

西条市地域公共交通活性化協議会 資 料

平成 29 年 1 月

西条市地域公共交通活性化協議会資料 目次

1. 本年度の業務概要

1-1 業務の目的.....	1
1-2 業務の概要.....	1
1-2-1 山間部の公共交通体系の検討	1
1-2-2 市街地の公共交通体系の検討	1
1-2-3 交通体系の評価・検証	1
1-2-4 公共交通の利用促進に向けた取組	1
1-2-5 今年度実施した調査	3

2. 山間部の公共交通体系の検討

2-1 西之川線沿線.....	7
2-1-1 公共交通空白地の状況	7
2-1-2 アンケート調査結果より	8
2-1-3 今後の対応	9
2-2 保井野線沿線.....	10
2-2-1 公共交通空白地の状況	10
2-2-2 アンケート調査結果より	11
2-2-3 今後の対応	12
2-3 高齢者タクシー利用助成制度.....	13
2-3-1 アンケート調査結果より	13
2-3-2 高齢者タクシー利用助成制度改善の方向性.....	16

3. 市街地の公共交通体系の検討

3-1 市街地交通空白地域.....	17
3-1-1 市街地の交通空白地域の状況	17
3-1-2 アンケート調査結果より	18
3-2 工業団地への対応.....	22
3-2-1 企業ニーズ	23
3-2-2 今後の方向性.....	25

4. 交通体系の評価・検証

4-1 市街地循環バスの評価・検証	26
4-1-1 利用状況	26
4-1-2 利用者ニーズ.....	27
4-1-3 市街地循環線の評価	30
4-2 「よりそいタクシー」の評価・検証	31
4-2-1 「よりそいタクシー」の概要	31
4-2-2 「よりそいタクシー」の利用実績	32
4-2-3 住民ニーズ	33
4-2-4 今後の対応	36

1. 本年度の業務概要

1-1 業務の目的

平成 26 年度に策定した『西条市地域公共交通網形成計画』に係る実施事業に基づき、市民生活を支えるため持続可能な公共交通体系の具体的な導入に向けた検討を支援することを目的とする。

具体的には、公共交通の利用が不便な山間部の公共交通のあり方の検討及び地域住民との意見交換結果を踏まえた乗合タクシー運行の詳細な運行計画を検討するとともに、市街地内にある交通空白地域への対応、企業が数多く立地する工業団地の公共交通ニーズ等についても調査を行う。

また、本年度から実証運行を行っている市街地循環線、加茂地区、楠窪地区の乗合タクシーの評価のほか、利用促進に向けた取り組みの検討、バスマップの作成等を行う。

1-2 業務の概要

1-2-1 山間部の公共交通体系の検討

- 乗合タクシー運行支援（2 地区程度）
- 山間部地域住民意見交換会の開催
- 山間部の公共交通体系の検討

1-2-2 市街地の公共交通体系の検討

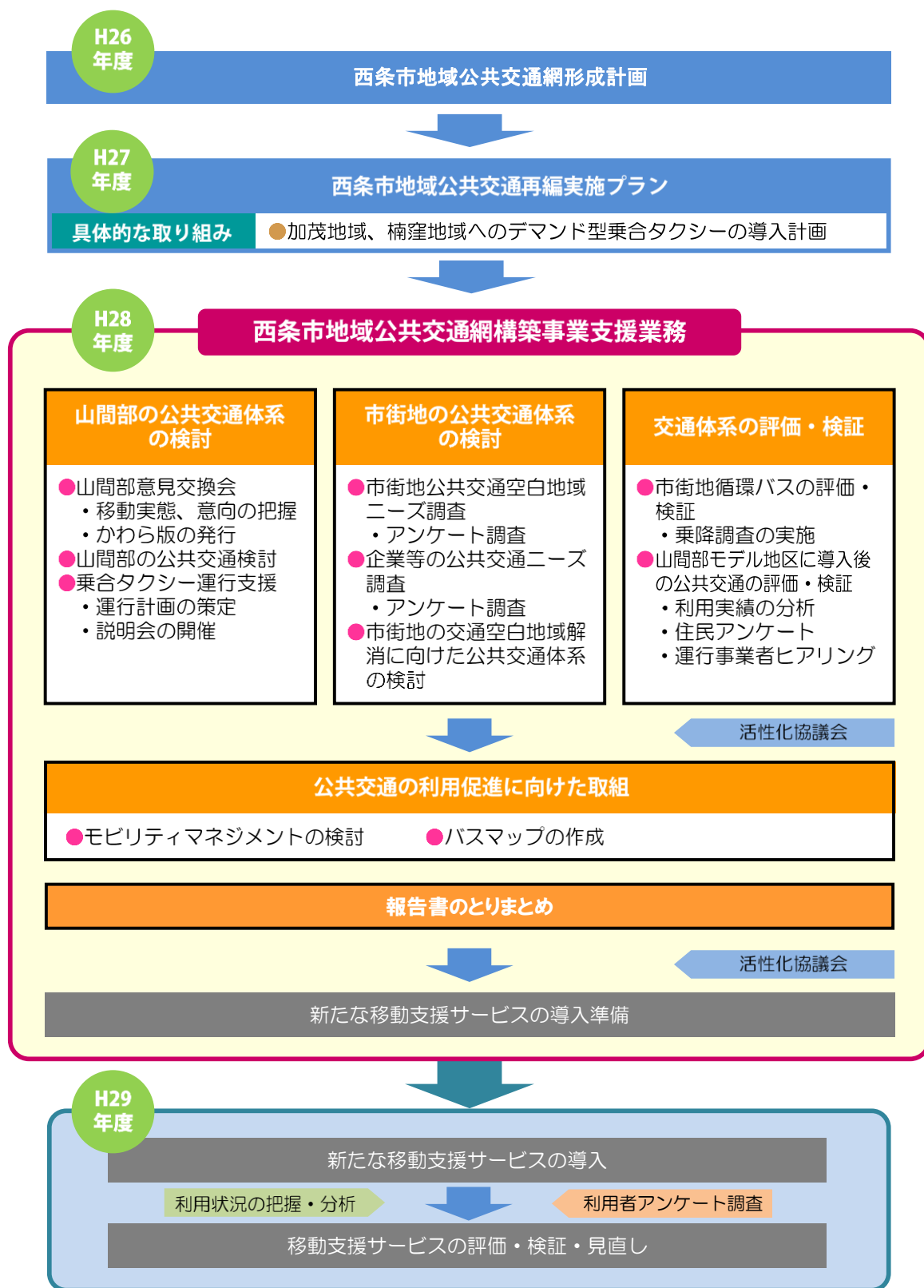
- 市街地交通空白地域ニーズ調査
- 企業等の公共交通ニーズ調査
- 市街地の交通空白地域解消に向けた公共交通体系の検討

1-2-3 交通体系の評価・検証

- 市街地循環バスの評価検証
- 山間部モデル地区に導入後の公共交通の評価検証

1-2-4 公共交通の利用促進に向けた取組

- モビリティ・マネジメントの検討
- バスマップの作成



業務フロー

1-2-5 今年度実施した調査

(1) 交通空白地域住民アンケート

①調査目的

○市内平野部にあって、バス停から距離があるためバスを利用しにくい地域の住民の日常の移動手段や移動目的地、現状のバスに対する評価等を把握し、今後のバス再編計画の基礎資料とする。

②調査対象

○西条市の平野部にあって、バス停半径 400m 圏域外に居住する割合の高い行政区の住民

③調査時期

○平成 28 年 8 月 1 日～8 月 10 日

④調査方法

○対象となる地域の全世帯に対し、調査票を郵送配布し、郵送回収を行った。

⑤回収率

○回収率は以下のとおりである。

地域	配布数	回収数	回収率
所藪、大谷東・西	233	95	40.8%
禎瑞上・中・下、八幡、高丸、難波	667	197	29.5%
明理川、喜多台、円海寺	211	62	29.4%
吉田、石田、玉之江	1,181	367	31.1%
実報寺	145	45	31.0%
徳能出作	53	17	32.1%
田野上方	321	93	29.0%
北川、大開第 1・2 団地、石鎚団地	825	238	28.8%
大郷	76	30	39.5%
合 計	3,712	1,144	30.8%

(2) 山間地域住民アンケート

①調査目的

○西条市の山間地域に居住する住民の、日常生活における移動実態・ニーズ、公共交通の利用状況、バスサービスの満足度と改善点等を把握する目的で実施する。

②調査対象

○せとうちバス西之川線沿線及びせとうち周桑バス保井野線沿線のうち、バス路線から左右 400m 圏域外に居住する住民

③調査時期

○平成 28 年 8 月 15 日～8 月 26 日

④調査方法

○対象となる地域の全世帯に対し、調査票を郵送配布し、郵送回収を行った。

⑤回収率

○西之川線沿線：アンケート用紙を 108 件発送、31 件回収し、回収率は 28.7%であった。

○保井野線沿線：アンケート用紙を 171 件発送、57 件回収し、回収率は 33.3%であった。

(3) タクシー利用助成制度アンケート

①調査目的

○山間地の交通空白地域の移動実態や日常的なタクシーの利用状況、高齢者タクシー利用助成事業の活用の有無等を調査し、より有効なタクシー利用助成事業のあり方を検討するための基礎資料とすることを目的とする。

②調査対象

○振興山村地域に指定されている山間部の地域に居住する世帯のうち、バス停半径 400m 圏域外にあって 75 歳以上の高齢者がいる世帯

③調査時期

○平成 28 年 12 月 8 日（木）～12 月 20 日（火）

④調査方法

○対象世帯へアンケート用紙を郵送配布し、同封の封筒での郵送回収を行った。

※年齢が該当する者の有無に関わらず、それぞれのアンケート用紙を 2 部ずつ同封。

⑤回収率

○回収率は以下のとおりである。

地区名	対象世帯数	74 歳以下		75 歳以上		合計		
		配布枚数	回収枚数	配布枚数	回収枚数	配布枚数	回収枚数	回収率
百合城	2	4	1	4	0	8	1	12.5%
下土居	2	4	2	4	2	8	4	50.0%
上土居	2	4	0	4	1	8	1	12.5%
松の木	3	6	3	6	1	12	4	33.3%
大 檜	2	4	3	4	2	8	5	62.5%
横 吹	1	2	0	2	0	4	0	0.0%
平 野	2	4	1	4	0	8	1	12.5%
千 原	17	34	5	34	1	68	6	8.8%
楠 窪	15	30	3	30	2	60	5	8.3%
大 郷	77	154	42	154	28	308	70	22.7%
住所不明	-	-	1	-	1	-	2	-
合計	123	246	61	246	38	492	97	19.7%

(4) 工業団地企業アンケート

①調査目的

○市内の事業所の通勤や業務移動の実態やバス需要の有無を把握し、今後のバス再編計画の基礎資料とする。

②調査対象

○西条市内にある「ひうち立地企業」「インタストリアルパーク」「西条鉄工団地」の中から任意に抽出した事業所

③調査時期

○平成 28 年 7 月 18 日～7 月 31 日

④調査方法

○対象となる事業所へ調査票を郵送配布し、郵送回収した。

⑤回収率

○回収率は以下のとおりである。

地区名	配布枚数	回収枚数	回収率
ひうち立地企業	48	31	64.6%
インタストリアルパーク	18	8	44.4%
西条鉄工団地	11	8	72.7%
合 計	77	47	61.0%

(5) バス乗降調査

①調査目的

○西条市内を運行している加茂線、西之川線をベースとした市街地循環バスの利用者数の把握、利用者の循環線の評価を把握し、改善点の検討を行う上での基礎資料とする。

②調査対象

○せとうちバス加茂線、西之川線の全便。

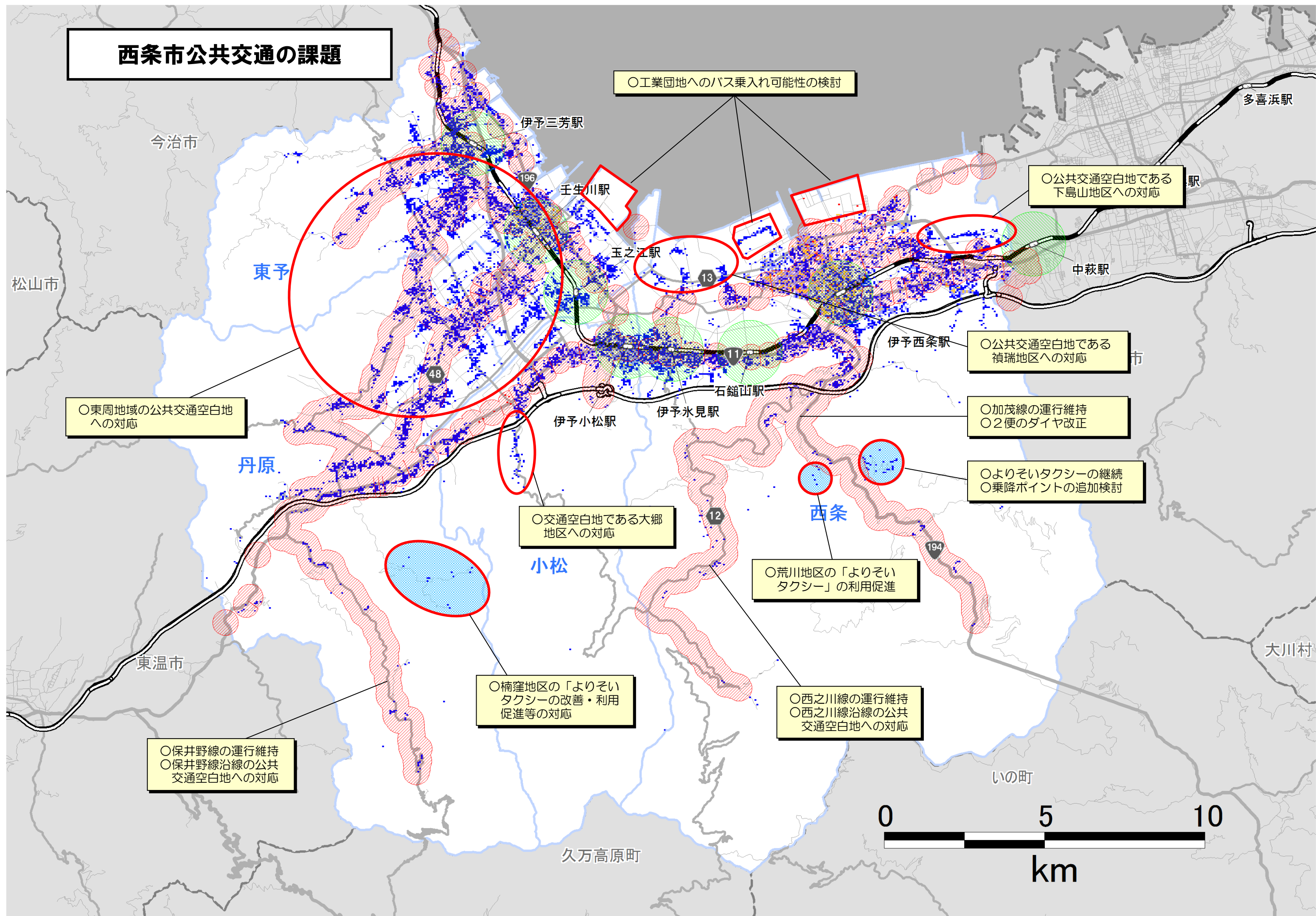
③調査時期

○平成 28 年 7 月 12 日（火）

④調査方法

○調査対象の路線バスに調査員 1 名が乗車し、各バス停における OD を調査シートに記入。あわせて、バス利用者に対しアンケート用紙の配布・回収を行い、利用実態や意見などを調査。

西条市公共交通の課題

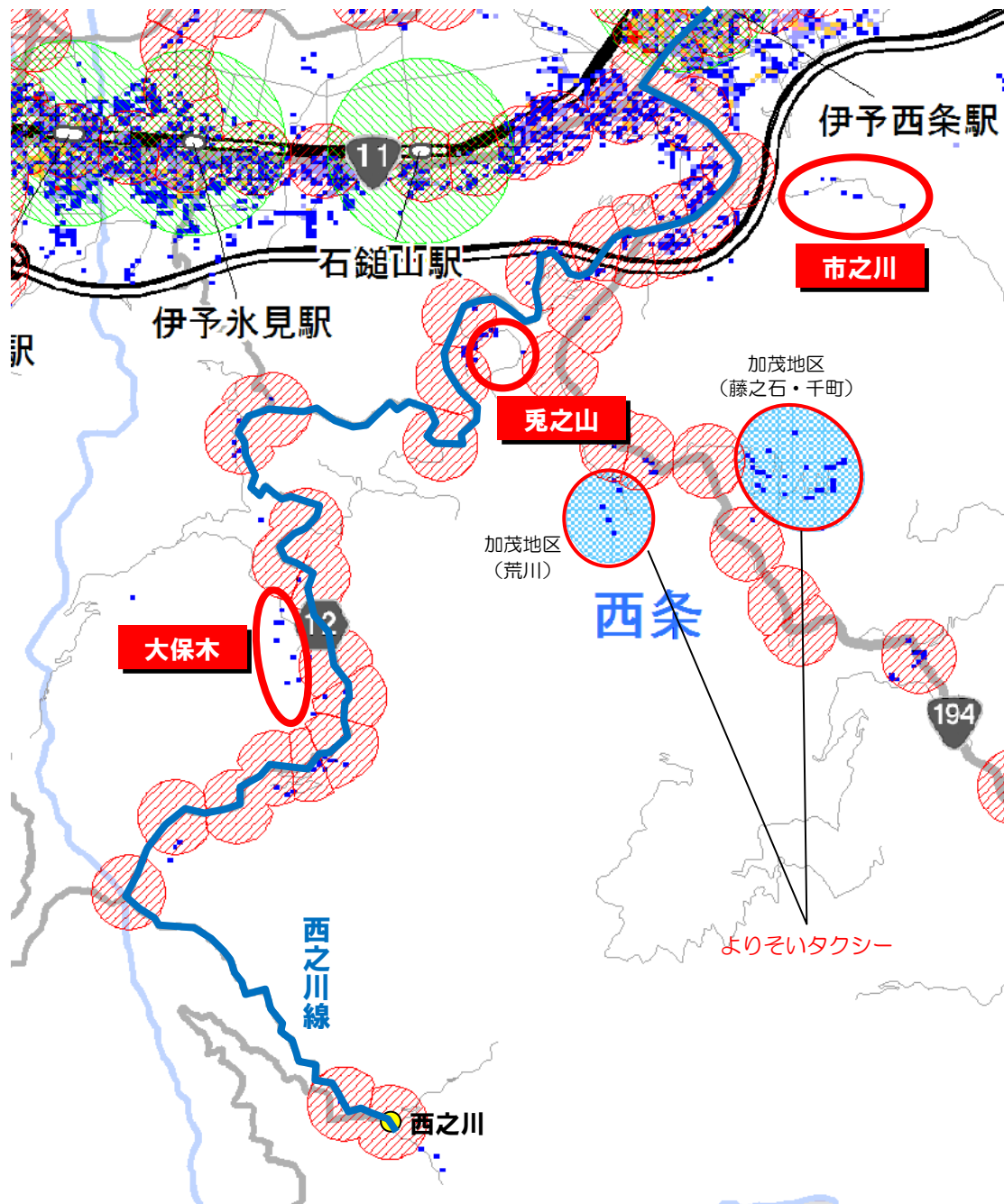


2. 山間部の公共交通体系の検討

2-1 西之川線沿線

2-1-1 公共交通空白地の状況

○西之川線沿線の公共交通空白地域としては、「市之川」「兎之山」「大保木」がある。

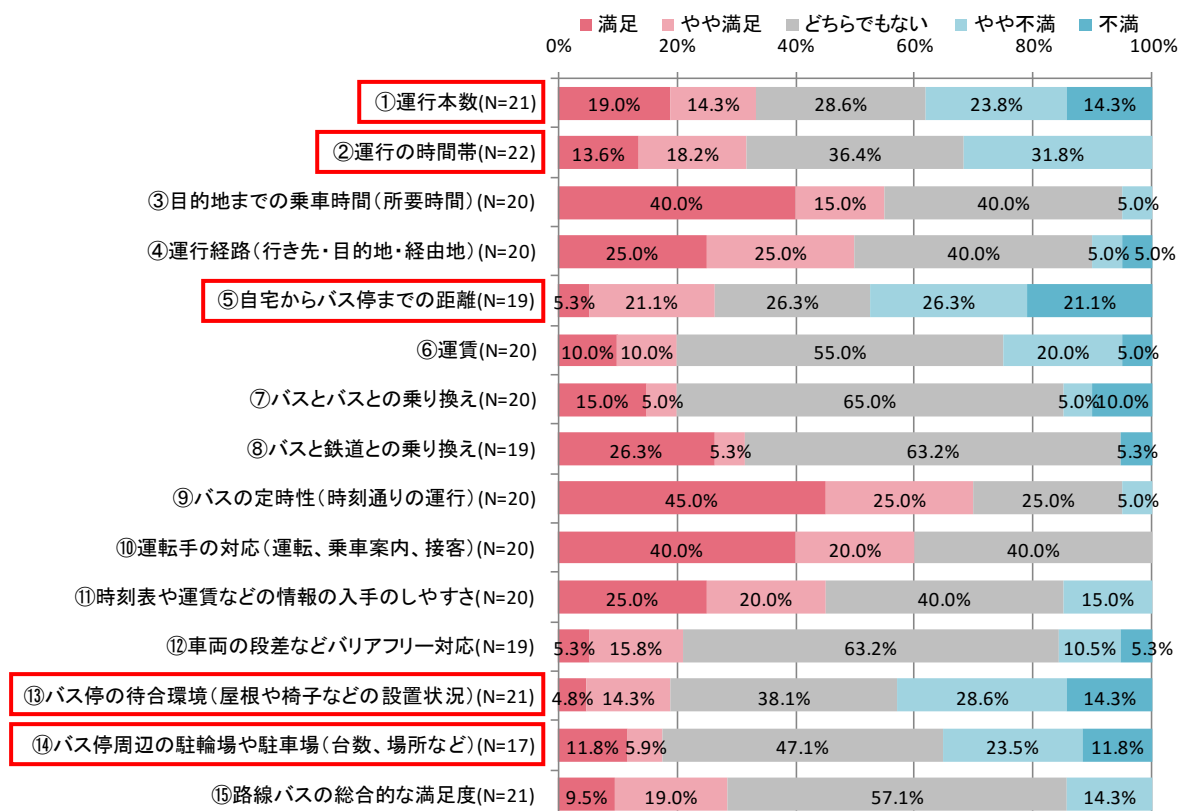


西之川線沿線の公共交通空白地域

2-1-2 アンケート調査結果より

(1) 路線バスの評価

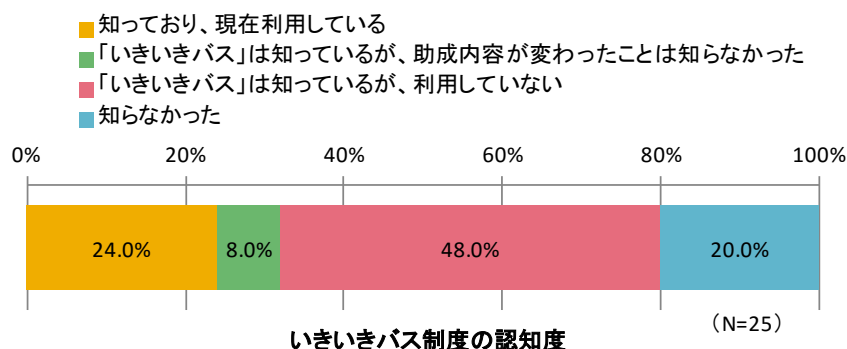
○せとうちバスについての評価で「不満」「やや不満」の合計割合が高かった項目として、「自宅からバス停までの距離」「バス停の待合環境」「運行本数」「バス停周辺の駐輪場や駐車場」「運行の時間帯」等が挙げられる。



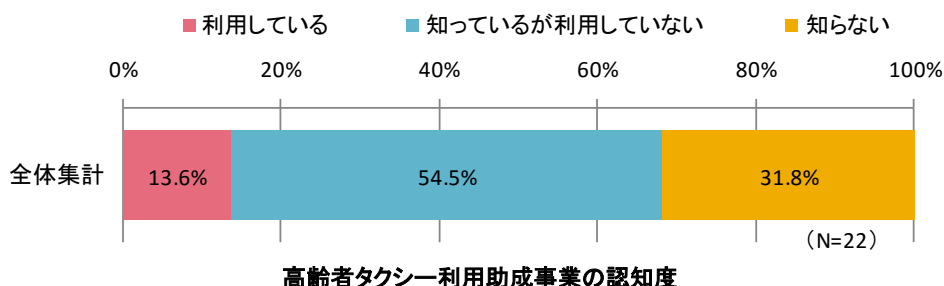
せとうちバスの満足度

(2) 各種助成制度について

○いきいきバス制度については、「知っており、現在利用している」との回答が24%、「知っているが利用していない」との回答は48%、「知らなかった」が20%となっている。

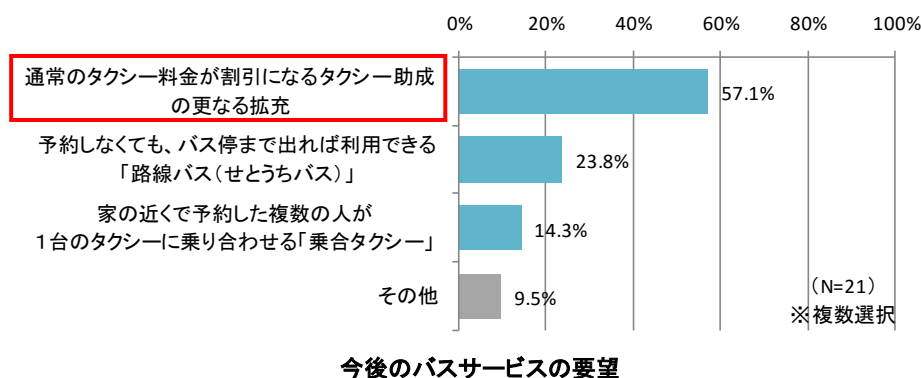


○高齢者タクシー利用助成制度については、「知っているが利用していない」との回答割合が最も高く、「知らない」との回答も3割以上あった。



(3) 今後の公共交通サービスの要望

○「タクシー助成の更なる拡充」を希望する割合が高く、「乗合タクシー」の需要はあまり高くない。



2-1-3 今後の対応

(1) 路線バスの運行維持といきいきバス制度の充実

○県道 12 号線を運行する西之川線はほぼ沿道に集落が展開していることから、せとうちバスは引き続き重要な公共交通として運行を維持していく必要がある。

○併せて、いきいきバス制度の周知を図り、バス利用の促進を図っていく必要がある。

(2) タクシー助成制度の拡充検討

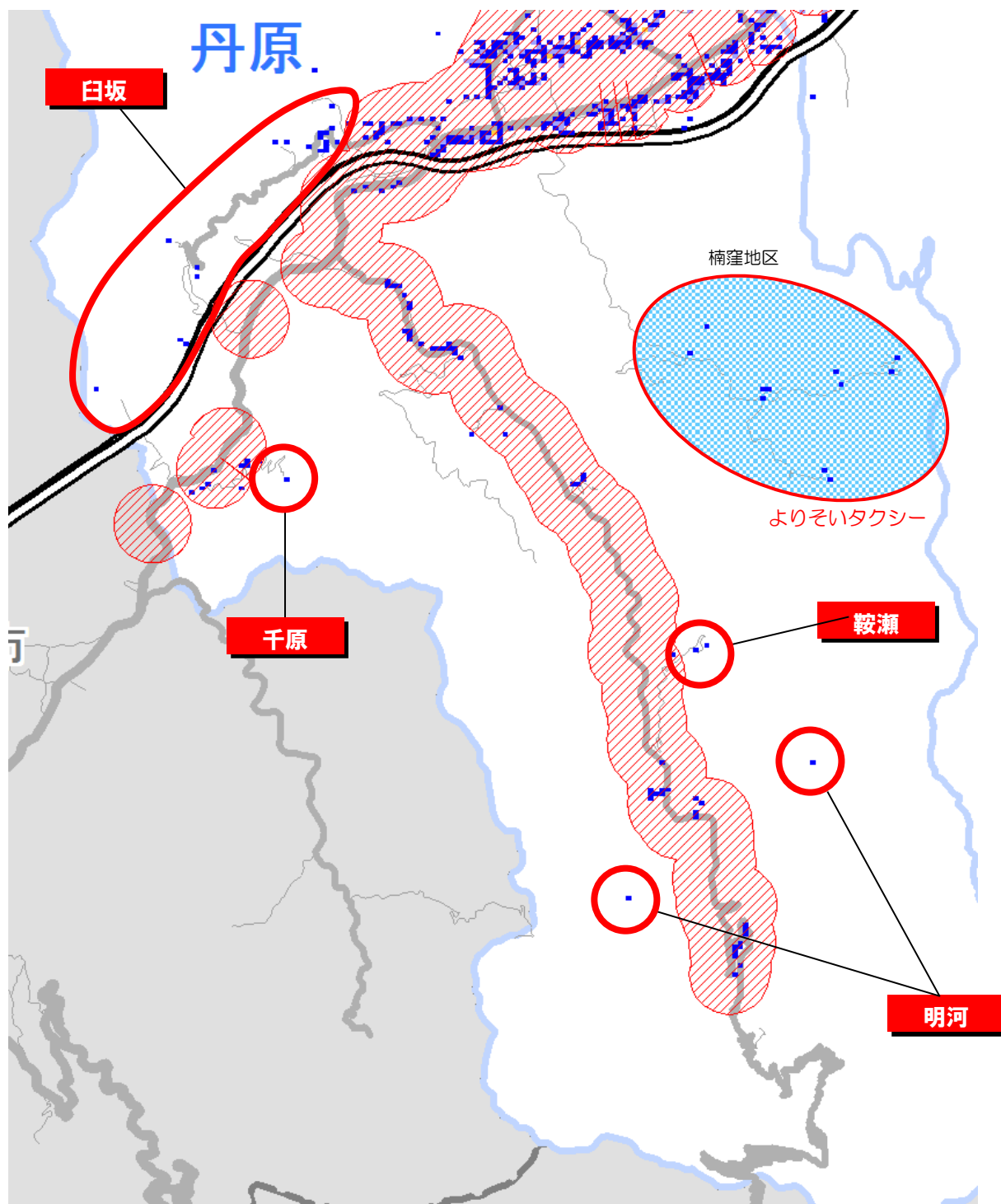
○西之川線沿線の公共交通空白地域にバス路線を延伸することは、地形的に考えても現実的ではない。これらの地域への対応としては、加茂地区のような「乗合タクシー」の導入が考えられるが、アンケート結果からは「乗合タクシー」よりも「タクシー助成の更なる充実」を求める声が高い。

○これらの点から、タクシー利用助成の拡充により、公共交通空白地域の外出を支援することが現実的と考えられる。

2-2 保井野線沿線

2-2-1 公共交通空白地の状況

○保井野線沿線の公共交通空白地域としては、以下のような地域がある。

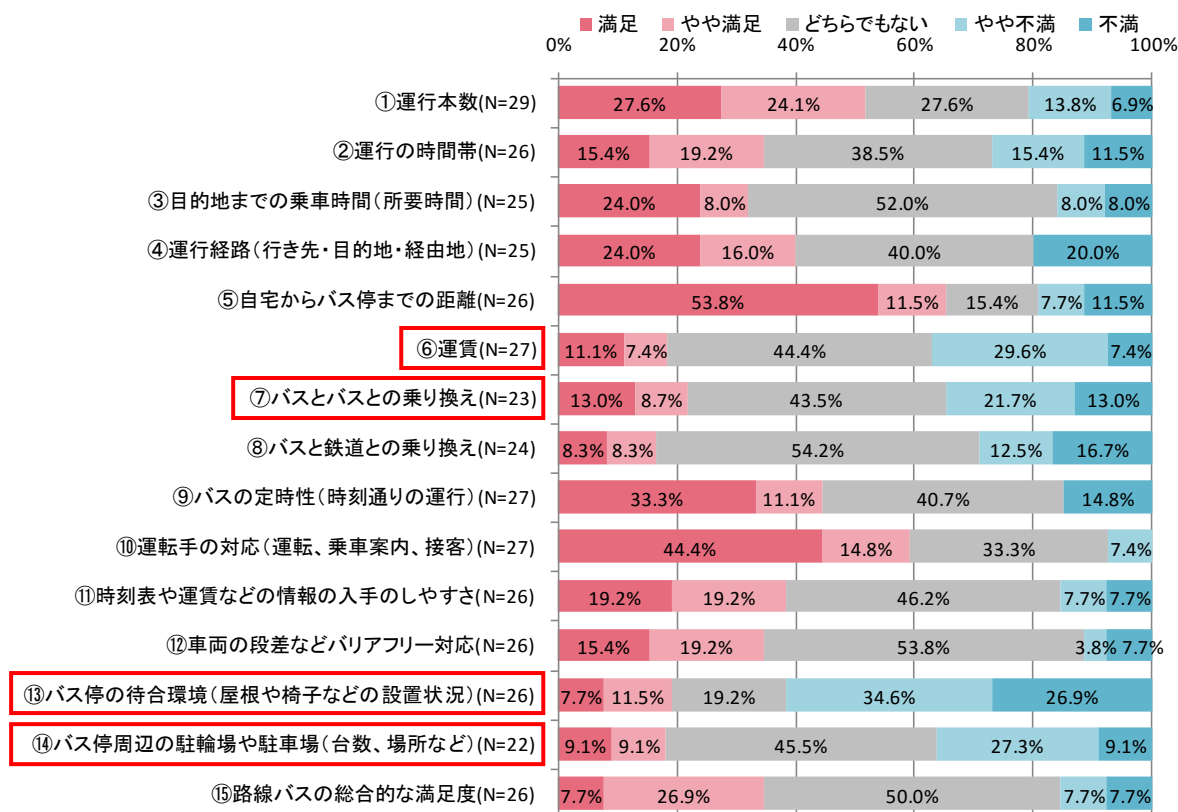


保井野線沿線の公共交通空白地域

2-2-2 アンケート調査結果より

(1) 路線バスの評価

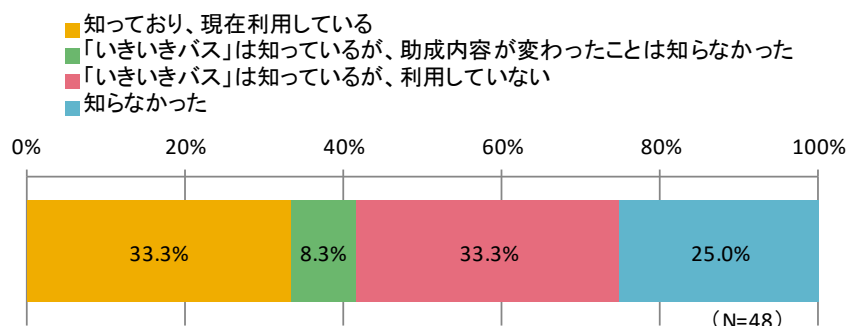
○「せとうち周桑バス」についての評価において、「不満」「やや不満」の合計割合が高かった項目は「バス停の待合環境」で、そのほか「運賃」「バス停周辺の駐輪場や駐車場」「バスとバスの乗り換え」「バスと鉄道の乗り換え」等が挙げられている。



せとうち周桑バスの満足度

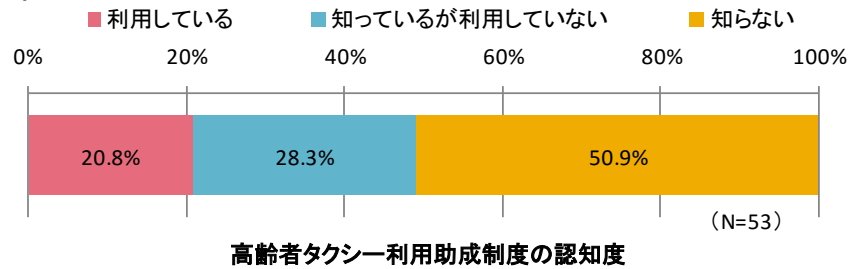
(2) 各種助成制度について

○いきいきバス制度については「知っており、現在利用している」との回答は20.8%、「知っているが利用していない」が28.3%、「知らない」が50.9%で、「知らない」との回答割合が西之川線沿線に比べて高く、周知が十分図れていない状況がうかがえる。



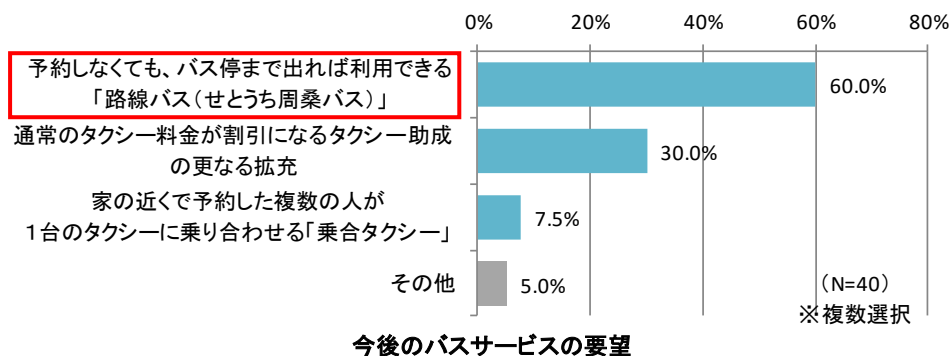
いきいきバス制度の認知度

○高齢者タクシー利用助成制度については「利用している」が2割、「知っているが利用していない」が約3割、「知らない」が約5割で、こちらも十分な周知が図れていない状況がうかがえる。



(3) 今後のバスサービスの要望

○今後のバスサービスとしては、「路線バス（せとうち周桑バス）」を望む割合が6割と最も高く、次いで「タクシー助成の更なる拡充」で、「乗合タクシー」の要望は少ない。



2-2-3 今後の対応

(1) 保井野線の運行維持

- アンケート調査結果では、今後希望する交通サービスとして「路線バス（せとうち周桑バス）」を挙げる割合が高いことから、保井野線の運行維持に努める必要がある。
- せとうち周桑バスの満足度について、アンケートでは待合環境やバス停周辺環境に対する不満が強く表れている。また、運賃に対する不満、乗り換えに関する不満も高かった。
- これらのことから、バス停環境の調査を行い、必要に応じて整備する必要がある。また、「いきいきバス制度」の周知が十分でないという現状を踏まえ、制度の周知を図っていくことで対応する。
- 接続に関しては、現状のバスダイヤの改善に努める必要がある。

(2) タクシー利用助成の拡充と周知

- 保井野線周辺の公共交通空白地域は、まとまった集落ではなく広い範囲に点在していることから、バスの延伸や乗合タクシーでは対応しにくい状況にあるため、タクシー助成の拡充を図ることにより外出支援を行うことが現実的と考えられる。
- その際、現状の制度も周知が十分なされていないことから、広報活動を充実させることが望まれる。

2-3 高齢者タクシー利用助成制度

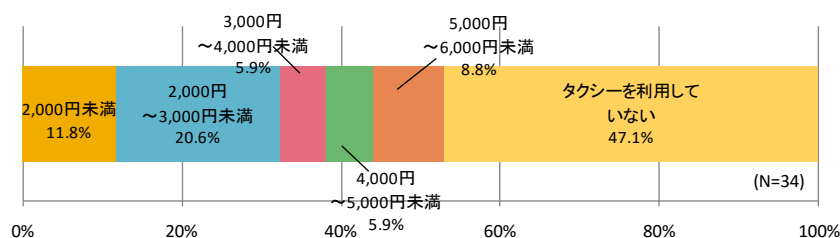
2-3-1 アンケート調査結果より

(1) 75 歳以上を対象としたアンケート調査結果

①タクシー利用時の片道平均運賃について

○「タクシーを利用していない」が 47.1%と最も高くなっている。

○利用される方の平均運賃は「2,000 円～3,000 円未満」が 20.6%と最も高く、次いで「2,000 円未満」が 11.8%となっている。

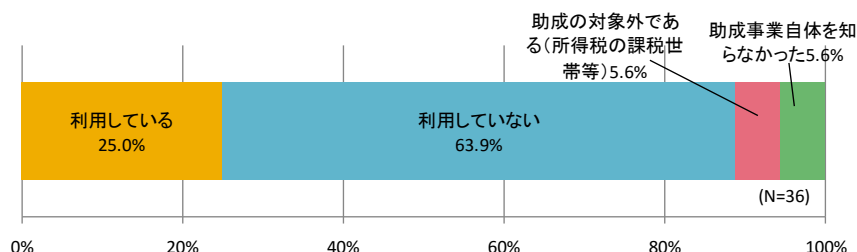


タクシー利用の有無と片道運賃

②西条市高齢者タクシー利用助成事業の利用状況について

○「利用していない」が 63.9% (23 人)、「利用している」が 25.0% (9 人) となっている。

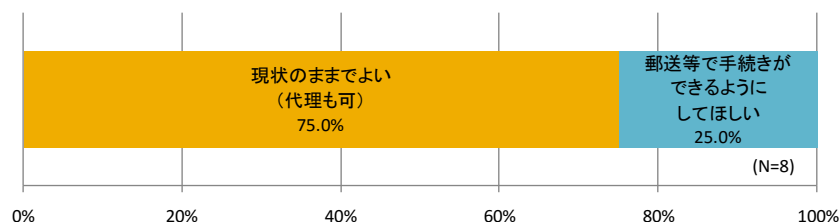
○「助成の対象外である」が 5.6% (2 人)、「助成自体を知らなかった」が 5.6% (2 人) あった。



高齢者タクシー利用助成事業の利用の有無

③助成券交付の手続きに関する意見

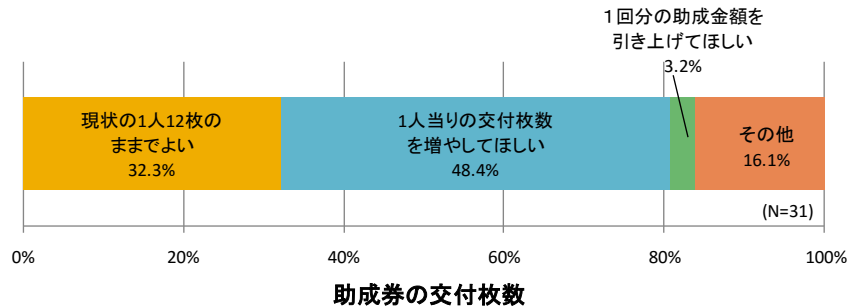
○「現状のままでよい(代理も可)」が 75.0% (6 人) と最も高く、「郵便等で手続きができるようにしてほしい」は 25.0% (2 人) となっている。



助成券交付の手続きに関する意見

④助成券の交付枚数について

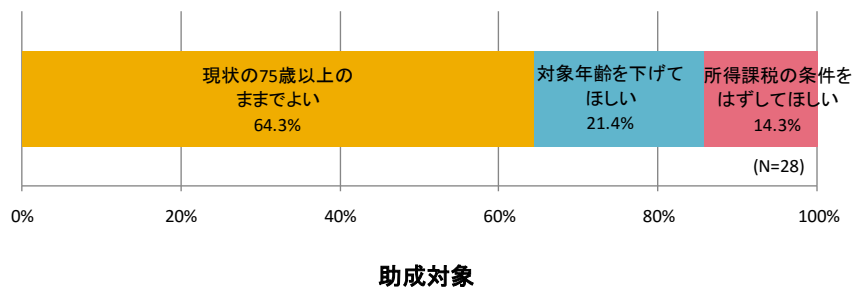
○「1人当りの交付枚数を増やしてほしい」が48.4%（15人）と最も高く、次いで「現状の1人12枚のままでよい」が32.3%（10人）となっている。



⑤助成対象について

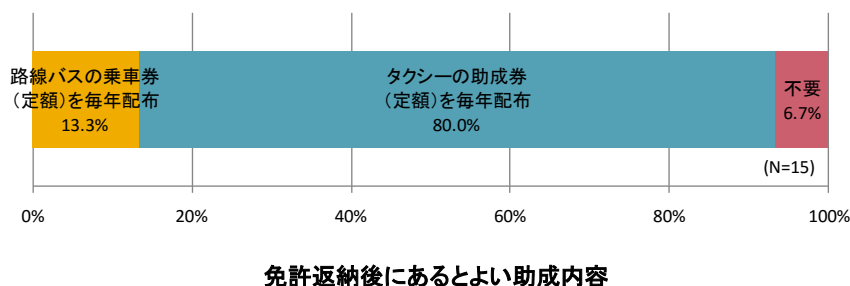
○「現状の75歳以上のままでよい」が64.3%と最も高く、次いで「対象年齢を下げてほしい」が21.4%、「所得課税の条件をはずしてほしい」が14.3%となっている。

○対象年齢を下げる場合の具体的な年齢は、「70歳」という回答がみられた。



⑥免許返納後にあるとよい助成内容について（免許保有者）

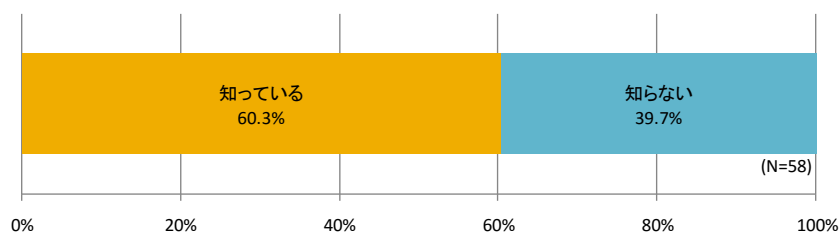
○「タクシーの助成券（定額）を毎年配布」は80.0%と最も高く、次いで「路線バスの乗車券（定額）を毎年配布」が13.3%、「不要」が6.7%となっている。



(2) 74歳以下を対象としたアンケート調査結果

①西条市高齢者タクシー利用助成事業の認知度について

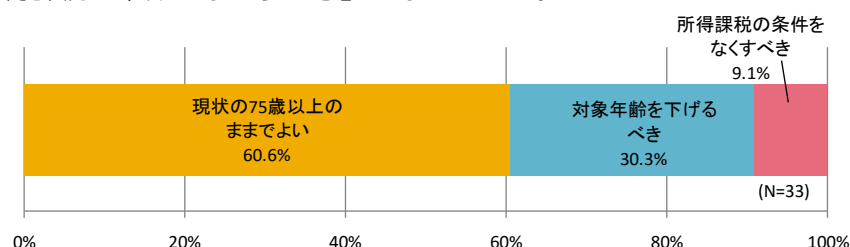
○「知っている」が60.3%、「知らない」が39.7%となっている。



高齢者タクシー利用助成事業の認知度

②助成対象について

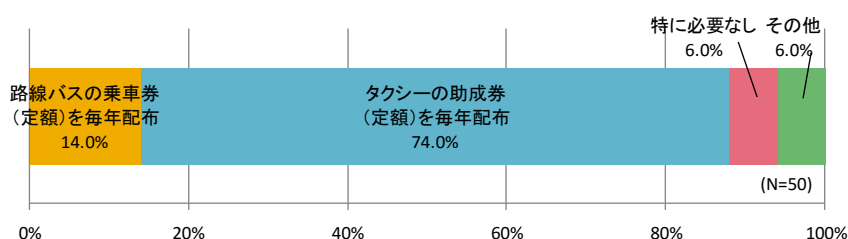
○「現状の75歳以上のままでよい」が60.6%と最も高く、次いで「対象年齢を下げるべき」「所得課税の条件をなくすべき」となっている。



助成対象

③免許返納後にあるとよい助成内容について(免許保有者)

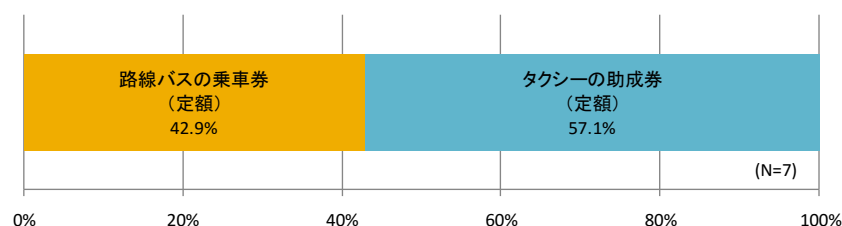
○「タクシーの助成券(定額)を毎年配布」が74.0%と最も高く、次いで「路線バスの乗車券(定額)を毎年配布」となっている。



免許返納後にあるとよい助成内容

④利用できたら良いと思う助成制度について(免許非保有者)

○「タクシーの助成金(定額)」が57.1%、「路線バスの乗車券(定額)」が42.9%となっている。



利用できたら良いと思う助成制度

2-3-2 高齢者タクシー利用助成制度改善の方向性

(1) 交通施策としての助成制度の新設

- 現行の「高齢者タクシー利用助成」は福祉施策として市内の 75 歳以上の高齢者を対象として行われているが、この制度に加え、「山間部の交通不便地域タクシー助成」を交通施策として新設する。
- 「高齢者タクシー利用助成」の助成内容は初乗運賃（550 円）分を助成しており、目的地まで片道 1,000 円程度の負担でタクシーが利用できる市街地周辺に居住する高齢者にとっては、高いサービス水準となっている。しかし、山間部でしかも路線バスの利用が困難な交通不便地域に居住する高齢者は、家族や知人の自家用車送迎以外は移動の際タクシーに依存せざるを得なく、目的地まで 3,000 円程度タクシー料金を支払うことになる。これらの高齢者にとっては「高齢者タクシー利用助成」のサービス水準は高いとは言えない。
- これら山間部の交通不便地域に居住する高齢者に対しては、福祉施策の「高齢者タクシー利用助成」に加え、この新たな「山間部の交通不便地域タクシー利用助成」で対応することとする。

(2) 助成内容

①助成対象

- 助成対象者は、制度の趣旨から以下のように設定する。また、交通施策として交通不便地域の移動手段を確保する目的で実施することから、「高齢者タクシー利用助成」で設けられている所得制限は適用しない。

【助成対象】

- ・西条市に住民登録しているもの
- ・振興山村地域に指定されている山間部の地域に居住する 75 歳以上が同居する世帯
- ・バス停から半径 400m またはバス路線から左右 400m（フリー乗降区間）圏域外に居住するもの

②助成内容

- 1 世帯につき、1,000 円×12 か月＝12,000 円分を助成
- 1 回の利用上限額を 3,000 円とする。

【助成内容の根拠】

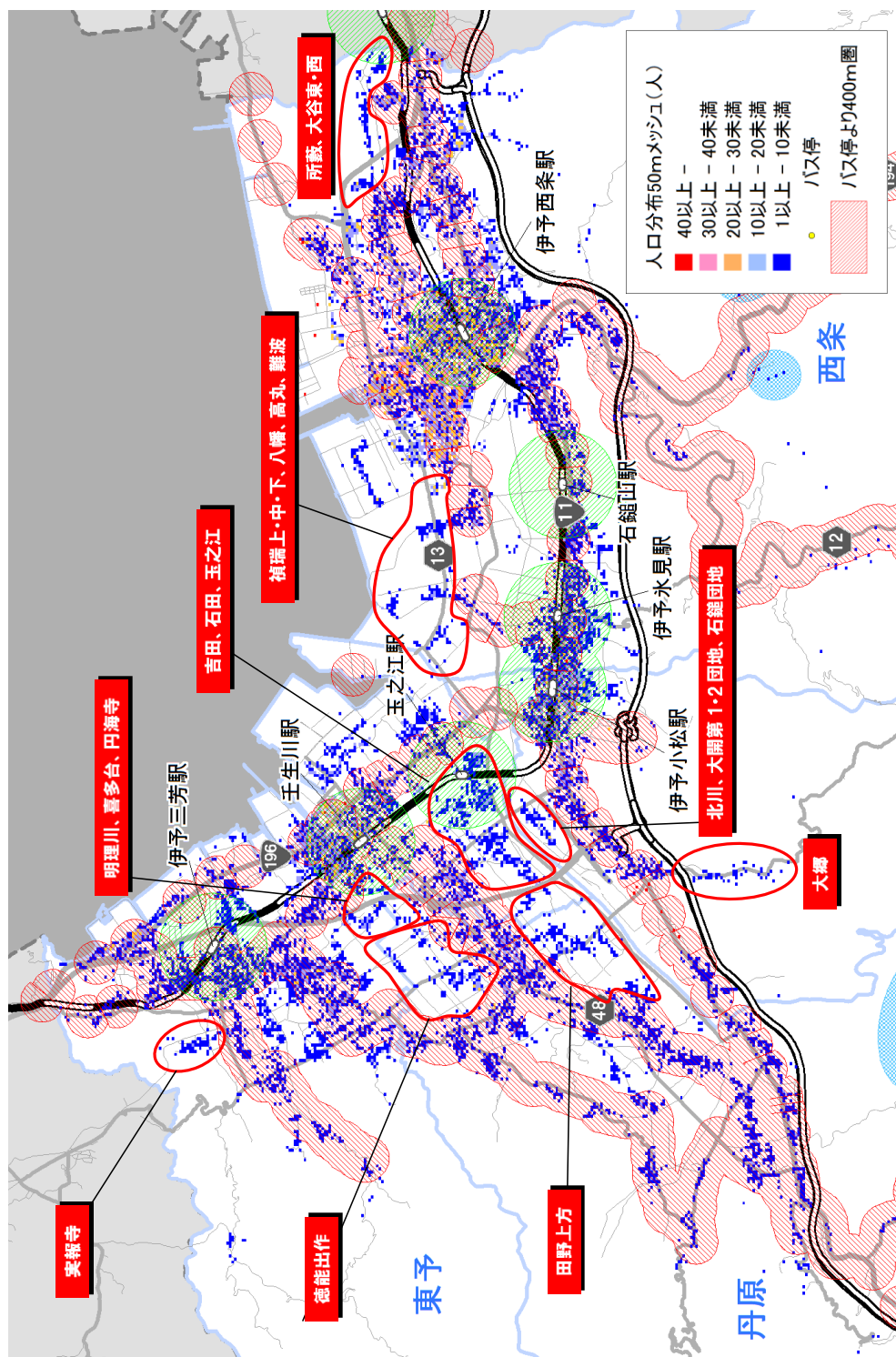
- ・「いきいきバス制度」では額面 3,000 円の回数券を 1,000 円で販売しており、市が 2/3 を負担している。山間部から市街地までの片道タクシー料金は約 3,000 円であり、この負担割合を適用すると 1 回 2,000 円の助成となるが、路線バスと違いドア・トゥ・ドアのサービスであることを勘案し、1 回につき 1,000 円の助成とする。

3. 市街地の公共交通体系の検討

3-1 市街地交通空白地域

3-1-1 市街地の交通空白地域の状況

○西条市の平野部における交通空白地域の状況は以下のとおりである。



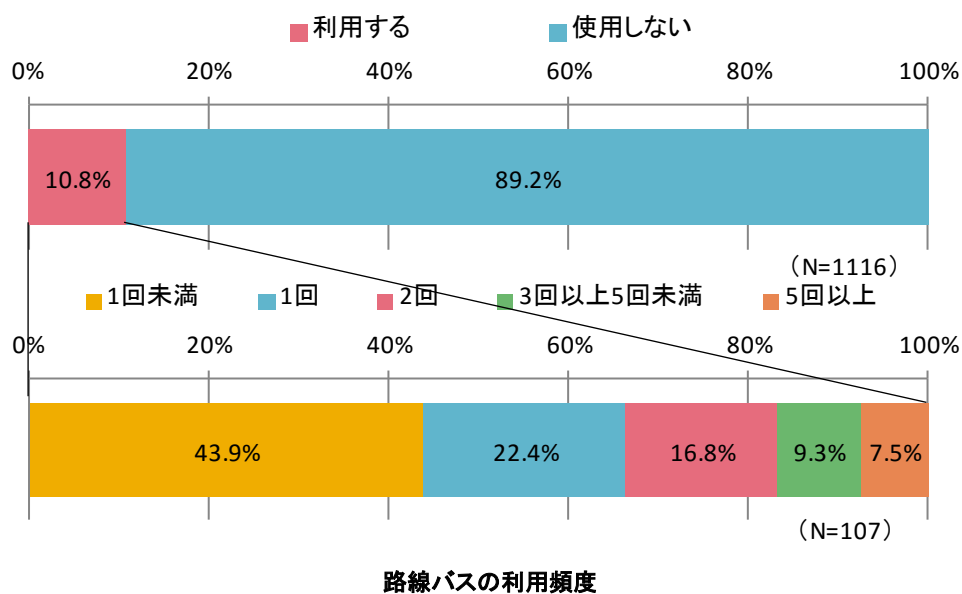
市街地の公共交通空白地の状況

3-1-2 アンケート調査結果より

(1) 路線バスの利用について

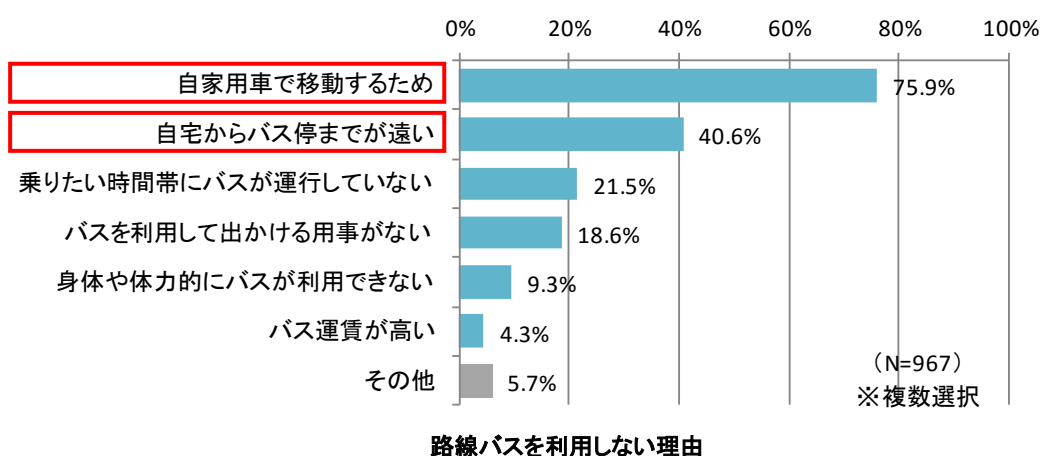
①利用頻度

○路線バスを利用するとの回答は 10.8% (120 人) となっており、このうち 7.5% (8 人) は月 5 回以上利用している。



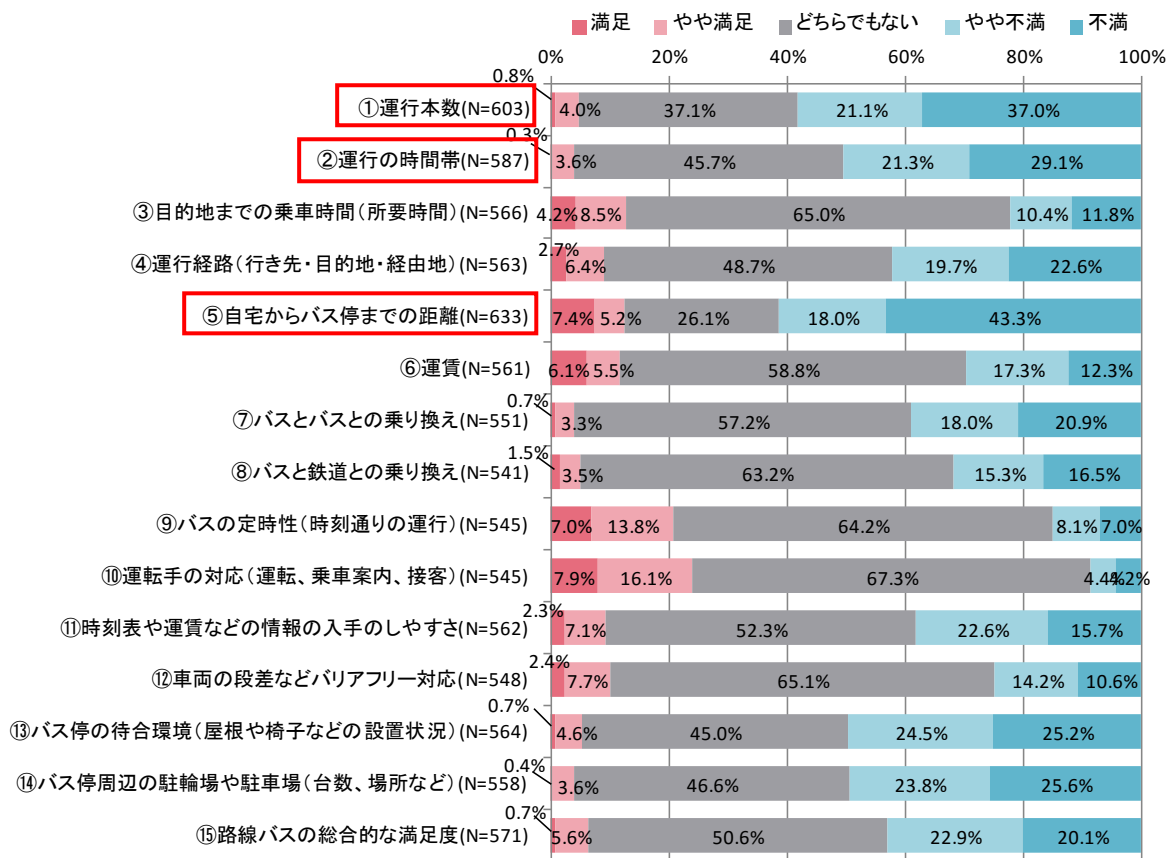
②路線バスを利用しない理由

○「自家用車で移動するため」が 75.9% と最も高く、次いで「自宅からバス停までが遠い」「乗りたい時間帯にバスが運行していない」となっている。



③路線バスの満足度

○路線バスについての評価は全体的に低い。特に「不満」「やや不満」の合計割合が高かった項目として、「自宅からバス停までの距離」「運行本数」「運行の時間帯」等が挙げられる。

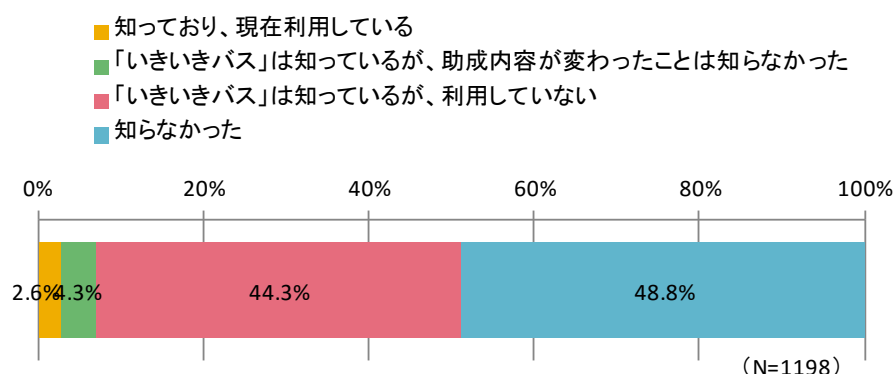


路線バスの満足度

(2) いきいきバス制度について

①認知度

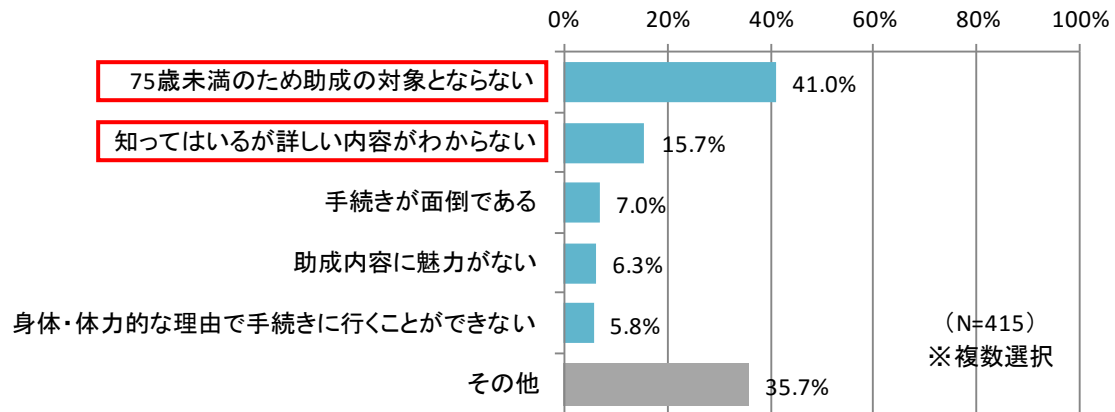
○いきいきバス制度を「知らなかった」が48.8%を占めている。一方で、「知っており、現在利用している」は2.6%（31人）にとどまっており、「知っているが利用していない」は44.3%となっている。



いきいきバス制度の認知度

②いきいきバス制度を知っているが利用しない理由

○いきいきバス制度を利用しない理由は「75 歳未満のため助成の対象とならない」が 41.0%となっている。その他、「知っているが詳しい内容がわからない」が 15.7%となっている。



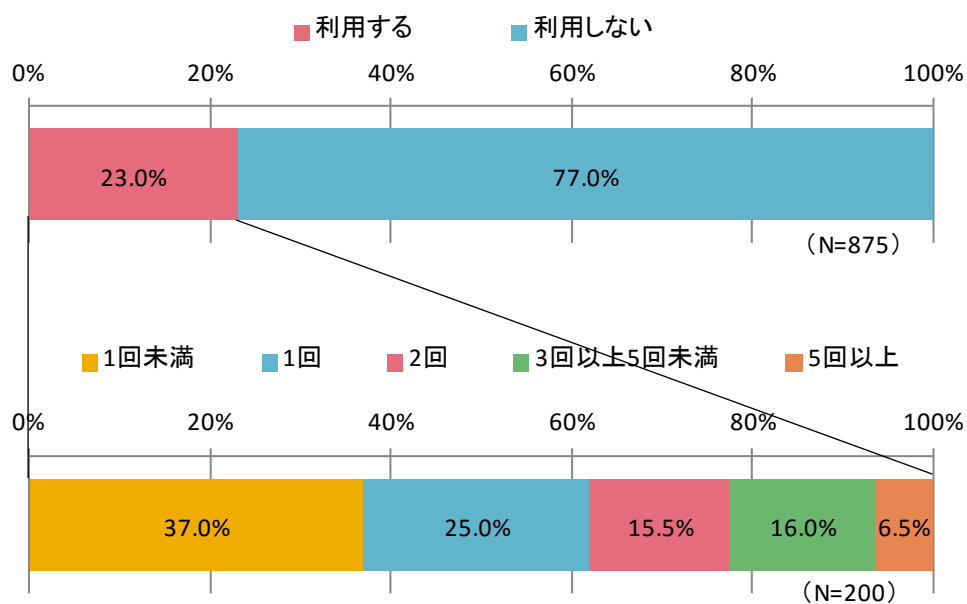
いきいきバス制度を利用しない理由

(3) タクシーの利用について

①タクシー利用の有無・頻度

【通院時】

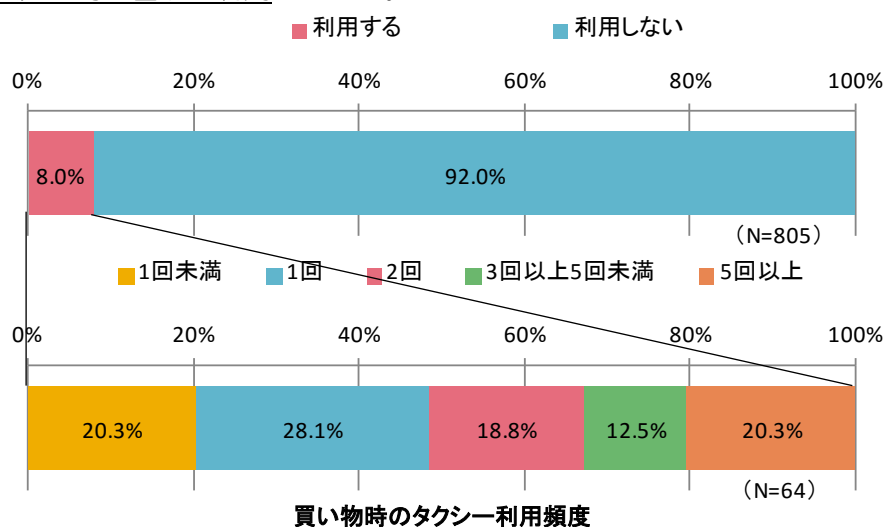
○タクシーを通院時に利用するとの回答は 23.0% (201 人) となっており、このうち 6.5% (13 人) は月5回以上利用している。



通院時のタクシー利用頻度

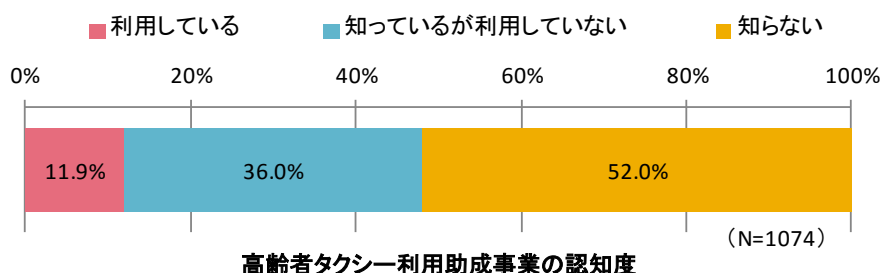
【買い物時】

○タクシーを買い物時に利用するとの回答は8.0%(64人)となっており、このうち20.3%(13人)は月5回以上利用している。



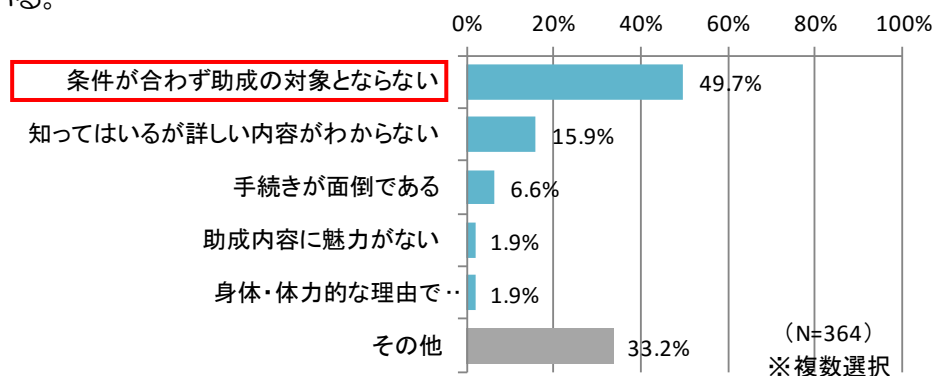
②高齢者タクシー利用助成事業の認知度

○高齢者タクシー利用助成事業を「知らない」が52.0%を占めている。一方で、「利用している」は11.9%にとどまっており、「知っているが利用していない」は36.0%となっている。



③制度を知っているのに利用しない理由

○高齢者タクシー利用助成を利用しない理由は「条件が合わず助成の対象とならない」が49.7%となっている。その他、「知っているが詳しい内容がわからない」が15.9%となっている。



高齢者タクシー利用助成事業を利用しない理由

3-1-3 今後の対応

(1) 路線バスの延伸等による公共交通空白地域の縮減

- 西条市の平野部には集落が点在しており、バスが利用しにくい地域がみられる。これら一つの集落にはある程度の人口集積があるが、道路事情等によって集落近くまでバスが入らないため公共交通空白地域となっている。
- これらの地域への対応として、集落へのバス路線の延伸や立ち寄りが考えられるが、バス車両の乗り入れが物理的に可能かといった問題もあることから、車両の小型化を併せて今後検討していく必要がある。

(2) 各種制度の周知と利用促進

- アンケート調査結果から、この地域では「いきいきバス制度」や「高齢者タクシー利用助成」の認知度が、山間部に比べて低いことがわかる。
- 路線バスの延伸や乗り入れが困難な地域にあっては、タクシー等の利用も重要な移動手段となることから、これらの助成制度の周知を図り活用していただくことで、高齢者を中心とした住民の移動支援を行っていく。

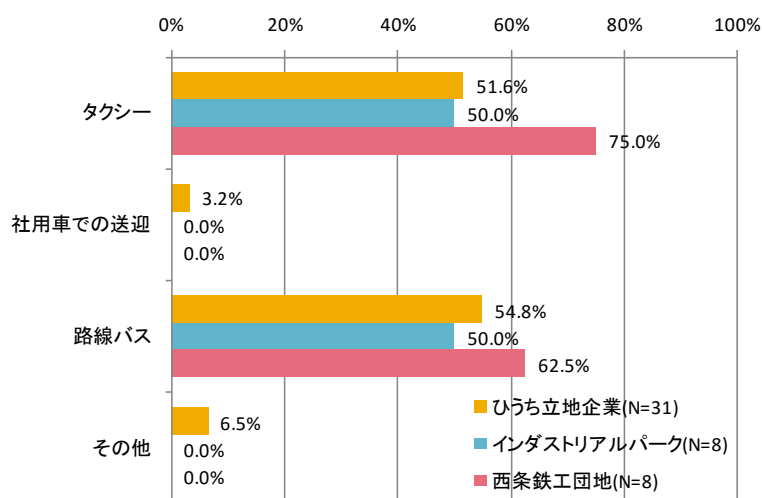
3-2 工業団地への対応

3-2-1 企業ニーズ

(1) 訪問・出張時の移動手段について

①出張等によるJR西条駅・壬生川駅から当該事業所までの交通手段

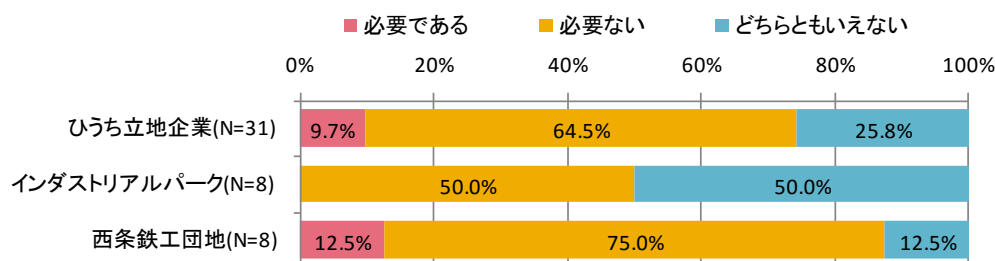
○「ひうち立地企業」、「インダストリアルパーク」では「タクシー」と「路線バス」が半数ずつとなっている。「西条鉄工団地」では、複数回答が多かったためタクシーが75.0%、路線バスが62.5%となっており、ともに半数を超えている。



出張等による最寄り JR 駅～当該事業所間の移動交通手段

②訪問・出張時の移動手段としての路線バスの必要性和その理由

○訪問・出張時の移動手段としての路線バスはいずれの工業団地においても「必要ない」とする割合が最も高くなっている。一方で、「ひうち立地企業」と「西条鉄工団地」では、「必要である」が約1割みられる。

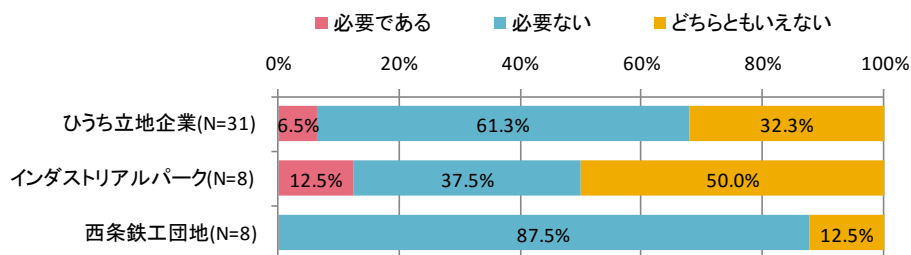


訪問・出張時の移動手段としての路線バスの必要性

(2) 通勤時の移動手段について

①通勤時の移動手段における路線バスの必要性和その理由

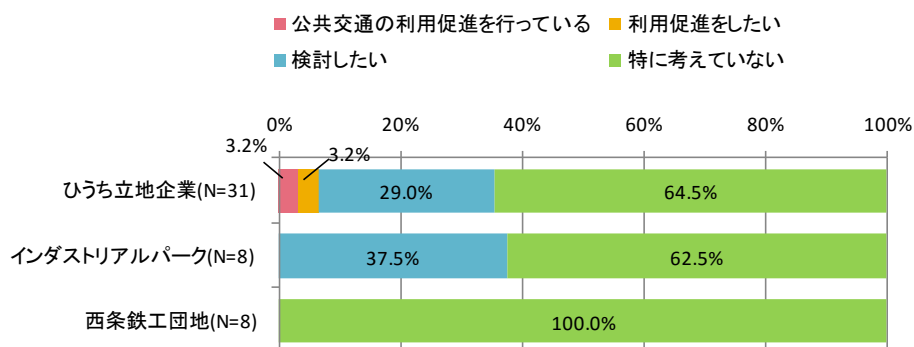
○通勤時の移動手段としての路線バスは「ひうち立地企業」、「西条鉄工団地」では「必要ない」が、「インダストリアルパーク」では「どちらともいえない」が最も高くなっている。一方で、「ひうち立地企業」と「インダストリアルパーク」では、「必要である」が約1割みられる。



通勤移動手段としての路線バスの必要性

②公共交通の利用促進についての意向

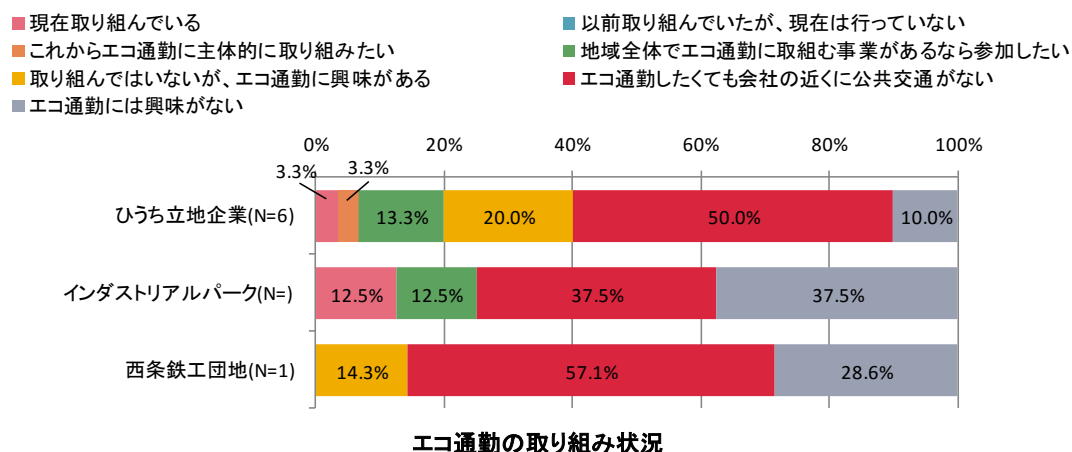
○公共交通の利用促進について「検討したい」が「ひうち立地企業」と「インダストリアルパーク」では3～4割みられる。また、「ひうち立地企業」では、「公共交通の利用促進を行っている」企業もみられた。



公共交通の利用促進についての意向

(3) エコ通勤の取り組み状況・意向

- いずれの工業団地においても「エコ通勤したくても会社の近くに公共交通がない」が最も高くなっている。「ひうち立地企業」と「インダストリアルパーク」では「現在取り組んでいる」もみられる。



3-2-2 今後の方向性

- 企業へのアンケート調査結果から、現時点では工業団地周辺への公共交通導入の必要性はあまり感じられない。
- その中にあって、「ひうち立地企業」では公共交通の利用促進やエコ通勤への取り組みに興味を持つ企業があり、路線バスの乗り入れの可能性が残されている。したがって、今後は企業と連携した試験運行等の実施を検討し、需要の有無等に関する検証を行っていく。
- ひうち地区には西条市総合体育館等の体育施設や、高等教育機関との連携拠点である「西条市地域創生センター」があり、スポーツ大会や研修等での高校生や学生の移動手段の確保が必要になっていることから、施設付近への路線バスの乗り入れについて検討を行っていく。

4. 交通体系の評価・検証

4-1 市街地循環バスの評価・検証

4-1-1 利用状況

(1) 加茂線

OOD 調査結果での利用区間別の利用者割合は以下ようになる。循環線内のみでの利用もみられることから、循環線化の効果はある程度あったと考えられる。

利用区間別利用者数割合

方向	区間	利用者数	割合
上り	循環線外での乗降	9	56.3%
	循環線内での乗降	3	18.8%
	加茂線～循環線での乗降	4	25.0%
	合 計	16	100.0%
下り	循環線外での乗降	4	57.1%
	循環線内での乗降	1	14.3%
	循環線～加茂線での乗降	2	28.6%
	合 計	7	100.0%

(2) 西之川線

OOD 調査結果での利用区間別の利用者割合は以下ようになる。循環線内のみでの乗降もみられることから、循環線化による一定の効果はあったものと考えられる。

利用区間別割合

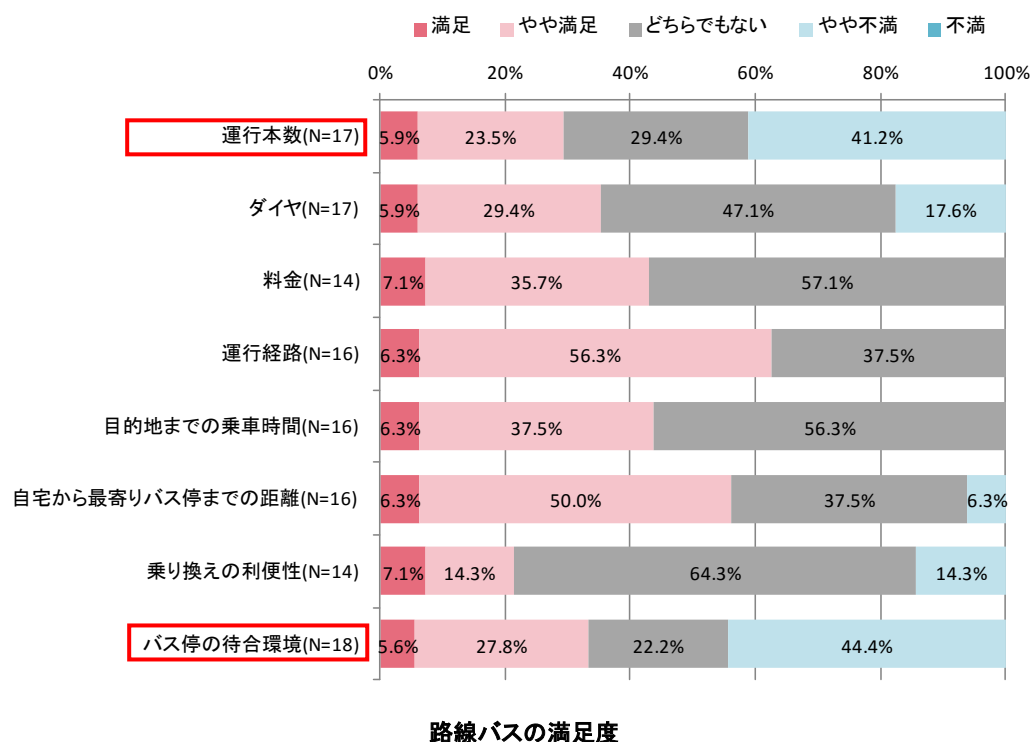
方向	区間	利用者数	割合
上り	循環線外での乗降	17	65.4%
	循環線内での乗降	5	19.2%
	西之川線～循環線での乗降	4	15.4%
	合 計	26	100.0%
下り	循環線外での乗降	5	38.5%
	循環線内での乗降	1	7.7%
	循環線～西之川線での乗降	7	53.8%
	合 計	13	100.0%

4-1-2 利用者ニーズ

(1) 加茂線

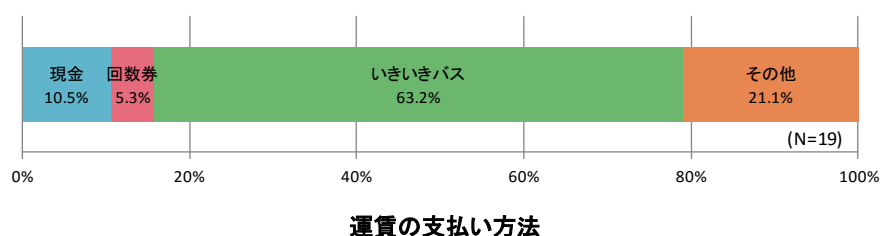
①路線バスの評価

○路線バスの評価については、「バス停の待合環境」「運行本数」で「やや不満」の割合が高くなっている。



②いきいきバス制度の利用状況

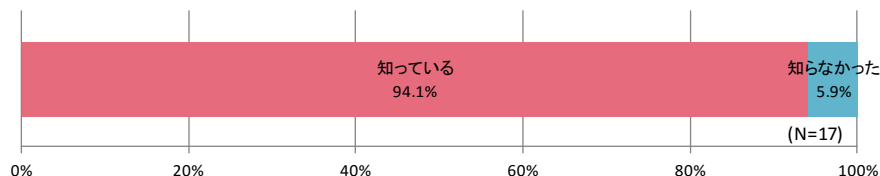
○運賃の支払い方法を見ると、いきいきバス制度を利用している人は6割を超えており、制度が浸透していることがわかる。



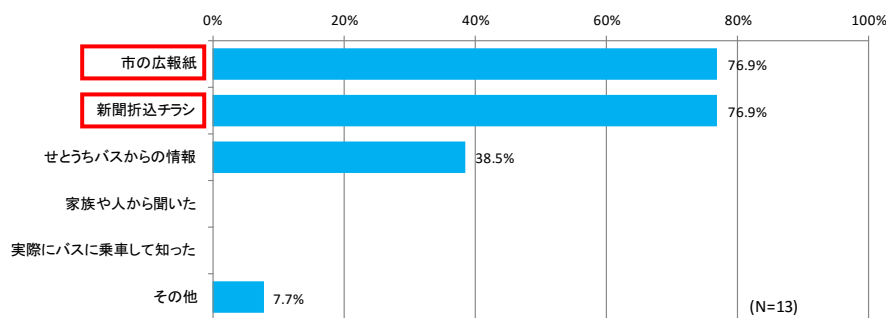
③市街地循環線の認知度と評価

○加茂線が西条駅以降循環線に変わったことについては 94%の利用者が知っているという回答している。この情報は市の広報誌、新聞折り込みチラシ等で知ったとしており、便利になったとの回答が7割を超えていることから、一定の評価を得ているものと考えられる。

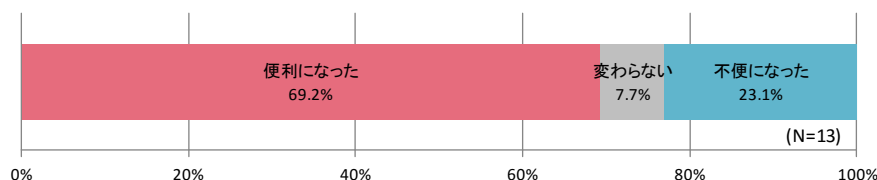
○市街地循環線になったことで不便になったと回答した利用にその理由を尋ねると、上りの2便の時間が今までより遅くなったことを挙げている。



市街地循環線の認知度



市街地循環線の周知媒体



市街地循環線の評価

不便になったとする理由

不便になった理由	人数
朝1番のバスは良いが、朝2番のバスが遅いので不便。	2
朝1番の便は良いが、2番が不便。	1

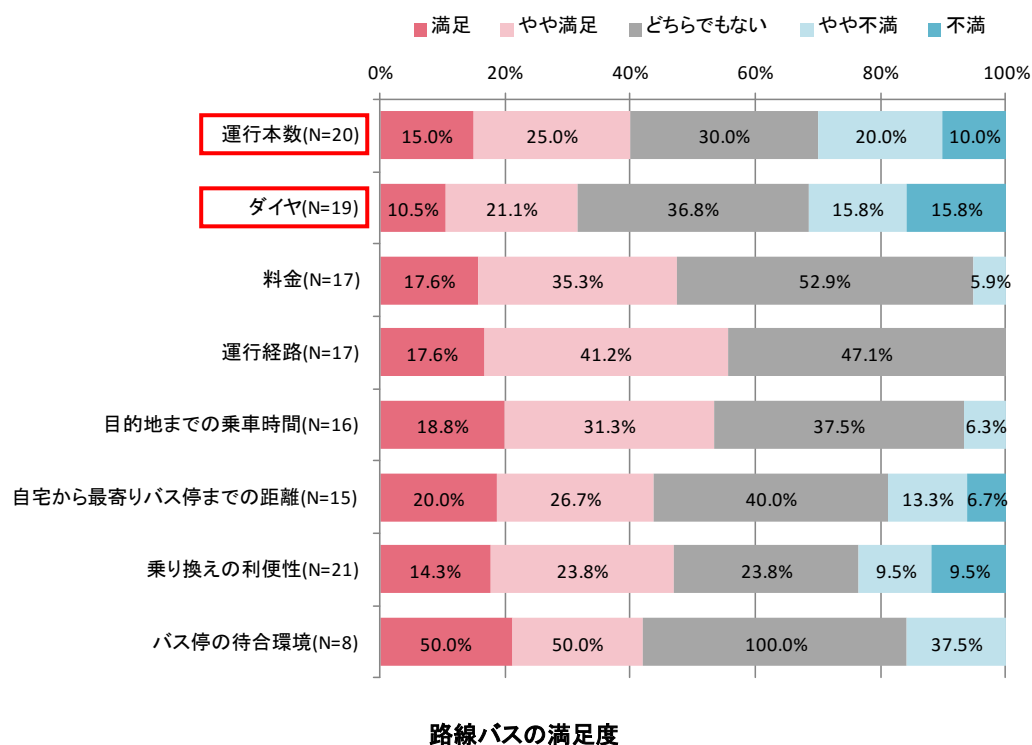
自由意見

年齢	性別	意見・要望
70代	女性	乗継をしているのでやや不便だったが、良くなった。
		バス運行本数が多い方が良いが、利用者が少ないので無理は言えない。良くなった方だと皆が言っている。
		バスが動くだけでありがたい。バス停の屋根は贅沢だけど、あれば嬉しい。

(2) 西之川線

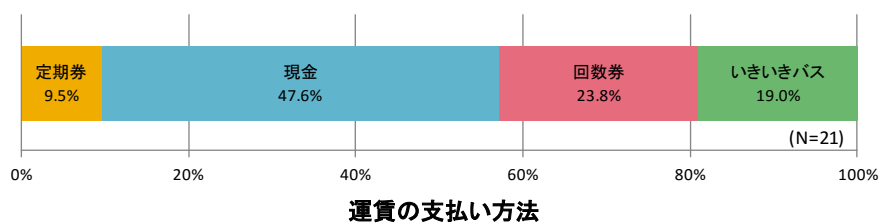
①路線バスの評価

○路線バスに対する評価については、「ダイヤ」「運行本数」「乗り換えの利便性」などで「不満」「やや不満」の合計割合が他の項目に比べて高くなっている。



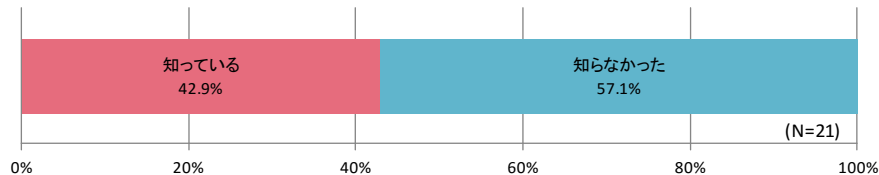
②いきいきバス制度の利用状況

○運賃の支払い方法をみると、いきいきバス制度を利用しているのは2割弱で、加茂線の利用者に比べて低い割合となっている。

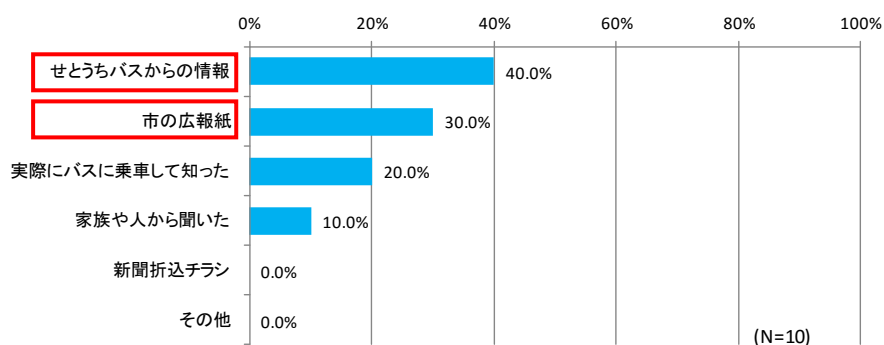


③市街地循環線の認知度と評価

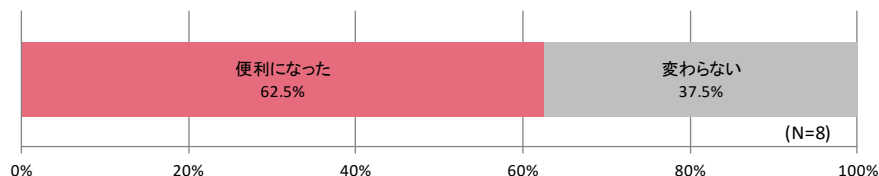
○市街地循環線に変わったことを知っていた回答者は42.9%で、そのことを「せとうちバスからの情報」で知ったとする割合が高い。「新聞折り込みチラシ」との回答は0%であった。
○市街地循環線になって「便利になった」とする割合が6割を超えており、一定の評価を得ていると考えられる。



市街地循環線の認知度



市街地循環線の周知媒体



市街地循環線の評価

4-1-3 市街地循環線の評価

○OD 調査結果では実際に市街地内のみでの利用もあり、また利用者アンケート結果でも「便利になった」とする割合が6～7割あったことから、市街地循環線は概ね一定の評価を得ていると考えられる。

○市街地循環線の周知について、加茂線利用者と西之川線利用者の間に差が生じていることから、今後は周知、広報活動の徹底を図る必要がある。

○加茂線については、市街地循環線化に伴い2便のダイヤが繰り下がったことから利用者が不便に感じている面があり、今後ダイヤの繰り上げ等を検討する必要がある。

4-2 「よりそいタクシー」の評価・検証

4-2-1 「よりそいタクシー」の概要

(1) 加茂地区

○加茂地区の「よりそいタクシー」の概要は以下のとおりである。

藤之石 千町 月3回運行	藤之石集会所 → 済生会西条病院	
	行き 藤之石集会所	8:30 発
	済生会西条病院 → 藤之石集会所	
	帰り 済生会西条病院	14:30 発
荒川 月1回運行	大平集会所 → 済生会西条病院	
	行き 大平集会所	8:30 発
	済生会西条病院 → 大平集会所	
	帰り 済生会西条病院	14:30 発
運行日		
毎週 火曜日 (藤之石・千町：月3回 荒川：月1回) ※詳しい運行日は「運行カレンダー」をご覧ください。(12/29 から 1/3 までは全便運休)		
利用料金(片道)		
大人 500 円 (中学生以上) 小人 250 円 (小学生以下) ※未就学児は大人(保護者) 1 名につき 1 名無料		

【乗降ポイント】※市街地ではこの乗降ポイントのみで乗降可能

- JR 伊予西条駅
- 村上記念病院
- 西条郵便局
- 西条市役所
- フジグラン
- 西条中央病院
- 済生会西条病院

【運行委託・予約先】

- 新居浜地区旅客自動車協同組合
- 受付時間：行きの便は前日 16 時まで、帰りの便は当日 13 時 30 分まで

（２）楠窪地区

○楠窪地区の「よりそいタクシー」の概要は以下のとおりである。

時刻表	楠窪地区 → 周ちゃん広場		
	行き	楠 窪 地 区	9 : 30 発
	周ちゃん広場 → 楠窪地区		
	帰り	丹原総合支所周辺	13 : 00 発
運行日		利用料金 片道)	
月曜日(隔週運行)		大人 500 円 小人 250 円	
※詳しい運行日は「運行カレンダー」をご覧ください。12/29 から 1/3 までは全便運休		(中学生以上) (小学生以下) ※未就学児は大人(保護者)1名につき1名無料	

【乗降ポイント】※市街地ではこの乗降ポイントのみで乗降可能

- 愛媛銀行
- 伊予銀行
- 丹原郵便局
- JA 周桑本所
- 愛媛信用金庫
- 丹原総合支所
- 周ちゃん広場

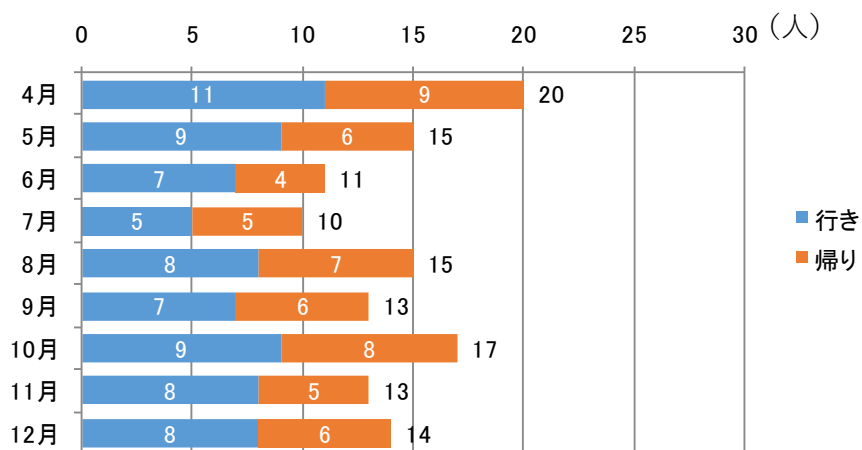
【運行委託・予約先】

- (有) 周桑丹原タクシー
- 受付時間：行きの便は前日 17 時まで、帰りの便は当日 12 時まで

4-2-2 「よりそいタクシー」の利用実績

（１）加茂地区

- 加茂地区（藤之石・千町）の利用実績は下図のとおりである。
- 加茂地区内の荒川では、供用開始から一度も利用されていない。
- 藤之石・千町の月平均利用者数は 14.2 人（行き 8.0 人、帰り 6.2 人）で、日平均利用者数は 4.0 人（行き 2.3 人、帰り 1.8 人）であった。
- 藤之石・千町では、運行予定日 32 日に対し 29 日稼働しており、稼働率は 90.6%と高い数値であった。



加茂地区(藤之石・千町)の月別利用状況

加茂地区(藤之石・千町)の月別利用実績(単位:人)

	行き	帰り	合計	運行予定 日数	稼働日数
4月	11	9	20	3	3
5月	9	6	15	4	3
6月	7	4	11	3	3
7月	5	5	10	3	3
8月	8	7	15	4	4
9月	7	6	13	3	3
10月	9	8	17	3	3
11月	8	5	13	5	4
12月	8	6	14	4	3
合計	72	56	128	32	29

日平均利用者数	2.3	1.8	4.0
月平均利用者数	8.0	6.2	14.2
稼働率	90.6%		

(2) 楠窪地区

○楠窪地区については、供用開始から一度も利用されていない。

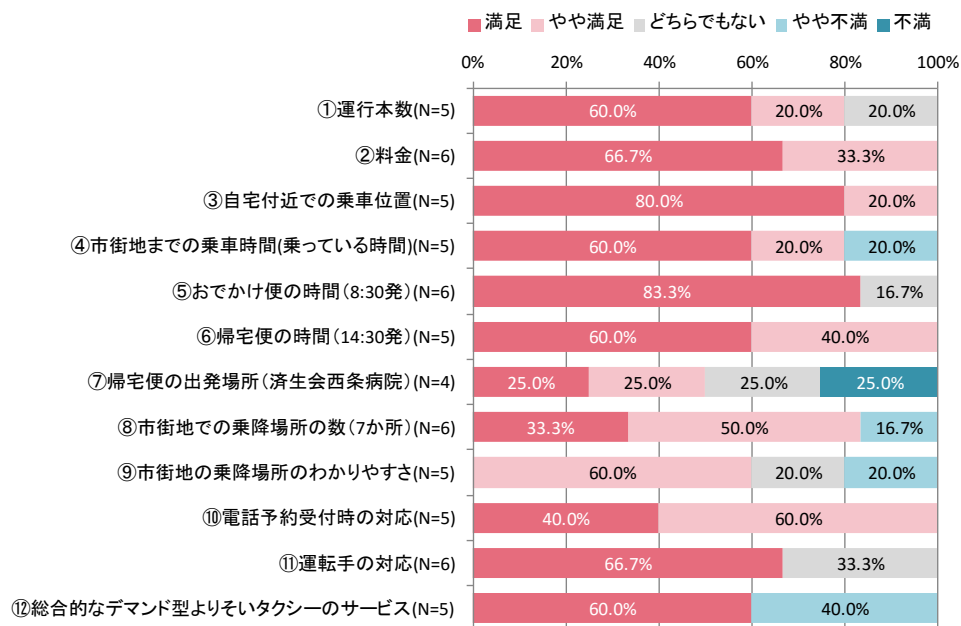
4-2-3 住民ニーズ

(1) 加茂地区

①「よりそいタクシー」の評価

○「よりそいタクシー」の満足度は概ね高いが、「帰宅便の出発場所」「市街地の乗降場所のわかりやすさ」等で「不満」「やや不満」の合計割合が高い。

○利用者からは、「よりそいタクシー」の導入で「移動が便利になり助かった」との意見が寄せられている。



「よりそいタクシー」の満足度

②乗降ポイントの追加

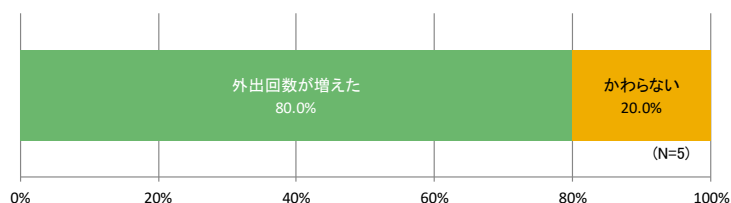
○追加してほしい乗降ポイントとしては「ときめき水都市」等が挙げられている。

追加を希望する乗降ポイント

希望する場所	回答数
ときめき水都市	3
西条市農協	1
文化会館前	1
道筋であればどこでも降ろして欲しい	1

③「よりそいタクシー」導入の効果

○「よりそいタクシー」の導入により「外出機会が増えた」とする人は80%（4人）あり、外出支援の効果が認められる。

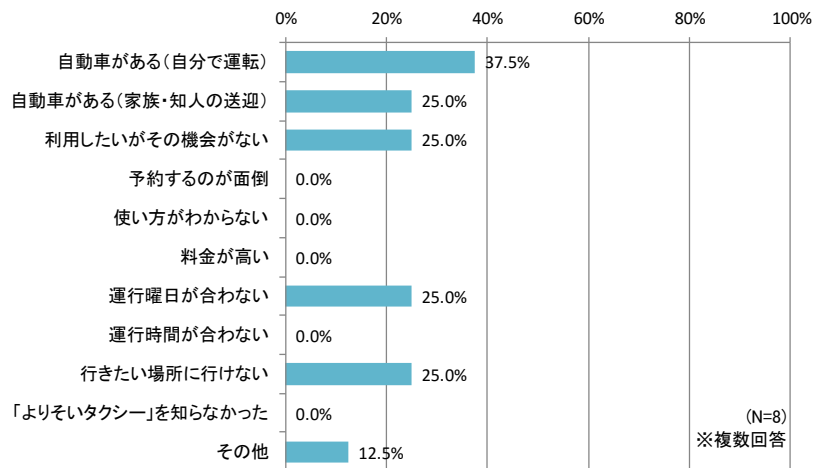


「よりそいタクシー」導入による外出機会の変化

(2) 楠窪地区

①「よりそいタクシー」を利用しない理由

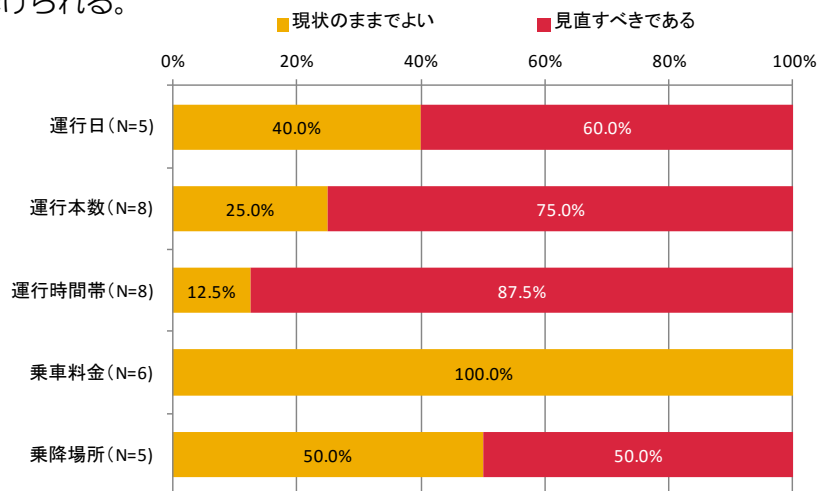
○「自動車がある（自分で運転）」との回答割合が最も高く、そのほかに「自動車がある（家族・知人の送迎）」「利用したいがその機会がない」「運行曜日が合わない」「行きたい場所に行けない」等が挙げられている。



「よりそいタクシー」を利用しない理由

②「よりそいタクシー」の改善点

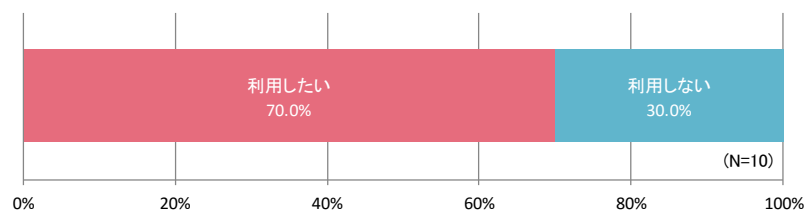
○「見直すべきである」との回答割合が高い項目としては「運行時間帯」「運行本数」「運行日」が挙げられる。



「よりそいタクシー」の見直し項目

③「よりそいタクシー」改善後の利用意向

○「よりそいタクシー」のサービスが改善された場合、利用するかどうかを尋ねたところ、回答者の7割（7人）が利用すると回答している。



「よりそいタクシー」改善後の利用意向

④「よりそいタクシー」が改善されても利用しない理由

○改善後でも利用しない理由としては、以下のとおりである。

改善後も利用しない理由

性別	年代	理 由
女性	80 歳以上	1 人ではどこへも行けない。
女性	80 歳以上	歩行困難のため。
男性	60 代	自家用車があるため。

⑤「よりそいタクシー」についての意見・要望

○「よりそいタクシー」への意見・要望として、必要なときに自由に使えるとよいとの声が寄せられている。

「よりそいタクシー」への意見・要望

性別	年代	理 由
女性	80 歳以上	必要な時に乗れると良いと思う。
男性	60 代	高齢者が多いため、病院に行きたい時に利用できるようにしてほしい。

4-2-4 今後の対応

（１）加茂地区

○藤之石・千町での「よりそいタクシー」は利用者に喜ばれており、現在の運行を引き続き継続していくことが望ましい。

○利用者から要望のあった、「水都市」等の乗降ポイントの追加を検討する。

○荒川での「よりそいタクシー」は、利用対象者が少なく運行頻度も低いため利用がないが、引き続き利用促進を図りながら路線自体は維持していく。

（２）楠窪地区

○楠窪地区については隔週で月曜日 1 日のみ運行を行っているが、現在まで利用がない状況である。運行頻度等のサービス水準が低いことから、「運行曜日が合わない」「行きたい場所に行けない」等、ニーズと運行のミスマッチもみられる。

○アンケートの要望の中には「タクシーのように自由に乗降できるように」との声があるが、「よりそいタクシー」は路線バスとタクシーの中間的な機能を持ち、低額で移動できる分、ある程度の制約を受ける。

○これらのことを勘案し、楠窪地区では「よりそいタクシー」を廃止してより自由度が高い通常のタクシーによる移動支援で対応することとし、タクシー助成の拡充を図る。

西条市公共交通の方向性

