

宇和島市地域公共交通計画策定までのスケジュール(案)

業務項目	令和5年					令和6年			備考	
	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
(1) 現行計画の評価・検証		評価・分析								
(2) 地域の現状把握及び上位・関連計画の整理		データ整理								
(3) 交通の概況及び公共交通の現状整理		データ整理								
(4) 利用実態調査及び市民・関係者への意識調査等の実施										
1. 市民ニーズ等の把握			準備	アンケート	結果分析					
2. 公共交通に係る関係者への意識調査			準備	ヒアリング	結果分析					
(5) 宇和島市の公共交通に係る問題点・課題の整理				課題整理						
(6) 宇和島市地域公共交通計画(素案)の作成					計画(素案)の作成					
(7) 協議会、パブリックコメント等の運営支援										
1. 協議会等の運営支援				① 10/25			② 1/24		(③)	2回程度 (必要に応じて追加する)
2. パブリックコメントの実施支援							パブリックコメント			
(8) 宇和島市地域公共交通計画(案)の取りまとめ								計画(案)の取りまとめ		
(9) 打合せ・協議		○	○	○		○	○	○	○	
(10) 報告書の取りまとめ									報告書の取りまとめ	

宇和島市地域公共交通計画（素案）

令和6年〇月

宇和島市



# 目 次

<b>1. はじめに</b> .....	<b>1</b>
1.1. 計画策定の目的 .....	1
1.2. 計画の対象区域 .....	1
1.3. 計画の位置づけ .....	2
1.4. 計画の対象期間 .....	2
<b>2. 地域公共交通ネットワーク形成にあたっての問題点と課題</b> .....	<b>3</b>
2.1. 宇和島市における公共交通の役割 .....	3
2.2. 現状・問題点の整理 .....	3
2.3. 課題の整理.....	4
<b>3. 地域公共交通計画の基本的な方針と目標</b> .....	<b>7</b>
3.1. 基本理念 .....	7
3.2. 公共交通ネットワークの方向性と将来イメージ .....	7
3.3. 基本方針 .....	10
3.4. 計画の目標.....	11
<b>4. 計画に位置づける事業とその実施主体等</b> .....	<b>15</b>
4.1. 計画に位置づける事業の体系 .....	15
4.2. 事業の内容.....	16
4.3. 事業のスケジュール .....	31
4.4. 事業の進捗管理 .....	32
<b>5. 宇和島市の現況</b> .....	<b>33</b>
5.1. 人口.....	33
5.2. 主な施設の分布 .....	35
5.3. 観光の状況.....	35
5.4. 財政の状況.....	35
5.5. 運転免許証の返納者 .....	36
<b>6. 宇和島市が目指すまちづくりの方向性</b> .....	<b>37</b>
6.1. 第2次宇和島市総合計画.....	37
6.2. 第2期宇和島市総合戦略.....	37
6.3. 宇和島市都市計画マスタープラン .....	37
6.4. 宇和島市立地適正化計画.....	38
6.5. 宇和島市DX推進計画.....	38
6.6. 愛媛県地域公共交通網形成計画.....	38
6.7. 愛媛県南予地域公共交通利便増進実施計画.....	38



<b>7. 宇和島市の公共交通の現状</b> .....	<b>39</b>
7.1. 現状の交通体系 .....	39
7.2. 公共交通の圏域と人口分布 .....	39
7.3. 交通結節点の概況.....	40
7.4. 陸上交通の概況 .....	41
7.5. 海上交通の概況 .....	46
<b>8. 公共交通に関するニーズ調査</b> .....	<b>47</b>
8.1. 市民ニーズ等の把握 .....	47
8.1.1. 調査概要.....	47
8.1.2. 調査結果概要 .....	47
8.2. ヒアリング調査 .....	49
8.2.1. 調査概要.....	49
8.2.2. 調査結果概要 .....	49

用語解説

## 1. はじめに

### 1.1. 計画策定の目的

宇和島市では合併前自治体がそれぞれ独自に実施していた交通施策を見直し、人口減少と地域集落の高齢化に対応するため、2009年3月に「宇和島市地域公共交通総合連携計画」を策定し、市営コミュニティバスの路線見直しやデマンド便（※1）の追加、公共交通空白地帯へのデマンドタクシー（※2）の導入等を行ってきました。

しかしながら、地域の人口減少はその後にも急速に進行し、公共交通機関においてはやむを得ずさらなる路線の統廃合や減便等の措置をとらなくてはならない状況となっています。

公共交通は市民の「生活の質」を維持し、まちをより持続可能にしていくために必須のものであり、普段公共交通を使わず自家用車を利用されている方々にも公共交通を使って頂き、その重要性を認識して頂く必要があります。

そのためには、宇和島市の**上位計画や関連計画**を踏まえた人口減少・高齢化を見据えたまちづくりを進めることに加え、これらの計画と連携して持続可能な公共交通ネットワークを形成するとともに、市民の方々にも公共交通について考えて頂けるような取組を進めていく必要があると考えています。

そこで**宇和島市では、事業者・行政が協働して持続可能な公共交通ネットワークを確立することを目的とした交通計画として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、2019年7月に「宇和島市地域公共交通網形成計画」を策定し、今回、その計画を「宇和島市地域公共交通計画」（以降、本計画）に改正し、策定します。**

### 1.2. 計画の対象区域

計画の対象区域は宇和島市全域とします。

なお、本計画では、公共交通に関する様々な分析にあたり、生活圏（※3）等を踏まえ、旧4市町の区分けに従い、宇和島地区（旧宇和島市）、吉田地区（旧吉田町）、三間地区（旧三間町）、津島地区（旧津島町）に分類しています。

※1～3：用語解説参照（P52）

### 1.3. 計画の位置づけ

本計画は、本市のまちづくりの最上位計画となる「第2次宇和島市総合計画」や、人口対策・地方創生の観点で「宇和島市総合戦略」の方針を反映させることとします。

また、愛媛県の策定した「愛媛県地域公共交計画」や都市計画部門の計画である「宇和島市都市計画マスタープラン」や「宇和島市立地適正化計画」、「宇和島市DX（※4）推進計画」をはじめとした関連計画と連携を図りながら策定するものです。

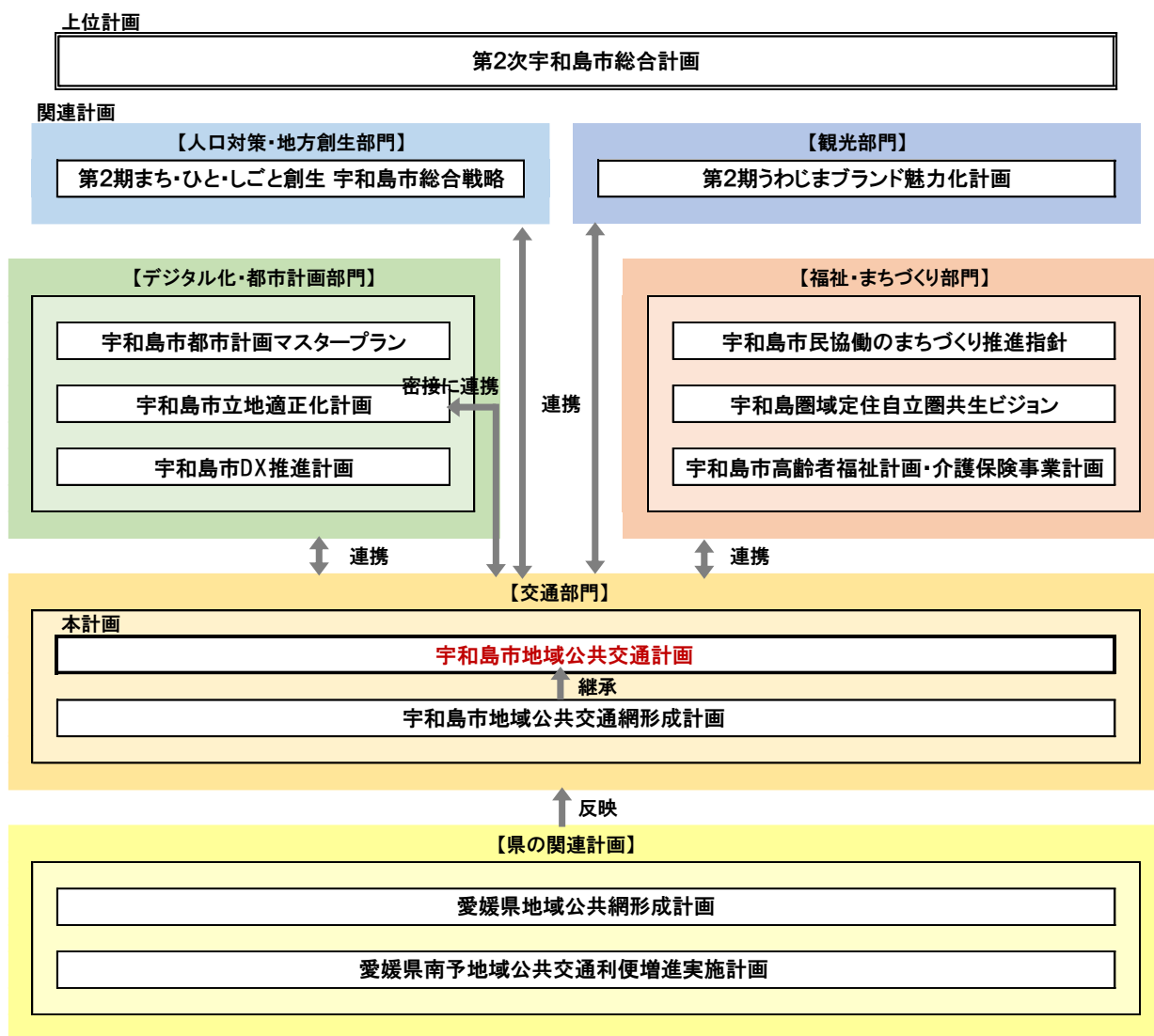


図 1 上位・関連計画と本計画の関係

### 1.4. 計画の対象期間

計画の対象期間は、2024年度から2028年度までの5年間とします。

※4：用語解説参照（P52）

## 2. 地域公共交通ネットワーク形成にあたっての問題点と課題

### 2.1. 宇和島市における公共交通の役割

宇和島市における公共交通の果たすべき役割は、以下の4つに整理されます。

- ① 安全・安心な移動により暮らしを支える ~~で自立したまちをつくる~~
- ② 医療・福祉・教育等のさまざまな分野を結ぶ ~~都市拠点・地域拠点の形成・充実に寄与する~~
- ③ 多様な主体が協働し、地域を支えるまちづくりに寄与する
- ④ 市内外の人々の交流を促進し、地域活性化に共生する環境づくりに寄与する

### 2.2. 現状・問題点の整理

本市における公共交通が抱える問題点を整理すると、以下の通りになります。

#### 問題点① 高齢化や人口減少の更なる進展

- コロナ禍の影響もあるが、利用者の減少に歯止めがかかっていない。
- 路線バスで通学している小学生が、乗れない場合や座れないケースが発生している。
- バス停までが遠く買い物の帰りは荷物を持って歩けないなど、高齢者がバスを利用するうえで問題がある。
- ~~統廃合により、小中学生がスクールバス、路線バス等で通学せざるを得ない可能性がある。~~

#### 問題点② 利用者の移動ニーズに合致していない

- 日常移動や通勤通学などで利用したい曜日や時間にバスが運行されていない。
- 夕方から夜間は運行間隔が広く、便数が少ない。
- 市内周遊や市城南側へのバス移動は、観光客だけでなく、市民にも乗継が分かりにくい。
- ~~目的地の近くにバス路線が無い。~~
- ~~人口集積地において公共交通空白地が存在する。~~

#### 問題点③ 地域の変化に合わせ、地元も含めた関係者の連携が不十分

- 「コンパクト・プラス・ネットワーク（※5）」となる効率的な公共交通ネットワークの形成がまだ不十分である。
- バス路線では一部重複路線が残るなど、更なる効率化が必要である。
- ~~公共交通機関のモードごとのすみ分けがなされていない。~~
- ~~公共施設への送迎バスが路線バスと重複運行するなど非効率な運行をしている。~~

#### 問題点④ 公共交通の乗継等が分かりにくく、利用しづらい

- 公共交通の乗継に関する情報発信が弱い。
- 交通結節点（※6）以外の通学で毎日使われる学校近くのバス停は、上屋がなく雨の日に待ちにくい。
- インバウンドに対応したバス停のナンバリングや、路線の色分けなど分かりやすくしてほしい。

※5～6：用語解説参照（P52）

- ~~バスの行先、経由地などが分かりにくい。~~
- ~~バスがいつ来るのか分からない。~~
- ~~バスの待合環境が悪い。~~
- ~~宇和島駅等での案内表示が分かりにくい。~~
- ~~駅やターミナルなどの主要場所での多言語対応ができていない。~~
- ~~JR 等を含めた乗継利便性が低い。~~
- ~~災害時などに行政、交通事業者の双方で情報交換や情報発信が不十分である。~~

### 問題点⑤ 担い手不足によりサービス低下の可能性

- 交通事業者は、全体的なネットワークを維持するため、**重複路線や利用者の少ない路線の見直し**など効率化を図りたい。
- サービスの維持に必要な運転士や機関士が不足しているが、2024年4月1日からは働き方改革関連法により時間外労働の上限が適用されることから、更なる人手不足が懸念される。
- キャッシュレス決済などのデジタル化への対応について、限定した路線及び運賃のみの対応に留まっている。
- ~~利用者の減少に歯止めがかからない。~~
- ~~赤字路線の補填が充分でなく、内部補填も限界にきている。~~
- ~~運転士が不足しており、サービスの維持が厳しい状況である。~~
- ~~老朽化した車両を更新する余裕が無い。~~
- ~~コミュニティバスやデマンドタクシーが非効率な運行になっていても、それを見直すための基準やルールが無い。~~

## 2.3. 課題の整理

宇和島市において地域公共交通が果たすべき役割と宇和島市の公共交通の現状、問題点等を踏まえ、地域公共交通**ネットワーク**の形成にあたっての課題を次のように設定します。

### 課題1 市民・観光客の移動実態に応じた公共交通**ネットワーク**の見直し

現在の路線**ネットワーク**では、利用者の移動ニーズに十分に対応しきれておらず、経由地も複雑で分かりにくいことから、観光客のみならず**地域**地元住民から見ても分かりにくい路線**ネットワーク**となっています。現状の沿線環境や移動ニーズをきちんと把握し、効果的・効率的な公共交通**ネットワーク**へと再構築する必要があります。

JR 四国の予讃線・予土線、宇和島自動車の路線バスなど、他自治体と広域に接続している路線については、愛媛県や各自治体と連携してその改善策を検討する必要があります。

また、宇和島市は四国西南地域の中心都市として、近隣の愛南町や鬼北町、松野町などからのアクセスも含めた広域連携の観点も含めて検討する必要があります。

## 課題2 公共交通の分かりやすさと使いやすさの向上各交通手段の役割分担と連携の仕組みづくり

宇和島市では、JR 四国や高速バス、路線バス、コミュニティバス・デマンドタクシー、タクシー、海上交通という様々な交通モード（※7）が提供されていますが、市全域を網羅した公共交通マップが作成されていないなど、地元住民にも観光客にも分かりやすい情報を提供できるよう検討していく必要があります。また、公共交通がより身近なものと感じられるよう使いやすさについても、情報を発信していく必要があります。

~~一方で、必ずしも役割分担が整理されておらず、連携も充分には取れていない状況です。そこで、各交通モードの特性や人口分布、施設配置等を鑑みながら、幹線や支線の位置づけを明確化するとともに、各交通モード間の連携が取れるような仕組みを構築する必要があります。~~

## 課題3 多面的かつ効果的な公共交通利用促進施策の推進

公共交通を維持していくためには、普段マイカーを運転している方々にも、少しでも使って頂くことが必要となります。そこで、地域住民の方々に公共交通の利便性をアピールするとともに、様々な場面で公共交通を使って頂けるよう、多面的かつ効果的な利用促進施策を構築する必要があります。

## 課題4 地域や行政が主体となって公共交通を支える仕組みづくり

公共交通を持続可能にしていくためには、公共交通事業者それぞれ単独の取組だけでは不十分であり、地域や行政とも協力していく必要があります。

~~そうした中で、地域や行政と事業者との間での情報交換や意見交換、行政による事業推進や支援スキームの造成など、地域や行政も地域公共交通を支えていく仕組みを作ることで、持続可能な地域公共交通を形作っていく必要があります。~~

現在、戸島地区で実証運行が行われている、地域での NPO 法人等による自家用有償旅客運送事業（※8）など、地域市民等と連携した地域公共交通の担い手確保に向けた取組を強化していく必要があります。

## 課題5 公共交通の担い手確保の強化

2024 年問題を受け、宇和島市のみならず、日本全国でバス・タクシー等の運転士不足が大きな問題となっており、います。また、バス事業者は、採算が取れない路線については廃止や減便の検討をせざるを得ない状況となっています。であります。

~~そこで、運転士不足を解消する取組を進めるほか、地域での NPO 法人等による自家用有償旅客運送事業の導入を目指した組織づくりなど、地域市民等と連携した地域公共交通の担い手確保に向けた取組を強化していく必要があります。~~

そこで、交通事業者からの募集の他、市における地域の移動手段を確保するための支援が必要になってきています。

また、新技術や新たなサービスの効果的な導入により、業務プロセスの効率化や地域の移動利便性の向上を図り、サービスの維持・向上を目指す必要があります。

※8：用語解説参照（P52）

以上を踏まえ、現状や問題点と課題の関係を整理すると、以下のとおりになります。

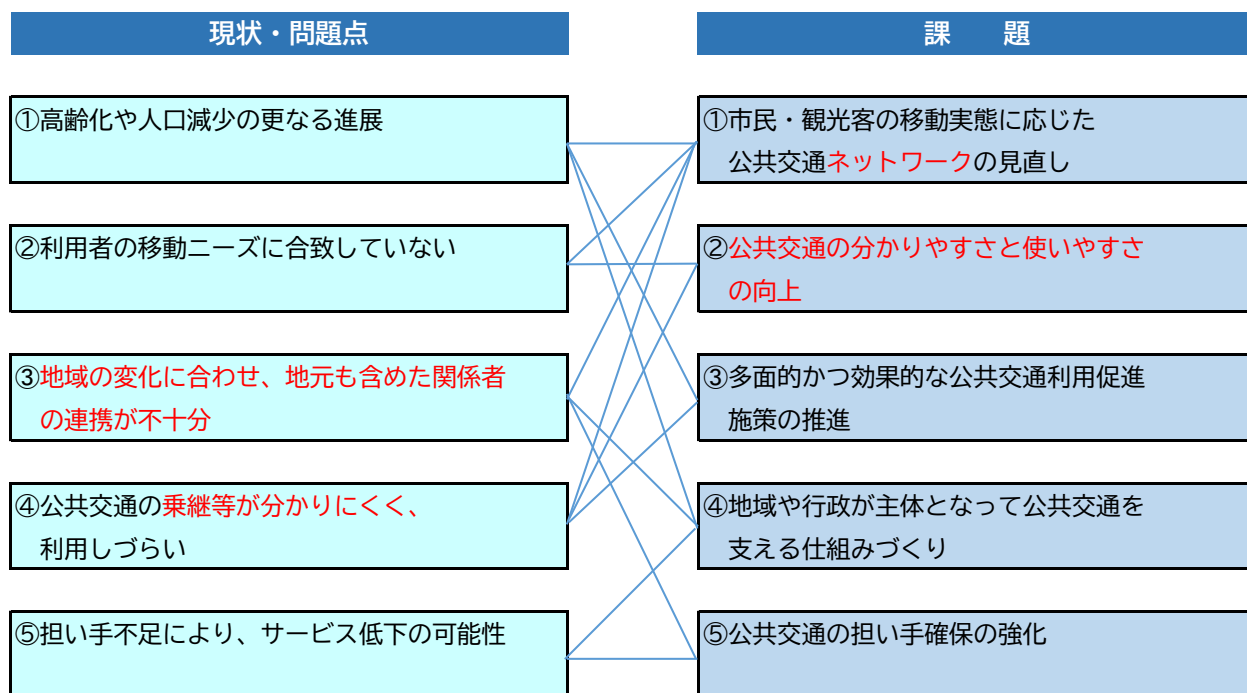


図 2 問題点と課題の関係整理

### 3. 地域公共交通計画の基本的な方針と目標

#### 3.1. 基本理念

本計画の5章、7～8章で後述する地域や公共交通の現状、市民の意向等を踏まえ、利用しやすく持続可能な公共交通ネットワーク形成のために、本計画の基本理念を次の通り定めます。

#### 基本理念

拠点間の移動を支える、効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成

#### 3.2. 公共交通ネットワークの方向性と将来イメージ

##### (1) 公共交通ネットワークの方向性

計画において、交通結節点の位置づけ、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、タクシー、海上交通といったそれぞれの交通手段が果たすべき役割等を明確にするため、上位・関連計画における方向性や公共交通の利用実態等を踏まえ、本市の公共交通ネットワークの方向性を次の通り定めます。

表 1 交通結節点の位置づけと方向性

分類	位置づけ	該当する場所等	将来の方向性
広域交通結節点	本市において中心的な場所にあり、幹線同士あるいは幹線・支線の乗継が可能な場所	・ JR 宇和島駅 ・ 宇和島バスセンター	・ 幹線同士、あるいは幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ・ 自家用車、自転車との連携についても考慮する。
主要交通結節点	各エリアにおいて中心的な場所にあり、幹線・支線の乗継が可能な場所	・ 道の駅みま ・ 岩松出張所 ・ 吉田出張所	・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ・ 自家用車、自転車との連携についても考慮する。
乗継拠点	幹線・支線の乗継が可能な場所	・ 道の駅きさいや広場 ・ 宇和島新内港駅 ・ 吉田支所 ・ JR 伊予宮野下駅 ・ A コープ三間 ・ JR 務田駅	・ 幹線・支線の円滑な乗継が可能となるよう整備を行う。 ・ 自家用車、自転車との連携についても考慮する。



表 2 各交通手段の役割分担の方向性

分類	役割	対象交通手段	将来の方向性
都市間 幹線	周辺都市 との連絡	◇JR 予讃線（下宇和～松山） ◇JR 予土線（深田～若井） ◇ウワジマエクスプレス（宇和島・城辺～神 戸・大阪） ◇路線バス ・松山線（宇和島～松山・道後、宿毛・城辺～ 宇和島）	・周辺都市との交流・連携を強化する ため、必要なサービス水準を検討 し、維持・確保に努める。 ・近隣自治体との広域連携を考慮す る。 ・速達性、定時性、輸送力を中心にサ ービスを考える。
地域間 幹線	市内拠点 間の連絡	◇JR 予讃線（宇和島～立間） ◇JR 予土線（北宇和島～大内） ◇路線バス ・鬼北線 ・岩松支線（津島福浦～岩松・吉田・立間線の うち、岩松～立間） ・吉田支線 ・三浦半島線（宇和島～三浦～下波（狩津）～ 遊子・蔦淵線のうち、きさいや広場～蔦淵）	・市内における拠点間の連携を強化す るため、必要なサービス水準を検討 し、維持・確保に努める。 ・都市間幹線や支線との円滑な乗継に 可能な限り配慮する。 ・速達性、定時性、輸送力を中心にサ ービスを考える。
支線	周辺地域 から各拠 点や交通 結節点と の連絡	◇路線バス ・岩松支線（津島福浦～岩松・吉田・立間線の うち、津島福浦～岩松、吉田～船間／岩松～ 脇～嵐線） ・三浦半島線（宇和島～三浦～下波（狩津）～ 遊子・蔦淵線のうち、下波東～水産試験場前 ／宇和島～石応～蕨・平浦線／宇和島～本 九島線） ・宇和島市内線 ◇コミュニティバス、デマンドタクシー ◇タクシー ◇海上交通	・各エリア内における市民の生活を支 えるため、必要なサービス水準を検 討し、維持・確保に努める。 ・都市間幹線や地域間幹線との円滑な 乗継に可能な限り配慮する。 ・持続性・柔軟性を中心にサービスを 考える。

## (2) 公共交通ネットワークの将来イメージ

各公共交通の役割分担等に基づき、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを形成するにあたって、目指すべき将来イメージは次の通りです。

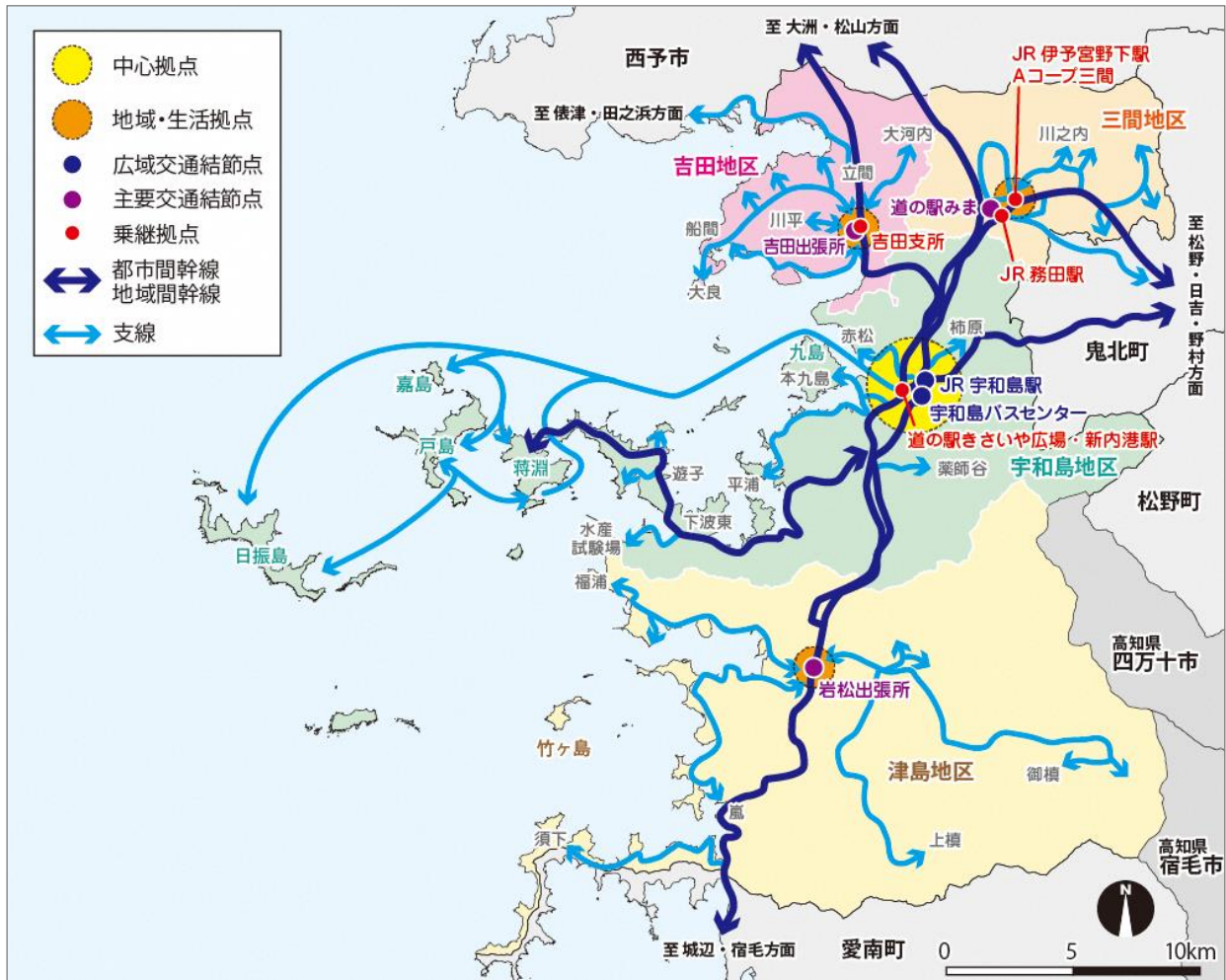


図 3 宇和島市の公共交通ネットワークの将来イメージ

### 3.3. 基本方針

本計画の6章で後述する上位計画で示された将来像や基本理念を踏まえ、本市における公共交通の課題解決に向けた、本計画の基本方針（公共交通のあるべき姿）を以下の通り設定します。

#### **【基本方針1】 日常の移動に使える地域公共交通ネットワークの形成**

現在の移動ニーズを踏まえ、市民の日常生活に使いやすい公共交通ネットワークを構築するとともに、公共交通のサービス内容などを分かりやすくすることで、市民生活に欠かせない身近な移動手段である公共交通を、より利用しやすい環境の整備を図ります。公共交通ネットワークの構築にあたっては、地域によって異なる地理的状況や人口構成、都市機能の分布状況に配慮しつつ、適切な受益者負担と効果的な財政支出により、持続可能なサービスを目指します。

#### **【基本方針2】 地域関係者が協力し、拠点間の移動を支える公共交通連携軸の構築**

公共交通の利用者の方のご意見や利用状況、中長期的な人口構成や都市構造の変化など、地域の変化にあわせ、公共交通が持続可能になるよう、随時見直しを図っていくとともに、公共交通を地域で支えられるよう、関係者の役割分担と連携強化に向けた取組を実施します。また、中心拠点や地域拠点と集落などを結ぶ公共交通を、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造の軸として、各種施策との連携を進めます。

### 3.4. 計画の目標

計画の基本的な方針を実現するため、本計画期間中に達成すべき目標と評価指標及び目標値を次の通り設定します。

#### 【基本方針 1】 日常の移動に使える地域公共交通ネットワークの形成

【目標 1 – 1】 公共交通の分かりやすさの向上					
1-1-1	評価指標	公共交通の分かりやすさの向上			
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の分かりやすさ向上に向けた取組を、現状よりも幅広く実施することを目標とする。(交通安全教室、乗り方教室の開催回数を評価対象とする。)</li> <li>計画期間中の毎年度末に市が実施状況を調査して取りまとめる。</li> </ul>			
	目標値	<table border="1"> <thead> <tr> <th>現 状</th> <th>目 標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1 回/年</td> <td>5 回/年</td> </tr> </tbody> </table>	現 状	目 標	1 回/年
現 状	目 標				
1 回/年	5 回/年				
1-1-2	評価指標	公共交通の市民への浸透			
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の改善点として、分かりやすさが現状より向上することを目標とする。(「時刻表・路線図等の情報提供に関する満足度のうち、「満足」「やや満足」と回答した人の割合を評価対象とする。)</li> <li>計画期間中の最終年度に市が市民アンケートを実施し、経年変化を取りまとめる。</li> </ul>			
	目標値	<table border="1"> <thead> <tr> <th>現 状</th> <th>目 標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス：17.0%</li> <li>コミバス、デマンド：14.0%</li> </ul> </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス：22.0%以上</li> <li>コミバス、デマンド：19.0%以上</li> </ul> </td> </tr> </tbody> </table>	現 状	目 標	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス：17.0%</li> <li>コミバス、デマンド：14.0%</li> </ul>
現 状	目 標				
<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス：17.0%</li> <li>コミバス、デマンド：14.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス：22.0%以上</li> <li>コミバス、デマンド：19.0%以上</li> </ul>				

【目標 1 – 2】公共交通の使いやすさの向上					
1-2-1	評価指標	交通結節点の・乗継拠点の維持、情報提供の取組			
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本計画で位置づけられている広域交通結節点において、市全域の乗継時刻表の提供地点数を目標とする。</li> <li>・計画期間中の最終年度に市が実施状況を調査して取りまとめる。</li> </ul>			
	目標値	<table border="1"> <thead> <tr> <th>現 状</th> <th>目 標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 地点</td> <td>2 地点</td> </tr> </tbody> </table>	現 状	目 標	0 地点
現 状	目 標				
0 地点	2 地点				
1-2-2	評価指標	バス等の待合環境整備に向けた地域の取組			
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域住民自らの手で公共交通を使いやすくする機運を醸成するため、学校前等のバスの待合環境を整備・維持管理する取組に関する実施状況を目標とする。</li> <li>・計画期間の最終年度末に「宇和島市公共交通利用者便益施設整備事業費補助金」の申請状況を調査して取りまとめる。</li> </ul>			
	目標値	<table border="1"> <thead> <tr> <th>現 状</th> <th>目 標</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 件</td> <td>2 件</td> </tr> </tbody> </table>	現 状	目 標	0 件
現 状	目 標				
0 件	2 件				

【目標 1 – 3】 公共交通の維持・利用促進			
1-3-1	評価指標	鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の利用者数	
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動ニーズに合わせた交通ネットワークへの再編や利用促進策等を通じて、公共交通の利用者数を維持するため、鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の利用者数の現状維持を目標とする。</li> <li>・計画期間中の毎年度末に事業者等より報告を受け、市が取りまとめる。</li> </ul>	
	目標値	現 状	目 標
		1,473 千人 (2022 年度)	1,473 千人(2028 年度)
1-3-2	評価指標	収支率	
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の維持・存続を図るため、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の運行収支率の現状維持を目標とする。</li> <li>・計画期間中の毎年度末に事業者等より報告を受け、市が取りまとめる。</li> </ul>	
	目標値	現 状	目 標
		31.4%	31.4%
1-3-3	評価指標	公的負担額	
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の維持・存続を図るため、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の運行経費の公的負担額を抑制するため、現状維持を目標とする。</li> <li>・計画期間中の毎年度末に事業者等より報告を受け、市が取りまとめる。</li> </ul>	
	目標値	現 状	目 標
		272,494 千円	272,494 千円

**【基本方針2】 地域関係者が協力し、拠点間の移動を支える公共交通連携軸の構築**

【目標2-1】 地域で支える仕組みの構築			
2-1-1	評価指標	地域モビリティ（※9）等の支援に関する取組	
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体で行う地域モビリティの取組地区数（実証運行含む）を目標とする。</li> <li>・計画期間の最終年度末に市が取組状況を調査して取りまとめる。</li> </ul>	
	目標値	現 状	目標値
		1 地区	3 地区
2-1-2	評価指標	公共交通の現状に関する広報の取組	
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を地域で支えるための前提として、市民にコミュニティバスの利用状況を広く認知してもらうために、広報の取組状況を目標とする。（1 回以上取り組んだ広報の種類（WEB、施設へのチラシ配置等）を評価対象とする）</li> <li>・計画期間内の毎年度末に実施状況を市が調査して取りまとめる。</li> </ul>	
	目標値	現 状	目標値
		1 種類/年	3 種類/年
【目標2-2】 地域公共交通の持続性の確保			
2-2-1	評価指標	関係者の連携に関する取組	
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通を持続可能にするため、①運転士等の確保に向けた募集に係る実施件数（県連携、移住相談時、自動車教習所、高校等）、②公共交通のデジタル化検討件数を目標とする。</li> <li>・計画期間内の毎年度末に市が実施状況を調査して取りまとめる。</li> </ul>	
	目標値	現 状	目標値
		① 1 件/年 ② -	① 2 件/年 ② 2 件/年
2-2-2	評価指標	多様な移動手段の活用に関する取組	
	目標値設定と計測方法	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の輸送資源の有効活用を図るため、既存の輸送手段や送迎サービス等（福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設・宿泊施設の送迎等）の活用検討回数を目標とする。</li> <li>・計画期間の毎年度末に市が取組状況を調査して取りまとめる。</li> </ul>	
	目標値	現 状	目標値
		-	2 回/年

※9：用語解説参照（P52）

## 4. 計画に位置づける事業とその実施主体等

### 4.1. 計画に位置づける事業の体系


前章で掲げた目標を達成するため、次に示す事業を計画に位置づけ、実施します。

表 3 計画の目標と評価指標、事業の関係性

目標	評価指標	事業
【1-1】 公共交通の分かりやすさの向上	[1-1-1] 公共交通の分かりやすさの <b>向上</b>	①乗り方教室、交通安全教室を通じた利用促進 ②公共交通マップ、乗継時刻表の整備 ③路線の案内方法・情報発信方法の改善 ④イベント時等での公共交通に関する情報発信方法の検討
	[1-1-2] 公共交通の <b>市民への浸透</b>	
【1-2】 公共交通の使いやすさの向上	[1-2-1] 交通結節点・乗継拠点の <b>維持、情報提供の取組</b>	⑤交通結節点・乗継拠点の <b>維持、乗継情報の充実</b>
	[1-2-2] バス等の待合環境整備に向けた地域の <b>取組</b>	⑥地域でバス等の待合空間を整備・維持管理できる仕組みの構築 ⑦バリアフリー化への対応
【1-3】 公共交通の維持・利用促進	[1-3-1] 鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の利用者数	⑧免許返納に向けた取組 ⑨路線網の再編、 <b>最適化</b> ⑩必要な路線等への支援体制の検討
	[1-3-2] 路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の運行収支率	
	[1-3-3] 路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の公的負担額	
【2-1】 地域で支える仕組みの構築	[2-1-1] 地域モビリティ等の支援に関する取組	⑪地域主体で行う <b>地域モビリティ</b> 等の取組を支援する仕組みの構築
	[2-1-2] 公共交通の現状に関する広報の <b>取組</b>	⑫公共交通の <b>現状に関する広報</b> の実施
【2-2】 地域公共交通の持続性の確保	[2-2-1] 関係者の連携に関する <b>取組</b>	⑬運転士等確保に向けた取組の実施 ⑭ <b>新たな技術やサービスに関する取組</b>
	[2-2-2] 多様な移動手段の活用に関する <b>取組</b>	⑮市内輸送資源の有効活用の検討



## 4.2. 事業の内容

事業①	乗り方教室、交通安全教室を通じた利用促進
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小学校1校で、交通安全教室や乗り方教室を開催している。</li> <li>・路線バスやコミュニティバスを利用しているのは、小学校13校である。</li> <li>・公共交通を利用しない理由として、「路線・時刻表等が分かりにくい」という意見が寄せられている。</li> <li>・免許返納者など、これまで路線バス等を利用してこなかった高齢者では、乗り方の分からない人が存在する。</li> </ul>
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用が多い他の小学校または高齢者等への乗り方教室、交通安全教室を拡充する。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">図 小学校の乗り方教室（香川県丸亀市）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">図 高齢者を対象にした交通安全バス教室（山口県防府市）</p>
実施主体	<p>【企画・調整】：宇和島市</p> <p>【実施】：宇和島自動車</p> <p>【指導】：宇和島警察署</p> <p>【協力】：小学校、連合自治会、老人クラブ連合会</p>
スケジュール	【企画・調整・実施】：2024年度～
備考	

事業② 公共交通マップ、乗継時刻表の整備

現状・問題点

- ・鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、タクシー、海上交通の交通モードは地区別に整理されており、市域全体の情報が分かりにくい。
- ・市外からの来訪者・観光客からは、路線バスやコミュニティバスの乗り方や乗継が分かりにくいという意見が寄せられている。

事業の概要・実施イメージ

- ・鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、海上交通等の市内総合情報を「改訂版公共交通マップ」としてとりまとめる。
- ・コミュニティバスやデマンドタクシーと路線バス等、公共交通の乗継が想定される箇所における乗継時刻表を作成する。
- ・市内の主要な観光施設を公共交通で周遊する場合の乗り方や乗継情報をホームページ等に公開する。



時刻表

令和4年12月1日改正

2 長瀬海岸線

3 津久茂線

4 大橋～能美線

5 沖美線

江田島市 公共交通マップ

江田島市の情報をメールで配信しています。

江田島市の路線検索ができます

図 公共交通マップイメージ（広島県江田島市）

実施主体	【企画・作成】：宇和島市 【広報】：宇和島市、交通事業者
スケジュール	【企画・作成】：2024年度～ 【広報】：2025年度～
備考	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民には、「改訂版公共交通のマップ」の配布。</li> <li>・転入者へは転入時に配布。</li> <li>・来訪者、観光客には、ホームページ等で公開。</li> </ul>



事業 ③ 路線の案内方法・情報発信方法の改善

現状・問題点

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス、海上交通の各交通モードについて、情報発信が不足しており、利用しにくい状況である。
- ・市外からの来訪者・観光客が路線バスやコミュニティバスを利用するにあたり、行き先の地名や路線名だけでは分かりにくい状況である。

- ・市民や来訪者（外国人含む）の利用者の意見を踏まえた検証・改善内容を検討する。
- ・路線バスの各路線のイメージカラーやナンバリング、路線番号など、市民や来訪者にも分かりやすい表示方法を取り入れる。
- ・インターネット上で表示する路線図等には、公共交通マップを活用する。

■実施にあたっての工夫点

【はりまや橋交差点を起点に、系統番号を変化させて表示】

- ・高知中央地域のバスは、郊外から中心部の「はりまや橋」交差点に向かって集まり、大きく21のルートに分けられアルファベットが振られている。
- ・それぞれのルートには、英字を、更に終点停留所や経由地毎に数字1文字を振り分けることで、はりまや橋からの系統を「A1」や「K3」のように示している。
- ・バスははりまや橋までに辿りつくまでのルートと、はりまや橋を通過してからのルートの2つのルートを使って運行しているため、時刻表や方向幕では「T3・Y3」のように表記し、どのような経路を通過してどこに行くのかを明示している。

はりまや橋を中心とした主要なアルファベットのルート



事業の概要・実施イメージ



【停留所での統一化された情報提供】

バス停には、そのバス停をバスが通過する時刻表があり、バスマップもある。目的地や通過時間のほかに、【行先番号】【経由】も表示している。

図 アルファベット+数字でナンバリング（高知県高知市・とさでん交通）


実施主体

【検討・作成】：宇和島自動車  
 【広報】：宇和島市、交通事業者

スケジュール

【検討・作成】：2024年度～  
 【広報】：2025年度～

備考

事業④	イベント時等での公共交通に関する情報発信方法の検討																																																																																																																																																																		
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、海上交通の各交通モードについて、情報発信が不足しており、利用しにくい状況である。</li> <li>・市外からの来訪者・観光客からは、路線バスやコミュニティバスを利用するにあたり、案内方法の改善などが必要とされている。</li> </ul>																																																																																																																																																																		
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要なイベントでは、案内資料（チラシ、ホームページ等）に、公共交通での来場方法を掲載する。必要に応じて、多言語対応なども併せて行う。</li> <li>・利用者の多い施設等を回るバスのチラシなどの内容を検討し、紙配布とホームページ等で掲載する。</li> </ul> <p>「町営バス循環線」 令和4年4月1日 改正</p>  <p>町営バス循環線時刻表</p> <table border="1" data-bbox="906 757 1390 1429"> <thead> <tr> <th>乗降箇所</th> <th>1便</th> <th>2便</th> <th>3便</th> <th>4便</th> <th>5便</th> <th>6便</th> <th>7便</th> <th>8便</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>北宇和病院前</td> <td>7:40</td> <td>9:15</td> <td>10:15</td> <td>11:15</td> <td>13:35</td> <td><b>14:38</b></td> <td>15:50</td> <td>17:25</td> </tr> <tr> <td>鬼北町役場前 (中央公民館)</td> <td>7:42</td> <td>9:17</td> <td>10:17</td> <td>11:17</td> <td>13:37</td> <td><b>14:40</b></td> <td>15:52</td> <td>17:27</td> </tr> <tr> <td>近永栄町</td> <td>7:44</td> <td>9:19</td> <td>10:19</td> <td>11:19</td> <td>13:39</td> <td><b>14:42</b></td> <td>15:54</td> <td>17:29</td> </tr> <tr> <td>伊予銀行前 (近永駅前)</td> <td>7:46</td> <td>9:21</td> <td>10:21</td> <td>11:21</td> <td>13:41</td> <td><b>14:44</b></td> <td>15:56</td> <td>17:31</td> </tr> <tr> <td>JR近永駅</td> <td>7:49</td> <td>9:24</td> <td>10:24</td> <td>11:24</td> <td>13:44</td> <td><b>14:47</b></td> <td>15:59</td> <td>17:34</td> </tr> <tr> <td>大野内科前</td> <td>7:51</td> <td>9:26</td> <td>10:26</td> <td>11:26</td> <td>13:46</td> <td><b>14:49</b></td> <td>16:01</td> <td>17:36</td> </tr> <tr> <td>フジ</td> <td>7:57</td> <td>9:32</td> <td>10:32</td> <td>11:32</td> <td>13:52</td> <td><b>14:55</b></td> <td>16:07</td> <td>17:42</td> </tr> <tr> <td>徳原医院前</td> <td>8:02</td> <td>9:37</td> <td>10:37</td> <td>11:37</td> <td>13:57</td> <td><b>15:00</b></td> <td>16:12</td> <td>17:47</td> </tr> <tr> <td>ダイヤレックス</td> <td>8:07</td> <td>9:42</td> <td>10:42</td> <td>11:42</td> <td>14:02</td> <td><b>15:05</b></td> <td>16:17</td> <td>17:52</td> </tr> <tr> <td>いしむら整形外科前</td> <td><b>8:12</b></td> <td><b>9:47</b></td> <td><b>10:47</b></td> <td><b>11:47</b></td> <td><b>14:07</b></td> <td><b>15:10</b></td> <td><b>16:22</b></td> <td><b>17:57</b></td> </tr> <tr> <td>赤松酒店前</td> <td><b>8:16</b></td> <td><b>9:51</b></td> <td><b>10:51</b></td> <td><b>11:51</b></td> <td><b>14:11</b></td> <td><b>15:14</b></td> <td><b>16:26</b></td> <td><b>18:01</b></td> </tr> <tr> <td>森の三角ぼうし</td> <td><b>8:22</b></td> <td><b>9:57</b></td> <td><b>10:57</b></td> <td><b>11:57</b></td> <td><b>14:17</b></td> <td><b>15:20</b></td> <td><b>16:32</b></td> <td><b>18:07</b></td> </tr> <tr> <td>南愛媛病院</td> <td><b>8:28</b></td> <td><b>10:03</b></td> <td><b>11:03</b></td> <td><b>12:03</b></td> <td><b>14:23</b></td> <td><b>15:26</b></td> <td><b>16:38</b></td> <td><b>18:13</b></td> </tr> <tr> <td>出目駅</td> <td><b>8:31</b></td> <td><b>10:06</b></td> <td><b>11:06</b></td> <td><b>12:06</b></td> <td><b>14:26</b></td> <td><b>15:29</b></td> <td><b>16:41</b></td> <td><b>18:16</b></td> </tr> <tr> <td>えひめ南農協 鬼北広見支所前</td> <td><b>8:34</b></td> <td><b>10:09</b></td> <td><b>11:09</b></td> <td><b>12:09</b></td> <td><b>14:29</b></td> <td><b>15:32</b></td> <td><b>16:44</b></td> <td><b>18:19</b></td> </tr> <tr> <td>鬼北町役場前 (宇和島バス)</td> <td><b>8:37</b></td> <td><b>10:12</b></td> <td><b>11:12</b></td> <td><b>12:12</b></td> <td><b>14:32</b></td> <td><b>15:35</b></td> <td><b>16:47</b></td> <td><b>18:22</b></td> </tr> <tr> <td>北宇和病院前</td> <td><b>8:38</b></td> <td><b>10:13</b></td> <td><b>11:13</b></td> <td><b>12:13</b></td> <td><b>14:33</b></td> <td><b>15:36</b></td> <td><b>16:48</b></td> <td><b>18:23</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>図 循環バスのバス停と時刻表の分かりやすいチラシ（愛媛県鬼北町）</p>	乗降箇所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	北宇和病院前	7:40	9:15	10:15	11:15	13:35	<b>14:38</b>	15:50	17:25	鬼北町役場前 (中央公民館)	7:42	9:17	10:17	11:17	13:37	<b>14:40</b>	15:52	17:27	近永栄町	7:44	9:19	10:19	11:19	13:39	<b>14:42</b>	15:54	17:29	伊予銀行前 (近永駅前)	7:46	9:21	10:21	11:21	13:41	<b>14:44</b>	15:56	17:31	JR近永駅	7:49	9:24	10:24	11:24	13:44	<b>14:47</b>	15:59	17:34	大野内科前	7:51	9:26	10:26	11:26	13:46	<b>14:49</b>	16:01	17:36	フジ	7:57	9:32	10:32	11:32	13:52	<b>14:55</b>	16:07	17:42	徳原医院前	8:02	9:37	10:37	11:37	13:57	<b>15:00</b>	16:12	17:47	ダイヤレックス	8:07	9:42	10:42	11:42	14:02	<b>15:05</b>	16:17	17:52	いしむら整形外科前	<b>8:12</b>	<b>9:47</b>	<b>10:47</b>	<b>11:47</b>	<b>14:07</b>	<b>15:10</b>	<b>16:22</b>	<b>17:57</b>	赤松酒店前	<b>8:16</b>	<b>9:51</b>	<b>10:51</b>	<b>11:51</b>	<b>14:11</b>	<b>15:14</b>	<b>16:26</b>	<b>18:01</b>	森の三角ぼうし	<b>8:22</b>	<b>9:57</b>	<b>10:57</b>	<b>11:57</b>	<b>14:17</b>	<b>15:20</b>	<b>16:32</b>	<b>18:07</b>	南愛媛病院	<b>8:28</b>	<b>10:03</b>	<b>11:03</b>	<b>12:03</b>	<b>14:23</b>	<b>15:26</b>	<b>16:38</b>	<b>18:13</b>	出目駅	<b>8:31</b>	<b>10:06</b>	<b>11:06</b>	<b>12:06</b>	<b>14:26</b>	<b>15:29</b>	<b>16:41</b>	<b>18:16</b>	えひめ南農協 鬼北広見支所前	<b>8:34</b>	<b>10:09</b>	<b>11:09</b>	<b>12:09</b>	<b>14:29</b>	<b>15:32</b>	<b>16:44</b>	<b>18:19</b>	鬼北町役場前 (宇和島バス)	<b>8:37</b>	<b>10:12</b>	<b>11:12</b>	<b>12:12</b>	<b>14:32</b>	<b>15:35</b>	<b>16:47</b>	<b>18:22</b>	北宇和病院前	<b>8:38</b>	<b>10:13</b>	<b>11:13</b>	<b>12:13</b>	<b>14:33</b>	<b>15:36</b>	<b>16:48</b>	<b>18:23</b>
乗降箇所	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便																																																																																																																																																											
北宇和病院前	7:40	9:15	10:15	11:15	13:35	<b>14:38</b>	15:50	17:25																																																																																																																																																											
鬼北町役場前 (中央公民館)	7:42	9:17	10:17	11:17	13:37	<b>14:40</b>	15:52	17:27																																																																																																																																																											
近永栄町	7:44	9:19	10:19	11:19	13:39	<b>14:42</b>	15:54	17:29																																																																																																																																																											
伊予銀行前 (近永駅前)	7:46	9:21	10:21	11:21	13:41	<b>14:44</b>	15:56	17:31																																																																																																																																																											
JR近永駅	7:49	9:24	10:24	11:24	13:44	<b>14:47</b>	15:59	17:34																																																																																																																																																											
大野内科前	7:51	9:26	10:26	11:26	13:46	<b>14:49</b>	16:01	17:36																																																																																																																																																											
フジ	7:57	9:32	10:32	11:32	13:52	<b>14:55</b>	16:07	17:42																																																																																																																																																											
徳原医院前	8:02	9:37	10:37	11:37	13:57	<b>15:00</b>	16:12	17:47																																																																																																																																																											
ダイヤレックス	8:07	9:42	10:42	11:42	14:02	<b>15:05</b>	16:17	17:52																																																																																																																																																											
いしむら整形外科前	<b>8:12</b>	<b>9:47</b>	<b>10:47</b>	<b>11:47</b>	<b>14:07</b>	<b>15:10</b>	<b>16:22</b>	<b>17:57</b>																																																																																																																																																											
赤松酒店前	<b>8:16</b>	<b>9:51</b>	<b>10:51</b>	<b>11:51</b>	<b>14:11</b>	<b>15:14</b>	<b>16:26</b>	<b>18:01</b>																																																																																																																																																											
森の三角ぼうし	<b>8:22</b>	<b>9:57</b>	<b>10:57</b>	<b>11:57</b>	<b>14:17</b>	<b>15:20</b>	<b>16:32</b>	<b>18:07</b>																																																																																																																																																											
南愛媛病院	<b>8:28</b>	<b>10:03</b>	<b>11:03</b>	<b>12:03</b>	<b>14:23</b>	<b>15:26</b>	<b>16:38</b>	<b>18:13</b>																																																																																																																																																											
出目駅	<b>8:31</b>	<b>10:06</b>	<b>11:06</b>	<b>12:06</b>	<b>14:26</b>	<b>15:29</b>	<b>16:41</b>	<b>18:16</b>																																																																																																																																																											
えひめ南農協 鬼北広見支所前	<b>8:34</b>	<b>10:09</b>	<b>11:09</b>	<b>12:09</b>	<b>14:29</b>	<b>15:32</b>	<b>16:44</b>	<b>18:19</b>																																																																																																																																																											
鬼北町役場前 (宇和島バス)	<b>8:37</b>	<b>10:12</b>	<b>11:12</b>	<b>12:12</b>	<b>14:32</b>	<b>15:35</b>	<b>16:47</b>	<b>18:22</b>																																																																																																																																																											
北宇和病院前	<b>8:38</b>	<b>10:13</b>	<b>11:13</b>	<b>12:13</b>	<b>14:33</b>	<b>15:36</b>	<b>16:48</b>	<b>18:23</b>																																																																																																																																																											
実施主体	<p>【企画・作成・広報】：宇和島市、宇和島自動車  【協力】：鉄道、関係施設</p>																																																																																																																																																																		
スケジュール	<p>【企画・作成】：2024年度～  【広報】：2025年度～</p>																																																																																																																																																																		
備考																																																																																																																																																																			

事業 ⑤ 交通結節点・乗継拠点の維持、乗継情報の充実

現状・問題点  
 ・市民アンケートや観光客からの意見として、乗継がしにくく、使いづらいという意見が寄せられている。

・交通結節点、乗継拠点において、市全域の乗継時刻表を提供する。  
 ・鉄道、高速バス、路線バス、コミュニティバス、海上交通の異なる交通モードの乗継や、自転車（自転車活用推進計画）や自家用車との連携も考慮する。

北ルート		601系統 1便 - 6便						601V系統 2便 - 5便 (下松駅前経由)					
停留所名	1便	2便	3便	4便	5便	6便	1便	2便	3便	4便	5便	6便	
11 岸和田駅前	8:05	9:20	10:50	12:15	14:35	15:55	↓	9:55	11:25	12:50	15:10	↓	
2 上野町東	8:11	9:26	10:56	12:21	14:41	16:01	↓	9:58	11:28	12:53	15:13	↓	
3 加守町2丁目	8:12	9:27	10:57	12:22	14:42	16:02	↓	10:03	11:33	12:58	15:18	↓	
4 香木若松町	8:14	9:29	10:59	12:24	14:44	16:04	↓	10:08	11:38	13:03	15:23	↓	
5 競輪場前	8:16	9:31	11:01	12:26	14:46	16:06	↓	10:13	11:43	13:08	15:28	↓	
6 府宮吉井住宅前	8:19	9:34	11:04	12:29	14:49	16:09	↓	10:18	11:48	13:13	15:33	↓	
7 中井町	8:20	9:35	11:05	12:30	14:50	16:10	↓	10:23	11:53	13:18	15:38	↓	
8 箕土路公園前	8:23	9:38	11:08	12:33	14:53	16:13	↓	10:28	11:58	13:23	15:43	↓	
9 下池田町	8:24	9:39	11:09	12:34	14:54	16:14	↓	10:33	12:03	13:28	15:48	↓	
10 小松屋町北(総合体育館)	8:28	9:43	11:13	12:38	14:58	16:18	↓	10:38	12:08	13:33	15:53	↓	
11 市民病院前	8:33	9:48	11:18	12:43	15:03	16:23	↓	10:43	12:13	13:38	15:58	↓	
12 下松駅前	↓	9:55	11:25	12:50	15:10	↓	↓	10:48	12:18	13:43	16:03	↓	
13 下松(市民病院南)	↓	9:58	11:28	12:53	15:13	↓	↓	10:53	12:23	13:48	16:08	↓	
14 保健センター前	8:38	10:03	11:33	12:58	15:18	16:28	↓	10:58	12:28	13:53	16:13	↓	
15 港緑町(浪切ホール)	8:48	10:13	11:43	13:08	15:28	16:38	↓	11:03	12:33	13:58	16:18	↓	
16 市役所前	8:55	10:20	11:50	13:15	15:35	16:45	↓	11:08	12:38	14:03	16:23	↓	
1 岸和田駅前	9:03	10:28	11:58	13:23	15:43	16:53	↓	11:13	12:43	14:08	16:28	↓	

乗継  
乗継  
乗継

事業の概要・実施イメージ



図 乗継場所が分かる路線図と乗継時刻表（大阪府岸和田市）

実施主体 【企画・作成・情報提供】 宇和島自動車、宇和島市

スケジュール 【企画・作成】：2024年度～  
 【広報】：2025年度～

備考



事業 ⑥	地域でバス等の待合空間を整備・維持管理できる仕組みの構築
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合環境が充分でないバス停があり、雨天時など利用しづらい状況にある。</li> <li>・学校ヒアリングでは、小学生が待つための上屋の設置の要望が寄せられている。</li> <li>・交通事業者により既存のバス停の維持管理は行われているが、老朽化が進んでいるが建て替えができない状況である。</li> <li>・宇和島市では、施設整備に関する補助金（宇和島市公共交通利用便益施設整備事業費補助金）を創設している。</li> </ul>
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バス利用のある学校等からバス停の上屋整備等の要望があり歩道空間が狭い場合、学校側敷地との連携により設置できないか、地域の市民（自治会やPTA単位）とともに検討を行う。</li> <li>・地域の市民の活動により待合空間を維持管理する仕組みを構築し、宇和島市は取組内容の共有や資金面での支援等を行う。</li> </ul> <div data-bbox="616 981 1158 1379" data-label="Image"> </div> <p data-bbox="408 1391 1358 1424">図 学校側敷地との連携によるバス停待合環境整備の事例（岐阜県長良高校前）</p>
実施主体	<p>【企画】宇和島市</p> <p>【実施】学校、地域の市民</p> <p>【協力】宇和島自動車</p>
スケジュール	<p>【企画】：2024年度～</p> <p>【実施】：2025年度～</p>
備考	

事業 ⑦	バリアフリー化への対応
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化が進展する中でバリアフリー化への対応は急務であり、国土交通省も、車両のバリアフリー化に関する助成制度を導入し、低床化を推進している。</li> <li>・鉄道、路線バス、コミュニティバス・デマンドタクシー、海上交通は、車両や自動車、船舶の更新時に対応されている。</li> </ul>
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現行制度の中で、引き続きバリアフリー化を推進する。</li> <li>・ハード事業については、バリアフリー化に対応した車両等の導入や道路整備時に対応を図る。</li> <li>・ソフト事業については、バリアフリー研修等で、運転士等への周知・徹底を図る。</li> </ul> <div data-bbox="399 739 1013 1288" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>しおかぜ・いしづち号 8600系特急電車</p>  <p>車いすご利用のお客様へ</p> <p>1号車の11A席及び4・6号車の12A席は車いす対応座席です。 また、1号車11CD席及び4・6号車の12CD席に車いすスペースがあります。 1・4・6号車のトイレには車いす対応の洋式トイレを備え付けております。</p> </div> <div data-bbox="1029 739 1396 1288">   </div> <p>図 バリアフリー化された車両等の導入例（JR 四国、盛運汽船・ゆきかぜ）</p> <div data-bbox="606 1388 1181 1769">  <p>図 バリアフリー研修の実施状況（宇和島自動車）</p> </div>
実施主体	【随時、実施】交通事業者
スケジュール	<p>【ソフト事業の実施】：2024年度～</p> <p>【ハード事業の実施】：車両等の更新時</p>
備考	




事業 ⑧	免許返納に向けた取組																									
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転診断推進事業や運転免許証変更支援事業を市にて実施しており、免許返納者は増加傾向である。</li> <li>・市民アンケートによると、運転免許証を返納できない理由は、「自由に移動できなくなるから」、「移動手段がまったく無くなるから」等の回答が多い状況であった。</li> </ul>																									
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許返納を考えている方へ、制度の解説や返納により受けられる特典を紹介するチラシによる広報を継続して実施する。</li> <li>・公共交通の割引対象拡大を含めた、特典等の拡充の取組を推進する。 例) 宇和島自動車：路線バスの片道運賃 5 割引 宇和島ハイヤー・新さつきタクシー・四国自動車交通：タクシー料金 1 割引</li> <li>・運転診断推進事業や運転免許証変更支援事業を継続して実施する。</li> </ul> <div data-bbox="539 775 1267 1814" style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: center;"><b>交通事故未然防止のために実施している 補助制度のお知らせ</b></p> <p>宇和島市では、交通事故の抑止を図るため、車の運転に不安を感じる方に対する施策として、令和元年 10 月 1 日から、次の 2 事業の支援を始めました。 ※申請時に市内に住居登録がある方が対象</p> <p><b>①『自動車運転診断』受講料の補助（宇和島自動車学校での受講が対象）</b></p> <p>下記「運転診断」により、運転継続についての助言や、結果に基づく適切なケアが受けられます。 ※なお、免許更新時に必要となる講習は、この補助事業の対象外です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>A コース、D コース</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>B コース</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>練習中</p> </div> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>運転診断コース</th> <th>概要</th> <th>所要時間</th> <th>料金</th> <th>料金に対する補助額（1/2）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A 実車運転診断</td> <td>教習コース走行して診断</td> <td>約 30 分</td> <td>2,000 円</td> <td>1,000 円</td> </tr> <tr> <td>B 運転適性診断</td> <td>視野や反応を専用機器で判定</td> <td>約 20 分</td> <td>1,000 円</td> <td>500 円</td> </tr> <tr> <td>C 認知機能検査</td> <td>法令講習と同じ内容</td> <td>約 30 分</td> <td>650 円</td> <td>300 円</td> </tr> <tr> <td>D 運転修正</td> <td>A コースの結果を基に、運転しながら技術を修正</td> <td>約 50 分</td> <td>5,000 円</td> <td>2,500 円</td> </tr> </tbody> </table> <p>※希望のコースを選択できます。（複数可） ※すべて予約制です。あらかじめ、宇和島自動車学校へご連絡ください。 ※ご希望の日に予約できないこともあります。 ※自動車学校で料金をお支払い後、市役所にて補助金申請の手続きをお願いします。 ①の補助を受けるために必要なもの。（市役所 2F 市民課または、各支所総務係にて手続き可能）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>（1）運転免許証（住所確認のため）</li> <li>（2）印鑑</li> <li>（3）自動車学校が発行する領収・修了証明書（令和元年 10 月 1 日以降のもの）</li> <li>（4）補助金の振込を希望する通帳（市でコピーします）</li> </ol> <p><b>②『運転経歴証明書』取得費の補助（宇和島警察署での申請が対象）</b></p> <p>証明書の交付手数料と郵送料（後日郵送）の全額を宇和島市が補助します。 ※この事業は、宇和島警察署・宇和島交通安全協会・宇和島市が協力して実施しています。</p> <p>「運転経歴証明書」の提示により、支援事業所で様々な特典（※）を受けることができます。 ※詳しくは、愛媛県警察 HP をご覧ください。</p> <p>②の補助を受けるために必要なもの。（宇和島警察署の窓口でのみ申請が可能です）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>（1）運転免許証（住所確認のため）</li> <li>（2）印鑑 ※その他、証明書の交付には、写真（縦 3 cm×横 2.4 cm）も必要です。</li> </ol> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;"> <p><b>問合せ先</b></p> <p>●運転診断について 宇和島自動車学校 0895-22-4671</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>●免許返納について 宇和島警察署交通課 0895-22-0110</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>●補助金について 宇和島市民課 0895-49-7004</p> </div> </div> </div>	運転診断コース	概要	所要時間	料金	料金に対する補助額（1/2）	A 実車運転診断	教習コース走行して診断	約 30 分	2,000 円	1,000 円	B 運転適性診断	視野や反応を専用機器で判定	約 20 分	1,000 円	500 円	C 認知機能検査	法令講習と同じ内容	約 30 分	650 円	300 円	D 運転修正	A コースの結果を基に、運転しながら技術を修正	約 50 分	5,000 円	2,500 円
運転診断コース	概要	所要時間	料金	料金に対する補助額（1/2）																						
A 実車運転診断	教習コース走行して診断	約 30 分	2,000 円	1,000 円																						
B 運転適性診断	視野や反応を専用機器で判定	約 20 分	1,000 円	500 円																						
C 認知機能検査	法令講習と同じ内容	約 30 分	650 円	300 円																						
D 運転修正	A コースの結果を基に、運転しながら技術を修正	約 50 分	5,000 円	2,500 円																						
実施主体	<p>【企画・作成・実施】：宇和島市、宇和島警察署</p> <p>【協力】：宇和島自動車学校</p>																									
スケジュール	【企画・作成・実施】：2024 年度～																									
備考																										

図 宇和島市の補助制度のお知らせチラシ



事業 ⑨	路線網の再編、最適化													
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県事業としての路線再編は完了しているが、重複路線が一部存在している。</li> <li>・市民アンケートや関係者ヒアリングでは、「他に移動手段がある」、「行きたい場所まで行けない」、「運行時間に不都合がある」といった意見が寄せられている。</li> <li>・路線バスの一部の区間では、利用者が極端に少ない状況である。</li> </ul>													
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県実施計画の再編結果やその他路線の利用状況を踏まえ、継続的に検証・改善を図る。</li> <li>・バス運行事業者により、利用状況調査の結果や地元要望を踏まえ、重複路線や乗継などを考慮しながら、必要に応じ運行路線やダイヤ調整を検討する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">表 路線バスの再編の方向性（案）</p> <table border="1" data-bbox="408 714 1401 965"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>系統名・区間等</th> <th>方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">宇和島市内線</td> <td>出口・薬師谷・柿の木方面行</td> <td rowspan="2">運行経路の見直しと重複区間の解消検討</td> </tr> <tr> <td>柿原・大浦・赤松方面行</td> </tr> <tr> <td>三浦半島線</td> <td>下波東～水産試験場前</td> <td>形態見直し検討</td> </tr> <tr> <td>岩松支線</td> <td>岩松～脇～嵐方面</td> <td>小学生通学便の必要性検討</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：宇和島自動車</p>	路線名	系統名・区間等	方向性	宇和島市内線	出口・薬師谷・柿の木方面行	運行経路の見直しと重複区間の解消検討	柿原・大浦・赤松方面行	三浦半島線	下波東～水産試験場前	形態見直し検討	岩松支線	岩松～脇～嵐方面	小学生通学便の必要性検討
路線名	系統名・区間等	方向性												
宇和島市内線	出口・薬師谷・柿の木方面行	運行経路の見直しと重複区間の解消検討												
	柿原・大浦・赤松方面行													
三浦半島線	下波東～水産試験場前	形態見直し検討												
岩松支線	岩松～脇～嵐方面	小学生通学便の必要性検討												
実施主体	<p>【調査・検討・実施】：宇和島自動車</p> <p>【広報】：宇和島自動車、宇和島市</p>													
スケジュール	<p>【調査・検討】：2024年度～</p> <p>【実施】：2025年度～</p> <p>【広報】：実施後、随時</p>													
備考														

事業 ⑩	必要な路線等への支援体制の検討																											
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>海上交通や一部の路線バス、コミュニティバスについては、利用者が限られ、慢性的な赤字路線となっているが、地域住民の生活手段として存続が求められている。</li> <li>必要な路線等の維持を図るため、地域内フィーダー系統確保維持計画が策定され、宇和島市地域公共活性化協議会にて協議・承認されている。</li> </ul>																											
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活交通路線の確保・維持するため、国や県等の補助を活用しながら、公共交通事業者（路線バス、コミバス・デマンド、海上交通）への市の支援体制の強化・充実を検討する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">表 路線バスへの現在の補助体系</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">補助名称</th> <th style="width: 10%;">種別</th> <th style="width: 30%;">補助対象路線</th> <th style="width: 20%;">補助対象経費</th> <th style="width: 30%;">補助金の額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center; vertical-align: middle;">運行費補助金</td> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">県単独補助分</td> <td>国庫補助系統以外の生活交通バス路線 ①運行系統の距離が5km以上のもの ②運行系統の1日当たりの輸送量が15人から150人までのもの ③運行系統の1日当たりの運行回数が3回以上のもの ④補助対象期間に当該生活交通バス路線の運行によって得た運行系統の経常収益の額が路線バス補助対象経常費用に達していないもの</td> <td>補助対象経常費用と経常収益との差額 ただし、補助対象経常費用の20分の9に相当する額を限度とする</td> <td>補助対象経費の額の合計額</td> </tr> <tr> <td>国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を申請している生活交通バス路線</td> <td>補助対象収支差額 ただし、国庫補助制度及び県運行対策費補助制度並びに宇和島市生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金交付要綱第1節の規定による補助金がある場合は、補助対象収支差額から当該補助金の額を差し引いた額を上限とする</td> <td>国庫補助制度及び県運行対策費補助制度による補助金の額が国庫補助制度における補助限度額に満たない部分  国庫補助限度額から国庫補助金等の額を差し引いた額の2分の1以内の額</td> </tr> <tr> <td rowspan="2" style="text-align: center; vertical-align: middle;">市単独補助分</td> <td>国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を申請しているバス路線</td> <td></td> <td></td> <td>補助対象経費の額の合計額以内</td> </tr> <tr> <td>路線バス運行費補助金(県単独補助分)の交付を申請している生活交通バス路線</td> <td></td> <td></td> <td>県単独補助制度における補助限度額が補助対象経費の額に満たない部分  補助対象経費の額から県単独補助上限額を差し引いた額の2分の1以内の額</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>国庫補助制度及び県単独補助制度の補助対象路線以外の生活交通バス路線のうち、住民の生活維持・確保に必要であると市長が認めた生活交通バス路線</td> <td></td> <td>補助対象経費の額の合計額以内</td> </tr> </tbody> </table>	補助名称	種別	補助対象路線	補助対象経費	補助金の額	運行費補助金	県単独補助分	国庫補助系統以外の生活交通バス路線 ①運行系統の距離が5km以上のもの ②運行系統の1日当たりの輸送量が15人から150人までのもの ③運行系統の1日当たりの運行回数が3回以上のもの ④補助対象期間に当該生活交通バス路線の運行によって得た運行系統の経常収益の額が路線バス補助対象経常費用に達していないもの	補助対象経常費用と経常収益との差額 ただし、補助対象経常費用の20分の9に相当する額を限度とする	補助対象経費の額の合計額	国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を申請している生活交通バス路線	補助対象収支差額 ただし、国庫補助制度及び県運行対策費補助制度並びに宇和島市生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金交付要綱第1節の規定による補助金がある場合は、補助対象収支差額から当該補助金の額を差し引いた額を上限とする	国庫補助制度及び県運行対策費補助制度による補助金の額が国庫補助制度における補助限度額に満たない部分  国庫補助限度額から国庫補助金等の額を差し引いた額の2分の1以内の額	市単独補助分	国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を申請しているバス路線			補助対象経費の額の合計額以内	路線バス運行費補助金(県単独補助分)の交付を申請している生活交通バス路線			県単独補助制度における補助限度額が補助対象経費の額に満たない部分  補助対象経費の額から県単独補助上限額を差し引いた額の2分の1以内の額			国庫補助制度及び県単独補助制度の補助対象路線以外の生活交通バス路線のうち、住民の生活維持・確保に必要であると市長が認めた生活交通バス路線		補助対象経費の額の合計額以内
補助名称	種別	補助対象路線	補助対象経費	補助金の額																								
運行費補助金	県単独補助分	国庫補助系統以外の生活交通バス路線 ①運行系統の距離が5km以上のもの ②運行系統の1日当たりの輸送量が15人から150人までのもの ③運行系統の1日当たりの運行回数が3回以上のもの ④補助対象期間に当該生活交通バス路線の運行によって得た運行系統の経常収益の額が路線バス補助対象経常費用に達していないもの	補助対象経常費用と経常収益との差額 ただし、補助対象経常費用の20分の9に相当する額を限度とする	補助対象経費の額の合計額																								
		国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を申請している生活交通バス路線	補助対象収支差額 ただし、国庫補助制度及び県運行対策費補助制度並びに宇和島市生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金交付要綱第1節の規定による補助金がある場合は、補助対象収支差額から当該補助金の額を差し引いた額を上限とする	国庫補助制度及び県運行対策費補助制度による補助金の額が国庫補助制度における補助限度額に満たない部分  国庫補助限度額から国庫補助金等の額を差し引いた額の2分の1以内の額																								
	市単独補助分	国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を申請しているバス路線			補助対象経費の額の合計額以内																							
		路線バス運行費補助金(県単独補助分)の交付を申請している生活交通バス路線			県単独補助制度における補助限度額が補助対象経費の額に満たない部分  補助対象経費の額から県単独補助上限額を差し引いた額の2分の1以内の額																							
		国庫補助制度及び県単独補助制度の補助対象路線以外の生活交通バス路線のうち、住民の生活維持・確保に必要であると市長が認めた生活交通バス路線		補助対象経費の額の合計額以内																								
実施主体	<p>【企画・実施】宇和島市</p> <p>【調整】宇和島自動車、盛運汽船</p>																											
スケジュール	<p>【企画・実施】：2024年度～</p> <p>【補助金要綱等の改訂】：必要に応じ実施</p>																											
備考																												

事業 ⑪	地域主体で行う地域モビリティ等の取組を支援する仕組みの構築																
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存のバス・タクシー事業者による輸送サービスの提供が困難な場合、地域の関係者による協議等を経て、自家用有償旅客輸送事業を導入することができる。</li> <li>令和5年度に戸島地区にて地域モビリティの実証実験を実施しており、月平均約90件の利用があった。</li> </ul>																
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>戸島の地域モビリティの実証実験結果を踏まえ、他地域への展開を検討する。</li> </ul> <table border="1" data-bbox="419 571 1385 1765"> <tr> <td>運営主体</td> <td>戸島地区地域づくり協議会</td> </tr> <tr> <td>目的</td> <td>公共交通空白地域の解消及び交通弱者の移動利便性（＝地域モビリティ）の向上。</td> </tr> <tr> <td>運送地域</td> <td>○区域運行：戸島地区内（本浦、小内浦、郡） ※運行ルートは2ページを参照（特定の停留所はなし）</td> </tr> <tr> <td>対象者</td> <td>○地区住民及び観光旅客を含む来訪者 【参考 R5.4.1 実証】本浦：124人（うち、75歳以上 32人） 小内浦：106人（うち、75歳以上 31人） 郡：4人（うち、75歳以上 3人）</td> </tr> <tr> <td>実証時期</td> <td>○令和5年7月～令和6年3月（予定）</td> </tr> <tr> <td>運行内容</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> <li>○運行日：平日及び土曜日（日曜・祝日は除く）※事前予約制</li> <li>○運行時間：7時～17時</li> <li>○利用者：主に、地区内で移動手段を持たない高齢者等の利用を想定。</li> <li>○利用用途：特に限定はしない（傷病等の緊急時は消防等を利用） 主に、「買い物」「通院」「フェリーのりばへの移動」による利用を想定。</li> <li>○利用料金：一律100円（1人1回の運行（片道）につき） ※未就学児については、大人1人につき1人無料（利用人数には計上）</li> <li>○利用方法：原則、運行日の前日までに電話による予約（公民館で受付）</li> <li>○目標値：【利用回数】実証実験の期間9ヶ月で300回 （75歳以上66人の約5割の方、33人が月1回程度の利用を見込み33人×9月＝297人＝300回） 【利用人数】300人</li> <li>○利用イメージ</li> </ul>  </td> </tr> <tr> <td>使用車両</td> <td>○軽自動車1台（ハイゼット（4人乗り）） ※市の公用車を手配（一定期間使用した車両）</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>○宇和島市地域公共交通網形成計画に位置付ける事業 12. 地域主体で行うコミュニティバス等の取組を支援する仕組みの構築</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">図 戸島地区の地域モビリティの事業概要</p>	運営主体	戸島地区地域づくり協議会	目的	公共交通空白地域の解消及び交通弱者の移動利便性（＝地域モビリティ）の向上。	運送地域	○区域運行：戸島地区内（本浦、小内浦、郡） ※運行ルートは2ページを参照（特定の停留所はなし）	対象者	○地区住民及び観光旅客を含む来訪者 【参考 R5.4.1 実証】本浦：124人（うち、75歳以上 32人） 小内浦：106人（うち、75歳以上 31人） 郡：4人（うち、75歳以上 3人）	実証時期	○令和5年7月～令和6年3月（予定）	運行内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行日：平日及び土曜日（日曜・祝日は除く）※事前予約制</li> <li>○運行時間：7時～17時</li> <li>○利用者：主に、地区内で移動手段を持たない高齢者等の利用を想定。</li> <li>○利用用途：特に限定はしない（傷病等の緊急時は消防等を利用） 主に、「買い物」「通院」「フェリーのりばへの移動」による利用を想定。</li> <li>○利用料金：一律100円（1人1回の運行（片道）につき） ※未就学児については、大人1人につき1人無料（利用人数には計上）</li> <li>○利用方法：原則、運行日の前日までに電話による予約（公民館で受付）</li> <li>○目標値：【利用回数】実証実験の期間9ヶ月で300回 （75歳以上66人の約5割の方、33人が月1回程度の利用を見込み33人×9月＝297人＝300回） 【利用人数】300人</li> <li>○利用イメージ</li> </ul> 	使用車両	○軽自動車1台（ハイゼット（4人乗り）） ※市の公用車を手配（一定期間使用した車両）	その他	○宇和島市地域公共交通網形成計画に位置付ける事業 12. 地域主体で行うコミュニティバス等の取組を支援する仕組みの構築
運営主体	戸島地区地域づくり協議会																
目的	公共交通空白地域の解消及び交通弱者の移動利便性（＝地域モビリティ）の向上。																
運送地域	○区域運行：戸島地区内（本浦、小内浦、郡） ※運行ルートは2ページを参照（特定の停留所はなし）																
対象者	○地区住民及び観光旅客を含む来訪者 【参考 R5.4.1 実証】本浦：124人（うち、75歳以上 32人） 小内浦：106人（うち、75歳以上 31人） 郡：4人（うち、75歳以上 3人）																
実証時期	○令和5年7月～令和6年3月（予定）																
運行内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行日：平日及び土曜日（日曜・祝日は除く）※事前予約制</li> <li>○運行時間：7時～17時</li> <li>○利用者：主に、地区内で移動手段を持たない高齢者等の利用を想定。</li> <li>○利用用途：特に限定はしない（傷病等の緊急時は消防等を利用） 主に、「買い物」「通院」「フェリーのりばへの移動」による利用を想定。</li> <li>○利用料金：一律100円（1人1回の運行（片道）につき） ※未就学児については、大人1人につき1人無料（利用人数には計上）</li> <li>○利用方法：原則、運行日の前日までに電話による予約（公民館で受付）</li> <li>○目標値：【利用回数】実証実験の期間9ヶ月で300回 （75歳以上66人の約5割の方、33人が月1回程度の利用を見込み33人×9月＝297人＝300回） 【利用人数】300人</li> <li>○利用イメージ</li> </ul> 																
使用車両	○軽自動車1台（ハイゼット（4人乗り）） ※市の公用車を手配（一定期間使用した車両）																
その他	○宇和島市地域公共交通網形成計画に位置付ける事業 12. 地域主体で行うコミュニティバス等の取組を支援する仕組みの構築																
実施主体	<p>【調整・検討】宇和島市</p> <p>【実施】各地区の地域づくり協議会等</p>																
スケジュール	<p>【調整・検討】：2024年度以降、随時</p> <p>【実施】：2025年度以降、随時</p>																
備考																	

事業 ⑫	公共交通の現状に関する広報の実施
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの運行地区（吉田地区、三間地区、津島地区）を対象にして、前年度の利用状況を示すチラシを作成し、回覧を行っている。</li> </ul>
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの利用状況を対象とした、チラシ作成と回覧は継続して実施する。</li> <li>・コミュニティバスの利用状況について、回覧以外での広報方法（WEB、公共施設等への配置）を検討し実施する。</li> </ul> <div data-bbox="523 571 1321 1848" style="border: 1px solid #ccc; padding: 10px;"> <p style="font-size: small;">&gt; メインメニューをスキップして本文へ移動</p> <p style="text-align: center;"><b>さいたま市</b></p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> <a href="#">日本語のみあげ</a> / <a href="#">文字サイズ</a> <b>標準</b> / <a href="#">特大</a> / <a href="#">文字色・背景色</a> <b>黒</b> / <b>白</b> / <a href="#">ふりがな</a> / <a href="#">Language</a> / <a href="#">サイトマップ</a> </p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> <a href="#">暮らし・手続き</a> / <a href="#">健康・医療・福祉</a> / <a href="#">子育て・教育</a> / <a href="#">観光・スポーツ・文化</a> / <a href="#">事業者向けの情報</a> / <a href="#">市政情報</a> </p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> <a href="#">トップページ</a> &gt; <a href="#">暮らし・手続き</a> &gt; <a href="#">まちづくり・交通</a> &gt; <a href="#">交通・道路・鉄輪道</a> &gt; <a href="#">検索したい文言を入力してください</a> <input type="text"/> <a href="#">検索</a> <a href="#">情報の探し方</a> </p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;"> <a href="#">コミュニティバス</a> &gt; <a href="#">コミュニティバス等の利用者数・収支率について</a> </p> <p style="text-align: right; font-size: x-small;">更新日付: 2023年11月20日 / ページ番号: 0099741</p> <hr/> <p style="text-align: center;"><b>コミュニティバス等の利用者数・収支率について</b> <span style="float: right;">&gt; このページを印刷する</span></p> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <b>コミュニティバス等の収支率の考え方について</b> </div> <p style="font-size: x-small;">「収支率」は、運行経費(※)と運賃収入の比率を表す指標で、以下の式で表されます。</p> <p style="font-size: x-small;">収支率(%) = 運賃収入 ÷ 運行経費 × 100</p> <p style="font-size: x-small;">例えば、収支率が40%の場合、運賃収入によって運行経費の40%がまかなわれているということになります。</p> <p style="font-size: x-small;">※運行経費 人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費などの運行維持費であり、車両償却費などの初期導入費は含まれません。</p> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <b>コミュニティバスの収支状況について</b> </div> <p style="font-size: x-small;">● コミュニティバスの年間利用者数</p>  <p style="font-size: x-small;">● コミュニティバスの収支率</p>  </div> <p style="text-align: center;">図 コミュニティバスの利用者数と収支率のWEB 広報事例（さいたま市）</p>
実施主体	【企画・実施】：宇和島市
スケジュール	【企画・実施】：2024年度～
備考	



<p>事業 ⑬</p> <p>現状・問題点</p>	<p><b>運転士等確保に向けた取組の実施</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・愛媛県の公共交通人材確保緊急対策事業と連携した学生向けイベントの周知・協力を行った。</li> <li>・鉄道、バス、タクシー、海上交通の全てにおいて、運転士等の人材が不足している。</li> </ul>
---------------------------	--

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転士等の確保に向け、県の計画との連携のほか、交通事業者とも連携しながら新たな取組を実施する。</li> </ul> <p>(移住相談者への職業紹介、自動車教習所や高校等と連携した運転士等の募集)</p>
--	--

事業の概要・実施イメージ

**(7) 採用活動の工夫**

● 大型バス運転士体協会の開催

**北陸鉄道株式会社**  
(石川県金沢市)  
資本金：18億円  
(バス事業)

- 取組概要
  - ・北陸鉄道グループでは、バス運転士の確保に向けて、国土交通省北陸信越運輸局(石川運輸支局)の支援により「大型バス運転士体協会」を開催しています。
  - ・自社ホームページ、職業求人、新聞広告、地元情報誌等を通じて「大型バス運転士体協会」の開催を知らせ、バス運転士に関心のある人を集めています。
  - ・「大型バス運転士体協会」の開催内容は下記のとおりです。
    - 運転士による模擬走行見学
    - バス運転士(補助ブレーキ付車両使用、指導員同乗)
      - 関内バス内職習得体験
      - 運転士との座談会、採用担当者による業務内容説明
  - ・「大型バス運転士体協会」の参加資格は、年齢20～59歳程度(男女問わず)、大型、中型、普通(特)免許取得者です。参加費は無料であり応募予約制としています。
  - 取組効果
    - ・「大型バス運転士体協会」の参加は申し込みから大型バスを運転することで、バス運転士としての可能性を体験することができます。参加者は約20名(男女)となり、働き先追加情報もしています。
    - ・同じくでは、今後「大型バス運転士体協会」を定期的に開催するとともに、女性を対象とした「大型バス運転士体協会」の開催も予定しています。

● インターシップの実施

**佐渡汽船シブママネジメント株式会社**  
(新潟県新潟市)  
資本金：900万円  
(旅客船事業)

- 取組概要
  - ・佐渡汽船シブママネジメント株式会社では、インターシップを開催し、高山産業専門学校、新潟県立佐和田高等学校から学生を募集しています。
  - ・高山産業専門学校からは既卒生、新潟県立佐和田高等学校からは在校生を対象としてインターシップを実施しています。インターシップに参加した学生は、船員訓練所のフェリーに乗り出し、仕事体験を行います。
  - 取組効果
    - ・同じくでは、インターシップの開催を通じて、高校生の学生に船員の仕事、船内生活を体験してもらい、それが将来の船員の確保・採用につながることを期待しています。

**(2) 応募条件の緩和**

● 海技士免許に関する応募条件を緩和

**環島汽船株式会社**  
(新潟県柏崎市角田村)  
資本金：4,500万円  
(旅客船事業)

- 取組概要
  - ・環島汽船株式会社は、新潟県上市内の観光と観光フェリー、高速船を運営しています。
  - ・業務には海技士が、甲種免許を卒業すると業務を離れることとなります。業務では業務用も開かれており、卒業後にも戻り得る。業務が戻っても、業務のしるしを支えるためには、フェリーを運転し続ける必要があり、船員を育てる必要があります。
  - ・同じくでは、船員確保に向けて海技士免許の卒業生を採用したいと希望を持っています。しかし、卒業生が戻らないため、応募条件を緩和して未経験者や海技士免許がない人でも応募可能にしています。
  - ・海技士免許を有して船員を目指すため、環島汽船株式会社では、資格取得に向けた経済的支援を実施しています。資格取得に向けた講習会参加費、宿泊費、交通費は、会社が負担しています。
  - 取組効果
    - ・ハローワークを通じて一般大学を卒業した未経験者が応募し、平成28年度に1名の中途採用にしています。3年間の業務経験を積んで資格取得を目指しています。

● 大型第二種免許に関する応募条件を緩和

**相模バス株式会社**  
(神奈川県横浜)  
資本金：1億円  
(バス事業)

- 取組概要
  - ・相模バス株式会社では、バス運転士の確保に向けて応募条件を緩和するとともに、「乗換制度」を設けて大型第二種免許を持たない応募も受け付けています。
  - ・年齢は1歳から59歳まで、普通免許取得後3年以上経過していること、過去3年以内に免許停止および運転停止処分を受けたことのないことを応募条件としています。
  - ・大型第二種免許を持たない採用者は乗務員となり、指定教習所や集中的に教習を受ける。大型第二種免許の取得後、定住員として入社することができます。6ヶ月間試用期間となり、合格後、高校時代のための教習費用は減免され、3年間を越える勤務により返戻金として返ります。
  - ・同じくでは、実務バス運転士の確保にも注力しており、業務所に卒業生や体験生などの女性採用も積極的に行っています。女性が増えやすい環境を整えています。
  - 取組効果
    - ・平成28年度のバス運転士の中途採用者のうち約1割が「乗換制度」を活用しています。

**(9) 女性の採用**

● 完全固定給と正社員運転士の導入

**南大阪第一交通株式会社**  
(大阪府大阪市)  
資本金：4,900万円  
(タクシー事業)

- 取組概要
  - ・南大阪第一交通株式会社では、女性タクシー運転士の採用に向けて平成28年1月から「完全固定給と正社員」制度を導入しています。「完全固定給と正社員」制度は、完全固定給に採用し、自動・運転士1名、運転士1名、計2名の固定給を支払うことで、会社側が負担しています。
  - ・同じくでは、「企業主導型職業訓練制度(内職習得、助産師の助産員採用、職業訓練協会)を活用し、平成28年1月業務所内採用「がらみキッズルーム(南大阪)」を開設し、さらに女性の働きやすさを確保して、女性タクシー運転士の採用に注力しています。
  - ・「がらみキッズルーム(南大阪)」は、せひから南大阪市を、社員は毎月10万円以内で利用することができます。
  - 取組効果
    - ・「完全固定給と正社員」制度の導入により、女性タクシー運転士は従来の1名から2名に増加しています。業務所内採用の採用により、その女性がタクシー運転士を目指して、現在勤務しています。同じくでは、女性タクシー運転士の割合を将来10%にすることを目標にしています。

● 女性限定バス運転士体協会の開催

**宮城交通株式会社**  
(宮城県仙台市)  
資本金：1億円  
(バス事業)

- 取組概要
  - ・宮城交通株式会社では、女性バス運転士の採用に向けて「女性限定バス運転士体協会」を開催しています。
  - ・「女性限定バス運転士体協会」の会場は、宮城交通株式会社の営業所で、業務所から送迎を実施しています。
  - ・「女性限定バス運転士体協会」の参加資格は、普通免許以上を所持し、バス運転士に興味のある環境での女性です。事前予約制で参加定員は約20人です。
  - 取組効果
    - ・宮城交通株式会社では、「女性限定バス運転士体協会」を通じて女性バス運転士を募集し、平成28年の秋から女性バス運転士を採用して、現在1名正社員にしています。
    - ・同じくでは、「女性活躍推進法」に基づき一般事業主行動計画を策定し、平成29年度時点で17名の女性バス運転士を平成28年度までに20名目指す目標を掲げています。

**(10) U・I 人材の確保**

● 移住予定者の採用

**西東京バス株式会社**  
(東京都八王子市)  
資本金：1億5,000万円  
(バス事業)

- 取組概要
  - ・西東京バス株式会社は、東京都西部を中心とした路線バスの運行や、高速バス「西・東」貸切バス事業を行う交通事業者です。
  - ・同じくでは平成24年から人口約100人の東京都調布市と連携し、種別村員制度(自治体発注型)に賛同し、バス運転士の採用を行っています。
  - ・「種別村員制度」は、種別村員(自治体発注型「U・Iターン者」)です。大型第二種免許の取得支援制度も活用しています。
  - ・同じくでは、種別村員制度に賛同し、種別村員(種別村員)として、種別村員(西東京バス株式会社)の採用を行っています。種別村員は、種別村員(種別村員)として採用し、バス運転士の採用が行われています。種別村員では、家族帰郷の奨励に注力しています。
  - 取組効果
    - ・西東京バス株式会社では、平成24年以降バス運転士として1名の種別村員(種別村員)の採用に注力しており、種別村員(種別村員)の採用に注力しています。

● 都内開催合同説明会への出席

**十勝バス株式会社**  
(北海道帯広市)  
資本金：1,000万円  
(バス事業)

- 取組概要
  - ・十勝バス株式会社は、帯広地方を中心とした路線バスの運行を行っている交通事業者です。
  - ・同じくでは、十勝地方からだけではバス運転士の確保が難しいことから、東京圏で開催されたバス運転士専門の合同説明会(十勝バス協会主催)「U・Iターン者」に注力して採用し、東京圏からのバス運転士の確保を目指しています。
  - ・「どらびびびXPO」は、バス運転士専門の求人サイトを運営する民間企業が運営しており、平成28年度には東京、大阪、名古屋の会場で開催しています。東京会場では約300人のバス運転士に関心のある応募者を集めています。
  - ・同じくでは、移住者確保に取り組み十勝地方の市町村に対して、バス運転士の住居確保への協力を呼びかけ、市町村と連携した移住支援を実施しています。
  - 取組効果
    - ・「どらびびびXPO」(東京会場)の十勝バス株式会社のブースには、約100名のバス運転士に関心のある応募者が訪れました。そのうち1名は採用に向けた交渉です。十勝地方は文化や自然環境に魅力があり、移住先として注目を集めています。平成28年度は3名のバス運転士を採用し、そのうち1名は資料からの1ターンです。

図 人材確保に向けた取組事例集(国土交通省北陸信越運輸局)

実施主体	【企画・実施】：交通事業者、愛媛県、宇和島市
スケジュール	【企画・実施】：2024年度～
備考	

事業⑭	<b>新たな技術やサービスに関する取組</b>
現状・ 問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの時刻表や路線情報を国際標準形式（GTFS）で提供している。</li> <li>・キャッシュレス決済は、JR 四国は「しこくスマートえきちゃん」により実施済み、宇和島自動車では令和5年9月より「宇和島バス おでかけスマホパス」の運用を一部路線にて開始し、スマホタッチ支払いと全線フリーパス（5500円事前決済で3日間乗り放題）の2種類を展開している。</li> <li>・愛媛県にて、「南予デジタル交通チケット YODO Maas」の実証実験を令和4年に実施。観光客向けにネットで購入可能な南予地域のJR・路線バス乗り放題券を販売していた。（JR 四国、宇和島自動車、宇和島ハイヤーが参加）</li> </ul>
事業の概要・ 実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの情報は、GTFS で継続して更新運用を図る。</li> <li>・路線バスの情報は、「おでかけスマホパス」は、今後、拡充予定であり、宇和島自動車と連携した周知促進の取組を実施し、キャッシュレス化の拡大・推進を図る。</li> <li>・今後、愛媛県にてキャッシュレス化の計画（実証実験含む）がある場合は、市も連携を図る。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>(1) 路線バス（宇和島自動車）</p> <p>KDDIが提供する高精度位置測定サービス（※注4）対応機器をバスの中に設置し、誤差数センチメートルのリアルタイム位置測定を活用し、バスの正確な位置情報を把握します。</p> <p>バスの乗降時に、車内設置のNFCプレートにスマホをかざすことで、バスの位置情報とスマホの情報がクラウドシステム上で連携し、乗車バス停、降車バス停を推定します。（※注4）</p> <p>乗降バス停情報から区間運賃を計算し、登録されたクレジットカードから運賃が引き落とされます。</p> <p>＜高精度位置測定サービスを活用した運賃支払いのイメージ＞</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>(2) 鉄道（JR四国）</p> <p>改札入出時に駅設置のNFCプレートにスマホをかざすことで乗降した駅を自動で記録し、運賃が自動精算されます。</p> <p>無人駅の場合は、駅設置のNFCプレートにタッチすることで、運賃が自動精算されます。</p> <p>＜鉄道・路線バスにおける本サービスの利用イメージ＞</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>(3) タクシー（宇和島ハイヤー、松野タクシー、近永タクシー）</p> <p>降車時にNFCプレートにスマホをかざすことで決済画面が表示され、メーターの金額を入力すると決済が完了します。</p> <p>＜タクシーにおける本サービスの利用イメージ＞</p> </div> <div style="width: 48%;"> <p>(4) コミュニティバス（松野町、鬼北町）</p> <p>降車時に車内のNFCプレートにスマホをかざすことで均一料金の乗車料金を自動で決済します。</p> <p>＜コミュニティバスにおける本サービスの利用イメージ＞</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">     図 スマホで複数の公共交通を利用できるキャッシュレス化の実証実験      （愛媛県、KDDI）   </p>
実施主体	<b>【企画・調整】</b> ：愛媛県、宇和島市等 <b>【実施・広報】</b> ：交通事業者、関係者
スケジュール	※必要に応じ実施
備考	

事業 ⑮	市内輸送資源の有効活用の検討
現状・問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少の本格化、運転手不足の深刻化等に伴って、既存の公共交通の維持が容易でなくなっている。</li> <li>・既存の公共交通サービスの維持を図りながら、サービスの不足する地域では、その他の移動手段を総動員して移動ニーズに対応することが必要になってきている。</li> </ul>
事業の概要・実施イメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の輸送資源の有効活用を図るため、既存の輸送手段や送迎サービス等（福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設・宿泊施設の送迎等）を抽出し、その活用方策の検討を行う。</li> </ul> <div data-bbox="395 705 1380 1220" style="border: 1px solid black; padding: 10px;"> <p style="text-align: center;">路線バス (地域間幹線等)</p> <p>↓ (例) 大分県南部圏      ↓ (例) 弘前市</p> <p>↓</p> <p>コミュニティバス (定時定路線又はデマンド型)      ↓      乗合タクシー (デマンド型)      ↔      タクシー(乗用)の活用 (相乗り等)</p> <p>(例) 八代市 駒ヶ根市      (例) 神石高原町</p> <p>※ タクシー相乗りの導入に向けて、道路運送法上の適正等の整備を検討中。</p> <p>※上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施</p> <p>~~~~~ バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合 ~~~~~</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>自家用有償旅客運送 (市町村自ら又はNPO等による運行)</p> <p>(例) 鳥取県西部、八幡浜市</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用</p> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p style="text-align: center;"><b>需要規模に応じた効率的・効果的な運行</b></p> <p><b>定時定路線</b></p> <p>路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。 ⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を束ねることで効率的にサービスを提供できる。</p> <p><b>デマンド型</b></p> <p>路線・ダイヤを定めず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。 ⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">図 地域の実情に合わせた交通手段の見直し（ダウンサイジング等）のイメージ (国土交通省総合政策局資料)</p>
実施主体	【検討】：宇和島市
スケジュール	【検討】 2024 年度～
備考	

### 4.3. 事業のスケジュール

表 4 事業のスケジュール

事業	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
①乗り方教室、交通安全教室を通じた利用促進	← 企画・調整・実施 →				
②公共交通マップ、乗継時刻表の整備	企画・作成	← 広報 →			
③路線の案内方法・情報発信方法の改善	検討・作成	← 広報 →			
④イベント時等での公共交通に関する情報発信方法の検討	企画・作成	← 広報 →			
⑤交通結節点・乗継拠点の維持、乗継情報の充実	企画・作成	← 広報 →			
⑥地域でバス等の待合空間を整備・維持管理できる仕組みの構築	企画	← 実施 →			
⑦バリアフリー化への対応	← 実施 →				
⑧免許返納に向けた取組	← 企画・作成・実施 →				
⑨路線網の再編、最適化	調査・検討	← 実施・広報 →			
⑩必要な路線等への支援体制の検討	← 企画・実施 →				
⑪地域主体で行う地域モビリティ等の取組を支援する仕組みの構築	調整・検討	← 実施 →			
⑫公共交通の現状に関する広報の実施	← 企画・実施 →				
⑬運転士等確保に向けた取組の実施	← 企画・実施 →				
⑭新たな技術やサービスに関する取組	企画・調整	← 実施・広報 →			
⑮市内輸送資源の有効活用の検討	← 検討 →				



#### 4.4. 事業の進捗管理

事業の計画的な推進と目標達成に際しては、Plan(計画立案・評価指標の設定)、Do(計画の円滑な実施)、Check(目標の達成度評価・課題の整理)、Action(評価・改善の妥当性検証)のPDCAサイクルを継続的に行っていくことが必要です。また、CheckとActionの結果を踏まえ、協議会等にて改善策を議論し、公共交通をより良くしていく意識を高めあっていき、持続可能な公共交通を構築し、継続していくことが重要です。

そこで、本計画の実施にあたっては、担当者の人事異動等が生じた場合でも、中長期的に円滑にPDCAサイクルを遂行することができるよう、単年度でのPDCAサイクルのスケジュールを示します。

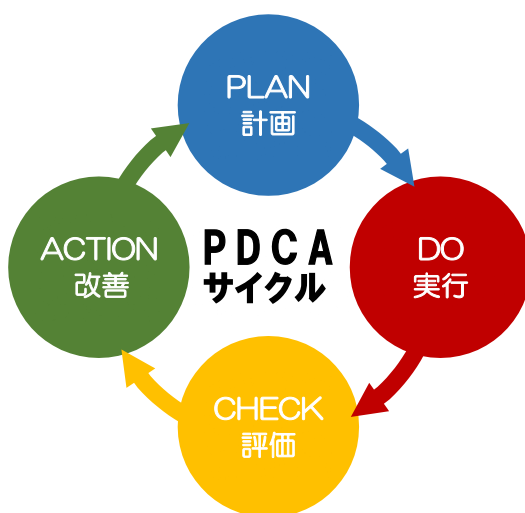


図 4 PDCA サイクルのイメージ

表 5 事業進捗管理・評価スケジュール

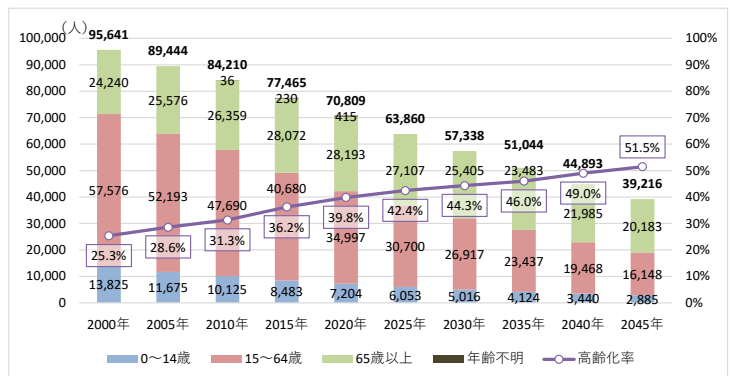
PDCAサイクル	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	2028年度
計画 (PLAN)		必要に応じて計画の見直し			計画の更新
実行 (DO)	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施	事業実施
評価 (CHECK)	事業進捗及び目標の達成状況の評価				
改善 (ACTION)			中間評価		最終評価

## 5. 宇和島市の現況

### 5.1. 人口

#### (1) 市全体人口

- 2020年国勢調査では人口が70,809人、高齢化率は39.8%で、人口減少と高齢化が続いています。
- 人口推計によると、2045年には人口が2020年の約半数の39,216人、高齢化率も50%を上回ると予測されています。

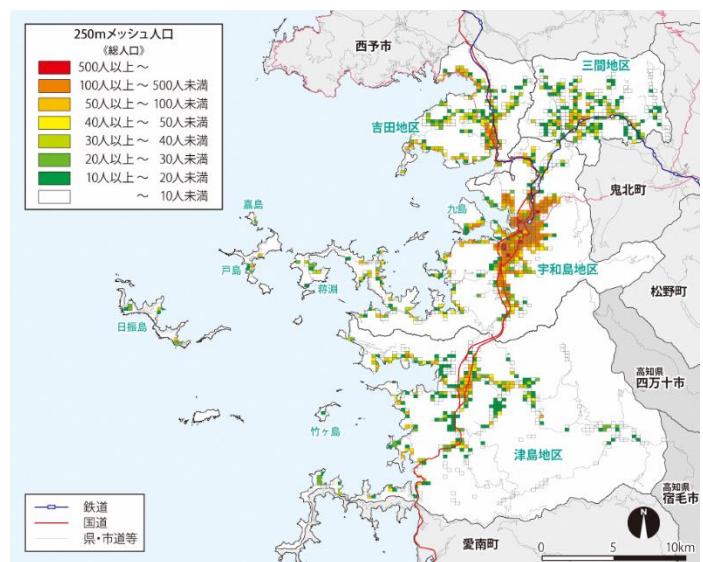


資料：国勢調査（2000年～2020年）、日本の地域将来推計人口（2018年推計 国立社会保障・人口問題研究所）

図5 宇和島市の人口・高齢化率の推移

#### (2) 人口の分布状況

- 海に面した宇和島地区、吉田地区、津島地区では、海と山に囲まれたわずかな平野部に人口の集積が見られる一方、沿岸部にも分散的に人口が分布しています。
- 三間地区では、周囲を山々に囲まれた盆地に分散的に人口が分布しています。
- 日振島、嘉島、戸島など、宇和海の一部の離島にも人口が分布しています。

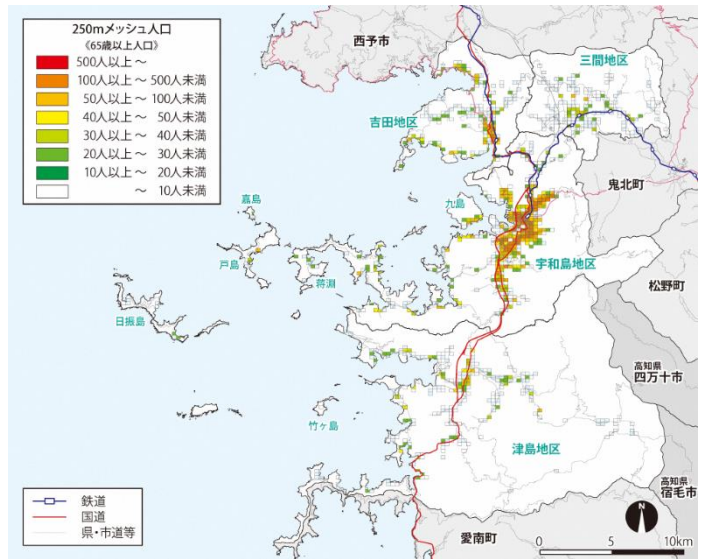


資料：国勢調査（2020年）

図6 宇和島市の人口分布

### (3) 高齢者の分布状況

- 本市の高齢化率は、各地区の周辺部で比較的高い傾向となっており、幹線道路沿いなどの人口が集中している地域では相対的に高齢化率が低くなっています。



資料：国勢調査（2020年）

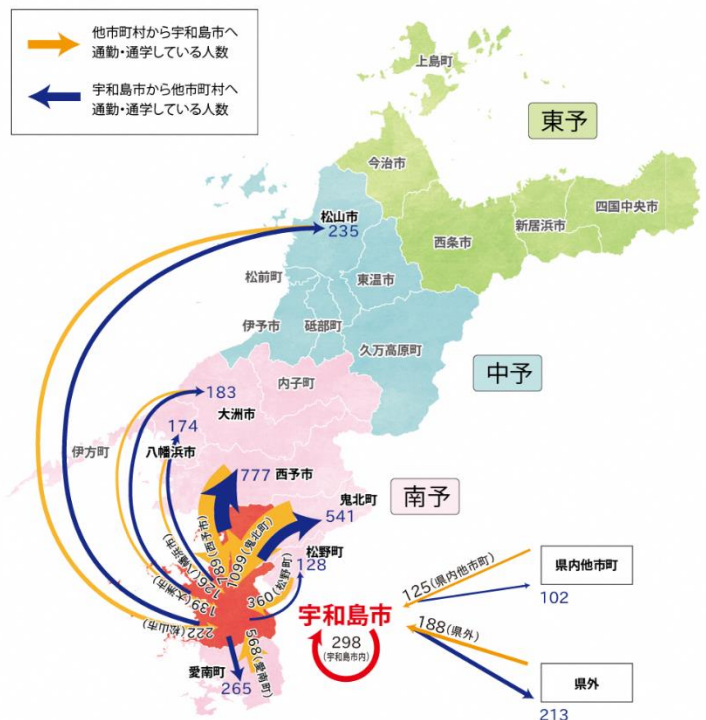
図7 宇和島市の高齢者の分布

### (4) 土地利用

- 宇和島地区の中心部など、人口が集積している地域では、建物用地が多く見られます。
- 稲作が盛んな三間地区では田が、柑橘類の栽培が盛んな宇和島地区沿岸部や吉田地区では、その他の農用地が多く見られます。
- 津島地区は山に囲まれていることから、大部分が森林となっています。

### (5) 通勤・通学の状況

- 隣接する西予市や鬼北町との間で多くの移動が見られます。
- 八幡浜市や大洲市、松山市などとの間で広域的な移動も一定数存在しています。



資料：国勢調査（2020年）

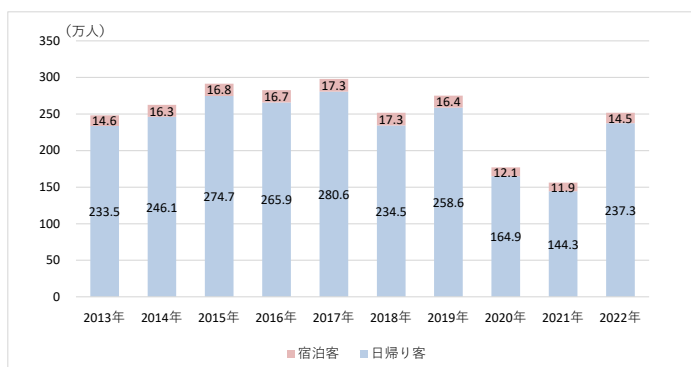
図8 市内外への通勤・通学流動

## 5.2. 主な施設の分布

- 宇和島地区の中心部には、国道 56 号（宿毛街道）に沿って帯状に多くの機能集積が見られます。
- 吉田地区、三間地区、津島地区では、各地区の中心部に一定の機能集積が見られます。

## 5.3. 観光の状況

- 観光客はコロナ禍の 2020～2021 年を除き、毎年 250 万人／年程度で、大半が日帰り客となっています。



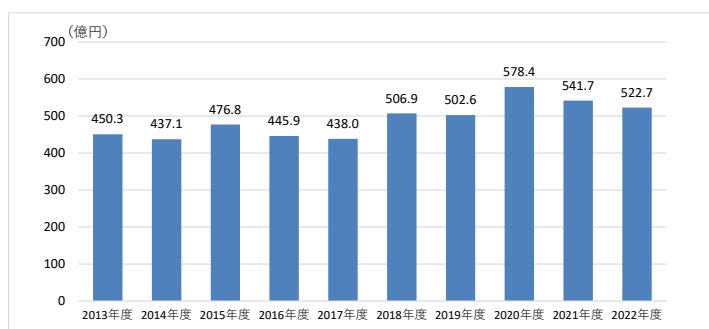
資料：宇和島市資料

図 9 観光客数の推移

## 5.4. 財政の状況

### (1) 歳入の状況

- 市の歳入は、2013～2022 年度まで増加傾向で推移しています。

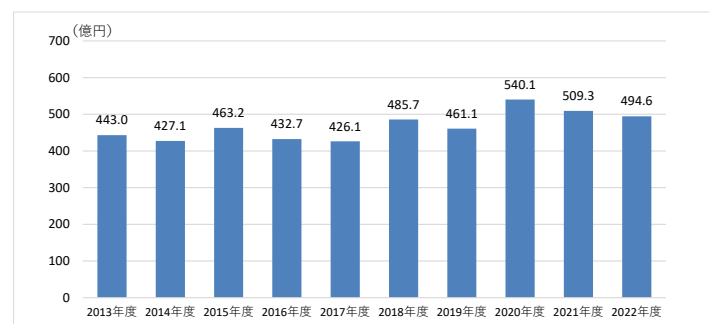


出典：総務省決算カード（2013 年度-2021 年度）、宇和島市（2022 年度）

図 10 歳入の推移

### (2) 歳出の状況

- 市の歳出は、2013～2022 年度まで増加傾向で推移しています。

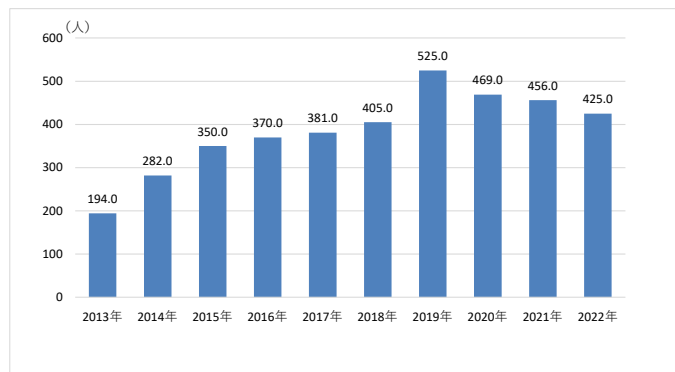


出典：総務省決算カード（2013 年度-2021 年度）、宇和島市（2022 年度）

図 11 歳出の推移

## 5.5. 運転免許証の返納者

- 市の運転免許証の自主返納者数は、2019年の525人をピークに増加傾向を示しています。



出典：宇和島警察署

図 12 運転免許証返納者数の推移

## 6. 宇和島市が目指すまちづくりの方向性

本計画の上位・関連計画は、総合計画、総合戦略のほか、移動に関連する各種分野別計画や愛媛県が策定した公共交通関連の計画が挙げられます。これら上位・関連計画におけるまちづくりの方向性について概要を以下に示します。

### 6.1. 第2次宇和島市総合計画

- 目指すべき将来像は、「継承・共育・発信のまち ～世代を超えて、自然を愛し、歴史を誇るふるさとうわじまの実現を目指して～」としています。
- 公共交通は「政策目標4 住みよさ」に位置付けられており、市街地の整備においては、「地域公共交通の維持等により生活利便性の確保を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指し、魅力的かつ持続可能な市街地形成を計画的に進める」とされています。

### 6.2. 第2期宇和島市総合戦略

- 目指すべき将来の方向性は、「人や地域、まちが元気になる魅力的なうわじまづくり」としています。
- 公共交通は「基本目標4 市民と地域の力を強化した、持続可能なまちづくり」に位置付けられ、「施策2：ブルーゾーン（※10）うわじまの実現」に関わる、高齢になっても健康で生き生きと暮らすことができる健康長寿のまちづくりの推進に寄与するものと考えられています。

### 6.3. 宇和島市都市計画マスタープラン

- 都市づくりの基本理念は、「地域の特性とコミュニティ力を活かした安全で安心にずっと暮らせる都市づくり」としています。
- 公共交通は、4つの都市づくりの基本的方向のうち「四国西南地域の中核を担う都市機能が集積したコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり」の中で、「すべての市民が徒歩で生活できるように、中心拠点や地域拠点と集落を結ぶ鉄道、バス等の公共交通の再編や見直しを進めることで、都市機能への利便性を高めるコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを進める」とされています。
- 将来都市構造では、「拠点間の連携を支える公共交通網の充実」を図る連携軸として位置づけられています。

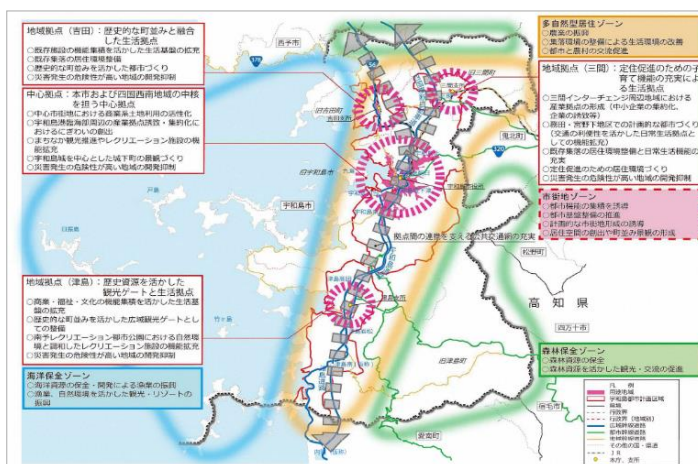


図13 将来都市構造図

※10：用語解説参照（P52）



#### 6.4. 宇和島市立地適正化計画

- 中心拠点や生活拠点などを公共交通で結ぶコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を構築し、市街地の人口密度を保ちつつ、安全で安心でき、健康で快適に暮らせる持続可能な都市づくりを進めるために策定されています。
- 公共交通については、「誰もが公共交通を利用することで、歩いて生活できるように、中心拠点・地域拠点と集落などを結ぶ鉄道・バスなどの公共交通の再編や見直し及び歩道整備などにより、効率的で持続可能な公共交通システムの維持・確保や歩行空間の整備を進める」としています。
- 目指すべき将来都市構造は、拠点及び公共交通連携軸を設定し、これを基本として拠点連携型の都市の実現を図るとされています。

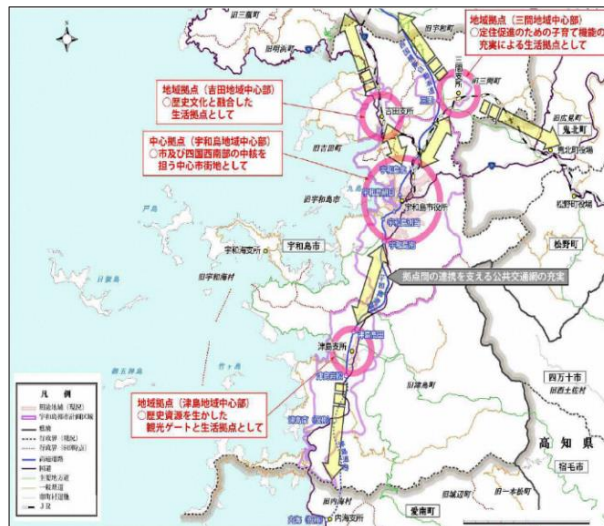


図 14 拠点及び公共交通連携軸の図

#### 6.5. 宇和島市 DX 推進計画

- 行政デジタル化などを推進するとともに、総合計画で定めるまちづくりの基本的方向に沿って、市の施策の展開を協力を後押しするものとして策定されています。
- 計画では、DXを推進することで、まちの魅力を高め「選ばれるまち」を目指しています。
- 公共交通の取組として「市民生活に欠かせない身近な交通手段である公共交通について、デジタル技術を有効に活用し、より利用しやすい環境の整備を図ります」としています。

#### 6.6. 愛媛県地域公共交通網形成計画

- 2017 年度に策定された基本方針や計画目標を継承しつつ、計画期間や個別事業の変更等について改正を行っています。
- 目標 5 の利用促進策のなかで、あらゆる交通モードを対象に、キャッシュレス決済システムの導入・拡充を行うため、「デジタル技術を活用した利便性の向上」が新たに規定されています。

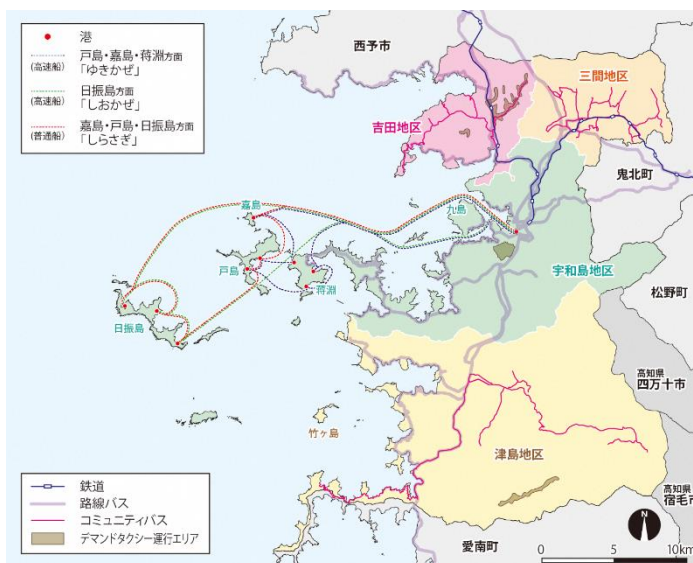
#### 6.7. 愛媛県南予地域公共交通利便増進実施計画

- 持続可能な交通ネットワークの再構築を図るため、運行の重複する区間の整理、経路短縮等による収支改善と運行持続性の向上を達成することを目的としています。
- 宇和島市を含む再編は、1 次再編時に宇和島エリア 1 と宇和島エリア 2、3 次再編時に宇和島市・鬼北町・松野町エリアが実施済みです。
- 本計画は「愛媛県 地域公共交通網形成計画」の「再編事業」として位置づけをされていましたが、「愛媛県 地域公共交通網形成計画」策定時に、「道路運送高度化事業」にも対応するため、総称して「特定事業」に変更されています。

## 7. 宇和島市の公共交通の現状

### 7.1. 現状の交通体系

- 宇和島市中心部を起点とし、放射状に路線ネットワークが構成されています。
- 吉田方面（至八幡浜・松山）は四国旅客鉄道の予讃線と宇和島自動車の松山線が、三間方面（至鬼北・松野）は四国旅客鉄道の予土線と宇和島自動車の鬼北線が、津島方面（至城辺・宿毛）には宇和島自動車の城辺・宿毛線がそれぞれ幹線としての役割を担っています。
- 三浦半島方面は宇和島自動車の三浦半島線と、盛運汽船の航路が運行（運航）しています。



出典：宇和島市公共交通マップ 2023年3月版、宇和島市HP（デマンドタクシー）、盛運汽船HP

図 15 宇和島市の公共交通体系

### 7.2. 公共交通の圏域と人口分布

- 人口が集積している地域は、概ね公共交通を利用しやすい状況にあります。周辺部を中心に一部、駅やバス停から離れた地域も見られます。

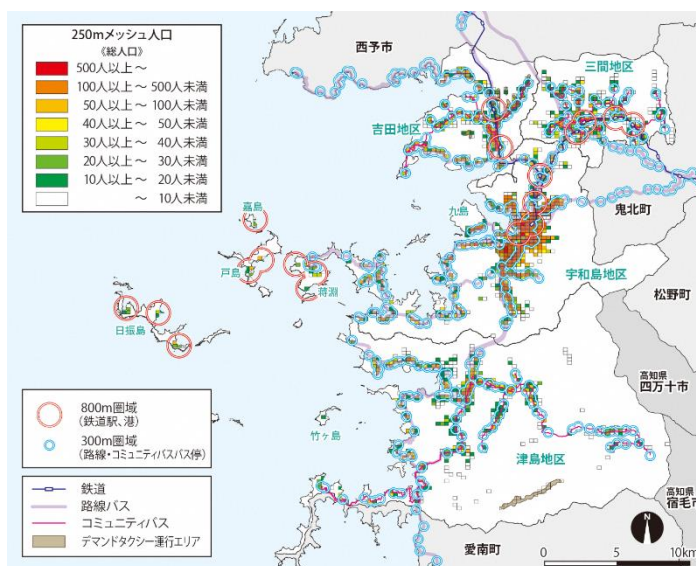


図 16 駅や港、バス停からの圏域と人口分布



### 7.3. 交通結節点の概況

- 鉄道駅や港、バスセンター等の主要なバス停が交通結節点として機能しています。
- これらの交通結節点では公共交通機関同士の乗り継ぎが想定されており、待合環境が整備されていますが、乗り継ぎに関する情報提供が十分でない箇所も見られます。

表 6 交通結節点

地区	交通結節点	待合環境の状況（一例）
宇和島地区	宇和島バスセンター JR 宇和島駅 恵美須町 きさいや広場／宇和島新内港駅	
吉田地区	JR 伊予吉田駅 吉田出張所 吉田支所 吉田病院／北小路	
三間地区	JR 伊予宮野下駅／Aコープみま JR 務田駅 道の駅みま 三間支所	
津島地区	岩松出張所 津島病院	

## 7.4. 陸上交通の概況

### (1) 鉄道

#### a) 運行状況

- 四国旅客鉄道により、予讃線が宇和島駅から松山駅方面に、予土線が北宇和島駅から若井駅（高知県）方面に運行されています。
- 予讃線は平日1日27.0往復（うち特急16.5往復）が運行されており、主に松山・大洲・八幡浜方面への輸送を担っています。
- 予土線（愛称：しまんとグリーンライン）は平日1日12.0往復（普通列車のみ）が運行されており、主に鬼北・松野・四万十方面への輸送を担っています。

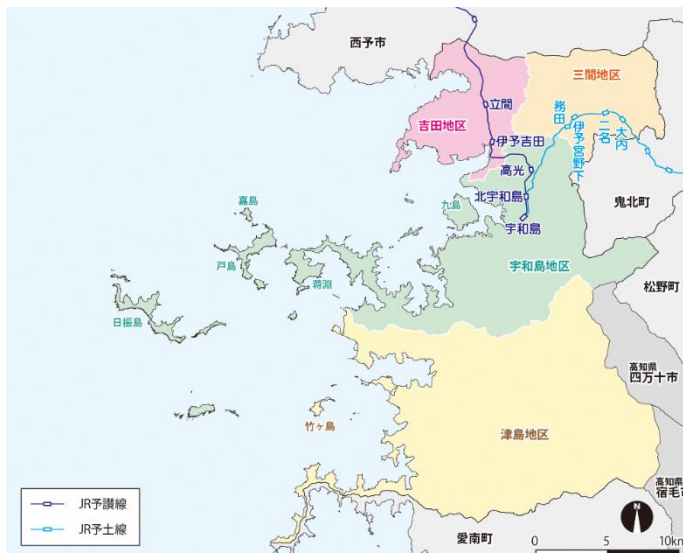
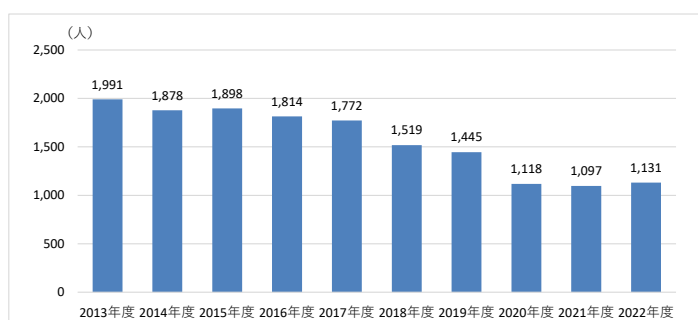


図 17 宇和島市の鉄道のネットワーク

#### b) 利用状況

- 市内における鉄道の乗車人員は、減少傾向にあります。



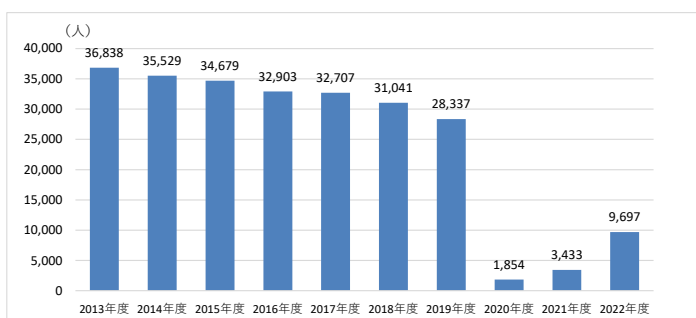
出典：四国旅客鉄道資料

図 18 宇和島市内の全鉄道の1日あたり乗車人員合計の推移

### (2) 高速バス

#### a) 利用状況

- 高速バスの利用者数は、減少傾向にあり、2020年度以降は急減しています。
- これは、コロナ禍の影響により運休月が多くなったためと考えられます。



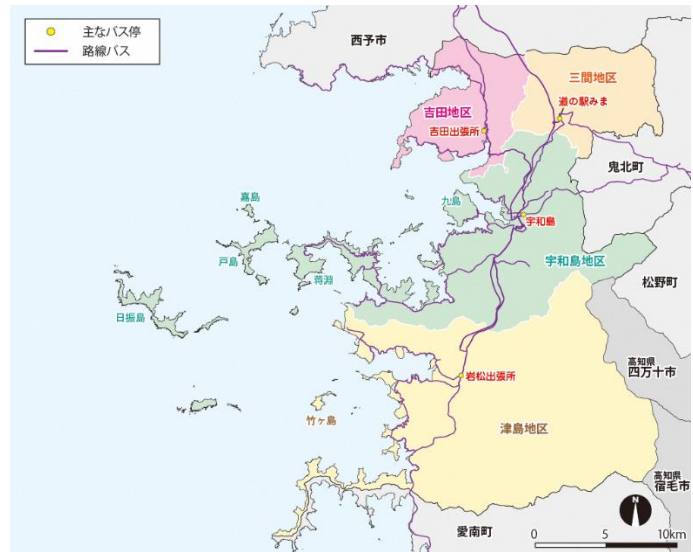
出典：宇和島自動車資料

図 19 高速バスの年間利用者数の推移

### (3) 路線バス

#### a) 運行状況

- 宇和島自動車により、市内外の各方面に路線バスが運行されています。
- 特に松山方面には、宇和島道路等を経由して松山・道後に至る特急便・急行便が、平日1日12往復運行(2023年4月1日改正)されています。

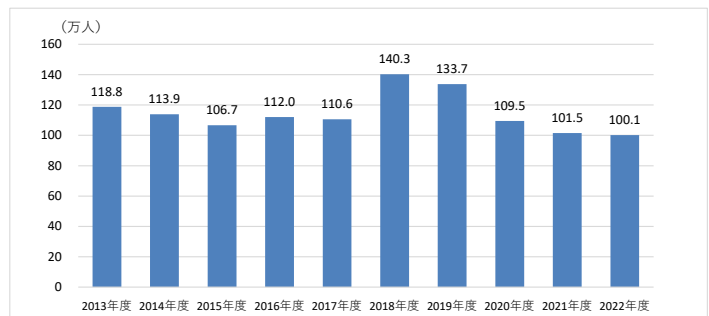


出典：宇和島市公共交通マップ 2023年3月版

図 20 宇和島市に係る路線バスのネットワーク

#### b) 利用状況

- 路線バスの利用者数は、2013年度から2022年度まで減少傾向が続いています。
- なお、2018年度と2019年度の増加については、2018年7月の西日本豪雨災害による鉄道の運休の影響で7～9月で松山線の利用者数が一時的に増加したこと等が考えられます。



※松山～宇和島～城辺系統は除く

※各年度の集計期間は前年10月1日～当年9月30日

出典：宇和島自動車資料

図 21 宇和島市における路線バス利用者数の推移

#### c) 収益状況

- 市内を運行する全ての系統で、欠損(赤字)が生じています。
- 欠損が生じている系統には、国や県、宇和島市を含む関係市町による補助金が交付されています。
- 欠損額が補助金により全額カバーされない系統もあります。

d) 見直しに向けた動向

- 公共交通ネットワークを持続可能なものとするため、愛媛県では主に広域バス路線の再編として、運行の重複する区間の整理、経路短縮等（収支改善）が進められており、宇和島市に関わる再編は、以下の内容で実施されています。

表 7 愛媛県による宇和島市に関わる再編事業の実施状況

県再編の内容・実施時期	運行系統			輸送人員（10月1日～9月30日）				
	起点	経過地	終点	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
①船間～岩松線（2019.10.1） ・「船間～岩松」を「船間～天赦園前」に短縮	船間	立目・知永・やすらぎの里	岩松	69,261	75,997	-	-	-
	船間	立目・知永	天赦園	-	-	47,637	46,156	49,272
②宇和島～蔦淵線、宇和島～狩津線（2020.9.1） ・「宇和島～蔦淵線」を幹線として運行し、「下波東～狩津線」は支線として運行	きさいや広場	寄松	水産試験場前	27,798	21,505	-	-	-
	下波東		水産試験場前	-	-	7,977	4,486	3,649
③宇和島～愛治診療所前線、宇和島～虹の森公園前線（2020.9.1） ・「宇和島～愛治診療所前線」を「宇和島～虹の森公園前線」に統合し、一部経路を変更 ・代替交通として、コミュニティバスへ移行	東高校前	仏木寺	愛治診療所前	21,490	22,977	20,424	-	-
	東高校前	北宇和病院	虹の森公園前	39,203	40,726	30,791	-	-
	東高校前	道の駅みま	虹の森公園前	-	-	4,519	40,931	40,557

出典：愛媛県資料、宇和島自動車資料

(4) コミュニティバス・デマンドタクシー

a) 運行状況

- 吉田地区、三間地区、津島地区で市がコミュニティバス及びデマンドタクシーを運行しています。
- 合併前の制度を引き継いで運行しているため、サービス内容は各地区で異なっております。



出典：宇和島市公共交通マップ 2023年3月版

図 22 コミュニティバス・デマンドタクシーの路線のネットワーク

表 8 コミュニティバス・デマンドタクシーの概要

地区	路線・サービス概要		
宇和島	<b>宇和島地区デマンドタクシー</b>		
	サービス提供主体	宇和島市	運行委託先 丸之内そうご
	運 行 日	月～土（日祝、年末年始運休）	
	日 運 行 便 数	8.5 往復	
	運 賃	大人 300 円、小人 150 円 ※障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方とその介護人は半額 ※未就学児については、大人 1 人につき 1 人無料	
	備 考	居住エリア、まちなかエリアともに停留所を設定したミーティングポイント（※11）方式（要事前登録）	
吉 田	<b>吉田地区コミュニティバス</b>		
	サービス提供主体	宇和島市	運行委託先 宇和島ハイヤー
	運 行 日	月～金（土日祝、年末年始運休）	
	日 運 行 便 数	大良線 6.0 往復／筋線 4.0 往復／大河内線 5.0 往復（うち 2.5 往復はデマンド便）／川平線 1.0 往復（川平線は全てデマンド便）	
	運 賃	大人 200 円、小人 100 円 ※障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方とその介護人は半額 ※未就学児については、大人 1 人につき 1 人無料	
	備 考	一部、停留所を設定したミーティングポイント方式のデマンド運行便あり（要事前登録）	
三 間	<b>三間地区コミュニティバス</b>		
	サービス提供主体	宇和島市	運行委託先 （有）三間タクシー
	運 行 日	月～金（土日祝、年末年始運休）	
	日 運 行 便 数	川之内線 3 便／川之内線（三間小学校便）1.0 往復（小学校のある日だけ運行）／大藤線 3 便／音地線 4 便／音地線（二名小学校便）1.0 往復（小学校のある日だけ運行）／増田線 3 便	
	運 賃	大人 200 円、小人 100 円 ※障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方とその介護人は半額 ※未就学児については、大人 1 人につき 1 人無料	
	備 考	-	
津 島	<b>津島地区コミュニティバス</b>		
	サービス提供主体	宇和島市（直営運行）	運行委託先 -
	運 行 日	月～金（土日祝、年末年始運休）	
	日 運 行 便 数	谷郷線 5.0 往復／須下線 3.0 往復／本俵線 4.0 往復／野井・五郎丸線 1.0 往復／上槇線 2.0 往復（上槇線は全てデマンド便）	
	運 賃	大人 200 円、小人 100 円 ※障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方とその介護人は半額 ※未就学児については、大人 1 人につき 1 人無料	
	備 考	上槇線は、前日までに利用予約が必要	

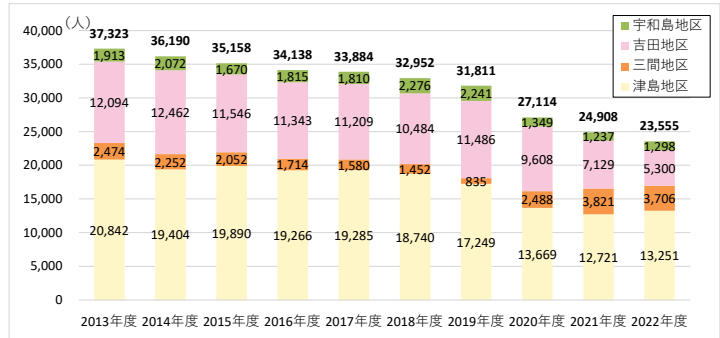
※運行委託先は 2023 年度時点

出典：宇和島市 HP

※11：用語解説参照（P52）

b) 利用状況

- コミュニティバス・デマンドタクシーの全体利用者数は、減少傾向にあります。

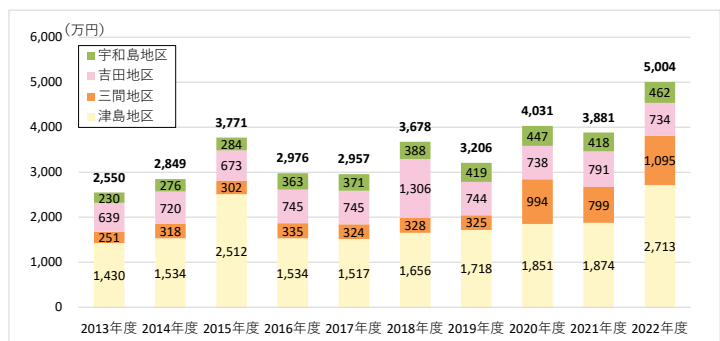


出典：宇和島市資料

図 23 コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者数の推移

c) 収益状況

- コミュニティバス・デマンドタクシーの運行に係る全体の費用は、増加傾向にあります。



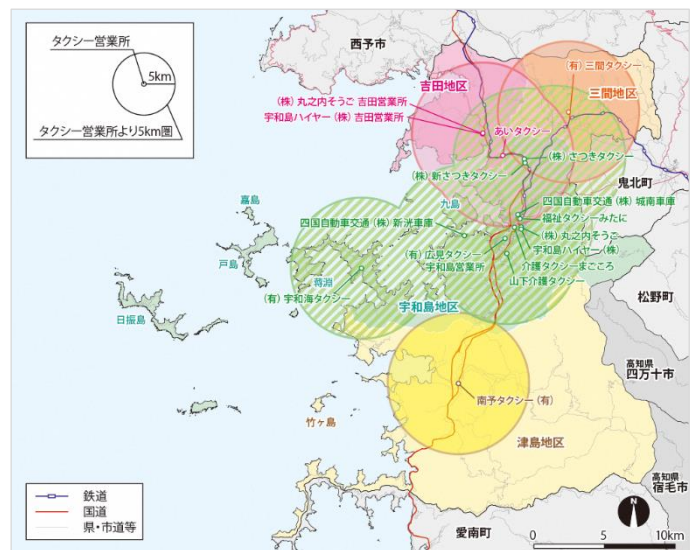
出典：宇和島市資料

図 24 コミュニティバス・デマンドタクシーの運行経費の推移

(5) タクシー

a) 営業状況

- タクシー営業所は宇和島地区に多く存在し、宇和島地区の半島部や津島地区では、タクシー営業所から遠くタクシーを利用しにくい地域も存在します。



出典：南予ハイヤー協議会資料より作成

図 25 宇和島市内の主なタクシー営業所分布

b) 利用状況

- 事業者数や車両数、輸送人員、営業収入ともに減少傾向にあります。
- 1日1車あたりの営業収入は、年によって増減があるものの概ね横ばいの状況でしたが、2020～2021年度は減少、2022年度は増加しています。



## 7.5. 海上交通の概況

### (1) 航路

#### a) 運行状況

- 盛運汽船により、宇和島新内港と日振島、戸島、嘉島、三浦半島の蔦淵、遊子を結ぶ航路が運航されており、離島の市民にとっては貴重な交通手段となっています。
- 三浦半島では、路線バスも運行されており、交通手段の選択が可能な状況です。
- 高速船は嘉島・戸島・蔦淵・遊子線で1日3.0往復、日振島・遊子線で1日3.0往復、普通船は嘉島・戸島・日振島線で1日1.0往復(土日祝運休)、それぞれ運航しています。

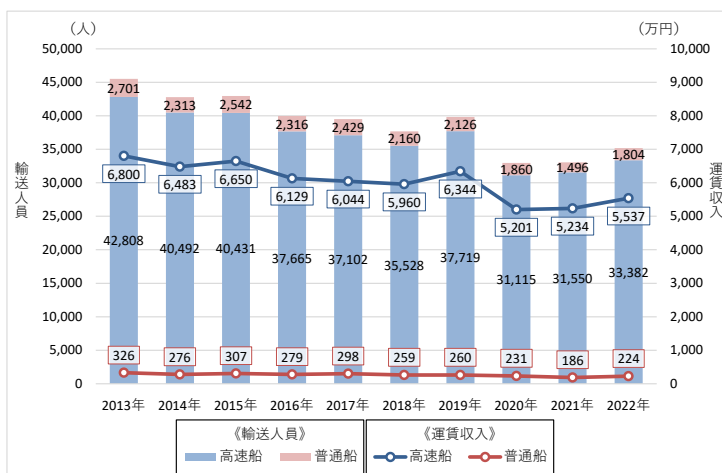


出典：盛運汽船HP

図 26 宇和島市に係る航路

#### b) 利用状況

- 輸送人員、運賃収入ともに減少傾向にあります。



出典：盛運汽船資料

図 27 宇和島市に係る航路の輸送人員と運賃収入の推移

## 8. 公共交通に関するニーズ調査

### 8.1. 市民ニーズ等の把握

市民の日常生活における移動や公共交通の利用実態及びニーズ等を把握するため、市全域を宇和島、吉田、三間、津島の4地区に分け、それぞれの地区を対象にアンケート調査等を実施しました。

#### 8.1.1. 調査概要

市民ニーズの調査概要を以下に示します。

表 9 調査概要

調査対象	宇和島市に住民票がある市民 ※旧4地区内で概ね同数となるよう、全市で約4,000世帯を無作為抽出
調査期間	令和5年11月23日(木)～令和5年12月8日(金)
調査方法	郵送による調査票の配布、回収は郵送又はWeb回答 郵送した調査票1通に4人まで記入可能
回収結果	配布：4,000通／回収：1,322通(回収率33.1%) ・宇和島地区 配布：1,000通／回収：377通(回収率37.7%) ・吉田地区 配布：1,000通／回収：334通(回収率33.4%) ・三間地区 配布：1,000通／回収：295通(回収率29.5%) ・津島地区 配布：1,000通／回収：292通(回収率29.2%)
集計数	2,373票(郵送：2,040票、Web：333票)

#### 8.1.2. 調査結果概要

公共交通を利用しない理由について、「行きたい場所まで行けない」や「運行時間に不都合がある」など、利用者の移動ニーズにあっていない意見がみられました。

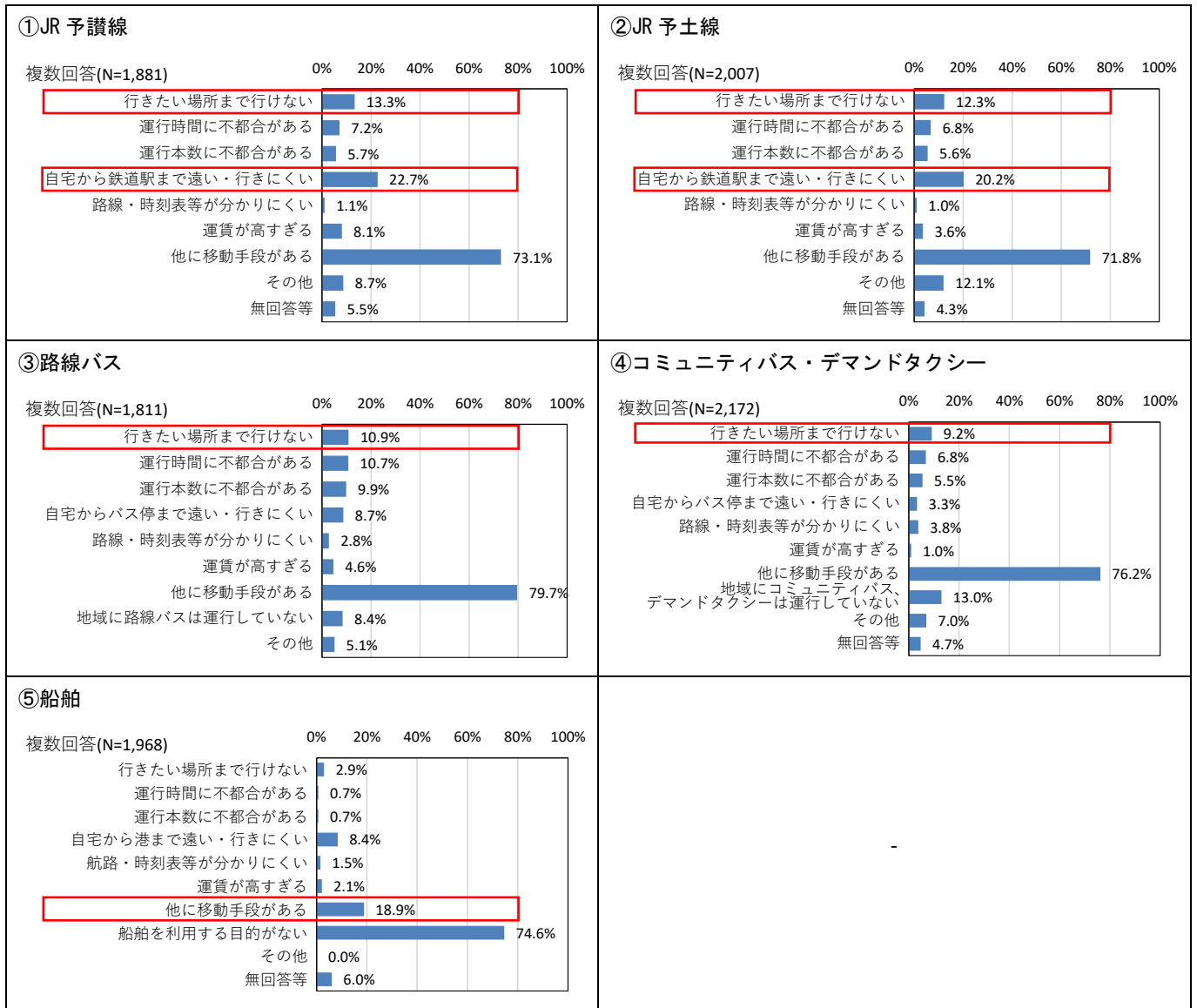
一方で、公共交通を将来利用したい意向は、全体で約6割となっており、宇和島市にとって公共交通は無くならないものであり、利用者ニーズに合わせた内容と運行経費のバランスを見て維持継続していく必要があると考えられます。

##### (1) 各公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由は、「他に移動手段があるから」を除くと、JR予讃線とJR予土線は「自宅から鉄道駅までが遠い・行きにくい」と「行きたい場所まで行けない」の意見が高く、路線バスとコミバス等は「行きたい場所まで行けない」の意見が高かった。

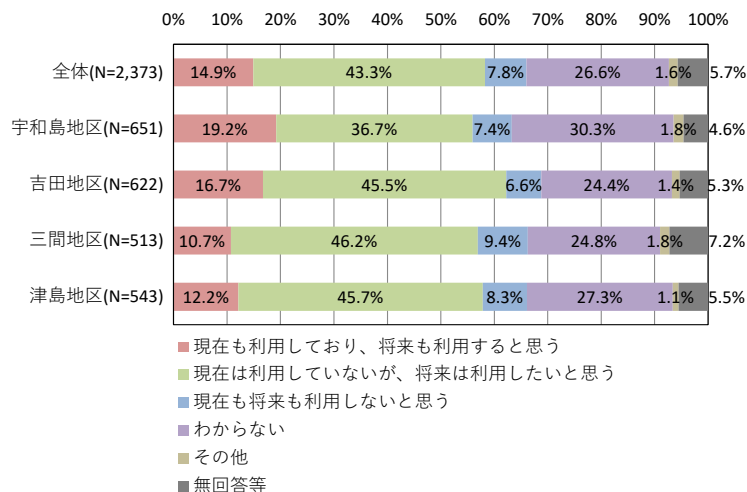
船舶は、「船舶を利用する目的がない」を除くと、「他に移動手段があるから」の意見が高かった。





## (2) 今後の公共交通

公共交通を将来利用したい意向は、全体で 58.2%（約 6 割）となっています。このことから、宇和島市にとって公共交通は無くならないものであり、維持継続していく必要があります。



## 8.2. ヒアリング調査

宇和島市の公共交通の運行に係る交通事業者や、主な利用者である教育関係者、行政関係者などへのヒアリング調査の結果を以下の通り整理します。

### 8.2.1. 調査概要

調査は、以下に示す 41 者に書面ヒアリング（令和 5 年 11 月 29 日～12 月 12 日）を実施し、その内容を補足するため交通事業者 3 者に対面ヒアリング（令和 5 年 12 月 20 日、12 月 26 日）を実施しました。

表 10 調査概要

調査対象	配布・回収結果
交通事業者	配布：7 票／回収：7 票（回収率 100%） ・四国旅客鉄道、宇和島自動車、丸之内そうご、宇和島ハイヤー、三間タクシー、南予ハイヤー協議会、盛運汽船
教育関係者	配布：25 票／回収：19 票（回収率 76%） ・市内の小学校 14 校、中学校 6 校、中等教育学校 1 校、高等学校 4 校（分校含む）
行政関係者・関係団体	配布：9 票／回収 9 票（回収率 100%） ・宇和島市役所（高齢者福祉課、福祉課、商工観光課、都市整備課、建設課、教育総務課）、 ・宇和島市社会福祉協議会、宇和島市観光物産協会 ・愛媛県

### 8.2.2. 調査結果概要

ヒアリング調査の結果概要を以下に示します。

#### 【交通事業者】

- 南予地域の人口減少・高齢化が進んでおり、公共交通全般で利用者が少ない状況であり、持続的なサービスの提供が課題となっている。
- 労働人口の減少や他企業との競争、2024 年問題など、全ての公共交通で人材不足の状況であり、従来の稼働体制を維持することが難しい状況である。
- 災害時の対応について、鉄道と並行する路線バス事業者で協定を結び、代替輸送の対応がスムーズに行えるように改善された。
- キャッシュレス決済は、鉄道やタクシーでは整備済みであるが、バスでは一部で実施している状況であり、市域全体のキャッシュレス化には時間を要する。
- 公共交通インフラの各社との連携により、限りある輸送資源を総動員して、交通結節点の利便性をあげ、利用者の満足度があがるような取組を進めることが重要と考えている。

#### 【教育関係者】

- 鉄道について、部活動終了時刻や土日登校時に都合のよい便がない。利用者アンケート等で、夕方～夜の便の時刻を変更してほしい。

- 児童下校時のバス便が少ない。曜日や行事によっては、座れない場合や人数が多く乗り切れないこともある。分散下校を行っているが小学生の場合は難しい場合もあるため、実態にあったダイヤ設定や必要な場合には臨時便を出してほしい。
- 児童が路線バスを利用しているが、乗り方が分からず戸惑い、乗れなかったことがある。声を掛けてほしい。
- バス停が学校から遠く待合所がないため、現在は学校前の狭い歩道で手をあげて停まってもらっている。現在、教職員が同行し見守りをしているが、教職員の減少により同行が難しくなっている。
- 津島地区は次年度より分校に入学できなくなるため、遠い高校にバス通学することになる。市内の他地区より通学の交通費負担が大きくなるため、定期的割引補助などを検討してほしい。

#### 【行政関係者・関係団体】

- 現在の公共交通が廃止されると、近隣との互助関係も希薄化してきているなか、高齢者や子供の移動手段がなくなる。過疎化の進展の大きい周辺部や村落部での社会的弱者に対する影響が大きい。
- 通院や買い物の交通手段が少ない。バスはあるが便数が少なく、バス停まで行くのが大変な高齢者が多いため利用者が少ない。
- 気軽な外出が出来ないことで、通院や買い物の回数が減ることで介護度が上がり、自立できない高齢者が増えることが懸念される。
- 路線バスやコミバスについて、小学校低学年から高学年の各下校時間に合った便が不足している地域があり、下校時間後も学校に待機する児童が見られる。現在、一部の学校では公費負担による民間タクシーを利用し、児童の下校をサポートしている。
- 市内を運行しているバスは行きの便があるが、帰りの便の本数が少ない。
- 各観光スポットへのバスの乗継や、バスの系統番号・色などを工夫して分かりやすくしてほしい。特にコミュニティバスは、分かりにくく、観光客は利用しにくい。
- インバウンド（訪日客）は、JRのジャパン・レール・バスを利用している外国人が多い。宇和島駅以南はバス利用となるため、鉄道とバスのパック等ができれば利用推進につながると思われる。
- 観光施設を周遊するループバスや市内1日タクシー乗り放題チケット等、検討したらどうかと思う。

## ■ 用語解説

P1	1	デマンド便	総じて「デマンド型交通」と言い、本計画では、利用者からの予約に応じて乗合で運行する公共交通を指す。（予約が無い経路や時間帯は運行しない。）反対に、路線バス等の決まった時間・経路を運行するものは、「定時定路線型」と言う。
P1	2	デマンドタクシー	
P1	3	生活圏	人が主に行動する範囲・地域を指し、日常生活とその延長（遠出しない余暇や娯楽など）を営む空間。
P2	4	DX	DXは「Digital Transformation（デジタル・トランスフォーメーション）」（デジタル変革）の略称。市では、地域社会や行政が直面する課題に対応するため、デジタル技術の有効な活用を図り、新たな価値を生み出すことで未来を切り拓くことを目指す。
P3	5	コンパクト・プラス・ネットワーク	行政や医療・福祉、商業等、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくために、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）するとともに、各地域を公共交通等で結ぶ（ネットワーク化）することにより、各種の都市機能に応じた圏域人口を確保していく取組。住宅及び医療・福祉・商業その他の居住に関連する施設の誘導と、それと連携した地域公共交通ネットワークの再編を行うことで達成を目指す。
P3	6	交通結節点	複数の交通手段（あるいは同一の交通手段）を相互に連絡する乗換・乗継施設のこと。
P4	7	交通モード	ある地点間を結ぶ交通手段のこと。
P5	8	自家用有償旅客運送事業	地域住民の生活交通の確保が、一般旅客自動車運送事業（バス・タクシー）では困難な公共交通空白地域（過疎地域や一部の都市地域）において、NPO法人や社会福祉法人等が提供する自家用車による移動サービス。
P14	9	モビリティ	移動そのものや移動手段・方法のこと。
P37	10	ブルーゾーン	健康で長寿な人々が数多く居住する地域の総称。
P44	11	ミーティングポイント方式	あらかじめ決められた乗降場所（乗降地点、停留所とも呼称）でのみ乗り降りできるデマンド型交通のこと。
P50	12	ジャパン・レール・パス	日本国以外からの訪日外国人旅行を対象に、JRグループ各社が発行するJR各社の鉄道・路線バスが乗り降り自由に利用できる特別企画乗車券。



宇和島市地域公共交通計画（素案）

令和6年〇月

発行／ 宇和島市 総務企画部 企画課

〒798-8601 愛媛県宇和島市曙町1番地

TEL 0895-24-1111（代表）

宇和島市地域公共交通計画（素案）

【資料編】

令和6年〇月

宇和島市





# 目 次

<b>1. 宇和島市の現況</b> .....	<b>1</b>
1.1. 位置・地勢.....	1
1.2. 人口.....	2
1.2.1. 市全体人口.....	2
1.2.2. 地区別人口.....	3
1.2.3. 人口の分布状況.....	4
1.2.4. 高齢者の分布状況.....	5
1.2.5. 通勤・通学の状況.....	6
1.3. 土地利用.....	7
1.4. 主な施設の分布.....	8
1.5. 観光の状況.....	9
1.5.1. 観光資源の分布状況.....	9
1.5.2. 観光客数.....	10
1.6. 財政の状況.....	11
1.6.1. 歳入の状況.....	11
1.6.2. 歳出の状況.....	11
1.7. 運転免許証の返納者.....	12
<b>2. 宇和島市が目指すまちづくりの方向性</b> .....	<b>13</b>
2.1. 第2次宇和島市総合計画.....	13
2.2. 第2期宇和島市総合戦略.....	14
2.3. 宇和島市都市計画マスタープラン.....	15
2.4. 宇和島市立地適正化計画.....	16
2.5. 宇和島市DX推進計画.....	17
2.6. 愛媛県地域公共交通網形成計画.....	18
2.7. 愛媛県南予地域公共交通利便増進実施計画.....	19
<b>3. 宇和島市の公共交通の現状</b> .....	<b>20</b>
3.1. 現状の交通体系.....	20
3.2. 公共交通の圏域と人口分布.....	21
3.3. 交通結節点の概況.....	22
3.4. 陸上交通の概況.....	27
3.4.1. 鉄道.....	27
3.4.2. 高速バス.....	29
3.4.3. 路線バス.....	30
3.4.4. コミュニティバス・デマンドタクシー.....	38
3.4.5. タクシー.....	44

3.5. 海上交通の概況 .....	46
3.5.1. 航路 .....	46
<b>4. 公共交通に関するニーズ調査 .....</b>	<b>48</b>
4.1. 市民ニーズ等の把握 .....	48
4.1.1. 調査概要 .....	48
4.1.2. 調査結果概要 .....	48
4.2. ヒアリング調査 .....	51
4.2.1. 調査概要 .....	51
4.2.2. 調査結果概要 .....	51

# 1. 宇和島市の現況

## 1.1. 位置・地勢

- 本市は愛媛県の西南部（南予地方）に位置し、北は西予市、東は鬼北町・松野町、南は愛南町と高知県四万十市・宿毛市に接しています。
- 西側は宇和海に面し、入り江と半島が複雑に交錯したリアス式海岸が続き、5つの有人島と多くの無人島がある一方、他の三方は山地に囲まれ、急峻な地形を有しています。
- 市域面積 468.19km<sup>2</sup> と県下第4位の広さです。

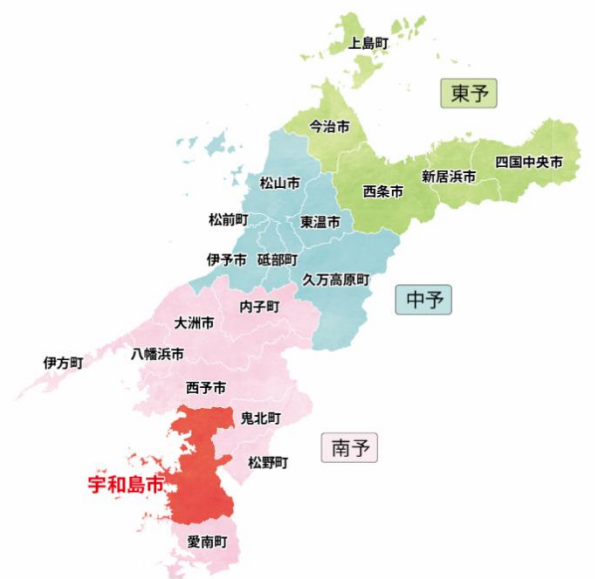
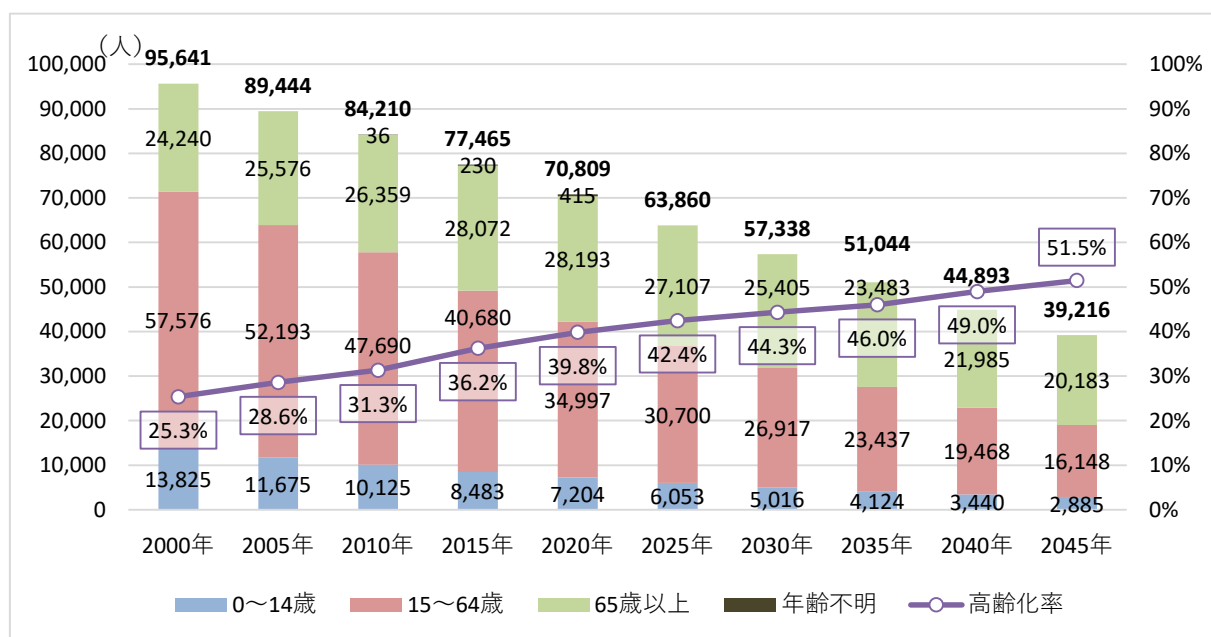


図 1 宇和島市の位置・地勢

## 1.2. 人口

### 1.2.1. 市全体人口

- 2020年国勢調査では人口が70,809人、高齢化率は39.8%で、人口減少と高齢化が続いています。
- 人口推計によると、2045年には人口が2020年の約半数の39,216人、高齢化率も50%を上回ると予測されています。



出典：国勢調査（2000年～2020年）、日本の地域将来推計人口（2018年推計 国立社会保障・人口問題研究所）

図 2 宇和島市の人口・高齢化率の推移

### 1.2.2. 地区別人口

- 各地区で2000年の人口と比較すると、約2~3割前後人口が減少しています。
- 特に吉田地区・津島地区では、人口減少のスピードが他の地区より早くなっています。

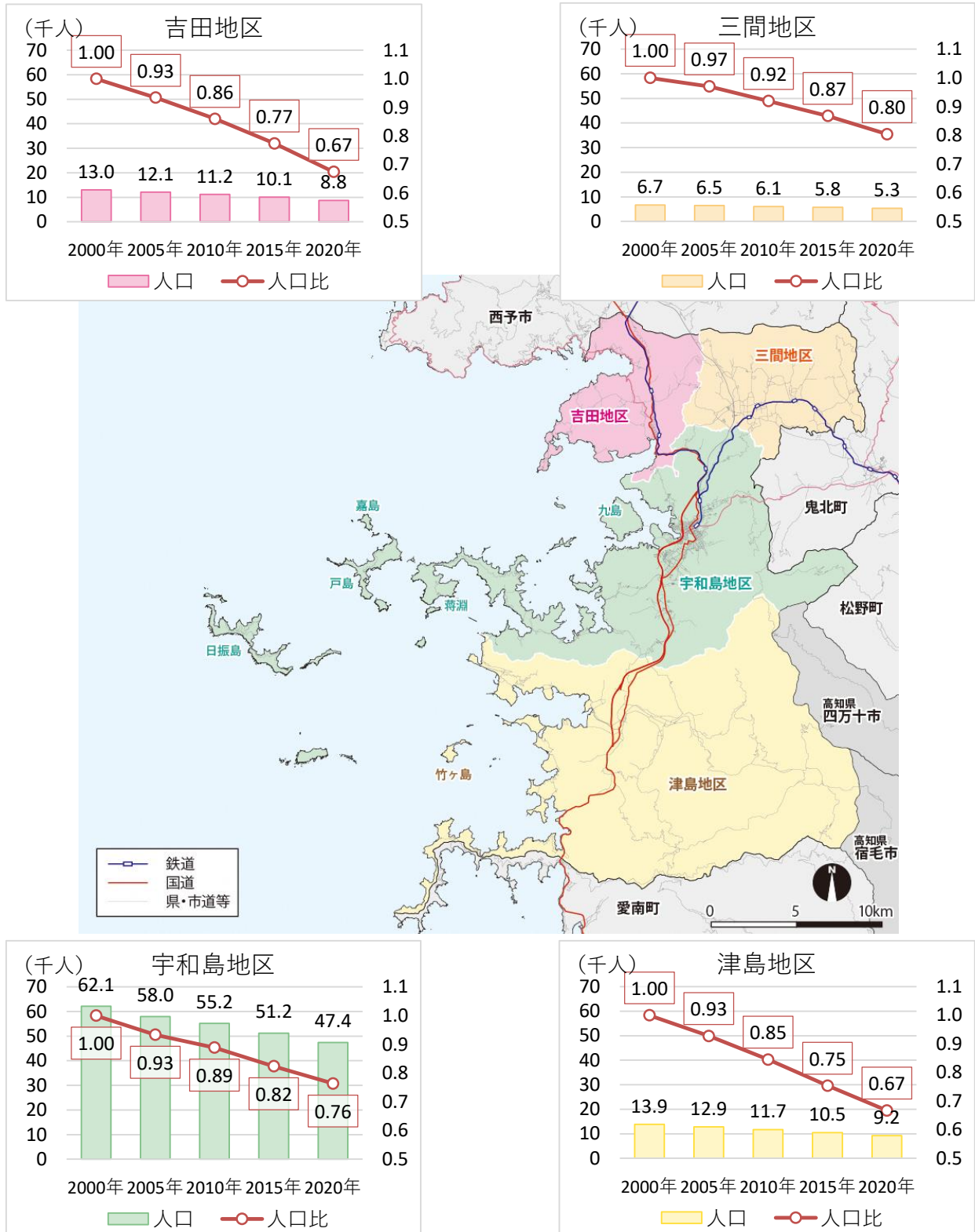
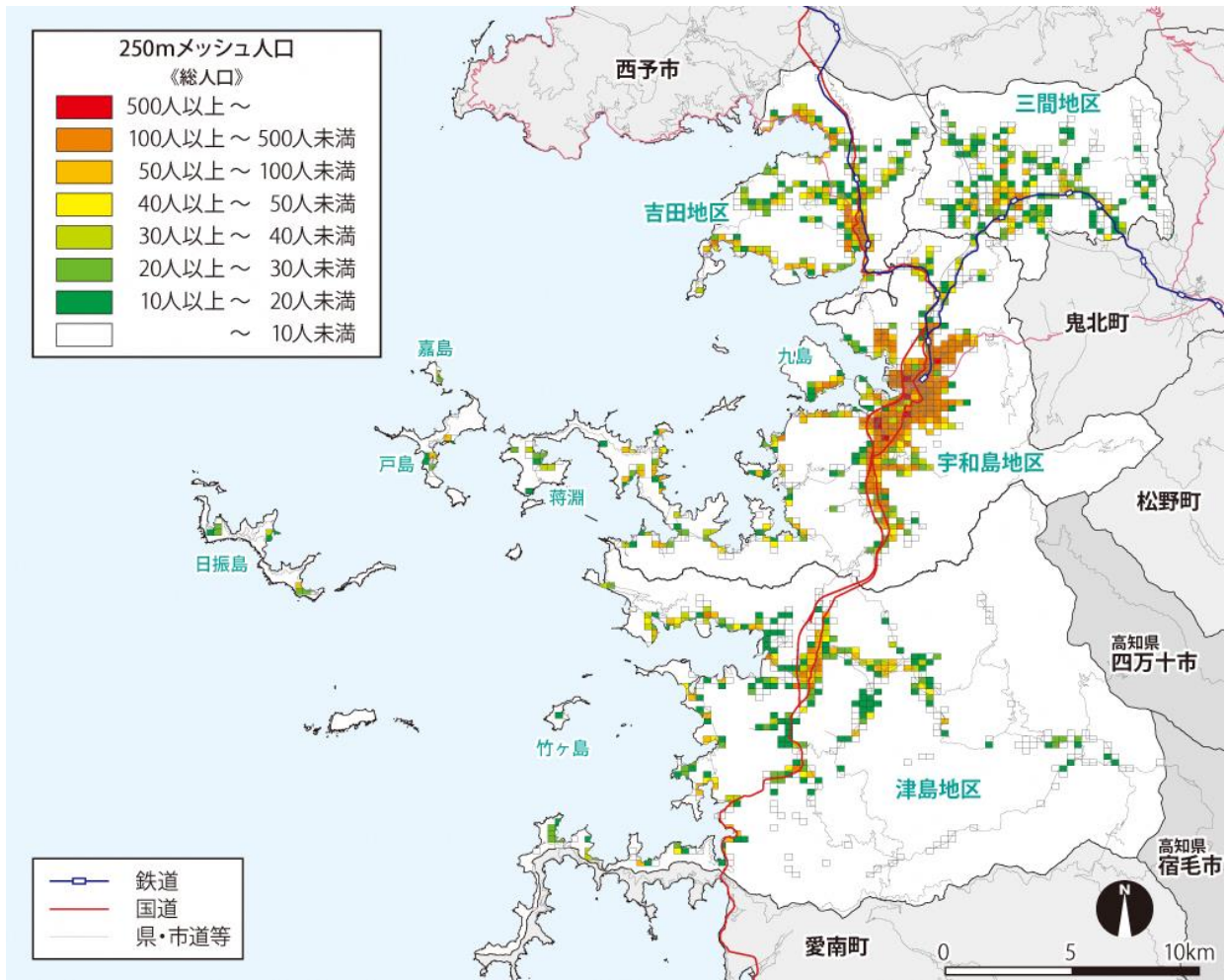


図 3 宇和島市の地区別の人口の推移



### 1.2.3. 人口の分布状況

- 海に面した宇和島地区、吉田地区、津島地区では、海と山に囲まれたわずかな平野部に人口の集積が見られる一方、沿岸部にも分散的に人口が分布しています。
- 三間地区では、周囲を山々に囲まれた盆地に分散的に人口が分布しています。
- 日振島、嘉島、戸島など、宇和海の一部の離島にも人口が分布しています。

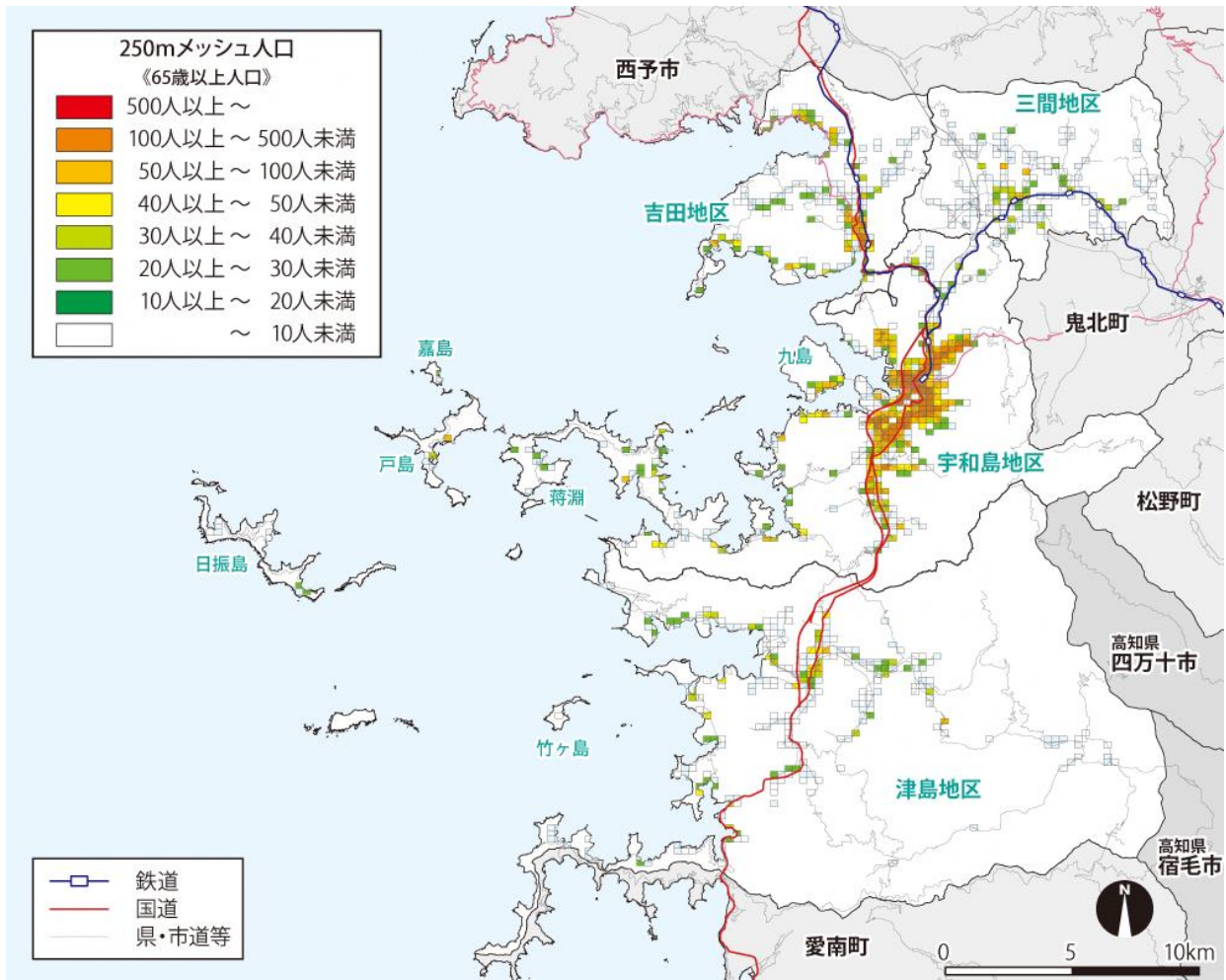


出典：国勢調査（2020年）

図 4 宇和島市の人口分布

#### 1.2.4. 高齢者の分布状況

- 本市の高齢化率は、各地区の周辺部で比較的高い傾向となっており、幹線道路沿いなどの人口が集中している地域では相対的に高齢化率が低くなっています。

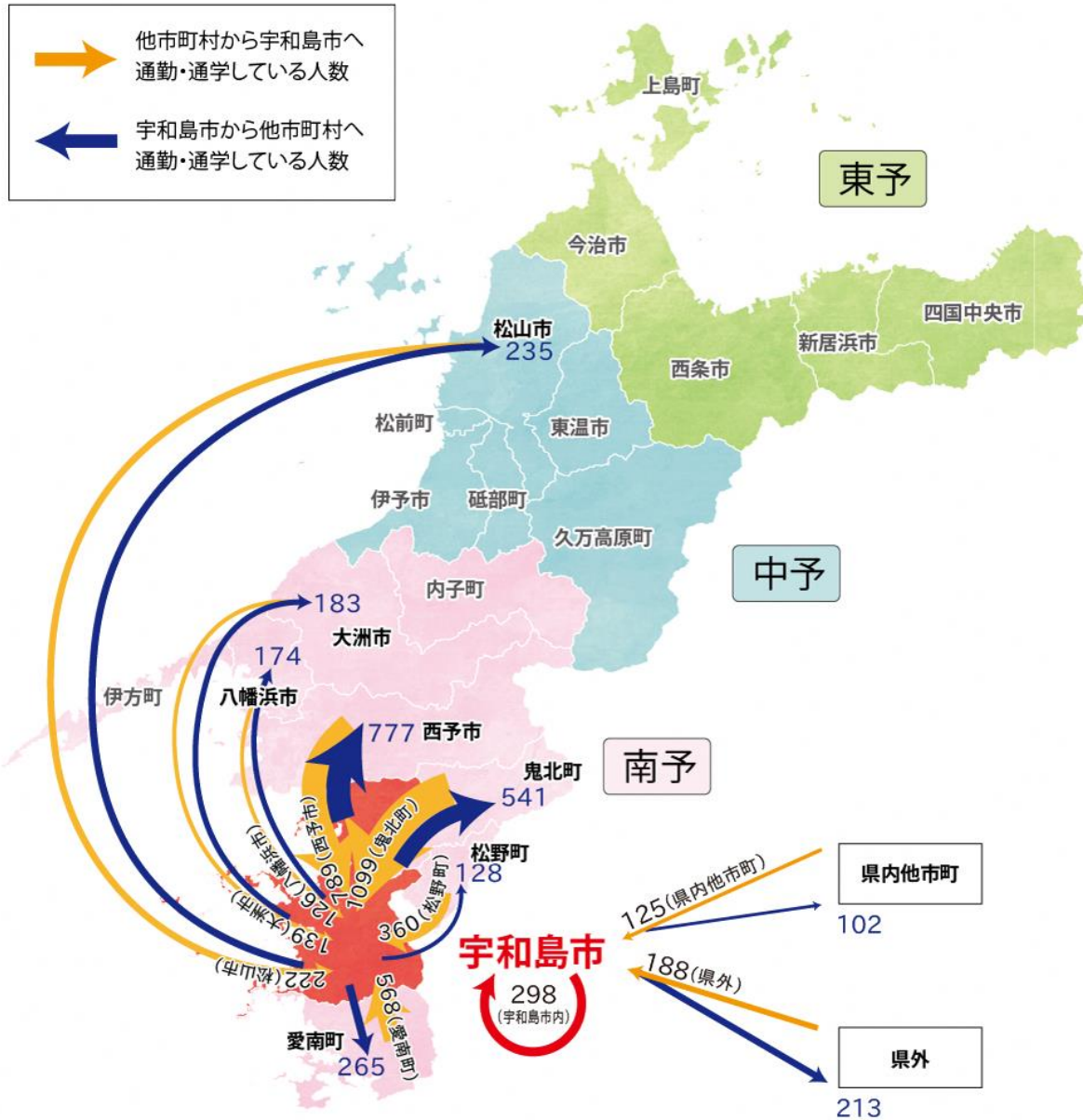


出典：国勢調査（2020年）

図 5 宇和島市の高齢者の分布

### 1.2.5. 通勤・通学の状況

- 隣接する西予市や鬼北町との間で多くの移動が見られます。
- 八幡浜市や大洲市、松山市などとの間で広域的な移動も一定数存在しています。



出典：国勢調査（2020年）

図 6 市内外への通勤・通学流動

### 1.3. 土地利用

- 宇和島地区の中心部など、人口が集積している地域では、建物用地が多く見られます。
- 稲作が盛んな三間地区では田が、柑橘類の栽培が盛んな宇和島地区沿岸部や吉田地区では、その他の農用地が多く見られます。
- 津島地区は山に囲まれていることから、大部分が森林となっています。



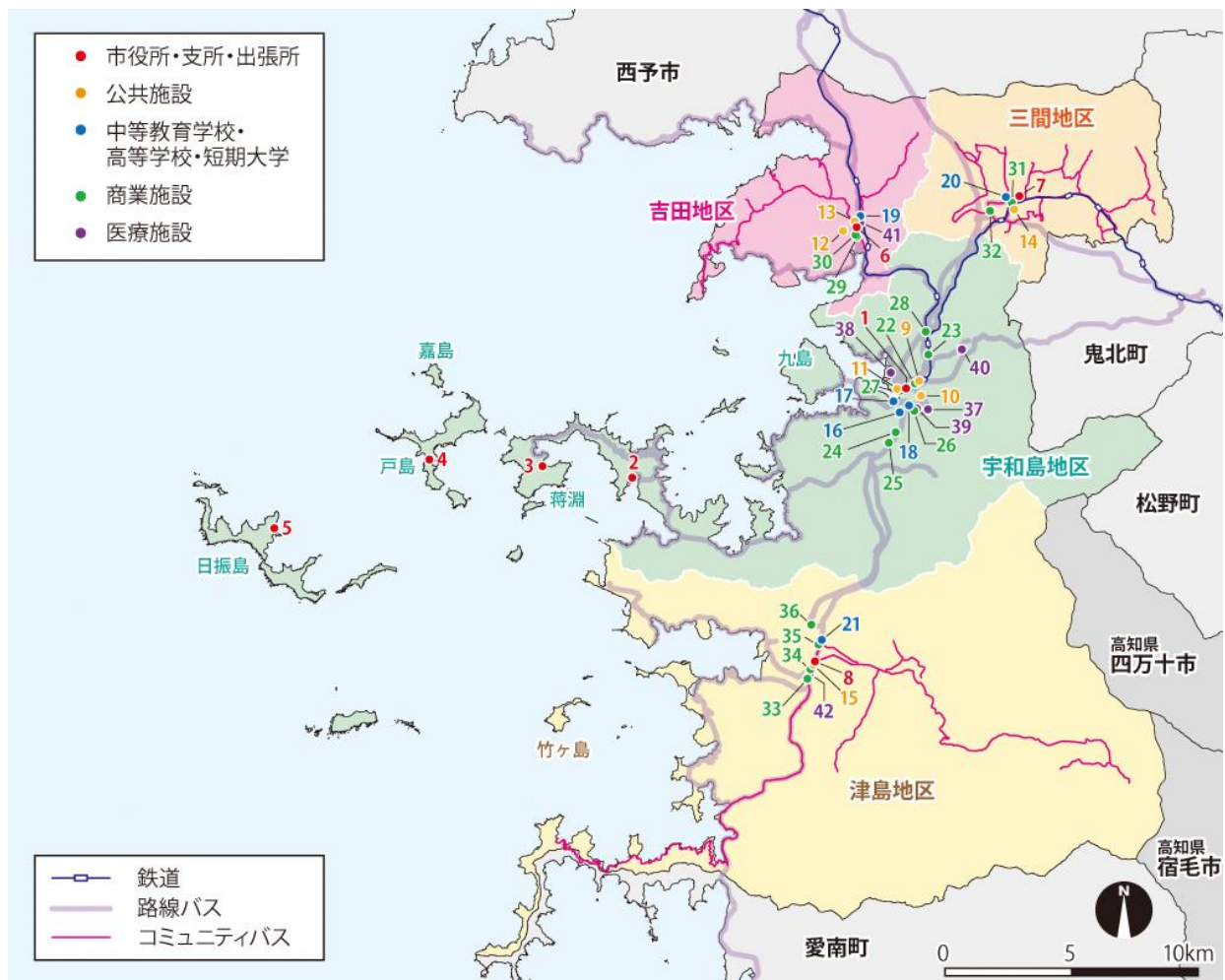
出典：国土数値情報 2021年度土地利用細分メッシュ

図 7 宇和島市の土地利用の状況



#### 1.4. 主な施設の分布

- 宇和島地区の中心部には、国道 56 号（宿毛街道）に沿って帯状に多くの機能集積が見られます。
- 吉田地区、三間地区、津島地区では、各地区の中心部に一定の機能集積が見られます。



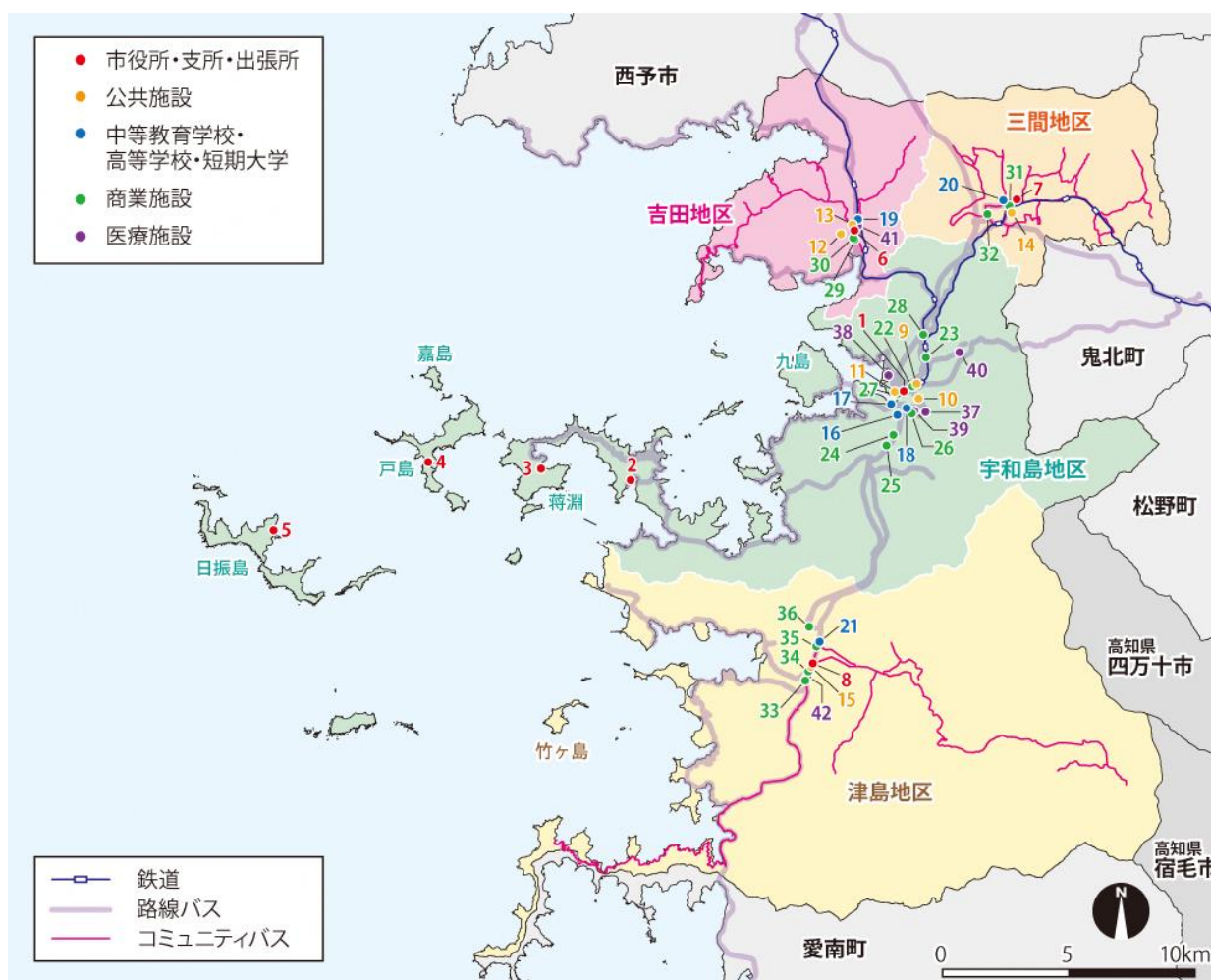
出典：宇和島市 HP（本庁・支所、学校）と過年度アンケート（目的施設：公共・商業・医療施設）より作成

図 8 宇和島市の主な施設分布

## 1.5. 観光の状況

### 1.5.1. 観光資源の分布状況

- 宇和島地区の中心部は、江戸時代に伊達家十万石の城下町として栄えたこともあり、宇和島城をはじめとする歴史的観光資源が多数点在しています。また、半島部や離島では美しい海岸線や宇和海での真珠養殖・釣りなどの観光資源が点在し、体験型観光地となっています。
- 北部の吉田地区では伊予吉田藩の町並みが復元・保存されている国安の郷やミカン畑が広がり、三間地区ではお米や野菜などの産直品販売や美術館が併設されている道の駅みま、四国通路の札所など、歴史と芸術、自然など、観光資源が分布しています。
- 南部の津島地区は海の幸・山の幸が豊富で、渓谷や温泉、キャンプ場や牧場など、幅広いレクリエーションが楽しめる拠点が広く点在しています。



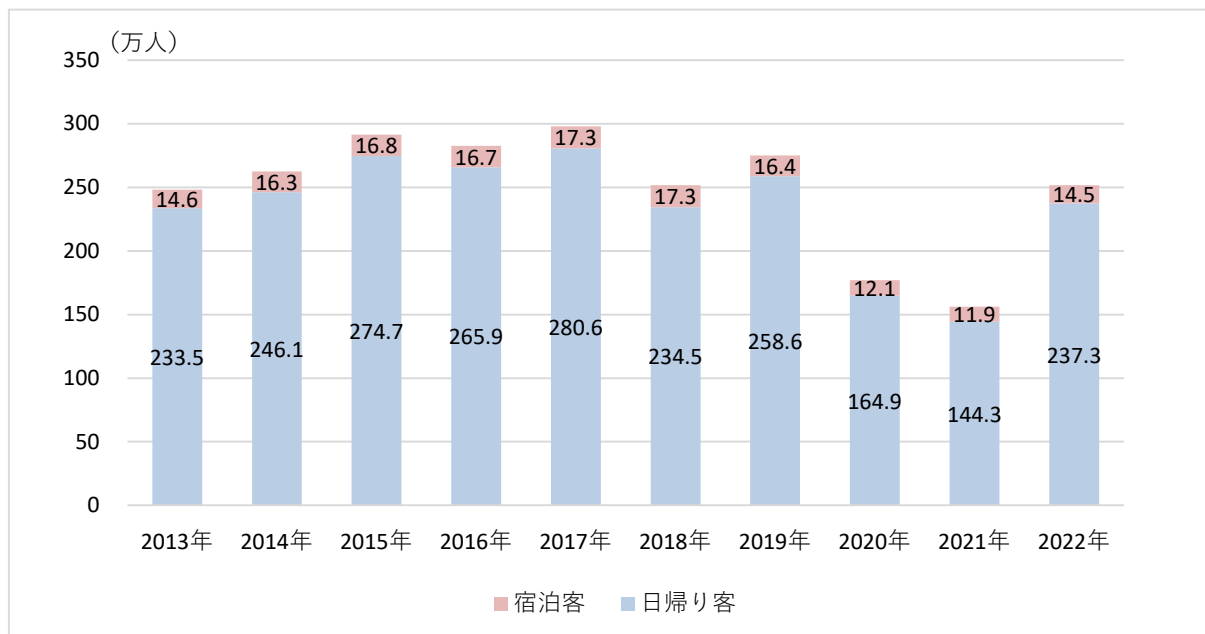
出典：宇和島市ガイドマップ（R5.2）、宇和島本（R5.4）より作成

図 9 宇和島市の主な観光資源



### 1.5.2. 観光客数

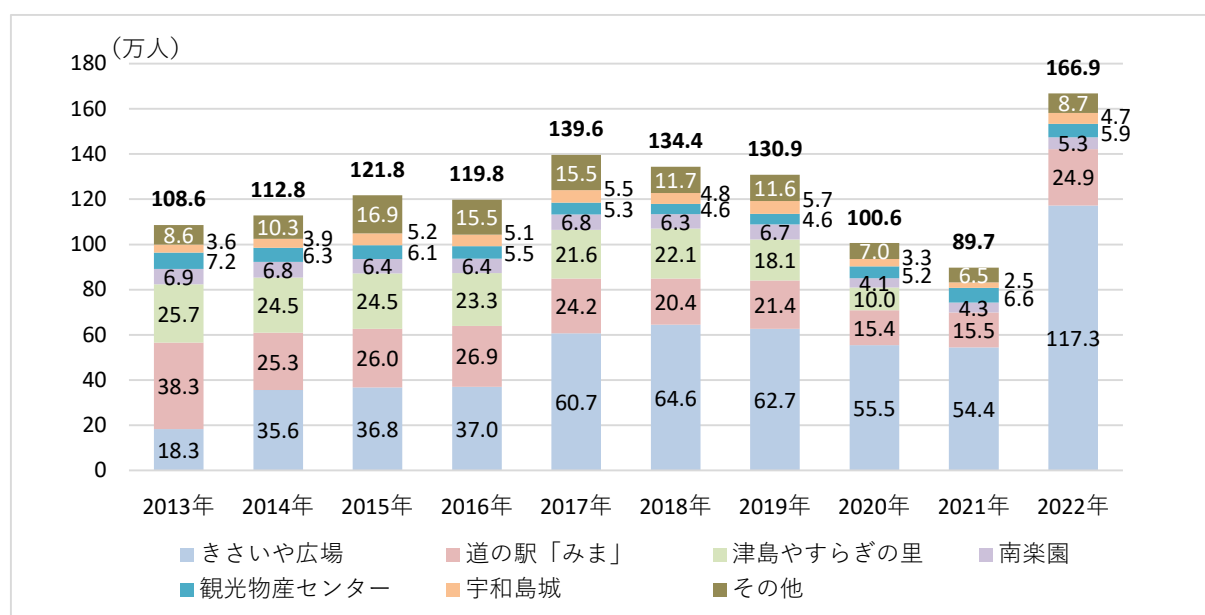
- 毎年、7月22日～24日に南予最大の夏祭りの一つ「うわじま牛鬼まつり」が開催され、市内外から大勢の人が訪れます。
- 観光客はコロナ禍の2020～2021年を除き、毎年250万人／年程度で、大半が日帰り客となっています。



出典：宇和島市資料

図 10 観光客数の推移

- きさいや広場は最も集客数の高い施設であり、特に2022年は「えひめ南予きずな博」があり、約117万人の観光客が訪れています。



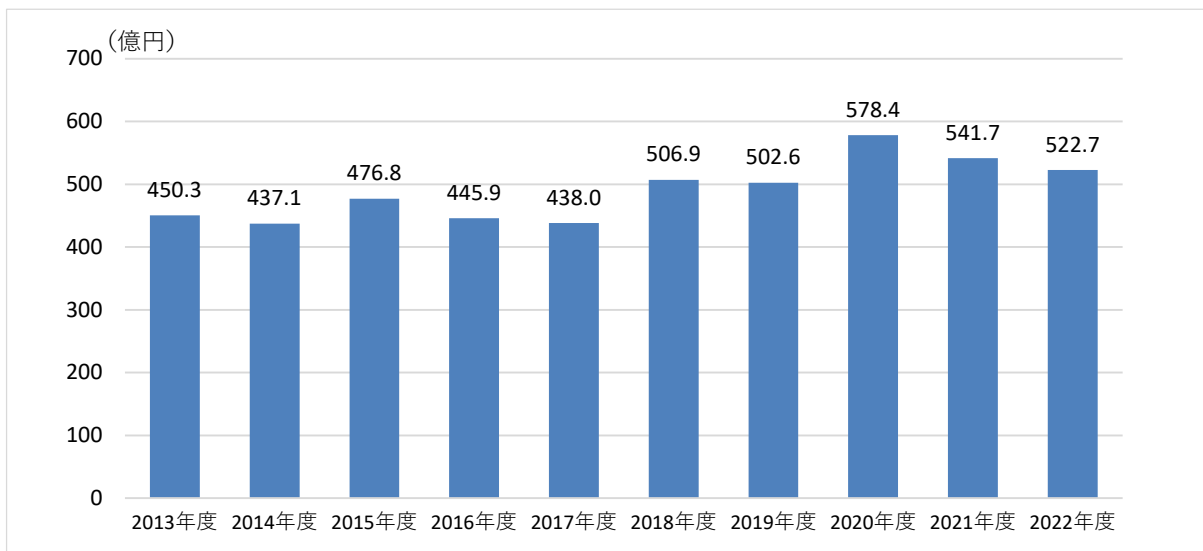
出典：愛媛県庁/観光客数とその消費額  
注：津島やすらぎの里は、2021年以降のデータ無

図 11 主要観光資源別の観光客数の推移

## 1.6. 財政の状況

### 1.6.1. 歳入の状況

- 市の歳入は、2013～2022 年度まで増加傾向で推移しています。

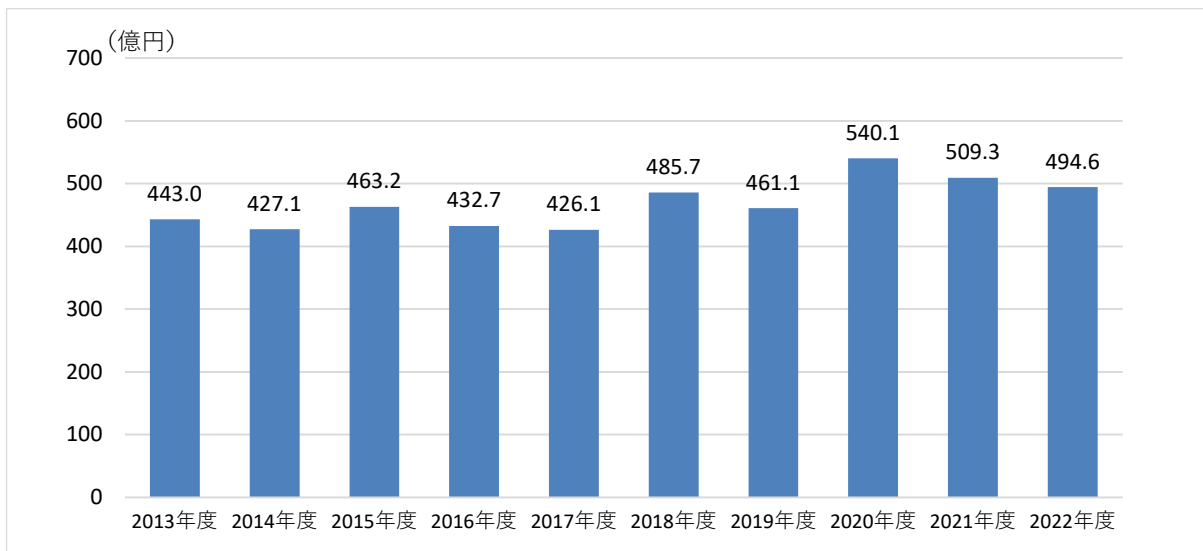


出典：総務省決算カード（2013 年度-2021 年度）、宇和島市（2022 年度）

図 12 歳入の推移

### 1.6.2. 歳出の状況

- 市の歳出は、2013～2022 年度まで増加傾向で推移しています。

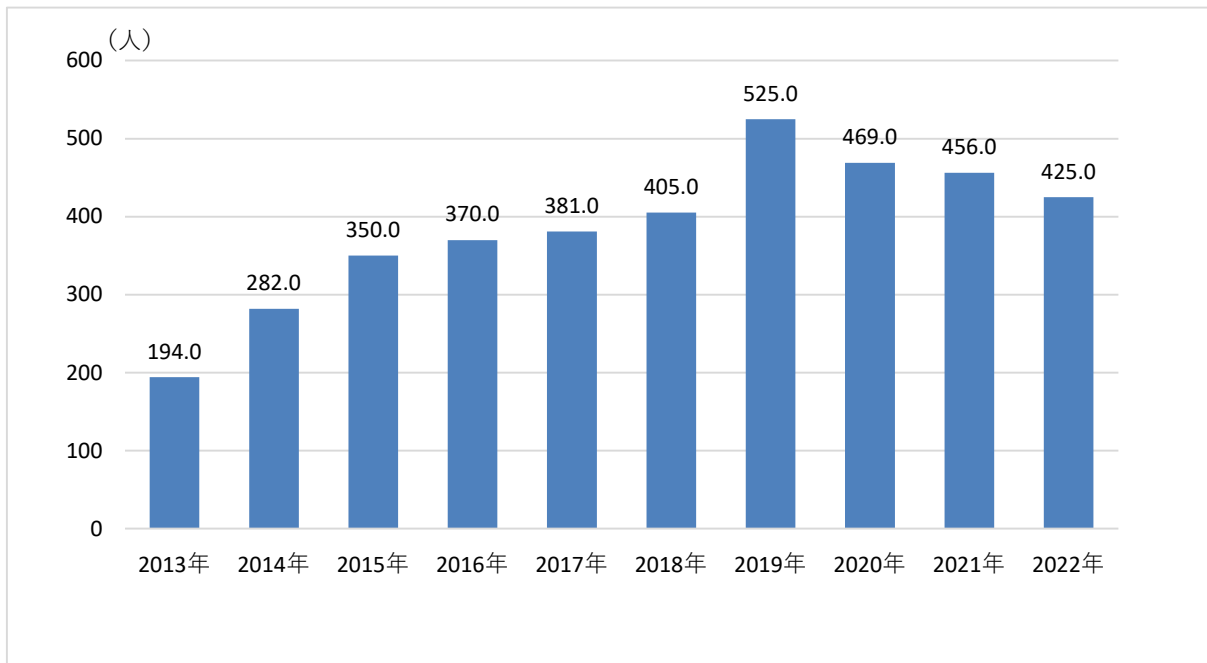


出典：総務省決算カード（2013 年度-2021 年度）、宇和島市（2022 年度）

図 13 歳出の推移

### 1.7. 運転免許証の返納者

- 市の運転免許証の自主返納者数は、2019年の525人をピークに増加傾向を示しています。



出典：宇和島警察署

図 14 運転免許証返納者数の推移

## 2. 宇和島市が目指すまちづくりの方向性

### 2.1. 第2次宇和島市総合計画

- 「第2次宇和島市総合計画 後期基本計画」(2023.4)の目指すべき将来像は、第2次宇和島市総合計画基本構想に基づき、引き続き「継承・共育・発信のまち ～世代を超えて、自然を愛し、歴史を誇る ふるさとうわじまの実現を目指して～」としています。
- 公共交通は「政策目標4 住みよさ」に位置付けられており、市街地の整備においては、「地域公共交通の維持等により生活利便性の確保を図る「コンパクト・プラス・ネットワーク※」のまちづくりを目指し、魅力的かつ持続可能な市街地形成を計画的に進める」とされています。
 

※コンパクト・プラス・ネットワーク：居住や都市機能を集約した複数の拠点の公共交通でつなぐまちづくり
- また、「道路・交通網、港湾の整備」においては、「市民の安全性・利便性の向上を図るため、市内道路網の計画的な整備及び公共交通機関の充実と港湾の整備を進める」とされています。

### 目指すべき将来像

## 継承・共育・発信のまち

～世代を超えて、自然を愛し、歴史を誇る

ふるさとうわじま実現を目指して～

### 施策の体系

政策 目 標 1	<b>にぎわい</b>	豊かな資源と 魅力あふれる産業 人でにぎわうわじま
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農林業の振興</li> <li>・水産業の振興</li> <li>・商工業の振興</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・観光の振興</li> <li>・雇用対策と勤労者福祉の充実</li> <li>・移住・定住の促進</li> </ul>
政策 目 標 2	<b>思いやり</b>	だれもが充実した人生を過ごせる 思いやりのまち うわじま
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・健康づくり・医療体制の充実</li> <li>・地域福祉の充実</li> <li>・結婚・妊娠・出産・子育て支援の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者支援の充実</li> <li>・障がい者支援の充実</li> <li>・社会保障の充実</li> </ul>
政策 目 標 3	<b>支えあい</b>	美しい自然とともに生き 快適さと安全が両立する 支えあうわじま
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境自治体の形成</li> <li>・水道の整備</li> <li>・下水道の整備</li> <li>・廃棄物処理体制の充実</li> <li>・墓地・斎場の整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園の整備と緑化の推進</li> <li>・消防・防災体制の充実</li> <li>・交通安全・防犯体制の充実</li> <li>・消費者対策の充実</li> </ul>

政策 目 標 4	<b>住みよさ</b>	暮らしやすく集いやすい 便利で安全なまち 住みよいわじま
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画的な土地利用の推進</li> <li>・市街地の整備</li> <li>・景観の形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅施策の推進</li> <li>・道路・交通網、港湾の整備</li> <li>・デジタル化の推進</li> </ul>
政策 目 標 5	<b>学びあい</b>	すべての人がよく学び 新たな時代を語り合う 学びあうわじま
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校教育の充実</li> <li>・生涯学習の充実</li> <li>・スポーツの振興</li> <li>・文化芸術の振興と文化財の保存・整備・活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青少年の健全育成</li> <li>・国際化・地域間交流の推進</li> </ul>
政策 目 標 6	<b>共に歩む</b>	すべての人が尊重され 市民と行政が共に歩む うわじま
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・人権尊重社会の確立</li> <li>・男女共同参画社会の形成</li> <li>・コミュニティの育成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民協働のまちづくりの推進</li> <li>・自立した公共経営の推進</li> </ul>
政策 目 標 7	<b>つなぐ</b>	ともにつなぎ、ともに創ろう、 未来咲くふるさとうわじま
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・すまいとくらしの再建</li> <li>・安全な地域づくり</li> <li>・産業・経済の復興</li> </ul>	

## 2.2. 第2期宇和島市総合戦略

- 「第2期まち・ひと・しごと創生宇和島市総合戦略」(2020.3)の目指すべき将来の方向性は、第1期宇和島市総合計画に基づき、引き続き「人や地域、まちが元気になる魅力的なうわじまづくり」としています。
- 公共交通は「基本目標4 市民と地域の力を強化した、持続可能なまちづくり」に位置付けられ、「施策2:ブルーゾーン※うわじまの実現」に関わる、高齢になっても健康で生き生きと暮らすことができる健康長寿のまちづくりの推進に寄与するものと考えられています。

※ブルーゾーン：健康で長寿な人々が数多く居住する地域の総称

### 宇和島市の目指すべき将来の方向性

## 人や地域、まちが元気になる魅力的なうわじまづくり

### 4つの基本目標

#### 基本目標1 地域特性を活かした産業・経済の活性化と雇用の場の創出

人口減少や地域経済縮小の克服には、安定した雇用や収入の確保が必要です。本市の地域特性を活かし、事業者・行政・大学等の教育機関・住民が一体となった取り組みを通じて、若年世代をはじめ、多くの人が安心して働くことができる環境整備と雇用の創出を目指します。

#### 基本目標2 魅力の発信による「住みたい・行きたい・帰りたい」の実現

首都圏在住者や宇和島出身者を対象とした魅力の発信を積極的に行い、関係人口・交流人口の創出、外部人材の獲得を図るとともに、特に若年世代のUターンを意識した人材の育成と確保に取り組みます。

#### 基本目標3 結婚の希望をかなえ、安心して子どもを産み育てることができる環境の充実

人口減少抑制や人口回復のためには、若い世代を中心とした市民の結婚や出産、子育ての希望をかなえることが重要です。官民一体となり、出会い・結婚・妊娠・出産・育児という、5つのステージに立つすべての方々へ支援を届けることを目指します。

#### 基本目標4 市民と地域の力を強化した、持続可能なまちづくり

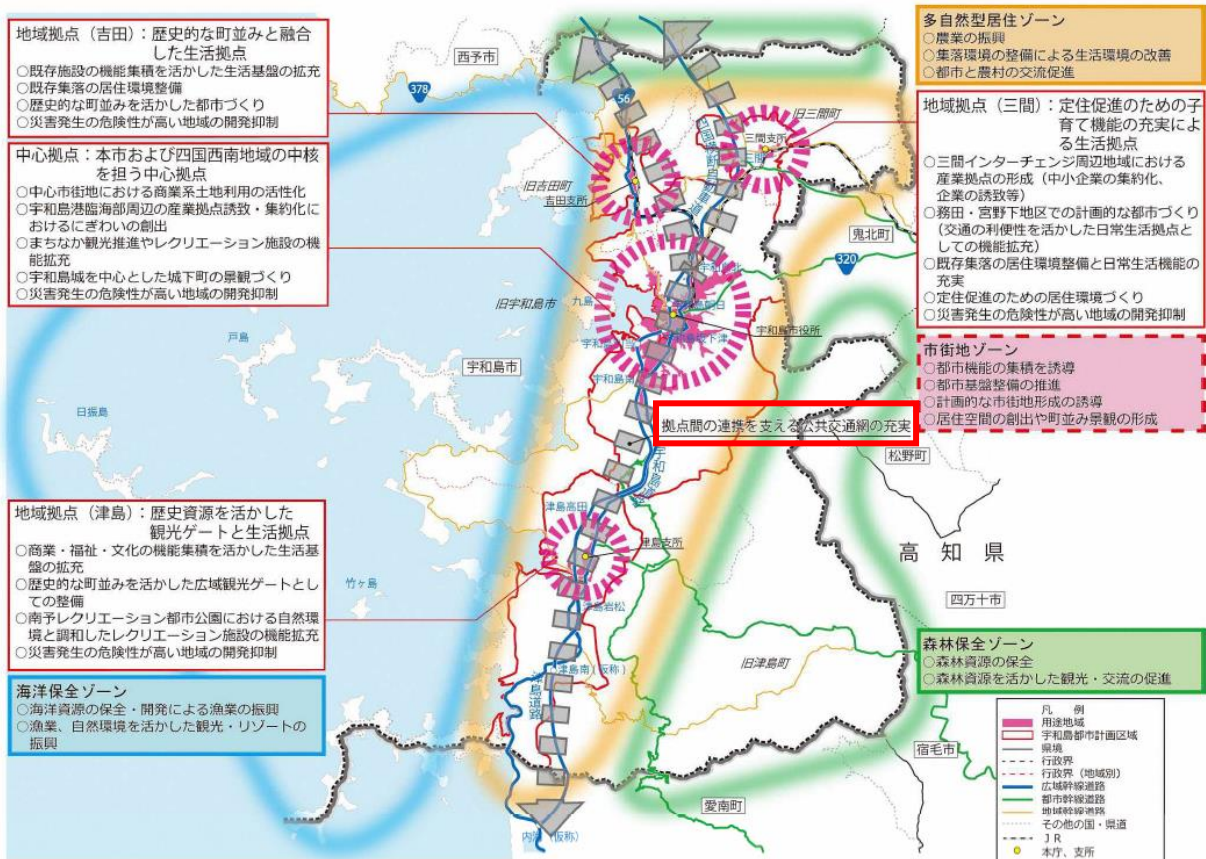
「地域共生社会」の実現を目標として、市民一人一人の健康づくりを推進します。また、希薄になりがちな地域コミュニティ力を高めるため、持続可能なまちづくりを推進するとともに、地域の支え手の育成と、活躍の場を求める移住者のマッチングの促進を行います。



### 2.3. 宇和島市都市計画マスタープラン

- 「宇和島市都市計画マスタープラン」(2022.2)の都市づくりの基本理念は、上位・関連計画による位置づけと役割を踏まえ、「地域の特性とコミュニティ力を活かした安全で安心にずっと暮らせる都市づくり」としています。
- 公共交通は、4つの都市づくりの基本的方向のうち「四国西南地域の中核を担う都市機能が集積したコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり」の中で、「すべての市民が徒歩で生活できるように、中心拠点や地域拠点と集落を結ぶ鉄道、バス等の公共交通の再編や見直しを進めることで、都市機能への利便性を高めるコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりを進める」とされています。
- また、都市施設整備の方針として「公共交通の充実・強化」において、「高齢者や子ども、障がい者を支える重要な移動手段である公共交通については、観光客の移動確保や地球環境の保全等も考慮し、ネットワークの形成と利用促進を図るとともに、市民に利用のメリット等を意識づけし、需要を創出するよう努める」とされています。
- 将来都市構造では、「拠点間の連携を支える公共交通網の充実」を図る連携軸として位置づけられています。(下図参照)

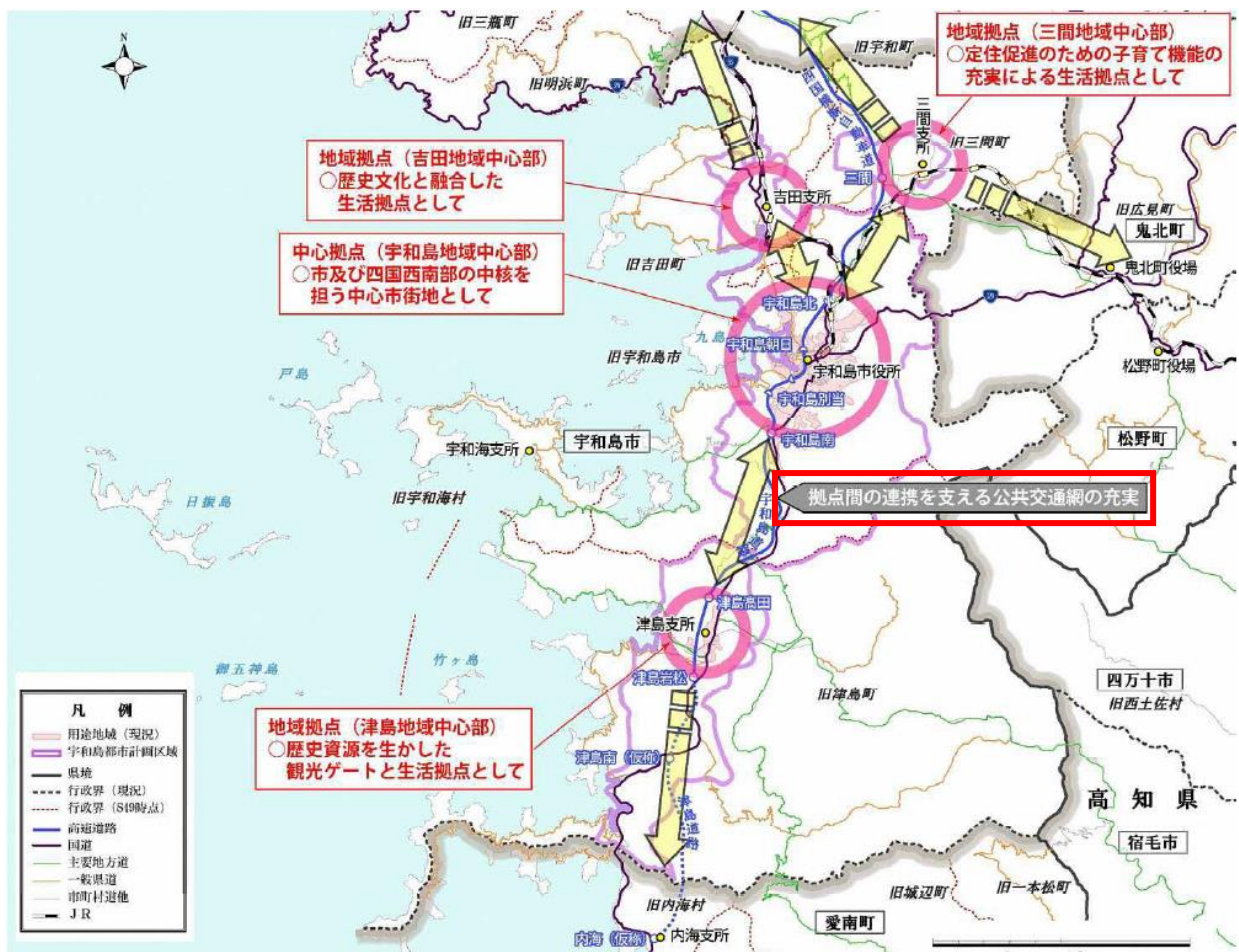
■将来都市構造図





## 2.4. 宇和島市立地適正化計画


- 「宇和島市立地適正化計画 計画書（改訂版）」（2021.9）は、中心拠点や生活拠点などを公共交通で結ぶコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を構築し、市街地の人口密度を保ちつつ、安全で安心でき、健康で快適に暮らせる持続可能な都市づくりを進めるために策定されています。
- 本計画は都市計画マスタープランの一部であるため、その基本的方向を継承しつつ、公共交通については「人口密度の維持及び生活利便性の維持・充実」の中で、「誰もが公共交通を利用することで、歩いて生活できるように、中心拠点・地域拠点と集落などを結ぶ鉄道・バスなどの公共交通の再編や見直し及び歩道整備などにより、効率的で持続可能な公共交通システムの維持・確保や歩行空間の整備を進める」としています。
- 目指すべき将来都市構造でも都市計画マスタープランをもとに、拠点及び公共交通連携軸を設定し、これを基本として拠点連携型の都市の実現を図るとされています。（下図参照）



## 2.5. 宇和島市 DX 推進計画

- 「宇和島市DX推進計画」(2022.2)は、宇和島市総合計画の分野別計画であり、行政デジタル化などを推進するとともに、総合計画で定めるまちづくりの基本的方向に沿って、市の施策の展開を協力を後押しするものとして策定されています。
- 計画では、下記9分野においてDXを推進することで、まちの魅力を高め「選ばれるまち」を目指しており、地域社会の「①生活・支援 ～誰もが利便性を実感できる暮らし～」の中で、個別分野として公共交通は位置付けられています。
- 公共交通の取組として「市民生活に欠かせない身近な交通手段である公共交通について、デジタル技術を有効に活用し、より利用しやすい環境の整備を図ります」としています。

地域社会	行政
<b>①生活・支援</b> ～誰もが利便性を実感できる暮らし～ <small>(情報通信基盤、デジタル・バインド対策、障がい者支援、広報、公共交通、環境)</small>	<b>⑦行政手続</b> ～簡単・便利な行政サービスの提供～ <small>(オンライン化の推進、窓口サービスの向上)</small>
<b>②健康・子育て</b> ～健やかに生活と子育てができる暮らし～ <small>(健康づくり、母子支援、子育て支援)</small>	<b>⑧行政事務</b> ～働きやすく生産性の高い市役所づくり～ <small>(業務の効率化、勤務環境の整備)</small>
<b>③教育・学習</b> ～共育で人・つながり・地域づくり～ <small>(学校教育、生涯学習、文化・スポーツ)</small>	<b>推進基盤</b>
<b>④リスク対応</b> ～的確なリスク対応による安全な暮らし～ <small>(防災・減災、感染症対策)</small>	<b>⑨推進基盤</b> ～変化に迅速・柔軟に対応できるDX推進基盤の構築～ <small>(庁内の体制強化、市民協働・庁外連携)</small>
<b>⑤産業・経済</b> ～産業振興による地域活性化～ <small>(農林水産業、商工観光)</small>	※ () 内に個別分野を記載
<b>⑥魅力向上</b> ～魅力の発展・発信による地域活性化～ <small>(シティセールス、移住・定住、若者地元定着)</small>	

①生活・支援 ～誰もが利便性を実感できる暮らし～		地域社会
<p>情報通信基盤の整備やデジタルデバインド対策の拡充などにより、誰もが利便性を実感できる暮らしを推進するとともに、市政・生活情報の発信を強化するなど日常生活における利便性の向上を図ります。</p>		
5 公共交通	取組	具体例
	<p>市民生活に欠かせない身近な交通手段である公共交通について、デジタル技術を有効に活用し、より利用しやすい環境の整備を図ります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○利用者の利便性向上を図るため、運賃のキャッシュレス化の検討を行います。</li> <li>○乗客とドライバーをつなぐマッチングサービスなど、地域モビリティの確保に向けた調査研究を行います。</li> <li>○公共交通サービスの内容などを分かりやすく発信し、市民の方々に公共交通が日常の移動に“使える”と思ってもらえる取組みを推進します。</li> </ul>



## 2.6. 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」(2023. 7. 一部改正) は、2017 年度に策定された基本方針や計画目標を継承しつつ、計画期間や個別事業の変更等について改正を行っています。
- 個別事業の追加内容として、目標 5 の利用促進策のなかで、あらゆる交通モードを対象に、キャッシュレス決済システムの導入・拡充を行うため、「デジタル技術を活用した利便性の向上」が新たに規定されています。



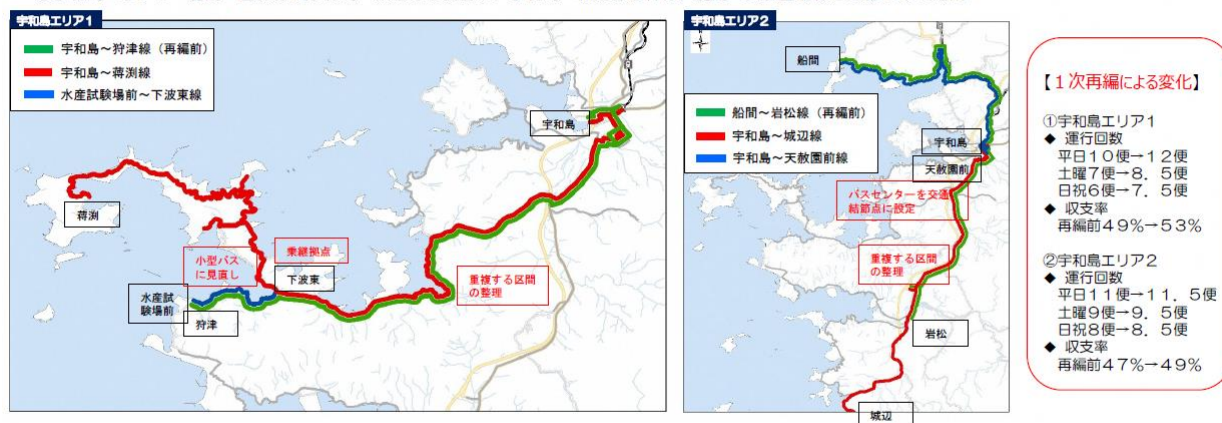
## 2.7. 愛媛県南予地域公共交通利便増進実施計画

- 「愛媛県 南予地域公共交通利便増進実施計画（旧：再編実施計画）」は、持続可能な交通ネットワークの再構築を図るため、運行の重複する区間の整理、経路短縮等による収支改善と運行持続性の向上を達成することを目的としています。
- 宇和島市を含む9市町が対象で、2019（令和元）年から2024（令和6）年9月までの5年を計画期間としています。
- 宇和島市を含む再編は、1次再編（2019.10）時に宇和島エリア1と宇和島エリア2、3次再編（2020.9）時に宇和島市・鬼北町・松野町エリアが実施済みです。（下図参照）
- 本計画は「愛媛県 地域公共交通網形成計画」（2018.3）の「再編事業」として、一部個別事業へ位置づけをされていましたが、「愛媛県 地域公共交通網形成計画」（2023.7.一部改正）策定時に「道路運送高度化事業」にも対応するため、総称して「特定事業」に変更されています。

### 【主な事業内容】

#### ➢ 1次再編：令和元年10月

- ①宇和島エリア1：宇和島～狩津線と宇和島～蔦淵線を統合し、宇和島～蔦淵線を幹線、水産試験場前～下波東線を支線として再編
- ②宇和島エリア2：船間～岩松線と宇和島～城辺線を統合し、宇和島～城辺線を幹線、船間～天教園前線を支線として再編



### 【1次再編による変化】

- ①宇和島エリア1
  - ◆ 運行回数
    - 平日10便→12便
    - 土曜7便→8.5便
    - 日祝6便→7.5便
  - ◆ 収支率
    - 再編前49%→53%
- ②宇和島エリア2
  - ◆ 運行回数
    - 平日11便→11.5便
    - 土曜9便→9.5便
    - 日祝8便→8.5便
  - ◆ 収支率
    - 再編前47%→49%

#### ➢ 2次再編：令和2年4月

- ①八幡浜市・伊方町エリア：三崎線の運行ルートを変更し速達性を高める。廃止区域では乗合タクシー、コミュニティバスを運行。
- ②八幡浜市・西予市エリア：八幡浜～下泊線を幹線とし、三瓶～周木線を支線として再編、三瓶～歴史博物館前線の一部便延伸により、重複区間を整理。

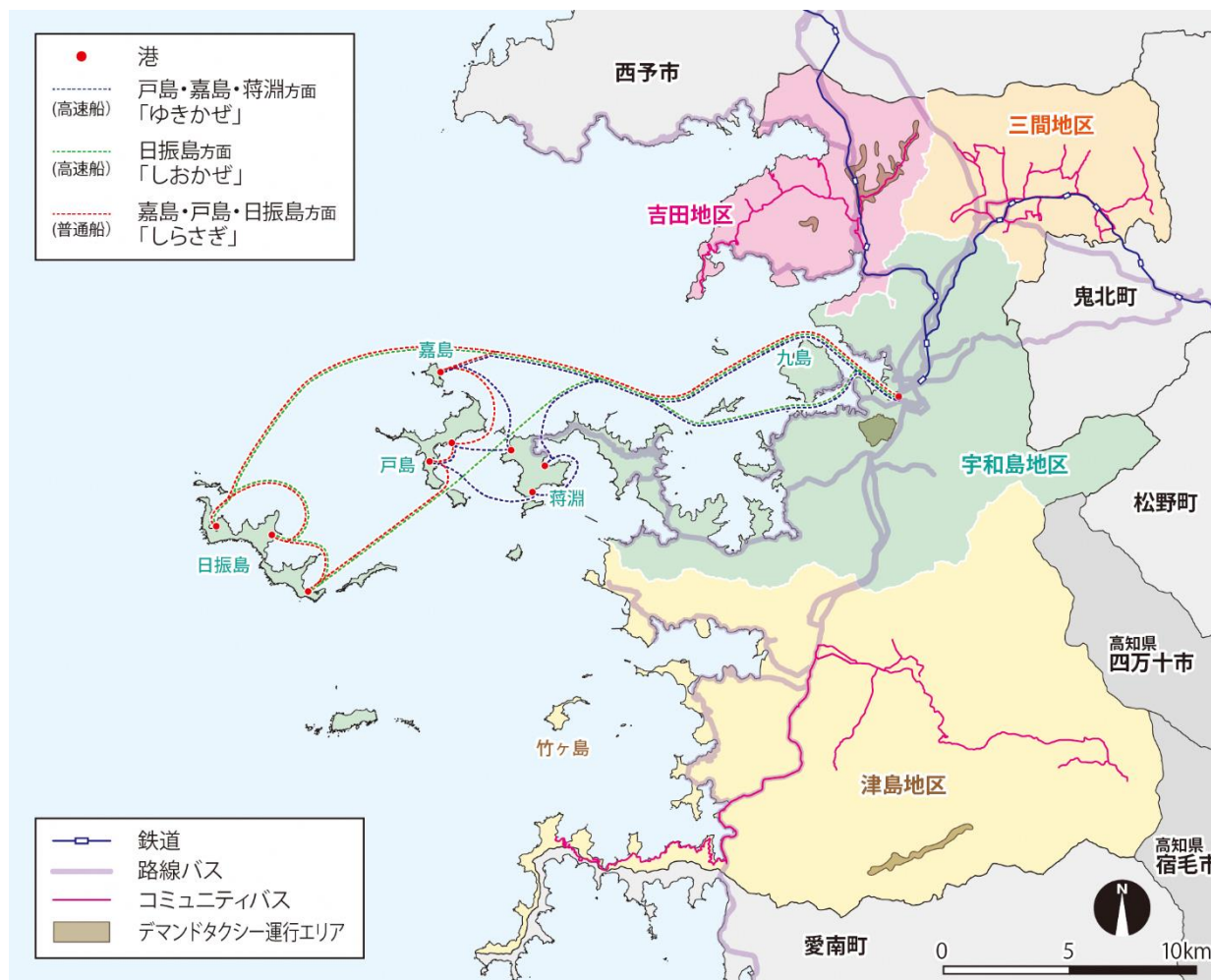
#### ➢ 3次再編：令和2年9月

- ①宇和島市・鬼北町・松野町エリア：宇和島～愛治診療所前線を宇和島～虹の森公園前線と統合、一部経路を見直し、重複区間を整理。

### 3. 宇和島市の公共交通の現状

#### 3.1. 現状の交通体系

- 宇和島市中心部を起点とし、放射状に路線網が構成されています。
- 吉田方面（至八幡浜・松山）はJR四国の予讃線と宇和島自動車の松山線が、三間方面（至鬼北・松野）は四国旅客鉄道の予土線と宇和島自動車の鬼北線が、津島方面（至城辺・宿毛）には宇和島自動車の城辺・宿毛線がそれぞれ幹線としての役割を担っています。
- 三浦半島方面は宇和島自動車の三浦半島線と、盛運汽船の航路が運行（運航）しています。



出典：宇和島市公共交通マップ 2023年3月版、宇和島市HP（デマンドタクシー）、盛運汽船HP

図 15 宇和島市の公共交通体系



### 3.2. 公共交通の圏域と人口分布

- 人口が集積している地域は、概ね公共交通を利用しやすい状況にありますが、周辺部を中心に一部、駅やバス停から離れた地域も見られます。

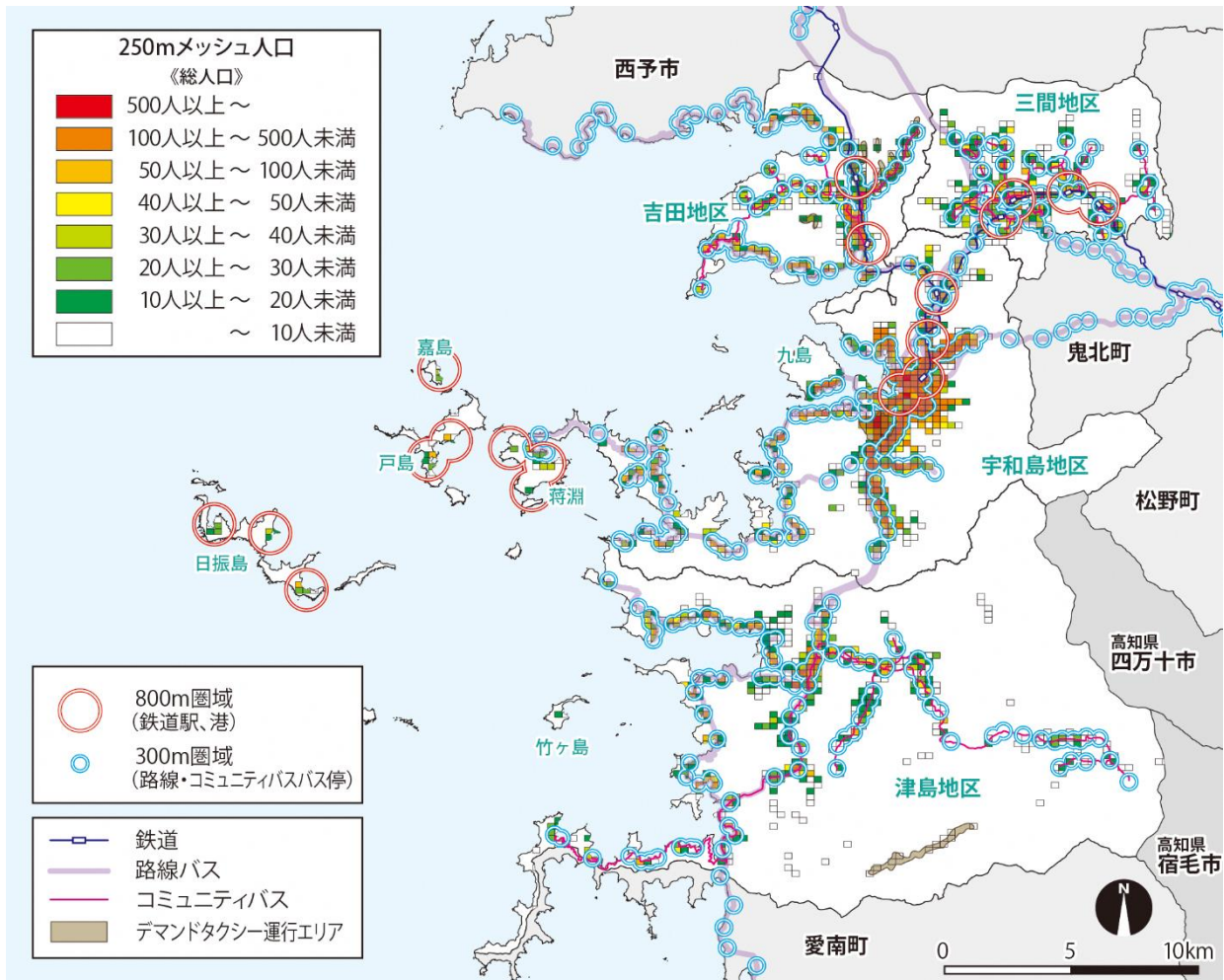


図 16 駅や港、バス停からの圏域と人口分布



### 3.3. 交通結節点の概況

- 鉄道駅や港、バスセンター等の主要なバス停が交通結節点として機能しています。
- これらの交通結節点では公共交通機関同士の乗り継ぎが想定されており、待合環境が整備されていますが、乗り継ぎに関する情報提供が十分でない箇所も見られます。

(1) 宇和島地区

■ 宇和島バスセンター

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ JR 宇和島駅

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ 恵美須町

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ きさいや広場／宇和島新内港駅

					
					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

(2) 吉田地区

■ JR 伊予吉田駅

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ 吉田出張所

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ 吉田支所

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ 吉田病院／北小路

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路



(3) 三間地区

■ JR 伊予宮野下駅/A コープみま

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ JR 務田駅

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ 道の駅みま

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

■ 三間支所

					
鉄道	高速バス	路線バス	コミバス・デマンド	タクシー	航路

(4) 津島地区

■ 岩松出張所



■ 津島病院



### 3.4. 陸上交通の概況

#### 3.4.1. 鉄道

##### (1) 運行状況

- 四国旅客鉄道により、予讃線が宇和島駅から松山駅方面に、予土線が北宇和島駅から若井駅（高知県）方面に運行されています。
- 予讃線は平日1日27.0往復（うち特急16.5往復）が運行されており、主に松山・大洲・八幡浜方面への輸送を担っています。
- 予土線（愛称：しまんとグリーンライン）は平日1日12.0往復（普通列車のみ）が運行されており、主に鬼北・松野・四万十方面への輸送を担っています。

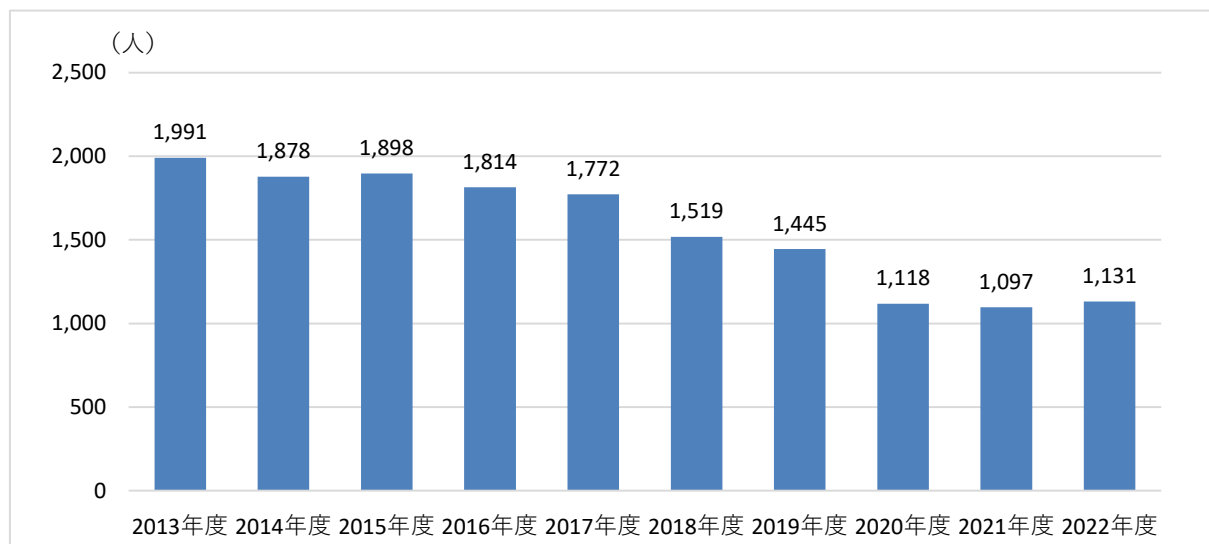


図 17 宇和島市の鉄道網



## (2) 利用状況

- 市内における鉄道の乗車人員は、減少傾向にあります。



出典：四国旅客鉄道資料

図 18 宇和島市内の全鉄道の1日あたり乗車人員合計の推移

- 駅別で見ると、宇和島駅が1日約860人（2022年度）の乗車があり、最も多くなっている一方、1日の乗車人員が20人に満たない駅も複数あります。

表 1 宇和島市内の各駅の1日あたり乗車人員の推移

駅名	単位：人										
	2013年度	2014年度	2015年度	2016年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	
宇和島	1,443	1,369	1,362	1,319	1,290	1,132	1,093	818	819	863	
北宇和島	71	59	68	60	66	47	38	23	29	27	
高光	5	5	6	5	2	1	1	0	1	0	
伊予吉田	160	129	147	149	145	109	100	80	67	70	
立間	99	93	87	72	69	56	53	45	43	45	
務田	53	50	51	42	41	31	28	27	26	27	
伊予宮野下	129	145	149	134	123	110	95	94	81	73	
二名	14	13	11	16	19	18	20	21	19	19	
大内	17	15	17	17	17	15	17	10	12	7	
計	1,991	1,878	1,898	1,814	1,772	1,519	1,445	1,118	1,097	1,131	

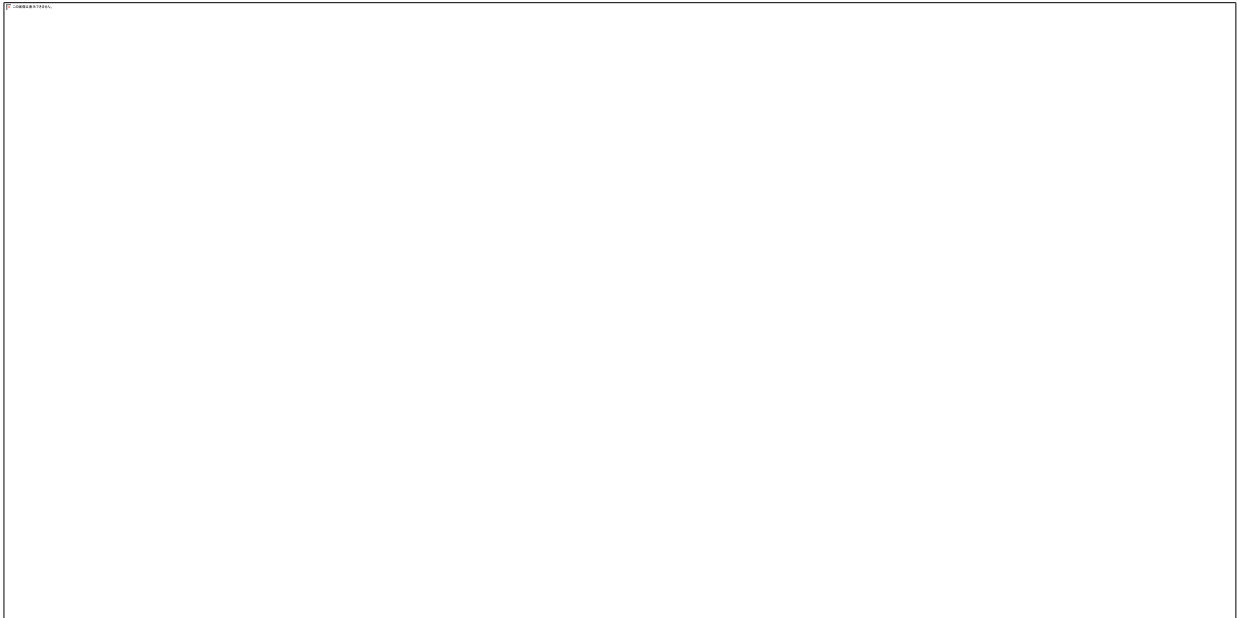
■：予讃線停車駅    □：予土線停車駅

出典：四国旅客鉄道資料

### 3.4.2. 高速バス

#### (1) 運行状況

- 宇和島自動車（阪神バスとの共同運行）により、神戸・大阪方面に高速バスが運行されています。
- 1日2往復（昼行便と夜行便で運行経路が異なる）運行されており、神戸・大阪方面への長距離輸送を担っています。

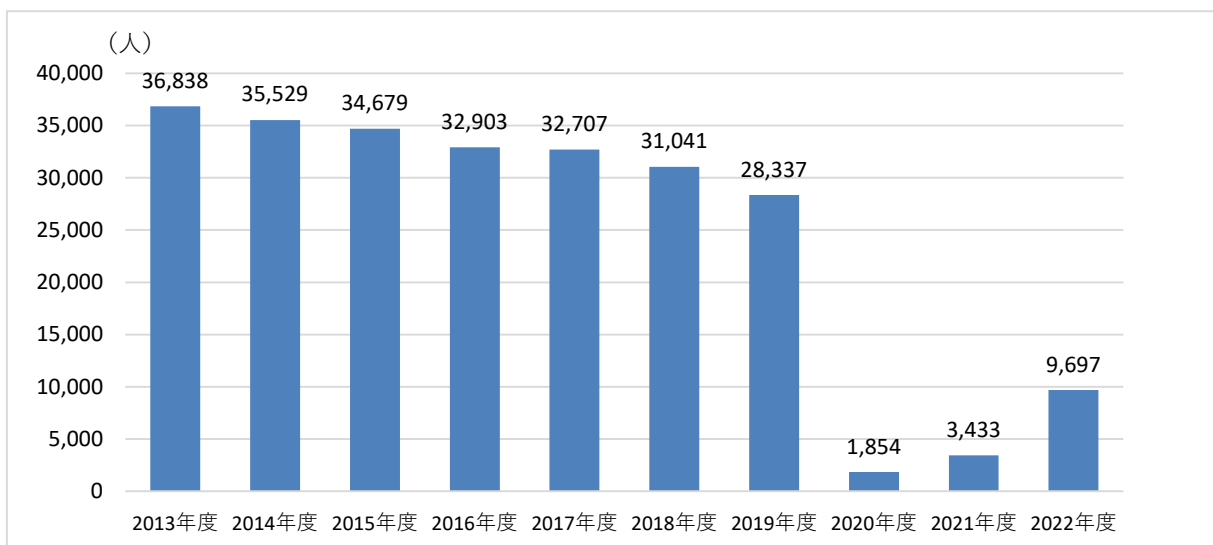


出典：宇和島自動車 HP

図 19 宇和島市に係る高速バスの路線図

#### (2) 利用状況

- 高速バスの利用者数は、減少傾向にあり、2020年度以降は急減しています。
- これは、コロナ禍の影響により運休月が多くなったためと考えられます。



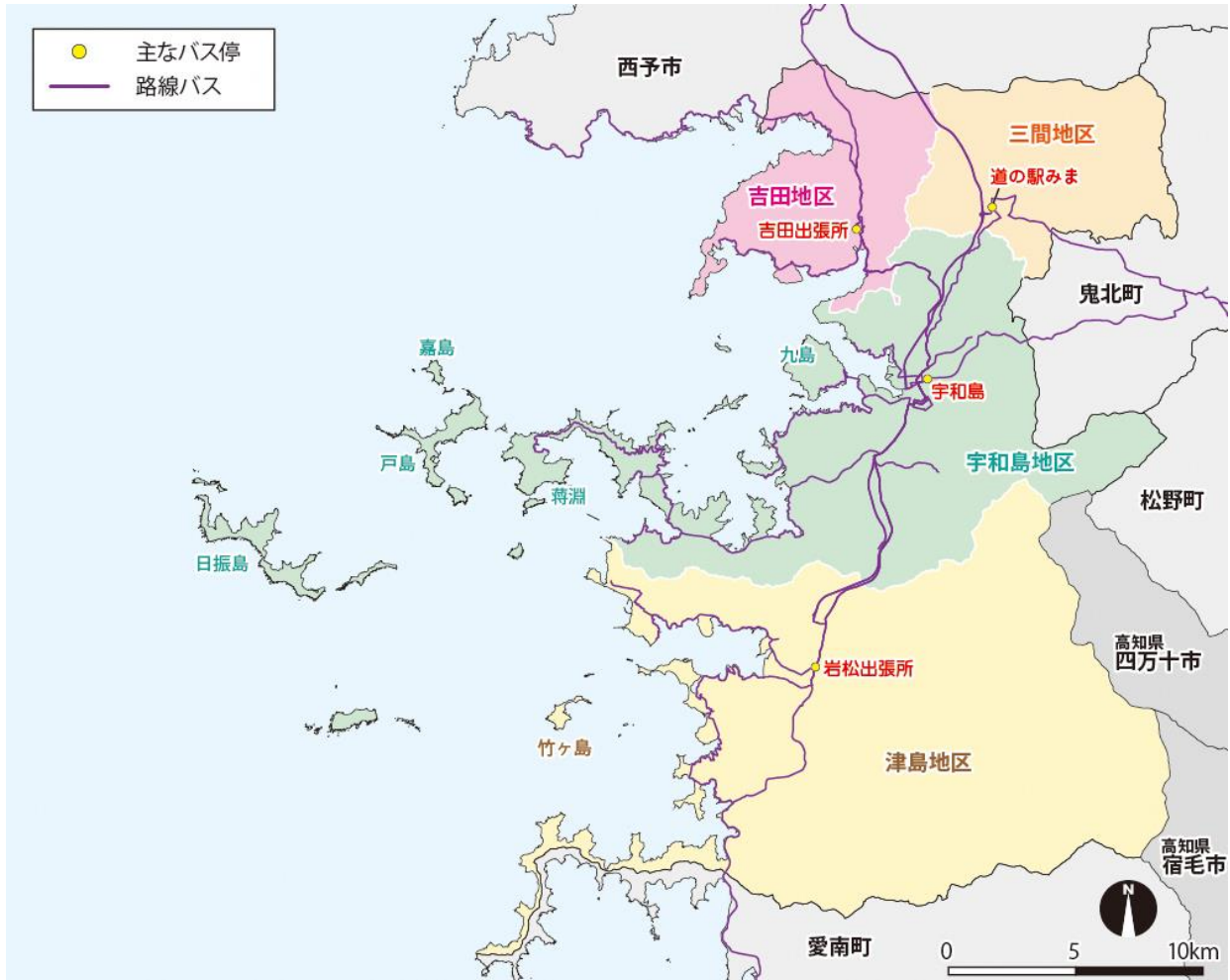
出典：宇和島自動車資料

図 20 高速バスの年間利用者数の推移

### 3.4.3. 路線バス

#### (1) 運行状況

- 宇和島自動車により、市内外の各方面に路線バスが運行されています。
- 特に松山方面には、宇和島道路等を経由して松山・道後に至る特急便・急行便が、平日 1 日 12 往復運行（2023 年 4 月 1 日改正）されています。



出典：宇和島市公共交通マップ 2023 年 3 月版

図 21 宇和島市に係る路線バスのネットワーク

- 路線バスは、市域を南北に縦断する松山線と吉田支線、宇和島地区内を運行する宇和島市内線と三浦半島線、津島地区内を運行する岩松支線、宇和島地区から三間地区、鬼北町を結ぶ鬼北線の計6路線があります。



図 22 運行系統別のバス路線網【松山線】



図 23 運行系統別のバス路線網【吉田支線】

出典：宇和島市公共交通マップ 2023 年 3 月版







図 26 運行系統別のバス路線網【岩松支線】



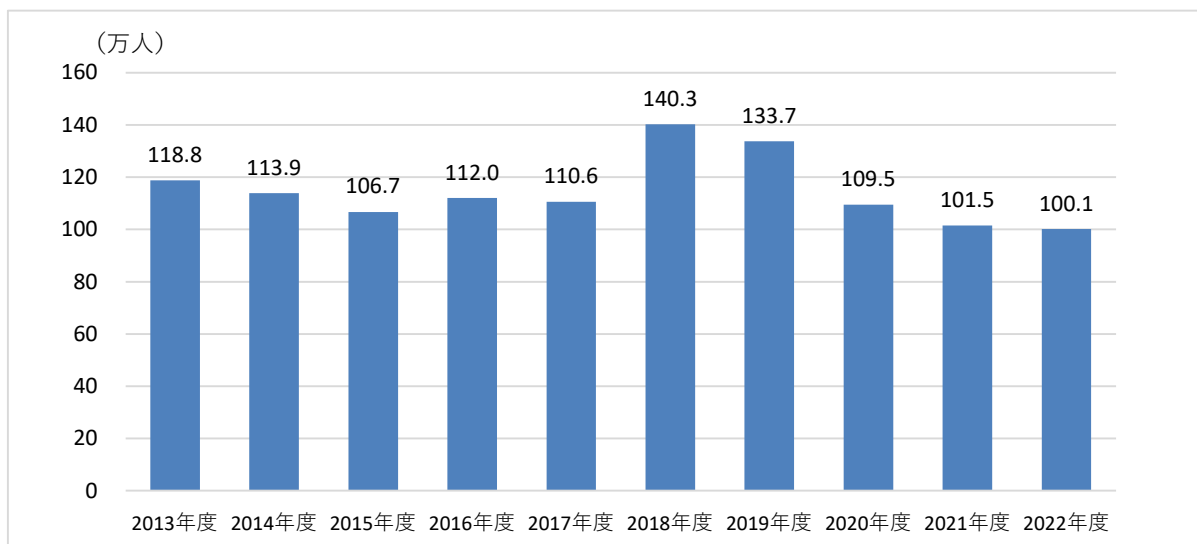
図 27 運行系統別のバス路線網【鬼北線】

出典：宇和島市公共交通マップ 2023 年 3 月版



## (2) 利用状況

- 路線バスの利用者数は、2013年度から2022年度まで減少傾向が続いています。
- なお、2018年度と2019年度の増加については、2018年7月の西日本豪雨災害による鉄道の運休の影響で7～9月で松山線の利用者数が一時的に増加したこと等が考えられます。



※松山～宇和島～城辺系統は除く

※各年度の集計期間は前年10月1日～当年9月30日

出典：宇和島自動車資料

図 28 宇和島市における路線バス利用者数の推移

### (3) 収益状況

- 市内を運行する全ての系統で、欠損（赤字）が生じています。
- 欠損が生じている系統には、国や県、宇和島市を含む関係市町による補助金が交付されています。
- 欠損額が補助金により全額カバーされない系統もあります。

表 2 宇和島市に係るバス路線の系統別損益状況（2021年10月1日～2022年9月30日実績）

運行系統			系統 キロ 程	運行 回数 回/日	経常費用 千円	経常収益 千円	欠損 千円	（補助金）			
起点	経過地	終点						宇和島市 千円	国 千円	県 千円	その他 千円
宇和島駅前	市立病院	城辺	43.9	5.4	48,595	24,316	24,279	3,682	8,033	6,074	6,489
宇和島駅前	市立病院	宿毛	67.1	9.5	130,731	39,065	91,666	17,558	17,978	14,839	41,292
東高校前	北宇和病院・道の駅みま	虹の森公園前	28.5	7.6	44,142	10,142	33,999	8,163	9,658	9,932	6,247
東高校前	柿原ハイパス・北宇和病院	野村病院	63.4	5.1	66,189	24,806	41,384	1,935	9,654	8,760	21,035
田之浜		天教園	41	7.7	64,464	18,833	45,631	12,588	9,467	5,651	17,925
船間	立目・知永・やすらぎの里	天教園	22.3	5	23,025	7,706	15,319	5,026	5,043	5,181	70
立間駅前	バスセンター・南楽園	福浦	41.5	7.5	63,590	25,080	38,510	15,219	10,336	7,631	5,325
きさいや広場		本九島	9	8.7	16,133	5,869	10,264	5,132	5,131	0	1
きさいや広場	蕨	平浦	15	7.5	23,418	7,463	15,955	7,977	0	5,268	2,710
きさいや広場	寄松・神崎	蔦淵	38.1	5.8	45,622	14,976	30,646	15,323	0	10,264	5,059
柿原		出口	7.7	16.3	25,677	8,056	17,621	8,810	0	5,777	3,034
赤松	ジェイコー宇和島病院	薬師谷溪谷	14	9.6	27,057	6,701	20,356	10,178	0	6,087	4,091
東高校前	柿原ハイパス・北宇和病院	日吉支所前	38.7	0.9	7,708	2,771	4,937	452	0	0	4,485
岩松	津島田の浜・脇	嵐	18	4.5	17,765	5,101	12,664	6,332	0	0	6,332
きさいや広場	寄松	三浦小学校前	13.8	0.2	790	112	678	339	0	0	339
下波東		水産試験場前	4	4.3	3,506	420	3,086	1,543	0	0	1,543
大洲駅前	卯之町	天教園	43.5	0.9	8,791	1,280	7,510	1,502	0	0	6,008
バスセンター		卯之町	21.6	0.5	2,472	521	1,951	749	0	0	1,202
船間	立目	バスセンター	21.4	0.4	2,156	60	2,096	1,047	0	0	1,049
立間駅前		バスセンター	13.3	0.7	2,097	196	1,902	950	0	0	952
立間駅前		岩松	26.6	2.1	11,501	1,893	9,607	4,803	0	0	4,804
宇和島駅前		岩松	14.3	1.7	6,051	2,873	3,178	1,589	0	0	1,589
岩松		福浦	11.9	0.7	1,880	1,094	786	392	0	0	394
赤松		柿の木	14	0.4	1,411	536	874	437	0	0	437
東高校前		柿原	4.3	1.8	1,652	334	1,317	658	0	0	659
堀端		出口	3.4	1.1	768	27	741	370	0	0	371
堀端		柿の木	7.2	0.7	1,115	487	628	313	0	0	315
堀端		薬師谷溪谷	6.5	0.8	1,087	38	1,049	524	0	0	525
堀端		赤松	6.8	0.9	1,368	18	1,351	675	0	0	676
赤松		天教園	7.9	0.4	644	46	598	298	0	0	300
総計					651,401	210,818	440,583	134,563	75,299	85,462	145,259

出典：宇和島自動車資料、宇和島市資料

表 3 宇和島市におけるバス路線への補助体系

補助名称	種別	補助対象路線	補助対象経費	補助金の額
運行費補助金	県単独補助分	国庫補助系統以外の生活交通バス路線 ①運行系統の距離が5km以上のもの ②運行系統の1日当たりの輸送量が15人から150人までのもの ③運行系統の1日当たりの運行回数が3回以上のもの ④補助対象期間に当該生活交通バス路線の運行によって得た運行系統の経常収益の額が路線バス補助対象経常費用に達していないもの	補助対象経常費用と経常収益との差額 ただし、補助対象経常費用の20分の9に相当する額を限度とする	補助対象経費の額の合計額
	市単独補助分	国庫補助制度の補助対象路線のうち、地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の交付を申請している生活交通バス路線	補助対象収支差額 ただし、国庫補助制度及び県運行対策費補助制度並びに宇和島市生活交通バス路線維持・確保対策事業費補助金交付要綱第1節の規定による補助金がある場合は、補助対象収支差額から当該補助金の額を差し引いた額を上限とする	国庫補助制度及び県運行対策費補助制度による補助金の額が国庫補助制度における補助限度額に満たない部分 国庫補助限度額から国庫補助金等の額を差し引いた額の2分の1以内の額
		国庫補助制度の補助対象路線のうち、域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を申請しているバス路線		補助対象経費の額の合計額以内
		路線バス運行費補助金(県単独補助分)の交付を申請している生活交通バス路線		県単独補助制度における補助限度額が補助対象経費の額に満たない部分 補助対象経費の額から県単独補助上限額を差し引いた額の2分の1以内の額
		国庫補助制度及び県単独補助制度の補助対象路線以外の生活交通バス路線のうち、住民の生活維持・確保に必要であると市長が認めた生活交通バス路線		補助対象経費の額の合計額以内

出典：宇和島市資料

#### (4) 見直しに向けた動向

- 公共交通網を持続可能なものとするため、愛媛県では主に広域バス路線の再編として、運行の重複する区間の整理、経路短縮等（収支改善）が進められており、宇和島市に関わる再編は、以下の内容で実施されています。

表 4 愛媛県による宇和島市に関わる再編事業の実施状況

県再編の内容・実施時期	運行系統			輸送人員（10月1日～9月30日）				
	起点	経過地	終点	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
①船間～岩松線（2019.10.1） ・「船間～岩松」を「船間～天赦園前」に短縮	船間	立目・知永・ やすらぎの里	岩松	69,261	75,997	-	-	-
	船間	立目・知永	天赦園	-	-	47,637	46,156	49,272
②宇和島～蔦淵線、宇和島～狩津線 （2020.9.1） ・「宇和島～蔦淵線」を幹線として運行し、 「下波東～狩津線」は支線として運行	きさいや広場	寄松	水産試験場前	27,798	21,505	-	-	-
	下波東		水産試験場前	-	-	7,977	4,486	3,649
③宇和島～愛治診療所前線、宇和島～虹の森 公園前線（2020.9.1） ・「宇和島～愛治診療所前線」を「宇和島～ 虹の森公園前線」に統合し、一部経路を変更 ・代替交通として、コミュニティバスへ移行	東高校前	仏木寺	愛治診療前	21,490	22,977	20,424	-	-
	東高校前	北宇和病院	虹の森公園前	39,203	40,726	30,791	-	-
	東高校前	道の駅みま	虹の森公園前	-	-	4,519	40,931	40,557

出典：愛媛県資料、宇和島自動車資料

### 3.4.4. コミュニティバス・デマンドタクシー

#### (1) 運行状況




- 吉田地区、三間地区、津島地区で市がコミュニティバス及びデマンドタクシーを運行しています。
- 合併前の制度を引き継いで運行しているため、サービス内容は各地区で異なっております。



出典：宇和島市公共交通マップ 2023年3月版

図 29 コミュニティバス・デマンドタクシーの路線のネットワーク

表 5 コミュニティバス・デマンドタクシーの概要 (1)

地区	路線・サービス概要	運行車両
宇和島	<p><u>宇和島地区デマンドタクシー</u>                      サービス提供主体：宇和島市                      運行委託先：丸之内そうご                      運 行 日：月～土（日祝、年末年始運休）                      日運行便数：8.5 往復                      運 賃：大人 300 円、小人 150 円                      ※障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方とその介護人は半額                      ※未就学児については、大人 1 人につき 1 人 無料                      備 考：居住エリア、まちなかエリアともに停留所を設定したミーティングポイント方式（要事前登録）</p>	
吉田	<p><u>吉田地区コミュニティバス</u>                      サービス提供主体：宇和島市                      運行委託先：宇和島ハイヤー                      運 行 日：月～金（土日祝、年末年始運休）                      日運行便数：大良線 6.0 往復                      筋線 4.0 往復                      大河内線 5.0 往復                      （うち 2.5 往復はデマンド便）                      川平線 1.0 往復                      （川平線は全てデマンド便）                      運 賃：大人 200 円、小人 100 円                      ※障害者手帳または障害者手帳アプリを所持している方とその介護人は半額                      ※未就学児については、大人 1 人につき 1 人 無料                      備 考：一部、停留所を設定したミーティングポイント方式のデマンド運行便あり（要事前登録）</p>	 

※運行委託先は 2023 年度時点

出典：宇和島市 HP



表 6 コミュニティバス・デマンドタクシーの概要 (2)

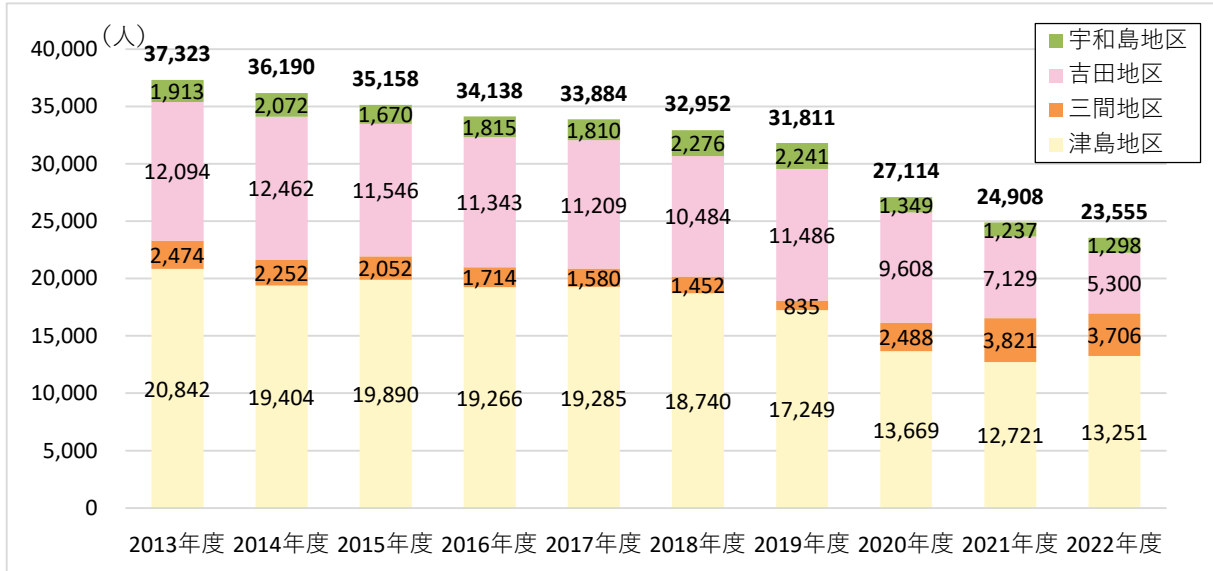
地区	路線・サービス概要	運行車両
三間	<p><u>三間地区コミュニティバス</u>                      サービス提供主体：宇和島市                      運行委託先：(有) 三間タクシー                      運行日：月～金（土日祝、年末年始運休）                      日運行便数：川之内線 3 便                          川之内線（三間小学校便）1.0 往復                          （小学校のある日だけ運行）                          大藤線 3 便                          音地線 4 便                          音地線（二名小学校便）1.0 往復                          （小学校のある日だけ運行）                          増田線 3 便                      運賃：大人 200 円、小人 100 円                      ※障害者手帳または障害者手帳アプリを                      所持している方とその介護人は半額                      ※未就学児については、大人 1 人につき 1                      人無料</p>	
津島	<p><u>津島地区コミュニティバス</u>                      サービス提供主体：宇和島市（直営運行）                      運行日：月～金（土日祝、年末年始運休）                      日運行便数：谷郷線 5.0 往復                          須下線 3.0 往復、                          本俵線 4.0 往復                          野井・五郎丸線 1.0 往復                          上楨線 2.0 往復                          （上楨線は全てデマンド便）                      運賃：大人 200 円、小人 100 円                      ※障害者手帳または障害者手帳アプリを                      所持している方とその介護人は半額                      ※未就学児については、大人 1 人につき 1                      人無料                      備考：上楨線は、前日までに利用予約が必要</p>	

※運行委託先は 2023 年度時点

出典：宇和島市 HP

## (2) 利用状況

- コミュニティバス・デマンドタクシーの全体利用者数は、減少傾向にあります。



出典：宇和島市資料

図 30 コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者数の推移

- 2013年度を100とすると、2022年度まで三間地区を除き全ての路線で減少しています。
- 三間地区は2019年度まで減少していましたが、2020年度からデマンドタクシーを廃止し、コミュニティバスの運行が開始されたことから増加しています。

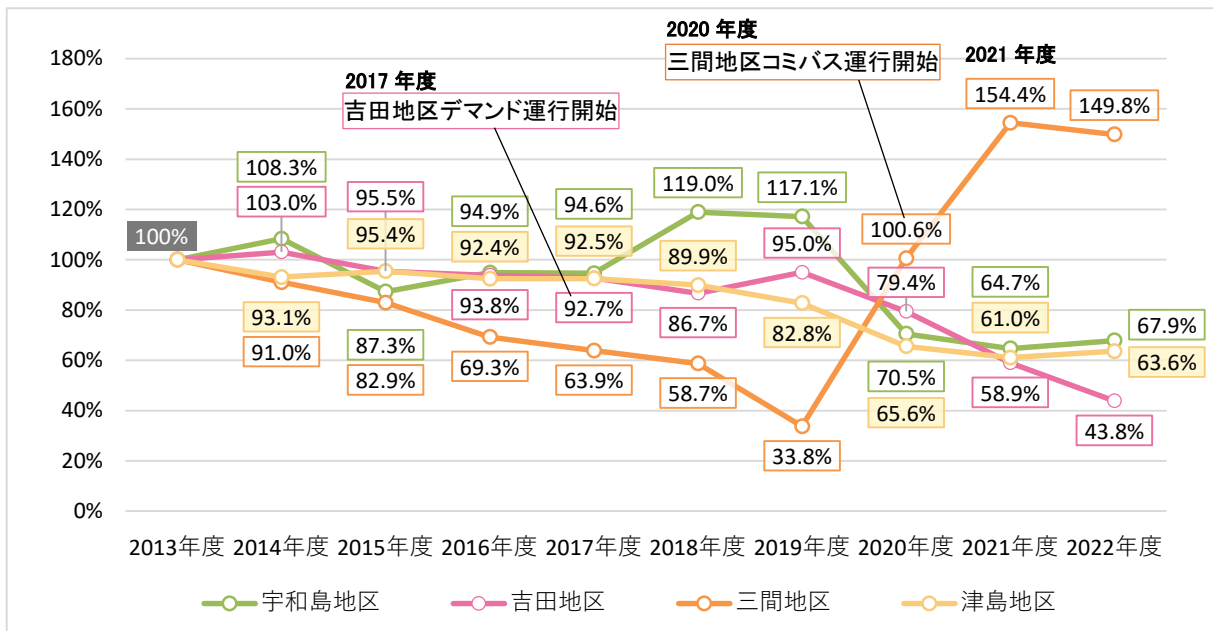
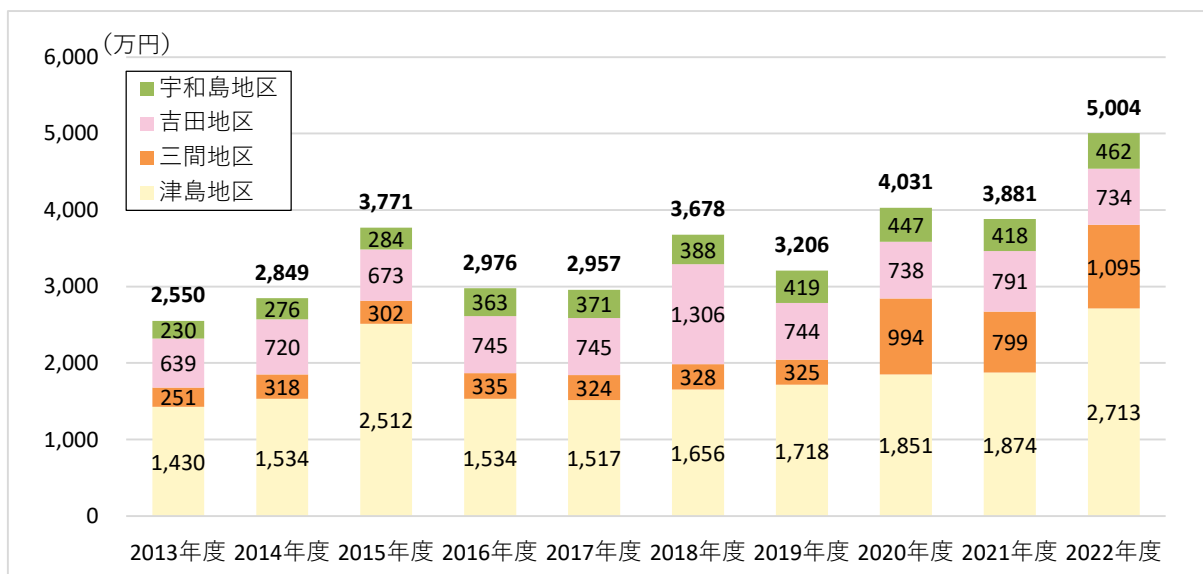


図 31 コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者数の推移（2013年度を100%とした場合）

### (3) 収益状況

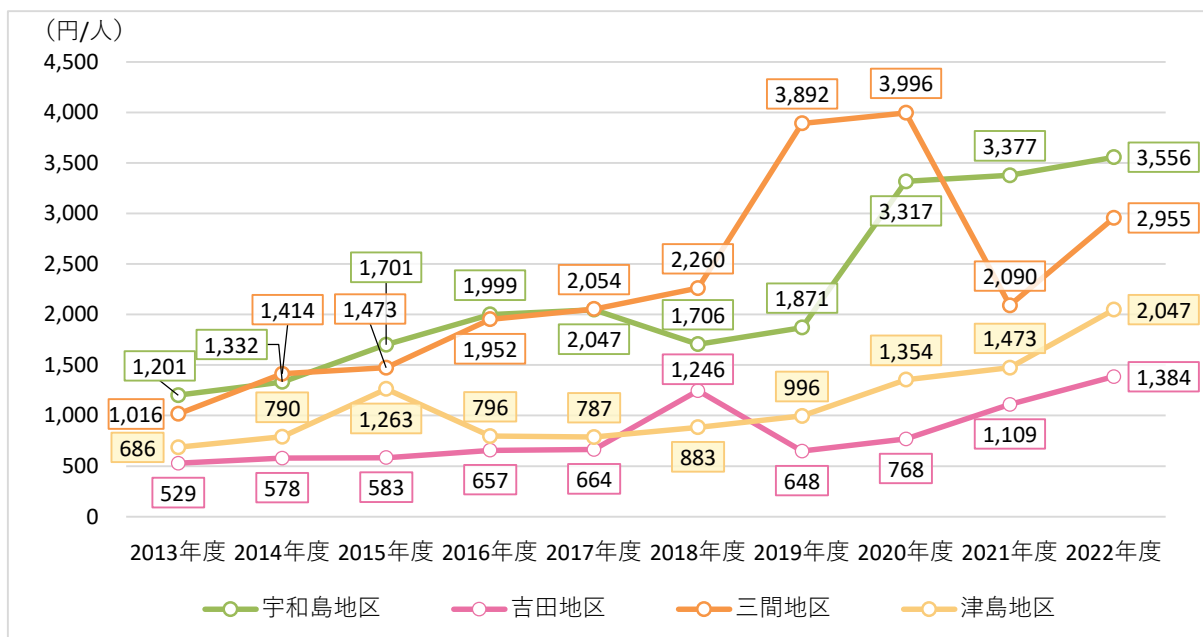
- コミュニティバス・デマンドタクシーの運行に係る全体の費用は、増加傾向にあります。



出典：宇和島市資料

図 32 コミュニティバス・デマンドタクシーの運行経費の推移

- 利用者 1 人当たりの運行経費は、2013 年度と 2022 年度を比較すると、約 3 倍に増加しています。



出典：宇和島市資料

図 33 コミュニティバス・デマンドタクシーの利用者 1 人当たりの運行経費の推移

表 7 コミュニティバス・デマンドタクシーの損益状況（2013～2022 年度実績）

単位：円

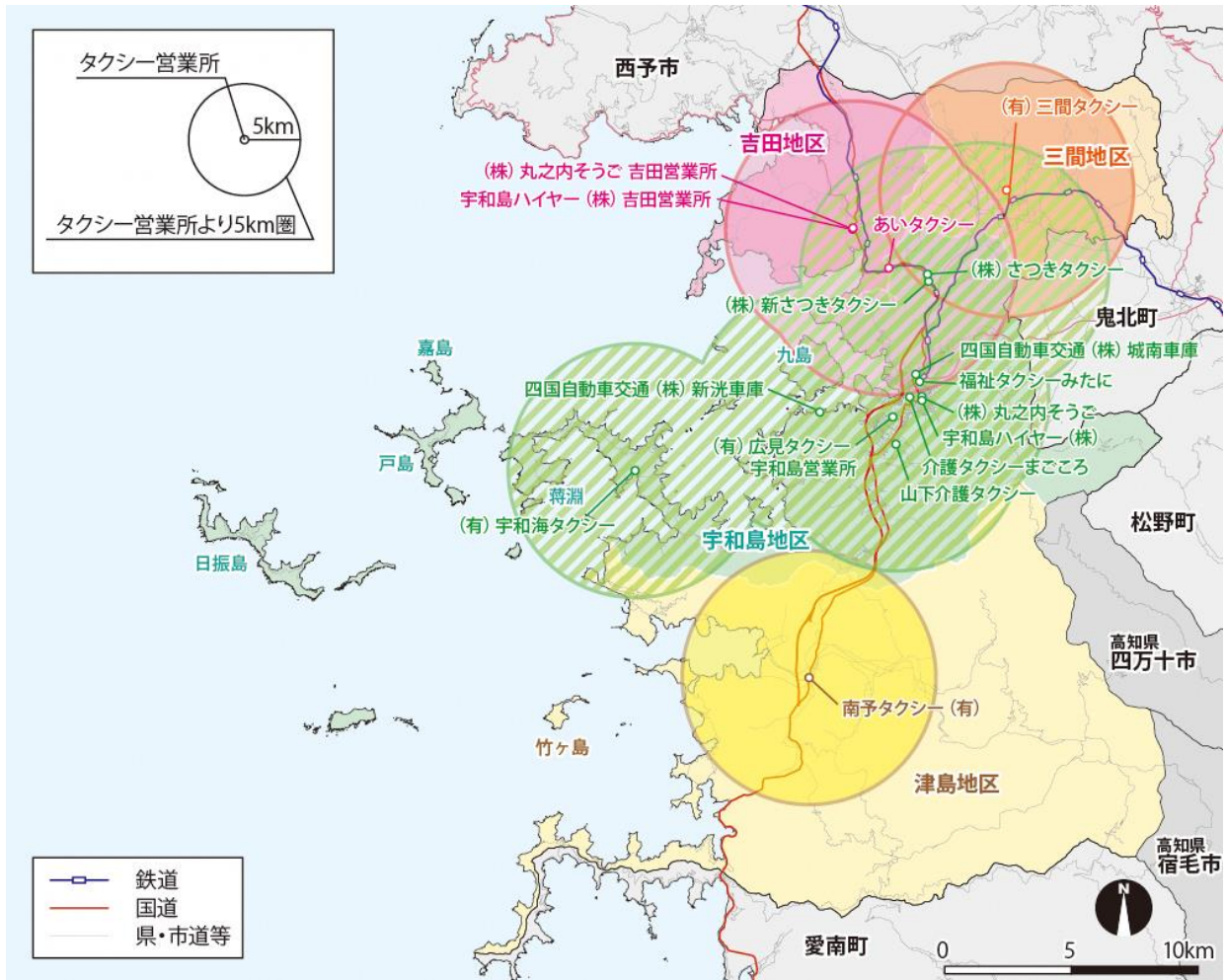
地区	年度	運行経費		使用料 (運賃収入)	国補助金	市負担額	備 考
		全 体	うち委託料				
宇和島地区	2013	2,296,882	2,111,407	439,050	1,117,000	740,832	
	2014	2,760,921	2,605,677	454,800	688,500	1,617,621	
	2015	2,840,880	2,782,010	423,900	678,000	1,738,980	
	2016	3,629,006	3,404,894	367,350	806,000	2,455,656	
	2017	3,705,061	3,528,154	429,450	520,500	2,755,111	
	2018	3,882,032	3,658,176	522,000	873,500	2,486,532	
	2019	4,192,885	4,029,228	557,550	815,500	2,819,835	
	2020	4,474,847	4,141,555	323,100	825,500	3,326,247	
	2021	4,177,534	4,125,440	289,050	743,000	3,145,484	
	2022	4,616,218	4,351,050	299,850	747,500	3,568,868	
吉田地区	2013	6,392,518	5,991,343	2,171,600	2,629,000	1,591,918	
	2014	7,204,425	6,642,628	2,244,400	2,783,000	2,177,025	
	2015	6,728,195	6,189,358	2,239,800	3,134,000	1,354,395	
	2016	7,449,181	6,854,760	2,067,100	3,099,000	2,283,081	
	2017	7,446,031	6,887,160	1,973,400	3,256,000	2,216,631	
	2018	13,062,212	6,856,920	1,636,800	3,912,500	7,512,912	うち車両購入費 5,500,000 円（2 台分）、災害対策費 304,573 円
	2019	7,439,696	6,943,020	1,979,400	3,621,000	1,839,296	
	2020	7,379,712	7,087,300	1,558,400	4,658,500	1,162,812	
	2021	7,906,302	6,947,600	1,169,000	4,407,000	2,330,302	
	2022	7,336,846	7,001,500	955,750	4,588,500	1,792,596	
三間地区	2013	2,512,948	2,492,153	241,600	625,000	1,646,348	
	2014	3,183,489	2,902,070	228,800	628,500	2,326,189	
	2015	3,022,395	2,867,892	223,000	733,000	2,066,395	
	2016	3,346,562	3,126,816	164,800	756,500	2,425,262	
	2017	3,244,784	3,141,828	149,400	646,000	2,449,384	
	2018	3,281,933	3,038,955	149,900	188,000	2,944,033	
	2019	3,249,429	3,176,216	120,300	176,500	2,952,629	
	2020	9,941,431	6,261,766	319,100	698,500	8,923,831	うち車両購入費 3,230,000 円、 2020 年 9 月再編
	2021	7,985,355	7,246,800	508,000	3,111,000	4,366,355	
	2022	10,952,190	7,378,800	561,500	3,065,000	7,325,690	うち車両購入費 3,480,000 円
津島地区	2013	14,295,401	—	3,576,900	5,417,000	5,301,501	
	2014	15,336,614	—	3,520,500	5,060,000	6,756,114	
	2015	25,115,335	—	3,531,000	5,346,000	16,238,335	バス車両購入費（9,433,660 円） を含む。
	2016	15,338,891	—	3,517,400	7,275,000	4,546,491	補助金にバス購入費補助（1,666 千円）を含む。
	2017	15,173,286	—	3,320,300	5,572,000	6,280,986	
	2018	16,555,505	—	3,283,300	5,485,000	7,787,205	
	2019	17,182,228	—	3,050,700	5,956,000	8,175,528	
	2020	18,512,610	—	2,351,500	6,079,000	10,082,110	
	2021	18,741,777	—	2,190,500	6,637,000	9,914,277	
2022	27,130,644	—	2,212,100	7,037,000	17,881,544	バス車両購入費（1,505,820 円） を含む。※11,000,000 円は 2021 年から繰越。2022 年 4 月より、 運転手（会計年度）1 名増。	

出典：宇和島市資料

### 3.4.5. タクシー

#### (1) 営業状況

- タクシー営業所は宇和島地区に多く存在し、宇和島地区の半島部や津島地区では、タクシー営業所から遠くタクシーを利用しにくい地域も存在します。



※介護タクシー：山下介護タクシー、まごころタクシー、福祉タクシーみたに

出典：南予ハイヤー協議会資料より作成

図 34 宇和島市内の主なタクシー営業所分布



## (2) 利用状況

- 事業者数や車両数、輸送人員、営業収入ともに減少傾向にあります。
- 1日1車あたりの営業収入は、年によって増減があるものの概ね横ばいの状況でしたが、2020～2021年度は減少、2022年度は増加しています。

表 8 宇和島交通圏（宇和島市、松野町、鬼北町、愛南町）の一般乗用旅客自動車運送事業の概況

年度	事業者数	車両数	実車キロ (km)	輸送人員 (人)	営業収入 (千円)	実働率※1 (%)	実車率※2 (%)	1日1車当たり 平均営業収入 (円)
2013	24	188	2,563,224	1,425,576	836,495	66.3	43.3	17,476
2014	22	186	2,484,664	1,116,750	802,822	66.3	43.9	17,702
2015	22	184	2,445,446	1,076,701	796,158	64.9	44.4	17,658
2016	22	182	2,413,229	1,020,467	749,942	62.3	42.3	17,492
2017	22	175	2,298,312	956,901	766,031	60.9	43.9	18,867
2018	21	162	1,973,202	878,105	728,196	62.2	44.0	18,770
2019	21	160	1,804,086	822,279	678,921	61.8	43.2	17,923
2020	20	142	1,248,807	571,747	479,193	56.5	41.7	15,052
2021	20	138	1,277,733	562,339	483,593	55.6	41.8	15,780
2022	20	137	1,355,670	594,141	593,641	56.6	42.4	20,108

※1 実働率=のべ実働車両数/のべ実在車両数

※2 実車率=実車キロ/総走行キロ

出典：四国運輸局業務要覧（四国運輸局）他資料

### 3.5. 海上交通の概況

#### 3.5.1. 航路

##### (1) 運行状況

- 盛運汽船により、宇和島新内港と日振島、戸島、嘉島、三浦半島の蔦淵、遊子を結ぶ航路があり、離島の住民にとっては貴重な交通手段となっています。
- 三浦半島では、路線バスも運行されており、交通手段の選択が可能な状況です。
- 高速船は嘉島・戸島・蔦淵・遊子線で1日3.0往復、日振島・遊子線で1日3.0往復、普通船は嘉島・戸島・日振島線で1日1.0往復（土日祝運休）、それぞれ運航しています。

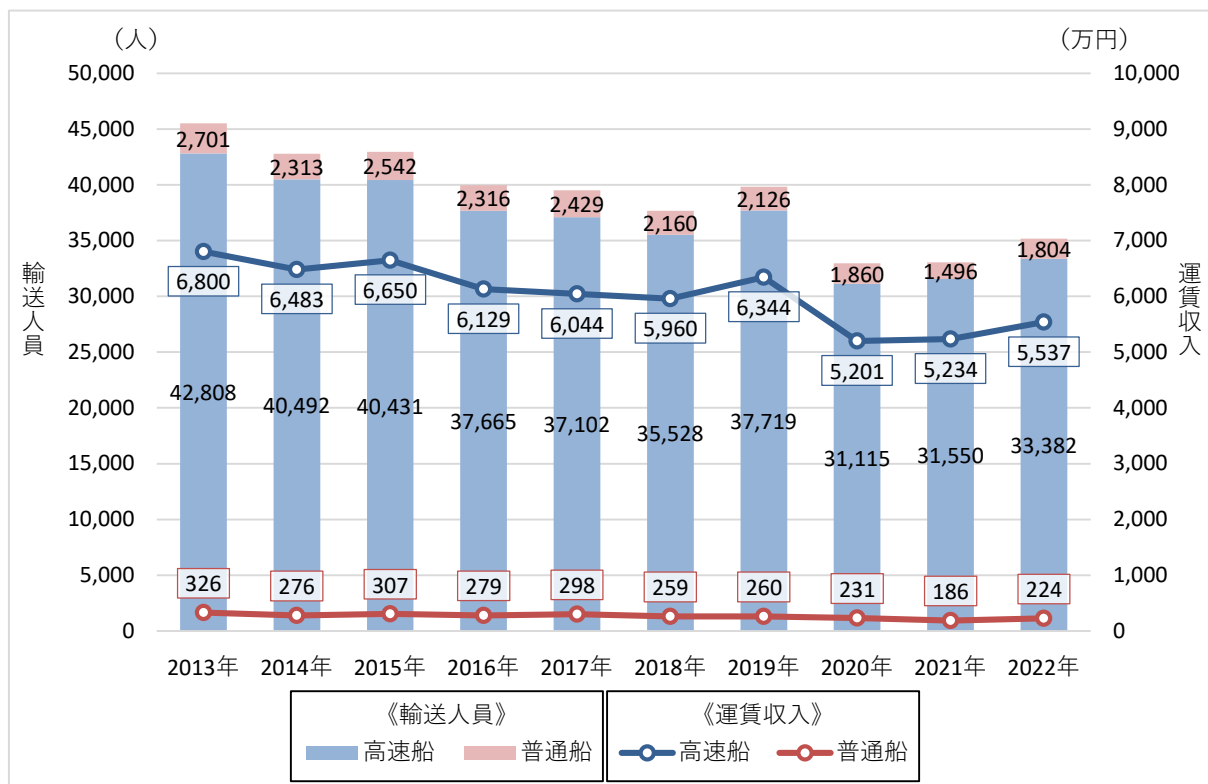


出典：盛運汽船 HP

図 35 宇和島市に係る航路

## (2) 利用状況

- 輸送人員、運賃収入ともに減少傾向にあります。



出典：盛運汽船資料

図 36 宇和島市に係る航路の輸送人員と運賃収入の推移

## 4. 公共交通に関するニーズ調査

### 4.1. 市民ニーズ等の把握

市民の日常生活における移動や公共交通の利用実態及びニーズ等を把握するため、市全域を宇和島、吉田、三間、津島の4地区に分け、それぞれの地区を対象にアンケート調査等を実施しました。

#### 4.1.1. 調査概要

市民ニーズの調査概要を以下に示します。

表 9 調査概要

調査対象	宇和島市に住民票がある市民 ※旧4地区内で概ね同数となるよう、全市で約4,000世帯を無作為抽出
調査期間	令和5年11月23日(木)～令和5年12月8日(金)
調査方法	郵送による調査票の配布、回収は郵送又はWeb回答 郵送した調査票1通に4人まで記入可能
回収結果	配布：4,000通／回収：1,322通(回収率33.1%) ・宇和島地区 配布：1,000通／回収：377通(回収率37.7%) ・吉田地区 配布：1,000通／回収：334通(回収率33.4%) ・三間地区 配布：1,000通／回収：295通(回収率29.5%) ・津島地区 配布：1,000通／回収：292通(回収率29.2%)
集計数	2,373票(郵送：2,040票、Web：333票)

#### 4.1.2. 調査結果概要

公共交通を利用しない理由について、「行きたい場所まで行けない」や「運行時間に不都合がある」など、利用者の移動ニーズにあっていない意見がみられました。

一方で、公共交通を将来利用したい意向は、全体で約6割となっており、宇和島市にとって公共交通は無くならないものであり、利用者ニーズに合わせた内容と運行経費のバランスを見て維持継続していく必要があると考えられます。

##### (1) 各公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由は、「他に移動手段があるから」を除くと、JR予讃線とJR予土線は「自宅から鉄道駅までが遠い・行きにくい」と「行きたい場所まで行けない」の意見が高く、路線バスとコミバス等は「行きたい場所まで行けない」の意見が高かった。

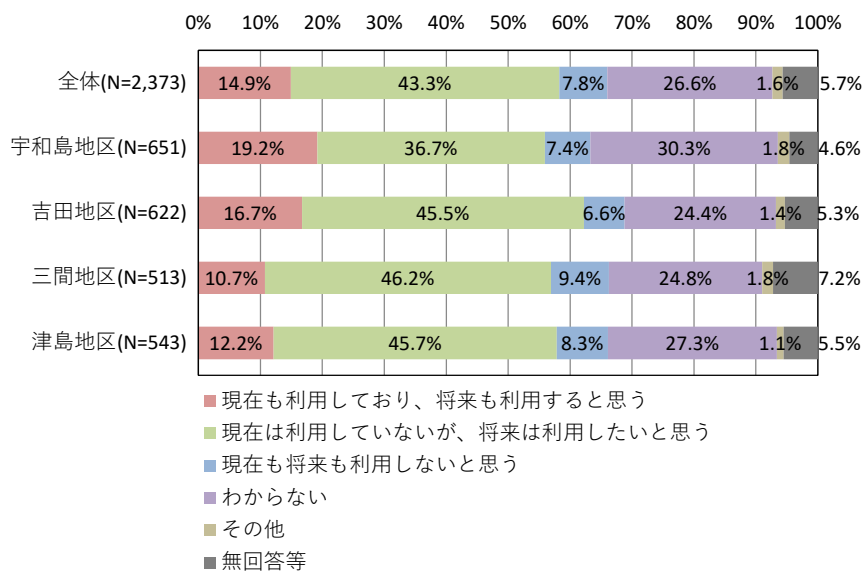
船舶は、「船舶を利用する目的がない」を除くと、「他に移動手段があるから」の意見が高かった。

区分	公共交通を利用しない理由																								
JR 予讃線	<p>複数回答(N=1,881)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>行きたい場所まで行けない</td><td>13.3%</td></tr> <tr><td>運行時間に不都合がある</td><td>7.2%</td></tr> <tr><td>運行本数に不都合がある</td><td>5.7%</td></tr> <tr><td>自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい</td><td>22.7%</td></tr> <tr><td>路線・時刻表等が分かりにくい</td><td>1.1%</td></tr> <tr><td>運賃が高すぎる</td><td>8.1%</td></tr> <tr><td>他に移動手段がある</td><td>73.1%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>8.7%</td></tr> <tr><td>無回答等</td><td>5.5%</td></tr> </tbody> </table>	理由	割合	行きたい場所まで行けない	13.3%	運行時間に不都合がある	7.2%	運行本数に不都合がある	5.7%	自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい	22.7%	路線・時刻表等が分かりにくい	1.1%	運賃が高すぎる	8.1%	他に移動手段がある	73.1%	その他	8.7%	無回答等	5.5%				
理由	割合																								
行きたい場所まで行けない	13.3%																								
運行時間に不都合がある	7.2%																								
運行本数に不都合がある	5.7%																								
自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい	22.7%																								
路線・時刻表等が分かりにくい	1.1%																								
運賃が高すぎる	8.1%																								
他に移動手段がある	73.1%																								
その他	8.7%																								
無回答等	5.5%																								
JR 予土線	<p>複数回答(N=2,007)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>行きたい場所まで行けない</td><td>12.3%</td></tr> <tr><td>運行時間に不都合がある</td><td>6.8%</td></tr> <tr><td>運行本数に不都合がある</td><td>5.6%</td></tr> <tr><td>自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい</td><td>20.2%</td></tr> <tr><td>路線・時刻表等が分かりにくい</td><td>1.0%</td></tr> <tr><td>運賃が高すぎる</td><td>3.6%</td></tr> <tr><td>他に移動手段がある</td><td>71.8%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>12.1%</td></tr> <tr><td>無回答等</td><td>4.3%</td></tr> </tbody> </table>	理由	割合	行きたい場所まで行けない	12.3%	運行時間に不都合がある	6.8%	運行本数に不都合がある	5.6%	自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい	20.2%	路線・時刻表等が分かりにくい	1.0%	運賃が高すぎる	3.6%	他に移動手段がある	71.8%	その他	12.1%	無回答等	4.3%				
理由	割合																								
行きたい場所まで行けない	12.3%																								
運行時間に不都合がある	6.8%																								
運行本数に不都合がある	5.6%																								
自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい	20.2%																								
路線・時刻表等が分かりにくい	1.0%																								
運賃が高すぎる	3.6%																								
他に移動手段がある	71.8%																								
その他	12.1%																								
無回答等	4.3%																								
路線バス	<p>複数回答(N=1,811)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>行きたい場所まで行けない</td><td>10.9%</td></tr> <tr><td>運行時間に不都合がある</td><td>10.7%</td></tr> <tr><td>運行本数に不都合がある</td><td>9.9%</td></tr> <tr><td>自宅からバス停まで遠い・行きにくい</td><td>8.7%</td></tr> <tr><td>路線・時刻表等が分かりにくい</td><td>2.8%</td></tr> <tr><td>運賃が高すぎる</td><td>4.6%</td></tr> <tr><td>他に移動手段がある</td><td>79.7%</td></tr> <tr><td>地域に路線バスは運行していない</td><td>8.4%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>5.1%</td></tr> </tbody> </table>	理由	割合	行きたい場所まで行けない	10.9%	運行時間に不都合がある	10.7%	運行本数に不都合がある	9.9%	自宅からバス停まで遠い・行きにくい	8.7%	路線・時刻表等が分かりにくい	2.8%	運賃が高すぎる	4.6%	他に移動手段がある	79.7%	地域に路線バスは運行していない	8.4%	その他	5.1%				
理由	割合																								
行きたい場所まで行けない	10.9%																								
運行時間に不都合がある	10.7%																								
運行本数に不都合がある	9.9%																								
自宅からバス停まで遠い・行きにくい	8.7%																								
路線・時刻表等が分かりにくい	2.8%																								
運賃が高すぎる	4.6%																								
他に移動手段がある	79.7%																								
地域に路線バスは運行していない	8.4%																								
その他	5.1%																								
コミュニティバス・ デマンドタクシー	<p>複数回答(N=2,172)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>行きたい場所まで行けない</td><td>9.2%</td></tr> <tr><td>運行時間に不都合がある</td><td>6.8%</td></tr> <tr><td>運行本数に不都合がある</td><td>5.5%</td></tr> <tr><td>自宅からバス停まで遠い・行きにくい</td><td>3.3%</td></tr> <tr><td>路線・時刻表等が分かりにくい</td><td>3.8%</td></tr> <tr><td>運賃が高すぎる</td><td>1.0%</td></tr> <tr><td>他に移動手段がある</td><td>76.2%</td></tr> <tr><td>地域にコミュニティバス、 デマンドタクシーは運行していない</td><td>13.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>7.0%</td></tr> <tr><td>無回答等</td><td>4.7%</td></tr> </tbody> </table>	理由	割合	行きたい場所まで行けない	9.2%	運行時間に不都合がある	6.8%	運行本数に不都合がある	5.5%	自宅からバス停まで遠い・行きにくい	3.3%	路線・時刻表等が分かりにくい	3.8%	運賃が高すぎる	1.0%	他に移動手段がある	76.2%	地域にコミュニティバス、 デマンドタクシーは運行していない	13.0%	その他	7.0%	無回答等	4.7%		
理由	割合																								
行きたい場所まで行けない	9.2%																								
運行時間に不都合がある	6.8%																								
運行本数に不都合がある	5.5%																								
自宅からバス停まで遠い・行きにくい	3.3%																								
路線・時刻表等が分かりにくい	3.8%																								
運賃が高すぎる	1.0%																								
他に移動手段がある	76.2%																								
地域にコミュニティバス、 デマンドタクシーは運行していない	13.0%																								
その他	7.0%																								
無回答等	4.7%																								
船舶	<p>複数回答(N=1,968)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>行きたい場所まで行けない</td><td>2.9%</td></tr> <tr><td>運行時間に不都合がある</td><td>0.7%</td></tr> <tr><td>運行本数に不都合がある</td><td>0.7%</td></tr> <tr><td>自宅から港まで遠い・行きにくい</td><td>8.4%</td></tr> <tr><td>航路・時刻表等が分かりにくい</td><td>1.5%</td></tr> <tr><td>運賃が高すぎる</td><td>2.1%</td></tr> <tr><td>他に移動手段がある</td><td>18.9%</td></tr> <tr><td>他に移動手段がある</td><td>74.6%</td></tr> <tr><td>船舶を利用する目的がない</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0.0%</td></tr> <tr><td>無回答等</td><td>6.0%</td></tr> </tbody> </table>	理由	割合	行きたい場所まで行けない	2.9%	運行時間に不都合がある	0.7%	運行本数に不都合がある	0.7%	自宅から港まで遠い・行きにくい	8.4%	航路・時刻表等が分かりにくい	1.5%	運賃が高すぎる	2.1%	他に移動手段がある	18.9%	他に移動手段がある	74.6%	船舶を利用する目的がない	0.0%	その他	0.0%	無回答等	6.0%
理由	割合																								
行きたい場所まで行けない	2.9%																								
運行時間に不都合がある	0.7%																								
運行本数に不都合がある	0.7%																								
自宅から港まで遠い・行きにくい	8.4%																								
航路・時刻表等が分かりにくい	1.5%																								
運賃が高すぎる	2.1%																								
他に移動手段がある	18.9%																								
他に移動手段がある	74.6%																								
船舶を利用する目的がない	0.0%																								
その他	0.0%																								
無回答等	6.0%																								



## (2) 今後の公共交通

公共交通を将来利用したい意向は、全体で 58.2%（約 6 割）となっています。このことから、宇和島市にとって公共交通は無くならないものであり、維持継続していく必要があります。



## 4.2. ヒアリング調査

宇和島市の公共交通の運行に係る交通事業者や、主な利用者である教育関係者、行政関係者などへのヒアリング調査の結果を以下の通り整理します。

### 4.2.1. 調査概要

調査は、以下に示す 41 者に書面ヒアリング（令和 5 年 11 月 29 日～12 月 12 日）を実施し、その内容を補足するため交通事業者 3 者に対面ヒアリング（令和 5 年 12 月 20 日、12 月 26 日）を実施しました。

表 10 調査概要

調査対象	配布・回収結果
交通事業者	配布：7 票／回収：7 票（回収率 100%） ・四国旅客鉄道、宇和島自動車、丸之内そうご、宇和島ハイヤー、三間タクシー、南予ハイヤー協議会、盛運汽船
教育関係者	配布：25 票／回収：19 票（回収率 76%） ・市内の小学校 14 校、中学校 6 校、中等教育学校 1 校、高等学校 4 校（分校含む）
行政関係者・関係団体	配布：9 票／回収 9 票（回収率 100%） ・宇和島市役所（高齢者福祉課、福祉課、商工観光課、都市整備課、建設課、教育総務課）、 ・宇和島市社会福祉協議会、宇和島市観光物産協会 ・愛媛県

### 4.2.2. 調査結果概要

ヒアリング調査の結果概要を以下に示します。

#### 【交通事業者】

- 南予地域の人口減少・高齢化が進んでおり、公共交通全般で利用者が少ない状況であり、持続的なサービスの提供が課題となっている。
- 労働人口の減少や他企業との競争、2024 年問題など、全ての公共交通で人材不足の状況であり、従来の稼働体制を維持することが難しい状況である。
- 災害時の対応について、鉄道と並行する路線バス事業者で協定を結び、代替輸送の対応がスムーズに行えるように改善された。
- キャッシュレス決済は、鉄道やタクシーでは整備済みであるが、バスでは一部で実施している状況であり、市域全体のキャッシュレス化には時間を要する。
- 公共交通インフラの各社との連携により、限りある輸送資源を総動員して、交通結節点の利便性をあげ、利用者の満足度があがるような取組を進めることが重要と考えている。

#### 【教育関係者】

- 鉄道について、部活動終了時刻や土日登校時に都合のよい便がない。利用者アンケート等で、夕方～夜の便の時刻を変更してほしい。

- 児童下校時のバス便が少ない。曜日や行事によっては、座れない場合や人数が多く乗り切れないこともある。分散下校を行っているが小学生の場合は難しい場合もあるため、実態にあったダイヤ設定や必要な場合には臨時便を出してほしい。
- 児童が路線バスを利用しているが、乗り方が分からず戸惑い、乗れなかったことがある。声を掛けてほしい。
- バス停が学校から遠く待合所がないため、現在は学校前の狭い歩道で手をあげて停まってもらっている。現在、教職員が同行し見守りをしているが、教職員の減少により同行が難しくなっている。
- 津島地区は次年度より分校に入学できなくなるため、遠い高校にバス通学することになる。市内の他地区より通学の交通費負担が大きくなるため、定期的割引補助などを検討してほしい。

#### 【行政関係者・関係団体】

- 現在の公共交通が廃止されると、近隣との互助関係も希薄化してきているなか、高齢者や子供の移動手段がなくなる。過疎化の進展の大きい周辺部や村落部での社会的弱者に対する影響が大きい。
- 通院や買い物の交通手段が少ない。バスはあるが便数が少なく、バス停まで行くのが大変な高齢者が多いため利用者が少ない。
- 気軽な外出が出来ないことで、通院や買い物の回数が減ることで介護度が上がり、自立できない高齢者が増えることが懸念される。
- 路線バスやコミバスについて、小学校低学年から高学年の各下校時間に合った便が不足している地域があり、下校時間後も学校に待機する児童が見られる。現在、一部の学校では公費負担による民間タクシーを利用し、児童の下校をサポートしている。
- 市内を運行しているバスは行きの便があるが、帰りの便の本数が少ない。
- 各観光スポットへのバスの乗継や、バスの系統番号・色などを工夫して分かりやすくしてほしい。特にコミュニティバスは、分かりにくく、観光客は利用しにくい。
- インバウンド（訪日客）は、JRのジャパン・レール・バスを利用している外国人が多い。宇和島駅以南はバス利用となるため、鉄道とバスのパック等ができれば利用推進につながると思われる。
- 観光施設を周遊するループバスや市内1日タクシー乗り放題チケット等、検討したらどうかと思う。



宇和島市地域公共交通計画（素案）

【資料編】

令和6年〇月

発行／ 宇和島市 総務企画部 企画課

〒798-8601 愛媛県宇和島市曙町1番地

TEL 0895-24-1111（代表）



# 宇和島市の公共交通に関するアンケート調査

## 調査結果（案）

### 1. 調査の概要

#### 1.1. 調査目的

市民の日常生活における移動や公共交通の利用実態及びニーズ等を把握するため、市全域を対象にアンケート調査を実施した。

また、宇和島、吉田、三間、津島の4地区に分け、それぞれの集計を行った。

#### 1.2. 調査概要

表 1 調査概要

調査対象	宇和島市に住民票がある市民 ※旧4地区内で概ね同数となるよう、全市で約4,000世帯を無作為抽出
調査期間	令和5年11月23日（木）～令和5年12月8日（金）
調査方法	郵送による調査票の配布、回収は郵送又はWeb回答 郵送した調査票1通に4人まで記入可能 調査票にQRコードを付け、webでも回答可能
回収結果	配布：4,000通／回収：1,322通（回収率33.1%） ・宇和島地区 配布：1,000通／回収：377通（回収率37.7%） ・吉田地区 配布：1,000通／回収：334通（回収率33.4%） ・三間地区 配布：1,000通／回収：295通（回収率29.5%） ・津島地区 配布：1,000通／回収：292通（回収率29.2%）
集計数	2,373票（郵送：2,040票、Web：333票）

#### 1.3. 集計・分析にあたって

- ①調査結果の比率は、その設問の回答者数を基数として、小数点以下第2位を四捨五入し、小数点第1位まで表示している。したがって、合計が100%にならない場合がある。
- ②複数回答形式の場合、回答比率の合計は通常100%を超える。
- ③図表中の「N」とは、その設問への回答数を表す。
- ④無回答は、無効票も含む。

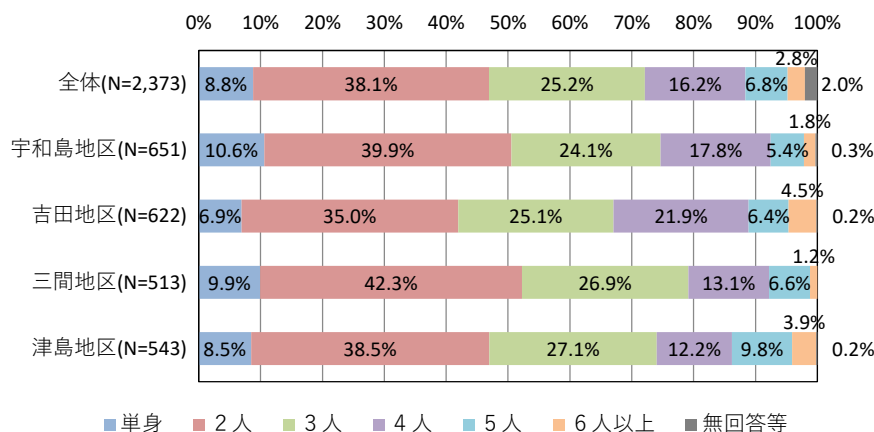
## 2. 調査結果

### 2.1. 基本情報

#### 2.1.1. 住まい状況

##### (1) 世帯人数

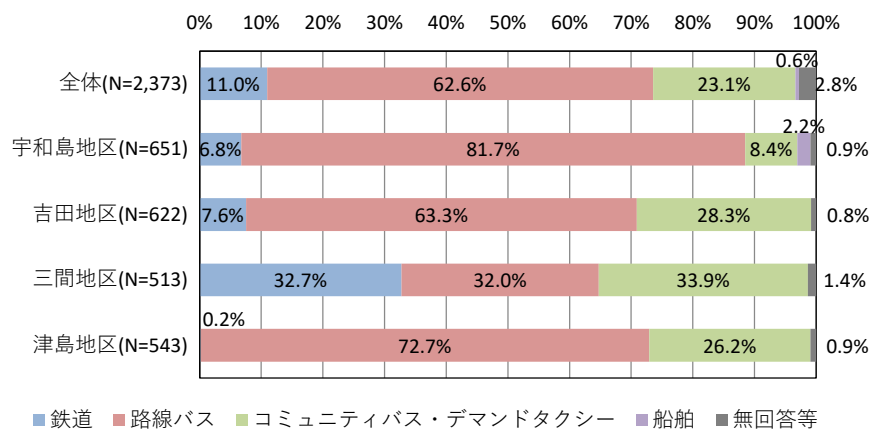
全体では「2人」世帯が38.1%と最も高く、三間地区は他と比べ42.3%と最も高い。



##### (2) 自宅からの最寄りの公共交通の乗降場所について

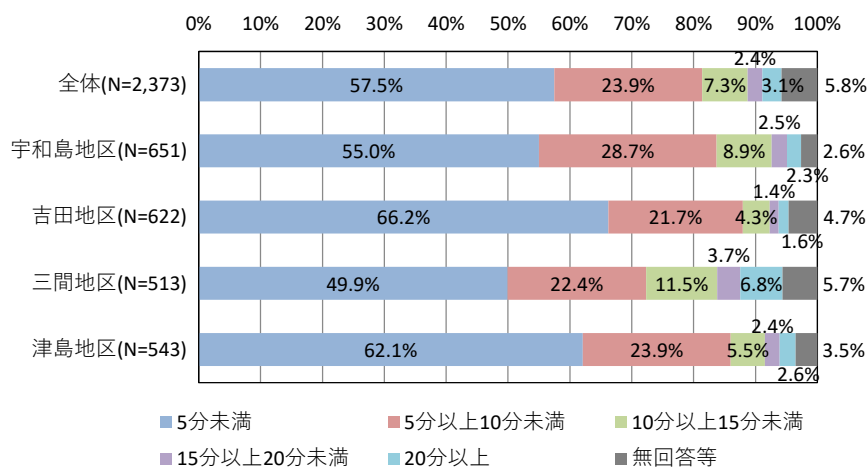
###### a) 路線の種類

全体では「路線バス」が62.6%と最も高く、種類別に見ると、鉄道は三間地区、路線バスは宇和島地区、コミュニティバス・デマンドタクシーは三間地区、船舶は宇和島地区での割合が最も高い。



## b) 乗車場所からの自宅までの所要時間

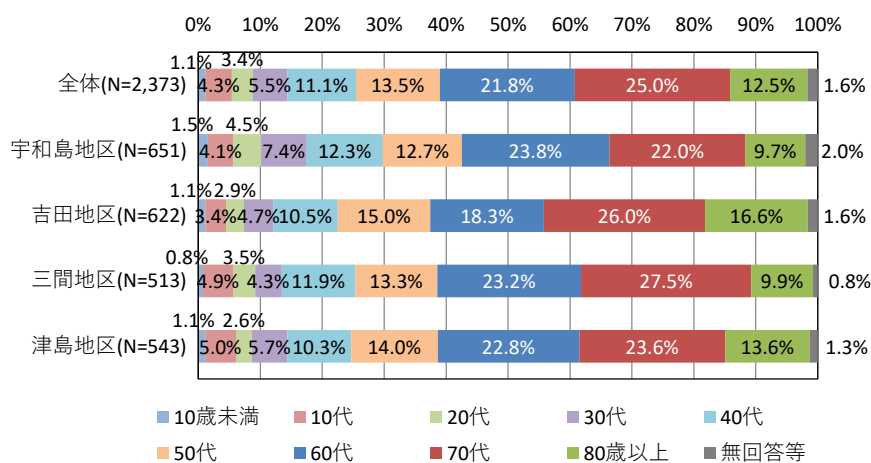
全体では「5分未満」が57.5%と最も高く、「5分以上10分未満」が23.9%と自宅から10分以内の方が81.4%である。



## 2.1.2. 個人の状況

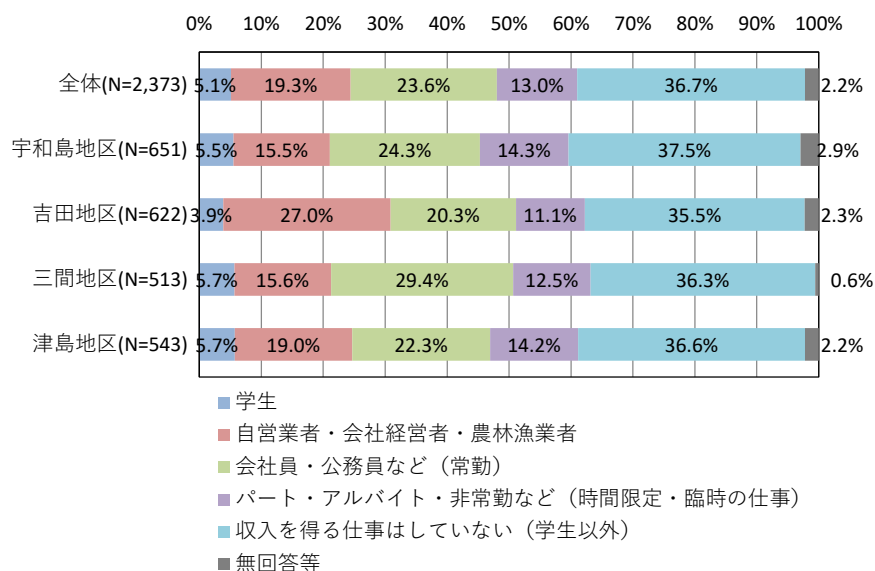
### (1) 年齢

回答者は70代が25.0%と最も高く、60代以上は59.3%でした。各地区の年齢構成の大きな違いは見られなかった。



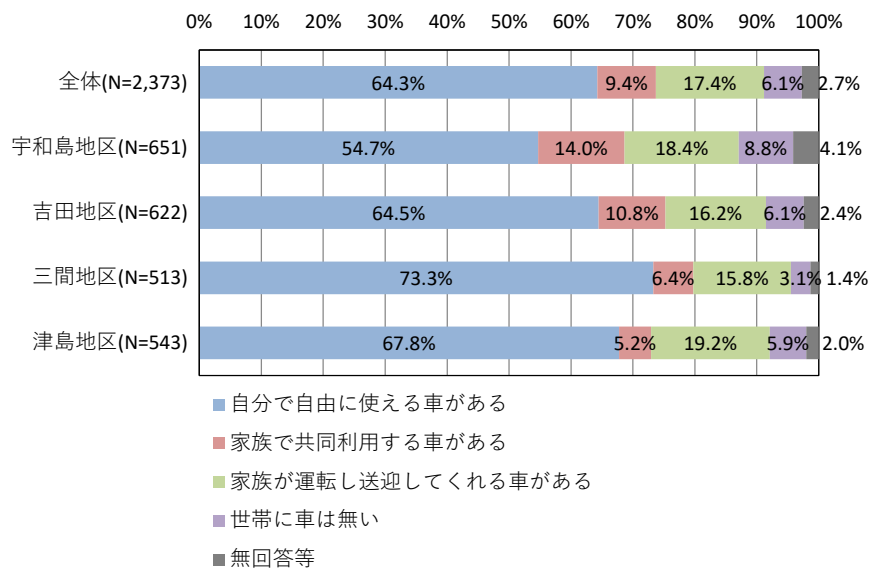
## (2) 職業など

全体では「収入を得る仕事はしていない（学生以外）」が 36.7%と最も高い。各地区の職業構成の大きな違いは見られなかった。



## (3) 自動車保有状況

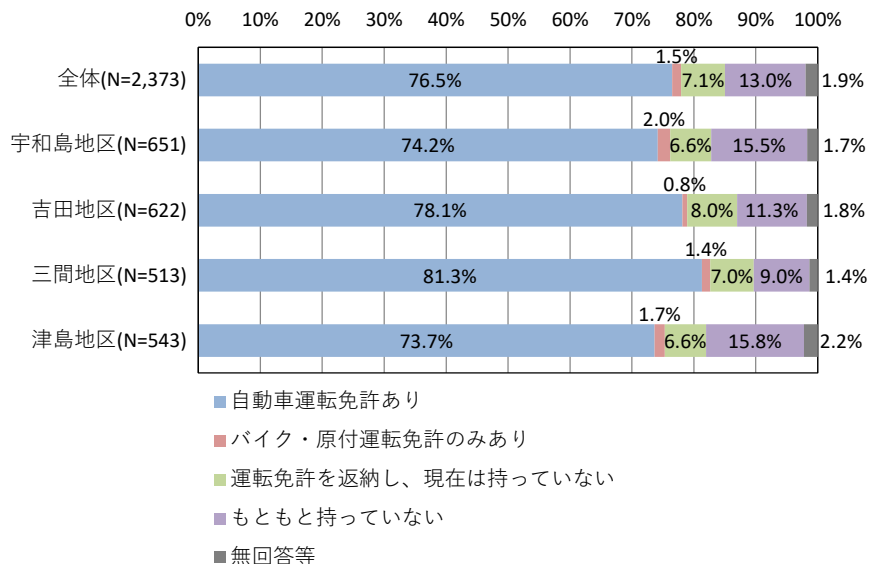
全体では「自分で自由に使える車がある」が 64.3%と最も高い。地区別にみると、三間地区は 73.3%と最も高く、宇和島地区は 54.7%と最も低い。



## 2.2. 運転免許証について

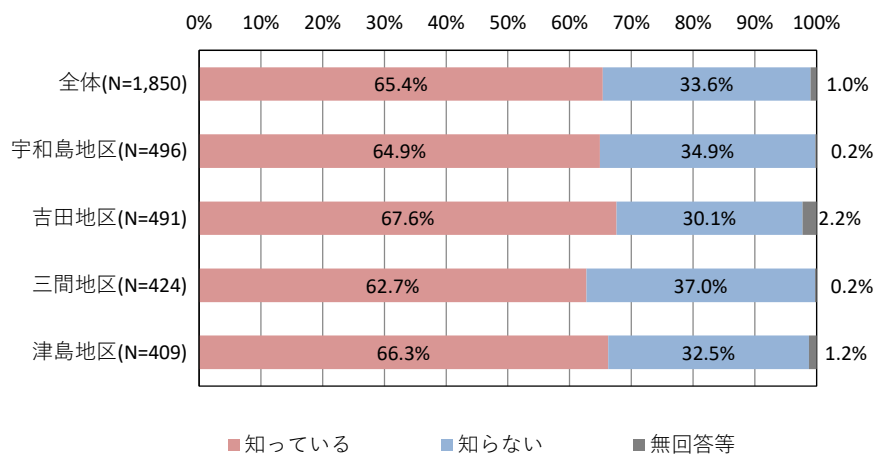
### (1) 運転免許の有無

全体では「自動車運転免許あり」が76.5%と最も高い。各地区の運転免許の有無の大きな違いは見られなかった。



### (2) 運転免許証の返納メリットの有無

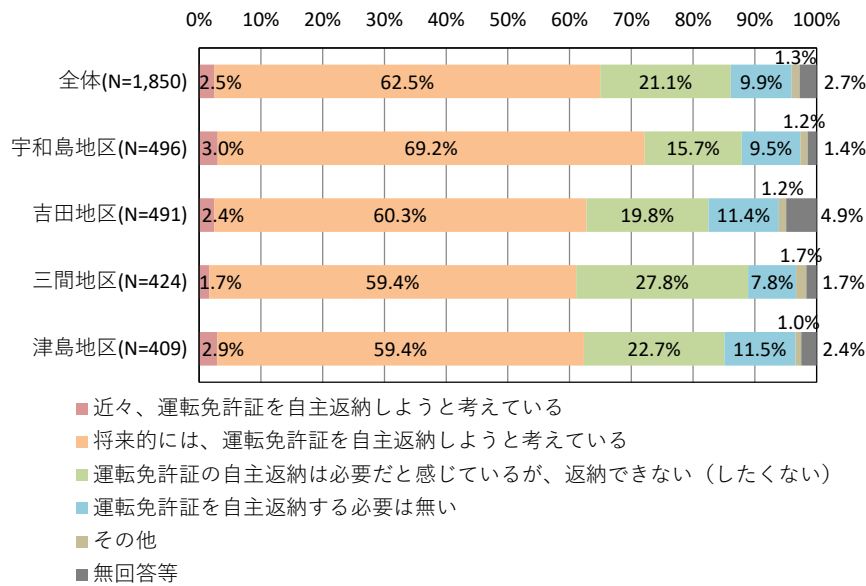
返納メリットを知っている方は65.4%であった。各地区の大きな違いは見られなかった。





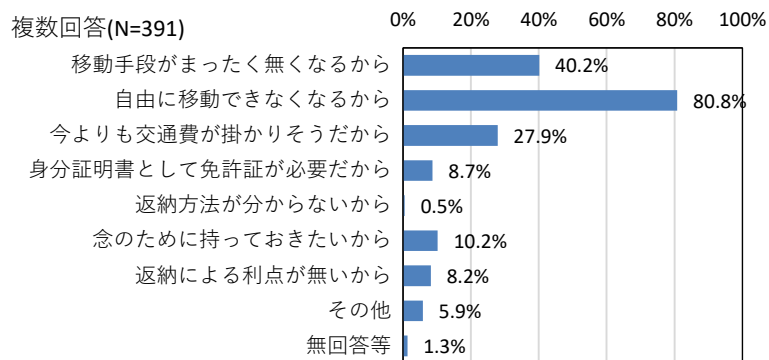
### (3) 自主返納の考え

全体では「将来的には、運転免許証を自主返納しようと考えている」が 62.5%と最も高い。地区別にみると、宇和島地区は 69.2%と最も高く、それ以外の地区は大きな差はみられなかった。



### (4) 運転免許証を返納できない（したくない）理由

「自由に移動できなくなるから」が 80.8%と最も高く、次いで、「移動手段がまったく無くなるから」が 40.2%であった。



## 2.3. 普段の生活での外出（通勤・通学・買物等）について

### 2.3.1. 通勤・通学について

#### (1) 通勤・通学先

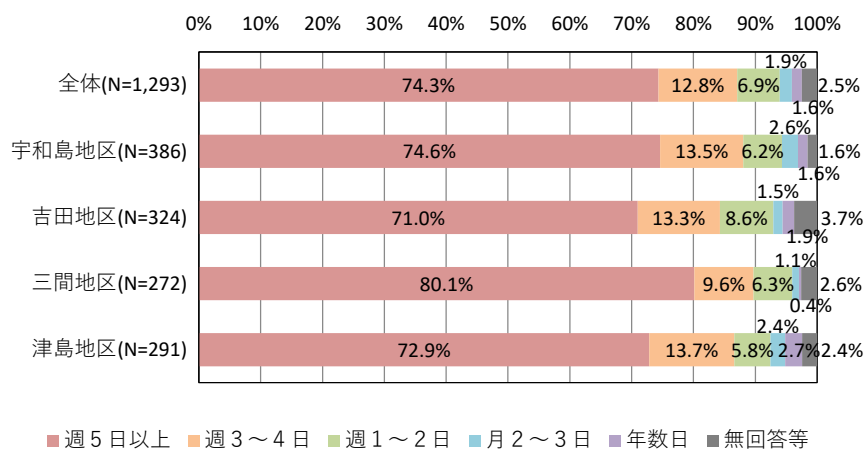
全体では「宇和島地区」が48.0%と最も高かった。地区別にみると、三間地区以外は、居住地と同じ地区内に通っている割合が高い。

また、三間地区では「鬼北町」が10.3%と隣接している市町へ通っている。

居住地	市内				市外						
	宇和島地区	吉田地区	三間地区	津島地区	鬼北町	松野町	西予市	愛南町	八幡浜市	その他	
全体(N=1,293)	48.0%	17.6%	8.6%	14.5%	3.2%	0.5%	3.5%	1.3%	0.6%	2.1%	
宇和島地区(N=386)	78.2%	4.1%	2.6%	5.2%	2.3%	0.3%	2.8%	0.5%	0.5%	3.4%	
吉田地区(N=324)	25.9%	60.2%	1.9%	1.5%	0.6%	0.3%	5.9%	0.6%	1.2%	1.9%	
三間地区(N=272)	39.7%	4.0%	33.5%	2.2%	10.3%	1.8%	5.1%	0.7%	0.7%	1.8%	
津島地区(N=291)	39.2%	1.4%	0.7%	52.9%	0.7%	0.0%	0.3%	3.8%	0.0%	1.0%	

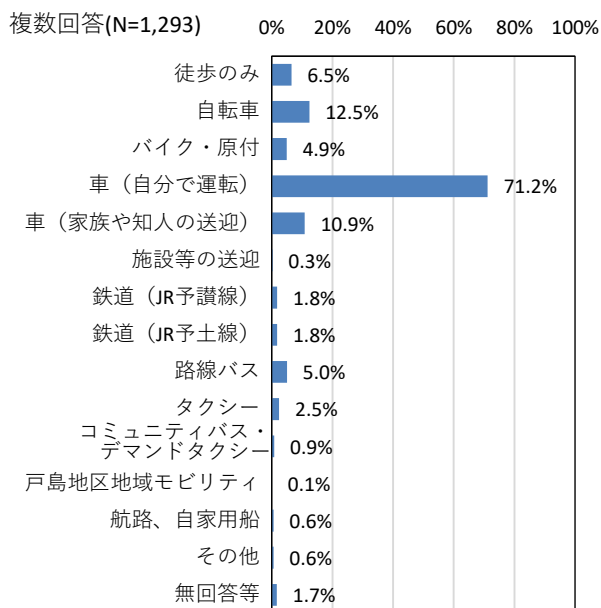
#### (2) 頻度

全体では「週5日以上」が74.3%と最も高い。各地区の頻度構成の大きな違いは見られなかった。



### (3) 移動手段

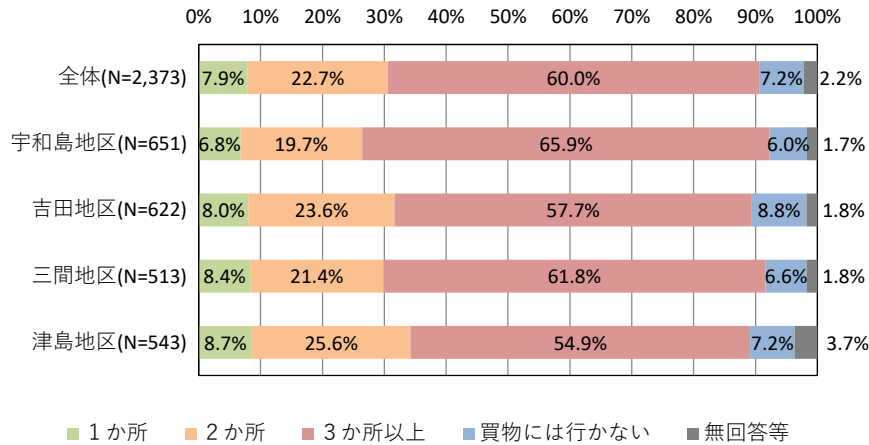
「車（自分で運転）」が71.2%と最も高い。公共交通の中では、「路線バス」が5.0%と最も高い。



## 2.3.2. 買物について

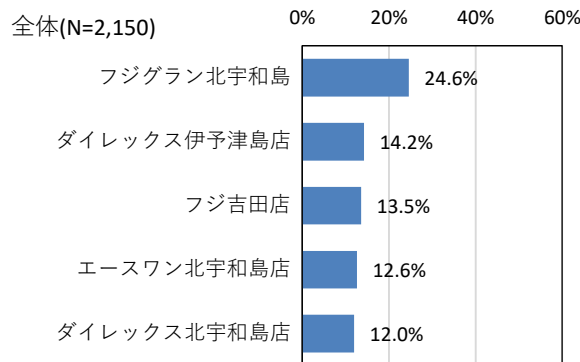
### (1) 買物に行く箇所数

全体では「3か所以上」が60.0%と最も高い。各地区の買物箇所数の大きな違いは見られなかった。



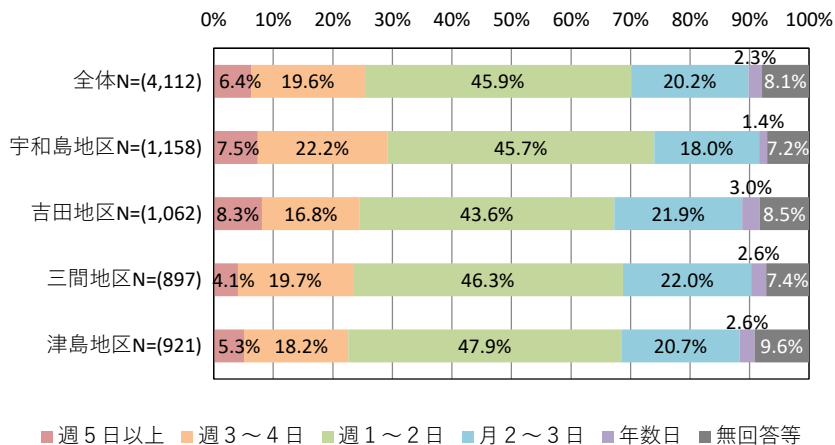
### (2) 買物先

買物先は「フジグラン北宇和島」が24.6%と最も高い。上位5施設の中に、三間地区の施設が入っていない。



### (3) 頻度

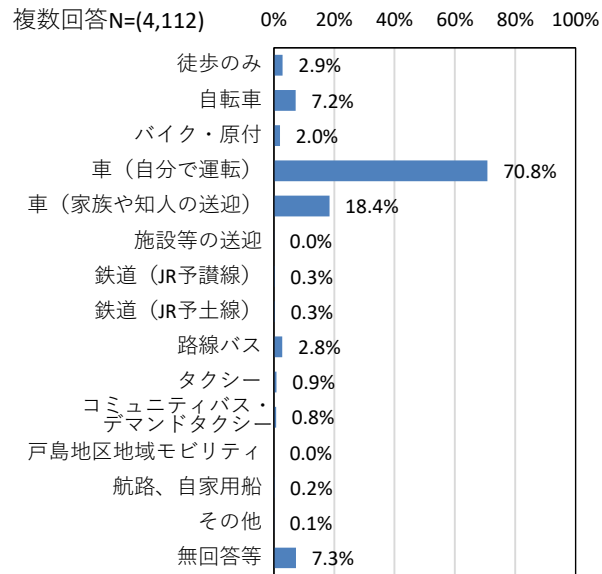
全体では「週1~2日」が45.9%と最も高い。各地区の頻度構成の大きな違いは見られなかった。



※回答数で集計

#### (4) 移動手段

「車（自分で運転）」が70.8%と最も高い。公共交通の中では、「路線バス」が2.8%と最も高い。

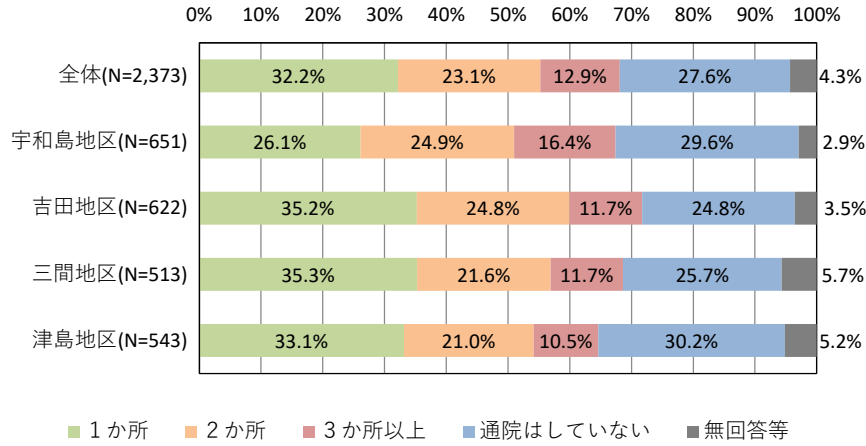


※回答数で集計

### 2.3.3. 通院について

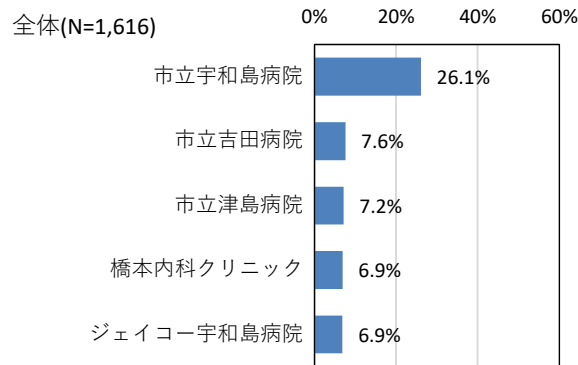
#### (1) 通院する箇所数

全体では「1か所」が32.2%と最も高い。「2か所」の23.1%と合わせると2か所以下の方は半数を占める。



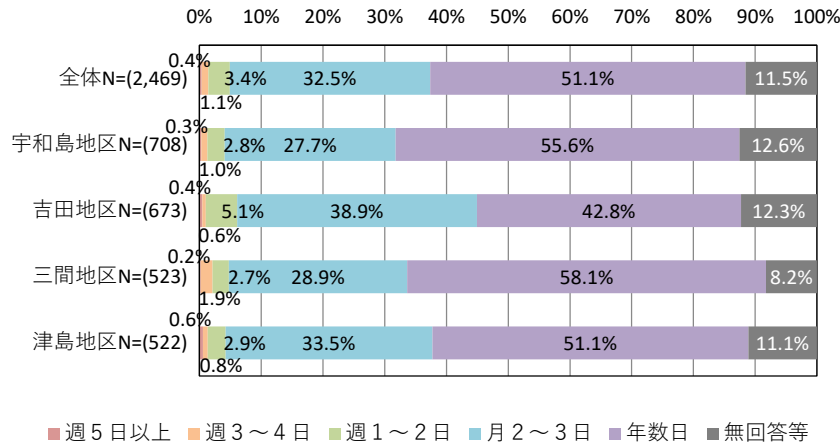
#### (2) 通院先

通院先は「市立宇和島病院」が26.1%と最も高い。他の施設と比べ、市立宇和島病院の通院割合が突出して高い。



#### (3) 頻度

全体では「年数回」が51.1%と最も高い。各地区の頻度構成の大きな違いは見られなかった。

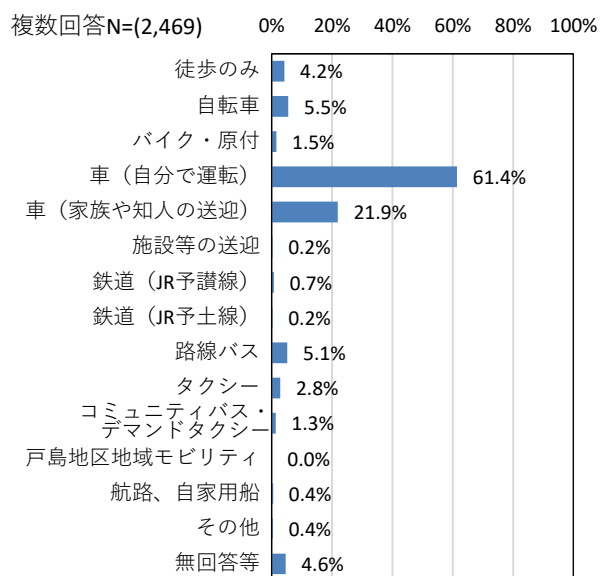


※回答数で集計



#### (4) 移動手段

「車（自分で運転）」が61.4%と最も高い。公共交通の中では、「路線バス」が5.1%と最も高い。

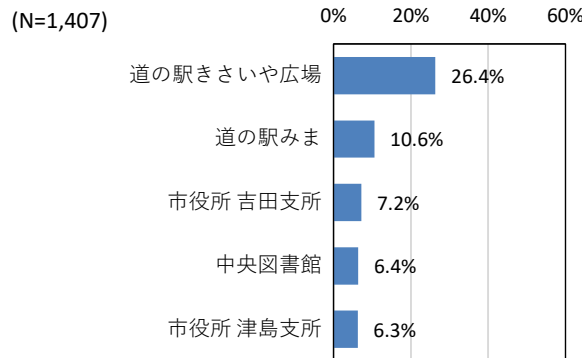


※回答数で集計

### 2.3.1. その他の行き先について

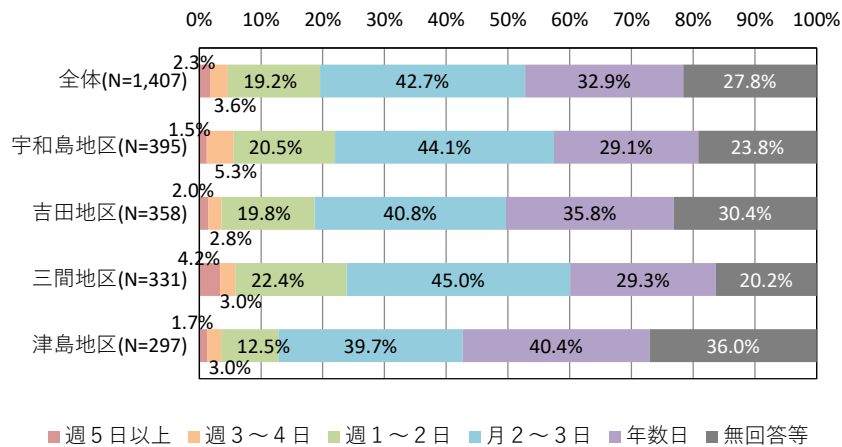
#### (1) その他の行き先

「道の駅きさいや広場」が26.4%と最も高い。上位5施設のうち、2施設が道の駅であった。



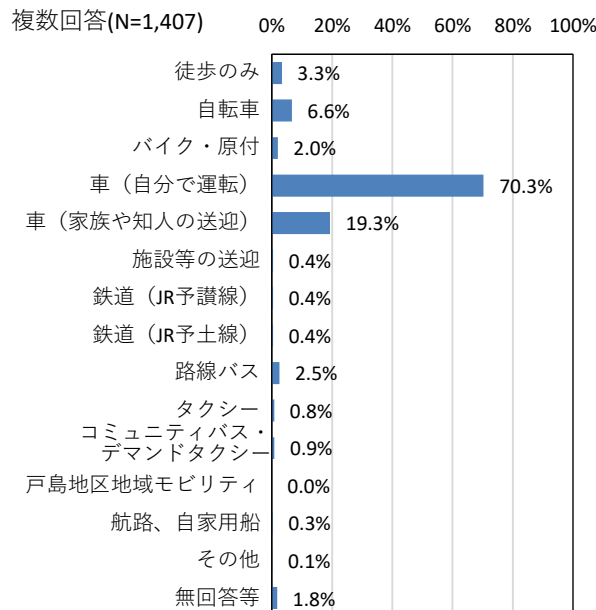
#### (2) 頻度

全体では「月2～3日」が42.7%と最も高い。



#### (3) 移動手段

「車（自分で運転）」が70.3%と最も高い。公共交通の中では、「路線バス」が2.5%と最も高い。



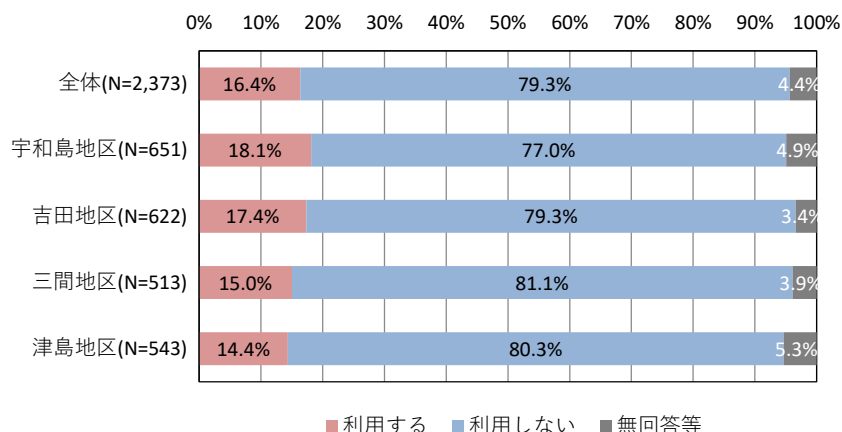
## 2.4. 公共交通について

### 2.4.1. 鉄道について

#### (1) JR 予讃線

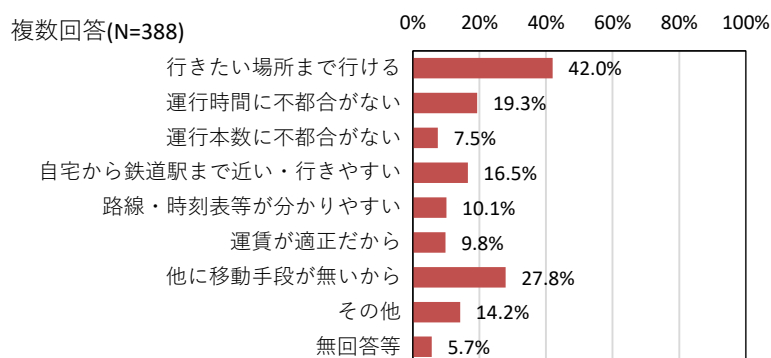
##### a) 利用の有無

全体では「利用する」が16.4%であった。各地区の大きな違いは見られなかった。



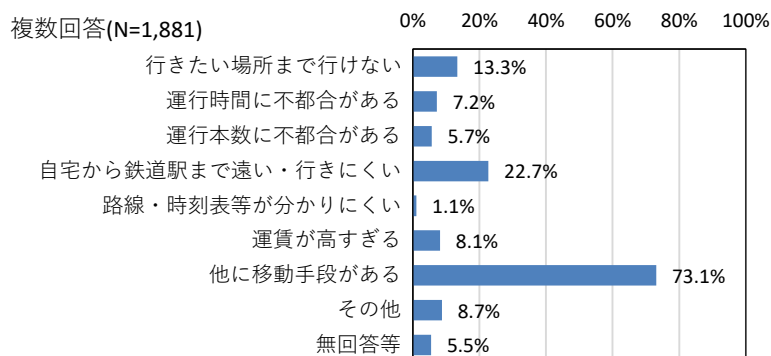
##### b) 利用する理由

「行きたい場所まで行ける」が42.0%と最も高く、次いで、「他に移動手段が無いから」が27.8%であった。



##### c) 利用しない理由

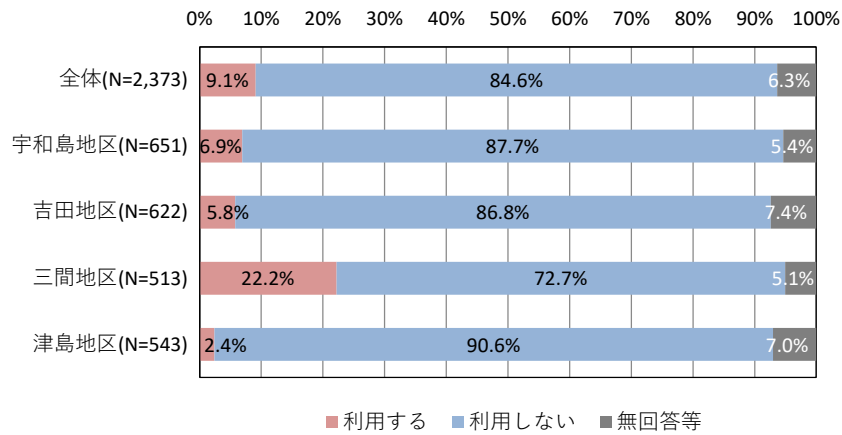
「他に移動手段がある」が73.1%と最も高く、次いで、「自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい」が22.7%であった。



## (2) JR 予土線

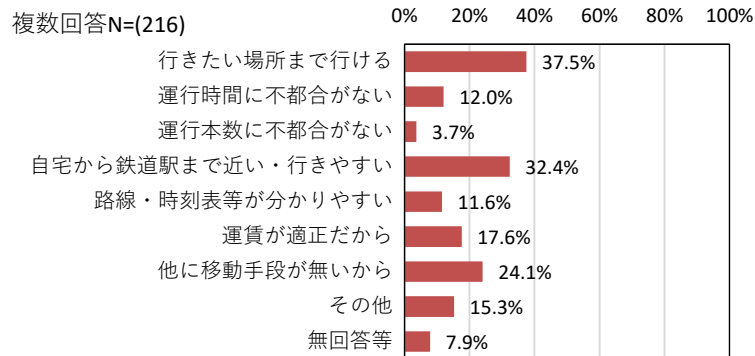
### a) 利用の有無

全体では「利用する」が9.1%であった。地区別にみると、三間地区は22.2%と最も高い。



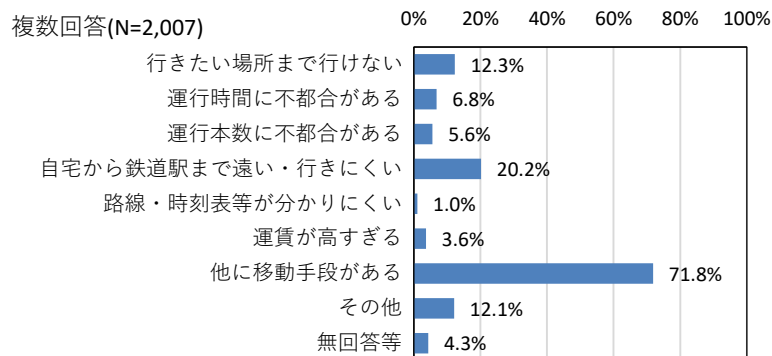
### b) 利用する理由

「行きたい場所まで行ける」が37.5%と最も高く、次いで、「自宅から鉄道駅まで近い・行きやすい」が32.4%であった。



### c) 利用しない理由

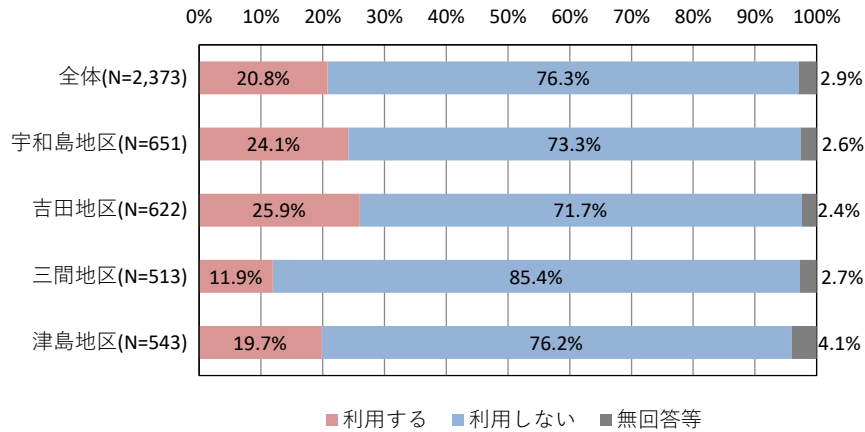
「他に移動手段がある」が71.8%と最も高く、次いで、「自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい」が20.2%であった。



## 2.4.2. 路線バス（宇和島自動車）

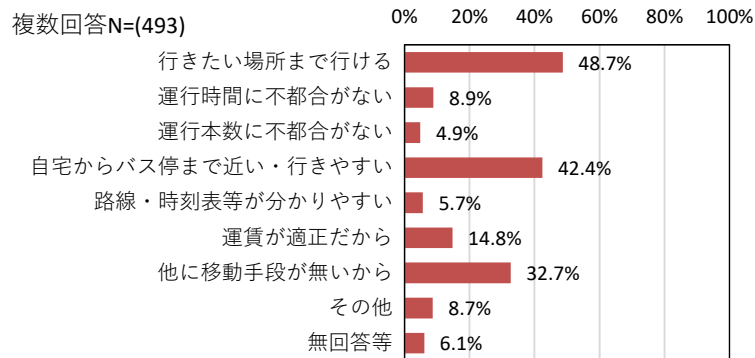
### (1) 利用の有無

全体では「利用する」が20.8%であった。地区別にみると、吉田地区が25.9%と最も高く、三間地区は11.9%と最も低い。

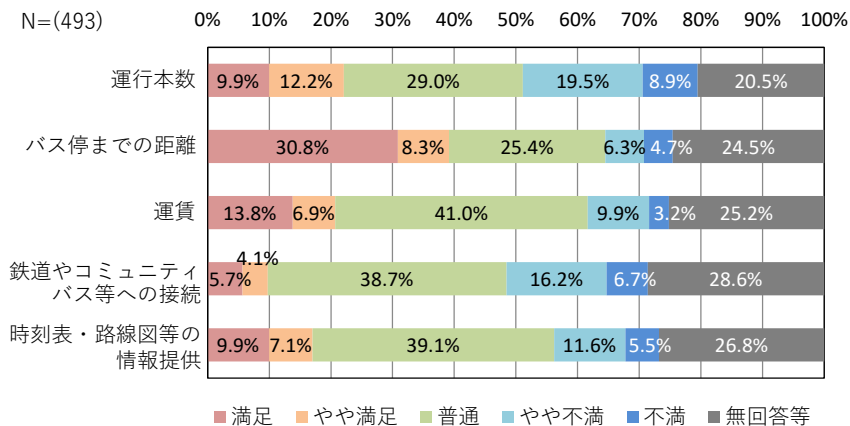


### (2) 利用する理由

「行きたい場所まで行ける」が48.7%と最も高く、次いで、「自宅から鉄道駅まで近い・行きやすい」が42.4%であった。

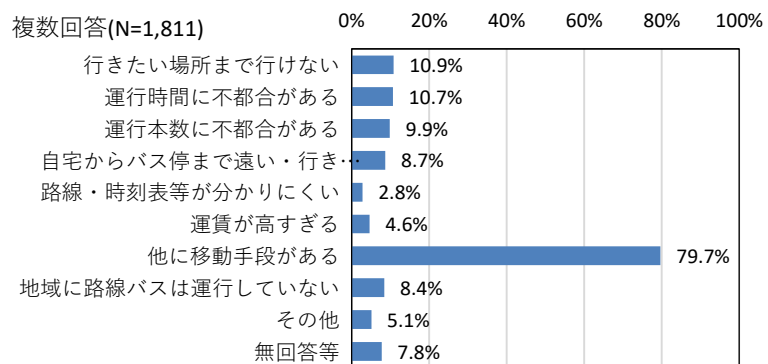


### (3) 満足度



#### (4) 利用しない理由

「他に移動手段がある」が79.7%と最も高く、次いで、「行きたい場所まで行けない」が10.9%及び「運行時間に不都合がある」が10.7%であった。

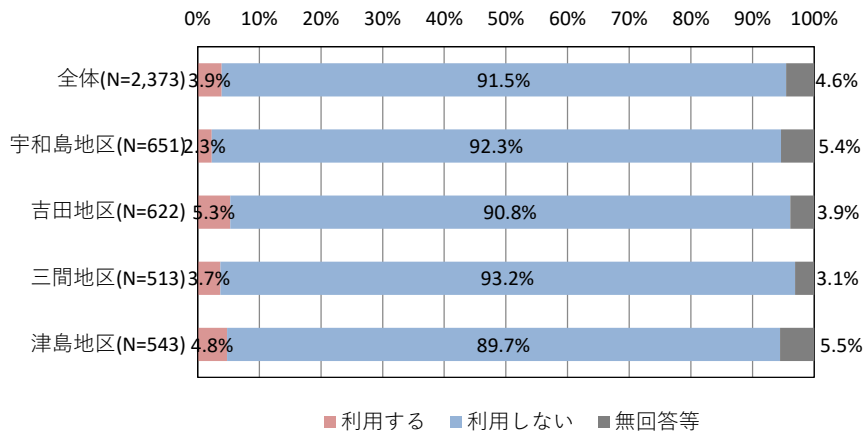




### 2.4.3. コミュニティバス、デマンドタクシー

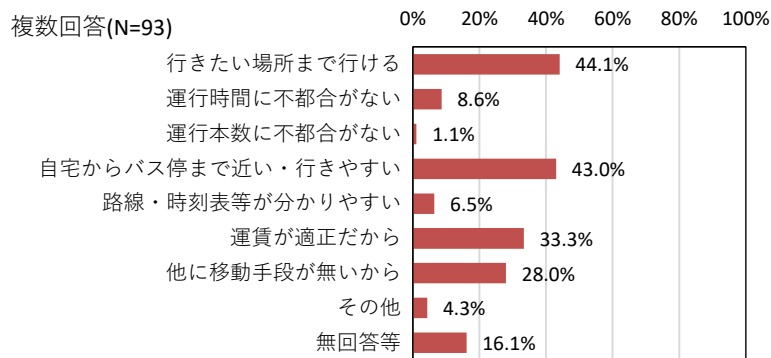
#### (1) 利用の有無

全体では「利用する」が3.9%であった。各地区の大きな違いは見られなかった。

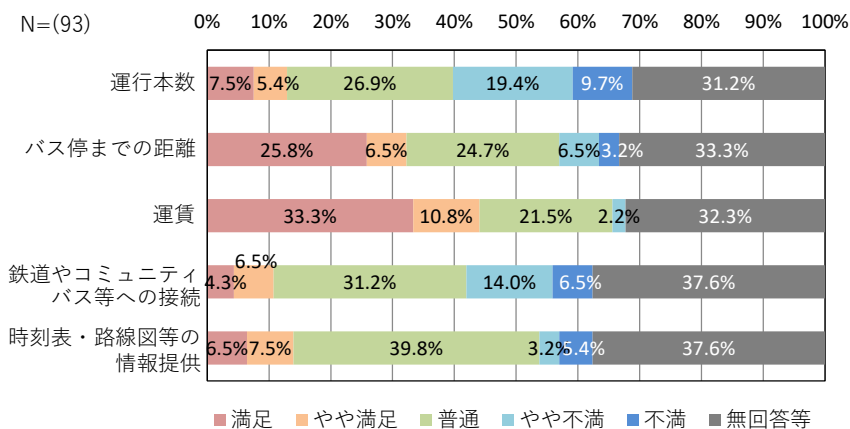


#### (2) 利用する理由

「行きたい場所まで行ける」が44.1%と最も高く、次いで、「自宅から鉄道駅まで近い・行きやすい」が43.0%であった。

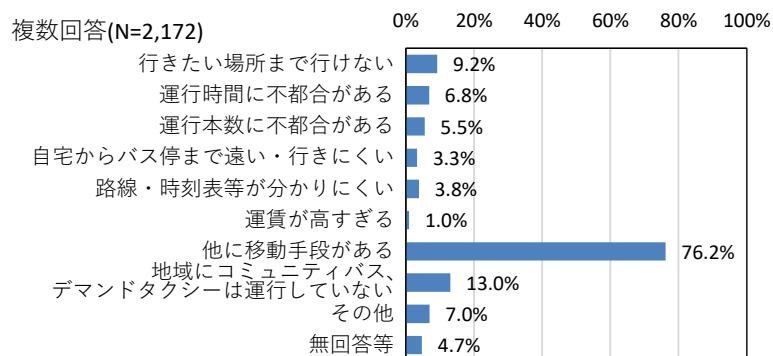


#### (3) 満足度



#### (4) 利用しない理由

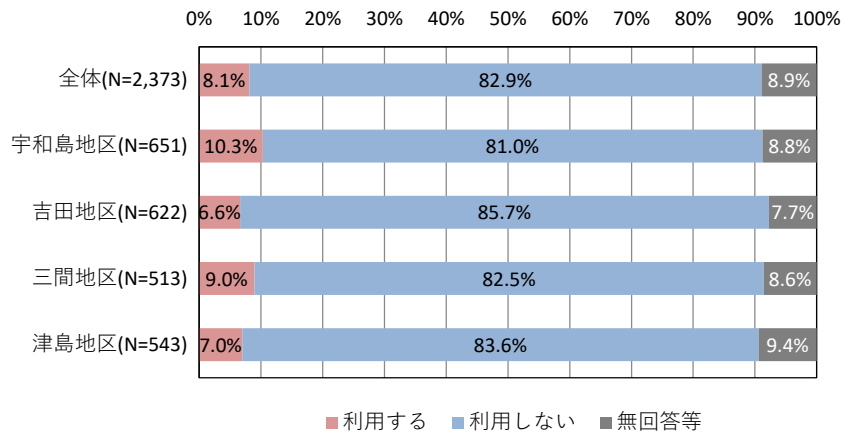
「他に移動手段がある」が76.2%と最も高く、次いで、「地域にコミュニティバス・デマンドタクシーは運行していない」が13.0%であった。



## 2.4.4. 船舶

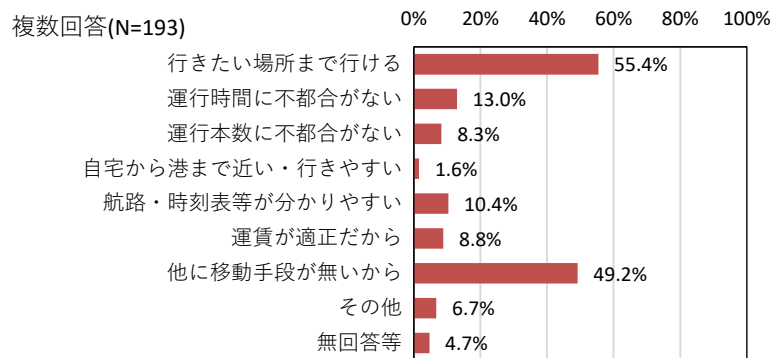
### (1) 利用の有無

全体では「利用する」が8.1%であった。各地区の大きな違いは見られなかった。



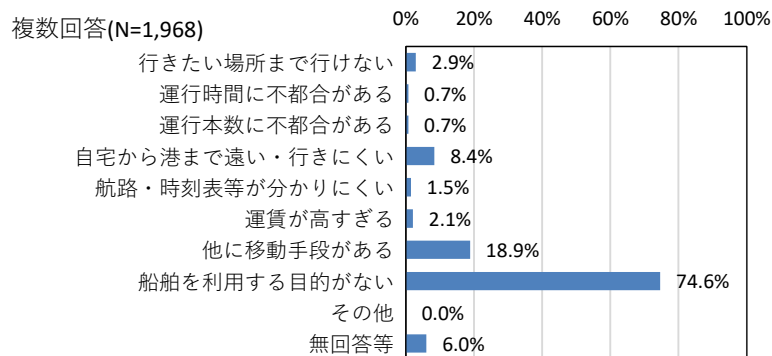
### (2) 利用する理由

「行きたい場所まで行ける」が55.4%と最も高く、次いで、「他に移動手段が無いから」が49.2%であった。



### (3) 利用しない理由

「船舶を利用する目的がない」が74.6%と最も高く、次いで、「他に移動手段がある」が18.9%であった。



## 2.5. 今後の公共交通の利用について

### 2.5.1. 今後の利用について教えてください

全体では「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」が 43.3%と最も高く、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」が 14.9%であった。

公共交通を将来利用したい意向は、全体で 58.2%となっている。

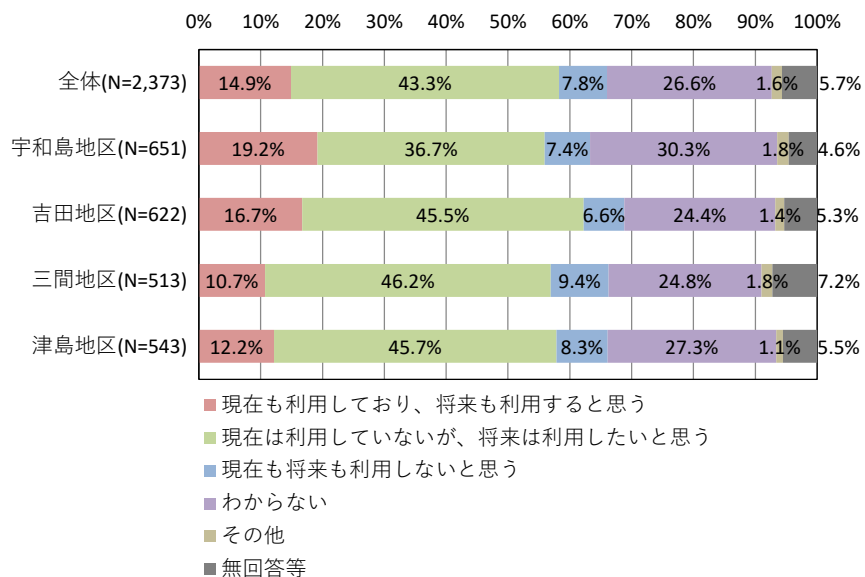


表 問題点と課題の一覧

問題点	問題点の内容	課題との対応	課題	課題の内容
問題点① 高齢化や人口減少の更なる進展 <計画本編 P3 参照>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●コロナ禍の影響もあるが、利用者の減少に歯止めがかからない。</li> <li>●路線バスで通学している小学生が、乗れない場合や座れないケースが発生している。</li> <li>●バス停までが遠く、買い物の帰りは荷物を持って歩けないなど、高齢者がバスを利用する上での問題がある。</li> <li>●統廃合により、小中学生がスクールバス、路線バス等で通学せざるを得ない可能性がある。</li> </ul>	課題 1 課題 3 課題 4	課題 1 市民・観光客の移動実態に応じた公共交通ネットワークの見直し <計画本編 P4 参照>	現在の路線ネットワークでは、利用者の移動ニーズに十分に対応しきれておらず、経路地も複雑で分かりにくいことから、観光客のみならず地元住民から見ても分かりにくい路線ネットワークとなっています。現状の沿線環境や移動ニーズをきちんと把握し、効果的・効率的な公共交通ネットワークへと再構築する必要があります。 また、宇和島市は四国西南地域の中心都市として、近隣の愛南町や鬼北町、松野町などからのアクセスも含めた広域連携の観点も含めて検討する必要があります。 <b>JR 四国の予讃線・予土線、宇和島自動車の路線バスなど他自治体と広域に接続している路線については、愛媛県や各自治体と連携してその改善策を検討する必要があります。</b>
問題点② 利用者の移動ニーズに合致していない <計画本編 P3 参照>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●日常移動や通勤通学などで、利用したい曜日や時間にバスが運行されていない。</li> <li>●夕方から夜間は運行間隔が広く、便数が少ない。</li> <li>●市内周遊や市域南側へのバス移動は、観光客だけでなく、市民にも乗継が分かりにくい。</li> <li>●目的地の近くにバス路線が無い。</li> <li>●人口集積地において公共交通空白地が存在する。</li> </ul>	課題 1 課題 2	課題 2 各交通手段の役割分担と連携の仕組みづくり <b>公共交通の分かりやすさと使いやすさの向上</b> <計画本編 P5 参照>	宇和島市では、JR や高速バス、路線バス、コミュニティバス・デマンドタクシー、タクシー、海上交通という様々な交通モードが提供されていますが、市全域を網羅した公共交通マップが作成されていないなど、地元住民にも観光客にも分かりやすい情報を提供できるように検討していく必要があります。また、公共交通がより身近なものと感じられるよう使いやすさについても、情報を発信していく必要があります。 一方で、必ずしも役割分担が整理されておらず、連携も充分には取れていない状況です。 そこで、各交通モードの特性や人口分布、施設配置等を鑑みながら、幹線や支線の位置づけを明確化するとともに、各交通モード間の連携が取れるような仕組みを構築する必要があります。
問題点③ <b>地域の変化に合わせ、地元も含めた関係者の連携が不十分</b> 公共交通のすみ分けが明確でなく、体系的な公共交通網になっていない <計画本編 P3 参照>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「コンパクト・プラス・ネットワーク」となる効率的な公共交通ネットワークの形成がまだ不十分である。</li> <li>●バス路線では一部重複路線が残るなど、更なる効率化が必要である。</li> <li>●公共交通機関のモードごとのすみ分けがなされていない。</li> <li>●公共施設への送迎バスが路線バスと重複運行するなど非効率な運行をしている。</li> </ul>	課題 1 課題 4 課題 5	課題 3 多面的かつ効果的な公共交通利用促進施策の推進 <計画本編 P5 参照>	地域公共交通を維持していくためには、普段マイカーを運転している方々にも、少しでも使って頂くことが必要となります。そこで、地域住民の方々に公共交通の利便性をアピールするとともに、様々な場面で公共交通を使って頂けるよう、効果的な利用促進施策を構築する必要があります。
問題点④ <b>公共交通の乗継等が分かりにくく、利用しづらい</b> <計画本編 P3 参照>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の乗継に関する情報発信が弱い。</li> <li>●交通結節点以外の通学等で毎日使われる学校近くのバス停は、上屋がなく雨の日に待ちにくい。</li> <li>●インパウンドに対応したバス停のナンバリングや、路線の色分けなど分かりやすくしてほしい。</li> <li>●バスの行先、経由地などが分かりにくい。</li> <li>●バスがいつ来るのか分からない。</li> <li>●バスの待合環境が悪い。</li> <li>●宇和島駅等での案内表示が分かりにくい。</li> <li>●駅やターミナルなどの主要場所での多言語対応ができていない。</li> <li>●JR 等を含めた乗継利便性が低い。</li> <li>●災害時などに行政、交通事業者の双方で情報交換や情報発信が不十分である。</li> </ul>	課題 1 課題 2 課題 3	課題 4 地域や行政が主体となって公共交通を支える仕組みづくり <計画本編 P5 参照>	地域公共交通を持続可能にしていくためには、公共交通バスやタクシーの事業者それぞれ単独の取組だけでは不十分であり、地域や行政とも協力していく必要があります。 <b>現在、戸島地区で実証運行が行われている、地域での NPO 法人等による自家用有償旅客運送事業など、の導入を目指した組織づくりなど、地域市民等と連携した地域公共交通の担い手確保に向けた取組を強化していく必要があります。</b>
問題点⑤ <b>担い手不足によりサービス低下の可能性</b> <計画本編 P4 参照>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通事業者は全体的なネットワークを維持するため、重複路線や利用者の少ない路線の見直しなど効率化を図りたい。</li> <li>●サービスの維持に必要な運転士等が不足している。2024 年問題に向けた対策が必要である。</li> <li>●キャッシュレス決済などのデジタル化への対応について、限定した路線及び運賃のみの対応に留まっている。</li> <li>●利用者の減少に歯止めがかからない。</li> <li>●赤字路線の補填が充分でなく、内部補填も限界にきている。</li> <li>●運転士が不足しており、サービスの維持が厳しい状況である。</li> <li>●老朽化した車両を更新する余裕が無い。</li> <li>●コミュニティバスやデマンドタクシーが非効率な運行になっても、それを見直すための基準やルールが無い。</li> </ul>	課題 4 課題 5	課題 5 公共交通の担い手確保の強化 <計画本編 P5 参照>	<b>2024 年問題を受け、宇和島市のみならず、日本全国でバス・タクシー等の運転士不足が大きな問題となっており、います。また、バス事業者は、採算が取れない路線については廃止や減便の検討をせざるを得ない状況となっています。</b> そこで、運転士不足を解消する取組を進めるほか、地域での NPO 法人等による自家用有償旅客運送事業の導入を目指した組織づくりなど、地域市民等と連携した地域公共交通の担い手確保に向けた取組を強化していく必要があります。 <b>そこで、交通事業者からの募集の他、市における地域の移動手段を確保するための支援が必要になってきています。</b> <b>また、新技術や新たなサービスの効果的な導入により、業務プロセスの効率化や地域の移動利便性の向上を図り、サービスの維持・向上を目指す必要があります。</b>

表 計画の目標と評価指標、事業（案）の一覧（1）

目標	評価指標	事業	現計画の実施状況	今後の具体的な取組（案）	現状値（2023年度）	目標値（2028年度）			
【1-1】 公共交通の分かりやすさの向上	[1-1-1] 公共交通の分かりやすさの向上	①乗り方教室、交通安全教室を通じた利用促進 【継続】 ＜計画本編 P16 参照＞	・鶴島小学校児童対象のバスの乗り方教室の実施	・バス利用が多い他の小学校または高齢者等への乗り方教室の拡充	【継続】 ・交通安全教室・乗り方教室の開催回数 1回/年	【継続】 ・交通安全教室・乗り方教室の開催回数 5回/年			
		②公共交通マップ、乗継時刻表の整備 【継続】 ＜計画本編 P17 参照＞	・地区区分ごとの公共交通マップの作成・更新（紙媒体・HP）	・市全域を網羅した乗継時刻表等の整備（鉄道、高速バス、路線バス、コミバス、海上交通等の市内総合情報）	【見直し】 ・時刻表・路線図等の情報提供に関する満足度のうち、「満足」「やや満足」と回答した人の割合 路線バス 17.0% コミバス・デマンド 14.0%	【見直し】 ・時刻表・路線図等の情報提供に関する満足度のうち、「満足」「やや満足」と回答した人の割合 路線バス 22.0%以上 コミバス・デマンド 19.0%以上			
	[1-1-2] 公共交通の市民への浸透	③路線の案内方法・情報発信方法の改善 【継続】 ＜計画本編 P18 参照＞	・公共交通マップで路線バス、コミバスの系統別色分を実施 ・路線バス、コミバスのバス停時刻表をWEB上で公開	・利用者等の意見を踏まえた実施内容の検証・改善 ・路線バス等の系統ナンバリングの整備、公開	【見直し】 ・交通結節点等での市全域の乗継時刻表の提供（鉄道、高速バス、路線バス、海上交通等の乗継情報の提供） ・自転車推進活用計画とも連携	【見直し】 ・交通結節点等での市全域の乗継時刻表の提供地点数 0地点	【見直し】 ・交通結節点等での市全域の乗継時刻表の提供地点数 2地点（広域交通結節点）		
		④イベント時等での公共交通に関する情報発信方法の検討 【内容検討】 ＜計画本編 P19 参照＞	・駅前イベント時に JR 予土線利用を PR	・イベント時等の利用促進情報の発信（商業・観光施設や各種団体施設等と連携した情報発信）					
【1-2】 公共交通の使いやすさの向上	[1-2-1] 交通結節点・乗継拠点の維持、情報提供の取組	⑤交通結節点・乗継拠点の維持、乗継情報の充実 【内容検討】 ＜計画本編 P20 参照＞	・バス上屋の整備を予定していたが必要性が低かった	【見直し】 ・施設前バス停の待合空間の整備・維持管理の実施（バス停待合の整備要望のある小学校前バス停の地域による整備や維持管理の実施） ・バリアフリー化に対応した車両の導入や道路の整備				【見直し】 ・学校前等の待合環境整備に向けた地域の取組件数 0件	【見直し】 ・学校前等の待合環境整備に向けた地域の取組件数 2件
	[1-2-2] バス等の待合環境整備に向けた地域の取組	⑥地域でバス等の待合空間を整備・維持管理できる仕組みの構築 【内容検討】 ＜計画本編 P21 参照＞	・仕組みの構築が進まなかった						
	モビリティ・マネジメントの広報回数及び協力事業者数	⑦バリアフリー化への対応 【継続】 ＜計画本編 P22 参照＞	・車両購入時に、バリアフリー化に対応した車両の購入		※①乗り方教室、④情報発信に内容を集約				
【1-3】 公共交通の維持・利用促進	[1-3-1] 鉄道、路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の利用者数	タクシー活用制度の構築 【見直し】	・買い物代行等救済事業の勉強会の未実施	※⑧免許返納、⑭運転士確保に内容を集約	【継続】 ・鉄道、路線バス、コミバス・デマンド、海上交通の利用者数 1,473千人（2022年度） 【追加】 ・収支率 31.4% 【追加】 ・公的負担額 272,494千円	【継続】 ・鉄道、路線バス、コミバス・デマンド、海上交通の利用者数 1,473千人（2028年度） 【追加】 ・収支率 31.4% 【追加】 ・公的負担額 272,494千円			
		⑧免許返納に向けた取組 【内容検討】 ＜計画本編 P23 参照＞	・市の運転診断推進事業・運転免許証変更支援事業を実施	・免許返納促進に向けた広報の実施 ・免許返納による公共交通の割引や特典等の発信					
	[1-3-2] 路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の収支率	⑨路線網の再編、最適化 【継続】 ＜計画本編 P24 参照＞	・県の南予地域公共交通利便増進計画に基づく路線バス、コミバスの再編	・愛媛県実施計画の再編結果やその他路線の利用状況を踏まえ、継続的に検証・改善					
	[1-3-3] 路線バス、コミュニティバス、デマンドタクシー、海上交通の公的負担額	⑩必要な路線等への支援体制の検討 【継続】 ＜計画本編 P25 参照＞	・路線バス事業者への補助率の引上げ等支援体制の充実	・公共交通事業者への市の支援体制の強化・充実（路線バス、海上交通）					



表 計画の目標と評価指標、事業（案）の一覧（2）

目標	評価指標	事業	現計画の実施状況	今後の具体的な取組（案）	現状値（2023年度）	目標値（2028年度）
【2-1】 地域で支 える仕組 みの構築	[2-1-1] 地域モビリ ティ等の支 援に 関する取組	⑪地域主体で行う地域モビリティ等の取組を支援する仕組みの構築【継続】 <計画本編 P26 参照>	・戸島地区地域モビリティの実証運行の実施	・戸島地区の実証運行結果を踏まえた他地域への拡大	【見直し】 ・地域モビリティの取組地区数（実証運行含む） 1地区	【見直し】 ・地域モビリティの取組地区数（実証運行含む） 3地区
	[2-1-2] 公共交通の現 状に関する広 報の取組	⑫公共交通の現状に関する広報の実施【継続】 <計画本編 P27 参照>	・コミバス運行地区で、前年度の利用状況チラシの回覧	・利用状況の回覧は継続しつつ、公共交通利用状況についてHP等での広報	【継続】 ・コミバス利用状況について広報方法の種類 1種類/年	【継続】 ・コミバス利用状況について広報方法（WEB、施設配置等）の種類 3種類/年
【2-2】 地域公共 交通の持 続性の確 保	[2-2-1] 関係者の連携 に関する取組	⑬運転士等確保に向けた取組の実施【内容検討】 <計画本編 P28 参照>	・県の運転人材確保事業と連携した学生向けイベントの周知・協力	・運転士等確保に向けた新たな取組の実施（自動車教習所等と連携した運転士等の募集） ・県の計画と連携	【見直し】 ・運転士等の募集に係る実施件数（県連携含む） 1件/年	【見直し】 ・運転士等の募集に係る実施件数（県連携、自動車教習所、高校等） 2件/年
		⑰市の施策検討における交通事業者の参画に向けた仕組みの構築【見直し】	・未実施	※交通事業者、利用者（市民）の意見を聞く場や、関係者の連絡調整の場は、既存の市民アンケートや地域公共交通活性化協議会等に集約		
		⑱公共交通の利用者の意見を聞く場の創設【見直し】	・未実施			
		⑲公共交通機関の役割分担と連絡調整に関する場の創設【見直し】	・公共交通事業者へのヒアリングを実施したが、調整の場の創設は未実施			
		⑭新たな技術やサービスに関する取組【新規】 <計画本編 P29 参照>	—	・公共交通のデジタル化の推進（キャッシュレス化の推進・拡大、GTFSの整備等） ・県の計画と連携	【新規】 ・公共交通のデジタル化検討件数 —	【新規】 ・公共交通のデジタル化検討件数 2件/年
	[2-2-2] 多様な移動手 段の活用に関 する取組 【新規】	⑮市内輸送資源の有効活用の検討【新規】 <計画本編 P30 参照>	—	・既存の福祉輸送や送迎サービス等の活用検討（福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設・宿泊施設等の送迎サービスの活用）	【新規】 ・新たな輸送資源の活用検討回数 —	【新規】 ・新たな輸送資源の活用検討回数 2回/年

注1：赤字は、「宇和島市地域公共交通網形成計画」（2019.7）から、内容を見直した箇所です。

注2：灰色の網掛けは、「宇和島市地域公共交通網形成計画」（2019.7）の評価指標、事業、現計画の実施状況、今後の具体的な取組（案）を他の事業に集約したものを示します。

注3：黄色の網掛けは、本計画で追加した評価指標、事業、現計画の実施状況、今後の具体的な取組（案）を示します。

注4：赤字内は、目標の現状値（2023年度）と目標値（2028年度）を示します。