

1月22日(木) 本日のアジェンダ

- ①宇和島市地域公共交通の現状
- ②地域公共交通リ・デザイン検討調査事業の取組
- ③今後の可能性(検討)



人口:約65,874人
 (令和7年12月31日時点)
 世帯数:約34,471世帯
 面積:約468.16 km²

運行地区	交通サービス	交通事業者様
市内全域	路線バス	宇和島自動車
市内全域	コミュニティバス	宇和島市(津島支所含む)
宇和島・吉田・三間	鉄道	JR四国(宇和島駅)
宇和島	タクシー	四国自動車交通
宇和島	タクシー	丸之内そうご
三間	タクシー	三間タクシー
津島	タクシー	南予タクシー

■路線バス

民間運営:32路線

■コミュニティバス

市運営:14路線

■鉄道(2路線)

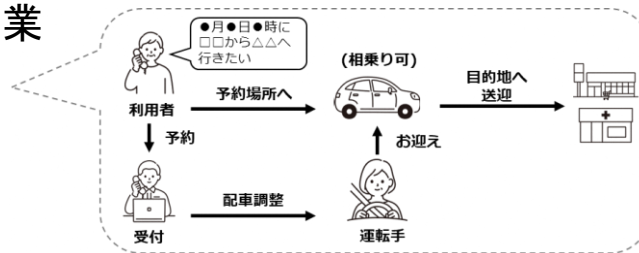
JR予讃線

JR予土線

■離島航路(1航路)

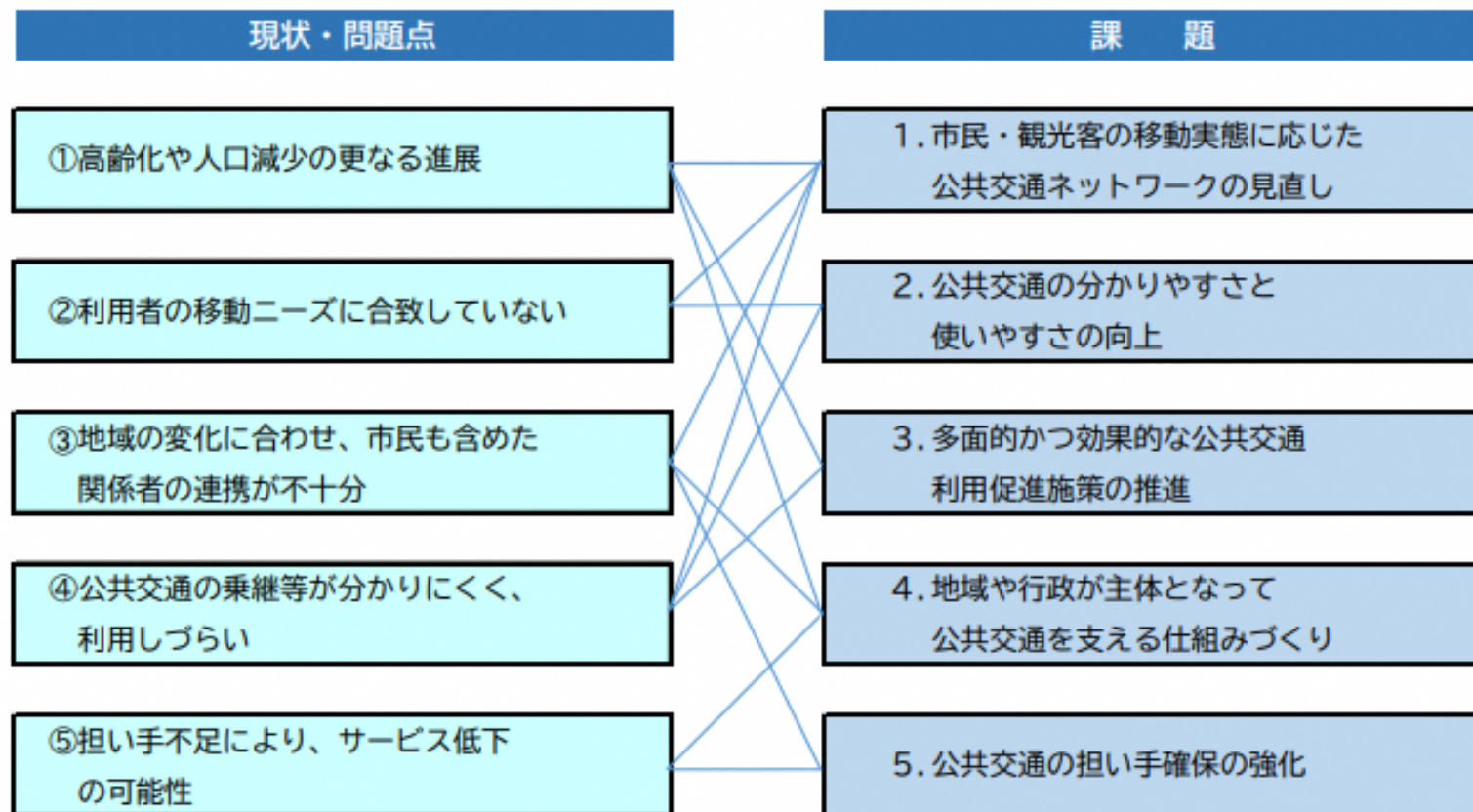
■戸島地区地域モビリティ事業

- ・運行主体:地元団体
- ・運転手:地元住民
(有償ボランティア)



～宇和島市における公共交通の役割～

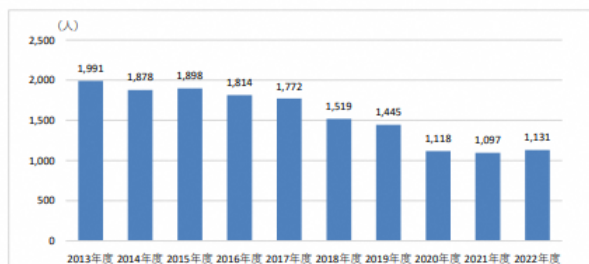
- ①安全・安心な移動により暮らしを支える
- ②医療・福祉・教育等のさまざまな分野を結ぶ
- ③多様な主体が協働し、地域を支えるまちづくりに寄与する
- ④市内外の人々の交流を促進し、地域活性化に寄与する



■鉄道

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。



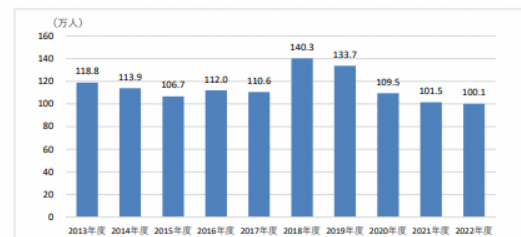
出典: 四国旅客鉄道資料

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

■路線バス

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などが考えられます。



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

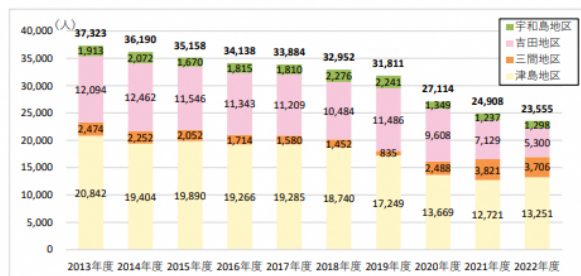
出典: 宇和島自動車資料

利用者
減少傾向

■コミュニティバス/デマンドタクシー

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

■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。



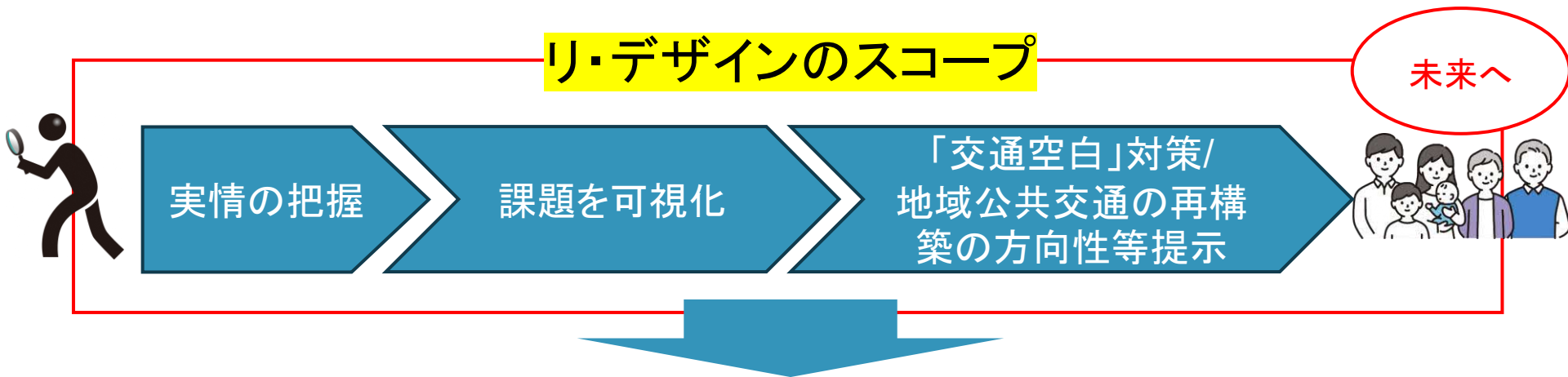
出典: 盛運汽船資料

図 27 宇和島市に係る航路の輸送人員と運賃収入の推移

地域公共交通リ・デザイン

検討調査事業の取組
※現時点の共有

地域の交通事情や交通事業者等の実情を踏まえると解決すべき問題が多岐にわたる。
コミュニティバスを中心とした対応だけでは課題を解決する事は非常に難しく
地域全体で地域公共交通の再構築(リ・デザイン)が必要不可欠である。
そのために、各地域交通の問題点や地域・交通の実情、地域交通事業者/利用者の声を聴くための
さらなる深堀調査が必要であり、それら調査を踏まえた客観的な事実に基づいた分析を行い、
地域公共交通の課題解決に向けた対策案や方向性等の策定案をご提示する。



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を実現していく

実施目的	地域住民の日常の移動を支える地域公共交通の再構築(リ・デザイン)に向けた基礎資料とするため、公共交通の現状や移動ニーズ等について調査を行う
実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ①公共交通機関等の利用動向の把握と分析 ②住民アンケート調査 ③施設利用者インタビュー ④交通事業者ヒアリング ⑤宇和島市の公共交通に係る問題点・課題の整理 ⑥「交通空白」地域への現地ヒアリング ⑦協議会への参加 ⑧業務報告書 ⑨バスのOD調査※宇和島自動、コミュニティバスの一部路線 ⑩飲食店及び民生委員を対象としたアンケート調査
業務期間	契約締結日の翌日から令和8年2月20日まで
実施体制	<p>キヤノンBA(再委託先: イツモスマイルDS)</p> <p>※地域アドバイザー: ネットヨタ瀬戸内</p>
成果品	<ul style="list-style-type: none"> (1)業務報告書(A4版、ファイル綴じ)2部 (2)その他業務で作成される各種資料及びデータ1式 (3)上記電子データを収めた電子媒体(CD-ROM)1式 <p>※電子データのファイル形式: MicrosoftWord、MicrosoftExcel、MicrosoftPowerPoint</p>

■成果品:業務報告書

- ①郵便番号をベースとした住民アンケート等の調査結果及び分析結果
- ②宇和島市地域公共交通計画に位置付けるべき「交通空白」地域、本業務の成果及び「交通空白」対策や地域公共交通の再構築(リ・デザイン)の方向性。なお、作成にあたっては、現行計画との整合性を取ることを。
- ③「交通空白」解消に向けた解決案及びロードマップ案
- ④解決案として想定される各交通形態の行政負担額(概算)の試算。なお、試算にあたっては次のサービス水準ごとに行うこと。
 ア:最低限求められるサービス水準
 イ:現状のサービス水準
 ウ:理想的なサービス水準

キヤノンビズアテンダ株式会社=キヤノンBA
 イツモスマイルデジタルソリューションズ株式会社=イツモDS

市民へ4,000部のアンケートを郵送し、回答を紙とWEBにて受付。
 ※回答期限は1月30日(金)。下記はWEB回答の集計結果
 下記、1月19日(月)17時時点の回答(501件)

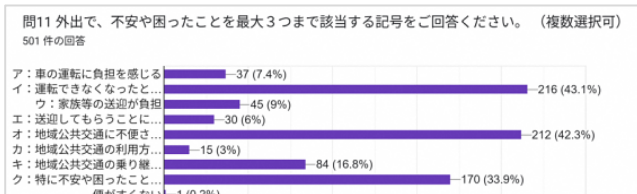
・外出時のお困りごととしては、「**運転できなくなった時が不安**」との回答が最多、次点は「**地域公共交通に不便さを感じる**」との回答であった。

・地域公共交通に期待する役割としては、「自分が車を運転できなくなった時等の日々の移動手段としての役割」が約半数を占める

・地域公共交通を維持していくための考え方としては、「移動に困っている人に対するサービスに注力すべき」が約半数を占める



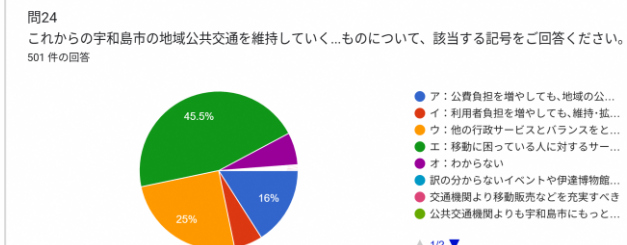
■外出時のお困りごと



■地域公共交通に期待する役割



■地域公共交通の維持への考え方





※市内・市外・移住地域等
差し支えない範囲で確認

- ①施設までの移動手段
- ②施設利用頻度
- ③利用時間帯
- ④交通の利便性向上に伴う外出頻度の変化
- ⑤その他:ヒアリング項目

■フロー

```

graph TD
    A[声掛け] --> B{確認}
    B -- 成功 --> C[インタビュー開始]
    C --> D[終了]
    B -- 失敗 --> E[終了]
            
```

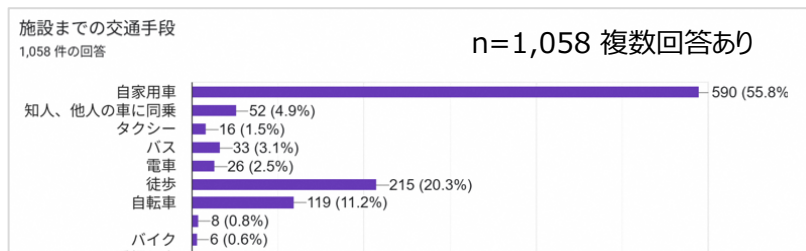



- ・施設までの移動手段として自家用車がトップ(約6割)。次いで徒歩(約2割)、自転車(約1割)の順となった。
- ※施設ごと、年齢・居住地・交通手段・利用頻度・利用時間帯等を軸に、詳細なクロス集計を実施中。
- ・その他: **帰りたいたい時に帰れる公共交通を希望する声が多かった。**

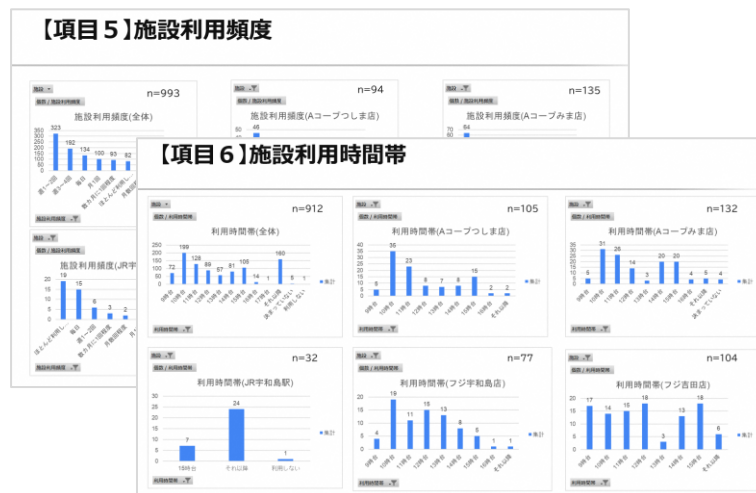
■対象施設(11か所)

- 道の駅さいや広場
- Aコープみま店
- フジ吉田店
- 宇和島駅前商店街
- 宇和島市役所
- JR宇和島駅
- 吉田支所
- 市立宇和島病院
- フジ宇和島店
- 道の駅みま
- Aコープつしま店

■施設までの交通手段



■各分析項目



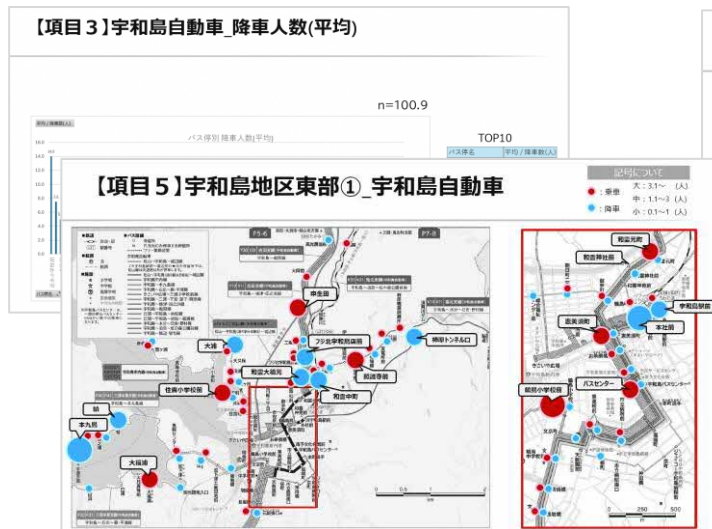
宇和島自動車の路線バス、宇和島市コミュニティバス(吉田・三間地区)にそれぞれ乗車し、バス停ごとの乗車・降車人数等の記録を実施。

- ・宇和島自動車の路線バス:乗降の多いバス停が分散している
- ※吉田・三間・津島の各地区は乗降が特定のバス停に集中していた(支所・道の駅・スーパー等)
- ・コミュニティバス:乗降人数が少なく(最も多いところでも、乗車3人)、乗降が0人の便が見受けられる

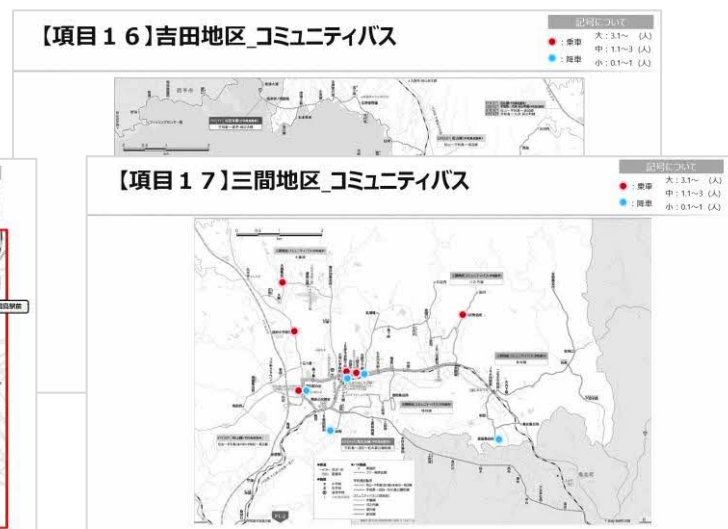
■対象路線

- ・宇和島自動車の路線バス:26路線
- ・宇和島市コミュニティバス:
吉田地区3路線
(大良線・大河内線・筋線)
三間地区4路線
(大藤線・川之内線・増田線・音地線)

■宇和島自動車乗降分析:ご参考



■コミュニティバス乗降分析:ご参考



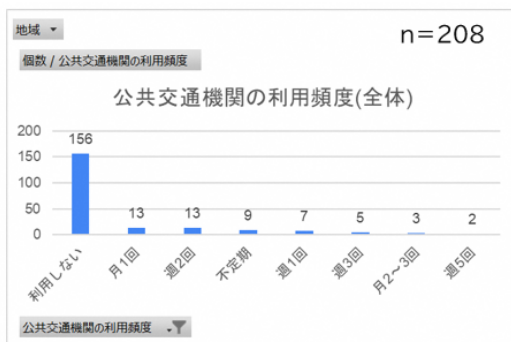
公共交通の利用が難しいと考えられる地域(「交通空白」地域)に対し、ヒアリングを実施。

※「交通空白」地域は自宅からバス停までが遠い等を想定

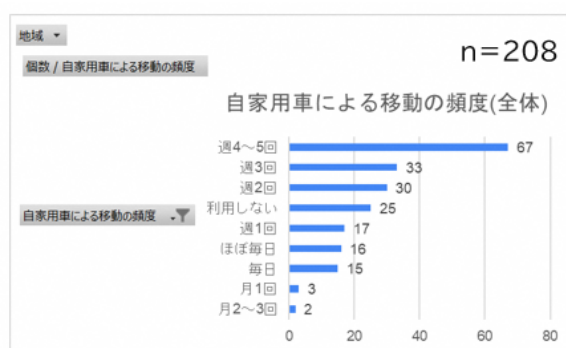


- ・毎日(週4~5回)運転する
- ・移動の目的は、買い物が最も多く(約9割)、次いで通院(約6割)、通勤・通学(約2割)の順となった。
- ・**運転免許を手放すと生活ができなくなる**
- ・**バス停が家の近くにないから自家用車で移動するしか選択肢がないという声**
- ・**飲みに行きたいけど行けない(夫婦で飲みに出かけても片方は飲めないから気を遣う)**
- ・**「免許返納しなければならない事態になったら引っ越すしかない」**

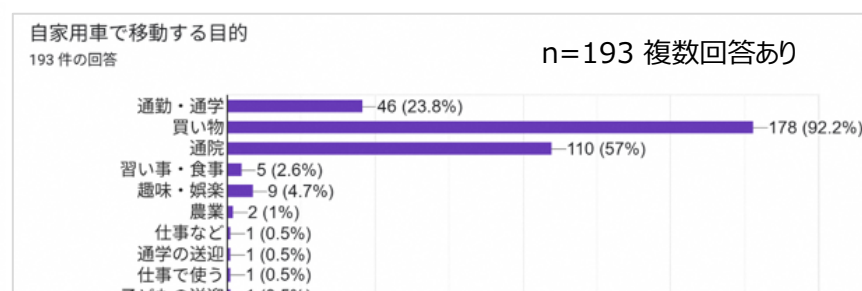
■公共交通機関の利用頻度



■自家用車による移動の頻度



■自家用車で移動する目的



人口減

利用者減少

路線や本数維持が困難になる可能性あり

高齢化

移動課題

買い物、通院等、日常の移動が困難になる

行財政

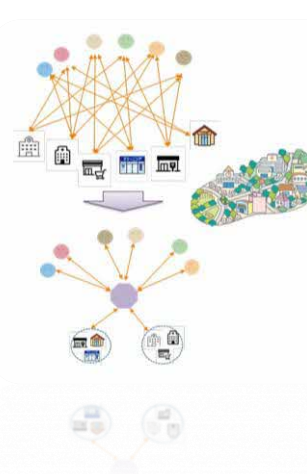
財政負担と持続可能性

利用者減少でもコストは固定的
市の負担が増大

■ 自助と共助の週1動線

- ・機能を集約し、土地・建物の効率を上げる
- ・動線を集約し、移動の効率を上げる

↔ サービス密度が上がっていく



自助・競争
Industrial Power

■ 月一 動線

- モールに行く
- 映画館等に行く
- 大きな街に出る など

■ 週一 動線

- 日雑の購入
- 定期的通院（歯医者など）
- 定期的な会合 など

■ 毎日 動線

- 通勤・通学・通所
- 日々の買い物
- 放課後教育や社会教育事業 など

共助的支え
Community Power

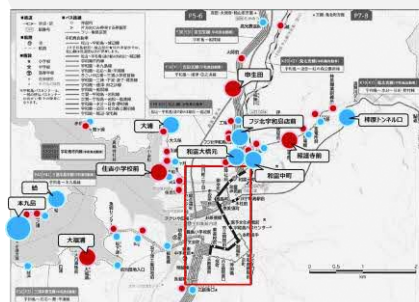
住民ニーズの多様化

高齢者、子育て世代（保育園送迎・買い物・通院など）、子ども（通学・部活動）

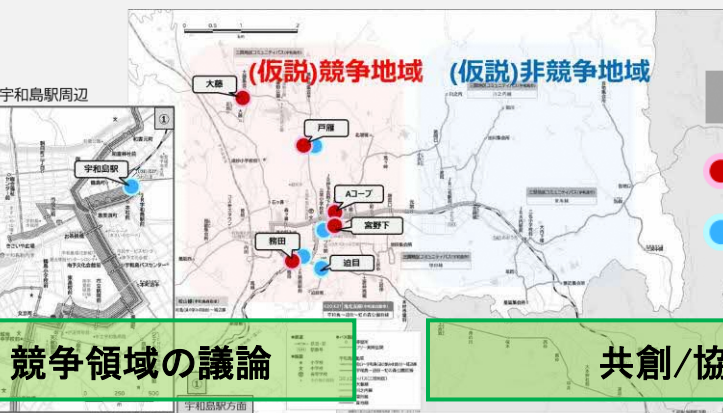
個々の生活に必要な週1動線と毎日動線を確保できない住民は
地域で生活できない=その地域に住み続けることが困難

今後の可能性(検討)

公共交通の形は社会情勢に応じて変化し、法令も、順次更新。
石破首相は「**地方交通は地方創生の基盤です。全国で『交通空白』の解消に向け、移動の足の確保を協力に進める**」と表明し、**集中的に国の施策が展開**されている。
(2024年10月4日衆議院本会議所信表明にて)



不可侵領域の議論



競争領域の議論

共創/協調領域の議論

記号について	
● (赤)	: 乗車 大: 3.1~ (人)
● (青)	: 降車 中: 1.1~3 (人)
	小: 0.1~1 (人)

共創・競争・協調領域を議論、地域交通を支えあう仕組みを構築

サイロ化
解消

体制
強化

デマンドバス



公共ライドシェア



日本版ライドシェア

自動運転

※グリーンスローモビリティ

