

四国中央市地域公共交通計画 (案)

令和3年3月

四 国 中 央 市

四国中央市地域公共交通計画（案） 目次

△ - ▽

序 章 計画策定の目的	1
序－1. 計画策定の背景と目的	1
序－2. 計画の位置づけ	1
序－3. 計画の対象区域	2
序－4. 計画期間	2
第1章 地域の概況及び公共交通等の現状	3
1－1. 地域の概況	3
1－2. 公共交通の現状	10
1－3. その他移動サービスの現状	27
第2章 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	32
2－1. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ	32
2－2. 四国中央市地域公共交通総合連携計画の取り組み状況	41
第3章 住民アンケート調査等からみた改善ニーズ等の把握	43
3－1. 住民アンケート調査	43
3－2. デマンドタクシー利用アンケート	63
3－3. 関係者の問題意識・意向等	65
第4章 地域公共交通の問題点・課題の整理	68
4－1. 地域の概況及び公共交通の現状等（まとめ）	68
4－2. 地域公共交通の問題点・課題	70
第5章 地域公共交通計画の基本的な方針と目標	72
5－1. 基本的な方針	72
5－2. 計画目標及び評価指標の設定	75
第6章 目標達成のために実施する事業	76
6－1. 実施する事業	76
6－2. 実施する事業の概要	77
第7章 計画の達成状況の評価	86
7－1. 計画の推進体制	86
7－2. 計画の進捗評価（進行管理）	87
7－3. 進捗状況の評価方法	88

序章 計画策定の目的

序一 1. 計画策定の背景と目的

四国中央市においては、高齢化、人口減少等が進み、公共交通の利用が横ばいから減少傾向にある。移動手段としては、鉄道、民間路線バスと新宮地区福祉バスに加えて、予約型の乗り合いタクシー（デマンドタクシー）を運行している。

今後は、路線等の維持確保、またさらなる利便性向上を図っていくとともに、増加する経費負担も見据えながら、持続可能な公共交通環境を作っていくことが必要となっている。

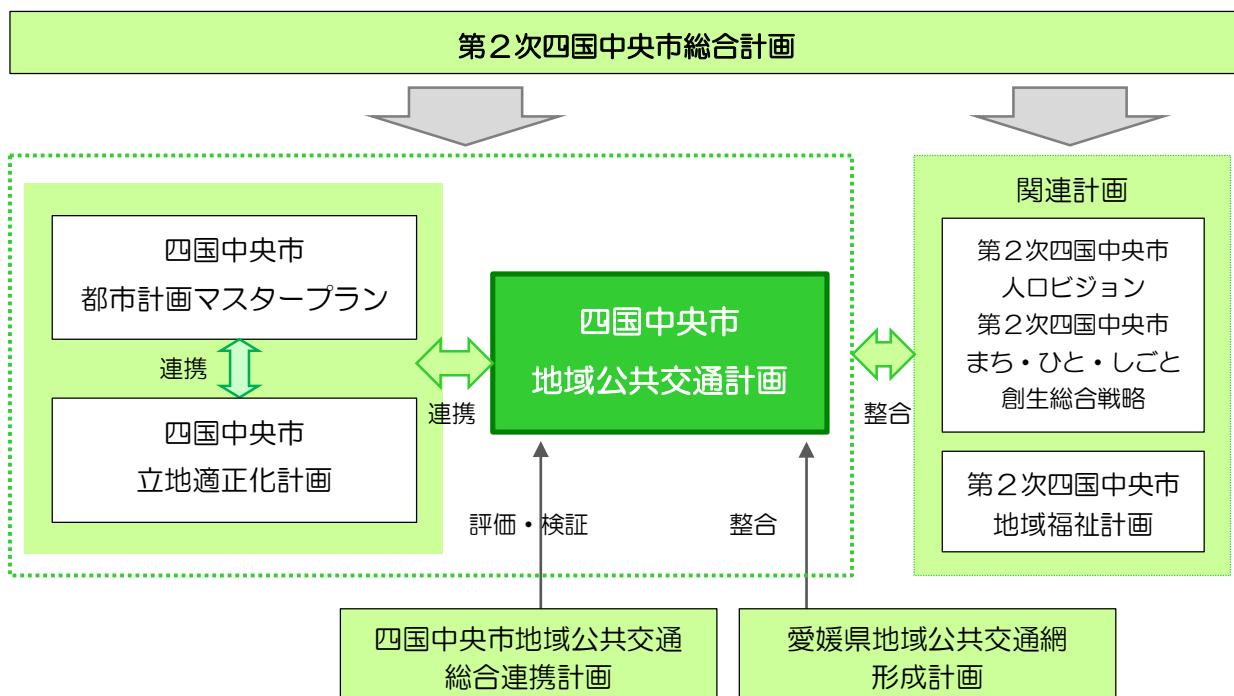
本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づき、「まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成」に加えて、「地域における輸送資源の総動員」による「持続可能な旅客サービスの提供の確保」を図ることを目的に、公共交通政策のマスタープランとなる「四国中央市地域公共交通計画」を策定するものである。

なお、本計画の策定は、平成 30 年 3 月に策定した「四国中央市立地適正化計画」において、「コンパクトなまちづくりとネットワークの充実」を図る上での誘導施策の一つとなっており、その中でも「ネットワークの充実」を図るために計画策定は、「交通結節点の強化」とともに、立地適正化計画の重点施策として位置づけられている。

序一 2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部改正（令和 2 年 6 月 3 日公布）」（以下「活性化再生法」という。）第 5 条に規定する法定計画として、最上位計画である「第 2 次四国中央市総合計画」に即し、「四国中央市都市計画マスタープラン」、「四国中央市立地適正化計画」等における位置づけや施策等との整合を図り、総合的なまちづくりの一環として公共交通に係る事項を位置づける計画とする。

■四国中央市地域公共交通計画の位置づけ



序一 3. 計画の対象区域

本計画の対象区域は、四国中央市全域とする。

序一 4. 計画期間

本計画の計画期間は、令和3年度から令和7年度までの5年間とする。

なお、計画の期間内においても、今後の社会情勢等の変化や関連計画の見直し等に適応するよう必要に応じて計画の見直し・修正を行う。

■本計画と主な関連計画の計画期間

(年度)

年度	～R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8～
第2次四国中央市総合計画 (平成27年4月)				H27～R4				
四国中央市都市計画マスターplan (平成22年12月)					H22～R14			
四国中央市立地適正化計画 (平成30年3月)					H30～R19			
四国中央市地域公共交通計画		計画策定			令和3年～令和7年			
(参考) 愛媛県地域公共交通網形成計画 (平成30年3月)				H30～R6.9				

第1章 地域の概況及び公共交通等の現状

1－1. 地域の概況

(1) 位置及び地勢等

本市は、愛媛県の東端部に位置し、東は香川県に面し、南東は徳島県、さらに南は四国山地を境に高知県と、四国4県に接する四国の中心といえる地域である。

地形は、東西に約25kmの海岸線が広がり、その海岸線に沿って東部には全国屈指の「製紙・紙加工業」の工業地帯を擁し、その南に市街地を形成している。海岸線西部には、美しい自然海岸が残りその南には肥沃な農地が広がっている。さらに南には急峻な法皇山脈から四国山地へと続く山間部を擁し、この豊かな自然により豊富な水の恵みを与えられ、産業や生活が支えられている。

本市は高速道路網の整備により、三島川之江・土居・新宮の3つのインターチェンジと川之江・川之江東の2つのジャンクションを持ち、四国の「エックスハイウェイ」の結節点となっており、4県の県庁所在地のいずれにも、ほぼ1時間で結ばれるという好条件の位置にある。また、海路においては、重要港湾三島川之江港国際物流ターミナルの整備が進み、海外も含めた海上貨物の取扱いが活発となり、四国4県屈指の物流拠点地域として期待が高まってきている。

本市の前身である川之江市、伊予三島市、土居町、新宮村は、昭和29年に宇摩郡の各町村が合併して誕生し、高度経済成長に伴ってそれぞれ地域の特性を活かして発展してきた。その後、平成16年に合併し四国中央市となり、現在に至っている。

■四国中央市の位置



(2) 人口動向

①市の人口動向

直近の国勢調査人口は 87,413 人（平成 27 年）であり、平成 2 年をピークに減少している。

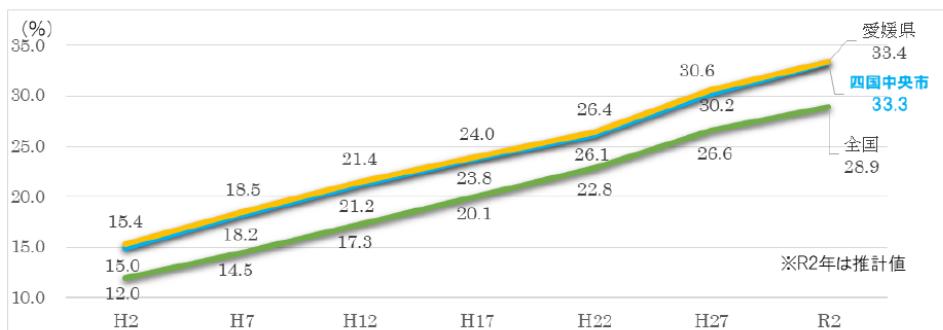
年齢 3 区分人口の推移をみると、年少人口及び生産年齢人口は年々減少している一方、老年人口は年々増加している。

高齢化率も、県平均とほぼ同水準で推移しており、高齢化が進行している。また、世帯数・世帯人員の推移から、単身世帯の増加や核家族化が進行していることがわかる。

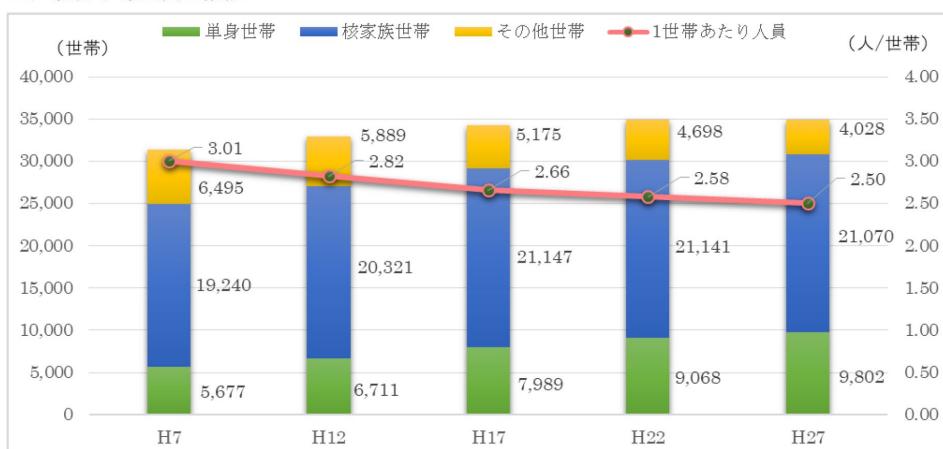
■総人口および年齢 3 区分人口の推移



■高齢化率の推移



■世帯数・世帯人員の推移

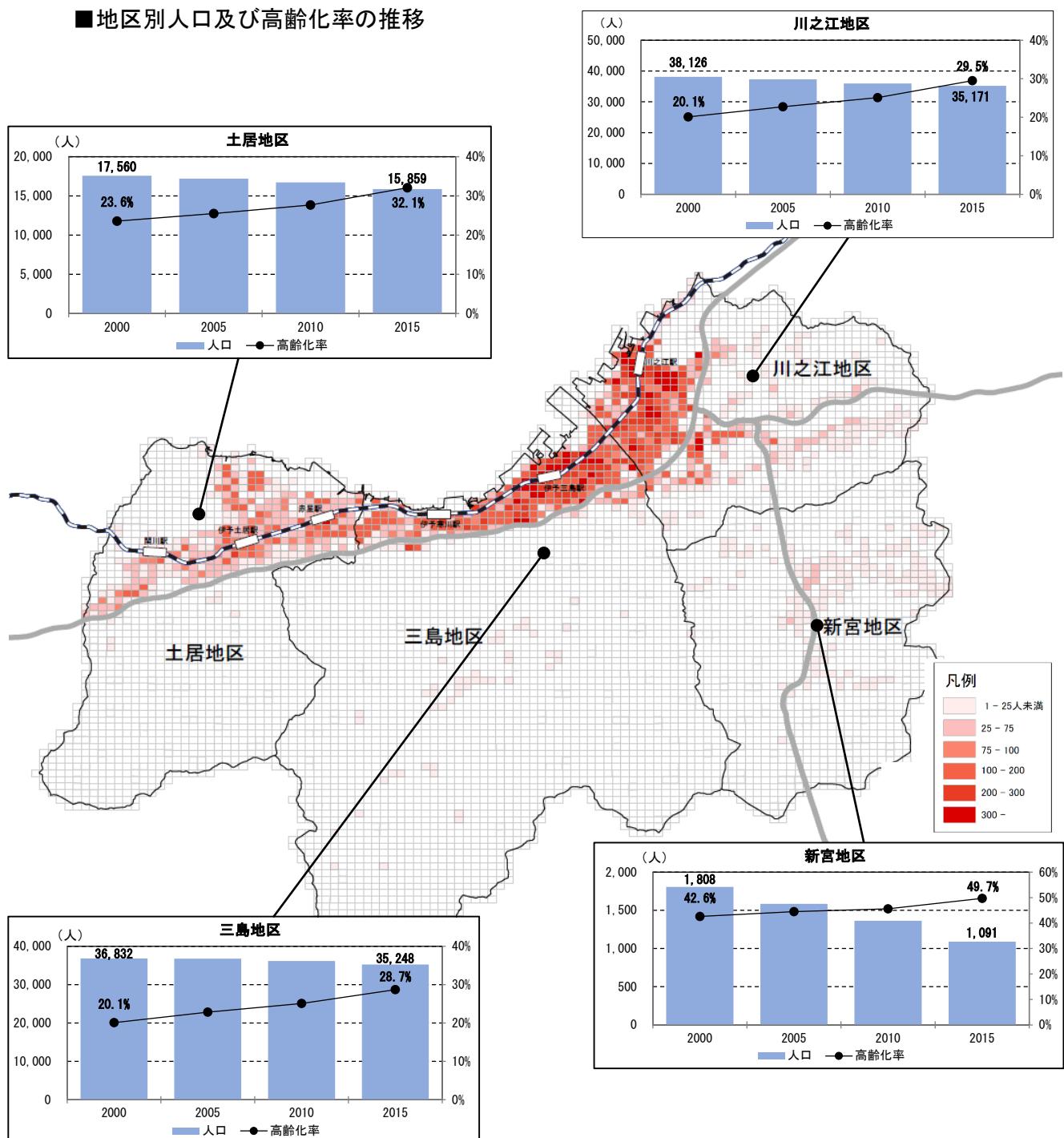


②地区別人口動向

平成 27 年の 250m メッシュ人口をみると、川之江駅及び伊予三島駅周辺を中心に人口が集中している。

各地区の人口及び高齢化率の推移をみると、いずれも人口減少・高齢化が進行しており、今後さらなる人口減少・高齢化が懸念される。とくに、新宮地区の高齢化率は約 50% となっており、他地区に比べ高齢化が進んでいる。

■地区別人口及び高齢化率の推移



資料：国勢調査

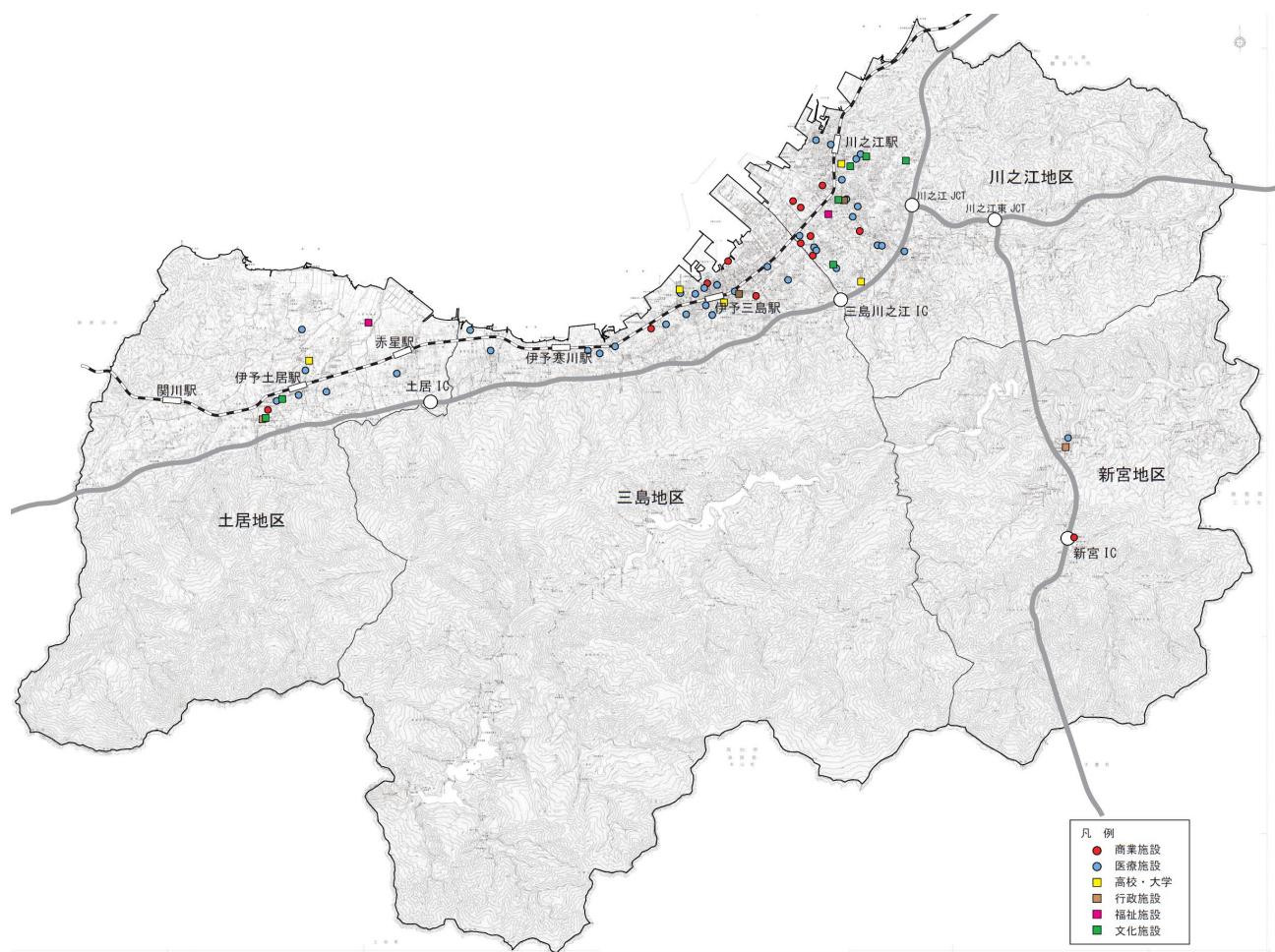
メッシュ人口は、H27 国勢調査 250m より作成

(3) 主要施設立地状況

市内の主要施設は、JR予讃線周辺の市街地に多く立地している。とくに伊予三島駅周辺及び川之江駅周辺に集中している。

一方、新宮地区では、新宮窓口センター、新宮診療所及び道の駅「霧の森」が主要施設となっている。なお、主要施設の近くには、路線バス等が運行されており、概ねカバーされている。

■市内的主要施設の立地状況



(4) 交通特性

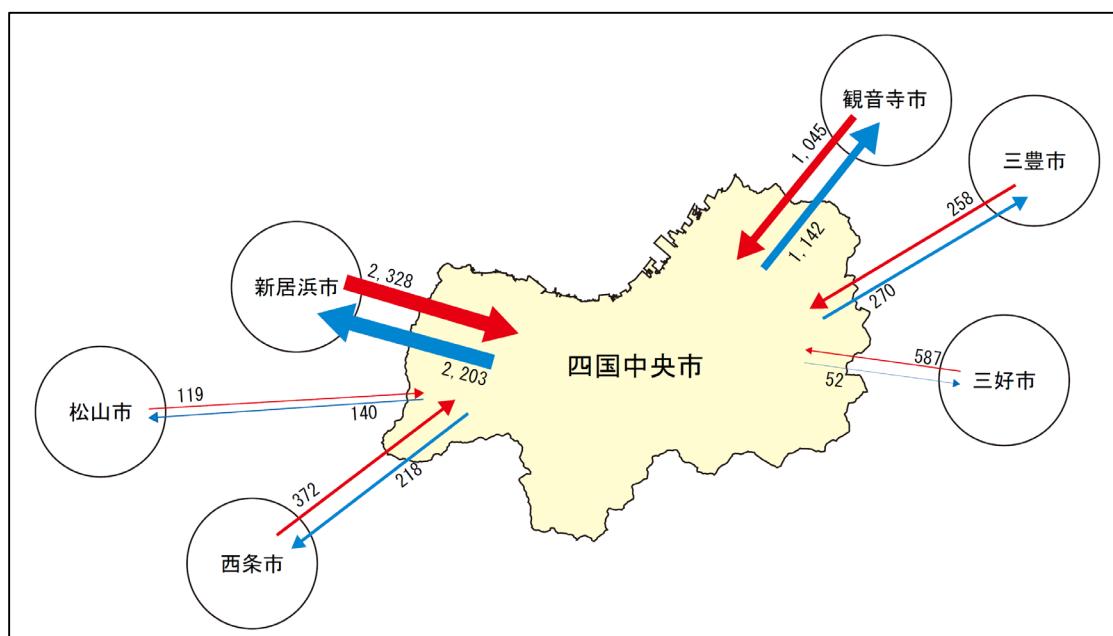
①通勤・通学流動

流入人口は、県内だけでなく県外の近隣地域などからの流入も多く、通勤・通学とともに、県内では、新居浜市、西条市、県外では、観音寺市、三好市などからの流入が多い状況にある。

流出人口は、県内における通勤では、新居浜市、西条市、県外では、観音寺市、三豊市への流出が多く、県内における通学では、新居浜市、松山市、今治市、県外では、三豊市などへの流出が多い状況にある。

本市の流出・流入の状況（通勤）は、流入超過傾向であることから、北部の工業地帯など働く場所が確保されていると考えられる。

■通勤・通学流動

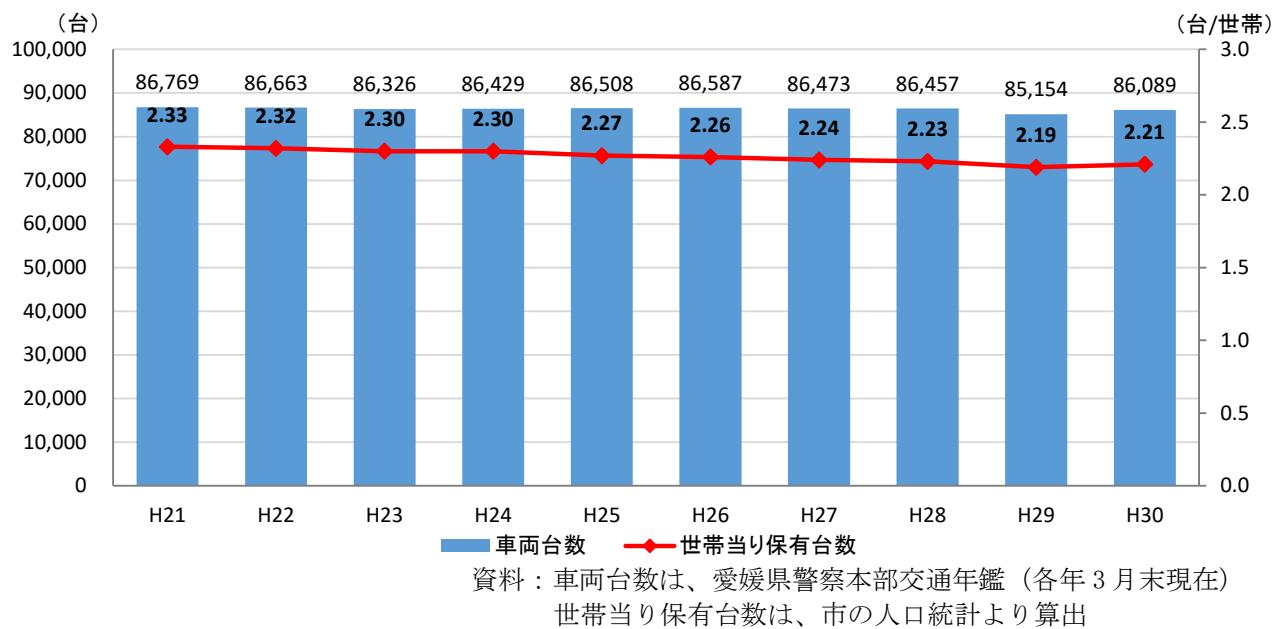


資料：平成 27 年国勢調査

②自動車保有台数

自動車保有台数は横ばい傾向であり、世帯当たり保有台数は微減傾向となっている。

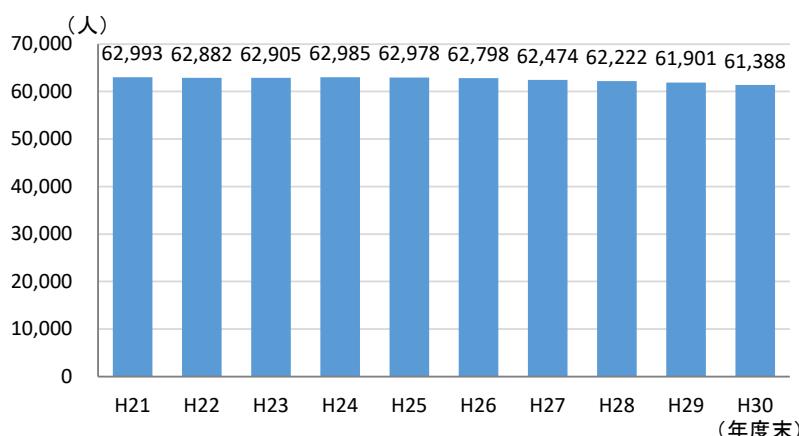
■乗用車（軽自動車含む）の保有台数の推移



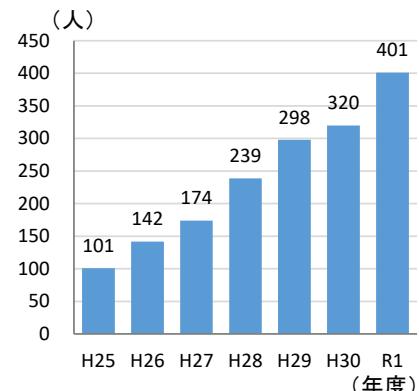
③運転免許保有者数

本市における運転免許証保有者は、平成30年度末で61,388人であり、近年微減傾向で推移している。一方、免許返納者は増加傾向となっている。

■運転免許保有者数の推移



■運転免許返納者数の推移



(5) 觀光動向

山と海に面している本市は、渓谷や広大なコスモス園など、豊かな自然を堪能することができ、さらに、日本一の製紙工場地帯の灯りが楽しめる夜景スポットもあり、朝から夜まで楽しむことができる。

本市の年間観光入込客数は、令和元年で約75万人と前年度より増加したが、ここ数年はほぼ横ばい傾向となっている。

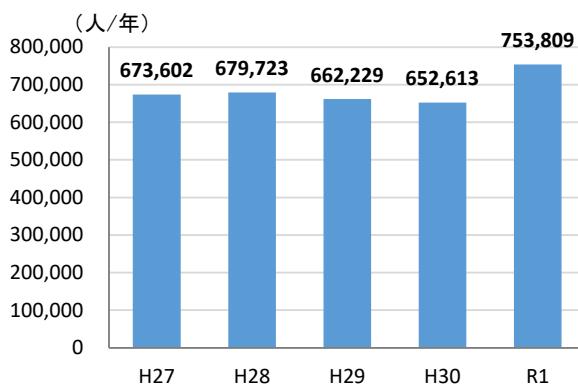
市内では、道の駅「霧の森」の利用者数が最も多いが、平成 22 年に路線バスの延伸が実現し、公共交通でのアクセス性が向上している。

■主要な観光地



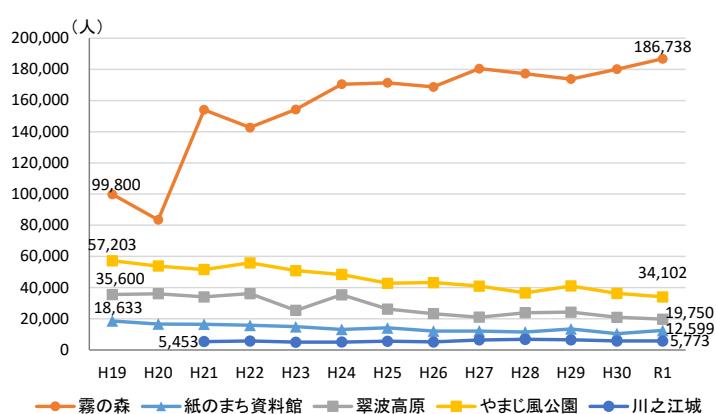
資料：四国中央市観光マップ

■観光入込客数の推移



资料：吉姆·拉金

■四国中央市内の主要観光施設の利用者数の推移



資料：観光客数とその消費額（愛媛県）

1－2. 公共交通の現状

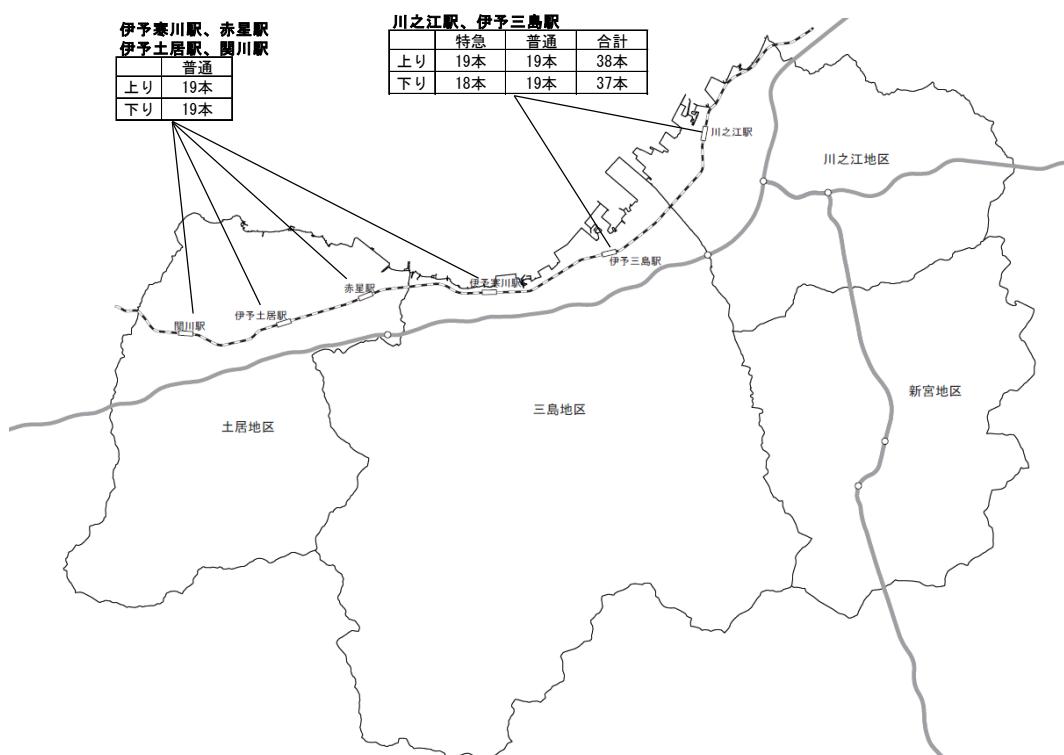
(1) 鉄道

鉄道は、JR予讃線が海岸沿いを東西に通っており、市内の駅として川之江駅、伊予三島駅、伊予寒川駅、赤星駅、伊予土居駅、関川駅の6つの駅が所在する。

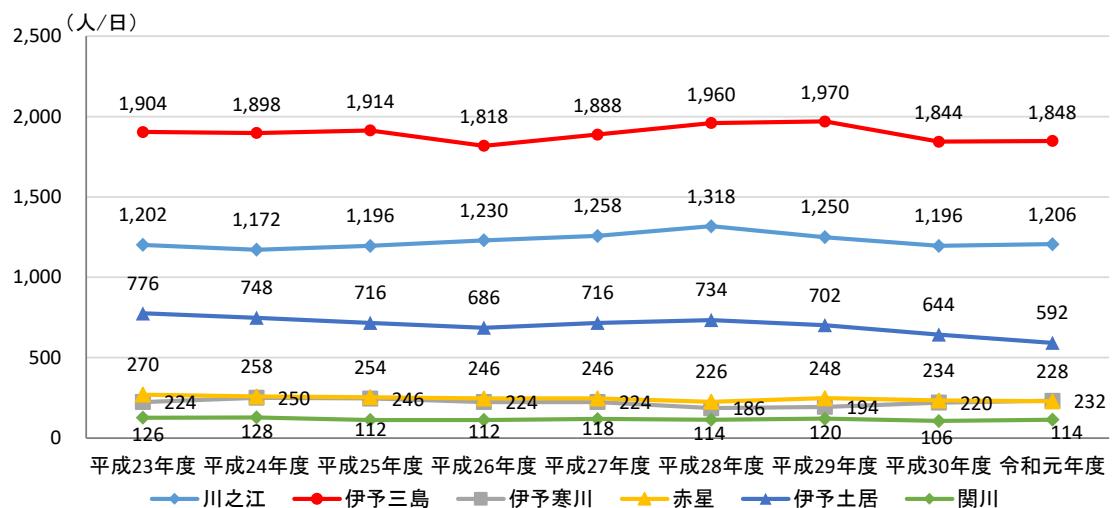
運行状況は、特急が停車する川之江駅・伊予三島駅は、上り38本、下り37本運行されており、他の駅は、上り下りともに19本運行している。

各駅の乗降客数をみると、伊予三島駅の乗降客数が最も多く、次いで川之江駅となっている。その他の駅の乗降客数は、1,000人未満となっている。また、乗降客数の推移をみると、伊予土居駅は減少傾向となっているが、他の駅は横ばい傾向となっている。

■市内の鉄道網及び運行本数



■各駅の1日乗降客数の推移



資料：国土交通省国土数値情報データ及びJR四国

(2) 高速バス

①運行概要

本市を経由する高速バスは、12路線（昼行6、夜行5、空港1）運行されており、都市間を結ぶ公共交通として重要な役割を果たしている。

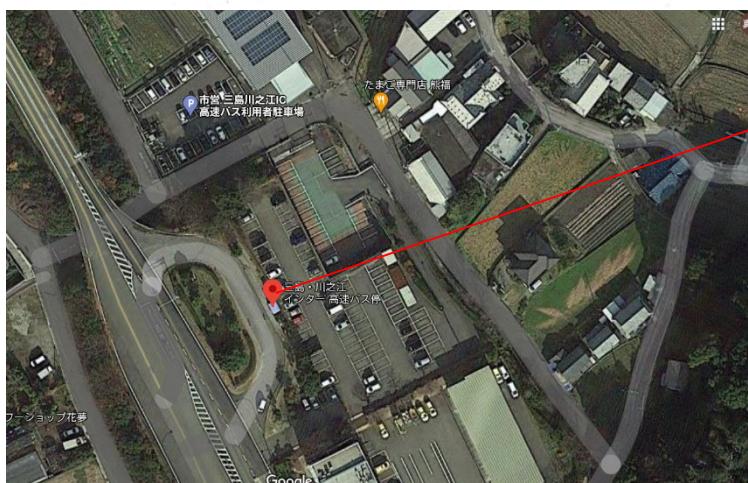
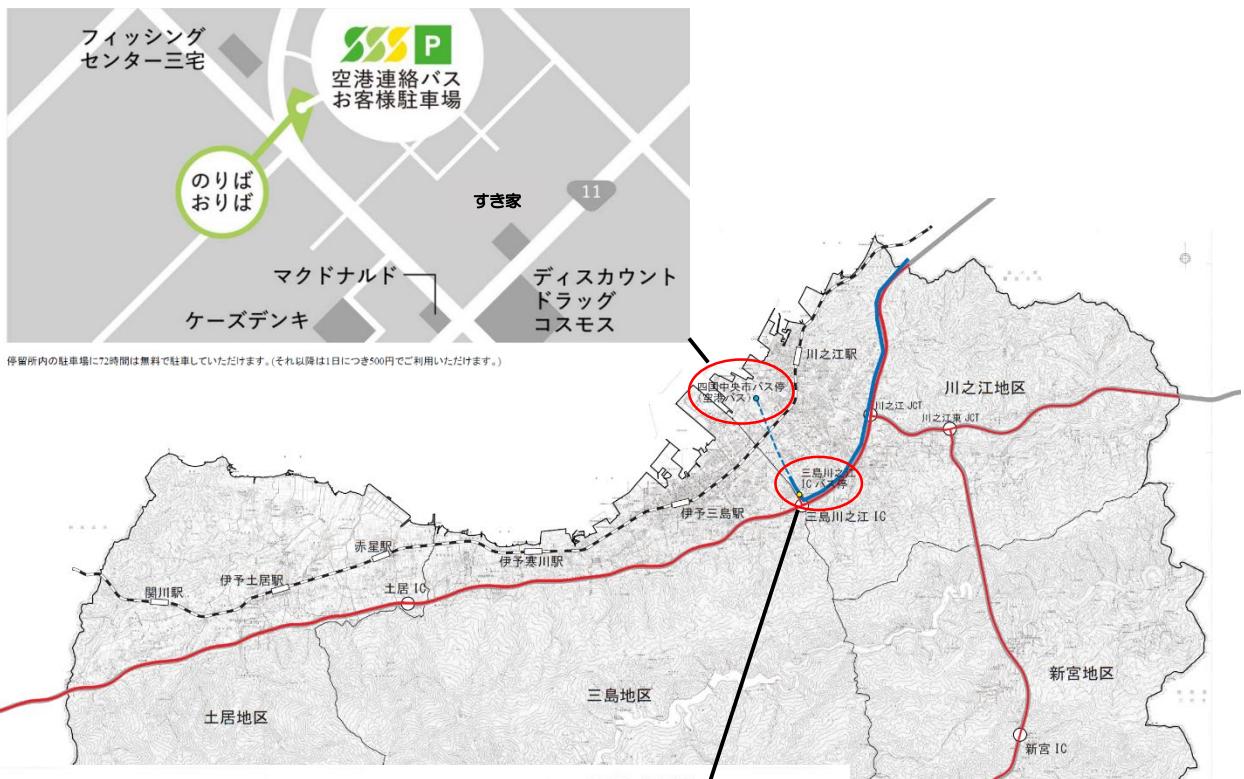
高速バスの路線は多いが、空港バス以外の高速バスが停車するバス停は、三島・川之江ICにあり、市街地から離れている。このため、高速バスの利便性を高めるために、高速バス停付近に高速バス利用者用駐車場（29台）が整備されている。しかし、路線バスは、インター付近まで乗り入れていない。

■高速バスの運行概要

	路線	運行事業者	運行本数	運賃
昼行 バス	今治～大阪梅田・神戸三宮 (いしづちライナー)	瀬戸内運輸 阪神バス	10 往復 (うち、1往復は夜行)	大阪：4,750円 神戸：4,350円
	松山～三宮・大阪・USJ・京都 (松山エクスプレス)	JR四国バス 西日本JRバス	9 往復	三宮：4,350円 大阪：4,750円 京都：5,050円
	松山～高知 (なんごくエクスプレス)	JR四国バス	5 往復	松山：2,200円 高知 IC 南 BT 1,700円 高知駅 1,800円
	松山～高知 (ホエールエクスプレス)	伊予鉄バス とさでん交通	5 往復	松山：2,200円 高知：1,800円
	松山～徳島 (吉野川エクスプレス)	伊予鉄バス JR四国バス 徳島バス	7 往復	松山：2,200円 徳島：2,600円
夜行 バス	松山～高松＊ (坊ちゃんエクスプレス)	四国高速バス 伊予鉄バス JR四国バス	10 往復	高松：2,100円 松山：2,200円
	今治～東京（渋谷） (パイレーツ号)	瀬戸内運輸 東急トランセ	1 往復	11,300円
	松山・高松・徳島～名古屋 (オリーブ松山号)	JR四国バス JR東海バス	1 往復	8,150円
	松山～鳴門～（横浜）～東京	コトバスエクスプレス	1 往復	8,400円
	松山～鳴門～名古屋・四日市	コトバスエクスプレス	1 往復	7,100円
空港 バス	三島川之江 IC～宇多津～福岡	コトバスエクスプレス	1 往復	7,700円
	高松空港リムジンバス (高松空港～観音寺・四国中央市)	西讃観光	5 往復	2,000円

*松山～高松：路線としては、15往復運行しているが、JR四国バスの5往復は通過となっている。

■高速バスの運行ルート及び高速バス利用者駐車場



三島川之江インター高速バス停



■路線バスと高速バスとの乗り継ぎ状況（最寄りの路線バスのバス停から約12分）



②高速バスの利用状況

三島川之江インター高速バス停では、関西方面（神戸・大阪）の利用が最も多くなっている。四国地方では、松山方面が多く、次いで高知方面となっている。

■三島川之江インター高速バス停利用実績（平成31年4月～令和2年3月の1年間）

行先	便数	利用者数	備考
神戸大阪 行き	19便／日	18,063	2系統
帰り	同上	17,345	
東京夜行 行き	2便／日	971	2系統（1系統は不明）
帰り	同上	837	同上（同上）
名古屋夜行 行き	3便／日	300	3系統（2系統の推計）
帰り	同上	400	同上（同上）
福岡夜行 行き	1便／日	—	不明
帰り	同上	—	不明
松山	27便／日	8,400	4系統（推計、高松便は半年分）
高知	10便／日	5,672	2系統
徳島	7便／日	2,100	（推計）
高松	10便／日	1,034	※R元.10月停車開始
合計		55,122	

※令和2年2月～3月は新型コロナの影響あり。

※四国内の便は、乗降可能バス停のため、乗降者数の総計となる。

（例：松山行きでは、三島川之江で降車した人数と、三島川之江から乗車した人数の合計）

※一部路線では、調査未実施のため推計にて算定。

(3) 路線バス

①運行概要

市内の路線バスは、瀬戸内運輸株式会社の5路線が運行されている。このうち、川之江～新居浜線（国道11号便、上分経由便）は、本市と新居浜市を結ぶ地域間幹線バス路線であり、その他の路線は伊予三島駅もしくは川之江駅からのフィーダー（支線）路線となっている。

運行回数の多い路線は、幹線と位置づけられる川之江～新居浜線である。これまで利用状況や主要駅・主要病院等へのアクセスを考慮して路線の再編を行い、現在のバス網を形成している。

なお、川之江～新居浜線の2系統は、市内公共交通において主要な幹線と位置づけられ、国庫補助対象路線となっており、引き続き運行の維持確保に努める。

運賃においては、下記の運賃割引制度を適用している。

■路線バスの概要

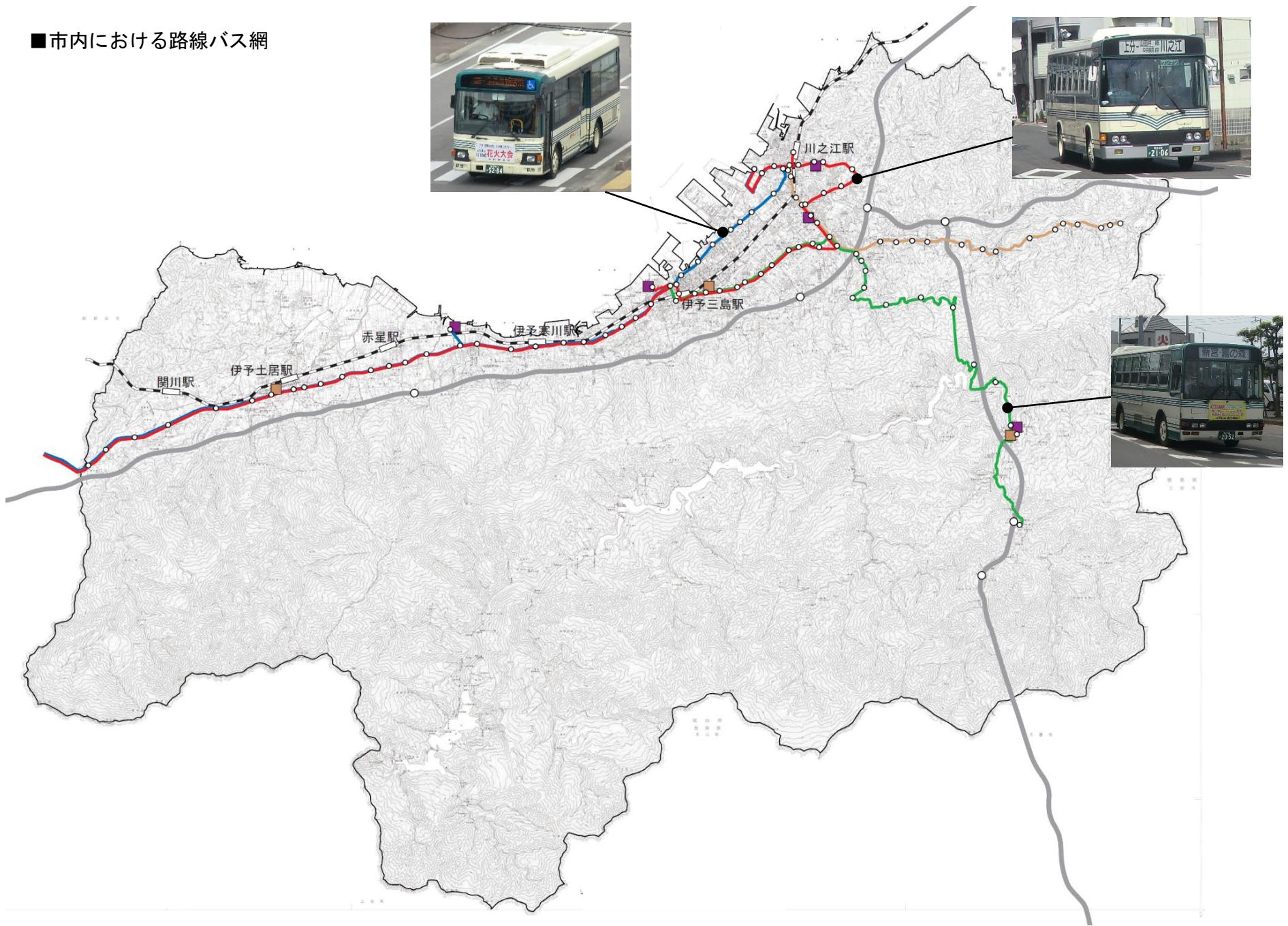
バス路線名	市内の主な経由地（バス停）	運行回数	運行会社
川之江～新居浜線 〔国道11号便〕	土居・三島・港通り	1日9往復 (日祝7.5往復)	瀬戸内 運輸
川之江～新居浜線 〔上分経由便〕	土居・三島駅前・市役所前・上分・HITO 病院前・四国中央病院前・川之江駅	1日7往復 (日祝5.5往復)	
三島～新宮線	三島駅前・市役所前・上分・三角寺口	1日2往復 (土日祝1往復)	
三島～新宮・霧の森線	三島駅前・市役所前・上分・三角寺口・ 新宮	1日2往復	
川之江～七田線	川之江駅・栄町口・上分・椿堂	1日1往復 (日祝運休)	

バス事業者時刻表より

■運賃割引制度の実施内容

運賃割引施策	割引内容
自動車運転免許自主 返納者割引制度	運賃支払い時に「運転経歴証明書」を提示することにより、本人に限り 路線バス片道普通運賃を半額。（現金支払いのみ）
大人同伴の子ども運 賃無料制度 (エコとくキッズデ 一制度)	<p>○制度概要 大人1名に同行する小学生以下の子どもも2名まで無料で乗車できる。</p> <p>○適用日 • 年間を通して、土曜・日曜・祝日 • 夏休み期間：7月21日から8月31日の間、毎日 • 年末年始：12月25日から1月7日の間、毎日 • 春休み期間：3月25日から4月7日の間、毎日</p> <p>○対象路線 • せとうちバス・せとうち周桑バスの全路線</p> 

■市内における路線バス網

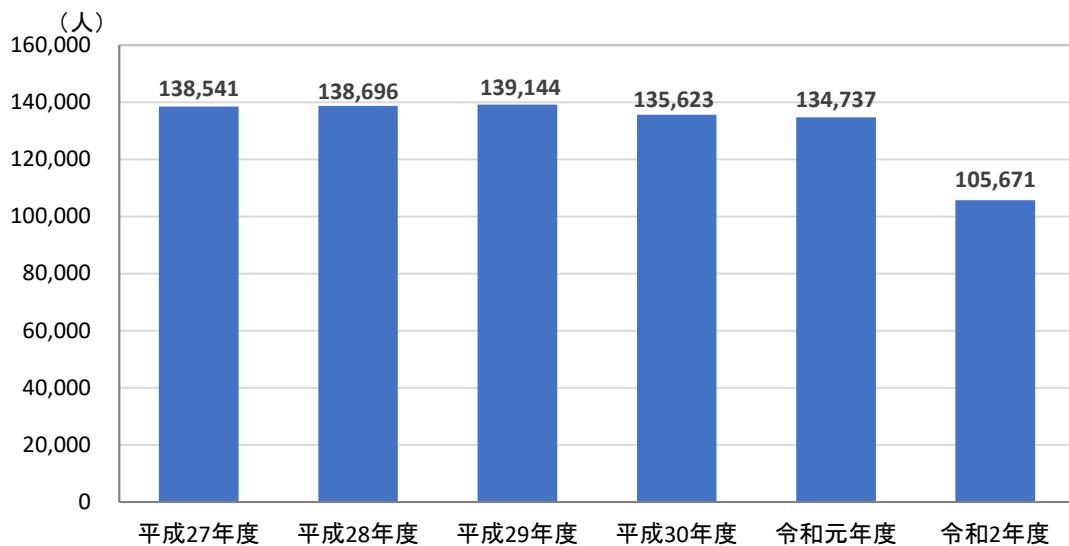


②利用状況

a. 利用者数の推移

市内の路線バスの輸送人員は、微減傾向となっている。令和2年度は、コロナ禍の影響がみられる。

■路線バスの輸送人員の推移



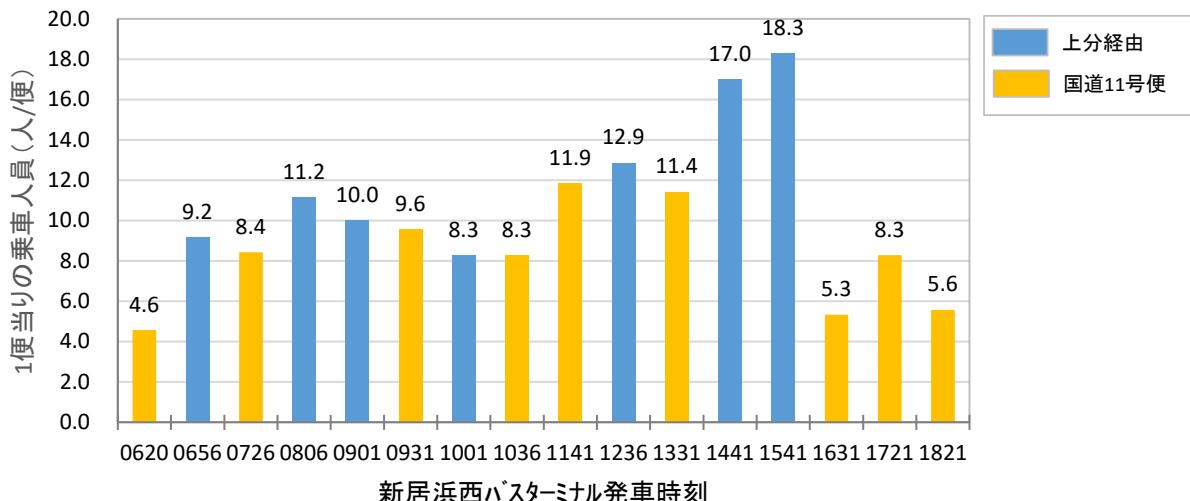
※輸送人員は、乗降調査に基づく「1人平均乗車キロ」と路線ごとの「運送収入」から算出したもので、実人数ではない。

b. 主要路線における利用状況 [令和2年10月調査]

川之江～新居浜線のうち、上分経由便の1便当たりの利用者数は、総じて新居浜西バスターミナル発・川之江営業所発ともに国道11号便よりも多くなっている。

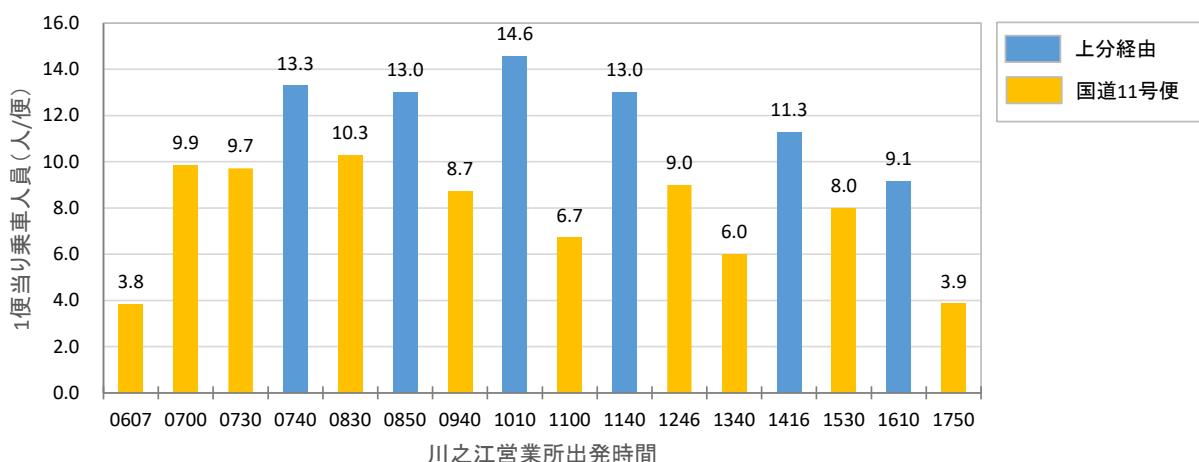
時間帯別の利用状況では、新居浜西バスターミナル発では昼間便の利用が多く、川之江営業所発では午前便の利用が多くなっている。

■川之江～新居浜線における1便当たり乗車人員（新居浜西バスターミナル発）



資料：瀬戸内運輸

■川之江～新居浜線における1便当り乗車人員（川之江営業所発）

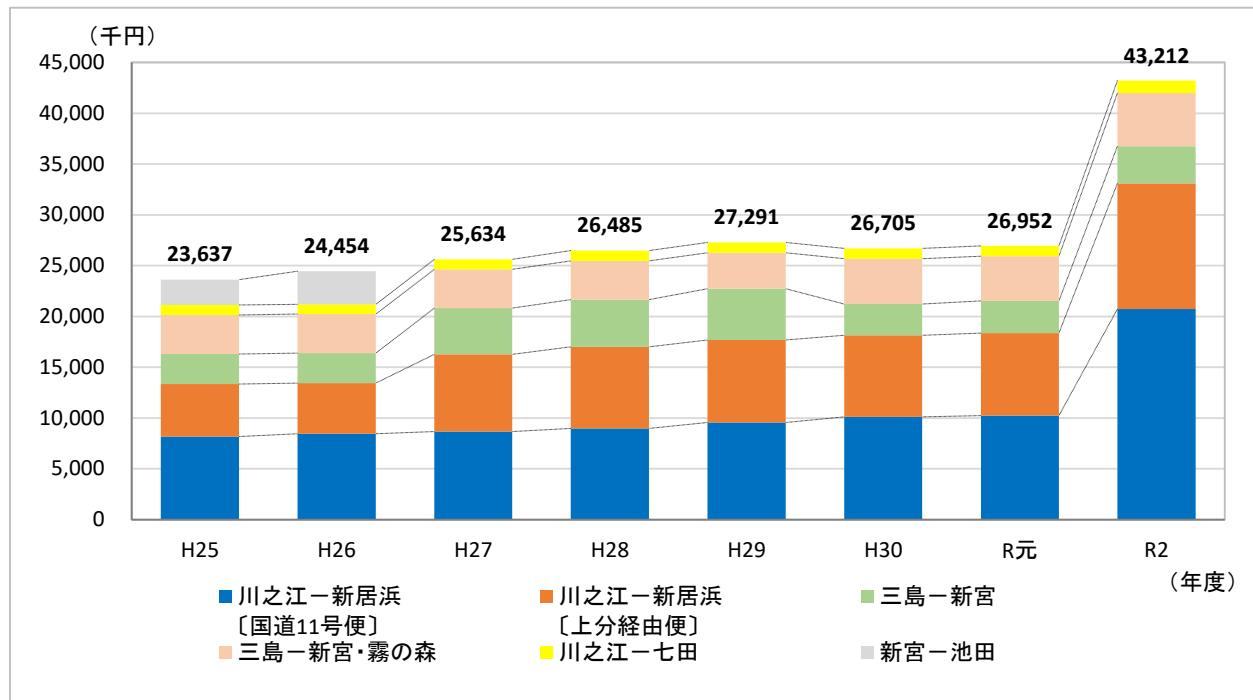


資料：瀬戸内運輸

③路線バス運行費補助

路線バスを維持するために交付している運行費補助金額は増加傾向となっており、令和2年度はコロナ禍の影響により年間4,321万円となっている。今後も、路線バス利用者の減少が進んだ場合、市民の移動手段を確保するための路線バス運行に対する財政負担額は増大することが予想される。

■路線バス維持のための財政負担額の推移



※三島～新宮：H26.10月～H29.9月 新宮一天日間延伸

資料：四国中央市

(5) デマンドタクシー

①運行概要

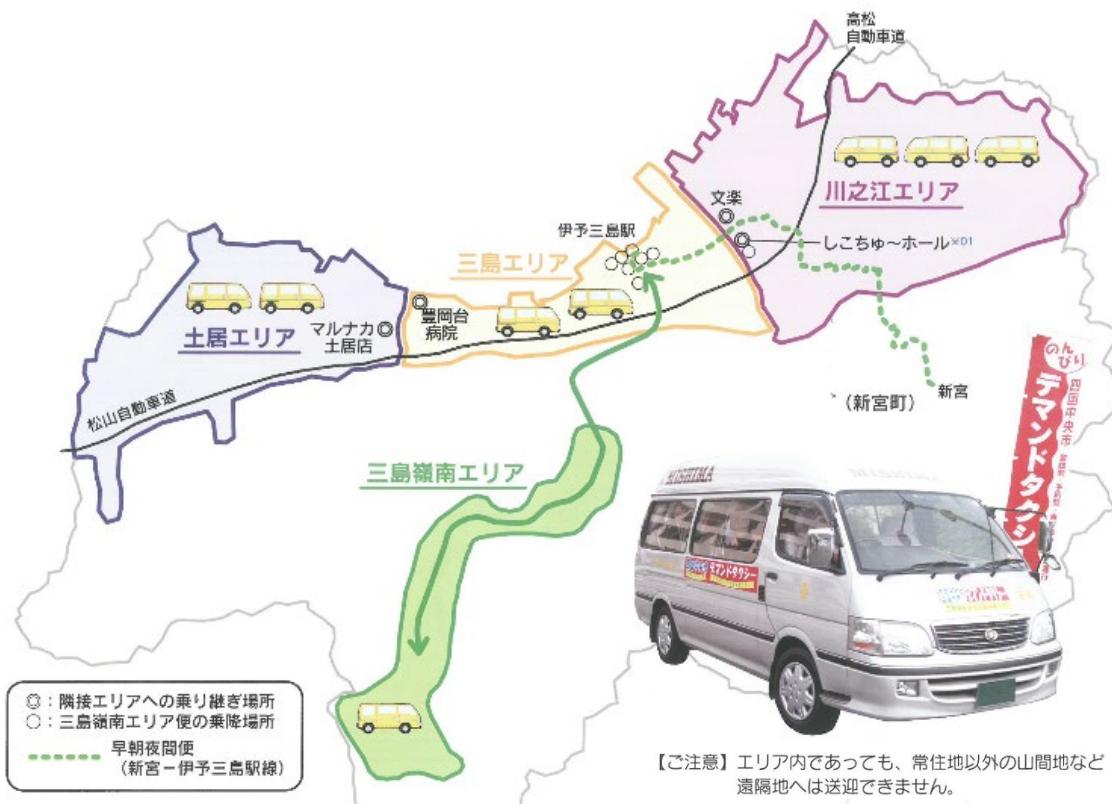
公共交通の空白地域及び不便地域をはじめ、中山間地や郊外地域における高齢化の進行に伴い、住民の移動手段の確保を目的として、平成22年度から運行を行っている。

なお、デマンドタクシーは、市内公共交通において幹線バス路線（川之江～新居浜線）に接続する「地域内フィーダー系統」（支線・枝線）として国庫補助対象となっており、引き続き運行の維持確保に努める。

■デマンドタクシーの運行概要

利用対象者	市内に居住または本拠を有し、事前に利用登録が完了し、利用者自ら乗降できる人。ただし、未就学児は保護者同伴に限る。																																																																																
運行区域	三島エリア、川之江エリア、土居エリア、三島嶺南エリア、早朝夜間便																																																																																
運行日	月～金曜日（土曜、日曜、祝休日、年末年始（12/29～1/3）は運休）																																																																																
運行便数ダイヤ	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">川之江、三島、土居エリア (月～金)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>9：00～</td><td></td></tr> <tr><td>10：00～</td><td></td></tr> <tr><td>11：00～</td><td></td></tr> <tr><td>12：00～</td><td></td></tr> <tr><td>14：00～</td><td></td></tr> <tr><td>15：00～</td><td></td></tr> <tr><td>16：00～</td><td></td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">三島嶺南エリア（幹線地域、月～金）</th> </tr> <tr> <th>行 <small>（三島 行き）</small></th><th>富郷方面発</th><th>嶺南支所発</th><th>三島 着</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td></td><td>9：10</td><td>9：35頃</td><td>10：00頃</td></tr> <tr><td></td><td>14：30</td><td>14：55頃</td><td>15：20頃</td></tr> <tr><td></td><td>18：30</td><td>18：55頃</td><td>19：20頃</td></tr> <tr> <th>帰 <small>（嶺南 行き）</small></th><th>三島 発</th><th>嶺南支所着</th><th>富郷方面着</th></tr> <tr><td></td><td>8：10</td><td>8：35頃</td><td>9：00頃</td></tr> <tr><td></td><td>13：30</td><td>13：55頃</td><td>14：20頃</td></tr> <tr><td></td><td>17：30</td><td>17：55頃</td><td>18：20頃</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">新宮－三島 早朝夜間便（新宮バス停～伊予三島駅） (月～金)</th> </tr> <tr> <th>行 <small>（三島 行き）</small></th><th>新宮 発</th><th>上 分 着</th><th>三島口 着</th><th>三島駅 着</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td></td><td>6：45</td><td>7：10頃</td><td>7：25頃</td><td>7：30頃</td></tr> <tr> <th>帰 <small>（新宮 行き）</small></th><th>三島駅 発</th><th>三島口 発</th><th>上 分 発</th><th>新宮 着</th></tr> <tr><td></td><td>19：25</td><td>19：30頃</td><td>19：45頃</td><td>20：10頃</td></tr> </tbody> </table>				川之江、三島、土居エリア (月～金)		9：00～		10：00～		11：00～		12：00～		14：00～		15：00～		16：00～		三島嶺南エリア（幹線地域、月～金）				行 <small>（三島 行き）</small>	富郷方面発	嶺南支所発	三島 着		9：10	9：35頃	10：00頃		14：30	14：55頃	15：20頃		18：30	18：55頃	19：20頃	帰 <small>（嶺南 行き）</small>	三島 発	嶺南支所着	富郷方面着		8：10	8：35頃	9：00頃		13：30	13：55頃	14：20頃		17：30	17：55頃	18：20頃	新宮－三島 早朝夜間便（新宮バス停～伊予三島駅） (月～金)					行 <small>（三島 行き）</small>	新宮 発	上 分 着	三島口 着	三島駅 着		6：45	7：10頃	7：25頃	7：30頃	帰 <small>（新宮 行き）</small>	三島駅 発	三島口 発	上 分 発	新宮 着		19：25	19：30頃	19：45頃	20：10頃
川之江、三島、土居エリア (月～金)																																																																																	
9：00～																																																																																	
10：00～																																																																																	
11：00～																																																																																	
12：00～																																																																																	
14：00～																																																																																	
15：00～																																																																																	
16：00～																																																																																	
三島嶺南エリア（幹線地域、月～金）																																																																																	
行 <small>（三島 行き）</small>	富郷方面発	嶺南支所発	三島 着																																																																														
	9：10	9：35頃	10：00頃																																																																														
	14：30	14：55頃	15：20頃																																																																														
	18：30	18：55頃	19：20頃																																																																														
帰 <small>（嶺南 行き）</small>	三島 発	嶺南支所着	富郷方面着																																																																														
	8：10	8：35頃	9：00頃																																																																														
	13：30	13：55頃	14：20頃																																																																														
	17：30	17：55頃	18：20頃																																																																														
新宮－三島 早朝夜間便（新宮バス停～伊予三島駅） (月～金)																																																																																	
行 <small>（三島 行き）</small>	新宮 発	上 分 着	三島口 着	三島駅 着																																																																													
	6：45	7：10頃	7：25頃	7：30頃																																																																													
帰 <small>（新宮 行き）</small>	三島駅 発	三島口 発	上 分 発	新宮 着																																																																													
	19：25	19：30頃	19：45頃	20：10頃																																																																													
乗降場所	<p>次の場合を除き、特に指定場所なし。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリア間の乗り継ぎの場合は、指定の乗り継ぎ場所に限る。 ・常住地以外の山間地など遠隔地へは送迎できない。 ・三島嶺南便の三島中心部での乗降場所は、指定場所に限る。 ・早朝夜間便は、路線バスのバス停とほぼ同様。 																																																																																
利用料金	<p>大人（中学生以上）400円</p> <p>※小人（小学生以下）および障がい者（手帳提示必要）は、半額</p> <p>未就学児は、保護者1人につき1人無料</p> <p>※エリア間を乗り継ぐ場合</p> <p>乗車ごとに利用料金が必要</p>																																																																																
予約受付	<p>1週間前から予約を受け付け。</p> <p>利用予定期刻の30分前までに事前予約。但し、朝9時便の予約は前日までに予約（月曜9時便の場合、前週金曜まで）。</p> <p>予約受付時間は、平日午前8時30分～午後4時30分。</p> <p>※三島嶺南便および早朝夜間便は別途定めあり。</p>																																																																																
運行車両	ジャンボタクシー車両7台、セダン型2台（午前9台、午後7台で運行）																																																																																
実施主体	タクシー会社、旅客自動車協同組合及び市が連携して運行																																																																																

■デマンドタクシーの運行区域

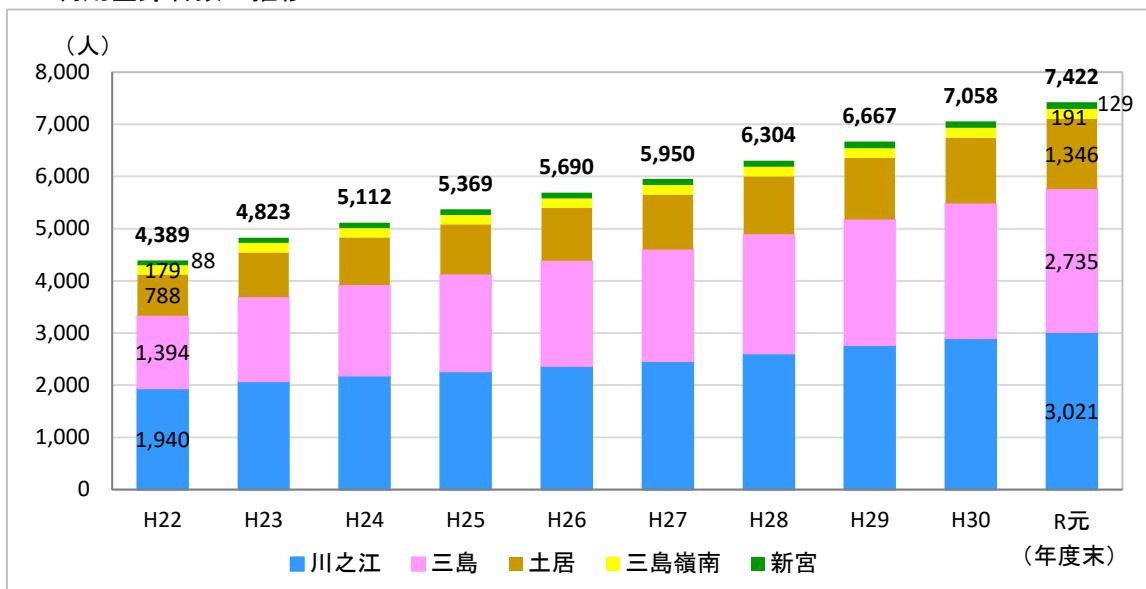


②利用登録状況

利用登録者数は、運行開始当初平成 22 年度末の 4,389 人から、令和元年度末では 7,422 人と増加している。新規登録者数が毎年 300 人前後で増加している。

利用登録者の地区別割合は、川之江地区が 40.7%、三島地区が 36.8%、土居地区が 18.1%、三島嶺南地区が 2.6%、新宮地区が 1.7% となっている。

■利用登録者数の推移



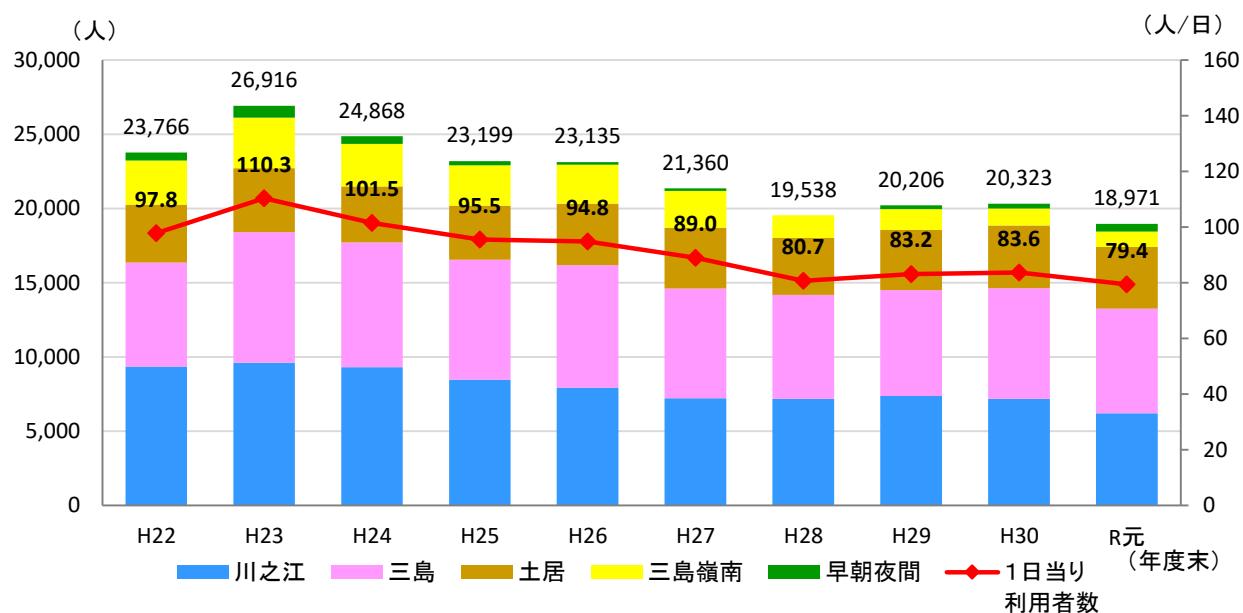
資料：四国中央市

③利用状況

令和元年度のデマンドタクシーの利用者数は、年間 18,971 人、1 日当り 79.4 人となっている。運行開始して翌年度は、利用者数が増加したが、それ以降は減少傾向となっている。

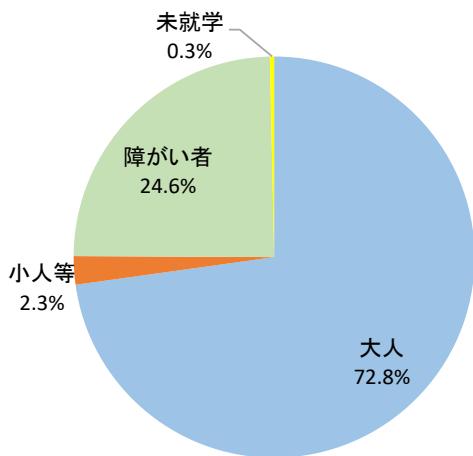
デマンドタクシーの利用者の属性割合をみると、大人が 72.8%、障がい者が 24.6% の順で多くなっている。

■デマンドタクシーの利用者数の推移



資料：四国中央市

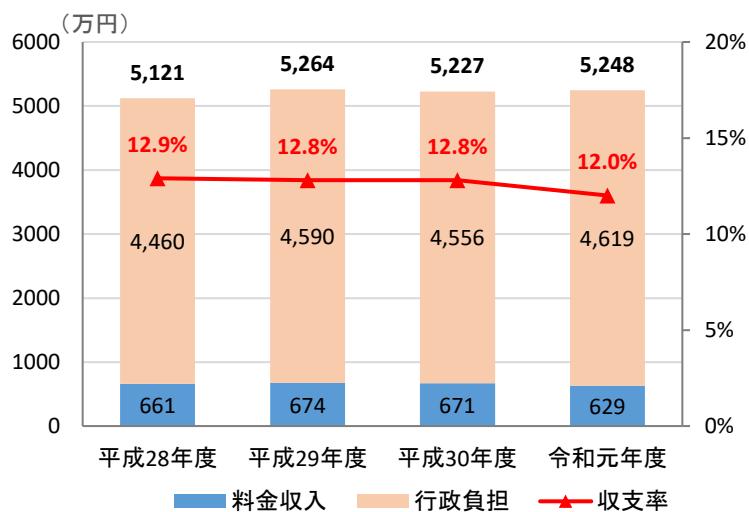
■デマンドタクシーの利用者の属性



④運行収支

デマンドタクシーの収支率（受益者負担率）は、平成30年度までは約13%で横ばい傾向であったが、令和元年度では、利用者数が減少した影響により、収支率は12%に減少している。それに伴い、行政負担額が増加している。

■行政負担額及び収支率の推移



■デマンドタクシー運行に係る主要な経費と財源内訳

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
運行費用	3,854万円	3,971万円	3,953万円	3,930万円
予約センター運営	850万円	873万円	868万円	866万円
システム関係	367万円	367万円	367万円	413万円
通信運搬費	50万円	53万円	39万円	39万円
【支出 計】	5,121万円	5,264万円	5,227万円	5,248万円
料金収入	661万円	674万円	671万円	629万円
国補助金	828万円	774万円	586万円	911万円
市負担金	3,632万円	3,816万円	3,970万円	3,708万円
【収入 計】	5,121万円	5,264万円	5,227万円	5,248万円
収支率	12.9%	12.8%	12.8%	12.0%

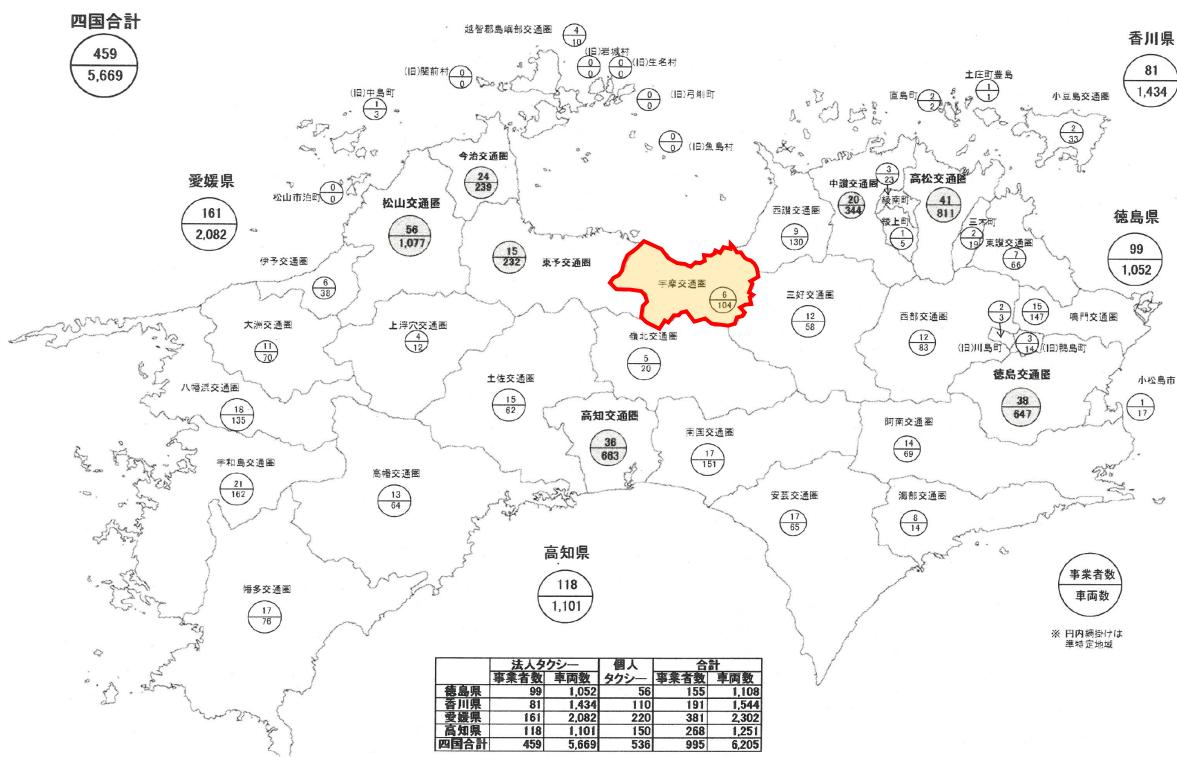
(7) タクシー

市内には、タクシー事業者が6社、104台が登録されている（特殊車両を除く、平成31年3月現在）。他地域の配置台数が多い地域は観光需要がある等の事情を考慮すると、市内の配置台数が少ないわけではないと思われる。

本市を含む愛媛県におけるタクシーの利用者数は、年間約1,248万人であり、平成30年度は前年度よりも増加したが、全体的には減少傾向となっている。

一般乗用旅客自動車運送事業者分布図

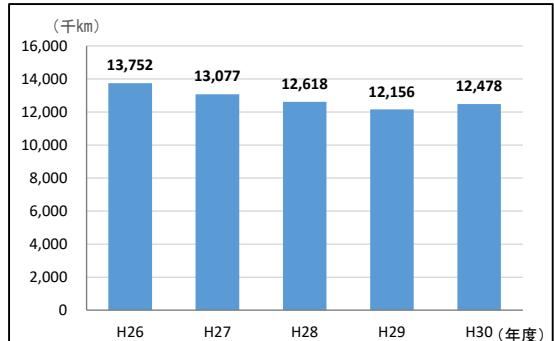
（平成31年3月31日現在）



■近隣地域における一般乗用旅客自動車運送事業者および登録台数

	人口 (H27国勢調査)	登録台数	1台当たり 人口	1千人当たり 台数
宇摩交通圏 四国中央市	87,413	104	840.5	1.19
東予交通圏 新居浜市 西条市 計	119,903 108,194 228,097 島しょ部を除く	232	983.2	1.02
今治交通圏 今治市 計	158,114 158,114 島しょ部を除く	239	661.6	1.51
松山交通圏 松山市 東温市 砥部町 松前町 計	514,865 34,613 21,239 30,064 600,781 島しょ部を除く	1,077	557.8	1.79
西讃交通圏 観音寺市 三豊市 計	59,409 65,524 124,933 島しょ部を除く	130	961.0	1.04
三好交通圏 三好市 東みよし町 計	26,836 14,638 41,474	58	715.1	1.40

■タクシーの輸送人員の推移(愛媛県)



資料：四国運輸局

(8) 公共交通不便地域

「四国中央市立地適正化計画」（平成30年3月策定）において、公共交通の駅・バス停までの距離及びバスの運行本数に基づき、公共交通利便性を評価している。

伊予三島駅から土居地域間においては、路線バスの運行本数が充実していることから、公共交通便利地域が広がっているものの、市街地内においても便数の少ない地域（公共交通不便地域）やバス停が遠い地域（公共交通空白地域）が広がっている。

さらに、路線バスが運行していない新宮地区や三島地区の山間部では、公共交通空白地域となっている。

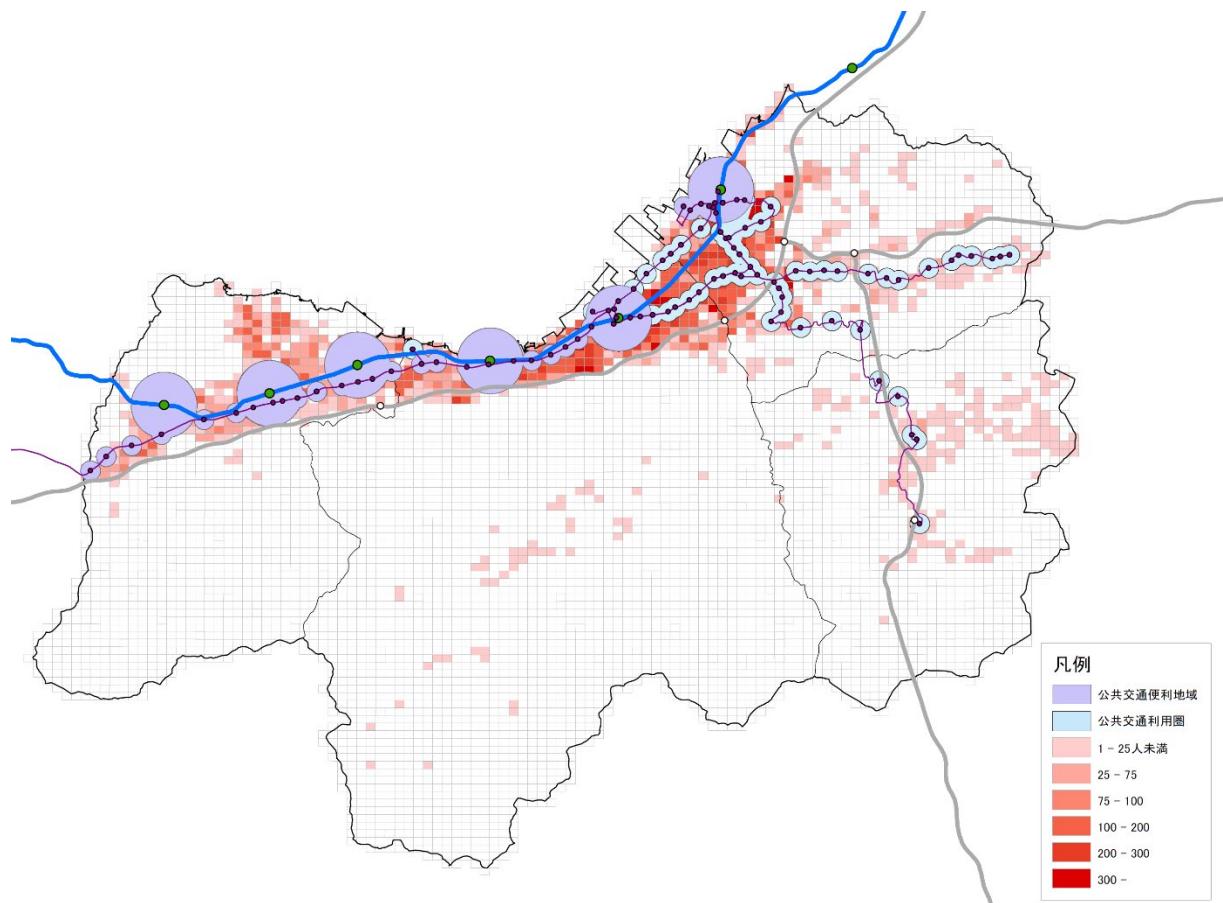
なお、川之江地区、三島地区、土居地区及び三島嶺南地区の幹線地域においては、デマンドタクシーによる予約型の乗合運行（区域運行）により、公共交通空白地域をカバーしている。

また、新宮地区においては、路線バスの代わりに福祉バスを運行している。

■公共交通利便性の評価の考え方

		バス		
		バス停から300m圏内		バス停から 300m圏外
		運行本数 15往復/日以上	運行本数 15往復/日未満	
鉄道	駅から 1km圏内	公共交通便利地域		公共交通空白地域
	駅から 1km圏外	公共交通不便地域		

■公共交通利便性の状況



メッシュ人口は、H27 国勢調査結果より作成

(9) 市内における交通結節点の現状

鉄道駅や高速バス停等の主要な交通結節点として、下図に示す箇所がある。

各交通結節点における乗り継ぎ状況と課題を整理すると、次頁表のとおりである。

■市内における主要な交通結節点



■交通結節点における乗り継ぎ状況と課題

	交通結節点	乗継環境	2次交通の状況と課題
鉄道駅	伊予三島駅	上屋・ベンチあり	<p>◇路線バス川之江ー新居浜線〔上分経由便〕7往復乗り入れ →市役所、下柏、妻鳥中上、上分、金生、山田井方面、川之江地域の主要病院、大型商業施設等への移動が可能に。</p> <p>◇路線バス三島ー上分・新宮・霧の森線乗り入れ（新宮4往復、うち霧の森へは2往復） →道の駅「霧の森」へ日帰り移動が可能（滞在3時間半）。 →四国霊場65番札所「三角寺」のほか、奥之院仙龍寺（堀切トンネル口バス停）、椿堂（平山バス停）への移動が便利に。</p> <p>◇タクシーのりば有り</p>
駅	川之江駅	—	<p>◇路線バス川之江ー新居浜線〔上分経由便〕7往復乗り入れ →山田井、金生、上分、妻鳥中上、市役所（三島）方面、川之江地域の主要病院、大型商業施設等への移動が可能に。</p> <p>◇路線バス川之江ー七田（川滝）線乗り入れ（平日1往復のみ） →夜間に川滝方面への移動が可能。</p> <p>◇タクシーのりば有り ◆周辺にコインパーキング無し</p>
高速バス	三島川之江インター高速バス停	上屋・ベンチ：有り ※市道付近には待合所無し。	<p>◆路線バスの乗り入れ無し ※徒歩12分で「一貫田（いっかだ）バス停」まで移動すれば、伊予三島駅あるいは川之江駅方面へ路線バスで移動可能ではあるが、少し距離がある。</p> <p>◆タクシーのりば無し ※市営高速バス利用者駐車場は、休日前後に満車となる場合あり。</p>
	四国中央停留所 (高松空港直行バス)	—	<p>◇近隣に路線バスのバス停あり →「西新町バス停」で、川之江ー新居浜線（2系統）との乗り継ぎが可能。</p> <p>◇バス利用者用無料駐車場あり</p>

	交通結節点	乗継環境	2次交通の状況と課題
路線バス	HITO病院前バス停または上分バス停	上屋：無し、ベンチ：有り	◇路線バス三島ー上分・新宮・霧の森線との乗り換えが可能 →新宮地域から川之江ー新居浜線〔上分経由便〕に乗り継いで、四国中央病院や栄町口方面へ移動が可能。
	堀切トンネルローバス停	—	◇新宮地区福祉バス日浦線へ乗り継ぎが可能 →路線バス三島ー新宮・霧の森線で移動し、日浦線に乗り継いで、奥之院仙龍寺へ移動が可能。
	新宮バス停	上屋・ベンチ：有り	◇新宮地区福祉バス各路線との乗り換えを想定 →路線バスで上分・三島方面へは、上山上部線および新瀬川線が接続。三島・上分方面からは、2路線のほか上山下部線も接続。
	鉄砲町バス停	—	◆国道11号便から上分経由便への乗り継ぎ接続は想定されていない →路線バス川之江ー新居浜線〔国道11号便〕川之江行きから、同線〔上分経由便〕新居浜行きへ乗り継ぐことで、四国中央病院方面へ移動が可能であるが、現状は乗り継ぎに便利な接続とはなっていない。
デマンドタクシー	しこちゅ～ホール※	施設内にベンチ有り	◇デマンドタクシーでは、川之江エリアと三島エリアの乗り継ぎ場所となっている。 ◆付近の適地にて、デマンドタクシーだけでなく、路線バスやタクシーとの乗り継ぎにも便利な、ロータリー等を有する交通広場といえる施設整備が望まれる。 ※しこちゅ～ホールは、当面の間、暫定的に乗り継ぎ場所としている。
	文楽	ひさし・ベンチ有り	(同 上)
	マルナカ土居店	ひさし・ベンチ有り	◇デマンドタクシーでは、三島エリアと土居エリアの乗り継ぎ場所となっている。 ◆付近の適地にて、デマンドタクシーだけでなく、路線バスやタクシーとの乗り継ぎにも便利な、ロータリー等を有する交通広場といえる施設整備が望まれる。
	豊岡台病院	敷地内バス停に上屋・ベンチ有り	(同 上)

1－3. その他移動サービスの現状

(1) 新宮地区福祉バス

①運行概要

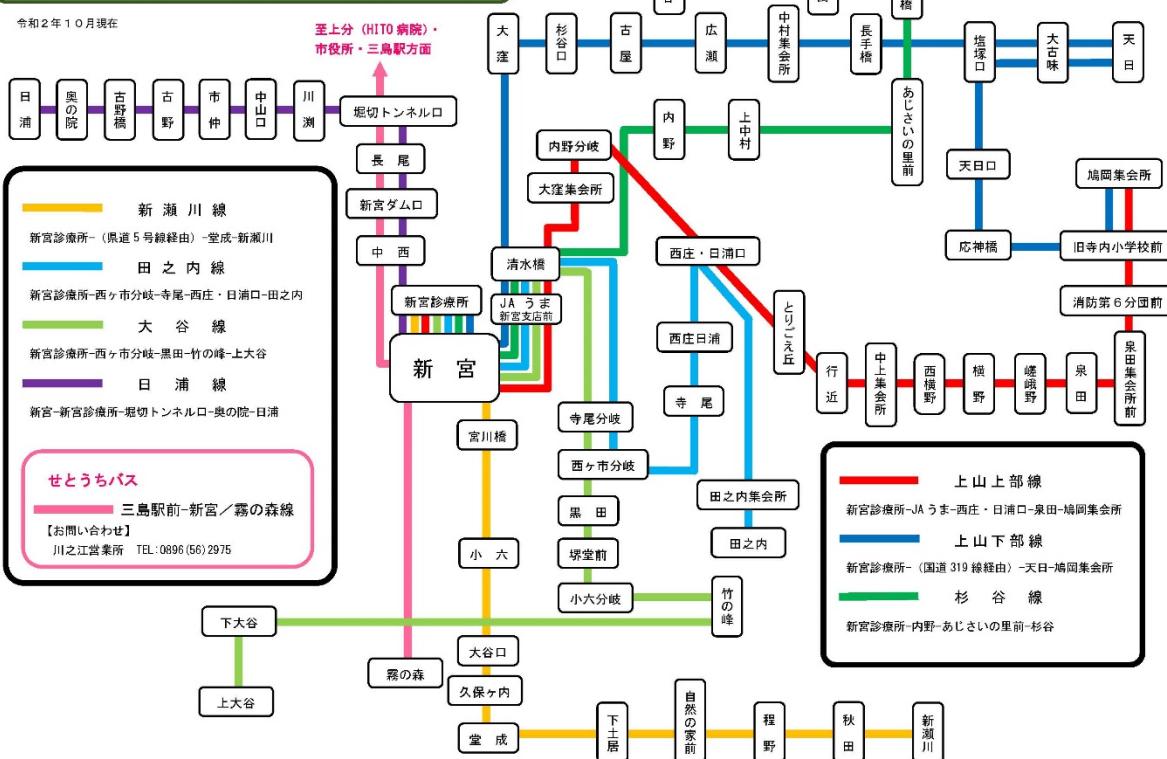
新宮地域においては、以前運行されていた路線バスの廃止と現行路線バスの減便に対応するため、7路線の福祉バスを運行している。

しかし、路線によって運行日や便数で限定的な地域もある。

■新宮地区福祉バスの運行概要

運行ルート ・運行日 ・便数	路線	運行日	本数
	上山上部線	月曜日～金曜日 (土・日・祝祭日、8/14～16、12/29～1/3除く)	3.5 往復
	日浦線	月曜日～金曜日 (土・日・祝祭日、8/14～16、12/29～1/3除く)	2 往復
	新瀬川線	月曜日～金曜日 (土・日・祝祭日、8/14～16、12/29～1/3除く)	7 往復
	上山下部線	月曜日～金曜日 (土・日・祝祭日、8/14～16、12/29～1/3除く)	3 往復
	大谷線	毎週火曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3除く)	1 往復
	杉谷線	毎週木曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3除く)	1 往復
	田之内線	毎週金曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3除く)	1 往復
車両	14人乗り車両2台、10人乗り車両1台		
運賃	<p>○運賃：大人300円、小人（小学生以下）150円 ※親子関係又はこれに類する関係にある者（以下「親等」という）と同乗する6歳未満の者は、親等1人につき当該小人1人 無料 ○回数乗車券11枚綴り3,000円（小人 1,500円）</p>		

四国中央市新宮地区福祉バス路線図

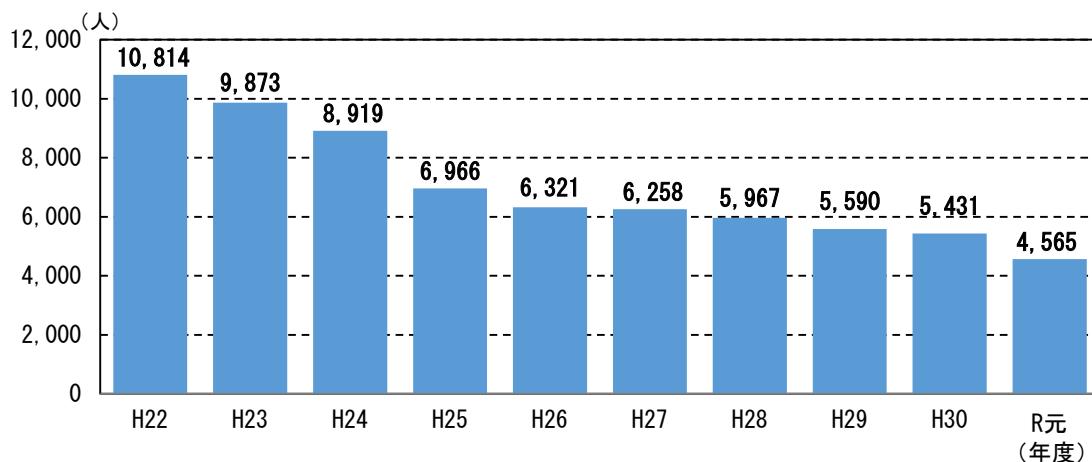


②利用状況

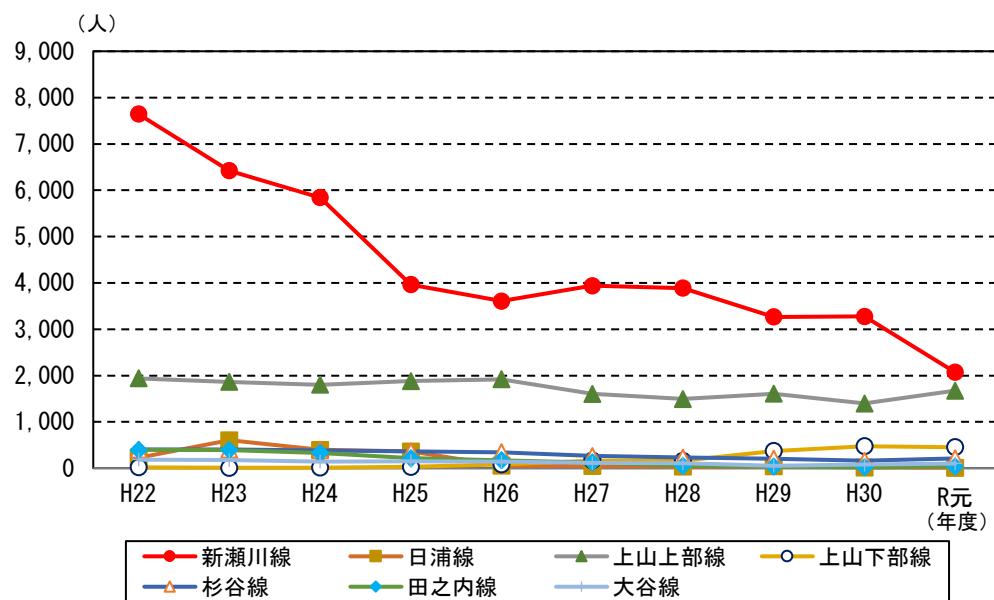
令和元年度における福祉バスの利用者数は全体で4,565人/年である。利用者数は、平成22年度以降減少で推移しており、平成22年度の利用者数に比べ57.8%の減少となっている。

路線別の利用者数をみても、全路線において減少している。とくに新瀬川線の利用者が大幅に減少している。(平成22年度の利用者数に比べ約73%の減少)

■年度別全体利用者数



■年度別ルート別利用者数

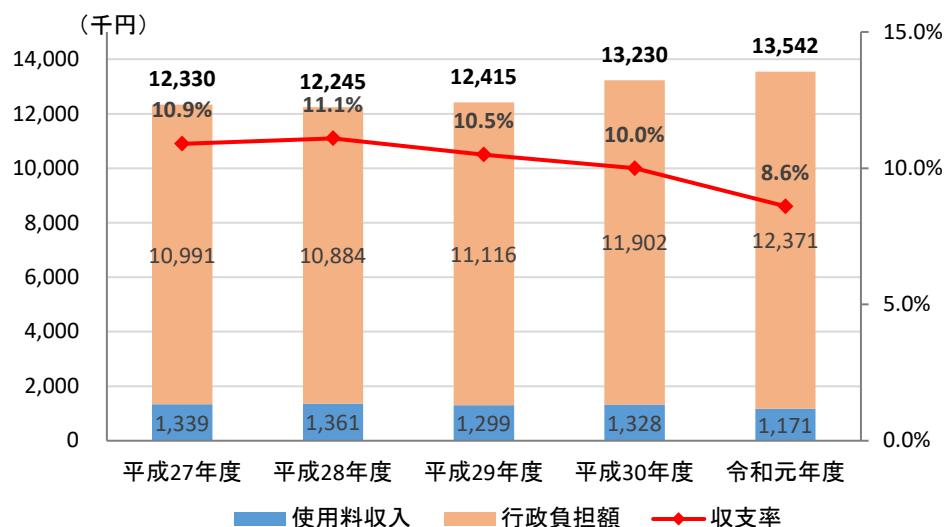


③運行収支

福祉バスの令和元年度の行政負担額は約 12,400 千円となっており、平成 28 年度までは横ばい傾向であったが、平成 29 年度以降利用者の減少に伴い、行政負担額は増加傾向となっている。

収支率も、平成 30 年度までは約 10% 前後で推移していたが、令和元年度では 8.6% となり、10% を下回っている。

■新宮地区福祉バスの行政負担額の推移



(2) スクールバスの運行状況

児童・生徒の通学を目的として、小中学校3校（川之江小学校、川滝小学校、新宮小中学校）で、スクールバスを運行している。

スクールバス以外に、スクールタクシーも運行している。

■スクールバス運行状況（令和元年度）

地域	学校 (対象地域)	便数	運行日数	利用者数	車両	運行委託先
川之江	川之江小学校 (二名)	登校 1便 下校 3便	186 日	1,860	中型バス (45人乗り)	瀬戸内運輸
	川滝小学校 (葱尾)	下校 2便※ (水曜1便)	188 日	2,444	中型バス (45人乗り)	瀬戸内運輸
新宮	新宮小中学校 (寺内)	登校 1便 下校 4便	220 日	2,203	マイクロバス (29人乗り) ※市管理	市シルバーマテセンター

※登下校各1便は、路線バスを活用

(3) 高齢者に対する移動支援サービス

本市では、高齢者への移動を支援するため以下の事業を実施している。

① 高齢者バス利用費助成事業

高齢者の市内への外出を支援するために、路線バス運賃の一部を助成している。

■高齢者バス利用費助成事業

○市内の外出を支援するため、乗車券（1冊2,000円）の購入費用を半額助成

- ・65歳以上の方：年間2冊まで
- ・75歳以上の方：年間3冊まで

※ただし、申請時期により支給冊数が異なる。

○利用状況

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
申請者数（人）	548	572	558	547	572
交付枚数（冊）	1,283	1,313	1,372	1,275	1,334

②新宮外出支援サービス

新宮地域では、福祉バス路線の空白地域を埋める外出支援サービスも行われている。

■新宮外出支援サービス

利用対象者	新宮町に住所を有する65歳以上の方及び60歳以上で下肢の不自由な方のうち利用登録した人
利用範囲	週1回、自宅付近から高齢者生活福祉センターまでの送迎
料金	300円

③福祉センター等への送迎サービス

老人福祉センター及び老人憩の家利用者に対する無料送迎バスの運行が行われている。

■高齢者施設送迎バス利用状況（令和元年度）

地域	対象施設	便数	運行日数	利用者数	車両	運行委託先
三島	老人福祉センター	週4日 2便	192日	1,594	マイクロバス (27人乗り) ※市管理	市シルバー人材センター
土居	老人憩いの家	週5日 1便	238日	2,270	マイクロバス (27人乗り) ※社協管理	市社会福祉協議会

（4）市内的主要施設における送迎サービス

以下の施設において、施設の車両による送迎サービスを行っている。

■対象施設

学校	四国中央医療福祉総合学院
その他	宇摩自動車教習所

第2章 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

2-1. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

(1) 第2次四国中央市総合計画（平成27（2015）年4月策定）

【計画期間】 平成27年度～令和4年度

【まちづくりの理念】

市民一人ひとりのしあわせづくりの応援

【目指す将来像】

四国のまんなか 人がまんなか～人を結ぶ 心を結ぶ あつたか協働都市～

【将来人口の見通し】 令和4年：約80,000人

【施策の大綱】

1. 環境資源を宝とするまちづくり

目指す姿⇒山から海の多様で美しい環境、豊かな資源を育み自然が輝くまち

2. 活力の創造と再生のまちづくり

目指す姿⇒「紙のまち」と農林水産業の資質で本市ならではの産業が輝くまち

3. 快適な集いと定住のまちづくり

目指す姿⇒人が集い、交流し、定住する、一つひとつの地域が輝くまち

4. 安心とぬくもりのまちづくり

目指す姿⇒一人ひとりの安心、いきいきした暮らしを支えるやさしいまち

5. 人と文化を育むまちづくり

目指す姿⇒香り高い地域文化、産業の未来を拓く人材が輝くまち

6. 市民自治と協働のまちづくり

目指す姿⇒市民・地域の主体性が生き、機動力ある市役所と協働するまち

第2次総合計画 後期基本計画【施策12 円滑な交流基盤の整備】

【目標】

産業活力と生活利便性を支える円滑な都市交通体系の実現を目指します。

■主な指標

現状[H29(2017)]

目標[R4(2022)]

道路ストックにおける長寿命化対策の橋梁数	20橋	⇒	70橋
デマンドタクシーの1日平均利用者数	83人	⇒	88人
基幹道路整備率(新宮中央、寒川中央、下井出藤原海岸線)	64%	⇒	100%

【基本方向】

- (1) 港湾は、産業物流の拠点として機能向上を促進するとともに、交流拠点としての機能を充実していきます。
- (2) 円滑で人にやさしい道路網の整備を進めます。

(3) 鉄道やバスなど公共交通機関の維持確保に努め、利便性の向上を目指します。

【主な取組】公共交通の確保

- 鉄道交通については、鉄道高速化や四国新幹線の実現に向けて、広域的な取組を引き続き推進します。また、交通事業者などの協力を得ながら、駅前広場の整備、交通結節点機能の強化、公共交通の利用促進などに努めます。
- 路線バスについては、バス会社と連携しながら現行路線の維持確保に努め、デマンドタクシーについても、持続可能な運行方法などを見出していくとともに、高速バス利用の利便性向上にも努めます。また、歩いて暮らせる集約型のまちづくりを進める中で、公共施設などを公共交通でつないでいくことを検討します。

(2) 四国中央都市計画区域マスター・プラン（平成27年9月、愛媛県改定）

【目標年次】概ね20年後（2035年（令和17年））

【まちづくりの目標】

四国の交流軸のクロスポイントに位置するまちとして、法皇の山なみや燧灘の自然に育まれた環境の中で、紙の産業を育て、交通条件を活かし、歴史と伝統を大切にした、四国中央のまちづくりをめざす。

キヤッヂフレーズ

法皇の山なみと燧灘に育まれた 活力・交流・文化のまち 四国中央

【交通施設の都市計画の決定の方針】

■交通体系の整備の方針

●公共交通機関

- JR予讃線は、住民や観光客等の来訪者にとって大切な交通手段であることから、その利用を促進するため、輸送力の増強や他の交通機関の乗り継ぎ強化等サービス水準の向上と利便性の向上に努める。
- JR川之江駅、JR伊予三島駅及びJR伊予土居駅には駅前広場の整備拡充を図り、バスの乗り入れやタクシー及びキス・アンド・ライド等に対する利便性の向上に努める。
- 路線バス及び高速長距離バスについては、三島川之江インターチェンジ付近の利便性向上を推進し、定時性の確保や他の交通機関との乗り継ぎ強化等の連携を図るとともに、環境に配慮した低公害車両の導入を促進する。
- 公共交通機関については、バリアフリーに配慮した車両の導入や施設の整備を促進するとともに、環境負荷の軽減の視点からも利用促進を図る。

※キス・アンド・ライド

自宅から最寄りの駅またはバス停まで、家族等による車で送迎してもらい、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部等の目的地まで移動すること。

【主要な施設の配置の方針】

■鉄道

- 現在運行されているJR予讃線を主要な公共交通施設と位置づけ、これを維持しつつ複線化を推進するなど、利便性の向上と利用促進を図る。
- JR川之江駅、JR伊予三島駅及びJR伊予土居駅においては、周辺市街地や駅前広場等の整備拡充を進めることにより鉄道駅が有する地域拠点機能及びターミナル機能の向上を図り、利便性の向上と利用促進を目指す。なお、四国における鉄道高速化を見据え、踏切道の改良やJR川之江駅及びJR伊予三島駅の施設の充実を図るなど、在来線の施設整備について検討する。

■その他

- 都市内におけるバス交通の円滑化を図るため、バスターミナル等の充実を図る。

四国中央都市計画区域 イメージ図



(3) 四国中央市都市計画マスターplan (平成24年9月、四国中央市策定)

【目標年次】 2032年（令和14年）

【まちづくりの理念】 『四国のまんなか人がまんなか、活力・交流・文化の都市づくり』

【都市づくりの目標】

- (1) 製紙関連産業の活性化
- (2) 魅力的な商業地の形成
- (3) 良好な住宅地の確保
- (4) 流通の効率化
- (5) 地域道路網の整備
- (6) 高齢者・障がいのある方にやさしい都市づくり
- (7) 地球環境にやさしい都市づくり
- (8) 都市防災機能の充実
- (9) 教育文化施設・社会福祉施設の充実
- (10) 供給処理施設などの整備
- (11) 景観に配慮した都市づくり
- (12) 公園・緑地の充実

【目標人口フレーム】 目標年次 2032年（令和14年）：約73,700人

【全体的な道路・交通の整備方針】（公共交通関連抜粋）

●公共交通機関の維持・充実

- ・高齢者や障がいのある方にやさしい都市づくり、及び自家用自動車に頼らない環境にやさしい都市づくりを行うため、デマンドタクシーなど其他公共交通機関の維持・充実を図ります。

【地域別の道路・交通の整備方針】（公共交通関連抜粋）

●公共交通網

- ・公共交通網として、鉄道、路線バス、デマンドタクシーなどを組み合わせて活用することにより、自家用自動車を使わずに、交通弱者が移動ができるように整備に努めます。特に、市民文化ホール・市役所各庁舎・図書館などの公共施設、ショッピングセンターなどの商業施設、二次救急病院などの医療施設その他の拠点施設を結ぶ公共交通の維持・充実を図ります。

●JR駅前広場

- ・交通の結節点である、川之江駅・伊予三島駅・伊予土居駅については、駅周辺の都市計画道路の整備進展とともに、路線バス用ロータリー、バス停留所、自転車駐輪場などの整備を行います。

【全体的な都市施設の方針】（公共交通関連抜粋）

●交通施設等

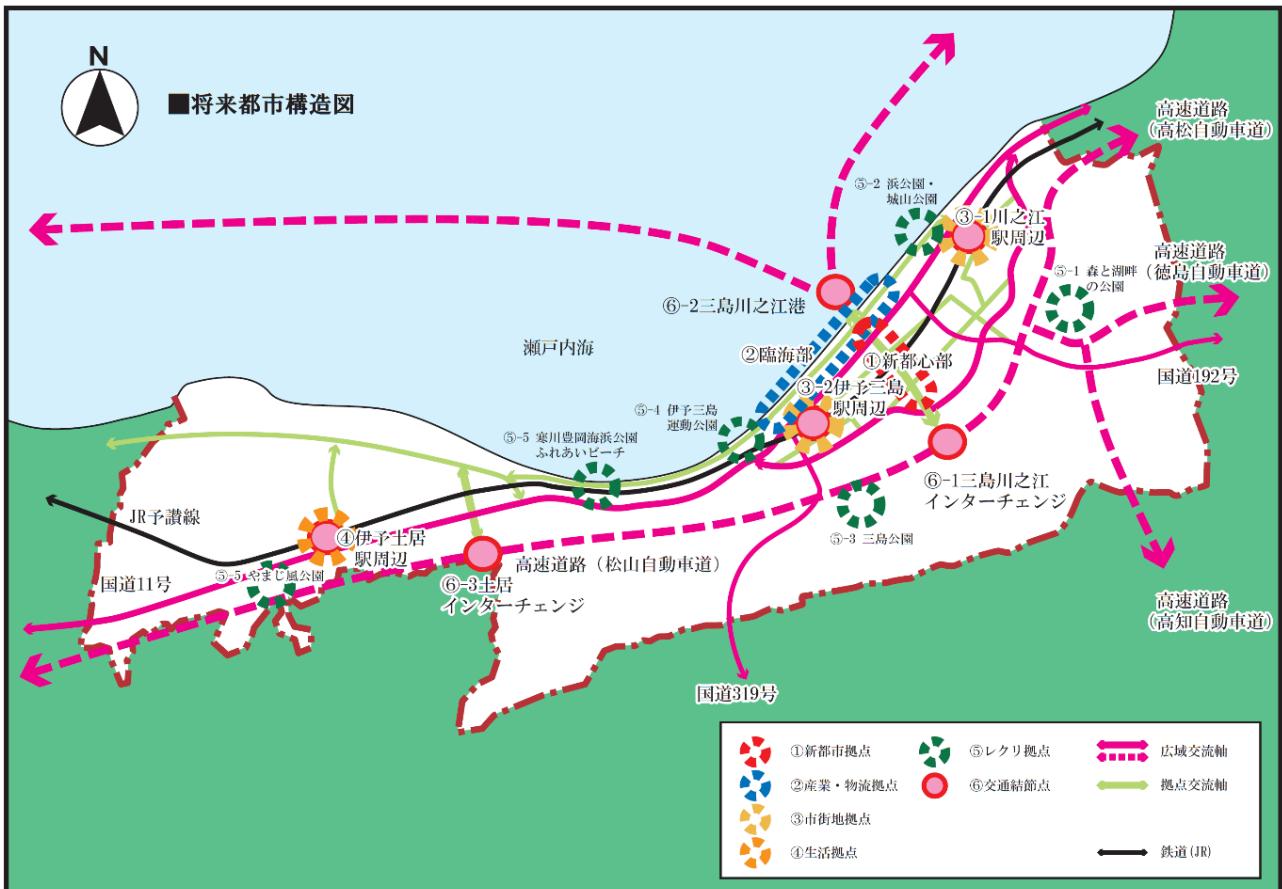
- ・鉄道・路線バス・デマンドタクシーなどの公共交通の利便性を高めるため、交通拠点施設の整備を研究・検討します。

【施設別の都市施設の整備方針】（公共交通関連抜粋）

●交通施設等

- ・鉄道・路線バス・高速バス・タクシー・デマンドタクシーなどの公共交通機関の結節点を整備し、自転車・歩行との組み合わせで、自家用自動車を使わずに移動ができる低炭素で環境にやさしいコンパクトな都市を目指します。JRの川之江駅・伊予三島駅・伊予土居駅について、公共交通機関の乗り換えの利便性向上に努めるとともに、三島川之江インター・チェンジ付近の新都心部に、路線バスなどの交通広場（ロータリー）などの設置を研究・検討します。また、長期的には、フリーゲージトレインや新幹線の将来的整備を想定した拠点の整備なども含めて、地域間競争に負けないような交通利便性の高い魅力的な都市づくりのための調査・研究を行います。

■将来都市構造図



(4) 四国中央市立地適正化計画（平成 30 年 3 月）

【目標年次】 概ね 20 年後（2037 年頃（令和 19 年頃））

【基本理念】 四国のまんなか人がまんなか、活力・交流・文化の都市づくり
～コンパクトなまちづくりとネットワークの充実～

- 【基本方針】**
1. 持続可能な多極型の集約都市構造を目指す
 2. 歩行者や自転車などに安全・安心でやさしい都市基盤の整備を図る
 3. 誰もが利用しやすく、多様な都市機能を結ぶ公共交通ネットワークを構築する
 4. 交通結節点の強化等により公共交通の利便性の向上を図る



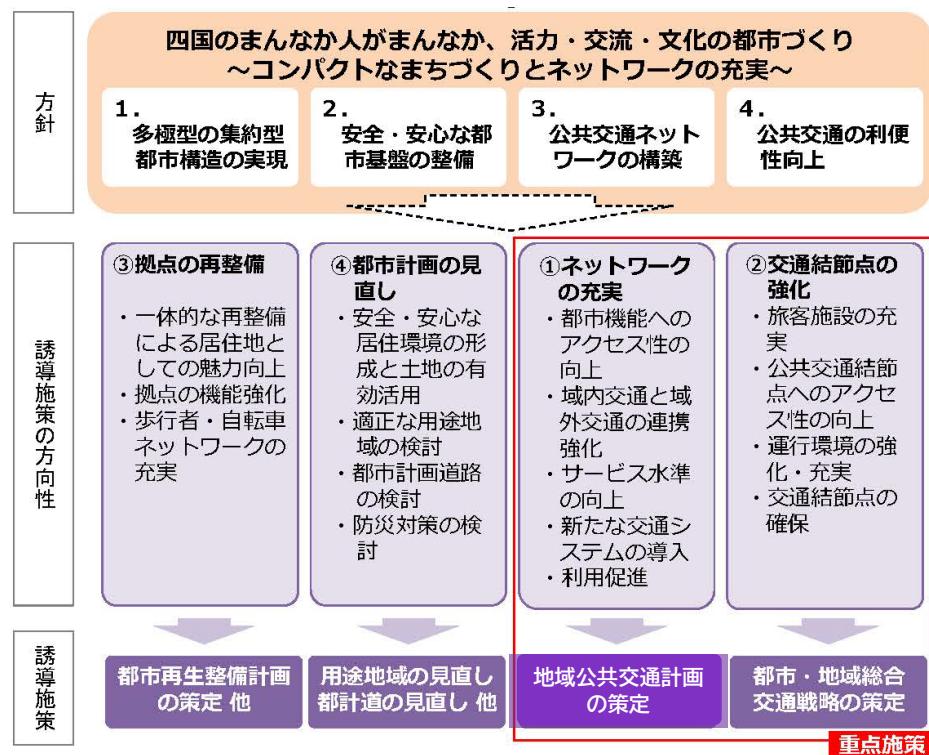
【公共交通に関する誘導施策の方向性】

■ネットワークの充実	■交通結節点の強化
<ul style="list-style-type: none"> ○都市機能へのアクセス性の向上 ○域内交通と域外交通の連携強化 ○サービス水準の向上 ○新たな交通システムの導入 ○利用促進 	<ul style="list-style-type: none"> ○旅客施設の充実 ○公共交通結節点へのアクセス性の向上 ○運行環境の強化・充実 ○交通結節点の確保

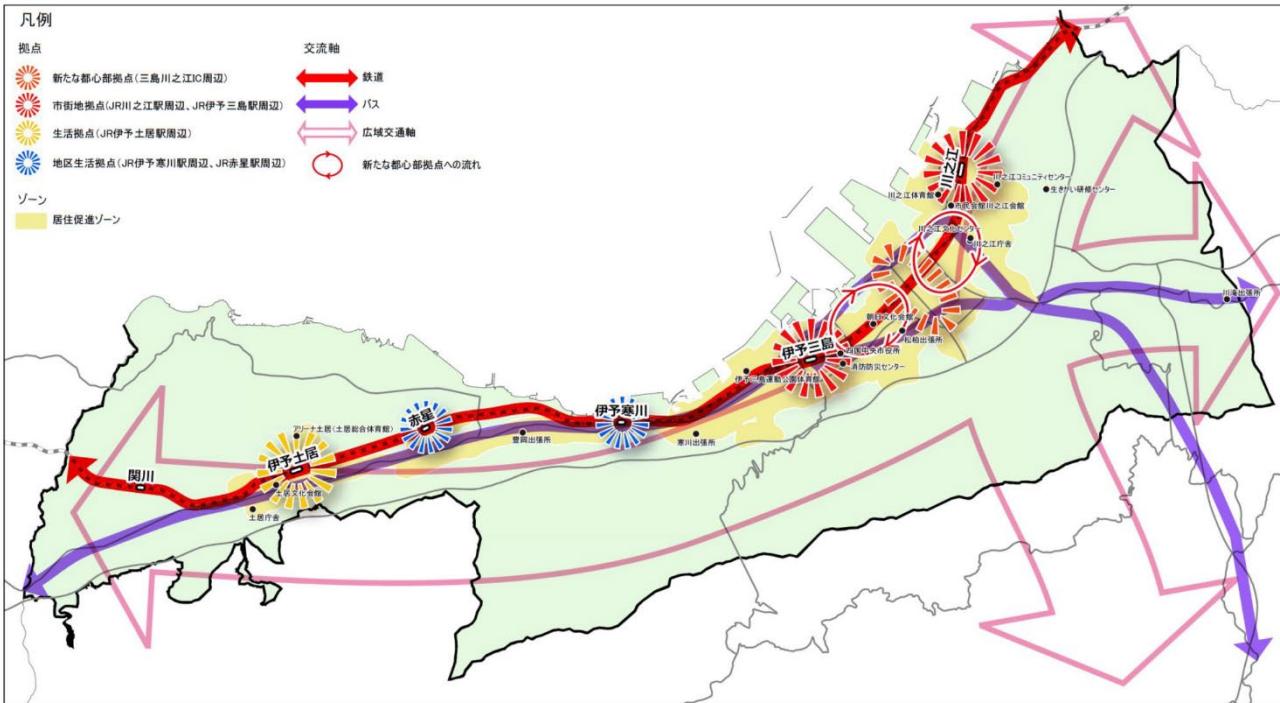
■公共交通に関する評価指標と目標値

評価指標	基準値	目標値	
		令和 9 年 (2027)	令和 19 年 (2037)
通勤・通学における交通手段分担率のうち、自家用車の占める割合 (%)	70.1% H22 (2010)	70% R2 (2020)	65% R12 (2030)
		→ 維持	→ 低減

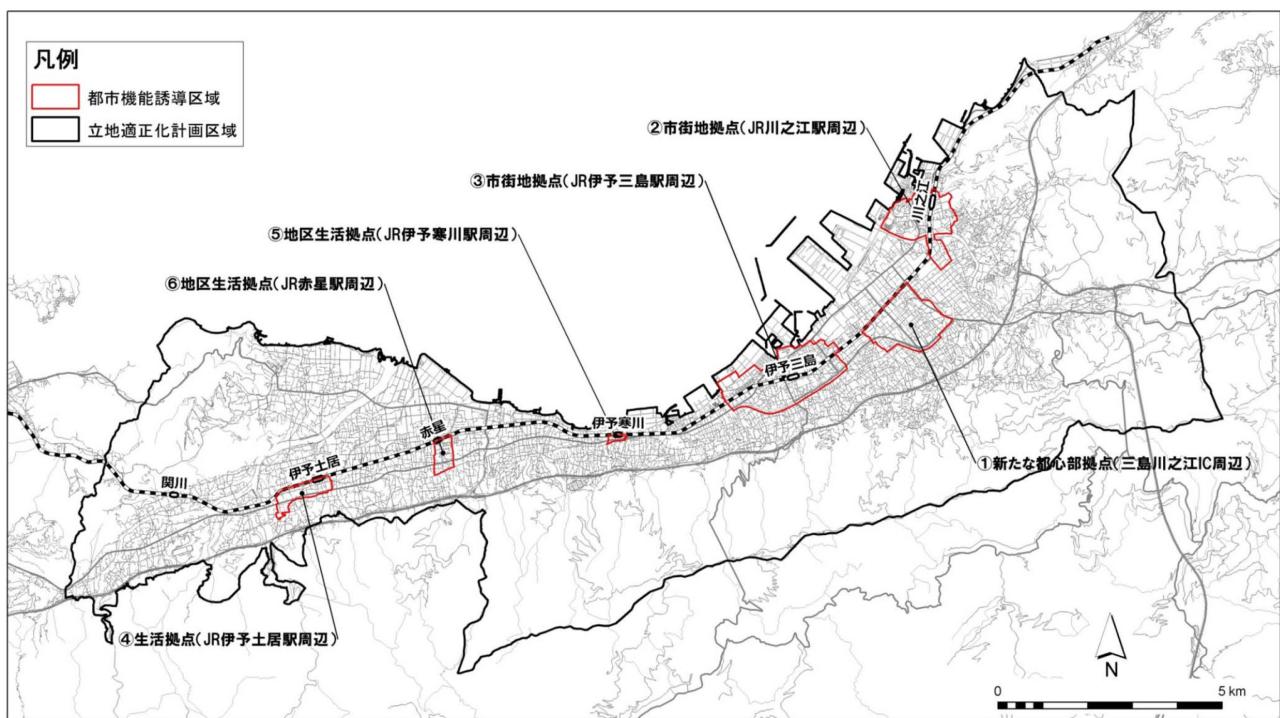
■誘導施策の体系



■将来都市構造



■都市機能誘導区域



(5) 四国中央市高齢者福祉計画・第7次介護保険事業計画（平成30年3月）

【計画期間】 平成30年度～令和2年度

【基本理念】 高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らしつづけることができるまちづくり

【基本目標】 地域包括ケアシステムの基盤整備

生活の質の向上をめざした支援

【公共交通・移動支援に関する事業】

主要施策：介護予防の充実と市民による自主的活動への支援

■生活支援サービスの充実

事業	基本施策
高齢者バス利用費助成事業	高齢者の社会参加を促すこと等を目的として実施しており、親族が近くにいない等外出が困難な高齢者の支援を推進します。
外出支援サービス事業	新宮地域の65歳以上の高齢者又は60歳以上の身体障がい（下肢不自由）者であって、公共交通機関を利用できない地域に居住する方を自宅付近より新宮町の生きがい活動の拠点である高齢者生活福祉センターまで送迎し自立した生活の継続を支援します。

(6) 愛媛県地域公共交通網形成計画（平成 30 年 3 月）

【計画期間】 平成 30 年 4 月～令和 6 年 9 月

【対象区域】 愛媛県全域

- 【基本方針】
- (1) 東予地域、中予地域、南予地域の地域間を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

東予地域、中予地域、南予地域の各地域を結び、愛媛県の生活、経済、地域交流の基盤となる公共交通ネットワークを構築

【計画目標】

計画目標 1：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

計画目標 2：広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築

計画目標 3：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

計画目標 4：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

計画目標 5：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

【四国中央市に関わる実施事業】

■具体に路線名、箇所等が位置づけられている事業

事業	対象路線等
地域間交通・地域内交通の担う役割の設定	川之江～新居浜線
生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定	幹線バス路線、支線バス路線
既存の交通結節点の利便性向上	J R 伊予三島駅、J R 川之江駅
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	J R 伊予三島駅、J R 川之江駅

■その他事業

- 観光目的でのバス運行の充実
- 運転手の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）
- 交通モード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図の作成
- 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
- 1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

■ 愛媛県公共交通網形計画における実施事業

計画目標	事業項目		実施事業 個別事業名	実施主体 再編事業	時期
	事業内容	実施年			
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 ・利用状況に合わせた運行水準の適正化	地域内交通・地域内交通、 生活移動に広域移動を両立する運行ダイヤの設定	愛媛県、各市町、バス事業者 者、船舶事業者等		短期
	【交通弱者（高齢者・学生） への対応】 ・移動的に合わせた運行本数、ダイヤの再編	愛媛県、各市町、バス事業者等	●	短～中期	
	【県・市町の上位計画との整合】 ・おづくりに連携した拠点の強化	愛媛県、各市町、バス事業者等 者、船舶事業者等	●	短～中期	
広域交通と地域間・ 地域内交通の連絡性向上による切れ目 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 ・広域交通から二次交通への乗継利便性の向上	既存の交通結節点の利便性向上	愛媛県、各市町、施設管理者		短～長期
	【広域的な観光の推進】 ・主要な拠点の乗り場環境の改善	公共交通利用による観光モデルルートの設定	バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	中～長期	
	【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	公共交通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	各市町、バス事業者 者、船舶事業者等	中～長期	
国内外からの觀 光ニーズに対応した 公共交通利用環境 の整備	【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	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	愛媛県、各市町、バス事業者 者、船舶事業者等	●	短～中期
	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	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	愛媛県、各市町、バス事業者 者、船舶事業者等	●	短～中期
	・車両と人材の運用効率化 ・人材確保に向けた雇用促進策の実施	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）	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業 者、船舶事業者等	中～長期	
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	モード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図の作成 公共交通券の導入 低床・環境対応車両の導入推進	愛媛県、各市町、バス事業者、船舶事業者 者、船舶事業者、鉄道事業者	短～長期		
	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（サイクリング等） 賃客混載による公共交通の利活用	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者 者、船舶事業者、貨物事業者	短～長期		
	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	バス事業者	短明		

計画策定後5年以内を目標に実施するもの、中期：計画策定後3～4年で実施するものの、長期：計画策定後1～2年以内に実施するものの、計画策定後5年間ににおいて、短期：計画策定後3～4年で実施するもの、中期：計画策定後1～2年以内に実施するものの、長期：計画策定後5年以内を目標に実施するもの

2－2. 四国中央市地域公共交通総合連携計画の取り組み状況

(1) 計画の概要

平成 21 年に策定された「四国中央市地域公共交通総合連携計画」で位置づけられた計画事業の進捗状況は以下のとおりである。

方針	<ul style="list-style-type: none">路線バスや市町村運営有償運送については、路線廃止や経路変更、時刻表改正や便数増減などの見直しを積極的に進めて、幹線交通における利用者の増加や利便性の向上を図ります。それらの見直しとともに、予約型の乗合タクシーを新たに導入し、面的に網羅することが可能な区域運行によって、便利で小回りがきく移動手段を確保します。ただし、それらの交通に要する経費は現状を大きく上回らないよう努めます。また、通学に係る交通手段については、引き続き維持確保していきます。なお、交通事業の運営にあたっては、定期的に利用状況を把握・分析し、課題解決への速やかな対応を図りますが、場合によっては休廃止を含めた大胆な見直しを進めます。
目標	<ul style="list-style-type: none">予約型の乗合タクシーを導入することにより、交通弱者の通院や買い物の移動手段を確保し、生活利便性の向上を図るとともに、交流活発化によって地域活性化にも寄与します。また、路線バスおよび市町村運営有償運送については、休廃止を含めた見直しを進めて運行路線等の重点化を図り、効率的で利便性の高い運行を目指します。

(2) 計画事業の進捗状況

四国中央市地域公共交通総合連携計画において方向づけられた事業の進捗状況は、以下のとおりである。

事業	事業内容	達成・実施状況
事業 1 バス・乗合タクシー等の活性化・再生に係る事業	四国中央市デマンドタクシーの実証運行	<ul style="list-style-type: none">平成 20 年 1 月に地域限定にて試験運行を開始。その後、平成 22 年 4 月から市内ほぼ全域に拡大してサービスを開始し、現在に至る。
事業 2 路線バスおよび市町村運営有償運送(新宮地区福祉バス)の見直し検討	利用の少ない一部路線では廃止や減便を進める一方、重点路線では経路変更や便数増などで利便性向上を図るなどの検討を行う。	<ul style="list-style-type: none">平成 22 年 4 月に道の駅「霧の森」への路線バス延伸が実現。平成 23 年 10 月から幹線バス路線「川之江－新居浜線」の三島～川之江間で、主要駅・主要病院・大型商業施設等を経由する新系統の開設を実現。
事業 3 乗継拠点における待合上屋等の整備検討	路線バス、市町村運営有償運送、予約型の乗合タクシー、鉄道（JR）など様々な交通モード間の乗り継ぎ環境を整備し、利用促進を図るため、数箇所の乗継拠点において、風雨をしのげる待合上屋等の整備を検討する。	<ul style="list-style-type: none">デマンドタクシーにおいてエリア間の「乗り継ぎ場所」を確保。様々な交通モード間の乗継拠点の整備は、課題となっている。

■路線バスの見直しの経緯

見直し時期	見直しの内容
平成 22 年 4 月	○三島ー上分ー新宮線のうち、2 往復が霧の森へ延伸 ※これにより、道の駅「霧の森」へのアクセス性が向上 ○七田線減便（4 往復→1 往復）
平成 22 年 4 月末	余木線、池田線、別子山線廃止
平成 23 年 10 月	川之江ー新居浜線のうち、7 往復で上分経由便を新設 (国道 11 号便は、17 往復→10 往復に減便) ※これにより、主要駅や主要病院への移動が便利になった
平成 26 年 9 月	新宮ー池田線（市内区間）廃止
平成 26 年 10 月	三島ー上分ー新宮線を、天日（上山）まで延伸
平成 29 年 10 月	新宮ー天日間を廃止（三島ー上分ー新宮線）
令和 2 年 10 月	川之江ー新居浜線〔国道 11 号便〕が 1 往復減便とし、9 往復に ※〔上分経由便〕は 7 往復で変更なし

第3章 住民アンケート調査等からみた改善ニーズ等の把握

3-1. 住民アンケート調査

(1) 調査の概要

①調査の目的

人口減少・少子高齢化などにより、公共交通の利用状況の変化が予想される中で、公共交通に関する利用状況や利用意向、将来の方向性などを把握するため、アンケート調査を実施した。

なお、新宮地区居住者については、新宮地区福祉バスに関するアンケート調査を別途実施した。

②調査方法

調査対象	15歳以上の市民の中から無作為に抽出した2,000人
調査期間	令和2年9月25日～令和2年10月19日
調査方法	郵送による配布・回収（無記名）

③調査内容

属性	○居住地、性別、年齢、職業、家族構成、自動車保有の状況、運転免許保有の状況、運転免許返納意向（免許保有者）、最寄りバス停までの所要時間
日常の外出行動	○外出の目的別の外出行動（通勤・通学、買い物、通院） ・行き先、主な交通手段、外出頻度 ○外出する際に交通手段がなくて困る状況、その際の目的、対応方法
鉄道（JR予讃線）	○鉄道の利用実態（利用頻度、乗車駅、利用目的、駅までの交通手段） ○運行サービスの満足度
高速バス	○高速バスの利用実態（利用頻度、利用路線、利用目的） ○運行サービスの満足度
路線バス	○路線バスの利用実態（利用頻度、利用目的） ○路線バスが利用されない理由及び利用するための条件 ○運行サービスの満足度
デマンドタクシー	○デマンドタクシーの認知状況、利用登録状況 ○登録していない理由
コミュニティバス	○コミュニティバスの運行（導入）意向
公共交通の維持・確保	○今後の公共交通の取り組み方向 ○今後の公共交通のあり方 ○公共交通の利用促進の取り組み

《新宮地区福祉バス》※新宮地区居住者

福祉バスの利用状況	○利用頻度、利用路線、利用目的
福祉バスの利用理由	○利用していない理由、利用するための条件

④回収状況

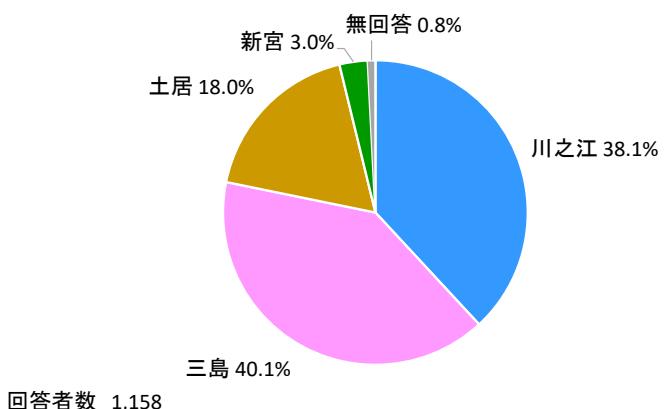
	地域公共交通アンケート	新宮地区福祉バスアンケート
配布数	2,000票	60票
有効回収数	1,158票（有効回答1,158票）	37票
回収率	57.9%（57.9%）	61.7%

(2) 調査結果

①回答者の属性

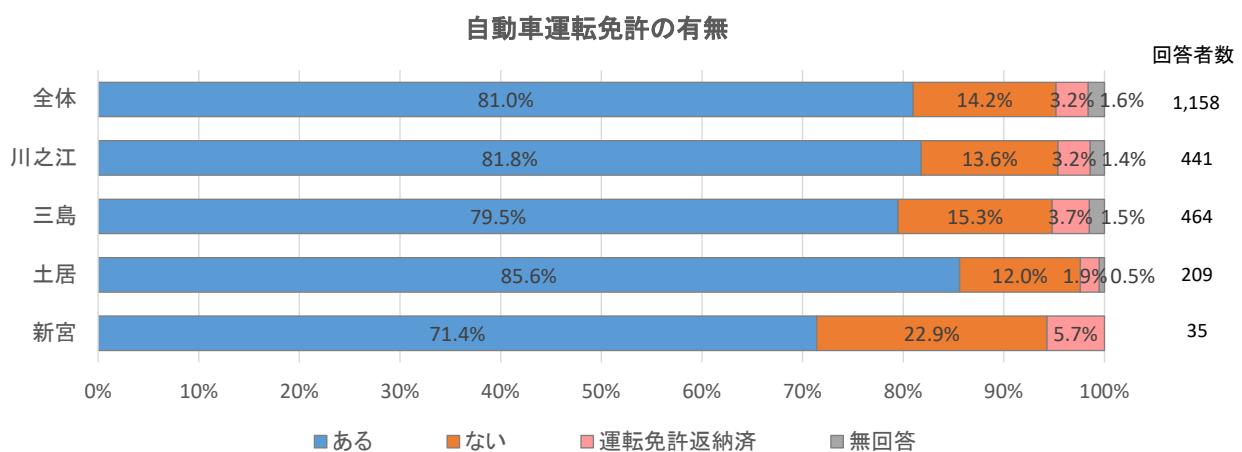
a. 住まい構成

アンケート調査票の回収率が4地区とも概ね同率のため、住まい構成は、地区人口の多い三島地区が最も多く全体の40%、次いで川之江地区の38%、土居地区の18%、新宮地区の3%となっている。



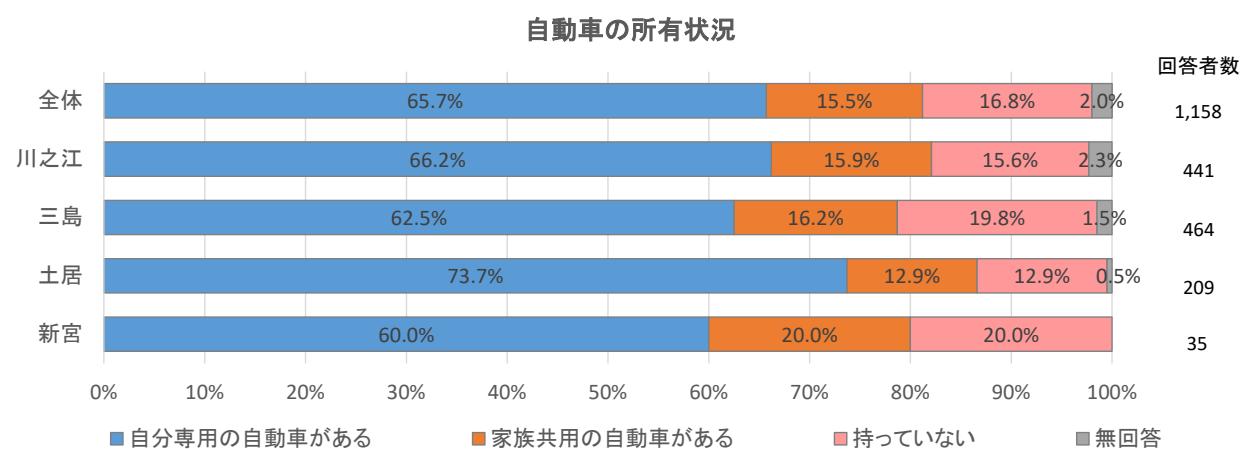
b. 自動車運転免許の有無

自動車運転免許がない人の割合は、全体では14.2%となっている。地区別では、新宮地区で多く、返納者と合わせると28.6%を占めている。



c. 自動車の所有状況

自分専用車の所有割合は、全体で65.7%となっている。地区別では、土居地区が他の地区に比べ、多くなっている。最も少ないのは新宮地区となっている。



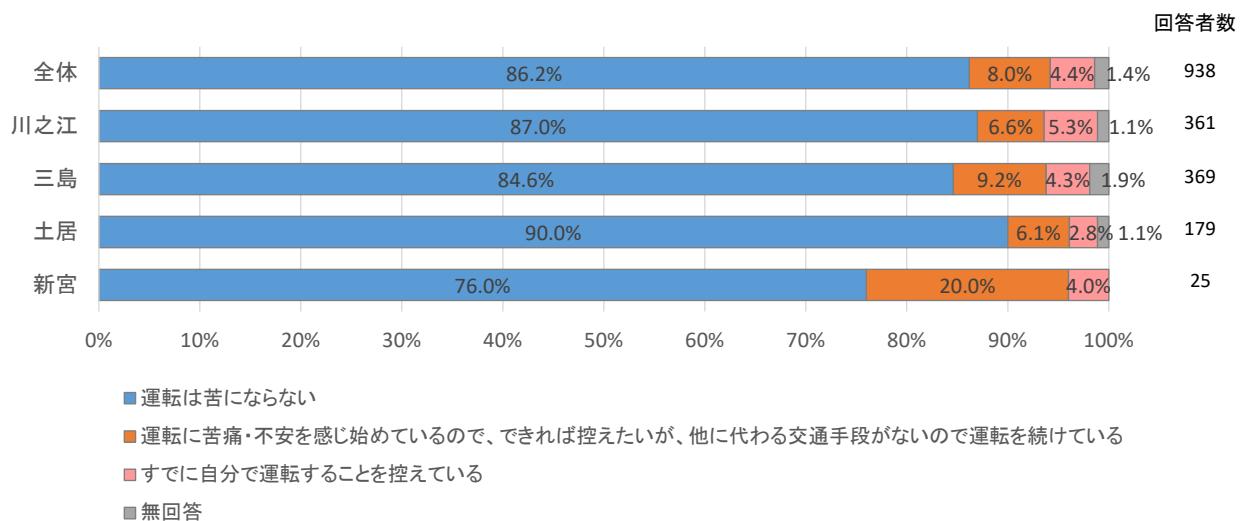
d. 自動車の運転に対する考え方

自動車の運転は、各地区ともに「運転は苦にならない」が最も多い。

地区別にみると、新宮地区を除く3地区では、「運転は苦にならない」がそれぞれ85～90%を占め、「運転に苦痛・不安を感じはじめている」は10%前後みられる。

新宮地区においては、「できれば運転は控えたいが、他に代わる交通手段がない」の割合が、他の3地区に比べ、20.0%と高くなっている。

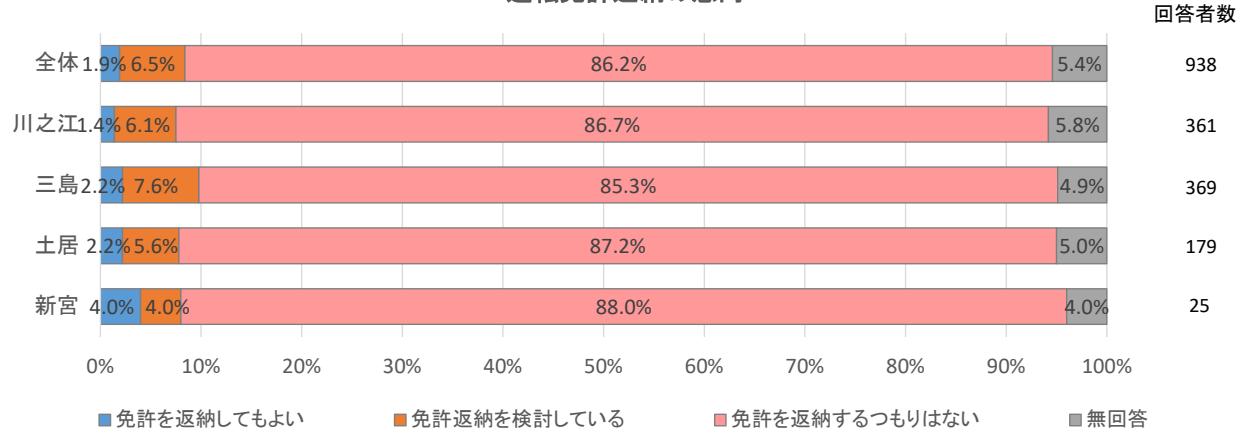
自動車の運転に対する考え方



e. 運転免許返納の意向

運転免許の返納意向については、全ての地区において「免許を返納するつもりはない」がもっと多く、どの地区も85%前後となっている。

運転免許返納の意向



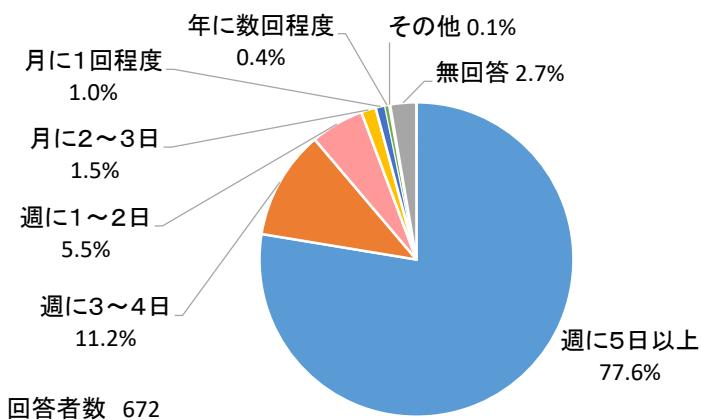
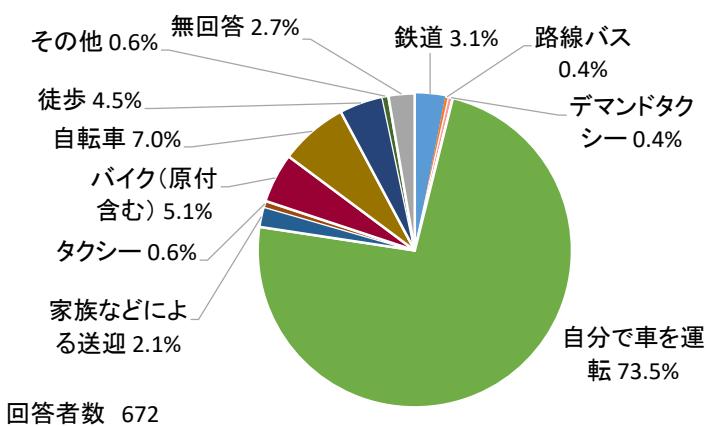
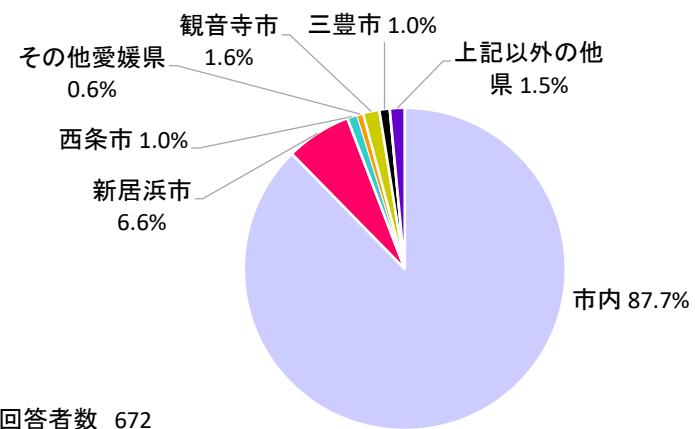
②日常の外出行動について

a. 通勤・通学の行き先、利用交通手段、外出頻度

通勤・通学先は、市内が87.7%と最も多い、次いで「新居浜市」が6.6%と多くなっている。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が73.5%と最も多く、「鉄道」、「路線バス」、「デマンドタクシー」は、それぞれ3.1%、0.4%、0.4%となっている。

通勤・通学の頻度は、「週に5日以上」が77.6%と最も多くなっている。

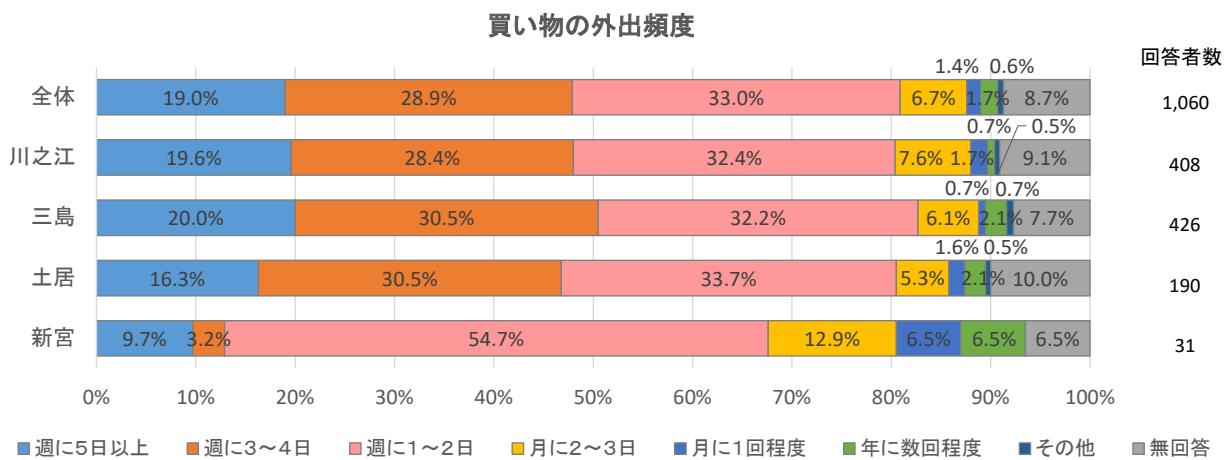
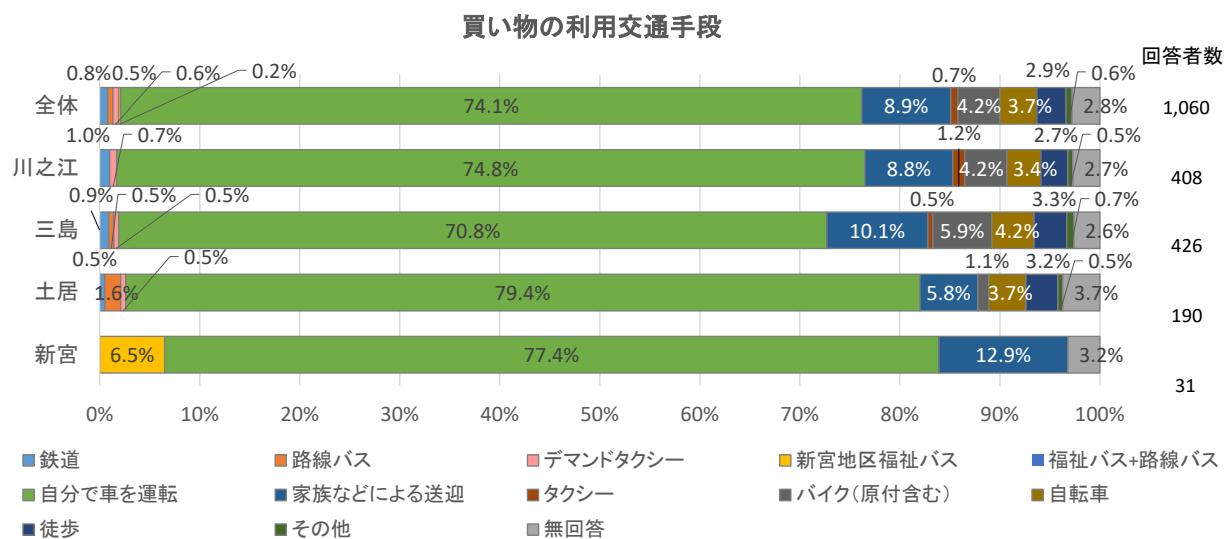
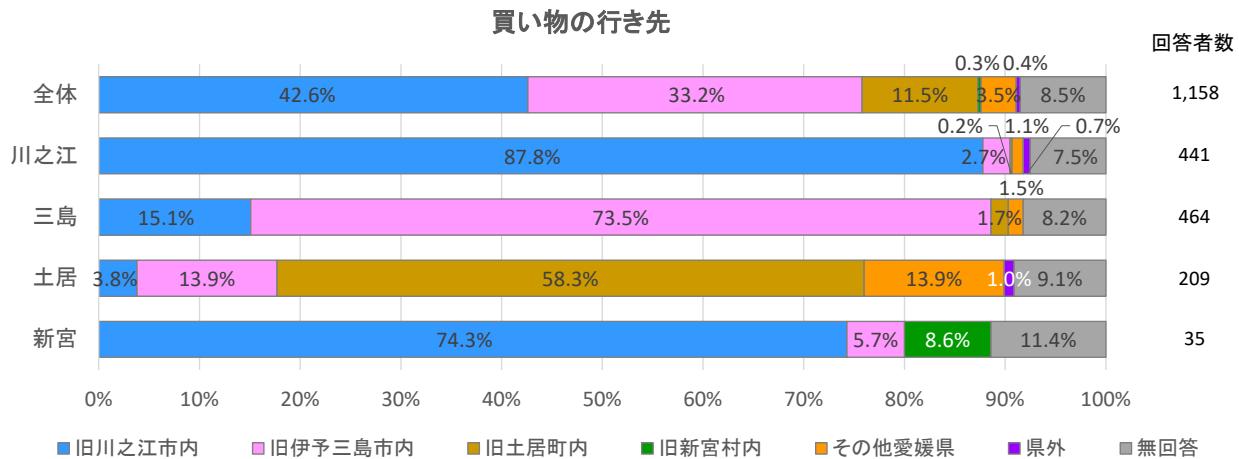


b. 買い物の行き先、利用交通手段、外出頻度

買い物の行き先は、新宮地区を除く3地区においては、自宅のある地区内の商業施設が多くなっている。土居地区においては、新居浜市に接している位置にあることから「その他愛媛県」も13.9%と多くなっている。新宮地区では「旧川之江市内」が74.3%と最も多くなっている。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が74.1%と最も多くなっている。新宮地区では福祉バスの利用もみられる。

買い物に行く頻度は「週に1～2日」が33.0%と最も多く、次いで「週に3～4日」となっている。

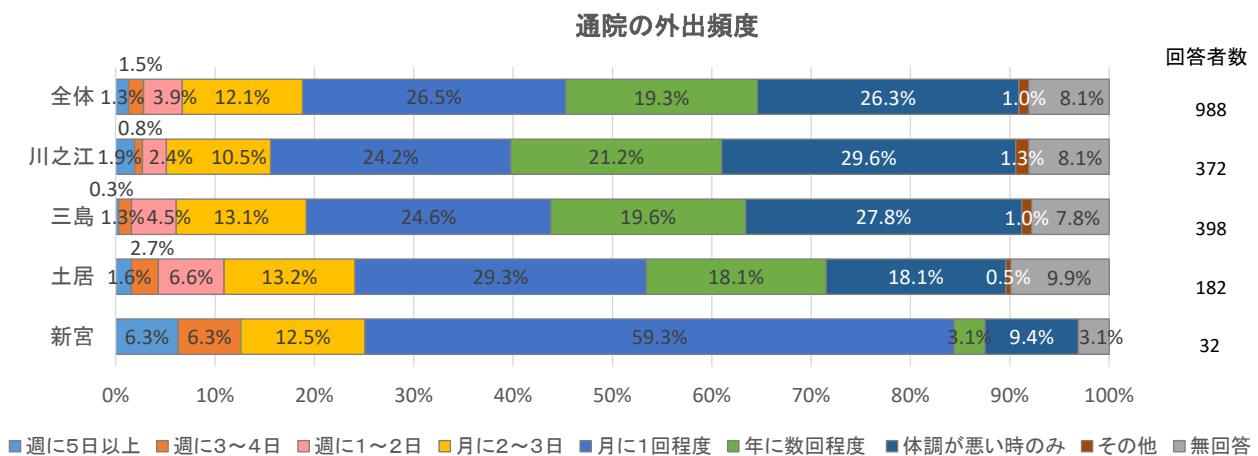
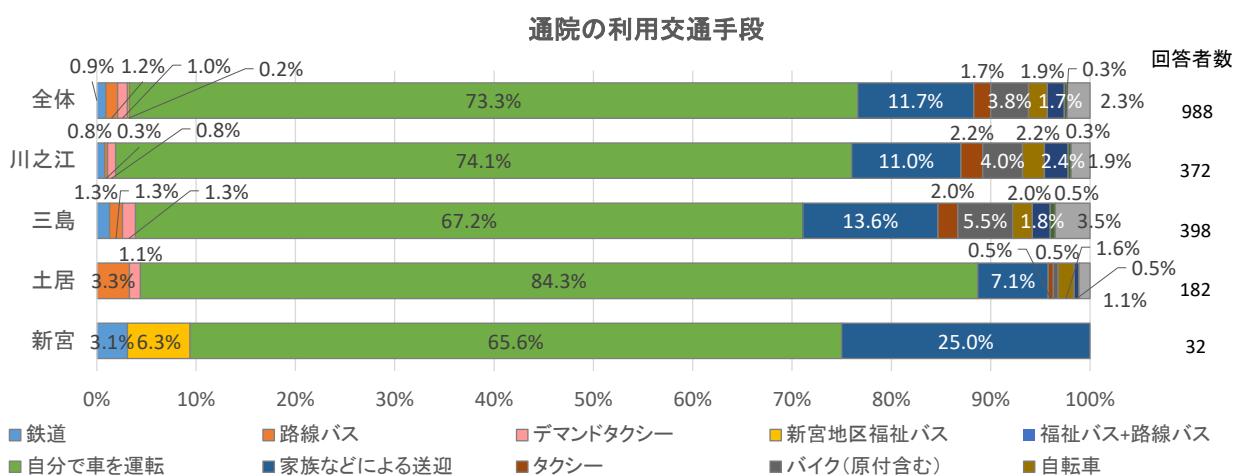
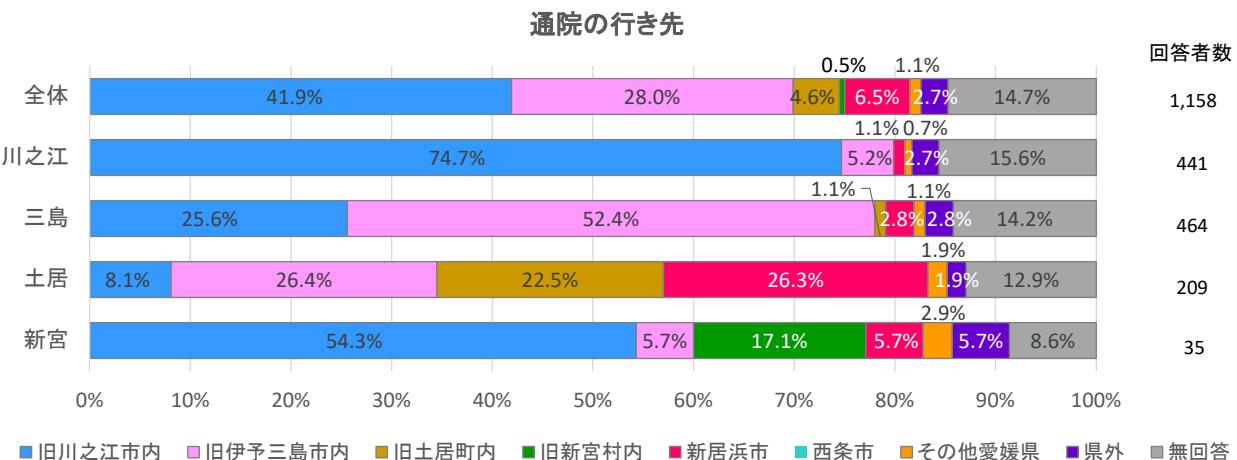


c. 通院の行き先、利用交通手段、頻度

通院の行き先は、川之江地区と新宮地区では「旧川之江市内」、三島地区では「旧伊予三島市内」、土居地区では「旧伊予三島市内」、「新居浜市」、「旧土居町内」が多くなっている。

利用交通手段は、「自分で車を運転」が最も多く、次いで「家族などの送迎」が多くなっている。

通院する頻度は、「月に1回程度」、「体調が悪いときのみ」が多くなっている。とくに、新宮地区では「月に1回程度」が59.3%と最も多く、割合も他地区よりも高くなっている。



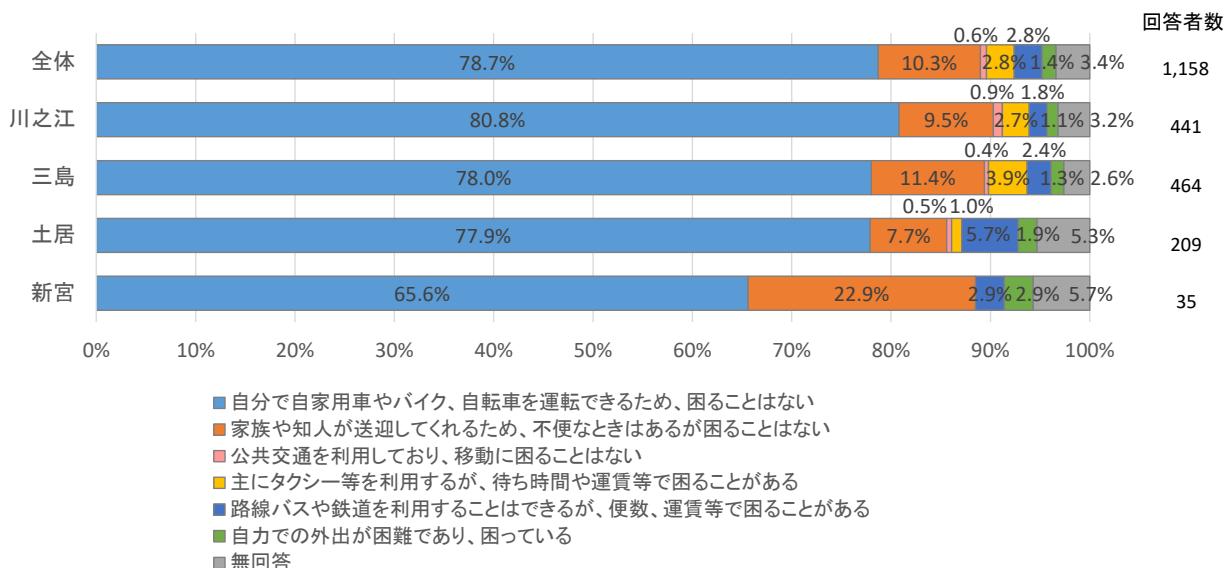
d. 外出時に交通手段がなくて困ること・困る外出目的

外出時に交通手段がなくて困っていない人は 90% 前後となっているが、土居地区では、「路線バスや鉄道を利用することはできるが、便数、運賃等で困ることがある」の割合が他の地区に比べ高くなっている。

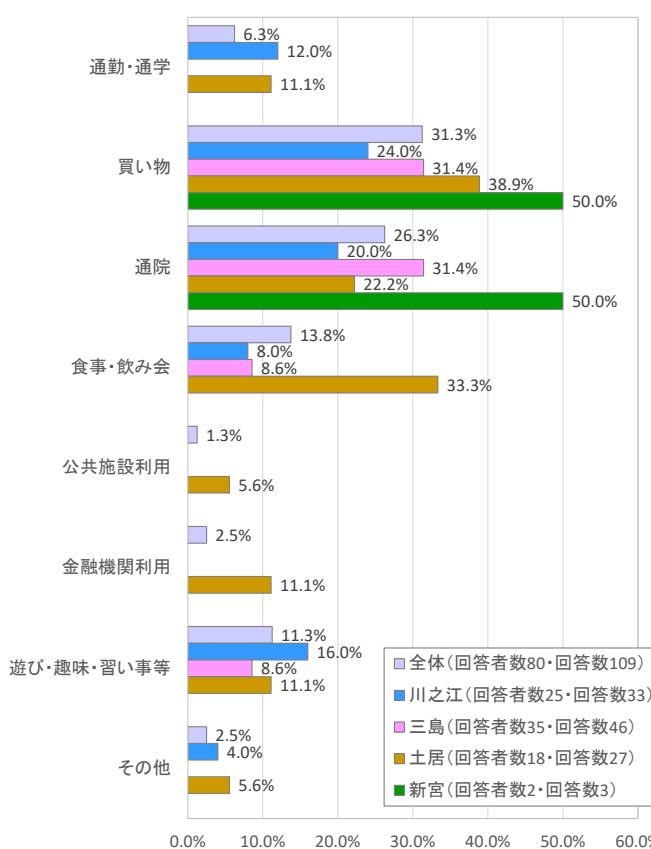
交通手段がなくて困る外出目的は、各地区ともに買物や通院が多くあげられており、定期的な外出である通勤や通学で困る回答は少ない。

外出で困っている時の対応として、「家族・友人などに送迎してもらう」が最も多い。その一方、「外出をあきらめる」と回答した人が 17.5% と三番目に多くなっている。

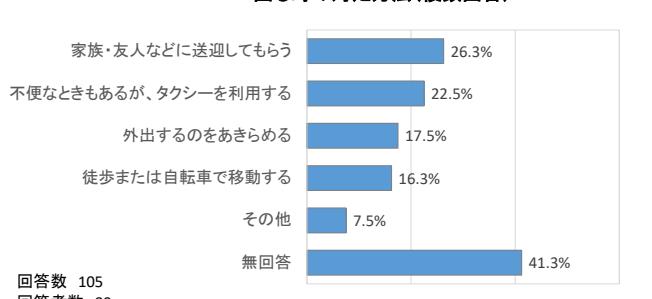
外出する時に交通手段がなくて困ること



困ることが多い外出目的(複数回答)



困る時の対処方法(複数回答)



③鉄道（JR予讃線）について

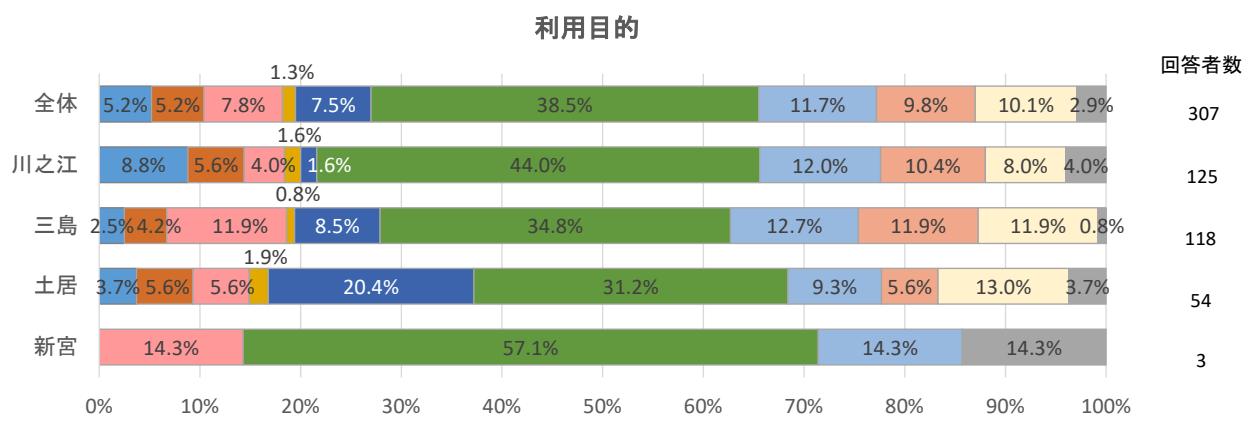
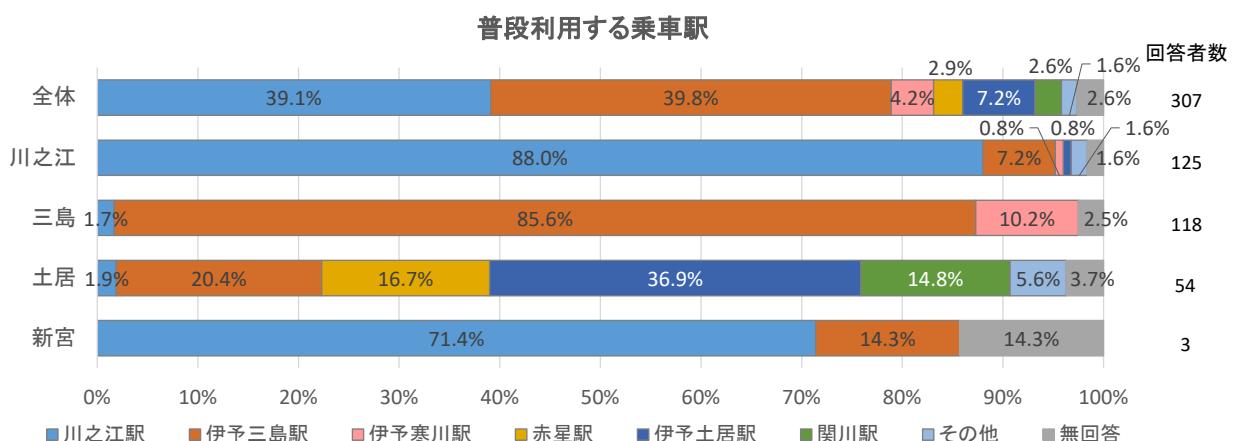
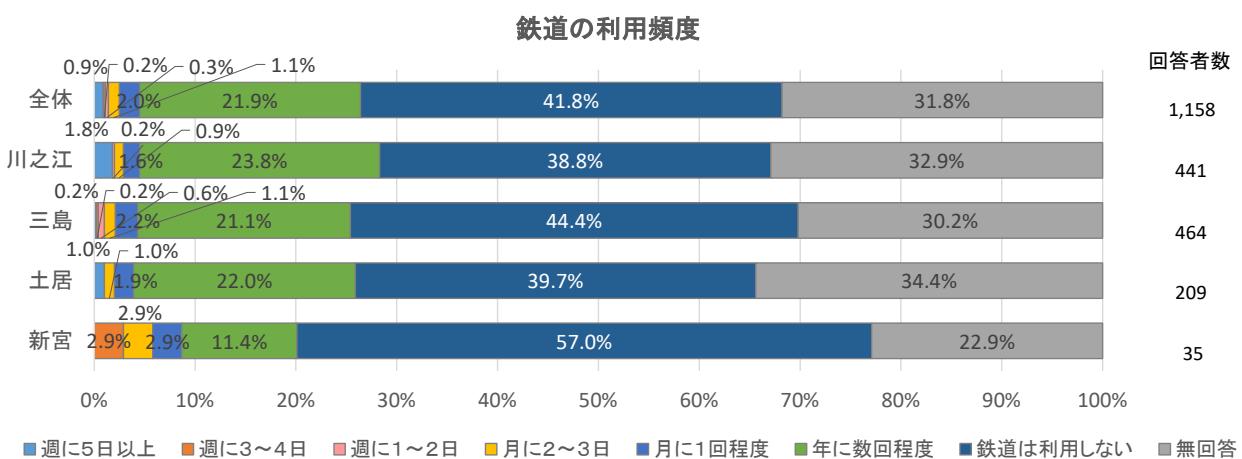
a. 鉄道の利用の利用頻度、利用駅、利用目的、駅までの手段

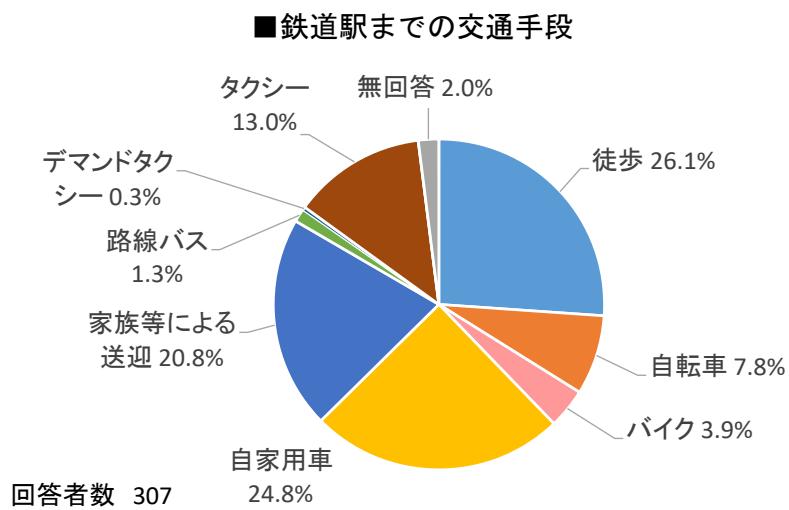
鉄道の利用頻度は、「鉄道は利用しない」が 41.8%と最も多く、次いで「年に数回程度」が 21.9%となっている。

利用する乗車駅は、各地区の最寄駅が多くなっているが、土居地区においては、最寄駅以外に、特急が停車する伊予三島駅の利用も多い。

鉄道の利用目的は、「旅行・観光」が 38.5%と最も多く、次いで「遊び・趣味・習い事等」が多い。

駅までの交通手段として、「徒歩」、「自家用車」、「家族の送迎」の順に多い。公共交通の利用については、「路線バス」と「デマンドタクシー」を合わせても1.6%と少ない。





b. 鉄道の運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度について、利用者に着目すると、「運行時間帯」、「時刻表・路線図等の運行情報案内」、「運行本数」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「駅舎の快適さ」、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

■鉄道の運行サービスに対する満足度

	凡 例	満足 やや満足 普通 やや不満 不満 無回答					
		4.7%	4.5%	28.8%	13.1%	6.1%	42.8%
全体	運行本数	4.5%	3.5%				
	運行時間帯	5.4%	34.5%	8.5%	3.5%	43.6%	
	時刻表・路線図等の運行情報案内	5.2%	36.9%	6.9%	2.5%	44.2%	
	駅舎の快適さ(パリアフリー、待合空間等)	2.8%	26.9%	14.8%	9.9%	43.9%	
	鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ	2.7%	28.9%	14.1%	8.3%	44.4%	
	回答者数 1,158	0%	20%	40%	60%	80%	100%

	凡 例	満足 やや満足 普通 やや不満 不満 無回答					
		8.5%	10.1%	39.4%	21.8%	11.7%	8.5%
利用者	運行本数	7.5%	12.7%	51.5%	12.7%	6.2%	9.4%
	運行時間帯	6.5%	12.4%	55.3%	11.1%	2.6%	12.1%
	時刻表・路線図等の運行情報案内	5.2%	37.5%	25.1%	18.9%	10.7%	
	駅舎の快適さ(パリアフリー、待合空間等)	5.5%	43.3%	21.5%	14.3%	13.4%	
	鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ	2.0%					
	回答者数 307	0%	20%	40%	60%	80%	100%

④高速バスの利用の有無・種類・目的・頻度

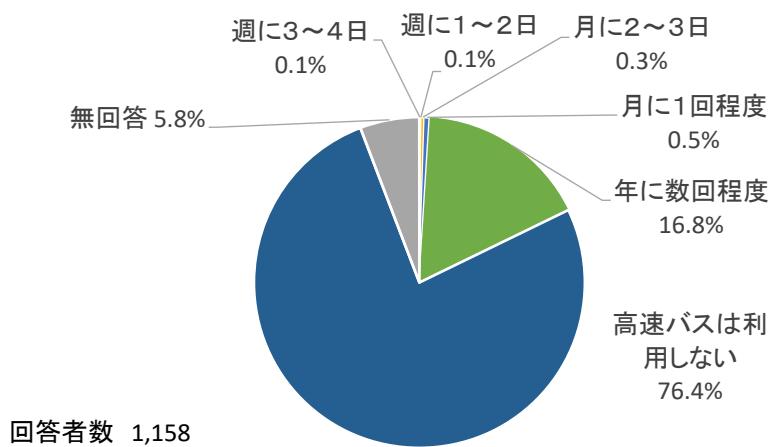
a. 高速バスの利用頻度、利用駅、利用目的、駅までの手段

高速バスの利用頻度は、「高速バスは利用しない」が 76.4%と最も多く、次いで「年に数回程度」が多い。

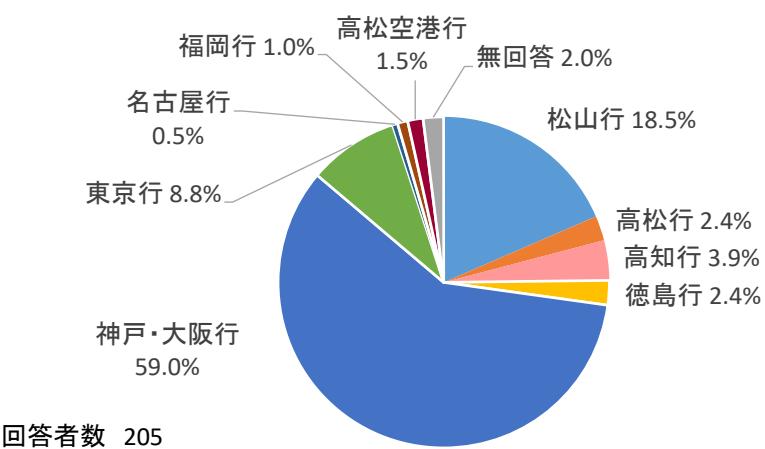
多く利用する路線は、「神戸・大阪行き」が 59.6%と最も多く、次いで「松山行き」となっており、昼間運行する路線の利用が多い。夜行バスでは「東京行き」の利用が多い。

高速バスの利用目的は、「遊び・趣味」、「観光」が多くなっている。

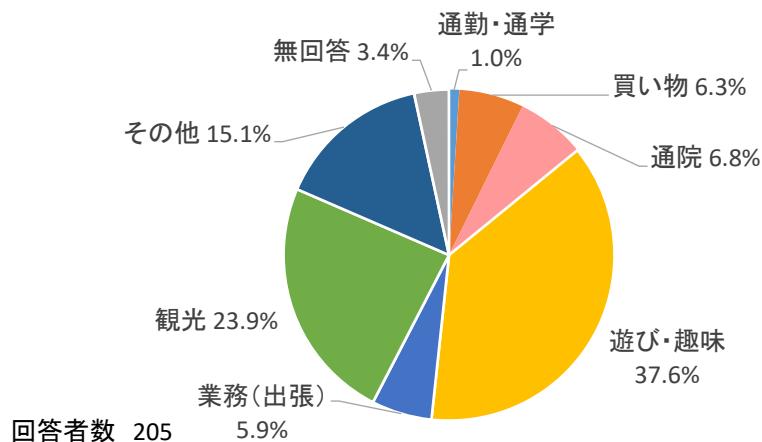
■高速バスの利用頻度



■よく利用する路線



■高速バスの利用目的



b. 高速バスの運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度について、利用者に着目すると、「到着時間の正確さ」、「運行ルート」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「バス停留所周辺の駐車場環境」、「他の交通機関との乗り継ぎ」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

■高速バスの運行サービスに対する満足度

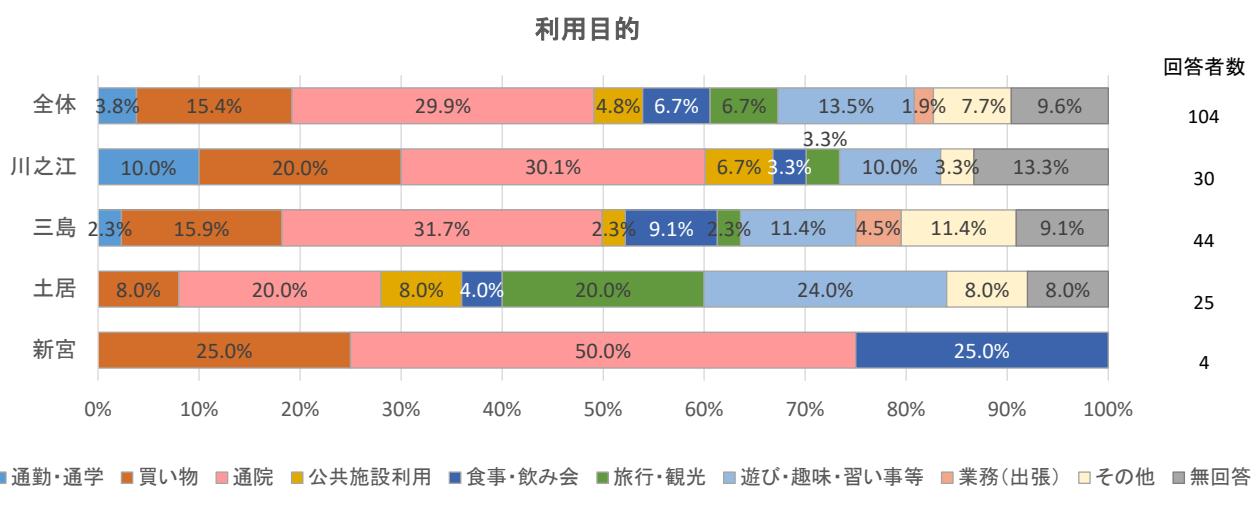
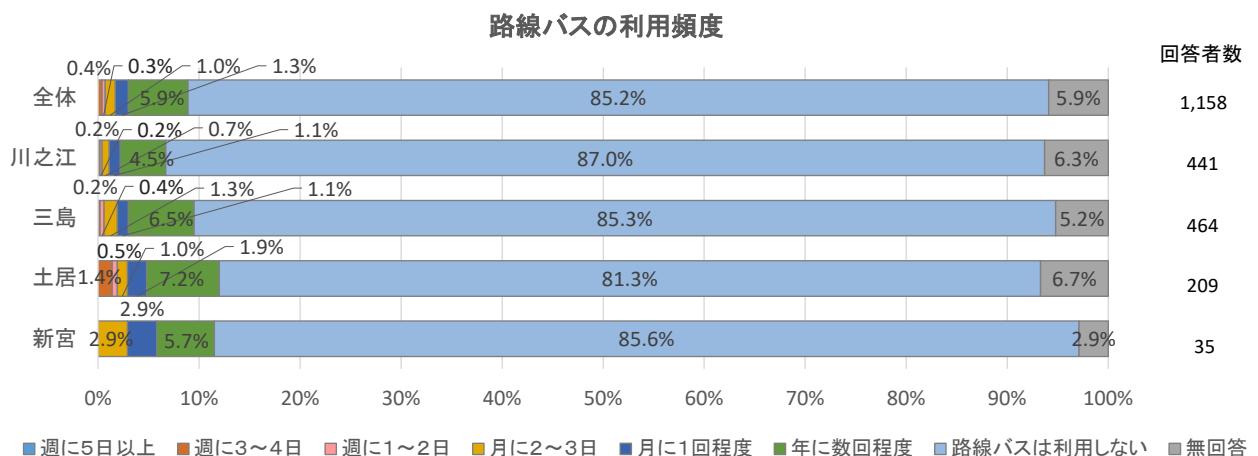
	凡 例	満足 やや満足 普通 やや不満 不満 無回答						
		2.0%	25.3%	2.1%	1.6%	25.4%	1.8%	
全体	運行ルート(行き先等)	7.2% 13.1%	46.0%	6.4%	2.0%	25.3%	2.1%	
	運行本数・運行時間帯	5.3% 10.4%	46.5%	10.0%	2.4%	25.7%	1.6%	
	到着時間の正確さ	9.4% 13.6%	46.5%	3.5%	2.0%	25.4%	1.8%	
	運賃	6.6% 11.0%	47.0%	7.4%	2.4%	26.2%	2.0%	
	予約・運賃支払い手続きのしやすさ	4.5% 7.8%	46.7%	12.3%	2.4%	26.3%	3.7%	
	時刻表・路線図等の運行情報案内	3.9% 6.5%	47.6%	11.7%	2.4%	26.6%	1.5%	
	バス停留所周辺の駐車場環境(距離、料金)	2.4% 4.7%	36.9%	19.7%	10.9%	25.4%	2.4%	
	他の交通機関との乗り継ぎ	4.6% 10.2%	41.8%	14.9%	10.0%	26.3%	4.9%	
	回答者数	1,158	0%	20%	40%	60%	80%	100%
利用者	運行ルート(行き先等)	18.5% 24.9%	40.5%	6.3%	7.8%	2.4%	2.0%	
	運行本数・運行時間帯	13.2% 24.4%	37.1%	15.1%	7.8%	2.0%	1.5%	
	到着時間の正確さ	21.5% 30.2%	37.1%	2.9%	6.8%	2.0%	2.0%	
	運賃	16.6% 22.9%	42.9%	9.3%	6.3%	0.5%	2.0%	
	予約・運賃支払い手続きのしやすさ	12.2% 18.0%	45.9%	16.1%	7.3%	4.9%	4.9%	
	時刻表・路線図等の運行情報案内	9.8% 15.1%	47.3%	14.6%	8.3%	5.4%	4.9%	
	バス停留所周辺の駐車場環境(距離、料金)	10.2% 30.8%	30.2%	16.1%	7.3%	10.2%	10.2%	
	他の交通機関との乗り継ぎ	7.8% 10.2%	38.6%	20.0%	15.1%	8.3%	7.8%	
	回答者数	205	0%	20%	40%	60%	80%	100%

⑤路線バスについて

a. 利用頻度、目的

路線バスの利用頻度は、「路線バスは利用しない」が85.2%と最も多く、次いで「年に数回程度」が多い。

路線バスの利用目的は、「通院」が29.9%と最も多く、次いで「買い物」、「遊び・趣味・習い事等」と順に多くなっている。「通勤・通学」は3.8%と少ない。

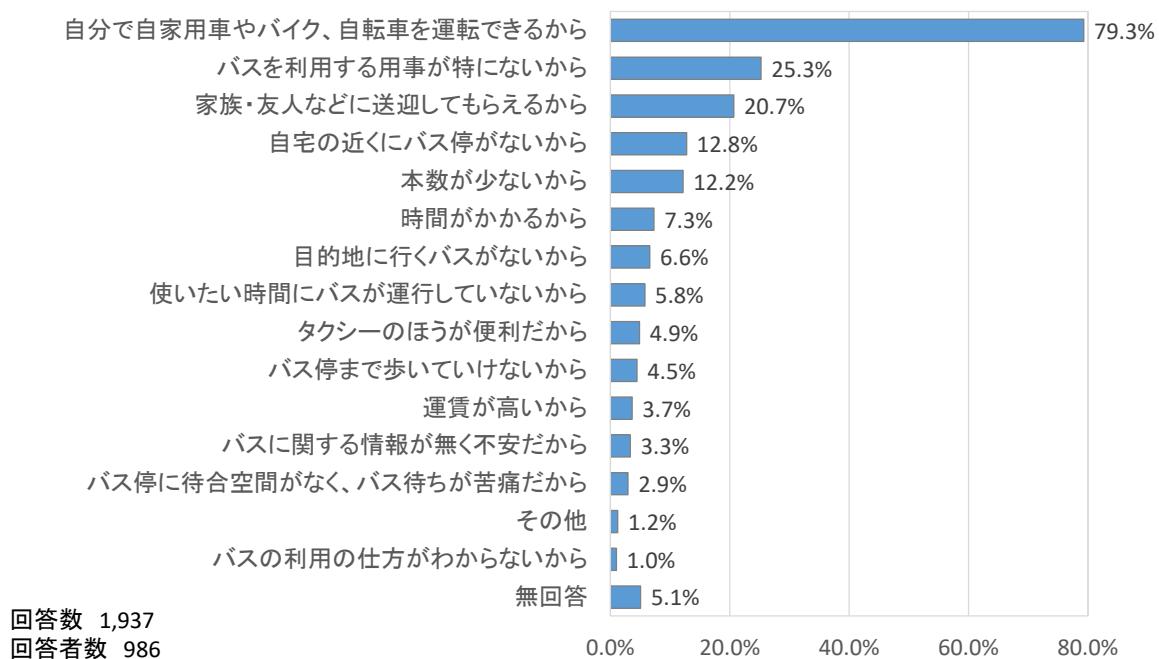


b. バスを利用しない理由、利用するための条件

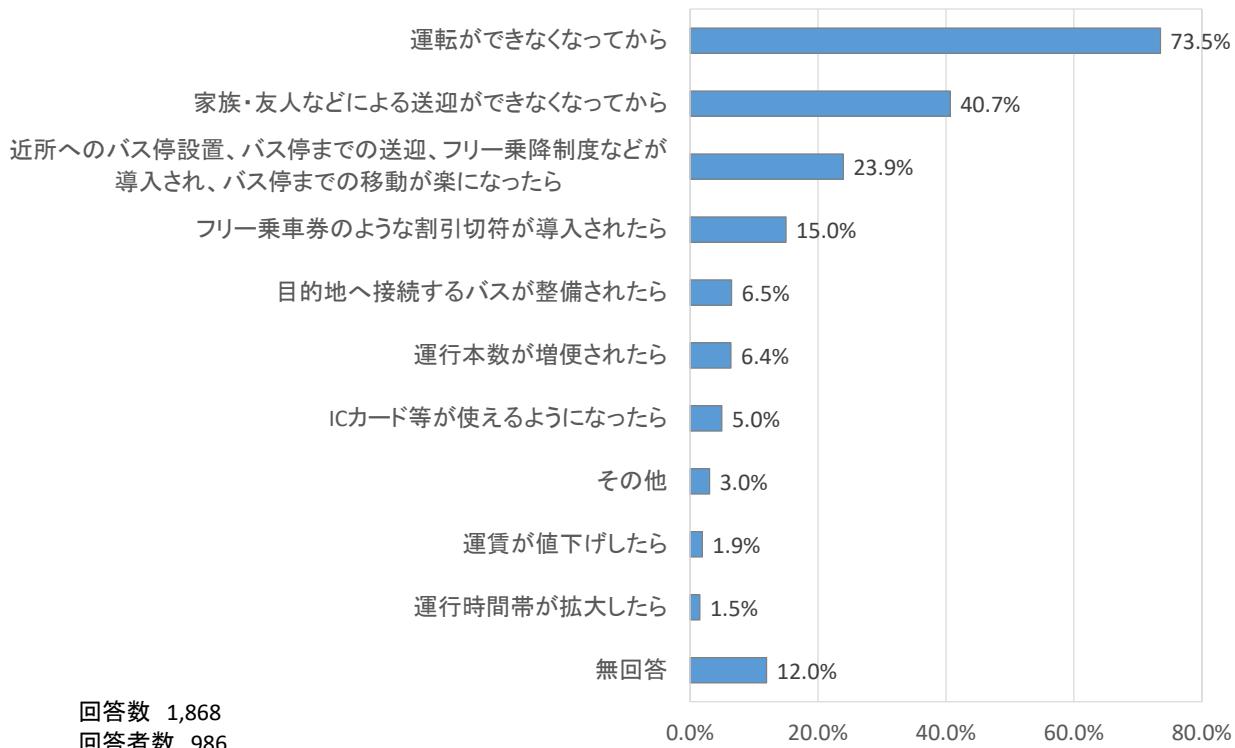
バスを利用しない利用として、「自分で自家用車やバイク、自転車を運転できるから」が最も多く、次いで、「バスを利用する用事が特にならないから」、「家族・友人などに送迎してもらえるから」の順で多くなっている。

バス利用条件としては、「運転ができなくなってから」、「家族・友人などによる送迎ができなくなってから」、「バス停までの移動が楽になったら」の順で多くなっている。

■バスを利用しない理由（複数回答）



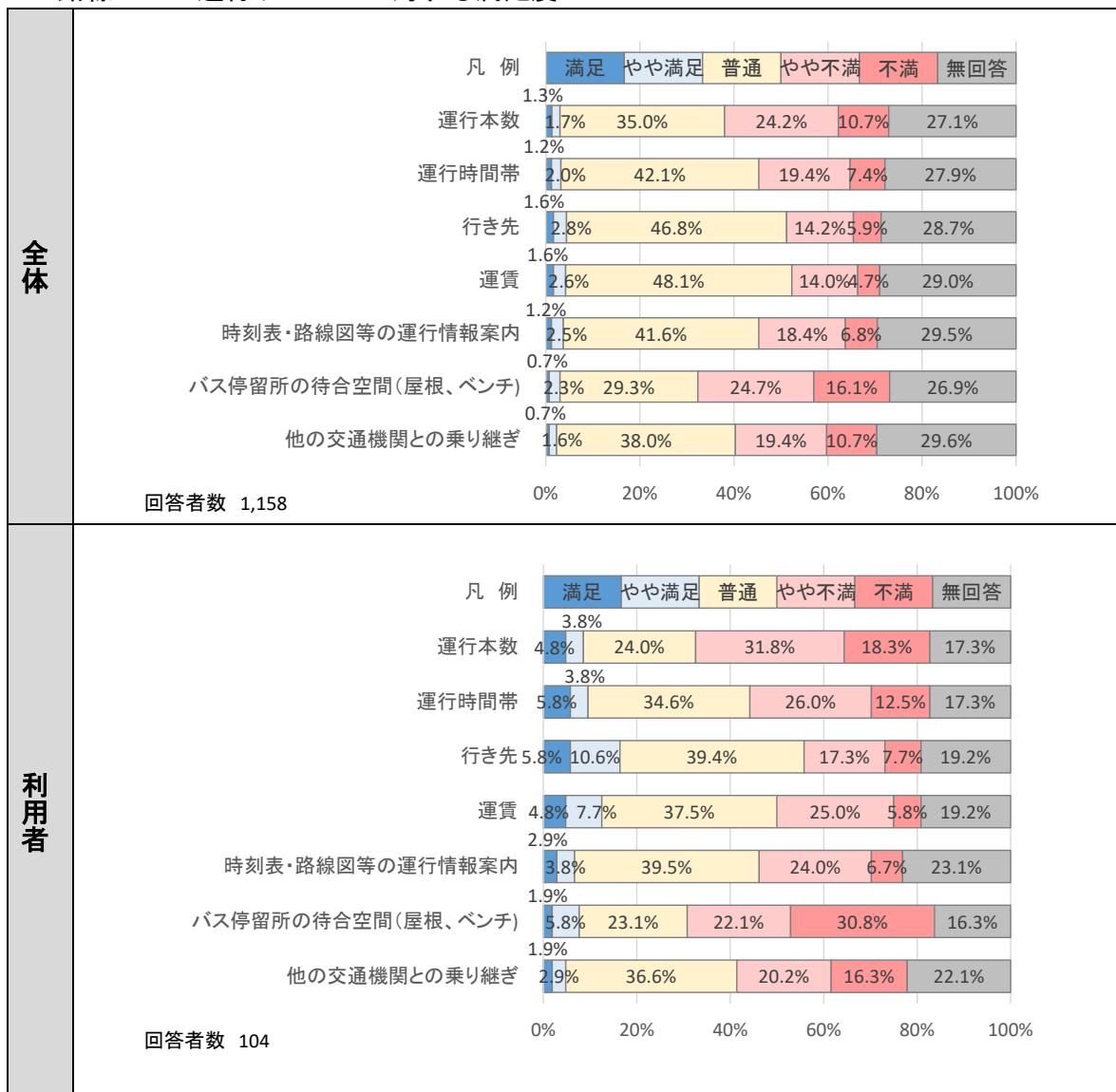
■バスを利用するための条件（複数回答）



c. 路線バスの運行サービスに対する満足度

運行サービスに対する満足度について、利用者に着目すると、「行き先」、「運賃」で「満足」と「やや満足」と回答した方の割合が高いものの、「バス停留所の待合空間」、「運行本数」で「不満」と「やや不満」と回答した方の割合が高い。

■路線バスの運行サービスに対する満足度

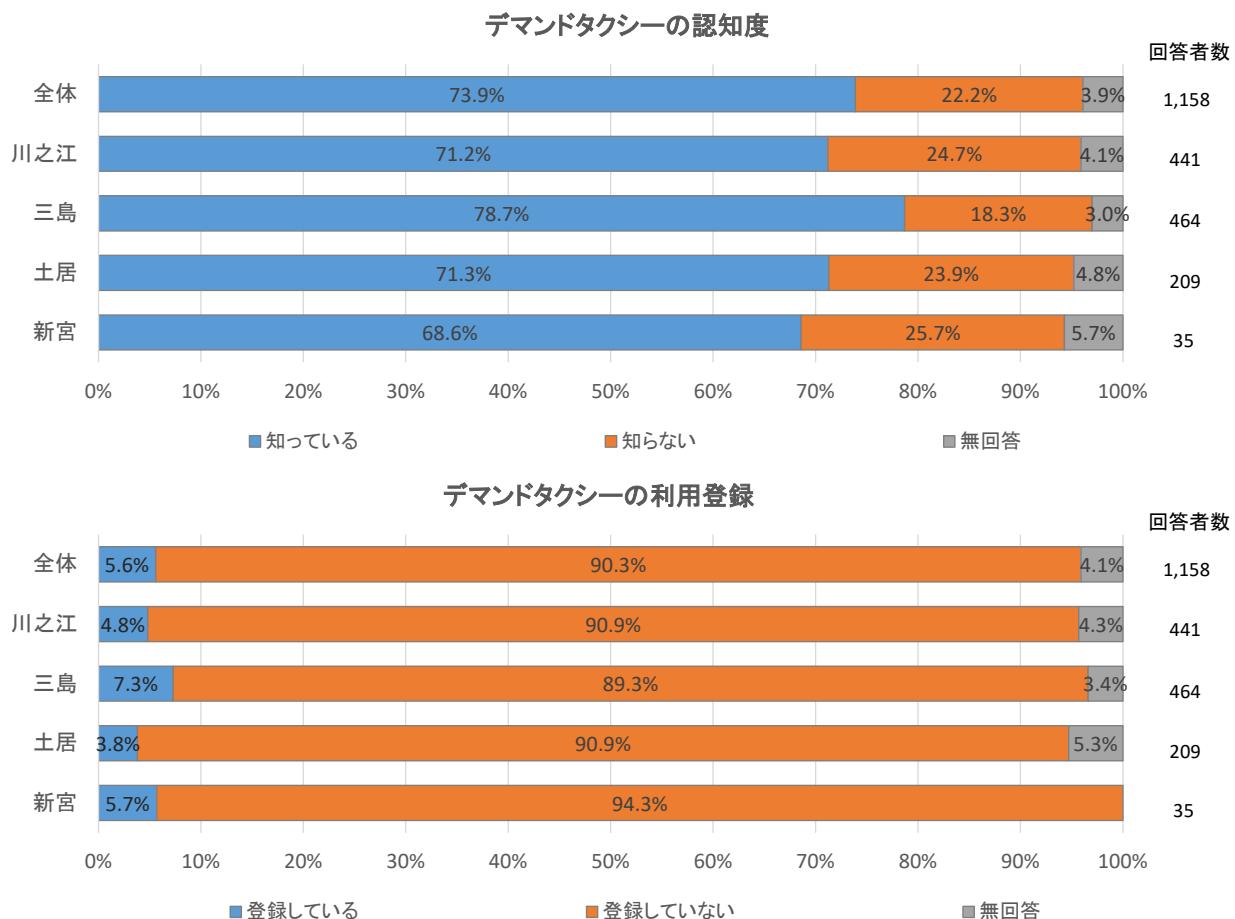


⑤デマンドタクシーについて

a. デマンドタクシーの周知状況、登録状況

デマンドタクシーの認知度については、「知っている」が 73.9%と多いが、全体の 22.2%の人は、「知らない」と回答している。

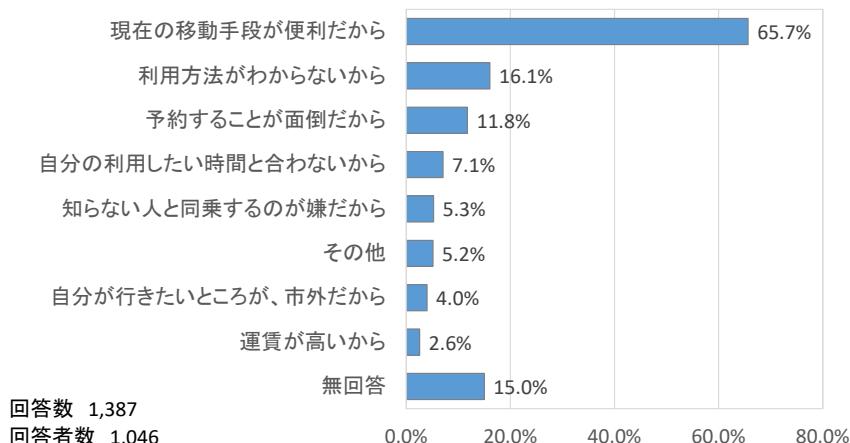
デマンドタクシーの利用登録状況は、「登録している」が 5.6%と少ない。



b. デマンドタクシーの利用登録をしない理由

デマンドタクシーの利用登録をしない理由として、「現在の移動手段が便利だから」が最も多くなっている。次いで、「利用方法がわからないから」、「予約することが面倒だから」、「自分の利用したい時間と合わないから」の順で多くなっている。

■デマンドタクシーの利用登録をしない理由（複数回答）



⑥新宮地区福祉バスについて（新宮地区に在住する市民による回答結果）

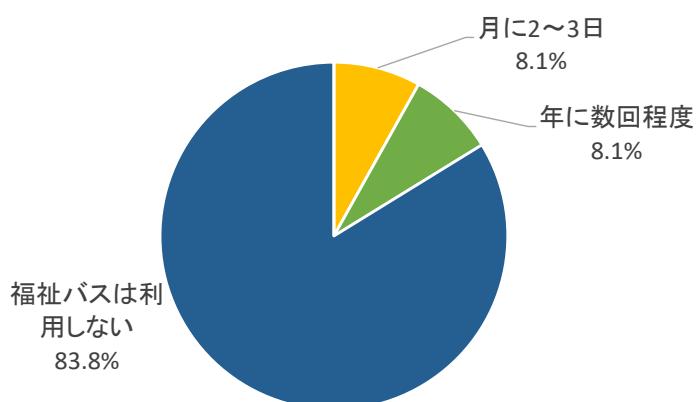
a. 福祉バスの利用状況について

福祉バスの利用頻度は、「福祉バスは利用しない」が 83.8%と最も多く、次いで「月に 2 ~ 3 日」、「年に数回程度」が多くなっている。

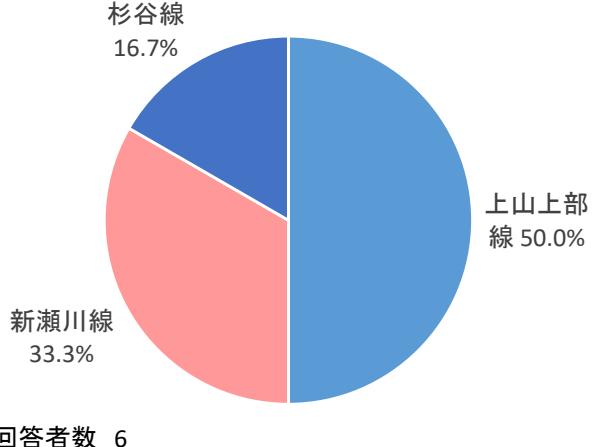
最も多く利用する路線は、「上山上部線」が 50.0%と最も多く、次いで「新瀬川線」、「杉谷線」の順に多くなっている。

福祉バスの利用目的は、「通院」が 83.3%と最も多くなっている。

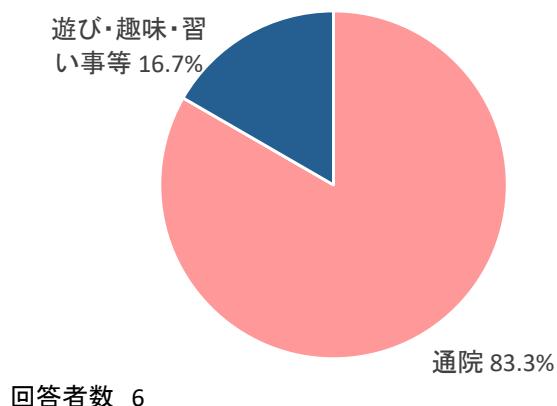
■福祉バスの利用頻度



■最も多く利用する路線



■最も多い利用目的

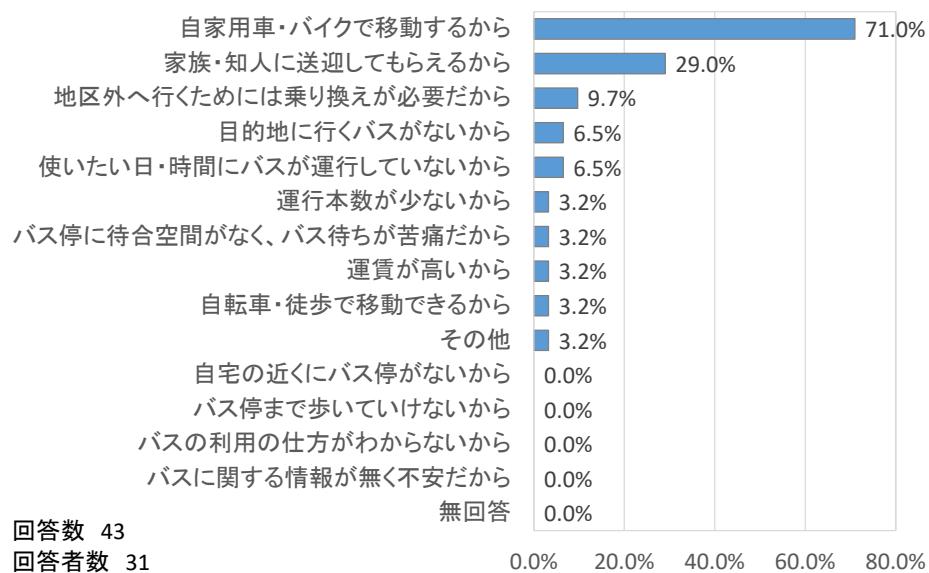


b. 福祉バスを利用しない理由、利用するための条件

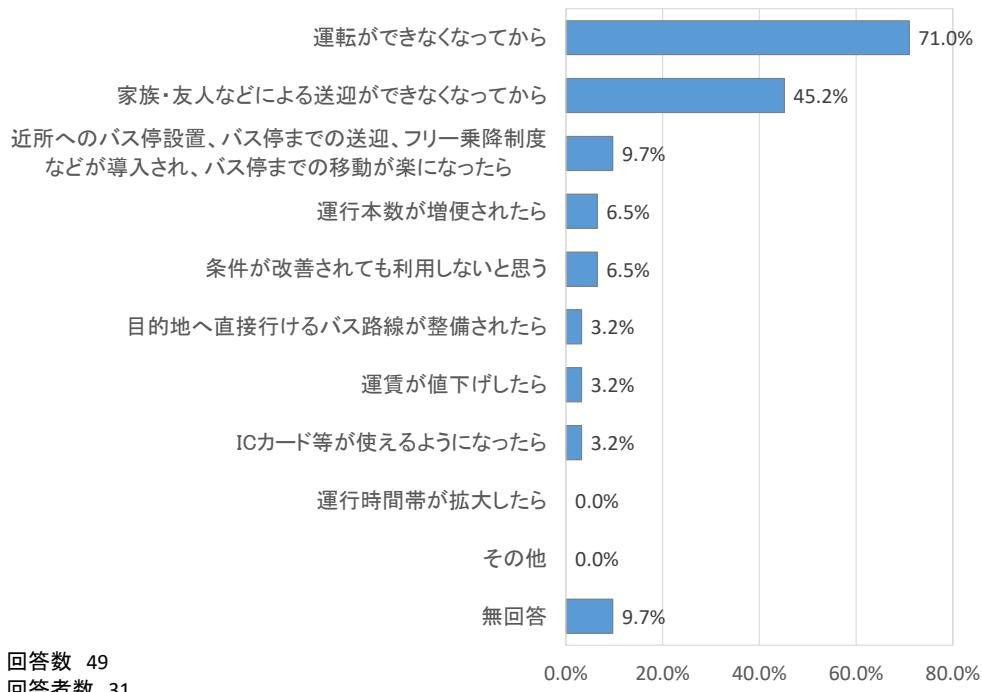
福祉バスを利用しない理由として、「自家用車・バイクで移動するから」がもっと多くなっている。次いで、「家族・知人に送迎してもらえるから」となっている。

福祉バスを利用するための条件としては、「運転ができなくなつてから」が最も多く、次いで「家族・友人などによる送迎ができなくなつてから」が多くなっている。

■福祉バスを利用していない理由（複数回答）



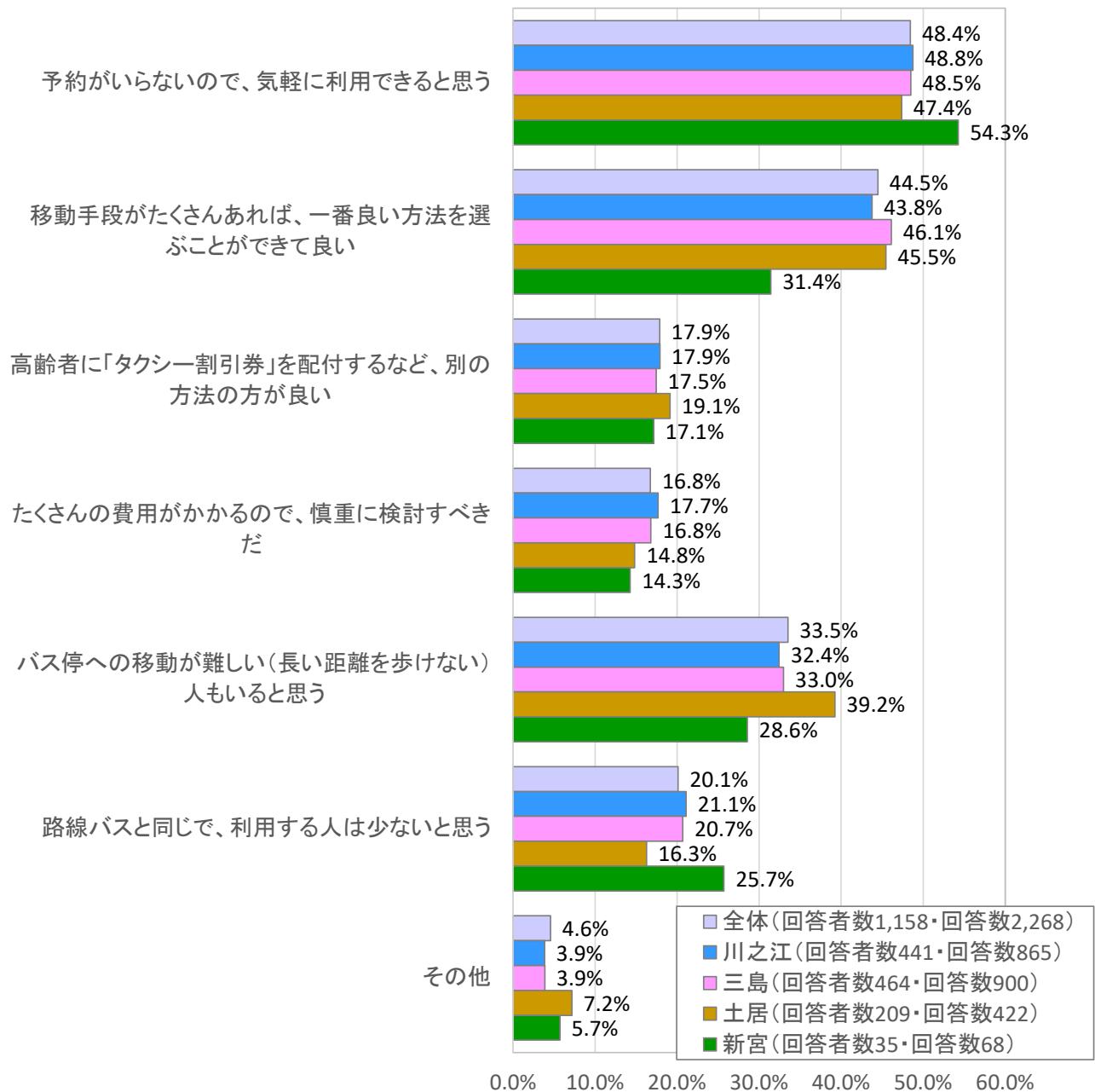
■福祉バスを利用するための条件（複数回答）



⑦コミュニティバスの導入について

「予約がいらないので、気軽に利用できると思う」、「移動手段がたくさんあれば、一番良い方法を選ぶことができて良い」が半数近い回答となっている一方で、「バス停への移動が難しい（長い距離を歩けない）人もいると思う」が3割の回答となっている。

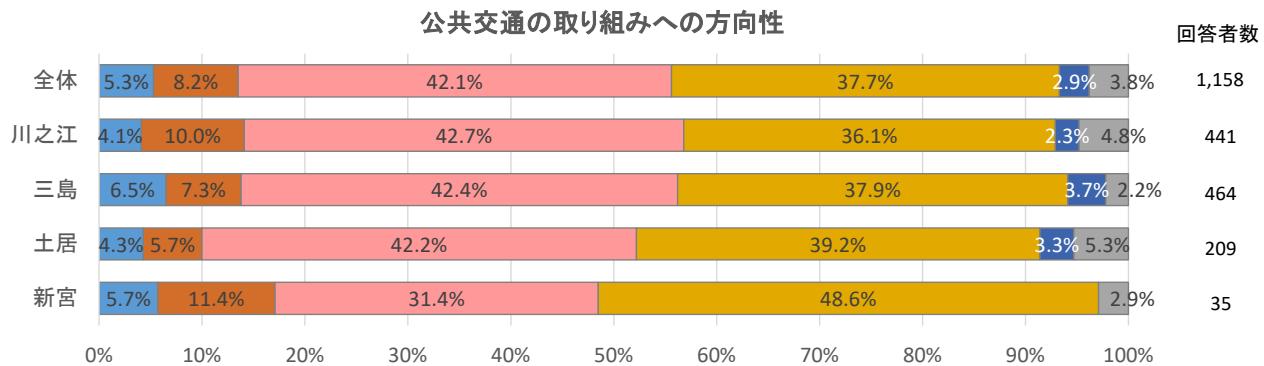
コミュニティバスの運行について(複数回答)



⑧公共交通の維持・確保について

a-1. 市財政負担

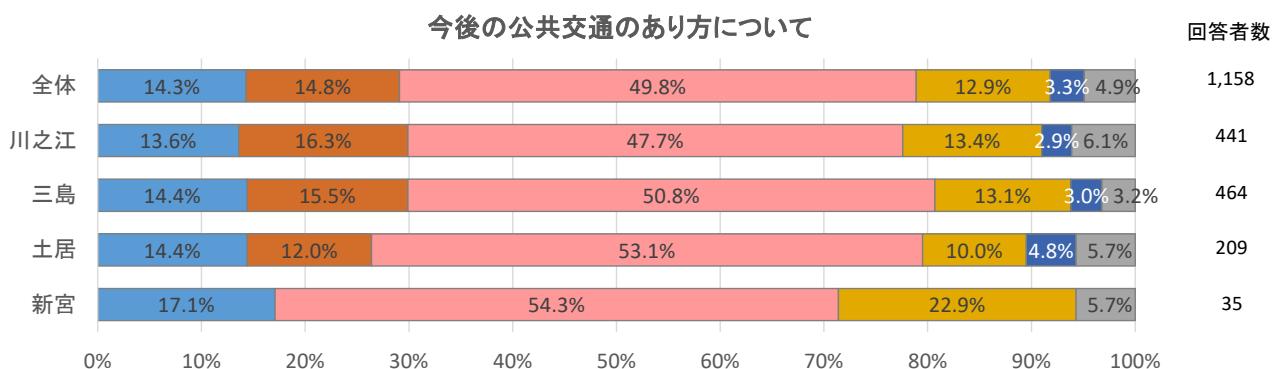
公共交通の確保のために市税を投入することについて、現状の財政負担を容認する意見が最も多く、次いでサービス拡充の意見が続いている。



- 大半の人が自家用車で移動できるので、公共交通は必要ないと考える
- 沿線の人口の推移や利用状況により、路線の廃止や運行本数の減便を行い、財政負担を減らしていくべき
- 現状と同程度の財政負担の中で、運行の効率化等やれることに取り組み、可能な限り公共交通の維持に努めるべき
- 自家用車を運転できない高齢者等が増えるので、利用者負担や財政負担が増加しても、現状の公共交通サービス水準を拡充させていくべき
- その他
- 無回答

a-2. 今後の公共交通のあり方

今後の公共交通のあり方については、「行政が費用負担してでも、運行事業者等と連携して、利用しやすい環境づくりに取り組むべき」が半数前後と最も多くなっている。一方、「市民の日常利用による維持、運行事業者の利用促進、住民自ら地域での移動手段確保に取り組む等の意見は少なく、行政への期待が大きいことが伺える。

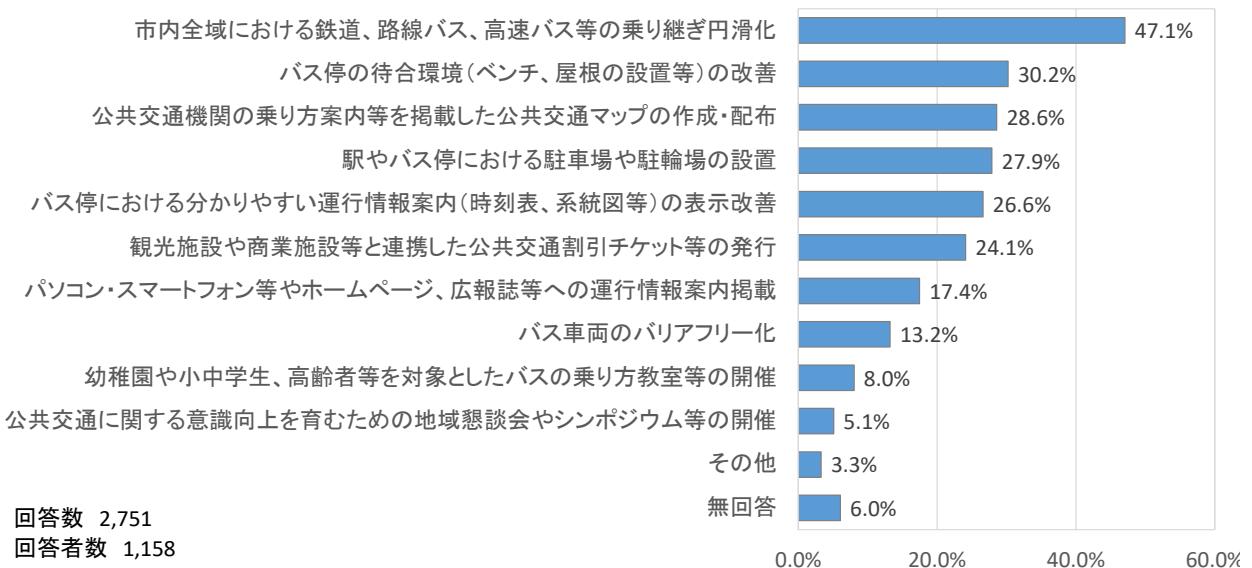


- 市民ができるかぎり利用するように心がけて公共交通を支えていくべき
- 各運行事業者が積極的にサービス向上に取り組むなど利用促進策を講じるべき
- 行政が費用負担してでも、運行事業者等と連携して、利用しやすい環境づくりに取り組むべき
- 住民自らが主体となって地域の状況に応じた交通手段の確保に取り組むべき
- その他
- 無回答

b. 利用促進を図るための効果的な取り組み

公共交通の利用促進を図るための効果的な取り組みとしては、「市内全域における鉄道、路線バス、高速バス等の乗り継ぎ円滑化」が最も多く挙げられている。次いで、「バス停の待合環境の改善」、「公共交通機関の乗り方案内等を掲載した公共交通マップの作成・配布」の順で多くなっている。

■利用促進を図るための効果的な取り組み（複数回答）



3-2. デマンドタクシー利用アンケート

(1) 調査の概要

平成29年度において実施された「デマンドタクシー利用アンケート」の概要は、以下のとおりである。

《調査内容》

属性	○性別、年齢、居住地
利用状況	○利用の有無 ○利用目的 ○利用の満足度 ○他の交通機関とのあわせての利用状況 ○送迎場所について ○デマンドタクシーによる外出の変化
利用していない理由 と今後の状況	○利用していない理由 ○今後の利用予定 ○現状の交通手段
コミュニティバスについて	○コミュニティバスについて

《回収状況》

配布数	818票 (利用者604人、未利用者214人)
回収数	444票
回収率	54.3%

(2) 調査結果の概要

属性	・性別 男性：11.6% 女性：88.4% ・年齢 80歳以上：53.8% 75～79歳：23.2% 65～74歳：16.4% ・居住地 川之江：38.4% 三島：44.2% 土居：17.2% 新宮：0.2%																																																
利用の有無	・利用したことがある：86.9% ・利用したことがない：13.1%																																																
利用目的	・通院：76.6% 買い物：17.1% 通勤・通学：1.0% 趣味等：3.1%																																																
満足度	・制度全体として「乗り継ぎ」を除き高い満足率を示している <table border="1"><caption>満足度割合</caption><thead><tr><th>項目</th><th>大変満足</th><th>ほぼ満足</th><th>やや不満</th><th>大変不満</th><th>乗り継ぎは利用しない</th></tr></thead><tbody><tr><td>①予約方法</td><td>26.8%</td><td>51.9%</td><td>16.6%</td><td>4.7%</td><td></td></tr><tr><td>②利用料金</td><td>39.1%</td><td>45.8%</td><td>13.1%</td><td>2.0%</td><td></td></tr><tr><td>③時刻表</td><td>17.2%</td><td>55.5%</td><td>22.7%</td><td>4.6%</td><td></td></tr><tr><td>④運行エリア</td><td>16.4%</td><td>58.1%</td><td>18.9%</td><td>6.6%</td><td></td></tr><tr><td>⑤乗り継ぎ(隣のエリアに)</td><td>7.4%</td><td>22.0%</td><td>18.1%</td><td>9.9%</td><td>42.6%</td></tr><tr><td>⑥予約センターの電話応対</td><td>63.8%</td><td>30.9%</td><td>4.5%</td><td>0.8%</td><td></td></tr><tr><td>⑦運転手の接客態度</td><td>49.8%</td><td>34.9%</td><td>10.7%</td><td>4.6%</td><td></td></tr></tbody></table>	項目	大変満足	ほぼ満足	やや不満	大変不満	乗り継ぎは利用しない	①予約方法	26.8%	51.9%	16.6%	4.7%		②利用料金	39.1%	45.8%	13.1%	2.0%		③時刻表	17.2%	55.5%	22.7%	4.6%		④運行エリア	16.4%	58.1%	18.9%	6.6%		⑤乗り継ぎ(隣のエリアに)	7.4%	22.0%	18.1%	9.9%	42.6%	⑥予約センターの電話応対	63.8%	30.9%	4.5%	0.8%		⑦運転手の接客態度	49.8%	34.9%	10.7%	4.6%	
項目	大変満足	ほぼ満足	やや不満	大変不満	乗り継ぎは利用しない																																												
①予約方法	26.8%	51.9%	16.6%	4.7%																																													
②利用料金	39.1%	45.8%	13.1%	2.0%																																													
③時刻表	17.2%	55.5%	22.7%	4.6%																																													
④運行エリア	16.4%	58.1%	18.9%	6.6%																																													
⑤乗り継ぎ(隣のエリアに)	7.4%	22.0%	18.1%	9.9%	42.6%																																												
⑥予約センターの電話応対	63.8%	30.9%	4.5%	0.8%																																													
⑦運転手の接客態度	49.8%	34.9%	10.7%	4.6%																																													

他の交通機関とのあわせての利用	<ul style="list-style-type: none"> 行きと帰りで交通手段を変える場合が 59.1%、併用利用なしは 31.1% 他の利用交通手段は、タクシー利用が多い 																											
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①目的地までに複数の交通手段を利用する場合がある</td> <td>20.6%</td> </tr> <tr> <td>②行きと帰りで交通手段を変える場合がある</td> <td>59.1%</td> </tr> <tr> <td>③他の交通手段との併用はない</td> <td>31.5%</td> </tr> <tr> <td>複数回答</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Chart ① (%)</th> <th>Chart ② (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>路線バス</td> <td>30.2%</td> <td>26.2%</td> </tr> <tr> <td>電車</td> <td>20.8%</td> <td>7.8%</td> </tr> <tr> <td>一般のタクシー</td> <td>54.7%</td> <td>67.0%</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>9.4%</td> <td>9.7%</td> </tr> <tr> <td>複数回答</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Category	Percentage	①目的地までに複数の交通手段を利用する場合がある	20.6%	②行きと帰りで交通手段を変える場合がある	59.1%	③他の交通手段との併用はない	31.5%	複数回答		Category	Chart ① (%)	Chart ② (%)	路線バス	30.2%	26.2%	電車	20.8%	7.8%	一般のタクシー	54.7%	67.0%	その他	9.4%	9.7%	複数回答	
Category	Percentage																											
①目的地までに複数の交通手段を利用する場合がある	20.6%																											
②行きと帰りで交通手段を変える場合がある	59.1%																											
③他の交通手段との併用はない	31.5%																											
複数回答																												
Category	Chart ① (%)	Chart ② (%)																										
路線バス	30.2%	26.2%																										
電車	20.8%	7.8%																										
一般のタクシー	54.7%	67.0%																										
その他	9.4%	9.7%																										
複数回答																												
送迎場所について	<ul style="list-style-type: none"> 『集会所やバス停へ出していくのは大変なので、予約が取りにくくても、今 の「自宅近くまでの送迎」が良い』 : 79.7% 『多くの人が利用できるのは望ましいが、予約がとりにくくても、今 のま で、自分が行きたい場所に行ける方がよい』 : 64.9% 																											
デマンドタクシーによる外出の変化	<ul style="list-style-type: none"> 「気軽に外出できるようになった」 : 48.5% 「外出する範囲（行き先）が広がった」 : 19.0% 「外出する回数が増えた」 : 14.6% 																											
利用していない理由	<ul style="list-style-type: none"> 「他の手段（自動車など）で移動できるから」 : 53.0% 「移動したいときに運行していないから」 : 32.5% 「乗り継ぎが面倒だから」 : 27.7% 																											
利用していない人の今後の利用予定	<ul style="list-style-type: none"> 「機会があれば今後利用したい」 : 68.6% 「今のところ利用する見込みはない」 : 17.8% 「数年のうちに利用すると思う」 : 13.6% 																											
利用していない人の現在の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> タクシー : 35.1% 自家用車（運転・送迎） : 34.3% バイク（原付） : 11.9% 																											
コミュニティバスについて	<ul style="list-style-type: none"> 移動手段の選択肢増加には肯定的な意見が多いが、バス停までの移動負担が大きいとの否定的な意見も多い。またタクシー券など第三の意見も一定程度みられる。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Category</th> <th>Percentage</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①予約がいらないので、気軽に利用できると思う</td> <td>41.6%</td> </tr> <tr> <td>②移動手段がたくさんあれば、一番良い方法を選ぶことができる</td> <td>33.6%</td> </tr> <tr> <td>③高齢者に「タクシー割引券」を配付するなど、別の方方が良い</td> <td>35.4%</td> </tr> <tr> <td>④たくさんの費用がかかるので、慎重に検討すべきだ</td> <td>13.3%</td> </tr> <tr> <td>⑤バス停への移動が難しい(長距離を歩けない)人もいると思う</td> <td>48.4%</td> </tr> <tr> <td>⑥路線バスと同じで、利用する人は少ないと思う</td> <td>15.6%</td> </tr> <tr> <td>⑦その他</td> <td>5.0%</td> </tr> <tr> <td>複数回答</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Category	Percentage	①予約がいらないので、気軽に利用できると思う	41.6%	②移動手段がたくさんあれば、一番良い方法を選ぶことができる	33.6%	③高齢者に「タクシー割引券」を配付するなど、別の方方が良い	35.4%	④たくさんの費用がかかるので、慎重に検討すべきだ	13.3%	⑤バス停への移動が難しい(長距離を歩けない)人もいると思う	48.4%	⑥路線バスと同じで、利用する人は少ないと思う	15.6%	⑦その他	5.0%	複数回答										
Category	Percentage																											
①予約がいらないので、気軽に利用できると思う	41.6%																											
②移動手段がたくさんあれば、一番良い方法を選ぶことができる	33.6%																											
③高齢者に「タクシー割引券」を配付するなど、別の方方が良い	35.4%																											
④たくさんの費用がかかるので、慎重に検討すべきだ	13.3%																											
⑤バス停への移動が難しい(長距離を歩けない)人もいると思う	48.4%																											
⑥路線バスと同じで、利用する人は少ないと思う	15.6%																											
⑦その他	5.0%																											
複数回答																												

3-3. 関係者の問題意識・意向等

(1) 関係者意向の調査方法

市内の交通事業者及び府内関係各課及び関係団体を対象に、利用特性や今後の取り組み等に対して、調査票及び面接によるヒアリングを実施し、意向把握を行った。

(2) ヒアリング対象

ヒアリング調査を実施した交通事業者等は以下のとおりである。

交通事業者	<ul style="list-style-type: none">・鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者
府内関係課	<ul style="list-style-type: none">・都市計画課（立地適正化計画）・観光交通課（デマンドタクシー・新宮地区福祉バス）・高齢介護課（高齢者バス利用費助成）・産業支援課・生活福祉課（障害者移動支援事業）
関係団体	<ul style="list-style-type: none">・社会福祉協議会・教育委員会（スクールバス）・市観光協会

(3) ヒアリング結果

【交通事業者】

鉄道事業者	<ul style="list-style-type: none">・市内6駅の利用者は、令和元年4,220人/日で緩やかな減少傾向。 (川之江駅1,206人/日、伊予三島駅1,848人/日) 《利用促進策》<ul style="list-style-type: none">・お得な切符の販売や旅行ツアーを販売・P & R駐車場の整備・パーソンダイヤの導入と他の交通機関との連携 《路線バス等の連携》<ul style="list-style-type: none">・ダイヤ改正時による発着時間の調整 《その他》<ul style="list-style-type: none">・地域活性化や利便性の向上に向けた駅舎の活用や駐車場等の整備、駅周辺への公的施設の移転等
バス事業者 (路線バス・高速バス)	<ul style="list-style-type: none">■高速バスについて<ul style="list-style-type: none">・バス停環境が改善されるなら、イオン付近までなら乗入れ可。■路線バスについて<ul style="list-style-type: none">《走行環境》<ul style="list-style-type: none">・国道11号の渋滞による遅延《運行及び経営上の問題点》<ul style="list-style-type: none">・山間部の路線の維持継続は、事業者側としては厳しい面がある。・運転手不足《利便性向上策の事業実施・予定》<ul style="list-style-type: none">・JRとの接続を良くするため、ダイヤ調整を実施した。・川之江～新居浜線に、バスロケーションシステムを導入予定《その他》<ul style="list-style-type: none">・伊予三島駅前の環境改善・病院統合計画の情報提供……計画によっては路線変更を検討

※バスロケーションシステム
GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バスの運行状況や接近情報を、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報を提供するシステム。

【交通事業者】

タクシー事業者 (デマンドタクシー 運行事業者)	<ul style="list-style-type: none"> ■一般タクシーについて 《走行環境》 <ul style="list-style-type: none"> ・通院での利用が多い一方、荷物の関係で空港利用も多い。 ・多くの利用者とは顔なじみ 《運行及び経営上の問題点》 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手の高齢化 ・外国人運転手の採用の検討 ■デマンドタクシー <ul style="list-style-type: none"> ・乗降に時間がかかる人がいる ・キャンセル連絡をしない人がいるため、他の利用者が迷惑を被っている事例あり
--------------------------------	---

【庁内関係課】

都市計画課	<ul style="list-style-type: none"> 《立地適正化計画における公共交通》 <ul style="list-style-type: none"> ・基本コンセプトである「コンパクト・プラス・ネットワーク」について、地域公共交通計画においても明確に示してほしい。 ・「交通網形成計画の策定」は、ネットワークの充実を図るための誘導施策であり、立地適正化計画の中では、2つの重点施策の一つと位置づけられている。 《交通結節点》 <ul style="list-style-type: none"> ・同じく「交通結節点の強化」の誘導施策である「都市・地域総合交通戦略の策定」は、もう一つの重点施策であり、交通結節点の強化に向けて、都市計画課としても引き続き公共交通担当課と連携して検討を進めたい。
観光交通課	<ul style="list-style-type: none"> ■デマンドタクシー 《走行環境》 <ul style="list-style-type: none"> ・国道 11 号の渋滞による遅延 ・山間部での倒木等による通行困難 《市民要望》 <ul style="list-style-type: none"> ・エリア間の乗り継ぎ改善 ・予約が取りにくい 《運行及び経営上の問題点》 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足 ■新宮地区福祉バス 《走行環境》 <ul style="list-style-type: none"> ・山間部における狭あい道路や倒木、落石、冬季の凍結などの問題 《市民要望》 <ul style="list-style-type: none"> ・待ち時間が長く、増便してほしい ・家の最寄りまでバスが来てほしい 《運行及び経営上の問題》 <ul style="list-style-type: none"> ・運転手不足 ・利用者減による運行収入の減少 ・路線バスとの連携

【庁内関係課】

高齢介護課	<p>《高齢者バス利用助成事業》※路線バス回数券の交付 • 令和元年度：572人、1,334冊</p> <p>《老人施設バス送迎》 • 老人福祉センター及び土居老人の家利用者に、施設運営日に送迎バスを定期巡回（無料） （令和元年：3,864人/年、9.0人/便）</p> <p>《外出支援サービス》※新宮地区対象 • 公共交通機関を利用できない高齢者及び60歳以上の下肢不自由者を対象に、週1度、自宅付近より高齢者生活福祉センターまで送迎（300円/回）</p> <p>《新宮地区福祉バス》 • 運転手の高齢化と人材確保</p>
産業支援課	<p>《商業環境》 • 中心市街地の空洞化 • 後継者不足</p> <p>《商業活性化と公共交通との連携》 • 利用者特典やイベント時における公共交通との連携</p>
生活福祉課	<p>《心身障がい者社会参加促進事業》※タクシー券の交付 • 令和元年度：2,610冊（82,006枚）</p> <p>《地域生活支援事業における移動支援事業》 • 障がい者等が社会生活や余暇活動参加のための外出に際し、原則障がい者1人に対し、支援者1人を派遣支援（規則に基づく）</p>

【関係団体】

社会福祉協議会	<p>《子育て移動支援》 • ファミリーサポートセンター（市委託）事業の中で、保育園、幼稚園までの送迎を実施（700円/時間）</p> <p>《デマンドタクシー》 • 車両昇降ステップの改善 • 利用区域分散、乗降場所の限定の問題</p> <p>《新宮地区福祉バス》 • 地域の大切な移動手段 • 便数が少なく、待ち時間が長いとの意見あり</p>
教育委員会	<p>《スクールタクシー》 • 設定された乗降場所でタクシーを利用して支援、席数が限定されており、混乗の余地はない。</p> <p>《公共交通機関の活用》 • 新宮地区より、土居方面、川之江方面への登下校時の公共交通の活用検討 • 今後の学校統廃合における公共交通機関の活用検討</p>
市観光協会	<p>《観光客の動向》 • 令和元年度：753,809人／年 • 大規模な集客が見込める観光施設はないが、自然や歴史、風光明媚なロケーションなどを引き続き周知していきたい。</p> <p>《公共交通の課題》 • 道の駅「霧の森」は、新宮IC降りすぐの好立地にあるが、公共交通では、路線バスが乗り入れているものの、便利ではない。 • その他山間部に立地する施設へは、鉄道駅からの移動手段が不便であるとの声がある。</p>

第4章 地域公共交通の問題点・課題の整理

公共交通の現状や市民・利用者の意向、上位計画などを踏まえた地域公共交通の問題点・課題を整理すると、以下のとおりである。

4-1. 地域の概況及び公共交通の現状等（まとめ）

【地域の概況】

区分	概要	課題対応
位置及び地勢	<ul style="list-style-type: none">本市は、愛媛県の東端部に位置し、東は香川県に面し、南東は徳島県、さらに南は四国山地を境に高知県と、四国4県に接する四国の中心といえる地域である。本市は高速道路網の整備により、三島川之江・土居・新宮の3つのインターチェンジと川之江・川之江東の2つのジャンクションを持ち、四国の「エックスマハイウェイ」の結節点となっており、4県の県庁所在地のいずれにも、ほぼ1時間で結ばれるという好条件の位置にある。	
人口動向	<ul style="list-style-type: none">直近の国勢調査人口は87,413人（平成27年）であり、平成2年をピークに減少している。年齢3区分人口の推移をみると、年少人口及び生産年齢人口は年々減少している一方、老人人口は年々増加している。各地区の人口及び高齢化率の推移をみると、いずれも人口減少・高齢化が進行しており、今後さらなる人口減少・高齢化が懸念される。	課題1 課題2 課題5
主要施設の立地状況	<ul style="list-style-type: none">市内の主要施設は、JR予讃線周辺の市街地に多く立地している。とくに伊予三島駅周辺及び川之江駅周辺に集中している。	課題4
交通特性	<ul style="list-style-type: none">通勤通学流动では、県内だけでなく県外の近隣地域などとの流入・流出が多くなっている。自動車保有台数は横ばい傾向であり、世帯当たり保有台数は微減傾向となっている。本市における運転免許証保有者は、平成30年度末で61,388人であり、近年微減傾向で推移している。一方、免許返納者は増加傾向となっている。	課題3 課題2
観光動向	<ul style="list-style-type: none">本市の年間観光入込客数は、令和元年で約75万人と前年度より増加したが、ここ数年はほぼ横ばい傾向となっている。主要な観光施設の利用者数は、「霧の森」が最も多く、近年はほぼ横ばい傾向にある。他の施設については、利用者は減少傾向にある。	課題1

【公共交通の現状】

	概要	課題対応
鉄道	<ul style="list-style-type: none">鉄道は、JR予讃線が海岸沿いを東西に通っており、市内の駅として川之江駅、伊予三島駅、伊予寒川駅、赤星駅、伊予土居駅、関川駅の6つの駅が所在する。乗降客数の推移をみると、伊予土居駅は減少傾向となっているが、他の駅は横ばい傾向となっている。	課題1 課題3
高速バス	<ul style="list-style-type: none">本市を経由する高速バスは、12路線（昼行6、夜行5、空港1）運行されており、都市間を結ぶ公共交通として重要な役割を果たしている。路線バスは、インター付近まで乗り入れていない。	課題3
路線バス	<ul style="list-style-type: none">市内の路線バスは、瀬戸内運輸株式会社の5路線が運行されており、本市と新居浜市を結ぶ地域間幹線バス路線（川之江～新居浜線）を軸として、その他の路線は伊予三島駅もしくは川之江駅からのフィーダー（支線）路線となっている。輸送人員は、微減傾向となっており、路線バスを維持するために交付している運行費補助金額は増加傾向である。	課題1 課題3
デマンドタクシー	<ul style="list-style-type: none">公共交通の空白地域及び不便地域をはじめ、中山間地や郊外地域における高齢化の進行に伴い、住民の移動手段の確保を目的として、平成22年度より、各エリア内の運行を行っている。利用登録者数は毎年一定程度増加しているが、利用者数は、運行開始翌年度以降減少傾向にあり、行政負担額は漸増傾向にある。	課題2 課題3 課題4
タクシー	<ul style="list-style-type: none">市内には、タクシー事業者が6社、104台が登録されている。本市を含む愛媛県におけるタクシーの利用者数は、平成30年度は前年度よりも増加したが、全体的には減少傾向となっている。	課題3 課題5

その他の移動サービス	<ul style="list-style-type: none"> 新宮地域においては、7路線で新宮地区福祉バスを運行しているが、路線によっては運行日や便数で限定的な地域もある。利用者数は、平成22年度以降、減少傾向である。 その他、スクールバス、外出支援サービス、福祉センター等への送迎サービスを実施している。 	課題2 課題3 課題5
------------	---	-------------------

【市民アンケート】

区分	概要	課題対応
日常の移動	<ul style="list-style-type: none"> 自動車への依存が極めて高く、日常的にバスを利用しているのは市民の約5%未満 運転に苦痛・不安を感じながら、代替手段の不足等を理由に運転を続いている人や既に運転を控えている人が約12%。 移動に困っている人は、市民の約10%。そのために、外出をあきらめている人もいる。 	課題2
公共交通サービスの満足度	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道……「駅舎の快適さ」、「鉄道・バスとの乗り継ぎのしやすさ」の不満が高い。 高速バス……「バス停周辺の駐車場環境」、「他の交通機関との乗り継ぎ」の不満が高い。 路線バス……「バス停留所の待合空間」、「運行本数」の不満が高い。 	課題1 課題3
公共交通の維持・確保	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の確保のために市税を投入することについて、現状もしくは現状以上の財政負担もやむを得ないと考えている人が多い。 地域主導（小学校区等）で移動手段の開設・維持に取り組む意識は低いと言える。 	課題4

【事業者ヒアリング】

区分	概要	課題対応
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道事業者……JRのダイヤ改正に伴う路線バスのダイヤ調整を実施。各種利用促進策を実施している（パーク＆ライド駐車場の整備、パターンダイヤの導入等） バス事業者……高速バス停の乗降環境の整備、国道11号の渋滞による遅延。山間部の路線の維持継続は、事業者側としては厳しい面がある。 路線バス、タクシーにおける運転手の高齢化及び不足 	課題3 課題4 課題6
庁内関係課	<ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシー、福祉バスの運転手の高齢化及び不足 福祉バスの待ち時間が長く、増便の要望があり、デマンドタクシーの乗降場所が限定的 道の駅「霧の森」や山間部の観光施設への移動手段が不便 	課題1 課題6

※パーク＆ライド駐車場

自宅から自動車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部等の目的地まで移動できるように、自宅の最寄りの駅またはバス停付近に設けられた駐車場。

【上位関連計画】

区分	概要	課題対応
総合計画 都市計画マスター プラン 立地適正化 計画	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通網を組み合わせて活用することで、交通弱者の移動を支援（総合計画） 医療施設等の拠点施設を結ぶ公共交通の維持・充実（総合計画） 三島川之江インターチェンジ付近の利便性の向上と他の交通機関との乗り継ぎ強化（都市計画マスター プラン） 鉄道駅周辺の拠点機能及びターミナル機能の向上（都市計画マスター プラン・立地適正化計画） 	課題2 課題3

4－2. 地域公共交通の問題点・課題

課題1 まちづくりと連携した現行の運行サービスの維持

人口減少や少子高齢化が見込まれるなかで、今後の鉄道及びバスの利用者の増加が見込めず、市民の移動サービスの低下や財政負担の増加が懸念される。公共交通環境の負の連鎖に陥らないよう、本市のこれからまちづくりの方向性である「持続可能な多極型の集約型都市構造」(立地適正化計画)に向けて、拠点機能やターミナル機能の強化などと連携し、利用者減少対策及びサービス水準の維持・確保が必要となる。

課題2 高齢者等の交通弱者の移動手段の確保

高齢化が進むことが見込まれ、車を運転できない人や免許を返納した人が買い物や通院の外出に際し、市街地・山間地を問わず移動手段の困難性が増す状態が懸念される。公共交通不便地域の対応を含め、日常の移動手段を維持・確保し、高齢者等の外出を支援していく必要がある。

課題3 交通モード間の乗り継ぎの向上

本市では、鉄道・高速バス・路線バス・福祉バス・デマンドタクシーにより、概ね公共交通が行き渡っているものの、送迎を含めた自動車への依存が高く、その利用は限られている状況にある。市民アンケートによる他の交通機関との乗り継ぎのしやすさ（満足・やや満足）では、鉄道で7.5%、高速バスで18.0%、路線バスで4.8%と低い状況であり、各交通モード間の乗り継ぎ場所（接続性）、乗り継ぎ時間、待合環境の改善を図り、効率的な公共交通・移動ネットワークを形成させる必要がある。

課題4 利用促進に向けた市民意識の向上

市民アンケートでは、「自分で運転する現在の移動手段が便利である」ことなどより、公共交通の利用頻度が低く、「運転が出来なくなつてから利用する」との意見が多く、公共交通に対する意識や関心が総じて低くなつており、利用目的では、買い物・通院による利用が多く、路線バスで45.3%、新宮地区福祉バスの通院で83.3%と高い比率を占めている。買い物・医療施設が臨海部市街地の鉄道沿線に集積するなかで、買い物・通院に限らず、高齢化等による状況変化を見据え、情報発信や啓発、利用しやすい環境づくりなどを通じて、市民の日常生活における身近な移動手段としての公共交通の意義・関心を高め、市民意識の向上を高めていくことが必要となっている。

課題5 多様な主体の連携による持続可能性の確保

本市では、広域から地域までをカバーする様々な移動手段が混在しているが、公共交通の利用は総じて厳しい環境にある。人口減少や高齢化は着実に進展していることから、利用者の属性や利用目的に応じた身近な移動に対する様々な移動手段を組み合わせることにより、交通事業者・行政・住民等の多様な主体による無駄の少ない効率的な公共交通・移動ネットワークの形成を図る必要がある。

課題6 運転手の高齢化及び不足への対応

関係者意向としては、バス及びタクシー事業者とも運転手の高齢化や不足の問題を挙げている。地域の生活交通を支えるバス等の輸送の維持や安全の確保の観点から、運転者の安定的な確保と育成は必要不可欠であり、若年層や女性就労・定着機会の提供に向けた対応とともに、ワーク・ライフ・バランスの改善等による多様な就業環境や魅力の向上を進める必要がある。

■地域公共交通を取り巻く現状と課題

◆社会情勢・地域情勢より

- ・将来の人口減少及び少子高齢化の進展
- ・市内移動が多く移動手段は自動車利用が主体
- ・高齢化に伴う運転免許返納の増加
- ・持続的な移動環境の提供に向けて、鉄道・バスや自転車・徒歩をうまく組み合わせた交通ネットワークが必要

◆公共交通の現状より

- ・鉄道利用者は横ばい傾向
- ・乗合バス利用者は、緩やかに減少傾向
- ・利用者が極めて少ない路線が存在
- ・道の駅「霧の森」へのアクセスの維持・確保
- ・路線バス、デマンドタクシーへの行政補助金が年々増加
- ・交通事業者の運転手の高齢化及び人材不足
- ・三島川之江インター高速バス停の交通結節機能強化

【四国中央市の地域公共交通の課題】

課題 1：まちづくりと連携した現行の運行サービスの維持

課題 2：高齢者等の交通弱者の移動手段の確保

課題 3：交通モード間の乗り継ぎの向上

課題 4：利用促進に向けた市民意識の醸成

課題 5：多様な主体の連携による持続可能性の確保

課題 6：運転手の高齢化及び不足への対応

◆上位・関連計画より

- ・公共交通網を組み合わせて活用することで、交通弱者の移動を支援（総合計画）
- ・医療施設等の拠点施設を結ぶ公共交通の維持・充実（総合計画）
- ・三島川之江インターインジ付近の利便性の向上と他の交通機関との乗り継ぎ強化（都市計画マスタープラン）
- ・鉄道駅周辺の拠点機能及びターミナル機能の向上（都市計画マスタープラン・立地適正化計画）

◆市民アンケート調査による意向より

- ・自動車への依存が極めて高い
- ・日常的にバスを利用しているのは市民の約 5 %未満
- ・運転に苦痛・不安を感じながら、代替手段の不足等を理由に運転を続けている人や既に運転を控えている人が約 12%
- ・移動に困っている人は、市民の約 10%。そのために、外出をあきらめている人もいる
- ・地域主導（小学校区等）で移動手段の開設・維持に取り組む意識は低いと言える

第5章 地域公共交通計画の基本的な方針と目標

5－1. 基本的な方針

(1) 望ましい公共交通ネットワークのあり方

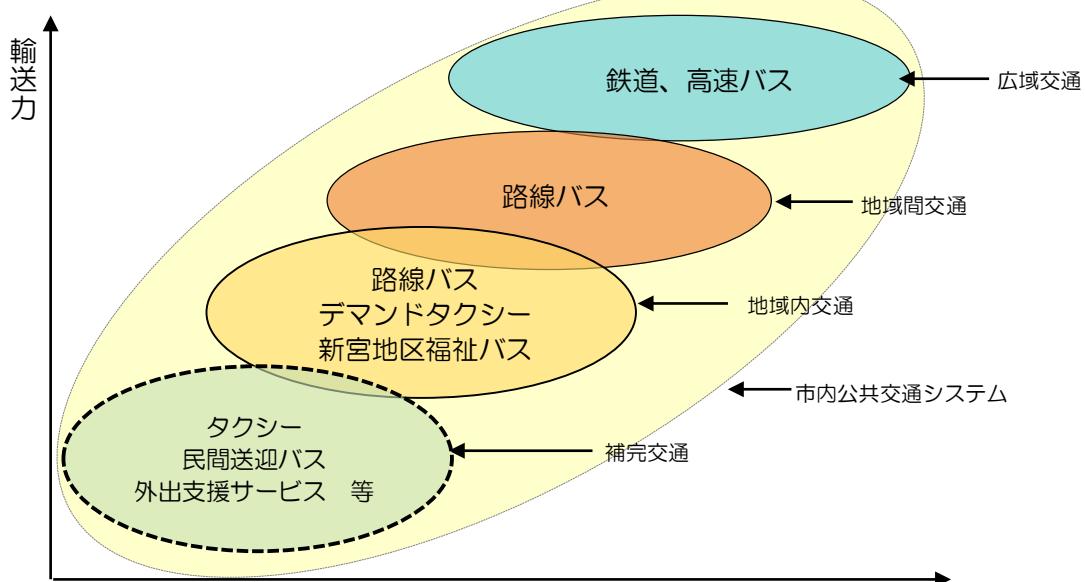
本市の公共交通網を考えるにあたっては、広域交通（鉄道・高速バス）、地域間交通（路線バス）、地域内交通及び補完交通の4段階に機能分類して検討する。方向性としては、既存の公共交通網を有効に活用し、主要な交通結節拠点を中心に、公共交通機関相互の連携により、利便性向上と効率的な運行を目指したネットワークを構築する。

- 既存公共交通網の機能分担を明確にし、交通結節点として、伊予三島駅、川之江駅等の鉄道駅や基幹バス停や現在のデマンドタクシー乗り継ぎ場所等を位置づけ、広域幹線・地域間交通と地域内交通との連携を強化するとともに、地域内交通に位置づけられるデマンドタクシー・新宮地区福祉バスや補完交通システムの充実により、運行の効率性や利便性向上を目指す。

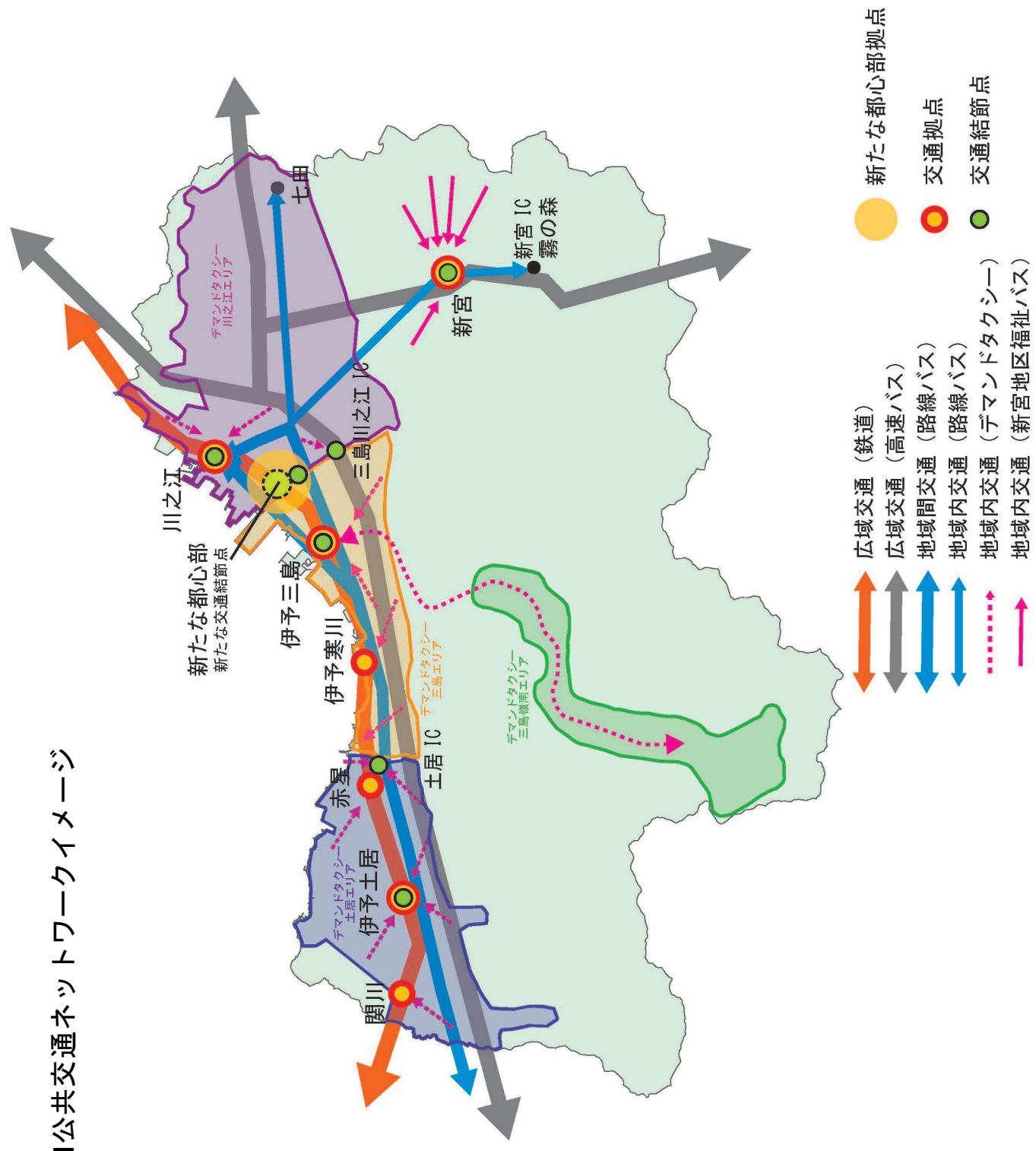
■公共交通システムの役割分担の考え方

区分	役割分担	対応公共交通システム
広域交通	○松山・高松及び主要都市、空港へ連絡し、地域の骨格形成軸の路線	J R 予讃線 高速バス
地域間交通	○周辺都市への連絡及び市内の骨格となる路線	J R 予讃線 民間路線バス
地域内交通	○広域交通に接続、地域間路線を補完 ○市内の地区間・拠点間を連絡し、分散する市街地の連携強化・一体化	民間路線バス〔路線バス〕 デマンドタクシー 新宮地区福祉バス
補完交通	○上記公共交通を補完し、高齢者等の移動を支援するドア・ツー・ドアに近い機能を持つ少量個別輸送を担う移動手段	タクシー、民間送迎バス 高齢者外出支援サービス等
交通結節点	○上記交通システムの乗り継ぎ拠点となる主要駅をはじめ、地域の各拠点における乗継ぎ環境機能を強化	鉄道駅、三島川之江インター高速バス停、デマンドタクシー乗り継ぎ場所、拠点バス停等

■輸送力と需要密度との関係による市内各公共交通の位置づけ



■公共交通ネットワークイメージ



(2) 基本理念

【地域公共交通計画の基本理念】

まちの活力と交流を支える 利用しやすく持続可能な公共交通体系の構築

(3) 基本方針

次の3つの基本方針により、公共交通を必要とする人のための持続可能な公共交通網の構築を目指す。なお、構築にあたっては、引き続き国庫補助事業（路線バス及びデマンドタクシー）を活用する。

基本方針1 まちづくりと連携した利便性の高い公共交通網の形成

立地適正化計画で掲げる「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を実現するための公共交通網の形成を進めるとともに、交通利便性の高い、魅力的な都市づくりに寄与する公共交通ネットワークの構築を目指す。

民間事業である路線バス及びタクシーとの役割分担を図りながら、引き続きデマンドタクシー（予約型、乗り合い）を維持・運営するとともに、多様な公共交通サービスの構築を目指し、路線バスやタクシーと競合しない形でのコミュニティバス（路線型、定額制）の運行可能性についても検討する。

若年層の定住志向を高め、通勤・通学・買物など日常生活への移動ニーズに対応するため、鉄道や高速バス、市外を連絡する路線バスについて、拠点と周辺都市を結び、市内外の活発な交流を推進するため、都市間公共交通の更なる強化を目指す。

基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備による利用促進

本市で運行中の都市間交通と、地域内交通といった各公共交通機関同士を有機的に接続させ、公共交通の機能を最大限に活用することが重要である。このため、乗継ぎに対する負担や抵抗が最小限となるよう、伊予三島駅や川之江駅、三島川之江インター高速バス停等の交通結節点における乗継環境（ダイヤ、待合環境等）の整備を進める。

また、技術革新の動向を見据えつつ、利用者目線に立ったわかりやすい情報提供の充実や利用しやすい運賃の設定など、高齢者をはじめ、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備により、利便性・快適性の向上を図る。

これらを実現することにより、現状の利用者を維持するとともに、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。

基本方針3 市民・交通事業者・行政の協働による持続可能な公共交通の構築

人口減少や高齢化などの厳しい社会情勢の中で、持続可能な公共交通を確保するためには、従来の行政、交通事業者に頼った公共交通の維持・確保ではなく、地域自らが「公共交通はみんなで『つくり・守り・育てる』」という意識を持ち関わっていくことが重要である。

市民及び各団体は、本市における公共交通の現状について理解を深めるとともに、地域ぐるみの利用促進や、様々な団体等との連携による地域ぐるみの利用促進の展開や意識醸成などにより、持続可能な公共交通を目指す。

また、運転手の高齢化や運転手不足に対応していくために、運転手確保等のための環境整備を図るとともに、公共交通の自動運転の研究・導入可能性の検討を進めていく。

5－2. 計画目標及び評価指標の設定

基本方針に基づき、地域公共交通の計画目標を設定し、その目標達成状況を評価するための指標を以下のように設定する〔基準値：令和元年度、目標値：令和7年度〕。

基本方針1 まちづくりと連携した利便性の高い公共交通網の形成

計画目標1－1 拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成			
評価指標① 利用者数	基準値	目標値	備考
	122,439人	125,531人	
路線バス ①川之江～新居浜線（国道11号便） ② 同上（上分経由便） ③その他	105,671人 ①46,351人 ②51,614人 ③7,706人	108,339人 ①47,521人 ②52,917人 ③7,901人	年0.5%増加 ①②幹線補助系統
	デマンドタクシー	16,768人	17,192人
評価指標② 収支率	基準値	目標値	備考
	29.4%	29.4%	
路線バス ①川之江～新居浜線（国道11号便） ② 同上（上分経由便） ③その他	38.9% ①38.3% ②43.5% ③24.6%	38.9% ①38.3% ②43.5% ③24.6%	①②幹線補助系統
	デマンドタクシー	19.8%	19.8%
評価指標③ 市負担額	基準値	目標値	備考
	53,760千円	53,760千円	
路線バス ①川之江～新居浜線（国道11号便） ② 同上（上分経由便） ③その他	43,212千円 ①20,730千円 ②12,382千円 ③10,100千円	43,212千円 ①20,730千円 ②12,382千円 ③10,100千円	①②幹線補助系統
	デマンドタクシー	10,548千円	10,548千円
計画目標1－2 広域交通へのアクセス強化			
評価指標④ 市内鉄道駅乗降客数（1日平均）	基準値	目標値	備考
	2,110人	2,110人	

基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備による利用促進

計画目標2－1 市街地における移動のしやすさ			
評価指標⑤ 市民1人当たりの路線バス利用回数	基準値	目標値	備考
	1.21回	1.24回	年0.5%の増加
計画目標2－2 乗降しやすい環境整備による利便性の向上			
評価指標⑥ ノンステップバス導入状況	基準値	目標値	備考
	19%	22%	年0.5%の増加

基本方針3 市民・交通事業者・行政の協働による持続可能な公共交通の構築

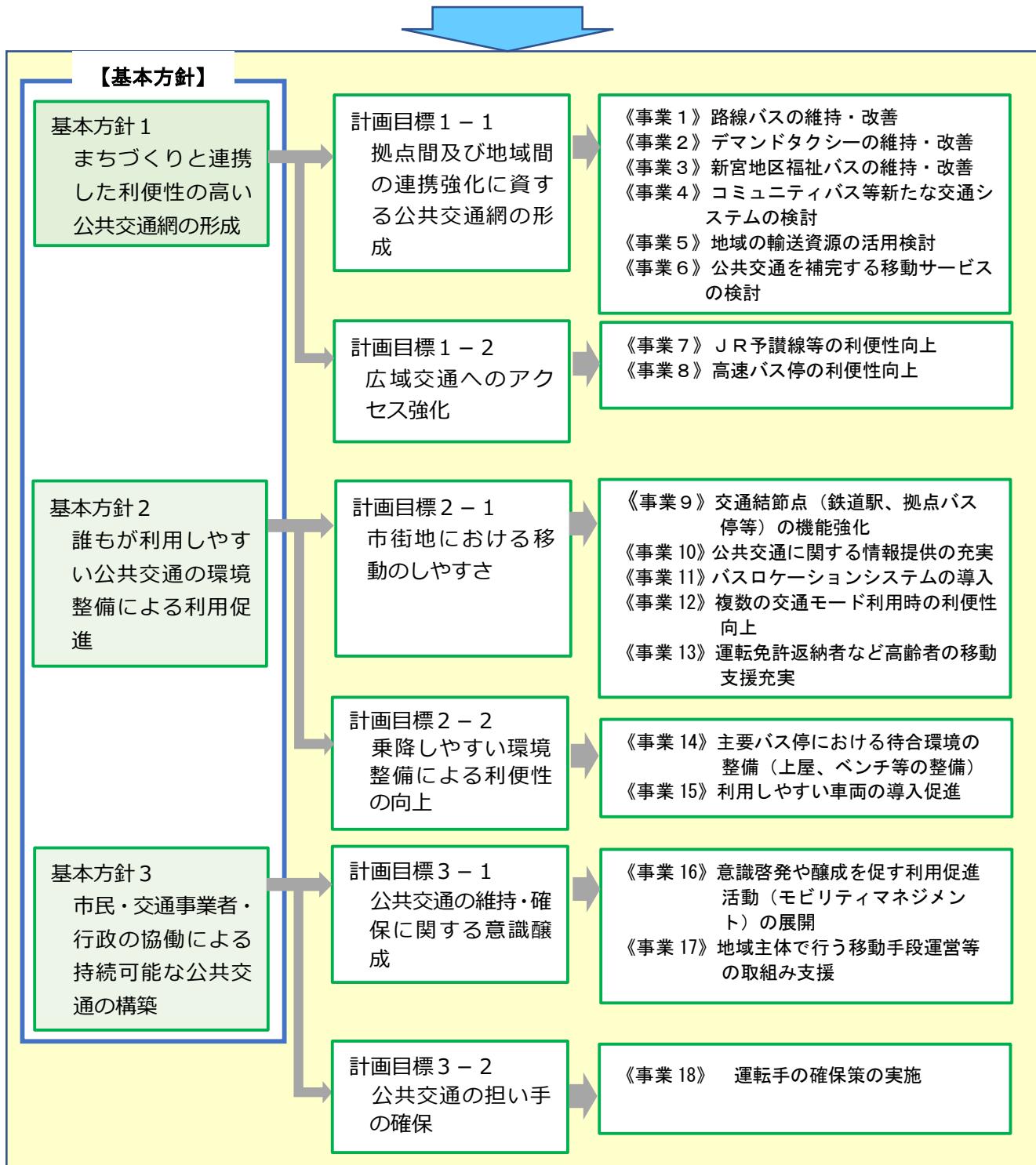
計画目標3－1 公共交通維持・確保に関する意識醸成			
評価指標⑦ 路線バス等利用促進事業の実施回数	基準値	目標値	備考
	年1回	年1回以上	
計画目標3－2 公共交通の担い手の確保			
評価指標⑧ 人材確保の取組み実施回数	基準値	目標値	備考
	年1回	年1回以上	

第6章 目標達成のために実施する事業

6-1. 実施する事業

【地域公共交通の基本理念】

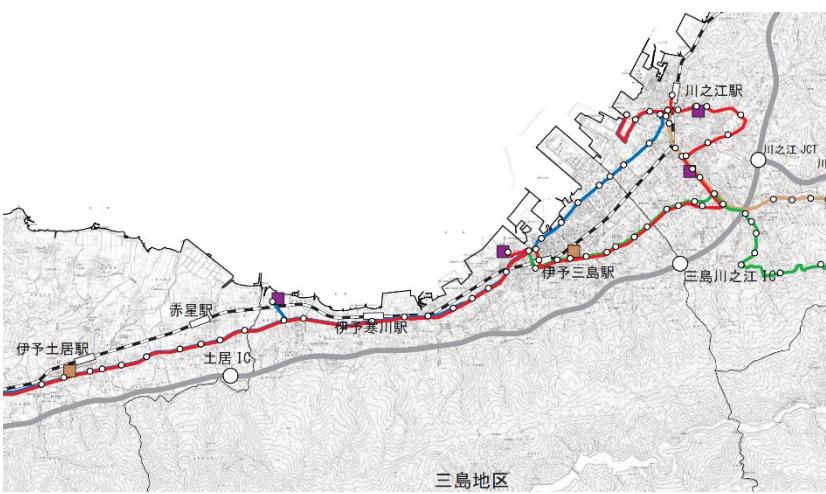
まちの活力と交流を支える利用しやすく 持続可能な公共交通体系の構築



6－2. 実施する事業の概要

基本方針1 まちづくりと連携した利便性の高い公共交通網の形成

計画目標1－1 拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成

事業1	路線バスの維持・改善
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ○広域幹線バス路線である「川之江－新居浜線」については、引き続き通院や買い物に利用できるよう維持・確保に努めるとともに、中核病院の移転予定等にも対応できるよう準備を整える。 ○一部経路変更による交通不便地域の解消のほか、新たなバス停開設など、利便性向上に向けて検討し、バス事業者と調整・実施する。 ○市内幹線道路における渋滞解消に向けて、道路管理者等への改善要望を行う。 ○国庫補助対象：地域間幹線系統、川之江～新居浜線（2系統）、瀬戸内運輸㈱ 
事業主体	バス事業者、四国中央市
実施時期	令和3年度～令和7年度

事業2	デマンドタクシーの維持・改善
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ○駅やバス停から離れた地域の移動手段として欠かせないデマンドタクシーについては、運行効率や利用環境の向上策を検討し、引き続き維持・確保に努める。 <p style="margin-top: 10px;">【運行効率や利用環境の向上策（案）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●利用時間帯の平準化を促進する施策の検討 ●乗り継ぎ場所を交通結節点と位置づけて、拠点バス停との一体化を検討 (事業9：交通結節点の機能強化 再掲) ○車両の更新のほか、可能な運用改善等について検討を行う。 ○国庫補助対象：地域内フィーダー系統、宇田タクシー株式会社、三島交通株式会社、有限会社G OHAN
事業主体	四国中央市、デマンドタクシー運行事業者
実施時期	令和3年度～令和7年度

【乗合率の向上策取り組み事例】

●新潟県三条市・デマンド交通ひめさゆりの乗合乗車料金、おでかけバス

**お出かけには、
デマンド交通ひめさゆり
を御利用ください。**

運行内容
タクシー車両でデマンド交通の停留所間を
スマーズに移動できる交通システムです。
詳細は→
を参照

料金

1人乗車料金	料金
適用範囲	料金
~2km未満	500円
2km以上~3km未満	600円
3km以上~5km未満	700円
5km以上~7km未満	900円
7km以上~10km未満	1,100円
10km以上~15km未満	1,500円
15km以上~20km未満	1,800円
20km以上~30km未満	2,500円
30km以上	3,000円

運行日時
毎日午前8時～午後6時
(下田エリアは午前7時～午後6時)

複数乗車料金(料金は1人あたり)

料金A	適用範囲	料金
エリア内の移動 北⇒市街地 南⇒市街地	400円	
下田⇒市街地 下田⇒北 下田⇒南 北⇒南	800円	

料金B

利用方法
タクシー会社にご利用の1時間前までにご予約ください。

予約先
エス・タクシー 0256-32-5021 三条タクシー 0256-33-1661
中越交通 0256-38-2021 日の丸観光タクシー 0256-35-5555

利用手順

- ①予約先のいずれかへ利用する1時間前に連絡します。
(利用日時、乗降、停留所など)
- ②予約時間に乗る停留所でお待ちください。
- ③降りる停留所へダイレクトで移動できます。

これが目印！

※ 市内615か所の停留所で
乗り降りできます。

[お問い合わせ]
三条市地域公共交通協議会
(三条市市民部環境課)
電話：0256-34-5574

**三条市在住の65歳以上及び運転経歴証明書をお持ちの皆様へ
街へ出かけよう！2人以上(複数乗車)で乗るとお得！**

三条市デマンド交通ひめさゆり おでかけバス

販売価格
1,000円/枚

乗車料金 ※2人以上で乗車の場合の1人あたり料金
おでかけバスご提示で
市街地⇒下田エリア間
北・南⇒下田エリア間
通常800円 → **500円**
有効期間
各エリア内での移動
通常400円 → **300円**
発行日から1年間

2人以上でご利用ください♪

<おでかけバス割引適用の例>

①おでかけバス全員持 複数乗車の場合
→ 利用者すべて割引対象

②おでかけバス一人持 複数乗車の場合
→ おでかけバス持者のみ割引対象

ご利用方法

①タクシー会社にご利用の1時間前までに予約
○○さんですね。予約を受けました。■■日の▲時▲分に●●停留所でお待ちください。

②予約した時間までに「乗る停留所」へ

デマンド交通ひめさゆり 予約先 市外局番(0256)
エスタクシー 32-5021 三条タクシー 33-1661 中越交通 38-2021 日の丸観光タクシー 35-5555
三条市地域公共交通協議会

※「1人乗車」と「複数乗車」の区別について
予約時点の人数ではなく、1回の運行中に
乗客が2人以上となった場合に複数乗車となる。

事業3	新宮地区福祉バスの維持・改善
事業内容	<p>○新宮地域の移動手段として、路線型の運行を行っている新宮地区福祉バスについては、利用実績に基づき運行内容を見直しながら、引き続き維持・確保に努める。</p> <p>【運行内容の見直しの視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> ●利用実績に基づき、便数や運行時間帯の見直し ●通行安全面に考慮し、乗降フリー区間の維持・継続 <p>○一部の運行車両については、利用状況を踏まえ、狭い道路を運行する際の安全性確保等も考慮して、10人乗り車両への移行を行う。</p>
事業主体	四国中央市
実施時期	令和3年度～令和7年度

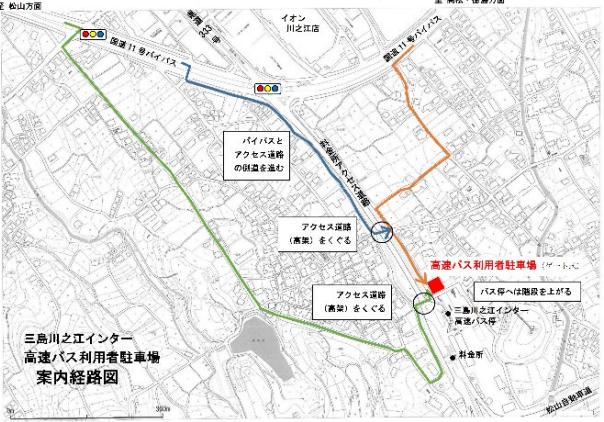
事業4	コミュニティバス等新たな交通システムの検討
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ○民間路線バスやタクシー事業と競合しない地域において、路線型のコミュニティバスの運行可能性を研究・検討する。 ○自動運転機能やカーナビ、センサー機能等を搭載した高度技術が使われた車両については、「スマートモビリティ」と呼ばれているが、これらの技術革新を公共交通の中で活用する方策を研究・検討する。 <p>●神奈川県藤沢市 公道における無人自動運転（走行実験）</p> 
事業主体	四国中央市、交通事業者
実施時期	令和3年度～令和7年度

事業5	地域の輸送資源の活用検討
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ○運転手不足の課題や車両の効率的な利用を図る観点から、送迎サービスを行っている民間施設等における車両や運転手の活用可能性を研究・検討する。 <p>●自動車学校の送迎バスの活用</p> <p>●デイサービスの空き時間を活用した送迎 等</p> <p>●神奈川県逗子市 地区内の特養施設の送迎車の空き時間を活用して地域の高齢者の買い物支援</p> 
事業主体	四国中央市、民間事業者
実施時期	令和3年度～令和7年度

事業6	公共交通を補完する移動サービスの検討
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ○観光やビジネス利用の市外訪問者も利用可能な、市街地におけるレンタサイクルの事業化検討を行う。 ○高齢者にも利用しやすい電動アシスト自転車を採用することにより、公共交通が十分カバーできていない地域への移動手段の確保検討を行う。
事業主体	四国中央市、民間事業者
実施時期	令和3年度～令和7年度

計画目標1－2 広域交通へのアクセス強化

事業7	JR予讃線等の利便性向上
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ○本市の主要駅である伊予三島駅及び川之江駅においては、パークアンドライド駐車場が整備・利用されており、引き続き鉄道の利用促進を図る。さらに、自転車によるアクセスを高めるため、各駅周辺で駐輪場等の維持・改善に努める。 ○川之江駅と伊予三島駅の駅間距離は市内では最も長く、また三島川之江インター北側周辺地区は新たな都心部拠点と位置づけられるため、将来的に新駅の設置要望を検討する。 ○四国新幹線の導入促進については、愛媛県および市町と連携し、引き続き早期整備の要望活動を行っていく。
事業主体	鉄道事業者、四国中央市ほか
実施時期	令和3年度～令和7年度

事業8	高速バス停の利便性向上
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ○三島川之江インター高速バス停には、多くの路線が乗り入れており、時間帯によっては車両の混雑がみられることから、運行事業者からレーン拡張などの要望があり、施設管理者等へ要望を行う。 ○交通結節点として、路線バスやタクシーの乗り入れが可能な施設整備が課題となっており、施設管理者等へ要望を行う。 ○市営高速バス利用者駐車場については引き続き適切な維持管理を行う。なお、駐車場の台数確保については、バス事業者のほか民間での事業化等を促す。
 	
事業主体	交通事業者、四国中央市ほか
実施時期	令和3年度～令和7年度

基本方針2

誰もが利用しやすい公共交通の環境整備による利用促進

計画目標2－1 市街地における移動のしやすさ

事業9	交通結節点（鉄道駅、拠点バス停等）の機能強化
事業内容	<ul style="list-style-type: none">○バス乗り場やタクシー乗り場のほか、駐輪場などの整備が必要な主要駅周辺施設においては、関係機関と連携して改善を図ることで、他の交通モードとの乗り換えの円滑化を図る。○高速バスの乗り場においては、現在の三島川之江インター高速バス停における路線バスやタクシーとの乗り換え利便性の向上に向けた提案を関係機関に行う。○デマンドタクシーの乗り継ぎ場所である各エリアの境界部付近において、路線バスやタクシーとの乗り換えが円滑に行える「拠点バス停」の整備に向けた検討を行う。 (再掲：事業2デマンドタクシーの維持・改善)○施設管理者等と連携し、鉄道駅などでバリアフリー環境を整えていく。
事業主体	交通事業者、四国中央市ほか
実施時期	令和3年度～令和7年度

事業10	公共交通に関する情報提供の充実
事業内容	<ul style="list-style-type: none">○広報紙などを通じて、公共交通に関する情報を発信していく。○現在の「公共交通利用案内」をベースに、将来的には「公共交通総合ガイドブック」など各交通モードの運行内容を網羅した資料を作成し、情報提供の質を高め、情報発信力を強める。○本市のホームページにおいて、公共交通に関わる情報を集約した画面を作成し、わかりやすく、閲覧できるよう工夫をする。また、公共交通の利用状況の提供も行う。
事業主体	四国中央市
実施時期	令和3年度～令和4年度

事業11	バスロケーションシステムの導入
事業内容	<ul style="list-style-type: none">○主要なバス路線において、乗車予定のバス車両の位置が確認できるバスロケーションシステムを導入し、利用者が容易に活用できるよう、広報・周知・環境づくりを進める。
	 <p>●スマートフォンアプリを活用した バスロケーションシステムイメージ</p>
事業主体	バス事業者
実施時期	令和3年度～令和7年度

事業 1 2	複数の交通モード利用時の利便性向上
事業内容	<p>○マース（MaaS、モビリティ・アズ・ア・サービス）と呼ばれる公共交通のサービス環境の整備・改善が求められ、各地で様々な実証実験も行われているが、当市における導入可能性について研究・検討する。</p> <p>●マース（MaaS）の概要</p>
事業主体	交通事業者、四国中央市
実施時期	令和 3 年度～令和 7 年度

※マース
出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段をシームレス（継ぎ目なく）に一つのアプリで提供するなど、移動手段を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念。

事業 1 3	運転免許返納者など高齢者の移動支援充実
事業内容	<p>○運転免許証の自主返納支援制度について、引き続き周知広報に努めるとともに、制度の充実を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●免許返納者が市内で受けられる特典の紹介・免許返納制度を解説するチラシの配布 ●年 1 回、各地区における回覧等による周知 ●運転免許自主返納サポートに協力していただける企業・団体等の拡充 <p>○高齢者バス利用費助成事業（回数券購入補助）の周知</p> <p>【高齢者バス利用費助成事業】（担当部局：高齢介護課）</p> <div style="background-color: #e0f2e0; padding: 5px;"> <p>○市内の外出を支援するため、乗車券（1 冊 2,000 円）の購入費用を半額助成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・65 歳以上の方：年間 2 冊まで ・75 歳以上の方：年間 3 冊まで <p>※ただし、申請時期により支給冊数が異なる。</p> </div>
事業主体	交通事業者、四国中央警察署、四国中央市
実施時期	令和 3 年度～令和 7 年度

計画目標2－2 乗降しやすい環境整備による利便性の向上

事業14	主要バス停における待合環境の整備
事業内容	○拠点バス停や鉄道駅周辺において、安全かつ快適にバス等の待ち時間が過ごせるよう、乗り継ぎ拠点となるバス停や利用者が多い主要なバス停において、バス停周辺の公共施設、商業施設等民間施設の活用・協力を図りながら、待合環境（上屋やベンチ等）の整備を検討・促進する。
事業主体	交通事業者、四国中央市
実施時期	令和3年度～令和7年度

【他都市におけるバス待合空間整備の取組み事例】

●横浜市：コンビニエンスストアと連携した待合スペース

コンビニエンスストアのイートインコーナーをバスの待合スペースとして開放しており、タブレット型バス接近表示機を設置し、バスの運行状況を提供している。



●青森県八戸市：店舗の風除室を活用した待合環境

バス停前の店舗等の風除室にベンチを設置し、バス利用者が休憩できる環境が整備されている。



出典：国土交通省

事業15	利用しやすい車両の導入促進
事業内容	○老朽化した車両について、ノンステップや低床の車両に更新し、誰もが利用しやすい環境を整えていく。 ●ノンステップバス
事業主体	交通事業者、四国中央市
実施時期	令和3年度～令和7年度

基本方針3

市民・交通事業者・行政の協働による持続可能な公共交通の構築

計画目標3－1 公共交通の維持・確保に関する意識醸成

事業16	意識啓発や醸成を促す利用促進活動（モビリティマネジメント）の展開
事業内容	<p>○持続可能な公共交通を実現するためには、市民に公共交通を利用してもらうことが一番重要であることから、市民に公共交通の意義と利用の必要性とともに、身近な移動手段として認知してもらうため、公共交通の実情に関する情報提供や市民も参画できるような各種啓発活動を実施していく。</p> <p>（啓発活動例）</p> <ul style="list-style-type: none"> ●広報やホームページを活用した公共交通の実情に関する情報提供、公共交通利用啓発 ●乗車体験会の開催 ●バスの乗り方教室 ●各種会合での出前講座 ●市内イベントにおける公共交通コーナー設置 ●ノーマイカーデーの実施等の利用促進活動
事業主体	四国中央市、交通事業者、市民
実施時期	令和3年度～令和7年度

【広報を活用した公共交通利用啓発】

●千葉県君津市



【小学校におけるバス乗り方教室】

●新居浜市



【公共交通の勉強会 (埼玉県日高市)】

- ・60歳以上を対象とする「ゆうゆうカレッジ」の1つのテーマとして、公共交通勉強会を開催し、公共交通への理解を深めている。



【イベント内における公共交通コーナー設置】

●岡山県倉敷市



事業17	地域主体で行う移動手段運営等の取組み支援
事業内容	<p>○移動手段の持続的な提供に向けて、地域主体による自家用有償運送事業の事業化など、地域住民・交通事業者・行政等、地域に関わる関係者の協働による取り組みを検討する。</p> <p>○行政（四国中央市）は、地域主体で行う取り組みに対する運行補助、支援基準を検討する。</p> <pre> graph TD A[地域住民 ○組織立ち上げ ○運行計画立案 ○積極的な利用] -- "運行委託 安全運転" --> B[連携・協働] B -- "協力" --> C[行政（四国中央市） ○技術支援 ○関係者との調整 ○運行支援] C -- "各種支援 相談" --> A </pre>
事業主体	地域住民、交通事業者、四国中央市ほか
実施時期	令和3年度～令和7年度

計画目標3－2 公共交通の担い手の確保	
事業18	運転手の確保策の実施
事業内容	<p>○「合同就職面接・企業説明会」、バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催、多様な主体が連携しバス・タクシー事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保方策について、愛媛県・周辺市とも連携しながら検討・実施する。</p> <p>○民間のバス運転手専門 就職・転職支援サイトの活用により、幅広く人材を確保する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通の「社会的意義」や運転手の「やりがい」を伝える広報用冊子の作成・配布 ●バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催 ●職場見学会の実施 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> 就職イベント会 運転体験会 </div>
事業主体	交通事業者、四国中央市ほか
実施時期	令和3年度～令和7年度

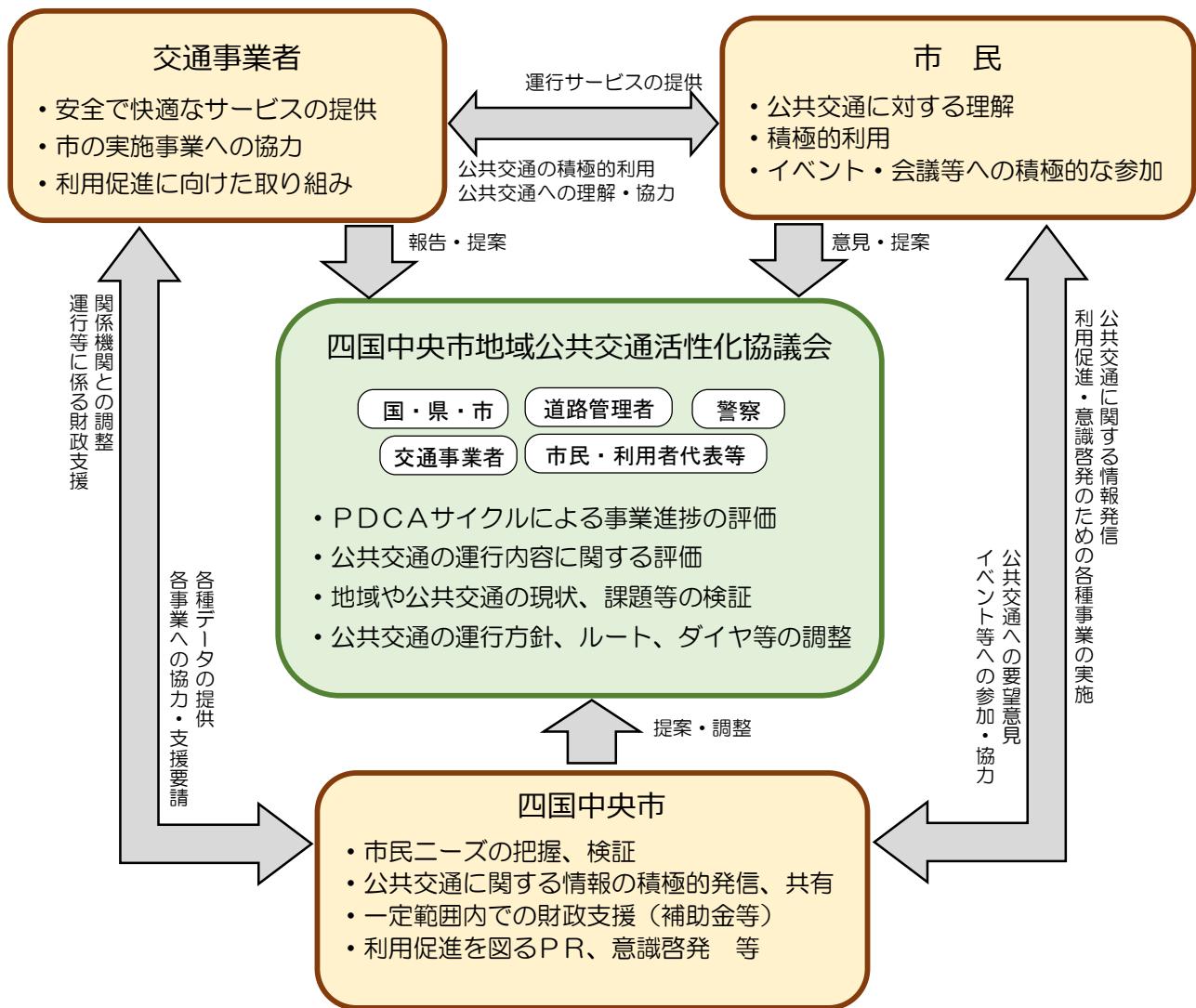
第7章 計画の達成状況の評価

7-1. 計画の推進体制

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく、交通事業者、市民が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいくことが必要不可欠である。

そのため、以下のような役割分担を行いながら、各事業に協力して取り組むための体制づくりを進めていく。

■計画推進のための市民・交通事業者・行政による協働体制



7-2. 計画の進捗評価（進行管理）

「四国中央市地域公共交通計画」の推進にあたり、自動運転等の先進技術の開発など、法令や施策、技術革新などの「人の移動」に関する社会情勢は大きく変革することが予想され、その時々の状況への対応が求められる。

このため、社会情勢を踏まえ、目標の達成状況や利用状況などを評価し、必要に応じて見直し、改善する「P D C Aサイクル」の仕組みにより進行管理を実施し目標の達成を目指す。

本計画のP D C Aサイクルの実行は、「四国中央市地域公共交通活性化協議会」において実施し、施策に係る全ての関係者（市民、交通事業者、行政など）が施策効果の検証結果を共有する。

なお、評価・検証については、「毎年実施するP D C A」と、「計画最終年度に実施する目標達成度に対するP D C A」による二重の組み合わせで進行管理を行う。

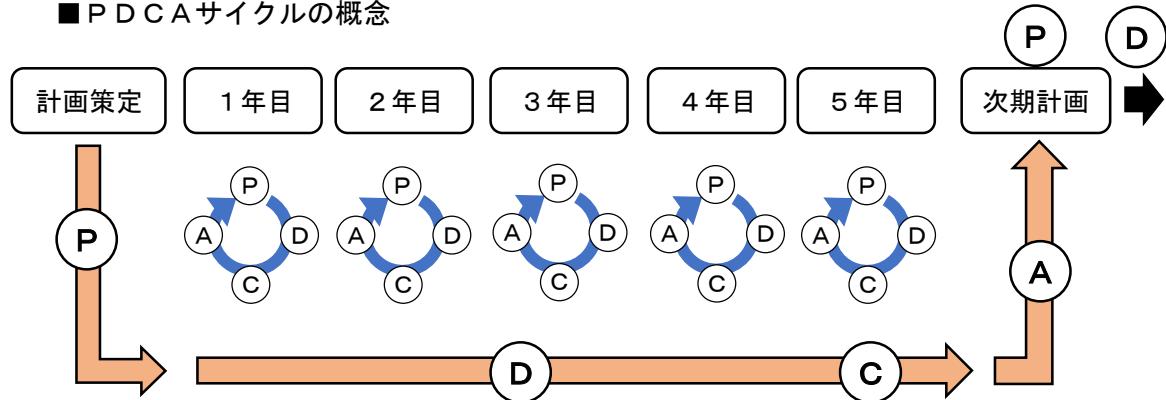
○事業実施状況の評価（年に1回実施）

公共交通へ取組みや運行状況について、「輸送人員」「収支率」「補助金額」「実施回数」などの実施状況を毎年度実施し、評価する。

○目標達成度の評価（概ね5年に1回実施）

計画の目標値との比較により、事業の達成状況を検証する。但し、公共交通の利用ニーズや利便性は、主な目的地である商業施設・病院等の整備、道路改良などのハード整備による周辺状況の変化に影響を受けやすいため、利用状況やニーズなどを把握・分析し、必要に応じて見直し・改善を図る。

■P D C Aサイクルの概念



■各P D C Aサイクルの概要

項目	目標達成度の評価（概ね5年に1回実施）	事業実施状況の評価（年に1回実施）
P（計画）	四国中央市地域公共交通計画の策定	各種施策の実施計画策定
D（実行）	計画に掲げる各種施策の実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施計画展開
C（評価）	各種施策の実行による効果（目標値の達成状況）の評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価
A（改善）	四国中央市地域公共交通計画の見直しの検討（次期計画の策定）	運行の見直し 各種施策の見直し

7－3. 進捗状況の評価方法

計画期間におけるP D C Aサイクルの具体的な評価スケジュールと、検証するための調査概要は次のとおりとする。

本計画の評価は、最終年度（令和7年度）に事業者からの提供による利用実績や各種アンケート調査などを実施し、計画全体及び公共交通網の評価を行い、実施事業の見直し及び新たな事業を追加して、次期計画を策定する。

公共交通機関の利用状況や本計画に定めた事業の実施結果に関する評価については、毎年度実施するものとする。

■評価スケジュール

(年度)

項目		R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
関連調査 評価方法	利用者数実績・整理	○	○	○	○	○
	市民アンケート調査					○
	公共交通利用者調査					○
事業実施の評価		○	○	○	○	○
計画（目標達成度）の評価						○
計画・目標値の見直し						○
四国中央市地域公共交通活性化協議会の開催		○	○	○	○	○

■関連調査概要

区分	調査方法等	主な調査項目
市民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者：15歳以上の市民（住民基本台帳から無作為抽出） ・調査方法：郵送配布、郵送回収 	<ul style="list-style-type: none"> ・回答者属性（性別、年齢、職業等） ・公共交通（鉄道、高速バス、路線バス、デマンドタクシー等）に対する利用実態や満足度 等 ・公共交通の効果的な取組み
公共交通利用者調査	<ul style="list-style-type: none"> ・対象者：市内で運行中の公共交通の利用者 ・調査日時：平休日各1日、全便（始発から終発） ・調査方法 <ul style="list-style-type: none"> ：公共交通の乗客へ調査票を渡し、乗客自身が調査票に記入し、降車時に回収もしくは後日郵送回収するアンケート調査 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者属性 ・利用特性（片道・往復利用、免許の有無、利用頻度など） ・運行サービスの満足度と不満なサービス

