために必要な事業を適切に選択し、当該計画に記載するものとする。

(1) 実施計画の認定

地域公共交通計画において、地域公共交通特定事業に関する事項が定められたときは、当該事業を実施しようとする者は、当該地域公共交通計画に即して当該事業を実施するための計画（以下「実施計画」という。）を作成し、国土交通大臣に対し、当該実施計画の認定を申請することができる。

実施計画の認定に当たっては、事業の目標、運行形態、維持・運営コスト等を踏まえて、一・二に掲げる目標を実現し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する効率的で利便性の高い運送サービスであるかどうか判断する。また、当該実施計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであることが求められているところ、とりわけ、地域旅客運送サービス継続実施計画（以下「継続実施計画」という。）及び地域公共交通利便増進実施計画（以下「利便増進実施計画」という。）の認定に当たっては、これらの計画の基礎となっている地域公共交通計画について、二・一（一）に掲げる基本的な方針に沿って作成されているかどうかを踏まえ、判断することとする。

あわせて、実施計画の内容を実現するための手段、実現性、関係機関との連携等が、地域公共交通特定事業を確実に遂行するために適切なものであるかどうかについても審査する。

これらの点に加え、地域公共交通特定事業の実施のために鉄道事業法（昭和六十一年法律第九十二号）、軌道法（大正十年法律第七十六号）、道路運送法、海上運送法（昭和二十四年法律第八十七号）、貨物自動車運送事業法（平成元年法律第八十三号）又は貨物利用運送事業法（平成元年法律第八十二号）の許認可等を得る必要がある場合には、当該許認可等を得るための基準に適合するとともに、欠格事由に該当しないかどうかを審査する。

(2) 軌道運送高度化事業に関する留意事項

軌道運送高度化事業については、新たに軌道を整備する場合のみならず、既に軌道事業が営まれている路線で軌道運送高度化事業を実施する場合においても、地方公共団体、軌道経営者、道路管理者等が一体となって、快適性、走行性に優れ、低床化されているなど乗降の円滑化が図られた車両の導入、走行環境の改善、停留所周辺における乗降の円滑化等の確保・向上に努め、ハード及びソフト施策を総合的かつ一体的に実施することが望ましい。

(3) 道路運送高度化事業に関する留意事項

道路運送高度化事業については、バス事業の高度化と併せて、道路管理者、公安委員会等が講ずる道路交通の円滑化に資する措置が行われることが必要であり、また、連節バスの導入に当たっては、通常車両の場合と比べ、より多くの手続を要し、地方公共団体、国、道路管理者、公安委員会等の連携及び協力を得ることが円滑な導入に不可欠であることから、協議会等において、特にこれらの関係者と緊密な協議を行う必要がある。

(4) 海上運送高度化事業に関する留意事項

海上運送高度化事業については、海上運送事業の運送サービスの質の向上に加え、陸上の公共交通との円滑な乗継ぎを組み合わせなければ、地域のニーズを満たすことができない場合も多いことから、当該事業の実施と併せた、陸上の公共交通の再編や利便性向上策も実施することが望ましい。また、運航に多くの燃料油を消費する海上運送事業の特性を踏まえ、新たな船舶の導入に際しては、経済性の向上及び環境負荷の低減にも留意することが必要である。

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

鉄道事業再構築事業については、その実施

に際し、単に旅客鉄道事業の収支状況が厳しいものであることのみならず、旅客鉄道事業者の鉄道事業全体としての経営状況、当該旅客鉄道事業者による利用促進に向けた取組、地域の関係者による輸送の維持を図るための取組状況といった路線をめぐる歴史的経緯等の個別の事情を総合的に勘案する必要がある。その際、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成十三年法律第六十一号）附則第二条第一項に規定する新会社の路線については新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成十三年国土交通省告示第千六百二十二号）に、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成二十七年法律第三十六号）附則第二条第一項に規定する新会社の路線については新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号）に、それぞれ留意する必要がある。

(6) 鉄道再生事業に関する留意事項

鉄道再生事業については、廃止届出がされた鉄道事業の全ての再生を図ろうとするものではなく、地方公共団体等の具体的な支援方針及びこれを踏まえた鉄道事業者の経営判断を前提に、費用負担のあり方を含め、協議対象事項について両者間で合意がなされた場合に、当該事業の実施が可能となること、また、鉄道再生事業に係る協議に際しては、効率的な運営により可能な限り迅速に結論が得られるべく双方が努力する必要があることに留意する必要がある。

(7) 地域旅客運送サービス継続事業に関する留意事項

地域旅客運送サービス継続事業については、特定旅客運送事業の利用状況や収支状況、当該特定旅客運送事業を営む者（以下「特定旅客運送事業者」という。）の経営状況などを勘案し、特定旅客運送事業者からの申出を契機として、地域の関係者の協議において、当該地域における特定旅客運送事業の維持困難性について判断し、認識を共有するものとする。また、特定旅客運送事業者からの申出のほか、地方公共団体など地域の関係者からの働きかけにより、維持困難性に関する議論を進め、地域の

共通認識を明確化することが望ましい。

公募に関する実施方針の作成に当たっては、効率性・利便性等の観点から、特定旅客運送事業に代わる交通サービスとして、バスやタクシー、デマンド交通、自家用有償旅客運送などの選択肢の中から、適切なモードの組合せが実現するよう、地域の関係者と十分に協議することが重要である。

その際、路線ネットワークに限らず、運賃やダイヤなどのサービス面も踏まえ、地域公共交通の利用者の利便性を向上させることが重要であるとともに、公共交通サービスのみでは地域の移動ニーズに対応しきれない場合には、スクールバス、福祉輸送、商業施設の送迎サービスなど地域の輸送資源を総動員することが重要である。

(8) 貨客運送効率化事業に関する留意事項

貨客運送効率化事業については、過疎地などにおける貨客混載の導入により、物流サービスの生産性向上と相まって、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図ることが重要であることを念頭に置いて実施することとする。

貨客混載の取組にあたっては、地域の物流事業者との適切な役割分担により、効果的かつ効率的に実施していくことが望ましいため、関係する公共交通事業者に加え、地域の物流事業者と緊密な連携を図る必要がある。

(9) 地域公共交通利便増進事業に関する留意事項

地域公共交通利便増進事業については、地域全体の公共交通を、路線ネットワークとしてのみならず、運賃やダイヤなどサービス面を含めて総合的かつ網羅的に捉え、コンパクトなまちづくり等の地域戦略との一体性を確保しつつ、公共交通の効率性を高めながら、地域のニーズにきめ細かく対応することで利便性の高い地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保することを念頭に置いて、実施することとする。この場合において、当該事業を実施する区域内の既存の公共交通サービスについて、路線、運行回数・時刻、運賃、乗継ぎ、情報提供等のサービス内容を具体的かつ網羅的に検証し、地域公共交通の利用者の利便を増進することが必要となる。具体的には、都市機能へのアクセスを確保するための幹線交通、

中心部における循環型の公共交通、幹線交通と連絡した支線交通などの確保をはじめとして、路線ネットワークの観点からの見直しを行うとともに、特に中心部においては、等間隔運行などのダイヤ面や、定額制乗り放題運賃や乗継ぎ割引運賃などの運賃面での公共交通サービスの改善を図ることが重要である。これと併せて、交通結節点の整備による乗継円滑化、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなど多様な交通サービスの導入等を組み合わせながら、住民の協力を含む関係者の連携の下、地域公共交通の利用者の利便を増進していくことが期待される。

公共交通サービスの改善を図るに当たって、複数事業者間の路線、ダイヤ、定額運賃などの調整が必要となる場合には、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画の作成を積極的に検討し、同法による独占禁止法の適用除外に係る特例と、地域公共交通利便増進事業の一体的な活用を図ることが重要である。

また、地域公共交通利便増進事業を実施する区域においては、当該事業の実施期間中、実施主体たる公共交通事業者、地方公共団体等は、利便増進実施計画に基づき、当該計画に定められた路線、運行回数、運賃等を内容とする公共交通サービスを持続的に提供するとともに、そのサービスの実施状況について、適時・適切に把握・評価し、その評価結果に基づいた地域における議論を踏まえつつ、事業内容を柔軟に見直すことにより、一層実効性の高い計画としていくことが求められる。

地方公共団体は、利便増進実施計画を定めようとするときは、あらかじめ、地域公共交通利便増進事業を実施しようとする者の同意を得なければならないが、併せて、事業内容に関係を有する公共交通事業者や道路管理者、公安委員会など必要な関係者に対して、意見聴取を行わなければならないこととされていることに留意する必要がある。このように、地域公共交通における利用者の利便の増進に向けて、地方公共団体と公共交通事業者等が緊密に連携して取り組むことが必要不可欠である。

なお、利便増進実施計画の策定に向けた協議においては、二〇三（二）で述べたとおり、独占禁止法の規定に抵触しないよう留意する必要があるが、独占禁止法特例法に基づく共同

経営計画の作成を前提として協議を行う場合には、同法に基づく定額運賃・料金、路線等の共同・分担運行、運行回数等の設定について、協議会において複数事業者間で個別具体的に協議を行うことができる。

また、地域公共交通利便増進事業の実施期間中に、当該事業の実施区域において新たに地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二条第十一号に規定する特定旅客運送事業等を営もうとする者が現れた場合には、当該者の協議会への参加を促すとともに、利便増進実施計画を見直し、当該者も事業の実施主体として位置付けることが望ましい。

一方で、認定を受けた地域公共交通利便増進事業の実施区域において新たに一般乗合旅客自動車運送事業を営もうとする者等からの事業許可等の新規参入の申請があった場合には、国土交通大臣は、当該新規参入に係る事業の許可等に際し、利便増進実施計画の維持が困難となり、公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査することとしている。

さらに、国土交通大臣は、新規参入をした一般乗合旅客自動車運送事業者等に対し、その事業の経営により利便増進実施計画の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あると認めるときは、公衆の利便を確保するためやむを得ない限度において、当該事業の実施方法の変更を命ずることができる。

なお、道路運送法において、国土交通大臣は、一定の新規参入の申請があった場合に当該申請があった旨を関係地方公共団体に通知するものとされているところ、同法に基づく通知を受けた地方公共団体は、当該申請に対する意見を国土交通大臣に提出することができる。当該意見の提出に当たっては、地方公共団体が中心となって地域の関係者と議論し、当該新規参入が利便増進実施計画に与える影響について実証的かつ定量的に明らかにすることが必要である。

2 その他留意事項

地方公共団体は、地域公共交通計画に定めようとする事業について、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会及び住民、公共交通の利用者等と十分に協議し、その意向等

を踏まえるとともに、事業間の連携及び調整を図ることが必要不可欠であることから、協議会制度を有効に活用し、地域公共交通計画の作成及び事業実施の円滑化を図ることが求められる。

地域公共交通計画作成後、地域公共交通計画に定められた事業が早期に、かつ、当該計画の目標に沿って順調に進展するよう、地方公共団体は、事業の実施状況の把握、これに係る情報提供、協議会の活用等による事業を実施すべき者との協議及び連絡調整等に努めることとする。

なお、地域公共交通計画に定められた事業の実施に当たっては、交通の安全及び円滑の確保並びに生活環境の保全について配慮する必要がある。

地域公共交通計画に位置付けられた地域公共交通は、地域の目指すべき将来像を実現するために必要な公共財としての側面を有するものであり、これに対する支援は、民間事業に対する支援にとどまらず、地域社会に対する支援という側面があることに留意して、国による支援に加え、地方公共団体も支援を充実させることが期待される。また、地域公共交通を維持・充実させることは、まちづくり、観光振興等の地域振興施策、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野でも大きな効果をもたらすことを踏まえ、地方公共団体の内部部局間での連携や、地方公共団体相互の連携等多様な主体が連携して支援を行うあり方について検討を行うべきである。

四 新地域旅客運送事業に関する基本的な事項

近年の技術の進歩等の結果、鉄道事業又は軌道事業、道路運送事業、海上運送事業のうち二以上の事業にまたがる輸送形態であり、同一の車両又は船舶を用いて一貫した運送サービスを提供する新たな運送サービスが出現しつつあるが、こうした運送サービスのうち、地域の旅客輸送需要にきめ細かく対応した効率的な運送サービスを提供する事業を新地域旅客運送事業として、その導入の円滑化を図ることとしている。

このため、新地域旅客運送事業計画（以下四において「事業計画」という。）の策定に当たっては、観光交流の促進による地域活性化や温室効果ガスの排出削減など環境負荷の低減、交通空白地帯の解消、乗継ぎに対する抵抗感の解消による公共交通の円滑化等、当該事業の目標を可能な限り明確に記載することとする。

事業計画の認定に当たっては、事業の目標、運行形態、維持・運営コスト等を踏まえて、一2に掲げる目標を実現し、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する効率的な運送サービスであるかどうか判断する。また、当該事業計画に定める事項が本方針に照らして適切なものであることが求められる。

あわせて、事業計画の内容を実現するための手段、実現性、関係機関との連携等が、新地域旅客運送事業を確実に遂行するために適切なものであるかどうかについても審査する。

これらの点に加え、当該新地域旅客運送事業の実施のために鉄道事業法、軌道法、道路運送法又は海上運送法の許認可等を得る必要がある場合には、当該許認可等を得るための基準に合致するとともに、欠格事由に該当しないかどうか審査する。

その他、新地域旅客運送事業の実施に当たっては、安全の確保、環境の保全その他の適切な実施を図る観点から、関係法令に適合する必要がある。

五 新モビリティサービス事業に関する基本的な事項

個々の利用者の移動ニーズに対応して、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスを最適に組み合わせ、観光、小売、医療・福祉、教育等の多様な移動以外のサービスとも連携し、一括した検索・予約・決済等を提供するサービスであるMaaSなど、情報通信技術等の先端技術を活用して交通機関利用者の利便を増進するサービスを提供する事業を新モビリティサービス事業として、その導入の円滑化を図ることとしている。

新モビリティサービス事業計画（以下五において「事業計画」という。）の策定に当たっては、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化および再生を適切かつ確実に推進するために適当なものであることを明らかにするため、事業を実施する区域の範囲や、事業の目標、内容、時期並びに実施に必要な資金の額及びその調達方法を可能な限り明確に記載することとする。

事業計画の認定に当たっては、当該事業計画に定める事項が基本方針に照らして適切なものであるか否かを審査するとともに、関係法令への適合性を含め、当該事業を確実に遂行するために適切なものであるか否かを審査する。

また、新モビリティサービス事業の円滑な実施のため、事業計画の策定の段階より、地方公共団体が新モビリティサービス協議会を組織し、新モビリティサービス事業者、公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者、地方公共団体が必要と認める者等が連携し、協議しながら事業計画を策定し、また、当該事業計画の認定後も、事業が確実に遂行されるよう、引き続き、関係者が連携し、認定された事業計画の内容について、協議しながら実施していくことが望ましい。

さらに、新モビリティサービス事業の実施に当たって、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスが最適に組み合わせられるためには、複数の公共交通機関や公共交通以外の移動サービスに関する様々なデータについても、共有、連携されることが必要不可欠であり、「Maas関連データの連携に関するガイドライン」等の国が定める指針等を踏まえ、共有、連携が円滑に行われるよう事業計画に留意していることが重要である。

なお、認定新モビリティサービス事業者その他事業計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者並びに関係する公共交通事業者等、道路管理者及び港湾管理者は、新モビリティサービス協議会を組織する地方公共団体から事業計画の作成及び実施に関する協議を行う旨の通知を受けた場合には、正当な理由がある場合を除き、当該協議に応じなければならないこととされていることに留意する必要がある。

また、国は、新モビリティサービス事業の実施に当たって、旅行業法（昭和二十七年法律第二百三十九号）が適用されるか否かについての疑義が生じないように、同法の規定が適用されない事項を類型化して技術的助言等において明示することにより、事業の円滑な実施を促進することとする。

六 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事業の評価に関する基本的な事項

地域公共交通計画の着実かつ効果的な実現を図るためには、当該計画に掲げた数値目標の達成状況の評価するだけでなく、当該計画に位置付けられた各種事業の実施状況を把握し、これらの事業が効果的・効率的に実施されているかどうかを定期的に評価することが重要である。地域公共交

通計画の達成状況の評価は、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、その評価結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行ったうえで必要と認めるときは、当該計画の内容を変更することが望ましい。

具体的な評価方法としては、ICカードやスマートフォン等の技術も活用しつつ、平均乗車密度や収支、利用者満足度等を測定しながら、商業など関連分野における移動以外のデータの動向を踏まえて、可能な限り定量的にサービスの効率性や品質を評価すること等が考えられる。なお、サービスの効率性や品質の向上自体が目的ではなく、地域公共交通計画の目標を効果的・効率的に達成するための手段である点に留意する必要がある。各種事業が効果的・効率的に実施されておらず、地域公共交通計画の目標の達成を阻害している場合には、事業の実施方法を見直し、改善を図る必要がある。一方、各種事業が十分に効果的・効率的に実施されているにもかかわらず、地域公共交通計画の目標が達成されない場合には、事業内容が当該計画の目標に照らして適切でない可能性もあるため、必要に応じて、事業内容そのものを見直すことも重要である。

また、評価に当たっては、地域公共交通が、経済振興や福祉、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額を間接的に軽減していると考えられることから、クロスセクター効果にも着目しつつ、定量的に把握することが困難な価値や外部効果を有することにも留意する必要がある。

七 その他地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する事項

1 関係者の役割

国、地方公共団体、公共交通事業者、住民、公共交通の利用者その他の関係者は、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に向けて、それぞれの役割を果たしつつ、相互に連携を図りながら協力するよう努めることが求められる。

(1) 国の役割

① 地域の取組に対する財政的支援

国は、地域の関係者が一体となって行う地域旅客運送サービスの持続可能な提供の

確保に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組について必要な財政的支援を講ずることとする。

特に、地域の関係者による真摯な検討と合意の下で策定され、国土交通大臣が認定した継続実施計画及び利便増進実施計画等に基づく地域公共交通の維持や利便性向上に向けた取組に対して、国は、重点的に支援することにより、これらの計画の実効性やこれらの計画に基づく地域の主体的な取組の持続可能性を高めていくこととする。

また、国は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第二十九条の二第一項第一号に規定する出資及び貸付けを活用して、公共交通事業者が、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取組を行う際には、その取組が適切に進められるよう、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構並びに関係する地方公共団体及び民間事業者の連携の強化に努めることとする。

その際、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、国並びに関係する地方公共団体及び公共交通事業者等と連携しつつ、民業補完性や中長期における収益性の確保等が図られるよう、十分な体制を構築して出資及び貸付けを実施することとする。

② 人材育成及び情報提供

国は、地域の関係者による、地域公共交通のあり方に関する適切な検討・合意形成及び地域公共交通の導入・維持運営が可能となるよう、都道府県等と連携しつつ、必要な情報、データ、ノウハウ等が収集、蓄積及び提供されるような環境の確保に努めるとともに、地域の関係者に対する研修、セミナー等の実施など、必要な人材の育成に努めることとする。

加えて、地域公共交通を担う人材である運転者等の確保については、基本的には事業者の努力によるべきものであるが、国としても、事業者の取組をサポートしていくことが必要である。

また、国は、全ての地方公共団体が、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めることを踏まえ、各地域に対して地域公共交通計画の作成等について適切な

助言を行うよう努めるとともに、地域公共交通に係る施策の実施状況に関する評価結果が送付された際には、必要に応じて助言を行うこととする。

③ 技術開発の推進

国は、地域の関係者との適切な役割分担の下、地域のニーズを踏まえ、利便性・快適性の向上、コストの低減化、技術の標準化、実用化等のための技術開発の推進に努めることとする。また、これらの地域公共交通の技術の普及を促進するため、地域の関係者に対して積極的な情報提供を行うこととする。

特に、自動車の自動運転技術については、地域公共交通への活用を念頭に、持続可能性を意識したビジネスモデルの構築等も目的にしつつ、技術開発や実証実験等を推進するとともに、事業法制や安全規制のあり方も含め、円滑な社会実装のための環境整備を推進することとする。

④ 安全の確保

公共交通の安全の確保は、地域公共交通の活性化及び再生の推進を図る上での前提であり、国は、鉄道事業、軌道事業、道路運送事業、海上運送事業に係る各事業法の的確な運用等により、その安全の確保を図ることとする。

(2) 都道府県の役割

都道府県は、広域的な観点から、地域公共交通の活性化及び再生の取組に主体的・主導的に取り組むことが重要である。あわせて、国と連携しつつ、市町村等を中心とした地域の関係者が行う地域公共交通の活性化及び再生を推進するための検討、合意形成及び合意に基づく取組の実施に必要な財政的支援、人材育成、情報提供、助言等についても積極的に講ずることとする。その際、地域公共交通が地域の活性化という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とすることが必要である。

また、市町村から広域的な地域公共交通計画の作成に係る要請があったときは、都道府県は、当該地域公共交通計画の取組が当該都道府県内の移動における幹線交通の充実や複数市町村にまたがる移動の確保に資すると判

断した場合などには、積極的に計画作成に参画することが望ましい。

さらに、地域公共交通に関する財政的基盤や組織・体制が十分でない市町村に対しては、都道府県の支援が不可欠であり、国とも連携しつつ、積極的に支援していくことが望まれる。

(3) 市町村の役割

市町村は、地域の実情に応じた、地域にとって最適な公共交通のあり方について、自らが中心となって、また、他の市町村や都道府県と連携して、関係する公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民その他の地域の関係者と検討、合意形成を図り、また、合意がなされた取組の実施に向けて、地域の関係者と連携しつつ、主体的に取り組むこととする。その際、地域公共交通が地域の活性化という地方行政の主要な目的を果たすための重要な手段の一つであることを十分認識した取組とするため、地域のニーズをきめ細かく把握し、地域の輸送資源の総動員に向けて、関係者との調整に積極的に取り組むことが必要である。

特に、生活圏の単位が複数の市町村にまたがる場合は、他の市町村や都道府県と共同して地域公共交通計画を作成するなど、広域的な観点に立って取り組むことが求められる。

また、地域の関係者の信頼を得ながら、このような取組を効果的に実施していくためには、地域公共交通を専門的に担当する職員や、幅広い部局から職員が参画する横断的なプロジェクトチームを置くことも意義が大きい。

一方で、人材不足等のため地域公共交通を専門的に担当する職員を配置することが困難な市町村や、ノウハウの不足している市町村については、国が実施する研修・セミナーや地域公共交通計画作成のためのガイドライン、人材紹介の取組等の積極的な活用及び各市町村間での連携を通じ、地域公共交通に関する施策を進めていくことが求められる。

(4) 公共交通事業者等の役割

公共交通事業者は、協議会等における協議に積極的に参画するとともに、利用者の視点に立ち、地域において合意がなされた取組を着実に実施し、自ら又は他の公共交通事業者と連携して提供する運送サービスの質の向上に努めることとする。特に、複数事業者が存在

する地域においては、独占禁止法特例法に基づく共同経営計画を活用しながら、複数事業者間の路線、定額運賃、ダイヤなどの調整を図ることで、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に取り組んでいくことが重要である。

その際、自らの運送サービスに係る情報について、外国人観光客を含めた利用者が利用しやすく、分かりやすい情報の提供に努めるだけでなく、利用者利便のさらなる向上の観点から、MaaSの導入を含めた公共交通事業者同士の連携強化に取り組みながら、旅客の乗継情報等の他の公共交通事業者のサービスに関する情報など地域公共交通全体を利用しやすくする情報提供に努めることが望ましい。

また、公共交通事業者は、ICカードやスマートフォン等の技術も活用しつつ、より詳細な利用実態や潜在的な需要の把握をはじめとして、従来行ってきた事業のやり方にとらわれず、地域公共交通の利用減少を食い止め、回復していく取組を展開するよう努めることとする。また、経営改善の取組の企画に当たっては、大学との連携や外部人材の登用等による企画機能の強化も有効である。あわせて、こうした取組が利用者、地方公共団体等の関係者に理解されるよう説明や周知に努め、必要に応じ、地方公共団体に対して、地域公共交通計画の作成又は変更を提案していくことが期待される。

加えて、地域公共交通のあり方の検討に必要な情報・データを関係者間で適切に共有することは合意形成の基盤となるため、個人情報及びプライバシーの保護に配慮しつつ、そのような情報・データを積極的に提供することが求められる。なお、情報・データの提供を受けた地方公共団体等は、公共交通事業者の競争上の地位その他正当な利益を害さないよう、当該情報・データを適切に取り扱うこととする。

その他、公共交通事業者には、貨客混載等の生産性向上の取組も求められる。

さらに、路線バスやタクシーといった従来からの公共交通を担う事業者のみならず、自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送、送迎サービスその他の地域の輸送資源を担う者（NPO、学校、病院、地元企業、観光事業

者等)についても、地域の公共交通の活性化及び再生に積極的に関与することが求められる。

(5) 住民、公共交通の利用者の役割

住民や公共交通の利用者は、運送サービスを利用するという受け身の立場だけでなく、地域の関係者の一員として、主体的に、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に向けた検討に参加するとともに、公共交通の積極的な利用や住民間における公共交通の利用促進についての意識の醸成、さらには、住民による公共交通の維持・運営等、それを支える取組を行うよう努めることが求められる。

2 関連する施策との連携及び関係者間での連携

地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に当たっては、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化その他のまちづくりをはじめとして、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野における施策との連携を図ることが重要である。あわせて、輸送需要の減少下における利便性・効率性の向上の観点から、事業者による競争だけではなく、事業者間における連携促進を図る施策の重要性も高まっていることを踏まえ、地域における関係者間での緊密な連携を図ることが必要である。

国においては、地方の活力を維持するとともに、個性あふれる地方の創生を図っていくことを念頭に置きつつ、国土交通省のみならず、これらの施策に関係する府省の連携の下、総合的な支援を講じていくこととする。とりわけ、本省及び地方支分部局の双方において、まちづくりと地域公共交通の担当者が合同して、地方公共団体等に助言等を行っていくことをより一層推進する。

地方公共団体においては、地方の総合行政を担う立場から、まちづくり、観光振興、福祉その他の観点を踏まえながら、これまで連携が十分でなかった分野を含め、関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に施策を実施していくことが期待される。

さらに、近年の大規模災害の頻発、新型コロナウイルス感染症の流行といった現状や、複数事業者間の連携の必要性の高まりを踏まえ、地方公共団体や公共交通事業者など関係者が一体となって、次のような施策の検討を進めていくことも重要になってきている。

(1) 災害対策と連携した地域公共交通施策

地域の住民生活や企業による経済活動を維持していく上で、豪雨や土砂災害といった大規模災害発生時の地域の移動手段の確保は必要不可欠であるため、平時から関係部局と連携しながら、防災に関する計画や災害復旧施策等の災害対策を踏まえた地域公共交通施策の検討が必要である。

(2) 感染症拡大を踏まえた地域公共交通施策

感染拡大防止対策を講じた運行や移動需要の減少に対応した事業の継続など、大規模な感染症の流行が発生した際の地域公共交通のあり方について、国や他の地方公共団体とも連携しながら、関係者と一体となって議論していくことが必要である。

(3) 共同経営等を活用した関係者間の連携促進

人口減少等による利用者数の急速な減少や運転者不足の深刻化により、公共交通事業者が厳しい経営環境に置かれている中、複数の事業者間で連携して地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を進めていくことが重要になってきている。そこで、国土交通大臣が認可を行った共同経営の取組について独占禁止法の適用を除外する独占禁止法特例法の制度を活用することが考えられる。当該取組に必要な共同経営計画を作成する場合には、地域公共交通計画等の内容や法定協議会から聴き取った意見を踏まえ、地域の公共交通政策との調和を図り、地域住民が真に求めるサービスの提供を目指すことが重要である。また、官民が連携して運送サービスの維持や利用者の利便性向上を図る観点から、共同経営計画と利便増進実施計画を一体的に策定することが望ましい。

このような取組を通じて、地域公共交通の活性化及び再生を図り、誰もが生き生きと暮らせる、持続可能で活力に満ちた地域社会の実現を目指していくことが必要である。

2 鬼北町地域公共交通活性化協議会規約

鬼北町訓令第4号

鬼北町地域公共交通活性化協議会規約

(設置)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号。以下「法」という。)

第5条第1項に規定する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(以下「計画」という。)の作成等に関する協議並びに計画の実施に係る連絡調整を行うため、法第6条第1項の規定に基づき、鬼北町地域公共交通活性化協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を鬼北町近永800番地1鬼北町役場内に置く。

(協議事項)

第3条 協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 計画の作成及び変更に関すること。
- (2) 計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 協議会の運営に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要な事項

(組織)

第4条 協議会の委員(以下「委員」という。)は、次に掲げる者のうちから、町長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 副町長
- (2) 一般乗合旅客自動車運送事業者
- (3) 一般貸切(乗用)旅客自動車運送事業者
- (4) 一般社団法人愛媛県バス協会
- (5) 住民又は利用者の代表者
- (6) 国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局長が指名する者
- (7) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
- (8) 道路管理者が指名する者
- (9) 宇和島警察署長が指名する者
- (10) 前各号に掲げる者のほか、町長が特に適当と認める者

2 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長1人
- (2) 副会長1人
- (3) 監査員2人

3 会長、副会長及び監査員は、相互に兼ねることはできない。

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、2年とする。ただし、当該委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(会長)

第6条 会長は、副町長をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。

(副会長)

第7条 副会長は、委員のうちから会長が指名する者をもって充てる。

2 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。

(監査員)

第8条 監査員は、委員のうちから会長が指名する者をもって充てる。

2 監査員は、会計監査を行うものとし、その結果を協議会の会議（以下「会議」という。）において報告する。

(事務局)

第9条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。

2 事務局は、企画振興課に置く。

3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会議)

第10条 会議は、会長が招集し、会長がその会議の議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 議決を要する事項については、会議に出席した委員（代理人を含む。）の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

4 会議は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもって、これに代えることができる。

5 議長は、会議の運営上必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、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。

6 協議会で協議が調った事項については、委員その他の関係者は、これを尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(財務に関する事項)

第11条 協議会の運営に要する経費は、鬼北町の負担金、国の補助金その他の収入をもって充てる。

2 協議会の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第12条 協議会が解散したときは、協議会の収支は、解散をもって打ち切り、会長がこれを精算する。

(その他)

第13条 この訓令に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附則

この訓令は、令和4年3月1日から施行する。

3 鬼北町地域活性化協議会委員名簿

区分		会社名等	役名	氏名
1号	副町長	鬼北町役場	副町長	井上 建司
2号	一般乗合 旅客自動車運送事業者	宇和島自動車 株式会社	業務部 営業課長	田中 勝久
3号	一般貸切（乗用） 旅客自動車運送事業者	南予ハイヤー 協議会	会長	弓削 利明
		近永タクシー 有限会社	代表取締役	兵頭 武仁
		有限会社 広見タクシー	取締役	芝 祥二
		有限会社 日吉タクシー	代表取締役	伊手 秀行
4号	社団法人愛媛県バス協会	一般社団法人 愛媛県バス協会	専務理事	稲荷 和重
5号	住民の代表者	近永地区	区長会長	浦瀬 孝之
		好藤地区	区長会長	善家 伊津男
		愛治自治会	会長	中尾 孝敏
		三島自治会	会長	駄馬 友好
		泉自治会	会長	池田 善一
		日吉地区	区長会長	河野 善文
6号	国土交通省四国運輸局 愛媛運輸支局長が 指名する者	国土交通省四国運輸局 愛媛運輸支局 （輸送・監査部門）	首席運輸 企画専門官	一色 利彦
		国土交通省四国運輸局 愛媛運輸支局 （総務・企画観光部門）	首席運輸 企画専門官	菊池 勝二
7号	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	宇和島自動車労働組合	執行委員長	高瀬 康文
8号	道路管理者が指名する者	南予地方局建設部	建設企画課長	町田 一益
		鬼北町役場	建設課長	上田 司
9号	宇和島警察署長が指名する者	宇和島警察署	交通課長	渡邊 和允 小倉 恭信※
10号	町長が特に適当と認めるもの	南予地方局地域産業振興部	地域政策課長	須山 広周
		四国旅客鉄道株式会社	愛媛企画部長	窪 仁志

※令和5年3月人事異動による

4 計画の策定経過

年月日	内容
令和4年7月20日	第1回 鬼北町地域公共交通会議 開催
10月7日	第2回 鬼北町地域公共交通会議 開催
令和5年2月10日	第3回 鬼北町地域公共交通会議 書面開催
2月15日 ~3月6日	パブリックコメントの実施
3月15日	第4回 鬼北町地域公共交通会議 開催

鬼北町地域公共交通計画

発行日：令和5年3月

発行：鬼北町企画振興課内鬼北町地域公共交通活性化協議会

〒798-1395

愛媛県北宇和郡鬼北町大字近永 800 番地 1

TEL：0895-45-1111（代表） FAX：0895-45-1119
