松野町地域公共交通計画

令和 6（2024）年 3 月　策定

令和 8（2026）年 3 月　変更

令和 8（2026）年 9 月　変更

松野町

目　次

1. はじめに 1

1.1. 計画策定の背景と目的 1
1.2. 計画の位置づけ 1
1.3. 計画の区域 1
1.4. 計画の期間 1

2. 松野町の現況 2

2.1. 地域の概況 2
2.1.1. 位置・地勢 2
2.1.2. 人口 3
2.1.3. 土地利用の状況 7
2.1.4. 主要施設の分布 8
2.1.5. 観光状況 9
2.1.6. 財政状況 11
2.1.7. その他 12
2.2. 上位関連計画 13
2.2.1. 第５次松野町総合計画 13
2.2.2. 第２次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略 14
2.2.3. 愛媛県地域公共交通網形成計画 14

3. 松野町の公共交通の現状 16

3.1. 現状の公共交通体系 16
3.2. 鉄道 17
3.2.1. 運行ルート 17
3.2.2. 運行状況 18
3.2.3. 鉄道の利用者数 18
3.3. 路線バス 19
3.3.1. 運行ルート 19
3.3.2. 運行状況 20
3.3.3. 路線バスの利用者数 20
3.3.4. 路線バスの収益状況 21
3.4. コミュニティバス 22
3.4.1. 運行ルート 22
3.4.2. 運行状況 22

3.4.3. コミュニティバスの利用者数 23
3.4.4. コミュニティバスの収支状況 24
3.5. デマンド交通 25
3.5.1. 運行状況 25
3.6. 交通空白の現状 27

4. 住民ニーズの把握 28

4.1. アンケート調査の目的 28
4.2. アンケート調査の概要 28
4.3. アンケート結果の概要 29
4.3.1. 住所について 29
4.3.2. 世帯の属性について 30
4.3.3. 普段の生活での外出について 39
4.3.4. コミュニティバス（森の国バス）について 46
4.3.5. 今後の公共交通について 54

5. 交通事業者等へのヒアリング調査 57

6. 松野町の公共交通の課題 60

6.1. 公共交通の問題点 60
6.1.1. 住民ニーズへの対応が不足しています 60
6.1.2. 公共交通のすみ分けが曖昧です 60
6.1.3. 利用者数の減少に伴い財政負担が増加しています 60
6.2. 公共交通の課題 60
6.2.1. 主要幹線を確保する対応が不可欠 60
6.2.2. 地区ごとに目的に応じた交通サービスの確保 60
6.2.3. 公共交通を支える仕組みづくり 60

7. 公共交通の基本理念と基本方針 61

7.1. 基本理念 61
7.2. 課題を踏まえた基本方針 62
7.3. 地域公共交通確保維持改善事業の位置づけ 63

8. 目標達成に向けた施策・事業と評価指標 65

8.1. 基本方針、事業の方向性、具体的な事業について 65
8.2. 目標達成のための事業 66
8.2.1. 主要交通拠点のアクセス性・拠点性の強化 67
8.2.2. 地域特性に対応した交通サービスの改善・検討 69

8.2.3. 住民や利用者の意識の醸成 71
8.2.4. 関係者による交通サービス支援の検討 74
8.3. 評価指標と目標値 75

9. 計画の達成状況の評価 76

9.1. 実施スケジュール 76
9.2. 推進体制 77
9.3. 達成状況の評価と見直し 77

1. はじめに

1.1. 計画策定の背景と目的

松野町においては、路線バス廃止に伴い平成 16 (2004) 年度から「コミュニティバス」の運行を開始し、住民の移動支援を進めてきました。

こうした中、令和 2（2020）年 11 月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、まちづくりと連携した地域交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定することが地方公共団体の努力義務とされました。

この様な状況を踏まえ、松野町では、町総合計画における公共交通施策の具現化を図るとともに、まちづくりと一体となった効率的で利便性の高い公共交通体系を構築するため、「松野町地域公共交通計画」を策定しました。

1.2. 計画の位置づけ

本計画は、「第 5 次松野町総合計画」を上位計画として、「第 2 次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略」や各種関連計画との整合を図り、策定するものです。

また、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する計画です。

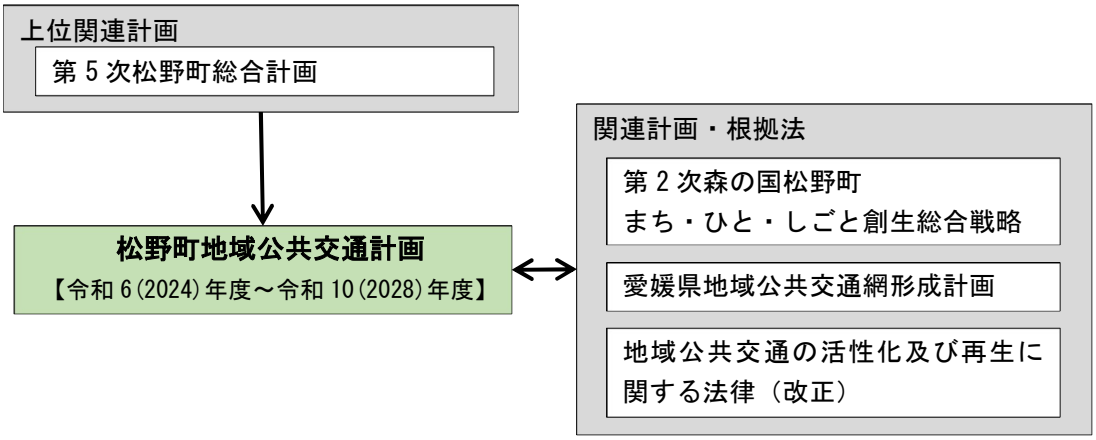


図 1 計画の位置づけ

1.3. 計画の区域

本計画の区域は、松野町全域とします。

1.4. 計画の期間

当初、本計画の期間は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間としていましたが、松野町地域公共交通利便増進実施計画の策定に伴い、令和 13 年 9 月まで期間を延長します。なお、今後の事業の進捗状況によっては、再度期間の見直しを行う可能性があります。

2. 松野町の現況

2.1. 地域の概況

2.1.1. 位置・地勢

(1) 位置

松野町は、愛媛県の西南部に位置し、北は鬼北町、西は宇和島市、東は高知県四万十市・四万十町に接しています。



図 2 松野町の位置

(2) 地勢

松野町は鬼北盆地に位置し、西南部を鬼ヶ城山系に、北東部を戸祇御前山系の支脈に囲われた急峻な地形が多い地域です。

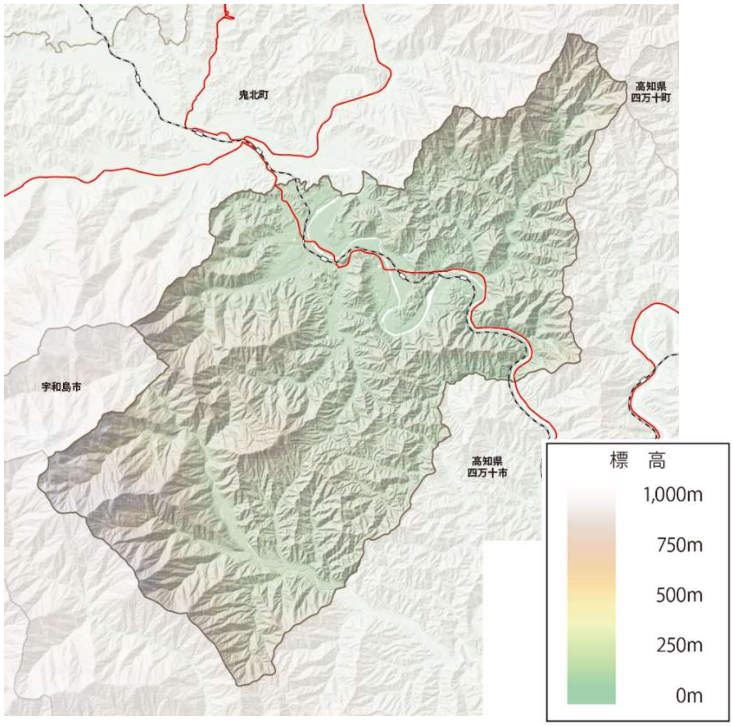


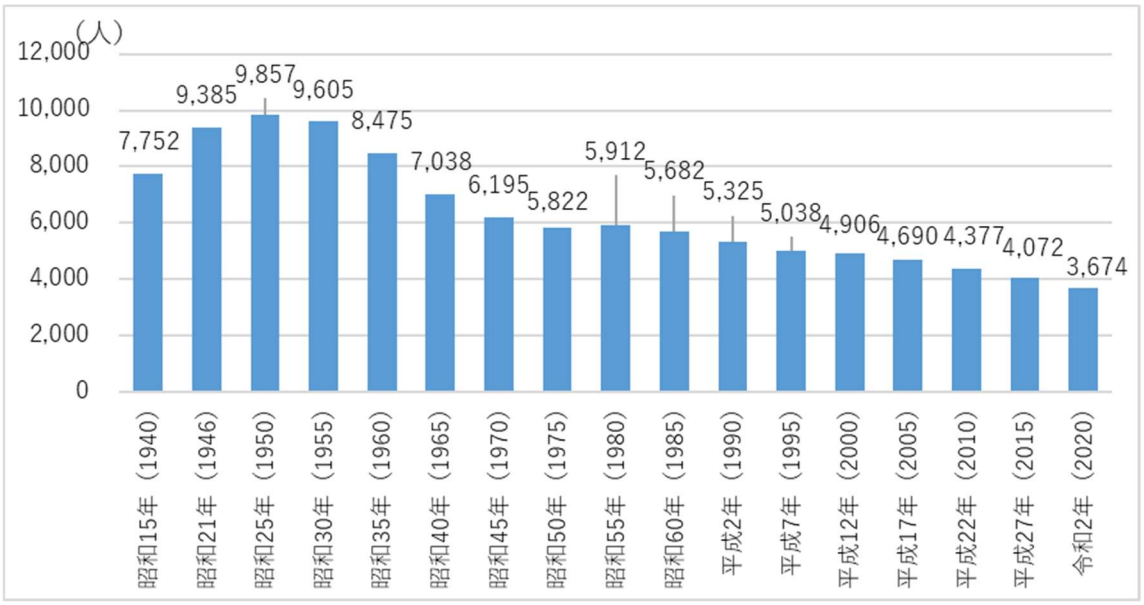
図 3 松野町の地勢

2.1.2. 人口

(1) 人口の推移と将来推計

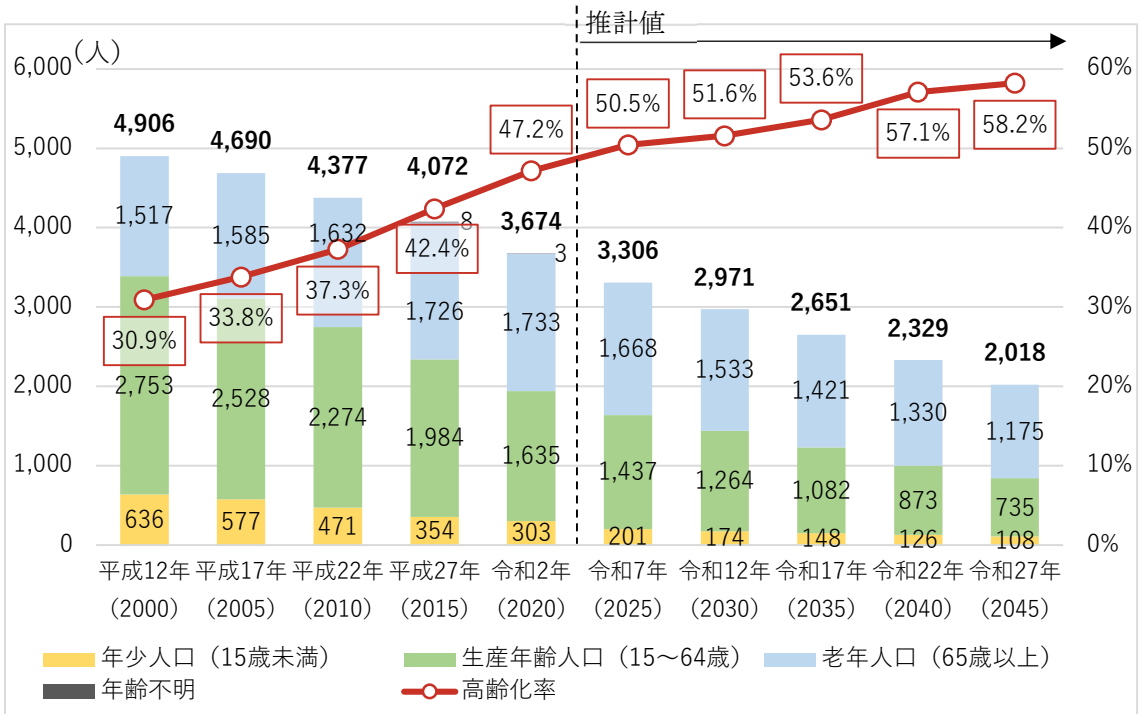
人口は、昭和 25（1950）年の約 1 万人をピークとし、令和 2（2020）年には約 4 千人まで減少しています。

また、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計によると、令和 27（2045）年には人口が約 2 千人、高齢化率は約 60%になると予測されています。



出典：「国勢調査結果」（総務省統計局）

図 4 人口の推移



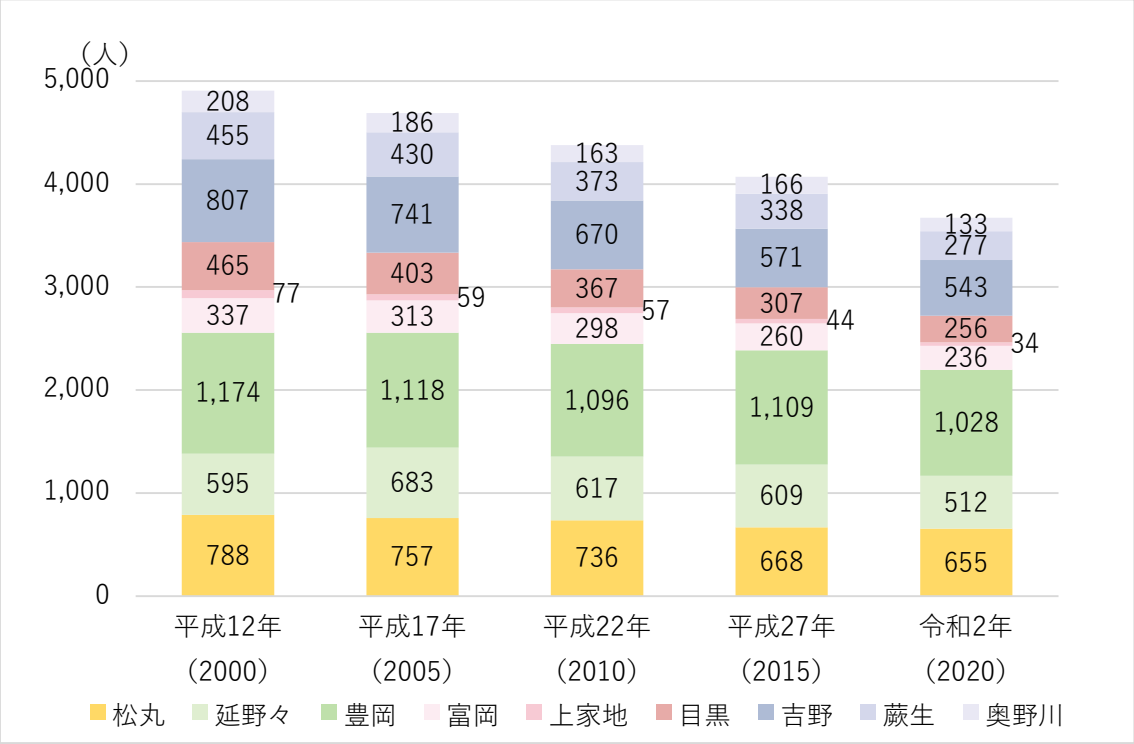
出典：[2000 年～2020 年]「国勢調査結果」（総務省統計局）
[2025 年～2045 年]「日本の将来推計人口（平成 29 年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

図 5 人口推計・高齢化率の推移

(2) 地区別の人口の推移

地区別の人口は、令和 2（2020）年では、豊岡地区が 1,028 人と最も多く、次いで、松丸地区が 655 人でした。

平成 12（2000）年から令和 2（2020）年までの人口の減少率は、上家地地区が約 56%（77 人→34 人）と最も多く、次いで目黒地区が約 45%（465 人→256 人）でした。



出典：「国勢調査結果」（総務省統計局）

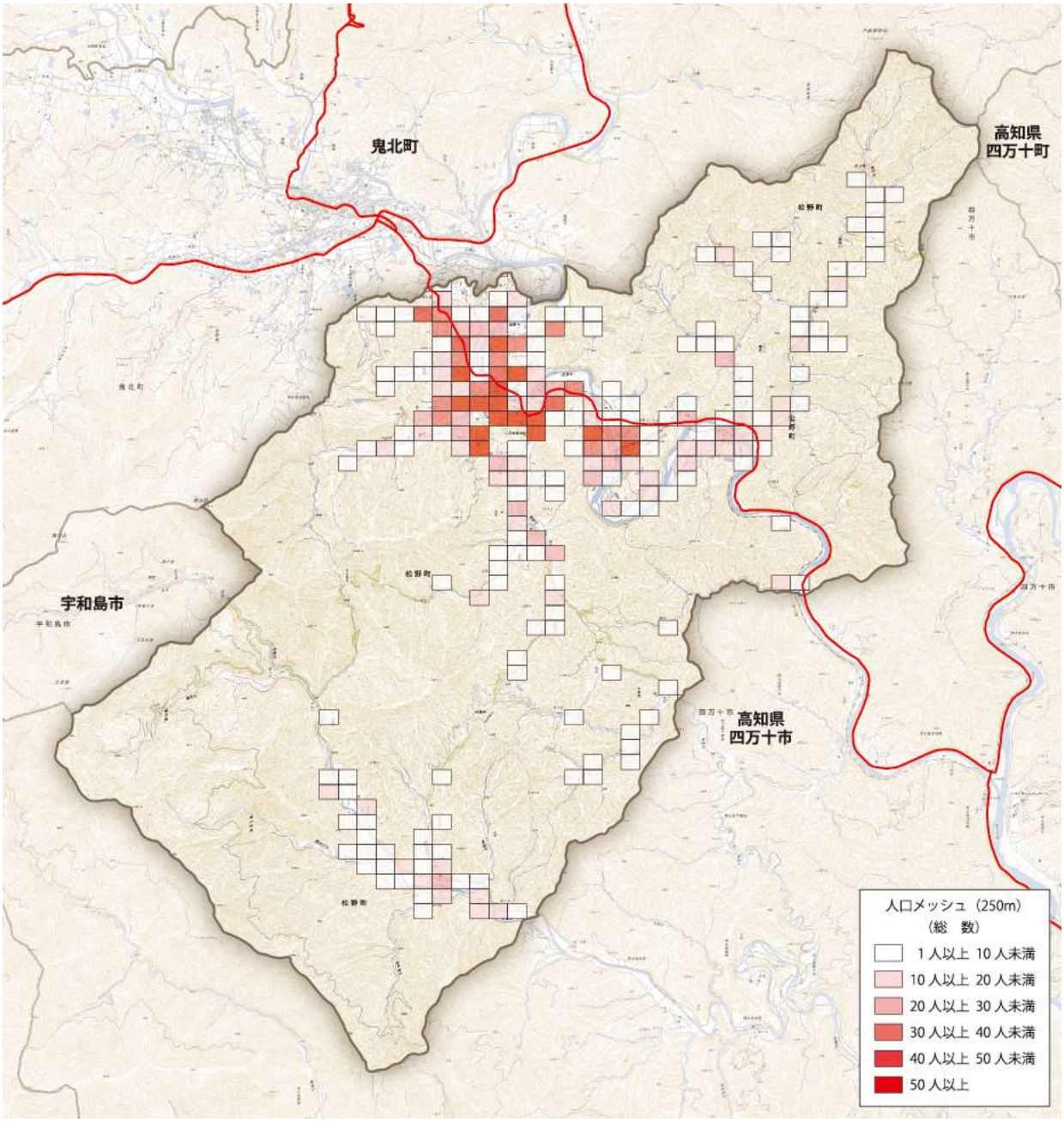
図 6 地区別の人口の推移



図 7 地区別図

(3) 人口の分布

人口は、松丸地区を中心に集積しています。また、松野町の北部は広見川沿いに人口が分布しており、南部は目黒川沿いに人口が分布しています。

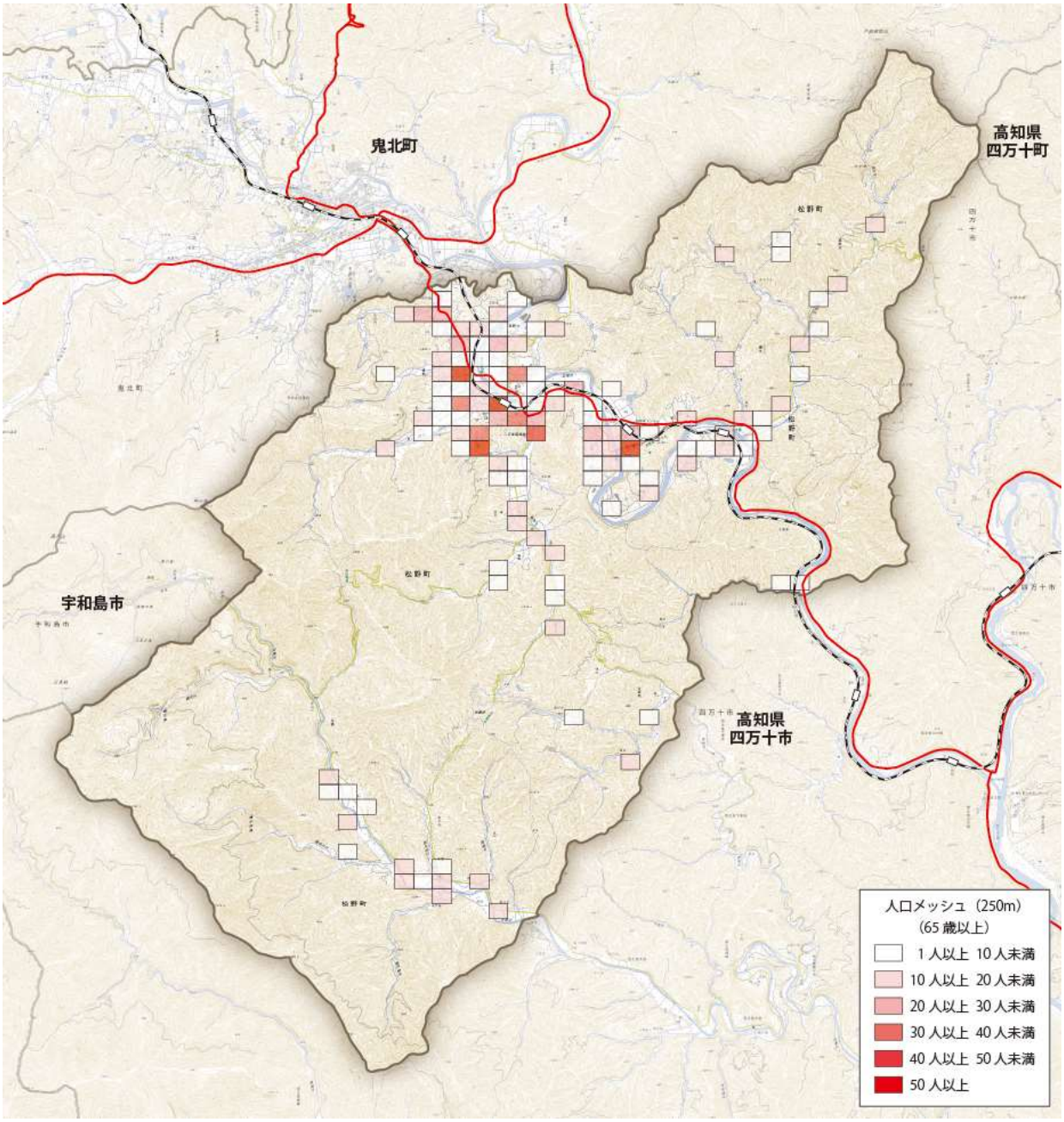


出典：「令和２年国勢調査に関する地域メッシュ統計」（総務省統計局）

図 8 人口の分布

(4) 高齢者の分布

高齢者は、人口の集積している地域に集積しており、高齢者が 50 人以上いるエリアが駅周辺に点在しています。



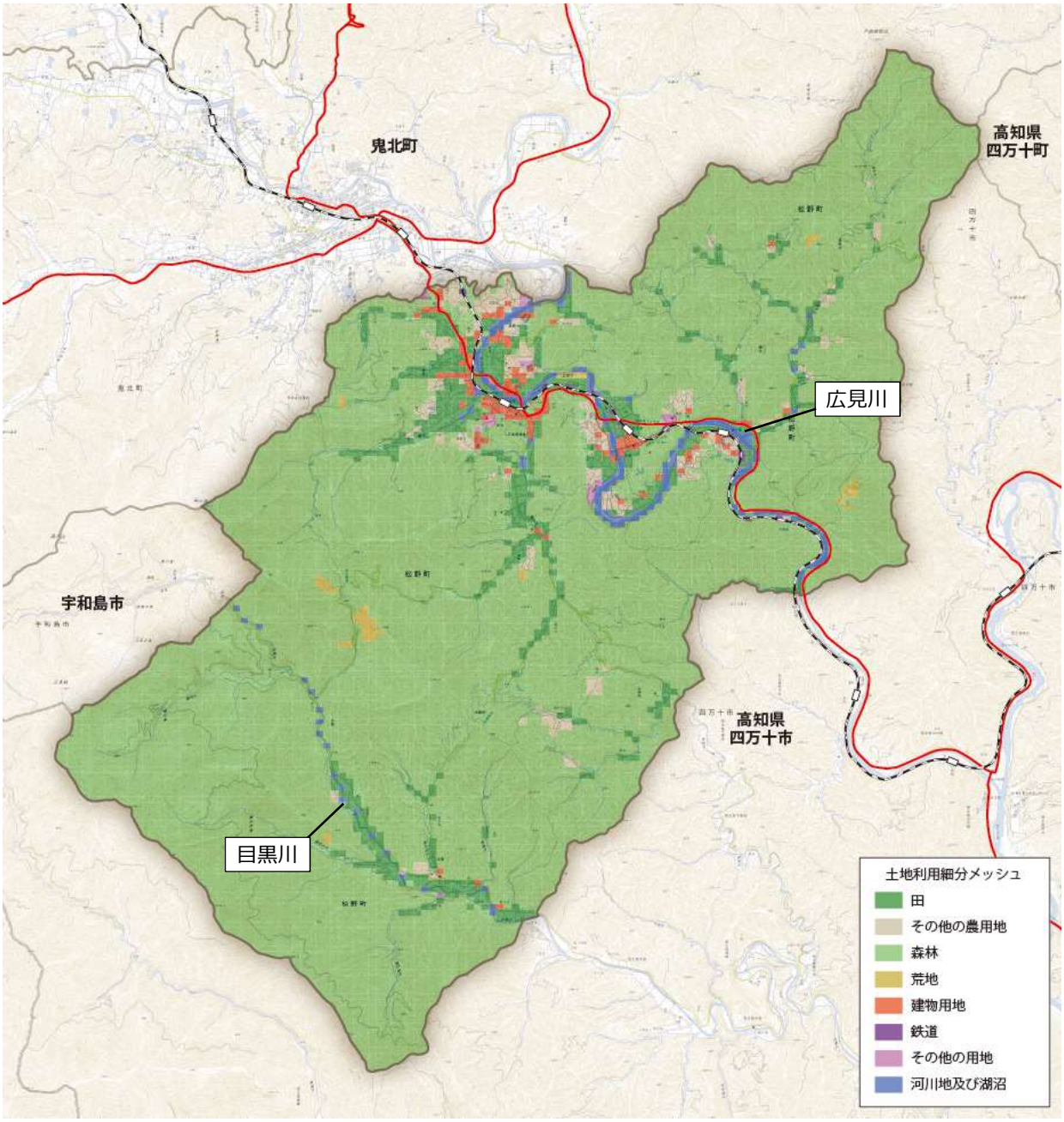
出典：「令和 2 年国勢調査に関する地域メッシュ統計」（総務省統計局）

図 9 高齢者の分布

2.1.3. 土地利用の状況

土地利用の割合は、森林が最も多く全体の約 84%を占めています。建物用地は、人口の集積している地域に多く見られます。

また、広見川や目黒川沿いに田が多く見られ、その周辺にその他の農用地が点在しています。



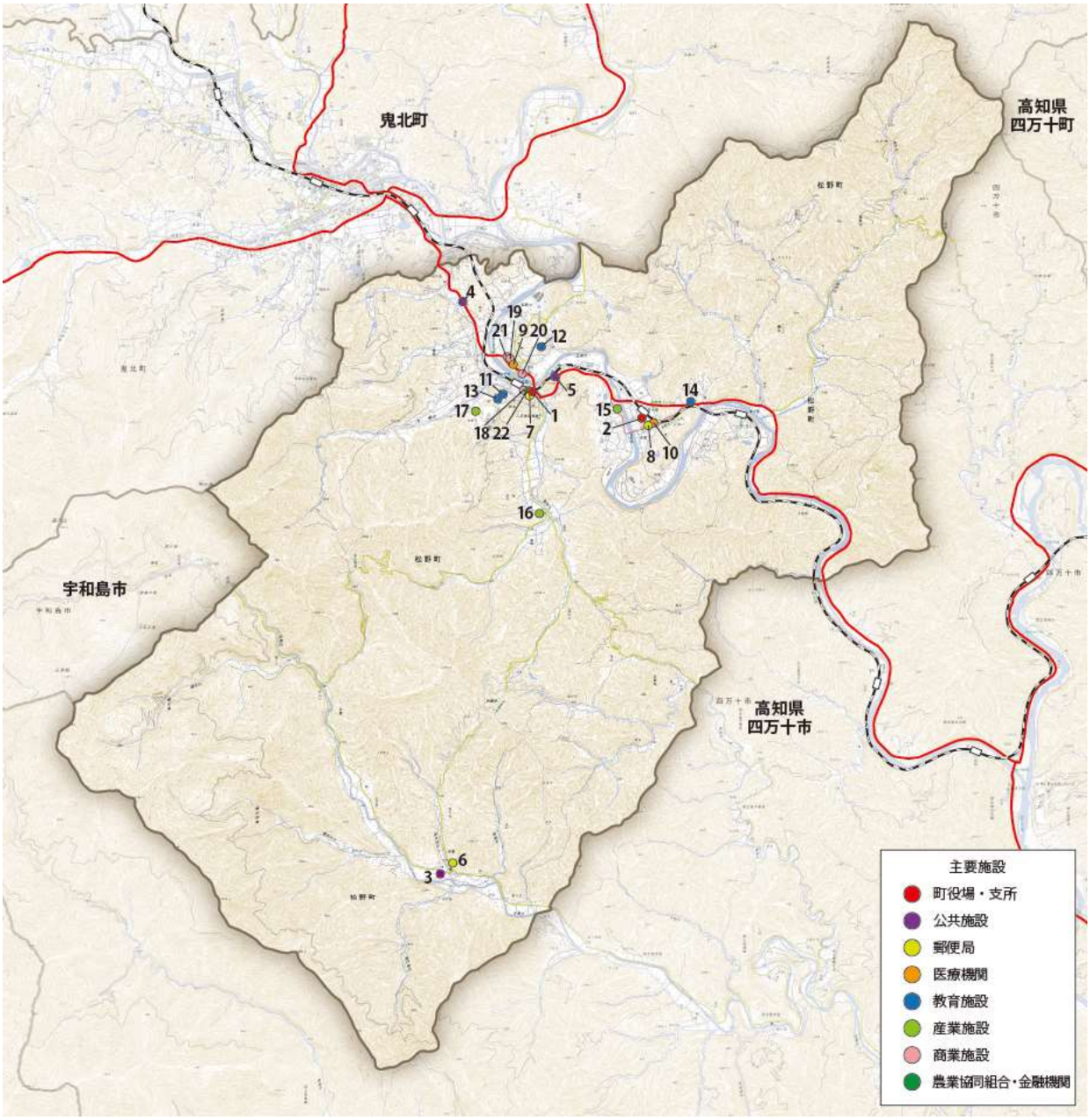
出典：「国土数値情報（土地利用細分メッシュ令和 3 年度データ）」（国土交通省）

図 10 土地利用の状況

2.1.4. 主要施設の分布

松野町内の主要施設は、駅周辺や南部の集落に立地しており、松丸駅周辺に最も多く見られます。

また、医療機関は松丸駅及び吉野生駅の各駅周辺に見られ、商業施設や金融機関は松丸駅の周辺に見られます。



出典：松野町 HP

図 11 主要施設の分布

表 1 主要施設の一覧

分類	No	施設名
町役場・支所	1	松野町役場
	2	吉野生支所
公共施設	3	目黒基幹集落センター
	4	松野町隣保館
	5	森の国ふれあいセンター
郵便局	6	目黒郵便局
	7	松野郵便局
	8	吉野郵便局

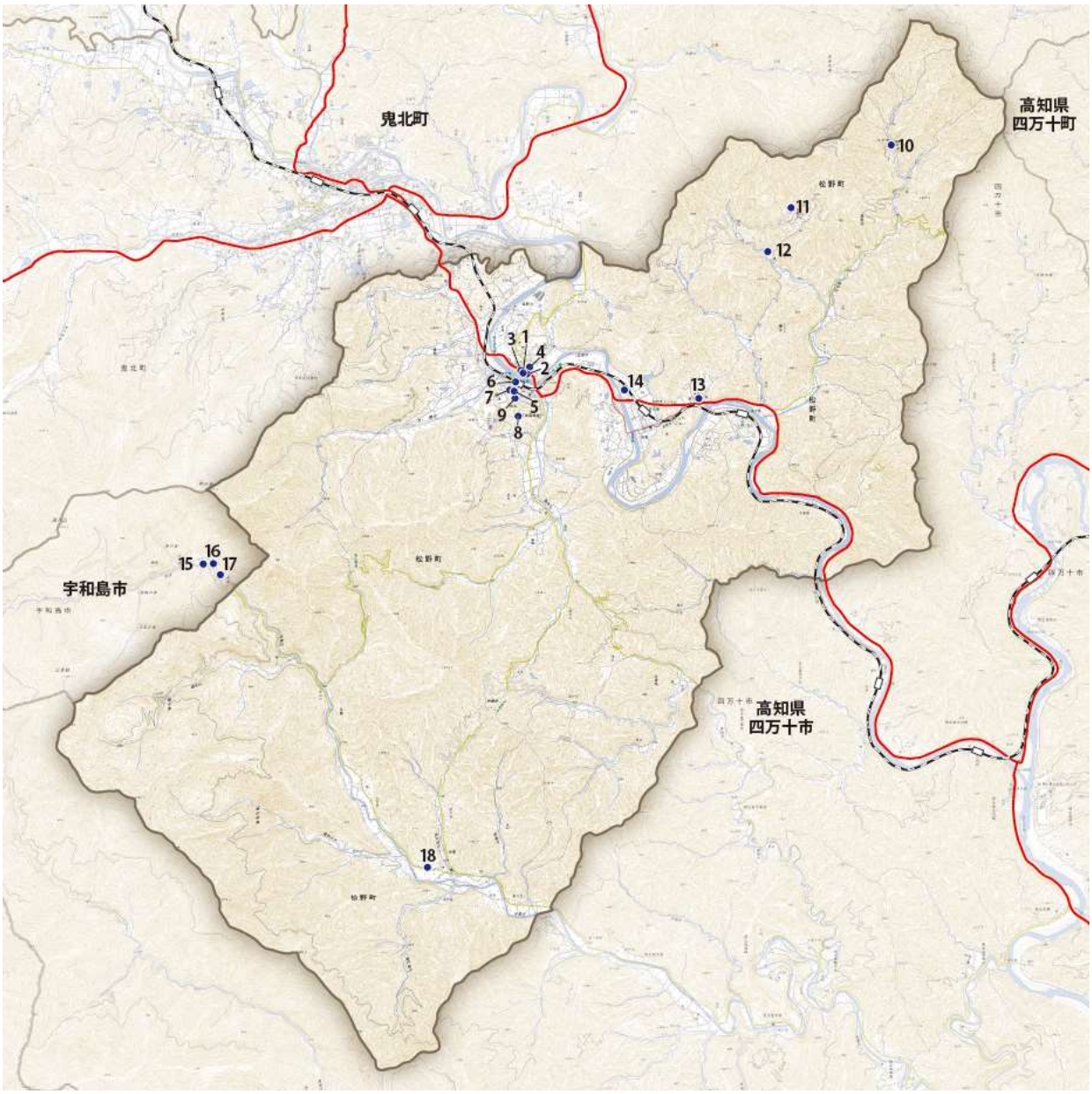
分類	No	施設名
医療機関	9	松野町中央診療所
	10	吉野出張診療所
教育施設	11	虹の森まつの保育園
	12	松野中学校
	13	松野西小学校
	14	松野東小学校
産業施設	15	農林公社
	16	森の息吹
	17	森の国まきステーション

分類	No	施設名
商業施設	18	A コープ 松野店
	19	ホームストック松野店
	20	道の駅 虹の森公園まつの
	21	ファミリーマート 松野虹の森店
農業協同組合・金融機関	22	JA えひめ南 松野支所

2.1.5. 観光状況

(1) 主要観光資源の分布

主要観光資源は、主に松丸地区に集積しています。



出典：松野町 HP

図 12 主要観光資源の分布

表 2 主要観光資源の一覧

No	施設名
1	道の駅虹の森公園まつの
2	おさかな館
3	森の国ガラス工房
4	森の国ファーム
5	芝不器男記念館
6	森の国ぽっぽ温泉

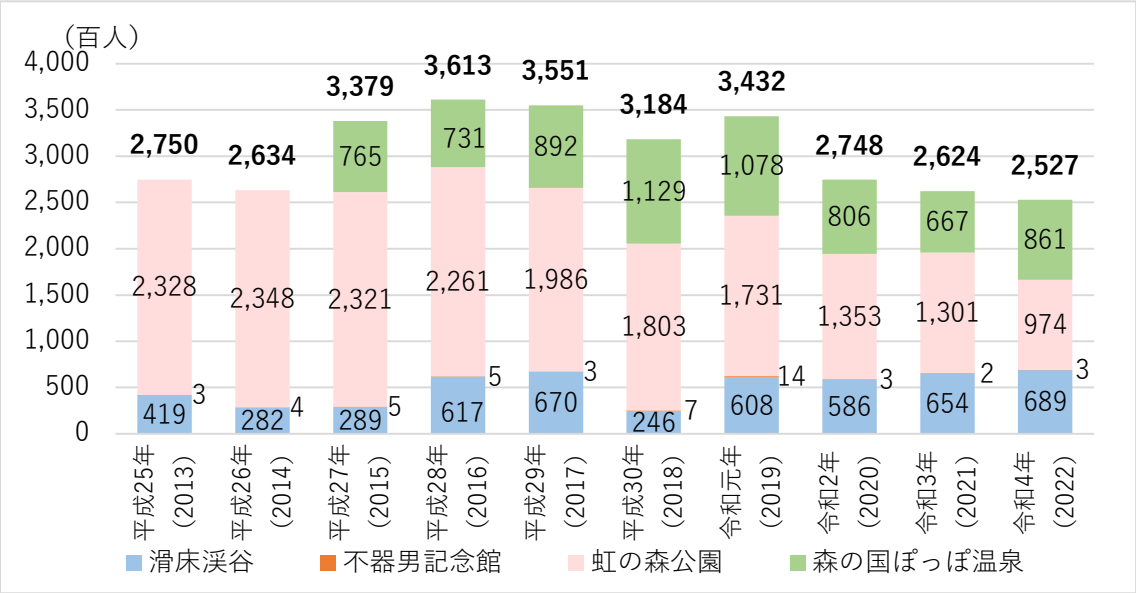
No	施設名
7	旧松丸街道 ～うまや路～
8	河後森城跡
9	東光山永昌寺
10	天ヶ滝公園
11	奥内の棚田及び農山村景観
12	薬師堂の逆杖の公孫樹

No	施設名
13	伊井公園
14	蔵王神社の一位樫
15	滑床渓谷
16	水際のロッジ
17	森の国ホテル
18	目黒ふるさと館

(2) 観光客数の推移

観光客は、毎年道の駅虹の森公園まつのに最も多く訪れています。

また、合計人数を見ると、年々減少傾向にあり、平成 28（2016）年には約 36 万人でしたが、令和 4（2022）年には約 25 万人となっています。



※森の国ぽっぽ温泉は H25～H26 データなし

※四捨五入の関係で、個別の観光地の値の計と合計値が合わない場合がある

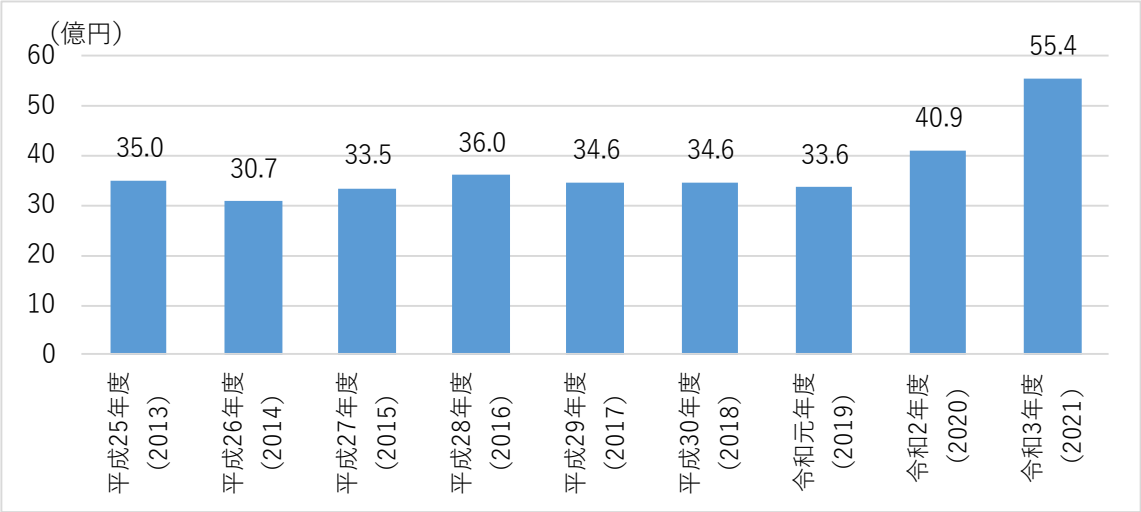
出典：「観光客数とその消費額」（愛媛県）

図 13 主要観光施設利用者数の推移

2.1.6. 財政状況

(1) 歳入の状況

松野町の歳入は、平成 29（2017）年度～令和元（2019）年度までは約 34～35 億円でしたが、令和 2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症対応のための交付金等による増額で約 41 億円、令和 3（2021）年度は新庁舎建設事業等による増額で約 55 億円となりました。

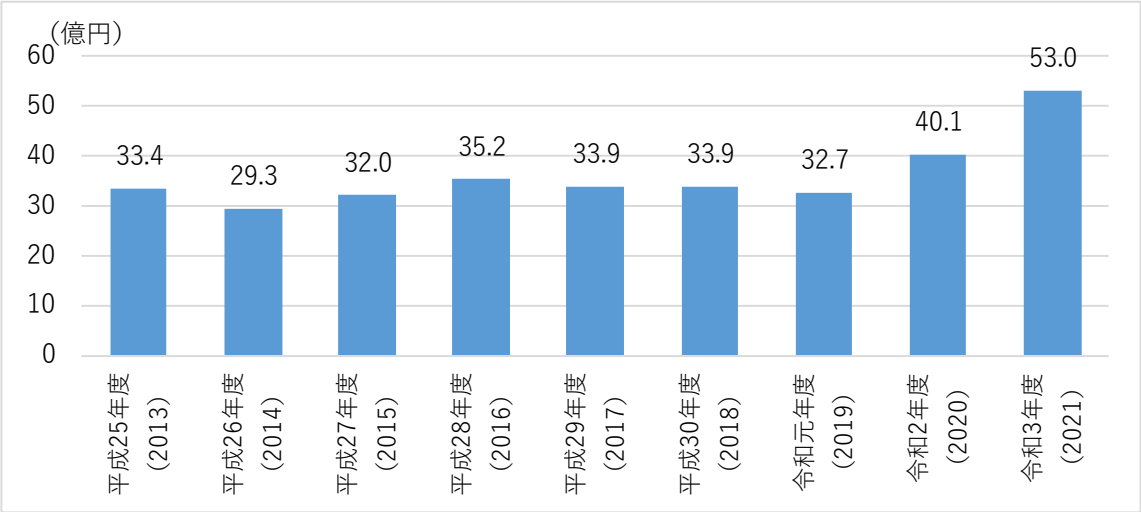


出典：総務省決算カード

図 14 歳入の推移

(2) 歳出の状況

松野町の歳出は、平成 29（2017）年度～令和元（2019）年度までは約 33～34 億円でしたが、歳入と同様に、令和 2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症対応に対する補助費等による増額で約 40 億円、令和 3（2021）年度は新庁舎建設事業の投資的経費等による増額で約 53 億円となりました。



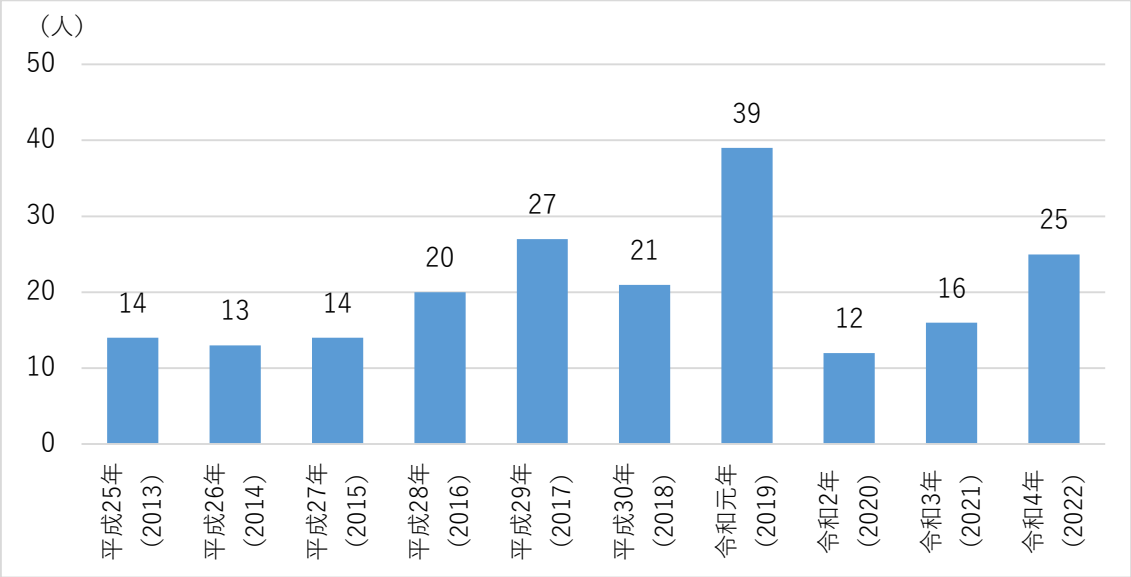
出典：総務省決算カード

図 15 歳出の推移

2.1.7. その他

(1) 運転免許証の返納者

松野町の運転免許証の自主返納者数は、年別に増減がありますが、毎年 10 人以上の方が返納されており、過去 10 年の平均は約 20 人です。最も返納者数が多いのは令和元（2019）年の 39 人です。



出典：宇和島警察署

図 16 運転免許証返納者数の推移

2.2. 上位関連計画

本計画の上位・関連計画として、「第 5 次松野町総合計画」や、「第 2 次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略」、愛媛県が策定した「愛媛県地域公共交通網形成計画」が挙げられます。これら上位・関連計画におけるまちづくりの方向性と、公共交通の位置づけを以下に示します。

2.2.1. 第 5 次松野町総合計画

まちづくりの方向性
【将来像】 ・誇りと愛着の持てる「森の国」協働のまちづくり ～みんなでつくろう明るい未来～ **【基本目標】** ・１　【環境・防災】緑豊かで快適なまちづくり ・２　【保健・医療・福祉】いのち育む健やかなふるさとづくり ・３　【産業・交流】稼ぐ基盤を創りだす産業おこし ・４　【教育・文化】学び合い未来へ紡ぐ人づくり ・５　【自治・行政】笑顔で支え合い活躍できる舞台づくり ・６　【定住促進】　ともに暮らす森の国づくり

公共交通の位置づけ
【目指す姿】 ・コミュニティバスや JR、民間バスなど住民生活に直結する公共交通機関の維持確保のため利用促進に努めるほか、持続可能な公共交通の在り方を検討します。 **【施策の方向性】** ・四国循環線の一部である JR 予土線の存続に当たっては、県・沿線市町と連携を図りながら活動を推進するとともに、地域住民と協力し利用促進に取り組みます。 ・鉄道車両が清流四万十川沿いを運行するロケーションを活かしたイベントやキャンペーンを実施して観光客の増加を図りながら、公共交通の利用へ繋げます。 ・オンデマンド交通の導入などコミュニティバスの効率的な運行方法への見直しによる持続可能な地域公共交通体制を検討します。 ・高齢者や障がい者が利用しやすいように、コミュニティバスのバリアフリー化に努めます。 **【留意する SDGs のゴールと考え方】** ・ゴール：「11. 住み続けられるまちづくりを」 ・ターゲット /考え方 ・脆弱な立場にある人々、女性、子供、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、全ての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供します。

2.2.2. 第 2 次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略

まちづくりの方向性

【基本目標１】生活環境を向上し、転入者の増加と転出者の抑制を図る

①豊かな自然に恵まれた生活環境を守るとともに、生活利便性の向上を図る。

②転入者の増加を促す土地や建物を確保し、受け入れ環境の向上を図る。

【基本目標２】子育て・教育環境を強化し、子育て世代の増加を図る

①子育て支援の充実により、子どもを産みやすく、育てやすい環境づくりを推進する。

②県内でも学力の高い子どもを育てる教育環境の PR と、子どもの学習環境の更なる向上を図る。

【基本目標３】本町のブランド化を推進し、関係人口と交流人口を拡大する

①本町が持つ人的ネットワークの拡充を進め、連携・協力して本町の知名度向上を図る。

②宿泊拠点の拡充を図り、通過型観光地から滞在型観光地への転換を目指した取組を推進する。

③交流拠点の整備・充実を進めるとともに、他地域の団体等との連携強化や情報発信機能を強化する。

【基本目標４】産業を活性化し、就業人口の増加を図る

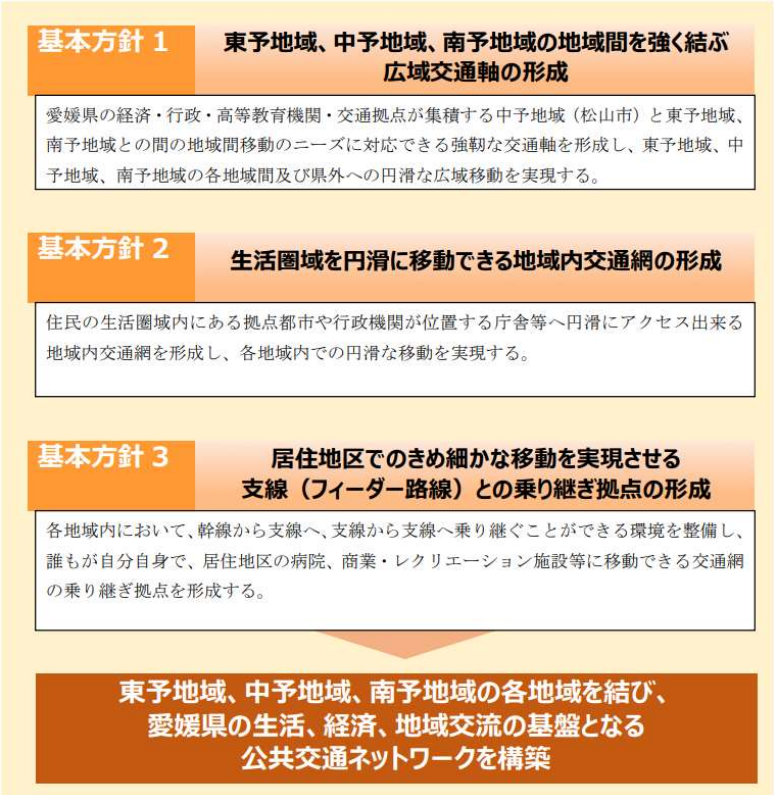
①農業用地の流動化を促進し、新規就農者の増加を図る。

②本町の地場産品の生産と流通対策を強化し、高付加価値農業の推進を図る。

③起業家への支援を強化し、本町ならではの事業起こしを促進・支援する。

2.2.3. 愛媛県地域公共交通網形成計画

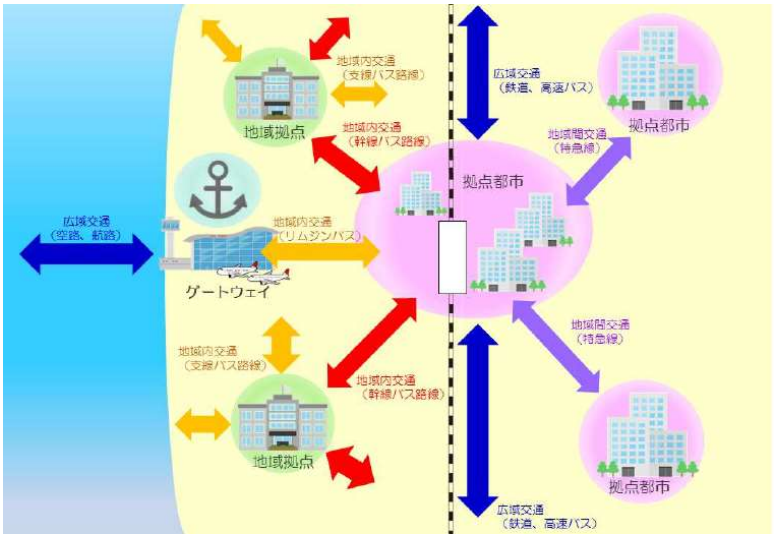
基本方針



計画目標

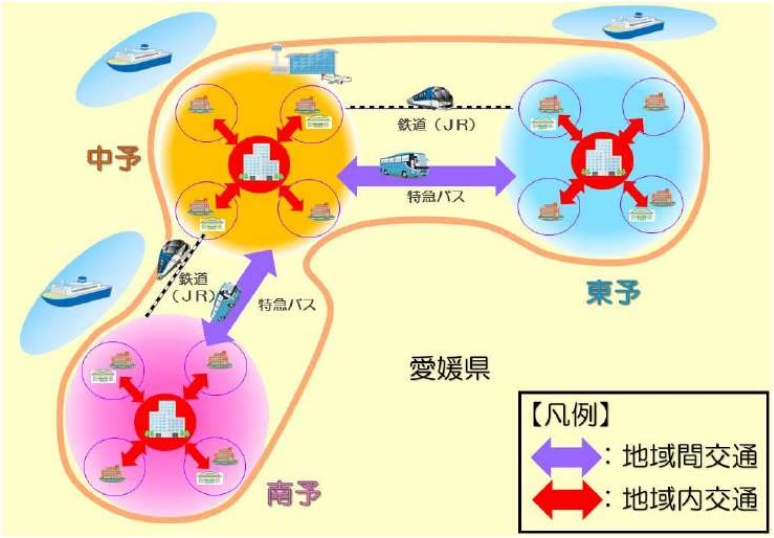
【計画目標１】

・まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築



【計画目標２】

・広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築



【計画目標３】

・国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備

【計画目標４】

・持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化

【計画目標５】

・新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施

3. 松野町の公共交通の現状

3.1. 現状の公共交通体系

松野町の公共交通は、主に幹線である JR 予土線・路線バス（鬼北線）、支線であるコミュニティバス、タクシーで構成されています。また、スクールバスも運行しています。

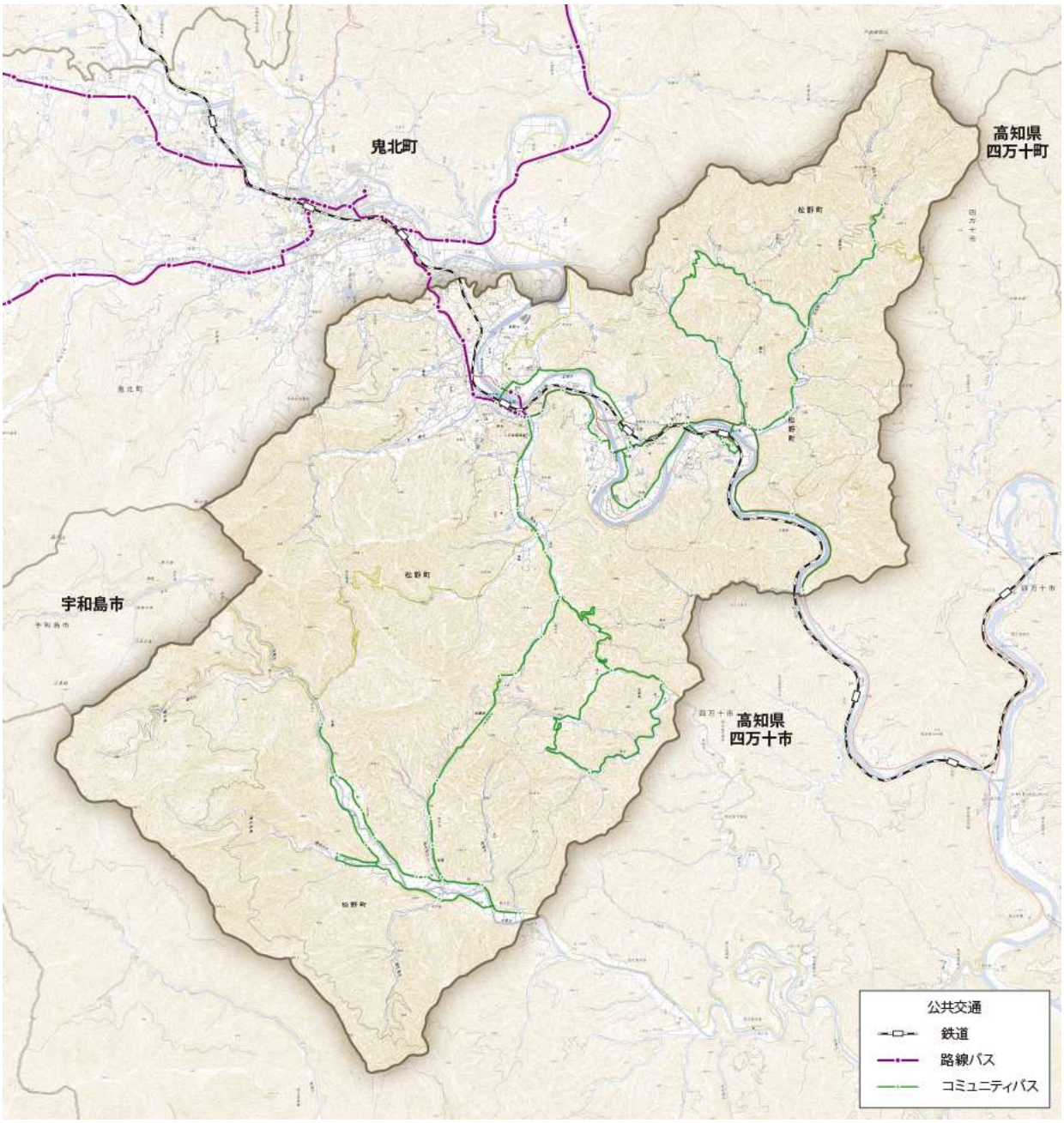


図 17 公共交通体系

3.2. 鉄道

3.2.1. 運行ルート

幹線である JR 四国の予土線が、広見川沿いを運行しています。

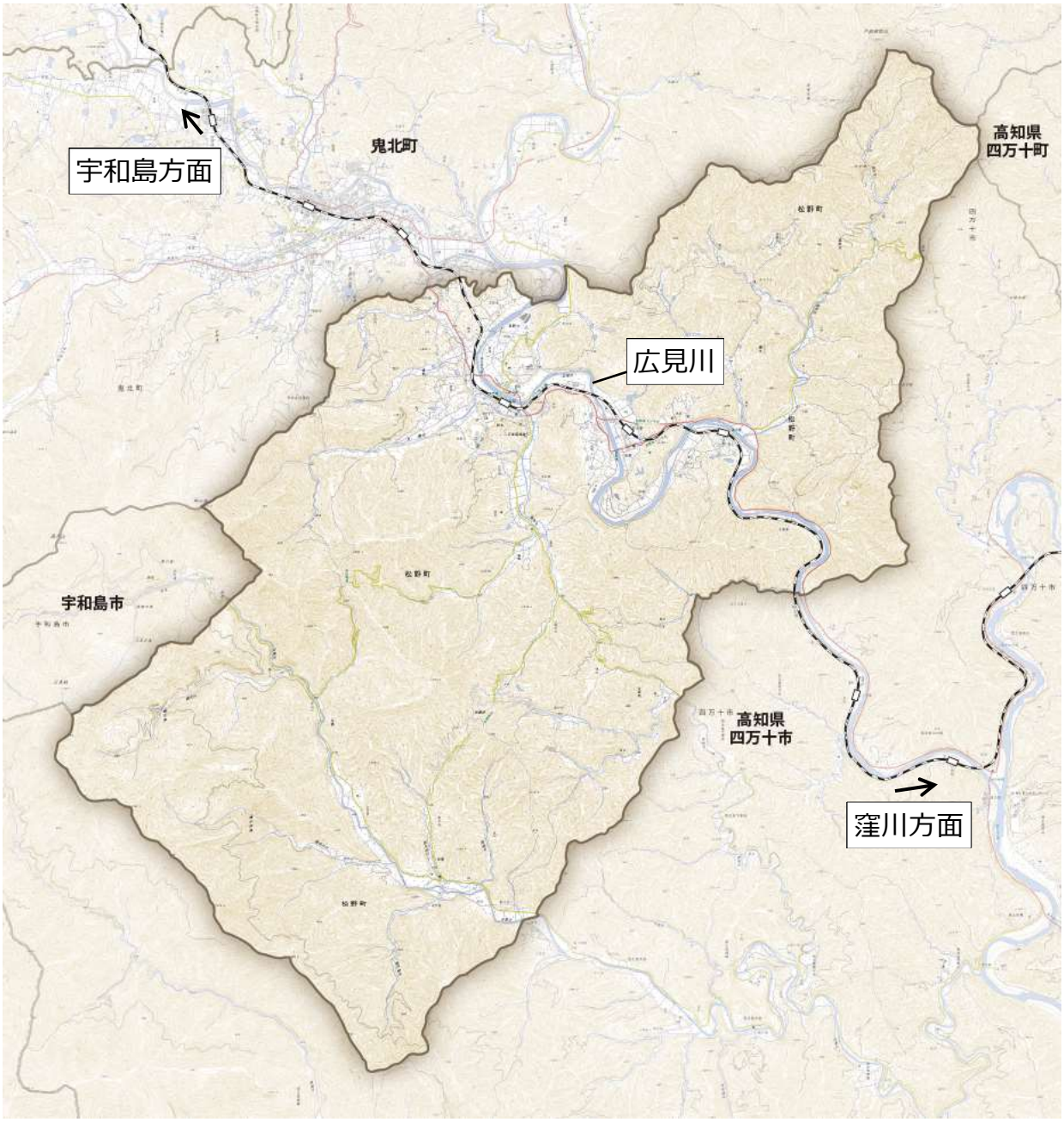


図 18JR 予土線運行ルート

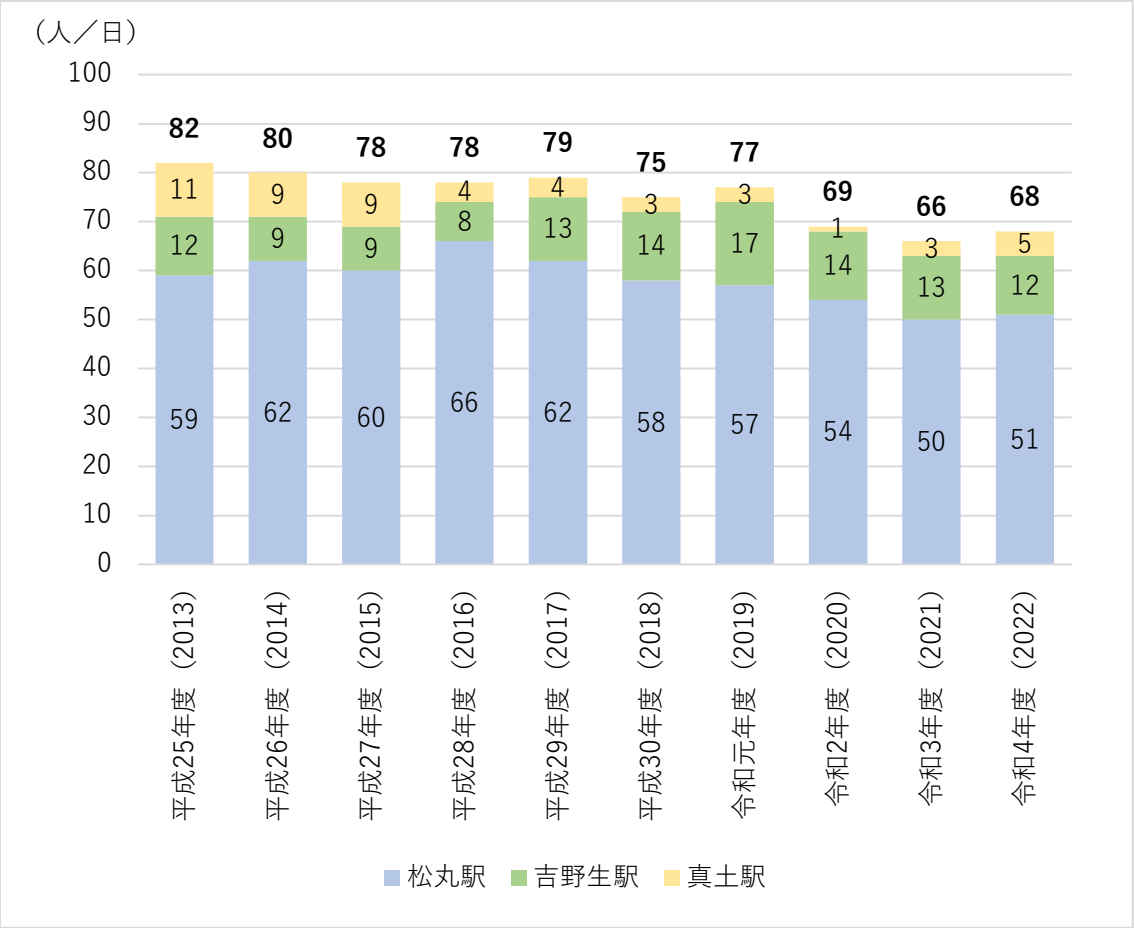
3.2.2. 運行状況

JR 予土線は、窪川方面行きと宇和島方面行きがそれぞれ 1 日 8 便運行しています。

3.2.3. 鉄道の利用者数

松野町の 3 駅（松丸駅、吉野生駅、真土駅）の 1 日の平均利用者数の合計は、減少傾向にあります。

駅別で見ると、松丸駅での利用者が最も多く、約 70%以上を占めています。



出典：四国旅客鉄道株式会社

図 19 駅別利用者数の推移（日平均）

3.3. 路線バス

3.3.1. 運行ルート

幹線である路線バス（鬼北線）は、宇和島自動車が、宇和島市内と道の駅虹の森公園まつのを往復するルートを運行しています。

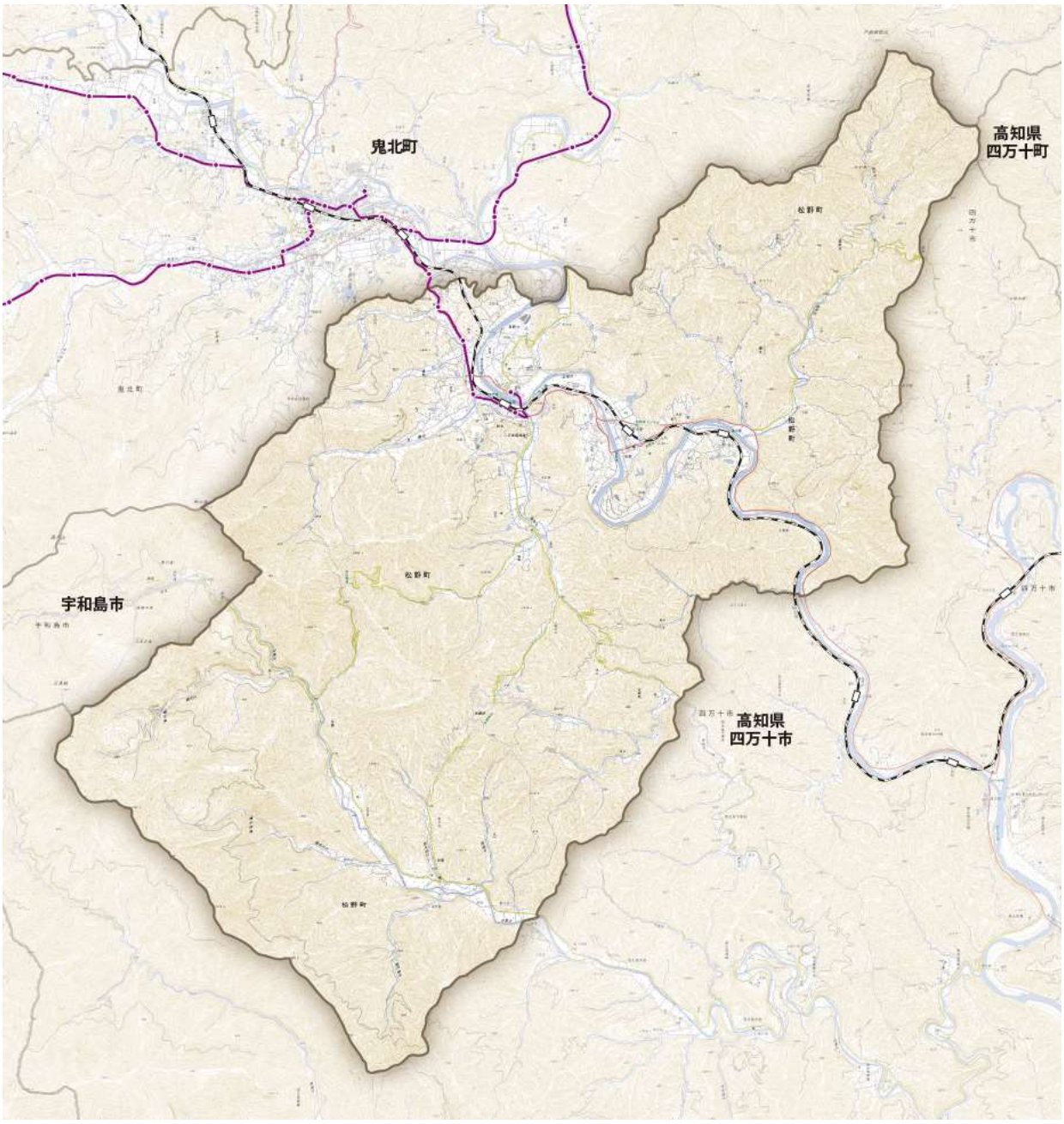


図 20 路線バス（鬼北線）運行ルート

3.3.2. 運行状況

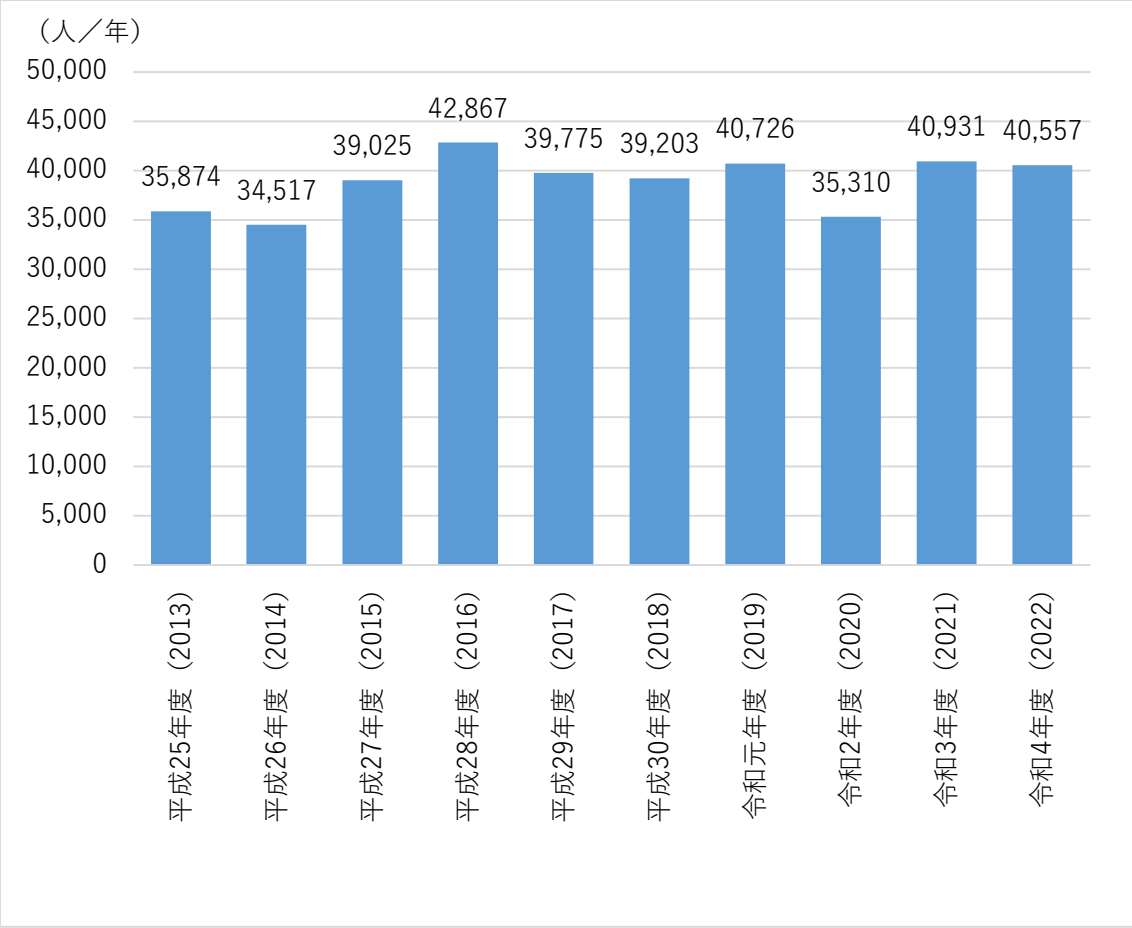
鬼北線は、宇和島から虹の森公園方面に 1 日 9 便、虹の森公園から宇和島方面に 1 日 8 便運行しています。

なお、学校が休みの時は 1 便運休、日祝日は 2 便運休しています。

3.3.3. 路線バスの利用者数

鬼北線（宇和島～虹の森公園前線）の利用者数は、毎年 3 万人以上の利用者で、令和 4（2022）年度は約 4 万人でした。

令和 2（2020）年度の利用者数は、路線再編を実施したものの、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による影響等から 35,310 人と令和元（2019）年度に比べ約 5,400 人減少しましたが、令和 3（2021）年度には 40,931 人へと増加しています。



出典：宇和島自動車株式会社

図 21 路線バス（鬼北線：宇和島～虹の森公園前線）利用者数の推移

3.3.4. 路線バスの収益状況

経常収益は毎年度約 1,000 万円程度ですが、経常費用は増加傾向にあり、令和 4（2022）年度は約 4,400 万円でした。

令和 4（2022）年度の欠損金の約 3,400 万円のうち、松野町が支出した補助金は、約 160 万円と、欠損金の約 5%となっています。

表 3 路線バス（鬼北線：宇和島～虹の森公園前線）の収支状況

（単位:円）

年度	経常収益	経常費用	欠損金	うち松野町が支出した補助金
平成 25 年度(2013)	10,431,745	27,601,812	17,170,067	1,412,441
平成 26 年度(2014)	10,125,348	29,452,253	19,326,905	1,589,704
平成 27 年度(2015)	10,390,440	30,224,327	19,833,887	1,631,419
平成 28 年度(2016)	11,047,633	30,481,135	19,433,502	1,575,796
平成 29 年度(2017)	10,343,152	31,251,900	20,908,748	1,735,806
平成 30 年度(2018)	10,157,529	32,661,992	22,504,463	1,893,797
令和元年度(2019)	10,718,473	32,799,534	22,081,061	1,838,484
令和 2 年度(2020)	9,740,714	33,337,110	23,596,396	1,634,367
令和 3 年度(2021)	10,582,585	43,091,956	32,509,371	1,472,897
令和 4 年度(2022)	10,142,405	44,141,851	33,999,446	1,587,157

出典：宇和島自動車株式会社

3.4. コミュニティバス

3.4.1. 運行ルート

支線であるコミュニティバスの各路線は、松野町の中心部から東南方向に放射状に延びたルートで運行しています。

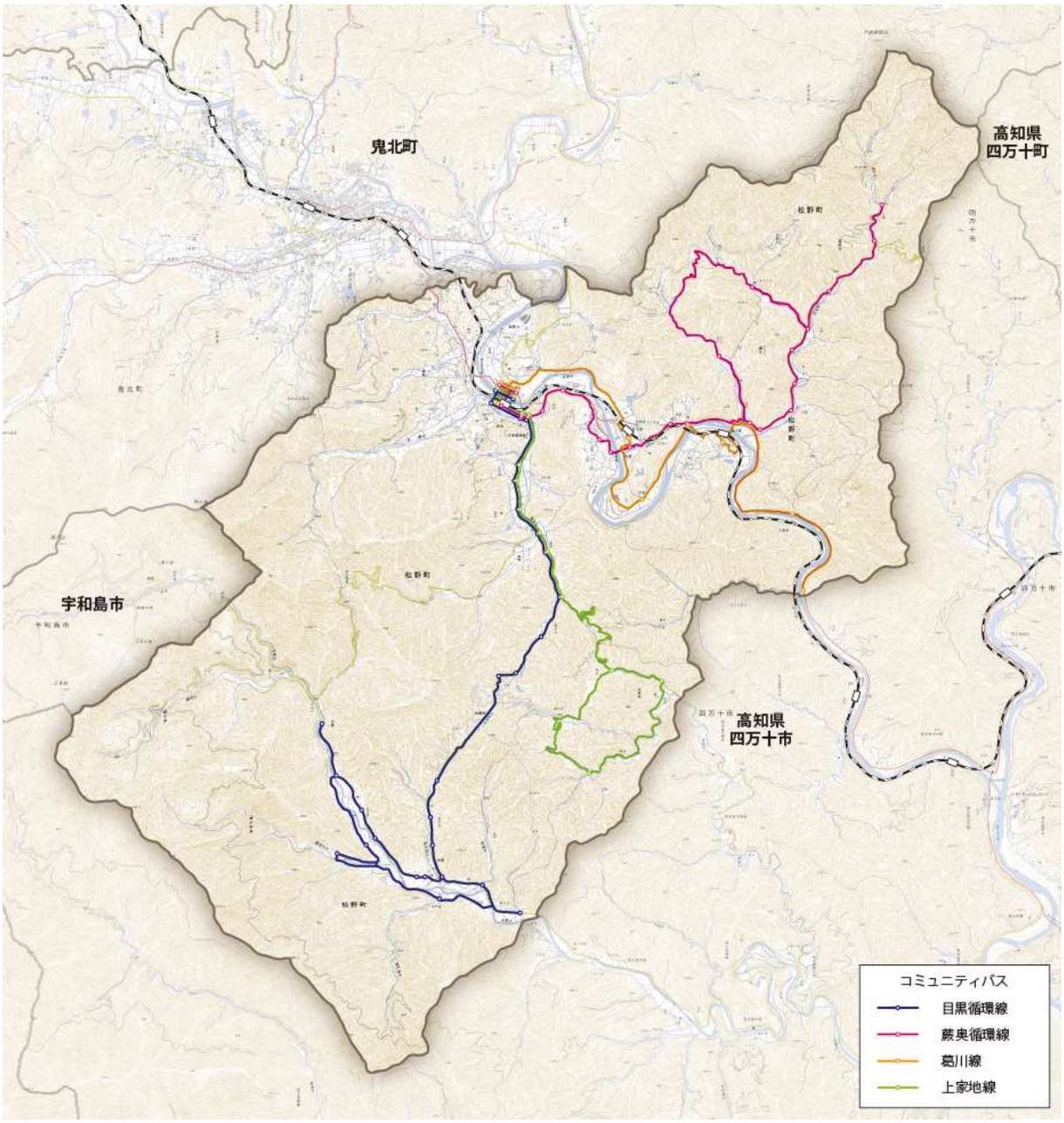


図 22 コミュニティバス運行ルート

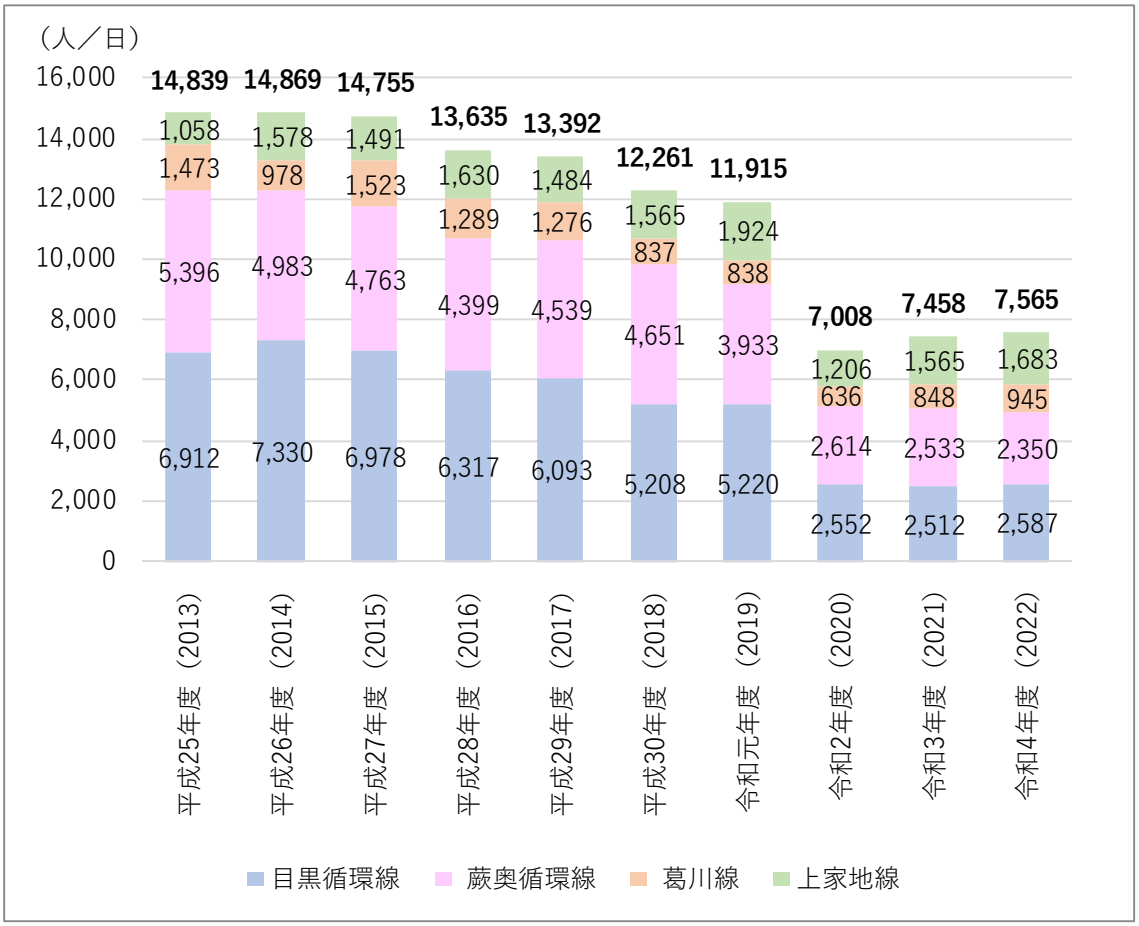
3.4.2. 運行状況

コミュニティバスは、路線バスの廃止に伴い平成 16（2004）年度から運行を開始し、松野町旅客運送業組合に委託して運行しています。運行路線は目黒循環線、蕨奥循環線、葛川線、上家地線の計 4 つがあります。

目黒循環線及び蕨奥循環線は 1 日 2 便、上家地線及び葛川線は 1 日 1 便運行しており、運賃は 1 回 200 円です。

3.4.3. コミュニティバスの利用者数

利用者数は減少傾向にありますが、特に令和 2（2020）年度から新型コロナウイルス感染症の感染拡大により激減し、令和元（2019）年度の合計 11,915 人が、令和 2（2020）年度は合計 7,008 人と、約 40%減少しています。



出典：松野町

図 23 コミュニティバス利用者数の推移

3.4.4. コミュニティバスの収支状況

収入については、運賃収入が利用者数の減少に伴い減少しており、過去 10 年で約半分になっているほか、愛媛県からの補助金は、毎年度約 300 万円となっています。

支出については、委託料のほか、燃料費や車両の経年劣化による修繕料等が増加しており、全体としても増加傾向になっています。

過去 10 年間に渡って、支出が収入を上回っており、収支差の過去 10 年の平均は約 1,250 万円であり、令和 4（2022）年度は約 1,300 万円超となっています。

なお、平成 30（2018）年度は、平成 30 年 7 月豪雨災害により車両交換等を行ったため委託料以外の支出が増加しています。

表 4 コミュニティバスの収支状況

（単位:円）

年度	収入			支出		
	運賃収入	愛媛県からの補助金	合計	委託料	委託料以外	合計
平成 25 年度(2013)	1,187,300	3,038,000	4,225,300	11,652,000	3,086,075	14,738,075
平成 26 年度(2014)	1,238,400	2,914,000	4,152,400	11,984,400	2,738,241	14,722,641
平成 27 年度(2015)	1,256,100	2,842,000	4,098,100	12,372,000	6,364,532	18,736,532
平成 28 年度(2016)	1,128,600	2,865,000	3,993,600	12,324,000	2,454,154	14,778,154
平成 29 年度(2017)	1,109,400	2,837,000	3,946,400	12,324,000	2,783,669	15,107,669
平成 30 年度(2018)※	886,600	2,943,000	3,829,600	12,312,000	9,748,539	22,060,539
令和元年度(2019)	919,700	2,812,000	3,731,700	12,709,211	2,765,627	15,474,838
令和 2 年度(2020)	495,100	3,008,000	3,503,100	12,972,000	2,645,116	15,617,116
令和 3 年度(2021)	521,100	2,994,000	3,515,100	12,972,000	3,117,072	16,089,072
令和 4 年度(2022)	561,212	3,045,000	3,606,212	12,972,000	3,787,114	16,759,114

※災害分含む

出典：松野町

3.5. デマンド交通

3.5.1. 運行状況

路線定期運行のコミュニティバスだけでは町内全域をカバーすることが難しく、公共交通へのアクセスが難しい人も少なくない状況となっていることを受け、令和 7 年 10 月より区域運行型のデマンド交通の実証実験を行っています。

町内を 3 エリアに分けて運行しています。目的地となる施設の多い B エリアへは、A エリア、C エリアいずれのエリアからも直接行き来することができますが、A エリアと C エリアを直接行き来することはできません。

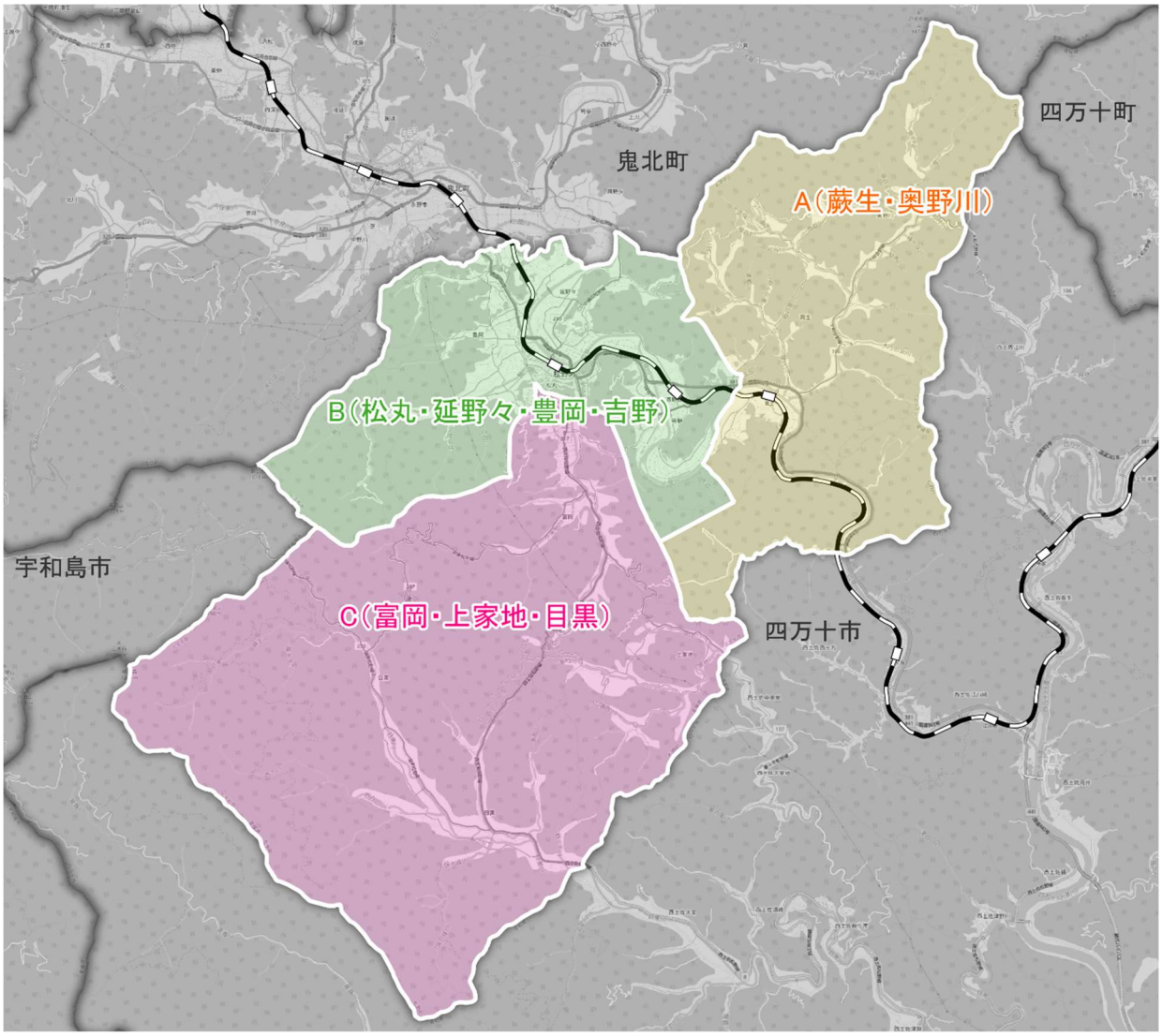


図 24 デマンド交通運行エリア

表 5 デマンド交通の運行概要

エリア	A エリア	B エリア	C エリア
対象地区	奥野川・蕨生	松丸・延野々・豊岡・吉野	富岡・上家地・目黒
車両定員	10 人 （月～金 17:00 以降、土曜日は 14 人）	14 人	14 人
運行日	月～土（祝日・年末年始（12/31～1/3）を除く）		
運行時間	月～金 10:00～18:00（12:00～13:00 は除く） 土 7:30～16:00（12:00～13:00 は除く）	月～金 10:00～17:00（12:00～13:00 は除く）	月～金 10:00～18:00（12:00～13:00 は除く） 土 7:30～16:00（12:00～13:00 は除く）
予約受付	月～金（祝日・年末年始（12/31～1/3）を除く） 9:00～16:30 土（祝日・年末年始（12/31～1/3）を除く） 9:00～14:30		
利用方法	利用 1 時間前までに電話か Web で予約（1 ヶ月前から受付開始）		
利用対象	制限なし（ただし、原則利用登録をしている方に限る）		
乗降場所	町内の指定乗降場所 53 箇所及び各バス停		
運賃	下記運賃表を参照		
運行委託	松野町旅客運送業組合		
運行形態	自家用有償旅客運送		

表 6 運賃表

		コミュニティバス （定時定路線）	あい Bus まつの （デマンド運行）
都度払い	一般	200 円/回	500 円/回
	高齢者（65 歳以上）	100 円/回	300 円/回
	中学生以下 障がい者 65 歳以上免許返納者		200 円/回
定額乗り放題	一般	4,000 円/月	
	中学生以下 高齢者（65 歳以上） 障がい者	3,000 円/月	

3.6. 交通空白の現状

「日中に自宅と目的地間を移動する移動手段が 1 時間に 1 便未満の運行頻度であり、公共交通を利用した外出が難しい」状態にある地域を「交通空白」と定義すると、従来のコミュニティバスのみでは 4～5 時間程度運行間隔が空いており、町内全域が「交通空白」となるため、「交通空白」の解消に向けた取組が急務となっています。現在は、実証実験中の区域運行型のデマンド交通により町内全域で「交通空白」が解消されている状況ですが、地域公共交通の持続可能性や、住民のニーズ等も踏まえながら、今後も「交通空白」の解消に向けた取組を継続していきます。

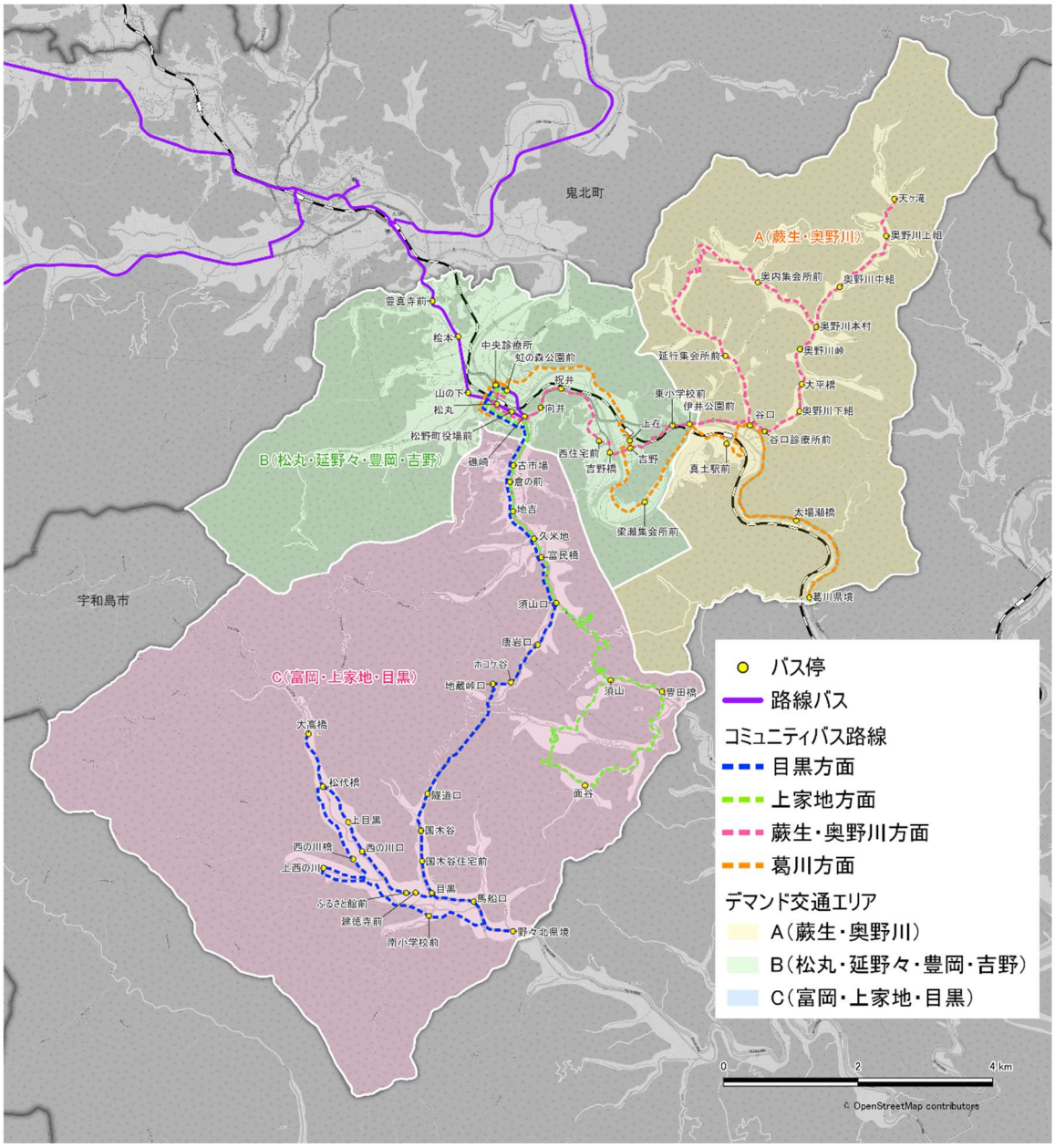


図 25 松野町の公共交通網

4. 住民ニーズの把握

4.1. アンケート調査の目的

松野町地域公共交通計画の策定にあたり、松野町の公共交通の現状、課題、ニーズ等を把握するために実施しました。

4.2. アンケート調査の概要

アンケート調査の概要を以下に示します。

表 7 アンケート調査の概要

項目	内容等
調査期間	令和 4（2022）年 10～11 月
調査対象者	松野町民
調査方法	調査票の郵送配布、郵送回収
配布数	1,000 世帯
回収数	396 世帯（回収率：39.6%）
サンプル数	666 名（1 世帯あたり最大 4 名まで回答）
アンケート項目	・属性（住所、性別、年代、職業、運転免許証の有無、自家用車の有無等） ・普段の生活での外出について ・コミュニティバス（森の国バス）について ・今後の公共交通について

※数値等の基本的な取り扱いについて

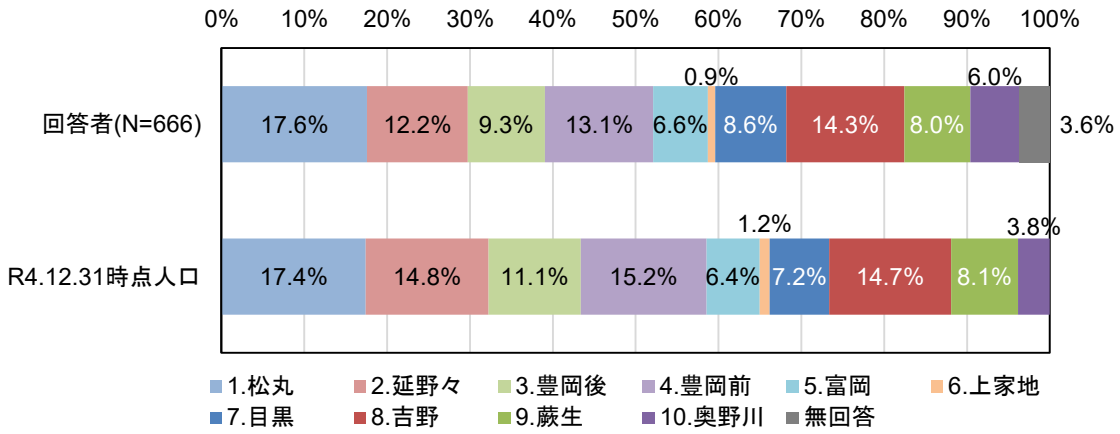
- 調査結果の比率は、その設問の回答者数を基数として、小数点以下第 2 位を四捨五入し、小数点第 1 位まで表示しています。したがって、合計が 100%にならない場合があります。
- 複数回答形式の場合、回答比率の合計は通常 100%を超えます。
- 図表中の「N」とは、その設問への回答数を表します。
- 無回答は、無効票も含みます。

4.3. アンケート結果の概要

4.3.1. 住所について

質問① お住まいの部落名について、お答えください。

居住地区別の回答率を、人口割合（R4.12.31 時点）と比較すると、奥野川が 2.2 ポイント（回答者 6.0%、人口割合 3.8%）と高く、次いで、目黒が 1.4 ポイント（回答者 8.6%、人口割合 7.2%）でした。



松野町内の地区別の傾向を把握するため、人口分布や公共交通の現状等を踏まえ、4 つの地区に分けて、集計しました。

4 地区は、①松丸地区（松丸）、②北部地区（延野々、豊岡後、豊岡前）、③南部地区（富岡、上家地、目黒）、④東部地区（吉野、蕨生、奥野川）としました。

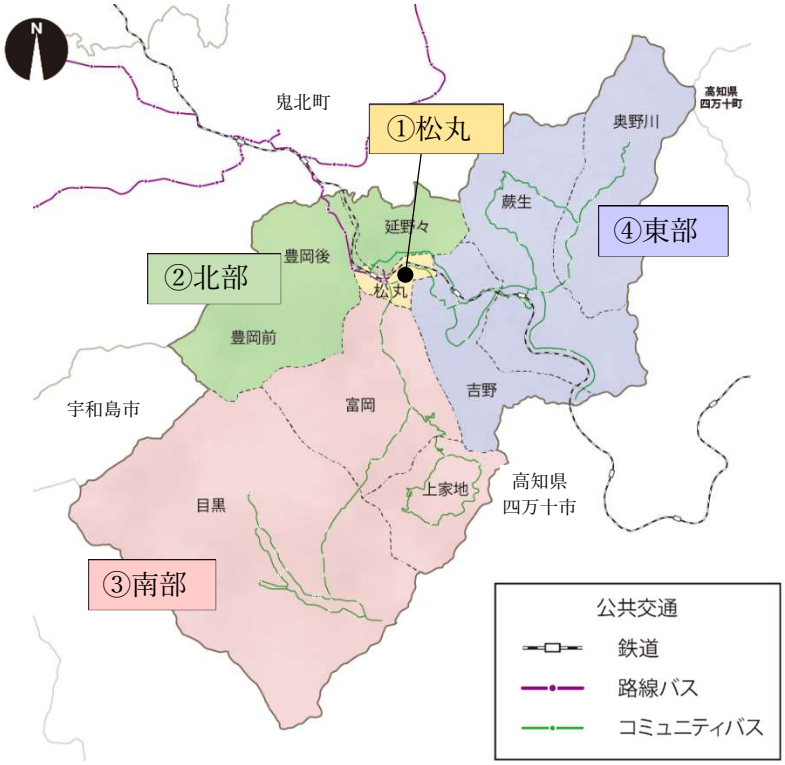


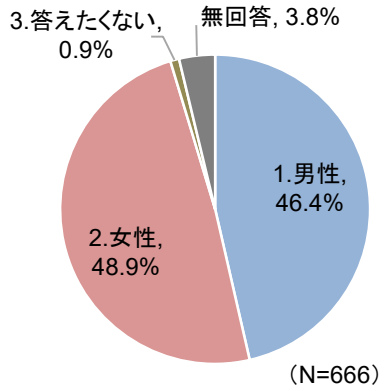
図 26 地区別図

4.3.2. 世帯の属性について

質問② 世帯（ご家族）の皆様のことについて、お答えください。

(1) 性別

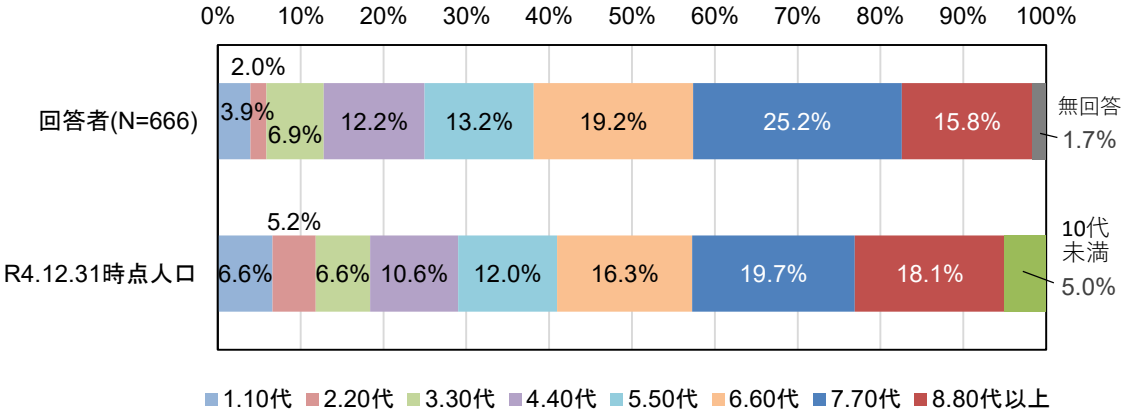
性別は、男性 46.4%、女性 48.9%でした。



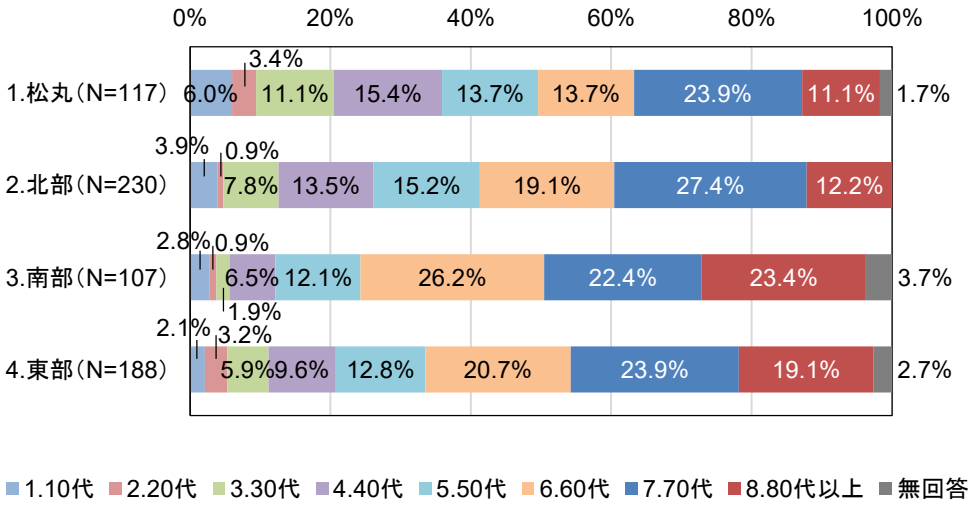
(2) 年代

年代別の回答率を、人口割合（R4.12.31 時点、住民基本台帳）と比較すると、70 代が 5.5 ポイント（回答割合 25.2%、人口割合 19.7%）と高く、次いで 60 代が 2.9 ポイント（回答割合 19.2%、人口割合 16.3%）と高い状況でした。

なお、20 代は人口割合より 3.2 ポイント（回答割合 2.0%、人口割合 5.2%）、10 代は 2.7%（回答割合 3.9%、人口割合 6.6%）と低い状況でした。



地区別に見ると、60 代以上の回答者が高いのは、「南部」と「東部」の地区でした。

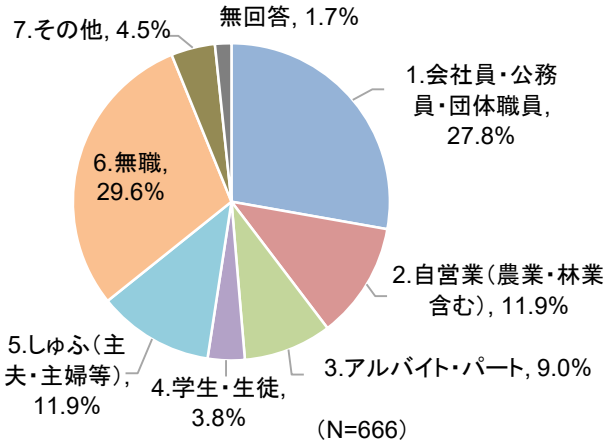


※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

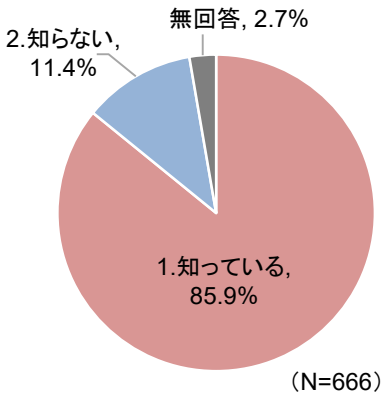
(3) 職業

職業別は、「6. 無職」が 29. 6%と最も高く、次いで、「1. 会社員・公務員・団体職員」が 27. 8%でした。

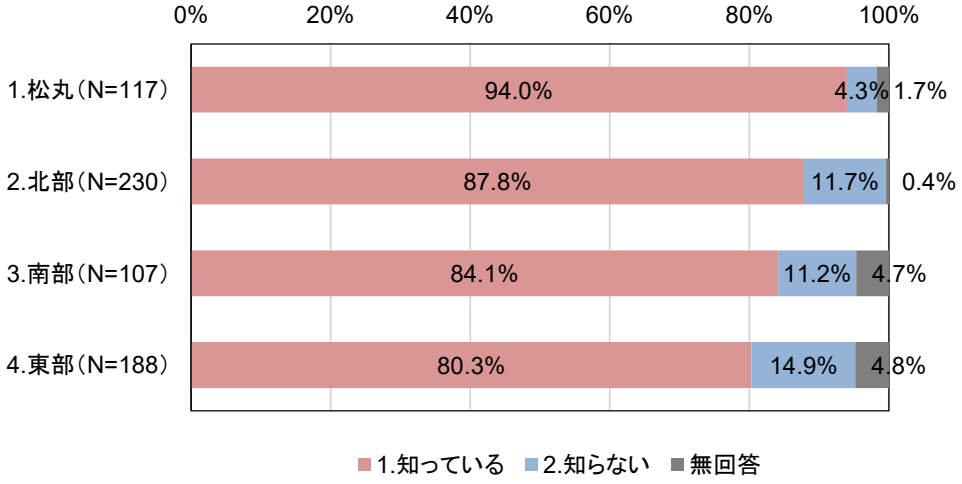


(4) 最寄りのバス停について

自宅の最寄りバス停を「1. 知っている」方は 85. 9%、「2. 知らない」方は 11. 4%でした。



地区別に見ると「1. 知っている」方が高いのは松丸地区で 94. 0%、次に、北部地区が 87. 8%でした。

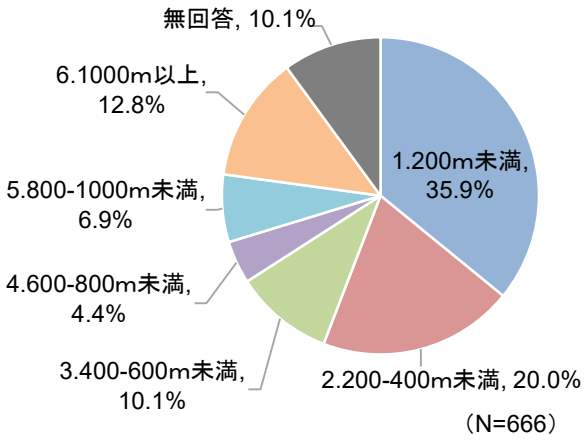


※4 地区について

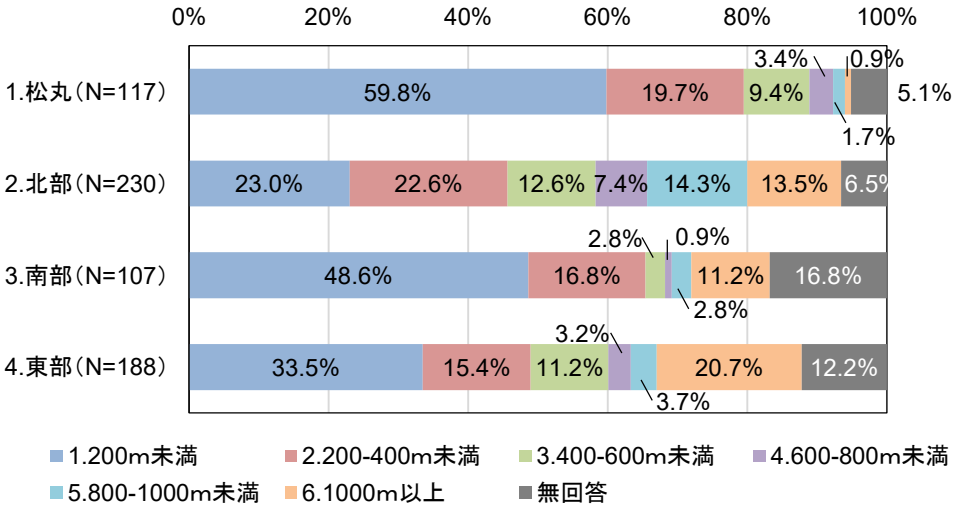
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(5) 最寄りのバス停までの距離について

自宅の最寄りバス停までの距離で最も高かったのは、「1.200m未満」で35.9%、次いで、「2.200-400m未満」が20.0%でした。



地区別に見ると「1.200m未満」が高いのは松丸地区で59.8%、次に、南部地区が48.6%でした。北部地区は、他地区に比べ、バス停までの距離が近い方が少ない状況でした。

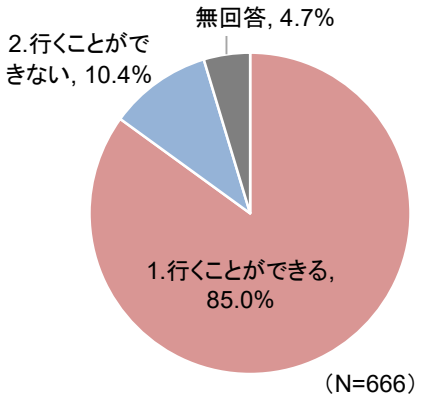


※4 地区について

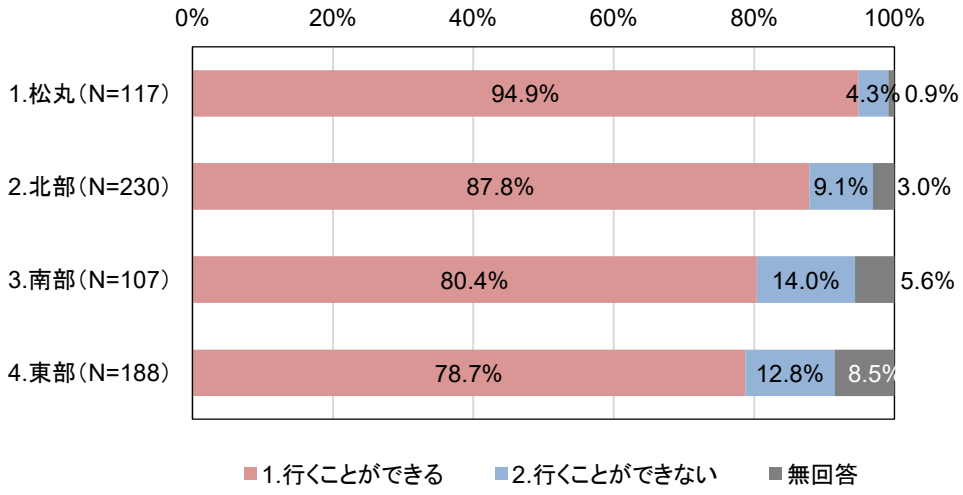
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(6) 最寄りのバス停までの移動について

最寄りのバス停まで一人で「1. 行くことができる」は 85. 0%、「2. 行くことができない」は 10. 4%でした。



地区別に見ると「1. 行くことができる」が高いのは松丸地区で 94. 9%、次に、北部地区が 87. 8%でした。

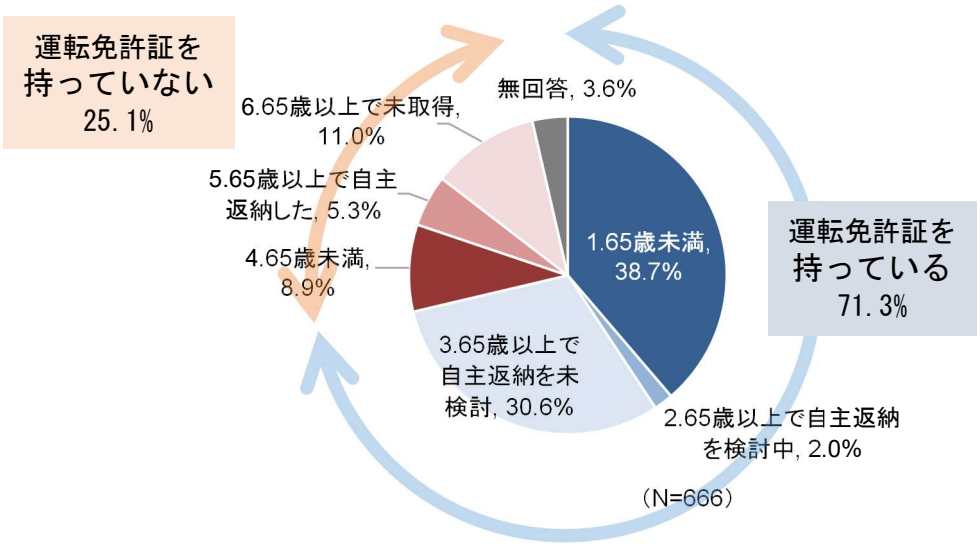


※4 地区について

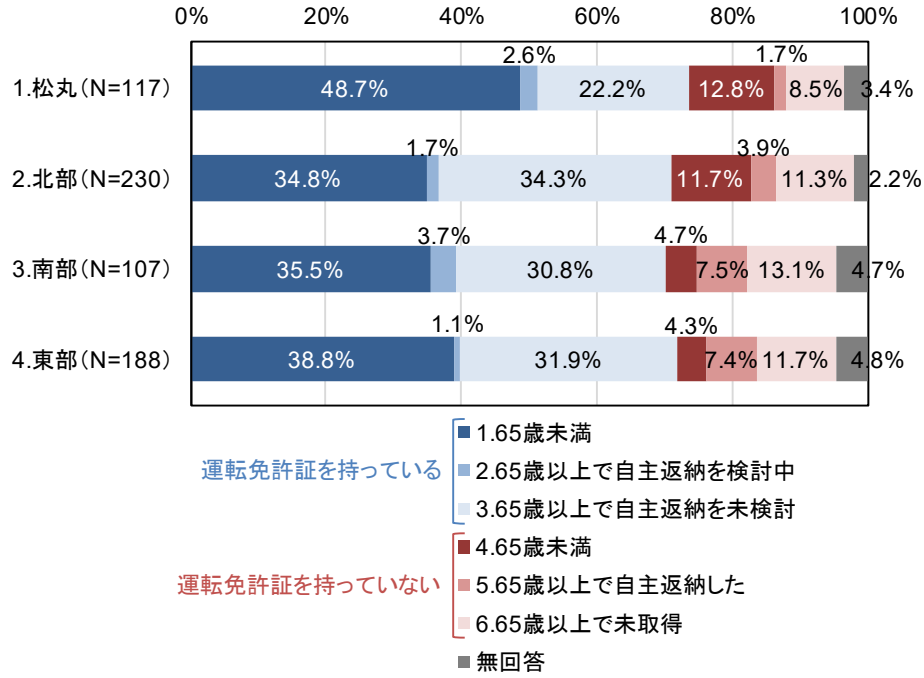
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(7) 運転免許証の有無

運転免許証を持っている方は 71.3%、持っていない方は 25.1%でした。



地区別に見ると運転免許証を持っている方が高いのは松丸地区で 73.5%、次に、東部地区が 71.8%でした。



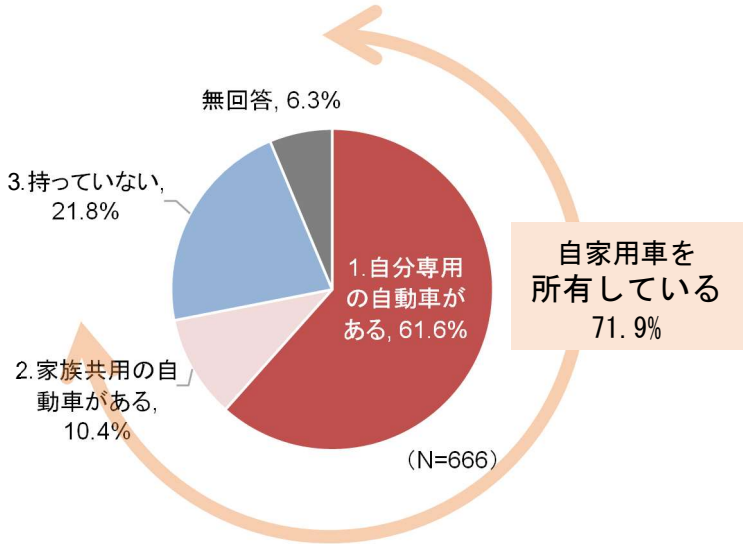
	持っている	持っていない
1.松丸(N=117)	73.5%	23.1%
2.北部(N=230)	70.9%	27.0%
3.南部(N=107)	70.1%	25.2%
4.東部(N=188)	71.8%	23.4%

※4 地区について

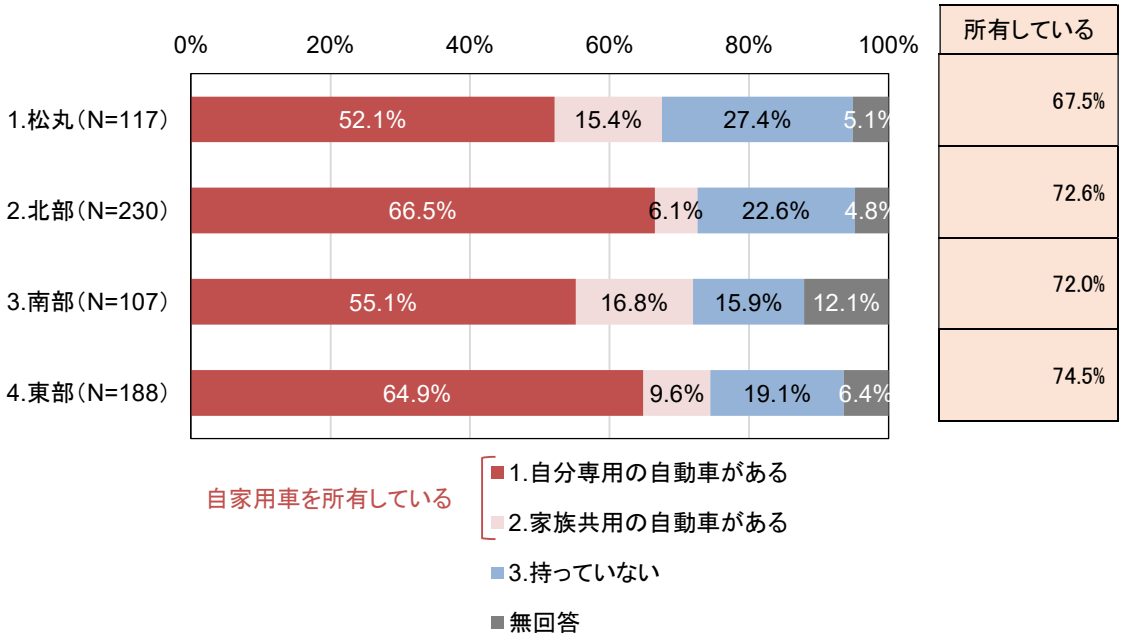
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(8) 自家用車の有無

自家用車を所有している方は 71.9%、「3.持っていない」は 21.8%でした。



地区別に見ると自家用車を所有している方が高いのは東部地区で 74.5%、次に、北部地区が 72.6%でした。



※4 地区について

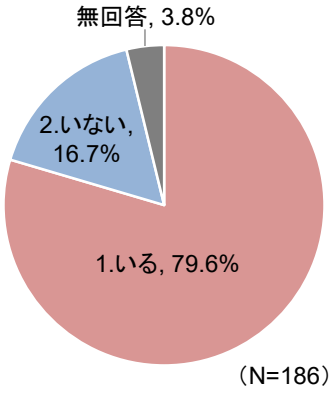
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(9) 送迎をお願いできる人の有無

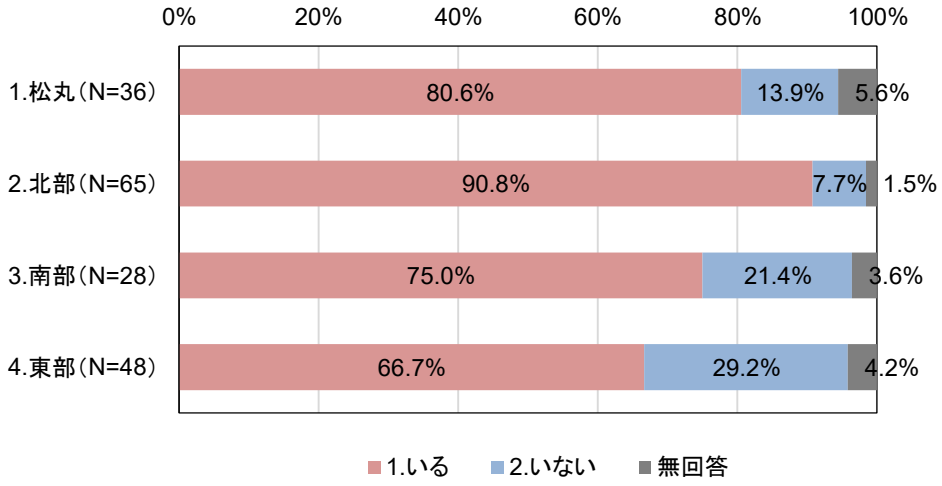
※運転免許証を所持しているが、自家用車を所有していない方

※もしくは、運転免許証を所持していない方

「運転免許証を所持しているが、自家用車を所有していない方」や「運転免許証を所持していない方」で、送迎をお願いできる人が「1. いる」は 79. 6%、「2. いない」は 16. 7%でした。



地区別に見ると送迎をお願いできる人が「1. いる」方が高いのは北部地区で 90. 8%、次に、松丸地区は 80. 6%でした。



※4 地区について

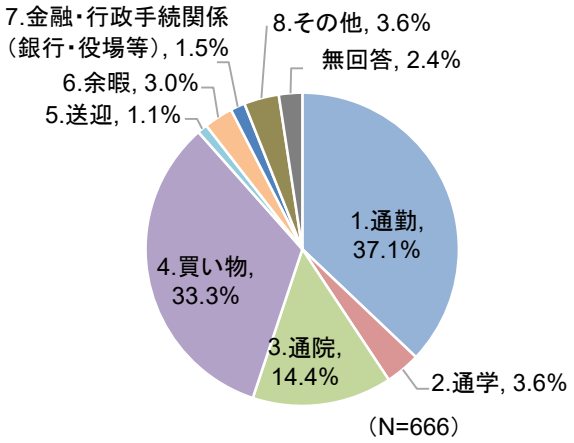
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

4.3.3. 普段の生活での外出について

質問③ 普段の生活での外出（通勤・通学・通院・買い物等）について、お答えください。

(1) 出かける主な目的

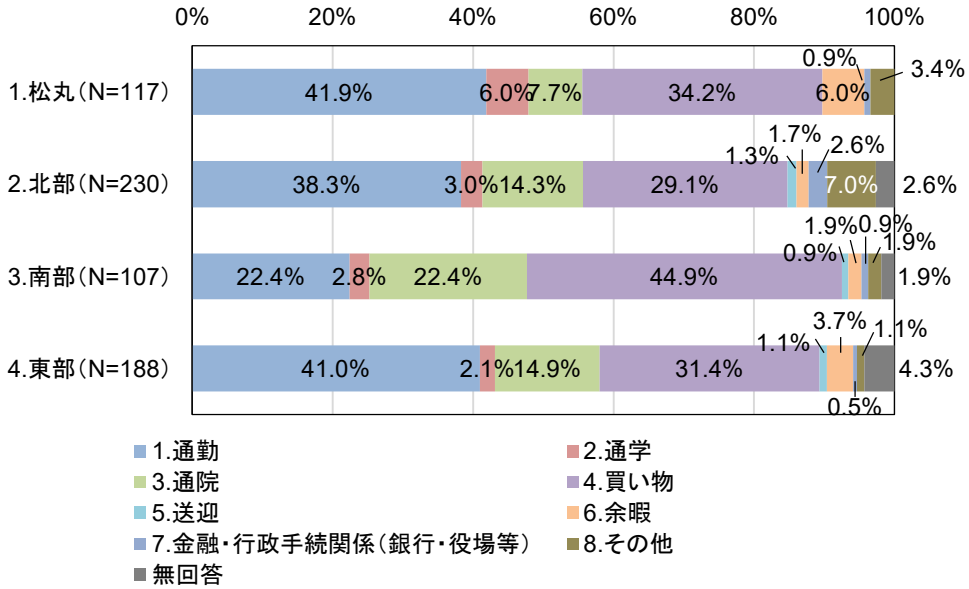
出かける主な目的は、「1. 通勤」が 37. 1%と最も高く、次いで、「4. 買い物」の 33. 3%でした。



【その他意見】

・福祉施設への通所(3) ・出かけない(2)　等

地区別に見ると「1. 通勤」が高いのは松丸地区で 41. 9%、次に、東部地区で 41. 0%でした。



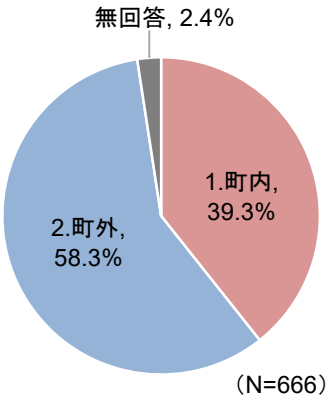
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

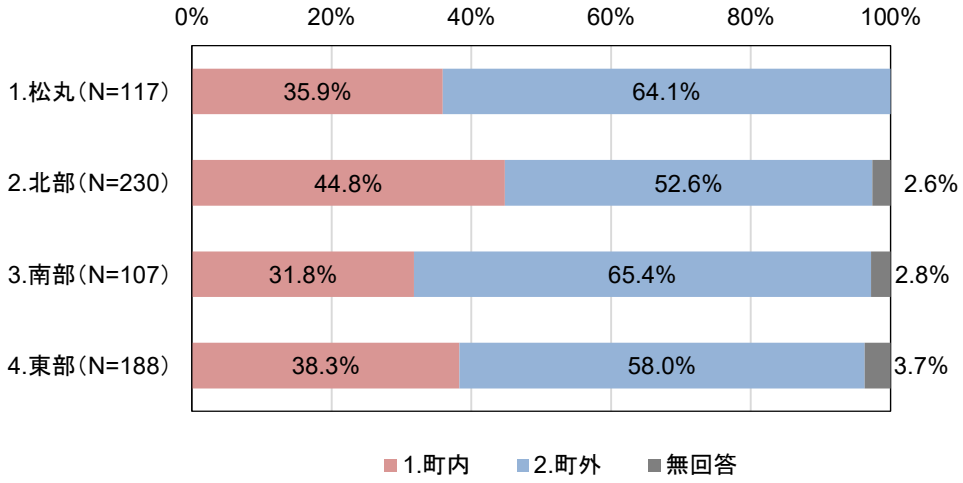
(2) 目的地

a） 松野町内・町外

出かける目的地は、「1. 町内」が 39. 3%、「2. 町外」が 58. 3%と、町外に出かける方が高い状況でした。



地区別に見ると「1. 町内」は北部地区が 44. 8%と高く、次に、東部地区は 38. 3%でした。



※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

b） 具体的な施設

通院の具体的な施設は、町内は殆どが「中央診療所」、町外は「市立宇和島病院」、「旭川荘南愛媛病院」、「鬼北町立北宇和病院」が多くなっていました。

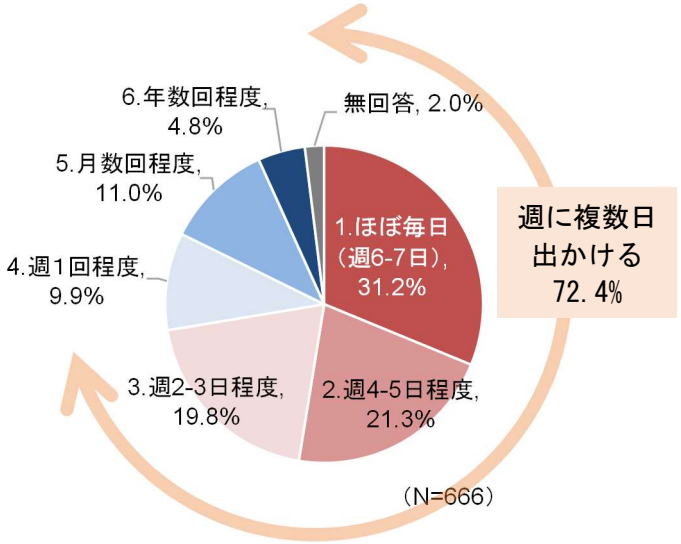
買い物の具体的な施設は、町内は「A コープ松野町店」、「ホームストック松野店」が多く、町外は「フジ」、「ダイレックス」が多くなっていました。

表 8 具体的な施設名称（目的別、町内・外別）

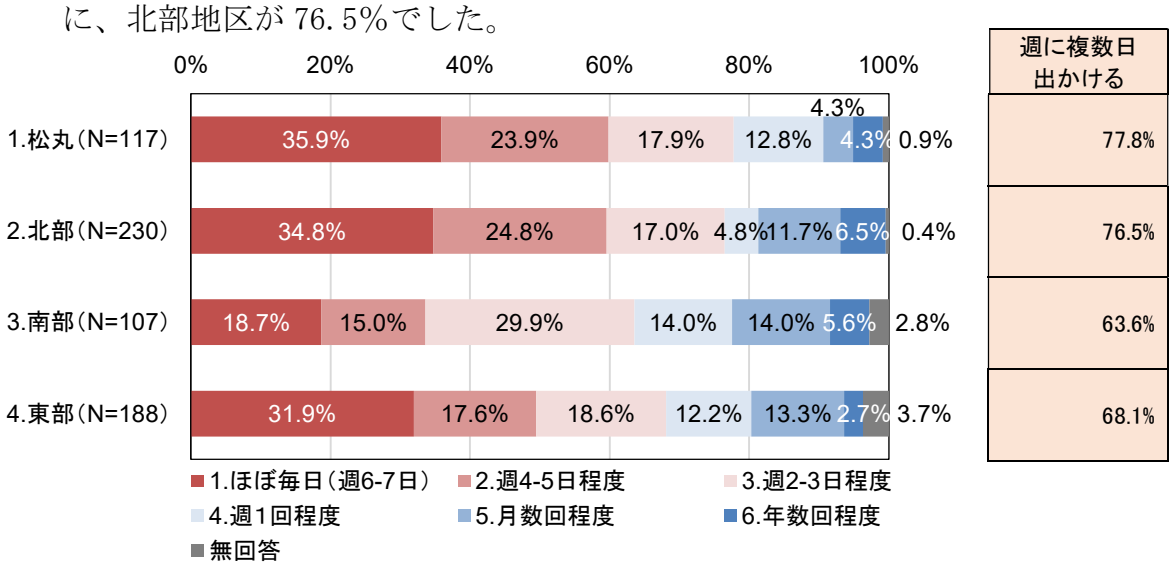
目的	町内		町外		無回答	合計
1.通勤		106		136	1	243
2.通学		9		15	0	24
3.通院	中央診療所	36	市立宇和島病院	9	0	95
			旭川荘南愛媛病院	6		
			鬼北町立北宇和病院	5		
	その他	8	その他	31		
	小計	44	小計	51		
4.買い物	A コープ松野店	38	フジ	82	0	222
	ホームストック松野店	7	ダイレックス	25		
	道の駅 虹の森公園まつの	2				
	その他	12	その他	56		
	小計	59	小計	163		
5.送迎		5		2	0	7
6.余暇		8		11	1	20
7.金融･行政手続関係（銀行･役場等）		10		0	0	10
8.その他		20		7	2	29
無回答		1		3	12	16
合計		262		388	16	666

(3) 出かける頻度

出かける頻度は、「1. ほぼ毎日（週 6-7 日）」が 31.2%、「2. 週 4-5 日程度」が 21.3%、「3. 週 2-3 日程度」が 19.8%と週に複数日出かけられる方が 7 割ほど占めていました。



地区別に見ると週に複数日出かけられる方が高いのは松丸地区で 77.8%、次に、北部地区が 76.5%でした。



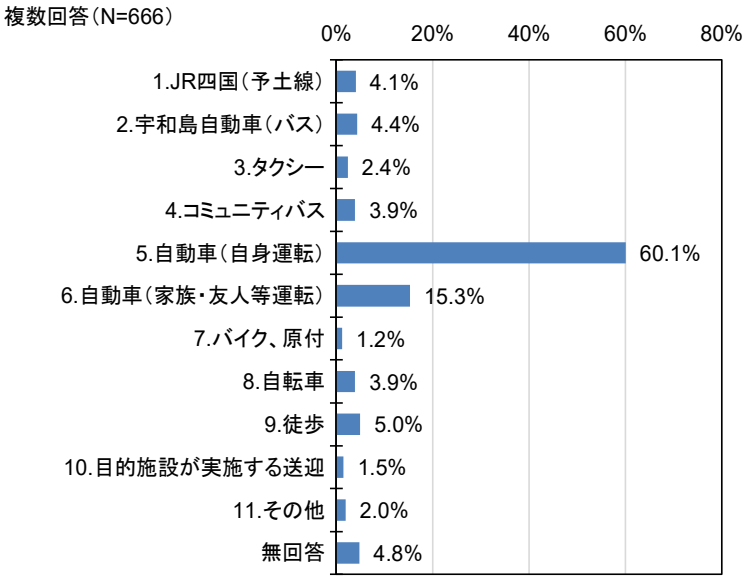
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(4) 目的地までの移動手段

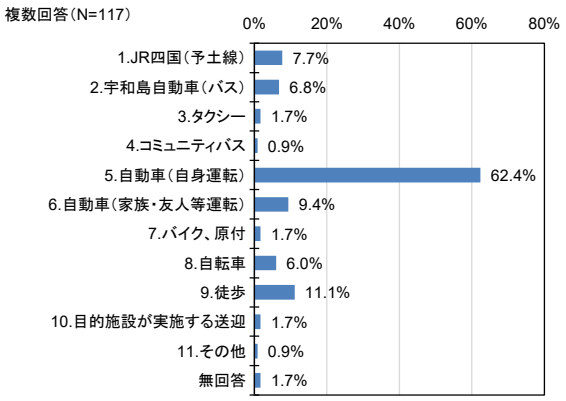
目的地までの移動手段は、「5. 自動車（自身運転）」が 60.1％と最も高く、次いで「6. 自動車（家族・友人等運転）」が 15.3％であり、自動車での移動が多くなっていました。

自動車以外では、「9. 徒歩」が 5.0％、「2. 宇和島自動車（バス）」が 4.4％「1. JR 四国（予土線）」が 4.1％でした。

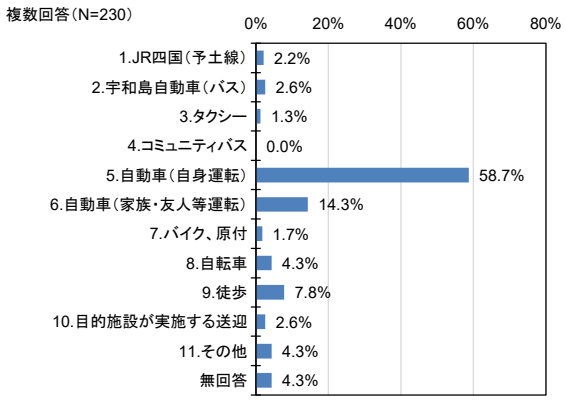


地区別に見ると「5. 自動車（自身運転）」で移動する方は、どの地区も高く、コミュニティバスでの移動する方は、殆どが「南部」と「東部」の方となっていました。

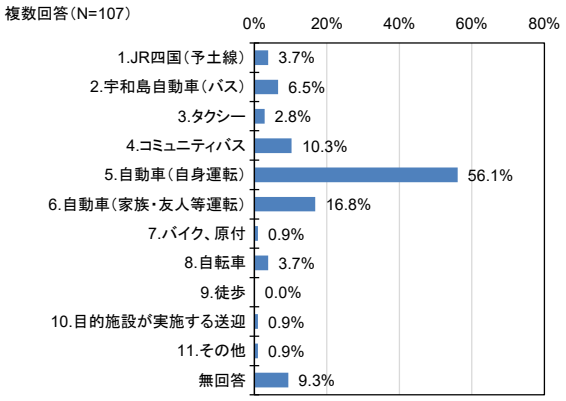
1. 松丸



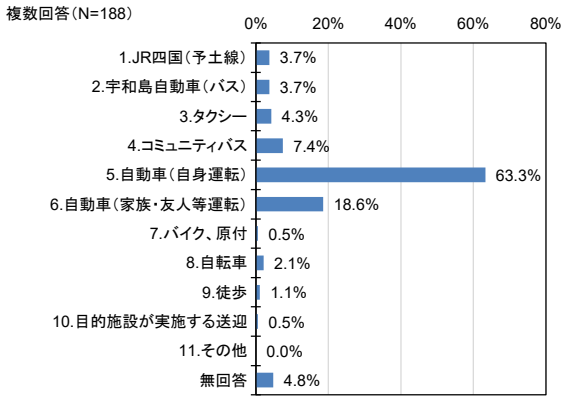
2. 北部



3. 南部



4. 東部



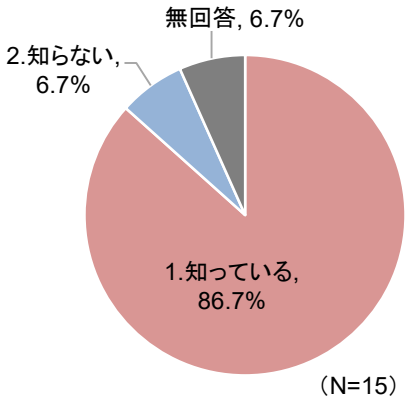
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(5) タクシー利用券（高齢者外出支援事業）の有無

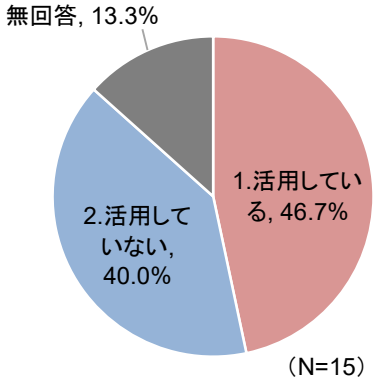
※前質問で移動手段として「3. タクシー」を選ばれた方で、自家用車を所有していない方（65 歳未満は除く）

前質問「目的地までの移動手段」でタクシーを利用しており、自家用車を所有していない（65 歳未満は除く）方で、タクシー利用券を「1. 知っている」は 86. 7%、「2. 知らない」は 6. 7%でした。



(6) タクシー利用券（高齢者外出支援事業）の活用

タクシー利用券を「1. 活用している」は 46. 7%、「2. 活用していない」は 40. 0%でした。

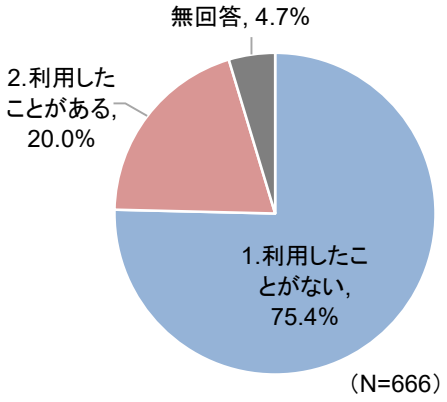


4.3.4. コミュニティバス（森の国バス）について

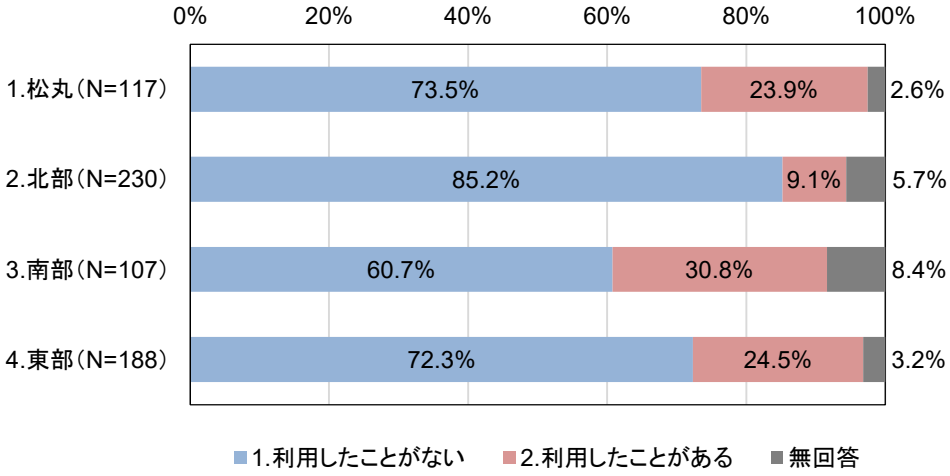
質問④ コミュニティバス「森の国バス」についてお答えください。

(1) バスの利用について

コミュニティバスを「1. 利用したことがない」は 75. 4%、「2. 利用したことがある」は 20. 0%でした。



地区別に見ると「1. 利用したことがない」が高いのは北部地区で 85. 2%、次に、松丸地区は 73. 5%でした。



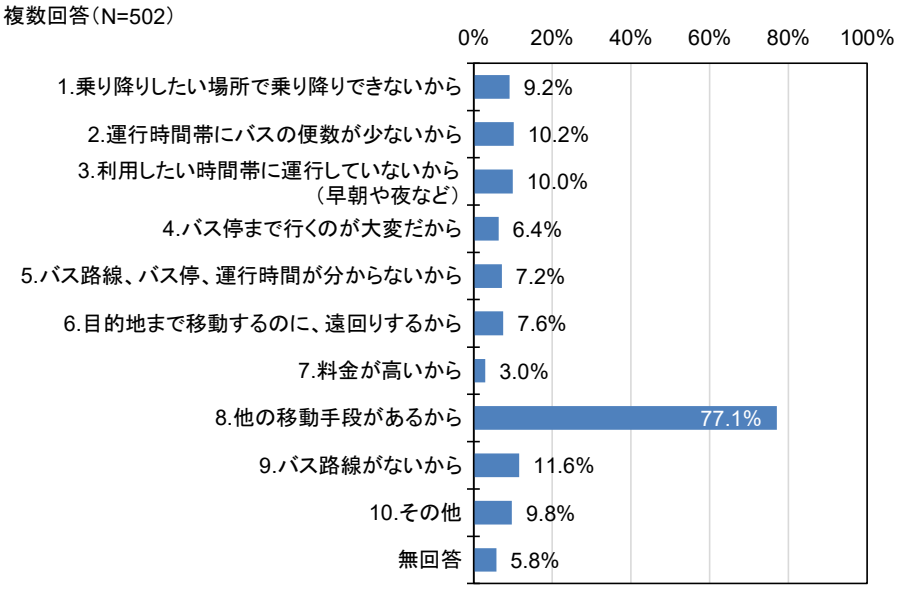
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(2) バスを利用していない理由

※3.4.1 でコミュニティバスを利用したことがない方

コミュニティバスを利用したことがない方で、バスを利用していない理由は「8.他の移動手段があるから」が 77.1%と最も高く、次いで、「9.バス路線がないから」が 11.6%でした。



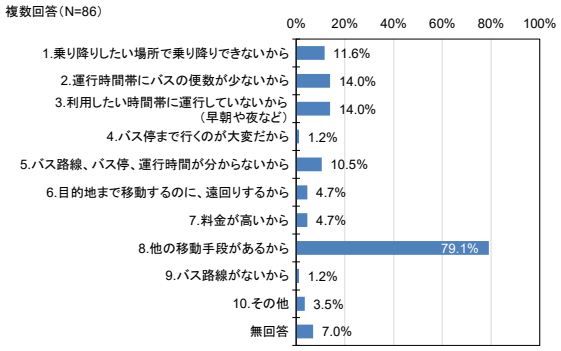
【その他意見】

- コミュニティバスを利用する必要性がない(5)
- 身体が不自由のため、一人での利用が難しい(4)
- 可能な限り徒歩で移動(1)　等

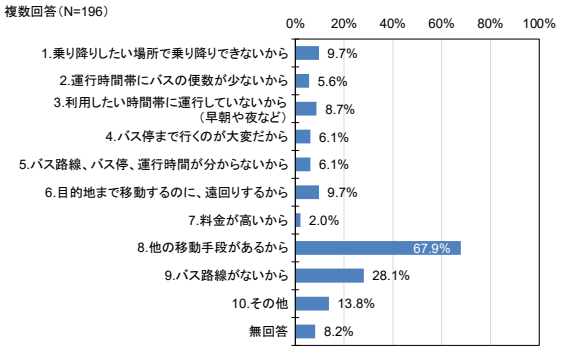
地区別に見ると「8. 他の移動手段があるから」は全ての地区で高い状況でした。

コミュニティバスの利用者が多い地区の「南部」と「東部」では、「2. 運行時間帯にバスの便数が少ないから」の意見が「8. 他の移動手段があるから」の次に高くなっていました。

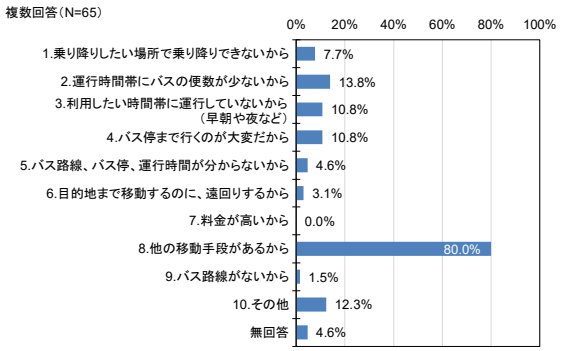
1. 松丸



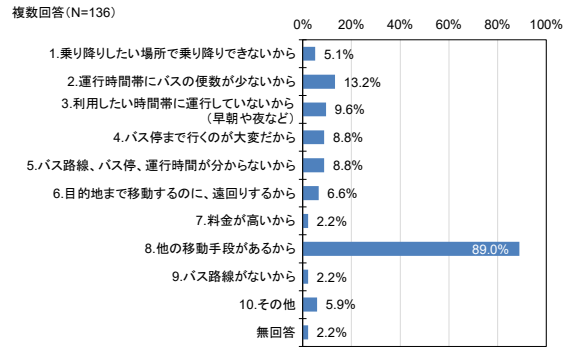
2. 北部



3. 南部



4. 東部



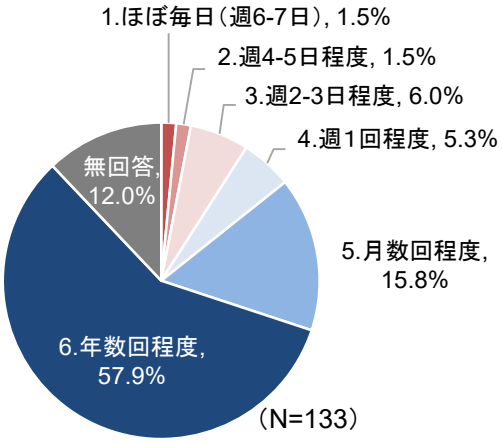
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(3) バスの利用頻度

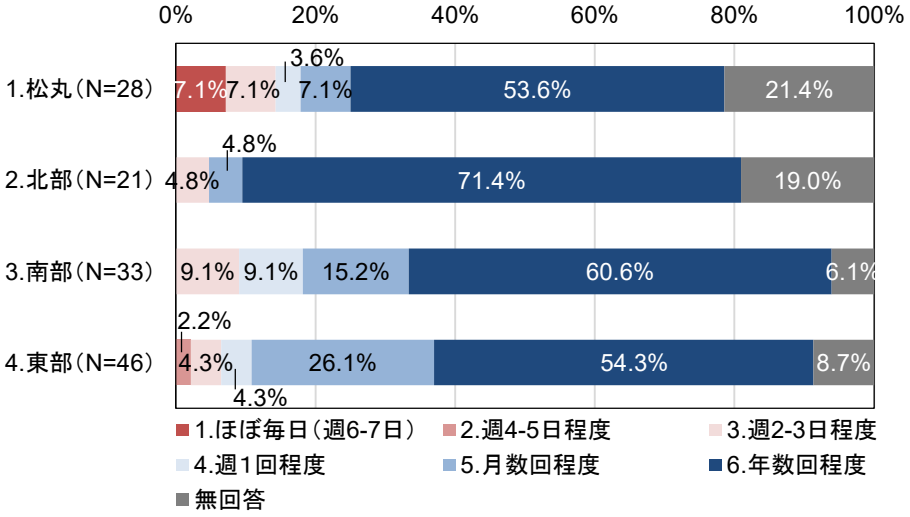
※3.4.1 でコミュニティバスを利用したことがある方

コミュニティバスを利用したことがある方の利用頻度は「6. 年数回程度」が57.9%と最も高く、次いで、「5. 月数回程度」が 15.8%でした。



地区別に見ると「6. 年数回程度」と利用頻度が少ないのは北部地区で 71.4%でした。

コミュニティバスが運行している「3. 南部」と「4. 東部」は、他地区に比べて利用頻度は高くなっていました。



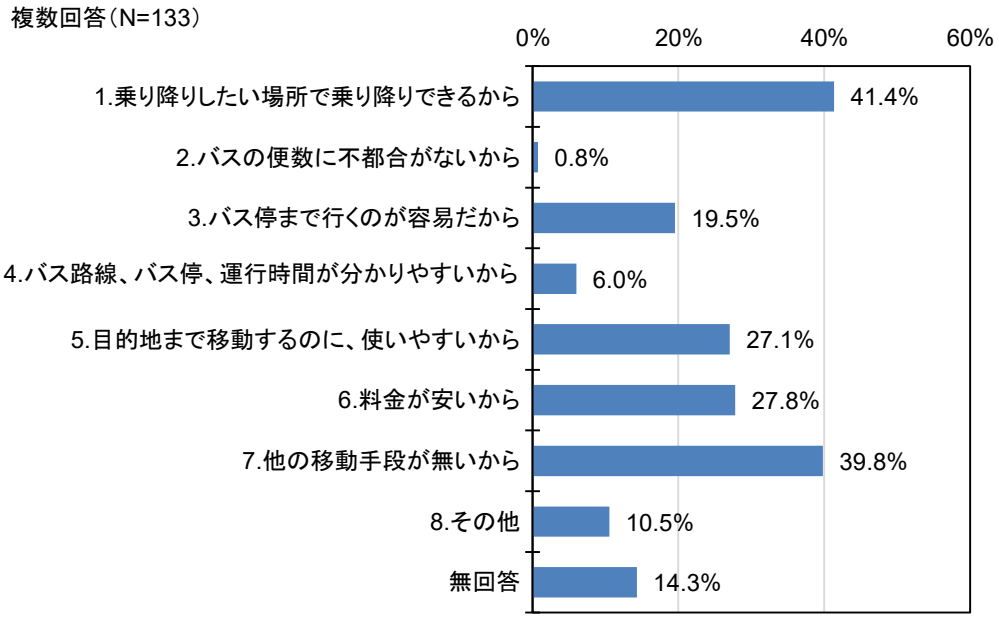
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(4) バスを利用した理由

※3.4.1 でコミュニティバスを利用したことがある方

コミュニティバスを利用した理由として、最も高かったのは「1.乗り降りしたい場所で乗り降りできるから」が 41.4%、次いで「7.他の移動手段が無いから」が 39.8%でした。

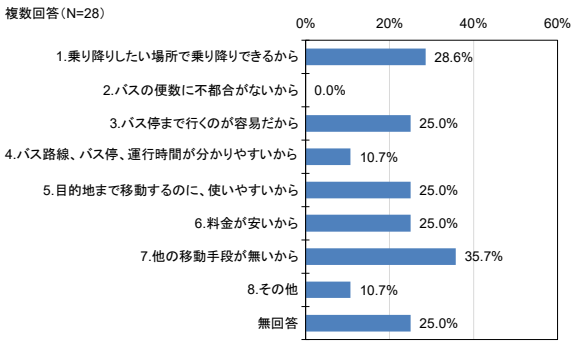


【その他意見】

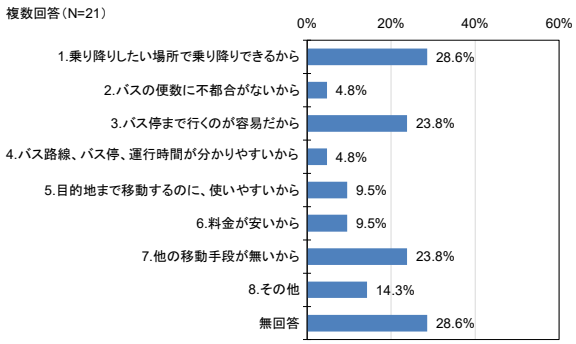
- 目的地に駐車場が無いから(3)
- 町内を観光するため(3)
- コミュニティバスに乗ってみたかったから(1)　等

地区別に見るとコミュニティバスが運行している地区の「南部」と「東部」では、「1. 乗り降りしたい場所で乗り降りできるから」、「7. 他の移動手段がないから」が同一で最も高くなっていました。

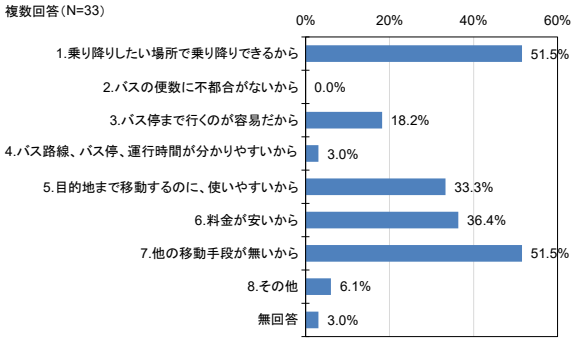
1. 松丸



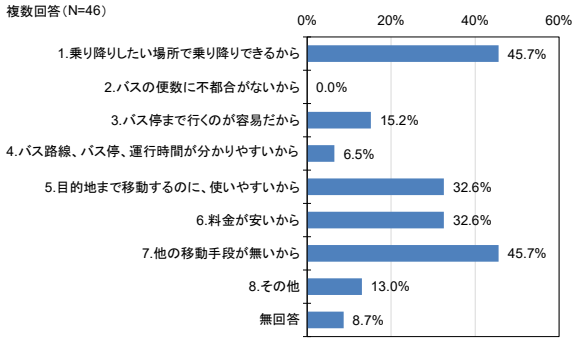
2. 北部



3. 南部



4. 東部



※4 地区について

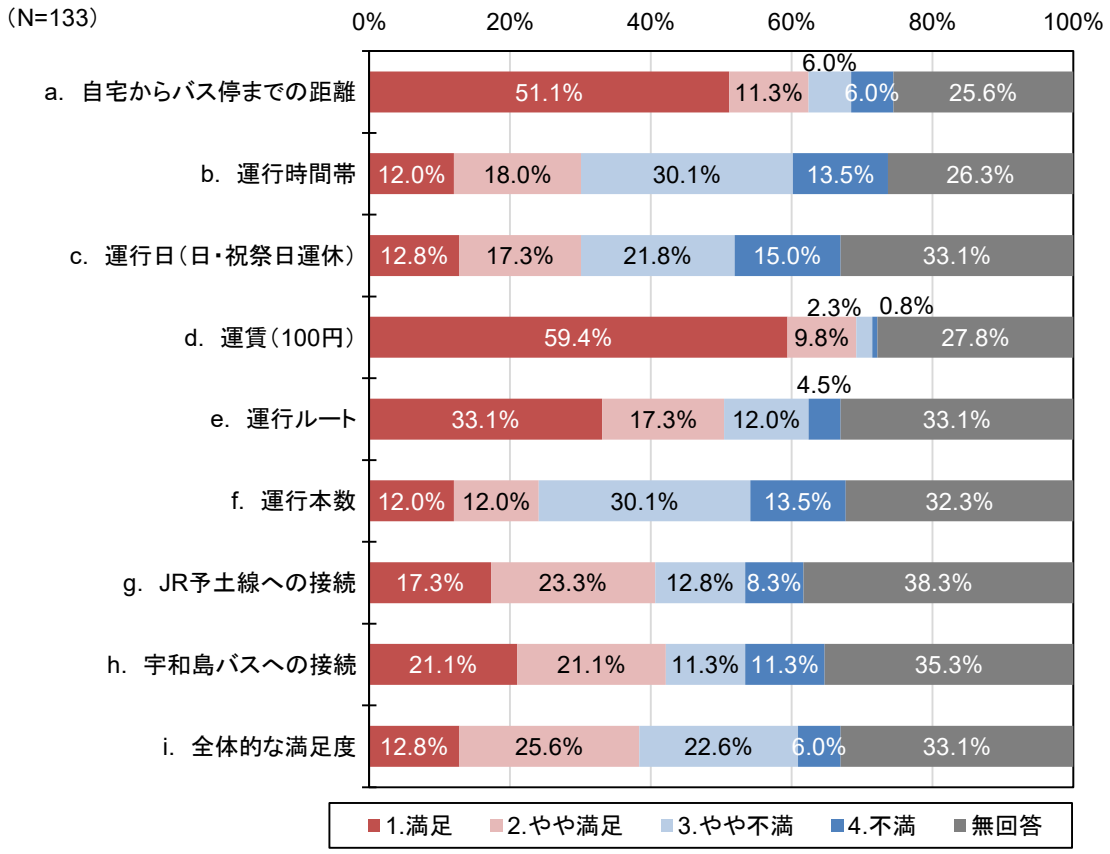
地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(5) バスの各項目の満足度

※3.4.1 でコミュニティバスを利用したことがある方

満足度が高いのは、「a. 自宅からバス停までの距離」、「d. 運賃（100 円）」でした。

満足度が低いのは、「c. 運行日（日・祝祭日運休）」、「b. 運行時間帯」、「f. 運行本数」でした。

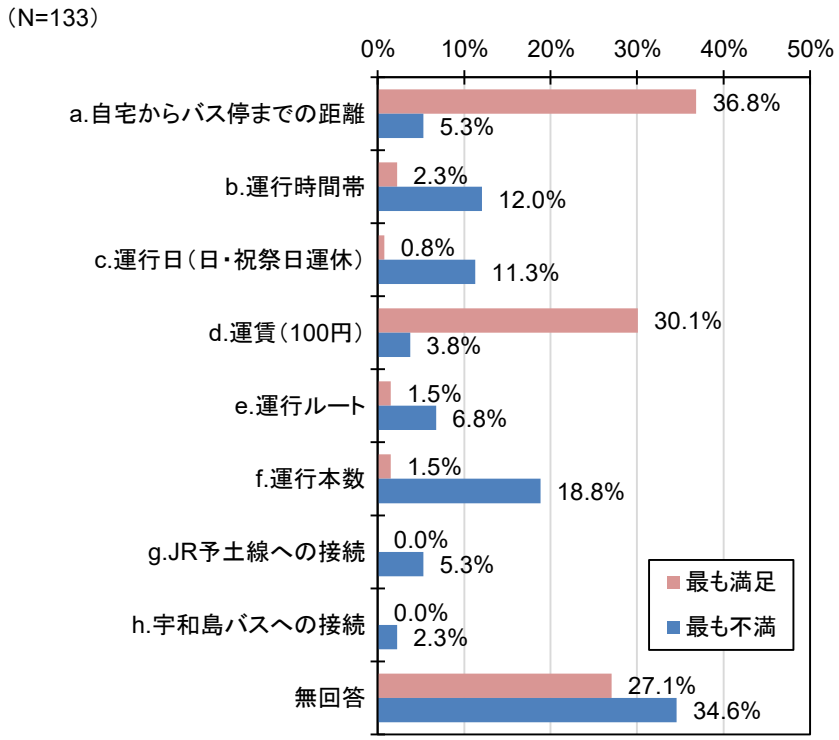


(6) バスの各項目の満足度（最も）

※3.4.1 でコミュニティバスを利用したことがある方

最も満足度が高いのは、「a. 自宅からバス停までの距離」、「d. 運賃（100 円）」でした。

最も満足度が低いは、「f. 運行本数」、「b. 運行時間帯」、「c. 運行日（日・祝祭日運休）」でした。

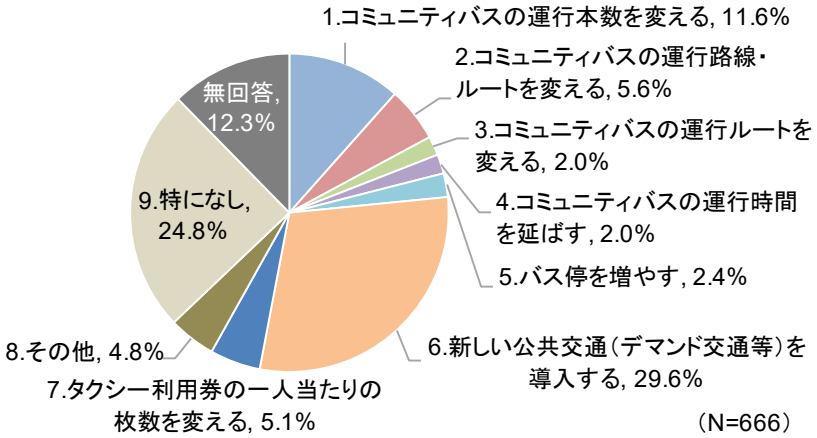


4.3.5. 今後の公共交通について

質問⑤ 今後の公共交通について、お答えください。

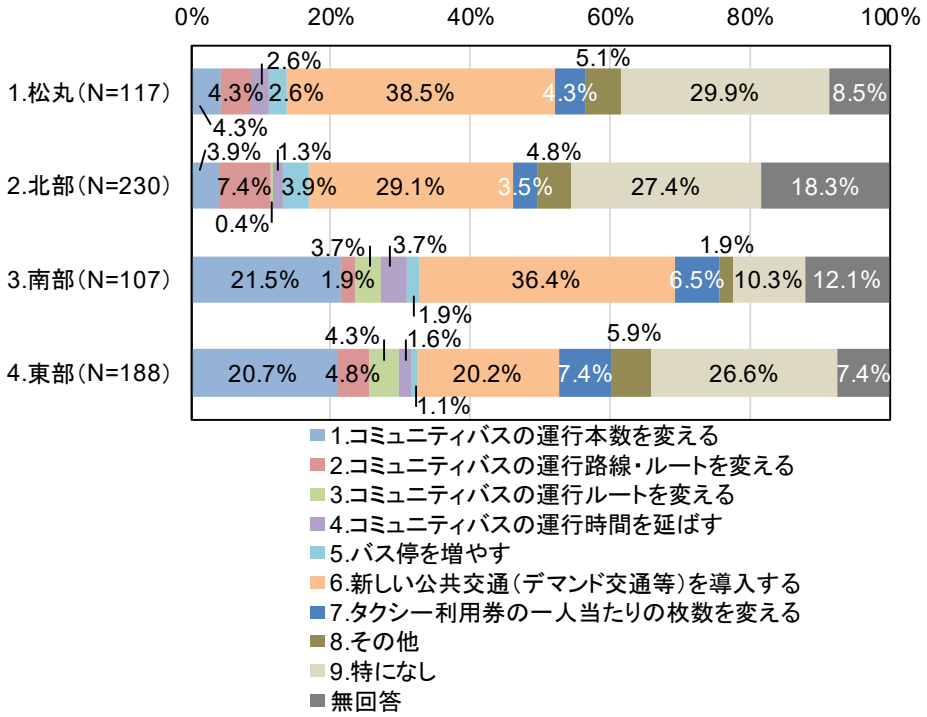
(1) 今後の公共交通についての考え

今後の公共交通について、「6. 新しい公共交通（デマンド交通等）を導入する」が 29.6%と最も高く、次いで「9. 特になし」が 24.8%、「1. コミュニティバスの運行本数を変える」が 11.6%でした。



地区別に見ると「6. 新しい公共交通（デマンド交通等）を導入する」が高いのは松丸地区で 38.5%、次に、南部地区が 36.4%でした。

また、「1. コミュニティバスの運行本数を変える」が高いのは、「南部」と「東部」でした。



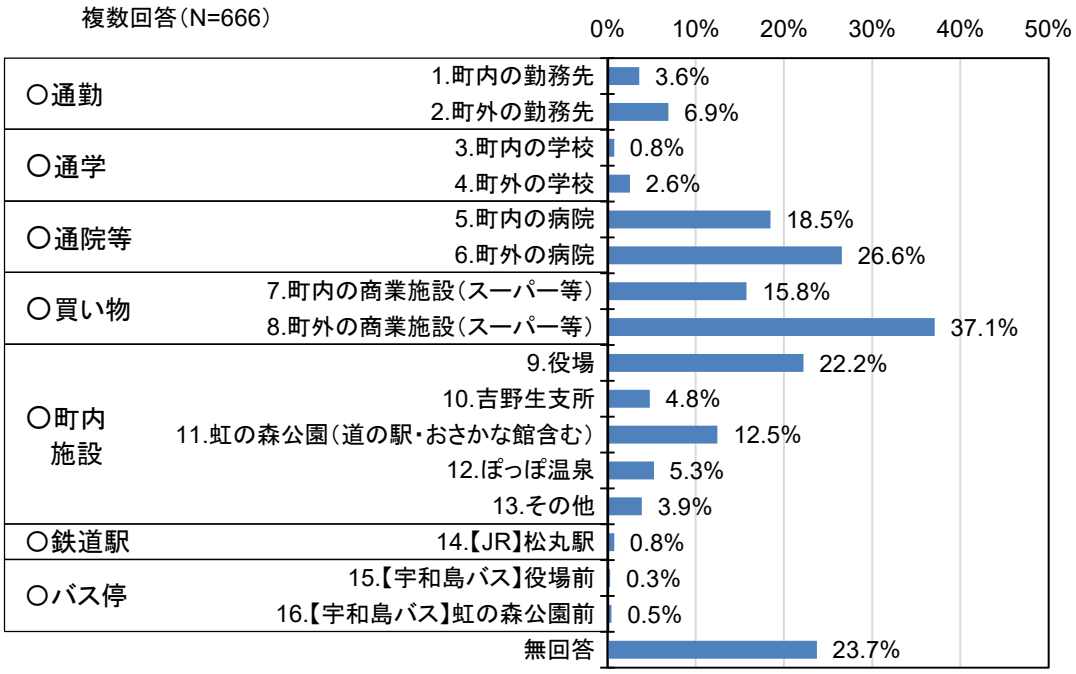
※4 地区について

地区名	部落名	地区名	部落名
1. 松丸地区	松丸	2. 北部地区	延野々、豊岡後、豊岡前
3. 南部地区	富岡、上家地、目黒	4. 東部地区	吉野、蕨生、奥野川

(2) 利用しやすくなった場合の公共交通について

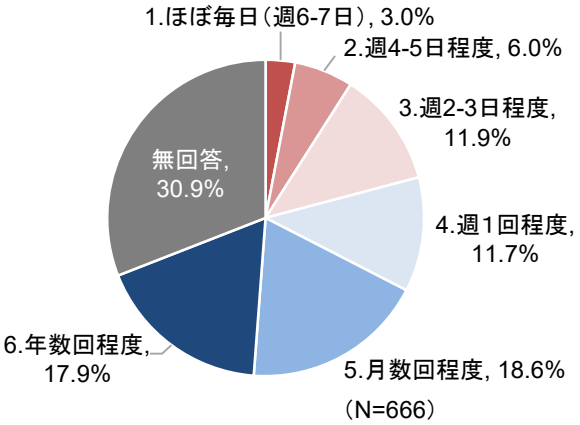
a） 利用目的・行き先

今後公共交通が利用しやすくなったら、それらを利用して行きたい場所は、「8. 町外の商業施設（スーパー等）」が 37. 1%と最も高く、次いで、「6. 町外の病院」の 26. 6%、「9. 役場」の 22. 2%でした。



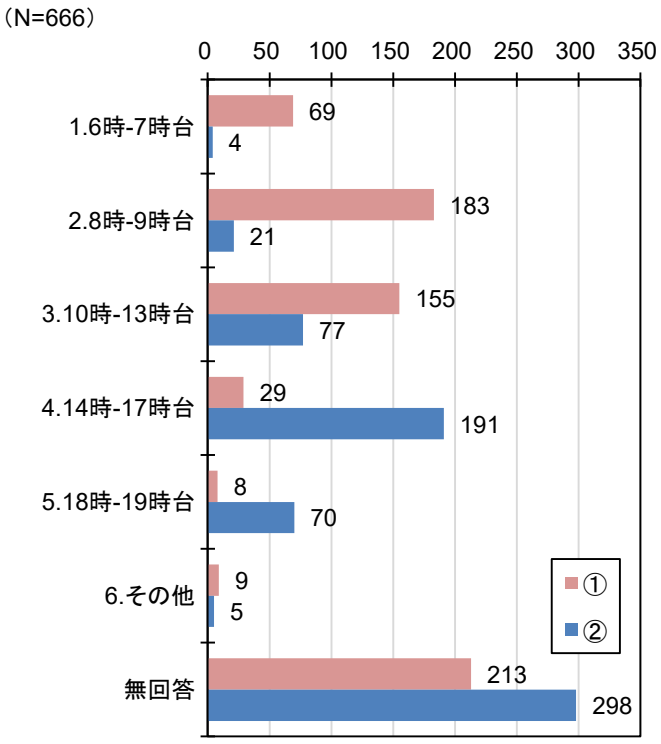
b） 利用頻度

今後公共交通が利用しやすくなった場合の利用頻度は、「5. 月数回程度」が18. 6%と最も高く、次いで、「6. 年数回程度」の 17. 9%でした。



c） 利用時間

今後公共交通が利用しやすくなった場合の利用時間は、1 つ目は「2. 8 時-9 時台」が最も高く、2 つ目は「4. 14 時-17 時台」が最も高くなっていました。



5. 交通事業者等へのヒアリング調査

交通事業者や庁内の公共交通関係部署、観光関係者、松野町内の主要施設へのヒアリング結果を以下に示します。

表 9 ヒアリング結果

分類	結果概要
交通事業者	**〇利用者の公共交通に対する意見やニーズ** ・運行便数や設備に関する意見がある。　等 **〇現在の公共交通の問題と今後想定される課題** ・JR 予土線の存続のため、関係者と協議をしていきたい。 ・乗務員等の担い手確保や高齢化が課題である。 ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響で減少していたインバウンドが回復してきており、その対応が課題である。 ・松野町からの委託業務で売上確保ができており、なくなった場合の売上確保が課題である。　等 **〇課題の解決に向けた取組み** ・JR 予土線の観光列車やアプリの導入等の利用促進策を実施している。 ・モーダルミックス※等で交通事業者が連携し、利便性の向上を図る必要がある。 ・キャッシュレス化の導入等による利用促進策を検討している。等 ※　モーダルミックスとは、自動車、鉄道、海運などの各交通機関がそれぞれの特性を生かして連携し、効率的な輸送体系を作ること。 **〇運営や経営に関する将来の展望** ・「5 カ年推進計画 2021～2025」に基づき、地域と一体になって利便性向上や利用促進に取り組んでいる。 ・生活路線等の維持は可能な限り行っていきたい。　等 **〇交通事業者から見た公共交通に対する意見や要望等** ・交通事業者が有機的に連携した交通サービスの提供が重要である。 ・地域の実情にあった公共交通を希望する。　等
庁内公共交通関係部署	**〇所管施設等の利用者の公共交通の利用状況** ・保健センターへの来庁はコミュニティバスを使う方は少ない。【福祉部局】 ・健康診断や子どもの育児相談の方は、時間帯を決めているため、コミュニティバスのダイヤと来庁時間が合わない。【福祉部局】 ・小中学校でスクールバスとコミュニティバスを使う生徒・児童は全体の約１割程度である。【教育部局】

分類	結果概要
	・今後は人口減少に伴い、利用者である生徒数・児童数は減少していく。【教育部局】 ・観光施設には自家用車での利用が多く、公共交通での利用は少ない。【観光部局】 **〇所管施設等の利用者の公共交通に対する意見やニーズ** ・来庁は自家用車が多く、公共交通の意見は少ないが、コミュニティバスの運行は来庁者の希望する時間帯に便をお願いしたい。【福祉部局】 ・中学校の部活動後に帰宅する場合、コミュニティバスの便に間に合わないことがあり、その場合は、保護者が送迎している。【教育部局】 ・JR 予土線及び路線バス(鬼北線)の本数が少なく、観光施設へのアクセスが不便である。特に、滑床渓谷に行きたい利用者の場合、松丸駅からの移動が不便である。【観光部局】 **〇公共交通が廃止された場合の影響・問題点** ・松野町での生活が維持できない人が出てくる可能性があり、町外へ出ざるを得ない状況となることが懸念される。【福祉部局】 ・スクールバスの増便対応が必要になってくるが、財政負担、運転業務に関する受託者の確保等が課題になる。【教育部局】 ・高齢者や外国人観光客の観光客が減少する。【観光部局】 **〇各課から見た公共交通に対する意見や要望等** ・運転免許証を返納する年代になって、公共交通を自分のこととして捉えることになるため、それまでの意識から変更が必要になると思われる。【福祉部局】 ・スクールバスの増便対応が必要になってくるが、財政負担、運転業務に関する受託者の確保等が課題になる。【教育部局】 ・観光客に対する駅やバス停からの交通サービスの充実が必要である。【観光部局】
観光関係者	**〇観光客（外国人含む）の状況** ・新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響後、観光客は戻りつつある。 ・外国人は新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響を受け、少ない状況である。等 **〇観光客の公共交通の利用状況** ・観光客は基本、自家用車やレンタカーで訪れる。 ・一部、公共交通を使う方もいる。等 **〇観光客の公共交通に対する意見やニーズ** ・利用できる公共交通があれば、利用したいというニーズはあ

分類	結果概要
	ると思われる。等 **〇観光関係者から見た公共交通に対する意見・要望等** ・日曜、祝祭日に何かイベントがある時はコミュニティバスを走らせたらどうか。等
その他	**〇施設利用者の公共交通の利用状況** ・殆どの方が自家用車で来店している。公共交通を利用する来店者はかなり少ない。【道の駅】 ・自家用車での通院者が多く、コミュニティバスやタクシーでの通院者は約１割程度である。なお、コミュニティバス利用者の殆どが高齢者である。【中央診療所】 **〇施設利用者の公共交通に対する意見やニーズ** ・公共交通は、便を逃すと次の便までの時間がかかり困る。【道の駅】 ・コミュニティバスを利用したいが時間が合わないので利用していないと思われる。希望は午前中で診察が終わり、家に帰りたいと思われる。【中央診療所】 **〇施設側から見た公共交通に対する意見・要望等** ・公共交通を使用しないと生活できないような方のニーズに合った公共交通ができれば良い。【道の駅】 ・実証実験中のデマンド交通は、考え方はいいと思ったが、高齢者には、予約等で使いづらい点がある。【中央診療所】

6. 松野町の公共交通の課題

松野町の地域の概況、公共交通の現状整理、過年度のアンケート結果の整理及びまちづくりの方向性を踏まえ、公共交通の問題点及び課題を以下に整理しました。

6.1. 公共交通の問題点

6.1.1. 住民ニーズへの対応が不足しています

・コミュニティバスを主に利用されている地区において、利用したい時間帯にバスが運行されていないとの意見があります。

6.1.2. 公共交通のすみ分けが曖昧です

・JR 予土線、路線バス（鬼北線）、コミュニティバスのすみ分けがされていません。
・日常の移動や通勤・通学等の目的に応じた公共交通の考え方が整理されていません。

6.1.3. 利用者数の減少に伴い財政負担が増加しています

・コミュニティバスの利用者数がコロナ禍により減少しています。
・コミュニティバスの支出は増加傾向を示しており、令和 4（2022）年度の支出と収入の差は、支出が 1,300 万円超となっています。

6.2. 公共交通の課題

6.2.1. 主要幹線を確保する対応が不可欠

・第 5 次松野町総合計画でも記載されている通り、JR 予土線や路線バス（鬼北線）の路線存続が、松野町のまちづくりには必要不可欠であるため、町内を運行している公共交通（JR 予土線、路線バス（鬼北線）、コミュニティバス、タクシー）の役割を明確化し、利用促進に努める必要があります。

6.2.2. 地区ごとに目的に応じた交通サービスの確保

・松野町の人口集積地とそれ以外の地域において、公共交通の役割を明確化し、目的に応じた交通サービスの確保が必要です。

6.2.3. 公共交通を支える仕組みづくり

・公共交通の乗務員の確保等を交通事業者との連携により進めていくほか、地域主導による交通サービスの確保など、地域と行政が連携した公共交通を支える取組みが必要です。

7. 公共交通の基本理念と基本方針

松野町の公共交通の現状及び課題や、第 5 次松野町総合計画、第 2 次森の国松野町まち・ひと・しごと創生総合戦略の上位関連計画等を踏まえ、松野町の公共交通の基本理念及び基本方針を次のように設定します。

7.1. 基本理念

第 5 次松野町総合計画では、松野町の課題に対して町全体で解決策を見いだすことが重要とされており、住民と行政が知恵を絞り・力を合わせて、協働のまちづくりを進めていくとしています。

また、同総合計画の公共交通の目指す姿として、「維持確保のための利用促進」と「持続可能な公共交通の在り方の検討」を掲げています。

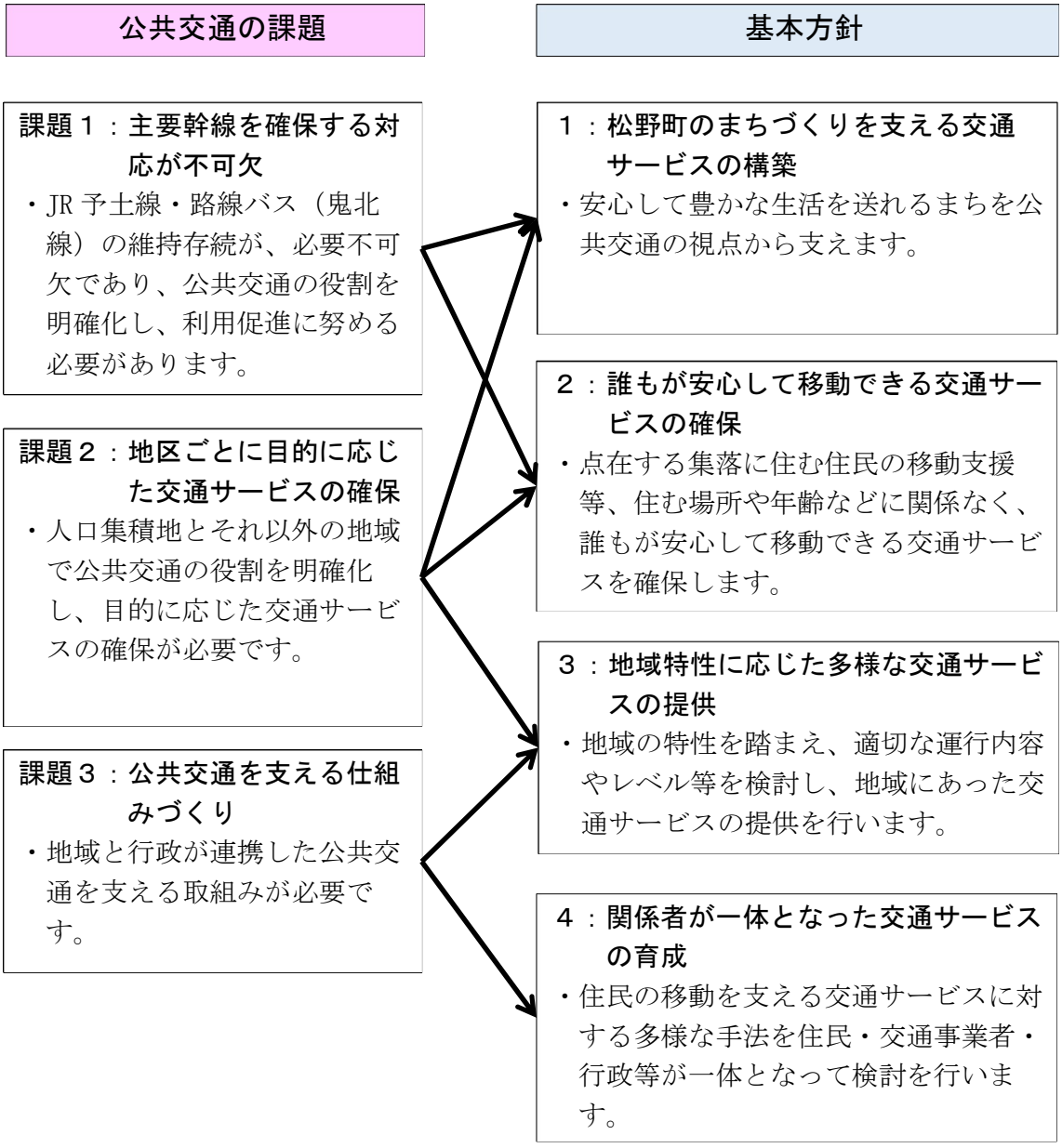
これらの松野町が目指すまちづくりの考え方や公共交通の姿を踏まえ、松野町における公共交通の基本理念を次のように設定します。

松野町地域公共交通計画における基本理念

「みんなで考え、みんなで守る交通まちづくり」

7.2. 課題を踏まえた基本方針

松野町地域公共交通計画の基本理念の実現に向けて、公共交通が抱える課題等を踏まえ、本計画の基本方針を以下の通り設定します。



7.3. 地域公共交通確保維持改善事業の位置づけ

コミュニティバス及び令和 7 年 10 月から実証運行を行っているデマンド交通は、幹線である鉄道や路線バスと接続し、町民の買い物や通院、通学、児童センター通い等、日常生活に必要な移動を支える交通手段として機能しています。しかし、自治体の運営努力だけではこれらの路線の維持は難しく、地域公共交通確保維持改善事業の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金による支援を受け、運行を確保・維持する必要があります。

表 10 地域内フィーダー系統補助の対象路線

路線		起点	経由地	終点	事業区分	運行形態	実施主体
コミュニティバス	目黒循環線	延野々 1406-4 先	富岡地区	延野々 1406-4 先	自家用有償	路線定期	松野町
	蕨奥循環線	延野々 1406-4 先	吉野地区	延野々 1406-4 先	自家用有償	路線定期	松野町
	葛川線	松丸 195 先	吉野地区	吉野 4036-1 先	自家用有償	路線定期	松野町
	上家地線	延野々 1406-4 先	富岡・上家地地区	延野々 1406-4 先	自家用有償	路線定期	松野町
デマンド交通	Aエリア	松丸地区	蕨生・奥野川地区	松丸地区	自家用有償	区域	松野町
	Bエリア	松丸地区	豊岡・延野々・吉野地区	松丸地区	自家用有償	区域	松野町
	Cエリア	松丸地区	目黒・上家地・富岡地区	松丸地区	自家用有償	区域	松野町

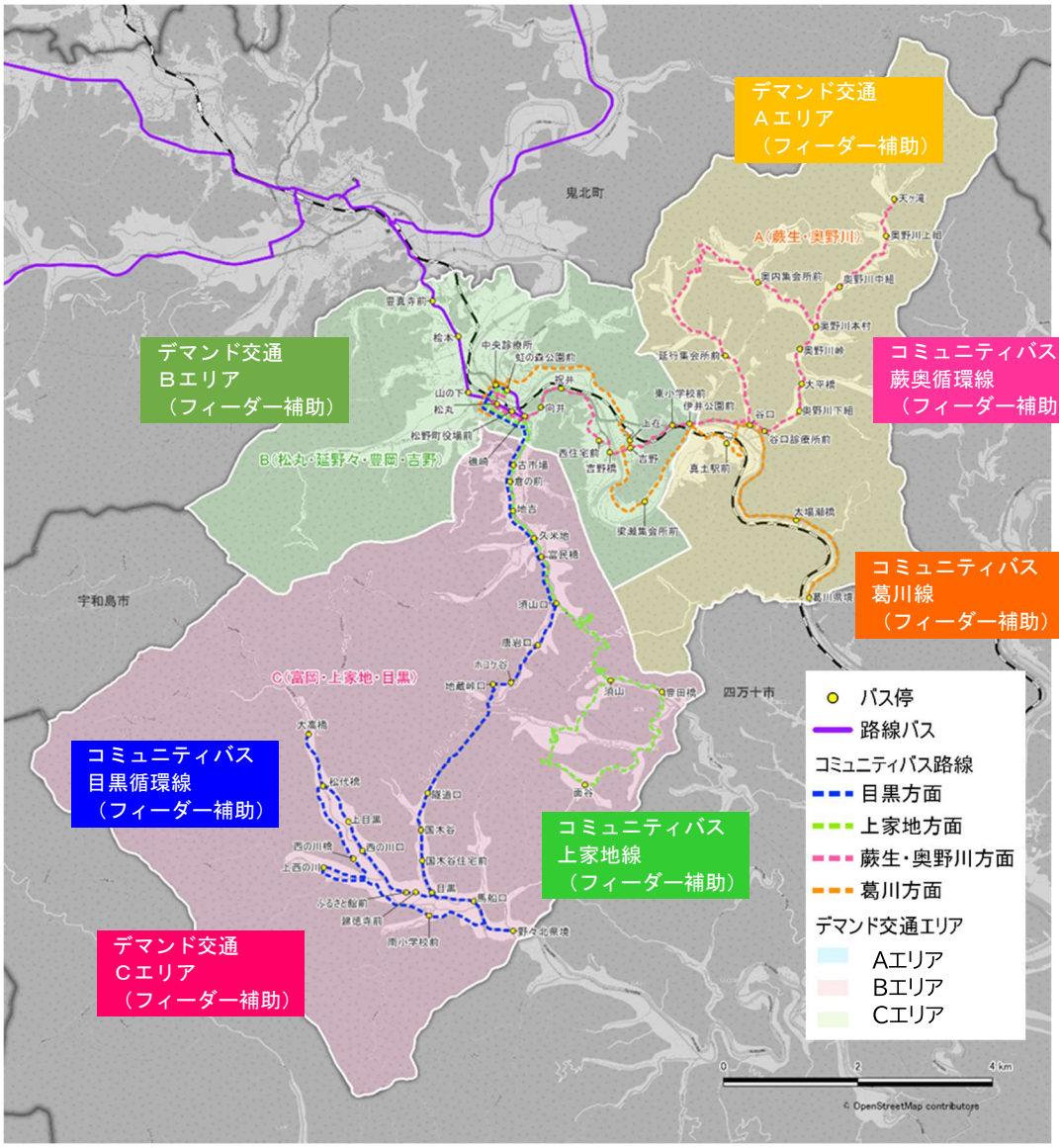


図 27 地域内フィーダー系統補助の対象路線

8. 目標達成に向けた施策・事業と評価指標

8.1. 基本方針、事業の方向性、具体的な事業について

基本方針、事業の方向性、具体的な事業を以下のとおり設定します。

基本方針	事業の方向性	具体的な事業
１．松野町のまちづくりを支える交通サービスの構築	１．主要交通拠点のアクセス性・拠点性の強化	１：交通拠点の環境整備 ２：交通拠点における公共交通のダイヤ改善
２．誰もが安心して移動できる交通サービスの確保	２．地域特性に対応した交通サービスの改善・検討	３：交通サービスの見直し・改善
３．地域特性に応じた多様な交通サービスの提供		
４．関係者が一体となった交通サービスの育成	３．住民や利用者の意識の醸成	４：モビリティ・マネジメント等による利用促進 ５：分かりやすい情報発信 ６：観光利用の促進に向けた情報発信
	４．関係者による交通サービス支援の検討	７：関係者による公共交通を検討できる場づくり ８：地域主体の交通サービスの支援制度の検討

8.2. 目標達成のための事業

基本方針に基づき、松野町地域公共交通計画を通じて取り組む目標達成のための事業を次頁以降に整理します。

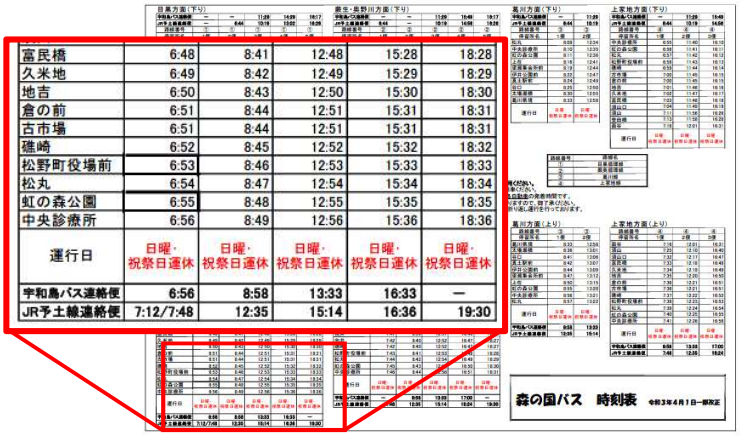
8.2.1. 主要交通拠点のアクセス性・拠点性の強化

(1) 事業１　交通拠点の環境整備

概要	松野町内の JR 予土線及び路線バス（鬼北線）の交通拠点において、案内サイン等の利便性向上のための環境を整備することを検討します。
事業内容	①JR 予土線松丸駅周辺の交通拠点間の円滑な移動支援 ・松丸駅と宇和島自動車の路線バス（鬼北線）や松野町内公共交通（コミュニティバス、タクシー等）との乗り継ぎの利便性の向上を図るため、松丸駅の周辺に、バス停までの案内サインやピクトサイン等の整備を検討します。  他事例：駅構内でのバス乗り場案内（徳島県阿南市）  他事例：駅構内での路面のバス乗り場案内（茨城県古河市） ②道の駅虹の森公園まつの周辺の交通拠点間の円滑な移動支援 ・宇和島自動車の路線バス（鬼北線）の起終点であり、JR 予土線松丸駅との乗り継ぎの利便性の向上を図るため、松丸駅までの案内サインやピクトサイン等の整備を検討します。  他事例：道路上での駅案内（大阪府吹田市）
実施主体	松野町、交通事業者、住民、愛媛県警察
実施場所	主要交通拠点

(2) 事業２　交通拠点における公共交通のダイヤ改善

概要	松野町内の JR 予土線及び路線バス（鬼北線）の交通拠点について、円滑に乗継するためコミュニティバス等のダイヤを調整・検討します。
事業内容	①コミュニティバスのダイヤ調整 ・JR 予土線や宇和島自動車の路線バス（鬼北線）のダイヤ変更にあわせて、コミュニティバスのダイヤを利便性向上となるよう調整を行います。また、分かりやすい乗り継ぎ時刻表も検討します。
実施主体	松野町、交通事業者
実施箇所	主要交通拠点



富民橋	6:48	8:41	12:48	15:28	18:28
久米地	6:49	8:42	12:49	15:29	18:29
地吉	6:50	8:43	12:50	15:30	18:30
倉の前	6:51	8:44	12:51	15:31	18:31
古市場	6:51	8:44	12:51	15:31	18:31
碓崎	6:52	8:45	12:52	15:32	18:32
松野町役場前	6:53	8:46	12:53	15:33	18:33
松丸	6:54	8:47	12:54	15:34	18:34
虹の森公園	6:55	8:48	12:55	15:35	18:35
中央診療所	6:56	8:49	12:56	15:36	18:36
運行日	日曜・祝祭日運休	日曜・祝祭日運休	日曜・祝祭日運休	日曜・祝祭日運休	日曜・祝祭日運休
宇和島バス連絡便	6:56	8:58	13:33	16:33	—
JR予土線連絡便	7:12/7:48	12:35	15:14	16:36	19:30

森の国バス　時刻表

コミュニティバス（森の国バス）時刻表

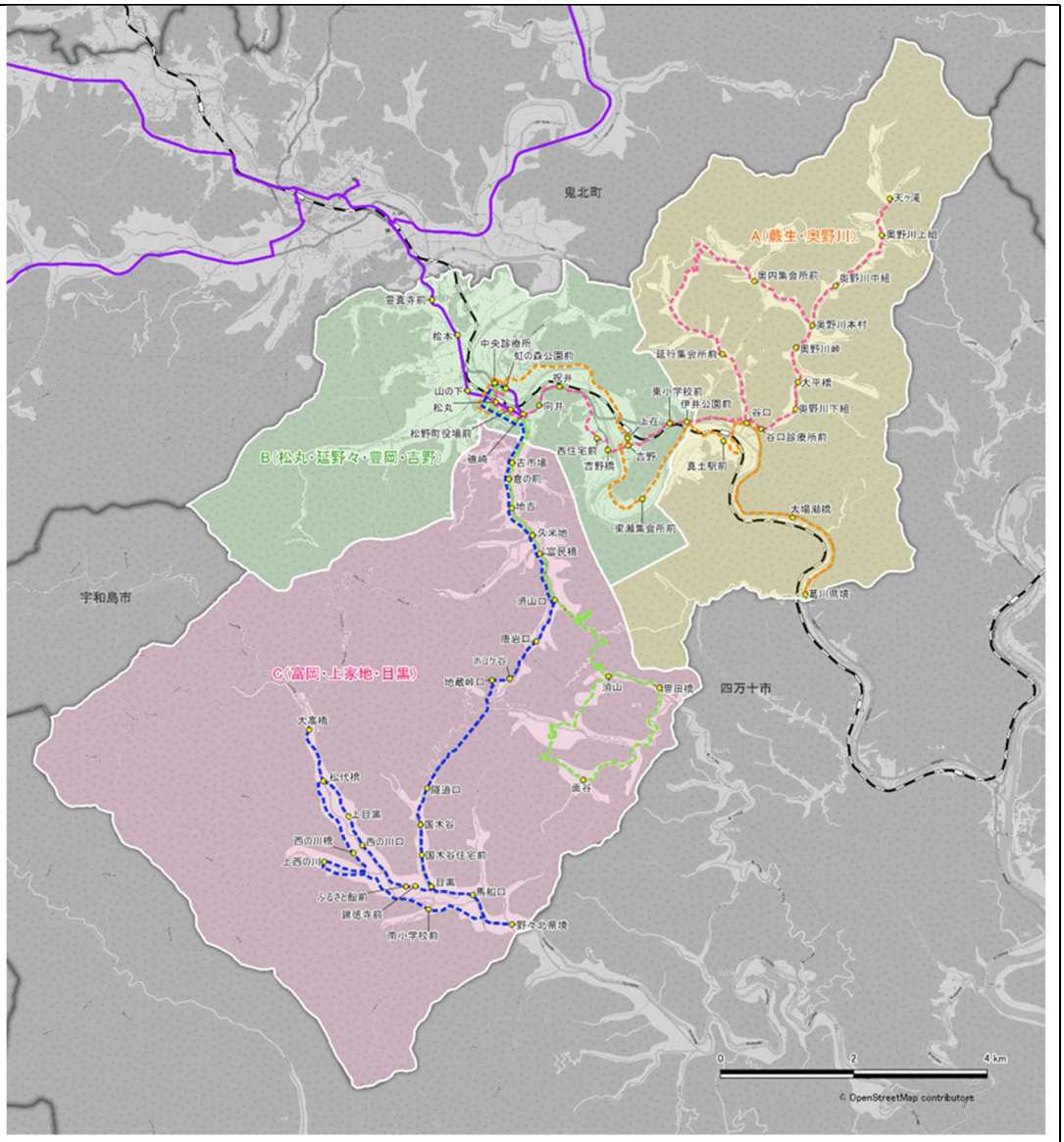


他事例：美里バス（熊本県美里町）

8.2.2. 地域特性に対応した交通サービスの改善・検討

(1) 事業３　交通サービスの見直し・改善（利便増進事業）

概要	公共交通の利便性向上・利用促進に向けて、利用実態やニーズに応じた運行内容（ルート、ダイヤ等）の見直し・改善を行います。 また、公共交通空白地域に対して、既存の交通サービスの見直し、又は、新たな交通サービスの導入を検討します。
事業内容	①鉄道事業者との連携 ・JR 予土線の存続を前提に、四国旅客鉄道との連携や周辺自治体（予土線利用促進対策協議会）との利用促進の取組みを行います。 ②路線バス事業者との連携 ・宇和島自動車の路線バス（鬼北線）の存続を前提に、宇和島自動車との連携や周辺自治体との利用促進の取組みを行います。 ③コミュニティバスの運行形態の見直し・改善 ・現状維持を前提としつつ、地域間移動の確保・充実を図ります。 ・利用者の少ない時間帯や区間、ルートについて、デマンド交通※への移行など、地域に適した運行のあり方を検討します。 ④新たな交通サービス（デマンド交通等）の導入 ・令和 5（2023）年度に、県との連携事業で実証実験したデマンド交通は、「予約の電話受付が松野町内ではない」、「事前の予約ができない」、「認知度不足」等から利用者が伸び悩んだ結果となりました。 ・令和 5 年度の実証実験で明らかになった課題を踏まえ、公共交通の空白地域の解消を目指すため、令和 7 年 10 月から松野町に適した新たな交通サービス（デマンド交通等）の導入に向けた実証実験を行っています。 ・実証実験の結果を踏まえ、松野町に合うサービスを検討し、新たな交通サービス（デマンド交通等）の導入を目指します。

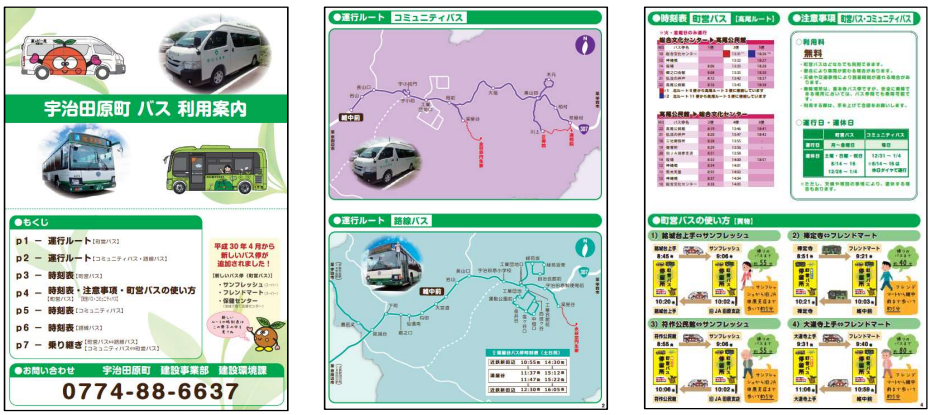
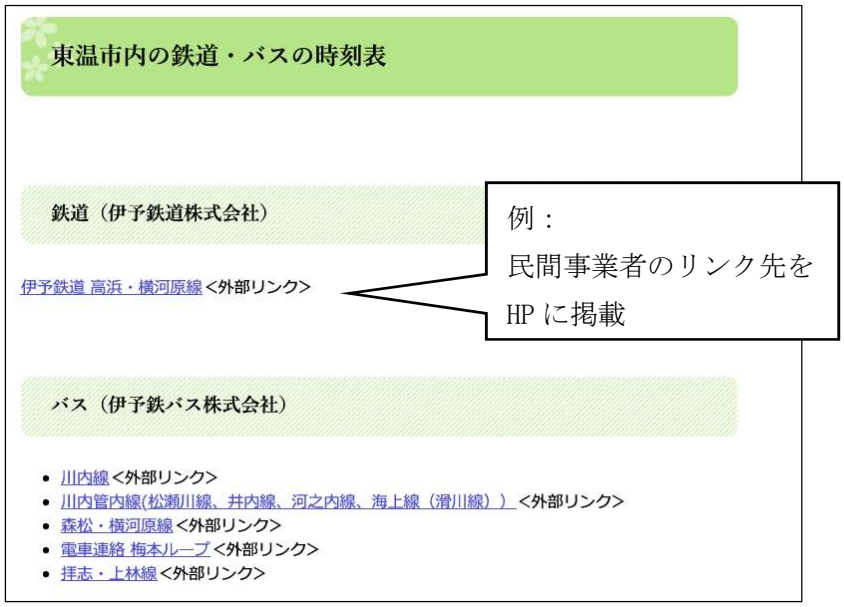
	 デマンド交通の運行イメージ ・また、令和 6（2024）年 4 月から開始予定の、タクシー事業者の管理下で、地域の自家用車や一般ドライバーを活用して行う有償運送（「自家用車活用事業（仮称）」）に係る許可について、松野町に適した形態で取り入れることを関係者と連携し、研究・検討します。 ※　デマンド交通とは、電話予約など利用者にニーズに応じて柔軟に運行を行う交通サービスの形式です。
実施主体	松野町、周辺自治体（愛媛県宇和島市、鬼北町、高知県四万十市、四万十町）、交通事業者、住民
実施箇所	松野町全体

8.2.3. 住民や利用者の意識の醸成

(1) 事業４　モビリティ・マネジメント等による利用促進（利便増進事業）

<table>
<tr><td>概要</td><td>高齢者や小学生等に対して、モビリティ・マネジメント等を実施し、公共交通の利用促進を図ります。</td></tr>
<tr><td>事業内容</td><td>①住民、転入者等に対するモビリティ・マネジメント※の実施
・行政関係者が住民からの相談の機会や地域活動等を活用して松野町でしかできないきめ細やかなモビリティ・マネジメントを行います。
・松野町内の小学生や中学生を対象とした公共交通に関する出前講座等で将来を見据えた利用促進や乗り方教室等を検討します。
・転入者に対する公共交通の情報を提供し、モビリティ・マネジメントを行います。
  
他事例：鶴島小学校のバスの乗り方教室（宇和島自動車）
※　モビリティ・マネジメントとは、過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等の変化を促す交通施策のことです。
②運転免許証自主返納支援制度等との連携
・高齢者による運転免許証の自主返納を進めます。
・松野町内で推進しています「高齢者運転免許証自主返納等支援事業」によるコミュニティバス無料券の認知度を向上させるための周知を強化します。
・また、「高齢者外出支援事業」によるタクシー利用券の周知も合わせて行います。
 
他事例：運転免許証返納補助制度チラシ（愛媛県宇和島市）
③学校行事やイベントでの利用促進
・宇和島警察署と宇和島自動車とも連携し、児童や高齢者向けの「バスの乗り方教室」などについて、地域のイベント等で実施することを検討します。
④松野町職員の積極的な公共交通の利用
・松野町職員自身が公共交通を利用することにより、住民の公共交通の利用に係る意識の醸成を図っていきます。</td></tr>
<tr><td>実施主体</td><td>松野町、交通事業者、住民、松野町教育委員会、愛媛県警察等</td></tr>
<tr><td>実施箇所</td><td>松野町全体</td></tr>
</table>

(2) 事業５　分かりやすい情報発信（利便増進事業）

概要	利用者に対して、紙やインターネットを活用した公共交通のダイヤやルート等に関する情報発信を実施します。
事業内容	①公共交通のルート・ダイヤ等のチラシ作成・配布 ・ダイヤやルートの見直しに合わせて、コミュニティバスの時刻表のリニューアル版を作成し、配布を検討します。  他事例：バスマップ（京都府宇治田原町） ②HP を活用した情報の発信 ・住民や利用者が目にする関係機関（松野町役場等）の HP において、交通サービスが一目で見て把握できるよう、適宜更新を行います。  他事例：愛媛県東温市 HP ③経路検索サイトとの連携 ・乗継利便性等の向上に向けた情報発信の一環として、大手経路検索サイトとの連携を検討します。
実施主体	松野町、交通事業者、住民
実施箇所	松野町全体

(3) 事業６　観光利用の促進に向けた情報発信

概要	観光客に対する分かりやすい情報を発信します。
事業内容	①観光情報とあわせた公共交通情報の案内 ・松野町内に点在する観光地の情報発信とあわせ、交通アクセスの情報も案内します。 ・観光客に向けて、まちの魅力とともに情報発信を進めます。  他事例：公共交通 MAP（愛媛県八幡浜市） ②外国人向けの交通サービスの充実 ・外国人観光客の交通アクセスは公共交通の利用が中心であるため、外国人が回遊するためのサポートとして、Web や駅、バス停での外国語案内の充実や Wi-Fi ネットワークの提供、キャッシュレス化（MaaS※含む）の整備を関係機関と連携し検討します。 ・観光案内所や道の駅における多言語表記の充実、多言語表記の看板の設置といった環境整備を検討します。 ▼MaaSの概念図  MaaS の活用（国土交通省資料） ※　MssS とは、Mobility as a Service（モビリティ アズ ア サービス）の略で、スマホのアプリにより、住民や旅行者の移動ニーズに対して、複数の公共交通等を最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。
実施主体	松野町、交通事業者、観光事業者
実施箇所	松野町全体

8.2.4. 関係者による交通サービス支援の検討

(1) 事業７　関係者による公共交通を検討できる場づくり

概要	住民や交通事業者、行政が一体となって公共交通に関して議論・検討する場づくりをしていきます。
事業内容	①松野町地域公共交通会議の継続的な開催
実施主体	松野町、交通事業者、住民等
実施箇所	松野町全体

(2) 事業８　地域主体の交通サービスの支援制度の検討

概要	住民が主体となった公共交通の取組みの支援制度の構築を検討します。
事業内容	①地域主体の公共交通に関する取組みの支援制度の検討 ・地域ごとに利便性を確保するための取組みについては、地域の自主性を尊重し、実施主体（住民）や地域独自のシステムの構築を検討します。  戸島地区地域モビリティ実証運行の実施について 印刷用ページを表示する　記事ID：0090521　更新日：2023年6月22日更新 概要 戸島地区において、地域住民が主体となり、高齢者等の移動手段の確保を行うことを目的として、地域モビリティ事業（自家用有償旅客運送事業）の実証運行を以下のとおりスタートします。 実証期間：令和5年7月3日（月曜日）～令和6年3月30日（土曜日） 運行主体：戸島地区地域づくり協議会 運行日時：平日、土曜日の7時～17時（日・祝は運休） 運行場所：戸島地区内（本浦、小内浦、都） 対象者：戸島地区内に在住の方 利用料金：1回お一人様100円（片道） ※未就学児は大人1人につき1人無料（運行の安全上、未就学児1人での乗車はできません） 利用方法：原則、運行日の前日までに電話にて予約（戸島公民館にて受付） 予約した時間・場所で車を待ち、乗車時に100円を運転手へ支払い 運用イメージ 利用者 ①予約 ③送迎 ②配車 協議会(予約受付) 協議会(運転手) 他事例：離島での実証実験（愛媛県宇和島市）
実施主体	松野町、交通事業者、住民
実施箇所	松野町全体

8.3. 評価指標と目標値

評価指標及び目標値を以下に設定します。

事業名	評価指標	現況値	目標値
事業１ 交通拠点の環境整備	指標１ 駅（JR 予土線）の乗降者数	49,640 人/年 (松野町内 3 駅合計)	現況値以上
事業２ 交通拠点における公共交通のダイヤ改善	指標２ 路線バス（鬼北線）の利用者数	38,879 人/年 (過去 10 年の平均)	現況値以上
事業３ 交通サービスの見直し・改善	指標３ コミュニティバス・新たな交通サービスの利用者数	7,344 人/年 (過去 3 年の平均)	9,200 人/年
事業４ モビリティ・マネジメント等による利用促進	指標４ モビリティ・マネジメントの実施数	未実施	1 回/年 以上
	指標５ コミュニティバス無料券の配布者数	40 人/年 (過去 5 年の平均)	現況値以上
	指標６ タクシー利用券の配布者数	105 人/年 (過去 3 年の平均)	現況値以上
事業５ 分かりやすい情報発信	指標７ 公共交通マップの作成・配布状況	―	松野町内の全戸に配布
事業６ 観光利用の促進に向けた情報発信	指標８ HP を活用した公共交通の情報発信の状況	―	HP の更新 1 回/年以上
事業７ 関係者による公共交通を検討できる場づくり	指標９ 松野町地域公共交通会議の開催	―	2 回/年 以上
事業８ 地域主体の交通サービスの支援制度の検討	指標１０ 地域主体の交通サービスの支援制度の確立	未実施	検討･実施
事業１～事業８を実施	指標１１ コミュニティバスの収支差	1,548 万円 (過去 10 年の平均)	3,400 万円 以内に抑制
	指標１２ 公共交通の行政負担	1,823 万円 (過去 10 年の平均)	3,800 万円 以内に抑制

※指標 12（公共交通の行政負担）の現況値（過去 10 年の平均）は、平成 30（2018）年の災害費用は除いています。

9. 計画の達成状況の評価

9.1. 実施スケジュール

各事業は、以下のスケジュールに従い実施していきます。

事業No.	事業内容	実施スケジュール							
		令和6(2024)年度	令和7(2025)年度	令和8(2026)年度	令和9(2027)年度	令和10(2028)年度	令和11(2029)年度	令和12(2030)年度	令和13(2031)年度
1	交通拠点の環境整備	適宜実施							
2	交通拠点における公共交通のダイヤ改善	適宜実施							
3	交通サービスの見直し・改善		実証実験		本格運行				
4	モビリティ・マネジメント等による利用促進	毎年実施							
5	分かりやすい情報発信	毎年実施							
6	観光利用の促進に向けた情報発信	毎年実施							
7	関係者による公共交通を検討できる場づくり	毎年実施							
8	地域主体の交通サービスの支援制度の検討	適宜実施							

※令和13（2031）年度は9月まで。

9.2. 推進体制

本計画の推進にあたっては、松野町地域公共交通会議が中心となって、住民、交通事業者などの関係者と連携を図り、一体となって計画を推進します。

各施策については、交通事業者、国、県、松野町内の関係者と協議、調整を図りながら推進します。

利用促進については、住民、周辺自治体、周辺の商業施設、病院等と連携を図りながら計画を推進します。

9.3. 達成状況の評価と見直し

松野町地域公共交通計画で策定した目標の実現を図るためには、計画期間（5 年間）において、着実な取組み、継続的な評価・見直しが必要です。そのため、施策の達成状況を定期的に調査・分析及び評価を行う仕組みが重要となります。

松野町が収集・整理したデータなどを、毎年度取得できる評価指標での評価・検証を中心として、取組みの見直しを 1 年ごとに図ることとします。

また、上位・関連計画の作成状況等の整合性も踏まえ、適宜、評価・検証及び見直しすることとします。

表 11 事業進捗管理・評価スケジュール

PDCA サイクル	令和 6 (2024) 年度	令和 7 (2025) 年度	令和 8 (2026) 年度	令和 9 (2027) 年度	令和 10 (2028) 年度	令和 11 (2029) 年度	令和 12 (2030) 年度	令和 13 (2031) 年度
計画 (PLAN)	必要に応じて計画の見直し							
実行 (DO)	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施
評価 (CHECK)								
改善 (ACTIN)				中間評価				最終評価

松野町地域公共交通計画

令和６（2024）年３月　策定
令和８（2026）年３月　変更
令和８（2026）年９月　変更

発行者：松野町
〒798-2192　愛媛県北宇和郡松野町大字松丸 343 番地
TEL：0895-42-1111（代表）