

第2編 愛媛県地域公共交通網形成計画

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

愛媛県は、5,676 km²と広大な面積を有しており、瀬戸内海、伊予灘、宇和海に面し、県外との航路を多く持っている。一方で、内陸部は、山間部が多く、集落や居住地が点在し、地域住民の交通手段の確保が課題となっている。

また、東予、中予、南予地域は、それぞれ異なる地域特性を持っている。

東予地域は、人口10万人を超える都市が連なっており、製造業が産業の基幹を成している。

中予地域は、県経済の核である松山市を中心に周辺の市町が存在する。

南予地域は、山地やリアス式海岸、半島部等の地形的な特徴を持っている。

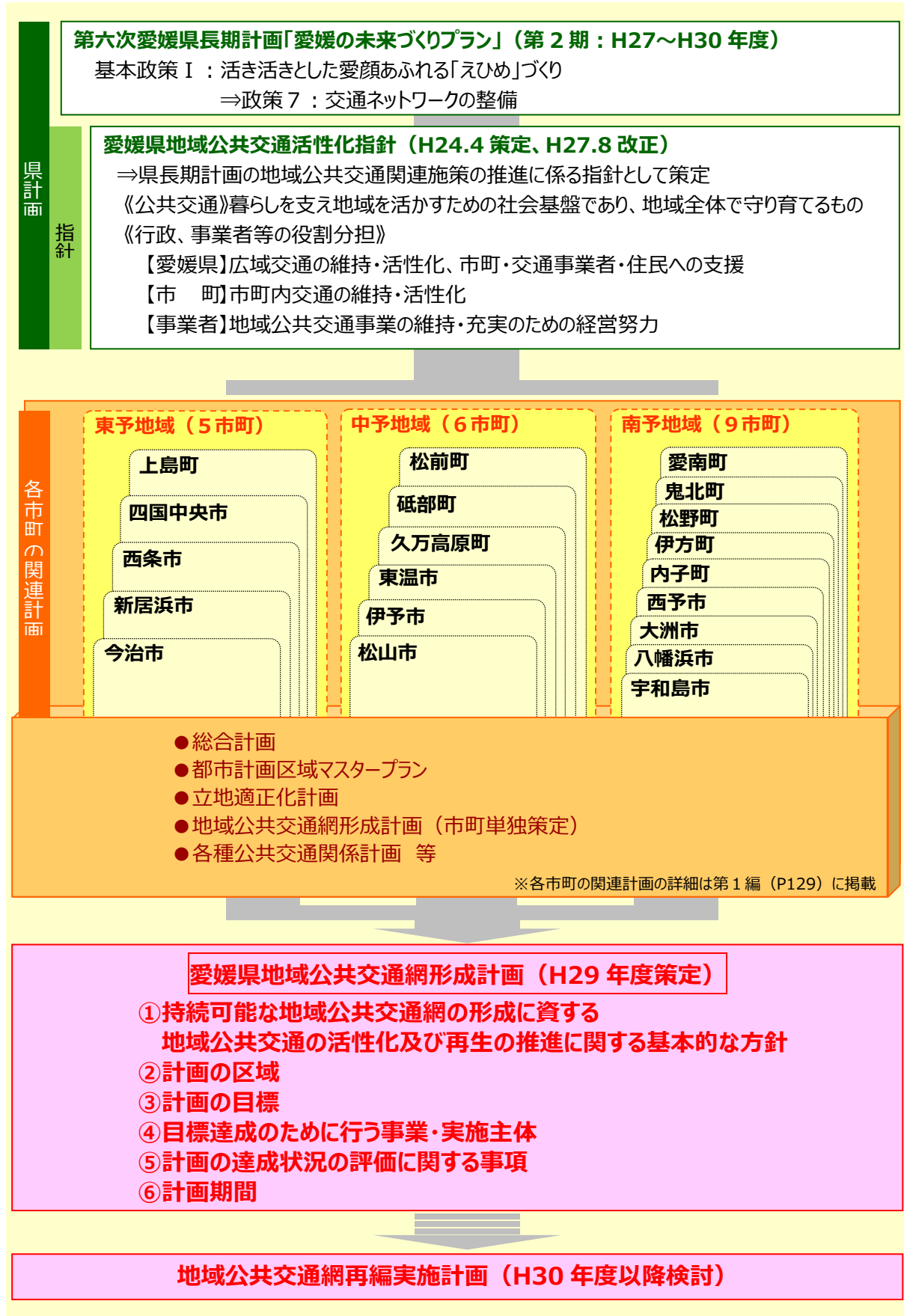
これらの各地域間の移動に関しては、中予地域を中心として、東予地域～中予地域間、南予地域～中予地域間の移動が中心となっており、長距離移動での速達性確保が重要である。

加えて、各地域内の移動に関しては、地域の地理的な特徴や中心都市・地域拠点への移動需要を踏まえ、各地域の住民にとって利便性が高い交通手段が求められている。

さらに、近年の少子高齢化や人口減少等に対応していくためには、地域の活力を維持し経済活動を支える公共交通ネットワークを将来に渡り確保していくことが必要である。

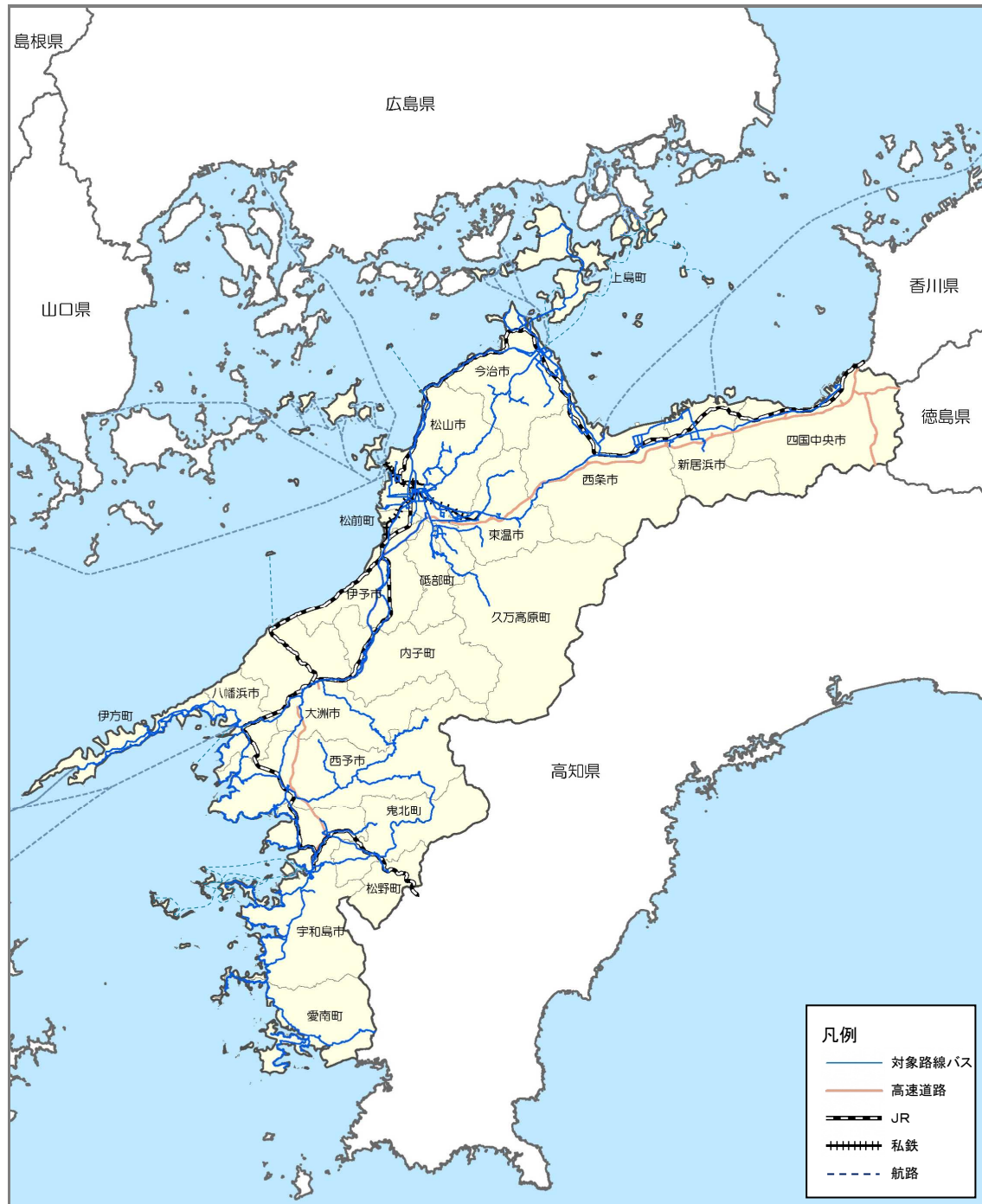
以上を踏まえ、広域的・幹線的な公共交通軸が都市間を結ぶとともに、各地域内の移動手段との連携により地域公共交通網を持続可能な形で構築することを目的に「愛媛県地域公共交通網形成計画」を策定する。

1.2 本計画の位置づけ



2. 計画の対象区域

下図に示すとおり、愛媛県全域とする。



3. 計画期間

平成 30 年（2018 年）4 月～令和 6 年（2024 年）9 月までの 6 年 6 カ月間を計画期間とする。

4. 計画の基本方針と目標

4.1 基本方針

第1編に記載した課題に対して、東予地域、中予地域、南予地域の各地域を結び、愛媛県の生活、経済、地域交流の基盤となる公共交通ネットワークを構築するため、計画の基本方針を下記のとおり定める。

基本方針 1

東予地域、中予地域、南予地域の地域間を強く結ぶ 広域交通軸の形成

愛媛県の経済・行政・高等教育機関・交通拠点が集積する中予地域（松山市）と東予地域、南予地域との間の地域間移動のニーズに対応できる強靱な交通軸を形成し、東予地域、中予地域、南予地域の各地域間及び県外への円滑な広域移動を実現する。

基本方針 2

生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成

住民の生活圏域内にある拠点都市や行政機関が位置する庁舎等へ円滑にアクセス出来る地域内交通網を形成し、各地域内での円滑な移動を実現する。

基本方針 3

居住地区でのきめ細かな移動を実現させる 支線（フィーダー路線）との乗り継ぎ拠点の形成

各地域内において、幹線から支線へ、支線から支線へ乗り継ぐことができる環境を整備し、誰もが自分自身で、居住地区の病院、商業・レクリエーション施設等に移動できる交通網の乗り継ぎ拠点を形成する。

**東予地域、中予地域、南予地域の各地域を結び、
愛媛県の生活、経済、地域交流の基盤となる
公共交通ネットワークを構築**

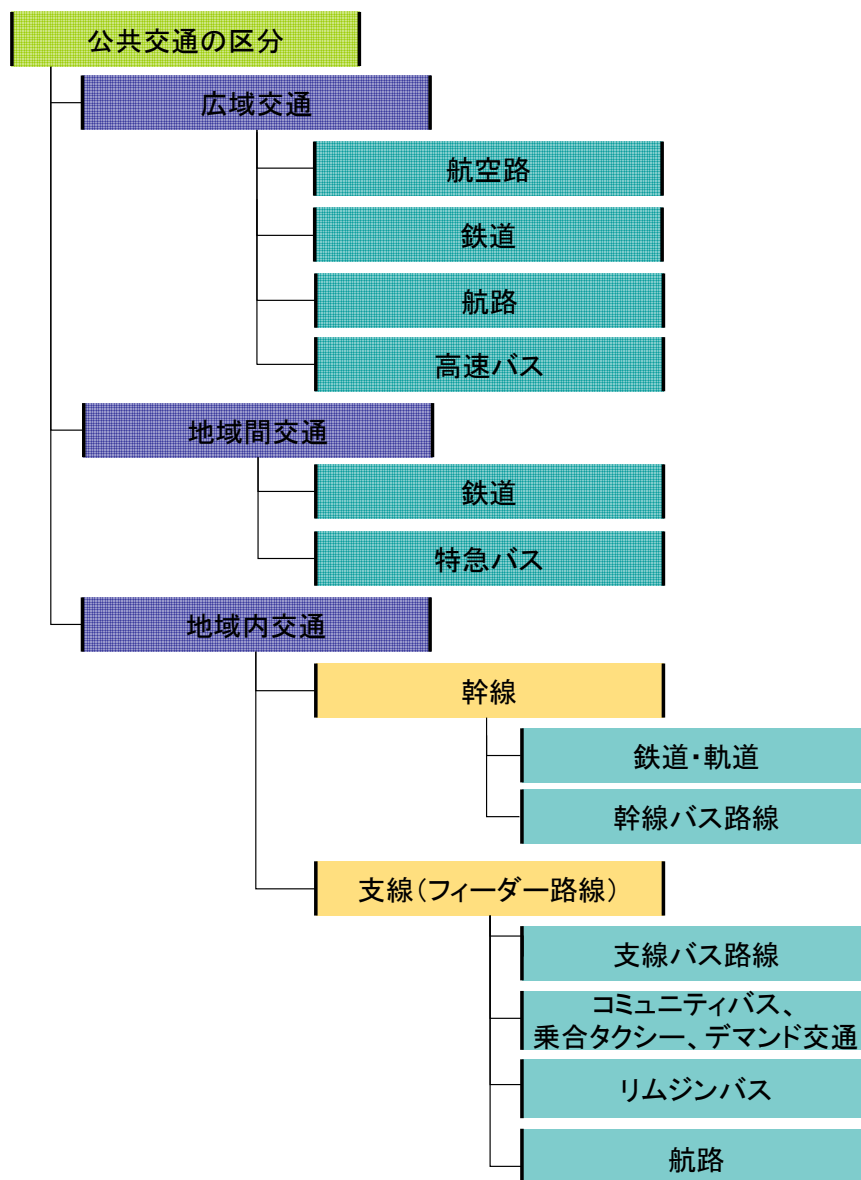
4.2 本計画における公共交通の区分

本計画を策定する上で、県内の公共交通を区分し、下図のとおり整理した。各交通区分の役割の詳細については、次頁以降に示す。

以下の交通区分を踏まえ、本計画において、鉄道、航路、バス路線及びコミュニティバス・乗合タクシー等の自治体が運営する公共交通を含めた各交通モード・路線の役割の再定義や、県と市町、事業者の連携による拠点（交通結節点）の設定を行い、地域間交通及び地域内交通（幹線）の再編を担う県と地域内交通（支線）の再編を担う市町間の協働による公共交通ネットワークの構築を推進する。

なお、以下の区分における「地域」は東予地域、中予地域、南予地域の3地域に該当し、「拠点都市」とは、愛媛県の県庁所在地である松山市や各地域における中心都市に該当する。「地域拠点」とは、合併以前の旧市町村エリアの支所・出先機関や生活圏における公共施設、商店等が集積する拠点に該当する。

【公共交通の区分】



区分	役割	該当交通モード	主な該当路線
広域交通	県内の拠点都市と国内あるいは海外の各都市を連絡し、ビジネス、観光、通勤通学等の多様な目的での移動を担う。	航空路	【国内】 羽田、成田、伊丹、関西、中部、福岡、鹿児島、沖縄、新千歳 【海外】 上海、ソウル
		鉄道	JR 四国 (予讃線、内子線、予土線)
		航路	【東予】 東予～大阪、新居浜～神戸 【中予】 松山～呉・広島、松山～小倉、三津浜～柳井 【南予】 三崎～佐賀関、八幡浜～別府・臼杵
		高速バス	【東予】 パイレーツ (今治～東京) いしづちライナー (今治～神戸・大阪) しまなみライナー (今治～広島、今治～福山) 【中予】 京都エクスプレス (松山～京都) キララエクスプレス (松山～新尾道・福山) ハーバーライナー (松山～神戸) ホエールエクスプレス (松山～高知) 道後エクスプレスふくおか号 (松山～福岡) マドンナエクスプレス (松山～岡山) 吉野川エクスプレス (松山～徳島) 坊っちゃんエクスプレス (松山～高松) ドリーム松山号 (松山～東京) オリーブ松山号 (松山～名古屋) 松山エクスプレス大阪号 (松山～三宮・大阪) なんごくエクスプレス (松山～高知) 【南予】 ウワジマエクスプレス (宇和島・城辺～神戸・大阪) オレンジライナーえひめ (八幡浜～松山～東京、八幡浜～松山～名古屋、八幡浜～松山～大阪) 松山エクスプレス大阪号 (八幡浜～三宮・大阪・京都)

区分	役割	該当交通モード	主な該当路線
地域間交通	県内拠点都市間を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	鉄道	JR 四国 (予讃線、内子線、予土線)
		特急バス	松山・今治～大三島線 新居浜～松山線 八幡浜・三崎特急線 宿毛・城辺～宇和島～松山・道後
地域内交通	各地域内の拠点都市及び地域拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活行動だけでなく、広域交通や地域間交通と接続することで、観光、ビジネス等、多様な目的での移動を担う。	鉄道・軌道	JR 四国 (予讃線、内子線、予土線) 伊予鉄道 (高浜線、横河原線、郡中線、市内線)
		幹線バス路線	【東予】 今治～小松線、周桑～山根線、中萩線、新居浜～川の江線、今治～新居浜線、菊間線、小部波方ループ線、波方小部ループ線、竜岡線、神子森線、朝倉線、富田～唐子台線 等 【中予】 砥部線、川内線、北条線、北伊予線、久万高原線、森松～横河原線、丹波線、五明線 等
	支線バス路線	【南予】 三崎線、大洲～宇和島線、宇和島～城辺線、宇和島～宿毛線、宇和島～卯之町線、野村～大洲線、宇和島～虹の森公園前線、宇和島～日吉線、宇和島～野村線、大洲～鹿野川線、西予市民病院～野村線、八幡浜～周木線、八幡浜～下泊線、三瓶～歴史博物館前線、俵津～卯之町線、船間～岩松線、宇和島～本網代線、宇和島～狩津線、宇和島～蔭淵線、宇和島～愛治診療所前線、城辺～久良線、城辺～中浦線、野村～白髭線、野村～上辰の口線、岩松～嵐線 等	
	コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通	各市町の運行(補助)するコミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通	
	リムジンバス	松山空港リムジンバス 松山観光港リムジンバス	
		航路	離島航路

4.3 計画の目標

基本方針に基づき、公共交通の課題を解決するため、5つの計画目標を定める。

愛媛県全域（中予地域、東予地域、南予地域）

地域特性、交通特性

- ・高齢者：人口増加、**高齢化率の上昇**
- ・高校生：人口減少（高校再編の計画あり）
- ・通勤：車が主、市街地中心部では自転車が多い
地域間の移動では、**東予・南予⇄中予（松山市）**が主
- ・バス利用：緩やかな増加傾向（他の地域より高い傾向）
- ・鉄道利用：長期的に減少、近年は横ばい（沿線の利用が多い傾向）
- ・航路利用：長期的に減少、近年は横ばい
- ・空港利用：増加傾向（国内線）
- ・観光：**増加傾向**（自家用車：約6割、貸切バス：約2割、公共交通：約2割）
- ・道路：松山外環状道路による交通円滑化、**JRの高架計画**
今治小松自動車道（整備中）
四国横断自動車道（未整備区間あり）
- ・計画：**県・各市町の上位計画との整合が必要**

バス事業者ヒアリング

- 【現状と課題】
- ・中予地域：**中山間地域の枝線部分**の運行形態の見直し
（市内路線の見直しは市との協議で進めるべきとの認識）
- ・東予地域：**東西にまたがる長大路線、域内南部への路線や島しょ部**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
- 【運行体制や経営状況】
- ・運転手の不足・高齢化（若手人材不足に定年者の再雇用で対応）
- ・バス車両の不足、車両の老朽化
- 【その他】
- ・瀬戸しまなみ海道を中心とした**インバウンド旅行者の増加**

地域住民アンケート

- ・外出特性：
【全年齢】
地域内の移動が主、市町外への移動は**車〔運転〕**が主
- 【65歳以上】
病院への外出が多い。市町外へは車を利用（約5～6割）
東予地域は市町外、中予地域は市町内外で公共交通が1～2割程度
南予地域は車〔送迎〕が多く、**80歳以上では約4割が送迎**。
- ・バスの乗り継ぎ：
鉄道が主（中予地域では「乗継なし」が約6割と高い）
- ・公共交通に対する不満：
「**運行本数**」に対する不満が高い（中予地域は他地域比べ低い傾向）
東予地域：「**移動に時間がかかる**」に対する不満が高い傾向
南予地域：「**乗りたい時間にバスがない**」に対する不満が高い傾向
- ・行政補助：
「ある程度は仕方がない」と考える地域住民が多い。

高校生アンケート

- ・移動特性：
通学範囲は、**地域内の通学が主**（地域外では、**中予〔松山市〕**が主）
- ・交通手段：
市町内の移動は、**自転車**が主、地域内・地域外は、**JR**が主
→南予地域では、**路線バス**による通学が見られる。
車〔送迎〕による通学者が多い
→中予地域：久万高原町（**毎日送迎：約4割**）
→南予地域：西予市、内子町、鬼北町、愛南町（**毎日送迎：約3～4割**）
雨天時は、自転車→車〔送迎〕への変更が多い。
→中予地域・南予地域では**路線バスや私鉄**への変更もみられる。
- ・不満：
「**運行本数**」、「**運賃**」、「**乗りたい時間がない**」に対する不満が高い。

交通モード間乗継実態（バス、鉄道、航路）

- 【鉄道】（JR松山駅、松山市駅、今治駅）
- ・移動特性：**地域内の移動**が主、**地域外では松山市への移動**が多い傾向
- ・目的：**観光**での利用が多い傾向
- ・交通手段：
今治駅：地域内〔車移動〕、地域外〔JR〕、
JR松山駅・松山市駅：地域内〔**路面電車、鉄道、路線バス**〕、地域外〔東予：車〔運転・送迎〕、**鉄道** 南予：**鉄道、車〔送迎〕、路線バス**〕
- ・不満：「**運行本数**」が主、中予：「**始発最終便**」、東予：「**移動時間**」、「**乗りたい時間**」に対する不満が特徴
- 【バス】（宇和島バスセンター）
- ・移動特性：**地域内の移動、地域外では松山市への移動**が多い傾向
- ・目的：県内利用者は、帰省・娯楽等、県外利用者は**観光**が多い傾向
- ・交通手段：**高速バス、路線バス**の利用が多い。
- ・不満：「**運行本数**」、「**移動時間**」に対する不満が高い。
- 【航空路】（松山空港）
- ・移動特性：**松山市への移動**が主
- ・目的：**観光**、仕事での利用が多い傾向
- ・交通手段：
中予方面：**路線バス**が多い傾向、タクシーの利用もある。
東予・南予方面：車〔運転〕が多い傾向、**鉄道、路線バス**利用もある。
- ・不満：「**運行本数**」が主、「**始発最終便**」、「**乗りたい時間**」への不満もある。
- 【航路】（三津浜港、松山観光港、東予港、新居浜東港、三崎港、八幡浜港）
- ・移動特性：**地域内の移動**、地域外では松山市への移動が多い傾向
- ・目的：**観光**での利用が多い傾向
- ・交通手段：車〔運転〕が主、松山観光港、三津浜港、新居浜東港、東予港、八幡浜港では**路線バス**の利用もみられる。
- ・不満：「**運行本数**」が主、中予：「**行きたい方向がない**」、東予：「**移動時間**」、南予：「**移動時間**」、「**乗りたい時間**」に対する不満が特徴

実施項目

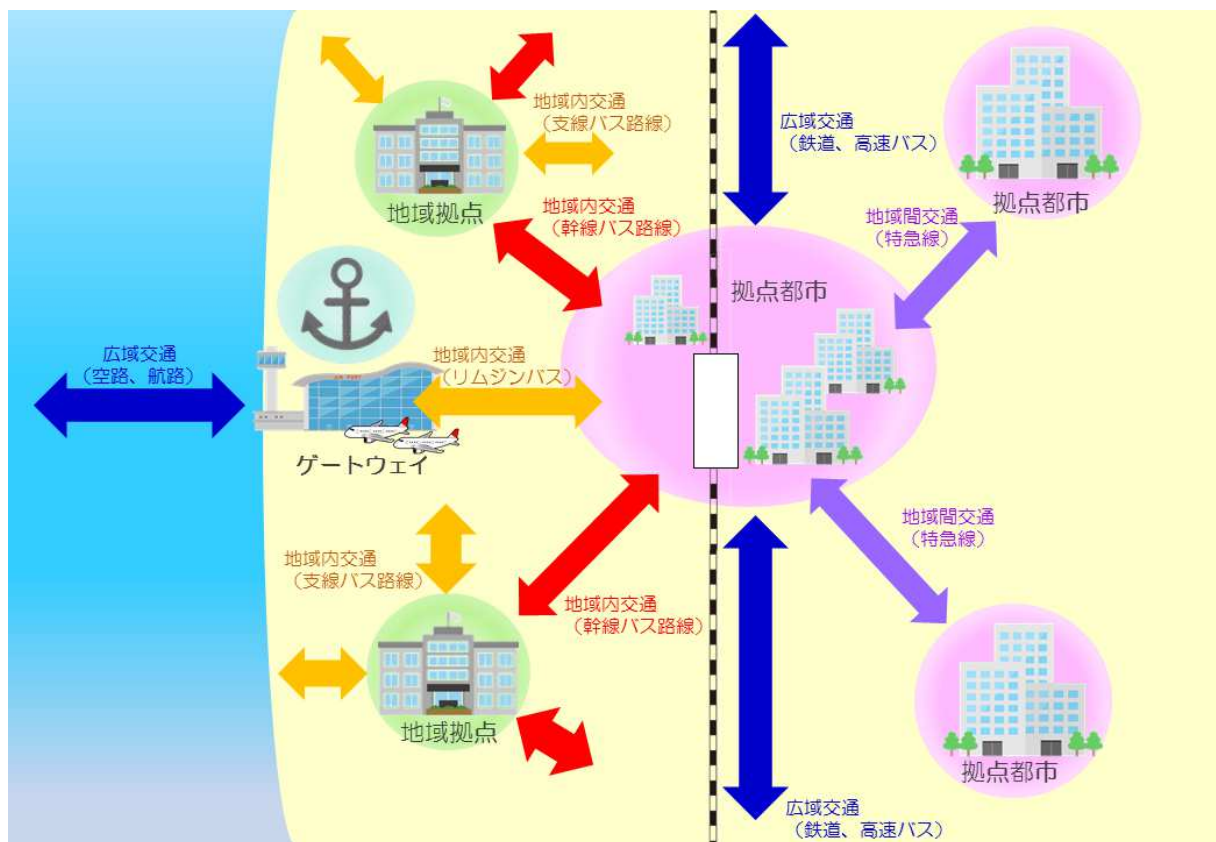
- 【地域内ネットワークの改善】 ・ 3地域の特徴を踏まえた幹線・支線、乗継拠点の設定
・ 利用状況に合わせた運行水準の適正化
- 【交通弱者（高齢者・学生）への対応】 ・ 移動目的に合わせた運行本数、ダイヤの再編
- 【広域交通ネットワークの拠点の改善】 ・ 主要な拠点の乗り場環境の改善
- 【広域的な観光の推進】 ・ 広域交通から二次交通への乗継利便性の向上
・ 利用者へのわかりやすい情報提供
- 【持続可能な運行】 ・ 人材確保対策の実施
・ 車両と人材の運用の効率化
- 【県・市町の上位計画との整合】 ・ まちづくりと連携した拠点の強化

計画目標

- 計画目標1：まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築
- 計画目標2：広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築
- 計画目標3：国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備
- 計画目標4：持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化
- 計画目標5：新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施

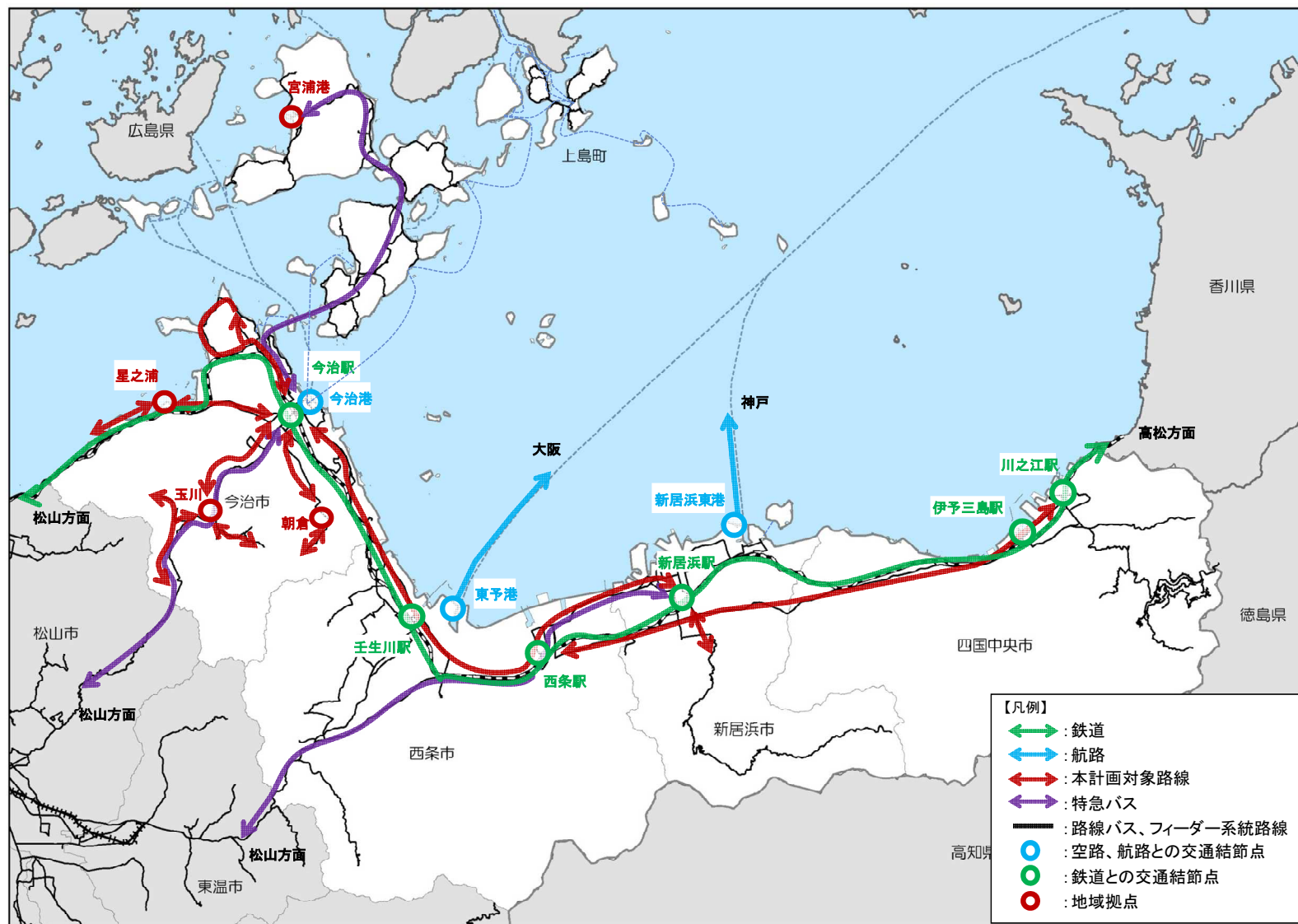
計画目標 1：まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築

県内の拠点都市と県外・海外を結ぶ「広域交通」と、県内の拠点都市間を結ぶことで地域をまたがる交通軸を形成する「地域間交通」、拠点都市と地域拠点間、あるいは地域拠点間や、地域拠点と周囲の居住地・集落等との間を運行する「地域内交通」に公共交通の役割を明確化した上で、広域交通、地域間交通と地域内交通の相互連携により、県全域で公共交通のネットワークを構築する。なお、地域特性や交通特性を踏まえた各地域の公共交通ネットワークの構築方針を次ページ以降に示す。

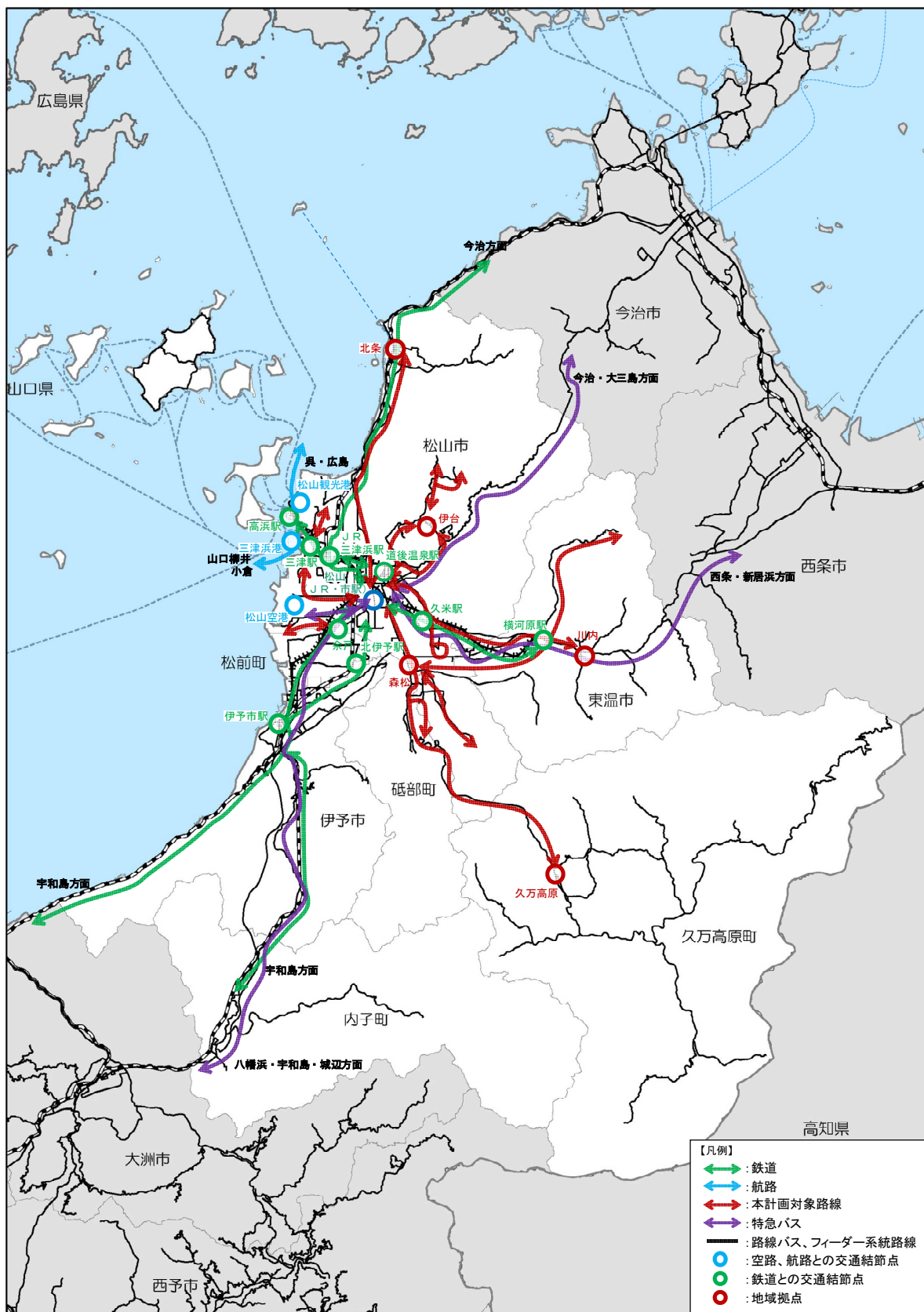


【東予地域における公共交通ネットワークの構築方針】

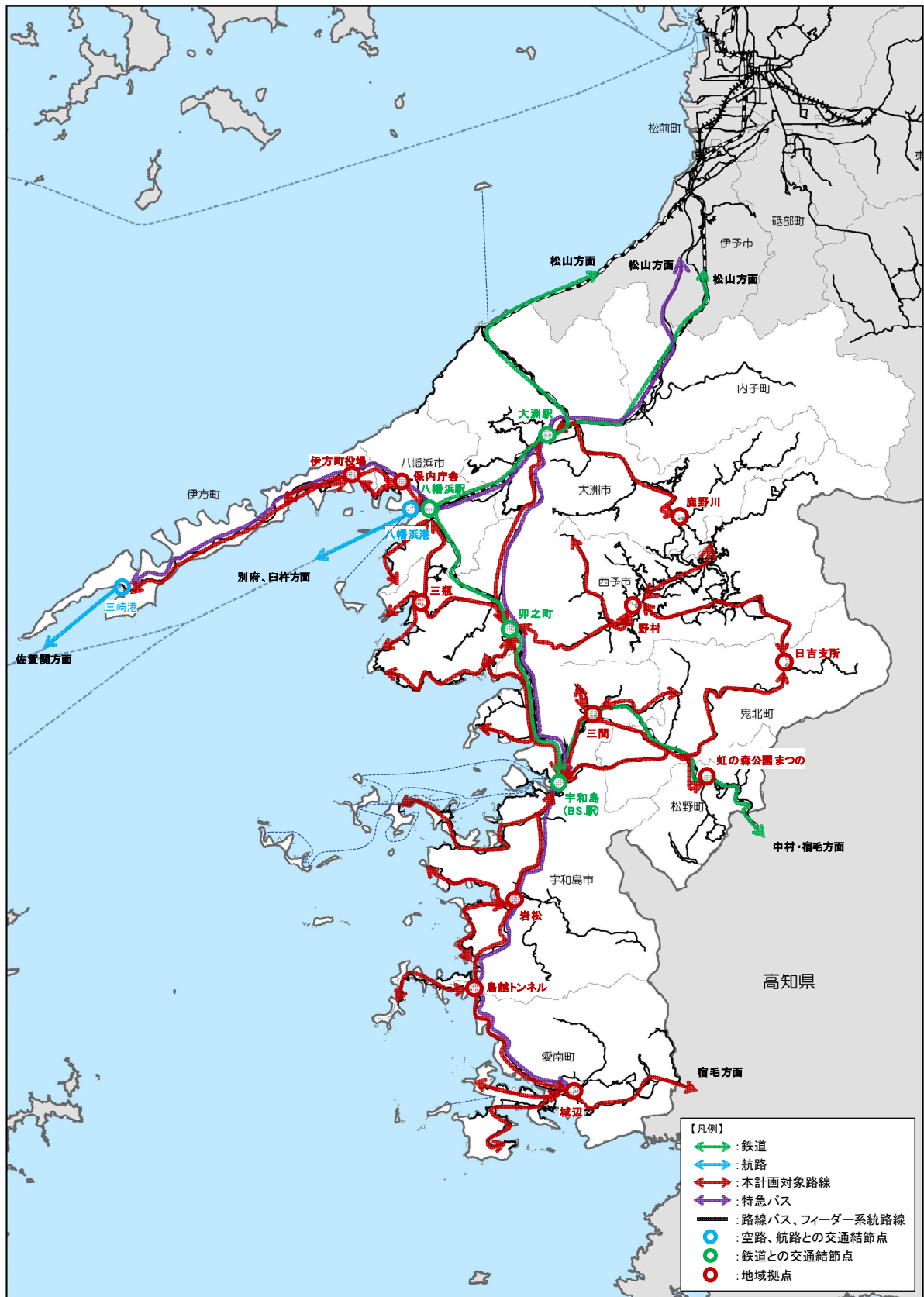
171



【中予地域における公共交通ネットワークの構築方針】

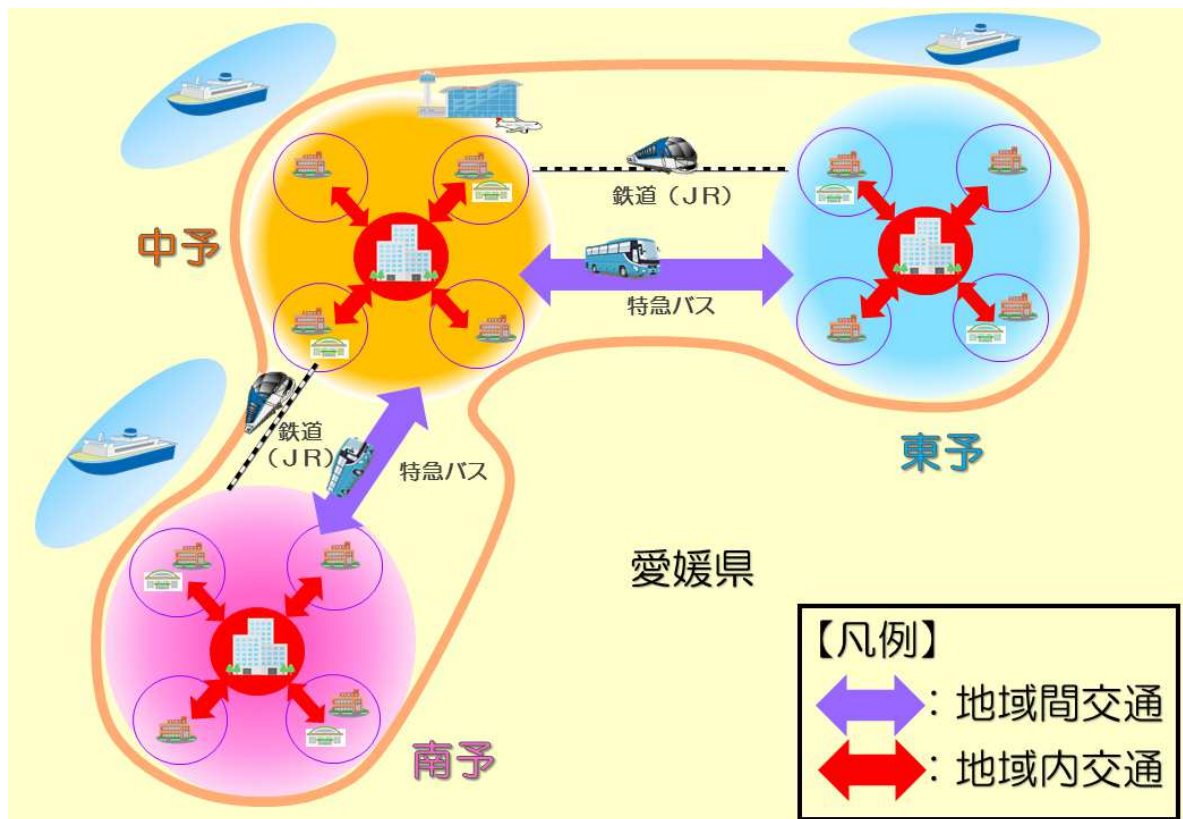


【南予地域における公共交通ネットワークの構築方針】



計画目標 2 : 広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築

東予、中予、南予の3地域を結ぶ県内交通ネットワークを構築するために、県内外の広域交通（鉄道、高速バス、航路、航空路）と地域間交通、地域内交通のモード間の連絡性強化に向けて、交通結節点の明確化及び新規設定、移動ニーズ（①目的、②方向、③時刻）を考慮した地域間交通（特にバス路線）と他モードとの接続改善、地域間交通のダイヤを基準にした地域内交通の運行再編による乗り継ぎ利便性の確保を図る。

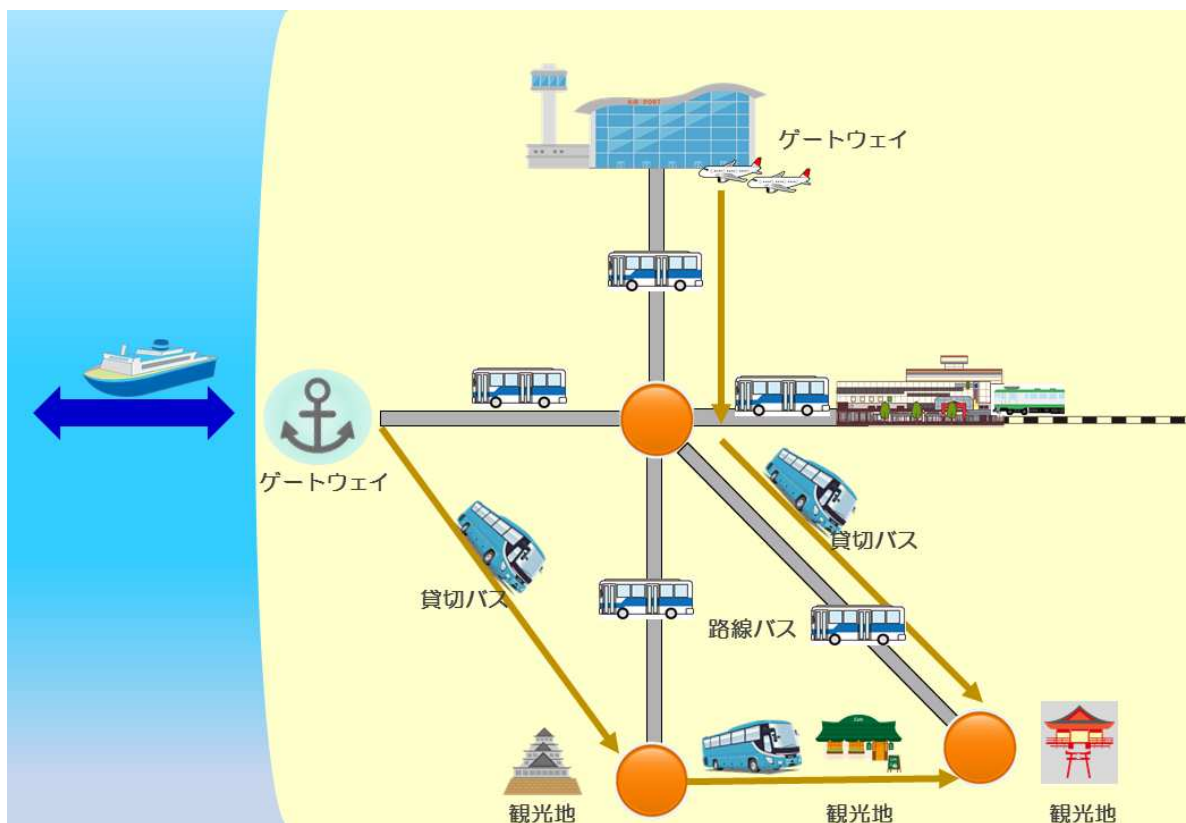


計画目標3：国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備

愛媛県は、航空路では松山空港、航路では東予港、新居浜東港、松山観光港、三津浜港、三崎港、八幡浜港と県外からの観光客を迎える玄関口を多く備えている。県内で少子高齢化や人口減少が進展する中で、国内・海外からより多くの観光客を迎え、地域の観光資源や特産物等に触れていただく機会を増やすなど、公共交通の利用に観光ニーズを取り込んでいくことが求められる。

こうした状況を踏まえ、県外からの玄関口である空港、航路ターミナル、JR主要駅を、観光客の着地点となる「ゲートウェイ」として、二次交通のバス路線と連絡することで物理的・時間的な乗継利便性の向上を図っていく。また、来訪者が観光ルート等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、ゲートウェイに着地後の情報提供として紙媒体の公共交通マップ等を充実させる。

さらに、複数交通モードが連携した共通乗車船券の導入など、誘客促進と公共交通の利用促進の両面で効果をもたらす施策を講じる。



計画目標 4：持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化

愛媛県では、少子高齢化と人口減少が進む一方で、自家用車の保有・利用は増加が続いており、路線バスの利用者数は、平成 25 年度以降は若干の増加があるものの、長期的に見ると減少している。また、本計画の策定にあたり実施した路線バスの乗降実態調査やバス事業者から提供された乗降者数のデータ分析からは、便や区間によっては、運行の内容や頻度と利用実態に大きな開きがあることが確認されている。

一方、公共交通を運行する事業者においては、運転手の確保が課題となっており、労働環境等の問題による求職者の減少のほか、公共交通やそれに携わる職業の社会的役割や意義について、地域での理解が不足していることがその要因と考えられる。

こうした状況を踏まえ、路線別・便別の利用実態を勘案し、地域間交通及び地域内交通の役割設定に合わせた路線の分割・再編、競合・重複区間の統合、運営主体や運行形態の変更、交通結節点の設定と乗り継ぎの確保、利用ニーズの低い路線の運行水準の適正化等を進める。

また、移動ニーズに対応できていないダイヤの見直しや経路の変更等をきめ細かく行い、運転手、バス車両等の限られた資源を有効に活用することで、利便性の維持・向上と事業収支改善の両立を図る。

加えて、路線の分割・再編やサービスの水準の適正化等と併せて積極的に運転手のシフト数の軽減を図るとともに、近年注目されている自動運転技術を活用した無人バスの運行等の導入可能性についても検討し、運転手不足への対応に取り組む。

なお、ネットワークの再構築及び運行水準の適正化に当たっては、公共交通のカバー率が現状よりも低下しないよう留意する。

さらに、公共交通ネットワークの維持に不可欠な運転人材の確保に向け、若年層に対して公共交通の社会的意義ややりがいを広報・啓発し、公共交通の職業としての魅力発信にも取り組む。

計画目標5：新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施

愛媛県内の自動車保有台数は、1世帯当たり1.21台、1人当たりでは0.52台となっており、自家用車が、非常に身近な移動手段となっている。また、公共交通の主な利用者である高校生に通学時の交通手段についてアンケート調査を行った結果、公共交通の利用は約17.7%にとどまる一方で、東予地域で約4割、中予地域で約5割、南予地域で約7割の高校生が月に1度以上、家族の送迎で通学しているなど、若い世代の公共交通離れが懸念される状況である。

以上を踏まえ、自家用車から公共交通への利用転換に向け、モビリティ・マネジメントを推進するとともに、県外からの来県者の公共交通利用を促進することとし、高齢者や高校生に向けた公共交通利用促進策の実施や、交通弱者だけでなく、すべての人にとっての利便性を向上させるため、路線マップや交通モード間の乗り継ぎ時刻表の作成、低床・環境対応車両の導入、交通結節点の利便性向上等の施策を実施する。

また、新たな利用者を獲得するため、複数の交通モードの連携による共通乗車船券や、休日の外出に便利な企画乗車券等の造成を図る。

加えて、交通事業者と貨物事業者との連携による貨客混載の導入など、公共交通のさらなる利活用を目指す。

なお、これらの施策を効果的に行うためには、公共交通に対する住民の共感や協力が不可欠であるため、積極的に住民との協働を図る。

5. 実施事業

5つの計画目標の達成に向け、下表に示す個別事業を実施する。各事業については、予定する期間において各実施主体が主体的に推進するものとする。
また、下表の個別事業の内容は、次ページ以降に示すこととし、複数の計画目標・事業項目に該当する事業については、最も関係性が強い計画目標・事業項目において記載する。

計画目標	実施事業		実施主体	特定事業	時期
	事業項目	個別事業名			
まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築	【地域内ネットワークの改善】 ・3地域の特徴を踏まえた幹線・支線、乗継拠点の設定と利用状況に合わせた運行水準の適正化	地域間交通・地域内交通の担う役割の設定	愛媛県、各市町、バス事業者		短期
	【交通弱者（高齢者・学生）への対応】 ・移動目的に合わせた運行本数、ダイヤの再編	生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	●	短～中期
	【県・市町の上位計画との整合】 ・まちづくりと連携した拠点の強化	交通結節点の設定とルート変更	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	●	短～中期
広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築	【広域ネットワークの拠点の改善】 ・主要な拠点の乗り場環境の改善	既存の交通結節点の利便性向上	愛媛県、各市町、施設管理者		短～長期
	【広域的な観光の推進】 ・広域交通から二次交通への乗継利便性の向上				
国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備	【広域ネットワークの拠点の改善】 ・主要な拠点の乗り場環境の改善	公共交通利用による観光モデルルートの設定	バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等		中～長期
	【広域的な観光の推進】 ・広域交通から二次交通への乗継利便性の向上	観光目的でのバス運行の充実	各市町、バス事業者		中～長期
	・利用者へのわかりやすい情報提供	交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等		短期
持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化	【地域内ネットワークの改善】 ・利用状況に合わせた運行水準の適正化	バス路線（幹線・支線）の分割、再編	愛媛県、各市町、バス事業者	●	短～中期
		運行の重複する区間の整理	愛媛県、各市町、バス事業者	●	短～中期
		移動ニーズを考慮した路線網への再編	愛媛県、各市町、バス事業者		短～中期
	【持続可能な運行】 ・車両と人材の運用の効率化 ・人材確保に向けた雇用促進策の実施	移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化	愛媛県、各市町、バス事業者		短～中期
		需要量に見合った運行形態の選択	愛媛県、各市町、バス事業者	●	短～中期
		運転人材確保に向けた広報・啓発	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者		中～長期
新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施	【利用促進策の実施】 ・利用者へのわかりやすい情報提供 ・すべての人が移動しやすい環境の整備 ・新たな公共交通利用者を確保するための利用促進策の実施	バス路線の運行効率化による過密勤務の軽減（労働環境の向上）	バス事業者		短～長期
		モード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図の作成	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等		短～長期
		共通乗車船券の導入	バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者		短期
		低床・環境対応車両の導入推進	バス事業者、鉄道事業者	●	短～長期
		県民に対する公共交通を利用した外出の促進（モビリティ・マネジメント）	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者		短～長期
		自転車利用者に対する利用促進（サイクルトレイン/サイクルバス等）	バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者		短～長期
		貨客混載による公共交通の利活用	愛媛県、バス事業者、貨物事業者		短～長期
		一日乗車券、往復乗車券の導入	バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者		短期
		商業施設とのタイアップによるクーポン付き乗車券等の導入	バス事業者		短～長期
デジタル技術を活用した利便性の向上	愛媛県、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	●	短期		

※計画期間5年間において、短期：計画策定後1～2年以内に実施するもの、中期：計画策定後3～4年で実施するもの、長期：計画策定後5年以内を目標に実施するもの

5.1 まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築

5.1.1 3地域の特徴を踏まえた幹線・支線、乗継拠点の設定と利用状況に合わせた運行水準の適正化

事業名	地域間交通・地域内交通の担う役割の設定	地域公共交通特定事業	
概要	<p>都市計画区域マスタープランや市町が定める立地適正化計画のまちづくりに関する将来像での「軸」や「拠点」との整合を図りながら、拠点都市間を連絡して地域を跨ぐ交通軸を形成する「地域間交通」と、拠点都市と地域拠点、あるいは地域拠点と周囲の集落等との間を連絡する「地域内交通」に公共交通の役割を明確化した上で、地域間交通と地域内交通の連携を図り、公共交通ネットワークを構築する。特に、地域内交通のうち、バス路線については、各路線の役割を「幹線」と「支線」に再整理し、利用状況に合わせて、運行水準を見直す。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者	実施時期	短期
対象路線等	<p>【東予】 今治～小松線、周桑～山根線、中萩線、 新居浜～川之江線、今治～新居浜線、 菊間線、竜岡線、神子森線、朝倉線、富田～唐子台線</p> <p>【中予】 久万高原線、砥部線、丹波線、 川内線、森松～横河原線、北条線、北伊予線、五明線</p> <p>【南予】 三崎線、 大洲～宇和島線、宇和島～城辺線、宇和島～宿毛線、 宇和島～卯之町線、野村～大洲線、大洲～鹿野川線、 宇和島～愛治診療所前線、宇和島～虹の森公園前線、 宇和島～日吉線、宇和島～野村線、 西予市民病院～野村線、野村～白髭線、野村～上辰の口線、 八幡浜～周木線、八幡浜～下泊線、三瓶～歴史博物館前線、俵津～卯之町線、 船間～岩松線、宇和島～狩津線、宇和島～蔭渕線、 宇和島～本網代線、岩松～嵐線、 城辺～久良線、城辺～中浦線</p>		

5.1.2 移動目的に合わせた運行本数、ダイヤの再編

事業名	生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定	地域公共交通特定事業	●
概要	<p>【地域公共交通利便増進事業】</p> <p>地域間交通は、通学・通勤や買い物、通院、観光等、様々な目的を持つ利用者の移動を担うため、目的地への到着・出発時刻だけでなく、交通結節点における他モードとの乗り継ぎを考慮し、運行ダイヤを設定する。</p> <p>地域内交通は、地域間交通の運行ダイヤを基準とし、乗継時間を考慮した運行ダイヤを設定する。午前中のみ又は終日の外出等、地域住民の移動実態に応じた路線間の接続を行う。</p> <p>地域間交通相互の乗継利便性の向上や、離島航路と路線バスなど、複数交通モード間の連絡も考慮した地域間交通・地域内交通の運行ダイヤを設定する。</p>		
実施主体	バス事業者	実施時期	短期～中期
対象路線等	<p>幹線バス路線、支線バス路線、コミュニティバスほか</p> <p>※利便増進事業は、南予地域を対象とする。</p>		

5.1.3 まちづくりと連携した拠点の強化

事業名	交通結節点の設定とルートの変更	地域公共交通特定事業	●
概要	<p>【地域公共交通利便増進事業】</p> <p>各市町のまちづくり政策や公共交通政策、教育政策等と連携し、交通結節点や地域振興施設、行政・文教・商業・医療等の都市サービス施設の「小さな拠点」化、拠点へのバス路線の乗り入れや路線結節機能の強化を通じて、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」による移動利便性の向上を図る。</p> <p>既存路線の運行ルートを見直すことで、駅や港、バスセンター、支所等を、複数の交通モード・路線の乗り継ぎが可能な交通結節点へと機能強化を図る。</p> <p>また、道の駅、商業施設へのアクセスの向上を図るため、バス停の位置変更や施設への乗り入れ等を併せて検討する。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	実施時期	短期～中期
対象交通結節点等（主な関係路線）	<p>【東予】</p> <p>星之浦（菊間線）、玉川支所（竜岡線、神子森線）、朝倉支所（朝倉線）、JR 壬生川駅、JR 伊予三芳駅（今治～新居浜線、今治～小松線）</p> <p>【中予】</p> <p>久万高原（久万高原線）、森松（森松～横河原線、丹波線）、北条（北条線）、伊台（五明線）、川内（川内線）</p> <p>【南予】</p> <p>伊方町役場、保内庁舎（三崎線）</p> <p>三瓶（八幡浜～周木線、八幡浜～下泊線、三瓶～歴史博物館前線）</p> <p>鹿野川（大洲～鹿野川線）</p> <p>野村（西予市民病院～野村線、野村～白髭線、野村～上辰の口線、宇和島～野村線、野村～大洲線）</p> <p>日吉支所（宇和島～野村線、宇和島～日吉線）</p> <p>三間（宇和島～愛治診療所前線、宇和島～虹の森公園前線）</p> <p>虹の森公園まつの（宇和島～虹の森公園前線）</p> <p>岩松（宇和島～城辺線、宇和島～宿毛線、岩松～嵐線、宇和島～本網代線）</p> <p>鳥越トンネル（宇和島～本網代線）</p> <p>城辺（宇和島～城辺線、宇和島～宿毛線、城辺～久良線、城辺～中浦線）</p> <p>※利便増進事業は、南予地域を対象とする。</p>		

5.2 広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築

5.2.1 主要な拠点の乗り場環境の改善

5.2.2 広域交通から二次交通への乗継利便性の向上

事業名	既存の交通結節点の利便性向上	地域公共交通特定事業	
概要	各市町の玄関口となる交通結節点において、公共交通の利用環境を改善するため、各市町・施設管理者と連携し、駅前広場や待合施設の利便性向上を図るほか、地域の交通拠点となり得る施設においては、自家用車から公共交通への利用転換を促進するため、パーク&バスライドやサイクル&ライドの実施を検討する。		
実施主体	愛媛県、各市町、施設管理者	実施時期	短期～長期
対象交通結節点等	<p>< 鉄道 ></p> <p>【東予】 JR 今治駅、JR 壬生川駅、JR 伊予西条駅、JR 新居浜駅、JR 伊予三島駅、JR 川之江駅</p> <p>【中予】 JR 松山駅、JR 三津浜駅、JR 北伊予駅、松山市駅、三津駅、高浜駅、久米駅、横河原駅、余戸駅、道後温泉駅</p> <p>【南予】 JR 伊予大洲駅、JR 八幡浜駅、JR 卯之町駅、JR 宇和島駅</p> <p>< 航空路 ></p> <p>【中予】 松山空港</p> <p>< 航路 ></p> <p>【東予】 今治港、東予港、新居浜東港</p> <p>【中予】 松山観光港、三津浜港</p> <p>【南予】 八幡浜港、三崎港</p> <p>< パーク&バスライド等の拠点 ></p> <p>地域交通拠点となり得る道の駅（道の駅「虹の森公園まつの」等）</p>		

5.3 国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備

5.3.1 広域交通から二次交通への乗継利便性の向上

事業名	公共交通利用による観光モデルルートの設定	地域公共交通特定事業	
概要	<p>中予地域（松山市）の道後温泉をはじめ、東予地域では新居浜市のマイントピア別子東平ゾーンの旧別子銅山遺構、南予地域では宇和島市遊子水荷浦の段畑等、県内各地の豊富な観光資源を活かし、鉄道、航路、路線バス等の公共交通を利用した観光モデルルートの設定と、それを踏まえたバス路線の設定を検討する。</p>		
実施主体	バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	実施時期	短期～中期
対象路線等	<p>【東予】 ○マイントピア別子東平ゾーン等の観光地を経由する路線（周桑～山根線）</p> <p>【中予】 ○道後温泉や、東予・南予へのゲートウェイとしての拠点（JR松山駅、松山市駅、道後温泉駅、松山空港、松山観光港、三津浜港）を経由する路線</p> <p>【南予】 ○遊子水荷浦の段畑等の観光地を経由する路線（宇和島～蔭渕線）</p>		

事業名	観光目的でのバス運行の充実	地域公共交通特定事業	
概要	<p>バス路線の再編や運行水準の見直しに併せて、近年のインバウンド増加等を踏まえ、観光目的にも利用しやすい路線バスの運行や交通事業者にとって収益性の高い貸切バス事業の充実を図る。</p> <p>（※本事業については、後述「5.4.2 車両と人材の運用の効率化」においても、人材配置を見直し、必要な人材を確保することが求められる。）</p>		
実施主体	バス事業者	実施時期	短期～中期

5.3.2 利用者へのわかりやすい情報提供

事業名	交通結節点における路線図・ダイヤ等の多言語化・多目的化	地域公共交通特定事業	
概要	観光客等の来訪者が円滑に目的地に移動できるよう、交通結節点において路線図やダイヤを多言語で表記するとともに、周辺施設の位置情報等を掲載した路線図や時刻表を作成するなど、多様なニーズに対応した情報提供を行う。		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者等	実施時期	短期
対象交通結節点等	<p>< 鉄道 ></p> <p>【東予】 JR 今治駅、JR 壬生川駅、JR 伊予西条駅、JR 新居浜駅、JR 伊予三島駅、JR 川之江駅</p> <p>【中予】 JR 松山駅、JR 三津浜駅、JR 北伊予駅、松山市駅、三津駅、高浜駅、久米駅、横河原駅、余戸駅、道後温泉駅</p> <p>【南予】 JR 伊予大洲駅、JR 八幡浜駅、JR 卯之町駅、JR 宇和島駅</p> <p>< 空港 ></p> <p>【中予】 松山空港</p> <p>< 航路 ></p> <p>【東予】 今治港、東予港、新居浜東港</p> <p>【中予】 三津浜港、松山観光港</p> <p>【南予】 三崎港、八幡浜港</p>		

持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化

5.4.1 利用状況に合わせた運行水準の適正化

事業名	バス路線（幹線・支線）の分割、再編	地域公共交通特定事業	●
事業概要	<p>【地域公共交通利便増進事業】</p> <p>各路線の利用状況や地域住民の移動ニーズ等を勘案し、利用者の乗降実態が分断されている長距離路線や利用が著しく低下する区間がある路線について、「交通結節点」の設定と路線の分割や再編を行う。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者	実施時期	短期～中期
対象路線等	<p>【南予】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○三崎線： 「伊方町役場」、「保内庁舎」を交通結節点とした路線の見直し ○大洲～鹿野川線： 「鹿野川」を交通結節点とした路線の見直し ○野村～白髭線、野村～上辰の口線、西予市民病院～野村線： 「野村」を交通結節点とした路線の見直し ○宇和島～愛治診療所前線、宇和島～虹の森公園前線： 「三間」を交通結節点とした路線の見直し ○岩松～嵐線： 「岩松」を交通結節点とした路線の見直し ○宇和島～本網代線： 「鳥越トンネル」を交通結節点とした路線の見直し ○城辺～久良線、城辺～中浦線： 「城辺」を交通結節点とした路線の見直し 		

事業名	運行の重複する区間の整理	地域公共交通特定事業	●
事業概要	<p>【地域公共交通利便増進事業】</p> <p>複数系統の路線バス同士やスクールバス、福祉バス等の運行が重複する区間については、各路線の利用状況や地域住民の移動ニーズ等を勘案し、路線の統合や運行便数の見直し、「交通結節点」と乗継ダイヤの設定等の再編を行う。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者	実施時期	短期～中期
対象路線等	<p>【南予】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○野村～白髭線、野村～上辰の口線： 西予市スクールバスとの重複区間における路線の見直し ○八幡浜～周木線、八幡浜～下泊線、三瓶～歴史博物館前線： 「三瓶」を交通結節点とした路線の統合・見直し ○宇和島～城辺線、船間～岩松線： 他の地域内交通との重複区間の統合・見直し ○宇和島～蔭渕線、宇和島～狩津線： 他の地域内交通との重複区間の統合・見直し ○宇和島～愛治診療所前線、宇和島～虹の森公園前線： 他の地域内交通との重複区間の統合・見直し 		

事業名	移動ニーズを考慮した路線網への再編	地域公共交通特定事業	
概要	<p>本計画及び各市町の公共交通政策に基づき、住民の利用実態や移動ニーズを勘案した地域内交通網の再編を行う。特に、拠点（立地施設）が持つ機能、沿線での住民の居住状況や移動実態に応じて、適切なルートとサービス水準を設定し、利便性の向上と運行の効率化を図る。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者	実施時期	短期～中期
対象路線等	<p>【東予】</p> <p>中萩線：中萩線の4系統の統合化</p>		

5.4.2 車両と人材の運用の効率化

事業名	移動ニーズを考慮したサービス水準の適正化	地域公共交通特定事業	
事業概要	<p>通勤・通学需要のある朝夕の時間帯を除き、日中の時間帯や土日・休日等では、利用実態に適合しない運行水準となっている路線や、潜在的な需要に対応できていないダイヤが存在するため、住民の移動ニーズに応じたサービス水準の適正化を図る。</p> <p>時間帯や曜日、区間によって利用が低迷する路線においては、路線の再編と連動した運行水準の見直しを行う。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者	実施時期	短期～中期
対象路線等	<p>【東予】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○今治～小松線：利用状況に応じたサービス水準の見直し <p>【南予】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○俵津～卯之町線：利用状況に応じたサービス水準の見直し ○宇和島～野村線：利用状況に応じたサービス水準の見直し ○宇和島～狩津線、宇和島～蔭淵線：2路線の統合 ○船間～岩松線：利用状況に応じた路線の短縮化（重複路線との統合） 		

事業名	需要量に見合った運行形態の選択	地域公共交通特定事業	●
事業概要	<p>【地域公共交通利便増進事業】</p> <p>従来、幹線として地域間の輸送を担っていたバス路線のうち、一部の区間では、移動ニーズや沿線住民の居住状況の変化に伴う利用者の減少、特定の移動目的に偏った利用も見られるため、利用者のニーズを分析し、需要量に見合った運行形態を選択する。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者	実施時期	短期～中期
対象路線等	<p>【南予】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○三崎線（伊方町役場～加周、伊方町役場～雨井、大洗～保内庁舎） ○野村～白髭線 ○野村～上辰の口線 ○宇和島～愛治診療所前線（務田～愛治診療所前） ○宇和島～本網代線（鳥越トンネル～本網代） ○岩松～嵐線 ○城辺～久良線 ○城辺～中浦線 		

5.4.3 人材確保に向けた雇用促進策の実施

事業名	運転人材確保に向けた広報・啓発	地域公共交通特定事業	
事業概要	<p>少子高齢化により、全国的に労働力人口が減少する中、県内でも公共交通を維持する上で運転手の人材不足が大きな課題となっているため、就職を希望する学生や若者に、公共交通の「社会的意義」や運転手の「やりがい」を伝える広報用冊子の作成・配布や就職活動イベント、職場見学会の実施等により、積極的な情報発信を行う。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者	実施時期	短期

事業名	バス路線の運行効率化による過密勤務の軽減（労働環境の向上）	地域公共交通特定事業	
事業概要	<p>県内各事業者では労働環境の改善が課題となっており、路線の分割再編やサービス水準の適正化等の結果として、シフト数の軽減が可能である場合は、必要なサービス水準を維持しつつ積極的にシフト数の軽減を図る。</p> <p>また、運転手不足への対応の一環として、近年注目されている自動運転技術を活用した無人バスの運行等の導入可能性についても検討する。</p>		
実施主体	バス事業者	実施時期	短期～中期

5.5 新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施

※各市町や関係する事業者と調整のうえ、実施地域や路線を選定する。

5.5.1 利用者・来訪者に分かりやすい情報提供

事業名	交通モード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図の作成	地域公共交通特定事業	
概要	<p>地域間交通と地域内交通の接続や、複数の広域交通モードを網羅した時刻表や路線図が少ないことから、県や市町が主導し、交通事業者と連携して、交通結節点での乗継ぎの利便性向上に資する時刻表及び路線図を作成する。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者	実施時期	短期

事業名	共通乗車船券の導入	地域公共交通特定事業	
概要	<p>交通モード間の乗り継ぎ利便性を高めるため、複数の事業者が連携し、観光客等の地域公共交通の利用促進にも資する共通乗車船券の造成を検討する。</p>		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者	実施時期	短期

5.5.2 すべての人が移動しやすい環境の整備

事業名	低床・環境対応車両の導入推進	地域公共交通特定事業	●
概要	【道路運送高度化事業】 すべての人が移動しやすい環境を整備するため、国や県の補助金を活用し、老朽化した車両の更新やユニバーサルデザインに対応した低床車両の導入、EVバス等の環境対応車両の導入などを推進する。		
実施主体	バス事業者、鉄道事業者 ※道路運送高度化実施計画の作成主体は、バス事業者を予定	実施時期	短期～長期
対象路線等	【中予】 〈松山室町営業所〉 (EVバス導入予定路線) 都心循環東南線、川内線、市坪・はなみずき線 (関係路線) 電車連絡久米窪田線、電車連絡梅本ループ線、余戸・今出ループ線、松山中央公園線(坊ちゃんスタジアム)、北条線、伊台線、勝岡線、北伊予線 〈松山斎院営業所〉 (EVバス導入予定路線) 市内バス8番線、市内バス10番線、空港リムジン (関係路線) 三津ループ線、三津・吉田線、松山空港線、観光港リムジン、ひまわりバス、松山観光港連絡バス 等		

5.5.3 新たな公共交通の利用者を確保するための利用促進策の実施

事業名	県民に対する公共交通を利用した外出の促進(モビリティ・マネジメント)	地域公共交通特定事業	
概要	高齢者や学生をはじめ、広く県民に対して公共交通利用への転換を働きかけるため、公共交通を利用した移動方法・外出パターンの情報発信や、自動車運転免許返納者に対する公共交通運賃の割引等のインセンティブ導入を推進する。		
実施主体	愛媛県、各市町、バス事業者、鉄道事業者	実施時期	短期～長期

事業名	自転車利用者に対する利用促進(サイクルトレイン/サイクルバス等)	地域公共交通特定事業	
概要	自転車新文化をテーマとした地域振興の一環として、県外や海外から来訪したサイクリストが、サイクリングの途中で公共交通を利用しやすい環境を整備するため、鉄道事業者、バス事業者、船舶事業者と連携し、鉄道、路線バス、船舶(航路)に自転車を持ち込めるサイクルトレイン、サイクルバス等の取り組みを拡充する。		
実施主体	愛媛県、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者	実施時期	短期～長期

事業名	貨客混載による公共交通の利活用	地域公共交通特定事業	
概要	公共交通の有効活用と物流の効率化のため、交通事業者と貨物事業者の連携による貨客混載を推進する。		
実施主体	愛媛県、バス事業者、貨物事業者	実施時期	短期～長期

事業名	一日乗車券、往復乗車券の導入	地域公共交通特定事業	
概要	休日の外出・買物等、学生や高齢者の不定期な中・長距離移動をターゲットとして、公共交通を利用しやすい割安な往復乗車券や一日乗車券等を導入する。		
実施主体	愛媛県、バス事業者	実施時期	短期～長期

事業名	商業施設とのタイアップによるクーポン付き乗車券等の導入	地域公共交通特定事業	
概要	新たな公共交通利用者の掘り起こしを図るため、交通事業者が、特定の年齢層・属性（例：学生、高齢者等）がよく利用する商業施設等と連携して、施設利用クーポン付き乗車券等を導入する。		
実施主体	バス事業者	実施時期	短期～長期

事業名	デジタル技術を活用した利便性の向上	地域公共交通特定事業	●
概要	【道路運送高度化事業】 キャッシュレス決済による運賃支払の時間短縮、効率的な運行及び国内外の新たな需要の取込を図るため、あらゆる交通モードを対象としたキャッシュレス決済システムの導入・拡充を行う。		
実施主体	愛媛県、バス事業者、タクシー事業者、鉄道事業者、船舶事業者 等 ※道路運送高度化実施計画の作成主体は、バス事業者等を予定	実施時期	短期

6. 計画の達成状況の評価

6.1 計画目標と評価指標の設定

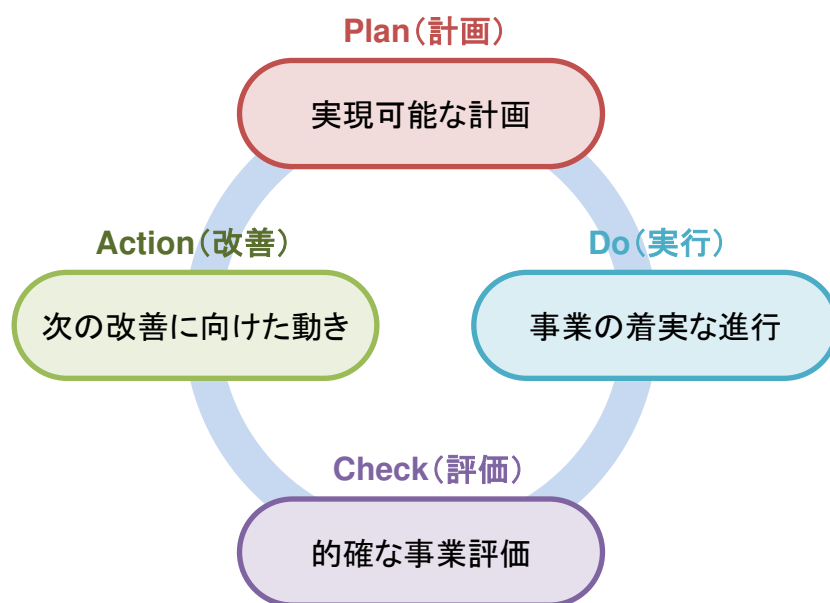
計画の達成状況の評価する項目を以下のとおり設定する。

計画目標	評価指標	指標の内容	現状	目標値	備考（指標数値の出典）
まちづくりと連携した「軸」と「拠点」の設定による地域住民の円滑な移動を支える公共交通ネットワークの構築	バス路線の圏域内人口カバー率	コンパクト・プラス・ネットワーク実現に向けたバス路線による軸の形成状況を把握するため、路線沿線人口のカバー率を指標とする。	約 66% (平成 27 年調査)	現状維持	国勢調査
	15 歳以上通勤、通学者の鉄軌道・バス利用率	通勤・通学における公共交通の利用状況を把握するため、鉄軌道・バス利用率を指標とする。	5.4% (平成 22 年調査)	7.6%以上	国勢調査
	高齢者の移動・交通手段選択の自由度	高齢者（65 歳以上）のバス利用状況を把握するため、公共交通の利用割合を指標とする。	7.0% (平成 29 年度調査)	9.4%以上	地域住民アンケート調査
	新たな交通結節点・地域拠点へのバス路線の乗り入れ	本計画において設定する新たな交通拠点への路線の乗り入れ状況を把握するため、新規乗り入れ箇所数を指標とする。	－	11 箇所	
	県内市町における地域公共交通網形成計画の策定率	各市町エリアでのまちづくりと連携した地域公共交通ネットワーク構築の進捗状況を把握するため、市町の計画策定率を指標とする。	15.0%[3 市町/20 市町] (平成 30 年 2 月時点)	75.0%[15 市町/20 市町]	
広域交通と地域間・地域内交通の連絡性向上による切れ目ない県内交通ネットワークの構築	主要な交通結節点の改善件数	広域交通の乗り継ぎ環境の改善状況を評価するため、主要拠点の改善件数を指標とする。	－	10 箇所	
	パーク＆ライド等の拠点整備数	車から公共交通への利用転換を評価するため、パーク＆ライドの拠点整備数を指標とする。	－	1 箇所以上	
国内・海外からの観光ニーズに対応した公共交通利用環境の整備	主要な交通結節点での多言語化対応箇所数	訪日観光客の観光ニーズへの対応状況を検証するため、多言語化対応拠点数を指標とする。	－	10 箇所	
	観光客の公共交通利用率	観光客の公共交通の利用状況を把握するため、観光客の公共交通利用率を指標とする。	16.1% (平成 28 年度資料)	18.0%	愛媛県統計（観光客数とその消費額）
持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けた運行水準の適正化	乗合バスの利用者数	運行水準の適正化による利便性向上の効果を評価するため、利用者数を指標とする。	968 万人 (平成 28 年度資料)	1,000 万人以上	四国における運輸の動き
新たな公共交通利用者の確保に向けた利用促進策の実施	交通結節点でのモード間の乗継ぎに配慮した時刻表及び路線図等の取り組み件数	乗り継ぎ利便性の改善状況を評価するため、取り組み件数を指標とする。	－	3 件/5 年	
	公共交通利用促進策（企画きっぷ、一日乗車券、往復乗車券等）実施数	利用促進策の実施状況を評価するため、取り組み件数を指標とする。	－	1 件/年	

6.2 PDCA サイクルによる計画の継続的な改善

目標を達成するためには、計画的に事業を進めることが重要である。そのために、継続的に取組を実施していく（Do）と同時に、その取組結果を詳細に把握・評価し（Check）、課題が見つければさらに見直しを検討・調整し（Action）、新たな取組の計画を立案する（Plan）という「PDCA」のサイクルに基づいて、達成状況を評価する。このサイクルを継続的に行うことにより、持続可能な公共交通網の再構築を実現することができる。

実施にあたっては、愛媛県地域公共交通網再編協議会において、年1回、事業実施状況の把握と評価を行い、その結果に基づき事業改善策を検討する。



巻末資料

愛媛県地域公共交通網再編協議会 委員名簿(平成30年2月時点)

法の区分	機関名	委員	
地方公共団体	愛媛県	企画振興部長	西本 牧史
	松山市	都市整備部長	川口 学
	今治市	企画財政部長	片山 司
	宇和島市	総務部長	藤田 良
	八幡浜市	企画財政部長	今岡 植
	新居浜市	経済部長	鴻上 浩宣
	西条市	企画情報部長	藤岡 正
	大洲市	総合政策部長	森田 比登志
	伊予市	産業建設部長	木曾 信之
	四国中央市	経済部長	高橋 和雄
	西予市	総務企画部長	宗 正弘
	東温市	産業建設部長	丹生谷 則篤
	上島町	公共交通課長	河端 光法
	久万高原町	総務課長	佐藤 理昭
	松前町	保健福祉部長	大政 哲志
	砥部町	地域振興課長	岡田 洋志
	内子町	総務課長	山岡 敦
	伊方町	総務課長	鶴久森 伸吾
	松野町	ふるさと創生課長	友岡 純
鬼北町	企画振興課長	二宮 浩	
愛南町	総務課長	木原 莊二	
関係する 交通事業者	四国旅客鉄道(株)	愛媛企画部長	窪 仁志
	伊予鉄道(株)	常務取締役運輸本部長	中尾 均
	伊予鉄道(株)	取締役自動車部長	大政 憲司
	瀬戸内運輸(株)	専務取締役	門田 正孝
	宇和島自動車(株)	代表取締役社長	村重 敦
	ジェイアール四国バス(株)	松山支店長	田中 賢司
	伊予鉄南予バス(株)	代表取締役社長	竹中 由紀夫
	瀬戸内海交通(株)	総務部長	渡辺 範之
	中島汽船(株)	取締役総務部長	村上 良二
	石崎汽船(株)	常務取締役	山之内 章敬
	松山・小倉フェリー(株)	総務部長	一色 明人
	防予フェリー(株)	松山支社長	河原 秀知
	四国開発フェリー(株)	業務部長	蝶野 文雄
	九四オレンジフェリー(株)	代表取締役常務	眞木 重壽
	宇和島運輸(株)	取締役	松岡 正幸
	国道九四フェリー(株)	取締役兼総務部長	芦田 幸人
	(一社)愛媛県ハイヤー・タクシー協会	会長	渡部 光男
道路管理者・ 港湾管理者	松山河川国道事務所	所長	鳥羽 保行
	大洲河川国道事務所	所長	兵頭 英人
公安委員会	愛媛県	土木部道路都市局長	杉本 寧
		土木部河川港湾局長	山下 勝徳
公共交通の 利用者	公共交通利用者	県交通安全母の会役員	二宮 紀子
		公募委員	近藤 律子
		公募委員	横手 裕子
その他	学識経験者	愛媛大学教授	松村 暢彦
	四国運輸局	愛媛運輸支局長	宮武 卓

計画策定経過の概要

年	月日	主な協議事項・実施事項
平成 29 年	7 月 20 日	<u>平成 29 年度第 1 回愛媛県地域公共交通再編協議会</u> <ul style="list-style-type: none"> ・副会長の選任について ・愛媛県地域公共交通網形成計画策定事業について
	11 月 21 日	<u>平成 29 年度第 2 回愛媛県地域公共交通網再編協議会</u> <ul style="list-style-type: none"> ・利用実態調査等の結果報告について ・愛媛県地域公共交通網形成計画の骨子（案）について ・今後のスケジュールについて
平成 30 年	2 月 13 日	<u>平成 29 年度第 3 回愛媛県地域公共交通網再編協議会</u> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域公共交通網形成計画（素案）について ・今後のスケジュールについて
	2 月 22 日 ～3 月 14 日	<u>パブリックコメントの実施</u> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域公共交通網形成計画（案）に対する県民意見募集
	3 月 22 日	<u>平成 29 年度第 4 回愛媛県地域公共交通網再編協議会</u> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛県地域公共交通網形成計画の策定について ・次年度以降の事業検討について