



宇和島市地域公共交通計画

【資料編】

2024年3月

宇和島市

目 次

1. 宇和島市の現況	1
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
2. 宇和島市が目指すまちづくりの方向性	13
2.1. 第2次宇和島市総合計画.....	13
2.2. 第2期まち・ひと・しごと創生 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
3. 宇和島市の公共交通の現状	20
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
4. 公共交通に関するニーズ調査	48
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. 関係者ヒアリング調査.....	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 468.19km² と県下第4位の広さです。

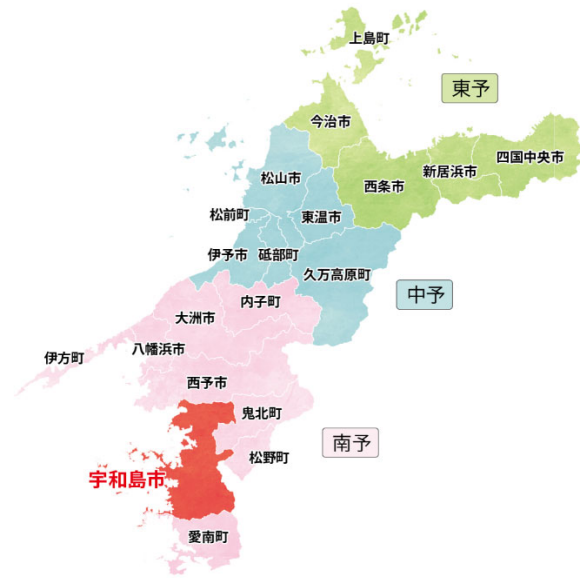
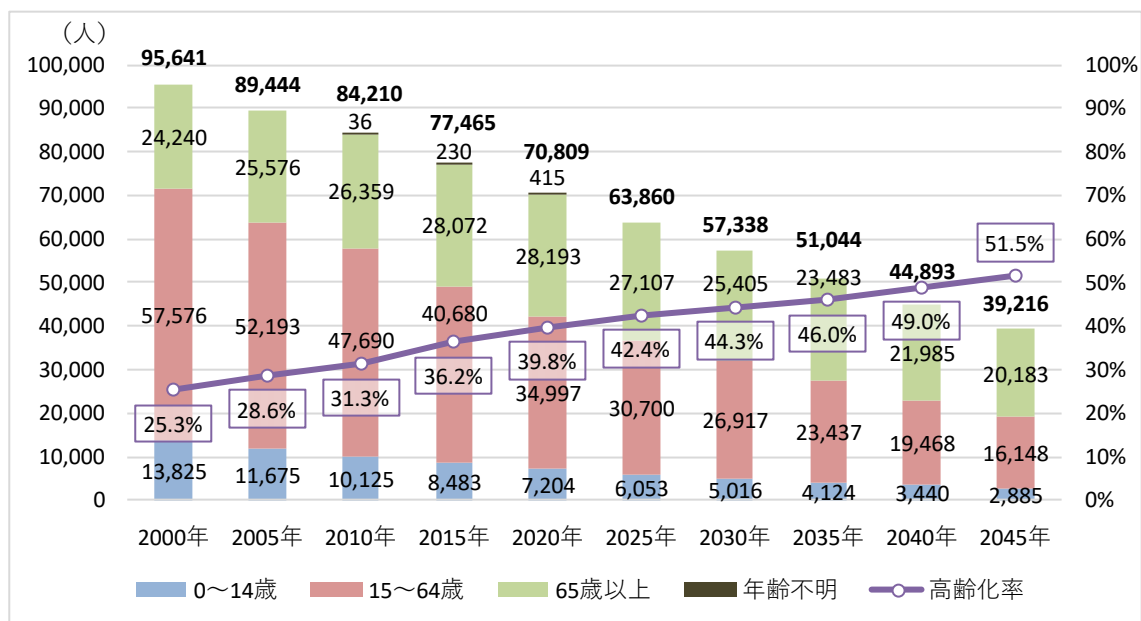


図 1 宇和島市の位置・地勢

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。

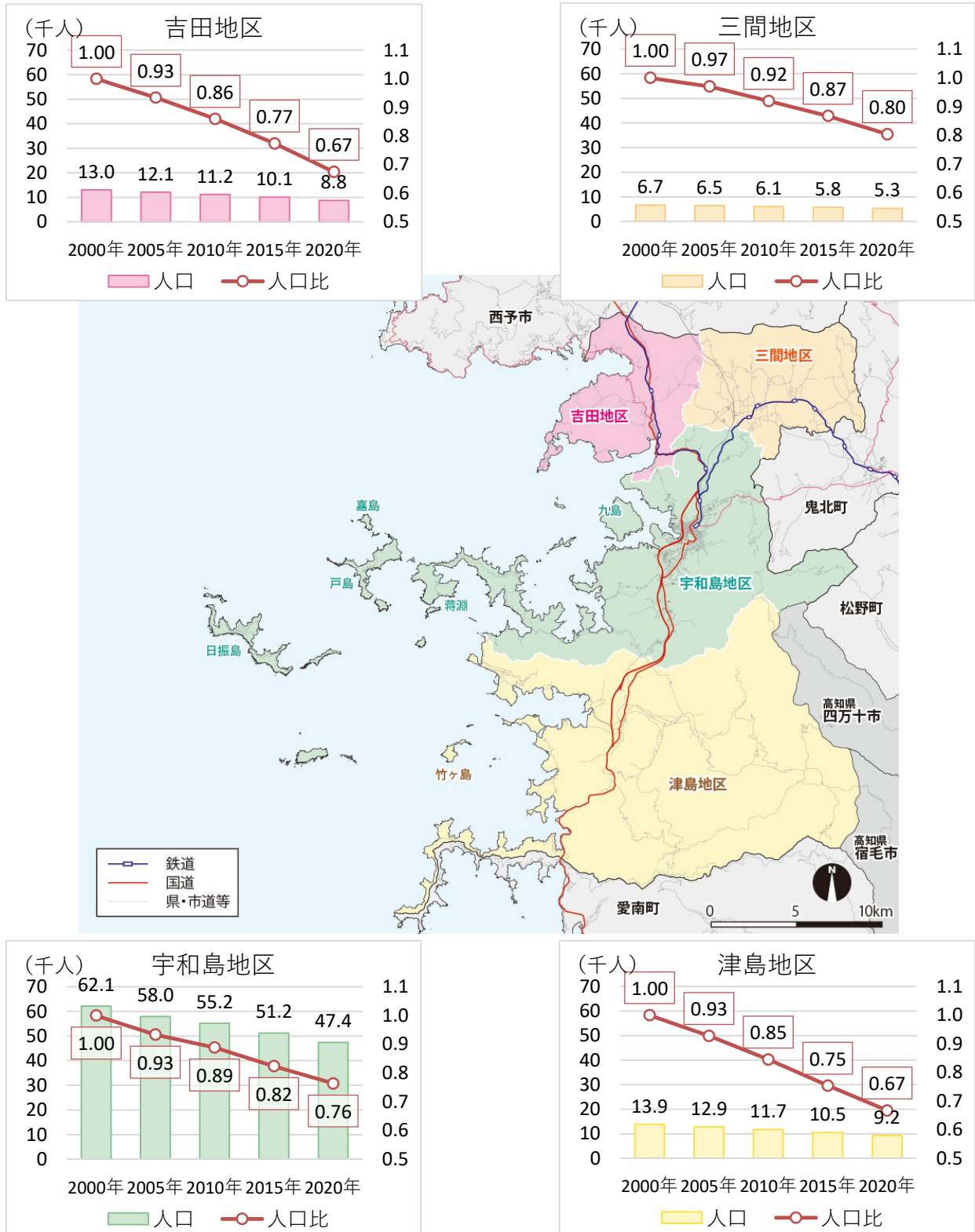
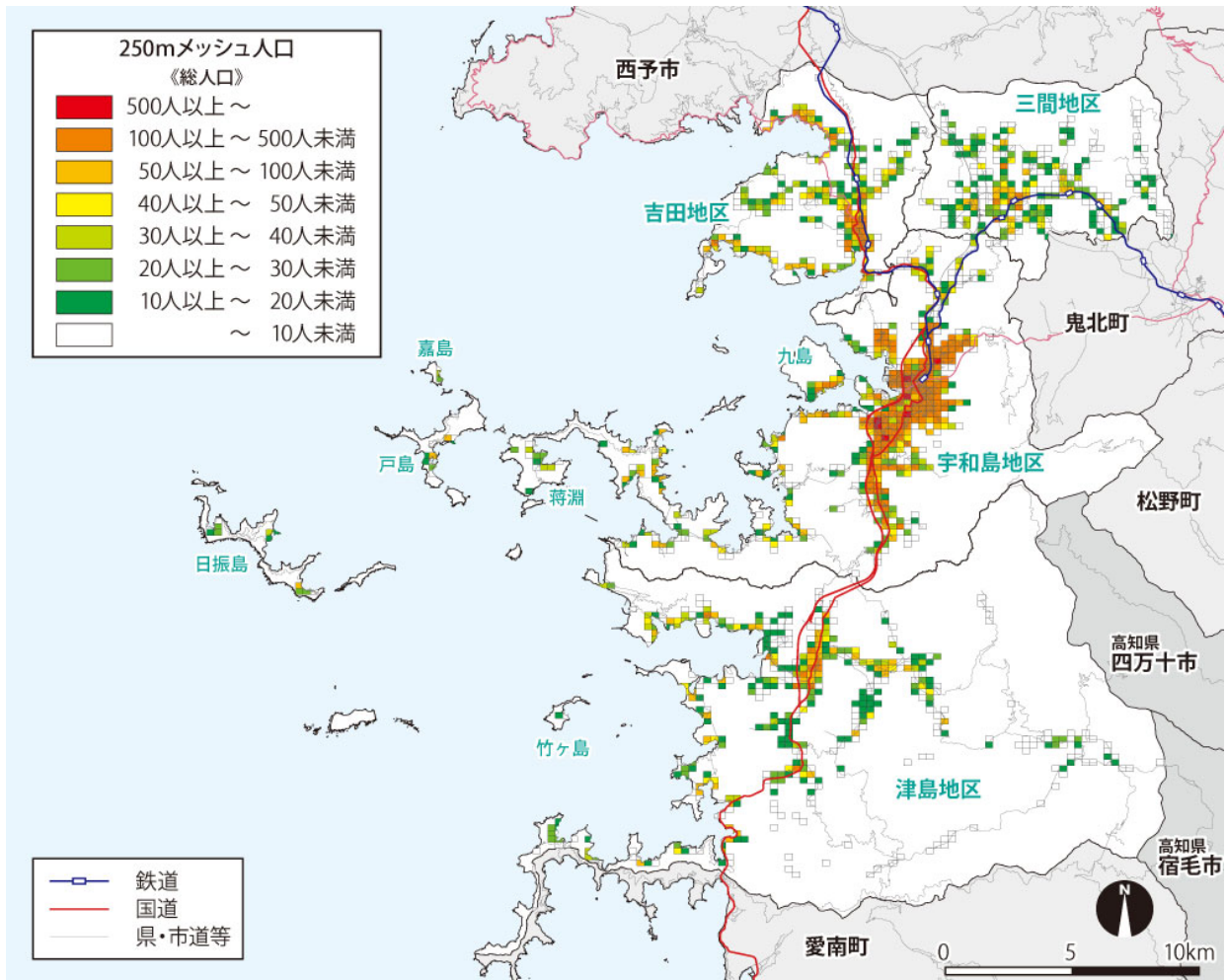


図3 宇和島市の地区別の人口の推移

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。

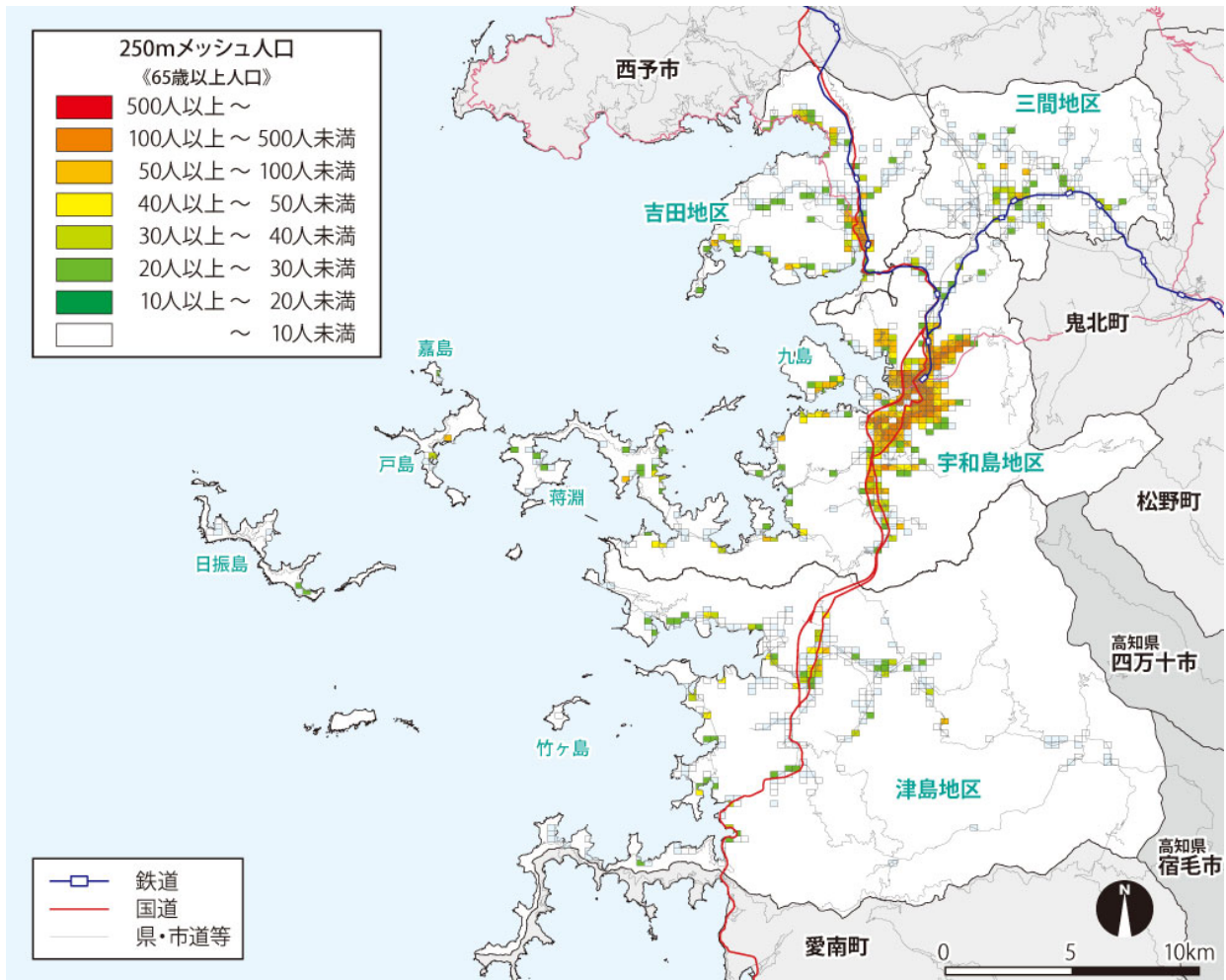


出典：国勢調査（2020年）

図 4 宇和島市の人口分布

1.2.4. 高齢者の分布状況

- 本市の高齢者の分布は、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。

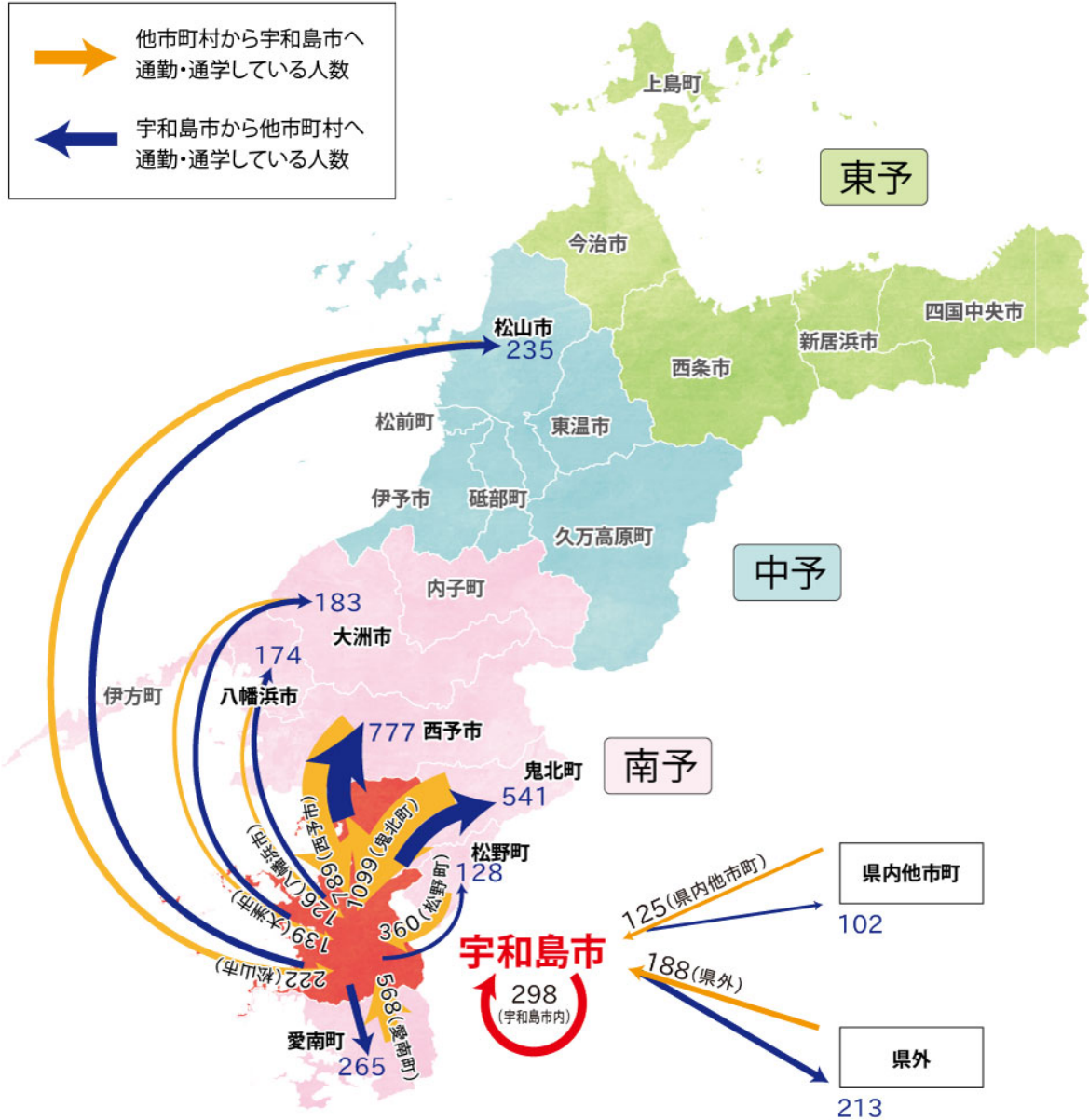


出典：国勢調査（2020年）

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あります。
- 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。

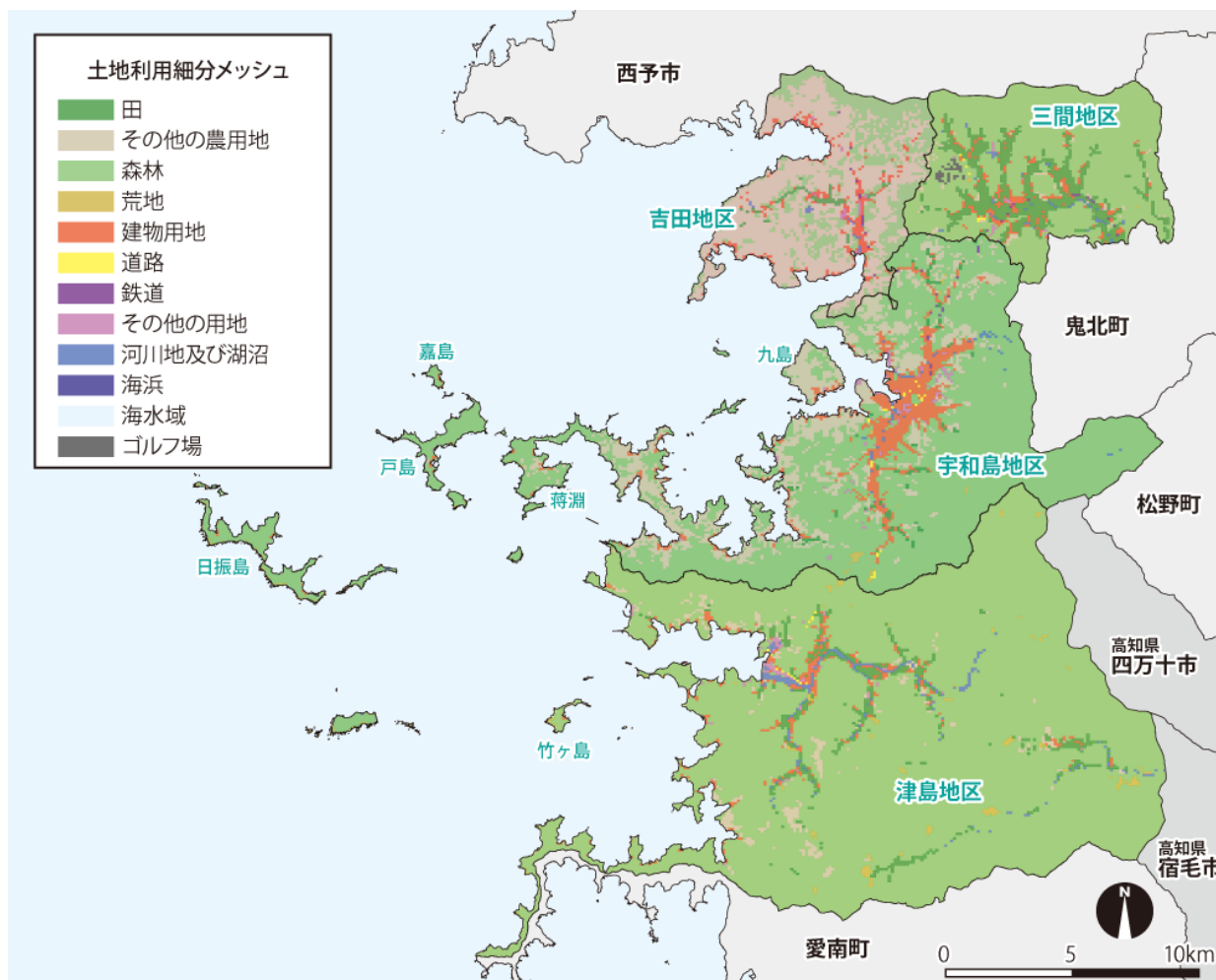


出典：国勢調査（2020年）

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、建物用地が多くあります。
- 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あります。
- 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あります。
- 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あります。

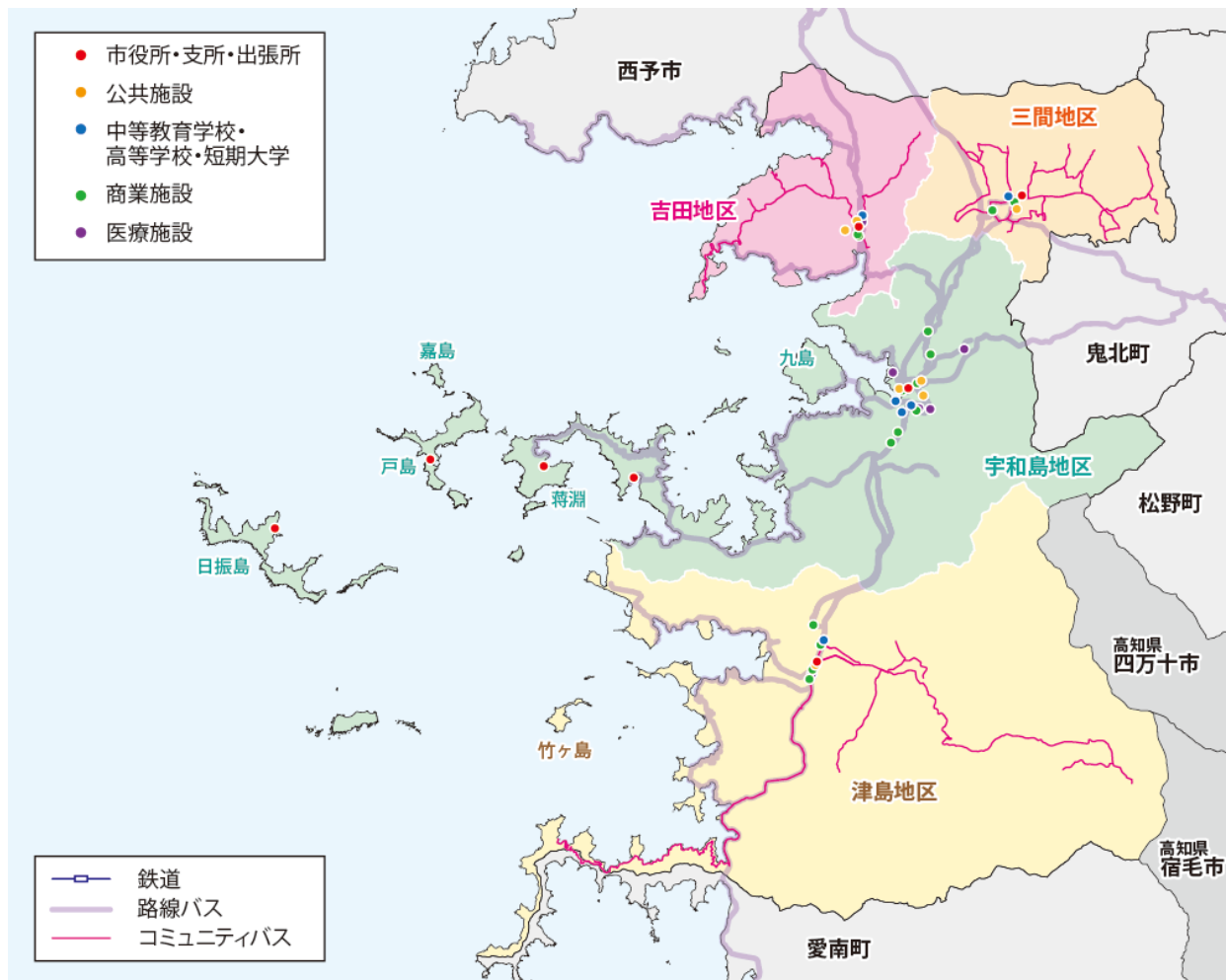


図 8 宇和島市の主な施設分布

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、四国遍路の札所など、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。

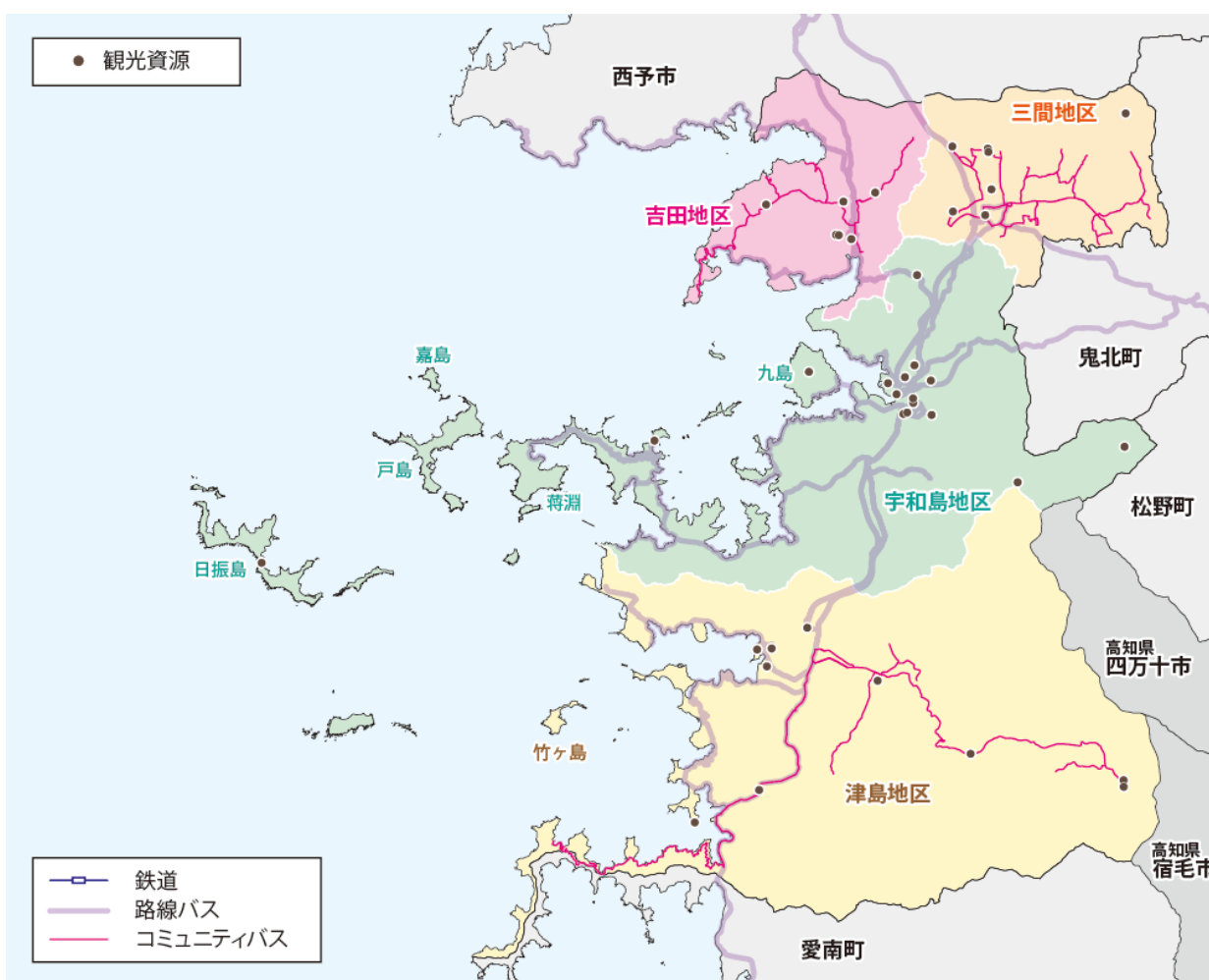
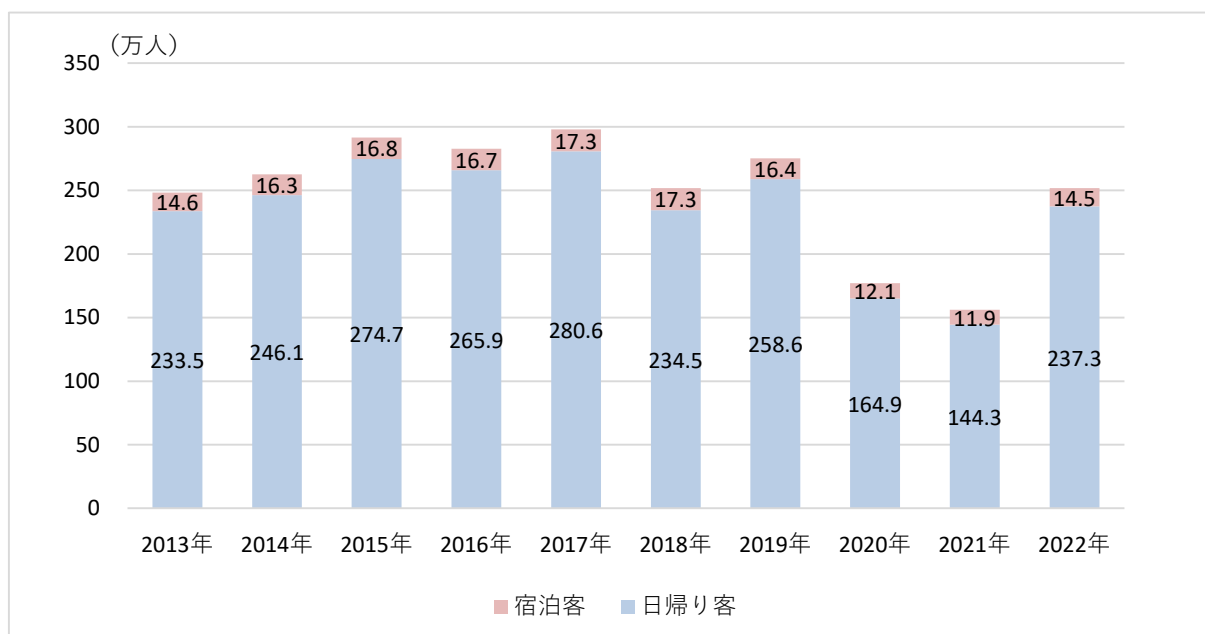


図 9 宇和島市の主な観光資源

1.5.2. 観光客数

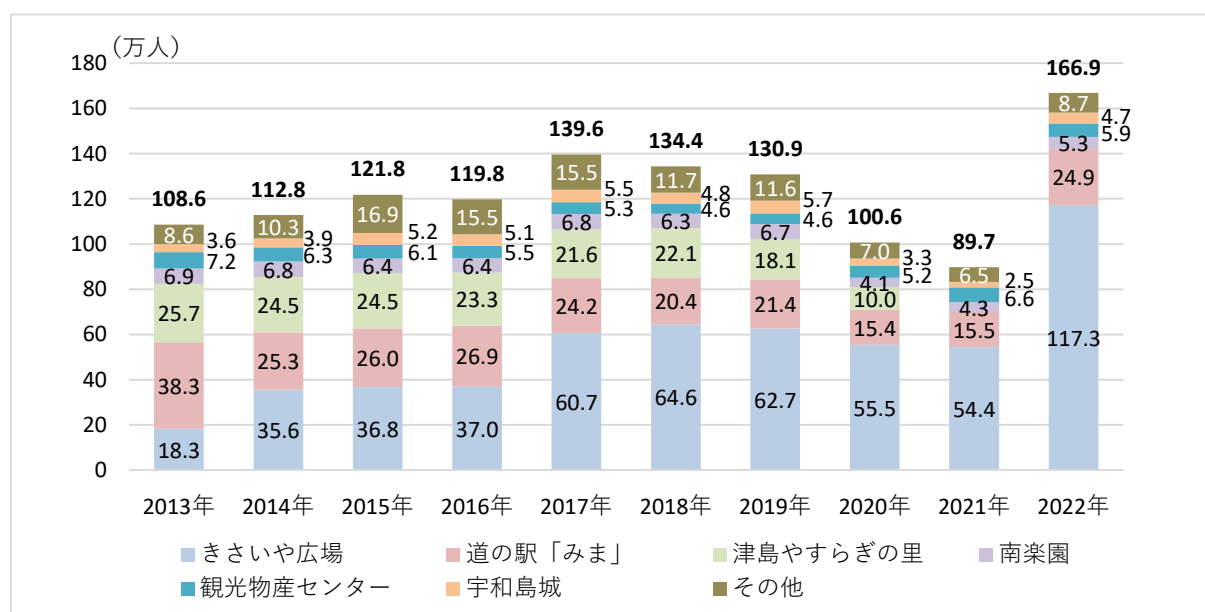
- 毎年、7月22日～24日に南予最大の夏祭りの一つ「うわじま牛鬼まつり」が開催され、市内外から大勢の人が訪れます。
- 観光客はコロナ禍の2020～2021年を除き、毎年250万人／年程度で、大半が日帰り客となっています。



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。



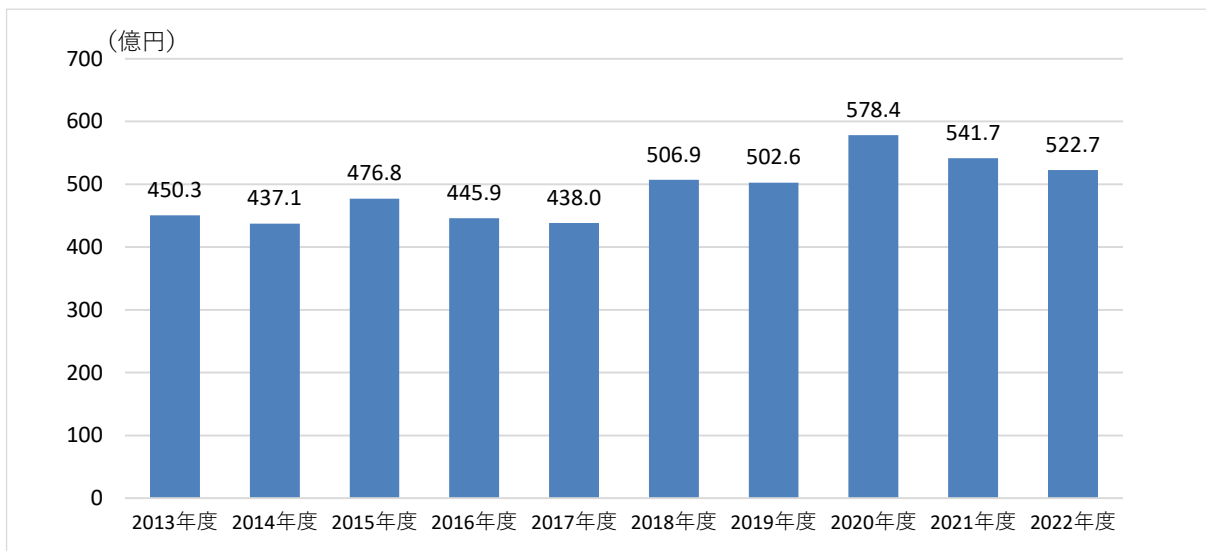
出典：愛媛県庁/観光客数とその消費額
注：津島やすらぎの里は、2021年以降のデータ無

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。

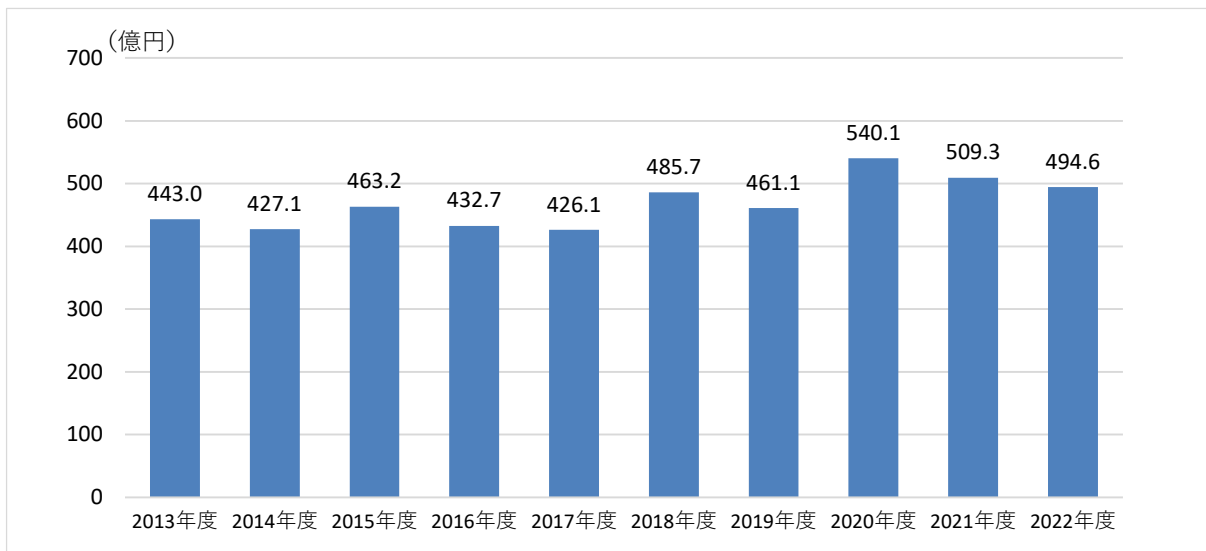


出典：総務省決算カード（2013～2021 年度）、宇和島市（2022 年度）

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。

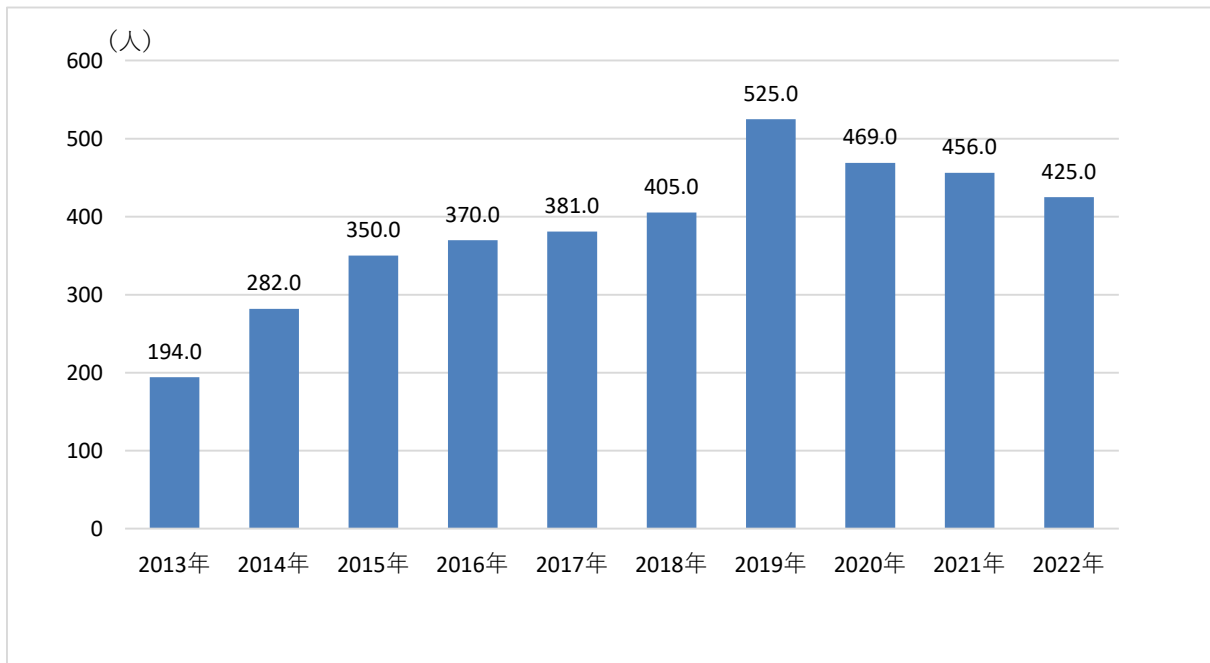


出典：総務省決算カード（2013～2021 年度）、宇和島市（2022 年度）

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、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」(2018.3)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^注」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」としています。
注：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」としています。

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

<p>政策 目 施策</p> <p>標 1</p> <p>にぎわい</p> <p>豊かな資源と 魅力あふれる産業 人でにぎわうわじま</p> <ul style="list-style-type: none"> 農林業の振興 水産業の振興 商工業の振興 観光の振興 雇用対策と勤労者福祉の充実 移住・定住の促進 	<p>政策 目 施策</p> <p>標 4</p> <p>住みよさ</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 計画的な土地利用の推進 市街地の整備 景観の形成 住宅施策の推進 道路・交通網、港湾の整備 デジタル化の推進
<p>政策 目 施策</p> <p>標 2</p> <p>思いやり</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 健康づくり・医療体制の充実 地域福祉の充実 結婚・妊娠・出産、子育て支援の充実 高齢者支援の充実 障がい者支援の充実 社会保障の充実 	<p>政策 目 施策</p> <p>標 5</p> <p>学びあい</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 学校教育の充実 生涯学習の充実 スポーツの振興 文化芸術の振興と文化財の保存・整備・活用 青少年の健全育成 国際化・地域間交流の推進
<p>政策 目 施策</p> <p>標 3</p> <p>支えあい</p> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> 環境自治体の形成 水道の整備 下水道の整備 廃棄物処理体制の充実 墓地・畜場の整備 公園の整備と緑化の推進 消防・防災体制の充実 交通安全・防犯体制の充実 消費者対策の充実 	<p>政策 目 施策</p> <p>標 6</p> <p>共に歩む</p> <p>すべての人が尊重され 市民と行政が共に歩む うわじま</p> <ul style="list-style-type: none"> 人権尊重社会の確立 男女共同参画社会の形成 コミュニティの育成 市民協働のまちづくりの推進 自立した公共経営の推進
	<p>政策 目 施策</p> <p>標 7</p> <p>つなぐ</p> <p>ともにつなぎ、ともに創ろう、 未来咲くふるさとうわじま</p> <ul style="list-style-type: none"> すまいとくらしの再建 安全な地域づくり 産業・経済の復興

図 15 目指すべき将来像と施策の体系

2.2. 第2期まち・ひと・しごと創生 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^注うわじまの実現」に関わる、高齢になっても健康で生き活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。

注:ブルーゾーンとは、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、若年代をはじめ、多くの人々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。

図 16 目指すべき将来の方向性と基本目標

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。
- 都市づくりの基本的方向は、「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」とし、「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」としています。
- 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」としています。
- 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)

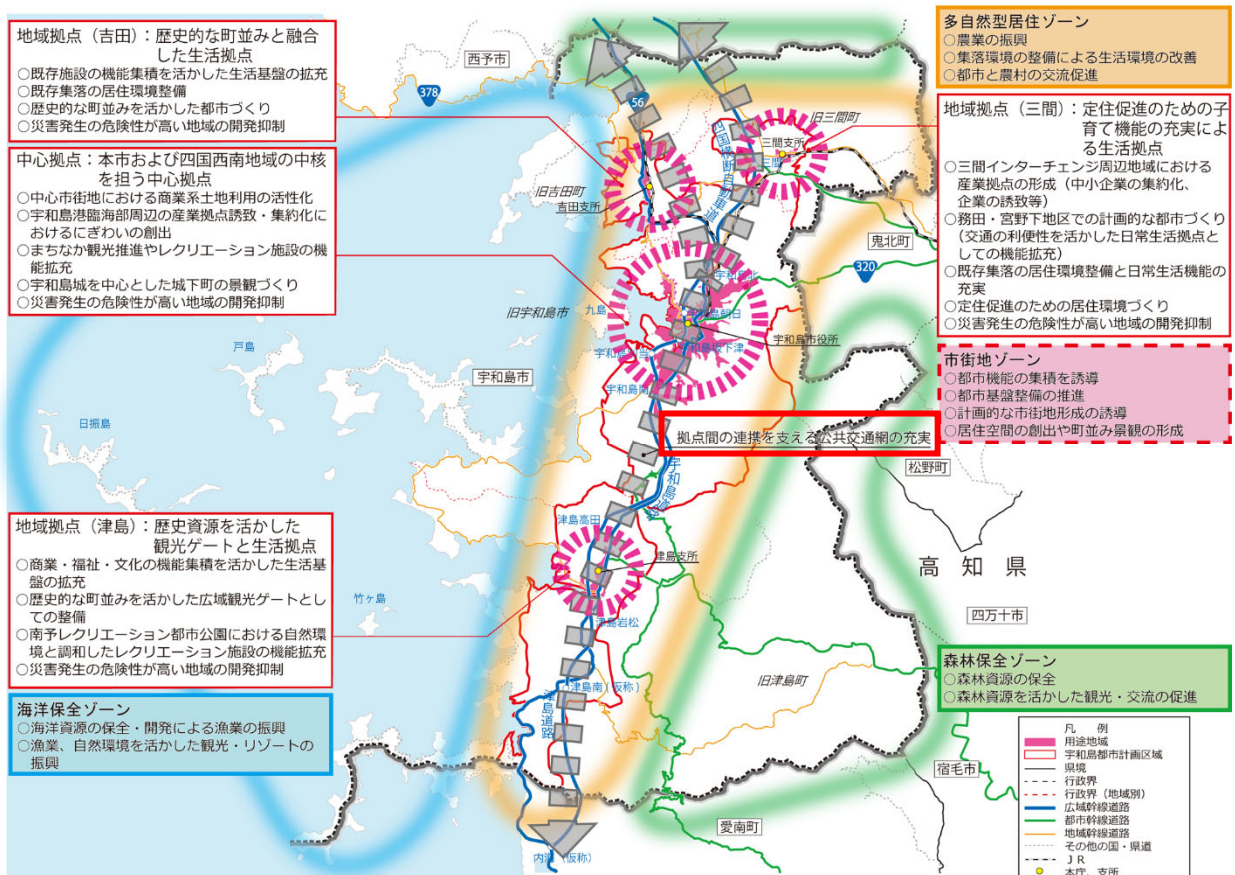


図 17 将来都市構造図

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としています。
- 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しています。（下図参照）

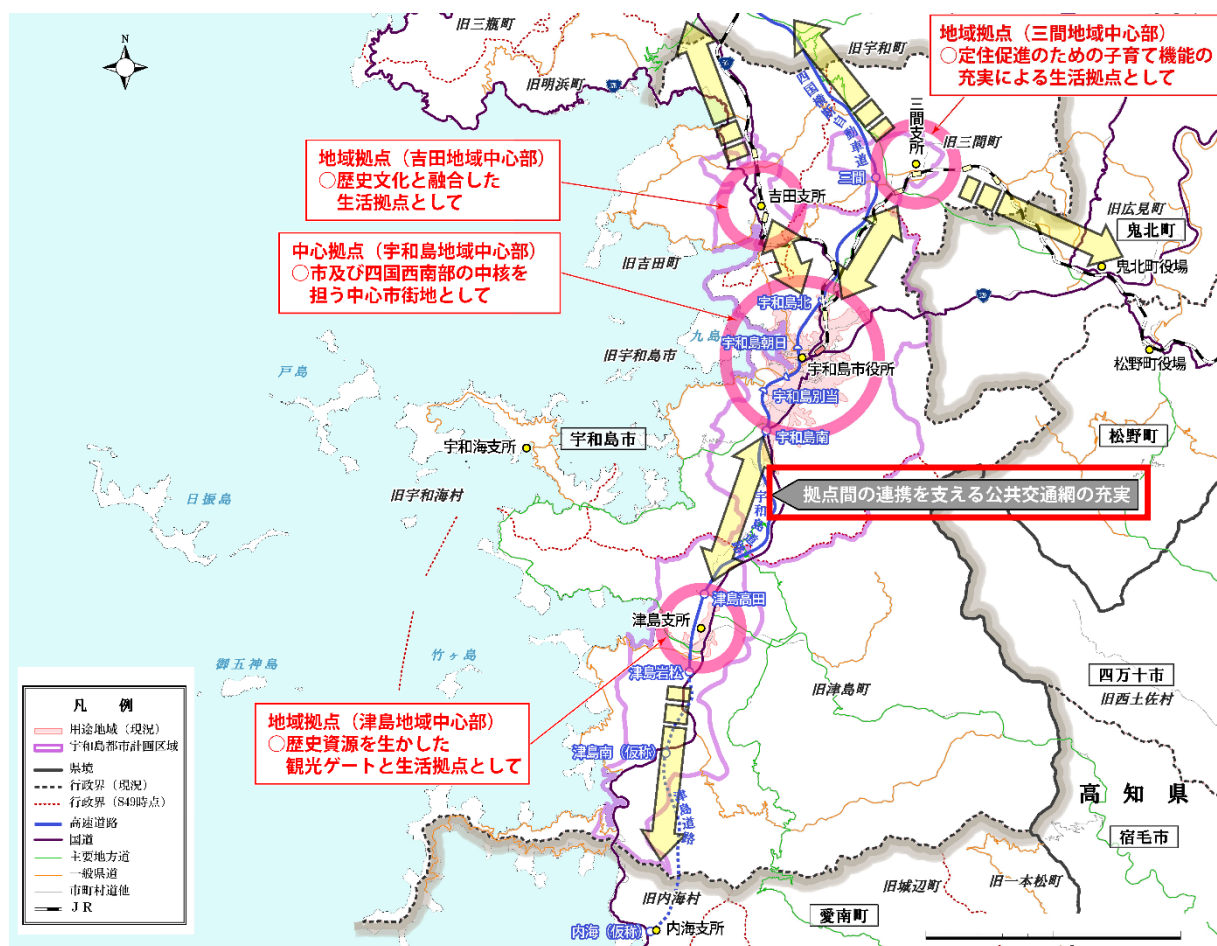


図 18 拠点及び公共交通連携軸の図

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、市の施策の展開を強力に後押しするものとして策定しています。
- 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、公共交通は位置づけられています。
- 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。

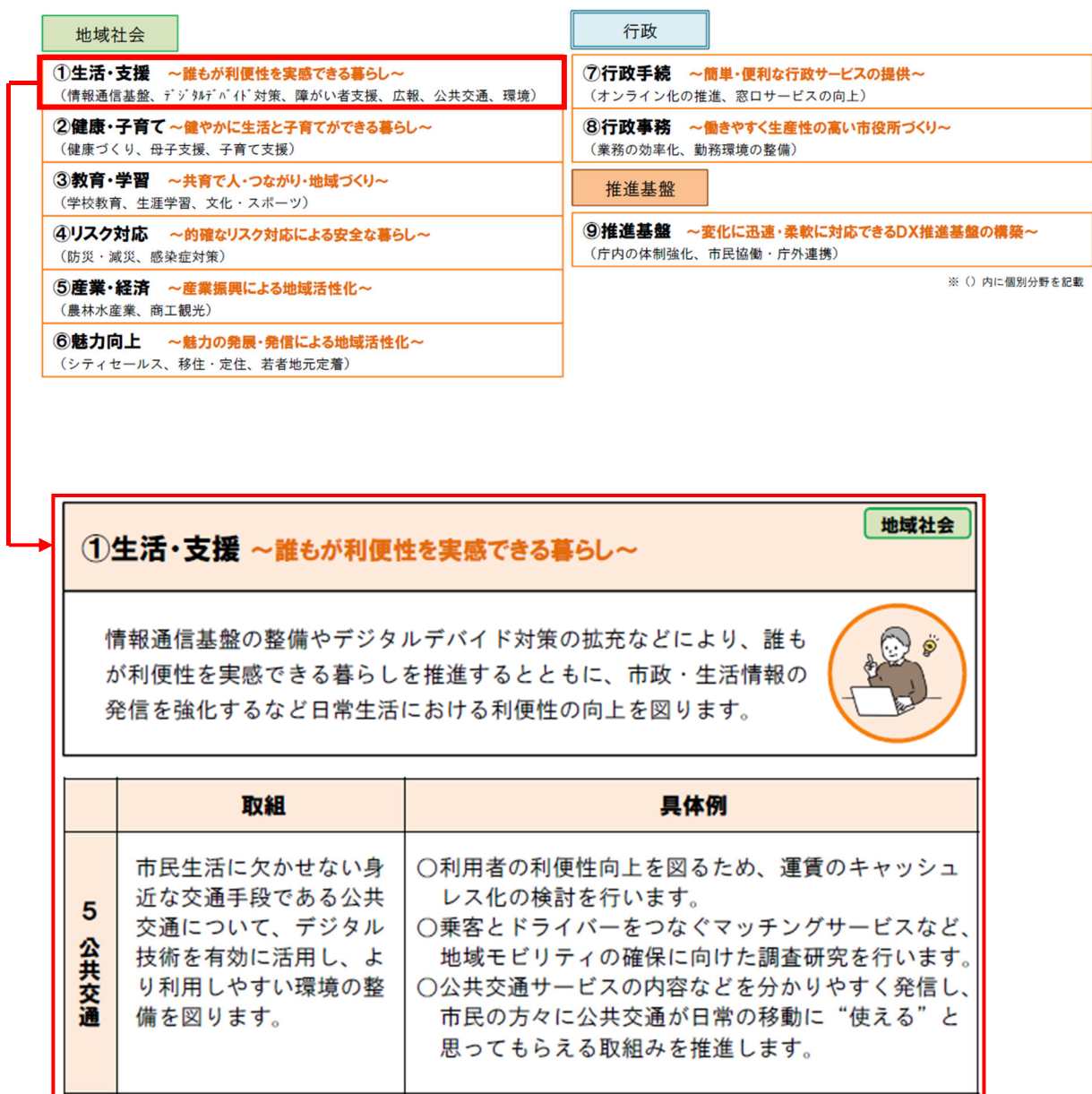


図 19 DX 推進に係る公共交通の取組

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)の目標として、「1.まちづくりと連携した軸と拠点の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築」、「2.広域交通と地域間・地域内交通の連絡性の向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築」、「3.国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備」、「4.持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化」、「5.新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施」が示されています。
- 一部改正内容として、個別事業の目標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」が追加されています。

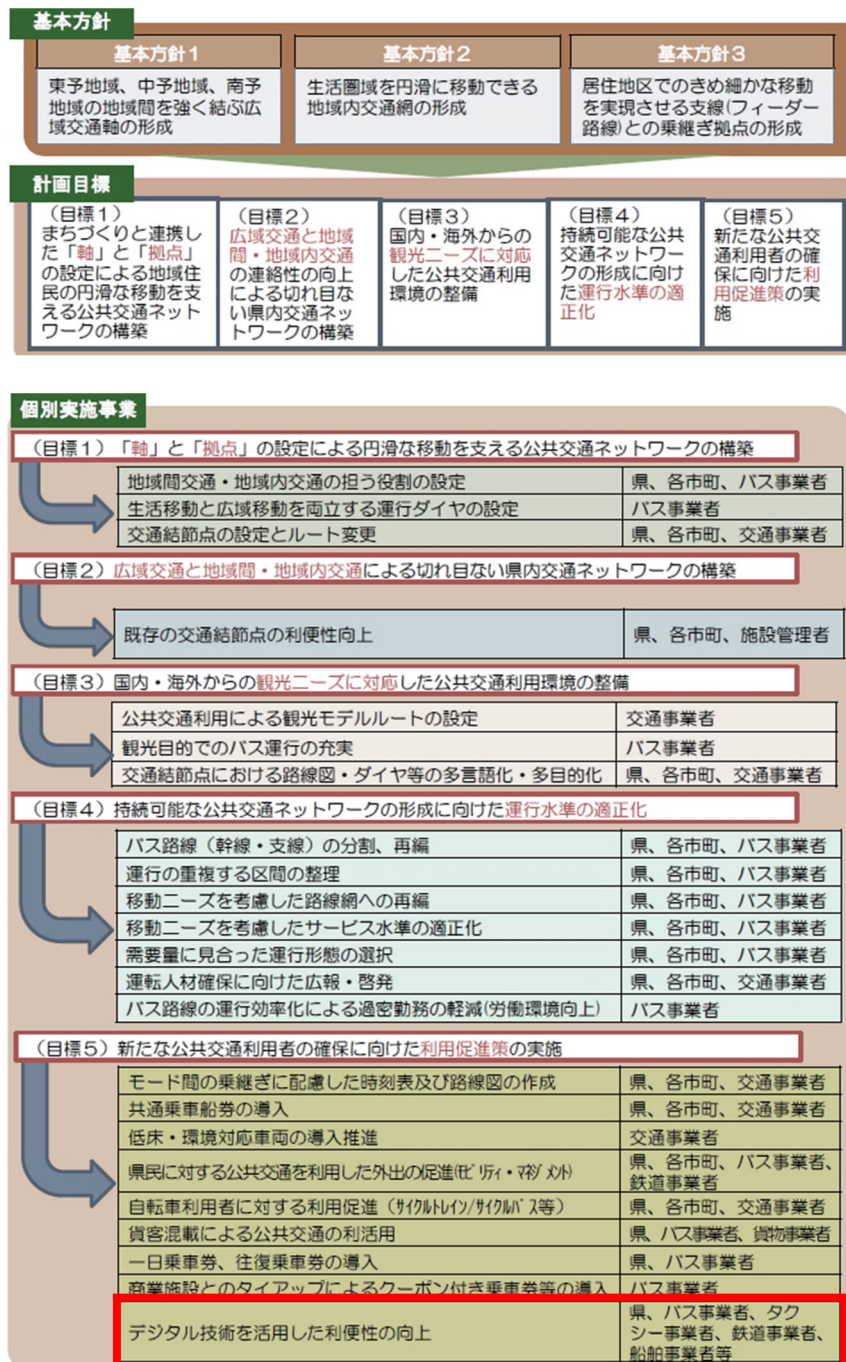


図 20 基本方針、計画目標、個別実施事業

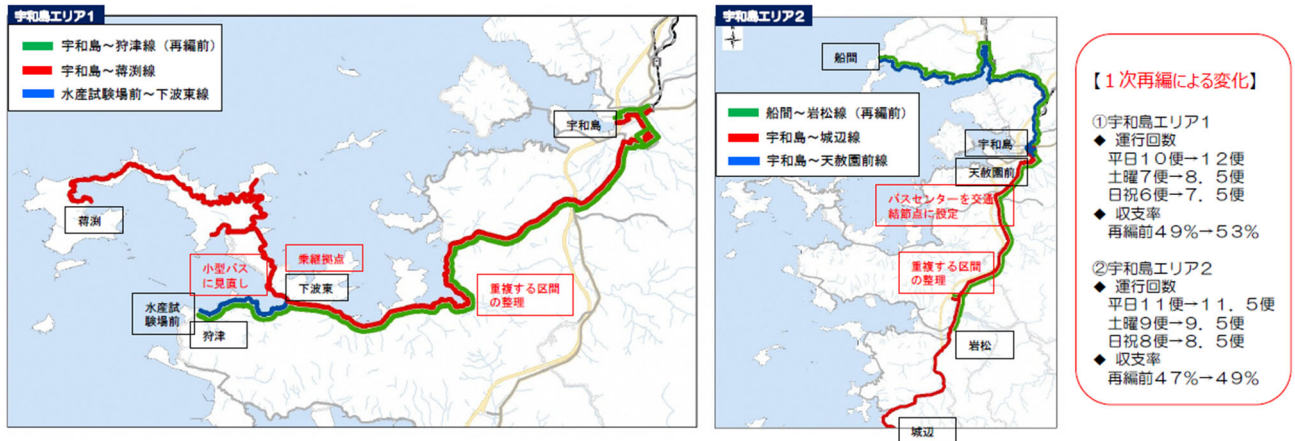
2.7. 愛媛県南予地域公共交通利便増進実施計画

- 「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）

【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～荷津線を統合し、宇和島～荷津線を幹線、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



➤ 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海岸線から国道197号線に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。

図 21 主な事業内容

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 JR 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 JR 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。

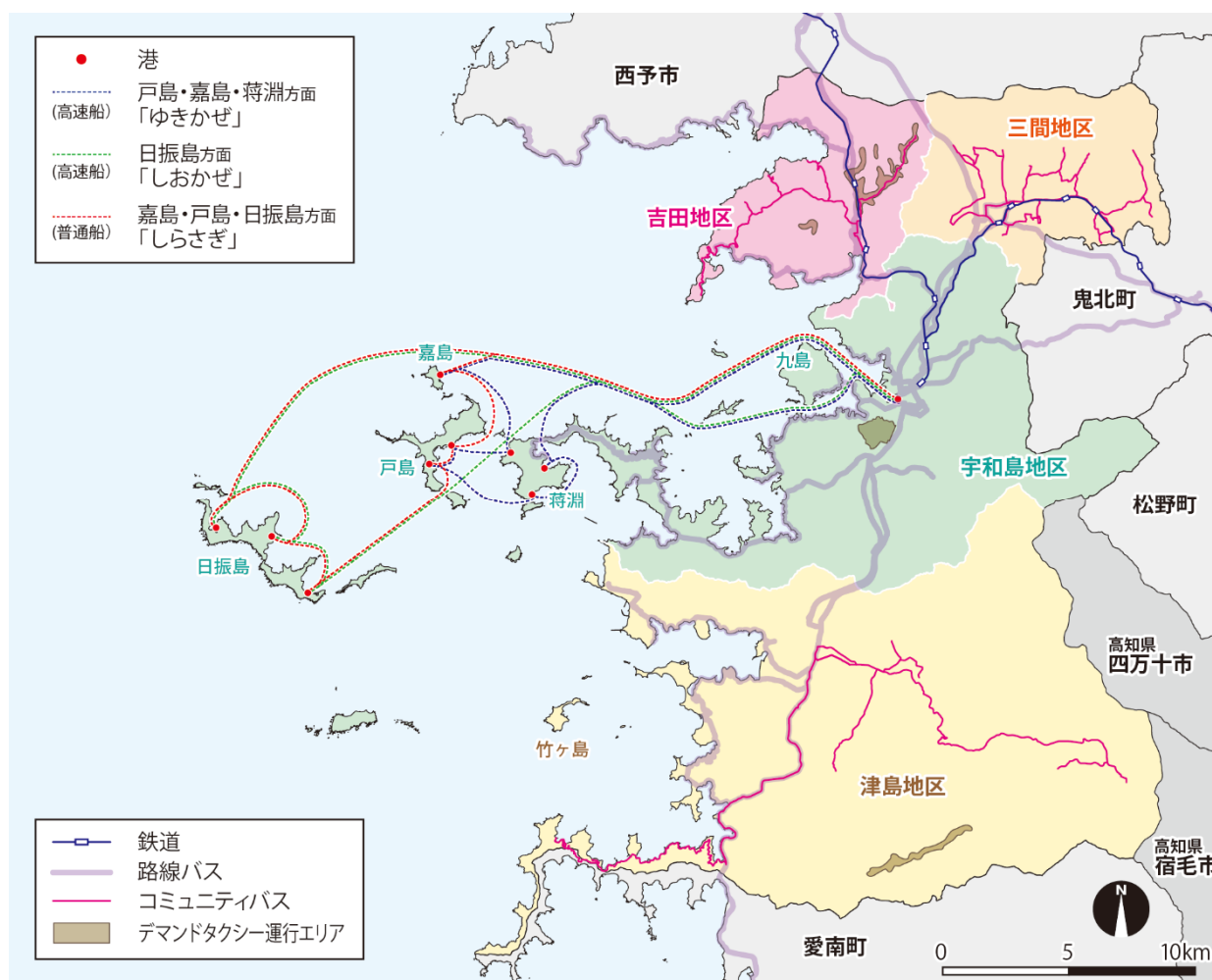


図 22 宇和島市の公共交通体系

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あります。

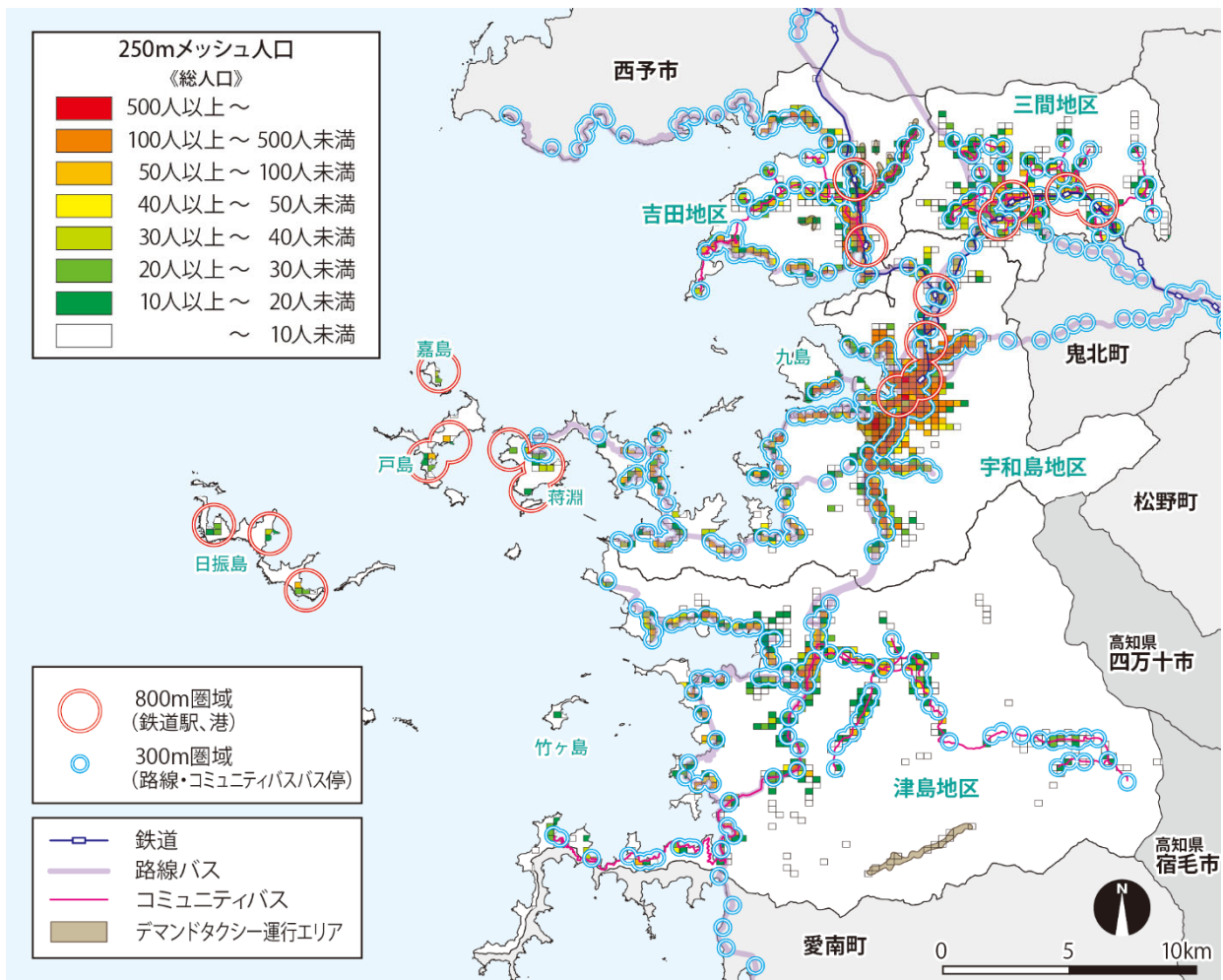


図 23 駅や港、バス停からの圏域と人口分布

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同士の乗継が想定されており、待合環境が整備されていますが、乗継に関する情報提供が十分でない箇所もあります。

(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	海上交通

■ 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	海上交通

■ 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	海上交通

■ 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	海上交通

(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	海上交通

■ 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	海上交通

■ 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	海上交通

■ 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	海上交通

(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	海上交通

■ 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	海上交通

■ 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	海上交通

■ 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	海上交通

(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、JR 予讃線が宇和島駅から松山駅方面に、JR 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。
- JR 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。
- JR 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。

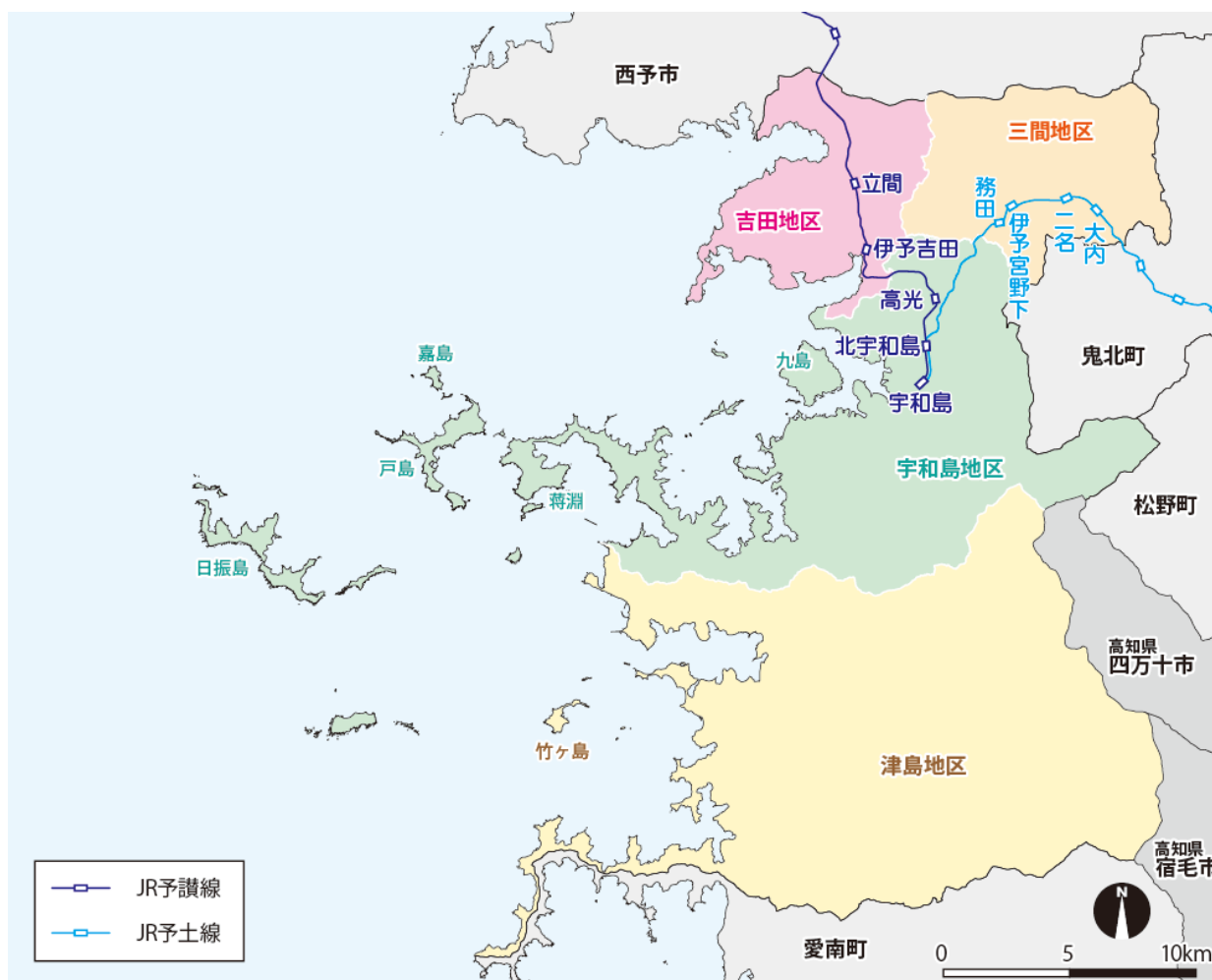
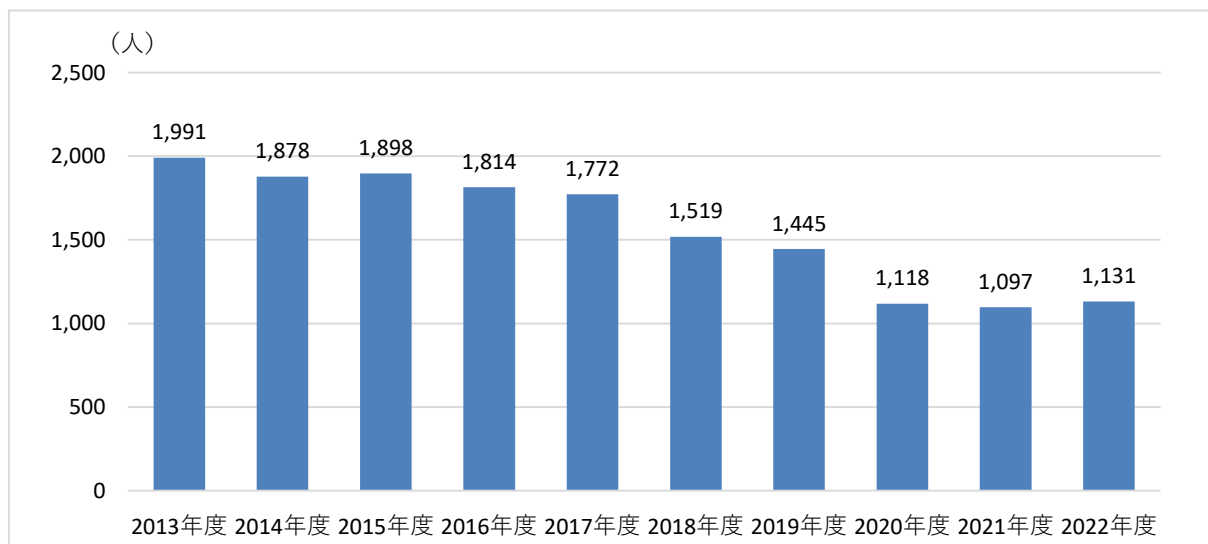


図 24 宇和島市の鉄道のネットワーク

(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 25 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	

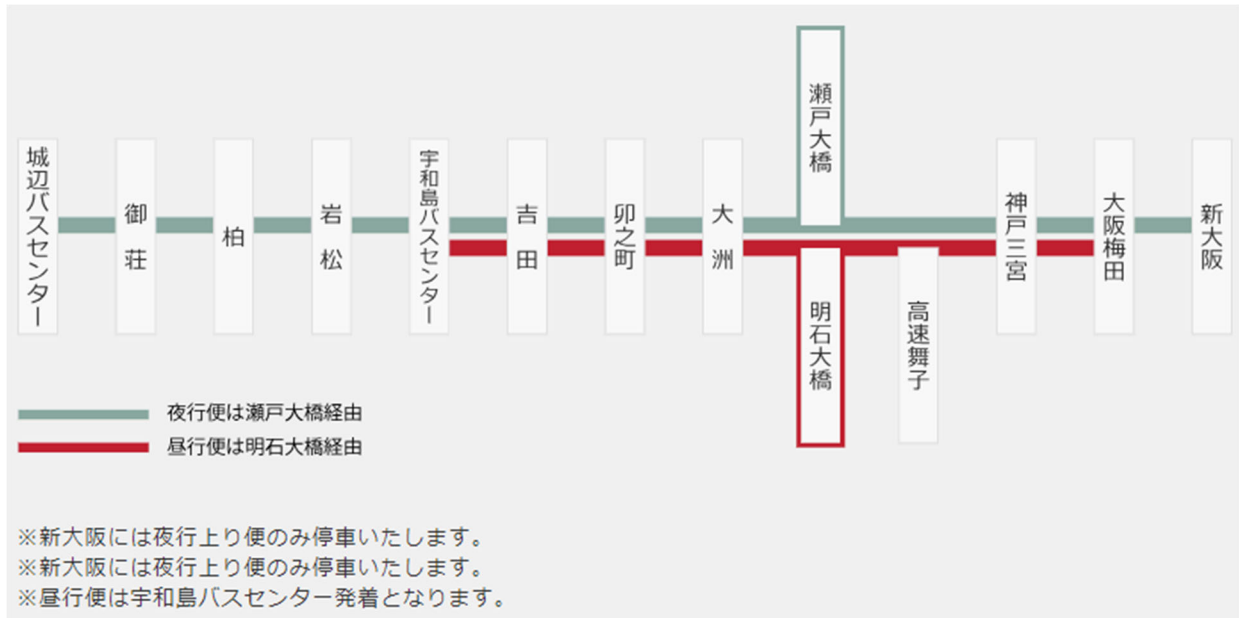
■：予讃線停車駅 □：予土線停車駅

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。

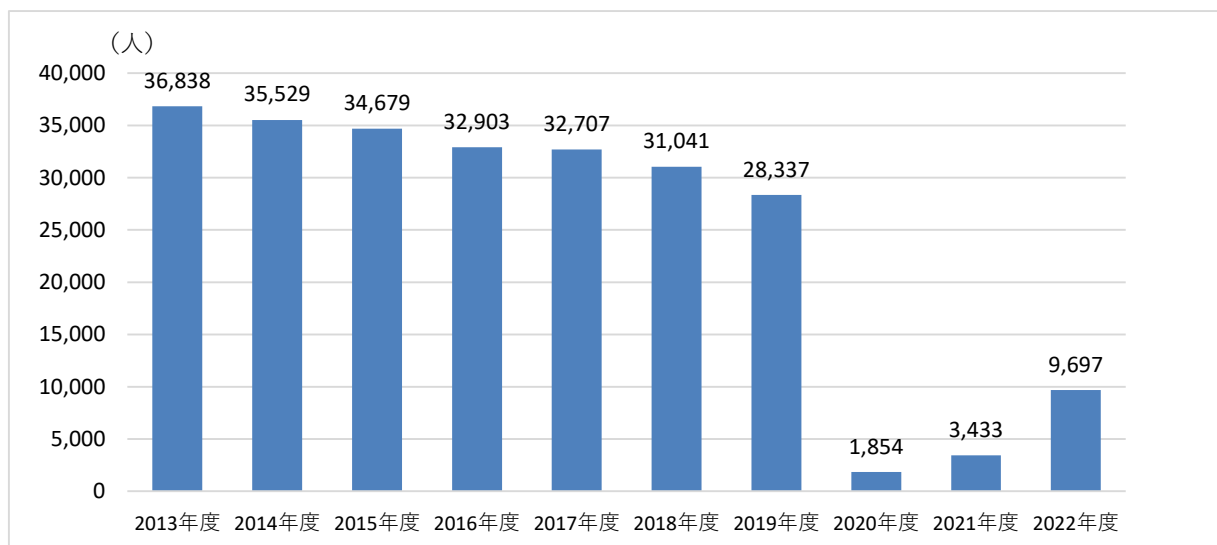


出典：宇和島自動車 HP

図 26 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 27 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。

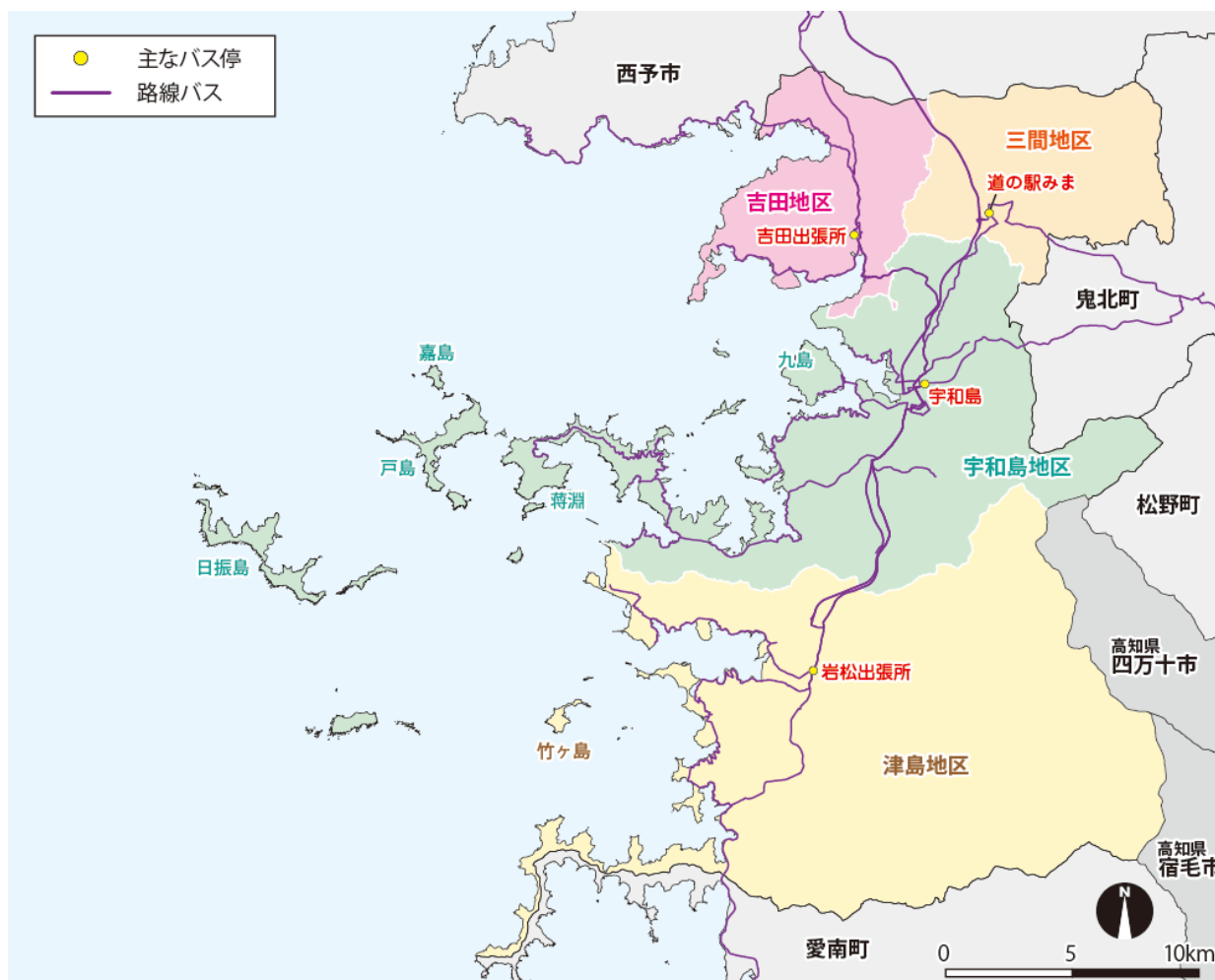


図 28 宇和島市に係る路線バスのネットワーク

- 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 29 運行系統別のバス路線網【松山線】



図 30 運行系統別のバス路線網【吉田支線】

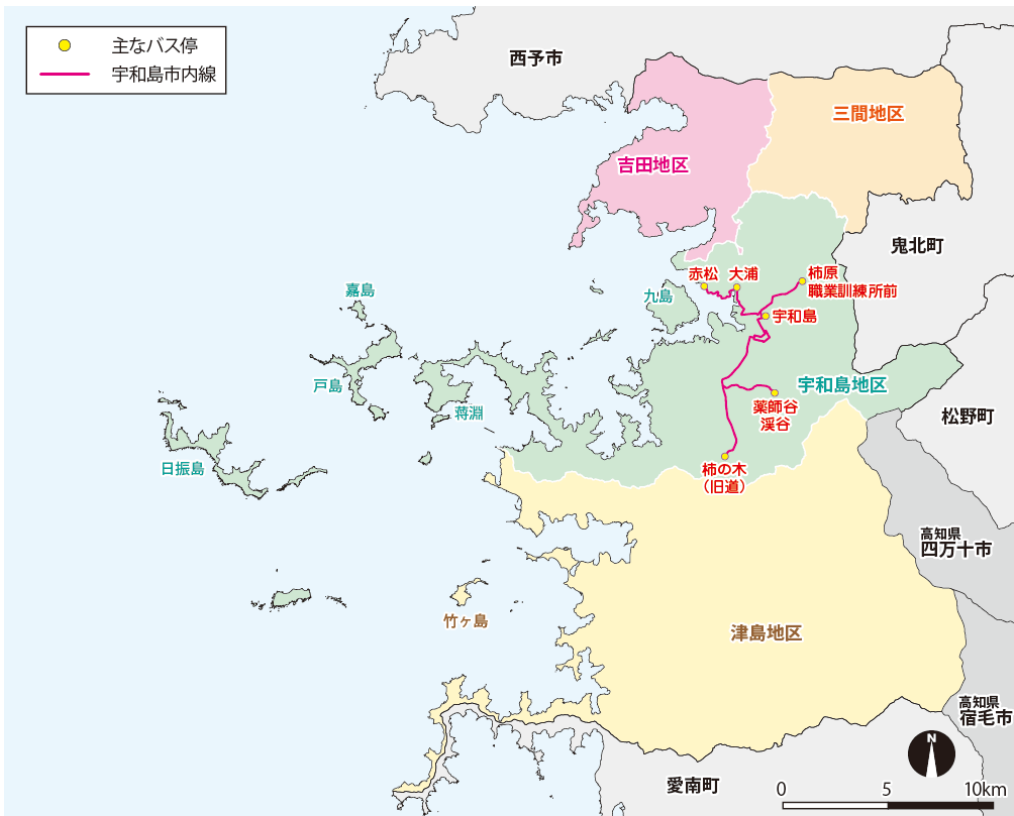


図 31 運行系統別のバス路線網【宇和島市内線】

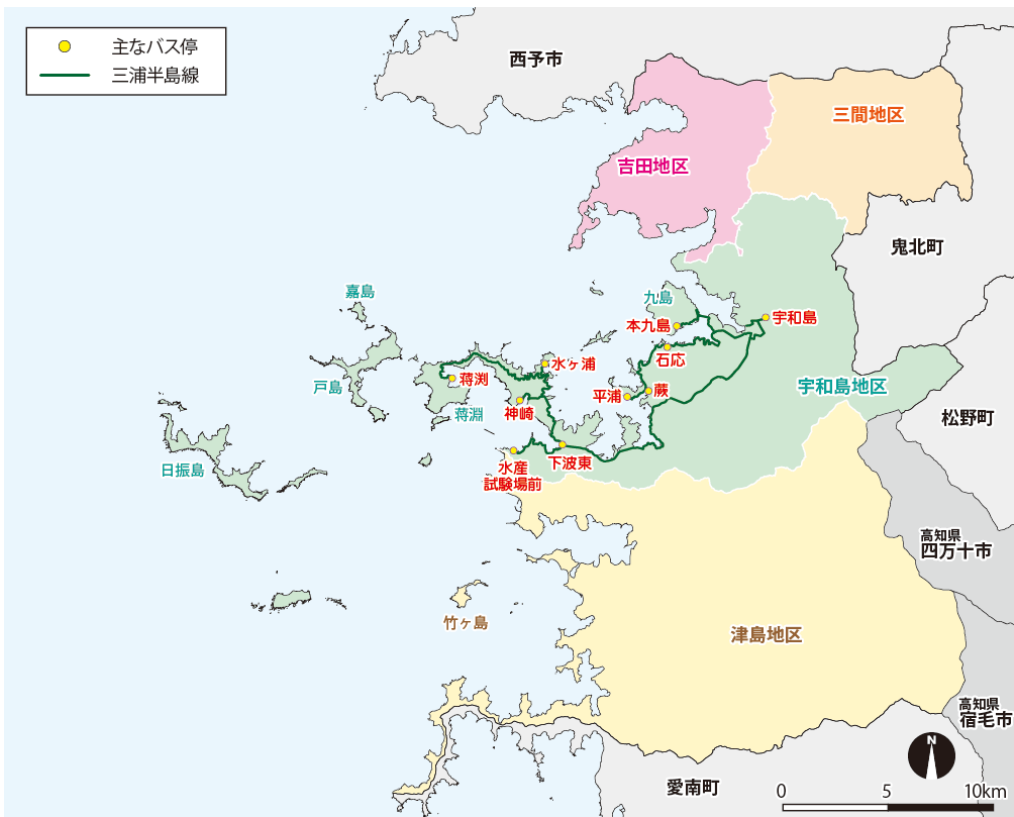


図 32 運行系統別のバス路線網【三浦半島線】



図 33 運行系統別のバス路線網【岩松支線】

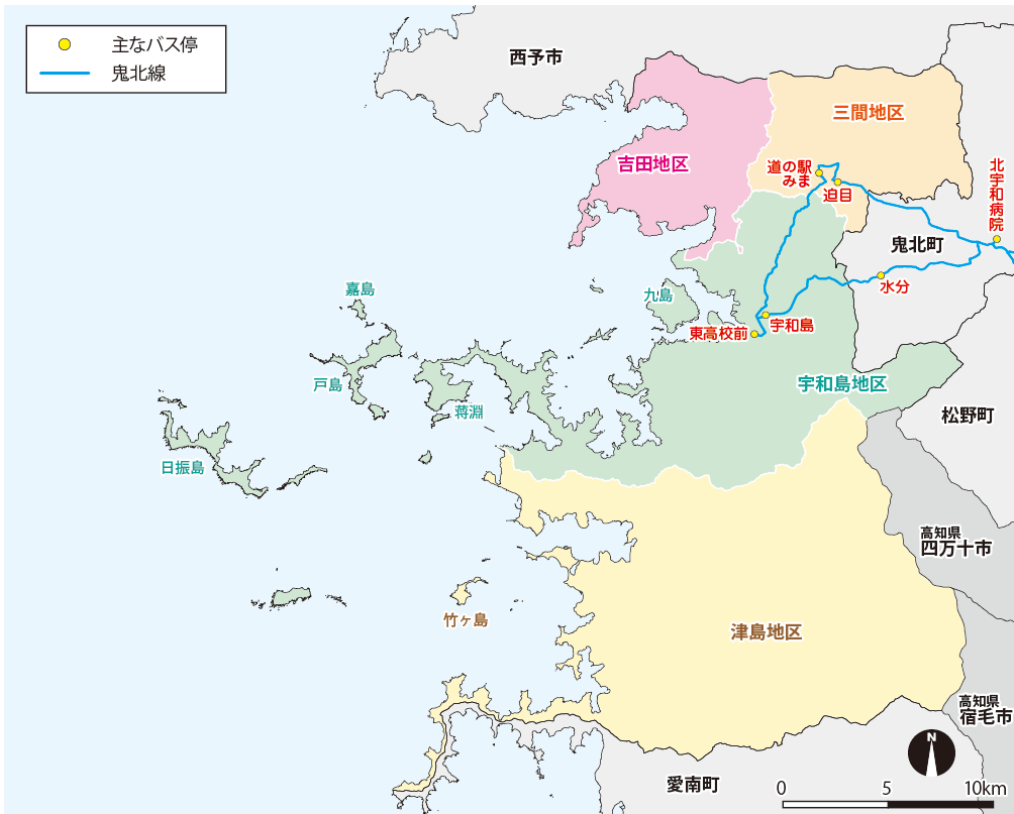
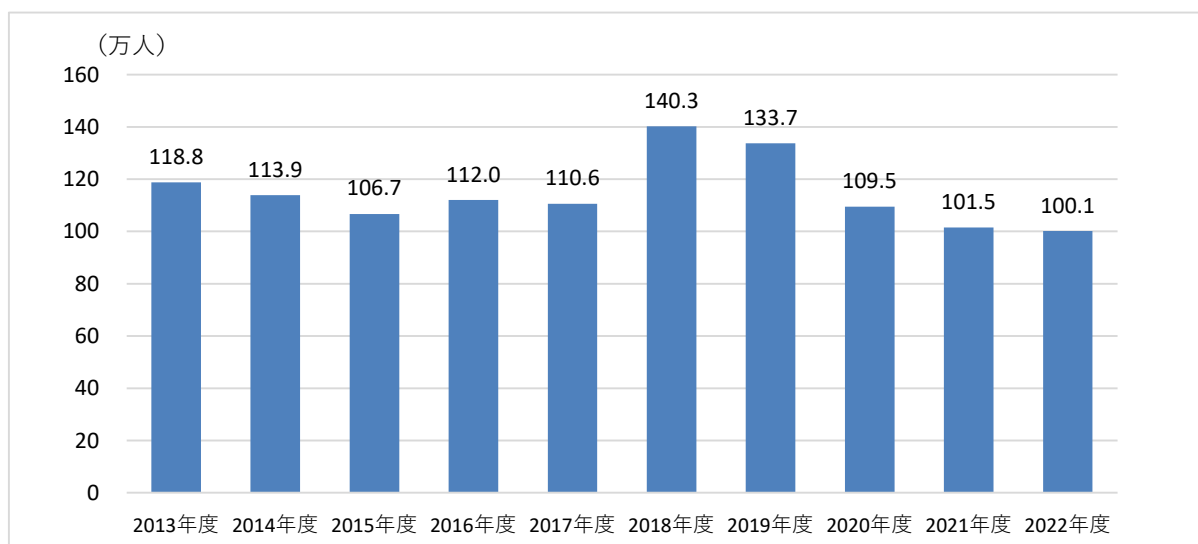


図 34 運行系統別のバス路線網【鬼北線】

(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。



注：松山～宇和島～城辺系統は除く

注：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 35 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。

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）

起点	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）			
	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	柿原ハイバス・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-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	柿原ハイバス・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	国庫補助システム以外の生活交通バス路線 ①運行システムの距離が5km以上のもの ②運行システムの1日当たりの輸送量が15人から150人までのもの ③運行システムの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システム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、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		

出典：宇和島市資料

(4) 広域バス路線の見直し

- 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事業として、運行の重複する区間の整理、経路短縮等（収支改善）を行っており、宇和島市に関わる再編は、2019～2020年に実施済みです。

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ります。



図 36 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></p> <p>サービス提供主体 : 宇和島市</p> <p>運行委託先 : 丸之内そうご</p> <p>運行日 : 月～土 (日祝、年末年始運休)</p> <p>日運行便数 : 別当線 8.5 往復</p> <p>運賃 : 大人 300 円、小人 150 円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>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のデマンド便 (要事前登録)</p>	
吉田	<p><u>吉田地区コミュニティバス、デマンドタクシー</u></p> <p>サービス提供主体 : 宇和島市</p> <p>運行委託先 : 宇和島ハイヤー</p> <p>運行日 : 月～金 (土日祝、年末年始運休)</p> <p>日運行便数 : 大良線 6.0 往復</p> <p>筋線 4.0 往復</p> <p>大河内線 5.0 往復</p> <p>(うち 2.5 往復はデマンド便)</p> <p>川平線 1.0 往復</p> <p>(川平線は全てデマンド便)</p> <p>運賃 : 大人 200 円、小人 100 円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>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便あり (要事前登録)</p>	 

注 : 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)

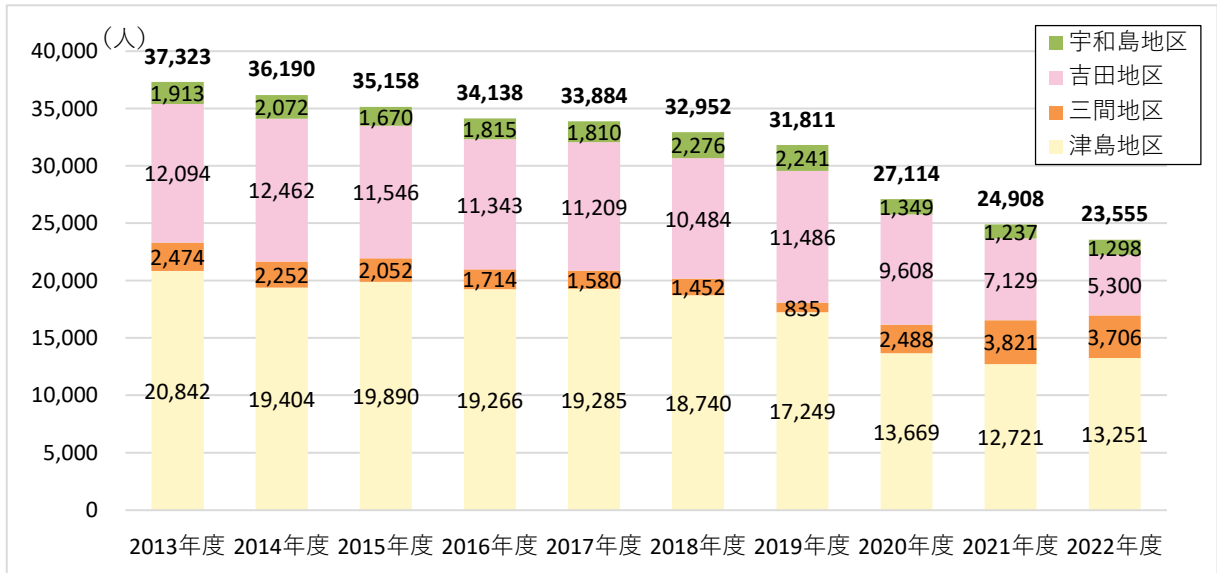
地区	路線・サービス概要	運行車両
三間	<p><u>三間地区コミュニティバス</u></p> <p>サービス提供主体 : 宇和島市</p> <p>運行委託先 : 三間タクシー</p> <p>運行日 : 月～金 (土日祝、年末年始運休)</p> <p>日運行便数 : 川之内線 3 便</p> <p style="padding-left: 40px;">川之内線 (三間小学校便) 1.0 往復 (小学校のある日だけ運行)</p> <p style="padding-left: 40px;">大藤線 3 便</p> <p style="padding-left: 40px;">音地線 4 便</p> <p style="padding-left: 40px;">音地線 (二名小学校便) 1.0 往復 (小学校のある日だけ運行)</p> <p style="padding-left: 40px;">増田線 3 便</p> <p>運賃 : 大人 200 円、小人 100 円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	
津島	<p><u>津島地区コミュニティバス、デマンドタクシー</u></p> <p>サービス提供主体 : 宇和島市 (直営運行)</p> <p>運行日 : 月～金 (土日祝、年末年始運休)</p> <p>日運行便数 : 谷郷線 5.0 往復</p> <p style="padding-left: 40px;">須下線 3.0 往復、</p> <p style="padding-left: 40px;">本俵線 4.0 往復</p> <p style="padding-left: 40px;">野井・五郎丸線 1.0 往復</p> <p style="padding-left: 40px;">上楨線 2.0 往復 (上楨線は全てデマンド便)</p> <p>運賃 : 大人 200 円、小人 100 円</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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>備考 : 上楨線は前日までに利用予約が必要</p>	

注 : 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 37 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。

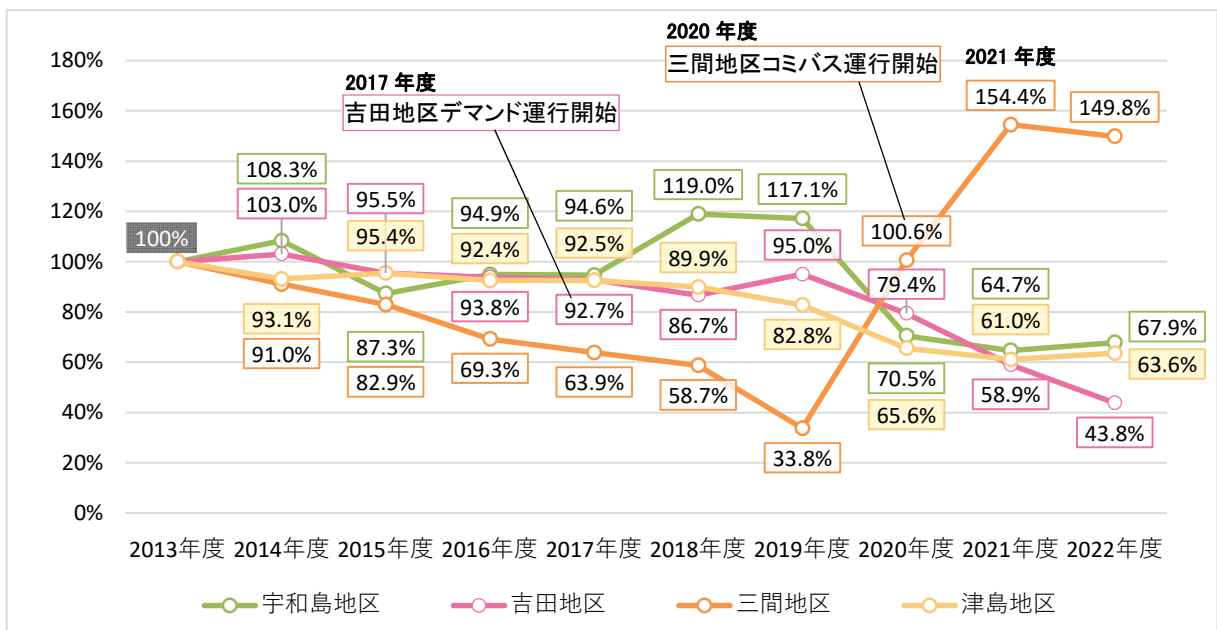
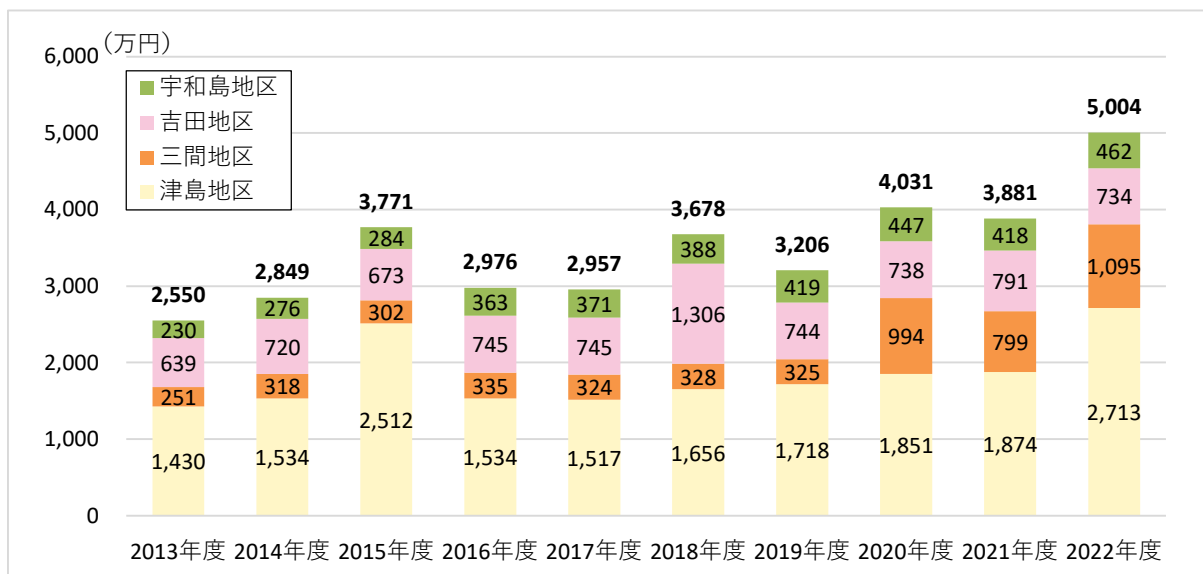


図 38 コミュニティバス、デマンドタクシーの利用者数の推移（2013 年度を 100% とした場合）

(3) 収益状況

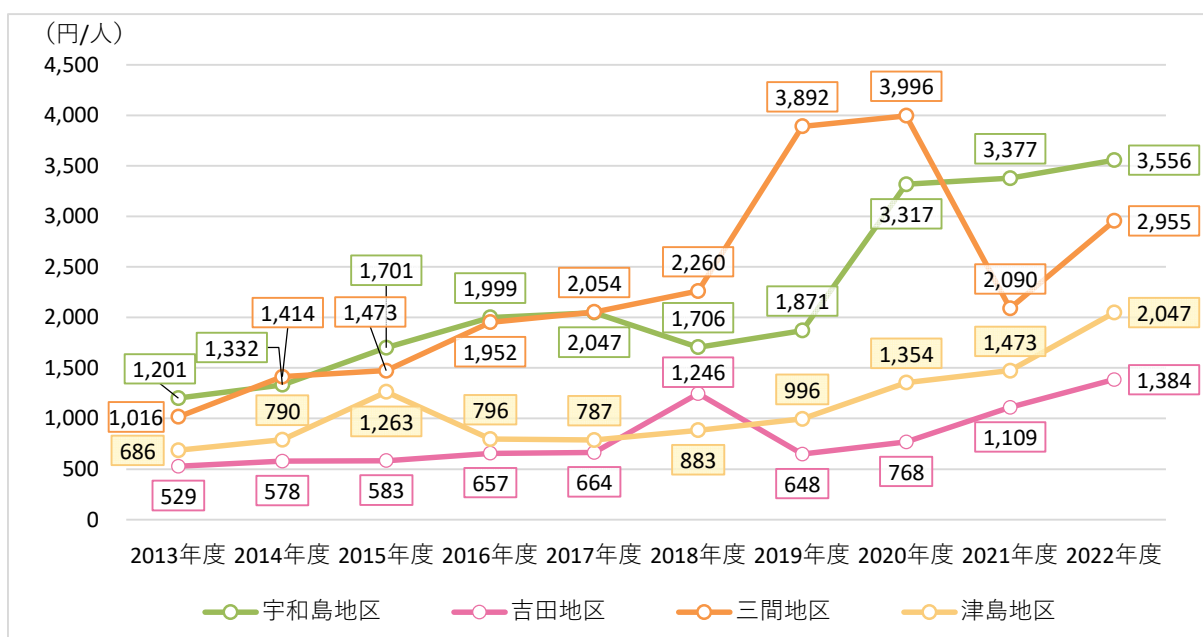
- コミュニティバス、デマンドタクシーの運行に係る全体の費用は、増加傾向にあります。



出典：宇和島市資料

図 39 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 40 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

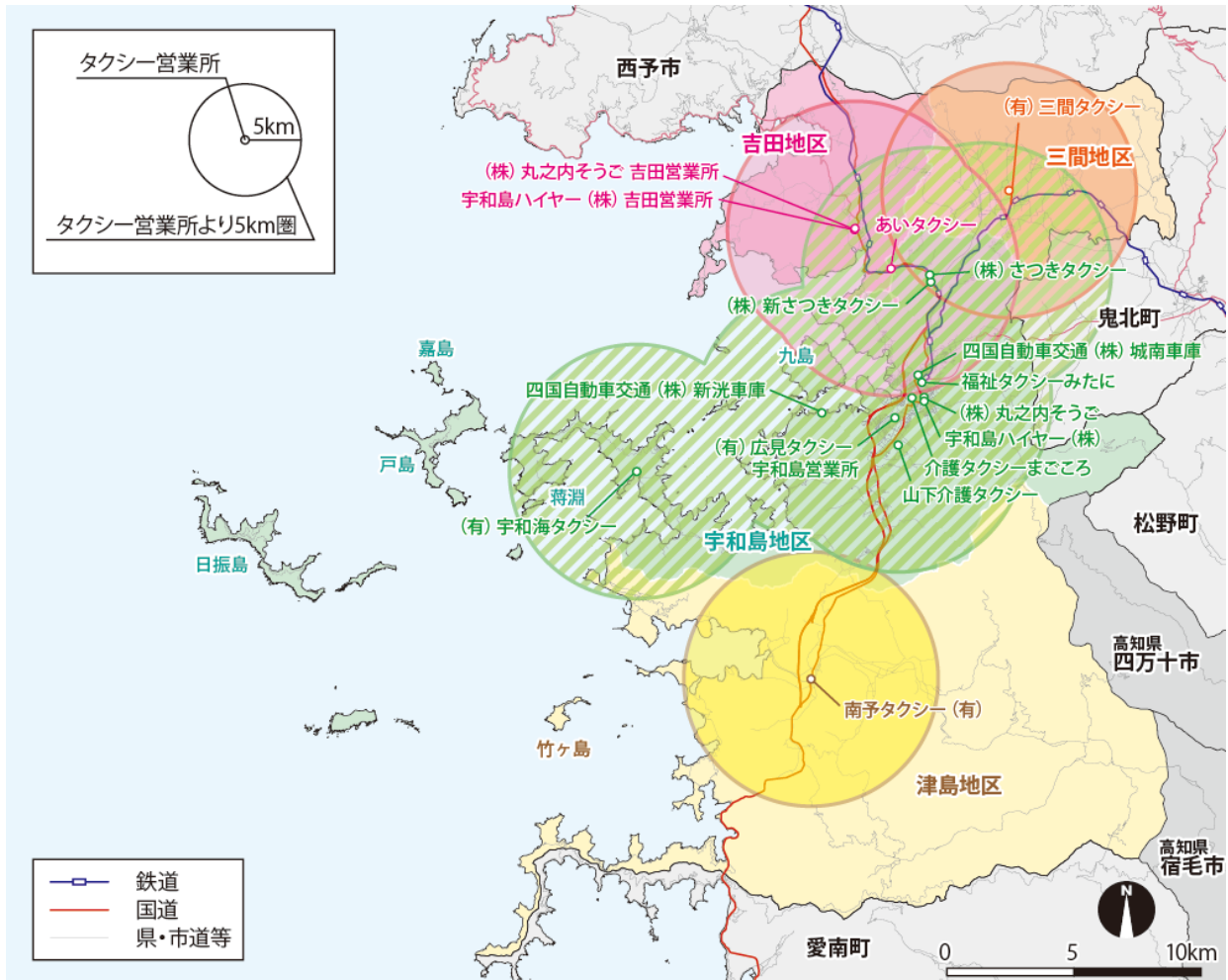
地区	年度	運行経費		使用料 (運賃収入)	国補助金	市負担額	備 考
		全 体	うち委託料				
宇和島地区	2013	2,296,882	2,111,407	439,050	1,117,000	740,832	
	2014	2,760,921	2,605,677	454,800	688,500	1,617,621	
	2015	2,840,880	2,782,010	423,900	678,000	1,738,980	
	2016	3,629,006	3,404,894	367,350	806,000	2,455,656	
	2017	3,705,061	3,528,154	429,450	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。



注：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 41 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 ^{注1} (%)	実車率 ^{注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

注1：実働率＝のべ実働車両数／のべ実在車両数

注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。

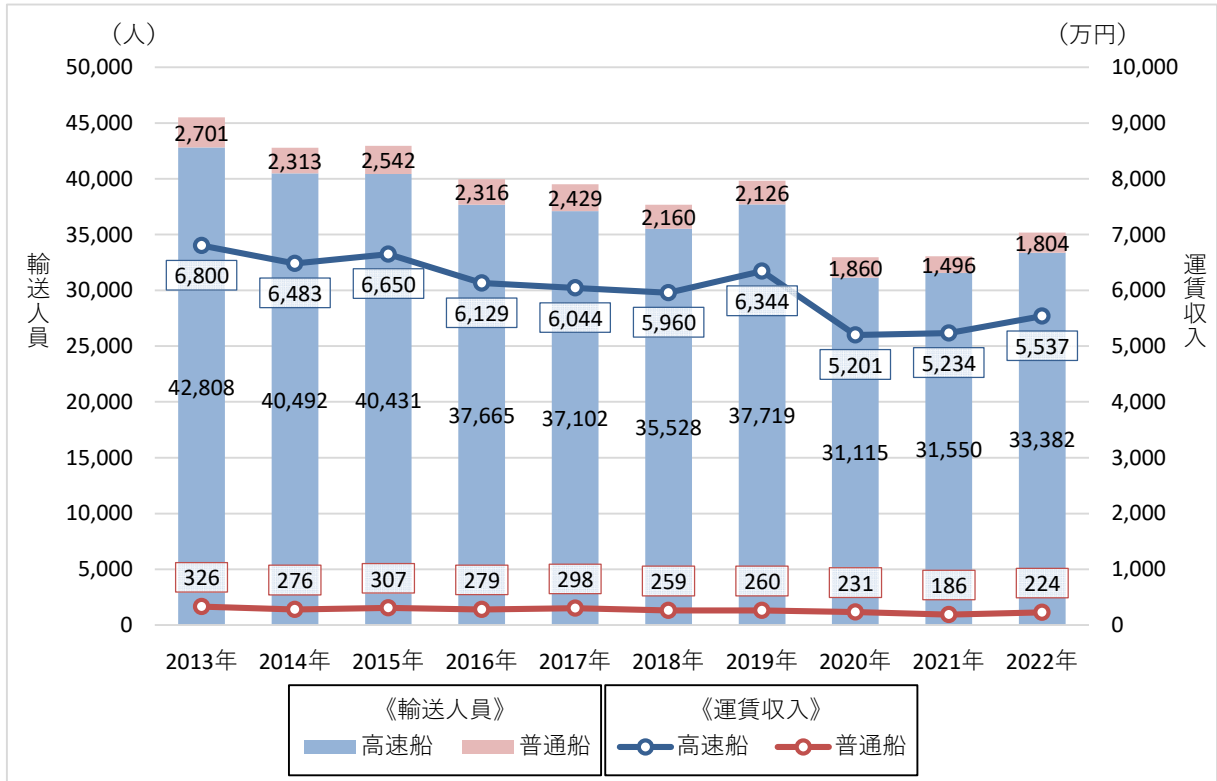


出典：盛運汽船 HP より作成

図 42 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 43 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	宇和島市に住居票がある市民 ・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	2023年11月23日(木)～2023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ありました。

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

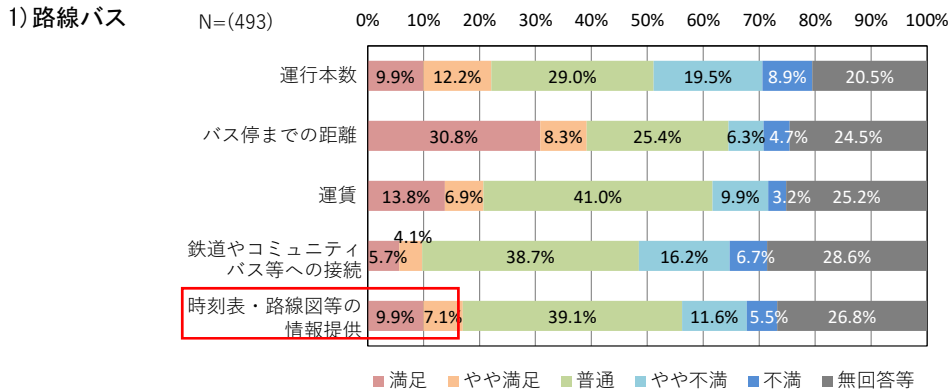
公共交通を利用しない理由は、「他に移動手段があるから」を除くと、JR予讃線とJR予土線は「自宅から鉄道駅までが遠い・行きにくい」と「行きたい場所まで行けない」の意見が多く、路線バスやコミュニティバスなどは「行きたい場所まで行けない」の意見が多かった。

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」の意見が多かった。

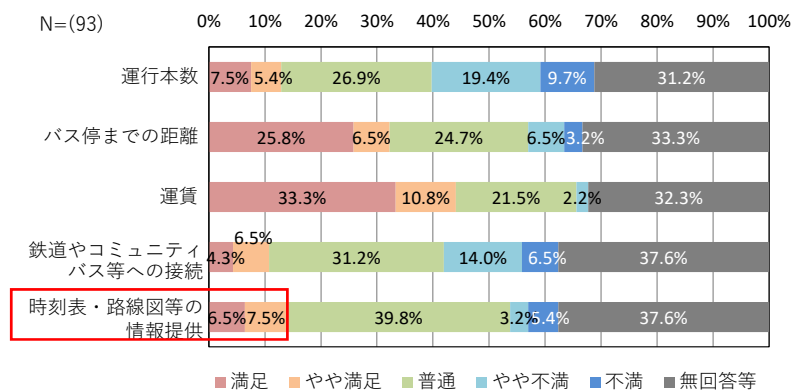
区分	公共交通を利用しない理由																						
JR 予讃線	<p>複数回答(N=1,881)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>行きたい場所まで行けない</td><td>13.3%</td></tr> <tr><td>運行時間に不都合がある</td><td>7.2%</td></tr> <tr><td>運行本数に不都合がある</td><td>5.7%</td></tr> <tr><td>自宅から鉄道駅まで遠い・行きにくい</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>船舶を利用する目的がない</td><td>74.6%</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%	船舶を利用する目的がない	74.6%	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%																						
船舶を利用する目的がない	74.6%																						
その他	0.0%																						
無回答等	6.0%																						

(2) 情報提供に対する満足度

時刻表・路線図等の情報提供に対する満足度（「満足」「やや満足」と回答した人の割合）は、路線バスで17.0%、コミュニティバス、デマンドタクシーで14.0%となっています。

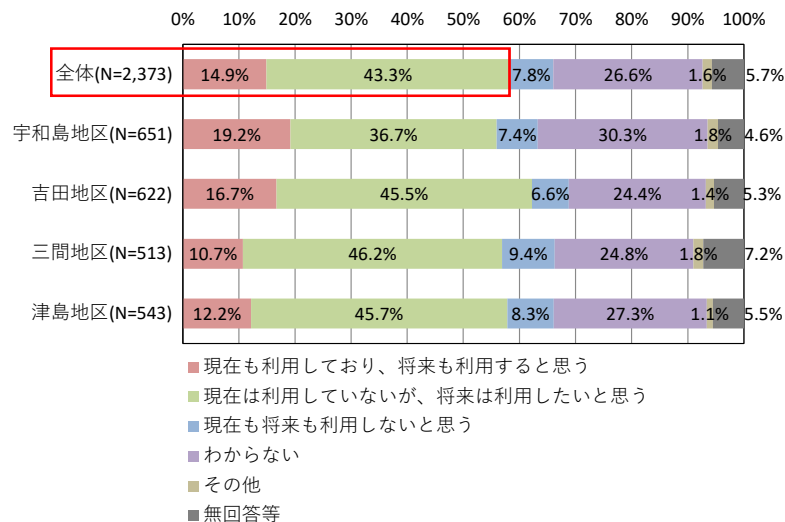


2) コミュニティバス、デマンドタクシー



(3) 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. 関係者ヒアリング調査

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整理しました。

4.2.1. 調査概要

調査は、41 者に書面ヒアリング（2023 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（2023 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（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。
- 路線バスやコミュニティバスについて、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・パ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
【資料編】

2024年3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)