

## I 指針策定の趣旨・位置付け

### 1 指針策定の趣旨

地域公共交通は、モータリゼーションの一層の進行や、人口減・高齢化に伴う利用者の減少の影響に加え、国の高速道路料金施策の影響を受け、減便や路線廃止を余儀なくされており、また、一旦廃止された地域公共交通は、復活が極めて困難であることなどから、本県においても県民の暮らしに不可欠な地域公共交通のネットワークの崩壊が危惧される大変厳しい状況となっており、地域公共交通の活性化は、重要かつ喫緊のテーマとなっている。

このような中、民間事業者による運行が困難となっている地域においては、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図ることにより、県民の日常生活に不可欠な交通手段の確保、更には県内外との交流の活性化の基盤となりうる交通体系の確立を進める必要がある。

更に、地域公共交通は、深刻化する環境問題や大規模災害への対応も求められており、これら地域公共交通を取り巻く環境に適切に対応し、県民の移動や地域づくりの生命線である地域公共交通の活性化を図るため、その取組むべき方向として、「愛媛県地域公共交通活性化指針」を策定することとする。

### 2 指針の位置付け

本指針は、県政推進の基本計画である第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」(平成 23 年度策定)における地域公共交通関連施策の推進に係る指針として位置付けることとし、行政、交通事業者、住民それぞれが主体となり、地域公共交通の活性化という共通の目標のもと、連携・協働した取組みを推進するためのガイドラインとして、活用していくことを目指す。

なお、本県の総合的な交通体系整備の基本方針等を定めた「愛媛県総合交通計画〔平成 7 年 3 月策定(計画目標・平成 22 年度)〕」の後継版としての性格を有するものであるが、同計画は、社会資本整備の推進等を中心としていたのに対し、本指針は、愛媛県長期計画の施策テーマに応じて、特に、喫緊の課題となっている地域公共交通の維持・確保に重点を置く。

### 3 指針の見直し

本指針では、本県の地域公共交通の活性化のために目指すべき中長期的な視点を踏まえた方向性ととともに、関係者が早期に取り組むべき施策を示しており、地域公共交通を取り巻く状況の変化に迅速かつ的確に対応し、より実効性のある指針とするため、また、第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」における地域公共交通関連施策の推進に係る指針として位置付けていることから、同プランのアクションプログラムの見直し(次回 令和 5 年度予定)にあわせて、見直すこととする。

## II 地域公共交通を取り巻く現状と課題

### 1 地域公共交通の現状

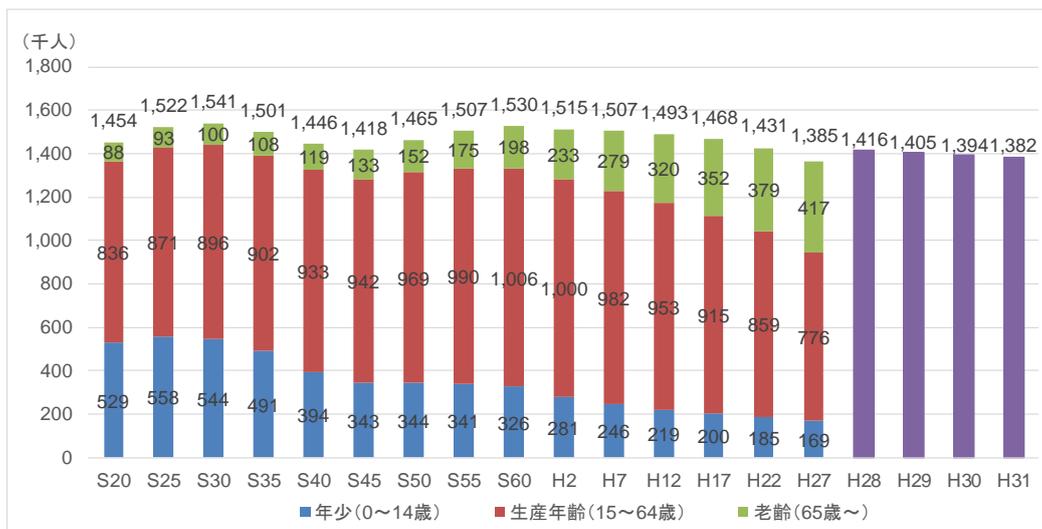
#### (1) 社会環境の動向

##### 【社会・経済的要因】

##### ①人口の減少と少子高齢化の進行

- ◇中山間地域や半島地域・島しょ部を中心とする人口の減少と高齢化の進行
- ◇運転免許証の自主返納等で自動車を運転しない高齢者が増加、学校数の減少により遠距離通学が更に深刻化

- 愛媛県の人口は、全国より20年早く昭和60年から減少に転じており、また、高齢化の進行も、平成27年で高齢化率30.6%（全国は26.6%）と全国より早い。
- 人口の減少と高齢化の進行は、中山間地域や半島地域、島しょ部を中心に著しい。
- 年少人口（0～14歳）の総人口に占める割合も、平成27年で12.4%（全国12.6%）と全国より低くなっている。
- 少子化の進行と市町村合併とがあいまって、学校の統廃合が進んでおり、児童・生徒の遠距離通学が更に深刻化している。

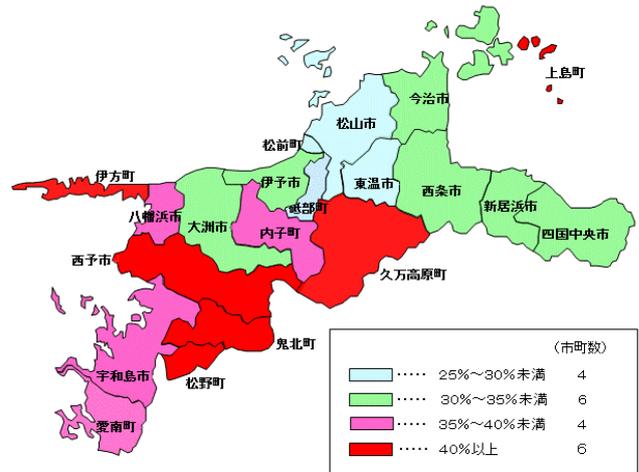


愛媛県の人口の推移

(※総人口は年齢不詳を含む。H28～31は住民基本台帳に基づく総数のみ)

資料：S20～H27各年国勢調査・H28～31住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数

市町名	人口増減数		人口増減率	
	(人)	順位	(%)	順位
松山市	△ 2,366	13	△ 0.46	1
今治市	△ 8,418	20	△ 5.05	9
宇和島市	△ 6,745	19	△ 8.01	16
八幡浜市	△ 3,419	17	△ 8.91	17
新居浜市	△ 1,832	11	△ 1.50	3
西条市	△ 3,917	18	△ 3.49	8
大洲市	△ 3,071	15	△ 6.51	10
伊予市	△ 1,190	7	△ 3.13	6
四国中央市	△ 2,774	14	△ 3.08	5
西予市	△ 3,161	16	△ 7.51	14
東温市	△ 640	4	△ 1.82	4
上島町	△ 513	3	△ 6.71	11
久万高原町	△ 1,197	8	△ 12.41	20
松前町	△ 295	1	△ 0.97	2
砥部町	△ 742	5	△ 3.38	7
内子町	△ 1,303	10	△ 7.22	13
伊方町	△ 1,256	9	△ 11.54	19
松野町	△ 305	2	△ 6.97	12
鬼北町	△ 928	6	△ 7.98	15
愛南町	△ 2,159	12	△ 8.97	18

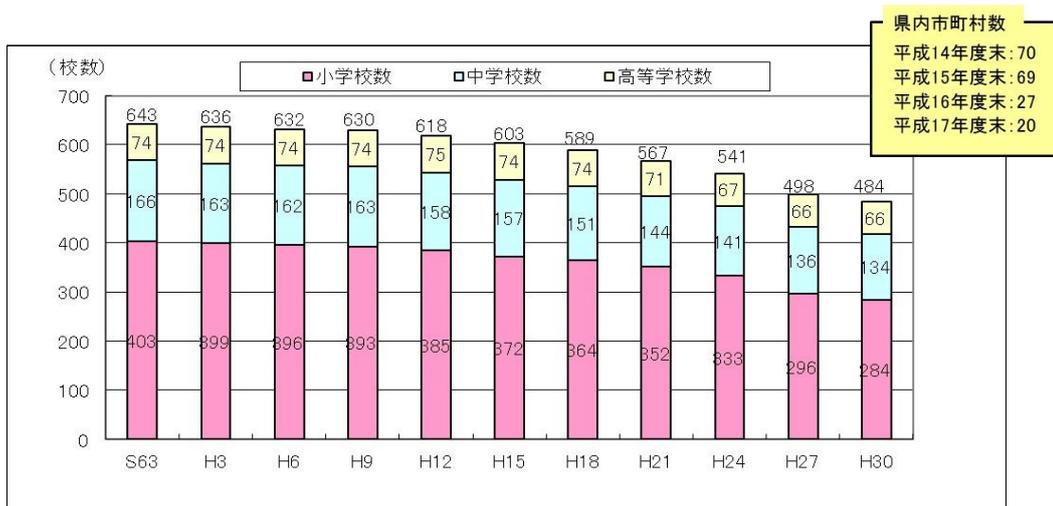


平成 27 年と平成 22 年の人口増減

資料：国勢調査 愛媛県

市町別高齢化率（平成 27 年）

資料：国勢調査 愛媛県



愛媛県内の小・中・高等学校数の推移

資料：学校基本調査

## ②都市構造・地域構造の変化

### ◇大型小売り店舗の郊外立地や中心市街地の空洞化により、スプロール化が進行

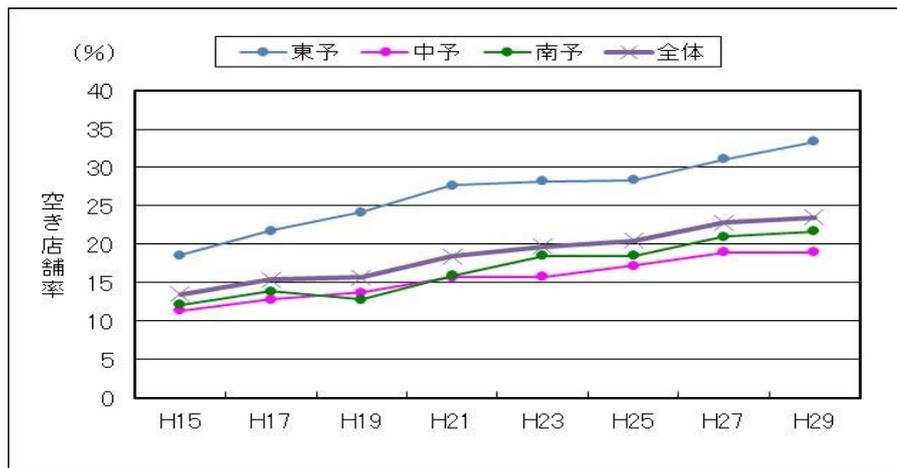
- 愛媛県の人口集中地区（DID 地区）面積の伸び率は平成 27 年には減少に転じるとともに、DID 人口密度は引き続き減少しており、低密な市街地が拡大し、公共交通利用者が分散する傾向にある。
- 大型小売り店舗は、DID 地区のほか、郊外の幹線道路の沿線にも分布している。一方、商店街における空き店舗の増加など、中心市街地の空洞化がみられる。
- 中山間地域といった過疎地はもとより、近年では、市街・郊外地域においても商店街の衰退、店舗の閉鎖や地域公共交通機関の減便等により、食料品などの購入に支障をきたす買物弱者の問題が深刻化している。



(※伸び率は、昭和55年の値を1として比率を計算)

### DID面積および密度の推移

資料：国勢調査



(※空き店舗とは、従前店舗であったものが、現状店舗として使用されていない店舗建物をいう。)

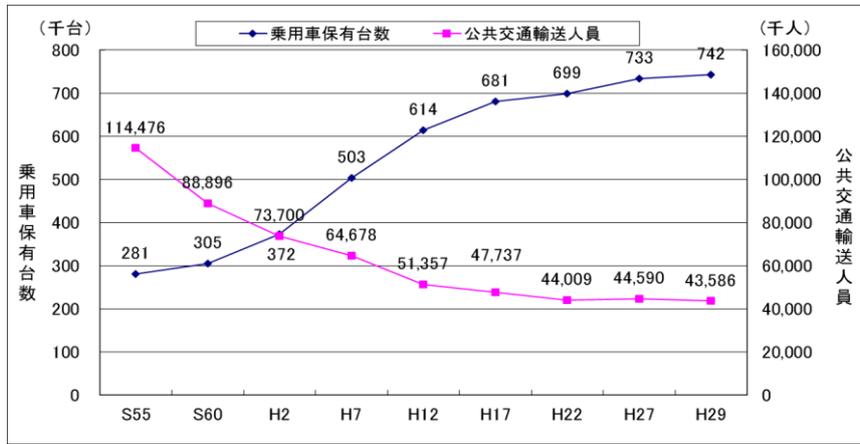
### 商店街の空き店舗率の推移（愛媛県）

資料：愛媛県

## ③自動車社会の進展と高齢者ドライバーの増加

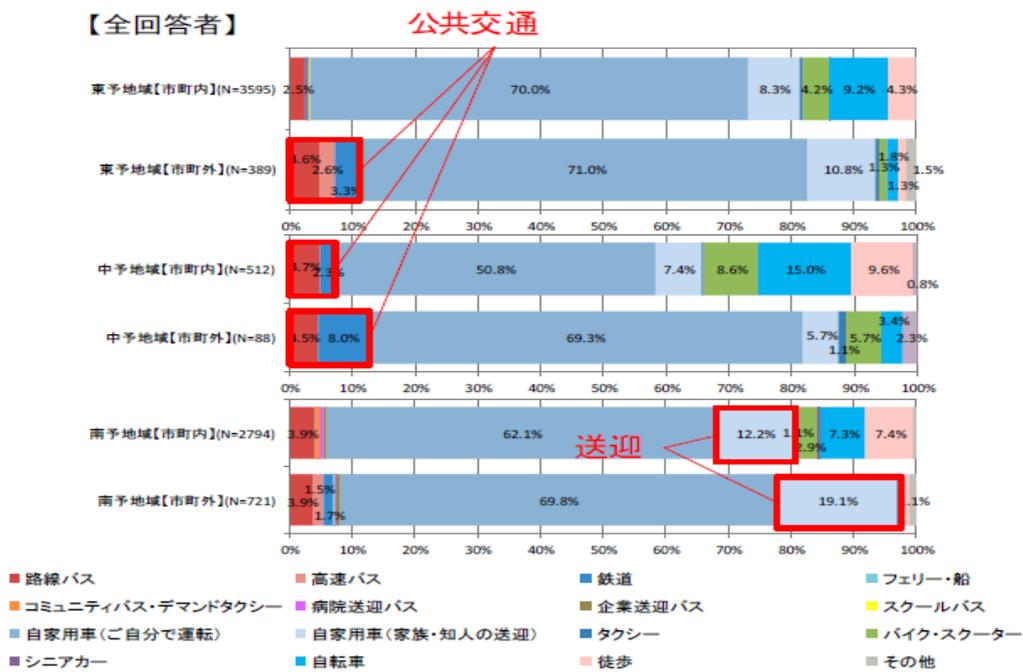
- ◇自家用車に依存した社会の進展により公共交通利用者が減少
- ◇高齢者の運転免許保有者や高齢者運転の事故発生割合の増加

- 乗用車保有台数の増加と公共交通輸送人員の減少は、自動車社会の進展に伴った公共交通から乗用車への転換の進行によるものと考えられる。
- 愛媛県地域公共交通網形成計画（平成30年3月策定）における地域住民アンケートによると、市町外への移動手段としては、東予及び中予は約8割、南予は9割が自家用車を利用すると回答するとともに、公共交通機関の利用は1~2割程度と、自家用車に大きく依存している。
- 本県の運転免許保有者に占める高齢者（65歳以上）の割合は年々増加しており、免許保有割合（平成30年27.0%）も全国値（平成30年22.6%）を上回る伸びとなっている。
- 愛媛県の全事故件数は年々減少しているが、全事故における高齢者ドライバーの事故の割合は年々増加する傾向にあり、平成30年では33.5%を占めている。



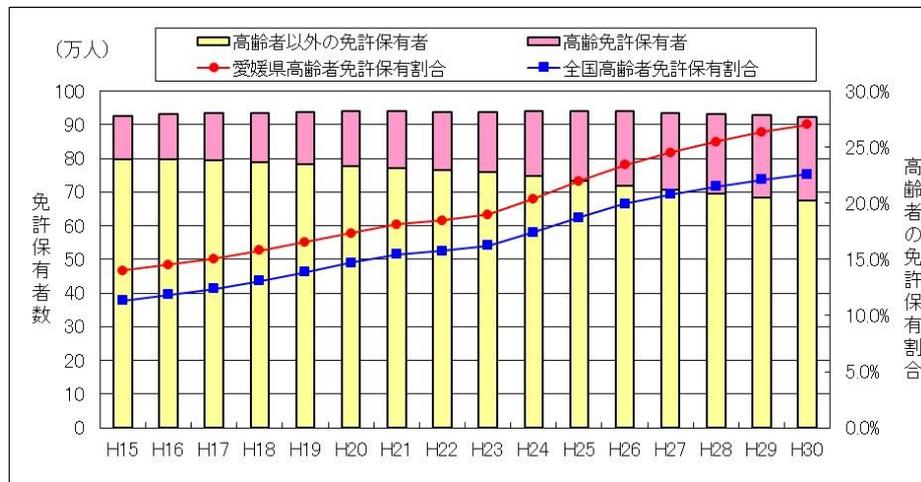
愛媛県の乗用車保有台数と公共交通輸送人員の推移

資料：乗用車保有台数：（一財）自動車検査登録情報協会、公共交通輸送人員：旅客地域流動調査（国土交通省）



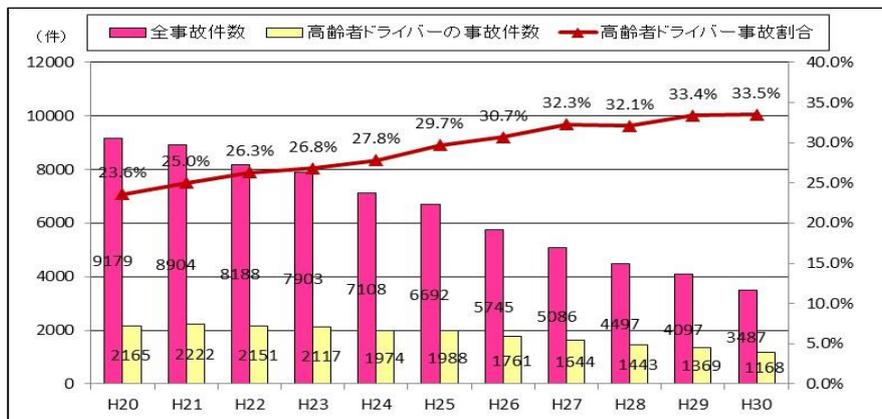
愛媛県における市町内外への移動手段

資料：愛媛県地域公共交通網形成計画



愛媛県の運転免許保有者数と高齢保有者数の推移

資料：運転免許統計（警察庁）



愛媛県の高齢運転者における事故発生状況

資料：愛媛県警察

#### ④燃料価格の高止まり等と先行きが楽観できない我が国の経済情勢

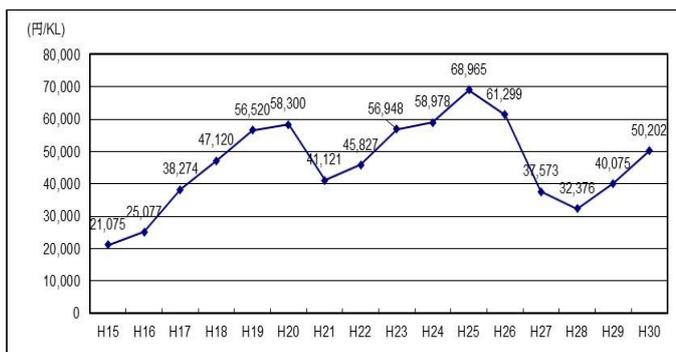
- ◇燃料価格や電気料金等の高止まりなどによる厳しい経営環境
- ◇Sox 規制への対応によるコスト増加
- ◇近年の景気回復の一方で個人消費の冷え込みや労働力不足などの懸念材料を抱える

○公共交通機関の燃料となる原油の価格は、平成 16 年度以降は上昇傾向にあり、平成 30 年度には平成 16 年度の約 2 倍となっている。今後の見通しとしても、中東情勢の緊迫化など、産油国を取り巻く環境変化等により高止まりが続くことが懸念される。

○電気料金についても、東日本大震災以降、全体として上昇傾向にある。

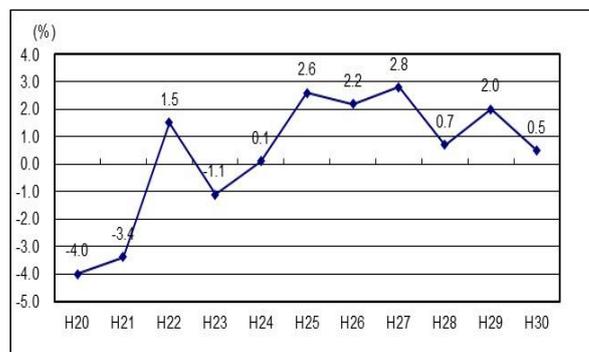
○令和 2 年 1 月から、船舶の排出ガス中に含まれる硫黄酸化物 (SOx) や、SOx から生成される粒子状物質 (PM) による人・環境に対する悪影響を防止するため、船舶燃料油中の硫黄分濃度に係る規制 (SOx 規制) 強化が全世界的に実施され、その対応によりコストが増加している。

○平成 20 年 9 月のリーマン・ショックに端を発した世界金融危機により、我が国は戦後最悪の景気の落ち込みとなり、その後も、東日本大震災や欧州各国の債務問題等の影響で厳しい状況が続いた。近年は、アベノミクスの効果もあり、我が国経済は、緩やかな回復基調が続いているとされているが、個人消費の冷え込みや労働力不足、更には海外経済の不確実性などの懸念材料もあり、決して先行きは楽観できない状況である。



原油価格の推移

資料：日本長距離フェリー協会



国内総生産（名目）の前年度比増減率の推移

資料：国民経済計算（内閣府）

## ⑤観光客の動向

◇近年、県外及び県内観光客総数は2,500万人を超えて推移しているが、一方で愛媛県への観光客の利用交通手段は自家用車が約60%を占め、定期路線交通機関利用は約17%

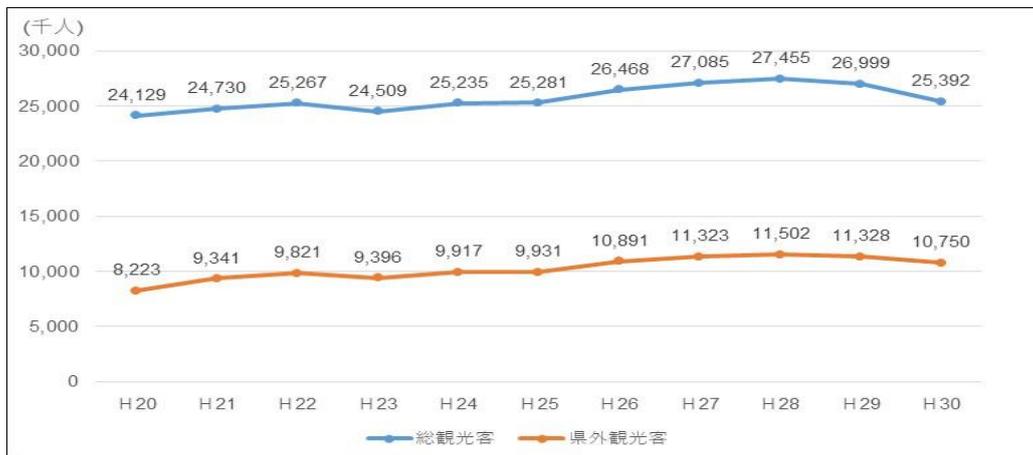
◇訪日外国人旅行者が急増し、2018年には初めて3,000万人を突破

○県外及び県内観光客総数は、平成28年には「えひめいやしの南予博2016」や「サイクリングしまなみ2016」の開催等の効果により、過去最高の27,455千人（延べ）（推定）を記録した。県外観光客数も同様に、過去最高の11,502千人（延べ）（推定）に上ったが、平成30年には豪雨災害等の影響により、直近5年間では県外及び県内観光客数とも最も低い数字を記録した。

○一方で、愛媛県への観光客の利用交通手段は、自家用車が6割を占めており、定期路線交通機関（鉄道、定期バス、定期航路等）の利用は17.1%にとどまっている。

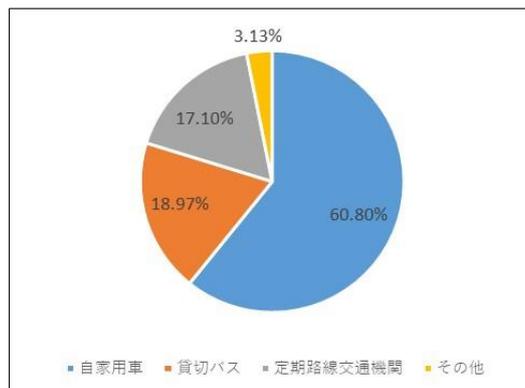
○県では、デジタルマーケティングを活用した観光振興策に取り組むほか、「いやしの南予・復興イベント（仮称、令和3年予定）」の開催を予定するなど、国内外からの誘客促進を図るため、様々な施策を展開している。

○国は訪日外国人旅行者を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人の目標を掲げ取り組みを進めており、2018年には3,119万人（暫定値、2012年比3.7倍）となっている。



愛媛県における観光客数の推移

資料：愛媛県



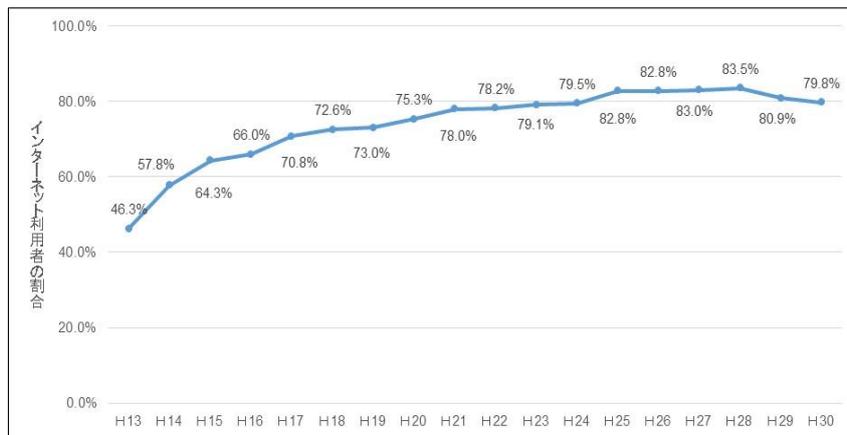
観光客の利用交通機関（愛媛県・H30）

資料：愛媛県

## ⑥ICT 社会と技術革新の進展

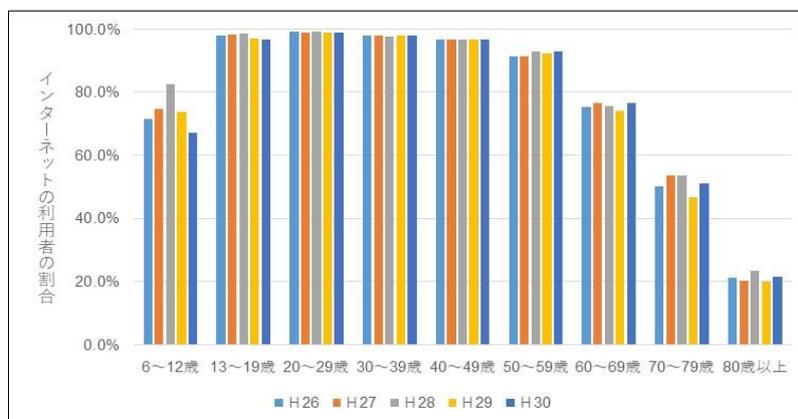
- ◇インターネットの利用者の割合は、2000 年代になり急増
- ◇インターネットの利用目的・用途において、「地図・交通情報の提供サービス（無料のもの）」と回答した者は約 70%
- ◇交通分野において、ICT や 5G（第 5 世代移動通信システム）等の技術活用を促進

- 全国におけるインターネットの利用者の割合は、2000 年代になり急激に増加し、近年では約 8 割程度で推移している。年齢階層別に見ると、世代間の格差はあるものの、13～59 歳の各年齢階層では 9 割を上回っている状況にある。
- また、インターネットの利用目的・用途において、「地図・交通情報の提供サービス（無料のもの）」を利用する割合は 67.7%と、「電子メールの送受信」、「天気予報の利用（無料のもの）」に次いで高くなっており、インターネットを交通に関連して利用することは一般化している。
- これまでに比べ超高速で、多数同時接続が可能で、超低遅延といった特徴があり、IoT 時代の重要な基盤となる第 5 世代移動通信システム（5G）は、令和 2 年から一部で商用サービスが開始される予定であり、自動運転等における活用が期待されている。
- 国では、令和元年 6 月に閣議決定された「成長戦略実行計画」において、モビリティを Society5.0 の重要な柱と位置付け、ICT 等の技術の活用を促進している。



インターネットの利用者の割合（全国）

資料：通信利用動向調査（総務省）



年齢階層別インターネットの利用者の推移（全国）

資料：通信利用動向調査（総務省）

## 【政策的要因】

### ⑦交通分野における規制緩和等

- ◇公共交通の各分野における規制緩和により、価格競争が厳しさを増す一方、サービスの低下が見られ、安全上の観点などから緩和した基準が一部見直された
- ◇国では、貨客混載が可能となる措置を講じたほか、限られた交通機関を活用するため、新技術の活用のもと、更なる規制緩和が行われる動きがある
- ◇自動運転システムの実用化に向けた道路交通関連の法制度の見直しが行われている

- 公共交通の各分野においては、平成 12～14 年頃に規制が緩和され、タクシーや旅客船の事業者数の増加等の効果がみられたが、他方厳しい価格競争などを招き、事業者のサービスが低下するという状況もみられた。
- 規制緩和が進んだ一方で、例えばタクシー事業などでは、規制緩和による事業者や運転手の収入減少、長時間労働の発生など待遇が悪化し、安全性の確保に懸念が生じたことから、新規参入や格安運賃を制限する法改正が行われた。
- 国では、地方からの提案を受けて、不足する自動車運送業の担い手を確保するとともに、過疎地域において人や物の交流にかかるサービスを確保するため、乗合バスについては全国で、貸切バスやタクシー、トラックについては過疎地域において、平成 29 年 9 月に旅客と貨物の事業の掛けもちが可能となる措置を講じた。
- 令和元年 6 月に閣議決定された「成長戦略実行計画」において、限られた交通機関で可能な限り多くの人々が低廉に移動することを可能とするため、タクシーの相乗りの導入を行うことが明記された。
- 令和元年 5 月には、自動運転システムの使用に関する規定を新たに設けた改正道路交通法が成立するなど、自動運転システムの実用化に向け、道路交通関連の法制度の見直しが進められている。

## 【規制緩和による全国的な効果】

事業の区分	効果の内容
旅客鉄道事業	・ 各鉄道事業者においては、運賃施策を中心としたサービス改善の取組みなどが進められた。
乗合バス事業	・ 需給調整規制の廃止による新規参入は一部に限られる一方で、近年需要が増大している高速バスについては、利用者ニーズに応じた新規路線の開設が行われた。 ・ なお、平成 12 年に規制緩和された貸切バスについては、新規参入による事業者数の増加があり、サービスの拡大や運賃の低下など規制緩和の直接的な効果も現れているが、一方で価格競争が厳しさを増し、運送収入も減少傾向にあり、安全性等が懸念される状況も生じている。
タクシー事業	・ 需給調整規制の廃止により、新規参入及び増車が多数行われた。
国内旅客船事業	・ 一般旅客定期航路事業等の許可事業者数及び航路数は、従来減少傾向にあったが、需給調整規制を廃止した平成 12 年度以降増加に転じた。
航空事業	・ 需給調整規制の廃止等により、多数の新規参入が行われた。

資料：国土交通白書（平成 14 年度）

## ⑧高速道路利用料金と整備の動向

- ◇平成 26 年度に新制度が導入された高速道路の料金は、全体として概ね引き下げられた水準となっていることもあり、広域的な公共交通利用は高速バスを除き低調
- ◇四国 8 の字ネットワークの完成に向けて整備が進められるとともに、今治・小松自動車道や大洲・八幡浜自動車道、松山外環状道路の早期完成を目指している

ONEXCO3 社（東日本・中日本・西日本高速道路株式会社）では平日では全時間帯で 3 割引、休日では普通車以下を対象に上限 1,000 円割引が導入された（地方部）。

〔休日上限 1,000 円／平成 21 年 3 月 28 日～平成 23 年 6 月 19 日（廃止）〕

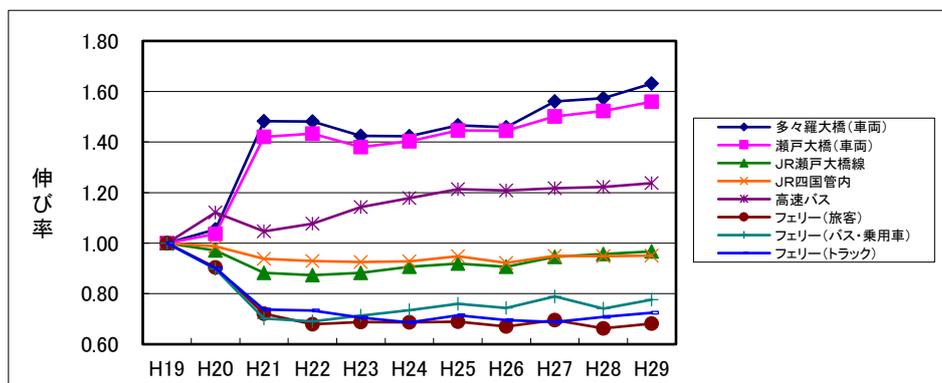
○また、平成 22 年 6 月から高速道路無料化社会実験が実施され、愛媛県内では松山自動車道の大洲 IC～松山 IC および西予宇和 IC～大洲北只 IC がその対象となったため、松山以南の全区間が無料で供用された。

〔無料化社会実験／平成 22 年 6 月 28 日～平成 23 年 6 月 19 日（一時凍結）〕

○平成 26 年度から新料金制度が導入され、本四高速道路等の海上部はこれまでの割引（概ね半額）が引き継がれ、NEXCO 等の陸上部は休日割引が縮小（5 割→3 割）されたが、大口・多頻度利用者の割引が強化される等、全体として料金は概ね引き下げられた水準に留まっている。

○四国の高速自動車国道等は、四国 4 県を 8 の字で結ぶことから、「四国 8 の字ネットワーク」と呼ばれており、平成 31 年 4 月 1 日現在で、約 72%の整備率となっている。本県では、津島道路の整備が進められるとともに、愛南町内海から高知県宿毛市の区間については、国土交通省において、事業化に向け、都市計画や環境アセスメントを進めるための調査が進められている。

○また、中国地方と四国地方の広域的な交流や経済振興を図るため、今治・小松自動車道が整備されているほか、地域高規格道路では、アクセス性の向上や渋滞の緩和、地域の活性化、救急医療体制の構築などを図るため、大洲・八幡浜自動車道や松山外環状道路の整備が進められている。



(※伸び率は、H20 年をピークとする燃料価格の高騰や H21 年 3 月からの「休日上限千円」以前の H19 年度を 1 とした時の各年度の伸び率)

本四架橋の通行台数と公共交通輸送量（愛媛県）の経年変化

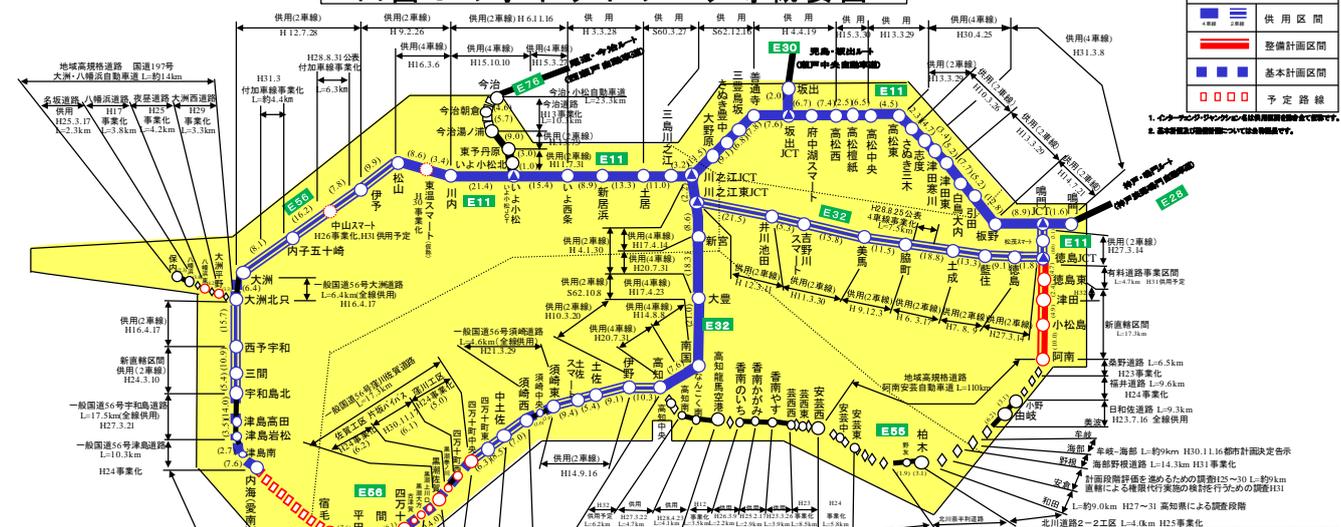
資料：四国地方における運輸の動き（四国運輸局）

# 四国8の字ネットワーク等概要図

平成31年4月1日現在

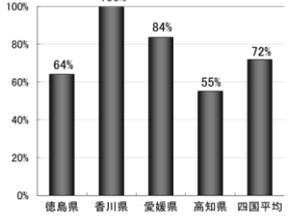
凡 例	
	供用区間
	整備計画区間
	基本計画区間
	予定路線

1. 今アーンクランピングの後は供用区間として示す。  
2. 基本計画の区間については供用区間とする。



区分	開通区間	
	予定路線 (km)	開通延長 (km)
全国	11,520	10,033 (87.1%)
四国	縦貫道	222 (222.5) (100.0%)
	横断道	440 (326.5) (74.2%)
計	662	(549.0) (82.9%)
愛媛	縦貫道	133 (133.7) (100.0%)
	横断道	118 (76.4) (64.7%)
計	251	(210.1) (83.7%)

四国8の字ネットワークの開通率(H31.4.1現在)



路線区間	基本計画延長	整備計画延長	施行命令	供用延長
阿南～小松島	1.8 km	1.0 km	新路線	—
小松島～徳島	2.3 km	1.3 km	1次	—
徳島JCT～徳島	5.1 km	2.3 km	1次	1.0.9 km
徳島～三好	3.6 km	3.6 km	1次	1.0.9 km
三好～津田	1.6 km	1.6 km	—	1.6 km
津田～高松中央	1.3 km	1.3 km	1次	4.5 km
高松中央～高松西	5.8 km	2.2 km	9次	9.0 km
高松西～大野原	2.2 km	2.2 km	9次	2.1.7 km
大野原～川之江JCT	1.2 km	1.2 km	1次	3.5.2 km
川之江JCT～川之江	2.9 km	2.9 km	8次	2.9.1 km
川之江～三島川	2.1 km	2.1 km	7次	2.1.0 km
三島川～伊予	1.8 km	1.8 km	11次	1.7.9 km
伊予～須崎東	4.2 km	2.4 km	11次	2.3.9 km
須崎東～須崎西	—	—	—	(4.8 km)
須崎西～宇和島	2.7 km	2.7 km	7次	7.0 km
宇和島～宇和島中央	1.5 km	1.5 km	新路線	14.8 km
宇和島中央～川内	3.8 km	3.8 km	—	(6.1 km)
川内～松山	2.2 km	2.2 km	1次	(11.1 km)
松山～伊予	2.2 km	2.2 km	2.6 km	(17.5 km)
伊予～大洲	4.2 km	3.2 km	1次	3.2.1 km
計	222 km	222 km	—	222.9 km

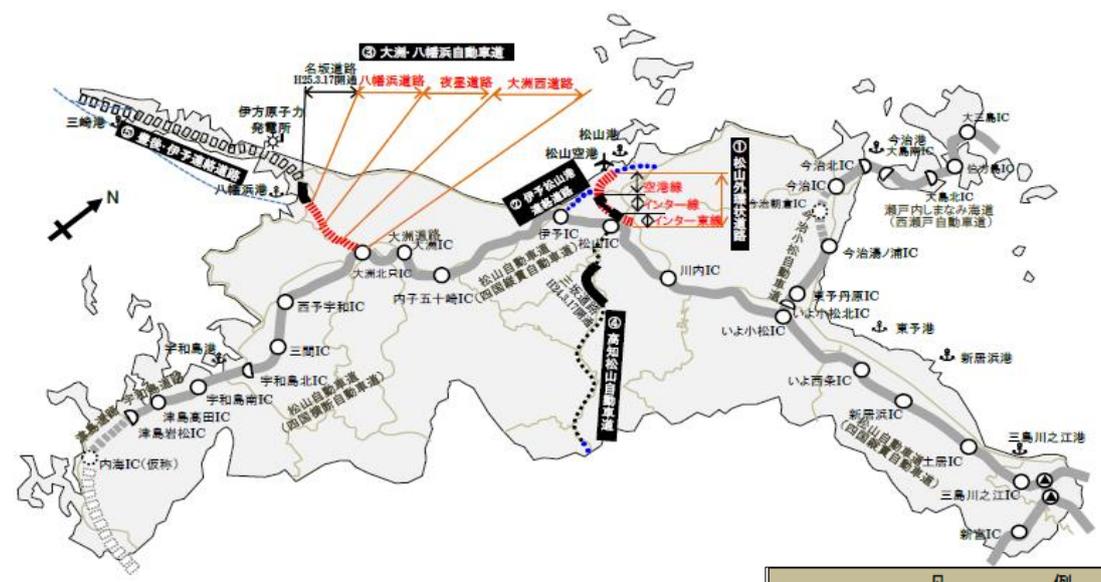
路線区間	基本計画延長	整備計画延長	施行命令	供用延長
阿南～小松島	1.8 km	1.0 km	新路線	—
小松島～徳島	2.3 km	1.3 km	1次	—
徳島JCT～徳島	5.1 km	2.3 km	1次	1.0.9 km
徳島～三好	3.6 km	3.6 km	1次	1.0.9 km
三好～津田	1.6 km	1.6 km	—	1.6 km
津田～高松中央	1.3 km	1.3 km	1次	4.5 km
高松中央～高松西	5.8 km	2.2 km	9次	9.0 km
高松西～大野原	2.2 km	2.2 km	9次	2.1.7 km
大野原～川之江JCT	1.2 km	1.2 km	1次	3.5.2 km
川之江JCT～川之江	2.9 km	2.9 km	8次	2.9.1 km
川之江～三島川	2.1 km	2.1 km	7次	2.1.0 km
三島川～伊予	1.8 km	1.8 km	11次	1.7.9 km
伊予～須崎東	4.2 km	2.4 km	11次	2.3.9 km
須崎東～須崎西	—	—	—	(4.8 km)
須崎西～宇和島	2.7 km	2.7 km	7次	7.0 km
宇和島～宇和島中央	1.5 km	1.5 km	新路線	14.8 km
宇和島中央～川内	3.8 km	3.8 km	—	(6.1 km)
川内～松山	2.2 km	2.2 km	1次	(11.1 km)
松山～伊予	2.2 km	2.2 km	2.6 km	(17.5 km)
伊予～大洲	4.2 km	3.2 km	1次	3.2.1 km
計	3.7.4 km	2.9.9 km	—	278.8 km

注1) 下段は高速自動車国道  
注2) 上段( )番は高速自動車国道に並行する一般国道の自動車専用道路を含む

※供用区間( )番は、高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路を含む。  
※架出IC～架出JCTの2番は右段に含めていない。

資料：愛媛県

# 愛媛県地域高規格道路指定路線図



凡 例	
高規格幹線道路 (並行する自動車専用道路を含む)	供用開始済
	事業中
地域高規格道路	基本計画及び予定路線区間
	候補路線
調査区間	計画路線
	整備区間
供用開始済	

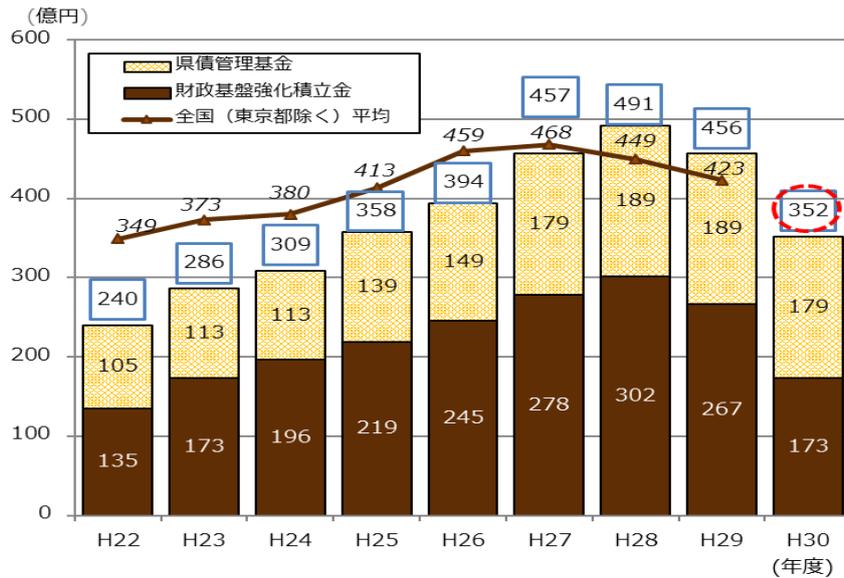
資料：愛媛県

【その他】

⑨県及び市町の厳しい財政状況

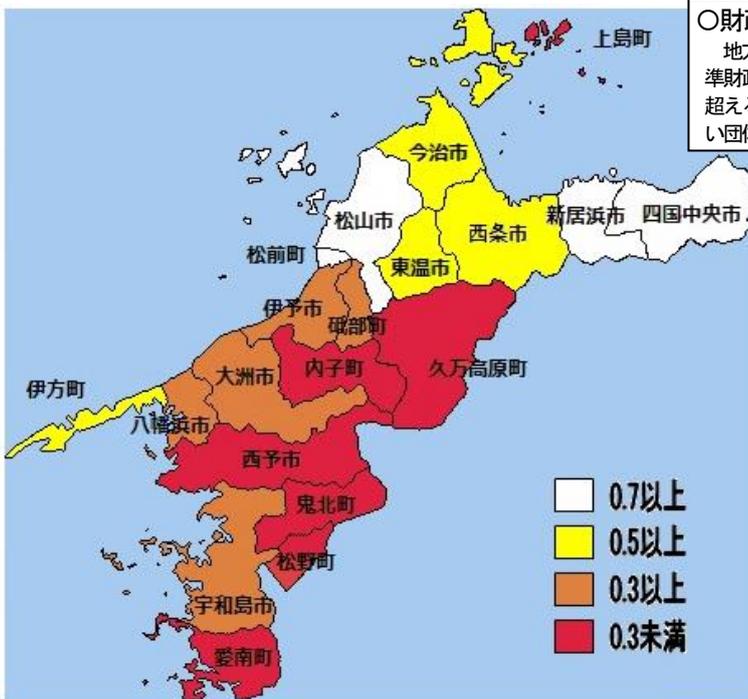
◇厳しい財政状況の中、徹底したスクラップ・アンド・ビルドにより財源を捻出

- 県の財政状況は、平成 30 年 7 月豪雨災害の影響等により、依然として厳しい状況にあり、引き続き財政の健全化に取り組む必要がある。
- 市町においては、特に中山間地域や島しょ部において財政力指数が低いなど、財政状況は非常に厳しい状況にある。



愛媛県の財源対策用基金残高の推移

資料：愛媛県



○財政力指数  
 地方公共団体の財政力を示す代表的なもので、(基準財政収入額÷基準財政需要額)の数値の過去3カ年平均を示したもの。数値が「1」を超える団体は、国から地方交付税の交付を受けない。また、数値が大きい団体ほど財源に余裕があるということになる。

	市町名	指数
↑ 余裕あり	松前町	0.77
	松山市	0.76
	新居浜市	0.76
	四国中央市	0.76
	西条市	0.69
	今治市	0.55
	伊方町	0.53
	東温市	0.51
	砥部町	0.46
	伊予市	0.42
余裕なし ↓	大洲市	0.36
	八幡浜市	0.35
	宇和島市	0.33
	内子町	0.26
	西予市	0.24
	鬼北町	0.22
	愛南町	0.22
	久万高原町	0.18
	松野町	0.17
	上島町	0.16

県内市町の財政力指数（平成 29 年度）

資料：愛媛県

## (2) 各交通モードの現状

### ① 鉄道

- ◇ 高速道路料金施策の影響などにより利用者が減少
- ◇ 「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」において、将来的な鉄道網の維持の検討を開始するとともに、四国の新幹線導入に向けた動きが加速

○ 県内の鉄道は、JR 四国で 3 路線 278.8km（予讃線 248.5km、内子線 5.3km、予土線 25.0km）の営業、伊予鉄道で 8 路線 43.5km（郊外線 33.9km、市内線 9.6km）の営業が行われている。

#### 〔JR 四国〕

- JR 四国の輸送人員は、昭和 63 年の瀬戸大橋開通を契機に大きく伸びたものの、鉄道と並行する高速道路の延伸により、近年は減少傾向にあり、平成 21 年には高速道路施策の影響と考えられる大きな低下を見せている。輸送密度（営業キロ 1 km 当たりの 1 日平均旅客輸送人員）についても同年に大きく減少し、その後、徐々に増加しているものの、大きな伸びは見られない。
- 予土線の輸送密度（平成 29 年度）は 340 人、予讃線の海回り線は 442 人であり、県内路線の中でも、特に低い状況にある。
- 近年は、個性的な観光列車を活用した路線活性化・利用促進にも取り組んでおり、予土線では、平成 26 年 3 月から「予土線 3 兄弟」、予讃線・海回り線では、同年 7 月から同社初の本格観光列車「伊予灘ものがたり」を投入している。
- JR 四国については、民営化の時点で営業赤字が見込まれていたことから、経営安定基金の運用益で補填することとしていたが、低金利で十分な運用益が確保できていないため、国は鉄道・運輸機構を通じて基金の積み増しや施設整備の補助を行っている。
- JR 四国が非常に厳しい経営環境にあることから、四国 4 県や国等の関係機関が参画して平成 29 年 8 月に「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」を設置し、四国の鉄道網を将来的にどう維持していくかを検討している。
- 「四国の鉄道高速化検討準備会」が「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」を行い、平成 26 年 4 月に、四国の新幹線においてもルートによっては投資効率性があるという結果を公表した。
- 知事を会長として、民間の参画も得た「愛媛県新幹線導入促進期成同盟会」を平成 29 年に設立し、基本計画から整備計画への格上げに加え、JR 松山駅への新幹線駅併設のための調査・検討の実施を要望しているほか、四国 4 県や経済団体等でも、「四国新幹線整備促進期成会」を設立して東京大会を開催するなど、四国への新幹線導入に向けた動きが加速している。

#### 〔伊予鉄道〕

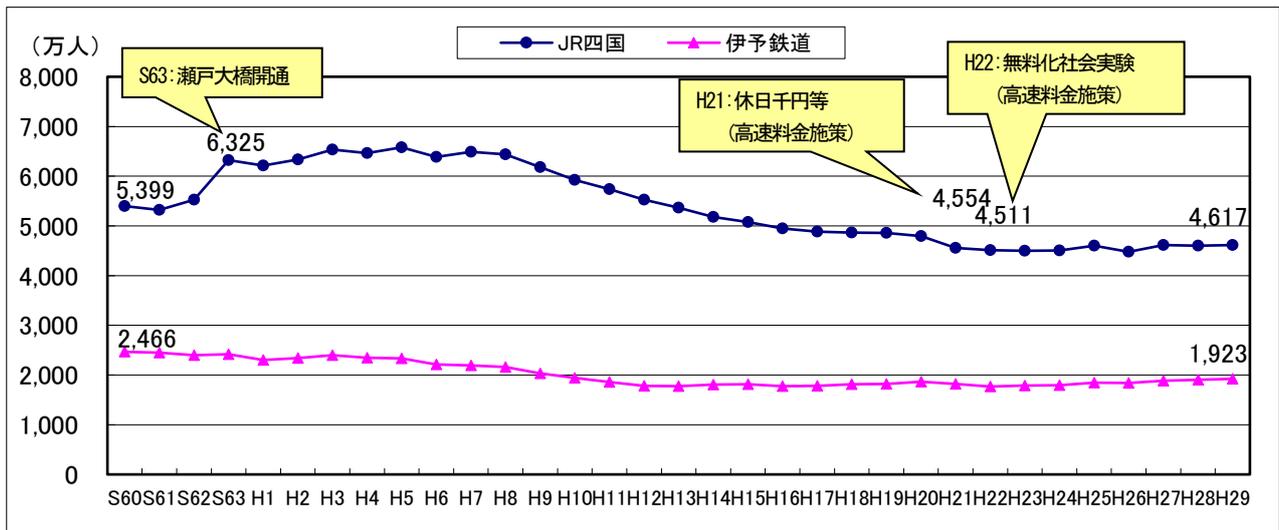
- 伊予鉄道の輸送人員は、ピーク（郊外電車：昭和 49 年、市内電車：昭和 39 年）から急激に減少して 5 割以下まで落ち込み、近年は横ばいとなっている。輸送密度は、郊外電車、市内電車ともに減少傾向にあったが、サービス向上宣言で各種施策を開始した平成 13 年以降下げ止まり、郊外電車は微増傾向、市内電車は横ばい状況である。

○県内人口の減少等により、郊外・市内電車とも厳しい状況が続いているが、郊外・市内電車とバス（一部制限あり）が乗り放題になる企画切符の発売や、市内電車内でのフリーWi-Fiサービスの提供、車内放送の英語案内の開始、更にはLRT車両の導入等を行い、近年急増する訪日外国人の利用拡大などに努めている。

〔JR四国・伊予鉄道共通〕

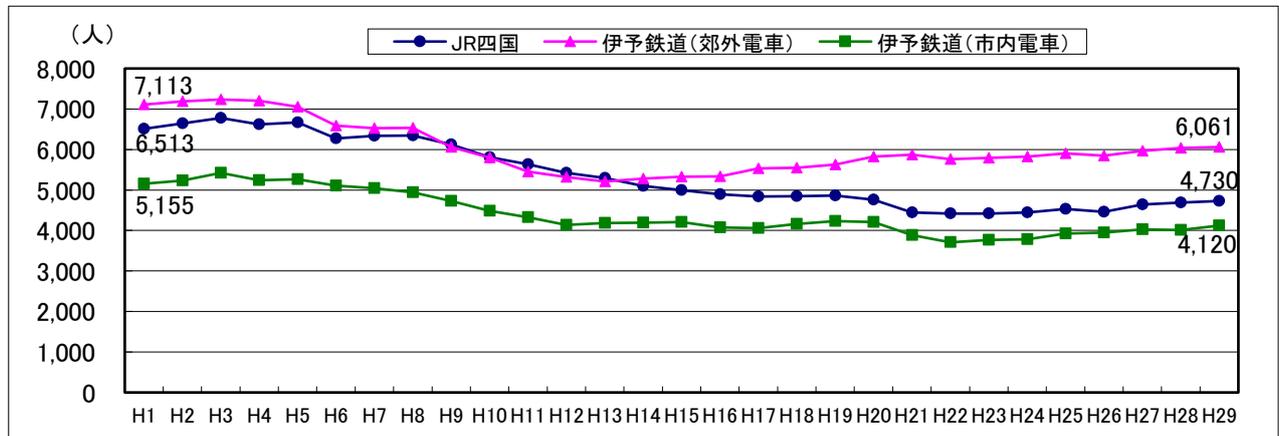
○各種企画きっぷの発売などのサービスやバリアフリー化などの施設整備、人件費の削減等の経営改善に向けた取組みを進めているものの、高速道路料金施策の影響等もあり、経営環境は厳しい状況にある。

○両社とも、多様な鉄道利用の形の1つとして「サイクルトレイン」に取り組んでおり、JR四国は、予讃線（松山～今治駅間）の「サイクルトレインしまなみ号」を、平成29年4月からは伊予西条～波止浜駅間で試験的に運行するとともに、松山～宇和島駅間の特急にサイクルルームを設けたほか、予土線（宇和島～窪川駅間）では混乗試験を行っている。また、伊予鉄道においては、平成27年4月から、郊外電車でも有償運行を実施している。



事業者別鉄道旅客輸送人員の推移

資料：四国運輸局業務要覧



輸送密度：旅客営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員

事業者別輸送密度の推移

資料：四国運輸局業務要覧

〔平均通過人員〕

営業キロ1km当たりの1日平均旅客輸送人員



JR 四国の区間別平均通過人員の変化

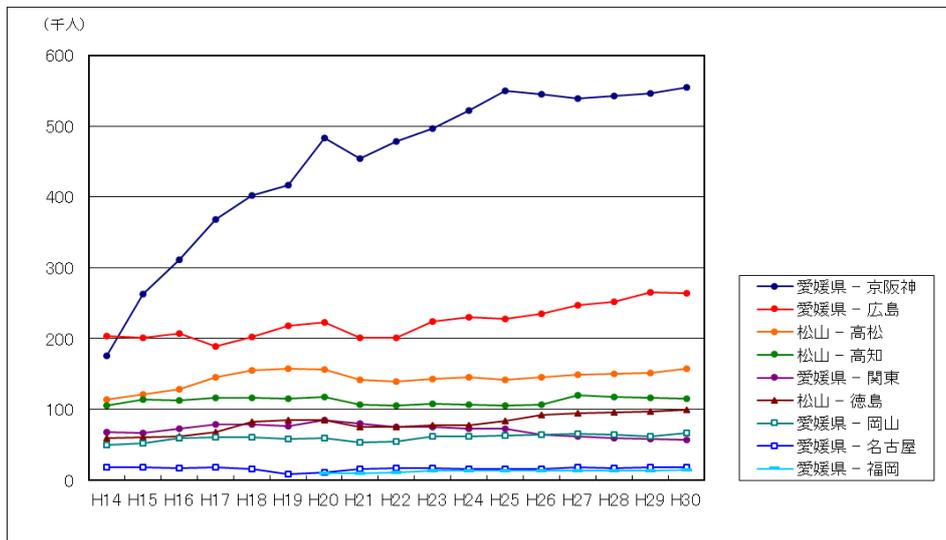
資料：JR 四国

## ②バス

### (ア) 高速乗合バス

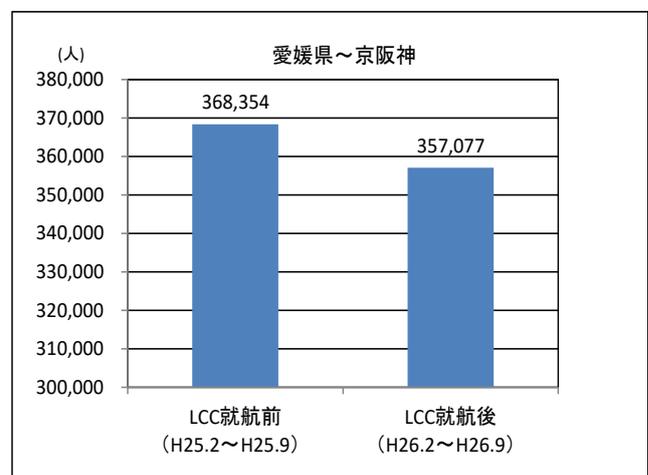
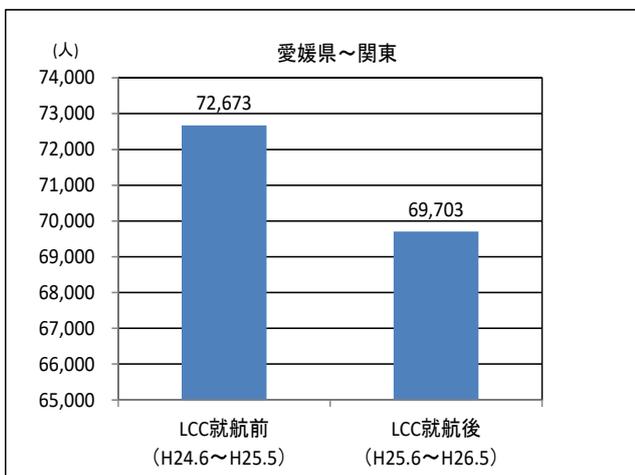
◇高速道路料金施策が落ち着いたことで輸送人員は概ね増加傾向にあるが、引き続き、格安航空会社等との競争が見込まれる

- 高速乗合バスは、四国内外に28系統が運行されている。
- 輸送人員は、国の高速道路料金施策の影響で平成21年度に大きく減少したが、高速道路料金施策の廃止・一時凍結により、概ね増加傾向にあるものの、利用者が伸び悩んでいる路線も見られる。
- LCC（格安航空会社）の就航により、一部路線で高速乗合バスとの競争が発生している。
- 松山と高松・徳島・高知を結ぶ高速乗合バスは運行されているが、今治・西条・新居浜や宇和島方面と四国内各都市を結ぶ路線がないなど、地域によってサービスに大きな差がある。
- 近年、著しい低価格での参入により輸送人員を急速に伸ばしてきた高速ツアーバスについては、運転手の過酷な労働環境等での運行の安全性の確保、違法な路上駐停車による利用者の安全性や周辺交通への影響など様々な課題が表面化した。そのため、公平な競争条件の下でのより安全で利便性の高いサービスの実現を求めて、平成25年8月より高速ツアーバスを廃止して、規制の厳しい高速乗合バスに一本化され、交代運転手の配置基準などが強化された。



高速乗合バス輸送人員の推移

資料：四国地方における運輸の動き（四国運輸局）



LCC就航後の高速乗合バス輸送人員の推移

資料：四国地方における運輸の動き（四国運輸局）

(イ)乗合バス（生活バス）

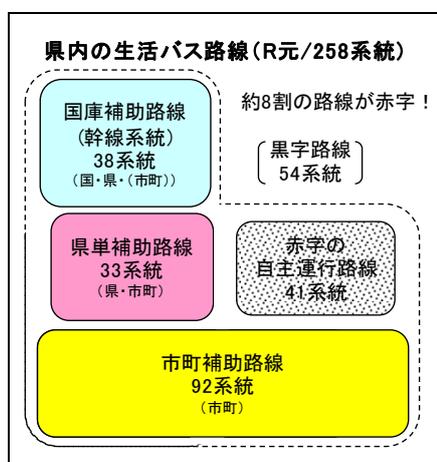
- ◇利用者が大きく減少する中、行政の補助により維持されているものの、事業者の負担は大
- ◇運転手の高齢化等による、人員不足が深刻化

- 県内の路線数は、赤字路線の廃止・統合や利便性向上のための路線の集約などにより減少傾向となっている。
- 輸送人員は、四国全域の推移と同様に減少しており、平成29年の輸送実績はピーク時（昭和44年）の約14%まで落ち込んでいる。
- 国、県、市町は、事業者の運行に年間約16億円の補助金を支出して不採算路線を維持しており、そのうち約10億円を占める市町の負担額は増加傾向にあるため、市町の財政負担は非常に大きなものとなっている。更に、赤字の一部しか補助されていない路線や、補助対象外となる赤字路線もあることから、不採算路線の運行は事業者にとっても大きな負担となっている。

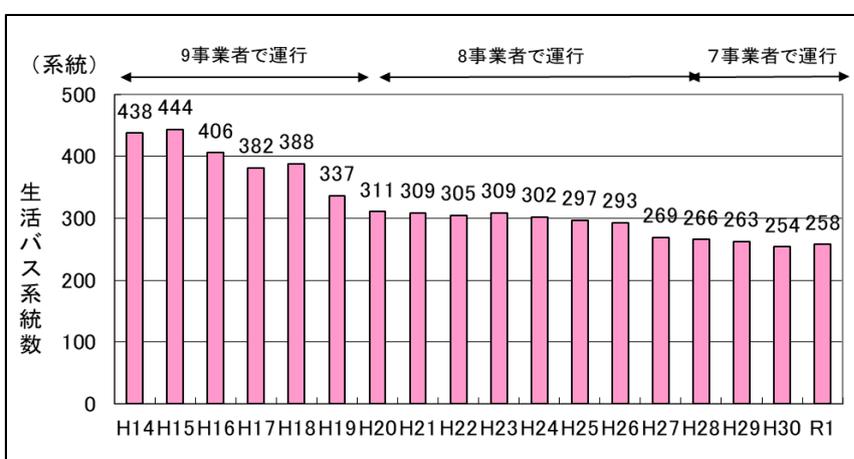
○事業者は、人件費の削減等経費節減に努めているが、高速乗合バスや生活バスの黒字路線の収益と補助金などを合わせても、赤字路線の欠損をカバーできていない。加えて、路線バスの運転手を確保するため、収益性の高い貸切バスの業務を断らざるを得ない状況も生じており、経営状況はより一層厳しいものとなっている。

○運転手の人材確保については、各事業者が大型二種免許取得費用の助成や労務環境の改善に取り組んでいるものの、運転手の高齢化が進行するとともに、不規則な就業形態等の過酷な労働環境により、若年層や女性から敬遠されてきたことなどを背景に労働需給が逼迫しており、深刻な状況となっている。

○国では、地方からの提案を受けて、不足する自動車運送業の担い手を確保するとともに、過疎地域において人や物の交流にかかるサービスを確保するため、乗合バスについては全国で、貸切バスやタクシー、トラックについては過疎地域において、平成29年9月に旅客と貨物の事業の掛けもちが可能となる措置を講じた。（再掲）



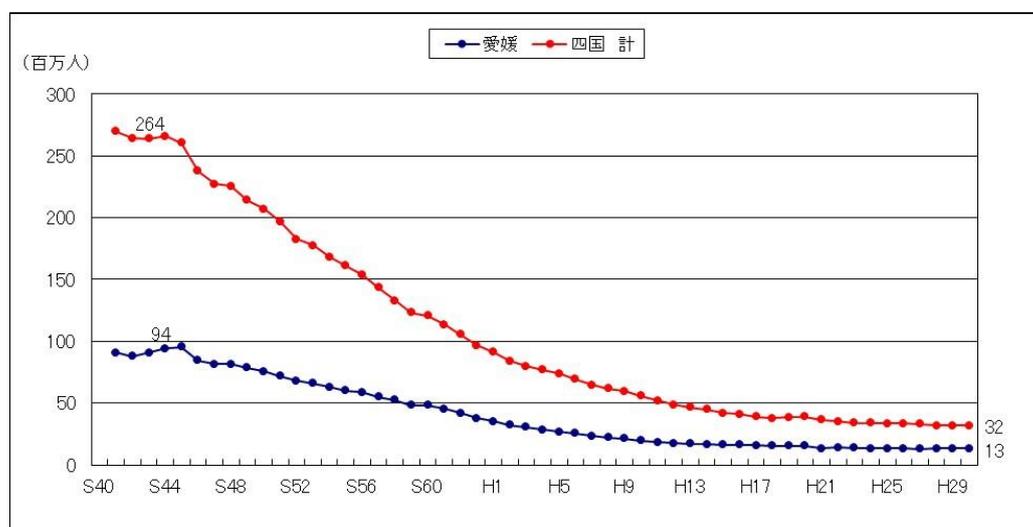
※ 補助系統数及び収支はR元年度見込



※事業者：伊予鉄バス（株）、瀬戸内運輸（株）、宇和島自動車（株）、瀬戸内海交通（株）、中島汽船（株）四国交通（株）（平成27年に愛媛県内の乗合バス事業から撤退）、ジェイアール四国バス（株）、伊予鉄南予バス（株）、伊予鉄久万バス（株）（平成17年に伊予鉄南予バス（株）と合併。）

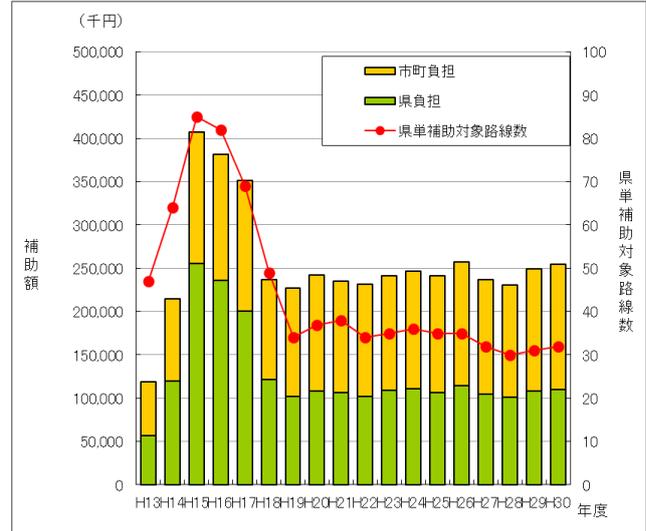
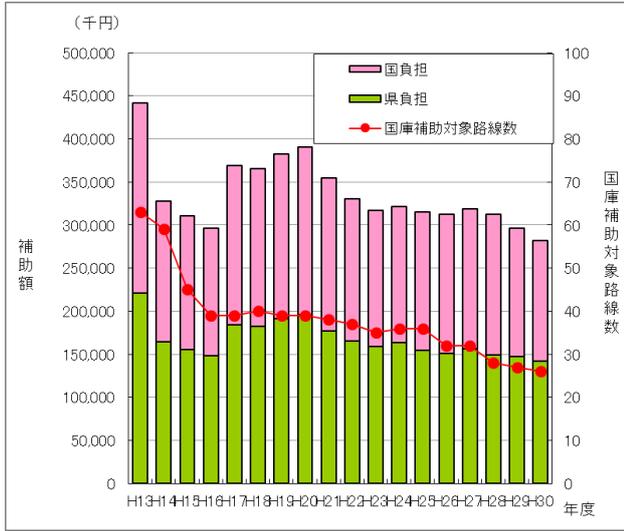
※各年の系統数は、当該年6月1日の数

生活バスの事業者数と運行系統数の推移 資料：愛媛県



乗合バスの輸送人員の推移

資料：四国運輸局業務要覧



生活バスの路線維持に係る補助実績（左：国補助対象路線、右：県単補助対象路線）

〔※このほか、市町単独補助もある（H30年度実績：260,437千円）  
 ※H13年度途中から国庫補助要件が改正。H14～18年度の県単補助は、市町合併優遇措置分を含む。〕

資料：愛媛県

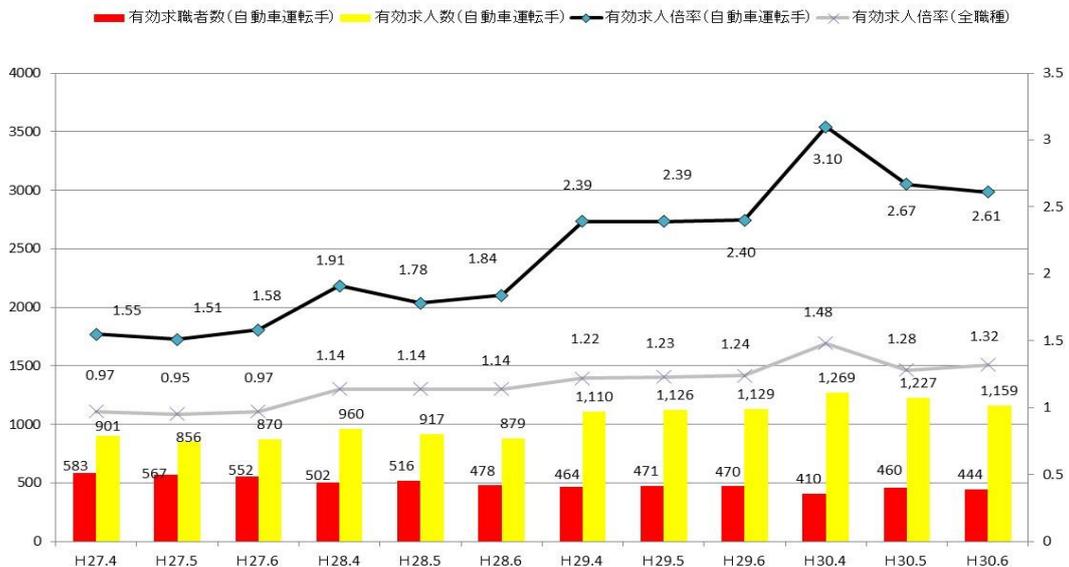
乗合バス事業者（保有車両数30両以上）の経営状況（H29年）

（単位：者、百万円）

	黒字事業者	赤字事業者	収入	支出	損益	経常収支率
四国ブロック	0	8	6,354	9,267	△ 2,913	68.6%
全国	68	169	732,231	766,227	△ 33,996	95.6%

資料：国土交通省

県内の自動車運転手の求人・求職者数及び有効求人倍率推移（平成27,28,29,30年4月～6月）



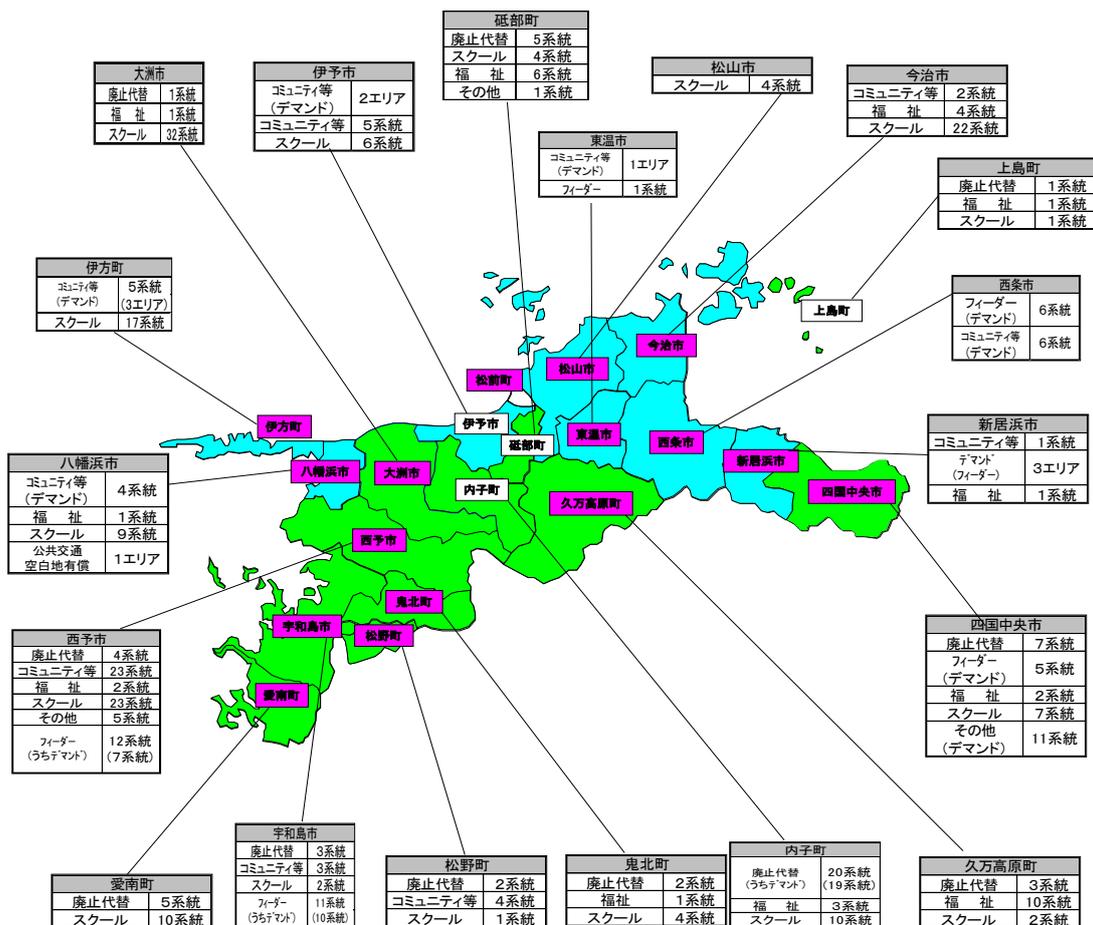
資料：愛媛労働局

### ③地域（市町やNPO法人等）による運送

- ◇地域公共交通の不便地域・空白地域をカバーするため、市町がコミュニティバスやデマンド交通等を運行しているが、負担は大
- ◇地域のNPO法人等による公共交通空白地有償運送や福祉有償運送が地域の移動を支援するも、多くの課題

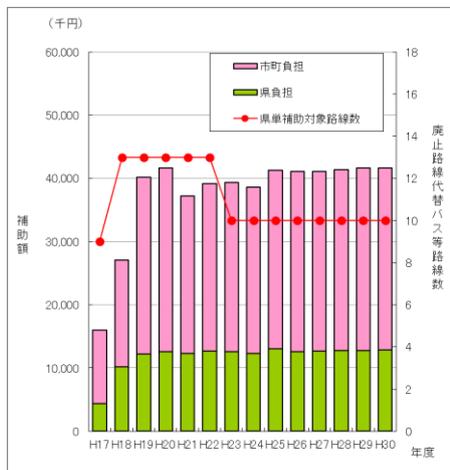
- 市町は、地域公共交通の不便地域や空白地域をカバーするため、廃止路線代替バスやコミュニティバス、デマンド交通（タクシー）、福祉バス、スクールバスなど、各地域において様々な取組みを進めているが、市町にとって大きな負担となっているケースもある。
- 県は、事業者撤退後のバス路線を市町が運行する廃止路線代替バスやコミュニティバス、デマンド交通などの導入に取り組む経費について補助を行っている。
- NPO法人等により交通空白地域の解消や高齢者、身体障がい者等に対する公共交通空白地有償運送や福祉有償運送が行われている地域があるが、その運行はNPO法人等の努力によるところが大きく、運転手や後継者の確保・育成、運営資金の確保等の課題がある。
- 八幡浜市のNPO法人にこここ日土は、地区住民の会費拠出による事業運営を行うとともに、市スクールバスの運行も受託することにより、安定したデマンド交通の維持を実現している。事業開始以降10年間黒字経営を継続し、バス利用者も約2.2倍となっていることなどが評価され、平成30年度には、四国で2例目、NPO法人としては全国初となる「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰」を受賞した。
- 令和元年6月に閣議決定された成長戦略実行計画において、交通事業者（タクシー事業者等）が自らのノウハウを通じて自家用有償運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する場合の法制を整備することが明記された。

## 生活交通の維持・確保に係る市町の取組み



【平成31年3月現在】  
 市町名に■の色付け ……バス事業者の運行に補助している市町（16市町）  
 市町が実施するバス事業（NPOが実施する公共交通空白地有償運送を含む）  
 ■「廃止路線代替バス」及び「その他のバス事業」の両方を実施 ……11市町  
 ■「その他のバス事業」だけを実施 ……8市町

## 廃止路線代替バスへの補助実績



資料：愛媛県

## ④タクシー

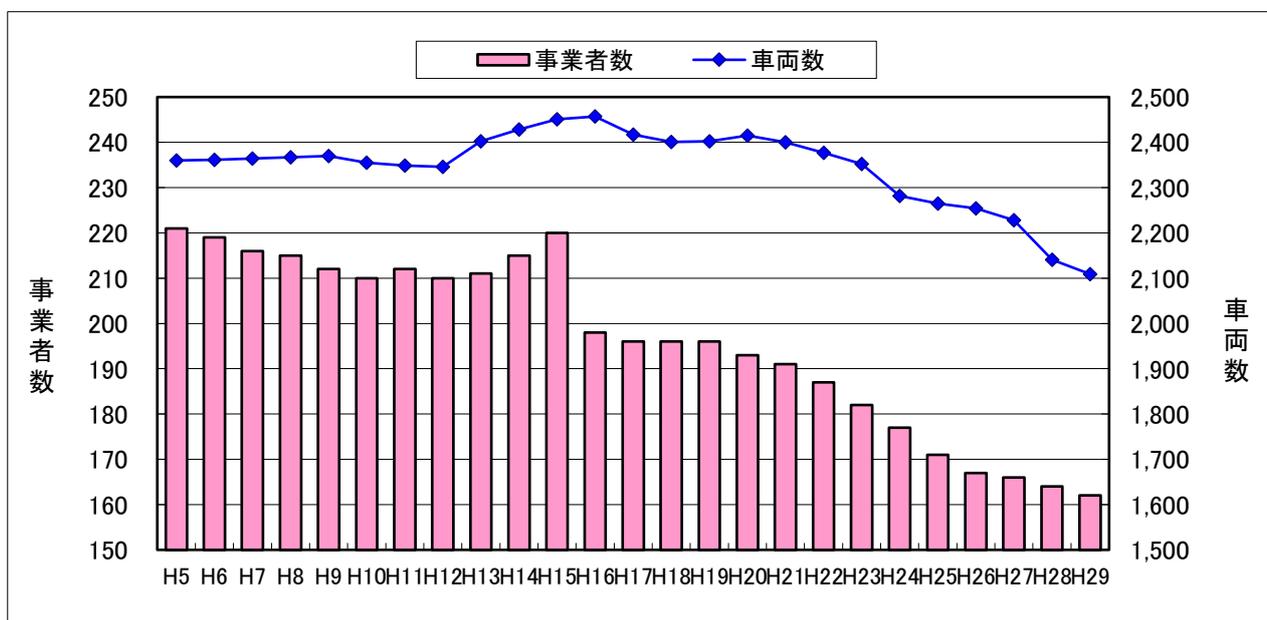
- ◇輸送人員、営業収入ともに大きく減少する厳しい経営環境
- ◇近年では、観光・介護・福祉など新たなサービスも展開

○タクシーは、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（平成21年10月施行）」により、鉄道・バス等とともに地域公共交通を形成する重要な公共交通機関として位置付けられた。

○平成26年1月の同法の改正で、「特定地域」（タクシー事業が供給過剰であり、供給輸

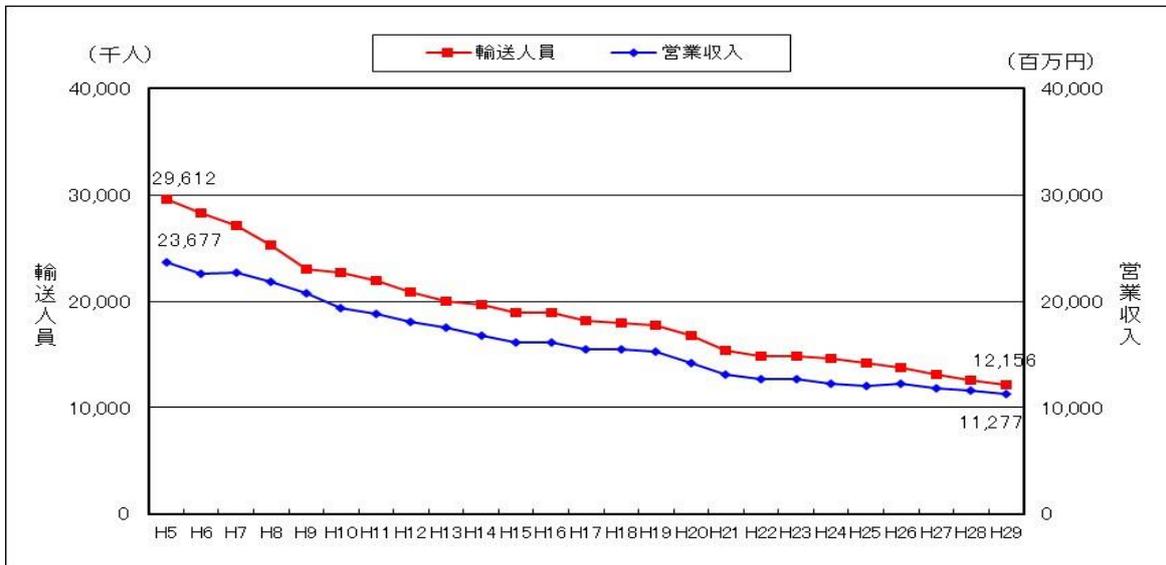
送力の削減をしなければ、健全な経営の維持並びに輸送の安全及び利用者の利便を確保することが困難である地域)や「準特定地域」(特定地域に準じて、供給過剰となるおそれがある地域)に指定されると、新規参入や増車、運賃の設定に関する規制が強化されることとなり、供給輸送力の適正化及び活性化措置の推進が図られることとなっている。(松山交通圏、今治交通圏及び東予交通圏(新居浜・西条)は、平成26年1月より「準特定地域」に移行しているが、松山交通圏については、今後、地元の協議会の同意を得て、減車が義務付けられる「特定地域」に移行される可能性がある。)

- タクシーの輸送人員と営業収入はともに大きく減少し、経営は厳しい状況にあり、事業者数及び車両数も減少傾向にある。
- 運転手の人材確保については、多額の二種免許取得費用や、長時間労働等の厳しい勤務環境を敬遠した就労希望者の減少により若年者の採用が難しくなっていることで、運転手の高齢化が進んでおり、運転手不足が深刻化している。
- 近年では、市町が導入するデマンド交通(タクシー)の受託や、観光・介護・福祉・子育て支援など、新たな分野のサービスを展開する事業者もみられるが、事業者の負担は大きく、零細な事業者では取り組むことが難しい。
- 令和元年7月から、松山空港におけるおもてなし機能を強化するため、訪日外国人が利用しやすいインバウンド対応タクシーの運用が始まった。
- 令和元年6月に閣議決定された成長戦略実行計画において、タクシーの相乗りを地域や要件の限定はかけず一般的に導入することが明記された。



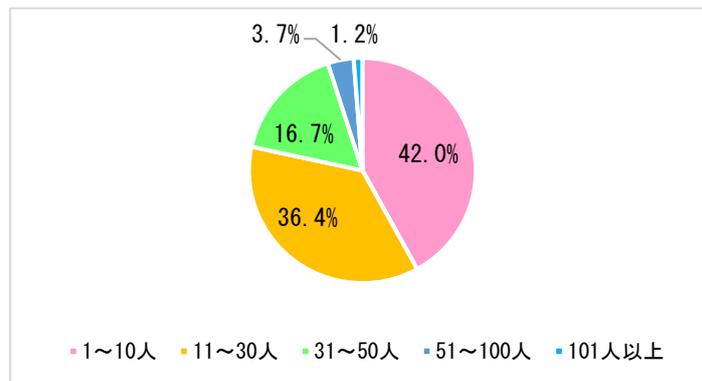
愛媛県のタクシー事業者数、車両数の推移

資料：四国運輸局業務要覧



愛媛県のタクシー輸送実績の推移

資料：四国運輸局業務要覧



愛媛県のタクシー従業員規模別事業者数 (H29)

資料：四国運輸局業務要覧

⑤フェリー・旅客船（県外とを結ぶ広域航路、離島航路などの生活航路）

◇広域・離島航路とも船員の高齢化が進んでおり、人員不足が深刻化  
 ◇高速道路料金施策の影響もあり、フェリー等は大変厳しい経営環境  
 ◇島民の唯一の移動手段である離島航路は行政の補助により維持されており、補助額は増加傾向

〔広域航路・離島航路共通〕

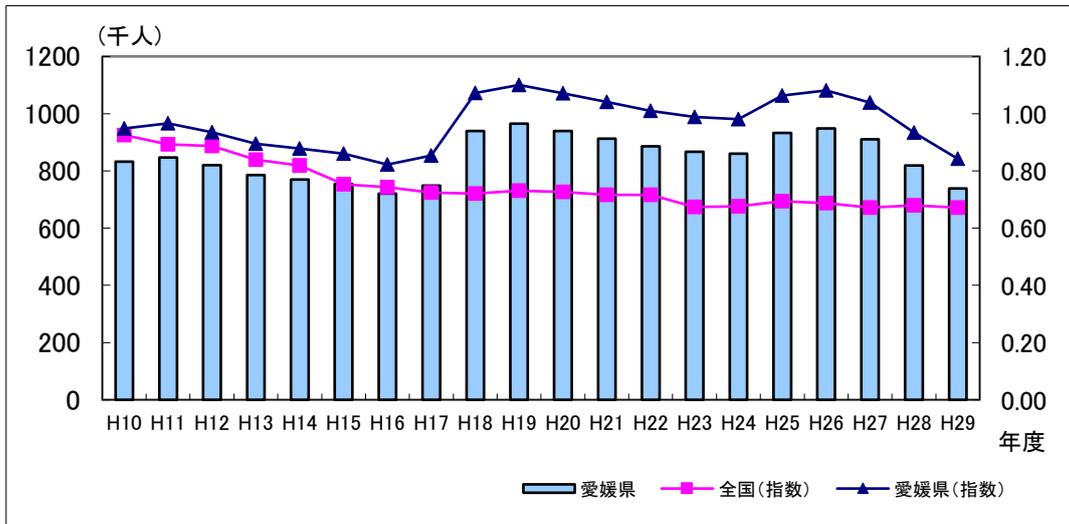
- 運賃値下げやバリアフリー化などの施設整備のサービス向上とともに、便の廃止や休航日の増加、従業員の給与削減、他社との経営統合の検討などの経営改善に向けた取組みが進められているものの、経営環境は厳しい状況にある。
- 拘束時間の長さや不定期の休暇など、労働環境を理由とした就職希望者の減少から、船員の高齢化が進んでおり、人員不足は深刻化している。
- 令和2年1月から、船舶燃料油中の硫黄分濃度に係る規制（SOx規制）強化が全世界的に実施され、その対応によりコストが増加する。

〔広域航路〕

- 燃料（原油）価格の高騰による経費の増加や「休日上限1,000円」などの高速道路料金の引き下げによる利用者の減少などにより、平成20年以降、本四架橋と競合する航路を中心に減便や廃止が相次いだ。
- 現在は小康状態にあるが、依然厳しい経営環境が続いている。

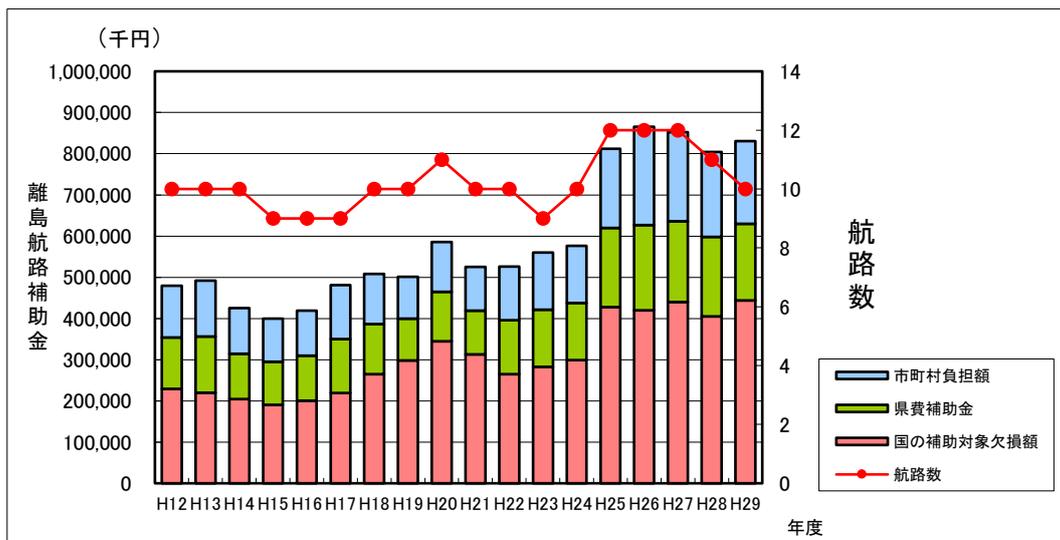
〔離島航路〕

- 離島航路の輸送人員は、本県を含め、全国的に減少を続けている。
- 離島補助対象航路の運航にあたっては、島民の唯一の移動手段であることから、平成29年度（平成30年度県費補助）では10航路で約8億円の補助が行われている。



離島補助対象航路輸送人員の推移と変化の比率

資料：四国運輸局



(※年度は、国の補助年度（県・市町は翌年度に補助）。航路数は、国又は県・市町が補助した航路数)

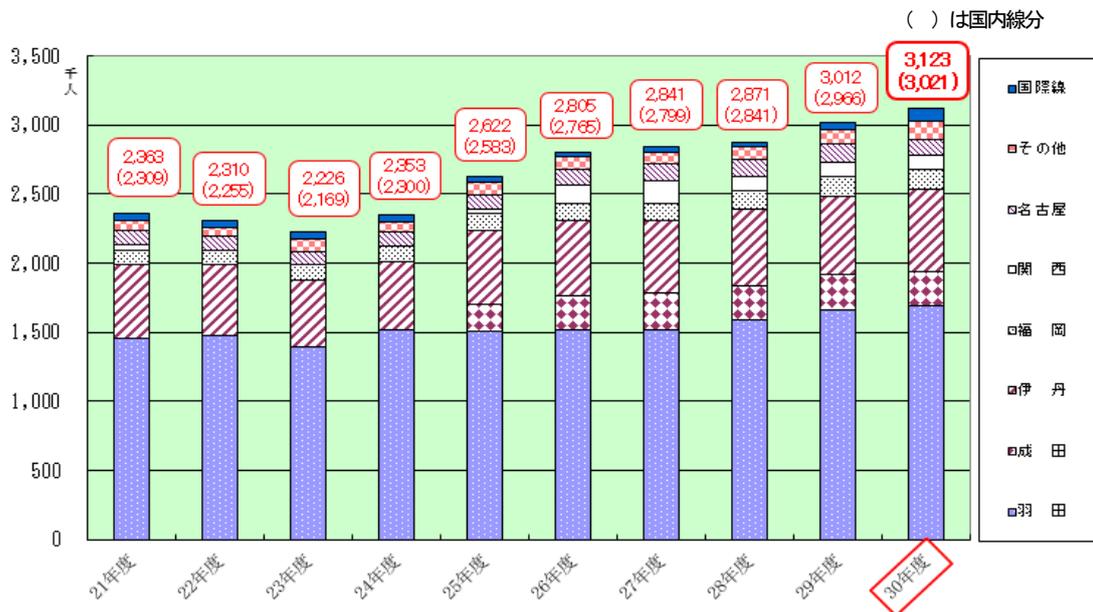
愛媛県の離島航路補助金の推移

資料：愛媛県

## ⑥飛行機

- ◇松山空港は、年間利用者数が300万人を超える中四国有数の空港に発展
- ◇人口減少が進む中、国内外との交流人口を拡大し、地域経済の活性化を図るため、地方空港間の路線誘致競争が激化
- ◇駐機スポットに余裕がなく、旅客ビルも混雑しており、受入環境の強化が急務

- 松山空港の利用者数は、平成29年度に300万人を突破し、30年度も約312万人と過去最高を更新しており、特に、国際線は約10万人と前年度から倍増している。
- 就航路線は、平成29年11月のソウル線再開、30年3月の札幌線就航に続く令和元年7月の台北線就航により、国内9路線38便、国際3路線週7便となっている。
- 人口減少が進む中、国内需要の大幅な伸びは期待できないため、各地の地方空港では、国内外との交流人口の拡大を図り、地域経済の活性化につなげようと、路線誘致活動を積極的に展開している。また、民営化された空港では、運営事業者の共通する空港を連携させようとする動きもあるなど、地方空港間の競争は激しさを増しており、松山空港を取り巻く環境は一層厳しいものとなっている。
- 松山空港は他の地方空港に比べてスポット数が少なく、国際線優先スポットを一部の国内線が使用するなど、その運用に余裕がない。また、利用者数の増加に伴い、国内線ビル、国際線ビルとも混雑しており、受入環境の強化が急務となっている。



松山空港利用者数の推計

資料：松山空港利用促進協議会調べ

**【国内線】**

就航路線	所要時間
羽田線	約 90 分
成田線	約 100 分
中部線	約 65 分
伊丹線	約 50 分
関西線	約 50 分
福岡線	約 50 分
鹿児島線	約 60 分
那覇線	約 110 分
札幌線	約 130 分

**【国際線】**

就航路線	所要時間
上海線	約 100 分
ソウル線	約 100 分
台北線	約 155 分

## 2 地域公共交通の課題

### 課題（1）地域公共交通ネットワークの充実

地域公共交通の維持・確保については、交通事業者が、幹線鉄道・高速乗合バス等（黒字路線）の運行で生じた利益を生活路線等の赤字路線へ補填するなどの努力を行っているものの、利用者の減少や運転手の不足等による経営状況の悪化など極めて厳しい状況となっており、国の補助制度等を活用し、鉄道や生活バス、離島航路の維持を図っている。

引き続き、地域公共交通を維持・確保していくためには、鉄道高速化や高速乗合バスといった広域交通の拡充による交通事業者の経営基盤の強化を図るとともに、国の補助制度等の活用を含めた様々な施策の見直しを行いながら、必要な施策の継続や新たな取組みを展開し、地域公共交通ネットワークを充実させる必要がある。

#### ◆地域公共交通が果たす役割

- ⇒通勤、通学、買物、通院等日常生活のための移動手段
  - ⇒高齢者や障がい者等の円滑な移動のための手段
  - ⇒離島と本土との唯一の移動手段（離島航路）
  - ⇒観光客の観光地等への移動手段
  - ⇒地域づくりに欠かせない社会基盤
  - ⇒まちなぎわいの創出と健康増進
  - ⇒コンパクトシティの実現
- 等

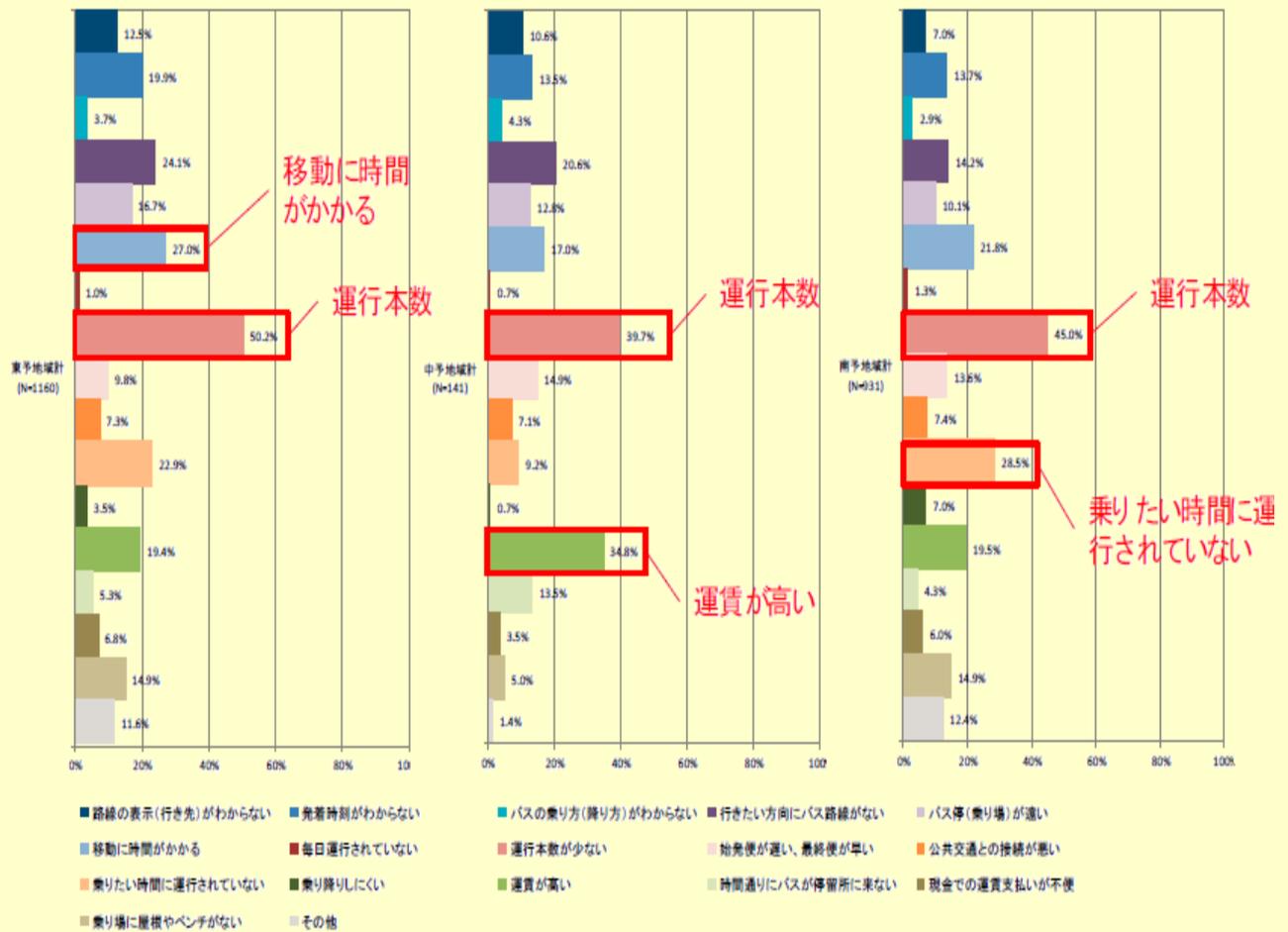
### 課題（2）地域公共交通の利用促進

愛媛県地域公共交通網形成計画の地域住民アンケートによると、本県は、自家用乗用車での移動割合が高い状況となっている。こうした中、将来にわたり地域公共交通ネットワークを維持するには、引き続き、自家用乗用車から地域公共交通への利用転換を促進していくことが必要であり、そのためには、県民ニーズに沿った、利便性が高く、利用したくなる地域公共交通サービスの提供が求められている。

また、地域関係者においても、自らが地域公共交通の運営や利用促進の主体となった取組みが必要となっている。

◆公共交通に対する改善要望（主なもの）

- ⇒運賃低減
- ⇒運行本数・時間の見直し
- ⇒移動時間 など



公共交通に対する不満な点

資料：愛媛県地域公共交通網形成計画

課題（3）地域づくりとの連携

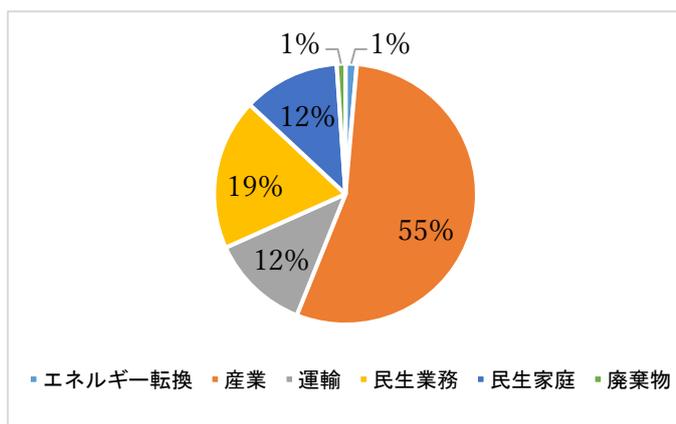
地域公共交通は、地域づくりの観点からも欠かすことのできない社会基盤として、重要な役割を担っている。

このため、まちづくりや産業の活性化、観光振興（島しょ部でのイベント開催、サイクルトレイン・トロッコ列車の運行等による県内外との交流促進やにぎわいづくり等）、福祉・教育の推進、通勤・通学手段の確保など各市町において地域づくりに取り組んでいく中で、関係者の理解と協力の下、地域公共交通の確保の重要性や一層の利活用を明確に位置付けるなど、地域づくりの観点からも地域公共交通の活性化への取組みを進めることが必要である。

その推進に当たっては、人口減少が一層進展する中、地域の住民の利用促進だけでは、地域公共交通を支えることができなくなっていることを認識したうえで、本県への入込客が円滑に県内を周遊できるような基盤づくりや、公共交通の利用時間が有効活用される取組みなどを進めることにより、公共交通機関を活用した交流人口の拡大を図り、地域の公共交通機関の利用者を増やしていく取組みも必要である。

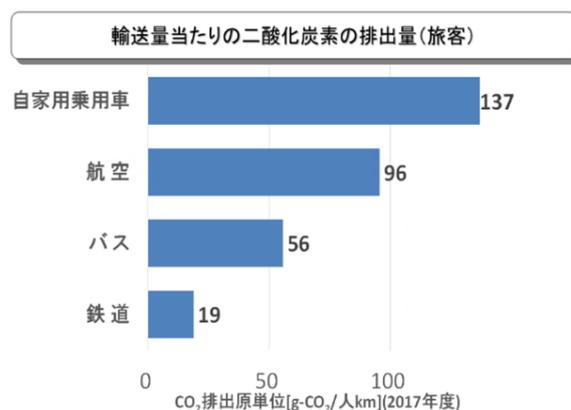
## 課題（４）環境負荷の低減

輸送量当たりの二酸化炭素排出量が他の交通手段と比べて多い自家用乗用車に過度に依存した交通体系は、地球環境問題を深刻化させる要因となっている。運輸部門における二酸化炭素排出量の抑制といった環境負荷低減の観点など、持続可能な開発目標（SDGs(エスディージーズ)）の理念に沿った、自家用乗用車から地域公共交通への利用転換の促進、モーダルシフトの推進（陸上のトラック輸送から海上輸送や鉄道貨物輸送への転換）といった環境に優しい交通体系の確立のほか、環境負荷の小さい車両等の導入、エコドライブの推進などの取組みが求められている。



部門別二酸化炭素排出量（愛媛県・平成27年度）

資料：愛媛県環境政策課



輸送量あたりの二酸化炭素排出量（全国・平成29年度）

資料：国土交通省環境政策課

## 課題（５）大規模災害への対応

東日本大震災や熊本地震、平成30年7月豪雨等で見られたように、大規模災害発生時における人や物資の緊急輸送において、公共交通機関は極めて重要な役割を担うこととなるため、陸上ルートと海上ルートといった公共交通機関の複数ルートの維持・確保をはじめ、災害に強い施設整備や災害発生時の適切な対応、早期復旧への備え（BCPの策定等）、交通機関相互の連携による代替ルートの想定など、災害発生時に対応できるハード・ソフト両面の取組みが求められている。

## 課題（６）人材不足への対応

特に地方の交通事業者においては、運転手や船員の高齢化、若者層の志望者減少等により、人材不足が深刻化するなど、担い手確保が喫緊の課題になっている。採用時の雇用形態の改善に加え、国が進める働き方改革に対応し、採用後も人材が定着するために、賃金水準の確保・改善や不規則な就業形態・長時間労働の是正といった労働環境の整備が不可欠であるほか、地域の重要な基盤産業である運輸業界の魅力発信、人材獲得能力の向上を図る必要がある。

## 課題（７）訪日外国人旅行者への対応

本県では、松山空港が三つの国際路線を有しており、松山市においては平成 30 年まで 6 年連続で外国人旅行者が過去最高を更新するなど、地方の公共交通機関においても、訪日外国人旅行者が観光しやすい対応が求められている。

## 課題（８）イノベーション（IoT・ビッグデータ・人工知能（AI）等）の活用

地方において、人口減少や少子高齢化などの厳しい社会環境に直面する中、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築はもとより、地域公共交通を支える各サービスの生産性向上を図るためには、近年、急速に発展している IoT・ビッグデータ・人工知能（AI）といった第 4 次産業革命におけるイノベーションや第 5 世代移動通信システム（5G）に係る技術を積極的に取り入れて活用していく必要がある。

### Ⅲ 地域公共交通の位置付けと取組みの基本方針・役割分担

#### 1 地域公共交通の位置付けと取組みの基本方針

《位置付け》 ～暮らしを支え地域を活かすための社会基盤～

《取組みの基本方針》 = 地域全体で守り育てる =

地域公共交通は、「地域住民や来訪者のための移動手段」、「地域づくりに不可欠な社会基盤」で、言わば地域の生命線として不可欠なものであり、また、環境負荷低減の観点から「環境に優しい交通体系」を確立するためにも、活性化を図っていくことが求められており、これらを市場原理のみに任せておくことは適当ではない。

また、人口減少、高齢社会の進行等による利用者の減少が引き続いて見込まれるなど地域公共交通を取り巻く環境が一層厳しくなる中、交通事業者の経営努力のみに依存していれば、路線や航路の縮小・撤退により、地域の公共交通ネットワークの崩壊を招き、ひいては、地域社会の維持そのものの危機を招くおそれがある。

このような状況を踏まえ、近年は、地方公共団体に対し、地域の交通事業者や住民等の関係者と連携・協働する中で、まちづくり等の施策と連携した持続可能な公共交通ネットワークを構築する役割が強く求められている。

更に、地域公共交通は、住民はもとより、幅広く、地域の団体や企業といった関係者等多くの人々に利用されることを前提として提供される公共サービスであることから、地域公共交通の活性化には、これらの幅広い地域関係者がそれぞれに主体性を持って、取り組むことが必要である。

こうしたことから、本県においては、地域公共交通を「暮らしを支え地域を活かすための社会基盤」として位置付け、行政、交通事業者、団体・企業を含めた住民が、それぞれの役割分担の下、連携・協働の取組みを強化し、地域全体で、地域公共交通の維持・活性化に努める（「地域全体で守り育てる」）ことを目指していくこととする。

## 2 地域公共交通の維持・活性化のための主体別の役割分担

主体	役割分担と主な取組み		
行政	国	県	市町
	<div data-bbox="320 286 651 383" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通施策の総合的・計画的な推進</div> <div data-bbox="320 394 651 490" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">地域の実情に配慮した生活交通の維持・活性化</div> <p>◎交通政策基本法に基づき策定された「交通政策基本計画」で掲げられた施策の着実な実施</p> <p>◎地域公共交通の維持・確保のための制度・支援の充実</p> <p>◎人材確保・育成や情報提供の充実、技術開発の推進など</p>	<div data-bbox="692 286 1023 383" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">広域交通(県外交通軸・県内幹線軸)の維持・活性化</div> <div data-bbox="692 394 1023 490" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">市町・交通事業者・住民への支援</div> <p>◎県外との広域交通ネットワーク(県外交通軸)の充実</p> <p>◎県内における幹線ネットワーク(県内幹線軸)の充実</p> <p>◎市町等の取組みに対する支援、市町間や関係機関との調整(オール愛媛体制での取組み)</p> <p>◎地域公共交通利用促進等のための住民等への情報提供の充実など</p>	<div data-bbox="1075 286 1406 383" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">市町内交通の維持・活性化</div> <div data-bbox="1075 394 1406 490" style="border: 1px solid black; padding: 2px;">交通事業者・住民への支援</div> <p>◎地域の将来像を踏まえた施策の推進(地域公共交通網形成計画策定等)</p> <p>◎市町の特性に応じた生活交通の確保維持(公共交通不便地域・空白地域へのサービス提供、事業者等への支援等)</p> <p>◎地域関係者との連携とリーダーシップの発揮</p> <p>◎地域公共交通利用促進等のための住民等への情報提供の充実など</p>
<b>地域公共交通活性化に向けたリーダーシップの発揮</b>			
交通事業者	<div data-bbox="336 1191 999 1243" style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><b>地域公共交通事業の維持(継続)・充実</b></div> <p>◎経営努力の継続</p> <p>◎安全・快適・便利なサービスの維持・向上</p> <p>◎利用者ニーズに応じた交通事業者相互の連携</p> <p>◎利用者への情報提供</p> <p>◎地域公共交通施策等への積極的な参加など</p>		
住民 (住民利用者企業等)	<div data-bbox="336 1552 999 1603" style="border: 1px solid black; padding: 2px;"><b>地域公共交通を支える主体としての利用促進</b></div> <p>◎地域の足を確保するための運行主体としての取組み (公共交通空白地有償運送等) [住民・利用者等]</p> <p>◎地域公共交通を支援するための利用促進等継続的な取組み (積極的な利用・利用促進協議会の組織化・キャンペーン実施等) [住民・利用者等]</p> <p>◎地域公共交通を支える担い手としての取組み(移動手段の利活用等) [企業・商業施設・病院・学校等] など</p>		

## IV 地域特性格の地域公共交通の方向性

### 1 市街地

多様な交通モードの連携によるシームレス化やコンパクト+ネットワークの考え方に基づく整備等による利便性の向上などにより、充実している公共交通網を更に活かし、マイカーなどの私的交通の利用から地域公共交通の利用への転換を促進する。

特に県都松山市においては、県内外との地域公共交通ネットワークの中心的な拠点として、広域的な交通拠点機能を一層強化する。

地域公共交通で自由に移動できる環境の実現

### 2 郊外地域

パーク&ライドの推進や交通機関間の連携を強化するとともに、地域公共交通による市街地域へのアクセスを充実させる。

また、人口の減少・高齢化や都市構造などの変化に対応し、生活バス路線の見直しやコミュニティバス・デマンド交通の導入など利用密度に応じた地域内の公共交通体系の構築を図る。

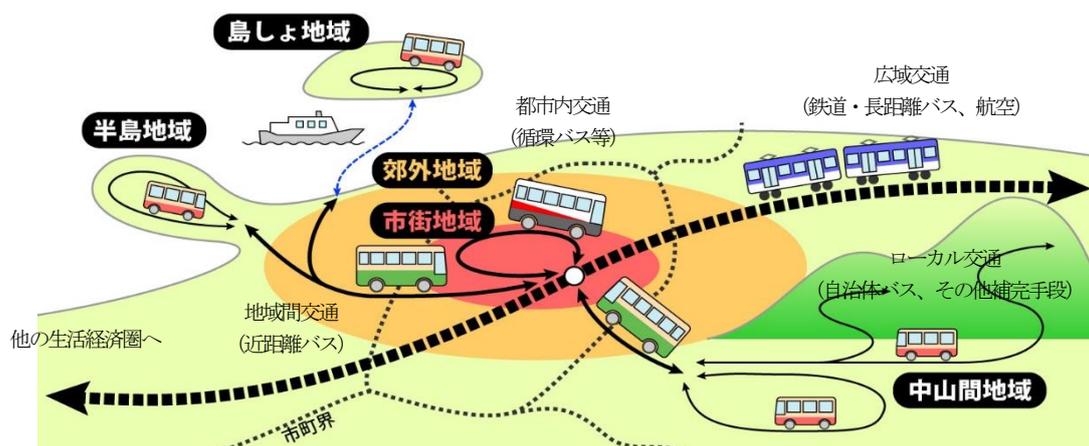
地域公共交通での移動に困らない環境の実現

### 3 中山間地域・半島地域・島しょ部

地域内交通の維持や充実を図るため、過疎化や高齢化、少子化による学校統廃合といった地域の実情に応じた生活バス路線の見直しやコミュニティバス・デマンド交通の導入、交通事業者以外の既存の輸送サービスの活用と見直しなどに努めるとともに、行政や交通事業者による運行に限界がある地区においては、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送など地域や住民が主体となった輸送サービスの導入についても検討する。

島しょ部については、本土へのアクセスに必要な離島航路を維持する。

地域住民の生活を維持するために必要な移動手段の確保



《地域の区分》

区分	定義	該当地区
市街地	職・住・遊・学など日常生活や経済活動の中心的地域であり、家屋や商業施設等が隣接している。広域交通（鉄道・長距離バス等）のターミナル的機能や近距離バス路線等を有する。	松山市、今治市、宇和島市、八幡浜市、新居浜市、西条市、大洲市、四国中央市の中心部
郊外地域	市街の縁辺において、比較的市街化が進んでいる地域。近距離バス路線等を有する。	伊予市、西予市、東温市、松前町、砥部町などのまちなか及び市街の縁辺部
中山間地域	山あい等の中に集落が点在する地域。バス路線の末端であり、コミュニティバス等で補完されている。	久万高原町、内子町、松野町、鬼北町、愛南町、四国中央市嶺南エリア など
半島地域	海に向かって突き出た平地の少ない地形の中に集落が点在する地域。コミュニティバス等が運行されている。	伊方町、宇和島市三浦半島・由良半島 など
島しょ部	瀬戸内海や宇和海の島々。島外へは船舶あるいは有料の橋梁での移動となる。島内交通はコミュニティバス等が運行されている。	上島町、松山市中島、宇和島市日振島、今治市大島・伯方島・大三島 など

## V 地域公共交通活性化に向けた施策テーマと展開方向

### 施策テーマ1 / 地域が守る愛媛の公共交通

#### ☆施策の展開方向（重点的に取り組むべき方向）

#### （1）県と市町が連携した県内の地域公共交通の維持・確保

##### ①県の役割に基づく取組み

##### ◎取組みの方向

⇒県と市町が連携・協働した県内の公共交通に係る課題解決に向けた取組みの実施

- ・課題解決に向けた（具体的事例に基づく）国への規制緩和等の提案・提言
- ・県・市町間における情報の共有化（勉強会や意見交換等の場の提供）
- ・国や交通関係事業者、関係機関との連携・調整
- ・地域公共交通の維持・確保に向けた支援及び支援制度の見直し

国においては、交通政策基本法の制定（平成25年）や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「活性化再生法」という）の改正（平成26年）を行い、この中で、国、地方公共団体、交通事業者、利用者の役割が示された。地方公共団体においては、地域公共交通の活性化再生の主役となって、まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するものと位置付けられたことから、地方公共団体のより主体的な取組みが必要となっている。

また、「活性化再生法」において、県は、広域的な見地から、必要があると認めるときは、市町と密接な連携を図りつつ、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むとされていることから、必要に応じ、市町の取組み事例等を基に、市町や交通事業者と連携・協働して、課題解決に向けた取組みを行っていく。

更に、国に対して、地域の実情に応じた公共交通の維持・確保に必要な支援の実施と、特に問題となっている人材確保策の拡充等を求めていくほか、「愛媛県地域交通活性化推進会議」や「愛媛県地域公共交通網再編協議会」の意見等を踏まえつつ、本指針や「愛媛県地域公共交通網形成計画」に基づく事業に取り組むとともに、現行の支援制度の見直しなどについて検討する。

## ②市町の役割に基づく取組み

### ◎取組みの方向

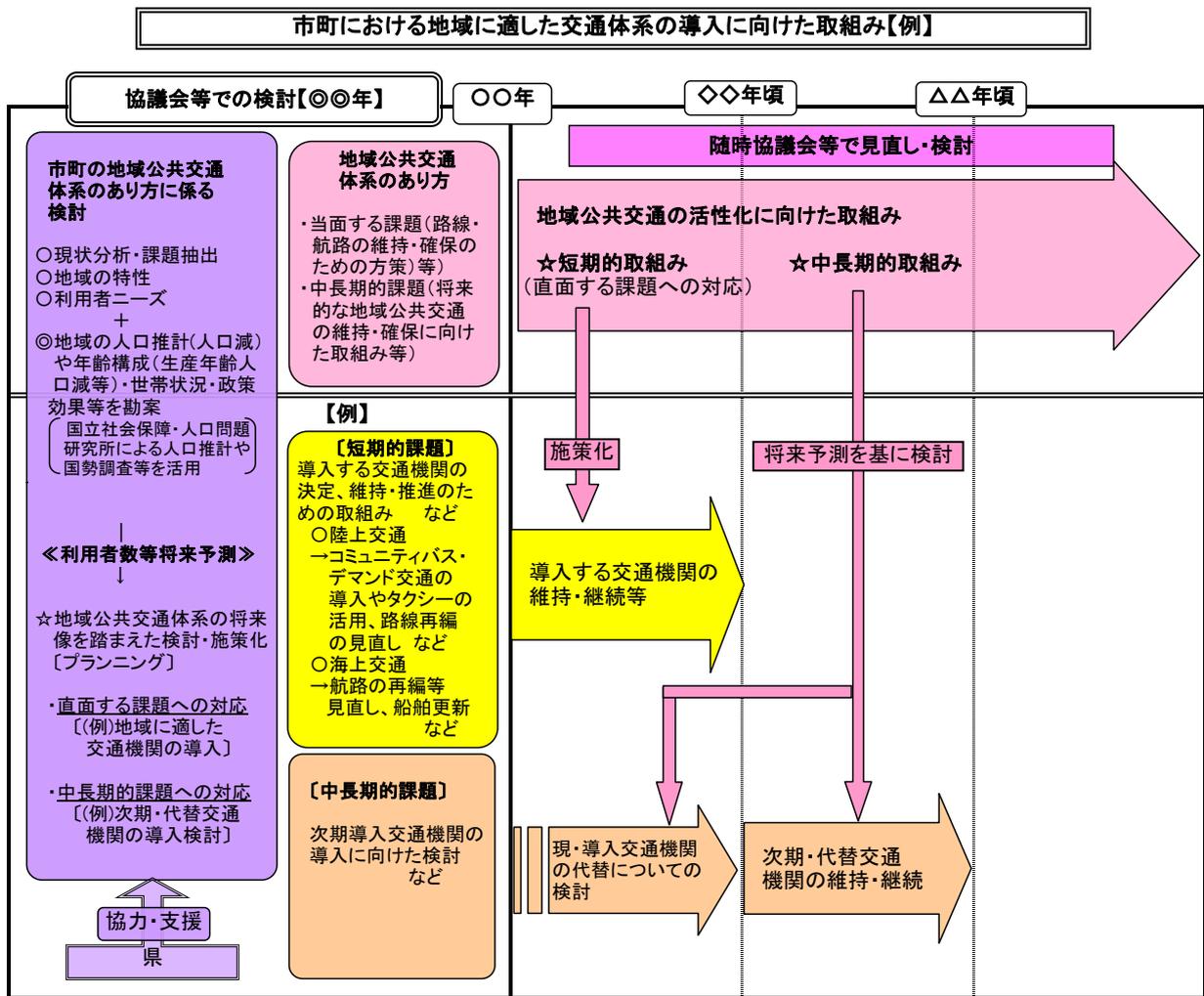
⇒地域に適した持続可能な交通ネットワークの検討・導入

- ・地元関係者との協議・合意に基づく計画の策定
- ・地域に適した地域公共交通網の導入や再編（計画の実行及び評価の実施）
- ・県、隣接市町、交通事業者や地元住民等の関係者との連携・調整
- ・「愛媛県地域公共交通網形成計画」や各市町の「地域公共交通網形成計画」等に基づく事業の実施

市町は、「活性化再生法」において、主体的に地域公共交通の活性化及び再生に取り組むこととされており、各地域における地域公共交通の課題等を検討し、その活性化を図っていくため、行政、交通事業者、地域関係者等による地域公共交通会議や「活性化再生法」に基づく法定協議会、航路改善協議会等で、各地域の特性や利用者ニーズを踏まえた当該地域に適した地域公共交通の導入などに取り組んでいる。

また、現況調査や新たなニーズの把握等により、持続可能な地域交通体系の構築や、評価による恒常的な施策の見直しなどを行うとともに、地域の関係者間での合意により策定した地域公共交通に係る計画（「地域公共交通網形成計画」等）に基づく施策の実施体制を整えるなど、上記協議会等の一層の活性化に努めている。

更に、今後は、「地方創生」や「地方分権」、交通施策に係る「交通政策基本法」や「活性化再生法」等による国の示す地方のあり方についても踏まえつつ、人口動向（人口減少、生産年齢人口の減少等）や世帯構成の現状、政策効果等を基に将来の利用者数の動向を推計し、その結果を基に、直面する課題への対応はもとより、中・長期的な課題とその対応についても明らかにするなど、地域の将来像を十分に踏まえた施策と一体的に地域公共交通施策も推進していく必要がある。



## ②-1 生活バス路線の見直しやコミュニティバス等導入の検討と生活航路の活性化

### ◎取組みの方向

- ⇒利用者ニーズの把握や新たなニーズの掘起し等による生活バス路線の見直しやコミュニティバス、デマンド交通等の導入などの検討
- ⇒利用者ニーズを踏まえた寄港地の集約や複数航路の統合・再編、代替船導入など運航サービスの見直しや効率化の推進

市町は交通事業者等との連携の下、公共交通不便地域をカバーするため、住民のニーズや地域の特性にあわせた生活バス路線の見直しやコミュニティバス、デマンド交通等の導入、特定目的の既存バスの活用（スクールバス等の一般利用）などを検討するとともに、島しょ部における生活航路については、航路運営の問題点の把握・分析、改善方策等を検討するなど運航サービスの見直し等に努める。

## ②-2 住民主体の輸送サービス等の導入・連携

### ◎取組みの方向

- ⇒公共交通空白地有償運送や福祉有償運送等による輸送サービスの導入に向けた仕組みづくりについての市町・地域住民による検討・導入
- ⇒公共交通以外の輸送サービスとの連携

市町や交通事業者によるコミュニティバスやデマンド交通の運行にも限界がある地域公共交通の空白地域については、市町において、それぞれの実情やニーズに応じ、きめ細やかに対応することのできる地域住民（NPO 法人・自治会等）による新たな輸送サービス（公共交通空白地有償運送・福祉有償運送等）の導入や公共交通以外の民間事業者等との補完的な連携などを検討する。

## ②-3 タクシーの活用

### ◎取組みの方向

- ⇒市町が実施するデマンド交通へのタクシーの導入
- ⇒観光振興・福祉推進・子育て支援等の移動手段としてのタクシーの活用

ドア・ツー・ドアという特性を持った面的移動を担うタクシーは、鉄道・バス等とともに地域の重要な公共交通機関であり、少人数の移動という需要にきめ細かく対応できるという利点を活かし、市町が取り組むデマンド交通業務への活用をはじめ、観光、介護、福祉、子育て支援、買物弱者対策への取組みといった各市町の地域づくりにおける重要な移動手段として、利用券の発行などによる既存のタクシー事業の積極的な活用を図るなど、市町は事業者と緊密に協働し、タクシーを活用した新たなサービス展開を進めていく。

## (2) 地域づくりと一体となった地域公共交通の整備

### ①地域づくりの支援制度の活用等による地域公共交通の維持・拡充

#### ◎取組みの方向

- ⇒地域づくり支援制度の積極的な活用
- ⇒「サイクリングしまなみ」や「いやしの南予・復興イベント（仮称、令和3年予定）」、「全国健康福祉祭（ねんりんピック）（令和4年）」等の大規模イベント開催を契機とした公共交通サービスの向上（利用者の利便性を考慮した運行（航）ダイヤの変更や交通案内の充実、キャンペーンの実施や接遇向上等）
- ⇒サイクルトレイン、トロッコ列車等の観光列車運行への協力

まちづくり、産業活性化、地域振興（観光イベント、サイクルトレイン・トロッコ列車等の観光列車の運行等による県内外との交流促進やにぎわいづくり）、福祉・教育の推進、通勤・通学手段の確保、買物支援など各市町が取り組む地域づくりにおいて、地域公共交通は欠かすことのできない重要な要素となるものであり、地域づくりの様々な支援制度の積極的な活用等も図りながら、地域公共交通の維持・拡充につながる取組みを進める。

### ◎主な支援制度

- ⇒地域公共交通確保維持改善事業（陸上交通・海上交通・バリアフリー化・利用環境改善促進、鉄道軌道安全輸送設備 等）〔国土交通省〕
- ⇒新ふるさとづくり総合支援事業〔愛媛県〕
- ※その他国の地域活性化に係る補助金等を積極的に活用する

## ②鉄道ネットワーク維持のための誘客促進等

### ◎取組みの方向

- ⇒沿線住民のニーズに沿った運行ダイヤの編成
- ⇒沿線住民の利用促進のための意識啓発や利用促進協議会の設置や活動の強化
- ⇒JR 四国、市町、沿線地域等関係者が一体となった利用客増加のための PR や観光キャンペーン・イベント等の実施
- ⇒「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」で、四国の鉄道網の維持方策について検討

JR 予土線や海回り線といったローカル線は、自家用車の普及や人口減少に伴う利用者減により輸送密度の低下が著しいが、通勤通学、高齢者の通院・買い物など、沿線住民の生活の足として、他の交通モードでは代替しきれない役割と地域への便益を有しており、いわば地域資源として維持していくことが不可欠である。

抜本的高速化の実現によって幹線鉄道の需要を伸ばし、事業者である JR 四国の経営安定化につなげる取組みと並行して、ローカル線自体の利用客の増加を図るため、JR 四国と県・市町、沿線地域等が一体となって、沿線住民の利用促進はもとより、路線及び沿線地域の魅力度向上等による誘客促進（観光列車の活用や連携した地域イベントの創出等）の取組みを一層進めていく。

また、JR 四国は、モータリゼーションの進展や高齢化の進行等により、利用者が減少するなど、非常に厳しい経営環境にあることから、四国 4 県や関係機関が参画して「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」を平成 29 年に設置、四国の鉄道網の維持・活性化について検討を行っている。

## ③まちづくり（コンパクト+ネットワーク）施策と連携した地域交通ネットワークの検討

### ◎取組みの方向

- ⇒まちづくりと連携した地域交通ネットワークの検討
  - ・都市部における「コンパクト（コンパクトシティ：諸機能集約拠点）+ ネットワーク（拠点と居住エリア間の交通手段の確保）」の検討
  - ・都市部以外の過疎地域等における「小さな拠点」と拠点・集落間の交通手段（旅客や貨物）の確保の検討

人口減少、高齢社会が進行する中で、日常生活の足の確保や地方が取り組む地方創生を実現するために必要な地域間交流の活発化に向け、都市計画や観光施策等との連携・整合も図りつつ、将来にわたり持続可能な地域交通ネットワークを構築することが必要であることから、関係者がそれぞれの責務・役割を認識したうえで連携し、それぞれの地域に適したネットワークの構築を目指して取組みを進める。

☆施策の展開方向（重点的に取り組むべき方向）

(1) 利用したい地域公共交通への移行

①バリアフリー化の推進

◎取組みの方向

- ⇒鉄軌道駅等や鉄軌道車両・船舶等のバリアフリー化（エレベーター・エスカレーター・スロープの設置、施設内段差解消、多機能トイレの設置、情報案内の整備等）
- ⇒ノンステップバス、ワンステップバスの導入
- ⇒駅や車両・船舶等の整備におけるユニバーサルデザインの導入

公共交通施設等のバリアフリー化については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づく基本方針において整備目標（平成23年3月31日改定）が設定されており、また、平成30年法改正において、東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機とした共生社会等の実現を図るため、バリアフリー化を一層推進するための取組みが強化されたところであり、高齢者や障がい者も含めただれもが容易に移動できるよう、交通事業者等関係者は公共交通施設（ターミナル等）や車両・船舶などの整備に当たり、補助事業も活用するなど行政との連携を図りながら、ハード・ソフト一体的なバリアフリー化に取り組むとともに、ユニバーサルデザインにも配慮したバリアフリー化を推進する。

【参考】「交通政策基本計画」（平成27年2月13日閣議決定）のバリアフリー関連

- ・「バリアフリーをより一層身近なものにする」が施策目標のひとつ
  - ・数値指標（R2年度）を明記【車両（航空機以外）、旅客施設等のバリアフリー化に関する指標は、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（=社会資本整備重点計画）の数値。】
- 例：ノンステップバス 70%、  
バスターミナル・鉄軌道駅段差解消率（平均的な利用者数3,000人以上/日）100%

バリアフリー化の状況

【鉄軌道駅】

○一日当たりの平均的な利用者数 3,000人以上

事業者名	駅名	段差への対応	視覚障害者誘導用ブロック	障害者対応型トイレ	転落防止設備
JR四国	松山駅	○	○	○	○
	新居浜駅	○	○	○	○
	伊予西条駅	○	○	○	○
	今治駅	○	○	○	○
伊予鉄道	松山市駅	○	○	○	○
	松山市駅前停留所	○	○	—	○
	大街道停留所	○	○	—	○
	古町駅	○	○	○	○
	松山駅前停留所		○	—	○
適合駅数／総数(9)		8／9	9／9	6／6	9／9
H30.3.31現在適合率		89%	100%	100%	100%
R2年度末整備目標		100%	100%	100%	100%

【鉄軌道車両】

区分	総車両数	基準適合車両	H30.3.31現在適合率	R2年度末整備目標
鉄道車両	590	146	24.7%	70%
軌道車両	104	14	13.5%	
合計	694	160	23.1%	

区分	総数	基準適合車両	H30.3.31現在適合率	R2年度末整備目標
バス車両	352	169	48.0%	70%
旅客船	40	19	47.5%	50%

資料：四国運輸局

各施設等の整備目標について

区分		2015(H27)年度末の現状	2020(R2)年度末までの目標	
鉄軌道	鉄軌道駅	86%	○3,000人以上を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	ホームドア・可動式ホーム柵	65路線 665駅	車両厚の統一等の技術的困難さ、停車時分の増大等のサービス低下、膨大な投資費用等の課題を総合的に勘案した上で、優先的に整備すべき駅を検討し、地域の支援の下、可能な限り設置を促進 ※交通政策基本計画において2020年度までに800駅の整備を行う	
	鉄軌道車両	65%	約70%	
バス	バスターミナル	90%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	乗合バス車両	ノンステップバス	50%	約70% (対象から適用除外認定車両(高速バス等)を除外)
		リフト付きバス等	6%	約25% (リフト付バス又はスロープ付きバス。適用除外認定車両(高速バス等)を対象)
船舶	旅客船ターミナル	100%	○3,000人以上を原則100% ○離島との間の航路等に利用する公共旅客船ターミナルについて地域の実情を踏まえて順次バリアフリー化 ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	旅客船	37%	○約50% ○5,000人以上のターミナルに就航する船舶は原則100% ○その他、利用実態等を踏まえて可能な限りバリアフリー化	
航空	航空旅客ターミナル	86%	○3,000人以上を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化	
	航空機	96%	約90%	
タクシー	福祉タクシー車両	15,026台	約28,000台	

※旅客施設は段差解消済みの施設の比率。1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上の施設が調査対象。

資料：国土交通省

②交通モード間のシームレス化の推進

◎取組みの方向

- ⇒交通事業者等関係者の連携による交通機関のダイヤ編成の実施
- ⇒交通モード間のアクセス向上の推進（海と陸、空と陸の連携）
- ⇒将来的なMaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）の導入に向けた検討

複数の交通手段が接続する交通結節点を中心として、交通事業者等関係者は、利用者の視点に立って、交通機関相互の適切・効果的な組合せとなるダイヤ編成に努めるなど、交通機関の相互連携等による交通モード間のシームレス化を推進する。

特に、四方を海に囲まれた四国に位置する本県において、県外からの交流人口を拡大するためには、航路や航空等の広域交通と鉄道やバス等の地域交通の連携を図り、県外からスムーズに県内各地に移動できることが必要であり、広域交通と地域交通間のシームレス化を推進する。

海と陸では、航路の利用者が県内陸上交通機関を使って県内を周遊できるよう協働して利用促進策等に取り組む。空と陸では、松山空港と市街地とのアクセス向上を図る観点から、伊予鉄道の市内電車の空港延伸の実現可能性等について検討を行った結果、空港利用者数の増加や将来的な新技術の導入などの条件を満たす場合には便益が費用を上回ることが確認されたことから、引き続き、空港利用の促進やまちづくりに関する施策との連携など、実現の可能性を高めるための検討を行う。

また、国においても検討が進む、複数の交通手段はもとより、宿泊等の予約などを組み合わせ、スマートフォンアプリ一つでルート検索から予約、決済まで完了し、無駄な待ち時間なく、スムーズに移動できるサービス（MaaS：Mobility as a Service）の導入に向けて、市町や様々な事業者等と検討を重ねる。

### ③利用しやすい料金体系の導入や運行（航）経路・ダイヤ等の改善

#### ◎取組みの方向

⇒利用しやすい料金体系の導入の検討

⇒交通事業者や行政、地域関係者による利用者ニーズに応じた運行（航）経路の見直し（既存路線の延伸・新規就航等）やダイヤ等の改善

交通事業者等は、引き続き、利用しやすい料金体系の導入や利用者ニーズに応じた運行（航）経路やダイヤの改善などに努めることとし、その際には、必要に応じ、行政や地域関係者等とも連携して、バス優先レーン拡充の検討などの運行（航）環境の改善に取り組む。

### ④乗継割引制度の導入

#### ◎取組みの方向

⇒交通事業者等関係者の連携による複数の交通機関の乗継割引制度導入の検討

複数にまたがる交通機関利用時の乗継割引制度の導入について、交通事業者等関係者は、検討を行う。

### ⑤キャッシュレス化やデータ連携等の導入・拡充による利用者サービスの向上

#### ◎取組みの方向

⇒導入済 IC カード（伊予鉄道・JR 四国）の普及と利用エリア・対象の拡大、相互利用の検討

⇒全国相互利用サービスに対応した交通系 IC カードの片利用の導入検討

⇒更なるキャッシュレス化（スマートフォン決済等）やデータ連携など、利便性等の向上につながるシステムの導入・拡充に向けた関係者による検討

交通事業者は、手軽で利便性向上につながる IC カードやスマートフォン決済等の導入により、キャッシュレス化の推進に取り組むとともに、補助金の活用も図りながら、利用エリア・対象の拡大を進める。また、全国相互利用サービスに対応した IC カードの片利用（三大都市圏等で普及している交通系 IC カードを地域独自カードの導入エリアで利用

可能とする仕組み)の導入を図るなど、県外からの訪問者にも対応した取組みに努める。

また、交通事業者は、県や市町と連携し、公共交通の利便性や定時制、速達性、快適性といったサービス向上につながるMaaS等の新たなモビリティサービスの実現に向けて、国の動向を踏まえつつ、相互のデータ連携などの検討を行う。

## ⑥イノベーションを活用したシステム等の導入推進

### ◎取組みの方向

⇒地方における5Gの本格展開も見据え、地域公共交通における自動運転技術の導入の検討

⇒国や自動運転関係事業者による実証実験の誘致促進

⇒その他の技術等(ビッグデータなど)についても積極的に活用

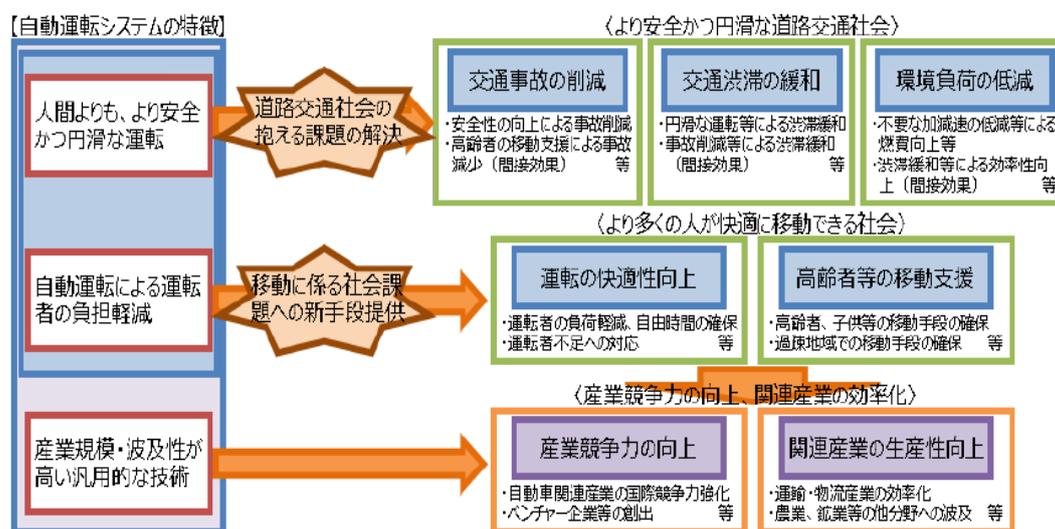
近年、AIやIoT、ビッグデータなど様々な技術開発が進んでおり、地域公共交通においても、生産性の向上や働き方改革への対応といった課題解決等を図るため、その活用が重要となっている。

とりわけ自動運転技術は、高齢化が進行する中、高齢者の移動手段の確保、また、今後更なる人口減少が見込まれる中、過疎地域における移動手段の確保やドライバー不足への対応等の課題解決に当たって重要になると期待されており、本県においても、第5世代移動通信システム(5G)の地方における本格展開も見据え、先進地域における導入事例も踏まえながら、交通事業者や行政が連携し、導入の検討を図るとともに、国や関係事業者による実証実験の誘致に取り組む。

更に、将来的にはMaaSと自動運転を掛け合わせるなど、AIやIoTを活用した新たなモビリティサービスの実現に向け、検討・研究を重ねる。

また、交通事業者においては、例えば、ビッグデータを活用した配車アプリなどの導入を進めるなど、生産性の向上等のもとより、利用者の利便性向上に資するシステムの導入を図る。

### 自動運転システムによる社会的期待(例)



資料：高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議

「官民 ITS 構想・ロードマップ 2019」

## ⑦パーク&ライド、サイクル&ライドの推進

### ◎取組みの方向

- ⇒鉄軌道駅やバス停等での駐車場・駐輪場の整備によるパーク&ライド、サイクル&ライドの推進
- ⇒高速乗合バス停留所（インターチェンジエリア等）での駐車場整備によるパーク&ライドの推進

鉄道・バス等地域公共交通機関への利用移行や、利用者の利便性向上を図るため、交通事業者等は、鉄道ターミナルや高速乗合バス停留所等における駐車場や駐輪場の整備（パーク&ライド、サイクル&ライド）を推進する。

## ⑧自転車を活用した公共交通の推進

### ◎取組みの方向

- ⇒環境面や健康保持の観点から、自転車が利用しやすい公共交通となるよう、サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシーの導入や交通結節拠点での駐輪場、サイクルステーション等自転車を利用しやすい環境の整備を推進
- ⇒まちづくりや観光施策と連携したシェアサイクルの導入など自転車の活用

愛媛県では、自転車をテーマに地域振興に取り組んでおり、サイクルトレイン、サイクルバス、サイクルタクシー等の拡充を進め、自転車の利用しやすい公共交通機関の整備促進に取り組む。

また、自転車の利用者が公共交通機関を利用しやすいよう、駐輪場やサイクルステーション、案内板、マップ等の整備を推進する。

更に、新たに公共性を有する交通手段として、シェアサイクルの導入なども検討する。

## (2) 住民等が主体となった利用の促進

### ①住民・企業等の参加による利用促進のための仕組みづくり

#### ◎取組みの方向

- ⇒地域公共交通の路線沿線地域の関係者（市町、交通事業者、住民、企業、商業施設、医療機関、学校等）による利用促進協議会の組織化と利用促進策等の検討・実施
  - ・地域自身による積極的な利用や交通機関の運営についての検討
  - ・四国まるごと公共交通利用促進キャンペーン
  - ・地域の実情に応じた旅客車両の利活用策の検討
  - ・企業、商業施設、医療機関等地域関係者への財政面での協力要請（財源確保対策の検討
  - ・地域公共交通に関する有識者の活用による各地域の組織の活性化と各地域利用促進組織への斡旋

地域公共交通は、地域が主体となって地域全体で守り育てるという意識を共有し、利用促進を図るため、地域の関係者による協議・協働の場を設置し、積極的な利用促進、地域

の実情に応じた持続可能な移動手段の確保（運送手段の限られた地域における効率的な車両の活用等）や利用促進の仕組みづくり、更には財源確保対策の検討などに取り組んでいく。

## ②住民が主役という意識の醸成と効果的な情報発信の強化

### ◎取組みの方向

⇒公共交通機関への利用転換を総合的に推進する施策である「モビリティ・マネジメント」への積極的な取組み、公共交通機関の利便性向上等のための施策の推進

- ・行政の地域公共交通利用促進に係るキャンペーン（「四国まるごと公共交通利用促進キャンペーン」等）や交通事業者と行政等関係者の協働による学校教育での電車・バスの乗り方教室等の充実
- ・都市イベントを活用した公共交通の魅力のPR
- ・県ホームページ等を活用した地域公共交通関連情報（公共交通機関を利用した県外から県内へのアクセス情報等）の積極的な提供

⇒県や市町、事業者等によるノーマイカー通勤デーの拡充

- ・参加者の拡充のための参加メリット・周知方法の見直し
- ・国のエコ通勤優良事業所認証制度との連携

⇒行政や企業等における自家用車利用を控えバス・鉄道等を利用したノーマイカー（エコ）出張の推進

県・市町・交通事業者等は、「四国まるごと公共交通利用促進キャンペーン」や「電車・バスの乗り方教室」の充実、インターネット等の電子媒体の活用による地域公共交通利用の一層のPRなど、モビリティ・マネジメントへの積極的な取組みを通じて、過度に自動車に頼る状態から公共交通機関を日常的に「かしこく」使う方向への自発的な転換を促していく。

特に、住民や利用者に対する情報発信を強化し、地域公共交通の活性化に果たす住民の役割の重要性、住民主役の取組みの必要性（住民自身の利用がなければ地域公共交通の維持は不可）についての理解促進に努めるとともに、その優位性（安全・安心・定時性・低環境負荷・健康増進等）の周知に努める。更に、インターネット等を活用し、運行（航）ルートやダイヤ、乗換案内といった情報を提供するなど、地域公共交通の利便性を向上させ、利用者数の増加を図る。

また、引き続き、本県で行政や事業者等が一体となって取り組んでいるノーマイカー通勤デーを推進するとともに、国のエコ通勤優良事業所認証制度との連携やノーマイカー出張等の様々な取組みを展開する。

## 施策テーマ3 / 地域が発展する愛媛の公共交通

### ☆施策の展開方向（重点的に取り組むべき方向）

#### （1）四国の新幹線導入など鉄道の抜本的高速化への取組み

#### ◎取組みの方向

- ⇒四国の新幹線実現を図るため、整備計画への格上げに向けた調査実施等の国への要望
- ⇒四国の鉄道の抜本的高速化に向けた機運の醸成

平成 27 年 3 月の北陸新幹線の開業、それに続く平成 28 年 3 月の北海道新幹線の開業など全国各地で新幹線整備が進展する中、四国の新幹線構想は、昭和 48 年の基本計画決定以来、依然として整備新幹線への格上げがされておらず、鉄道の抜本的高速化について、本県・四国は他地域に比べて大きく遅れている。

県内各地域間や、県内と県外の都市間の時間距離の短縮が図られる新幹線の導入は、利用者の利便性の向上はもちろん、観光交流の拡大といった地域振興や経済活性化にも大きな役割を果たすと期待され、四国 4 県や経済団体等が実施した「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」において、整備方法によっては投資の効率性を図る費用便益比が「1」を超え、四国の新幹線整備の妥当性が示されている。

また、新幹線の導入による鉄道需要の増加は、輸送密度の低いローカル線を担っている JR 四国の抜本的な経営基盤の強化につながり、四国の鉄道ネットワークの維持にも資すると考えられる。

更に、平成 30 年 7 月豪雨の際に、山陽新幹線を活用して被災した在来線の代替輸送が実施されたように、新幹線は高規格な構造物で建設され、地震などの災害対策としても重要であり、官民一体の推進組織として平成 29 年に設立した「愛媛県新幹線導入促進期成同盟会」を中心に、県内・四国への新幹線等の導入について、国への要望や地元の機運醸成等に引き続き取り組むとともに、四国の推進組織である「四国新幹線整備促進期成会」との連携を一層強化し、国への働きかけを強化・推進していく。

### (2) 高速乗合バス路線の維持・拡充

#### ◎取組みの方向

- ⇒東予（今治市・西条市・新居浜市・四国中央市等）や南予（大洲市・八幡浜市・西予市・宇和島市等）からの発着・経由路線の設定（新規路線の運行や既存路線の経由等）、高速乗合バスの乗継に向けた検討（高速乗合バス停留所でのパーク＆ライド等も含む）

都市間バス輸送である高速乗合バスは、首都圏や関西圏などニーズの高いエリアと県内各地を結ぶ広域交通として重要な地域公共交通であり、一層の利便性向上が求められるとともに、その収益が、生活バスの原資にもなっていることから、利用者増に向けて、交通事業者や市町等関係者は、路線数や運行本数の増加、更には乗降場所の追加などの充実策を図っていく。

### (3) 本県と県外を結ぶフェリー航路等の維持・拡充

#### ◎取組みの方向

- ⇒高速道路の通行料金割引等の影響を受けるフェリー航路等支援の国への要望（本四間フェリー等と高速道路の乗継割引の実施など）
- ⇒航路利用の優位性・快適性の周知や陸上交通との連携、観光イベントとのタイアップ等によるフェリー航路等の利用促進策の推進

本県と県外を結ぶフェリー航路等は、高速道路料金施策の影響等により、利用者が激減し、航路の廃止が相次ぐなど厳しい状況となっているが、利用者の利便性向上（多様な選択肢の確保）はもとより、環境負荷の低減につながるモーダルシフトの推進、更には、大規模災害発生時の緊急輸送手段の確保の観点からも、欠かすことのできないものである。

県においては、フェリー航路等への支援を国に要望するほか、事業者や行政、観光等関係者が連携した航路の利用促進、JRなどの他の交通事業と連携した切符の作成等を行うとともに、支援のあり方について検討を進めていく。

#### （４）国内外との航空路線の拡充

##### ◎取組みの方向

- ⇒松山空港の国内・国際定期路線の拡充等に向けた航空会社への要望
- ⇒松山空港利用促進協議会による利用促進策の実施
- ⇒松山空港の受入環境の強化

本県の空の玄関口である松山空港の国内・国際定期路線の維持・拡充（増便・新規路線就航）と、より利便性の高いダイヤの実現に向け、引き続き、県や関係者による航空会社への働きかけを行うとともに、松山空港の利用促進のための様々な取組みを進める。

国内線は、東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後も見据え、今後一層の増加が見込まれる訪日外国人旅行者を本県に呼び込み、地域の活性化につなげるため、大都市圏と松山を直結する路線の一層の充実に取り組むとともに、地域間交流の拡大を図るため、直行便のない地域との路線開設に向け、積極的な路線誘致活動を展開する。

また、国際情勢等の影響を受けやすい国際線については、既存3路線の利用促進に努め、増便を目指すとともに、経済成長著しいアジア諸国など新規路線就航の可能性を探りながら、国際線ネットワークの拡充に取り組む。

更に、松山空港では、平成30年度の利用者数が中四国の空港で最多となる312万人まで増加する中、駐機スポットは近隣の同規模空港に比べて少なく、また、旅客ビルも狭隘化する等の課題があるため、国や関係機関と緊密に連携しながら、国際線スポットの増設や国際線ビルの拡張など、受入環境を強化する取組みを進める。

#### （５）駅・港・空港等と観光地や市街地のアクセスの向上などの観光ニーズに対応した取組み

地域公共交通機関においては、その利用に観光ニーズを取り込んでいくことも求められており、県内外からの移動拠点である駅・港・空港や高速バスのバス停と、観光地や大規模集客施設（愛媛県総合運動公園等）、市街地域との物理的・時間的なアクセスの一層の向上も重要な将来的課題となっており、市内電車の空港延伸の可能性を高めるための施策も含め行政や交通事業者等関係者が連携して検討を進めていく。

また、来訪者が観光ルートを計画する段階で情報を得られるようウェブサイト等に必要な情報を掲載するとともに、駅等に到着後の情報提供として公共交通マップや、今後ますます増加が見込まれる訪日外国人旅行者に対応した外国語案内・表記などを充実させる。

更に、JR松山駅付近では、交通渋滞・踏切事故や市街地分断の解消、県都松山の陸の玄

関口にふさわしい魅力あるまちづくりを推進するため、連続立体交差事業、土地区画整理事業等の一体的な整備が行われているほか、松山市においては、松山市駅周辺の整備（路面電車と郊外電車の近接化等を計画）を進めることとしているなど、公共交通の結節点の強化を関係者が連携して取り組んでいく。

◆将来的な課題

- ◇市街地から駅・港・空港・高速バスのバス停等への一層のアクセスの向上
- ◇JR 四国と伊予鉄道の相互接続

施策テーマ4 / 環境に優しい愛媛の公共交通

☆施策の展開方向（重点的に取り組むべき方向）

(1) 環境負荷の小さいバス・鉄道・フェリー等への利用転換

◎取組みの方向

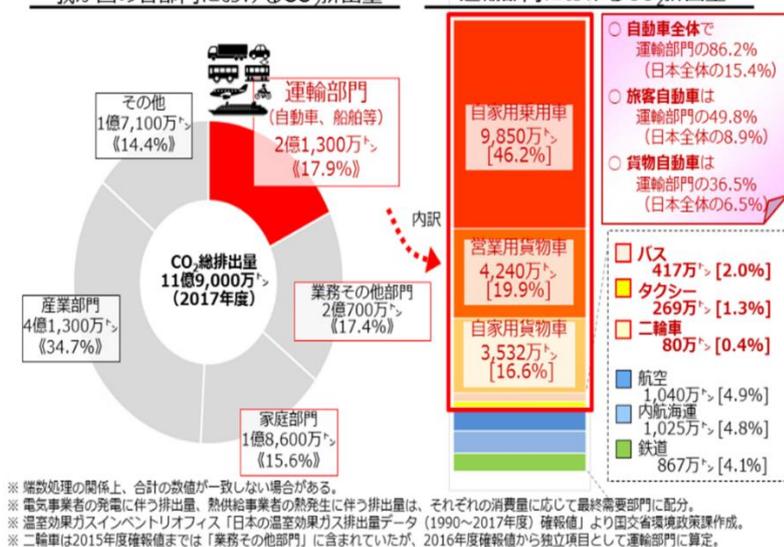
- ⇒県によるノーマイカー通勤デーの拡充（実施日や参加者の拡充）〔再掲〕
- ⇒行政や企業等における自家用自動車利用を控えバス・鉄道等を利用したノーマイカー（エコ）出張の推進〔再掲〕

自家用自動車に比べ輸送量当たりの二酸化炭素排出量が少なく、環境に優しいバス・鉄道・フェリー等の優位性について、行政や交通事業者等関係者は広く周知し、マイカーから地域公共交通への利用転換（行政や企業のノーマイカー通勤デー・ノーマイカー出張の積極的な実施等）を更に促進する。

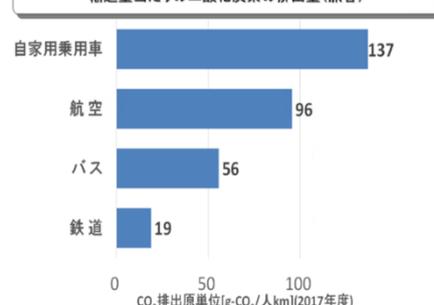
運輸部門における二酸化炭素排出量

我が国の各部門におけるCO<sub>2</sub>排出量

運輸部門におけるCO<sub>2</sub>排出量



輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)



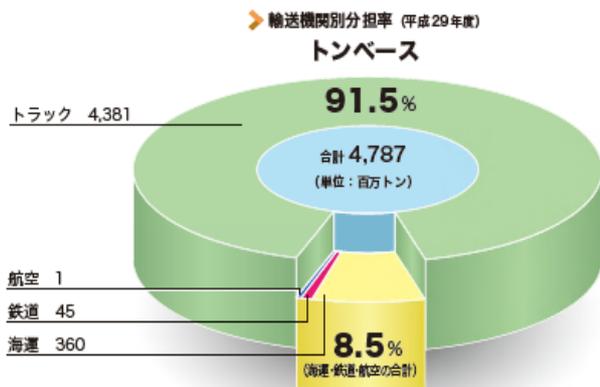
資料：国土交通省

## (2) モーダルシフトの推進

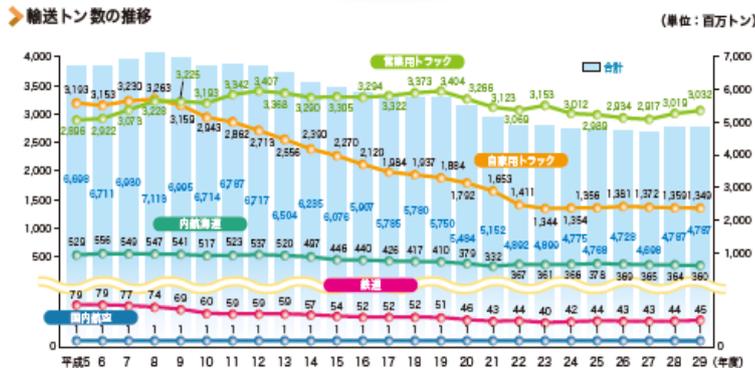
### ◎取組みの方向

⇒陸上のトラック輸送から海上輸送や鉄道貨物輸送への利用転換策  
(インセンティブ方策)の検討

物流は、トラック輸送が国内貨物輸送の約9割(トンベース)を担っており、県民生活や産業の維持に欠かせないものとなっているが、海に囲まれた四国においては、フェリー航路といった輸送手段もあり、多様な公共交通機関の利活用の観点に加え、物流における二酸化炭素削減の観点等から、環境負荷の小さいフェリーや鉄道等を活用した貨物輸送への転換促進策等について、県や交通事業者、物流業者等関係者による検討を行う。



### ▶ 輸送トン数の推移



資料: 国土交通省「自動車輸送統計年報」ほか各種統計  
 (注): 1. 平成22年度は、23年3月、また23年度は23年4月の北海道運輸局と東北運輸局のデータを除く  
 2. 営業用トラックについては22年10月より、調査方法および集計方法を変更したことに伴い、22年9月以前の累計数値の公表値とは、時系列上の連続性が担保されないため、数値の連続性を図る観点から採算換算を数値の上、算出している  
 3. 合計は輸送機関別の百万トン未満を四捨五入後に計算したものである



資料: 日本のトラック輸送産業現状と課題 2019 ((公社) 全日本トラック協会)

資料: 国土交通省

## (3) 車両・船舶等のEV・ハイブリッド・省エネ化やエコドライブの推進

### ◎取組みの方向

⇒EV車両(バス、タクシー等)の導入促進、エコドライブの推進  
 ⇒鉄道車両・船舶における省エネルギー化の推進(車両更新等整備時の導入)

交通事業者は、バス・タクシー・鉄道車両、船舶等の導入に当たって、各種補助制度なども活用しながら、EV・ハイブリッド・省エネ化等のエネルギー効率の良い車両等の導入やバイオディーゼル燃料の使用に努めるとともに、エコドライブの推進にも取り組む。

☆施策の展開方向（重点的に取り組むべき方向）

（1）複数交通ルートの維持・確保

◎取組みの方向

- ⇒本県と県外を結ぶフェリー航路等の維持・拡充（再掲）
- ⇒補助制度活用等による生活バス、離島航路の維持

本州・九州と愛媛、また、島しょ部と陸地部とのアクセスについて、災害発生時に対応できる複数ルートの確保のため、行政や交通事業者等関係者は、陸上ルートに加え、海上ルート（フェリー航路等）の維持・拡充に向けた取組みを進める。

（2）災害に強い施設整備の推進

◎取組みの方向

- ⇒ターミナル施設や路線等の防災対策の実施
- ⇒鉄道の抜本的高速化の推進（再掲）

耐震性の強化など鉄道・港湾・空港等のターミナル施設・路線等の防災対策について、施設管理者や交通事業者等関係者は補助制度等を活用しながら、一層の整備を進めていく。

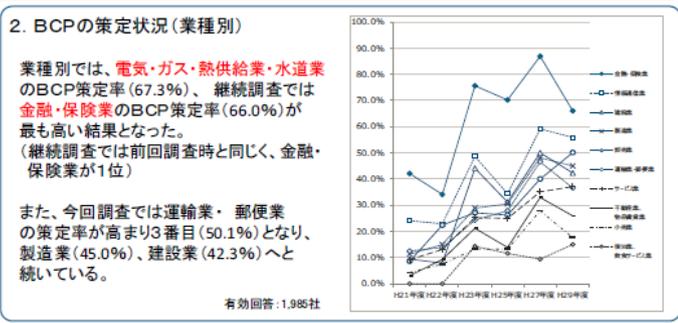
また、四国への新幹線の導入は、路線等の高規格化が図られるなど災害に強い鉄道づくりが推進されることとなるため、県等関係者は新幹線実現を目指した取組みを進めていく。

（3）交通事業者・運輸事業者の事業継続計画（BCP）の策定

◎取組みの方向

- ⇒BCP策定に係る支援制度等も活用し、平成30年7月豪雨を踏まえた事業継続計画（BCP）の策定や計画内容更新の推進

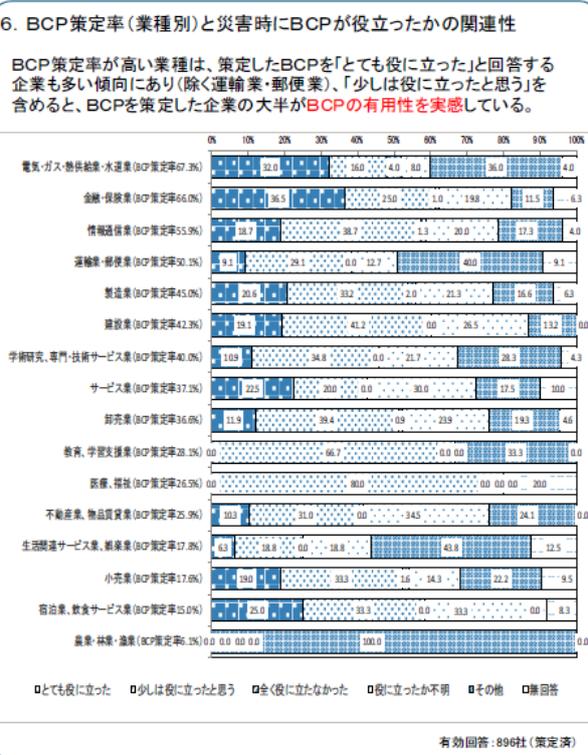
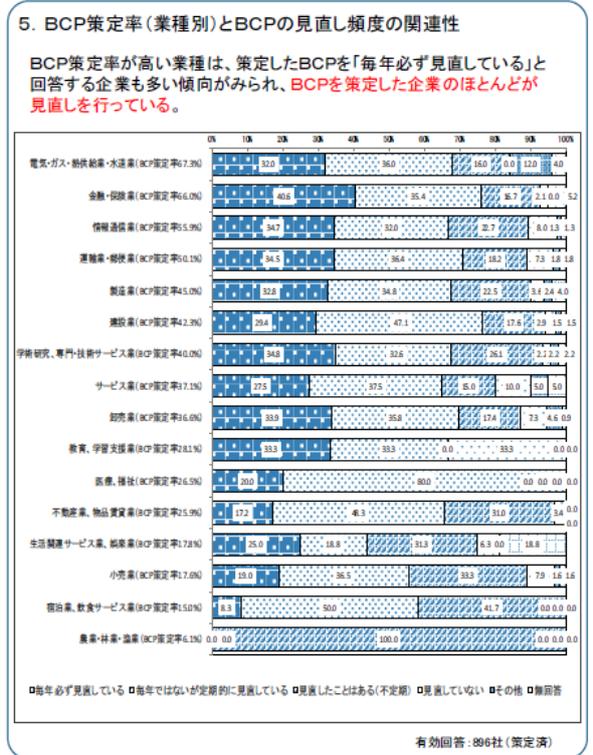
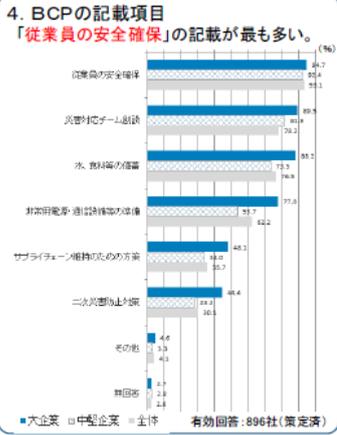
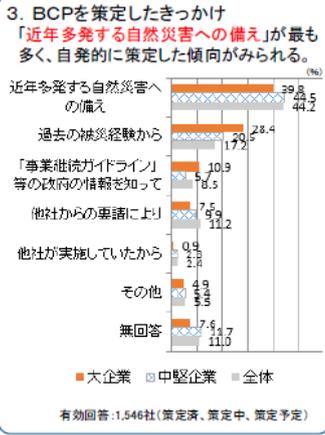
災害発生時のダメージを最小限にとどめ、地域の生命線となる交通ネットワークの維持と早期復旧を図るため、平成30年7月豪雨の経験も生かし、交通事業者・運輸事業者は、緊急時の事業継続方法等を定めた事業継続計画（BCP）の策定など災害発生時の迅速・的確な対応が可能となるよう努める。



- ・大企業: 資本金10億円以上かつ常用雇用者数50人超等
- ・中堅企業: 資本金10億円未満かつ常用雇用者数50人超等
- ・その他企業: 資本金1億円超かつ大企業・中堅企業以外

	発送数	回収数	回収率(%)
大企業	1,775	724	40.8
中堅企業	1,556	582	37.4
その他企業	1,828	679	41.7
合計	4,959	1,985	40.0

アンケート方法について  
 ・実施時期: 平成30年2月~3月  
 ・郵送調査(web回答含む)



#### (4) 県・市町における災害時の応援協定の体制整備

##### ◎取組みの方向

⇒これまでの活動に基づく各応援内容の改善策の検討等

⇒市町における大規模災害時における各地域交通関係者との応援協定の締結

東日本大震災や熊本地震、平成 30 年 7 月豪雨などにおける実績を踏まえ、行政と、大規模災害時における人員・物資の緊急輸送体制の確保等を内容とする応援協定を締結している団体が、円滑に緊急輸送等の支援活動に従事できるよう改善策の検討等を進め、災害に強い体制づくりに一層取り組む。

## VI 指針の推進体制

本指針を推進し、愛媛の地域公共交通の活性化を実現するためには、行政、交通事業者、県民・地域が「地域全体で守り育てる」という基本方針の下、連携・協働して、様々な取組みを積極的に進める必要がある。



◎ 市町においては、現在、行政、交通事業者、地域関係者等が参画し、それぞれの地域の公共交通のあり方や役割分担、活性化方策についての検討・合意形成を図る組織（地域公共交通会議・「活性化再生法」に基づく法定協議会・航路改善協議会等）が設置されるなど推進体制の整備が進められているところであるが、こうした推進体制の全県的整備を進め、地域公共交通活性化に向けた各地域での取組みを更に推進する。

◎ 国・県・市町や交通事業者・団体、地域づくり団体、利用者、学識経験者等で構成する「愛媛県地域交通活性化推進会議」が、全県的な取組みについて推進方策を検討するとともに、各地域や交通事業者等関係者の取組状況の把握や支援に努めるなど、本指針の推進役となって、地域公共交通の活性化に取り組む。

また、東予・中予・南予地域の特性に応じた活性化への取組みについては、各地方局に設置されている「愛媛県地域交通活性化地区協議会」が中心となり、事業実施に当たっての市町や交通事業者、地域関係者との調整や情報共有を図る。

更に、国・県・市町や交通事業者、道路・港湾管理者、利用者等で構成する「愛媛県地域公共交通網再編協議会」においては、愛媛県地域公共交通網形成計画等に位置付けられた事業の実施に係る連絡調整などを進め、持続可能な地域公共交通網の再構築に努める。

◎ 更に、「予土線利用促進対策協議会」などの利用促進組織においては、引き続き、地域関係者等との連携・協働のもと、地域公共交通の活性化に向けた取組みを一層強化するとともに、必要に応じ、路線や航路の維持等に係る新たな組織設置も検討する。

## 本県の地域交通活性化の推進体制

人口減少や過疎化、マイカーの普及など交通を取り巻く環境の著しい変化等により、存続が危ぶまれる地域の公共交通を維持・確保するとともに、本県の総合的な地域交通体系のあり方を検討し、地域交通の活性化を推進する。

### 愛媛県地域交通活性化推進会議（本庁）

「総合的な地域交通体系のあり方」という政策的視点で  
地域交通関係者が継続的に協議する場（常設機関）

#### 本部会議

- ・地域公共交通の維持・確保、活性化に関する検討
- ・地域公共交通活性化のための指針（あり方）に関する検討
- ・生活交通確保維持改善計画の策定及び事業の評価に関する検討
- ・その他地域交通の活性化に関する検討



地域の実情に応じて生活交通の確保に  
関する事項を検討・報告

### 愛媛県地域交通活性化地区協議会（地方局）

#### < 航路・バス・鉄道 >

- ・生活交通確保維持改善計画（バス・航路・鉄道）の策定及び事業の評価に関する検討
- ・具体的な生活交通の確保に関する検討
- ・その他各地方局管内の生活交通の確保に関する検討

生活交通確保維持改善計画とは・・・

国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金を活用するための計画

