

# 今治市地域公共交通網形成計画 (案)

2020年 月

今治市

# 目次

<b>1 はじめに</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 計画区域.....	2
1-3 計画期間.....	2
1-4 計画書の構成.....	3
<b>2 今治市の現状・問題点</b> .....	<b>4</b>
2-1 地域・交通の現況.....	4
2-2 市民の移動・交通の実態.....	35
2-3 バス・航路の利用実態.....	38
2-4 集客施設等の利用実態・ニーズ.....	53
2-5 現状のまとめ.....	60
<b>3 まちづくりの方向性</b> .....	<b>62</b>
3-1 上位計画.....	62
3-2 その他の関連計画.....	64
3-3 公共交通に求められること.....	68
<b>4 公共交通に関する課題</b> .....	<b>69</b>
4-1 課題整理の視点.....	69
4-2 課題の整理.....	70
<b>5 公共交通網の形成に向けた基本的な方針と施策</b> .....	<b>71</b>
5-1 公共交通の将来像.....	71
5-2 基本理念.....	71
5-3 取組方針と公共交通ネットワーク.....	71
5-4 施策の概要.....	75
5-5 施策の内容.....	77
<b>6 取組の進め方</b> .....	<b>92</b>
6-1 計画の推進体制.....	92
6-2 進捗管理の方法.....	93
6-3 計画の目標と指標.....	94

# 1 はじめに

## 1-1 計画策定の背景と目的

### 1-1-1 計画策定の背景

近年、今治市では、自家用自動車への依存の高まりや人口減少、地域経済の低迷等、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している中、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います。特に島しょ部においては、公共交通の利用者が少なく、路線の効率化や見直し等が必要となっています。

今後、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画・関連計画も踏まえつつ、行政・交通事業者・地域がそれぞれの役割を果たすとともに連携を深めながら、公共交通ネットワークの構築を進めていくことが求められています。

### 1-1-2 計画策定の目的

上記の背景を受け、住民のニーズや移動実態等を把握し、上位計画や関連計画等を踏まえながら、持続可能な公共交通ネットワークの構築に必要となる考え方や各者の役割、具体的に取組むべき内容を明らかにすることを目的としています。

### 1-1-3 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の地域公共交通網形成計画に基づきつつ、その他、観光・環境等の分野における各種計画と連携・整合させながら、今治市における地域公共交通のあり方、取組を共有化するものです。

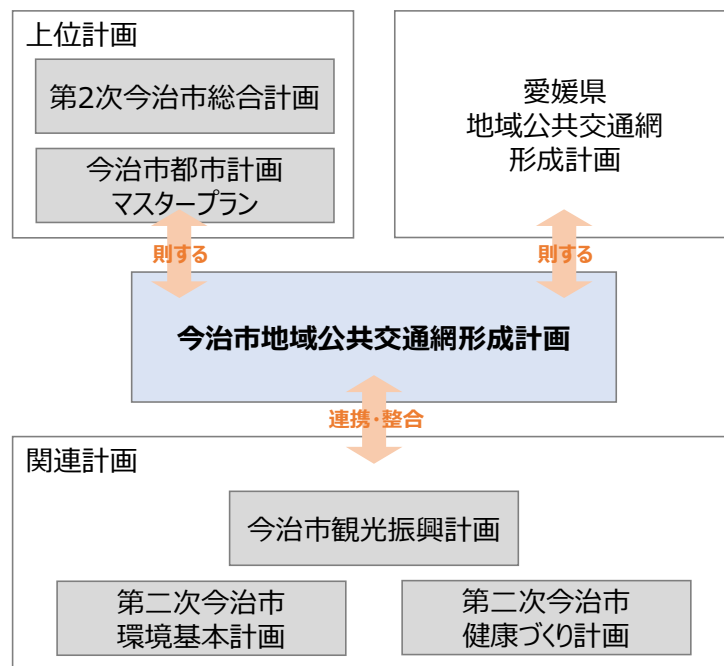


図 1-1 計画の位置付け

## 1-2 計画区域

本計画の対象とする区域は、「今治市全域」とします。



図 1-2 今治市全体図

## 1-3 計画期間

令和2年度～令和6年度の5年間とします。

## 1-4 計画書の構成

計画策定にあたり、今治市の公共交通が解決すべき課題とそのための取り組みを明確にするため、まず第2章および第3章において、公共交通に関する現状・問題点とまちづくりの方向性から公共交通に求められることを整理します。そして、第4章において、これらのギャップを踏まえて今後の課題を抽出し、第5章および第6章において、それらを解決するための施策および進め方の設定を行います。

なお、第2章の現状・問題点の整理に際しては、市民アンケートやバス・航路の利用実態調査等の調査結果を活用し、整理を行います。

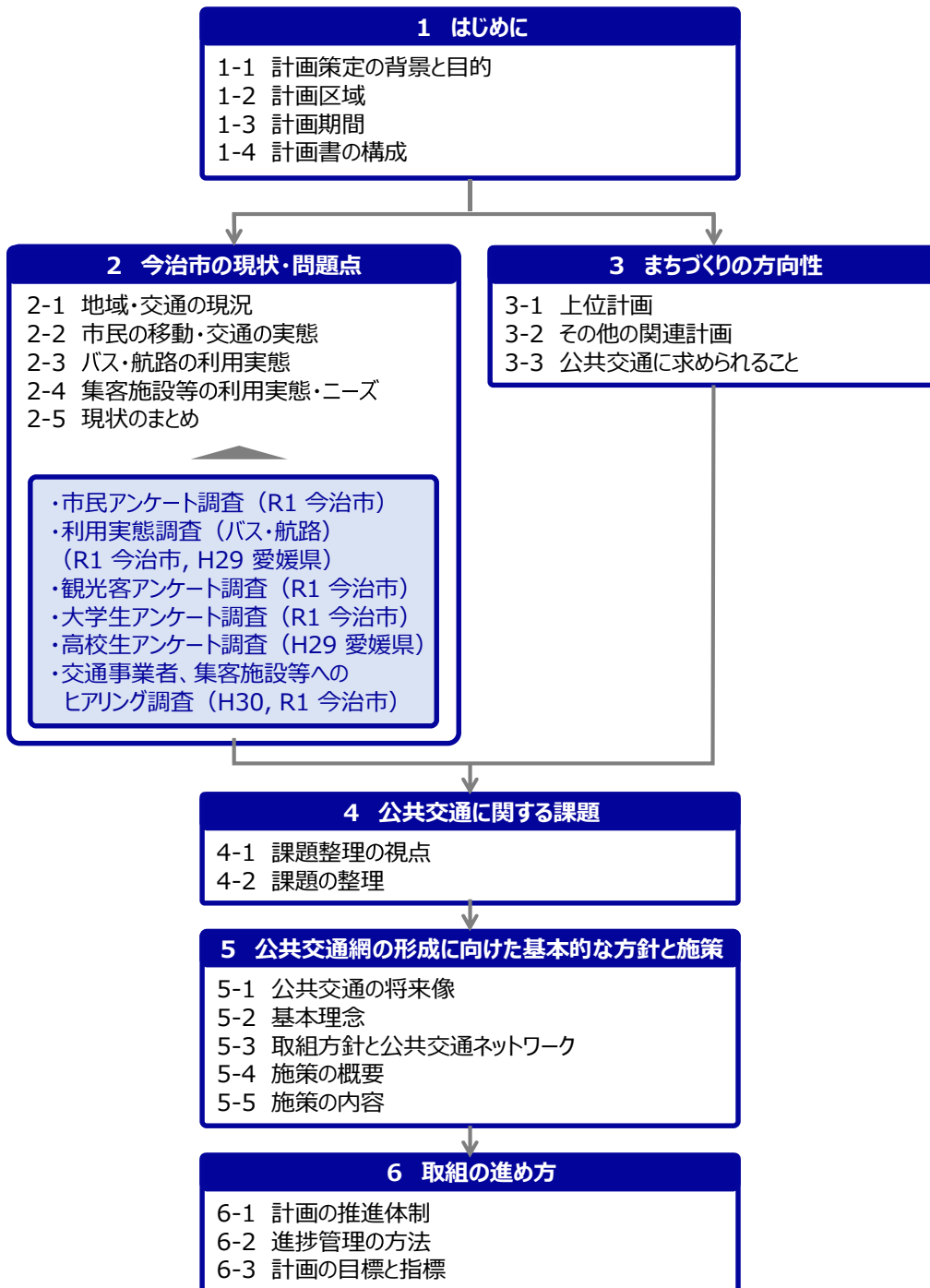


図 1-3 計画書の構成

## 2 今治市の現状・問題点

### 2-1 地域・交通の現況

#### 2-1-1 地域の概況

##### (1) 地理的条件

今治市は、平成17年1月に12市町村が合併してできた面積約420km<sup>2</sup>の都市で、北は広島県尾道市、越智郡上島町、南は松山市・東温市・西条市に接しています。

市域は、南側の中山間、沿海部の平野、島しょ部からなっています。

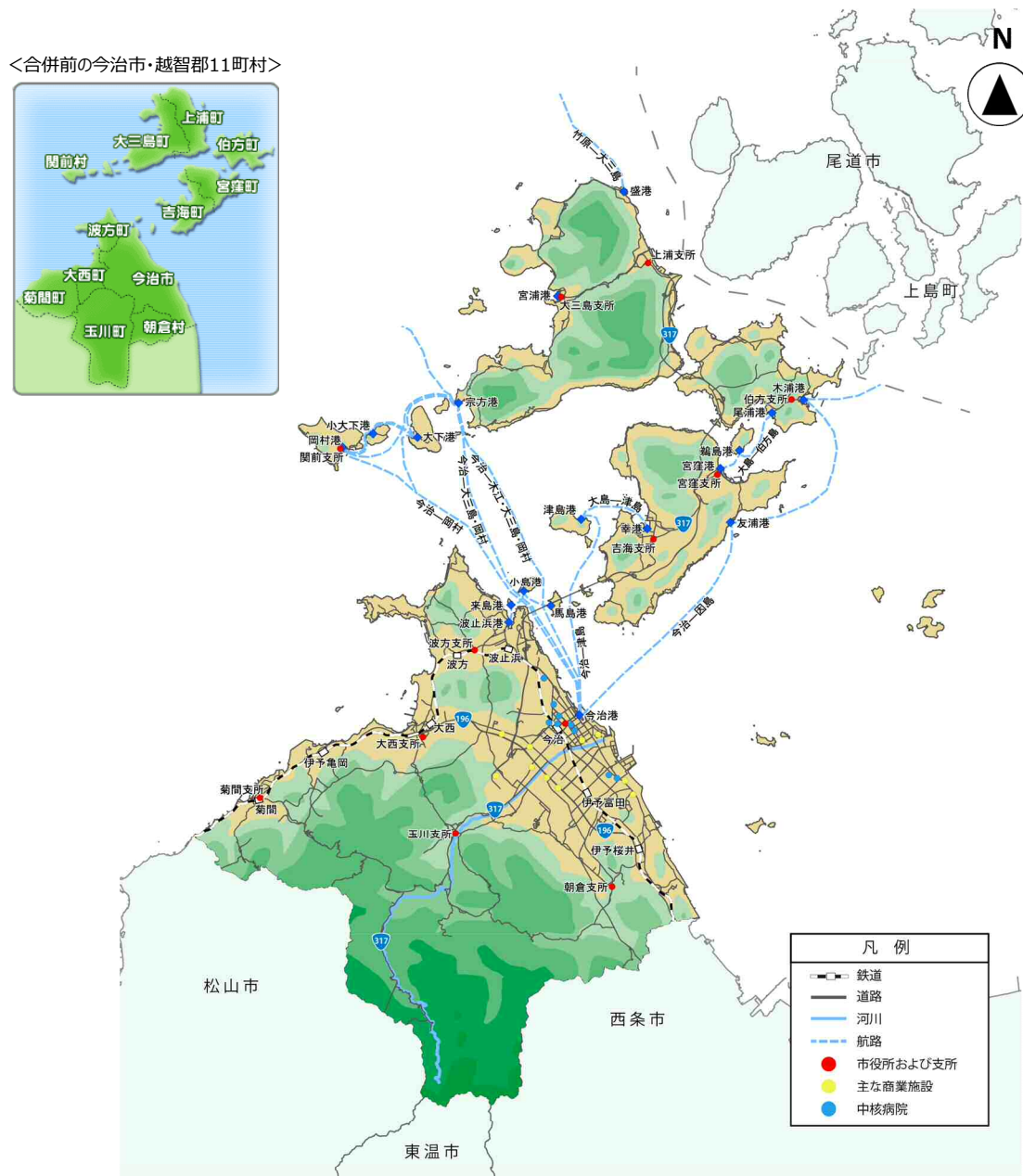
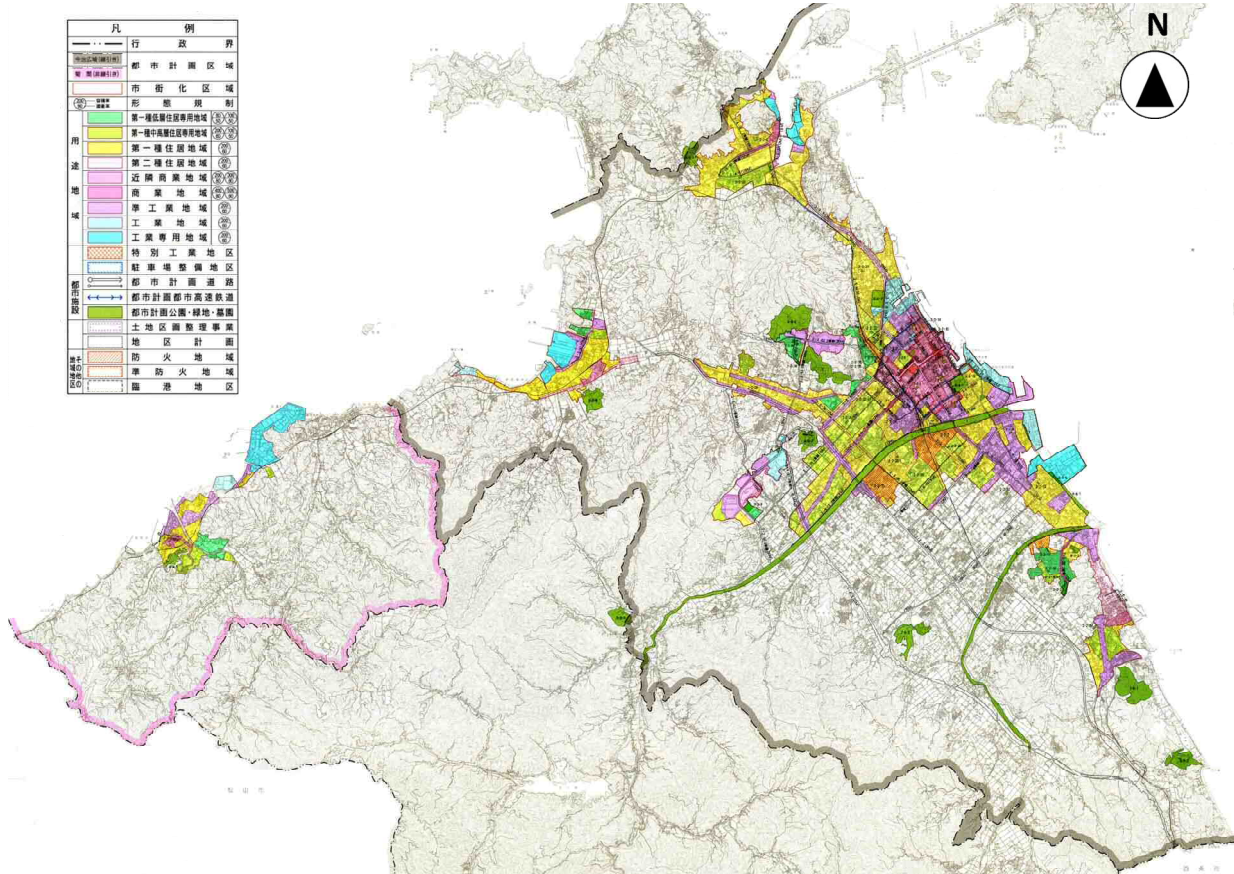


図 2-1 市域の概況

## (2) 土地利用

今治駅や市役所が立地する中心部や旧市町村の支所付近が市街化区域となっています。  
土地利用は、市全体の約半分を山林が占めており、宅地は12%程度となっています。



出典：今治市

図 2-2 今治広域都市計画区域図

表 2-1 地勢および地目別面積

地勢	国土面積	可住地	林野面積	D I D	民有地	宅地面積	可住地面	D I D面	宅地化率
	(km <sup>2</sup> ) A	面積(km <sup>2</sup> ) B(A-C)	(km <sup>2</sup> ) C	面積(km <sup>2</sup> ) D	面積(ha) E	(ha) F	積割合(%) (B/A)	積割合(%) (D/A)	(%) (F/E)
平成 29年	419.14	195.47	223.67	14.00	25,767	3,134	46.6	3.3	12.2

資料：県統計課「市町のすがた」（1 km<sup>2</sup>=100ha）

- 注） 1 国土面積は、「全国都道府県市区町村別面積調（国土地理院）」10月1日現在  
 2 D I D（人口集中地区）面積は、「国勢調査（総務省統計局）」平成27年10月1日現在  
 3 林野面積は、「農林業センサス（農林水産省）」平成27年2月1日現在  
 4 民有地面積・宅地面積は、「固定資産概要調書（県市町振興課）」1月1日現在

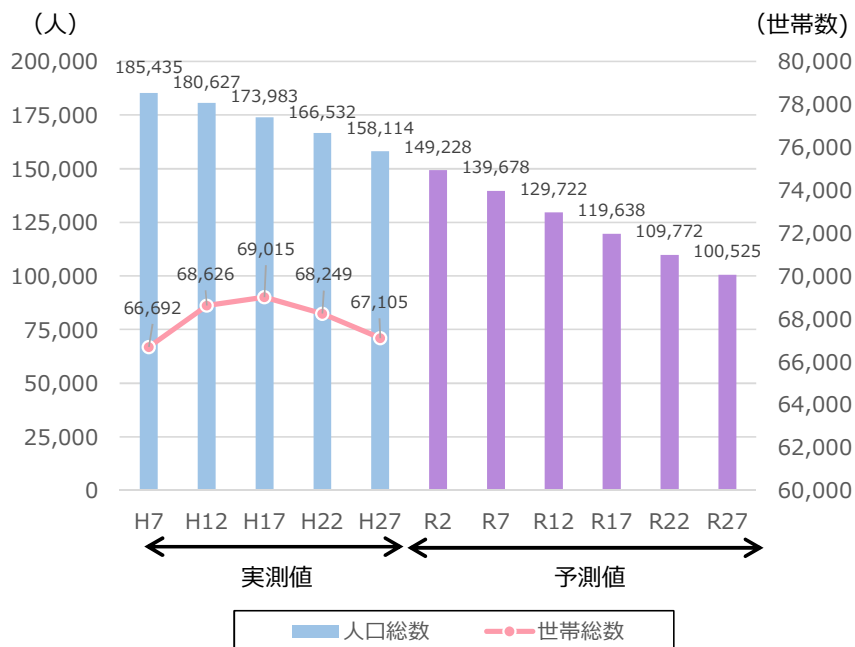
地目別面積	（単位:ha）							
	総数	田	畑	宅地	池沼	山林	牧場・原野	その他
平成 31年	25,757	2,789	6,290	3,152	15	12,240	399	872

資料：資産税課「固定資産概要調書（県市町振興課）」1月1日現在

## 2-1-2 人口等の状況

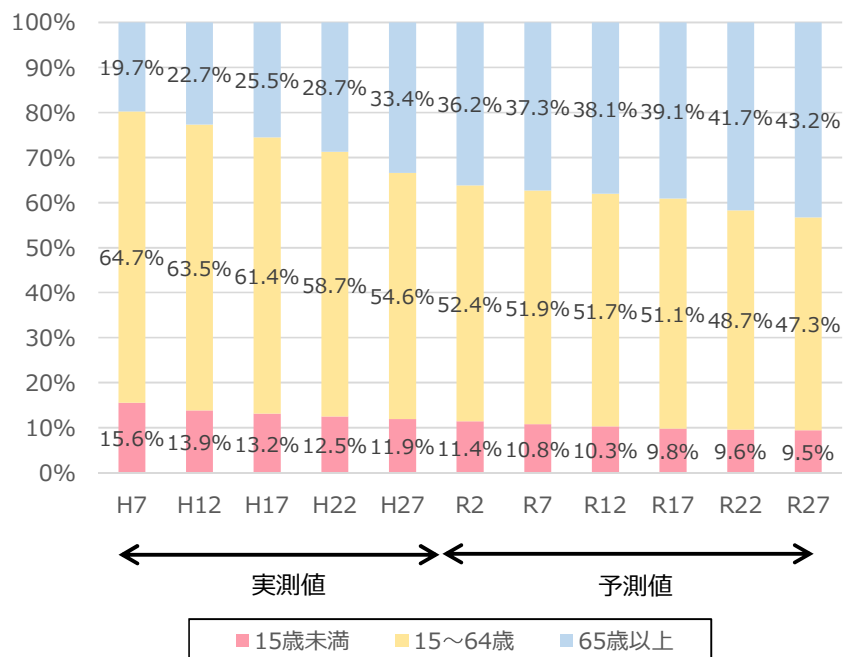
### (1) 人口及び年齢構成の推移

世帯数、人口ともに、近年減少しています。一方、高齢化率の上昇が続いており、令和22年には40%を超える見込みとなっています。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（2018年度推計）

図 2-3 人口・世帯数の推移



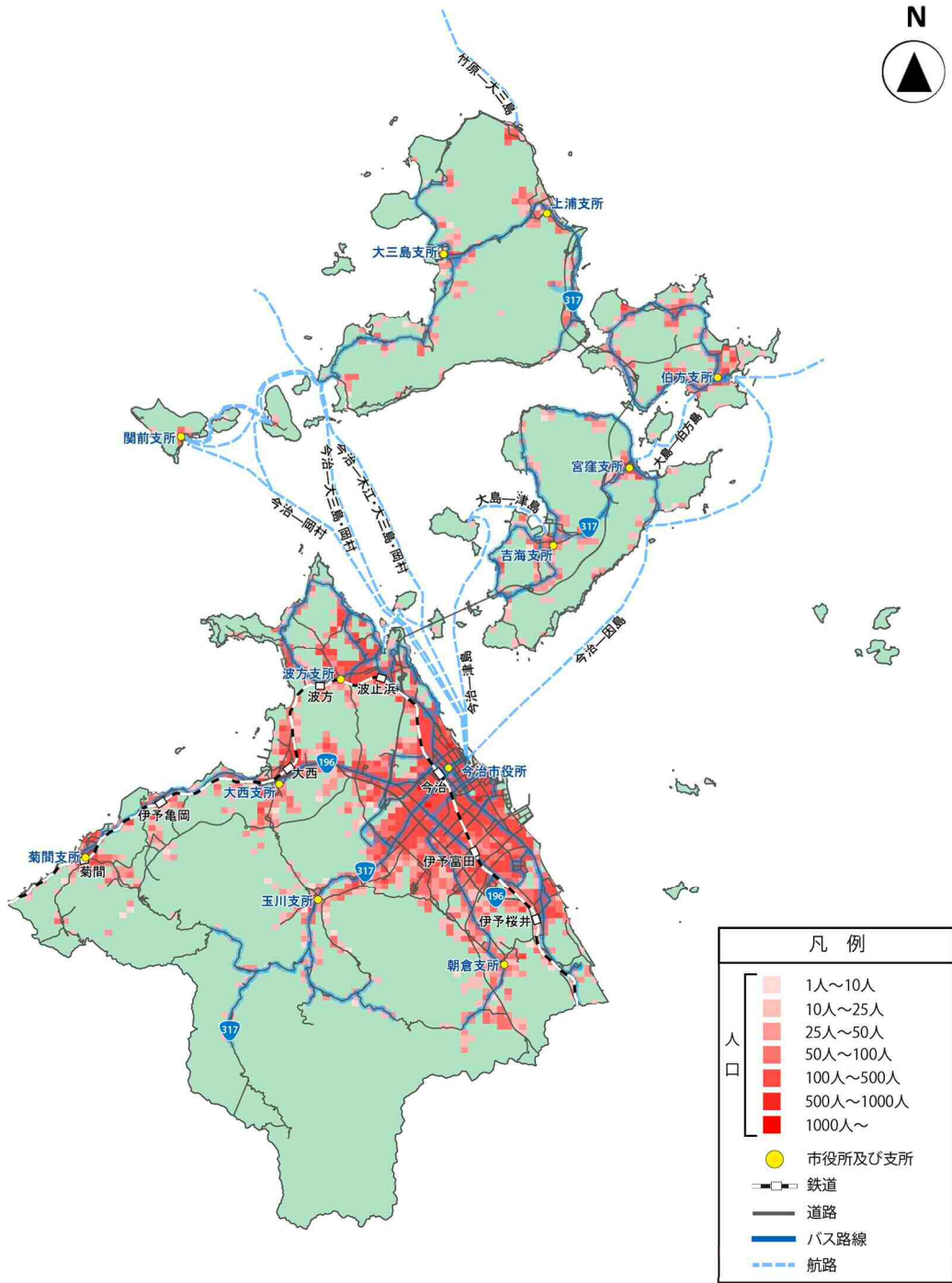
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（2018年度推計）

図 2-4 年齢構成比の推移



## （2）人口分布状況

JR や今治街道、国道 317 号沿いに人口が集まっています。また、旧市町村の支所付近も比較的人口が多くなっています。



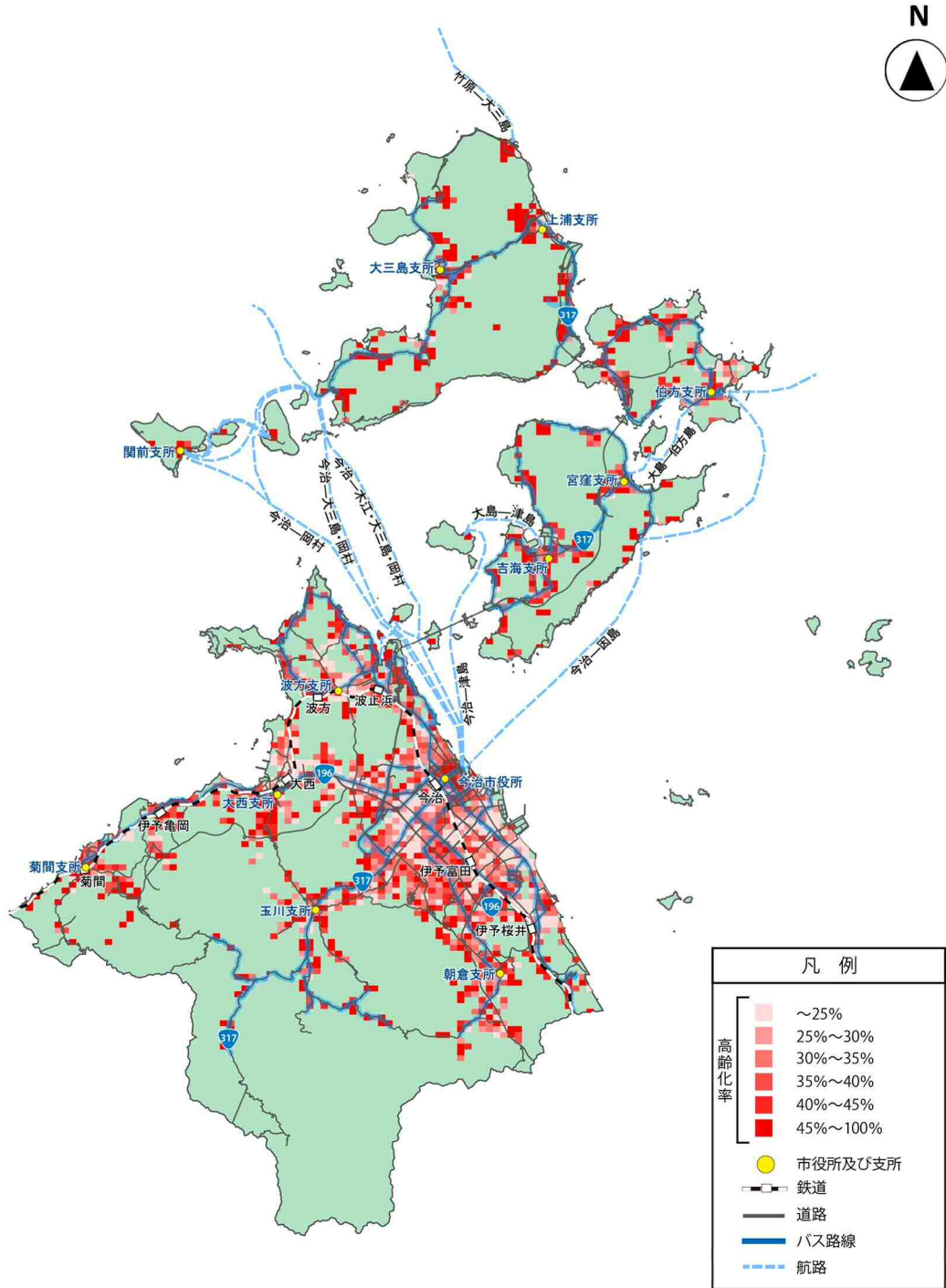
\*メッシュは 250m

出典：国勢調査（2015 年度）

図 2-5 人口の分布

### （3）高齢者の分布状況

人口が集まっている今治街道、国道317号沿いでは高齢化率が比較的低くなっています。陸地部中山間地域や島しょ部では、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。



\*メッシュは250m

出典：国勢調査（2015年度）

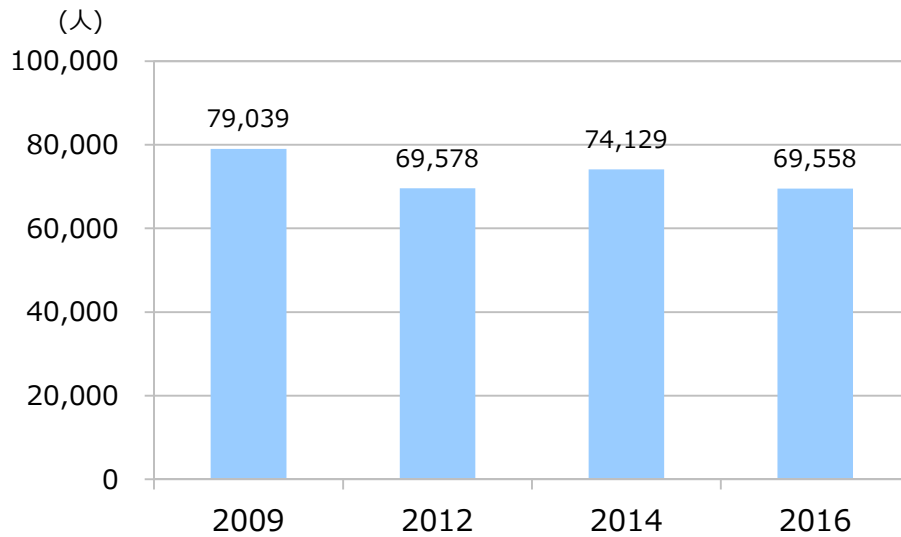
図 2-6 高齢化率の分布

## 2-1-3 就業と就学の状況

### （1）就業の状況

#### 1）従業者数の推移

市内の従業者数は約7万人となっており、2014年に比べて減少しています。

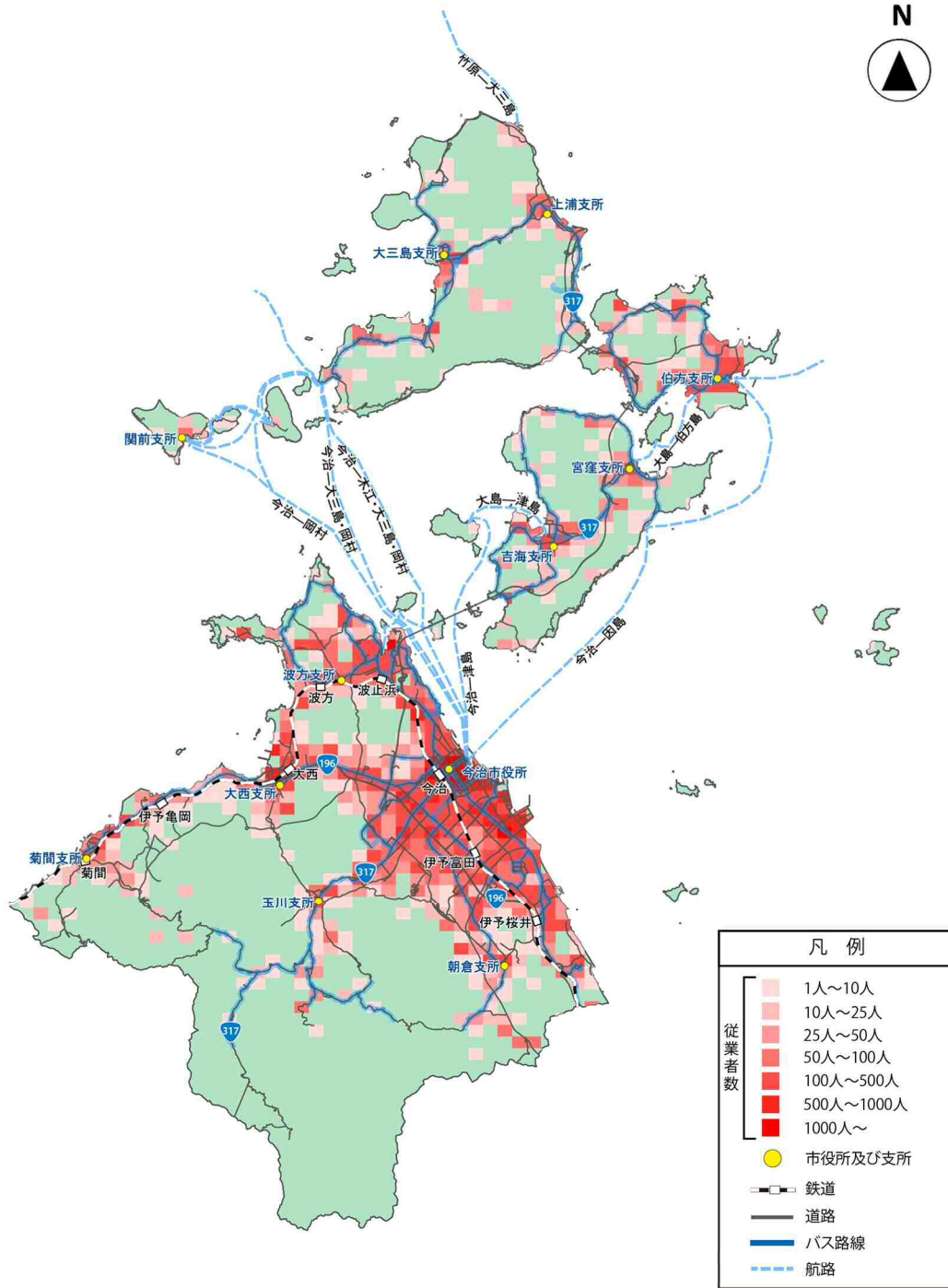


出典：経済センサス

図 2-7 従業者数の推移

## 2) 従業者分布状況

今治駅周辺や波止浜、東側沿岸部周辺等に従業者が多く分布しています。また、旧市町村の支所付近も比較的従業者が多くなっています。



\*メッシュは 500m

出典：経済センサス（2014年度）

図 2-8 従業者の分布

## （2）就学の状況

### 1）学校の立地

今治市には、小学校が26校、中学校が16校、中等教育学校が1校、高等学校が9校、短期大学が2校、大学が1校、特別支援学校が1校立地しています。（2018年4月に岡山理科大学獣医学部が開学）

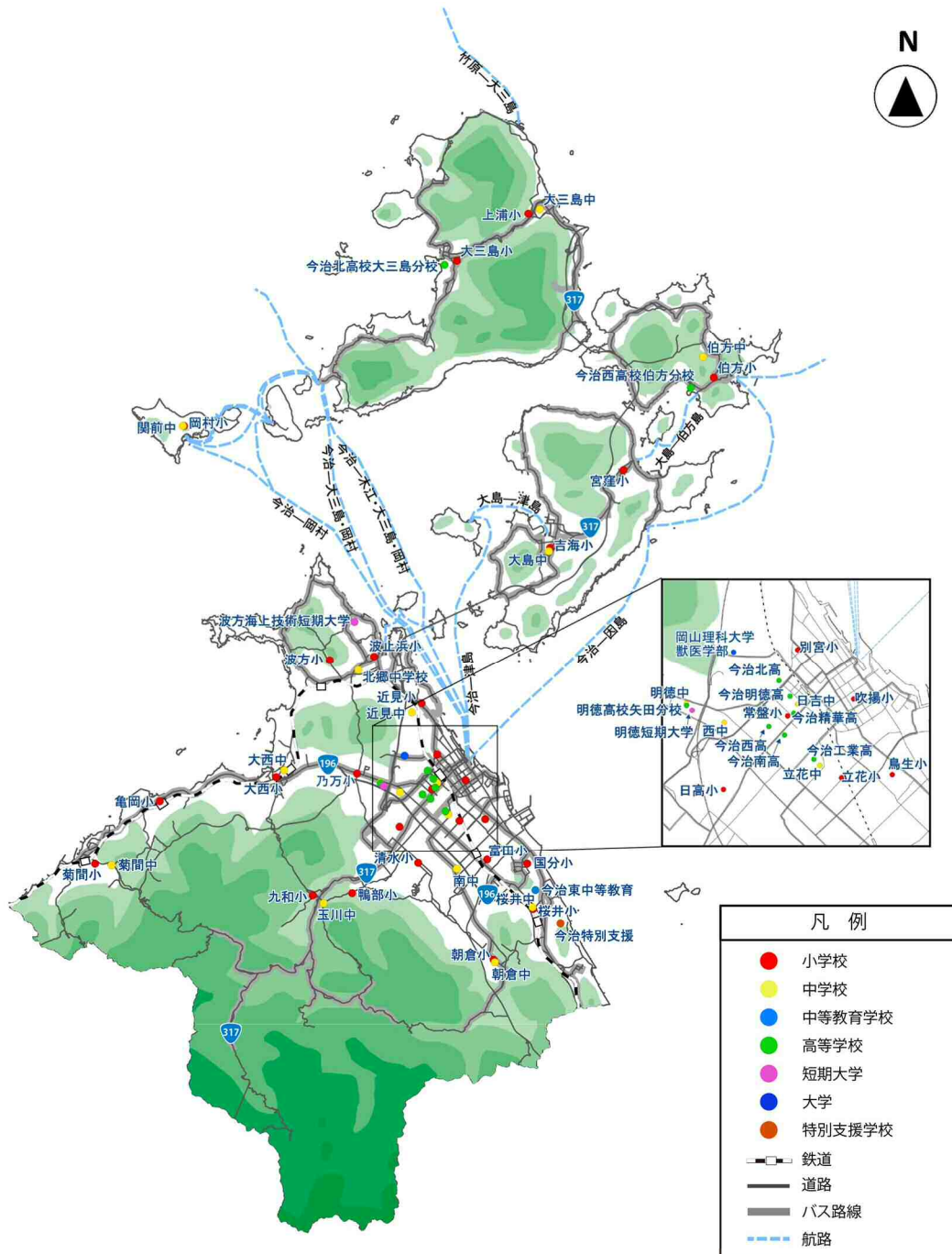
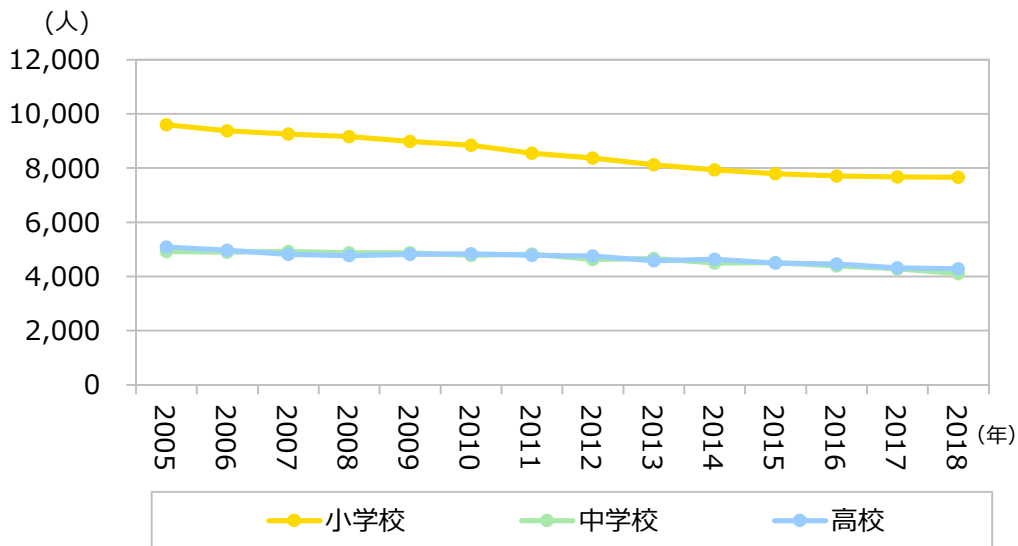


図 2-9 学校の立地状況

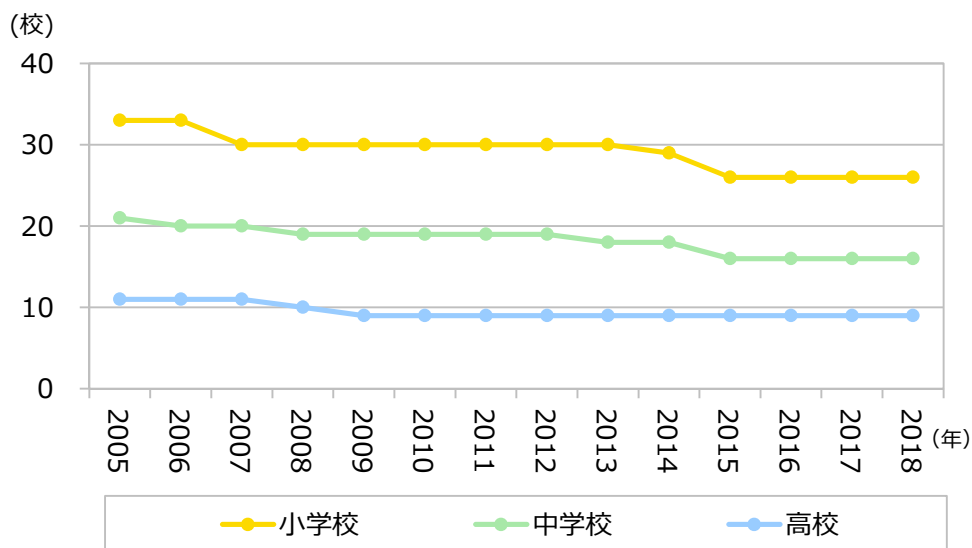
**（3）就学者の推移**

就学者数は減少傾向にあり、小学生は2005年に比べて約2,000人減少しています。学校数も2005年に比べて減少しています。



出典：今治市

図 2-10 就学者数の推移

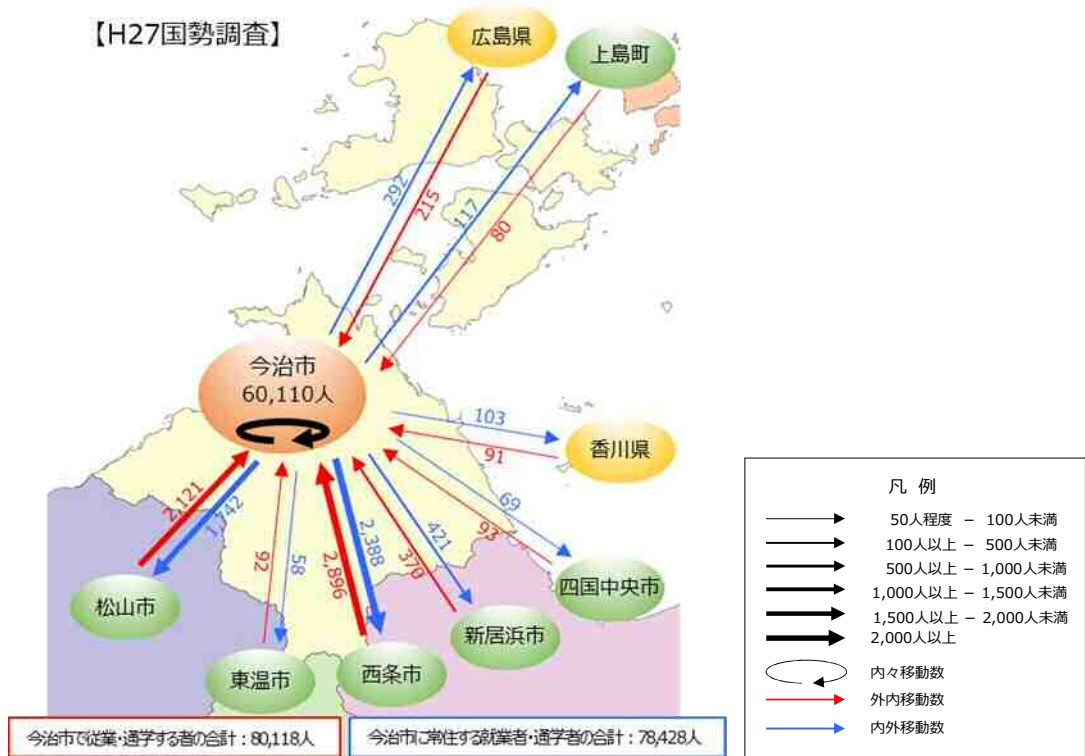
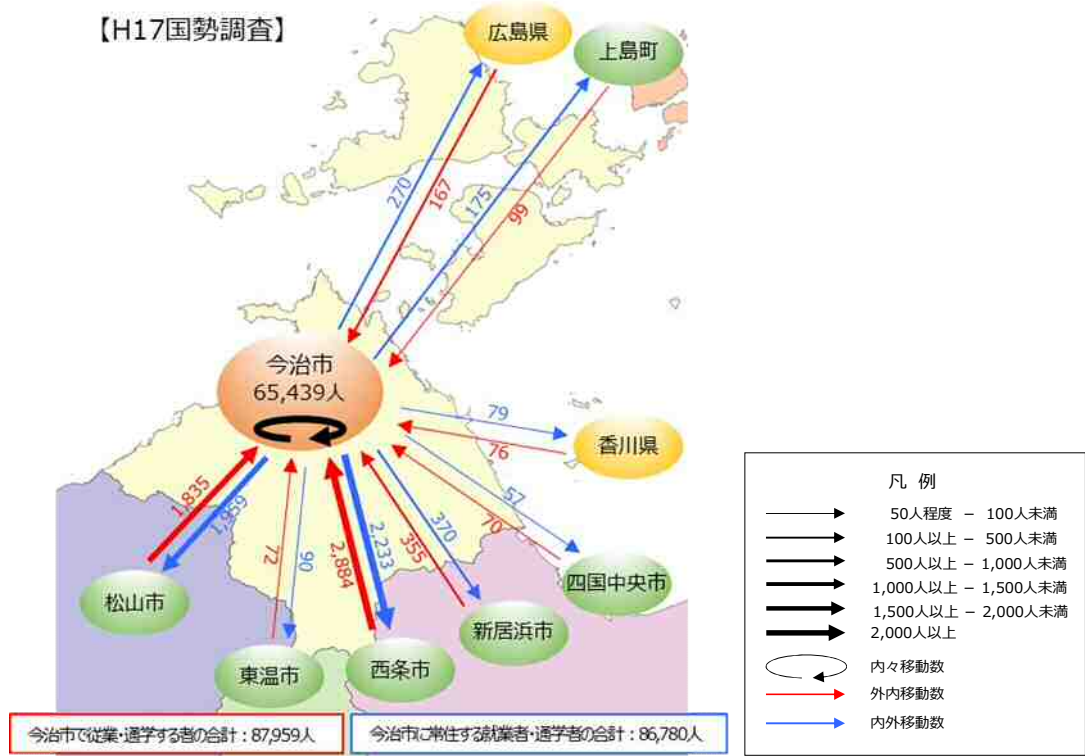


出典：今治市

図 2-11 学校数の推移

（4）通勤・通学による人口流動

通勤・通学の移動は、内々移動（今治市内の移動）が多くを占めており、他市との内外移動および外内移動は、松山市、西条市が多くなっています。また、平成17年と比較すると、内外移動と外内移動の多くは増加となっています。



出典：国勢調査

図 2-12 主な通勤・通学の流動

## 2-1-4 産業、観光の状況

### (1) 商業の状況

#### 1) 商業施設の立地

スーパー等の主な商業施設は、今治街道や国道196号、317号沿いに立地しています。  
また、大規模商業施設として、イオンモール今治新都市が2016年4月に開業しました。

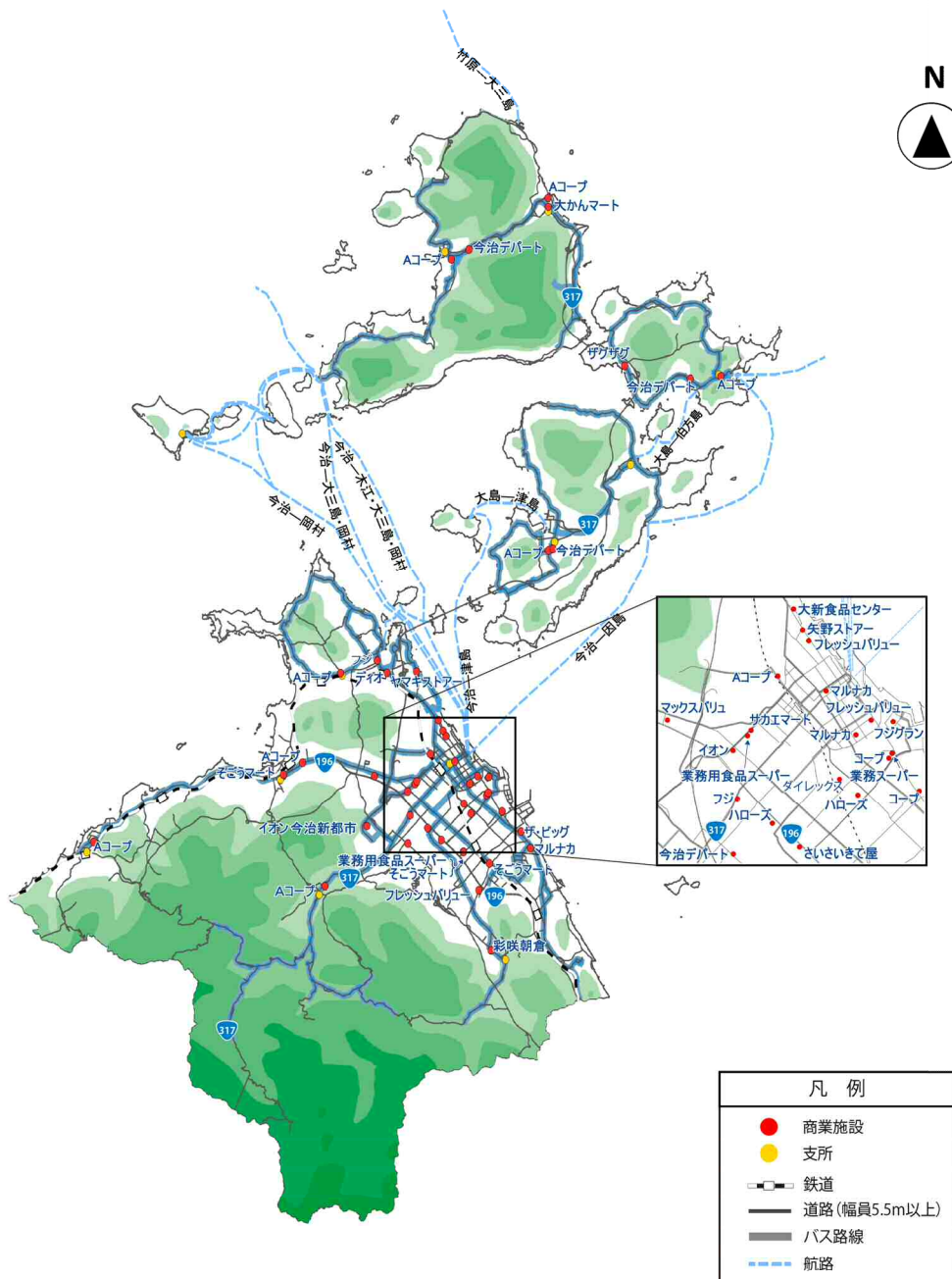


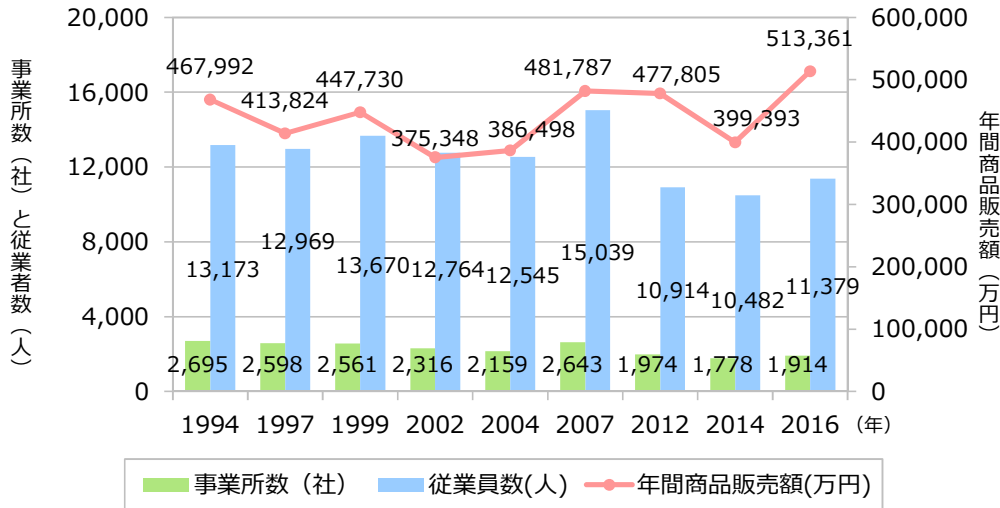
図 2-13 商業施設の立地状況



## 2) 商品販売額

事業所数は減少傾向ですが、従業員数は2012年の減少後以降、横ばいとなっています。

商品販売額は2007年以降、減少傾向でしたが、2016年は増加しています。（2016年4月にイオンモール今治新都市が開業）



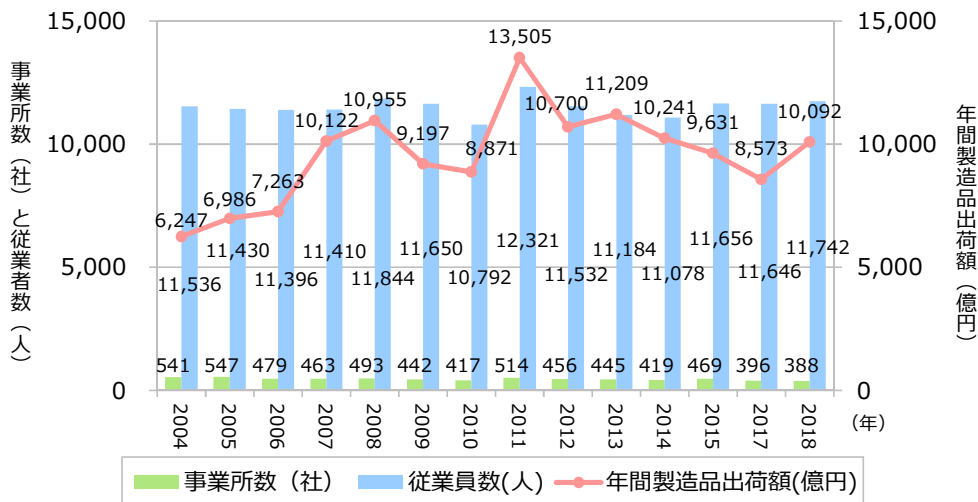
出典：商業統計調査、経済センサス

図 2-14 商業の状況

## (2) 工業の状況

事業所数は年々減少していますが、従業員数は横ばいとなっています。

製造品出荷額は、2004年から2008年に増加し、2011年をピークに減少傾向となっています。



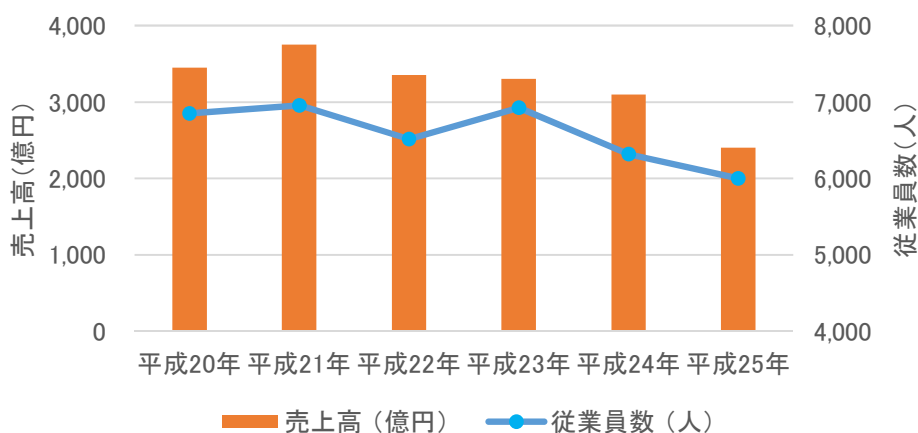
出典：工業統計調査、今治市統計資料

図 2-15 工業の状況

【参考】地場産業の状況

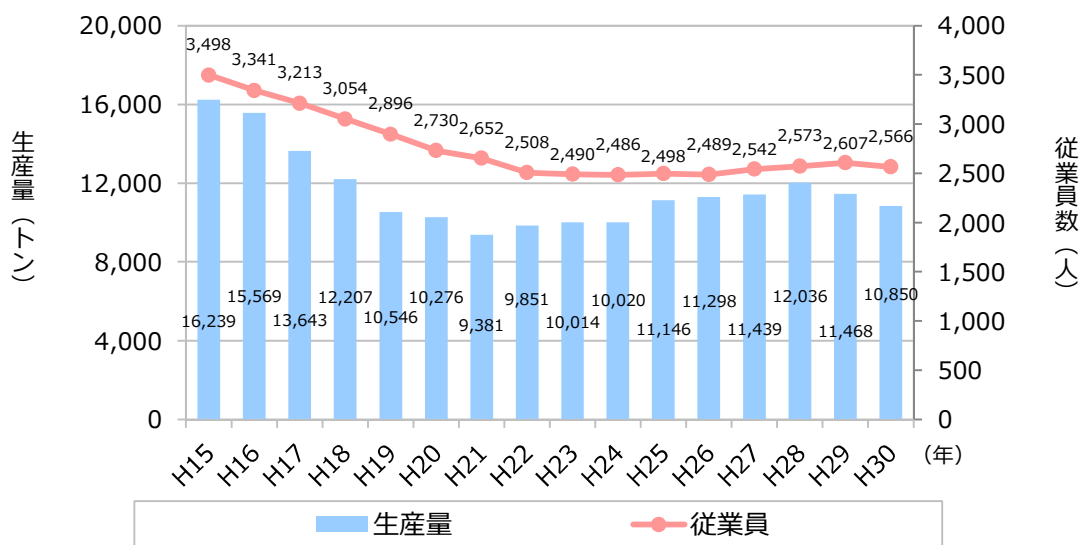
地場産業である造船業は売上高、従業員とも減少傾向となっています。

また、タオル産業は生産量が平成21年まで減少傾向にありましたが、ここ数年は横ばいとなっています。



出典：今治市

図 2-16 造船業の状況



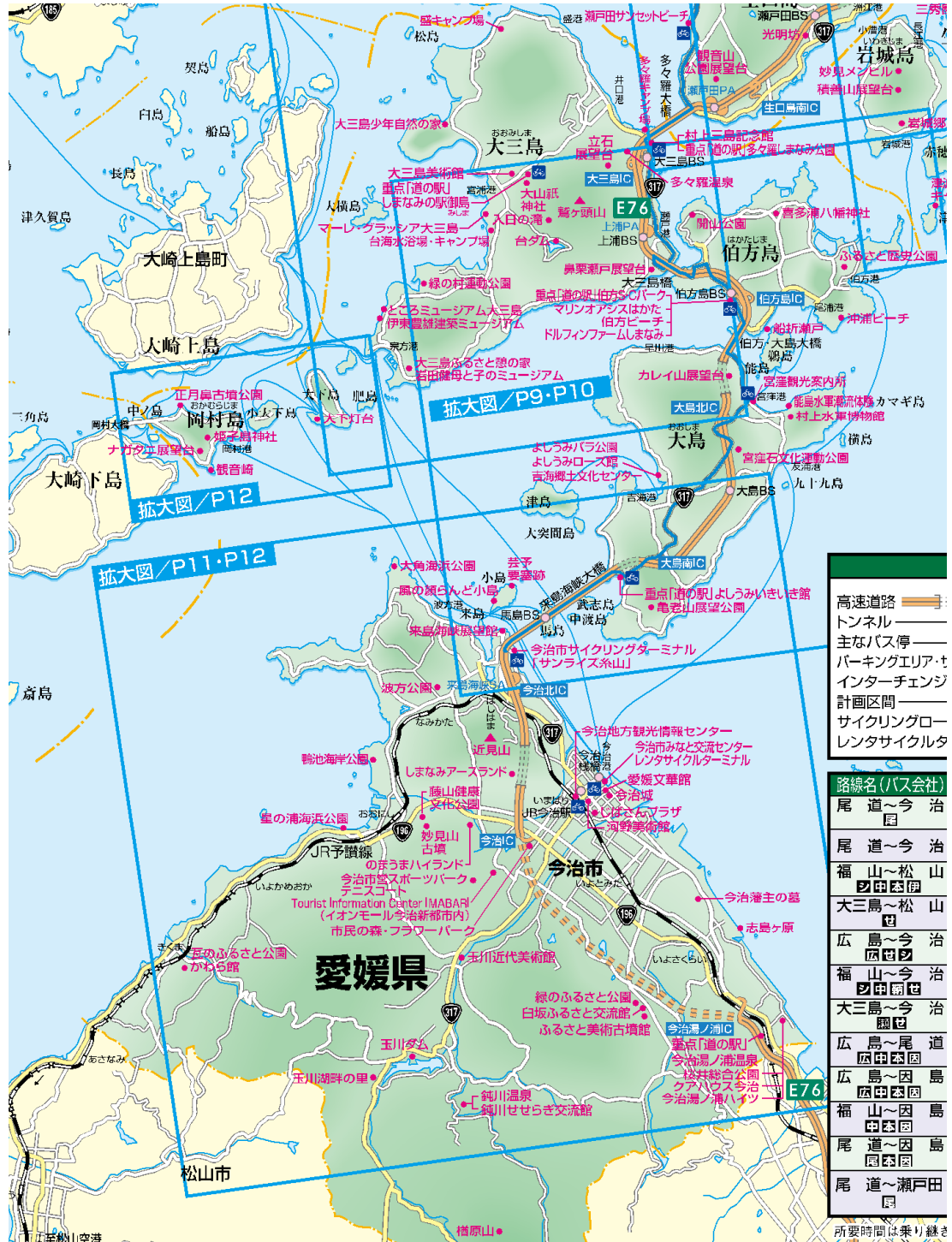
出典：今治タオル工業組合

図 2-17 タオル産業の状況

### (3) 観光の状況

#### 1) 観光施設の立地

今治市内には、しまなみ海道周辺だけでなく、陸地部にも多くの観光スポットが存在しています。



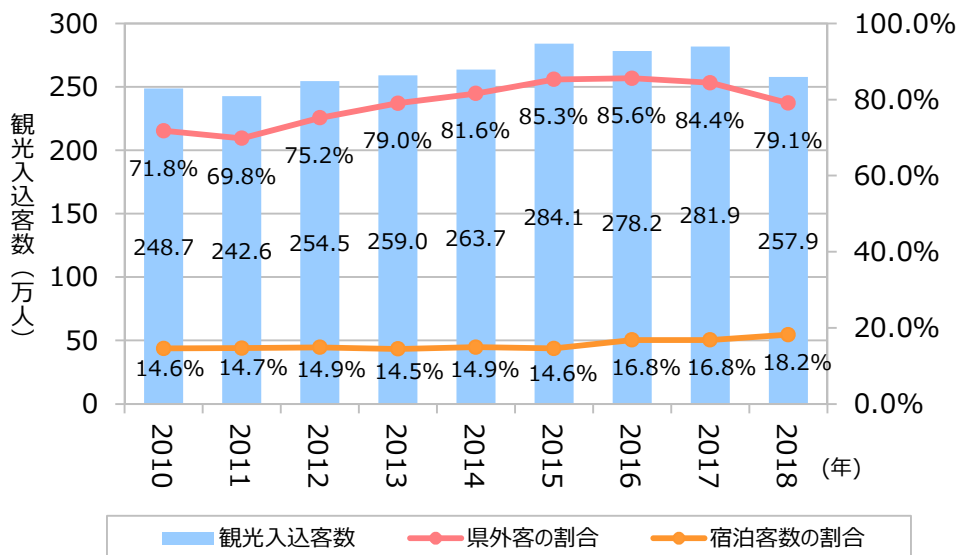
出典：瀬戸内しまなみ海道 SHIMAP

図 2-18 観光施設の立地状況

## 2) 観光客の入込状況

観光客は2012年から2015年にかけて増加し、近年は横ばいとなっています。

そのうち、約8割を県外客が占めていますが、宿泊客数は2割以下と低い状況になっています。

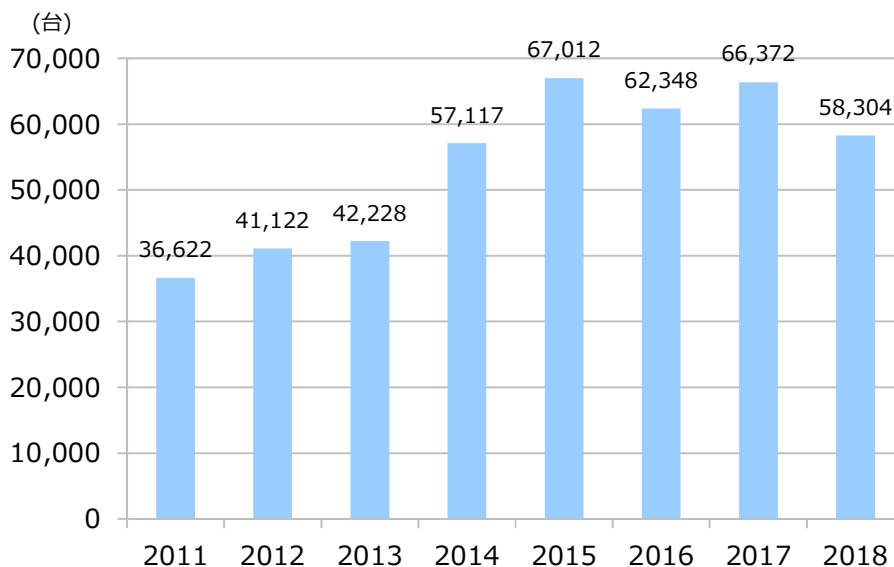


出典：今治市

図 2-19 観光客の推移

## 3) サイクリング観光に関する取り組み

レンタサイクルの貸出数は2015年までは増加傾向にありましたが、近年は6万台前後を推移しています。



出典：今治市

図 2-20 レンタサイクル貸出数

#### 4) その他の集客施設

FC今治の本拠地である「ありがとうサービス.夢スタジアム」が2017年9月に完成しました。  
また、2020年度にはFC今治のJ3昇格が決定しています。



出典：FC今治 HP、今治市 HP

図 2-21 スタジアムの位置 等

## 2-1-5 病院や公共施設の状況

### (1) 病院の立地

病院や医療機関は、今治駅周辺や旧市町村の支所周辺に多く分布しています。特に病院は今治駅周辺に集まっており、中核病院も中心部や南部に立地しています。

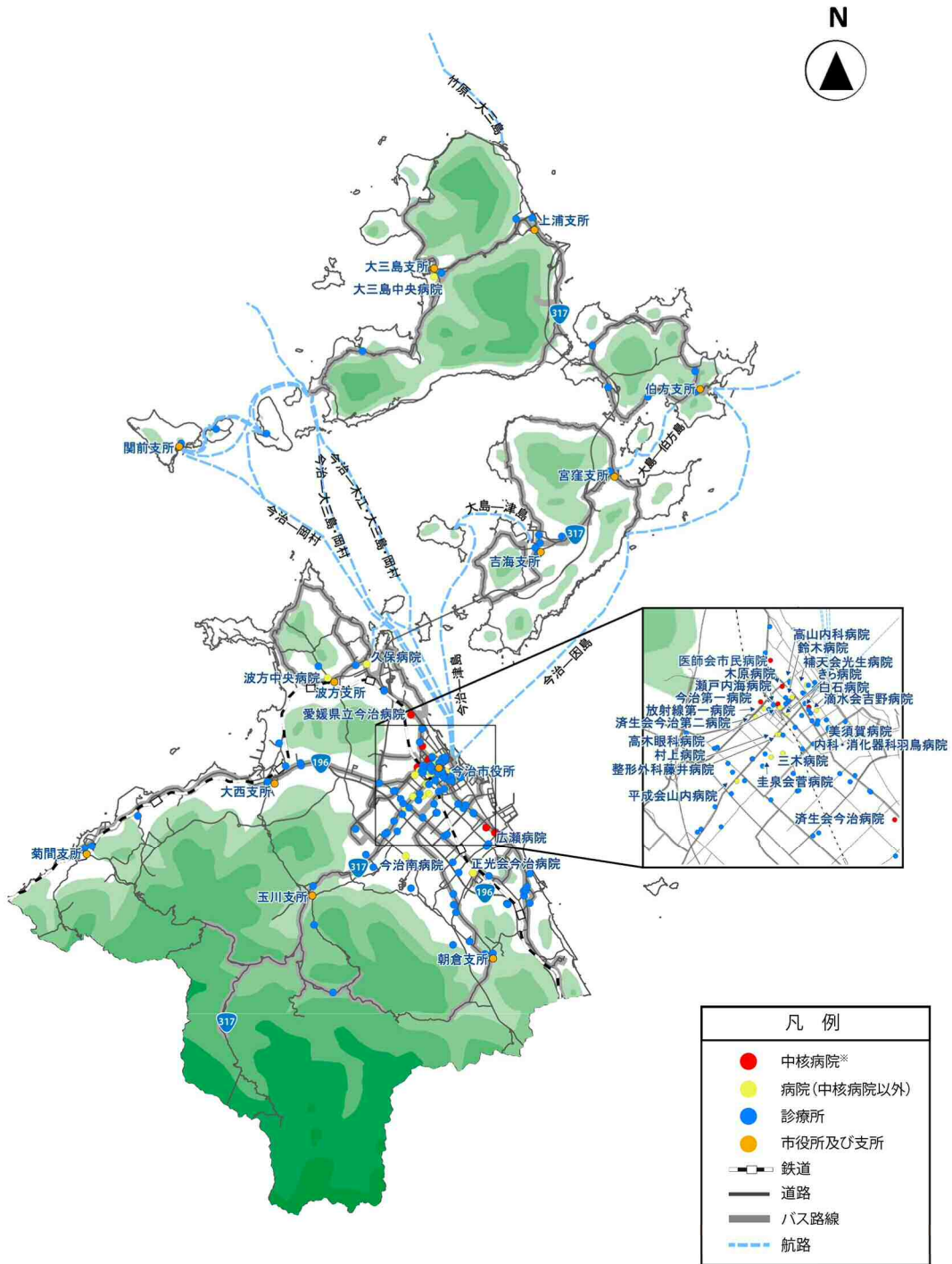


図 2-22 医療施設の立地状況

## （2）公共施設等の立地

JR 今治駅周辺には、公民館および公民館類似施設が多く立地しています。また、ほとんどの支所に公民館が併設されている状況です。

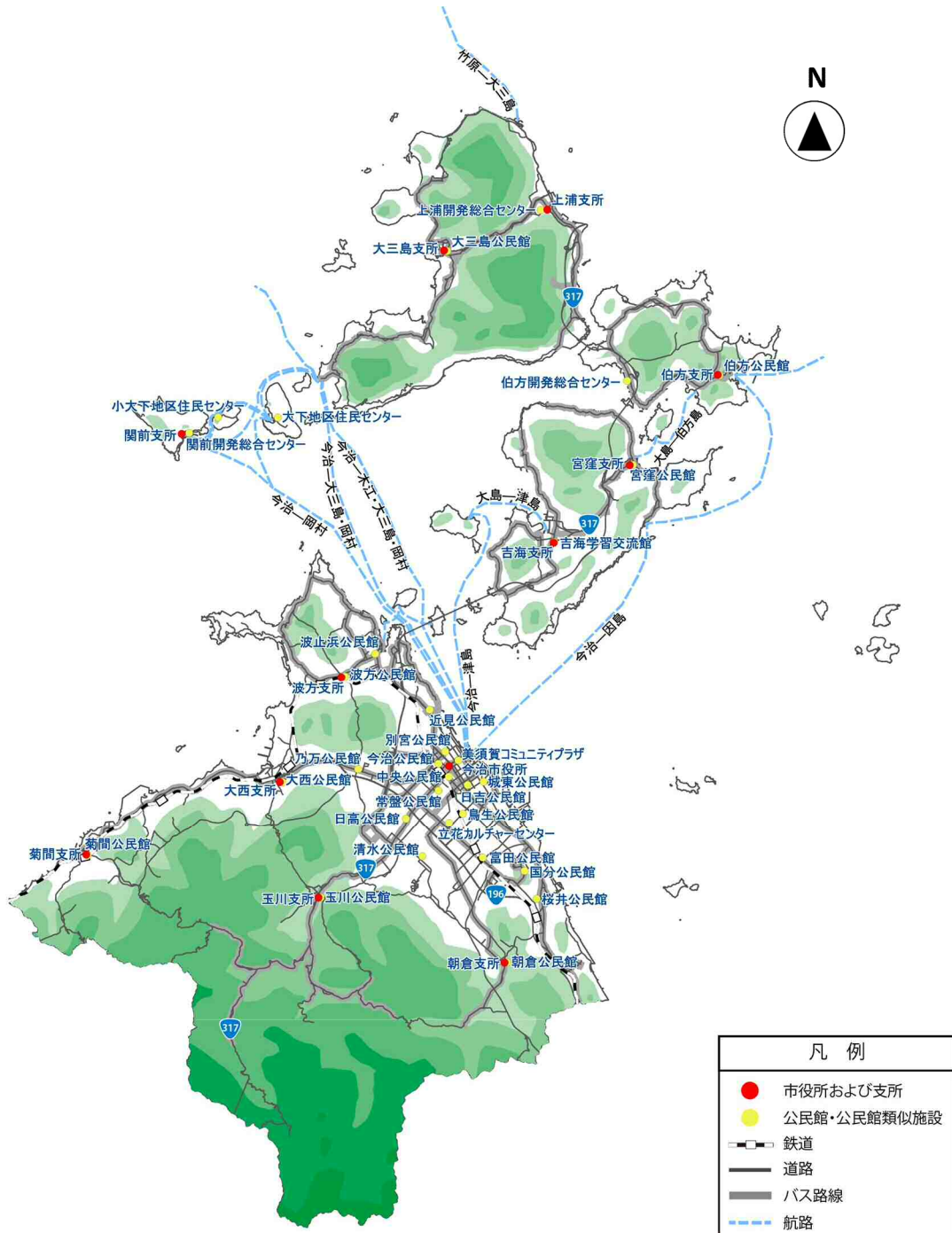


図 2-23 行政施設および公共施設の立地状況

### 2-1-6 公共交通の状況

#### (1) 公共交通の運行状況

##### 1) 鉄道ネットワークの状況

今治市内の鉄道は JR 予讃線が通っており、松山方面、新居浜方面を結ぶ路線となっています。普通電車は 1～2 本/時間、特急は 1 本/時間程度運行しています。



出典：JR 四国

図 2-24 鉄道ネットワークの状況

伊予北条 for Iyokobbe	松山 for Matsuyama	伊予市 for Iyoyama	宇和島 for Uwajima	方面	新居浜 for Niinaha	多度津 for Tadozuka	高松 for Takamatsu	岡山 for Okayama	方面
4					4				
5	09				41				
6	01	30	34	50	01		50		
7	11	20	56		20		56		
8	08	51			06		47		
9	30	40			03		43	57	
10	07	41			59				
11	08	36			07				
12	11	41			02	33	59		
13	01	39	43		22				
14	43	51			05	27			
15	21	41			01	33			
16	13	44	48		06	30			
17	22	45	57		04	45			
18	47	55			13	58			
19	48	52			19	38			
20	53				08	38			
21	03	57			13	41			
22	01	57			17				
23					08	44			
0	21								
1									

出典：JR 四国

図 2-25 今治駅の時刻表



## 2) 航路ネットワークの状況

航路は陸地部と島しょ部、島しょ部間を結ぶ計 8 路線が通っています。

陸地部と島しょ部間では、今治港から岡村島を市営せきぜん渡船、今治港から大崎上島町木江港を大三島ブルーライン、今治港から尾道市土生港を芸予汽船、今治港から津島を津島渡船が運航しています。また、波止浜港から馬島はくるしま、盛港から竹原市忠海港は大三島フェリーが運航しています。

島しょ部間では、宮窪港から尾浦港をシーセブン、津島から幸港を市営さざなみ渡船が運航しています。

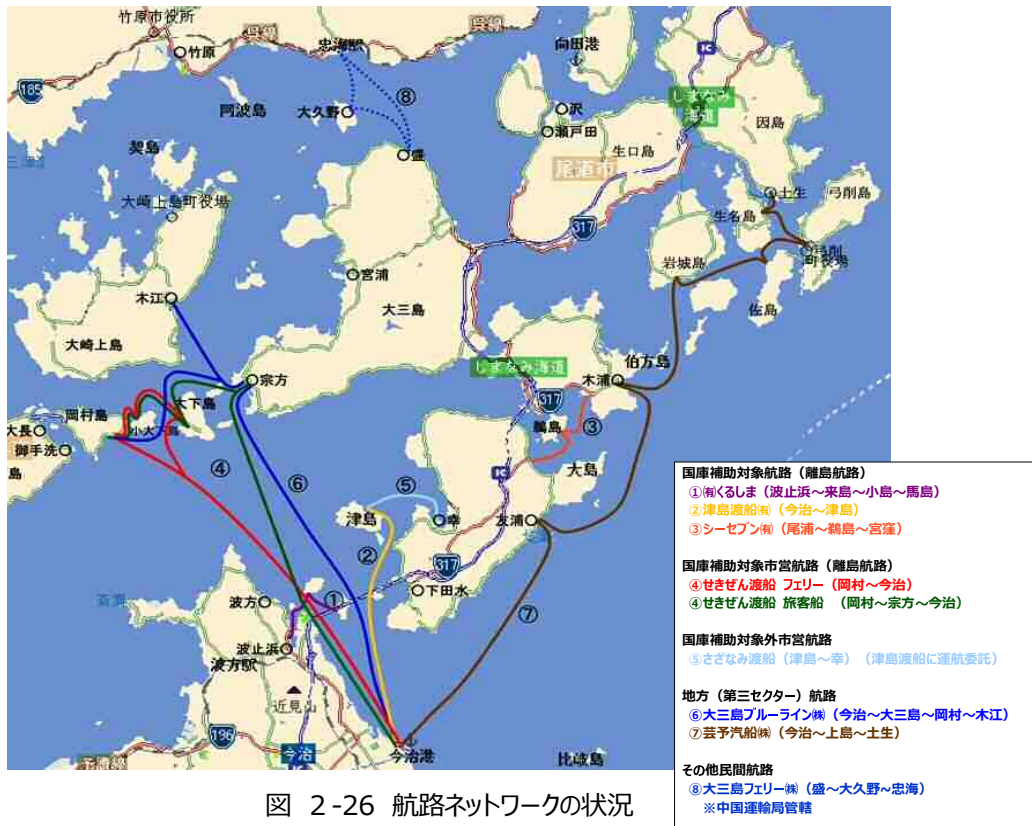


図 2-26 航路ネットワークの状況

表 2-2 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 7:15-18:40	7:05-18:30 7:15-18:40	市補助 国庫補助
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 国庫補助
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 国庫補助
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	市補助 国庫補助
	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	市補助 国庫補助
市営 さざなみ渡船	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	市補助
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 他市分補助
芸予汽船（株）	今治～土生	19.8	16	16	今治 土生	6:25-18:40 6:35-18:40	6:30-18:30 7:40-18:45	市補助 他市分補助
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	—

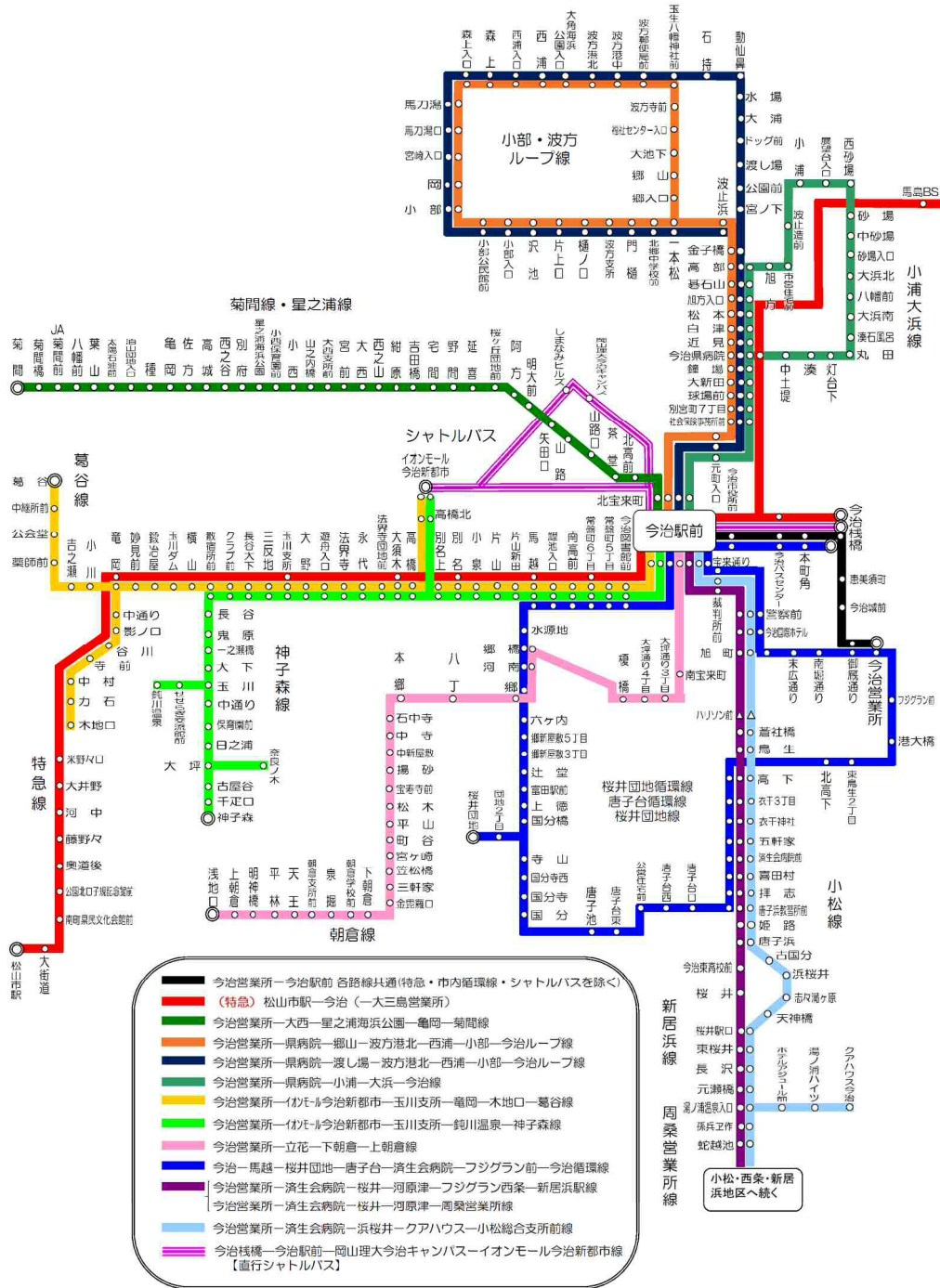
### 3) バスネットワーク状況

#### (a) 路線バス

バス路線は陸地部の路線を瀬戸内運輸、島しょ部の路線を瀬戸内海交通が運行しています。

瀬戸内運輸は、主に市内の陸地部全域と西条・新居浜方面を結ぶ今治小松線、今治新居浜線、島しょ部・松山方面を結ぶ特急線が運行しています（21系統）。各路線は今治駅を中心に放射線状にネットワークが形成されています。

瀬戸内海交通は、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が運行しています（15系統）。



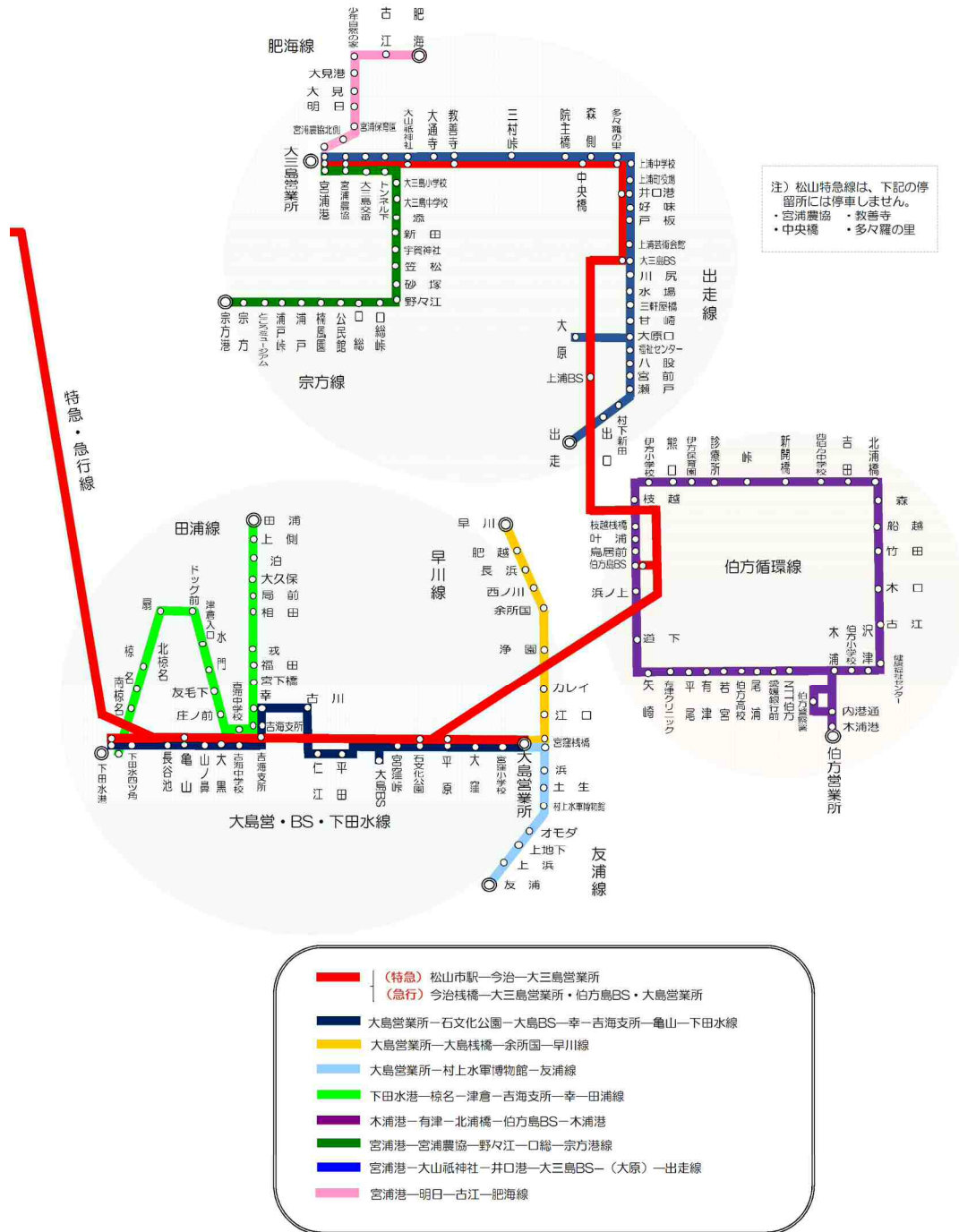


図 2-28 路線バスネットワークの状況（瀬戸内海交通）

表 2-3 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-最終)	休日(始発-最終)	
瀬戸内運輸	桜井団地循環線 唐子台循環線	20.9	18	12	今治営 今治棧橋	6:55-18:28 6:38-18:35	8:43-17:17 7:42-17:27	市補助 県補助
	桜井団地線	8.1	12	4	桜井団地 今治棧橋	8:45-18:25 8:00-17:55	9:58-13:58 9:13-13:21	市補助
	菊間線	19.5	17	8	菊間 今治営	7:20-17:23 7:02-18:38	9:03-16:23 9:37-17:38	市補助 国県補助
	星之浦線	11.6	9	2	星之浦 今治営	7:01-15:01 9:09-14:07	13:34 12:54	市補助
	小部・波方ループ線	31.0	29	12	今治営 今治営	6:44-19:27 6:35-18:55	7:07-18:03 7:29-17:13	市補助 国県補助
	小浦大浜線	20.3	6	3	今治営 今治営	7:00-17:45	8:28-13:10	市補助
	竜岡線	30.3	12	8	葛谷 今治営	7:13-18:42 6:06-17:32	9:53-18:42 8:43-17:32	市補助 国県補助
	神子森線	25.9	16	10	神子森 今治営	7:09-19:54 6:12-18:47	9:09-17:51 8:02-16:44	市補助 国県補助
	朝倉線	16.3	20	12	浅地口 今治営	7:09-19:20 6:23-18:30	8:50-18:20 8:00-17:30	市補助 国県補助
	新居浜線	50.9	25	24	新居浜 今治営	6:41-18:57 7:06-18:11	6:41-18:57 7:06-18:11	市補助 他市分補助 国県補助
	小松線	31.4	14	8	小松総合 支所 今治営	6:37-16:07 8:10-17:40	7:12-15:07 8:45-16:40	市補助 他市分補助 国県補助
	周桑営業所線	24.4	5	3	周桑営 今治営	6:20-6:40 7:26-19:53	6:20 17:08-20:57	市補助 他市分補助
	特急線	81.0	22	22	宮浦港 松山	6:30-19:05 7:00-20:00	6:30-19:05 7:00-20:00	—
	シャトルバス	6.0	22	23	イオン新 都市 今治棧橋	12:00-22:20 7:40-17:05	12:00-22:20 7:40-18:25	—
瀬戸内海交通	急行線	38.3	38	22	宮浦港 今治棧橋	6:20-19:08 7:15-21:15	6:40-18:00 8:00-20:15	—
	大島営・BS・下田水線	10.1	29	27	下田水 大島営	7:54-18:56 8:02-18:21	8:09-18:09 8:02-17:43	市補助 県補助
	早川線	5.5	20	16	早川 大島営	8:45-19:28 8:33-19:17	7:51-17:32 7:40-17:20	市補助 県補助
	田浦線	11.9	9	7	田浦 下田水	7:27-16:18 9:36-15:50	7:42-16:03 9:15-15:10	市補助
	友浦線	3.9	16	14	友浦 大島営	8:46-18:11 8:15-18:00	8:46-16:59 8:30-16:48	市補助
	伯方循環線	17.8	21	11	木浦港 木浦港	6:36-18:09	8:29-17:05	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
	出走線	14.7	14	3	出走 宮浦港	7:20-9:00 6:55-17:20	9:00-16:34 8:35-16:02	市補助
	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

(b) 高速乗合バス

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。

神戸・大阪方面、広島・福山方面に向かう路線は便数が多くなっています。



図 2-29 高速乗合バスネットワークの状況

表 2-4 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)		運行時間		
			平日	休日	出発地	平日 (始発-最終)	休日 (始発-最終)
・瀬戸内運輸 ・東急トランセ	今治～東京 (パイレーツ)	832	2	2	今治駅前 渋谷マークシティ	18:35 20:20	18:35 20:20
・瀬戸内運輸 ・阪神バス	今治～神戸・大阪 (いづちライナー)	314	16	16	今治駅前 大阪梅田	7:00-22:00 8:00-22:50	7:00-22:00 8:00-22:50
・瀬戸内運輸 ・伊予鉄道 ・伊予鉄南予バス	松山・今治～福岡 (道後エクスプレス)	510	2	2	松山室町営 西鉄天神高速 バスターミナル	21:00 21:10	21:00 21:10
・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	12 <sup>※</sup>	今治棧橋 広島バスセンター	8:40-18:02 7:50-19:10	7:12-19:02 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	今治棧橋 福山駅	6:13-19:23 7:00-20:55	6:13-19:23 7:00-20:55

※土・日・祝日運行

#### 4) タクシーの状況

タクシー事業者は、陸地部に24者、島しょ部に3者となっています。

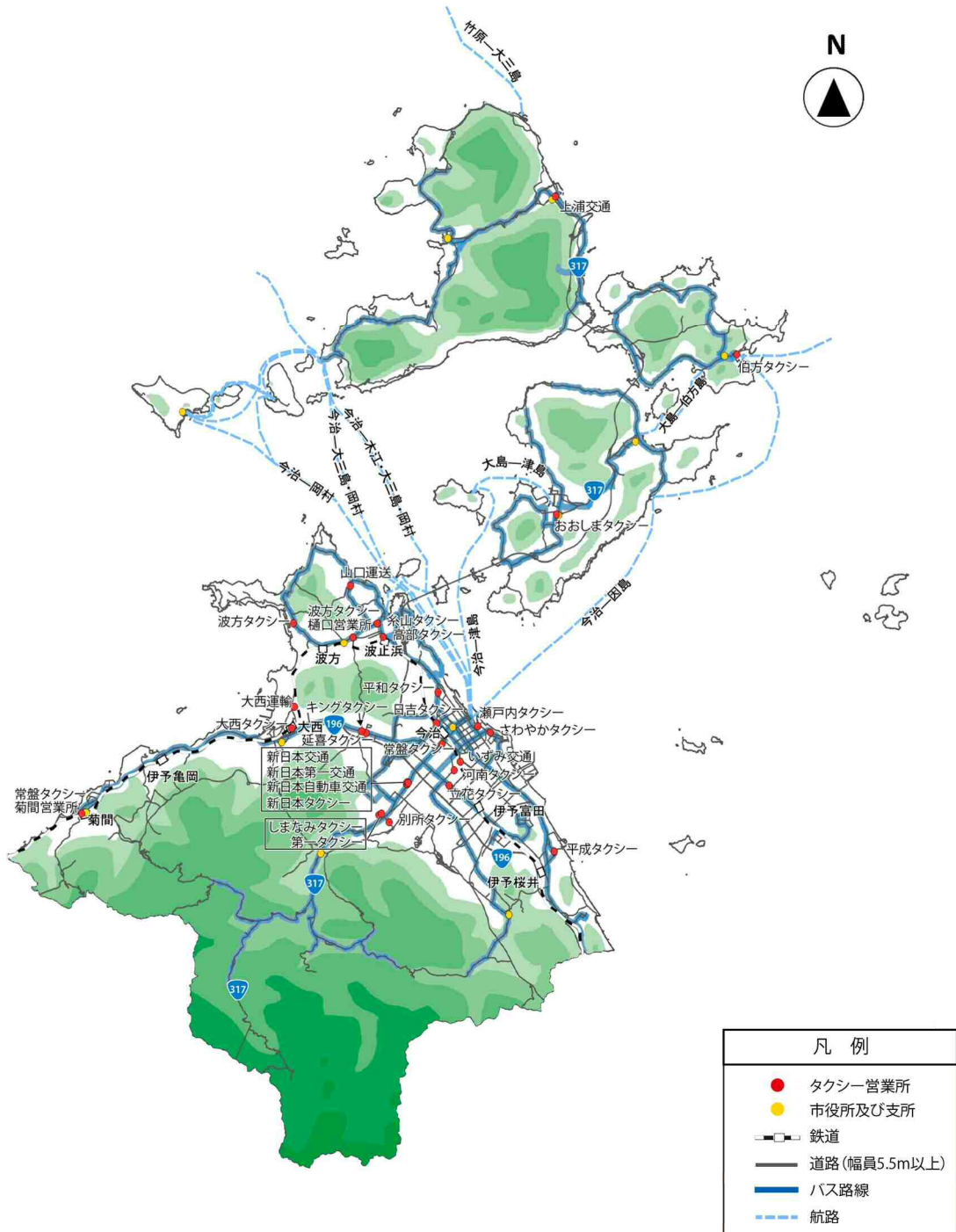


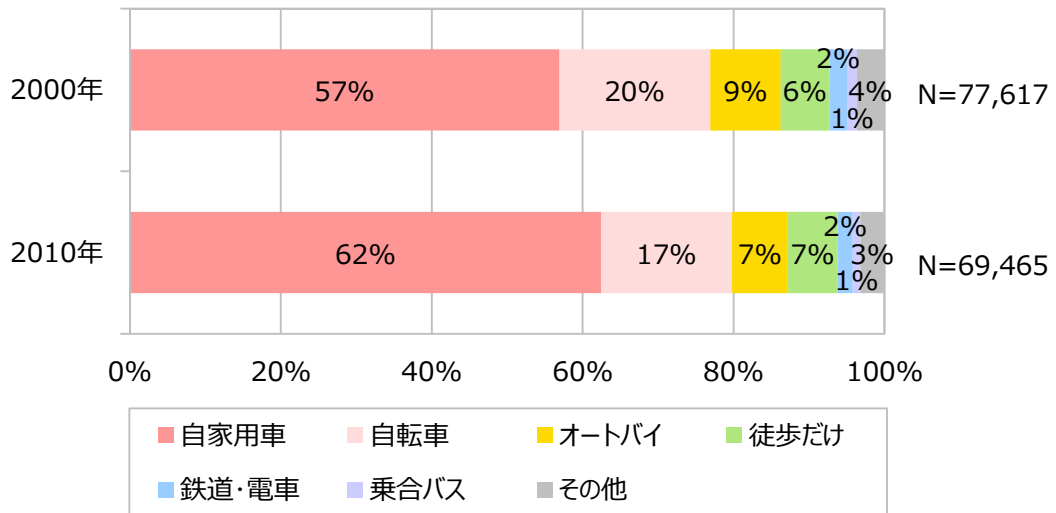
図 2-30 タクシー営業所の状況

（2）公共交通の利用状況

1) 交通手段分担率

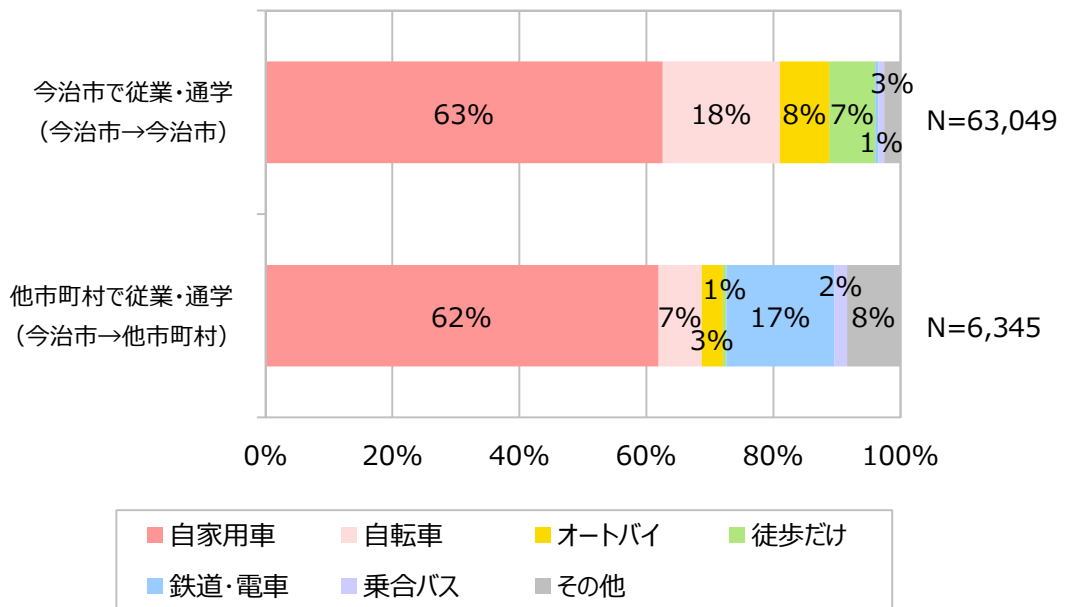
交通手段分担率は、自家用車の利用が約 6 割を占めており、2000 年から 2010 年にかけて増加しています。また、鉄道・バスの利用はあわせて 3%程度となっています。

従業・通学地別の交通手段分担率では、他市町村への移動で鉄道を利用する割合が今治市内への移動と比べて大きくなっています。



\*2000 年度は合併前の今治市及び越智郡 11 か町村より算出  
出典：国勢調査（2000 年度・2010 年度）

図 2-31 今治市常住者の交通手段分担率

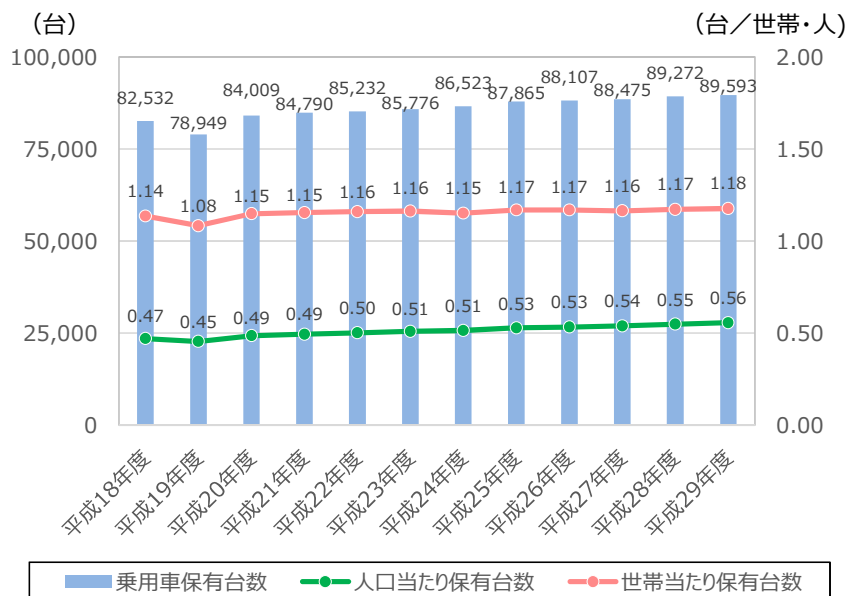


出典：国勢調査（2010 年度）

図 2-32 今治市常住者における従業・通学地別の交通手段分担率

【参考】自動車の保有状況

世帯あたり、人口あたりともに年々増加傾向にあり、平成29年時点で1.18台/世帯、0.56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。

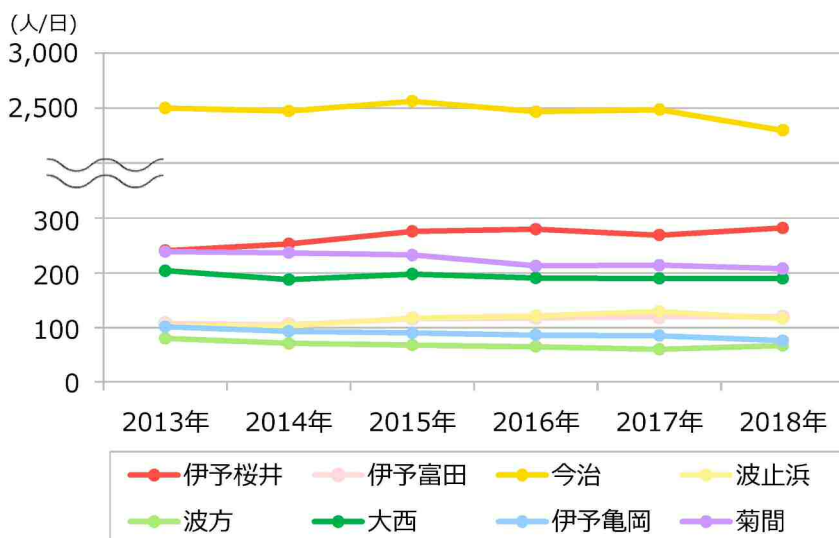


出典：今治市

図 2-33 自家用車の保有台数

2) 鉄道の利用状況

鉄道の利用者数（乗車人数）は、今治駅の利用が最も多く、近年横ばいとなっていますが、2018年は減少しています。次いで、伊予桜井駅の利用者数が多く、近年増加がみられます。



出典：JR 四国

図 2-34 駅別の利用者数（乗車人数）



### 3) 航路の利用状況

#### (a) 輸送人員と航送台数

輸送人員は減少傾向となっています。

航送台数は今治～下田水航路の廃止に伴い大きく減少しましたが、近年は横ばいです。

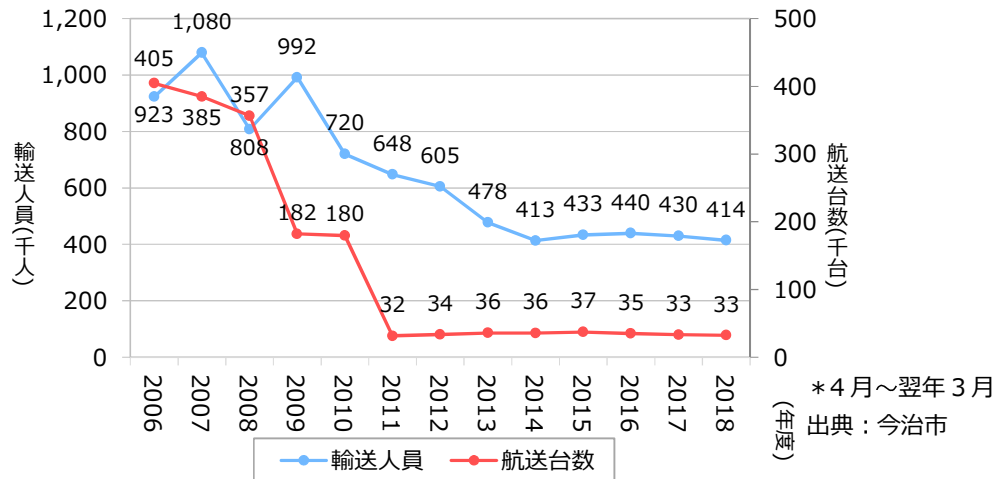


図 2-35 輸送人員と航送台数

#### (b) 収益率・行政による補助の状況

収益率は近年減少しており、現在は 45%となっています。これに伴い、補助額は増加傾向となっています。補助額は全体で 3.6 億円、今治市の補助額は約 1.3 億円となっています。

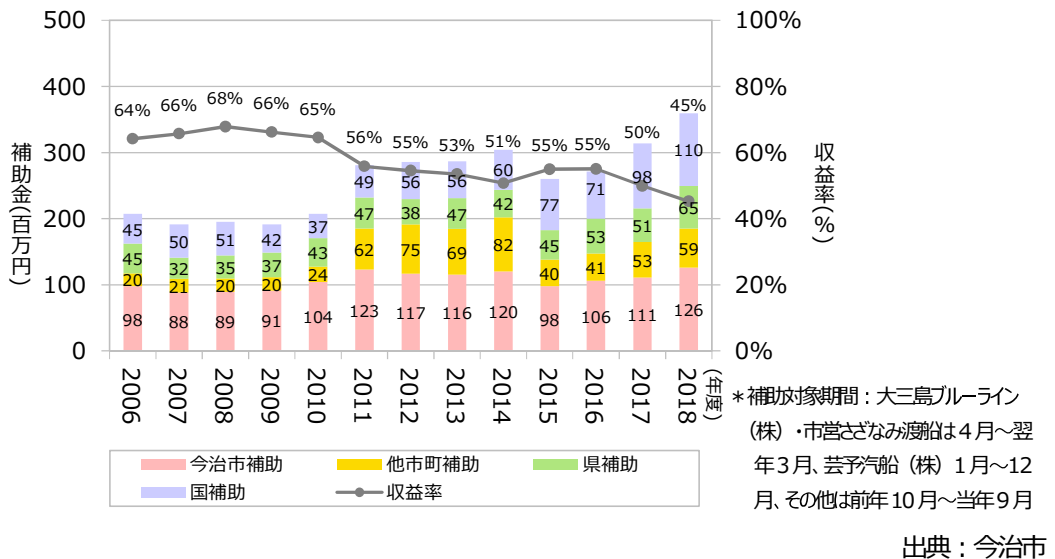
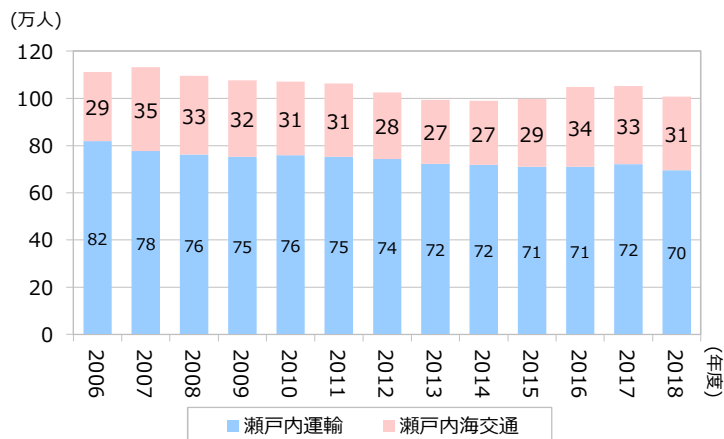


図 2-36 収益率・行政による補助の状況

#### 4) バスの利用状況

##### (a) 輸送人員（補助対象路線のみ）

全体の輸送人員は減少傾向となっています。2015年以降は増加がみられますが、2018年は減少しています。瀬戸内運輸、瀬戸内海交通とも、2015年以降若干の増加がみられますが、2018年は減少しています。



\* 4月～翌年3月  
出典：今治市

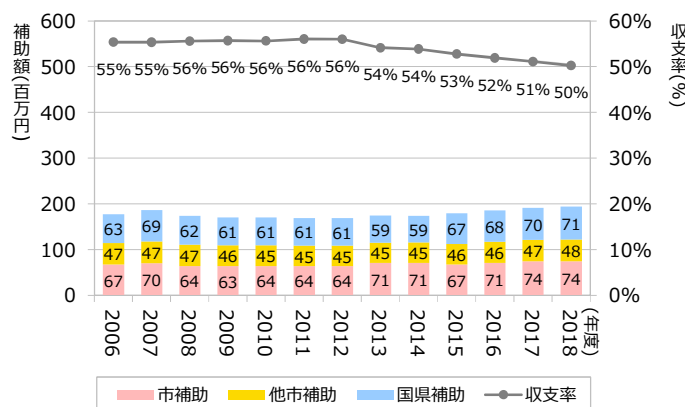
図 2-37 バス輸送人員

##### (b) 収益率・行政による補助の状況

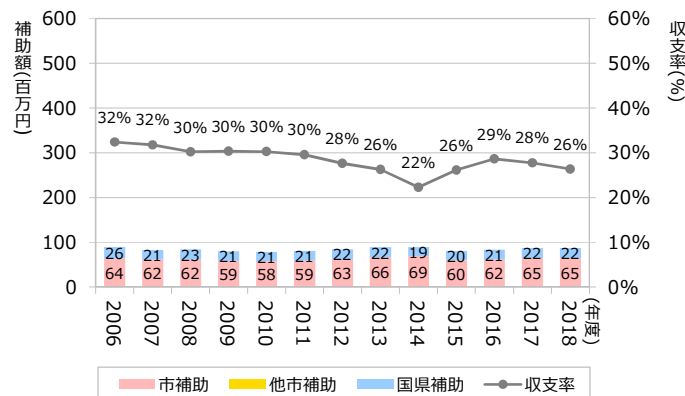
全体の収益率は近年減少しており、瀬戸内運輸で50%程度、瀬戸内海交通で25%程度となっています。これに伴い補助額は増加傾向となっています。

補助額は全体で2.8億円、今治市の補助額は約1.4億円となっています。

##### 【瀬戸内運輸】



##### 【瀬戸内海交通】



\* 補助対象期間：  
前年10月～当年9月

出典：今治市

図 2-38 バスの収益率・補助の状況

（3）交通事業者のニーズ

ヒアリングより把握した交通事業者の現状・今後の方向性等は以下のとおりです。

表 2-5 交通事業者のヒアリング結果概要（1 / 2）

対象事業者	結果概要	
	現象・問題	課題・方向性
瀬戸内運輸(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中核病院（愛媛県立今治病院、済生会今治病院）やイオンモールへの利用が多く、今治駅からの2次交通としての利用もある。一方、中山間地域は利用が少ない。</li> <li>・いずれも黒字路線とはなっておらず、市内全路線は<b>すべて赤字</b>。</li> <li>・貸切バス事業も自由化以降、同業他社との競合が激しく受注に苦慮。今の所、<b>高速バスは黒字</b>が出ている。</li> <li>・<b>乗務員不足</b>が顕在化。採用できても未経験者が多く、サービスの質の低下も懸念。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高速バス等に頼らず<b>一般路線を維持できるスキーム</b>の確立が急務。補助金により一般路線を維持するにしても、<b>残すべき路線と廃止する路線</b>の整理が必要。</li> <li>・事業者としては、できるだけ路線の運行を効率化し、<b>収益を得やすい所へ力を入れたい</b>。</li> <li>・玉川地区は山側で利用が大幅に減少するため支線化は可能だが、鈍川温泉への需要もある。</li> <li>・菊間線は鉄道と平行しているためJR大西駅付近を終点としても良いが、大西駅の周辺整備が必要である。</li> <li>・今治駅前バス停は高速バスの発着時に利用者があふれており<b>通行の妨げ</b>となっている。整備をしてほしい。</li> </ul>
瀬戸内海交通(株)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧今治市内への<b>通学や通勤、通院</b>での利用が多く、通勤・通学時間帯に集中。</li> <li>・今治市内陸部へのストロー現象で、島しょ部からの<b>利用者の減少</b>が進んでいる。</li> <li>・今治～大三島間の急行バスは利用が多いが、近年利用の減少が続いている。<b>急行バス路線以外は全線で赤字</b>。</li> <li>・貸切バスも島内の各種団体や人口の減少により受注が減少している。</li> <li>・島しょ部在住で大型二種免許を持っている<b>人材を探すのは困難</b>。朝早い便への対応を考えると今治市内陸部から働きに来てもらうのも難しい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業者としては、県補助路線は良いが<b>市単独補助路線は負担が大きく運行形態の見直しを図りたい</b>。</li> <li>・収益改善に向け<b>急行バスに島内の生活路線をどうつなげていくか</b>を考える必要がある。</li> <li>・島内路線をフィーダー<sup>※1</sup>化し国庫補助を受けることも可能であるが、フィーダー化すると現在よりも狭い道路を運行する必要がある。</li> <li>・将来的にはデマンド交通<sup>※2</sup>の導入も必要と思うが、やむを得ない場合の効率化手段。高齢者へのハードルや人口状況からしても、<b>今は路線型で対応</b>するのが良いのではないかと。</li> <li>・サイクルツーリズム含め、島しょ部は観光資源が多いので上手く活用できれば収益改善つながる。ただし、観光をメインにした対応はリスクが大きい。生活路線をどう対応していくか考えることが必要。</li> </ul>

※1 フィーダー：幹線と接続して支線の役割をもって運行される路線バス等をいいます。

※2 デマンド交通：利用者の需要（デマンド）に応じて運行する乗合の交通をいいます。

表 2-6 交通事業者のヒアリング結果概要（2 / 2）

対象施設 ・団体等	結果概要	
	現象・問題	課題・方向性
四国旅客 鉄道(株) 愛媛企画部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今治駅の利用者数（乗車人数）は定期を含め約 2,500 人/日で定期券（快て～きを含む）の利用が多い。</li> <li>・住宅地等の開発によって伊予富田駅や波止浜駅の利用が微増傾向。</li> <li>・駅に定期駐輪場が整備されており、駅まで自転車で来る学生等が多い。</li> <li>・今治駅前のジャイアントストアにおけるレンタサイクルの利用が年々増加している。</li> <li>・JR 四国では自転車を解体せずに持ち込めるサイクルトレインを運行（季節限定）している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通網形成計画だけでなく立地適正化計画との両輪が必要。鉄道はバスのように簡単に変えられないため、<b>駅の周りを拠点として交通をつなげていくような位置付け</b>をしてほしい。</li> <li>・ICOCA<sup>※1</sup>の導入は、イニシャルコストが高いため計画していない。</li> <li>・サイクルツーリズムへの対応は収入が上がりやすいものではないが、鉄道が果たす役割は重要と考えている。</li> </ul>
今治タクシー 事業協同組合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全国のタクシー事業者の約 68%が赤字。10 年後には現在の半分まで減少。</li> <li>・今治でも<b>運転代行の影響</b>や<b>病院無料送迎バス</b>等により利用が減少。</li> <li>・<b>人材不足</b>も顕在化し、<b>車両の購入の負担</b>も大きい。車両の買い替えは中古車両の購入で対応することが多いが、結局、塗装や整備・車検の更新等で費用がかかる。</li> <li>・救急車も忙しく、医師会からタクシーで妊婦を運んでほしいという要望もある。</li> <li>・河南タクシーで実施している旅タクは、今年度は豪雨等で利用が少なかったが好評。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンド交通は、正当な費用が得られるなら<b>前向きな会社が多い</b>と思う。その場合、ジャンボタクシー等だとバスより燃費が抑えられることも踏まえ、<b>市がタクシー会社へ車両購入を支援</b>してほしい。</li> <li>・中山間地では自動車依存が強いが、免許返納者に対する<b>タクシー料金割引</b>は実施すべき。</li> <li>・ドライバーの高齢化が進行していることもあり、事故抑制装置が搭載されている UD タクシー<sup>※2</sup>を増車したい。ただし、UD タクシーは費用負担も大きいそのため<b>補助を行ってほしい</b>。</li> </ul>
愛媛県 旅客船協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伯方高等学校、弓削高等学校、弓削商船高等専門学校への通学利用が多い。</li> <li>・尾道から今治へのサイクリングが増えているが、帰りの手段として年間 2000 台ほど今治から因島まで船に乗る需要がある。臨時便等は出しておらず、定期船を利用してもらっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・瀬戸内の地方航路は国の離島航路のように支援がなく、人口が減る中で維持が難しい。</li> <li>・岩城島と生名島の間には橋が建設される予定となっており、ここでも利用の減少が見込まれる。</li> <li>・物資輸送や通勤・通学には海上交通は不可欠だが、どこまでサービス提供するか整理が必要。<b>自治体のまちづくりや航路維持の意向</b>を聞きながら、住民が納得のいく水準で対応して行きたい。</li> </ul>

※1 ICOCA：JR 西日本が発行する IC カード乗車券。

※2 UD タクシー：車いす使用者のためのスロープが備えられ、また、高齢者等の乗降を円滑にするため地上高を低くするなどの配慮がされている等、様々な人にとって利用しやすい構造を有するユニバーサルデザインのタクシー車両。

## 2-2 市民の移動・交通の実態

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、考え方等を以下に示します。

### 2-2-1 移動・交通の状況

通勤・通学時の交通手段では、70歳代でも7割以上が自動車を利用しています。また、通院での交通手段においては、70歳以上になると自転車やバス、タクシーの利用も増えています。

バスのサービスに対する満足度では、運行の頻度に対する不満の割合が大きくなっており、年齢が高いほどその割合が大きくなっています。また、運賃については島しょ部で不満と回答している割合が大きくなっています。

【年齢別】

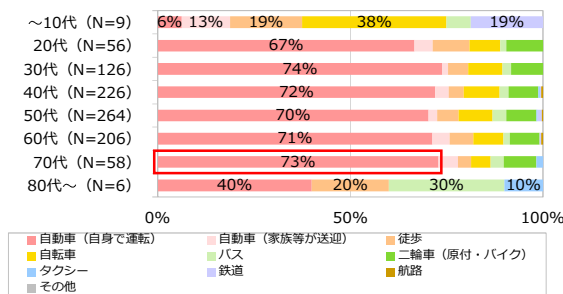


図 2-39 通勤・通学時の交通手段

【年齢別】

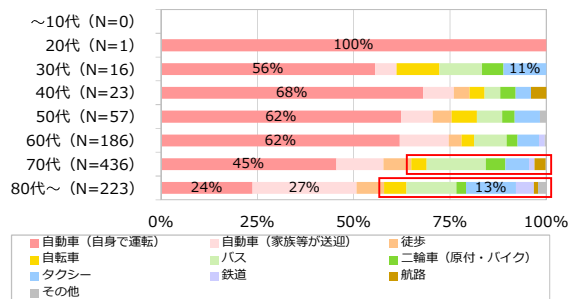


図 2-40 通院時の交通手段

【年齢別】

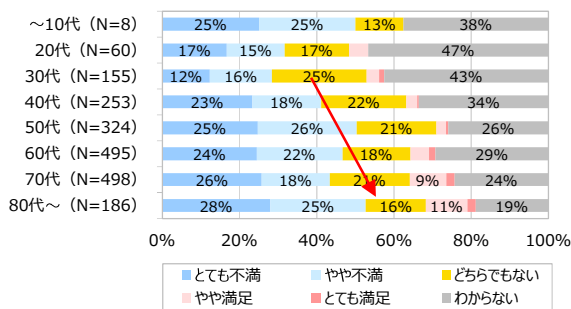


図 2-41 運行頻度に対する満足度

【地域別】

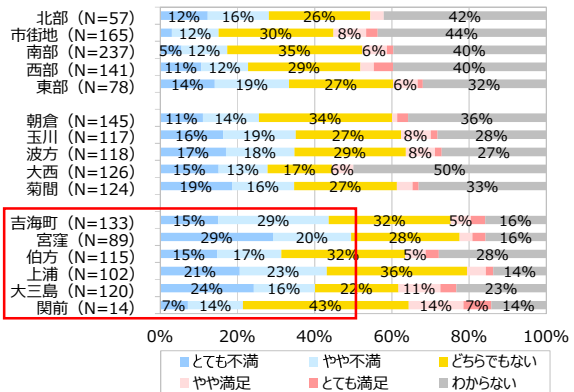


図 2-42 運賃に対する満足度

#### 【関連する自由意見】

- ・大島でのしまなみライナーと、島内のバスの乗り継ぎがとても悪い。使いたくても使えない。
- ・今治駅から路線バスに乗って移動しようとした時、どのバスがどの路線を通りどこに停まるのか、わかるまでにはいぶん時間がかかり、使いたくはない人には不便だと感じました。特に観光客には…。だれがみてもわかりやすい表示にして下さったら利用する方も少しはふえるのではないのでしょうか。
- ・市内の運行ルート、バス停、路線図、料金表などが載っているマップなどがあれば嬉しいです。

※図に記載されている“N”はサンプル数を示す

## 2-2-2 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と回答しているのは全体で2割程度となっています。80歳代以上は控えている行動がある割合が大きく、多くが頻繁に家族や友人など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きます。また、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きます。

一方、バスや鉄道・航路・タクシー等の公共交通を利用した生活をできる可能性があるかと回答している割合は全体で約6割程度となっており、特に高齢者になるほどできると回答している割合が大きくなっていきます。

【年齢別】

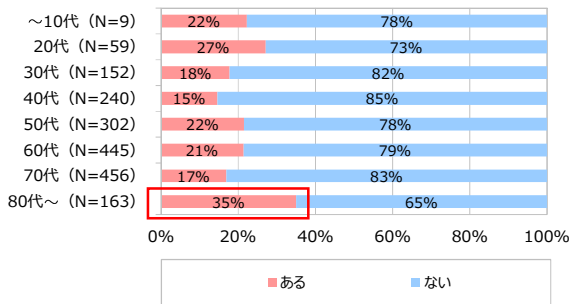


図 2-43 控えている行動の有無

【年齢別】

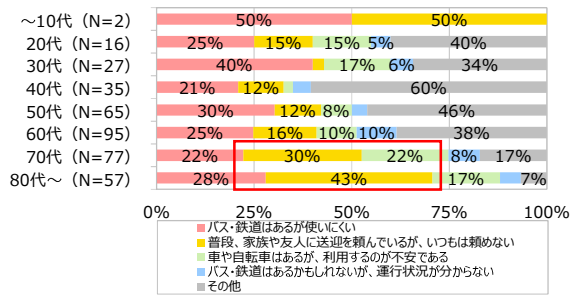


図 2-44 控えている理由

【年齢別】

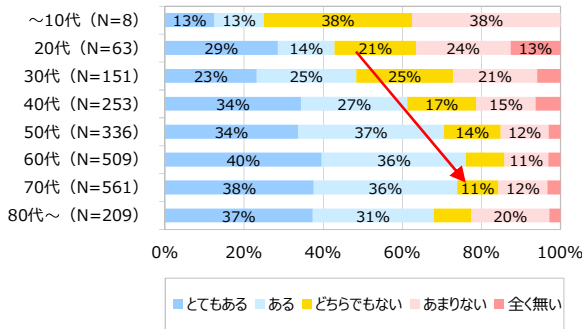
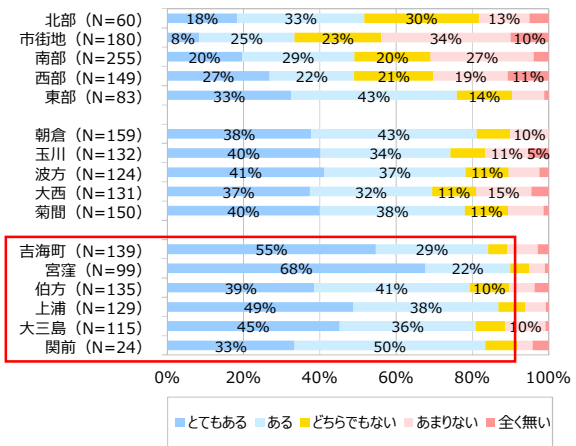


図 2-45 将来の外出に対する不安

【地域別】



【年齢別】

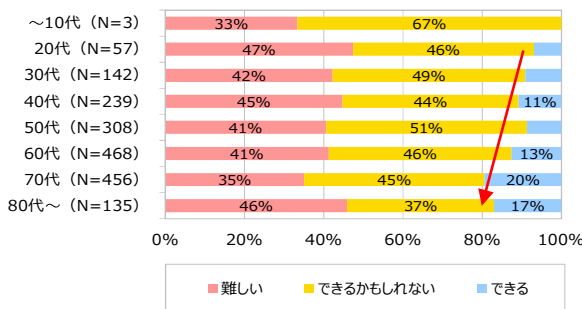


図 2-46 バスや鉄道・航路・タクシーを使った生活の可能性

### 【関連する自由意見】

・バス停留所まで距離がある者にとっては、公共交通の利用をと言われても難しいと思う。  
 ・車を運転できなくなったらどうするか…と言うのは切実な心配ごとです。いつまでも運転できる訳でもなく大事故を起こさないうちに返納しようと思っています。その後は、バス+タクシーを使うようになると思います。

### 2-2-3 公共交通に対する考え

全体の9割程度がバス路線を必要と回答しており、島しょ部では「とても思う」と回答している割合が大きくなっていきます。

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。

今後公共交通を維持していくために、使いやすいダイヤ等への改善以上に、地域による確保の取り組みの促進・支援が重要だと回答している人が多くなっています。

#### 【地域別】

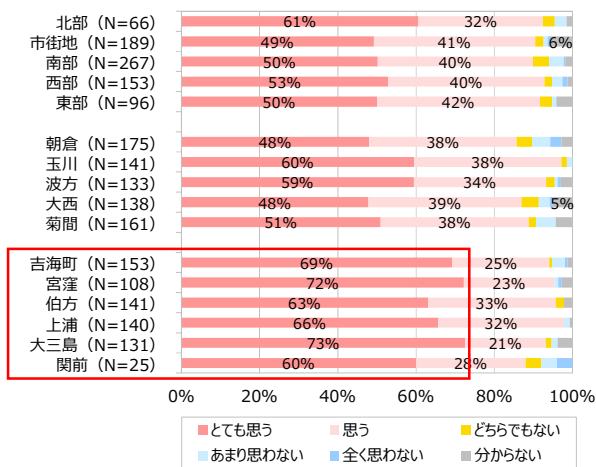
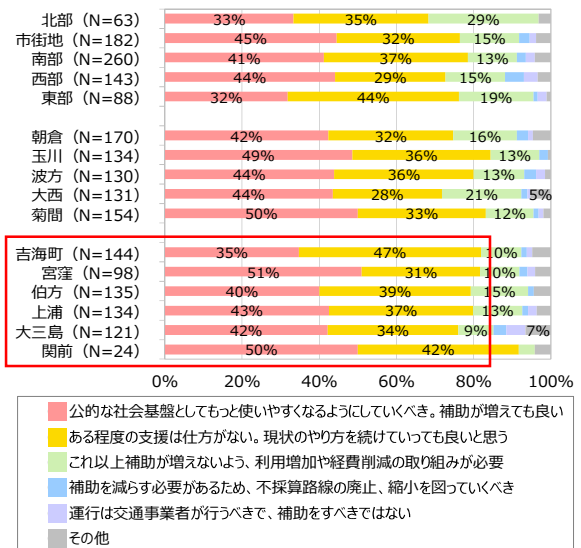


図 2-47 バス路線の必要性

#### 【地域別】



2-48 行政支援に対する考え

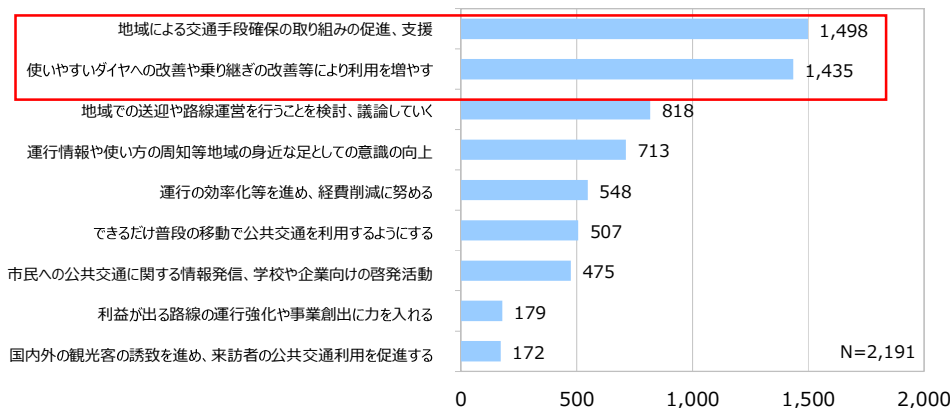


図 2-49 維持に向けて大事なこと

#### 【関連する自由意見】

- ・使用者減少にともなうバス路線の縮小はやむを得ない。利用者の少ない路線は地域の利用者情報をリアルタイムに収集しマイクロバス等への乗り物の変更と不規則の運行時刻に切り換える。
- ・バスの運行数が少ないと思う。利用者減も理由の一つだが、行政補助に力をいれて、維持、進化すべき。

## 2-3 バス・航路の利用実態

利用実態調査等で把握したバス・航路の利用状況や特性について、以下の区分で次頁以降に整理しました。

### 【バス路線】

方面	路線（系統）	起点・終点
市内循環線	富田唐子台線（桜井団地）	今治棧橋（桜井団地） 今治棧橋
	富田唐子台線（唐子台）	今治棧橋（唐子台） 今治棧橋
	富田唐子台線（馬越）	今治棧橋（馬越） 桜井団地
菊間方面	菊間線	今治営（大西） 菊間
	菊間線（星之浦）	今治営（大西） 星之浦
波方方面	小部波方ループ線	今治営（小部・渡し場） 今治営
	波方小部ループ線	今治営（渡し場・小部） 今治営
	小部波方ループ線	今治営（小部・郷山） 今治営
	波方小部ループ線	今治営（郷山・小部） 今治営
	小浦大浜線	今治営（大浜） 今治営
玉川方面	竜岡線	今治営（木地口） 葛谷
	神子森線	今治営（鈍川） 神子森
朝倉方面	朝倉線	今治営（下朝倉） 浅地口
西条・新居浜方面	今治新居浜線	今治営（西条） 新居浜駅
	今治小松線	今治営（クアハウス・三芳） 小松支所
	今治新居浜線（周桑営）	今治営（桜井） 周桑営
松山特急線	松山特急線	大三島・今治棧橋～松山市駅
	松山特急線	今治棧橋～松山市駅
イオンモールシャトルバス	イオンモールシャトルバス	今治棧橋～イオンモール今治新都市
島しょ部方面（急行線）	急行線	大三島～今治棧橋
	急行線	伯方（下田水）～今治棧橋
	急行線	大島～今治棧橋
	急行線	大島（下田水）～今治棧橋
大島	大島営・BS・下田水線	大島営（幸） 下田水
	大島営・早川線	大島営（余所国） 早川
	下田水・津倉・田浦線	下田水（津倉） 田浦
	大島営・友浦線	大島営（戸代口） 友浦
伯方島	伯方循環線（北回り）	木浦（有津） 木浦
	伯方循環線（南回り）	木浦（有津） 木浦
大三島	宮浦・宗方線	宮浦（浦戸） 宗方
	宮浦・出走線	宮浦（大三島BS・瀬戸） 出走
	宮浦・大原・出走線	宮浦（大三島BS・大原） 出走
	宮浦・肥海線	宮浦（大見） 肥海

### 【航路】

路線	路線（系統）
（有）くるしま	波止浜～来島～小島～馬島
津島渡船（有）	今治～津島
シーセブン（有）	尾浦～鶴島～宮窪
せきぜん渡船（フェリー）	岡村～今治
せきぜん渡船（旅客船）	岡村～宗方～今治
さざなみ渡船	津島～幸
大三島ブルーライン（株）	今治～宗方～岡村～木江
芸予汽船（株）	今治～友浦～木浦～土生
大三島フェリー（株）	盛～大久野島～忠海



## 2-3-1 バス路線の利用実態

### (1) 市内循環線（3路線）

一日の利用者数は約 190 名の利用となっており、収益率は約 4 割となっています。利用者数はやや減少傾向にありますが、大きな変化はみられません。

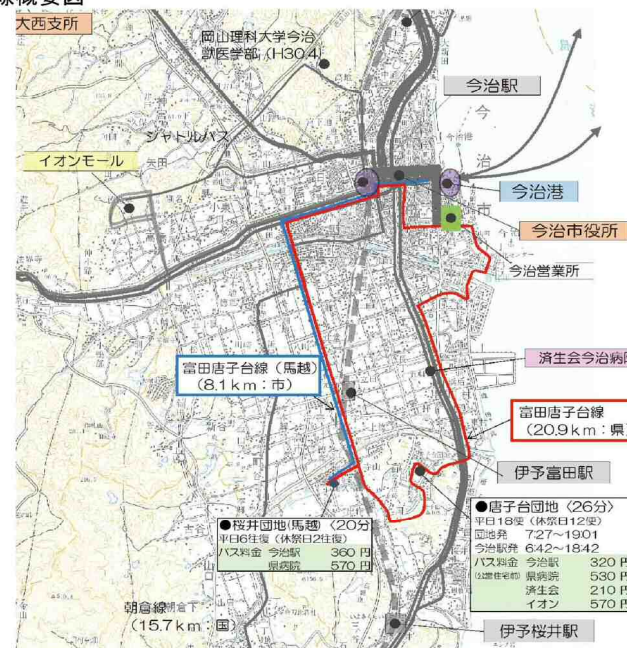
利用目的は買い物や通勤、通院が多く、平日、休日ともに 70 歳以上の利用が約 5 割を占めています。

朝夕より昼間の利用が多くなっています。平日の昼間の各便で 5～10 名程度の利用となっています。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平,休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
11	富田唐子台線(桜井団地)	県補助	今治棧(桜井団地)今治棧	今治棧橋から桜井団地・唐子台団地を経由して今治棧橋に戻る市内循環線	・今治駅・馬越・伊予富田駅・桜井団地・国分寺・唐子台団地・済生会病院・フジグラン	20.9	20(桜井団地)	2.8	8.4(9,6)	27.6	75.7	15,461.5	6,862.8	44.4%	5,120.6	185	3,478.0
12	富田唐子台線(唐子台)	県補助	今治棧(唐子台)今治棧	今治棧橋から唐子台団地・桜井団地を経由して今治棧橋に戻る市内循環線	・フジグラン・済生会病院・唐子台団地・国分寺・桜井団地・伊予富田駅・馬越・今治駅	20.9	26(唐子台)	2.7	8.4(9,6)	27.0	74.0	15,461.5	6,711.4	43.4%	5,272.1	195	3,478.0
15	富田唐子台線(馬越)	市単補助	今治棧(馬越)桜井団地	馬越を経由して今治棧橋と桜井団地を結ぶ路線	・今治駅・馬越・伊予富田駅	8.1	20(桜井団地)	1.6	5.2(6,2)	13.8	37.8	7,419.5	3,356.0	45.2%	2,031.7	147	—
計						—	—	—	22(24,14)	68.4	187.5	38,342.4	16,930.2	44.2%	12,424.4	182	6,956.0

※所要時間は今治駅から(今治棧橋からは+7分)

#### ■路線概要図



#### ■利用者数の推移

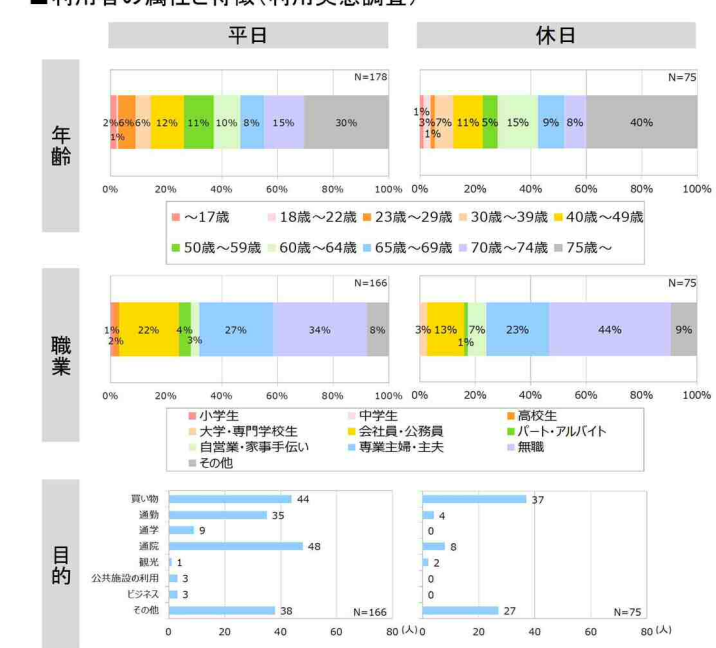


#### ■定期券利用者数(人)

計	通学	通勤
16(1)	8(1)	8(0)

※( )内は乗り継ぎ利用者数

#### ■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



#### ■便毎の利用者数(利用実態調査)

		平日									
(桜井団地)	富田唐子台線	出発時刻	6:55	7:37	8:43	10:15	12:15	14:07	16:11	17:17	18:28
	利用者数(人)		8	13	15	11	4	12	5	12	3
(唐子台)	富田唐子台線	出発時刻	6:38	7:08	7:42	10:25	12:25	14:25	16:21	17:27	18:35
	利用者数(人)		3	5	7	11	15	6	7	5	1
(馬越)	桜井団地→今治営業所方面	出発時刻	8:45	9:58	11:58	13:58	15:54	18:25			
		利用者数(人)	2	8	7	2	3	0			
	今治営業所→桜井団地方面	出発時刻	8:00	9:13	11:21	13:21	15:13	17:55			
		利用者数(人)	7	3	3	4	1	3			

		休日						
(桜井団地)	富田唐子台線	出発時刻	8:43	10:15	12:15	14:07	16:11	17:17
	利用者数(人)		9	9	9	4	6	4
(唐子台)	富田唐子台線	出発時刻	7:42	10:25	12:25	14:25	16:21	17:27
	利用者数(人)		3	5	2	5	7	5
(馬越)	桜井団地→今治営業所方面	出発時刻	9:58	13:58				
		利用者数(人)	4	1				
	今治営業所→桜井団地方面	出発時刻	9:13	13:21				
		利用者数(人)	1	1				

(2) 菊間方面（2路線）

一日の利用者数は約170名の利用となっており、収益率は約5割となっています。菊間線の利用は年々減少していますが、星之浦線ではH30に若干増加がみられます。

利用目的は通勤や通院が多く、幅広い年齢層が利用しています。休日は買い物や通勤に利用されています。

朝に今治方面、夕方には菊間方面への利用が多くなっていますが、日中も一定の利用がみられます。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平,休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
1	菊間線	国庫補助	今治営(大西) 菊間	今治営から旧大西町を經由し、国道196号をJR予讃線と平行しながら旧菊間町菊間までを結ぶ路線	・今治駅・今治北高・今治明德短大・大西支所・大西支所・星之浦・伊予龜岡駅・太陽石油・菊間支所・菊間駅	19.5	31	2.3	7.6(8.5,4)	48.4	132.6	26,162.8	12,884.6	49.2%	8,630.9	178	4,647.3
13	菊間線(星之浦)	市単補助	今治営(大西) 星之浦	今治営から旧大西町星之浦を結ぶ路線	・今治駅・今治北高・今治明德短大・大西支所	11.6	20	1.6	3.8(4.5,1)	12.3	33.8	7,795.7	3,223.2	41.3%	2,286.3	185	—
計						—	—	—	11.4(13.5)	60.7	166.4	33,958.6	16,107.8	47.4%	10,917.2	180	4,647.3

※所要時間は今治駅から(今治営からは+10分、今治棧橋からは+7分)

■路線概要図



■利用者数の推移

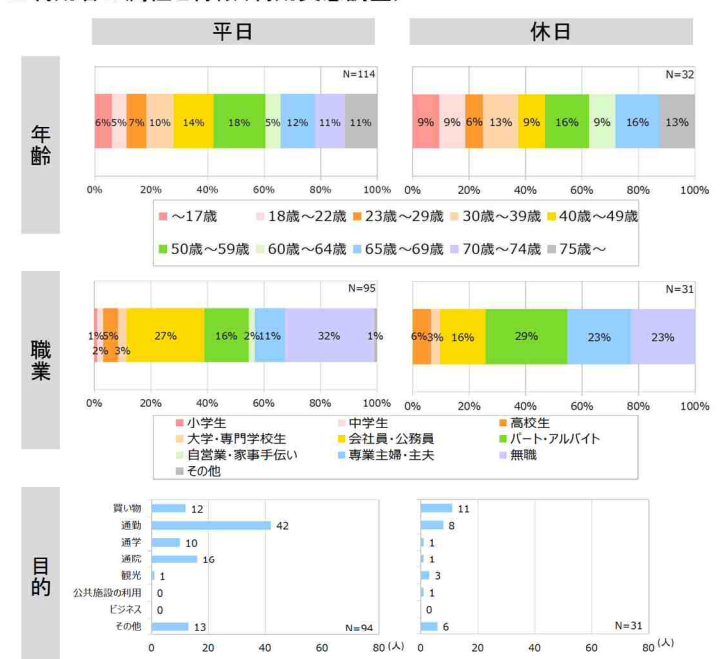


■定期券利用者数(人)

計	通学	通勤
30(3)	6(1)	24(2)

※( )内は乗り継ぎ利用者数

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

		平日									
菊間線	菊間→今治営業所方面	出発時刻	7:20	7:50	8:23	9:03	10:23	12:23	16:23	17:23	
		利用者数(人)	10	11	6	6	4	7	0	5	
	今治営業所→菊間方面	出発時刻	7:02	7:37	8:17	9:37	11:37	15:37	16:37	17:38	18:38
		利用者数(人)	5	1	2	4	1	3	6	6	6
菊間線(星之浦)	星之浦→今治営業所方面	出発時刻	7:01	9:51	11:11	13:34	15:01				
		利用者数(人)	7	12	1	4	1				
	今治営業所→星之浦方面	出発時刻	9:09	10:37	12:54	14:07					
		利用者数(人)	3	1	4	2					

		休日				
菊間線	菊間→今治営業所方面	出発時刻	9:03	10:23	12:23	16:23
		利用者数(人)	8	2	3	3
菊間線(星之浦)	今治営業所→菊間方面	出発時刻	9:37	11:37	15:37	17:38
		利用者数(人)	1	3	4	5
菊間線(星之浦)	星之浦→今治営業所方面	出発時刻	13:34			
		利用者数(人)	2			
菊間線(星之浦)	今治営業所→星之浦方面	出発時刻	12:54			
		利用者数(人)	2			

（3）波方方面（5路線）

一日の利用者数は約450名の利用となっており、収益率は約5割となっています。波方4路線は減少傾向にありますが、小浦大浜線は横ばいの状況となっています。

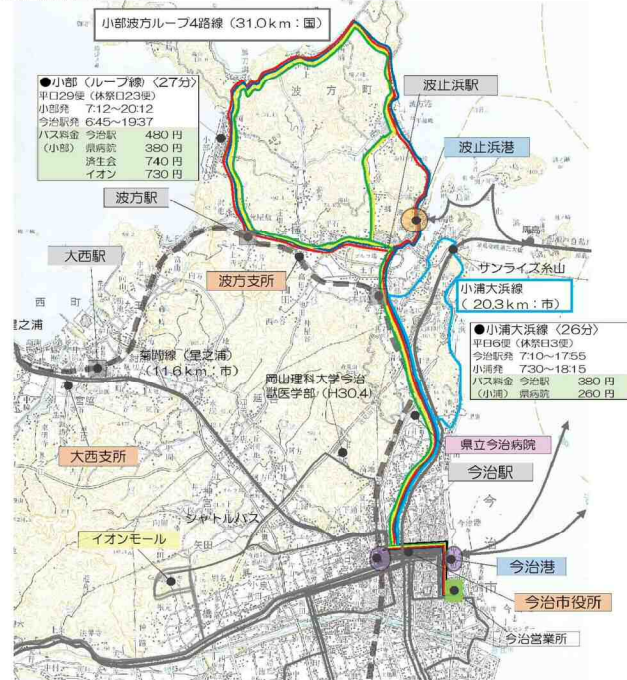
利用目的は買い物や通勤、通院が多く、平日・休日とも65歳以上が約半数を占めています。

波方4路線では、平日は8～10時頃や17時頃の利用が多くなっています。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平・休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
2	小部波方ループ線	国庫補助	今治営(小部・渡し場)今治営	市中心と旧波方町の小部、渡し場を経由するループ線	・今治駅・県病院・波止浜駅・波方支所・波方駅・小部・馬刀湯・波止浜港	31.0	27(小部)	4.0	6.9(7,7)	37.5	102.8	75,688.2	39,536.0	52.2%	11,374.9	77	24,777.2
3	波方小部ループ線	国庫補助	今治営(渡し場・小部)今治営	市中心と旧波方町の渡し場、小部を経由するループ線	・今治駅・県病院・波止浜駅・波止浜港・馬刀湯・小部・波方駅・波方支所	31.0	20(渡場)	3.8	7.4(8,5)	37.6	102.9						
4	小部波方ループ線	国庫補助	今治営(小部・郷山)今治営	市中心と旧波方町の小部、郷山を経由するループ線	・今治駅・県病院・波止浜駅・波方支所・波方駅・小部・馬刀湯・郷山	31.0	27(小部)	3.9	6.5(7,5)	34.4	94.2						
5	波方小部ループ線	国庫補助	今治営(郷山・小部)今治営	市中心と旧波方町の郷山、小部を経由するループ線	・今治駅・県病院・波止浜駅・郷山・馬刀湯・小部・波方駅・波方支所	31.0	22(郷山)	4.2	6.7(7,6)	37.9	103.9						
14	小浦大浜線	市単補助	今治営(大浜)今治営	小浦、大浜を経由するループ線	・今治駅・県病院・小浦・来島海峡展望館・サンライズ糸山・大浜	20.3	20(小浦)	2.6	5.4(6,3)	17.4	47.8						
計						—	—	—	32.9(35,26)	164.9	451.7	85,362.2	44,024.4	51.6%	13,967.7	85	24,777.2

※所要時間は今治駅から(今治営からは+10分、今治棧橋からは+7分)

■路線概要図



■利用者数の推移

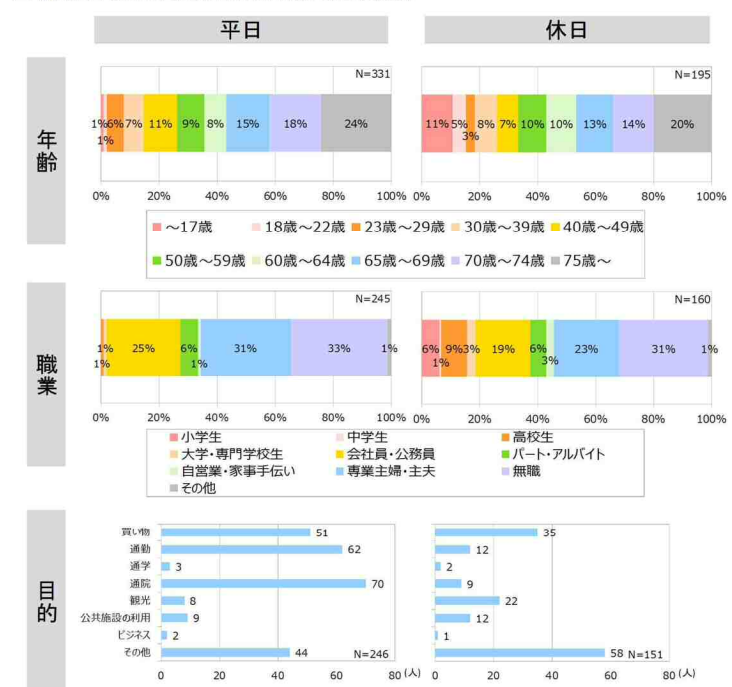


■定期券利用者数(人)

計	通学	通勤
40(10)	4(2)	36(8)

※( )内は乗り継ぎ利用者数

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

路線	平日																
	出発時刻	6:35	7:07	8:11	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:13	18:03	18:55		
小部波方ループ線	利用者数(人)	9	8	9	19	18	17	7	6	7	5	4	14	3	2		
波方小部ループ線	出発時刻	6:44	6:50	7:29	7:54	8:39	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:27	19:27
波方小部ループ線	利用者数(人)	8	5	17	20	15	13	16	12	21	11	5	8	15	11	6	1
小浦大浜線	出発時刻	7:00	8:28	9:48	13:10	15:42	17:45										
小浦大浜線	利用者数(人)	7	5	4	3	3	5										

路線	休日												
	出発時刻	7:07	8:11	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:13	18:03
小部波方ループ線	利用者数(人)	0	0	12	8	11	7	4	10	10	9	5	4
波方小部ループ線	出発時刻	7:29	8:39	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	
波方小部ループ線	利用者数(人)	7	8	8	3	11	8	16	10	6	8	8	
小浦大浜線	出発時刻	8:28	9:48	13:10									
小浦大浜線	利用者数(人)	7	9	7									

（4）玉川方面（2路線）

一日の利用者数は約 330 名の利用となっており、収益率は約 5 割となっています。竜岡線、神子森線とも H28 より増加がみられます（イオンモール今治新都市が H28.4 に開業）。

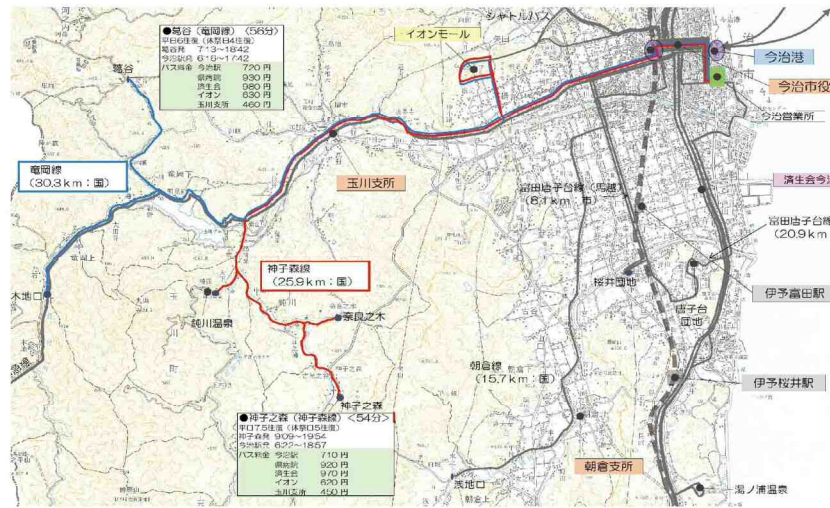
利用目的は買い物や通勤、通学が多く、比較的若い年齢層が利用しています。休日では特に買い物目的の利用が多くなっています。

平日は朝の 7～8 時台の今治方面への利用が多く、休日は朝に玉川方面、夕方には今治方面への利用パターンとなっています。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平,休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
6	竜岡線	国庫補助	今治営(木地口)葛谷	今治営からイオンモールを経由し、旧玉川町の木地口、葛谷を結ぶ路線	・今治駅・イオンモール・玉川近代美術館・玉川支所・散宿所・玉川ダム・木地口・葛谷	30.3	56	3.3	5.6(6,4)	55.8	152.9	29,872.0	15,020.3	50.3%	7,650.4	137	7,201.3
7	神子森線	国庫補助	今治営(純川)神子森	今治営からイオンモールを経由し、旧玉川町の純川温泉、神子森を結ぶ路線	・今治駅・イオンモール・玉川近代美術館・玉川支所・散宿所・純川温泉・奈良ノ木・神子森	25.9	54	3.1	6.9(7,5,5)	63.7	174.4	31,819.8	15,837.4	49.8%	7,681.5	121	8,300.8
計						—	—	—	12.5(13,5,9)	119.5	327.3	61,691.7	30,857.7	50.0%	15,331.9	128	15,502.1

※所要時間は今治駅から(今治営からは+10分、今治棧橋からは+7分)

■路線概要図



■利用者数の推移



■定期券利用者数(人)

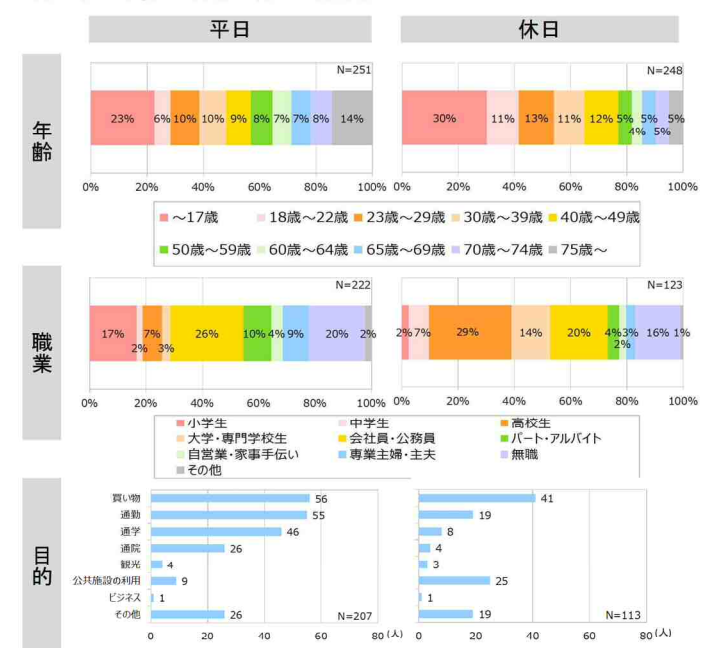
計	通学	通勤
44(5)	3(0)	41(5)

※1:( )内は乗り継ぎ利用者数

※スクール

路線バス乗車定期券 配布児童・生徒数(人)	36
--------------------------	----

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

		平日										
竜岡線	葛谷→今治営業所方面	出発時刻	7:13	9:53	12:54	15:32	16:59	18:42				
	利用者数(人)		16	9	8	7	6	3				
	今治営業所→葛谷方面	出発時刻	6:06	8:43	11:44	14:22	15:49	17:32				
	利用者数(人)		0	10	9	12	10	6				
神子森線	神子森→今治営業所方面	出発時刻	7:09 (玉川支所発)	7:15	8:05 (純川温泉発)	9:09	10:31	11:51	13:51	16:26	17:51	19:54
	利用者数(人)		6	18	7	10	10	6	15	8	6	8
	今治営業所→神子森方面	出発時刻	6:12	6:30 (純川温泉止)	8:02	9:24	10:44	12:44	15:19	16:44	18:47	
	利用者数(人)		3	0	12	9	11	10	14	11	7	

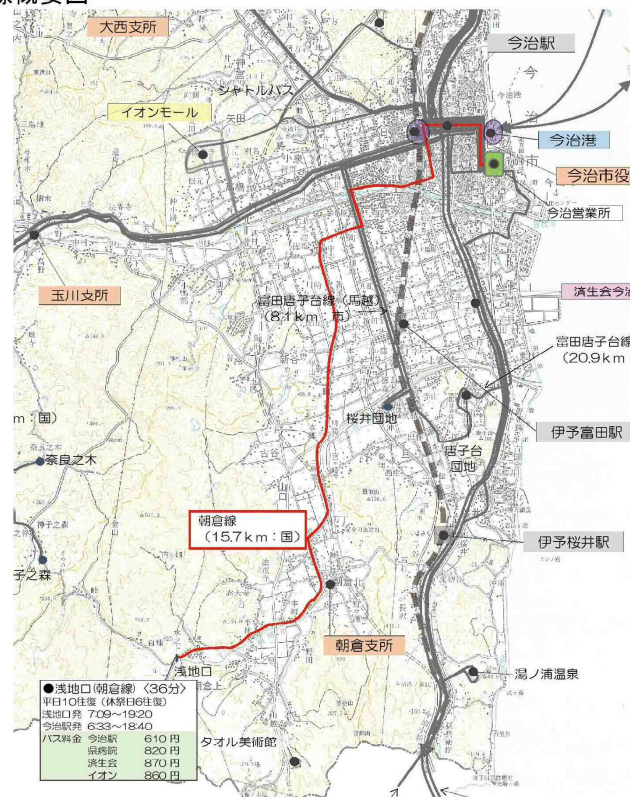
		休日					
竜岡線	葛谷→今治営業所方面	出発時刻	9:53	12:54	15:32	18:42	
	利用者数(人)		9	15	23	13	
神子森線	神子森→今治営業所方面	出発時刻	9:09	11:51	13:51	16:26	17:51
	利用者数(人)		7	2	20	20	18
神子森線	今治営業所→神子森方面	出発時刻	8:02	10:44	12:44	15:19	16:44
	利用者数(人)		18	33	16	9	4

(5) 朝倉方面

一日の利用者数は約 140 名の利用となっており、収益率は約 5 割となっています。近年の利用者数は横ばいとなっています。平日の利用目的は通院が多く、70 歳以上の利用が約 4 割となっています。休日では買い物での移動に多く利用されています。各便の利用者数は平日・休日とも数名ずつの利用となっています。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平,休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
8	朝倉線	国庫補助	今治営(下朝倉)浅地口	今治棧橋から立花・郷を經由し旧朝倉村浅地口を結ぶ路線	・今治駅・立花・郷・松木・朝倉緑のふさと公園・朝倉支所	16.3	37	2.3	9.2(10,6)	50.8	139.2	26,426.6	13,044.4	49.4%	8,211.7	162	5,170.4
計						—	—	—	9.2(10,6)	50.8	139.2	26,426.6	13,044.4	49.4%	8,211.7	162	5,170.4

■路線概要図



※キロ程は迂回延長 ※所要時間は今治駅から(今治営からは+10分、今治棧橋からは+7分)

■利用者数の推移

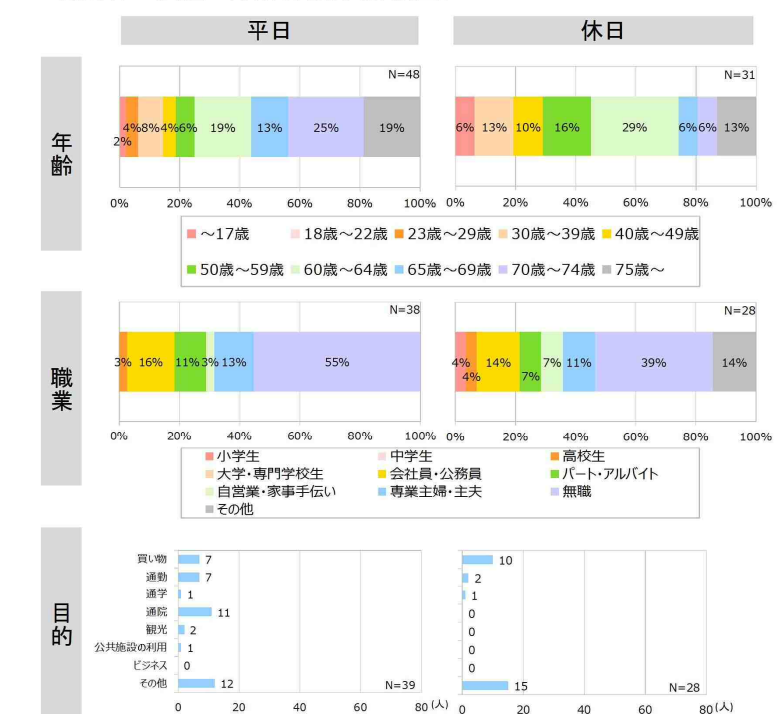


■定期券利用者数(人)

計	通学	通勤
10(2)	0(0)	10(2)

※( )内は乗り継ぎ利用者数

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

		平日										
朝倉線	浅地口→今治営業所方面	出発時刻	7:09	7:38	8:50	9:50	11:40	13:40	15:15	16:42	18:20	19:20
		利用者数(人)	3	4	3	3	3	3	0	2	0	1
	今治営業所→浅地口方面	出発時刻	6:23	6:52	8:00	9:00	10:50	12:50	14:25	15:52	17:30	18:30
		利用者数(人)	1	0	1	3	4	3	3	4	3	4

		休日						
朝倉線	浅地口→今治営業所方面	出発時刻	8:50	9:50	11:40	13:40	16:42	18:20
		利用者数(人)	1	6	6	1	5	0
	今治営業所→浅地口方面	出発時刻	8:00	9:00	10:50	12:50	15:52	17:30
		利用者数(人)	0	2	0	3	2	5

（6）西条・新居浜方面（3路線）

一日の利用者数は約 630 名の利用となっており、収益率は約 5 割となっています。いずれの路線も近年利用者数の減少が続いています。

利用目的は通勤や通院が多く、比較的幅広い年齢層が利用しています。休日は買い物や通勤、観光での利用が多くなっています。

各便の利用者数は今治新居浜線は平日・休日とも 10～20 人程度の利用となっており、平日 7 時台の新居浜方面の利用が多くなっています。

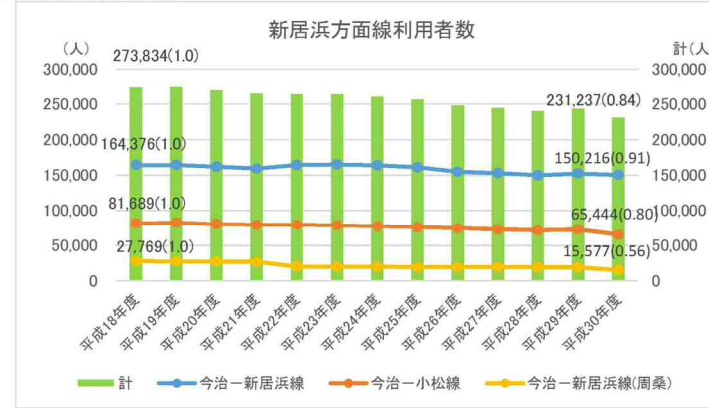
番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	* 区程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平,休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
10	今治新居浜線	国庫補助	今治営(西条)新居浜駅	市中心と西条中心部を通り新居浜駅を結ぶ路線	・今治駅・済生会病院・伊予桜井駅・周桑営・小松支所・伊予西条駅・新居浜駅	50.5 (14.4)	99	3.5	12.3 (12.5,12)	150.2	411.6	110,313.3	58,473.2	53.0%	5,531.8	37	9,134.3
9	今治小松線	国庫補助	今治営(ケアハウス・三芳)小松支所	市中心とケアハウス、西条市内陸部を經由し小松支所を結ぶ路線	・今治駅・済生会病院・伊予桜井駅・ケアハウス・周桑病院・壬生川駅・小松支所	31.4 (16.4)	67	3.1	6.4(7.4)	65.4	179.3	40,933.0	20,506.5	50.1%	5,468.3	84	5,200.3
16	今治新居浜線(周桑営)	市単補助	今治営(桜井)周桑営	市中心と周桑営を結ぶ路線	・今治駅・済生会病院・伊予桜井駅・河原津・周桑営	24.4 (14.4)	45	2.3	2.2(2.5,1.5)	15.6	42.7	13,367.6	6,282.9	47.0%	2,090.6	134	-
計						-	-	-	20.9 (22.17.5)	231.2	633.5	164,613.9	85,262.6	51.8%	13,090.7	57	14,334.5

※所要時間は今治駅から(今治営からは+10分、今治棧橋からは+7分)

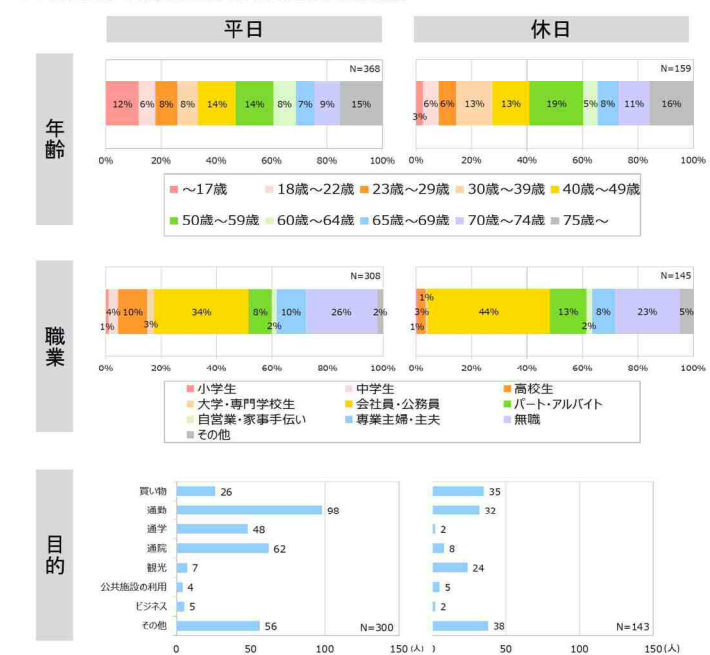
■路線概要図



■利用者数の推移



■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■定期券利用者数(人)

計	通学	通勤
68(10)	17(2)	51(8)

※( )内は乗り継ぎ利用者数

■便毎の利用者数(利用実態調査)

路線	平日														休日																																											
	新居浜→今治営業所方面	今治営業所→新居浜方面	小松→今治営業所方面	今治営業所→小松方面	周桑営業所→今治営業所方面	今治営業所→周桑営業所方面	今治新居浜線	今治小松線	今治新居浜線	今治小松線	今治新居浜線	今治小松線	今治新居浜線	今治小松線	今治新居浜線	今治小松線																																										
今治新居浜線	6:41	7:40	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	18:57	7:06	8:06	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	6:41	7:40	9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	18:57	7:06	8:06	9:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	18:11	06:20 (車子滞発)	6:40	06:20 (車子滞発)	7:12	10:07	12:07	15:07	06:20 (車子滞発)	19:53 (車子滞発)
利用者数(人)	17	15	20	18	18	18	17	11	32	19	19	11	3	30	18	6	22	19	19	20	13	20	15	18	16	4	17	14	12	16	12	12	8	21	16	8	5	9	11	17	11	16	20	13	9	12	11	5	9	12	-	9	4	7	5	19	3	2

(7) 松山特急線

一日の利用者数は、約 160 名となっています。利用者数は近年増加傾向となっています。

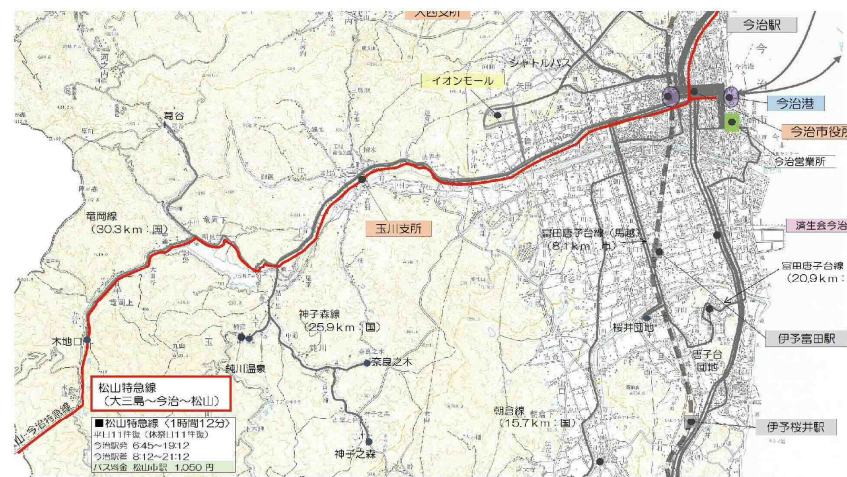
利用目的は、平日は通勤が多く比較的若い層が利用しています。休日では観光目的での利用が比較的多くなっています。

各便の利用者数は平日・休日とも 10～20 名程度の利用となっています。両方面で朝および昼過ぎの便の利用が比較的多くなっています。

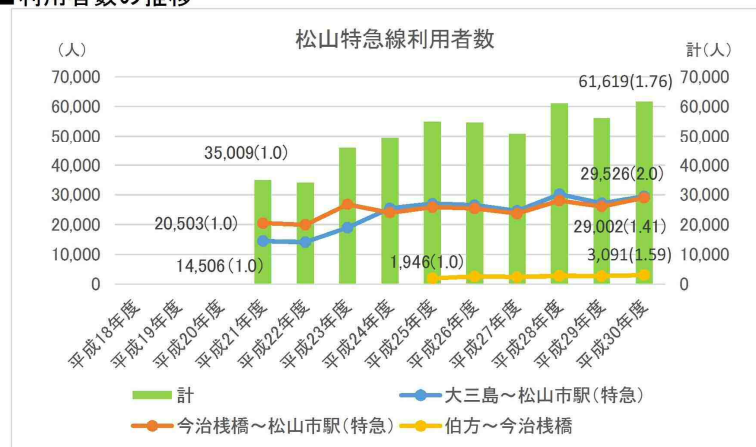
番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平,休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
19	松山特急線	自主運行	大三島・今治棧橋～松山市駅	大三島から今治駅・今治棧橋を經由して大街道・松山市駅を特急運行する路線	・大三島BS・伯方島BS・吉海支所・今治県病院・今治棧橋・今治駅・別名・玉川支所・県民文化会館・大街道	約81km	141	—	4(4,4)	29.5	80.9	—	—	—	—	—	—
20	松山特急線	自主運行	今治棧橋～松山市駅	今治棧橋から大街道・松山市駅間を特急運行する路線	・今治駅・別名・玉川支所・県民文化会館・大街道	約44km	72	—	7(7,7)	29.0	79.5	—	—	—	—	—	—
計						—	—	—	11(11,11)	58.5	160.4	—	—	—	—	—	—

※所要時間は今治駅から(今治棧橋からは+7分)

■路線概要図



■利用者数の推移

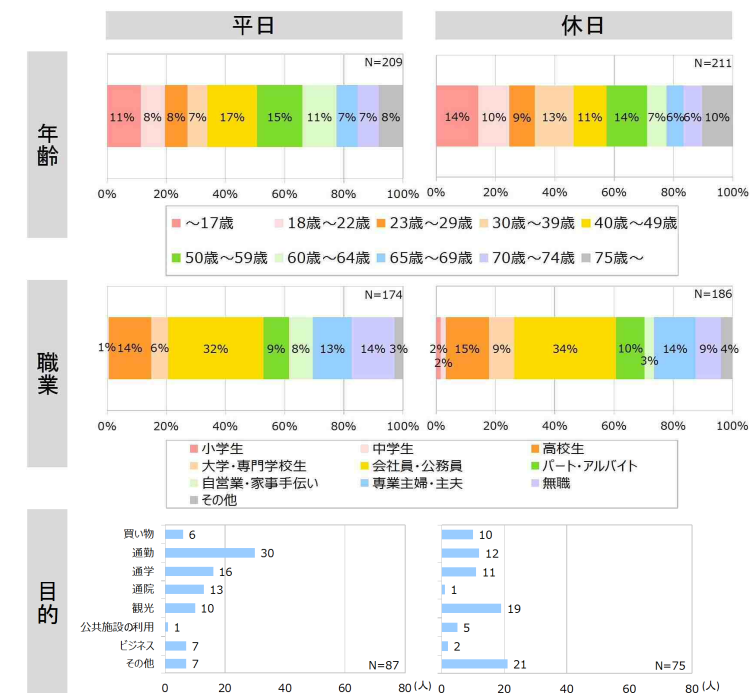


■定期券利用者数(人)

	計	通学	通勤
	41(1)	26(0)	15(1)

※( )内は乗り継ぎ利用者数

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

		平日												
松山特急線	今治棧橋・宮浦港→松山市駅方面	出発時刻	6:30	6:40 (今治発)	7:40 (伯方島→今治)	8:30 (今治発)	9:40 (今治発)	10:30 (今治発)	11:30 (今治発)	12:00	13:30	14:30	17:30 (今治発)	19:05 (今治発)
		利用者数(人)	14	19	14	11	12	12	7	24	15	4	17	5
	松山市駅→今治棧橋・宮浦港方面	出発時刻	6:53 (今治→伯方島)	7:00 (今治発)	9:00	10:00	11:30	12:30 (今治止)	13:30 (今治止)	14:30 (今治止)	15:30 (今治止)	17:15	18:30 (今治止)	20:00 (今治止)
		利用者数(人)	8	7	23	5	5	5	8	5	11	11	5	10

		休日											
松山特急線	今治棧橋・宮浦港→松山市駅方面	出発時刻	6:30	6:40 (今治発)	8:30 (今治発)	9:40 (今治発)	10:30 (今治発)	11:30 (今治発)	12:00	13:30	14:30	17:30 (今治発)	19:05 (今治発)
		利用者数(人)	21	6	-	15	4	6	10	13	28	5	5
	松山市駅→今治棧橋・宮浦港方面	出発時刻	7:00 (今治止)	9:00	10:00	11:30	12:30 (今治止)	13:30 (今治止)	14:30 (今治止)	15:30 (今治止)	17:15	18:30 (今治止)	20:00 (今治止)
		利用者数(人)	6	8	14	20	2	2	3	7	25	12	1

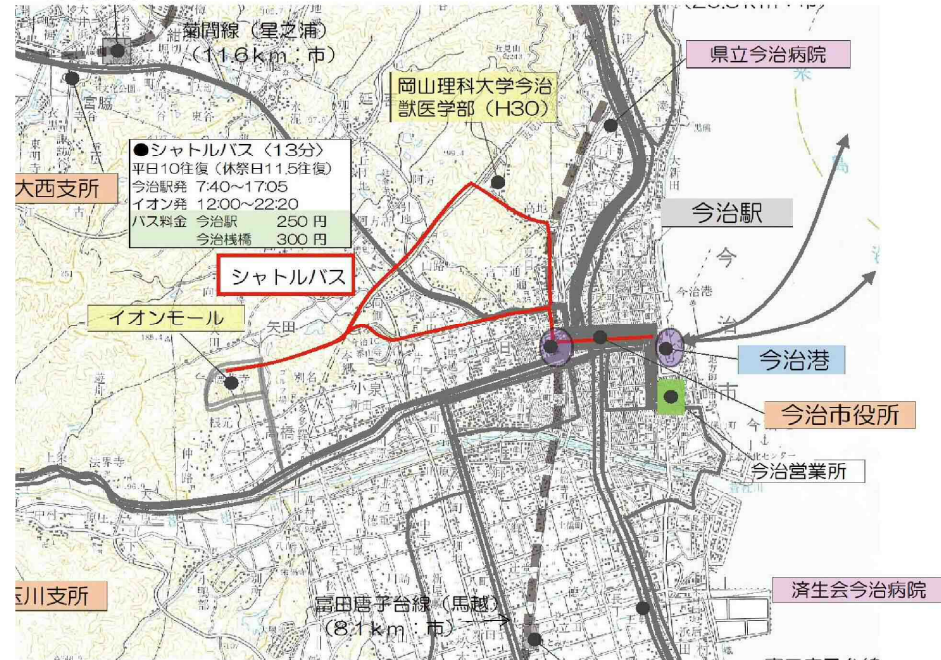
（8）イオンモールシャトルバス

一日の利用者数は約 120 名の利用となっています。利用者数は H28 に比べ若干減少しています。  
 平日、休日とも利用目的は買い物や通勤が多くなっており、比較的若い層の利用が多くなっています。  
 各便の利用者数は平日、休日とも 5～10 名程度の利用となっています。休日の昼過ぎから夕方の今治方面では、20 名/便程度の利用がみられます。

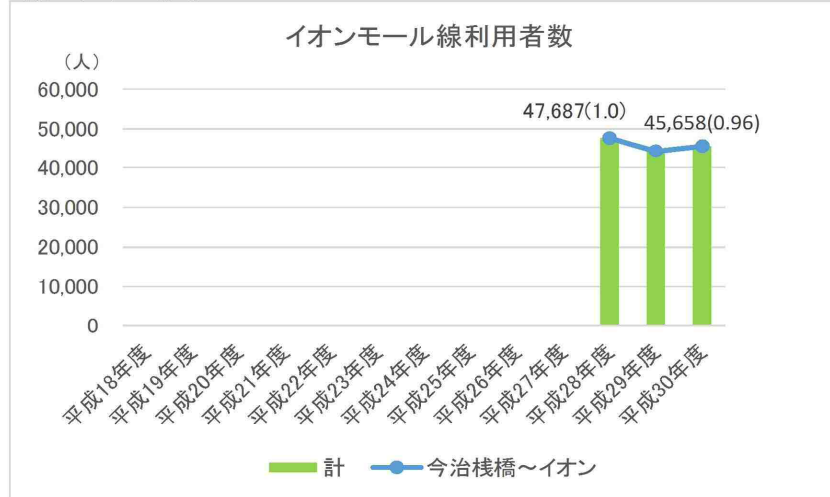
番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平,休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
21	イオンモールシャトルバス	自主運行	今治棧橋～イオンモール今治新都市	今治棧橋から今治駅を經由しイオンモール今治新都市を結ぶシャトル便。H30年より岡山理科大学獣医学部を經由	・今治駅 ・岡山理科大学獣医学部(H30～)	約6km	13	—	11.1 (11,11.5)	45.7	125.1	—	—	—	—	—	—
計						—	—	—	11.1 (11,11.5)	45.7	125.1	—	—	—	—	—	—

※キロ程は迂回延長 ※所要時間は今治駅から(今治棧橋からは+5分)

■路線概要図



■利用者数の推移



■定期券利用者数(人)…注)再掲(玉川方面カルテ)

計	通学	通勤
21(4)	0	21(4)

※()内は乗り継ぎ利用者数

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

		平日											
イオンモールシャトルバス	イオンモール今治新都市→今治棧橋方面	出発時刻	12:00	13:00	15:20	16:40 (今治駅止)	17:30 (今治駅止)	18:20 (今治駅止)	19:00	20:00 (今治駅止)	21:30 (今治駅止)	22:20	
	利用者数(人)	2	2	5	11	5	8	3	2	7	2		
	今治棧橋→イオンモール今治新都市方面	出発時刻	7:40	8:15 (今治駅→岡山理大)	8:50 (今治駅→岡山理大)	9:15 (今治駅発)	9:50 (今治駅発)	10:30 (今治駅発)	11:20 (今治駅発)	12:30	13:25	14:05 (今治駅発)	14:55
利用者数(人)	3	12	9	4	6	7	8	3	1	1	0	1	

		休日											
イオンモールシャトルバス	イオンモール今治新都市→今治棧橋方面	出発時刻	12:00	13:00	15:20	16:40 (今治駅止)	17:30 (今治駅止)	18:05 (今治駅止)	19:00	20:00 (今治駅止)	20:30 (今治駅止)	21:30 (今治駅止)	22:20
	利用者数(人)	3	2	17	8	15	17	8	9	8	5	4	
	今治棧橋→イオンモール今治新都市方面	出発時刻	7:40	9:15 (今治駅発)	9:50 (今治駅発)	10:30 (今治駅発)	11:20 (今治駅発)	12:30	13:25	14:05 (今治駅発)	14:55	15:55	17:05 (今治駅発)
利用者数(人)	5	9	8	10	18	9	11	11	7	7	0	1	



（9）島しょ部方面（急行線）

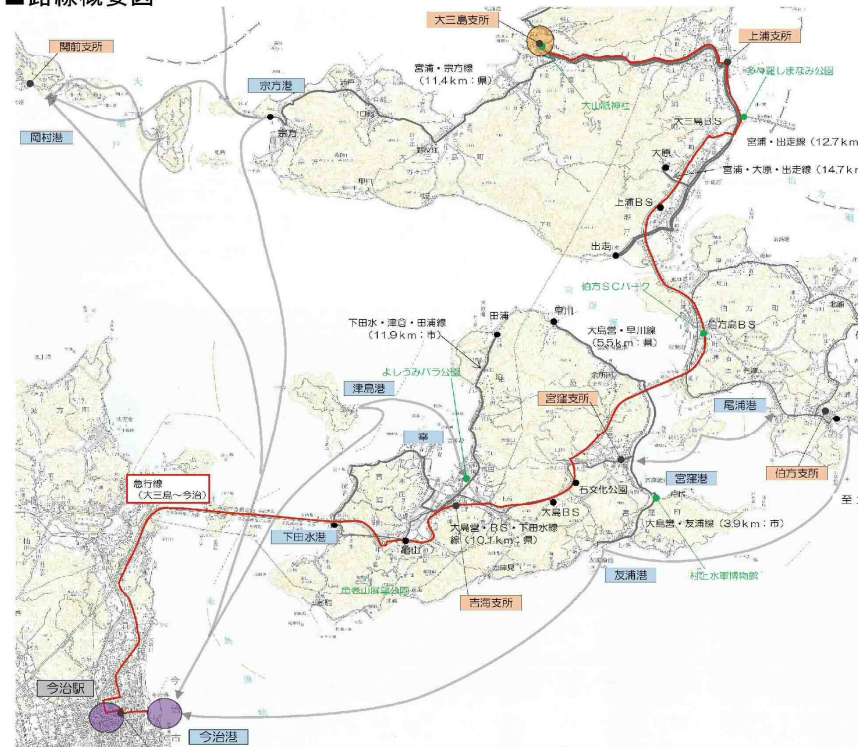
一日の利用者数は、約 1,040 名の利用となっています。利用者数の増加が続いていましたが、H29 以降は減少しています。

利用目的は通学や通勤、通院が多く、17 歳以下等の若い層の利用が多くなっています。

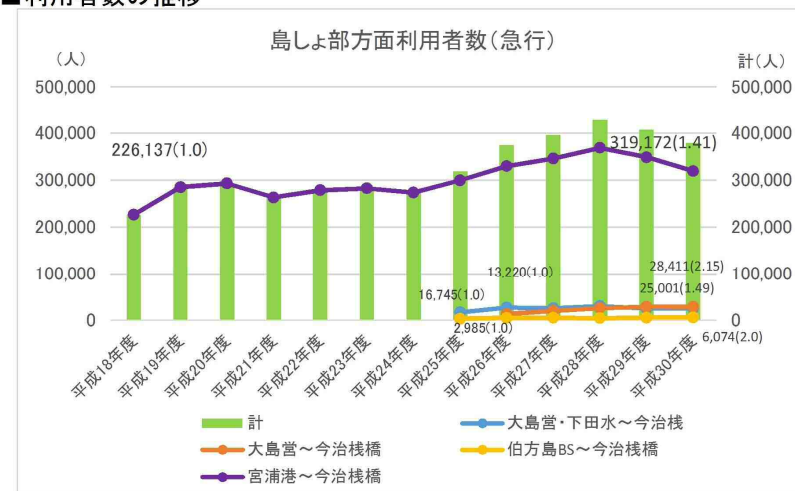
平日、休日とも、朝今治方面、夕方宮浦方面への利用が多くなっていますが、日中も一定の利用がみられます。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平・休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
12	急行線	自主運行	大三島～今治棧橋	大三島(宮浦港)と今治棧橋を結ぶ路線	・大山祇神社・大三島BS・伯方島BS・吉海支所・県病院・今治駅	38.3km	69	—	12.9(14,10)	319.2	874.4	—	—	—	—	—	—
13	急行線	自主運行	伯方(下田水)～今治棧橋	伯方島BSと下田水港を經由して今治棧橋を結ぶ路線	・石文化公園・吉海支所・亀山・下田水港・県病院・今治駅	27.0km	47	—	0.4(0.5,0)	6.1	16.6	—	—	—	—	—	—
14	急行線	自主運行	大島～今治棧橋	大島(宮)と今治棧橋を結ぶ路線	・石文化公園・吉海支所・亀山・県病院・今治駅	20.6km	38	—	2.1(2.5,1)	28.4	77.8	—	—	—	—	—	—
15	急行線	自主運行	大島(下田水)～今治棧橋	大島(宮)から下田水港を經由して今治棧橋を結ぶ路線	・石文化公園・吉海支所・亀山・下田水港・県病院・今治駅	24.0km	42	—	1.6(2,0)	25.0	68.5	—	—	—	—	—	—
計						—	—	—	17.0(19,11)	378.7	1,037.4	—	—	—	—	—	—

■路線概要図



■利用者数の推移

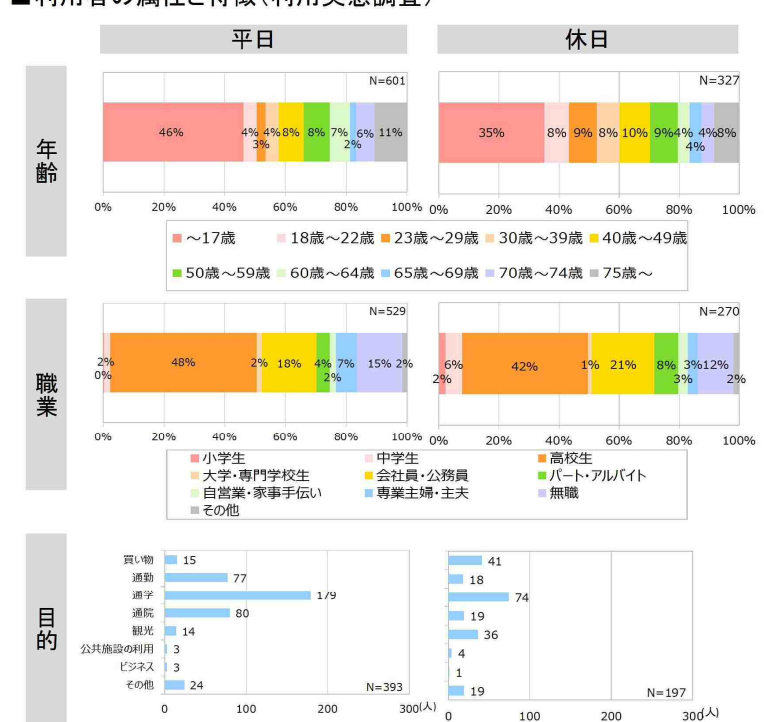


■定期券利用者数(人)

計	通学	通勤
308(14)	215(9)	93(5)

※( )内は乗り継ぎ利用者

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

		平日																			
急行線	宮浦港→今治営業所方面	出発時刻	6:20 (前月届)	6:40	6:50	7:00	7:05	7:20 (大島止)	7:40	8:30	9:05	10:00	11:00	14:05	15:42 (大島止)	16:00	16:47 (大島止)	17:00	18:38 (大島止)	19:00	19:08
		利用者数(人)	17	38	39	26	21	27	20	57	13	25	8	10	1	30	1	11	0	9	14
	今治営業所→宮浦港方面	出発時刻	7:15	8:00	8:15 (大島止)	8:37	9:35	10:35 (大島止)	11:00	12:10	13:18	14:20	15:20	16:35	16:50 (大島止)	17:35 (大島止)	17:45	19:00	19:30 (大島止)	20:15	21:15
		利用者数(人)	39	6	1	0	11	7	20	18	10	17	39	25	13	27	30	17	8	14	13

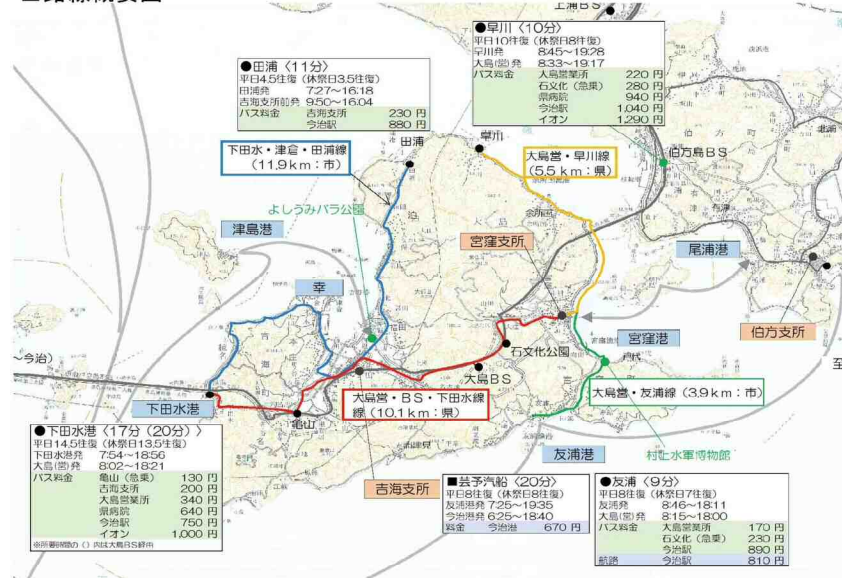
		休日											
急行線	宮浦港→今治営業所方面	出発時刻	6:40	7:15 (大島止)	7:40	8:30	9:05	10:00	11:00	11:40	14:05	16:00	18:00
		利用者数(人)	23	15	34	32	18	20	13	11	13	21	12
	今治営業所→宮浦港方面	出発時刻	8:00 (大島止)	8:35	9:35	11:00	12:10	13:18	14:20	15:20	16:35	17:45	20:15
		利用者数(人)	2	9	11	18	19	14	25	22	18	32	28

（10）大島（4路線）

一日の利用者数は、約310名の利用となっています。H28以降、利用者数の増加もみられるが収益率は2割強となっています。  
 利用目的は、平日は買い物や通院が多く、17歳以下の若い層と、高齢者の利用が多くなっています。休日は買い物、通学に加え観光利用もみられます。  
 各便の利用者数は各路線とも0～5名程度の利用となっている便が多いですが、通学・帰宅の時間帯では利用が多い便がみられます。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平・休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
3・4	大島営・BS・下田水線	県補助	大島営(幸)下田水	大島営から幸を経由して下田水港を結ぶ路線	・石文化公園・大島BS・幸・吉海支所・龜山	10.1	20	1.9	14.2(14.5,13.5)	55.6	152.3	29,349.4	8,396.7	28.6%	14,349.8	258	6,603.0
5	大島営・早川線	県補助	大島営(余所国)早川	大島営から余所国を経由して早川を結ぶ路線	・宮窪橋・余所国	5.5	10	1.6	9.5(10,8)	23.9	65.4	10,890.7	3,096.2	28.4%	5,344.5	224	2,450.0
7	下田水・津倉・田浦線	市単補助	下田水港(津倉)田浦	下田水港から津倉・幸を経由して田浦を結ぶ路線	・あいえず造船・吉海支所・幸・よしうみパラ公園・泊	11.9	25	0.7	4.2(4.5,3.5)	10.8	29.6	10,556.1	1,154.6	10.9%	4,700.8	434	—
8	大島営・友浦線	市単補助	大島営(戸代口)友浦	大島営から戸代口を経由して友浦を結ぶ路線	・村上水軍博物館	3.9	9	0.9	7.7(8,7)	23.2	63.4	6,304.5	1,128.6	17.9%	2,587.9	112	—
計																	
						—	—	—	33(35,26)	113.4	310.8	57,100.7	13,776.0	24.1%	26,983.0	238	9,053.0

■路線概要図



■利用者数の推移



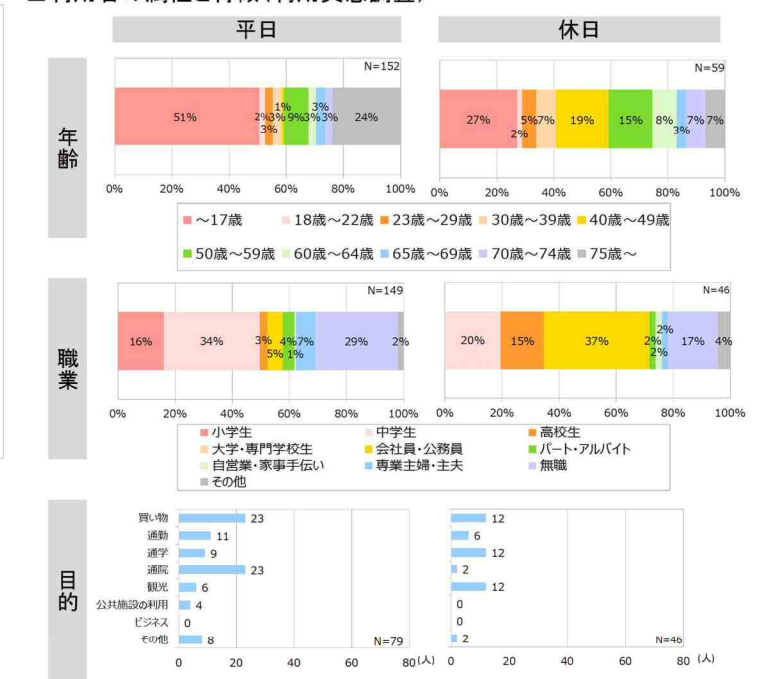
■定期券利用者数(人)

路線	計	通学	通勤
大島営・BS・下田水線	2(1)	0	2(1)
大島営・早川線	1(1)	0	1(1)
大島営・友浦線	1(0)	1(0)	0
急行線(大島内)	1(0)	0	1(0)
急行線(大島-泊方面)	10(7)	7(5)	3(2)
急行線(大島-三島)	2(1)	1(0)	1(1)
急行線(市中心)	138(0)	88(0)	50(0)

※1:0内は乗り継ぎ利用者数  
 ※2:再掲(急行線カル子)

路線バス乗車用定期券配布児童・生徒数(人)	数
吉海小	27
宮窪小	16
大島中	66
計	109

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

路線	平日												休日																				
	出発時刻	7:54	8:59	9:24	9:59	10:30	11:24	11:41	12:30	13:42	14:40	15:44	16:23	17:02	17:39	18:56	出発時刻	8:09	8:59	9:59	10:30	11:24	11:41	12:30	13:42	14:20	14:44	15:44	16:30	16:59	18:09		
大島営・BS・下田水線	下田水港→大島営業所方面	1	1	1	3	0	0	3	1	5	0	22	6	2	5	5	出発時刻	7:42	10:03	13:15	16:03	利用者数(人)	1	1	0	0							
	大島営業所→下田水港方面	4	7	0	0	3	4	1	0	1	3	4	0	2	0	出発時刻	7:42	10:03	13:15	16:03	利用者数(人)	1	1	0	0								
大島営・早川線	早川→大島営業所方面	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	出発時刻	8:46	10:08	11:08	12:13	14:36	15:18	17:06	18:11	利用者数(人)	1	0	0	0	0	0	1	0
	大島営業所→早川方面	0	1	0	0	0	0	1	1	12	0	0	0	0	0	出発時刻	8:15	9:48	10:48	12:02	14:03	15:07	16:44	18:00	利用者数(人)	1	0	0	2	1	1	2	1

（11）伯方島（2路線）

一日の利用者数は約 200 名の利用となっており、収益率は 3 割弱となっています。利用者数は年々減少しています。

利用目的は通学や通院が多く、17 歳以下の若い層と、高齢者の利用が多くなっています。

各便の利用者数は各路線とも 5 名程度の利用となっている便が多いですが、通学・帰宅の時間帯で利用が多い便がみられます。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平,休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
1	伯方循環線(北回)	県補助	木浦港(有津)木浦	木浦港から北浦・有津を経由して木浦港に戻る循環路線	・伯方小学校・北浦・伯方SCパーク・伯方高校・伯方警察署	17.8	36	2.1	8.5(10,5)	40.9	112.0	15,879.4	4,325.5	27.2%	7,981.9	195	3,572.0
2	伯方循環線(南回)	県補助	木浦港(有津)木浦	木浦港から有津・北浦を経由して木浦港に戻る循環路線	・伯方警察署・伯方高校・伯方SCパーク・北浦・伯方小学校	18.2	37	1.9	9.5(11,6)	32.8	89.8	17,904.4	4,397.8	24.6%	9,478.5	289	4,028.0
計						—	—	—	—	73.7	201.8	33,783.7	8,723.3	25.8%	17,460.4	237	7,600.0

■路線概要図



■利用者数の推移



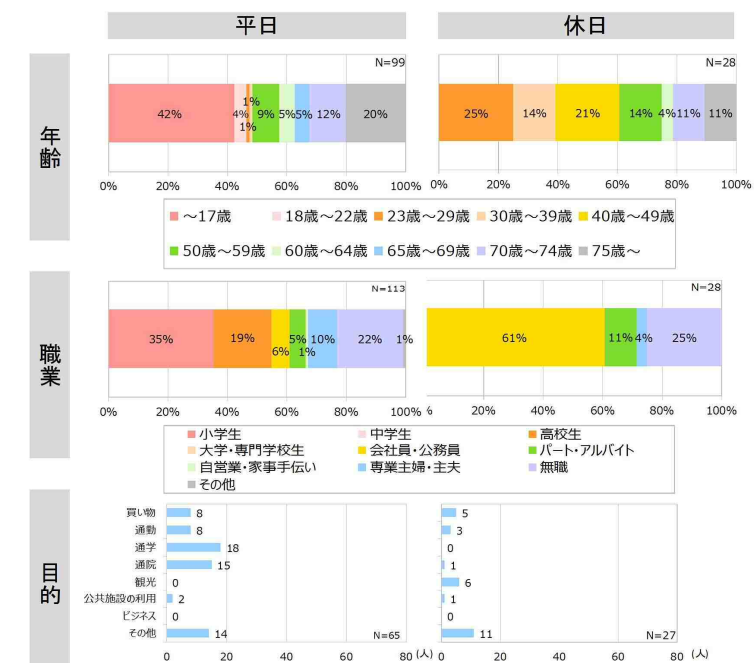
■定期券利用者数(人)

路線	計	通学	通勤
伯方循環線	15(13)	9(9)	6(4)
急行線(伯方島内)	0	0	0
急行線(伯方島-大三島)	4(3)	4(3)	0
急行線(伯方島-大島)	10(7)	7(5)	3(2)
急行線(市中心)	77(3)	53(1)	24(2)

※1:( )内は乗り継ぎ利用者数  
※2:再掲(大島カルテ)  
※2:再掲(急行線カルテ)

路線/バス乗車用定期券配布児童・生徒数(人)	伯方小	計
	76	76

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

		平日										
伯方循環線(北回)	出発時刻	6:36	7:40	8:29	9:59	11:19	13:36	14:38	15:38	16:53	17:59	
	利用者数(人)	1	22	4	11	4	3	3	17	10	0	
伯方循環線(南回)	出発時刻	7:00	7:52	8:41	10:11	11:29	12:39	13:46	14:48	15:48	17:03	18:09
	利用者数(人)	4	1	8	6	1	1	0	5	9	8	3

		休日					
伯方循環線(北回)	出発時刻	8:29	9:59	10:59	13:36	15:38	
	利用者数(人)	1	4	5	4	3	
伯方循環線(南回)	出発時刻	7:52	8:41	9:17	12:41	14:50	17:05
	利用者数(人)	2	3	4	1	0	1

（12）大三島（4路線）

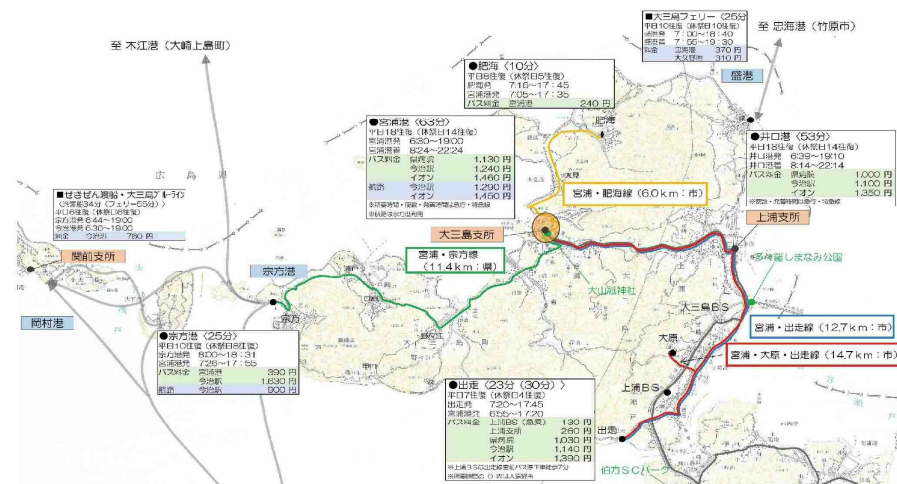
一日の利用者数は約 340 名の利用となっています。H28 に利用者の増加もみられましたが、H29 以降は減少しており、収益率は約 3 割となっています。

利用目的は通学が多く、主に 17 歳以下の若い層に利用されています。

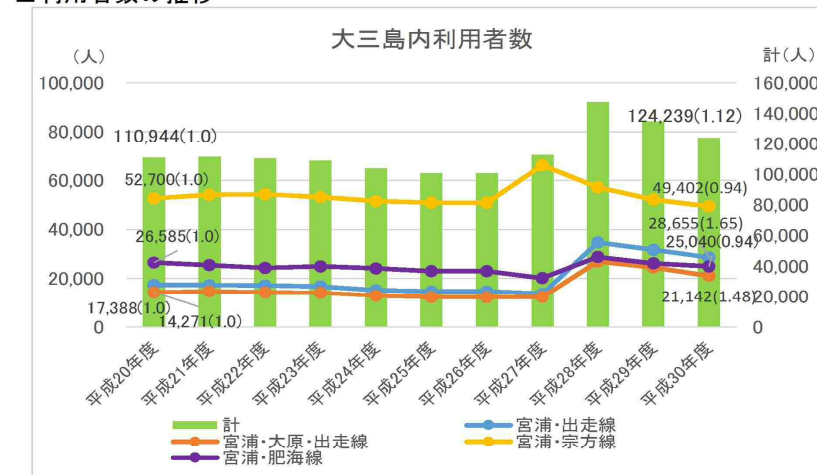
各便の利用者数は各路線とも 0～5 名程度の利用となっている便が多いですが、通学・帰宅の時間帯では利用が多い便がみられます。

番号	路線(系統)	補助	起・終点	路線概要	沿線主要施設	キロ程(Km)	所要時間(分)	乗車密度(人)	運行回数(平・休)	H30利用者数(千人)	H30日利用者数(人)	経常費用(千円)	経常収益(千円)	収益率(%)	市補助金額(千円)	利用者1人当たりの市補助金額(円)	国・県補助金額(千円)
6	宮浦・宗方線	県補助	宮浦港(浦戸)宗方港	宮浦港から浦戸を経由して宗方港を結ぶ路線	・野々江・口総・浦戸	11.4	25	1.7	9.5(10,8)	49.4	135.3	22,618.8	5,646.8	25.0%	11,883.0	241	5,089.0
9	宮浦・市走線	市補助	宮浦港(大三島BS・瀬戸)出走	宮浦港から大三島BS・瀬戸を経由して出走を結ぶ路線	・大山祇神社・多々羅の里・井口港・大三島BS・上浦BS・瀬戸	12.7	23	2.7	3.3(4,1,5)	28.7	78.5	8,895.6	3,406.6	38.3%	2,744.5	96	—
10	宮浦・大原線	市補助	宮浦港(大三島BS・大原)出走	宮浦港から大三島BS・大原を経由して出走を結ぶ路線	・大山祇神社・多々羅の里・井口港・大三島BS・大原・上浦BS・瀬戸	14.7	30	2.2	2.7(3,2,5)	21.1	57.9	8,431.2	2,663.1	31.6%	2,884.1	136	—
11	宮浦・肥海線	市補助	宮浦港(大見)肥海	宮浦港から大見を経由して肥海を結ぶ路線	・大見港・少年自然の家	6.0	10	1.7	7.0(8,5)	25.0	68.6	8,722.8	2,559.5	29.3%	3,081.6	123	—
計						—	—	—	—	124.2	340.3	48,668.3	14,275.9	29.3%	20,593.2	166	5,089.0

■路線概要図



■利用者数の推移



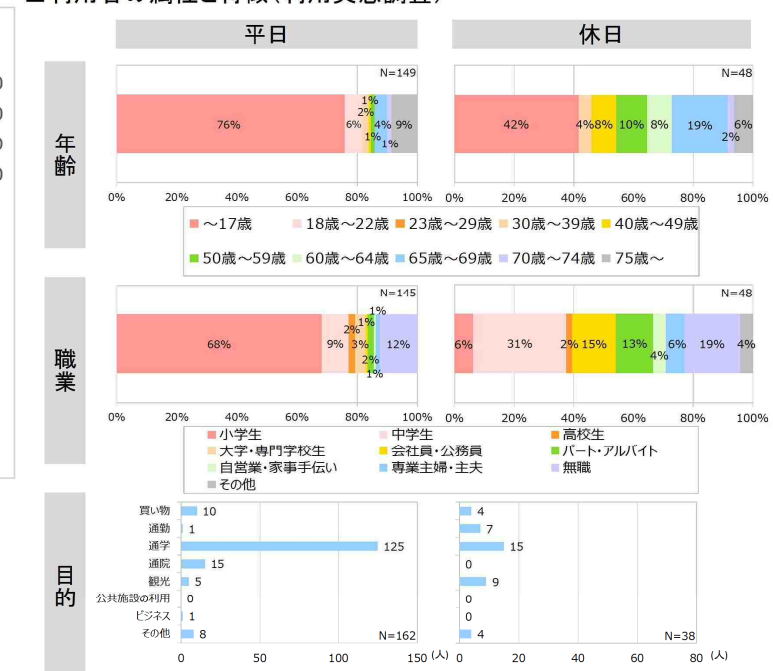
■定期券利用者数(人)

路線	計	通学	通勤
宮浦・宗方線	1(0)	0	1(0)
急行線(大三島内)	2(0)	0	2(0)
急行線(大三島-伯方島)	4(3)	4(3)	0
急行線(大三島-大島)	2(1)	1(0)	1(1)
急行線(市中心)	74(0)	62(0)	12(0)

※1:0内は乗り継ぎ利用者数  
※2:再掲(伯方島カルテ)  
※2:再掲(大島カルテ)  
※2:再掲(急行線カルテ)

※スクール	大三島小	計
路線バス乗車用定期券	34	34
配布児童・生徒数(人)	63	63
	19	19
	116	116

■利用者の属性と特徴(利用実態調査)



■便毎の利用者数(利用実態調査)

		通学平日										休日									
宮浦・宗方線	宗方港→宮浦港方面	出発時刻	8:00	8:57	10:32	11:06	12:57	14:03	15:26	16:16	17:44	18:31	出発時刻	8:00	8:57	10:32	12:57	14:03	15:26	16:16	17:44
		利用者数(人)	3	0	1	1	1	2	21	6	0	0	利用者数(人)	4	3	0	3	0	0	5	1
	宮浦港→宗方港方面	出発時刻	7:26	8:11	9:55	10:25	12:20	13:25	14:49	15:30	17:05	17:55	出発時刻	7:26	8:11	9:55	12:20	13:25	14:49	15:30	17:05
		利用者数(人)	31	2	3	0	2	0	3	2	1	0	利用者数(人)	0	1	5	1	2	0	1	1
宮浦・大原・出走線	出走→宮浦港方面	出発時刻	7:20	9:00	12:17	14:44	15:34	16:34	17:45	出発時刻	9:00	10:50	14:44	16:34							
		利用者数(人)	27	2	1	0	0	0	利用者数(人)	4	2	0	0								
	宮浦港→出走方面	出発時刻	6:55	8:35	11:45	14:12	15:02	16:02	17:20	出発時刻	8:35	10:18	14:12	16:02							
		利用者数(人)	1	0	2	0	13	0	0	利用者数(人)	7	1	3	3							
宮浦・肥海線	肥海→宮浦港方面	出発時刻	7:16	8:01	9:45	12:25	14:18	16:01	16:51	17:45	出発時刻	8:01	9:45	12:25	14:53	16:51					
		利用者数(人)	27	0	1	2	0	1	0	0	利用者数(人)	1	0	0	0	0					
	宮浦港→肥海方面	出発時刻	7:05	7:51	9:35	12:15	14:08	15:51	16:41	17:35	出発時刻	7:51	9:35	12:15	14:43	16:41					
		利用者数(人)	0	0	0	0	2	22	3	3	利用者数(人)	0	0	0	0	1					

2-3-2 航路の利用実態

1) 平日

平日の利用者数は、芸予汽船（今治～土生）が約 400 人/日、大三島フェリー（盛～忠海）が約 300 人/日と利用が多くなっています。

主に芸予汽船は通勤・通学、大三島フェリーは観光、せきぜん渡船（岡村～今治）や大三島ブルーライン（今治～木江）は通勤・通院に利用されています。

利用便についてはちょうど良いと回答している割合は高くなっていますが、通学時間に合わせた運行、病院の帰りにちょうど良い時間の運行等へのニーズがみられます。

表 2-7 平日の利用状況

路線	ルート	運航距離 (km)	利用状況			利用特性	
			運航本数 (本/日)	利用者数		利用目的	利用便の利便性
				一日計 (人/日)	一便あたり (人/便)		
(有) くるしま	波止浜～来島～小島～馬島	3.8	20	68	3.4		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・波止浜発の早い時間（6時頃）                      ※現状は7時5分が始発                      ・馬島発の遅い時間（19～20時）                      ※現状は17時50分が終発                 </p>
津島渡船（有）	今治～津島	12.0	2 ※	1 ※	0.5 ※	—	—
シーセブン（有）	尾浦～鶴島～宮窪	4.0	14	37	2.6		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・宮窪発 8時から8時半ごろ（高校生、通院者）                      ※現状は9時45分発                 </p>
せきぜん渡船（フェリー）	岡村～今治	22.4	8	59	7.4		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・今治発 13時から13時半頃（県病院等への通院の帰り）                      ※現状は12時、14時45分発                 </p>
せきぜん渡船（旅客船）	岡村～宗方～今治	26.4	8	79	9.9		
さざなみ渡船	津島～幸	4.0	6 ※	6 ※	1.0 ※	—	—
大三島ブルーライン（株）	今治～宗方～岡村～木江	16.3	22	66	3.0		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・今治発 12時から12時半頃（通院の帰り等）                      ※現状は13時5分発                 </p>
芸予汽船（株）	今治～友浦～木浦～土生	19.8	16	405	25.3		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・今治発 7時から7時半頃（弓削商船高専への通学生）                      ※現状は7時55分発                 </p>
大三島フェリー（株）	盛～大久野島～忠海	7.0	20	311	15.6		

※営業データより

2) 休日

休日の利用者数は大三島フェリー（盛～忠海）が約 1,300 人/日と多く、近年人気の観光地となっている大久野島（広島県竹原市）訪れているものと考えられます。また、芸予汽船（今治～土生）も 200 人/日と利用が多くなっています。

利用目的は、全体で観光での利用が多くなっています。

利用便についてはちょうど良いと回答している割合が高くなっていますが、観光等の行動パターンに合わせた時間帯の運行ニーズがみられます。

表 2-8 休日の利用状況

路線	ルート	運航距離 (km)	利用状況			利用特性	
			運航本数 (本/日)	利用者数		利用目的	利用便の利便性
				一日計 (人/日)	一便あたり (人/便)		
(有) くるしま	波止浜～来島～小島～馬島	3.8	20	110	5.5		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・波止浜発の早い時間（5時から6時頃）                      ※現状は7時5分が始発                 </p>
津島渡船(有)	今治～津島	12.0	2 ※	1 ※	0.5 ※	—	—
シーセブン(有)	尾浦～鶴島～宮窪	4.0	12	23	1.9		
せきぜん渡船(フェリー)	岡村～今治	22.4	8	97	12.1		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・今治発 15時～16時頃（四国側の観光の帰り）                      ※現状は17時50分発                      ・岡村発 18時～19時頃（呉市側の観光の帰り）                      ※現状は16時15分発が最終                 </p>
せきぜん渡船(旅客船)	岡村～宗方～今治	26.4	8	67	8.4		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・岡村、今治発 6時頃（釣り客）                      ※現状は岡村発 6時20分、今治発 7時20分が始発                 </p>
さざなみ渡船	津島～幸	4.0	6 ※	7 ※	1.2 ※	—	—
大三島ブルーライン(株)	今治～宗方～岡村～木江	16.3	22	115	5.2		<p>                     &lt;複数みられるニーズ&gt;                      ・宗方発 9時半頃（観光客）                      ※現状は8時10分、10時35分発                 </p>
芸予汽船(株)	今治～友浦～木浦～土生	19.8	16	226	14.1		
大三島フェリー(株)	盛～大久野島～忠海	7.0	20 ※	1,311 ※	65.6 ※	—	—

※営業データより

## 2-4 集客施設等の利用実態・ニーズ

### 2-4-1 集客施設の実態・意見

ヒアリングを実施した集客施設の主な利用実態・ニーズを以下に示します。

表 2-9 集客施設のヒアリング結果概要（1 / 2）

対象施設 ・団体等	結果概要	
	利用実態	利用促進に向けた課題
愛媛県立今治病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用が3割程度、自家用車利用が5割程度、その他（徒歩、タクシー等）が2割程度と思われる。蒼社川より北側の市内在住者の利用が比較的多いが、<b>島しょ部を含めた市域全体から利用</b>が見られる。一方、市外からの利用はあまり見られない。</li> <li>・高齢等の理由で運転が難しい方は家族の送迎で来院する人が多い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 今治駅と病院間は比較的バスの便数が多いが、JR 今治駅から先の地域は<b>便数が少なく利用がしづらい</b>。特に大西や菊間方面からバスで来院する場合は、<b>JR 今治駅で一度乗り換えなければならない負担が大きい</b>。</li> <li>・入口の待合スペースに時刻表を掲示しているが、<b>ダイヤ改定時の時刻表入手等を誰がするの</b>かは課題である。</li> </ul>
済生会今治病院	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家族による送迎を含め、<b>自動車の利用が大きな割合を占める</b>。また、バス停まで歩くのが難しく、家族に送迎も頼めない場合、タクシーを利用する人も一部存在している。</li> <li>・蒼社川より南側の<b>市域南東部からの来院が多い</b>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・患者のことを考えると、ドアトゥードアでアクセスできる<b>乗合タクシー</b>※1のようなものが運行されるとありがたい。</li> <li>・バスが<b>病院内へ乗り入れ</b>てくれるとありがたい。外来患者の来院が集中する時間だけでもよい。</li> </ul>
岡山理科大学獣医学部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>下宿先は別宮町や宮下町などの大学付近が多い</b>。バスで通学する学生は少なく、<b>ほとんどが自転車</b>を使っている。</li> <li>・入学前に渡す<b>学校案内の中に公共交通に関する資料を入れており、入学手続きの際には定期券の販売も行っている</b>。しかし、定期券を買う学生はほとんどいない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以前は授業の終わる時間にバスがなかったため、増便をしてもらった。</li> <li>・バスで通勤する職員が数名いるが、17時の就業後にバスを利用しようと思うと、18時30分の便を待つ必要があり、利用しにくい。</li> </ul>
(株)今治・夢スポーツ（FC今治）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・来場者は1試合3,000人程度であり、<b>今治市内からの来訪が75%程度</b>と多い。</li> <li>・<b>家族連れでの来訪者が半分以上</b>を占めており、<b>来訪手段はほとんどが自家用車</b>である。</li> <li>・ウェブサイトにて、バスの所要時間、バス停からの距離などを載せているが、ダイヤなどの情報は無い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨時駐車場～イオンモール～スタジアム間のバスで自動運転※2の実証実験を行う。</li> <li>・<b>市街地とスタジアムを自動運転バス・タクシーで結び</b>、交通事故削減、高齢者・飲酒者の交通手段確保を目指す実証実験を行う。</li> <li>・今治市内の幼稚園やスイミングスクールなどで<b>稼働率の低いバス</b>を市内でより効率的に運用する。</li> <li>・駅からイオンモールだけでなく、<b>市街地以外も巡回してスタジアムに向かうバス</b>を運行する。</li> <li>・スポーツパークにバスターミナル・タクシー乗降場を整備する。</li> </ul>

※1 乗合タクシー：路線バスと同様の事業形態で乗合旅客を運送するもので、11人未満の車両が用いられる場合の運送形態。個人や1つのグループを運送する一般的なタクシーと異なり、不特定多数の旅客の運送が可能。

※2 自動運転：人間が運転操作を行わなくとも自動で走行できる自動車。

表 2-10 集客施設のヒアリング結果概要（2 / 2）

対象施設 ・団体等	結果概要	
	ニーズの実態	利用促進に向けた課題
サンライズ糸山	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サンライズ糸山は<b>県外</b>からの利用客が多く、<b>台湾や香港</b>等の海外からの利用者も多い。</li> <li>・今治方面からは<b>大島まで行って帰ってくる</b>利用パターンが多く、大三島や伯方島まで走行する人は少ない。</li> <li>・サンライズ糸山へは、<b>自動車</b>もしくは JR 波止浜駅まで鉄道を利用し、<b>駅からは徒歩</b>で来訪する人が多い。</li> <li>・ゴールデンウィーク等の<b>連休は 200 名ほどレンタサイクルの利用待ち</b>が発生していることもある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・レンタサイクルの営業開始時間に公共交通でも来られるよう、今治駅からのバスを <b>7 時台にも運行</b>してほしい。<b>季節限定の臨時便だけでも利用ニーズはある</b>と思う。</li> <li>・小浦大浜線を <b>JR 波止浜駅に立ち寄る</b>ようにすれば、徒歩で来訪している人は利用するのではないか。</li> <li>・行きはサイクリングで帰りは船を利用するニーズがある。<b>井ノ口港から今治港までの船</b>を運航すれば利用されるのではないか。</li> </ul>
タオル美術館	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>1 か月に約 2 万人程度の来訪</b>がある。主に県外からの来訪が多く、全体の約 7 割を占めている。</li> <li>・来訪者の年齢層は平均 40～50 歳代だが、<b>企画展示の内容によって年齢層が偏る</b>。</li> <li>・来訪者の手段は<b>自動車がほとんどを占めている</b>。タクシーでの来訪者も一部存在する。</li> <li>・併設している<b>レストランやカフェを目的に来訪する今治市民の方もみられる</b>。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>ゴールデンウィークは職員駐車場まで満車</b>になっている状況である。道路に列ができてしまい、その列をみて諦めて帰る人もいる。ゴールデンウィークだけ<b>実験的にバスを運行することも考えられる</b>。</li> <li>・観光客の移動ニーズに対応するため、<b>主要な観光施設を巡るバスを走らすのが良い</b>と考える。<b>施設側が運行経費をいくらか負担</b>して運行する形も考えられる。</li> </ul>
クアハウス今治	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の来訪者は<b>自動車と送迎バスがほとんど</b>であり、路線バスの利用者は数%程度である。</li> <li>・地域としては、<b>桜井や隣接する西条市西部からの利用者が多い</b>。</li> <li>・送迎バスの運転は<b>職員が通常業務の合間で行っており</b>、現在 10 名程度は運転できる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運行日限定で波方・波止浜方面に行くコースもあるが、それ以外の地区への対応も必要かもしれない。</li> <li>・定期便は 3 便/日であり、第 1 便は開館時間に合わせてある。また、第 3 便は基本的に帰りの需要であるが、<b>もう少し遅い時間のニーズは多少みられる</b>。</li> </ul>
(株)しまなみ (道の駅多々羅しまなみ公園、伯方 S・C パーク)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>車での利用が多い</b>。大三島等への宿泊者がバス待ちに使うことはある。また、<b>利用者の 3 ～4 割はサイクリストである</b>。</li> <li>・よしうみいきいき館はサンライズ糸山から片道 4km 程度で愛媛側からの目的地として使われる。一方、多々羅しまなみ公園は広島側からの利用者が多いが、そこで折り返してしまう。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道の駅では昨年、各種キャッシュレス決済を導入しており、利用者からも好評である。バスのキャッシュレス<sup>※</sup>化が進めば、<b>もっと気軽に利用できるような連携</b>も考えられる。</li> </ul>

※キャッシュレス：クレジットカードや電子マネー、口座振替を利用して、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法



## 2-4-2 観光客の行動パターン・ニーズ

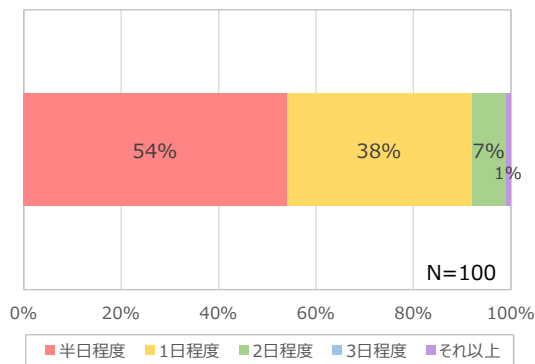
過去に今治市を訪れたことのある観光客へのアンケート調査で把握した移動状況やニーズ等を以下に示します。

### （1）滞在の状況

今治市での滞在日数は、一般観光客の約半数が半日程度と回答しており、短時間の滞在が多くなっています。一方、サイクリング観光客は約半数が1日程度と回答しており、一般観光客と比べて滞在が長くなっています。

立ち寄った場所は、今治城が多く、次いで来島海峡展望館や道の駅等、しまなみ海道沿いの観光施設が多くなっています。

【一般観光客】



【サイクリング観光客（レンタサイクル）】

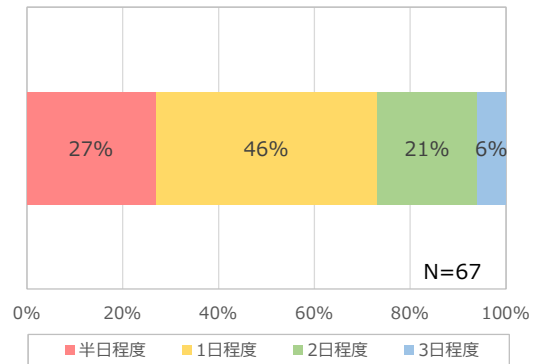
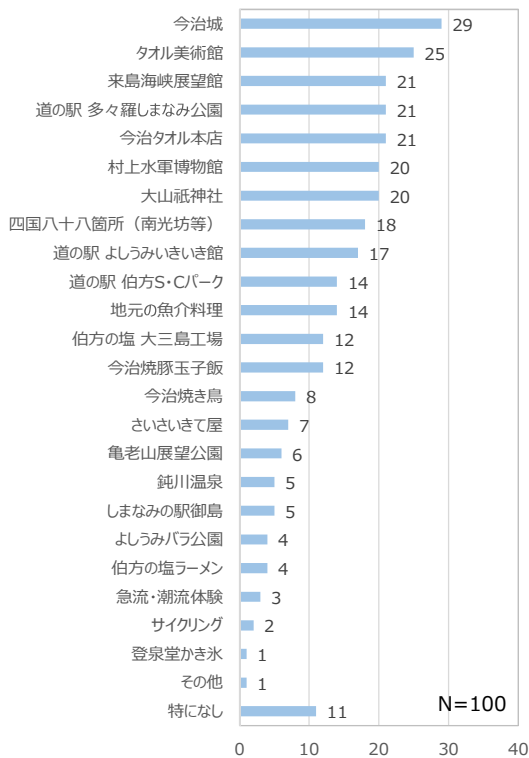


図 2-50 今治市での滞在日数

【一般観光客】



【サイクリング観光客（レンタサイクル）】

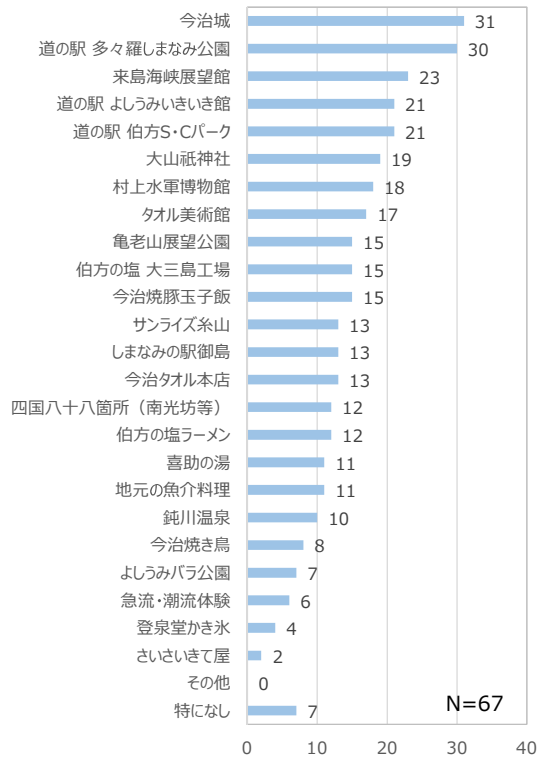


図 2-51 観光中に立ち寄った場所

## （2）利用した交通手段

今治市までの交通手段は、一般観光客、サイクリング観光客ともに自動車が多くなっていますが、サイクリング観光客の場合は鉄道の利用も多くみられます。

今治市内で公共交通を利用しなかった人に理由を聞いた結果、どちらも公共交通が選択肢になかったことや時間がかかることが多く挙げられています。

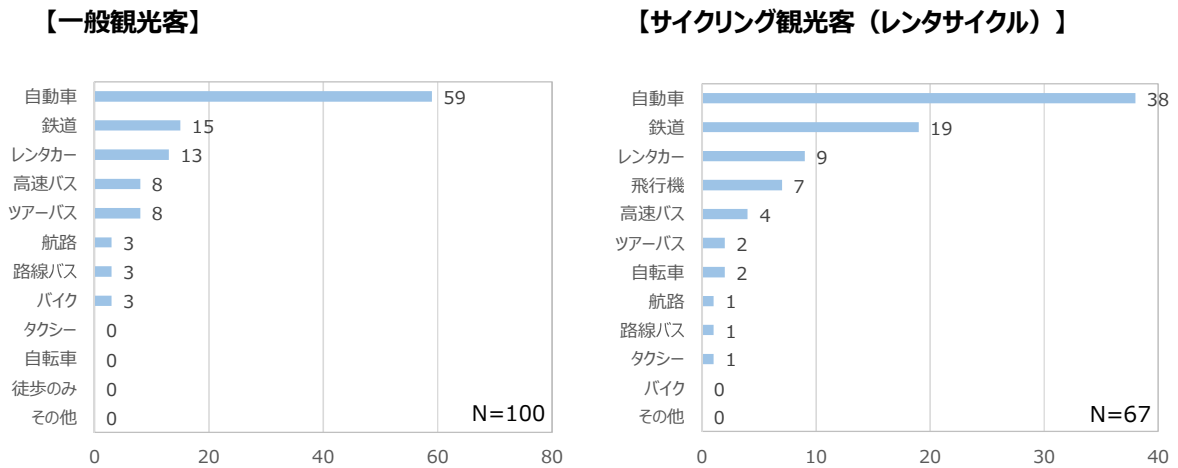


図 2-52 今治市までの交通手段

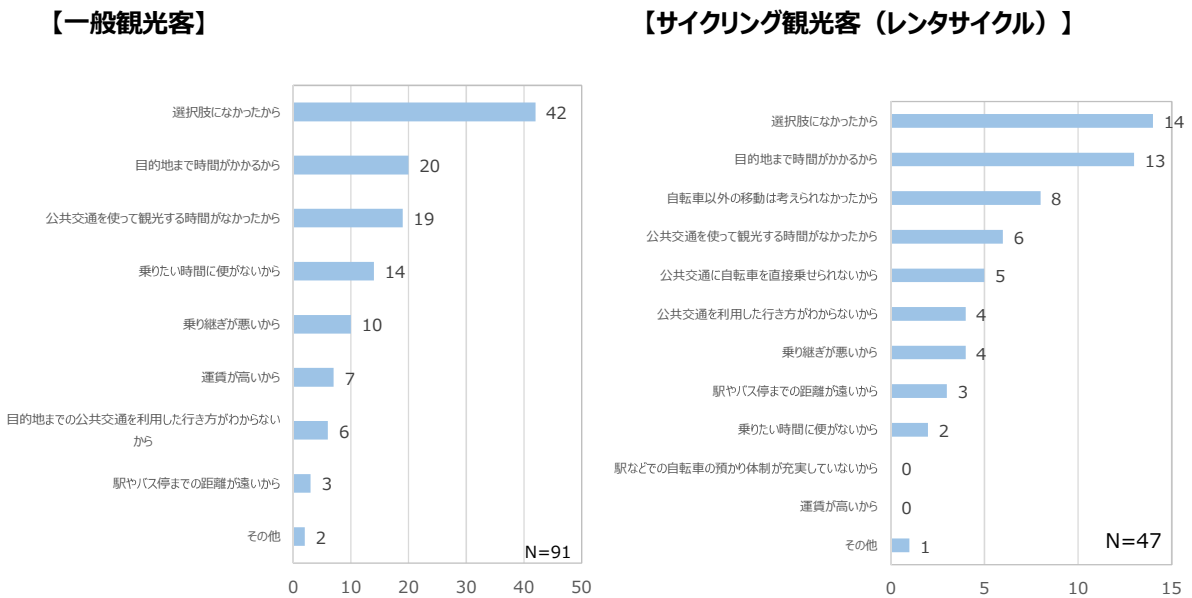


図 2-53 公共交通を利用しなかった理由

### （3）今後の観光意向

また今治市に訪問したいと考える回答者は、一般観光客、サイクリング観光客ともに約 9 割と来訪ニーズは非常に高くなっています。

次回、行きたい場所としては、今治城や鈍川温泉、今治タオル本店等のしまなみ海道沿い以外のスポット、また、今治焼豚玉子飯や今治焼き鳥、伯方の塩ラーメンのグルメ等も多く挙げられています。

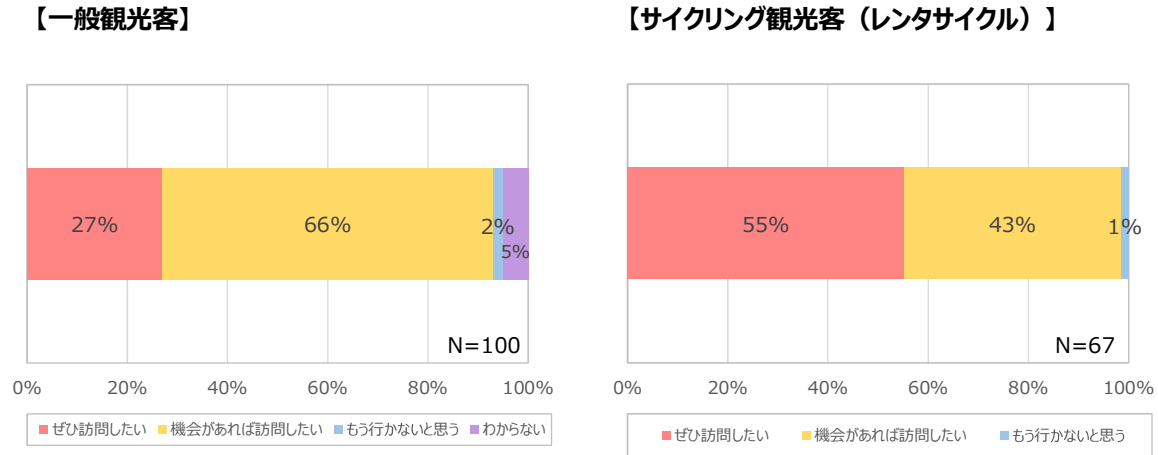


図 2-54 今治市への次回の来訪意向

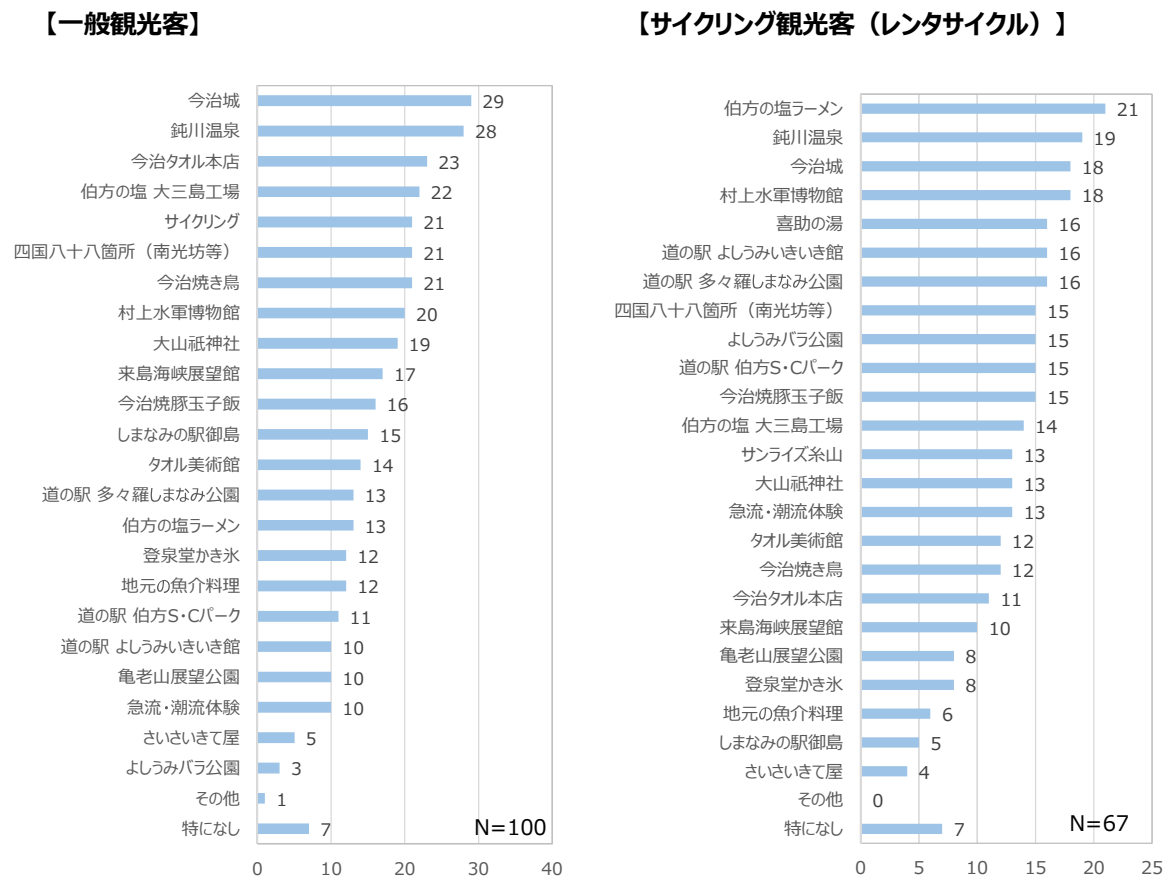


図 2-55 次回の来訪時に行きたい場所

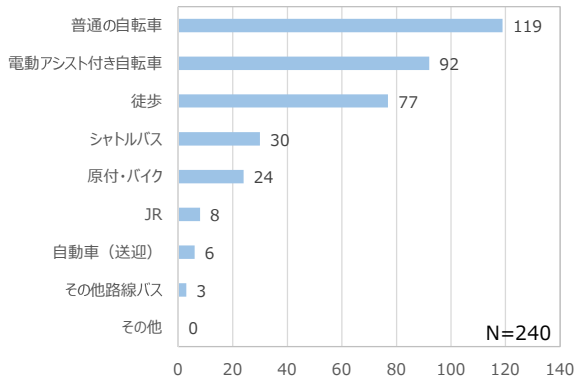
### 2-4-3 大学生の行動パターン

大学生へのアンケート調査で把握した通学時の交通手段や行動パターン等を以下に示します。

#### (1) 通学時の交通手段

電動アシスト付きを含む自転車の利用が特に多くなっていますが、通学時に公共交通情報を受けた人は、シャトルバスを利用する割合が比較的大きくなっています。

【通学時の交通手段】



【公共交通情報の提供有無によるバスの利用状況】

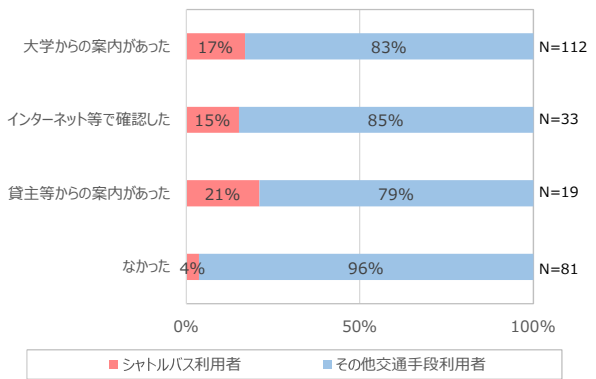
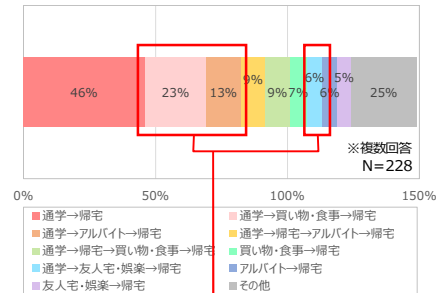


図 2-56 通学時の交通手段

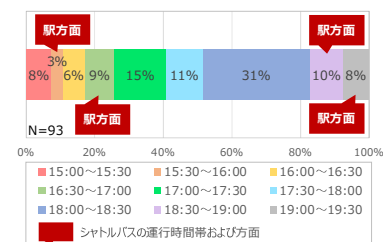
#### (2) 授業後の行動パターン

大学の授業が終わった後の行動は、帰宅が多くなっていますが、買い物やアルバイト、娯楽等に行くケースも多くみられます。また、アルバイトや娯楽、買い物等の目的地となる施設はイオンモール今治新都市や JR 今治駅周辺等、シャトルバスの運行ルート付近に多くみられますが、大学を出発する人が多い時間帯に運行していない等、ニーズと運行パターンにずれがみられます。

【行動パターン】



【大学を出発する時刻】



【アルバイト、娯楽、買物等で目的地となる施設】

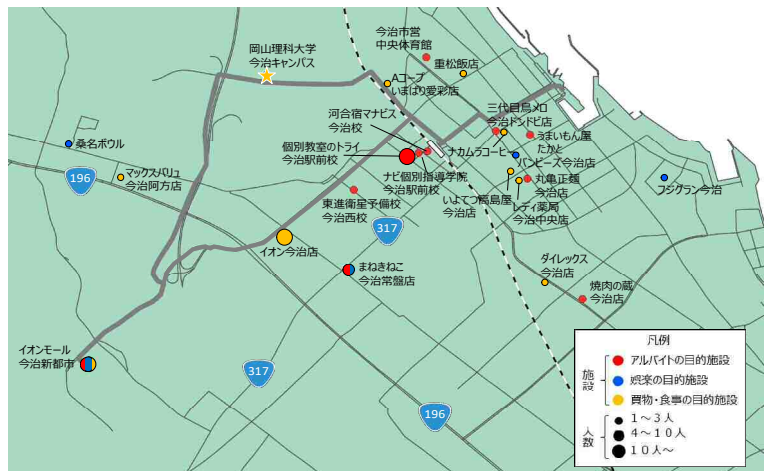


図 2-57 授業後の行動パターンおよび目的施設

## 2-4-4 高校生の行動パターン

高校生へのアンケート調査で把握した交通手段を以下に示します。

### （1）通学時の交通手段

通学時に利用する交通手段は、ほぼ自転車となっています。

また、雨天時に利用する交通手段も同様に自転車が多くなっていますが、通常時に比べて自家用車で送迎へ転換する人が2～3割程度みられます。

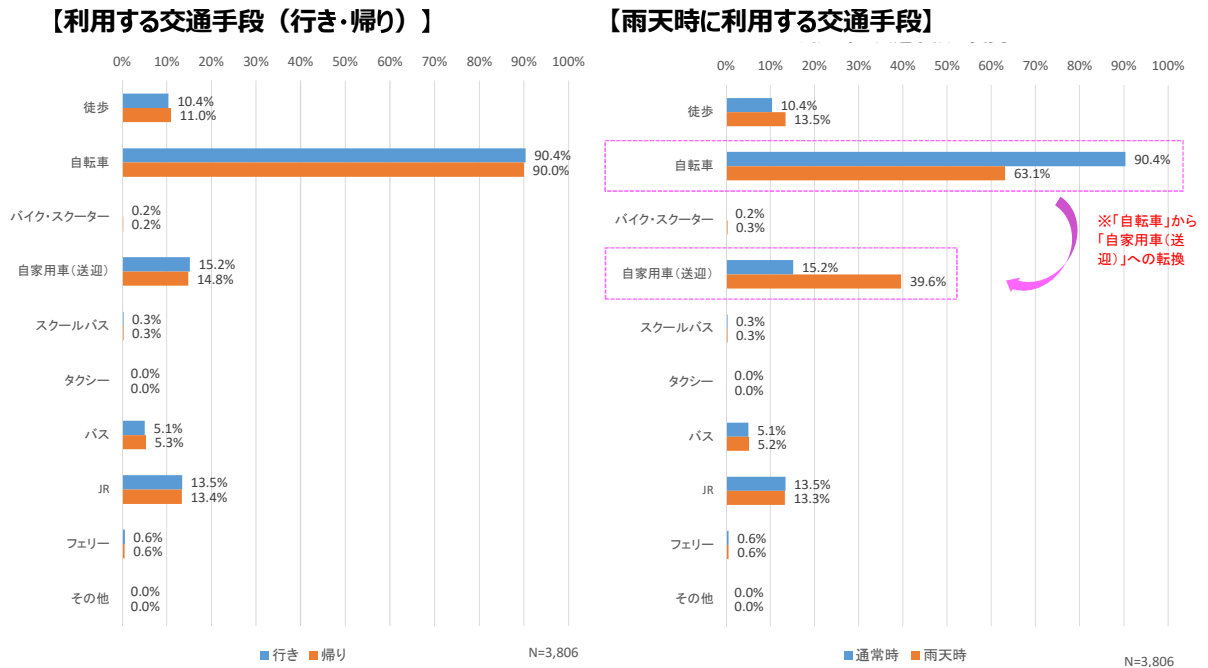


図 2-58 通学時の交通手段

### （2）通学時以外における公共交通の利用

通学以外での公共交通利用は年に数回を含めても4割程度であり、あまり利用はされていません。

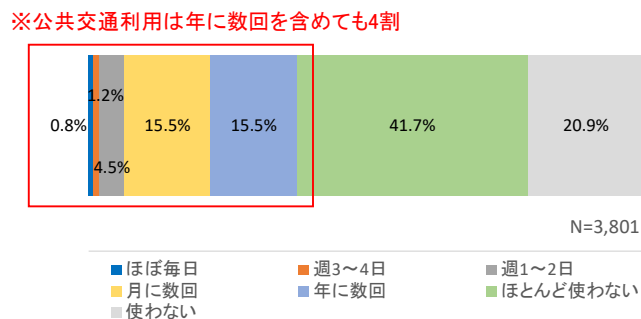
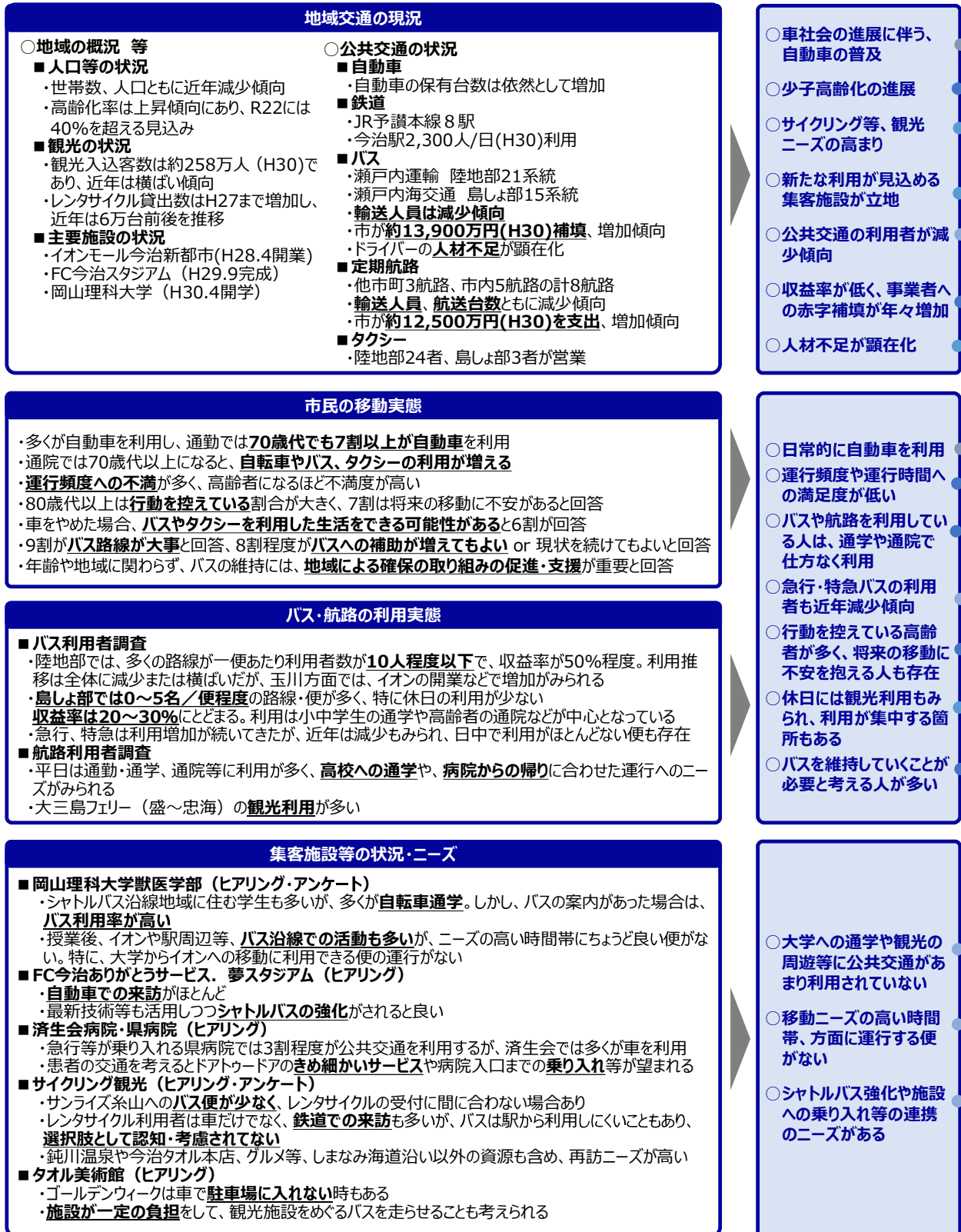


図 2-59 通学時以外における公共交通の利用

## 2-5 現状のまとめ

### 2-5-1 各項目の概要

前節までの各項目について、概要を以下に示します。



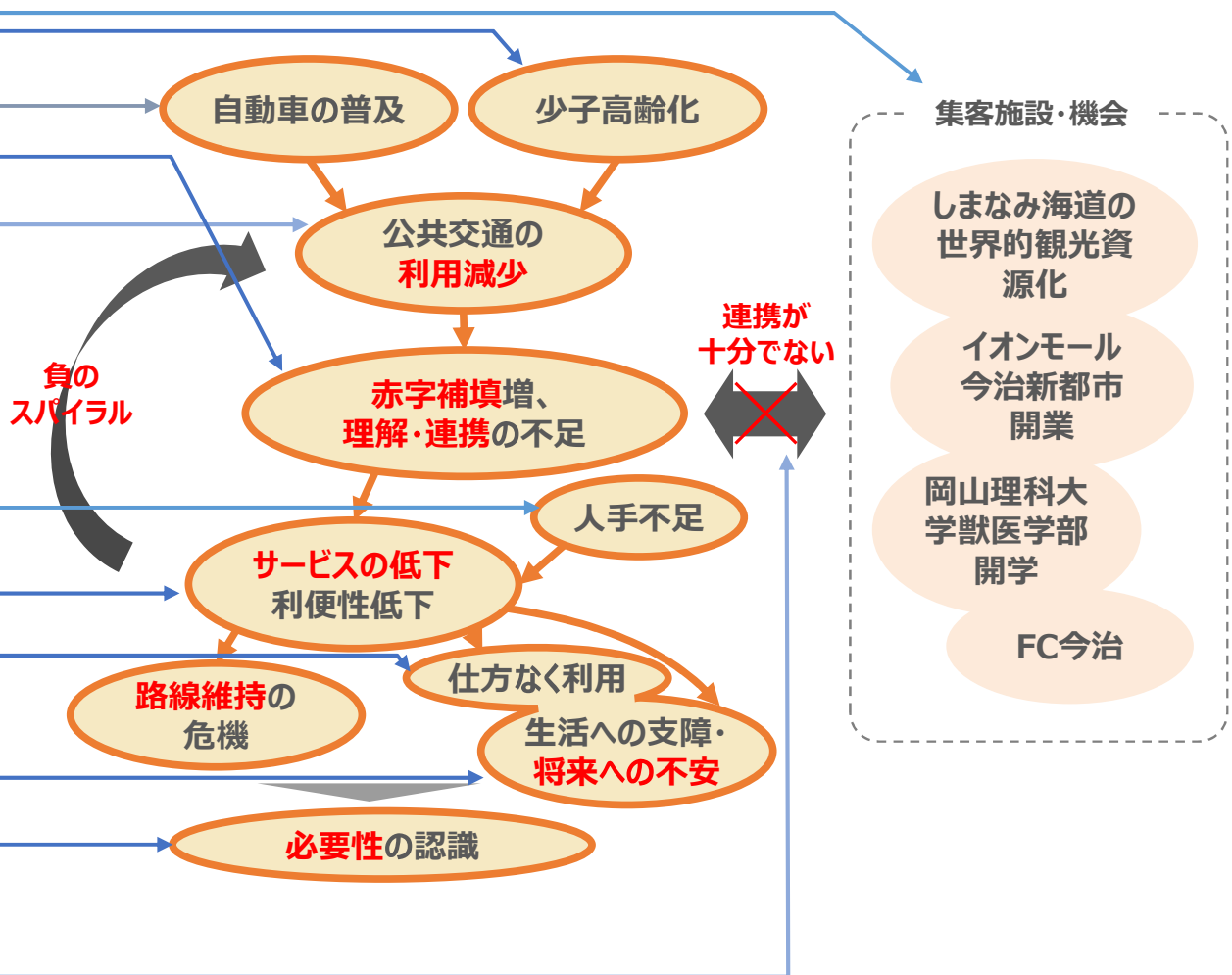
### 2-5-2 今治市の公共交通に関するこれまでの状況（現状のまとめ）

今治市では自動車の普及や人口減少・少子高齢化等の影響により、公共交通の利用者が減少しており、市民の移動手段を確保していくため、行政の補助等を活用しながら維持している状況です。しかし、これらの状況に対し、地域・交通事業者・行政等の連携が不十分であったため、改善等の対応ができておらず、人材不足等の影響もあり、減便等のサービス低下および利便性の低下につながっています。

また、イオンモール今治新都市の開業や岡山理科大学獣医学部の開学、しまなみ海道等の観光資源の台頭等、人が集まる資源があるものの、十分に生かすことができていません。

これらにより、路線維持が難しい状況が発生するとともに、島しょ部や高齢者を中心に、生活への支障や住み続けることへの不安にもつながってきていると考えられます。

一方で、このような状況を受けて、バス路線等の必要性の認識が高まっていることも踏まえ、今後の公共交通網の形成に向けて、課題や対応を整理していくことが必要と考えられます。



## 3 まちづくりの方向性

### 3-1 上位計画

#### 3-1-1 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。



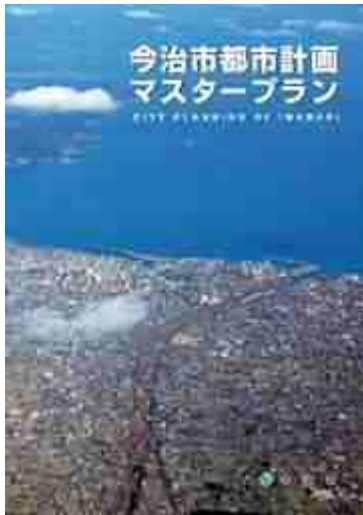
基本方針	
地域間交流や地域内交流を促進することで、人やもののつながりが広がり、安全・安心・快適に暮らしていける基盤をつくります	
主要な施策	
取組	主な内容
幹線道路、生活道路、交通安全施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○今治小松自動車道の早期完成を、関係機関に対し強く要望するとともに、その周辺整備を一体的に進めます。</li> <li>○地域間ネットワークや地域内ネットワークを形成し、利便性や安全性、快適性の向上を図るため、国道や県道の整備を促進するとともに、市道の整備を推進します。また、歩道のバリアフリー化、カーブミラーや照明など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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○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。</li> <li>○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。</li> <li>○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。</li> </ul>

図 3-1 まちの将来像および実現に向けた主要施策



### 3-1-2 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、都市づくりの目標として、「適正な拠点地区を配置したまとまりのある土地利用の形成」、「交流・連携の促進と安心した都市生活を支える都市施設整備」、「地域の活性化を牽引し良好な環境を形成する市街地開発事業等の導入」、「自然・歴史・文化を生かした潤いのある都市空間の形成」の4つを掲げており、これらの目標を踏まえて定めた将来の都市構造として、中心核や副次核、生活拠点等を形成するとともに、都市軸、広域交通軸、都市内交通軸等を形成していくこととしています。



#### ～ 都市づくりの目標 ～

- ① 適正な拠点地区を配置したまとまりのある土地利用の形成
- ② 交流・連携の促進と安心した都市生活を支える都市施設整備
- ③ 地域の活性化を牽引し良好な環境を形成する市街地開発事業等の導入
- ④ 自然・歴史・文化を生かした潤いのある都市空間の形成

#### ～ 将来都市構造 ～

##### ① 都市拠点の形成

都市全体としては、西四国の玄関口としてふさわしい都市機能の集積を図る拠点として、市域の中央部に中心核を、広域交通の要所に中心核の機能を補完する副次核を定め、また、それぞれの地域の適切な位置には、地域住民のための生活拠点や産業活動の中心となる産業拠点を定めることにより、地域の特色ある発展と市域の均衡ある発展を図ります。

##### ② 都市の骨格の形成

新たな都市機能の誘導や人、もの、情報、文化の活発な交流を一層促進し、様々な都市活動を支える都市軸、交通軸の形成を図るとともに、都市に潤いを与える環境軸の形成を図ります。

##### ③ ゾーンの設定

現況土地利用、経済社会情勢の変化、多様化する住民の生活様式や価値観などを踏まえながら、「市街地ゾーン」「農業・集落ゾーン」「森林ゾーン」の3つのゾーンを設定し、まとまりのある市街地や自然環境との調和を重視した土地利用を図ります。

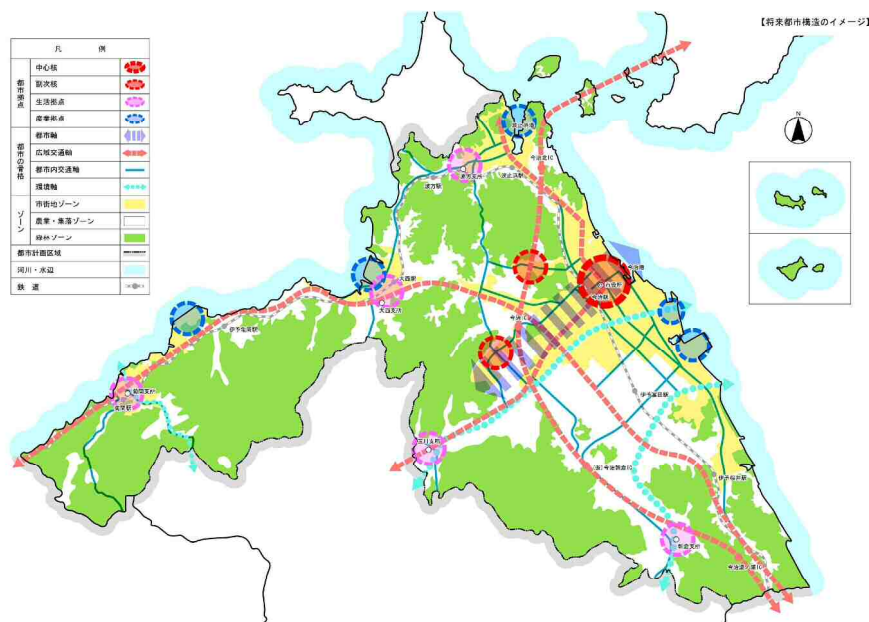
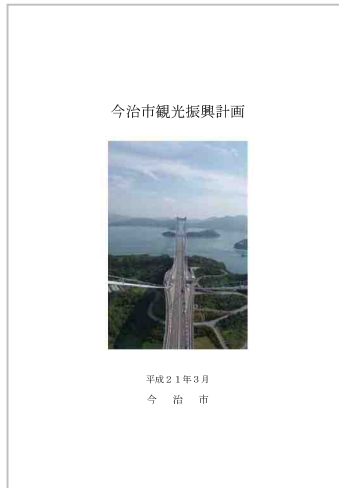


図 3-2 都市づくりの目標および将来都市構造

## 3-2 その他の関連計画

### 3-2-1 今治市観光振興計画

今治市観光振興計画では、計画目標として「今治のブランド力の強化や情報発信により、集客力を高めること」、「訪れる人々をおもてなしの心で迎えること」、「近隣地域とのビジネス、生活、文化、観光交流の流れをつくり、育てること」の3つを掲げており、これらの目標を実現するための基本方針「快適観光への環境整備」において、道路・交通網整備や JR 今治駅・港などの観光拠点の整備、わかりやすい情報提供等の取組を進めていくこととしています。



#### ～ 計画目標 ～

- 豊かな自然や地域に息づく文化を活かした今治のブランド力の強化を行い、情報を発信し、集客力を高めます。
- 訪れる人々をおもてなしの心でお迎えます。
- 近隣地域とのビジネス、生活、文化、観光交流の流れをつくり、育てます。

現状と課題からの 計画方針	目指す方向性	基本方針
方針－1 通過観光から目的地としての観光のまちへ	1 いまばりの魅力	①観光都市のブランド創出 ②いまばりから中四国への流れの創出 ③中四国からいまばりへの流れの創出
方針－2 近隣観光地と共存し独自の魅力を持つ観光のまちへ	2 海の幸・山の幸の魅力	④海や山の幸と食の充実 ⑤加工・特産品の充実 ⑥食のイベント・情報提供
方針－3 豊富で多彩な観光資源を活かすことができる観光のまちへ	3 交流と体験の魅力	⑦海遊空間の楽しみ創出 ⑧海や山の体験型観光の充実 ⑨イベント・コンベンションによる交流拡大
方針－4 交通のターミナル性を発揮できる観光のまちへ	4 海遊空間の魅力	⑩景観スポット整備 ⑪環境の保全と向上 ⑫産業・歴史・文化資源の保全と活用
方針－5 観光志向の変化に対応し、先取りできる観光のまちへ	5 おもてなしの魅力	⑬おもてなしの心を育てる ⑭快適観光への環境整備

#### ⑭快適観光への環境整備

道路・交通網整備、JR 今治駅や今治港などの観光拠点の看板等の整備、分かりやすい道路標識の整備及び適切な観光スポットでの観光情報の提供などを進めます。

図 3-3 計画目標および基本方針

### 3-2-2 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、「低炭素社会の形成 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低炭素な移動手段を推進していくこととしています。



#### 1-5 : 低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など、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るとともに、温室効果ガス排出量の抑制のため、市民、事業者の積極的な利用を促すことを目的とした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など、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。



図 3-4 基本目標と施策

### 3-2-3 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り組みとして、「身体活動量を増やす」、「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**

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%	増やす

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 3-5 基本理念および取組内容

### 3-2-4 愛媛県地域公共交通網形成計画

愛媛県地域公共交通網形成計画では、「東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ広域交通軸の形成」、「生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成」、「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」を基本方針として掲げており、これに基づき、利用状況に合わせた運行水準の見直しや利便性の向上に向けた拠点の強化等を実施していくこととしています。



#### 基本方針1 東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ広域交通軸の形成

愛媛県の経済・行政・高等教育機関・交通拠点が集積する中予地域（松山市）と東予地域、南予地域との間の地域間移動のニーズに対応できる強靱な交通軸を形成し、東予地域、中予地域、南予地域の各地域間及び県外への円滑な広域移動を実現する。

#### 基本方針2 生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成

住民の生活圏域内にある拠点都市や行政機関が位置する庁舎等へ円滑にアクセス出来る地域内交通網を形成し、各地域内での円滑な移動を実現する。

#### 基本方針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

各地域内において、幹線から支線へ、支線から支線へ乗り継ぐことができる環境を整備し、誰もが自分自身で、居住地区の病院、商業・レクリエーション施設等に移動できる交通網の乗り継ぎ拠点を形成する。

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

【東予地域における公共交通ネットワークの構築方針】

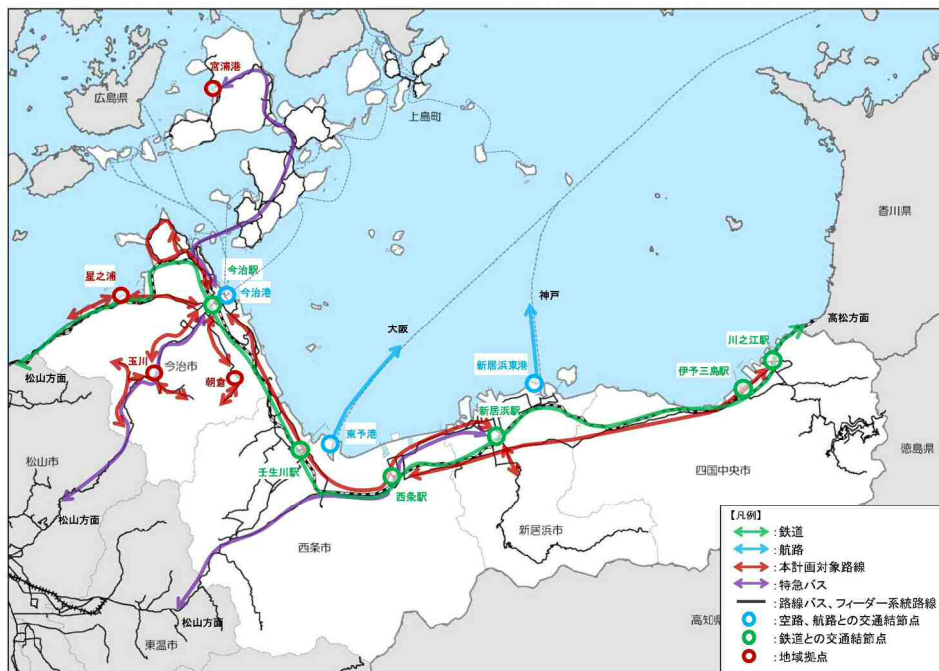


図 3-6 基本方針および東予地域における公共交通ネットワークの構築方針

### 3-3 公共交通に求められること

上位計画・関連計画を踏まえ、公共交通に求められることを以下のように定めます。

#### 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

**【将来像】**

- “ずっと住み続けたい” “ここいい（心地好い）” “まちいまばり ああ橋を渡って 世界へ 未来へ”

**【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

**【目標】**

- まとまりのある土地利用や安心した都市生活を支える都市施設整備

**【将来像】**

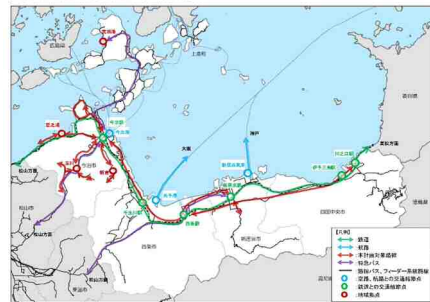
- 都市拠点の形成、都市軸・交通軸等の形成 等

#### 愛媛県地域公共交通網形成計画

**【方針】**

- 東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ広域交通軸の形成
- 生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成
- 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

【東予地域における公共交通ネットワークの構築方針】



則する・具体化

#### 公共交通に求められること

- 誰もが気軽に使いやすく日常生活を支える
- しまなみ海道を軸とした市内外の回遊を促す
- 地域・民間事業者と連携した持続可能な運営
- 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
- 既存資源を活用した相乗的な連携を図る

連携・整合

#### 今治市観光振興計画

- 道路・交通網整備やJR今治駅・港などの観光拠点の整備、わかりやすい情報提供等の取組を進める

#### 第2次今治市環境基本計画

- 低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低炭素な移動手段を推進

#### 第2次今治市健康づくり計画

- 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

図 3-7 公共交通に求められること

## 4 公共交通に関する課題

### 4-1 課題整理の視点

2章で整理した現状から、3章で整理した公共交通に求められることを備えていくことに向けた課題を整理する必要があります。そこで、課題整理の考え方を以下のとおり整理しました。

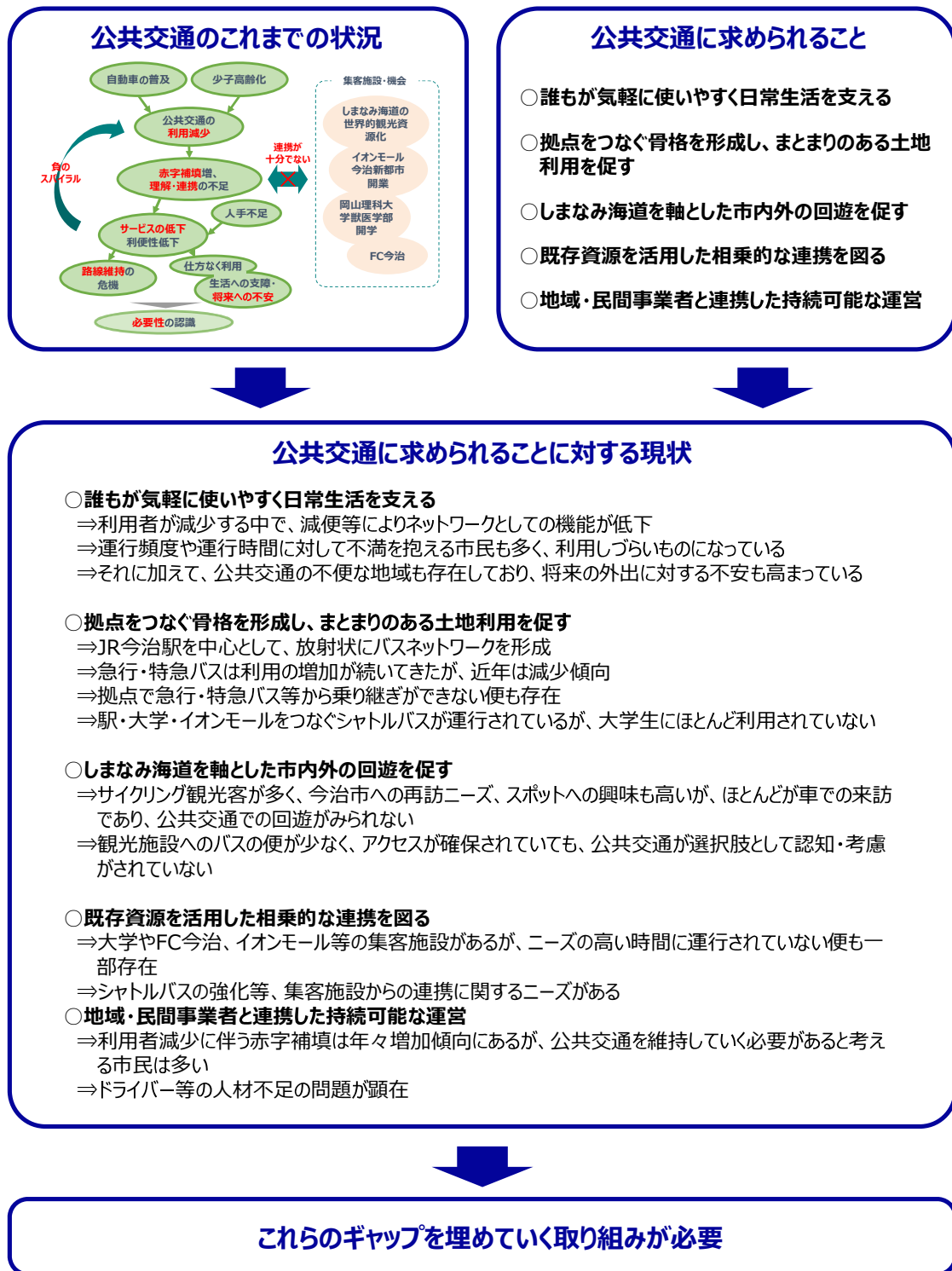


図 4-1 課題整理の考え方

## 4-2 課題の整理

前頁に整理した、公共交通に求められることとこれまでの現状を踏まえ、これらのギャップを乗り越え、公共交通を求められるものに近づけていくための取り組みが必要であり、これが今治市の公共交通における課題と考えます。

現状として整理したこれまでの流れを踏まえると、以下のような観点から緩和・解消するとともに、負のスパイラルから脱却し、まちづくりに寄与していくことが必要と考えます。

### ①表面化している問題への喫緊の対応

まずネットワーク機能の低下や交通不便地域の発生等の表面化している問題に対応するため、幹線・支線の役割設定等の「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」が必要となります。

### ②これを実効的に進めるために必要となる、背景や要因となる状況への対応

また、路線の維持や持続可能な公共交通ネットワークを構築していくためには、表面化した問題への対処だけでなく、これらを着実に推進するため、「地域住民・事業者・行政による連携向上」や「市民意識の活性化」、「運転手等の安定確保」などの根本的な問題の解決も求められます。

### ③まちづくりに寄与する取り組みの展開

さらに、誰もが気軽に使いやすく日常生活を支え、まとまりのある土地利用や活性化を促していくことに向け、「安全で分かりやすく・使いやすい環境づくり」や「周知・利用促進」、「まちづくりを先導する路線の整備、育成」なども進めていくことが望まれます。

これらを踏まえた、今治市の公共交通の課題を以下に示します。

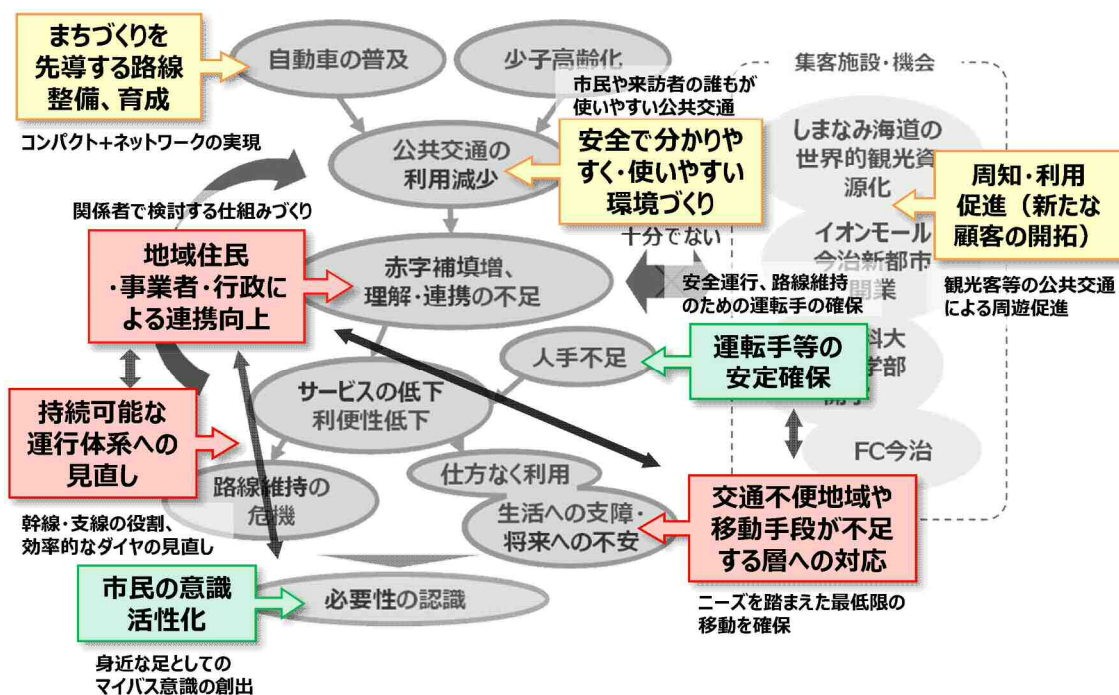


図 4-2 今治市の公共交通の課題



## 5 公共交通網の形成に向けた基本的な方針と施策

### 5-1 公共交通の将来像

『ずっと住み続けたい“ここちいい（心地好い）”まち いまばり』を支え、持続可能でみんなに愛される公共交通ネットワークを形成していくことを公共交通の将来像として掲げる。

### 5-2 基本理念

課題や将来像を踏まえ、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、育てていくことを基本理念として取り組む。

～ 基本理念 ～  
みんなでつくり、守り、育てる公共交通

### 5-3 取組方針と公共交通ネットワーク

#### 5-3-1 基本的な取組方針

前項の将来像や基本理念を踏まえ、各課題に対応する取組方針として、「安全で快適な暮らしを支える公共交通をつくる」、「まちづくりと連携する持続可能な公共交通をつくる」、「みんなで公共交通を守り、育てる」を柱として掲げ、施策を推進していく。

#### 取組方針①

安全で快適な  
暮らしを支える  
公共交通をつくる

#### 取組方針②

まちづくりと連携  
する持続可能な  
公共交通をつくる

#### 取組方針③

みんな  
で公共交通を  
守り、育てる

### 5-3-2 公共交通ネットワークの考え方

以下の考え方を基本として、地域・交通事業者・行政が協議・連携しながら、路線や利便性向上の見直し等を行い、地域の実態や需要に応じたわかりやすく使いやすい持続可能なネットワークを形成していく。

#### 【公共交通の区分・役割】

移動区間や利用目的等に応じて公共交通を以下のとおり整理する。

表 5-1 公共交通の区分役割

分類		役割	交通
基幹	広域交通	・市域を跨ぐ都市間の移動を支える基幹交通。 ・通勤通学等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。	・鉄道 ・高速バス、特急バス ・航路
	幹線交通	・市民生活を支える幹線軸として拠点間を結ぶ基幹交通。 ・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。	・鉄道 ・急行バス、路線バス ・航路
支線	支線交通	・地域の生活拠点（交通結節点）を中心として地域内を運行する交通。 ・主に日常生活での移動を担う。	・路線バス ・航路
	コミュニティ交通	・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・支線に接続する交通。 ・需要に応じた交通モードを地域とともに検討する。	・乗合タクシー、デマンド交通、自家用有償運送等
タクシー		・時間の制限なく、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。	・タクシー

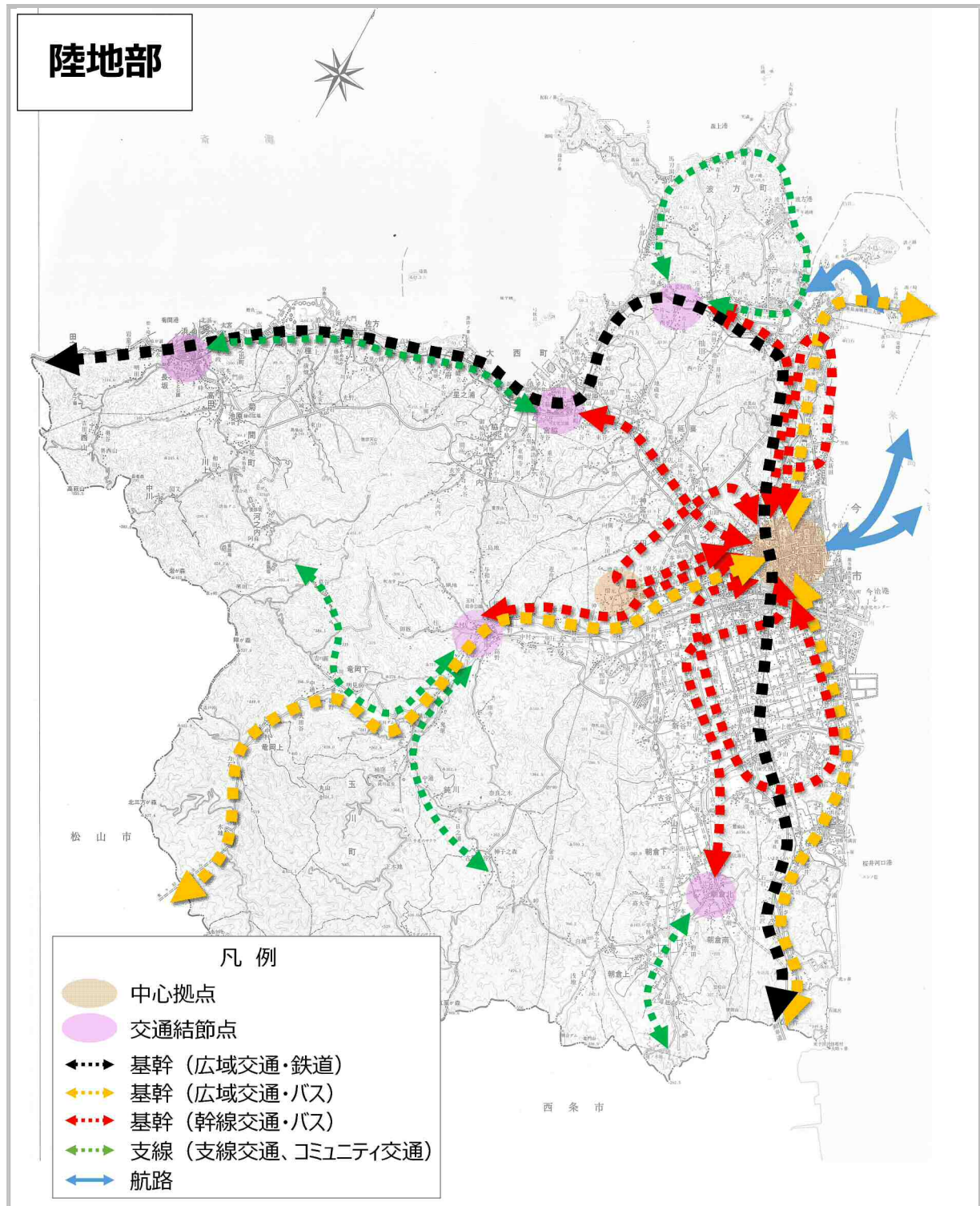
#### 【公共交通ネットワークの基本的な考え方】

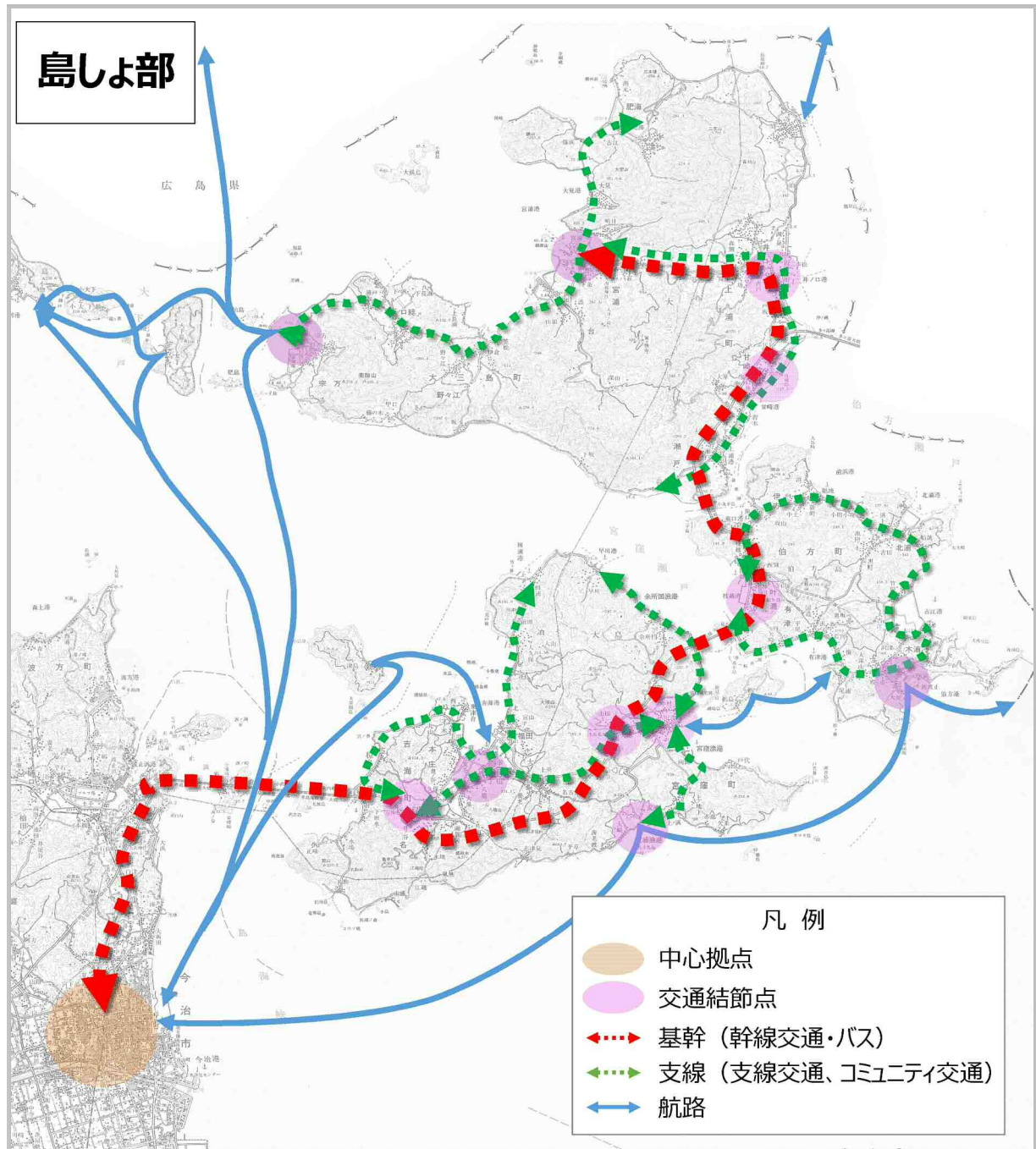
- ・需要や運行実績に基づき、バス路線を幹線交通と支線交通に整理し、運行水準の適正化を図る。
- ・地域と連携して利用実態やニーズを確認しながら、路線の効率化やネットワークの見直しを行う。
- ・異なる交通モード間の連携を強化し、公共交通ネットワーク全体としてサービスの利便性を高める。



図 5-1 ネットワーク形成の基本的な考え方

【公共交通ネットワークイメージ図】





## 5-4 施策の概要

### 5-4-1 施策展開の考え方

すぐに取り組むことが可能もしくは対応の必要性が高い、効率的な運行への見直しや地域・交通事業者・行政の連携創出、利用促進対策から進めていくことを基本とする。これらから、より使いやすい環境づくりやまちづくりへ展開していくとともに、公共交通を守り、育てる市民の意識醸成を継続的に進めていく。

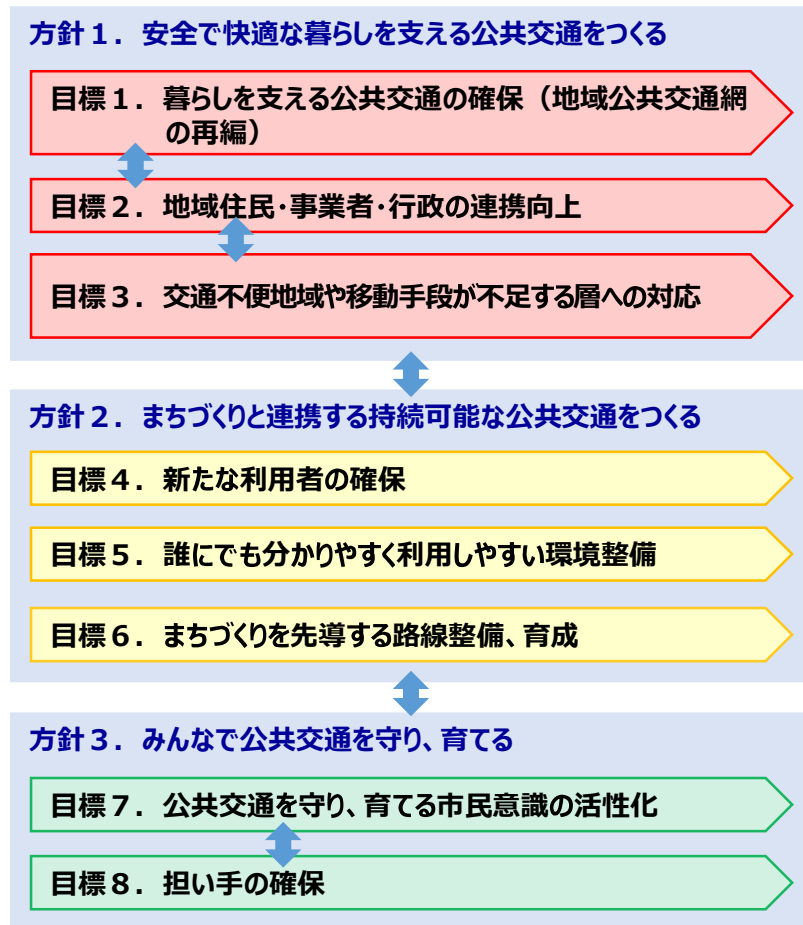


図 5-2 取組方針と目標

## 5-4-2 施策体系

前項の施策展開の考え方を踏まえ、各取組方針と目標に応じて進めていく施策の体系を以下に示す。

### 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の確保（地域公共交通網の再編）

- ① 効率の良い役割（幹線・支線）の設定、ネットワークの再編
- ② 地域の実態、需要に応じた運行の効率化、利便性の向上

目標 2.地域住民・事業者・行政の連携向上

- ③ 地域と連携した路線バスの運行ルール設定等による見直し、改善の実施
- ④ 地域・交通事業者・行政によるコミュニケーション・情報共有機会の確保、拡大

目標 3.交通不便地域や移動手段が不足する層への対応

- ⑤ 多様なモード・ツール等による移動確保の検討
- ⑥ NPO や地域による運行・足の確保に関する地域状況を踏まえた検討・調整の支援

### 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.新たな利用者の確保

- ⑦ 集客施設等の利用特性・ニーズに応じたタイムリーな情報・サービス提供の実施
- ⑧ サイクリング等の観光需要に対応した周遊ルートの検討・情報発信

目標 5.誰にでも分かりやすく利用しやすい環境整備

- ⑨ 複数の交通事業者や交通モードを統合した路線・ダイヤ情報等のわかりやすい発信
- ⑩ 最新技術等を踏まえた、利便性向上策の検討
- ⑪ 待合環境や車両、駅の整備・改善、バリアフリー対応の推進

目標 6.まちづくりを先導する路線整備、育成

- ⑫ ネットワークの見直しに応じ、支所や道の駅等を拠点とした乗り継ぎ環境・ターミナルの整備検討
- ⑬ 今治新都市の拠点としての交通機能の強化検討

### 方針 3. みんなで公共交通を守り、育てる

目標 7.公共交通を守り・育てる市民意識の活性化

- ⑭ 公共交通の運行情報等の効果的な周知、利用者ニーズの収集による市民意識の醸成
- ⑮ 小中学校での乗り方教室・出前講座並びに官民一体となったエコ通勤の推進

目標 8.担い手の確保

- ⑯ 県と連携した求職者とのマッチング、若年層への魅力発信等の活動支援

## 5-5 施策の内容

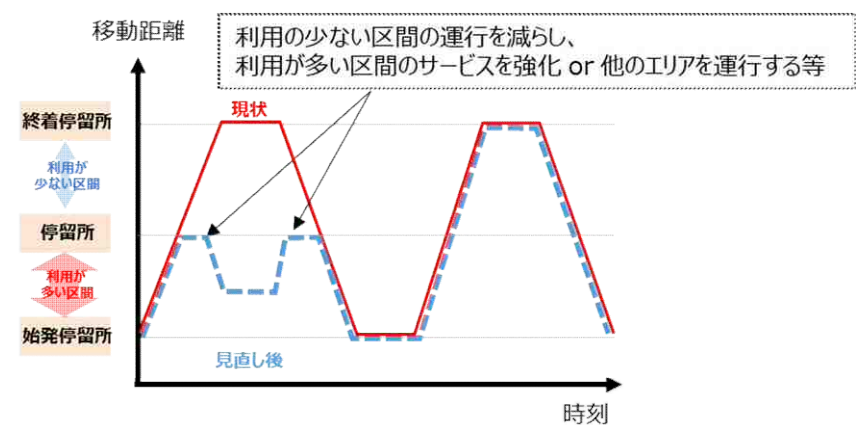
### 5-5-1 方針1. 安全で快適な暮らしを支える公共交通をつくる

#### <目標1> 暮らしを支える公共交通の確保（地域公共交通網の再編）

##### ■施策① 効率の良い役割（幹線・支線）の設定、ネットワークの再編

<p>目的</p>	<p>持続可能な公共交通の実現に向け、バス路線の役割を幹線・支線に整理して運行の効率性を向上させるとともに、公共交通ネットワーク全体を見直しながら利便性を向上させる。</p>						
<p>内容・方法</p>	<p>・市民生活の根幹を支える公共交通を将来に渡り維持していくため、バス路線の役割について、待合い環境を含めた地域拠点との整合を図りながら「幹線」「支線」に整理し、その役割に適合した運行サービスを確保する。</p> <p>・幹線・支線の整理にあたっては、国、県の補助制度を有効活用しながら、主に支所等の地域拠点から市中心部への路線を幹線軸と位置づけ、地域拠点を中心に地域内を運行する支線（フィーダー系統）とを有機的に接続させる等、効率の良い運行を検討し、ネットワークの再編を行う。</p>						
<p>実施者</p>	<p>今治市、交通事業者</p>						
<p>実施時期</p>	<p>令和2年度</p>	<p>令和3年度</p>	<p>令和4年度</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度～</p>	
<p>協議/役割設定</p>		<p>再編</p>					
<p>【参考】 路線設定の考え方</p>	<p>▼路線設定の基本的な考え方</p> <p>公共交通利用の不便な地域が存在</p> <p>地域のニーズに適した運行形態となっていない</p> <p>路線が重複し非効率</p> <p>長い距離を直通運行しているが、利用者が少ない区間が存在</p> <p>乗継地点が設定されているが、時間帯によって乗継ができない便も存在</p> <p>支線化等の見直しにより…</p> <p>支線化により地域のニーズを具現化しやすくなる</p> <p>効率化や地域との連携により交通を確保</p> <p>直通運行していた分を拠点で折り返すことで頻度向上が可能</p> <p>幹線路線（急行バス等）</p> <p>ダイヤ等の見直しにより乗継環境を改善</p>						

■施策② 地域の実態、需要に応じた運行の効率化、利便性の向上

目的	持続的な公共交通の実現に向けて、効率的かつ利便性の高い運行・サービス水準に見直す。																	
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が少なく運行効率が高い支線等の路線については、地域や利用者の実態を踏まえて、運行水準を引き下げ、需要が見込まれる路線に有効活用するなど、効率性、利便性向上のための見直しを実施する。</li> <li>・航路や幹線等の運行についても、ニーズに応じたサービス水準を確保する。</li> </ul>																	
実施者	今治市、交通事業者、地域																	
実施時期	<table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <tr> <td style="width:16.6%;">令和2年度</td> <td style="width:16.6%;">令和3年度</td> <td style="width:16.6%;">令和4年度</td> <td style="width:16.6%;">令和5年度</td> <td style="width:16.6%;">令和6年度</td> <td style="width:16.6%;">令和7年度～</td> </tr> <tr> <td colspan="3">→ 計画／協議 →</td> <td colspan="3">→ 実施／適宜見直し →</td> </tr> </table>						令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～	→ 計画／協議 →			→ 実施／適宜見直し →		
令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～													
→ 計画／協議 →			→ 実施／適宜見直し →															
【参考】 運行効率化 イメージ	<p>▼運行効率の低い路線の一部を他に活用する場合のイメージ例</p> 																	



＜目標 2＞ 地域住民・事業者・行政の連携向上

■ 施策③ 地域と連携した路線バスの運行ルール設定等による見直し、改善の実施

目的	路線バスの運行ルール等について、地域の合意を得るとともに連携を深めながら見直し・改善を行い、より地域にあった交通を確保し、地域住民の利用の拡大に向けた意識醸成等につなげていく。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域との意見交換やワークショップ等を実施しながら、運行継続の必要性や効率化、利便性の向上等について、利用者や地域が積極的に参加できる仕組みを構築・調整する。</li> <li>・連携にあたっては、地域にインセンティブが働き、持続的・効率的な運行が可能となるように運行ルールや判断基準の導入を検討する。</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者、地域					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
	ルール設定		実施			

■ 施策④ 地域・交通事業者・行政によるコミュニケーション・情報共有機会の確保、拡大

目的	地域の意見を反映した持続可能な公共交通の実現に向け、地域・交通事業者・行政が連携してサービスや利便性等を向上・改善する。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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・意見交換を定期的実施する。</li> <li>・また、このような機会を通じて各種施策（路線の見直しや情報提供等）を展開していき、地域のニーズに適合した取組を効果的に進めていく。</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者、地域					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
	実施					

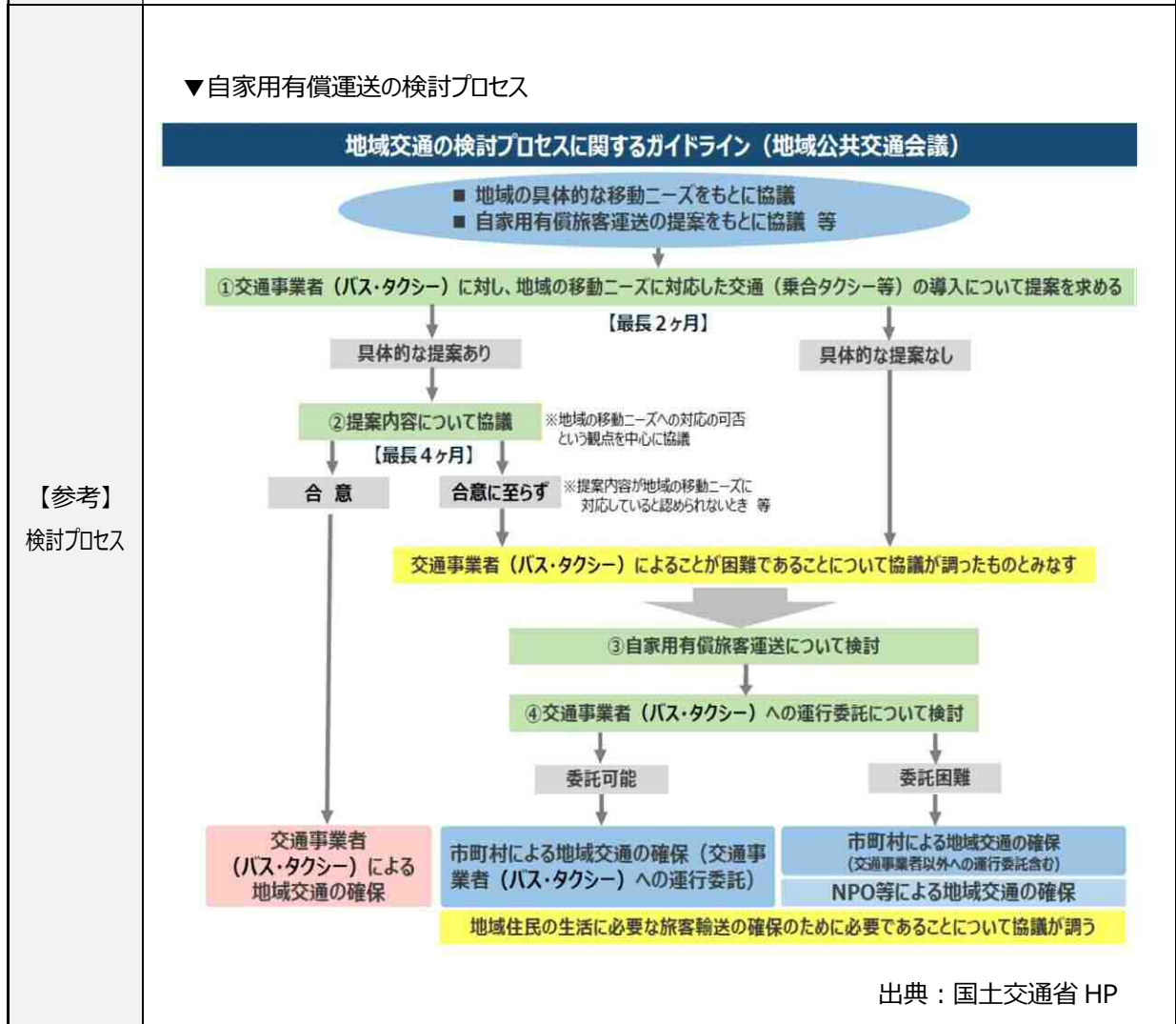
<目標 3> 交通不便地域や移動手段が不足する層への対応

■施策⑤ 多様なモード・ツール等による移動確保の検討

<p>目的</p>	<p>現状の路線運行のバスだけでなく、タクシー等多様な交通モードの活用を検討し、物流や福祉等の他分野のニーズを踏まえながら、効率的・合理的な移動を確保していく。</p>												
<p>内容・方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線の維持が困難となり、路線が廃止される等交通が不便なエリアについては、移動手段確保のニーズを踏まえた上で地域、交通事業者、行政が連携し、タクシーの活用やコミュニティ交通等多様な交通モードによる地域の実情に沿った移動手段の導入可能性について検討する。なお、導入にあたっては、期間及び導入ルールを設定した「実証実験」を行うことを基本とする。</li> <li>・送迎交通、物流等の他分野とも適宜連動を検討し、貨客混載等による移動の効率化を図る。</li> <li>・運転免許返納者等に対する運賃の負担軽減策を検討する。</li> </ul>												
<p>実施者</p>	<p>今治市、交通事業者、地域</p>												
<p>実施時期</p>	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td style="width: 16.6%;">令和 2 年度</td> <td style="width: 16.6%;">令和 3 年度</td> <td style="width: 16.6%;">令和 4 年度</td> <td style="width: 16.6%;">令和 5 年度</td> <td style="width: 16.6%;">令和 6 年度</td> <td style="width: 16.6%;">令和 7 年度～</td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin: 0 auto; width: 80%;">                     検討／実証実験／導入                 </div> </td> </tr> </table>	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度～	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin: 0 auto; width: 80%;">                     検討／実証実験／導入                 </div>					
令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度～								
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin: 0 auto; width: 80%;">                     検討／実証実験／導入                 </div>													
<p>【参考】 他団体 取組事例</p>	<p>▼民間バス撤退後の三者協働による交通手段確保事例（宇治市）</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center;">宇治市地域公共交通会議、明星町自治会、西小倉自治連合会（京都府宇治市）</p> <p style="background-color: #fff9c4; padding: 5px;">住民、交通事業者、行政の三者協定による「宇治市のりあい交通事業」により、民間バス撤退後の交通空白地域における地域の足を確保。住民が主体となった利用促進策や維持資金の募集、行政からの自律的支援などにより、利用者増加や収支改善による事業継続を実現。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>（取組の概要）</b></p> <p><b>1. 多様な主体の実質的参画</b>                      (1) 行政・事業者・住民の三者協働                      ●「宇治市のりあい交通事業」に基づき、行政・事業者・住民それぞれの役割分担を明確にした協定を締結。                      ●市が実施する住民説明会や事業者ヒアリング等により、普段から意識や情報を三者で共有。</p> <p><b>2. 創意工夫</b>                      (1) 補助金スキームの工夫                      ●「のりあい交通事業」によるバス等の運行に、住民負担を導入しながら、収支率が高いほど住民負担が減る仕組みとし、住民の積極的な利用を促進。                      (2) 利用促進                      ●観光客の利用も目指し、沿線観光地（三室戸寺）へのアクセス手段としてのバス利用をPR。                      ●子どもたちの絵をバス車内に展示する「ギャラリーバス」や、地元スーパーとの協働によるスタンプラリーを実施。                      ●西小倉のりあいタクシーはサポート会員制を導入。年会費を支払えば、1乗車の運賃が安くなるなど継続的な利用を促す。</p> <p><b>3. 自立性・継続性</b>                      ●西小倉のりあい交通事業では、地元ラジオを利用した呼びかけ、広報にて「乗って 残そう!」の呼びかけを行い、サポート会員の加入を促す。</p> <p style="background-color: #fff9c4; padding: 2px; font-size: small;">サポート会員数の推移 運行開始日(H29.10.10)282世帯 → (H30.3.5)311世帯 &lt;10%増加&gt;</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p style="font-size: small;">宇治市のりあい交通事業の「しおり」 観光利用PRチラシ 西小倉のりあいタクシー便り</p> <p style="font-size: small;">運行継続に向け 若い世代に利用PR</p> <p style="font-size: small;">ギャラリーバス 新聞記事</p> <p style="font-size: small;">明星レインボウバス 運賃収入推移</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; font-size: x-small;"> <caption>運賃収入(千円)</caption> <tr><th>年度</th><th>収入</th></tr> <tr><td>H25年度</td><td>~4,000</td></tr> <tr><td>H26年度</td><td>~6,000</td></tr> <tr><td>H27年度</td><td>~8,000</td></tr> <tr><td>H28年度</td><td>~10,000</td></tr> </table> </div> </div> </div> <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">出典：国土交通省 HP</p>	年度	収入	H25年度	~4,000	H26年度	~6,000	H27年度	~8,000	H28年度	~10,000		
年度	収入												
H25年度	~4,000												
H26年度	~6,000												
H27年度	~8,000												
H28年度	~10,000												

■施策⑥ NPO や地域による運行・足の確保に関する地域状況を踏まえた検討・調整の支援

目的	地域内における移動手段確保に向け、必要に応じて NPO や地域が持続的に実施していけるよう支援・サポート体制を構築する。												
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の具体的な移動ニーズに基づき、関係者が連携しながら移動手段確保に向けた検討を行うとともに、交通事業者による運行が困難な場合は、NPO や地域による自主運行も視野に入れて地域への支援・サポートを実施する。</li> <li>運行の実施に向けては、地域に適切に導入できるように適用性や実現性等の地域の状況を踏まえながら、関係行政機関との調整を行う。</li> </ul>												
実施者	今治市、交通事業者、地域												
実施時期	<table border="1"> <tr> <th>令和2年度</th> <th>令和3年度</th> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度～</th> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center;"> </td> </tr> </table>	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～						
令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～								



## 5-5-2 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> 新たな利用者の確保

#### ■ 施策⑦ 集客施設等の利用特性・ニーズに応じたタイムリーな情報・サービス提供の実施

目的	集客施設に集まる利用者へニーズに応じた情報・サービスを提供することにより、新たな公共交通利用者を確保する。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・イオンモール新都市や岡山理科大学今治キャンパス、FC 今治等の集客施設と連携し、利用者の特性やニーズに応じてタイムリーな情報の発信を行う。</li> <li>・施設へのアクセスだけでなく、来訪者の志向にあわせておすすめの店舗情報を発信する等、提供する情報を工夫しながら発信を行う。（例：学生がよく行く店舗を入学前にバス運行情報と一緒に周知する等）</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者、関係者					
実施時期	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度～
	実施					→

【参考】  
他団体  
取組事例

#### ▼サッカーの試合にあわせたアクセス情報の発信（ファジャーノ岡山）

The image displays a collection of promotional materials for FagiWalker, a service designed to facilitate access to the stadium for FC Imari matches. Key elements include:

- Love = FAGiWALKER**: A large red poster with the slogan "ファジウォーカーは、やさしいアクセスだ。" (FagiWalker is a friendly access.) and "もはや、これは愛。" (It's love, no more).
- Present!!**: A calendar-style graphic showing special bus fares for various dates, such as 8/25 (1000 yen), 9/4 (1000 yen), 9/14 (1000 yen), 9/29 (1000 yen), and 10/20 (1000 yen).
- Bus-Vision**: A screenshot of a mobile application interface showing bus routes and schedules.
- Time Table**: A detailed table of bus departure and arrival times for various routes, including routes to the stadium (スタジアム) and other locations like the stadium (スタジアム) and stadium (スタジアム).
- Game Schedule**: A table listing the dates and times of FC Imari matches, such as 8/18 (18:00) vs. FC今治, 9/29 (18:00) vs. FC今治, and 10/20 (18:00) vs. FC今治.
- Bus Map**: A map showing the bus routes from various locations to the stadium, with color-coded lines for different routes.

出典：ファジャーノ岡山HP

■施策⑧ サイクリング等の観光需要に対応した周遊ルートの検討・情報発信

目的	サンライズ糸山や竹原市大久野島等の集客性の高い施設への観光需要に対応したルートの見直しや外国人観光客にもわかりやすい情報発信を行う。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客のニーズを踏まえ、サイクリングターミナルを拠点として大山祇神社、村上海賊ミュージアム（仮）、今治城などしまなみ海道の重要な観光資源を、バスや航路とサイクリングを融合させて周遊できるモデルコースの提案や、うさぎ島として集客性の高い大久野島への効率的なアクセス方法等を検討する。</li> <li>周遊を促すにあたっては、サイクルトレイン<sup>※1</sup>と連携を図るとともにサイクルバス<sup>※2</sup>の運行も検討する。</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者、関係者					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
	← 検討/試行 →		← 実施 →			
【参考】 イメージ例	<p>▼観光モデルコースのイメージ例</p>  <p>出典：（地図）NTT 空間情報、（写真）今治地方観光協会 HP、今治タオル HP</p>					

※1 サイクルトレイン：自転車を解体せず、鉄道車両内に持ち込むことができるサービス。

※2 サイクルバス：自転車を解体せず、バス車両内に持ち込むことができるサービス。

<目標 5> 誰にでも分かりやすく利用しやすい環境整備

■施策⑨ 複数の交通事業者や交通モードを統合した路線・ダイヤ情報等のわかりやすい発信

目的	ユーザー目線から分かりやすい情報発信を行うことで、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。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>事業者個別に提供されていた情報を一元的にとりまとめ、複数の交通モードを統合したマップ等による情報発信を行う。その際、利用者の特性を踏まえ、陸地部、島しょ部等のエリアや観光客等のニーズに特化した形での情報発信についても検討する。</li> <li>あわせて、今治駅や今治港等でのバス乗り場案内等のわかりやすい改善等も検討する。</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
	実施		随時更新			

【参考】  
他団体  
取組事例

▼使用するユーザーに応じた公共交通マップ（和歌山市）



出典：和歌山市 HP

▼観光客等にわかりやすいバス案内（金沢市）



出典：北陸鉄道株式会社 HP

■施策⑩ 最新技術等を踏まえた、利便性向上策の検討

目的	最新技術等を用いることで、公共交通の利用のハードルをなくしてより使いやすいものとする。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の使いやすさを考慮し、バスロケーションシステムの導入を検討する。</li> <li>・観光協会等関係者と連携しながら、外国人観光客への対応も考慮し、対応可能なキャッシュレス決済や公共交通の統合的サービスを行っていく MaaS 等についても導入を検討する。</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者、関係者					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
	技術進展のフォロー/導入検討 <span style="float: right;">→</span>					

▼バスロケーションシステム（経路バス位置情報システム）の導入



出典：高知県 HP

【参考】  
他団体  
取組事例等

▼MaaSの活用（Mobility as a Service：モビリティ アズ ア サービス）



出典：国土交通省 HP

■施策⑪ 待合環境や車両、駅の整備・改善、バリアフリー対応の推進

目的	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る。					
内容・方法	・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する。					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～

▼バリアフリー化の推進に係る国の支援制度

**バリアフリー化設備等整備事業**

＜対象経費＞

- ①移動等円滑化(鉄道駅におけるバリアフリー化)のための事業
  - エレベーター・スロープ等による段差解消
  - ホームドア・内方線付点状ブロックによる転落防止
  - 誘導ブロック・障害者対応型トイレの整備等
- ②待合・乗継環境の向上(バリアフリー化を含む駅全体の改良)のための事業
  - 駅舎、待合施設、情報提供案内板、ホームページ制作等

**利用環境改善促進等事業**

＜対象経費＞

- ③生活支援機能の向上(鉄道利用者の利便性向上のための保育施設等の整備)のための事業

子育て支援施設、医療施設

- 補助率は1/3
- 補助対象事業者は、事業の実施主体である鉄道事業者(③はその子会社も補助対象)
- 補助の要件は、地域の関係者で構成される「協議会」での議論を経た「計画」に基づく事業であること

※地下鉄事業者のバリアフリー化等については「地下高速鉄道整備事業費補助」において支援

出典：国土交通省 HP

▼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

【参考】  
支援制度



＜目標6＞まちづくりを先導する路線整備、育成

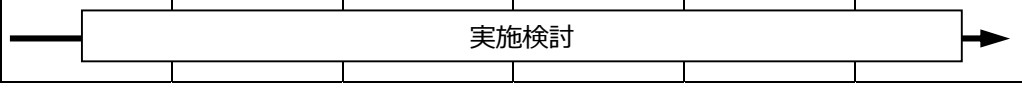
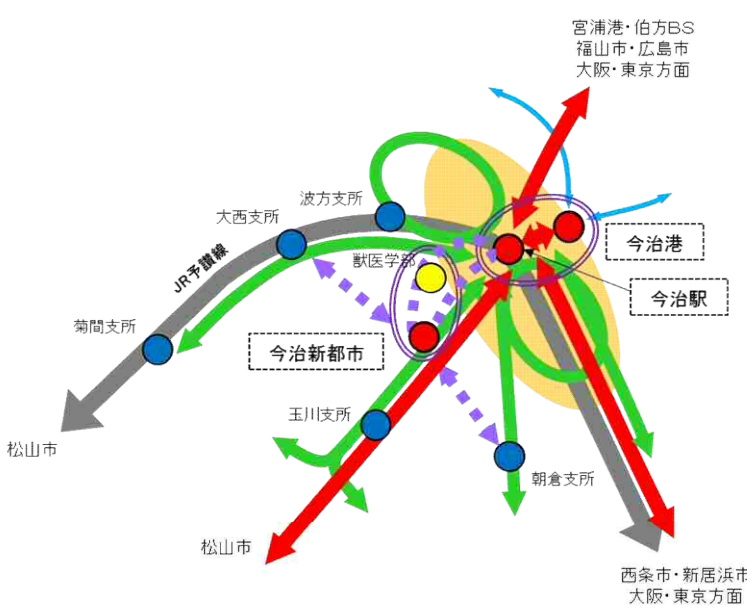
■施策⑫ ネットワークの見直しに応じ、支所や道の駅等を拠点とした乗り継ぎ環境・ターミナルの整備検討

目的	幹線・支線の見直しと合わせて、誰もが利用しやすく、利用しなくなる拠点環境をつくる。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>支所などの地域拠点や道の駅等と連携し、利用しやすい乗継環境（パーク＆ライド※1・サイクル＆ライド※2など）を確保する。</li> <li>拠点となる支所等においては、高齢者の介護予防教室、運動施設や子育て世帯の支援施設等を併設し、合わせてバスでの利用を考慮した時間設定や情報発信を行うことにより、高齢者等が気軽に来訪できる環境を整備する。</li> <li>島しょ部の「道の駅」においては、その特徴にあわせた公共交通の乗継体系の構築や、道の駅が公共空間であることを踏まえたバス利用優先の空間整備等の取組を推進する。</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
	計画/調整/協議			実施		
【参考】 地域拠点	<p>▼地域拠点（吉海支所）</p> <p>路線：友浦・早川・大島宮～下田水港線、田浦～下田水港線、特急バス・急行バス</p>					

※1 パーク＆ライド：自宅から最寄りの駅または駐車場まで自動車を運転し、車を駐車場に入れてから公共の交通機関に乗継ぐ移動方式。

※2 サイクル＆ライド：自宅から最寄りの駅または駐輪場まで自転車を利用し、駐輪場から公共の交通機関に乗継ぐ移動方式。

■施策⑬ 今治新都市の拠点としての交通機能の強化検討

目的	今治新都市をまちづくりの拠点として位置づけ、交通結節機能の強化を図り、利便性を向上させる。					
内容・方法	・今治新都市（イオンモール、スポーツパーク、今治獣医学部などから形成）を都市拠点と位置づけ、交通結節点である今治駅・今治港と連携させることにより、まちづくりの幹線軸を形成する。さらに、今後の交通需要を見据えつつ周辺地域拠点と結ぶことにより、交通結節点としての役割を持たせる。					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
						
【参考】イメージ例	<p>▼今治新都市における交通機能の強化一例</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border-radius: 50%;"></span> 市中心域  <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border-radius: 50%;"></span> 都市拠点(交通結節点)  <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: blue; border-radius: 50%;"></span> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: yellow; border-radius: 50%;"></span> 地域拠点(交通結節点)  <span style="display: inline-block; width: 20px; border-bottom: 2px dashed purple;"></span> 新都市の機能強化路線  <span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: red; border: 1px solid red;"></span> 広域交通  <span style="display: inline-block; width: 20px; height: 10px; background-color: green; border: 1px solid green;"></span> 幹線交通・支線交通                 </p>					

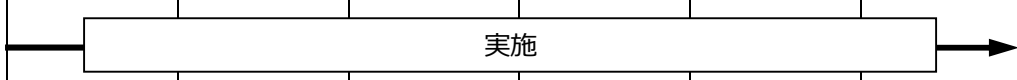



### 5-5-3 方針 3. みんなで公共交通を守り、育てる

#### <目標 7> 公共交通を守り、育てる市民意識の活性化

#### ■施策⑭ 公共交通の運行情報等の効果的な周知、利用者ニーズの収集による市民意識の醸成

<p>目的</p>	<p>運行情報の効果的な発信や利用者ニーズへの対応策の実施を通じて、市民・地域の公共交通に対する理解や意識醸成を促しながら、交通事業者と利用者の信頼関係を構築する。</p>					
<p>内容・方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広報や転入手続きのタイミングを活用し、交通マップの配布や運行情報の提供、利用状況の発信等、効果的な周知を行う。</li> <li>・交通事業者への意見及びニーズの収集を行うとともに、その改善・対応策を実施することで、市民の公共交通への利用動機付けを行う。</li> </ul>					
<p>実施者</p>	<p>今治市、交通事業者、関係者</p>					
<p>実施時期</p>	<p>令和2年度</p>	<p>令和3年度</p>	<p>令和4年度</p>	<p>令和5年度</p>	<p>令和6年度</p>	<p>令和7年度～</p>
<p style="text-align: center;">実施</p> 						
<p>【参考】 他団体 取組事例</p>	<p>▼転入者を対象に配布している公共交通の利用動機付け冊子（仙台市）</p>  <p style="text-align: right;">出典：仙台市HP</p> <p>▼利用者の意見に対する対応策のHP掲載（九州産業光津ホールディングス株式会社）</p>  <p style="text-align: right;">出典：九州産交グループポータルサイト</p>					

■施策⑮ 小中学校での乗り方教室・出前講座並びに官民一体となったエコ通勤の推進

目的	持続可能な公共交通の実現に向け、若い世代や現役世代が公共交通の重要性及び地域社会への貢献を認知し、将来に渡って利用される意識醸成やきっかけづくりを行う。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身近な交通素材であるバス車両等を活用した乗り方教室や出前講座を実施し、小中学校の社会科教育の質的向上を図るとともに、公共交通の理解促進及び利用のきっかけづくりにつなげる。</li> <li>・「ノー残業デー」と組み合わせた「ノーマイカー通勤」を官民一体となって推進し、温室効果ガス排出抑制や省エネに寄与するとともに、公共交通の利用促進にもつなげる。</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
						
【参考】 他団体 取組事例	<p>▼公共交通を題材にした社会科教育の学習資料（札幌市）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div> <p style="text-align: right;">出典：札幌市まちづくり政策局総合交通計画部</p>					

<目標8> 担い手の確保

■施策⑯ 県と連携した求職者とのマッチング、若年層への魅力発信等の活動支援

目的	地域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を確保する。					
内容・方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県と連携して求職者のマッチングを目的とした事業の周知を行う。</li> <li>・バスやタクシー等の交通事業者による学生の職場体験の実施や、小学生へのバスの乗り方教室等に運動させた魅力の発信について検討を行う。</li> </ul>					
実施者	今治市、交通事業者					
実施時期	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度～
【参考】 他団体 取組事例	▼マッチング促進を図る職業説明会			▼興味や関心を喚起する体験イベント		
	<p>出典：愛媛県 HP</p>	<p>出典：十勝バス株式会社 HP</p>				

## 6 取組の進め方

### 6-1 計画の推進体制

本計画の実施・推進には、行政だけでなく、交通事業者や市民（地域、企業、学校、関連団体等）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です。

そのため、地域公共交通の関係者が集まる協議会において、各主体間の連携・調整を図るとともに、本計画の目標及び実施事業の達成状況について管理を行います。

#### 【本計画推進のための関係主体と役割】

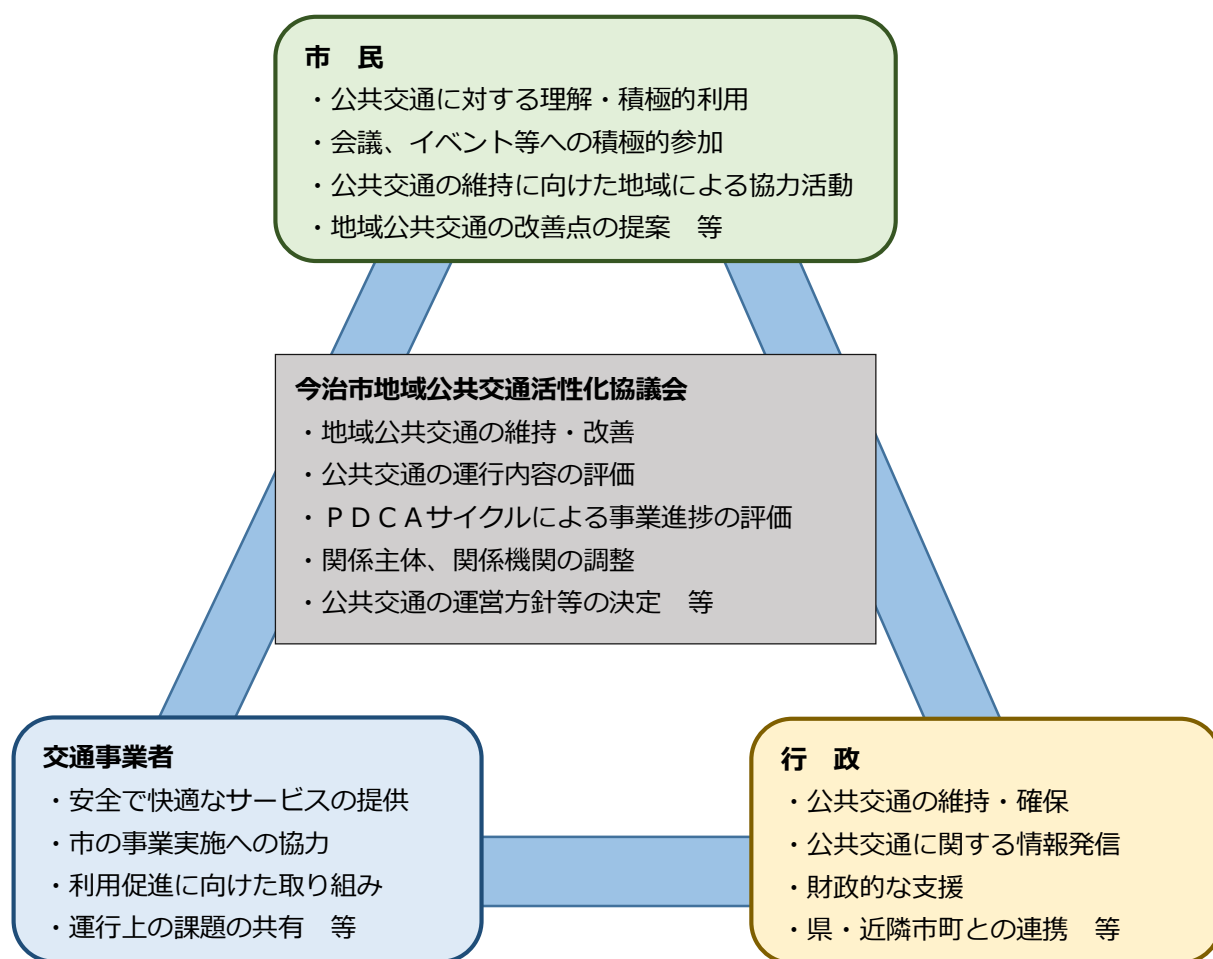


図 6-1 関係主体と協議会の役割イメージ

## 6-2 進捗管理の方法

次頁に示す目標値の達成に向けて各取組を進めていくものとする。その際、着実、的確に進めるため、PDCA の考えに基づき毎年度取組を確認、見直しつつ展開する。

表 6-1 進捗管理の方法

進捗管理の方法	
目標年度	令和6年度
評価期間	毎年（各年度の取組実施後）
評価主体	今治市地域公共交通活性化協議会
評価項目、評価方法	目標ごとの指標、目標値を設定して管理
その他	評価指標の毎年度の状況について、各施策に関する取組の実施状況を踏まえて分析・整理し、その後の取組方法、内容について協議会において、検討・協議を行う

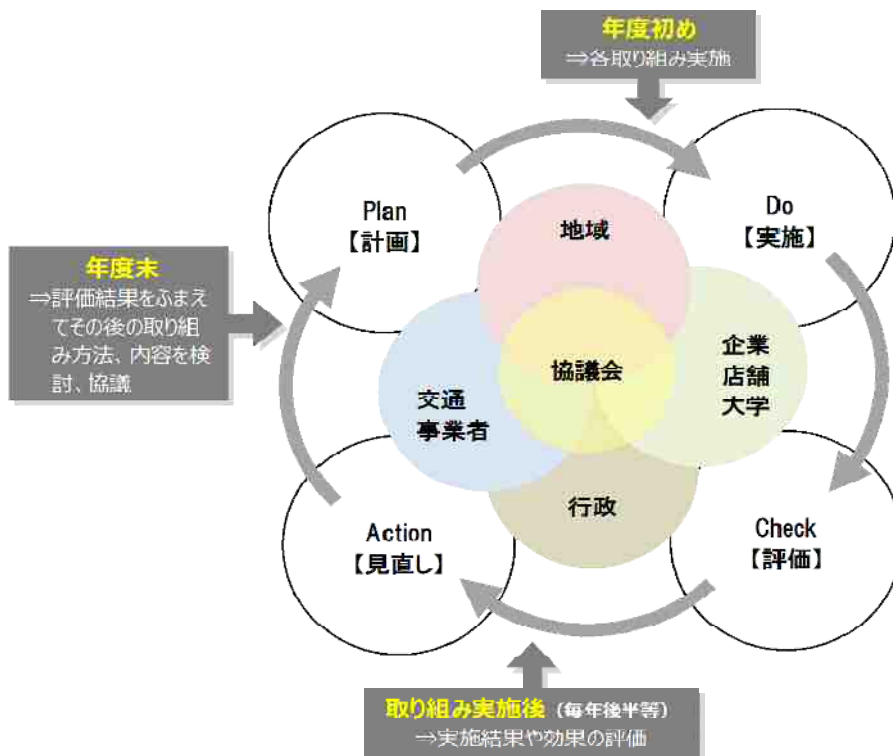


図 6-2 基本的な PDCA サイクルイメージ

6-3 計画の目標と指標

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

表 6-2 目標、指標

取組方針	目標	評価指標	現況値	目標値	目標の考え方・方法
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の確保 (地域公共交通網の再編)	航路・バスへの今治市補助金額	26,500 万円/年 (H30)	現状より削減	目標：補助金額の抑制・持続性向上 方法：補助実績額
	目標 2. 地域住民・事業者・行政の連携 向上	協議会の開催	—	3 回以上/年	目標：3 者の連携の確保・向上 方法：実施回数の実績
	目標 3. 交通不便地域や移動手段が不足する層への対応	検討が必要となった地域での対話集会等の実施回数 ※対話集会：地域が自らの地域の交通について主体的に考えるもの。	—	3 回以上/年	目標：交通が不便となった地域での対話集会の実施 方法：実施回数の実績
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. 新たな利用者の確保	市民 1 人あたりの路線バスの年間利用回数	年間 6.3 回/人 (H30)	年間 6.6 回/人	目標：バスの利用者・回数の向上（5%増/5 年間） 方法：年間利用者数（補助対象）÷今治市人口
	目標 5. 誰にでも分りやすく利用しやすい環境整備	エリア、ニーズ別公共交通マップの作成・配布	—	陸地部用/島しょ部用/観光用各実施	目標：エリア、ニーズに合わせたバスの利用しやすさ向上 方法：実施の実績
		バリアフリーバス（ノンステップバス）の導入率	11.0% (H30)	15%以上	目標：バスの利用しやすさの向上 方法：バリアフリー車両÷対象車両
目標 6. まちづくりを先導する路線整備、育成	「今治駅（棧橋）～イオンモール今治新都市」シャトルバスの利用者数	45.7 千人/年 (H30)	50 千人/年	目標：中心拠点と新都市を結ぶ路線の利用者の向上（10%増/5 年間） 方法：年間利用者数の実績	
方針 3. みんなで公共交通を守り、育てる	目標 7. 公共交通を守り・育てる市民意識の活性化	バスの乗り方教室・出前講座の実施	—	2 回以上/年	目標：公共交通に対する市民意識の向上 方法：実施回数の実績
		エコ通勤の協力団体・施設の増数	—	2 団体以上/年	目標：公共交通利用の理解を広げる 方法：団体・施設の増加数
	目標 8. 担い手の確保	人材確保の取り組み実施回数	—	1 回以上/年	目標：運転手・船員の人材確保 方法：小、中学校での職場魅力発信事業実施回数の実績