

西予市地域公共交通計画

令和4年3月

西 予 市

目 次

第1章	西予市地域公共交通計画策定の目的	1
第2章	西予市及び市内地域公共交通の現状	2
2.1	西予市の概要	2
2.1.1	位置と面積	2
2.1.2	人口	2
2.1.3	地形と人口分布	7
2.1.4	学校	9
2.1.5	運転免許の保有	10
2.1.6	観光動向	11
2.2	公共交通網の現状	13
2.2.1	西予市地域公共交通システム「新 おでかけせいよ」の概要	13
2.2.2	鉄道	14
2.2.3	バス	15
2.2.4	タクシー	19
2.2.5	スクールバス	20
2.2.6	温泉施設巡回バス	21
2.3	地域公共交通網形成計画に基づく「新 おでかけせいよ」の取組	22
2.4	市民の意向	23
2.4.1	アンケート調査の概要	23
2.4.2	公共交通の利用状況	23
2.4.3	公共交通に対する不満	25
2.5	関連計画の整理	26
第3章	西予市の公共交通の課題	29
3.1	社会情勢による課題	29
3.2	地域概況等からみる解決すべき課題	30
3.3	地域公共交通網の持続性に対する課題	32
第4章	西予市地域公共交通計画の基本的な方針、区域、目標	34
4.1	基本的な方針	35
4.1.1	基本理念	35
4.1.2	地域公共交通が果たすべき役割	35
4.1.3	基本方針	36
4.2	地域公共交通計画の区域	37
4.3	地域公共交通計画の期間	37
4.4	地域公共交通計画の目標	37
4.4.1	地域公共交通網の考え方	40
4.4.2	目標の達成度を示す評価指標	42
4.4.3	目標の達成状況の評価方法	46

第5章 目標を達成するために行う事業と実施主体	48
5.1 市内拠点及び市外拠点を結ぶ路線バスの運行	48
5.1.1 基幹バスの運行	48
5.1.2 基幹バスのサービス改善	53
5.1.3 目標達成のための事業	54
5.2 市内すべての集落からの移動サービスの提供	65
5.2.1 支線バスの運行	65
5.2.2 支線バスのサービス改善	77

第1章 西予市地域公共交通計画策定の目的

平成27年に西予市地域公共交通網形成計画を策定し、住民・事業者・行政が協力し合い、住民の意向を踏まえた望ましい公共交通網の形成に向け、様々な取組を進めてきた。その間、人口減少は加速度的に進み、高齢化率も上昇した。高齢化に伴い、運転免許の返納件数が増加している。しかし、公共交通の利用者数は、減少傾向の一途を辿っている。また、運転手の高齢化や年々増加する公共交通に関する予算など抱える問題は、深刻化している。さらに外的影響として、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛で、令和2年度の公共交通の利用者は、前年比で大幅に減少した。

高齢化の進展が特に著しい過疎地域における限界集落では、路線バスが撤退し、公共交通の大きな利用目的である病院や買い物へ行くことが困難な状況となっている。日常生活のなかで公共交通は、重要な役割を担っているが、公共交通路線の増加により財政負担が増加している。

このような状況の中、可能な限り交通サービスを提供し、財政負担を抑制しながら、持続可能な公共交通の構築が急務となる。単なる人の送迎だけでなく、様々な分野との連携や地域経済への貢献等、効率的で効果的な公共交通の在り方を構築していく必要がある。

そこで、地域の人材の活用、民間企業との連携、IoT技術の活用等、市全体が一体となり持続可能な公共交通を作り上げなければならない。

そのため、計画的に持続可能な公共交通を作り上げ、また市民に分かりやすい公共交通を構築するため、地域公共交通計画を策定するものである。

第2章 西予市及び市内地域公共交通の現状

2.1 西予市の概要

2.1.1 位置と面積

本市は、愛媛県の南部、南予地方の中心に位置し、北側は八幡浜市、大洲市、内子町、久万高原町に、南側は宇和島市、鬼北町に、東側は高知県に接している。

面積は514.34km²と、愛媛県内では久万高原町(583.69km²)に次いで2番目に広大な面積を有する。そのうち山林が74.8%を占め、宅地は2.8%と少ない。

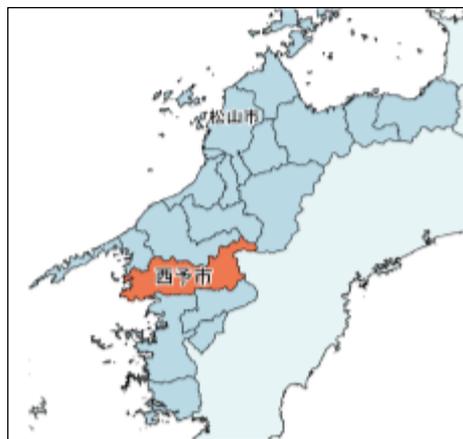


図2-1 位置図

2.1.2 人口

(1) 総人口の推移

本市の総人口は、令和2年時点で35,388人となっており、これまで一貫して減少傾向が続いている。

年少人口及び生産年齢人口は減少を続けている一方、老年人口の割合は増加が続いており、令和2年時点で44.1%となっている。

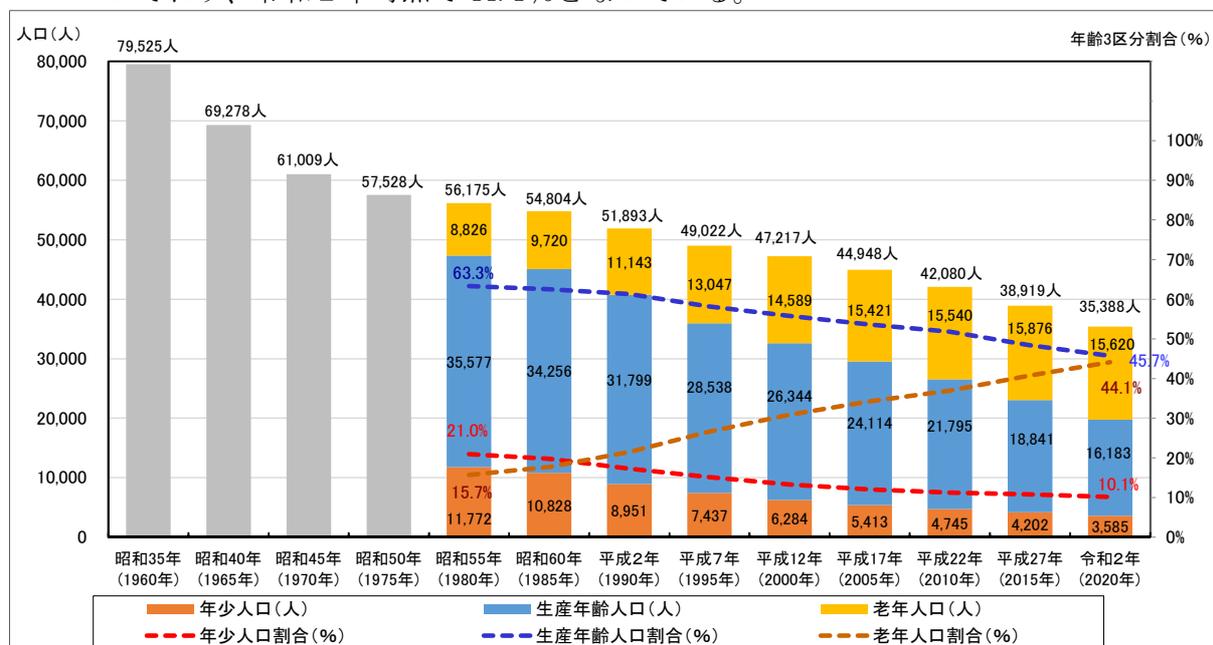


図2-2 総人口及び年齢3区分人口の推移^{注1}

注1 年齢3区分人口(0~14歳、15歳~64歳、65歳以上)には「年齢不詳人口」が含まれるため、年齢3区分人口の構成比で按分し補正している。

出典：総務省「国勢調査」

(2) 地域別人口の推移

平成16年合併前の旧5町を単位とし、地域別に人口の推移（昭和35年人口を1.0とする）をみると、いずれの地域においても減少傾向が続いている。

昭和35年から令和2年までの地域別の減少率は、宇和地域では0.71であるが、その他の地域では0.5以下と過半を下回っている。

老年人口割合は、令和2年時点で明浜地域は54.2%、城川地域は54.1%に達するなど、いずれの地域でも高齢化が進行している。

地域	昭和35年 (1960年)	昭和40年 (1965年)	昭和45年 (1970年)	昭和50年 (1975年)	昭和55年 (1980年)	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)
明浜地域	9,602	8,385	6,918	6,362	6,204	6,014	5,574	5,116	4,678	4,182	3,750	3,319	2,839
宇和地域	22,803	20,010	18,362	18,047	18,305	18,252	17,765	17,484	17,550	17,610	17,234	16,865	16,099
野村地域	20,850	17,889	15,548	14,288	13,751	13,307	12,508	11,691	11,093	10,241	9,373	8,359	7,269
城川地域	11,124	9,047	7,489	6,715	6,212	5,950	5,608	5,193	4,835	4,408	3,933	3,425	2,997
三瓶地域	15,146	13,947	12,692	12,116	11,703	11,281	10,438	9,538	9,061	8,507	7,790	6,951	6,184
合計	79,525	69,278	61,009	57,528	56,175	54,804	51,893	49,022	47,217	44,948	42,080	38,919	35,388

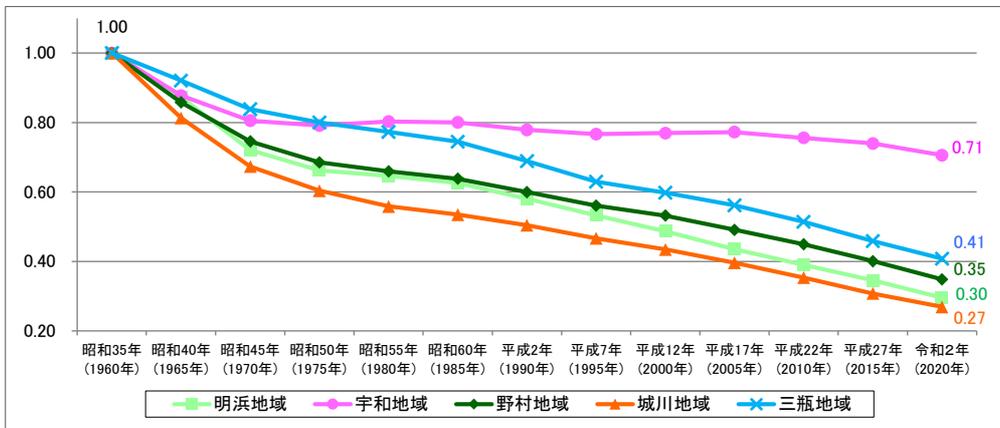


図2-3 地域別の人口の推移

出典：総務省「国勢調査」

地域	昭和55年 (1980年)	昭和60年 (1985年)	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)
明浜地域	19.6%	21.5%	25.6%	31.6%	37.2%	41.8%	45.7%	50.3%	54.2%
宇和地域	15.7%	17.8%	20.6%	24.5%	27.5%	29.6%	31.2%	34.7%	36.9%
野村地域	14.4%	16.7%	20.7%	26.3%	31.6%	36.3%	39.0%	42.7%	47.2%
城川地域	16.9%	19.5%	24.8%	32.0%	37.4%	41.3%	44.6%	49.1%	54.1%
三瓶地域	14.6%	15.9%	19.7%	25.2%	29.9%	34.3%	39.0%	44.6%	49.9%
市平均	15.7%	17.7%	21.5%	26.6%	30.9%	34.3%	36.9%	40.8%	44.1%

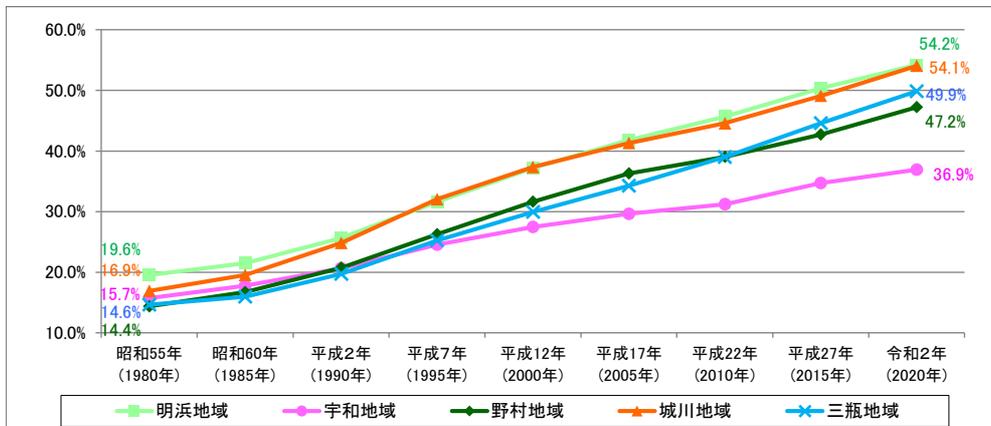


図2-4 地域別老年人口割合の推移

出典：総務省「国勢調査」

(3) 世帯の推移

総世帯数の推移をみると、平成17年の17,485世帯をピークに減少傾向に入っており、令和2年時点では15,409世帯となっている。

世帯の種類別に見ると、核家族世帯は平成17年まで増加傾向にあったが、その後減少傾向に入っている。単身世帯は、現在まで増加傾向が続いている。

	平成2年 (1990年)	平成7年 (1995年)	平成12年 (2000年)	平成17年 (2005年)	平成22年 (2010年)	平成27年 (2015年)	令和2年 (2020年)
総世帯数	16,924	17,056	17,395	17,485	17,039	16,301	15,409
単身世帯	3,005	3,390	3,944	4,352	4,650	4,849	5,045
核家族世帯	9,636	9,922	10,172	10,381	10,090	9,631	8,904
その他	4,283	3,744	3,279	2,752	2,299	1,821	1,460
1世帯あたり人員 (人/世帯)	3.1	2.9	2.7	2.6	2.5	2.4	2.3

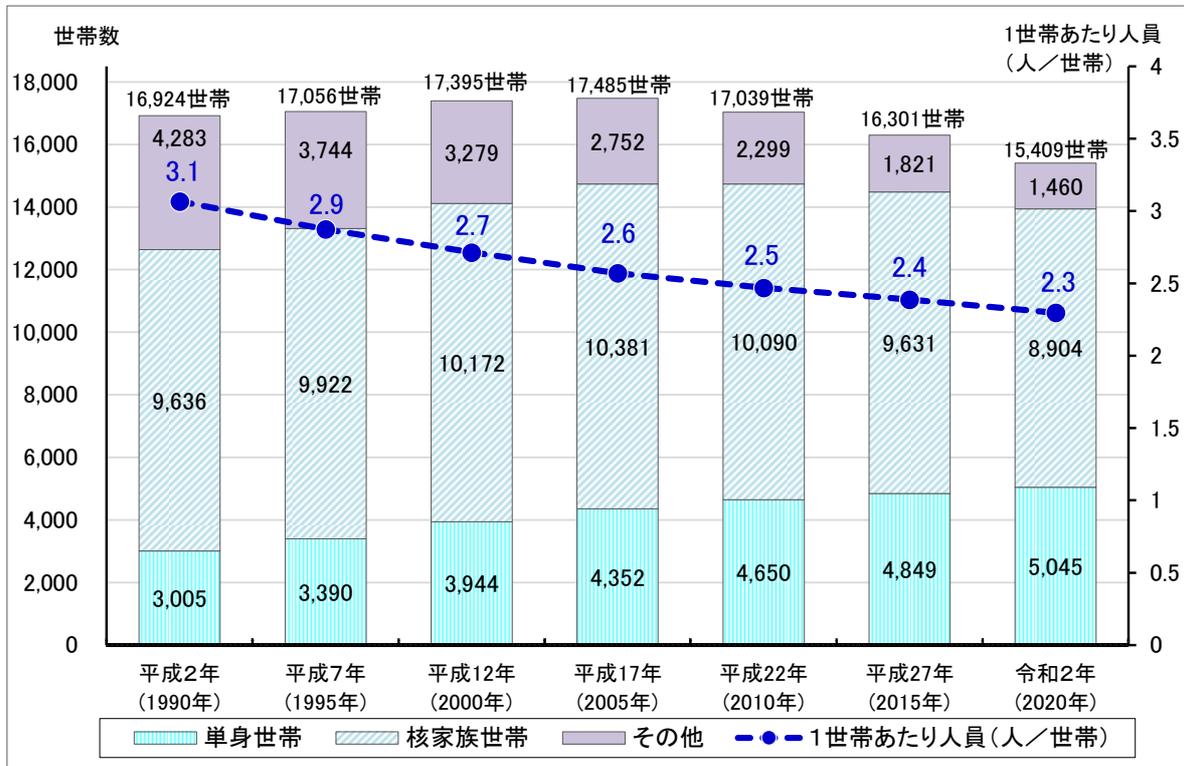


図2-5 世帯の推移

出典：総務省「国勢調査」

(4) 将来推計人口

令和2年以降の将来人口について、国立社会保障・人口問題研究所（以下「社人研」という）による将来人口推計と、本市が第2次西予市総合計画を策定する際に推計した人口推計を次頁に示す。

本市の人口は、令和2年国勢調査では35,388人となっているが、社人研の推計によると、令和27(2045)年には21,080人に減少すると予測されている。

本市の人口推計では、人口動態が現状よりも悪化した場合の低位推計^{注3}での令和27(2045)年人口は21,585人、令和42(2060)年人口は15,380人、人口動態が現状のまま進んだ場合の中位推計での令和27(2045)年人口は22,149人、令和42(2060)年人口は16,224人、人口動態が現状よりも改善した場合の高位推計^{注4}での令和27(2045)年人口は23,585人、令和42(2060)年人口は18,570人となっている。

本計画の期間内である令和7(2025)年には、本市の人口は、社人研の推計では32,561人、本市の低位推計では33,535人、中位推計では33,660人、高位推計では33,886人になると推計される。

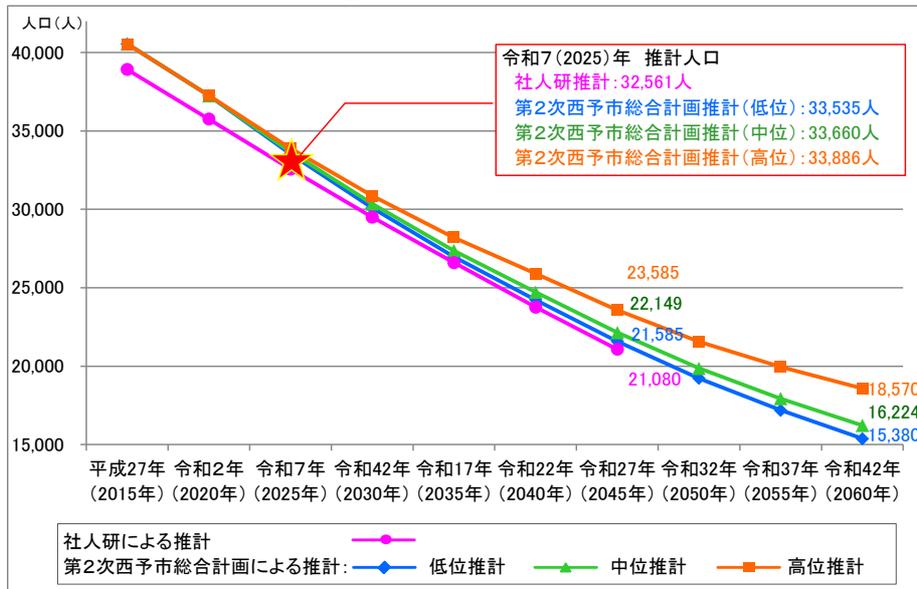


図2-6 将来推計人口

注2 この推計には、令和2年国勢調査の結果は反映されていないため、令和2年人口の値は国勢調査結果と異なる。

注3 低位推計：出生数が現状よりも10%減少（合計特殊出生率が1.67から1.50に低下）、人口移動が多い20～34歳で市街転出が現状よりも1.0%増加。

注4 高位推計：合計特殊出生率1.67から2.00に上昇、現状の社会減少率が2045年までに段階的に半減、2045年以降はその状態を維持。

出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」、西予市「第2次西予市総合計画」を基に作成

地域別の将来人口推計（低位推計・中位推計・高位推計）について、次頁より示す。

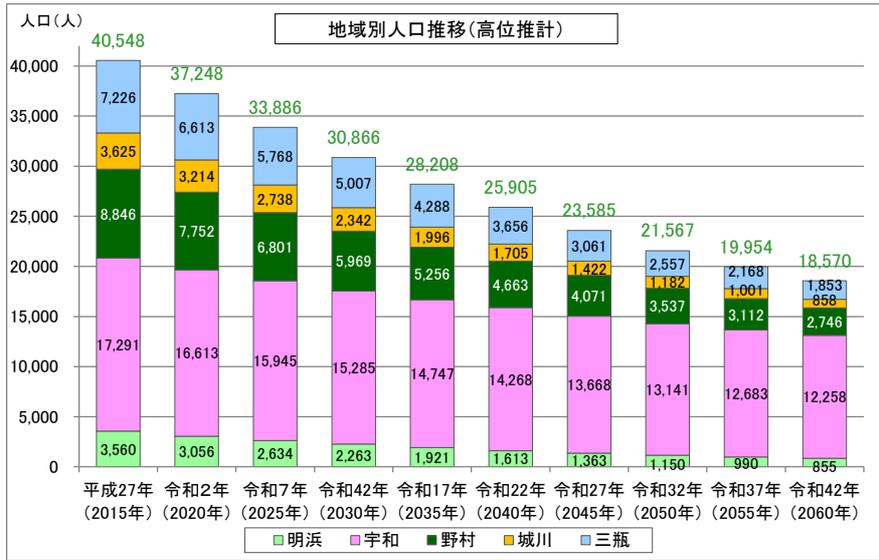
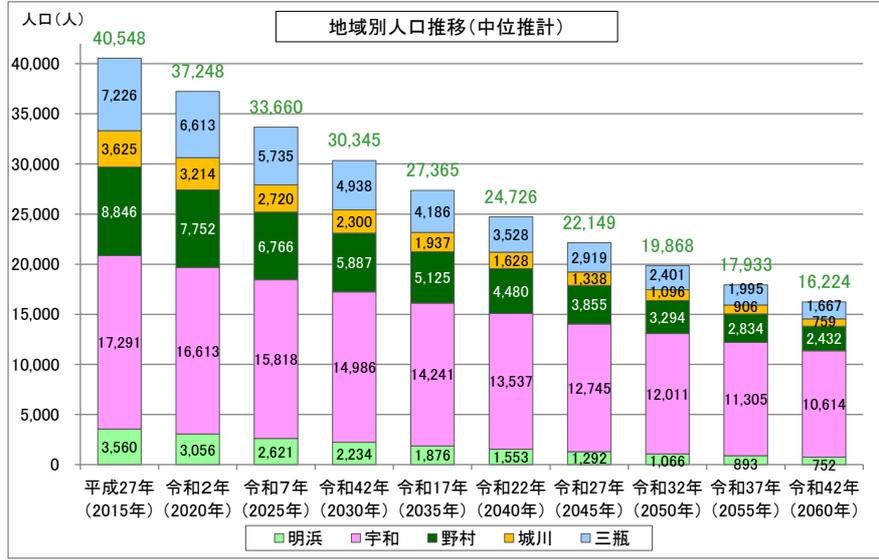
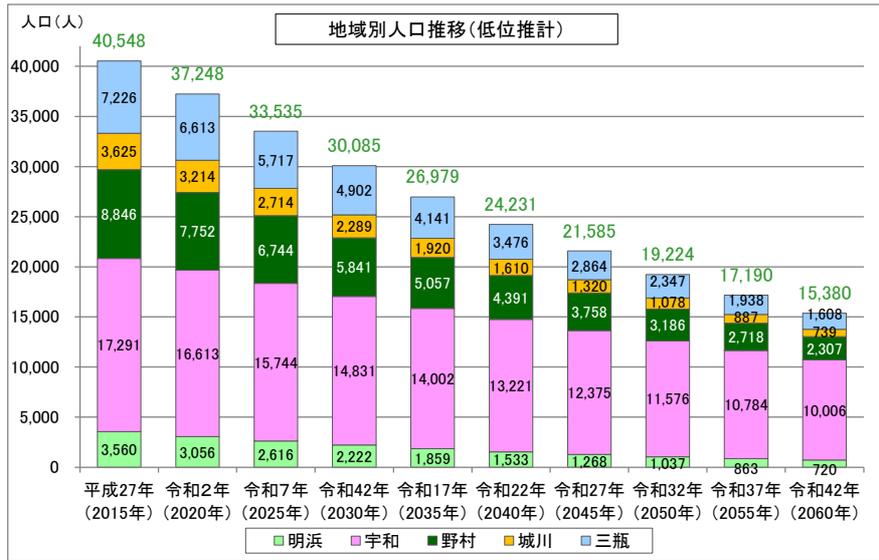


図 2-7 地域別の将来推計人口(上から低位推計・中位推計・高位推計)

出典：西予市「第2次西予市総合計画」を基に作成

2. 1. 3 地形と人口分布

(1) 地形の状況

本市は、東部の四国山地のカルスト台地から、西部の宇和海に接する海岸まで、標高差約 1,400m に及ぶ変化に富んだ地形をもち、豊かな自然と優れた景観を有している。

東部は山（深い谷）、西部は海（リアス海岸）となっており、まとまった平地は宇和地域のみである。この他の地域には平地が少なく、域内移動がしにくい地形である。

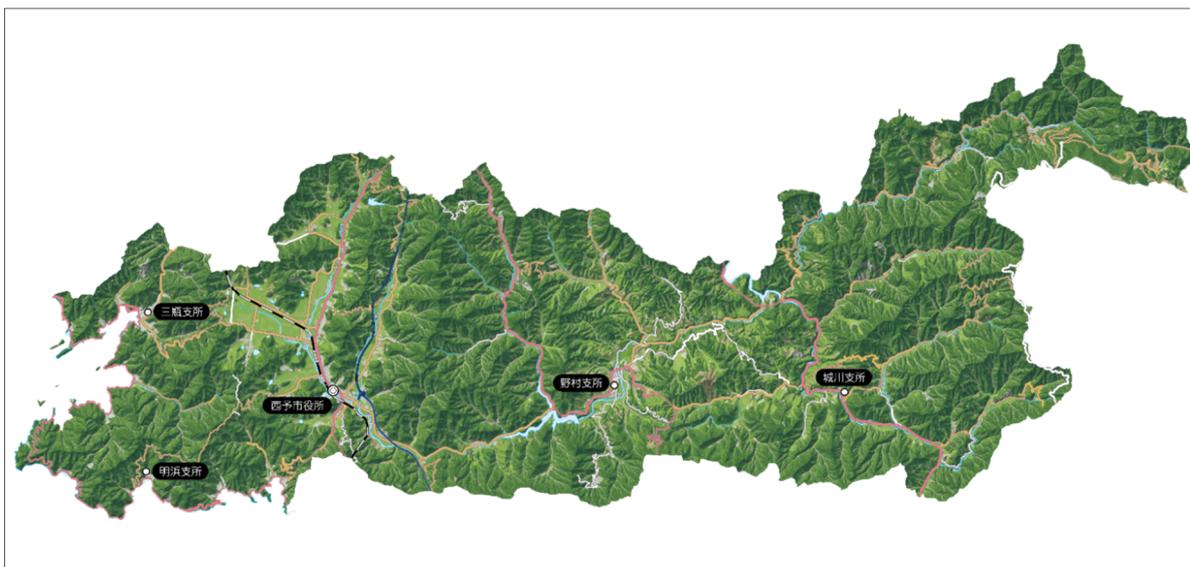


図 2-8 地形図

出典：西予市「四国西予ジオパークガイドブック」

(2) 集落・人口の分布

平地から山すそ、浦（海が陸地に入りこんでいる箇所）にかけて、集落が形成されてきた。各地域における人口分布の状況は、以下のとおりである。

表 2-1 各地域の人口分布

地域	人口分布
明浜	「浦」ごとに人口が分布している。
宇和	四国旅客鉄道株（以下「JR」という。）の卯之町駅周辺及び国道 56 号沿線において、人口が多い。山すそにも人口が分布している。
野村	野村支所を中心として、幹線道路沿線に人口が分布している。谷あいにも人口が分布している。
城川	幹線道路沿線に人口が分布している。谷あいにも人口が分布している。
三瓶	三瓶支所周辺において、人口が多く、「浦」ごとに人口が分布している。

2. 1. 4 学校

表 2-2 に居住地別の進学先（高等学校）を示す。

地域内の高等学校（明浜地域からは宇和高校、城川地域からは野村高校）への進学、または市外の高等学校への進学が多いが、宇和地域から野村高校、宇和高校三瓶分校への進学も見られる。

平成 31 年から令和 3 年までの各地域から各学校への進学者の合計を令和 3 年時点の通学人数とすると、明浜地域から野村高校への通学が 0 人、宇和地域から野村高校への通学が 8 人・三瓶分校への通学が 3 人、野村地域から宇和高校への通学が 5 人、三瓶地域から野村高校への通学が 1 人ある。

表 2-2 居住地別進学先高等学校

居住地		進学先	宇和高校	野村高校	宇和高校 三瓶分校	市外の高校
明浜 地域	H31 進学	9	0	0	4	
	R 2 進学	3	0	0	13	
	R 3 進学	5	0	0	13	
	合計（R 3 通学人数）	17	0	0	30	
宇和 地域	H31 進学	69	3	0	97	
	R 2 進学	54	3	1	82	
	R 3 進学	54	2	2	97	
	合計（R 3 通学人数）	177	8	3	276	
野村 地域	H31 進学	1	42	0	26	
	R 2 進学	1	37	0	21	
	R 3 進学	3	36	0	16	
	合計（R 3 通学人数）	5	115	0	63	
城川 地域	H31 進学	0	22	0	6	
	R 2 進学	0	11	0	7	
	R 3 進学	0	12	0	7	
	合計（R 3 通学人数）	0	45	0	20	
三瓶 地域	H31 進学	1	1	15	36	
	R 2 進学	0	0	4	35	
	R 3 進学	0	0	14	25	
	合計（R 3 通学人数）	1	1	33	96	

出典：西予市資料

2. 1. 5 運転免許の保有

(1) 免許保有の状況

表 2 - 3 に令和 3 年 12 月末現在の運転免許の保有状況を示す。

本市の運転免許保有率は、市全体で 66.1%となっている。

高齢者の年齢区分で、運転免許保有率でみると、65 歳以上では 38.8%、70 歳以上では 27.7%、75 歳以上では 14.4%で、いずれの年齢区分においても、愛媛県全体の保有率を大幅に上回っており、高齢者が運転免許証を手放しにくい状況が伺える。

表 2 - 3 市内の運転免許保有状況

		全体保有者	高齢者保有者数		
			65 歳以上	70 歳以上	75 歳以上
西予市	保有者数	23,700	9,184	6,567	3,420
	高齢者保有率		38.8%	27.7%	14.4%
愛媛県全体	保有者数	904,819	257,831	175,774	84,464
	高齢者保有率		28.5%	19.4%	9.3%

出典：愛媛県警察ホームページ

(2) 免許返納の状況

表 2 - 4 に運転免許の返納の状況を示す。

平成 30 年における免許返納者数は 238 人、令和元年は 262 人、令和 2 年は 238 人となっている。令和元年は高齢者の運転する暴走事故が注目され、一時的に返納は増えたが、令和 2 年は、平成 30 年と同様の返納者数に戻り、免許返納の増加にはつながっていない。

表 2 - 4 市内の運転免許返納状況

	平成 30 年	令和元年	令和 2 年
運転免許返納者数	238	262	238

出典：西予警察署資料

2.1.6 観光動向

本市には、全国的に知名度の高い観光地は無いものの、海から山までの多様な自然と美しい景観が広がっている。平成 25 年には本市の全域が「四国西予ジオパーク」として日本ジオパークに認定された。

四国西予ジオパークは、4つのエリア、28のサイトがあり、ジオパークを活かした「ジオツーリズム」による観光誘客を図っているところである。

ジオパーク、サイトの状況を次頁の図 2-10 に示す。

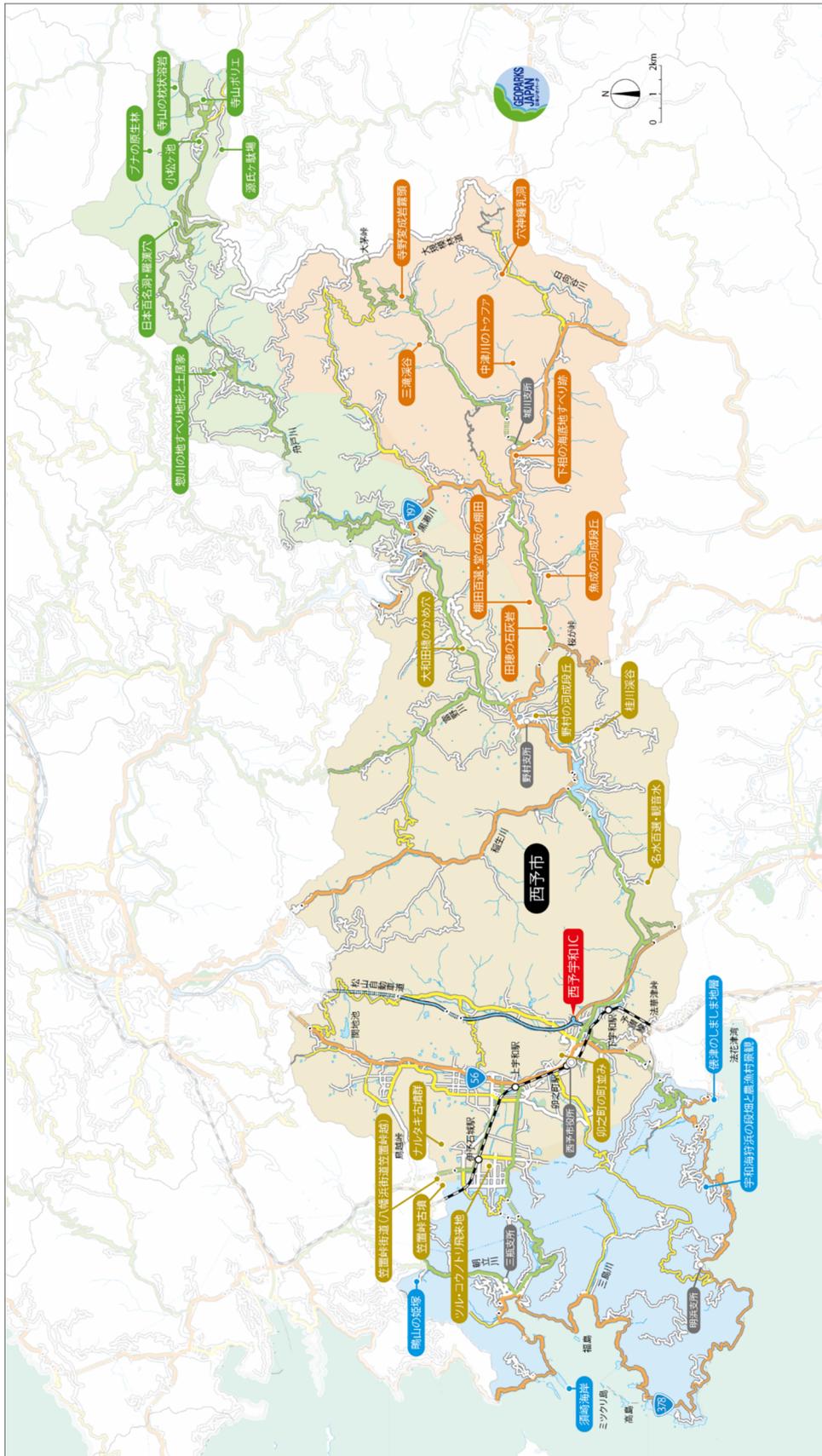


図 2-10 四国西予ジオパークの状況 (サイト位置図)

出典：西予市「四国西予ジオパークガイドブック」

2.2 公共交通網の現状

2.2.1 西予市地域公共交通システム「新 おでかけせいよ」の概要

本市の公共交通として、鉄道（JR）、民営路線バス、廃止代替バス、デマンド乗合タクシー、市営（生活交通）バスが運行している。

また上記の他、民間事業者によるタクシー、小・中学校のスクールバス、温泉施設を巡回する温泉施設巡回バスが運行している。

本市では、「西予市公共交通網形成計画」に基づき、これらの公共交通ネットワークを構築することで、いつまでも暮らしていける西予を支える交通システム「新 おでかけせいよ」の確立を目指してきた。

◇西予市公共交通網形成計画（2017～2022）

いつまでも暮らしていける西予を支える交通システム「新 おでかけせいよ」の確立を目標とし、市内の公共交通網のネットワーク構築を図る計画である。

公共交通網形成計画では、本市の公共交通の課題として、社会情勢による課題、①集約型都市構造への転換、②高齢者の交通事故対策と自家用車に依存しないまちづくりの構築、③運転手の確保、地域概況等からみる解決すべき課題として、④市内東西を横断する公共交通網の充実、⑤卯之町駅における鉄道とバスの乗り換え利便性の向上、⑥公共交通不便地域の解消、⑦高校生の通学バスや高齢者の移動手段としての機能強化、⑧スクールバスの有効活用、⑨温泉施設巡回バスの効果的・効率的な運用、地域公共交通網の持続性に対する課題として、⑩公共交通に対する財政の効率化の10点を掲げている。

これらの課題に対して、「『新 おでかけせいよ』の確立」を目標に定め、市内のすべての集落からの日常的な「おでかけ」の確保、複数の高校への通学が可能となる交通体系の確立、来訪者にとっても利用可能な交通体系の確立、交通手段を地域・利用者・市民で支える意識の醸成、まちづくりの施策と連携した公共交通網を形成といったことの実現を目指している。

2.2.2 鉄道

J R予讃線が宇和地域を横断しており、市内には特急停車駅である卯之町駅をはじめ、伊予石城駅、上宇和駅、下宇和駅の4駅が立地している。市内の利用者としては、通勤・通学による利用が多い。

各駅への運行本数（1日当たり）を表2-5に示す。卯之町駅においては、平日、土日祝日とも、松山方面に1日19本、宇和島方面に24本の43本が運行されている。

また、卯之町駅の利用状況は表2-6に示すとおりで、1日平均乗降者数は488人である。

表2-5 J R予讃線・各駅への運行本数（1日当たり）

方面	松山			宇和島
	松山	伊予市	八幡浜	宇和島
卯之町駅	19本	1本	3本	24本
伊予石城駅	3本	1本	3本	8本
上宇和駅	3本	1本	3本	8本
下宇和駅	3本	1本	3本	8本

出典：J R四国ホームページ

表2-6 J R卯之町駅の利用状況（2020年度）

旅客区分	人数 (人/年)	1日平均乗降者数 (人/日)
普通	29,930	82
定期	148,190	406
合計	178,120	488

参照：J R四国調査

普通：41人/日 乗降：41人×2 年間：82人×365日
 定期：203人/日 乗降：203人×2 年間：406人×365日

2.2.3 バス

(1) 民営路線バス

宇和島自動車株式会社（以下、「宇和島バス」という。）が、市内あるいは市外を結ぶ 17 路線を運行している。路線一覧を表 2-7 に示す。

すべて公的補助が充当されており、7 路線は国及び県からの補助を受けて運行されており、残り 10 路線は市の単独補助路線である。いずれも運賃は距離制である。

表 2-7 市内の路線バス運行状況^{注5}（すべて宇和島バスが運行）

	路線名	区間	キロ程 (km)	年間輸送 人員(人)	車両の 定員(人)	公的補助 の状況
1	宇和島～野村線 (幹線系統補助対象)	東高校前～北宇和病院 ～野村病院	23.0	31,019	79	国・県
2	八幡浜～三瓶線 (幹線系統補助対象)	八幡浜市立病院 ～日の浦団地～三瓶	4.6	3,362	57	国・県
3	三瓶～周木 (幹線系統補助対象)	三瓶～三瓶支所～周木	6.6	4,989	57	国・県
4	八幡浜～下泊線 (幹線系統補助対象)	八幡浜市立病院 ～三瓶・三瓶支所～下泊	15.9	23,589	57	国・県
5	田之浜～宇和島線 (幹線系統補助対象)	田之浜～バスセンター ～天赦園	19.1	31,170	57	国・県
6	三瓶～歴史博物館線 (フィーダー系統補助対象)	三瓶～西予市民病院 ～歴史文化博物館	18.2	4,229	59	国・市
7	周木～歴史博物館線 (フィーダー系統補助対象)	周木～西予市民病院 ～歴史文化博物館	24.8	9,544	59	国・市
8	野村～上辰の口線	野村病院～上辰の口	13.0	7,999	55	市
9	西予市民病院～野村線	西予市民病院～下宇和駅 ～野村	19.8	13,895	55	市
10	野村～大洲 I C 口線	野村～卯之町・オズメッセ ・大洲 I C 口	27.2	4,054	55	市
11	野村～白髭線	畜産試験場～白髭	16.2	13,599	55	市
12	野村～城川支所前線	野村～城川支所前	13.5	73	55	市
13	西予市民病院～城川支所前線	西予市民病院～城川支所前	33.3	3,657	55	市
14	八幡浜市立病院～周木	八幡浜市立病院～周木	10.4	2,478	57	市
15	俵津～西予市民病院線	俵津車庫前～西予市民病院	14.1	17,761	59	市
16	大洲～宇和島線	大洲駅前～卯之町 ～バスセンター	16.2	3,134	55	市
17	宇和島～卯之町線	バスセンター～卯之町	5.0	490	55	市

注 5 輸送人員は、令和 2 年 10 月 1 日～令和 3 年 9 月 30 日の実績

(2) 廃止代替バス

野村地域における過去の路線バス廃止に対応し、道路運送法第4条に基づき、野村ツーリスト有限会社に運行委託し、廃止代替バスを運行している。令和3年4月現在、4路線を運行している。いずれも運賃は距離制である。

表2-8 市内の廃止代替バス運行状況^{注6} (すべて野村ツーリスト(有)が運行)

	路線名	区間	キロ程 (km)	年間輸送 人員(人)	車両の 定員(人)	運行 地域
1	中筋線	野村病院～榎	8.6	854	14人 (小型自動車)	野村
2	三石橋線	野村～荷刺～三石橋	11.7	3		野村
3	野村・榎・ 三石橋線	三石橋～榎～野村	24.7	687		野村
4	阿下線	野村病院～城の下	9.1	469		野村

注6 輸送人員は、令和2年4月1日～令和3年3月31日の実績

(3) デマンド乗合タクシー

デマンド乗合タクシーとは、市民が利用前に予約を行って利用することのできるタクシーのことである。平成 23 年度より、順次、市内の公共交通空白地域等に対して、デマンド乗合タクシーによる区域運行を開始している。

表 2-9 市内のデマンド乗合タクシー運行状況^{注7}

	路線名	運行主体	区間	年間輸送 人員(人)	車両の 定員(人)
1	惣川地区 デマンド乗合タクシー	(有) 惣川	惣川地区	122	5
2	遊子川地区 デマンド乗合タクシー (フィーダー系統補助対象)	魚成タクシー(有)	遊子川地区	826	4
3	土居地区 デマンド乗合タクシー (フィーダー系統補助対象)	(有) 土居どろんこタクシー	土居地区	691	10
4	高川地区 デマンド乗合タクシー (フィーダー系統補助対象)	(有) 土居どろんこタクシー	高川地区	1,230	5
5	宇和地区 デマンド乗合タクシー (フィーダー系統補助対象)	(有) 卯之町タクシー	宇和地区	2,141	10(2台)
6	和泉地区 ^{注8} デマンド乗合タクシー	みかめ観光(株)	三瓶地区	26	4

注7 輸送人員は、令和2年4月1日～令和3年3月31日の実績

注8 和泉地区デマンド乗合タクシーは令和2年10月から運行

(4) 生活交通バス

公共交通空白地域等における市民の生活を守る交通手段としての位置づけで、市が運行する生活交通バス（道路運送法 79 条に基づく市町村有償運送）が 30 路線ある。

主に高齢者等を対象とした運行を行っており、平成 23 年度からは、運行形態の統一に取り組んできた。

表 2-10 市内の生活交通バス運行状況^{注9}（すべて西予市が運行）

	路線名	区間	運行本数	キロ程 (km)	年間輸送 人員(人)	車両の 定員(人)	運行 地域
1	田之浜～下泊線	田之浜～下泊	週 1 往復	7.5	6	10	明浜 三瓶
2	仁土線	仁土～西予市民病院 ～西予市役所	週 1 往復	15.8	52	10	宇和
3	西予市民病院 ～游の里～板ヶ谷線 (フィーダー系統補助対象)	西予市民病院 ～游の里～板ヶ谷	1 日 2 往復 金土 0.5 往復運休 日祝日 運休	20.8	767	14	宇和
4	西予市民病院 ～游の里線 (フィーダー系統補助対象)	西予市民病院 ～游の里	1 日 1.5 往復 金土 0.5 往復運休 日祝日 運休	17.7	481	14	宇和
5	田野中 ～西予市民病院線	田野中 ～西予市民病院	月火水木土曜 1 往復 日祝日 運休	11.1	515	14	宇和
6	田野中 ～游の里～板ヶ谷線	田野中 ～游の里～板ヶ谷	金曜日のみ 1 往復	25.5	48	14	宇和
7	伊賀上 ～西予市民病院線	伊賀上 ～西予市民病院	月火水木金曜 1 往復 土日祝日 運休	9.1	35	14	宇和
8	伊賀上～游の里 ～板ヶ谷線	伊賀上～游の里 ～板ヶ谷	土曜日のみ 1 往復	21.6	10	14	宇和
9	河成～惣川小学校前線 (フィーダー系統補助対象)	河成～惣川小学校	1 日 5 往復 日祝日 運休	21.9	2,334	14	野村
10	舟坂線	舟坂～野村病院	週 2 日 月木曜運行	17.8	300	14	野村
11	次の川線	次の川～野村病院	週 2 日 月水曜運行	5.7	258	14	野村
12	蔵良本村線	蔵良本村～野村病院	週 2 日 火木曜運行	11.0	441	14	野村
13	大暮線	大暮～野村病院	週 2 日 火金曜運行	7.4	56	14	野村
14	深山線	ほわいとファーム ～野村病院	週 2 日 水金曜運行	11.2	29	14	野村
15	中通川～大西 ～岡成～道野々線	中通川～野村病院	週 2 日 月木曜運行	10.8	(81)	15	野村
16	植木線	植木～野村病院	週 1 日 金曜運行	9.7	88	15	野村
17	大領地～坂石～植木線	大領地～野村病院	週 1 日 火曜運行	16.9	(132)	15	野村
18	奥白髭～長谷～河西線	奥白髭～乙亥会館	週 2 日 月木曜運行	25.0	407	15	野村
19	西～栗木～瀬間行線	西～野村病院	週 2 日 火金曜運行	14.8	(517)	15	野村
20	堂野窪線	松尾～野村病院	週 1 日 水曜運行	25.0	514	15	野村
21	小振～奈良野 ～長谷～汗嵐線	小振～野村病院	週 1 日 水曜運行	24.1	230	15	野村

	路線名	区間	運行本数	キロ程 (km)	年間輸送 人員(人)	車両の 定員(人)	運行 地域
22	伏越～下相 ～野村病院線	伏越～野村病院	週1日 火曜運行	22.0	(386)	15	城川
23	岩本～吉之沢 ～野村病院線	岩本～野村病院	週1日 水曜運行	18.7	(324)	15	城川
24	本村～杭～野村病院	本村～杭～野村病院	週1日 水曜運行	16.4		15	城川
25	松尾瀬～成穂 ～野村病院	松尾瀬～野村病院	週1日 木曜運行	21.7	(379)	15	城川
26	今田～魚成中津川 ～野村病院	今田～中津川 ～野村病院	週1日 月曜運行	15.7		15	城川
27	岩本～杭 ～土居診療所	岩本～土居診療所	週1日 金曜運行	16.8	59	15	城川
28	魚成中津川～今田 ～土居診療所	中津川～土居診療所	週1日 金曜運行	12.1	0	15	城川
29	松尾瀬～成穂 ～土居診療所	松尾瀬～土居診療所	週1日 火曜運行	15.1	41	15	城川
30	下相～伏越 ～土居診療所	下惣川～土居診療所	週1日 木曜運行	13.1	(148)	15	城川

注9 輸送人員は、令和2年4月1日～令和3年3月31日の実績、()は路線変更前の実績数値。

2.2.4 タクシー

タクシーは、宇和地域に2箇所、野村地域に3箇所、城川地域に3箇所、三瓶地域に1箇所の事業所がある。

表2-11 市内のタクシー事業者の状況

地 域	タクシー等業者名	住 所
宇和	(有) 卯之町タクシー	宇和町下松葉 721
	(株) 丸之内八西交通 西予営業所	宇和町卯之町 2-421
野村	明陽タクシー (有)	野村町野村 12-760-3
	(有) 惣川	野村町惣川 283-1
	(株) 丸之内八西交通 野村営業所	野村町野村 12-672-2
城川	魚成タクシー (有)	城川町魚成 3616
	(有) 土居どろんこタクシー	城川町古市 2040-1
三瓶	みかめ観光 (株)	三瓶町朝立 1-545-2

2.2.5 スクールバス

スクールバス（専用）に関しては、明浜地域3路線（明浜小・中学校）、野村地域8路線（野村小・中学校）、城川地域6路線（城川小・中学校）、三瓶地域4路線（三瓶小・中学校）、宇和地域1路線（皆田小）の運行を行っている。利用状況等は表2-12のとおりとなっている。

表2-12 市内スクールバス運行状況^{注10}（令和2年度）

地域	バス路線		学校	利用児童・生徒数		1日延べ 運行距離 (km)	車両の状況		児童生徒 以外の利用 (—)
				(人)	うち 遠距離 (人)		定員 (人)	購入 年度 (年度)	
明浜	1	田之浜線	明浜中学校	21	21	34	29	H29	無
	2	高山線	明浜小学校	36	11	40	45	H26	無
	3	田之浜線		11	11	68	25	H26	無
野村	4	野村中学校 寄宿舎生徒送迎用	野村中学校	5	5	87	14	H27	無
	5	西線	野村小学校	22	22	60	34	H26	有
	6	白髭線		28	28	40	34	H26	有
	7	高瀬線		17	17	60	34	H26	有
	8	河成線		13	13	32	29	H26	無
	9	釜川線		14	14	30	15	H21	無
	10	長谷線		7	7	52	14	H26	無
	11	富野川線		10	10	42	14	H26	有
城川	12	野井川線		城川中学校	6	6	44	14	H26
	13	川津南線	10		10	52	29	H13	無
	14	遊子川線	城川小学校	9	9	47	14	H27	無
	15	土居線		15	15	41	34	H27	無
	16	高川安尾線		15	15	41	25	H27	無
	17	高川本村線		19	19	47	29	H27	無
三瓶	18	北地区線	三瓶中学校	14	7	24	60	H21	無
	19	南地区線		12	11	48	60	H21	無
	20	北地区線	三瓶小学校	22	15	36	45	H25	無
	21	南地区線		26	20	72	45	H25	無
宇和	22	明間線	皆田小学校	21	4	22	29	H28	無
			合計	353	290				

注10 城川地区は令和3年4月1日から、1本であった路線を2本の路線に分ける路線変更を行った。

スクールバスの利用者数を予測するため、令和3年度現在の小学校・中学校における児童・生徒数と、令和4年度以降の見込み児童数を表2-13に示す。

表2-13 小学校・中学校の児童・生徒数（令和3年4月1日現在）

地域	校名	学年						合計	将来の全校児童数見込 ^{注11} （年度）					
		1年生	2年生	3年生	4年生	5年生	6年生		R4	R5	R6	R7	R8	R9
	小学校													
明浜	明浜小学校	15	13	11	19	14	15	87	91	91	88	87	88	86
宇和	多田小学校	8	5	5	6	11	10	45	43	34	31	31	32	30
	中川小学校	8	24	21	26	24	28	131	130	126	122	123	118	130
	石城小学校	11	11	7	11	8	13	61	60	60	55	60	55	51
	宇和町小学校	61	86	67	73	74	89	450	416	416	403	406	377	372
	皆田小学校	10	15	7	13	18	18	81	75	66	66	69	63	63
	田之筋小学校	18	9	19	10	11	13	80	81	84	89	82	82	77
野村	野村小学校	39	43	51	49	47	59	288	264	257	226	206	196	183
	大野ヶ原小学校	2	0	2	0	1	1	6	6	6	9	8	9	8
	惣川小学校	0	3	2	0	1	1	7	7	7	7	6	4	5
城川	城川小学校	7	18	11	19	16	12	83	84	80	77	73	67	67
三瓶	三瓶小学校	24	35	32	30	37	34	192	187	174	166	153	142	124

地域	校名	学年			合計
		1年生	2年生	3年生	
	中学校				
明浜	明浜中学校	5	8	12	25
宇和	宇和中学校	157	159	162	478
野村	野村中学校	40	60	56	156
城川	城川中学校	12	15	20	47
三瓶	三瓶中学校	42	44	41	127

注11 各小学校区に令和3年4月現在居住する未就学児数から将来の児童数見込みを算出している。

2.2.6 温泉施設巡回バス

温泉施設（あけはま〜れ、游の里、クアテルメ宝泉坊）への巡回バス（無料）が5路線運行している。施設別、地域別の利用者数及び運行にかかる経費は表2-14のとおりである。

表2-14 温泉施設巡回バス利用者数及び経費（令和2年度）

利用者数	施設別	温泉施設名	利用者数	地域別	地域名	利用者数
			あけはま〜れ		395人	
	游の里	694人		宇和	1,038人	
	クアテルメ宝泉坊	949人		野村	98人	
	—	—		城川	0人	
	—	—		三瓶	257人	
利用者数合計			1,727人			
運行経費			3,869千円			
利用者1人当たり経費			約2,240円			
市民1人当たり負担額 ^{注12}			約106円			

注12 市民1人当たりの負担額は住民基本台帳人口36,345人（令和3年4月1日現在）による。

2.3 地域公共交通網形成計画に基づく「新 おでかけせいよ」の取組

これまで本市では、西予市地域公共交通総合連携計画や西予市地域公共交通網形成計画に基づき、市内各地区において公共交通網の再編を進めてきた。また、各地域で地域住民協議会を開催し、公共交通に関する意見を聞き、地域住民の意向を反映した交通体系の構築に努めてきた。

令和元年10月には、消費税率の引き上げと利用者の減少による運賃収入の減少及び運行経費の増加等の要因により運賃の見直しを行い、10km 100円であった運賃を10km 150円に改定した。

令和2年4月には、宇和島バスの三瓶～歴史博物館線（1日5便）のうち2便を周木～歴史博物館線とし、周木方面から宇和方面への直通便の運行を開始し、3便を三瓶～歴史博物館線として再編した。また、周木～歴史博物館線は、三瓶中心部の大街道や三瓶支所前を通るルートとし、大街道口～三瓶支所間はフリー乗降とした。

令和2年10月からは、宇和島バスが運行していた三瓶地区の三瓶～谷～上和泉線・三瓶～上和泉線の利用者が極端に少ないため廃線になった和泉地区において、和泉地区と朝立地区を結ぶ予約制のデマンド乗合タクシーを道路運送法第21条許可による実証運行をしている。

令和3年4月からは、惣川地区において川戸～大久保間を乗合タクシーによる運行とし、惣川地区生活交通バスと乗合タクシーが連携した運行を行うことで利便性の向上を図れるよう見直しを行った。また、利用が少ない日曜日と祝日を運休とすることで運行経費の削減を図っている。

快適なバスの待ち合いや乗り継ぎができる結節点とするため、宇和島バスの停留所である城川町の土居町、三瓶町の三瓶支所前、また、野村地区生活交通バスの道野々の停留所に屋根やベンチを設置し、停留所の整備を行った。

その他、公共交通の利用促進を目的に路線や時刻、バスの乗り方を紹介した行政情報番組を制作して、西予CATVでの放送を行ったほか、市ホームページをリニューアルして、ナビタイムでの路線検索の案内や、分かりやすい路線や時刻、料金の検索を可能とした。

2.4 市民の意向

2.4.1 アンケート調査の概要

令和3年9月に、西予市内に居住する16歳以上の一般市民約2,000人に対しアンケートを行い、公共交通に関する市民の意向を把握した。

表2-15に調査の概要を示す。

表2-15 アンケート調査の概要

区分	対象	調査期間	調査方法	調査票配布数	回収数 (回収率)
一般市民	市内に居住する 16歳以上の男女	令和3年9月	郵送により調査票を 配布・回収	2,000	813 (40.7%)

2.4.2 公共交通の利用状況

市民アンケートで「日常生活でどの程度公共交通（生活交通バス、デマンド乗合タクシー、宇和島バス、JR等）を利用するか」との問いに対し、「ほとんど利用しない・利用しない」が84.8%となった。「利用する」の回答者においても、「年数回」が49.2%、「月数回」の利用が23.0%という結果で、公共交通を利用する人は少なく、利用者の利用頻度も極めて少ない状況である。

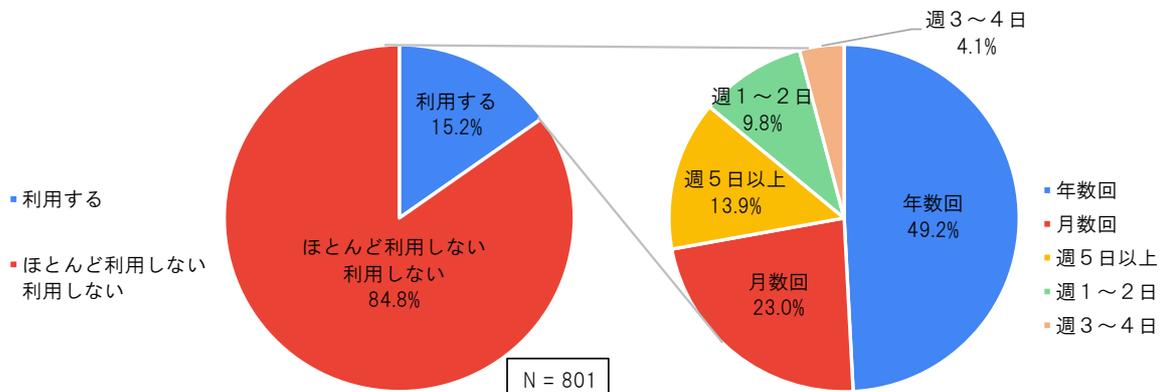


図2-11 公共交通の利用状況

年代別に移動手段の状況を見ると、どの年代においても圧倒的に自家用車による移動が多い状況となっている。

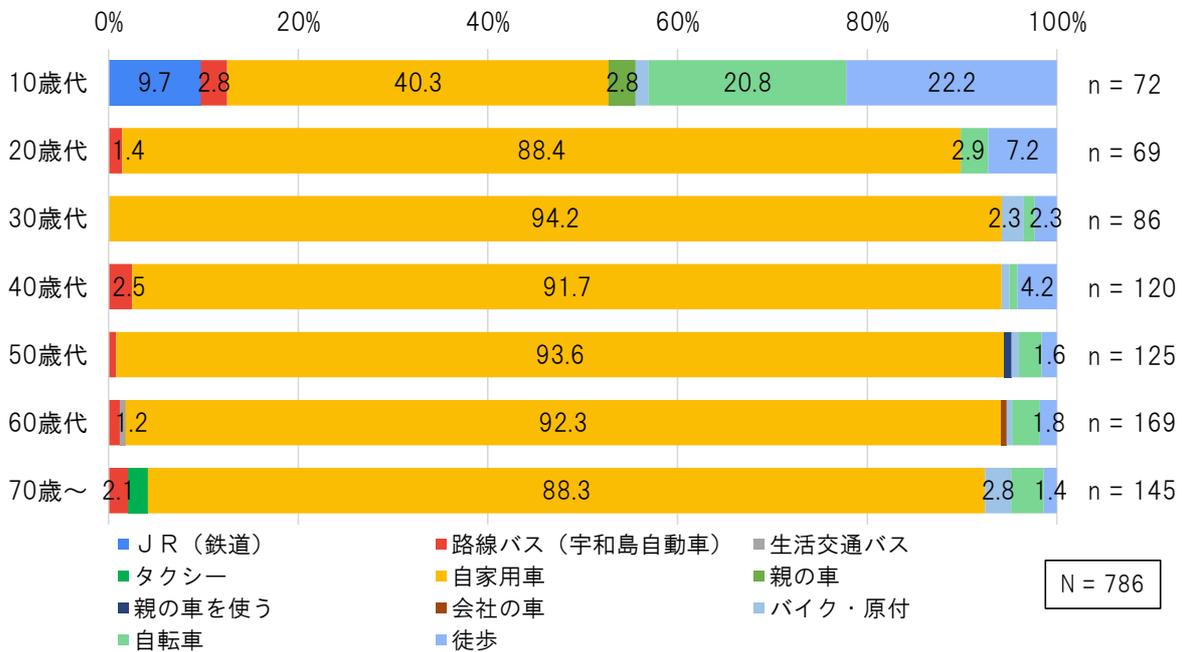


図 2-12 年代別移動手段

公共交通を利用しない理由としては、「自家用車で移動するから」が突出して多く、次いで「自分の都合で移動できないから」、「家族に送迎してもらっているから」が多くなっている。

この結果から、移動に関して最も重視する点としては、自分のタイミングで行きたいところに行くことができる点だと伺える。

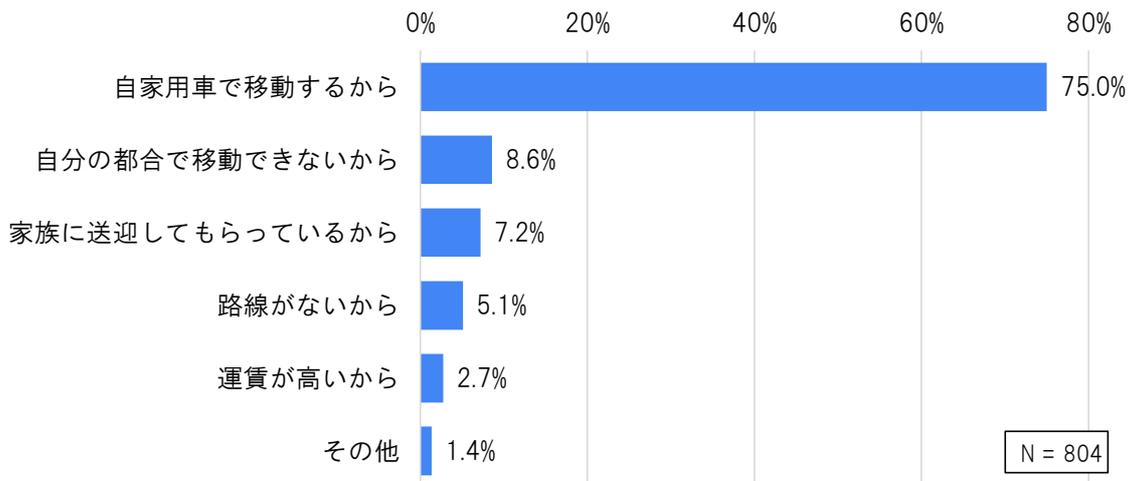


図 2-13 公共交通を利用しない理由

2.4.3 公共交通に対する不満

市民アンケートで公共交通に対する不満な点を問うと、「乗りたい時刻に運行していない」と「バスの便数が少ない」が最も多く、次いで「運賃が高い」等が挙げられた。

不満な点からも、自分のタイミングで移動したいという要望が強く伺える結果となった。

さらに公共交通に対する不安を取り除く改善案の問いに対しては、「自宅前で乗り降りできるタクシーの採用」との回答が最も多くなっている。これは、これまで自家用車で移動してきたため、公共交通の利用は時間や場所の制約が出てくることから、その制約を解消することが求められている。このような要因により、公共交通の利用者の増加や運転免許証の返納につながりにくい状況になっている。

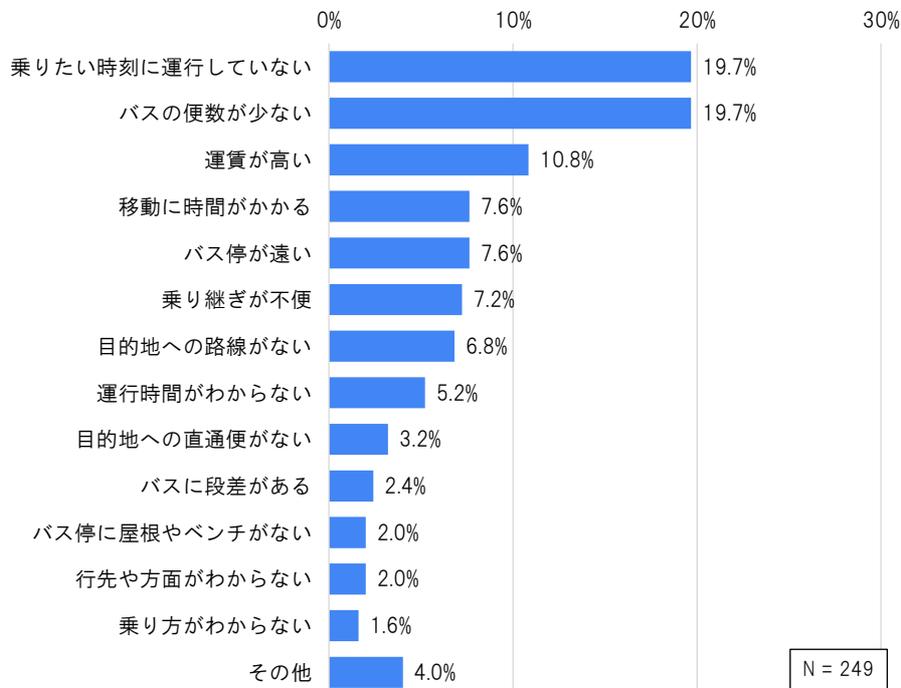


図 2-14 公共交通に対する不満

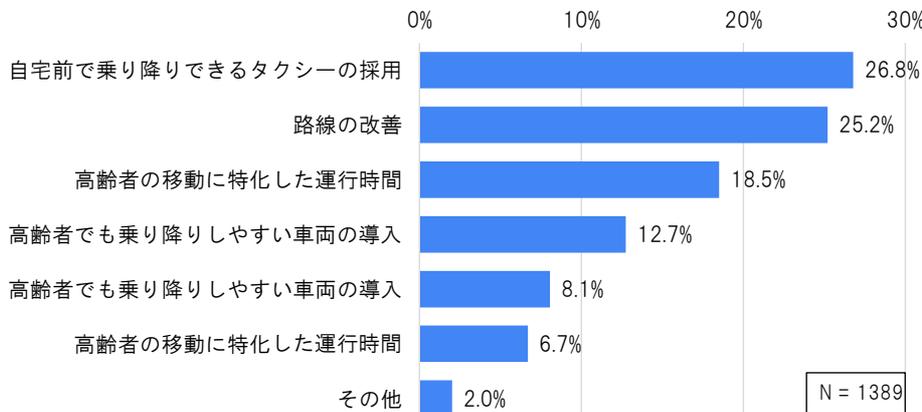


図 2-15 今後、希望する公共交通の改善案

2.5 関連計画の整理

地域公共交通計画の策定にあたっては、本市の上位計画や関連計画との整合を図ることが必要である。そこで、上位計画である総合計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、都市計画マスタープラン、関連計画である過疎地域自立促進計画や地域福祉計画、高齢者福祉計画・介護保険事業計画の中での交通関連施策の内容及びこれら関連計画との連携の方向性は、以下のとおりである。

◇第2次西予市総合計画（2016～2024）

まちづくりの将来像を「変革、それこそ夢と希望を叶える唯一のすべである」とした第2次総合計画を策定した。

未来に向けて解決すべき市の重要課題のまちデザインの項目では、周辺部の小さなコミュニティでは、人口減少が更に深刻で、自治機能や日常生活に必要な機能を失いつつある。そのコミュニティの生活を支えるためには、日常生活に最低限必要な買い物、通院等の地域交通の機能が必要であるとしている。

◇第2期西予市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020～2025）

今後の人口減少、財政状況を考慮すると、政策の集中・選択・効率化による財政の集約化が必要で、特に公共インフラの維持は困難ため、ハードを抑制し、ある程度の人口規模の集落を形成しながら地域経済の活性化や利便性維持を図る方向へシフトできるよう集約したまちづくりを行う必要があるとし、各公共交通との連携と効率的な運行により、交通の利便性の向上及び車だけに頼らず、徒歩や自転車、次世代モビリティとの総合的な交通マネジメントを行い、人が行き交う活気あるまちとして人に印象を与えることを目指している。

◇西予市都市計画マスタープラン（2018～2040）

道路・交通ネットワークの基本方針では、公共交通の方針で、公共交通機関については、事業者と連携しながら、バリアフリーに配慮した施設の導入や車両の整備を促進することとしている。

西予市の都市計画・まちづくりに関する考え方として、地域と地域をつなぎ、市民の日常生活や日常の移動を支える、持続的な公共交通を促進することとしている。

◇西予市立地適正化計画（2018～2040）

宇和地区の中心拠点や野村地区・三瓶地区の生活拠点へ都市機能・人口を誘導・集約するとともに、拠点と既存集落等の居住地を結ぶ公共交通ネットワークを構築することで、“あるけるコミュニティ”の形成を図り、公共交通ネットワークの構築と合わせながら、都市拠点への都市機能の集約を図り、その周辺に居住を誘導することで、持続可能な「集約型都市構造」の実現を目指すこととしている。

また、都市機能を結ぶ公共交通ネットワークの構築と“あるけるコミュニティ”の形成に向けて、市民が日常的に「おでかけ」しやすい環境を整えるため、公共交通の改善・利便性の向上に努めるとともに、公共交通を地域・利用者・市民で支える意識を醸成し、公共交通の利用を促進することとしている。

◇第3次西予市地域福祉計画（2020～2024）

外出・移動支援の充実として、また、高齢者や障がいのある人がバス等を利用する際の手助けや支援など、公共交通機関の充実の必要性を挙げている。

◇西予市第8期高齢者福祉計画・介護保険事業計画（2021～2023）

高齢者が暮らしやすい生活環境の整備として、また、高齢者の生活支援のため、公共交通機関の利便性の向上に努め、高齢者が安心して活動できる環境づくりを推進することとしている。

◇第2次四国西予ジオパーク推進計画（2020～2021）

四国西予ジオパーク内の各サイトへのアクセスについては、道路網や公共交通等が十分に整備されていないことから、来訪者が容易にかつ効率的にエリア内を移動できるように公共交通機関や民間タクシー事業者、レンタカー事業者等との連携を強化することとしている。

以上に示した、関連計画と本計画との連携の方向性は、以下のように整理できる。
 上位計画や立地適正化計画の中で、まちの集約化（集約型都市構造への転換）と連携しながら公共交通網を形成すること、地域福祉計画等の関連計画の中で、地域住民の安全・安心の確保と日常生活の利便性の向上のために交通サービスを充実することが求められている。

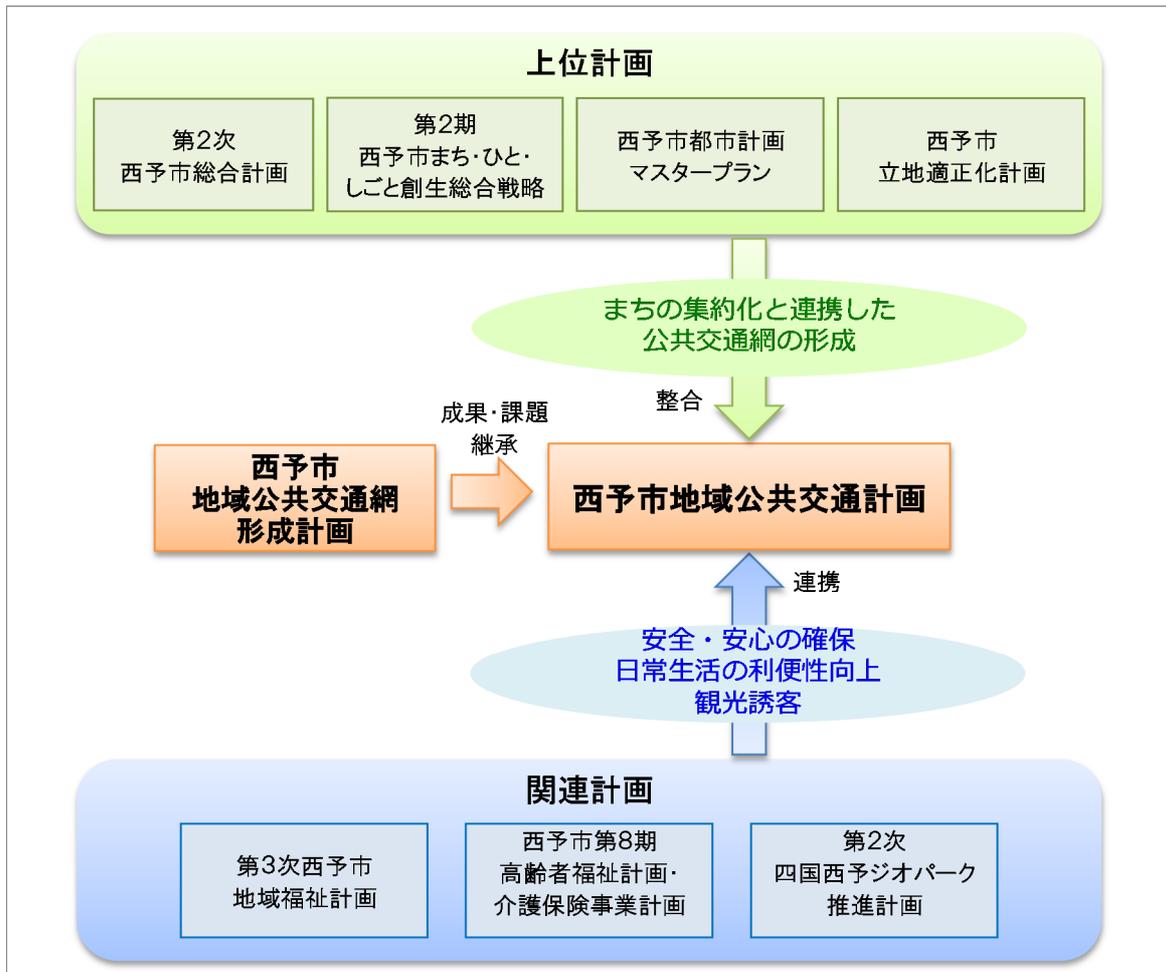


図 2 - 16 関連計画と地域公共交通計画の連携の方向性

第3章 西予市の公共交通の課題

3.1 社会情勢による課題

(1) 点在した集落への対応

西予市は広大な面積を有しており、もともと集落は点在化していた。その集落は現在、一層の人口減少、高齢化が進み、集落としての機能を失いつつある状況となっている。集落の人口が減少することにより、日常生活に必要な買い物等の生活機能は縮小している。日常生活を維持するため、生活機能が充実している地域への移動手段の充実が以前にも増して求められるようになった。利用者数自体は少ないものの、その集落の住民が生活する上での公共交通の運行に対する要望は多いことから、対応を検討する必要がある。

一方で、第二次西予市総合計画の持続的な市域へのデザインに記載しているとおり、ある程度まとまった人口規模を維持しなければ、上記に記載した日常生活に必要な買い物等の生活機能の縮小がさらに進むとともに、行政サービスの提供が課題となる。

以上のような状況を踏まえ、点在する集落における公共交通の運行方法を検討する必要がある。

(2) 高齢者の生活状況に即した運行体制への対応

公共交通の利用者は、高齢者が圧倒的に多く、その利用目的のほとんどは通院、買い物となっている。病院行きの路線数の増加や、自宅前での乗降、待ち時間や徒歩での移動距離の解消に対するニーズは高く、そのニーズは利用者によって様々である。

厳しい財政状況の中、限られた運行資源で、どのように個々の移動ニーズに対応するか検討する必要がある。

(3) 交通事業者の経営強化

新型コロナウイルス感染症の影響により、外出自粛やイベントの中止などで公共交通の利用者は大きく減少している。交通事業者は、経営状況が厳しい中でも車両の更新や維持を行っていかねばならない。また、運転手不足への対応も必要となっており、交通事業者を取り巻く環境は非常に厳しいものとなっている。公共交通は日常生活に不可欠なものであり、交通事業者の撤退・廃業は市民生活に大きな影響を及ぼす。

こうした状況を打開するためには、交通産業の活性化と交通事業者の経営強化を促し、交通事業者が持続的に地域の交通を支えられる仕組みづくりが必要となる。

3.2 地域概況等からみる解決すべき課題

(1) 交通の拠点化とまちづくりの連携による公共交通網の充実

本市においては、生活機能を市外に求める市民も多く、例えば、三瓶地域からは八幡浜方面へ、明浜地域からは宇和島方面へ、野村・城川地域からは大洲・宇和島方面へと、南北を走る国道を通過して買い物等へ出かける人の流れがみられる。JR卯之町駅周辺は、大型店の郊外化が進み、人が集積する機能が乏しい状況にある。市民の市外への移動には、路線バスを利用する人は極めて少なく、主に自家用車での移動となっている。

この要因の一つとして、公共交通の拠点化が進んでいないこと、利便性の高いコンパクトなまちづくりが進んでいないことにより、自分の都合で移動できる自家用車で、市外へ移動している。

(2) JR卯之町駅における鉄道とバスの乗り換え利便性の向上

市内を運行する宇和島自動車の路線バスの結節は、卯之町営業所において主に松山～宇和島線との調整を行なっている。一方、JR卯之町駅における予讃線との結節は朝・夕の時間帯は比較的利便性は図られているが、昼の時間帯は、目的地によってはJRとバスの乗り継ぎのための待ち時間が目的地によっては1時間以上になることがあり、改善が必要である。

(3) 交通空白地域の公共交通サービスの提供の検討

バス停から半径 500m までをバス停勢圏とし、バス停勢圏から外れた地域を公共交通空白地域とした場合の、公共交通空白地域の人口数は、図 3-1 及び表 3-1 に示すように約 860 人で、市域全体の 2.4%となっている。

これまでは、公共交通サービスの提供は必要ない状況であった地域においても、決して良好とは言えない道路状況、移動距離の長さが、高齢になった住民の自家用車の運転に対する負担の増加につながってきており、新たな公共交通サービスへの要望が強まっている。運行距離が長く、気候的な問題を抱え、人口が特に少ない地域において効率的かつ、効果的にどのように公共交通サービスを提供していくか、早期に検討する必要がある。

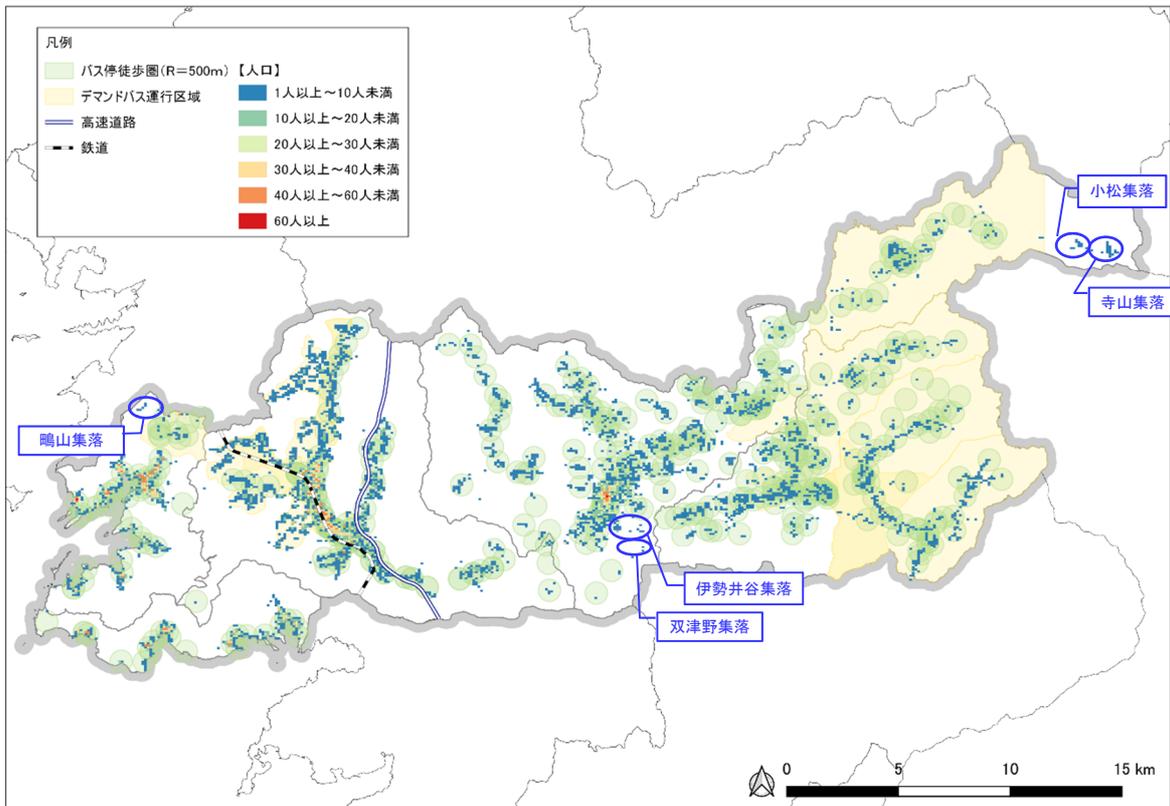


図 3-1 バス停徒歩圏・デマンドバス運行範囲と公共交通空白地域

表 3-1 バス停徒歩圏・デマンドバス運行範囲の人口と公共交通空白地域の人口

バス停徒歩圏・デマンドバス運行範囲	カバー人口 (人)	人口カバー率
カバー圏内	約 34,530	97.6%
カバー圏外 (公共交通空白地域)	約 860	2.4%

(4) 高校生の通学バスの移動手段としての機能強化

高校生の通学手段として、路線バスの利用率^{注13}は12%程度と低く、多くは自転車・徒歩による通学となっているが、家族等の送迎による通学も23%を占めている。

バス通学しない理由としては、放課後の部活動や塾へ通うことにより、帰宅する時間帯に運行されるバス便がないことが考えられる。

高校生の通学バスの機能強化は、今後の県立高校再編状況によっては、通学路線の充実を図る必要が想定されることから、当該状況を踏まえ検討を行う必要がある。

注13 市内在住令和2年度中学校卒業生へのアンケート参照

(5) スクールバス・温泉巡回バスの運行管理

スクールバスは、明浜・野村・城川・三瓶地域と宇和地域の一部において運行を行っているが、路線バスとスクールバスがほぼ同じ路線を重複して運行している状況であり、車両の有効活用が望まれている。一方で、スクールバスを活用した生活交通バスの運行を実施している地域からは、学校行事で突発的に運休になり利用しづらいとの意見もあるため、対応を検討する必要がある。

温泉巡回バスは、市内3つの温泉施設を運行している。温泉巡回バスも路線バスと路線重複がみられる。3つの温泉施設のうち、2つの施設は民間運営となっており、温泉を運営している会社との連携により効率的な運行ができるよう検討する必要がある。

また、スクールバスと温泉巡回バスの管理について、市内部の管理部門が異なることから、効率的で効果的な管理運営を行うための体制を検討する必要がある。

3.3 地域公共交通網の持続性に対する課題

(1) 公共交通に対する財政の効率化

本市の公共交通に対する財政支出は令和2年度実績で年間1億6千2百万円にのぼり、現計画である西予市地域公共交通網形成計画の公共交通に対する市支出額の目標値1億円を大幅に上回っている。

公共交通の維持においては、自治体が一定の責務を負うことは当然必要であるものの、市の財政負担が増加しないよう費用の抑制が求められる。

ただし、費用の抑制に向けては、廃線や運行の減便により費用を抑制した場合に、医療や経済等の他の分野にどれだけ影響し、新たな行政負担が必要になるかなど、分析を行う必要がある。

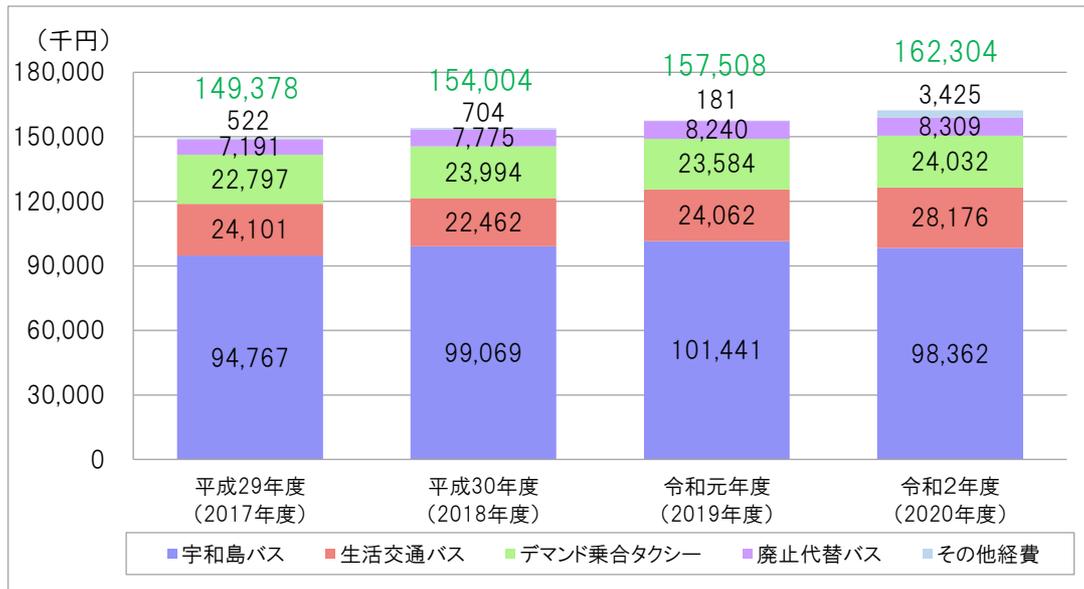


図 3 - 2 公共交通の支出額

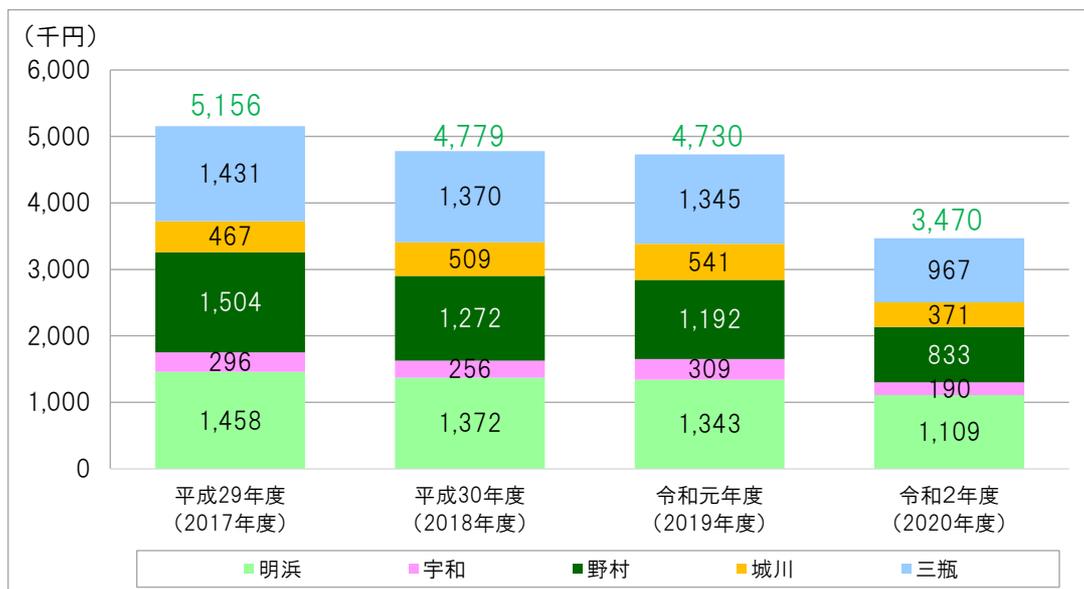


図 3 - 3 高齢者路線バス利用補助推移

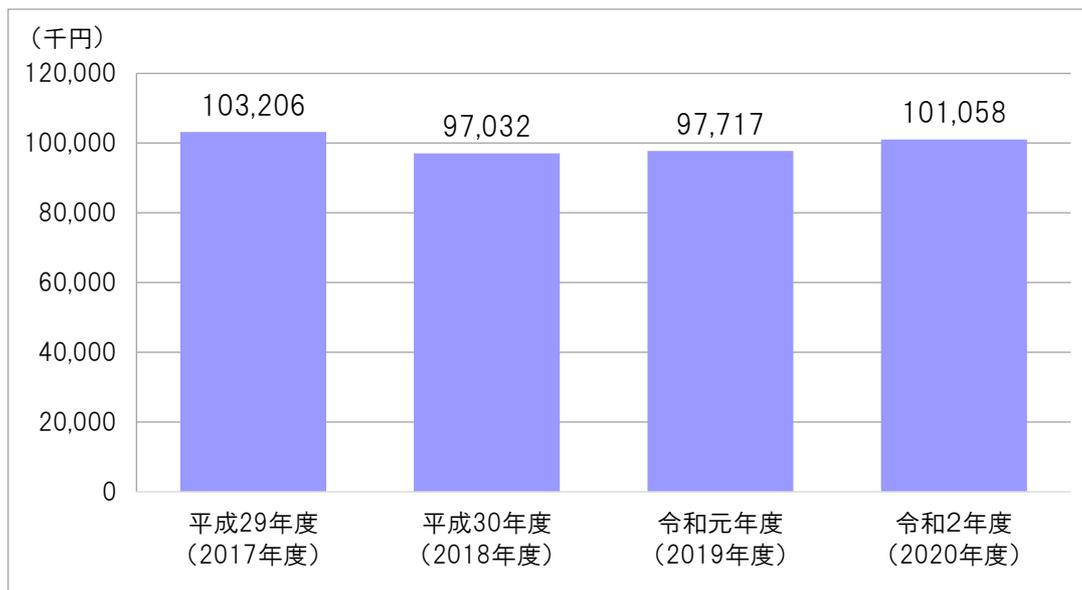


図 3 - 4 スクールバスの支出額

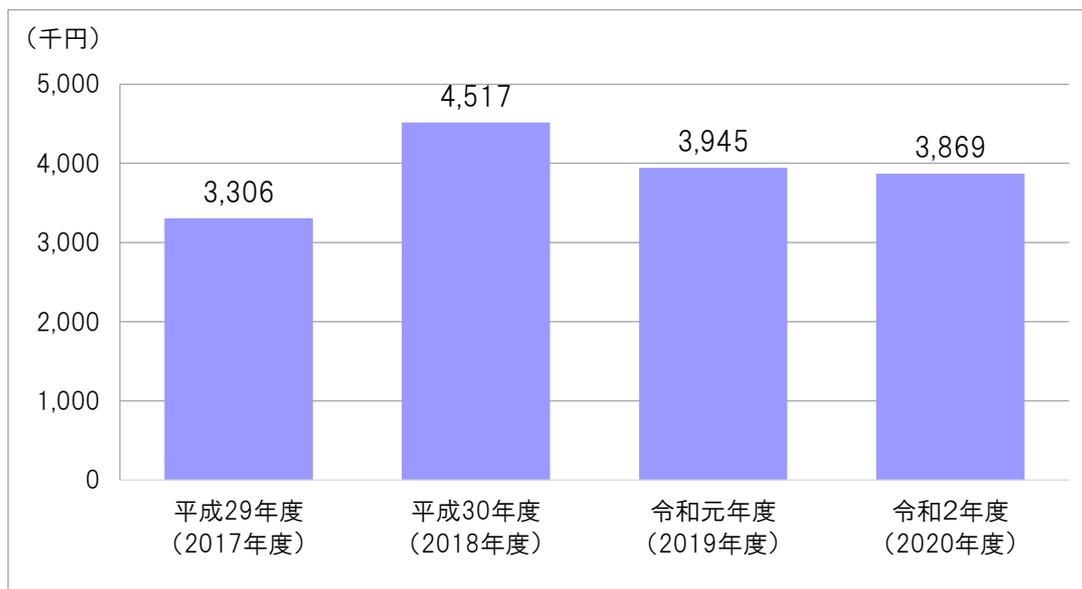


図 3 - 5 温泉巡回バスの支出額

第4章 西予市地域公共交通計画の基本的な方針、区域、目標

4.1 基本的な方針

4.1.1 基本理念

前計画である西予市地域公共交通網形成計画の意思を継ぎながら、本市が取り組む人口減少や少子高齢化に対応したまちづくり施策と連携し、財政支出を意識しながら、公共交通網の形成を目指す。

このため、基本理念は、「安心して暮らしていける持続可能な交通システムの構築」とし、自家用車が使えない市民等にとって利用しやすく、公共交通に対する財政の効率化に配慮した交通体系を確立することを目指す。

4.1.2 地域公共交通が果たすべき役割

地域公共交通が果たすべき具体的な役割は以下のとおりである。

- ・公共交通が生活保障のために寄与でき、市民の日常生活を支える。
- ・まちの集約化や地域の活性化等、まちづくりの施策と連携した公共交通網を形成する。
- ・移動だけでなく、様々な分野と連携した役割を果たす。
- ・来訪者にとっても利用可能な移動手段を確保する。

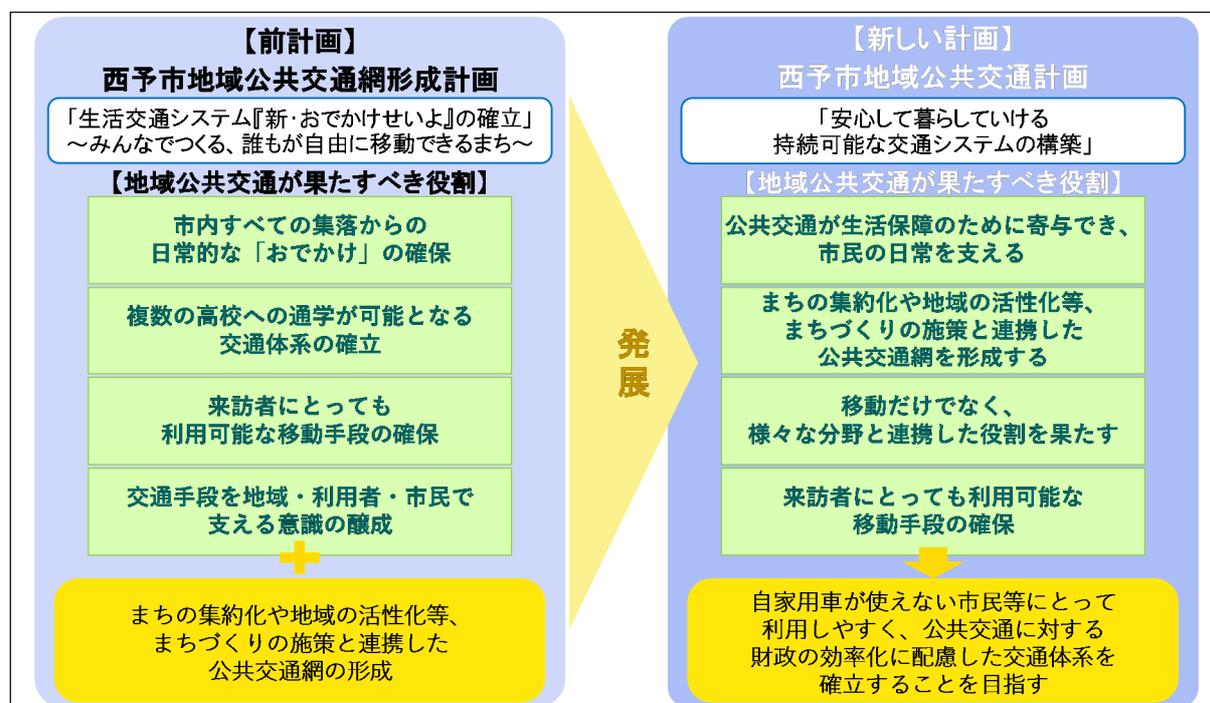


図4-1 計画の基本理念と地域公共交通が果たすべき役割

4.1.3 基本方針

「安心して暮らしていける持続可能な交通システムの構築」を図るため、基本方針を次のように設定する。

基本方針① 安心・快適な持続可能な公共交通ネットワークの構築

要望の高い市民ニーズを踏まえつつ、現在の交通資源を最大限活用しながら、運行費用の抑制、車両を効率的に利用することで、支出の削減を図る。また、運行路線の見直しを行い、将来にわたって市民が安心・快適に移動できる手段となる公共交通ネットワークを構築する。

基本方針② みんなで公共交通を守り支える体制の構築

人口減少が進むことにより、公共交通の利用者の減少が続く中、近年、新型コロナウイルス感染症による外的要因により、さらなる利用者の減少が進み、運賃収入が減少している状況となっている。生活機能が縮小している集落に対する路線の運行の充実、増加する交通弱者への対応を行わなければならないが、現在の厳しい状況では路線存続や将来的に公共交通を残していくための手法を考えていくことが最優先である。

公共交通の課題は地域によって異なり、ニーズも多様化している。そのような中で、地域づくりに必要な公共交通手段を含めて、各地域が実情に応じた公共交通のあり方を検討し、構築することで効率的な公共交通の確保・維持が図れる。そのためには、市が積極的に支援を行い、地域住民参画型の公共交通を構築し、地域活性化、交流人口の拡大に寄与できる公共交通を目指す。

4.2 地域公共交通計画の区域

西予市地域公共交通計画の区域を、次のように定める。

西予市全域（明浜町・宇和町・野村町・城川町・三瓶町）

4.3 地域公共交通計画の期間

西予市地域公共交通計画の期間を次のように定める。

令和4年度（2022年度）～令和8年度（2026年度） 5ヶ年

4.4 地域公共交通計画の目標

西予市地域公共交通計画の目標を、次のように定める。

目標① 市民ニーズを反映した公共交通体系をつくる（基本方針①）

効率的に公共交通サービスを充実させるため、定期的に市民ニーズの把握を行い、公共交通の利用率の向上が図りやすい路線・運行時間を抽出する。さらに市の他の施策と連携して効率的かつ効果的に維持・向上を図っていく。

具体的には、主要病院への通院、日常生活の買い物、免許返納者に対する支援、複数の高校への通学を重要項目として、西予市内の公共施設等の都市機能施設が集まる拠点及び市外の主要な都市の拠点とを結ぶための路線を基幹バスとして位置づけ、サービスの充実を図る。特に病院への通院のための路線については、最も利用率の高い高齢者から運行の充実の要望が多いことから、優先的な路線の充実を図る。

目標② 地域みんなで公共交通を支える（基本方針②）

地域及び利用者が「自らの足を守る」という意識を醸成することが必要である。そこで、地域内にどのような公共交通の路線が運行しているのかを知り、公共交通のあり方を検討してもらうため、旧小学校区単位で設立された地域づくり組織において協議を行う。さらに令和5年度から各地域に設置する地域づくり活動センターが中心になり、各地域が運営する公共交通の運営体制を構築し、それぞれの地域の実情に即した、利便性の向上、地域の雇用創出、活性化を図れるよう体制整備に努めていく。

運営体制は、専門家の派遣や先進事例の調査研究を行い、安定的な運営を図れるよう市が体制づくりをサポートする。また人手が少ない地域の運営負担の軽減を図るため、スマートフォンを活用した乗車予約等、ITを効果的に活用するためのノウハウが習得できる体制を構築する。

さらに、通学や塾の送迎にも利用できるようなサービスを提供することで、保護者の負担軽減や買い物代行サービス等、新たなサービスを提供することで利便性を高め、持続可能な地域が運営する公共交通を目指す。

目標③ 交通弱者に対応する施策の連携と交通手段の確保（基本方針①）

運転免許証の返納や元来運転免許証を持たない人が独居世帯等になる、また、高齢になり停留所までの移動が困難になる等、交通弱者は今後増加することが考えられる。今後、交通弱者の個別移動ニーズに可能な限り対応するため、バス停までの移動や身近な範囲にある病院、商店までの移動を負担なく行えるよう、自家用車の代わりとなる移動手段の確保に向けた検討を行う。

また、高齢者の利用が多いことから、ニーズの多い自宅前から乗降できるシステムや高齢者の移動に特化した運行時間、路線の改善、乗降しやすい低床車両や福祉車両の導入などの構築を地域づくり団体や民間事業者等との連携により図っていく。

一方で、移動の負担の軽減を図るため、福祉分野との連携や民間の移動スーパーの利用や巡回、遠隔診療等、移動しなくても安心して暮らせる仕組みづくりの検討を行う。

目標④ 持続的に公共交通を運営する（基本方針①②）

公共交通の持続的・効率的な運営を目指すため、実際の利用者が集り、課題や要望などの意見を交換する場の設置やアンケート調査等から、路線、時刻の改善を定期的に実施し、利用者数の増加、無駄の削減等を行い、運行費用を抑える取組を実施する。

路線の改廃については、見直しや廃止に関する手順を明確化し、全体の利用者の状況や運行経費、経済的貢献度等、あらゆる角度から運行についての必要性を検証して運行の判断を行っていく。

また、利用者の減少、民間バス路線の撤退等により、行政負担が年々増加している中、公平性等の観点から、利用状況や収支状況を定期的に把握・公表し、適正な利用料金や路線存続の基準を設定することにより、公共交通を利用しない市民に対しての説明責任を果たす。

公共交通利用者1人当たりの金額及び公共交通の収支率を算出し、評価を行うことで、定期的に運行内容等を検討し、効率的で効果的な移動手段を確保する。

利用者数の減少については、市民一人当たりの年間利用回数を把握・分析し、利用者数の減少に歯止めをかける。

交通産業の活性化のため、新型コロナウイルスの終息後を見据えた地域経済活性化等、市の施策と連携した施策を検討する。

目標⑤ 各地域の交通の拠点化と拠点を結ぶ交通ネットワークの充実（基本方針①）

市内各地域（明浜、宇和、野村、城川、三瓶）の拠点となる場所への誘導を図るため、行政内部のまちづくりに関する事業と連携した公共交通のネットワークを検討する。特に市民ニーズの高い病院、買い物の生活サービスに関する路線を充実させることにより、人の移動の活性化、まちの拠点化、交通の拠点化の構築を行う。

交通の拠点化を図るため、拠点地までの移動手段である生活交通バスやデマンド乗合タクシーの運行方法の再検討を行い、拠点地までの交通の充実を図る。

さらに各地域の拠点間を結ぶ路線の連携強化を図るため、乗り換えの利便性の向上や要望が多い時間帯の運行を行うことにより交通ネットワークの充実を図る。

目標⑥ 市外からの来訪者が利用しやすい公共交通の構築

令和4年度に開館するジオミュージアムは、市外から多くの人を訪れることが想定される。ジオミュージアムを拠点とした、城川町内のジオパークのサイトはもちろん、温泉や健康増進施設を経由し、市民も利用しやすい公共交通の路線の開設または見直しを行う。

西予市の交通の玄関口であるJR卯之町駅、高速バスの停留所である宇和島バス卯之町営業所の交通結節点においては、ダイヤ調整やバス待ちの環境整備により、市外からのスムーズな乗継を図り、来訪者が利用しやすい公共交通を整える。

また、来訪者が市内の公共交通、観光及び物産の情報等を分かりやすく手軽に入手できるよう、ITを活用した情報発信ツールを整備することにより、来訪者の利便性向上を進めながら、観光をはじめとした地域産業活性化につなげる。

4.4.1 地域公共交通網の考え方

地域公共交通網の考え方は次のとおりとする。

- 市内の中心拠点（中心市街地）、地域拠点、生活拠点及び市外拠点を結ぶバスを基幹バスと定義し、日常生活に最低限必要な運行本数及び市外から市役所（支所含む）への来訪に必要な運行本数を確保する。西予市地域公共交通網の拠点は次のとおりとする。

中心拠点：卯之町駅及び市役所本庁舎周辺

地域拠点：野村支所周辺・三瓶支所周辺

生活拠点：明浜支所周辺・城川支所周辺

市外拠点：八幡浜市・大洲市・宇和島市・松山市

- 基幹バス以外の路線バス等を支線バスと定義し、基幹バスが経由しない集落については、支線バスをはじめとする生活に必要な各種交通サービスを提供する。基幹バス・支線バスともに、利用状況やニーズを把握し、新たな運行手段を検討する。

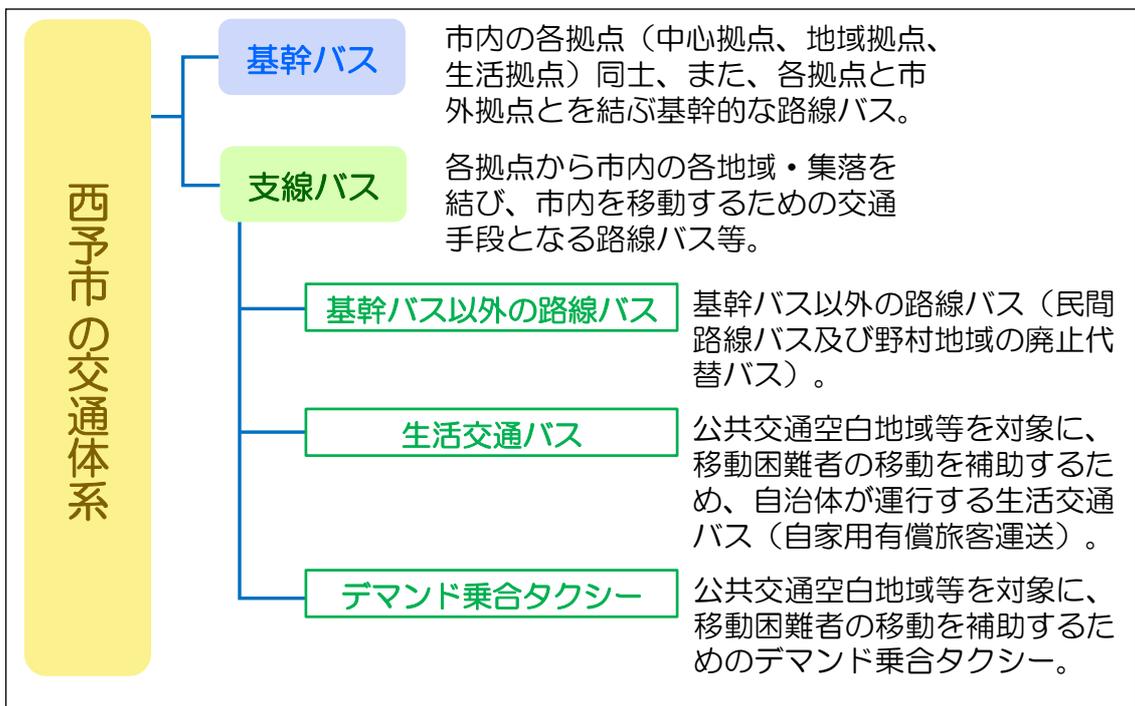
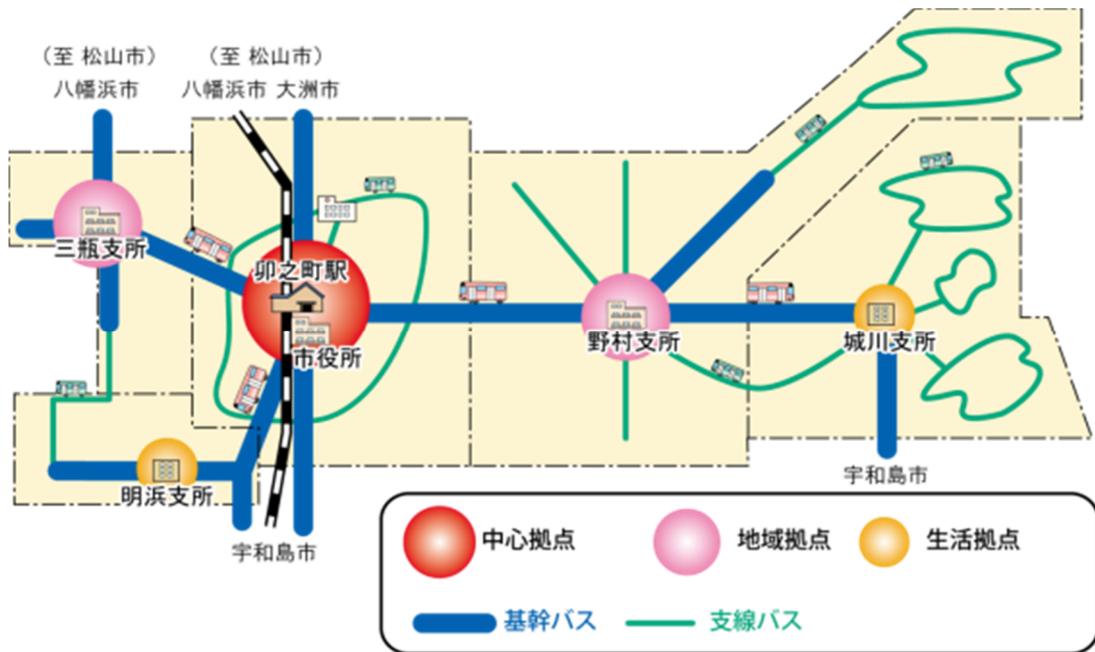


図 4 - 2 西予市地域公共交通網の概念

4.4.2 目標の達成度を示す評価指標

地域公共交通計画の目標の達成度を示す評価指標について、表4-1に示す。

表4-1 目標の達成度を示す評価指標

目標		評価指標	現況値 (令和2年度)		目標値 (令和8年度)		
目標①	市民ニーズを反映した公共交通体系をつくる	公共交通 ^{注14} の利用者数	196千人/年		172千人/年		
		基幹バス	150千人		132千人		
		支線バス	その他路線バス	32千人	46千人	29千人	40千人
			生活交通バス	9千人		7千人	
			デマンド乗合タクシー	5千人		4千人	
公共交通の満足度	39.6%		満足度向上				
目標②	地域みんなで公共交通を支える	旧小学校区単位で設立された地域づくり組織単位での会議の開催数	0回/年		4回/年		
		公共交通の地域運営組織の設立数 ^{注15}	0組織		5組織		
目標③	交通弱者に対応する施策の連携と交通手段の確保	交通弱者に対する支援施策の構築数					
		免許返納者に対する支援策	0施策		1施策		
目標④	持続的に公共交通を運営する	公共交通利用者1人当たりの金額 ^{注16}	827円/人		920円/人		
		公共交通の収支率					
		基幹バス	60.0%		53.4%		
		支線バス	その他路線バス	29.0%	15.0%	23.6%	11.9%
			生活交通バス	6.0%		4.5%	
			デマンド乗合タクシー	4.0%		3.3%	
		公共交通に対する市支出額	162,304千円		159,000千円以下		
		基幹バス	71,218千円		現状維持		
		支線バス	その他路線バス	35,453千円	87,661千円	現状維持	現状維持
			生活交通バス	28,176千円		現状維持	
デマンド乗合タクシー	24,032千円		現状維持				
その他経費	3,425千円		725千円				
目標⑤	各地域の交通の拠点化と拠点を結ぶ交通ネットワークの充実	待ち時間短縮のためのダイヤ調整件数	1件		5件		
目標⑥	市外からの来訪者が利用しやすい公共交通の構築	情報発信ツール整備件数	2件		4件		

注14 公共交通：宇和島自動車、生活交通バス、デマンド乗合タクシー、廃止代替バス

注15 旧小学校区単位で設立された組織で公共交通を地域で運営するために設立された組織数

注16 公共交通に対する市支出額を年間利用者で除した金額

地域間幹線系統及びフィーダー系統に関する評価指標

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）が令和 2 年 11 月に改正されたことに伴い、地域公共交通計画の計画制度と国の補助制度が連動化されたことから、国庫補助の対象となる幹線系統路線及びフィーダー系統路線の目標の達成度を示す評価指標について、以下に示す。

地域間幹線系統^{注17}に関する評価指標

評価指標	現況値 (令和 2 年度)	目標値 (令和 8 年度)
公共交通の利用者数	87,389 人	84,500 人
公共交通の収支率	79.0%	70.0%
公共交通に対する市支出額	33,903 千円	31,734 千円

注 17 地域間交通ネットワークの中で、平日 1 日あたりの計画 運行便数が 3 回以上、乗車人数が 1 日 15 人～150 人、経常赤字、生活交通ネットワーク計画に記載されているなどの一定の条件を満たす路線バス

該当路線

路線	運行事業者	種別
宇和島～野村線	宇和島自動車	基幹バス
八幡浜～三瓶線	宇和島自動車	基幹バス
三瓶～周木	宇和島自動車	支線バス
八幡浜～下泊線	宇和島自動車	基幹バス
田之浜～宇和島線	宇和島自動車	基幹バス

地域内フィーダー系統^{注18}に関する評価指標

評価指標	現況値 (令和2年度)	目標値 (令和8年度)
公共交通の利用者数		
路線バス ^{注19}	10,826人	12,400人
生活交通バス	3,582人	2,580人
デマンド乗合タクシー	4,888人	4,330人
公共交通の収支率		
路線バス	65.1%	75.0%
生活交通バス	3.0%	2.2%
デマンド乗合タクシー	3.1%	2.7%
公共交通に対する市支出額		
路線バス	7,826千円	8,788千円
生活交通バス	13,091千円	現状維持
デマンド乗合タクシー	23,848千円	現状維持

注18 バスの停留所において、地域間交通ネットワーク（地域間幹線バス系統）と接続し、支線として運行している地域公共交通

該当路線

区分	路線	運行事業者	種別
路線バス	三瓶～歴史博物館線	宇和島自動車	支線バス
	周木～歴史博物館線	宇和島自動車	支線バス
生活交通バス	河成～惣川小学校前線	西予市	支線バス
	西予市民病院～遊の里～板ヶ谷線	西予市	支線バス
	西予市民病院～遊の里線	西予市	支線バス
デマンド乗合タクシー	遊子川地区デマンド乗合タクシー	魚成タクシー	支線バス
	土居地区デマンド乗合タクシー	土居どろんこタクシー	支線バス
	高川地区デマンド乗合タクシー	土居どろんこタクシー	支線バス
	宇和地区デマンド乗合タクシー	卯之町タクシー	支線バス

注19 三瓶～歴史博物館線の令和2年度実績は、令和2年4月の再編で令和元年10月から令和2年3月までは1日5便の運行で、令和2年4月から令和2年9月までは1日3便の運行
周木～歴史博物館線の令和2年度実績は、令和2年4月の再編で令和2年4月から令和2年9月までの6ヶ月間の実績

目標値の考え方

評価指標	考え方
西予市の公共交通利用者数の合計	これまで人口減少率よりも多く利用者が減少しているが、R2年度は新型コロナウイルス感染症拡大による影響を受けていることから、利用者数の減少は各年、人口減少率 ^{注20} 1.96%ずつ減少していくと想定して算出。
公共交通の満足度	2年に1回実施する市民アンケートにより「病院、買い物、行政手続などの移動手段の際の交通手段に満足していますか」に対して、「満足」、「どちらかといえば満足」の回答割合。
旧小学校区単位で設立された地域づくり組織単位での会議の開催数	地域の実情に即した利便性の高い公共交通を実現するため、地域公共交通のあり方を検討する。
公共交通の地域運営組織の設立数	地域の実情に即した利便性の高い公共交通を運行するために運営組織の設立を目指す。
交通弱者に対する支援施策の構築数	免許返納者に対する支援施策の要望が高いことから、支援施策の目標を設定する。
バリアフリー車両の導入率	バスに段差があり、乗り降りしにくいとの声から乗り降りしやすい車両の導入を目指す。
公共交通利用者1人当たりの金額 支出額/利用者数 支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）	各路線の評価、運行方法等を検討するため、1人当たりの金額の目標を設定する。
公共交通の収支率 収支率＝収入額/支出額 収入額：運賃収入額、運賃外収入額（広告費等） 支出額：運行経費（人件費、燃料費、維持修繕費、諸経費、減価償却費）	人口減少が進む中、利用者は減少していくと予想されるが、利用者の減少に歯止めをかけ、運賃収入の確保と運賃収入以外の収入確保を目指し、運行の効率化、運行内容の見直しにより支出の抑制を行うため、収支率の目標を設定する。
公共交通に対する市支出額	地域主導の公共交通の運営に伴う、公共交通の支出削減の低減に努めることにより、歳出削減を目指す。
待ち時間短縮のためのダイヤ調整件数	交通の利便性を確保するため、運行時間を調整することにより、待ち時間の短縮を行う。
情報発信ツール整備件数	来訪者又は市民に対して、公共交通の運行内容等を分かりやすくITを活用して効率的に情報発信をするための目標を設定する。

注20 人口減少率：平成28年4月1日時点の人口から令和2年4月1日までの間の各年の減少率の平均

4.4.3 目標の達成状況の評価方法

本計画を着実に推進し、目標を達成していくため、表4-1に掲げた令和8年度(2026年度)を目標年度とした評価指標の達成状況を適切に評価し、事業内容や目標値を定期的に見直し、改善する「PDCAサイクル」に基づく評価・検証等の進行管理を行うこととする。

本計画におけるPDCAサイクルの構築にあたっては、各年度の進捗状況を検証するサイクルを基本とする。毎年度開催する西予市地域公共交通活性化協議会を中心に、評価指標の達成状況を毎年度評価^{注21}し、数値目標達成のために必要な施策を協議し、必要があれば目標値の見直しを行う。

特に利用者数の少ない路線については、利用状況やニーズを調査し、重点的に路線の在り方について協議し、方針を決めて改善等を早期に行う。

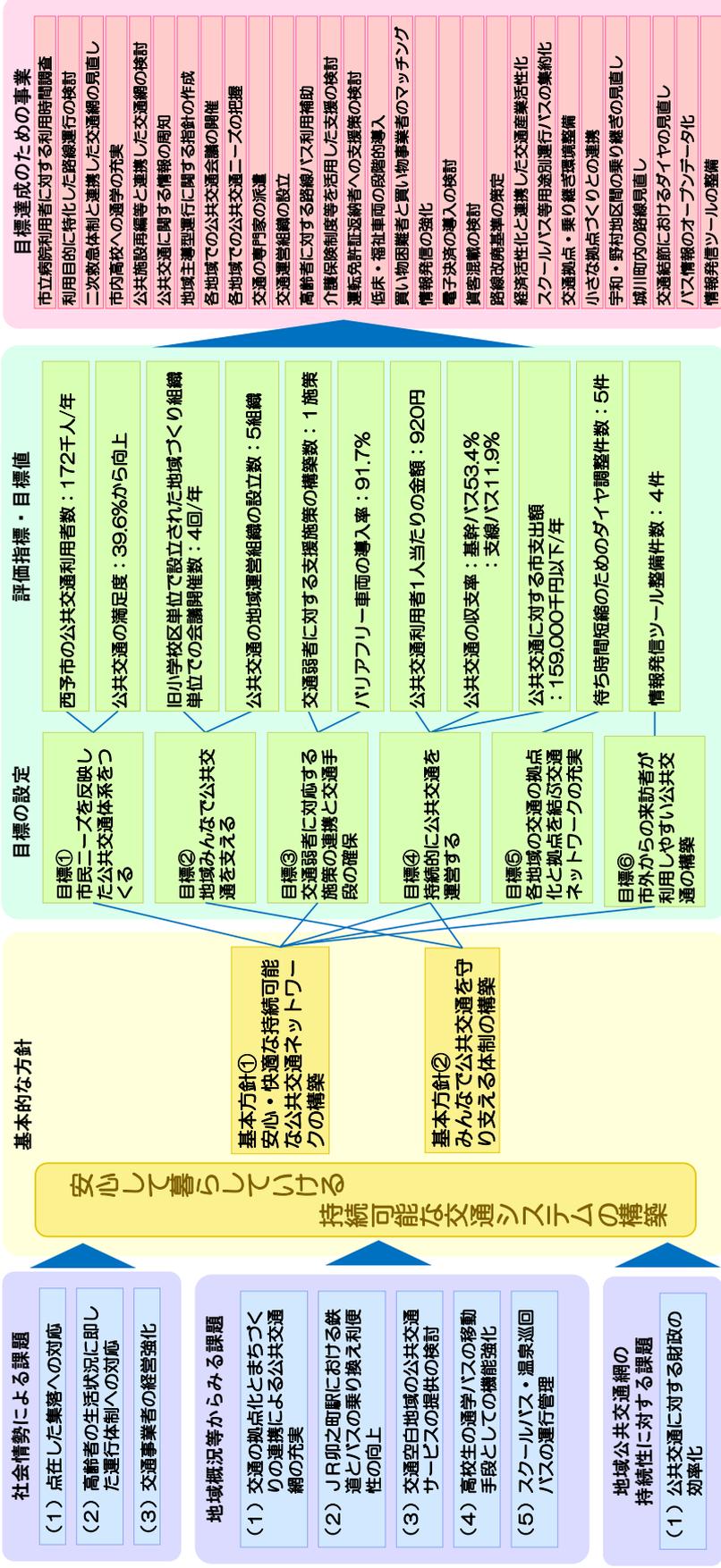
また、社会状況の変化、国・県の方針等の転換及び市の関連計画の策定や改訂等があった場合は、計画内容の変更等を行うこととする。



図4-3 PDCAサイクルのイメージ

注21 公共交通の満足度については、市民アンケートの実施が2年に1回となるため、アンケート実施年度のみに評価を行う

西予市地域公共交通計画の課題、基本的な方針、目標・指標、目標達成のための事業の設定



第5章 目標を達成するために行う事業と実施主体

5.1 市内拠点及び市外拠点を結ぶ路線バスの運行

5.1.1 基幹バスの運行

本市内の各拠点間及び各拠点と市外拠点を結ぶ1日3便以上運行する基幹的な路線バスを「基幹バス」として定義し、そのうち市外拠点を結ぶ国庫補助幹線路線を地域間幹線、それ以外の路線を市内幹線として運行する。

令和3年4月現在、基幹バスは10路線を運行している。各路線の主たる役割を以下に示す。

- 中心拠点・地域拠点・生活拠点・市外拠点を結ぶ定時定路線の民営路線バス
地域間幹線（令和3年4月現在）

	路線名	主たる役割
1	宇和島～野村線 (幹線系統補助対象)	野村町から宇和島市へのアクセス J R 予讃線との連絡 市立宇和島病院への通院輸送 宇和島市の高等学校への通学輸送
2	八幡浜～三瓶線 (幹線系統補助対象)	三瓶町中心部から八幡浜市へのアクセス J R 予讃線との連絡 市立八幡浜総合病院への通院輸送 八幡浜市の高等学校への通学輸送
3	八幡浜～下泊線 (幹線系統補助対象)	三瓶町下泊方面から八幡浜市へのアクセス J R 予讃線との連絡 市立八幡浜総合病院への通院輸送 八幡浜市の高等学校への通学輸送
4	八幡浜～周木線 (幹線系統補助対象)	三瓶町周木方面から八幡浜市へのアクセス J R 予讃線との連絡 市立八幡浜総合病院への通院輸送 八幡浜市の高等学校への通学輸送
5	田之浜～宇和島線 (幹線系統補助対象)	明浜方面から宇和島市へのアクセス 市立宇和島病院への通院輸送 宇和島市の高等学校への通学輸送

●市内の各拠点を結ぶ定時定路線の民営路線バス

市内幹線（令和3年4月現在）

	路線名	主たる役割
6	西予市民病院～野村線	野村町から宇和町へのアクセス 西予市民病院への通院輸送 宇和高等学校への通学輸送
7	俵津～西予市民病院線	明浜町から宇和町へのアクセス J R 予讃線との連絡 西予市民病院への通院輸送 宇和高等学校への通学輸送
8	野村～上辰の口線	野村町惣川地区及び横林地区から野村町中心部へのアクセス 野村病院への通院輸送 野村高等学校への通学輸送
9	三瓶～歴史文化博物館線 (フィーダー系統補助対象)	三瓶町中心部から宇和町中心部へのアクセス 西予市民病院への通院輸送 宇和高等学校・特別支援学校への通学輸送 宇和高等学校三瓶分校への通学輸送
10	周木～歴史文化博物館線 (フィーダー系統補助対象)	三瓶町周木方面から宇和町中心部へのアクセス 西予市民病院への通院輸送 宇和高等学校・特別支援学校への通学輸送 宇和高等学校三瓶分校への通学輸送

基幹バスの運行体系を図5-1、図5-2、図5-3に示す。

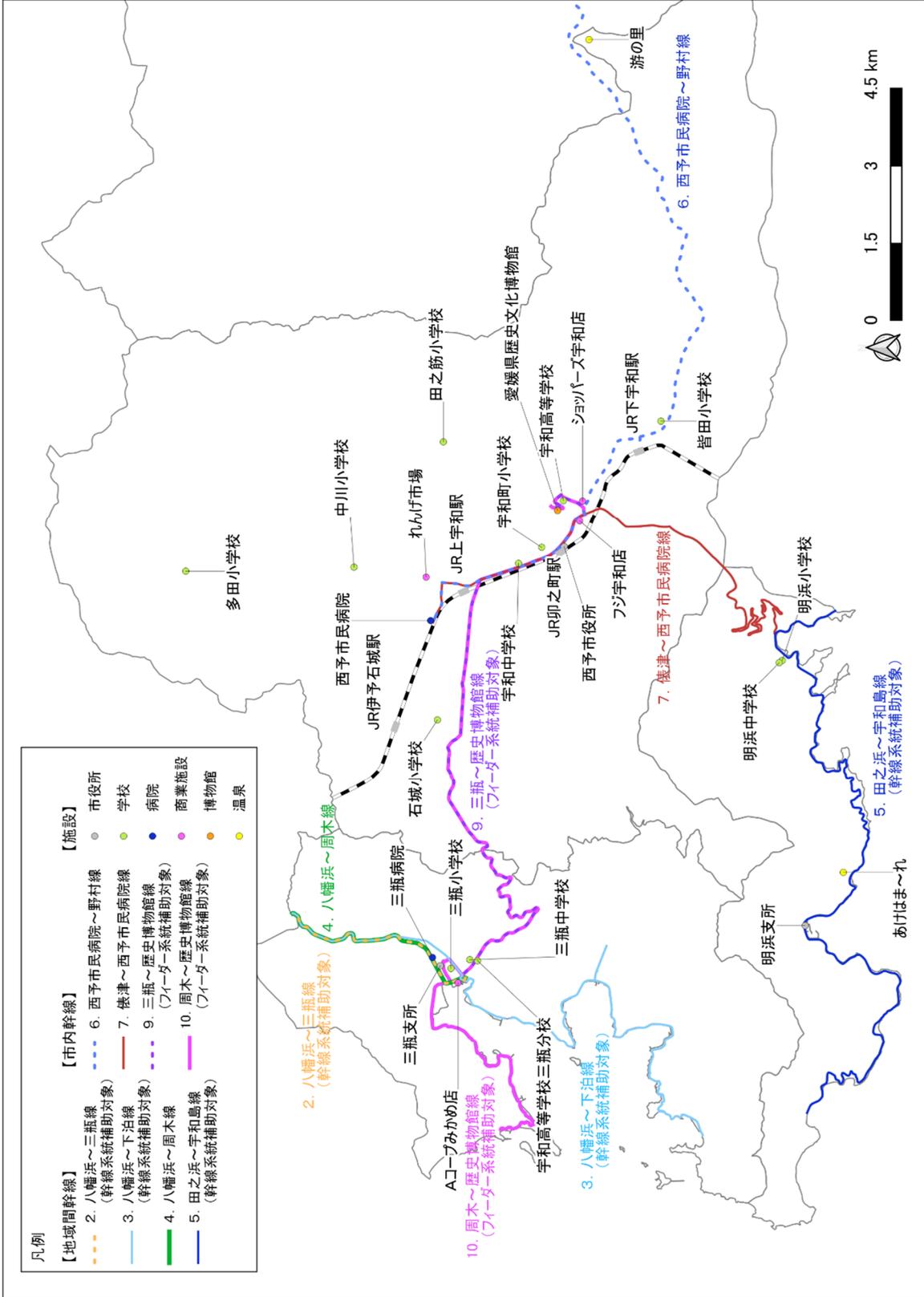


図5-2 基幹バスの運行体系（明浜・三瓶・宇和）

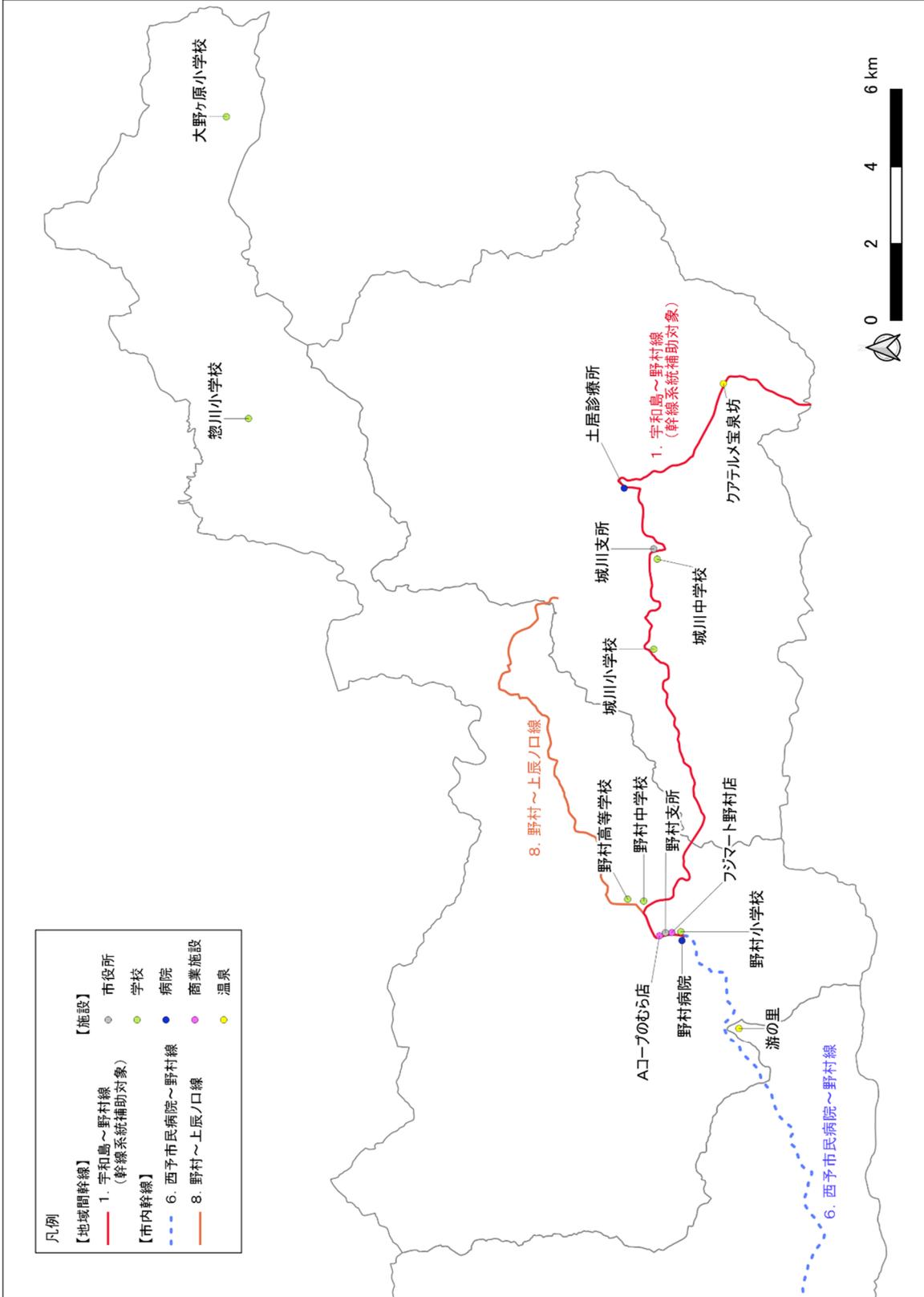


図5-3 基幹バスの運行体系（野村・城川）

5.1.2 基幹バスのサービス改善

令和3年度に実施した「地域公共交通計画の策定に係る各地区ヒアリング」によると、基幹バスの改善に対して、以下のような意見があった。

(全地域共通)

- ・ちょうど良い時間の便が少ない。
- ・バスのステップが高く乗り降りしにくい。
- ・バスの車両が大きすぎる。

(明浜地域)

- ・俵津地区以外、西予市民病院と宇和高校への直通便がない。

(野村地域)

- ・野村と惣川地区の接続の際、河成での乗り換えが不便（野村～上辰の口線と生活交通バス河成～惣川小学校前線の乗り換え）。
- ・大洲方面の路線を運行してほしい（溪筋地区）。
- ・野村中学校の下校時間と運行時刻が合わなく待ち時間が長い。

(城川地域)

- ・野村高校前で乗降ができない。
- ・始発便を土居発にすると通勤・通学に利用しやすい。
- ・7:35 城川支所前発を高川発にすれば、高校生が通学で利用できる。

(三瓶地域)

- ・三瓶～歴史文化博物館線と鉄道（JR卯之町駅）との接続時刻が悪い。
- ・休日にバスが運行されず、部活動や模試の際に困る（八幡浜方面）。
- ・西予市民病院で受診して帰る（正午前）時間帯の運行がなく不便。

これらを踏まえ、需要を精査し、サービス改善の方向性を検討するものとする。

5. 1. 3 目標達成のための事業

目標達成のための事業を以下に示す。

基本方針 1 安心・快適な持続可能な公共交通ネットワークの構築	
目 標 1 市民ニーズを反映した公共交通体系をつくる	
事業 内容	<p>定期的に市民ニーズを把握し、利用したい路線、時間帯等を検証することで、特に公共交通を利用する目的である病院の通院のための路線を充実させる。さらに高齢者が利用しやすい自宅前での乗降が実現できるように地域づくり活動センターや民間事業者等との連携を行い、移動負担の軽減や公共交通が利用しやすい条件整備を行うための検討を行う。</p> <p>また、市の他の施策と連携して、効率的かつ効果的な公共交通体系を構築していくため、他のまちづくりや福祉に関する事業の担当課と協議を行い、各地域（明浜、宇和、野村、城川、三瓶）の実情に沿った交通体系を構築していく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●公共交通を利用して病院へ通院する利用者に対して利用時間を調査し、運行時間帯の変更や必要に応じて増便を行う ●病院、買い物と利用目的に特化した路線運行の検討 ●二次救急体制と連携した市立病院への路線の検討 ●自宅前で乗り降りできる交通手段の導入の検討 ●自宅からバス停までの移動手段について、次世代小型モビリティや自家用有償運送等、手段の検討を行う ●市内3つの県立高等学校への公共交通での通学の充実 ●公共施設の再編、再配置に合わせた市民と公共施設を結ぶ公共交通のあり方の検討（公共施設個別施設計画との連携） <ul style="list-style-type: none"> ■明浜地域 <ul style="list-style-type: none"> ●西予市民病院、宇和高校への直通便の運行の検討 ■宇和地域 <ul style="list-style-type: none"> ●宇和地域と各地域を結ぶ民間路線バスの利便性の向上 ■野村地域 <ul style="list-style-type: none"> ●新野村庁舎を拠点とする交通網の構築の検討 ●野村病院をはじめとする各病院への路線の充実 ■城川地域 <ul style="list-style-type: none"> ●野村病院への路線の充実 ●野村高校への通学のために生徒が利用しやすい運行時間の検討 ■三瓶地域 <ul style="list-style-type: none"> ●西予市民病院への通院者のための宇和島バス運行時間の検討 ●町外・市外から三瓶分校へ通学できる交通手段の確保の検討
実施主体	<p>市・交通事業者</p> <p>国庫補助対象：西予市、魚成タクシー、土居どろんこタクシー、卯之町タクシー、宇和島自動車</p>

事業スケジュール

内容	R4	R5	R6	R7	R8
市立病院利用者に対する 利用時間調査	調査				
利用目的に特化した路線 運行の検討		運行内容検討			
二次救急体制と連携した 交通網の見直し		運行内容検討		運行	
自宅前で乗降できる交通 手段の検討	会議・ニーズ把握				
市内高校への通学の充実	各校協議 生徒調査	内容検討	運行		

5.2.3 目標達成のための事業

目標達成のための事業を以下に示す。

基本方針2 みんなで公共交通を守り支える体制の構築	
目 標 2 地域みんなが公共交通を支える	
事業 内容	<p>地域内の公共交通路線を多くの市民に周知するため、民生委員や老人クラブ等と連携を図り、地域ごとに分かりやすい説明に努めることで、利用者数の増加や公共交通に対する地域の協力体制の構築を目指す。</p> <p>地域の実情に応じた効率的かつ効果的な公共交通を構築するため、行政が主導となって地域で公共交通に対する課題や将来の公共交通のあり方等の検討を行う。</p> <p>その後、令和5年度から設置される地域づくり活動センターや地域と関係の深い団体等が中心となり、地域の実情に即した、各地域等が運営する公共交通の運営体制を民間事業者等と連携して構築できるか検討し、運営に関しての体制に目途が立てば、地域主導の公共交通に向けて体制整備、運行実証実験を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 民生委員や老人クラブ等と協力した公共交通の利用促進の実施 ● 地域主導型公共交通運行に関する指針の作成 ● 旧小学校区単位で設立された地域づくり組織単位での会議の開催 ● 旧小学校区単位で設立された地域づくり組織単位での公共交通ニーズの把握 ● 交通の専門家の派遣 ● 交通運営組織の設立 ● 運行実証実験
実施主体	市・交通事業者・各地域

事業スケジュール

内容	R4	R5	R6	R7	R8
公共交通に関する情報の周知	民生委員や老人クラブ等への公共交通に関する情報の周知				
地域主導型運行に関する指針の作成	指針作成				
各地域での公共交通会議の開催		会議・ニーズ把握			
各地域での公共交通ニーズの把握					
交通の専門家の派遣	交通の専門家の派遣（随時）				
交通運営組織の設立		運営組織の設立（随時）			
運行実証実験			運行実証実験（随時）		

基本方針 1 安心・快適な持続可能な公共交通ネットワークの構築	
目 標 3 交通弱者に対応する施策の連携と交通手段の確保	
事業 内容	<p>高齢者が安心して運転免許証の返納ができ、障がい者が安心して利用できる移動手段を確保するため、バス停や自宅周辺の病院への通院、買い物負担なく行えるよう、地域等が運営する公共交通の導入を検討する。交通弱者の移動手段の確保を目指して、外出機会の創出を図る。</p> <p>また、高齢者に対する路線バス補助を継続し、介護保険制度等を活用した高齢者の移動・送迎支援を検討していく。</p> <p>一方で、交通弱者の移動の負担軽減を図るための方法として、医療・福祉分野、スーパー等の民間事業者と連携した、遠隔診療や遠隔での生活の見守り、移動スーパーの利用等、移動しなくても安心して暮らせる既存の仕組みの導入も検討していく。</p> <p>既存の公共交通の路線や時刻等の運行内容を知らない市民が多いことから、市民に対して、老人クラブや民生児童委員と連携して、公共交通に関する情報を積極的に発信する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●高齢者に対する路線バス利用補助 ●介護保険制度等を活用した高齢者の移動・送迎支援の検討 ●運転免許証返納者に対する返納後の支援策の検討 ●乗降しやすい低床車両や福祉車両の段階的導入 ●可能な限りのバス停以外でのフリー乗降 ●医療機関、福祉関係事業者との協力体制の構築 ●買い物困難者と移動スーパー運営事業者とのマッチング ●CATVや広報せいよを活用した公共交通に関する情報の積極的な情報発信
実施主体	<p>市・交通事業者</p> <p>国庫補助対象：西予市、宇和島自動車</p>

事業スケジュール

内容	R4	R5	R6	R7	R8
高齢者に対する路線バス利用補助	継続実施				
介護保険事業と連携した高齢者の移動手段の検討	内容検討				
運転免許証返納者に対する返納後の支援策の検討	内容検討	支援の実施			
乗降しやすい低床車両や福祉車両の段階的導入	段階的に導入				
買い物困難者と移動スーパー運営事業者とのマッチング	事業者把握	買い物困難地域と移動スーパーのマッチング			
情報発信の強化	HP等情報発信情報強化、各種団体と連携した情報伝達				

基本方針 1 安心・快適な持続可能な公共交通ネットワークの構築	
基本方針 2 みんなで公共交通を守り支える体制の構築	
目 標 4 持続的に公共交通を運営する	
事業内容	<p>集落が点在している西予市において、市民の日常生活を支える重要な役割を担う公共交通を広域的に持続可能な公共交通の運行を可能な限り維持するため、利用者の増加、運行費用の抑制、運賃の適正化等、交通の運営の基本となるものを見直す。利用状況や収支状況を定期的に把握し、公表することにより、無駄な行政支出を抑制する。</p> <p>今後、人口減少等により利用者数は減少していくが、利用者が年間に公共交通を利用する回数を増やすことにより、利用者数の減少に歯止めをかけるため、市民一人当たりの年間利用回数の維持に取り組む。</p> <p>市内を運行している生活交通バス、スクールバス、温泉バス等、様々な用途で同じ路線を運行しているバスが存在しており、用途や路線の見直しを行う。さらに路線については、利用者からの意見等を基に路線の改廃の基準を明確化する。また、まちづくりや地域づくり、地域経済にも貢献できる路線運行方法の検討を行う。</p> <p>今後の地域公共交通サービスを中心的に担う交通事業者が継続的に経営していけるように観光分野や経済分野と連携して、交通産業の活性化に取り組んでいく。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●電子決済の導入の検討 ●貨客混載の検討 ●路線改廃基準の策定 ●経済活性化事業（アフターコロナ対策、観光）と連携した交通産業の活性化事業の検討・実施 ●スクールバスや温泉バス等、用途別で運行しているバスの効率的な集約化の検討
実施主体	<p>市・交通事業者</p> <p>国庫補助対象：西予市、魚成タクシー、土居どろんこタクシー、卯之町タクシー、宇和島自動車</p>



事業スケジュール

内容	R4	R5	R6	R7	R8
電子決済の導入の検討	説明事業者	導入検討	導入準備	本格導入	
貨客混載の検討	内容検討	貨客混載の実施			
路線改廃基準の策定	内容検討	支援の実施			
経済活性化事業と連携した交通産業の活性化事業の検討・実施	各事業年度、内容検討・実施				
スクールバスや温泉バス等、用途別で運行しているバスの効率的な集約化の検討	内容検討		効率的な運行の実施		

基本方針 1 安心・快適な持続可能な公共交通ネットワークの構築	
目 標 5 各地域の交通の拠点化と拠点を結ぶ交通ネットワークの充実	
事業内容	<p>宇和島バス路線の見直し検討事項について、個別に見直しを行い、宇和島バスに接続する生活交通バス、廃止代替バス、デマンド乗合タクシーも見直し、スムーズな接続を図る。</p> <p>各地域（明浜・宇和・野村・城川・三瓶）の拠点を整備し、各集落からの乗り継ぎ拠点にすることにより、分かりやすい交通ネットワークの構築、拠点同士の連携及び拠点と居住地の連携を図る。また、人が集まる拠点づくりにつなげ、各地域において病院や商店等の日常生活に不可欠な施設を集約して確保できるように拠点の形成とまちのコンパクト化が行えるよう交通ネットワークの充実を行う。</p> <p>アンケート調査結果から、人の流れの多い宇和・野村間の移動については、「乗り継ぎが不便なことにより、通院や買い物先の選択が市外になる」との意見があり、宇和・野村間の乗り継ぎについて見直しを行う。</p> <p>将来的な公共施設再編に備え、関連部署と連携した交通のあり方を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●宇和島バスと連携した路線バス、生活交通バス、廃止代替バス、デマンド乗合タクシーの見直し ●各地域における交通の拠点場所と乗り継ぎ環境の整備 ●集落地域の再生を目指す「小さな拠点」づくりとの連携の検討 ●宇和・野村地区間の乗り継ぎの見直し ●公共施設再編に伴う路線の見直し
実施主体	<p>市・交通事業者</p> <p>国庫補助対象：西予市、宇和島自動車</p>

事業スケジュール

内容	R4	R5	R6	R7	R8
各路線の見直し	必要に応じて見直し				
交通の拠点・乗り継ぎ環境整備	拠点設定	乗り継ぎ環境の整備			
「小さな拠点」づくりとの連携の検討	内容検討	支援の実施			
経済活性化事業と連携した交通産業の活性化事業の検討・実施	各事業年度、内容検討・実施				
宇和・野村地区間の乗り継ぎの見直し	見直し	必要に応じて見直し			
公共施設再編に伴う路線の見直し	必要に応じて見直し				

表5-1 令和4年度以降の各路線の見直し検討事項

	路線名	区間	見直し検討事項
1	宇和島～野村線	東高校前～北宇和病院 ～野村病院	
2	八幡浜～三瓶線	八幡浜市立病院～ 日の浦団地～三瓶	八幡浜市内の高校通学者のための日祝日の運 休時間帯路線の運行の検討
3	三瓶～周木線	三瓶～三瓶支所～周木	令和4年度末までの利用者数の国庫補助緩和 措置基準適用後の路線存続についての検討 ^{注22}
4	八幡浜～下泊線	八幡浜市立病院～ 三瓶・三瓶支所～下泊	高校生利用希望による、日祝日の運休時間帯 路線の運行の検討
5	田之浜～宇和島線	田之浜～バスセンター ～天赦園	
6	三瓶～ 歴史文化博物館線	三瓶～西予市民病院 ～歴史博物館	宇和高等学校三瓶分校、宇和高等学校への通学 に合わせた運行時刻の設定 三瓶の住民が西予市民病院受診後に帰宅する 時間帯の運行
7	周木～ 歴史文化博物館線	周木～西予市民病院 ～歴史博物館	宇和高等学校三瓶分校、宇和高等学校への通学 に合わせた運行時刻の設定 三瓶の住民が西予市民病院受診後に帰宅する 時間帯の運行
8	野村～上辰の口線	野村病院～上辰の口	
9	西予市民病院 ～野村線	西予市民病院 ～下宇和駅～野村	
10	野村 ～大洲 IC 口線	野村～卯之町・オズメ ッセ・大洲 IC 口	
11	野村～白髭線	畜産試験場～白髭	
12	野村 ～城川支所前線	野村～城川支所前	野村高校への通学に合わせた運行時刻の設定 野村高校近くでの乗降の検討
13	西予市民病院 ～城川支所前線	西予市民病院 ～城川支所前	
14	八幡浜市立病院 ～周木	八幡浜市立病院～周木	
15	俵津 ～西予市民病院線	俵津車庫前 ～西予市民病院	宇和高校前での乗降
16	大洲～宇和島線	大洲駅前～卯之町 ～バスセンター	
17	宇和島～卯之町線	バスセンター～卯之町	

注22 令和5年3月末まで、1日15人乗車の輸送量要件が1日に3人に緩和されている（令和3年9月現在）

5.2 市内すべての集落からの移動サービスの提供

5.2.1 支線バスの運行

各拠点（中心拠点、地域拠点、生活拠点）から市内の各地域・集落を結び、市内を移動するための交通手段となる路線バス等を「支線バス」として定義する。

支線バスは、その役割に応じて、以下に分類する。

(1) 基幹バス以外の路線バス

基幹バス以外で、市内・外各地域を結ぶバス路線を指す。

令和3年4月現在、基幹バス以外の路線バスは11路線を運行している。各路線における主たる役割を以下に示す。

- 西予市内の各拠点と各地域・集落等を結ぶ定時定路線の民営路線バス
(令和3年4月現在該当する路線)

	路線名	主たる役割
1	野村～白髭線	溪筋地区から野村中心部へのアクセス 野村病院への通院輸送 野村中学校・野村高等学校への通学輸送
2	野村～大洲 I C 口線	野村町から大洲市へのアクセス J R 予讃線との連絡
3	野村～城川支所前線	野村病院への通院輸送 野村高等学校への通学輸送
4	西予市民病院 ～城川支所前線	城川町から野村町を経由して西予市民病院へのアクセス
5	三瓶～周木	周木地区から三瓶中心部へのアクセス 宇和高校三瓶分校への通学輸送
6	大洲～宇和島線	宇和島市から宇和町経由の大洲市までのアクセス
7	宇和島～卯之町線	卯之町から宇和島市までのアクセス

●西予市内の各拠点と各地域・集落等を結ぶ定時定路線の廃止代替バス
(令和3年4月現在該当する路線)

	路線名	主たる役割
8	中筋線	中筋地区から野村中心部へのアクセス 野村病院への通院輸送
9	三石橋線	貝吹地区から野村中心部へのアクセス 野村病院への通院輸送
10	野村・榎・三石橋線	中筋地区から野村中心部へのアクセス 貝吹地区から野村中心部へのアクセス
11	阿下線	阿下地区から野村中心部へのアクセス 野村病院への通院輸送

基幹バス以外の路線バスの運行体系を図5-4、図5-5、図5-6に示す。

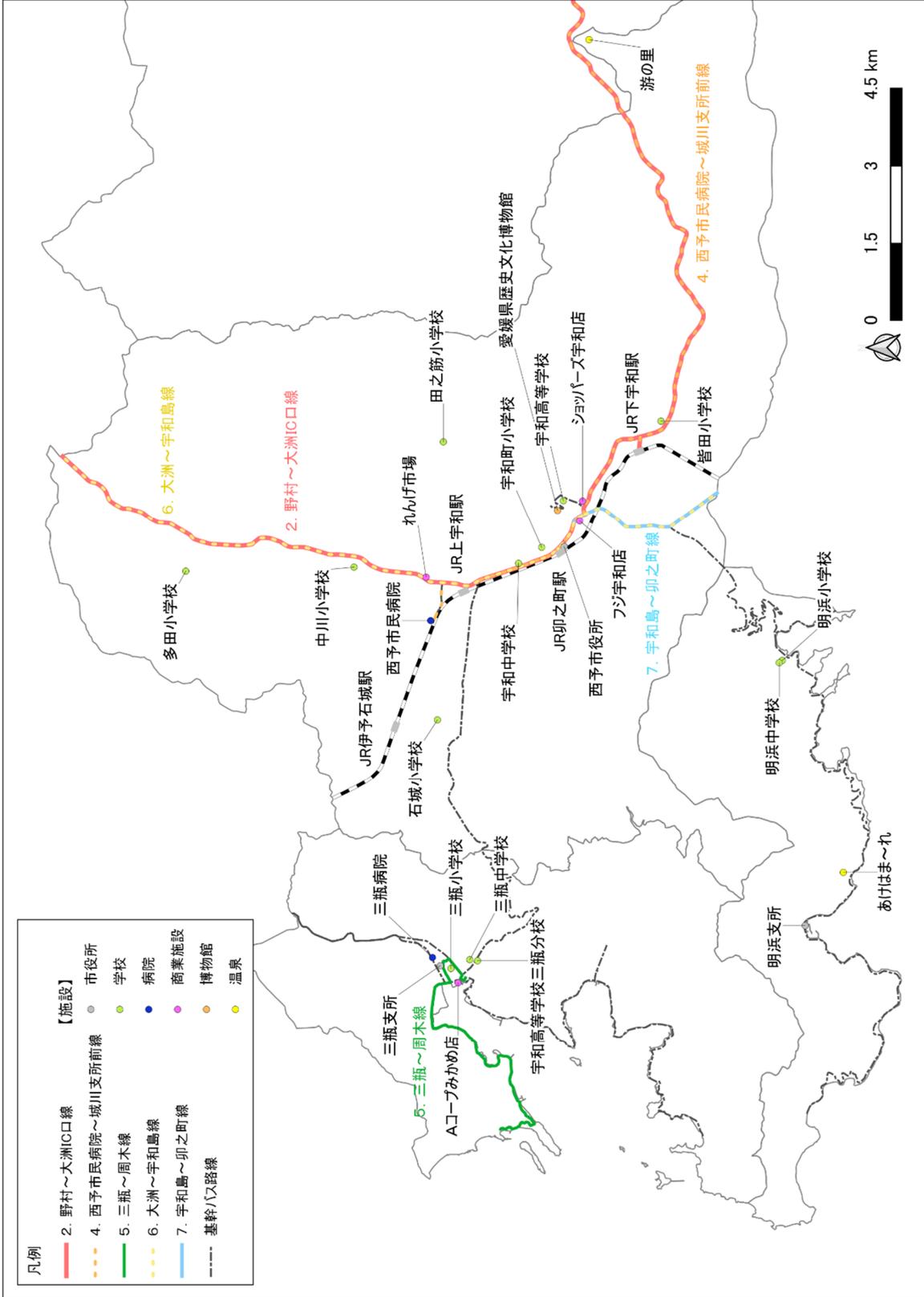


図5-5 基幹バス以外の路線バスの運行体系（明浜・三瓶・宇和）

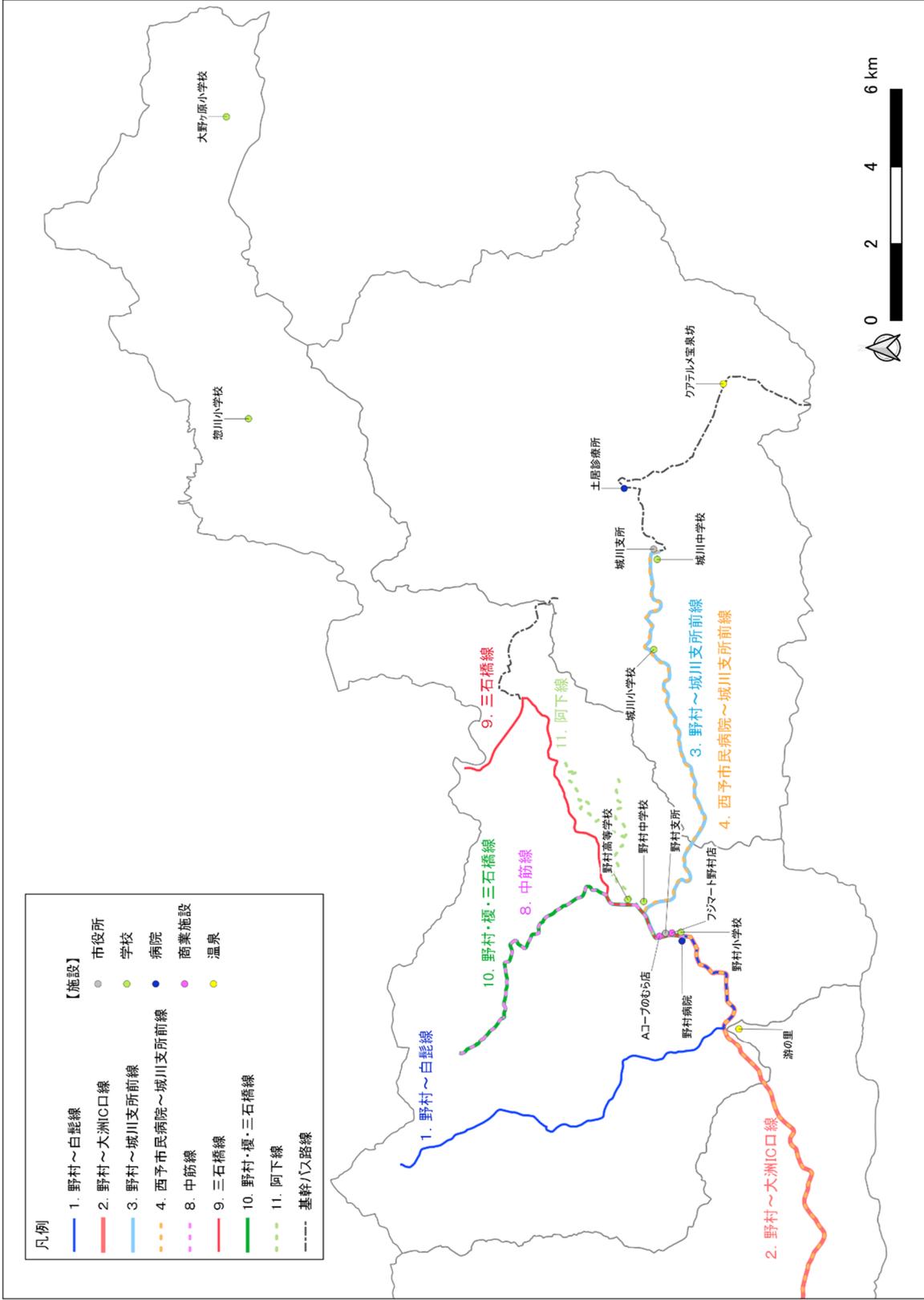


図5-6 基幹バス以外の路線バスの運行体系（野村・城川）

(2) デマンド乗合タクシー

市内の公共交通空白地域等を対象に、移動困難者を補助するためのデマンド乗合タクシーを指す。

令和3年4月現在、デマンド乗合タクシーは、宇和地域で1区域、野村地域で1区域、城川地域で3区域、三瓶地域で1区域の計6区域で運行している。

デマンド乗合タクシーは、高齢者には利用方法が分かりにくいとの意見があることから、民生委員や老人クラブ等と連携を図り、地域ごとに分かりやすい説明を行い、利用者数の向上に努める。

デマンド乗合タクシーの運行体系を図5-7、図5-8、図5-9に示す。

(3) 生活交通バス

市が運行する生活交通バス（道路運送法第79条に基づく市町村有償運送）を指す。

生活交通バスは、令和3年4月現在、明浜・三瓶地域で1路線、宇和地域で7路線、野村地域で13路線、城川地域で9路線の計30路線が運行している。

生活交通バスは、利用者が極端に少ない路線が複数あることから、利用状況やニーズを調査・分析し、運行方法の見直しによる利用者の向上を目指す。一方で、路線の必要性についても検討し、支出の抑制を図る。

生活交通バスの運行体系を図5-10、図5-11、図5-12、図5-13に示す。

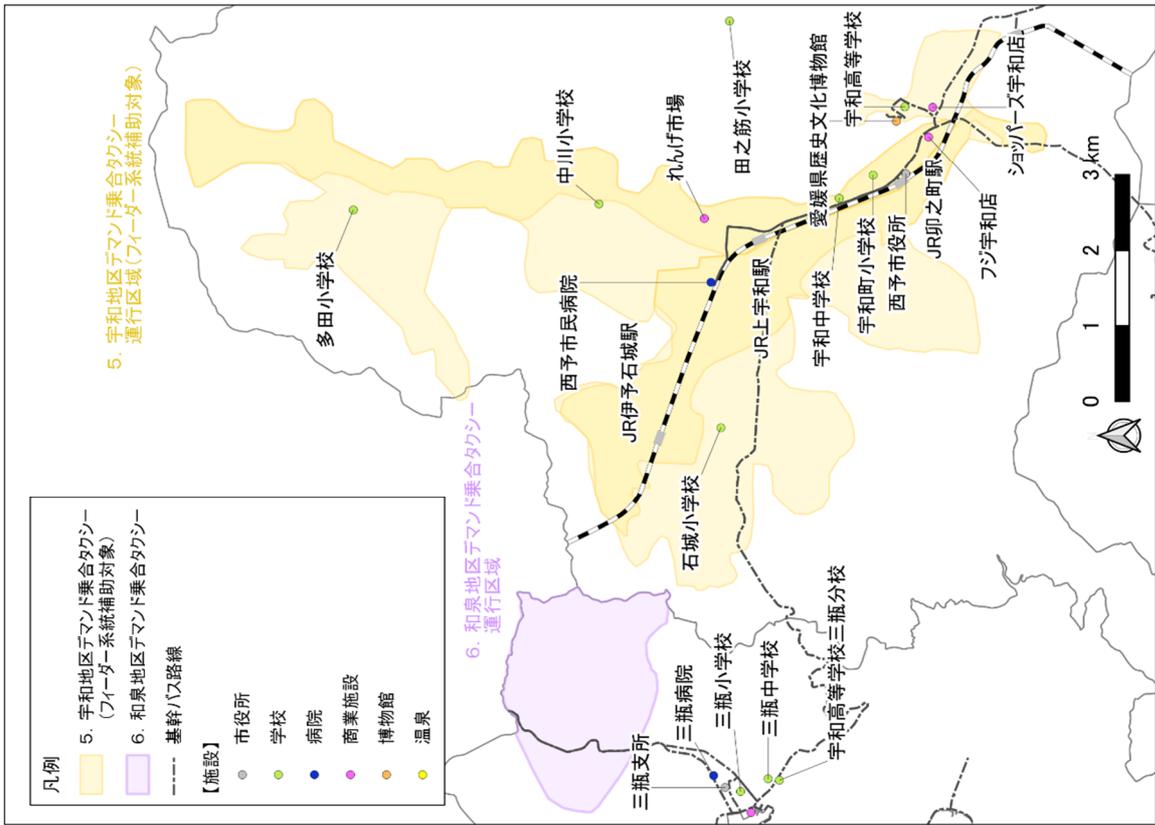


図5-8 デマンド乗合タクシーの運行体系 (宇和・和泉地区)

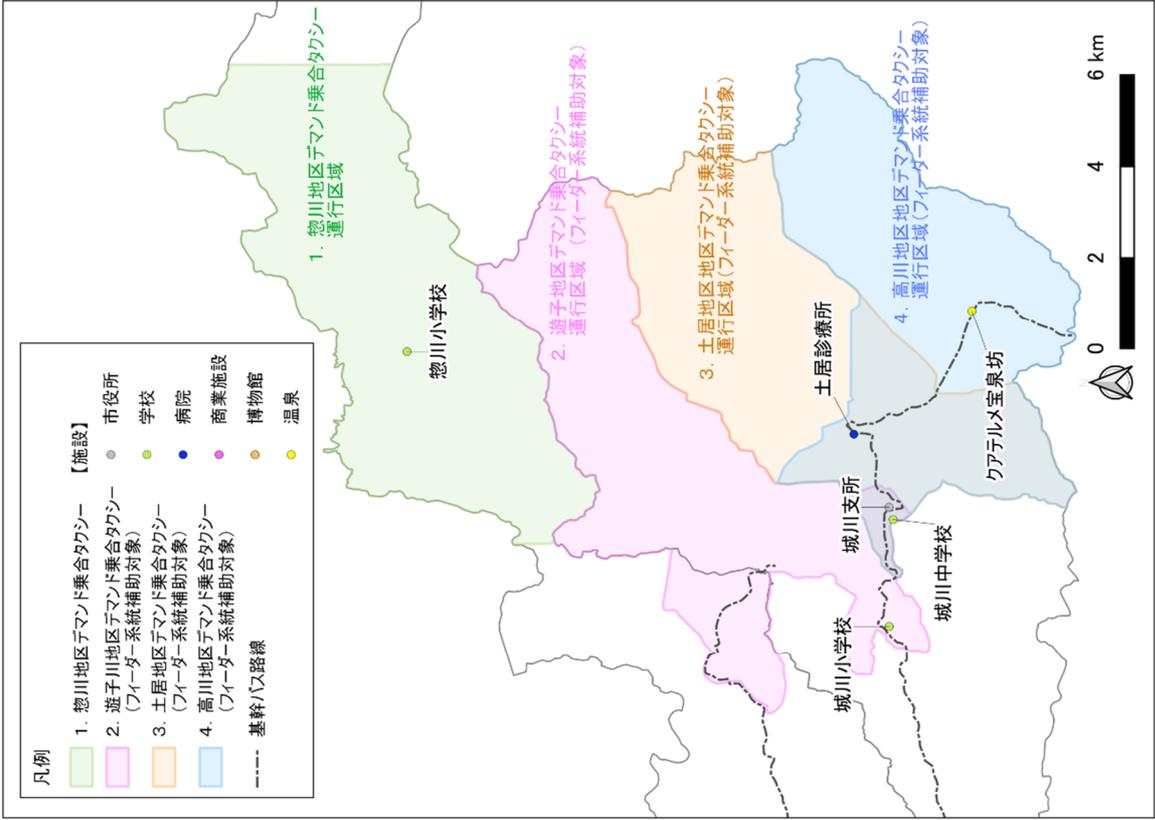


図5-9 デマンド乗合タクシーの運行体系 (惣川・遊子川・土居・高川地区)

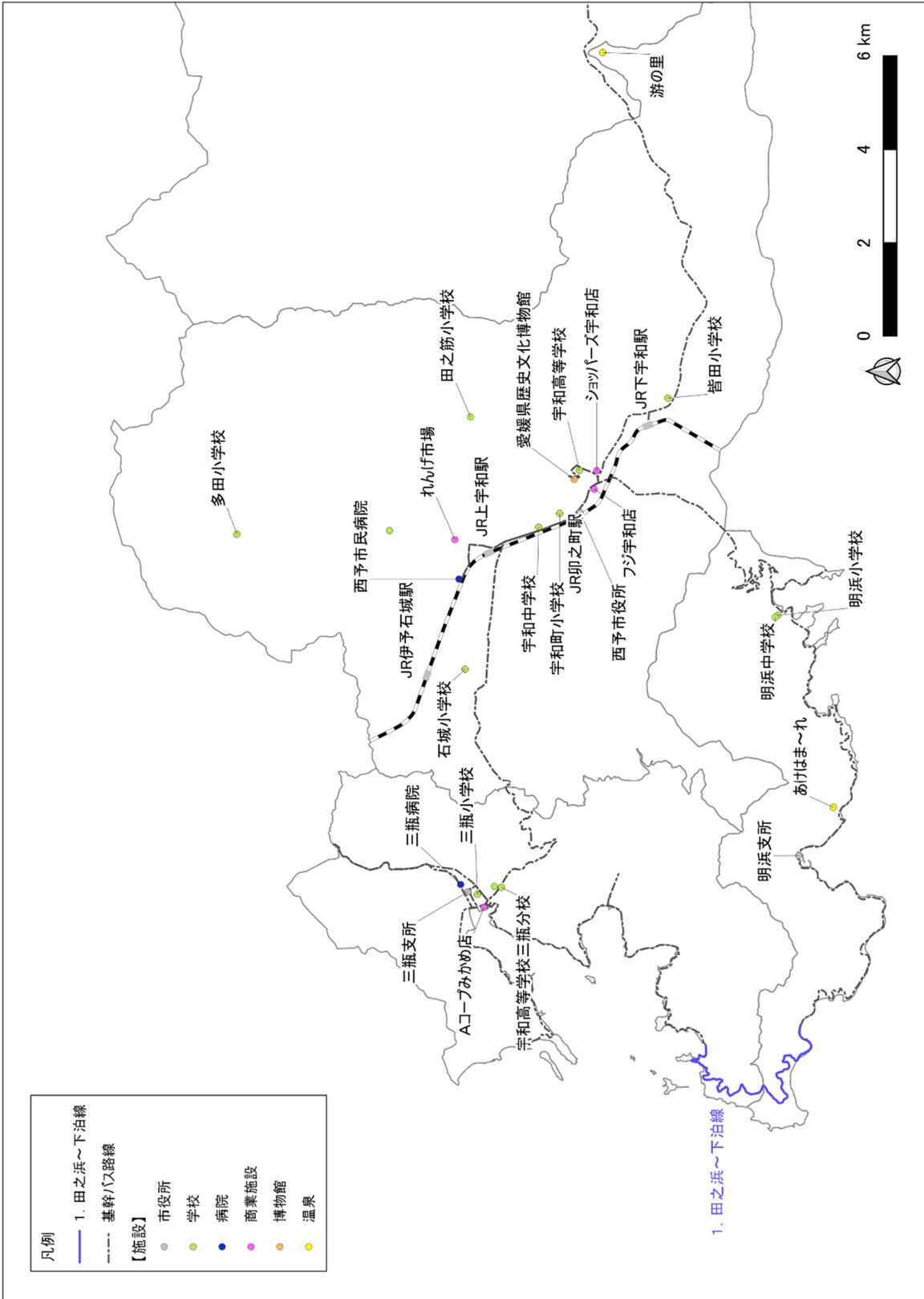


図5-10 生活交通バスの運行体系（明浜・三瓶）

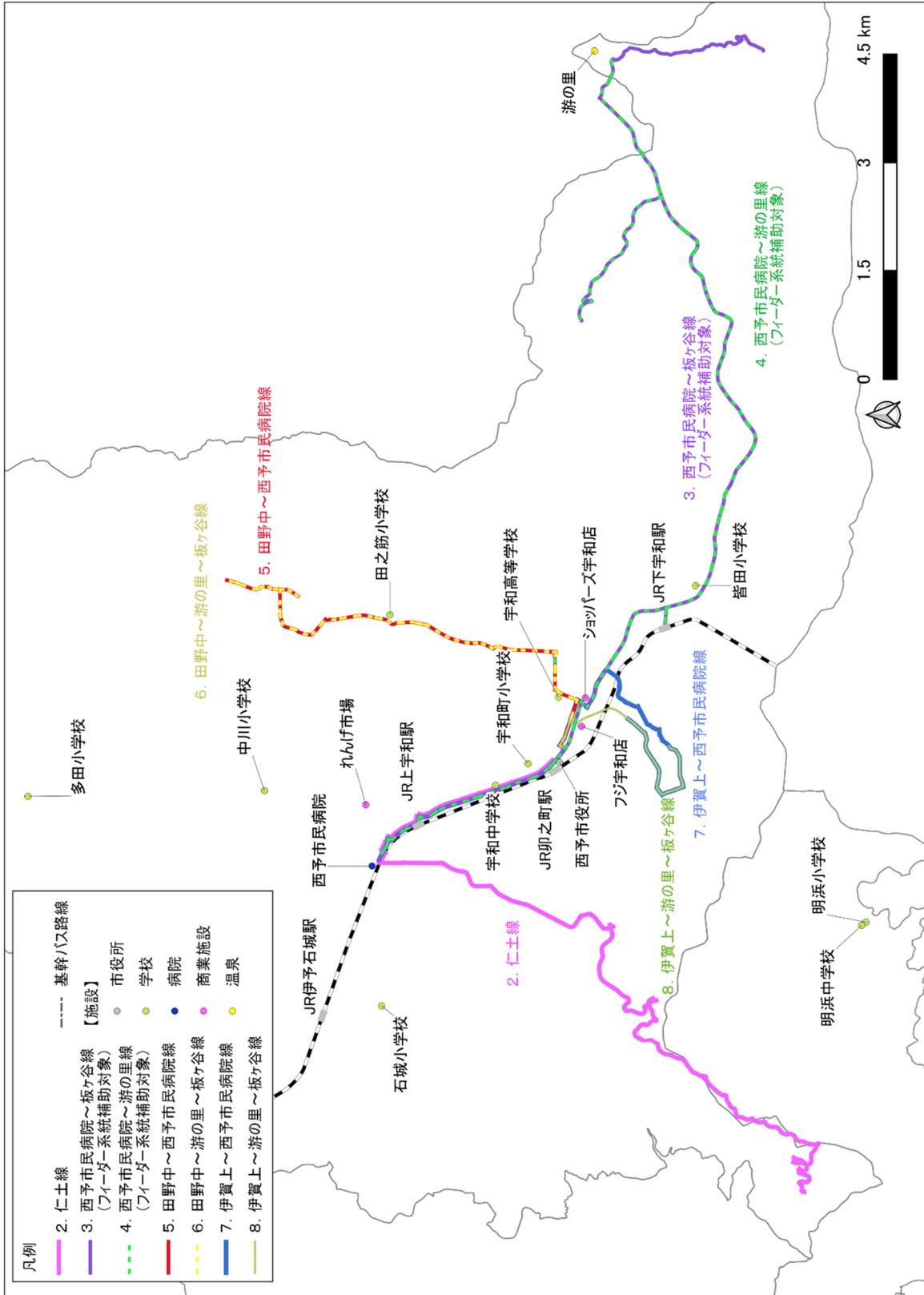


図 5-11 生活交通バスの運行体系 (宇和)

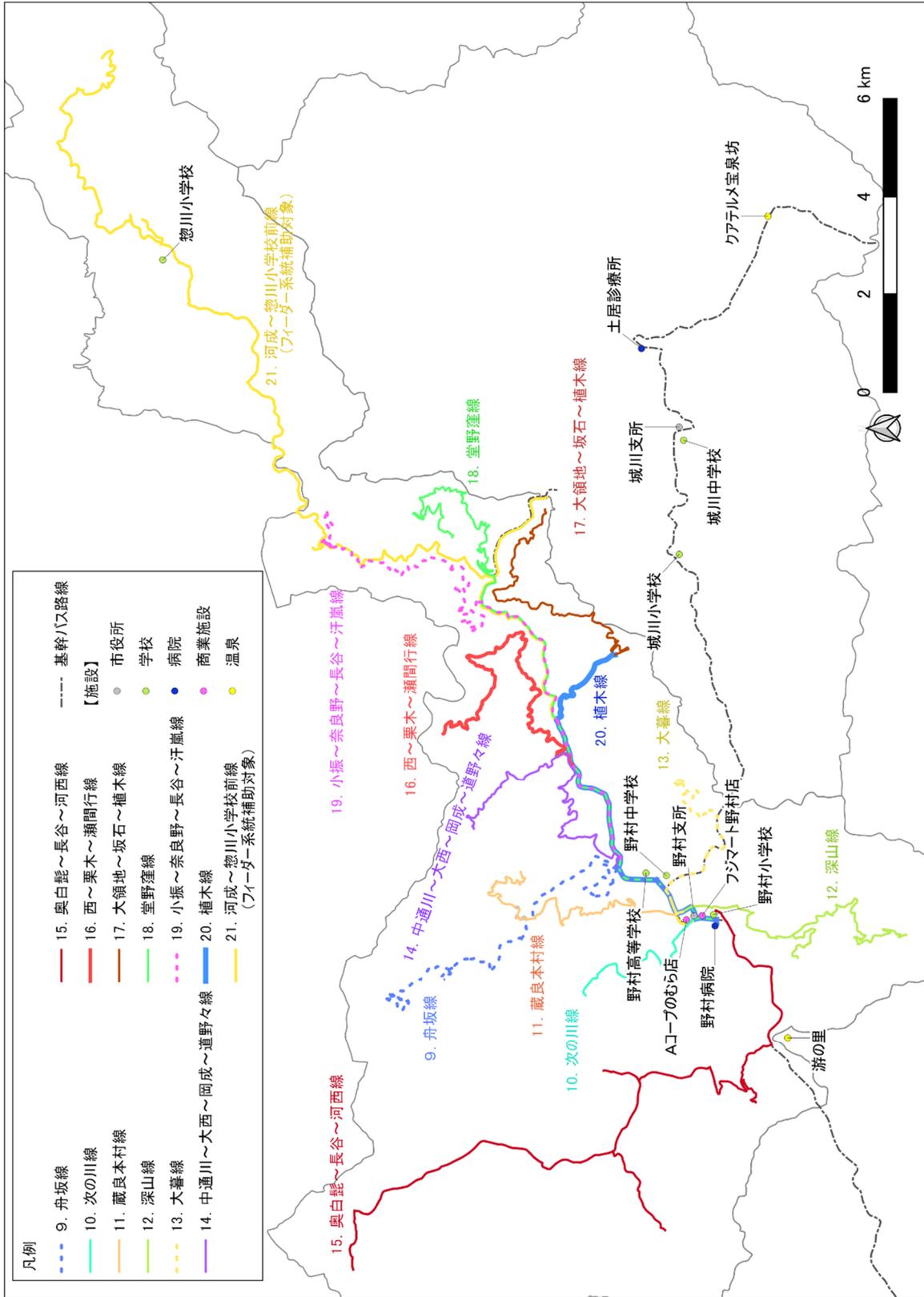


図5-12 生活交通バスの運行体系（野村）

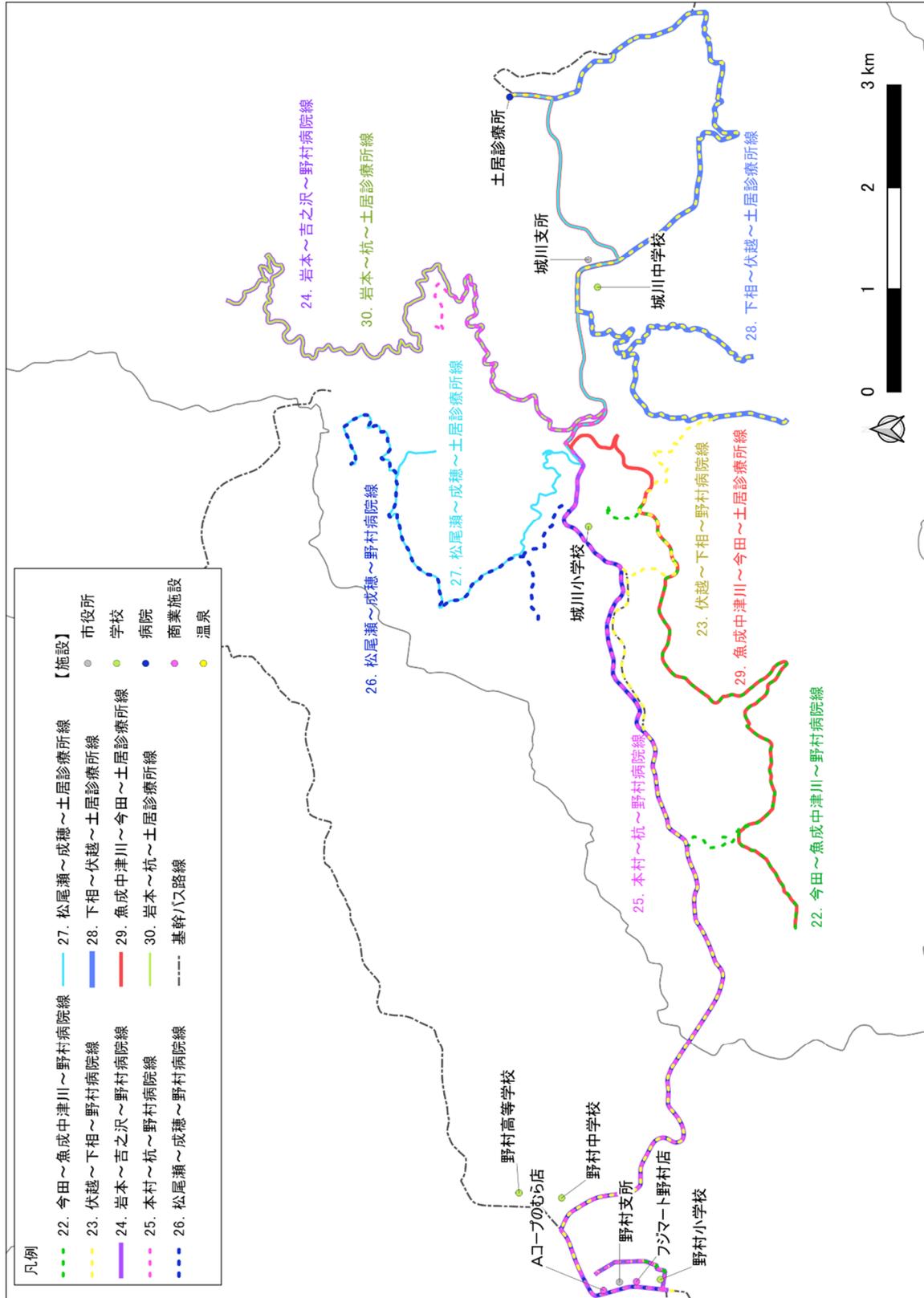


図 5-13 生活交通バスの運行体系（城川）

5.2.2 支線バスのサービス改善

令和3年度に実施した「地域公共交通計画の策定に係る各地区ヒアリング」によると、基幹バスの改善に対して、以下のような意見があった。

(全地域共通)

- ・ 停留所が遠い。
- ・ 運行本数が少ない。

(明浜地域)

- ・ 予約制のデマンド乗合タクシーを運行できないか。

(宇和地域)

- ・ デマンド乗合タクシーの利用時間が曜日によって異なる。

(野村地域)

- ・ スクールバスを活用しての運行のため、学校行事によって急に運休になる。
- ・ 惣川地区から野村方面への直通便がほしい。
- ・ 宇和島バスとの乗り継ぎが不便。
- ・ 公共交通機関がない（大野ヶ原）。

(城川地域)

- ・ デマンド乗合タクシーの仕組みが分かりにくい。
- ・ 停留所に待合所がない。
- ・ デマンド乗合タクシーの前日までの予約ではなく、当日予約も受け付けてほしい。

(三瓶地域)

- ・ 町内全域にデマンド乗合タクシーを運行できないか。

基本方針 1 安心・快適な持続可能な公共交通ネットワークの構築	
目 標 6 市外からの来訪者が利用しやすい公共交通の構築	
事業 内容	<p>集客力のあるジオミュージアムを拠点とした城川町内のサイトの体験、健康増進施設である温泉、宿泊施設の利用、さらに城川町民が利用する診療所、買い物場所を経由する効果的な路線の検討を行う。</p> <p>西予市の玄関口となる卯之町駅においては、はちのじまちづくり整備で、建設した駅前複合施設「ゆるりあん」への誘導を行い、待機所をはじめとした待機環境の充実を図る。さらに西予市の中心部に人が集うよう、JRとバスの乗り継ぎの利便性の向上を図る。</p> <p>また、来訪者に対して、公共交通をはじめ、観光、物産の情報も手軽に分かりやすく伝えられるよう、オープンデータ化を行うための情報発信ツールの整備と、ゆるりあん内での情報発信も検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●城川町内のバス路線の見直し ●卯之町駅の交通結節におけるダイヤの見直し ●JR卯之町駅での待ち時間の待機所として「ゆるりあん」の待機環境を充実 ●バス情報のオープンデータ化 ●情報発信ツールの整備 ●ゆるりあん内の情報発信
実施主体	市・交通事業者

事業スケジュール

内容	R4	R5	R6	R7	R8
城川町内のバス路線の見直し	路線検討				
交通結節におけるダイヤの見直し	ダイヤ見直し	随時見直し			
バス情報のオープンデータ化	内容検討				
情報発信ツールの整備		ツール作成	情報発信		