

第3章 地域公共交通の現状

3-1 鉄道

(1) J R 予讃線

1) 施設・運行状況

伊予市内には、J R 予讃線（内子線、愛ある伊予灘線）が縦断し、計 10 駅が設置されています。2つの路線は、向井原駅で分岐し、「内子線」は中山地域を縦断して内子町・宇和島方面と連絡し、「愛ある伊予灘線」は沿岸部を通って大洲方面と連絡しています。

市内各駅のうち、伊予市駅のみ駅員が配置されていましたが、令和6（2024）年3月に配置取りやめとなり、市内全駅が無人駅となりました。

愛ある伊予灘線は、利用者が少ないこともあり、運行便数は片道9便/日となっています。

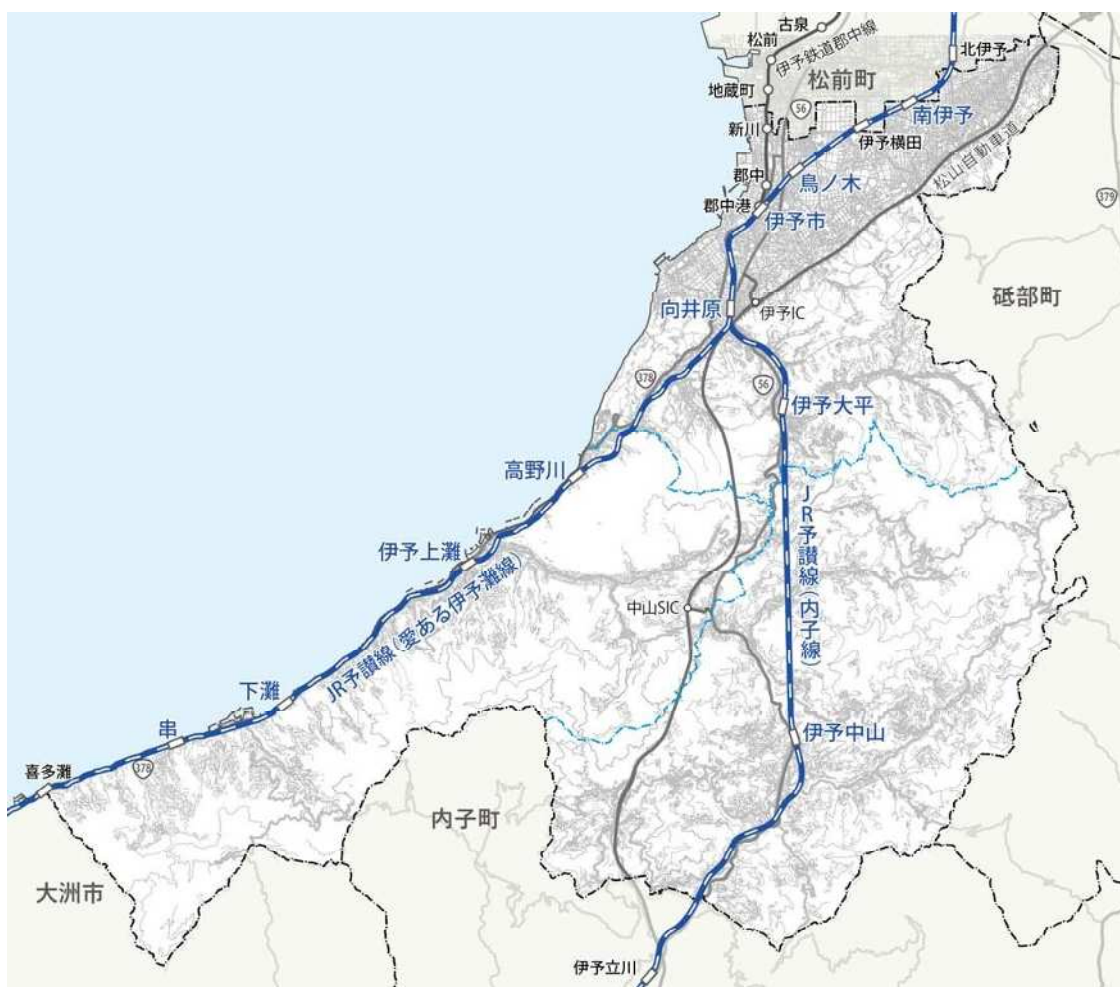


図 3-1 J R 予讃線の路線・駅

駅の概要

駅名	便数（平日）		施 設	バリア フリー	他の公共交通の接続
	上り	下り			
南伊予駅	25	25	駐輪場 バス待合所	○ (ｽﾎｰﾌﾟ)	・南伊予駅バス停 (コミュニティバス/八倉線) ※駅直近
鳥ノ木駅			駐輪場	○ (ｽﾎｰﾌﾟ)	・無し
伊予市駅	41 (16)	35 (16)	駐輪場、タクシー乗り場、 トイレ（改札外）、待合所	× (跨線橋)	・郡中港バス停 (コミュニティバス/全路線) ※駅～バス停約 50m ・郡中港駅（約 50m）
向井原駅	21	19	月極駐車場、駐輪場	× (階段)	・向井原駅バス停 (コミュニティバス/唐川線、平岡線)
伊予大平駅	12	10	－	× (階段)	・大平地区公民館バス停 (コミュニティバス/唐川線、平岡線)
伊予中山駅	15 (3)	13 (3)	駐車場、駐輪場、 トイレ（改札内）、待合所	× (跨線橋)	・（デマンドタクシー）
高野川駅	9	9	－	○ (ｽﾎｰﾌﾟ)	・（デマンドタクシー）
伊予上灘駅			トイレ（改札内）、待合所	× (構内踏切)	・（デマンドタクシー）
下灘駅			トイレ（改札内）、待合所	○	・（デマンドタクシー）
串駅			駐輪場	× (急坂)	・（デマンドタクシー）

※便数は、令和 5（2023）年 11 月 1 日現在。上り：松山市方面、下り：内子・伊予長浜方面
（ ）は特急。（うち数）

2) 利用状況

市内に位置するＪＲ予讃線の各駅の乗降者数は、それぞれ横ばい、または緩やかな減少傾向にありましたが、令和２（2020）年からの新型コロナウイルス感染拡大に伴い、急減しました。

定期利用者は、全体の80％程度を占めていますが、年々減少しつつあります。

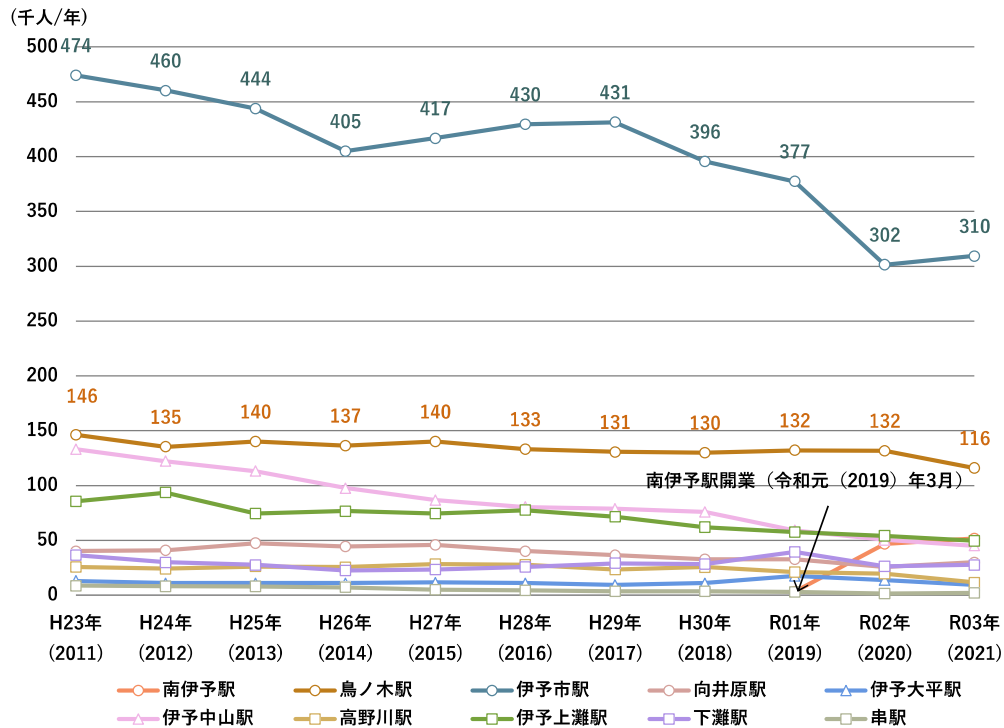


図 3-2 J R 駅の年間乗降者数

出典：四国旅客鉄道

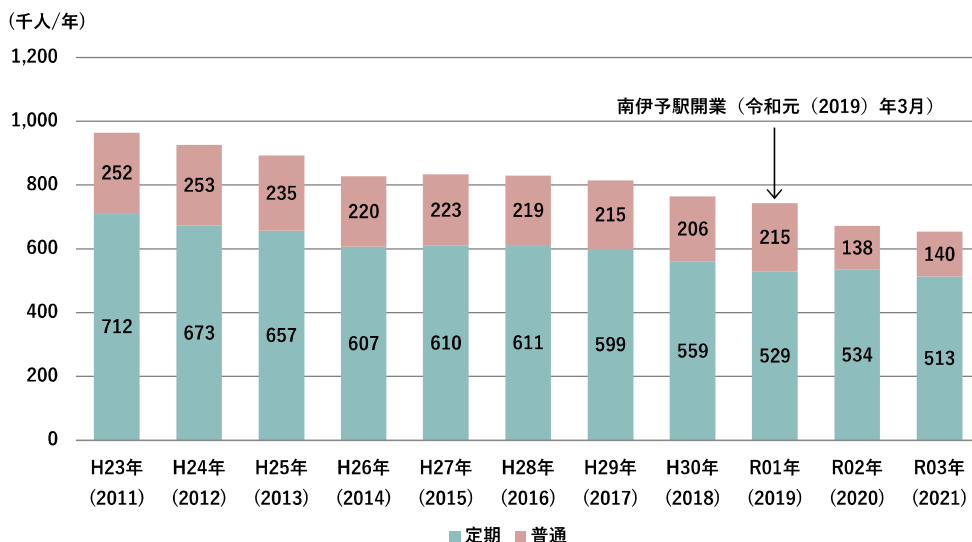


図 3-3 定期・普通別の年間乗降者数（10 駅計）

出典：四国旅客鉄道

3) 収支状況

J R 予讃線の線区別収支は、松山～宇和島間、向井原～伊予大洲間のいずれも営業収益を営業費が大きく上回っている状態が続いています。令和 4（2022）年度の営業損失は、松山～宇和島間では約 20 億円、営業係数が 233 円（直接費に対する営業係数 142 円）、向井原～伊予大洲間では約 6 億円、営業係数が 405 円（直接費に対する営業係数 214 円）となっています。

松山～宇和島間では、営業損失は高止まりの状態、向井原～伊予大洲間では、営業係数は減少傾向にありますが、依然として厳しい状況にあります。

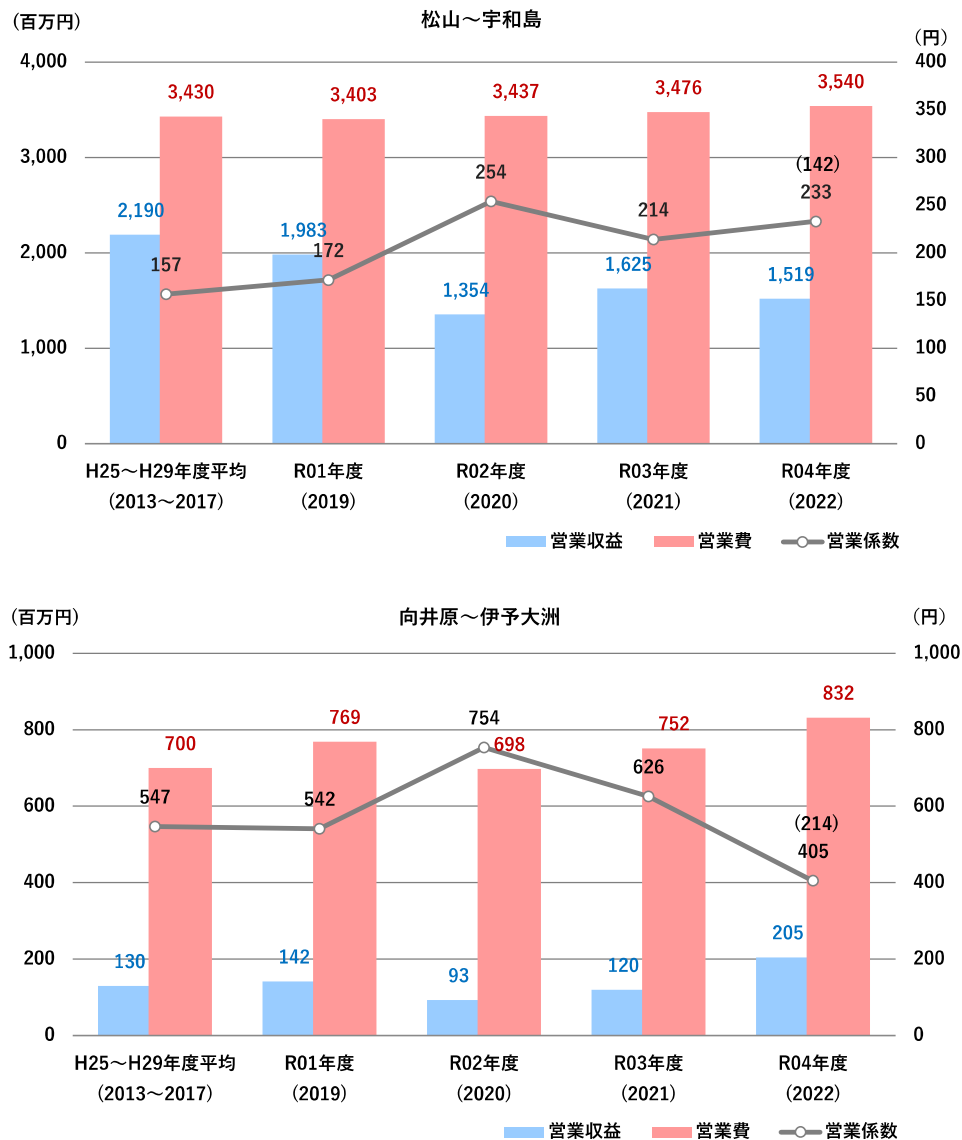


図 3-4 J R 予讃線の収支と営業係数

※営業係数＝営業費÷営業収益×100 円（100 円の収入を得るために要する費用）

共通費を含む。令和 4（2022）年の（ ）値は直接費に対する営業係数

出典：四国旅客鉄道

(2) 伊予鉄道郡中線

1) 施設・運行状況

伊予市北部では、伊予市と松山市とを連絡する伊予鉄道郡中線が乗り入れており、市内にはＪＲ伊予市駅と道路を挟んだ向かい側に位置する郡中港駅を含めて３駅が整備されています。

各駅ともに駅付近に駐輪スペースが整備されているほか、郡中港駅前にはコミュニティバス「あいくる」のバス停が設置されています。

深刻な運転手不足等により、令和５（２０２３）年１１月から、土日祝日は減便運行されています。

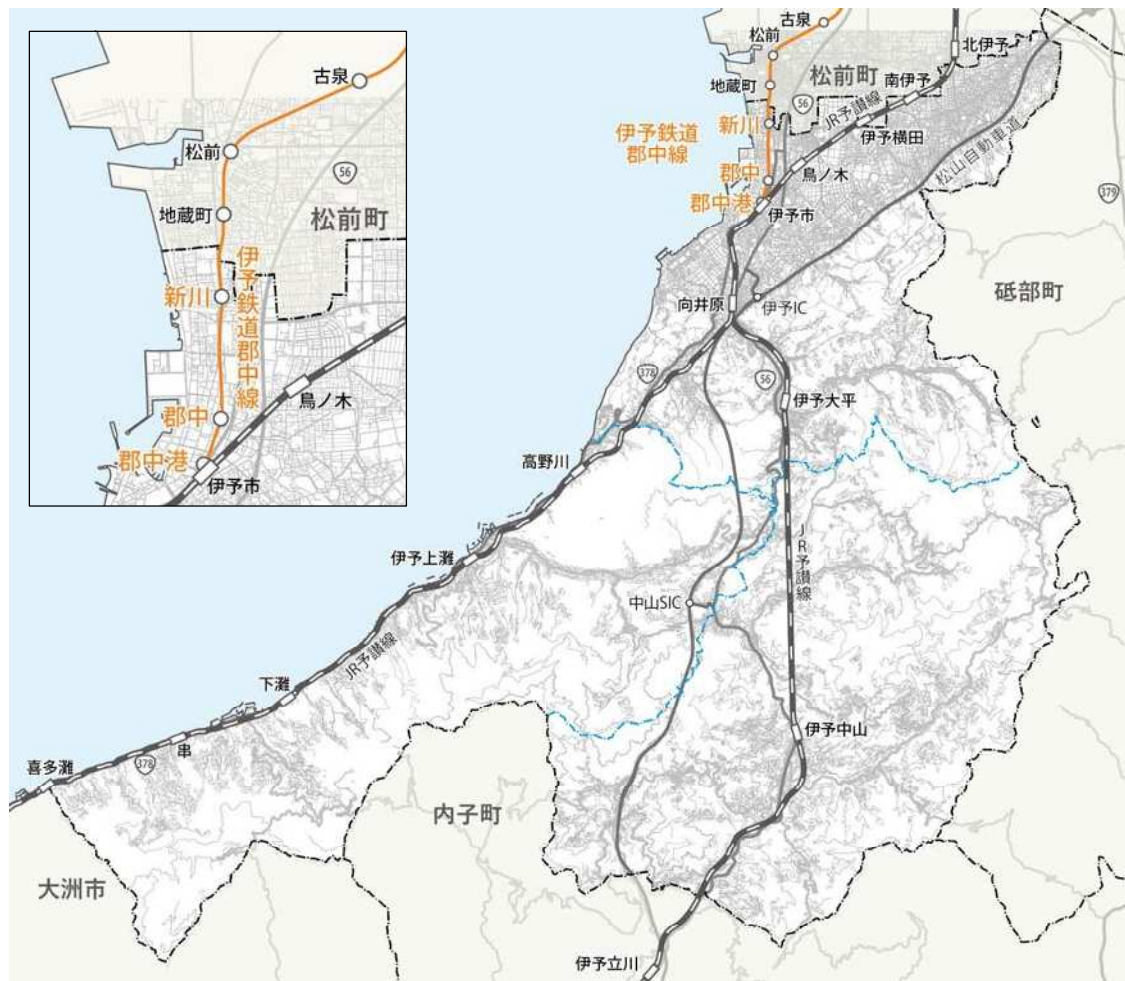


図 3-5 伊予鉄道郡中線の路線・駅

駅の概要

駅名	便数（平日）		施 設	他の公共交通の接続
	上り	下り		
新川駅	59	59	駐輪場	・ 無し
郡中駅			駐輪場、トイレ（改札内）、待合所、月極駐車場	・ 無し
郡中港駅	59	—	駐輪場、トイレ（改札内）、待合所	・ 郡中港バス停 （コミュニティバス/全路線） ※駅直近 ・ 伊予市駅（約 50m）

※便数は、令和５（２０２３）年１１月１日現在。上り：郡中港駅→松山市駅、下り：松山市駅→郡中港駅

2) 利用状況

伊予鉄道郡中線各駅の乗降客数は、横ばい状況にありましたが、令和2（2020）年からの新型コロナウイルス感染拡大に伴い、大きく減少し、その後は漸増傾向にあります。

定期利用者は全体の70%弱を占めていますが、令和2（2020）年に大きく減少した後は増加に転じています。

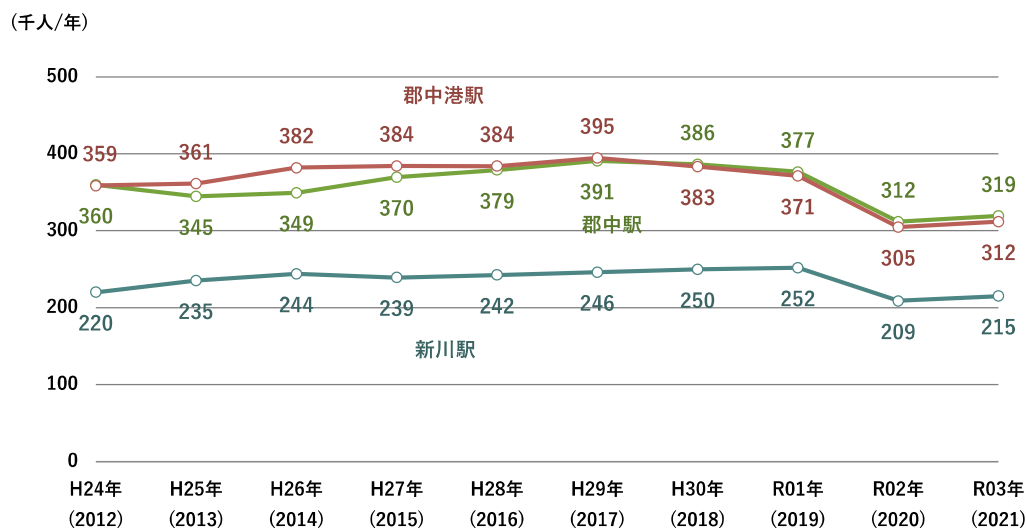


図 3-6 伊予鉄道 郡中線駅の年間乗降客数

出典：いよしの統計（原典：伊予鉄道）

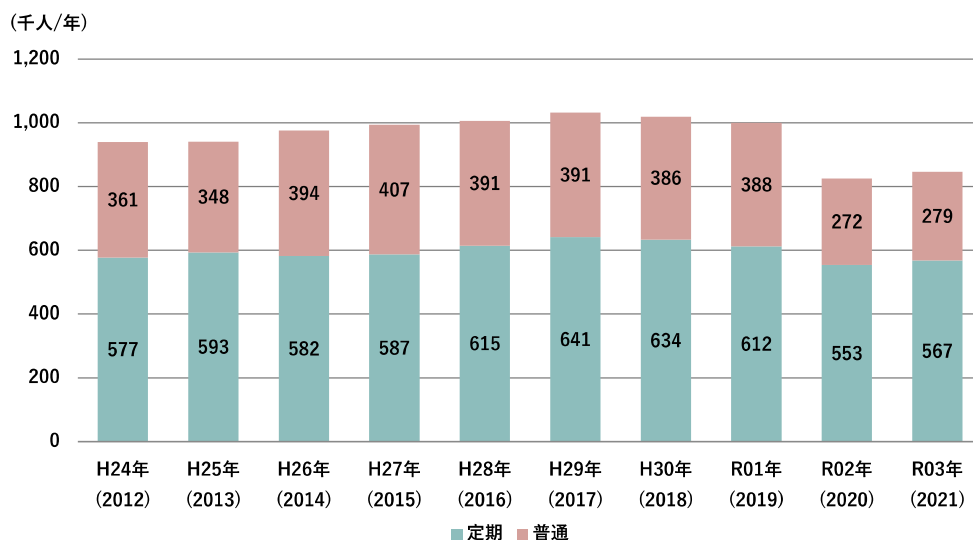


図 3-7 定期・定期外別の年間乗降客数（3 駅計）

出典：いよしの統計（原典：伊予鉄道）

3-2 路線バス・コミュニティバス

(1) バス路線網

市内のバス路線網は、伊予地域内の各所と中心部間を放射状に結ぶコミュニティバス「あいくる」が主体となっています。

その他バス路線は、国道 56 号を経由して、松山市と宇和島市・大洲市とを結ぶ広域路線の特急バス「八幡浜・三崎特急線」(伊予鉄バス)と、宇和島方面と松山方面を結ぶ都市間バス「松山線 城辺・宿毛線」(宇和島バス)の 2 路線のみで、八幡浜・三崎特急線は、伊予市内区間は 1 日 1 往復で、国道 56 号沿いにバス停が 8 箇所設置されています。松山線 城辺・宿毛線は 1 日 12 往復が運行されていますが、伊予市内でのバス停は郡中小学校近くの国道 56 号沿い 1 箇所のみとなっています。

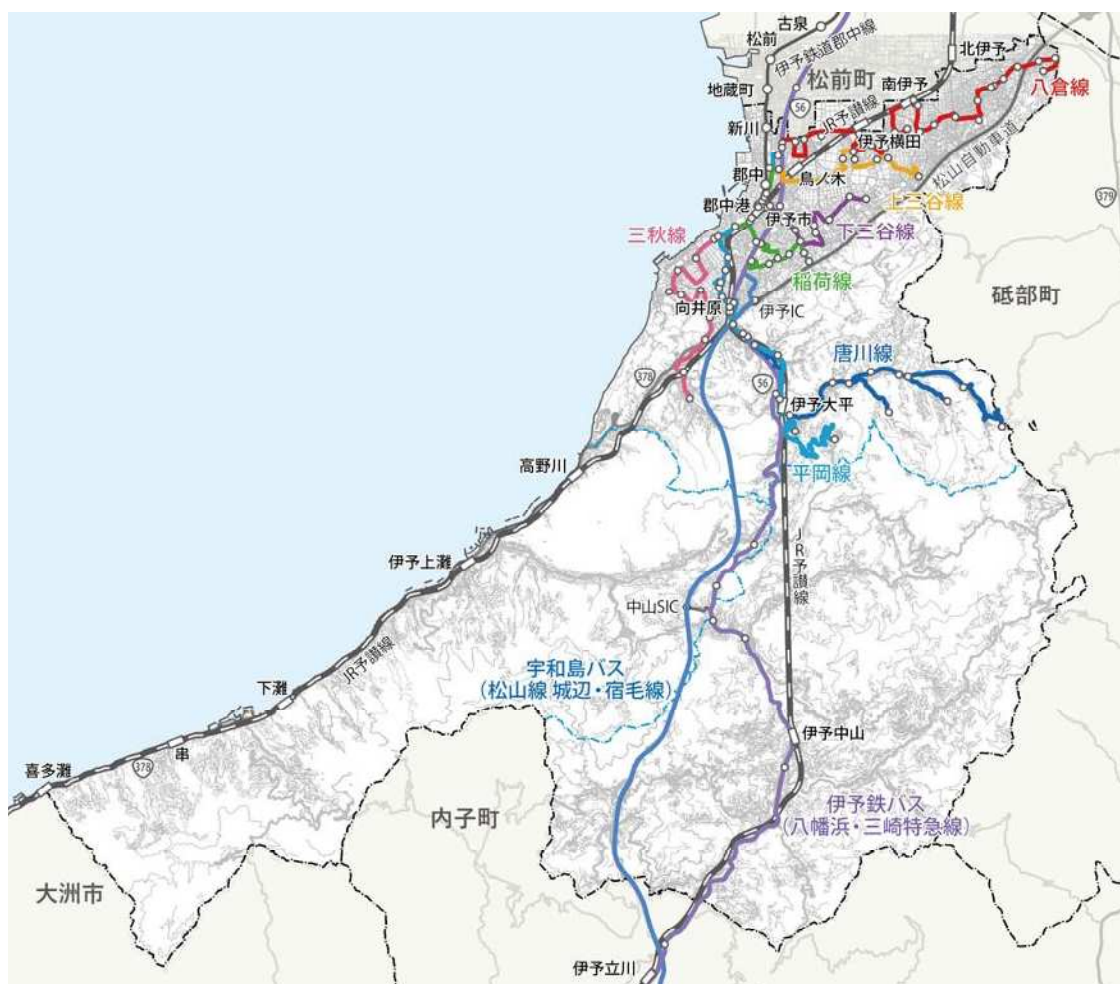


図 3-8 バス交通網

(2) コミュニティバス（あいくる）

1) 運行状況

コミュニティバス「あいくる」は、平成 27（2015）年 7 月から令和 2（2020）年までの約 5 年間、定時・定路線型の路線バスとして実証運行（5 路線）を行い、令和 2（2020）年 4 月より 7 路線 9 系統で本格運行となりました。

実証運行で得られたデータをもとに、需要に応じて車両を 28 人乗り又は 13 人乗りから 9 人乗り（運転席を除く）に変更することによりコスト削減を図るとともに、狭あい道路にも進入できるようになったことから効率的なルートに変更するなどの改善策も行われています。

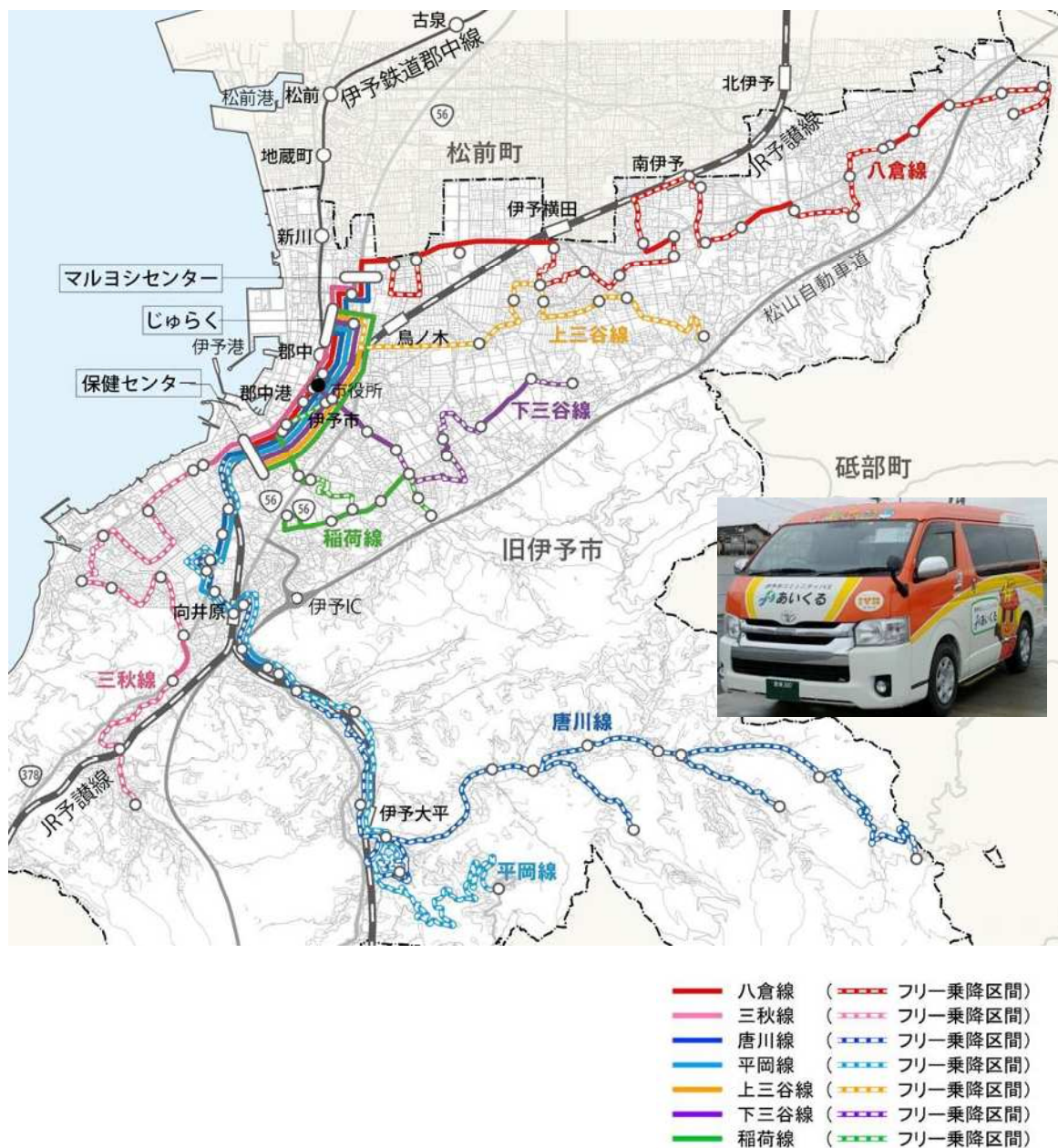


図 3-9 コミュニティバス（あいくる）の路線・バス停

【現行路線の概要】

路線名	起終点	運行日	日運行便数 (上/下)	定員 (運転手別)	バス停 数
八倉線	伊予病院～ 保健センター	月～金曜日	3／3	9 人	33
三秋線	三秋～ DCM ダイキ伊予店・マルヨシセンター				20
唐川線 (鶴崎行)	鶴崎～ DCM ダイキ伊予店・マルヨシセンター	月・金曜日	2／2		33
〃 (本谷行)	本谷～ DCM ダイキ伊予店・マルヨシセンター	木曜日			
〃 (長崎谷行)	長崎谷～ DCM ダイキ伊予店・マルヨシセンター	火曜日			
平岡線	平岡～ DCM ダイキ伊予店・マルヨシセンター	水曜日			26
上三谷線	上三谷原集会所～ 保健センター	月～金曜日			15
下三谷線	下三谷原組公民館～ 保健センター				19
稲荷線	稲荷谷集会所～ 保健センター				23

＜共通事項＞

■料 金 | 1 路線 1 乗車 200 円

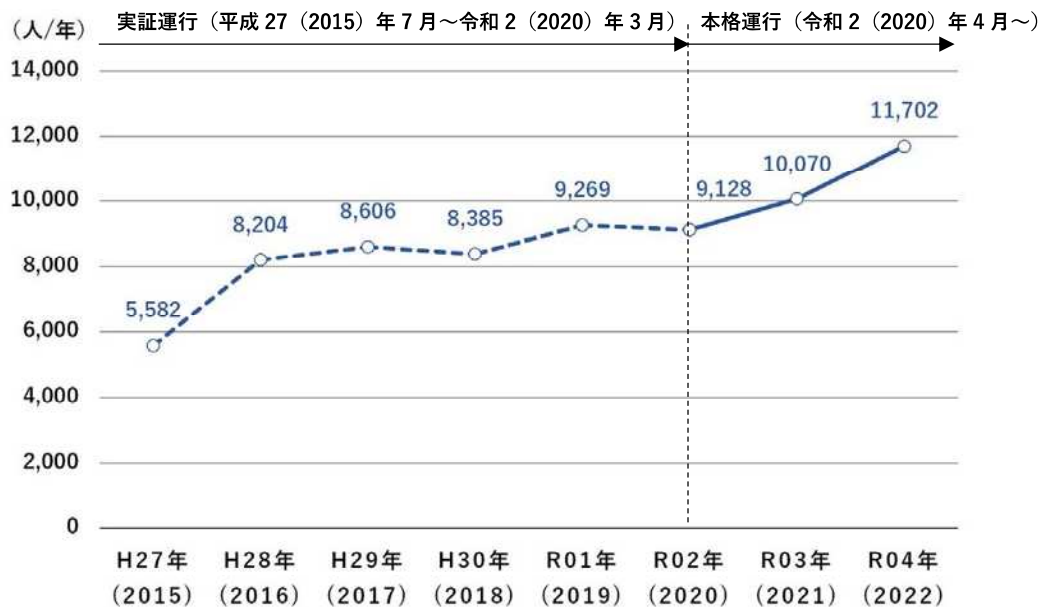
※小学生未満の方は保護者同伴の場合、1 名まで無料

※身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳、特定疾患医療受給者証を交付されている方は半額で利用可能

■土・日曜日、祝日、12/29～1/3 は運休

2) 利用状況

利用者数は、実証運行時でも増加傾向が見られましたが、本格運用に向けた住民との意見交換結果等を踏まえた、運行日・運行ルートの再編、フリー乗降区間の延長などにより、本格運行後にも新型コロナウイルス蔓延の影響はほとんどなく、増加を続けています。



※平成 27 (2015) 年度は 7 月～3 月の 9 か月間の値

図 3-10 コミュニティバス（あいくる）の利用者数

出典：伊予市

【参考 | コミュニティバス導入に至るまでの経緯】

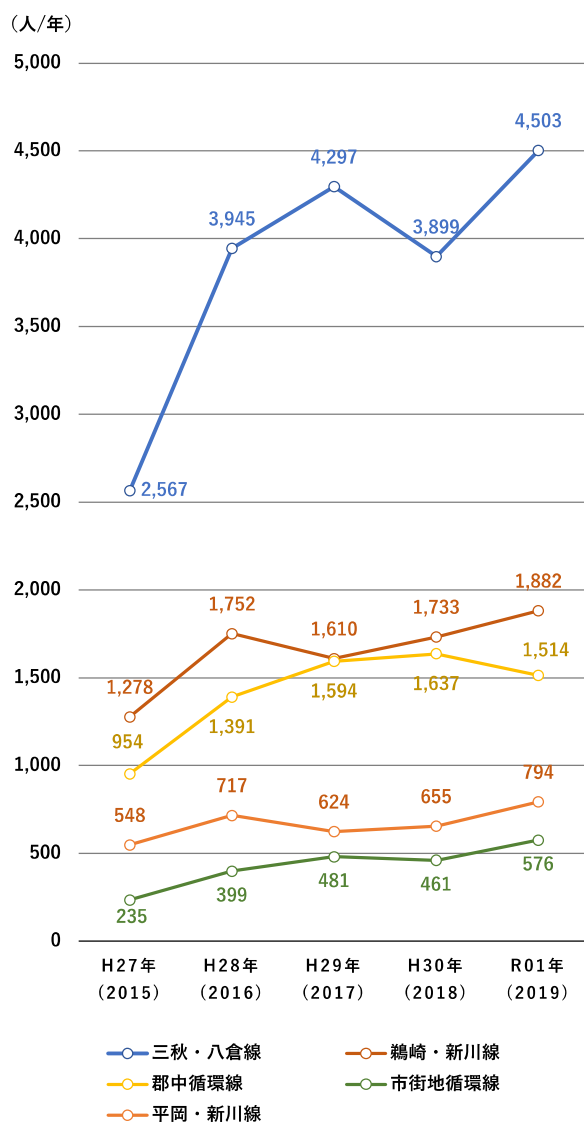
年月	取組内容
平成 25 (2013) 年 11 月～12 月	・運行ルート作成のための <u>住民アンケートの実施</u>
平成 26 (2014) 年 1 月～3 月	・運行ルート等に関する <u>住民意見交換会の実施</u>
平成 26 (2014) 年 3 月	・平成 25 年度 伊予市地域公共交通会議の開催 コミュニティバス導入を含む、伊予市地域公共交通計画案の審議
平成 26 (2014) 年 6 月	・伊予市地域公共交通計画の策定
平成 26 (2014) 年 11 月	・平成 26 年度 伊予市地域公共交通会議の開催 「伊予市コミュニティバス実証運行計画案」についての審議 ・伊予市コミュニティバス実証運行計画の策定
平成 27 (2015) 年 6 月	・広域路線を除いた民間路線バスの廃止
平成 27 (2015) 年 7 月	・ <u>コミュニティバス実証運行開始</u>
平成 30 (2018) 年 6 月	・平成 30 年度 第 1 回伊予市地域公共交通会議の開催 既存タクシー事業者等からの意見聴取
平成 30 (2018) 年 11 月	・平成 30 年度 第 2 回伊予市地域公共交通会議の開催 車両規格の小型化によるタクシー事業者の参入について合意。 利便性の向上のための運行回数の変更等についての審議。
平成 31 (2019) 年 1 月	・コミュニティバス再編に係る <u>地区別説明会（計 4 回）の開催</u> 住民への運行ルート等についての説明、意見・要望の集約
平成 31 (2019) 年 2 月	・平成 30 年度 第 3 回伊予市地域公共交通会議 伊予市コミュニティバス再編実施計画案の検討
平成 31 (2019) 年 4 月	・伊予市コミュニティバス再編実施計画の策定
令和元 (2019) 年 7 月	・令和元年度 第 1 回伊予市地域公共交通会議 伊予市コミュニティバス再編運行実施計画案の検討、承認 ・伊予市コミュニティバス再編運行実施計画の策定
令和 2 (2020) 年 4 月	・ <u>再編の実施・本格運行開始</u>

参考 | 実証運行時（H27(2015).7～R02(2020).3）の概要と現行路線

路線名	運行日	運行便数	定員 (運転手除く)		現行路線名
三秋・八倉線	月・水・金曜日	7 便/日	28 人	→	八倉線、三秋線
鵜崎・新川線	月・金曜日	8 便/日	13 人	→	唐川線
平岡・新川線	水曜日	8 便/日	13 人	→	平岡線
郡中循環線	火・木・土曜日	4 便/日	13 人	→	上三谷線、 下三谷線、稲荷線
市街地循環線	月～土曜日運行	4 便/日	14 人乗り	→	(廃止)

路線別では、市北東部の伊予病院と中心市街地を連絡する「八倉線」と、伊予地域南西部の三秋地域と中心市街地を連絡する「三秋線」の利用者が多いほか、伊予地域南東部の鶴崎エリアと中心市街地を結ぶ「唐川線（鶴崎）」で多くなっています。

実証運行時（H27(2015).7～R02(2020).3）



本格運行（R02(2020).4～）

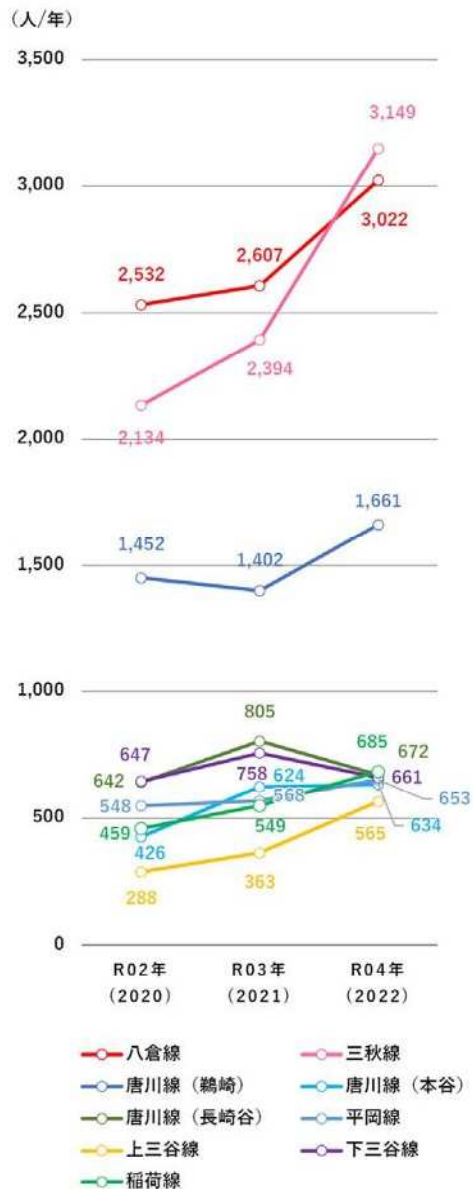


図 3-11 コミュニティバス（あいくる）の路線別利用者数

出典：伊予市

利用者が増加傾向にある一方で、1日あたりの平均乗車人数は、コミュニティバス全体で50人程度、1便あたりは1.7人と少なく、上三谷線、下三谷線、稲荷線では、平均1人にも満たない路線もある状況です。

乗車率（＝延べ乗車定員に対する延べ乗車人数）は、コミュニティバス全体で20%程度となっており、唐川線（鶴崎）が50%弱と最も高く、上三谷線、下三谷線、稲荷線では6～8%と低くなっています。定員からみると、まだまだ余裕があります。

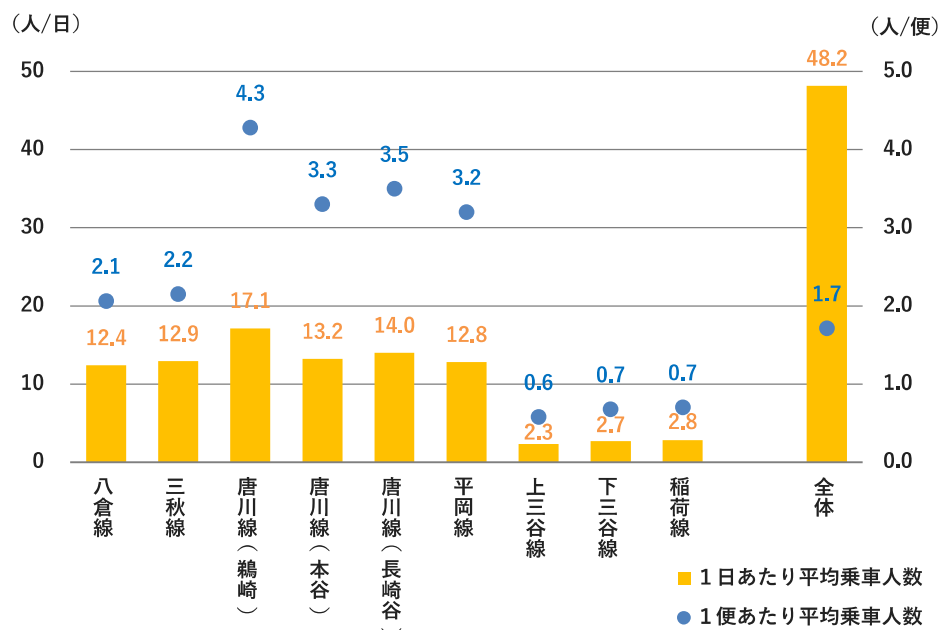


図 3-12 コミュニティバス（あいくる）の1日あたり平均乗車人数（令和4（2022）年度）

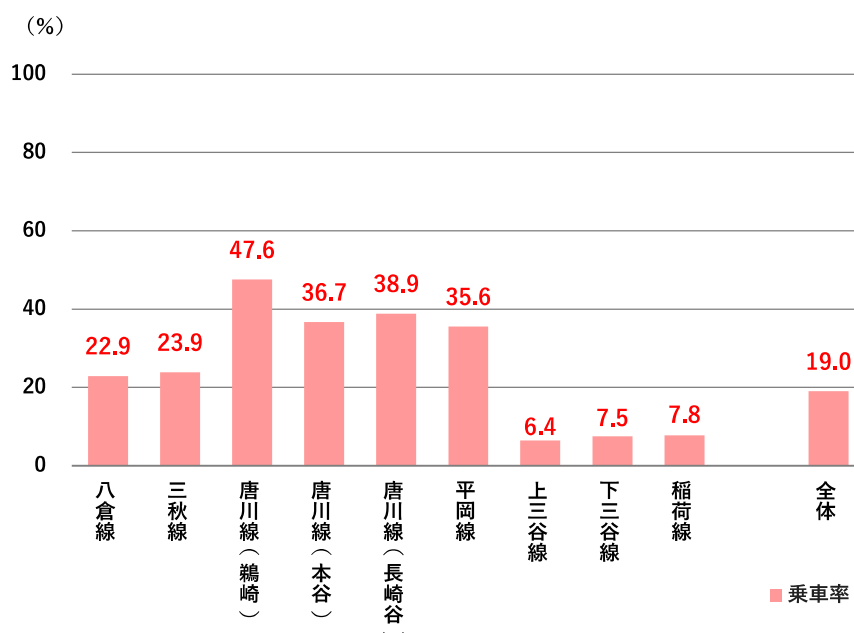


図 3-13 コミュニティバス（あいくる）の平均乗車率（令和4（2022）年度）

出典：伊予市

バス停別の乗降人数をみると、「市役所」が最も多く、次いで、「郡中港」、「マルヨシセンター」が多くなっています。唐川線や上三谷線等のバス停の一部において、年間の乗車又は降車人数が10人にも満たない箇所も見られます。

目的地への行きと帰りで交通手段を替える（行きはコミュニティバス、帰りはタクシーなど）場合もあることから、乗車人数と降車人数が大きく異なる箇所も見られます。

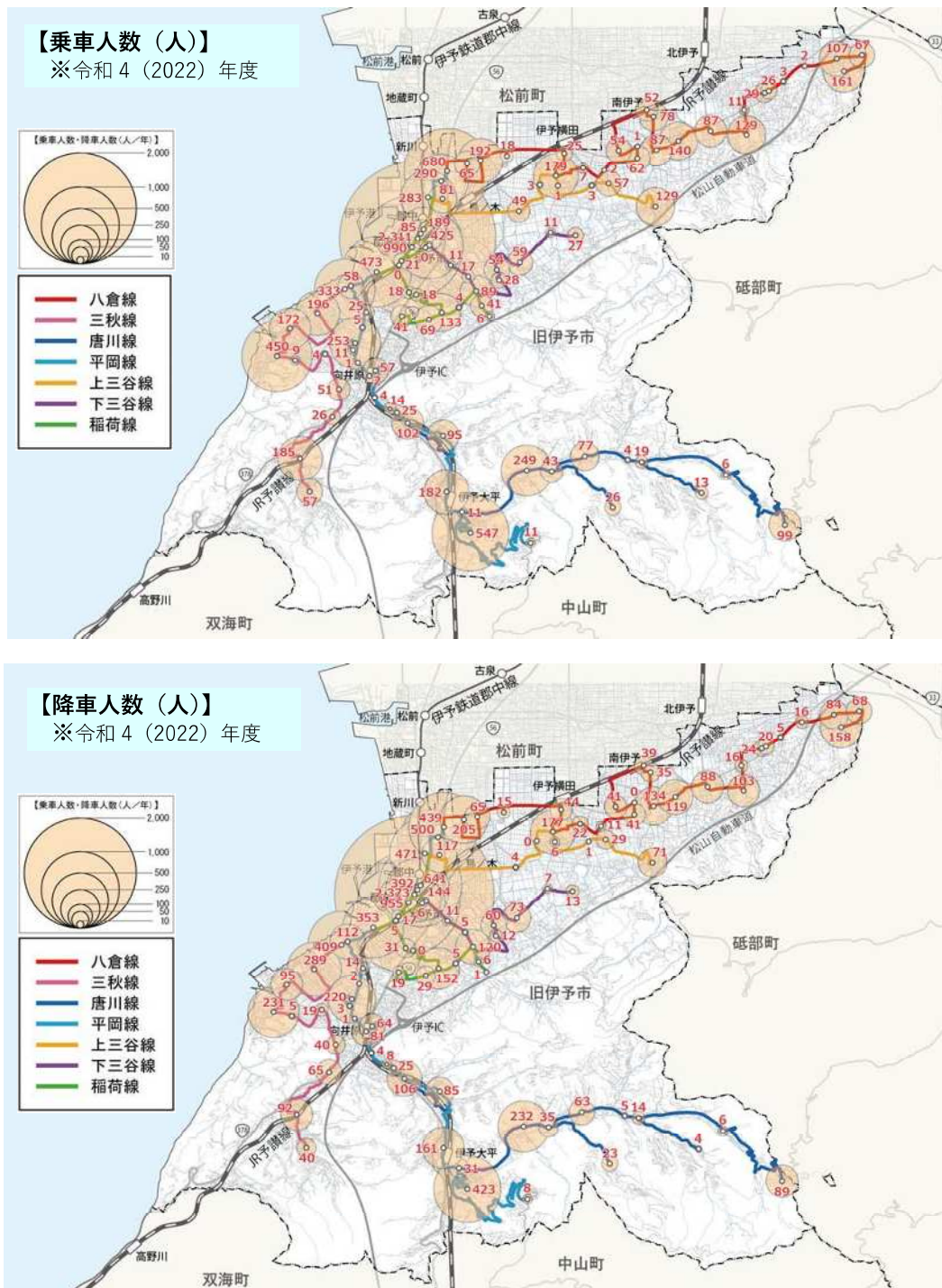


図 3-14 コミュニティバス（あいくる）のバス停別乗車・降車人数（令和4（2022）年度）

出典：伊予市

3) 交通空白地域と居住人口

伊予地域内において、コミュニティバスの利用が困難なエリアには、約 5,200 人（伊予地域人口の約 18%）、うち 65 歳以上では約 1,500 人が居住しています。

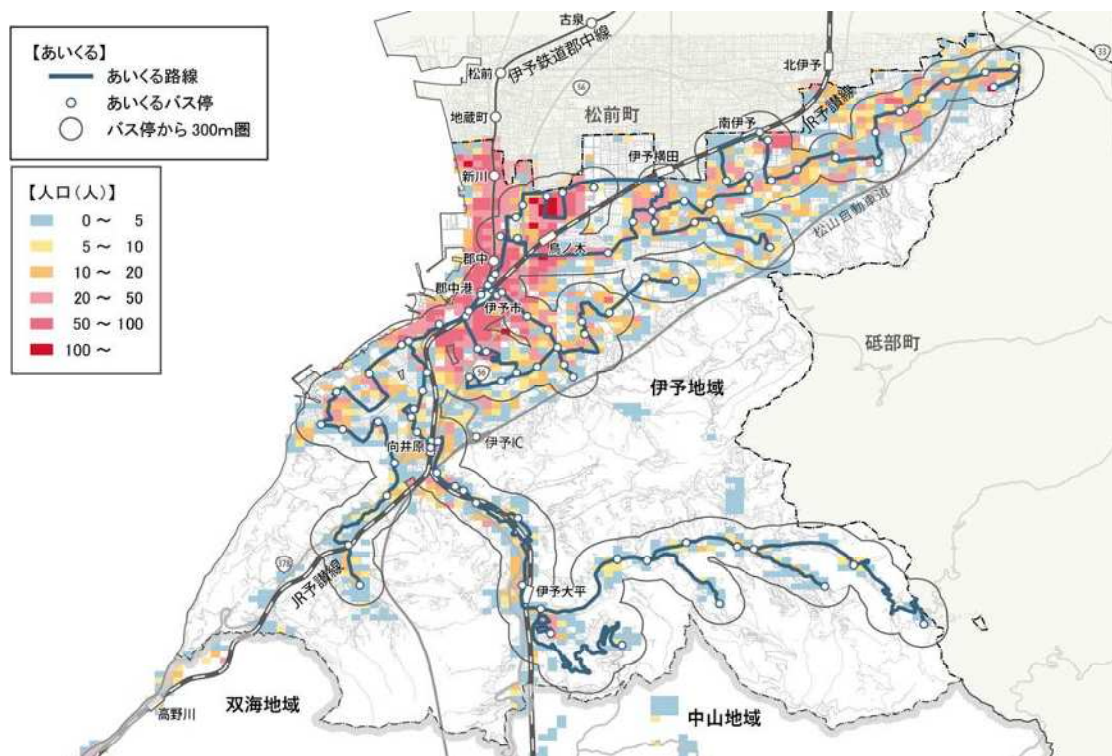


図 3-15 コミュニティバスの利用圏 (300m 圏)

※利用圏 | 一般的に抵抗なく歩くことが可能とされる距離を 300m と設定
(バスサービスハンドブック (土木学会) より)

人口出典：国勢調査（令和2（2020）年）

4) コミュニティバス利用圏人口と利用者数

コミュニティバス各路線の利用圏（徒歩圏）内人口に対して、コミュニティバスの延べ利用者数の割合は、三秋線が40%弱と最も高くなっています。

平岡線、上三谷線、下三谷線、稲荷線では、利用圏内人口に対する延べ利用者数は1割以下です。

路線名	利用圏（徒歩圏） 人口（人） [a]	延べ利用者数（人） [b]	利用率 [b/a]
八倉線	13,200	3,022	22.9%
三秋線	8,367	3,149	37.6%
唐川線	9,537	2,967	31.1%
平岡線	9,379	653	7.0%
上三谷線	8,947	565	6.3%
下三谷線	7,523	661	8.8%
稲荷線	8,710	685	7.9%

出典：人 口 | 国勢調査（令和2（2020）年）

利用者数 | 伊予市（令和4（2022）年度）

5) 収支状況

利用者数の増加に伴い利用料収入も増加しつつあり、また、実証運行から本格運用への切り替え時に、車両の小型化や運行委託先の路線ごとの分割発注により、コスト削減が図られたことから、公的負担額は減少傾向にあります。しかし、収支率（＝収入/支出）は、令和4（2022）年度で8％程度と低く、行政の財政負担が必要不可欠となっています。加えて、燃料費等の高騰や運転手不足などが顕在化しつつあることから、今後は、運行コストの増加が懸念されます。

延べ利用者一人（一回）あたりの公的負担額も減少傾向にありますが、依然として2,200円程度を要している状況です。

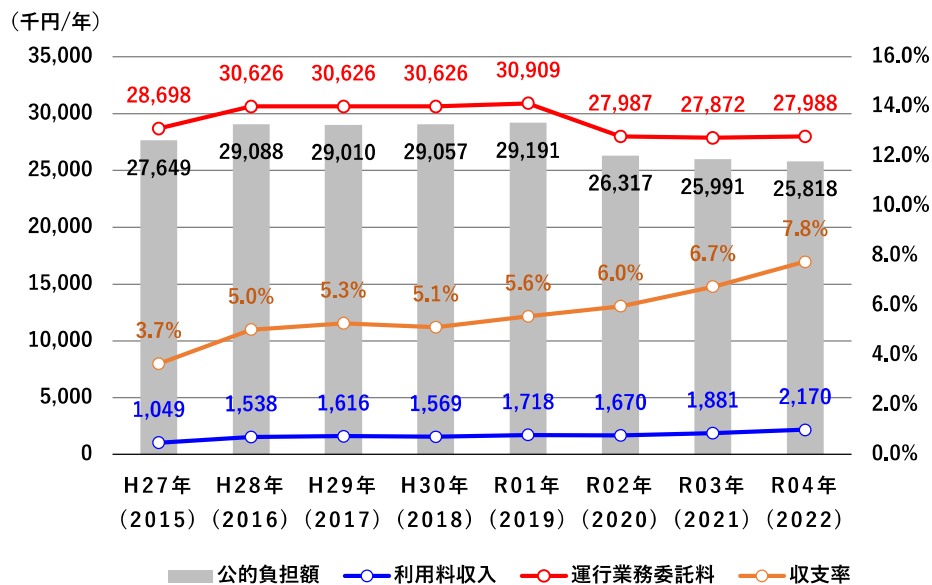


図 3-16 コミュニティバス（あいくる）の収支状況の推移

出典：伊予市

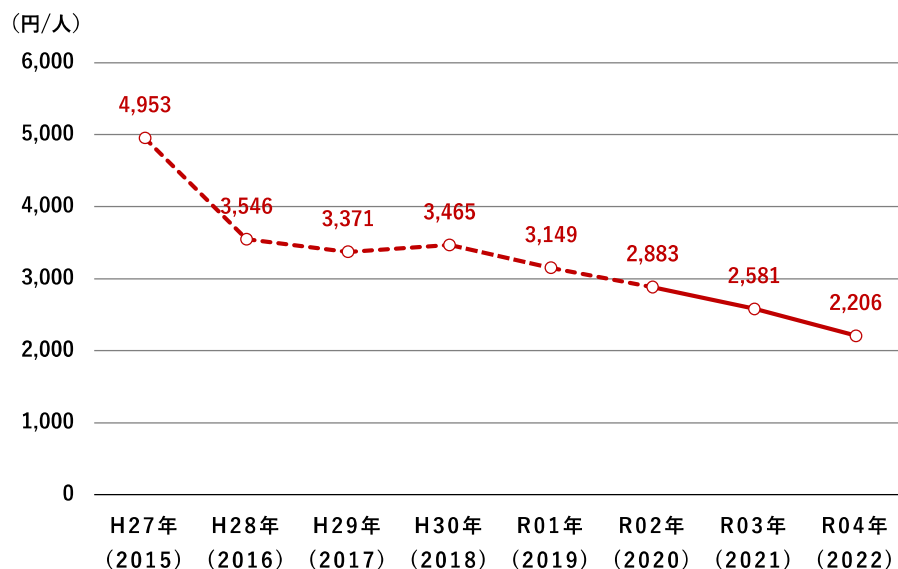


図 3-17 利用者一人（一回）あたりの公的負担額の推移

出典：伊予市

3-3 タクシー

(1) デマンドタクシー（スマイル号）

1) 運行状況

デマンドタクシー「スマイル号」は、過疎化・高齢化が進む双海地域及び中山地域の交通空白地域の解消を図るために、予約型乗合タクシーとして、平成 23（2011）年 10 月から運行されています。

利用対象者は、双海地域及び中山地域にお住まいの方で、利用者登録された方の自宅付近や、予め決められた運行区域内の共通乗降場所を主体として利用可能となっています。

【デマンドタクシー（スマイル号）の概要】

■運 行 日 | 月～金曜日（年末年始、祝日は運休）

■運行時間帯 | 7 時～17 時

■運 行 車 両 | 9 人乗りワゴン型タクシー（各地域に 2 台）

■利用対象者

○伊予市双海町・中山町にお住まいで、一人で乗り降りができる方

○介助される方が同行される場合は、一人で乗り合えない方も利用可

※事前の利用者登録が必要

■乗 降 場 所

○予め決められた運行区域内の共通乗降場

○利用者登録された方の自宅付近を乗降場として利用可

■利 用 運 賃

○小学生以上 | 1 回 300 円（利用券でのみ乗車可能。現金不可）

※利用券は市役所、各地域事務所、佐礼谷・下灘支所で販売

○小学生未満の方は保護者同伴のうえ、1 名まで無料

○身体障害者手帳、精神障害者保健福祉手帳、療育手帳、特定疾患医療受給者証を交付されている方は半額

■予 約 受 付

○月～金曜日（年末年始・祝祭日は除く）

○8：30～17：00

○乗車の 1 週間前から 1 時間前までの予約が可能

出典：伊予市



【共通乗降場所】

	双海地域	中山地域
鉄道駅	かみなだ駅、しもなだ駅 こうのかわ駅、くし駅、きたなだ駅	いよなかやま駅
役場	双海地域事務所	中山地域事務所
学校	双海中学校、翠小学校、 由並小学校、下灘小学校	中山中学校、中山小学校、 佐礼谷小学校
病院	たけます診療所、宮田歯科、 二宮歯科、下灘診療所	古川医院、中山歯科診療所、 中山クリニック、佐礼谷診療所



図 3-18 スマイル号の主な共通乗降場所

出典：伊予市

【参考 | 運転免許の自主返納に対する取組】

伊予市では、平成 27（2015）年 7 月から、運転免許証を自主返納された 65 歳以上の方を対象に、伊予市コミュニティバスまたは伊予市デマンドタクシーを利用される方に、利用券（10 回分）を交付しています。

取組開始以降、コミュニティバスの利用券交付件数は、年により変動はあるものの、30～40 件となっています。

デマンドタクシーの交付件数は、毎年 10 件弱程度です。

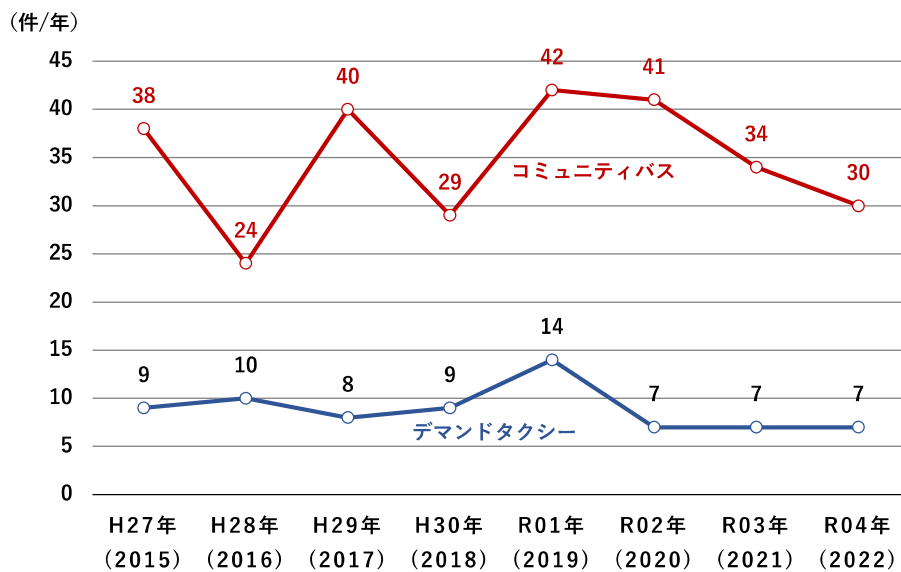


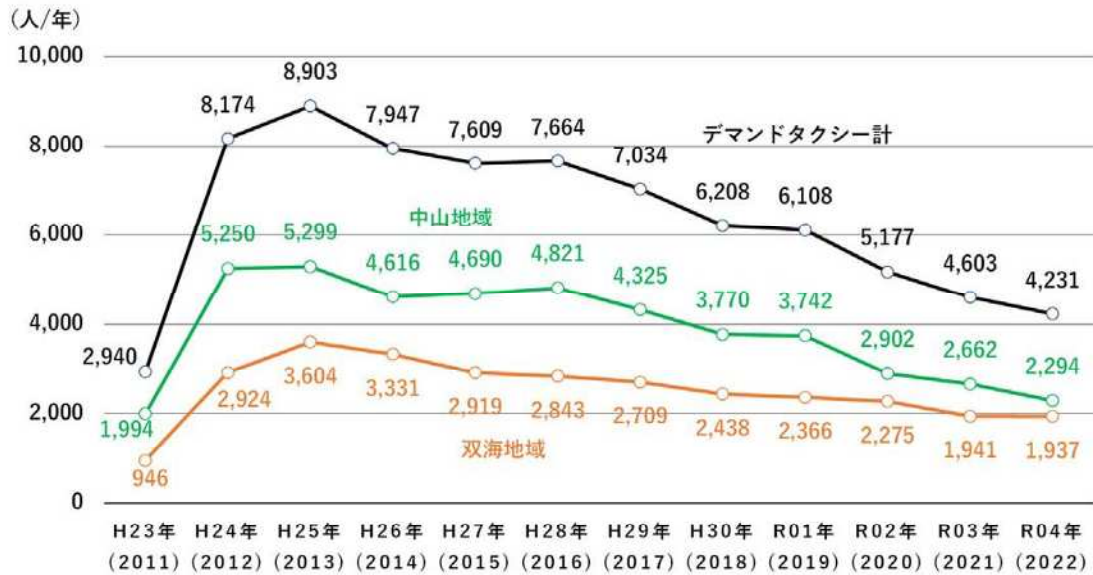
図 3-19 運転免許証自主返納者への利用券交付件数

出典：伊予市

2) 利用状況

延べ利用者数は、運行開始（平成 23（2011）年）から約2年間で急増しましたが、平成 25（2013）年をピークに、中山地域、双海地域ともに減少傾向にあり、全体利用者は、ピーク時の半分以上にまで落ち込んでいます。

1日あたりの平均乗車人数は、各方面とも4～5人程度で、全体では約17人となっています。



※平成 23（2011）年度は 10 月～3 月の 6 か月間の値

図 3-20 デマンドタクシー（スマイル号）の延べ年間利用者数

出典：伊予市

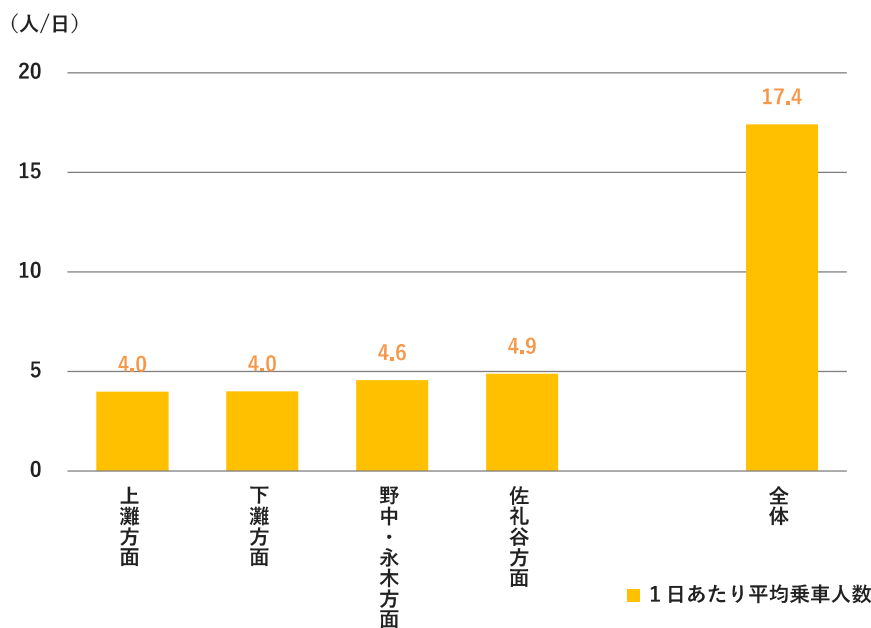


図 3-21 デマンドタクシー（スマイル号）の1日あたり平均乗車人数（令和 4（2022）年度）

出典：伊予市

実質の利用者数は、中山地域、双海地域合わせて 200 人程度で、同利用者が平均 20 回/年程度利用しています。

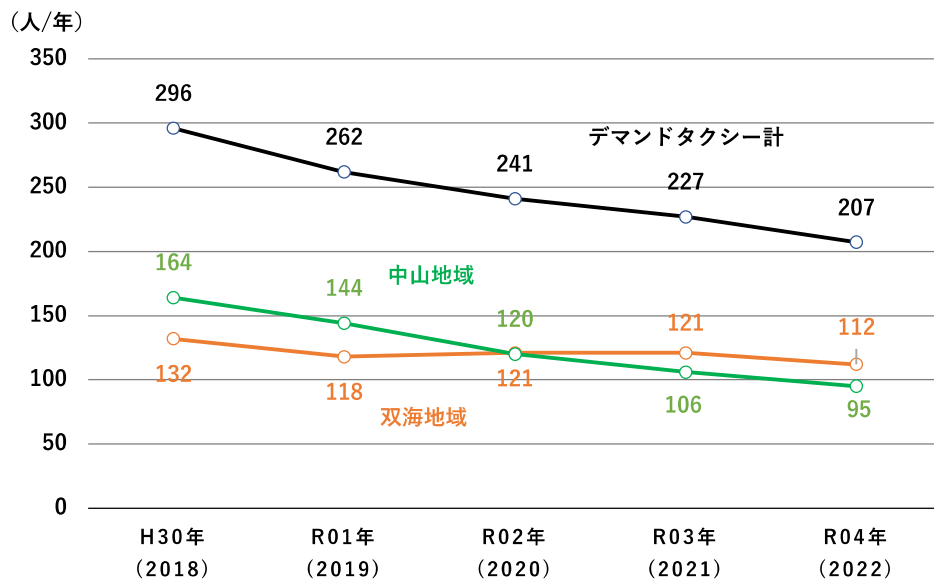


図 3-22 デマンドタクシー（スマイル号）の利用者数（実質）

出典：伊予市

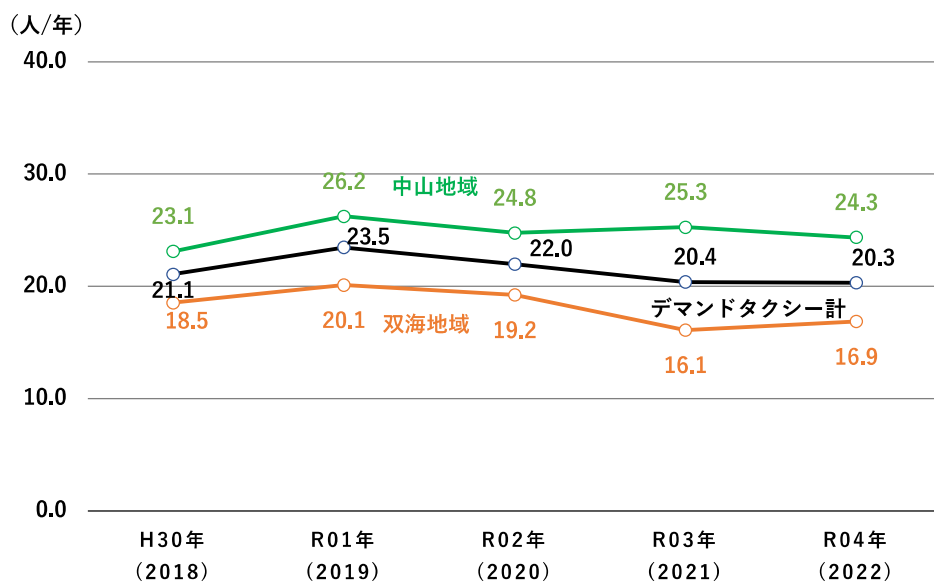


図 3-23 デマンドタクシー（スマイル号）の平均利用回数（実質）

出典：伊予市

利用者は、80 歳代以上が 7 割強を占めています。60 歳代及び 70 歳代合わせて 2 割程度とそれほど多くないことから、当年代でも自家用車利用が主体となっていることが想定されます。

利用時間帯は、朝の 7:00～8:00 は少ないものの、他の時間帯に大きな偏りはない状況です。

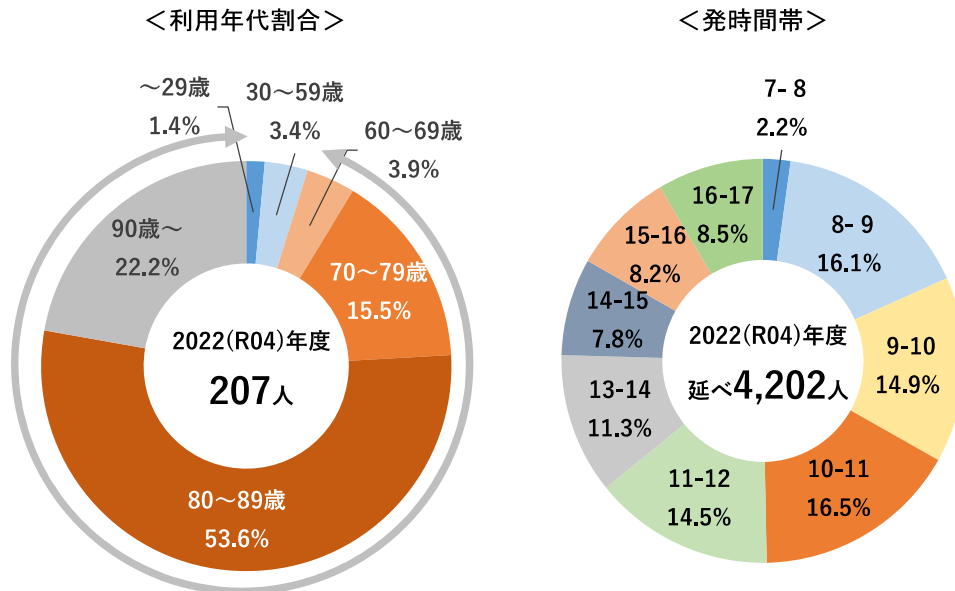


図 3-24 デマンドタクシー（スマイル号）の利用年代割合と発時間帯（令和 4（2022）年度）

出典：伊予市

デマンドタクシー利用時の降車場所は、中山地域、双海地域ともに、「診療所」が最も多くなっています。ついで、中山地域では「伊予中山駅」、双海地域では「上灘駅」が多いほか、中山地域ではスーパーまでの利用も多くなっています。

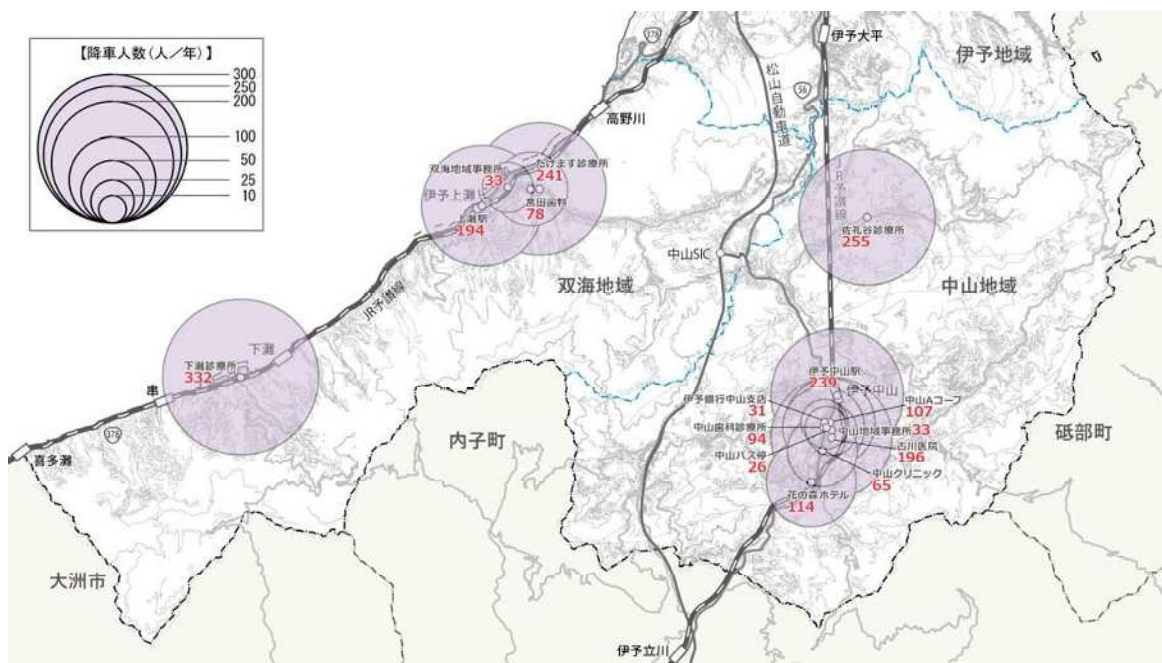


図 3-25 デマンドタクシー（スマイル号）での降車場所（令和 4（2022）年度）※自宅を除く

出典：伊予市

3) 収支状況

利用者数の減少に伴う利用料収入の減少と運行費用の増加により、公的負担額は増加傾向にあります。また、収支率も減少の一途を辿り、令和4（2022）年度で4%程度と低いものになっています。

延べ利用者一人（一回）あたりの公的負担額は、令和4（2022）年度では約6,400円にも至っています。

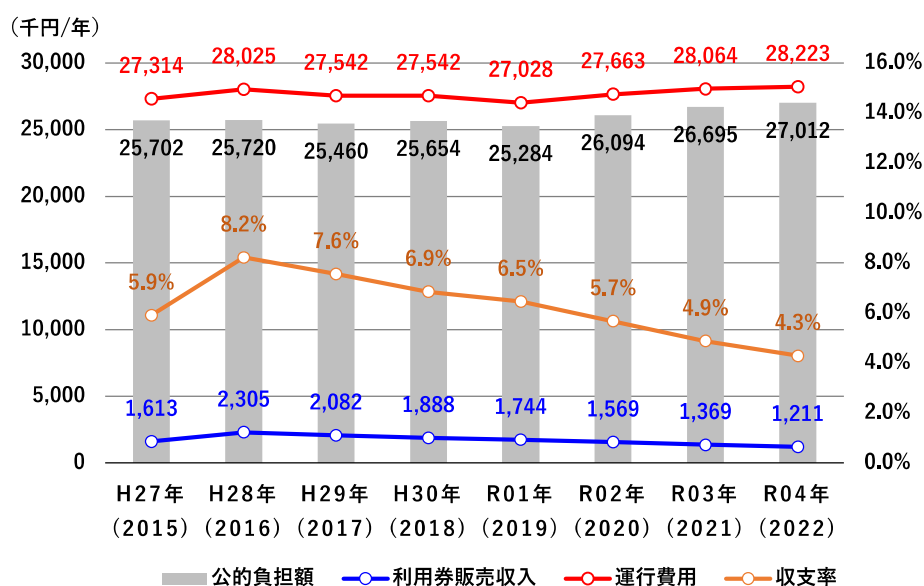


図 3-26 デマンドタクシー（スマイル号）の収支状況の推移 出典：伊予市

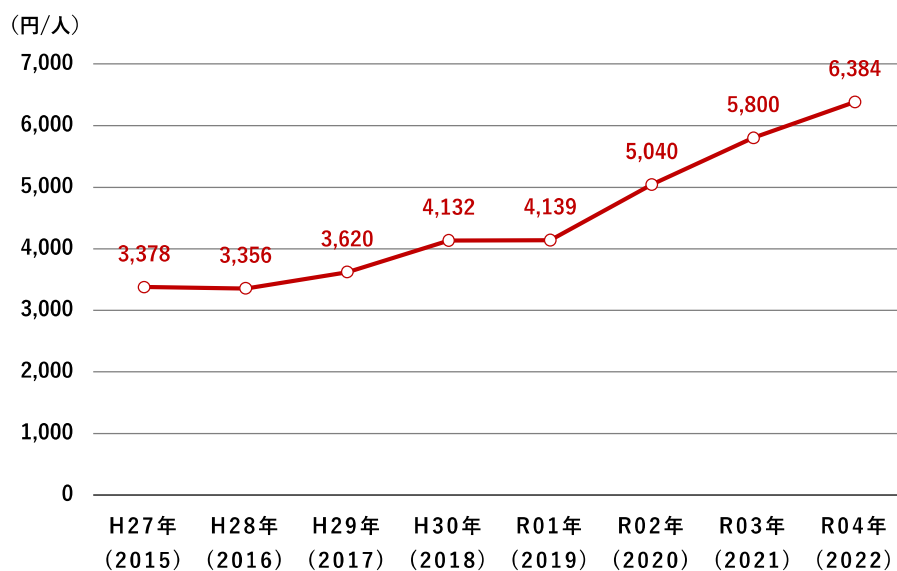


図 3-27 延べ利用者一人（一回）あたりの公的負担額の推移

出典：伊予市

(2) タクシー

本市には、タクシー営業所が伊予地域に3社、双海地域、中山地域にそれぞれ1社あり、伊予市駅前にはタクシーの待機場が設けられています。

中山・双海地域は事業者が限定されていることや、エリアによっては営業所から離れていることから、日常的に利用しにくい状況にあります。

要介護者や体の不自由な人を送迎する介護タクシーは5社ありますが、全て伊予地域に位置し、中山地域、双海地域には無い状況です。

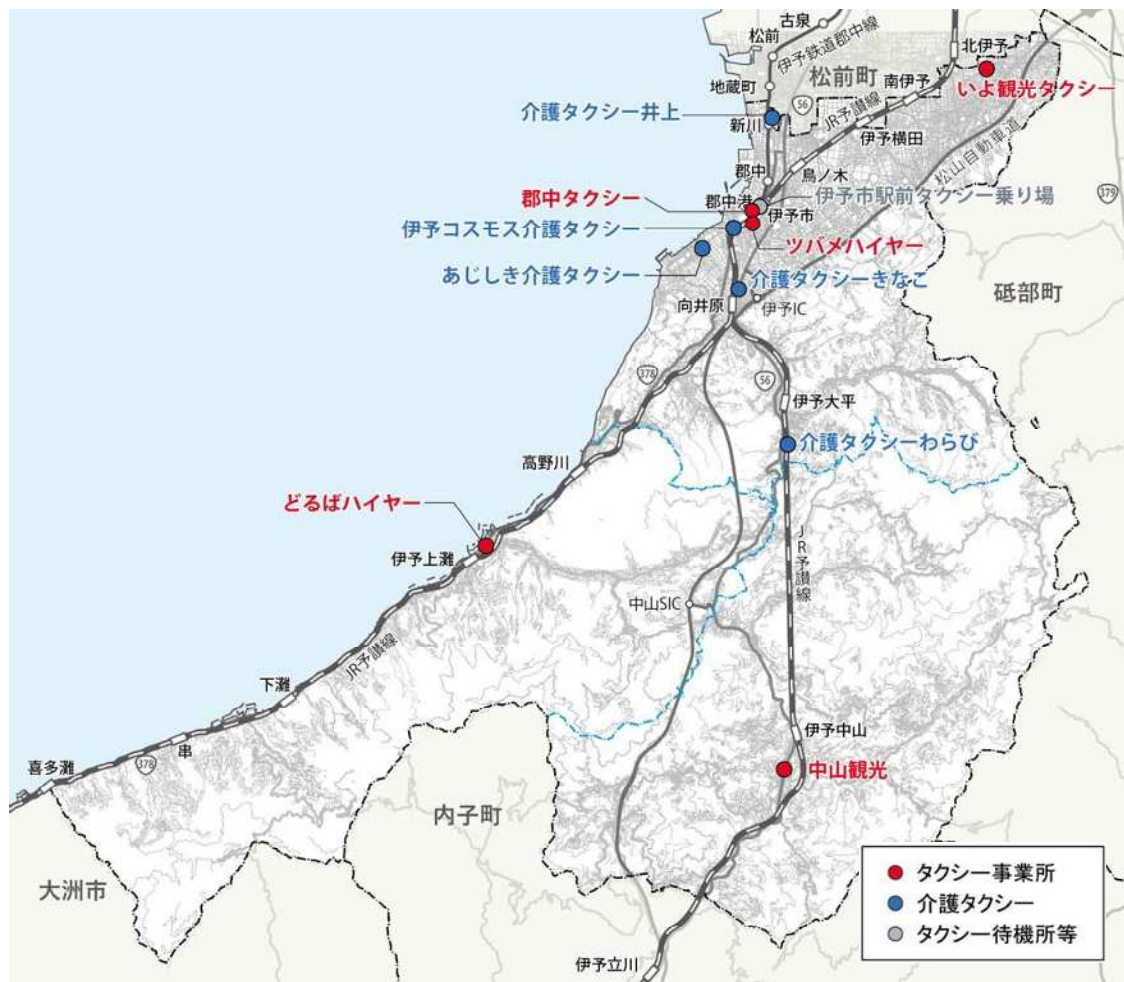


図 3-28 タクシー事業者

出典：i-タウンページ等

（３）自動運転バス

双海地域においては、人口減少及び少子高齢化の進行が加速し、伝統的な地域活動存続の見通しが立たない状況にある上、価値観の多様化などにより、地域コミュニティが衰退しつつあります。加えて、高齢者等にとって重要な移動手段であるＪＲ予讃線（愛ある伊予灘線）は、利用者の減少から存廃を含めた議論が開始されているほか、デマンドタクシーの利用者もピーク時の半分以下になり、また、既存タクシー事業においても運転手不足や利用者の減少に伴う経営環境の悪化など、地域を支える地域公共交通の維持が容易でない状況になりつつあり、高齢者等の外出頻度がますます低下していくことが懸念されています。

こうした状況の中、令和４（２０２２）年に、民間事業者主体による公道での自動運転バスの実証実験が実施され、移動手段としてだけでなく、地域コミュニティの場を創出・提供する「動く集会所」として、利用者を含めて周辺住民や事業者等から継続的な運行を求める声が多く挙がったこともあり、伊予市では自動運転レベル４の早期実現に向けた取組を進めていくこととなりました。



図 3-29 令和４（２０２２）年度の実証実験走行ルート及び車両

出典：伊予市

3-4 スクールバス

伊予市では、南山崎小学校、下灘小学校、中山小学校、中山中学校、双海中学校でスクールバスが運行されています。（※下灘小学校は、双海中学校のバスに相乗り）

登校時には1便のみで、下校時は2～3便運行されており、日平均で30人程度が利用しています。

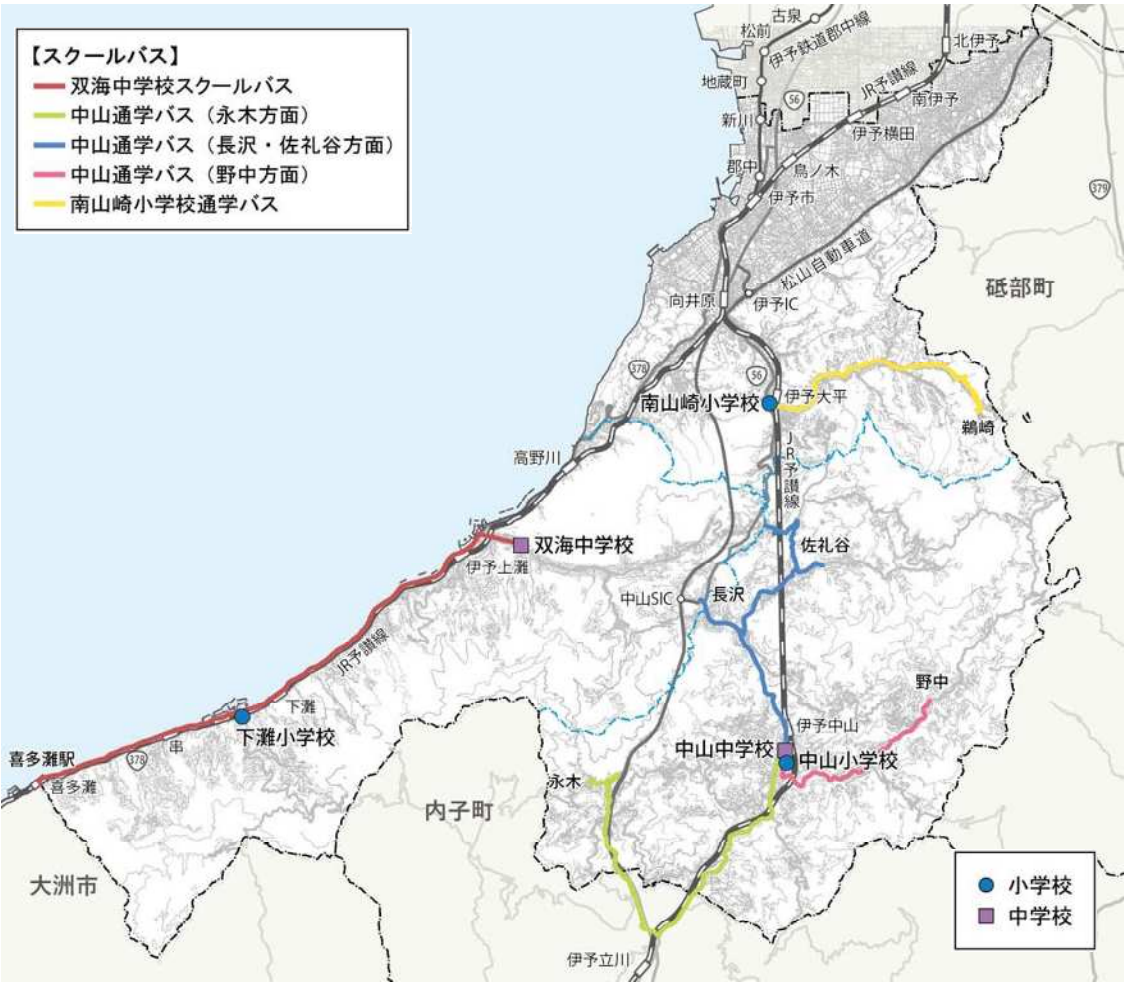


図 3-30 スクールバスの運行状況

スクールバスの概要

学校名	方 面	便数（平日）		利用者数（人） ※令和 4(2022)年度		歳 出 ※令和 4(2022) 年度
		登校	下校	年 間	日平均	
双海中学校	喜多灘	1	2（夏季 3）	9,816	31.9	7,964 千円
中山小学校 ・中学校	野中	1	3	10,003	36.6	27,940 千円
	永木	1	3			
	佐礼谷・長沢	1	3			
南山崎小学校	鵜崎	1	2	7,115	34.7	2,444 千円
計		5	13（14）	26,934	—	38,348 千円

※下灘小学校は、双海中学校のスクールバスへの相乗り。
※運行費は伊予市の自主財源。

出典：伊予市

3-5 地域公共交通の現状まとめ

上記の伊予市内の地域公共交通の現状は、次のように整理されます。

鉄道	◇利用者の減少、営業費の増加による交通事業者の経営環境悪化 ◇駅アクセス、駅施設におけるバリアの存在
コミュニティバス	◇利用者増加の一方で、未だ低い乗車率（全体乗車率約 20%） ◇乗降者がほとんどいないバス停の存在 ◇交通空白地の存在 ◇限定的な利用者層（高齢者主体） ◇高い一人あたりの公的負担額（過大コストの発生）
デマンドタクシー	◇減少の一途を辿る利用者数と低い乗車率 ◇限定的な利用者層（後期高齢者主体） ◇医療、商業施設への高い移動需要 ◇高い利用者一人あたりの公的負担額（公的負担額は増加の一途）
タクシー	◇タクシー利用が容易でない地域の存在 ◇伊予地域にしかない介護タクシー
自動運転バス ※実証	◇自動運転バスに対する住民・事業者等からの高い期待
スクールバス	◇山間部におけるスクールバスの運行 ◇登校時・下校時のみの運行
全般	・運転手の不足

など

3-6 地域公共交通の利用実態とニーズ

3-6-1 住民アンケート

伊予市民の日頃の移動実態や、地域公共交通に対する意見などを把握することを目的として、住民アンケートを実施しました。

【調査概要】

- 調査対象：伊予市にお住まいの方から無作為に抽出
- 配布数：計 2,500 世帯（伊予地域 2,050 世帯、中山地域 200 世帯、双海地域 250 世帯）
※伊予市全世帯の約 15%（全人口の約 14%）
- 調査期間：令和 5（2023）年 10 月初旬～10 月中旬
- 調査方法：郵送配布・郵送回収（Web 回答併用）
- 回答者数：1,360 票（回収率 33.1%） ※令和 5（2023）年 12 月 27 日現在

■問. 居住地

回答者の居住地は、地域別の配布数と同様な傾向で、伊予地域が約 8 割、中山地域、双海地域がそれぞれ約 1 割になっています。地区別には、郡中地区が 4 割程度と多くなっています。

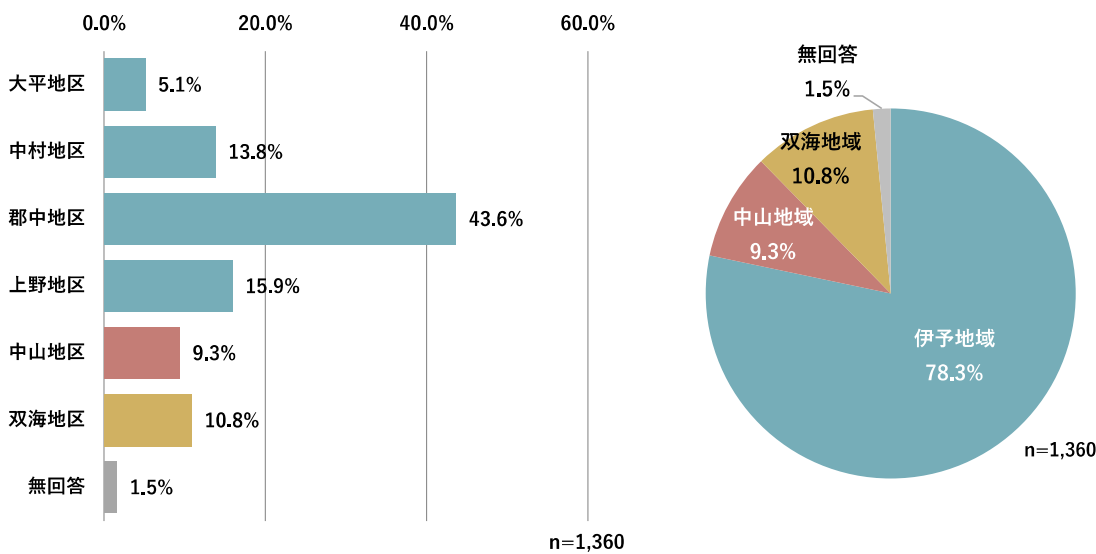


図 3-31 居住地

■問. 属性

a 性別・年代

回答者の性別は、男性・女性がそれぞれ約 5 割です。年代では、60 歳代以上が約 7 割を占めており、30 歳代以下は 1 割程度と少なくなっています。

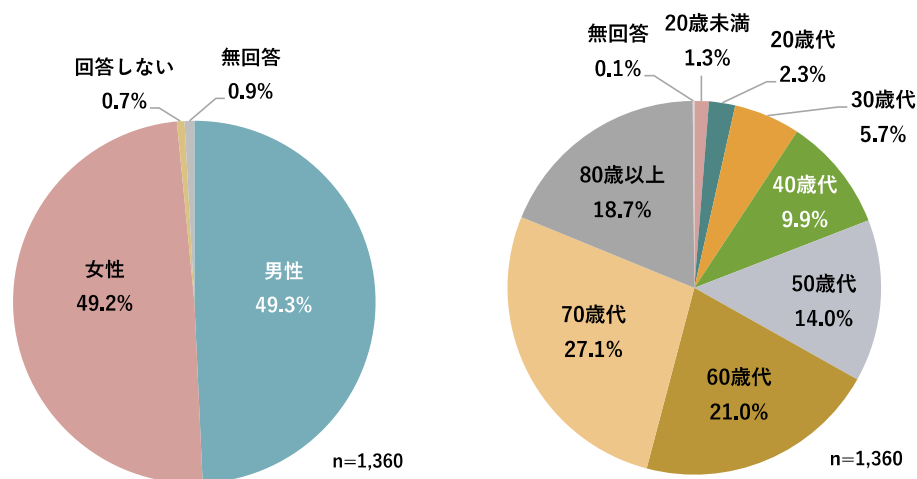


図 3-32 属性（性別、年代）

b 運転免許の保有

回答者の約 5 割が自動車の運転免許を、約 3 割が自動車とバイク両方の免許を持たれています。免許を持っていない方は約 1 割で、2 割弱の方が免許を返納しています。

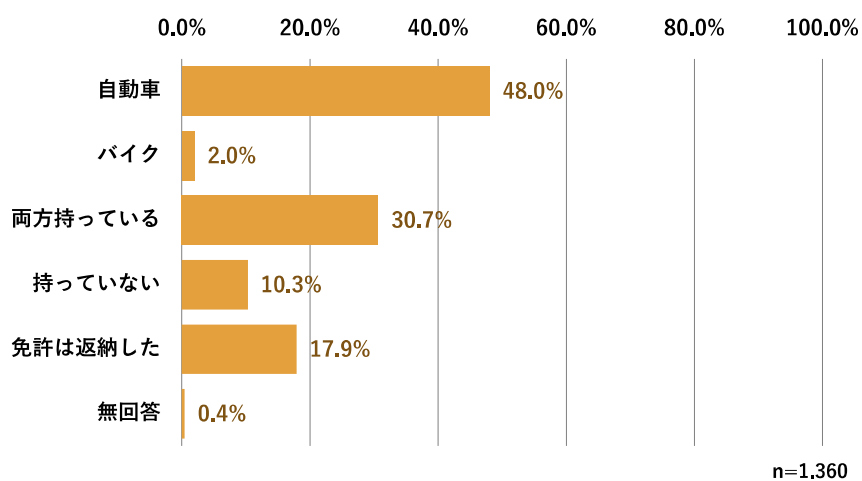


図 3-33 運転免許の保有

年代別にみると、20 歳未満は、運転免許を持っていない方が約 7 割を占めていますが、20 歳代以上では、ほぼ全員が自動車の免許を保有されています。60 歳代以上でも約 7 割が免許を持っており、免許返納した方は 1 割強となっています。

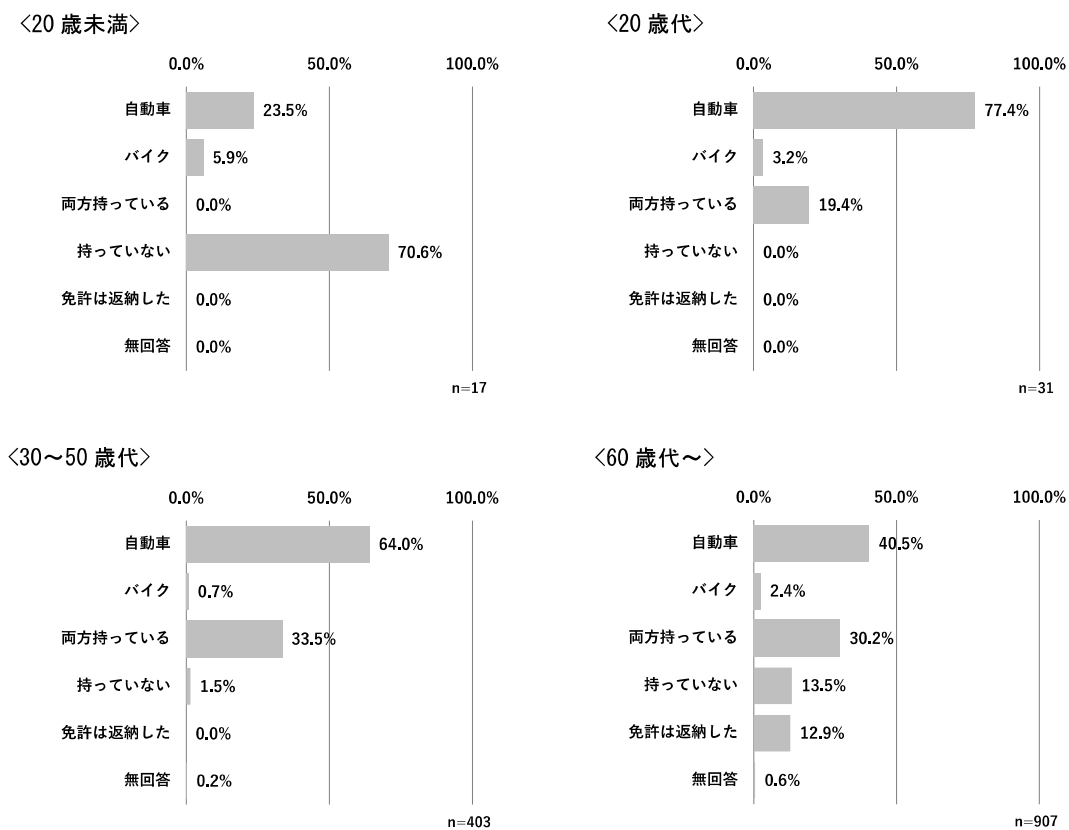


図 3-34 年代別運転免許の保有

c 自由に使える自動車

自由に使える自動車はないという方は2割弱と少なく、多くの方が比較的自由に自動車が利用できる環境にあります。60歳代以上でも約6割が自分専用の車があると回答しています。

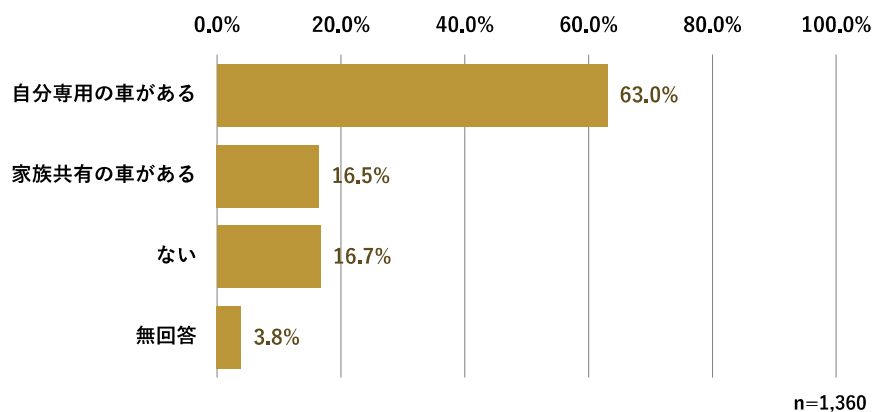


図 3-35 自由に利用できる自動車の有無

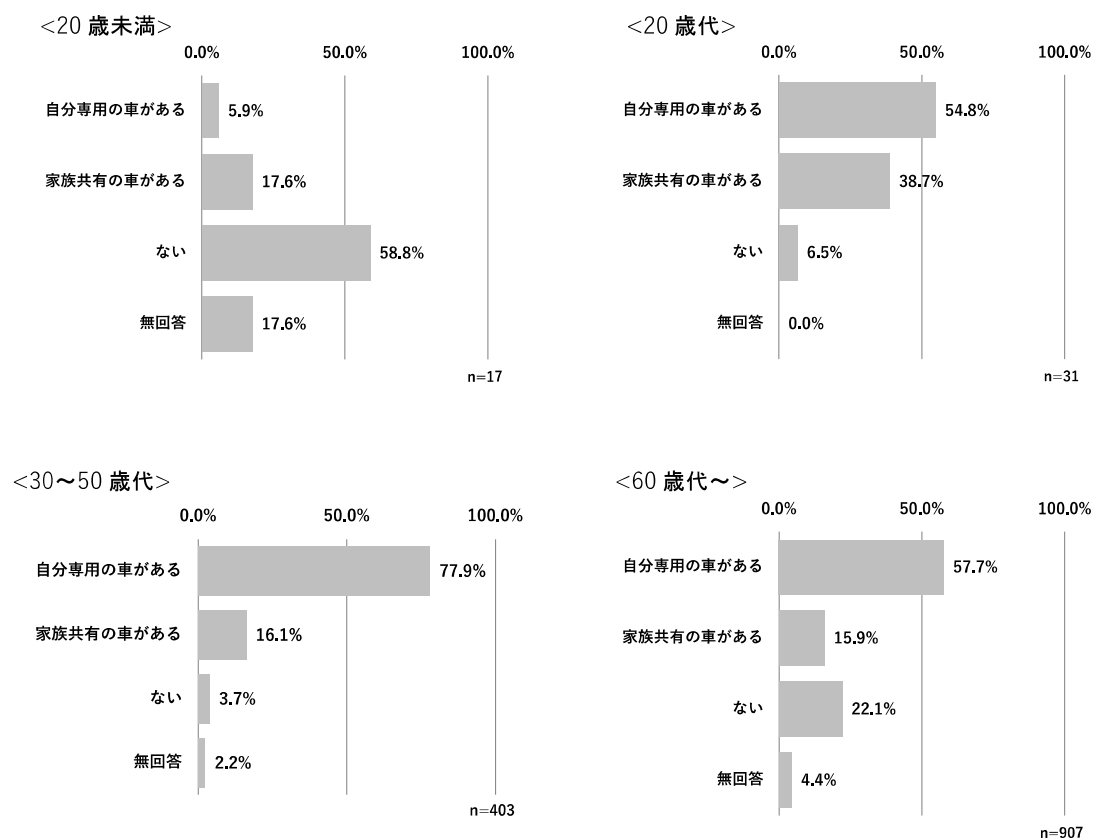


図 3-36 自由に利用できる自動車の有無（年代別）

■問. 普段の外出

a 外出目的（※複数回答）

週に1日以上外出は、8割弱の方が「食料品・日用品の買い物」目的と回答していますが、双海地域では、伊予地域、中山地域に比べて若干低い割合になっています。

60歳代以上の回答者が多いこともあって、「通勤」での外出は5割程度ですが、中山地域では他の地域に比べて低くなっています。

「通院」は1割未満で、各地域ともに外出頻度は高くありません。

その他の外出目的は、「食事・社交・娯楽」が多く、特に双海地域で高くなっています。

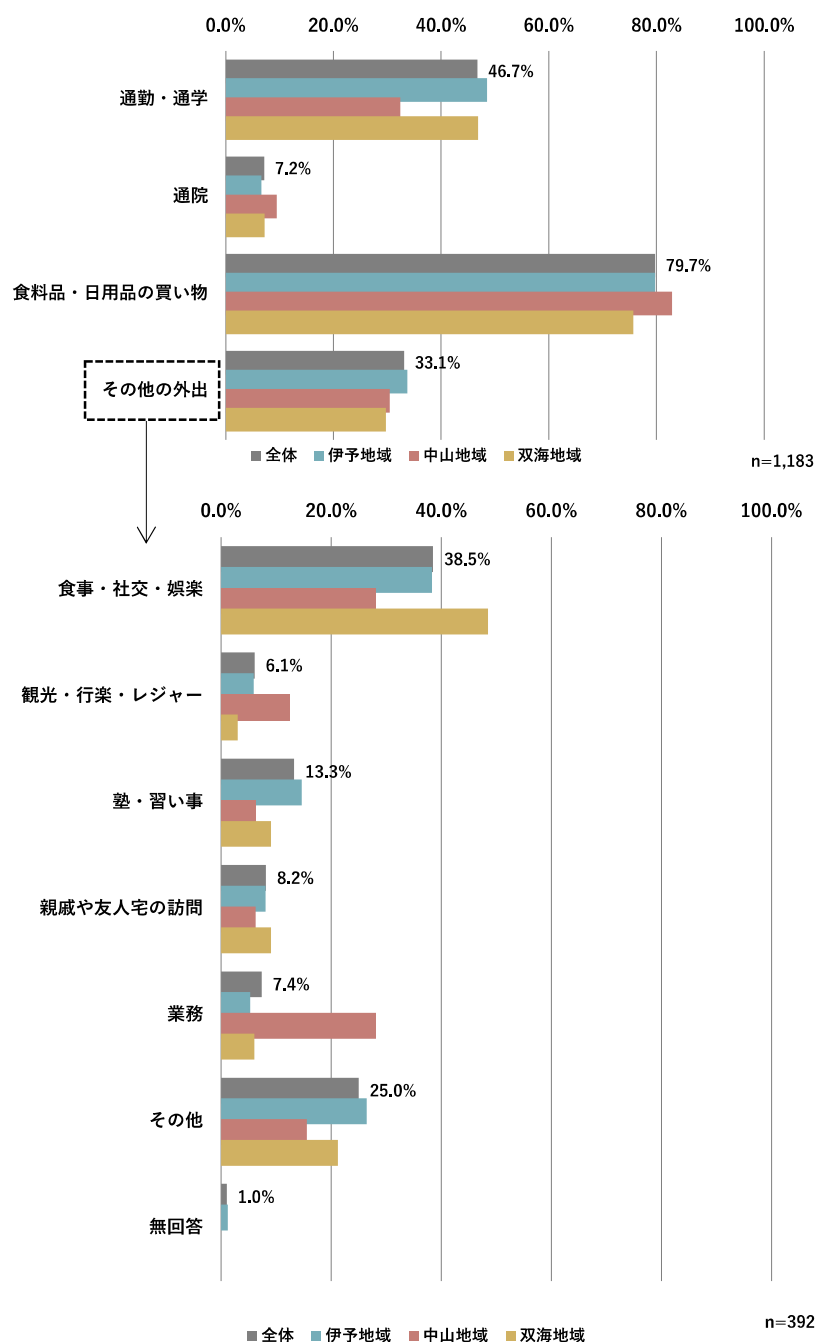


図 3-37 外出目的

b 外出頻度

「通勤・通学」目的での外出は、週に4～5日以上が約9割を占めています。「買い物」目的では、週に2～3日以上の方が6割を占めています。一方、「通院」目的の外出は月に2～3日以下の方が9割弱を占めるなど、頻度は低くなっています。

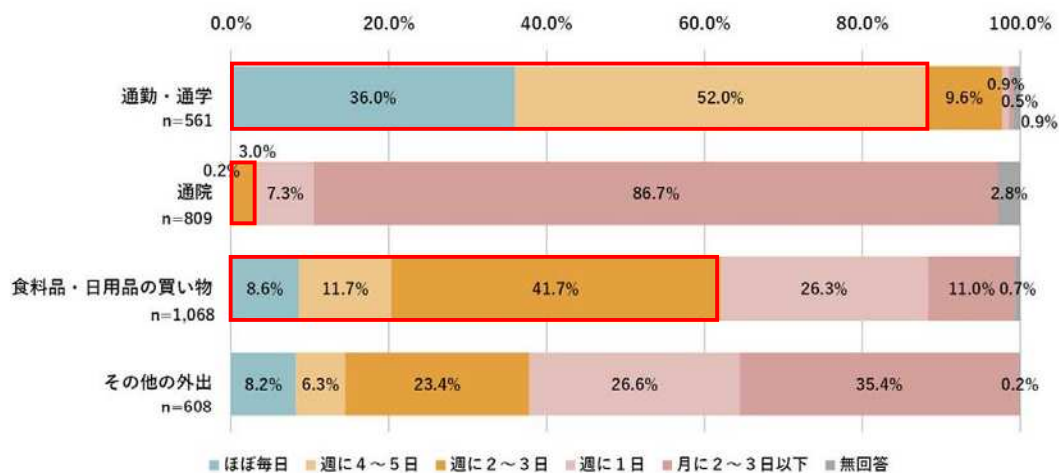


図 3-38 外出頻度（目的別）

外出頻度を地域別に見ると、各地域とも「通勤・通学」目的での外出頻度が高くなっていますが、「買い物」目的や「その他」目的での外出頻度は伊予地域と比べ、中山地域、双海地域は低くなっています。

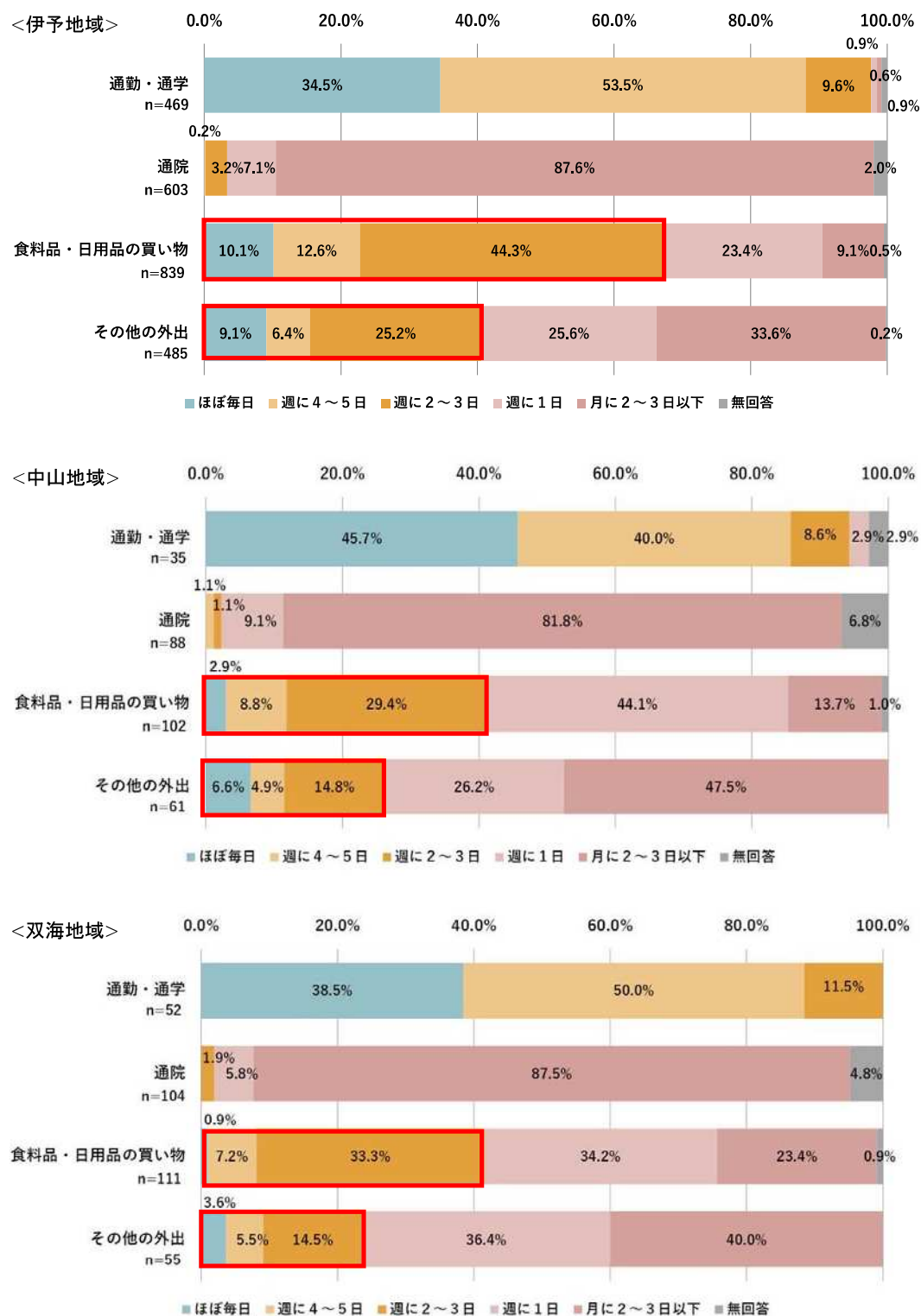


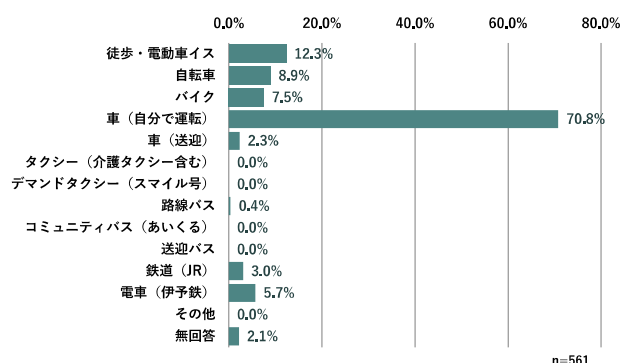
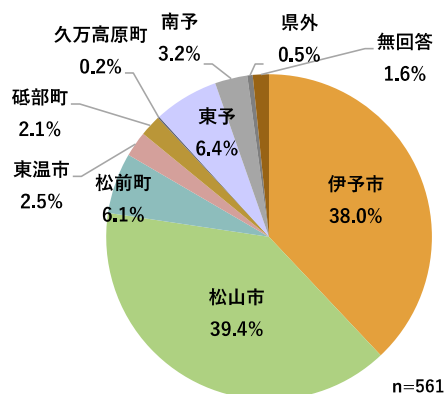
図 3-39 外出頻度（地域別）

c 外出先・移動手段（※複数回答）

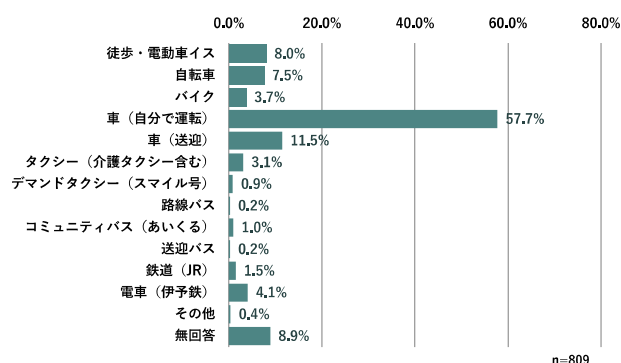
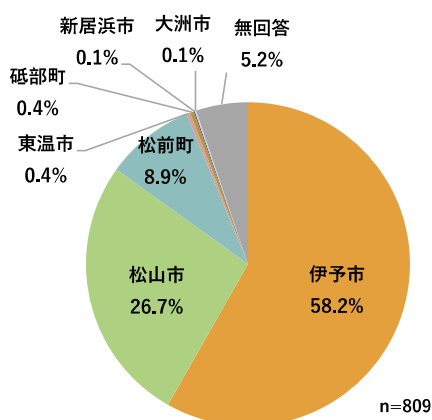
通勤・通学先は、松山市が約4割と最も多くなっています。通院では、伊予市内が6割程度と高い割合を占めています。一方、買い物は、9割近くが伊予市内となっているなど、通勤・通学以外の普段の生活は伊予市内の移動が主体となっています。

外出時の移動手段は、ほとんどが「車（自分で運転）」利用となっています。公共交通の利用は、通勤・通学や通院目的でわずかに見られますが、買物目的での移動ではほとんど利用されていない状況です。

【通勤・通学】



【通院】



【食料品・日用品の買い物】

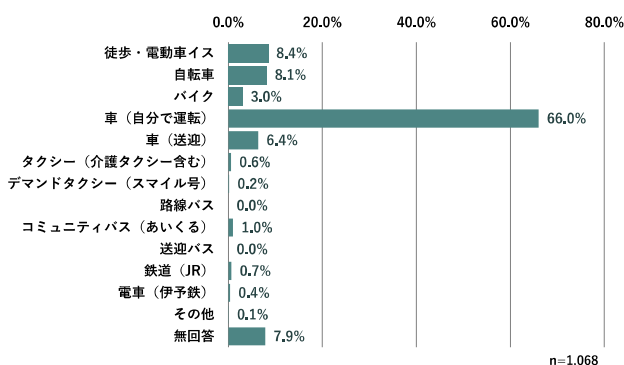
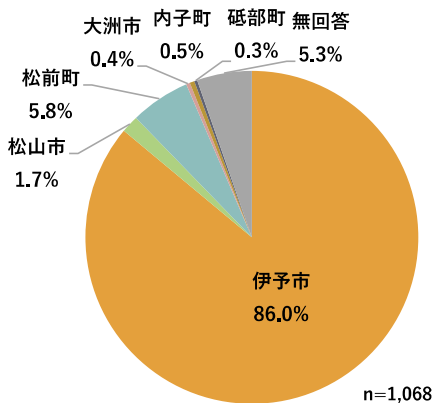


図 3-40 外出先と移動手段

問. 公共交通の利用状況

公共交通を「ほとんど利用しない」、あるいは「年に1日以下」の方が約8割を占めるなど、ほとんど利用されていない状況で、週に1日以上利用する方は、わずか7%に過ぎません。

地域別では、利用できる公共交通が限られている双海地域と中山地域が伊予地域に比べて、利用頻度が低い傾向にあります。

年代別では、20歳代以下では約5割が週に1日以上利用しているのに対して、30～50歳代と60歳代以上では6%程度と低く、年代が高くなるにつれて利用しない方の割合が高くなっています。

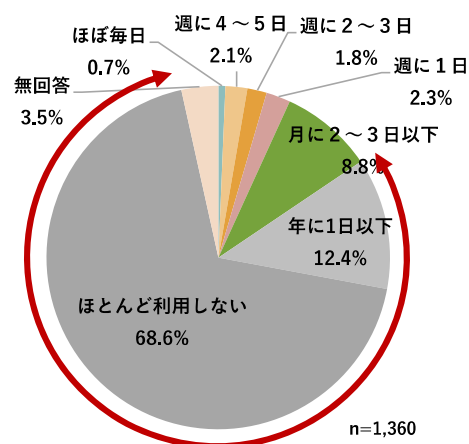


図 3-41 公共交通の利用頻度

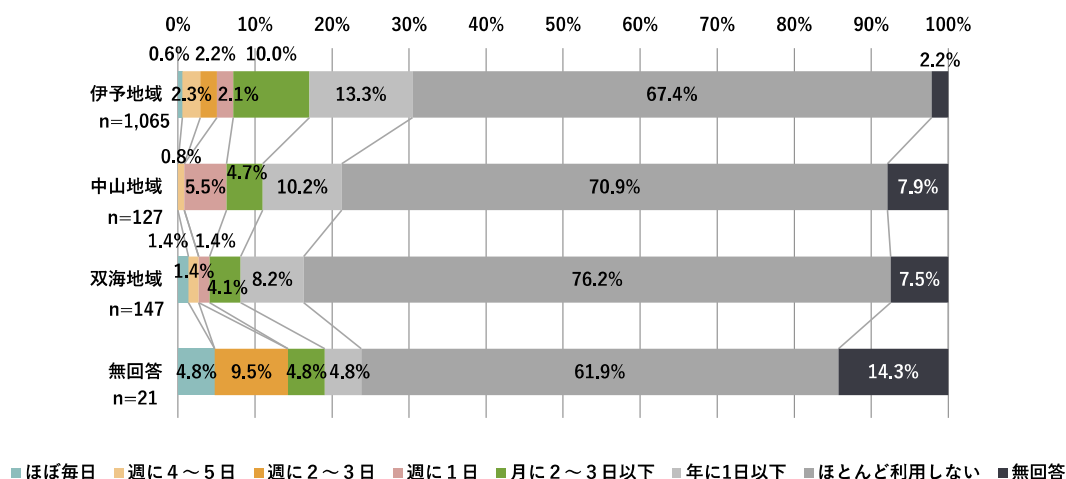


図 3-42 公共交通の利用頻度 (地域別)

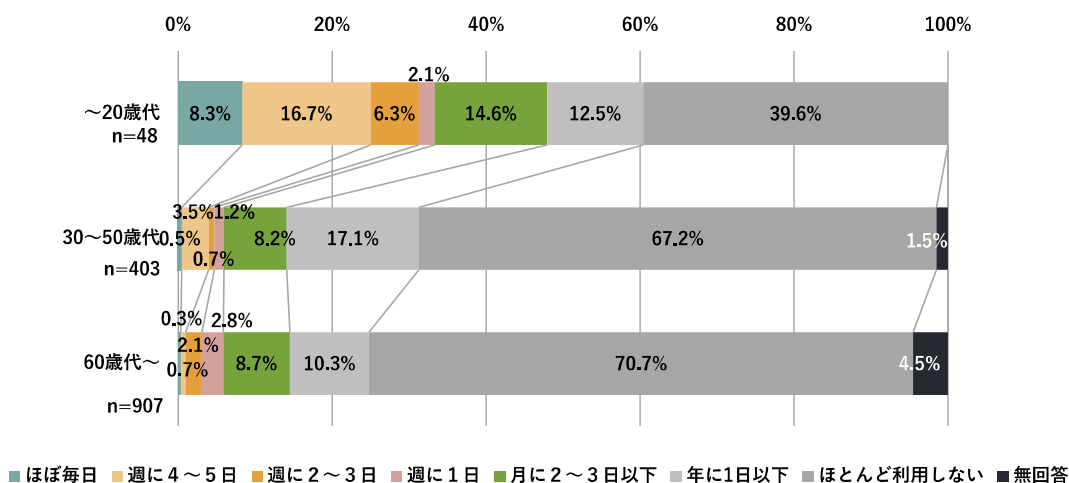


図 3-43 公共交通の利用頻度 (年代別)

普段、市内の公共交通を利用される方

■問. 主に利用する公共交通

主に利用する公共交通は、伊予鉄道が3割程度を占め、次いでJRが2割程度、タクシーが1割弱となっています。

伊予鉄道郡中線駅が位置する伊予地域では、伊予鉄道の利用割合が高くなっていますが、地域内を運行するコミュニティバスの利用は1割に満たない状況です。

中山地域では、伊予地域、双海地域に比べ、タクシーの利用割合が多く、2割弱程度を占めています。

利用できる公共交通が少ない双海地域ではJRの利用割合が6割程度と高くなっており、一方でタクシーはあまり利用されていません。

年代別では、60歳代以上が他の年代に比べて、コミュニティバスやデマンドタクシーなどの利用割合が高くなっています。

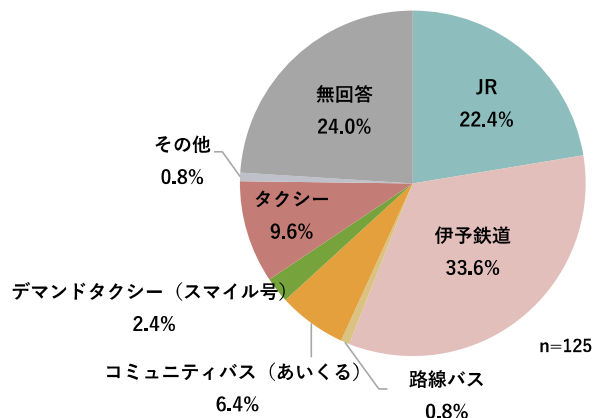


図 3-44 主に利用する公共交通

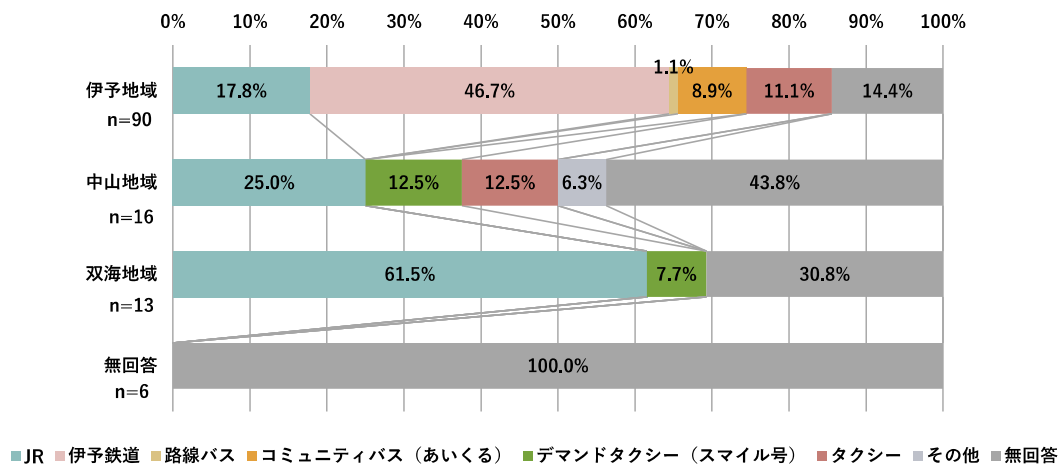


図 3-45 主に利用する公共交通 (地域別)

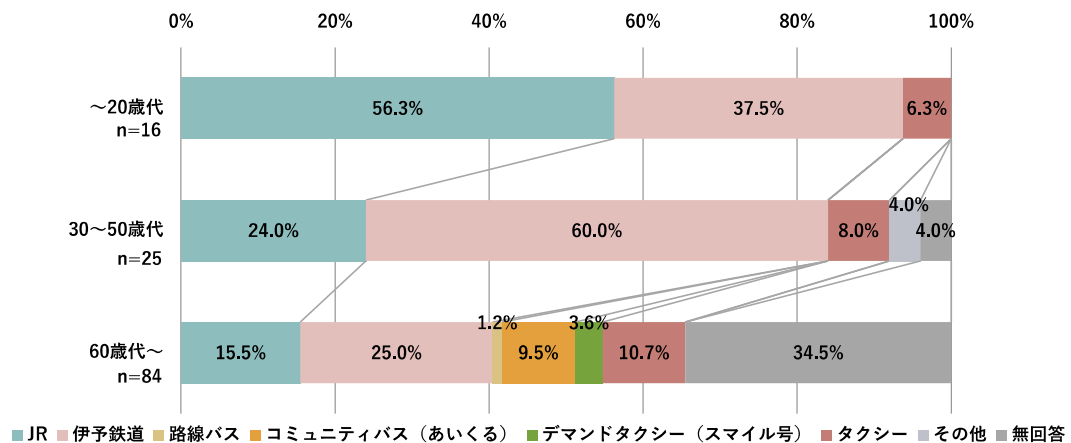


図 3-46 主に利用する公共交通 (年代別)

問. 公共交通の利用目的

「通勤」で公共交通を利用している方が2割程度と最も多くなっていますが、「家族の送迎」での利用も1割程度を占めています。

地域別では、伊予地域が、中山地域、双海地域に比べて「通勤」での利用割合が高く、双海地域では「通学」での利用割合が高くなっています。

年代別では、20歳代以下と30～50歳代は「通勤」、「通学」での利用割合が高く、60歳代以上では、様々な目的で利用されています。

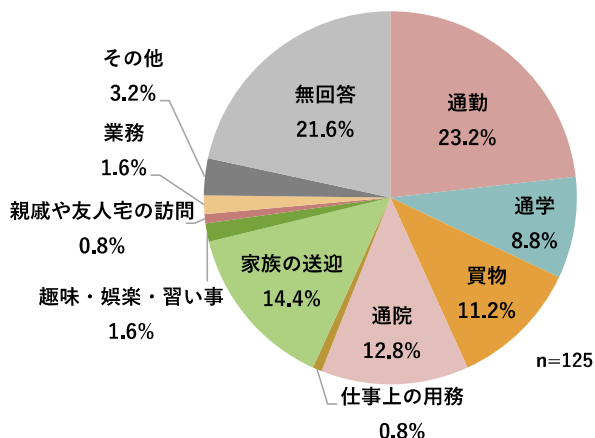


図 3-47 公共交通の利用目的

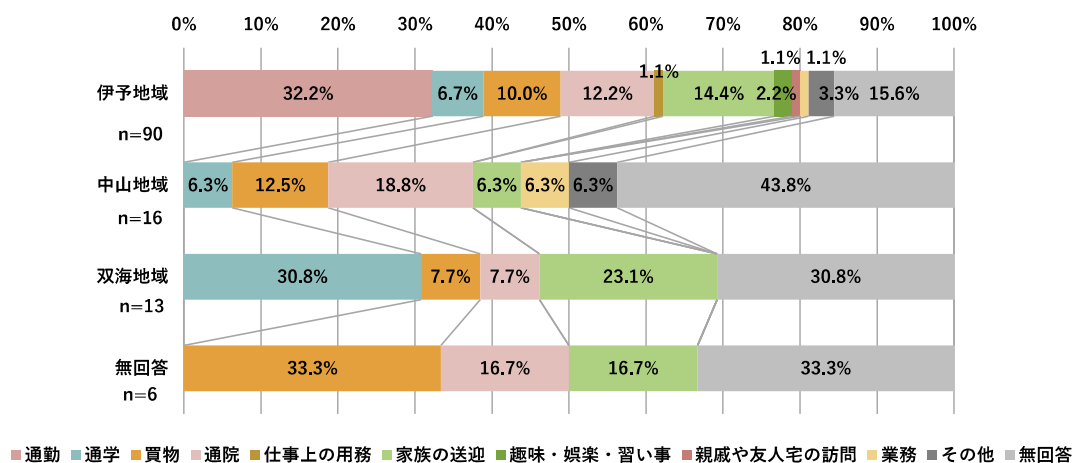


図 3-48 公共交通の利用目的 (地域別)

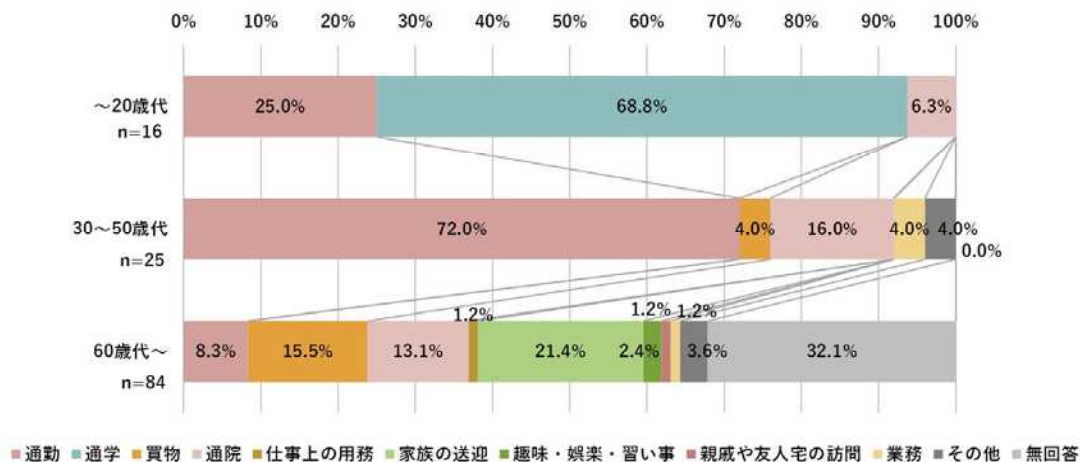


図 3-49 公共交通の利用目的 (年代別)

■問. 主に利用する公共交通の選択理由（※複数回答）

利用する公共交通の選択理由として、「目的地に行きやすい」と回答した方が4割と最も多くなっています。次いで、「バス停・駅まで行きやすい」が3割弱、「利用したい時間帯に利用できる」が2割程度となっています。「他に移動手段がない」を理由に挙げている方も2割程度います。

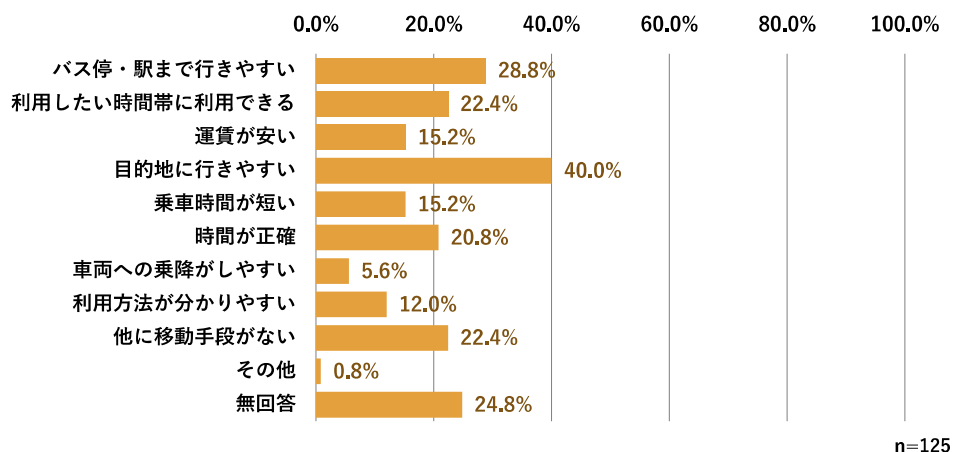


図 3-50 主に利用する公共交通の選択理由

選択理由を地域別に見ると、伊予地域では、他の地域と比べ「バス停・駅まで行きやすい」、「目的地に行きやすい」と回答した方が多くなっています。一方、中山地域と双海地域では、「運賃が安い」、「時間が正確」、「他に移動手段がない」と回答した方が多く、特に双海地域では、回答者全員が「他に移動手段がない」を理由に挙げています。

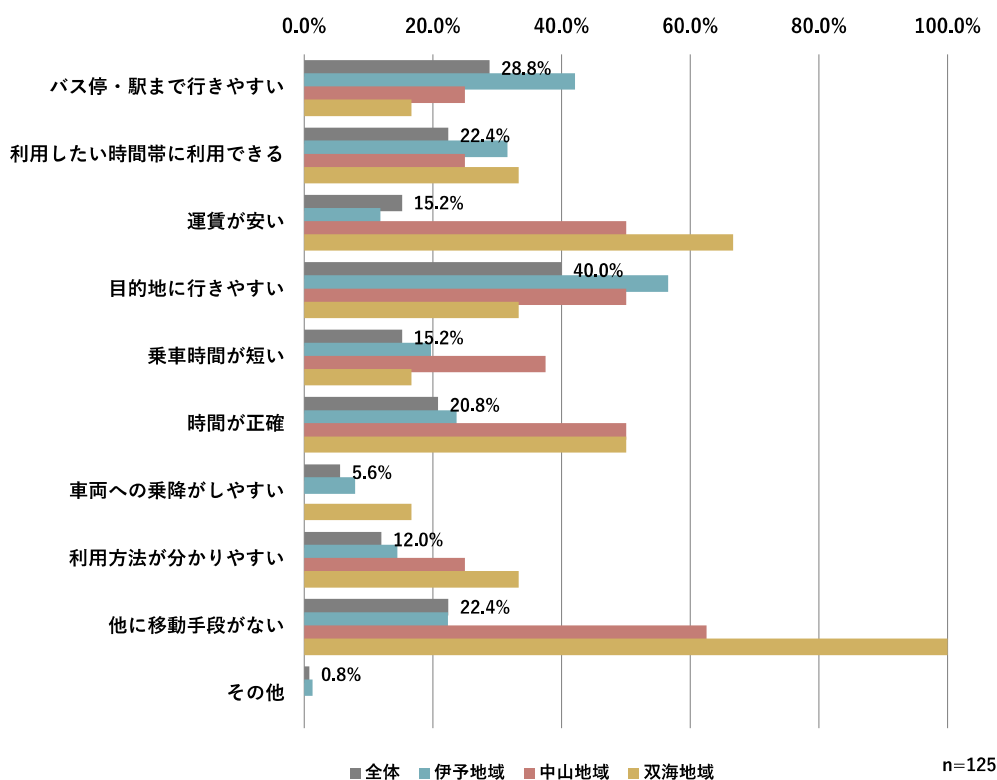


図 3-51 主に利用する公共交通の選択理由（地域別）

公共交通の選択理由を移動手段別に見ると、ＪＲでは、多くの方が目的地への行きやすさ、時間の正確さを挙げています。

伊予鉄郊外電車では目的地への行きやすさが最も高い割合となっています。

コミュニティバスについては、「バス停・駅まで行きやすい」が多く、他にも「運賃が安い」、「他に移動手段がない」を利用理由に挙げています。

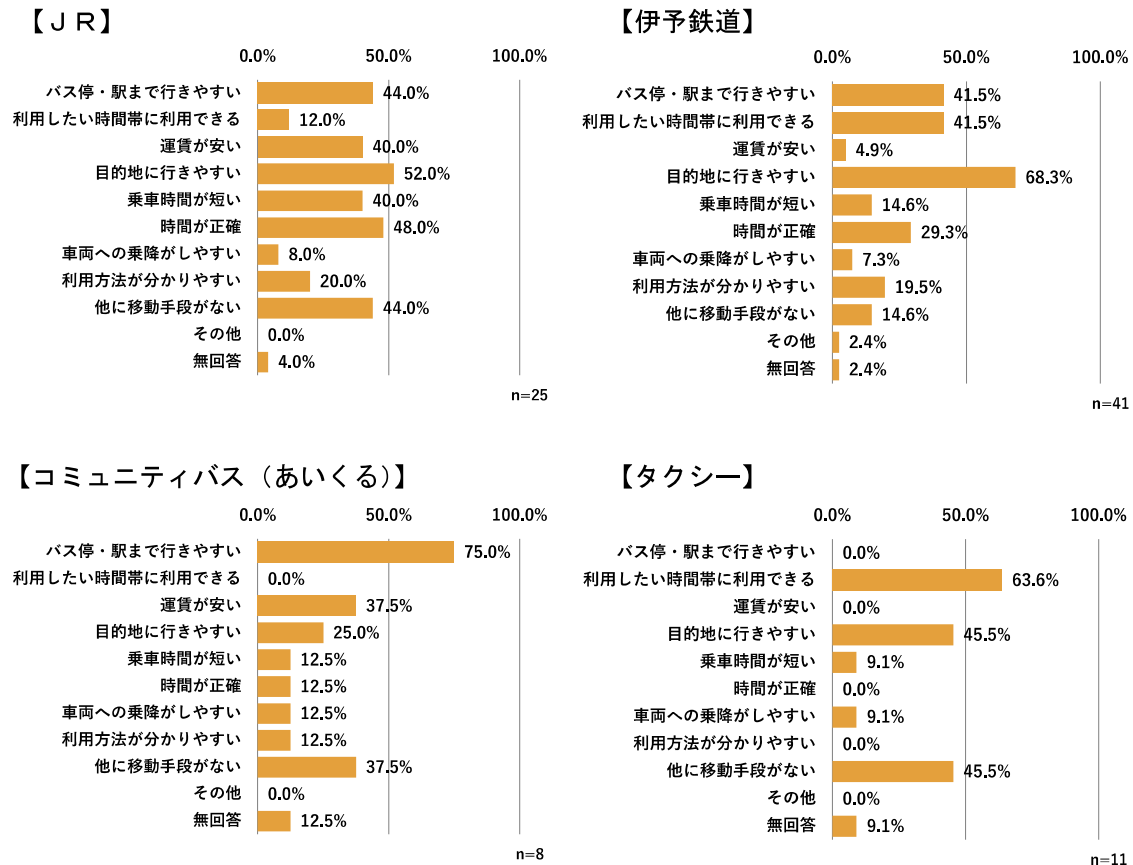


図 3-52 主に利用する公共交通の選択理由（移動手段）

※デマンドタクシーは、回答が1名のため、集計対象外とした。

■問. 公共交通に対する満足度

公共交通に対して、どの項目でも「普通」と回答の方が高い割合を占めています。不満の割合が高いのは、「運行間隔・運行本数」、「運行時間帯」で、それぞれ2割程度を占めています。

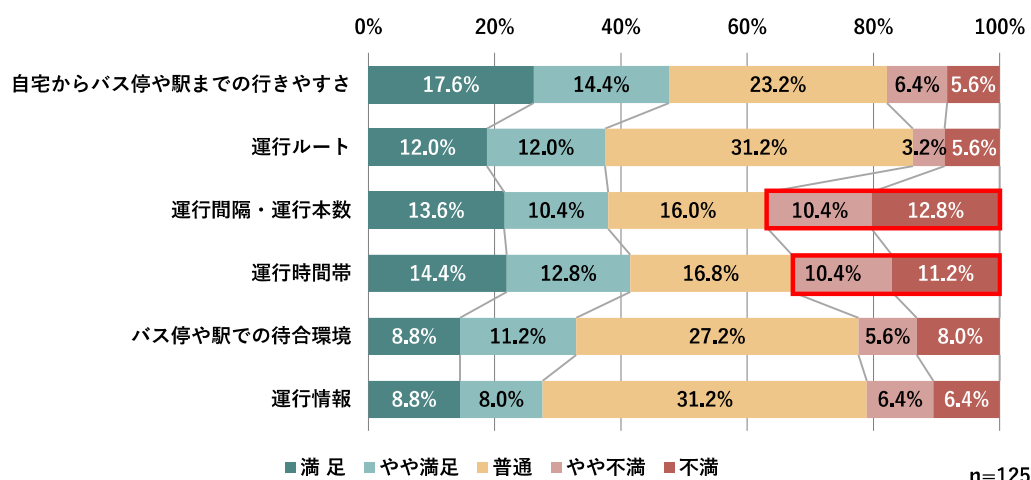
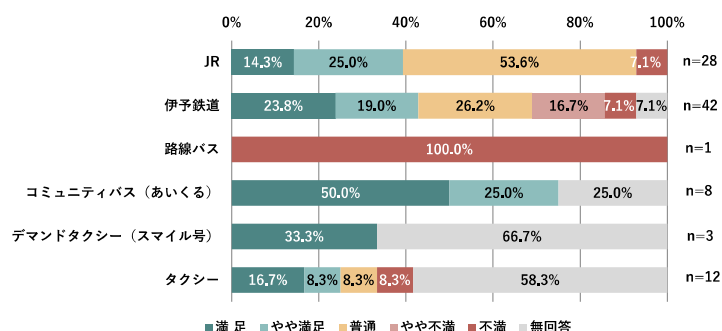


図 3-53 公共交通に対する満足度

【自宅からバス停や駅までの行きやすさ】

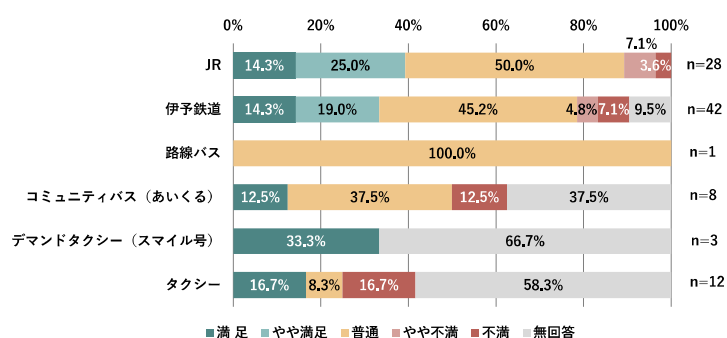
バス停や駅までの行きやすさは、コミュニティバスの満足度が高いほか、JRや伊予鉄道でも高くなっています。



【運行ルート】

運行ルートは各手段とも「普通」が高い割合を占めています。

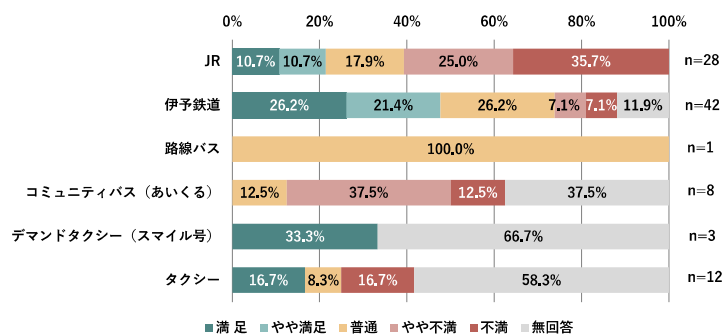
コミュニティバスの運行ルートに不満を持っている方がわずかにいます。



【運行間隔・運行本数】

運行間隔・本数は、ＪＲ及びコミュニティバスで、不満の割合が高くなっています。

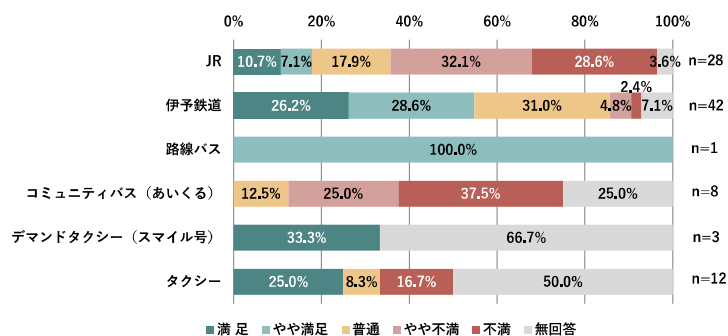
特に、コミュニティバスは、満足と回答した方はいない状況です。



【運行時間帯】

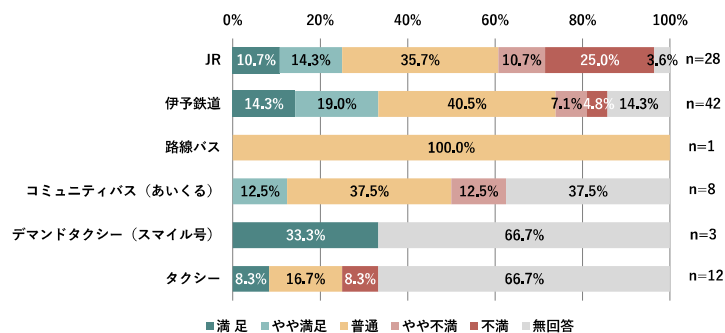
ＪＲ、コミュニティバスでは、運行間隔・運行本数同様、６割程度が不満をお持ちです。

伊予鉄道は約半数の方が満足と回答しています。



【バス停や駅での待合環境】

各手段とも「普通」と回答された方が多くなっていますが、ＪＲでは、不満の割合が高くなっています。



【運行情報】

各手段とも「普通」と回答された方が多くなっていますが、ＪＲでは、４割程度が不満をお持ちになっています。

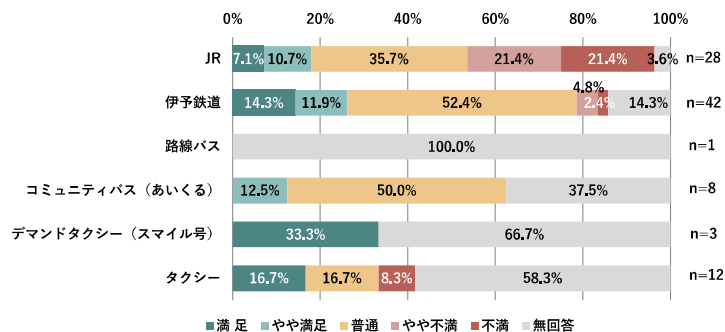


図 3-54 公共交通に対する満足度（項目別・交通手段別）

■問. 自宅～駅・バス停までの移動手段とおおよその時間

自宅から駅またはバス停までの移動手段は、「徒歩」が約4割と多くを占めていますが、車や自転車でアクセスされる方もそれぞれ1割程度います。

駅・バス停までの所要時間は、「5分以内」、「10分以内」が多くなっていますが、伊予地域に比べて、中山地域、双海地域は、アクセス時間が若干長い傾向にあります。

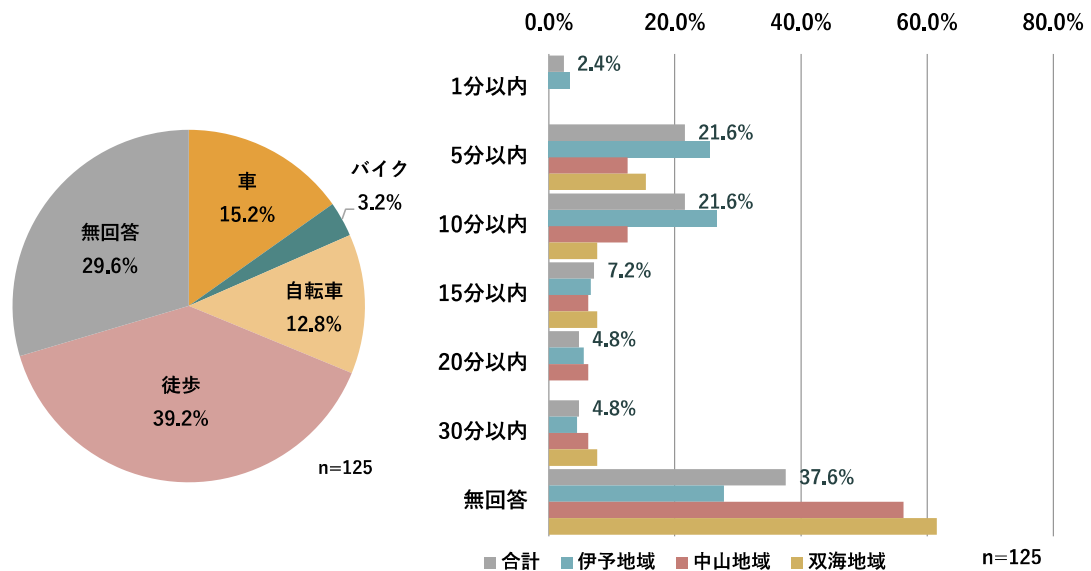


図 3-55 駅・バス停までの移動手段と所要時間

普段、公共交通を利用されない方

■問. 公共交通を利用しない理由

普段、公共交通を利用しない理由として、「目的地に直接行きたい」を挙げる人が5割と突出しています。次いで、「駅・バス停までが遠い」、「運行本数が少ない」ことを理由に挙げている方が2割程度います。

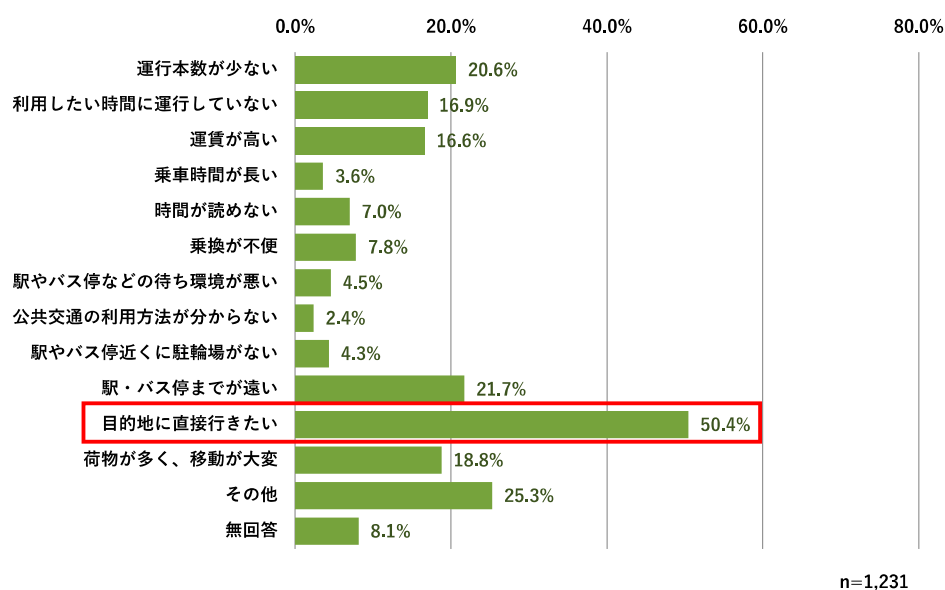


図 3-56 公共交通を利用しない理由

地域別では、各地域とも「目的地に直接行きたい」と回答した方が多く、双海地域では、伊予地域、中山地域に比べて「運行本数が少ない」の割合が高くなっています。中山地域では、他の地域に比べて「駅やバス停近くに駐輪場がない」ことを挙げている方が多くなっています。

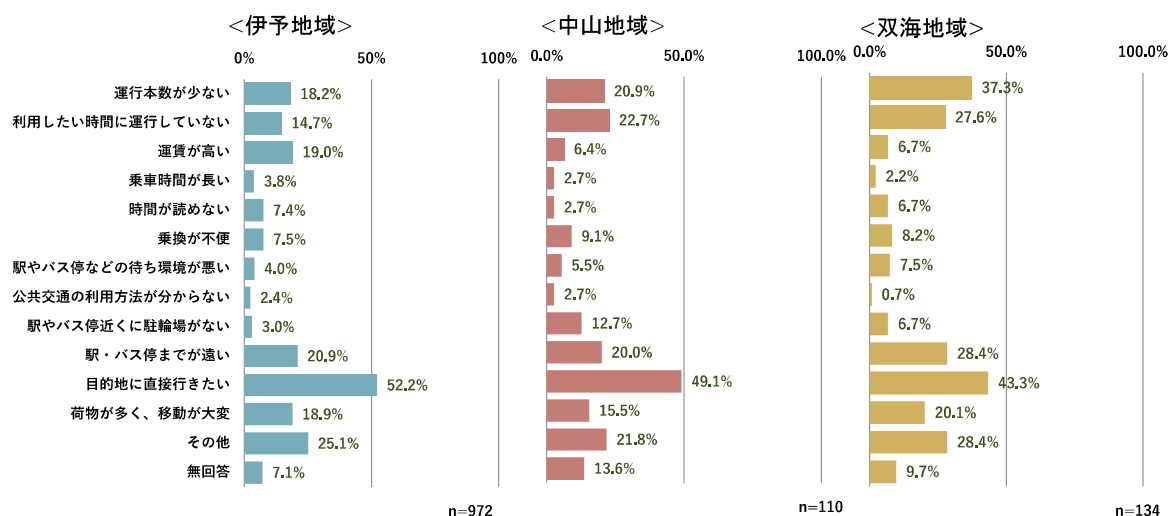


図 3-57 公共交通を利用しない理由（地域別）

問. 公共交通の利便性等改善後の利用意向

公共交通の利便性が改善された場合、「利用する」または「内容次第で利用する」という方は、合わせて4割弱います。

一方で、改善されたとしても利用しないという方が4割程度を占めており、特に、30歳～50歳代、60歳代以上でその割合が高くなっています。

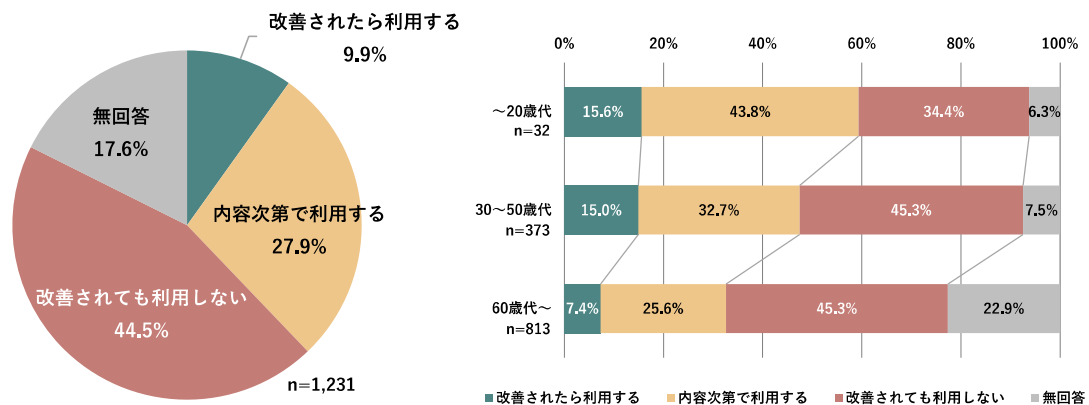


図 3-58 利便性等改善後の利用意向

全ての方

■問. 公共交通において重要視すること（※複数回答）

重要視する事項として「運賃の安さ」、「運行本数の多さ」と回答した方がそれぞれ半数近くと多くなっています。

そのほか、「市内全域に行けるような新たな公共交通」や「運行時間帯」を挙げる方が3割程度います。

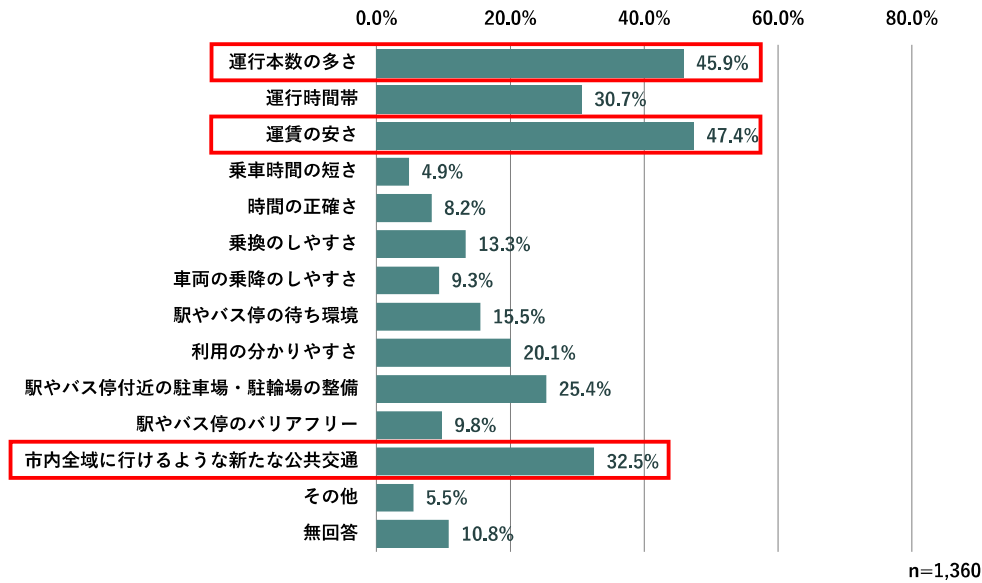


図 3-59 公共交通の利用において重要視する事項

地域別では、各地域とも「運行本数の多さ」と回答した方が多くなっていますが、伊予地域では、他の地域に比べて「運賃の安さ」、双海地域では、「市内全域に行けるような新たな公共交通」の割合が高くなっています。

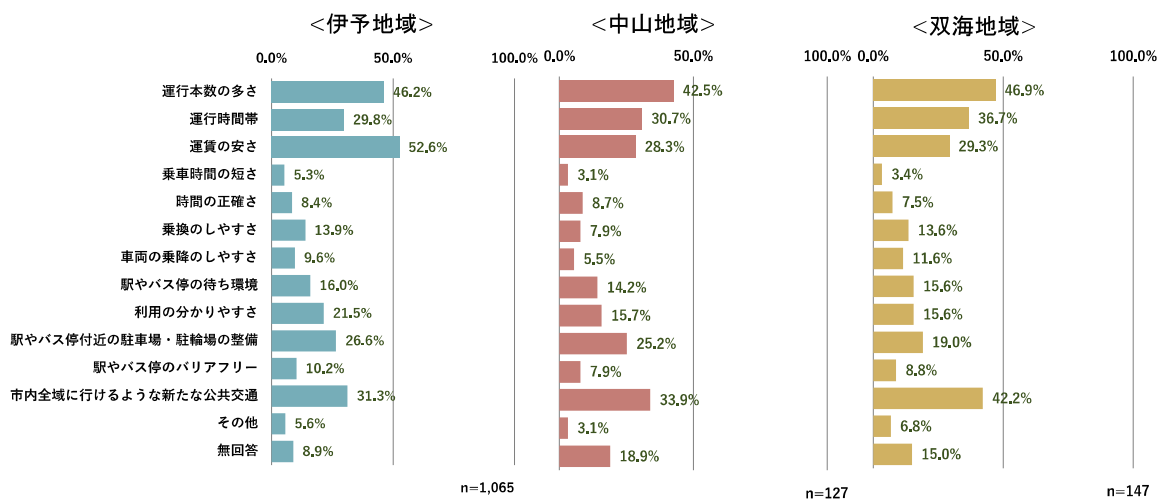


図 3-60 公共交通の利用において重要視する事項（地域別）

■問. スマートフォンの所有状況

スマートフォンを所有し、インターネットなどを利用するという方は約5割を占めており、年代が低くなるにつれて所有割合が高い傾向にあります。スマートフォンを持っていない方のほとんどが70歳代以上となっています。

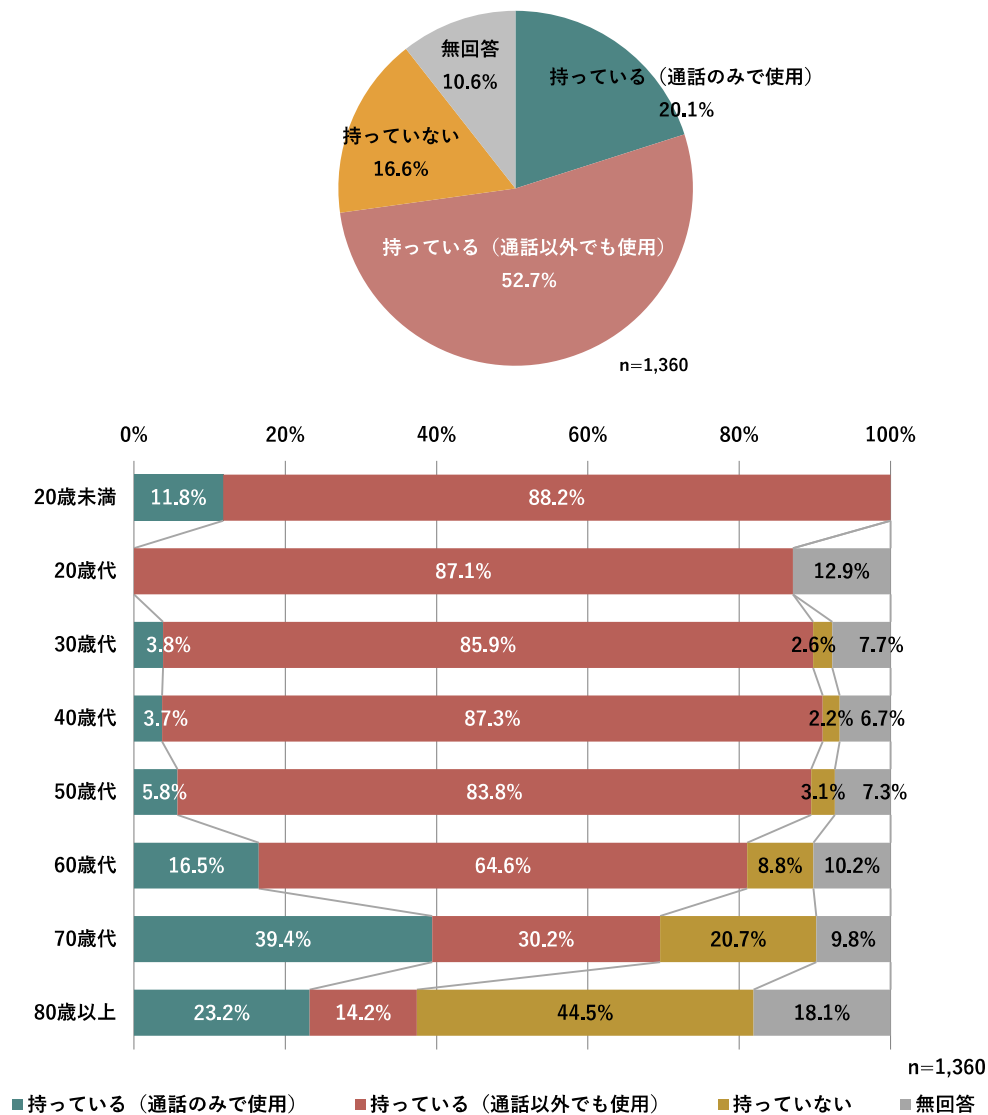


図 3-61 スマートフォンの保有と活用

■問. オンラインサービスの利用

オンラインサービスを利用するという方は2割程度と少なく、世代が高くなるにつれて利用割合が低い傾向にあります。

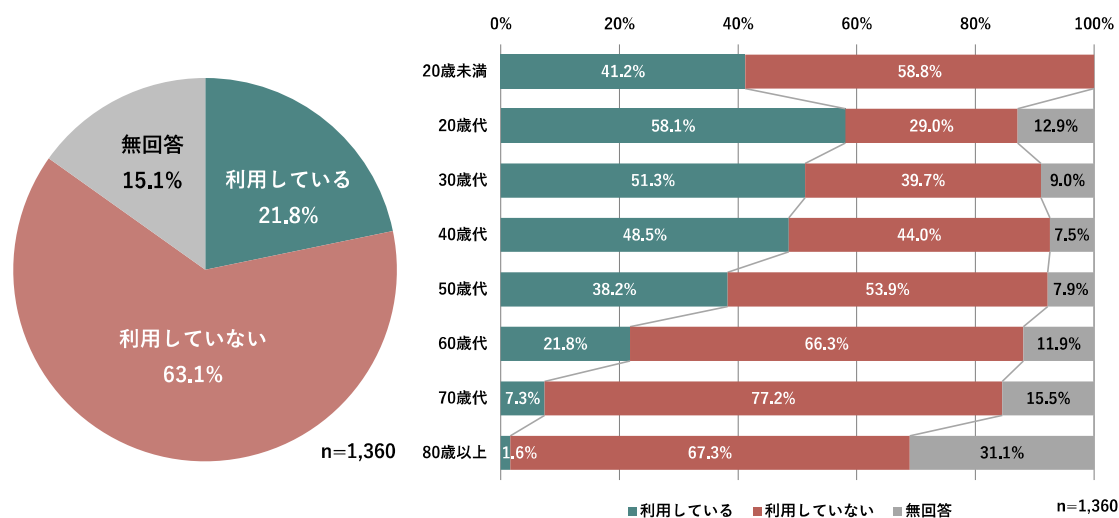


図 3-62 オンラインサービスの利用状況

■問. オンラインサービス利用による公共交通利用の変化

オンラインサービスを利用しても公共交通の利用回数は変わらないという方は約7割、利用回数が減った方は約2割程度であり、現状では、オンラインサービスの普及が公共交通利用に与える影響は小さくなっています。

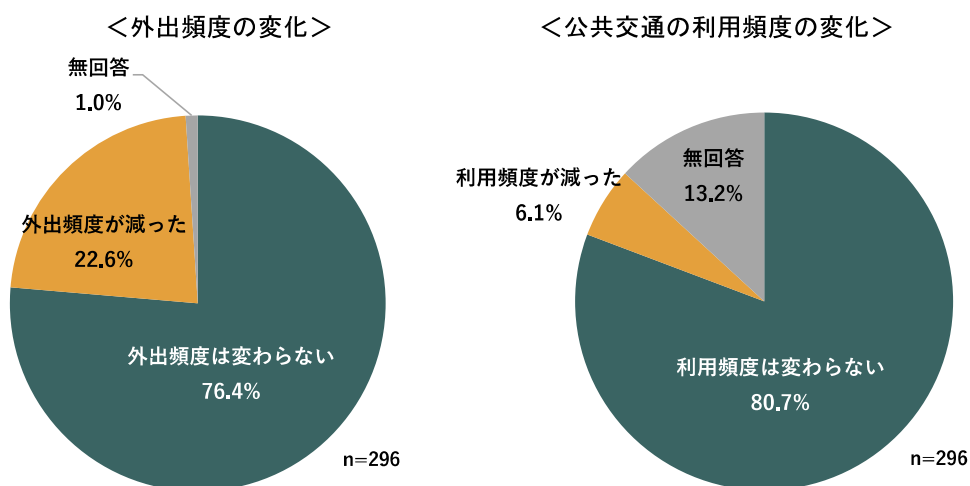


図 3-63 オンラインサービス利用の公共交通への影響

3-6-2 鉄道利用者アンケート

鉄道（ＪＲ、伊予鉄道郡中線）の利用実態と利用者の意識を把握するため、アンケート調査を実施しました。

【調査概要】

- 調査対象：ＪＲ 5 駅（鳥ノ木駅、伊予市駅、伊予中山駅、伊予上灘駅、下灘駅）
伊予鉄道郡中線 3 駅（新川駅、郡中駅、郡中港駅）
- 配布数：計 1,401 票（ＪＲ 駅 696 票、伊予鉄道郡中線 705 票）
- 調査期間：令和 5（2023）年 10 月初旬～10 月中旬
- 調査方法：現地での手渡し配布・郵送回収（Web 回答併用）
- 回答者数：256 票（回収率 18.3％） ※令和 5（2023）年 12 月 27 日現在

■問. 属性

a 居住地

回答者の 8 割が市内にお住まいの方で、市外居住者が 2 割となっています。伊予市内の内訳は、伊予地域が 9 割弱と多く、中山地域、双海地域の利用者はそれぞれ 5％程度と少ない状況です。

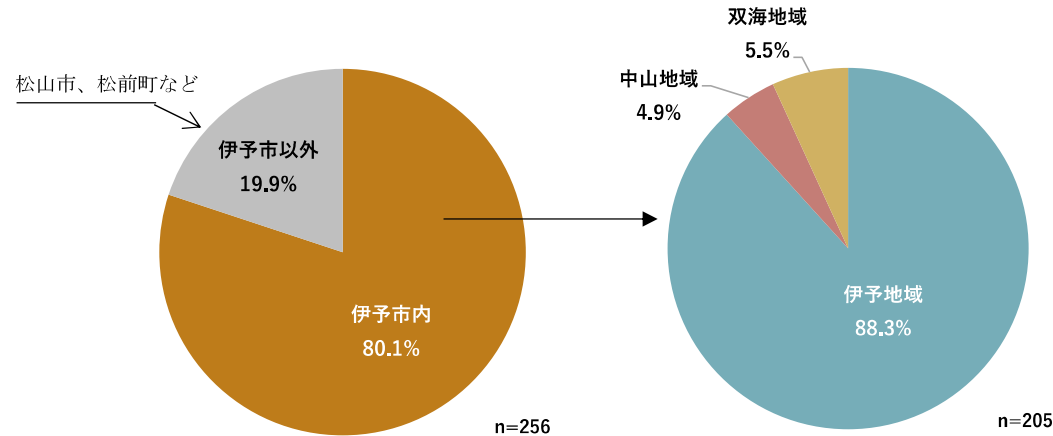


図 3-64 居住地

b 性別・年代

回答者の性別は男性・女性が概ね 1/2 ずつとなっています。20 歳未満及び 50 歳代の利用者がそれぞれ 2 割弱を占め、60 歳代以上が 3 割程度を占めています。

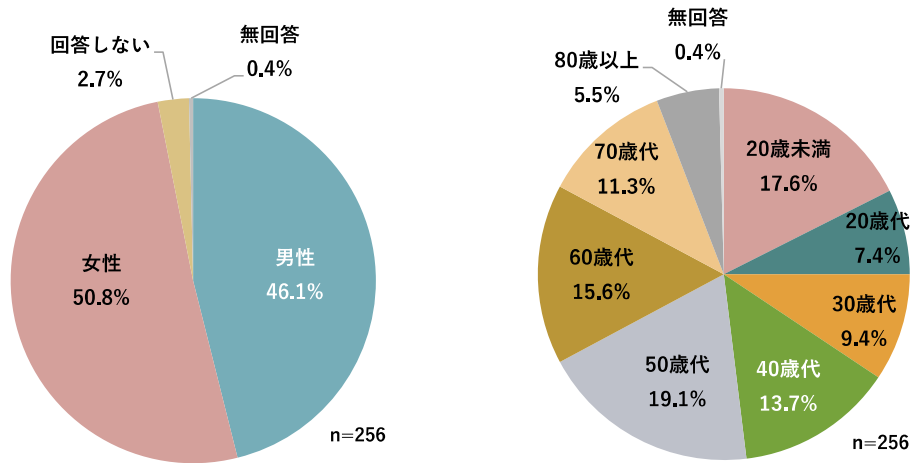


図 3-65 属性（性別、年代）

c 運転免許の保有

自動車の運転免許を持たれている方は 4 割程度で、自動車の運転免許を持っていない方が 3 割弱、免許を返納した方が 1 割強います。

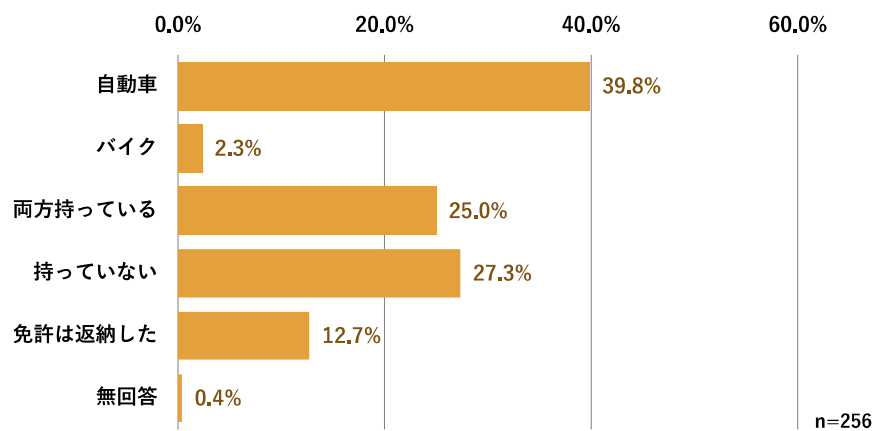


図 3-66 運転免許の保有

d 自由に使える自動車

自分専用の車がある、又は、家族共有の車がある方は3割程度で、無いと回答した方も3割程度います。

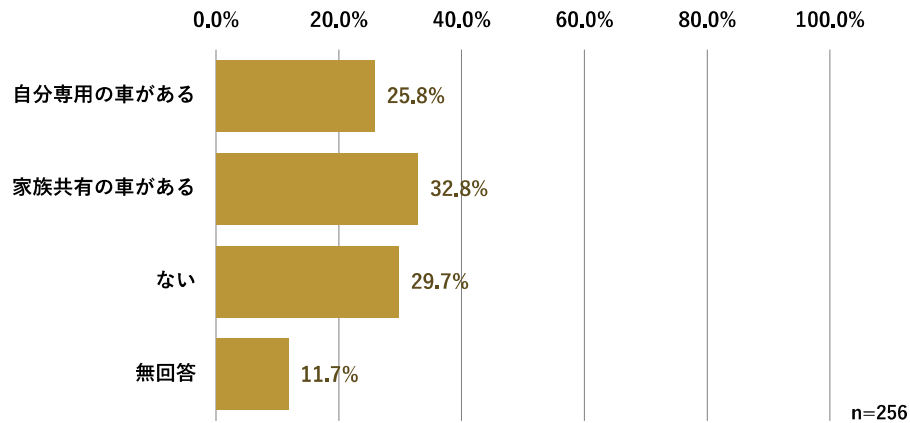


図 3-67 運転免許の保有

問. 利用目的（※最大2つ）

鉄道利用は、「通勤」目的での利用が多く、6割弱を占めています。

その他、「食事・社交・娯楽」や「買物」、「通学」目的での利用がそれぞれ2割程度となっています。

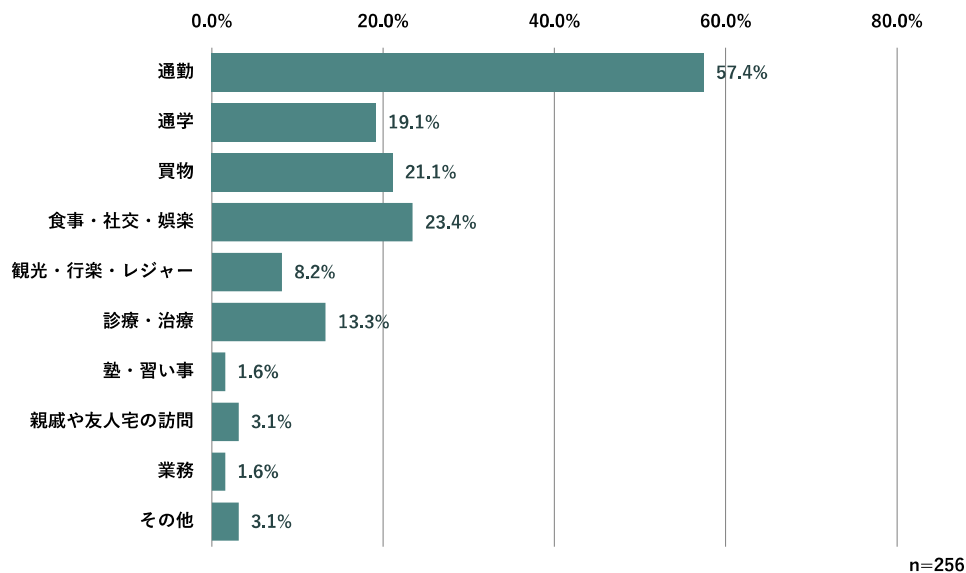


図 3-68 利用目的

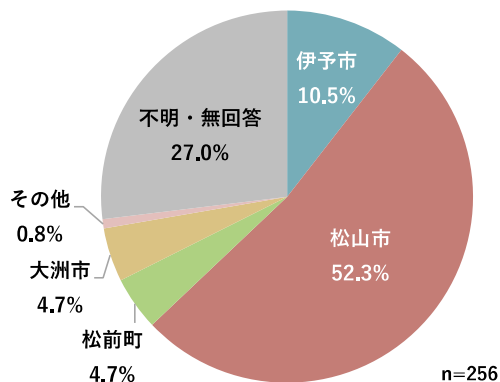
■問. よく行く目的地（※複数回答）

通勤目的では、「松山市」を目的地とする方が約5割を占めています。

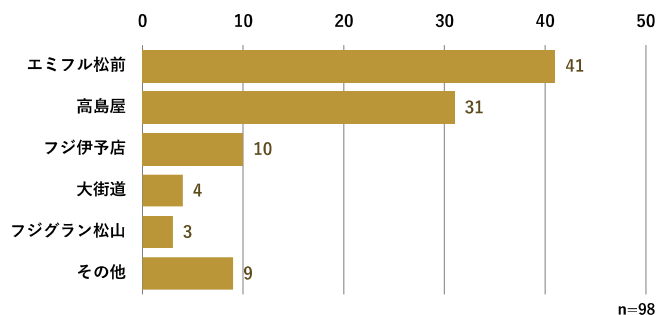
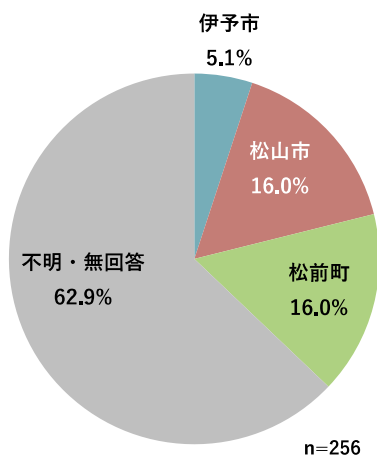
食料品・日用品の買い物でよく行く目的地は、松前町の「エミフル松前」、松山市の「高島屋」を挙げる方が多くなっています。

通院では、「県立中央病院」、「日赤病院」など、松山市内の大病院が多く、挙げられています。

<通勤>



<食料品・日用品の買い物>



<通院>

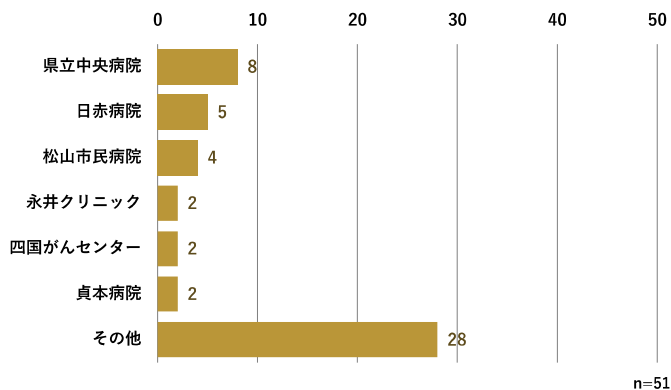
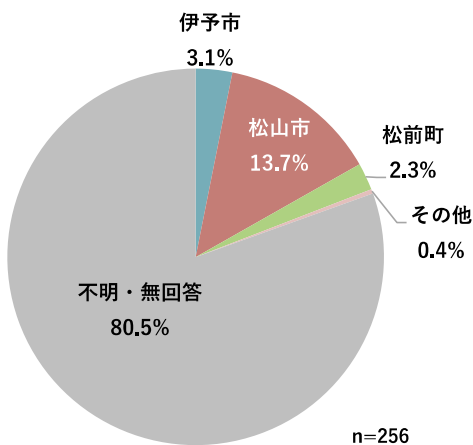


図 3-69 よく行く目的地

■問. 利用理由（※複数回答）

鉄道利用の理由として、回答者の約6割が「目的地に行きやすい」を挙げています。

次いで「時間が正確」の割合が高いほか、「バス停・駅まで行きやすい」、「利用したい時間帯に利用できる」、「利用方法が分かりやすい」なども利用理由として多くなっています。

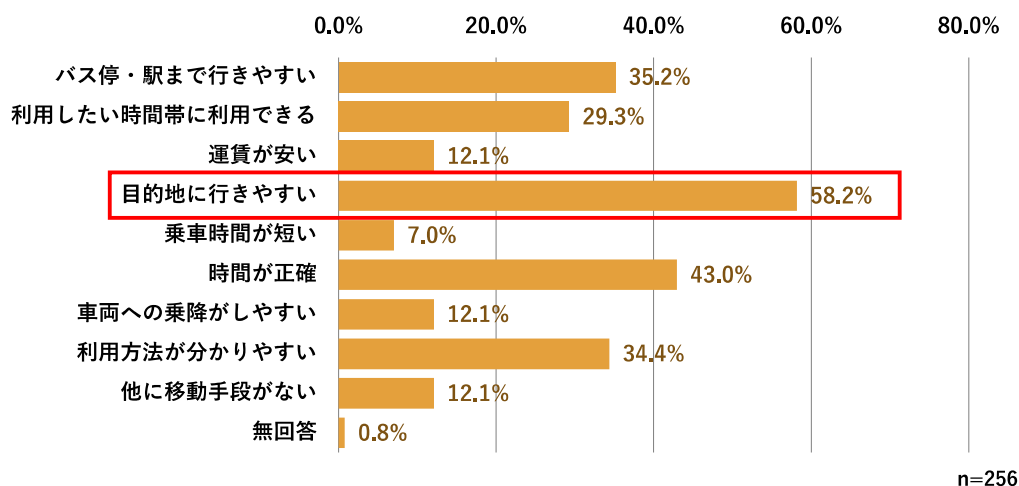


図 3-70 利用する理由

■問. 利用頻度

「週に4～5日」以上の高い頻度で鉄道を利用されている方が約7割を占めています。

一方で、月に2～3日以下、ほとんど利用しない方が2割程度います。

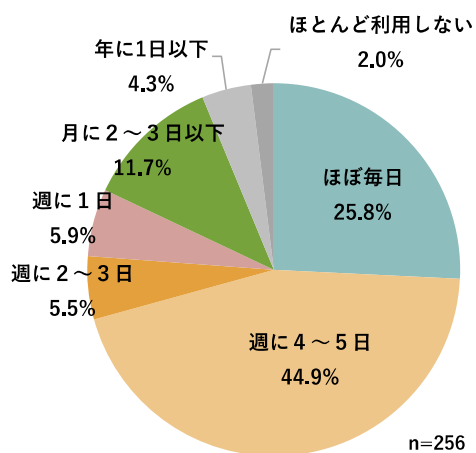


図 3-71 利用頻度

■問. 駅までの交通手段

自宅から乗車駅までの移動手段は、「徒歩・電動車いす」が約5割を占め、比較的駅に近い方が利用されていることが伺えます。自転車を利用して乗車駅、目的地に向かう方も2割程度みられます。

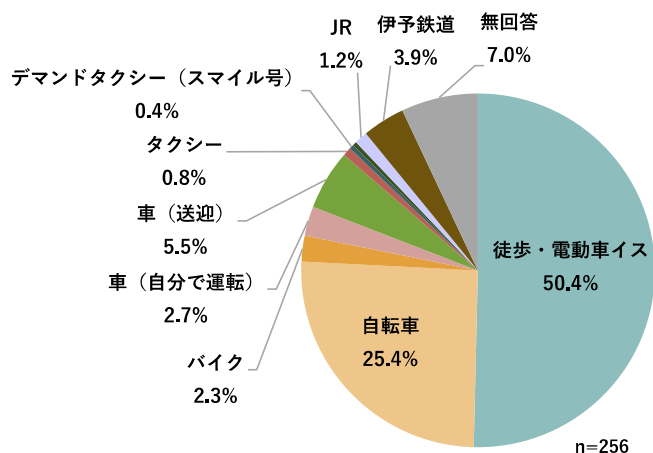


図 3-72 駅までの交通手段

■問. 鉄道のサービスに対する満足度

鉄道利用において、「自宅や仕事場から駅までの行きやすさ」、「乗車駅から目的地までの行きやすさ」に対する満足度は高い傾向がありますが、「運賃」に対しては、「不満」の割合が高くなっています。その他、運行間隔・運行本数や運行時間帯などに対しても、それぞれ3割程度が不満と回答しています。

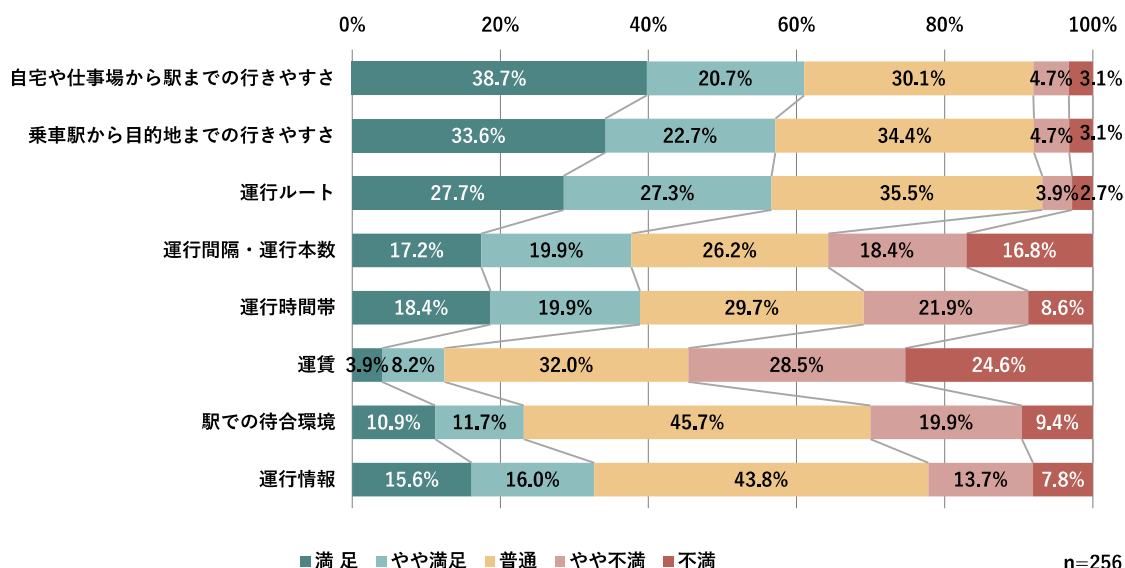
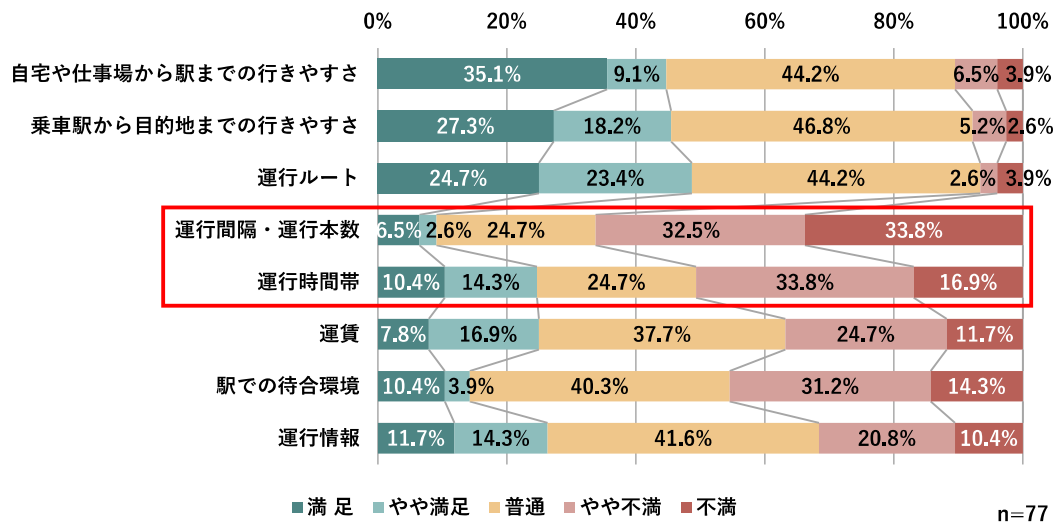


図 3-73 鉄道のサービスに対する満足度

J R利用者は、「自宅や仕事場から駅までの行きやすさ」、「乗車駅から目的地までの行きやすさ」、「運行ルート」に対する満足度は高い傾向がありますが、「運行間隔・運行本数」、「運行時間帯」、「駅での待合環境」に対しては、半数以上が「不満」と回答しています。

伊予鉄道利用者は、J R利用者と比べ、「運行間隔・運行本数」、「運行時間帯」の満足度は高い傾向がありますが、「運賃」に対しては半数以上が「不満」と回答しています。

< J R利用者 >



< 伊予鉄道利用者 >

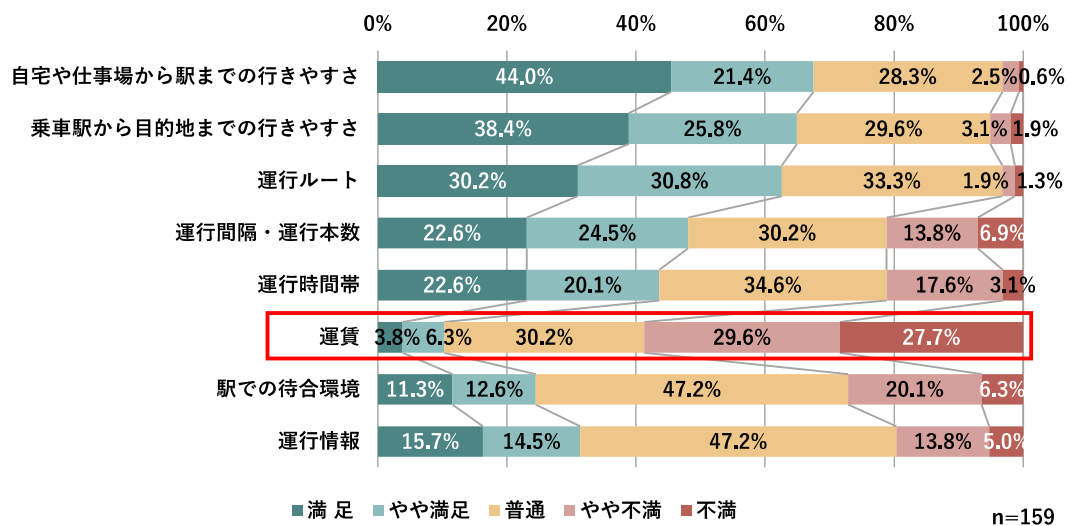


図 3-74 鉄道のサービスに対する満足度（利用手段別）

■問. 改善ニーズ（※複数回答）

鉄道に対して改善してもらいたい点として、「運賃の安さ」を挙げている方が約7割弱と最も多く、次いで、「運行本数の多さ」、「運行時間帯」などに対するニーズが高くなっています。

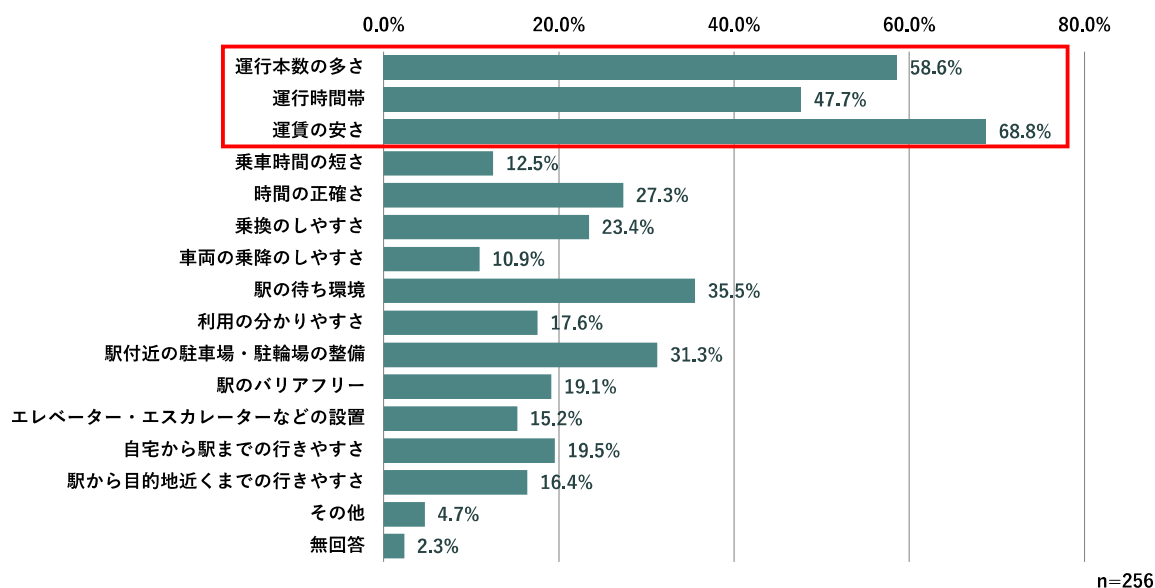


図 3-75 改善ニーズ

鉄道利用者別では、JR利用者は、「運行本数の多さ」を挙げている方が約9割と最も多く、次いで、「運行時間帯」、「運賃の安さ」などに対するニーズが高くなっています。

伊予鉄道利用者は、「運賃の安さ」を挙げている方が約7割と最も多く、次いで、「運行本数の多さ」、「運行時間帯」などに対するニーズが高くなっています。

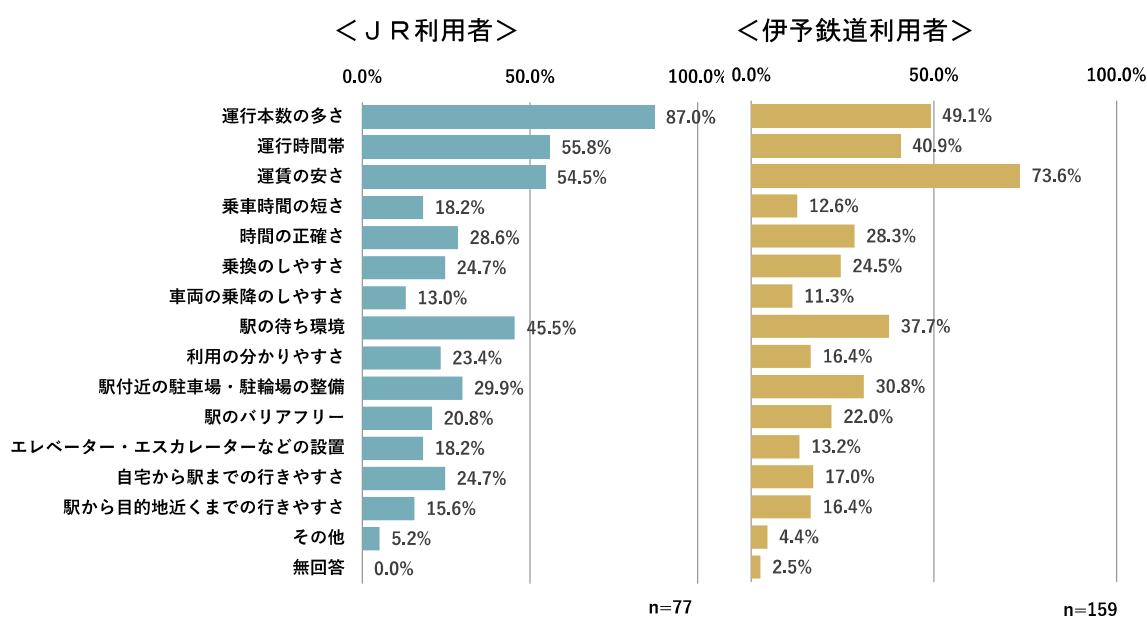


図 3-76 改善ニーズ（利用手段別）

【鉄道に対する主な意見】

□運行本数

- ・ J R の運行本数を伊予鉄道と同じくらいに増やしてほしい。
- ・ 通勤・通学の時間帯は増便して欲しい。
- ・ 現状の運行本数を維持して欲しい。
- ・ 午後 1 時から 4 時くらいに便数が欲しい。
- ・ 朝・夕のピーク時は 15 分に 1 本の便数にしてほしい。

□運行時間帯

- ・ 朝 7 時台の便を増やしてほしい。
- ・ 終電を 0 時近くまで延長して欲しい。
- ・ 伊予鉄郊外線と市内電車の乗り継ぎを改善して欲しい。

□駅及び周辺施設

- ・ 新川駅にトイレを設置してほしい。
- ・ 駐輪場に屋根がないので設置してほしい。(伊予市駅、新川駅、郡中駅)
- ・ 郡中港駅の送迎用の駐車スペースがない。
- ・ 放置自転車があり駐輪しづらい。(新川駅、郡中駅)
- ・ J R 伊予市駅の階段がきつく、エレベーターやスロープを設置してほしい。
- ・ 新川駅を降りたところが車道すれすれで子どもが危ない。
- ・ 待合所の屋根が短い。(新川駅、伊予市駅、鳥ノ木駅)
- ・ 郡中港駅に送迎用の駐車スペースがない。
- ・ 椅子やベンチを設置してほしい。(伊予市駅、)

□運賃

- ・ 運賃がかなり高い。
- ・ 運賃が高いのでポイントがたまる制度があると嬉しい。

□その他

- ・ 他社の IC カードにも対応すれば利便性が向上する。
- ・ 朝 6 時台発の岡山・高松行特急を松山発でなく、伊予市発にしてほしい。
- ・ 伊予市のイベント等の発信が少ない。
- ・ 行政と交通事業者が一体となって運行を継続して欲しい。
- ・ 家族運賃やお帰り切符などのサービスは必要だと思う。
- ・ 運賃の値上げは仕方ないが、行政から交通事業者への支援を拡充した方がよい。
- ・ 遅延があるときにアナウンスがない場合が多い。

など

3-6-3 コミュニティバス利用者アンケート

コミュニティバス（あいくる）の利用実態と利用者の意識を把握するため、アンケート調査を実施しました。

【調査概要】

- 調査対象：コミュニティバス利用者
- 配布数：計 257 票
- 調査期間：令和 5（2023）年 10 月初旬～10 月中旬の平日 10 日間
- 調査方法：運転手による手渡し配布・運転手による回収又は郵送回収（Web 回答併用）
- 回答者数：82 票（回収率 31.9%） ※令和 5（2023）年 12 月 27 日現在

■問. 属性

a 居住地

回答者のほとんどが伊予市内（伊予地域）にお住まいの方で、中村地区が約 4 割、上野地区が約 3 割となっています。

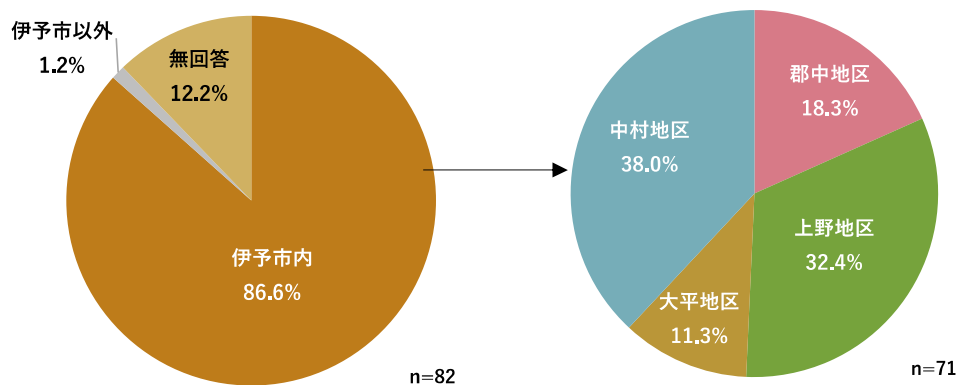


図 3-77 居住地

参考：地区区分



b 性別・年代

回答者の7割は女性で、60歳以上が約9割を占めています。

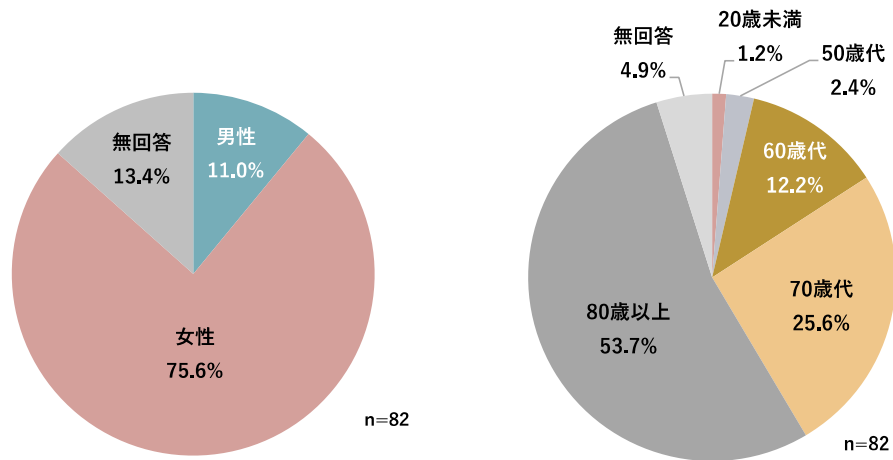


図 3-78 属性（性別、年代）

c 運転免許の保有

自動車の運転免許を持っていない方が約半数で、免許を返納したと回答した方も4割程度います。コミュニティバスが自動車を利用できない方にとって重要な移動手段となっていることが伺えます。

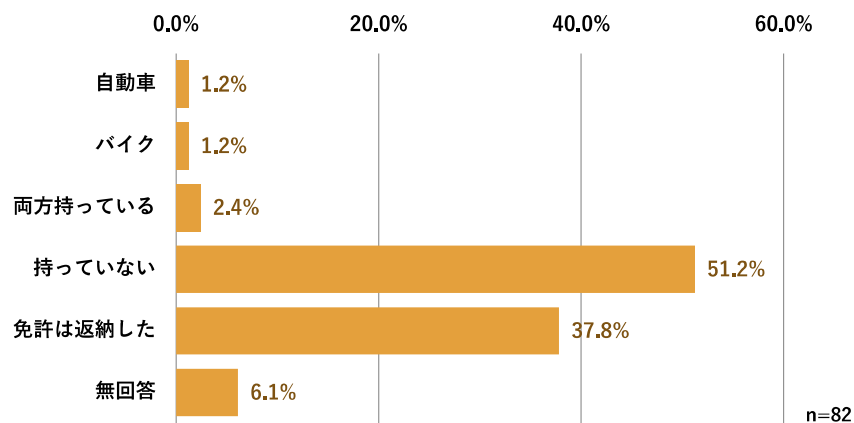


図 3-79 運転免許の保有

■問. 利用目的（※最大2つ）

コミュニティバスの利用目的は、「診療・治療」、「買物」が多く、それぞれ7割程度を占めています。

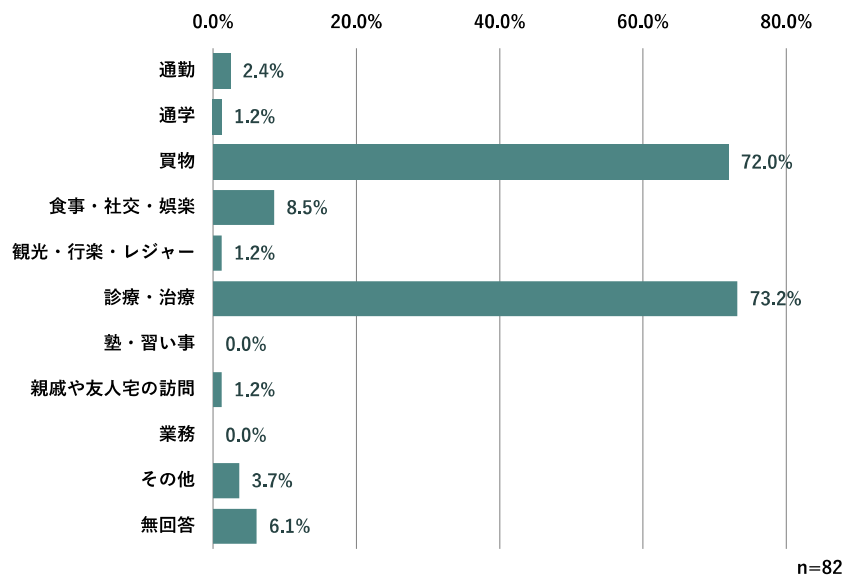


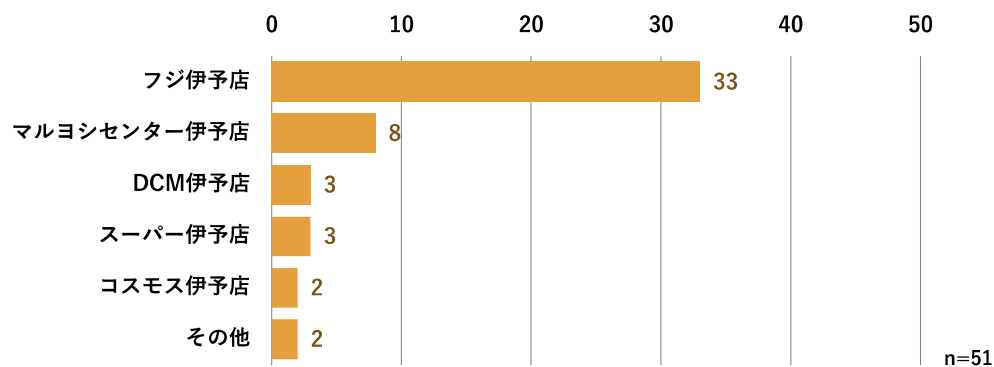
図 3-80 利用目的

■問. よく行く目的地（※複数回答）

買物目的でよく行く目的地として、多くの方が路線沿線に位置する「フジ伊予店」を挙げています。その他、「マルヨシセンター伊予店」も多くなっています。

通院では、伊予市役所近くの整形外科や診療所のほか、コミュニティバス路線周辺の医療施設が目的となっています。

<買物目的>



<通院>

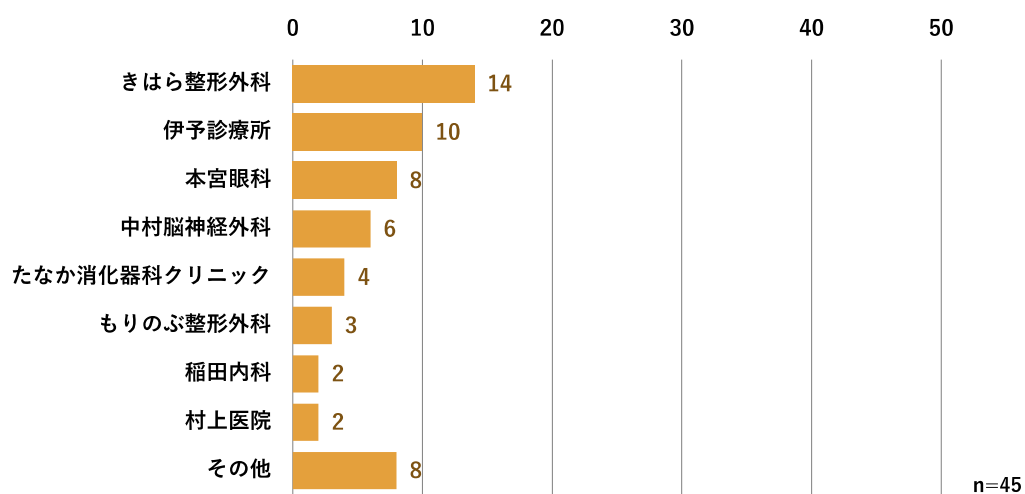


図 3-81 よく行く目的地

■問. 利用する理由（※複数回答）

回答者の約6割が、「目的地に行きやすい」を理由に利用されています。

「運賃が安い」、「利用方法が分かりやすい」と回答された方は6割弱、「バス停・駅まで行きやすい」は4割程度となっています。

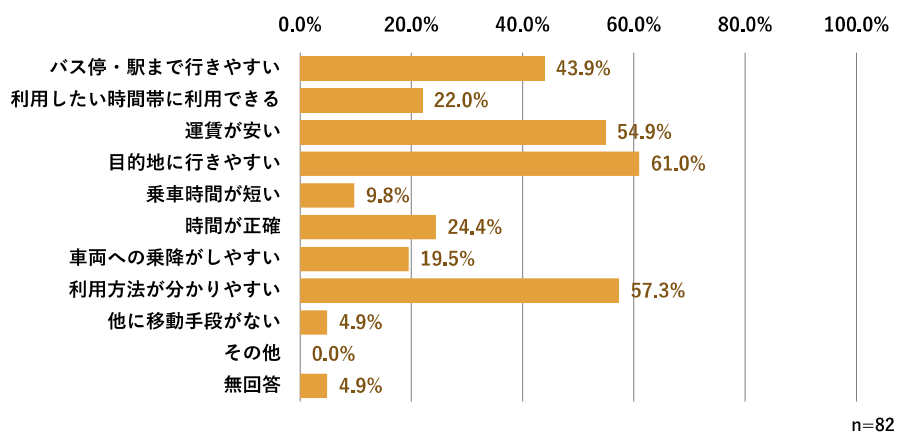


図 3-82 利用する理由

■問. 利用頻度

コミュニティバスの利用について「週に1日」以上利用される方が、約7割となっています。

「週に2～3日」以上利用する方も5割程度と多くなっています。

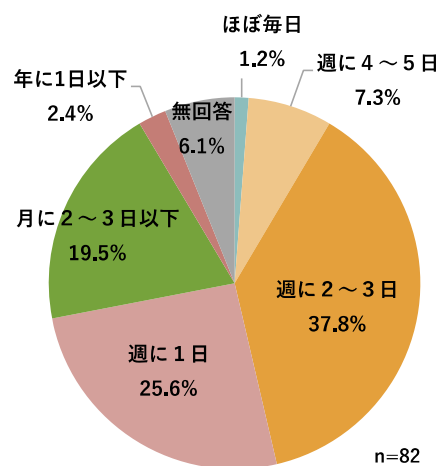


図 3-83 利用頻度

■問. バス停までの交通手段

自宅から乗車バス停までの移動手段は、「徒歩・電動車いす」が最も多く、少数ですが、自転車や送迎という方もいます。目的地から乗車バス停までの移動手段も、「徒歩・電動車いす」が約2割と最も多くなっています。

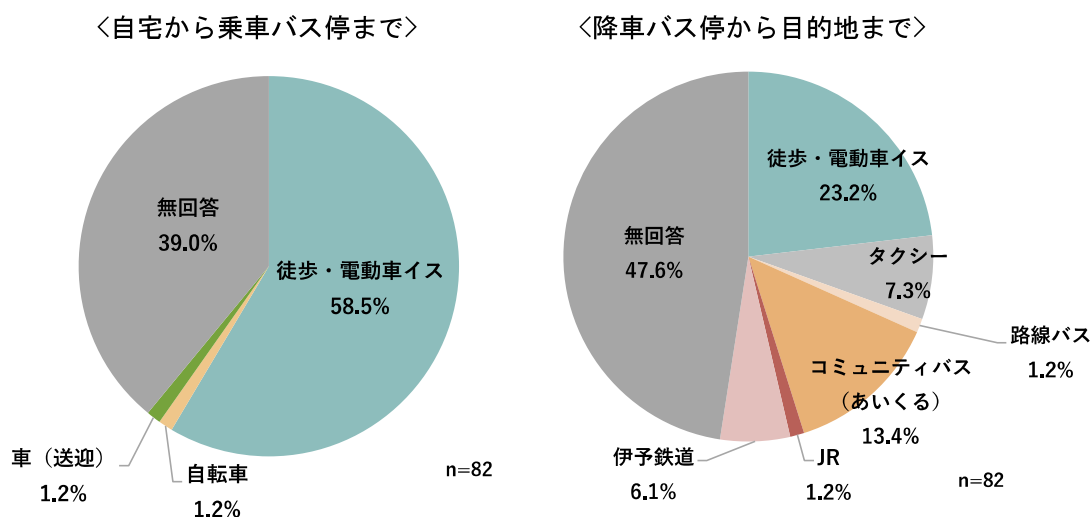


図 3-84 駅までの交通手段

■問. コミュニティバスのサービスに対する満足度

「自宅やバス停までの行きやすさ」、「運賃」に対する満足度は高くなっていますが、「運行間隔・運行本数」、「運行時間帯」に対しては不満と回答した方の割合が高くなっています。

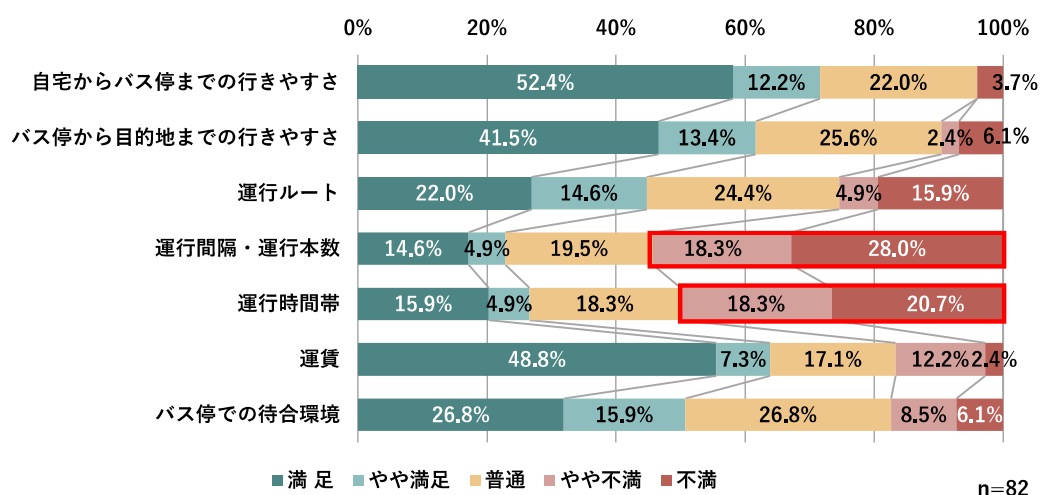


図 3-85 コミュニティバスのサービスに対する満足度

■問. 改善ニーズ（※複数回答）

コミュニティバスに対して改善してもらいたい点として、「運行本数の多さ」、「運賃」を挙げている方がそれぞれ5割程度と多いほか、「運行時間帯」に対する改善ニーズも高くなっています。

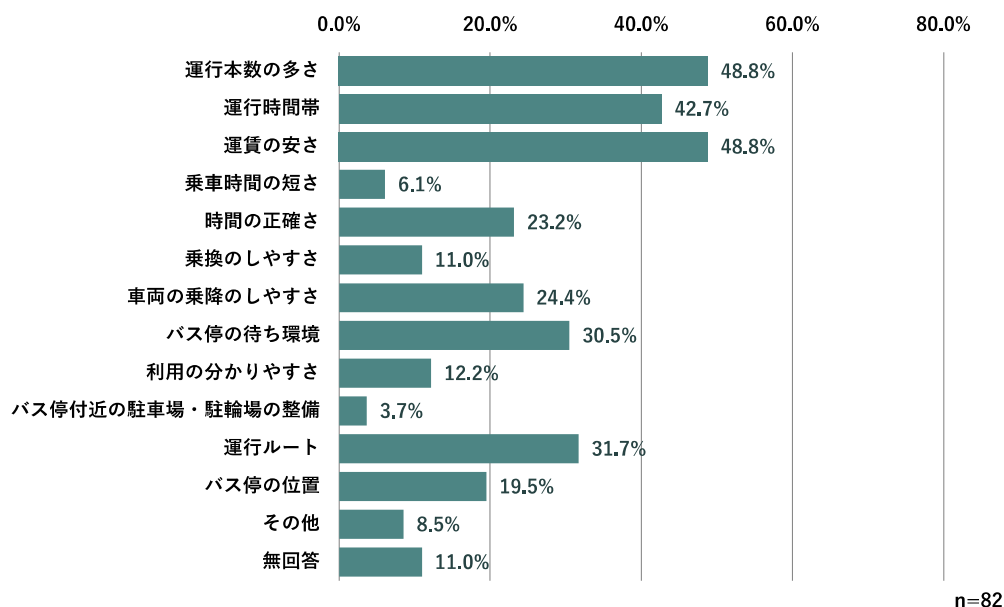


図 3-86 改善ニーズ

【コミュニティバスに対する主な意見】

□運行本数

- ・バスの本数を増やしてほしい。
- ・運賃を上げて本数を増やしてほしい。
- ・朝の 8:30 頃が満員になるため、9 時以降の便をもう少し増やしてほしい。
- ・買い物をする時間がない。間隔を 30 分位遅くしてほしい。

□運行時間帯

- ・帰りのバスの最終の時間をもう少し遅くしてほしい。
- ・折り返し運転になるため、商業施設を複数回ろうとすると、往復の間が 30 分程度となり、乗れないことがあり、往路、復路のどちらかが徒歩になる。
- ・バスの間隔が短いので 10 分～20 分くらい間隔がほしい。
- ・土曜日にも運行してほしい。
- ・買い物もゆっくりできない。

□バス停の待ち環境

- ・夏に立って待つことがつらい。
- ・バス停に一つでも座れるところがあればありがたい。
- ・バス停にはベンチが欲しい。

□運賃

- ・運賃を 200 円から半額の 100 円にしてほしい。

□運行ルート

- ・本宮眼科、谷口耳鼻科の方へじゅらくから運行経路を変更して欲しい。
- ・じゅらくで降りて歩くのがしんどい。国道 56 号線まで行ってほしい。
- ・フリー区間外だと、行きたい病院前で降りることができない。
- ・足が悪く、自転車にも乗れないため、乗降場所について柔軟に対応してほしい。

□その他

- ・小銭の用意が困る。回数券発行して頂くと便利。
- ・今のままで良い

など

3-6-4 デマンドタクシー利用者アンケート

デマンドタクシー（スマイル号）の利用実態と利用者の意識を把握するため、アンケート調査を実施しました。

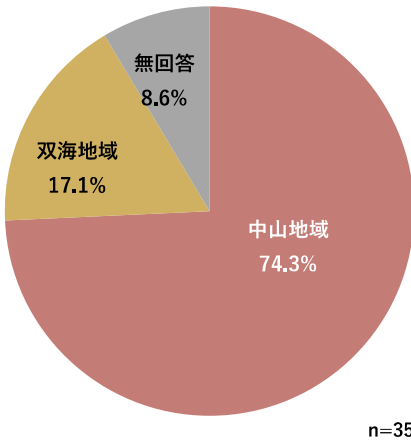
【調査概要】

- 調査対象：デマンドタクシー 2 地区（中山地域、双海地域）
- 配布数：計 53 票
- 調査期間：令和 5（2023）年 10 月初旬～10 月中旬の平日 10 日間
- 調査方法：運転手による手渡し配布・運転手による回収又は郵送回収（Web 回答併用）
- 回答者数：35 票（回収率 66.0%） ※令和 5（2023）年 12 月 27 日現在

■問. 属性

a 居住地

回答者の約 7 割が中山地域にお住まいの方で、双海地域にお住まいの方は 2 割弱です。

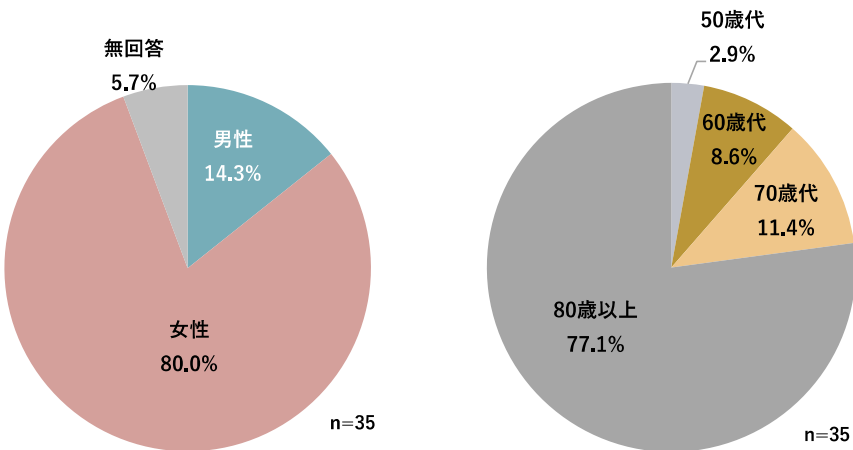


n=35

図 3-87 居住地

b 性別・年代

回答者の 8 割は女性で、80 歳以上が約 8 割と多くを占めています。



n=35

n=35

図 3-88 属性（性別、年代）

c 運転免許の保有

自動車の運転免許を所有している方は3%と少なく、「運転免許は持っていない」方が半数強、「免許は返納した」と回答した方は3割程度です。

デマンドタクシーが免許を持っていない方にとって重要な移動手段となっていることが伺えます。

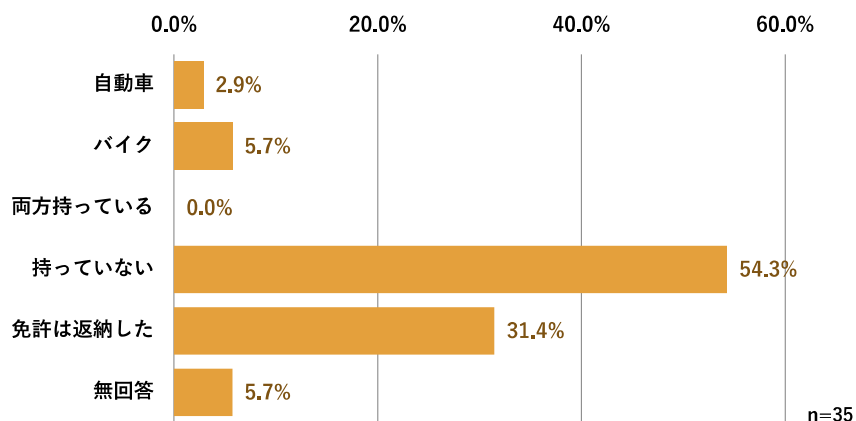


図 3-89 運転免許の保有

■問. 利用目的（※最大2つ）

9割の方が「診療・治療」目的での利用となっています。また、「買物」目的での利用も6割弱程度います。

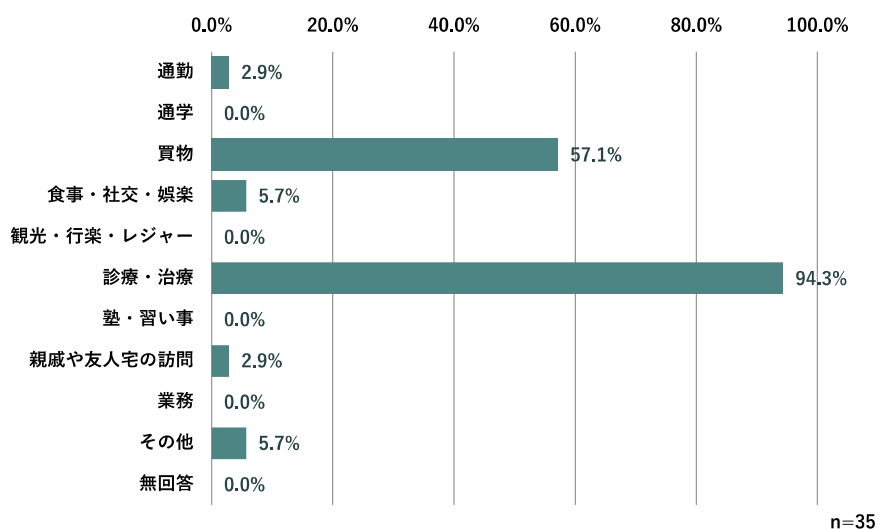


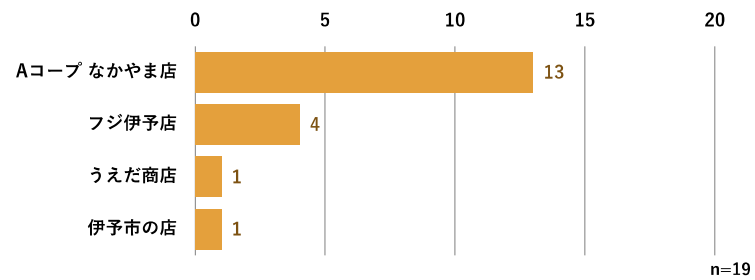
図 3-90 利用目的

■問. よく行く目的地（※複数回答）

回答者のほとんどが、買物目的でよく行く目的地として「Aコープなかやま店」を挙げています。

通院目的では、デマンドタクシーの共通乗降場所に指定されている医療施設が多く挙げられています。

<買物>



<通院>

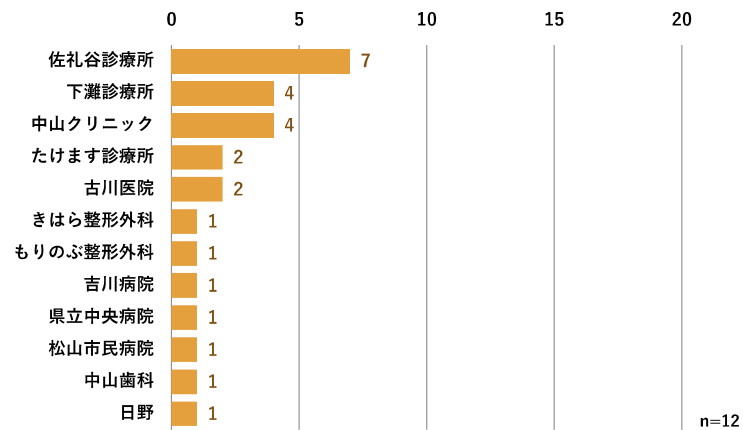


図 3-91 よく行く目的地

■問. 利用する理由（※複数回答）

回答者の約7割が、「運賃が安い」を理由に利用されています。「目的地に行きやすい」が6割程度、「他に移動手段がない」、「利用したい時間帯に利用できる」、「時間が正確」なども理由として多く挙げられています。

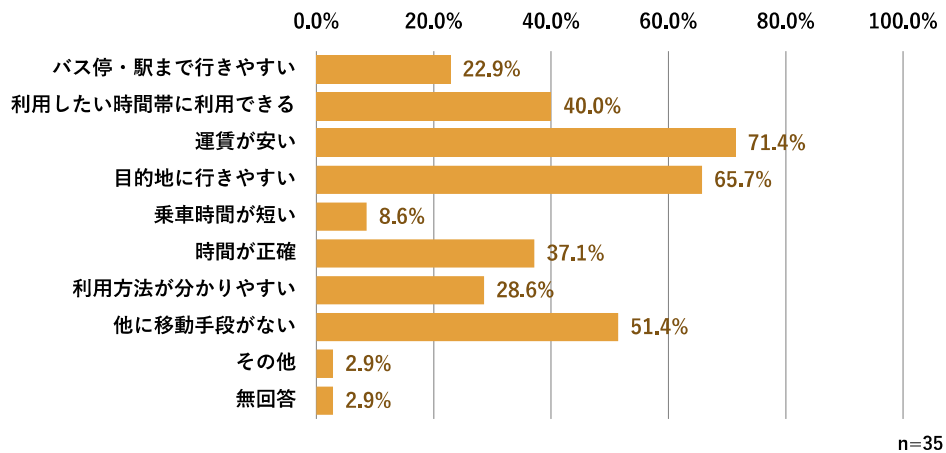


図 3-92 利用する理由

■問. 利用頻度

デマンドタクシーの利用が「月に2～3日」の方が7割弱程度と最も多く、1週間に1日以上利用される方は2割程度となっています。

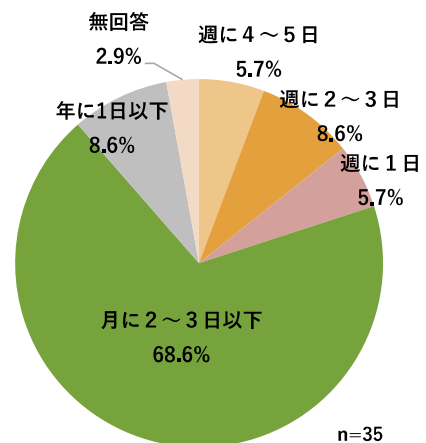


図 3-93 利用頻度

■問. デマンドタクシーを利用して行きたい場所

デマンドタクシーを利用して行きたい場所は、デマンドタクシー利用圏外の伊予地域内における医療施設や商業施設を挙げる方が多くなっています。

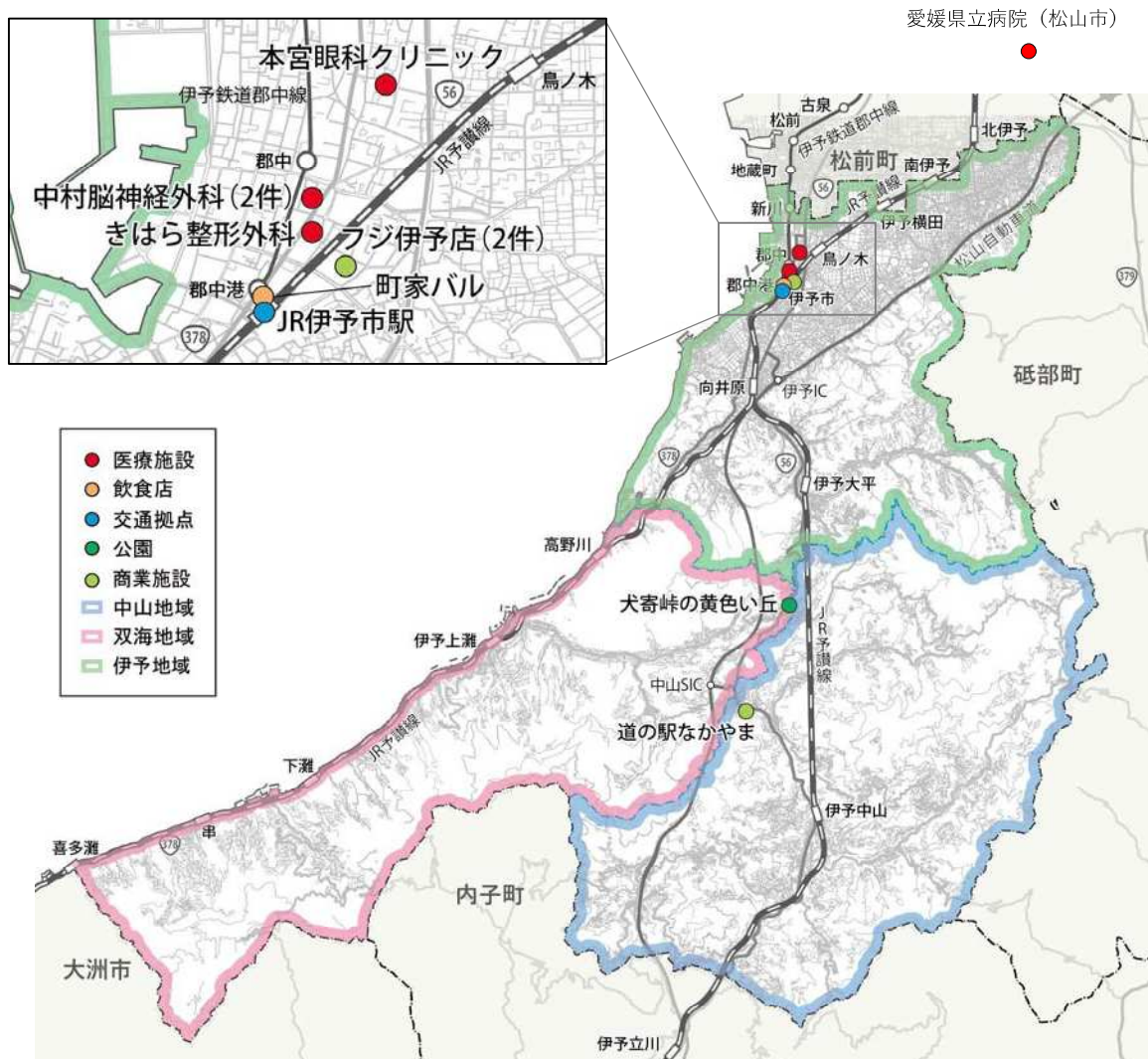


図 3-94 行きたい場所

■問. デマンドタクシーのサービスに対する満足度

全体的に満足度は高い傾向にあります。特に、「運賃」に対する満足度は高いですが、「運行時間帯」に対しては、他と比べて不満の割合が高い傾向が見られます。

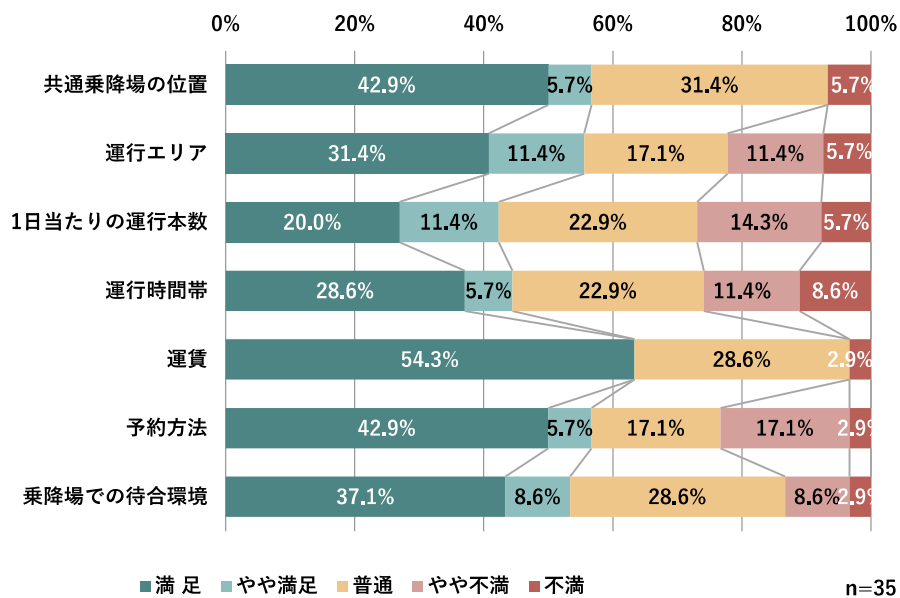


図 3-95 デマンドタクシーのサービスに対する満足度

■問. 改善ニーズ（※複数回答）

デマンドタクシーに対して改善してもらいたい点として、「利用の分かりやすさ」を挙げている方が5割程度と最も多く、次いで、「運行時間帯」の改善ニーズが高くなっています。

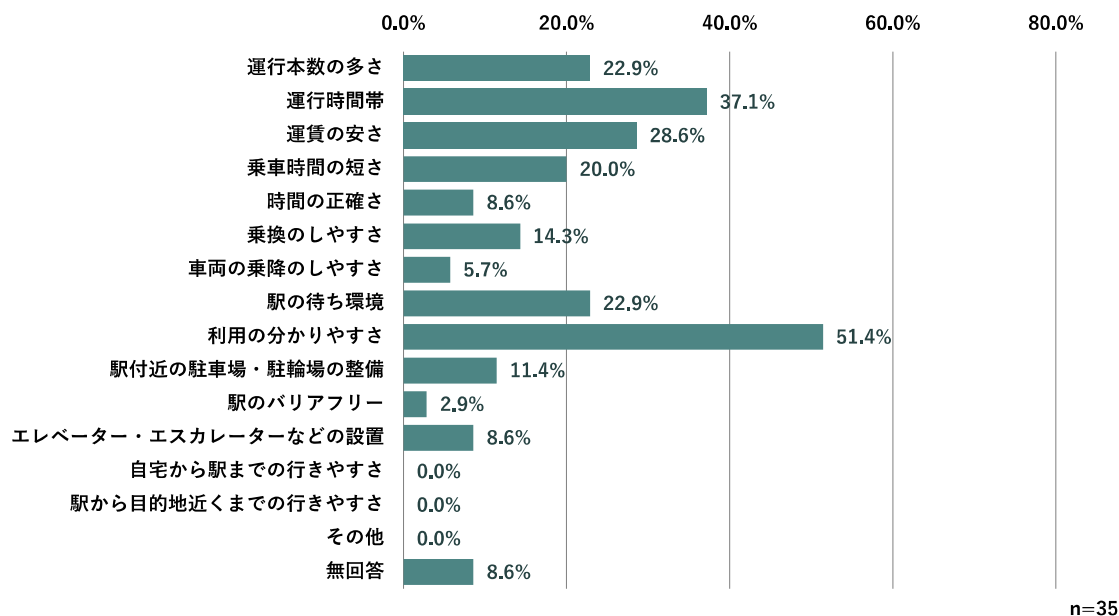


図 3-96 改善ニーズ

【デマンドタクシーに対する主な意見】

□運行台数

- ・当日の予約ができず、2日～3日前に予約するのがやっと。台数を増やしてほしい。

□共通乗降場の位置

- ・家から乗車場までが遠いため、車を小型にして家まで来てもらえたらありがたい。

□運行時間帯

- ・目的地からの帰りにおいて1時間後まで待つのが不便。
- ・4時過ぎの予約が取りにくいので利用が容易でない。

□運行日数

- ・土日の運行があれば助かる。（5件）
- ・運賃が少し上がってもよいので、土日に運行してもらいたい。
- ・J R伊予市駅舎の屋根が少なく、椅子も少ない。

□その他

- ・買物に行くのに便利。
- ・介護タクシーがあれば助かる。
- ・運転手は優しく、これからも続けてほしい。
- ・デマンドタクシーの運行はとてもありがたい。今のままで十分。

など