

今治市地域公共交通計画(案)について 【要点抜粋】

第1章 はじめに

- 1-1 計画の背景と目的
- 1-2 計画の位置付け
- 1-3 計画の進め方
- 1-4 計画期間及び計画区域

参考資料・データ

- 1. 地域・公共交通の現状
- 2. 市民の移動実態・ニーズ
- 3. 今治市の上位計画・関連計画

第2章 今治市の現状・課題及び公共交通の目指す姿

- 2-1 地域・公共交通の現状
- 2-2 まちづくりにおける公共交通の役割
- 2-3 今治市における公共交通の課題及び目指す姿

第3章 今治市の公共交通の基本方針及び目標

- 3-1 公共交通の基本方針・目標
- 3-2 公共交通ネットワーク確保の考え方

第4章 目指す姿の実現に向けて取り組む施策

- 4-1 施策体系
- 4-2 施策内容

第5章 計画の推進方法

- 5-1 計画の進捗管理
- 5-2 評価指標及び目標値

第1章 はじめに

はじめに

計画の背景と目的

- ・今治市では、人口減少・少子高齢化や自家用自動車への依存に加え、新型コロナウイルス感染症(以下「コロナ」という。)の影響により、公共交通の利用者数は大きく減少し、現在も以前の水準までは戻っていません。
- ・こうした情勢を踏まえ、今治市では、利便性と市の財政の健全性の両面に配慮した、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通体系を実現することが喫緊の課題となっており、今後は、行政・交通事業者・市民のそれぞれが役割を果たすとともに連携を深めながら、地域公共交通を確保・維持していくことが求められます。
- ・アフターコロナで市民の生活や移動が大きく変動する中、近年はデジタル技術が大きな影響をもたらしており、交通分野のDX化やMaaS、自動運転技術の実装が全国的に進められる等、公共交通を取り巻く環境は大きな転換期を迎えています。
- ・本計画は、上記背景を踏まえ、今治市の地域公共交通のあり方や目指すべき方向性、具体的な取組を共有するため、策定するものです。

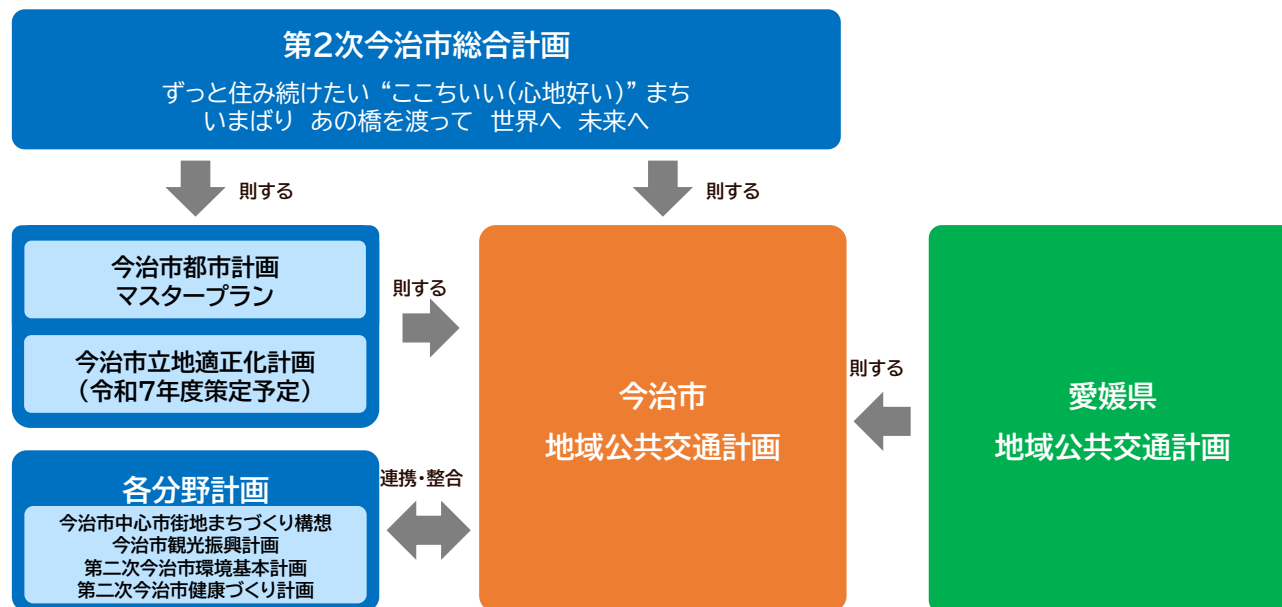
計画期間/区域

- ・計画対象期間: 令和7年度～令和11年度の5年間 計画対象区域: 今治市全域

計画の位置付け

- ・本計画は上位計画である「第2次今治市総合計画」、「今治市都市計画マスタープラン」および関連する愛媛県地域公共交通計画の目標・方針に基づきつつ、観光や環境分野等における各種計画とも整合を図りながら、今治市における地域公共交通のあり方や取組内容、進め方を示すものです。

▼計画の位置付け



第2章 今治市の現状・課題及び目指す公共交通の姿

地域・公共交通の現状

■ 人口・地域の状況

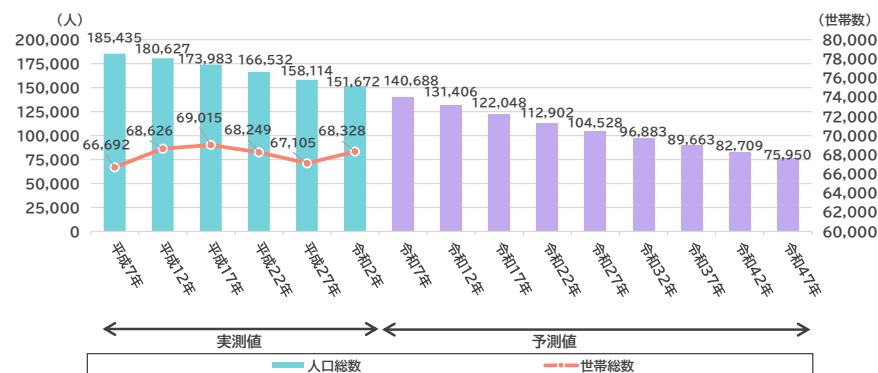
今後も人口減少・高齢化が進むことが想定

- ・人口は近年減少傾向となっており、令和32年には10万人を下回る見込み
- ・高齢化も進み、今後も65歳以上の高齢者が約4割を占めることが推定
- ・社会動態をみると、転出数が転入数を超える社会減少が続いている状況

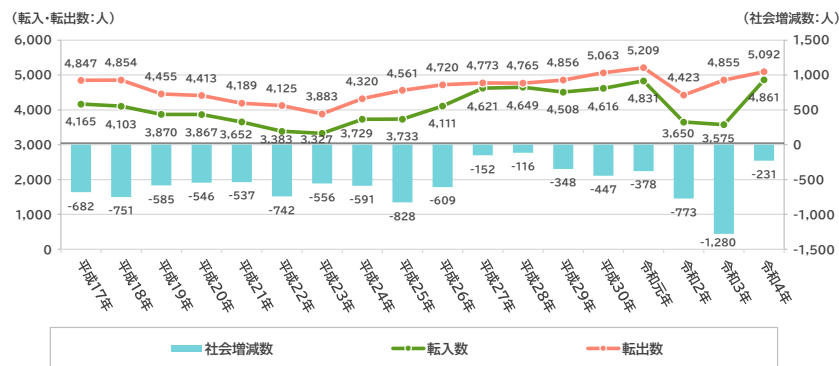
【今治市に求められること】

- ・人口減少・高齢化は、税収等の減少や社会保障関係費等の増加が見込まれ、長期的には財政硬直化につながる懸念
- ・財政に余裕がなくなると、行政サービスの低下を招く恐れがあるため、住み続けたいまちとなるように基盤を整え、人口流出を防いでいくことが求められる

▼人口・世帯数の推移(出典:国勢調査(実測値)、今治市人口ビジョン(予測値))



▼社会動態(出典:今治市統計資料)



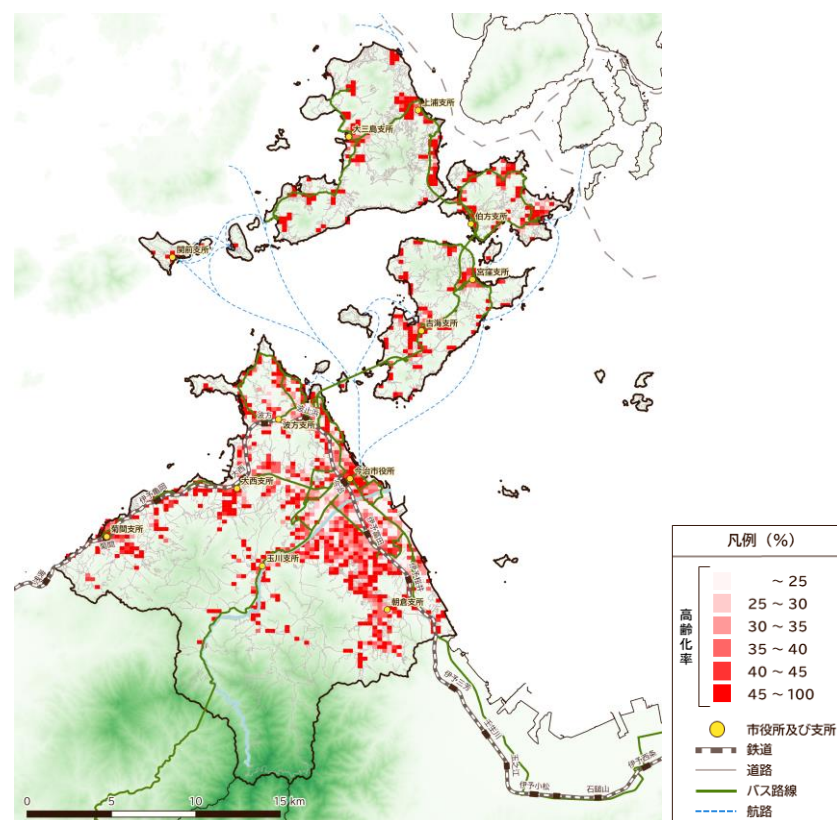
市域全体に居住地が広がっており、特に高齢化率は島しょ部や中山間地域で高い

- ・旧今治市に人口が集まっているが、今治市は12市町村が合併してできた都市であるため、旧市町村の支所付近も比較的人口が多い
- ・島しょ部や中山間地域では、高齢化率が40%以上の地域が多い

【今治市に求められること】

- ・市街地が拡散していると広範囲にわたるサービスの提供が必要となるため、持続的なサービス提供が困難となっていくことが懸念
- ・そのため、地域拠点への居住・施設の誘導とあわせて、地域公共交通の再編を行い、コンパクトなまちづくりを進めていくことが求められる

▼高齢者(65歳以上)の分布状況(出典:令和2年国勢調査)



地域・公共交通の現状

公共交通の状況

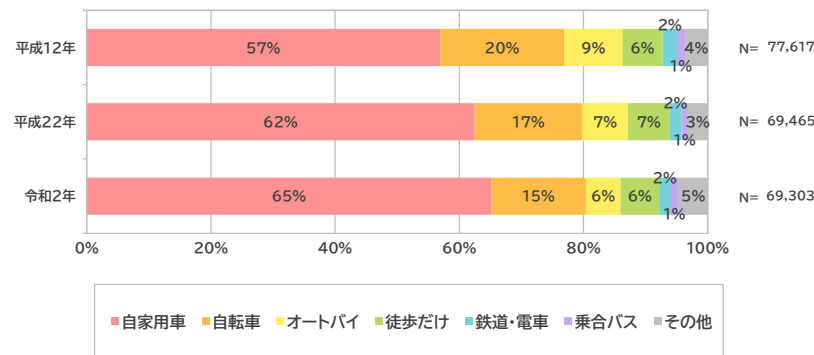
市民の多くが自家用車を利用しており、一方で公共交通の利用者は減少傾向

- 各交通手段の利用割合は、自家用車が約7割を占めており増加傾向となっている一方で、鉄道やバスなどの公共交通の利用は5%未満となっている
- 利用者数はコロナで大きく減少し、以前の水準までは戻っていない状況

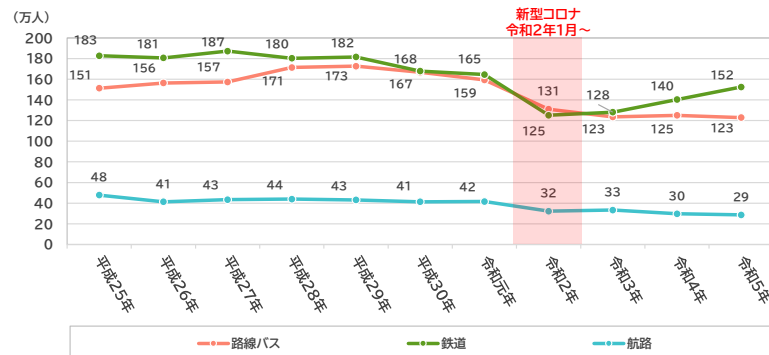
【今治市に求められること】

- 自家用車の一部が公共交通に利用転換することで、利用者確保・収支改善につながり、サービスの維持や利便性向上の投資に発展していくことが期待
- そのため、利用者の移動実態・ニーズにあわせて、公共交通を利用しやすい環境を整えていくことが求められる

▼各交通手段の利用割合(今治市常住者)(出典:国勢調査)



▼公共交通利用者数の推移(出典:各交通事業者提供データより算出)



※鉄道:JR今治駅の年間乗降人数
※航路:盛～大久野～忠海航路を除いた年間利用者数

収支悪化や運転士不足等により、交通事業者の経営努力だけではサービス維持が困難

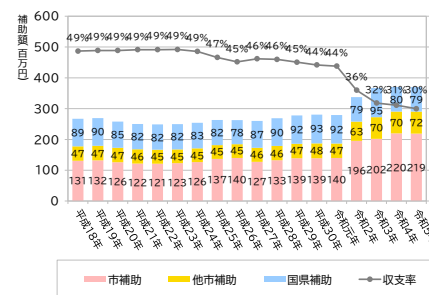
- 利用減少に伴い収益率は低下しており、補助は年々増加傾向となっている
- バス事業者だけでなく、全ての交通事業者において運転士不足が深刻化している状況

【今治市に求められること】

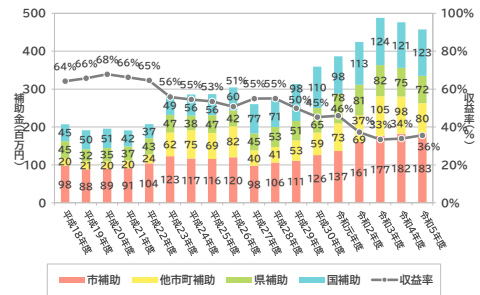
- 公共交通サービスの維持には、行政による補助・支援が必要不可欠な状況
- しかし、財源は限られているため、必要性や優先度を見極めながら支援を行うとともに、ネットワークの効率化を図る等、収支改善につながる取組が求められる

▼公共交通の収益率及び補助の状況(出典:今治市)

【路線バス】



【航路】



▼交通事業者の現状及び事業方向性等(令和5年度ヒアリング調査より抜粋)

【鉄道】

- 利用者は戻ってきているが、コロナ前の水準まで回復することは難しい。
- 鉄道業界も人材不足が深刻で、臨時列車運行等の対応ができていない。

【路線バス】

- コロナによる自動車通勤への転換で定期券利用者が減少している。また、テレワークなどの新しい就業形態の浸透により、コロナ以前までは回復していない。
- 乗務員不足が深刻化しており、これからは乗務員不足を理由に減便・廃止となる可能性もある。また、今のリソースでは、新たな路線運行等の対応は難しい。

【タクシー】

- 乗務員不足や高齢化が深刻で、車両費・燃料費高騰による負担も大きい。
- 利用は固定客が中心だが、人手不足で急な予約に対応できないこともある。

【船舶】

- 船員不足や燃料費高騰の影響が大きく、島民の移動を守るため減便等で何とか維持している状況である。長期的には、路線バスへの転換や公営化等も考えられる。

地域・公共交通の現状

公共交通の状況

高齢者だけでなく、市民の多くが将来の移動・外出に対して不安を抱えている

- ・80代以上の高齢者は他の年代と比べて公共交通利用が多い一方で、外出頻度は少なく、お出かけを控えているケースも多い
- ・全体として公共交通サービスに対する不満割合が高く、将来の外出不安も大きくなっている

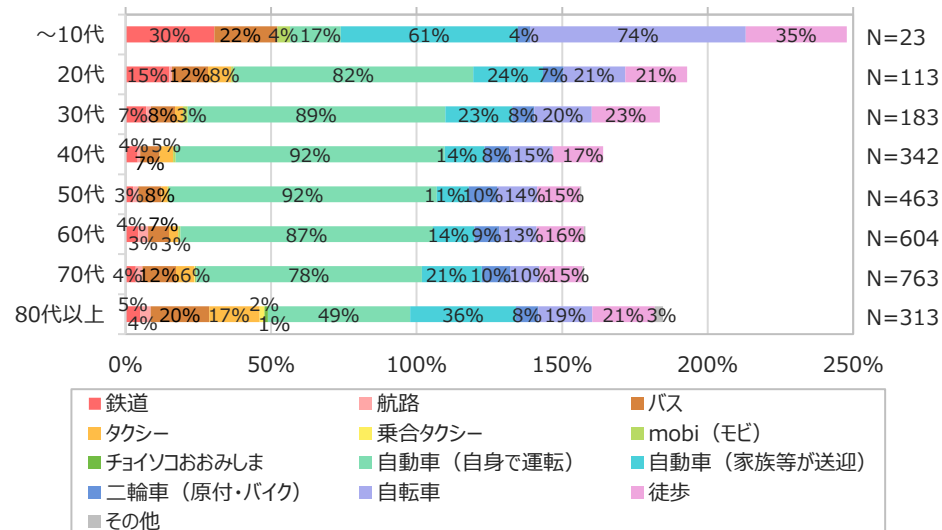
【今治市に求められること】

- ・今は自家用車で移動ができていても、高齢になるにつれ移動を公共交通に頼らざるを得ない状況となっていくことが想定
- ・公共交通を利用しやすい環境を整え、高齢者等の移動を支えるとともに、将来にわたって住み続けられるまちを実現していくことが求められる

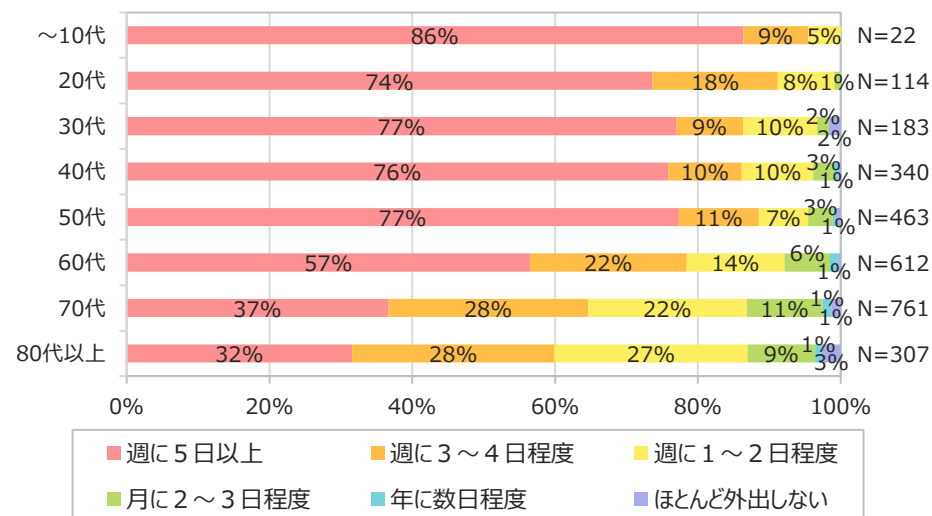
▼令和6年度市民アンケート調査の実施概要

対象	・今治市内に住む満18歳以上85歳未満 ・以下の割り付けで計5,000名を無作為抽出 →旧今治市内 150名／地域（吹揚、別宮、常盤、日高、乃万、近見、波止浜、鳥生、立花、清水、富田、国分、桜井） →旧今治市外（陸地部・関前を除く島しょ部）300名／地域（朝倉、玉川、菊間、大西、波方、吉海、宮窪、伯方、上浦、大三島） →関前 50名
方法	・上記方針にて住民基本台帳より無作為抽出を行い、対象者あてに郵送 ・1通に2部封入し、同居する家族等への回答をあわせて依頼 ・若年層の回答割合を増やすため、QRコードもあわせて配布し、Web(Googleフォーム)での回答も可能とする。
回収	紙:2,415件+Web:466件=合計2,881件
期間	令和6年9月5日(木)～30日(月)
内容	・個人属性 ・お出かけの状況、交通手段 ・公共交通に対する満足度 ・移動に対する不安 ・公共交通の維持に対する考え 等

▼普段利用する交通手段



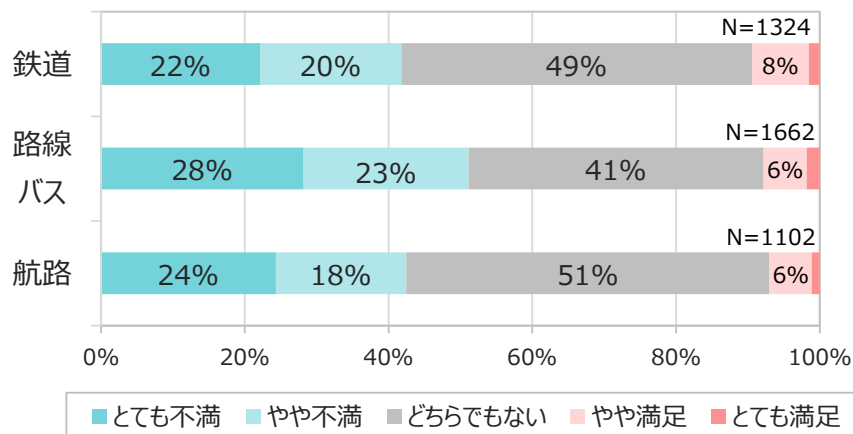
▼普段の外出頻度



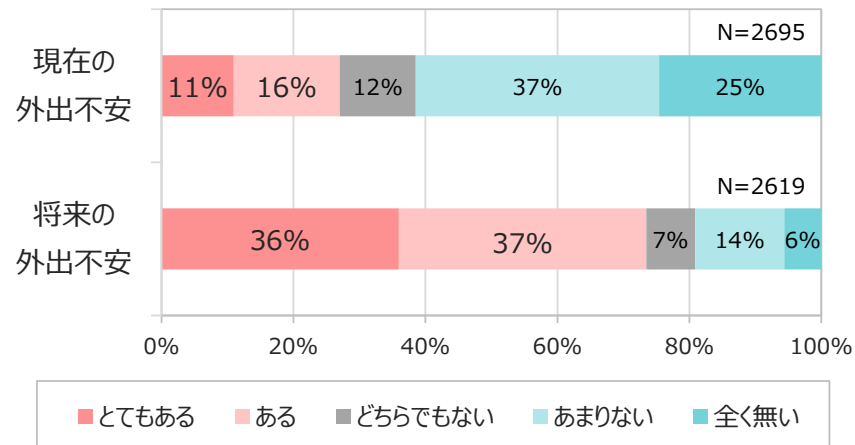
地域・公共交通の現状

■ 公共交通の状況

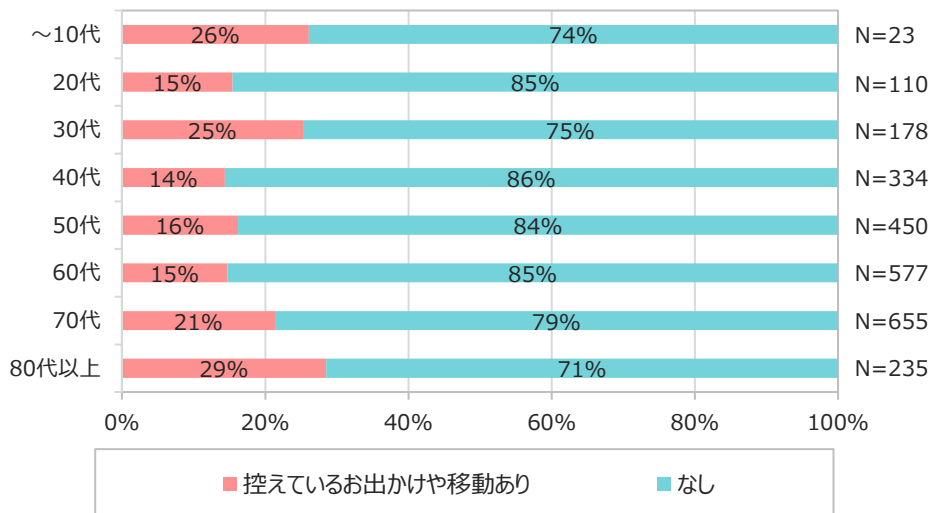
▼公共交通サービスに対する満足度



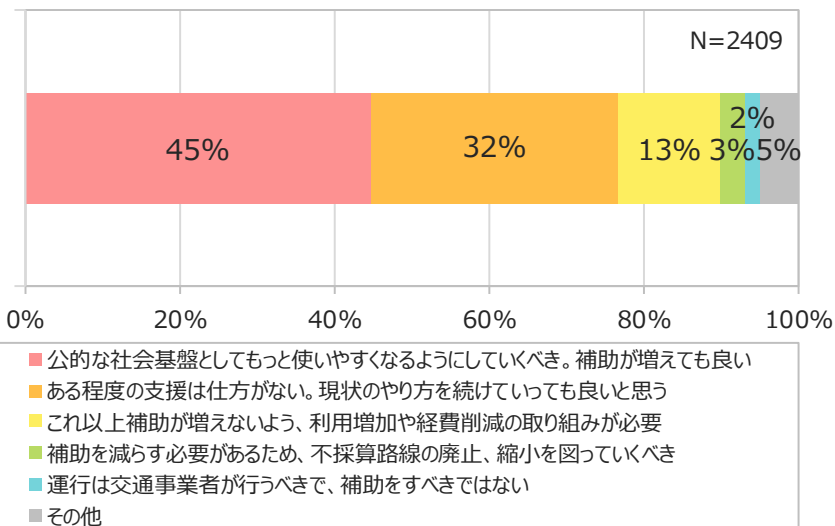
▼移動・外出に対する不安



▼控えている行動の有無(年齢別)



▼行政支援に対する考え



地域・公共交通の現状

■ 観光・まちづくりの状況

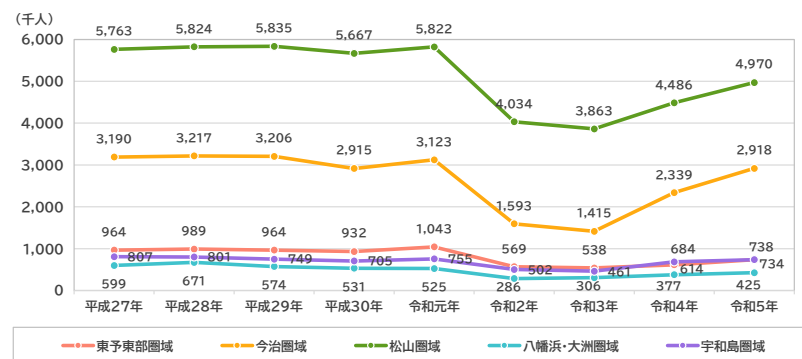
サイクリング等の観光需要・ニーズは依然として高い

- ・松山圏域に次いで県外観光客数が多く、令和5年度は約300万人が来訪
- ・レンタサイクルの貸出数も、コロナ前と比べて8割近くまで回復しており、令和5年度で約5万3千台の利用となっている

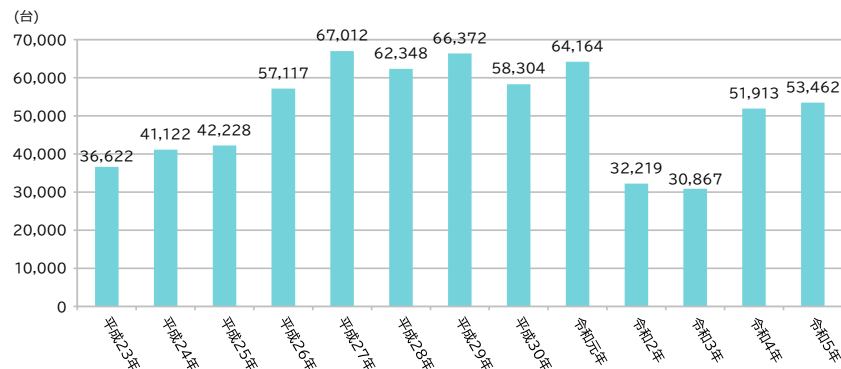
【今治市に求められること】

- ・観光振興により、消費拡大や雇用創出、シビックプライド醸成等の効果が期待
- ・サイクリング等の観光資源も多く、観光需要も高いため、これらの基盤を活かして観光体験の充実化を図り、更なる誘客を推進していくことが求められる

▼県内観光地区別の県外観光客数の推移(出典:愛媛県オープンデータカタログサイト)



▼レンタサイクルの貸出数(出典:今治市統計書、今治市)



新たな交通サービスやMaaSアプリ等、新技術の活用が進められている

- ・AIオンデマンド交通の運行や民間事業者によるアプリ展開等、新技術を活用した利便性向上の取組が進められている

【今治市に求められること】

- ・近年、デジタル技術の発展はめまぐるしく、これらの技術を活用することで、業務効率化や生産性向上、新たな価値・魅力創出等が期待
- ・既に展開されているサービスや知見を上手く取り込みながら、利便性向上を図っていくことが求められる

▼AIオンデマンド交通の運行



▼市内で展開されているアプリ(出典:四国旅客鉄道(株)HP、(一社)しまなみジャパンHP)



まちづくりにおける公共交通の役割

○ 上位・関連計画で整理されている今治市のまちづくりの方向性を踏まえ、公共交通に求められる役割を整理

上位・関連計画におけるまちづくり及び公共交通の方向性

■第2次今治市総合計画

【課題】

- ・だれもが安心できる快適な暮らしの維持・確保
- ・持続可能な行政運営の体制構築 等

【関連施策】

- ・交通体系の維持・確保

■今治市都市計画マスタープラン

【理念】

- ・瀬戸内の魅力を活かし、地域の暮らしを守る都市づくり

【目標】

- ・拠点間を結ぶ公共交通機関の維持・充実
- ・拠点と周辺地域を結ぶ交通については、地域の状況に応じた移動手段を確保 等

■今治市中心市街地まちづくり構想

- ・今治駅をはじめとする交通結節点を強化し、回遊ルートの設定、自転車・歩行者空間の質と量の向上を図る

■今治市観光振興計画

- ・快適な旅行環境の提供や二次交通の改善として、交通事業者と連携したフリー切符の発行、タクシー事業者による市内周遊定額プランの導入等の取組を進める

■第二次今治市環境基本計画

- ・脱炭素社会を形成していくため、路線バスや鉄道をはじめとした脱炭素な移動手段を推進

■第二次今治市健康づくり計画「バリッと元気」

- ・身体活動量や運動習慣がある人を増やし、主体的な健康づくりを進める

■愛媛県地域公共交通計画

【基本方針】

- ・多様な関係者の共創による、使いやすく維持可能な公共交通ネットワークの確保

【目標】

- ・目標1：既存公共交通網の再編・最適化
- ・目標2：公共交通を使いたくなる環境整備
- ・目標3：サービスや運営の高度化
- ・目標4：運転手等の確保・魅力向上
- ・目標5：公共交通に対する愛着形成



公共交通に求められる役割

- ・誰もが気軽に使いやすく日常生活を支える
- ・拠点をつなぐ骨格を形成し、まとまりのある土地利用を促す
- ・しまなみ海道を軸とした市内外の回遊を促す
- ・脱炭素社会の実現に貢献する装置として機能させる
- ・既存資源を活用した相乗的な連携を図る
- ・地域・民間事業者との連携やサービス高度化による持続可能な経営を行う

今治市の公共交通における課題と目指す姿

○ 地域・公共交通の現状及び求められる役割を踏まえ、今治市における公共交通の課題・目指す姿を整理

公共交通の現状・求められる役割

今治市における公共交通の課題

今治市が目指す公共交通の姿

地域・公共交通の現状

■人口・地域の状況

○今後も人口減少・高齢化が進むことが想定
⇒住み続けたいまちの基盤を整え、人口流出を防いでいくことが求められる

○市域全体に居住地が広がっており、特に高齢化率は島しょ部や中山間地域で高い
⇒居住地・施設誘導と併せた路線再編によりまちのコンパクト化が求められる

■公共交通の状況

○市民の多くが自家用車を利用しており、一方で公共交通の利用者は減少傾向
⇒移動実態・ニーズにあわせて、利用環境を整えていくことが求められる

○高齢者だけでなく、市民の多くが将来の移動・外出に対して不安を抱えている
⇒高齢者等の移動を支えるとともに、将来も住み続けられるまちの実現が求められる

○交通事業者の経営努力だけではサービス維持が困難
⇒補助・支援を行いながら、効率化等の収支改善につながる取組が求められる

■観光・まちづくりの状況

○サイクリング等の観光需要・ニーズは依然として高い
⇒観光体験の充実を図り、更なる誘客を推進していくことが求められる

○新たな交通サービスやMaaSアプリ等、新技術の活用が進められている
⇒既存のサービス等を上手く取り込みながら、利便性向上を図ることが求められる



ギャップを埋める取組が必要

公共交通に求められる役割

- ・誰もが気軽に使いやすく日常生活を支える
- ・拠点をつなぐ骨格を形成し、まとまりのある土地利用を促す
- ・しまなみ海道を軸とした市内外の回遊を促す
- ・脱炭素社会の実現に貢献する装置として機能させる
- ・既存資源を活用した相乗的な連携を図る
- ・地域・民間事業者との連携やサービス高度化による持続可能な経営を行う

市民の移動を支える環境の構築

⇒将来の移動に対する不安が大きく、高齢者等の移動が困難な層も一定存在
⇒サービス水準の維持や新たな交通の導入等により、移動しやすい環境づくりが必要

公共交通に対する行政の継続的な支援

⇒公共交通の維持は依然として厳しく、市民の移動を守るために、行政による一定の補助・支援は継続的に必要

公共交通とまちづくりが一体となった魅力ある都市づくり

⇒まちづくりの推進力を公共交通にも取り込み、「暮らしやすさ」と「にぎわい」の両側面から魅力ある都市づくりを行っていくことが必要

公共交通からの観光ブランディングの推進

⇒公共交通を上手く活かして、観光体験の充実化や更なる誘客を図っていくことが必要

公共交通に対する市民の印象・意識の改善

⇒公共交通の利用を促すため、公共交通の確保・維持に対する市民の印象・意識改善を図っていくことが必要

みんなでつくり、
守り、育てる
公共交通

第3章 今治市地域公共交通計画の基本方針及び目標

公共交通の基本方針・目標

○本市においては、地域・交通事業者・行政をはじめ市民全員で誰もが利用しやすい持続的な公共交通を創出し、ずっと住み続けられるまちづくりに貢献するように、守り、育てていくことを目指す

○目指す姿を実現するため、3つの基本方針と7つの計画目標を掲げ、計画を推進していく

今治市が目指す公共交通の姿：

みんなでづくり、守り、育てる公共交通

方針1

安全で快適な
暮らしを支える
公共交通をつくる



目標1. 暮らしを支える公共交通をつくる公共交通体系の構築、役割分担

目標2. 公共交通サービスの持続的な提供に向けた支援・連携

目標3. 誰もが利用しやすいサービスの提供、環境づくり

方針2

まちづくりと連携する
持続可能な公共
交通をつくる



目標4. まちづくりと連動した交通拠点づくり、ネットワーク形成

目標5. 交通から観光の価値を高める連携・おもてなし

方針3

みんなで
公共交通を
守り、育てる



目標6. 市民、民間事業者、交通事業者、行政との連携・共創

目標7. 公共交通に対する認識の向上、利用の意識醸成

第4章 目指す姿の実現に向けて取り組む施策

○今治市が目指す公共交通の姿を実現していくため、今後、以下に掲げる施策について、順次取り組んでいく

今治市が目指す公共交通の姿：

みんなでつくり、守り、育てる公共交通

方針1. 安全で快適な暮らしを支える公共交通をつくる

目標1. 暮らしを支える公共交通をつくる 公共交通体系の構築、役割分担	【施策1-1】役割や利用状況に応じたネットワークの見直し 【施策1-2】地域の需要に応じた運行効率化、サービス改善 【施策1-3】地域による移動手段確保の検討
目標2. 公共交通サービスの持続的な提供に向けた支援・連携	【施策2-1】路線バスや航路の維持に係る適切な支援 【施策2-2】乗務員確保や免許取得に係る支援の検討
目標3. 誰もが利用しやすいサービスの提供、環境づくり	【施策3-1】わかりやすい情報の発信 【施策3-2】待合環境や車両、駅の整備・改善 【施策3-3】最新技術等を活用した利便性向上の検討

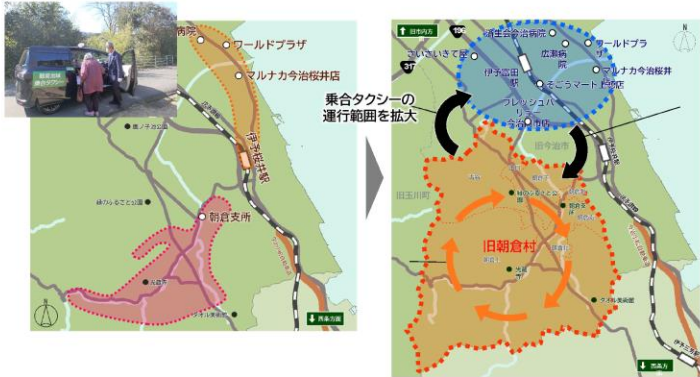
方針2. まちづくりと連携する持続可能な公共交通をつくる

目標4. まちづくりと連動した交通拠点づくり、ネットワーク形成	【施策4-1】交通結節点の機能強化、複合機能化の検討 【施策4-2】交通資源を活用した賑わい・拠点づくりの検討
目標5. 交通から観光の価値を高める連携・おもてなし	【施策5-1】観光需要に対応した情報発信、取組の検討

方針3. みんなで公共交通を守り、育てる

目標6. 市民、民間事業者、交通事業者、行政との連携・共創	【施策6-1】地域・交通事業者・行政による情報共有、意見交換の定期的な実施 【施策6-2】多様な関係者と連携・共創した取組の推進
目標7. 公共交通に対する認識の向上、利用の意識醸成	【施策7-1】モビリティマネジメントの実施 【施策7-2】公共交通を守り・育てる市民意識の醸成

【施策1-1】役割や利用状況に応じたネットワークの見直し		関連する SDGs				
目的	持続可能な公共交通の実現に向けては、公共交通の役割を幹線・支線に整理し、運行効率を向上させていく必要があります。そこで、公共交通の持続性を高めていくため、ネットワークの見直しを行います。					
内容	・現状や国の動向等を踏まえ、長期的な公共交通ネットワークのあり方を検討します。 ・公共交通の役割を幹線と支線に整理し、その役割に応じた運行サービスを確保します。なお、支所等の地域拠点から市中心部へ向かう路線を幹線、地域拠点を中心に地域内を運行する路線を支線として位置づけ、ネットワークの再編を行います。					
事例・ 取組イメージ	▼公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方(再掲)					
	▼今治市での公共交通ネットワーク見直しの取組(玉川地域)					
	○竜岡線(令和5年9月廃止)の利用状況					
	利用が多い区間は イオン線として継続運行 (令和5年10月) 利用が少ない区間を 乗合タクシーに転換し 運行効率化 (令和5年10月) ※調査日:令和4年4月20日					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)	令和9年 (2027年)	令和10年 (2028年)	令和11年 (2029年)	次期計画
	公共交通ネットワークの見直し・再編					
	将来ネットワークのあり方検討					

【施策1-2】地域の需要に応じた運行効率化、サービス改善		関連する SDGs				
3	気候変動	9	産業・インフラ			
11	持続可能な都市					
目的	地域にとって利用がしやすい公共交通にしていくためには、地域の移動実態・ニーズを踏まえた見直し・改善を行っていく必要があります。そこで、利便性向上を図るため、地域の需要に応じた運行効率化・サービス改善を行っていきます。					
内容	・地域との意見交換やワークショップ等を通じて、移動実態やニーズ等の把握を行い、それを踏まえた運行効率化やサービス改善を行っていきます。 ・よりよい形で見直しされたサービスについては、他地域へ横展開を行い、市域全体の効率化・利便性向上につなげていきます。					
事例・取組イメージ	▼今治市でのサービス改善の取組(朝倉地域乗合タクシー)					
						
実施者	今治市、交通事業者、地域					
実施時期	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和10年 (2028 年)	令和11年 (2029 年)	次期計画
	地域の実態・ニーズを継続的に把握					
	地域需要に応じて適宜サービスを改善＋必要に応じて横展開					

【施策2-1】路線バスや航路の維持に係る適切な支援						関連する SDGs
目 的	利用者数の減少に伴い収益率は年々低下しており、行政の補助・支援がなければ公共交通サービスを継続していくことが困難な状況です。そこで、持続的にサービスが提供されるように、適切な行政支援を引き続き実施していきます。					 
内 容	・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活用しながら、維持・改善を図っていきます。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)」の活用も視野に入れ、再編を行います。 ・航路については、「地域公共交通確保維持事業(離島航路運営費等補助金)」を活用して、維持・改善を図っていきます。 ・その他、運行費の補助以外にも、利用促進につながる補助のあり方も検討します。					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和10年 (2028 年)	令和11年 (2029 年)	次期計画
	補助制度活用による地域公共交通の確保・維持					
	利用促進につながる補助のあり方検討、実施					

【施策2-2】乗務員確保や免許取得に係る支援の検討						関連する SDGs
目 的	交通事業者の乗務員不足が深刻化しており、それに伴うサービス水準低下が懸念されます。そこで、公共交通を維持していくために必要となる交通事業者の担い手確保を推進します。					 
内 容	・交通事業者や関係機関と連携して求職者とのマッチング促進を図ります。 ・第二種運転免許取得等の雇用促進に係る支援を行います。					
事例・ 取組イメージ	▼今治市で実施している乗務員確保に対する補助 今治市地域公共交通第二種運転免許取得支援事業について 概要 バス及びタクシーの旅客運送事業における人手不足に対する人材の確保を支援するため、今治市内でバス及びタクシーの旅客運送事業を営む事業者のうち、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用し、運転手人材を確保しようとする事業者に補助を行います。 受付期間 令和6年4月1日(月曜日)～ 対象経費 国の補助金の対象となる経費 補助内容 補助金の額は、補助対象経費に4分の1を乗じた額とし、二種免許を取得した従事者に係る上限額は次のとおりとする。ただし、算出した補助金の額に千円未満の端数がある場合は、これを切り捨てる。 (1) 大型第二種免許 12万5千円 (2) 中型第二種免許 10万円 (3) 普通第二種免許 7万5千円 出典:今治市HP					
実施者	今治市、交通事業者、関係者(ハローワーク等)					
実施時期	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和10年 (2028 年)	令和11年 (2029 年)	次期計画
	乗務員確保や免許取得に係る支援の検討、実施					

【施策3-1】わかりやすい情報の発信		関連する SDGs				
目 的	公共交通の運行状況がわからず、利用を避けている人も一定存在している状況です。そこで、利用したいと思った時にストレスを感じることなく気軽に利用できるようにするため、ユーザー目線でのわかりやすい情報発信を行います。					
内 容	・路線見直し等を踏まえ、公共交通マップや利用案内チラシ等を作成・更新します。 ・今治駅や今治港等の主要交通結節点での公共交通案内の改善等を検討します。 ・SNS を活用したわかりやすい情報発信に努めます。					
事例・ 取組イメージ	▼今治市が作成している公共交通マップ／乗合タクシー利用案内チラシ					
						
	出典:今治市HP					
	▼ユーザー目線でのわかりやすい公共交通案内【群馬県前橋市】					
						
	出典:前橋交通ポータルサイト					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和10年 (2028 年)	令和11年 (2029 年)	次期計画
	公共交通マップ及び利用案内チラシの作成・更新 交通結節点における公共交通案内の改善検討、実施					

【施策3-2】待合環境や車両、駅の整備・改善		関連する SDGs				
目 的	地域公共交通の確保・維持にあたっては、年齢や障がいの有無等に関わらず、誰もが利用しやすい環境をつくっていくことが求められます。そこで、公共交通の利便性を向上させるため、待合環境の確保・改善等を行います。					
内 容	・国の支援制度等を活用して、駅舎やバスターミナル、車両等のバリアフリー化を推進していきます。 ・沿道のコンビニや商業施設などの民間施設とも連携する等、バス待ち環境の確保について検討を行っていきます。					
事例・ 取組イメージ	▼車両のバリアフリー化にかかる国の支援制度					
	○ノンステップバス・リフト付きバスの導入 補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の 差額の1／2のいずれか低い方（上限140万円）		○福祉タクシーの導入 補助率：1／3			
	 ノンステップバス	 リフト付きバス	 福祉タクシー			
	出典：国土交通省HP					
実施者	▼コンビニ等と連携したバス待ち環境の確保【岐阜県岐阜市】					
						
	 バス停近隣の民間施設（コンビニ等）をバスの待合スペースとして活用 4者による協定 民間施設（コンビニ等）：店内スペース等の提供 市総合交通協議会：設備の設置 岐阜バス：設備の維持管理 近隣市：事業の円滑な推進、広報（市民への周知）					
	出典：岐阜市HP					
実施時期	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和10年 (2028 年)	令和11年 (2029 年)	次期計画
整備・改善の検討、実施						

【施策4－1】交通結節点の機能強化、複合機能化の検討		関連する SDGs				
目 的	JR今治駅や今治港は、多様な交通モードが集積する交通結節点となっていますが、多くの部分を駐車場が占める等、拠点機能を十分に発揮できていません。公共交通の利用を促していくためには、人の移動を生み出していく必要があり、交通結節点が目的地となることで、市民の外出機会の創出につながることが期待されます。そこで、公共交通の利便性向上や賑わい形成を図っていくため、まちづくりと連動した交通拠点づくりを行っていきます。					
内 容	・鉄道や路線バス、タクシー、船舶、自転車、新たなモビリティを含めた多様な交通モードが集積する拠点(モビリティハブ)として、交通結節点の機能強化、複合機能化を検討します。なお、検討にあたっては、既存のサイクリング施設との連携を図るほか、地域のイベント等ができる賑わいや交流を生む空間の形成や各交通モードへの接続等を考慮します。 ・その他、支所などの地域拠点とも連携し、公共交通ネットワークの見直しとあわせて、利用しやすい乗り継ぎ環境を確保していきます。					
事例・ 取組イメージ	▼モビリティ拠点(モビリティハブ)のイメージ  出典：国土交通省資料 ▼滞在空間整備や交流施設が併設されている駅前広場【山口県周南市】  出典：周南市HP					
実施者	今治市、交通事業者、関係者					
実施時期	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)	令和9年 (2027年)	令和10年 (2028年)	令和11年 (2029年)	次期計画
交通結節点の機能強化、複合機能化の検討、実施						

【施策4-2】交通資源を活用した賑わい・拠点づくりの検討		関連する SDGs					
目 的	公共交通の利用を増やすためには、移動・外出機会を創出していくことが必要です。鉄道の無人駅などを人が集う拠点とすることで、破損等の早期発見が期待でき、維持管理負担の軽減も期待されます。そこで、既存の交通資源を有効活用して、外出機会につながる拠点づくりを検討します。						
内 容	・交通事業者や地域団体にヒアリング等を行い、市内無人駅や高架下スペースの活用方法を検討します。						
事例・ 取組イメージ	▼地域住民の交流拠点として活用されている市内無人駅(JR 菊間駅)  ふれあいステーション菊間 内容:地域の人が集い、コミュニケーションを図る 日時:毎週水曜日 10:00~12:00  出典:今治市社会福祉協議会HP ▼高架下を活用した交流拠点【京都府京都市】  高架下スペース 高架下の空きスペースを活用し、駅周辺に集まる人々によって多様な活動が行われる。駅周辺の空きスペースを活用し、駅周辺の空きスペースを活用						

【施策5-1】観光需要に対応した情報発信、取組の検討					関連する SDGs	
					8 持続可能な観光	9 産業の基盤
					11 持続可能な都市	17 パートナリシップ
目的	サイクリング等の観光資源を活かしながら観光体験の充実化を図り、更なる誘客を推進していくことが求められます。そこで、観光の価値を更に高めていくため、公共交通を活かした観光の取組を推進していきます。					
内容	・公共交通で観光資源を周遊できるモデルコースを提案する等、観光需要に対応した情報発信や取組を検討します。なお、観光振興の取組は、既に民間事業者を含めて様々展開されていることから、既存の取組・サービスと連携して実施していきます。					
事例・ 取組イメージ	▼今治市で展開されているサイクリングサポートアプリ					
	  出典：(一社)しまなみジャパン					
	▼公共交通を組み込んだ観光モデルコース【宮崎県】					
	  出典：宮崎県公式観光サイト					
実施者	今治市、交通事業者、関係者(サイクリング事業者等)					
実施時期	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和10年 (2028 年)	令和11年 (2029 年)	次期計画
	観光需要に対応した情報発信、取組の検討、実施					

【施策6-1】 地域・交通事業者・行政による情報共有、意見交換の定期的な実施						関連する SDGs
目的						11 持続可能な都市とコミュニティ 17 パートナーシップ
内容						・行政、事業者、地域が連携を深めるため、協議会、分科会等による情報共有・意見交換を定期的に実施します。 ・情報共有・意見交換を通じて、各種施策(路線の見直しや情報提供等)を展開していく、地域のニーズに適合した取組を効果的に進めていきます。
事例・取組イメージ						▼今治市での地域との意見交換の様子(朝倉地域) 
実施者	今治市、交通事業者、各地域					
	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和10年 (2028 年)	令和11年 (2029 年)	次期計画
実施時期	適宜、実施					

【施策6-2】 多様な関係者と連携・共創した取組の推進						関連する SDGs
目的						3 持続可能な成長 8 働きがい、経済成長 9 持続可能な産業と基盤 11 持続可能な都市とコミュニティ 17 パートナーシップ
内容						・鉄道や路線バスなどの各交通機関がそれぞれの特性を活かして連携することで、効率的な輸送体系の構築が期待されます。また、商業施設等と連携して公共交通利用者にインセンティブを与えることで、公共交通の利用促進も期待できます。そこで、公共交通の利便性向上及び利用機会醸成を図るため、多様な関係者と連携・共創による取組を検討します。 ・鉄道切符や定期券で路線バスを利用可能にする等、モーダルミックスの実現可能性を検討します。 ・市内の目的地となる商業施設等と連携して、公共交通利用者への特典・インセンティブの実施を検討します。
事例・取組イメージ						▼愛媛県内で取り組まれているモーダルミックスの実証実験  出典: 四国旅客鉄道(株)HP
実施者						今治市、交通事業者、関係者(商業施設等)
実施時期	令和 7 年 (2025 年)	令和 8 年 (2026 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和10年 (2028 年)	令和11年 (2029 年)	次期計画
	取組の検討、実施					

【施策7-1】モビリティマネジメントの実施		関連するSDGs				
		4 質の高い教育をみんなに 11 持続可能な都市を創ろう 13 気候変動に具体的な対策を				
目 的	市民に公共交通を利用してもらうためには、まずは、「知ってもらうこと」、「使いやす」と感じてもらうことが重要です。そこで、公共交通に対する認識向上を図る、モビリティマネジメント(MM)を行います。					
内 容	・路線見直し等を踏まえ、公共交通マップや利用促進チラシ等を作成・更新します。 ・その他、乗り方教室の実施や乗車体験機会を設ける等、公共交通の利用促進につながる取組を検討します。					
▼今治市で実施している小学生への乗り方教室／大学生への利用促進チラシ						
						
▼乗合タクシーの出張乗り方教室【岐阜県瑞浪市】		▼施設利用とセットになった乗車体験【石川県能美市】				
事例・ 取組イメージ	デマンド交通「いこCar」出張乗り方教室のご案内 「中校で乗車しろ」と「乗りたいからいい」という2通りの考えが、乗客の自由な移動を妨げ、交通「いこCar」の魅力を損なう。乗客の自由な移動を妨げ、交通「いこCar」の魅力を損なう。乗客の自由な移動を妨げ、交通「いこCar」の魅力を損なう。 乗客の自由な移動を妨げ、交通「いこCar」の魅力を損なう。乗客の自由な移動を妨げ、交通「いこCar」の魅力を損なう。乗客の自由な移動を妨げ、交通「いこCar」の魅力を損なう。 乗車体験のご案内 10人以上でのお泊り・貸別荘乗車体験をぜひお試しください。 例1 乗車体験をふれあいまいるサロンの企画・実施 例2 乗車体験を公民館イベントでの実施					
	出典:瑞浪市HP		出典:能美市HP			
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)	令和9年 (2027年)	令和10年 (2028年)	令和11年 (2029年)	次期計画
実 施						

【施策7ー2】公共交通を守り・育てる市民意識の醸成					関連するSDGs	
目 的		公共交通を維持していくためには、それを利用し支える“市民”が自分事として捉え、“使わなければならない”ということを理解してもらうことが必要です。そこで、公共交通に対する市民の理解・意識を育んでいくため、講演やワークショップ等の取組を検討します。				
内 容		・交通事業者や学識者による講演や市民参加型のワークショップ等の企画・開催を検討するほか、外部機関が開催している公共交通セミナーの周知・案内を行います。 ・講演やワークショップ等の取組を通じて、市民との関係体制を構築し、連携しながら公共交通の利用促進や改善等につなげていくことを検討します。				
▼四国運輸局が開催している地域公共交通シンポジウム						
事例・取組イメージ		 シンポジウム・セミナー 地域公共交通の現状と課題、課題解決の方向などを共有するため、地方公共団体、交通事業者、地域住民、コンサルタント事業者等を対象として、シンポジウムやセミナーを開催しています。   「四国運輸局地域公共交通シンポジウム」を開催します！ ～連携可能な地域公共交通の「リ・デザイン」に向けて～ 人口減少・少子高齢化の進展等背景に、居住環境について、移動手段に関する希望が異なっている中、公共交通機関は、都市部の中心部から郊外へ、都市部の中心部から郊				

第5章 計画の推進方法

計画の進捗管理について

○計画を着実に推進していくため、毎年度実施する協議会において、評価やモニタリングを定期的に実施

▼全体スケジュール

	令和7年度 (2025年)	令和8年度 (2026年)	令和9年度 (2027年)	令和10年度 (2028年)	令和11年度 (2029年)	令和12年度～ (2030年～)
事業実施 【Do】						
モニタリング ・評価 【Chack】						
見直し・計画 【Action・Plan】 (事業課題の整理・改善 点の検討、計画全体の見 直し)						

次期計画に向けた検討

▼各年度のスケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
計画 【Plan】	見直しに基づく改善				次年度事業の検討							
事業実施 【Do】	事業実施						事業実施					
モニタリング ・評価 【Chack】									実施状況の確認・評価			
見直し 【Action】											見直し検討	
参考:今治市地域公共交 通活性化協議会の基本ス ケジュール												

評価指標(KPI)及び目標値について

○計画の基本方針及び目標を踏まえて評価指標・目標値を設定し、計画の推進・達成状況を確認

基本方針	目標	評価指標	考え方	現況値	目標値
方針1. 安全で快適な暮らしを支える公共交通をつくる	目標1. 暮らしを支える公共交通体系の構築、役割分担	①各交通手段に占める自動車利用者の割合	自動車から公共交通へ利用転換されているかを評価	65% (令和2年国勢調査)	58% 自動車利用者の1割がその他の交通手段に転換することを目標とする
	目標2. 公共交通サービスの持続的な提供に向けた支援・連携	②免許返納率	公共交通への利用転換を評価	0.6% (令和5年愛媛県警察署データ)	1% コロナ前の水準と同程度の返納率を目標とする
	目標3. 誰もが利用しやすいサービスの提供、環境づくり	③JR今治駅の日平均乗降者数	交通結節点で人の来訪・賑わいを生みだせているかを評価	4,178人/日 (令和5年四国旅客鉄道データ)	4,500人/日 コロナ前の水準と同程度の乗降者数を目標とする
方針2. まちづくりと連携する持続可能な公共交通をつくる	目標4. まちづくりと連動した交通拠点づくり、ネットワーク形成	④今治市の年間観光入込客数	公共交通に関する取組が観光振興につながっているかを評価	264.9万人/年(令和5年今治市データ)	300万人/年 コロナ前の水準と同程度の観光客数を目標とする
	目標5. 交通から観光の価値を高める連携・おもてなし	⑤関係者との協議・対話回数	関係者間で密なコミュニケーションが図れているかを評価	年3回 (令和5年実績)	年7回 協議会年3回 その他年4回を目標とする
方針3. みんなで公共交通を守り、育てる	目標6. 市民、民間事業者、交通事業者、行政との連携・共創	⑥公共交通をできるだけ利用したいと考える人の割合	公共交通を利用する市民意識が改善されているかをアンケートで評価	—	35% 公共交通利用者に加え、自動車ユーザの半数程度が回答することを目標とする
	目標7. 公共交通に対する認識の向上、利用の意識醸成				

モニタリング指標	考え方	現況値(R5)
鉄道・路線バス・航路の利用者数	公共交通利用者が極端に減少していないか等を確認	鉄道:152万人、バス:123万人、航路:29万人 ※鉄道:JR今治駅の年間乗降人数 ※航路:盛～大久野～忠海航路を除いた年間利用者数
公共交通に関する予算(公共交通の収支率、公的資金投入額)	公共交通に対して適切に予算が投入されているかどうかを確認	バス:219百万円(収支率30%) 航路:183百万円(収支率36%)