

資料 2

議案第 1 号

令和 8 年 地域公共交通計画（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の認定申請について

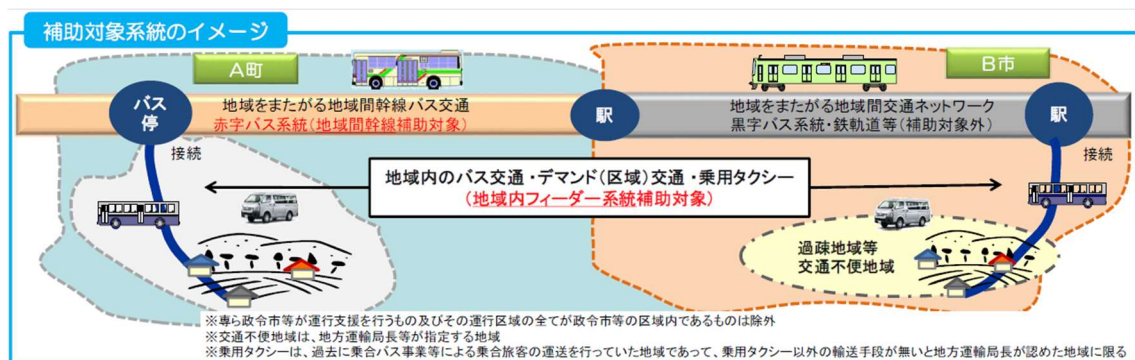
地域における公共交通は、人口減少やマイカーの普及といった要因から利用者が減少し、厳しい状況が続いております。

路線バスにおいては、松山・道後線のような市町間を結ぶ地域間幹線系統を補完する系統として、地域内を運行するフィーダー系統が運行しています。しかしながら、フィーダー系統の利用者数は少なく、慢性的な赤字路線となっておりますが、地域住民の生活の手段として、路線の存続が求められております。

このような路線を維持するため、国では「地域公共交通確保維持改善事業」において運行経費に対する補助（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）が行われております。

本補助金を活用するには、地域公共交通計画の作成（宇和島市：令和 6 年 4 月 1 日施行）及び計画へ補助系統等の位置付けが必要となります。さらには、計画本体に位置付けられない内容について、計画の別紙として作成し、本協議の承認を得たうえで国へ提出する必要があります。

本協議会の管内においては、宇和島市で運行している「吉田・三間・別当地区コミュニティバス」及び宇和島自動車株式会社で運行している「本九島線」が対象路線となっております。各路線に対する目標値等を設定した計画の別紙を作成しましたので、国へ提出にあたりご審議いただくものです。



(国土交通省資料)

様式第1－1（日本産業規格A列4番）

宇交第 号
令和7年6月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 宇和島市地域公共交通活性化協議会
住 所 愛媛県宇和島市曙町1番地
代 表 者 氏 名 会長 ○○ ○○

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、
関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

地域公共交通計画の記載内容一覧

(要綱第17条第1項に規定される記載事項)

1. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割
本編計画、6～10 頁に記載
2. 前号を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性
本編計画、25 頁に記載
3. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要
本編計画、43～48 頁に記載
4. 地域公共交通区域の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支、費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法
本編計画、13 頁に記載

3. 地域公共交通計画の基本的な方針と目標

3.1. 基本理念

本計画の5章、7～8章で後述する地域や公共交通の現状、市民の意向等を踏まえ、利用しやすく持続可能な公共交通ネットワーク形成のために、本計画の基本理念を次のとおり定めます。

基本理念

拠点間の移動を支える、効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成

3.2. 公共交通ネットワークの方向性と補助路線の状況

(1) 公共交通ネットワークの方向性

本計画において、交通結節点の位置づけ、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシー、海上交通といったそれぞれの交通手段が果たすべき役割等を明確にするため、上位・関連計画における方向性や公共交通の利用実態等を踏まえ、本市の公共交通ネットワークの方向性を次のとおり定めます。

表 1 交通結節点の位置づけと方向性

分類	位置づけ	該当する場所等	将来の方向性
広域交通結節点	本市において中心的な場所にあり、幹線同士あるいは幹線・支線の乗継が可能な場所	・ JR 宇和島駅 ・ 宇和島バスセンター	・ 幹線同士、あるいは幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ・ タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する。
主要交通結節点	各エリアにおいて中心的な場所にあり、幹線・支線の乗継が可能な場所	・ 道の駅みま ・ 岩松出張所 ・ 吉田出張所	・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ・ タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する。
乗継拠点	幹線・支線の乗継が可能な場所	・ 道の駅きさいや広場／宇和島新内港駅 ・ 吉田支所 ・ JR 伊予宮野下駅／A コープ三間 ・ JR 務田駅	・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ・ タクシーや自家用車、自転車との連携についても考慮する。

表 2 各交通手段の役割分担の方向性

分類	役割	対象交通手段	将来の方向性
都市間 幹線	周辺都市 との連絡	◇鉄道 ・ JR 予讃線（下宇和～松山） ・ JR 予土線（深田～若井） ◇高速バス ・ ウワジマエクスプレス（宇和島・城辺～神戸・大阪） ◇路線バス ・ 松山線（宇和島～松山・道後・宿毛・城辺～宇和島）	・ 周辺都市との交流・連携を強化するため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ・ 近隣自治体との広域連携を考慮する。 ・ 速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。
地域間 幹線	市内拠点 間の連絡	◇鉄道 ・ JR 予讃線（宇和島～立間） ・ JR 予土線（北宇和島～大内） ◇路線バス ・ 鬼北線 ・ 岩松支線（津島福浦～岩松・吉田・立間線のうち、岩松～立間） ・ 吉田支線 ・ 三浦半島線（宇和島～三浦～下波（狩津）～遊子・蔦淵線のうち、きさいや広場～蔦淵）	・ 市内における拠点間の連携を強化するため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ・ 都市間幹線や支線との円滑な乗継に可能な限り配慮する。 ・ 速達性、定時性、輸送力を中心にサービスを考える。
支線	周辺地域 から各拠 点や交通 結節点と の連絡	◇路線バス ・ 岩松支線（津島福浦～岩松・吉田・立間線のうち、津島福浦～岩松、吉田～船間／岩松～脇～嵐線） ・ 三浦半島線（宇和島～三浦～下波（狩津）～遊子・蔦淵線のうち、下波東～水産試験場前／宇和島～石応～蕨・平浦線／宇和島～本九島線） ・ 宇和島市内線 ◇コミュニティバス、デマンドタクシー ◇海上交通	・ 各エリア内における市民の生活を支えるため、必要なサービス水準を検討し、維持・確保に努める。 ・ 都市間幹線や地域間幹線との円滑な乗継に可能な限り配慮する。 ・ 持続性・柔軟性を中心にサービスを考える。

(2) 補助路線の状況

宇和島市では、通勤・通学・買物・通院等を目的とした移動に不可欠な公共交通ネットワークを確保・維持するため、これら路線について国（幹線補助・フィーダー補助）や県（幹線補助）から支援を受けつつ、運行の維持・継続を図っていきます。

a) 定時定路線型の補助

定時定路線型の 16 系統のうち、7 系統を幹線補助路線、9 系統をフィーダー補助路線に位置づけます。

表 3 定時定路線型の幹線補助路線とフィーダー補助路線の状況（2023 年度）

運行形態	運行系統	起点	経由地	終点	実施主体	補助事業の活用
定時定路線型 (16系統)	宇和島駅前～城辺線	宇和島駅前	市立病院	城辺	宇和島自動車	幹線補助
	宇和島駅前～宿毛線	宇和島駅前	市立病院	宿毛	宇和島自動車	幹線補助
	東高校前～虹の森公園前線	東高校前	北宇和病院・道の駅みま	虹の森公園前	宇和島自動車	幹線補助
	東高校前～野村病院線	東高校前	柿原ハイパス・北宇和病院	野村病院	宇和島自動車	幹線補助
	田之浜～天赦園線	田之浜	～	天赦園	宇和島自動車	幹線補助
	船間～天赦園線	船間	立目・知永・やすらぎの里	天赦園	宇和島自動車	幹線補助
	立間駅前～福浦線	立間駅前	バスセンター・南楽園	福浦	宇和島自動車	幹線補助
	大河内線	吉田駅	立間小学校	大河内	宇和島市 (運行委託:宇和島ハイヤー)	フィーダー補助
	大良線	吉田駅	吉田中学校	大良	宇和島市 (運行委託:宇和島ハイヤー)	フィーダー補助
	筋線	吉田駅	吉田中学校	筋	宇和島市 (運行委託:宇和島ハイヤー)	フィーダー補助
	筋線 (花組経由)	吉田駅	鳥首口	筋	宇和島市 (運行委託:宇和島ハイヤー)	フィーダー補助
	川之内線	道の駅みま	川之内	道の駅みま	宇和島市 (運行委託:三間タクシー)	フィーダー補助
	音地線	三間支所	音地集会所	宮野下駅前	宇和島市 (運行委託:三間タクシー)	フィーダー補助
	大藤線	道の駅みま	大藤集会所	もみの木前	宇和島市 (運行委託:三間タクシー)	フィーダー補助
	増田線	道の駅みま	増田集会所	三間支所	宇和島市 (運行委託:三間タクシー)	フィーダー補助
	きさいや広場～本九島線	きさいや広場	～	本九島	宇和島自動車	フィーダー補助

b) デマンド型の補助

デマンド型は、3 系統（別当線・大河内線・川平線）をフィーダー補助路線に位置づけます。

表 4 デマンド型のフィーダー補助路線の状況（2023 年度）

運行形態	運行系統	実施主体	補助事業の活用
デマンド型 (3系統)	別当線	宇和島市（運行委託: 丸之内そうご）	フィーダー補助
	大河内線	宇和島市（運行委託: 宇和島ハイヤー）	フィーダー補助
	川平線	宇和島市（運行委託: 宇和島ハイヤー）	フィーダー補助

(3) 公共交通ネットワークの将来イメージ

各公共交通の役割分担等に基づき、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを形成するにあたって、目指すべき将来イメージは次のとおりです。



図 3 宇和島市の公共交通ネットワークの将来イメージ

3.3. 基本方針

本計画の第6章で後述する上位計画で示された将来像や基本理念を踏まえ、本市における公共交通の課題解決に向けた、本計画の基本方針（公共交通のあるべき姿）を以下のとおり設定します。

【基本方針1】市民や観光客等の移動を支える地域公共交通ネットワークの形成

現在の移動ニーズを踏まえ、市民や観光客等が使いやすい公共交通ネットワークを構築するとともに、公共交通のサービス内容などを分かりやすくすることで、身近な移動手段である公共交通を、誰でも利用しやすい環境の整備を図ります。

公共交通ネットワークの構築にあたっては、地域によって異なる地理的状況や人口構成、都市機能の分布状況に配慮しつつ、適切な受益者負担と効果的な財政支出により、持続可能なサービスを目指します。

【基本方針2】地域関係者が協力し、拠点間の移動を支える公共交通連携軸の構築

公共交通の利用者の方のご意見や利用状況、中長期的な人口構成や都市構造の変化など、地域の変化にあわせ、公共交通が持続可能になるよう、随時見直しを図っていくとともに、公共交通を地域で支えられるよう、関係者の役割分担と連携強化に向けた取組を実施します。

また、中心拠点や地域拠点と集落などを結ぶ公共交通を、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造の軸として、各種施策との連携を進めます。

【目標 1－3】公共交通の維持・利用促進			
事業：⑧、⑨、⑩			
1-3-1	評価指標	鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の利用者数	
	目標値設定と計測方法	・移動ニーズに合わせた交通ネットワークへの再編や利用促進策等を通じて、公共交通の利用者数を維持するため、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の利用者数の現状維持を目標とする。 ・計画期間中の毎年度末に事業者等より報告を受け、市が取りまとめる。	
	目標値	現 状	目 標
		1,473 千人	1,473 千人
1-3-2	評価指標	収支率	
	目標値設定と計測方法	・公共交通の維持・存続を図るため、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の運行収支率の現状維持を目標とする。 ・計画期間中の毎年度末に事業者等より報告を受け、市が取りまとめる。	
	目標値	現 状	目 標
		31.4%	31.4%
1-3-3	評価指標	公的負担額	
	目標値設定と計測方法	・公共交通の維持・存続を図るため、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の運行経費の公的負担額を抑制するため、現状維持を目標とする。 ・計画期間中の毎年度末に事業者等より報告を受け、市が取りまとめる。	
	目標値	現 状	目 標
		272,494 千円	272,494 千円

注：「事業：⑧、⑨、⑩」は、後述する「4.計画に位置づける事業とその実施主体等」の事業番号を示す。

事業 ⑩	必要な路線等への支援体制の検討					
現状・問題点	・海上交通や一部の路線バス、コミュニティバスについては、利用者が限られ、慢性的な赤字路線となっているが、地域住民の生活手段として存続が求められている。 ・必要な路線等の維持を図るため、地域内フィーダー系統確保維持計画が策定されている。					
事業の概要・実施イメージ	・生活交通路線の確保・維持するため、国や県の補助を活用しながら、公共交通事業者（路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通）への市の支援体制の強化・充実を検討する。 ・補助系統の地域の公共交通における位置づけ、補助事業の必要性等について、本計画の中で位置づけ、必要な路線等への支援を引き続き行う。					
	路線バスへの現在の補助体系					
	補助名称	種別	補助対象路線	補助対象経費	補助金の額	
	運行費補助金	県単独補助分	国庫補助系統以外の生活交通バス路線 ①運行系統の距離が5km以上のもの ②運行系統の1日当たりの輸送量が15人から150人までのもの ③運行系統の1日当たりの運行回数が3回以上のもの ④補助対象期間に当該生活交通バス路線の運行によって得た運行系統の経常収益の額が路線バス補助対象経費用に達していないもの	補助対象経常費用と経常収益との差額 ただし、補助対象経常費用の20分の9に相当する額を限度とする	補助対象経費の額の合計額	
		市単独補助分	国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を申請している生活交通バス路線	補助対象収支差額 ただし、国庫補助制度及び県運行対策費補助制度並びに宇和島市生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金交付要綱第1節の規定による補助金がある場合は、補助対象収支差額から当該補助金の額を差し引いた額を上限とする	国庫補助制度及び県運行対策費補助制度による補助金の額が国庫補助制度における補助限度額に満たない部分 国庫補助限度額から国庫補助金等の額を差し引いた額の2分の1以内の額	
			国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を申請しているバス路線		補助対象経費の額の合計額以内	
			路線バス運行費補助金(県単独補助分)の交付を申請している生活交通バス路線		県単独補助制度における補助限度額が補助対象経費の額に満たない部分 補助対象経費の額から県単独補助上限額を差し引いた額の2分の1以内の額	
			国庫補助制度及び県単独補助制度の補助対象路線以外の生活交通バス路線のうち、住民の生活維持・確保に必要であると市長が認めた生活交通バス路線		補助対象経費の額の合計額以内	
	実施主体	【企画】 宇和島市 【調整】 交通事業者				
	スケジュール	【企画】：2024 年度～ 補助基準と支援内容の改訂は必要に応じ実施				
備考						

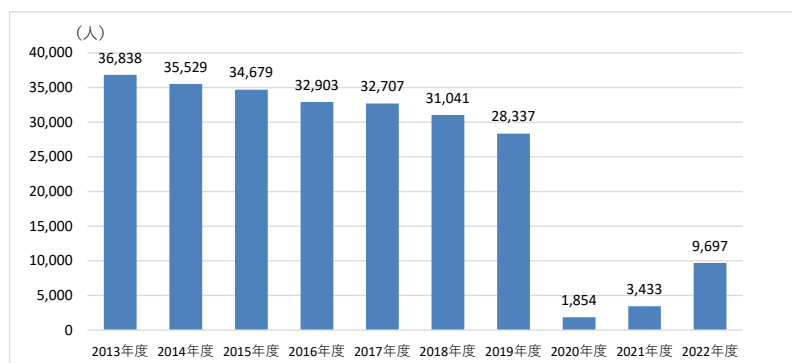
(2) 高速バス

a) 運行状況

- 宇和島自動車により、神戸・大阪方面に1日2往復運行されており、長距離輸送を担っています。

b) 利用状況

- 高速バスの利用者数は、減少傾向にあり、2020年度以降は急減しています。
- これは、コロナ禍の影響により運休月が多くなったためと考えられます。



出典：宇和島自動車資料

図 19 高速バスの年間利用者数の推移

(3) 路線バス

a) 運行状況

- 宇和島自動車により、市内外の各方面に路線バスが運行されています。
- 特に松山方面には、宇和島道路などを經由して松山・道後に至る特急便・急行便が、平日1日12往復運行（2023年4月1日改正）されています。

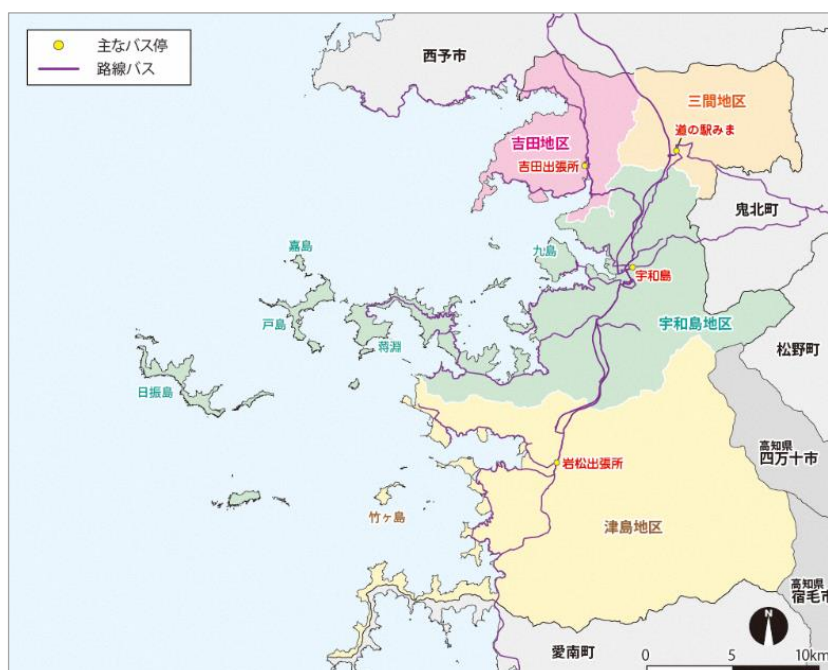
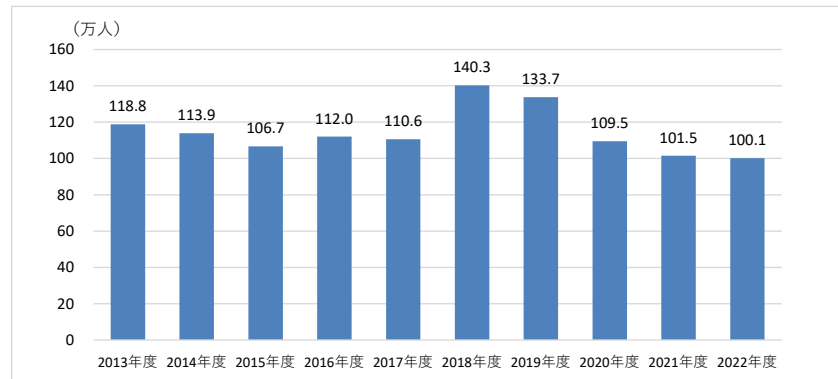


図 20 宇和島市に係る路線バスのネットワーク

b) 利用状況

- 路線バスの利用者数は、2013 年度から 2022 年度まで減少傾向が続いています。
- なお、2018 年度と 2019 年度の増加については、2018 年 7 月の西日本豪雨災害による鉄道の運休の影響で、7～9 月で松山線の利用者数が一時的に増加したことなどが考えられます。



注：松山～宇和島～城辺系統は除く
注：各年度の集計期間は前年 10 月 1 日～当年 9 月 30 日

出典：宇和島自動車資料

図 21 宇和島市における路線バス利用者数の推移

c) 収益状況

- 市内を運行する全ての系統で、欠損（赤字）が生じています。
- 欠損が生じている系統には、国や県、宇和島市を含む関係市町による補助金が交付されています。

d) 広域バス路線の見直し

- 公共交通ネットワークを持続可能なものとするため、愛媛県において、主に広域バス路線の再編として、運行の重複する区間の整理、経路短縮（収支改善）などを行っており、宇和島市に関わる再編は、2019～2020 年に実施済みです。

(4) コミュニティバス、デマンドタクシー

a) 運行状況

- 吉田地区、三間地区、津島地区で市がコミュニティバス及びデマンドタクシーを運行しています。
- 合併前の制度を引き継いで運行しているため、サービス内容は各地区で異なります。



図 22 コミュニティバス、デマンドタクシーの路線のネットワーク

表 8 コミュニティバス、デマンドタクシーの概要

地区	路線・サービス概要			
宇和島	宇和島地区デマンドタクシー			
	サービス提供主体	宇和島市	運行委託先	丸之内そうご
	運 行 日	月～土（日祝、年末年始運休）		
	日 運 行 便 数	別当線 8.5 往復		
	運 賃	大人 300 円、小人 150 円 ・ 障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方と、その介護人は半額 ・ 未就学児については、大人 1 人につき 1 人無料		
	備 考	居住エリア、まちなかエリアともに停留所を設定したミーティングポイント（※12）方式のデマンド便（要事前登録）		
吉 田	吉田地区コミュニティバス、デマンドタクシー			
	サービス提供主体	宇和島市	運行委託先	宇和島ハイヤー
	運 行 日	月～金（土日祝、年末年始運休）		
	日 運 行 便 数	大良線 6.0 往復／筋線 4.0 往復／大河内線 5.0 往復（うち 2.5 往復はデマンド便）／川平線 1.0 往復（川平線は全てデマンド便）		
	運 賃	大人 200 円、小人 100 円 ・ 障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方と、その介護人は半額 ・ 未就学児については、大人 1 人につき 1 人無料		
	備 考	一部、停留所を設定したミーティングポイント方式のデマンド便あり（要事前登録）		
三 間	三間地区コミュニティバス			
	サービス提供主体	宇和島市	運行委託先	三間タクシー
	運 行 日	月～金（土日祝、年末年始運休）		
	日 運 行 便 数	川之内線 3 便／川之内線（三間小学校便）1.0 往復（小学校のある日だけ運行）／大藤線 3 便／音地線 4 便／音地線（二名小学校便）1.0 往復（小学校のある日だけ運行）／増田線 3 便		
	運 賃	大人 200 円、小人 100 円 ・ 障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方と、その介護人は半額 ・ 未就学児については、大人 1 人につき 1 人無料		
	備 考	—		
津 島	津島地区コミュニティバス、デマンドタクシー			
	サービス提供主体	宇和島市（直営運行）	運行委託先	—
	運 行 日	月～金（土日祝、年末年始運休）		
	日 運 行 便 数	谷郷線 5.0 往復／須下線 3.0 往復／本俵線 4.0 往復／野井・五郎丸線 1.0 往復／上槇線 2.0 往復（上槇線は全てデマンド便）		
	運 賃	大人 200 円、小人 100 円 ・ 障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方と、その介護人は半額 ・ 未就学児については、大人 1 人につき 1 人無料		
	備 考	上槇線は前日までに利用予約が必要		

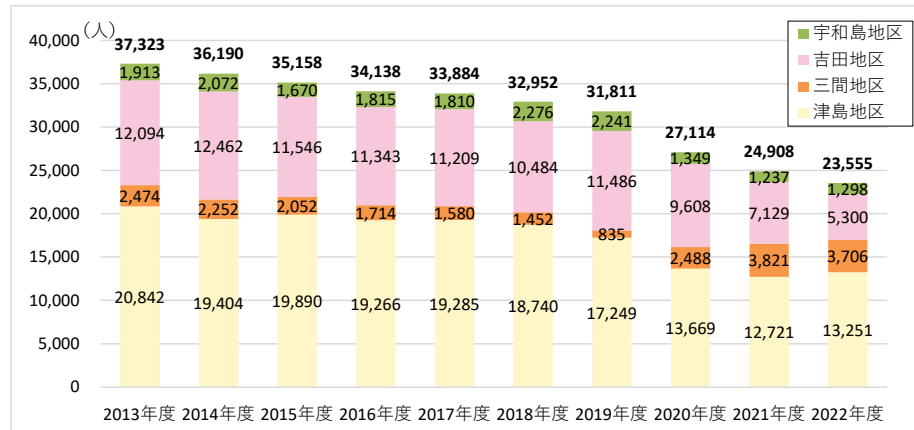
注：運行委託先は 2023 年度時点

出典：宇和島市 HP

※12：巻末の用語解説参照

b) 利用状況

- コミュニティバス、デマンドタクシーの全体利用者数は、減少傾向にあります。

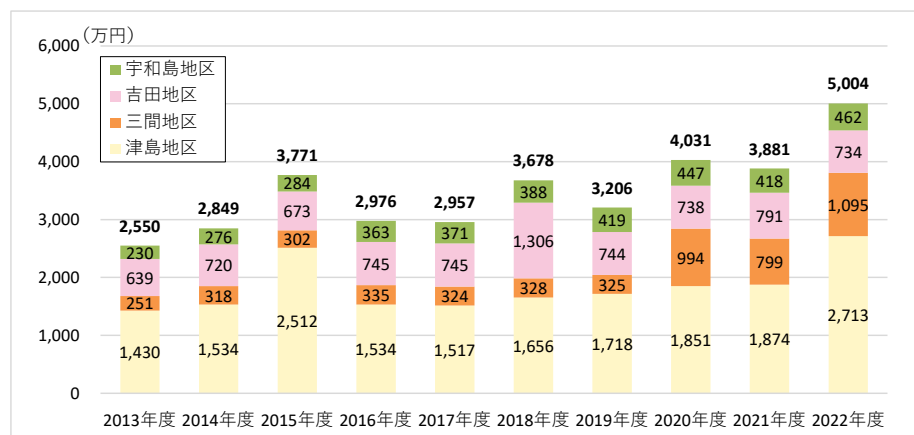


出典：宇和島市資料

図 23 コミュニティバス、デマンドタクシーの利用者数の推移

c) 収益状況

- コミュニティバス、デマンドタクシーの運行に係る全体の費用は、増加傾向にあります。



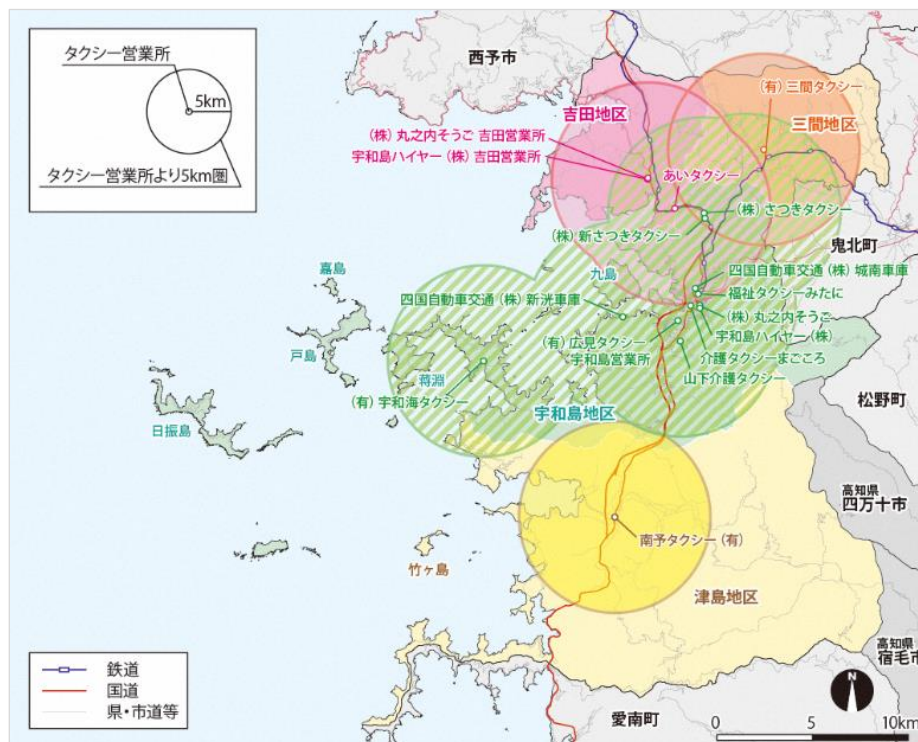
出典：宇和島市資料

図 24 コミュニティバス、デマンドタクシーの運行経費の推移

(5) タクシー

a) 営業状況

- タクシー営業所は宇和島地区に多く存在し、宇和島地区の半島部や津島地区では、タクシー営業所から遠くタクシーを利用しにくい地域も存在します。



出典：南予ハイヤー協議会資料より作成

図 25 宇和島市内の主なタクシー営業所分布

b) 利用状況

- 事業者数や車両数、輸送人員、営業収入ともに減少傾向にあります。
- 1日1車あたりの営業収入は、年によって増減があるものの概ね横ばいの状況でしたが、2020～2021年度は減少、2022年度は増加しています。

令和7年6月 日

(名称) 宇和島市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

宇和島市は、愛媛県の西南部（南予地方）に位置し、総面積が468.16km²、典型的なリアス海岸が続く宇和海と山に囲まれた地形となっており、平成17年8月1日に旧宇和島市と北宇和郡旧吉田町、旧三間町、旧津島町が合併して誕生したまちである。

市内を運行する鉄道路線は、予讃線と予土線の二つのJR路線で、予讃線は当市から香川県高松市まで、予土線は当市から高知県高岡郡四万十町まで運行されている。

民間路線バスは、宇和島自動車株式会社により運行されており、当市以南に鉄道がないことから、市役所や公立病院、学校施設などの主要施設を結ぶ路線バスは、市民が生活するうえで極めて重要な役割を果たしている。しかしながら、近年は人口減少やマイカーの普及による輸送人員の減少で、厳しい経営を余儀なくされており、運行路線の見直しや、やむなく廃止された路線もある。

このように、地域の公共交通を取り巻く環境が厳しい中で、市民生活の利便性を確保し、公共交通の空白・不便地域を解消するため、今後もコミュニティバスの運行を確保・維持していく必要がある。

一方、九島地区は、周囲約10km、人口707人（令和7年4月現在）の島である。島内には、公民館、郵便局等の主要施設がある。

平成28年4月に医療、福祉、消防等の行政サービスの地域間格差の解消のため、九島住民の長年の悲願であった九島大橋が完成したことに伴い、それまで本土への唯一の交通手段となっていた航路（九島～宇和島航路）が廃止となった。また、平成29年4月には小学校が本土に統合され、小学生は路線バスにより通学を行っている。

このため、地域公共交通確保維持事業により、地域住民の通院、通学、買い物を中心とした生活に必要な不可欠な手段として平成28年4月より運行が開始された路線バス（きさいや広場～本九島）を確保・維持していく必要がある。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

本計画における利便性を考慮した地域内フィーダー系統を計画どおり運行し、利用者数を維持していく。また、地域内フィーダー系統の経路又は運行ダイヤ等について、不断の見直しを行うとともに、路線ごとの運行実態を適切に把握し、効率的で利用者満足度の高い運行をめざす。

【吉田地区】

●（地区全体）収支率、公的負担額

収支率	公的負担額
14.9%	7,900,000 円

●（路線別）計画運行回数、目標利用者数

運行形態	路線名	計画運行回数	目標利用者数
定時定路線型	大河内線	600 回	1,200 人
	大良線	1,440 回	3,500 人
	筋線	960 回	1,920 人
デマンド型	大河内線	20 回	30 人
	川平線	100 回	150 人

【三間地区】

●（地区全体）収支率、公的負担額

収支率	公的負担額
13.1%	8,500,000 円

●（路線別）計画運行回数、目標利用者数

運行形態	路線名	計画運行回数	目標利用者数
定時定路線型	川之内線	910 回	1,820 人
	音地線	1,150 回	2,300 人
	大藤線	720 回	1,440 人
	増田線	720 回	1,440 人

【別当地区】

●（地区全体）収支率、公的負担額

収支率	公的負担額
9.0%	4,500,000 円

●（路線別）計画運行回数、目標利用者数

運行形態	路線名	計画運行回数	目標利用者数
デマンド型	別当線	1,300 回	1,700 人

【宇和島自動車】

●収支率、公的負担額

収支率	公的負担額
31.1%	6,189,000 円

●（路線別）計画運行回数、目標利用者数

運行形態	路線名	計画運行回数	目標利用者数
定時定路線型	きさいや広場 ～本九島線	3212.5 回	30,850 人

(2) 事業の効果

利用者ニーズに即した運行形態の導入と運行体制の整備により、地域に愛される交通網を構築し、高齢者の外出促進と活動機会を増加させることで、将来にわたる地域住民の生活交通の確保・維持の促進を図る。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・広報誌等での周知（宇和島市）
- ・定時定路線型の公共交通ネットワーク（鉄道、路線バス、コミュニティバス、離島航路）が一目で分かる公共交通マップの作成・配布（宇和島市）
- ・ホームページでのバスの乗り方の周知（宇和島自動車株式会社）
- ・小学生等を対象としたバスの乗り方教室の実施（宇和島市、宇和島自動車株式会社）
- ・再編後のコミュニティバス路線の見直し（宇和島市、運行委託事業者）

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表 1 のとおり。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

宇和島市が運行するコミュニティバスに要する費用には、運行収入及び国庫補助金を充て、不足分は宇和島市が負担する。

宇和島自動車株式会社の運行する「きさいや広場～本九島線」については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を宇和島市が補助金として交付することとしている。

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

収支率・公的負担額・運行計画回数・利用者数については、事業者から提出のあった実績報告に基づき評価。

7. 別表 1 の補助対象事業の基準木ただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】

表 5 を添付。

11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

(1) 事業の目標	
※該当なし	
(2) 事業の効果	
※該当なし	
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
(1) 事業の目標	
※該当なし	
(2) 事業の効果	
※該当なし	
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】	
※該当なし	
18. 協議会の開催状況と主な議論	
令和 6 年度	
令和 6 年 6 月 26 日	・ 令和 7 年 地域公共交通計画（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の認定申請について ・ 宇和島市地域公共交通網形成計画に係る事業評価について

	・地域モビリティ事業について ・コミュニティバスの路線再編について
令和 7 年 1 月 23 日	・令和 6 年 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について（地域内フィーダー系統確保維持計画） ・吉田地区・三間地区コミュニティバスのフリー乗降導入について ・宇和島市地域公共交通計画に係る事業の取組状況について
令和 7 年 3 月 13 日 【書面開催】	・戸島地区地域モビリティ事業 自家用有償旅客運送の更新登録について ・令和 7 年度以降の宇和島市地域公共交通活性化協議会における規約・規程について ・宇和島地区コミュニティバス（デマンドタクシー）の土曜日運行休止について ・吉田地区・三間地区コミュニティバスのフリー乗降の運行内容について
令和 7 年度	
令和 7 年 6 月 26 日	・令和 8 年 地域公共交通計画（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の認定申請について ・宇和島市地域公共交通計画に係る評価結果について ・日振島地区地域モビリティ事業の運賃改定について

19. 利用者等の意見の反映状況

コミュニティバスの利用者アンケートを実施し、別当地区においては、運行予約を「1 時間前」から「30 分前」に短縮、吉田地区においてはダイヤ改正、三間地区においてはデマンド運行のバス停を増設するなど、利用者の意見を反映した施策を実施した。

なお、協議会の構成員には、市内自治会連合会や老人クラブ、PTA 連合会、女性団体連絡協議会といった住民組織の各代表が含まれており、住民意見が計画事業に反映される仕組みを設けている。

また、地域からの要望を受けて延伸や運行範囲の拡大を行う際には、あらかじめ目標利用者数等について地域と協議し、利用が少ない場合は見直しが必要となることを共有することで、地域においても利用を促進いただいている。

きさいや広場～本九島線を新設するにあたっては、平成 26 年 8 月に建設課が実施した九島架橋事業に関するアンケート調査及び平成 27 年 12 月に開催した九島架橋開通に係る関係事項説明会での島民の意見をダイヤ、ルート設定等の参考とした。

九島校区連合自治会より時刻変更の要望を受け、宇和島自動車株式会社と市の 3 者による協議の結果、令和 4 年 10 月より一部時刻を変更した。

現吉田支所にコミュニティバスのバス停を設置して欲しいとの要望を受け、令和 5 年 2 月 27 日に「吉田公民館前」バス停を新設した。

バス停間の距離が長くバス停でない場所での下車をさせて欲しいとの要望を受け、令和 7 年 4 月より、吉田地区・三間地区の一部区間でフリー乗降を導入した。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）愛媛県宇和島市曙町 1 番地

（所 属）宇和島市企画政策部企画課

（氏 名）田村 真一

（電 話）0895-49-7003（直通）

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記2.・3.については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該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との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

令和8年 計画目標値の設定について（概要）

※R8 → 事業期間：令和7年10月1日～令和8年9月30日

R6 → 事業期間：令和5年10月1日～令和6年9月30日

1. （地区別）収支率、公的負担額

項目	R8目標値設定目安					
収支率	R6実績からR8目標の利用者数の増加率に比例した数値を、R6実績の収支率から算出。					
公的負担額	物価高騰から経常費用の大幅な減額見込めないことから、R6実績と同程度の金額を設定。					

地区名、路線名	年度	収支率（％）				公的負担額（円）	
		実績値	目標値	利用者数		目標値	実績値
吉田地区	R6	13.0	－	増加率 +14.5%	(実績) 5,940人	－	7,926,690
	R8	－	14.9		(目標) 6,800人	7,900,000	－
三間地区	R6	7.0	－	増加率 +87.5%	(実績) 3,734人	－	8,185,925
	R8	－	13.1		(目標) 7,000人	8,500,000	－
別当地区	R6	8.7	－	増加率 ▲3.4%	(実績) 1,759人	－	4,884,323
	R8	－	9.0		(目標) 1,700人	4,500,000	－
(宇和島自動車) 本九島線	R6	31.1	－	増加率 ±0.0%	(実績) 30,850人	－	6,189,000
	R8	－	31.1		(目標) 30,850人	6,189,000	－

2. （路線別）運行回数、利用者数

運行形態	補助要件	補助要件に係るR8目標値設定目安
定時定路線型	利用者数が「 <u>運行回数×2人</u> 」以上 運行回数：R6は実績値、R8は計画値を参照	R6に補助対象となった路線は、R6実績の利用者数と概ね同等の人数を設定。 R6に補助要件を満たさず補助対象外となった路線は、国庫補助要件の利用者数を目標値として設定。
デマンド型	運行回数が「 <u>計画値の3割</u> 」以上	R6に補助対象となった路線は、R6の実績値を参考に設定。 R6に補助要件を満たさず補助対象外となった路線は、直近の利用状況を参考に設定。

地区名 路線名	運行形態	路線名	年度	補助該当	運行回数（回）			利用者数（人）		
					実績値	補助要件	計画値	実績値	補助要件	目標値
吉田地区	定時 定路線型	大河内線	R6	×	605	－	607.5	633	1,210	1,215
			R8	－	－	－	600	－	1,200	1,200
		大良線	R6	○	1,452	－	1,458	3,560	2,904	4,200
			R8	－	－	－	1,440	－	2,880	3,500
		筋線	R6	○(花組経由) ×(経由なし)	968	－	972	1,576	1,936	1,944
			R8	－	－	－	960	－	1,920	1,920
	デマンド型	大河内線	R6	×	2	9	30	2	－	30
			R8	－	－	6	20	－	－	30
		川平線	R6	○	131	18	60	169	－	80
			R8	－	－	30	100	－	－	150
三間地区	定時 定路線型	川之内線	R6	×	934	－	922	883	1,868	1,844
			R8	－	－	－	910	－	1,820	1,820
		音地線	R6	×	1,170	－	1,165	1,241	2,340	2,330
			R8	－	－	－	1,150	－	2,300	2,300
		大藤線	R6	×	726	－	729	1,108	1,452	1,458
			R8	－	－	－	720	－	1,440	1,440
		増田線	R6	×	726	－	729	502	1,452	1,458
			R8	－	－	－	720	－	1,440	1,440
別当地区	デマンド型	別当線	R6	○	1,270	360	1,200	1,759	－	1,400
			R8	－	－	390	1,300	－	－	1,700
本九島線	定時 定路線型	本九島線	R6	○	3,212	－	3,226.5	30,850	6,424	30,204
			R8	－	－	－	3,212.5	－	6,425	30,850

(参考) 令和8年 計画目標の設定について

※各年の数値は、前年10月1日～当年9月30日で集計（例：R6→令和5年10月1日～令和6年9月30日）
※最新年のR7は令和6年10月1日～令和7年3月31日（6か月間）の集計数値

【吉田地区】

●（地区全体）収支率、公的負担額

項目	収支率（％）					公的負担額（円）					目標設定理由
	R8目標値	R7	R6	R5	R4	R8目標値	R7	R6	R5	R4	
目標	14.9%	16.2%				7,900,000	7,900,000				R8における吉田地区全体の目標利用者数は、R6実績に比べて14.5%増加（5,940人→6,800人）に設定している。これに伴い、収支率もR6実績に比べて14.5%増加を目指す（R6実績13.0%×1.145＝14.9%）。 公的負担額の目標値は、物価高騰により経常費用の大幅な減少が見込めないことから、R6実績の近似値とする。
実績	-	13.1%	13.0%	12.9%	13.9%	-	3,975,352	7,926,690	7,619,761	7,621,574	
実績－目標	-	-3.1%	-	-	-	-	-3,924,648	-	-	-	
対目標比	-	80.9%	-	-	-	-	50.3%	-	-	-	
(実績)対前年増加量	-	0.1%	0.0%	-1.0%	5.6%	-	-3,951,338	306,929	-1,814	-1,302,293	
(実績)対前年比	-	101.1%	100.3%	92.7%	167.2%	-	50.2%	104.0%	100.0%	85.4%	

●（路線別）利用者数

運行形態	路線名	項目	利用者数（人）					目標設定理由
			R8目標値	R7	R6	R5	R4	
定時定路線型	大河内線	目標	1,200	1,220	1,215	1,900	2,000	人口減少等の要因に伴い、利用者数の減少は今後も継続することが見込まれる。コロナウイルスの影響緩和による社会経済活動も活発化、広報等での周知にも努めることで利用者数について一定数の回復は見込まれるものの、コロナ以前の数字まで戻る可能性は低い。これらのことから、目標の設定については、今後路線を維持していくために必須となる国庫補助要件である1,200人を目標値とする。
		実績	-	293	633	659	680	
		実績－目標	-	-927	-582	-1,241	-1,320	
		目標達成率	-	24.0%	52.1%	34.7%	34.0%	
		(実績)対前年増加量	-	-340	-26	-21	-487	
		(実績)対前年比	-	46.3%	96.1%	96.9%	58.3%	
	大良線	目標	3,500	3,500	4,200	6,600	6,500	R6実績において、大良線は1往復2人という国庫補助要件（2,928人）を満たしているものの、利用者数は減少傾向にある。今後も広報等の周知活動に努めることで、乗車人数の増加を図り、R6実績値の近似値を目標値とする。
		実績	-	1,653	3,560	3,491	4,199	
		実績－目標	-	-1,847	-640	-3,109	-2,301	
		目標達成率	-	47.2%	84.8%	52.9%	64.6%	
		(実績)対前年増加量	-	-1907	69	-708	-1,521	
		(実績)対前年比	-	46.4%	102.0%	83.1%	73.4%	
	筋線	目標	1,920	1,944	1,944	2,100	2,300	人口減少等の要因に伴い、利用者数の減少は今後も継続することが見込まれる。コロナウイルスの影響緩和による社会経済活動も活発化、広報での周知にも努めることで利用者数について一定数の回復は見込まれるものの、コロナ以前の数字まで戻る可能性は低い。これらのことから、目標の設定については、今後路線を維持していくために必須となる国庫補助要件である1,920人を目標値とする。
		実績	-	705	1,576	1,199	1,290	
		実績－目標	-	-1,239	-368	-901	-1,010	
		目標達成率	-	36.3%	81.1%	57.1%	56.1%	
		(実績)対前年増加量	-	-871	377	-91	-133	
		(実績)対前年比	-	44.7%	131.4%	92.9%	90.7%	

デマンド型	大河内線	目標	30	30	30	210	160	コロナウイルスの影響に加え、定期的に利用されていた方の施設入所等により、利用者数は近年大きく減少している。今期の目標値は、昨年度同様、30人を目標値とする。
		実績	-	4	2	5	29	
		実績－目標	-	-26	-28	-205	-131	
		目標達成率	-	13.3%	6.7%	2.4%	18.1%	
		(実績)対前年増加量	-	2	-3	-24	-51	
		(実績)対前年比	-	200.0%	40.0%	17.2%	36.3%	
	川平線	目標	150	200	80	60	60	利用の低迷について、R2に地域住民と協議を行い、再度地域内で利用促進を行うこととした路線。今期の目標値は、R6の実績値169人とR7中間実績値46人を考慮し、150人を目標値とする。
		実績	-	46	169	136	53	
		実績－目標	-	-154	89	76	-7	
		目標達成率	-	23.0%	211.3%	226.7%	88.3%	
		(実績)対前年増加量	-	-123	33	83	18	
		(実績)対前年比	-	27.2%	124.3%	256.6%	151.4%	

●（路線別）計画運行回数

運行形態	路線名	項目	運行回数（回）					目標設定理由
			R8目標値	R7	R6	R5	R4	
デマンド型	大河内線	目標	20	20	30	120	120	デマンド型の国庫補助要件は、目標値の3割を超える必要がある。 大河内線は、平成30年7月豪雨災害やコロナの影響、加えて定期的に利用されていた方の施設入所等により、利用者数は近年大きく減少している。R5,6,7年の実績を参考に、目標値を20回とする。
		実績	-	4	2	5	27	
		実績－目標	-	-16	-28	-115	-93	
		目標達成率	-	20.0%	6.7%	4.2%	22.5%	
		(実績)対前年増加量	-	2	-3	-22	-49	
		(実績)対前年比	-	200.0%	40.0%	18.5%	35.5%	
	川平線	目標	100	100	60	50	50	デマンド型の国庫補助要件は、目標値の3割を超える必要がある。 利用の低迷について、R2に地域住民と協議を行い、再度地域内で利用促進を行うこととした路線。R5が99回、R6が137回という実績ではあるが、R7中間実績値が37であることを考慮し、昨年度同様100回を目標値とする。
		実績	-	37	131	99	46	
		実績－目標	-	-63	71	49	-4	
		目標達成率	-	37.0%	218.3%	198.0%	92.0%	
		(実績)対前年増加量	-	-94	32	53	6	
		(実績)対前年比	-	28.2%	132.3%	215.2%	115.0%	

【三間地区】

●（地区全体）収支率、公的負担額

項目	収支率（％）					公的負担額（円）					目標設定理由
	R8目標値	R7	R6	R5	R4	R8目標値	R7	R6	R5	R4	
目標	13.1%	12.5%				8,500,000	9,400,000				R8における三間地区全体の目標利用者数は、R6実績に比べて87.5%増加（3,734人→7,000人）に設定している。これに伴い、収支率もR6実績に比べて87.5%増加を目指す（R6実績7.0%×1.875＝13.1%）。 公的負担額の目標値は、物価高騰により経常費用の大幅な減少が見込めないことから、R6実績の近似値とする。
実績	-	6.5%	7.0%	6.2%	5.6%	-	4,219,628	8,185,925	9,442,392	9,468,773	
実績－目標	-	-6.0%	-	-	-	-	-5,180,373	-	-	-	
対目標比	-	51.8%	-	-	-	-	44.9%	-	-	-	
(実績)対前年増加量	-	-0.5%	0.9%	0.5%	1.0%	-	-3,966,297	-1,256,468	-26,381	505,380	
(実績)対前年比	-	92.4%	113.9%	109.0%	122.4%	-	51.5%	86.7%	99.7%	105.6%	

●（路線別）利用者数

運行形態	路線名	項目	利用者数（人）					目標設定理由
			R8目標値	R7	R6	R5	R4	
定時定路線型	川之内線	目標	1,820	1,852	1,844	1,852	1,844	国庫補助要件である1循環あたり2名の利用を目標値とする。 広報等の周知活動に努めることや路線の見直しを検討することで利用者数の増加を目指す。 （3循環×240日＋学校便1往復×190日）×2名＝1,820人
		実績	-	365	883	538	453	
		実績－目標	-	-1,487	-961	-1,314	-1,391	
		目標達成率	-	19.7%	47.9%	29.0%	24.6%	
		(実績)対前年増加量	-	-518	345	85	-38	
		(実績)対前年比	-	41.3%	164.1%	118.8%	92.3%	
	音地線	目標	2,300	2,340	2,330	2,340	2,330	国庫補助要件である1循環あたり2名の利用を目標値とする。 広報等の周知活動に努めることや路線の見直しを検討することで利用者数の増加を目指す。 （4循環×240日＋学校便1往復×190日）×2名＝2,300人
		実績	-	405	1,241	1,774	2,515	
		実績－目標	-	-1,935	-1,089	-566	185	
		目標達成率	-	17.3%	53.3%	75.8%	107.9%	
		(実績)対前年増加量	-	-836	-533	-741	-71	
		(実績)対前年比	-	32.6%	70.0%	70.5%	97.3%	
	大藤線	目標	1,440	1,464	1,458	1,464	1,458	国庫補助要件である1循環あたり2名の利用を目標値とする。 広報等の周知活動に努めることや路線の見直しを検討することで利用者数の増加を目指す。 3循環×240日×2名＝1,440人
		実績	-	474	1,108	937	622	
		実績－目標	-	-990	-350	-527	-836	
		目標達成率	-	32.4%	76.0%	64.0%	42.7%	
		(実績)対前年増加量	-	-634	171	315	101	
		(実績)対前年比	-	42.8%	118.2%	150.6%	119.4%	
	増田線	目標	1,440	1,464	1,458	1,464	1,458	国庫補助要件である1循環あたり2名の利用を目標値とする。 広報等の周知活動に努めることや路線の見直しを検討することで利用者数の増加を目指す。 3循環×240日×2名＝1,440人
		実績	-	306	502	295	271	
		実績－目標	-	-1,158	-956	-1,169	-1,187	
		目標達成率	-	20.9%	34.4%	20.2%	18.6%	
		(実績)対前年増加量	-	-196	207	24	127	
		(実績)対前年比	-	61.0%	170.2%	108.9%	188.2%	

【別当地区】

●収支率、公的負担額

項目	収支率（％）					公的負担額（円）					目標設定理由
	R8目標値	R7	R6	R5	R4	R8目標値	R7	R6	R5	R4	
目標	9.0%	8.2%				4,500,000	4,600,000				R8における別当地区の目標利用者数は、R6実績に比べて3.4%減少（1,759人→1,700人）に設定している。 また、土曜日運行を廃止したことに伴い、一部経常費用（運行委託料等）の減少を見込んでいるものの、物価高騰により大幅な減少は見込めない。R8の公的負担額は4,500,000円を目標とし、収支率の維持・向上を目指す。
実績	-	7.9%	8.7%	8.0%	6.7%	-	2,497,825	4,884,323	4,694,607	4,396,876	
実績－目標	-	-0.3%	-	-	-	-	-2,102,175	-	-	-	
対目標比	-	95.8%	-	-	-	-	54.3%	-	-	-	
(実績)対前年増加量	-	-0.8%	0.6%	1.3%	-0.4%	-	-2,386,498	189,716	297,731	70,686	
(実績)対前年比	-	90.8%	107.9%	119.7%	94.7%	-	51.1%	104.0%	106.8%	101.6%	

●利用者数

運行形態	路線名	項目	利用者数（人）					目標設定理由
			R8目標値	R7	R6	R5	R4	
デマンド型	別当線	目標	1,700	1,600	1,400	2,300	1,900	利用者数の実績において、国庫補助の要件はない。 コロナ前までは、年間2,000人程度利用されていたが、現在は大きく減少している。コロナウイルスの影響緩和による社会経済活動も活発化、広報での周知にも努めることで、利用者数について一定数の回復は見込まれるものの、コロナ以前の数字まで戻る可能性は低い。これらのことから、今期の目標値設定は、R6実績値1,759人とR7中間実績値792人を考慮し、1,700人を目標値とする。
		実績	-	792	1,759	1,574	1,228	
		実績－目標	-	-808	359	-726	-672	
		目標達成率	-	49.5%	125.6%	68.4%	64.6%	
		(実績)対前年増加量	-	-967	185	346	-84	
		(実績)対前年比	-	45.0%	111.8%	128.2%	93.6%	

●運行回数

運行形態	路線名	項目	運行回数（回）					目標設定理由
			R8目標値	R7	R6	R5	R4	
デマンド型	別当線	目標	1,300	1,300	1,200	1,600	1,300	デマンド型の国庫補助要件は、目標値の3割を超える必要がある。 別当線は、コロナ前には約1,500回利用されていたが、コロナの影響を受け、約1,000回程度に落ち込んでいた。コロナウイルスの影響緩和による社会経済活動も活発化される一方、当市の人口減少も考慮し、目標値を1,300回とする。
		実績	-	583	1,270	1,227	973	
		実績－目標	-	-717	70	-373	-327	
		目標達成率	-	44.8%	105.8%	76.7%	74.8%	
		(実績)対前年増加量	-	-687	43	254	-42	
		(実績)対前年比	-	45.9%	103.5%	126.1%	95.9%	

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者(地域内フィーダー系統)

8年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名等 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利便 増進 特例 措置	運送 継続 特例 措置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7・別表9・別表10)			
			起点	経由地	終点						運行態様の 別	基準ハで該 当する要件 (別表7・9)	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
宇和島市	宇和島市	(1) 大河内線	吉田駅	立間小学校	大河内	往 6.3km 復 6.3km	240日	600.0回			路線定時運行	①	吉田駅前バス停で補助対象地域間幹線系統田之浜～天敷園線と接続	③
	宇和島市	(2) 大良線	吉田駅	吉田中学校	大良	往 14.2km 復 14.2km	240日	1,440.0回			路線定時運行	①	吉田駅前バス停で補助対象地域間幹線系統田之浜～天敷園線と接続	③
	宇和島市	(3) 筋線	吉田駅	花組集会所	筋	往 11.8km 復 11.8km	240日	600.0回			路線定時運行	①	吉田駅前バス停で補助対象地域間幹線系統田之浜～天敷園線と接続	③
	宇和島市	(4) 筋線	吉田駅	吉田中学校	筋	往 6.7km 復 6.7km	240日	360.0回			路線定時運行	①	吉田駅前バス停で補助対象地域間幹線系統田之浜～天敷園線と接続	③
	宇和島市	(5) 川之内線	道の駅みま	川之内	道の駅みま	往 16.4km 循環	240日	910.0回			路線定時運行	①	道の駅みまで補助対象地域間幹線系統東高校前～虹の森公園前線と接続	③
	宇和島市	(6) 音地線	三間支所	音地集会所	宮野下駅前	往 20.4km 循環	240日	1,150.0回			路線定時運行	①	Aコープ三間前で補助対象地域間幹線系統東高校前～虹の森公園前線と接続	③
	宇和島市	(7) 大藤線	道の駅みま	大藤集会所	もみの木前	往 16.7km 循環	240日	720.0回			路線定時運行	①	道の駅みまで補助対象地域間幹線系統東高校前～虹の森公園前線と接続	③
	宇和島市	(8) 増田線	道の駅みま	増田集会所	三間支所	往 11.6km 循環	240日	720.0回			路線定時運行	①	道の駅みまで補助対象地域間幹線系統東高校前～虹の森公園前線と接続	③
	宇和島市	(9) 別当線		別当		往 km 復 km	240日	1,300.0回			区域運行	①	市立病院前で補助対象地域間幹線系統東高校前～野村病院線等と接続	③
	宇和島市	(10) 大河内線		大河内		往 km 復 km	240日	20.0回			区域運行	①	吉田駅前バス停で補助対象地域間幹線系統田之浜～天敷園線と接続	③
	宇和島市	(11) 川平線		川平		往 km 復 km	240日	100.0回			区域運行	①	吉田駅前バス停で補助対象地域間幹線系統田之浜～天敷園線と接続	③
	宇和島自動車(株)	(12) きさいや広場～壺九島線	きさいや広場	市立病院	本九島	往 9.0km 復 9.0km	362日	3,212.5回			路線定時運行	①	宇和島自動車(株)の宇和島～城辺線バスセンターに接続	③

(注)

- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。
- 区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
- 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
- 「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9又は別表10)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載す
- 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
- 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
- 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
- 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。