

今治市 地域公共交通計画



令和7年3月



今治市



目 次

第 1 章 はじめに	1
1-1 計画の背景と目的.....	2
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画の進め方.....	3
1-4 計画期間及び計画区域.....	4
第 2 章 今治市の現状・課題及び公共交通の目指す姿.....	5
2-1 地域・公共交通の現状	6
2-2 まちづくりにおける公共交通の役割.....	13
2-3 今治市における公共交通の課題及び目指す姿	14
第 3 章 今治市における公共交通の基本方針及び目標	15
3-1 公共交通の基本方針・目標	16
3-2 公共交通ネットワーク確保の考え方	18
第 4 章 目指す姿の実現に向けて取り組む施策.....	22
4-1 施策体系.....	23
4-2 施策内容	24
第 5 章 計画の推進方法	39
5-1 計画の進捗管理	40
5-2 評価指標及び目標値.....	41
参考資料・データ	42
1. 地域・公共交通の現状	43
2. 市民の移動実態・ニーズ	68
3. 今治市の上位計画・関連計画	71



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

1-1 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。また、運転手不足や2024年問題と呼ばれる労働上限時間の規制変更も相まって、交通事業者の経営努力だけで公共交通サービスを維持していくことが難しい状況となってきました。

また、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。

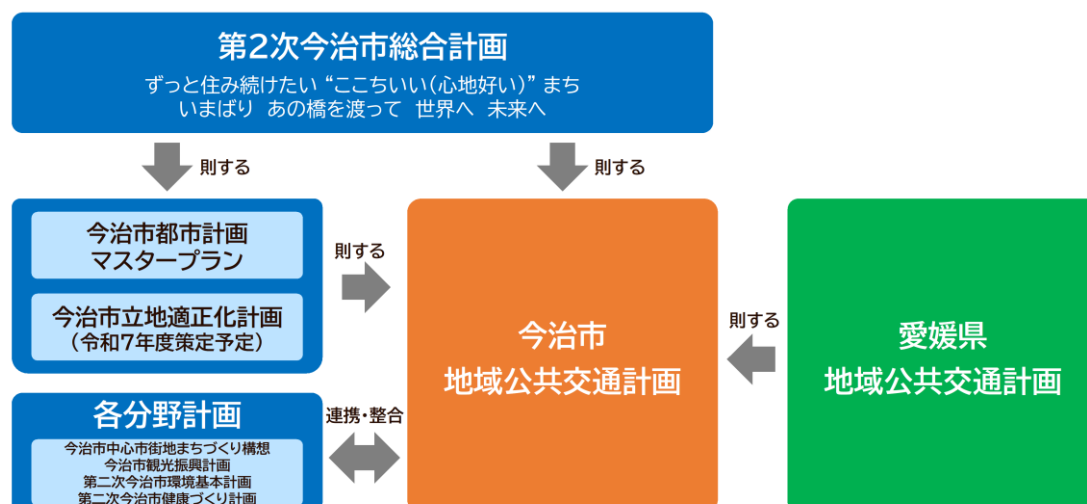
こうした情勢を踏まえ、今治市では、利便性と市の財政の健全性の両面に配慮した、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通体系を実現することが喫緊の課題となっており、今後は、行政・交通事業者・市民のそれぞれが役割を果たすとともに連携を深めながら、地域公共交通を確保・維持していくことが求められます。

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。

1-2 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



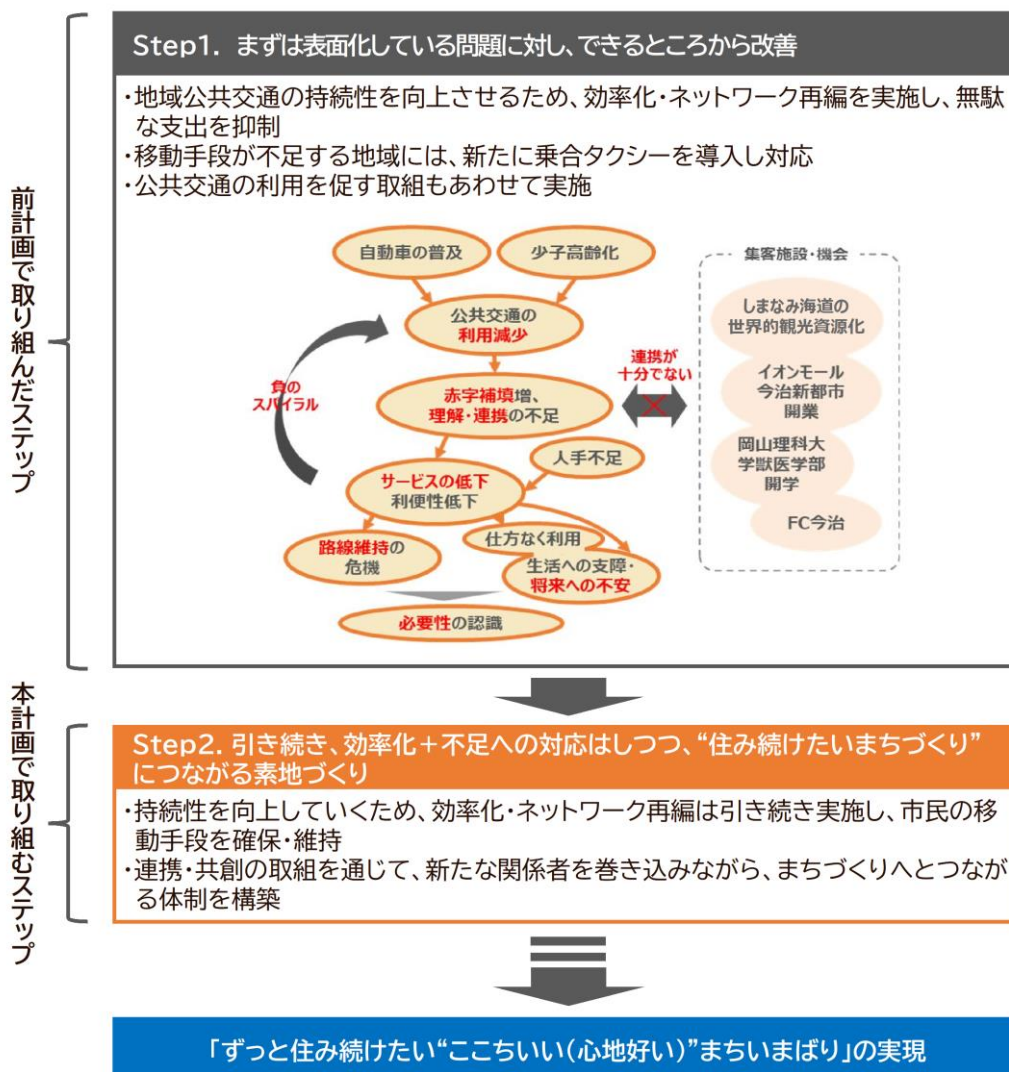
1-3 計画の進め方

前計画(計画期間:令和2年度～6年度)では、表面化している問題に対応するため、主に「持続可能な運行体系の見直し」や「交通不便地域や移動手段が不足する層への対応」を行ってきました。しかし、コロナ等の影響で公共交通利用者の減少が著しく、地域公共交通の確保・維持が難しい状況となってきました。

また、公共交通の利用を促していくためには、外出のきっかけとなるよう観光やまちづくり活動と連動させたサービス提供が必要ですが、これらの分野との連携は不十分であり、まずは関係者を巻き込みながら、できることから取り組んでいく必要があります。

これらの状況を踏まえ、本計画では、公共交通の持続性を向上していくため、効率化やネットワーク再編等は引き続き対応していくとともに、セカンドステップとして、今治市が目指す“住み続けたいまちづくり”へとつながる体制構築や素地づくりを推進していきます。

▼計画の進め方



1-4 計画期間及び計画区域

(1) 計画期間

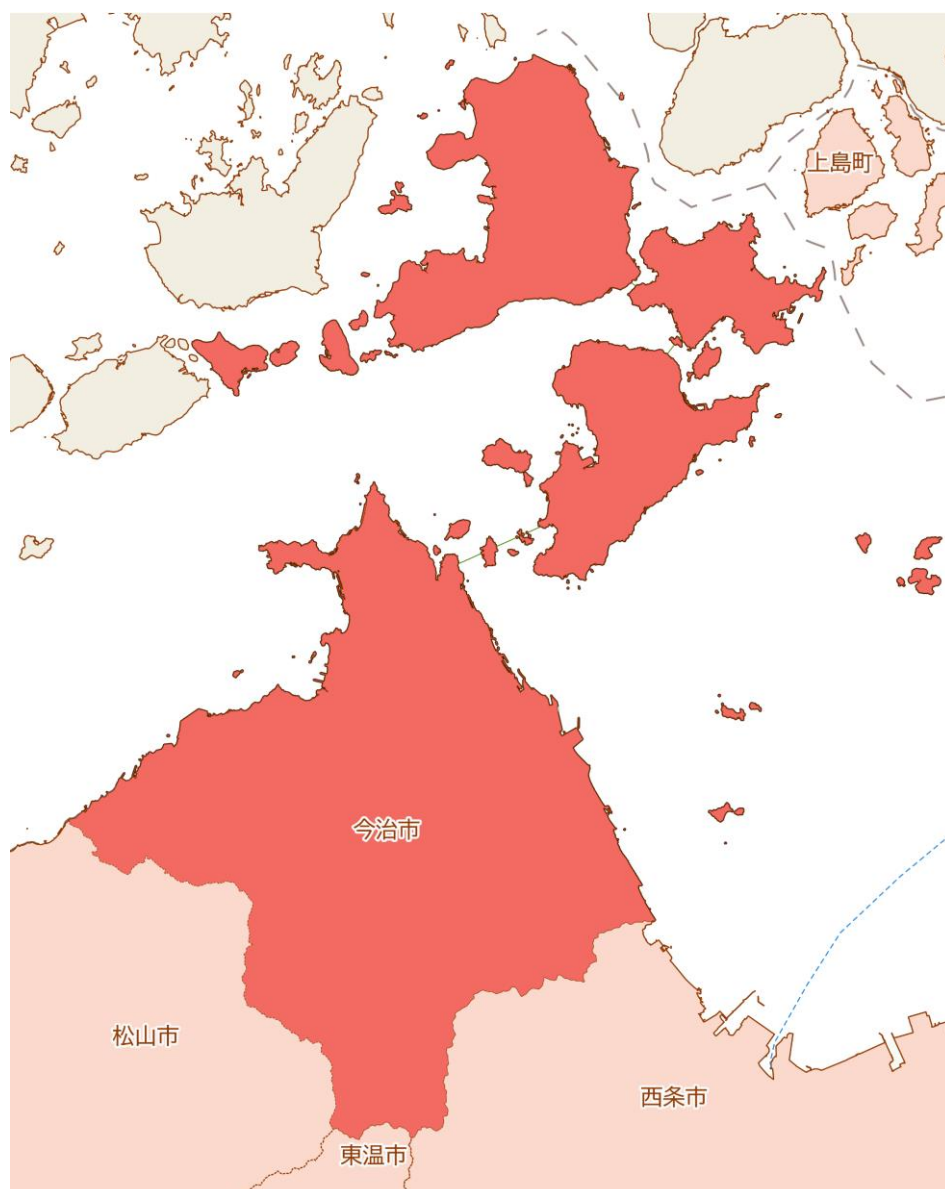
本計画は、令和7年度～令和11年度の5年間を対象とします。

※計画内容を変更する必要がある場合は、計画期間に関わらず適宜見直しを行います。

(2) 計画区域

本計画は、今治市全域を対象とします。

▼計画対象区域





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

2-1 地域・公共交通の現状

(1) 人口・地域の状況

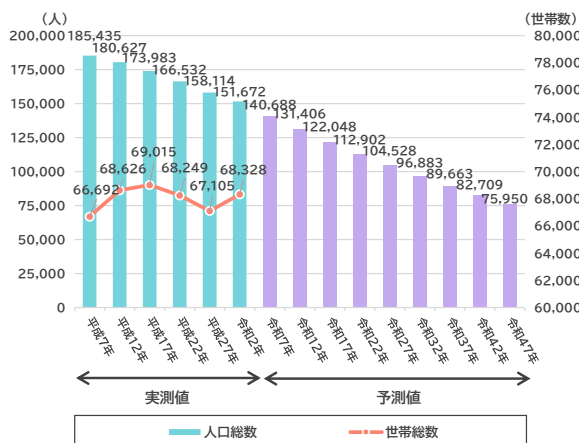
今後も人口減少・高齢化が進むことが想定

- ・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となっています。また、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されています。
- ・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です。

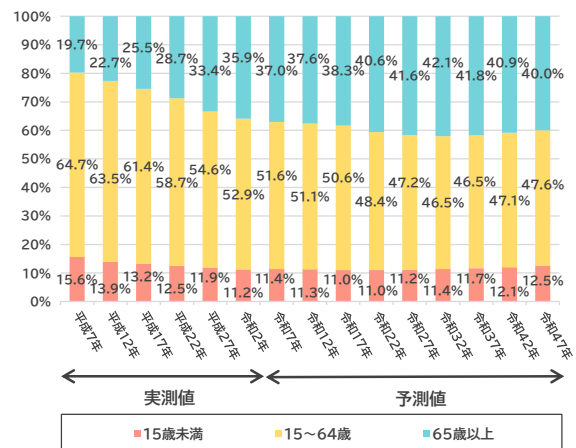
【今治市に求められること】

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ことが懸念されます。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ます。

▼人口・世帯数の推移

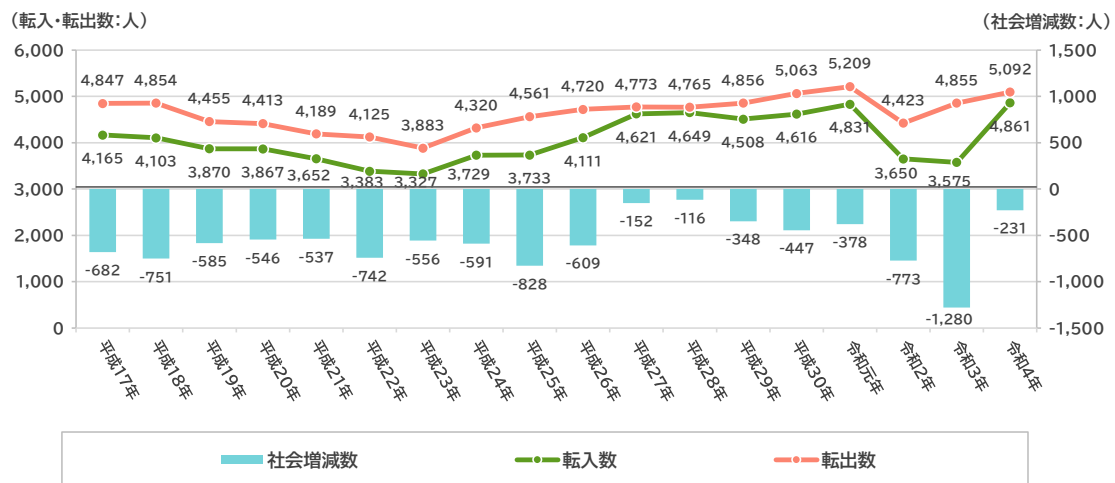


▼年齢構成比の推移



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

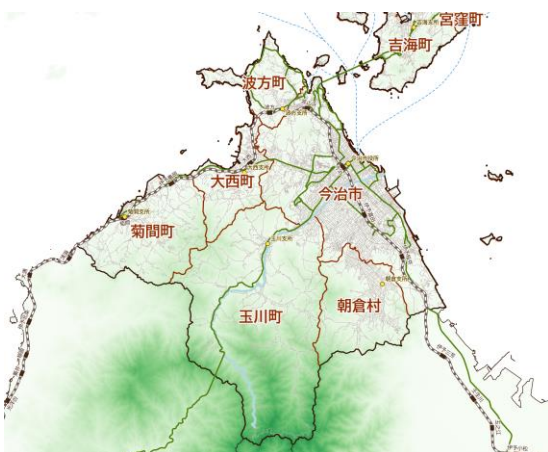
市域全体に居住地が広がっており、特に高齢化率は島しょ部や中山間地域で高い

- ・今治市は、平成17年1月に12市町村が合併してできた都市で、市域は、沿海部の平野、南側の中山間、島しょ部からなっています。
- ・旧今治市に人口が集まっていますが、旧市町村の支所付近も比較的人口が多くなっています。
- ・島しょ部や中山間地域では、高齢化率が40%以上となっている地域が多くなっています。

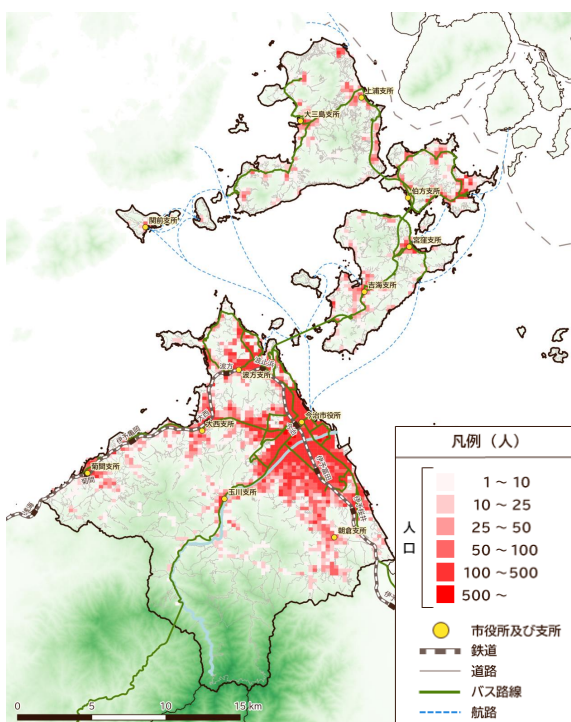
【今治市に求められること】

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されます。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ます。

▼合併前の今治市・越智郡 11 町村

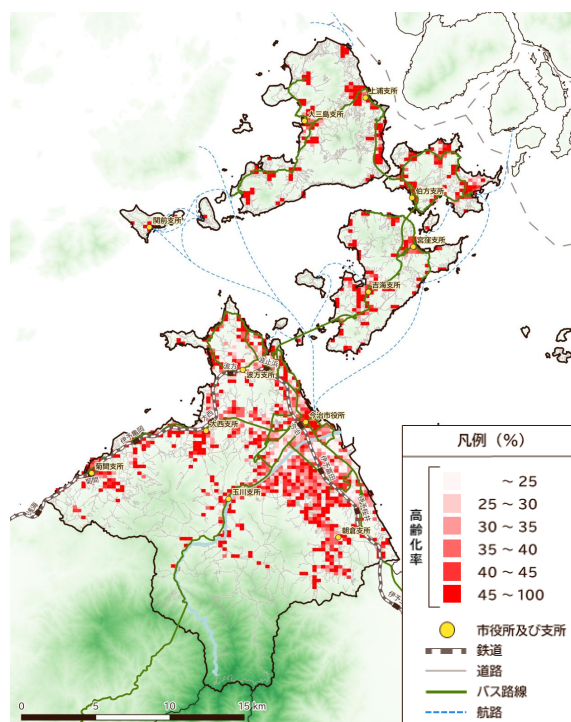


▼人口の分布状況



出典：令和2年国勢調査

▼高齢者(65歳以上)の分布状況



出典：令和2年国勢調査

(2) 公共交通の状況

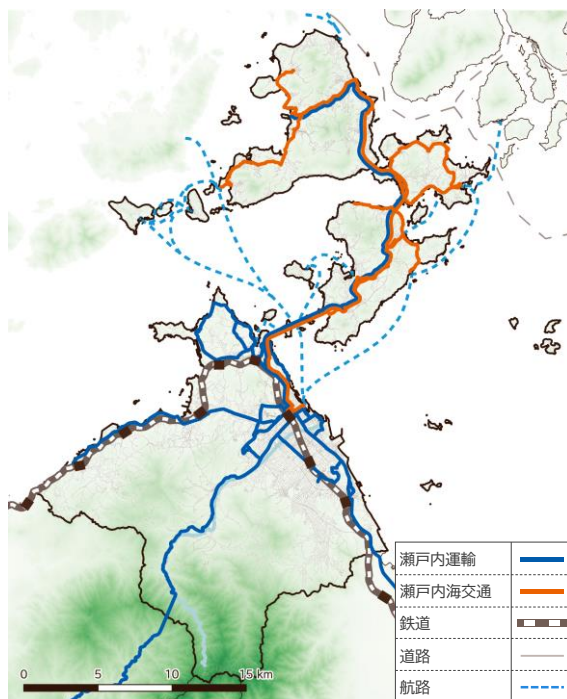
市民の多くが自家用車を利用しており、一方で公共交通の利用者は減少傾向

- ・鉄道、路線バス、航路の公共交通ネットワークが市全域に整備されていますが、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ます。一方で、鉄道やバスなどの公共交通の利用は5%未満となっており、ほとんど利用されていない状況です。
- ・公共交通の利用者数はコロナで大きく減少し、現在も以前の水準までは戻っていません。

【今治市に求められること】

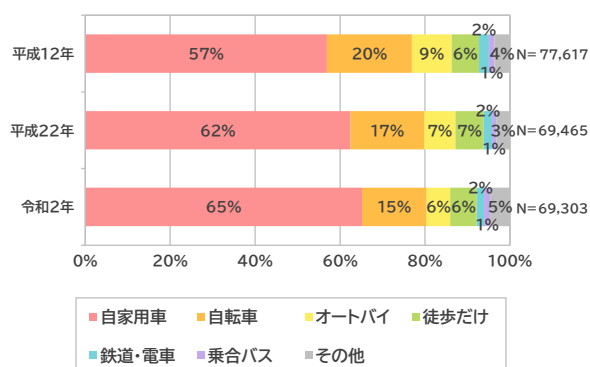
自家用車の一部が公共交通に利用転換することで、利用者確保・収支改善につながり、サービスの維持や利便性向上の投資に発展していくことも期待されます。そのため、利用者の移動実態・ニーズにあわせて、公共交通を利用しやすい環境を整えていくことが求められます。

▼公共交通ネットワークの状況

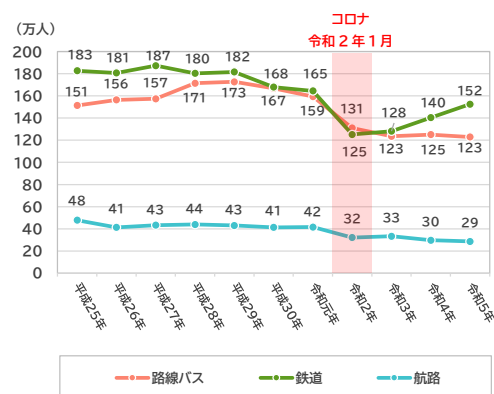


	運行事業者
鉄道	四国旅客鉄道(株)
路線バス	瀬戸内運輸(株)
	瀬戸内海交通(株)
航路	(有)くるしま
	津島渡船(有)
	シーセブン(有)
	市営せきぜん渡船
	市営さざなみ渡船
	大三島ブルーライン(株)
	芸予汽船(株)
	大三島フェリー(株)

▼各交通手段の利用割合(今治市常住者)



▼公共交通利用者数の推移



※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

出典:国勢調査

出典:今治市、四国旅客鉄道(株)

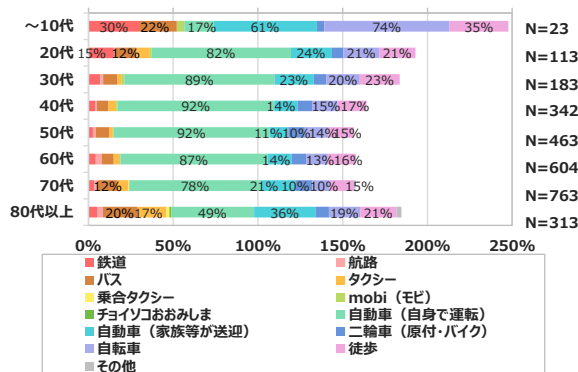
高齢者だけでなく、市民の多くが将来の移動・外出に対して不安を抱えている

- ・80代以上の高齢者は他の年代と比べて公共交通の利用が多い一方で、外出頻度は少なく、お出かけを控えるケースも多くなっています。
- ・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ます。

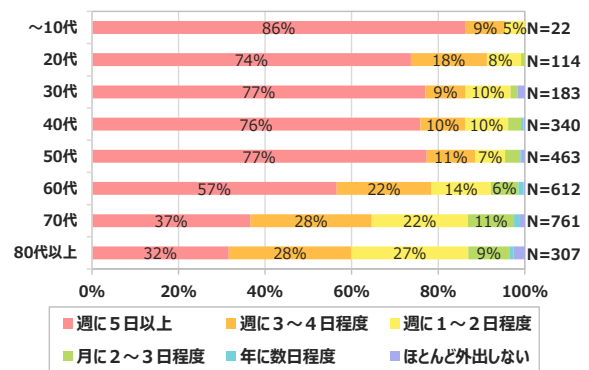
【今治市に求められること】

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されます。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ます。

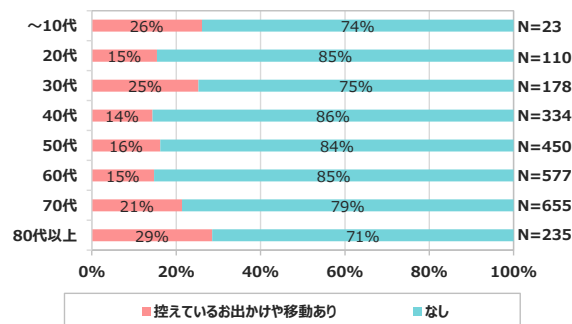
▼普段利用する交通手段(複数回答)



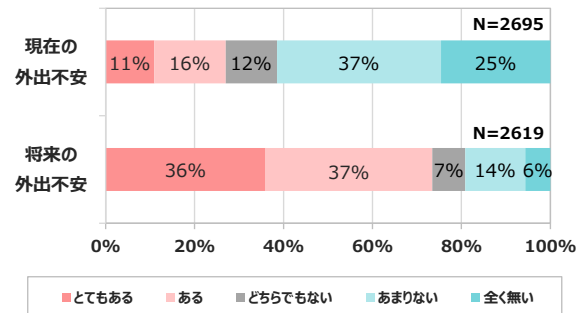
▼普段の外出頻度



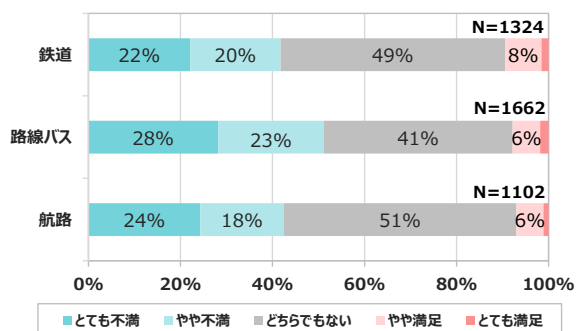
▼控えている行動の有無



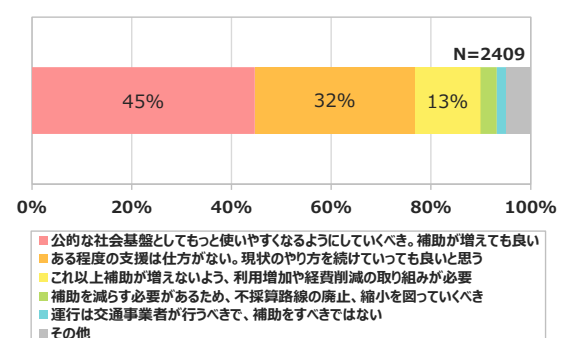
▼移動・外出に対する不安



▼公共交通サービスに対する満足度



▼行政支援に対する考え



出典：令和6年度今治市市民アンケート調査結果

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

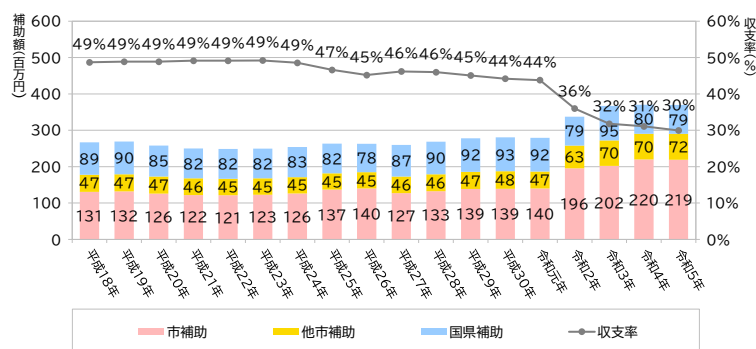
- ・利用減少に伴い収益率は低下しており、行政からの補助は年々増加傾向となっています。
- ・バス事業者だけでなく、全ての交通事業者において運転士不足が深刻化している状況です。

【今治市に求められること】

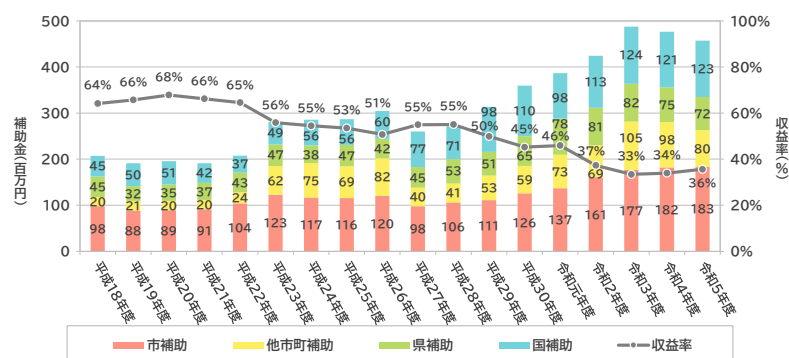
公共交通サービスを維持していくためには、行政による補助・支援が必要不可欠な状況です。しかし、財源は限られているため、必要性や優先度を見極めながら支援を行うとともに、ネットワークの効率化を図る等、収支改善につながる取組が求められます。

▼公共交通の収益率及び補助の状況

【路線バス】



【航路】



出典：今治市

▼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。

(3) 観光・まちづくりの状況

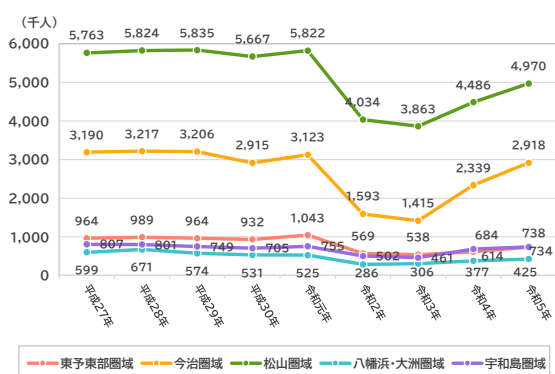
サイクリング等の観光需要は依然として高い

- ・県内では松山圏域に次いで県外観光客数が多く、令和5年は約300万人が来訪しています。
- ・広島県尾道市と今治市を結ぶ「しまなみ海道サイクリングロード」がナショナルサイクルルートに指定されており、サイクリング観光客が多く訪れています。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ます。

【今治市に求められること】

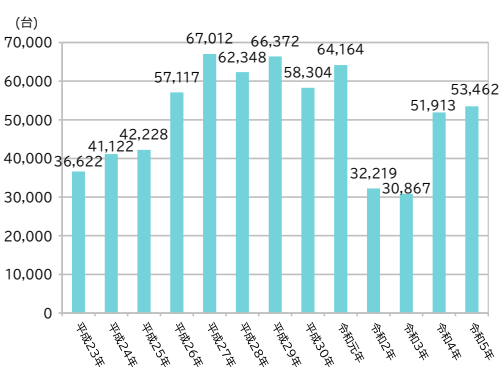
観光振興により、消費拡大や雇用創出、市民のシビックプライド醸成等の効果が期待されています。今治市はサイクリング等の観光資源も多く、また観光需要も高いため、これらの基盤を活かしながら観光体験の充実化を図り、更なる誘客を推進していくことが求められます。

▼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

▼ナショナルサイクルルートの指定状況



しまなみ海道サイクリングロード

SHIMANAMI KAIDO cycling road

延長：70km

区間：JR尾道駅（広島県）～サンライズ糸山（愛媛県）

しまなみ海道サイクリングロードは、
広島県尾道市と愛媛県今治市を結び、
日本初の海峡を横断する70kmのサイクリングルートです。
瀬戸内海の島々が織りなす絶景を楽しむ
サイクリングルートとして、世界中のサイクリスト達から
注目を集めています。



出典：国土交通省HP(ナショナルサイクルルート)

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ます。

【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・魅力創出等が期待されています。一方で、新技術の導入にはコストがかかったり、利用方法がわかりにくい等の課題もあるため、既に展開されているサービスや知見を上手に取り込みながら、利便性向上を図っていくことが求められます。

▼AI オンデマンド交通の運行

【チョイソコおおみしま】



【mobi】



▼市内で展開されているアプリ(左:チケットアプリ、右:サイクリングサポートアプリ)



出典:四国旅客鉄道(株)HP



出典:(一社)しまなみジャパンHP

2-2 まちづくりにおける公共交通の役割

「第2次今治市総合計画」や「今治市都市計画マスタープラン」など、上位計画や関連計画では、今治市が目指していくまちづくりの方向性が整理されています。

地域公共交通の確保・維持にあたっては、本市が掲げるまちづくりの方向性と整合を図る必要があることから、上位・関連計画の内容を踏まえ、公共交通に求められる役割を以下のように整理します。

▼今治市におけるまちづくりの方向性と公共交通に求められる役割

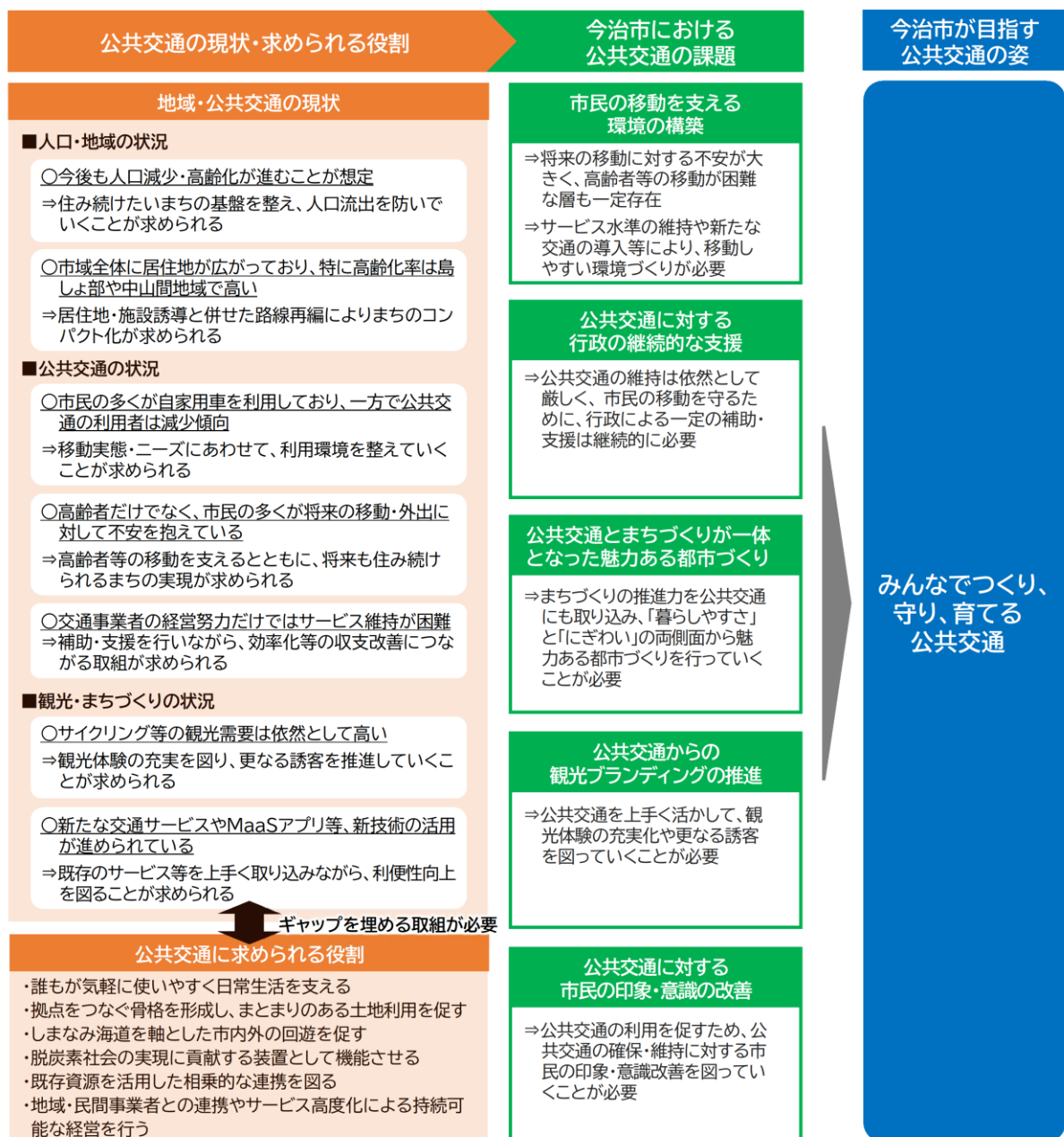


2-3 今治市における公共交通の課題及び目指す姿

地域・公共交通の現状及び公共交通に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及び目指す姿を以下のように整理します。

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します。

▼今治市における公共交通の課題と目指す姿





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

3-1 公共交通の基本方針・目標

第2章で整理した公共交通の課題及び目指す姿を踏まえ、市民の足を「空白」にしない、公共交通ネットワーク再構築で「脱・衰退」を図るため、本市における公共交通の基本方針及び目標を以下のように定めます。

▼今治市における公共交通の基本方針と目標

今治市が目指す公共交通の姿：

みんなでつくり、守

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
する持続
公共交通



目標4. まちづくりと
づくり、ネットワーク

目標5. 交通から観光
携・おもてなし

り、育てる公共交通

方針3

みんなで
公共交通を
守り、育てる

りと連携
可能な
をつくる



連動した交通拠点
形成

の価値を高める連



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

3-2 公共交通ネットワーク確保の考え方

(1) 公共交通ネットワークの基本的な考え方

公共交通ネットワークの確保・維持にあたっての基本的な考え方を以下のとおり整理します。

▼公共交通ネットワーク形成の基本的な考え方

- ・需要や運行実績に基づき、バス路線を幹線交通と支線交通に整理し、運行サービス水準の適正化を図る。
- ・地域と連携して利用実態やニーズを確認しながら、路線効率化やネットワークの見直しを行う。
- ・異なる交通モード間の連携を強化し、公共交通ネットワーク全体のサービス利便性を高める。



(2) 公共交通の位置付け・役割

移動区間や利用目的等に応じて公共交通の位置付け・役割を以下のとおり整理します。

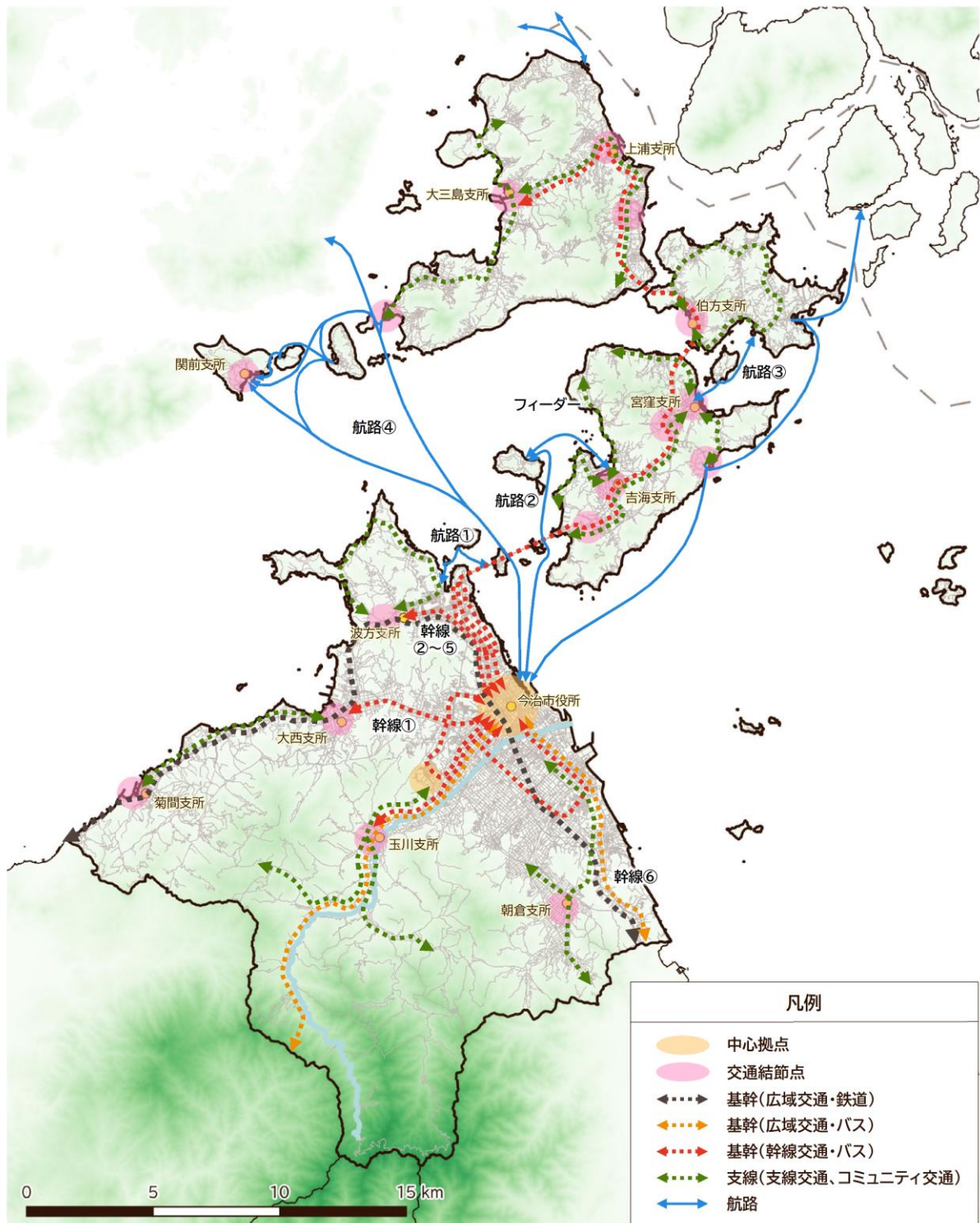
▼公共交通の位置付け・役割

位置付け		路線・系統	役 割	確保・維持策
基 幹	広域交通	・JR 予讃線 ・各高速バス路線 ・路線バス(特急線、周桑営業所線) ・航路(盛～忠海、今治～木江、今治～土生)	・市域を跨ぐ都市拠点間の移動を支える。 ・通勤通学等の日常生活だけでなくビジネス、観光等多様な目的の移動を担う。 ・市民生活を支える幹線軸として拠点間を結ぶ。 ・通勤通学、買物、通院等の日常生活を支えるとともに、広域交通と接続することで観光、ビジネス等多様な目的の移動を担う。	・交通事業者と協議の上、一定以上の運行サービス水準を確保する。
		・路線バス(新居浜線)		・地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
	幹線交通	・路線バス(急行線、桜井団地・唐子台循環線、桜井団地線、星之浦線、小浦大浜線、イオン線、玉川支所線、桜井線、シャトルバス)		・交通事業者と協議の上、一定以上の運行サービス水準を確保する。
		・路線バス(菊間線、小部・波方ループ線)		・地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す。 ・需要や運行実績に基づき、必要に応じて幹線交通と支線交通に整理する。
		・航路(尾浦～宮窪、岡村～今治)		・地域公共交通確保維持事業(離島航路補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
	支 線	支線交通		・路線バス(友浦・大島営・BS・下田水線、早川線、友浦線、伯方循環線、宗方線、肥海線) ・航路(津島～幸)
・航路(波止浜～馬島、今治～津島)			・地域公共交通確保維持事業(離島航路補助)を活用し持続可能な運行を目指す。	
コミュニティ交通		・乗合タクシー(朝倉地域、玉川地域)	・他の交通が難しい地域(交通不便地域)において、生活基盤を支えるために、幹線交通・支線交通に接続する。	・交通事業者と連携した取組等により、一定以上の需要を確保する。
		・乗合タクシー(吉海地域)		・地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)を活用し持続可能な運行を目指す。
タクシー		・市内を営業するタクシー事業者	・個別輸送によるドアツードアのきめ細やかな移動を担う。	・交通事業者と連携した取組等により、持続可能な運行を目指す。

(3) 将来の公共交通ネットワークイメージ

将来における公共交通ネットワークのイメージを以下に示します。

▼将来における公共交通ネットワークイメージ図



幹線：地域間幹線系統確保維持費補助路線

フィーダー：地域内フィーダー系統確保維持費補助路線

航路：離島航路運営費等補助航路

(4) 地域公共交通確保維持改善事業の位置付け・必要性

今治市の特性や実情に応じた生活交通ネットワークを確保・維持するため、国及び県の支援を受けつつ地域間幹線系統バス路線及び離島航路の運行を継続していきます。また、支線の一部については、地域内フィーダー系統として確保に努めていきます。

■地域間幹線系統確保維持費補助路線

当該路線は、旧市町村の拠点間を連絡し、通勤通学、買物、通院等の移動を支えています。また、JR今治駅や各支所を連絡し、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。一方で、バス事業者の経営環境は大変厳しく、住民の生活交通の確保・維持が困難となっていることから、地域公共交通確保維持事業により地域間の幹線交通を確保・維持していく必要があります。

番号	事業者名	起点・終点 (經由地)	キロ程	運行回数	経常費用	経常収益	欠損額	収益率	国県補助額	市補助額	人
			km	回	千円	千円	千円	%	千円	千円	人
①	瀬戸内運輸㈱	今治営・菊間 (大西)	19.5	6.4	29,760	9,574	20,186	32.2	4,185	16,001	31,964
②		今治営・今治営 (小部・渡し場)	31.0	5.0	18,497	5,347	13,150	28.9	3,330	9,821	26,595
③		今治営・今治営 (渡し場・小部)	31.0	6.1	22,511	7,287	15,224	32.4	4,982	10,242	24,408
④		今治営・今治営 (小部・郷山)	31.0	4.9	18,150	7,958	10,192	43.8	6,667	3,525	20,450
⑤		今治営・今治営 (郷山・小部)	31.0	5.4	19,764	7,592	12,172	38.4	4,941	7,231	26,205
⑥		今治営・新居浜駅 (西条)	50.9	11.5	137,579	51,881	85,698	37.7	10,661	13,583	119,581
国補助路線		小計	207.0	—	263,304	94,149	169,155	35.8	42,436	65,266	266,876

出典：今治市(令和5年度)

■地域内フィーダー系統確保維持費補助路線

当該路線は、地域拠点である支所から周辺部の居住地や、買い物施設や病院等の生活必需施設を連絡する近距離の路線であり、地域の移動手段としての役割を担っています。バス路線の廃止に伴う代替交通手段として乗合タクシーを運行していますが、自治体だけでは維持が困難となっていることから、地域公共交通確保維持事業により確保・維持していく必要があります。

事業者名	運行区域	キロ程	運行回数	経常費用	経常収益	欠損額	収益率	国補助額	人
		km	回	千円	千円	千円	%	千円	人
今治市(運行は交通事業者に委託)	吉海地域	—	8	2,412	446	1,966	18.5	794	2,133
国補助路線	小計	—	8	2,412	446	1,966	18.5	794	2,133

出典：今治市(令和5年度)

■離島航路運営費等補助航路

市内有人離島を結ぶ公共交通機関として離島航路が運航されており、住民等の移動や生活物資の輸送などの重要な役割を担っています。このことから、住民の生活を維持するため、地域公共交通確保維持事業により離島航路を確保・維持していく必要があります。

番号	事業者名	起点・終点	キロ程	運行回数	経常費用	経常収益	欠損額	収益率	国補助額	県補助額	市補助額	人
			km	回	千円	千円	千円	%	千円	千円	千円	人
①	南くるしま	波止浜・馬島	3.8	10	68,136	5,652	62,484	8%	26,522	17,981	17,981	18,388
②	津島渡船(南)	今治・津島	12.0	1	14,485	584	13,901	4%	6,453	3,723	3,724	357
③	シーセブン(南)	尾浦・宮窪	4.0	7	50,856	6,255	44,602	12%	18,774	12,913	12,915	7,459
④	市営せきぜん渡船	岡村・今治(フェリー)	22.4	4	220,577	75,276	145,301	34%	70,755	37,272	37,274	69,187
		岡村・今治(旅客船)	26.4	4								
国補助航路		小計	68.6	—	354,054	87,767	266,288	25%	122,504	71,889	71,894	95,391

出典：今治市(令和5年度)

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

4-1 施策体系

第3章で示した将来的な目指す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こととします。

▼施策体系

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

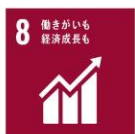
目標7. 公共交通に対する認識の向上、利用の意識醸成

【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

施策体系と持続可能な開発目標(SDGs)との関連

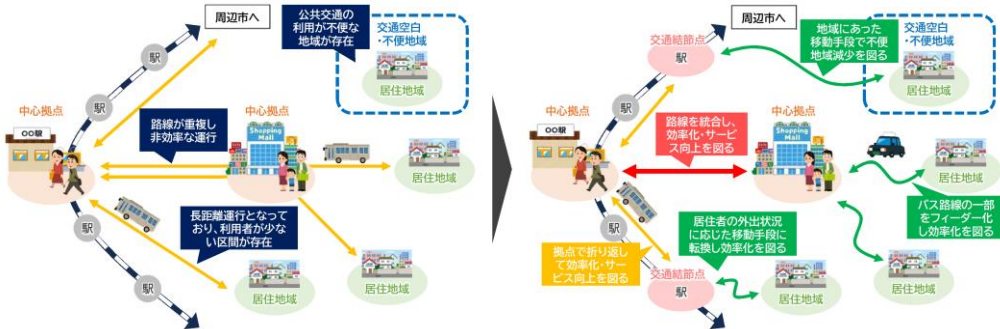
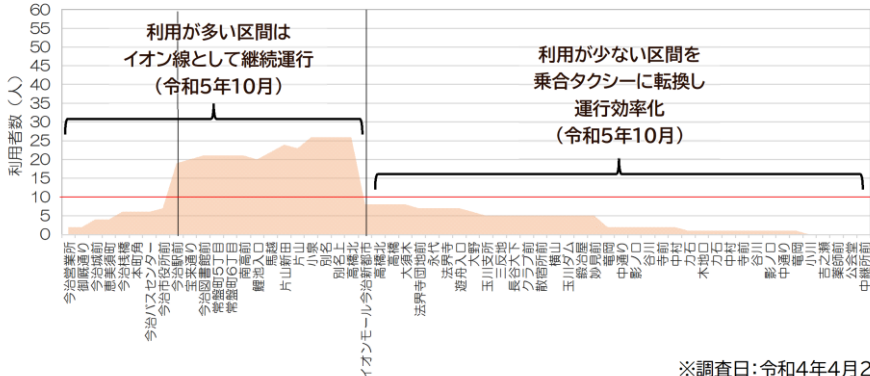
SDGsは、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため定められた国際目標です。

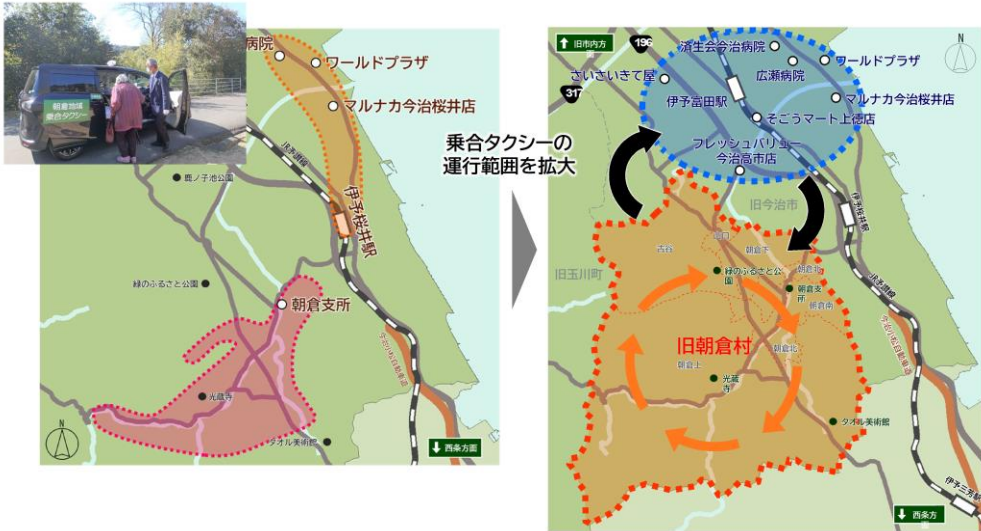
本市においても、地域公共交通の確保・維持に関する施策を推進していくことで、SDGsに示される以下の7つのゴールの実現に寄与することが期待されます。



4-2 施策内容

(1) 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		関連する SDGs				
		3 9 11				
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  ※調査日:令和4年4月20日					
	実施者					
実施時期	今治市、交通事業者					
	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 7 9 11	
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・改善を行っていくことが必要です。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1-3】地域による移動手段確保の検討

関連する SDGs



目的

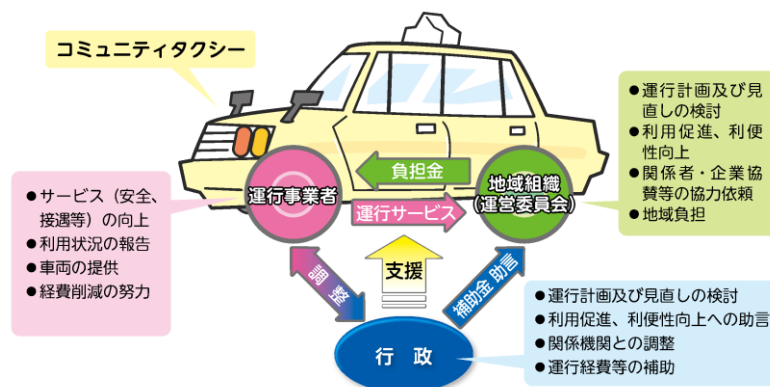
一部地域では、路線バスの縮小・廃止に伴い乗合タクシーを導入し、移動の足を確保していますが、今後も利用者減少・運転手不足が続くと、交通事業者や行政による運行の維持が困難となってくる状況も想定されます。そこで、地域主体での移動手段確保や自家用車・一般ドライバーの活用も見据え、支援・サポートを行います。

内容

- ・交通事業者や行政による運行が困難な場合は、地域やNPOによる自主運行も視野に入れて、地域への支援・サポート等の実施を検討します。
- ・国のライドシェア等の動向を踏まえながら、地域の自家用車や一般ドライバーの活用可能性を検討します。

事例・ 取組イメージ

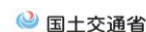
▼地域が主体となり運行するコミュニティタクシー【岡山県倉敷市】



出典：倉敷市HP

▼日本版ライドシェア(道路運送法 78 条の3)の概要

日本版ライドシェア(道路運送法78条3号)の創設



- 地域交通の「担い手」不足解消のため、令和 6 年 3 月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を創設。
- タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給。



出典：国土交通省資料

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

地域や NPO 等による移動手段確保の検討、実施

(2) 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

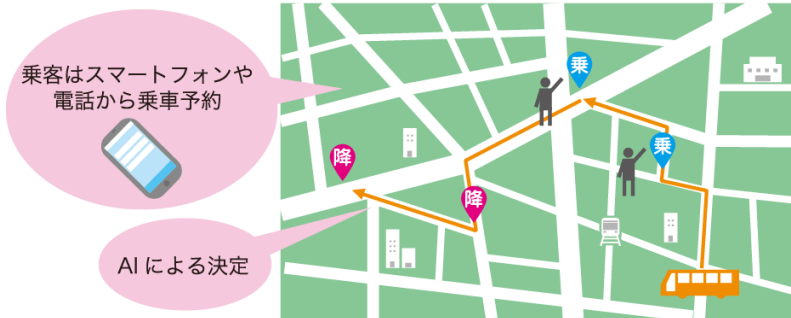
【施策2-1】路線バスや航路の維持に係る適切な支援				関連する SDGs		
				9 産業・観光振興の促進	11 持続可能な都市	
目的	利用者数の減少に伴い収益率は年々低下しており、行政の補助・支援がなければ公共交通サービスを継続していくことが困難な状況です。そこで、持続的にサービスが提供されるように、適切な行政支援を引き続き実施していきます。					
内容	・地域間を結ぶ幹線については、これまで同様、「地域公共交通確保維持事業(地域間幹線系統確保維持費国庫補助金)」等の補助制度を有効活用しながら、維持・改善を図っていきます。また、幹線と接続する支線(フィーダー系統)についても、「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		
				9産業・労働市場の 強靱な成長 11持続可能な 都市とコミュニティ		
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）～					
事例・ 取組イメージ	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					

(3) 目標3. 誰もが利用しやすいサービスの提供、環境づくり

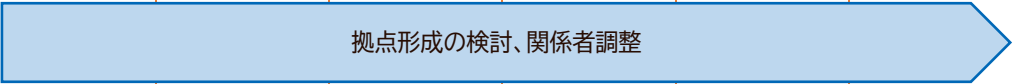
【施策3－1】わかりやすい情報の発信		関連する SDGs				
		9 11				
目的	公共交通の運行状況がわからず、利用を避けている人も一定存在している状況です。そこで、利用したいと思った時にストレスを感じることなく気軽に利用できるようにするため、ユーザー目線でのわかりやすい情報発信を行います。					
内容	・路線見直し等を踏まえ、公共交通マップや利用案内チラシを作成・更新します。 ・今治駅や今治港等の主要交通結節点での公共交通案内の改善等を検討します。 ・SNS を活用したわかりやすい情報発信に努めます。					
事例・ 取組イメージ	▼今治市が作成している公共交通マップ／乗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																							
			9 産業と雇用革新 を促進する	11 持続可能な 都市づくり																						
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、中心市街地まちづくり構想とも連携しつつ、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)   ノンステップバス リフト付きバス ○福祉タクシーの導入 補助率：1／3  福祉タクシー 出典：国土交通省HP ▼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】  バス停近傍の民間施設（コンビニ等）をバスの待合スペースとして活用 設備の設置 設備の維持管理 4者による協定 民間施設(コンビニ等) 市内スペース等の提供 岐阜バス 市総合交通協議会 岐阜市 事業の円滑な推進 広報（市民への周知） 出典：岐阜市HP <tr><td>実施者</td><td colspan="6">今治市、交通事業者</td></tr><tr><td rowspan="2">実施時期</td><td>令和 7 年 (2025 年)</td><td>令和 8 年 (2026 年)</td><td>令和 9 年 (2027 年)</td><td>令和10年 (2028 年)</td><td>令和11年 (2029 年)</td><td>次期計画</td></tr><tr><td colspan="6">整備・改善の検討、実施</td></tr>						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	整備・改善の検討、実施					
	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																			
整備・改善の検討、実施																										

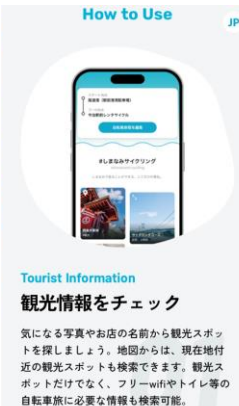
【施策3－3】最新技術等を活用した利便性向上の検討				関連する SDGs		
				9 産業・技術革新の基盤をつくろう	11 持続可能な都市づくり	
目的	地域公共交通の確保・維持にあたっては、利用のハードルをなくしてより使いやすいものにしていくことが求められます。そこで、公共交通の利便性を向上させるため、最新技術の活用やDX(デジタルトランスフォーメーション)推進を検討していきます。					
内容	・交通キャッシュレスアプリやAIオンデマンド交通の導入等を検討します。なお、新技術の導入にあたっては、コストがかかる、利用方法がわかりにくい等の課題もあるため、既に展開されているサービスや知見の取り込み等も検討します。					
事例・ 取組イメージ	▼愛媛県で展開されている交通キャッシュレスアプリ 【みきゃんアプリ】			【しこくスマートえきちゃん】		
	 出典：みきゃんアプリ HP (㈱デジタルテクノロジー四国)			  出典：四国旅客鉄道㈱HP		
	▼AI オンデマンド交通のイメージ					
	 出典：日本版 MaaS の推進HP (国土交通省)					
実施者	今治市、交通事業者、関係者 (IT 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
	技術進展のフォロー/導入検討、実施					

(4) 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		関連する SDGs				
		3 気候変動 対策と気候 変動 3.1.				

【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				
		3 持続可能なエネルギー	8 働きがいと経済成長	9 産業と地域発展の持続可能性	11 持続可能な都市	17 パートナーシップ
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必要があります。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 ▼地域特色を活かした無人駅の活用【新潟県三条市】 EkiLabは、 無人駅（帯織駅）を利用した モノづくりのHUBシステム。 モノづくりの交流拠点です。   出典:EkiLab 帯織HP ▼高架下を活用した交流拠点【京都府京都市】   出典:京都市HP					
実施者	今治市、交通事業者、関係者(NPO 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
						

(5) 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		関連する SDGs				
		8 豊かになる 経済成長	9 交通と物流の基盤を 整備していく	11 持続可能な まちづくり	17 パートナーシップ で目標を達成しよう	
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な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					
	  Tourist Information 観光情報をチェック 気になる写真やお店の名前から観光スポットを探しましょう。地図からは、現在地付近の観光スポットも検索できます。観光スポットだけでなく、フリーWiFiやトイレ等の自転車旅に必要な情報も検索可能。  Bicycle route 自転車旅程を作成 レンタサイクルの貸出ターミナル・返却ターミナルを設定して、旅程を作成できます。また、立ち寄りたيسポットや休憩場所を旅程に組み込むことで、あなただけのサイクリングコースが完成。 出典：(一社)しまなみジャパン HP					
実施者	▼公共交通を組み込んだ観光モデルコース【宮崎県】					
	 公共交通機関（電車・バス）だけで「青島」と「日南」の定番観光地をめぐる1泊2日 車が無くてOK！電車とバスを乗り継いで宮崎の人気観光地「青島」と「日南」にある主要観光スポットを巡れるモデルコースです。電車やバスの発着時間などは事前に最新の情報をご確認ください。 ● 所要時間：1泊2日 ※ 交通手段：電車、バス ★このコースで訪れるスポット 1日目の観光地 <					

(6) 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				関連する SDGs		
				11 持続可能な都市づくり	17 パートナーシップによる目標の達成	
目 的	公共交通の見直しや改善には一定の時間を要する一方で、利用減少や運転手不足等は加速化していくことが想定されるため、アジャイル型(迅速かつ柔軟に対応していく手法)で、課題・状況に先回りして対応していくことが必要です。そこで、問題の早期発見や効率性向上、関係性構築等を図るため、地域・交通事業者・行政によるコミュニケーション・情報共有を実施していきます。					
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					
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
	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

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。

内容

- ・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

宇和島駅～松丸駅間のJRきっぷ・定期券で宇和島自動車バスを無料でご利用いただけます。

期間 2024年10月5日(土)～2025年1月31日(金) 予定
※本事業は、予算額の範囲内で実施されるため、予算の消化状況により、予定よりも早期に事業終了する場合があります。

Point 1 朝の通勤通学時、交通機関の選択肢が広がり、車内混雑の緩和に繋がります！

Point 2 列車のない時間帯でもバスの利用が可能に！

Point 3 夕方の通勤通学時間帯は列車を待たなくてもバスですぐに帰宅。近永以遠も帰宅可能！

現 状					実 施 後								
駅名	JR	JR	JR	JR	駅名	JR	バス	バス	バス	JR	バス	JR	バス
宇和島	発	15:20	16:40	17:30	宇和島	発	15:20	15:22	16:24	16:40	16:43	17:30	17:54
北宇和島	発	15:23	16:44	17:33	北宇和島	発	15:23	15:30	↓	16:44	16:51	17:33	↓
勝田	発	15:36	16:58	17:45	勝田	発	15:36	15:39	↓	16:58	17:00	17:45	↓
伊予宮野下	発	15:58	17:04	17:48	伊予宮野下	発	15:58	15:45	↓	17:04	17:06	17:48	↓
深田	発	16:11	17:16	18:00	深田	発	16:11	15:58	↓	17:16	17:19	18:00	↓
近永	着	16:15	17:20	18:04	近永	着	16:15	16:01	16:46	17:20	17:22	18:04	18:16
出目	発	16:19	—	18:08	出目	発	16:19	16:08	16:52	—	17:29	18:08	18:22
松丸	着	16:26	—	18:15	松丸	着	16:26	16:14	—	—	17:35	18:15	—

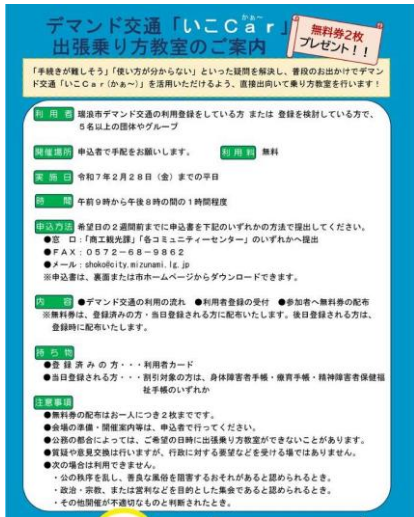
出典：四国旅客鉄道㈱HP

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					

(7) 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						
				関連する SDGs		
				4 質の高い教育をみんなに	11 持続可能なまちづくり	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」、「使いやすいと感じってもらうこと」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。					
事例・取組イメージ	▼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】   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7-2】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。					
事例・取組イメージ	▼四国運輸局が開催している地域公共交通シンポジウム  シンポジウム・セミナー 地域公共交通の現状と課題、課題解決の方策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！ ～持続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を背景に、居住地域について、移動手段に関する不安が高まっている一因、公共交通事業者は、新型コロナウイルスの影響により、従来のサービス提供を維持することが困難となっています。 このうち状況の中、国は、デジタルを活用しつつ、地域の多様な関係者の共創による地域公共交通の「リ・デザイン」や、広域的な公共交通ネットワークの高度化・サービス向上を促進すると、より、地域の公共交通の「リ・デザイン」と社会的課題解決を一体的に推進するため、本年9月、デジタル連携都市国家構想実務会議の下、地域の公共交通「リ・デザイン」実務会議を立ち上げたとあります。 この点、地域の公共交通が置かれる現状や、地域が抱える社会課題は様々であり、一度に「リ・デザイン」についても、その具体的な方向性を定めていくことは容易ではありません。 そこで、今回のシンポジウムは、『四国における「リ・デザイン」とは何か』という点について、具体的な事例も交えて関係者の皆様で考え、地域毎の持続可能な地域公共交通の「リ・デザイン」を目標としていくに当たっての知見を共有する機会にできればと考えています。 - 日時 令和5年11月16日(木) 13:30～17:00(開場13:00) - 開催場所 高知市文化プラザからーと11F 大講義室 https://www.bunkaplaza.jp/information/access/ - 形態 現地 ※後日、四国運輸局公式 Youtube チャンネルにて録画を公表予定としております。 - 参加対象者 交通事業者、地方公共団体や NPO 法人の職員、地域住民・学生 都市計画・まちづくりに関わるコンサルティング会社 など (※特に制限はありませんので、様々な分野から多くの方の参加をお待ちしております) - 参加募集定員 150名(事前申込制) - プログラム及び登壇者 別紙のとおり - 申込方法 オンラインへの参加を希望される方は、別途 Excel に①②③④⑤⑥⑦⑧⑨⑩⑪⑫⑬⑭⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟㊱㊲㊳㊴㊵㊶㊷㊸㊹㊺㊻㊼㊽㊾㊿を記載の上、電子メールでお申し込み下さい。 ○申 込 先 国土交通省四国運輸局交通政策部交通企画課 メール: skt-koutu@skb.kuiri.go.jp ○申込期限 令和5年10月31日(火) ※定員に達し次第申込を締め切ります。 出典：四国運輸局HP					
実施者	今治市、交通事業者、大学、市民					
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					

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

5-1 計画の進捗管理

計画に位置付けた施策を着実に推進していくため、施策の実施状況に係る評価指標を設定した上で、毎年度実施する今治市地域公共交通活性化協議会において、評価やモニタリングを定期的に行っていきます。なお、評価・モニタリングの実施にあたっては、計画策定主体である市だけでなく、関係者がそれぞれの役割をもってデータの提供や分析・評価を行い、施策推進に向けて一丸となって取り組んでいくものとします。

▼計画期間全体における取組スケジュール

	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 【Check】						
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

▼各年度の計画推進スケジュール

	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											
モニタリング ・評価 【Check】									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												

5-2 評価指標及び目標値

基本方針に基づき、計画期間中に達成すべき目標と、その達成状況を評価するための評価指標を以下のとおり設定します。

▼評価指標及び目標値

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※1	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				
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	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)	4,200人/日 現況の水準と同程度の乗降者数を目標とする
	目標5. 交通から観光の価値を高める連携・おもてなし	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
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	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
	目標7. 公共交通に対する認識の向上、利用の意識醸成	⑥公共交通をできるだけ利用したいと考える人の割合※1	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

モニタリング指標	考え方	現況値
鉄道・バス・航路の利用者数※2	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(公的資金投入額公共交通の収支率)※2	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%)

※1 5年後の計画改訂時に評価を実施予定

※2 地域交通法及び地域交通法施行規則において、設定することが求められている標準指標



参考資料・データ

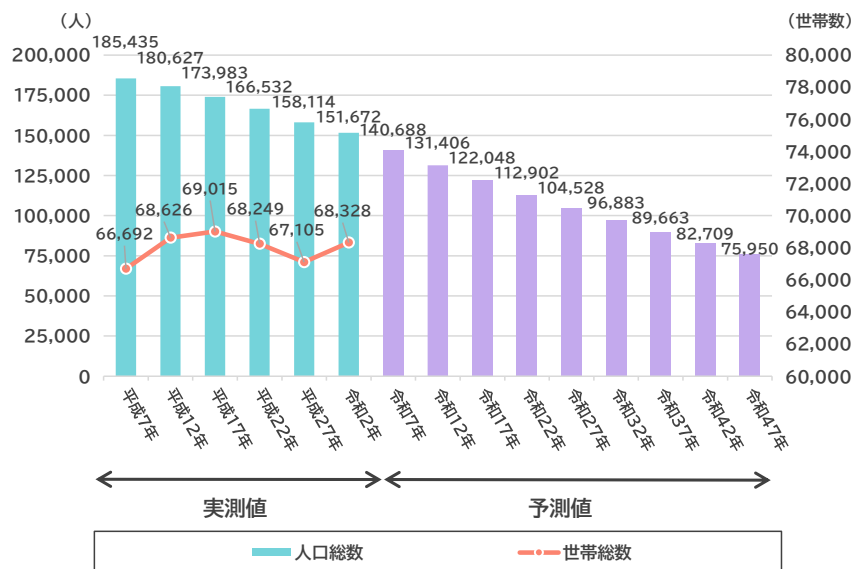
1. 地域・公共交通の現状
2. 市民の移動実態・ニーズ
3. 今治市の上位計画・関連計画

1. 地域・公共交通の現状

(1) 人口の状況

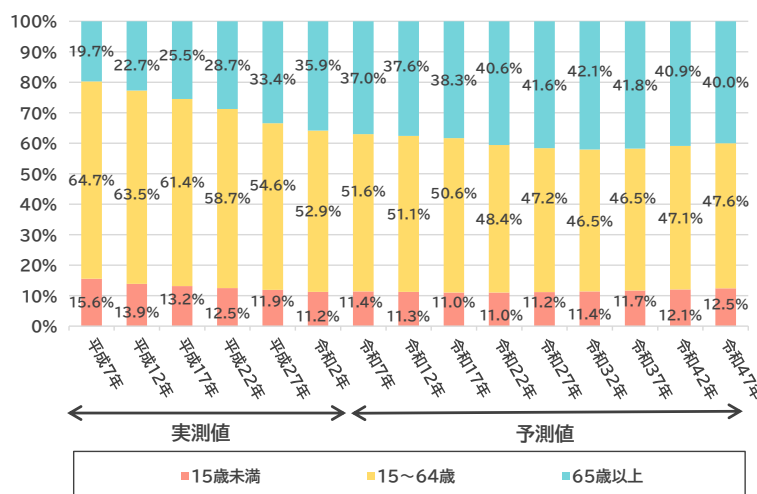
1) 人口及び年齢構成の推移

- ・近年、人口は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となっています。
- ・高齢化率の上昇傾向が続いていますが、令和7年以降はほぼ横ばいになる予想となっています。



出典：国勢調査(実測値)、今治市人口ビジョン(予測値)

図 1 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)

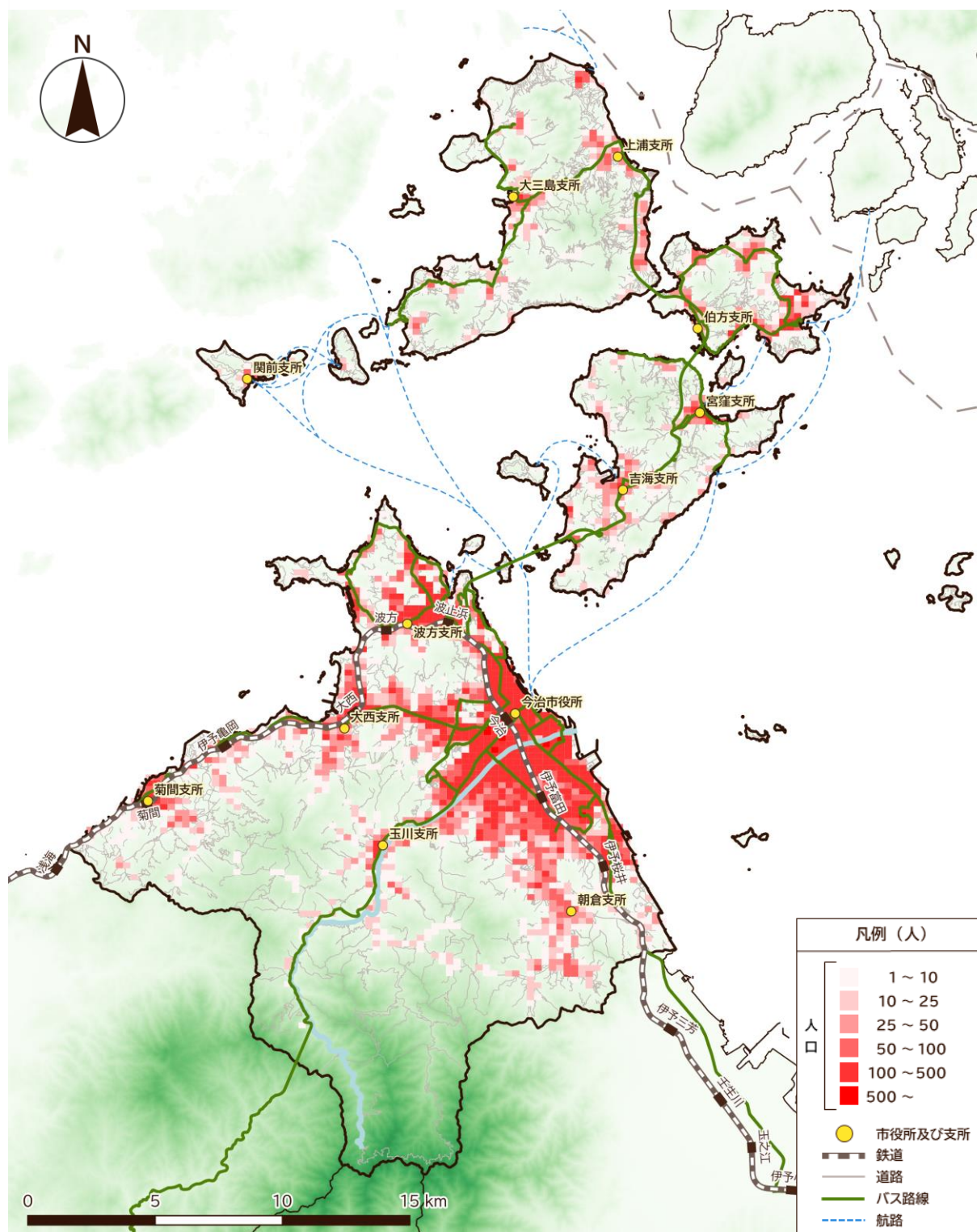
図 2 年齢構成比の推移

※今治市人口ビジョンの予測値

国立社会保障・人口問題研究所の人口推計(平成 30 年3月推計)に準拠した推計において、合計特殊出生率が令和 22(2040)年までに1.8、令和 42(2060)年までに2.07まで上昇し、かつ若年層・子育て世帯(ここでは、0歳～39歳を若年層・子育て世帯とする。)のうち、転入超過年代の純移動率を令和 22(2040)年までに令和 2(2020)年比で1.05～1.2倍上昇、若年層・子育て世帯のうち、転出超過年代の純移動率を令和 22(2040)年までに令和 2(2020)年比で0.98倍抑制とし、その後一定推移するとして推計したもの。

2) 人口分布の状況

- ・陸地部のJR今治駅を中心とした地域に人口が集中しています。
- ・JRの鉄道駅や支所付近の人口も多くなっています。

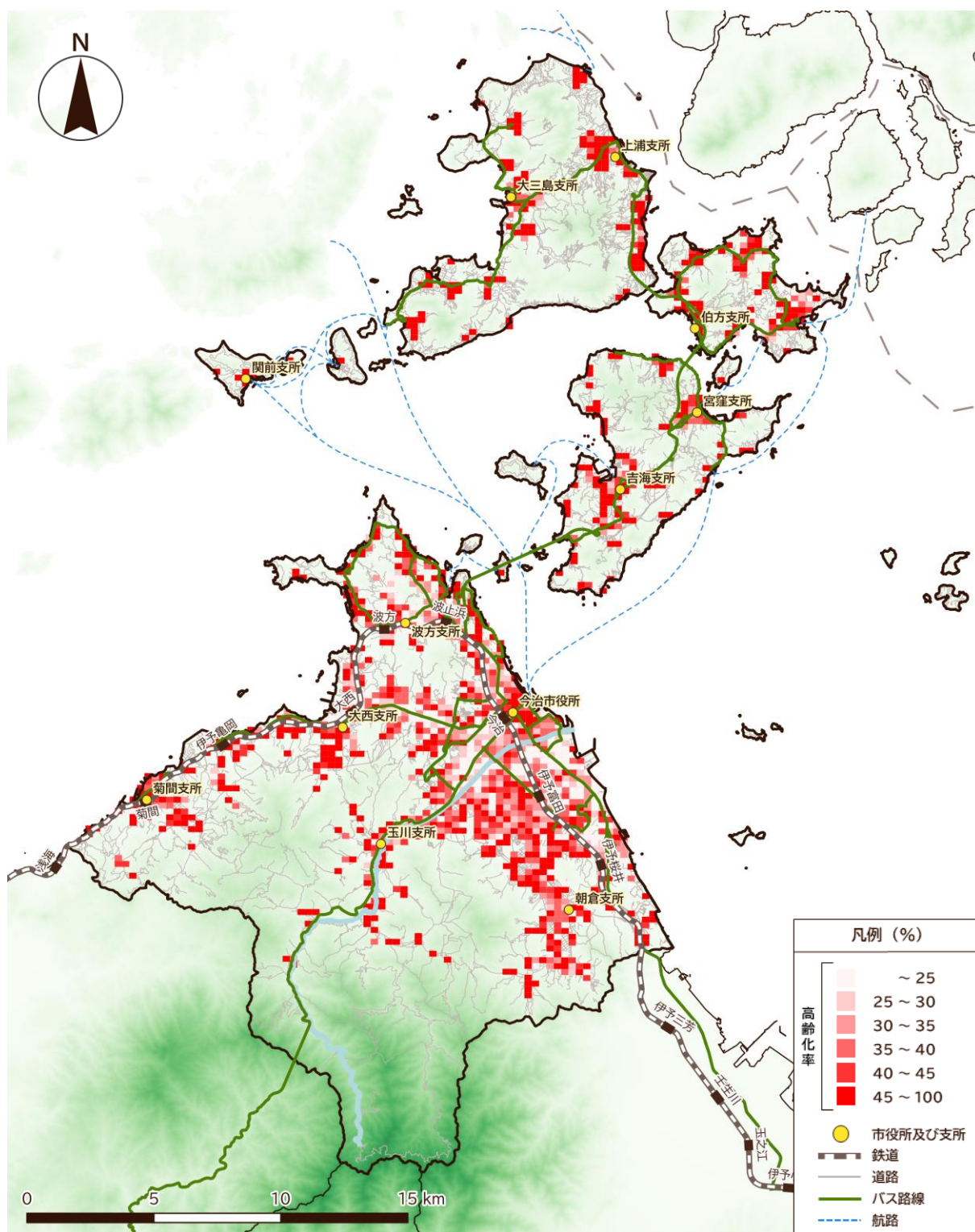


出典: 令和2年国勢調査

図 3 人口の分布

3) 高齢者の分布状況

・人口が集まっている市街地では高齢化率が比較的低い地域もみられますが、陸地部の中山間地域や島しょ部では、高齢者化率が40%以上となっている地域が多くなっています。

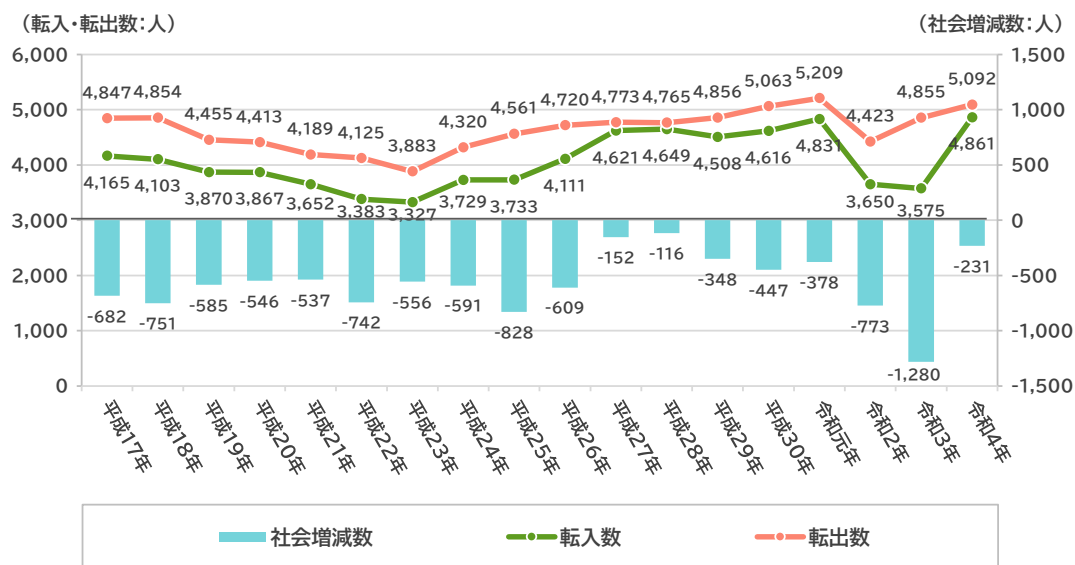


出典: 令和2年国勢調査

図 4 高齢化(65 歳以上)の分布

4) 社会動態

・転出超過が続いており、令和4年の社会動態(転入と転出の差)は、231人の減少となっています。



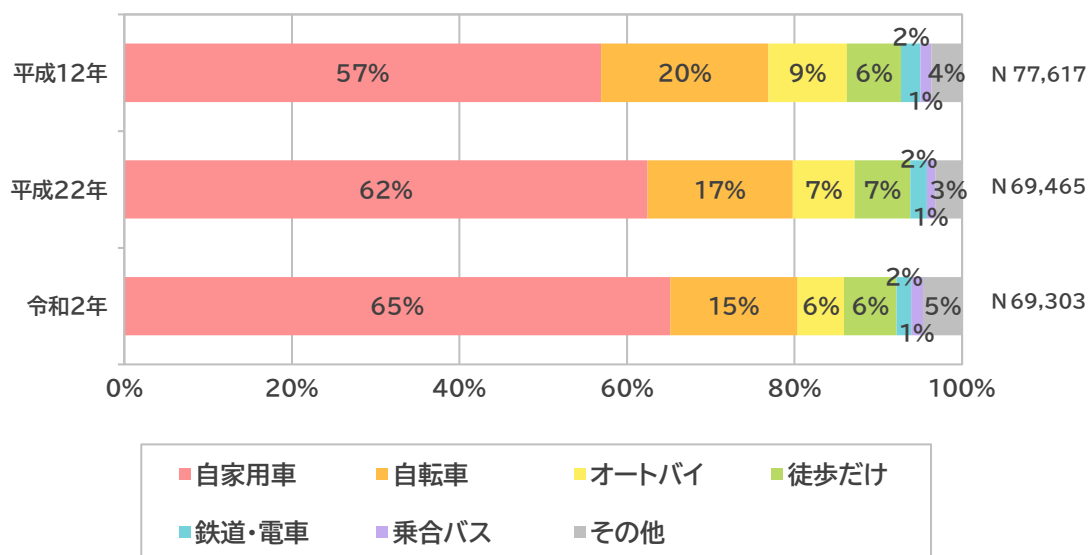
出典: 今治市統計資料

図 5 転入数・転出数・社会増減数の推移

(2) 交通の状況

1) 各交通手段の利用割合(今治市常住者)

・自家用車の利用が約6割を占めており、平成12年から令和2年にかけて増加しています。また、鉄道・電車、バス等の公共交通の利用はあわせて3%程度となっています。

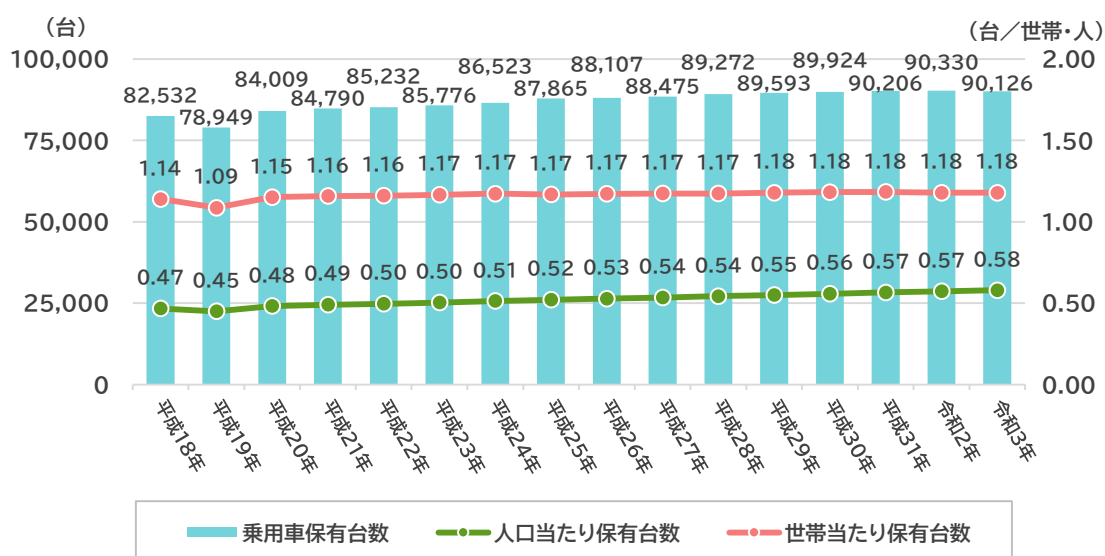


出典：平成12年・平成22年・令和2年国勢調査

図 6 各交通手段の利用割合(今治市常住者)

2) 自家用車保有台数

・世帯当たり、人口当たりともに年々微増傾向にあり、令和3年時点で1.18台/世帯、0.58台/人と1世帯に1台以上、2人に1台以上の保有状況となっています。

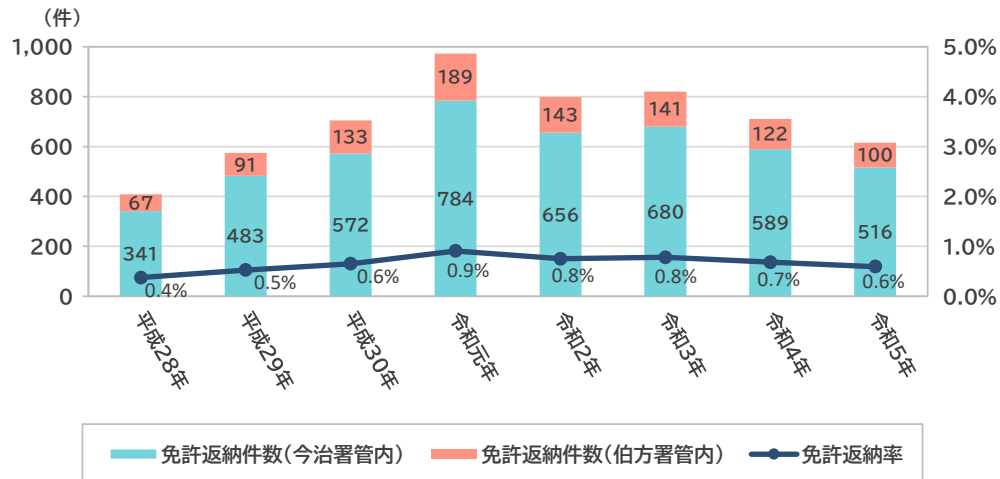


出典：今治市統計書

図 7 自家用車保有台数の推移

3) 運転免許証返納状況

- ・令和元年まで運転免許証返納件数は、年々増加傾向にありましたが、令和2年以降は減少傾向となっています。
- ・運転免許証返納率は1%未満で推移しています。

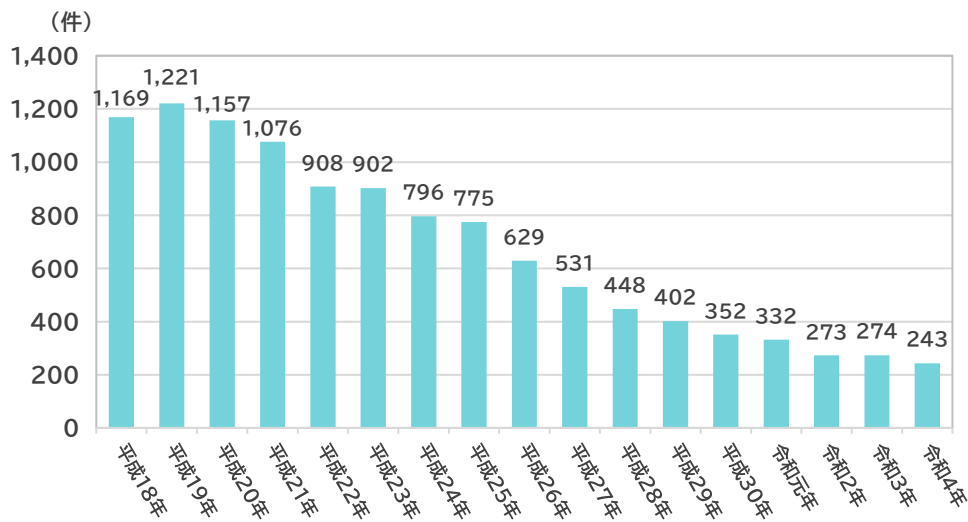


出典:愛媛県警察署

図 8 運転免許証返納件数及び返納率の推移

4) 交通事故発生状況

- ・交通事故発生件数は年々減少傾向となっており、近年は300件以下の発生となっています。



出典:今治市統計書

図 9 交通事故発生件数の推移

(3) 公共交通の状況

1) 鉄道

■運行状況

- ・今治市内の鉄道はJR予讃線が通っており、松山方面・新居浜方面を結んでいます。
- ・主に普通電車が1～2本/時間、特急は1本/時間となっています。



出典:四国旅客鉄道HP(令和6年12月時点)

図 10 鉄道ネットワークの状況

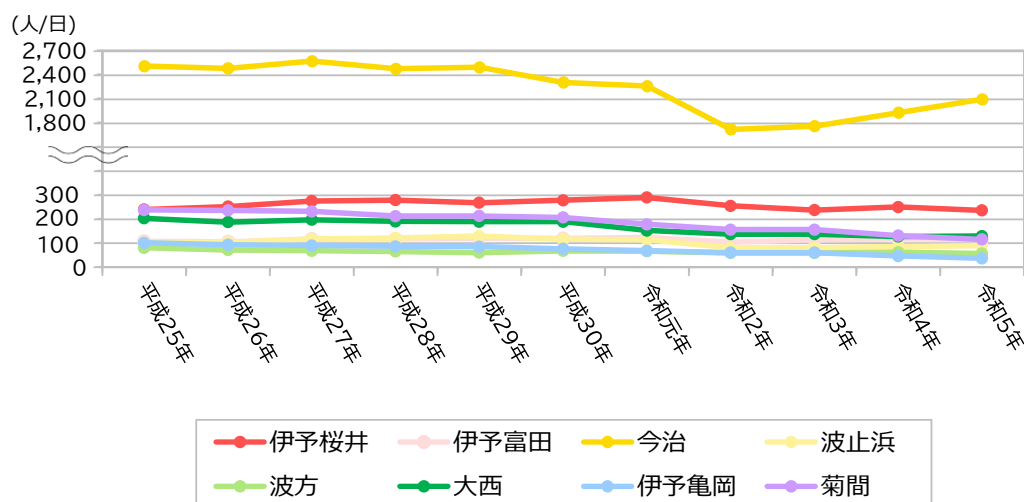
伊予北条 松山 伊予市 宇和島 方面				新居浜 多度津 高松 岡山 方面			
伊予北条 for Iyobiki	松山 for Matsuyama	伊予市 for Iyosai	宇和島 for Uwajima	新居浜 for Niinaka	多度津 for Takatsu	高松 for Takamatsu	岡山 for Okayama
4				4			
5	58			5	41	50	
6	29	33	58	6	50		
7	14	57		7	20	57	
8	11	51		8	06	47	
9	31			9	03	56	
10	07	41		10	59		
11	08	36		11	07		
12	11	41		12	02	33	59
13	01	39		13	23		
14	05	43		14	05	28	
15	20	41		15	01	32	
16	13	45	48	16	06	30	
17	22	45	57	17	04	45	
18	47	55		18	13	57	
19	48	52		19	19	39	
20	55			20	09	40	
21	19	58		21	14		
22	58			22	29	48	
23				23			
0				0			
1				1			

出典:四国旅客鉄道HP(令和6年12月時点)

図 11 鉄道の運行状況(JR 今治駅時刻表)

■利用状況

- ・乗車人員は、今治駅の利用が最も多く、次いで伊予桜井駅の利用が多くなっています。
- ・令和2年はコロナの影響により、全ての駅において減少しましたが、令和5年はコロナ前の約9割まで回復しています。



(人/日)	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年
伊予桜井	241	253	276	280	269	279	291	256	238	251	237
伊予富田	108	106	117	118	120	120	124	105	114	118	116
今治	2,503	2,475	2,565	2,470	2,488	2,300	2,254	1,714	1,755	1,923	2,089
波止浜	103	104	118	122	130	117	115	81	81	86	90
波方	81	72	69	66	61	68	67	60	60	63	57
大西	204	188	198	191	190	190	153	138	138	128	130
伊予亀岡	102	94	91	87	86	77	69	61	61	47	37
菊間	239	237	233	213	214	208	179	157	157	132	116

出典: 四国旅客鉄道

図 12 駅別の利用者数(乗車人数)

2) 航路

■運航状況

・航路は陸地部と島しょ部間を結ぶ路線と島しょ部間を結ぶ路線の計8路線が運航しています。



出典:今治市

図 13 航路ネットワークの状況

表 1 運航状況

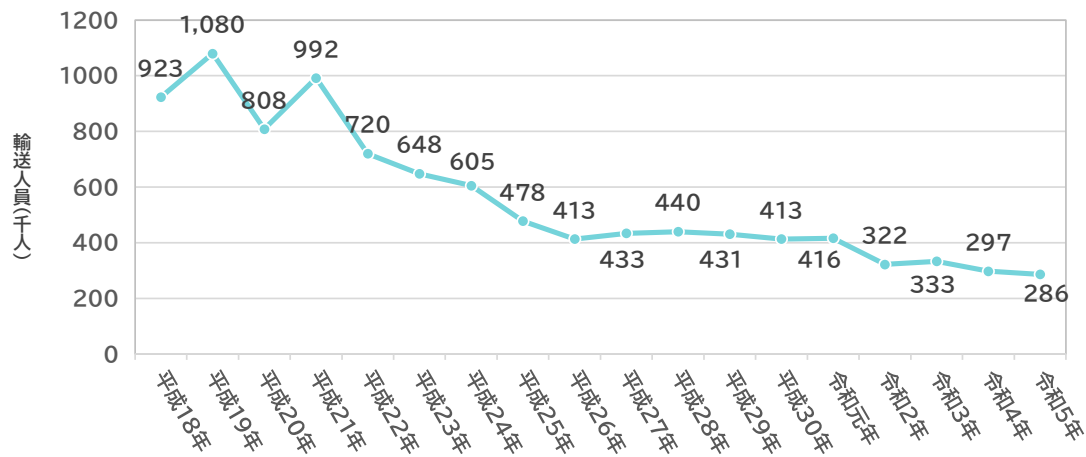
航路会社	路線	運行距離 (km)	便数(便/日)		出発地	運行時間		備考
			平日	休日		平日 (始発~最終)	休日 (始発~最終)	
(有)くるしま	波止浜 ~馬島	3.8	20	20	波止浜 馬島	7:05-18:30 8:20-17:50	7:05-18:30 8:20-17:50	市補助 国県補助
津島渡船(有)	今治~津島	12.0	2	2	津島 今治	8:00 12:10	8:00 12:10	市補助 国県補助
シーセブン(有)	尾浦~宮窪	4.0	14	12	尾浦 宮窪	7:00-18:40 7:25-19:00	7:00-17:20 7:25-17:45	市補助 国県補助
市営 せきぜん渡 船	岡村~今治 (フェリー)	22.4	8	8	岡村 今治	6:50-16:15 8:25-17:50	6:50-16:15 8:25-17:50	直営 国県補助
	岡村~今治 (旅客船)	26.4	8	8	岡村 今治	6:20-17:35 7:20-19:00	6:20-17:35 7:20-19:00	直営 国県補助
市営 さぎなみ渡船	津島~幸	4.0	6	6	津島 幸	7:20-16:00 7:40-17:10	7:20-16:00 7:40-17:10	委託
大三島 ブルーライン (株)	今治~木江	16.3	22	22	今治 木江	6:30-18:30 7:40-18:45	6:30-18:30 7:40-18:45	市補助 他町補助
芸予汽船(株)	今治~土生	19.8	10	8	今治 土生	6:00-17:20 6:22-18:40	6:20-17:20 7:45-18:40	市補助 他市町補助
大三島 フェリー(株)	盛~忠海	7.0	20	20	盛 忠海	7:00-18:40 7:30-19:10	7:00-18:40 7:30-19:10	—

※便数は往路・復路をそれぞれ1便としてカウント

出典:各事業者HP(令和6年12月時点)

■利用状況

・輸送人員は減少傾向となっており、令和5年は約30万人の利用となっています。



※集計期間 平成18年度～平成28年度:4月～翌年3月(全航路)

平成29年度以降:4月～翌年3月(市営せきぜん渡船、市営さざなみ渡船、大三島ブルーライン(株))、
前年10月～当年9月(津島渡船(有)、シーセブン(有)、(有)くるしま)、1月～12月(芸予汽船(株))

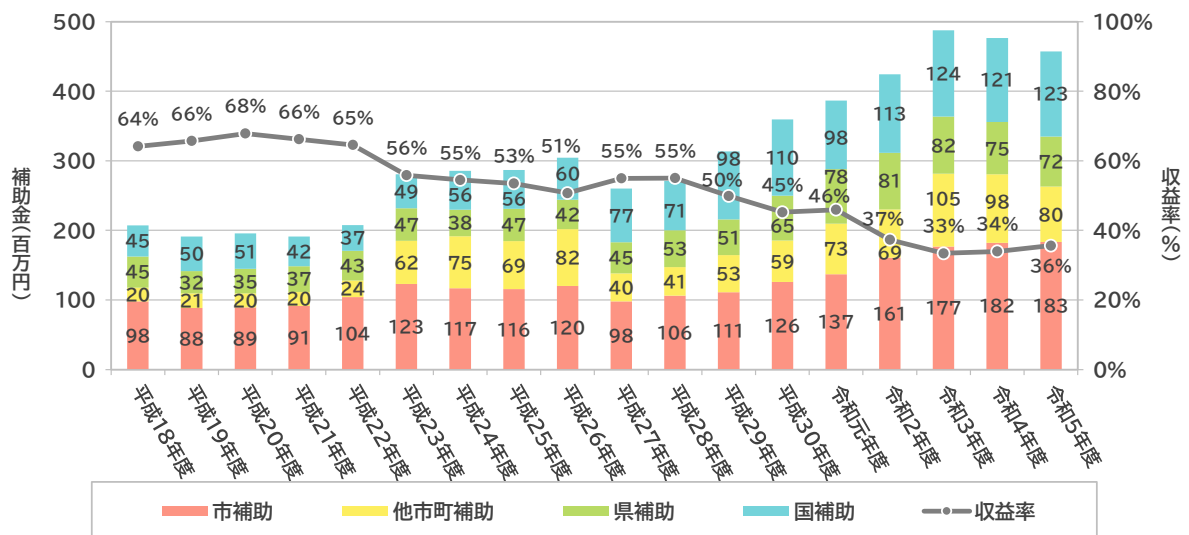
出典:今治市

図14 輸送人員

■収益率及び行政の補助状況

・収益率は近年減少傾向にあり、現在は36%となっています。それに伴い、市の補助額は増加傾向となっています。

・補助額は全体で約4.6億円、今治市の補助額は約1.8億円となっています。



※補助対象期間:大三島ブルーライン(株)は4月～翌年3月、芸予汽船(株)は1月～12月、その他は前年10月～当年9月

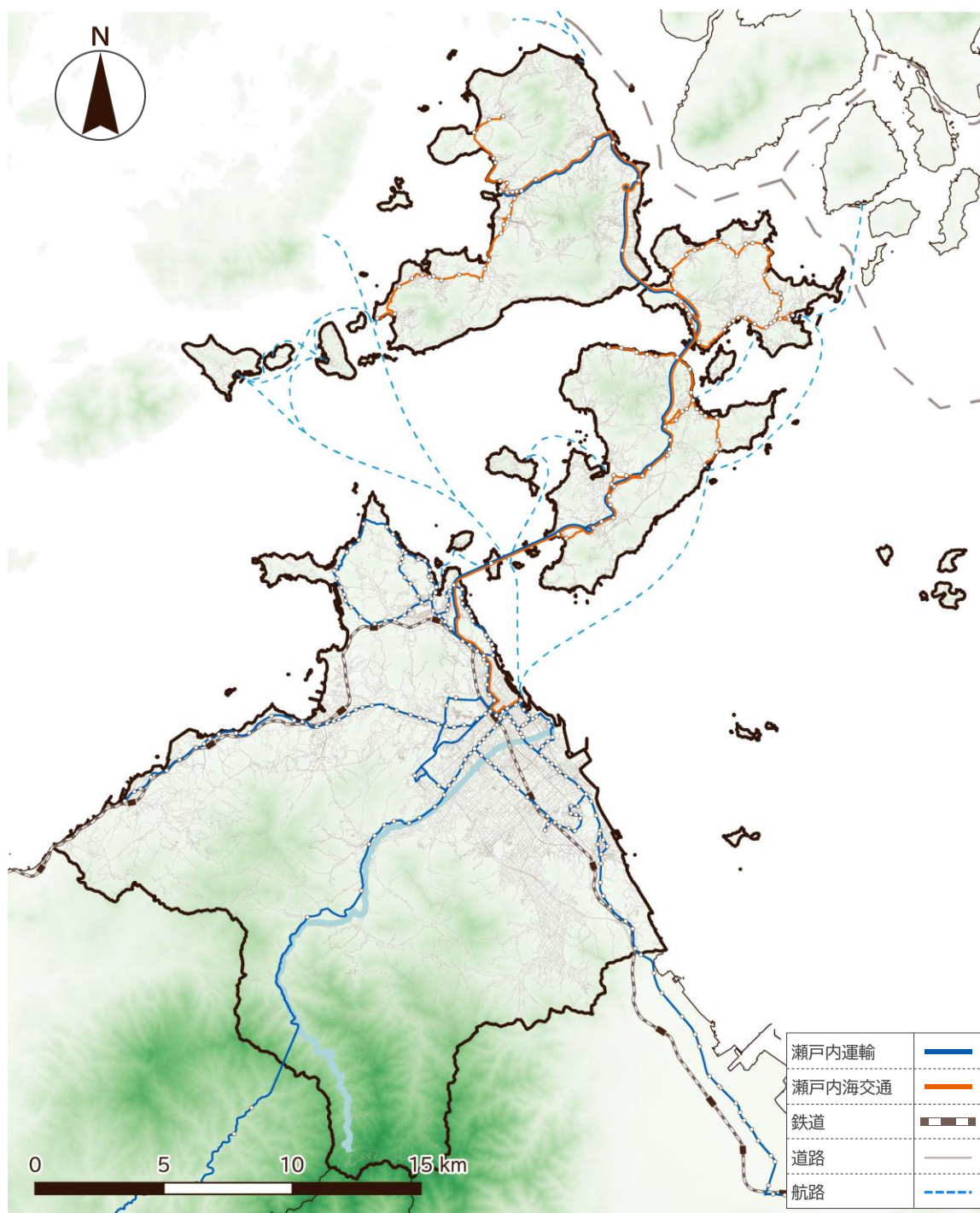
出典:今治市

図15 収益率・行政による補助の状況

3) 路線バス

■運行状況

- ・陸地部の路線を瀬戸内運輸(株)、島しょ部の路線を瀬戸内海交通(株)が運行しています。
- ・瀬戸内運輸(株)は今治駅を中心に放射線状にネットワークを形成しており、主に市内陸地部と西条・新居浜方面を結ぶ路線、島しょ部・松山方面を結ぶ特急線を運行しています。
- ・瀬戸内海交通(株)は、主に各島内をめぐる路線と島しょ部間と陸地部を結ぶ急行線を運行しています。

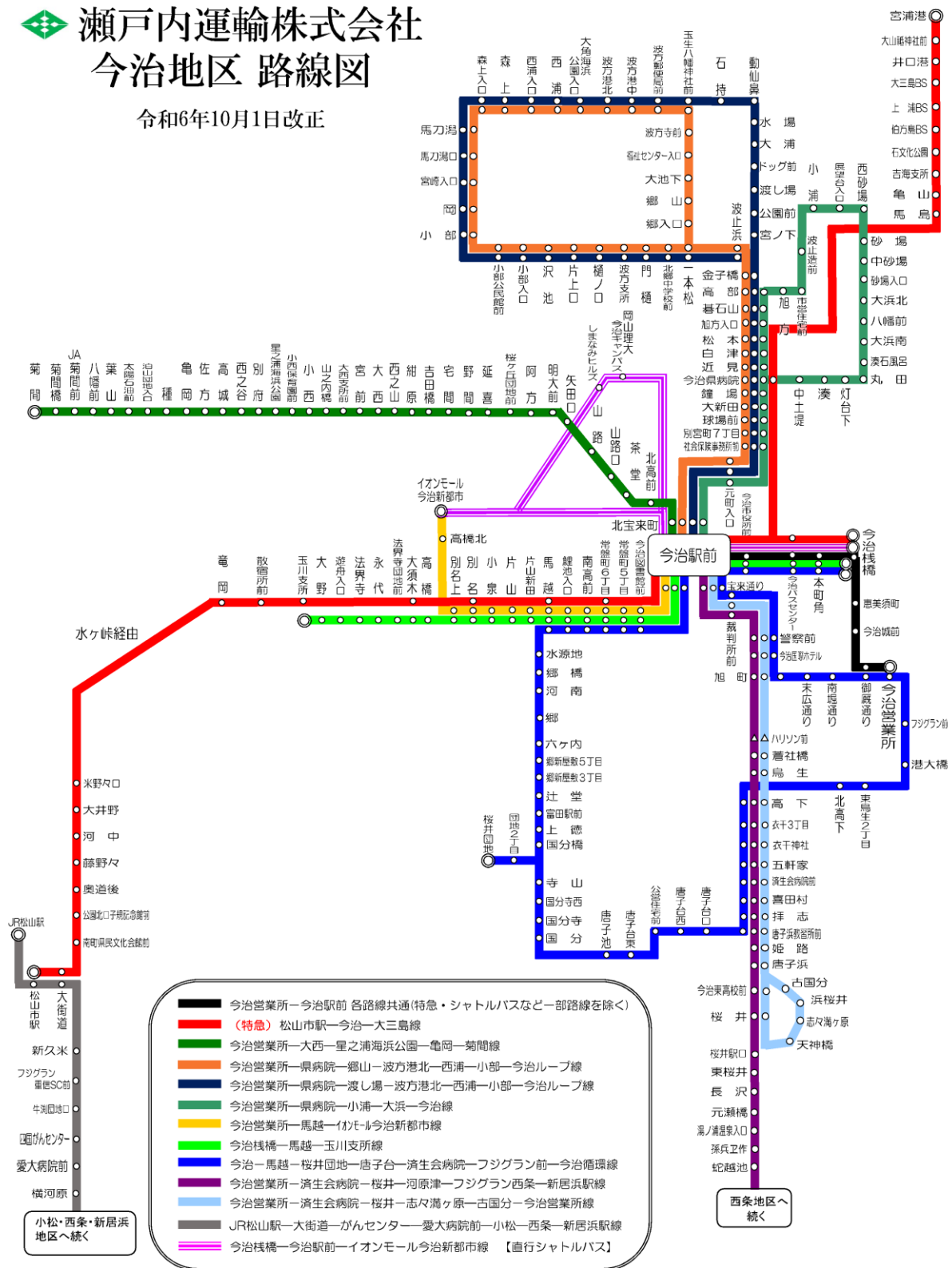


出典:瀬戸内運輸(株)、瀬戸内海交通(株)(令和6年12月時点)

図 16 バス路線図(バス会社別)

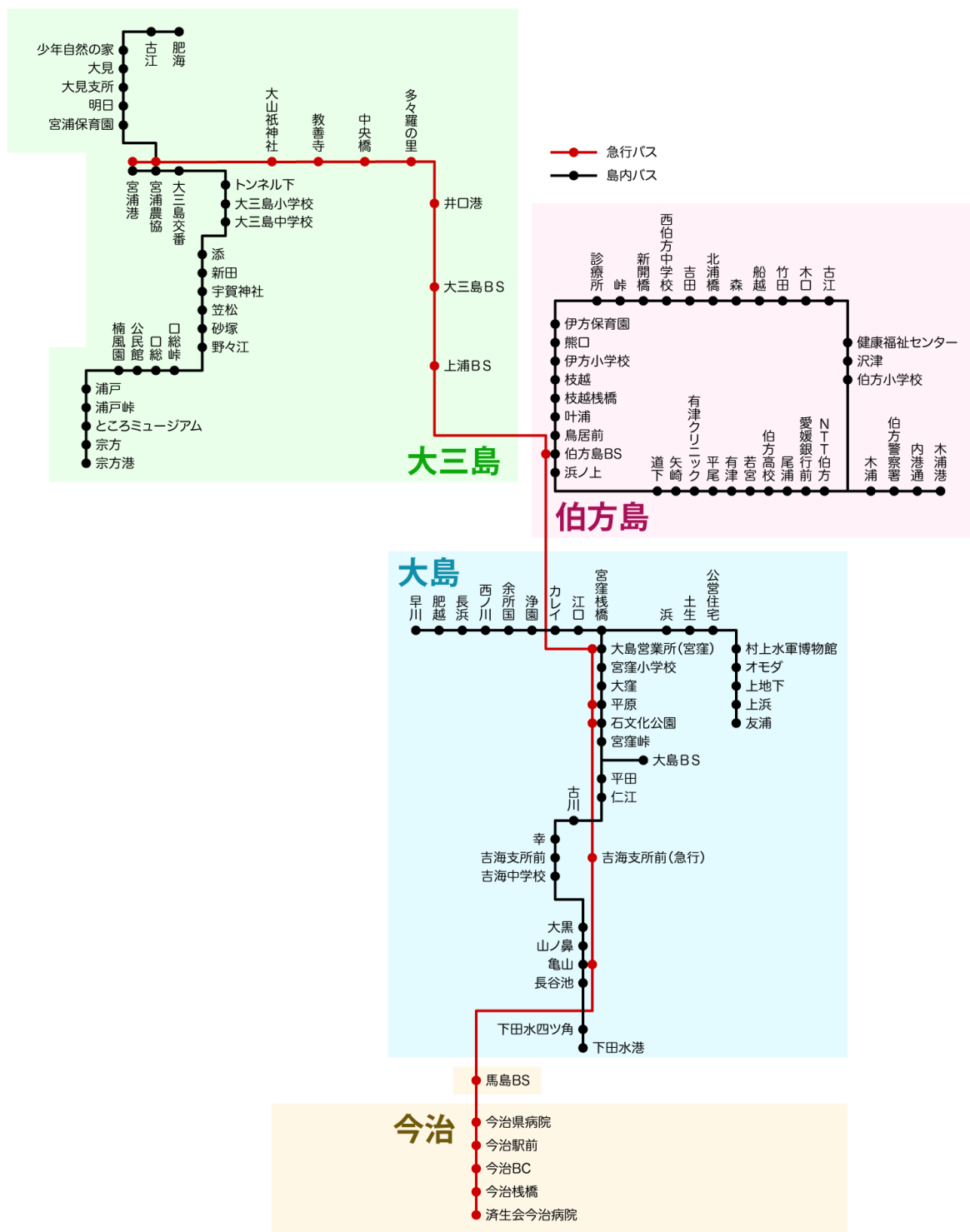
瀬戸内運輸株式会社 今治地区 路線図

令和6年10月1日改正



出典:瀬戸内運輸(株)HP(令和6年12月時点)

図 17 路線バスネットワークの状況(瀬戸内運輸(株))



出典:瀬戸内海交通(株)HP(令和6年12月時点)

図 18 路線バスネットワークの状況(瀬戸内海交通(株))

表 2 路線バスの運行状況

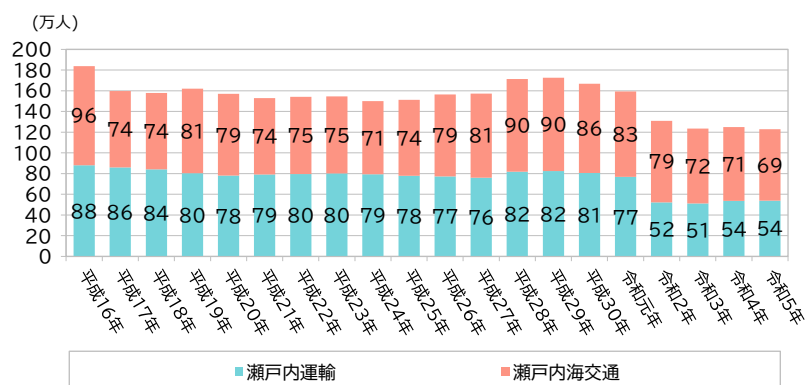
バス会社	路線	運行 距離 (km)	便数(便/日)		運行時間			備考
			平日	休日	出発地	平日 (始発ー最終)	休日 (始発ー最終)	
瀬戸内 運輸	桜井団地循環線 唐子台循環線	20.9	17	11	今治棧橋 今治棧橋	6:55-18:28 6:35-17:37	8:46-17:17 7:42-16:21	市補助 県補助
	桜井団地線	8.1	6	0	桜井団地 今治棧橋	8:45-11:58 8:00-11:21	— —	市補助
	菊間線	19.5	14	5	菊間 今治営	7:20-17:23 6:58-17:38	8:50-12:33 9:37-11:47	市補助 国県補助
	星之浦線	11.6	6	2	星之浦 今治営	7:01-13:34 10:37-18:38	13:34 12:54	市補助
	小部・波方ループ 線	31.0	25	13	今治営 波止浜 今治営	6:44-17:45 6:50 7:07-18:47	7:29-12:35 — 09:13-17:13	市補助 国県補助
	小浦大浜線	20.3	4	3	今治営	8:45-16:50	8:45-13:10	市補助
	イオン線	8.3	22	21	イオン新都市 今治営	8:00-21:20 8:02-19:55	8:50-21:20 8:02-19:55	市補助 県補助
	玉川支所線	9.5	1	0	玉川支所	7:09	—	—
	新居浜線	50.9	23	21	新居浜 今治営	6:41-18:02 7:03-18:13	6:41-18:02 7:03-18:13	市補助 他市分補助 国県補助
	桜井線	10.7	2	0	今治営 志々満ヶ原	17:40 7:14	—	—
	周桑営業所線	24.4	2	2	東予港 今治営	6:20 19:50	6:20 19:50	市補助 他市分補助
		27.2	3	1	小松総合支所前 今治営	7:03 7:28-17:08	— 17:08	—
	特急線	82.3	18	16	今治棧橋 宮浦港 伯方島 BS 松山 今治棧橋	6:38-13:12 6:28-15:00 7:40 9:00-19:00 6:51	6:38-13:12 6:28-15:00 — 9:00-19:00 —	—
	シャトルバス	7.4	10	11	イオン新都市 今治棧橋 今治駅	13:00-19:30 — 8:15-15:00	12:00-19:30 13:30 10:00-15:00	—
瀬戸内 海交通	急行線	38.3	32	16	宮浦港 伯方島 BS 今治棧橋 済生会今治	6:40-19:00 6:20-7:21 7:14-21:15 13:05	6:40-18:00 — 8:35-20:15 —	—
	友浦・大島営・ BS・下田水線	13.8	23	19	下田水 友浦	7:54-18:53 8:04-18:09	8:09-17:38 7:52-17:03	市補助 県補助
	早川線	5.5	20	18	早川 大島営	8:40-18:08 8:15-17:56	8:44-18:08 8:30-17:56	市補助 県補助
	友浦線	3.9	5	3	友浦 大島営	16:18-19:21 7:53-13:30	17:31-18:08 7:41	市補助
	伯方循環線	17.8	21	11	伯方島 BS 伯方島 BS	6:26-17:27 6:35-18:34	8:07-15:42 7:17-15:42	市補助 県補助
	宗方線	11.4	20	16	宗方港 宮浦港	8:00-18:31 7:26-17:55	8:00-17:44 7:26-17:05	市補助 県補助
	肥海線	6.0	16	10	肥海 宮浦港	7:16-17:45 7:05-17:35	8:01-16:51 7:51-16:41	市補助

※便数は往路・復路をそれぞれ1便としてカウント

出典:各事業者HP(令和6年12月時点)

■利用状況

・輸送人員は全体的に減少傾向となっており、令和5年は約123万人の利用となっています。



※集計期間 4月～翌年3月

出典:今治市

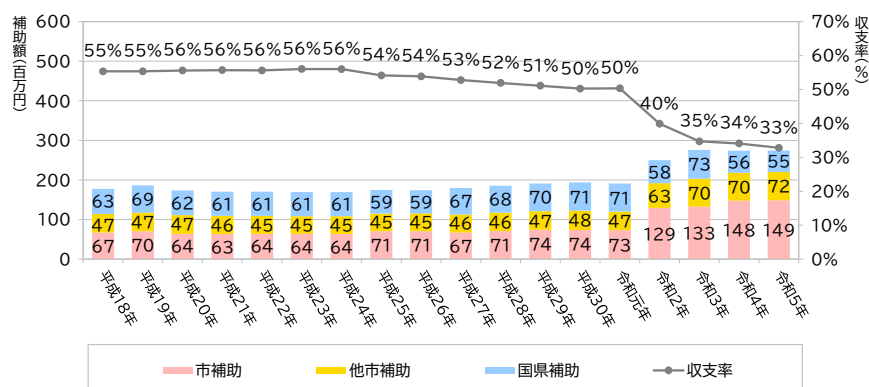
図 19 バス輸送人員

■収益率及び行政の補助状況

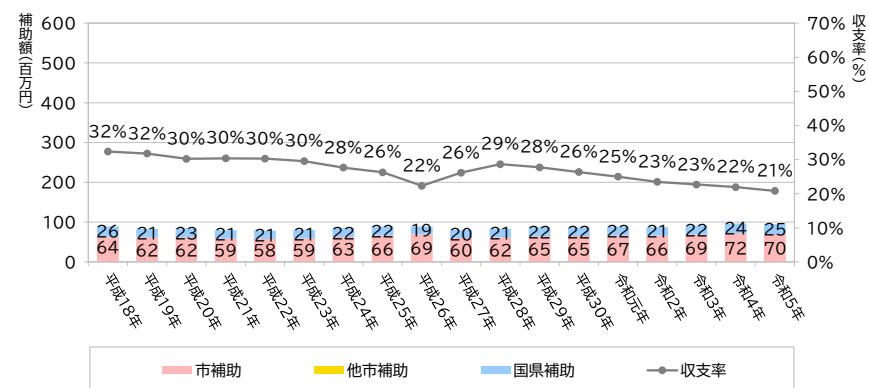
・瀬戸内運輸(株)の収益率はコロナの影響により、令和2年以降は急激に減少しており、令和5年は33%となっています。瀬戸内海交通(株)も減少傾向にあり、令和5年は21%となっています。

・収益率の減少に伴い、補助額は増加しており、令和5年で全体の補助額は約3.7億円、今治市の補助額は約2.2億円となっています。

【瀬戸内運輸(株)】



【瀬戸内海交通(株)】



※補助対象期間:前年10月～翌年9月

出典:今治市

図 20 バスの収益率・補助の状況

4) 高速乗合バス

■運行状況

・瀬戸内運輸㈱は共同運行により、今治と東京方面を結ぶパイレーツ、神戸・大阪方面を結ぶいしづちライナー、広島・福山方面を結ぶしまなみライナー、福岡方面を結ぶ道後エクスプレスの高速乗合バスを運行しています。



出典:今治市

図 21 高速乗合バスネットワークの状況

表 3 高速乗合バスの運行状況

バス会社	路線 (路線名)	運行 距離 (km)	便数(便/日)※1		運行時間		
			平日	休日	出発地	平日 (始発ー最終)	休日 (始発ー最終)
・瀬戸内運輸 ・東急バス	今治～東京 (パイレーツ)	832	2	2	今治駅前	18:35	18:35
					渋谷マークシティ	20:20	20:20
・瀬戸内運輸 ・阪神バス	今治～神戸・大阪 (いしづちライナー)	314	7	8	今治駅前	8:30-15:30	8:30-15:30
					大阪梅田	8:00-19:00	8:00-19:00
・瀬戸内運輸 ・伊予鉄バス ・伊予鉄南予バス	松山・今治～福岡 (道後エクスプレス ふくおか号)	510	2	2	松山室町営業所	21:00 (23:05)※2	21:00 (23:05)※2
					西鉄天神高速 バスターミナル	21:10 (5:50)※2	21:10 (5:50)※2
・瀬戸内運輸 ・広交観光 ・瀬戸内しまなみ リーディング	今治～広島 (しまなみライナー)	148	6	6	今治橋	8:40-17:52	8:40-17:52
					広島バスセンター	7:50-19:10	7:50-19:10
・瀬戸内運輸 ・中国バス ・鞆鉄道 ・瀬戸内しまなみ リーディング	今治～福山 (しまなみライナー)	77	32	32	今治橋	6:13-19:23	6:13-19:23
					福山駅前	7:00-20:55	7:00-20:55

※1 便数は往路・復路をそれぞれ 1 便としてカウント

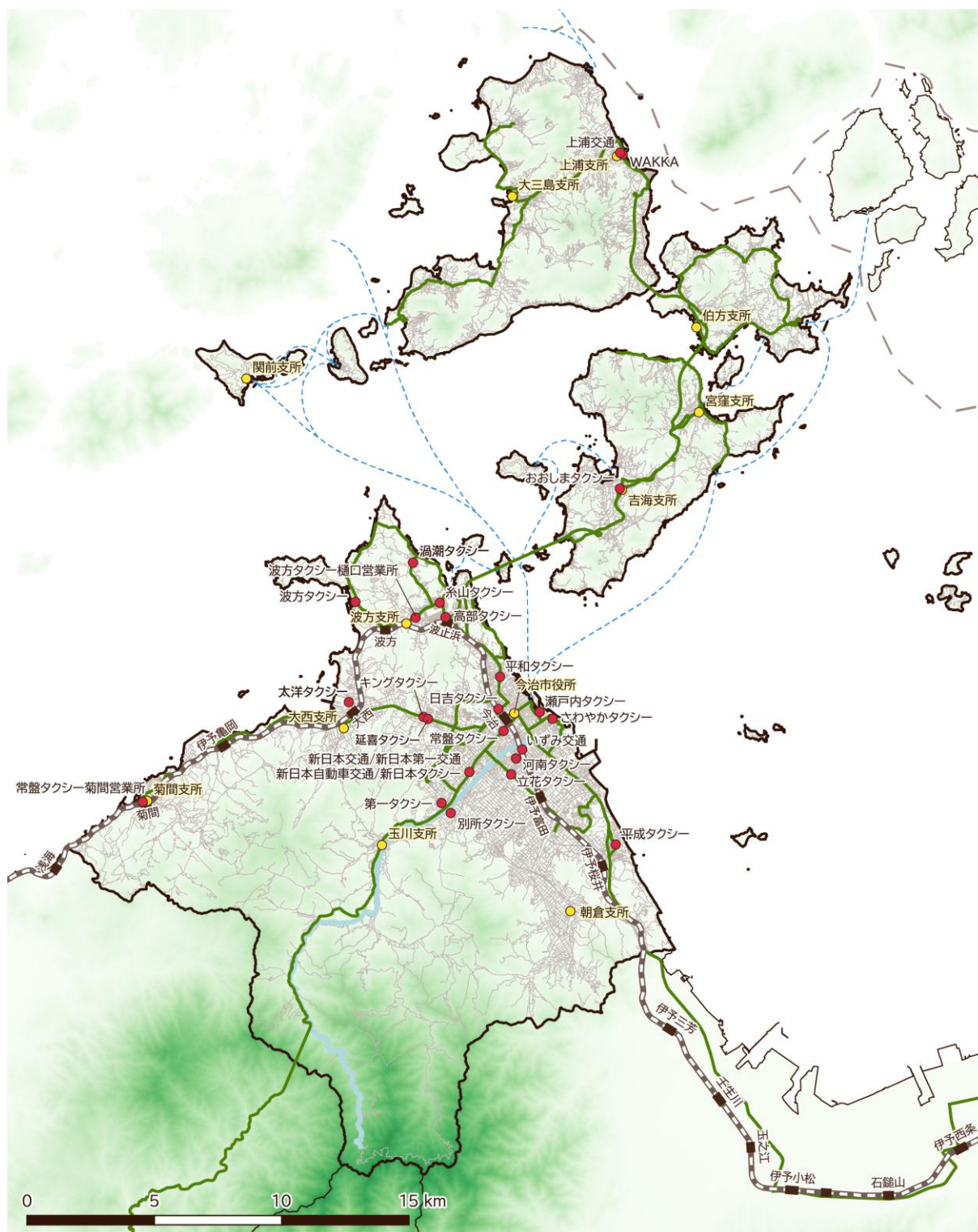
※2 今治駅前出発・到着時間

出典:瀬戸内運輸㈱HP(令和6年12月時点)

5) タクシー

■運行状況

・陸地部に22社、島しょ部に3社が営業を行っています。



出典: 今治市

図 22 タクシー営業所の状況

6) 乗合タクシー

■運行概要

- ・今治市地域公共交通活性化協議会が主体となり、3地域で乗合タクシーを運行しています。
- ・朝倉地域及び吉海地域では令和4年4月より、玉川地域では令和5年10月より運行開始しています。

表 4 運行内容(令和7年1月時点)

		運行日	運行便数	運賃	利用方法	運行形態	運行主体
朝倉地域	朝倉地域内の移動	月～日	6便	大人:400円 小人:200円	乗車する便の出発2時間前までに電話で予約	道路運送法第4条（一般旅客自動車運送事業の許可）での運行	今治市地域公共交通活性化協議会
	朝倉地域⇄旧市内エリア	月～日	各6便	大人:800円 小人:400円			
吉海地域	棕名・田浦内の移動	月～日	4便	大人:400円 小人:200円			
	吉海支所周辺⇄棕名・田浦	月～日	各4便	大人:400円 小人:200円			
玉川地域	玉川地域内の移動	月～日	6便	大人:400円 小人:200円			
	玉川地域⇄旧市内エリア	月～日	各6便	大人:800円 小人:400円			

※朝倉地域及び吉海地域:令和6年10月より運行内容を変更

※玉川地域:令和7年1月より運行内容を変更

出典:今治市

	変更前	変更後
朝倉地域 令和6年10月より運行内容を変更		※運行範囲を拡大 ※乗降場所を指定停留所から任意の場所に変更
吉海地域 令和6年10月より運行内容を変更(運行範囲は変更なし)		※乗降場所を指定停留所から任意の場所に変更
玉川地域 令和7年1月より運行内容を変更(運行範囲は変更なし)		※乗降場所を指定停留所から任意の場所に変更

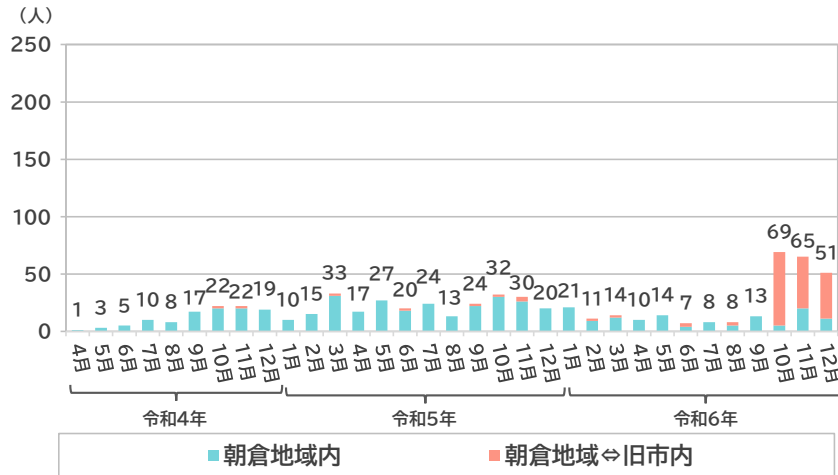
出典:今治市

図 23 運行範囲

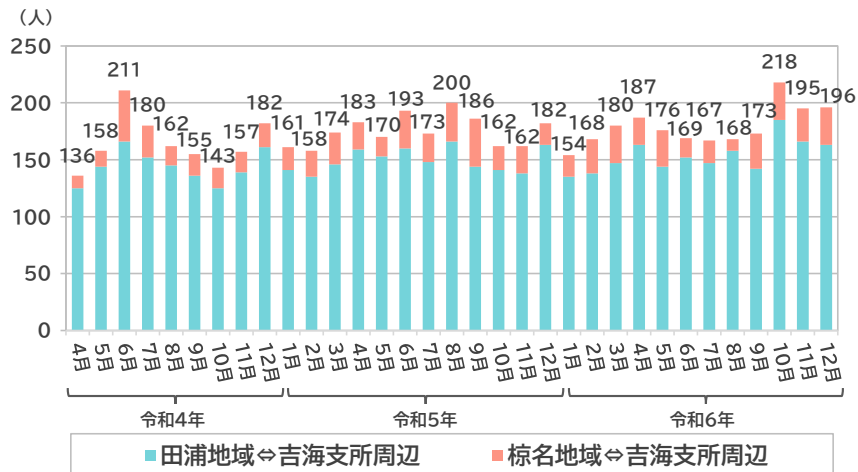
■利用状況(各月の延べ利用人数)

- ・吉海地域や玉川地域では、利用者が200人前後で推移しています。
- ・朝倉地域は、50人未満の利用となっていました、運行内容変更後は 50～70 人程度の利用がみられます。

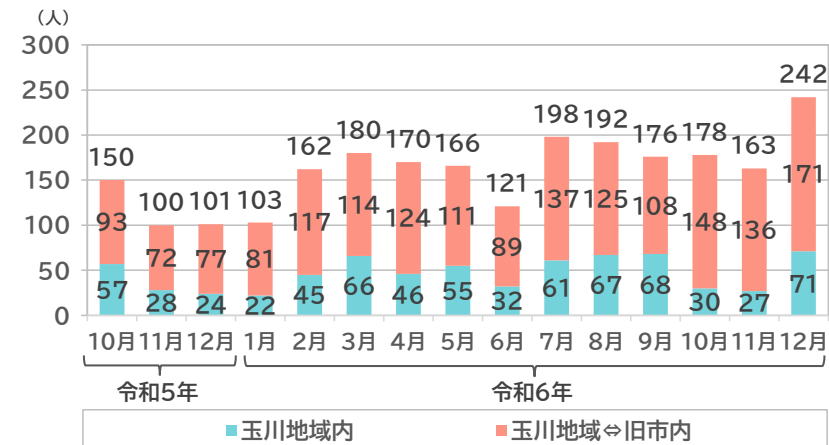
【朝倉地域】



【吉海地域】



【玉川地域】



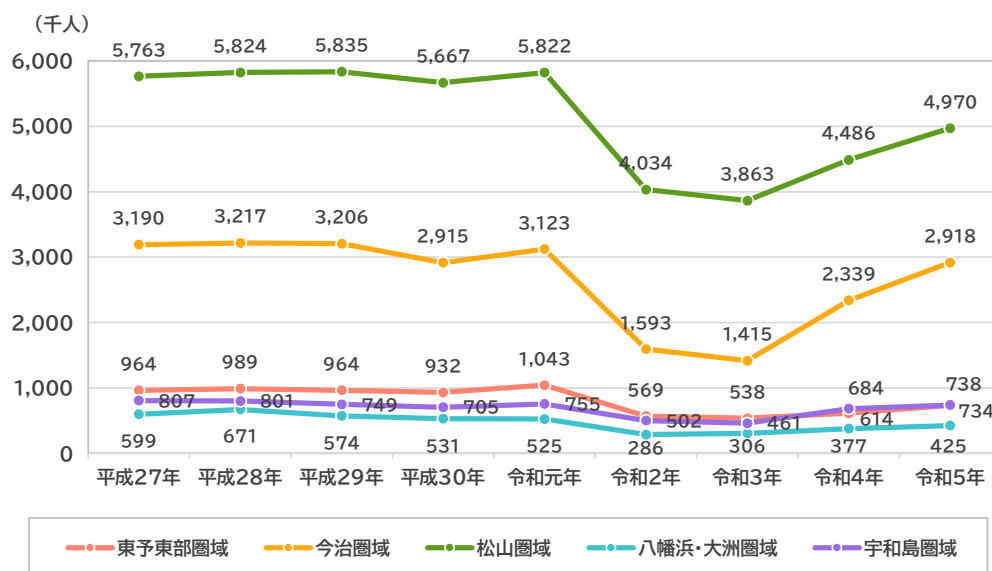
出典:今治市

図 24 利用状況

(4) 観光の状況

1) 県内観光地区別の県外観光客数の推移

- ・県内では松山圏域に次いで県外観光客数が多くなっています。
- ・コロナの影響で、令和2年は約140万人まで減少しましたが、令和5年にはコロナ前の水準にまで回復し、約300万人が来訪しています。

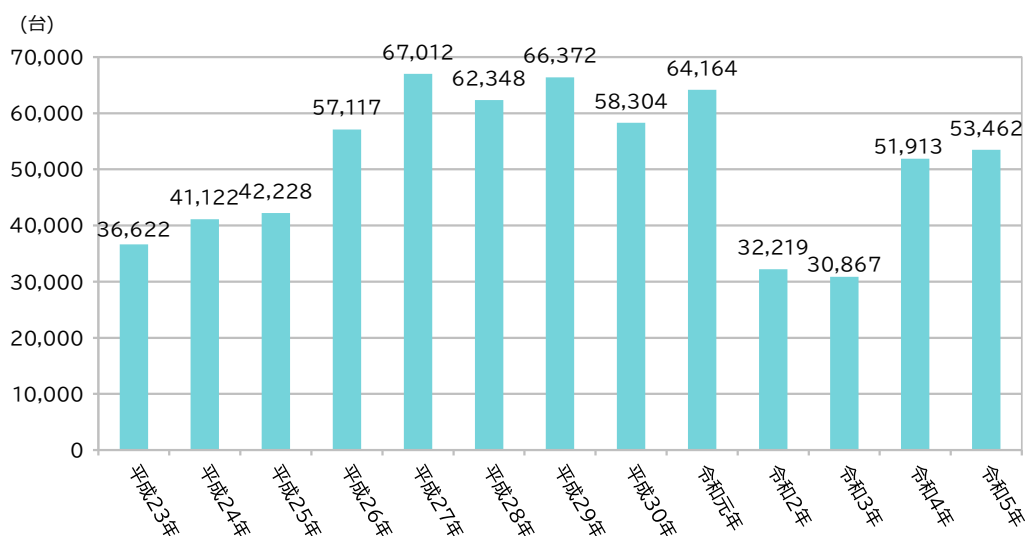


出典：愛媛県オープンデータカタログサイト

図 25 県内観光地区別の県外観光客数の推移

2) レンタサイクルの貸出数

- ・平成23年以降は増加傾向にあり、約6万台前後で推移していましたが、コロナの影響で、令和2年、令和3年の貸出数は約3万台まで減少しました。なお、令和5年にはコロナ前と比べて8割近くまで回復し、約5万3千台となっています。

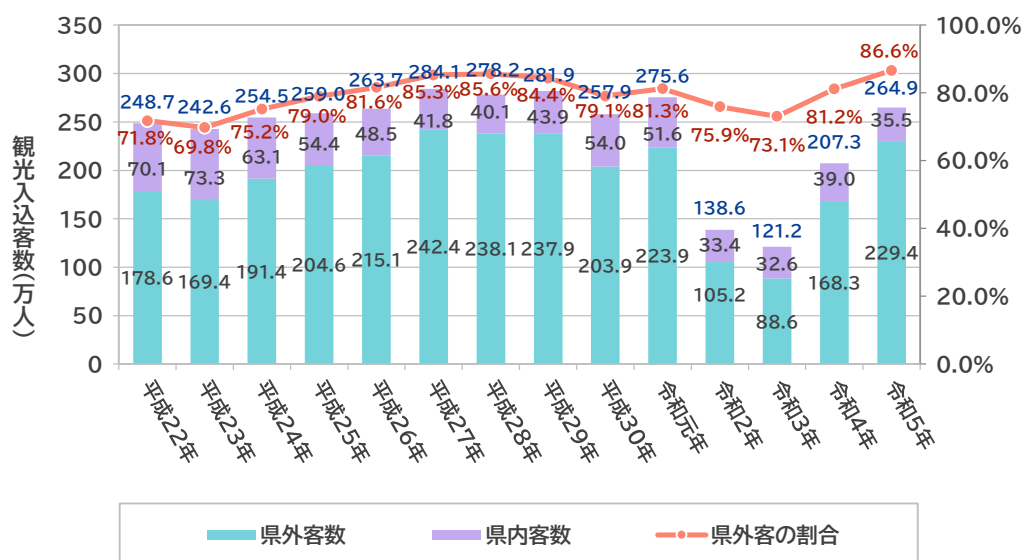


出典：今治市統計書、今治市

図 26 レンタサイクル貸出数

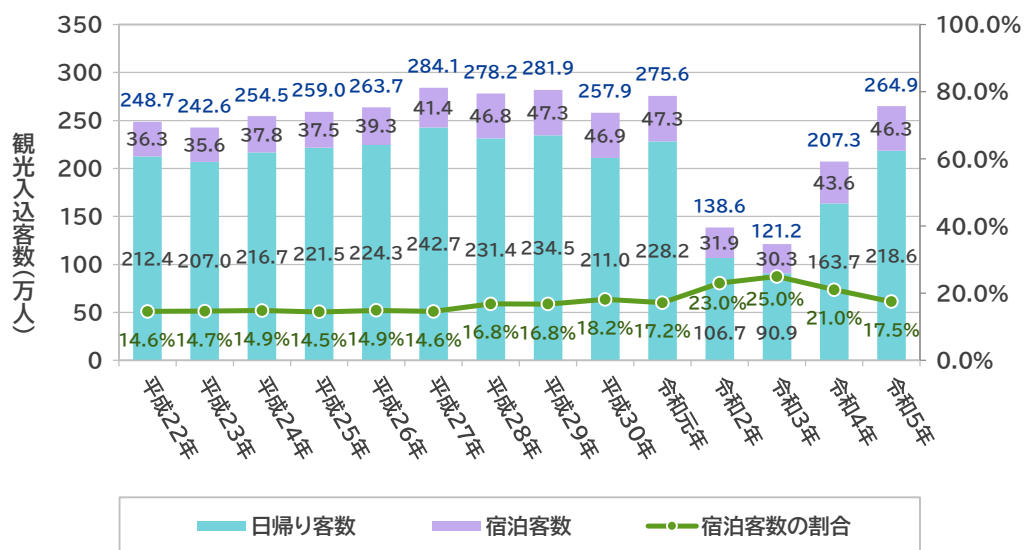
3) 観光客の入込状況

- ・観光入込客数は、平成24年以降増加傾向でありましたが、コロナの影響で、令和2年以降は大きく減少しています。なお、令和5年にはコロナ前と比べて8割近くまで回復しています。
- ・約7～8割を県外客が占めており、宿泊客数は2割程度となっています。



出典：今治市統計書、今治市

図 27 観光客の推移(県内外)



出典：今治市統計書、今治市

図 28 観光客の推移(日帰り・宿泊)

4) 観光に関するその他の取組

■ナショナルサイクルルートの指定

・JR尾道駅前から愛媛県今治市のサンライズ系山を結ぶ全長70kmの「しまなみ海道サイクリングロード」が、令和元年11月に第1次ナショナルサイクルルートに指定されています。

ナショナルサイクルルートとは

優れた観光資源を走行環境や休憩・宿泊機能、情報発信など様々な取組を連携させたサイクルツーリズムの推進により、日本における新たな観光価値を創造し、地域の創生を図るため、ソフト・ハード両面から一定の水準を満たすルートを国が指定することで、日本を代表し、世界に誇りうるサイクリングルートとして国内外にPRを行い、サイクルツーリズムを強力に推進していくもの。



しまなみ海道サイクリングロード

SHIMANAMI KAIDO cycling road

延長：70km

区間：JR尾道駅（広島県）～サンライズ系山（愛媛県）

しまなみ海道サイクリングロードは、
広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ、
日本初の海峡を横断する70kmのサイクリングルートです。
瀬戸内海の島々が織りなす絶景を楽しめる
サイクリングルートとして、世界中のサイクリスト達から
注目を集めています。

観点	指定要件
ルート設定	サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
走行環境	誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること
	誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
受入環境	多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること
	いつでも休憩できる環境を備えていること
	ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること
	サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること
	地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること
	自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること
	緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
情報発信	誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
取組体制	官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

出典：国土交通省HP(ナショナルサイクルルート)

図 29 ナショナルサイクルルートについて

■サイクリングしまなみ

・国内外から数千人規模のサイクリストが参加する日本最大級のファンライドイベント「サイクリングしまなみ」が、平成26年から2年に1度実施されており、イベント開催時には多くの来訪者が見込まれています。



大会の概要

名 称：	瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会 サイクリングしまなみ2024
開催日程：	〔受付〕2024年10月26日（土） 〔大会〕2024年10月27日（日）
参加定員：	3,500名程度を想定
スタイル：	レースではなく、サイクリングを楽しむファンライド
エントリー：	2024年4～5月頃開始予定
コース：	・A 尾道（向島）⇒今治（片道70km）／ 750名程度 ・B 尾道（向島）⇄上島（岩城島）〈往復65km〉／ 250名程度 ・C 尾道（向島）⇄生口島〈往復55km〉／ 750名程度 ・D 今治⇄尾道（向島）〈往復140km〉／ 100名程度 ・E 今治⇒尾道（向島）〈片道65km〉／ 600名程度 ・F 今治⇒上島（弓削島）〈片道70km〉／ 250名程度 ・G 今治⇄大三島〈往復100km〉／300名程度 ・H 今治⇄大島〈往復40km〉／ 500名程度

出典：サイクリングしまなみ2024HP

図 30 サイクリングイベント(サイクリングしまなみ)の大会概要

コースマップ



コース別関門時間・フィニッシュ閉鎖時間(予定)

コース	スタート時間	高速道路 最終関門時間(予定) (場所・スタートからの距離)	フィニッシュ 閉鎖時間(予定) (フィニッシュ会場)
A IMABARI 70 尾道(向島)→今治(片道)	7:22~	9:00(生口島南IC手前管理道・約17km)	17:00(広小路)
B INNOSHIMA 70 尾道(向島)→生口島(往復)	7:38~	9:00(生口島南IC手前管理道・約17km)	15:30(尾道市役所)
C OMISHIMA 100 今治→大三島(往復)	7:45~	10:35(伯方島IC・約23km)	17:00(広小路)
D COMPLETE SHIMANAMI 140 今治→尾道(往復)	8:09~	11:00(瀬戸田BS・約38km)	17:00(広小路)
E ONOMICHI 70 今治→尾道(片道)	8:17~	11:00(瀬戸田BS・約38km)	15:30(尾道市役所)
F IKUCHI 110 今治→生口島(往復)	8:41~	10:55(大三島IC・約30km)	17:00(広小路)
G YUMESHIMA 80 今治→上島(片道)	8:57~	10:55(大三島IC・約30km)	16:00(弓削港)
H OSHIMA 30 今治→大島(往復)	9:37~		17:00(広小路)

出典:サイクリングしまなみ2024HP

図 31 サイクリングイベント(サイクリングしまなみ)のコース

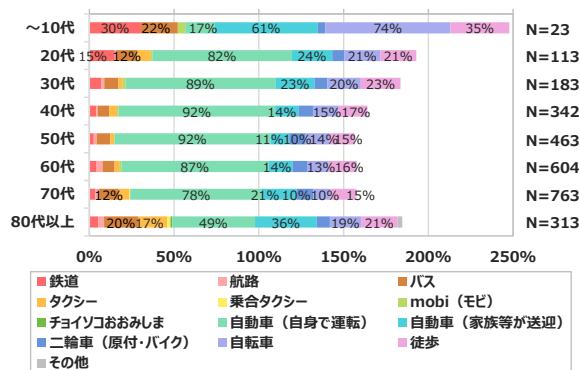
2. 市民の移動実態・ニーズ

令和6年度今治市市民アンケート調査で把握した、市民の移動実態や交通に対するニーズ等を以下に示します。

(1) 移動・交通の状況

- ・普段利用している交通手段では、60歳代・70歳代でも8割～9割が自動車を利用しています。また、80歳以上になるとバス、タクシー等の公共交通の利用も増えています。
- ・普段の外出頻度は、「週に5日以上」が、7割以上を占めていますが、60歳代以上になると外出頻度が減少し、70歳代・80歳代で約3割～4割となっています。

【年齢別】



【居住地別】

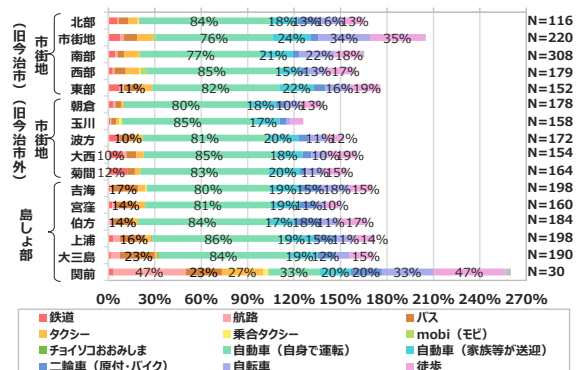
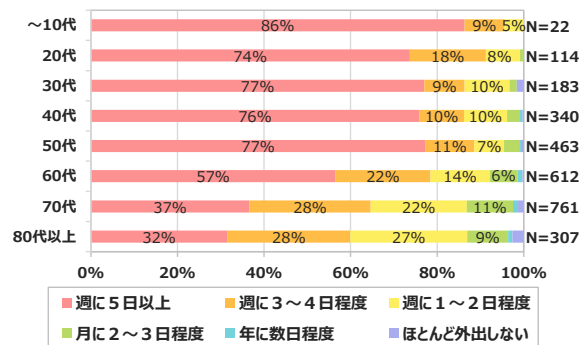


図 32 普段利用している移動手段

【年齢別】



【居住地別】

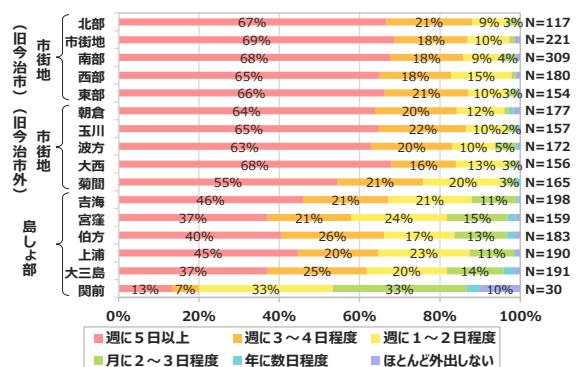
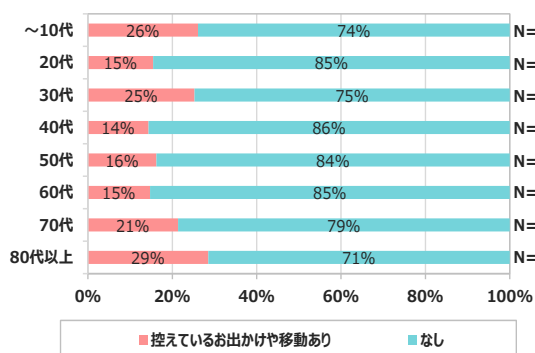


図 33 普段の外出頻度

(2) 移動手段の不足に対する現状・対応

- ・控えている行動がある人は全体で2割程度となっています。特に80歳代以上は控えている行動がある割合が大きく、多くが家族や友人等に送迎を頼むのが難しいことを理由として挙げています。
- ・将来の外出に対して全体で7割程度不安があると回答しており、特に高齢者になるほどその割合は大きくなっています。また、旧今治市外や島しょ部においても不安と回答する割合は大きくなっています。

【年齢別】



【居住地別】

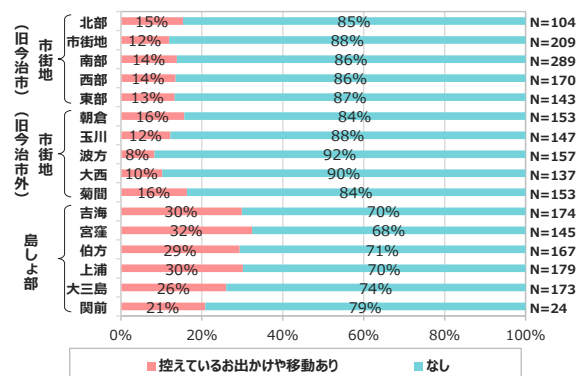
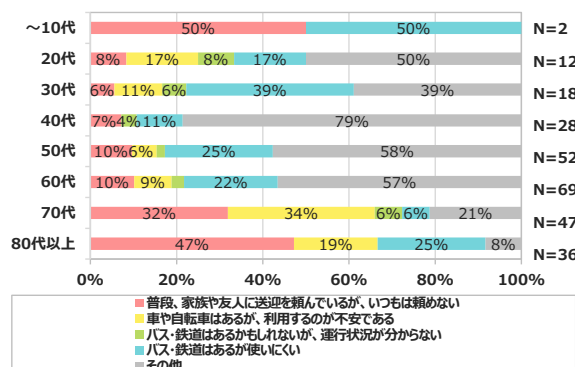


図 34 控えている行動の有無

【年齢別】



【居住地別】

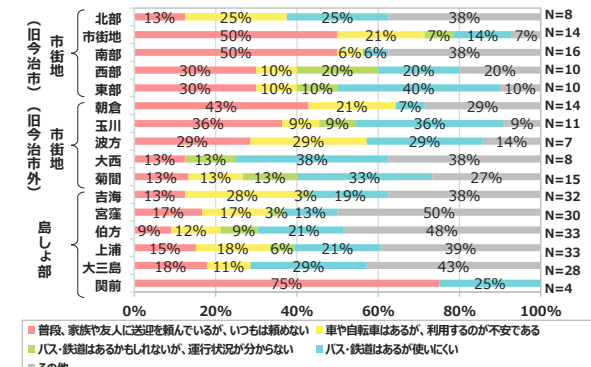
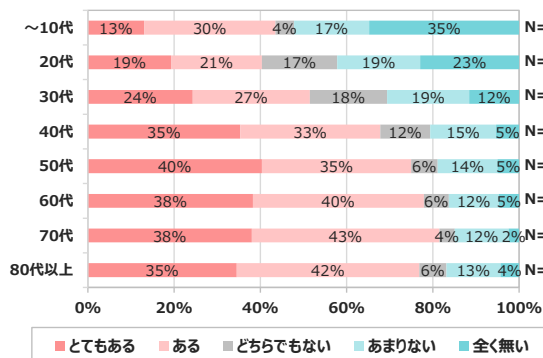


図 35 控えている理由

【年齢別】



【居住地別】

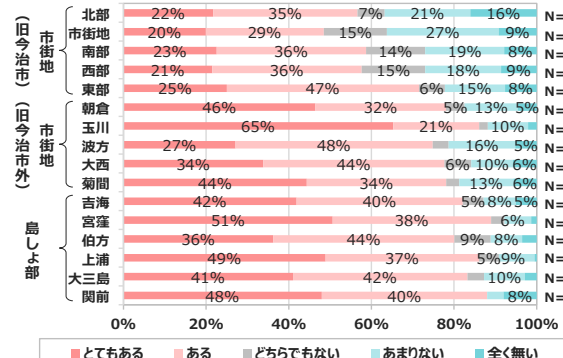


図 36 将来の外出に対する不安

(3) 公共交通に対する評価、考え

- ・公共交通サービスに対する満足度は、移動手段によらず、不満が約4割～5割を占めています。
- ・行政の支援に対する考えでは、「公的な社会基盤としてもっと使いやすくなるようにしていくべき。補助が増えてもよい」、「ある程度の支援は仕方がない。現状のやり方を続けてもよい」等の支援に対する肯定的な回答が8割程度と多くなっています。

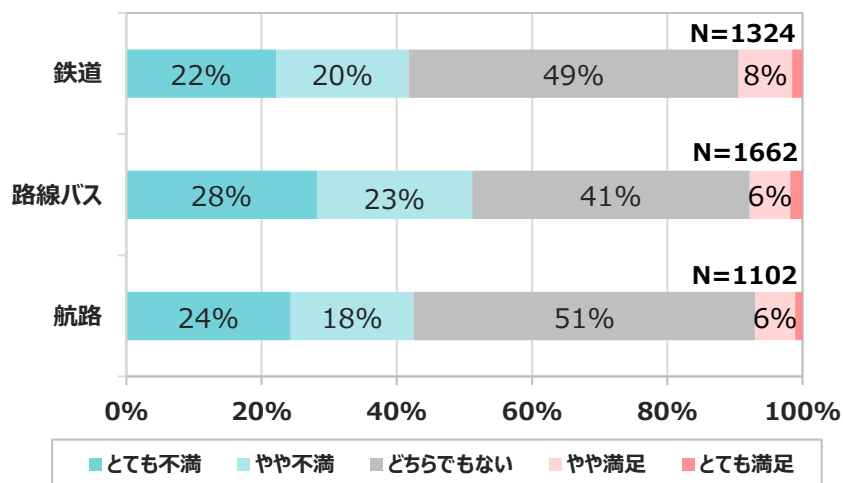


図 37 公共交通サービスに対する満足度

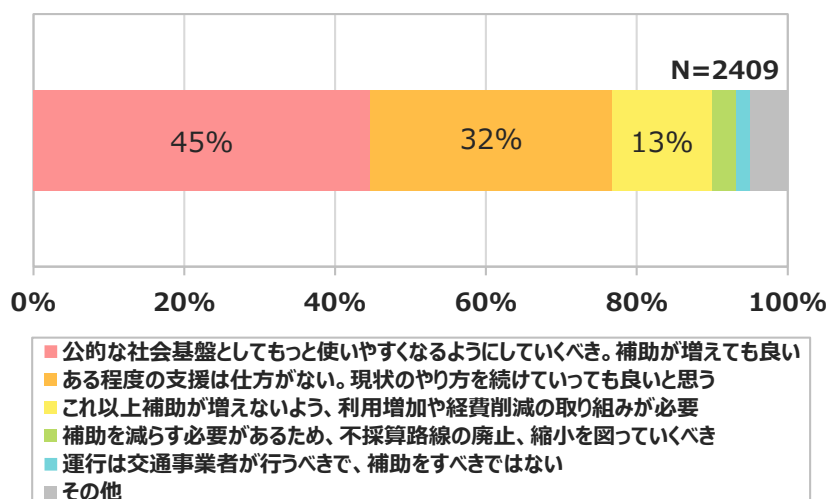


図 38 行政支援に対する考え

3. 今治市の上位計画・関連計画

(1) 上位計画

1) 第2次今治市総合計画

第2次今治市総合計画では、まちの将来像として、「ずっと住み続けたい “ここちいい(心地好い)” まち いまばり あの橋を渡って 世界へ 未来へ」を掲げており、その実現を目指すための施策展開の方向「この地を思う」において、安全・安心・快適に暮らしていける基盤づくりのために、交通体系の維持・確保を行っていくことを主要な施策として掲げています。

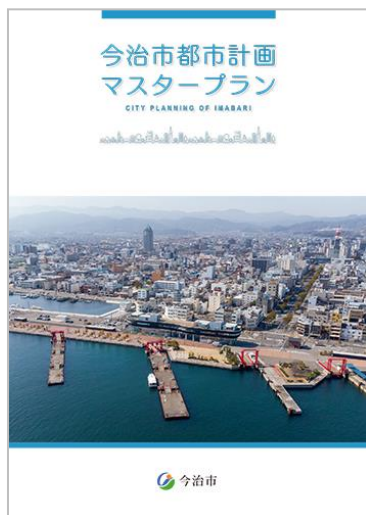


基本方針	
地域間交流や地域内交流を促進することで、人やもののつながりが広がり、安全・安心・快適に暮らしていける基盤をつくります	
主要な施策	
取組	主な内容
幹線道路、生活道路、交通安全施設の整備	○今治小松自動車道の早期完成を、関係機関に対し強く要望するとともに、その周辺整備を一体的に進めます。 ○地域間ネットワークや地域内ネットワークを形成し、利便性や安全性、快適性の向上を図るため、国道や県道の整備を促進するとともに、市道の整備を推進します。また、歩道のバリアフリー化、カーブミラーや照明などの交通安全施設の設置、橋梁やトンネルなどの道路施設の計画的な修繕や維持管理を推進します。 ○歩行者やサイクリストなどの交通安全を確保するため、通行環境の整備や交通安全教室などの啓発活動を推進します。 ○瀬戸内しまなみ海道の利便性の向上とまちの交流の促進を図るため、自転車通行料金の無料化を継続するとともに、自動車道などの利用しやすい料金制度の実現に向け、関係機関に働きかけます。
適正な土地利用の推進	○「今治市都市計画マスタープラン」に基づき、全市一体的なまちづくりの実現を図ります。
交通体系の維持・確保	○公共交通機関の利便性の向上を図るため、事業者・利用者・行政が一体となって、地域公共交通ネットワークの再構築に取り組みます。 ○市民の重要な交通手段としての生活交通バスのバリアフリー化など利便性の向上や利用促進を行うとともに、事業者・利用者・行政が一体となって効率的な路線再編に取り組み、バス路線を維持・確保します。 ○離島住民の生活の足として、有効かつ効率的な運営に努め、生活航路を維持・確保します。

図 39 まちの将来像および実現に向けた主要施策

2) 今治市都市計画マスタープラン

今治市都市計画マスタープランでは、都市づくりの理念として、「瀬戸内の魅力を活かし 地域の暮らしを守る都市づくり」を掲げ、都市づくりの5つの目標を設定しています。公共交通に関しては、目標1の「適正な拠点配置と土地利用による持続可能な生活圏の形成」の達成に向けて、拠点や地域を結ぶ公共交通機関の維持や充実を推進していくこととしています。



都市づくりの理念

瀬戸内の魅力を活かし 地域の暮らしを守る都市づくり

～ずっと住み続けたい “ここちいい(心地好い)”まちを目指して～

目標1 適正な拠点配置と土地利用による持続可能な生活圏の形成

② 拠点や地域を結ぶ交通体系（公共交通機関）の充実

今後は高齢化の進行等による交通弱者の増加が予測される中、地域の活力を維持し、快適で利便性の高い交通環境を実現するため、拠点間を結ぶ鉄道や路線バス、フェリー等の公共交通機関については今後も維持し、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の確保を図るなど、交通体系（公共交通機関）の充実を推進します。



図 40 都市づくりの理念・目標および将来都市構造

(2) その他の関連計画

1) 今治市中心市街地まちづくり構想(今治市中心市街地デザインブック)

今治市中心市街地まちづくり構想では、今治市中心市街地の課題として、「交通結節点の強化と歩行者・自転車動線の質と量の向上」が整理されており、それを解決するまちづくりの方針として、「今治駅をサイクリスト関連施設と連携させ、次世代の交通結節点として機能充実を図っていくこと」、「今治港での活動・交流を他エリアに波及させ、回遊を促していくこと」等を掲げています。



現状分析より抽出された今治市中心市街地の課題

人口・建物用途

● エリア間で連携したまちなかの賑わい創出

公共施設・公有地

★ 公共施設の再編と低未利用地の有効活用

交通

◆ 交通結節点の強化と歩行者・自転車動線の質と量の向上

エリア2 今治駅～市役所周辺

エリアの特徴・課題

- ◆ 今治駅は今治内外の人が集まる場となっているが、拠点機能としては不十分であり、駅からまちなかへ誘導する仕組みが不足している
- ★ 市役所周辺は、丹下健三によって設計された建築物が集積しているが、老朽化の進行等がみられるとともに、住民にとって施設が利用しづらいという意見もある
- ◆ 広小路の道路区間の再編が計画・検討されている

今治駅～市役所周辺のまちづくり方針(案)

- ・ 今治駅は中心市街地の重要な交通結節点として強化し、現況のサイクリスト関連施設と連携するなど、次世代の交通結節点としての機能を充実させる
- ・ 市役所周辺は公共施設の再編を契機とする、文化機能など新たな施設機能の付加により、まちなかの賑わい創出に寄与する拠点として再構築する

エリア3 今治港周辺

エリアの特徴・課題

- 「みなと再生」による空間整備が進むとともにマルシェが実施されるなど、一定の賑わいがみられる
- みなと交流センターは多様な用途でのニーズがあるため、更なる利活用についての検討が求められる
- 「交流」の港として、賑わい創出に寄与する港湾施設の新たな利活用方法についての検討が求められる

今治港周辺のまちづくり方針(案)

- ・ 海を臨む立地を活かすとともに、今治商店街、広小路を介して市役所周辺、シビックゾーンをつなぐウォーカブルなまちづくりの軸を形成するにぎわい創出の拠点づくりをおこなう
- ・ 今治港周辺エリアで活動している団体との連携を図り、現在の活動が生む人流が他エリアに波及するまちづくりの展開を推進する

図 41 中心市街地の課題とエリアごとのまちづくりの方針(案)

2) 今治市観光振興計画

今治市観光振興計画では、「地域活性化(地域経済活性化・シビックプライドの醸成・自然や文化の保全及び活用等)を観光振興施策により達成すること」を観光振興の目指すべき姿とし、その実現に向けて4つの目標を設定しています。公共交通に関しては、課題2「受入環境整備に関する課題」に対するハード・ソフト両面の快適な旅行環境の提供として、二次交通の改善、キャッシュレス決済、多言語対応の案内標識等を掲げています。



【目指すべき姿】
 今治市が迎えている人口減少型社会において、**観光振興計画により地域の活性化を達成**している状態

- ▶ 観光関連産業の振興と集積
- ▶ 交流人口・定住人口の拡大
- ▶ シビックプライドの醸成
- ▶ 自然・文化の保全 など

【目 標 像】

目標 1 観光産業の発展、特に民間事業者を主体とした観光産業の集積を目指す

目標 2 「サイクルツーリズム」を中心的な取組みに位置付け、世界的な先進地を目指す

目標 3 シビックプライドを醸成する様々な取組みを行い、「関係人口」を創出、その先にある「定住人口」の増加を目指す

目標 4 継続的な観光需要を創出し、持続可能な地域の実現を目指す

課 題		各 種 施 策	
課題 1 観光消費額増大に直結する課題	- マーケティング・リサーチの体制確立 - 観光コンテンツの拡充 - 情報発信、P R 方法の改善 - 多様なニーズ（ワーケーション・プレジャーなど）に応じた滞在時間延長施策の検討	- マーケティング・リサーチの強化 ○ 国内外の情報収集と分析、活用 ○ 市内観光市場、レンタサイクルの情報収集と分析、活用 - コンテンツの磨き上げと掘り起こしによる滞在時間の延長 ○ サイクルツーリズムのさらなる推進（他のコンテンツと組み合わせた商品造成等） ○ 独自コンテンツの磨き上げと旅行商品の造成（日本遺産、インフラツーリズム、アートツーリズム、産業観光など） ○ 物産（お土産）・飲食メニューの新規開発 - 効果的なプロモーションの実施 ○ 費用対効果を考慮した P R の実施 ○ インバウンド、サイクリスト、プレジャーなどターゲットに応じた情報発信 - 会議や大会等の誘致推進 ○ 学会会費等の開催誘致 ○ 合宿の誘致（修学旅行を含む） ○ サイクリング、日本遺産、地場産業等に関する各種イベントの開催、支援（協賛等）	
	- ハード面における受入環境不足 - ソフト面における受入環境不足	- ハード・ソフト両面の快適な旅行環境の提供 ○ サイクリング環境の改善（レンタサイクルの ICT 化、専用通行帯の整備等） ○ 多言語対応（インバウンド向けパンフ、案内標識、翻訳機器の導入） ○ 多様な価値観への対応（ハラル・ビーガン等） ○ 旅行環境の改善（キャッシュレス決済等） ○ 二次交通の改善 - おもてなし力の向上 ○ 多様なニーズに対するガイドの育成（多言語、外国人、サイクリングガイド） ○ 観光業界人材の育成	
課題 3 持続可能な取組みに関する課題	- 移住促進、観光地としての地域ブランド化への取組み - 市民の地域への思いを高める取組み - 災害に対する準備（新型コロナウイルス感染症への対応を含む） - 民間事業者の誘致と投資の促進 - 地域内における一体的な取組み - 近隣地域や関係地域と連携した取組みの拡充	- いまばりファンづくり ○ 「しまなみ海道」、「サイクルシティ」を核としたブランディング ○ 「iimabari!」のロゴマークの活用 ○ 移住促進のための取組み（ワーケーション体制整備、お試し移住等） ○ ふるさと納税制度の活用 - シビックプライドの醸成 ○ 愛郷教育 ○ 景観、文化財の保全 - 災害等リスクへの対応 ○ 災害への備え（誘導標識の整備、新しい生活様式に対応した事業、イベントの実施） ○ 被災後の対応（避難情報の正確な発信による安全確保） ○ 復興・再生へ向けての取組み（観光事業者への支援制度の周知、創設） - 観光事業の集積 ○ 事業者支援（事業者からの相談対応、各種支援制度の情報提供） ○ DMO「しまなみジャパン」が地域を牽引する仕組みづくり（関係団体による意見集約、情報共有体制等の構築） - 関係団体・事業者との役割分担と連携 ○ エリアマネジメントの強化（関係団体の役割分担の明確化） ○ DMO「しまなみジャパン」の機能強化と事業者との連携・協働 - 広域連携 ○ 広域連携による取組み（ナショナルサイクルルート関係都市、台湾日月潭等）	

図 42 計画目標および課題・施策

3) 第二次今治市環境基本計画

第二次今治市環境基本計画では、「脱炭素社会の形成 美しい地球を未来へつなぐまちづくり」を基本目標のひとつに掲げており、目標の達成に向けた施策として、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していくこととしています。



(5) 基本施策 1-5：脱炭素な移動手段の推進

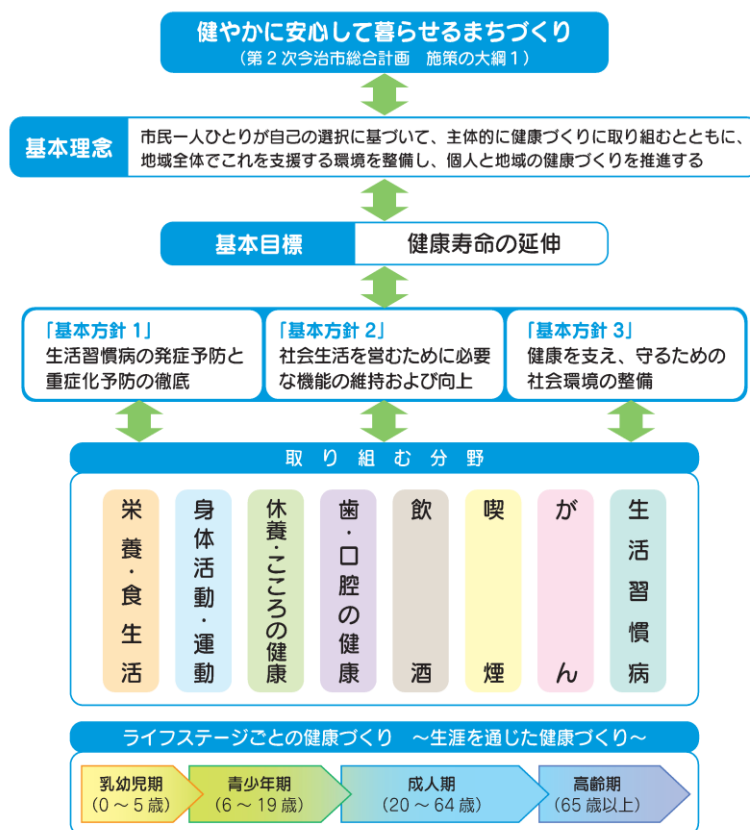
① 移動時の温室効果ガス排出量の削減

- ◆ 路線バスや鉄道等の公共交通機関の利用促進に向けて、高齢者等の交通弱者に対する対応等、利用者ニーズに合致した利用しやすい市民の足の確保に努めます。また、今治市内の公共交通（バスおよび鉄道・航路・タクシー）の情報をコンパクトにまとめた「今治市公共交通マップ」を作成し、温室効果ガス排出量の抑制のため、市民、事業者の積極的な公共交通の利用を促すための広報活動を推進します。
- ◆ 自転車を利用した日常生活での移動や通勤の推奨等、地球環境にやさしい取り組みに向けた啓発活動を実施し、車に依存しないライフスタイルの普及による温室効果ガス排出量の削減に努めます。
- ◆ ホームページ等の広報媒体を活用した環境にやさしい「ノーマイカーデー（車に乗らない日）」や「ライドシェア（複数同乗）」、「アイドリングストップ」等、「エコドライブ」に関する普及啓発活動を今後も継続して実施します。また、市職員に対しても毎月1回ノーマイカーデーを設けて取組を進めています。

図 43 基本目標と施策

4) 第二次今治市健康づくり計画「バリッと元気」

第二次今治市健康づくり計画「バリッと元気」では、「市民一人ひとりが自己の選択に基づいて、主体的に健康づくりに取り組むとともに、地域全体でこれを支援する環境を整備し、個人と地域の健康づくりを推進する」ということを基本理念としており、身体活動・運動の分野における取組として、「身体活動量を増やすこと」、「運動習慣がある人を増やすこと」を目標としています。



身体活動・運動

実践目標

- ◎身体活動量を増やすよう取り組む
- ◎運動習慣がある人を増やす



一人ひとりの心がけ

- 生活の中で動くことを心がける
- 今より10分多く歩く
- 家族や仲間と、運動に関するイベントや行事などに参加する

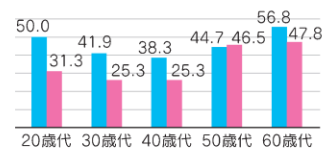
みんなで取り組むこと

- 楽しくからだを動かす講座や行事を開催する
- ウォーキングをはじめとする運動を推進する
- 職場や地域で定期的に運動を取り入れ、イベントなどへの参加を推進する

今治市の現状と平成38年度の目標値

運動習慣がある人の割合

■ 男性 ■ 女性 (%)



資料：平成27年 今治市健康づくり計画市民アンケート

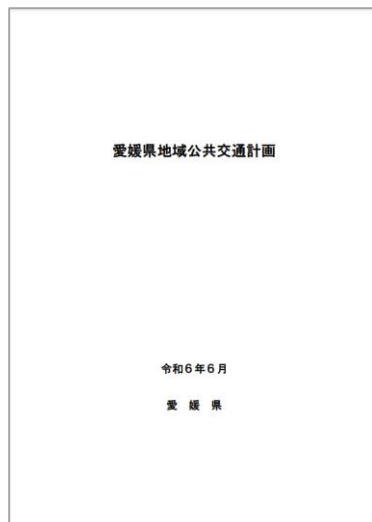
主な指標	現 状	目標値
日常生活における歩数	20～64歳の男性 7119歩	8500歩
	20～64歳の女性 8208歩	8500歩
	65歳以上の男性 7669歩	8000歩
	65歳以上の女性 4338歩	5000歩
運動習慣の多い人の割合	20～64歳の男性 45.8%	50%
	20～64歳の女性 37.2%	45%
	65歳以上の男性 76.9%	増やす
	65歳以上の女性 57.9%	

資料：平成27年 愛媛県国民健康調査
平成27年 今治市健康づくり計画市民アンケート

図 44 基本理念および取組内容

5) 愛媛県地域公共交通計画

愛媛県地域公共交通計画では、「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」を基本方針として掲げており、これに基づき、愛媛県の公共交通が抱える課題と対応する形で、「既存公共交通網の再編・最適化」、「公共交通を使いたくなる環境整備」、「サービスや運営の高度化」、「運転手等の確保・魅力向上」、「公共交通に対する愛着形成」を計画目標として設定しています。



3. 計画の基本方針と目標

3.1 基本方針

前章で整理した、本県の公共交通が抱える課題を踏まえ、本計画における基本方針を次のとおり設定する。

基本方針

多様な関係者の「共創」による、
使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保

3.2 計画の目標

基本方針を踏まえ、本県の公共交通が抱える課題と対応する形で、本計画における計画目標を次のとおり設定する。

計画目標①

既存公共交通網の再編・最適化

利用者目線でのニーズ対応、交通事業者目線での運行効率化、自治体目線での負担適正化の3つの視点を踏まえ、ルートやダイヤの見直し、モードの転換等を含めた最適化を図る。

計画目標②

公共交通を使いたくなる環境整備

限られた交通資源を快適に利用できるよう、交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上や、通信環境・待合環境等の改善を通して、公共交通を積極的に利用したいと思える環境整備を図る。

計画目標③

サービスや運営の高度化

キャッシュレス決済やMaaS、GTFSによる情報発信、DX・GX技術の活用、サブスクリプション化の検討・導入等、新たな技術やサービスの活用により、公共交通サービスの高度化や運営効率化を図る。

計画目標④

運転手等の確保・魅力向上

地域の生活の足を維持するための担い手となる公共交通の運転手等の確保について、交通事業者だけでなく、国、県、周辺自治体をはじめとした関係機関が一丸となって求人情報の発信や職の魅力向上に取り組む。

計画目標⑤

公共交通に対する愛着形成

公共交通を知り、より身近に感じてもらうため、商業施設とのタイアップや地図アプリでの路線検索、観光ツアーの発信等、他分野との連携を強化し、住民のみならず来県者に対しても、公共交通の魅力発信や認知度向上に向けた情報発信を行う。



図 45 基本方針および東予地域における公共交通ネットワークの構築方針

発行年月：令和7年3月

発行：今治市

編集：今治市 地域振興部 地域振興課

〒794-8511 愛媛県今治市別宮町一丁目4番地1

TEL:0898-36-1514(直通)

Fax:0898-32-5211(代表)

