

西条市地域公共交通計画

令和2年3月

(令和5年3月変更)

西条市

目次

I. 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景	1
1-2 策定主体	1
1-3 計画の区域	1
1-4 計画の期間	1

II. 地域の概要

2-1 位置・地勢	2
2-1-1 位置	2
2-1-2 地勢	2
2-2 人口	3
2-2-1 人口の推移と将来推計人口	3
2-2-2 人口の分布	3
2-2-3 高齢化率	4
2-2-4 人口流動	5
2-3 施設の分布	6
2-3-1 商業施設	6
2-3-2 医療機関	6
2-3-3 学校	7
2-3-4 公共施設	7
2-3-5 機能の集積	8
2-3-6 観光資源	9
2-4 免許保有率と事故発生件数	10
2-4-1 西条市の免許保有率	10
2-4-2 愛媛県の交通事故の状況	10

III. 公共交通の概要

3-1 道路の状況	11
3-2 鉄道の状況	11
3-2-1 鉄道網	11
3-2-2 駅別乗者数	12
3-2-3 線区別収支と営業係数	13
3-2-4 西条市に関連する JR 四国の取り組み	14
3-3 路線バスの状況	15
3-3-1 一般乗合バスの運行状況	15
3-3-2 路線別利用状況	23
3-3-3 ダイヤの重複の状況	25
3-4 デマンド型乗合タクシー（よりそいタクシー）	26
3-4-1 加茂地区	26
3-4-2 丹原地域	28
3-4-3 西条地域	32
3-5 交通空白地域の状況	33

3-6 その他の公共交通.....	34
3-6-1 一般タクシー	34
3-6-2 オレンジフェリー	35
3-7 西条市の公共交通ネットワーク体系.....	36
3-8 各種助成制度と利用状況	38
3-8-1 各種助成制度、補助制度の概要	38
3-8-2 西条市公共交通にかかる補助金	41

IV. 公共交通に関する住民ニーズ

4-1 買物・通院移動ニーズ	43
4-1-1 買物移動	43
4-1-2 通院移動	43
4-1-3 移動目的地とバス路線	43
4-2 高校生の通学ニーズ	46
4-2-1 高校生の通学の実態	46

V. 西条市公共交通の方向性

5-1 上位・関連計画の整理	48
5-1-1 愛媛県の計画	48
5-1-2 西条市の計画	52
5-1-3 前計画（H27～H31）の進捗状況	55
5-2 西条市公共交通の問題点・課題の整理	57
5-2-1 現状と問題点	57
5-2-2 西条市公共交通の課題	58
5-3 将来像と基本方針	60
5-3-1 西条市地域公共交通計画の方向性	60
5-3-2 本改定版がめざす将来像	60
5-3-3 基本方針・目標・事業	61
5-3-4 地域公共交通確保維持改善事業	62

VI. 施策の体系と具体的な事業

6-1 施策の体系	64
基本方針 1：住みやすさを実感できる移動サービスの充実	65
《目標 1》市域を網羅する交通ネットワークの形成	65
《目標 2》住民ニーズに対応した移動サービスの提供	68
基本方針 2：新たな需要の掘り起こしによる公共交通の利用促進	70
《目標 3》日常的な公共交通利用の促進	70
《目標 4》観光 2 次交通の充実	70
基本方針 3：持続可能な交通施策・運行体制の確立	72
《目標 5》効率的なバス運行の実現	72
《目標 6》行政負担の抑制	73
《目標 7》公共交通の担い手確保	74

VII. 実施スケジュールと計画の評価・検証

7-1 実施スケジュール.....	75
7-2 計画の推進体制及び事業進捗状況の評価・検証	78
7-2-1 計画の推進体制	78
7-2-2 事業進捗状況の評価・見直し	78
7-3 計画の目標と指標	79

I. 計画の策定にあたって

1-1 計画策定の背景

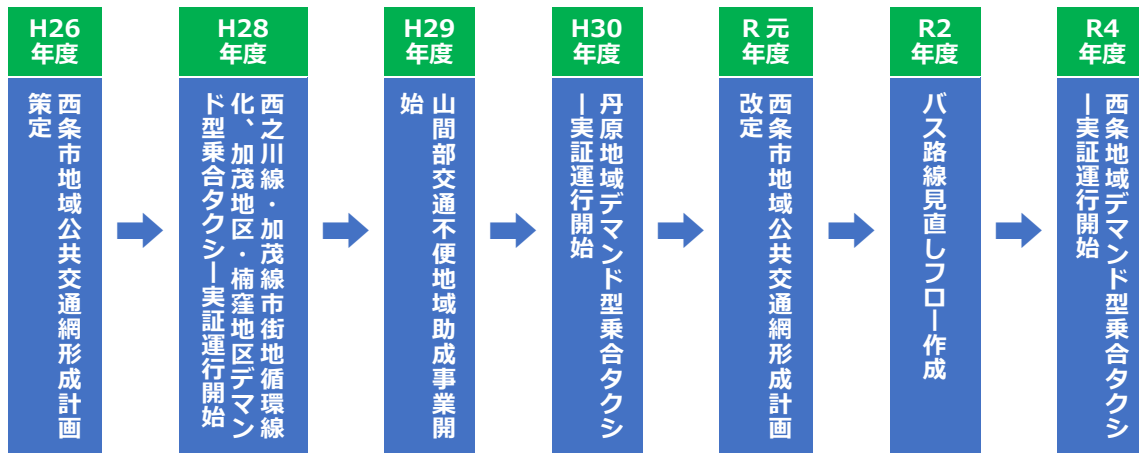
西条市では、少子高齢化の進展や自家用車の普及、道路網の充実等の社会環境の変化による公共交通利用者の減少に対応するため、平成 31 年度末までを計画期間とする「西条市地域公共交通網形成計画」を平成 27 年 3 月に策定した。

これを受け、平成 27 年度以降交通空白地域である加茂地区・楠窪地区※への「よりそいタクシー」の導入、加茂線・西之川線の延伸による市街地循環バスの運行、丹原地域での「よりそいタクシー」の実証運行、バス利用促進事業等を順次行ってきた。（※楠窪地区は、平成 28 年度で廃止）

一方、全国的に人口減少の進行、公的負担の増加等により地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっている現状を踏まえ、国では持続可能な輸送サービスの確保に資する取組を推進するため「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」を 2020 年（令和 2 年）11 月に施行し、原則として全ての地方公共団体において地域公共交通のマスタープランとなる「地域公共交通計画」を策定するものと示された。

これらの経緯を踏まえ、本市においては利用者視点に立った総合的かつ効率的な地域公共交通体系の構築に向け、令和元年度に策定した「西条市地域公共交通網形成計画」を見直し、「地域公共交通計画」を策定するものである。

図 1 今までの経緯



1-2 策定主体

西条市

1-3 計画の区域

西条市全域

1-4 計画の期間

令和 2 年度～令和 7 年 9 月末

Ⅱ. 地域の概要

2-1 位置・地勢

2-1-1 位置

本市は平成16年11月に旧西条市、東予市、周桑郡小松町、周桑郡丹原町の2市2町の合併により誕生した。愛媛県東部の東予圏域に位置し、東は新居浜市、西は今治市と東温市、南は久万高原町と高知県のいの町、北は瀬戸内海に接している。

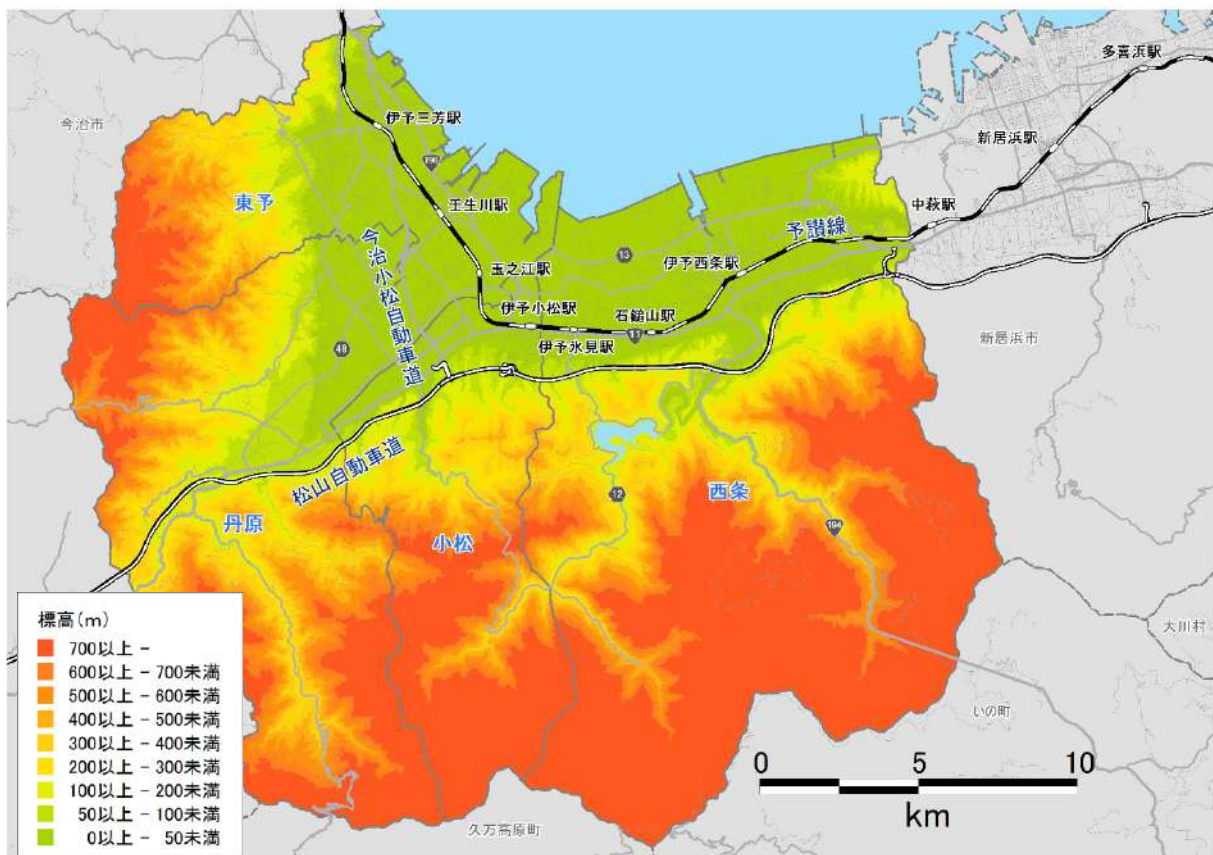
2-1-2 地勢

瀬戸内海の沿岸部から松山自動車道までの間に平坦部が広がっており、南部は西日本最高峰の石鎚山（標高1,982m）を中心とする石鎚山系、西部は高縄山系が広がる急峻な山岳地帯となっている。

図2 西条市の位置



図3 西条市の地勢

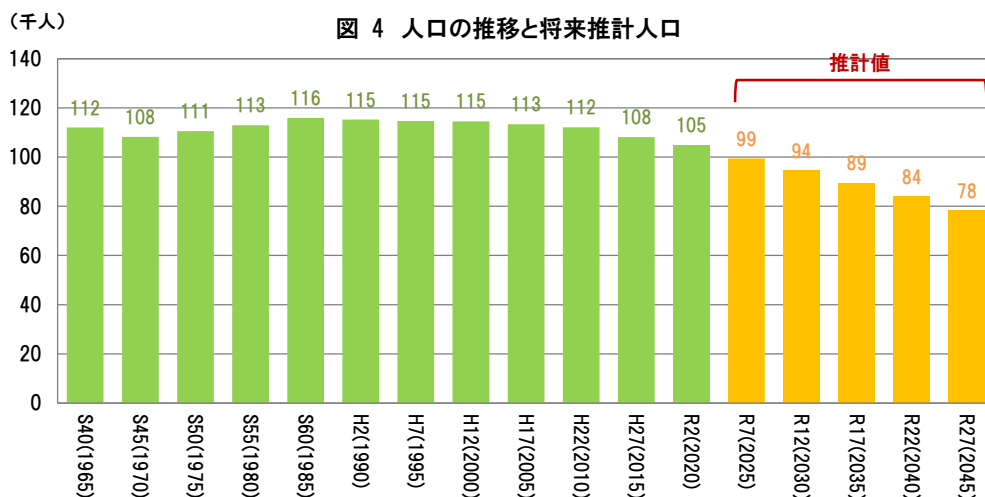


2-2 人口

2-2-1 人口の推移と将来推計人口

本市の人口は1985（昭和60）年までは増加傾向にあったが、それ以降は横ばいから減少傾向で推移しており、2020（令和2）年には約10万5千人となった。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると令和2年以降も減少し、2045（令和27）年には約7万8千人程度になると推計されている。

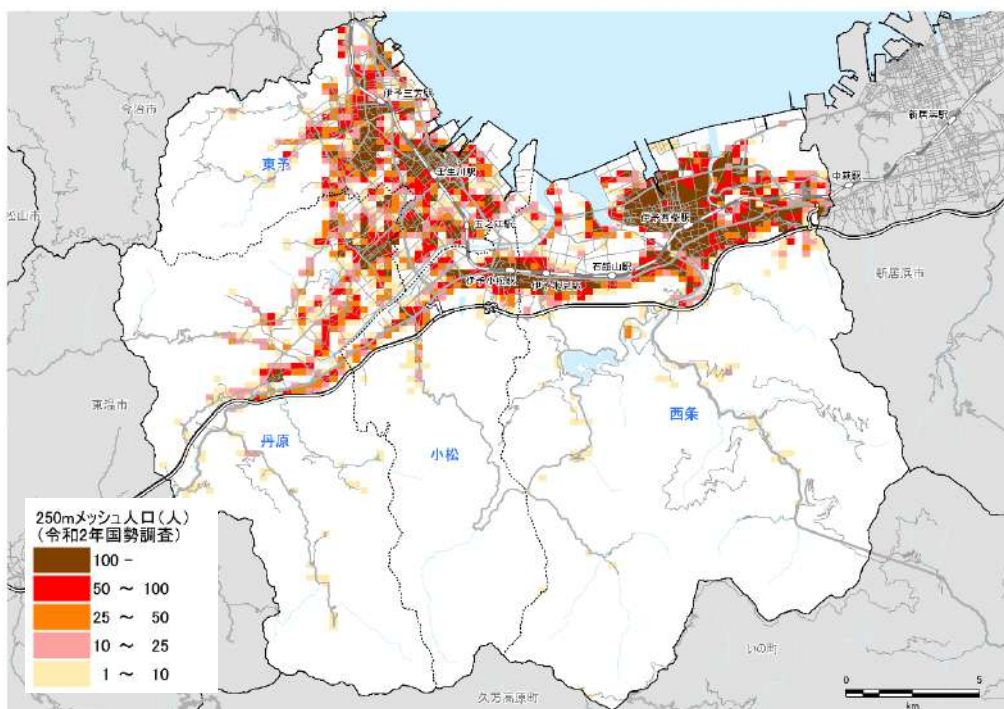


※昭和40年～令和2年は国勢調査、令和7年～令和27年までは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

2-2-2 人口の分布

人口は平坦部に集中しており、特に西条駅や壬生川駅周辺及び予讃線沿線での集積が見られ、山間部の人口は極めて少なくなっている。

図5 西条市内の250mメッシュ人口



資料:総務省「令和2年国勢調査」

2-2-3 高齢化率

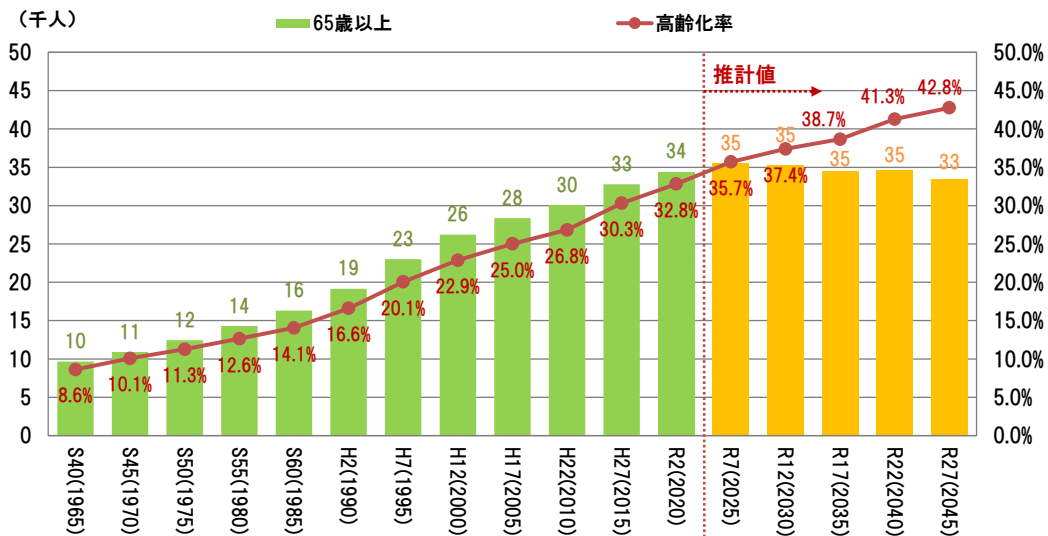
本市の高齢者数は急速に増加し 1965（昭和 40）年には約 1 万人だったのに対し、2020（令和 2）年には 3 万 4 千人と 3 倍以上になっている。

将来推計では 2025（令和 7）年から 2030（令和 12）年にかけて高齢者人口は頭打ちとなり、その後は減少傾向で推移すると予想されている。

高齢化率も高齢者人口の増加に比例して上昇しており、高齢者人口がピークを過ぎても高齢化は上昇していくと予想されている。

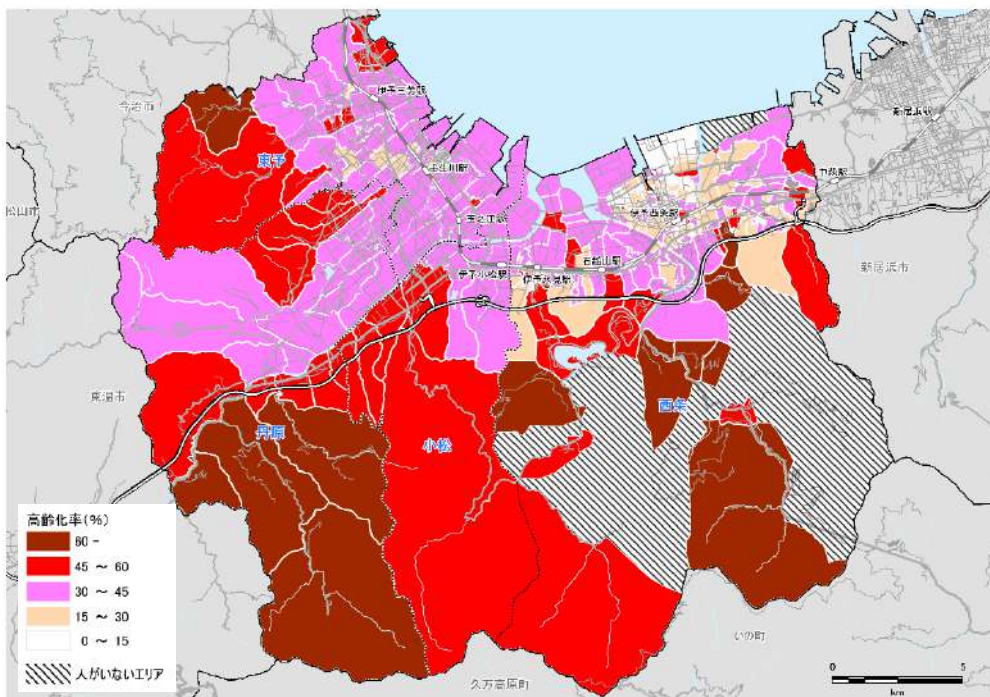
行政区別の高齢化率をみると平坦部は低く、山間部で高い傾向にある。

図 6 高齢者人口・高齢化率の推移と将来推計



※昭和 40 年～令和 2 年は国勢調査、令和 7 年～令和 27 年までは国立社会保障・人口問題研究所の推計値

図 7 行政区別高齢化率



資料：総務省「令和 2 年国勢調査」

2-2-4 人口流動

(1)通勤による人口流動

本市と周辺他市の通勤による人口流動は、隣接する新居浜市・今治市との間で特に多い。

図 8 西条市における15歳以上就業者の通勤による人口流動(資料:令和2年国勢調査)

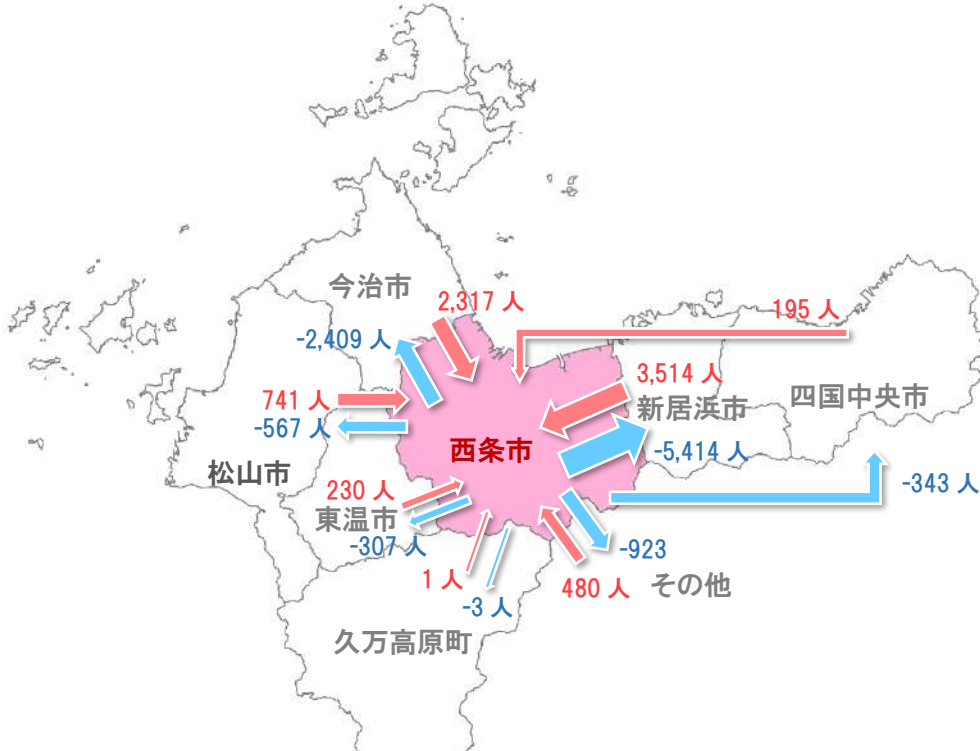


表 1 西条市における15歳以上就業者と15歳以上通学者の人口流動(資料:令和2年国勢調査)

地域名	15歳以上就業者		15歳以上通学者		
	流出(人)	流入(人)	流出(人)	流入(人)	
西条市	33,112		2,257		
愛媛県	松山市	567	741	205	2
	今治市	2,409	2,317	437	31
	新居浜市	5,414	3,514	453	121
	伊予市	18	42	1	-
	四国中央市	343	195	32	13
	東温市	307	230	11	-
	上島町	3	-	3	-
	久万高原町	3	1	-	-
	松前町	9	40	-	-
	砥部町	10	26	-	-
	南予地方	39	32	4	1
計	9,122	7,138	1,146	168	
県外	岡山県	11	9	6	-
	広島県	33	26	31	2
	徳島県	13	26	8	-
	香川県	112	130	14	-
	高知県	26	69	11	-
	その他	649	80	144	7
計	844	340	214	9	
計	43,078	40,590	3,617	2,434	

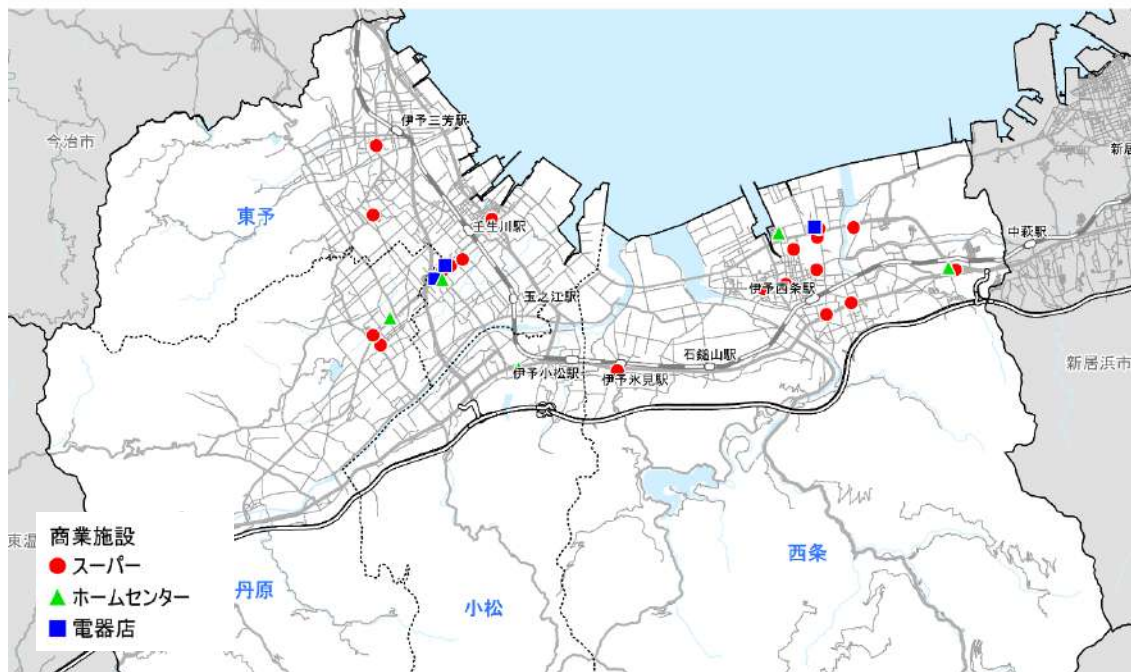
※「従業員・通学地による人口」には、従業員・通学市区町村「不詳・外国」及び従業員・通学地「不詳」で、当地に常住している者を含む。

2-3 施設の分布

2-3-1 商業施設

外出の目的地となる主な商業施設は平坦部の人口の多い地域に集中している。

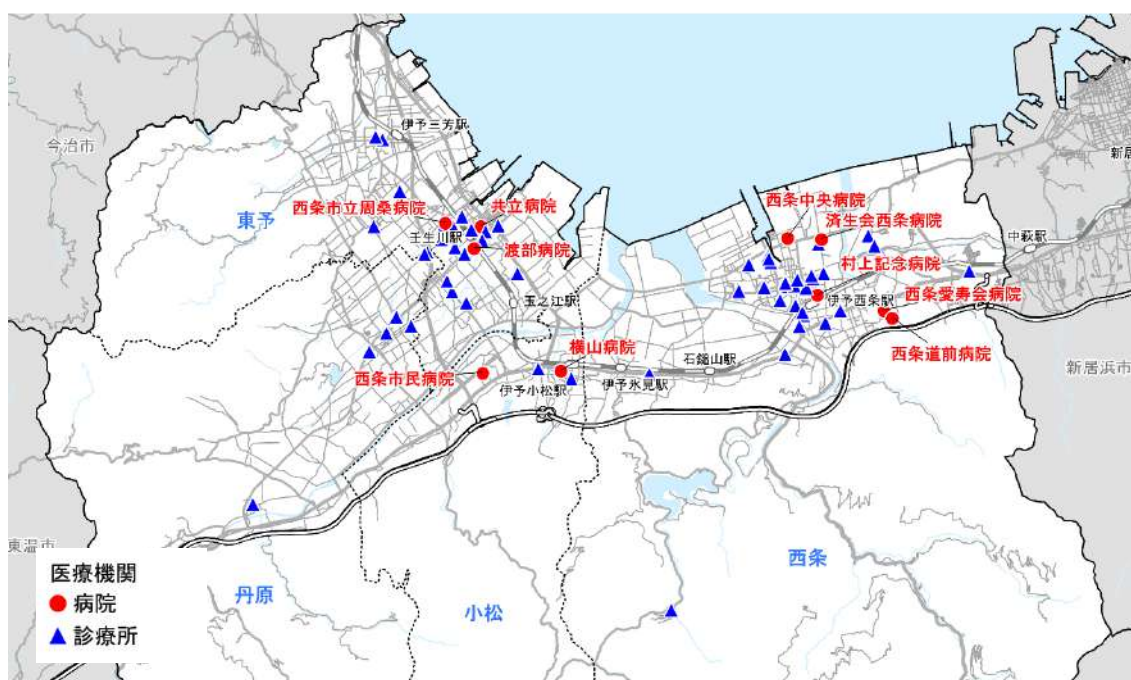
図 9 主な商業施設の分布



2-3-2 医療機関

医療機関についても駅近辺に集中している。

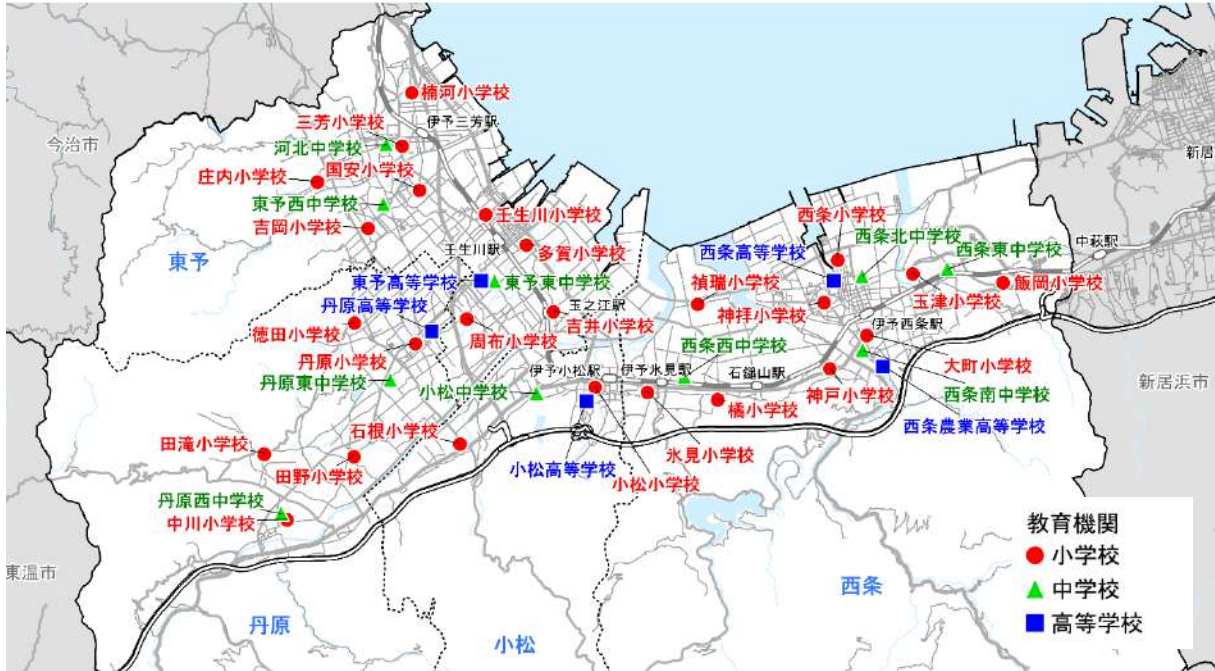
図 10 医療機関の分布



2-3-3 学校

市内には小学校 25 校、中学校 10 校、高校 5 校があり、平坦部にバランスよく配置されている。

図 11 小学校・中学校・高等学校の分布



2-3-4 公共施設

公共施設としては、市役所、支所をはじめ、文化・社会・体育施設等が旧市町単位に整備されている。

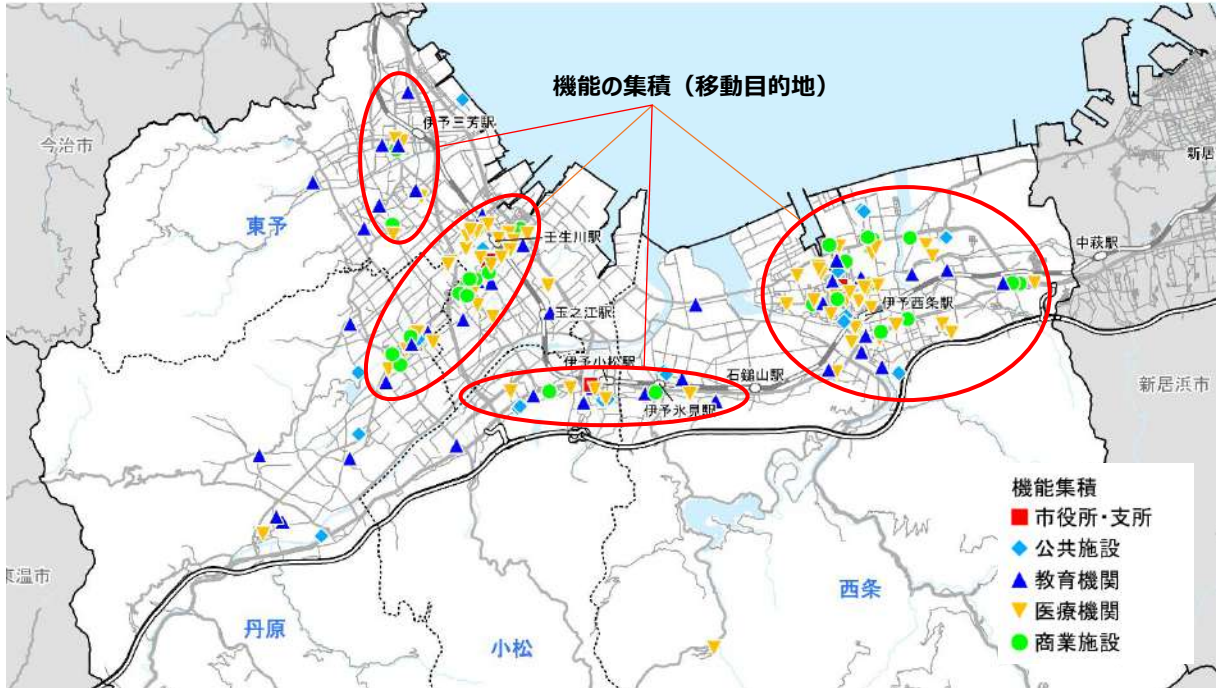
図 12 公共施設の分布



2-3-5 機能の集積

商業施設、医療機関、学校、公共施設の移動目的地となる箇所を総合的に見ると以下のように、平坦地の JR 駅周辺や幹線道路沿いに集中していることがわかる。

図 13 機能集積の状況



2-3-6 観光資源

市内の観光資源は各地に点在しており、主な観光地への入込は令和2年の数値で年間約38万9千人となっている。これはコロナ禍の影響により、前年の7割程度の入込数である。

東予東部圏域への観光入込は県外からが569千人（前年対比54.6%）、県内からが1,326千人（前年対比53.9%）と県内からの入込が多いが、いずれも前年に比べ半数程度に落ち込んでいる。

愛媛県への観光入込時の利用交通機関として多いのは自家用車、貸切バス、定期路線交通機関の順となっている。

図14 観光資源の分布

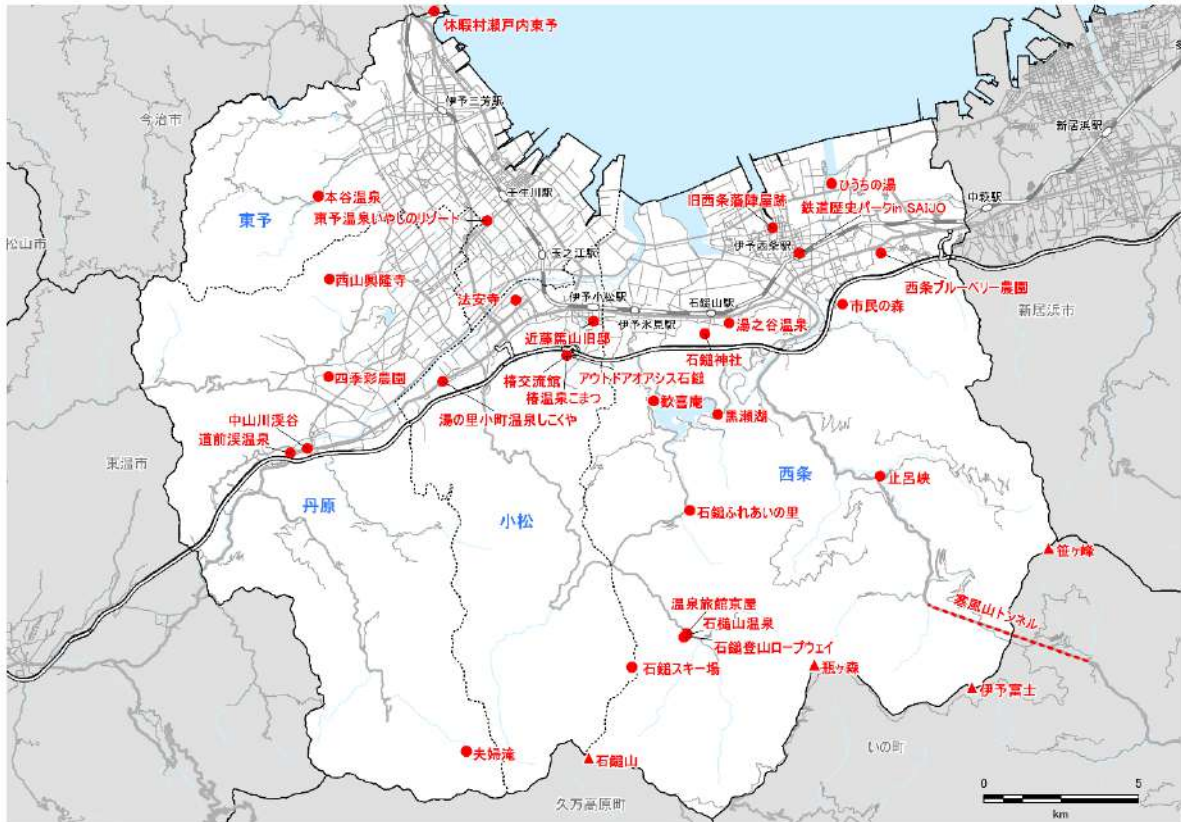


表2 観光入込の状況(令和2年)

西条市内の主な観光資源と年間入込客数(人)			
施設名	令和2年	令和元年	前年対比
アサヒビール四国工場	5,631	78,880	7.1%
石鎚登山ロープウェイ	35,202	63,985	55.0%
石鎚山ハイウェイオアシス	205,997	155,359	132.6%
石鎚スキー場	5,545	7,508	73.9%
本谷温泉	32,776	121,712	26.9%
休暇村瀬戸内東予	71,871	72,306	99.4%
四国鉄道文化館	31,963	55,323	57.8%
計	388,985	555,073	70.1%

東予東部圏域発地別県外観光客数(千人)			
発地	令和2年	令和元年	前年対比
近畿	119	206	57.8%
中国	161	290	55.5%
九州	37	63	58.7%
四国3県	178	361	49.3%
その他	74	123	60.2%
県外観光客計	569	1,043	54.6%

東予東部圏域への県内・県外別観光客数(千人)			
区分	令和2年	令和元年	前年対比
県外客	569	1,043	54.6%
県内客	1,326	2,462	53.9%
計	1,895	3,505	54.1%

愛媛県内への利用交通機関別観光客数(千人)			
移手段	令和2年	令和元年	前年対比
定期路線交通機関	2,520	4,405	57.2%
貸切バス	2,748	5,140	53.5%
自家用車	11,515	16,198	71.1%
その他	400	898	44.5%
計	17,183	26,641	64.5%

資料: 令和2年観光客数とその消費額(愛媛県)

2-4 免許保有率と事故発生件数

2-4-1 西条市の免許保有率

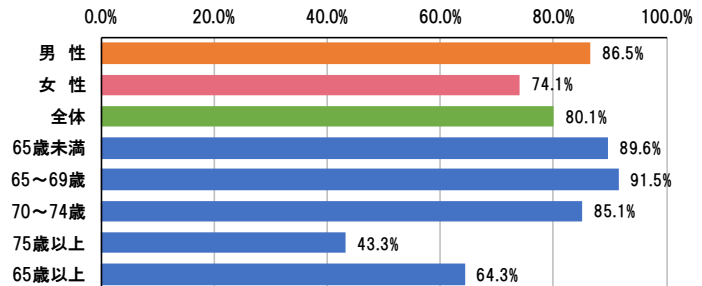
本市の免許保有率は男性 86.5%、女性 74.1%、全体で 80.1%となっており、8 割の市民が運転免許証を保有している。

年代別の免許保有率をみると、65 歳未満が 89.6%、65～69 歳が 91.5%、70～74 歳が 85.1%、75 歳以上が 43.3%となっており、65～69 歳の免許保有率が高くなっている。65 歳以上の平均免許保有率は 64.3%であった。

免許保有者の男女比は男性 52.0%、女性 48.0%で、男性がやや上回っており、年代でみると 65 歳未満が約 6 割を占め、65 歳～69 歳、70 歳～74 歳がそれぞれ 1 割程度、75 歳以上が 2 割程度となっている。

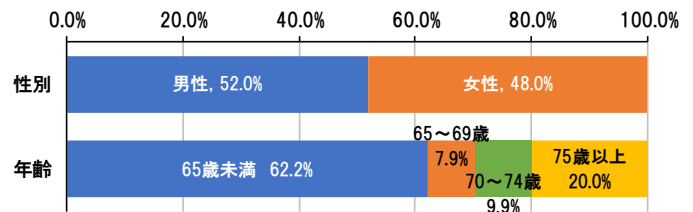
※免許保有率は 16 歳以上人口に対する割合
 ※免許保有者数は令和 4 年 8 月末現在
 ※年齢別人口は住民基本台帳人口
 (令和 4 年 8 月末現在)

図 15 西条市の免許保有率の状況



資料:愛媛県警察ホームページ

図 16 西条市の免許保有状況



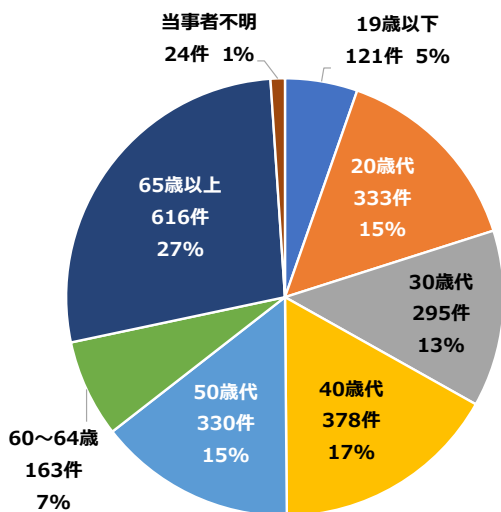
資料:愛媛県警察ホームページ

2-4-2 愛媛県の交通事故の状況

愛媛県内の交通事故の第 1 当事者（当該交通事故において過失が重い者）の年代別割合は 60 歳以上が全体の 34%で最も高くなっている。

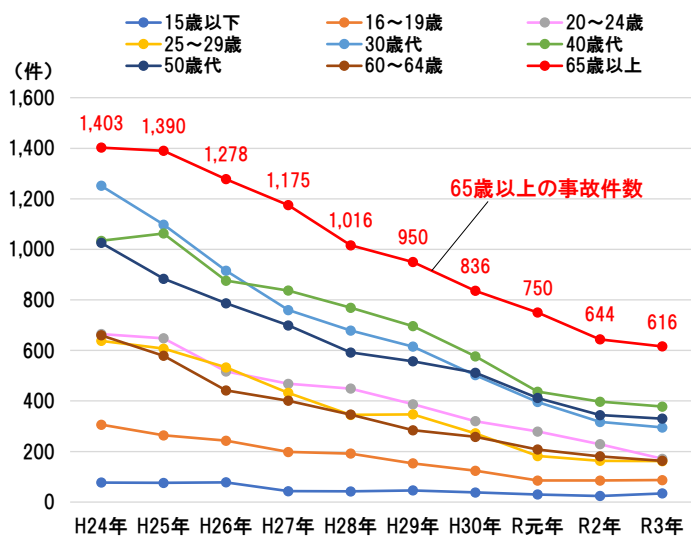
事故件数の推移を見ると、どの年代も減少傾向にあるが、令和 3 年は 65 歳以上が第 1 当事者となる事故が 616 件発生している。

図 17 令和 3 年愛媛県内の交通事故年代別第 1 当事者数及び割合



資料:愛媛県警察ホームページ

図 18 愛媛県内の交通事故における第 1 当事者の年代別推移



資料:愛媛県警察ホームページ

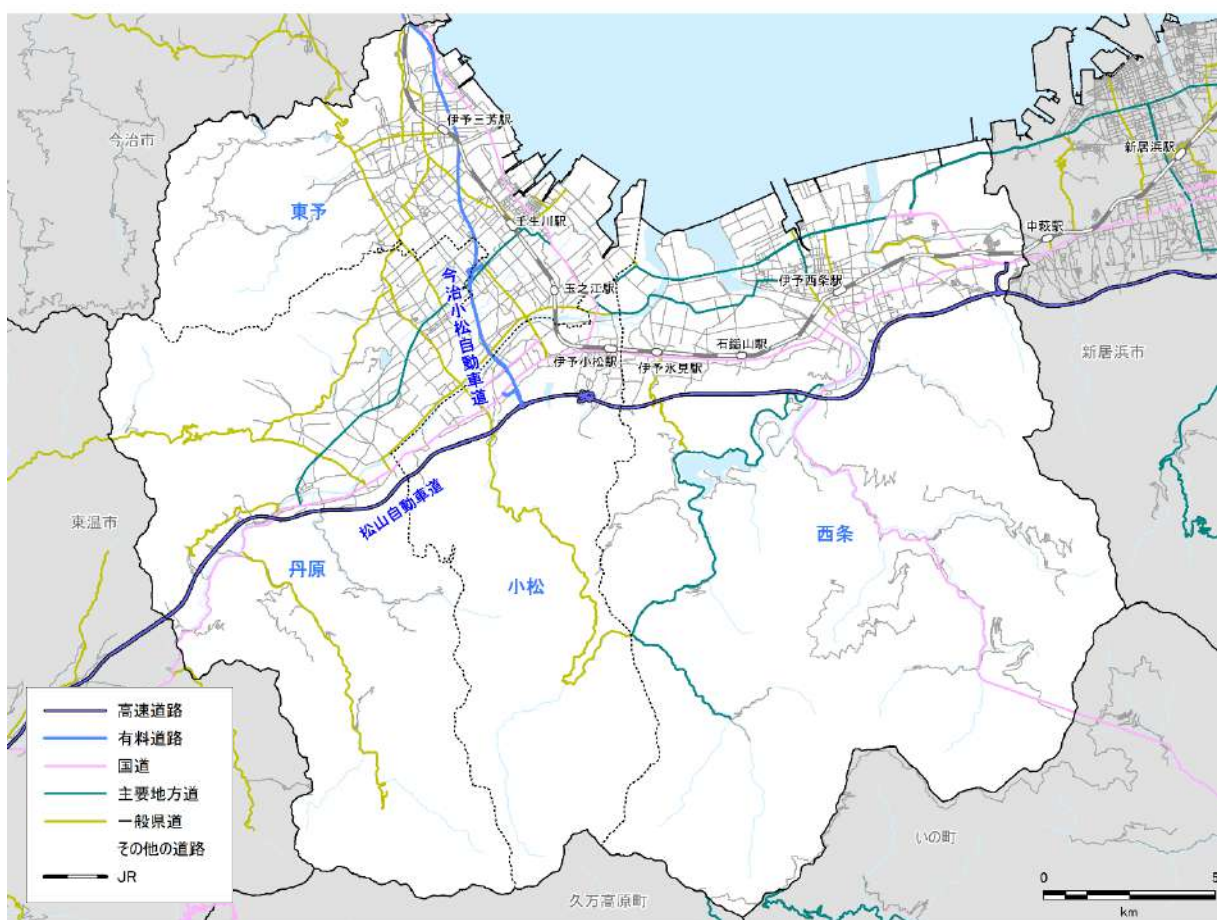
Ⅲ. 公共交通の概要

3-1 道路の状況

松山自動車道が新居浜方面から松山市方面に向かって市の中央を東西に横切っているほか、今治小松自動車道が松山自動車道といよ小松 JCT でつながり、北に向かって今治湯ノ浦 IC で国道 196 号に接続している。西条市内には東予丹原、いよ小松北、いよ小松、いよ西条の四つのインターチェンジがある。

市の中央部を東西に走る国道 11 号に、今治方面から国道 196 号、加茂川沿いに高知県に向かう国道 194 号が接続している。その他主要地方道や一般県道等が市域を網羅している。

図 19 道路・鉄道の状況



3-2 鉄道の状況

3-2-1 鉄道網

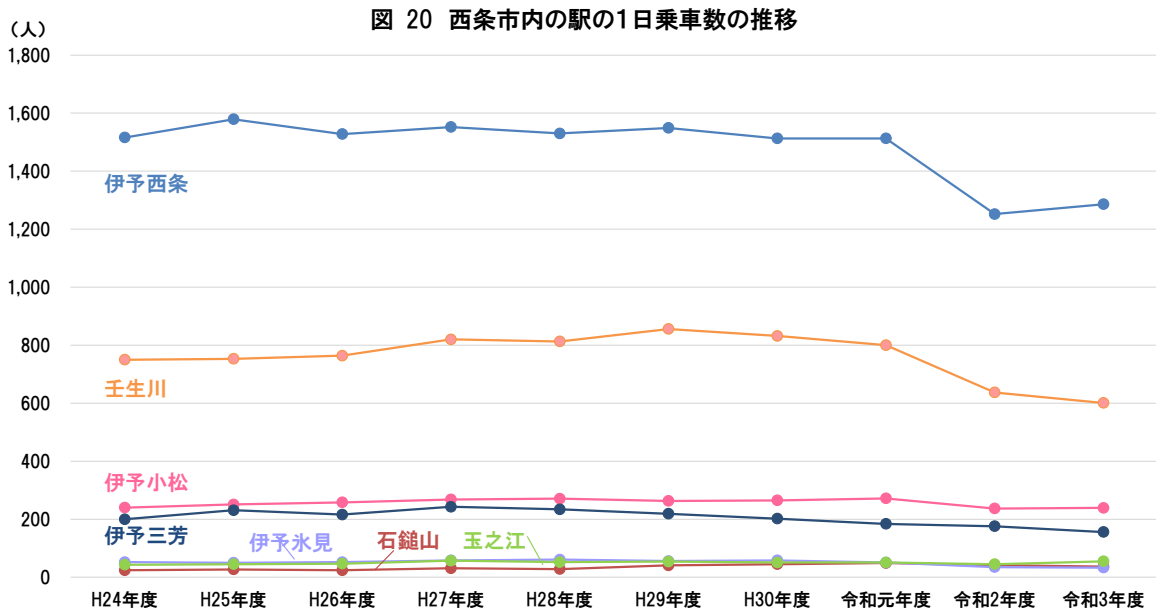
JR 予讃線が本市北部を海岸線と並行して走っている。市内には伊予西条駅、石鎚山駅、伊予氷見駅、伊予小松駅、玉之江駅、壬生川駅、伊予三芳駅の 7 つの駅があり、伊予西条駅と壬生川駅に特急が停車する。

3-2-2 駅別乗者数

西条市内には7つの駅があり、乗車数（令和3年度）は伊予西条駅が最も多い。次いで壬生川駅、伊予小松駅、伊予三芳駅、玉之江駅、石鎚山駅、伊予氷見駅の順となっている。

各駅の乗車数推移を見ると、全体的にコロナ禍の影響で令和2年度・令和3年度に落ち込んでいる。

石鎚山駅、伊予氷見駅、伊予小松駅、玉之江駅、伊予三芳駅で総乗車人数に占める定期券乗車人数の割合が80%を超えており、これらの駅は不特定多数の人が利用するというより、主に通勤・通学等で特定の人に定期的に使われる割合が高いことを示している。



駅名	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
伊予西条	1,516	1,579	1,528	1,552	1,530	1,549	1,513	1,513	1,252	1,286
石鎚山	24	27	24	31	28	41	45	49	42	37
伊予氷見	52	50	52	58	61	56	58	51	35	33
伊予小松	240	251	258	268	271	263	265	272	237	239
玉之江	43	45	47	57	52	54	51	51	45	55
壬生川	750	753	764	820	813	856	832	800	637	601
伊予三芳	200	231	216	243	234	219	202	184	176	156
合計	2,825	2,936	2,889	3,029	2,989	3,038	2,966	2,920	2,424	2,407

表 3 西条市内の駅の総乗車人数に対する定期券乗車人数の割合

駅名	H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
伊予西条	65.2%	67.2%	67.4%	66.9%	66.4%	66.5%	68.1%	68.3%	79.7%	78.5%
石鎚山	79.2%	77.8%	75.0%	74.2%	78.6%	80.5%	84.4%	85.7%	90.5%	86.5%
伊予氷見	78.8%	80.0%	80.8%	82.8%	82.0%	83.9%	84.5%	82.4%	82.9%	81.8%
伊予小松	88.3%	88.8%	88.8%	89.9%	89.7%	89.4%	89.8%	90.1%	92.4%	92.5%
玉之江	83.7%	86.7%	87.2%	87.7%	88.5%	88.9%	88.2%	88.2%	91.1%	92.7%
壬生川	64.8%	64.9%	66.5%	68.0%	66.8%	68.8%	69.2%	68.4%	78.3%	76.4%
伊予三芳	89.0%	89.6%	89.4%	89.7%	88.9%	89.5%	88.1%	88.6%	92.0%	91.7%

3-2-3 線区別収支と営業係数

令和3年度の線区別の収支と営業係数は、以下のとおりである。予讃線のうち、西条市内を通過する区間（観音寺～今治）の営業収益は18.6億円、営業費は39.5億円で、営業損益は20.9億円のマイナスとなる。

100円の収入を得るために要する費用を表す営業係数は、この区間で213円となっている。

図 21 JR 四国線区別収支と営業係数(令和3年度)



資料：JR 四国ホームページ

3-2-4 西条市に関連するJR 四国の取り組み

JR 四国では、本市との連携による JR 伊予西条駅及び周辺の整備、主要駅でのパーク&ライドの駐車場整備、氷見駅の公衆トイレ整備等のハード面や、自転車を車両に積み込むことのできる「サイクルトレインしまなみ号」の運行等のソフト面での取り組み等を行っているほか、駅を中心としたまちづくりに取り組んでいる。

図 22 駅周辺整備や利用促進企画

○伊予西条駅（愛媛県西条市）




伊予西条駅 鉄道文化館
自由通路 文化館南館
南口広場

- 西条市が、駅前広場、鉄道文化館、観光センター等を整備
- 北館、南館を自由通路で結ぶ

本市との連携による伊予西条駅周辺整備



伊予三芳駅の駅舎等改築



氷見駅の公衆トイレ整備



伊予西条駅（車deトレイン）

車 de トレインの実施 ○伊予西条駅：43 台
○壬生川駅：12 台



「サイクルトレインしまなみ号」チラシ

図 23 駅を中心とした公共交通機関の連携・まちづくり



資料：JR 四国ホームページより

3-3 路線バスの状況

3-3-1 一般乗合バスの運行状況

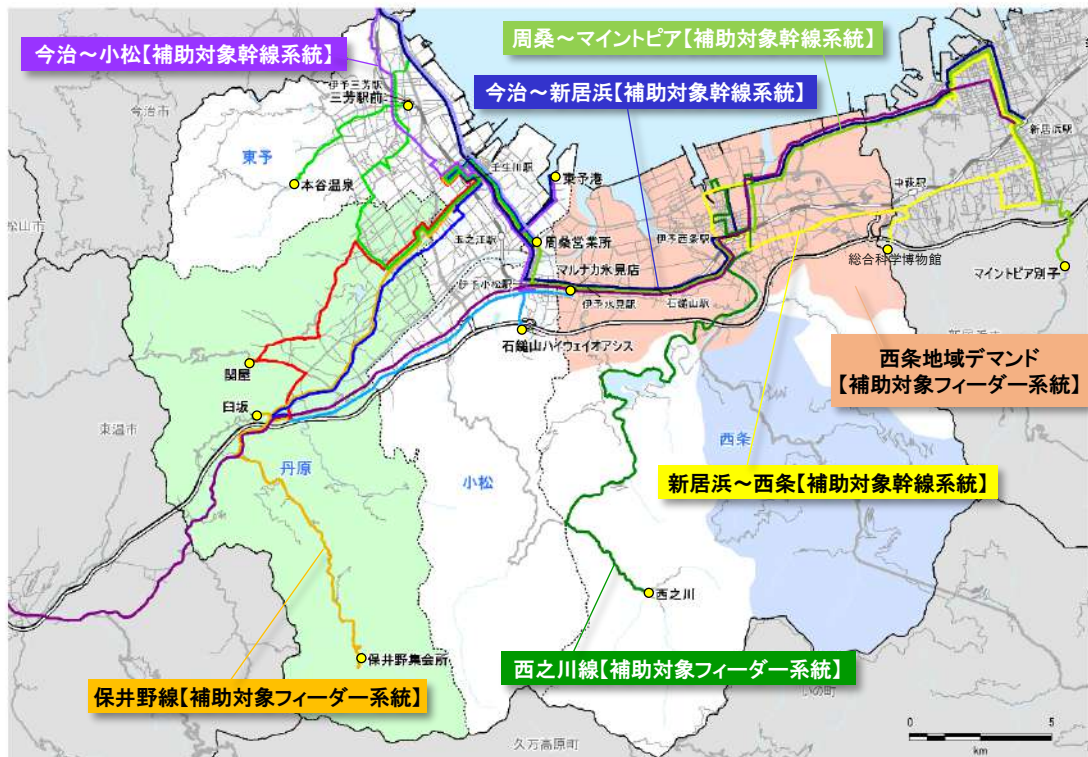
(1) 路線

令和4年10月現在で本市を運行する一般乗合バス（4条路線）には、瀬戸内運輸(株)が運行する6路線8系統と、せとうち周桑バス(株)が運行する5路線9系統の計11路線がある。このうち、瀬戸内運輸(株)の「今治～小松」「周桑～マイントピア」「新居浜～西条」「今治～新居浜」の4路線5系統が地域間幹線系統補助の対象となっているほか、瀬戸内運輸(株)の「西之川線」とせとうち周桑バス(株)の「保井野線」が地域内フィーダー系統補助路線となっている。

また、西条地域の平野部を運行している「西条地域デマンド」も、上記の地域間幹線補助対象路線の地域内フィーダー系統として位置づける。

その他、新居浜市から松山市を結ぶ特急バス、東京方面及び大阪方面と結ぶ高速バスがある。

図 24 バス路線図(令和4年10月現在)



せとうち周桑バス

- 三芳線
- 関屋線
- 保井野線 (国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)
- 壬生川線
- 湯谷口線

瀬戸内運輸

- 今治～小松 (国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 周桑～マイントピア (国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 新居浜～西条 (国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 今治～新居浜 (国庫補助路線：地域間幹線系統補助)
- 今治～周桑営業所
- 西之川線 (国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)

せとうちバス・伊予鉄道

- 新居浜～松山線 (特急)

よりそいたクシー(乗合タクシー)運行区域

- 加茂地域
- 西条地域 (国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助)
- 丹原地域

図 25 バス事業者別一般乗合バス路線(4条)

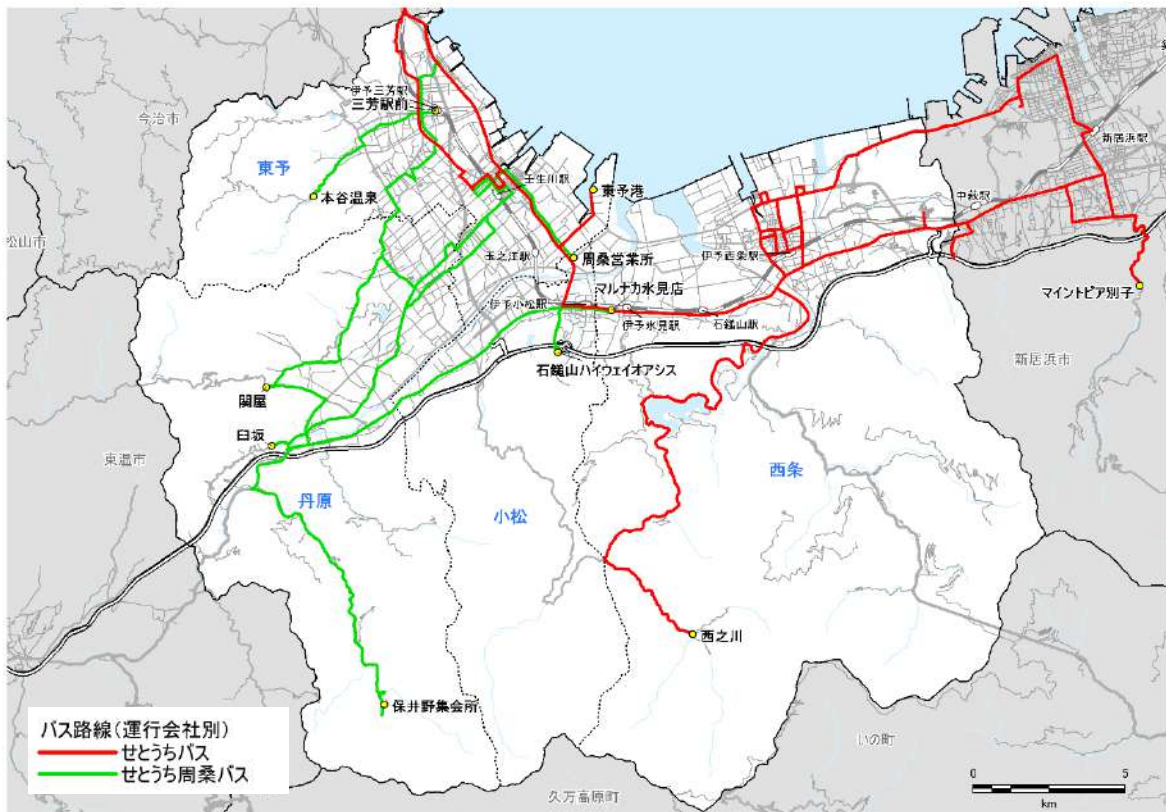


図 26 一般乗合バス路線のバス運行頻度(4条・79条の合計)

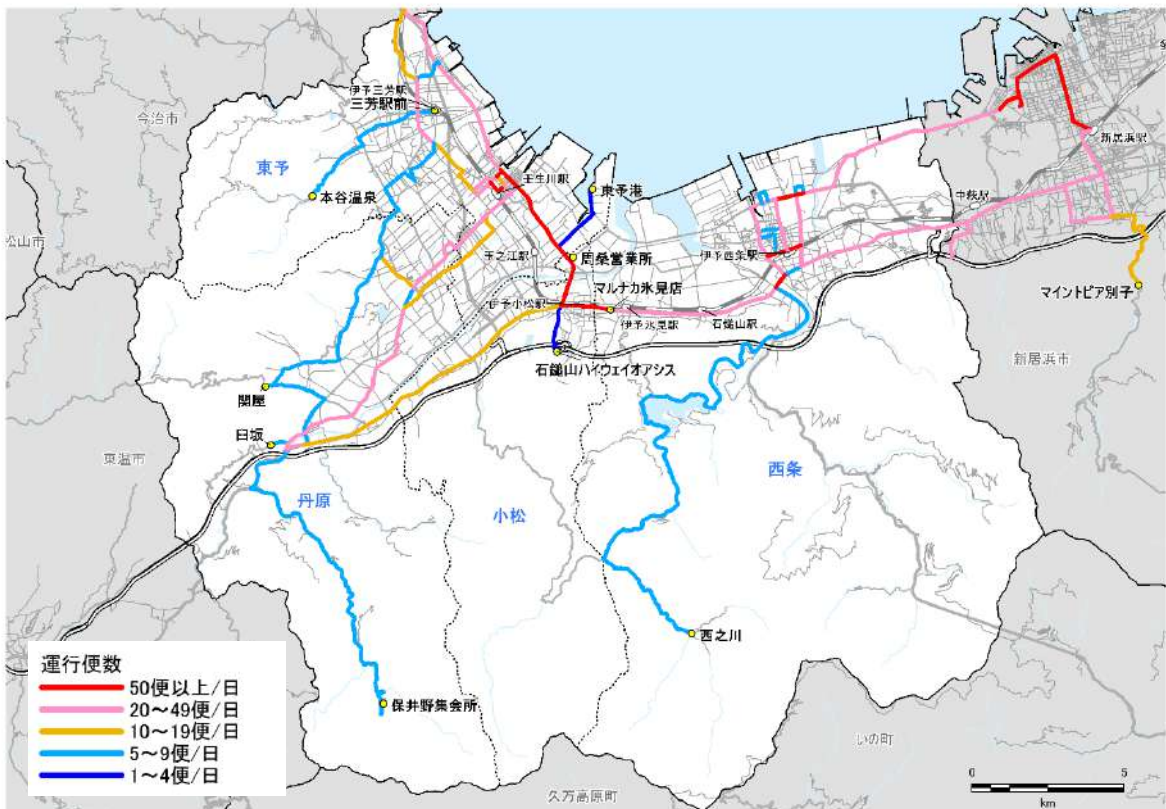


表 4 西条市内のバス路線一覧表(令和 4 年 10 月現在)

運行会社	路線 No	路線名	系統 No	系統	路線の役割	系統キロ数 (km)	運行回数 (回/日)
瀬戸内運輸(株)	1	今治～小松線	1	今治(営)～ケアハウス～小松総合支所前 (国庫補助路線:地域間幹線系統)	○今治市と西条市を結ぶ広域幹線	31.4	6.2
	2	周桑～マイントピア線	2	周桑(営)～横黒～マイントピア別子 (国庫補助路線:地域間幹線系統)	○西条市と新居浜市を結ぶ広域幹線	37.8	5.6
	3	新居浜～西条	3	新居浜西バスターミナル～中萩～西条済生会 (国庫補助路線:地域間幹線系統)	"	24.1	6.2
			4	新居浜西バスターミナル～博物館～西条済生会 (国庫補助路線:地域間幹線系統)		27.5	7.5
	4	今治～新居浜線	5	今治(営)～西条～新居浜駅 (国庫補助路線:地域間幹線系統)	○今治市と西条市、西条市と新居浜市を結ぶ広域幹線	50.9	12.0
	5	今治～新居浜線	6	今治(営)～桜井～周桑(営)	○今治市と西条市を結ぶ広域幹線	24.4	1.7
	6	西之川線(循環線)	7	西条駅前～西条済生会～西之川 (国庫補助路線:地域内フィーダー系統)	○大保木地区と中心市街地を結ぶ支線	35.6	3.9
8			西之川～西条済生会～西条駅前 (国庫補助路線:地域内フィーダー系統)	○石鎚山登山等の観光路線	35.6	4.6	
せとうち周桑バス(株)	1	三芳線	1	周桑(営)～三芳駅～本谷温泉	○東予北部と中心市街地を結ぶ支線	31.7	2.4
	2	関屋線	2	周桑(営)～関屋～湯谷口	○関屋と中心市街地を結ぶ支線	24.4	3.3
	3	保井野線	3	湯谷口～落合～保井野	○桜木地区と湯谷口を結ぶ支線	14.1	0.4
			4	周桑(営)～湯谷口～保井野 (国庫補助路線:地域内フィーダー系統)	○桜木地区と中心市街地を結ぶ支線	36.9	3.6
	4	壬生川線	5	周桑(営)～丹原上町～湯谷口	○湯谷口と中心市街地を結ぶ地域内幹線	18.5	6.2
			6	周桑(営)～周桑病院～湯谷口		20.1	2.3
	5	湯谷口線	7	小松総合支所前～大頭～湯谷口	○湯谷口と小松地域を結ぶ支線	10.1	3.8
			8	小松総合支所前～石鎚オアシス～小松総合支所前		2.5	2.0
			9	マルナカ氷見店～小松総合支所前～湯谷口		11.5	2.0

※「運行回数」は、1 往復を運行回数 1 回とし、循環系統の場合は、1 循環で運行回数 1 回とする。

表 5 西条市内を運行する高速バス

No	名称	運行区間	便数(回/日)	運行事業者
1	いしづちライナー	今治⇄神戸・大阪	9.0	瀬戸内運輸(株)・阪神バス(株)
2	パイレーツ	今治⇄東京	1.0	瀬戸内運輸(株)・(株)東急トランセ

表 6 西条市内を運行する特急バス

No	名称	運行区間	便数(回/日)	運行事業者
1	特急 新居浜～松山線	新居浜⇄松山	12.0	瀬戸内運輸(株)・伊予鉄バス(株)

(2) 路線の競合関係

① JR 予讃線と瀬戸内運輸路線の重複

西条市の幹線となる交通は JR 予讃線と瀬戸内運輸のバスとなるが、この二つの交通手段がほぼ並行して今治～新居浜間を運行しており、ルートだけでなくダイヤについても一部重複がみられる。

図 27 JR とバスの時間的な競合関係(今治⇒新居浜方面)

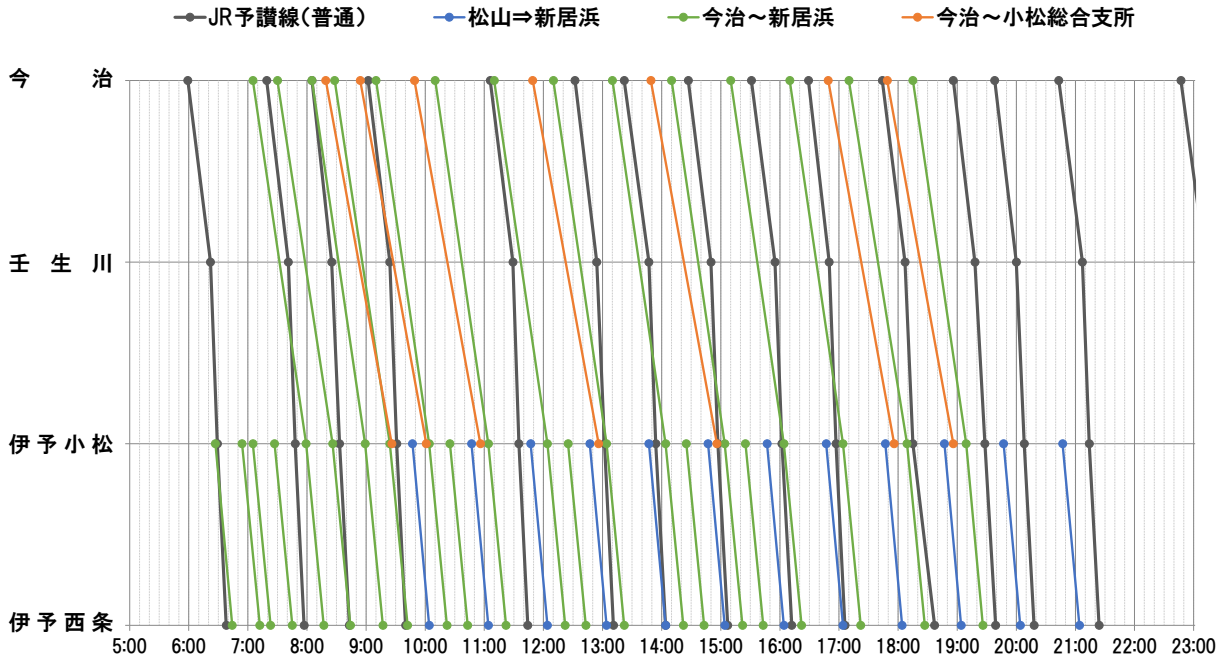
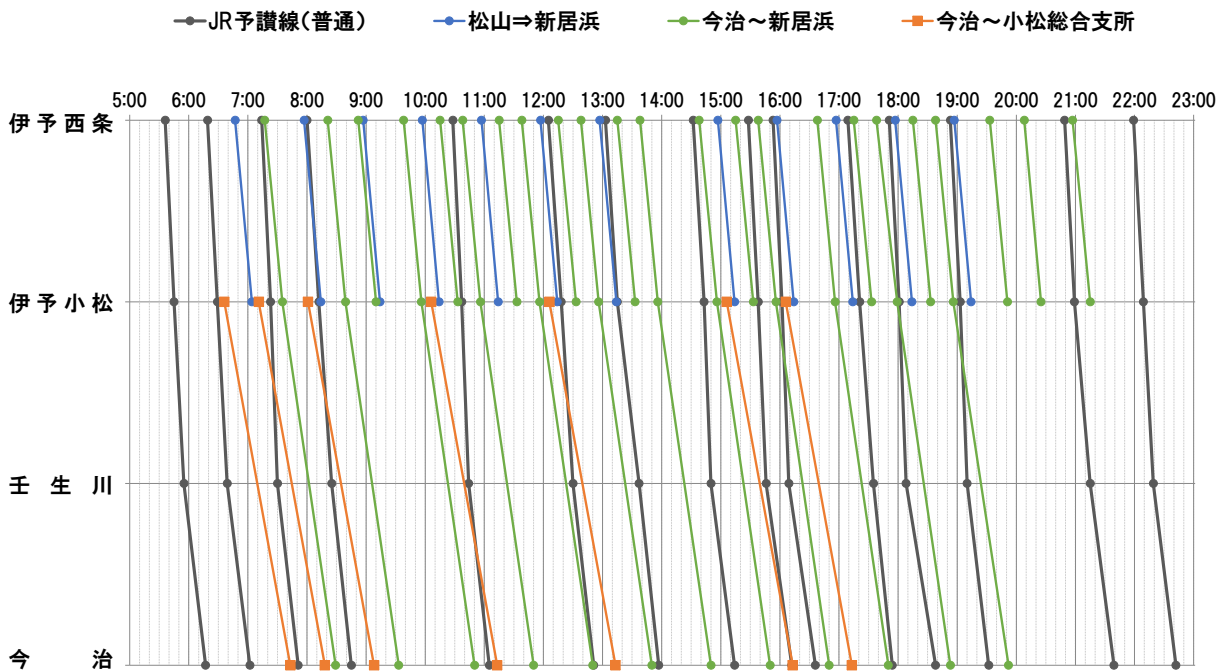


図 28 JR とバスの時間的な競合関係(新居浜⇒今治方面)



(3) JR 予讃線とバスの接続

①伊予西条駅

本市の場合二つ以上の自治体をまたがるバス路線が多いことから、JR 伊予西条駅が起終点ではなく通過点となっており、JR 予讃線とバスとの接続が取れていない時間帯がある。

表 7 伊予西条駅での JR 予讃線・普通(下り/新居浜⇒今治)と市内バス路線との接続(令和 4 年 10 月現在)

JR予讃線⇄新居浜市内路線バス													
JR予讃線⇄新居浜市内路線バス				新居浜市内路線バス⇄JR予讃線									
JR予讃線		接続 状況	瀬戸内運輸バス					新居浜市内路線バス				JR予讃線	
新居浜	伊予西条		西条駅前	フジグラン	西条済生会	路線名	西条済生会	フジグラン	西条駅前	接続 状況	伊予西条	今治	
7:01	7:11 西条止	△	7:13	7:17	7:20	今治～新居浜	6:33	—	6:43	×	西条発 7:15	7:52	
		○	7:20	7:37	7:30	西之川線(左回り)	6:43	—	6:48	○			
		○	7:24	—	7:30	今治～新居浜	7:11	7:14	7:18	×			
		×	7:45	—	7:56	西条～新居浜	7:10	—	7:20	×			
		×	7:46	7:50	7:53	今治～新居浜	7:25	—	7:36	○			
7:42	7:53	○	8:07	—	8:18	西之川線(右回り)	7:30	7:37	7:47	○	8:01	8:46	
		○	8:18	8:22	8:25	今治～新居浜	7:53	—	7:58	○			
8:15	8:29 西条止	○	8:42	—	8:53	西条～新居浜	8:05	—	8:16	×			
		○	8:45	—	8:51	今治～新居浜	8:11	8:00	8:17	×			
8:47	9:00 西条止	○	9:12	—	9:23	西条～新居浜	8:15	8:18	8:22	×			
		○	9:18	9:22	9:25	今治～新居浜	8:35	—	8:46	×			
		×	9:43	—	9:49	今治～新居浜	8:46	8:49	8:53	×			
		×	10:00	10:17	10:10	西之川線(左回り)	8:53	—	8:58	×			
		×	10:05	—	10:10	松山～新居浜	9:05	—	9:16	×			
10:01	10:12 西条止	○	10:23	10:27	10:30	今治～新居浜	9:32	9:35	9:39	×	西条発 10:29	11:06	
		×	10:44	—	10:50	今治～新居浜	9:35	—	9:46	×			
		×	11:05	—	11:10	松山～新居浜	9:53	—	9:58	×			
		×	11:09	—	11:20	西条～新居浜	10:10	—	10:16	○			
		×	11:23	11:27	11:30	今治～新居浜	10:10	10:17	10:27	△			
11:32	11:42	○	12:05	—	12:10	松山～新居浜	10:27	10:16	10:33	×			
		○	12:09	—	12:20	西条～新居浜	10:32	10:35	10:39	×			
		×	12:23	12:27	12:30	今治～新居浜	10:35	—	10:46	×			
		×	12:44	—	12:50	今治～新居浜	10:53	—	10:58	×			
12:41	12:52	○	12:56	13:06	13:17	西之川線(右回り)	11:10	—	11:16	×			
		○	13:05	—	13:10	新居浜～松山	11:32	11:35	11:39	○			
		○	13:09	—	13:20	住友～西条	11:35	—	11:46	○			
		○	13:10	13:27	13:30	西之川線(左回り)	12:10	—	12:16	×			
		×	13:23	13:27	13:30	今治～新居浜	12:32	12:35	12:39	○			
13:42	13:53 西条止	○	14:05	—	14:10	新居浜～松山	12:35	—	12:46	○	13:04	13:58	
		○	14:09	—	14:20	西条～新居浜	12:53	—	12:58	○			
		○	14:23	14:27	14:30	今治～新居浜	13:10	—	13:16	×			
		×	14:44	—	14:50	今治～新居浜	13:17	13:06	13:23	×			
14:41	14:52 西条止	○	15:05	—	15:10	松山～新居浜	13:20	13:27	13:37	×	西条発 14:33	15:15	
		○	15:09	—	15:20	西条～新居浜	13:32	13:35	13:39	×			
		×	15:23	15:27	15:30	今治～新居浜	13:35	—	13:46	×			
		×	15:44	—	15:50	今治～新居浜	14:32	14:35	14:39	×			
15:41	15:52	○	15:56	16:13	16:06	西之川線(左回り)	14:35	—	14:46	×	西条発 15:29	16:13	
		○	16:05	—	16:10	松山～新居浜	14:53	—	14:58	×			
		○	16:09	—	16:20	西条～新居浜	15:10	—	15:16	○			
		○	16:11	16:21	16:32	西之川線(右回り)	15:32	15:35	15:39	○			
		×	16:23	16:27	16:30	今治～新居浜	15:35	—	15:46	○			
16:44	16:56 西条止	○	16:54	—	17:05	西条～新居浜	16:06	16:13	16:23	×	西条発 17:10	17:55	
		○	17:05	—	17:10	松山～新居浜	16:32	16:21	16:38	×			
		○	17:23	17:27	17:30	今治～新居浜	16:32	16:35	16:39	×			
		×	17:34	—	17:45	西条～新居浜	16:35	—	16:46	○			
		○	18:04	—	18:15	西条～新居浜	16:53	—	16:58	○			
17:36	17:47	○	18:04	—	18:15	西条～新居浜	17:10	—	17:16	×			
		○	18:05	—	18:10	松山～新居浜	17:15	—	17:26	○			
17:59	18:10 西条止	○	18:17	18:27	18:38	西之川線(右回り)	17:32	17:35	17:39	○	17:52	18:39	
		○	18:28	18:32	18:35	今治～新居浜	17:53	—	17:58	×			
18:42	18:52	○	19:01	—	19:12	西条～新居浜	17:55	—	18:06	×			
		○	19:05	—	19:10	松山～新居浜	18:10	—	18:16	×			
		×	19:27	19:31	19:34	今治～新居浜	18:32	18:35	18:39	○			
		×	19:37	—	19:47	西条～新居浜	18:30	—	18:41	○			
		○	20:05	—	20:10	松山～新居浜	18:38	18:27	18:44	○			
19:39	止19:56	○	20:05	—	20:10	松山～新居浜	18:53	—	18:58	×	18:54	19:33	
		×	20:21	—	21:05	今治～新居浜	19:27	19:30	19:34	×			
20:10	20:21	×	21:05	—	21:10	松山～新居浜	20:02	20:05	20:09	×	西条発 20:50	21:40	
		○	21:05	—	21:10	今治～新居浜	20:51	20:54	20:58	×			
		×	21:05	—	21:10	松山～新居浜	20:51	20:54	20:58	×			

○: 接続時間30分以内 △: 接続時間3分未満 ×: 接続時間31分以上

表 8 伊予西条駅での JR 予讃線・普通(上り/今治⇒新居浜)と市内バス路線との接続(令和 4 年 10 月現在)

JR 予讃線/上り(今治駅⇒伊予西条駅⇒新居浜駅)

JR 予讃線⇒西条市内路線バス

JR 予讃線		接続 状況	瀬戸内運輸バス			路線名
今治	伊予西条		西条駅前	フジグラン	西条済生会	
6:00	6:39 西条止	○	6:45	6:49	6:52	今治～新居浜
		×	7:13	7:17	7:20	今治～新居浜
		×	7:20	7:37	7:30	西之川線(左回り)
		×	7:24	—	7:30	今治～新居浜
		×	7:45	—	7:56	西条～新居浜
		×	7:46	7:50	7:53	今治～新居浜
7:20	7:58	○	8:07	—	8:18	西条～新居浜
		○	8:18	8:22	8:25	今治～新居浜
		×	8:42	—	8:53	西条～新居浜
		△	8:45	—	8:51	今治～新居浜
		○	9:12	—	9:23	西条～新居浜
		×	9:18	9:22	9:25	今治～新居浜
9:03	9:41 西条止	△	9:43	—	9:49	今治～新居浜
		○	10:00	10:17	10:10	西之川線(左回り)
		○	10:05	—	10:10	松山～新居浜
		○	10:06	10:16	10:27	西之川線(右回り)
		○	10:09	—	10:20	西条～新居浜
		×	10:23	10:27	10:30	今治～新居浜
		×	10:44	—	10:50	今治～新居浜
		×	11:05	—	11:10	松山～新居浜
		×	11:09	—	11:20	西条～新居浜
		×	11:23	11:27	11:30	今治～新居浜
11:07	11:45	○	12:05	—	12:10	松山～新居浜
		○	12:09	—	12:20	西条～新居浜
		×	12:23	12:27	12:30	今治～新居浜
		×	12:44	—	12:50	今治～新居浜
		×	12:56	13:06	13:17	西之川線(右回り)
		×	13:05	—	13:10	松山～新居浜
		×	13:09	—	13:20	西条～新居浜
		×	13:10	13:27	13:20	西之川線(左回り)
12:33	13:12	○	13:23	13:27	13:30	今治～新居浜
		×	14:05	—	14:10	松山～新居浜
13:22	14:05 西条止	○	14:09	—	14:20	西条～新居浜
		○	14:23	14:27	14:30	今治～新居浜
		×	14:44	—	14:50	今治～新居浜
		×	15:05	—	15:10	松山～新居浜
		○	15:09	—	15:20	西条～新居浜
14:28	15:08 西条止	○	15:23	15:27	15:30	今治～新居浜
		×	15:44	—	15:50	今治～新居浜
		×	15:56	16:13	16:06	西之川線(左回り)
		×	16:05	—	16:10	松山～新居浜
		×	16:09	—	16:20	西条～新居浜
		×	16:11	16:21	16:32	西之川線(右回り)
		○	16:23	16:27	16:30	今治～新居浜
15:32	16:13	×	16:54	—	17:05	西条～新居浜
		×	17:05	—	17:10	松山～新居浜
		○	17:23	17:27	17:30	今治～新居浜
16:30	17:07	○	17:34	—	17:45	西条～新居浜
		×	18:04	—	18:15	西条～新居浜
		×	18:05	—	18:10	松山～新居浜
		×	18:17	18:27	18:38	西之川線(右回り)
		○	18:28	18:32	18:35	今治～新居浜
		×	19:01	—	19:12	西条～新居浜
17:45	18:38 西条止	○	19:05	—	19:10	松山～新居浜
		×	19:27	19:31	19:34	今治～新居浜
		×	19:37	—	19:47	西条～新居浜
18:57	19:40 西条止	○	20:05	—	20:10	松山～新居浜
		×	21:05	—	21:10	松山～新居浜

西条市内路線バス⇒JR 予讃線

瀬戸内運輸バス		接続 状況	JR 予讃線	
路線名	西条済生会		フジグラン	西条駅前
西条～新居浜	6:33	—	6:43	○
松山～新居浜	6:43	—	6:48	×
西条～新居浜	7:10	—	7:20	×
今治～新居浜	7:11	7:14	7:18	△
西条～新居浜	7:25	—	7:36	○
西之川線(左回り)	7:30	7:37	7:47	○
松山～新居浜	7:53	—	7:58	○
西条～新居浜	8:05	—	8:16	×
西之川線(右回り)	8:11	8:00	8:17	○
今治～新居浜	8:15	8:18	8:22	○
西条～新居浜	8:35	—	8:46	△
今治～新居浜	8:46	8:49	8:53	×
松山～新居浜	8:53	—	8:58	×
西条～新居浜	9:05	—	9:16	×
今治～新居浜	9:32	9:35	9:39	○
西条～新居浜	9:35	—	9:46	△
松山～新居浜	9:53	—	9:58	×
今治～新居浜	10:10	—	10:16	○
西之川線(左回り)	10:10	10:17	10:27	○
西之川線(右回り)	10:27	10:16	10:33	○
今治～新居浜	10:32	10:35	10:39	○
西条～新居浜	10:35	—	10:46	×
松山～新居浜	10:53	—	10:58	×
今治～新居浜	11:10	—	11:16	×
今治～新居浜	11:32	11:35	11:39	○
西条～新居浜	11:35	—	11:46	○
松山～新居浜	11:53	—	11:58	×
今治～新居浜	12:10	—	12:16	○
今治～新居浜	12:32	12:35	12:39	×
西条～新居浜	12:35	—	12:46	×
松山～新居浜	12:53	—	12:58	×
今治～新居浜	13:10	—	13:16	○
西之川線(右回り)	13:17	13:06	13:23	○
西之川線(左回り)	13:20	13:27	13:37	×
今治～新居浜	13:32	13:35	13:39	×
西条～新居浜	13:35	—	13:46	×
今治～新居浜	14:32	14:35	14:39	×
西条～新居浜	14:35	—	14:46	×
松山～新居浜	14:53	—	14:58	×
今治～新居浜	15:10	—	15:16	○
今治～新居浜	15:32	15:35	15:39	×
西条～新居浜	15:35	—	15:46	×
松山～新居浜	15:53	—	15:58	×
西之川線(左回り)	16:06	16:13	16:23	○
西之川線(右回り)	16:32	16:21	16:38	×
今治～新居浜	16:32	16:35	16:39	○
西条～新居浜	16:35	—	16:46	○
松山～新居浜	16:53	—	16:58	○
今治～新居浜	17:10	—	17:16	×
西条～新居浜	17:15	—	17:26	○
今治～新居浜	17:32	17:35	17:39	○
松山～新居浜	17:53	—	17:58	×
今治～新居浜	18:10	—	18:16	×
西条～新居浜	18:30	—	18:41	○
今治～新居浜	18:32	18:35	18:39	○
西之川線(右回り)	18:38	18:27	18:44	○
松山～新居浜	18:53	—	18:58	△
今治～新居浜	19:27	19:30	19:34	×
今治～新居浜	20:02	20:05	20:09	×
今治～新居浜	20:51	20:54	20:58	×

○: 接続時間30分以内 △: 接続時間3分未満 ×: 接続時間31分以上

表 9 伊予西条駅での JR 予讃線・特急(下り/岡山・高松⇒松山)と西之川線の接続(令和 4 年 10 月現在)

JR予讃線下り/岡山駅・高松駅⇒伊予西条駅⇒松山駅

JR予讃線⇒西条市内路線バス(西之川線)

特急名・始発駅	JR予讃線	待合時間	接続状況	瀬戸内運輸バス	
	伊予西条着			西条駅前	西之川
モーニングEXP松山(新居浜発)	6:02	1:45	×		
いしづち101号(高松発)	6:42	1:05	×		
いしづち103号(高松発)	7:32	0:15	○	7:47	8:43
しおかぜ1号(岡山発)	9:08	1:19	×		
しおかぜ3号(岡山発)	10:18	0:09	○	10:27	11:23
しおかぜ5号(岡山発)	11:10	2:27	×		
しおかぜ7号(岡山発)	12:16	1:21	×		
しおかぜ9号(岡山発)	13:17	0:20	○	13:37	14:33
しおかぜ11号(岡山発)	14:17	2:06	×		
しおかぜ13号(岡山発)	15:18	1:05	×	16:23	17:19
しおかぜ15号(岡山発)	16:18	-	-	-	-
しおかぜ17号(岡山発)	17:20	-	-	-	-
しおかぜ19号(岡山発)	18:20	-	-	-	-

西条市内路線バス(西之川線)⇒JR予讃線

瀬戸内運輸バス		接続状況	待合時間	JR予讃線	特急名・始発駅
西之川	西条駅前			伊予西条発	
-	-	×	-	6:06	モーニングEXP松山(松山行)
-	-	×	-	6:44	いしづち101号(松山行)
-	-	×	-	7:33	いしづち103号(松山行)
6:54	7:50	×	1:19	9:09	しおかぜ1号(松山行)
9:10	10:06	○	0:13	10:19	しおかぜ3号(松山行)
		×	1:05	11:11	しおかぜ5号(松山行)
12:00	12:56	×	2:11	12:17	しおかぜ7号(松山行)
		○	0:22	13:18	しおかぜ9号(松山行)
15:15	16:11	×	1:21	14:17	しおかぜ11号(松山行)
		×	2:23	15:19	しおかぜ13号(松山行)
17:21	18:17	○	0:08	16:19	しおかぜ15号(松山行)
		×	1:10	17:21	しおかぜ17号(松山行)
		○	0:04	18:21	しおかぜ19号(松山行)

○:接続時間30分以内 △:接続時間3分未満 ×:接続時間31分以上

表 10 伊予西条駅での JR 予讃線・特急(上り/松山⇒高松・岡山)と西之川線の接続(令和 4 年 10 月現在)

JR予讃線/上り(松山駅⇒伊予西条駅⇒岡山駅)

JR予讃線⇒西条市内路線バス(西之川線)

特急名・始発駅	JR予讃線	待合時間	接続状況	瀬戸内運輸バス	
	伊予西条着			西条駅前	西之川
しおかぜ4号(松山発)	6:03	1:44	×		
しおかぜ6号(松山発)	7:11	0:36	×	7:47	8:43
しおかぜ8号(松山発)	8:17	2:10	×		
しおかぜ10号(松山発)	9:08	1:19	×		
しおかぜ12号(松山発)	10:18	0:09	○	10:27	11:23
しおかぜ14号(松山発)	11:23	2:14	×		
しおかぜ16号(松山発)	12:25	1:12	×		
しおかぜ18号(松山発)	13:24	0:13	○	13:37	14:33
しおかぜ20号(松山発)	14:26	1:57	×		
しおかぜ22号(松山発)	15:26	0:57	○	16:23	17:19
しおかぜ24号(松山発)	16:27	-	-	-	-
しおかぜ26号(松山発)	17:28	-	-	-	-
しおかぜ28号(松山発)	18:33	-	-	-	-
しおかぜ30号(松山発)	19:43	-	-	-	-

西条市内路線バス(西之川線)⇒JR予讃線

瀬戸内運輸バス		接続状況	待合時間	JR予讃線	特急名・始発駅
西之川	西条駅前			伊予西条発	
-	-	-	-	6:03	しおかぜ4号(岡山行)
-	-	-	-	7:12	しおかぜ6号(岡山行)
6:54	7:50	○	0:28	8:18	しおかぜ8号(岡山行)
		×	1:19	9:09	しおかぜ10号(岡山行)
9:10	10:06	○	0:13	10:19	しおかぜ12号(岡山行)
		×	1:18	11:24	しおかぜ14号(岡山行)
12:00	12:56	×	2:20	12:26	しおかぜ16号(岡山行)
		○	0:29	13:25	しおかぜ18号(岡山行)
15:15	16:11	×	1:30	14:26	しおかぜ20号(岡山行)
		×	2:30	15:26	しおかぜ22号(岡山行)
17:21	18:17	○	0:17	16:28	しおかぜ24号(岡山行)
		×	1:17	17:28	しおかぜ26号(岡山行)
19:43	18:17	○	0:17	18:34	しおかぜ28号(岡山行)
		×	1:26	19:43	しおかぜ30号(岡山行)

○:接続時間30分以内 △:接続時間3分未満 ×:接続時間31分以上

②壬生川駅

JR 壬生川駅でのせとうち周桑バスと予讃線の接続は比較的よいが、バスの本数が少ないため時間帯によっては接続が十分とはいえない。

表 11 JR 壬生川駅での JR 予讃線とバスの接続(令和 4 年 10 月現在)

JR予讃線/下り(伊予西条駅⇒壬生川駅⇒今治駅)														
JR予讃線⇒西条市内路線バス					西条市内路線バス⇒JR予讃線									
JR予讃線		接続 状況	せとうち周桑バス			せとうち周桑バス				接続 状況	JR予讃線			
西条	壬生川		壬生川駅	周桑病院	湯谷口	路線名	湯谷口	周桑病院	壬生川駅		壬生川	今治		
6:20	6:40	×	7:26	-	8:03	関屋線	壬生川線	6:53	-	7:25	○			
7:15	7:31	○	7:48	-	8:20	壬生川線	関屋線	-	7:23	7:26	○	7:31	7:52	
		×	8:15	-	8:47	保井野線	保井野線	-	8:12	8:15	○			
		×	8:21	8:24	-	保井野線	保井野線	7:49	-	8:21	○	8:26	8:46	
8:01	8:26	○	8:50	8:53	-	関屋線	関屋線	8:13	-	8:50	×			
		○	8:52	-	9:24	壬生川線	壬生川線	8:23	-	8:55	×			
		○	8:55	8:58	-	壬生川線	三芳線	-	9:04	9:07	×			
		×	9:51	-	10:23	壬生川線	壬生川線	9:28	-	10:00	×			
		×	10:00	10:03	-	壬生川線	保井野線	9:48	-	10:20	○			
		×	10:20	10:23	-	保井野線	関屋線	-	10:32	10:35	○	10:45	11:06	
		×	10:35	-	11:12	関屋線	壬生川線	10:35	-	11:07	×			
10:29	10:45	○	11:02	11:05	-	三芳線	壬生川線	-	11:17	11:20	×			
		×	11:20	-	11:52	壬生川線	保井野線	-	11:42	11:45	×			
		×	11:45	-	12:17	保井野線	関屋線	11:15	-	11:52	×			
		×	11:52	11:55	-	関屋線	三芳線	-	12:07	12:10	○			
12:06	12:31	○	12:35	-	13:07	壬生川線	壬生川線	11:53	-	12:25	○	12:31	12:52	
		×	13:32	-	14:04	保井野線	壬生川線	-	12:32	12:35	×			
13:04	13:38	○	13:45	-	14:22	関屋線	保井野線	-	13:29	13:32	○	13:38	13:58	
		○	13:52	13:55	-	保井野線	関屋線	-	13:42	13:45	×			
		○	14:04	14:07	-	三芳線	保井野線	13:20	-	13:52	×			
		×	14:12	14:15	-	壬生川線	壬生川線	13:40	-	14:12	×			
14:33	14:51	×	15:38	-	16:10	壬生川線	三芳線	-	14:37	14:40	○	14:51	15:15	
15:29	15:47	○	15:55	15:58	-	保井野線					×	15:47	16:13	
15:54	16:10	○	16:32	16:35	-	三芳線	保井野線	15:23	-	15:55	○	16:10	16:37	
		○	16:37	16:40	-	関屋線	関屋線	16:00	-	16:37	×			
		○	16:40	-	17:12	壬生川線	壬生川線	16:13	-	16:45	×			
		×	17:00	-	17:37	関屋線	関屋線	-	16:57	17:00	×	17:36	17:55	
17:10	17:36	○	17:40	-	18:12	保井野線	保井野線	-	17:37	17:40	○			
17:52	18:09	○	18:19	-	18:51	壬生川線	壬生川線	17:15	-	17:47	○	18:09	18:39	
18:54	19:11	×	-	-	-		壬生川線	17:50	-	18:22	×	19:11	19:33	
								壬生川線	18:51	-	19:23	×	21:16	21:40
											×	22:20	22:43	

○:接続時間30分以内 △:接続時間3分未満 ×:接続時間31分以上

表 12 JR 壬生川駅での JR 予讃線とバスの接続(令和 4 年 10 月現在)

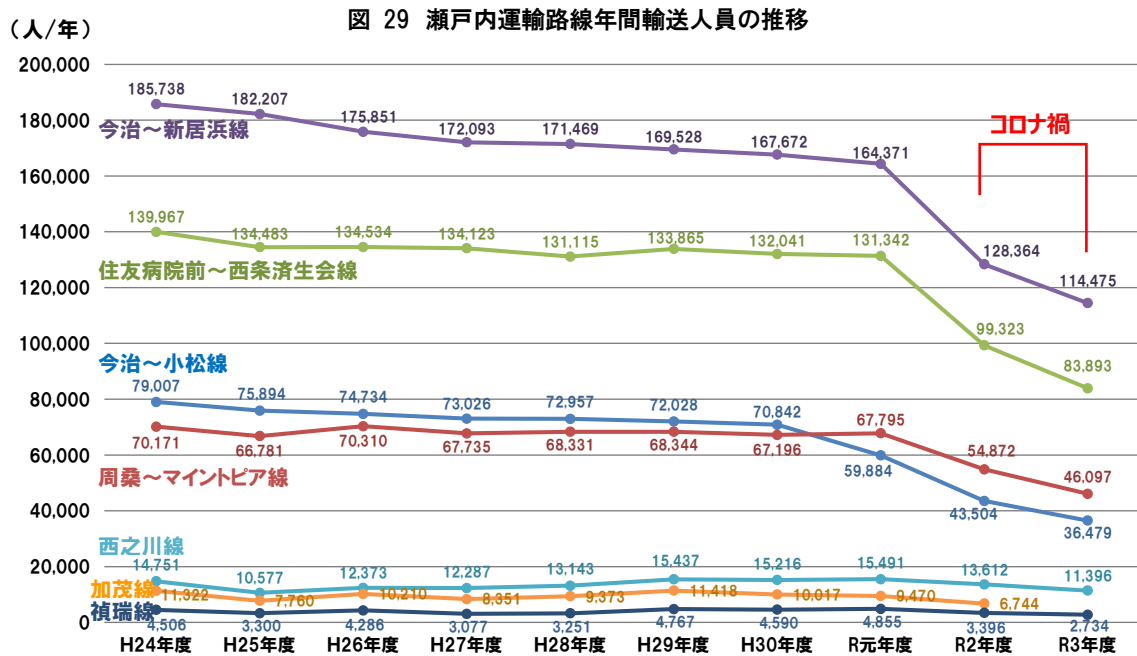
JR予讃線/上り(今治駅⇒壬生川駅⇒伊予西条駅)													
JR予讃線⇒西条市内路線バス					西条市内路線バス⇒JR予讃線								
JR予讃線		接続 状況	せとうち周桑バス			せとうち周桑バス				接続 状況	JR予讃線		
今治	壬生川		壬生川駅	周桑病院	湯谷口	路線名	湯谷口	周桑病院	壬生川駅		壬生川	西条	
6:00	6:23	×	7:26	-	8:03	関屋線	壬生川線	6:53	-	7:25	○		
7:20	7:42	○	7:48	-	8:20	壬生川線	関屋線	-	7:23	7:26	○	7:42	7:58
		×	8:15	-	8:47	保井野線	保井野線	-	8:12	8:15	○		
		×	8:21	8:24	-	保井野線	保井野線	7:49	-	8:21	○	8:26	8:44
8:06	8:26	○	8:50	8:53	-	関屋線	関屋線	8:13	-	8:50	×		
		○	8:52	-	9:24	壬生川線	壬生川線	8:23	-	8:55	○		
		○	8:55	8:58	-	壬生川線	三芳線	-	9:04	9:07	○	9:25	9:41
		×	9:51	-	10:23	壬生川線	壬生川線	9:28	-	10:00	×		
9:03	9:25	×	10:00	10:03	-	壬生川線	保井野線	9:48	-	10:20	×		
		×	10:20	10:23	-	保井野線	関屋線	-	10:32	10:35	×		
		×	10:35	-	11:12	関屋線	壬生川線	10:35	-	11:07	○		
		×	11:02	11:05	-	三芳線	壬生川線	-	11:17	11:20	○	11:30	11:45
		×	11:20	-	11:52	壬生川線	保井野線	-	11:42	11:45	×		
		○	11:45	-	12:17	保井野線	関屋線	11:15	-	11:52	×		
		○	11:52	11:55	-	関屋線	三芳線	-	12:07	12:10	×		
11:07	11:30	×	12:35	-	13:07	壬生川線	壬生川線	11:53	-	12:25	○		
		×	13:32	-	14:04	保井野線	壬生川線	-	12:32	12:35	○	12:55	13:12
12:33	12:55	×	13:45	-	14:22	関屋線	保井野線	-	13:29	13:32	○		
		○	13:52	13:55	-	保井野線	関屋線	-	13:42	13:45	○	13:48	14:05
13:23	13:48	○	14:04	14:07	-	三芳線	保井野線	13:20	-	13:52	×		
		○	14:12	14:15	-	壬生川線	壬生川線	13:40	-	14:12	×		
		×	15:38	-	16:10	壬生川線	三芳線	-	14:37	14:40	○	14:51	15:08
14:28	14:51	×	15:55	15:58	-	保井野線	保井野線	15:23	-	15:55	△	15:56	16:13
		×	16:32	16:35	-	三芳線	関屋線	16:00	-	16:37	○		
15:32	15:56	×	16:37	16:40	-	関屋線	壬生川線	16:13	-	16:45	○	16:51	17:07
		×	16:40	-	17:12	壬生川線	関屋線	-	16:57	17:00	×		
		○	17:00	-	17:37	関屋線	保井野線	-	17:37	17:40	○		
16:30	16:51	○	17:40	-	18:12	保井野線	壬生川線	17:15	-	17:47	○	18:08	18:38
		○	18:19	-	18:51	壬生川線	壬生川線	17:50	-	18:22	×	19:19	19:40
17:45	18:08	○	18:19	-	18:51	壬生川線	壬生川線	18:51	-	19:23	×	20:01	20:19
18:57	19:19	×	-	-	-								
19:39	20:01	×	-	-	-								

○:接続時間30分以内 △:接続時間3分未満 ×:接続時間31分以上

3-3-2 路線別利用状況

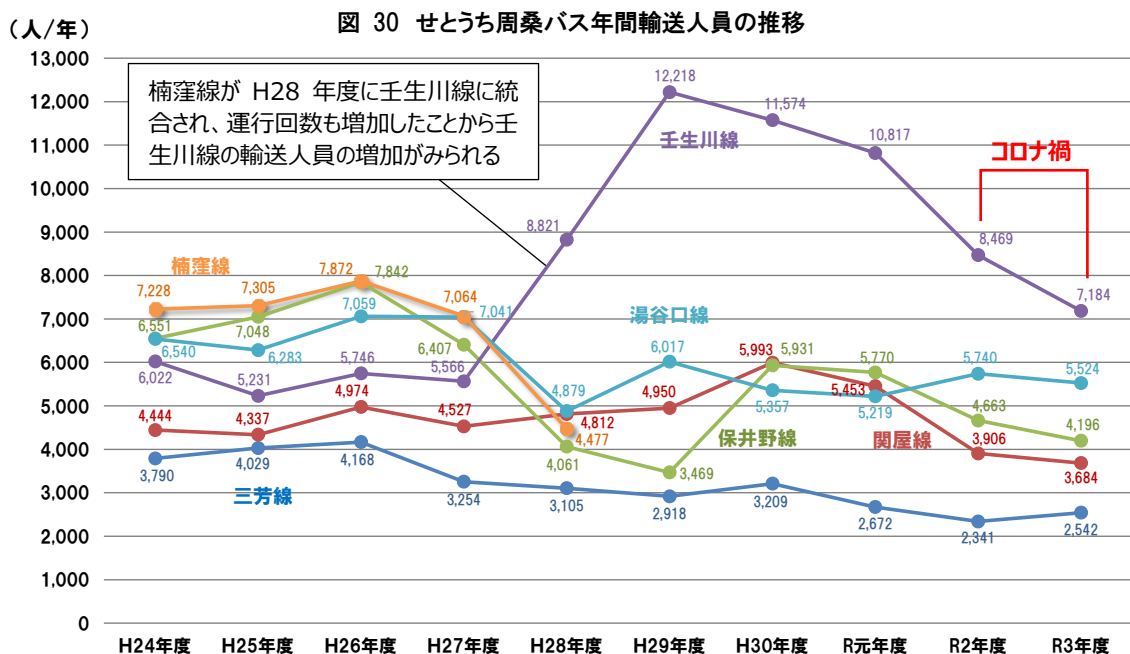
(1) 瀬戸内運輸(株)

瀬戸内運輸(株)が運行するバス路線はほぼ横ばいで推移しているが、今治～新居浜線が微減傾向で推移している。令和2年度以降はコロナ禍の影響等で大幅に輸送人員が減少している。



(2) せとうち周桑バス(株)

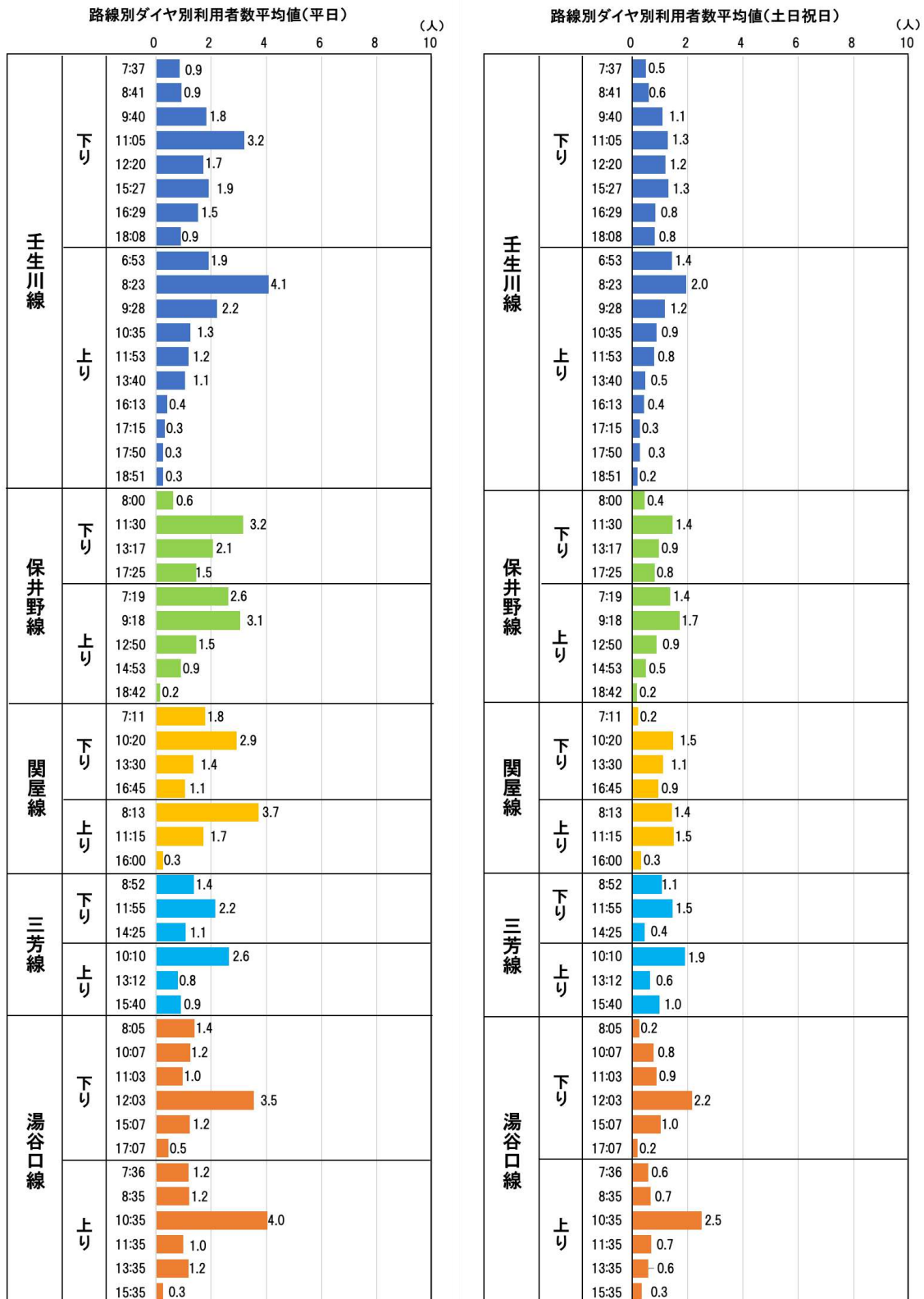
せとうち周桑バス(株)が運行する路線は平成28年度に路線再編をしたため単純に比較できないが、令和3年度では壬生川線の輸送人員が最も多く、三芳線の利用が最も少ない。



せとうち周桑バスの乗降調査結果による便別利用者数は以下のとおりで、全体的に利用が少なく、ほとんどが1日当り5人以下の利用に留まっている。

平日に比べ土日祝日の利用は若干少なくなっているが、極端な差はみられない。

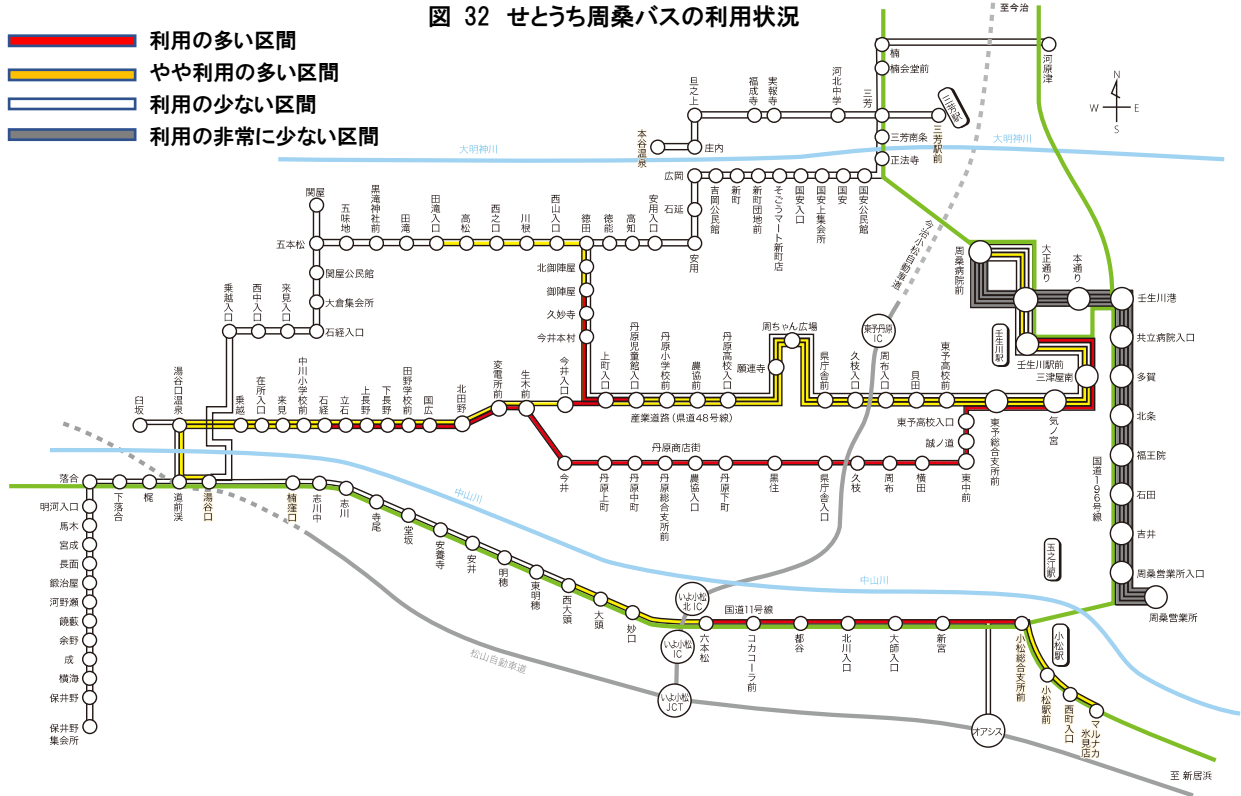
図 31 せとうち周桑バスの利用状況(平成 31 年 2 月～令和 4 年 6 月の実績値)



※2019年2月～2022年6月の平日1日当り平均値
 ※湯谷口線のみ2019年6月～2022年6月の平日1日当り平均値

※2019年2月～2022年6月の土日祝日1日当り平均値
 ※湯谷口線のみ2019年6月～2022年6月の土日祝日1日当り平均値

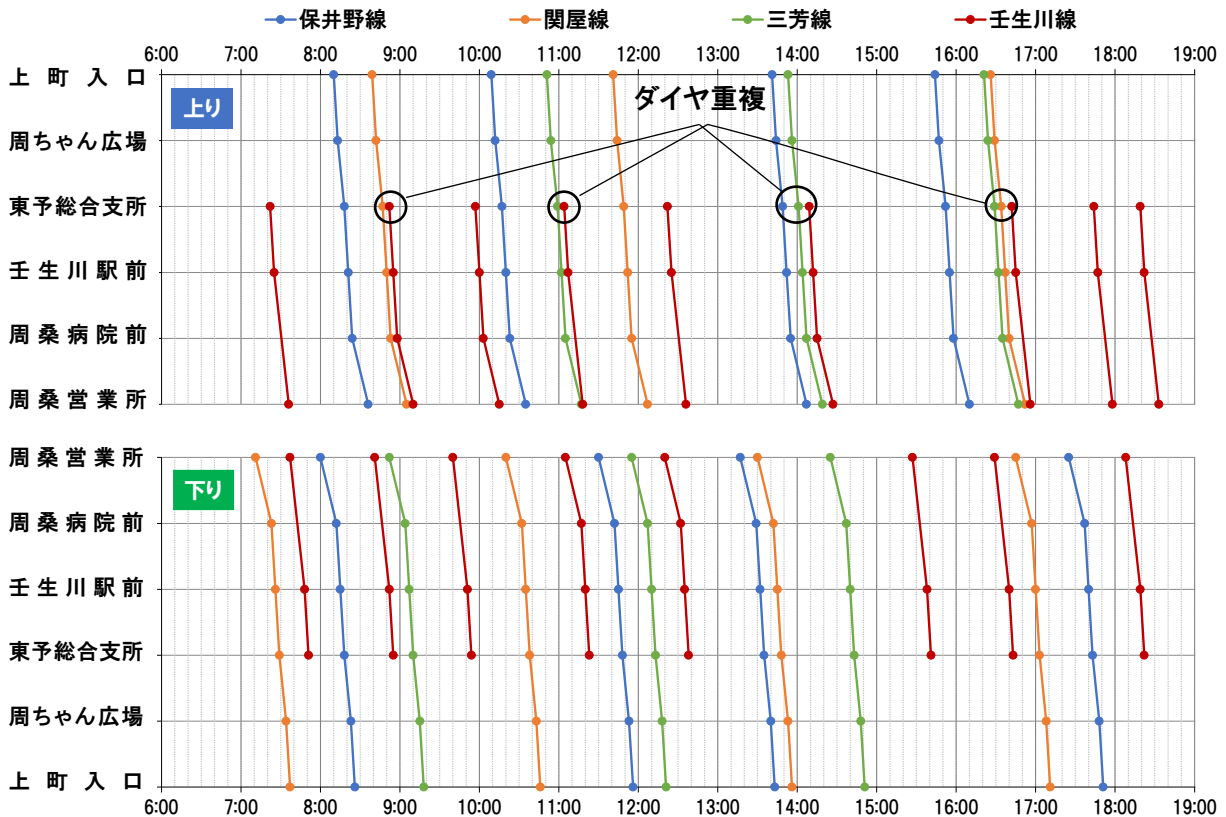
図 32 せとうち周桑バスの利用状況



3-3-3 ダイヤの重複の状況

せとうち周桑バスのダイヤは、特に東予総合支所から周桑営業所に向かう上り方面でダイヤの重複がみられる。周桑営業所から東予総合支所に向かう下り方面では 10 分以内の重複はみられない。

図 33 東予総合支所～周桑営業所間のダイヤ重複(せとうち周桑バス)



3-4 デマンド型乗合タクシー（よりそいタクシー）

3-4-1 加茂地区

(1) 運行の概要

加茂地区のデマンド型乗合タクシーは毎週火曜日に運行し、荒川地区は2か月に1回火曜日に運行している。

ダイヤ、利用料金等は以下のとおりである。

図 34 加茂地区デマンド型乗合タクシーの概要

運行曜日		利用料金	
毎週 火曜日		大人 500円/回	小人 250円/回
<small>※ 祝日及び年末年始（12月29日から1月3日まで）は運行しません。 ※ 荒川地区は、2か月に1回運行します。（運行カレンダー参照）</small>		<small>※ 大人：中学生以上、小人：小学生以下 ※ 未就学児は、保護者1名につき1名まで無料</small>	
加茂地区方面行		西条市街地方面行	
出発時刻	予約締切	出発時刻	予約締切
7:30	前日16:00	8:30	前日16:00
14:30	当日13:30	15:30	当日13:30

【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としている。

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/西条中央病院/済生会西条病院/ときめき水都市/マックスバリュ西条神拝店/常心バス停/小川バス停/ファミリーマート西条加茂川店/加茂公民館・加茂郵便局

【運行委託・予約先】 新居地区旅客自動車協同組合

◆受付時間：平日 8:30～16:30

(2) 利用状況

令和2年9月末の瀬戸内運輸(株)「加茂線」廃止に伴い、加茂地区全域がデマンド型乗合タクシー（よりそいタクシー）の運行区域となり便数も増えたため、令和2年度以降利用者が増加した。登録者数は令和4年3月末で55人となっている。

利用者数は行きの方が帰りよりも多く、1便あたりの平均利用者数は1.5～2.9人の間で推移しており、概ね複数人が乗りあって利用していることがわかる。

乗降ポイントの特徴として、行きは西条郵便局、フジグラン西条、西条市役所、マックスバリュ、西条中央病院等での降車が多く、帰りはフジグラン西条での乗車が多くなっている。

運行経費から運賃収入を引いた欠損額を利用者数で除した1人当たりの助成額は、2,700円～4,500円の間で推移しており増加傾向にある。

図 35 年間利用者数(H28年度～令和3年度)

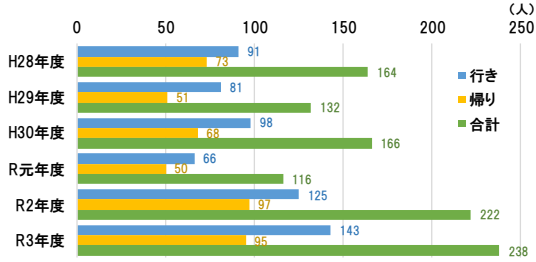


図 36 年平均稼働率(H28年度～令和3年度)

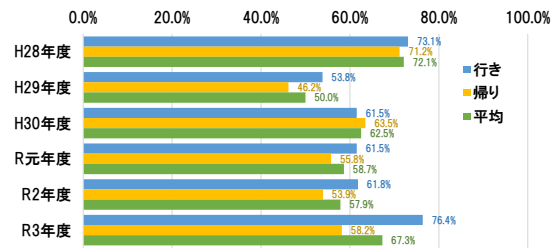


表 13 年度別利用実績(H28年度～令和3年度)

方向	H28年度			H29年度			H30年度			R元年度			R2年度			R3年度			
	行き	帰り	合計	行き	帰り	合計	行き	帰り	合計	行き	帰り	合計	行き	帰り	合計	行き	帰り	合計	
利用者数	91	73	164	81	51	132	98	68	166	66	50	116	125	97	222	143	95	238	
稼働率	運行回数	38	37	75	28	24	52	32	33	65	32	29	61	55	48	103	84	64	148
	稼働率	73.1%	71.2%	72.1%	53.8%	46.2%	50.0%	61.5%	63.5%	62.5%	61.5%	55.8%	58.7%	61.8%	53.9%	57.9%	76.4%	58.2%	67.3%
1便当たり利用者数	2.4	2.0	2.2	2.9	2.1	2.5	3.1	2.1	2.6	2.1	1.7	1.9	2.3	2.0	2.2	1.7	1.5	1.6	

単位:人

図 37 乗降ポイント別月平均利用者数(平成28年度～令和3年度平均値)

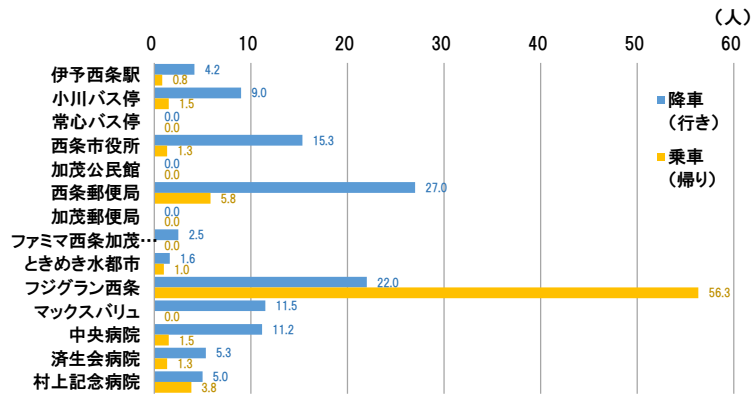


表 14 乗降ポイント別乗降者数(H28年度～令和3年度)

年度	H28年度			H29年度			H30年度			R元年度			R2年度			R3年度			平均値		
	降車(行き)	乗車(帰り)	計	降車(行き)	乗車(帰り)	計	降車(行き)	乗車(帰り)	計	降車(行き)	乗車(帰り)	計	降車(行き)	乗車(帰り)	計	降車(行き)	乗車(帰り)	計	降車(行き)	乗車(帰り)	計
伊予西条駅	3		3	5	3	8	8		8	3		3	2	1	3	4	1	5	4.2	0.8	5.0
小川バス停													4	2	6	14	1	15	9.0	1.5	10.5
常心バス停																					
西条市役所	19	2	21	15	4	19	10	2	12	8		8	21		21	19		19	15.3	1.3	16.7
加茂公民館																					
西条郵便局	48	30	78	24	3	27	24	1	25	14		14	25	1	26	27		27	27.0	5.8	32.8
加茂郵便局																					
ファミマ西条加茂川店	1		1	4		4	2		2	3		3	4		4	1		1	2.5		2.5
ときめき水都市					5	5			5			7			7	1		1	1.6		1.6
フジグラン西条	7	39	46	12	34	46	19	37	56	20	43	63	42	93	135	32	92	124	22.0	56.3	78.3
マックスバリュ													4		4	19		19	11.5		11.5
中央病院	9	1	10	14	2	16	11	4	15	10	2	12	8		8	15		15	11.2	1.5	12.7
済生会病院	2	1	3	6		6	12	5	17	3	1	4	4		4	5	1	6	5.3	1.3	6.7
村上記念病院	2		2	1		1	12	19	31	5	4	9	4		4	6		6	5.0	3.8	8.8
合計	91	73	164	81	51	132	98	68	166	66	50	116	125	97	222	143	95	238	114.6	73.5	188.1

単位:人

表 15 収支状況(H28年度～令和3年度)

年度	運行費用(A) (千円)	運賃収入(B) (千円)	支払額(A-B) (千円)	収支率(B/A)	助成額/人 (千円)
H28	585,960	82,000	503,960	14.0%	3,073
H29	423,060	66,000	357,060	15.6%	2,705
H30	555,120	83,000	472,120	15.0%	2,844
R元	479,610	58,000	421,610	12.1%	3,635
R2	900,870	111,000	789,870	12.3%	3,558
R3	1,178,820	119,000	1,059,820	10.1%	4,453

3-4-2 丹原地域

(1) 運行の概要

丹原地域のデマンド型乗合タクシーは毎週火曜日と水曜日の週2日運行しており、火曜日と水曜日では運行区域が異なる。ダイヤ、利用料金等の概要は以下のとおりである。

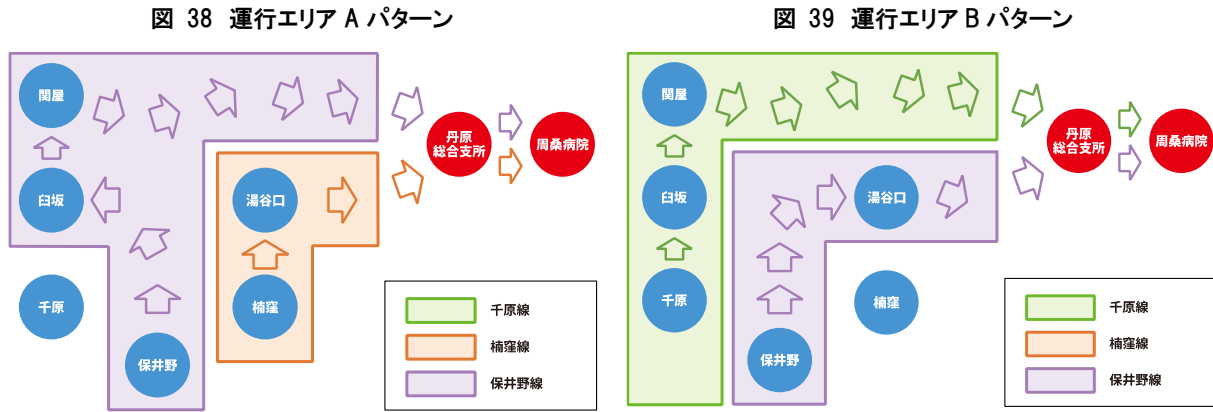


図 40 丹原地域デマンド型乗合タクシーの運行概要

運行曜日		利用料金	
毎週 火曜日・水曜日		大人 500円/回 小人 250円/回	
<small>※ 千原・楠窪地区は、火曜日と水曜日を週ごとで交互に運行します。(運行カレンダー参照)</small> <small>※ 祝日及び年末年始(12月29日から1月3日まで)は運行しません。</small>		<small>※ 大人：中学生以上、小人：小学生以下</small> <small>※ 未就学児は、保護者1名につき1名まで無料</small>	
周桑病院方面行		保井野・楠窪・千原方面行	
到着時刻	予約締切	出発時刻	予約締切
8:30	前日 16:00	11:30	当日 10:30
14:30	当日 11:30	16:30	当日 15:30

図 41 丹原地域デマンド型乗合タクシーの乗降ポイント

医療機関	商業施設	金融機関
今井クリニック整形外科 いしづちやまクリニック 加藤整形外科 河野内科 周桑病院 東予歯科 徳永歯科 中川診療所 中村内科胃腸科 平田クリニック 福田医院 やまもと眼科クリニック 渡部病院	木村チェーン丹原店 周ちゃん広場 ダイキ周桑店 とうしょく丹原店 フジ東予店 マルナカ東予店	伊予銀行丹原支店 愛媛銀行丹原支店 愛媛信用金庫丹原支店 周桑農協本所
	交通機関	公共施設
	壬生川駅 湯谷口バス停	丹原総合支所 丹原体育館 丹原農村環境改善センター 丹原B & G海洋センター 丹原文化会館 東予総合支所 東予総合福祉センター 東予体育館 桜樹, 田野, 徳田, 中川公民館
	郵便局	
	丹原郵便局	

【運行委託・予約先】 (有)周桑丹原タクシー

(2) 利用状況

丹原地域のデマンド型乗合タクシー登録者数は合計 162 人（令和 3 年年度末日現在）となっている。

利用は全体的に少なく令和 3 年度の合計が 119 人で、1 か月平均 2.5 人の利用に留まっている。運行日 1 日平均の利用者数は 1.47 人、1 便平均 1.03 人となっており、乗合いはほとんど発生していない。

運行経費から運賃収入を引いた欠損額を利用者数で除した 1 人当りの助成額は 879 円から 2,370 円の間で推移している。

表 16 登録者数

地区名	登録者数
丹原	12
徳田	7
田野	31
中川	79
桜樹	33
計	162

単位:人 令和3年度末日現在

表 17 月別利用実績(令和 3 年度)

運行月	午前便		午後便		計	1 日平均 利用者数	1 便平均 利用者数	
	周桑病院 方面行き	保井野・楠窪・ 千原方面行き	周桑病院 方面行き	保井野・楠窪・ 千原方面行き				
	8:30 着	11:30 発	14:30 着	16:30 発				
令和 3 年	4 月	4	1		7	12	1.71	1.09
	5 月	1	1	1	6	9	1.50	1.00
	6 月	2	1		9	12	1.20	1.00
	7 月	2	1		4	7	1.40	1.00
	8 月	1	1			2	2.00	1.00
	9 月	1	1		8	10	1.11	1.00
	10 月	4			7	11	1.38	1.00
	11 月	1			6	7	1.17	1.00
令和 4 年	12 月	4	2		7	13	1.63	1.00
	1 月	3	1		5	9	1.50	1.13
	2 月	4	3		7	14	2.33	1.00
	3 月	3	2		8	13	1.44	1.08
合計		30	14	1	74	119	1.47	1.03
月平均		2.5	1.2	0.1	6.2	9.9		

単位:人

表 18 収支状況(令和 3 年度)

運行月	運行費用(A) (千円)	運賃収入(B) (千円)	支払額(A-B) (千円)	収支率(B/A) (%)	助成額/人 (円)	
令和 3 年	4 月	22,420	4,500	17,920	20.1%	1,493
	5 月	15,530	3,000	12,530	19.3%	1,392
	6 月	20,850	3,750	17,100	18.0%	1,425
	7 月	14,420	2,250	12,170	15.6%	1,739
	8 月	5,740	1,000	4,740	17.4%	2,370
	9 月	11,540	2,750	8,790	23.8%	879
	10 月	18,360	3,750	14,610	20.4%	1,328
	11 月	11,440	2,000	9,440	17.5%	1,349
	12 月	24,820	4,750	20,070	19.1%	1,544
	令和 4 年	1 月	15,630	3,250	12,380	20.8%
2 月		19,400	5,250	14,150	27.1%	1,011
3 月		20,980	4,500	16,480	21.4%	1,268
合計	201,130	40,750	160,380	20.3%	1,348	
月平均	16,760.8	3,395.8	13,365.0			

運賃:大人 500 円・小人 250 円

(3) 住民アンケート結果

デマンド型乗合タクシーの対象となる丹原地域の概ね 65 歳以上の住民に対しアンケート調査を行った。

調査結果では、よりそいタクシーの存在を知らない住民が 4 割あり、今後の利用意向としては「利用したい」と「近い将来利用したい」を合わせると約 4 割が利用意向を示している。

利用したい理由としては「タクシーより安く移動できそうだから」「便利そうだから」「現在の路線バスはバス停が遠いから」等の順に割合が高くなっている。

利用しない理由としては「自家用車や自転車等で移動するから」「家族や知人が送迎してくれるから」「時間帯、運行曜日があわないから」「予約の手間が面倒だから」等が挙げられている。

表 19 調査概要

調査時期	令和元年 7 月～8 月
配布先	丹原地域老人クラブ
配布枚数	丹原地域高齢者数 4,515 人（平成 31 年 3 月末現在）の 32.2%に当たる 1,454 枚を配布
回収枚数	701 枚
回収率	48.2%

図 42 よりそいタクシーの認知度

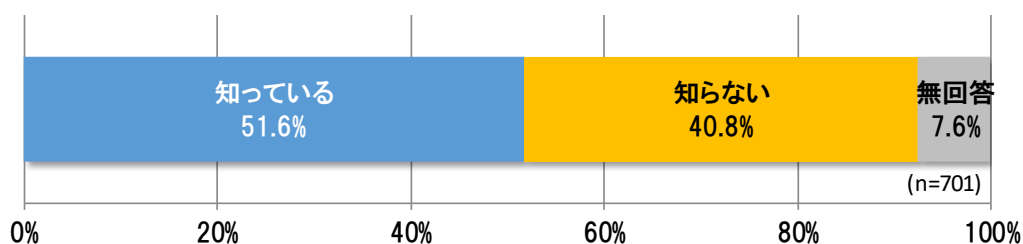


図 43 よりそいタクシーの今後の利用意向

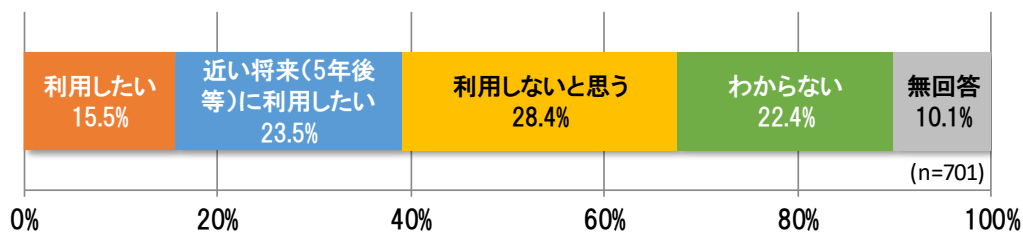


図 44 利用したい理由

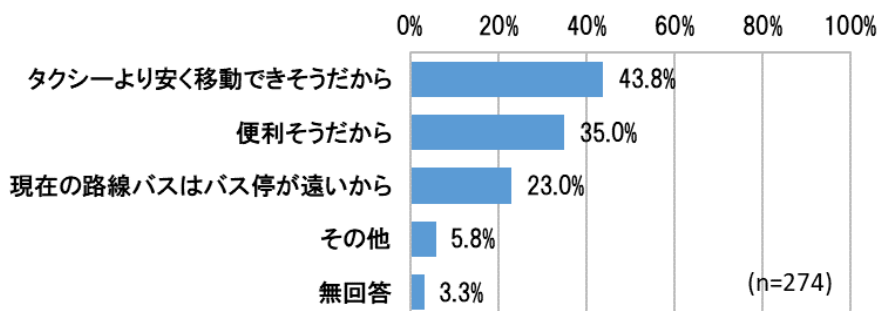
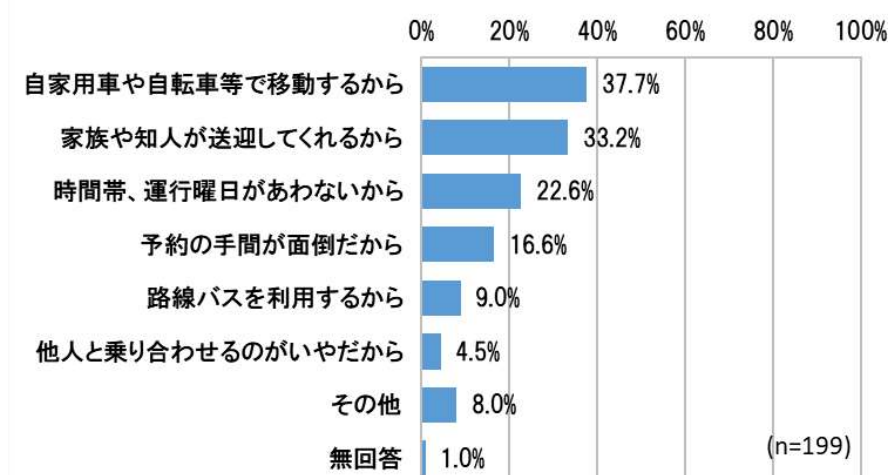


図 45 利用しない理由



(4) 今後の課題

よりそいタクシーの課題としては、以下のような点が挙げられる。

- せとうち周桑バスと重複した運行となっており、路線バスとの関係性を整理する必要がある。
- 運行曜日が限定されているほか、火曜日と水曜日の運行区域が異なることから、よりわかりやすいシンプルな運行が望まれる。
- 運行範囲が広いため対象を絞りにくいことから、範囲を限定して行うことも考えられる。
- 周桑病院行 14:30 発の便の利用がまったくないことから、使いやすいダイヤ設定が必要となる。
- よりそいタクシーは 1 乗車 500 円となっており、保井野集会所から周桑病院間のバス運賃より安く設定されているが、いきいきバス制度を利用するとバス運賃の方が安くなり運賃面での競争力が弱い。
- 登録者をより拡大するための告知方法の検討など、利用促進策を展開していく必要がある。

これらの点から、実績等を勘案した運行の見直しが必要となっている。

3-4-3 西条地域

(1) 運行の概要

瀬戸内運輸の禎瑞・オレンジハイツ線の廃止に伴い、令和4年10月より西条地域のデマンド型乗合タクシーの運行（1年間実証運行）を開始した。運行範囲は下図のように、西条地域の北部全域となっており、毎週火曜日と金曜日の2日運行する。運行時間帯や乗降ポイント等は以下のとおりである。

この路線は「JR 伊予西条駅」や「済生会西条病院」等において JR や路線バスといった地域間幹線系統や地域間交通ネットワークと接続し、西条地域住民の広域移動に資することからフィーダー路線として位置づける。

図 46 西条地域デマンド型乗合タクシーの運行区域



表 20 西条地域デマンド型乗合タクシーの運行概要

■運行日：火曜日・金曜日 (祝日も運行、12/29～1/3 運休) ※予約受付開始：利用日の1週間前から	利用運賃(乗車1回)	
	大人(中学生以上)	500円
	小人(小学生以下)	250円

※未就学児は大人(保護者)1名につき1人無料

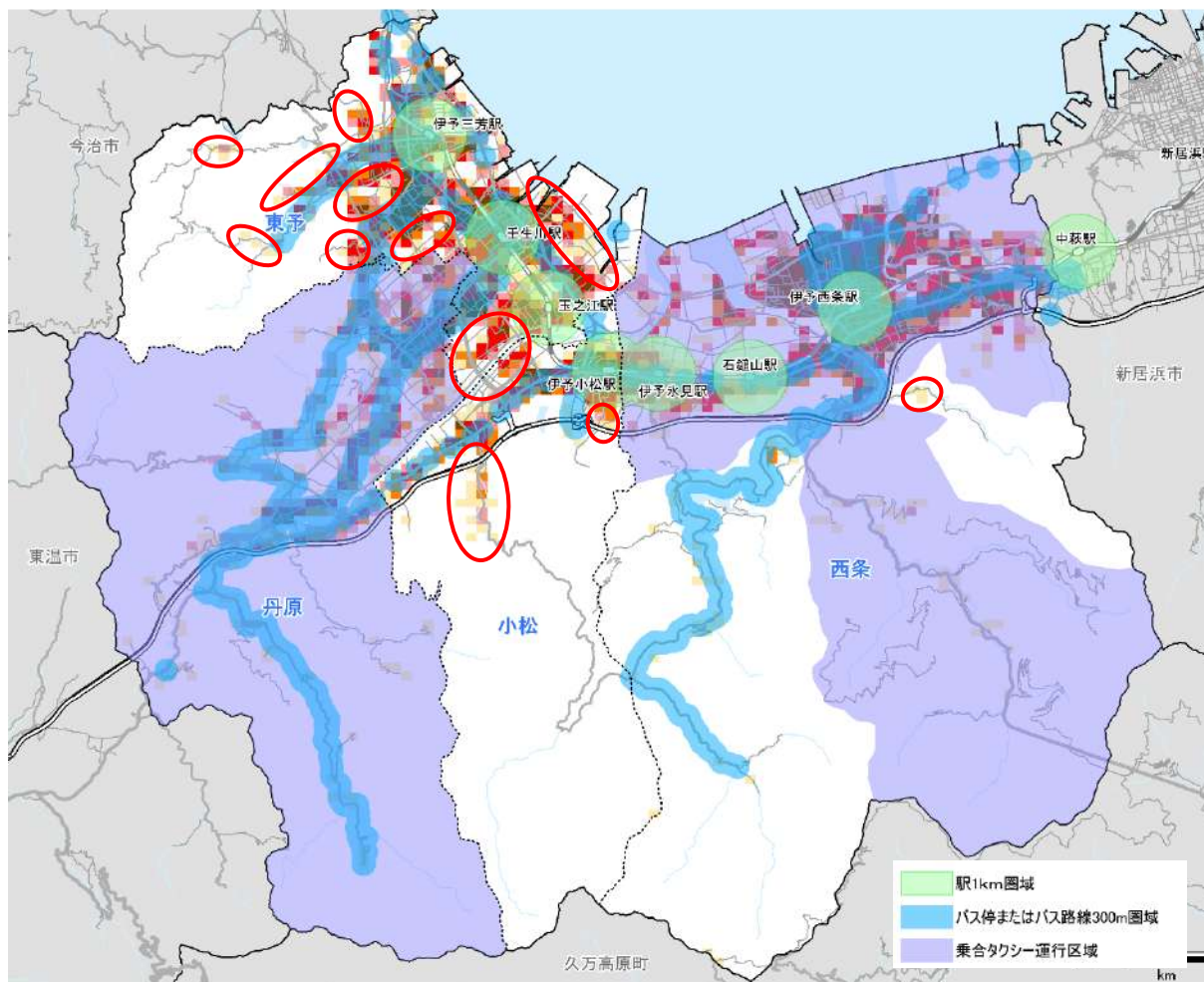
運行時刻と予約締切時刻			運行エリアと乗り降りできる場所
便名	運行時刻 【行き・帰り共通】	予約締切時刻	運行エリア：西条地域(山間部の市之川・加茂・大保木地区を除く) 運行エリア内では、自宅のほか、主に次の施設で乗り降り可能 ①交通結節点：JR駅、バス停留所 ②医療・福祉施設：病院、診療所、歯科医院、介護施設等 ③金融機関：銀行、信用金庫、農協、郵便局等 ④商業施設：各種小売店、理美容室、飲食店等 ⑤公共施設：市役所、公民館、文化・体育・福祉施設、学校等
第1便	9:00	前日の午後4時まで	
第2便	11:00		
第3便	13:00	当日の午前10時まで	
第4便	15:00		

3-5 交通空白地域の状況

『西条市立地適正化計画』では、バス停の徒歩圏を「バス停から半径 300m 以内」、JR 駅の徒歩圏を「JR 駅から概ね 800m～1,000m」と定義している。

これに準じて人口分布図に落とし込むと以下のようになり、主に市域の西側の地域に交通空白地域が多くみられる。

図 47 バス停半径 300m 圏と 250m メッシュ人口



3-6 その他の公共交通

3-6-1 一般タクシー

本市のタクシー営業所は平坦部に8か所あり、全営業所の合計車両数は小型車が43台、中型車が39台、特大車が12台、福祉車両が8台となっている。

目安として各社の主な営業所を中心とする半径5kmの圏域を設定すると、平坦部をほぼ網羅する状況となる。

図 48 西条市内のタクシー営業所の位置

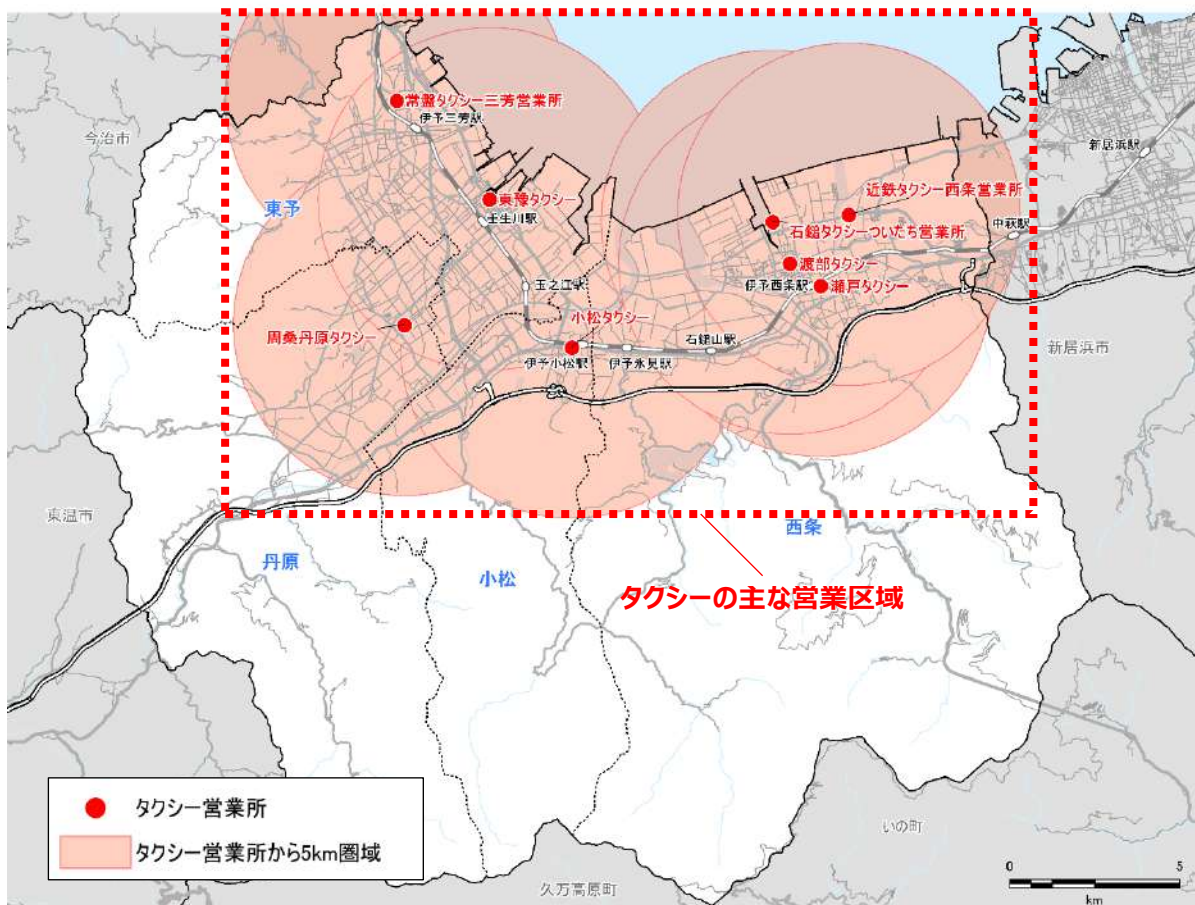


表 21 西条市内のタクシーの状況(令和4年3月末現在)

No	会社名	所在地	所有車両台数					営業時間
			小型車	中型車	特大車	福祉	計	
1	渡部タクシー(株)	東町	11	16	4	2	33	6:00~27:00
2	瀬戸タクシー(株)	新玉通り	3	4	1	1	9	6:00~22:00
3	石鎚タクシー	朔日市	3	5	2	1	11	7:00~24:00
4	(有)東豫タクシー	三津屋	10	3	1	4	18	7:00~26:00
5	(有)周桑丹原タクシー	丹原町	5	3	2	0	10	6:00~26:00
6	(有)小松タクシー	小松町	4	1	1	0	6	7:00~25:00
7	ときわタクシー(営業所)	楠甲	7	1	1	0	9	6:00~24:00
8	近鉄タクシー(営業所)	玉津	0	6	0	0	6	7:00~24:00
合計			43	39	12	8	102	

資料:タクシー事業者ヒアリング結果

3-6-2 オレンジフェリー

四国開発フェリー（株）が運営するオレンジフェリーは、東予港と大阪南港を夜間に1日1往復している。東予港～新居浜、東予港～今治間及び東予港～壬生川駅間は無料の連絡バスが運行されているほか、東予港～松山まで有料（予約制）の連絡バスが運行されている。

表 22 オレンジフェリー時刻表

方向	出発時間	到着時間
東予港⇒大阪南港	22:00	6:00
大阪南港⇒東予港	22:00	6:00

表 23 連絡バス

新居浜⇒東予港(無料)		東予港⇒新居浜(無料)	
新居浜駅前	20:15	東予港	6:20
西条駅前	20:58	小松総合支所	6:28
小松総合支所	21:16	西条駅前	6:45
東予港	21:24	新居浜駅前	7:28
今治⇒東予港(無料)		東予港⇒今治(無料)	
今治営業所	19:50	東予港	6:20
今治駅前	20:00	小松総合支所	-
小松総合支所	20:46	今治駅前	7:03
東予港	20:54	今治営業所	7:13
松山⇒東予港(有料)		東予港⇒松山(有料)	
JR 松山駅前	20:10	東予港	6:20
松山市駅前	20:20	JR 松山駅前	7:33
東予港	21:23	道後温泉	7:48

表 24 壬生川駅直行バス

東予港⇒壬生川駅(無料)	
東予港(発)	7:00
壬生川駅前(着)	7:10

3-7 西条市の公共交通ネットワーク体系

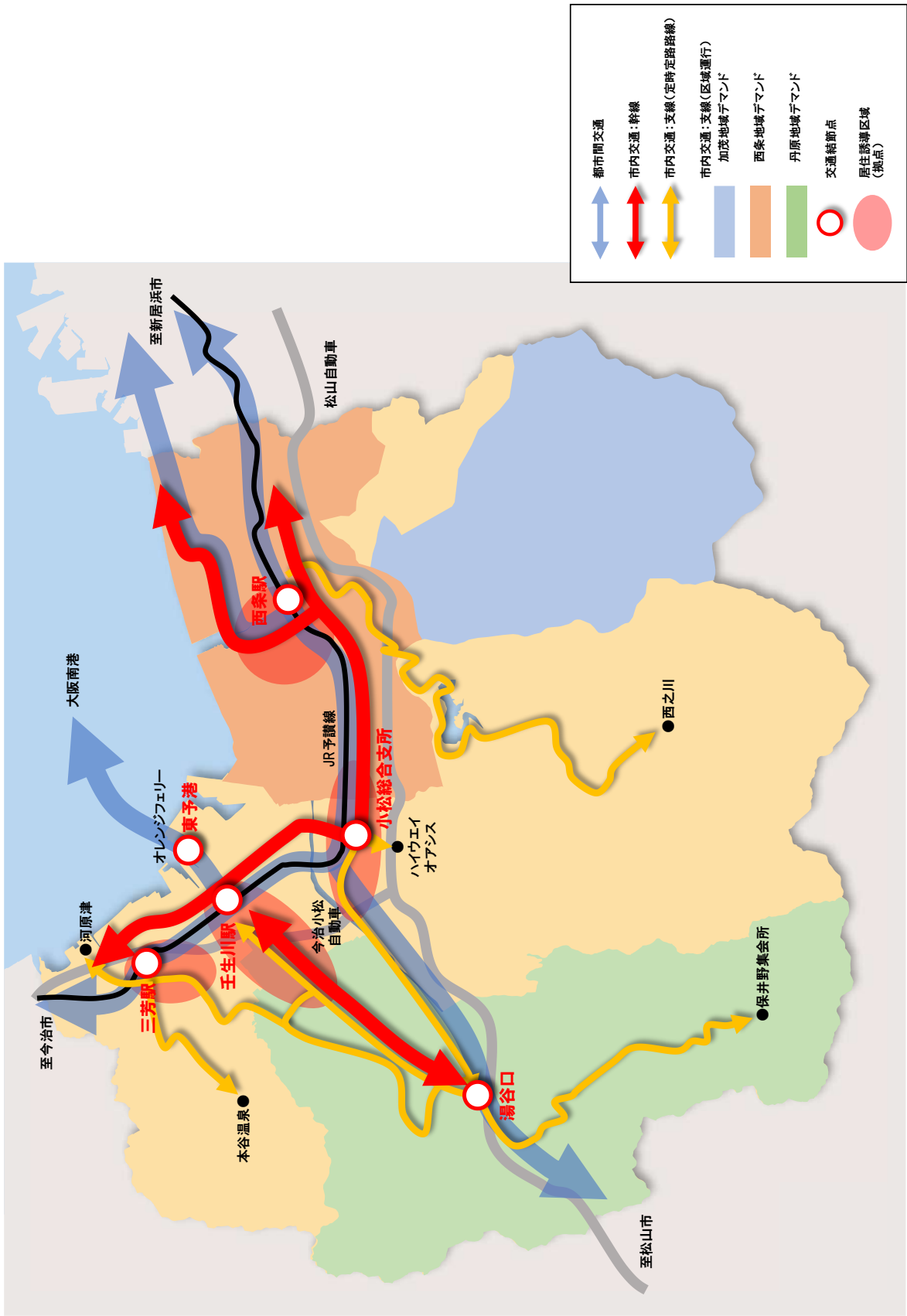
本市内の公共交通を、その果たす役割から以下のように位置付ける。

表 25 西条市の公共交通ネットワーク

区分	役割	該当交通機関	該当路線等
都市間交通	県内外の都市間を連絡し、ビジネス、観光、通勤通学等の多様な目的での移動を担う。	鉄 道	○JR 予讃線
		航 路	○オレンジフェリー
		高 速 バ ス	○パイレーツ ○いしづちライナー
		特 急 バ ス	○新居浜～松山線
		広 域 バ ス 路 線	○今治～小松線(国庫補助路線:地域間幹線系統補助) ○周桑～マイントピア線(国庫補助路線:地域間幹線系統補助) ○新居浜～西条線(国庫補助路線:地域間幹線系統補助) ○今治～新居浜線(国庫補助路線:地域間幹線系統補助)
市内交通	幹 線	幹 線 バ ス 路 線	○今治～小松線(国庫補助路線:地域間幹線系統補助) ○周桑～マイントピア線(国庫補助路線:地域間幹線系統補助) ○新居浜～西条線(国庫補助路線:地域間幹線系統補助) ○今治～新居浜線(国庫補助路線:地域間幹線系統補助) ○壬生川線
	支 線 (フ ィ ー ダ ー 路 線)	市 内 バ ス 路 線 (定 時 定 路 線)	○西之川線(国庫補助路線:地域内フィーダー系統補助) ○三芳線 ○関屋線 ○保井野線(国庫補助路線:地域内フィーダー系統補助) ○湯谷口線
		市 内 乗 合 タ ク シ ー (区 域 運 行)	○西条地域よりそいタクシー(地域内フィーダー系統補助) ○加茂地区よりそいタクシー ○丹原地域よりそいタクシー
交通結節点	JR とバス、船舶とバス、バスとバスなどの乗り継ぎ拠点として重要な箇所を交通結節点とし、公共交通機関同士を結ぶ役割を担う。	-	○JR 伊予西条駅 ○JR 壬生川駅 ○JR 伊予三芳駅 ○小松総合支所前 ○東予港 ○湯谷口バス停

※「今治～小松線」「周桑～マイントピア線」「新居浜～西条線」「今治～新居浜線」は都市間交通の広域バス路線となるが、西条市においては幹線の役割を果たすことから市内交通の幹線としても位置付ける。

図 49 西条市公共交通ネットワーク体系



3-8 各種助成制度と利用状況

3-8-1 各種助成制度、補助制度の概要

(1) 市が実施している助成制度

① 高齢者路線バス利用者助成事業（いきいきバス制度）

高齢者路線バス利用者助成事業（いきいきバス制度）の概要は以下のとおりである。

表 26 高齢者路線バス利用者助成事業(いきいきバス制度)の概要

項目	内容
開始年度	○平成 25 年度
利用対象者	○市内に住所を有する満 75 歳以上の高齢者
助成内容	○額面 3,000 円の乗車券が 1,000 円で購入可能 ○有効期限・購入冊数の制限なし
利用対象路線	○市内を運行している全てのバス路線(高速バスを除く)
利用方法	○市から満 75 歳以上の高齢者へ利用者証を送付 ○市が発行する乗車券を市役所、公民館などの窓口で購入 ○利用者証と乗車券の両方を持ちバスに乗車 ○降車時に乗務員に利用者証を提示し、乗車券で支払う(釣銭は発生しない)
所管課	○長寿介護課

表 27 高齢者路線バス利用者助成事業(いきいきバス制度)利用実績(令和 3 年度)

交付人数(延べ)	交付枚数	バス事業者への支払額	交付人数1人当り助成額
1,030 人	2,500 冊	7,279,150 円	7,067 円

② 山間部交通不便地域移動助成事業

山間部交通不便地域移動助成事業の概要は以下のとおりである。

表 28 山間部交通不便地域移動助成事業の概要

項目	内容
開始年度	○平成 29 年度
利用対象者	○以下の条件にすべて該当する世帯 ①住民登録のある 75 歳以上の在宅高齢者が同居する世帯 ②振興山村の指定地域(旧大保木村、加茂村、千足山村、桜樹村)に居住する世帯 ③路線バスのバス停から半径 400m 外もしくはバス路線から左右に 400m 外に居住する世帯 ④市税等の滞納がない世帯 ⑤「よりそいタクシー」等の交通施策を導入(実証運行も含む)していない地域に居住する世帯
助成内容	○1世帯につき年間 12,000 円(額面 1,000 円×12 枚)のタクシー助成券を交付
利用対象路線	○市内を運行している全ての一般タクシーに適用
利用方法	○利用者証を乗務員に提示し、助成金と現金で支払う ○75 歳以上の高齢者が乗車する時のみ利用可能(釣銭は発生しない) ○料金が 1,000 円未満の場合は利用できない ○1乗車で利用できる助成券の合計金額は 3,000 円以内 ○自宅から市内目的地間の移動時(往復)に利用可能 ○乗降のいずれかが自宅でない場合は利用できない
所管課	○地域振興課

表 29 山間部交通不便地域移動助成事業利用実績(令和 3 年度)

申請世帯数	利用件数	タクシー事業者への支払額	1件当り助成額
2 世帯	5 件	15,000 円	3,000 円

③高齢者タクシー利用助成事業

高齢者タクシー利用助成事業の概要は以下のとおりである。

表 30 高齢者タクシー利用助成事業の概要

項目	内容
開始年度	○平成 16 年度
利用対象者	○75 歳以上で、市民税非課税世帯の高齢者
助成内容	○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 (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)
利用対象路線	○市内を運行している全ての一般タクシーに適用
利用方法	○年齢を証明するものを乗務員に提示し、利用券と現金で支払う
所管課	○長寿介護課

表 31 高齢者タクシー利用助成事業利用実績(令和 3 年度)

交付人数	利用枚数	タクシー事業者への支払額	交付人数1人当り助成額
3,146 人	19,902 枚	11,607,180 円	3,690 円

④外出支援サービス

外出支援サービス事業の概要は以下のとおりである。

表 32 外出支援サービス事業の概要

項目	内容
開始年度	○平成 17 年度
利用対象者	○65 歳以上で、常時車いす利用、または寝たきりの方で、一般の交通機関の利用困難者。市民税非課税世帯の方に限る。
助成内容	○移送料の支払いに使用できる利用券を 1 人につき年間 24 枚交付
利用対象路線	○移送業者
利用方法	○利用券を移送業者に渡し、利用者負担として移送料の 1 割を市の請求に基づき支払う
所管課	○長寿介護課

表 33 外出支援サービス事業利用実績(令和 3 年度)

交付人数	利用枚数	移送事業者への支払額	交付人数1人当り助成額
206 人	1,680 枚	2,926,850 円	14,208 円

⑤重度障害者(児)タクシー利用助成

重度障害者(児)タクシー利用助成の概要は以下のとおりである。

表 34 重度障害者(児)タクシー利用助成事業の概要

項目	内容
開始年度	○平成 16 年度
利用対象者	在宅の市民税非課税世帯の方で、 ○身体障害者手帳 1 級 ○身体障害者手帳 2 級の者のうち、単独障害で(視覚、下肢、体幹及び移動機能障害 2 級) ○療育手帳 A ○精神障害者保健福祉手帳 1 級 のいずれかの手帳をお持ちの方
助成内容	○タクシーの基本料金を助成する利用券を年間 24 枚(月割り)交付
利用対象路線	○市内を運行している全ての一般タクシーに適用
利用方法	○身体障害者手帳、療育手帳または精神障害者保健福祉手帳を乗務員に提示し、利用券と現金で支払う
所管課	○社会福祉課

表 35 重度障害者(児)タクシー利用助成事業利用実績(令和 3 年度)

交付人数	利用枚数	タクシー事業者への支払額	交付人数1人当り助成額
322 人	3,438 枚	2,015,910 円	6,261 円

⑥重度身体障害者移動支援

重度身体障害者移動支援の概要は以下のとおりである。

表 36 重度身体障害者移動支援事業の概要

項目	内容
開始年度	○平成 16 年度
利用対象者	○在宅の市民税非課税世帯に属する、下肢機能または体幹機能の重度身体障害により常時車いすを使用している重度身体障害者(65 歳未満)で、一般の交通機関の利用困難者
助成内容	○移送料の支払いに使用できる利用券を1人につき年間 24 枚(月割り)交付
利用対象路線	○移送事業者
利用方法	○利用券を移送事業者に渡し、利用者負担として移送料の1割を市の請求に基づき支払う
所管課	○社会福祉課

表 37 重度身体障害者移動支援事業利用実績(令和 3 年度)

交付人数	利用枚数	移送事業者への支払額	交付人数1人当り助成額
19 人	196 枚	387,630 円	20,402 円

⑦通学補助

本市では市之川、加茂、大保木、鞍瀬及び桜樹地区に居住する小学校児童及び中・高生の遠距離通学費に対し補助金を支給している。通学補助の概要は以下のとおりである。

表 38 通学補助制度(令和 3 年度)

交通手段	学校別	補助対象区間	補助金額	令和 3 年度実績
定期バス	小・中学校	自宅最寄停留所～学校最寄停留所	246,550 円	大町小:3 人、神戸小:1 人、中学校:0 人
	高校	自宅最寄停留所～常心、湯谷口停留所	0 円	
自転車	中学・高校	自宅から学校まで	60,000 円	西条南中:2 人、新居浜高専:1 人
タクシー	小学校	自宅から学校まで	58,020 円	大町小学校:3 人
合計			364,570 円	

(2) バス事業者が実施している割引制度

①エコとくキッズデー

エコとくキッズデーの概要は以下のとおりである。

表 39 エコとくキッズデーの概要

項目	内容
利用対象者	○小学生以下の子どもを連れて乗車する大人(中学生以上)1 名
割引内容	○2 名まで無料で乗車可能
利用対象路線	○せとうちバス・せとうち周桑バスの全路線(都市間高速バス、大三島松山特急線、新居浜松山特急線、横峰線を除く)
適用日	○土日祝(通年) ○夏休み期間(7/21～8/31) ○年末年始(12/25～1/7) ○春休み期間(3/25～4/7)

②免許返納者割引制度

免許返納者割引制度の概要は以下のとおりである。

表 40 免許返納者割引制度

項目	内容
利用対象者	○「運転経歴証明書」を提示した本人
割引内容	○路線バス片道普通運賃を 5 割引き(端数は 10 円単位に切り上げ) ※支払いが現金と「いきいきバス乗車券」の場合のみ
利用対象路線	○せとうちバス・せとうち周桑バスの全路線(新居浜松山特急線を除く)

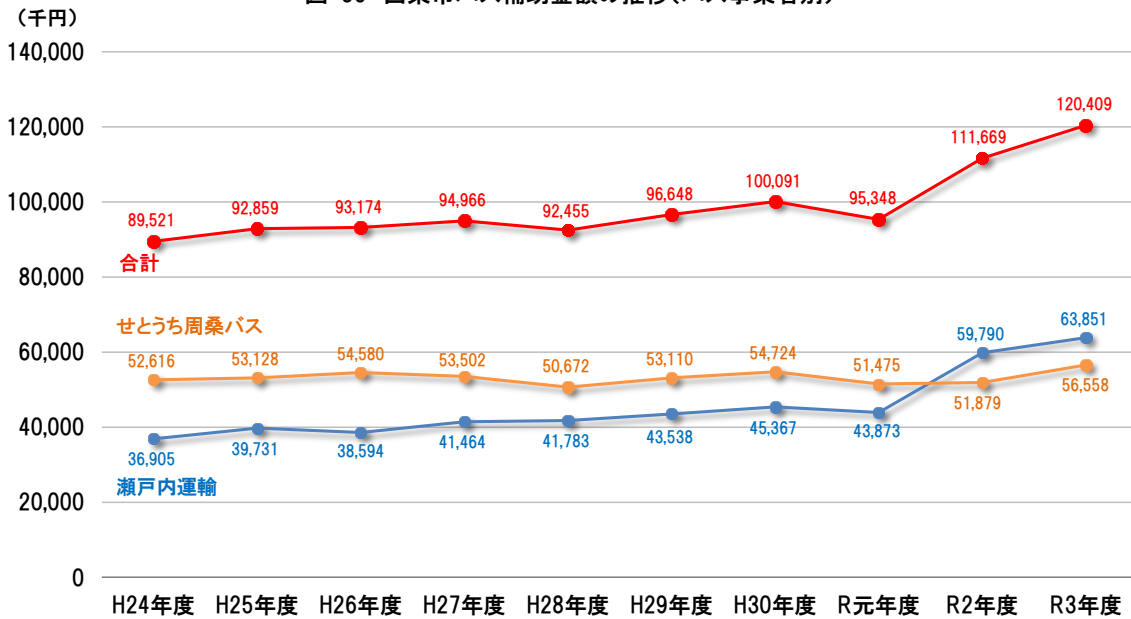
3-8-2 西条市公共交通にかかる補助金

(1) 一般乗合バスへの補助金の推移

① バス事業者別

バス欠損額に対する西条市の補助金は、せとうち周桑バス(株)はほぼ横ばいから微増、瀬戸内運輸(株)は令和2年度以降に大幅な増加が見られ、結果として西条市全体の補助金は令和2年度から3年度にかけて急増している。

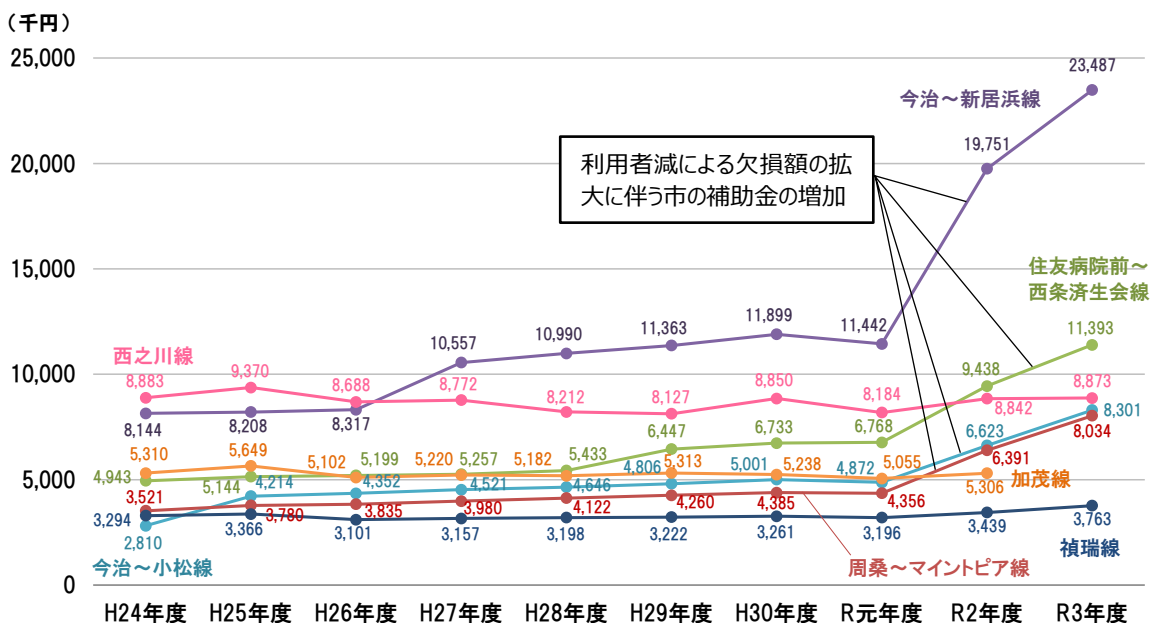
図 50 西条市バス補助金額の推移(バス事業者別)



② 瀬戸内運輸(株)路線

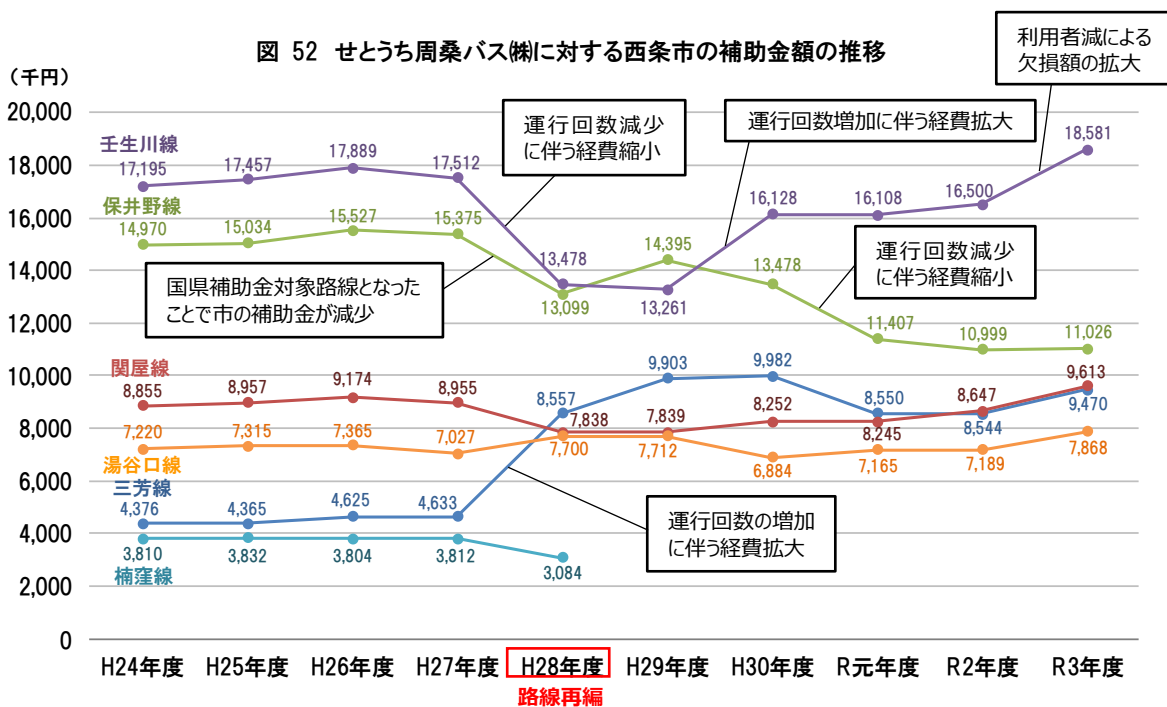
平成24年度から令和元年度までは各路線とも横ばいから微増となっているが、令和2年度から令和3年度にかけて、禎瑞線と西之川線を除く広域路線の補助金額が大幅に増加している。

図 51 瀬戸内運輸(株)に対する西条市の補助金額の推移



③せとうち周桑バス(株)路線

平成 28 年度に路線再編を行い、運行回数や運行ルートの見直しを行ったことにより市の補助金が大きく変化している。



(2) 西条市全体としての負担額

本市の公共交通関連の負担額は以下のとおりであり、令和 3 年度の実績で 146,225 千円となる。

表 41 西条市の公共交通関連負担額(令和 3 年度)

分類		金額(千円)
公共交通	瀬戸内運輸(株)路線	63,851
	せとうち周桑バス(株)路線	56,558
	計	120,409
	加茂地区デマンド型乗合タクシー	1,060
	丹原地域デマンド型乗合タクシー	160
計	1,220	
高齢者移動助成事業	高齢者路線バス利用者助成事業(いきいきバス制度)	7,279
	山間部交通不便地域移動助成	15
	高齢者タクシー利用助成	11,607
	計	18,901
小計		140,531
障がい者等移動助成	外出支援サービス	2,927
	重度障害者(児)タクシー利用助成	2,016
	重度身体障害者移動支援	388
	計	5,330
通学助成	遠距離通学費補助	365
小計		5,695
合計		146,225

IV. 公共交通に関する住民ニーズ

4-1 買物・通院移動ニーズ

4-1-1 買物移動

現計画策定のため平成 26 年度に実施した市民アンケート結果から、それぞれの地域ごとの買物先の上位 5 施設は以下のとおりとなっている。

表 42 主な買物先

	西条地域	東予地域	丹原地域	小松地域
買物	フジグラン西条	マルナカ東予店	ヤマサンセンター丹原店	ヤマサンセンター小松店
	マルヨシセンター西条店	フジ東予店	フジ東予店	マルナカ東予店
	マルナカ西条店	そごうマート	マルナカ東予店	ディオ東予店
	ハローズ西条飯岡店	ディオ東予店	木村チェーン丹原店	とうしょく丹原店
	木村チェーン	ヴォーグ壬生川店	ダイキ周桑店	フジ東予店

※ヤマサンセンターは各店とも廃業

資料：平成 26 年度市民アンケート調査結果

4-1-2 通院移動

市民アンケート結果から、各地域ごとの通院先の上位 5 施設は以下のとおりとなっている。

表 43 主な通院先

	西条地域	東予地域	丹原地域	小松地域
通院	西条中央病院	周桑病院	周桑病院	こまつ医院
	済生会西条病院	西条中央病院	福田医院	済生会西条病院
	村上記念病院	荃田医院	渡部病院	周桑病院
	土岐医院	渡部病院	今井クリニック	西条中央病院
	としもり医院	田中内科	あおの循環器	横山病院

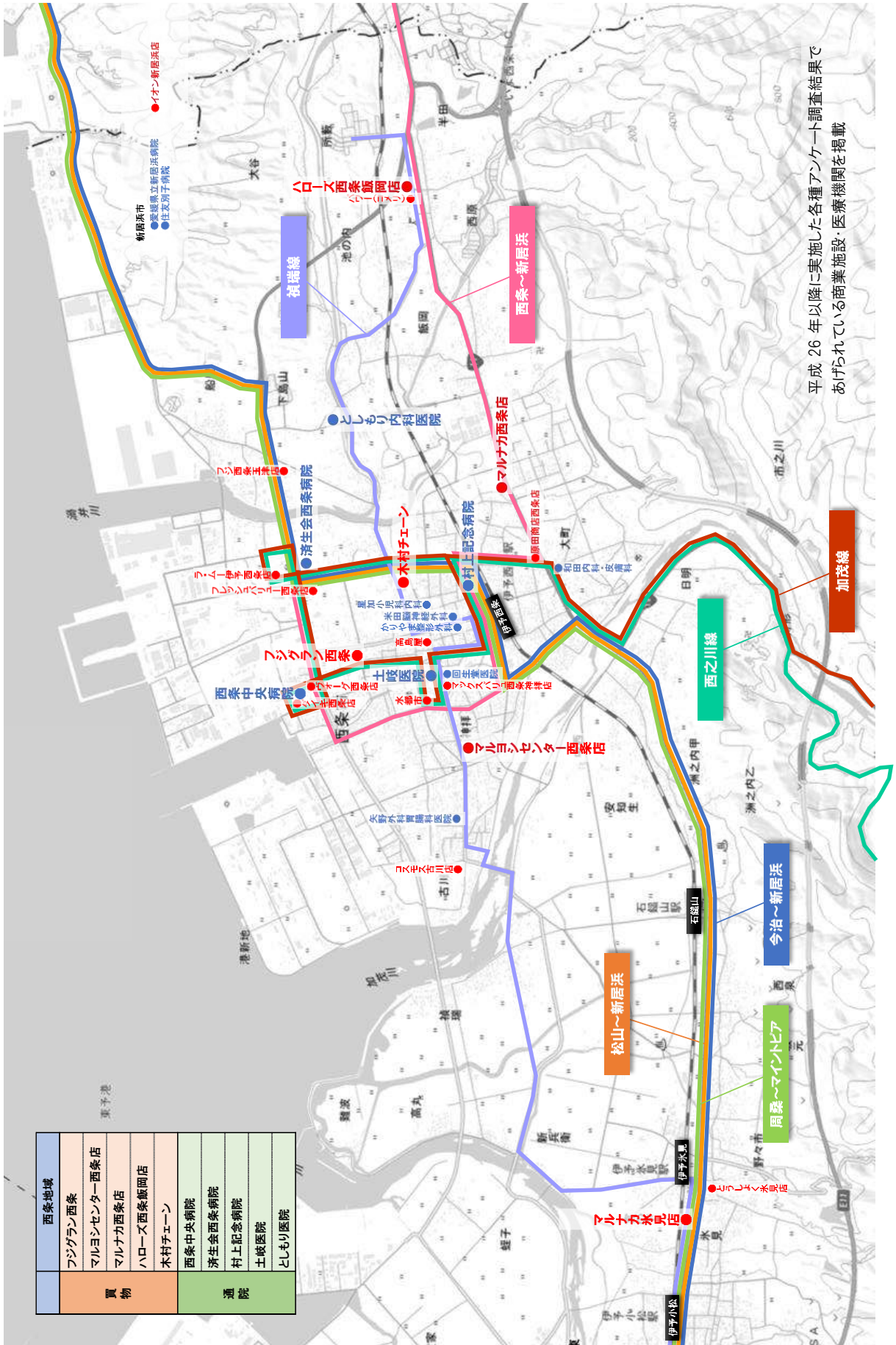
資料：平成 26 年度市民アンケート調査結果

4-1-3 移動目的地とバス路線

買物や通院の目的地はそのほとんどが幹線道路沿いに位置しており、既存バス路線のルート上にあるためバスを利用した買物・通院は可能であるが、本数が少ない等の理由によりダイヤの利便性改善が必要な路線も見受けられる。

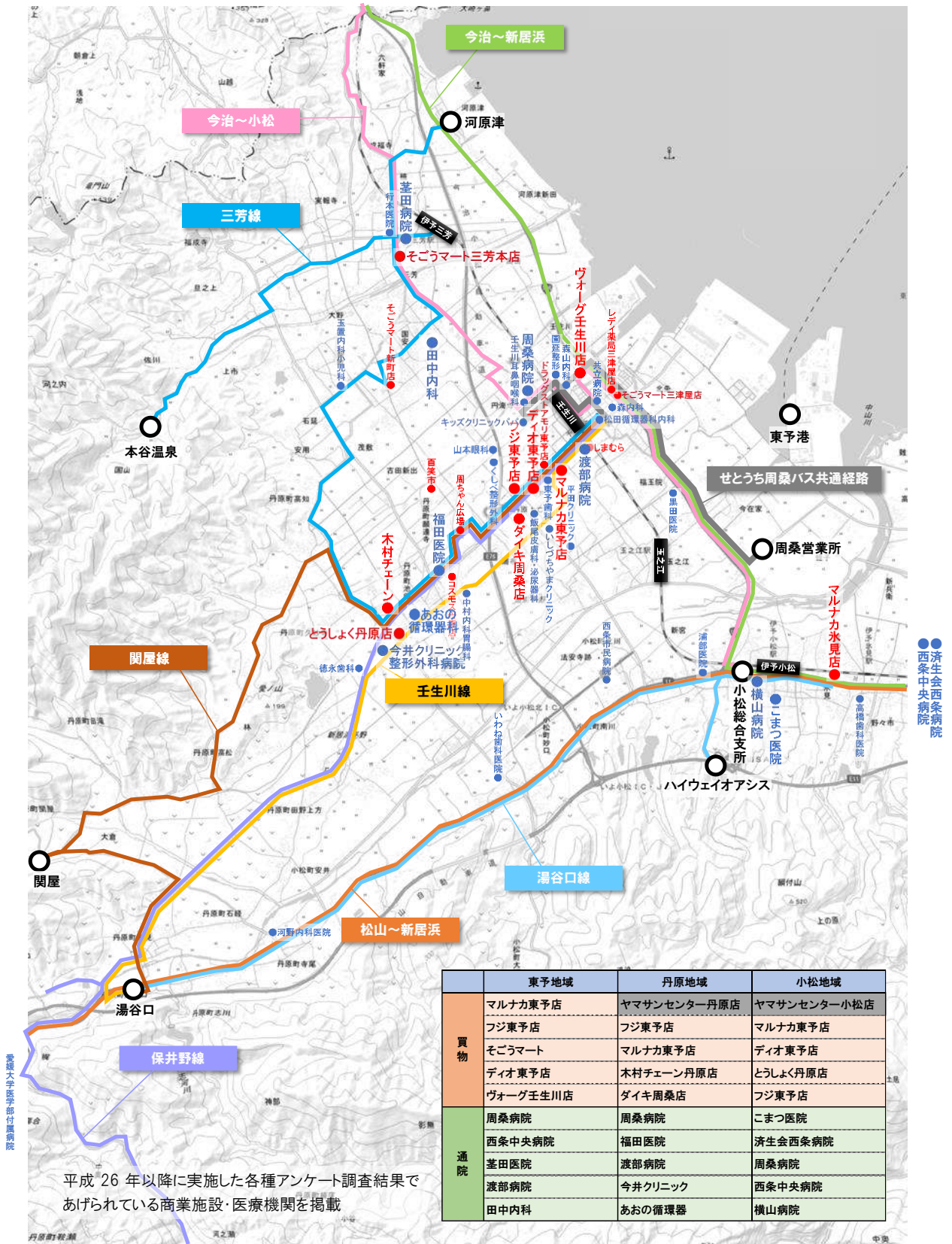
医療機関での診察後の商業施設への移動についても、ダイヤや乗り継ぎの面から利便性はさほど高くない。

図 53 西条地域の主な買物・通院目的地と既存バスルート



平成 26 年以降に実施した各種アンケート調査結果で
あげられている商業施設・医療機関を掲載

図 54 東予・丹原・小松地域の主な買物・通院目的地と既存バスルート



4-2 高校生の通学ニーズ

4-2-1 高校生の通学の実態

(1) 高校の時間帯

西条市内の高校の各種時間は以下のとおりである。

表 44 西条市内の高校の主な時間帯(令和4年度)

高校名	生徒 必着 時間	授業 開始 時刻	終礼(授業)の終了時刻				試験期間中 終了時刻	部活 「朝練習」 開始時刻	部活終了時刻	
			限	時刻	限	時刻			早い部活	遅い部活
西条高校	8:30	8:50	6	15:30	7	16:30	11:05	7:00	18:30	20:30
西条農業高校	8:30	8:35	6	15:40	7	16:40	12:05	-	17:00	19:00
東予高校	8:40	9:00	6	15:50	-	-	12:05	7:00	17:00	20:30
丹原高校	8:35	8:55	6	15:40	7	16:40	1 限目まで10:00 2 限目まで11:05 3 限目まで12:10	-	-	
小松高校	8:45	9:00	6	15:35	7	16:35	12:00	7:45	18:00	20:00

(2) 全校生徒数

西条市内の高校生の総数は1,703人(令和4年度)で、西条高校、小松高校、丹原高校、西条農業高校、東予高校の順に多くなっている。

全体的に市外からの通学生は新居浜市が多い。丹原高校はほとんどが西条市内からの通学となっている。

表 45 西条市内の高校生徒数(令和4年度)

学年	西条高校	西条農業高校	東予高校	丹原高校	小松高校	合計
1年生	198	96	83	128	122	627
2年生	174	80	48	122	108	532
3年生	187	61	68	96	132	544
合計	559	237	199	346	362	1,703

図 55 西条市内の高校の生徒居住地割合(令和4年度)

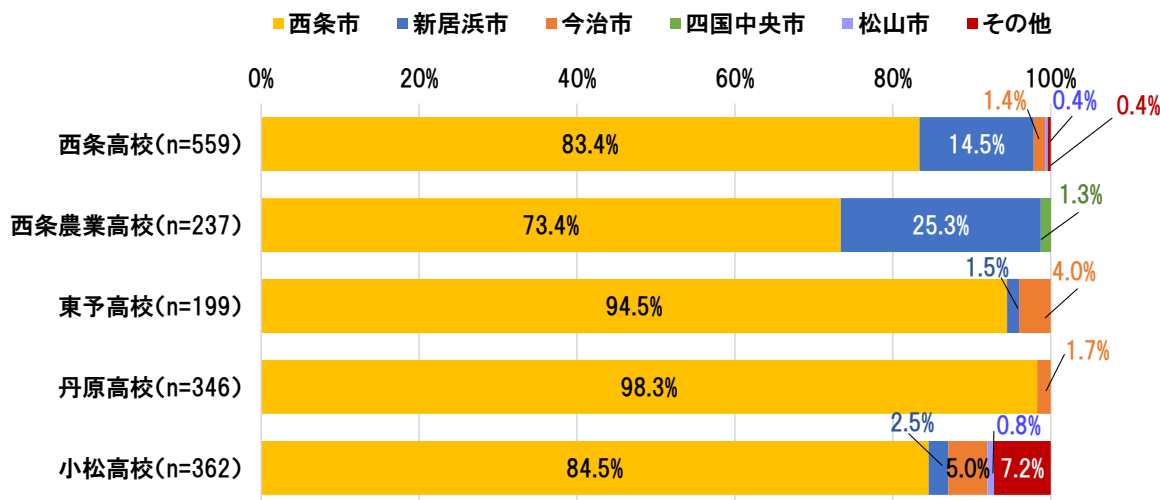


表 46 西条市内の高校の居住地別生徒数(令和 4 年度)

高校名	西条市	今治市	新居浜市	松山市	宇和	宇和島	四国中央	その他	計
西条高校	466人	8人	81人	2人	1人	1人	0人	0人	559人
西条農業高校	174人	0人	60人	0人	0人	0人	3人	0人	237人
東予高校	188人	8人	3人	0人	0人	0人	0人	0人	199人
丹原高校	340人	6人	0人	0人	0人	0人	0人	0人	346人
小松高校	306人	18人	9人	3人	0人	0人	0人	26人	362人
合計	1,474人	40人	153人	5人	1人	1人	3人	26人	1,703人

(3) 通学手段

各校の生徒の通学手段としては JR が多く、バス通学生は西条高校 2 人、西条農業高校 1 人、それ以外はないというのが現状である。

これは、各高校とも最寄りの JR 駅から近く、徒歩や自転車でいける距離にあるためと考えられる。

バス利用促進のためには通学時の高校生の利用が有効だが、上記の理由から現状では利用を促すことは難しいと考えられる。

図 56 西条市内の高校の JR・バスによる通学生徒数(令和 4 年度)

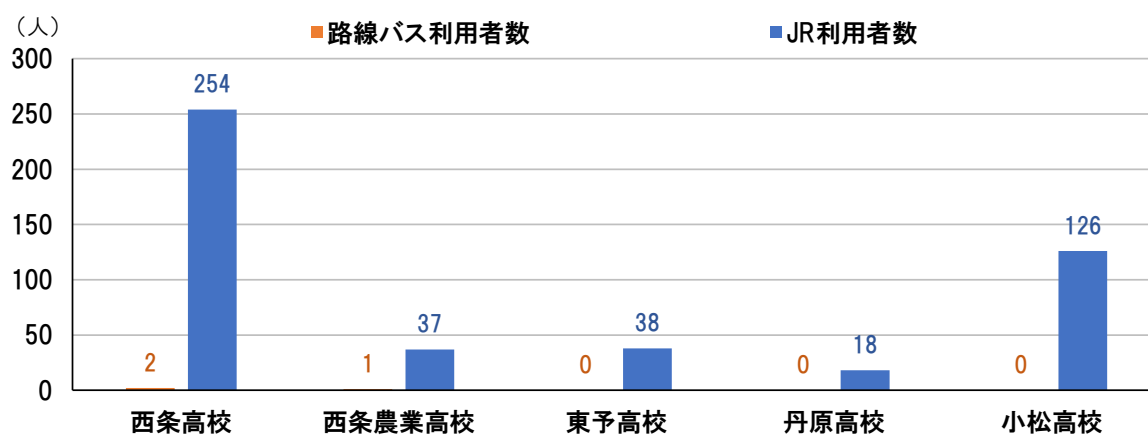


表 47 最寄り駅と高校までの距離

高校名	最寄り駅	最寄りバス停	駅からの距離	運行バス路線	備考
西条高校	伊予西条駅	西条高校前	約 1.5 km	西之川線・禎瑞線	バスでのアクセスは良好。
西条農業高校	伊予西条駅	常心/小川	約 1.6 km	西之川線 周桑～マイントピア線 今治～新居浜線	国道 11 号から狭い道を入った場所にあり、学校の近くまでバスでアクセスできない。
東予高校	壬生川駅	東予高校入口 東予高校前	約 1.4 km	保井野線・関屋線・三芳線・ 壬生川線	バスでのアクセスは良好。
丹原高校	壬生川駅	丹原高校入口	約 3.1 km	保井野線・関屋線・三芳線	バスでのアクセスは良好。
小松高校	伊予小松駅	小松総合支所	約 1.3 km	湯谷口線・今治～小松線 周桑～マイントピア線 今治～新居浜線・禎瑞線	国道 11 号から狭い道を入った山手に位置し、学校の近くまでバスでアクセスできない。

V. 西条市公共交通の方向性

5-1 上位・関連計画の整理

5-1-1 愛媛県の計画

(1) 愛媛県地域公共交通網形成計画（平成30年3月策定/令和元年5月一部改正）

項目	内容
主体	愛媛県
計画期間	平成30年（2018年）4月～令和6年（2024年）9月の6年6ヶ月
基本方針	①東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ広域交通軸の形成 ②生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成 ③居住地区でのきめ細かな移動を実現させる支線（フィーダー路線）との乗り継ぎ拠点の形成
計画目標と対応する施策	
まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築	
【地域内ネットワークの改善】 ○3地域の特徴を踏まえた幹線・支線、乗継拠点の設定と利用状況に合わせた運行水準の適正化 【交通弱者（高齢者・学生）への対応】 ○移動目的に合わせた運行本数、ダイヤの再編 【県・市町の上位計画との整合】 ○まちづくりと連携した拠点の強化	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域間交通・地域内交通の担う役割の設定 ● 生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定 ● 交通結節点の設定とルート変更
広域交通と地域間・地域内交通の連絡性の向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築	
【広域ネットワークの拠点の改善】 ○主要な拠点の乗り場環境の改善 【広域的な観光の推進】 ○広域交通から二次交通への乗継利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の交通結節点の利便性向上
国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備	
【広域ネットワークの拠点の改善】 ○主要な拠点の乗り場環境の改善 【広域的な観光の推進】 ○広域交通から二次交通への乗継利便性の向上 ○利用者へのわかりやすい情報提供	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通利用による観光モデルルートの設定 ● 観光目的でのバス運行の充実 ● 交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化
持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化	
【地域内ネットワークの改善】 ○利用状況に合わせた運行水準の適正化 【持続可能な運行】 ○車両と人材の運用の効率化 ○人材確保に向けた雇用促進策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ● バス路線（幹線・支線）の分割、再編 ● 運行の重複する区間の整理 ● 移動ニーズを考慮した路線網への再編 ● 移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化 ● 需要量に見合った運行形態の選択 ● 運転人材確保に向けた広報・啓発 ● バス路線の運行効率化による過密勤務の軽減（労働環境の向上）
新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施	
【利用促進策の実施】 ○利用者へのわかりやすい情報提供 ○すべての人が移動しやすい環境の整備 ○新たな公共交通利用者を確保するための利用促進策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ● モード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図の作成 ● 共通乗車船券の導入 ● 低床・環境対応車両の導入推進 ● 県民に対する公共交通を利用した外出の促進（モビリティ・マネジメント） ● 自転車利用者に対する利用促進（サイクルトレイン/サイクルバス等） ● 貨客混載による公共交通の利活用 ● 一日乗車券、往復乗車券の導入 ● 商業施設とのタイアップによるクーポン付き乗車券等の導入

表 48 愛媛県地域公共交通網形成計画に示されている実施事業(※西条市関連分)

事業名	地域間交通・地域内交通の担う役割の設定		
概要	○都市計画区域マスタープランや市町が定める立地適正化計画のまちづくりに関する将来像での「軸」や「拠点」との整合を図りながら、拠点都市間を連絡して地域を跨ぐ交通軸を形成する「地域間交通」と、拠点都市と地域拠点、あるいは地域拠点と周囲の集落等との間を連絡する「地域内交通」に公共交通の役割を明確化した上で、地域間交通と地域内交通の連携を図り、公共交通ネットワークを構築する。特に、地域内交通のうち、バス路線については、各路線の役割を「幹線」と「支線」に再整理し、利用状況に合わせて、運行水準を見直す。		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者	実施時期	短期
対象路線等	今治～小松線、周桑～山根線、中萩線、今治～新居浜線		

事業名	交通結節点の設定とルートの変更		
概要	○各市町のまちづくり政策や公共交通政策、教育政策等と連携し、交通結節点や地域振興施設、行政・文教・商業・医療等の都市サービス施設の「小さな拠点」化、拠点へのバス路線の乗り入れや路線結節機能の強化を通じて、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」による移動利便性の向上を図る。 ○既存路線の運行ルートを見直すことで、駅や港、バスセンター、支所等を、複数の交通モード・路線の乗り継ぎが可能な交通結節点へと機能強化を図る。 ○また、道の駅、商業施設へのアクセスの向上を図るため、バス停の位置変更や施設への乗り入れ等を併せて検討する。		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	実施時期	短期～中期
対象交通結節点等(主な関係路線)	JR 壬生川駅、JR 伊予三芳駅(今治～新居浜線、今治～小松線)		

事業名	既存の交通結節点の利便性向上		
概要	○各市町の玄関口となる交通結節点において、公共交通の利用環境を改善するため、各市町・施設管理者と連携し、駅前広場や待合施設の利便性向上を図るほか、地域の交通拠点となり得る施設においては、自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、パーク＆バスライドやサイクル＆ライドの実施を検討する。		
実施主体	愛媛県、各市町、施設管理者	実施時期	短期～長期
対象交通結節点等	JR 壬生川駅、JR 伊予西条駅、東予港、地域交通拠点となり得る道の駅		

事業名	交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化		
概要	○観光客等の来訪者が円滑に目的地に移動できるよう、交通結節点において路線図やダイヤを多言語で表記するとともに、周辺施設の位置情報等を掲載した路線図や時刻表を作成するなど、多様なニーズに対応した情報提供を行う。		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	実施時期	短期～中期
対象路線等	JR 壬生川駅、JR 伊予西条駅、東予港		

事業名	移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化		
概要	○通勤・通学需要のある朝夕の時間帯を除き、日中の時間帯や土日・休日等では、利用実態に適合しない運行水準となっている路線や、潜在的な需要に対応できていないダイヤが存在するため、住民の移動ニーズに応じたサービス水準の適正化を図る。 ○時間帯や曜日、区間によって利用が低迷する路線においては、路線の再編と連動した運行水準の見直しを行う。		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者	実施時期	短期～中期
対象路線等	○今治～小松線：利用状況に応じたサービス水準の見直し		

(2) 愛媛県地域公共交通活性化指針（平成 24 年 4 月策定/平成 27 年 8 月改正）

項目	内容	
策定主体	愛媛県	
位置付けと取組みの基本方針	【位置付け】～暮らしを支え地域を活かすための社会基盤～ 【取組みの基本方針】地域全体で守り育てる	
施策テーマと展開方向		
地域が守る愛媛の公共交通	県と市町が連携した県内の地域公共交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> ● 生活バス路線の見直しやコミュニティバス等導入の検討と生活航路の活性化 ● 住民主体の新たな輸送サービスの導入〔公共交通空白地有償運送・福祉有償運送等〕 ● タクシーの活用〔公共交通としての役割、観光・福祉・子育て支援等への展開〕
	地域づくりと一体となった地域公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域づくりの支援制度の活用等による地域公共交通の維持・拡充〔観光イベント等との連携〕 ● ローカル線（JR予土線・海回り線）維持のための誘客促進〔トロッコ列車の活用等〕 ● まちづくり（コンパクト＋ネットワーク）施策と連携した地域交通ネットワークの検討
地域に愛される愛媛の公共交通	利用したい地域公共交通への移行	<ul style="list-style-type: none"> ● バリアフリー化の推進 ● 交通モード間のシームレス化 ● 利用しやすい料金体系の導入や経路・ダイヤ等の改善 ● バス優先レーン拡充等の検討 ● 乗継割引制度の導入 ● IC カードや交通システムの導入・拡充によるサービス向上 ● パーク＆ライド、サイクル＆ライドの推進 ● 自転車が利用できる公共交通機関の推進
	住民等が主体となった利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ● 住民・企業等の参加による利用促進のための仕組みづくり〔体制や財源確保対策の検討等〕 ● モビリティマネジメントへの積極的な取り組み
地域が発展する愛媛の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 四国の新幹線導入など鉄道の抜本的高速化への取組み ● 高速乗合バス路線の維持・拡充 ● 本県と県外を結ぶフェリー航路等の維持・拡充 ● 国内外との航空路線の拡充 ● 駅・港・空港等と市街地のアクセスの向上 	
環境に優しい愛媛の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境負荷の小さいバス・鉄道・フェリー等への利用転換（人流） ● モーダルシフトの推進（物流）〔陸上トラック輸送から海上輸送・鉄道貨物輸送への転換〕 ● 車両・船舶等のEV・ハイブリッド・省エネ化やエコドライブの推進 	
災害に強い愛媛の公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 複数交通ルートの維持・確保〔陸上ルートに加え、海上ルートの維持・拡充〕 ● 災害に強い施設整備の推進〔鉄道・港湾・空港等の耐震化等〕 ● 交通事業者・運輸事業者の事業継続計画（BCP）の策定 ● 県・市町における災害時の応援協定締結の拡充〔トラック協会、旅客船協会に加え、バス協会等〕 	

(3) 愛媛の未来づくりプラン（第3期アクションプログラム編）（令和元年5月策定）

項目	内容	
策定主体	愛媛県	
対象期間	令和元年度(2019年度)から令和4年度(2022年度)までの4年間(第3期アクションプログラム)	
政策体系	<ul style="list-style-type: none"> ●【最優先課題】豪雨災害からの創造的復興 ● 人を守る…健康支援・就学支援、災害の検証を踏まえた防災体制見直し、肱川治水対策の前倒し実施等 ● 生活を守る…生活再建支援、災害廃棄物処理のための体制整備構築、水道施設の早期復旧等 ● 産業を守る…グループ補助金活用等商工業者支援、かんきつ産地の復旧・復興支援等 	
基本政策		
生き活きた愛顔あふれる「えひめ」づくり ～次代を担う活力ある産業を“創る”～	<ul style="list-style-type: none"> ● 活力ある産業づくり ● 産業を担う人づくり ● 農林水産業の振興 ● 愛媛が選ばれるプロモーション戦略と営業展開 ● 観光・交流の拡大 ● 交通ネットワークの整備 	
やすらぎの愛顔あふれる「えひめ」づくり ～快適で安全・安心の暮らしを“紡ぐ”～	<ul style="list-style-type: none"> ● 観光産業の創出 ● 西条の価値や魅力の向上・発信 ● 環境資源を活かした地域づくり ● 移住・交流施策の推進参画と協働による地域社会づくり ● 持続可能な活力ある地域づくり ● 支え合う福祉社会づくり ● 健康づくりと医療体制の充実 ● 快適で魅力あるまちづくり 	
輝く愛顔あふれる「えひめ」づくり ～未来を拓く豊かで多様な『人財』を“育む”～	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域で取り組む子育て・子育て支援 ● 未来を拓く子どもたちの育成 ● 生涯学習と文化の振興 ● スポーツ立県えひめの推進 	
やさしい愛顔あふれる「えひめ」づくり ～調和と循環により、かけがえのない環境を“守る”～	<ul style="list-style-type: none"> ● 環境と調和した暮らしづくり ● 自然と共生する社会の実現 ● 環境にやさしい産業の育成 	
公共交通に関する記述	鉄道・バス・航路など地域における生活交通の維持	国による支援策を十分に活用しながら、運営経費への支援や税制面での優遇などを行うとともに、地域交通の実情に応じたきめ細かな施策の充実や、関係者と連携した利用促進に努め、県民の生活の足として欠かせないJR予土線などのローカル鉄道や過疎地域等のバス路線、離島航路の存続を図る
	公共交通を補う地域の実情に応じた交通システムの構築	コミュニティバスやデマンド交通（乗合タクシー）など、各地域の実情を踏まえた交通システムの構築を目指す

5-1-2 西条市の計画

(1) 第2期西条市総合計画（平成27年3月策定/令和2年3月見直し）

項目	内容
策定主体	西条市
計画期間	平成27年度(2015年度)～令和6年度(2024年度)
将来都市像	「人がつどい、まちが輝く、快適環境実感都市」
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 健やかに生き生きと暮らせる福祉のまちづくり ● 豊かな自然と共生するまちづくり ● 快適な都市基盤のまちづくり ● 災害に強く安全で安心して暮らせるまちづくり ● 豊かな心を育む教育文化のまちづくり ● 活力あふれる産業振興のまちづくり
公共交通に関する記述	<p>持続可能な地域公共交通体系を構築します</p> <p>デマンド交通などの多様な地域公共交通サービスの導入を推進</p>
その他関連項目	<p>環境資源を活かした地域づくり</p> <p>交通安全対策の推進</p> <p>商業の振興</p> <p>観光産業の創出</p>

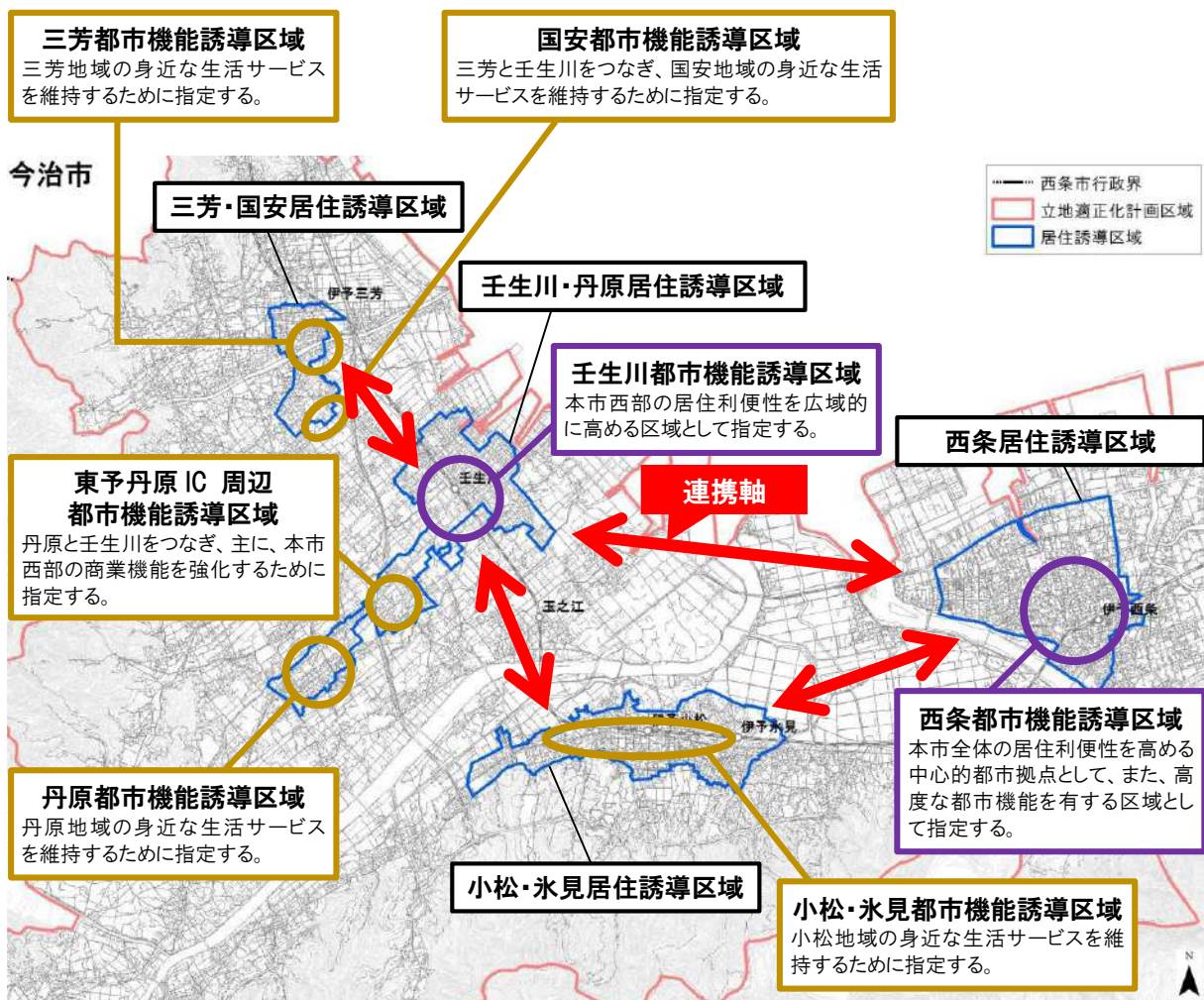
(2) 西条市都市計画マスタープラン（平成21年3月策定）

項目	内容
策定主体	西条市
計画期間	平成21年(2009年)～令和11年(2029年)
基本理念	「人がつどい、まちが輝く、快適環境実感都市」 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”
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 水と文化都市にふさわしい秩序ある土地利用の形成 ● 快適で潤いのある都市生活を実現する都市施設の整備 ● 先端技術産業、知識産業及び新規産業等の集積エリアの形成 ● 豊かな水や歴史遺産等、地域資源を活かした都市空間の形成 ● 市民、事業者、行政等、多様な主体の協働によるまちづくり ● 人にやさしいまちづくり ● 地球にやさしいまちづくり
公共交通に関する記述	<p>市民生活における移動手段の確保と利便性の向上を図るため、現行路線の維持に努める</p> <p>福祉施策とも連携を図りつつ、市内を循環するコミュニティバス等の運行の可能性についても検討する</p>
その他関連項目	軌道可変電車(フリーゲージトレイン)の導入及び鉄道の複線化を視野に入れた輸送力の増強や、パーク・アンド・ライド機能の強化等、サービス水準と利便性の向上に努める

(3) 西条市立地適正化計画（平成 29 年 2 月策定）

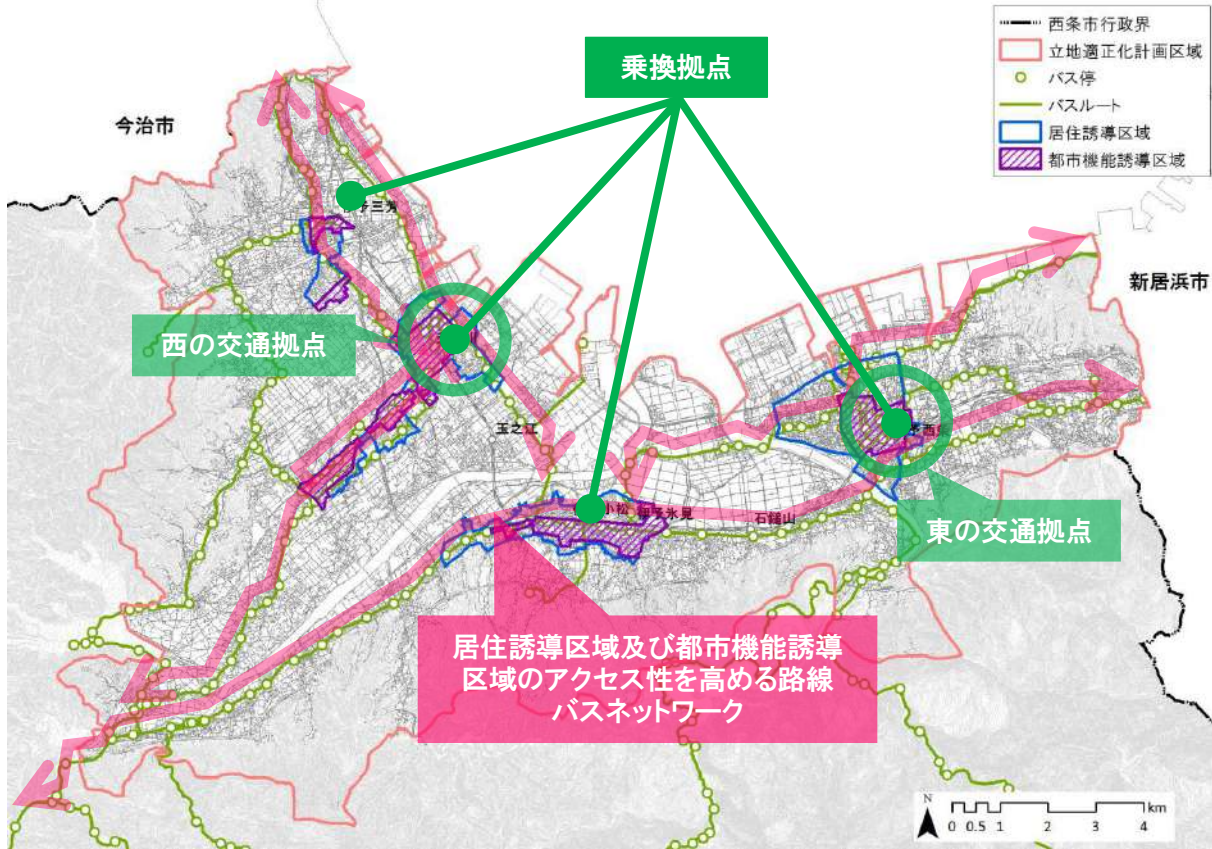
項目	内容	
策定主体	西条市	
計画期間	平成 28 年度(2016 年度)～令和 12 年度(2030 年度)	
基本テーマ	拠点における都市機能の強化により、市全体の生活利便性と活力のベースアップを図る	
将来都市像	各拠点で歩いて暮らしながら、周辺からも訪れやすいまち	
公共交通に関する記述	都市・地域交通戦略推進事業	立地適正化計画に位置づけられた公共交通等の整備の検討
	立地適正化計画区域外での小さな拠点づくりの検討	公共交通による移動の利便性を確保しつつ、街なかを訪れやすい環境を整える

図 57 都市機能誘導区域に指定する区域の方向性



資料：西条市立地適正化計画

図 58 路線バスネットワーク



資料：西条市立地適正化計画

(4) 地域再生計画（平成 30 年 8 月計画認定）

項目	内容
事業主体	愛媛県西条市及び愛媛県上浮穴郡久万高原町並びに高知県土佐郡大川村及び吾川郡いの町
事業実施期間	地域再生計画認定の日から令和 3 年(2021 年)3 月 31 日(3 ヶ年度)
コンセプト	雄大な自然と山岳信仰文化に導かれる浄化・癒し
計画目標	地域の観光サービス産業の拡大と新たな雇用の創出、域内の移住・定住人口の増加

(5) 第 2 期西条市環境基本計画（平成 29 年 3 月策定）

項目	内容
計画期間	平成 29 年度(2017 年度)から令和 8 年度(2026 年)の 10 年間
将来の環境像	石鎚に生まれ 水も緑も人も輝くまち西条 一子どもから大人までみんなであつなぐ豊かな自然
基本目標	【環境教育】みんなで学び・考え、地域で取り組むまち 【水環境】豊かで清らかな水環境を大切にするまち 【自然環境】石鎚山から燃灘へ続く豊かな自然と共生するまち 【生活環境】健やかな環境を守り、資源を活かす循環のまち 【社会環境】安全・安心な暮らしと景観・文化が調和したまち 【地球環境】低炭素で豊かな暮らしの実現を目指すまち
公共交通に関する記述	交通の低炭素化 自動車の利用を減らすため、マイカー利用の自粛、徒歩や自転車利用の促進、公共交通機関の利用促進を図る

5-1-3 前計画（H27～H31）の進捗状況

（１）事業内容と実施スケジュール

前計画（H27～H31）に示されている事業は以下のように整理される。

表 49 前計画(H27～H31)の事業内容と実施スケジュール

No	事業項目	実施主体	計画期間				
			H27	H28	H29	H30	H31
（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							
1	「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	協議会・西条市 交通事業者		検討 準備	実施	⇒	⇒
3	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	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							
5	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	⇒	⇒	⇒
6	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	⇒	⇒	⇒
7	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	⇒	⇒	⇒	⇒
8	臨海部における共同バスの検討	企業・協議会 交通事業者	調整	⇒	検討組織が 立ち上がり次第実施		
9	（企業・病院等への）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	⇒
（３）環境・バリアフリー等社会的要請への対応に向けて							
10	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	⇒	⇒	⇒
11	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	⇒	⇒	⇒
12	公共交通乗り方教室	協議会・交通事業者	調整	実施	⇒	⇒	⇒
13	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	⇒	⇒	⇒	⇒
14	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	⇒	⇒	⇒
15	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							
16	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	協議会・西条市・交通事業者		検討 調整	⇒	調整でき次第実 施	
17	PDCA サイクルの実施	西条市・交通事業者・各種団体	実施	⇒	⇒	⇒	⇒

(2) 事業の進捗状況

表 50 前計画(H27～H31)の進捗状況

No	事業項目	進捗状況
(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		
1	「幹線」のサービスレベルの見直し	○せとうち周桑バス三芳線のルート変更 (H28 年度) ○加茂線・西之川線の市街地循環線化 (H28 年度) ○加茂地区・楠窪地区へのよりそいタクシーの導入 (H28 年度) ○丹原地域へのよりそいタクシーの導入 (H30 年度)
2	乗継拠点の整備	○JR 伊予西条駅のバリアフリー化《エレベーター設置等》(H27 年度～H29 年度) ○JR 伊予三芳駅の整備 (H29 年度)
3	公共交通とタイアップした販売促進の実施	※実績なし
4	観光客による公共交通利用促進	○JR 駅構内への観光ポスターの掲示 (H27 年度～H31 年度)
(2) 地域特性に適合する新たな交通形態の形成に向けて		
5	公共交通利用に係る企画	○西条市地域公共交通活性化協議会の開催 (H27 年度～H31 年度) ○いの町との連携に関する協議の実施 (H27 年度～H31 年度)
6	地域路線の勉強会の開催	○加茂地区・楠窪地区への「よりそいタクシー」導入時の住民意見交換会の開催 (H27 年度) ○丹原地域への「よりそいタクシー」導入時の住民意見交換会の実施 (H29 年度)
7	公共交通について話し合う機会の設置	○加茂地区・楠窪地区への「よりそいタクシー」導入時の住民意見交換会の開催 (H27 年度) ○丹原地域への「よりそいタクシー」導入時の住民意見交換会の実施 (H29 年度) ○交通空白地域へのアンケート調査の実施 (H28 年度) ○西之川線、保井野線沿線住民へのアンケート調査の実施 (H28 年度)
8	臨海部における共同バスの検討	○臨海部の工業団地内企業へのアンケート調査の実施 (H28 年度)
9	(企業・病院等への) ミニバスターミナルの設置協力	○よりそいタクシーの乗降ポイントへの協力依頼 (H27 年度・H30 年度) ○加茂線・西之川線の市街地循環線化に伴うバス停利用の協力依頼 (H28 年度)
(3) 環境・バリアフリー等社会的要請への対応に向けて		
10	ノーマイカー (エコ) 通勤の実施	○工業団地内企業へのアンケート調査の実施 (H28 年度)
11	エコ通勤優良事業所認証制度の活用	※実績なし
12	公共交通乗り方教室	○中川地区における高齢者を対象としたバスの乗り方教室の開催 (H28 年度)
13	バス車内での情報発信の強化	○車内への利用促進ポスター等の掲示
14	主要駅等における情報発信の強化	○バス路線の変更時の告知ポスターの掲示
15	広報紙や SNS による利用促進	○おでかけマップの作成及び新聞折込 (H28 年度～H30 年度) ○「よりそいタクシー」利用促進チラシの作成及び配布 (H27 年度～H28 年度、H30 年度)
(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		
16	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	○山間部高齢者移動支援事業の創設 (H29 年度) ○いきいきバス制度の改正 (H28 年度)
17	PDCA サイクルの実施	○地域公共交通活性化協議会の開催 (H27 年度～H31 年度)

5-2 西条市公共交通の問題点・課題の整理

5-2-1 現状と問題点

(1) JR とバスとの競合・接続の不備

市内では JR 予讃線と広域バス路線が並行しており、ダイヤの重複もみられるなど競合関係にあって JR 駅でのバスと予讃線の接続が悪い。一方で、本市内の駅は広域バス路線の中間地点にあることから、駅でのダイヤ調整がしにくいといった点もある。

広域バス路線以外も JR 駅を起終点とする路線はなく、交通結節点としての駅の機能が弱い。

(2) バス等の利用者数の減少

せとうち周桑バス(株)の利用者数が全体的に少なく、高校生のバス通学もほとんどみられない。バス利用者数は全体的に減少傾向にある。

市内には加茂地区と丹原地域によりそいたクシーが導入されているが、丹原地域のよりそいたクシーは利用が少なく運行形態の見直しが必要である。

(3) 非効率な運行

バス路線間でルートの重複、ダイヤの重複がみられる。特にせとうち周桑バスの周桑営業所～東予総合支所前間は 4 路線が、東予総合支所前～上町入口間は 3 路線が重複している。また、周桑営業所～周桑病院前間の利用は非常に少なく、非効率な運行となっている。

(4) バス事業者の路線撤退意向

利用者数の低迷やドライバー不足等の理由で、令和 2 年 9 月での瀬戸内運輸(株)による加茂線からの撤退意向が示されている。

(5) 交通空白地域の存在

市内には西条地域の東部・西部・臨海部や東予地域北部・中部・南部、丹原地域の平坦部や小松地域の一部が路線バスを利用しにくい交通空白地域となっている。

(6) バス利用者間の料金格差の発生

本市やバス事業者による各種助成制度・割引制度がありバス利用促進に一定の効果を発揮しているが、バス利用者間でのバス料金の価格差がある。

(7) バス関連経費の拡大

市内路線バスへの補助金は増加傾向で推移しているほか、よりそいたクシーの新規導入やタクシー助成、いきいきバス制度等の負担額も拡大傾向にある。

5-2-2 西条市公共交通の課題

(1) JR 駅を中心とした交通体系の構築

①主要駅での結節点機能の強化

市内には JR 駅が起終点となるバス路線がなく交通結節点としての機能が弱いことから、伊予西条駅、壬生川駅等の主要駅でのバスとの接続改善を行い、交通結節点としての機能強化を図る必要がある。

②拠点としての情報提供の充実

JR 予讃線で訪れた観光客や外来者が、バスを使って目的地への移動がスムーズにできるよう、JR 駅のバス乗場でのわかりやすい案内表示の整備が求められる。

(2) 住民ニーズに応じた移動サービスの確保

①利用者のライフスタイルに合わせたダイヤ設定

バスの主な利用者である高齢者は、午前中に通院・買物等を終えてお昼前後に帰宅する行動パターンが一般的であり、このような高齢者のライフスタイルに合わせたダイヤ設定を行う必要がある。

②タクシー型サービスの提供

定時定路線型のバスは自宅からバス停までの間を徒歩等で移動する必要があり、バス停から距離がある場合は高齢者等の負担が大きい。一方で、せとうち周桑バスの乗降調査結果から各路線とも 1 便あたりの乗降者数はほとんどが 5 人以下であり、ドア・トゥ・ドアが可能なタクシー型サービスの確保が課題となる。

③区域運行型交通システムの導入

本市は平坦部においてバスを利用しにくい交通空白地域が点在しており、免許返納を可能にする移動環境づくりの観点からも区域運行型の交通システムの導入を検討する必要がある。

(3) 公共交通を取り巻く環境の変化への対応

①適切な代替交通の検討

ドライバー不足や利用者の減少等により、バス事業者が路線から撤退する動きが全国的に増加傾向にある。本市の路線においても、加茂線をはじめ複数の路線について路線撤退の意向が示されており、需要に見合った適切な代替交通の導入に迫られている。

②公共交通の担い手育成支援

労働力人口が縮小する中、運輸・交通業界においてもドライバー不足は深刻で、上記のように利用者数の減少のみならず、運行するドライバーが確保できないという理由から減便や路線撤退となるケースが増えてきている。安定的な移動手手段確保のため、ドライバーの確保・育成が全国的に重要課題となっている。

③免許返納者への対応

高齢者の自動車事故がクローズアップされる中、全国的に高齢者の免許返納の動きが拡大している一方で、公共交通が十分でない環境においては、日常生活に支障をきたすという理由から免許返納が進まないという実態がある。事故防止や公共交通の利用促進といった観点から、免許返納が可能となる利便性の高い公共交通サービスの提供が必要とされている。

(4) 効率的なバス運行と公共交通コストの適正化

① バス路線の効率化

せとうち周桑バス路線にはルート・ダイヤの重複がみられ、近接する時間帯に利用者の少ない便が複数運行され非効率となっている。また、壬生川駅～周桑営業所間の利用が少ないことなどから、起終点の変更、路線統合・短縮等により路線の効率化を図る必要がある。

② 費用負担の適正化

路線見直し等による効率化により、利用者の減少に対して増加傾向にある市の負担金を適正規模に抑制するなど、持続可能な費用負担を維持することが必要となる。

③ 持続可能なサービス提供

本市では後期高齢者を中心に様々な助成制度を設けているが、年代間で公共交通運賃の価格差が発生しており、対象者の増加に伴って助成金額も拡大している。このような助成制度のあり方と公共交通サービスとの関係を見直し、持続可能なサービスのあり方を検討することが求められる。

(5) 公共交通の利用促進

① 通勤・通学での公共交通利用促進

自家用車移動が主流となる地方都市において、一般的に公共交通利用は高校生、高齢者が中心であることが多い。高校生は主に通学に JR を利用しているが、市内の高校は JR 駅に比較的近いため駅から学校までのバス利用はほとんどないのが現状である。平日の公共交通利用を安定的に確保するためには高校生の利用促進が有効になることから、バスの運行ルートやダイヤ改善、JR とバスの接続等により通学利便性を高め利用促進を図っていく必要がある。

また、過去のバス利用者アンケート等では、バスを使っただけの通勤も見受けられた。朝夕を中心に、通勤利用に対応した利便性の高い公共交通のダイヤ設定が望まれる。

② 新たなターゲットへの PR と利用促進

運転免許証返納者等はバス利用の新たなターゲットとなることから、利便性の向上や特典の積極的な PR 等により公共交通の利用を促すことが重要となる。

③ 観光 2 次交通の充実による利用促進

本市は石鎚山への登山の表玄関であり、近年は外国人観光客も増えつつある。市内観光に対応する循環線の充実、伊予西条駅での JR と西之川線との接続の充実やわかりやすいバス情報の提供、バス案内の多言語化等による観光 2 次交通の機能強化が望まれる。

西条市の海の玄関口である東予港には大阪との間を結ぶオレンジフェリーが就航しており、観光やビジネスに利用されている。東予港に到着してからの 2 次交通の充実を図り、大阪方面からの観光客の移動利便性の向上に努める必要がある。

5-3 将来像と基本方針

5-3-1 西条市地域公共交通計画の方向性

本改定版は「第2期西条市総合計画」「西条市立地適正化計画」「愛媛県地域公共交通網形成計画」といった上位計画を踏まえ、地域課題に対応した今後の公共交通のあり方を示すものとする。



5-3-2 本改定版がめざす将来像

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の第一条では地域公共交通網を「地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図るための基盤」としてとらえている。

本市においても自立し充実した日常生活・社会生活を確保する基盤として公共交通網をとらえ、将来像を以下のように設定する。

《本改定版がめざす将来像》
～誰もが安全で快適に移動できる地域社会～

5-3-3 基本方針・目標・事業

将来像を実現するための3つの基本方針を掲げ、基本方針の下に目標を設定してその目標を達成するための具体的な事業を以下のように位置づける。

基本方針1 / 住みやすさを実感できる移動サービスの充実

「第2期西条市総合計画」の将来都市像は「人がつどい、まちが輝く、快適環境実感都市」であり、住みやすさを実感できる利便性の高い移動サービスの充実に取り組む。

◆目標1：市域を網羅する交通ネットワークの形成

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業1-1 周辺部と都市機能誘導区域間の移動利便性の向上
- 事業1-2 都市機能誘導区域間の移動利便性の向上

◆目標2：住民ニーズに対応した移動サービスの提供

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業2-1 都市機能誘導区域内の移動利便性の向上
- 事業2-2 通院・買物移動に対応したダイヤ編成
- 事業2-3 公共交通利用環境の整備

基本方針2 / 新たな需要の掘り起こしによる公共交通の利用促進

公共交通利用者が減少傾向にある中、今後も公共交通を維持していくためには利用促進が不可欠であり、新たな需要を掘り起こして公共交通の利用者確保に努める。

◆目標3：日常的な公共交通利用の促進

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業3-1 通勤・通学利用の促進
- 事業3-2 免許返納者の利用促進

◆目標4：観光2次交通の充実

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業4-1 観光客に対応した2次交通の充実
- 事業4-2 外来者へのわかりやすい情報提供

基本方針3 / 持続可能な交通施策・運行体制の確立

公共交通に係る費用負担が増加傾向にある一方でバス・タクシーのドライバー不足が深刻な状況となっており、将来的にもサービスを提供し続けられる体制の構築を図る。

◆目標5：効率的なバス運行の実現

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業5-1 バス運行の効率化
- 事業5-2 競争を回避する路線・ダイヤの設定

◆目標6：行政負担の抑制

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業6-1 サービス水準の適正化

◆目標7：公共交通の担い手確保

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業7-1 交通事業者と行政の連携による担い手確保

5-3-4 地域公共交通確保維持改善事業

(1) 西条市の公共交通ネットワークと国庫補助路線の必要性

「今治～小松線」「周桑～マイントピア線」「新居浜～西条線」「今治～新居浜線」の4路線は、JR予讃線とともに西条市において通勤・通学・買物等の目的による近隣都市間の広域移動に必要不可欠な、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統である。

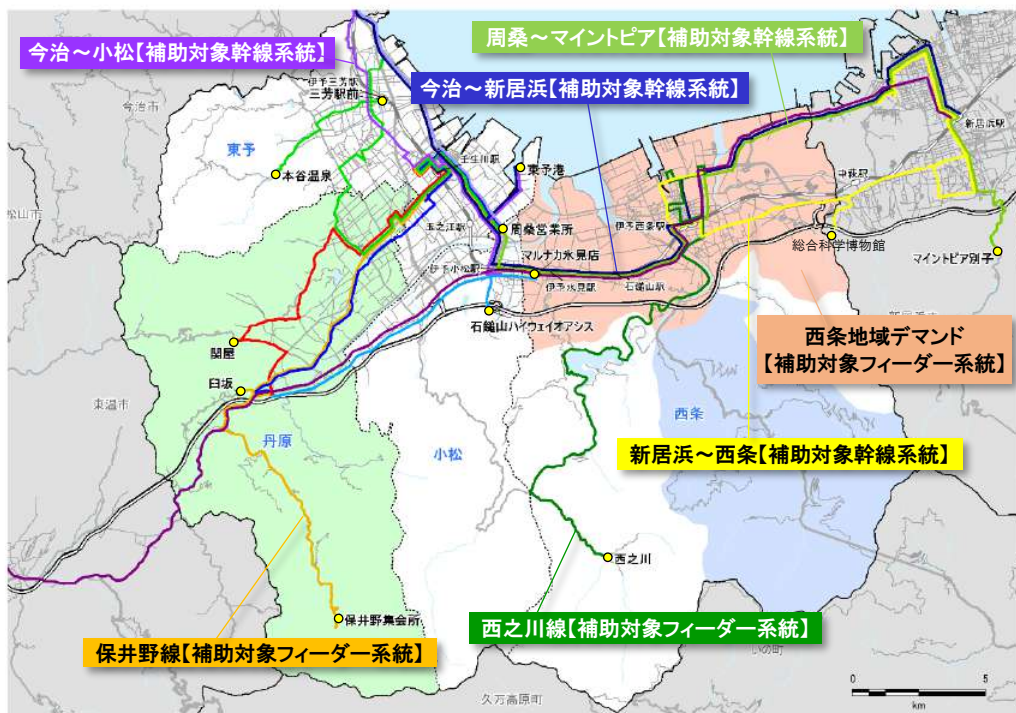
「西之川線」「保井野線」についても、山間部と中心部を結ぶ地域内フィーダー系統で、買物や通院等の日常的な移動手段としてのバス路線として位置付けており、「西之川線」については石鎚山登山のための観光路線ともなっている。

また、「西条地域デマンド型乗合タクシー」は「JR 伊予西条駅」や「済生会西条病院」等において上記の補助対象地域間幹線バス系統等と接続し、西条地域住民の広域移動に資する地域内フィーダー系統に位置付ける。

西条市における公共交通ネットワークを確保・維持するため、これらの路線について国及び県の支援を受けつつ、地域間幹線系統・フィーダー系統バス路線として運行を継続していく。

なお、利用状況によっては、路線再編や改善を行い、代替交通についても検討を行う。

図 59 西条市内のバス路線(再掲)



- | | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| せとうち周桑バス | よりそいタクシー(乗合タクシー)運行区域 |
| ● 三芳線 | ■ 加茂地域 |
| ● 関屋線 | ■ 西条地域(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助) |
| ● 保井野線 | ■ 丹原地域 |
| ● 壬生川線 | |
| ● 湯谷口線 | |
| 瀬戸内運輸 | |
| ● 今治～小松(国庫補助路線：地域間幹線系統補助) | |
| ● 周桑～マイントピア(国庫補助路線：地域間幹線系統補助) | |
| ● 新居浜～西条(国庫補助路線：地域間幹線系統補助) | |
| ● 今治～新居浜(国庫補助路線：地域間幹線系統補助) | |
| ● 今治～周桑営業所 | |
| ● 西之川線(国庫補助路線：地域内フィーダー系統補助) | |
| せとうちバス・伊予鉄道 | |
| ● 新居浜～松山線(特急) | |

表 51 西条市内のバス路線一覧表(令和3年度)

実施主体	路線名	No	系統			事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
			起点	経由地	終点			
瀬戸内運輸(株)	今治～小松線	①	今治(営)	クアハウス	小松総合支所前	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	周桑～マイントピア線	②	周桑(営)	横黒	マイントピア別子	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	新居浜～西条	③	新居浜西バスターミナル	中秋	西条済生会	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
		④	新居浜西バスターミナル	博物館	西条済生会	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	今治～新居浜線	⑤	今治(営)	西条	新居浜駅	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
			今治(営)	桜井	周桑(営)	4条乗合	路線定期運行	
	禎瑞線		周桑(営)	禎瑞	オレンジハイツ	4条乗合	路線定期運行	
西之川線(循環線)	⑥	西条駅前	西条済生会	西之川	4条乗合	路線定期運行	フィーダー補助	
	⑦	西之川	西条済生会	西条駅前	4条乗合	路線定期運行	フィーダー補助	
せとうち周桑バス(株)	三芳線	⑥	周桑(営)	三芳駅	本谷温泉	4条乗合	路線定期運行	
	関屋線	⑦	周桑(営)	関屋	湯谷口	4条乗合	路線定期運行	
	保井野線		湯谷口	落合	保井野	4条乗合	路線定期運行	
		⑧	周桑(営)	湯谷口	保井野	4条乗合	路線定期運行	フィーダー補助
	壬生川線		周桑(営)	丹原上町	湯谷口	4条乗合	路線定期運行	
			周桑(営)	周桑病院	湯谷口	4条乗合	路線定期運行	
湯谷口線		小松総合支所前	大頭	湯谷口	4条乗合	路線定期運行		
		小松総合支所前	石鎚オアシス	小松総合支所前	4条乗合	路線定期運行		
		マルナカ氷見店	小松総合支所前	湯谷口	4条乗合	路線定期運行		

(2) 地域間幹線系統補助路線

市内の拠点間および近隣都市間を結ぶ広域・幹線バス路線として、以下の5系統を地域間幹線系統補助路線として位置づける。

表 52 地域間幹線系統補助路線の状況(令和3年度)

事業者名	番号	運行系統名	系統			キロ程(km)	運行回数(回)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	欠損額(千円)	収支率(%)	国庫補助額(千円)	県補助額(千円)	市補助額(千円)	年間輸送人員(人)
			起点	経由地	終点										
瀬戸内運輸株式会社	①	今治～小松	今治営	クアハウス	小松総合支所	31.4	6.2	40,246	13,004	27,242	32.3%	4,933	4,933	8,301	36,479
	②	周桑～マイントピア	周桑営	横黒	マイントピア別子	37.8	5.6	43,651	15,053	28,598	34.5%	5,470	5,470	8,034	46,097
	③	新居浜～西条	新居浜西バスターミナル	中秋	西条済生会	24.1	6.2	30,849	10,234	20,615	33.2%	3,781	3,781	5,471	34,277
	④	新居浜～西条	新居浜西バスターミナル	博物館	西条済生会	27.5	7.5	42,637	14,925	27,712	35.0%	5,793	5,793	5,922	49,616
	⑤	今治～新居浜	今治営	西条	新居浜駅	50.9	12.0	125,115	47,788	77,327	38.2%	18,114	18,114	21,963	104,882

(3) 地域内フィーダー系統補助路線

山間地域(過疎地域)と中心市街地を結ぶ以下の2路線3系統を、フィーダー系統補助路線と位置づける。

表 53 地域内フィーダー系統補助路線の状況(令和3年度)

事業者名	番号	運行系統名	系統			キロ程(km)	運行回数(回)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	欠損額(千円)	収支率(%)	国庫補助額(千円)	県補助額(千円)	市補助額(千円)	年間輸送人員(人)
			起点	経由地	終点										
瀬戸内運輸	⑥	西之川	西条駅前	西条済生会	西之川	35.6	4.0	15,184	3,091	12,093	20.4%	4,204	0	3,944	6,019
	⑦	西之川	西之川	西条済生会	西条駅	35.6	4.7	17,982	2,869	15,113	16.0%	5,254	0	4,929	5,377
せとうち周桑バス	⑧	保井野	周桑営	湯谷口	保井野	36.9	3.6	17,570	1,705	15,865	9.7%	5,515	0	10,349	3,996

VI. 施策の体系と具体的な事業

6-1 施策の体系

3つの基本方針の下に7つの目標を位置づけ、具体的な事業、評価手法を以下のように設定する。

表 54 施策の体系

目標	事業 No	事業名	内容	対応課題	評価指標
基本方針1:住みやすさを実感できる移動サービスの充実					
《目標1》 市域を網羅する交通ネットワークの形成	1-1	周辺部と都市機能誘導区域間の移動利便性の向上	○国庫補助路線の維持・改善 ○バス路線の再編 ○デマンド型乗合タクシーの導入	(1) (2) (3) (4) (5)	①路線バス・デマンド型乗合タクシー・鉄道の年間利用者数 ②交通空白地の解消地区数
	1-2	都市機能誘導区域間の移動利便性の向上	○交通結節点となる JR 駅での予讃線と支線との接続の改善 ○地域内交通・幹線と支線の接続の改善		
《目標2》 住民ニーズに対応した移動サービスの提供	2-1	都市機能誘導区域内の移動利便性の向上	○既存バス路線による主要施設間循環線の設定 ○新たな移動目的地への乗り入れ	(2) (3) (5)	市内バス路線の1便あたり輸送人員(1日平均)
	2-2	通院・買物移動に対応したダイヤ編成	○高齢者に対応した午前中のダイヤの充実		
	2-3	公共交通利用環境の整備	○ICT を活用した情報提供・デマンド予約システム導入の研究 ○MaaS・自動運転等の研究 ○バス停の点検と必要に応じた整備		
基本方針2:新たな需要の掘り起こしによる公共交通の利用促進					
《目標3》 日常的な公共交通利用の促進	3-1	通勤・通学利用の促進	○通勤・通学時間に対応したダイヤの改善等	(1) (2) (3) (5)	市内バス路線の1日平均輸送人員と市内 JR 駅の1日平均乗車人員の合計
	3-2	免許返納者の利用促進	○免許返納者への公共交通情報の提供		
《目標4》 観光2次交通の充実	4-1	観光客に対応した2次交通の充実	○JR 予讃線と西之川線の接続の充実 ○オレンジフェリーとその他の公共交通との連携の充実	(1) (5)	西之川線の年間輸送人員
	4-2	外来者へのわかりやすい情報提供	○JR 伊予西条駅・壬生川駅・伊予三芳駅でのバス情報の充実 ○JR 伊予西条駅での表示の多言語化		
基本方針3:持続可能な交通施策・運行体制の確立					
《目標5》 効率的なバス運行の実現	5-1	バス運行の効率化	○同一時間帯の路線重複の解消 ○需要に応じた再編	(3) (4)	路線バス・デマンド型乗合タクシーの運行収支率
	5-2	競争を回避する路線・ダイヤの設定	○JR、バス、タクシーの役割分担の明確化と連携 ○交通機関の間での競合回避		
《目標6》 行政負担の抑制	6-1	サービス水準の適正化	○各種助成制度の見直し・再構築 ○路線見直し基準の設定	(4)	西条市の公共交通関連負担額
《目標7》 公共交通の担い手確保	7-1	交通事業者と行政の連携による担い手確保	○バス事業者、タクシー事業者、行政等が連携した求人活動等の実施 ○ドライバー確保のための環境整備	(3)	交通事業者のドライバー数

基本方針 1：住みやすさを実感できる移動サービスの充実

《目標 1》市域を網羅する交通ネットワークの形成

事業 1-1：周辺部と都市機能誘導区域（拠点）間の移動利便性の向上

①国庫補助路線の維持・改善

地域間を結ぶ幹線については、これまで同様「地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）等の補助制度を有効に活用しながら、維持・改善を図っていく。

また、幹線と接続する支線（フィーダー系統）についても、「地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）」を活用しながら、維持・改善を図っていく。

②バス路線の再編

バスの起終点を駅とし、駅を中心とした交通体系を構築する。重複する路線については、利用実績に応じて路線を絞り込み効率化を図る。

利用の少ない路線バスの運行ルートを単純化し、バスが通らなくなったエリアについてはデマンド型乗合タクシーでカバーする。

隣接する路線を統合することで、移動可能範囲を拡大し、移動利便性を向上させる。

図 60 バス路線の再編イメージ①

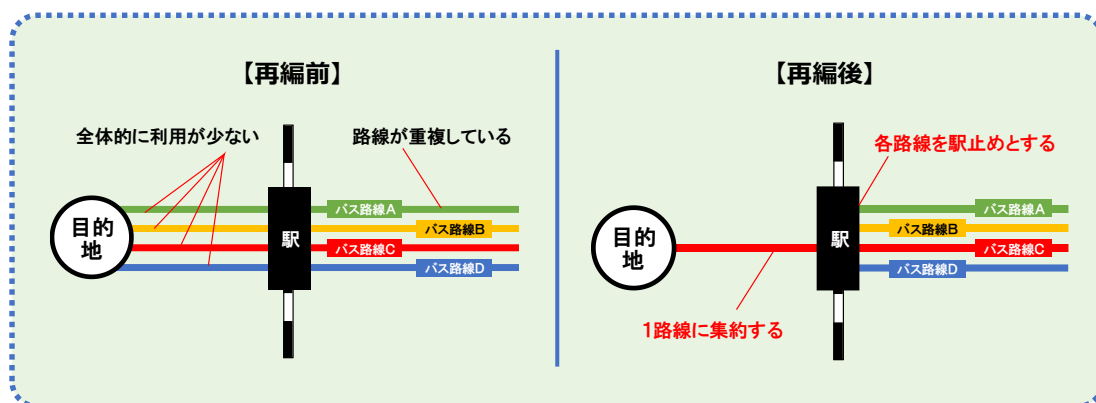


図 61 バス路線のイメージ②

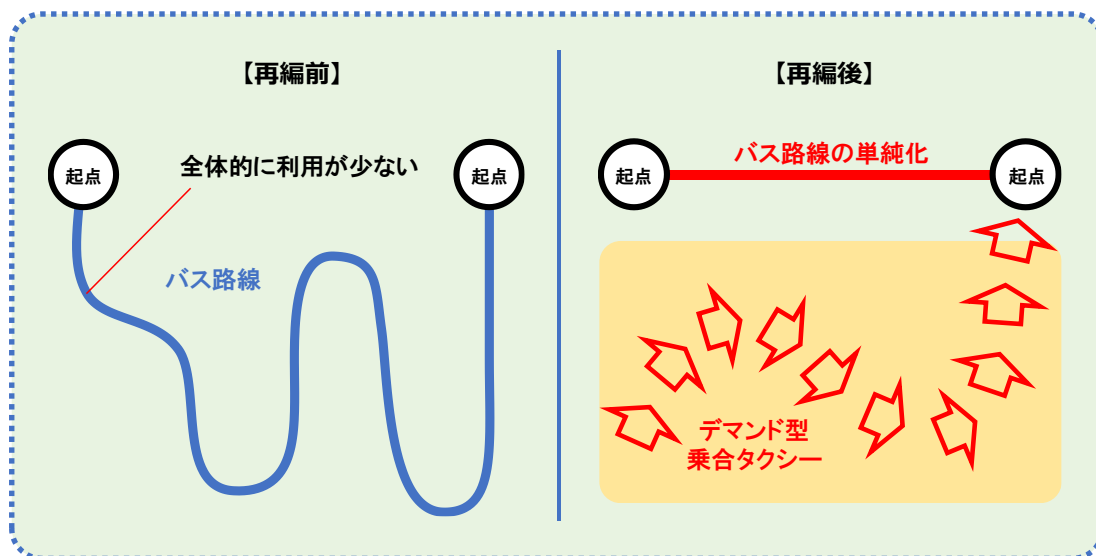
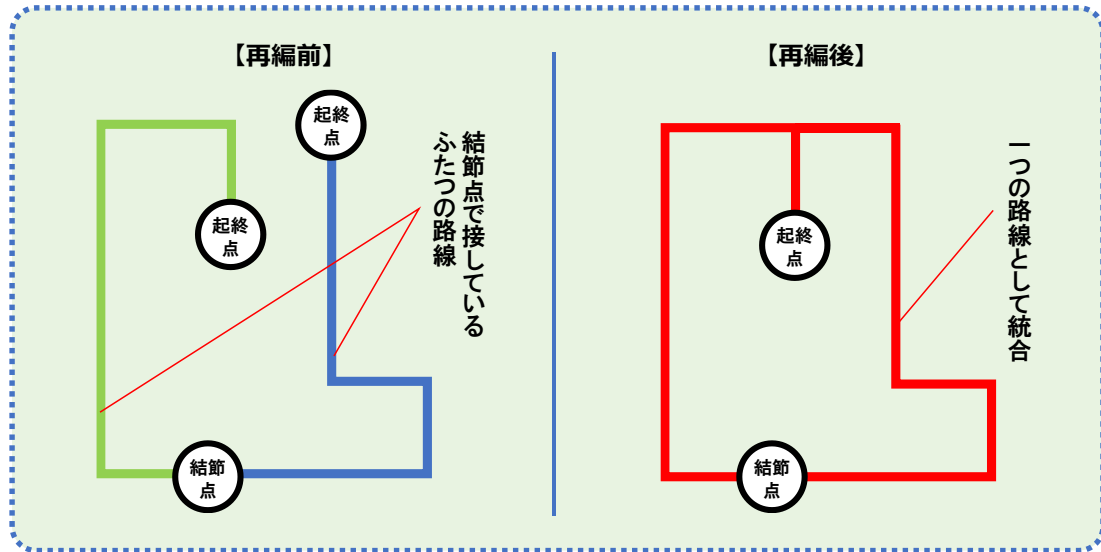


図 62 バス路線の再編イメージ③



③デマンド型乗合タクシー（よりそいタクシー）の導入

西条地域で運行しているデマンド型乗合タクシーの運行実績に基づき、より利便性が向上するよう運行内容の見直しを行う。市域の西部地域において、バス路線の再編に伴い、丹原地域で運行しているデマンド型乗合タクシーの見直しも含め、デマンド型乗合タクシーの導入を行う。

デマンド型乗合タクシーの導入時にはあらかじめ見直し基準を設け、地域住民に告知した上で利用が少ない場合は減便や廃止を含めて対応する。

事業 1-2：都市機能誘導区域間の移動利便性の向上

①交通結節点となる JR 駅での予讀線と支線（フィーダー路線）との接続の改善

交通結節点である「伊予西条駅」と「壬生川駅」での JR とバスの接続を見直し、JR とバス相互の乗り継ぎがスムーズになるようダイヤを調整する。

②地域内交通・幹線と支線の接続の改善

地域内交通の幹線である「今治～小松線」「周桑～マイントピア線」「新居浜～西条線」「今治～新居浜線」と、支線である「西之川線」「保井野線」「壬生川線」「関屋線」「三芳線」「湯谷口線」等の接続を改善し、移動利便性を高める。

《目標1》市域を網羅する交通ネットワークの形成							
事業 No	事業名	事業内容	事業実施主体				実施時期
			市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民	
1-1	周辺部と都市機能誘導 区域間の移動利便性の 向上	○国庫補助路線の維持・改善	●	●	●	●	継続実施
		○バス路線の再編	●	●	●	●	令和2年度検討 令和3年度以降実施
		○デマンド型乗合タクシーの導入	●	●	●	●	随時実施
1-2	都市機能誘導区域間の 移動利便性の向上	○交通結節点となる JR 駅での予讃線と 支線との接続の改善	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
		○地域内交通・幹線と支線の接続の改善	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
評価指標の考え方①		公共交通の利用者数の向上					
評価指標①		路線バス・デマンド型乗合タクシー・鉄道の年間利用者数					
算出方法		現状値(令和3年度)				目標値	
年間利用者数の実績		合計：1,197,116 人/年				令和3年度より向上	
評価指標の考え方②		公共交通ネットワークを市域に網羅することにより、交通空白地域を縮小する					
評価指標②		交通空白地の解消地区数(地区:概ね小学校区)					
算出方法			現状値(令和3年度)		目標値		
区域運行導入地区数の実績			6 地区		12 地区		

《目標2》住民ニーズに対応した移動サービスの提供

事業 2-1：都市機能誘導区域内の移動利便性の向上

①既存バス路線による主要施設間循環線の設定

既存バス路線を再編し、西条市街地及び壬生川駅周辺の医療機関・商業集積を循環するルートを設定する。

②新たな移動目的地への乗り入れ

現在乗り入れていない公共施設等に、需要に応じて既存バス路線でアクセスできるようなルート再編を行う。

事業 2-2：通院・買物移動に対応したダイヤ編成

①高齢者に対応した午前中のダイヤ充実

バス利用のターゲットとなる高齢者の生活スタイルに合わせ、8:30～9:00 頃に病院に到着し、お昼頃には自宅に帰れるようなダイヤの調整を行う。

事業 2-3：利用環境の整備

①ICT（情報通信技術）を活用した情報提供・デマンド予約システム導入の研究

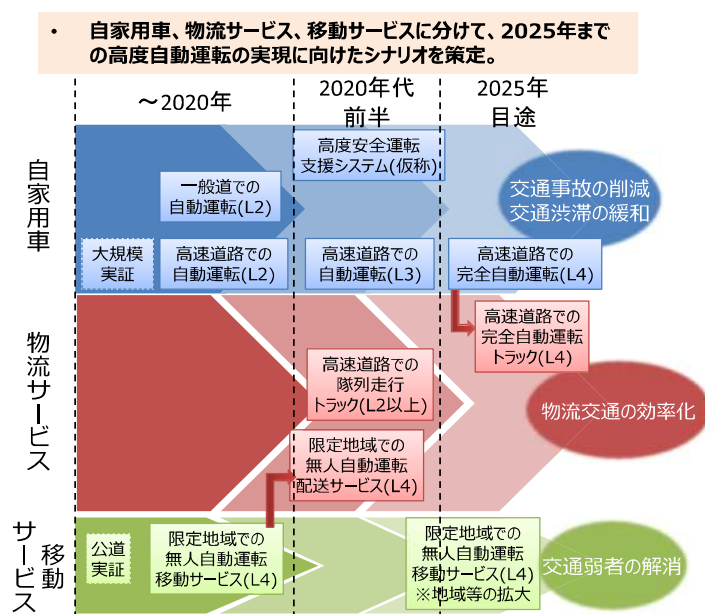
本市は ICT を活用し、地域のだれもがつながり、安全・安心に、豊かで快適な生活を送ることのできるまちづくりを進め、そのメリットをすべての市民が享受できる「スマートシティ西条」の構築を目指している。その一環として、ICT による公共交通に関する情報提供、よりそいたクシーの予約システムの導入等について研究する。

②MaaS・自動運転等の研究

近年、モビリティ（移動）に関し、MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）や自動運転、GSM（グリーン・スロー・モビリティ）等の新たな動きが注目されている。

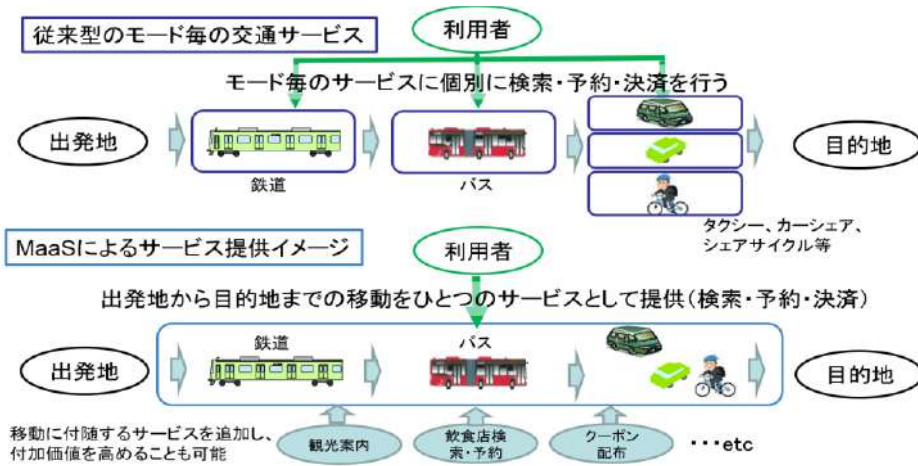
このうち、MaaS については多様な交通手段を組み合わせる「移動の最適化」を図り、スマホ等で予約から決済まで行うシステムとしてフィンランドやエストニアなどの欧米諸国ではすでにサービスが提供されている。「スマートシティ西条」の構築を目指す本市においてもこのような新しい動きに注目し、MaaS 等についての研究を行っていく。

図 63 自動運転実現のシナリオ



出典：国土交通省ホームページ

図 64 MaaSによるサービス提供イメージ



- 想定される効果
- シームレスでストレスフリーな移動実現による利用者利便の向上
 - 公共交通機関の利用シェアの増加(ヘルシンキWhimユーザー: 48%→74%)

出典:国土交通省ホームページ

③バス停の点検と必要に応じた整備

市内には 281 のバス停があるが、老朽化した箇所も見受けられる。各バス停の管理者を確認しつつ点検し、必要に応じて管理者による整備を進める。

《目標2》 住民ニーズに対応した移動サービスの提供							
事業No	事業名	事業内容	事業実施主体				実施時期
			市	協議会(関係団体)	交通事業者	住民	
2-1	都市機能誘導区域内の移動利便性の向上	○既存バス路線による主要施設間循環線の設定	●	●	●		令和3年度検討 令和4年度以降実施
		○新たな移動目的地への乗り入れ	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
2-2	通院・買物移動に対応したダイヤ編成	○高齢者に対応した午前中のダイヤの充実	●	●	●		令2年度検討 令和3年度以降実施
2-3	公共交通利用環境の整備	○ICTを活用した情報提供・デマンド予約システム導入の研究	●	●	●		令3年度検討 令和4年度以降実施
		○MaaS・自動運転等の研究	●	●	●		令3年度検討 令和4年度以降実施
		○バス停の点検と必要に応じた整備	●		●	●	随時実施
評価指標の考え方		市内バス路線(加茂線・西之川線・禎瑞線・壬生川線・保井野線・関屋線・三芳線・湯谷口線)の利便性を改善することにより、1便あたりの輸送人員を拡大する					
評価指標		市内バス路線の1便あたり輸送人員(1日平均)					
算出方法			現状値(令和3年度)		目標値		
市内バス路線の年間輸送人員総数÷市内バス路線の年間総運行便数			1.5人/便		3.0人/便		

基本方針 2：新たな需要の掘り起こしによる公共交通の利用促進

《目標 3》 日常的な公共交通利用の促進

事業 3-1：通勤・通学利用の促進

①通勤・通学時間に対応したダイヤの改善等

通勤や通学の移動手段として JR やバス等の公共交通利用を促すため、朝夕の時間帯を中心に移動利便性が向上するよう、自宅から駅、駅から目的地までのダイヤ・ルートの再編、JR とバスの接続の改善等を行う。

併せて、中高校生への公共交通の利用方法等についての周知を行う。

事業 3-2：免許返納者の利用促進

①免許返納者への公共交通情報の提供

免許返納者をその都度把握し、対象者にバスや JR の時刻表、デマンド型乗合タクシー利用案内チラシ、割引制度の情報提供等を行うことで公共交通の利用を促す。

《目標3》 日常的な公共交通利用の促進							
事業 No	事業名	事業内容	事業実施主体				実施時期
			市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民	
3-1	通勤・通学利用の促進	○通勤・通学時間に対応したダイヤの改善等	●	●	●	●	令和2年度検討 令和3年度以降実施
3-2	免許返納者の利用促進	○免許返納者への公共交通情報の提供	●	●			随時実施
評価指標の考え方		通勤・通学及び免許返納者による公共交通利用者を維持する					
評価指標		市内バス路線の1日平均輸送人員と市内 JR 駅の 1 日平均乗車人員の合計					
算出方法			現状値(令和3年度)		目標値		
市内バス路線1日平均輸送人員+市内 JR 駅 1 日平均乗車人員			2,509 人/日		令和 3 年度より 向上		

《目標 4》 観光 2 次交通の充実

事業 4-1：観光客に対応した 2 次交通の充実

①JR 予讃線と西之川線の接続の充実

伊予西条駅での特急列車と西之川線の接続は概ね良好であるが、西之川線の本数が少ないため全体的に 11 時台～12 時台の接続が弱い。石鎚山観光のメインルートである西之川線の接続の充実と、市内観光に対応する循環線の充実を図る。

②オレンジフェリーとその他の公共交通との連携の充実

東予港と JR 駅や観光地を結ぶバス路線の充実を図り、オレンジフェリーを利用した観光入込客の移動利便性向上に努める。

事業 4-2 : 外来者へのわかりやすい情報提供

①JR 伊予西条駅・壬生川駅・伊予三芳駅でのバス情報の充実

交通結節点と位置付ける「伊予西条駅」「壬生川駅」「伊予三芳駅」での、バス乗場案内・バス路線図等の情報提供の充実を図る。

②JR 伊予西条駅での表示の多言語化

近年、松山空港や高松空港に国際線が就航した影響から、愛媛県内へのインバウンドも増加傾向にある。市内の観光地としては石鎚山への入込が中心となるため、伊予西条駅から西之川線への乗換等を案内する多言語表示を行う。

図 65 JR 伊予西条駅



図 66 JR 伊予西条駅前の多言語による歓迎表示



《目標4》観光2次交通の充実							
事業 No	事業名	事業内容	事業実施主体				実施時期
			市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民	
4-1	観光客に対応した 2次交通の充実	○JR 予讃線と西之川線の接続の充実	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
		○オレンジフェリーとその他の公共交通との連携の充実	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
4-2	外来者へのわかり やすい情報提供	○JR 伊予西条駅・壬生川駅・伊予三芳駅でのバス情報の充実	●	●	●		随時実施
		○JR 伊予西条駅での表示の多言語化	●	●	●		随時実施
評価指標の考え方		西之川線の利用者数の向上					
評価指標		西之川線の年間輸送人員					
算出方法			現状値(令和3年度)		目標値		
年間利用者数の実績			11,396 人/年		令和3年度より向上		

基本方針3：持続可能な交通施策・運行体制の確立

《目標5》 効率的なバス運行の実現

事業 5-1：バス運行の効率化

①同一時間帯の路線重複の解消

せとうち周桑バス上りの一部のダイヤに東予総合支所～周桑営業所間での重複がみられることから、ダイヤ調整により重複の解消を図る。

②需要に応じた再編

せとうち周桑バスの利用状況を見ると、ほとんど利用されていないダイヤが見受けられる。需要が見込めないと判断されるダイヤについては、再編等により効率化を図る。

事業 5-2：競合を回避する路線・ダイヤの設定

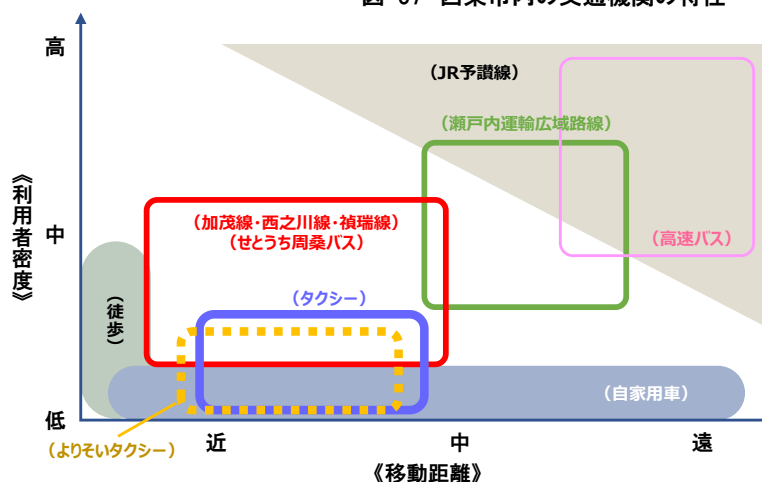
①JR、バス、タクシーの役割分担の明確化と連携

本改定版では「都市間交通」「市内交通」の二つに大きく分類し、「市内交通」について「幹線」と「支線（フィーダー路線）」を設定した。これらの役割分担の中でそれぞれの再編を行うと共に、接続の改善等により相互に連携してスムーズな移動が可能になるよう配慮する。

②交通機関間での競合回避

本市内においては「都市間交通」と位置付けるバスとJRとのダイヤ重複がみられる。これらの中には西条市が通過点となる路線もありダイヤ調整が難しい面もあるが、JR駅での接続改善等により単に競合するのではなく相互連携による利便性向上が図れるよう留意する。

図 67 西条市内の交通機関の特性



《目標5》 効率的なバス運行の実現							
事業 No	事業名	事業内容	事業実施主体				実施時期
			市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民	
5-1	バス運行の効率化	○同一時間帯の路線重複の解消	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
		○需要に応じた再編	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
5-2	競合を回避する路線・ダイヤの設定	○JR、バス、タクシーの役割分担の明確化と連携	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
		○交通機関間での競合回避	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
評価指標の考え方		運行収支率の向上					
評価指標		路線バス・デマンド型乗合タクシーの運行収支率					
算出方法		現状値(令和3年度)				目標値	
運行収支の実績		全体:バス 29.5% デマンド 11.6%				令和3年度より向上	

《目標6》行政負担の抑制

事業 6-1 : サービス水準の適正化

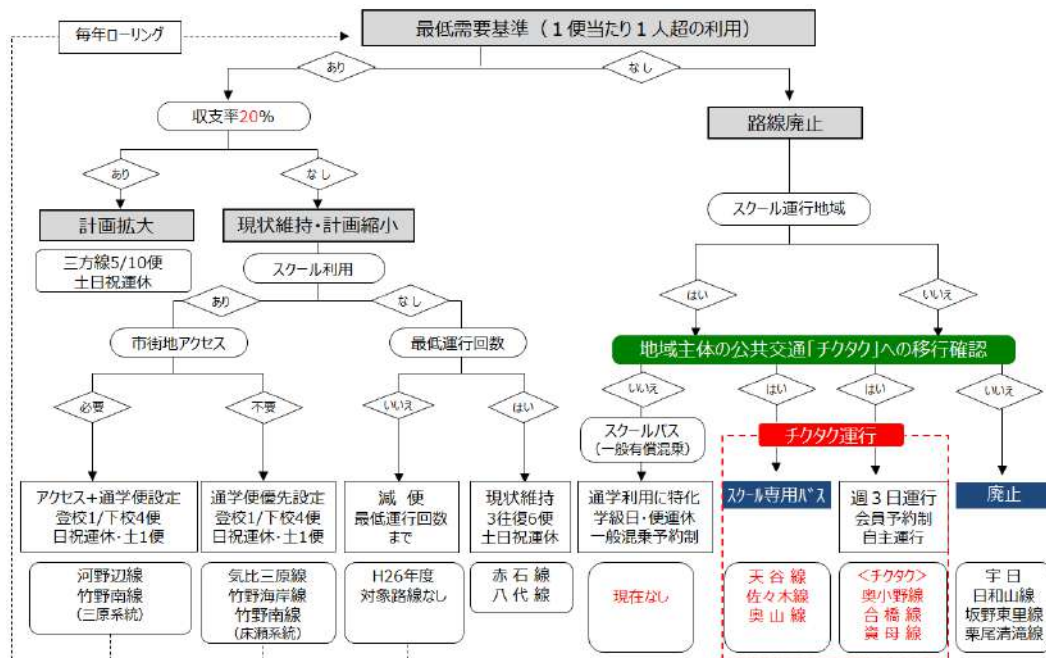
①各種助成制度の見直し・再構築

本市では「いきいきバス制度」をはじめ、「高齢者タクシー利用助成事業」等の各種助成制度を設けているが、同時によりそいタクシーの導入により、安価でタクシーを利用できる取り組みも行っている。これらにより、地域間や世代間における価格差も生じていることから、助成制度と移動サービスを一体的に見直し、適正なサービスに再構築していく。

②路線見直し基準の設定

バス路線を維持・存続させるためには「乗って守る」という意識付けが重要となる。そのため、ダイヤの減便、路線自体の廃止等について一定の基準を設け、その数値に達しない場合は他の移動手段に再編するなど、利用状況に応じた明確なバス路線の見直し基準を設定する。

図 68 運行の見直しフローの事例(兵庫県豊岡市)



資料:豊岡市

《目標6》行政負担の抑制						
事業 No	事業名	事業内容	事業実施主体			実施時期
			市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	
6-1	サービス水準の適正化	○各種助成制度の見直し・再構築	●			令和3年度検討 令和4年度以降実施
		○路線見直し基準の設定	●	●	●	令和3年度検討 令和4年度以降実施
評価指標の考え方		公的負担の抑制				
評価指標		西条市の公共交通関連負担額				
算出方法		現状値(令和3年度)			目標値	
公的負担額の実績		合計:140,531千円/年			127,644千円/年 (平成30年度) を現状維持	

《目標7》公共交通の担い手確保

事業 7-1：事業者と行政の連携による担い手確保

①バス事業者、タクシー事業者、行政等が連携した求人活動等の実施

旅客業界におけるドライバー不足は年々深刻になってきている。生活基盤となるバス路線維持のためにも、ドライバー確保は単に交通事業者だけの問題だけではなくなっており、官民が連携した取り組みを行う。

②ドライバー確保のための環境整備

一般的にバスやタクシーのドライバーの勤務は拘束時間が長く、土日出勤などの不規則勤務もあるため、特に若年層には敬遠されるケースが多い。したがって、ドライバーを確保するためには他の職業に対し競争力を持つ労働条件、職場環境整備などが求められることから、運行事業者としてより一層の環境整備・改善に努める。



《目標7》公共交通の担い手確保							
事業 No	事業名	事業内容	事業実施主体				実施時期
			市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民	
7-1	交通事業者と行政の 連携による担い手確保	○バス事業者、タクシー事業者、行政等 が連携した求人活動等の実施	●	●	●		令和2年度検討 令和3年度以降実施
		○ドライバー確保のための環境整備			●		随時実施
評価指標の考え方		公共交通の担い手の確保					
評価指標		交通事業者のドライバー数					
算出方法			現状値(令和3年度)		目標値		
交通事業者のドライバー数			136人		令和3年度より向上		

Ⅶ. 実施スケジュールと計画の評価・検証

7-1 実施スケジュール

本改定版の実実施スケジュールを以下のように設定する。

表 55 実施スケジュール・進捗状況(1)

基本方針1：住みやすさを実感できる移動サービスの充実														
目標 (7)	事業 NO	事業名 (13)	事業内容 (24)	事業スケジュール							事業実施主体			
				R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民	
《目標1》 市域を網羅する 交通ネットワーク の形成	1-1	周辺部と都市機能 誘導区域間の 移動利便性の向上	国庫補助路線の維持・改善	随時実施 ○地域公共交通確保維持改善事業（ワイター系統路線）の活用							●	●	●	●
			バス路線の再編 （路線統合等効率化）	随時実施 ○バス路線見直しプロローの作成（R2年度） ○バス路線再編協議（せとち同乗バス）（R3.4年度） ○西部地域のバス路線再編に伴い接続改善検討・実施							●	●	●	●
	1-2	都市機能誘導区域 間の移動利便性の 向上	テマト型乗合タクシーの 導入	随時実施 ○「テマト型乗合タクシー」等導入マニュアル作成（R2年度） ○バス路線加給線廃止に伴い加給地区区域拡張（R2年度） ○西条地域テマト型乗合タクシー導入（R3.4年度） ○西部地域テマト型乗合タクシー導入の検討・実施							●	●	●	●
			交通結節点となるJRR駅での 予備線と支線との接続の改善	随時実施 ○バスダイヤの調整整理（R2年度） ○JRRとバスの接続等に関するバス事業者との協議、バスダイヤ 改正（R3年度） ○西部地域のバス路線再編に伴い接続改善検討・実施							●	●	●	●
	2-1	都市機能誘導区域 内の移動利便性の 向上	地域内交通・幹線と支線の 接続の改善	随時実施 ○西部地域のバス路線再編に伴い接続改善検討・実施							●	●	●	●
			既存バス路線による主要施設 間循環線の設定	随時実施 ○西部地域のバス路線再編に伴い検討・実施							●	●	●	●
	2-2	通院・買物移動に 対応したダイヤ編成	新たな移動目的地への乗り 入れ（バス路線ルート再編）	随時実施 ○スーパー・マルナカ水戸店へ接続（R3年度） ○西部地域のバス路線再編に伴い検討・実施							●	●	●	●
			高齢者に対応した午前中の ダイヤの充実	随時実施 ○西部地域のバス路線再編に伴い検討・実施							●	●	●	●
	2-3	公共交通利用 環境の整備	ICTを活用した情報提供・ テマト予約システム導入の 研究	随時実施 ○事業者A I テマトシステム研究（R4年度） ○西部地域テマト型乗合タクシー導入・バス路線再編に伴い 検討・実施							●	●	●	●
			Maas・自動運転等の研究	随時実施 ○東証証運行「南予交通ネットY O D O Maas」(キヤッシュ レス決済システム)の現地視察（R4年度） ○西部地域テマト型乗合タクシー導入・バス路線再編に伴い 検討・実施							●	●	●	●
			バス停の点検と必要に応じた 整備	随時実施							●	●	●	●

表 56 実施スケジュール・進捗状況(2)

基本方針 2 : 新たな需要の掘り起こしによる公共交通の利用促進													
目標	事業 NO	事業名	事業内容	実施スケジュール						事業実施主体			
				R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民
《目標 3》 日常的な公共交通利用の促進	3-1	通勤・通学利用の促進	通勤・通学時間に対応したダイヤの改善等	随時実施						●	●	●	●
				○西部地域のバス路線再編に伴い検討・実施									
	3-2	免許返納者の利用促進	免許返納者への公共交通情報の提供	随時実施						●	●		
				○割引制度の車内ポスター掲示									
《目標 4》 観光 2 次交通の充実	4-1	観光客に対応した 2 次交通の充実	JR予備線と西之川線の接続の充実 オレンジアアリーとその他の公共交通との連携の充実	随時実施						●	●		
				○バス事業者と協議									
	4-2	外来者へのわかりやすい情報提供	JR伊予西条駅・壬生川駅・伊予三芳駅でのバス情報の充実 JR伊予西条駅での表示の多言語化	随時実施						●	●	●	
				○西条市公共交通マップを作成 (R2年度) ○バス停留所 (JR伊予西条駅・JR壬生川駅) にバス停表示を設置 (R3年度)									
				随時実施						●	●	●	
				随時実施						●	●	●	

表 57 実施スケジュール・進捗状況(3)

基本方針3：持続可能な交通施策・運行体制の確立															
目標	事業NO	事業名	事業内容	事業スケジュール							事業実施主体				
				R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	市	協議会 (関係団体)	交通 事業者	住民		
《目標5》 効果的な バス運行の 実現	5-1	バス運行の効率化	同一時間帯の路線重複の 解消	随時実施							●	●	●		
				○バス路線再編協議（せとうち圏域バス）（R3-4年度）	○西部地域のバス路線再編に伴い検討・実施										
	5-2	競争を回避する 路線・ダイヤの設定	JR、バス、タクシーの 役割分担の明確化と連携	随時実施							●	●	●		
				○バス路線再編協議（せとうち圏域バス）（R3-4年度）	○西部地域のバス路線再編に伴い検討・実施										
《目標6》 行政負担の 抑制	6-1	サービス水準の 適正化	各種助成制度の見直し・ 再構築	随時実施							●				
				○庁内重点課題として見直し検討											
《目標7》 公共交通の 担い手確保	7-1	交通事業者と 行政の連携による 担い手確保	バス事業者、タクシー事業者、 行政等が連携した求人活動 等の 実施	随時実施							●	●	●		
				○就職案内ブース（高校生）参加・案内											
				○入社祝い金・監修費用補助（貸付）制度 ○バス車体を用いた求人広告 ○ラジオによる求人CMの実施 等											

7-3 計画の目標と指標

基本方針に基づく目標を確実に進めていくため、それぞれの進捗状況を確認できる評価指標、目標値を以下のように設定する。

表 59 目標、指標(1)

目標	評価指標	現況値(令和3年度)	目標値(令和7年度)	目標の考え方・方法	評価時期
基本方針1:住みやすさを実感できる移動サービスの実現					
《目標1》 市域を網羅する 交通ネットワーク の形成	路線バス・デマンド型乗合 タクシー・鉄道の年間 利用者数 ※路線廃止があった場合は廃止 路線の利用者数は除き比較を 行う	バス(地域間幹線系統補助路線)	271,351人/年	目標:公共交通の利用者数の向上 方法:年間利用者数の実績	毎年度
		バス(地域内フィーダー系統補助路線) ※保井野線については路線廃止方針であるため現状維持	15,392人/年		
		市内路線バス(フィーダー系統補助路線以外)	21,868人/年		
		バス(上記以外)	9,593人/年		
		鉄道(乗車人数)	878,555人/年		
		デマンド(加茂地区・丹原地域)	357人/年		
		デマンド(西条地域) ※実証運行中のため令和5年度(R4.10.1~R5.9.30)実績を基準とする	-		
交通空白地の解消地区数 (地区:概ね小学校区)	6地区	12地区	目標:交通空白地域の縮小 方法:区域運行導入地区数の実績	毎年度	
《目標2》 住民ニーズに 対応した移動 サービスの提供	市内バス路線の1便あたり 輸送人員(1日平均)	1.5人/便	3.0人/便	目標:市内バス路線の1便(日平均)あたり 輸送人員 方法:年間利用者数・運行回数・運行便数 の実績	毎年度
基本方針2:新たな需要の掘り起こしによる公共交通の利用促進					
《目標3》 日常的な 公共交通利用 の促進	市内バス路線の1日平均輸 送人員と市内JR駅の1日平 均乗車人員の合計 ※路線廃止があった場合は廃止路線 の利用者数は除き比較を行う	2,509人/日	R3年度 より向上	目標:通勤・通学及び免許返納者による 公共交通利用者の維持 方法:市内バス路線1日平均輸送人員+ 市内JR駅1日平均乗車人員	毎年度
《目標4》 観光2次交通の 充実	西之川線の 年間輸送人員	11,396人/年	R3年度 より向上	目標:西之川線の利用者数の向上 方法:年間利用者数の実績	毎年度

表 60 目標、指標(2)

目標	評価指標	現況値(令和3年度)	目標値(令和7年度)	目標の考え方・方法	評価時期	
基本方針3:持続可能な交通施策・運行情体制の確立						
《目標5》 効率的なバス 運行情の実現	路線バス・デマンド型乗合 タクシーの運行収支率	バス(地域間幹線系統補助路線) ※今治～小松線については路線廃止方針であるため現状維持	35.8%	R3年度 より向上	目標:運行収支率の向上 方法:運行収支の実績	毎年度
		バス(地域内フィーダー系統補助路線) ※保井野線については路線廃止方針であるため現状維持	15.1%			
《目標6》 行政負担の抑制	西条市の公共交通関連 負担額	市内路線バス(フィーダー系統補助路線以外) バス:(上記以外)	11.3%	127,644 千円/年 (H30年度) を現状維持	目標:公的負担の抑制 方法:公的負担額の実績	毎年度
		デマンド(加茂地区・丹原地域)	11.6%			
		デマンド(西条地域) ※実証運行中のため令和5年度(R4.10.1～R5.9.30)実績を基準とする	-			
		バス(地域間幹線系統補助路線) ※今治～小松線については路線廃止方針であるため現状維持	△181,495千円/年			
		バス(地域内フィーダー系統補助路線) ※保井野線については路線廃止方針であるため現状維持	△43,070千円/年			
		市内路線バス(フィーダー系統補助路線以外)	△53,741千円/年			
		バス:(上記以外)	△7,441千円/年			
		デマンド(加茂地区・丹原地域)	△1,220千円/年			
		デマンド(西条地域) ※実証運行中のため令和5年度(R4.10.1～R5.9.30)実績を基準とする	-			
		バス(地域間幹線系統補助路線)	49,691千円/年			
《目標7》 公共交通の 担い手確保	交通事業者のドライバー数 ※路線廃止があった場合は該当す るドライバー数は除き比較を行う。	バス(地域内フィーダー系統補助路線)	19,222千円/年	R3年度より 向上	目標:公共交通の担い手の確保 方法:交通事業者のドライバー数	毎年度
		市内路線バス(地域内フィーダー系統補助路線以外)	49,972千円/年			
		バス:(上記以外)	1,524千円/年			
		デマンド(加茂地区・丹原地域)	1,220千円/年			
		デマンド(西条地域) ※実証運行中のため令和5年度(R4.10.1～R5.9.30)実績を基準とする	-			
		高齢者移動助成制度	18,902千円/年			
		高年齢者移動助成制度	18,902千円/年			
		高年齢者移動助成制度	18,902千円/年			
		高年齢者移動助成制度	18,902千円/年			
		高年齢者移動助成制度	18,902千円/年			
高年齢者移動助成制度	18,902千円/年					