

1.2 公共交通の状況

1.2.1 公共交通ネットワークの状況

(1) 公共交通ネットワーク

1) 東予地域

東予地域の公共交通ネットワークをみると、鉄道では、JR 予讃線が東西に通っている。路線バスは、今治市のほぼ全域のほか、新居浜市、西条市、四国中央市の市街地で主に東西方向のネットワークを形成している。コミュニティバスは、上島町のほか、新居浜市、西条市、四国中央市の山間部で運行されている。航路については、今治市から市内の離島や上島町へ、上島町内の各島間や広島県尾道市へ、新居浜市から市内の離島への離島航路のほか、広島方面への広域航路がある。また、新居浜市、西条市からは大阪・兵庫方面への広域航路がある。

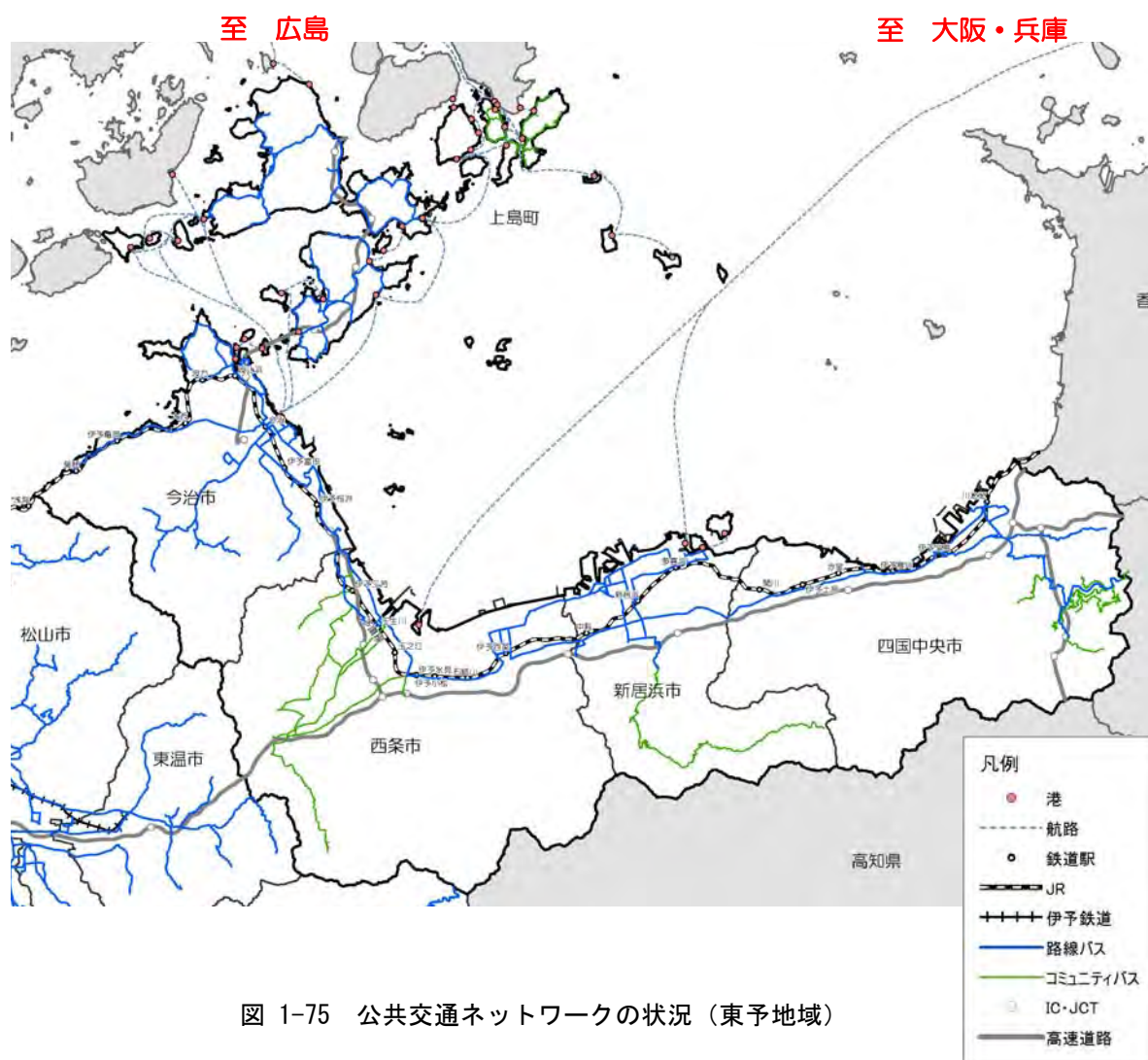


図 1-75 公共交通ネットワークの状況（東予地域）

2) 中予地域

中予地域の公共交通ネットワークをみると、鉄道では、JR予讃線が南北に通っており、松山市内から松前町、伊予市及び東温市へ伊予鉄道が通っている。路線バスは、松山市、東温市、久万高原町、松前町、砥部町内で運行されており、コミュニティバスは、伊予市や久万高原町で運行されている。航路については、松山市から中島などへの離島航路や、広島、山口、福岡方面への広域航路がある。また、中予地域には愛媛県唯一の空港である松山空港が立地している。



図 1-76 公共交通ネットワークの状況 (中予地域)

3) 南予地域

南予地域の公共交通ネットワークをみると、鉄道では、宇和島市から松山方面へ JR 予讃線、高知方面へ JR 予土線が通っている。路線バスは、各市町間を連絡するように通っており、鉄道のない愛南町は、路線バスが多く通っている。コミュニティバスは、八幡浜市及び伊方町以外の市町で運行されているが、大洲市や松野町、鉄道のない西予市東部などで運行路線が多い状況にある。航路については、大洲市、八幡浜市、宇和島市内の離島航路のほか、八幡浜市及び伊方町から大分方面への広域航路がある。

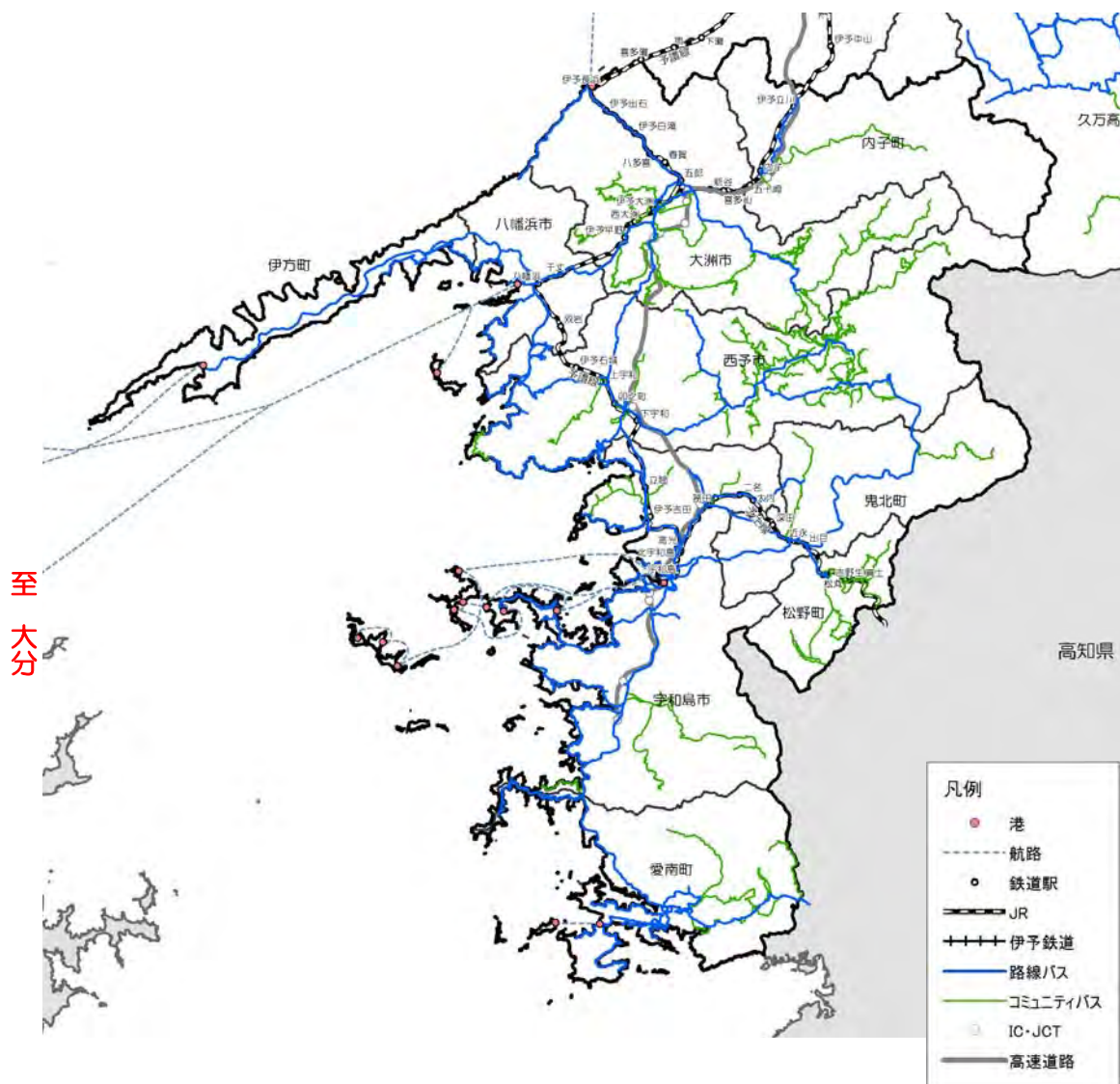


図 1-77 公共交通ネットワークの状況（南予地域）

(2) 拠点施設等の立地状況

1) 東予地域

(i) 拠点施設の立地状況

拠点施設の立地状況をみると、多くの施設が幹線バス路線の500m圏域に位置しており、アクセスは比較的良好な状況にある。一方で、幹線バス路線を利用できない住民は、身近な生活圏での拠点施設へのアクセスが困難であることが想定され、身近な拠点施設の適正な配置や拠点施設への移動手段の確保が必要な状況にある。

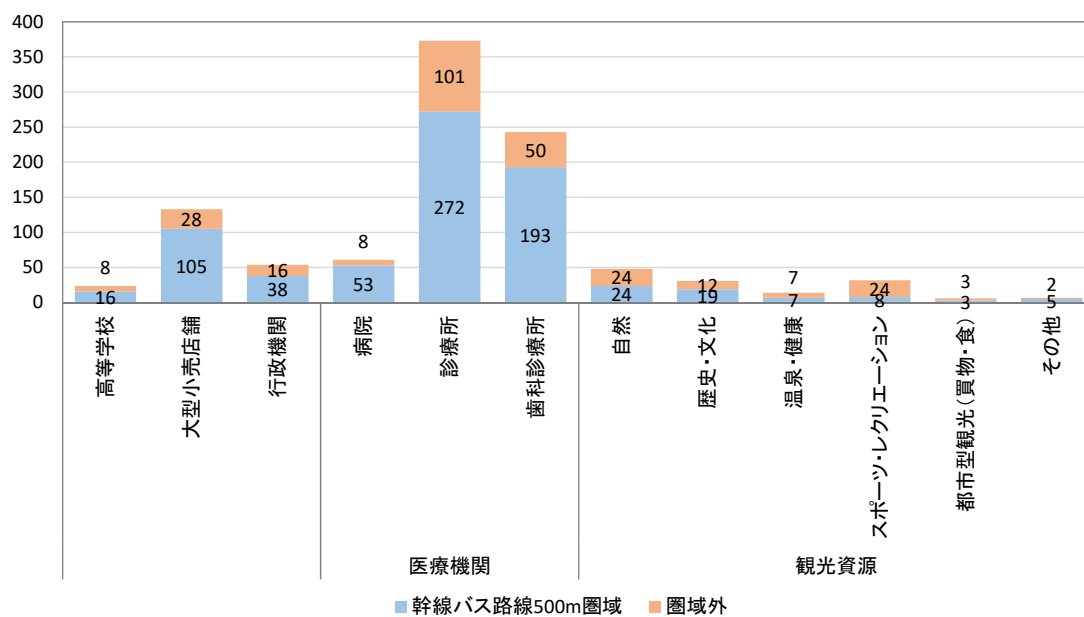


図 1-78 拠点施設の立地状況（東予地域）

(ii) 行政機関（国・県）の立地状況

行政機関（国・県）の立地状況をみると、今治市、新居浜市、西条市、四国中央市の鉄道沿線に多く立地している。

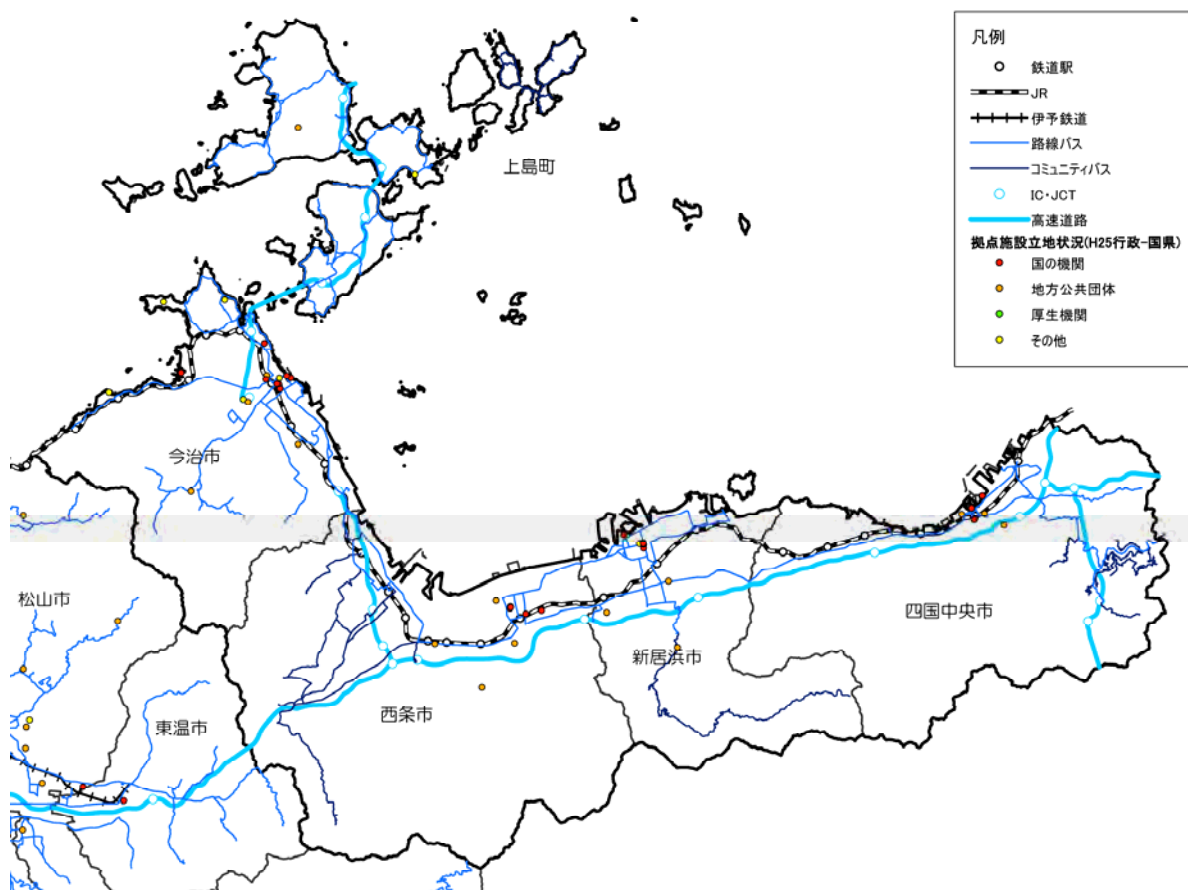


図 1-79 行政機関（国・県）の立地状況（東予地域）

資料：国土数値情報（平成 25 年度）

(iii) 行政機関（市町）の立地状況

行政機関（市町）の立地状況をみると、本庁舎は、各市町の中心部に立地しており、上島町以外は、鉄道に近い位置に立地している。その他の施設は、広範囲に点在しているが、鉄道沿線やバス路線沿線が多くなっている。

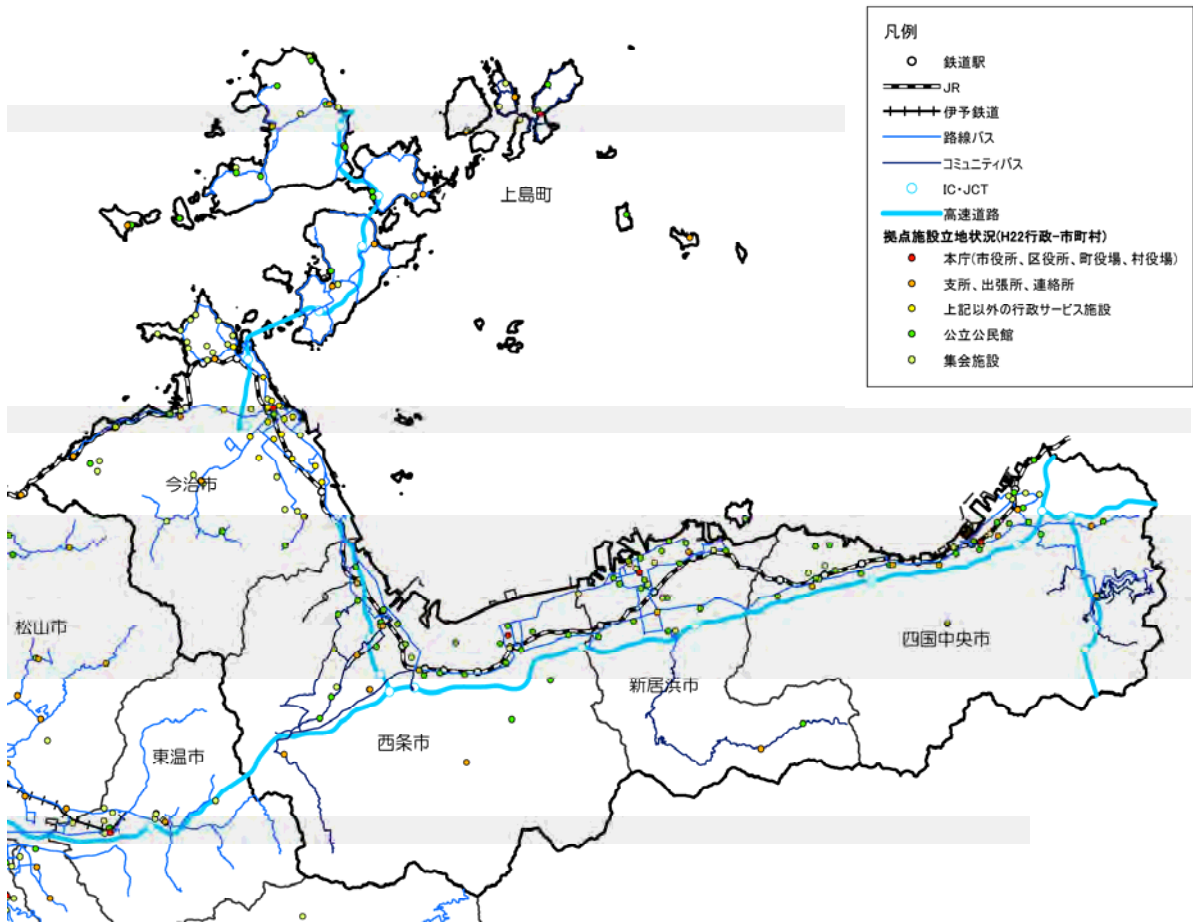


図 1-80 行政機関（市町）の立地状況（東予地域）

資料：国土数値情報（平成 22 年 4 月時点）

(iv) 高等学校の立地状況

高等学校の立地状況をみると、今治市の離島や上島町を除き、鉄道に近い地域に立地している。

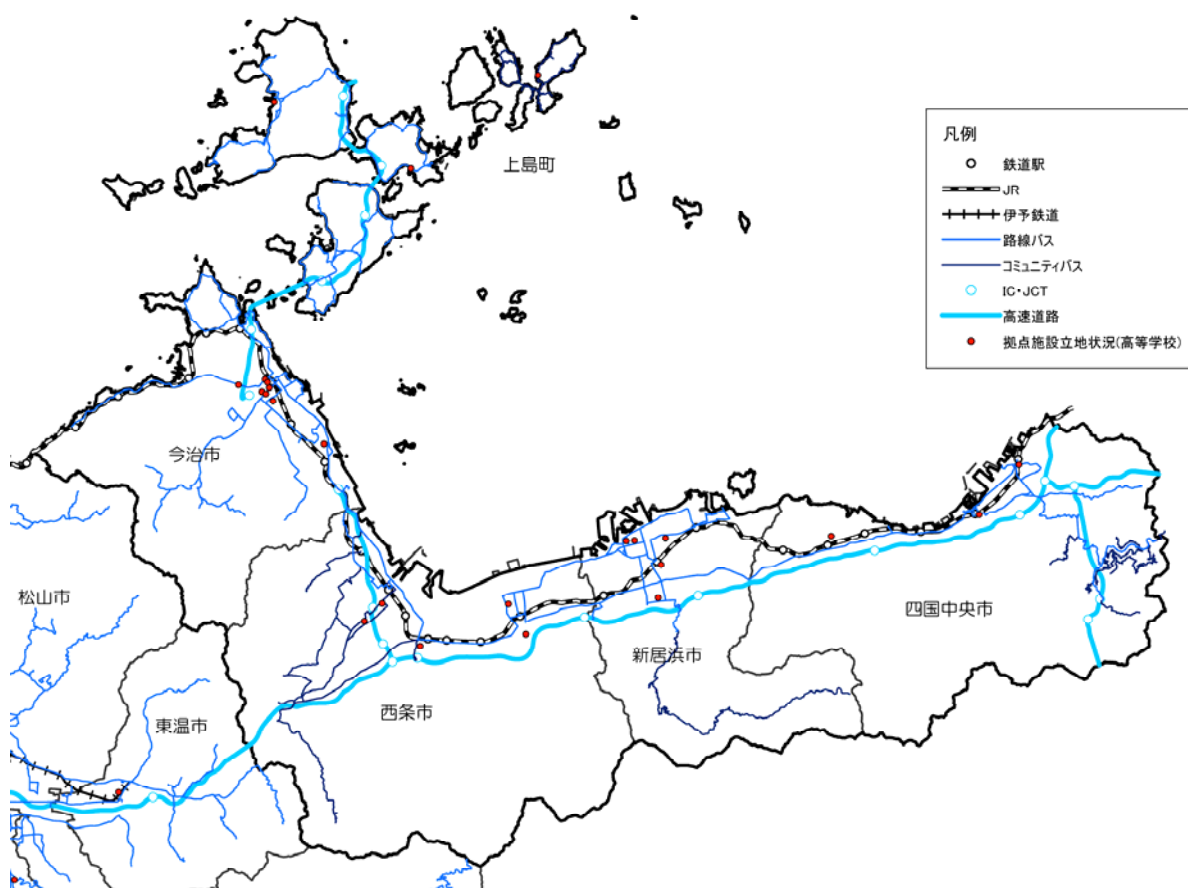


図 1-81 高等学校の立地状況（東予地域）

資料：愛媛県（平成 28 年度）

(v) 大型商業施設の立地状況

大型商業施設の立地状況をみると、今治市、新居浜市、西条市、四国中央市の鉄道沿線やバス路線沿線に多く立地している。

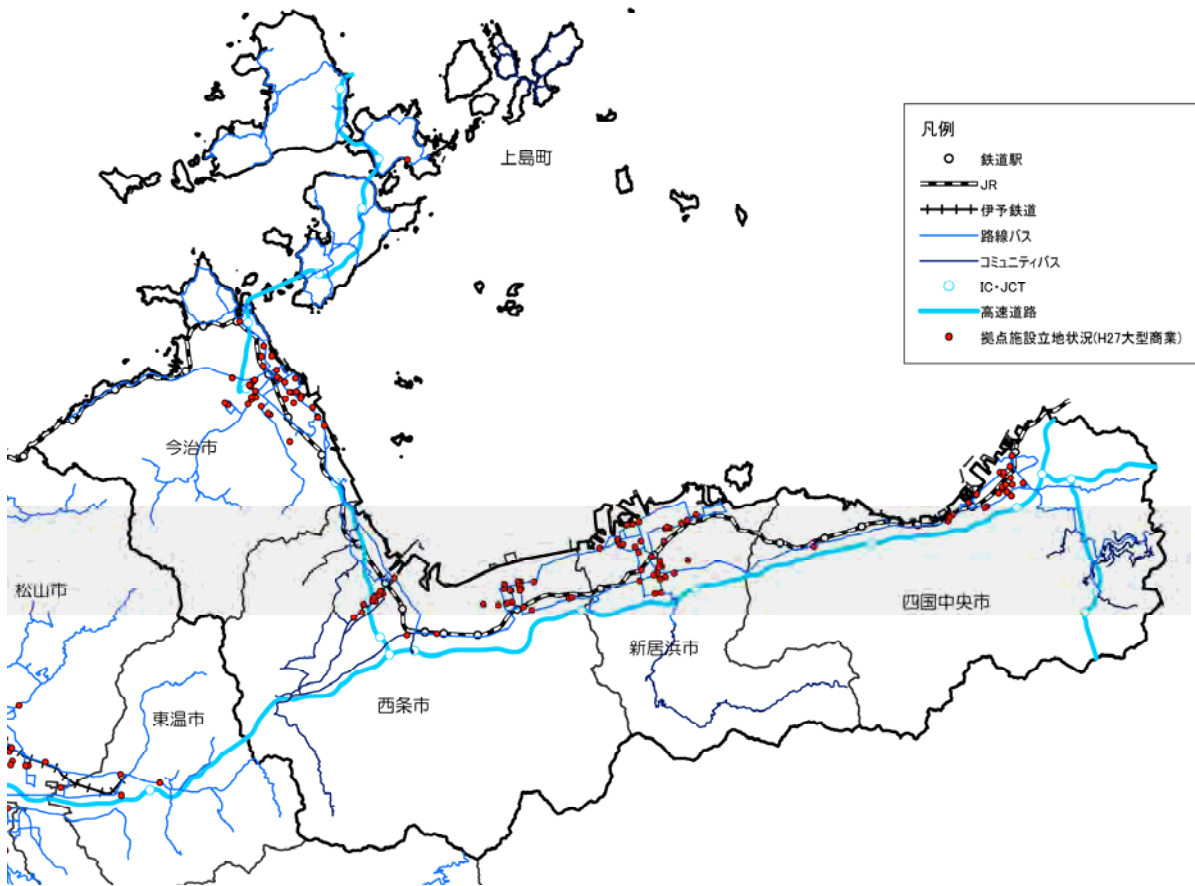


図 1-82 大型商業施設の立地状況（東予地域）

資料：大型商業店舗総覧 2017（平成 28 年 7 月時点）

(vi) 医療施設の立地状況

医療施設の立地状況を見ると、今治市、新居浜市、西条市、四国中央市の広い範囲に数多く立地している。

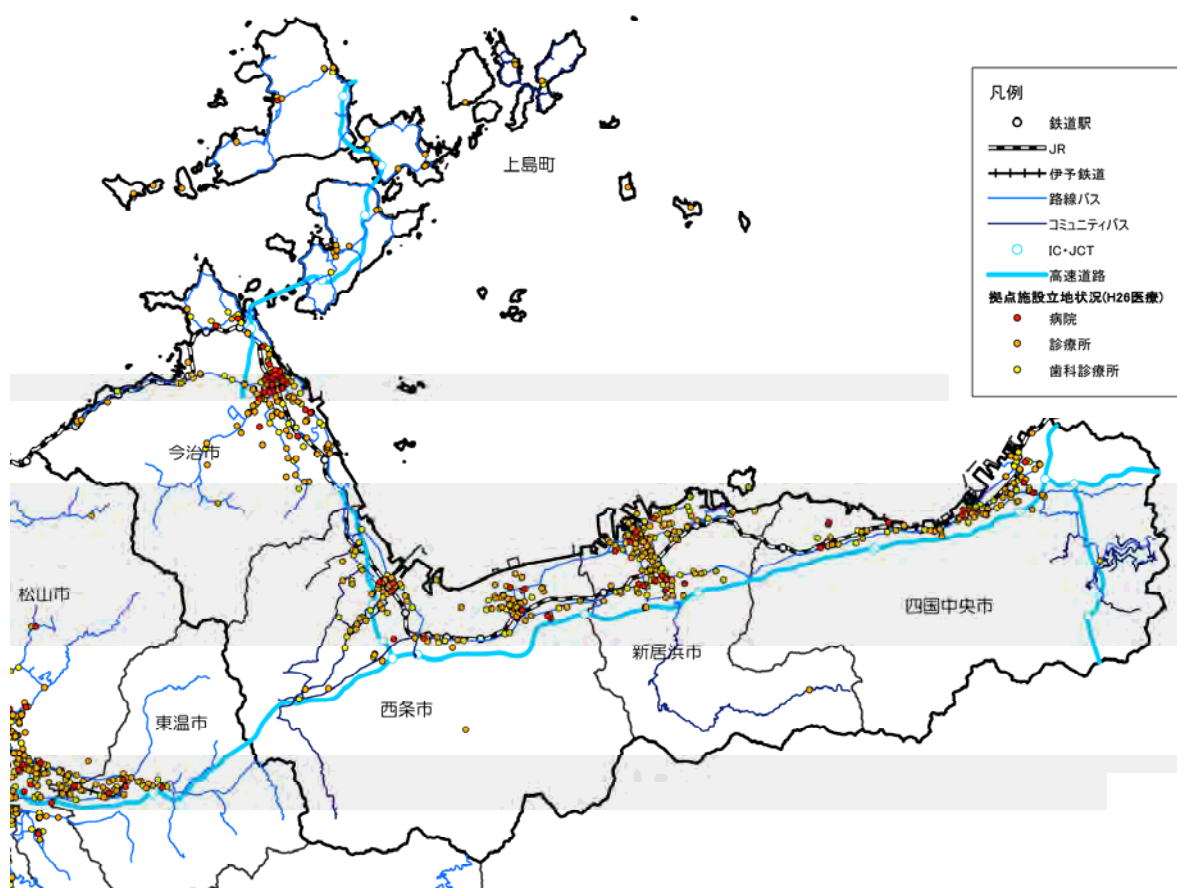


図 1-83 医療施設の立地状況（東予地域）

資料：国土数値情報（平成 22 年 9 月時点）

(vii) 観光資源の分布状況

観光資源の分布状況を見ると、鉄道沿線や高速道路沿線に多いが、広範囲にさまざまな施設が点在している。全体的に、自然、スポーツ・レクリエーション分野の資源が多くなっている。

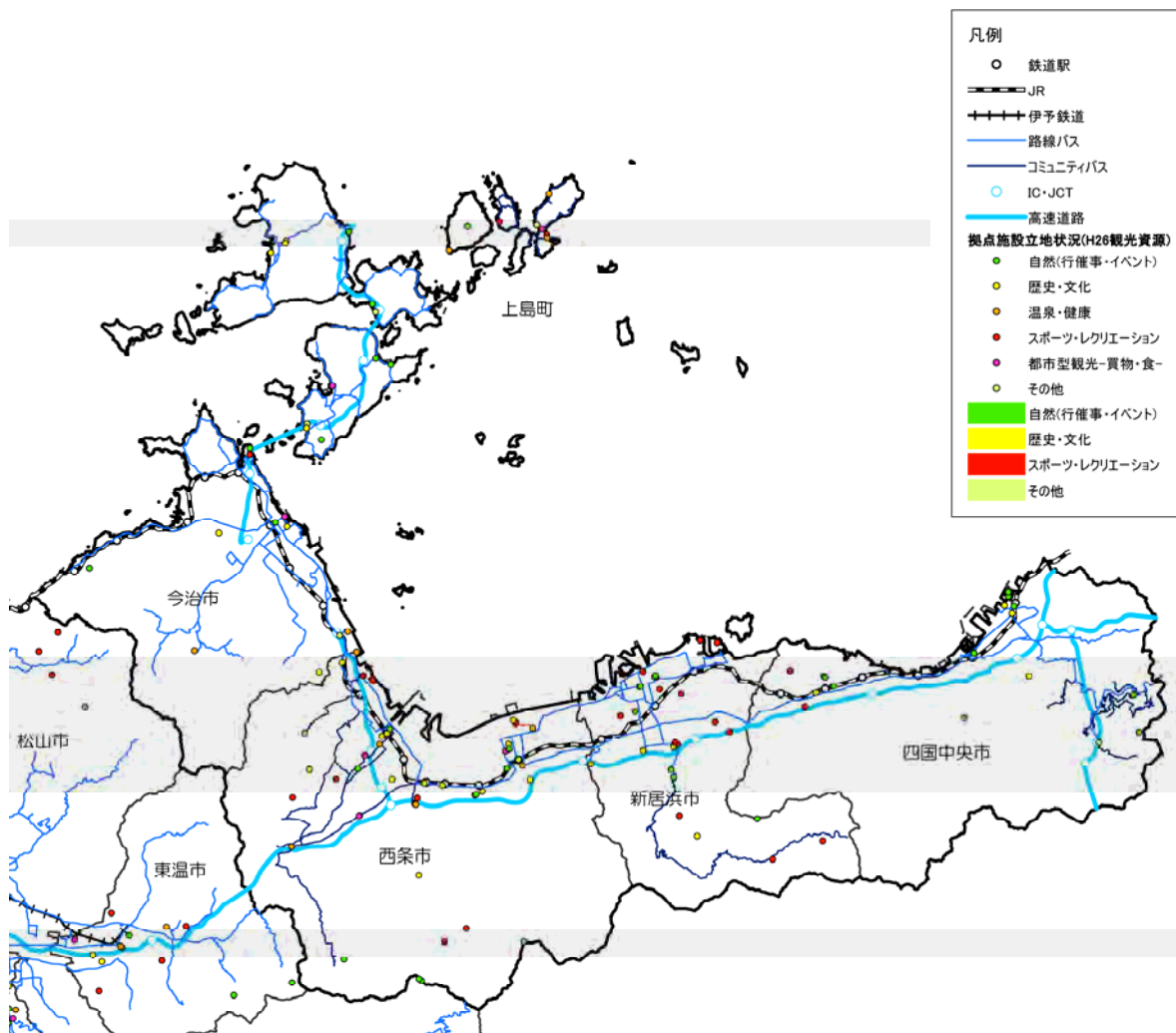


図 1-84 観光資源の分布状況（東予地域）

資料：国土数値情報（平成 26 年 9 月時点）

2) 中予地域

(i) 拠点施設の立地状況

拠点施設の立地状況をみると、多くの施設が幹線バス路線の500m圏域に位置しており、アクセスは比較的良好な状況にある。一方で、幹線バス路線を利用できない住民は、身近な生活圏での拠点施設へのアクセスが困難であることが想定され、身近な拠点施設の適正な配置や拠点施設への移動手段の確保が必要な状況にある。

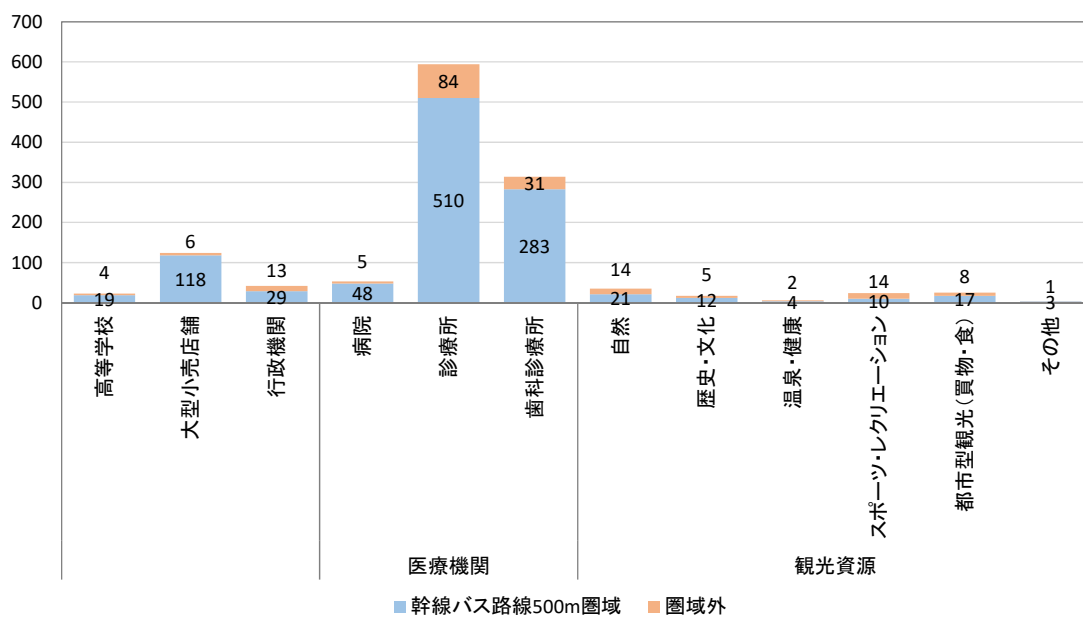


図 1-85 拠点施設の立地状況 (中予地域)

(ii) 行政機関（国・県）の立地状況

行政機関（国・県）の立地状況をみると、松山市中心部の伊予鉄道沿線に集積している。



図 1-86 行政機関（国・県）の立地状況（中予地域）

資料：国土数値情報（平成 25 年度）

(iii) 行政機関（市町）の立地状況

行政機関（市町）の立地状況をみると、本庁舎は、各市町の中心部に立地しており、久万高原町、砥部町以外は、鉄道に近い位置に立地している。その他の施設は、広範囲に点在している。



図 1-87 行政機関（市町）の立地状況（中予地域）

資料：国土数値情報（平成 22 年 4 月時点）

(iv) 高等学校の立地状況

高等学校の立地状況をみると、鉄道沿線が多いが、久万高原町や砥部町などでは、鉄道から離れた地域にも高等学校が立地している。



図 1-88 高等学校の立地状況（中予地域）

資料：愛媛県（平成 28 年度）

(v) 大型商業施設の立地状況

大型商業施設の立地状況を見ると、松山市内の広い範囲に数多く立地しており、鉄道やバス路線の沿線が多くなっている。松山市以外では、伊予市の中心部に多く立地している。



図 1-89 大型商業施設の立地状況（中予地域）

資料：大型商業店舗総覧 2017（平成 28 年 7 月時点）

(vi) 医療施設の立地状況

医療施設の立地状況を見ると、松山市、伊予市、東温市、松前町の広い範囲に数多く立地しているが、鉄道やバス路線沿線が多くなっている。

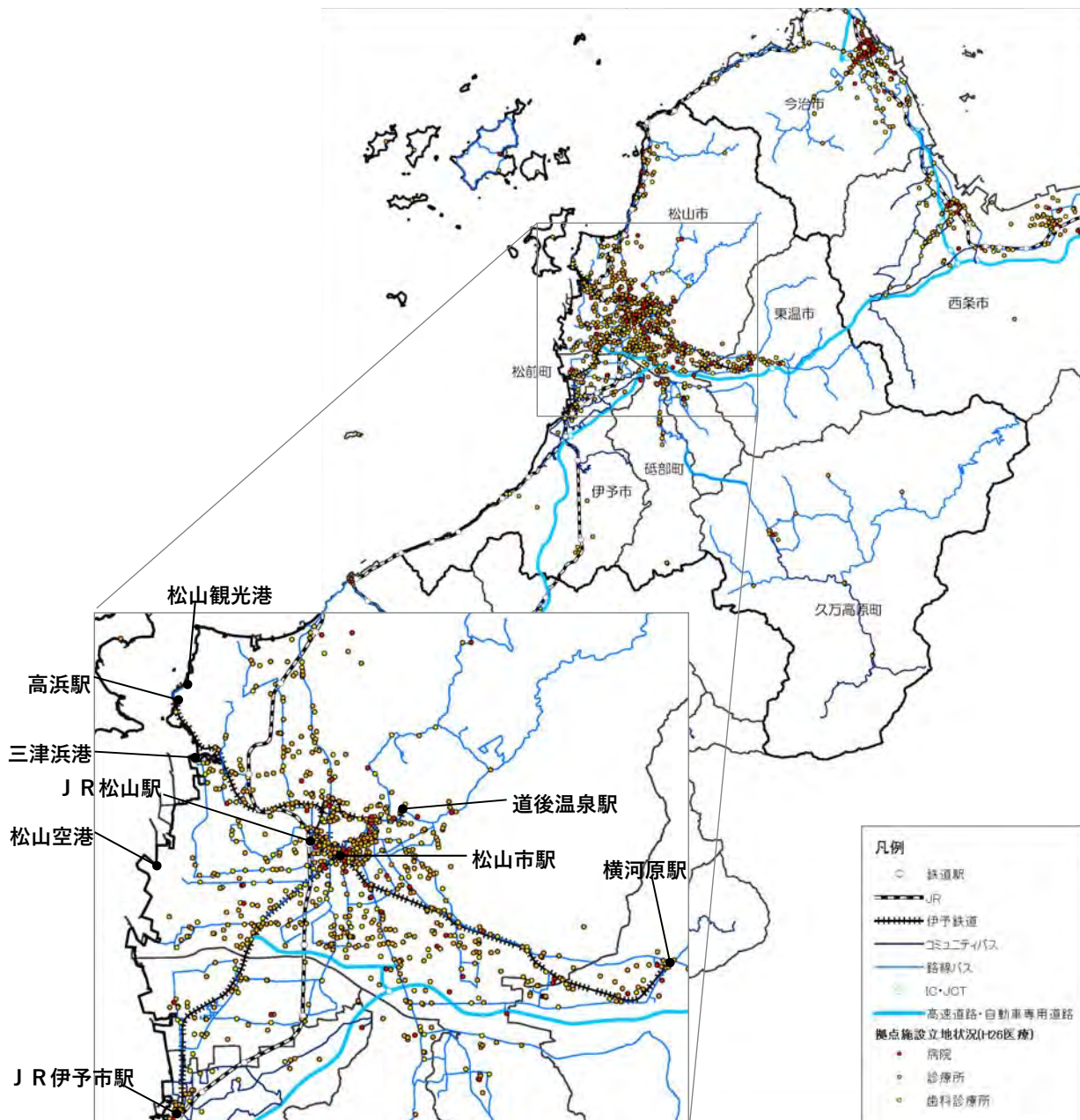


図 1-90 医療施設の立地状況（中予地域）

資料：国土数値情報（平成 22 年 9 月時点）

(vii) 観光資源の分布状況

観光資源の分布状況を見ると、広範囲にさまざまな施設が点在している。松山市中心部には歴史・文化や自然分野の資源が多く、その他の地域にはスポーツ・レクリエーション分野の資源が多くなっている。



図 1-91 観光資源の分布状況 (中予地域)

資料：国土数値情報 (平成 26 年 9 月時点)

3) 南予地域

(i) 拠点施設の立地状況

拠点施設の立地状況をみると、多くの施設が幹線バス路線の500m圏域に位置しており、アクセスは比較的良好な状況にある。一方で、幹線バス路線を利用できない住民は、身近な生活圏での拠点施設へのアクセスが困難であることが想定され、身近な拠点施設の適正な配置や拠点施設への移動手段の確保が必要な状況にある。

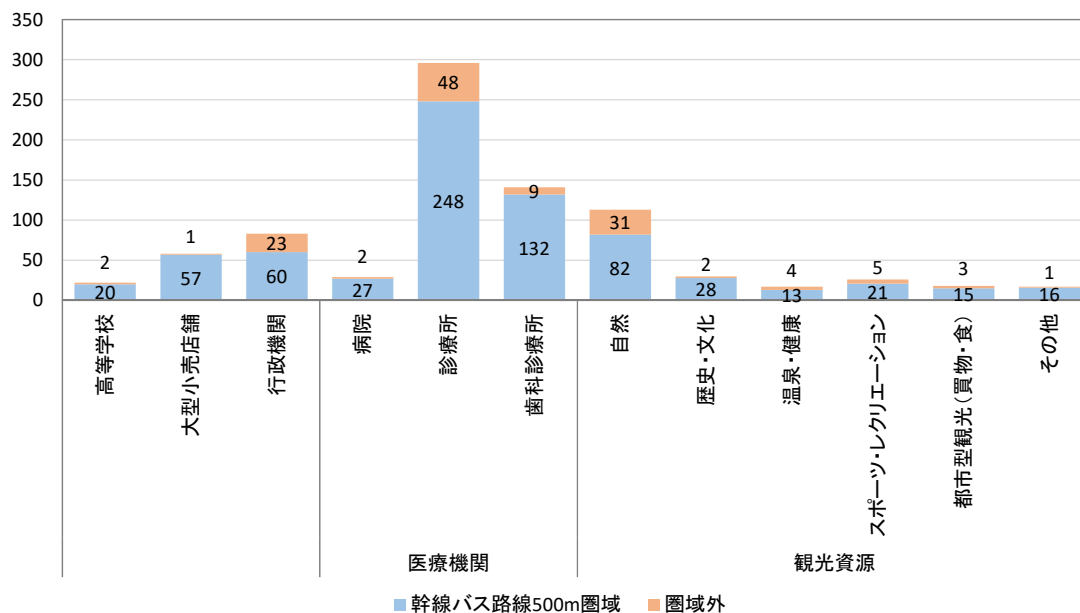


図 1-92 拠点施設の立地状況（南予地域）

(ii) 行政機関（国・県）の立地状況

行政機関（国・県）の立地状況をみると、宇和島市、八幡浜市、大洲市の鉄道沿線に多く立地している。

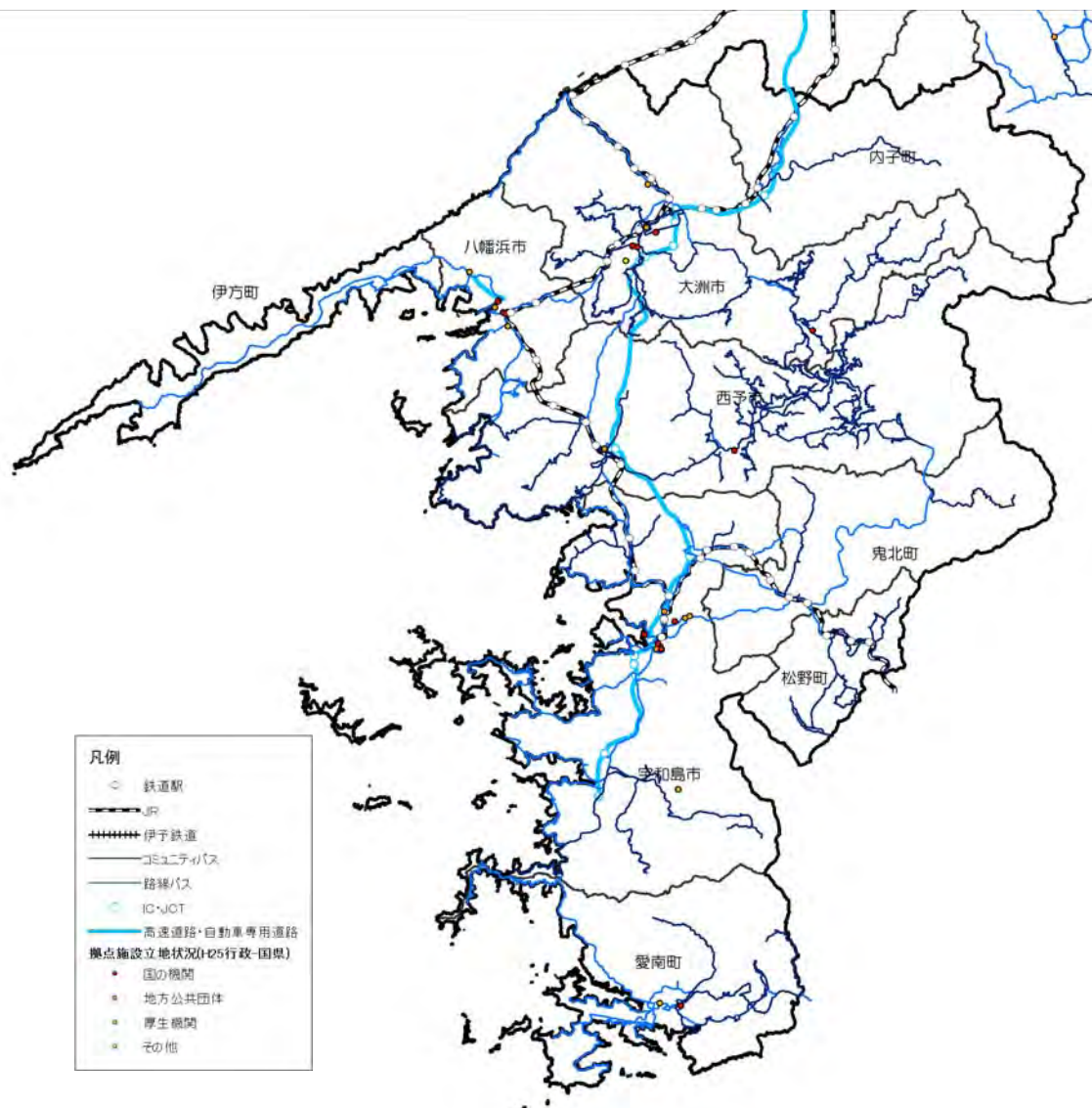


図 1-93 行政機関（国・県）の立地状況（南予地域）

資料：国土数値情報（平成 25 年度）

(iii) 行政機関（市町）の立地状況

行政機関（市町）の立地状況をみると、本庁舎は、各市町の中心部に立地しており、鬼北町、松野町、愛南町以外は、鉄道に近い位置に立地している。その他の施設は、広範囲に点在している。

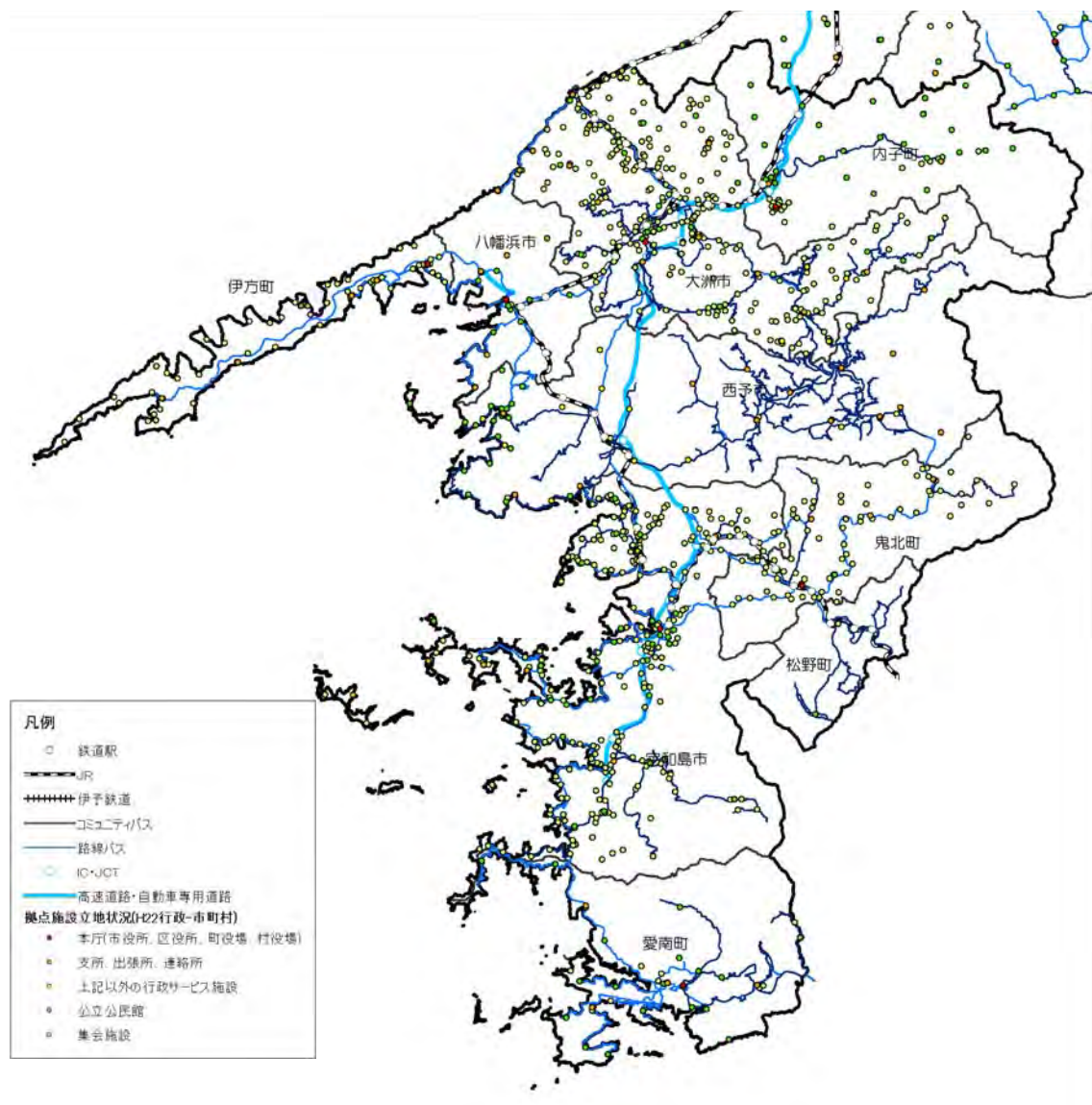


図 1-94 行政機関（市町）の立地状況（南予地域）

資料：国土数値情報（平成 22 年 4 月時点）

(iv) 高等学校の立地状況

高等学校の立地状況を見ると、鉄道沿線が多いが、鉄道から離れた地域にもいくつかの高等学校が立地している。

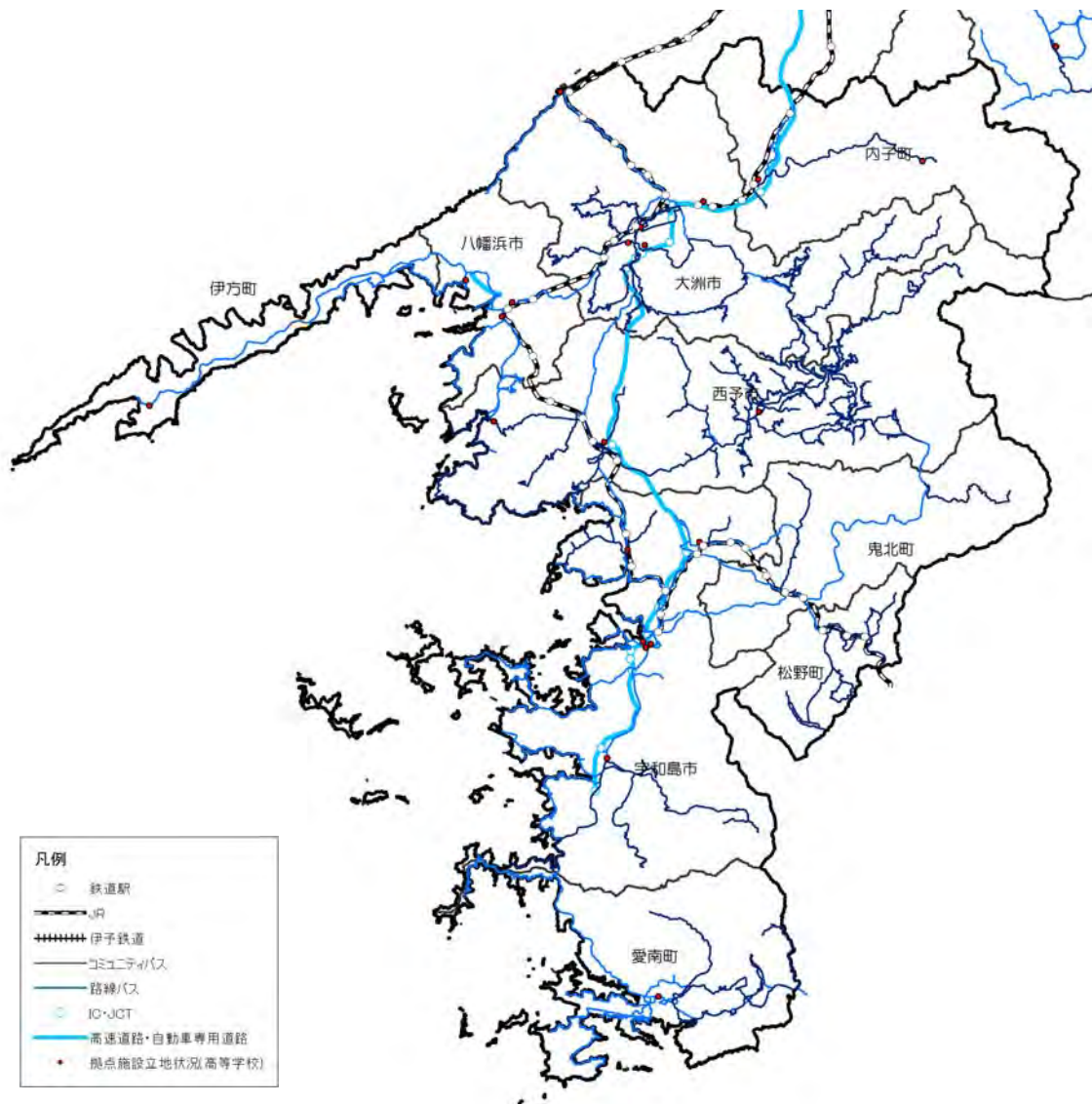


図 1-95 高等学校の立地状況（南予地域）

資料：愛媛県（平成 28 年度）

(v) 大型商業施設の立地状況

大型商業施設の立地状況をみると、宇和島市、八幡浜市、大洲市などの鉄道沿線に多く立地している。その他は、各市町の中心部周辺に立地している。

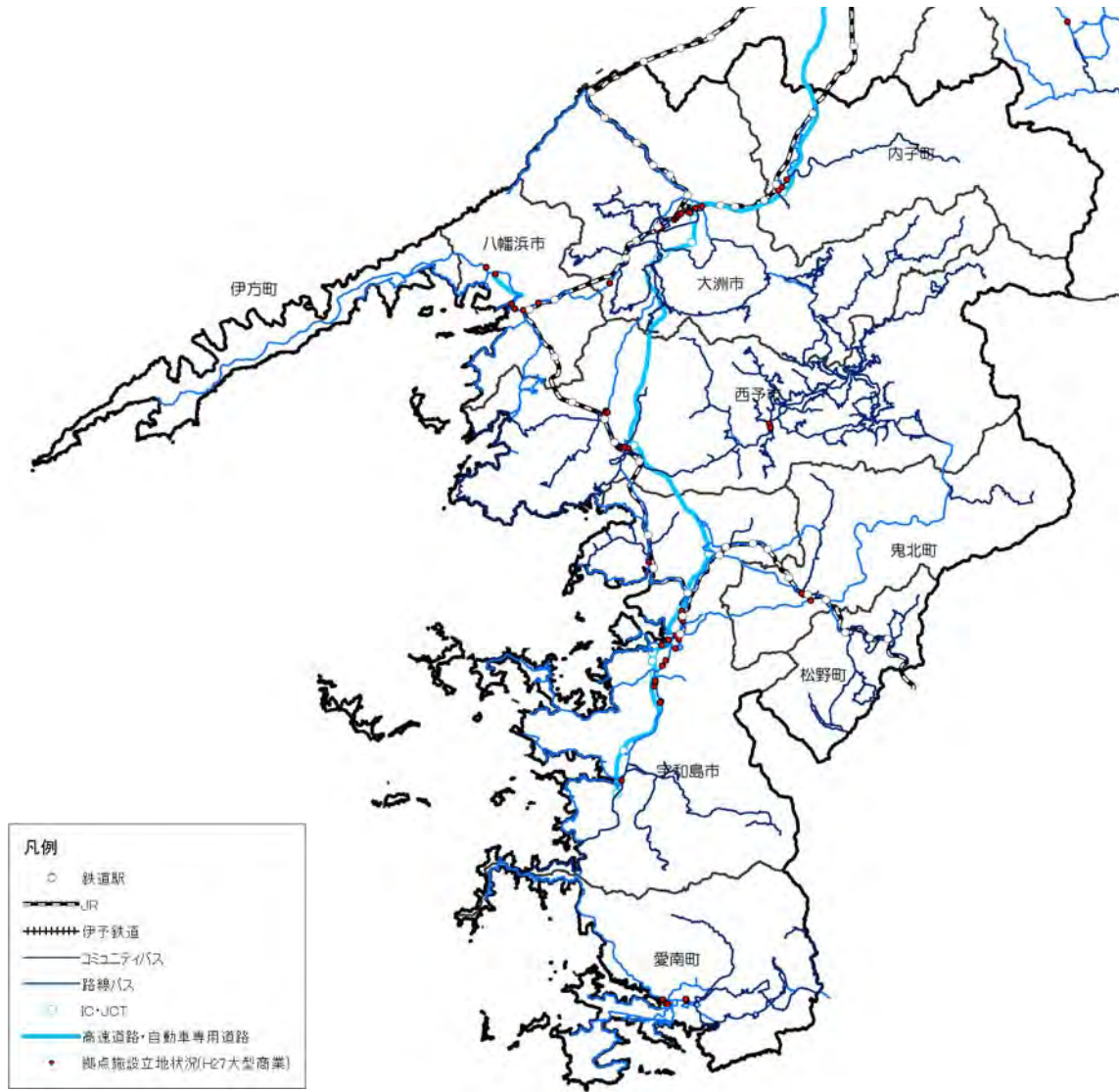


図 1-96 大型商業施設の立地状況（南予地域）

資料：愛媛県（平成 28 年 7 月時点）

(vi) 医療施設の立地状況

医療施設の立地状況をみると、宇和島市、八幡浜市、大洲市などの鉄道沿線に多く立地している。その他は、各市町の中心部周辺に立地しているが、診療所は、広範囲に点在している。

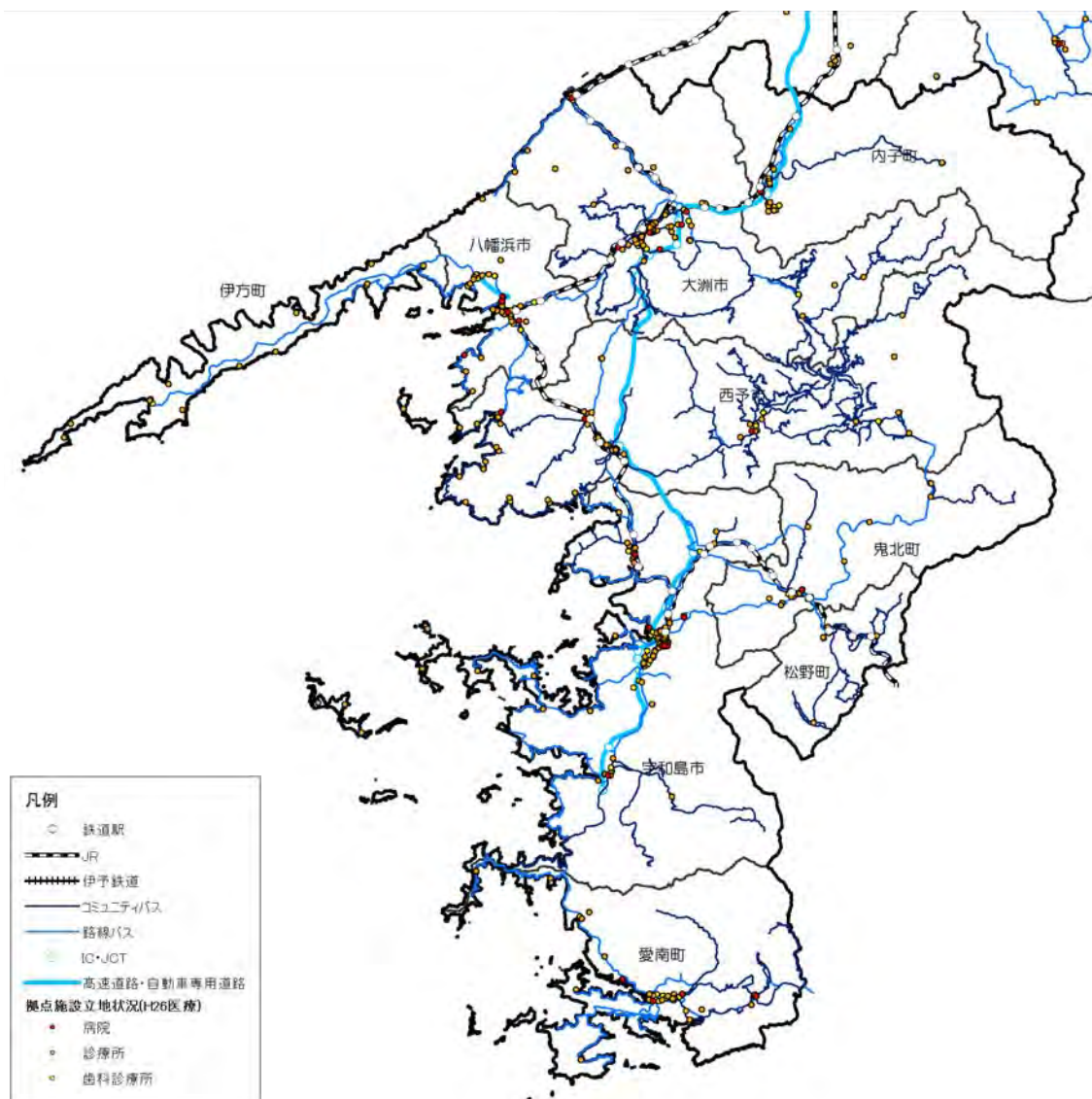


図 1-97 医療施設の立地状況（南予地域）

資料：国土数値情報（平成 22 年 4 月時点）

(vii) 観光資源の分布状況

観光資源の分布状況を見ると、鉄道沿線がやや多いが、広範囲にさまざまな施設が点在している。全体的に、自然、スポーツ・レクリエーション分野の資源が多くなっている。

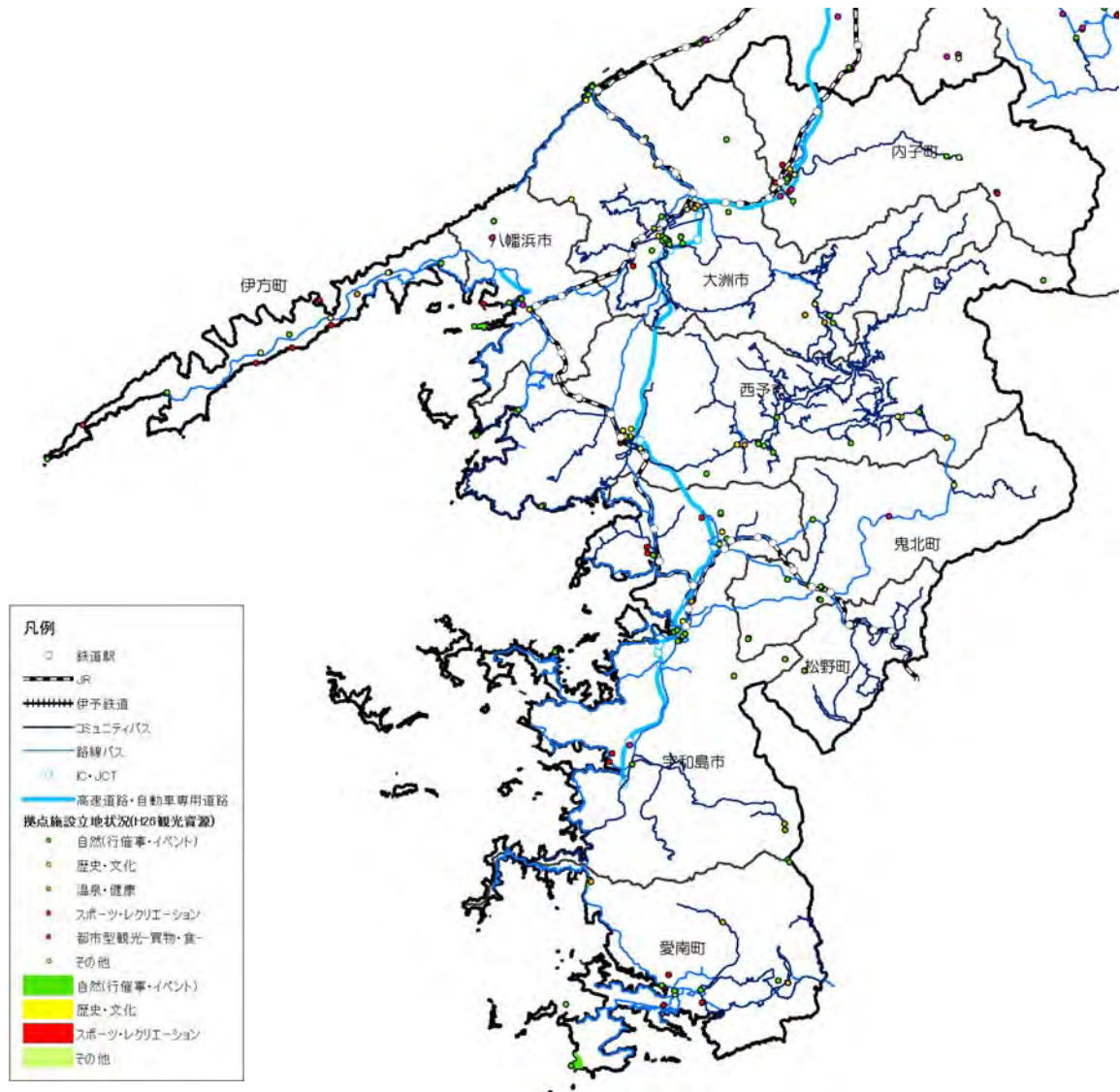


図 1-98 観光資源の分布状況 (南予地域)

資料：国土数値情報 (平成 26 年 9 月時点)

1.2.2 公共交通の事業環境

(1) バス

1) 乗合バス

愛媛県内の乗合バスの利用者数は、平成 24 年度まで減少していたが、平成 25 年度以降は緩やかな増加傾向にある。今後も利用促進などに努め、バス事業者等の事業環境を維持する必要がある。

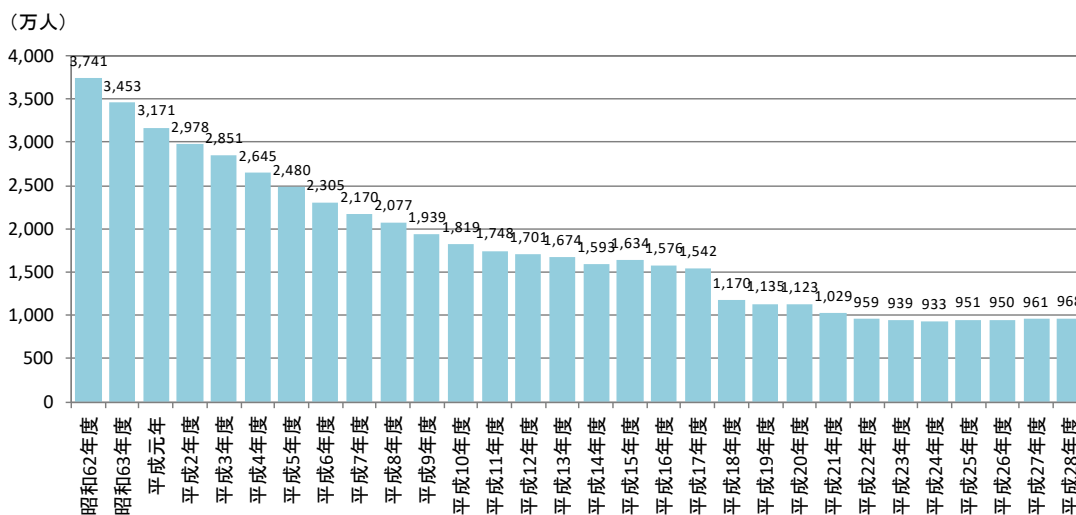


図 1-99 乗合バスの輸送人員の推移（愛媛県）

資料：四国における運輸の動き 30 年（四国運輸局、平成 28 年度）

※平成 18 年度から対象事業者を変更した（平成 18 年度以降は、愛媛県の主要 2 社の数値）。

2) 貸切バス

愛媛県内の貸切バスの利用者数は、平成 7 年以降に利用者数の増加が見られるが、平成 18 年度以降は、減少傾向にある。

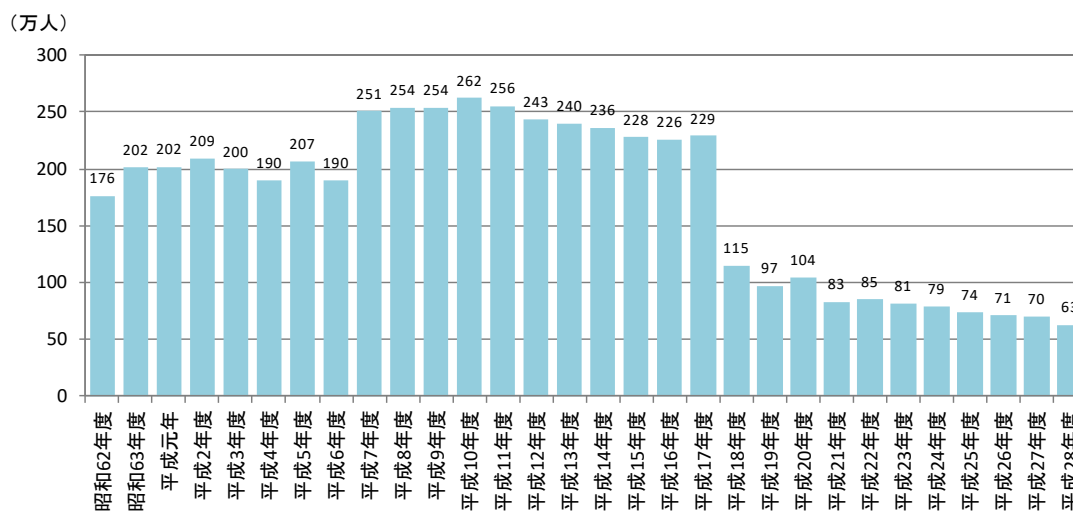


図 1-100 貸切バスの輸送人員の推移（愛媛県）

資料：四国における運輸の動き 30 年（四国運輸局、平成 28 年度）

※平成 18 年度から対象事業者を変更した（平成 18 年度以降は、愛媛県の主要 3 社の数値）。

3) 高速バスの利用状況

愛媛県から県外への高速バスの利用者数は増加傾向にある。特に、本四架橋の供用により、四国外への路線で利用者数増加が顕著であり、明石海峡大橋が開通した平成10年度以降、京阪神への利用者が増加している。

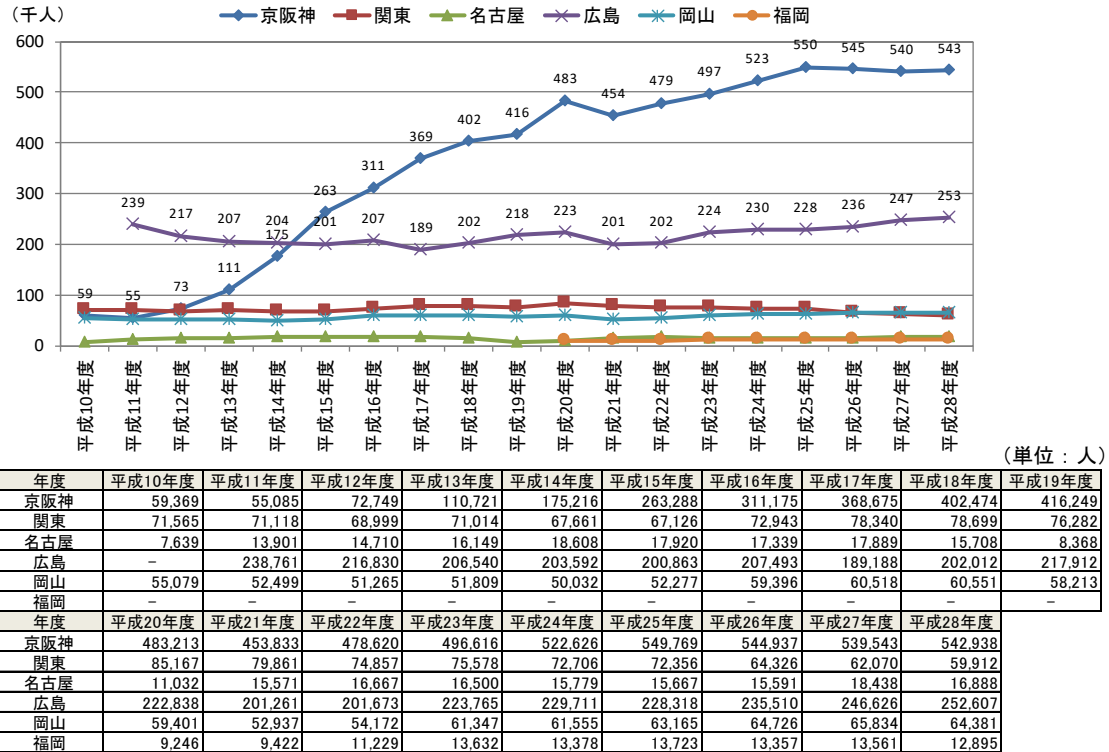


図 1-101 高速バスの輸送人員の推移（四国外）

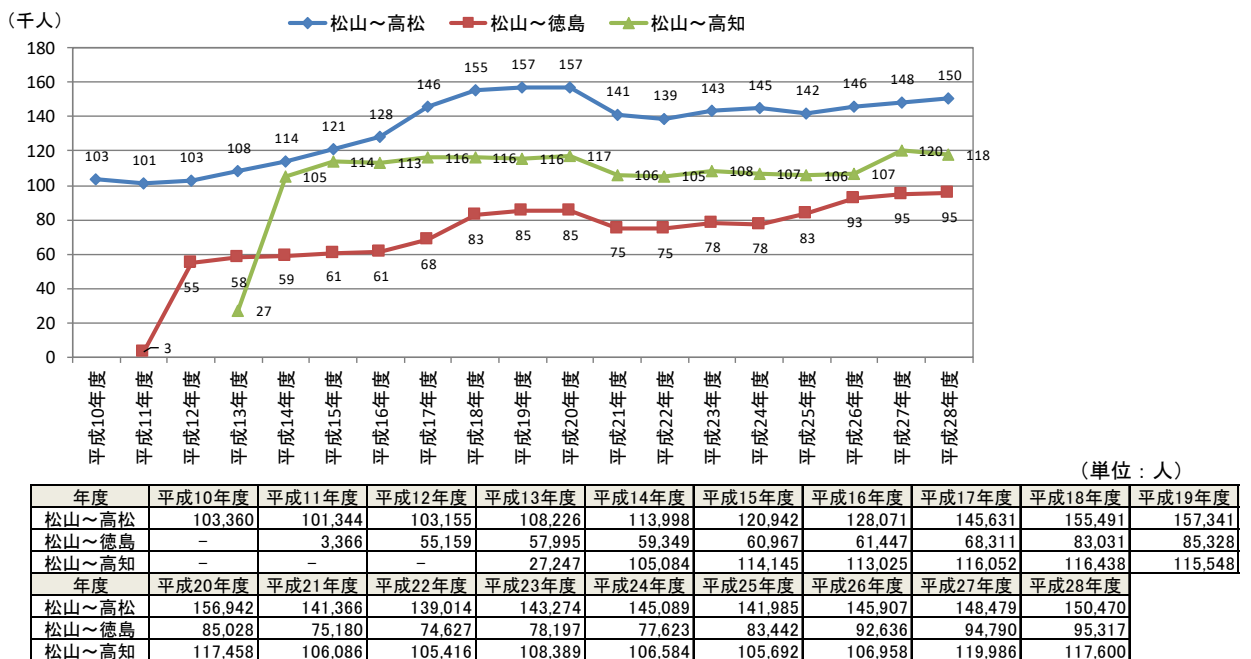


図 1-102 高速バスの輸送人員の推移（四国内）

資料：四国における運輸の動き30年（四国運輸局、平成28年度）

4) バス事業者の経営状況

(i) バス事業者へのヒアリング

愛媛県の主要なバス事業者 5 社に対し、経営状況及び今後の路線のあり方についてヒアリングを行った。

全バス事業者の共通課題として、運転手の不足及び高齢化が挙げられている。バス事業者によっては、55 歳以上の運転手が約 4 割を占める事業者があるなど、運転手の高齢化が進んでおり、今後、運転人材の不足が懸念される。

<p>【路線・運行ルート】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中予地域：中山間地域の支線部分における運行形態の見直し ・ 東予地域：東西の長大路線、域内南部や島しょ部の路線の運行形態の見直し ・ 南予地域：国道 56 号を軸とした公共交通網の見直し <p>【人員・車両体制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転手の不足・高齢化（若手人材の不足に定年退職者の再雇用で対応） ・ バス車両の不足、車両の老朽化 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 瀬戸内しまなみ海道を中心としたインバウンド旅行者の増加に向けた対策

表 1-5 バス事業者の主な課題

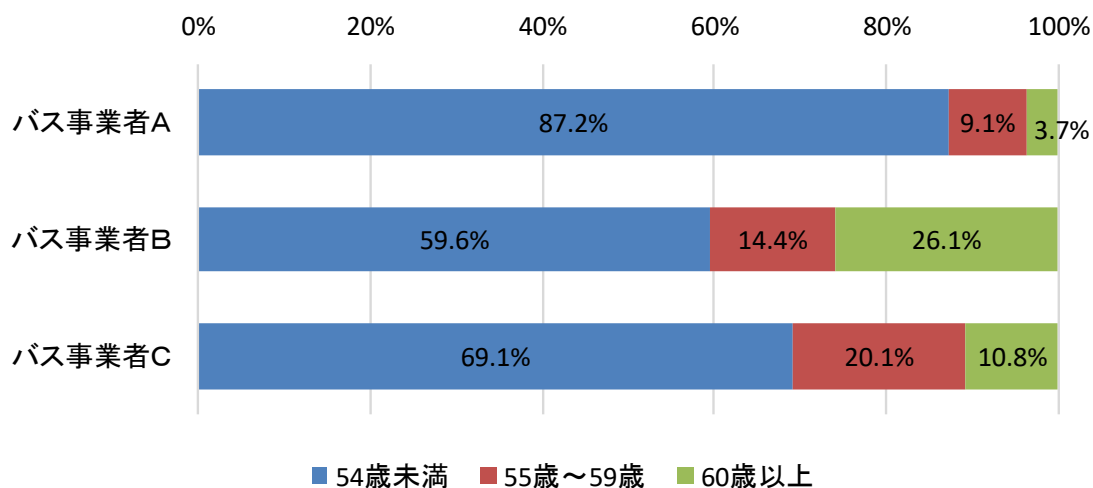


図 1-103 運転手の年齢構成（愛媛県内の主要バス事業者 3 社、平成 29 年度）

(ii) 行政による欠損補助の状況

赤字のバス路線（乗合バス）の維持のために国・県・市町が運行欠損に対する補助を行っている。

このうち、地域間幹線系統（合併前の旧市町村を跨ぐ路線で、一定以内の輸送量であるバス路線）に対する欠損補助は、国と県の合計で、年間3億円程度で推移している。

その他のバス路線に対しても、路線維持のために一定の要件を定めて県・市町が補助を行っている。

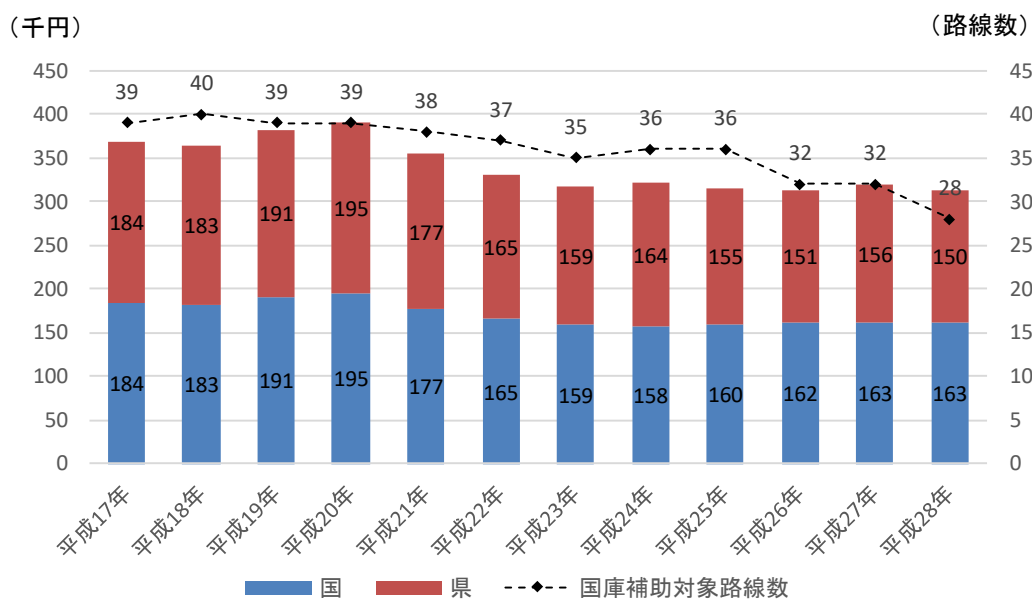
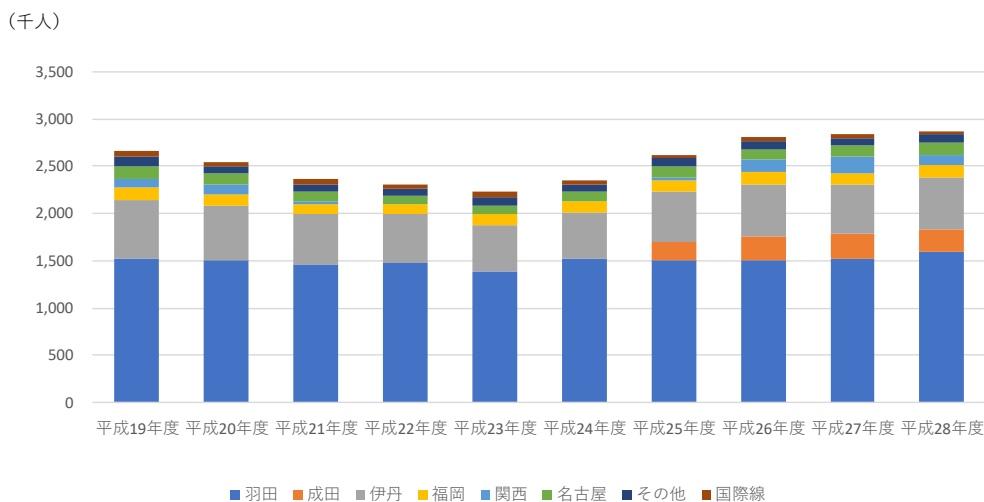


図 1-104 地域間幹線系統に対する欠損補助（国、県）の推移

資料：愛媛県

(2) 航空

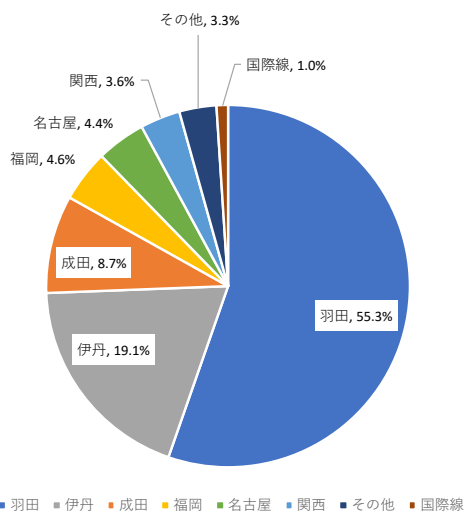
県唯一の空港である松山空港の利用者数は、平成 23 年度以降、堅調に増加している。また、平成 28 年度の利用状況をみると、国内線が大部分を占めており、国際線の利用者数は年間 3 万人程度（全空港利用者の 1%）となっている。



(単位：人)

	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
羽田	1,518,893	1,500,967	1,455,336	1,478,558	1,390,699	1,515,614	1,510,809	1,511,896	1,520,654	1,588,137
成田	-	-	-	-	-	-	189,186	251,902	262,777	250,871
伊丹	628,520	576,364	534,791	510,456	485,567	494,896	533,141	540,325	522,055	547,555
福岡	134,256	130,310	106,678	106,530	111,724	111,671	120,826	129,777	124,930	132,376
関西	89,704	92,876	36,891	-	-	-	31,901	133,079	168,202	102,409
名古屋	127,904	124,514	102,916	98,581	95,785	102,151	107,043	110,469	114,522	125,332
その他	109,473	66,358	74,074	61,359	85,420	76,454	90,605	87,840	86,179	94,752
国際線	53,861	45,350	53,002	54,087	56,888	52,387	38,627	39,552	41,790	29,178
合計	2,662,611	2,536,739	2,362,688	2,309,571	2,226,083	2,353,173	2,622,138	2,804,840	2,841,109	2,870,610

図 1-105 松山空港の利用者数の推移 (平成 19 年度～平成 28 年度)



(単位：人)

路線名	平成28年度		
	乗降客数	割合	
国内線	羽田	1,588,137	55.3%
	伊丹	547,555	19.1%
	成田	250,871	8.7%
	福岡	132,376	4.6%
	名古屋	125,332	4.4%
	関西	102,409	3.6%
	その他	94,752	3.3%
	鹿児島	15,807	0.6%
	那覇	77,937	2.7%
	チャーター	1,008	0.0%
小計	2,841,432	99.0%	
国際線	ソウル	14,758	0.5%
	上海	11,898	0.4%
	チャーター	2,522	0.1%
小計	29,178	1.0%	
合計	2,870,610	100.0%	

図 1-106 松山空港の利用者数 (平成 28 年度)

資料：松山空港利用促進協議会調べ

(3) 鉄道

東予地域の主要駅（JR 川之江駅、JR 伊予三島駅、JR 新居浜駅、JR 伊予西条駅、JR 壬生川駅、JR 今治駅）の乗降者数は、いずれも長期的には減少もしくは横ばい傾向にあるが、1日の乗降者が3,000人を超えているJR今治駅、JR新居浜駅、JR伊予西条駅の3駅は、近年減少傾向に入っている。JR伊予三島駅、JR川之江駅、JR壬生川駅は、横ばいもしくは微増傾向にあるが、いずれの駅も1日の乗降者は2,000人に満たない状況にある。

中予地域の主要駅（JR伊予北条駅、JR松山駅、JR伊予市駅）の乗降者数についても、いずれも緩やかな減少もしくは横ばい傾向にある。駅別ではJR松山駅の乗降者数が1日14,000人以上と突出して多く、次いでJR北条駅が約2,500人、JR伊予市駅が約1,000人という状況にある。

南予地域の主要駅（JR伊予大洲駅、JR八幡浜駅、JR卯之町駅、JR宇和島駅）の乗降者数は、いずれの駅も長期的には減少傾向にある。駅別ではJR宇和島駅が最も多く、次いでJR八幡浜駅、JR伊予大洲駅、JR卯之町駅の順となっているが、いずれの駅も1日の乗降者数は3,000人に満たない状況にあり、最も少ないJR卯之町駅は、近年700人程度にとどまっている。

乗降者（利用者）の減少、伸び悩みがいずれの地域、駅にも共通しており、今後も路線を維持するため利用促進などに努める必要がある。

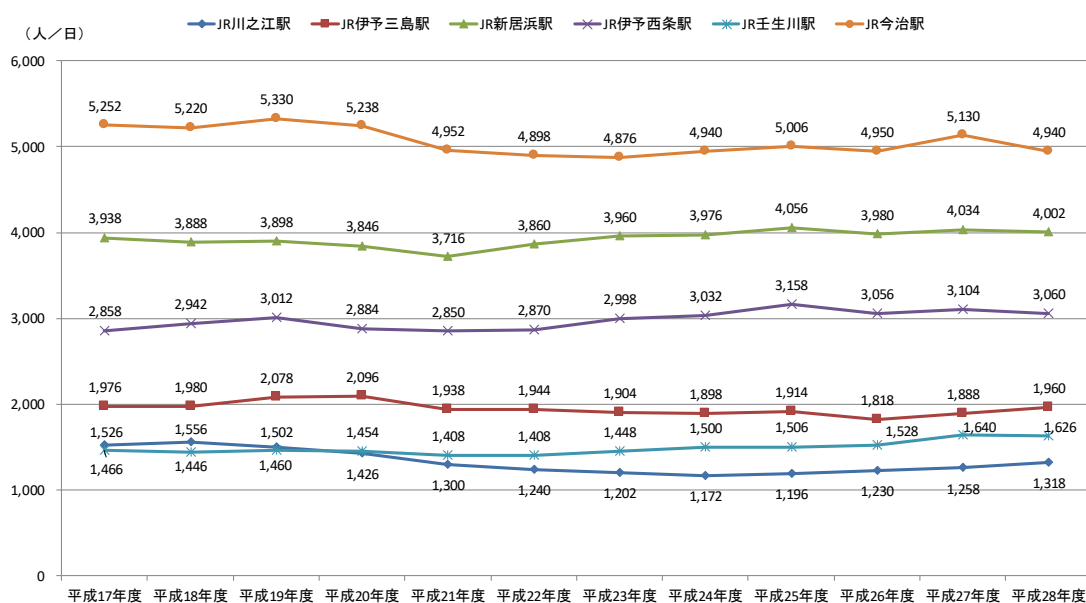


図 1-107 主要 JR 駅の乗降人員（人／日）の推移（東予地域）

資料：四国旅客鉄道株式会社

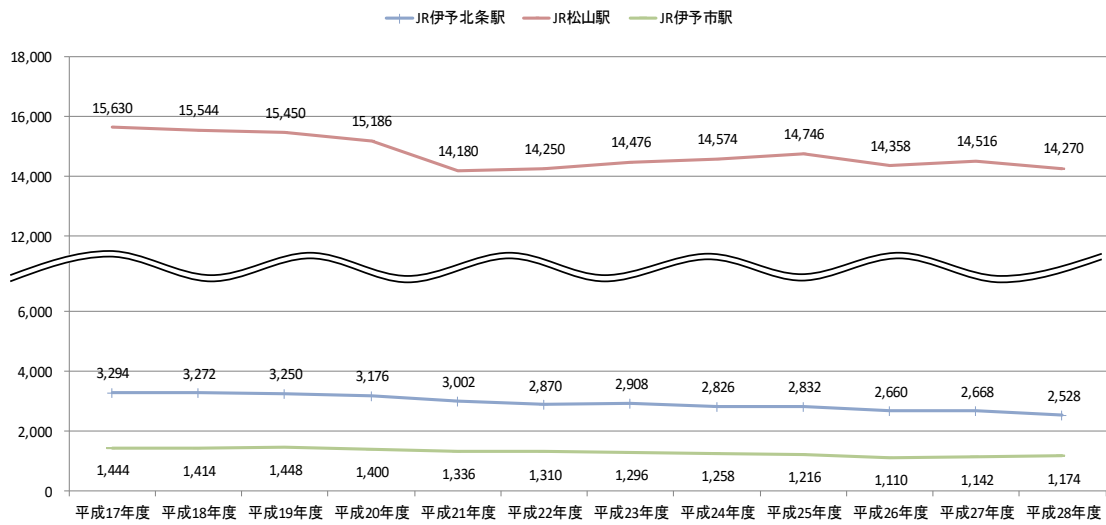


図 1-108 主要 JR 駅の乗降人員（人／日）の推移（中予地域）

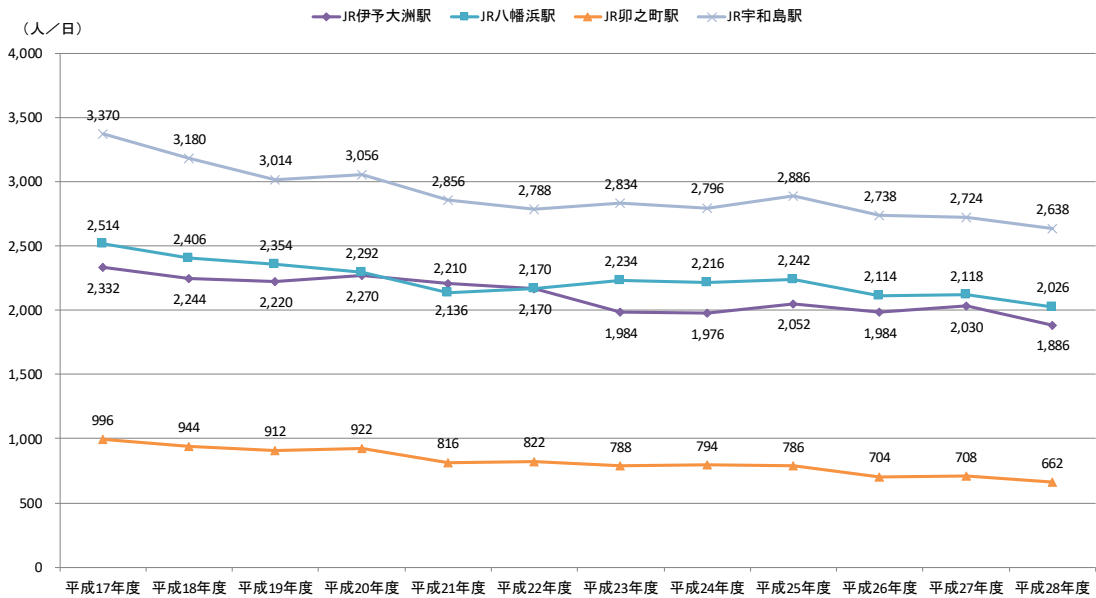


図 1-109 主要 JR 駅の乗降人員（人／日）の推移（南予地域）

資料：四国旅客鉄道株式会社

(4) 航路

東予地域の主要な港湾（今治港、新居浜東港、東予港）におけるフェリー等の利用者数をみると、離島航路を有する今治港は、瀬戸内しまなみ海道の開通などに伴い、利用者数が大きく減少している。一方、関西方面への広域航路がある新居浜東港や東予港の利用者数は、概ね横ばいで推移している。観光客などの交流人口拡大のため、広域航路の利用促進を図るとともに、利用者が減少傾向にある離島航路の維持に取り組む必要がある。

中予地域の中核的な港湾である松山港（松山観光港、三津浜港）のフェリー等の利用者数は、長期的には減少傾向にあるが、近年は概ね横ばいで推移している。松山港は、市内の離島航路に加え、広島、山口、福岡への広域航路を有しており、観光客などの交流人口拡大のため、広域航路の更なる利用促進を図るとともに、離島航路の維持に取り組む必要がある。

南予地域の主要な港湾（八幡浜港、三崎港、宇和島港）におけるフェリー等の利用者数をみると、離島航路のみの宇和島港は緩やかな減少傾向にあるが、九州との航路を含む八幡浜港、三崎港は増加傾向にある。観光客などの交流人口拡大のため、広域航路の更なる利用促進を図るとともに、利用者が減少傾向にある離島航路の維持に取り組む必要がある。

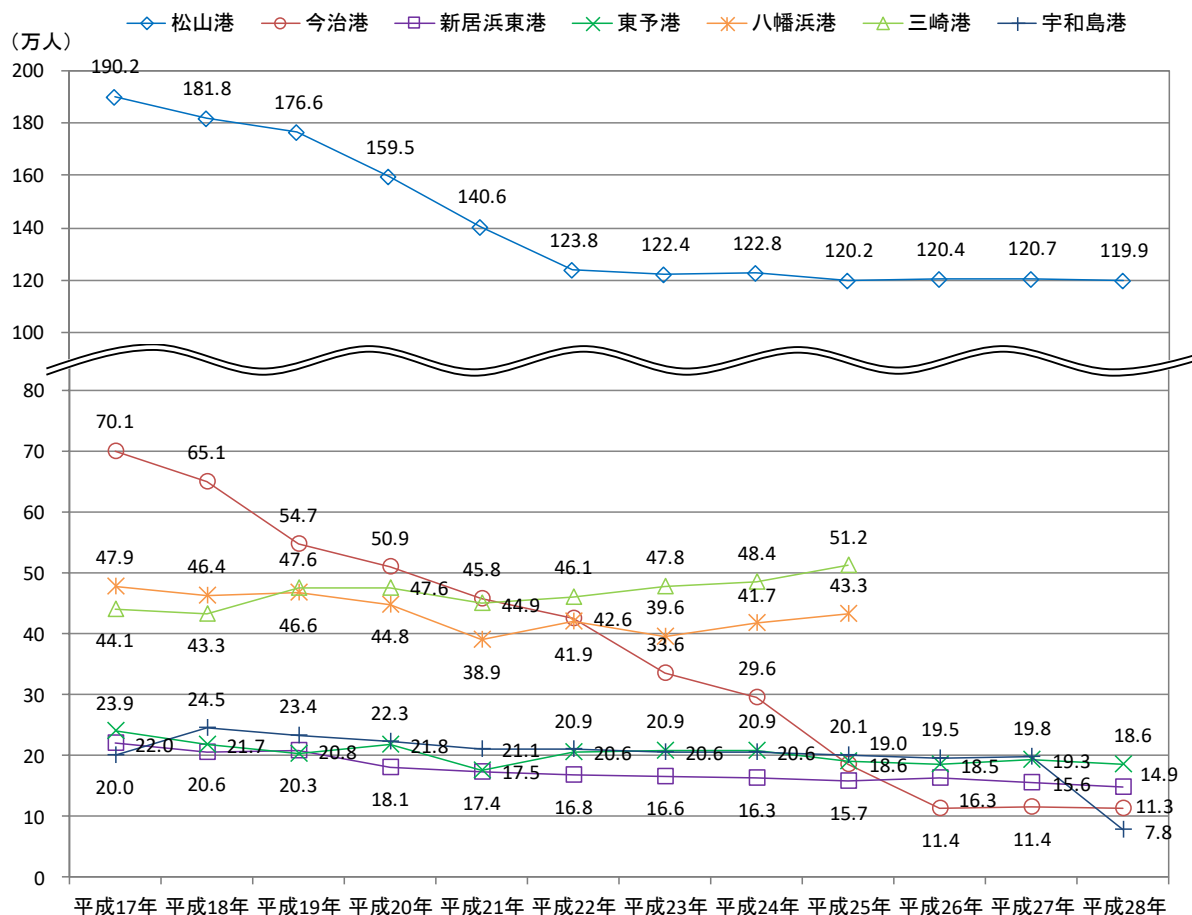


図 1-110 港湾別利用者数の推移（愛媛県）

資料：港湾統計年報（愛媛県：平成17年～平成25年、国土交通省：平成26年～平成28年）
 ※三崎港、八幡浜港は国土交通省の港湾統計年報にデータがないため、平成25年までの表示

1.3 観光客の状況

1.3.1 観光客数

(1) 東予地域

東予地域への観光客数の推移をみると、年によってばらつきがあるものの、増加傾向にある。観光客の出発地をみると、県内が最も多く、県外では四国3県、中国が多くなっており、いずれの出発地も増加傾向にある。

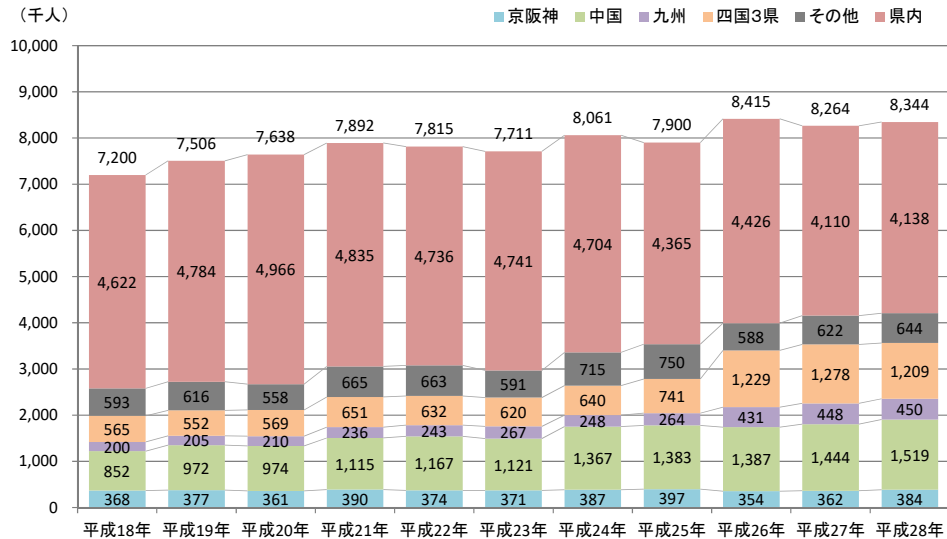


図 1-111 東予地域への観光客数の推移

資料：観光客数とその消費額（愛媛県）

(2) 中予地域

中予地域への観光客数の推移をみると、年によってばらつきがあるものの、増加傾向にある。観光客の出発地をみると、県内が最も多く、県外では京阪神、中国が多くなっており、いずれの出発地も増加傾向にある。

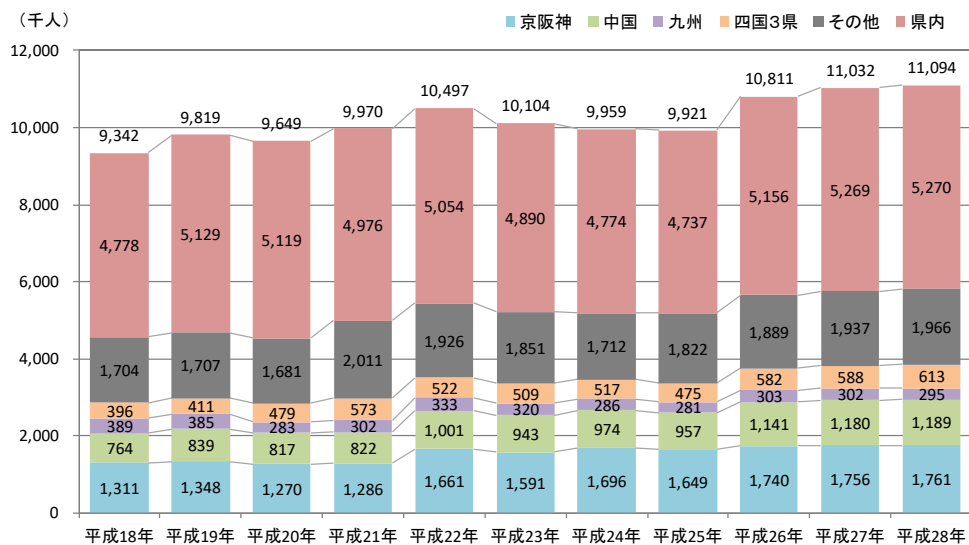


図 1-112 中予地域への観光客数の推移

資料：観光客数とその消費額（愛媛県）

(3) 南予地域

南予地域への観光客数の推移をみると、年によってばらつきがあるものの、近年は増加傾向にある。観光客の出発地をみると、県内が大部分を占めており、県外では四国3県、京阪神が多くなっている。出発地別の推移をみると、いずれの出発地も増加傾向にある。

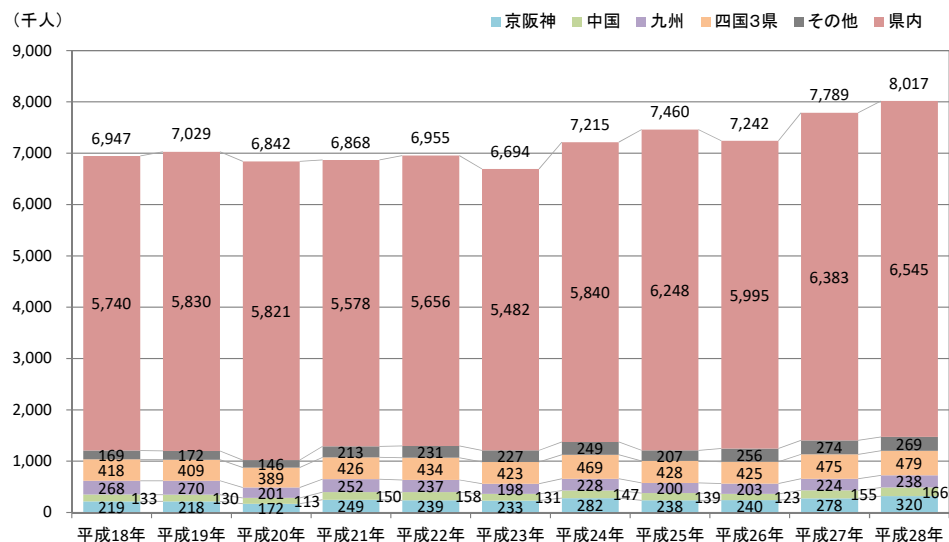


図 1-113 南予地域への観光客数の推移

資料：観光客数とその消費額（愛媛県）

1.3.2 観光客の利用交通手段

愛媛県への観光客の利用交通手段をみると、6割が自家用車となっており、公共交通機関の利用は、16.1%にとどまっており、観光面における公共交通の活用が必要である。

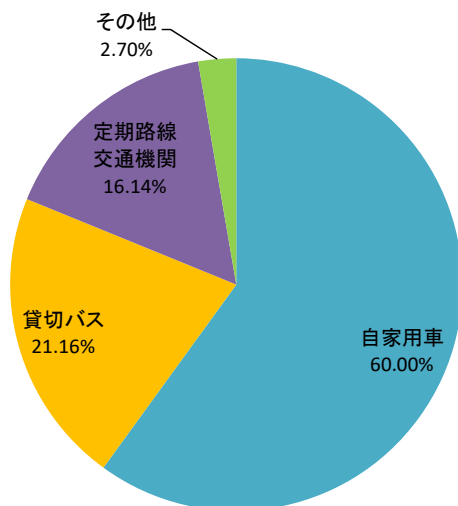


図 1-114 観光客の利用交通機関（愛媛県）

資料：平成28年観光客数とその消費額（愛媛県）

1.4 教育政策の取組・今後の方向性

(1) 小中学校の統廃合に伴うスクールバスの運行

人口減少に伴う少子化により、全国的に小学校、中学校の統廃合が行われている。

愛媛県においても、小学校・中学校の統廃合が行われており、各市町において、遠隔地の生徒・児童のためのスクールバスが運行されている。

地域別にみると、南予地域は他の地域に比べスクールバスの運行が多い。

表 1-6 スクールバスの路線数（市町別）

	市町名	スクールバスの路線数
東予地域 (全 12 路線)	今治市	8 路線
	新居浜市	路線なし
	西条市	1 路線
	四国中央市	2 路線
	上島町	1 路線
中予地域 (全 11 路線)	松山市	5 路線
	伊予市	4 路線
	東温市	路線なし
	久万高原町	路線なし
	松前町	路線なし
	砥部町	2 路線
南予地域 (全 50 路線)	宇和島市	1 路線
	八幡浜市 (※1)	7 路線
	大洲市	4 路線
	西予市	10 路線
	内子町	9 路線
	伊方町 (※2)	4 路線※
	松野町	1 路線
	鬼北町	5 路線
	愛南町	9 路線

※1：八幡浜市では、スクールタクシー（3 路線）を含む

※2：伊方町では、スクールバスを混乗バスとして運行

資料：各市町からの情報提供

(2) 県立高校の再編整備

愛媛県の教育基本方針・重点施策において、通学に関する教育政策として、通学路安全推進事業や高校生自転車交通マナー向上対策事業などを実施するとしている。

また、通学において鉄道やバスの利用が想定される高等学校においても、再編整備の方針が示されており、募集停止や分校化などの方向性で検討されている高等学校もある。

2 安全・安心な教育環境の整備	
<p>地域ぐるみの学校安全対策の充実を図るとともに、県立学校の耐震化を最重要課題として全力で取り組み、子どもたちが安全で安心して学べる教育環境を確保します。また、自然災害や原子力災害等に対する防災教育や交通安全教育など学校安全に関する教育を通じて、子どもたちに自らの命は自ら守ろうとする主体的な態度を育成します。</p>	
<p>【重点施策】</p>	
○県立学校の耐震化の促進	・県立学校校舎等整備事業
○防災教育の推進	・学校総合防災力強化推進事業 ・県立学校教職員防災士養成事業
○子どもたちの安全・安心の確保	・通学路安全推進事業 ・地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業 ・高校生自転車交通マナー向上対策事業

資料：平成 29 年度 愛媛県教育基本方針・重点施策

【参考】平成 29 年度基準該当校			
学校名	再編項目	基準該当年度	猶予期間
津島高校	定員引き下げ	平成 27・28・29 年度	平成 27～29 年度
伯方高校	分校化	平成 28・29 年度	平成 28～30 年度
今治北高校 大三島分校	募集停止	平成 29 年度	平成 29～31 年度
松山北高校 中島分校	募集停止	平成 29 年度	平成 29～31 年度
上浮穴高校	分校化	平成 29 年度	平成 29～31 年度
小田高校	分校化	平成 29 年度	平成 29～31 年度
長浜高校	分校化	平成 29 年度	平成 29～31 年度
三崎高校	分校化	平成 29 年度	平成 29～31 年度
三瓶高校	分校化	平成 29 年度	平成 29～31 年度

※1 3年連続して基準に該当した津島高校は、平成29年10月に条例等を改正し、30年4月に定員を引き下げる予定です。
 ※2 平成28年度基準該当校であった三間高校は、基準を達成したため、対象校から外れております。
 ※3 平成30年度以降に新たに基準に該当した学校については、当該年度から3年間で猶予期間となります。

資料：県立高校再編整備について（愛媛県、平成 25 年 5 月）

1.5 公共交通に関する将来展望

1.5.1 高規格道路ネットワークの整備状況

地域別の高規格道路ネットワークの整備状況については、東予地域では、四国縦貫自動車道や今治・小松自動車道などが整備されており、現在は、今治・小松自動車道の未開通区間の整備が進んでいる。

中予地域では、高規格幹線道路の新たな整備予定はないが、地域高規格道路として、松山外環状道路や高知松山自動車道の整備が進んでいる。

南予地域では、四国横断・縦貫自動車道、大洲道路、宇和島道路などの高規格幹線道路が整備されており、現在は、津島道路の整備が進むほか、四国横断自動車道の内海 IC（仮称）以南の整備が検討されている。また、地域高規格道路としても、大洲・八幡浜自動車道の整備が進むほか、豊後伊予連絡道路の構想がある。

このような高規格道路ネットワークの整備により、県外（広島方面、九州方面、高知方面）との結びつきが強化されるほか、愛媛県の中心部である松山市周辺における交通の円滑化や、地域間の連絡の向上や生活圏の拡大が見込まれる。



図 1-115 高規格幹線道路の整備状況



図 1-116 地域高規格道路の整備状況

資料：愛媛県ホームページ

1.5.2 四国新幹線の実現に向けた取り組み

全国に先駆けて人口減少と高齢化が進行する地域社会の維持を目指し、平成23年7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」から「四国の鉄道活性化への提言」が行われるとともに、平成26年4月には、基礎調査の結果、四国における新幹線整備の妥当性が確認され、今後、整備計画への格上げ及び事業化の可能性がある。

愛媛県においては、愛媛県北部の東予地域、中予地域を通るルートになる可能性があり、その主要駅となりうる JR 松山駅の交通結節点としての強化が重要となる。

四国の鉄道活性化への提言（平成23年7月）

- 提言者** 「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」
 （学識経験者・四国4県・経済団体・国の支分部局等を構成員として、平成22年4月に設置）
- ◆四国の鉄道は、「大量輸送・速達性・定時性」といった特性を一段と発揮し、四国が他地域との競争を生き抜き、自立的・持続的发展を図る戦略的インフラとして、重要な役割を果たさなければならない。
 - ◆四国の鉄道の抜本的な高速化は、早期に実現すべき課題であり、できるだけ早く事業化に向けた具体的な検討に着手すべきである。

「四国における鉄道の抜本的な高速化に関する基礎調査」

（平成26年4月調査結果公表）

- 調査主体** 「四国の鉄道高速化検討準備会」
 （四国4県・四国経済連合会・JR四国等を構成員として、平成23年11月に設置）
- 調査の目的** 基本計画に留まっている四国の新幹線計画の整備計画への格上げを目指して、新幹線の整備効果を明確化し、その重要性和必要性を広く共有・発信していくこと。
- 検討の成果** ・新幹線の整備は、大幅な時間短縮効果等を通じて四国に様々なプラスの効果をもたらす。
 ・四国の新幹線計画でもルート次第では、社会的観点からの投資効率性の指標となる費用便益比(B/C)が「1」を上回る。
 ・災害に強い鉄道網が形成され、災害時の強靱なネットワーク機能を果たす。

◆四国における新幹線整備の妥当性を確認しました。

図 1-117 「四国の鉄道活性化への提言」、「四国における鉄道の抜本的な高速化に関する基礎調査」



図 1-118 四国新幹線のイメージ

資料：「四国の新幹線実現を目指して」（四国新幹線整備促進期成会）

1.5.3 「道の駅」と連携した公共交通網の形成と自動運転技術・サービスの可能性

愛媛県においては、松野町において、道の駅「虹の森公園まつの」が道の駅を活用した地域交通拠点部門のモデル「道の駅」として選定されており、今後は、中山間地域における道の駅と連携した公共交通網のあり方が重要となる。

また、国土交通省では、中山間地域における道の駅を拠点とした自動運転サービスの導入による地域活性化を図るため、平成29年7月より「自動運転ビジネスモデル検討会」を開催し、2020年までに実用段階に達することを目指して社会実験を実施しており、過疎地域での旅客・貨物の輸送における自動運転活用が図られている。



図 1-119 道の駅「虹の森公園まつの」における地域交通拠点としての取組み

資料：国土交通省ホームページ（記者発表資料、平成29年1月22日）

●超高齢化等が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスを路車連携で社会実験・実装する。

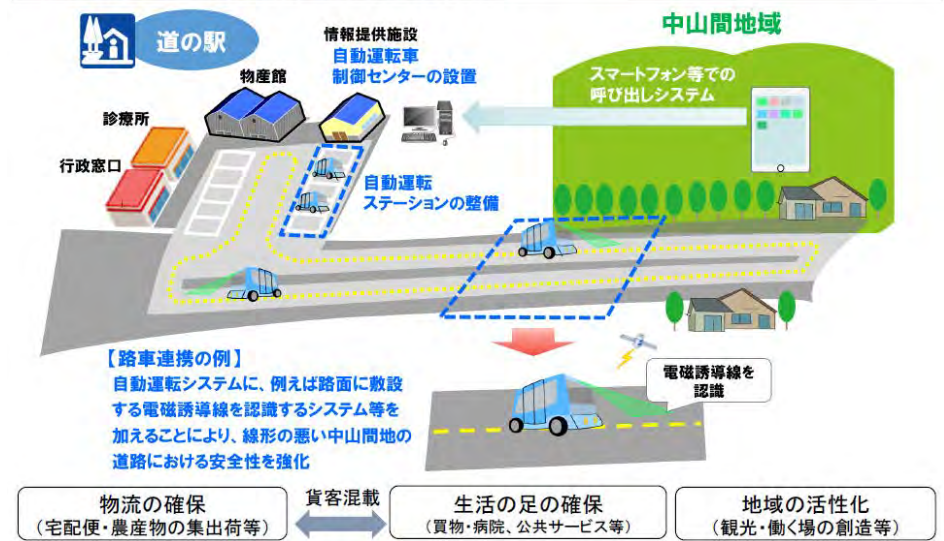


図 1-120 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス

資料：国土交通省ホームページ「中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験」

1.6 現状分析からみえる愛媛県の特徴

これまで整理してきた現状分析からみえる特徴を以下に示す。

【人口及び移動環境】

- ・全県で人口減少と高齢化率の上昇がみられ、特に南予地域の高齢化が深刻である。
- ・東予・中予・南予のいずれにおいても地域内での移動（通勤・通学）が多く、地域外では松山市への移動がみられる。
- ・移動手段は自動車が半分以上を占めている。

【公共交通利用者の状況】

- ・乗合バスは微増傾向、高速バスは増加傾向にあるが、貸切バスは減少傾向にある。
- ・航路・鉄道は、長期的には減少しており、近年においては、横ばいで推移している。

【その他】

- ・愛媛県の観光客数は増加傾向にあるものの、公共交通機関の利用割合は少ない。
- ・小中学校の統廃合により、スクールバスの運行が増加しており、特に南予地域で多い。
- ・バス事業者では、運転手の高齢化及び人材不足が懸念される。
- ・高規格道路網や四国新幹線の整備、自動運転技術の開発等による新たなサービス提供の可能性はある。

表 1-7 現状分析からみえる愛媛県の特徴

愛媛県の特徴	
共通	【人口及び移動環境】 ・高齢者の免許保有率が上昇(ただし、75歳以上の保有率は低い) ・高齢者運転者の交通事故が増加傾向 ・年齢が上がるほど、高齢者の単身世帯率が高い傾向 ・年齢が上がるほど、一人で外出できない高齢者や外出頻度が低い高齢者の割合が高い傾向 ・外出頻度の低下で健康リスクが上昇する可能性あり(高齢者の外出頻度の向上が課題)
	【公共交通利用者の状況】 ・乗合バスは緩やかな増加、高速バスは増加、貸切バスは減少傾向
	【観光客の状況】 ・観光客数が増加傾向 (ただし、利用する交通手段は、自家用車:約6割、貸切バス:約2割、公共交通:約2割)
	【教育施策の方向性】 ・小中学校の統廃合に伴い、スクールバスの運行が増加 (特に南予地域ではスクールバスの運行が多い。) ・高校生人口の減少に伴い、高等学校の再編整備の方針が検討
	【その他】 ・バス運転手の高齢化が進んでおり、運転手不足の影響が顕在化

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">東予地域</p>	<p>【人口及び移動環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者人口は増加、高齢化率は上昇 ・高齢者が広範囲に分布しており、鉄道・バス沿線外で高齢化率が高い ・高校生人口が減少 ・通学では今治→松山の移動を除くと、隣接市町間の移動が主 ・通勤では今治・西条・新居浜→松山への移動を除くと、基本的に隣接市町間の移動が主 ・通勤手段の大半は自家用車で、二輪車・自転車は市街地部を中心に利用あり ・鉄道による通勤・通学は鉄道沿線に集中、バス利用は少ない傾向 ・自家用車の世帯当たり・人口当たり普及台数は、他地域より多い傾向 ・高齢者の単身世帯率が県平均より高い傾向 <p>【公共交通利用者の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道は長期的に減少、近年は横ばいに推移 ・広域航路発着港は横ばい、離島航路のみ発着の港では減少傾向 <p>【公共交通に関する将来展望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今治小松自動車道の整備が進捗 ・四国新幹線の実現に向けた取組みが進展
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">中予地域</p>	<p>【人口及び移動環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者人口は増加、高齢化率は上昇 ・高齢者人口は松山市の鉄道・バス沿線が多いが、高齢化率はそれ以外の地域で高い傾向 ・高校生人口が減少 ・通学では基本的に隣接市町間での移動が主 ・通勤では松山→今治の移動もみられるが、基本的に隣接市町間の移動が主 ・通勤手段の大半は自家用車・二輪車で、自転車利用は市街地部に集中 ・鉄道による通勤・通学は伊予鉄道沿線に多く、バスの利用率は他地域より若干高い傾向 ・自家用車の世帯当たり・人口当たり普及台数は、他地域より若干少ない傾向 ・高齢者の単身世帯率は他の2地域より低い傾向 <p>【公共交通利用者の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道は長期的に減少、近年は横ばいに推移 ・松山港(松山観光港、三津浜港)では長期的には減少傾向で、近年は横ばいに推移 ・航空路(松山空港・国内線)は増加傾向 <p>【公共交通に関する将来展望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松山外環状道路の整備、JR松山駅の高架化計画により、交通が円滑化 ・四国新幹線の実現に向けた取組みが進展
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">南予地域</p>	<p>【人口及び移動環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者人口は増加、高齢化率は上昇 ・高齢者人口は広範囲に分布しているが、鉄道・バス沿線外に高齢化率が高い地域が散在 ・高校生人口は減少 ・通学では大洲・内子・宇和島→松山への移動があるが、その他は隣接市町間での移動が主 ・通勤では松山市への移動もみられるが、基本的に隣接市町間での移動が主 ・通勤手段の大半は自家用車で、二輪車・自転車の利用は市街地部や鉄道・バス沿線に多い ・鉄道の通勤・通学は鉄道沿線と愛南町中心部に集中、バスの利用率は県平均より若干高い程度 ・自家用車の世帯当たり・人口当たり普及台数は、県平均と同程度 ・高齢者の単身世帯率は他の2地域よりかなり高い傾向 <p>【公共交通利用者の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道は長期的に減少傾向 ・広域航路発着港では微増、離島航路のみ発着の港では減少・横ばい傾向 <p>【公共交通に関する将来展望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国横断自動車道の未整備区間の整備進捗により高知県との連携強化 ・中山間地域における道の駅を活用した地域活性化(自動運転、地域交通拠点化)が進展