

西条市地域公共交通網形成計画 (案)

平成 26 年 12 月

西条市

目次

第1章 はじめに.....	1
1. 計画策定の背景と目的.....	1
2. 国の地域公共交通政策.....	2
(1) 交通政策基本法と交通政策基本計画.....	2
(2) 地域公共交通活性化再生法の改正	3
3. 本計画の位置づけ	4
第2章 西条市の現況と地域公共交通の課題.....	5
1. 西条市の概況	5
(1) 西条市の概況	5
(2) 西条市の社会経済環境	6
2. 西条市の公共交通	12
(1) 鉄道・バス路線網.....	12
(2) 鉄道・バス・タクシーの利用状況	13
(3) 西条市によるバス支援状況	19
3. 市民・地域における問題意識.....	22
(1) 市民アンケート調査	22
(2) 地域別住民WS	39
(3) 産業・福祉分野のヒアリング調査	39
4. 西条市の地域公共交通における現状と課題.....	43
第3章 西条市地域公共交通網形成計画	44
1. 計画の対象期間・対象区域	44
(1) 対象期間	44
(2) 対象区域	44
2. 計画の基本方針.....	44
(1) 西条市地域公共交通網形成計画の基本方針と方向性.....	44
(2) 西条市地域公共交通網形成計画における重点的な取り組み	46
3. 計画の目標	47
(1) 最終目標	47
(2) 行動目標	47
第4章 施策目標に基づく具体的な取り組み.....	52

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

西条市は平成 16 年 11 月に 2 市 2 町（旧西条市、東予市、周桑郡小松町、周桑郡丹原町）の合併により誕生し、新・西条市となって 10 年が経過したところである。

この間、西条市内ではバス、鉄道が公共交通として市民の日常生活に不可欠な移動手段を維持・確保するとともに、観光客の移動手段としても大きな役割を果たしてきており、西条市においても、「安心して快適な生活空間を実感できるまちづくり」をめざし、市内公共交通の利用拡充を図るために様々な施策を展開してきた。

しかしながら、少子高齢化の進展や自家用車の普及、並びに、道路網の充実等社会経済環境の変化により西条市の公共交通利用者は減少傾向にある。

特に、西条市内を東西南北に結び、通勤・通学者や高齢者の移動手段として市民の生活の基盤を支えるとともに、市外からの来訪者に対する観光面も踏まえた地域振興の旗印としての役割を担ってきたバス事業については、新・西条市が誕生した平成 16 年度の約 61 万人から平成 24 年度には約 54 万人と減少傾向が大きくなっており、路線の廃止や減便等今後の事業継続性に関する検討を要する状況となっている。

こうした背景から、平成 26 年 2 月 24 日、バス事業者並びに国・県・市、地元団体等を委員とする「西条市地域公共交通活性化協議会」（以下、「活性化協議会」という。）を設置し、公共交通である西条市民はもちろんのこと、各地域、産業・医療・福祉等各分野の地元団体等様々な主体のニーズを把握したうえで、将来の西条市を見据えた地域公共交通の基本計画を策定し、地域公共交通の維持・確保に向けた具体的な取り組みを進めていくこととなった。

本稿は、西条市内の地域公共交通が抱えている課題やアンケート・ヒアリング調査等より導き出された今後の地域公共交通に関するニーズを踏まえ、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通網形成計画として、西条市の地域公共交通とまちづくりにおける方向性、並びに、具体的な取り組みをとりまとめたものである。

2. 国の地域公共交通政策

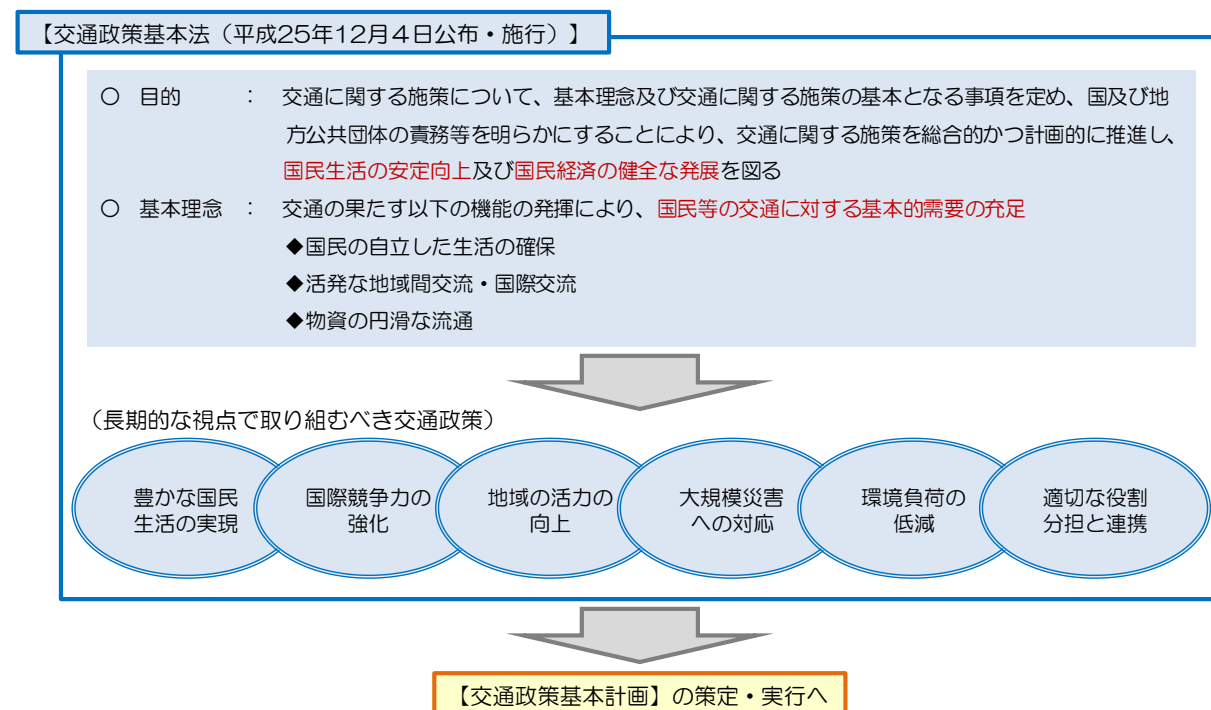
(1) 交通政策基本法と交通政策基本計画

わが国において、人口急減や少子化、超高齢化、都市間競争の激化等のグローバル化の進展、巨大災害の切迫、インフラの老朽化、地球環境問題、ICT の劇的な進歩等の技術革新の進展など、多様かつ重大な課題に直面していることを踏まえ、国では、平成 25 年 11 月 27 日に交通政策基本法が成立し、同年 12 月 4 日に公布・施行された（平成 25 年法律第 92 号）。

交通政策基本法では、交通に関する施策を総合的かつ計画的に実施することで「国民生活の安定向上」と「国民経済の健全な発展」を図ることを基本理念と定め、交通の果たす機能発揮について「国民等の交通に対する基本的需要の充足」と位置づけている。

また、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにするとともに、我が国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、「豊かな国民生活の実現」、「地域の活力の向上」、「適切な役割分担と連携」など、具体的な施策の方向性を明示している。

図表 1-1 交通政策基本法と交通政策基本計画の関係性



（資料）国土交通省「交通政策基本法の概要」より作成

(2)地域公共交通活性化再生法の改正

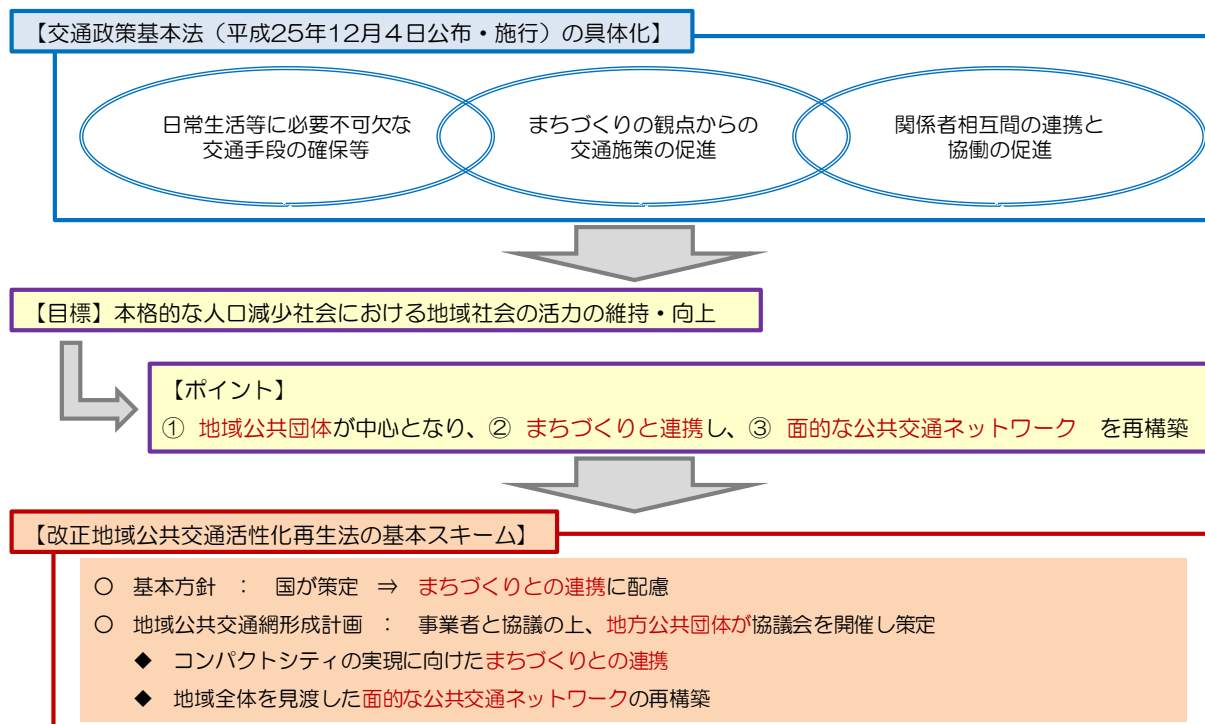
人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。

一方で、人口減少社会において地域の活力を維持、強化するためには、コンパクトなまちづくりと連携して、地域公共交通ネットワークを確保することが重要であるとの考えを踏まえ、地域の総合行政を担う地方公共団体を中心として、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、平成 26 年 5 月 21 日に改正地域公共交通活性化再生法が施行された。

地域公共交通活性化再生法の改正においては、交通政策基本法の基本理念にのっとり、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための取り組みを推進することを目的としており、従来の地域公共交通総合連携計画について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を図るための「地域公共交通網形成計画」に改正することとしている。

今後の展開として、まちづくりとの連携や面的な公共交通ネットワークの構築をより一層重要視した計画策定と実践に取り組むこととなり、市民、事業者、行政はもちろんのこと、各分野の地域団体等も参画した取り組みが求められることになる。

図表 1-2 改正地域公共交通活性化再生法の概要



（資料）国土交通省「改正地域公共交通活性化再生法（平成 26 年 5 月成立）の概要」より作成

本計画は、西条市総合計画や都市マスタープランにおける将来都市構造図等上位・関連計画による理念や目標、方向性を踏まえたうえで、西条市を取り巻く社会・経済環境の変化と現況、市民等から抽出した公共交通の課題と今後の方向性を整理し、まちづくりとの連携により持続可能で地域の活性化に寄与する公共交通網を形成するための取り組みを明確化したものである。

【西条市総合計画（平成19年3月）】

- 将来像：人がつどい、まちが輝く、快適環境実感都市
- 目標年次：平成27年度（平成18年度～平成27年度）
- 目標人口：12万人
- 施策の大綱：
 - ① 健康で幸せな暮らしを実感できるまちづくり
 - ② 豊かな自然環境を実感できるまちづくり
 - ③ 安心で快適な生活空間を実感できるまちづくり
 - ④ 豊かな心を育む教育・文化を実感できるまちづくり
 - ⑤ 産業の活力を実感できるまちづくり

【西条市都市計画マスタープラン（平成21年3月）】

- 基本理念：産業文化と地域文化が独自の輝きを放つ
“水のステージづくり”
- 目標年次：平成40年度（平成21年度～平成40年度）
- 将来都市構造と方向性
 - ◆ 将来都市構造：拠点連結型都市構造
 - ◆ 都市構造の方向性：
 - ① 中心部の拠点性の強化
 - ② 地域の拠点性の確保・強化
 - ③ 中心部と地域の連携強化

【西条市中心市街地活性化基本計画（平成26年3月改正）】

【第3次西条市障害者福祉計画（平成24年3月）】

【西条市環境基本計画（平成19年3月）】

【西条市地域防災計画（平成22年度改訂）】

西条市を取り巻く
社会経済環境

公共交通の
課題と方向性

まちづくりとの
連携

【西条市地域公共交通網形成計画（平成27年度～平成31年度）】

Map of the Utsunomiya Urban Area showing various planning zones and infrastructure. The map includes labels for 'Utsunomiya City' (宇都宮市), 'Maebashi City' (前橋市), and 'Maebashi Urban Area' (前橋都市圏). It features a legend with symbols for urban planning zones, transportation routes, and environmental areas. A scale bar indicates distances up to 2000m, and a north arrow is present.

第2章 西条市の現況と地域公共交通の課題

1. 西条市の概況

(1) 西条市の概況

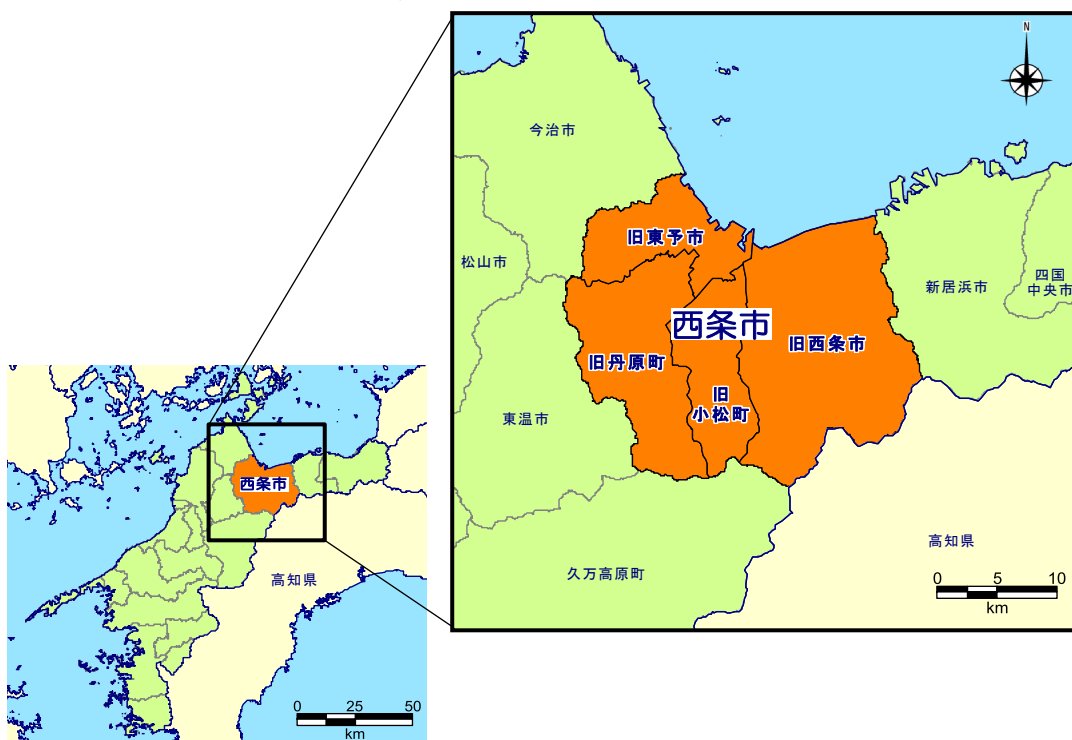
西条市は、平成 16 年 11 月に 2 市 2 町（旧西条市、東予市、周桑郡小松町、周桑郡丹原町）の合併により誕生し、愛媛県下屈指の市域面積を誇っている。

市域南部一帯及び西部は西日本最高峰の石鎚山（標高 1,982m）を主峰とする石鎚山系や高縄山系を背景にして、急峻な山岳地帯となっており、市域平坦部では、石鎚山系を源流とする中小の河川が流れ、各地で「名水百選」に認定された「うちぬき」と呼ばれる自噴水や自噴井が見られるほか、観光農園や栽培漁業も盛んであるなど豊かな緑と水資源、温和な気候に恵まれた自然環境を有している。

一方、臨海部では鉄鋼・機械工場や飲料工場、造船工場などの立地が進んでおり、四国最大級の産業都市が形成されているなど、産業都市としての側面も見せている。

交通環境では、重要港湾である東予港や高速道路網、2 つの特急停車駅を有することで、中国、関西地方との広域交通拠点を内包しており、四国における交通の要衝としての顔を覗かせているなど、自然的・経済的側面から多くの優位性を併せ持つ都市を形成している。

図表 2-1 西条市の位置図



【西条市の概要（平成 22 年度国勢調査より）】

○面積：509.07km² ○可住地面積：154.57km²

○人口：112,091 人 ○世帯数：44,630 世帯 ○老年人口比率：26.9%

(2)西条市の社会経済環境

① 人口推移・将来人口と人口分布

● 山間部を中心に高齢化が急速に進展。移動困難となる人口割合も増加が見込まれる

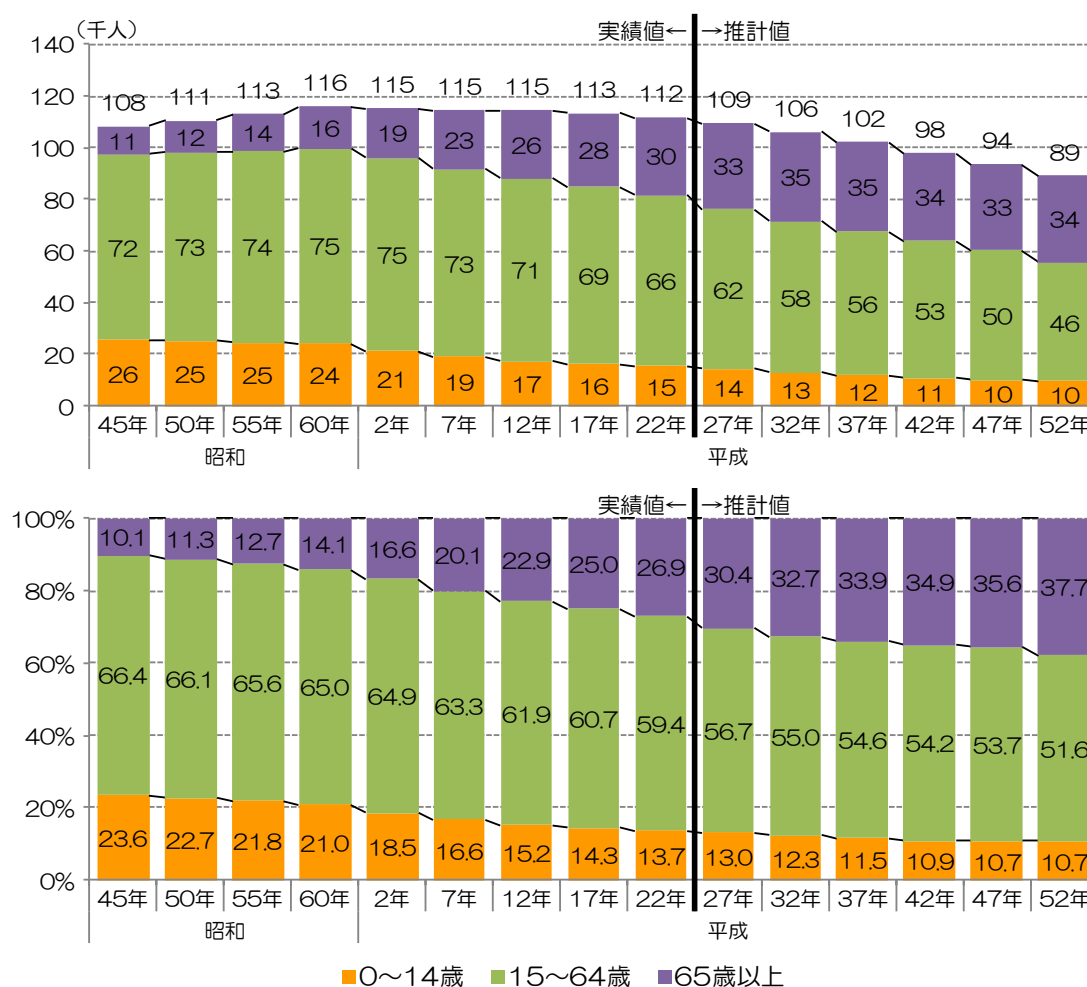
西条市の人口構造は、昭和 60 年をピークに減少傾向が続いている。年齢構成をみると、年少人口は昭和 45 年から減少、老年人口（65 歳以上）は昭和 45 年に比べ約 3 倍に増加している。

将来は、総人口に占める 65 歳以上人口割合が平成 27 年以降 30%を超過し、特にマイカーによる移動が困難になるものと想定される後期高齢者（75 歳以上）人口割合も増加傾向が続くなど、今後も少子高齢化が進むものと見込まれている。

人口分布の観点では、平地部においても公共交通空白地に多くの居住者が見られる。また、山間部における 65 歳以上の人口比率は平地部よりも高く 60%を超えている状況である。

こうした人口推移と将来人口の予測、人口分布を踏まえれば、交通空白地への対応や山間部に居住する高齢者の移動手段の確保等、人口減少や高齢化の一層の進展を見据えた公共交通の再編（適性化）が今後の課題であると言える。

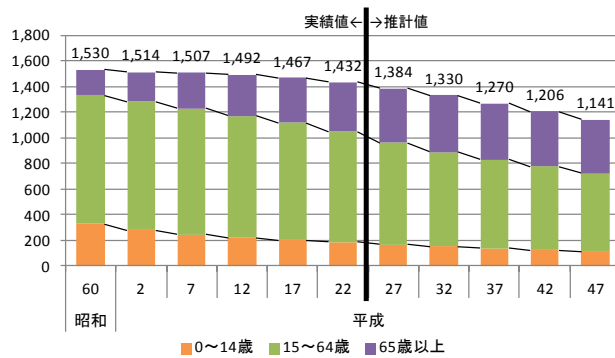
図表 2-2 西条市の総人口（上段）と人口構成比率（下段）



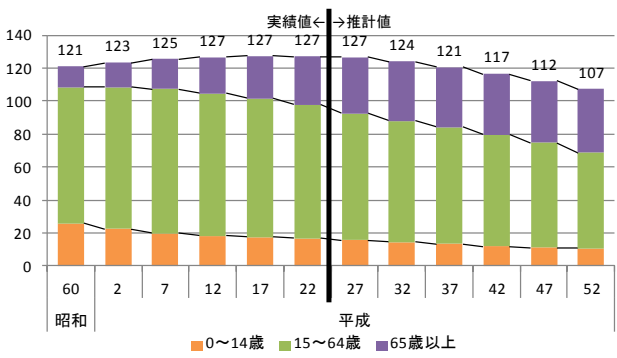
(資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」より作成

図表 2-3 愛媛県・全国の総人口と人口構成比率

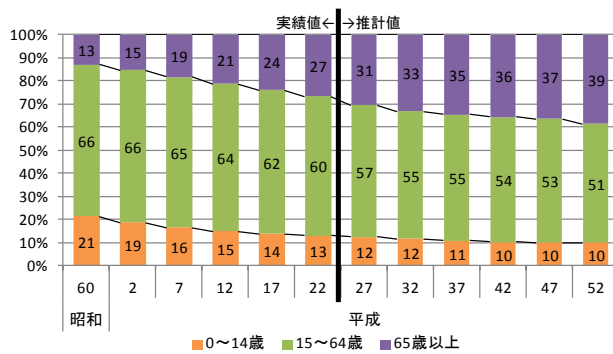
[愛媛県（千人）]



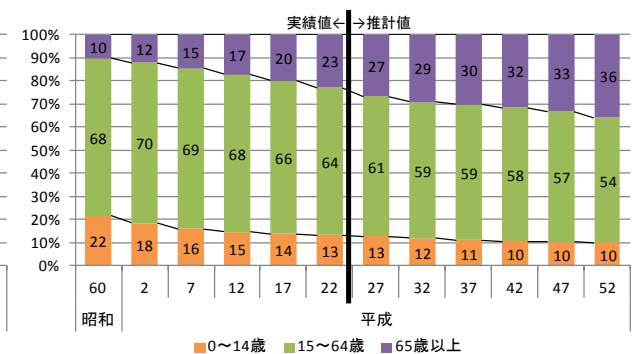
[全国（百万人）]



[愛媛県（千人）]

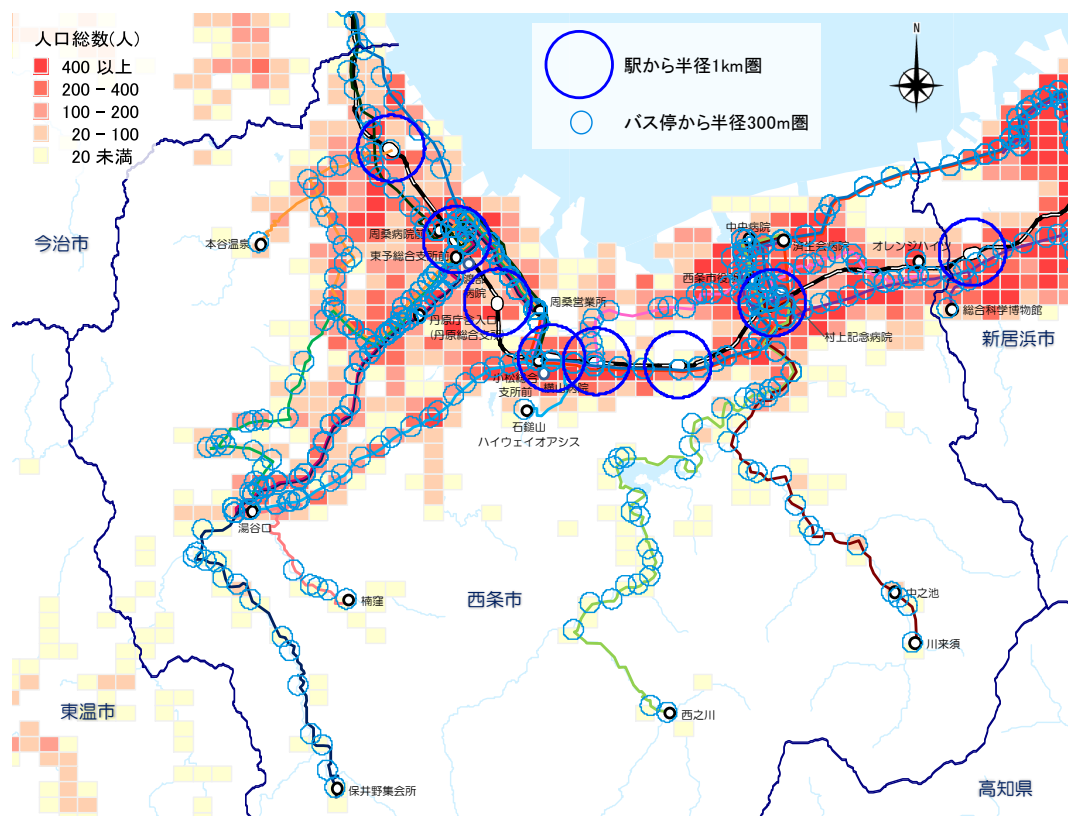


[全国（百万人）]

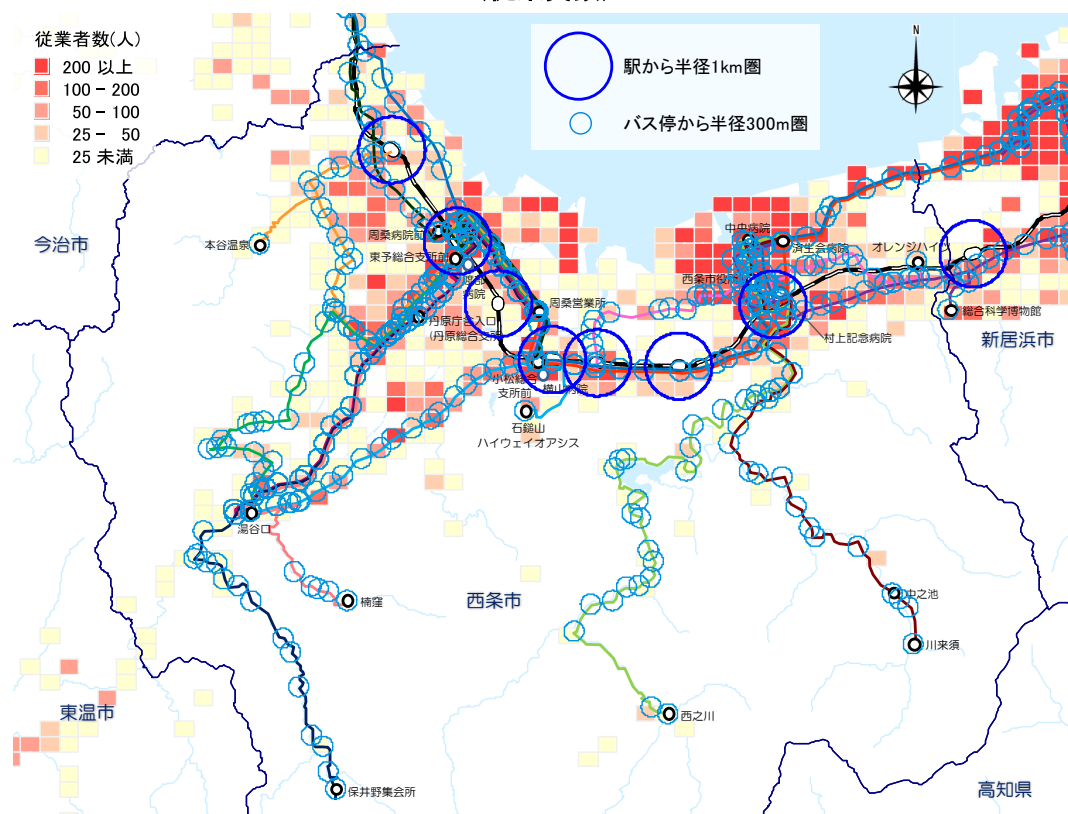


（資料）総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）」より作成

図表 2-4 西条市の人口・従業員数分布と公共交通空白地
(人口)

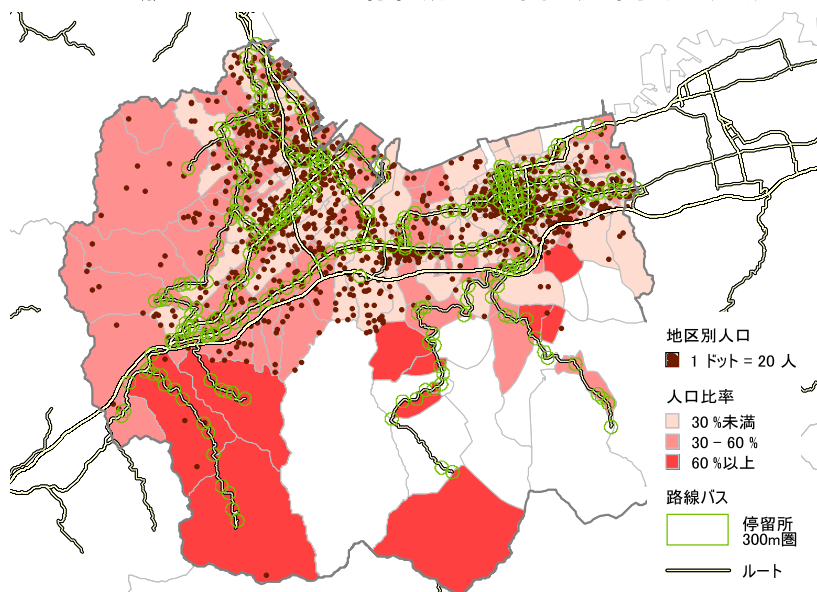


(従業員数)



(資料) 総務省「平成 22 年国勢調査」、「平成 21 年経済センサス」各 4 次メッシュデータ、国土交通省「国土数値情報」より作成

図表 2-5 65 歳以上人口とバス停留所 300m 圏の分布状況（平成 22 年度）



（注）バス停・駅 300m 圏カバー率は 53.7%（300m 圏内人口：60,194 人）

（資料）総務省「平成 22 年国勢調査」、国土交通省「国土数値情報」より作成

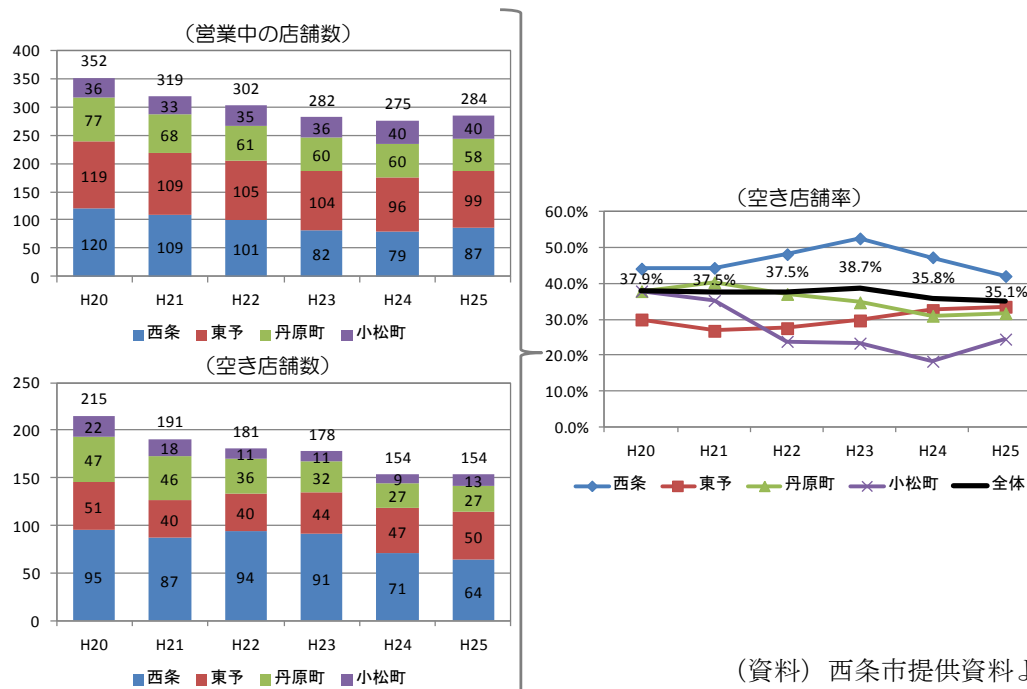
② 中心市街地(空き店舗)の概況

● 市全体では 35%の空き店舗が点在。買い物等のニーズ・動向を踏まえた対策が必要

商店街の営業中の店舗数は減少傾向が続いていたが、平成 24 年度から 25 年度にかけて増加に転じている。空き店舗率は、西条市平均で平成 23 年度以降低下傾向であるが、地域によって傾向は異なり、西条市全体では 35%超となっている。

今後、運行本数や時間帯等中心市街地の活性化と併せた公共交通のあり方が検討課題であり、商業分野のニーズ等を把握した施策展開が必要であると言える。

図表 2-6 中心市街地の概況



（資料）西条市提供資料より作成

③ 市内公共施設

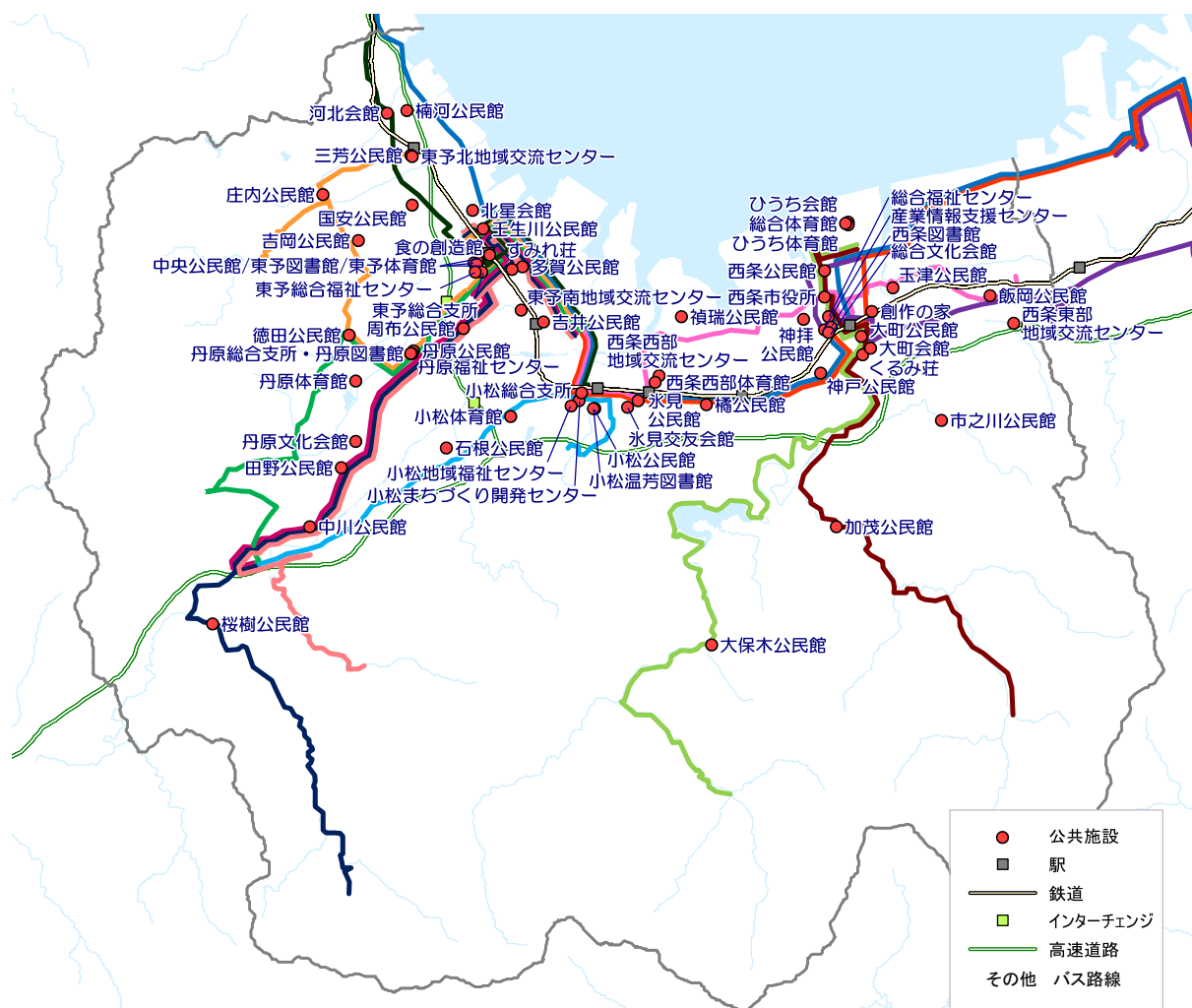
● 公共施設は地区中心部に集積。交流拠点の形成に向けて連携・機能強化等が期待される

市役所・支所のほか、図書館や福祉センター、地域住民の情報交換・発信等の拠点となる公民館等公共施設は、地区中心部を中心に集積しながらも市域全体に立地している。

バス路線と立地場所の関係を見ると、各公共施設は概ねバス路線の沿線に立地していることが分かる。

公共施設は、地域住民が集まり情報交換や発信等交流の拠点となる施設であり、地域住民が来訪・利用しやすくなることで、まちづくりの一翼を担うことが期待される。市内の公共交通としてはバス路線網が形成されていることから、各施設の利用と地域の公共交通の連携により、交流拠点としての機能強化等が期待される。

図表 2-7 西条市内の公共施設



(資料) 西条市観光物産課「西条市観光情報」等より作成

④ 主な観光資源

● しまなみ海道や道後温泉等周辺地域との一体的な交流人口創出と移動手段確保が課題

西条市内南部には西日本最高峰（標高 1,982m）の石鎚山がそびえるほか、笹ヶ峰や瓶ヶ森等の石鎚連峰が連なり、四季を通じて変化に富んだ特有の風景を楽しむことができる。

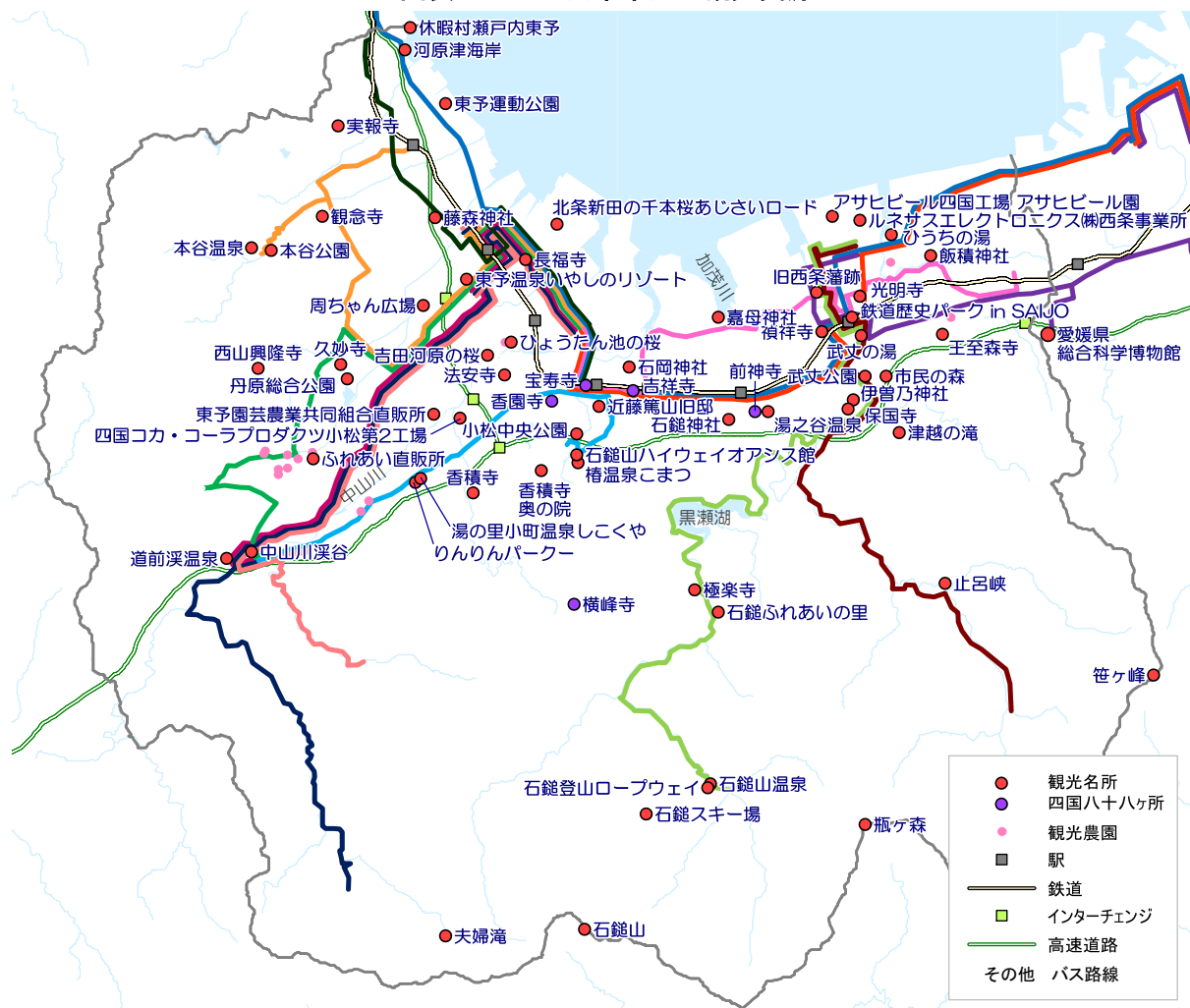
市内では、石鎚連峰に加え、四国八十八箇所の寺院のうち5箇所が市内に立地しているほか、旧西条藩陣屋跡や黒瀬湖（黒瀬ダム）、止呂峡等の景勝地や名所・旧跡が各地に立地している。

また、アサヒビール四国工場アサヒビール園や観光農園では、工場見学や収穫体験等ができ、産業観光としての特色も有している。

さらに、伊予三湯の1つにも選ばれている本谷温泉などの温泉地も市内各地に立地しているほか、毎年10月には西条市内各地で江戸時代から300年以上の歴史を有する西条祭りが開催されるなど、自然・歴史・産業観光等様々な観光資源を有している。

しかしながら、西条市の観光入込客数は季節変動が大きいほか、観光入込客数も市全体で減少傾向（平成20年度比17%減）にある。今後、しまなみ海道や道後温泉等周辺地域も含めた一体的な交流人口の創出、他都市からの来訪者に対する観光地までの移動手段（二次交通手段）の確保、持続可能な移動手段のサービス水準設定・運用等が大きな検討課題である。

図表 2-8 西条市内の観光資源



（資料）西条市観光物産課「西条市観光情報」等より作成

2. 西条市の公共交通

(1) 鉄道・バス路線網

- 都市間輸送を担う鉄道（JR）、都市間・地域内輸送を担うバスによりネットワークを形成

①【都市間輸送】鉄道路線網

西条市内では、JR 四国・予讃線が東西に走り、市内に伊予三芳駅、壬生川駅、玉之江駅、伊予小松駅、伊予氷見駅、石鎚山駅、伊予西条駅の7駅を有している。このうち、伊予西条駅と壬生川駅は松山・高松・岡山方面に向かう特急列車の停車駅となっている。

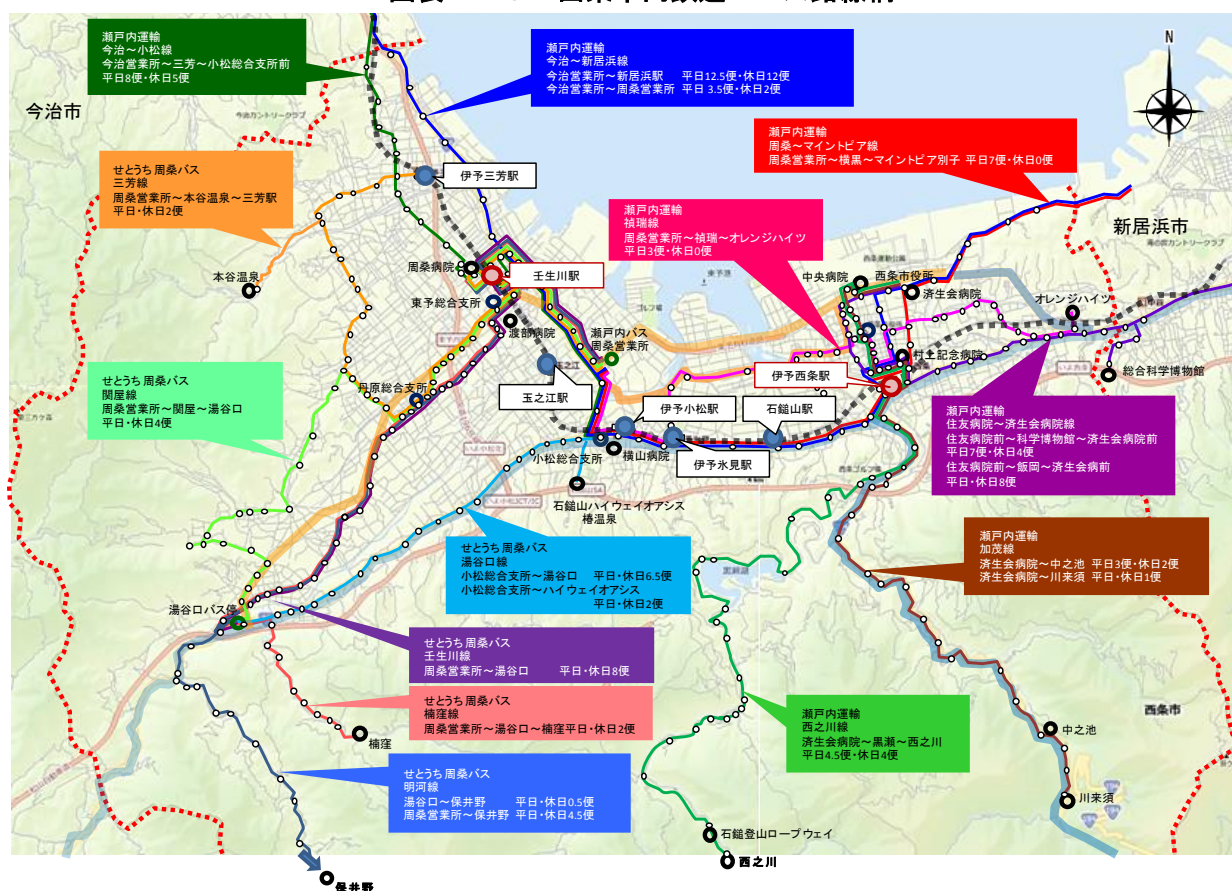
②【都市間・地域内輸送】バス路線網

西条市内では、瀬戸内運輸とせとうち周桑バスの2事業者が運行を行っている。

瀬戸内運輸は、松山～西条～新居浜間の運行も行っており、愛媛大学附属病院や四国がんセンター等松山市内陸部を中心に多数の利用者を抱えている。また、今治～小松線や今治～新居浜線などの運行も行われているが、これらは鉄道と並行した運行路線となっており、都市間輸送と地域間輸送の双方の役割を果たすものの、利用者確保の観点から課題も見受けられる。

このほか西条市内においては、瀬戸内運輸が、住友病院前～西条済生会病院線など合計8路線（平日：57.7便、休日：38便）を、せとうち周桑バスは、周桑営業所を起点として、湯谷口や保井野等を結ぶ合計6路線（平日・休日ともに29.5便）を運行している。

図表 2-9 西条市内鉄道・バス路線網



(資料) 西条市資料より作成

(2) 鉄道・バス・タクシーの利用状況

① 利用状況概況

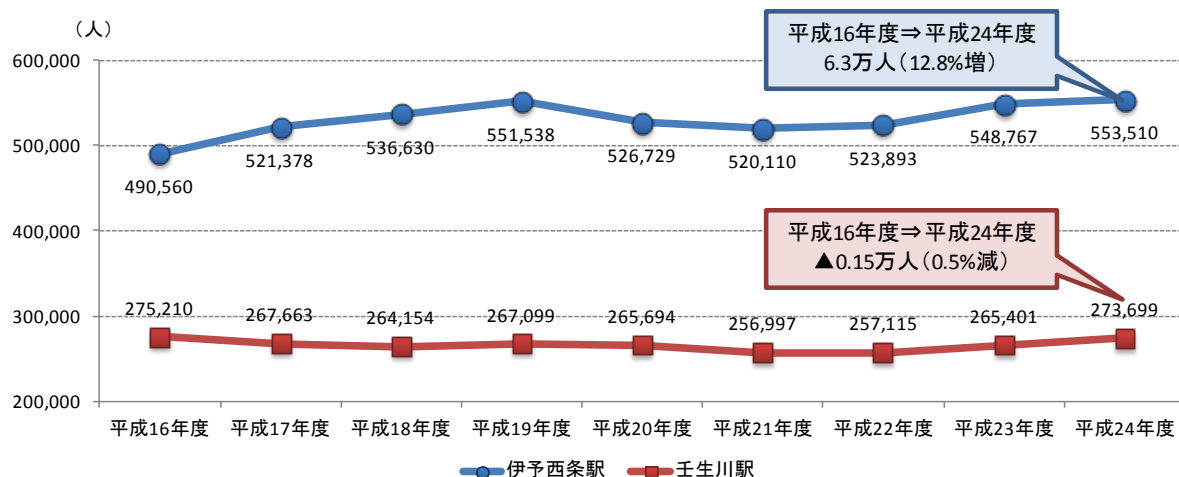
● 鉄道は利用者増、バスは利用者大幅減。環境変化を踏まえた交通網再構築が喫緊の課題

鉄道利用者数は、平成16年度以降やや増加傾向にある。伊予西条駅は平成24年度の利用者が平成16年度比6.3万人増加しており、壬生川駅と合わせた鉄道全体でも6.1万人増加している。

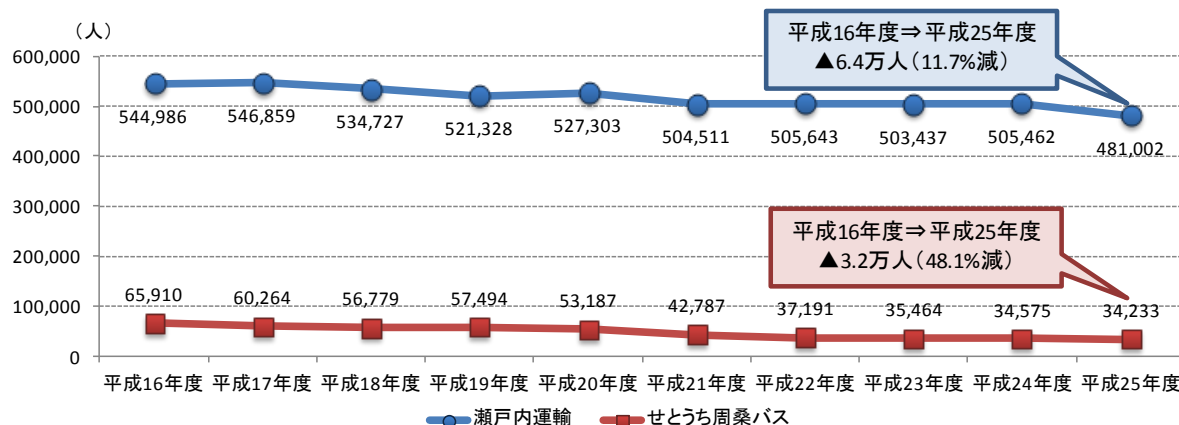
一方、バス利用者数は瀬戸内運輸、せとうち周桑バスの双方ともに減少傾向にある。瀬戸内運輸は、平成25年度の利用者が平成16年度比6.4万人減少しており、せとうち周桑バスは、平成25年度の利用者が平成16年度比3.2万人減少と大幅な減少傾向となっている。バス利用者全体では平成25年度の利用者が平成16年度比9.6万人減少している。

バス事業については、愛媛県全体で昭和40年代に利用者が9,500万人であったのに対し、近年では1,370万人と14%程度に落ち込み、瀬戸内運輸では、ピーク時の5%程度に落ち込むなど、利用者数が大幅に減少している。今後、利用者の回復・拡大に努めることで、都市間輸送と市民生活・地域観光の移動手段の双方を結節する二次交通としての機能・役割を果たし、利用者環境が変化した中で持続可能な公共交通体系の再構築を進めていく必要がある。

図表 2-10 公共交通利用者数
(鉄道利用者数)



(バス利用者数)



(資料) 西条市資料より作成

② バスの路線別利用者数・収支率

● 利用促進と省コスト化により、“社会インフラ”としてのバス路線網の維持・確保が課題

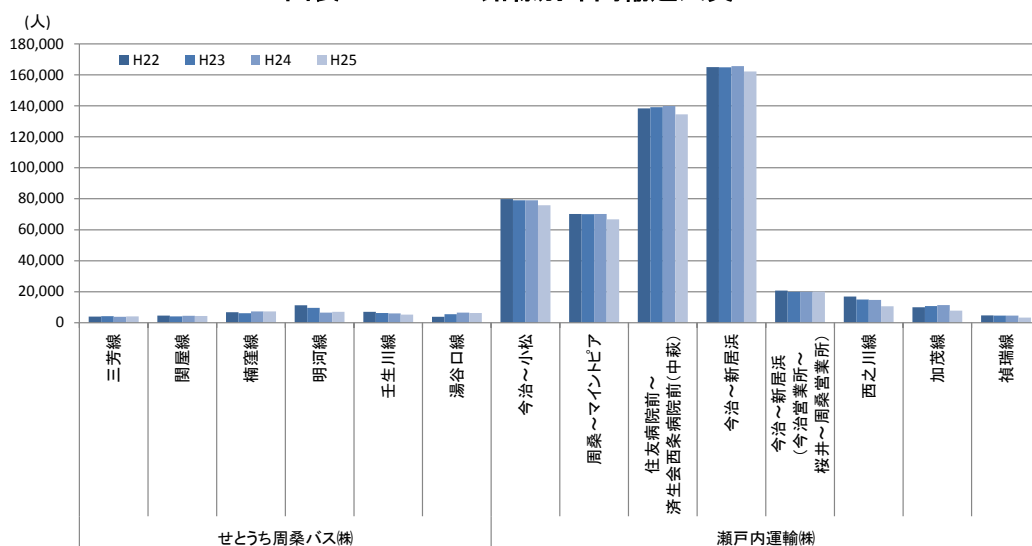
平成 22 年度～平成 25 年度におけるバス路線別の輸送人員・収支率は下図の通りである。

路線別輸送人員は、瀬戸内運輸の今治～新居浜線が最も多く、平成 25 年度で 16.2 万人である。このほか、住友病院前～済生会西条病院前（中萩）線、今治～小松線、周桑～マイントピア線で多くなっている。ただし、多くが減少傾向となっている。

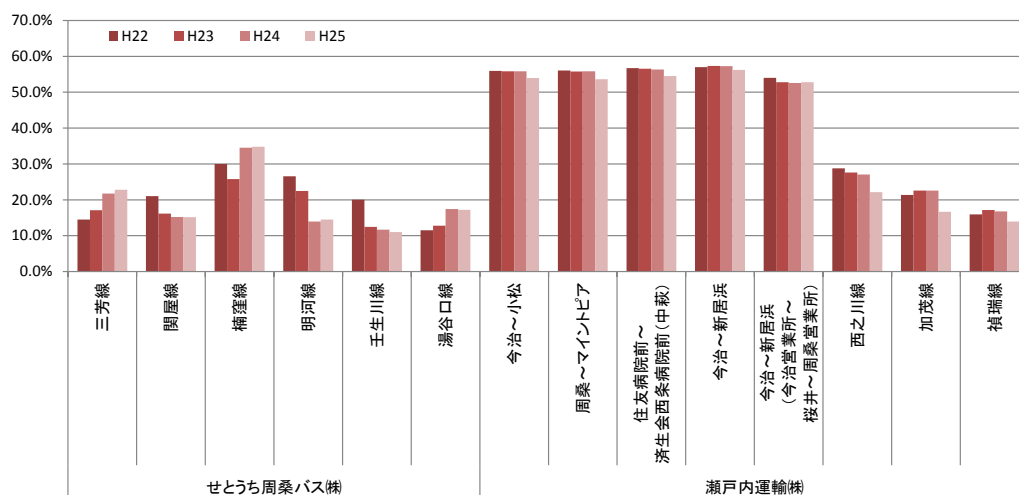
収支率をみると、多くの路線で低下傾向にある。利用者が多い上位 5 路線でも 60% を下回る状態が続いており、最も収支率が良い今治～新居浜線でも平成 25 年度で 56.2% に留まっている。また、その他の路線では 11.0%～34.8%（平成 25 年度）となっており、いずれの路線においても採算性が確保されていない状態にある。

バスは、地球温暖化の抑制や災害時の人員輸送等市民生活・地域観光に付加する機能・役割も担う重要な社会インフラの一部である。利用促進と並行して収支率を改善するため省コスト化を進めながら、重要な社会インフラを維持・確保するための取組みを早急に進める必要がある。

図表 2-1 1 路線別年間輸送人員



図表 2-1 2 路線別収支率の推移



(資料) 西条市資料より作成

③ バスの路線別利用にみる特徴

1) 瀬戸内運輸

- 高齢者を中心に幅広い年齢層が利用。通院、帰宅時の利用を対象に運行時間設定が論点に

瀬戸内運輸の各路線は 60 歳代以上の高齢者を中心に通院、帰宅目的の利用が多くなっている。山間部では特にその傾向が強く、運行時間の改善等により利便性の向上も期待できると言える。

図表 2-13 瀬戸内運輸の路線別利用にみる特徴

路線	路線別利用に見る特徴
今治～小松 今治～新居浜	・平均して、今治～小松は 1 便当たり 1.5 人以下、今治～新居浜は 1 便当たり 9 人程度。 ・通勤・通学・買物・通院に幅広く利用されている。 ・今治市内からもかなりの利用者があるが、小松総合支所前～西条駅前～西条済生会病院前が、西条市内で最も利用される区間となっている。 ■利用者の年齢層と移動目的[今治～小松] 通学 5.0% 通勤 16.7% 買物 6.7% 通院 38.3% 帰宅 30.0% その他 13.3% 不明 0% ■利用者の年齢層と移動目的[今治～新居浜] 通学 6.1% 通勤 8.1% 買物 6.5% 通院 7.1% 帰宅 13.4% 巡礼 1.0% その他 5.1% 不明 57.8%
住友病院前～ 済生会西条病 院前(中萩)	・平均して 1 便当たり 4 人程度。西条駅～済生会病院の利用は比較的少ない。 ・利用者の 1/4 が、西条駅から新居浜市中心部の高校に通う高校生となっている。 ■利用者の年齢層と移動目的[湯谷口線] 通学 22.0% 通勤 5.3% 買物 2.3% 通院 6.3% 帰宅 22.8% その他 5.3% 不明 49.9%
周桑～マイント ピア	・平均して 1 便当たり 4～6 人程度。 ・小松駅周辺の高校生が新居浜市中心部の高校に通う利用が見られる。 ■利用者の年齢層と移動目的[周桑～マイントピア] 通学 9.3% 通勤 12.3% 買物 1.9% 通院 8.0% 帰宅 14.8% その他 4.3% 不明 50.0%

路線	路線別利用に見る特徴																																												
西之川線	・平均して1便当たり5人程度。 ・「巡礼」「登山」目的の利用者が多く、巡礼者は西条駅～横峰登山口、登山者は西条駅～石鎚ロープウェイ前の利用が多い。 ・西条駅以北の利用はほとんどみられない。 ■利用者の年齢層と移動目的〔西之川線〕 <table border="1"> <thead> <tr> <th>年齢層</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>10歳未満</td><td>5.0%</td></tr> <tr><td>10歳代</td><td>4.2%</td></tr> <tr><td>20歳代</td><td>9.2%</td></tr> <tr><td>30歳代</td><td>8.4%</td></tr> <tr><td>40歳代</td><td>5.9%</td></tr> <tr><td>50歳代</td><td>34.5%</td></tr> <tr><td>60歳代</td><td>22.7%</td></tr> <tr><td>70歳代</td><td>15.1%</td></tr> <tr><td>80歳代</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>90歳以上</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>0.0%</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>移動目的</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>通学</td><td>2.5%</td></tr> <tr><td>通勤</td><td>1.7%</td></tr> <tr><td>買物</td><td>2.5%</td></tr> <tr><td>通院</td><td>7.6%</td></tr> <tr><td>帰宅</td><td>28.6%</td></tr> <tr><td>巡礼</td><td>16.8%</td></tr> <tr><td>登山</td><td>31.1%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>13.4%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>3.4%</td></tr> </tbody> </table>	年齢層	割合	10歳未満	5.0%	10歳代	4.2%	20歳代	9.2%	30歳代	8.4%	40歳代	5.9%	50歳代	34.5%	60歳代	22.7%	70歳代	15.1%	80歳代	0.0%	90歳以上	0.0%	不明	0.0%	移動目的	割合	通学	2.5%	通勤	1.7%	買物	2.5%	通院	7.6%	帰宅	28.6%	巡礼	16.8%	登山	31.1%	その他	13.4%	不明	3.4%
年齢層	割合																																												
10歳未満	5.0%																																												
10歳代	4.2%																																												
20歳代	9.2%																																												
30歳代	8.4%																																												
40歳代	5.9%																																												
50歳代	34.5%																																												
60歳代	22.7%																																												
70歳代	15.1%																																												
80歳代	0.0%																																												
90歳以上	0.0%																																												
不明	0.0%																																												
移動目的	割合																																												
通学	2.5%																																												
通勤	1.7%																																												
買物	2.5%																																												
通院	7.6%																																												
帰宅	28.6%																																												
巡礼	16.8%																																												
登山	31.1%																																												
その他	13.4%																																												
不明	3.4%																																												
加茂線	・平均して1便当たり2～3人程度。 ・利用者の2割は20歳未満で、特に中之橋～常心で小中学生の通学利用が見られる。 ■利用者の年齢層と移動目的〔湯谷口線〕 <table border="1"> <thead> <tr> <th>年齢層</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>10歳未満</td><td>1.5%</td></tr> <tr><td>10歳代</td><td>7.6%</td></tr> <tr><td>20歳代</td><td>9.1%</td></tr> <tr><td>30歳代</td><td>6.1%</td></tr> <tr><td>40歳代</td><td>6.1%</td></tr> <tr><td>50歳代</td><td>45.5%</td></tr> <tr><td>60歳代</td><td>24.2%</td></tr> <tr><td>70歳代</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>80歳代</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>90歳以上</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>0.0%</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>移動目的</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>通学</td><td>12.1%</td></tr> <tr><td>通勤</td><td>7.6%</td></tr> <tr><td>買物</td><td>7.6%</td></tr> <tr><td>通院</td><td>22.7%</td></tr> <tr><td>帰宅</td><td>31.8%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>27.3%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>6.1%</td></tr> </tbody> </table>	年齢層	割合	10歳未満	1.5%	10歳代	7.6%	20歳代	9.1%	30歳代	6.1%	40歳代	6.1%	50歳代	45.5%	60歳代	24.2%	70歳代	0.0%	80歳代	0.0%	90歳以上	0.0%	不明	0.0%	移動目的	割合	通学	12.1%	通勤	7.6%	買物	7.6%	通院	22.7%	帰宅	31.8%	その他	27.3%	不明	6.1%				
年齢層	割合																																												
10歳未満	1.5%																																												
10歳代	7.6%																																												
20歳代	9.1%																																												
30歳代	6.1%																																												
40歳代	6.1%																																												
50歳代	45.5%																																												
60歳代	24.2%																																												
70歳代	0.0%																																												
80歳代	0.0%																																												
90歳以上	0.0%																																												
不明	0.0%																																												
移動目的	割合																																												
通学	12.1%																																												
通勤	7.6%																																												
買物	7.6%																																												
通院	22.7%																																												
帰宅	31.8%																																												
その他	27.3%																																												
不明	6.1%																																												
禎瑞線	・平均して1便当たり2～3人程度。 ・往復6便と、瀬戸内運輸の路線では最も少ない。 ・西条駅～オレンジハイツは、下りは3名程度の利用が見られるが、上りの利用はみられない。上りは、「住友病院前～済生会西条病院前」を利用している可能性があるが、同路線の「オレンジハイツ入口」停留所からは距離がある。 ■利用者の年齢層と移動目的〔禎瑞線〕 <table border="1"> <thead> <tr> <th>年齢層</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>10歳未満</td><td>2.1%</td></tr> <tr><td>10歳代</td><td>6.3%</td></tr> <tr><td>20歳代</td><td>12.5%</td></tr> <tr><td>30歳代</td><td>6.3%</td></tr> <tr><td>40歳代</td><td>14.6%</td></tr> <tr><td>50歳代</td><td>35.4%</td></tr> <tr><td>60歳代</td><td>20.8%</td></tr> <tr><td>70歳代</td><td>2.1%</td></tr> <tr><td>80歳代</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>90歳以上</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>0.0%</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>移動目的</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>通学</td><td>2.1%</td></tr> <tr><td>通勤</td><td>8.3%</td></tr> <tr><td>買物</td><td>8.3%</td></tr> <tr><td>通院</td><td>35.4%</td></tr> <tr><td>帰宅</td><td>29.2%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>16.7%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>16.7%</td></tr> </tbody> </table>	年齢層	割合	10歳未満	2.1%	10歳代	6.3%	20歳代	12.5%	30歳代	6.3%	40歳代	14.6%	50歳代	35.4%	60歳代	20.8%	70歳代	2.1%	80歳代	0.0%	90歳以上	0.0%	不明	0.0%	移動目的	割合	通学	2.1%	通勤	8.3%	買物	8.3%	通院	35.4%	帰宅	29.2%	その他	16.7%	不明	16.7%				
年齢層	割合																																												
10歳未満	2.1%																																												
10歳代	6.3%																																												
20歳代	12.5%																																												
30歳代	6.3%																																												
40歳代	14.6%																																												
50歳代	35.4%																																												
60歳代	20.8%																																												
70歳代	2.1%																																												
80歳代	0.0%																																												
90歳以上	0.0%																																												
不明	0.0%																																												
移動目的	割合																																												
通学	2.1%																																												
通勤	8.3%																																												
買物	8.3%																																												
通院	35.4%																																												
帰宅	29.2%																																												
その他	16.7%																																												
不明	16.7%																																												

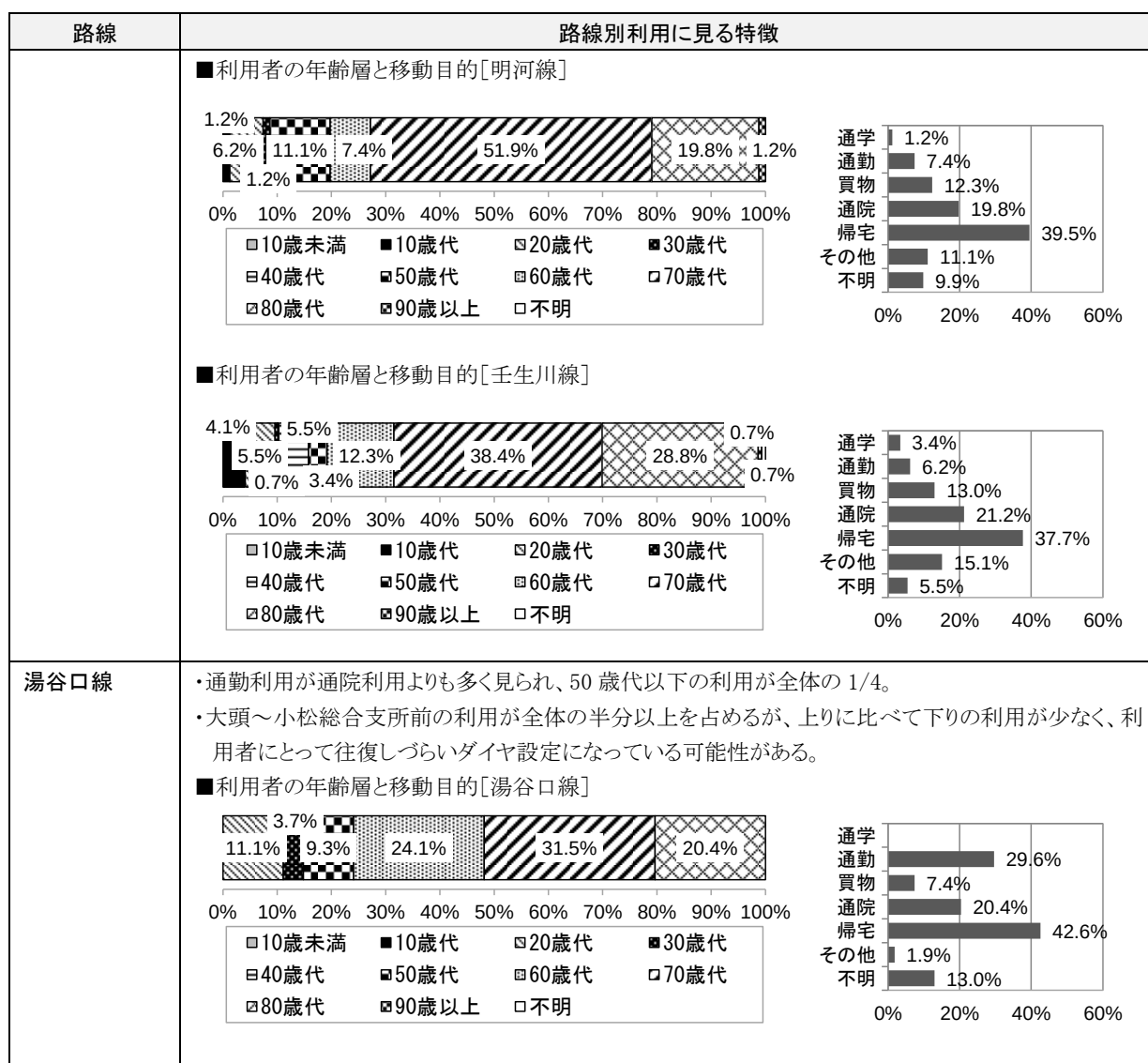
2)せとうち周桑バス

- 買い物、通院、帰宅目的の利用者が多数。高齢者の生活時間帯を踏まえ、買い物と通院を一定時間帯に1つの路線で完結できるなど、「生活習慣」を形成する公共交通の構築が重要

せとうち周桑バスの各路線は70歳代以上の高齢者を中心に買い物、通院、帰宅目的の利用が多くなっている。買い物と通院を1路線で完結できるなど運行路線・時間帯の改善により、利用者の回復・拡大を進めることが重要と言える。

図表 2-14 せとうち周桑バスの路線別利用にみる特徴

路線	路線別利用に見る特徴
三芳線 関屋線	・平均して1便当たり3.0人以下で、三芳線の下りは1便当たり1.0人。 ・通勤・通学利用はほとんど見られず、70歳以上の高齢者の通院・買い物利用が中心。 ・「田滝」「徳田」の停留所は、上りと下りで乗降者数に差があり、利用者にとって往復しづらいダイヤ設定になっている可能性がある。 ■利用者の年齢層と移動目的[三芳線] 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100% □10歳未満 ■10歳代 □20歳代 ■30歳代 □40歳代 ■50歳代 □60歳代 □70歳代 □80歳代 ■90歳以上 □不明 ■利用者の年齢層と移動目的[関屋線] 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100% □10歳未満 ■10歳代 □20歳代 ■30歳代 □40歳代 ■50歳代 □60歳代 □70歳代 □80歳代 ■90歳以上 □不明 通学 5.3% 通勤 5.3% 買い物 10.5% 通院 63.2% 帰宅 21.1% その他 15.8% 不明 0% 20% 40% 60% 80% 通学 1.6% 通勤 22.6% 買い物 45.2% 通院 33.9% 帰宅 その他 不明 0% 20% 40% 60%
楠窪線 明河線 壬生川線	・平均して1便当たり3.0人以下で、楠窪線の上りは1便当たり1.0人。 ・全体に、午前便に利用が集中し、午後便の利用はあまり見られない。 ・通勤・通学利用はほとんど見られず、70歳以上の高齢者の通院・買い物利用が中心。 ・壬生川線は、高校生の通学利用が若干見られる。 ・周桑営業所～湯谷口は同一道路を走行。 ・保井野集会所～湯谷口は片道3人/日程度の利用が見られるが、楠窪～湯谷口は1人/日も見られない。ただし、ニーズの割に便数が少なすぎる可能性もある。 ・「田滝」「徳田」「丹原上町」「上長野」等の停留所は、上りと下りで乗降者数に差が見られるが、時間によって路線を使い分けている可能性がある。 ■利用者の年齢層と移動目的[楠窪線] 0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100% □10歳未満 ■10歳代 □20歳代 ■30歳代 □40歳代 ■50歳代 □60歳代 □70歳代 □80歳代 ■90歳以上 □不明 通学 10.0% 通勤 10.0% 買い物 10.0% 通院 45.0% 帰宅 その他 不明 0% 20% 40% 60%



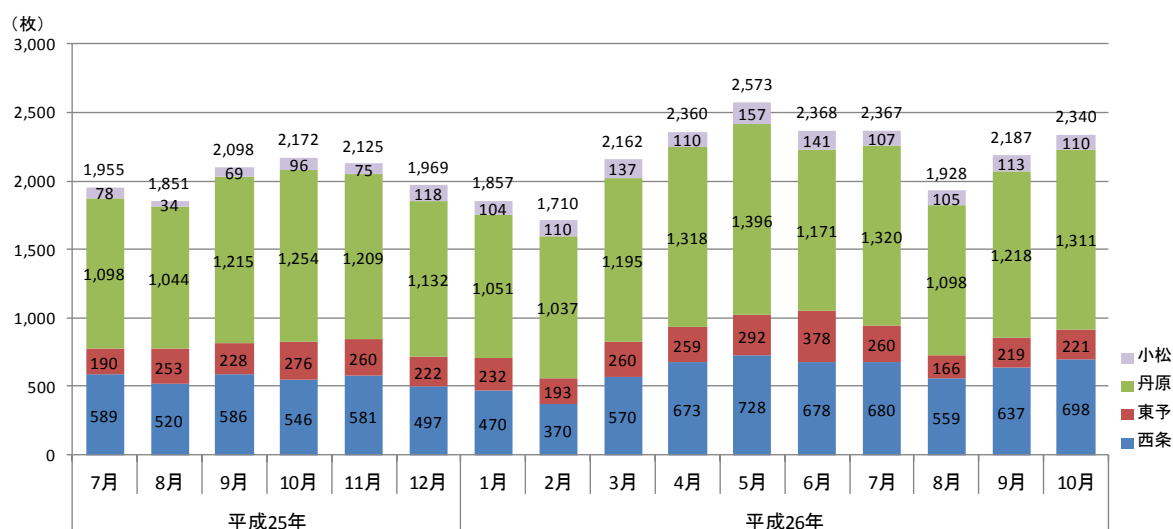
④ いきいきバス利用状況

● 高齢者の移動手段としての公共交通には需要が見られる。持続可能な制度設計が課題に

西条市では、市内在住の75歳以上の方の通院や買い物などの外出を支援することで、いつまでも住み慣れた地域で生き生きと暮らしていただくため、市内を起点・終点とし、1回100円で乗車できる「いきいきバス」の運行を、2013年7月1日から開始しており、毎月約2,000枚前後の利用券が利用されている。

いきいきバスの利用については、運行開始後増加傾向にあることから、75歳以上の高齢者における日常生活の移動手段としてバスが重要な役割を果たしていることが分かる。今後、高齢化により、当該世代の人口が増加することも見込まれ、持続可能な制度設計についても十分な検討が必要な状況にあると言える。

図表 2-15 いきいきバスの利用状況



(資料) 西条市資料より作成

(3)西条市によるバス支援状況

① 生活バス路線維持・確保対策事業

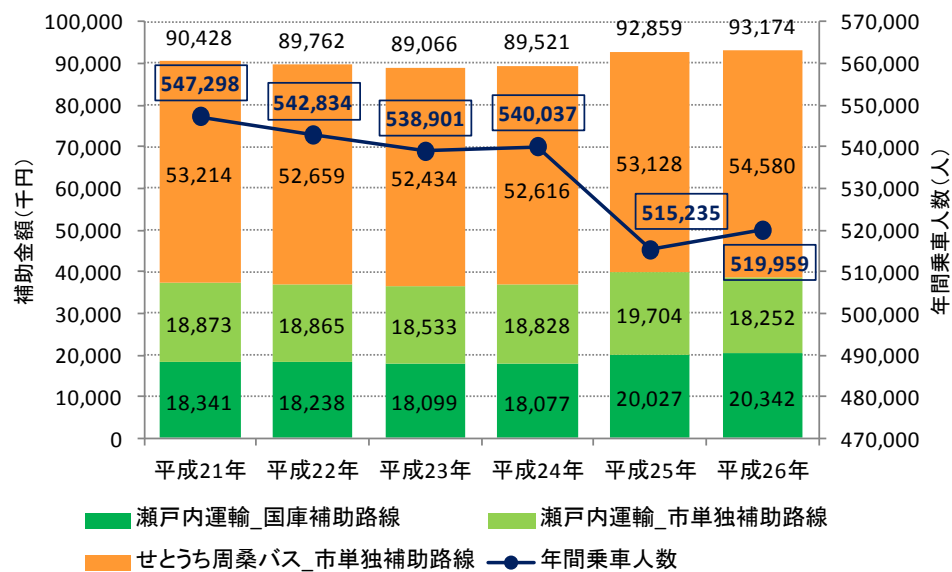
● 日常生活の移動手段確保と市財政負担の軽減の双方を維持する展開が必要に

西条市は市民の日常生活の移動手段である路線バスを維持・確保するため、バス事業者に対して補助金を交付しており、平成24年度の補助金交付総額は約9,000万円となっている。

補助金交付は、国庫補助対象路線である瀬戸内運輸4路線、国庫補助対象路線以外の瀬戸内運輸4路線、市単独補助路線のせとうち周桑バス6路線（全路線）の3形態について、運賃収入等でまかなうことができない経費（赤字分）を国、県や西条市等から交付される形となっている。

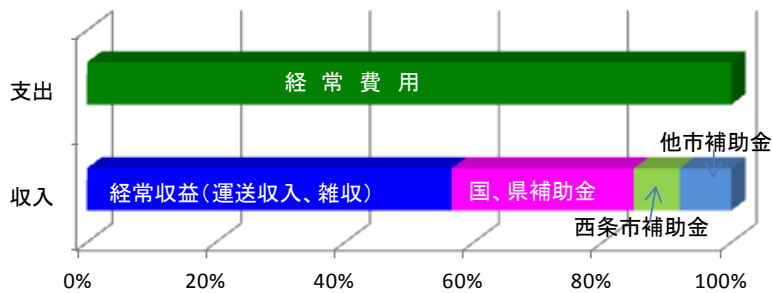
少子高齢化や経済情勢に伴い、西条市の財政状況も厳しさを増す中、公共交通を維持・確保していくためには、行政の補助は必要であるものの、交通事業者独自の経営改善策、費用改善策の積極的な実践が求められる状況にある。

図表 2-16 西条市によるバス路線維持・確保に向けた支援状況の推移

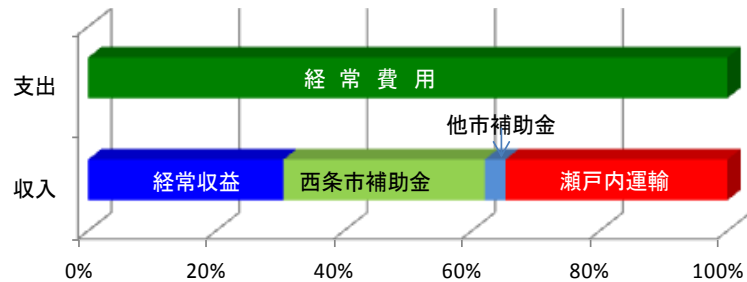


図表 2-17 西条市によるバス路線維持・確保に向けた支援状況

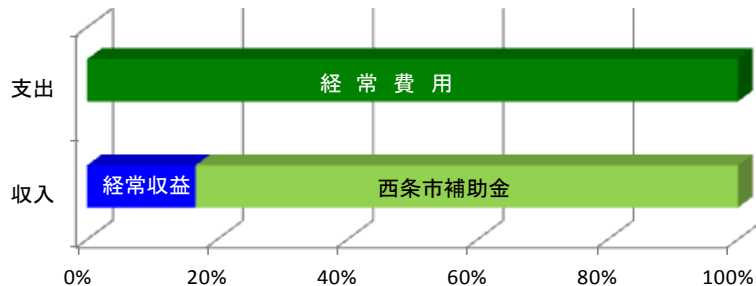
(国庫補助対象路線¹: 瀬戸内運輸4路線5系統)



(市単独補助路線: 瀬戸内運輸4路線5系統)



(市単独補助路線: せとうち周桑バス6路線9系統)



(資料) 西条市資料より作成

¹ 複数の市町にまたがり、1日の輸送量が15人～150人、1日の運行回数が3回以上の広域的幹線路線

② タクシー利用助成

● 部署間連携等により持続可能性を有する市民の移動手段確保が求められる

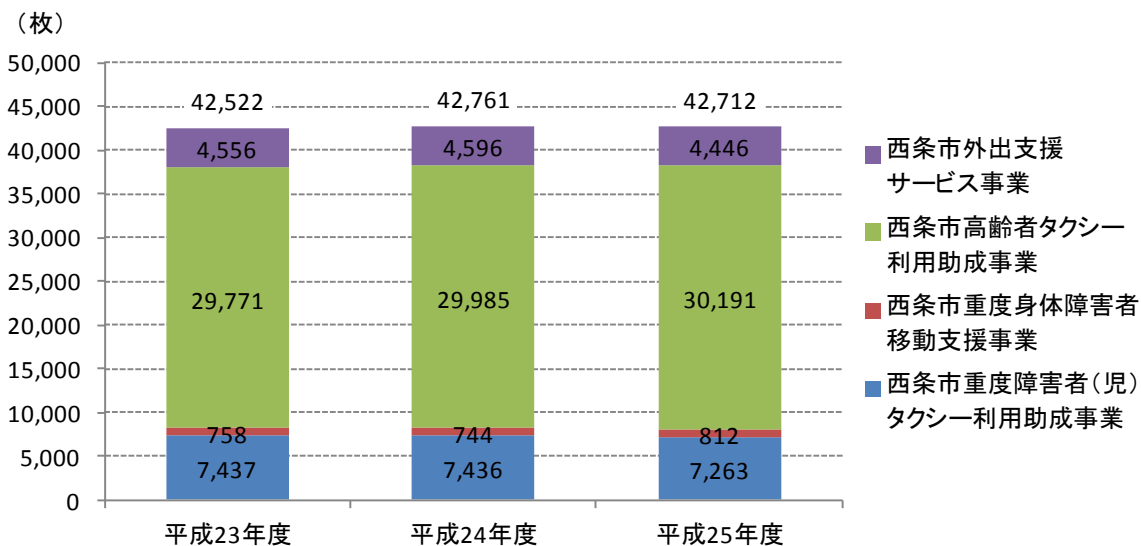
西条市は満 75 歳以上で、所得税が非課税世帯の高齢者に対し、タクシーの基本料金を助成する利用券を年間 12 枚（月割）交付している（同一世帯に 2 人以上の対象者がいる場合は、2 人目以降は半分の枚数）。このうち、「西条市外出支援サービス事業」は、タクシーに乗車することが難しい高齢者を対象に外出時の移動手段確保を目的とした事業である。

タクシー利用助成制度については、利用者数の大きな増減は見られないが、過去 3 年間で毎年 4.2 万人（枚）の利用が見られ、一定の需要があるものと考えられる。

今後、高齢化の進展により自家用車での移動が難しい高齢者も増加することが予測され、自家用車から公共交通利用への転換を支援する取組みも必要となる。

西条市では、警察において免許返納を推奨しているが、免許返納後の移動手段等が確保されていなければ、積極的な展開は難しいのが実情である。いきいきバスやタクシー利用助成等部署間の連携を進めながら、市民の移動手段確保に向けた取組みを進めていくことが求められる。

図表 2-18 西条市によるタクシー利用助成状況



	西条市重度障害者（児） タクシー利用助成事業	西条市重度身体障害者 移動支援事業	西条市高齢者タクシー 利用助成事業	西条市外出支援 サービス事業
事業開始	平成 16 年 11 月 1 日	平成 16 年 11 月 1 日	平成 16 年 11 月 1 日	平成 17 年 4 月 1 日
助成方法	助成券を交付	助成券を交付	助成券を交付	助成券を交付

（資料）西条市資料より作成

3. 市民・地域における問題意識

(1) 市民アンケート調査

① 市民アンケート調査の実施概要

持続可能な公共交通の構築に向けて現在の公共交通に関する課題や利用拡大に向けたニーズ等を把握するため市民アンケート調査を実施した。

市民アンケート調査の実施概要は下記の通りである。

【市民アンケート調査の概要】

- 調査方法 : 市内 3,000 世帯を無作為抽出し郵送配付・回収
- 調査対象 : 市内 3,000 世帯に5通ずつ（計 15,000 通）配付
- 調査期間 : 平成 26 年 10 月 21 日（火）～11 月 4 日（火）
- 回収結果 : 1,203 世帯（2,665 通）

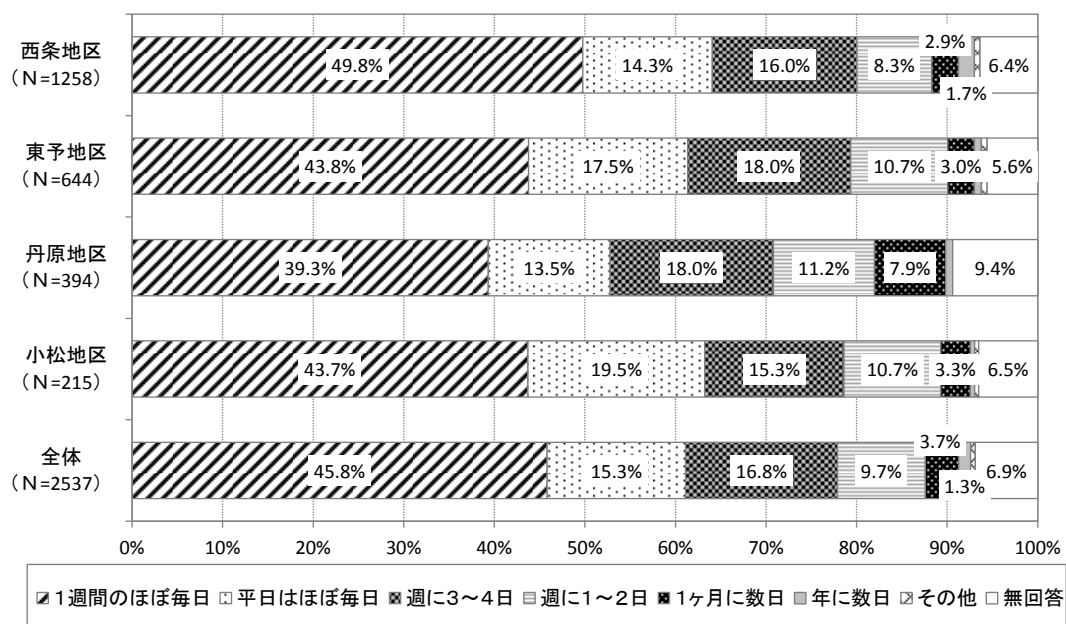
② 市民アンケート調査結果

3) 外出頻度

- 毎日外出している人が全体の約 45%を占めるも、外出時に路線バスを利用する人は全体の 15%となり、多くは「年に数日」の利用

外出頻度について伺ったところ、割合が最も高かったのは「1 週間のほぼ毎日」（45.8%）であり、続いて「週に 3～4 日」（16.8%）、「平日はほぼ毎日」（15.3%）であった。

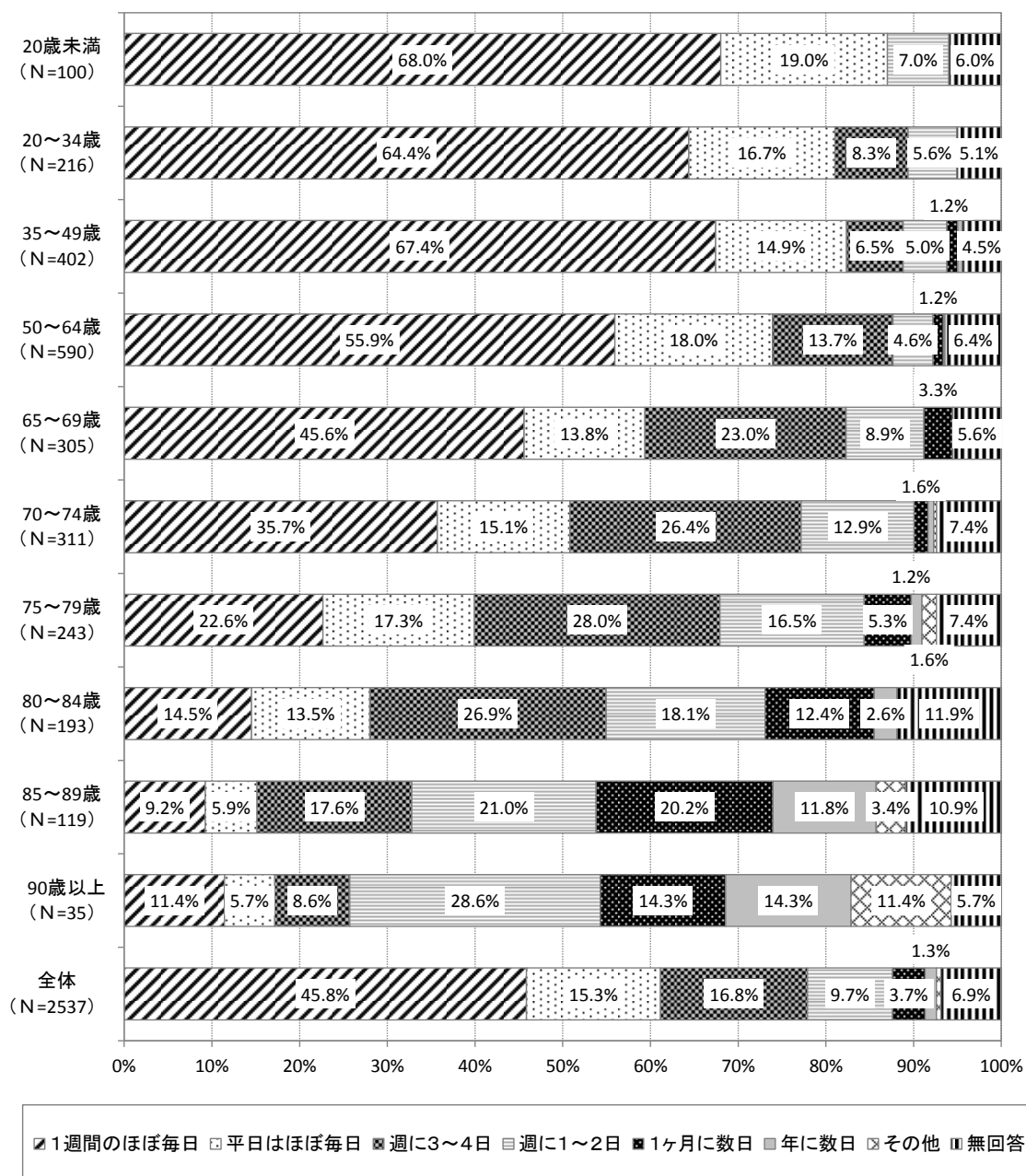
図表 2-19 外出頻度



● 高齢となるほど外出頻度は低下

外出頻度について伺ったところ、高齢となるほど、外出頻度が低下する傾向が見られる。

図表 2-20 外出頻度_年齢区分別

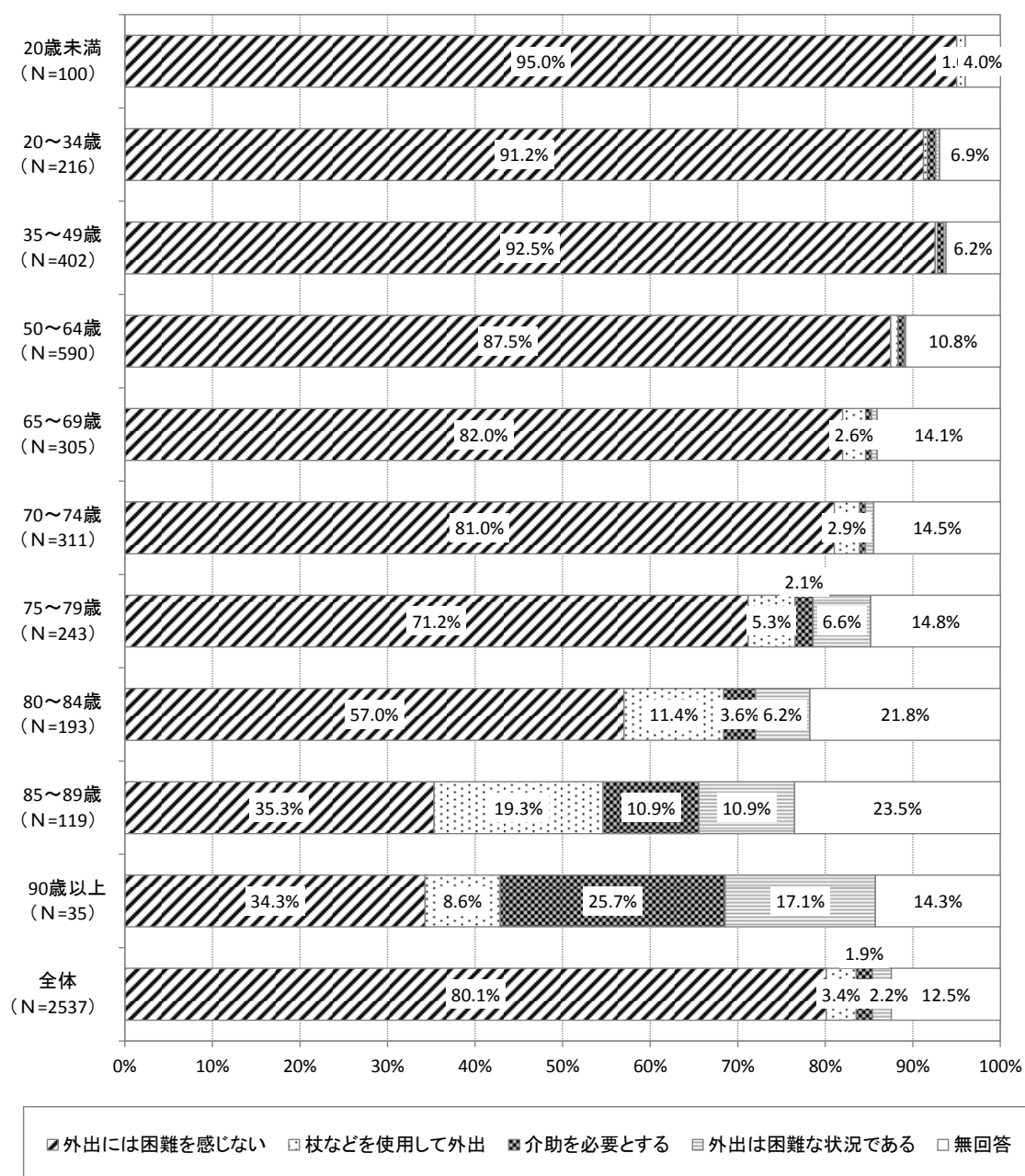


4)外出にあたっての状況

● 高齢となるほど外出時に杖や介助を必要としたり、外出が困難な状況の人が増加

外出時にどのような状況にあるかを伺ったところ、高齢となるほど、外出に困難を感じない人の割合が低下し、「杖などを使用して外出」、「介助を必要とする」、「外出は困難な状況である」の割合が高くなる傾向にある。

図表 2-2 1 外出にあたっての状況_年齢区分別



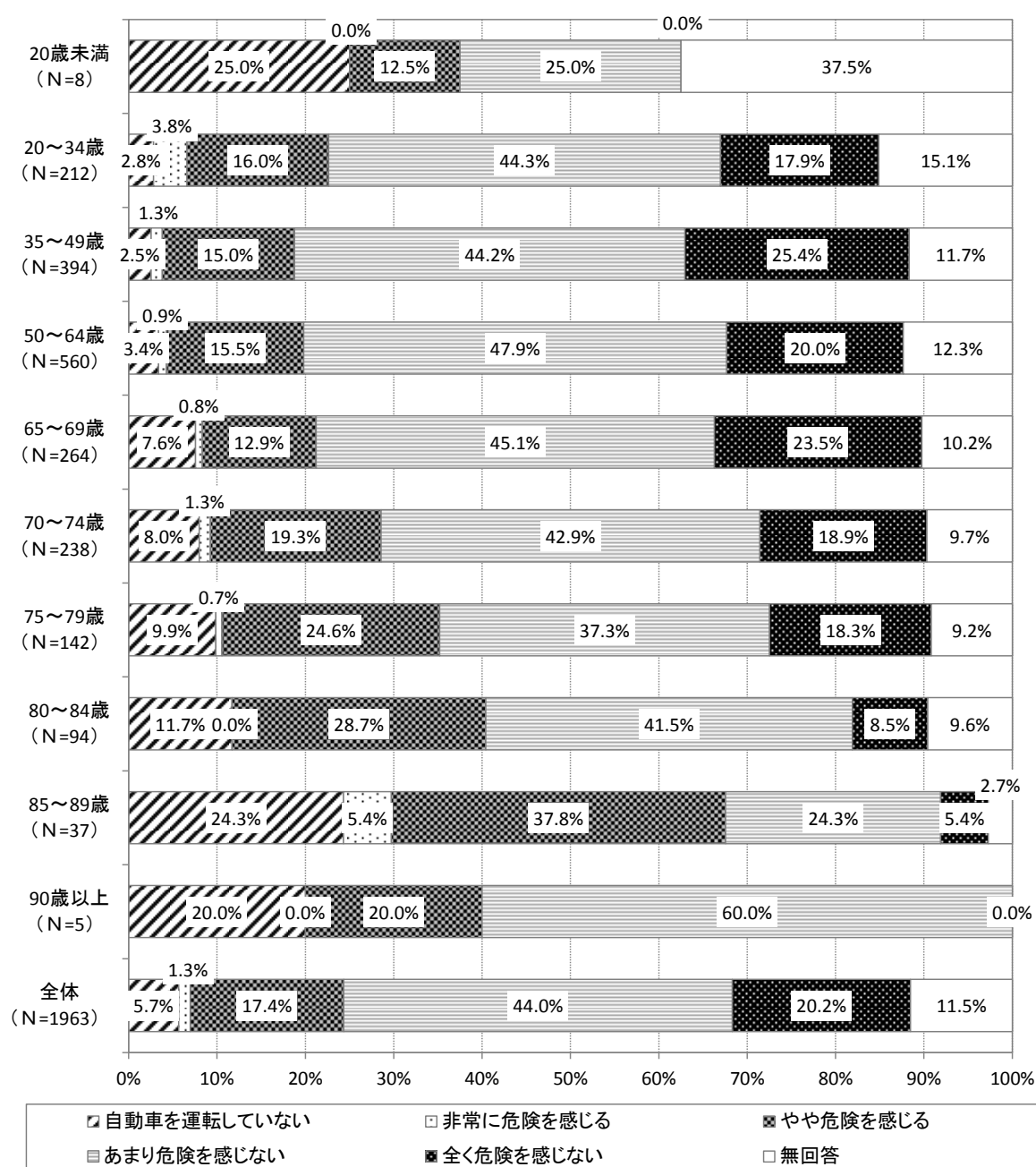
5)運転時に危険を感じるかどうか

● 高齢者ほど運転時に危険を感じており、免許返納等の後に生活を営める環境整備が必要

免許を保有している人に対し、運転時に危険を感じるかどうかについて伺ったところ、70～89歳では高齢となるほど危険を感じる傾向があり、85～89歳では4割以上の方から「非常に危険を感じる」または「やや危険を感じる」という回答が得られた。

運転時に危険を感じている人に対して、自家用車から公共交通利用へ転換を促すためには、買い物や通院等において公共交通の利用により生活を営むことが可能な環境整備が必要である。危険を感じている人について免許返納等を促し、公共交通利用へ転換した後の日常生活のあり方までを見据えた制度設計が必要と考えられる。

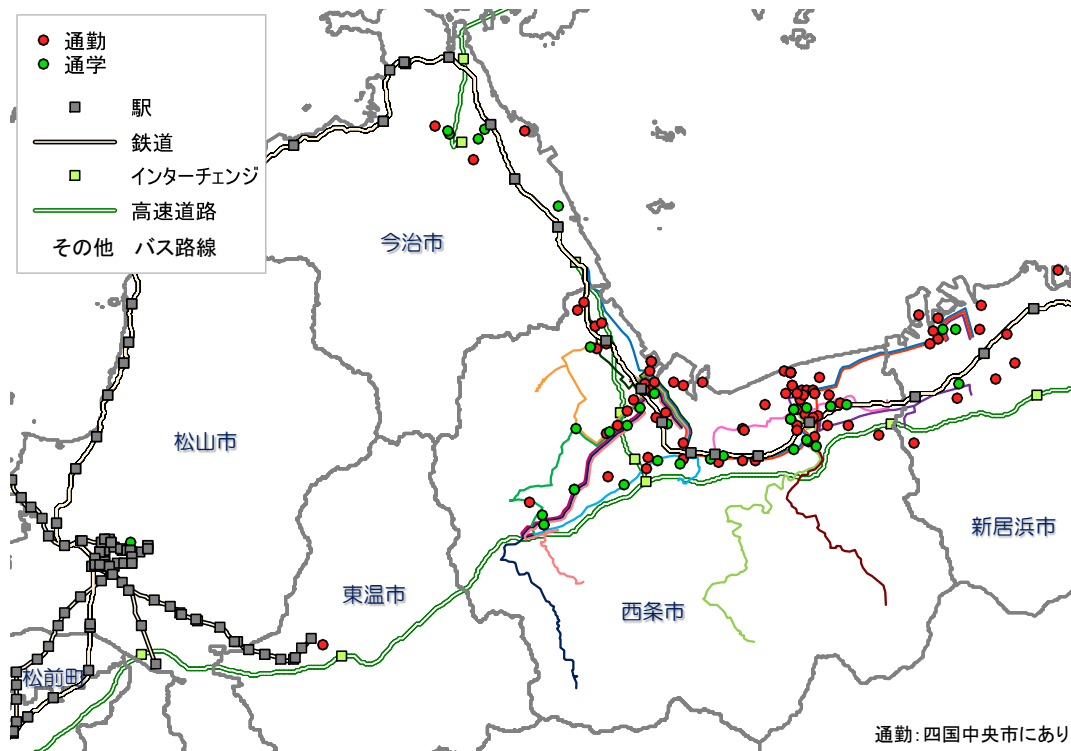
図表 2-22 運転時に危険を感じるかどうか_年齢区分別



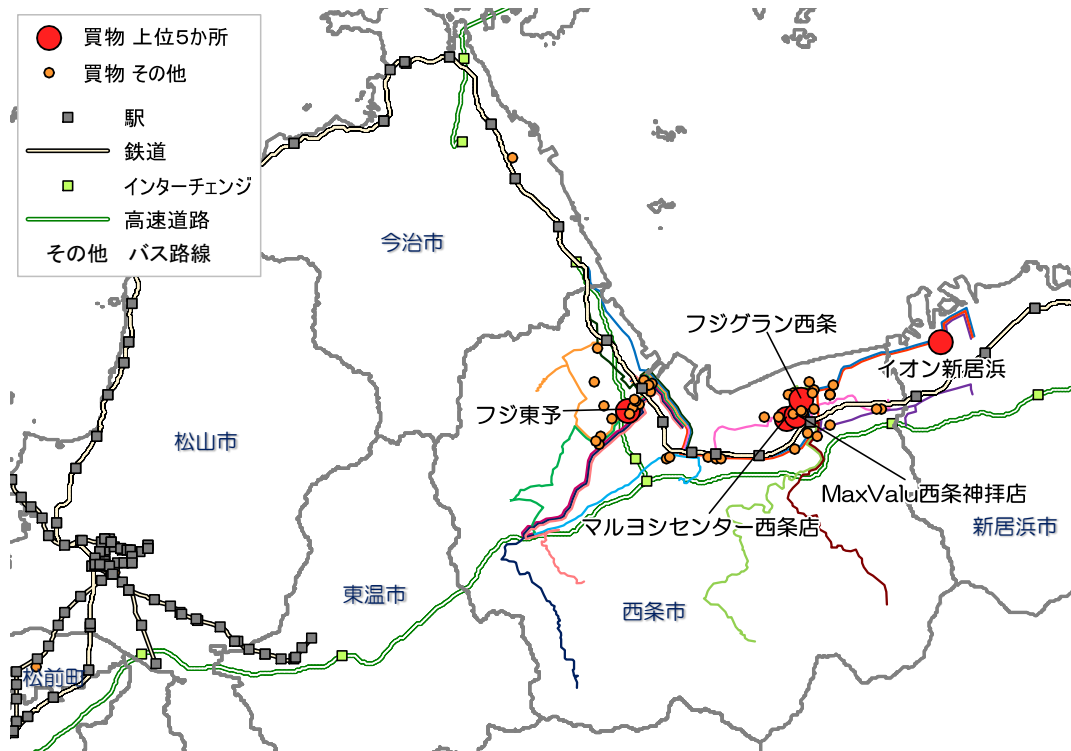
6)目的別の主な行き先

目的別の主な行き先は下図の通りである。買い物の主な行き先については各地区中心部に集中しており、公共交通（バス路線）の編成により、公共交通を中心とした生活ネットワークの形成が期待できると言える。

図表 2-2 3 通勤・通学時の主な行き先と地域公共交通網（西条市全域）

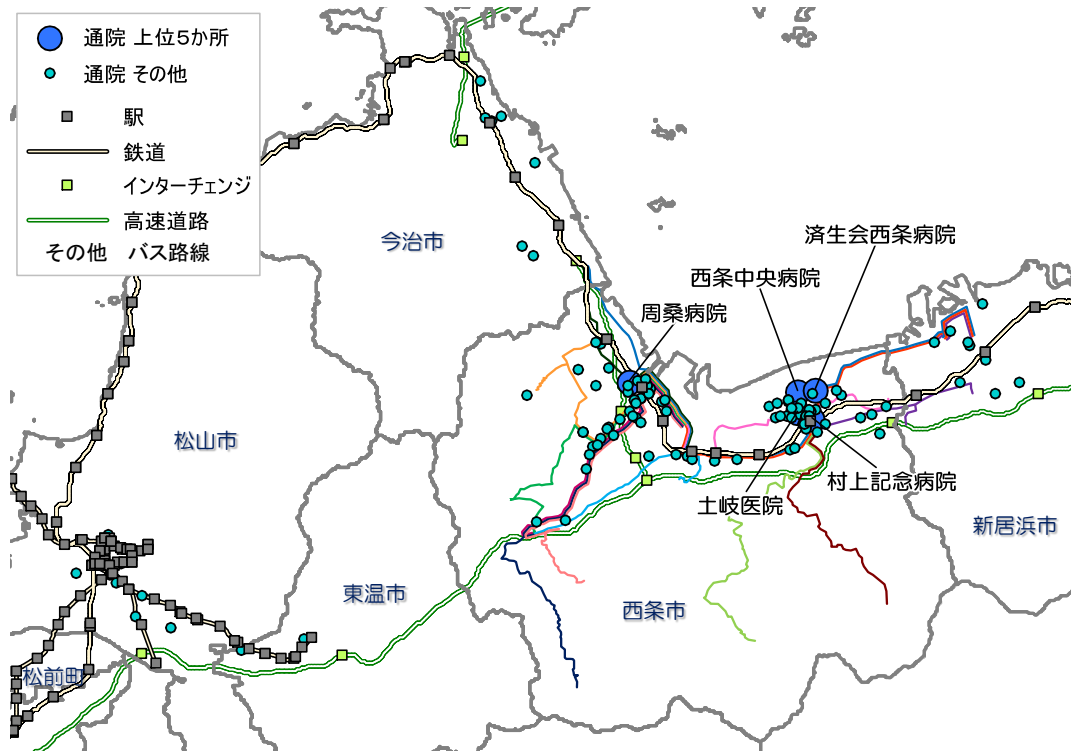


図表 2-2 4 買い物時の主な行き先と地域公共交通網（西条市全域）

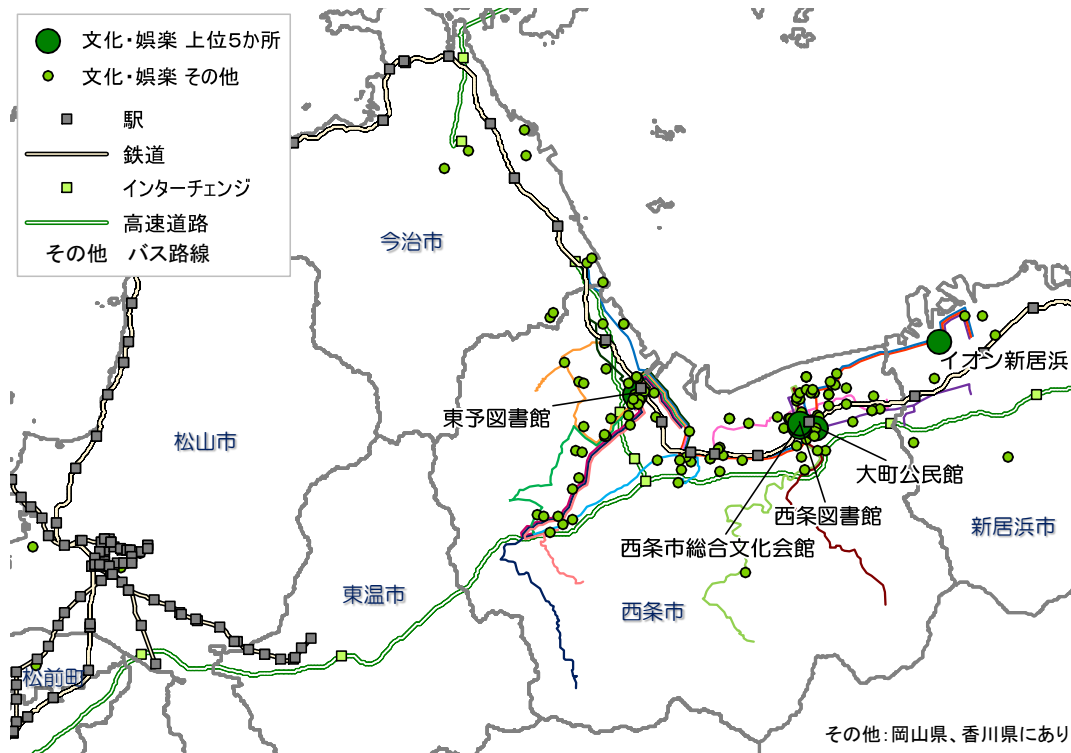


通院、文化活動・娯楽等の行き先は西条市内を中心に点在しており、上位5箇所周辺のほか、山間部までを対象に広域となっている。西条市内の行き先はその多くが、バス路線の沿線に立地しており、主たる移動時間を念頭に、運行本数・路線の見直し等の再構築を図ることで公共交通利用者の拡大を図ることが期待できる。

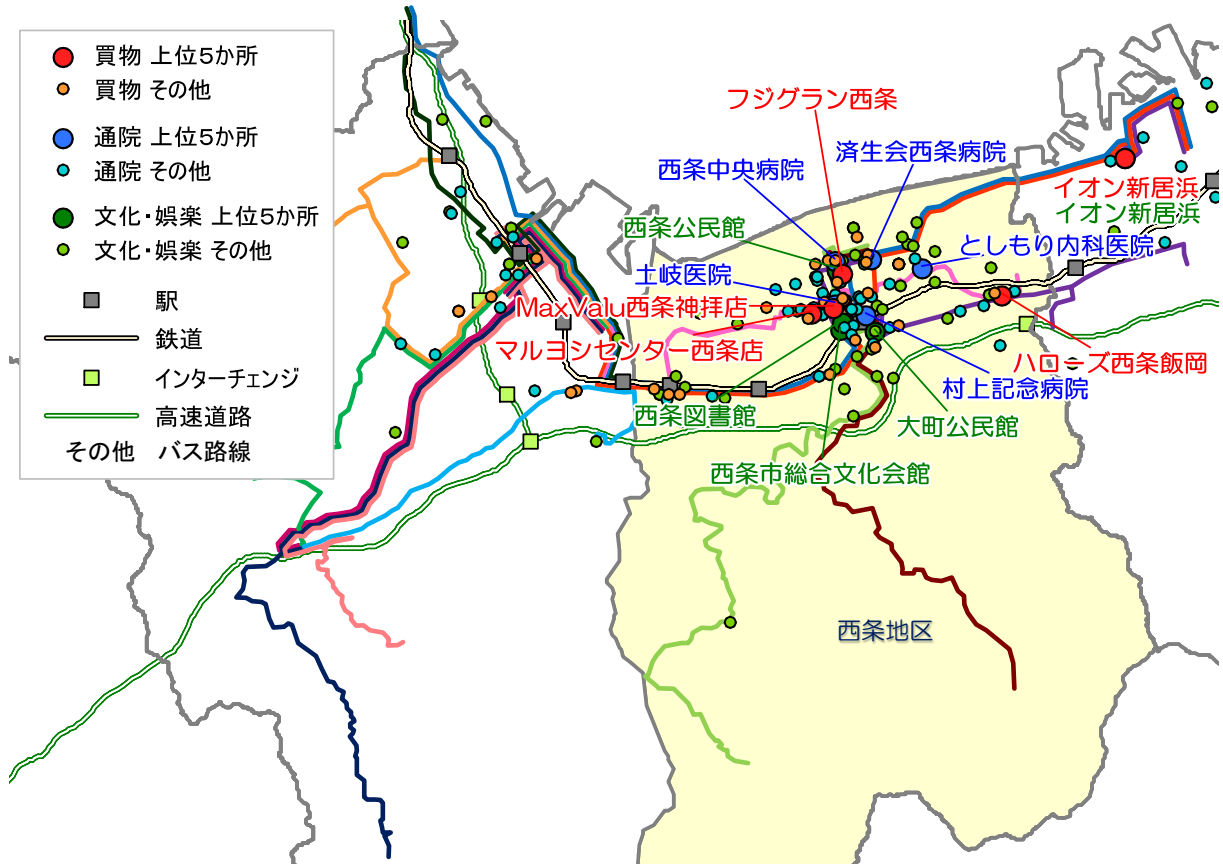
図表 2-25 通院時の主な行き先と地域公共交通網（西条市全域）



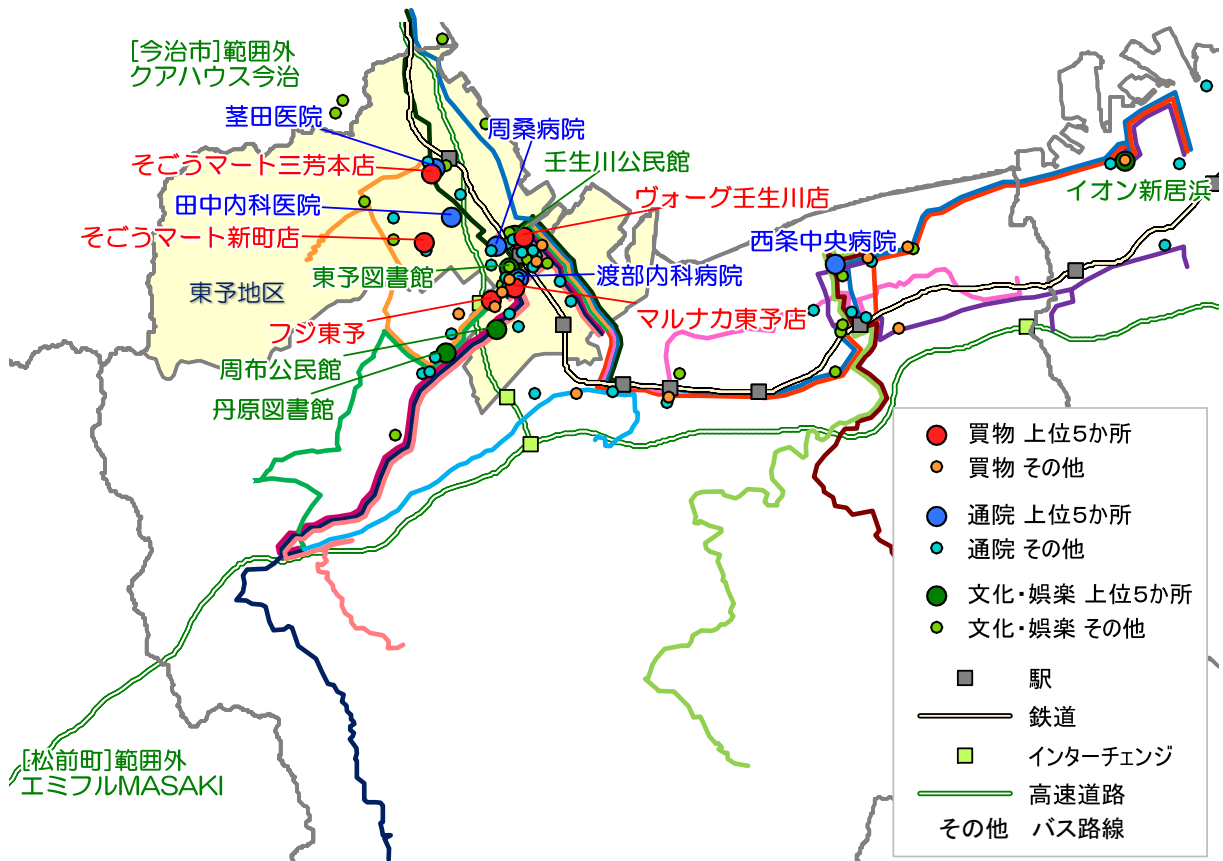
図表 2-26 文化活動・娯楽等時の主な行き先と地域公共交通網（西条市全域）



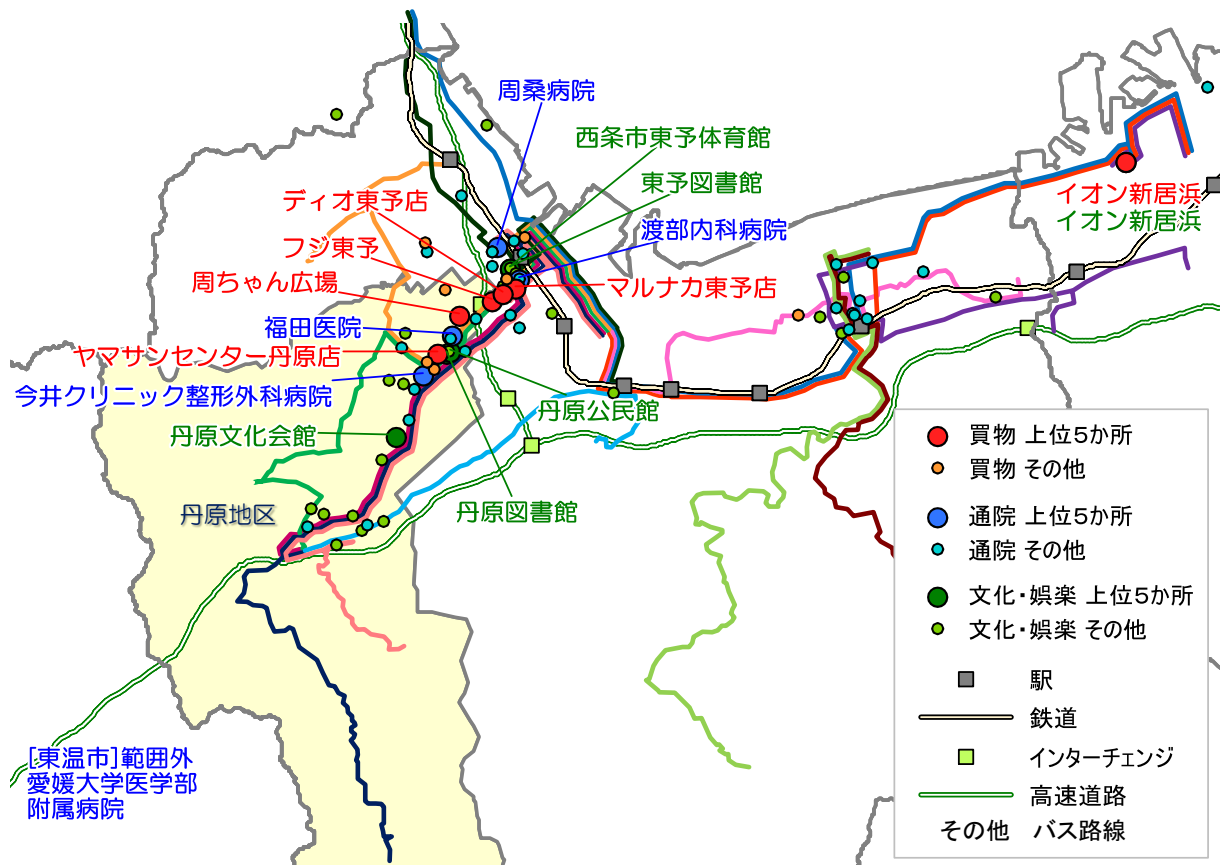
図表 2-27 目的別の主な行き先と地域公共交通網（地区別）
（西条地区）



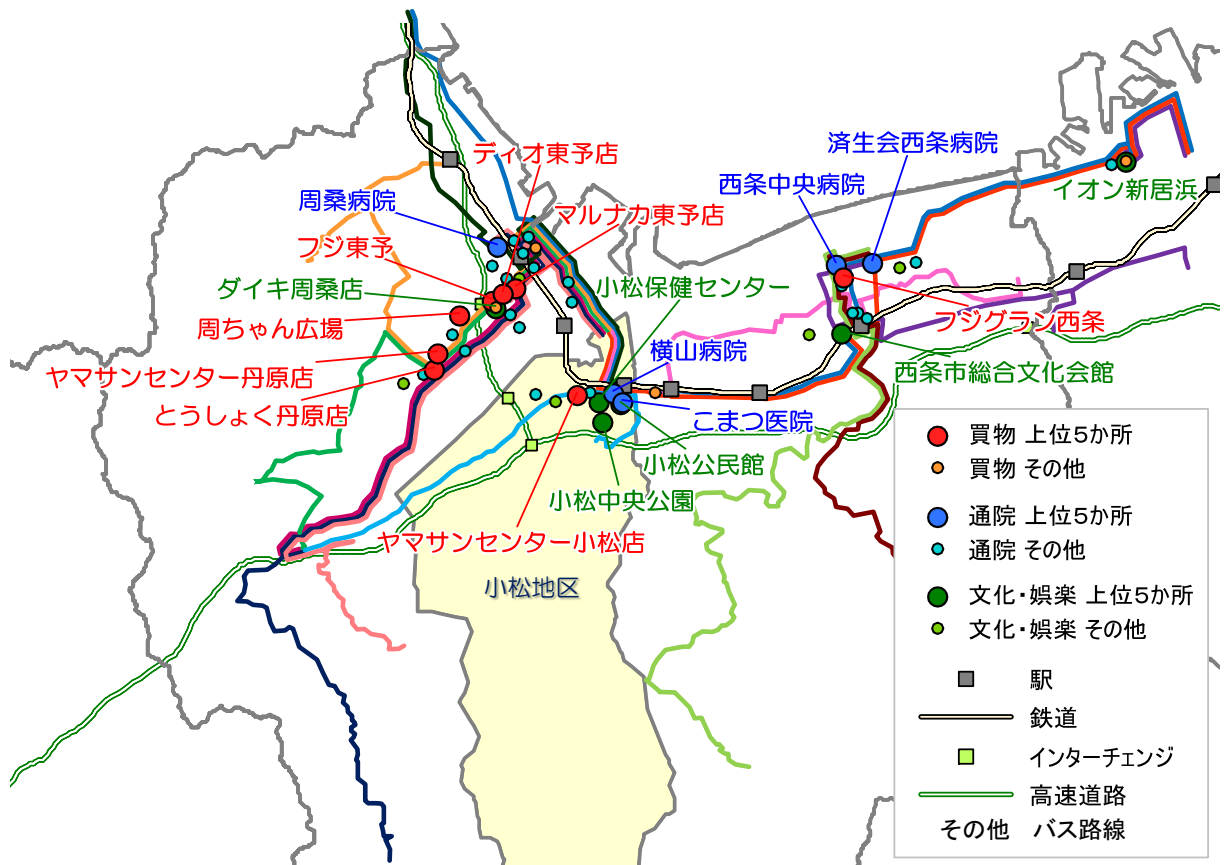
（東予地区）



(丹原地区)



(小松地区)

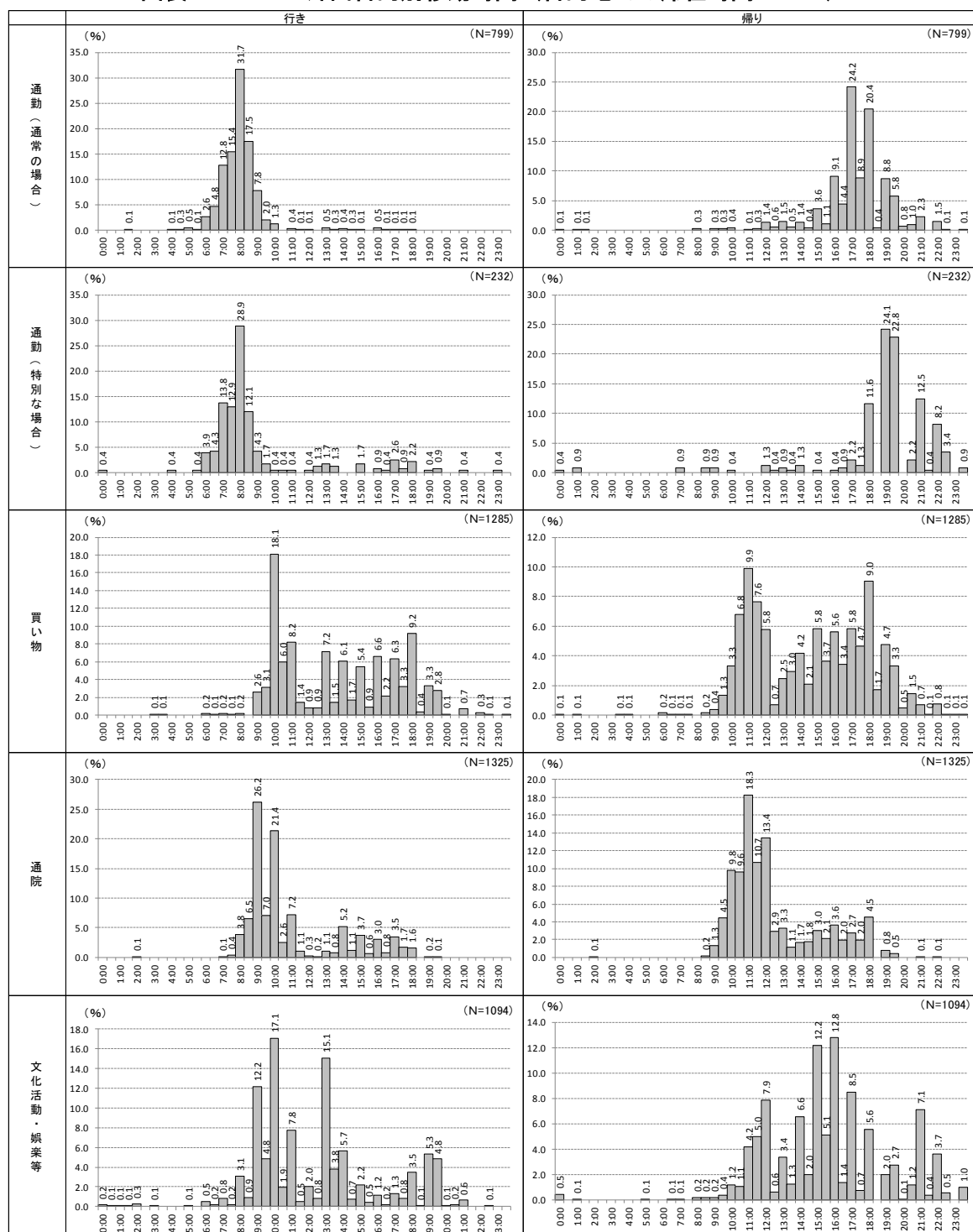


7)外出目的別移動時間

● 外出目的によって移動時間帯は異なる

外出目的別に移動時間帯を聞いたところ、通勤では、行きは午前8時が多く、帰りは通常で午後5時～6時頃、特別な場合では19時過ぎが多い。買い物では午前10時にピークがあるが、他の時間帯にもばらついている。通院では午前9時、10時に行きのピーク、午前10時～11時に帰りのピークがある。文化活動・娯楽等では午前から午後にかけてばらついている。

図表 2-28 外出目的別移動時間（目的地での滞在時間ベース）



8)目的別移動手段

- 目的により移動手段が異なるが、買い物や通院、文化活動・娯楽等は、家族の運転による自家用車移動が一定割合を占める

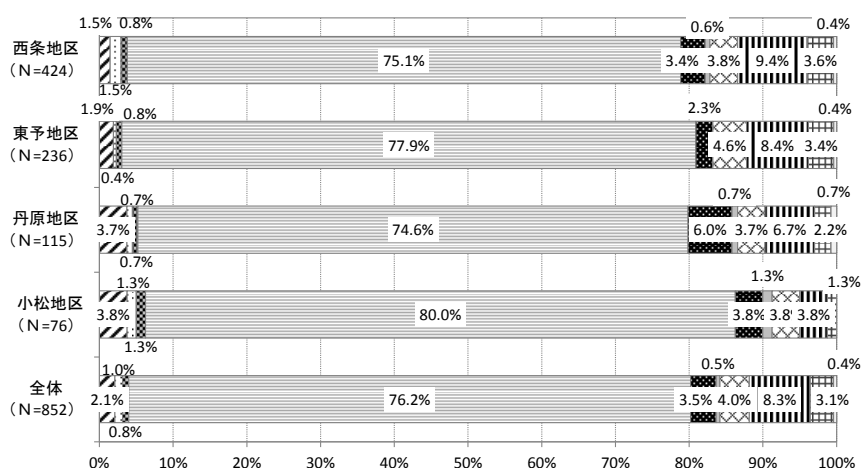
目的別移動手段をみると、通勤時は約8割が「自家用車（ご自身で運転）」となり、通学時は、約4割が「自転車」となっている。通学の2割弱は「鉄道（JR）」となっているが、通勤・通学時の公共交通利用は非常に少なくなっている。

一方、買い物や通院、文化活動・娯楽等は、いずれも「自家用車（ご自身で運転）」が5割以上を占めるものの、次いで「自家用車（家族の運転）」が多くなっている。これらの目的行動は、通勤・通学と異なり、時間制約が小さく、移動時間を自ら決定することが可能であると考えられる。

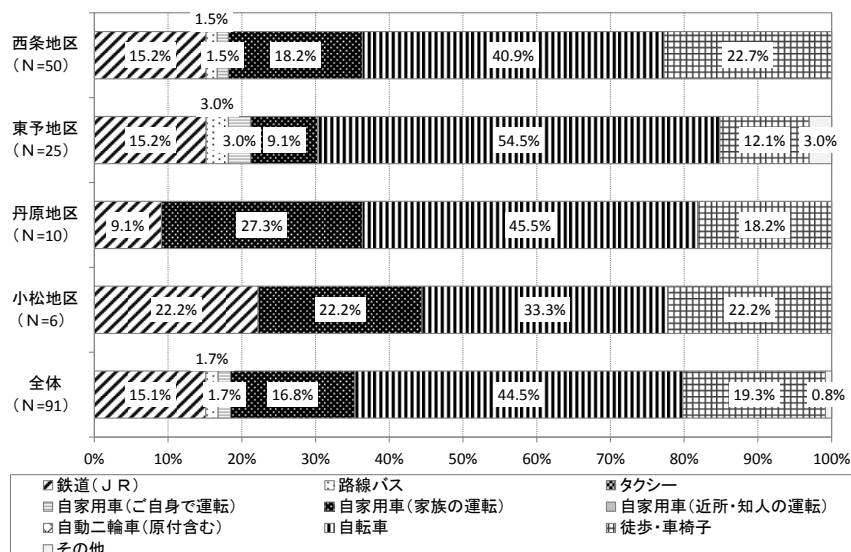
公共交通により買い物や通院、文化活動・娯楽等の目的行動が可能となる環境整備が整えば、家族の運転による自家用車移動から公共交通利用への転換も可能になると考えられ、交通事業者や利用者の目的地である量販・小売店、病院、文化・娯楽施設等との連携も視野に入れた取り組みの検討余地があるものと考えられる。

図表 2-29 目的別移動手段__（1）

[通勤時]

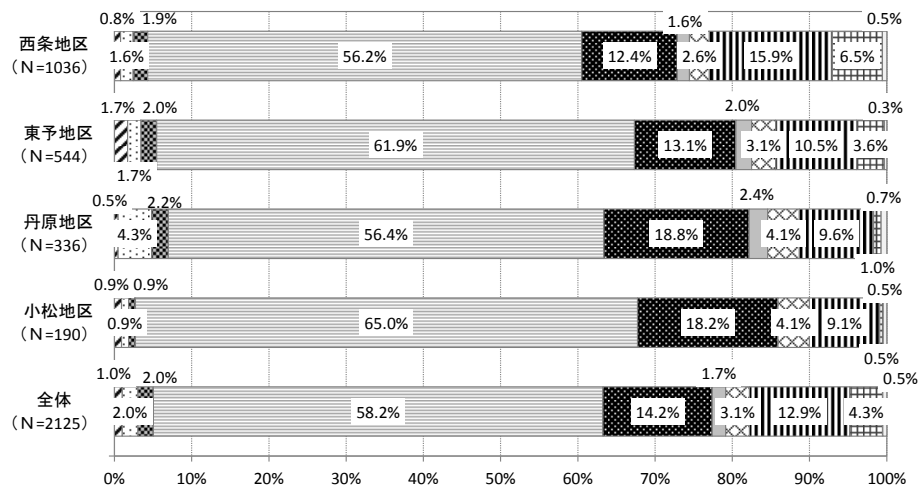


[通学時]

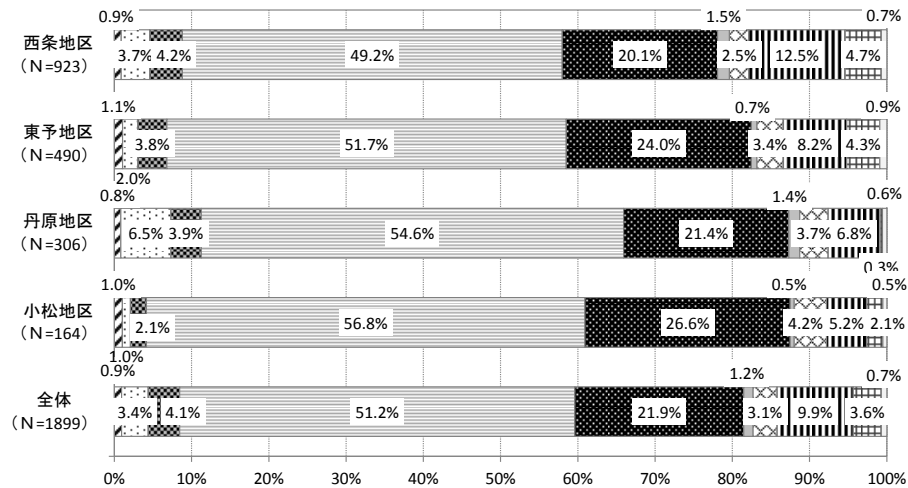


図表 2-30 目的別移動手段__（2）

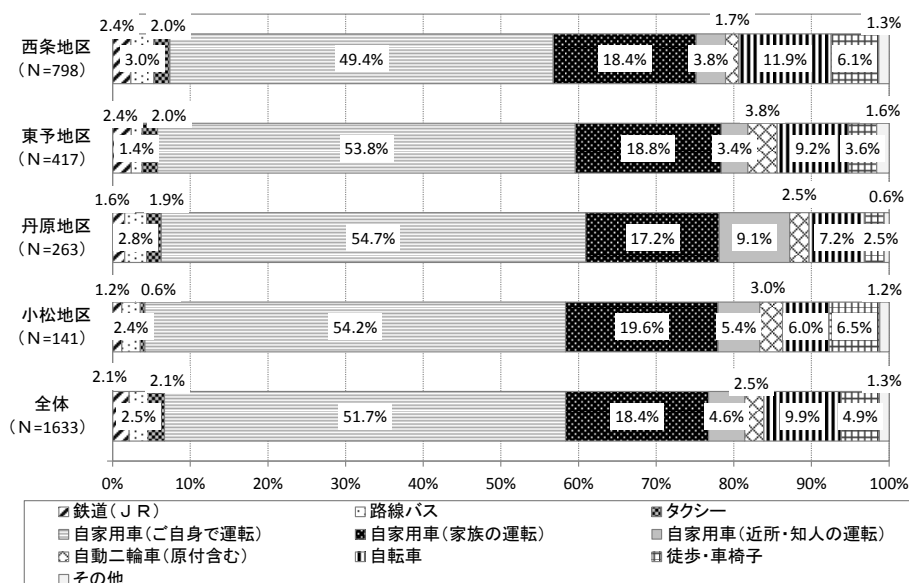
〔買い物時〕



〔通院時〕



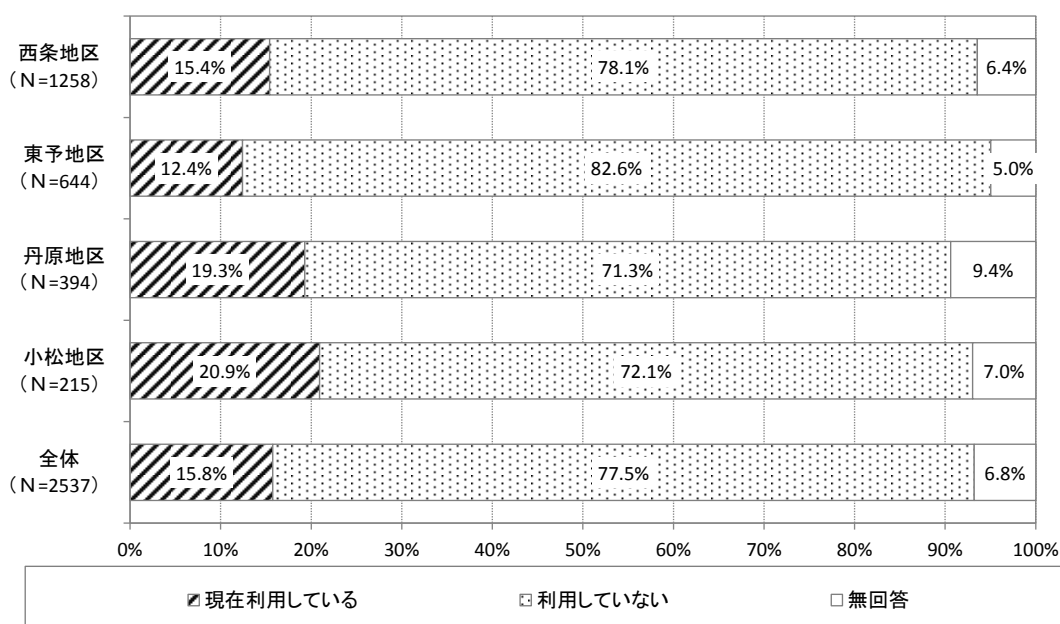
〔文化活動・娯楽等時〕



9)バスの利用状況

バスの利用について伺ったところ、「利用していない」が「現在利用している」を上回った。

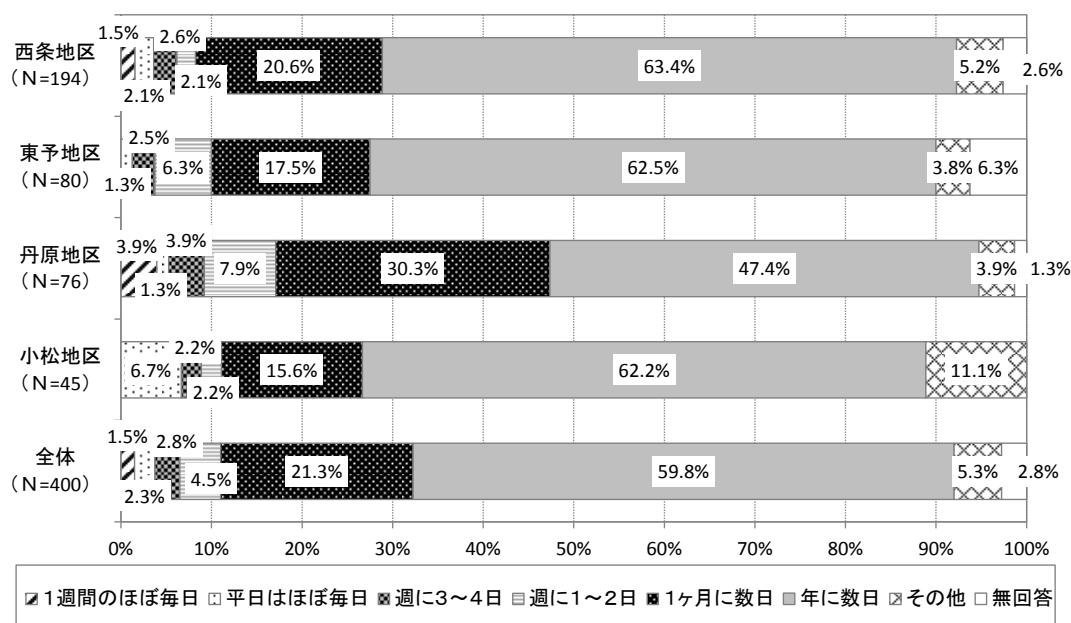
図表 2-3 1 普段のバスの利用状況



10)バスの利用頻度

バスを利用している人に対して、バスの利用頻度について伺ったところ、割合が最も高かったのは「年に数日」(59.8%)であり、続いて「1ヶ月に数日」(21.3%)、「その他」(5.3%)であった。

図表 2-3 2 バスの利用頻度

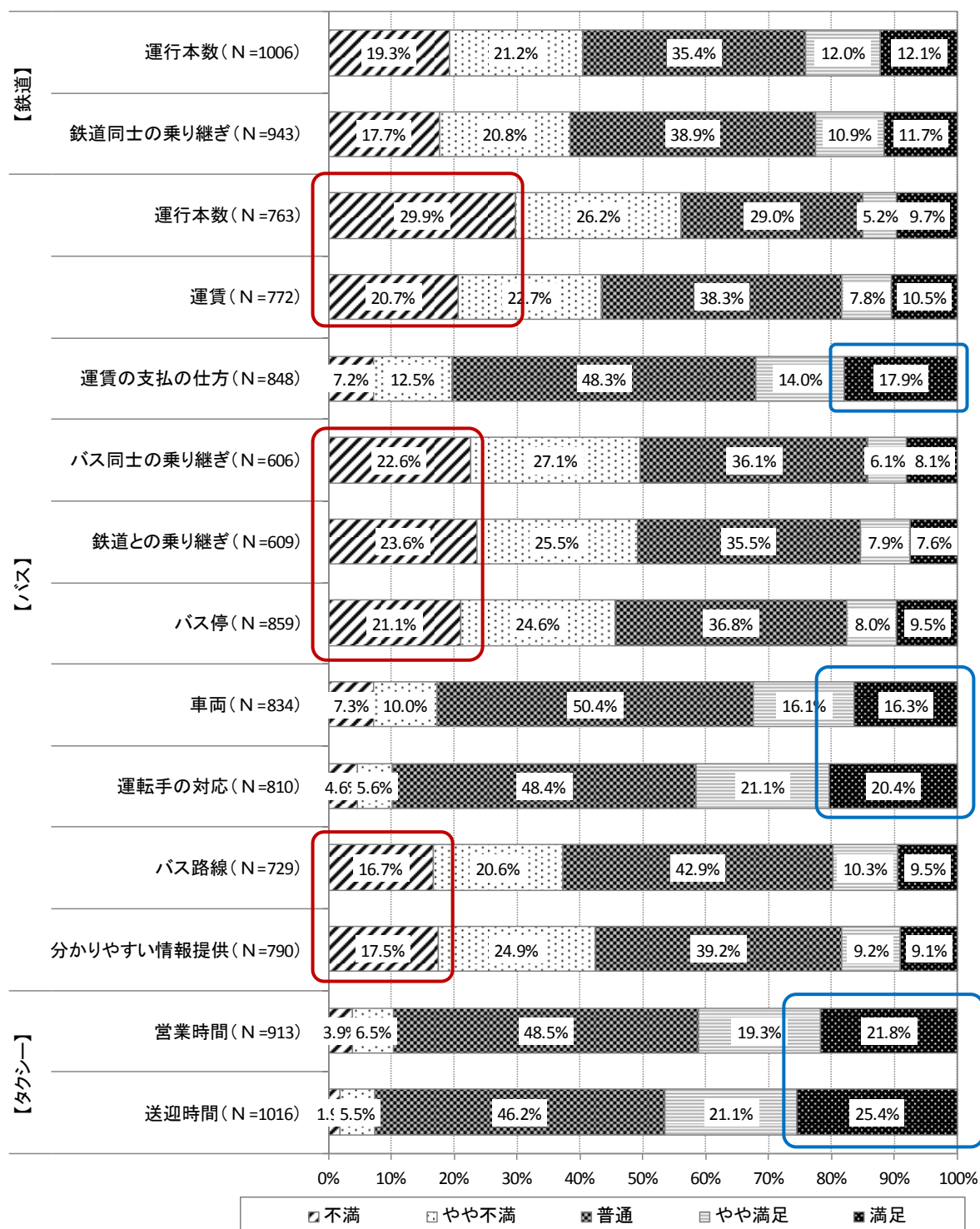


11) 鉄道・バス・タクシーに関する満足度

- 運行本数や乗継利便性、路線、情報提供等への不満が高く、車両等や接遇は満足度が高い

西条市全域の公共交通に対する認識を見ると、タクシー事業については総じて満足度が高くなっている一方で、バス事業については、運行本数や運賃、乗継利便性、バス路線、さらには情報提供について満足度が低くなっており、バスを利用する環境の充実が求められていると言える。

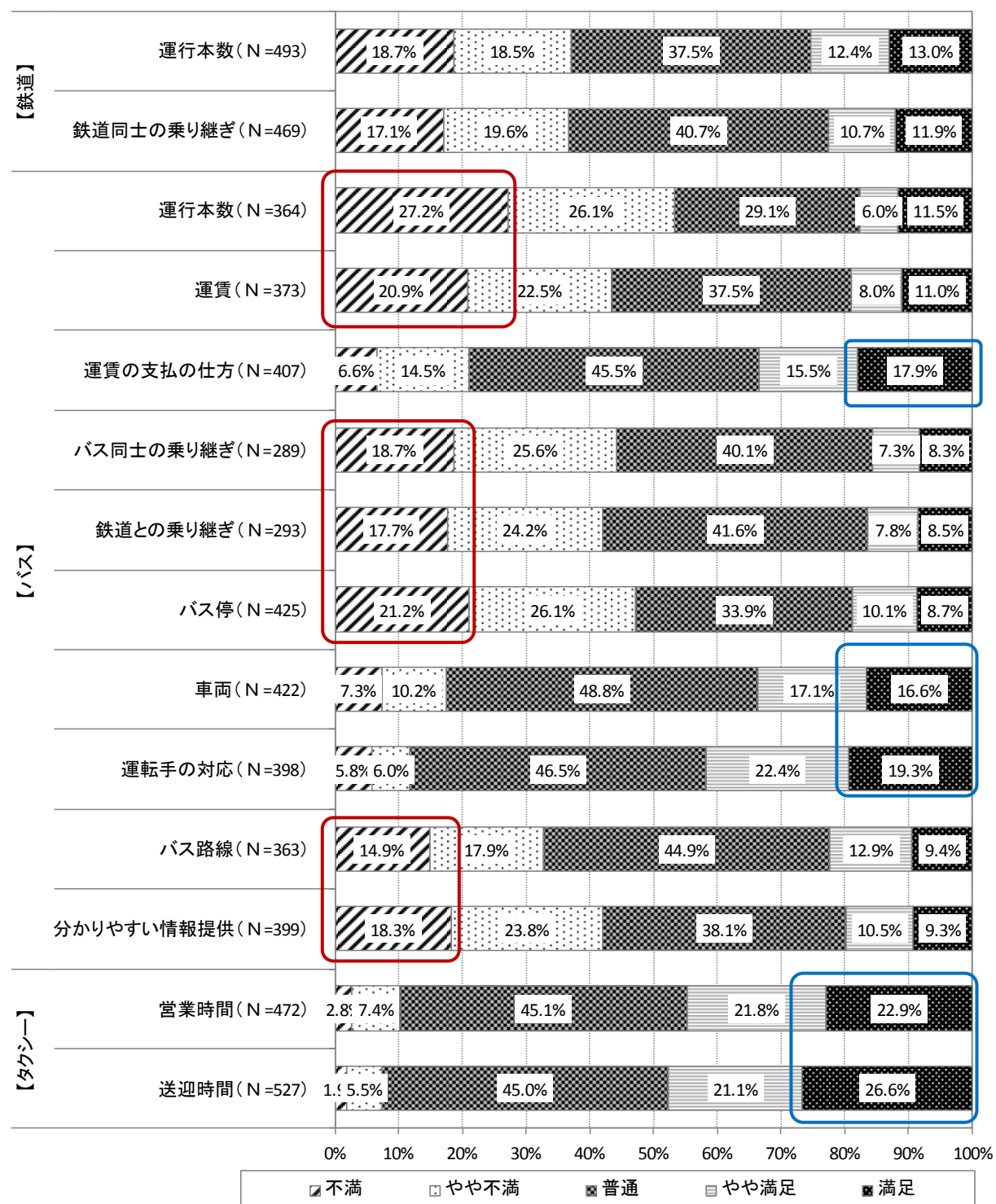
図表 2-33 鉄道・バス・タクシーに関する満足度
(西条市全域)



西条地区の公共交通に対する認識についても、西条市全域と傾向は同様であるが、全体を通して、不満の割合は低くなっている。

西条地区に居住する方の公共交通における不満としては、バスの運行本数や運賃、乗り継ぎ利便性等が高く、今後の公共交通を維持・確保していくための取組みを進める中で、バスの利用環境に対する満足度を高めていくことがバス利用者の回復・拡大に寄与するものと考えられる。

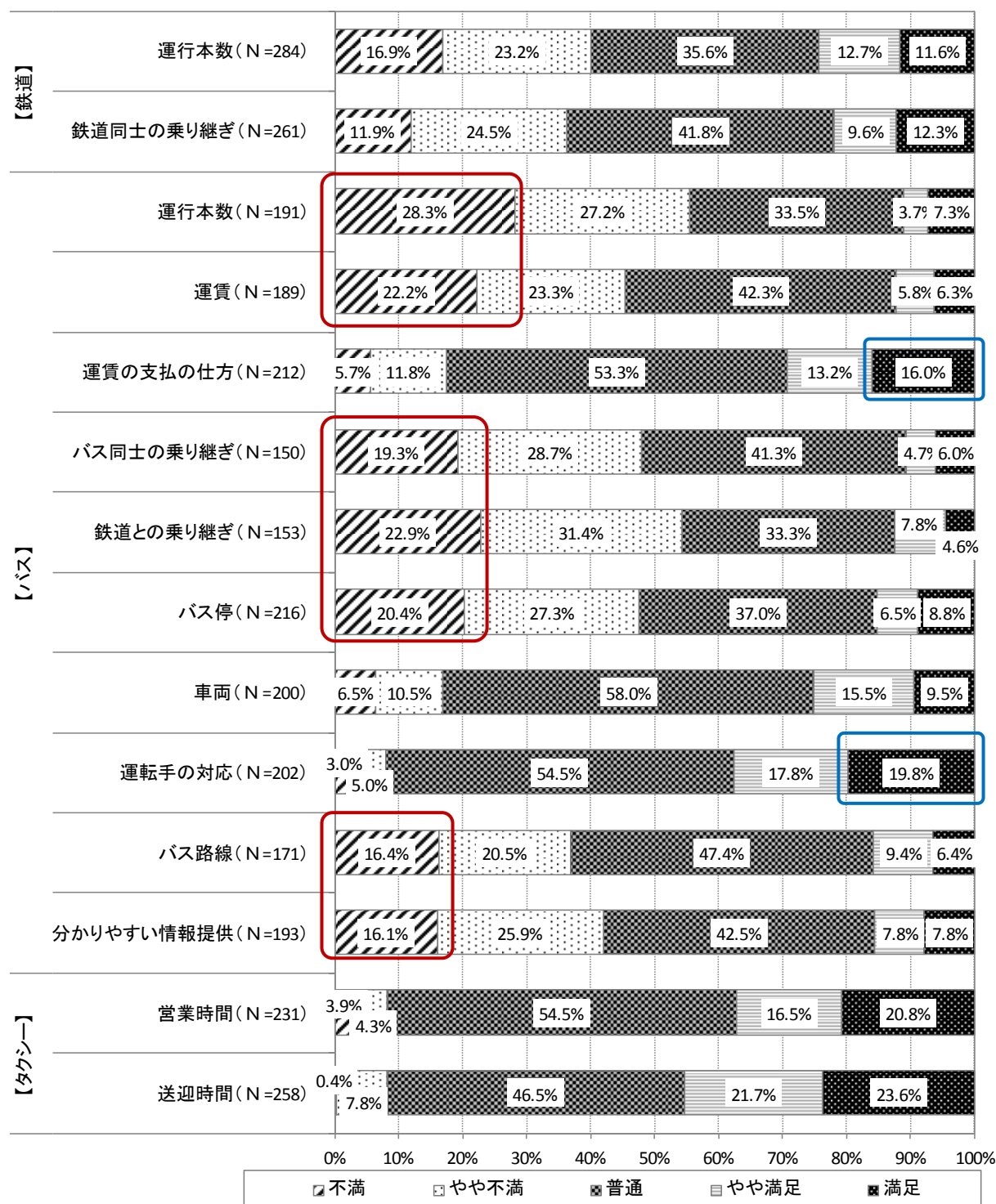
(西条地区)



東予地区の公共交通に対する認識についても、西条市全域と傾向は同様であるが、バス事業について、運賃に対する不満の割合は高くなっている。

東予地区に居住する方の公共交通における不満としては、バスの運行本数や運賃、乗り継ぎ利便性等が高く、今後の公共交通を維持・確保していくための取組みを進める中で、バスの利用環境に対する満足度を高めていくことがバス利用者の回復・拡大に寄与するものと考えられる。

(東予地区)

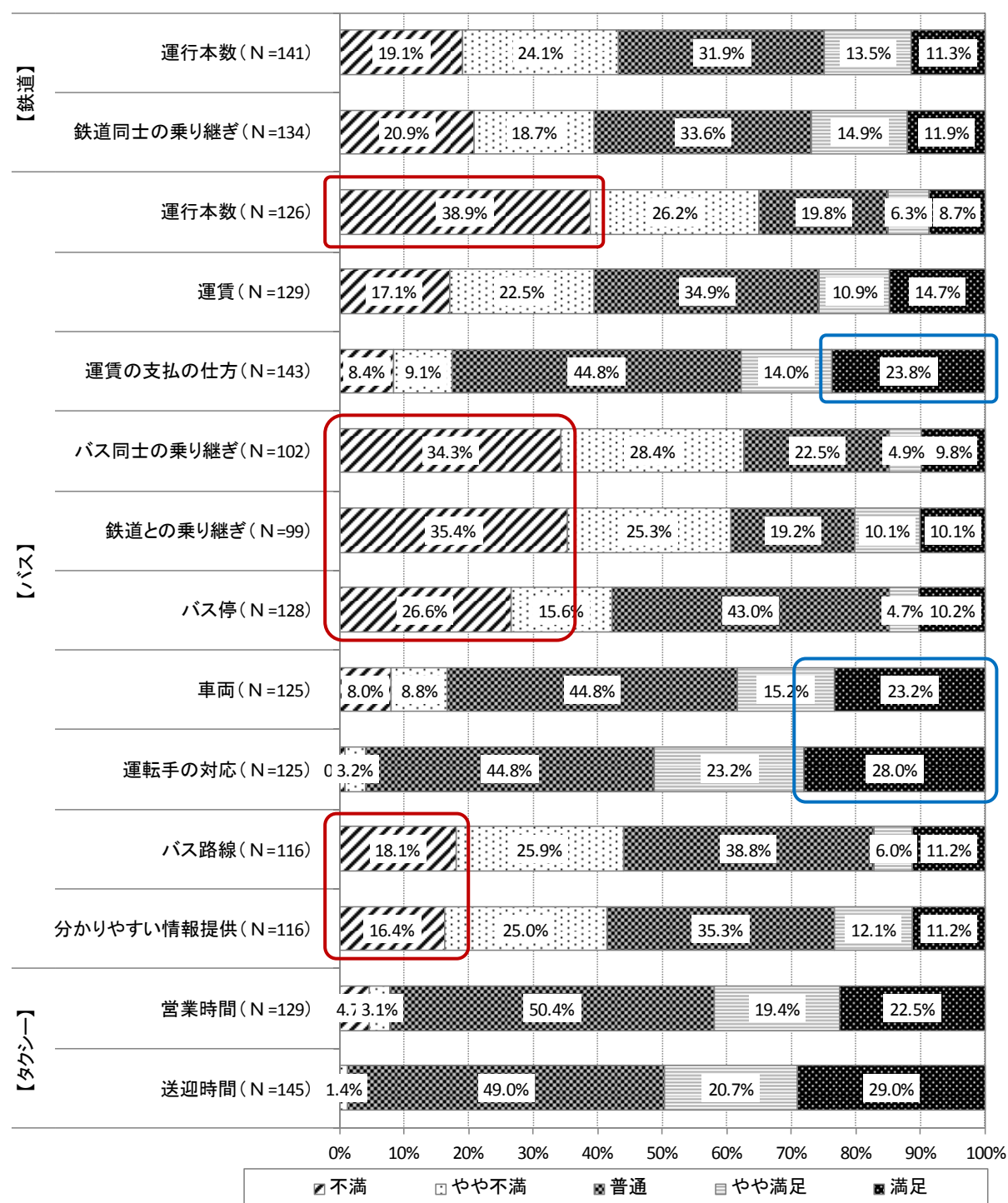


丹原地区の公共交通に対する認識についても、西条市全域と傾向は同様であるが、全体を通して、不満の割合は高くなっている。

丹原地区に居住する方の公共交通における不満としては、バスの運行本数や乗り継ぎ利便性等が高く、これらは西条地区や東予地区と比較しても特に高くなっている。一方、バス路線や情報提供に対する不満の割合は大きな違いが見られない。

丹原地区の傾向から、バス運行本数と鉄道駅等地区における交通結節機能の利便性向上が地域の課題と考えられる。

(丹原地区)

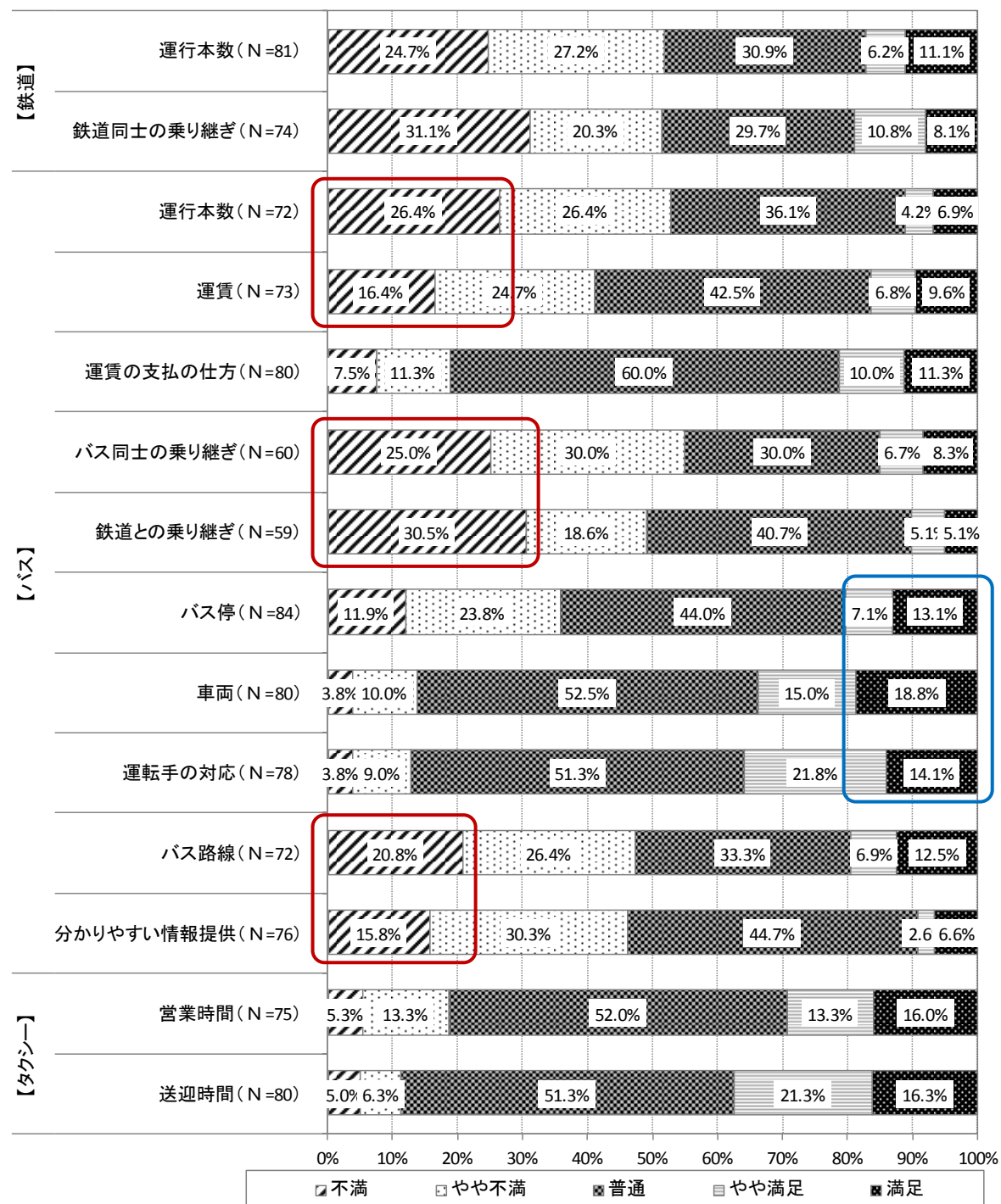


小松地区の公共交通に対する認識についても、西条市全域と傾向は同様であるが、全体を通して、不満の割合は高くなっている。

小松地区に居住する方の公共交通における不満としては、バス同士の乗り継ぎ、鉄道との乗り継ぎが高く、運行本数よりも乗継利便性への不満が高くなっている。一方、運行本数に対する不満は西条地区や東予地区と大きな違いが見られない。

小松地区の傾向から、鉄道駅等地区における交通結節機能の利便性向上が地域の課題と考えられる。

(小松地区)



(2)地域別住民WS

山間部の各地区において実施しているワークショップによれば、「バス停まで遠い」、「小型のバス・タクシーやジャンボタクシーでも良い」、あるいは運行頻度について、「一週間に1度」・「月に2回ぐらいでも」といった意見もあり、移動するための手段として公共交通に対する需要が確認できている。

山間部の各地区は、西条市内でも特に高齢化が進んでいる地域である。これらの地域においては、高齢者が自家用車を運転できないことへの懸念も見られることから、地域公共交通が日常生活の移動手段となり得るが、市中心部と同様の車両・運行水準等が必要であるかは検討が必要と考えられる。

これらの意見を踏まえながら、山間部各地区における移動手段確保に向けた検討を進める。

図表 2-34 山間部地域別ワークショップ

【山間部地域別ワークショップ（概要）】

- 実施時期 : 平成26年9月～平成26年10月
- 実施地域 : 藤之石地区・大保木地区・千原地区・臼坂地区・千町地区・中の池地区
- 実施方法 : 上記6地区の集会所において地域住民参加型のワークショップを開催
本計画策定の経緯や過年度実施のアンケート調査結果等を説明し、公共交通の課題や今後のあり方等について意見交換
- 山間部地域別ワークショップにおける主な意見 :
 - ✓ バス停留所までが遠い（バスに乗ることができない）
 - ✓ タクシーは高くて乗ることができない
 - ✓ バスについては、人が乗らなければ意味が無いため、小型バスやジャンボタクシーなどのように地域に合った車両形態が良い
 - ✓ 車の運転ができない（公共交通が移動手段となる）
 - ✓ 利用者が少ないのであれば頻度や路線を変更し、利用が増える取り組みが必要
 - ✓ 日常生活の移動手段とするためには、通院・買い物ができる路線が必要
 - ✓ 運行時間や運行本数（例えば、往復利用が可能な時間帯限定の運行など）を考えてほしい

(3)産業・福祉分野のヒアリング調査

① 産業分野

産業分野では、臨海部に立地する企業と市内の商店街等へのヒアリング調査を実施した。

ヒアリング調査から、民間企業（通勤）と商店街（買い物）の双方で公共交通に対するニーズが存在することが垣間見られた。

ニーズに即した公共交通の構築に向けては、交通事業者・行政・地域（企業・住民）の連携が必要であり、かつ、公共交通の形態についても、現在の車両・運行水準等からの転換も必要となると考えられる。

今後、西条市の地域公共交通を持続可能なものとするために、ヒアリング調査の結果も踏まえ、地域の実情に合った公共交通を西条市全体で検討していく必要がある。

図表 2-35 産業分野へのヒアリング調査結果

【産業分野へのヒアリング調査（概要）】

- 実施時期 : 平成 26 年 10 月～平成 26 年 11 月
- 実施地域 : 臨海部に立地する民間企業、市内各地区の商店連盟
- 実施方法 : 上記企業等への訪問ヒアリング調査
- 産業分野へのヒアリングにおける主な意見 :

1) 臨海部立地企業

(公共交通の課題)

- ✓ 臨海部の企業団地を運行する路線が無い
- ✓ 伊予西条駅を中心に鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎがうまくいかないことから、自家用車を中心とした通勤形態とならざるを得ない
- ✓ 出張者や単身者もいるため、地域における移動手段の確保が必要と考えられる

(企業と公共交通の連携の可能性)

- ✓ 自家用車利用から公共交通（路線バス等）への転換を図るなど、企業自身も社会的要請への対応が迫られていると認識している
- ✓ 伊予西条駅を起点として、駅から企業、企業から駅を回る路線が新設され、JR との乗り継ぎが確保されれば、通勤や出張者の利用増は考えられる
- ✓ 各企業・工場に最大限近い場所に停留所を設置することが重要な点と考えられる
- ✓ 臨海部の企業は勤務形態が3交替制（通常勤務と時間帯勤務）に分かれるため、通勤時間と JR の発着時間に合わせられれば、終日多くの本数を走らせる必要は無い
- ✓ ノンステップバスの導入等車両更新も利用促進のために必要な施策ではないか

2) 各地区商店連盟等

(公共交通の課題)

- ✓ 山間部を中心に、運行路線・本数が生活構造と合っていないため利用できない
- ✓ 買い物ができる商店も減少傾向にあり、かつ、バス路線沿線に立地していないことから、自家用車でなければ買い物ができない構造となっている
- ✓ 高齢者は毎日移動するわけではないため、曜日・時間帯等をニーズに合わせて運行させ、利用したい時に利用できる環境を整える必要があると考えられる

(買い物等で利用できる公共交通を構築するために)

- ✓ 高齢者が利用の中心になることが想定されることから、ポイントは「時間帯」と「買い物・通院のセット」であると考えられる。
- ✓ 「午前中に出発し、病院に行き、買い物をしてお昼には帰れる」という路線が望まれる。そのため、病院と商店街や量販店を結ぶ生活路線が必要となる
- ✓ 高齢者の利用が中心であることから、週数日・午前中集中型の運行でも良いと思われるが、居住地と乗り継ぎ場所（結節点）の連携強化を考える必要がある

② 医療・福祉分野

医療・福祉分野では、西条市医師会及び市内二次救急病院へのヒアリング調査・アンケート調査を実施した。

ヒアリング調査・アンケートから、西条市内の主要病院の来院患者のうち8割以上が自家用車によって通院しており、バスによる移動割合は2%台に留まることが明らかとなっている(図表 2-37)。

自家用車による通院が主流となる背景には、バス路線や時刻表の不明確さ、乗り継ぎ利便性の低下等が挙げられ、利用促進に向けて設備面と運行サービス面双方の改善が必要と言える。

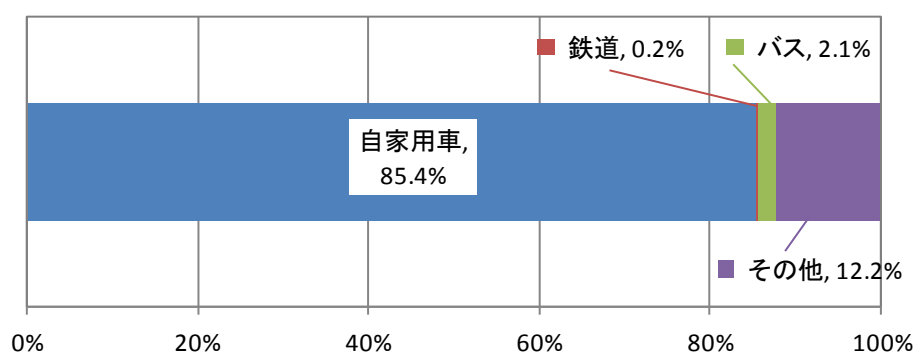
西条市では、今後高齢化が一層進展し、平成27年度以降は人口に占める65歳以上の割合が30%を越える予測もなされている。一方、山間部を中心に地域住民からは高齢者となった後に自家用車が運転できないことへの懸念も見られるほか、高齢者を対象としたいきいきバスの利用者が増加傾向にあり、タクシー助成額も一定額が見込まれるなど、高齢者、医療・福祉分野の生活交通手段の確保は喫緊の課題であると同時に、当該分野の利用者は一定の利用者が見込まれ、利用促進策を講じるうえで重要な利用対象者になることが考えられる。

図表 2-36 医療・福祉分野へのヒアリング調査結果

【医療・福祉分野へのヒアリング調査（概要）】

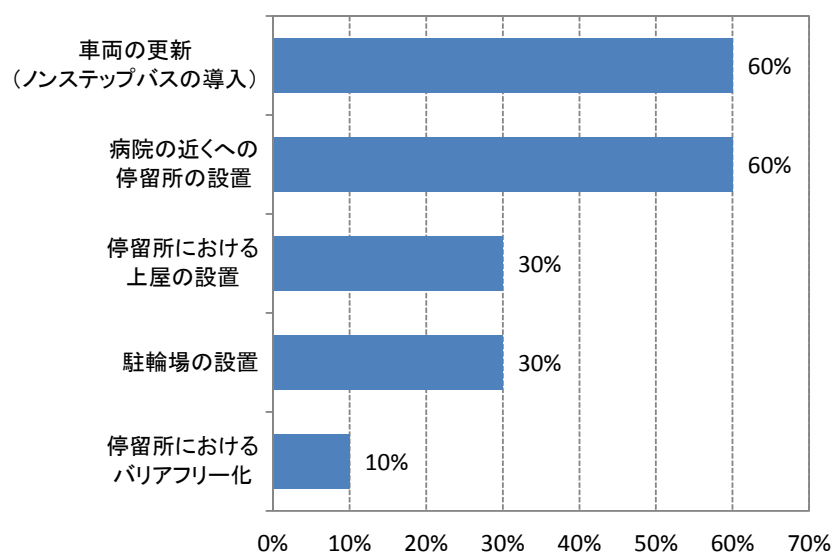
- 実施時期 : 平成26年10月
- 実施方法 : 西条市医師会及び二次救急病院へのヒアリング・アンケート調査
- 医療・福祉分野へのヒアリング・アンケートにおける主な意見・回答:
 - (利用環境に係る課題)
 - ✓ バス会社には路線マップもなく、いざバスを利用しようとしても分かりにくい
 - ✓ 乗り換えやルート等基本的な情報がよく分からない状況は解消すべき
 - (利便性の低さにまつわる課題)
 - ✓ 利用者の立場に立ったダイヤ設定が必要
 - ✓ 例えば、買い物にバスで行った場合、「次に引き返すまでの時間が20分しかない。さらに、その後のバスまでは2時間待ち」というダイヤ設定である。これでは買い物の時に気軽にバスを利用するということにならない
 - (高齢者の地域公共交通利用)
 - ✓ 歩くのに不自由な人が、わざわざバス停まで歩かない。家族や近所の人に送迎してもらう。このような人達にバス利用を促すことは難しい
 - ✓ 70~80歳代の人が病院まで運転してきているが、高齢に伴い運転が覚束ない印象がある。いずれ、病院から患者を迎えに行かざるを得ない時代が来るかもしれない
 - (公共交通の利用促進に向けて)
 - ✓ 設備面では車両の更新、病院の近くへの停留所設置など、経営面では運行本数の拡大、乗り継ぎ利便性の向上、情報発信などが挙げられる
 - ✓ 病院の近くへの停留所設置では、最寄りにバス停がない(5分以上要する)全ての病院で必要としている。また乗り継ぎ利便性の向上や情報発信については、バス会社においても速やかな対応が可能と考えられる

図表 2-3 7 西条市内主要病院における来院患者の移動手段

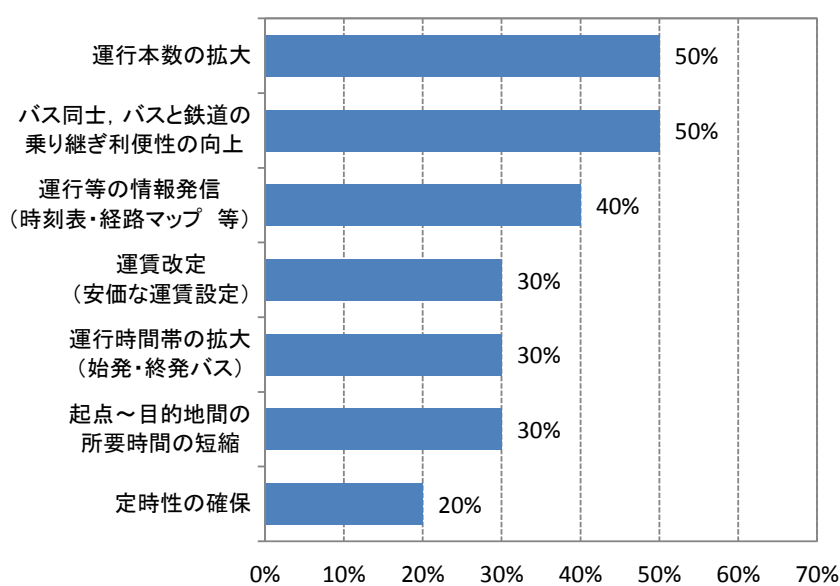


(資料) 病院に対するアンケート結果より作成

図表 2-3 8 公共交通の利用促進に向けて必要と考えられること
【バスや停留所等(設備面の改善)】



【運行サービス水準(経営面の改善)】



(資料) 病院に対するアンケート結果より作成

4. 西条市の地域公共交通における現状と課題

地域・住民・企業等にとって、高齢者を中心とした生活交通手段であり、交流人口増加に向けては観光地（資源）と鉄道駅等の接続が重要な役割であるとの期待も大きい。

しかしながら、路線や運行時間帯、乗継利便性等に大きな課題も見られるほか、経営面でも交通事業者と行政、さらには、地域各種団体等が積極的に連携を進める必要がある。

総じて、地域公共交通の現状と課題を踏まえれば、今後、多様な主体の参画も促しながら、西条市にとって最適な地域公共交通ネットワークを再構築する必要があると言える。

図表 2-39 地域公共交通における現状と課題



第3章 西条市地域公共交通網形成計画

1. 計画の対象期間・対象区域

西条市の地域公共交通の現状と課題、地域のニーズを踏まえ、持続可能な地域公共交通を構築するため、西条市地域公共交通網形成計画を以下の通りと設定する。

(1)対象期間

平成 27 年 4 月から平成 32 年 3 月（計画目標年次：平成 31 年度末）

(2)対象区域

西条市内

2. 計画の基本方針

(1)西条市地域公共交通網形成計画の基本方針と方向性

本計画は、少子高齢化等社会情勢の変化を十分に踏まえ、地域公共交通の利用者にとって地域公共交通が必要となる最適な体系を整えるための具体的な取り組みを決定し実践する基礎的資料となる。

その過程では、交通事業者と行政（交通・産業・医療・福祉・教育等各部署）、地域（住民・企業・商店等）の多様な主体の参画により、西条市の「全体（全員）」が主体となった公共交通となることを目指した取り組みを進めていく。

また、環境対策やバリアフリー化等の社会的要請にも十分な対応を行い、次世代に相応しく、西条の次のステージを牽引する地域公共交通の形成を目指すこととする。

上記の考えに基づき、本計画の基本方針を以下のように定める。

【基本方針】

市民生活とまちづくりに寄り添い、次世代を牽引する地域公共交通ネットワークの形成

また、西条市のまちづくり等とも連携しながら、市民・観光客の移動手段を確保するために必要となる地域公共交通を構築していくため、以下の方向性を設定する。

① まちづくり、観光振興等の地域戦略と一体性の確保

地域公共交通は、交通分野また交通事業者単独では維持・確保が難しい状況にある。こうした状況を踏まえ、市民・地域に必要とされ、愛着が生まれる地域公共交通を構築していくため、本市のまちづくり、観光振興等の地域戦略と常に一体性を確保した地域公共交通を構築する。

② 地域全体を見渡した総合的な公共交通網の形成

西条市は県内屈指の面積を有し、人口構造や公共交通に対するニーズ、さらには、産業・観光分野において多用な顔を持ち合わせていることが特徴である。こうした特徴を地域公共交通の維持・確保における機会と捉え、地域全体を俯瞰し、最適な地域公共交通網と交通サービスを構築する。

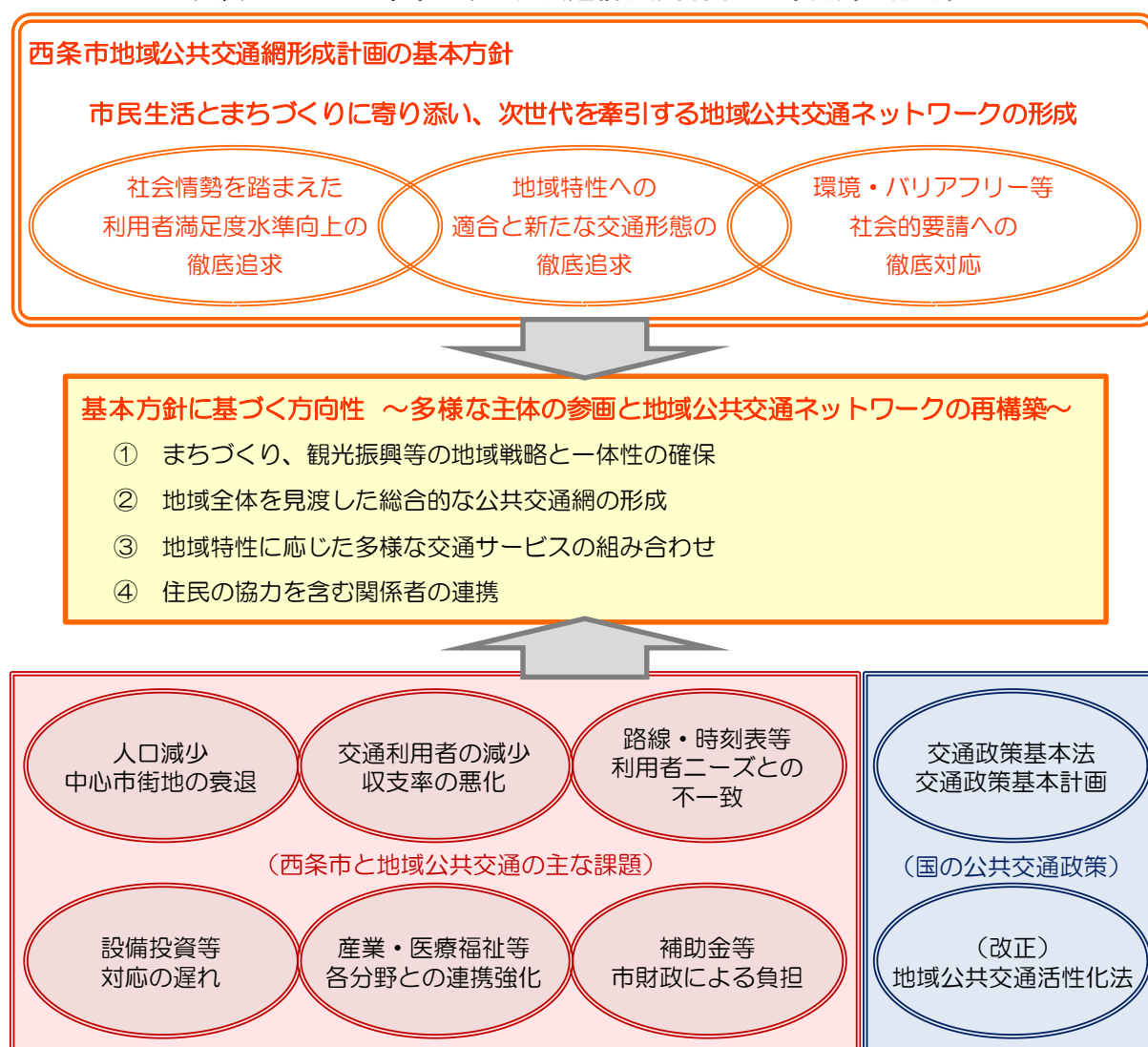
③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

山間部など高齢者が多い地域では、従来の地域公共交通から地域に即した地域公共交通への転換を望む声も聞かれる。従来の設備・サービス水準に留まらず、地域が必要とするサービス水準を的確に捉え、移動手段を維持・確保するため、適性水準の検討を進め、地域の自発的な取り組みも促しながら、多様な主体・交通サービスの組合せにより西条市に最適な地域公共交通を構築していく。

④ 住民の協力を含む関係者の連携

地域公共交通は大きな転換期を迎えており、従来の地域公共交通体系の維持は非常に難しい状況となっている。こうした状況においては、地域住民のニーズを踏まえつつ、地域の主体的な取り組みも必要となってくる。本計画では、西条市の地域公共交通を持続可能なものとするため、市全体として取り組むべき施策を体系化し、次年度以降本格的に運用していくことを検討しつつ、地域が主体となり、検討・実行すべき施策についても明確なものとし、「地域で自らが必要とする地域公共交通を創出する」ことも重要な視点と位置づける。

図表 3-1 西条市地域公共交通網形成計画の基本方針と方向性



(2)西条市地域公共交通網形成計画における重点的な取り組み

西条市の市民生活、まちづくりに寄り添い、利用者が持続的にその必要性を認識できる地域公共交通ネットワークを形成するため、計画策定における過程で把握された地域公共交通の課題や将来の地域公共交通に対するニーズ、さらには、地域や民間企業等の活力を最大限活用するとともに、環境対策やバリアフリー化等の公共交通を取り巻く社会的要請へ対応する次世代型の地域公共交通の形成を進めるため、重点的な取り組みを設定する。

○ 社会情勢を踏まえた利用者満足度水準向上の徹底追求

- 長年にわたり路線・運行時間帯等が改定されていない路線については、現在の利用者状況、地域ニーズ等を踏まえ、乗継利便性の改善等に取り組み、最適な路線・運行形態の再構築を進める
- 「午前中」や「買い物と通院をセットで」など、地域公共交通利用者のニーズの変化を踏まえ、産業分野や医療・福祉分野、教育分野等の各部署・団体等とも連携し、地域の実情に見合った地域公共交通体系を構築する

○ 地域特性への適合と新たな交通形態の徹底追求

- 西条市は中心部・臨海部・山間部等多様な顔を併せ持つことを踏まえ、車両・路線等についても地域特性を踏まえ、デマンド交通等も視野に入れ、最適性と効率性を追求した地域公共交通の導入を進める
- 地域公共交通は交通事業者だけで成立する時代ではないことを十分に認識し、地域や住民等が自らの移動手段として必要となる地域公共交通を創出し、運用していくことも念頭に検討・実践を進める

○ 環境・バリアフリー等社会的要請への徹底対応

- 自家用車保有が進む中、地域公共交通の利用促進に向けた取り組み強化や各主体の協力による設備投資等を通じて、渋滞緩和や1人あたりCO₂排出量の削減等を進め、環境対策に係る社会的要請への対応にも貢献する
- 誰もが利用できる地域公共交通を構築するためには、バリアフリー対策も必要となる。鉄道駅におけるスロープの設置や、ノンステップバス（低床式バス）の導入、さらには、公共交通利用に関する情報発信等、利用環境のバリアフリー化に係る取り組みを進めていく

これらの取り組みは交通事業者や行政単独での取り組みでは完成しない。公共と民間事業者・団体等が連携して取り組みを進め、各主体が有するノウハウを積極的に導入・融合させながら、西条市全体（全員）が一体となった取り組みにより、市民生活とまちづくりに寄り添い、次世代を牽引する地域公共交通ネットワークを形成し、持続可能なものとしていく。

3. 計画の目標

(1)最終目標

西条市地域公共交通網形成計画では、地域公共交通の維持・確保に向けた取り組みを進めるとともに、「網（ネットワーク）」を形成するため、乗継利便性の充実を目標値と設定する。

また、地域特性への適合と新たな交通形態を検討するためには、各地域で地域住民・企業等が主体となった検討組織の設置・運用も必要であると考えられることから、検討組織に関する目標値も掲げ、取り組みを進めていくこととする。

○ 公共交通利用者数の確保

- 鉄道利用者数（駅別に設定…例：伊予西条駅：56 万人 壬生川駅：28 万人）
- 路線バス利用者数（事業者別…例：瀬戸内運輸：52 万人 せとうち周桑バス：3.5 万人）
- 路線別バス利用者数（路線別に設定）

○ 鉄道・バス路線ネットワーク構築の充実度（乗継利用者数）

- JR 伊予西条駅における鉄道⇄バス、バス⇄バス乗継利用者数：●●●●人／日
- JR 壬生川駅における鉄道⇄バス、バス⇄バス乗継利用者数：●●●●人／日

※ネットワークの充実度が本計画の重要な目標値であるとの認識から、交通結節点における乗継利用者数について目標値を設定

○ 公共交通のサービス水準の確保 ※アンケート⇒サービス水準への満足度が低いため設定

- 運行本数
- 定時性の確保状況 等

○ 公共交通に対する認知度 ※アンケート⇒認知度への満足度が低いため設定

- 公共交通に対する認知度の向上（ダイヤ、運行ルート、乗り方等）

○ 地域住民・企業等との協働による検討体制の構築

- 地域住民・企業等による検討体制の設置・運用件数：10 件（地域）

※地域住民・企業等が独自で自らの地域公共交通を検討することも重要な視点であるとの認識から、市内各地域（山間部等）における検討体制の設置・運用件数を目標値として設定

(2)行動目標

計画目標を実現するため、バス路線の「機能」と「運営主体」の明確化や「地域路線」の変更・創設等を行動目標として掲げ、取り組みを進めていくこととする。

行動目標の具体的な方向性については次頁以下の通りである。

【西条市地域公共交通網形成計画の行動目標】

- バス路線の「機能」と「運営主体」の明確化
- 市のまちづくりに貢献する「幹線」の構築
- 地域自ら考え、地域の移動を支援する「地域路線」の変更・創設

① バス路線の「機能」と「運営主体」の明確化

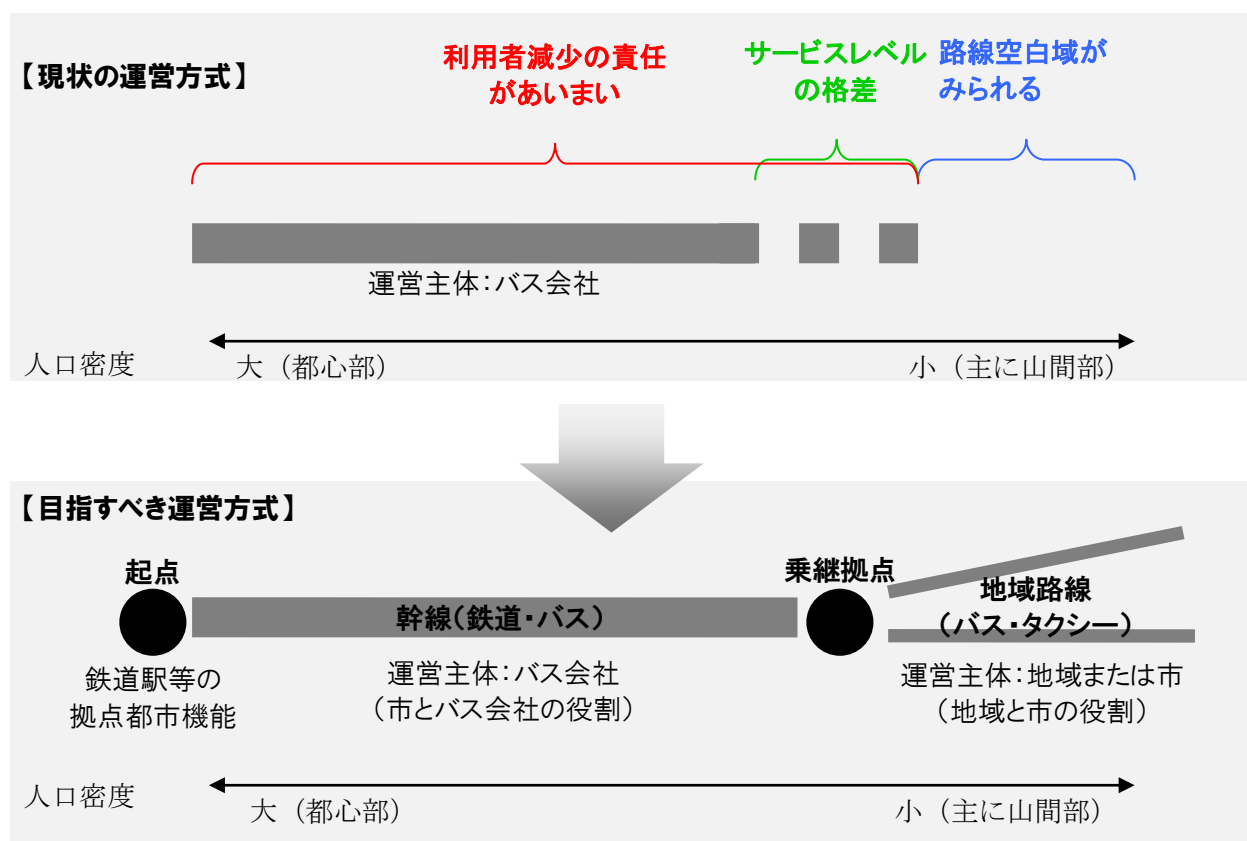
西条市では、人口増加時代に設定されたバス路線が、ほぼそのまま維持されて現在に至っている。そうした中で、地域的な高齢化や人口減少、宅地開発などが進んだ結果、サービスレベルに格差が見られるとともに、一部地域では路線空白域が見られる。

また、利用者減少は、運営主体である「バス会社」や補助を行う「市」の責任が挙げられるが、バスを利用しなくなった「地域住民の皆様」によるところも大きいと考えられる。しかし西条市では、バス会社に多くを依存してきてしまった経緯があり、利用者減少・補助金増大の責任の所在があいまいとなっている。

そこでこれからは、都市計画マスタープランなどを基に、市としてネットワークを維持・構築すべき路線を「幹線」として位置付け、バス会社のノウハウを活かしつつ、市と民間バス会社の責任で路線維持を図る。「幹線」のカバーするエリア以外については、地域が主体となった運営体制により、地域の実情に応じた路線に再編していく。このように運営主体を明確にすることで、路線の迅速・的確な改善と利用者減少の抑制を目指していく。

なお、幹線と地域路線の乗り継ぎについては、市主導による乗継拠点の充実により、利便を図るものとする。

図表 3-2 西条市の地域公共交通が目指すべき方向性



※上記は「運営」主体を定めるものであり、「運行」については既存の民間バス会社をベースに、運営主体の意向に合わせて検討するものとする。

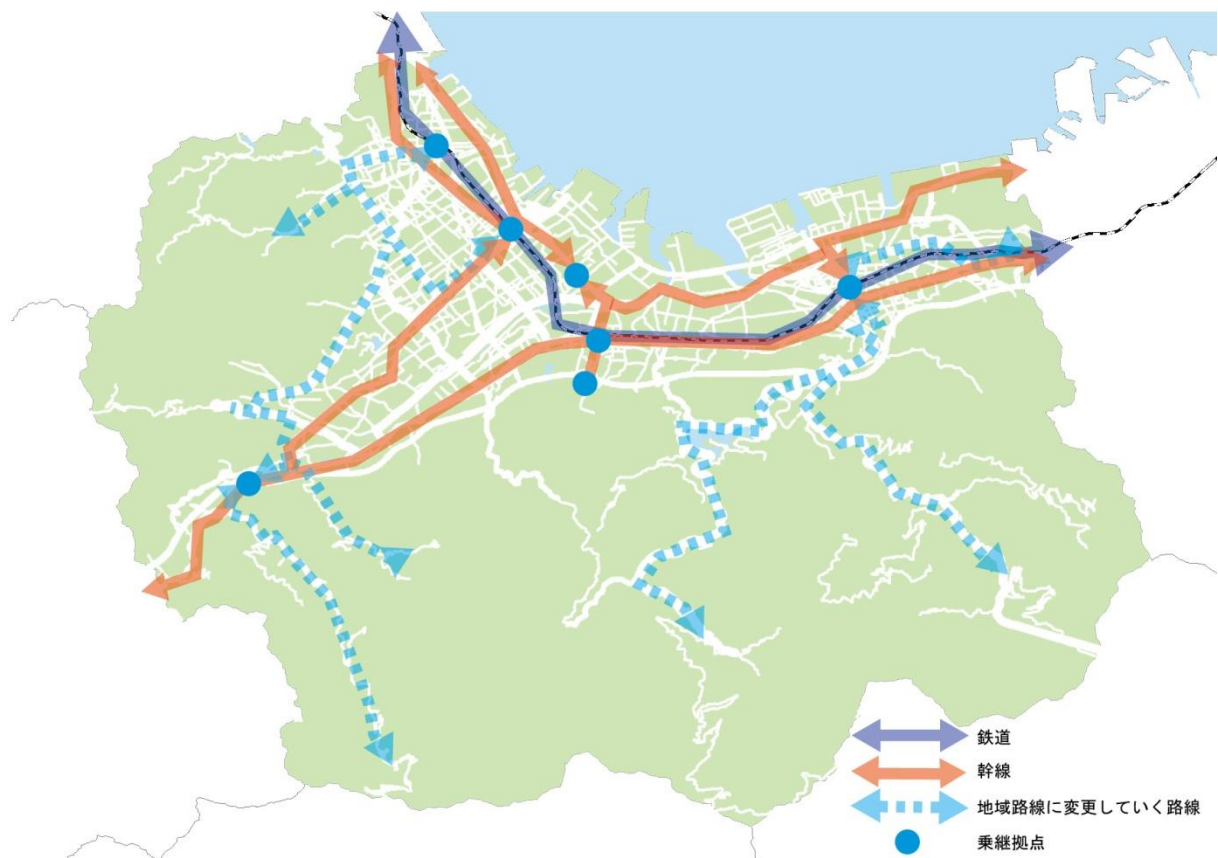
② 市のまちづくりに貢献する「幹線」の構築

西条市都市計画マスタープランでは、「拠点連結型都市構造」を目指していくこととしているが、「幹線」はまさに拠点連結型都市構造を支える路線となる。

都市計画マスタープランでは、5種類の「連携軸」が定義されているが、当計画では環境軸以外の「都市形成軸」「広域連携軸」「地域交流軸」の3軸をベースとして、広域的な移動手段としての「鉄道」の役割も踏まえながら、「幹線」を設定し、各拠点を連結する地域公共交通ネットワークを構築する。

また、「幹線」については都市計画の実現に必要なサービスレベルを設定し、市の役割として将来にわたってその維持を図ることとする。

図表 3-3 西条市における公共交通ネットワーク



※交通空白地についても一定の地域のニーズが認められれば、地域におけるバス検討組織の設置を条件として、新たな地域路線の設置を検討する。

③ 地域自ら考え、地域の移動を支援する「地域路線」の変更・創設

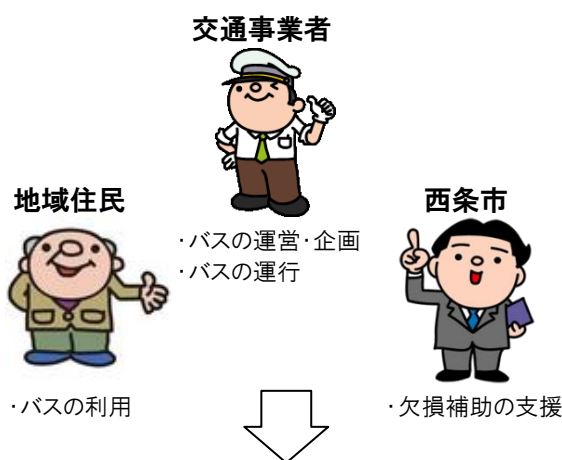
バスは地域のニーズに合わせて路線変更しやすい特徴がある。特に人口密度が小さい地域では、高校生の入学・卒業、高齢者の入通院など、特定の利用者のニーズに合わせてダイヤ・ルートを、迅速・きめ細かく設定することが求められる。

そこで、交通空白地や、既存路線のうち「拠点連結型都市構造」を実現するための目的以外の地域住民のための路線については「地域路線」として位置付け、地域組織が主体となって運営できるように変更し、地域ニーズに見合ったダイヤ・ルートに変更する。

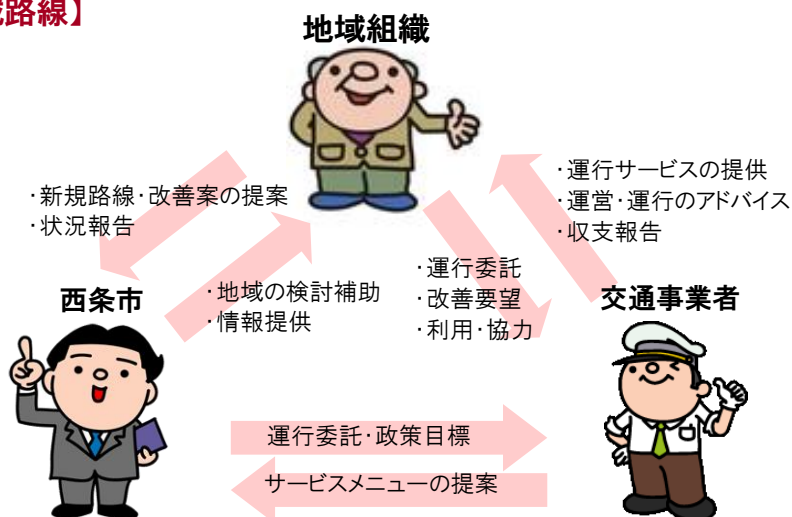
ただし、既存路線を「地域路線」に変更していく場合などで、地域組織が未熟で検討体制が構築できない場合などは、市が全面的に支援を図り、地域中心の検討体制を作っていくこととする。

図表 3-4 地域が主体となり支える交通ネットワークの形成に向けて

【現状】



【地域路線】



【市の役割】

- 「幹線」の企画・運営
- 市各部署・四国運輸局・警察等関係機関との仲介
- 地域の取り組みの全面的な支援

【地域の役割】

- 「地域路線」の企画・運営
- 路線維持に向けた利用者数の一定確保

【事業者の役割】

- 「幹線」の企画・運営、その他アドバイス
- 安全な運行
- 収支管理

(参考) 富山県氷見市のNPOバス（八代地区の「ますがた」を例に）

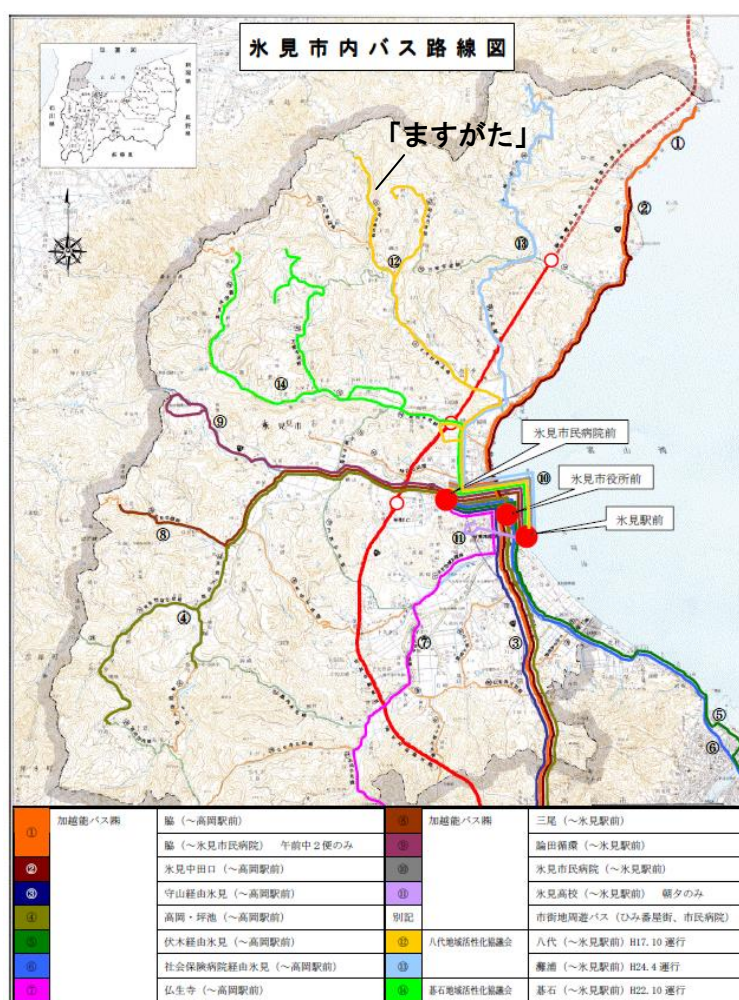
氷見市の八代地区は、市内でも人口減少が著しい地域で、約 600 人が暮らしています。

平成 12 年 3 月に八代小・中学校が廃校となり、それに伴って民間路線バスも廃止となりました。八代地域から中心部の小中学校に児童・生徒を運びつつ、地域住民の足の確保のため、平成 14 年 4 月よりスクールバスを兼ねた市営バスを開始しましたが、更なる少子化のため、市営でのバス路線維持を断念しました。

市営バスの運行以降、バス運行に関して地域住民と市で定期的に協議する中で、NPO 法人による「過疎地有償運送」の可能性について協議し、全世帯からの同意を得て平成 17 年 8 月に「NPO 法人八代地域活性化協議会」を設立し、同年 10 月より運行を開始しました。

平日 5 往復（29 人乗り）、土日祝 3 往復（15 人乗り）で運行しており、午前の 1 便と午後の 2 便はスクールバス機能も兼ねています。スクールバス利用も含めて、年間 2 万人程度（1 日 55 人程度）の利用があります。

年会費制を採用し、年会費 5 千円と、居住エリアに応じて 2 万円～5 千円を支払うことで、何度でもバスを利用することができます。高齢者の外出機会の増加とともに、バス車内が交流・情報交換の場になり、高齢者の見守りにもつながっています。



第4章 施策目標に基づく具体的な取り組み

西条市地域公共交通網形成計画の基本方針並びに方向性、最終目標、行動目標に基づき、目標の達成に向けた具体的な取り組みを進めていくこととする。

○ バス路線の「機能」と「運営主体」の明確化

- 鉄道駅及び各地区拠点（支所・病院・買い物拠点等）における乗継拠点の整備

○ 市のまちづくりに貢献する「幹線」の構築

- 「幹線」のサービスレベル（乗継利用者数・運行頻度等）の設定

○ 地域自ら考え、地域の移動を支援する「地域路線」の変更・創設

- 各地域におけるバス検討組織の設置（山間部・臨海部・市内中心部等のエリア別）
- 地域路線のモデル実施・自家用有償運送などの勉強会の開催

○ PDCA管理による持続可能なバス運営（財政規律とすべての関係者の運営参画）

- PDCAサイクルの実施
- 関係者の運営参画

（バス会社）

- 西条市との連携による「バスの乗り方講座」の開催
- 利用者へのサービス水準や利便性の向上
- バス車内での情報発信強化（広報紙・観光ポスター・地場産品・企業等の掲示）

（西条市）

- 「ノーマイカー（エコ）通勤」の実施
- 主要駅・バス乗継拠点における分かりやすい路線図の整備、バスマップの作成・配布
- 広報紙やSNSによる利用促進

（地移住民・商店街・企業）

- 地域住民のバス利用促進に係る取り組み（バス停のイスや花壇の設置、美化活動など）に対する補助金の創設
- バスとタイアップした販売促進の実施（バスでのクーポン券の配布など）
- 臨海部における共同運行バスの検討（企業自身による検討組織の設置）
- エコ通勤優良事業所認証制度の活用
- 大規模な商業施設・病院などでのミニバスターミナルの設置協力
- 観光客が多い路線におけるバス車内での情報提供・雰囲気づくり

※ 取組み別の主体・スケジュール（短期・中期・長期）・費用負担について見える化を推進