

# 伊予市地域公共交通計画

平成26年6月

伊 予 市



# 目次

序章 計画の概要.....	1
1. 計画の背景と目的.....	1
2. 計画区域.....	1
3. 計画期間.....	1
第1章 伊予市の現状.....	2
1. 伊予市の概況.....	2
(1) 位置・地勢.....	2
(2) 人口と高齢化率.....	3
(3) 通勤通学流動.....	5
(4) 施設分布.....	7
2. 伊予市の公共交通の現状.....	8
(1) 鉄道.....	8
(2) 民間路線バス.....	11
(3) デマンドタクシー.....	12
(4) 福祉バス.....	13
(5) その他.....	14
(6) 交通空白地域.....	16
(7) 公共交通関連財政支出.....	17
3. 公共交通に関する住民意識調査.....	18
(1) 調査概要.....	18
(2) 調査結果.....	18
第2章 計画の基本方針.....	26
1. 計画策定にあたっての基本的な考え方.....	26
(1) 利用者の減少への対応.....	26
(2) 公共交通関連財政支出の適正支出・適正配分.....	26
(3) まちづくりに資する地域内公共交通の充実.....	26
2. 基本理念.....	27
3. 基本目標.....	27
第3章 計画に位置付ける事業.....	28
1. 施策体系.....	28
2. 事業スケジュール.....	28

3. コミュニティバスの導入.....	29
(1) 現状と課題.....	29
(2) 計画内容.....	30
4. デマンドタクシーの見直し.....	33
(1) 現状と課題.....	33
(2) 計画内容.....	33
5. 4条路線バス（長浜線、唐川線）の見直し.....	34
(1) 現状と課題.....	34
(2) 計画内容.....	34
6. スクールバスの混乗化.....	35
(1) 現状と課題.....	35
(2) 計画内容.....	36
7. 福祉施策との連携.....	37
(1) 現状と課題.....	37
(2) 計画内容.....	37
8. 公共交通の利用促進.....	38
(1) 現状と課題.....	38
(2) 計画内容.....	38
9. 見直し基準の設定.....	39
(1) 現状と課題.....	39
(2) 計画内容.....	39
第4章 推進体制.....	40

## 序章 計画の概要

### 1. 計画の背景と目的

伊予市では、平成 23 年 2 月に策定した伊予市地域公共交通システム計画に基づき平成 23 年 10 月から双海地域及び中山地域においてデマンドタクシーの運行を開始し、地域住民の重要な生活交通手段として定着しつつあります。

一方、伊予地域（旧伊予市）では、JR 予讃線、伊予鉄道郡中線、宇和島バス宇和島-松山・道後線、伊予鉄バス松山-八幡浜・三崎特急線などありますが、広域移動が主であり、駅やバス停は限られ、伊予地域内の移動での利用は、ごく一部に限られています。地域内移動交通としては、伊予鉄南予バスの長浜-郡中線（以後長浜線という）、郡中-唐川線（以後唐川線という）や市の福祉バスがありますが、長浜線、唐川線の運行回数は少なく、福祉バスは、基本的に福祉施設の送迎バスであり、運行頻度も地域内の各地区をそれぞれ週 1 日運行しているのみです。

このように伊予地域は、実質的に住民の買物や通院といった生活のための地域内移動手段が提供されていない状況にあり、地域の大部分が公共交通を利用できない、あるいは利用しにくい交通空白地域<sup>1</sup>となっています。

本計画は、こうした状況を踏まえ、伊予地域への新しい交通サービスの提供を前提に、その運行方法やサービスレベルなど基本的方針を定めるとともに、中長期的な視点から効率的でより利便性の高い伊予市の公共交通体系を構築することを目的としています。

### 2. 計画区域

伊予市全域を対象とします。

### 3. 計画期間

平成 26 年度から平成 30 年度までの概ね 5 年間を計画期間とし、事業に取り組みます。

---

<sup>1</sup>交通空白地域：本計画書においては、バス停や駅から半径 400 メートル圏外を、路線バスや列車が利用しにくい交通空白地域と定義します。

## 第1章 伊予市の現状

### 1. 伊予市の概況

#### (1) 位置・地勢

伊予市は愛媛県のほぼ中央、松山市の南西に位置し、北部は松前町、東部は砥部町、南部は大洲市と内子町に接するとともに、西は瀬戸内海に面し、総面積は 194.47k m<sup>2</sup>です。沿岸地域は温暖な瀬戸内海型気候ですが、東南部側に山地があるため山間部は寒暖の差があり冬季は北西の季節風が吹き積雪や結氷もみられます。

伊予市役所周辺の伊予地域は、比較的面積の広い海岸平野部が中心となり、伊予地域南部、中山地域、双海地域は、標高 400m~1,000m の典型的な中山間地域であり、双海地域海岸部は、幾筋もの谷が切れ込んだ斜面が迫る地域です。

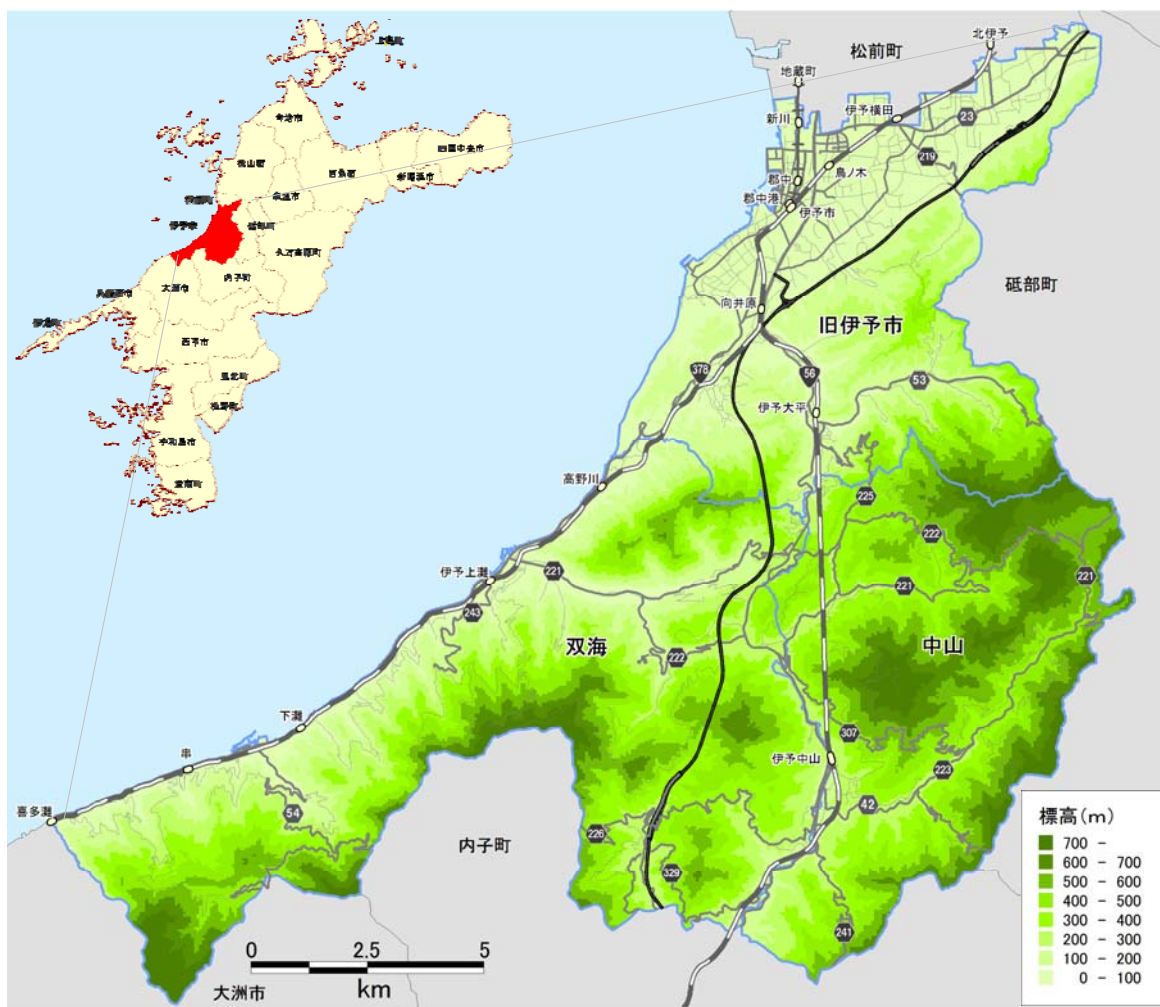


図 1-1 伊予市の位置と地勢

(2) 人口と高齢化率

平成22年国勢調査の人口は約38,000人と、平成12年からの10年間で約2,500人減少しており、平成32年には、約34,600人に減少すると予想されます。

平成22年の高齢化率は27.8%と、平成12年からの10年間で4.4ポイント上昇しており、平成32年には、34.0%になると予想されます。

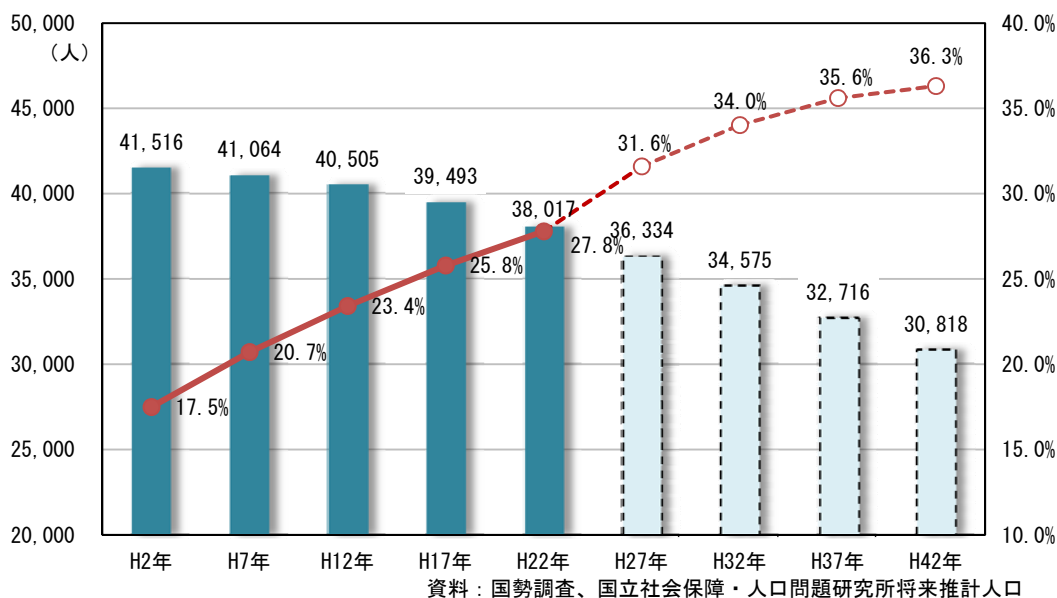


図 1-2 人口の推移

表 1-1 町別人口・高齢化率

町名	人口	65才以上人口	高齢化率	町名	人口	65才以上人口	高齢化率
灘町	1,425	418	29.3%	市場	544	149	27.4%
米湊	3,914	914	23.4%	稲荷	1,032	309	29.9%
湊町	795	263	33.1%	大平	1,460	364	24.9%
上吾川	1,676	403	24.0%	下唐川	210	67	31.9%
下吾川	2,671	515	19.3%	上唐川	200	85	42.5%
下吾川	3,575	571	16.0%	平岡	31	22	71.0%
下吾川	1,822	465	25.5%	両澤	48	21	43.8%
八倉	745	350	47.0%	鵜崎	14	6	42.9%
宮下	1,471	364	24.7%	中山町中山	1,370	545	39.8%
上野	1,709	333	19.5%	中山町出湊	1,464	600	41.0%
上三谷	1,531	336	21.9%	中山町栗田	58	29	50.0%
下三谷	1,320	390	29.5%	中山町佐礼谷	642	289	45.0%
三秋	424	150	35.4%	双海町上灘	2,064	810	39.2%
中村	562	157	27.9%	双海町高野川	208	66	31.7%
森	761	267	35.1%	双海町高岸	597	221	37.0%
本郡	453	134	29.6%	双海町串	1,247	477	38.3%
尾崎	1,409	279	19.8%	双海町大久保	298	119	39.9%
三島町	241	70	29.0%	全市	37,991	10,558	27.8%

注) 不明を除く

資料：平成22年国勢調査

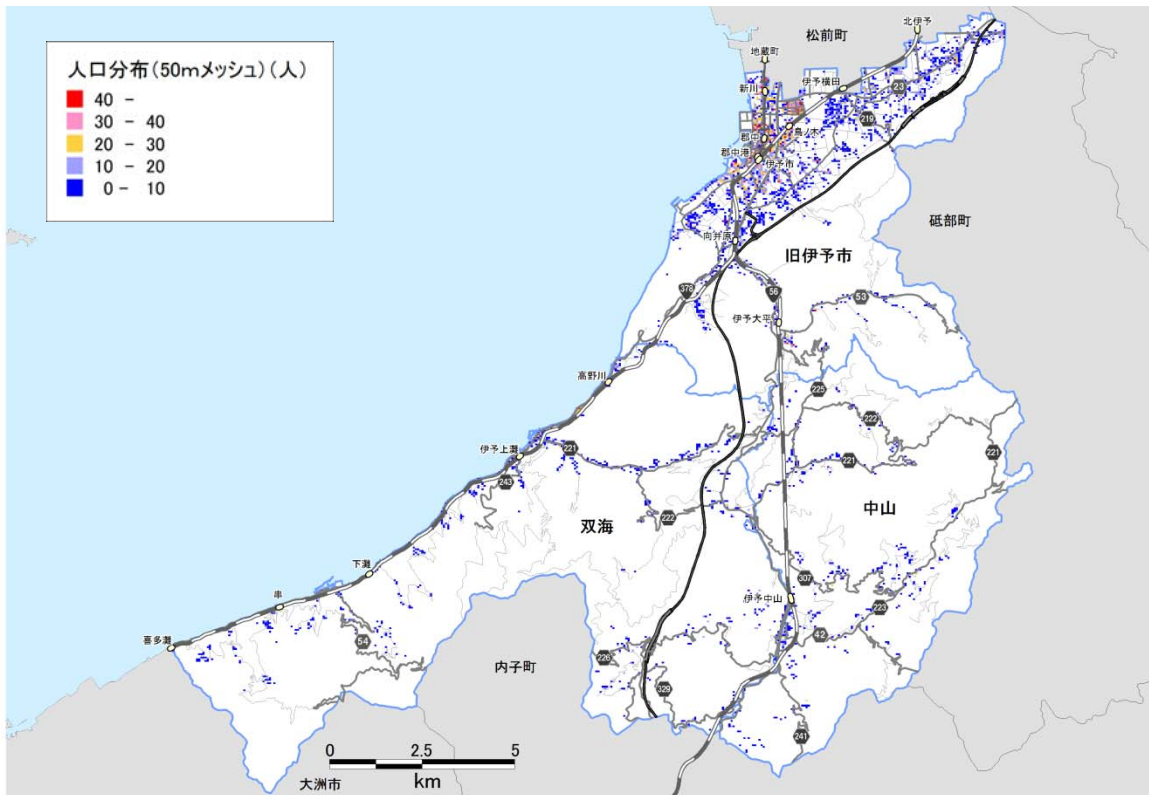


図 1-3 人口分布

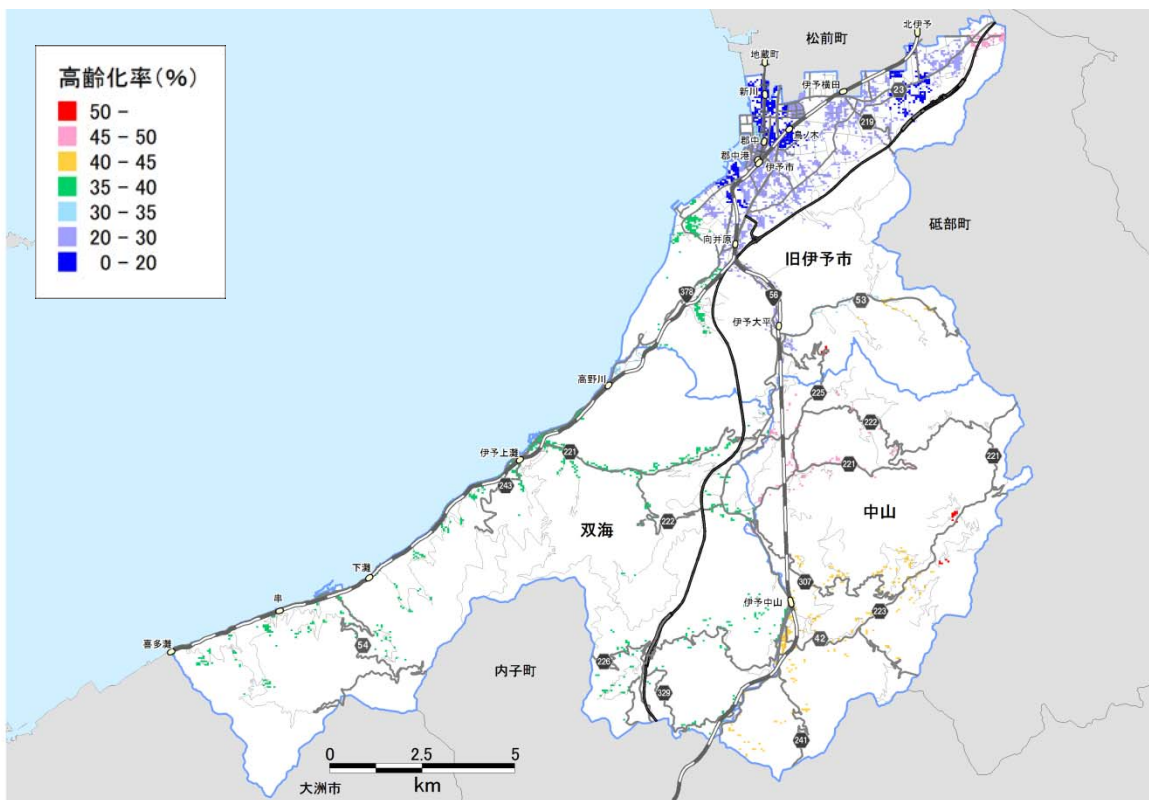


図 1-4 人口分布と高齢化率



(3) 通勤通学流動

① 常住地・従業地通勤通学流動

< 常住地通勤通学流動 >

常住地ベース（伊予市在住者が通勤通学で伊予市外に出ていく流動）の通勤通学流動をみると、伊予市在住者の54%は伊予市内に就業及び通学先を持っています。伊予市外の他市町村をみると、松山市が圧倒的に多く、次いで松前町、砥部町、東温市の順となっています。

特に高校生以上（15歳以上の通学者）の通学先は、市内より市外が多く、市外通学者のほとんどが松山市となっています。

< 従業地通勤通学流動 >

従業地ベース（伊予市外在住者が通勤通学で伊予市に入ってくる流動）の通勤通学流動をみると、常住地同様、松山市が圧倒的に多く、次いで松前町、砥部町、内子町の順となっています。

高校生以上の通学者も松山市、松前町からがほとんどを占めています。

表 1-2 通勤通学流動

常住地ベース					従業地ベース				
市町村名	総数	15歳以上 就業者 (人)	15歳以上 通学者 (人)	15歳未満 通学者 (人)	市町村名	総数	15歳以上 就業者 (人)	15歳以上 通学者 (人)	15歳未満 通学者 (人)
合計	20,166	18,381	1,785	3,128	合計	16,374	15,486	888	3,070
自市町村	10,934	10,476	458	3,062	自市町村	10,934	10,476	458	3,062
他市町村	9,232	7,905	1,327	66	他市町村	5,440	5,010	430	8
県内合計	9,193	7,867	1,326	65	県内合計	5,413	4,984	429	8
松山市	6,189	5,102	1,087	43	松山市	3,198	2,935	263	4
今治市	42	41	1		今治市	11	11		
宇和島市	25	25			宇和島市	9	9		
八幡浜市	39	39			八幡浜市	15	15		
新居浜市	20	19	1		新居浜市	4	4		
西条市	28	28			西条市	15	15		
大洲市	240	225	15	1	大洲市	168	165	3	
西予市	12	12			西予市	8	8		
東温市	348	319	29	5	東温市	177	170	7	
久万高原町	26	26			久万高原町	9	8	1	
松前町	1,633	1,483	150	1	松前町	1,163	1,056	107	2
砥部町	373	352	21		砥部町	444	405	39	1
内子町	83	83			内子町	191	182	9	1
伊方町	12	12			伊方町	1	1		
その他	123	101	22	15	その他				
県外合計	39	38	1	1	県外合計	27	26	1	
徳島県	2	2			徳島県	2	2		
香川県	14	14			香川県	6	6		
高知県	7	7			高知県	2	2		
岡山県	4	4			岡山県	1	1		
その他	12	11	1	1	その他	16	15	1	

資料：平成22年国勢調査

第1章 伊予市の現状

②利用交通手段別通勤通学流動

伊予市内への通勤通学手段としては、自家用車が56%と最も多く、次いで自転車(17%)、徒歩(12%)の順となっています。

伊予市外への通勤通学手段としては、自家用車が63%とさらに多くなり、次いで二輪車(10%)、鉄道電車(9%)、自転車(6%)の順となっており、移動距離を反映した状況を示しています。

市外から伊予市内への通勤通学手段としては、自家用車72%、自転車9%、二輪車9%、鉄道電車3%となっており、伊予市内から市外への通勤通学手段と比べて、自家用車割合が増加し、鉄道電車利用が減少しています。

表 1-3 交通手段別通勤通学流動

交通手段	常住地ベース								従業地ベース					
	総数	自市区町村 従業通学		他市区町村 従業通学		県内他 従業通学		他県 従業通学		総数	県内他 常住		他県 常住	
総数	16,139	6,907		9,232		9,081		39		12,347	5,413		27	
単独:交通手段	15,070	6,665	96%	8,405	91%	8,283	91%	38	97%	11,835	5,153	95%	17	63%
徒歩	886	862	12%	24	0.3%	8	0.1%			878	14	0.3%	2	7%
自転車	1,775	1,191	17%	584	6%	575	6%			1,697	505	9%	1	4%
二輪車	1,507	538	8%	969	10%	963	11%			1,012	474	9%		
タクシー等	5	5	0.1%							7	2	0.0%		
自家用車	9,720	3,878	56%	5,842	63%	5,770	64%	27	69%	7,801	3,916	72%	7	26%
乗合バス	30	13	0.2%	17	0.2%	17	0.2%			18	5	0.1%		
企業バス	64	34	0.5%	30	0.3%	30	0.3%			54	19	0.4%	1	4%
鉄道電車	888	69	1%	819	9%	810	9%	4	10%	228	159	3%		
その他	195	75	1%	120	1%	110	1%	7	18%	140	59	1%	6	22%
鉄道電車:2種	941	204	3%	737	8%	730	8%	1	3%	435	228	4%	3	11%
+乗合バス	21			21	0.2%	21	0.2%			7	5	0.1%	2	7%
+企業バス	2			2	0.0%	2	0.0%			1	1	0.0%		
+自家用車	69	10	0.1%	59	1%	57	1%			24	14	0.3%		
+二輪車	58	3	0.0%	55	1%	55	1%			10	7	0.1%		
+自転車	474	43	1%	431	5%	427	5%			124	81	1%		
その他	317	148	2%	169	2%	168	2%	1	3%	269	120	2%	1	4%
3種:交通手段	70	15	0.2%	55	1%	55	1%			30	12	0.2%	3	11%
その他	58	23	0.3%	35	0.4%	13	0.1%			47	20	0.4%	4	15%

資料:平成22年国勢調査

(4) 施設分布

主要施設は、伊予市役所周辺に集積しており、大型商業施設は、中心市街地の東を走る国道 56 号沿いに多く立地しています。また、医療機関は、中心市街地のほか県道 23 号線（伊予川内線）沿いにも多く立地しています。

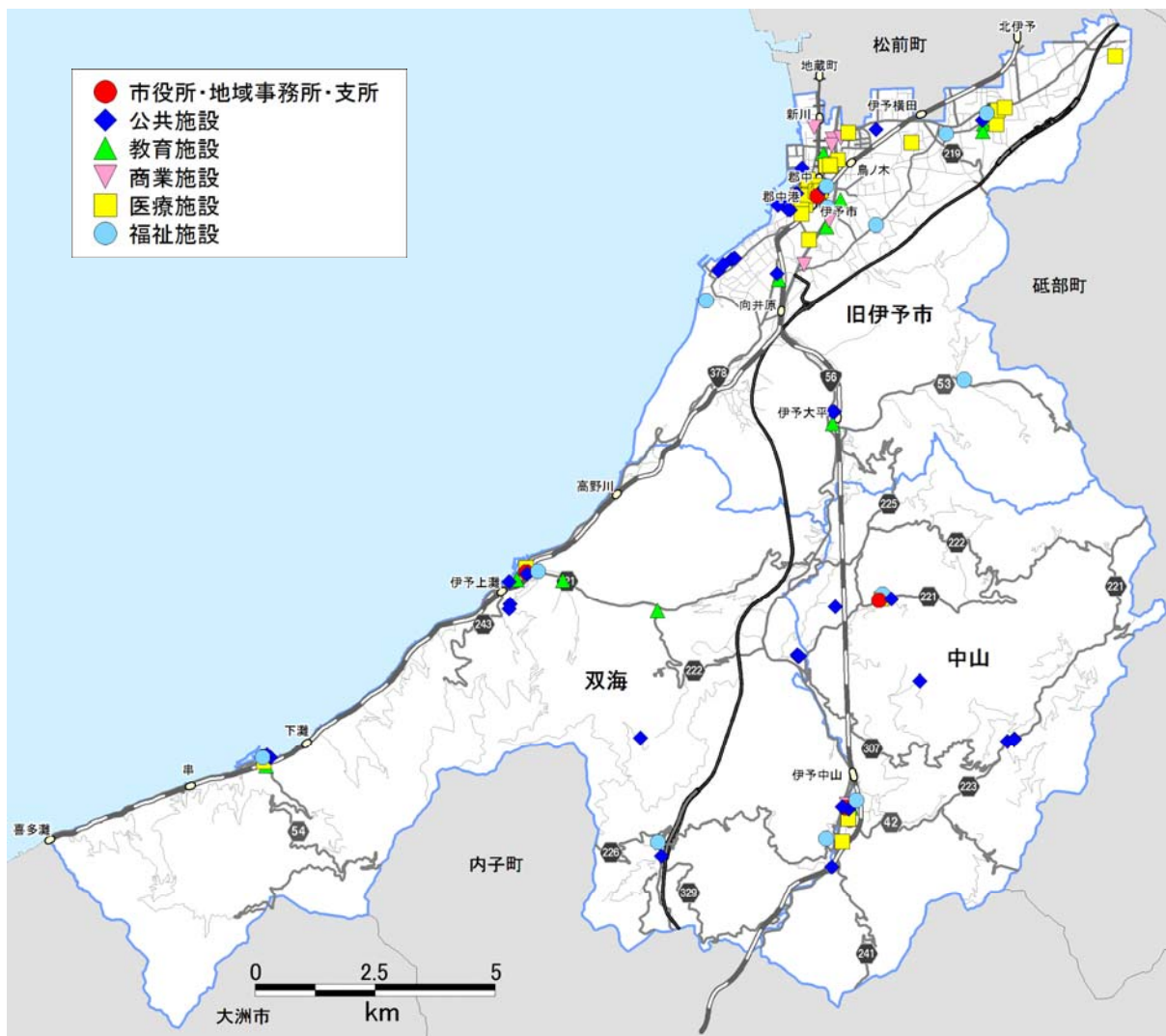


図 1-5 主要施設分布

## 2. 伊予市の公共交通の現状

### (1) 鉄道

伊予市内を運行する鉄道路線は、JR 予讃線（内子線・海岸回り）と伊予鉄道郊外電車郡中線があります。

予讃線は、香川県高松駅から愛媛県松山駅を経て宇和島駅に至り、四国北東部から宇和海に沿う西南部の都市間を結ぶ動脈線です。

伊予鉄道郡中線は、松山市駅から郡中港駅に至る 11.3km で、松山市・伊予市間を約 24 分で結んでいます。

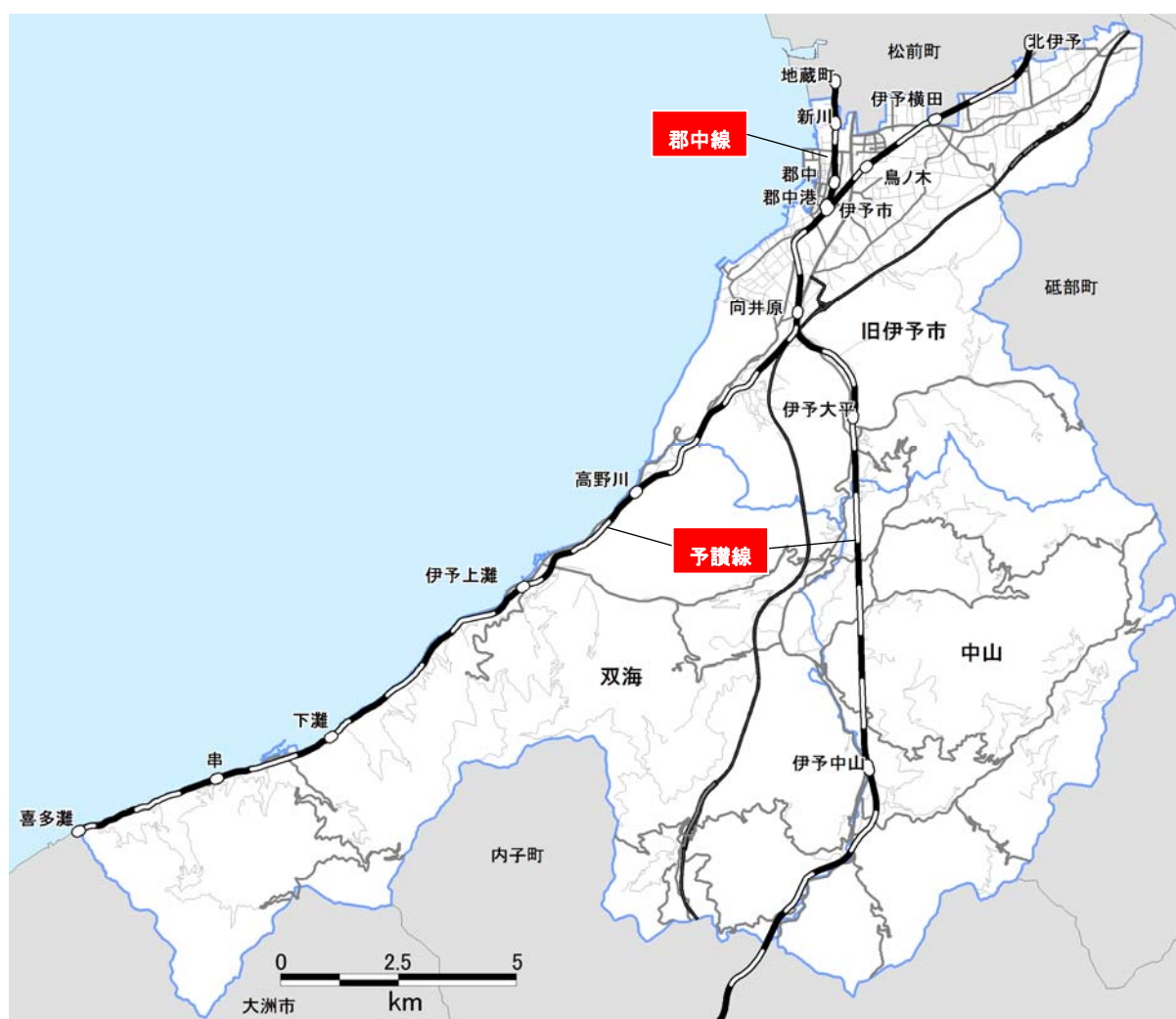


図 1-6 鉄道網

①JR 予讃線

平成 23 年度の市内の駅別乗降人員（1 日平均）は、伊予市駅が 1,300 人と最も多く、次いで鳥ノ木駅（401 人）、伊予中山駅（365 人）、伊予上灘駅（235 人）と続き、全駅合計で 2,641 人となっており、この 5 年で 15%減少しています。

また、74%が定期利用であり、特に乗降の少ない駅では、普通利用はほとんどなく、市内辺縁部から中心市街地への通院・買物等の移動手段としては、ほとんど機能していない状況です。

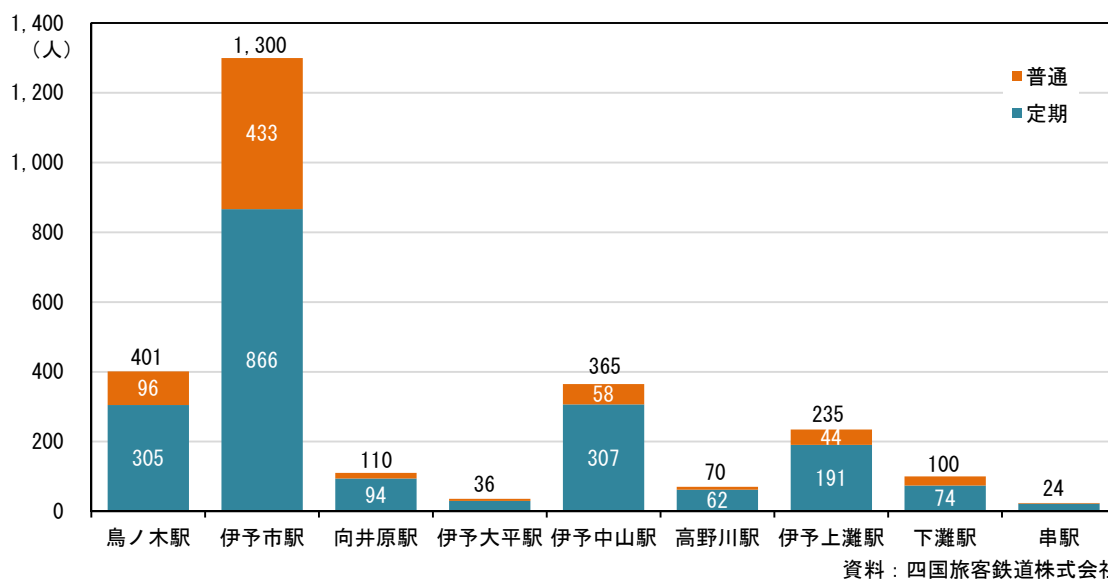


図 1-7 予讃線市内駅別乗降人員（23 年度 1 日平均）

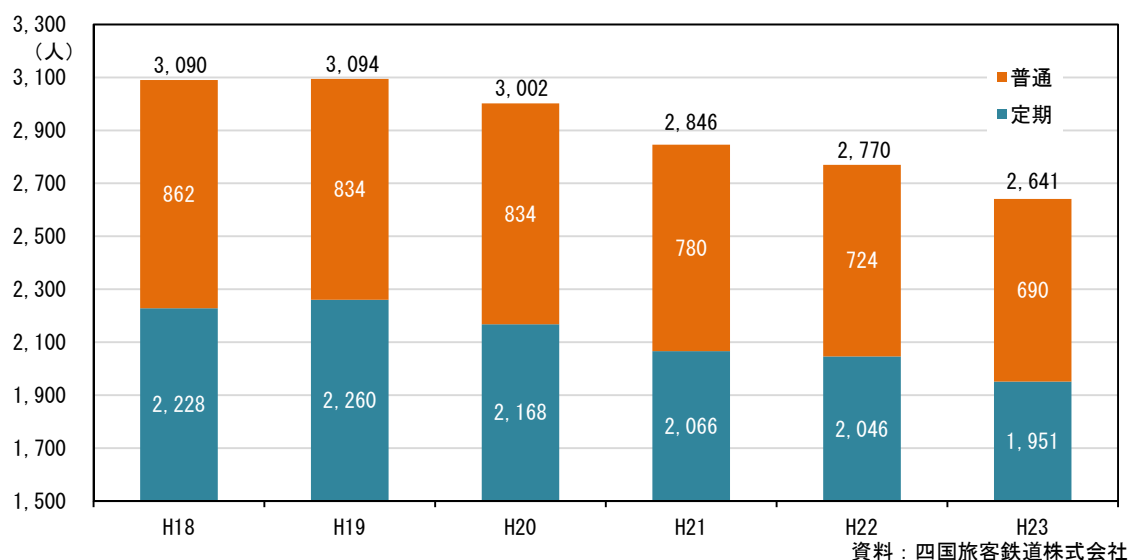


図 1-8 予讃線市内全駅合計乗降人員（1 日平均）の推移

②伊予鉄道郡中線

平成23年度の市内の駅別乗車人員（1日平均）は、郡中港駅527人、郡中駅543人、新川駅337人で全駅合計1,406となっており、予讃線が18年比で15%減少しているのに対し、同4%増と対照的です。

また、定期利用者がこの5年間で11%増加する一方、一般利用者は4%減少しており、定期利用者は23年度で58%を占めています。

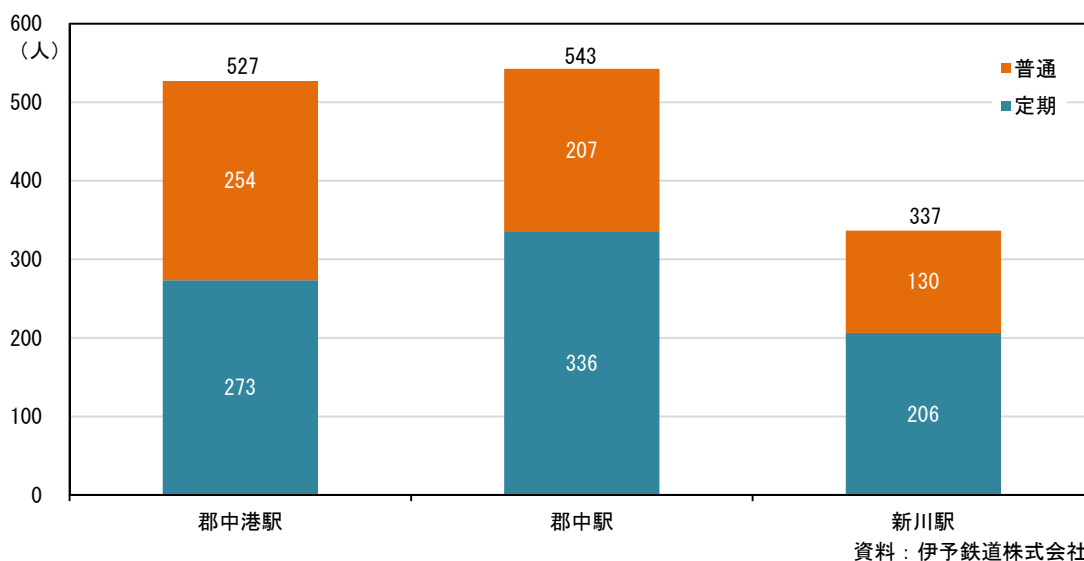


図 1-9 郡中線市内駅別乗車人員（23年度1日平均）

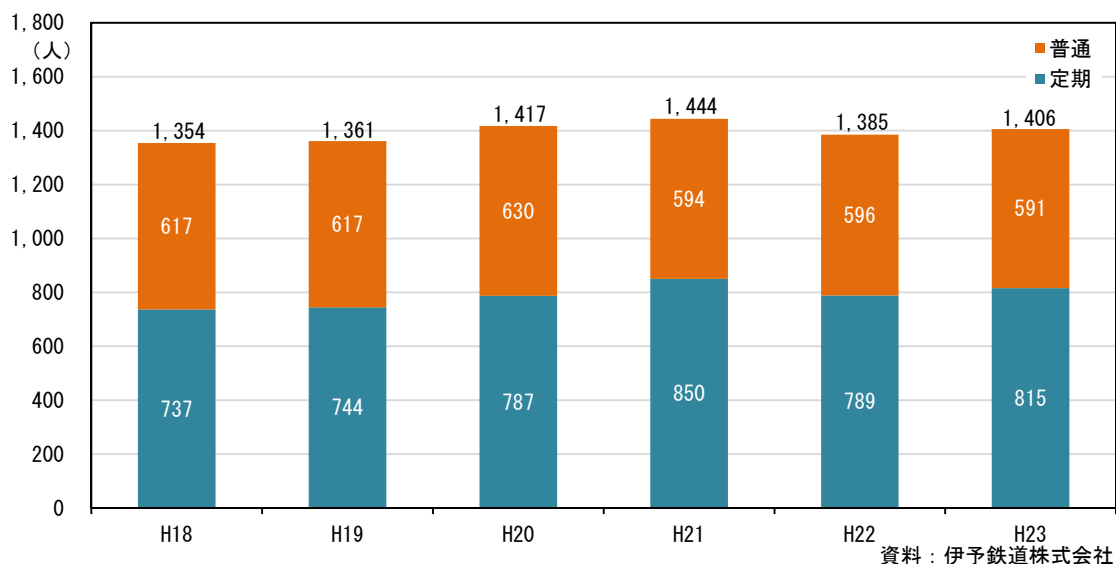


図 1-10 郡中線市内全駅合計乗車人員（1日平均）の推移

(2) 民間路線バス

民間路線バスは、松山市と宇和島市や大洲市とを結ぶ広域路線が主であり、これらのバスの利用は56号線沿線に限られます。その他、長浜線、唐川線がありますが、これらの路線の運行回数は1～2回で、日常的な通院や買物に利用できるバスは、ごく一部に限られます。

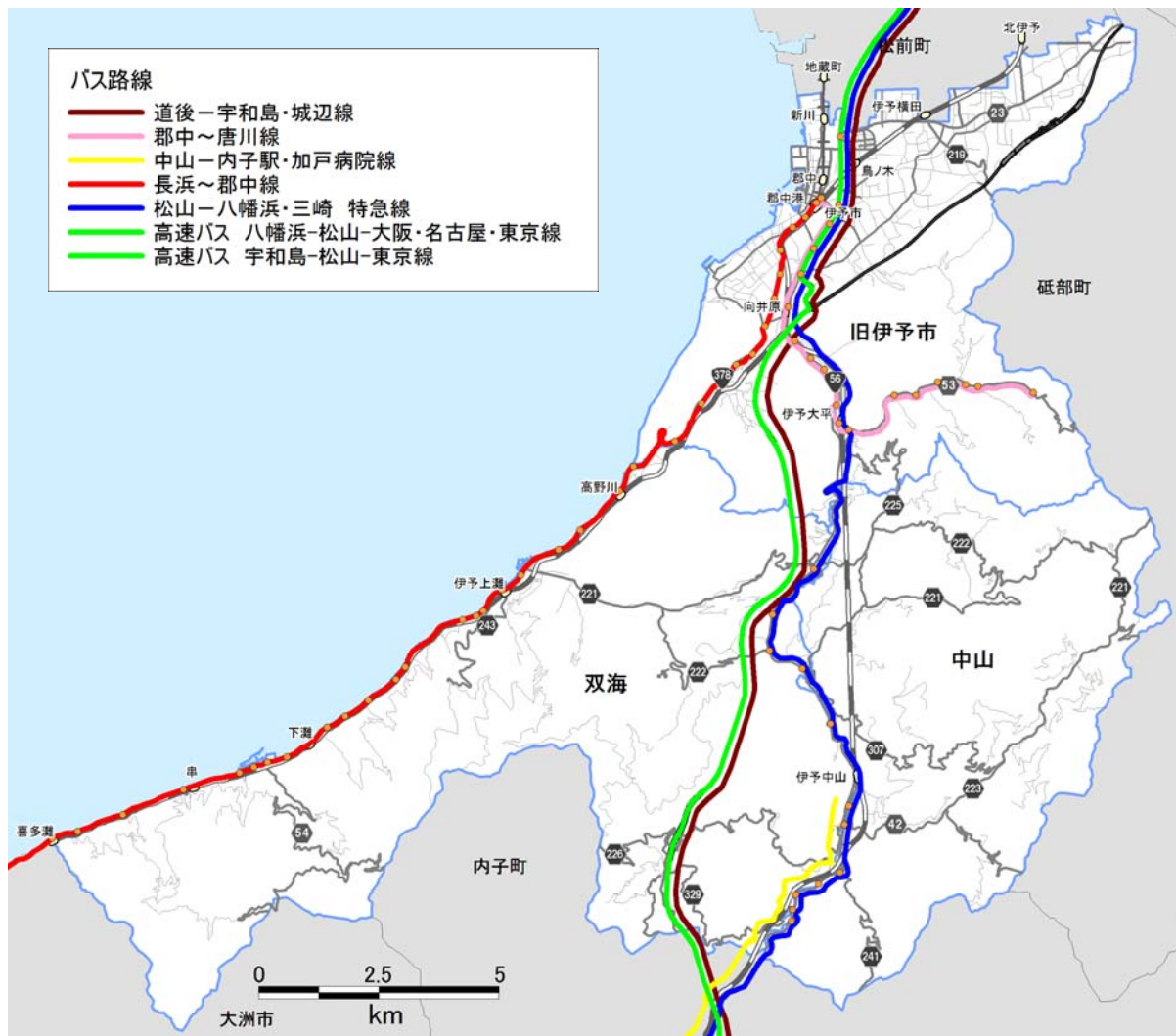


図 1-11 民間バス路線

(3) デマンドタクシー

平成23年10月から双海・中山地域では、自宅送迎を基本とした予約型乗合タクシーが運行しています。9人乗りワゴン車4台がそれぞれの地域を週5日(月～金、祝日を除く)、1日10便(行き5便、帰り5便)運行し、24年度の利用者数は、年間8,174人、日平均33.4人となっています。

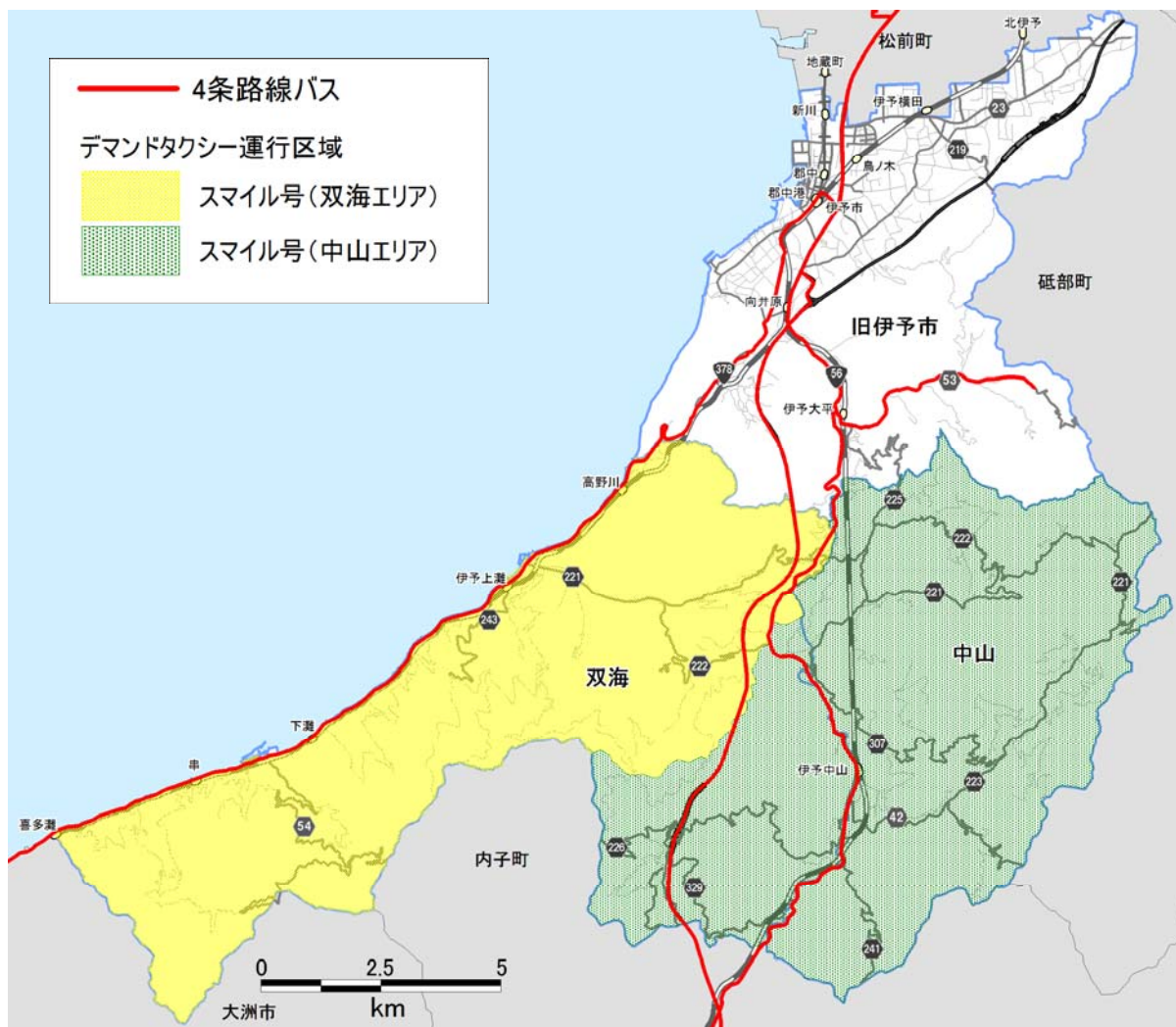


図 1-12 デマンドタクシー運行区域

表 1-4 デマンドタクシー利用状況 (平成24年度)

	運行日数	1号車 上灘方面	2号車 下灘方面	3号車 野中・永木方面	4号車 佐礼谷方面	計
年間	245日	1,432人	1,492人	2,879人	2,371人	8,174人
月平均	20.4日	119人	124人	240人	198人	681人
日平均	—	5.8人	6.1人	11.8人	9.7人	33.4人



(4) 福祉バス

伊予地域（旧伊予市）の各地区を週1日ずつ運行しています。基本的には福祉施設の無料送迎バスですが、民間バス路線が少ない当地域の高齢者の足として、年間7,200人（24年度）の利用があります。

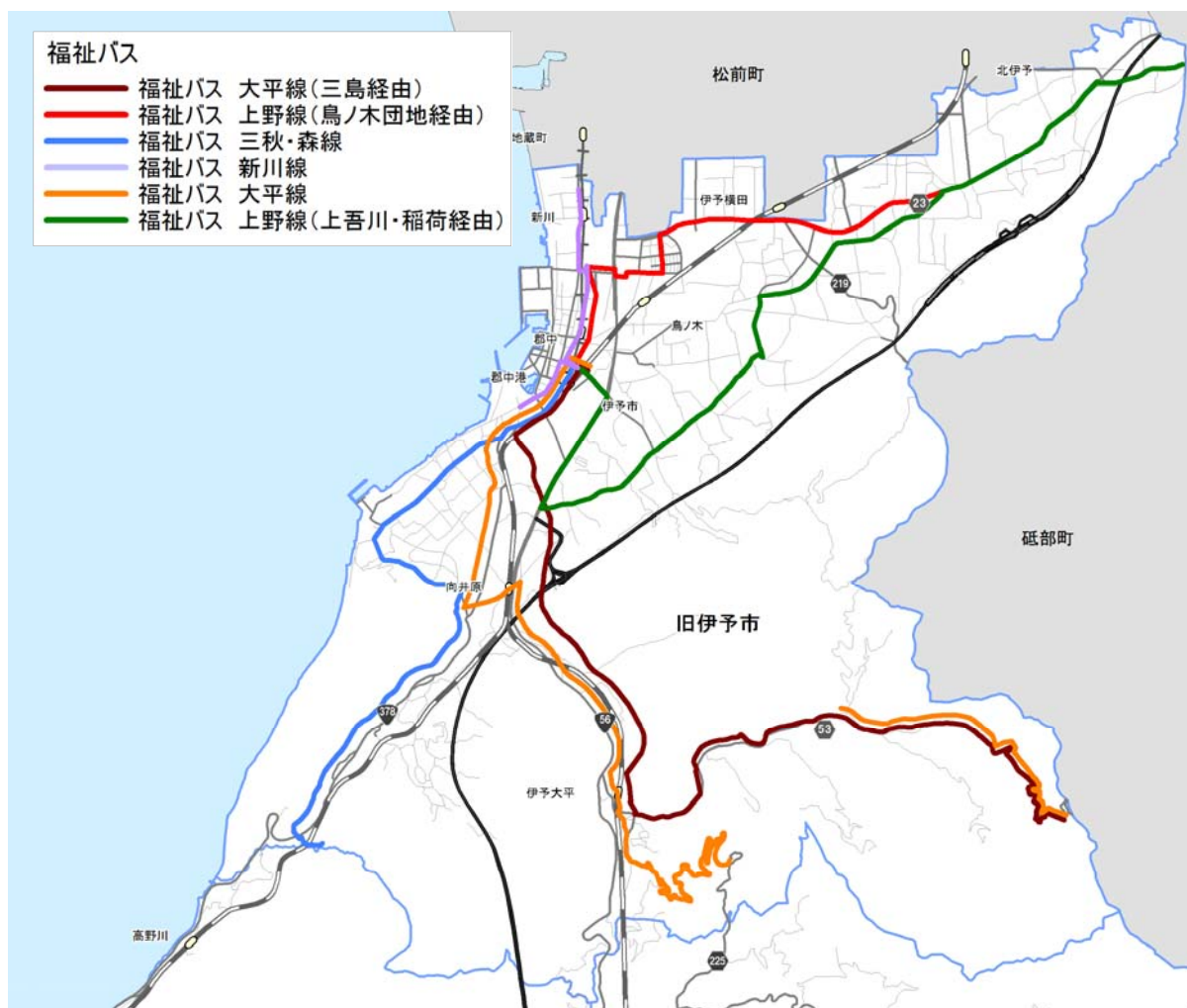


図 1-13 福祉バス路線

表 1-5 福祉バス運行・利用状況（24年度）

運行日	路線名	運行便数		年間 運行日数	乗客数		
		日	年間		年間	1日平均	1便平均
月曜日	大平線（三島経由）鶴崎発着	8便	352便	44日	1,139人	26人	3.2人
火曜日	上野線（鳥ノ木団地経由）	4便	204便	51日	714人	14人	3.5人
水曜日	三秋・森線	4便	200便	50日	1,384人	28人	6.9人
	新川線						
木曜日	大平線（中村経由）平岡発着	8便	400便	50日	1,658人	33人	4.1人
金曜日	上野線（上吾川・稲荷経由）	4便	192便	48日	1,487人	31人	7.7人
合 計			1,348便	243日	6,382人	26人	4.7人

(5) その他

① タクシー

タクシー営業所は、伊予地域に3、双海地域に1、中山地域に2ありますが、上唐川、両澤、鶴崎、双海町串、中山町栗田地区などは、タクシー営業所から5キロ以上離れており、日常的にタクシーを利用しにくい状況にあります。

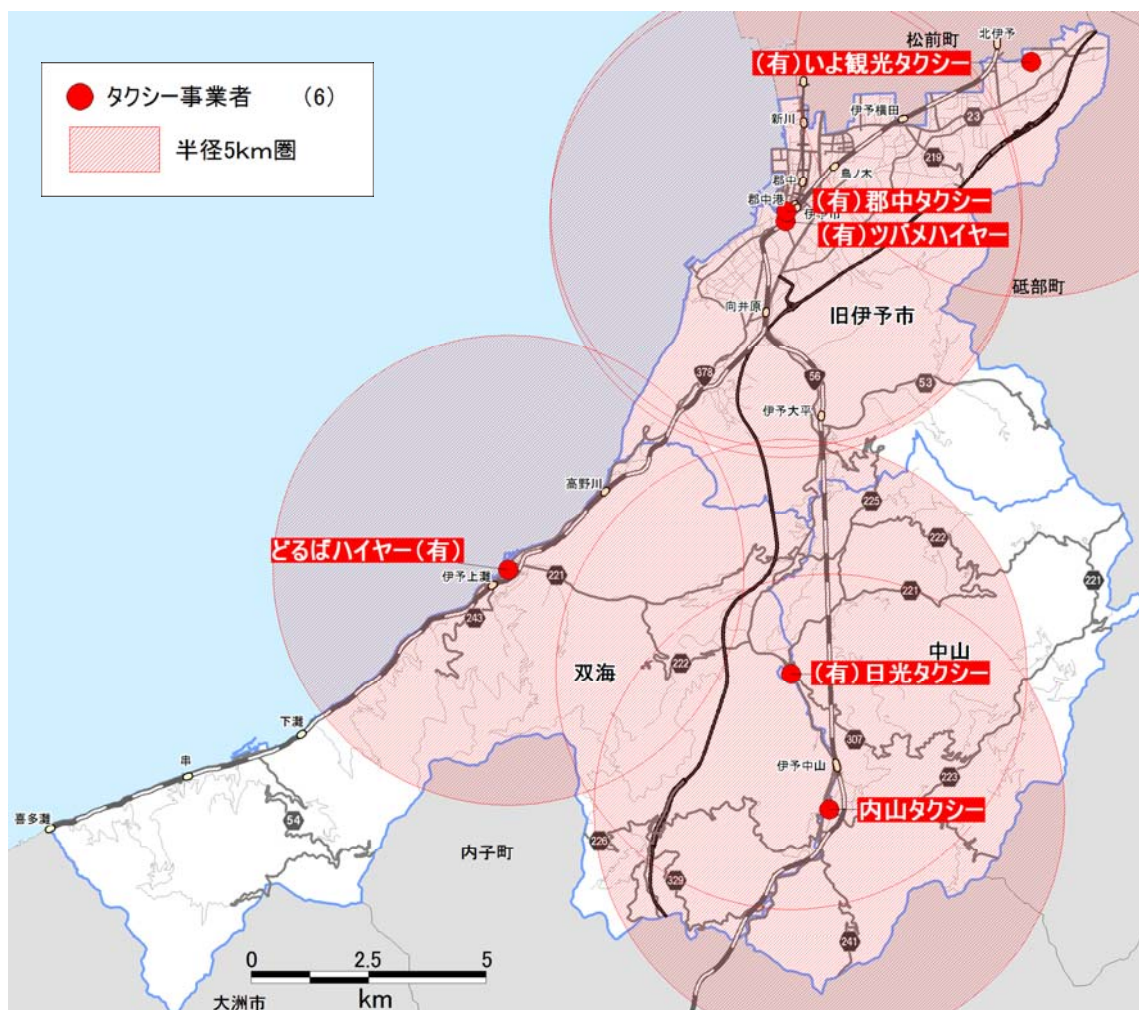


図 1-14 タクシー営業所

②スクールバス

双海中学校、中山小学校、中山中学校、南山崎小学校の4校で計6路線運行しています。

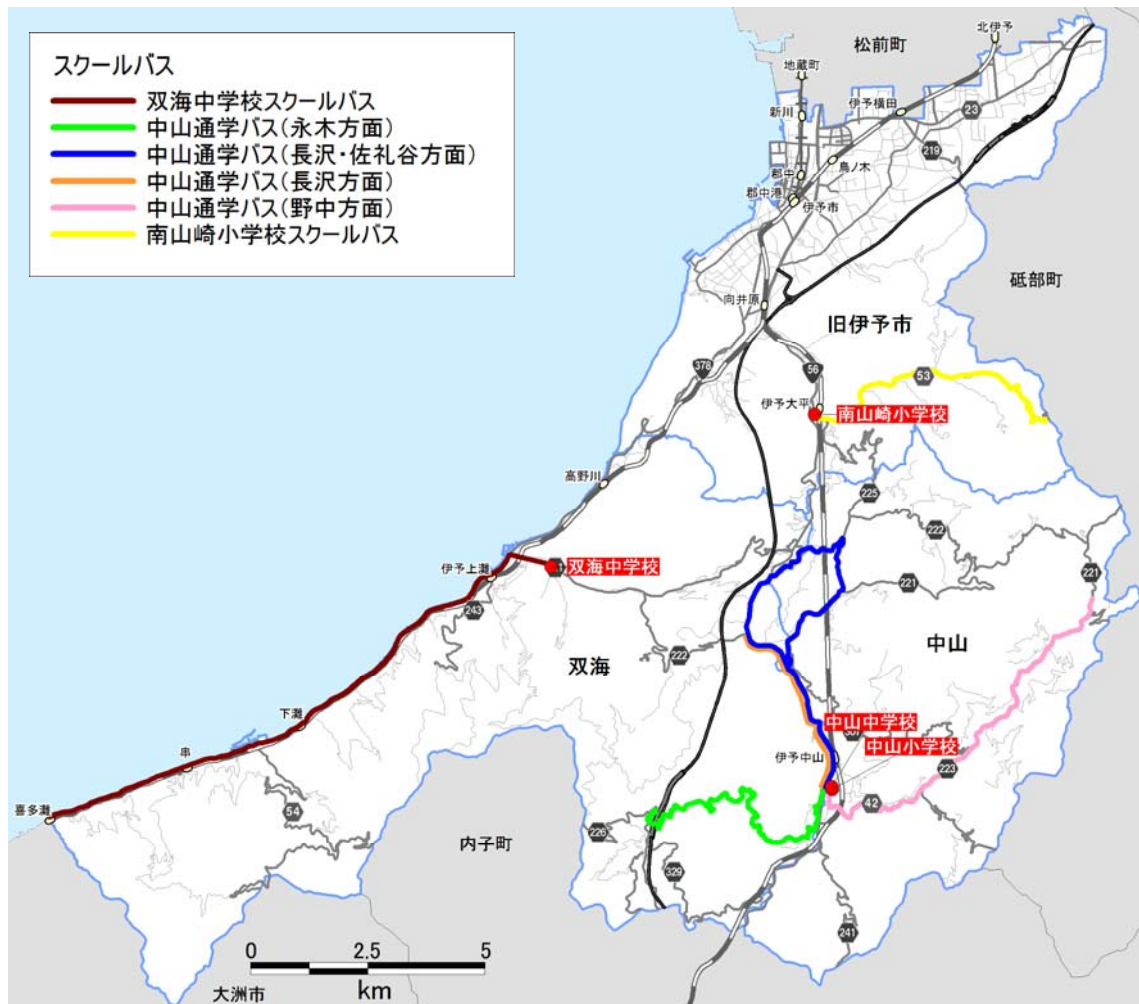


図 1-15 スクールバス路線

表 1-6 スクールバス利用状況 (24 年度)

学校名	方面	登校便	下校便	利用者(人)	
				年間	日平均
双海中学校	喜多灘	1便	1便	9,031	36.4
中山通学バス (中山小学校) (中山中学校)	野中	1便	3便	5,119	20.6
	永木	1便	3便	5,381	21.7
	佐礼谷・長沢	1便	3便	9,703	39.1
	長沢		3便	4,653	18.8
	合計		4便	13便	24,856
南山崎小学校	鵜崎	1便	2便	7,524	30.3
総計		5便	15便	41,411	167.0

(6) 交通空白地域

バス停、駅から半径400m圏外を交通空白地域とした場合、中心市街地及び国道56号沿線以外を除いて、伊予地域のほとんどの集落が交通空白地域となっています。

なお、長浜線、唐川線沿線集落も、その運行回数(1~2回/日)から、実質的に交通空白地域と言えます。

また、双海・中山地域にも交通空白地域(集落)が多数存在していますが、デマンドタクシーの運行により、実質的に交通空白地域は解消しています。

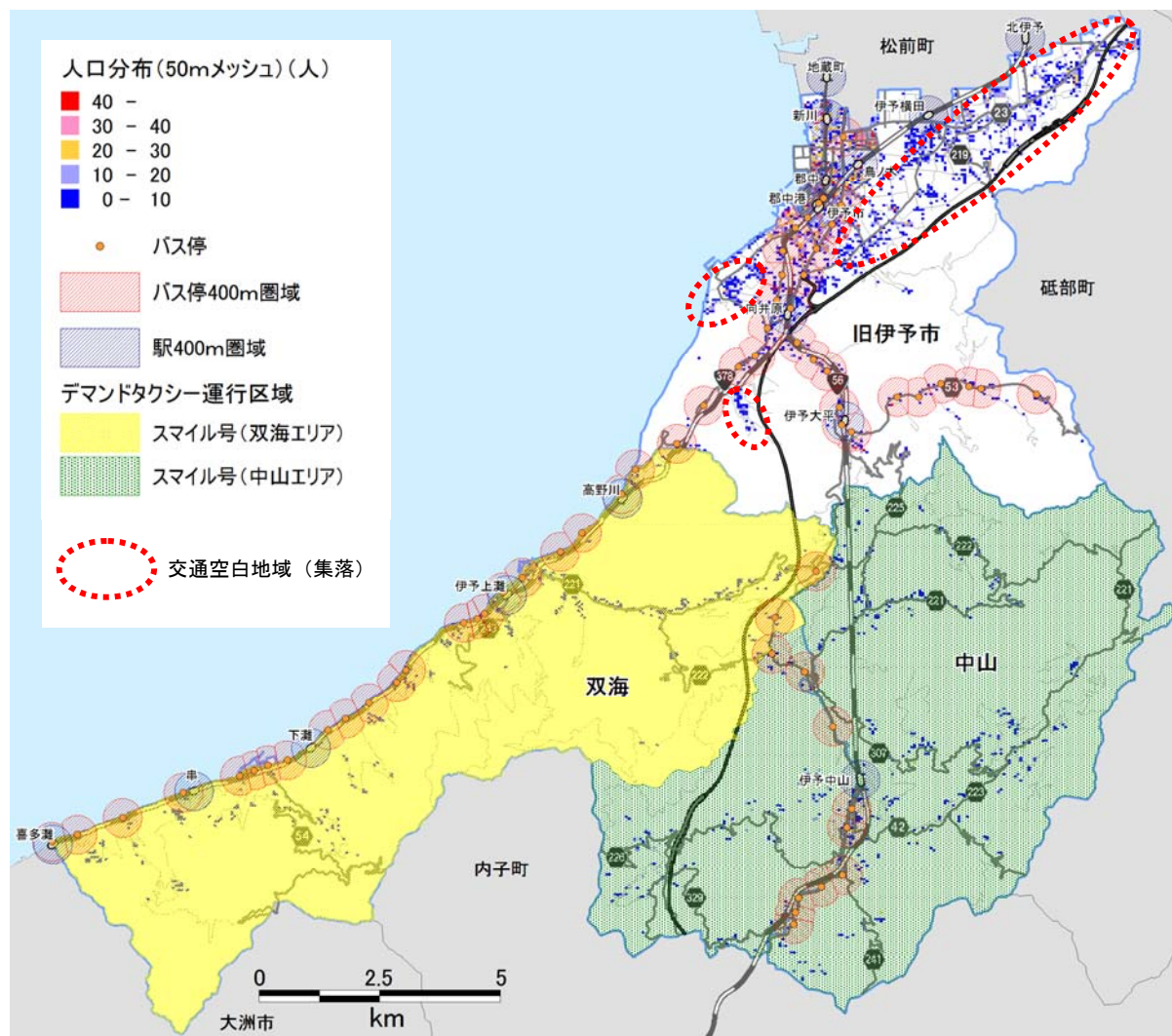


図 1-16 交通空白地域

(7) 公共交通関連財政支出

伊予市の公共交通関連支出は、24年度で約7,100万円となっており、その他、遠距離通学補助や障害者（児）タクシー助成などの支出があります。

表 1-7 公共交通関連財政支出（平成24年度）

	運行形態	利用料金	利用車両 定員 台数	年間 輸送人員	運行経費 補助金	利用者1人当 り運行経費
4条：伊予鉄南予バス	4条許可				13,000,000円	
デマンドタクシー	4条許可 委託運行	300円	定員 9人 4台	8,174人	27,136,000円	3,320円
福祉バス	79条	無料	定員 24人 1台	7,201人	2,668,000円	371円
スクールバス				44,735人	28,157,000円	629円
南山崎小学校	市直営	無料	定員 29人 1台	8,806人	262,000円	30円
中山幼稚園他	市直営 委託運行	無料	定員 10人 2台	2,147人	3,731,000円	1,738円
中山小中学校	市直営 委託運行	無料	定員 29人 4台	24,855人	18,357,000円	739円
双海中学校	市直営 委託運行	無料	定員 29人 1台	8,927人	5,807,000円	650円
合 計					70,961,000円	

■遠距離通学補助

区 分	学校名	住所	通学方法	対象区域	補助内容
小学校	下灘小学校	双海町串	路線バス	富貴、石久保、閨住	バス定期・回数券 全額
			J R	満野空、満野浜	J R定期 全額
	由並小学校	双海町高岸	路線バス	本谷	バス定期 全額
			J R	高野川	J R定期 全額
翠小学校	双海町上灘	J R	就学を強化された児童の居住地	J R定期 半額	
中学校	港南中学校	米湊	路線バス	旧唐川小学校区	バス定期 全額

■障害者（児）タクシー利用助成事業

対象者数：約1,260人（平成25年4月時点）

H24 利用実績 交付人数：745人/年 利用枚数：8,269枚/年

H24 決算額：4,530,710円

対 象 者	市内に居住する在宅の下記に該当する者 ・身体障害者手帳（1級～3級）の方 ・療育手帳（A・B）の方 ・精神障害者保健福祉手帳（1級・2級）の方
助 成 額	乗車1回につき500円～550円（タクシー会社ごとに異なる。） ※1年度間につき24回分の助成券を交付

### 3. 公共交通に関する住民意識調査

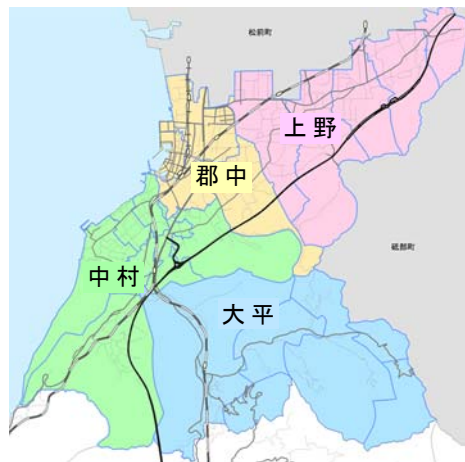
#### (1) 調査概要

①調査実施時期：平成25年12月

②有効回答数

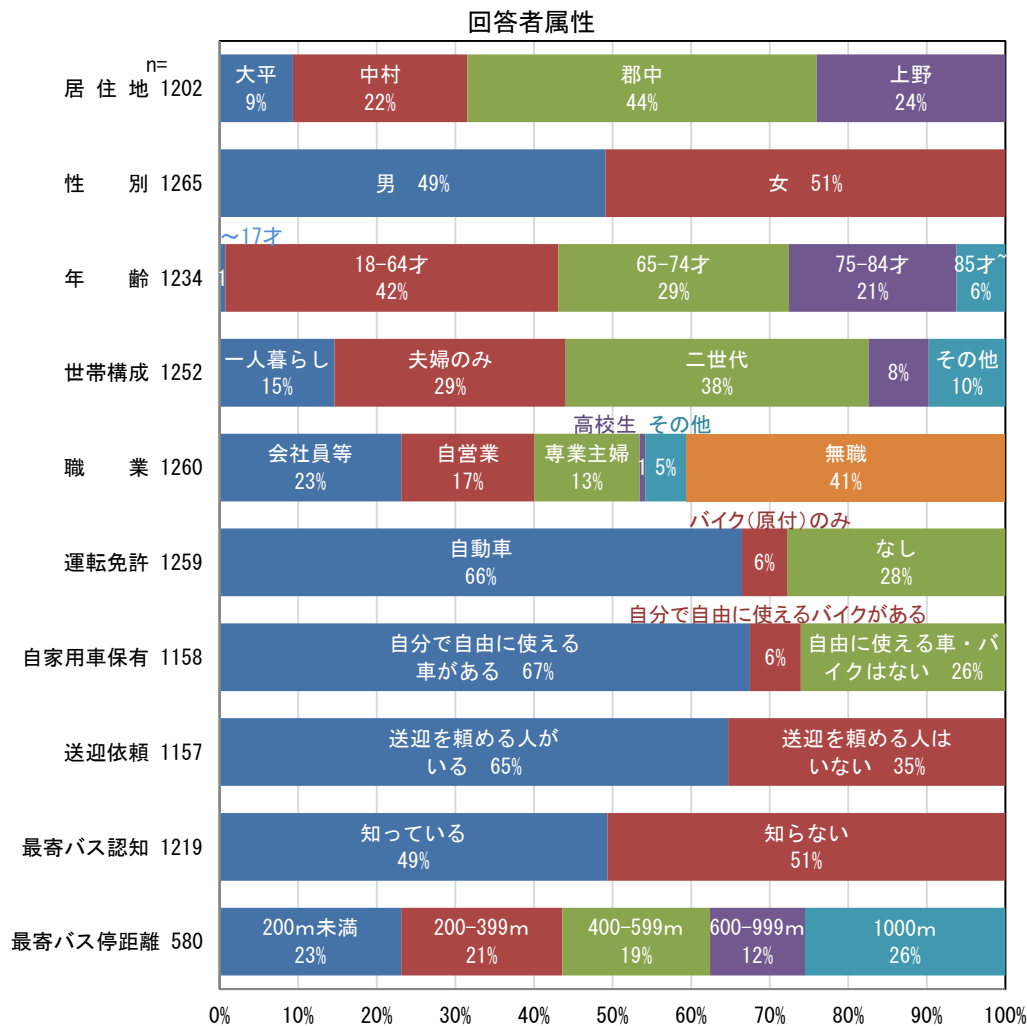
地域区分	世帯数	配布数	回収数	回収率
郡中	6,949	1,600	534	33.4%
上野	2,576	800	289	36.1%
中村	2,246	800	267	33.4%
大平	802	300	112	37.3%
不明			73	
全体	12,573	3,500	1,275	36.4%

世帯数：25年10月末現在（住民基本台帳）



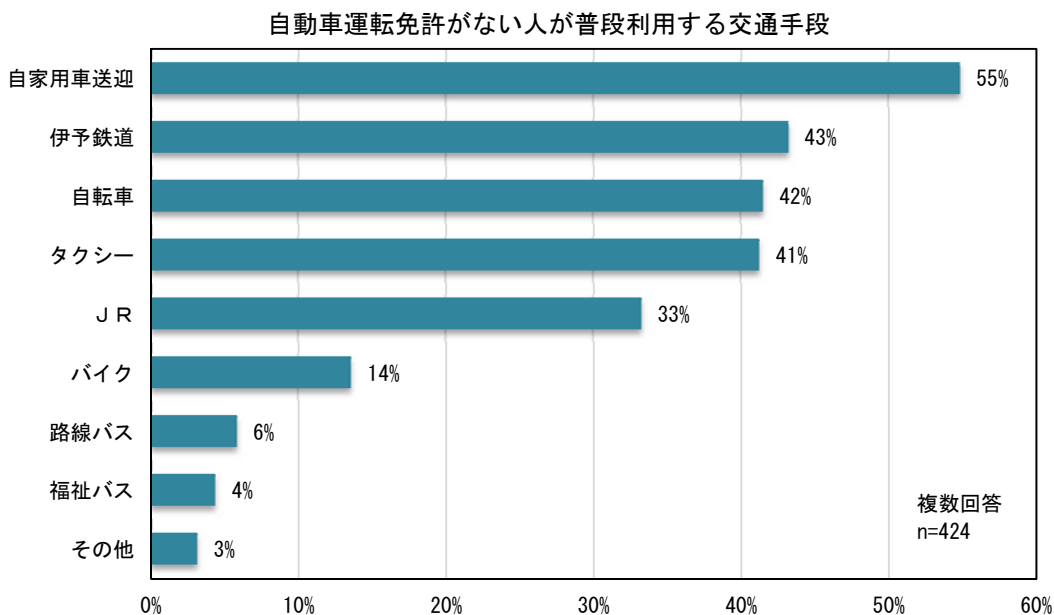
#### (2) 調査結果

①回答者属性



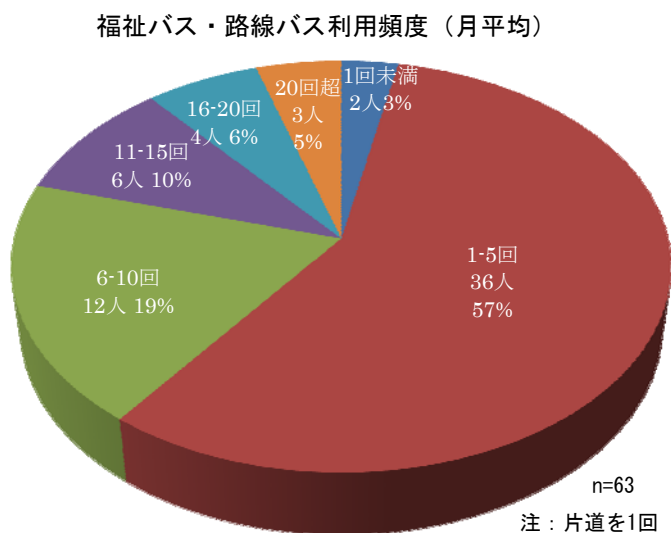
②自動車運転免許がない人が普段利用する交通手段

回答者の55%が自家用車送迎を挙げ、次いで伊予鉄道(43%)、自転車(42%)、タクシー(41%)、JR(33%)を挙げています。



③福祉バス、路線バス利用頻度

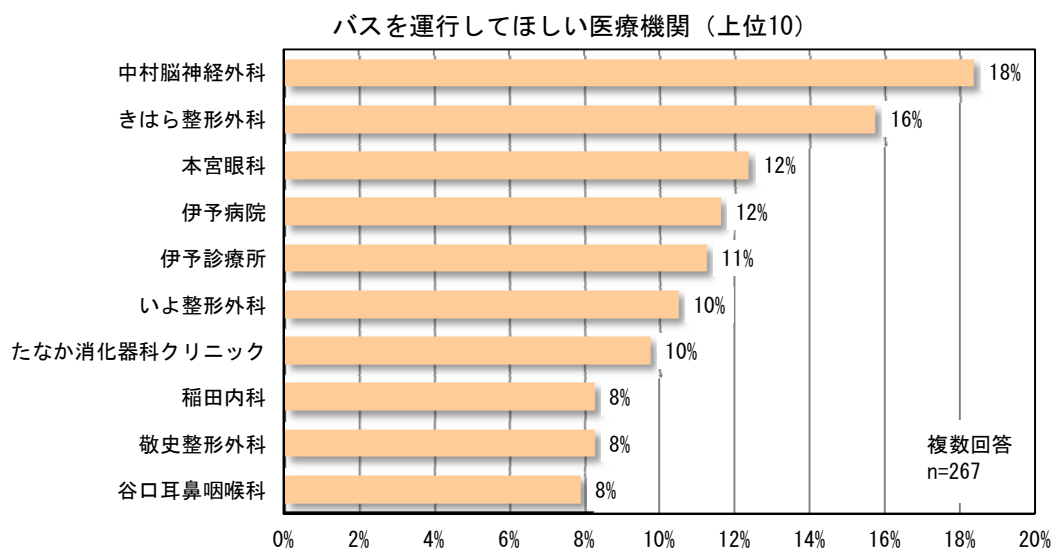
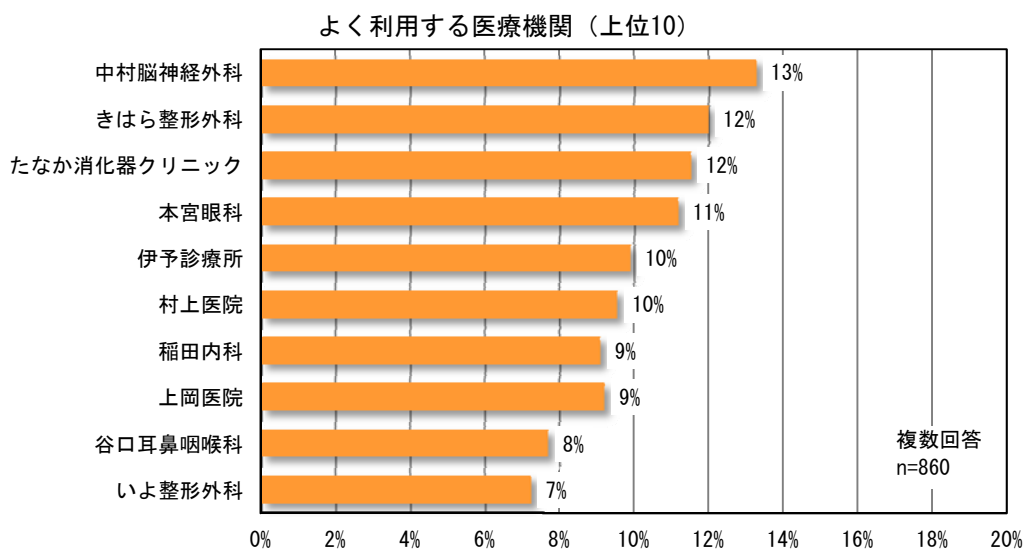
回答者は63人に止まり、回答者の6割が月5回以下の利用となっています。



④よく利用する医療機関・バスを運行してほしい医療機関

よく利用する医療機関として、回答者の13%が中村脳神経外科を挙げ、次いで、きはら整形外科(12%)、たなか消化器クリニック(12%)、本宮眼科(11%)、伊予診療所(10%)を挙げています。

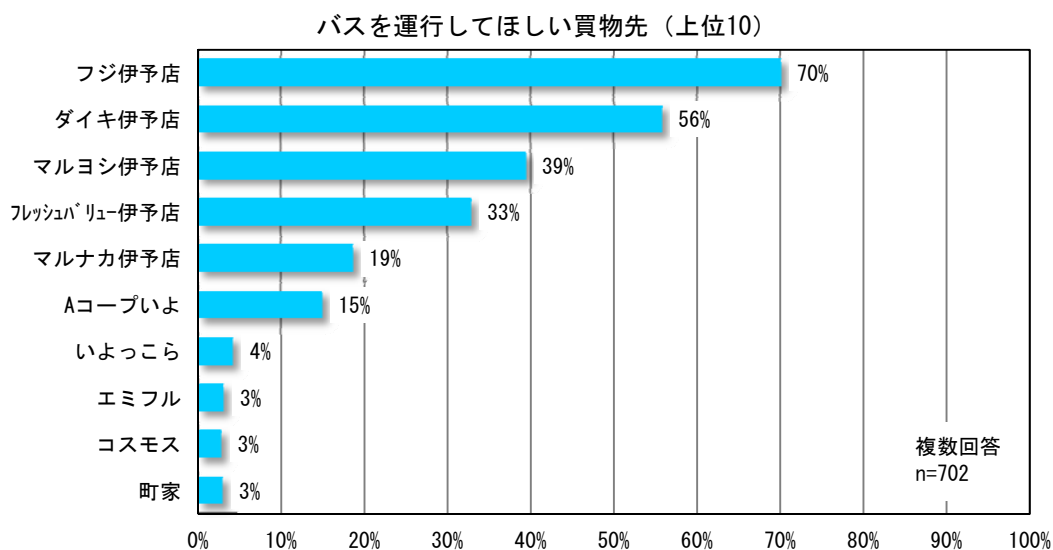
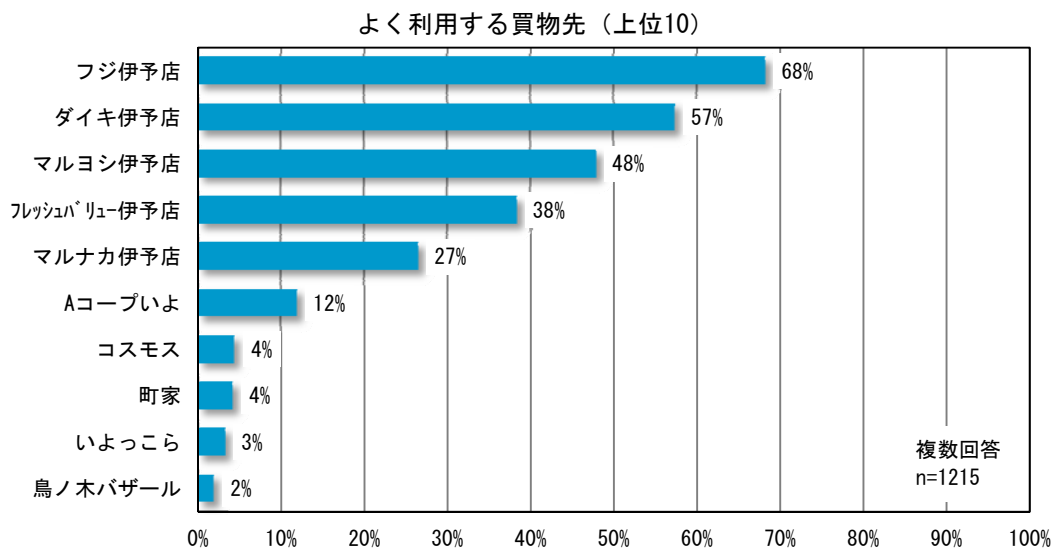
バスを運行してほしい医療機関もほぼ同様の結果ですが、よく利用する医療機関の10位以内に入っていなかった伊予病院が4位に入ってきています。





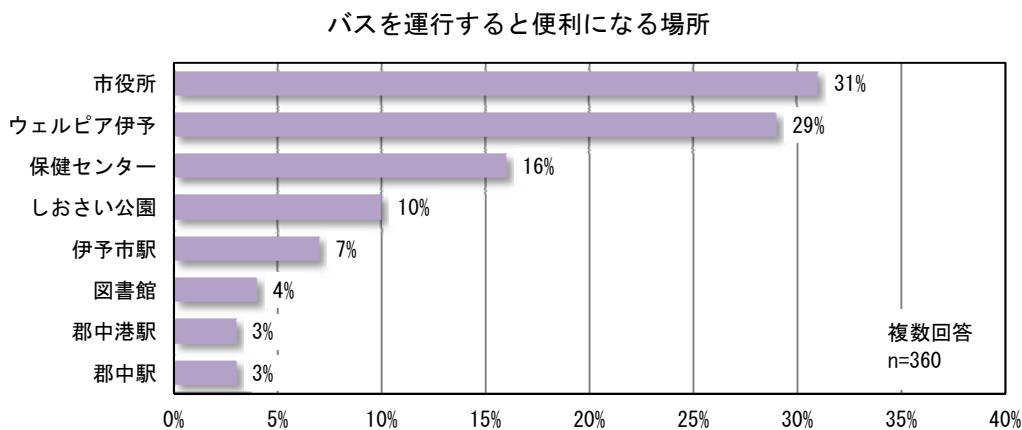
⑤よく利用する買物先

よく利用する買物先として回答者の68%がフジ伊予店を挙げ、次いで、ダイキ伊予店(57%)、マルヨシ伊予店(48%)、フレッシュバリュー伊予店(38%)、マルナカ伊予店(27%)を挙げており、バスを運行してほしい買物先も同様の結果となっています。



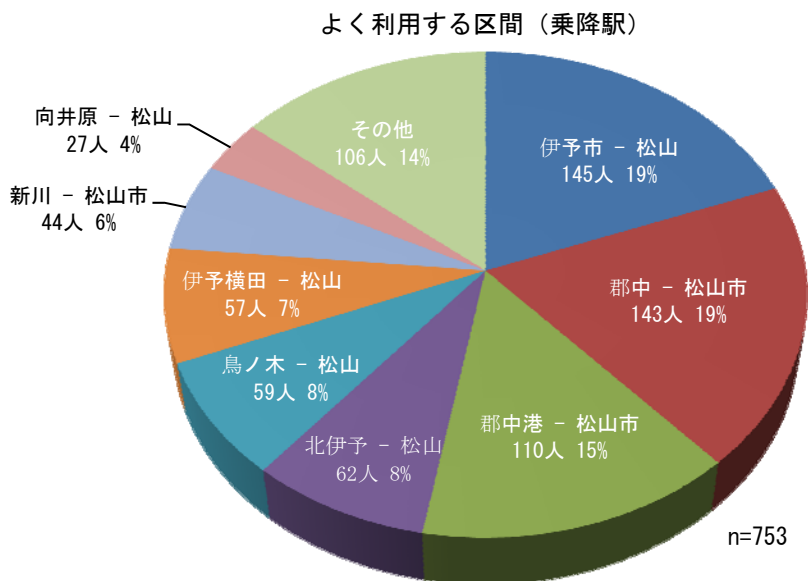
⑥バスを運行すると便利になる場所

バスを運行すると便利になる場所としては、回答者の31%が市役所を挙げ、次いでウェルピア伊予(29%)、保健センター(16%)、しおさい公園(市民体育館を含む)(10%)、伊予市駅(7%)を挙げています。



⑦鉄道利用者がよく利用する区間

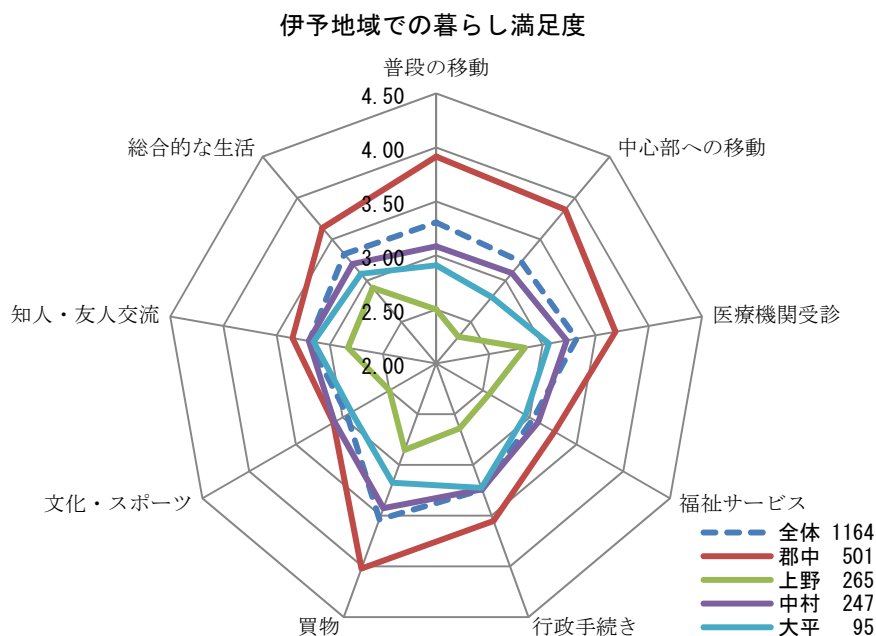
よく利用する区間(乗降駅)としては、伊予市-松山(JR)、郡中-松山市(伊予鉄)がともに19%と最も多く、次いで北伊予-松山(8%)、鳥ノ木-松山(8%)、伊予横田-松山(7%)と続き、回答者の86%が松山市への利用となっています。



⑧伊予地域での暮らし満足度

相対的に買物のしやすさの満足度が高く、文化・スポーツ等の活動のしやすさの満足度が低くなっています（不満が強い）。

地域別では、上野地域で満足度が相対的に低く、特に伊予市中心部への移動、普段の移動、文化・スポーツ活動の満足度が低くなっています（不満が強い）。

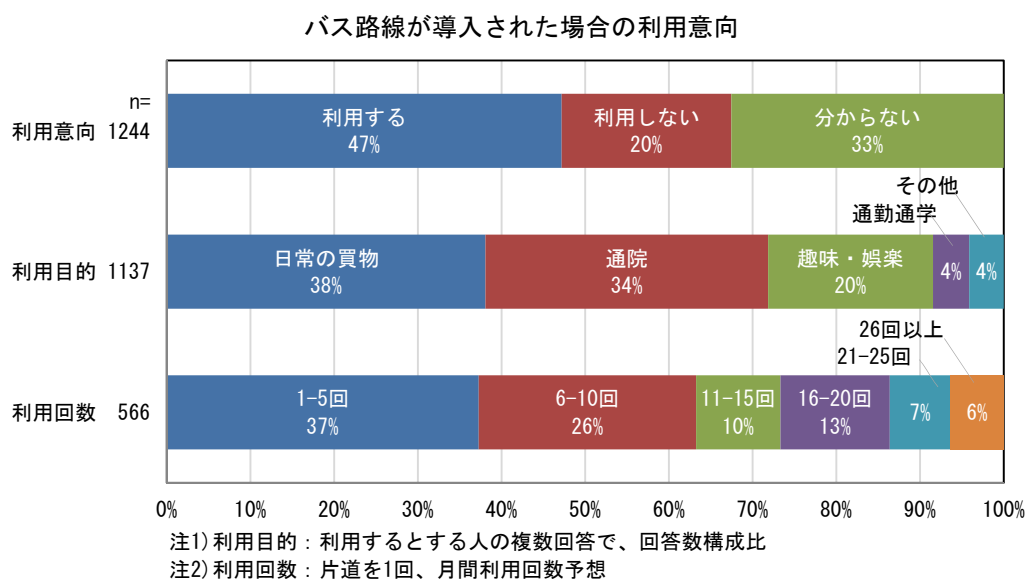


注) 満足度：各選択肢の満足度の評価値を「満足」5、「やや満足」4、「どちらでもない」3、「やや不満」2、「不満」1とし、その平均値。満足度は3を中心に1から5の範囲で示され、3を超え数値が高いほど満足度は高く、3未満で数値が低いほど不満度が高い

◎バス路線が導入された場合の利用意向

バス路線が導入された場合、回答者の47%が利用するとし、利用目的としては、日常の買物が38%と最も多く、次いで通院(34%)、趣味・娯楽(20%)、通勤・通学(4%)となっています。

また、月間平均利用回数予想では、月1~5回が37%と最も多く、次いで6~10回(26%)、16~20回(13%)、11~15回(10%)と続き、回答者平均10.9回となっています。



⑩バスを利用するにあたっての運行条件

バス停距離：自宅から最寄りのバス停までの距離は、500m以下とする回答が29%と最も多く、300m以下であれば回答者の半数以上が、200m以下であれば8割が許容しています。

週運行日数：3日以上が40%と最も多く、2日以上、1日以上を含めて回答者の2/3が週3日の運行を許容しています。

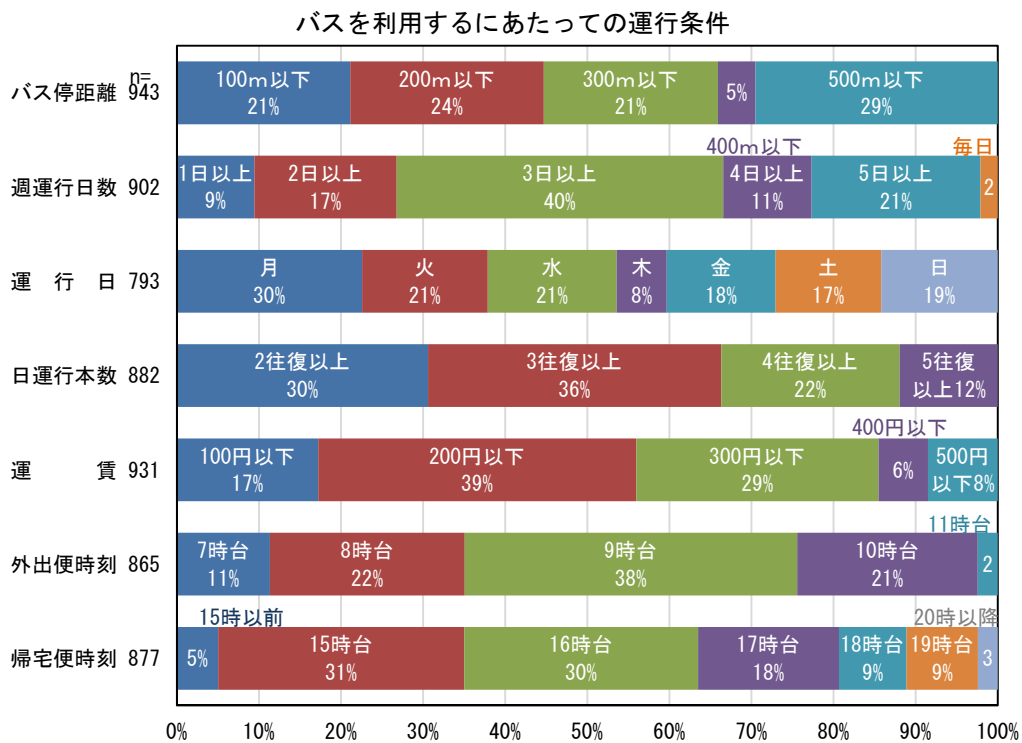
運行日：月曜日が30%と最も多く、多くの医療機関が午後休診となる木曜日が8%と最も少なくなっています。その他の曜日は、17~21%で顕著な差はみられません。

日運行本数：3往復以上が36%と最も多く、3往復であれば2往復以上を含めて回答者の2/3が許容しています。

運賃：200円以下が39%と最も多く、次いで300円以下が29%を占め、200円であれば回答者の8割強が、300円であれば4割強が許容しています。

外出便時刻：9時台が38%と最も多く、次いで8時台(22%)、10時台(21%)となっています。

帰宅便時刻：15時台が31%と最も多く、次いで16時台(30%)、17時台(18%)となっています。



## 第2章 計画の基本方針

### 1. 計画策定にあたっての基本的な考え方

#### (1) 利用者の減少への対応

バスやデマンドタクシーの利用者は、ほとんどが運転免許を持たない高齢者です。高齢化率は、今後も上昇すると予想されますが、65歳以上の高齢者人口は、平成32年をピークに減少するとともに、運転免許保有率の上昇から運転免許を持たない高齢者は、10年後には半減すると予想されます。また、運転免許を持たない若年層についても、20歳未満の人口は、10年後には2割程度減少すると予想されます。

このように交通利用対象者は、今後急激に減少することが予想され、この現実を見据えつつ交通弱者の生活を支える交通手段を地域住民とともに考えていく必要があります。また、利用者、運行主体双方が過度の負担とならない持続可能な公共交通体系を構築する必要があります。

#### (2) 公共交通関連財政支出の適正支出・適正配分

税金、地方交付税など歳入の減少に合わせた適正財政運営が求められている中、公共交通においても、過度な財政支出は、厳に避けなければなりません。また、前述のように公共交通利用者が今後急激に減少することが予想され、縮小均衡を基本に需要量に見合ったサービスの提供と財政支出が図られるよう体制を整える必要があります。

#### (3) まちづくりに資する地域内公共交通の充実

本市の公共交通は、広域交通は比較的充実していますが、特に伊予地域においては、住民の買物や通院といった生活のための地域内移動手段が不足しています。そのため、利便性の高い地域内移動手段を確保し、松山市に流れる消費をできるだけ地元消費につなげ、まちの活性化を図る必要があります。

## 2. 基本理念

計画策定にあたっての基本的な考え方から、基本理念を以下の通りとします。

### 市民生活を支え、まちづくりに資する公共交通

住民が元気に安心して暮らせる活気あるまちづくりに向けて、これを支える持続可能な公共交通を目指します。

## 3. 基本目標

基本目標は、本計画で目指す伊予市の公共交通の姿（将来像）を示すものであり、基本理念を踏まえて以下の3つの目標を設定します。

### 目標1：市民生活を支える持続可能な地域公共交通

- ・地域の状況やニーズに合わせた交通手段を確保し、交通空白地域の解消を図り、だれもがどこでも最低限の交通サービスを楽しむことができるようにします。
- ・需要に見合った運行と公共交通資源の最適配分を基本に効率的で持続可能な交通体系を構築します。

### 目標2：利便性の高い地域内公共交通

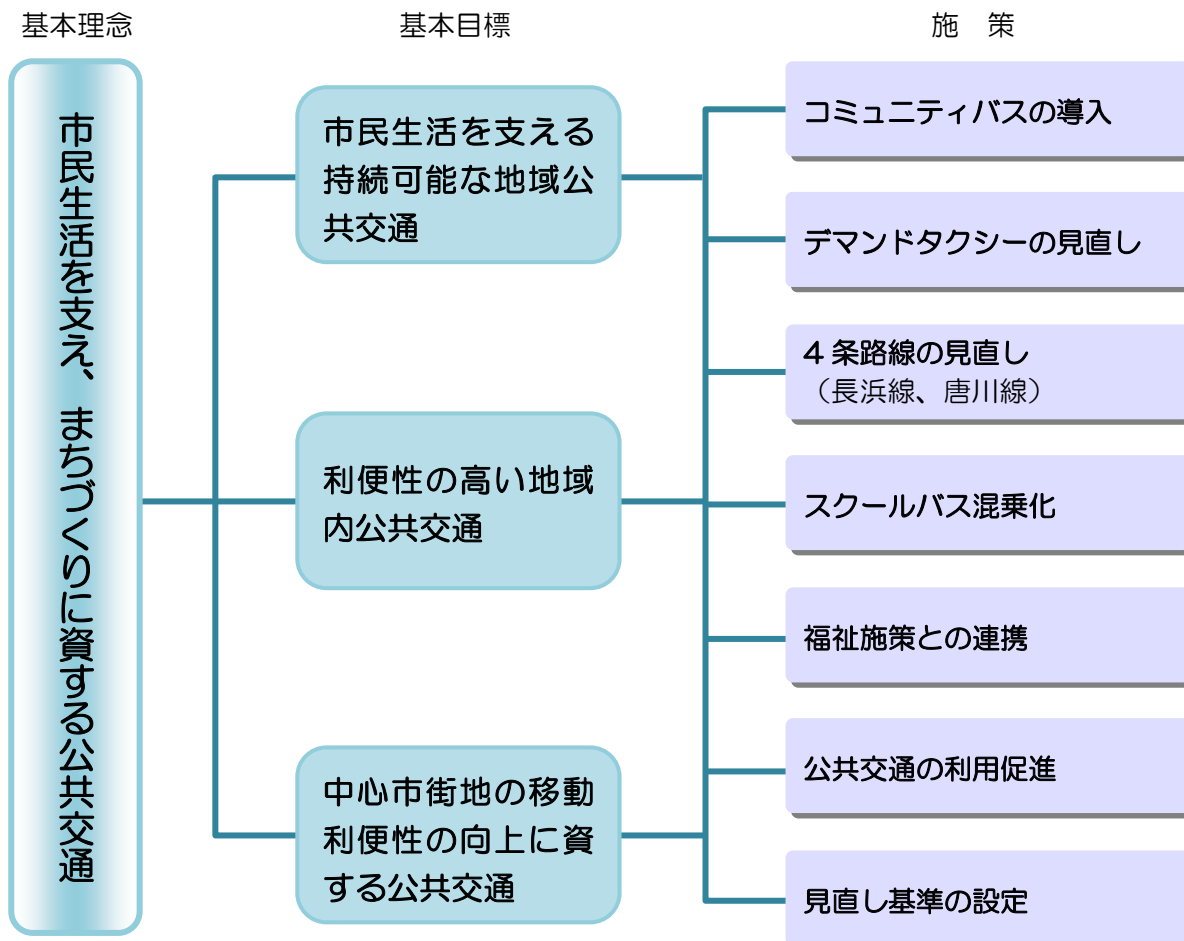
各地域の生活圏を踏まえ、地域内公共交通の充実を図り、地域住民がよく利用する医療機関、商業施設、公共施設等へのアクセス機能を高め、利便性の高い公共交通ネットワークを構築します。

### 目標3：中心市街地の移動利便性の向上に資する公共交通

病院や買物、その他の用事を一度に済ませることができるよう、中心市街地の主要施設（医療、商業、公共）を結ぶ移動手段を確保し、中心市街地における移動の利便性を向上します。

## 第3章 計画に位置付ける事業

### 1. 施策体系



### 2. 事業スケジュール

事業・事業対象	26年度		27年度		28年度		29-30年度	
コミュニティバスの導入								
デマンドタクシーの見直し								
4条バス路線の見直し								
スクールバス混乗化の検討								
福祉施策との連携								
公共交通の利用促進								
見直し基準の設定								

検討協議・計画作成
  実証運行
  実施・本格運行



### 3. コミュニティバスの導入

#### (1) 現状と課題

伊予地域（旧伊予市）には、JR 予讃線、伊予鉄道郡中線、宇和島バス宇和島-松山・道後線、伊予鉄バス松山-八幡浜・三崎特急線など公共交通には恵まれているように思われますが、広域移動が主であり、駅やバス停は限られ、地域内移動での利用は、ごく一部に限られています。地域内移動交通としては、伊予鉄南予バスの長浜線、唐川線や市の福祉バスがありますが、その運行回数は、長浜線 1 回、唐川線 2 回と少なく、福祉バスは、基本的に福祉施設の送迎バスであり、利用者が 60 歳以上に限定されるとともに、運行頻度も地域内の各地区をそれぞれ週 1 日運行しているのみです。このように伊予地域は、実質的に住民の買物や通院といった生活のための地域内移動手段が提供されていない状況にあり、地域の大部分が公共交通を利用できない、あるいは利用しにくい交通空白地域となっています。

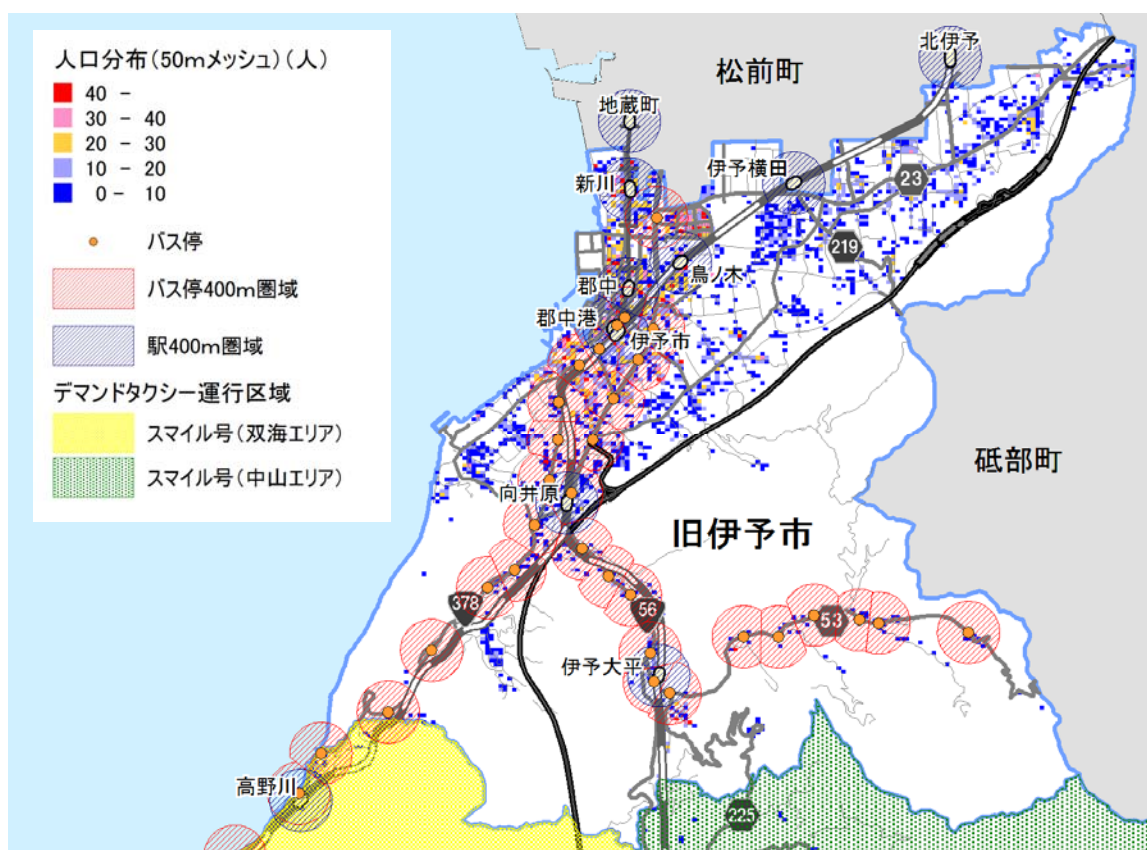


図 3-1 伊予地域の交通空白地域

(2) 計画内容

伊予地域の交通空白地域の解消と地域間格差を是正するため、伊予地域へコミュニティバスを導入します。導入にあたっては、以下のとおり基本方針を定め、運行計画を策定します。

① 定時定路線運行

コミュニティバスの検討に先だって実施した住民意見交換会では、双海・中山地域で運行している自宅送迎型デマンドタクシーの導入を望む意見もありました。しかし、現在の福祉バスの1便当たり利用者数は平均5.3人(24年度)となっており、多いときには20人程度の利用があります。コミュニティバスの運行便数を増やすとしても、利用にあたっての年齢制限がなくなるとともに、通院や買物に利用できることから、1便当たりの利用者数が大きく減少することは考えにくく、デマンドタクシー車両(定員9人、運転手を除く)での対応は困難です。そのため、運行には小型バスが必要となり、車両サイズから自宅送迎型の運行はできないと判断し、定時定路線運行を基本とします。

表 3-1 24年度福祉バス運行・利用状況(再掲)

運行日	路線名	運行便数		年間 運行日数	乗客数		
		日	年間		年間	1日平均	1便平均
月曜日	大平線(三島経由) 鷯崎発着	8便	352便	44日	1,139人	26人	3.2人
火曜日	上野線(鳥ノ木団地経由)	4便	204便	51日	714人	14人	3.5人
水曜日	三秋・森線	4便	200便	50日	1,384人	28人	6.9人
	新川線						
木曜日	大平線(中村経由) 平岡発着	8便	400便	50日	1,658人	33人	4.1人
金曜日	上野線(上吾川・稲荷経由)	4便	192便	48日	1,487人	31人	7.7人
合計			1,348便	243日	6,382人	26人	4.7人

② 運行路線・ルート

上野、中村、大平、上吾川と中心市街地を結ぶ路線を設定するとともに、中心市街地を循環する路線を設定します。運行ルートは、住民利用の多い医療機関、商業施設、公共施設を経由するとともに、安全運行を最優先にルートを設定します。

また、中心市街地及び国道56号は交通量が多く、バス停が限られるため、医療機関や商業施設の駐車場に車両の乗り入れが可能な場合は、駐車場内にバス停を設け、乗降の安全を確保するとともに、交通量の少ない居住地運行区間については、できるだけフリー乗降区間を設け、利便性の向上を図ります。

居住地域の運行ルートについては、現行の福祉バスのルートを参考に地域ニーズを踏まえて検討します。

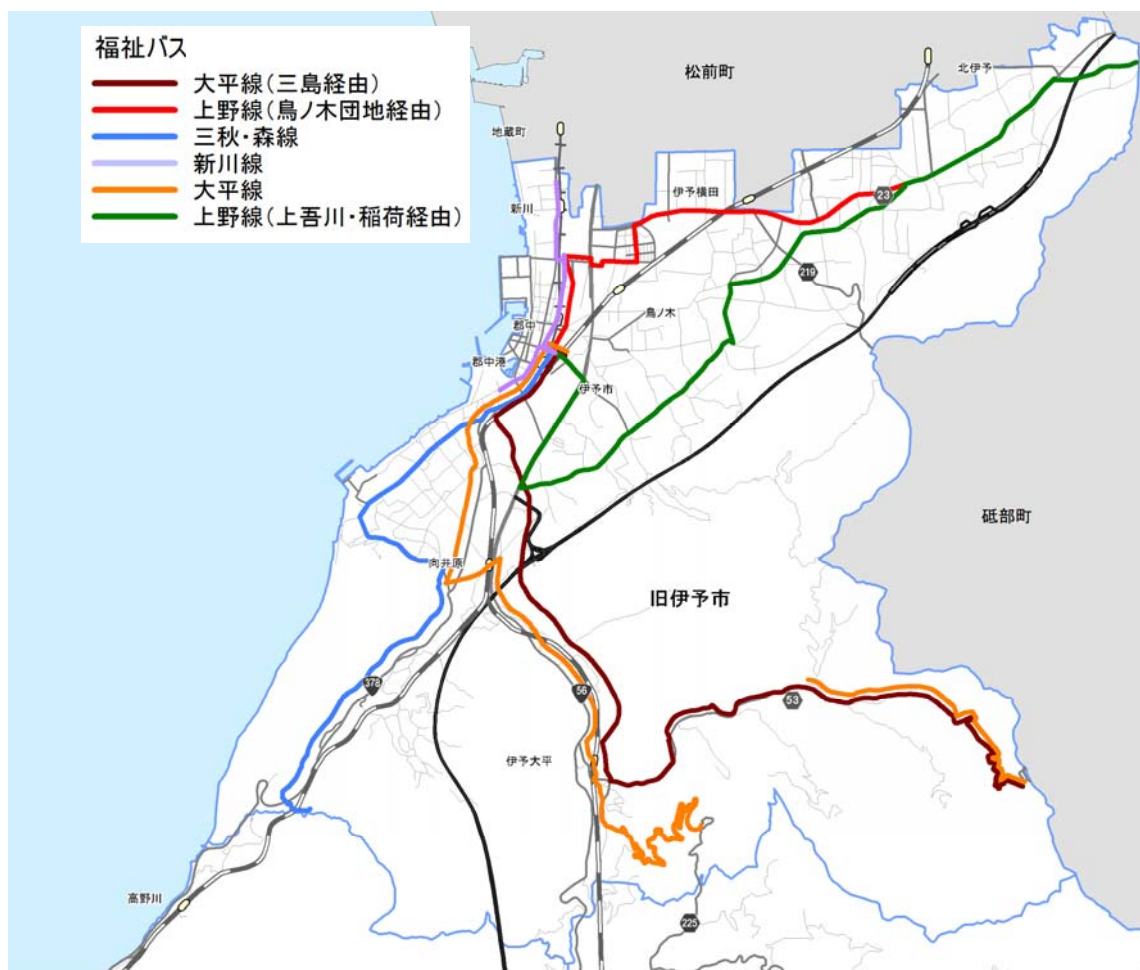


図 3-2 福祉バス路線（再掲）

③運行日数、運行回数

地域公共交通に関する住民意識調査結果（バスを利用するにあたっての運行条件に関する設問において、回答者の2/3以上が許容する週運行日数、日運行回数を踏まえ、

- ◆運行日数：各路線週3日（支線を設定する場合、支線部分は需要量に応じて1～2日）
- ◆運行回数：各路線日3回（支線を設定する場合、支線部分は需要量に応じて2～3回）

を基本とします。

④運行ダイヤ

運行ダイヤは、主たる利用目的である通院・買物利用を前提に、医療機関・商業施設の利用時間帯や滞在時間を考慮して設定します。

表 3-2 医療機関・商業施設利用時間帯と滞在時間

施設	利用時間帯	滞在時間
医療機関	予約制以外では、午前中が主	30分～2時間
商業施設	10時～12時の利用が多い	15分～30分

伊予市内医療機関・商業施設ヒアリングより

⑤運賃（利用料金）

双海・中山地域のデマンドタクシー利用料金及び地域公共交通に関する住民意識調査結果を踏まえ、一律料金を基本に設定します。

⑥運行車両

路線、運行日数、運行回数から運行車両は2台を基本とします。

車両規格は、最大利用人数や利用者居住区域の道路幅員等を考慮し、必要最小限を基本とします。

<バス・タクシー利用回数券の検討>

コミュニティバスは、定路線運行となるため、運行後もまだ多くの交通空白地域が残ります。そのため、交通空白地域に居住する交通弱者の支援策のひとつとして、運行に合わせて、コミュニティバスとタクシーの両方で利用できる回数券の導入を検討します。回数券の発行にあたっては、回数券を購入・利用できる人を中心市街地から遠い交通空白地域など特定地域の交通弱者に限定し、その分、券面金額の一定額を市が手厚く補助し、ほんとうに困っている人を支援できるよう検討します。

## 4. デマンドタクシーの見直し

### (1) 現状と課題

平成23年10月から運行を開始した中山地域及び双海地域のデマンドタクシーは、地域住民の重要な生活交通手段として定着しつつあります。

しかし、計画段階での日利用者数想定94人に対して、日平均33.4人(24年度実績)と、ほぼ1/3という利用状況にあるとともに、設定便数及び運行車両台数から設定便数1便当たりの利用者数は、0.83人と1人を割り込み、乗合を前提とした公共交通とは言い難い状況にあります。また、利用者1人1回当たり3,320円(年間運行経費/年間延べ利用者数)という運行経費は、各方面の路程距離が概ね10km圏内にあることから、個人で利用した場合のタクシー料金を上回っています。

こうした状況から、現行の設定便数は、費用対効果からみて効率的とは言えず、需要に見合ったサービスを基本に便数を見直す必要があります。

表 3-3 24年度デマンドタクシー利用状況

	運行日数	1号車 上灘方面	2号車 下灘方面	3号車 野中・永木方面	4号車 佐礼谷方面	計
年間	245日	1,432人	1,492人	2,879人	2,371人	8,174人
月平均	20.4日	119人	124人	240人	198人	681人
日平均	—	5.8人	6.1人	11.8人	9.7人	33.4人
1便平均	—	0.58人	0.61人	1.18人	0.97人	0.83人

注) 1便平均は、設定便数(日10便)の1便平均

### (2) 計画内容

利用状況を地域住民に周知し、住民のコンセンサスを得て、設定便数を適正便数まで減便します。

明確な適正便数はありませんが、乗合交通の観点から1便平均2人以上をひとつの目安とするとともに、伊予地域へ導入を予定するコミュニティバスと同等レベルのサービス水準を基本に検討します。

また、設定便数の見直しに合わせて委託方法も見直します。

5. 4条路線バス（長浜線、唐川線）の見直し

(1) 現状と課題

運行本数及びダイヤから沿線地域の人が伊予市中心市街地への通院や買い物には、実質的に利用できません。

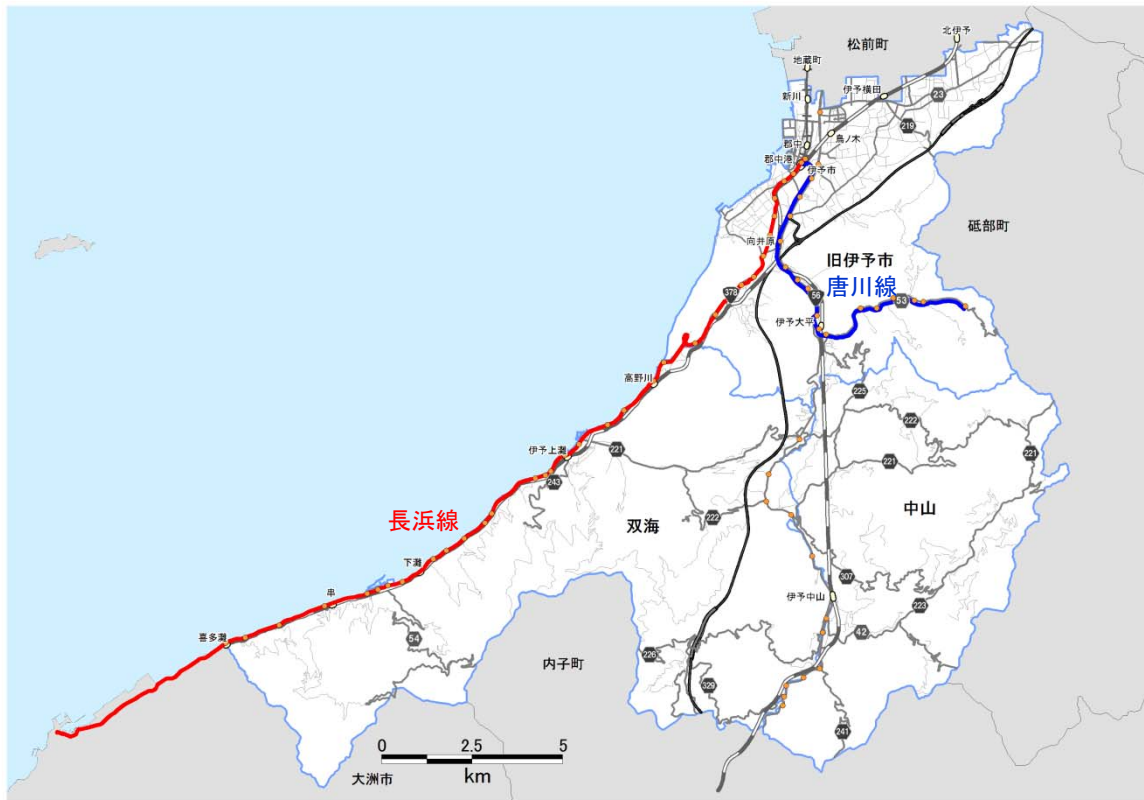


図 3-3 4条路線バス（長浜線、唐川線）

表 3-4 唐川線・長浜線時刻表

唐川線					長浜線		
郡中→両沢		停留所	両沢→郡中		長浜→郡中	停留所	郡中→長浜
15:20	17:20	郡 中	7:24	16:09	12:00	長 浜	8:38
15:23	17:23	港 南 中 学	7:21	16:06	12:07	大 谷 口	8:31
15:31	17:31	大 平	7:13	15:58	12:15	日 喰	8:23
15:37	17:37	唐 川	7:07	15:52	12:29	端	8:09
15:39	17:39	両 沢	7:05	15:50	12:38	郡 中	8:00

※土・日・祝日・振替休日運休

25年10月1日改正

(2) 計画内容

利用状況を精査し、コミュニティバスの導入に合わせて、路線廃止も含めて運行事業者と協議します。

## 6. スクールバスの混乗化

### (1) 現状と課題

スクールバスは、双海中学校、中山小学校、中山中学校、南山崎小学校の4校で計6路線運行しています。

一方、平成24年5月に総務省からスクールバスの一般有償利用も普通交付税対象とする通達となされ、スクールバスの混乗利用がしやすくなりました。

他市町村でも広く行われているスクールバスの一般混乗化について、交通資源の有効活用や、地域住民が利用できる移動手段の拡大の観点から検討してみる必要があります。

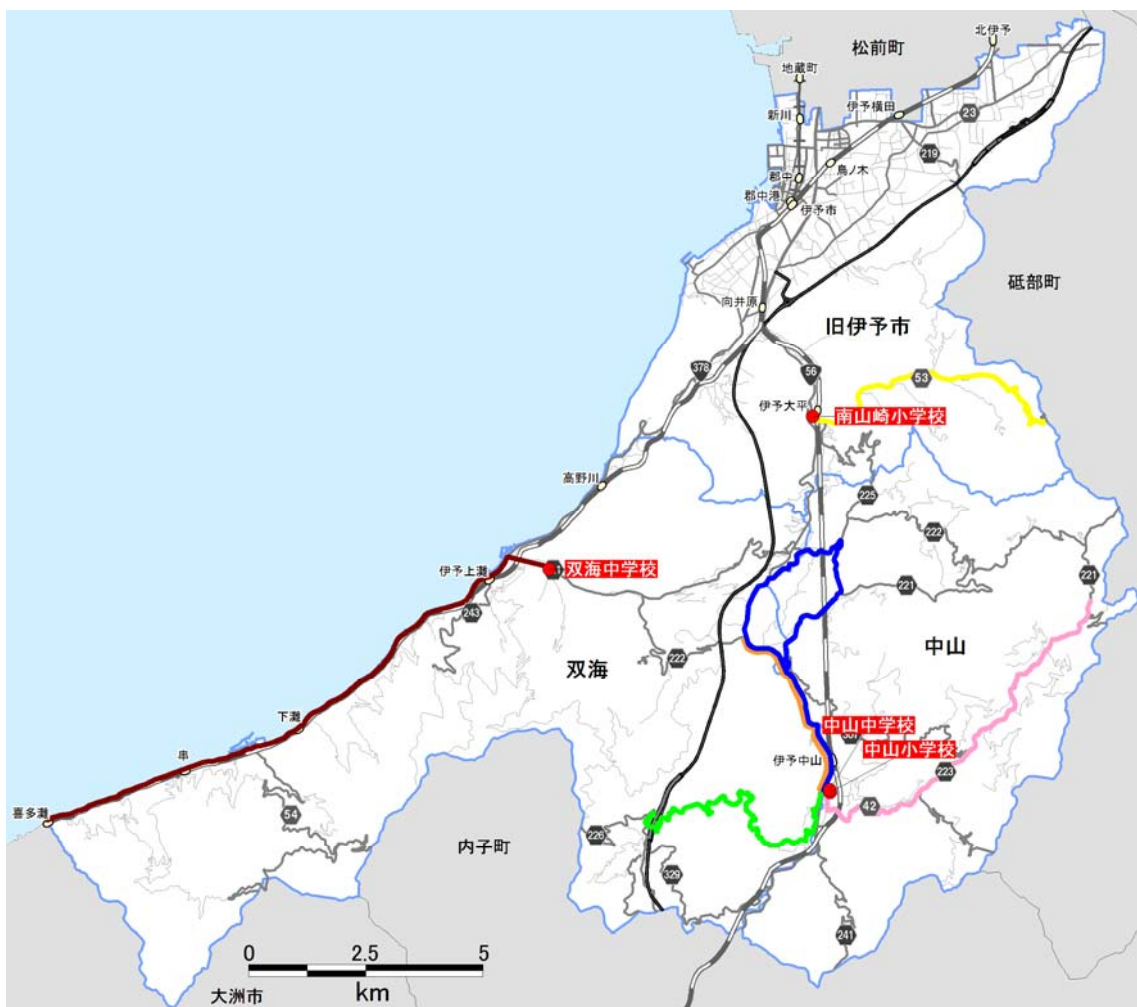


図 3-4 スクールバス路線（再掲）

＜スクールバスの一般有償利用も普通交付税対象とする通達＞

平成 24 年 5 月 16 日

各都道府県財政担当課

普通交付税担当者 殿

総務省自治財政局交付税課

平成 24 年度普通交付税の算定に用いる基礎数値の取扱いについて（小・中学校費）

平成 24 年度普通交付税の小・中学校費（児童数・生徒数）の算定における密度補正 I に用いるスクールバス・ボート数については下記の通り扱うこととします。

記

- 1 スクールバス・ボートを児童生徒の通学以外の目的で運行し、又は便乗により利用している場合（有償での利用も含む）でも児童生徒の登下校に支障がない限り、当該スクールバス・ボートを数値に含める。
- 2 ただし、上記 1 に該当する場合であっても、他のスクールバス・ボートと同様に年間を通じて登・下校のために運行されるもので登校又は下校時のみに運行されるものは除くことやバス（定員 10 人以上。なお運転手は除く）に限ることとし、ハイヤー・ジープ等は除くことの条件を満たしているスクールバス・ボートに限る。

（2）計画内容

スクールバスの運行時刻等の変更許容度や JR との接続可能性を調査するとともに、住民利用意向調査や、学校を通じた児童・生徒及び保護者等の意識調査を実施し、調査結果を踏まえて混乗化を検討します。



## 7. 福祉施策との連携

### (1) 現状と課題

定時定路線型の交通サービスだけでは、交通空白地域の解消や交通空白地域の交通弱者への対応には限界があります。そのため、地域の状況やニーズを踏まえた補助的交通手段も検討し、実質的な交通空白地域をできる限り減らしていく必要があります。

### (2) 計画内容

費用対効果や利用者の利便性を考慮し、福祉移送サービス等との連携を図りながら、前述のバス・タクシー券やグループタクシー、タクシー補助制度などを検討し、交通空白地域の交通弱者対策を進めます。

#### 事例：山口市グループタクシー



# みんなで使おう!!

# グループタクシー

みんなで乗り合えば乗り合うほど、お得にお出かけできるグループタクシー。  
 まだ利用券をお持ちでないご近所さんがいらっしゃったら、声をかけてグループに誘って、一緒にお得にお出かけしましょう！  
 ただし、利用券をもらえる人には要件があるので注意してください。



### 要件って？

1. **65歳以上の方**
2. 自宅から**いちばん近い**駅やバス停等まで**1.0km以上**距離がある方  
※駅やバス停などから1.0km以内であっても途中に坂道がある場合などは考慮され、対象となる場合があります。
3. 福祉タクシー券、おでかけサポートタクシー料金助成制度を受けていない方

**以上3つの条件をすべて満たした方が対象となります！**

### 利用券の金額はいくら？

自宅から <b>いちばん近い</b> 駅やバス停まで	
1.0km以上1.5km未満 ⇒ 300円券 × 年間60枚	
1.5km以上4.0km未満 ⇒ 500円券 × 年間60枚	
4.0km以上 ⇒ 700円券 × 年間60枚	

※再発行・再交付はできませんので、紛失にご注意！

## 8. 公共交通の利用促進

### (1) 現状と課題

これまで公共交通に関する情報が十分に住民に周知されておらず、公共交通への住民意識を高めるためにも、公共交通情報の住民周知が必要であるとともに、利用者の減少が予測される中、公共交通は「乗って守る」ということを基本に、住民主体の利用促進活動が必要です。

また、デマンドタクシーやコミュニティバスは、オールマイティな移動手段ではなく、移動手段のひとつであり、これらの公共交通に合わせた生活スタイルの定着化など効率的な運行を地域住民とともに考えていく必要があります。

### (2) 計画内容

#### ①公共交通情報の住民周知

広報等により、定期的に公共交通の利用状況等を住民に周知し、住民の公共交通に対する意識啓発を図り、公共交通の利用を促進します。

#### ②住民主体の公共交通

計画段階から住民意見交換会やワークショップを開催し、地域主体の公共交通の構築に努め、地域で公共交通を守る意識を醸成します。

#### ③バスマップの作成

公共交通再編に合わせて、乗り継ぎなどがわかりやすいバスマップ等を作成します。

#### 公共交通の広報事例

**公共交通だより vol.1**

本津川市の活力と魅力ある地域づくりを目指すため、鉄道・バス・タクシーが連携し、使いやすく満足度の高い公共交通となるよう取り組んでいます。

現在の乗り組みをみなさまに知ってもらうため、「きつがわ公共交通だより」を発行することになりました。趣向は、公共交通のうち、コミュニティバス・福祉バスの利用状況と、今後の取り組みについて紹介します。

**市が走らせているバスの状況は？**

年間約40万人の方にご利用いただいています

バス種別	年間利用者数
きつがわバス	956,000人
福祉バス	334,000人
コミュニティバス	44,000人
山崎地区循環バス	434,000人

※平成19年度の利用状況（たけな、山崎地区循環バスは平成19年）

多くの方に利用して頂くため見直しが必要があります

地域特性と利用者のニーズに対応したバスサービスが必要ですが、旧町ごとの運行形態を引き継いでいるため、運行頻度や料金等、地域間に違いがあります。

バス種別	運行頻度	料金	運行時間
きつがわバス	1時間1本	無料	7:30～19:30
福祉バス	3時間1本	200円	7:30～17:30
コミュニティバス	2時間1本	無料	7:30～19:30
山崎地区循環バス	1時間1本	100円	7:30～17:30

**これからバスをどうするの？**

本津川市地域公共交通総合連携協議会を立ち上げました。

住民・バス・鉄道会社・バス会社・タクシー会社・行政などが一丸になって、公共交通をより良くするための検討を始めました。

みなさんにとって、さらに使いやすい公共交通を目指し、公共交通の発展に努めます。



## 9. 見直し基準の設定

### (1) 現状と課題

将来的な需要量の減少が避けられない状況にあって、需要量に見合ったサービス提供を基本に運行便数や運行方法等を見直していく必要があります。

### (2) 計画内容

需要量に見合った運行を基本に市民の生活を支える持続可能な公共交通として機能するため、見直し基準を設定し、見直し基準を下回る路線等については、運行便数や運行方法等の見直しを行います。

また、見直し基準の設定に当たっては、継続した評価を容易に実施可能であることを重視して、以下の指標から検討を行います。

- 収支率
- 利用者数（1便当たり、運行キロ当たり）
- 通学生利用の有無
- 運行地区の地形条件
- 運行地区の人口集積

表 3-5 運行基準としての利用者数と収支率

項 目	利用者数	収支率
基準値	1便当たり、運行キロ当たりの利用者数等 利用者数／便数、利用者数／運行キロ	運行経費に対する運賃収入の割合 運賃収入／運行経費
需給バランス	○	×
費用対効果	×	○
住民認知の容易性	○	△
見直し対象路線等の選定	○	○
留意点	1便当たりの場合、実質的には回送である便が含まれていると、数値が低くなってしまふ。	運行委託費に左右され、回送距離が長い路線ほど、数値が低くなってしまふ。

## 第4章 推進体制

計画の推進にあたっては、住民・交通事業者・行政及びその他関係機関が課題を共有し、本市の公共交通が市民の生活を支える持続可能なシステムとして確立するように計画を推進します。事業実施にあたっては、社会環境の変化などにより市民のニーズが変化することも考えられ、運行再編の内容や公共交通を支える仕組みもより良いものに改善することが必要です。このため、各事業の実施においてはPlan（事業の詳細計画）・Do（実施）・Check（評価）・Act（改善点の抽出）によるPDCAサイクルを導入し、適宜見直しを行い、より良い取組となるよう改善します。具体的には、それぞれの事業の詳細計画立案および評価指標を各事業の開始の際に設定し（Plan）、それに向けた取組の実施（Do）、事業実施以降の毎年度、その取組について目標に対する達成度や新たに生じた課題・問題点の整理を行い（Check）、改善点の抽出により次年度の取組につなげていきます（Act）。

また本計画全体に関しても、計画の中間年次、最終年次に目標指標に対する評価を行い、適宜計画全体の見直しを行います。

