

西条市地域公共交通網形成計画

平成 27 年 3 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.....	13
(1) 公共交通路線網.....	13
(2) 鉄道・バス・タクシーの利用状況.....	16
(3) 西条市によるバス支援状況.....	22
3. 市民・地域における問題意識.....	25
(1) 市民アンケート調査.....	25
(2) 地域別住民ワークショップ.....	46
(3) 産業・観光・福祉分野のヒアリング調査.....	46
4. 西条市の地域公共交通における現状と課題.....	51
第3章 西条市地域公共交通網形成計画.....	53
1. 計画の対象期間・対象区域.....	53
(1) 対象期間.....	53
(2) 対象区域.....	53
2. 計画の基本方針.....	53
(1) 西条市地域公共交通網形成計画の基本方針と方向性.....	53
(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.....	55
3. 計画の目標.....	56
(1) 最終目標.....	56
(2) 行動目標.....	56
第4章 施策目標に基づく具体的な取り組み.....	62
1. 取り組みの全体像.....	62
2. 具体的な取り組みと考え方.....	63
(1) 社会情勢を踏まえた利用者満足度水準の向上に向けて.....	63
(2) 地域特性に適合する新たな交通形態の形成に向けて.....	64
(3) 環境・バリアフリー等社会的要請への対応に向けて.....	66
(4) 公共交通を支えるための費用負担とPDCAサイクルの構築.....	67

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、公共交通の利用者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

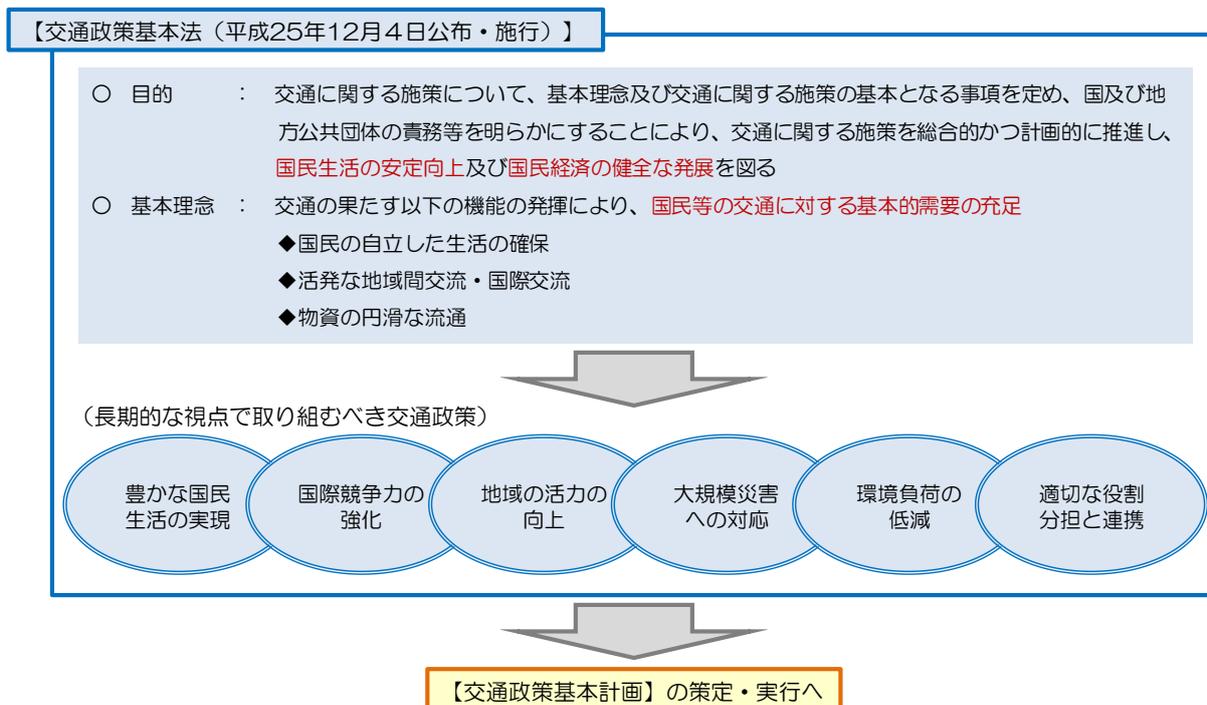
(1) 交通政策基本法と交通政策基本計画

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

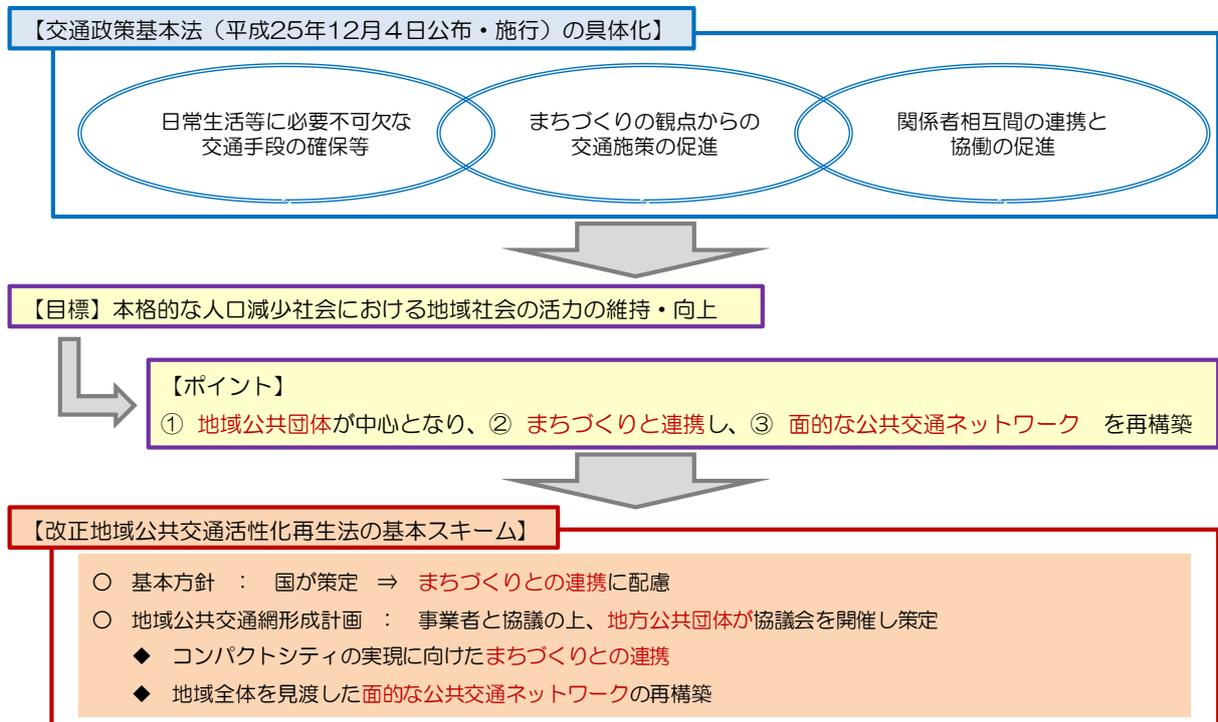
人口減少、少子高齢化が加速度的に進展することにより、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されている。

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 11 月 20 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」を新たに策定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

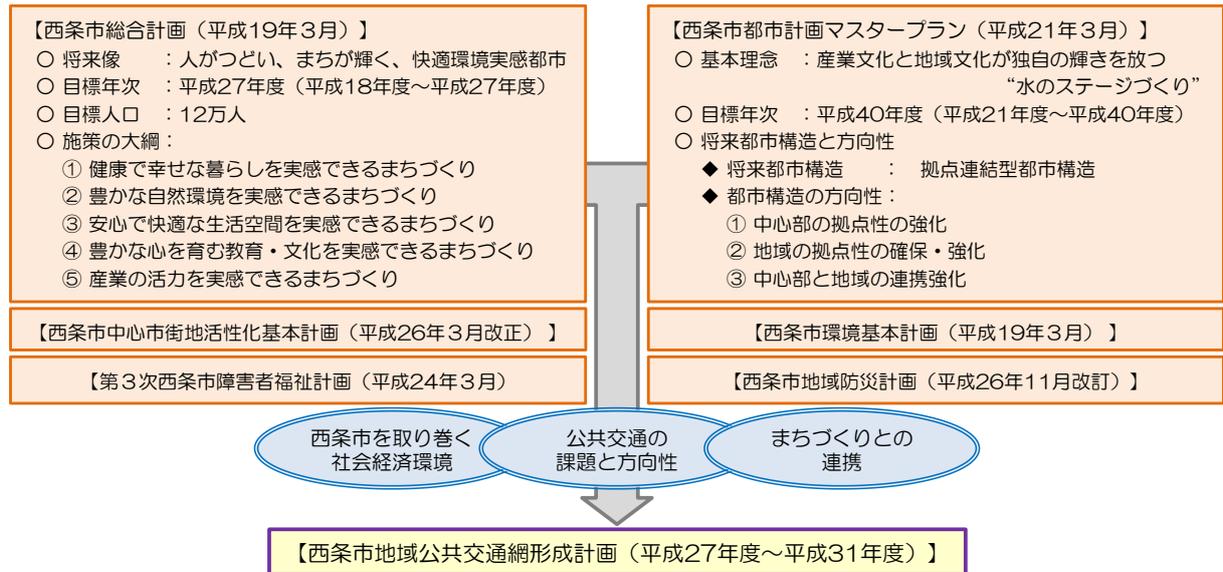


(資料) 国土交通省「改正地域公共交通活性化再生法（平成 26 年 5 月成立）の概要」より作成

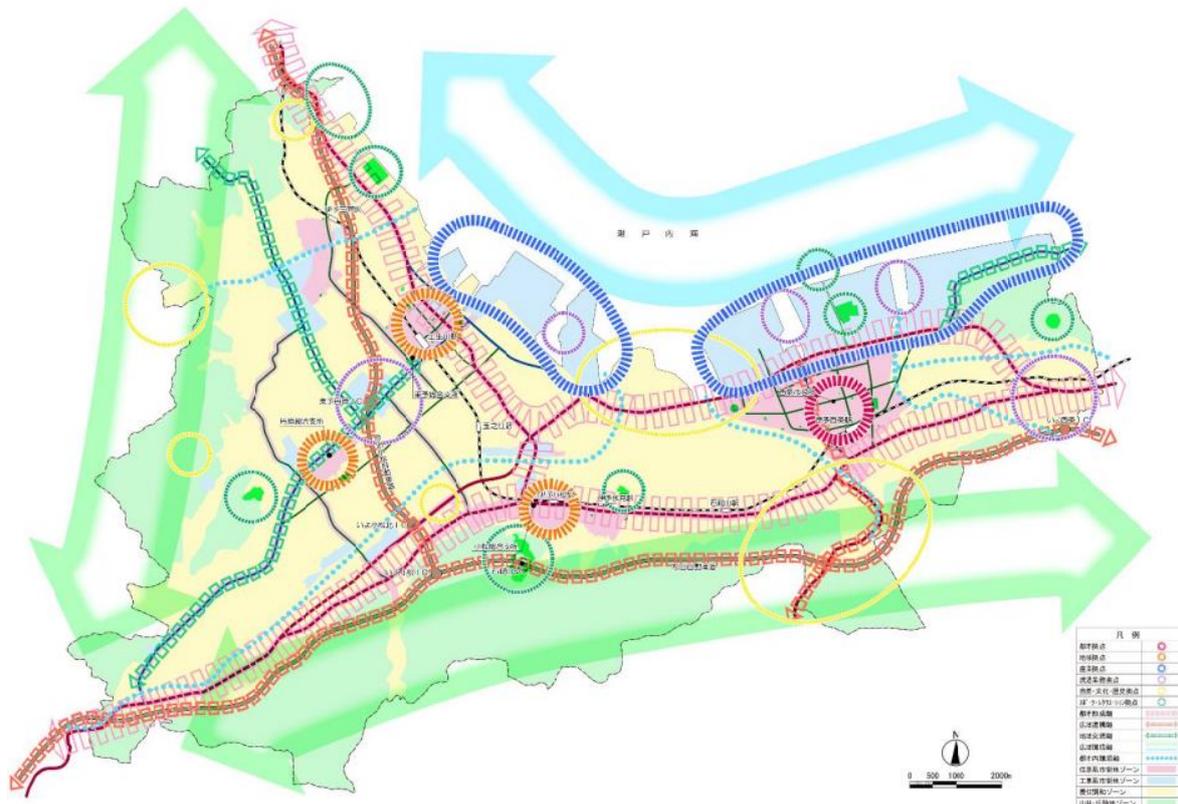
3. 本計画の位置づけ

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。

図表 1-3 本計画と上位・関連計画の関係性



図表 1-4 都市計画マスタープランの将来都市構造図



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

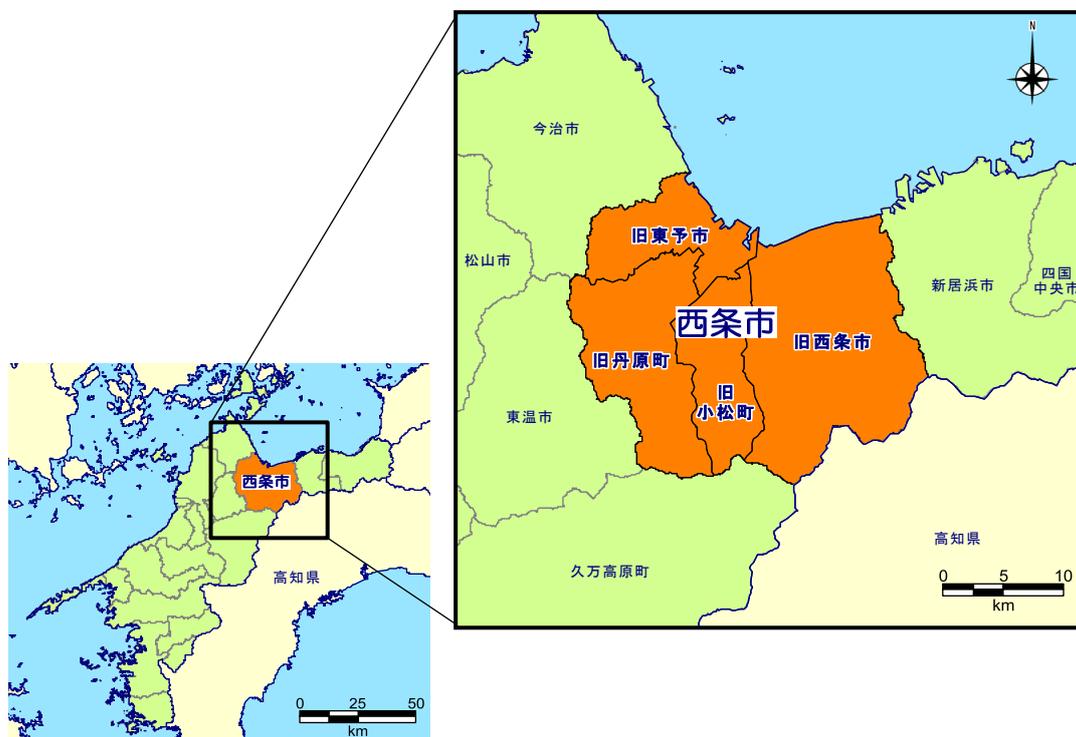
西条市は、平成16年11月に2市2町（旧西条市、東予市、周桑郡小松町、周桑郡丹原町）の合併により誕生し、愛媛県下屈指の市域面積を誇っている。

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、温か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

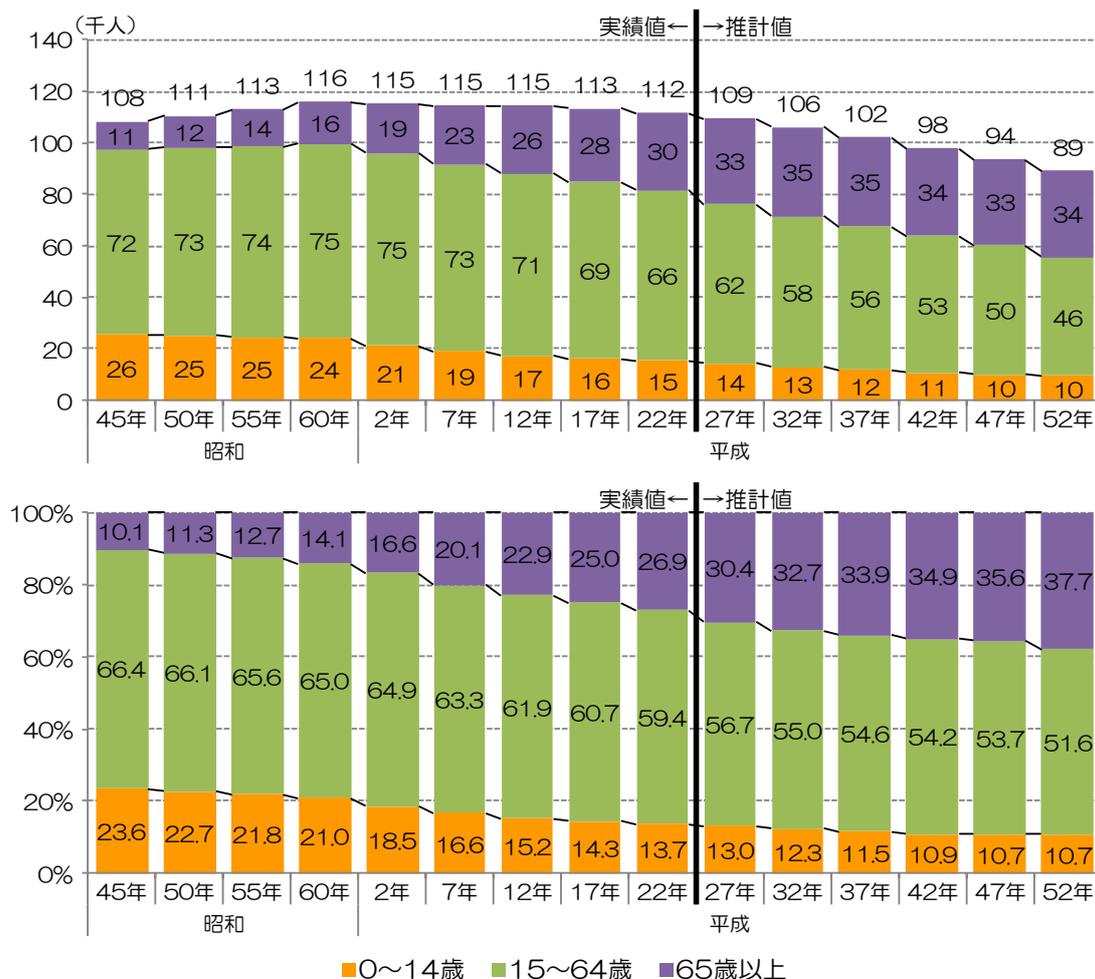
西条市の人口構造は、昭和 60 年をピークに減少傾向が続いている。年齢構成をみると、年少人口は昭和 45 年から減少、老年人口（65 歳以上）は昭和 45 年に比べ約 3 倍に増加している。

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。

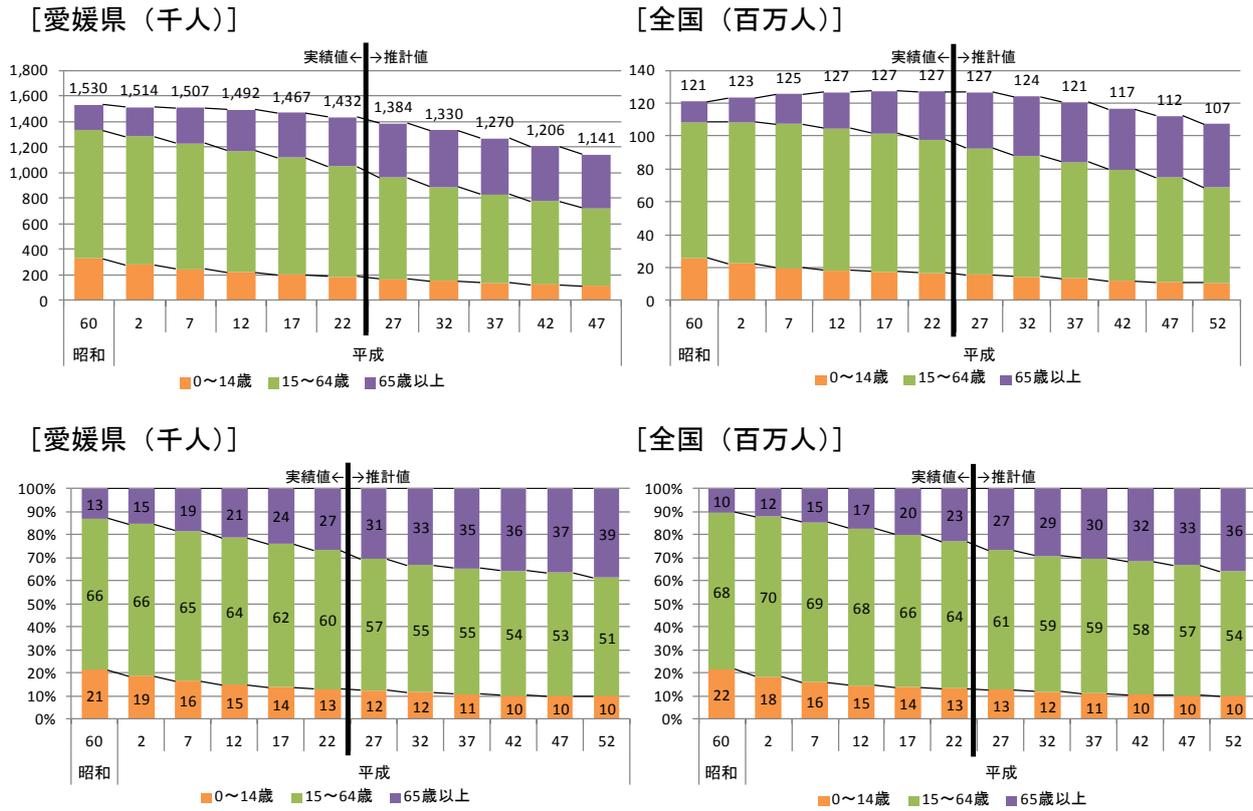
こうした人口推移と将来人口の予測、人口分布を踏まえれば、交通空白地への対応や山間部に居住する高齢者の移動手段の確保等、人口減少や高齢化の一層の進展を見据えた公共交通の再編（適性化）が今後の課題であると言える。

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

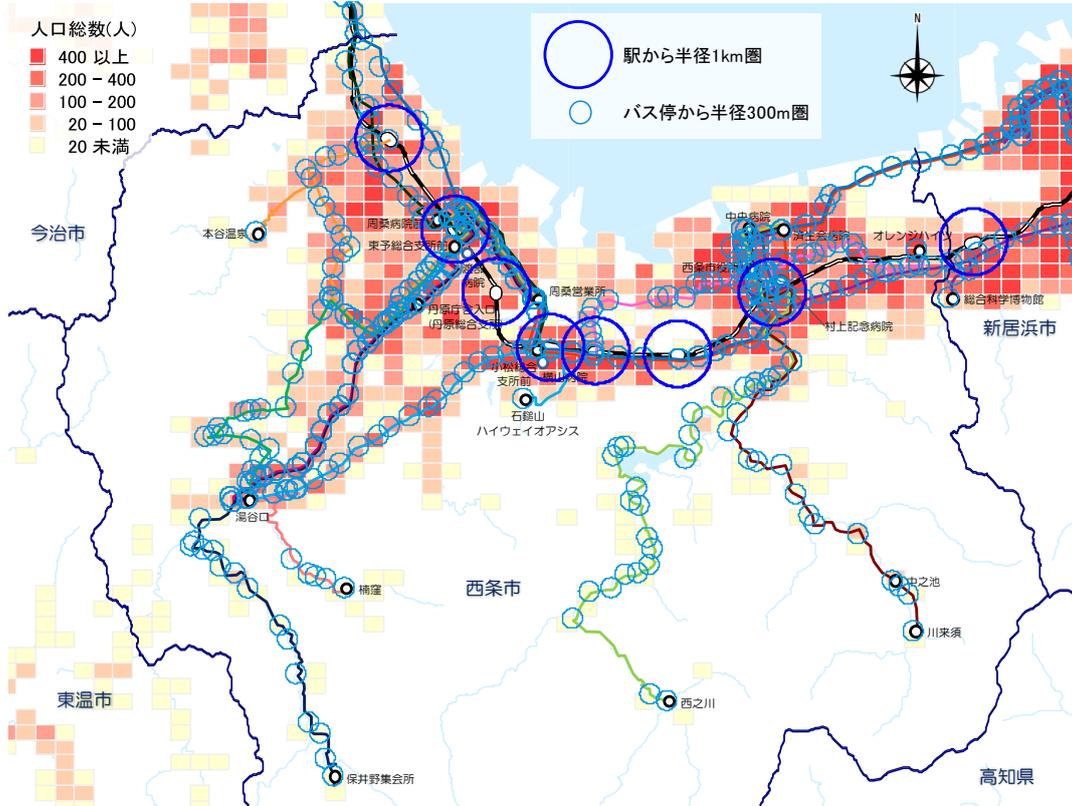
図表 2-3 愛媛県・全国の総人口と人口構成比率



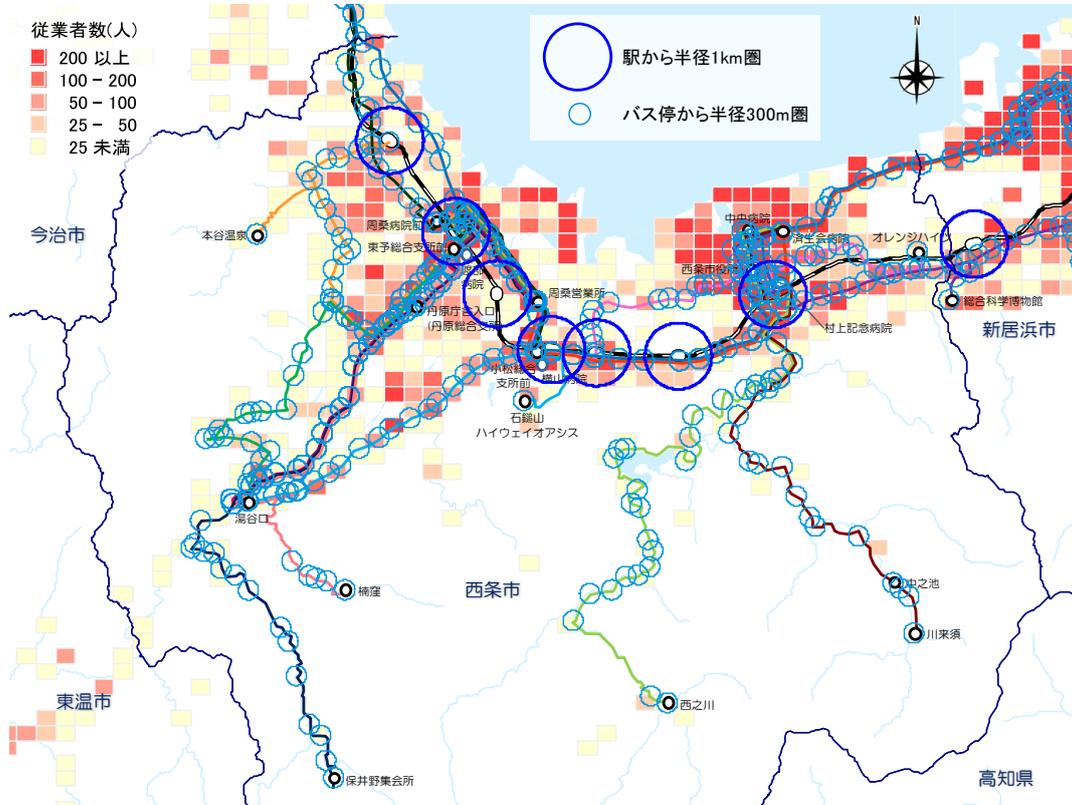
(資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計)」より作成

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)

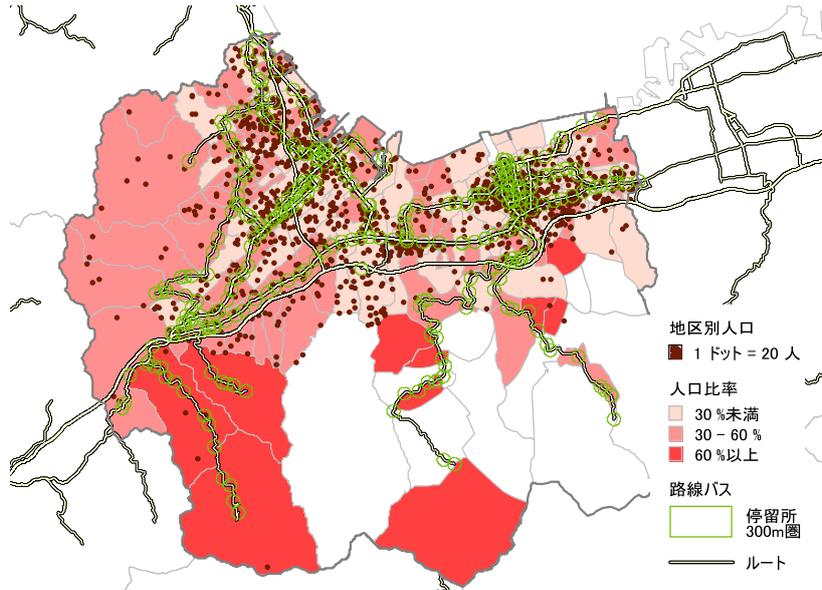


(従業員数)



(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

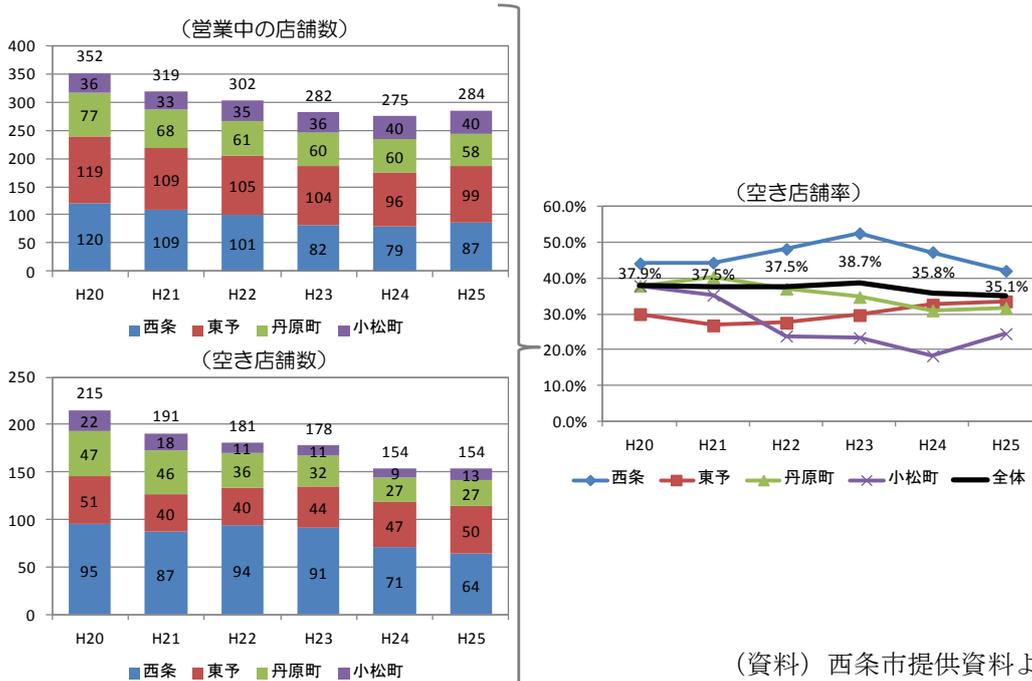
② 中心市街地(空き店舗)の概況

● 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

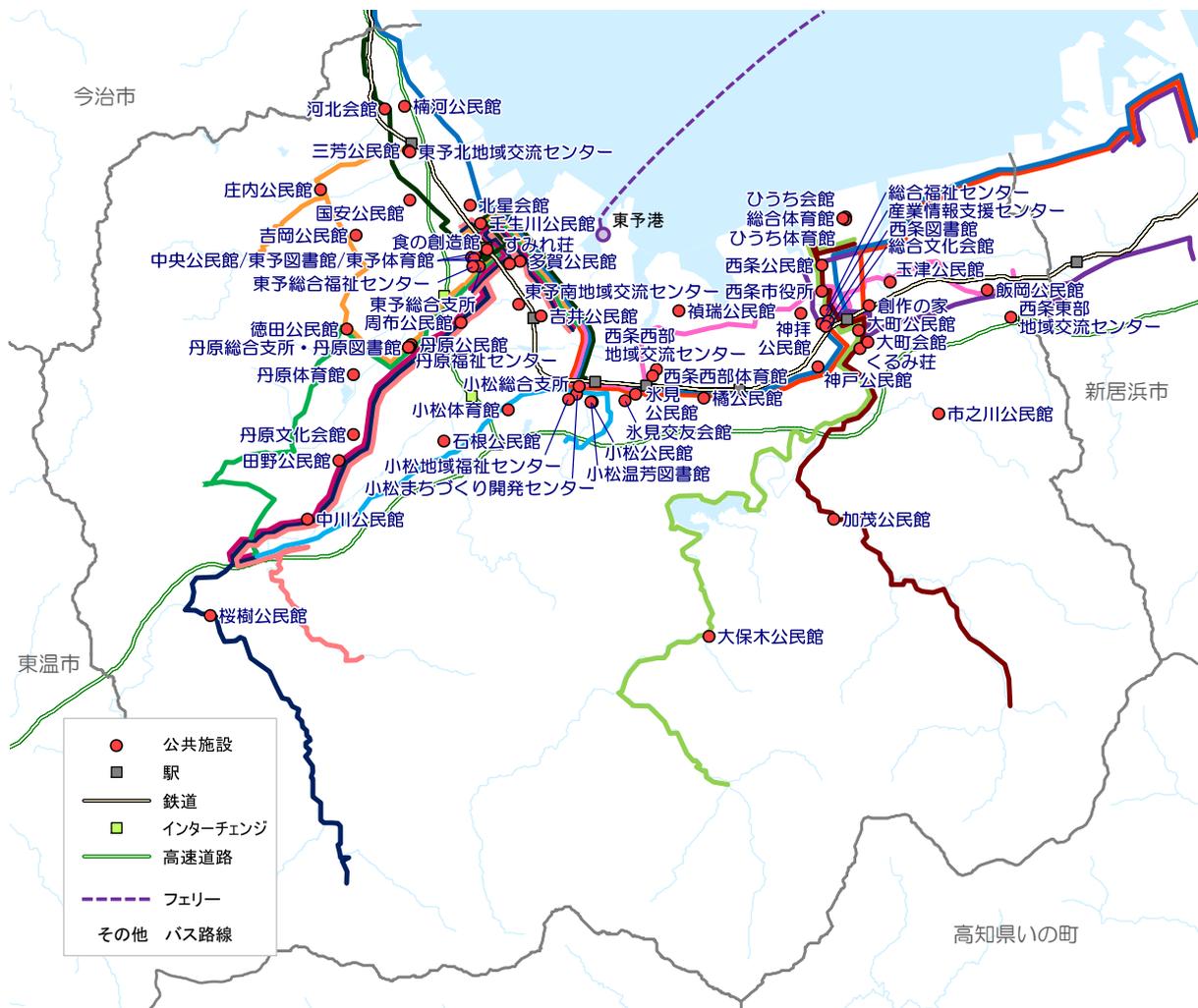
● 公共施設は地区中心部に集積。交流拠点の形成に向けて連携・機能強化等が期待される

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) 西条市資料等より作成

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

⑤ 福祉計画・第6期介護保険事業計画における交通関連事業

● 既存公共交通に纏わる課題の解決が望まれる

西条市では、「高齢者タクシー利用助成事業」として、75歳以上の在宅高齢者で、世帯に所得税が課税されていない者に対し、タクシーを利用する際に基本料金の助成が受けられる利用券を交付することにより、交通手段の確保と社会参加の促進を図っている。

また、75歳以上の高齢者の方を対象にした「いきいきバス」事業を実施しており、通院や買い物などの外出を支援することにより、高齢者の生きがいづくり、健康づくりを促進している。

さらに、「外出支援サービス事業」として、65歳以上の車椅子利用者または寝たきりで一般の交通機関の利用が困難な方に対して、移送用車両（福祉タクシー）の利用券を交付することにより、高齢者の外出支援と家族の負担の軽減を図っている。

これらの事業の内、「高齢者タクシー利用助成事業」、「いきいきバス」は、既存の公共交通を活用した取り組みであり、それぞれ一定水準の利用実績がある。ただし、「高齢者タクシー利用助成事業」については、助成対象が基本料金に限定されており、山間部など交通不便地域では負担が大きく、利用が困難であることが課題である。また、「いきいきバス」事業では、既存のバス路線を活用するものであるため、活用できる路線が限られていること、バス停までの移動手段の確保などが課題である。

2. 西条市の公共交通

(1) 公共交通路線網

- 都市間輸送を担う鉄道（JR）、高速バス、フェリー、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。

また、都市間輸送を担う鉄道については、四国における鉄道高速化に向けた動きが進みつつある。平成 22 年 4 月に行政・経済団体・学識経験者・鉄道事業者等が参画する「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」の設置・検討が開始されており、西条市においても高速鉄道（新幹線）の整備を見据えた公共交通網の構築が必要である。

特に、高速鉄道の整備が進められた場合、愛媛県外から愛媛県及び西条市への来訪者が増加することが見込まれる。その際、長距離間輸送の高速鉄道と短・中距離間輸送を担う既存鉄道、更には地域内輸送を担うバスと 3 種の公共交通の接続・利便性が求められることから、本計画において鉄道路線網とバス路線網の接続・利便性の向上を見据えた方策の検討により、取組みを始めていくことが求められる。

②【都市間輸送】高速バス、フェリー

鉄道以外で重要な都市間輸送を担う交通機関として、高速バスとフェリーが挙げられる。

西条市からは、瀬戸内運輸と阪神バスの共同運行で神戸・大阪方面を結ぶ「いしづちライナー」と、京浜急行バスと瀬戸内運輸の共同運行で東京方面を結ぶ高速バスが発着しており、安価に大阪・東京方面へ行けることから、新たな需要を掘り起こしている。

東予港では、同港と大阪南港を結ぶ「オレンジフェリー」が就航しており、トラック物流や関西国際空港へのアクセス手段として重要な役割を担っている。また、東予港は、これらの陸海交通の結節点、人・物の中継点としての役割を担うとともに、地震等災害時の物資輸送拠点としての防災機能の発揮も期待される。そのため、平常時から都市間輸送の拠点としての機能を発揮しつつ、非常時においても円滑な運用がなされるよう、機能充実・利用促進に努める必要がある。

③【都市間・地域内輸送】バス路線網

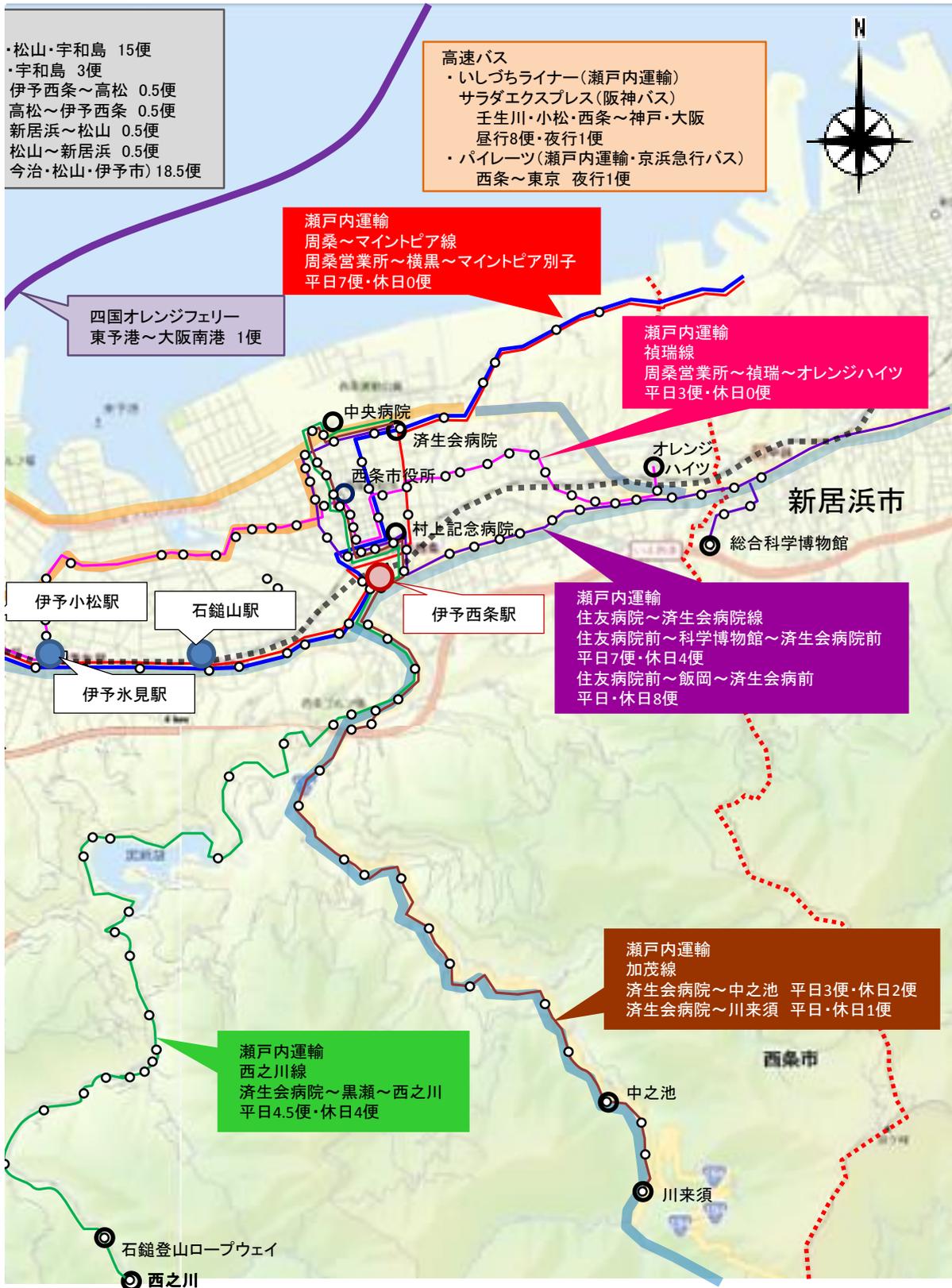
西条市内では、瀬戸内運輸とせとうち周桑バスの 2 事業者が運行を行っている。

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 西条市内公共交通路線網





(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

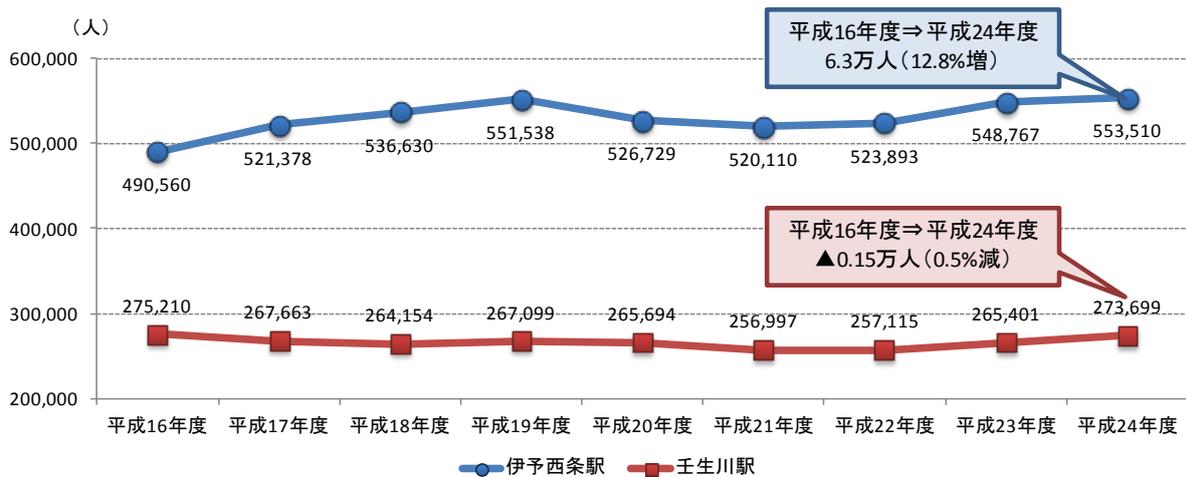
● 鉄道は利用者増、バスは利用者大幅減。環境変化を踏まえた交通網再構築が喫緊の課題

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。

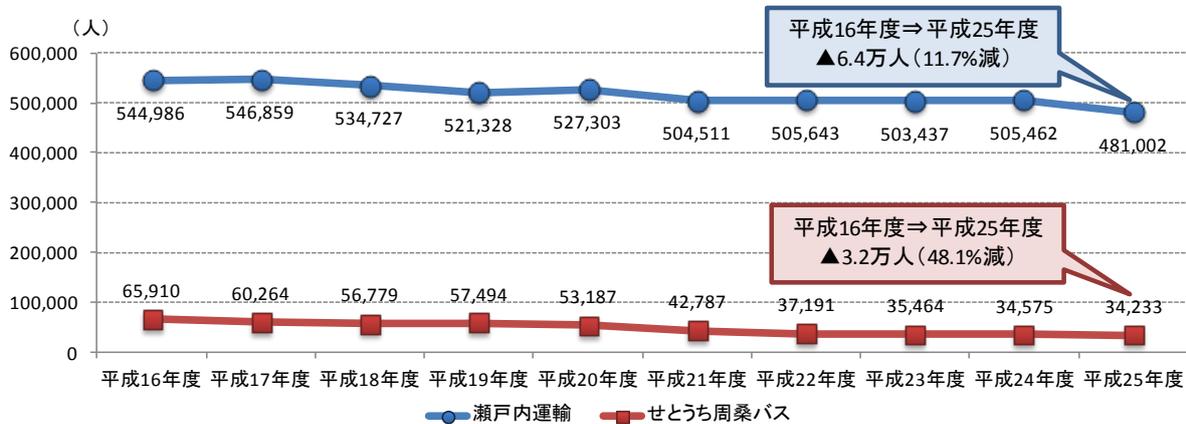
一方、バス利用者数は瀬戸内運輸、せとうち周桑バスの双方ともに減少傾向にある。瀬戸内運輸は、平成25年度の利用者が平成16年度比6.4万人減少しており、せとうち周桑バスは、平成25年度の利用者が平成16年度比3.2万人減少と大幅な減少傾向となっている。バス利用者全体では平成25年度の利用者が平成16年度比9.6万人減少している。

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

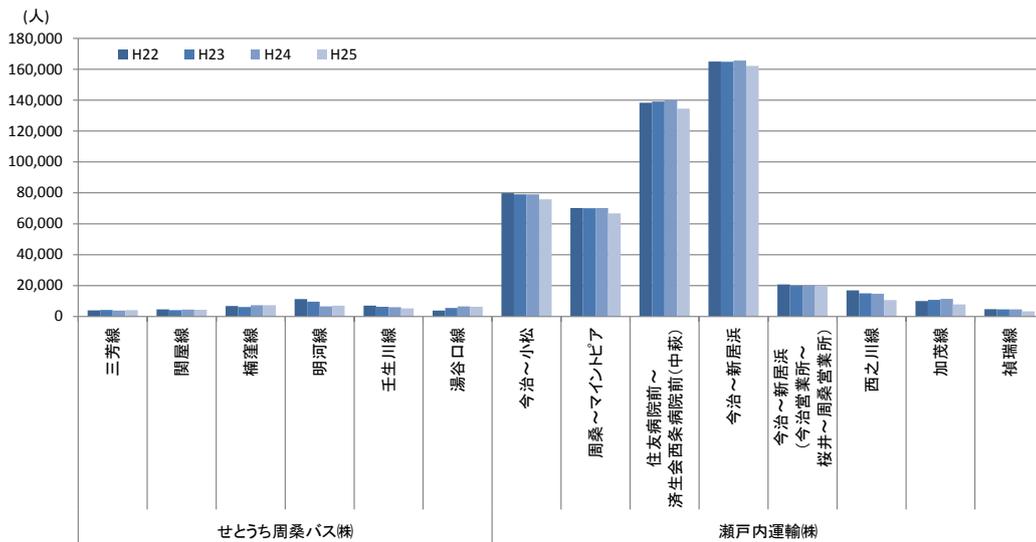
平成 22 年度～平成 25 年度におけるバス路線別の輸送人員・収支率は下図の通りである。

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。

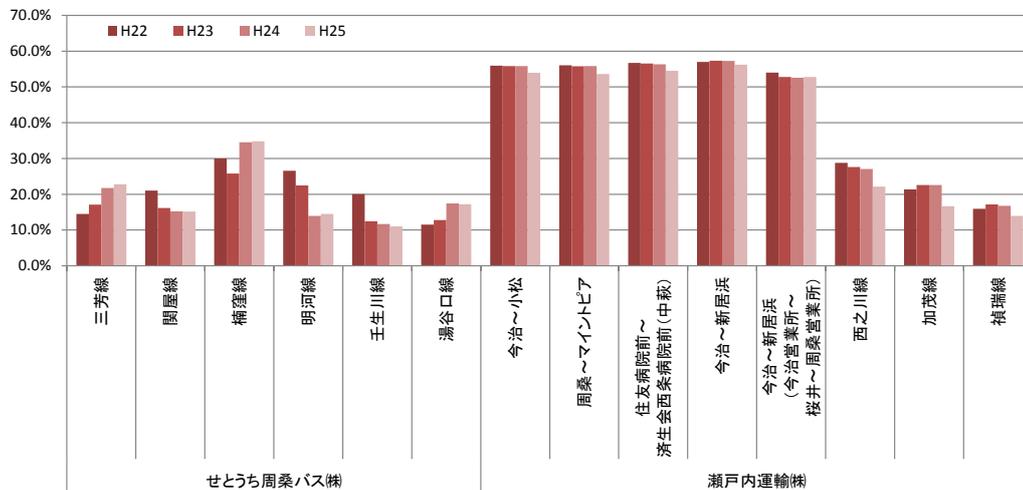
収支率をみると、多くの路線で低下傾向にある。利用者が多い上位 5 路線でも 60%を下回る状態が続いており、最も収支率が良い今治～新居浜線でも平成 25 年度で 56.2%に留まっている。また、その他の路線では 11.0%～34.8%（平成 25 年度）となっており、いずれの路線においても採算性が確保されていない状態にある。

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の推移



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	<p>・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。</p> <p>・通勤・通学・買物・通院に幅広く利用されている。</p> <p>・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。</p> <p>■利用者の年齢層と移動目的[今治～小松]</p> <p>6.7% 13.3% 5.0% 11.7% 13.3% 31.7% 16.7% 1.7%</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■利用者の年齢層と移動目的[今治～新居浜]</p> <p>0.6% 8.6% 8.9% 8.2% 19.5% 29.7% 6.9% 6.7% 10.9%</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■移動目的</p> <p>通学 5.0% 買物 6.7% 帰宅 38.3% 不明 13.3%</p> <p>0% 20% 40% 60%</p>
住友病院前～ 済生会西条病 院前(中萩)	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>■利用者の年齢層と移動目的[湯谷口線]</p> <p>0.5% 24.3% 3.8% 7.3% 11.4% 10.6% 14.9% 20.0% 7.1%</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■移動目的</p> <p>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%</p> <p>0% 20% 40% 60%</p>
周桑～マイント ピア	<p>・平均して1便当たり4～6人程度。</p> <p>・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。</p> <p>■利用者の年齢層と移動目的[周桑～マイントピア]</p> <p>1.9% 6.2% 11.1% 9.9% 22.8% 25.3% 8.6% 9.3% 4.9%</p> <p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>■移動目的</p> <p>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%</p> <p>0% 20% 40% 60%</p>

路線	路線別利用に見る特徴																																												
西之川線	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>■利用者の年齢層と移動目的〔西之川線〕</p> <table border="1"> <caption>西之川線 利用者の年齢層と移動目的</caption> <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%</td></tr> <tr><td>90歳以上</td><td>0%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>0%</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>西之川線 移動目的</caption> <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%	90歳以上	0%	不明	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%																																												
90歳以上	0%																																												
不明	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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>■利用者の年齢層と移動目的〔湯谷口線〕</p> <table border="1"> <caption>加茂線 利用者の年齢層と移動目的</caption> <thead> <tr> <th>年齢層</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>10歳未満</td><td>7.6%</td></tr> <tr><td>10歳代</td><td>1.5%</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%</td></tr> <tr><td>80歳代</td><td>0%</td></tr> <tr><td>90歳以上</td><td>0%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>0%</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>加茂線 移動目的</caption> <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>0%</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	7.6%	10歳代	1.5%	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%	80歳代	0%	90歳以上	0%	不明	0%	移動目的	割合	通学	12.1%	通勤	0%	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	7.6%																																												
10歳代	1.5%																																												
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%																																												
80歳代	0%																																												
90歳以上	0%																																												
不明	0%																																												
移動目的	割合																																												
通学	12.1%																																												
通勤	0%																																												
買物	7.6%																																												
通院	22.7%																																												
帰宅	31.8%																																												
その他	27.3%																																												
不明	6.1%																																												
禎瑞線	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>■利用者の年齢層と移動目的〔禎瑞線〕</p> <table border="1"> <caption>禎瑞線 利用者の年齢層と移動目的</caption> <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%</td></tr> <tr><td>90歳以上</td><td>0%</td></tr> <tr><td>不明</td><td>0%</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>禎瑞線 移動目的</caption> <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%	90歳以上	0%	不明	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%																																												
90歳以上	0%																																												
不明	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%																																												

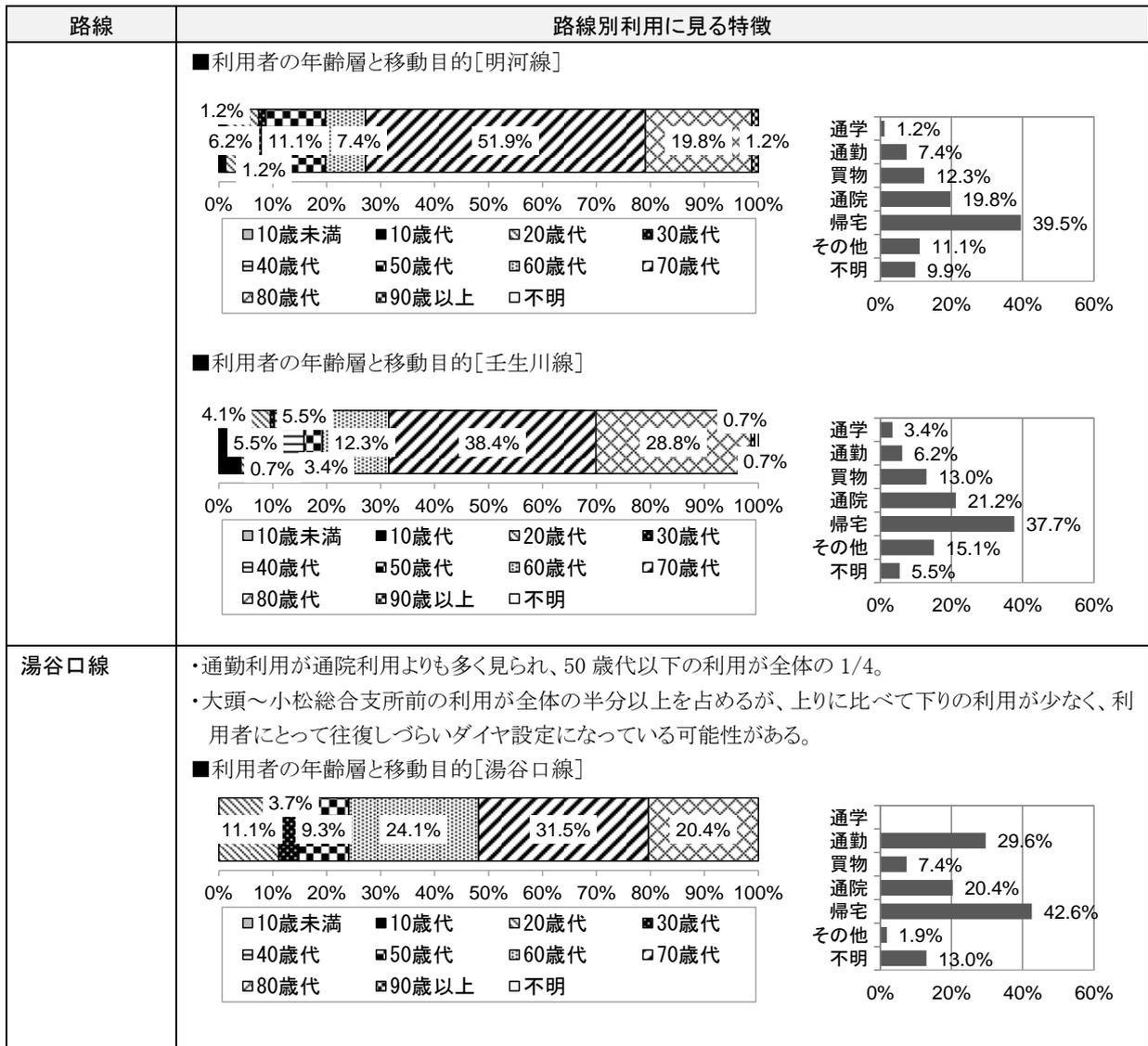
2)せとうち周桑バス

- 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	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・「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。</p> <p>■利用者の年齢層と移動目的[三芳線]</p> <table border="1"> <tr> <td>10歳未満</td> <td>5.3%</td> <td>10歳代</td> <td>5.3%</td> <td>20歳代</td> <td>21.1%</td> <td>30歳代</td> <td>68.4%</td> </tr> </table> <p>■利用者の年齢層と移動目的[関屋線]</p> <table border="1"> <tr> <td>10歳未満</td> <td>3.2%</td> <td>10歳代</td> <td>8.1%</td> <td>20歳代</td> <td>6.5%</td> <td>30歳代</td> <td>64.5%</td> <td>40歳代</td> <td>17.7%</td> </tr> </table> <p>移動目的別割合:</p> <table border="1"> <tr> <td>通学</td> <td>5.3%</td> </tr> <tr> <td>通勤</td> <td>5.3%</td> </tr> <tr> <td>買い物</td> <td>10.5%</td> </tr> <tr> <td>通院</td> <td>63.2%</td> </tr> <tr> <td>帰宅</td> <td>21.1%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>15.8%</td> </tr> <tr> <td>不明</td> <td></td> </tr> </table>	10歳未満	5.3%	10歳代	5.3%	20歳代	21.1%	30歳代	68.4%	10歳未満	3.2%	10歳代	8.1%	20歳代	6.5%	30歳代	64.5%	40歳代	17.7%	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	
10歳未満	5.3%	10歳代	5.3%	20歳代	21.1%	30歳代	68.4%																										
10歳未満	3.2%	10歳代	8.1%	20歳代	6.5%	30歳代	64.5%	40歳代	17.7%																								
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																																	
楠窪線 明河線 壬生川線	<p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・壬生川線は、高校生の通学利用が若干見られる。</p> <p>・周桑営業所～湯谷口は同一道路を走行。</p> <p>・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。</p> <p>・「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。</p> <p>■利用者の年齢層と移動目的[楠窪線]</p> <table border="1"> <tr> <td>10歳未満</td> <td>10.0%</td> <td>10歳代</td> <td>80.0%</td> <td>20歳代</td> <td>10.0%</td> </tr> </table> <p>移動目的別割合:</p> <table border="1"> <tr> <td>通学</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>通勤</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>買い物</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>通院</td> <td>45.0%</td> </tr> <tr> <td>帰宅</td> <td>10.0%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td></td> </tr> <tr> <td>不明</td> <td></td> </tr> </table>	10歳未満	10.0%	10歳代	80.0%	20歳代	10.0%	通学	10.0%	通勤	10.0%	買い物	10.0%	通院	45.0%	帰宅	10.0%	その他		不明													
10歳未満	10.0%	10歳代	80.0%	20歳代	10.0%																												
通学	10.0%																																
通勤	10.0%																																
買い物	10.0%																																
通院	45.0%																																
帰宅	10.0%																																
その他																																	
不明																																	



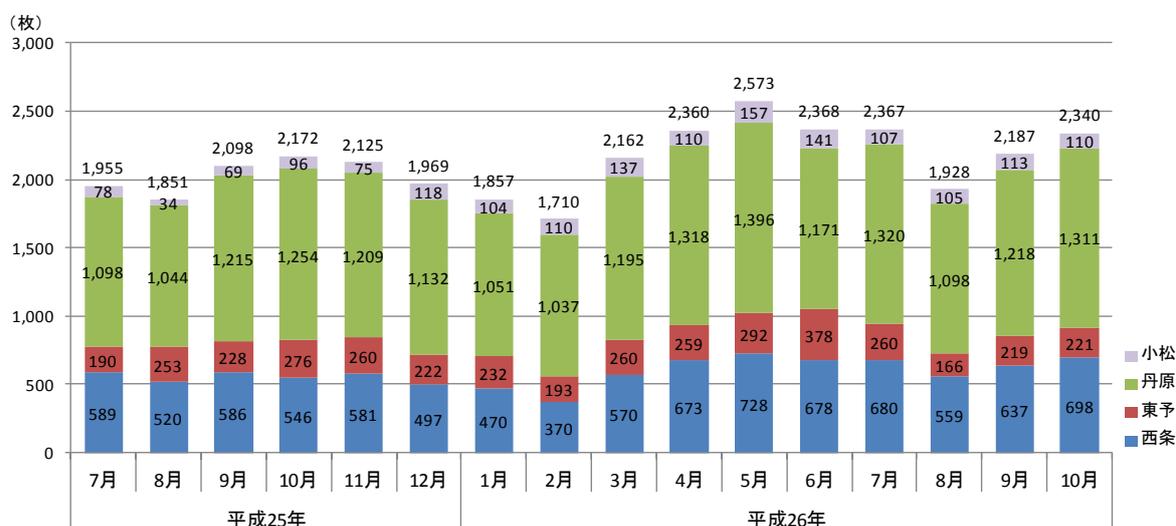
④ いきいきバス利用状況

● 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

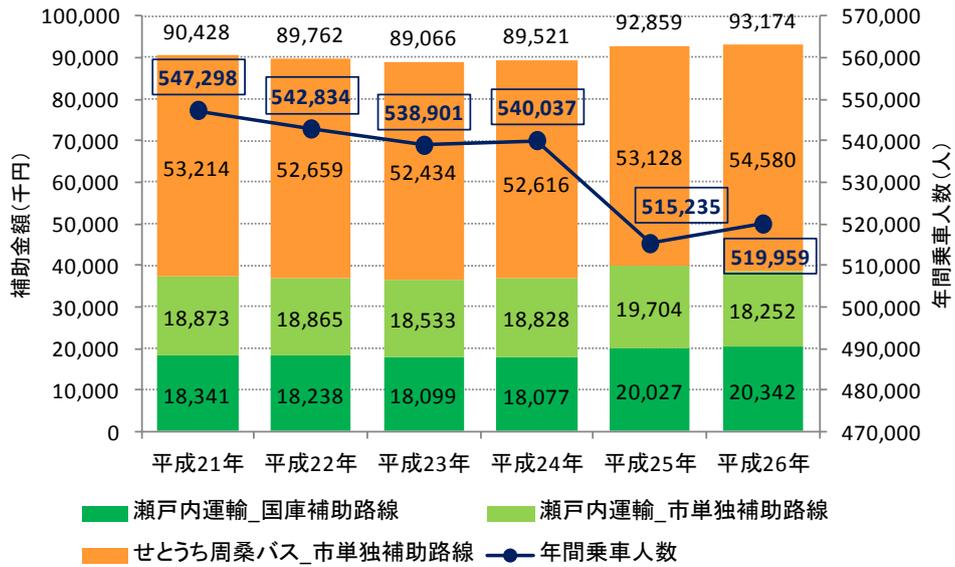
● 日常生活の移動手段確保と市財政負担の軽減の双方を維持する展開が必要に

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。

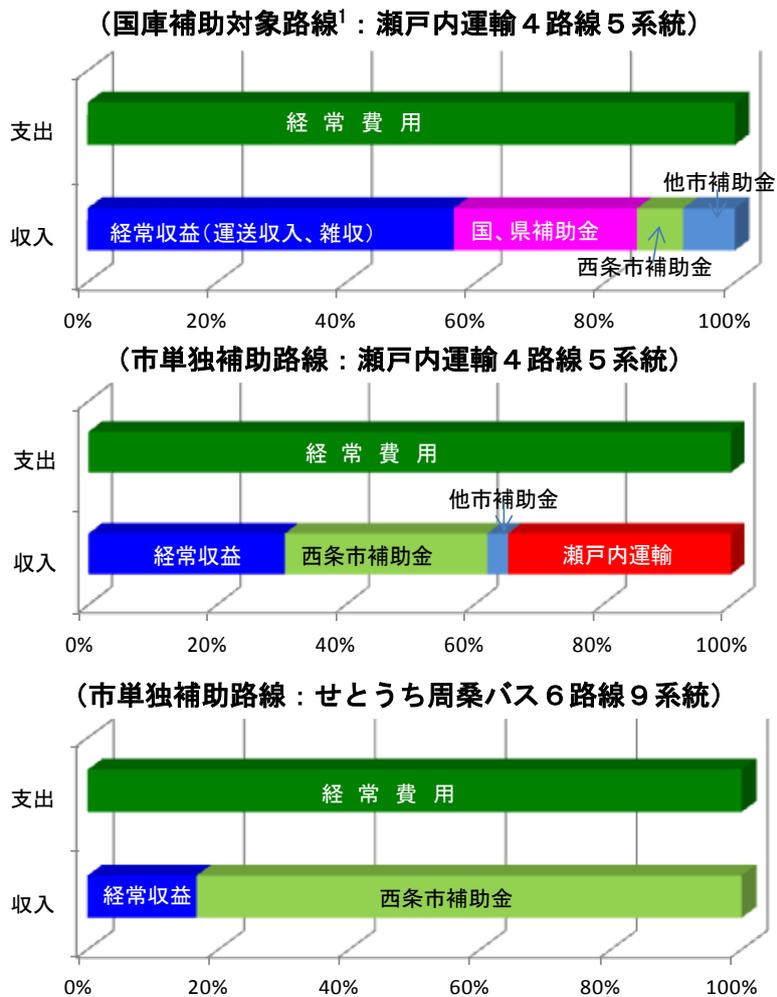
補助金交付は、国庫補助対象路線である瀬戸内運輸4路線、国庫補助対象路線以外の瀬戸内運輸4路線、市単独補助路線のせとうち周桑バス6路線（全路線）の3形態について、運賃収入等でまかなうことができない経費（赤字分）を国、県や西条市等から交付される形となっている。

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



(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

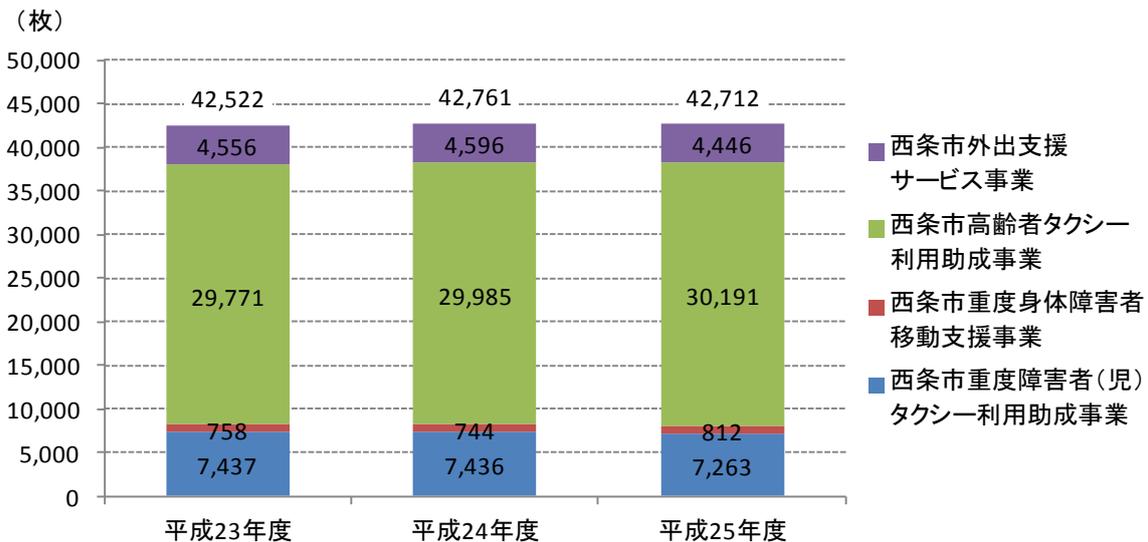
西条市は満 75 歳以上で、所得税が非課税世帯の高齢者に対し、タクシーの基本料金を助成する利用券を年間 12 枚（月割）交付している（同一世帯に 2 人以上の対象者がいる場合は、2 人目以降は半分の枚数）。このうち、「西条市外出支援サービス事業」は、タクシーに乗車することが難しい高齢者を対象に外出時の移動手段確保を目的とした事業である。

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

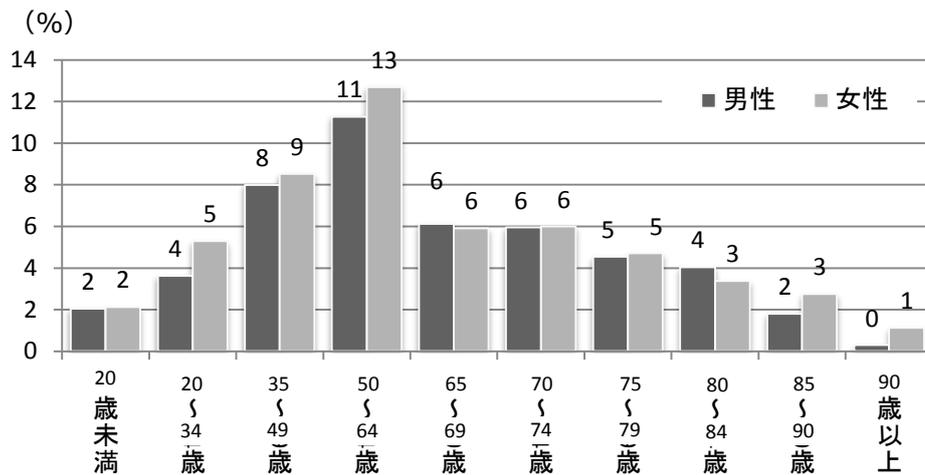
持続可能な公共交通の構築に向けて現在の公共交通に関する課題や利用拡大に向けたニーズ等を把握するため市民アンケート調査を実施した。

市民アンケート調査の実施概要は下記の通りである。

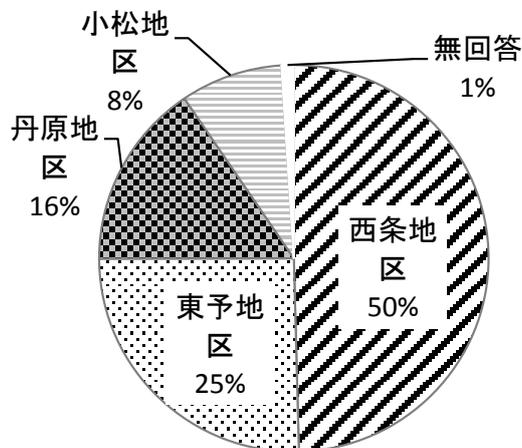
【市民アンケート調査の概要】

- 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）

図表 2-19 性別・年齢区分別回答者割合（対回答者合計、性別・年齢区分無回答を除く）



図表 2-20 地区別回答者割合



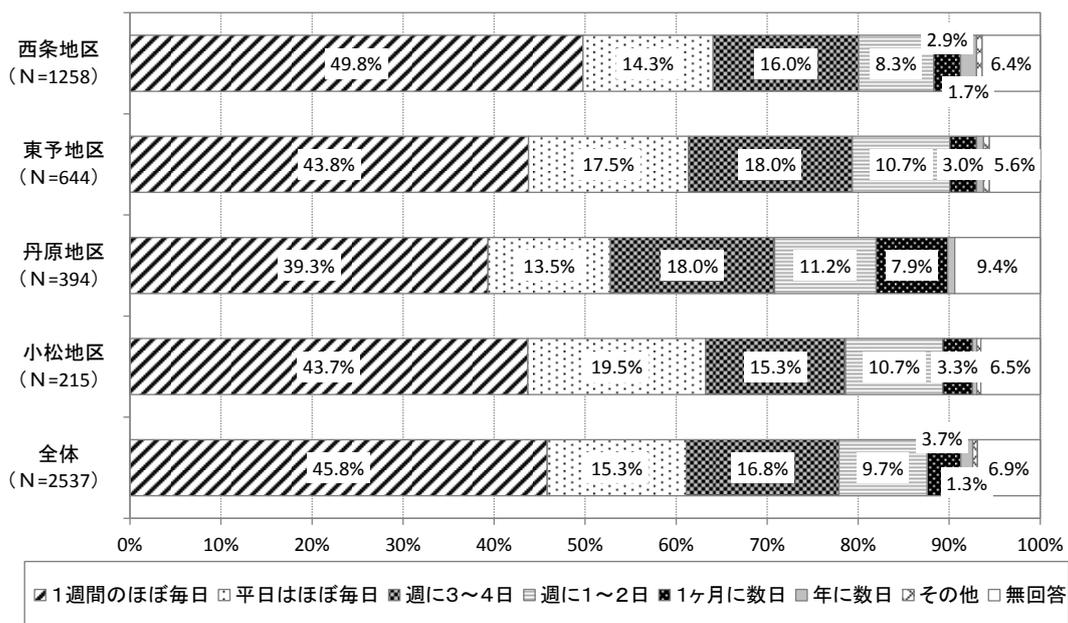
② 市民アンケート調査結果

1) 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。

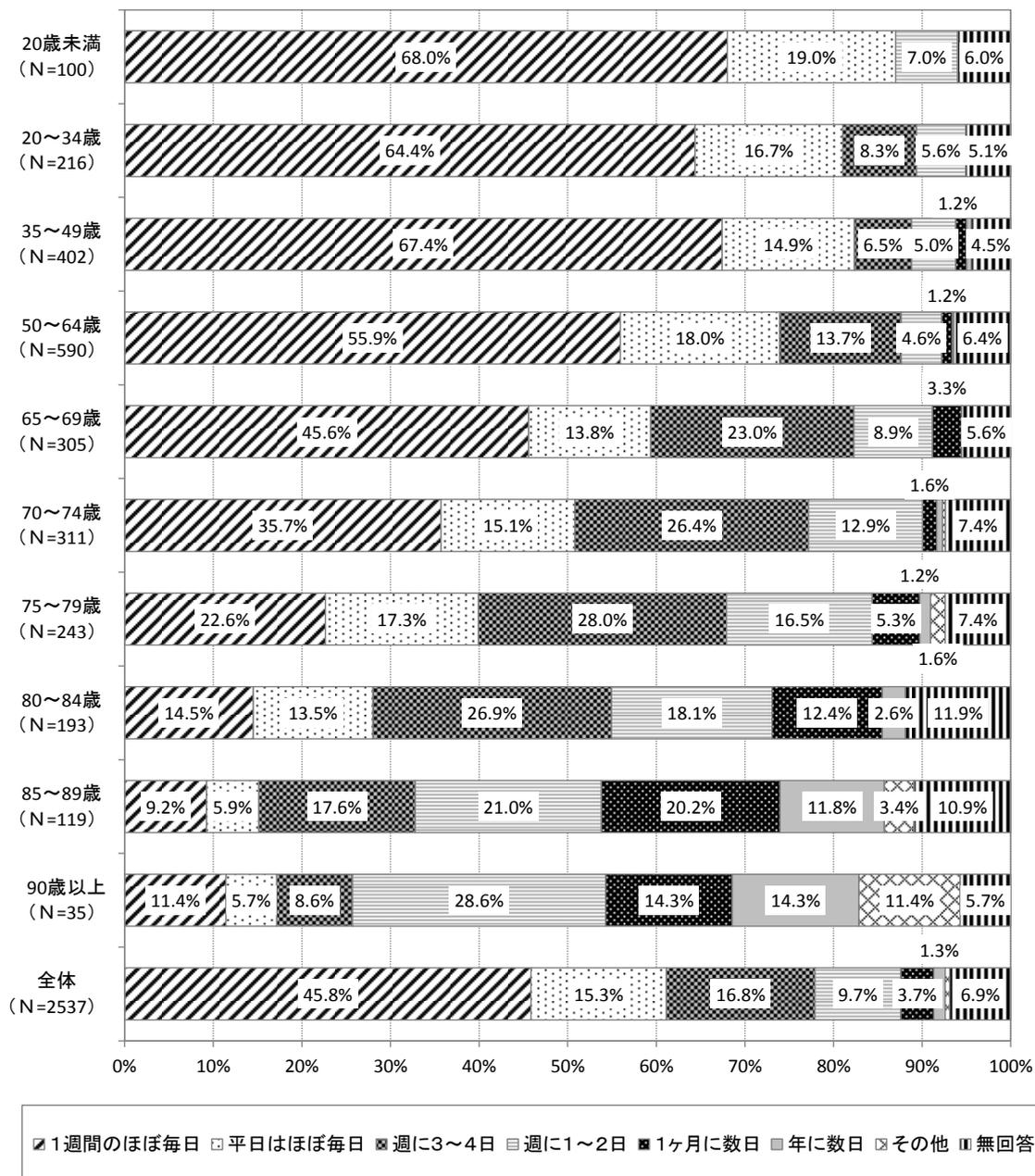
図表 2-21 外出頻度



● 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 2-22 外出頻度_年齢区分別

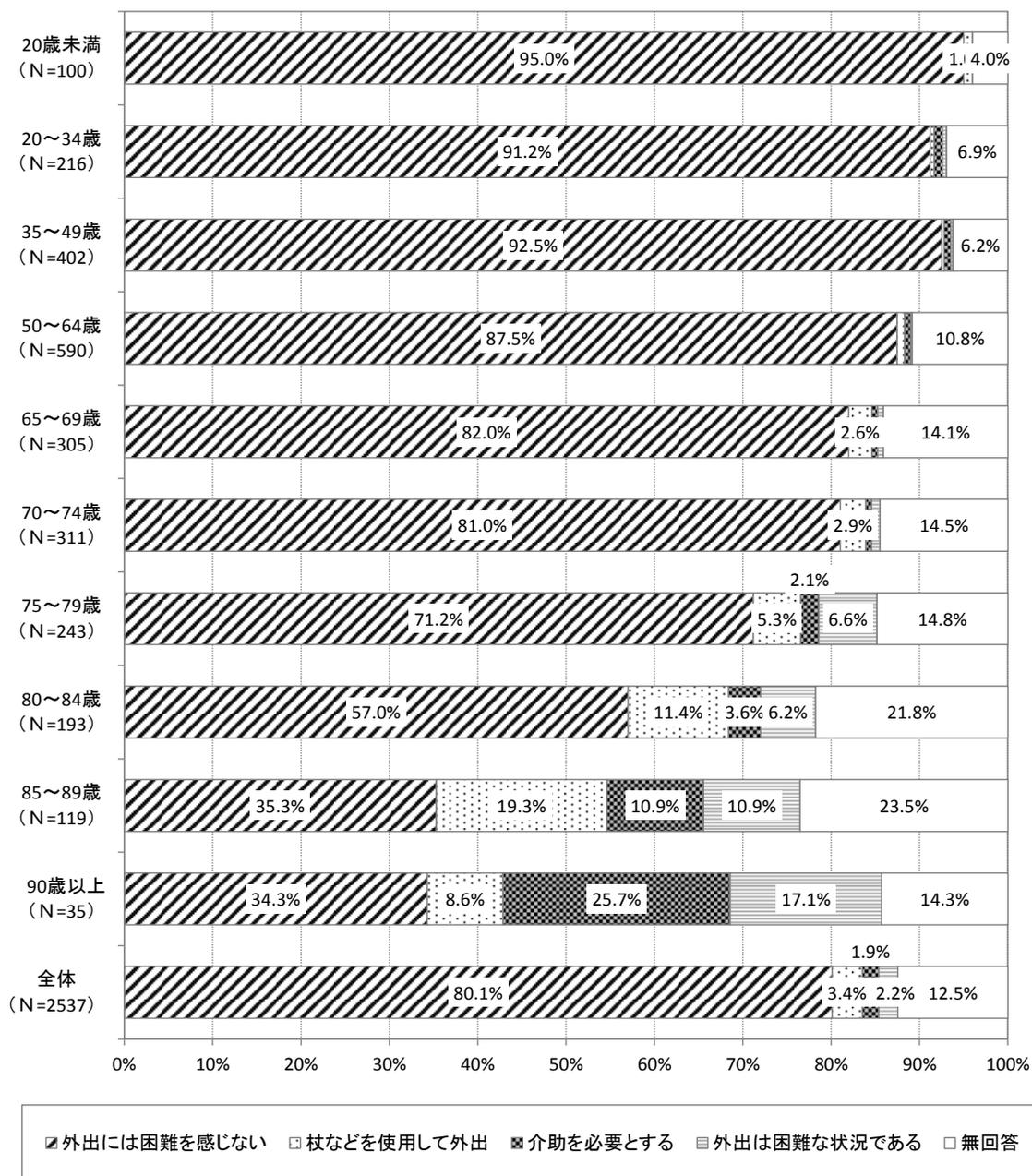


2)外出にあたっての状況

● 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 2-23 外出にあたっての状況_年齢区分別



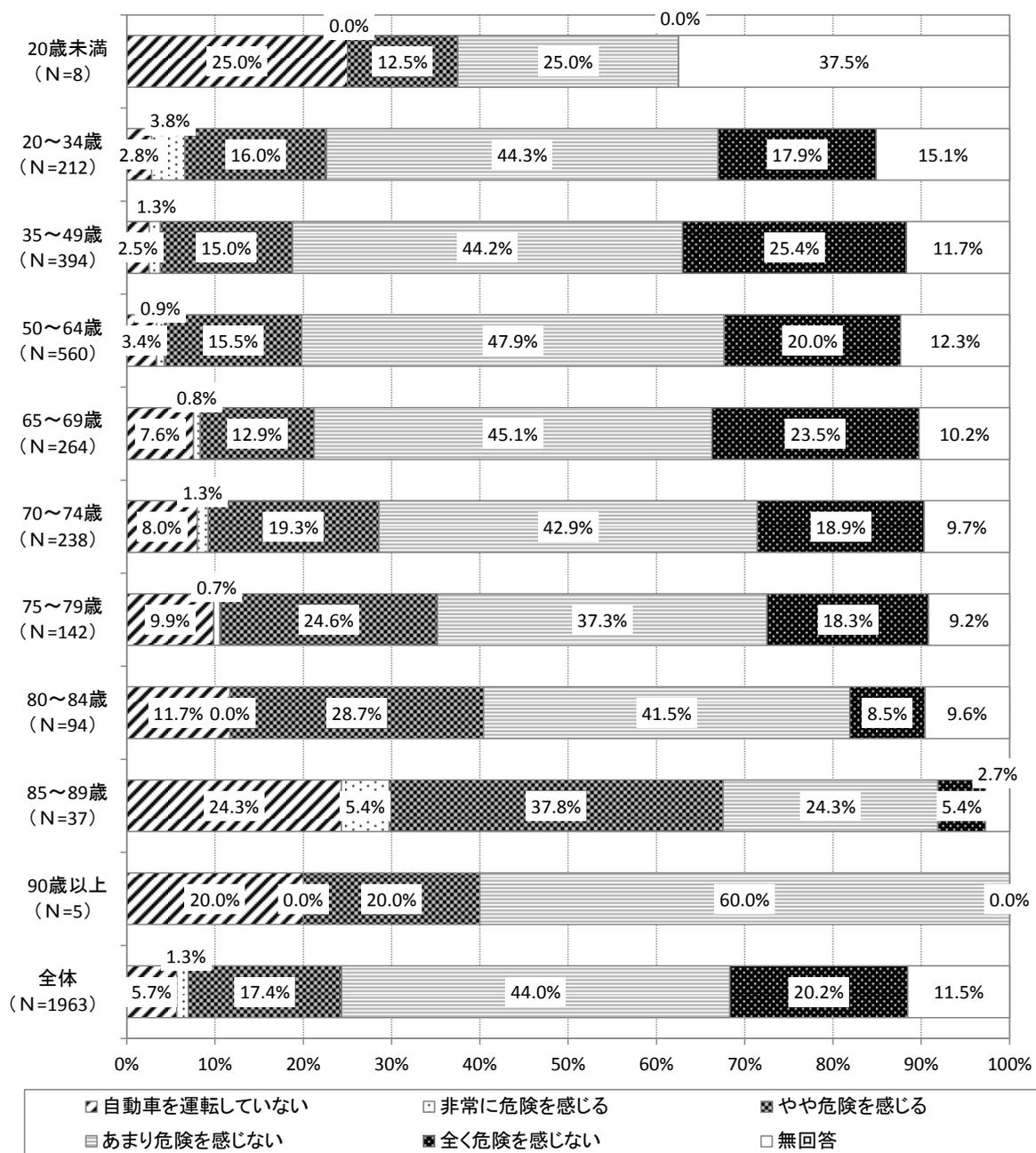
3)運転時に危険を感じるかどうか

● 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 2-24 運転時に危険を感じるかどうか_年齢区分別



4)目的別の主な行き先

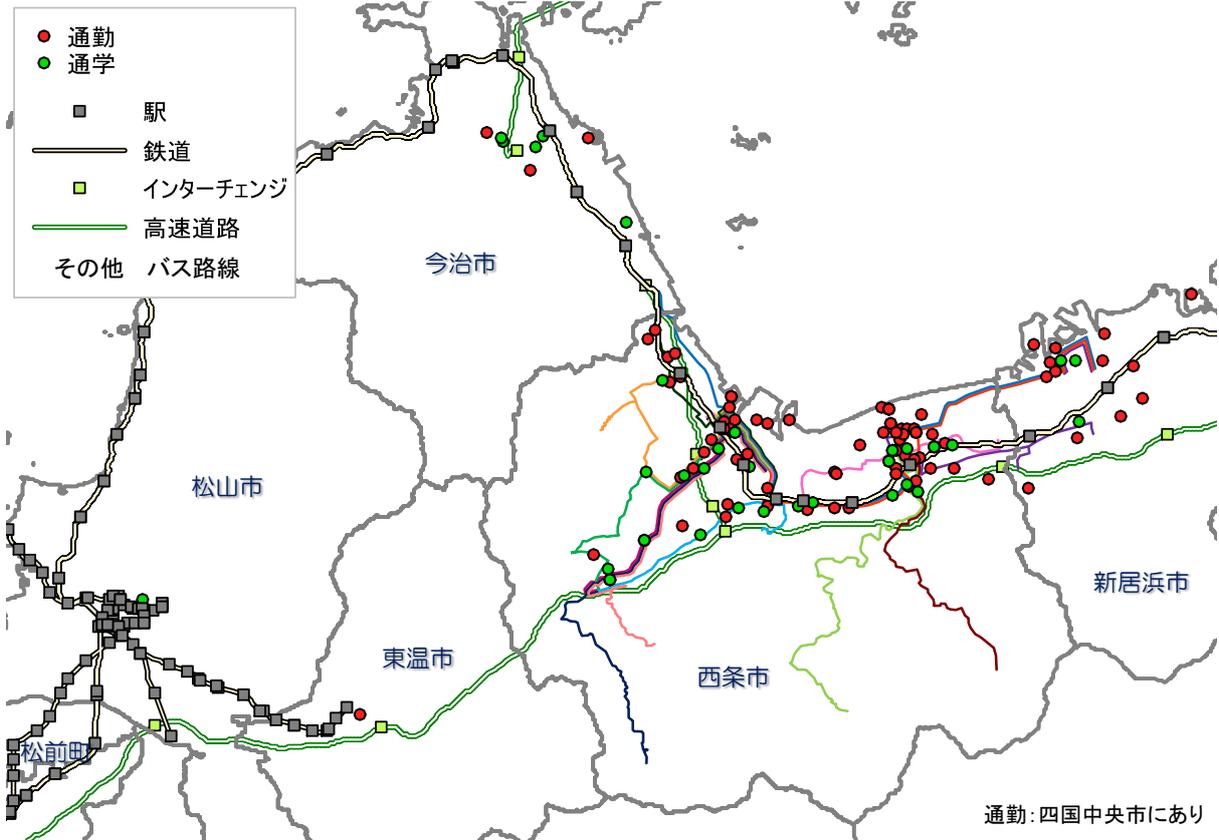
目的別の主な行き先は右図の通りである。買い物の主な行き先については各地区中心部に集中しており、公共交通（バス路線）の編成により、公共交通を中心とした生活ネットワークの形成が期待できると言える。

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。

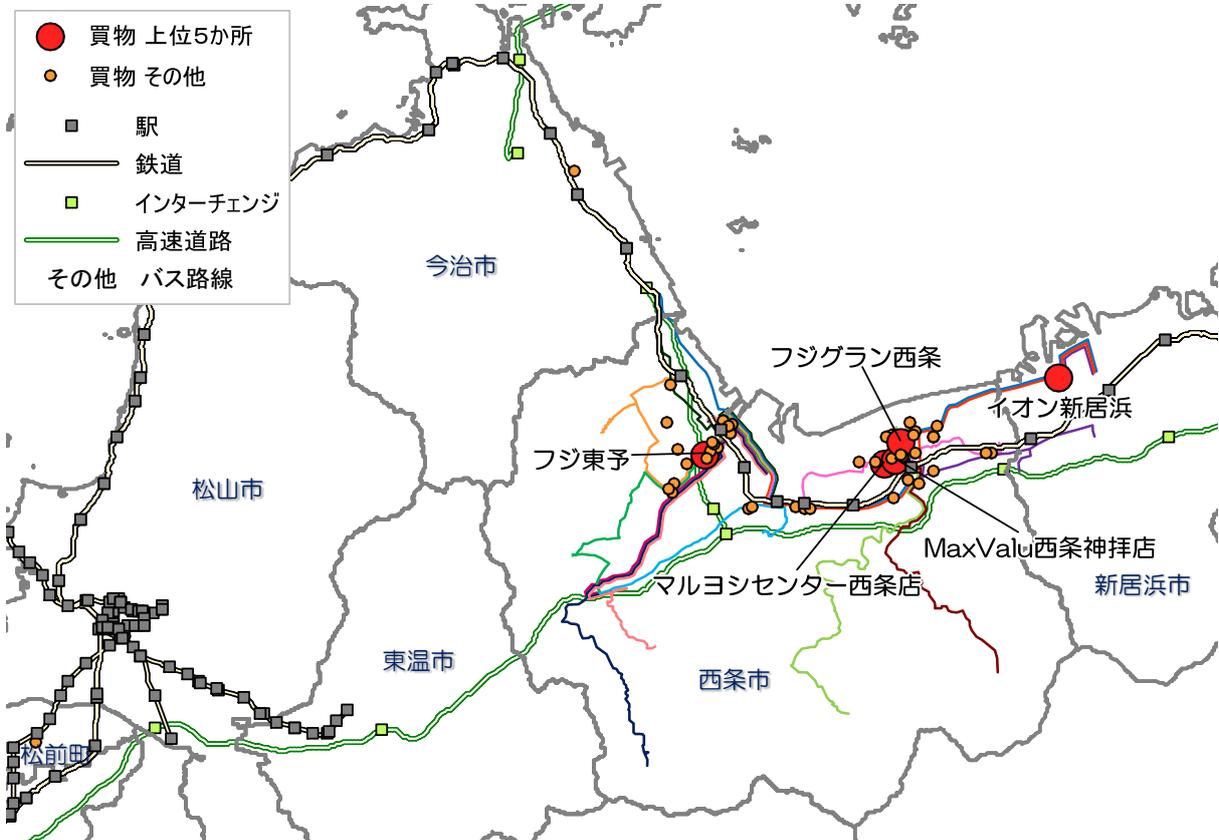
目的別の主な行き先について、アンケート回答者の居住地区別にみると、自家用車を利用する人も含めた全回答者の場合は、居住地区以外にも行き先が広がっているのに対し、自家用車以外を移動手段とする人（鉄道（JR）、路線バス、タクシー、自転車、徒歩・車椅子、その他）の場合は、概ね居住地区、あるいはその周辺に行き先が限定されている。

西条市内の行き先は、全回答者の場合も、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、乗り継ぎ利便性の向上等を図ることで、公共交通利用者の拡大、各市民の公共交通利用機会の増加を図ることが期待できる。

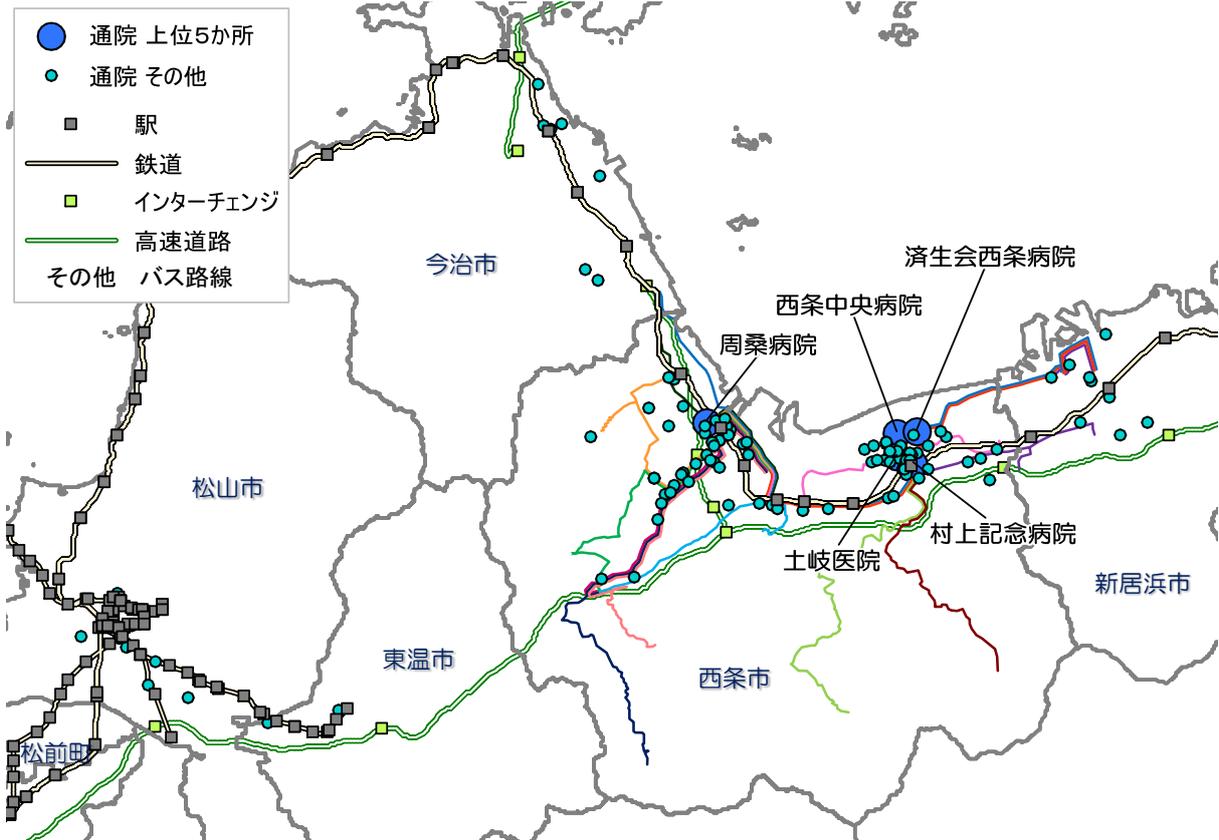
図表 2-25 通勤・通学時の主な行き先と地域公共交通網（西条市全域）



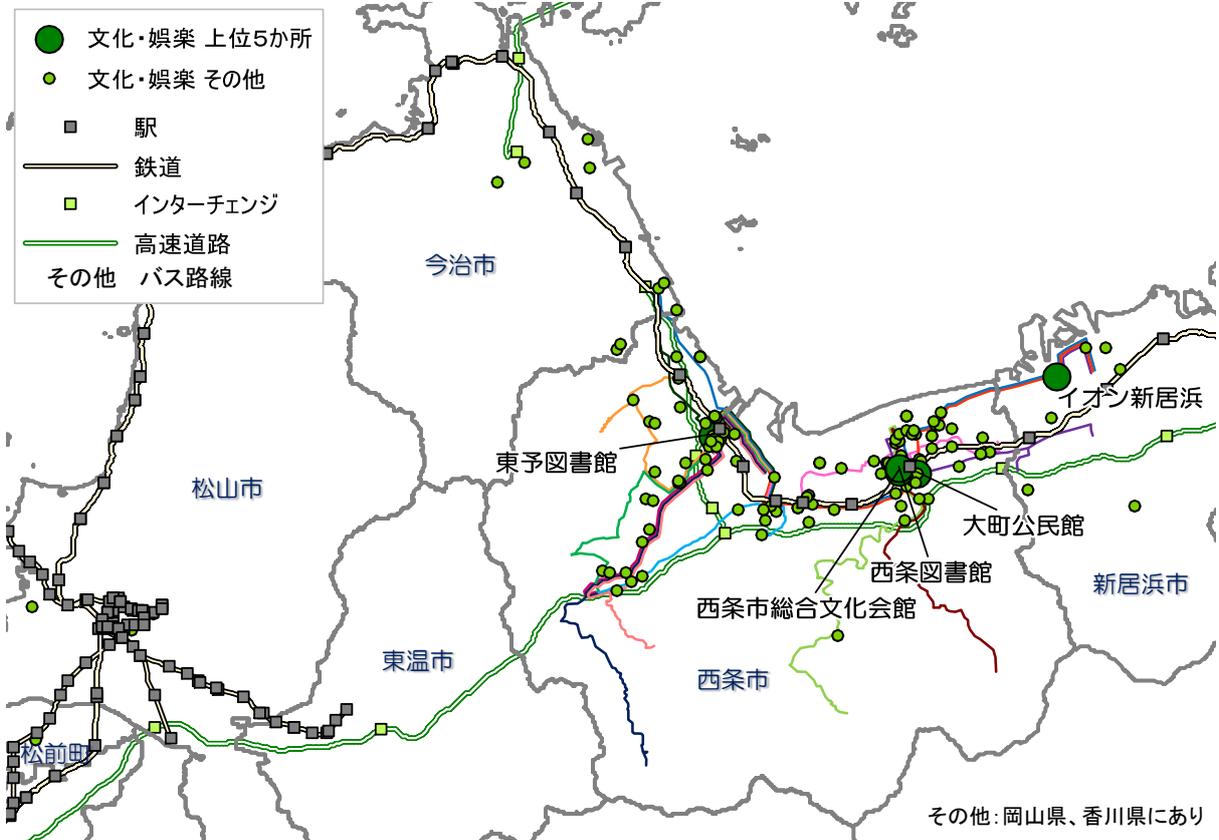
図表 2-26 買い物時の主な行き先と地域公共交通網（西条市全域）



図表 2-27 通院時の主な行き先と地域公共交通網（西条市全域）



図表 2-28 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 2-29 目的別の主な行き先と地域公共交通網（地区別）
（西条地区）

～全回答者～



～交通手段：自家用車以外～

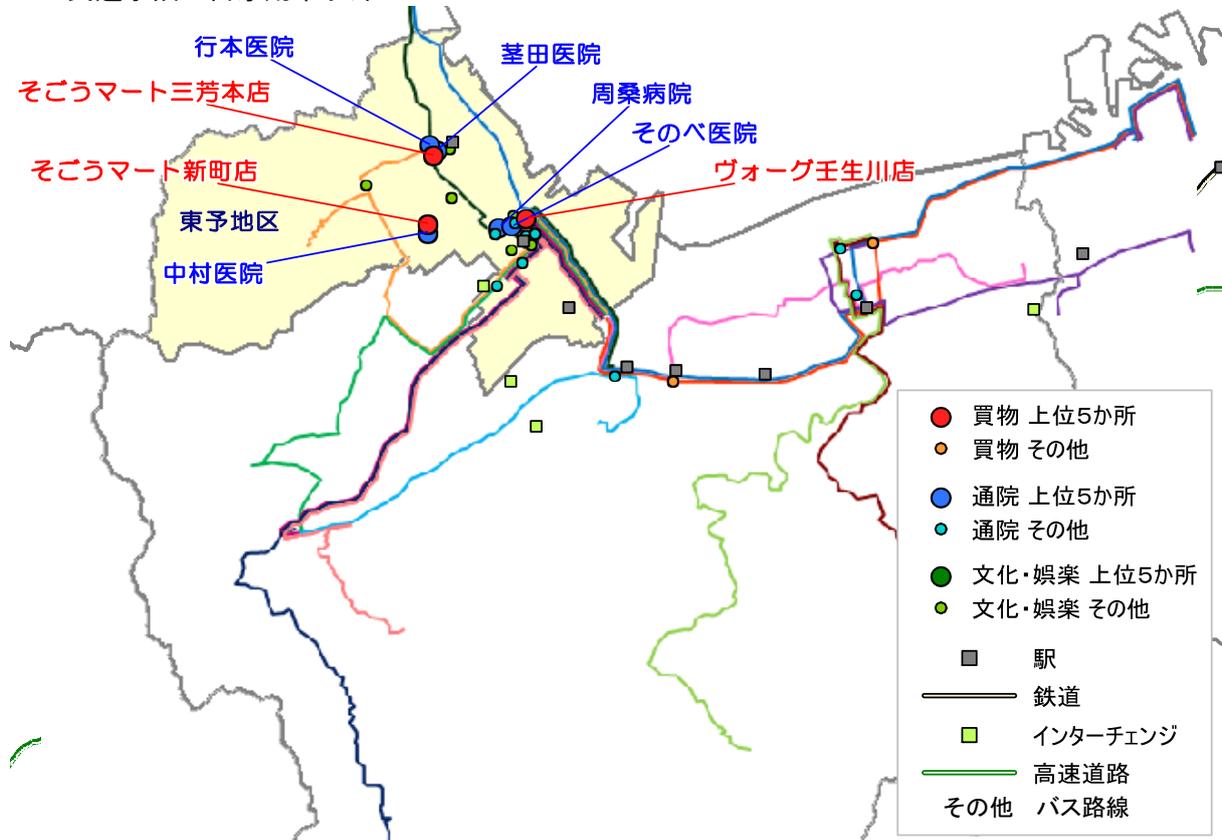


(東予地区)

～全回答者～

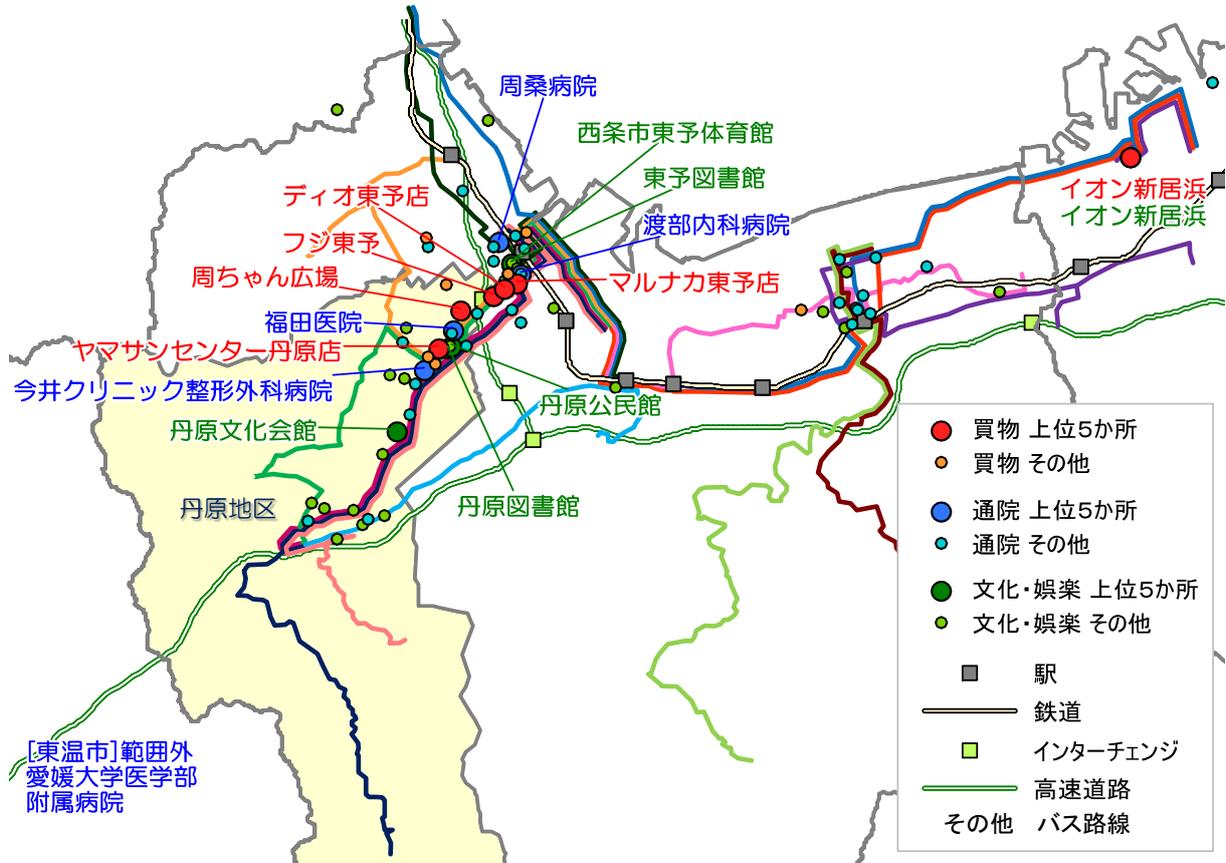


～交通手段：自家用車以外～

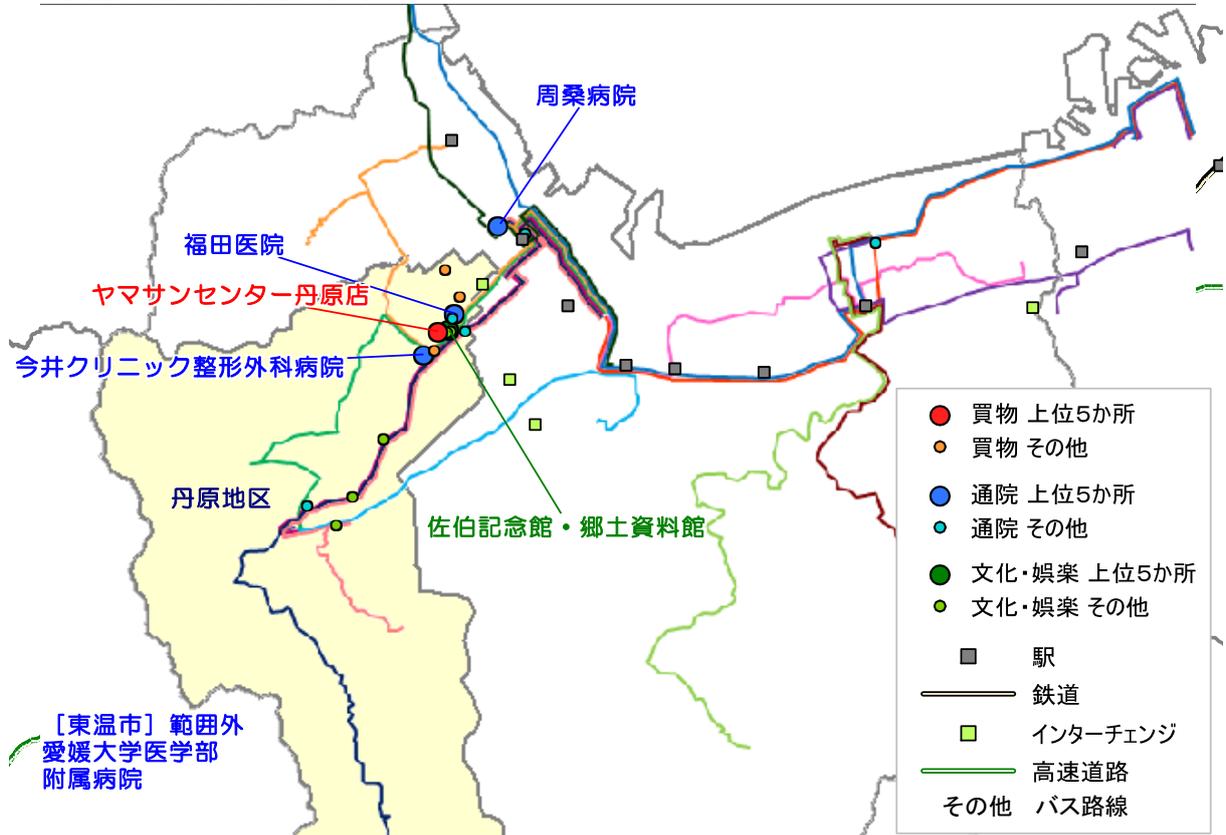


(丹原地区)

～全回答者～

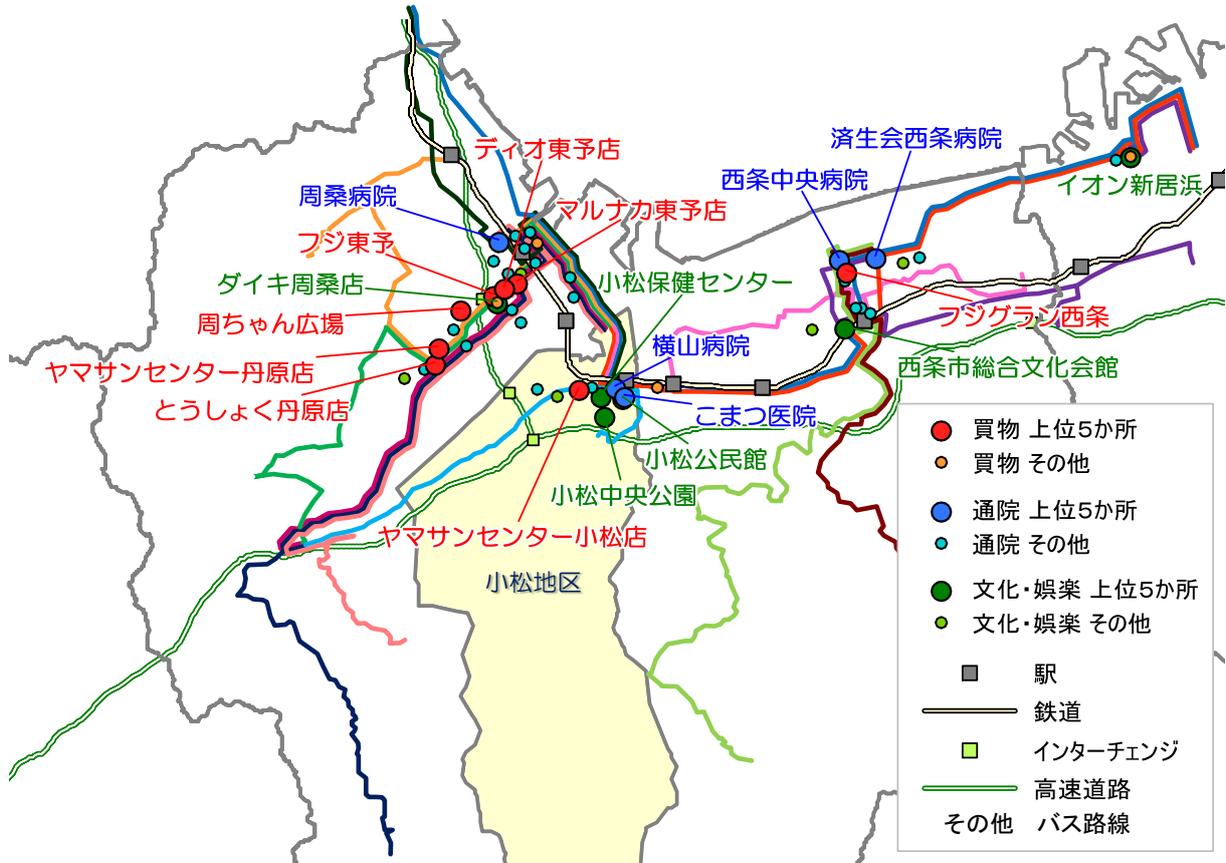


～交通手段：自家用車以外～

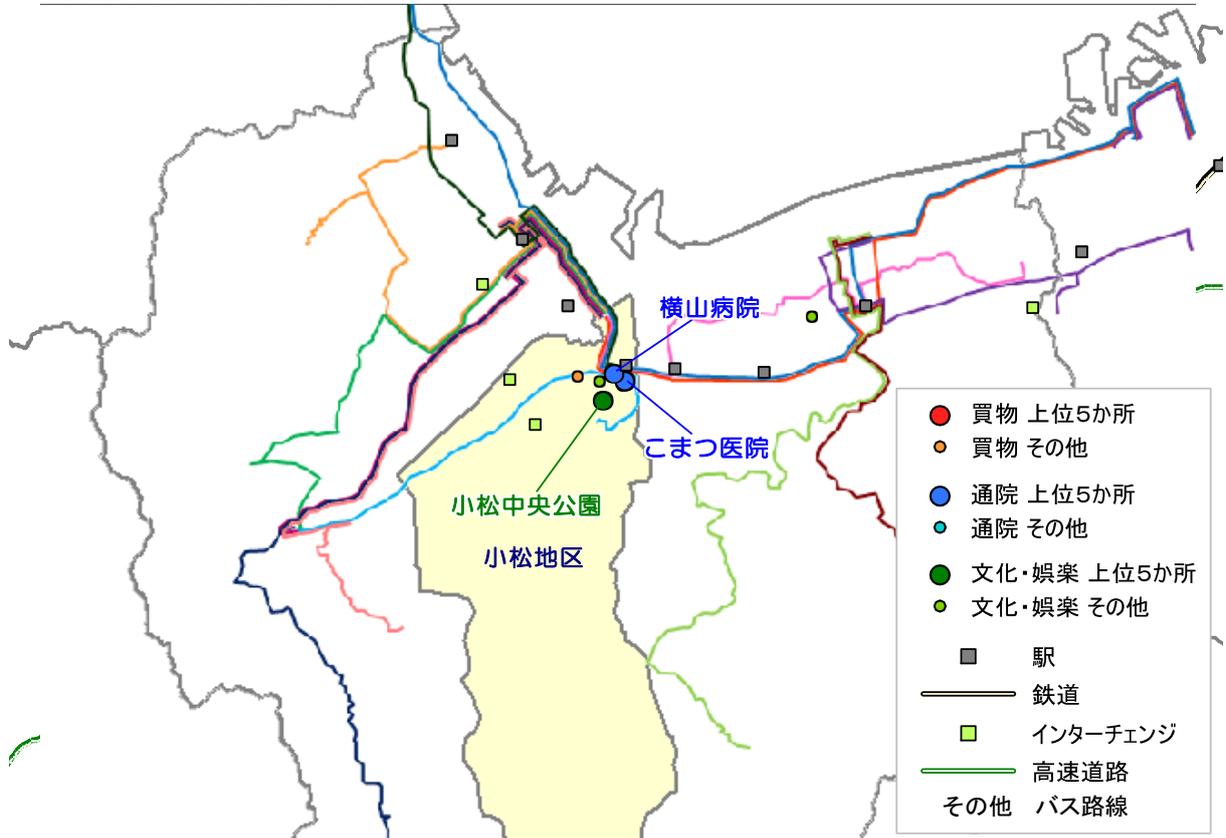


(小松地区)

～全回答者～



～交通手段：自家用車以外～

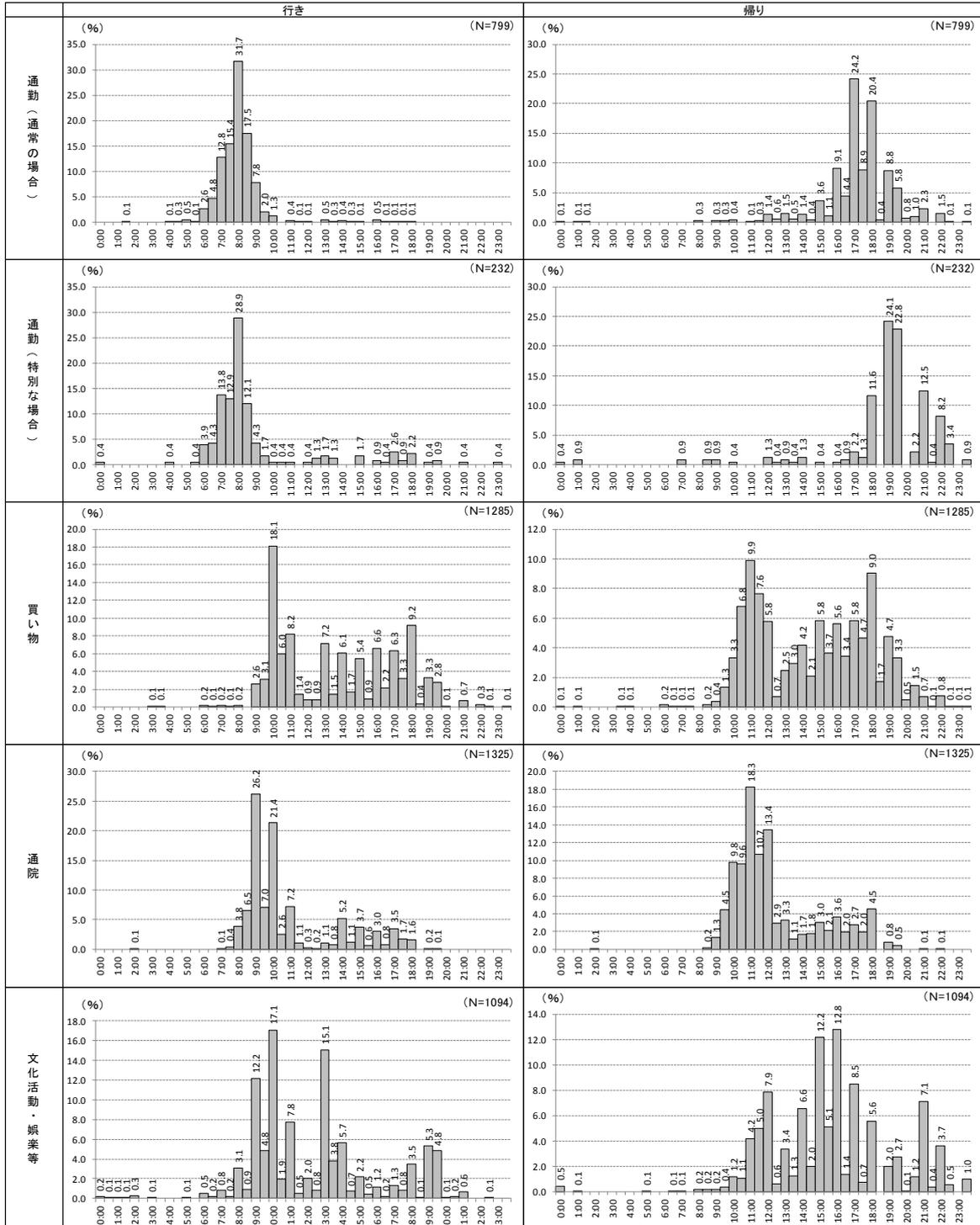


5)外出目的別移動時間

● 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 2-30 外出目的別移動時間（目的地での滞在時間ベース）



6) 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

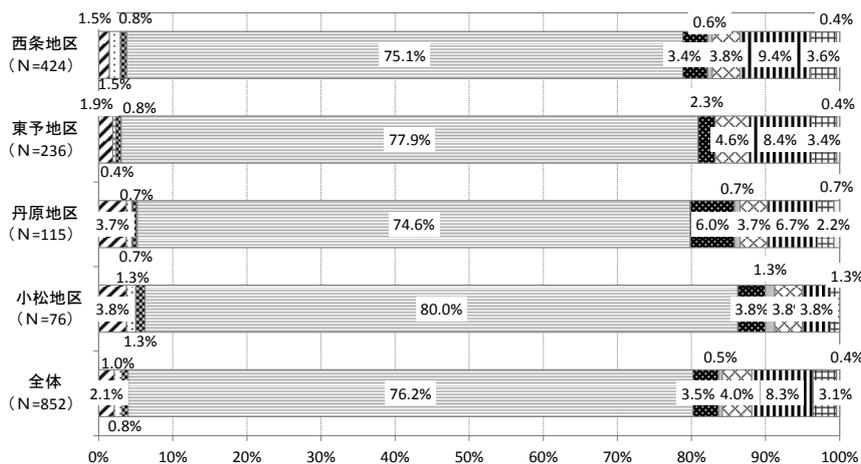
目的別移動手段をみると、通勤時は約8割が「自家用車(ご自身で運転)」となり、通学時は、約4割が「自転車」となっている。通学の2割弱は「鉄道(JR)」となっているが、通勤・通学時の公共交通利用は非常に少なくなっている。

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。

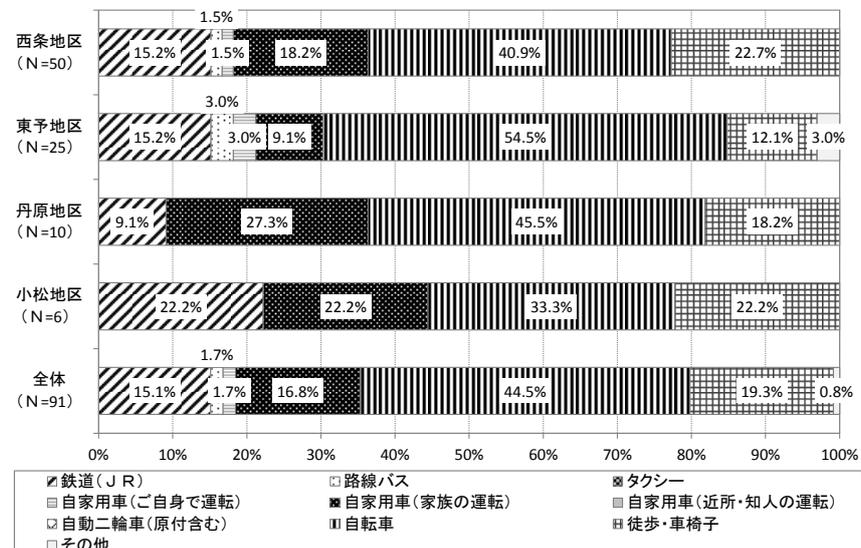
公共交通により買い物や通院、文化活動・娯楽等の目的行動が可能となる環境整備が整えば、家族の運転による自家用車移動から公共交通利用への転換も可能になると考えられ、交通事業者や利用者の目的地である量販・小売店、病院、文化・娯楽施設等との連携も視野に入れた取り組みの検討余地があるものと考えられる。

図表 2-3 1 目的別移動手段__ (1)

[通勤時]

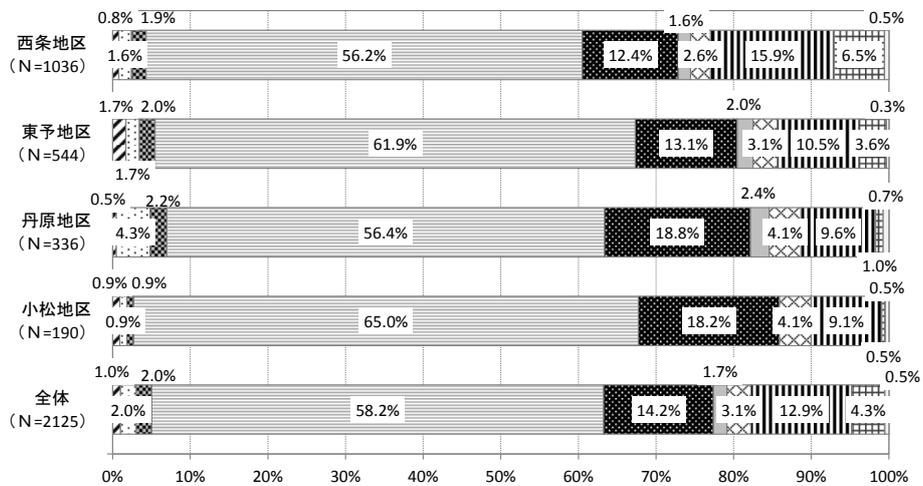


[通学時]

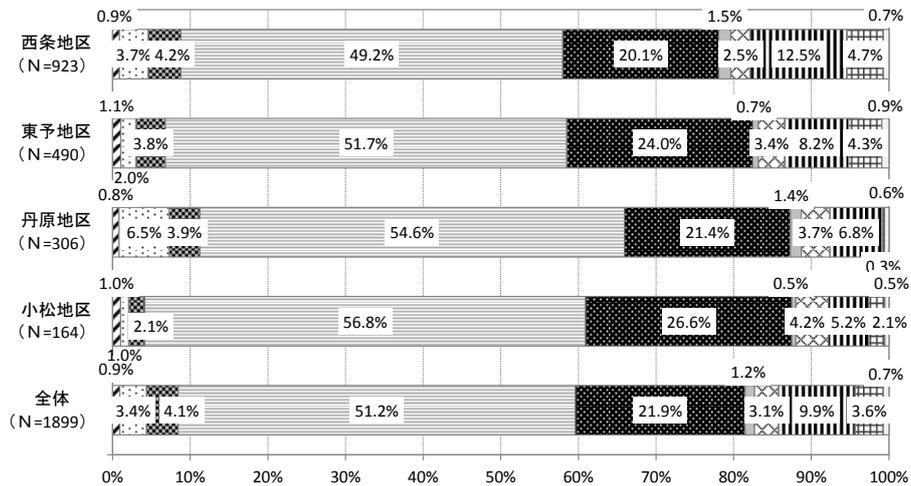


図表 2-3 2 目的別移動手段__ (2)

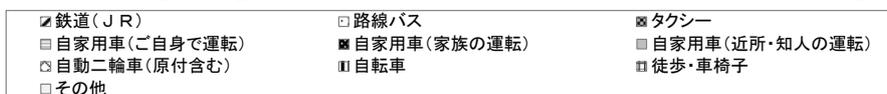
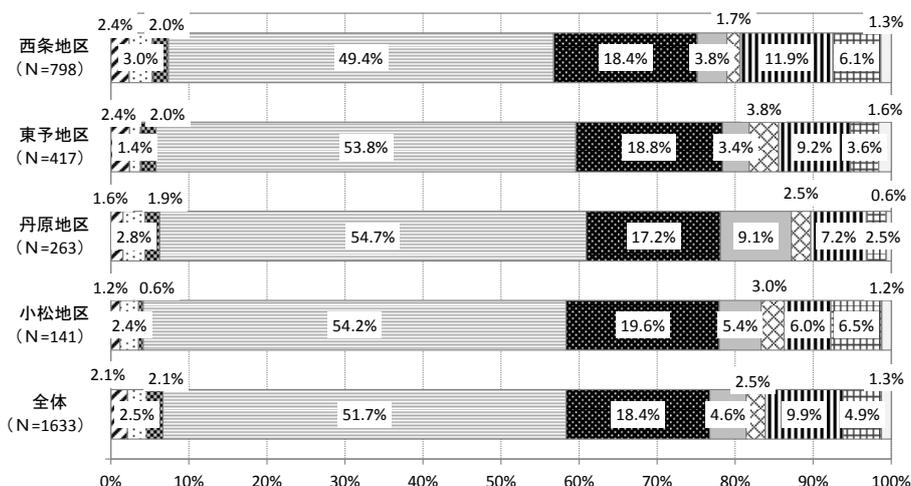
[買い物時]



[通院時]



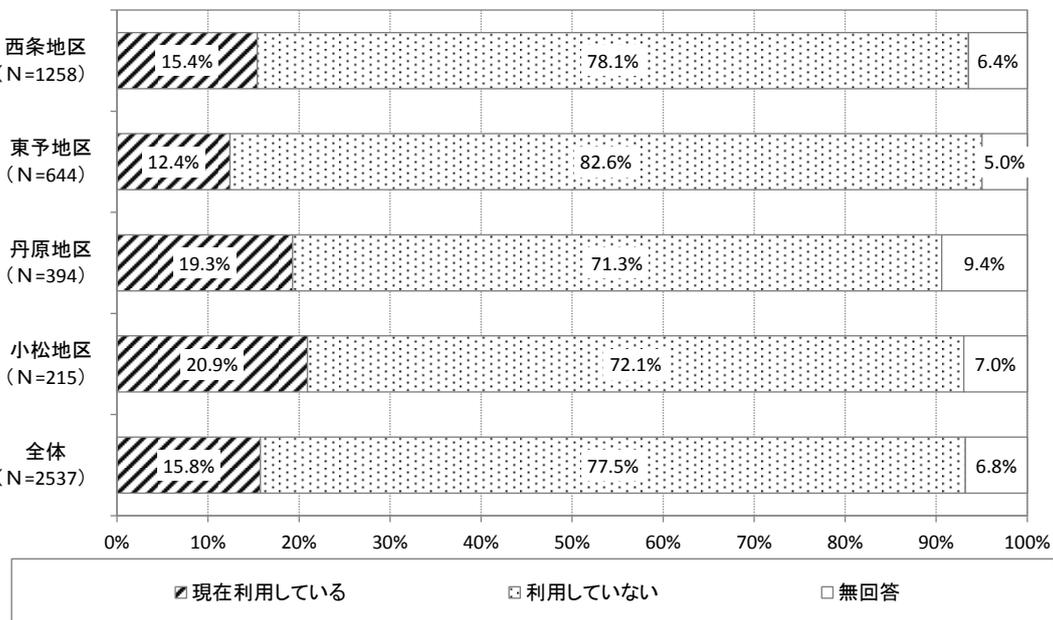
[文化活動・娯楽等時]



1)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。

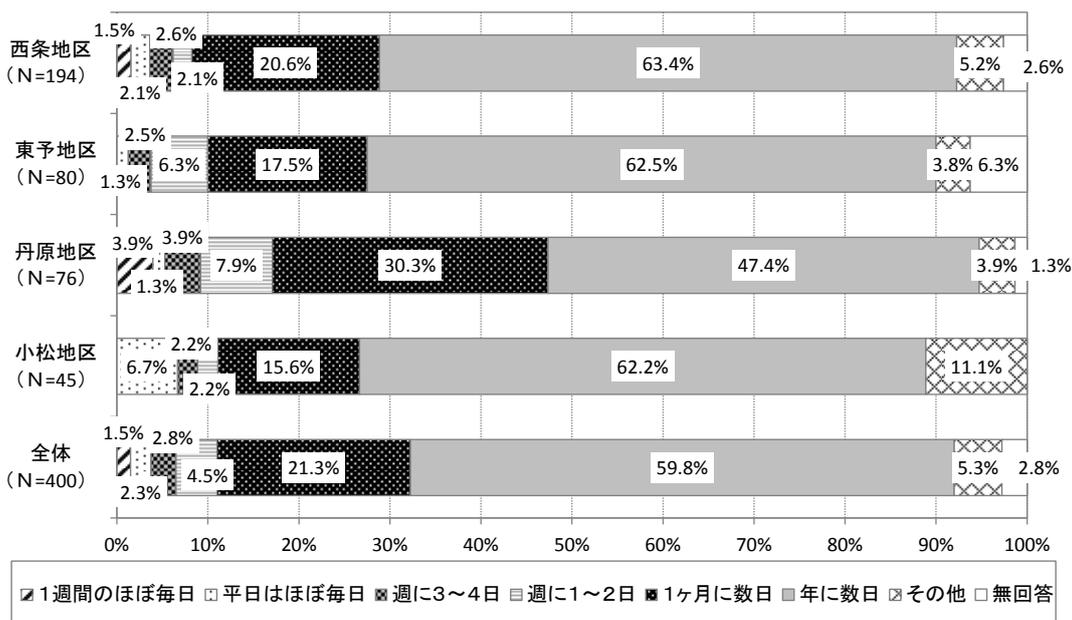
図表 2-3 3 普段のバスの利用状況



2)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、西条市全体で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 4 バスの利用頻度

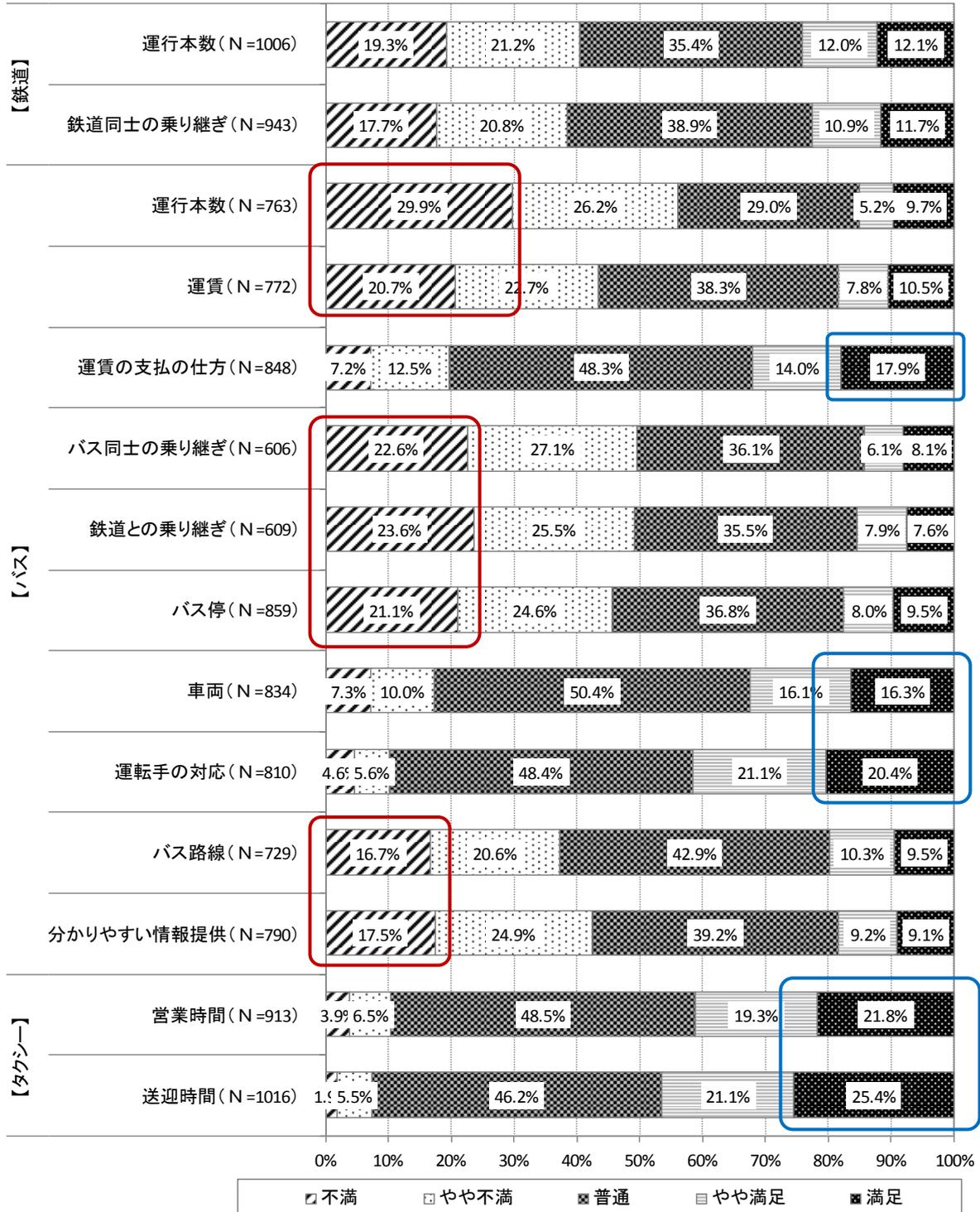


3) 鉄道・バス・タクシーに関する満足度

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

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。

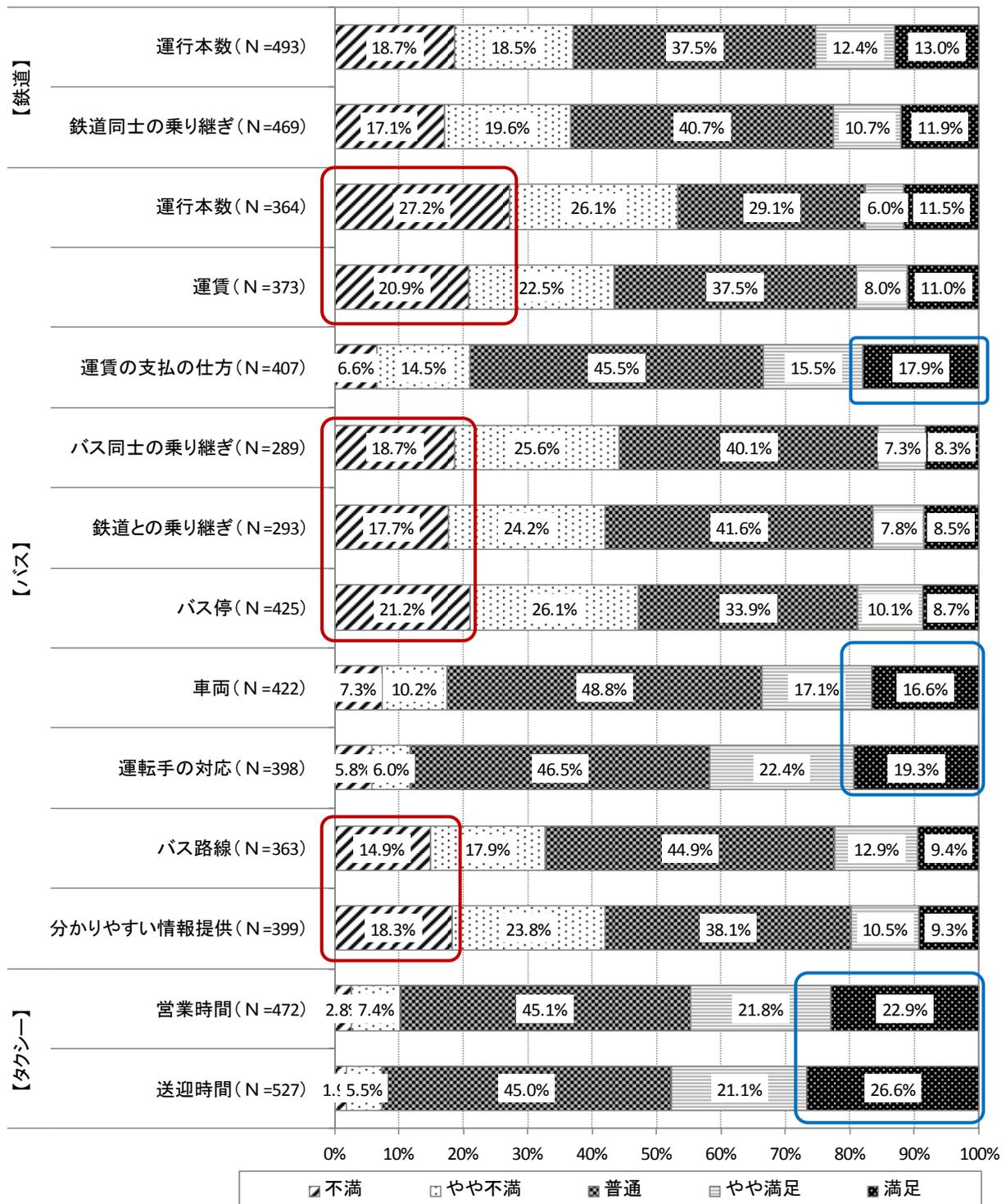
図表 2-35 鉄道・バス・タクシーに関する満足度
(西条市全域)



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。

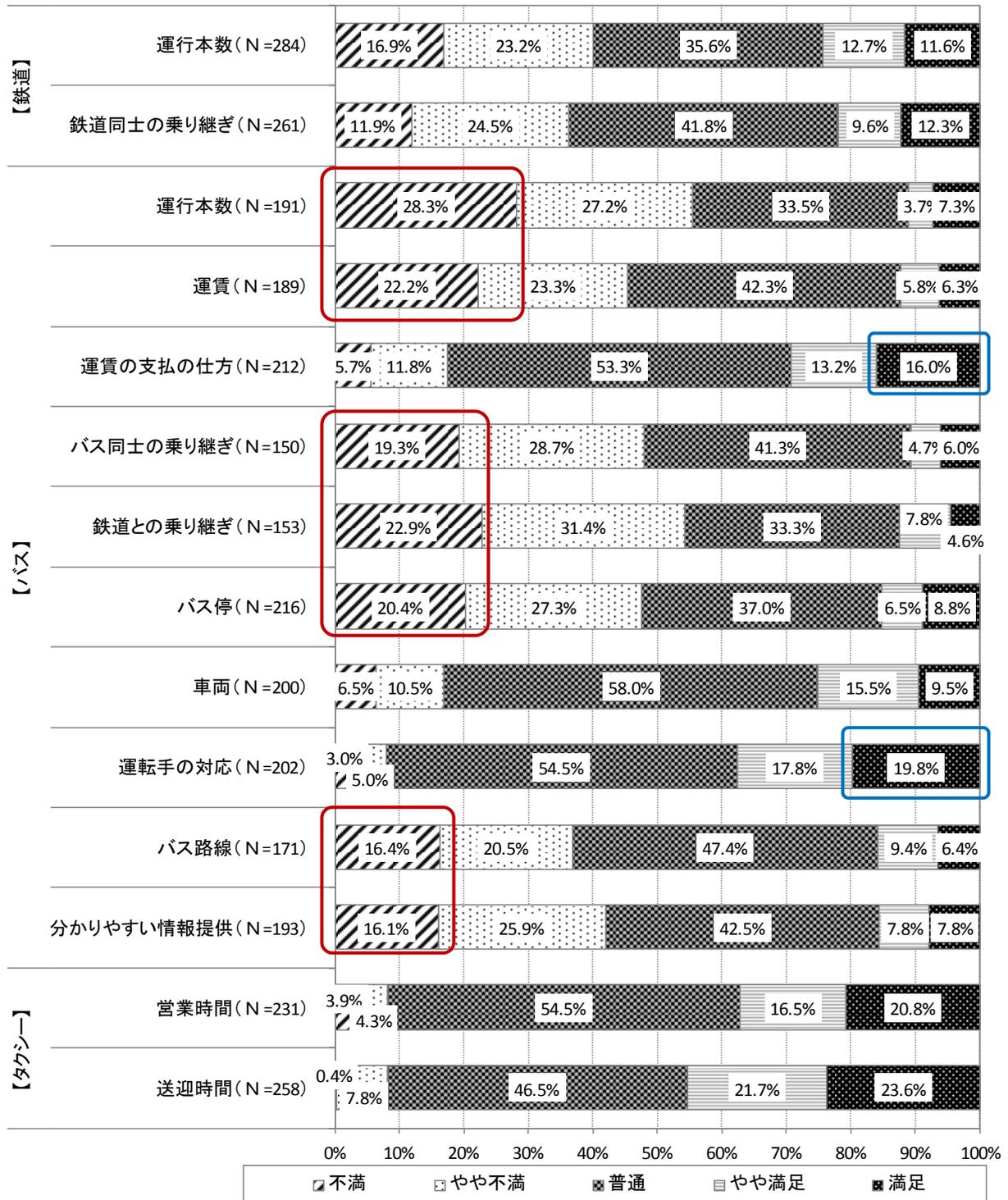
(西条地区)



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)

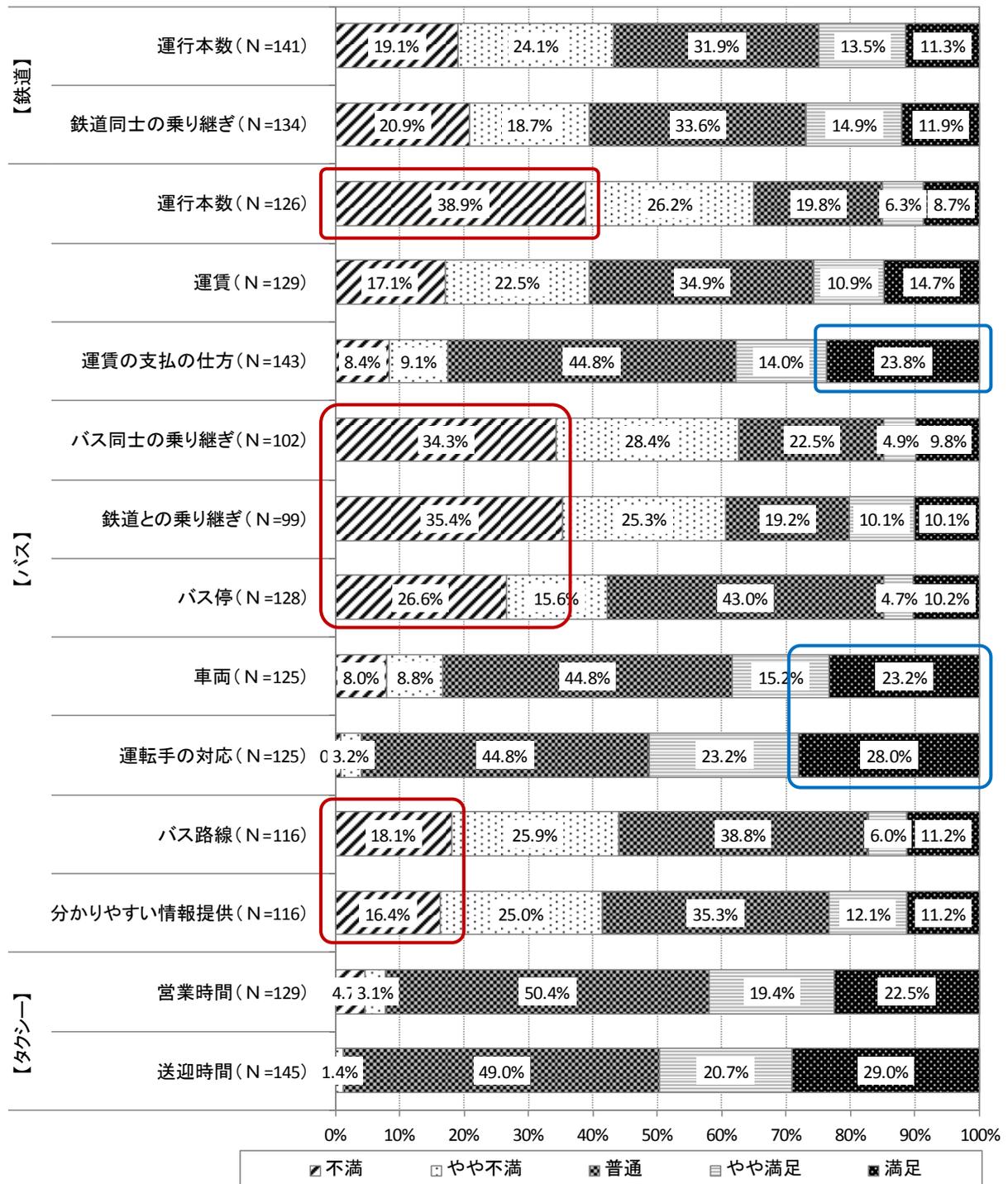


丹原地区の公共交通に対する認識についても、西条市全域と傾向は同様であるが、全体を通して、不満の割合は高くなっている。

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)

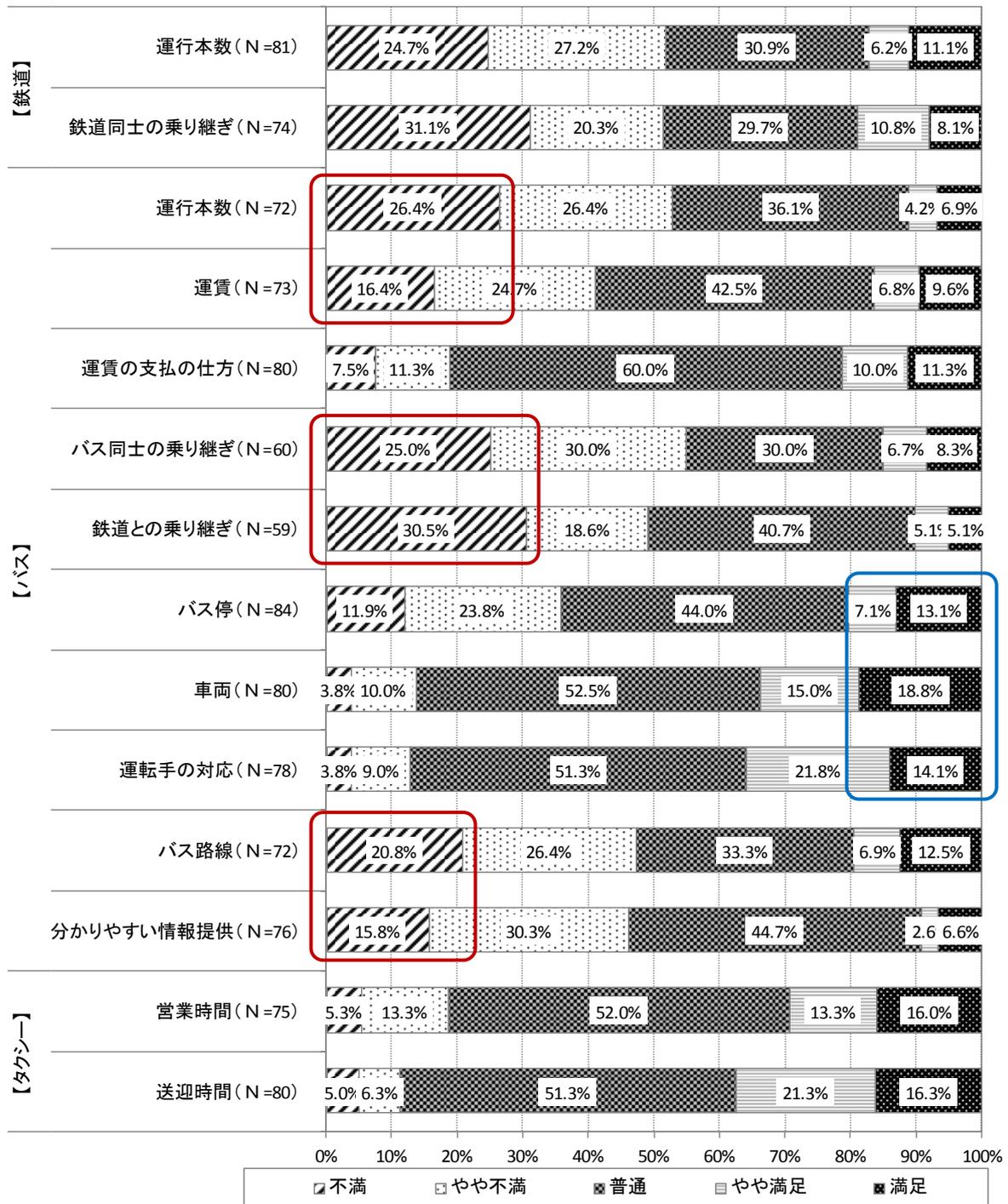


小松地区の公共交通に対する認識についても、西条市全域と傾向は同様であるが、全体を通して、不満の割合は高くなっている。

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)地域別住民ワークショップ

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、「1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 2-36 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27年1月
- 実施地域 : 藤之石・大保木・千町・中の池・千原・臼坂・鞍瀬・明河・楠窪
- 実施方法 : 上記9地域（10カ所の集会所等）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・観光・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 2-37 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 観光分野

観光分野では、観光施設へのヒアリング調査を実施した。

ヒアリング調査から、観光面において公共交通利用を促進するためには、観光需要の季節や曜日による違いを念頭に置きつつ、観光施設等と連携しながら、公共交通のサービスのあり方や情報発信などを検討する必要があると考えられる。

今後、西条市に来訪する観光客を対象に地域公共交通利用を促進するためには、ヒアリング調査の結果も踏まえ、観光客の視点を踏まえながら検討していく必要がある。

図表 2-38 観光分野へのヒアリング調査結果

【観光分野へのヒアリング調査（概要）】

- 実施時期：平成 26 年 12 月～平成 27 年 1 月
- 実施方法：観光施設へのヒアリング・アンケート調査
- 観光分野へのヒアリング・アンケートにおける主な意見・回答：
 - (公共交通の課題)
 - ✓ バス乗車について、均一料金を設定したエリアや一日乗り放題料金の設定をしてみてもどうか。
 - ✓ 県外からの登山者以外に山間部のバス利用者を増やすことは難しいのではないかと。
 - ✓ 実際 5 月～10 月の土日の朝の便は、横峰、石鎚への利用者でバスは満員の状態である。
 - (交流人口の増加策)
 - ✓ バスを利用した体験教室等の実施を考えると、観光客のバス利用は増加するのではないかと。
 - ✓ 季節や曜日によって利用者が大きく違うので、それに合わせた臨時ダイヤが組めるとよい。
 - ✓ 市民や観光客が利用できる周遊バスを設定し、各観光名所を運行するバスがあればよい。
 - ✓ バスの運行ルートを統一したデザインで看板やチラシを作成し、バス停や観光施設に設置すればよい。

③ 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 2-40）。

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。

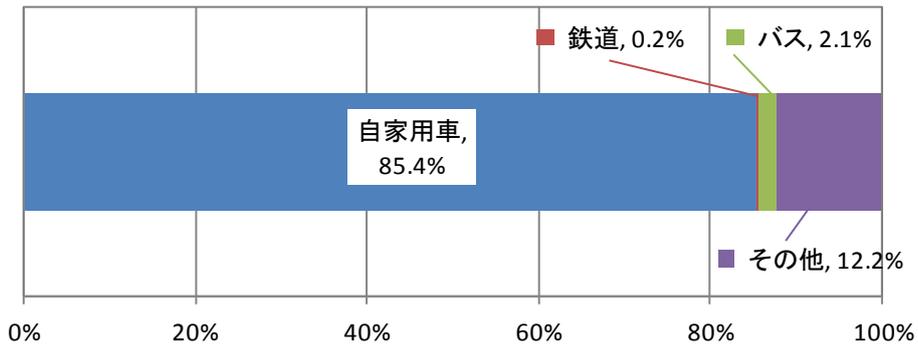
西条市では、今後高齢化が一層進展し、平成 27 年度以降は人口に占める 65 歳以上の割合が 30% を越える予測もなされている。一方、山間部を中心に地域住民からは高齢者となった後に自家用車が運転できないことへの懸念も見られるほか、高齢者を対象としたいきいきバスの利用者が増加傾向にあり、タクシー助成額も一定額が見込まれるなど、高齢者、医療・福祉分野の生活交通手段の確保は喫緊の課題であると同時に、当該分野の利用者は一定の利用者が見込まれ、利用促進策を講じるうえで重要な利用対象者になることが考えられる。

図表 2-39 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）】

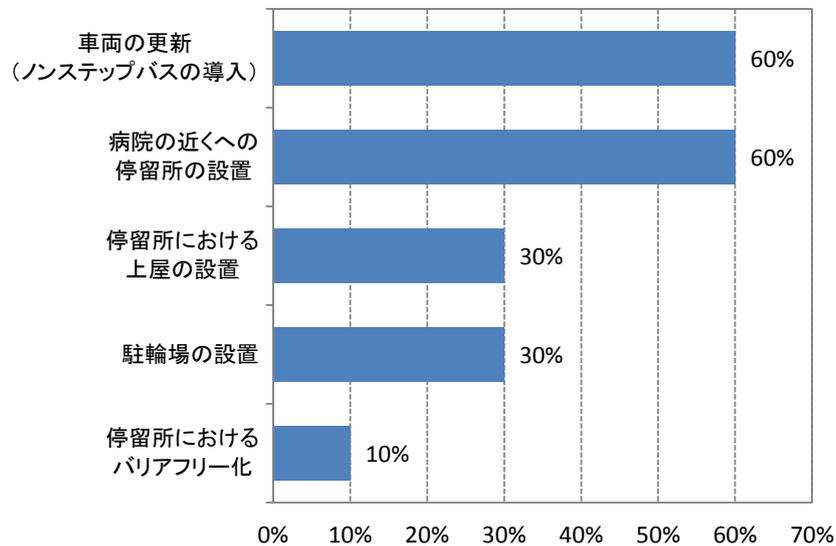
- 実施時期 : 平成 26 年 10 月
- 実施方法 : 西条市医師会及び二次救急病院へのヒアリング・アンケート調査
- 医療・福祉分野へのヒアリング・アンケートにおける主な意見・回答：
 - （利用環境に係る課題）
 - ✓ バス会社には路線マップもなく、いざバスを利用しようとしても分かりにくい
 - ✓ 乗り換えやルート等基本的な情報がよく分からない状況は解消すべき
 - （利便性の低さにまつわる課題）
 - ✓ 利用者の立場に立ったダイヤ設定が必要
 - ✓ 例えば、買い物にバスで行った場合、「次に引き返すまでの時間が 20 分しかない。さらに、その後のバスまでは 2 時間待ち」とい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おう。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 2-40 西条市内主要病院における来院患者の移動手段

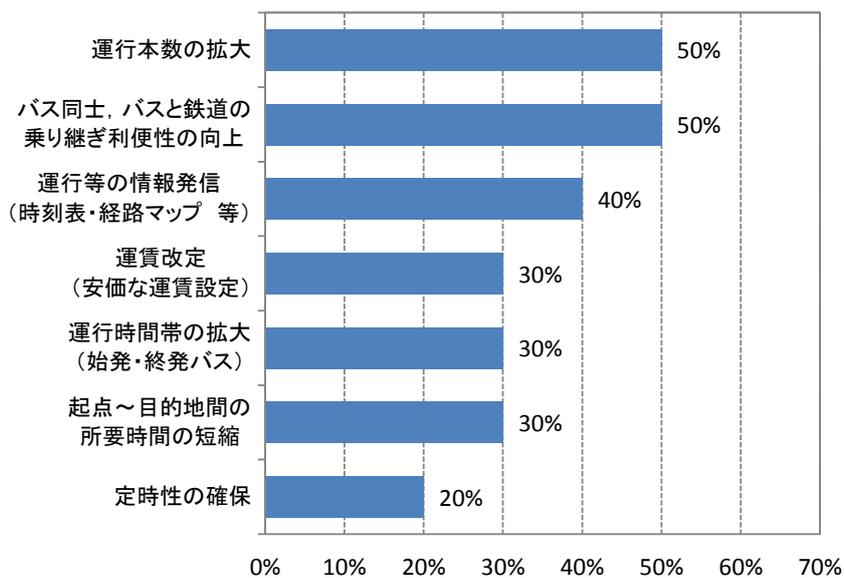


(資料) 病院に対するアンケート結果より作成

図表 2-41 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

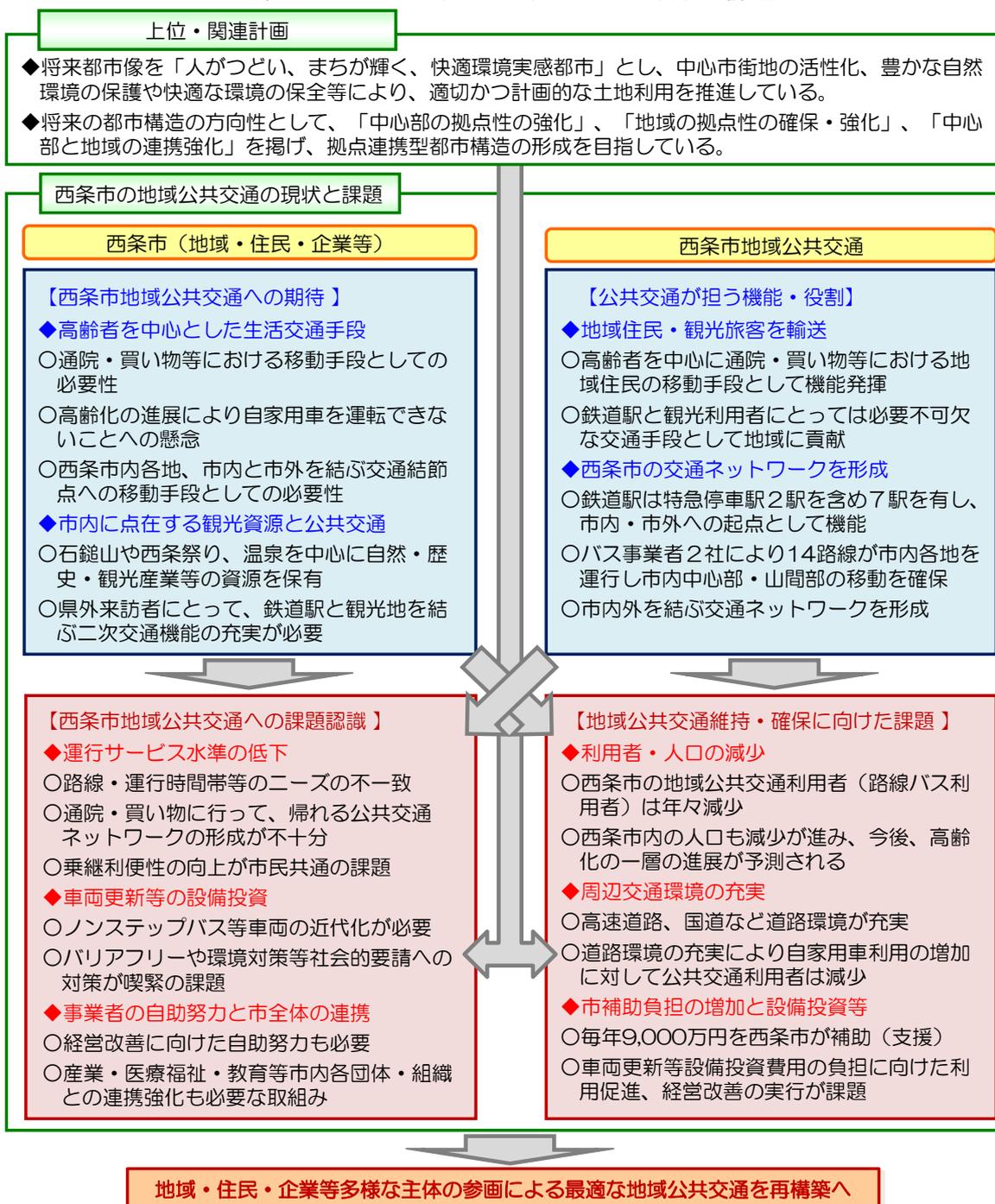
4. 西条市の地域公共交通における現状と課題

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 2-4 2 地域公共交通における現状と課題



① まちづくりの支援に資する公共交通網の形成

西条市では、拠点連携型都市構造の形成を目指している。しかしながら、人口は減少傾向にあることに加え、郊外の大規模小売店舗との競合が厳しく、中心市街地は衰退の危機にある。そのため、交流人口の増加を通じた中心市街地の活性化など、まちづくりを支援する公共交通網の形成が課題である。

② 公共交通事業環境の改善

バス路線網については、いずれの路線も採算性が確保されていないことに加え、収支率が低下傾向にある。地域公共交通を担う重要な社会インフラとして、利用者の増加や省コスト化により、今後の持続可能性を確保することが課題である。

③ 路線・時刻表等利用者ニーズへの対応

バス路線網や時刻表、関連する情報提供などにおいて、利用者の満足度が低い状況にある。提供されている交通サービスと利用者ニーズ間に存在するこのような不一致を認識し、利用者目線に基づいたサービスを提供するように改善することが課題である。

④ 設備投資等への対応

交通事業者には設備投資の余力がないことを背景に、交通サービス改善に向けた設備投資が進まない状況にある。より良い交通サービスの提供に向けて、バス資産など設備投資に向けた対応が課題である。

⑤ 産業・医療福祉等各分野との連携強化

これまで、交通分野は他の分野と積極的な連携を進めておらず、効率的・効果的なバス事業が展開できていなかった。今後は、産業・医療福祉等各分野と連携を強化しながら、様々な移動を支える地域公共交通を構築することが課題である。

⑥ 補助金等市財政による負担の軽減

西条市では、日常生活の移動手段確保を目的にバス事業者に補助金を交付している。少子高齢化や経済情勢の変化を背景に、西条市の財政状況も厳しさを増している。今後は移動手段の確保と財政負担の軽減の双方の実現に向けて、地域公共交通施策に取り組んでいくことが課題である。

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）

※平成 30 年において計画の進捗状況を評価・精査し、今後の取組みについて見直しを行う

(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、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。

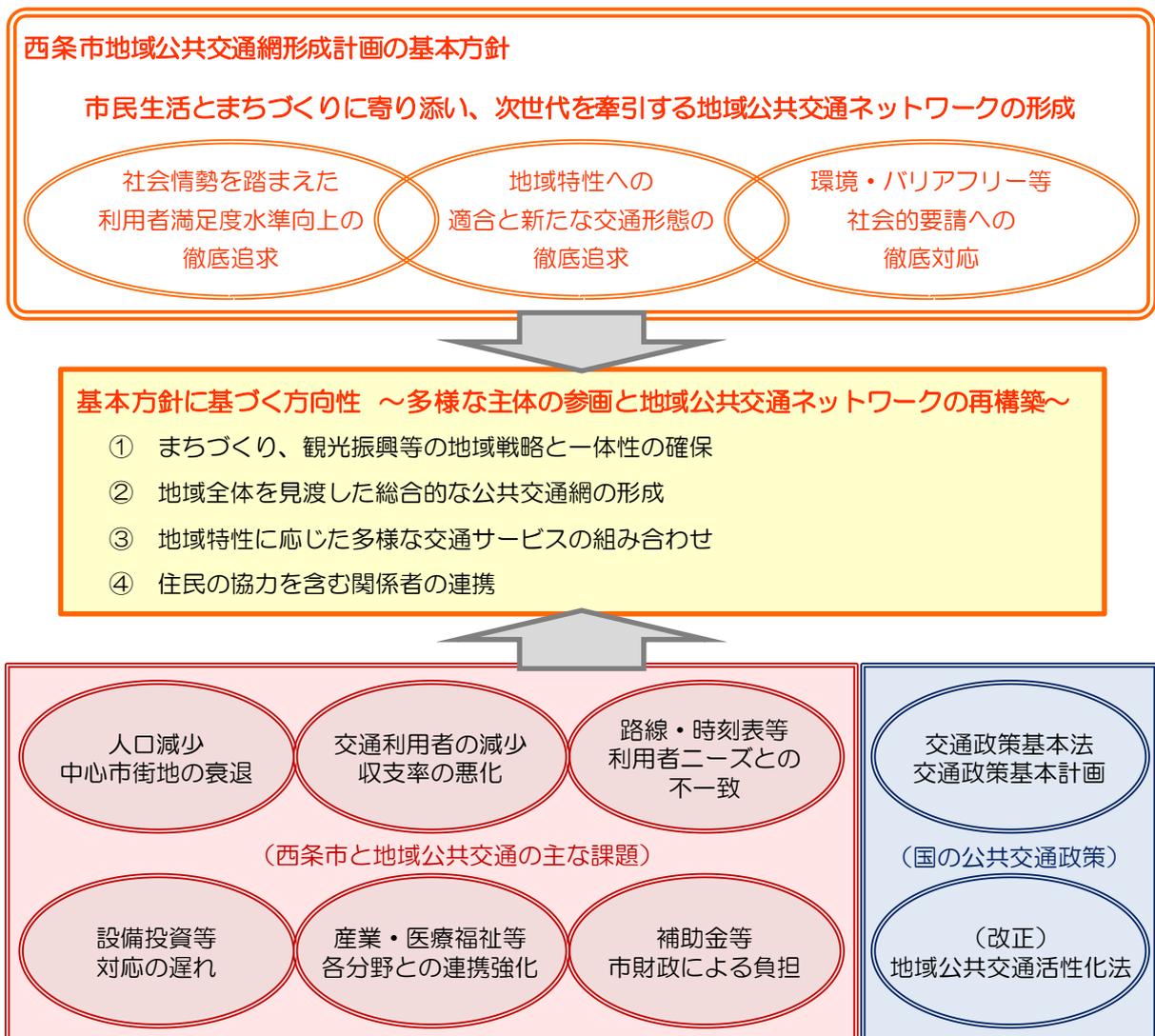
③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ

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、必要性に応じた循環バス（コミュニティバス）等の運行も視野に、地域の実情に見合った地域公共交通体系を検討・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・確保に向けて、まず公共交通利用者数を確保すること、そのためにサービス水準を高めることが必要であるため、公共交通の利用者数の確保、公共交通のサービス向上を掲げるものとする。

また、地域特性に適合した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て公共交通に関わることや、情報を周知すること等も必要であると考えられることから、地域住民等との関わり、情報発信についても、取り組みを進めていくこととする。

最後に、公共交通の将来にわたる持続性を確保することを念頭に、公共交通に関する市の財政負担を抑制しつつ、取り組みを進めていくものとする。

図表 3-2 西条市地域公共交通網形成計画の最終目標

最終目標	評価方法・視点	把握方法
公共交通の利用者数の確保	鉄道利用者数、路線バス利用者数の対前年度比	事業者実績に基づく
公共交通のサービス向上	運行本数や定時性の確保状況、満足度 等	アンケート・乗降調査の実施
公共交通に関する地域住民等との関わり	地域路線の変更・創設に向けた検討・話し合いの場	開催実績による
公共交通に関する情報の発信	様々な媒体の活用による公共交通に関する情報の発信	実施実績による
市の財政負担を抑制した持続性の高い公共交通	市の財政負担額の状況	公共交通維持・確保に係る補助金等の実績による

(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

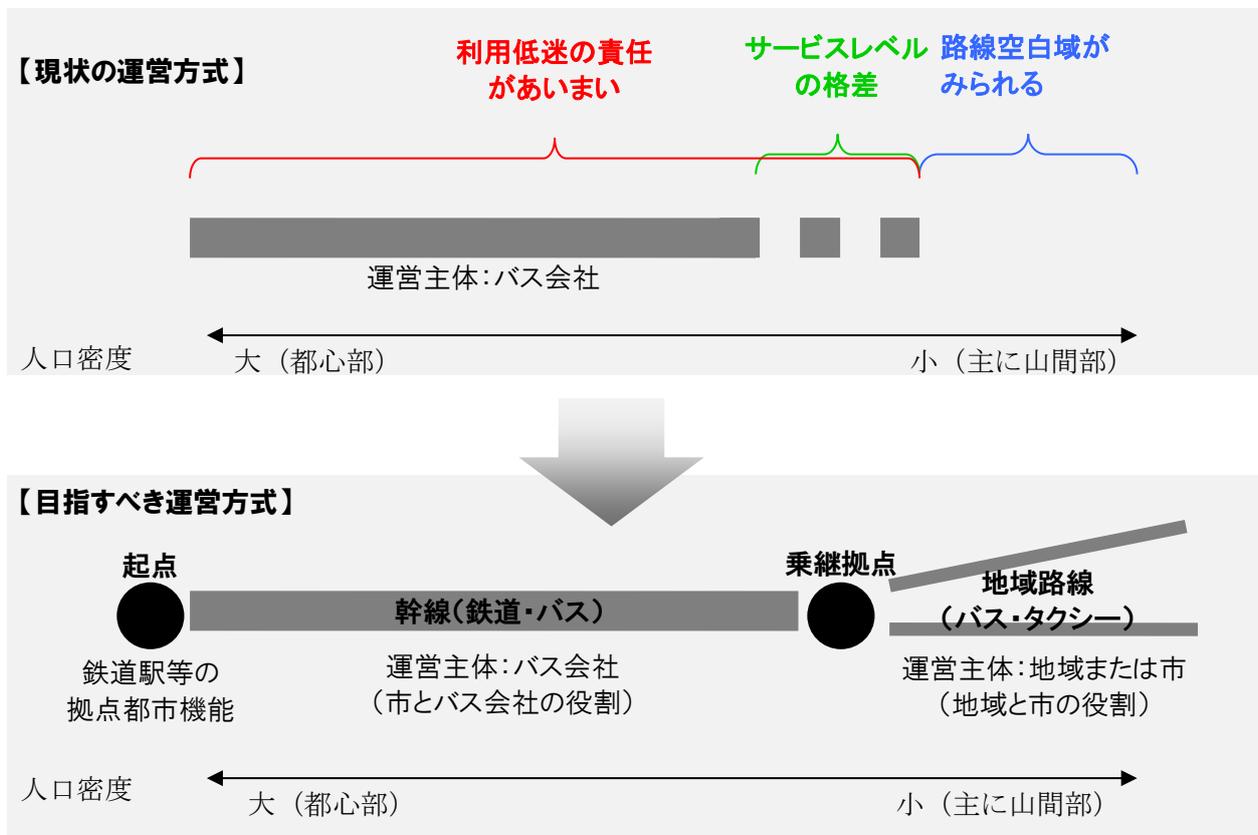
西条市では、人口増加時代に設定されたバス路線が、ほぼそのまま維持されて現在に至っている。そうした中で、地域的な高齢化や人口減少、宅地開発などが進んだ結果、サービスレベルに格差が見られるとともに、一部地域では路線空白域が見られる。

モータリゼーションの急激な普及により、バス利用者の減少に歯止めがかからない状態となっている。それに加えて社会情勢の変化等による経費の増加も重なり、補助金が年々増大していることも問題である。これまで利用促進や補助金抑制に向けた抜本的な改善策が講じられなかった点において、運営主体である「バス会社」や補助を行う「市」の責任は非常に大きいものであるが、その責任の所在についてはあいまいなままとなっている。

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 3-3 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。

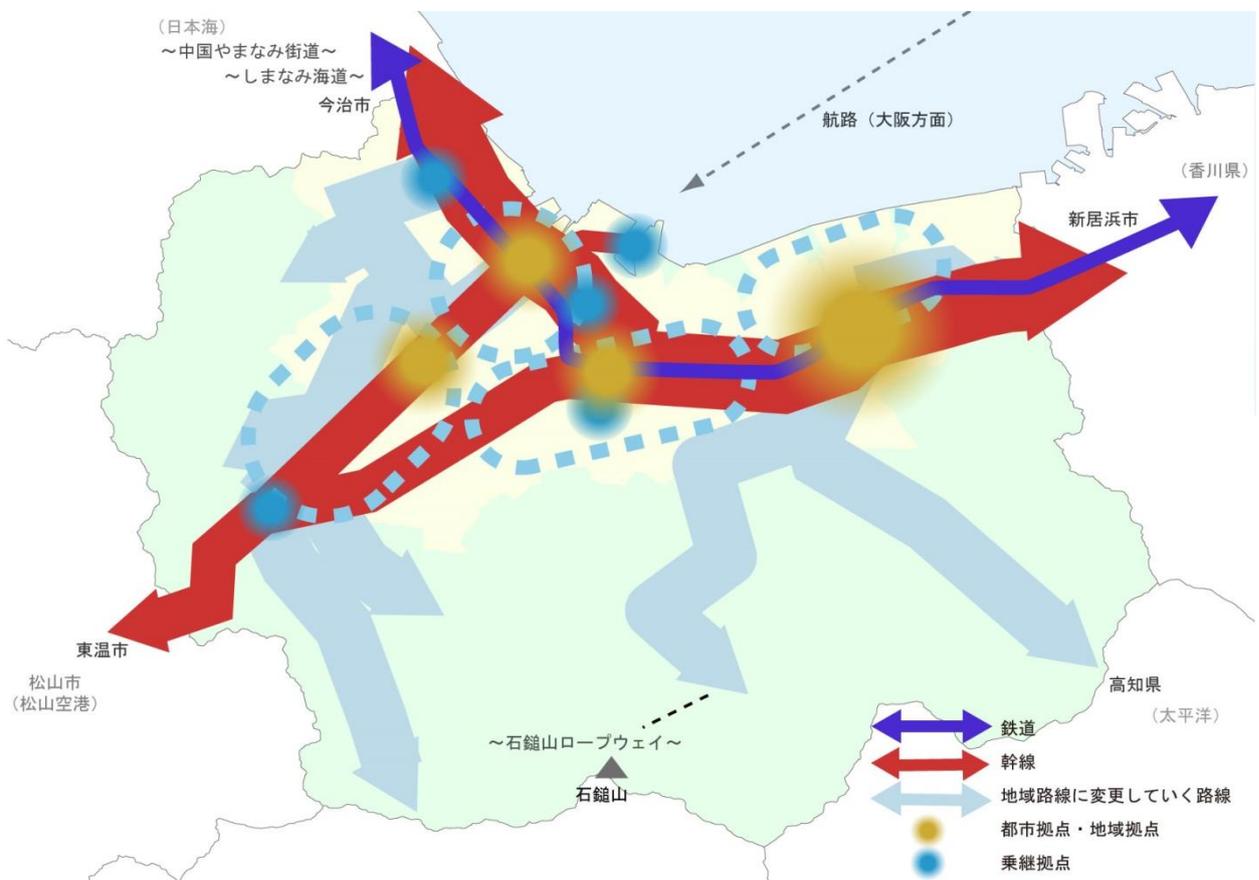
② 市のまちづくりに貢献する「幹線」の構築

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「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 3-4 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

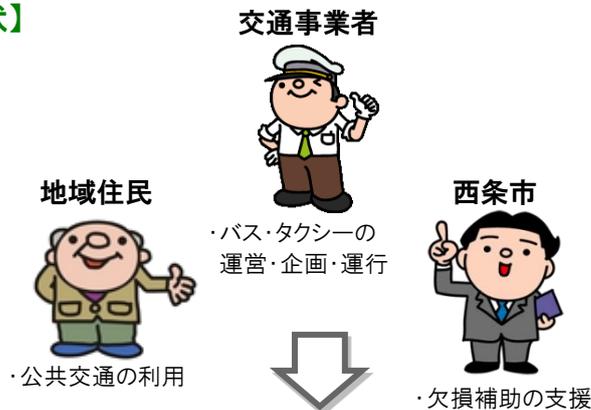
バスは地域のニーズに合わせて路線変更しやすい特徴がある。特に人口密度が小さい地域では、高校生の入学・卒業、高齢者の入通院など、特定の利用者のニーズに合わせてダイヤ・ルート迅速・きめ細かく設定することが求められる。

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。特に移動需要が小さく分散している地域等においては、タクシー車両を活用した「デマンド型交通」についても検討の余地がある。

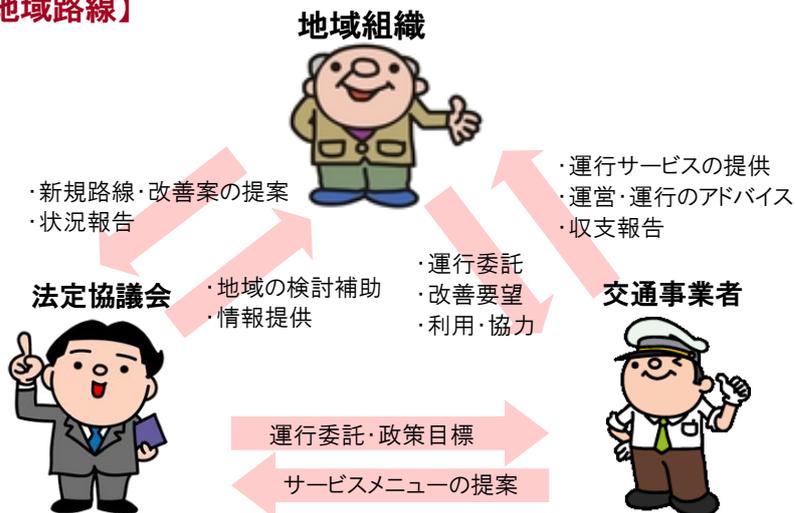
ただし、既存路線を「地域路線」に変更していく場合などで、地域組織が未熟で検討体制が構築できない場合などは、市が全面的に支援を図り、地域中心の検討体制を作っていくこととする。

図表 3-5 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】



【法定協議会の役割】

- 地域公共交通の企画・運営
- 会議メンバーとの調整、市各部署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】

- 地域公共交通の企画・運営
- 地域公共交通の維持に向けた利用者数の一定確保

【事業者の役割】

- 地域公共交通の企画・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）

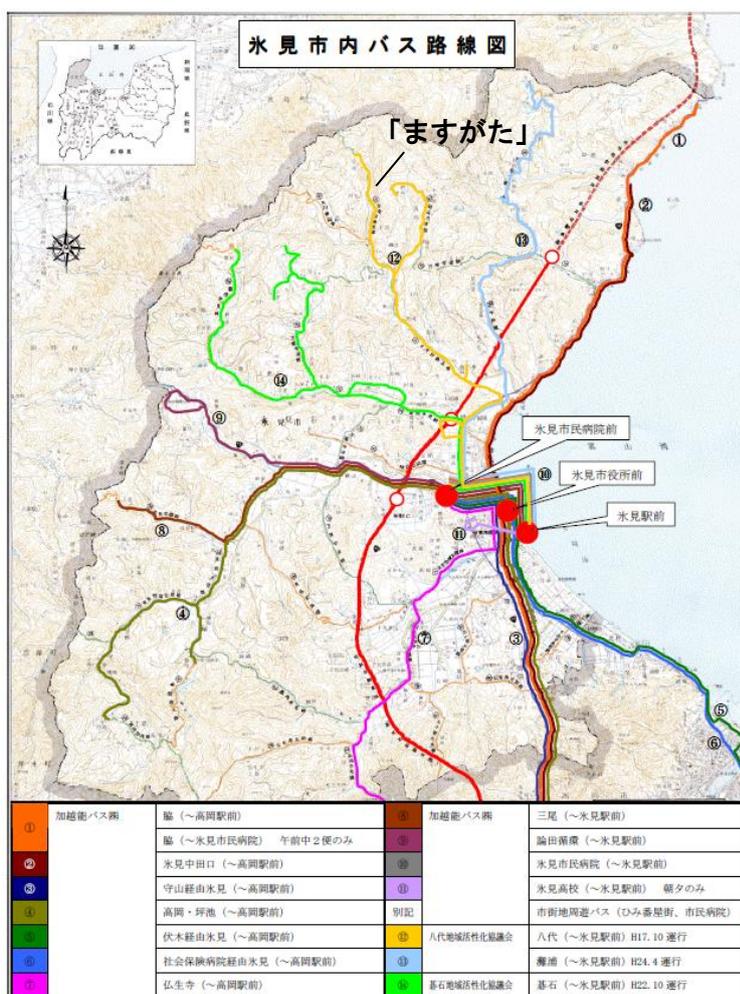
氷見市の八代地区は、市内でも人口減少が著しい地域で、約 600 人が暮らしています。

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、何れ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。



(参考) デマンド型交通 (予約制バス) について

近年では、予約があるときのみ運行する「デマンド型交通」の導入が全国的に増えています。

「需要に応じて運行するため経費が抑制できる」「住居が点在する交通空白地域でもカバーしやすい」「空気を運ぶことがない」というのが導入の理由によく挙げられますが、「1人当たりの輸送コストが割高」「初めての人に使いにくいいため利用者が一部に限られる」などのデメリットもあるので、導入には慎重な検討が必要です。

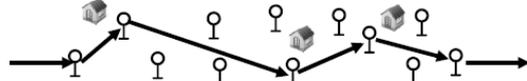
また、西条市ではタクシー利用助成制度もあるので、その整理も必要です。

○多様なデマンド型交通

全国では、それぞれの地域の実情に合わせて多様な仕組みが取り入れられています。

例えば運行ルート別でみると、予約のある時のみ定路線を走る「定路線型」から、乗合タクシーに近い「自由経路ドアツードア型」まで多様となっており、自由度が高いため、十分な検討が必要です。

運行方式からみた分類パターン

	運行方式の特徴 (イメージ) [① 自宅 ② バス停等]
A 定路線型	路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空バス”の解消を図ることができる。 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等で迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。 
C 自由経路ミーンティングポイント型	運行ルートは定めず、予約に応じて所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。 
D 自由経路ドアツードア型	運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。 

運行ダイヤからみた分類パターン

	運行時刻設定の特徴
1 固定ダイヤ型	予め定められたダイヤに基づき、予約があった場合のみ運行
2 基本ダイヤ型	運行の頻度と主要施設やバス停等における概ね発時刻、着時刻のみが設定されており、予約に応じ運行
3 非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、需要に応じ、随時運行

(資料) 中部運輸局「デマンド型交通の手引き」

○定時定路線バスと比較した際のデマンド型交通の主なメリット・デメリット

デマンド型交通の主なメリット・デメリットを以下に示します。

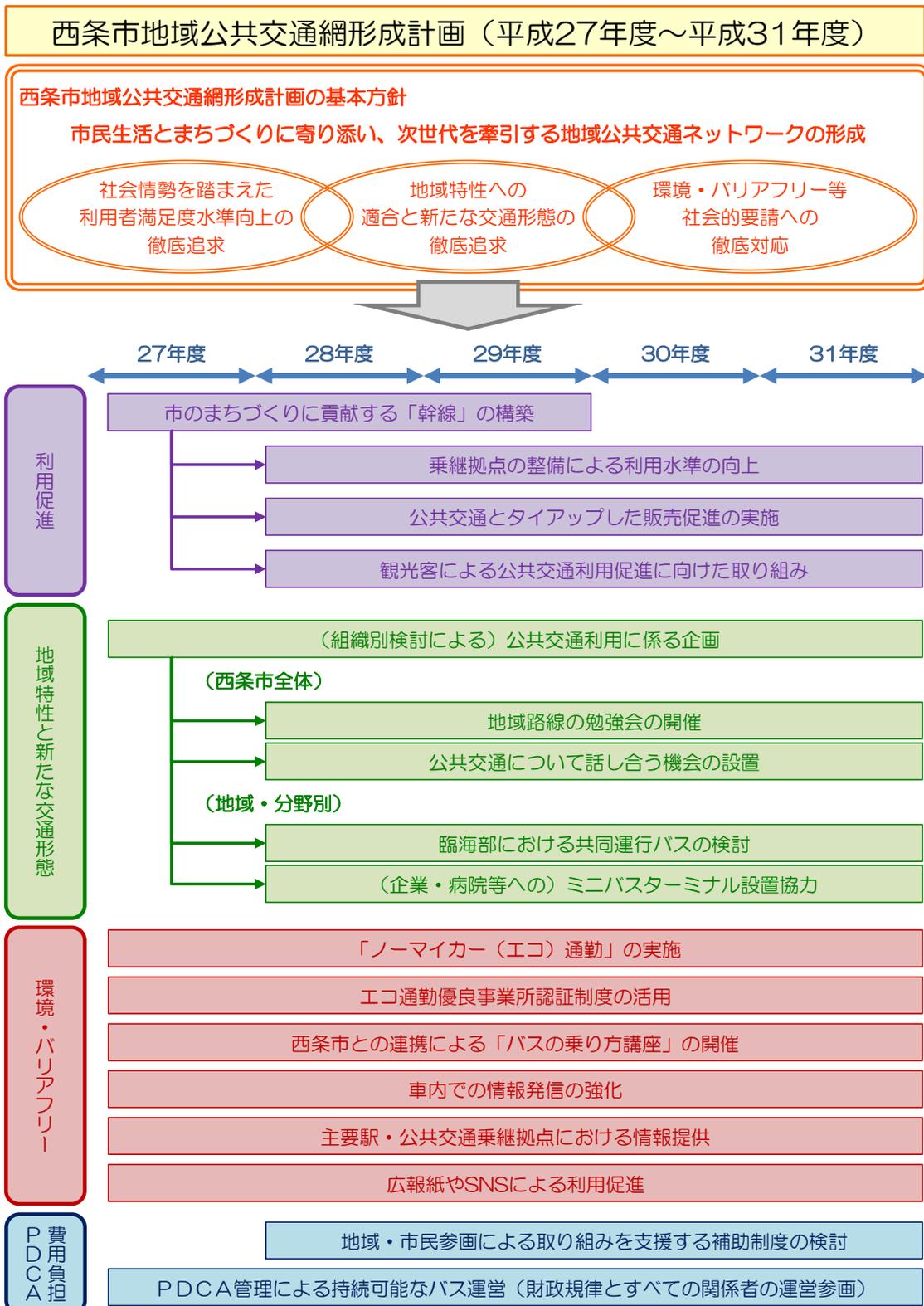
バスとタクシーの間のような仕組みのため、目的や利用者がバスとタクシーと重複する可能性があり、お互いの利用者を奪うようにならないよう、慎重な検討が必要です。

主なメリット	主なデメリット
○ルート、ダイヤ、バス停の自由度が高く、「交通空白地」を減らすことができる	○予約しないと利用できないため、初めての人の使いにくく、利用者が固定化しやすい
○車両を小さくし、バス停をきめ細かくすることで、バス停までの移動距離が短縮	○相乗りが進まないと、タクシーとの違いがなくなる
○タクシー会社の予約システム・空き車両を活用できればコスト減	○1人当たりの輸送コストでみると、仕組みによってはバスよりも高くなる可能性がある
	○委託方式によっては、利用が増えるほど市の負担が増える可能性がある

第4章 施策目標に基づく具体的な取り組み

1. 取り組みの全体像

図表 4-1 計画目標の実現に向けて（西条市地域公共交通網形成計画の全体像）



2. 具体的な取り組みと考え方

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取り組みを進めていくこととする。

ただし、目標達成に向けた取り組みは、経営（ソフト）と設備投資（ハード）の双方が連動しており、かつ、投資を進めるに足る状況が整ってから順次進めていくことが望ましい。

そのため、平成 27 年度から平成 29 年度の計画期間前半においては、協議会・西条市・交通事業者と各種団体との連携により利用促進等に向けた情報提供や利便性向上等に注力する。各種取組による状況変化を中間時点で評価し、計画期間後半において設備投資等を順次進めていくこととする。

(1) 社会情勢を踏まえた利用者満足度水準の向上に向けて

「交通利用者の減少と収支率の悪化」は、「路線・時刻表等利用者ニーズの不一致」を解消することが解決への糸口となり、市民、観光客等公共交通利用対象者が交通利用者へと転じることで「人口減少と中心市街地の衰退」に一定の歯止めを掛けるべく、取り組みを進めていく。

公共交通の運行目的は、公共交通が「市民生活とまちづくりに寄り添う」ことであることから、利用者満足度水準の向を主たる取り組みとして展開していく。

① 市のまちづくりに貢献する「幹線」の構築

- 「幹線」のサービスレベルの見直し
 - ・ 「幹線」について、乗継利用者数や運行頻度等をサービスレベルの見直しを進め、まちづくりに貢献する地域公共交通機能の強化を図る。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
「幹線」のサービスレベルの見直し	協議会 西条市 交通事業者	検討	実施		継続 見直し	

② 乗継拠点の整備による利用水準の向上

- 鉄道駅及び各地区の拠点における乗継拠点の整備
 - ・ 鉄道駅及び支所・病院・買い物拠点等の各地区の拠点について、公共交通の「機能」を高めるため、交流を促進し、待ち合いを快適に過ごせるような乗継拠点として整備する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
乗継拠点の整備	協議会 西条市 交通事業者		検討 準備	実施		

※平成 28 年度以降、拠点の整備場所について検討を行い、必要箇所について順次整備

③ 公共交通とタイアップした販売促進の実施

- 公共交通利用⇒地元消費という行動形態の構築
 - ・ 中心市街地の活性化に向けて、公共交通でのクーポン券の配布など、公共交通とタイアップした商店街の販売促進に取り組む。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
公共交通とタイアップした販売促進の実施	商店街協議会 交通事業者		調整	実施		

④ 観光客による公共交通利用促進に向けた取り組み

- 市民に加え、観光客が利用しやすい公共交通網の形成
 - ・ 観光客の増加、観光客の満足度向上に向けて、観光協会からの協力を仰ぎつつ、観光客が多い路線を対象に、公共交通車内での情報提供や雰囲気づくりに取り組む。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
観光客による公共交通利用促進	観光協会協議会 交通事業者		調整	実施		

(2) 地域特性に適合する新たな交通形態の形成に向けて

「人口減少（少子高齢化）や中心市街地の衰退」、「路線・時刻表等利用者ニーズとの不一致」を解決するためには、「産業・医療福祉等各分野との連携強化」が必要であると同時に、市民や地域組織等これまで十分に公共交通に参画できなかった組織を巻き込んだ形で地域の特性に応じた取り組みを進めていくことが必要であり、そのためにも、様々な組織で検討を重ね、アイデアを出し合いながら、新しい西条市の公共交通を形成し、市民等の期待に応じていく。

① (組織別検討による)公共交通に係る企画

- 多様な主体・関係者の運営参画による市全体での公共交通形成
 - ・ 西条市・交通事業者を中心に、観光協会・商店街・福祉団体等多様な主体の参画により西条市全体で持続可能な地域公共交通体系を構築する。
 - ・ 観光協会・商店街・福祉団体等は、団体ごとに企画等のアイデアを出し合い、関係者全体で役割分担を図りながら、交通事業者だけに頼らない公共交通環境を創出する。
 - ・ 高知県の町との県域を越えた連携の必要性について関係者間での協議の場を設置し、移動ニーズに見合う地域公共交通のあり方を検討する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
公共交通利用に係る企画	西条市 交通事業者 各種団体	検討準備	実施			

② 地域路線の勉強会の開催

- 地域特性に応じて必要となる交通路線・形態の検討
 - ・ 「地域路線」を対象としたモデル事業や自家用有償運送などに関する勉強会を実施する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
地域路線の勉強会の開催	地域住民 協議会 交通事業者	検討 準備 ●●●●	実施			

③ 公共交通について話し合う機会の設置

- 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
 - ・ 地域（山間部・臨海部・市内中心部等のエリア別）に即した公共交通を検討するために、各地域において公共交通に関する話し合いの場を設けるとともに検討体制を作る。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
公共交通について話し合う機会の設置	地域住民 協議会 交通事業者	実施				

④ 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
 - ・ 臨海部にて操業している企業自身による検討組織を設置し、共同運行バスの創設・運行を検討する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
臨海部における共同運行バスの検討	企業 協議会 交通事業者	調整 ●●●●●		立ち上がり次第実施		

⑤ (企業・病院等への)ミニバスターミナルの設置協力

- 地域住民や各分野が率先して公共交通利用の起点となる体制の創出
 - ・ 大規模な商業施設・病院など、一定の公共交通利用者数が見込まれる拠点について、ミニバスターミナルの設置に協力する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
ミニバスターミナルの設置協力	企業・病院 協議会 交通事業者		調整 ●●●●●		実施	

※市内企業・病院等との対話により、優先順位付けも行いながら調整を進める。

(3)環境・バリアフリー等社会的要請への対応に向けて

今後の公共交通は、環境・バリアフリー等の社会的要請についても適正な対応が求められる。特にバリアフリーは物理的なものに限らず、誰もが利用しやすい環境を構築するという観点から情報面の強化も必要である。

これまでの公共交通政策において十分に取り組みが進められてこなかった当該分野についても様々な側面から、様々な主体の参画を通じて、公共交通利用を利用しやすく社会的価値も発信可能な取り組みを行っていく。

①「ノーマイカー(エコ)通勤の実施

- 市役所職員が率先した公共交通利用
 - ・公共交通の利用促進に向けて、市役所職員が率先して「ノーマイカー（エコ）通勤」を実施する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
「ノーマイカー(エコ)通勤」の実施	西条市、交通事業者、運輸支局、医師会、観光協会、商工会議所、商工会、社会福祉協議会、老人クラブ、警察署、河川国道事務所、JR	調整	実施			

② エコ通勤優良事業所認証制度の活用

- 公共交通利用と地球環境への貢献
 - ・公共交通利用推進等マネジメント協議会により認証・登録されているエコ通勤優良事業所認証制度の認証・登録に向けた取り組みを通して、公共交通の利用を促進する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
エコ通勤優良事業所認証制度の活用	企業協議会 交通事業者	調整	実施			

③ 西条市との連携による「バスの乗り方講座」の開催

- 公共交通利用者を増やし、育成するための取り組みを推進
 - ・公共交通機関の利用をしやすくするため、児童や高齢者を対象としたバスの乗り方教室を開催し、公共交通への親しみや関心を高める。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
公共交通乗り方教室	協議会 交通事業者	調整	実施			

④ 車内での情報発信の強化

- バス車内等における情報発信機能の強化
 - ・市の広報紙や観光ポスター、地場製品等の情報を車内に掲示することにより、積極的な情報発信に努める。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
バス車内での情報発信の強化	協議会 西条市 交通事業者	実施				

⑤ 主要駅・公共交通乗継拠点における情報提供

- 鉄道・バス利用の起点となる駅・拠点等における情報発信機能の強化
 - ・主要駅・公共交通乗継拠点において、分かりやすい路線図の整備、バスマップの作成・配布など、公共交通の利便性向上や利用促進に向けた情報提供に取り組む。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
主要駅等における情報発信の強化	協議会 西条市 交通事業者	調整 準備	実施			

⑥ 広報紙やSNSによる利用促進

- 多様な媒体を活用した情報発信を通じた利用促進
 - ・広報紙やSNSなど、様々な情報媒体を活用して、公共交通の利用促進に向けた情報提供に取り組む。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
広報紙やSNSによる利用促進	協議会、西条市、交通事業者、 運輸支局、運輸労働組合、 医師会、観光協会、商工会議所、商 工会、社会福祉協議会、老人クラ ブ、警察署、河川国道事務所、JR	調整	実施			

(4)公共交通を支えるための費用負担とPDCAサイクルの構築

利用促進や地域特性と新たな交通形態への対応、環境・バリアフリー対策の観点から必要となる取り組みと今後のスケジュールを明確化したが、今後、これらの進捗管理を確実に行うとともに、必要な費用負担のあり方について随時検討していくことが必要である。

本計画にて決定した内容は、今後、協議会においてその進捗管理や事業評価を実践していくことになる。計画期間中期においては、期間前半における総括や目標設定、事業展開の見直しも必要となる。本計画の目標を達成するために体制整備を行い、各種取り組みを支援する。

① 地域・市民参画による取り組みを支援する補助制度の検討

- 地域・市民・各種団体等により地域特性に応じた取り組みを支援する制度の検討
- 地域住民による、バス停のイスや花壇の設置、美化活動などのバス利用促進に係る取り組みに対して補助金制度の創設を検討する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
地域・住民参画による取り組みを支援する補助制度の創設を検討	協議会 西条市 交通事業者		検討 調整		調整でき次第実施	

※地域路線の検討・実施状況と連動させることとし、地域路線の運営を補助する取組みとして位置づける。

② 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
- 協議会において本計画の進捗状況を評価・精査し、次年度の実践内容を確定する。
- 交通事業者は年度期初に事業計画（利用者数・運賃収入・本計画に基づく事業内容等）を提示し、協議会で合意を得た上で各団体等と連携しながら事業を推進する。

内容	実施主体	計画期間				
		H27	H28	H29	H30	H31
協議会の設置・運営 ※年3回（4・10・2月） ※目標設定と事業評価	西条市 交通事業者 各種団体	実施				

図表 4-2 持続可能な地域公共交通運営に向けた事業計画・評価体制

