

2. 各種調査の結果

2.1 県民アンケート調査

本県で複数の市町に跨って運行されている生活バス路線(地域間幹線バス)や、鉄道、フェリー等の公共交通について、沿線住民の利用状況及び公共交通に対する意識調査を実施した。

調査結果を以下に示す。

表 2-1 県民アンケート調査の概要

対象	県内に在住で外出機会のある方
方法	WEBにて配布・回収
期間	令和5年9月27日～10月5日
回収	1,320票

(1) 外出特性

1) 日常的な外出の目的地

居住者の日常的な外出では、全回答・高齢者ともに、各々の地域内での移動が約9割を占める。また、東予・南予における地域外への移動は松山市が最も多い。

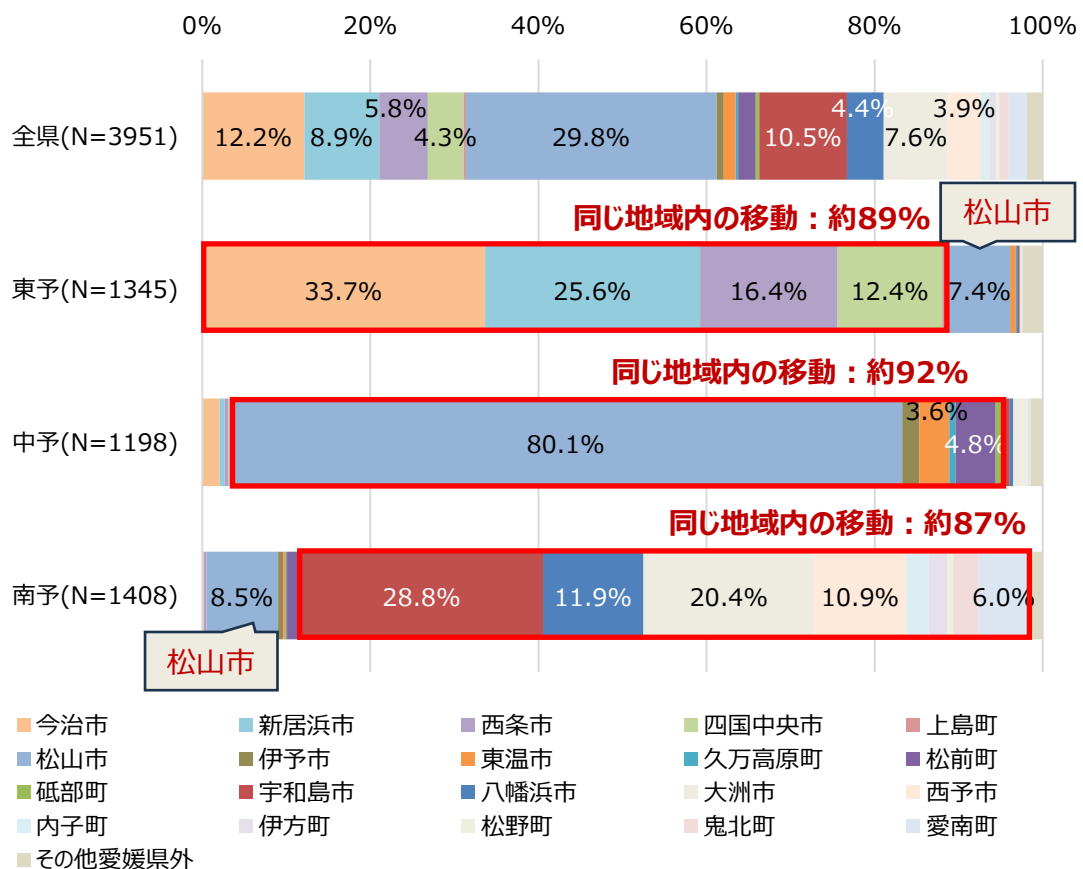


図 2-1 日常的な外出の目的地(全回答者)

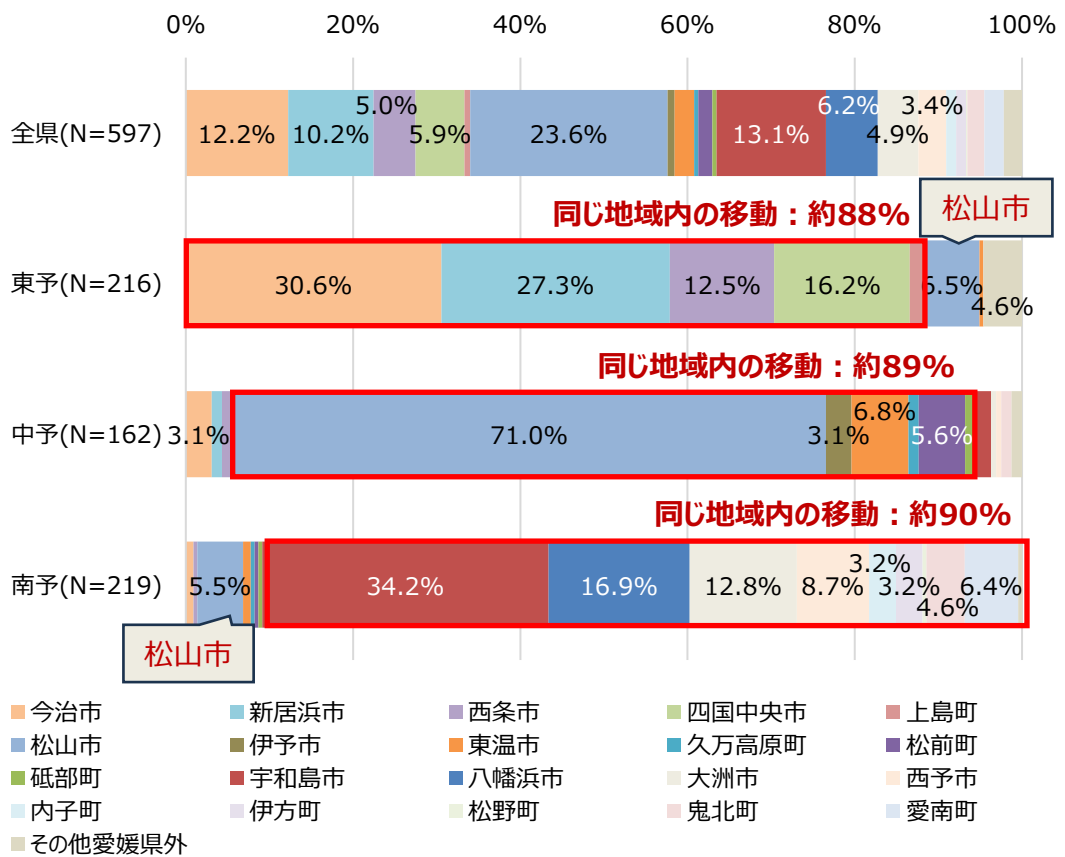


図 2-2 日常的な外出の目的地(高齢者(65歳以上))

2) 日常的な外出目的

日常的な外出目的としては、商業施設、職場等への移動割合が高い。

高齢者に絞ると、全回答者に比べ、病院、金融機関・郵便局への移動割合が高い。

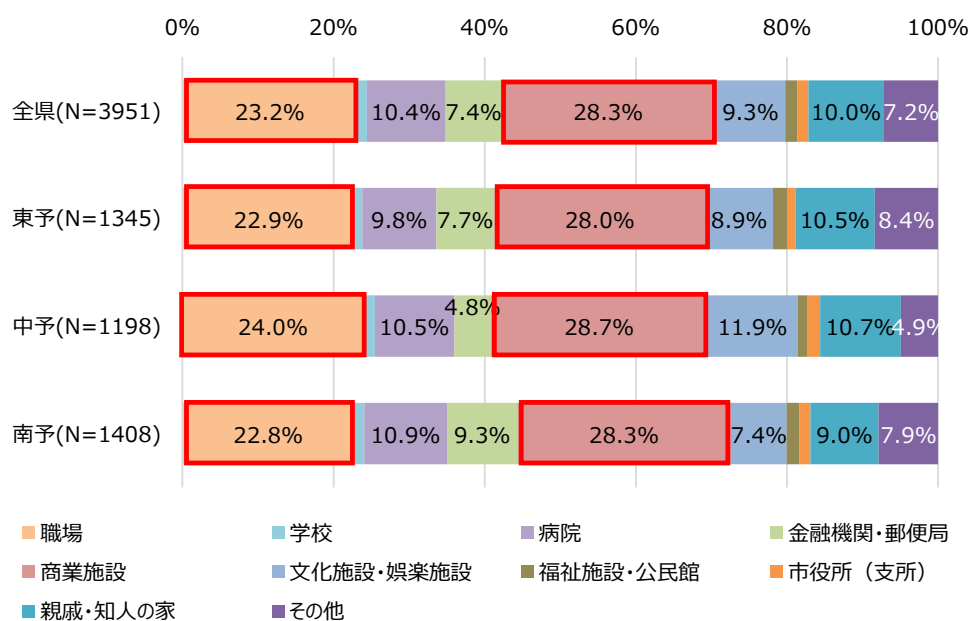


図 2-3 日常的な外出目的(全回答者)

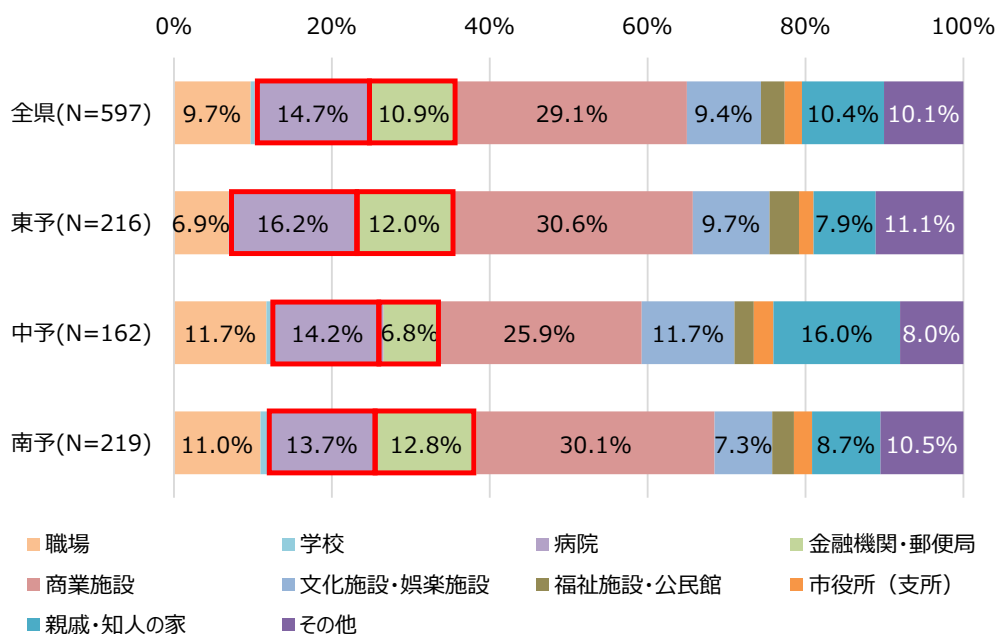


図 2-4 日常的な外出目的(高齢者(65歳以上))

3) 日常的な外出での移動手段

日常的な外出での移動手段としては、全回答者・高齢者とも、自家用車(運転)が最も高く、特に東予・南予内での公共交通の利用割合は1割未満に留まる。

高齢者については、全回答者に比べ、公共交通全体での移動割合が若干高い。

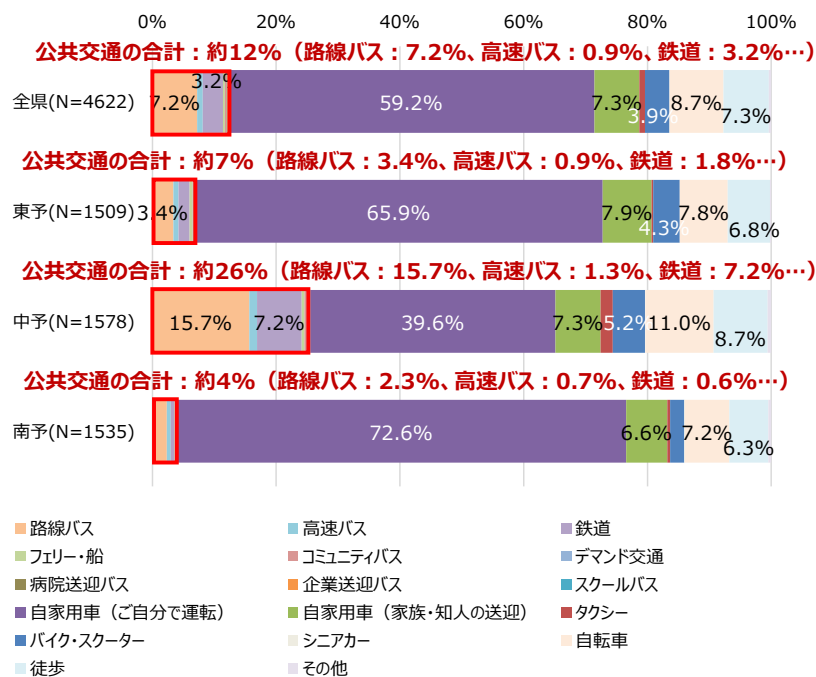


図 2-5 日常的な外出での移動手段(全回答者)

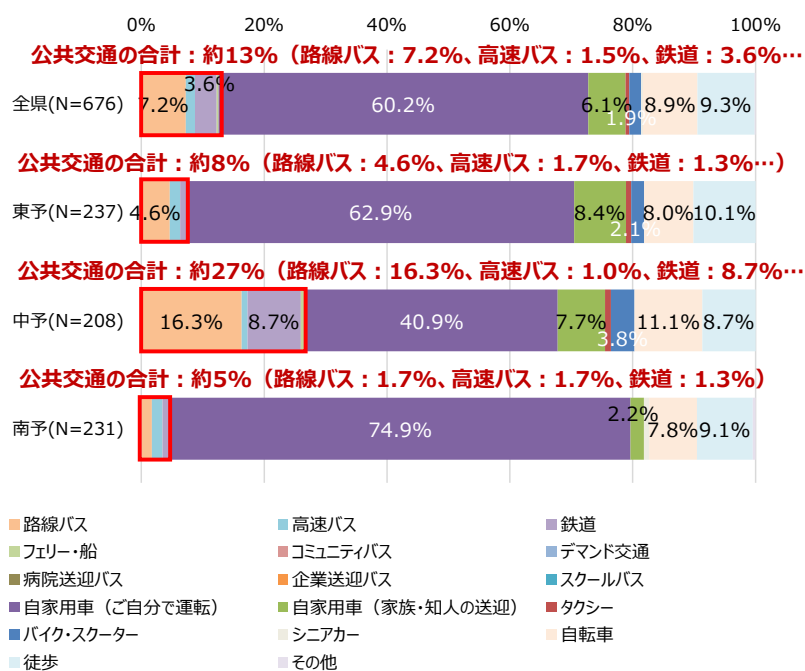


図 2-6 日常的な外出での移動手段(高齢者(65歳以上))

4) 路線バスとの乗り継ぎ

路線バスと乗り継いで利用する交通手段としては、最も多い鉄道が全県で約 3 割、次いで家族等による送迎(自家用車)や他の路線バス等が高い。また他の交通機関に乗り継がない割合は約 3 割となっている。

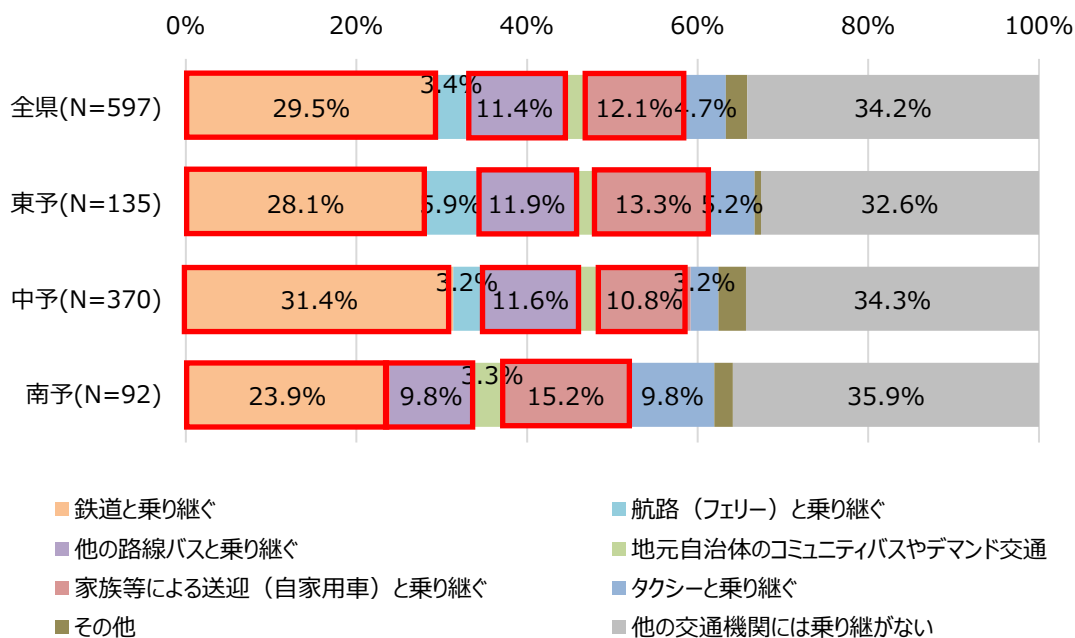


図 2-7 路線バスと乗り継ぎする他の交通手段

(2) 公共交通に対する意識

1) 最寄りバス停について

中予では最寄りバス停の認知度は 9 割以上である一方、東予では約 4 人に 1 人、南予では約 5 人に 1 人が最寄りバス停を知らない状況である。

自宅から最寄りバス停までの所要時間は、県全体で約 8 割が徒歩 10 分以内である。

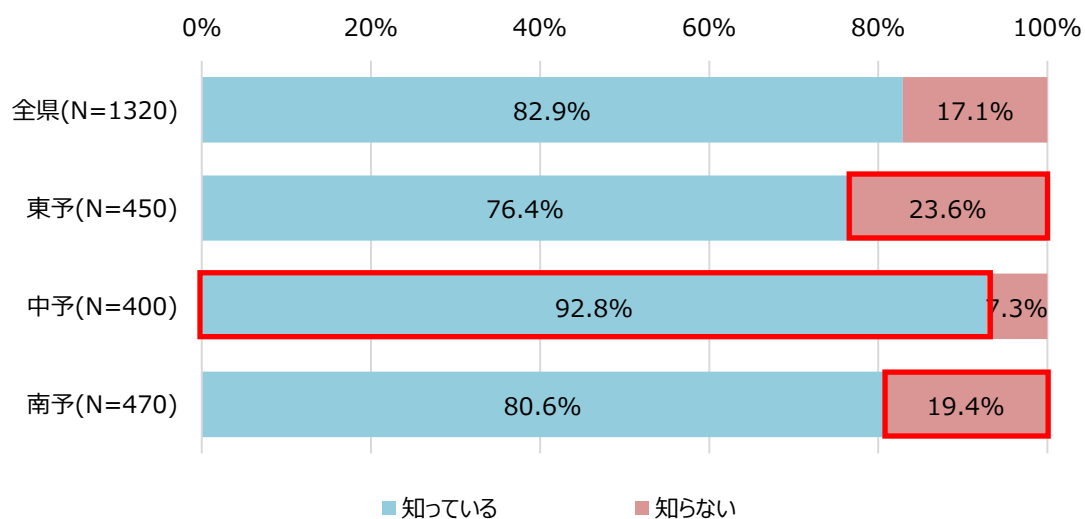


図 2-8 最寄りバス停の認知度

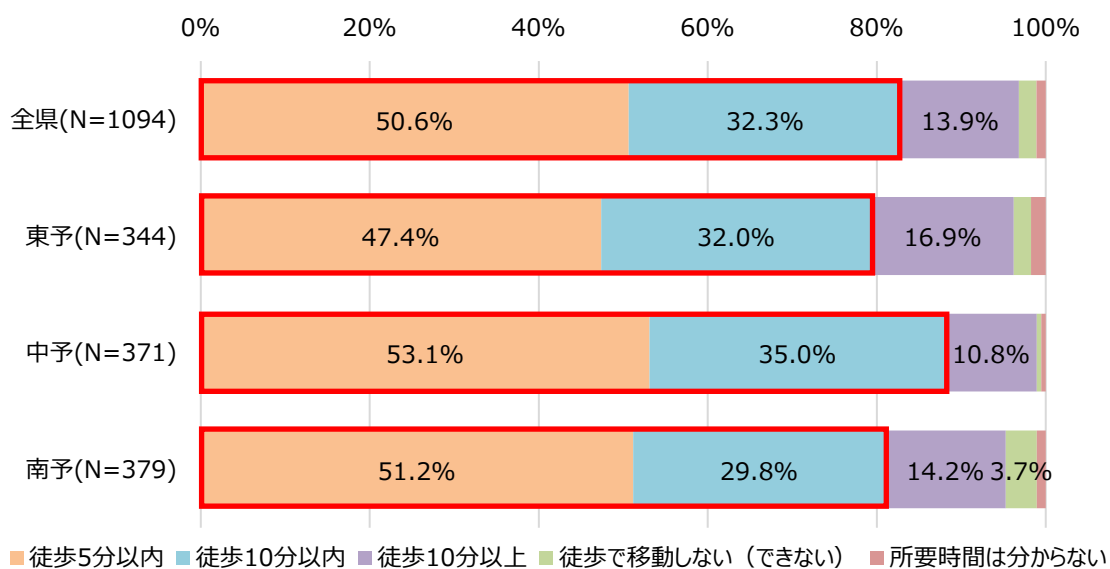


図 2-9 最寄りバス停までの所要時間

2) 公共交通に対する不満な点

(i) 路線バス

路線バスの不満な点として、東予では「運行本数が少ない」「行きたい方向に路線がない」「乗りたい時間に運行されていない」の順、中予では「運賃が高い」「最終便が早い」「運行本数が少ない」の順、南予では「運行本数が少ない」「乗りたい時間に運行されていない」「運賃が高い」の順で高い。

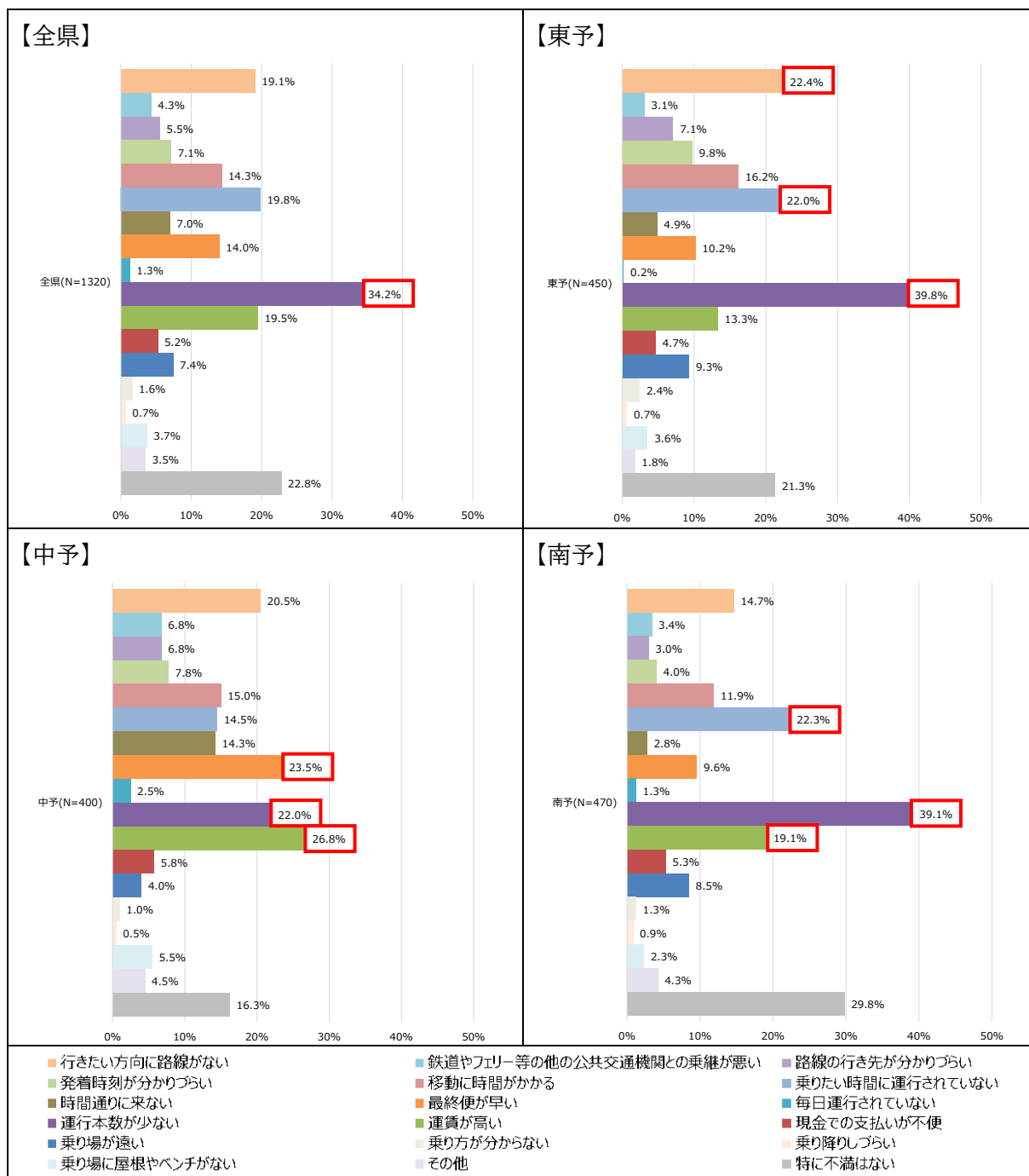


図 2-10 公共交通に対する不満な点(路線バス)

(ii) 鉄道

鉄道の不満な点として、すべての地域で「運行本数が少ない」「運賃が高い」の割合が高い。

東予・南予では「乗りたい時間に運行されていない」、中予では「最終便が早い」の割合も高いほか、各地域とも「特に不満はない」の割合も比較的高い。

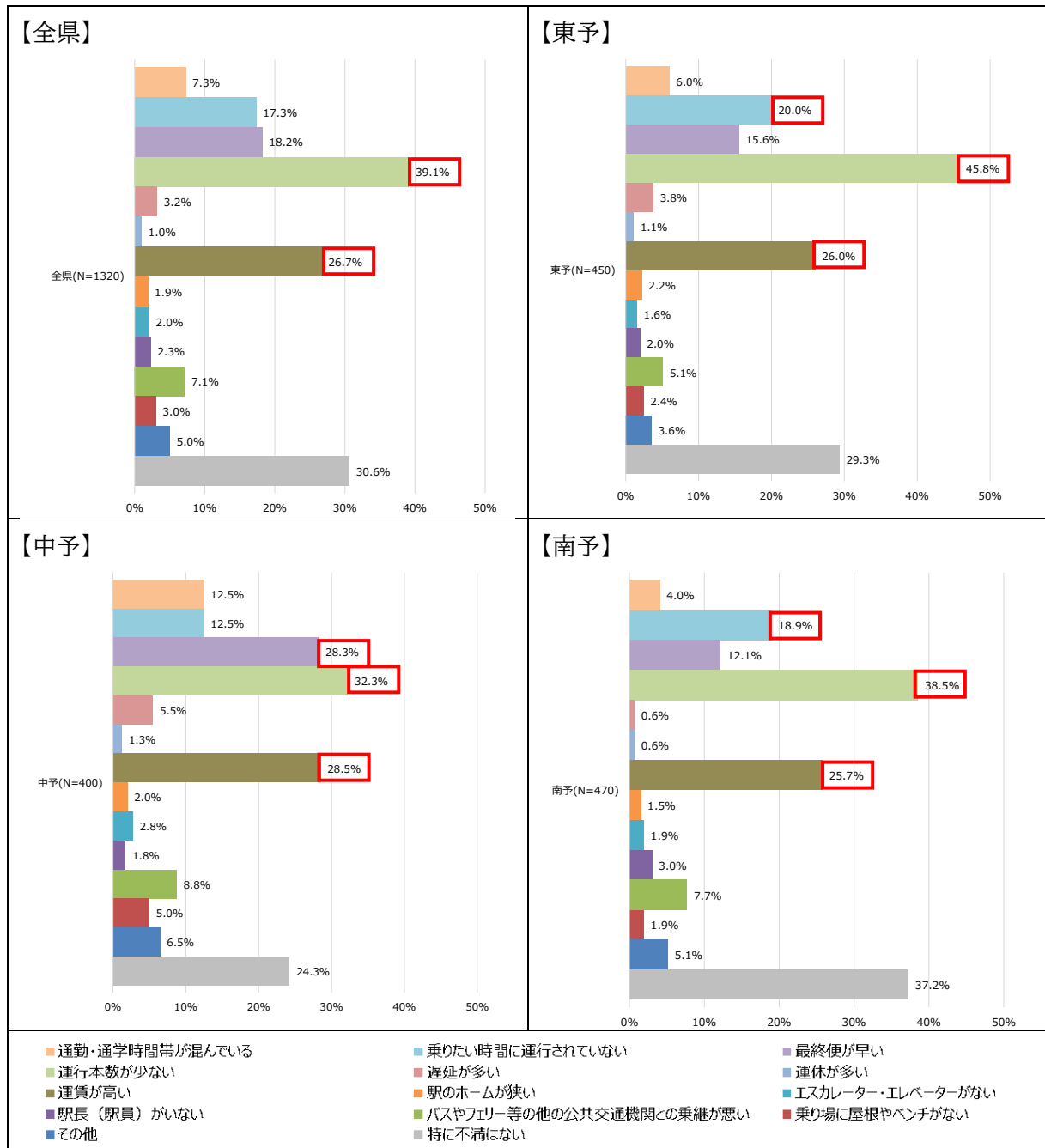


図 2-11 公共交通に対する不満な点(鉄道)

(iii) フェリー

フェリーの不満な点として、全ての地域で「運賃が高い」「運航本数が少ない」「乗りたい時間に運行されていない」の順で高い。

「特に不満はない」「利用したことがない」の割合も比較的高い。

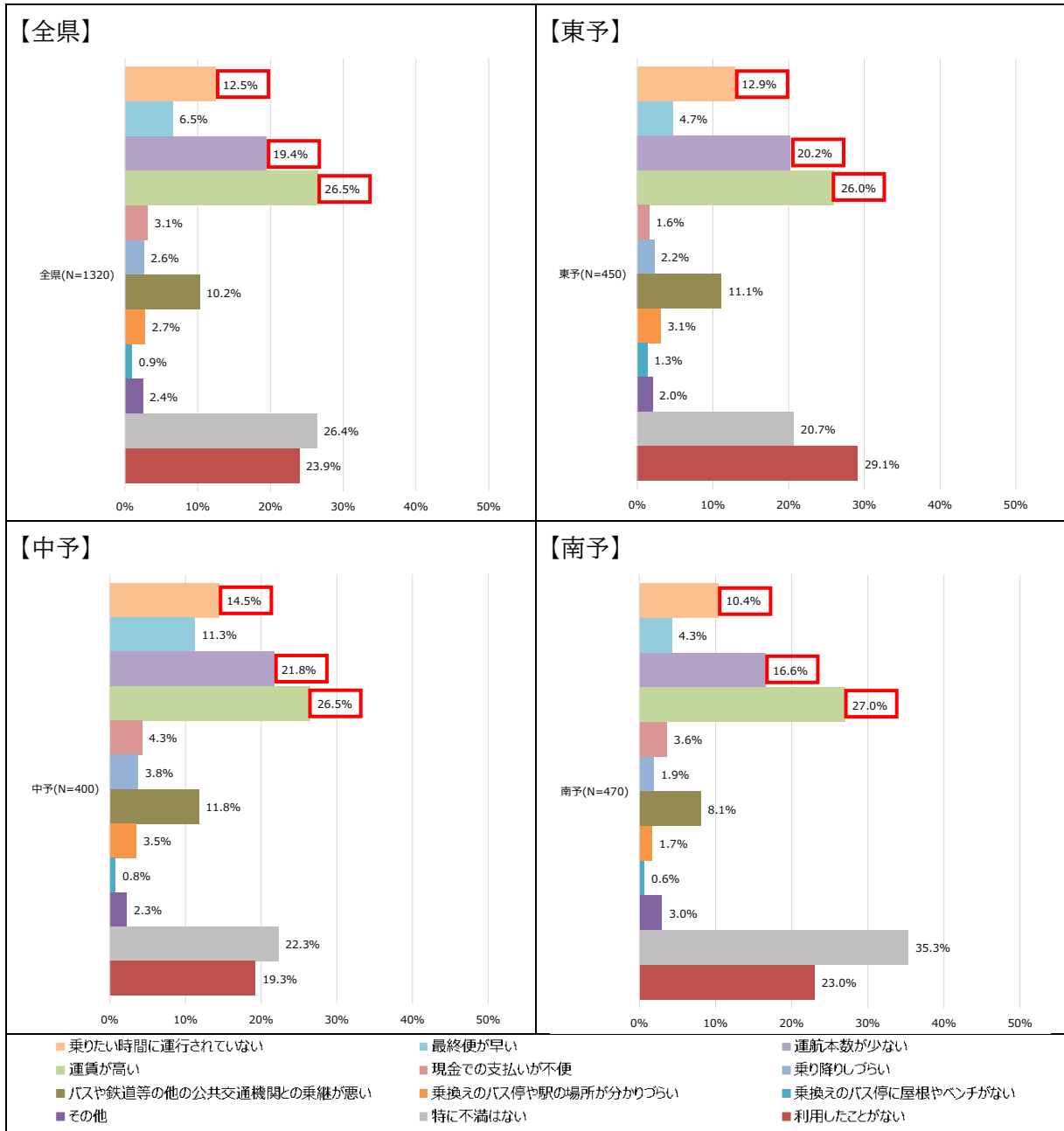


図 2-12 公共交通に対する不満な点(フェリー)

(3) 新たな移動手段に対する導入希望

新たな移動手段の導入希望として、「特にない(現状の交通手段で十分)」の回答が最も多かったものの、具体的な手段の回答としては東予・南予ではデマンド交通の導入希望が多く、中予では自動運転車両の希望が多かった。

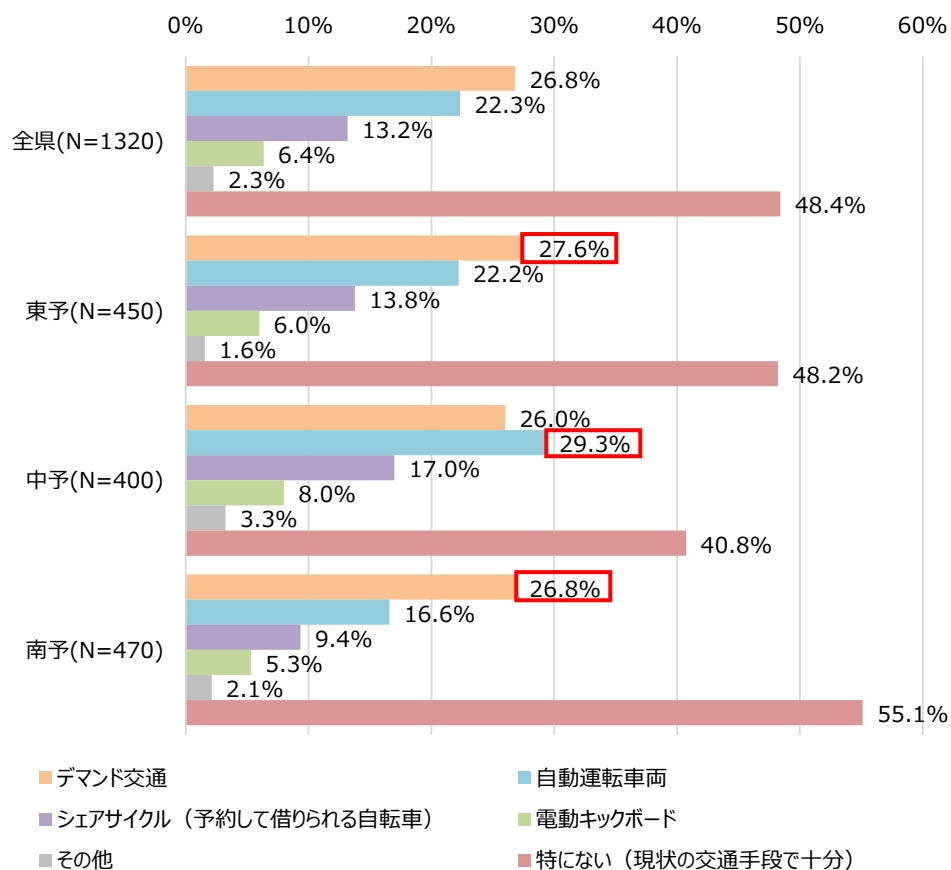


図 2-13 新たな移動手段の導入希望

(4) 公共交通の定額乗り放題に対する意識

仮に地域内の公共交通が定額乗り放題で利用できる場合、中予では約 8 割、東予・南予でも約 6 割が利用意向を示しており、そのうち過半数は支払い意思額として 3,000 円/月程度と回答している。

また、定額乗り放題が導入された場合、利用希望者の 8 割以上が「公共交通での外出が今より増える」と回答している。

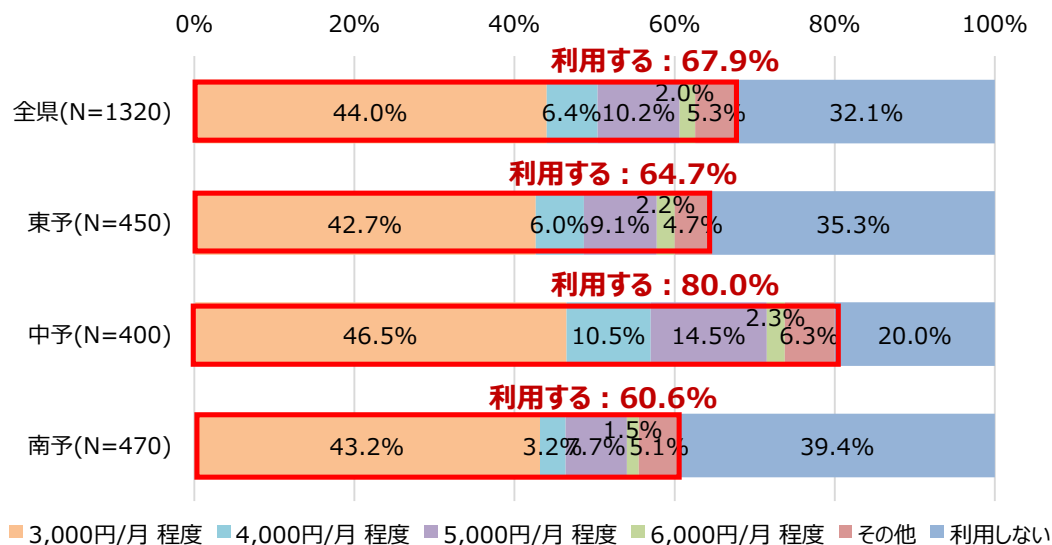


図 2-14 公共交通の定額乗り放題の支払い意思額

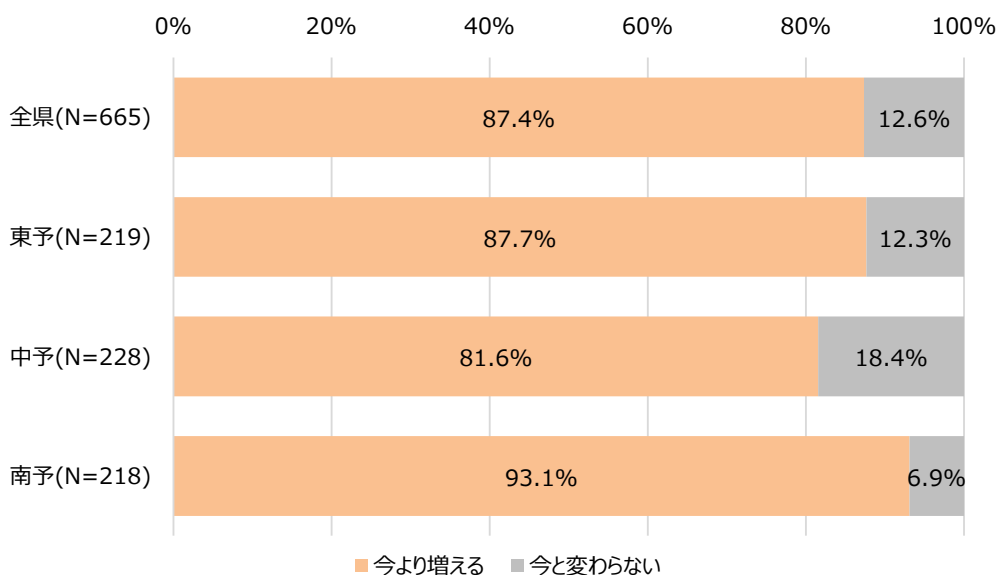


図 2-15 定額乗り放題が導入された場合の公共交通での外出頻度

(5) 多くの県民に公共交通を利用していただくための取組み・制度等

「運賃の値下げ」「運行本数の増加」「路線の拡充」以外では、「高齢者への配慮」「バリアフリー環境の充実化」や、「乗り放題、サブスクリプションの実施」に関する意見も比較的多く見られた。

表 2-2 多くの県民に公共交通を利用していただくための取組み・制度等

	主な意見（東予、中予、南予全体）	意見数
料金体系	・乗車運賃の値下げ	210
	・高齢者への配慮（運賃の優遇等）	65
	・乗り放題、サブスクリプションの実施	47
	・乗り継ぎの利便性向上	38
運行形態	・運行本数の増加	191
	・路線の拡充	94
	・デマンド運行の実施	29
	・乗合タクシーの導入	20
	・自動運転の導入	19
	・地域を循環するバスの導入	9
環境整備	・バリアフリー環境の充実化	56
	・停留所の環境改善	27
	・経路探索の充実化	15
支払い環境	・交通系ICカードの導入	37
	・キャッシュレス決済（電子マネー等）の導入	19
公的補助	・免許返納の促進、返納後の対応（返納後は運賃を無料にする等）	12
	・補助制度の活用	10
ソフト施策	・企業等と連携した交通手段転換の呼びかけ（ノーマイカーデー等）	10
	・ポイントやスタンプ制度の導入	9
	・各交通機関での共通バスの導入	5
	・パーク・アンド・ライド制度の導入	5

※各意見に関連するキーワードのヒット数に基づく

2.2 来県者アンケート調査

県内の主要な交通結節点の利用状況やニーズを把握するため、県外からの来訪者に対するアンケート調査を実施した。

調査結果を以下に示す。

表 2-3 来県者アンケート調査の概要

対象	2年以内に県外から来訪し、県内の主要な交通結節点(網形成計画に記載されている以下の地点)を利用したことがある方 ・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、東予港、新居浜東港 ・中予:松山空港、JR松山駅、松山市駅、三津浜港、松山観光港 ・南予:JR伊予大洲駅、JR八幡浜駅、JR卯之町駅、JR宇和島駅、八幡浜港、三崎港
方法	WEBにて配布・回収
期間	令和5年9月25日～27日
回収	1,000票

(1) 利用したことのある交通結節点

松山エリア(松山空港、JR松山駅、松山市駅)の利用割合が県内全体の中でも高い。

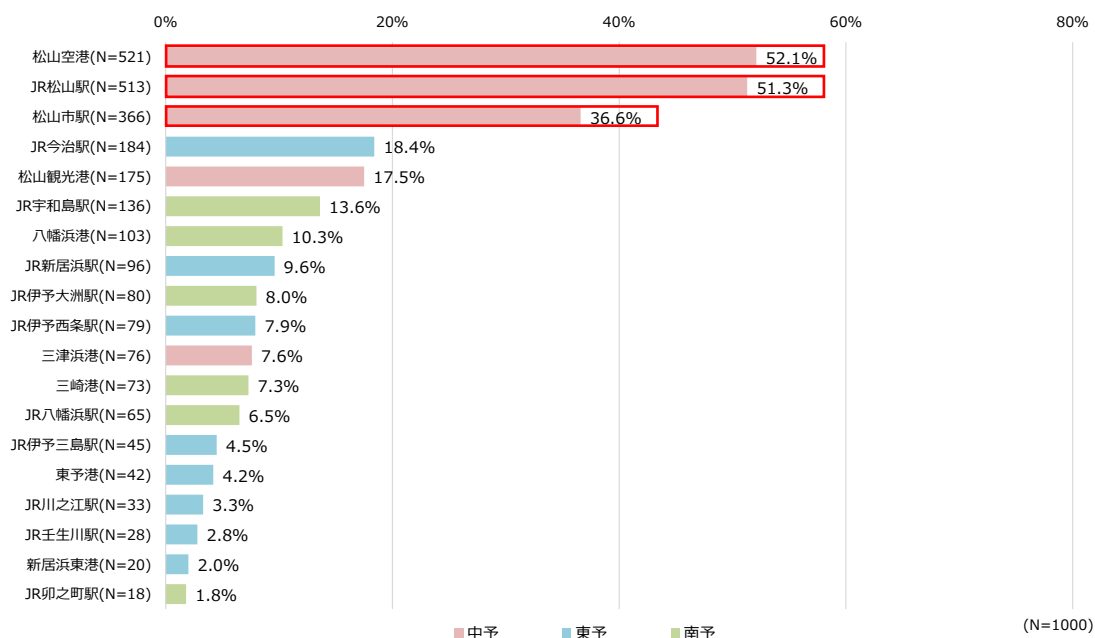


図 2-16 利用したことのある交通結節点

(2) 交通結節点ごとの主な移動目的

「観光・ツアー」による移動割合が高く、東予では仕事(出張等)、帰省の割合が他の地域と比べ高い。

「観光・ツアー」では、特にJR伊予大洲駅や港(八幡浜港、三崎港)の割合が比較的高い。

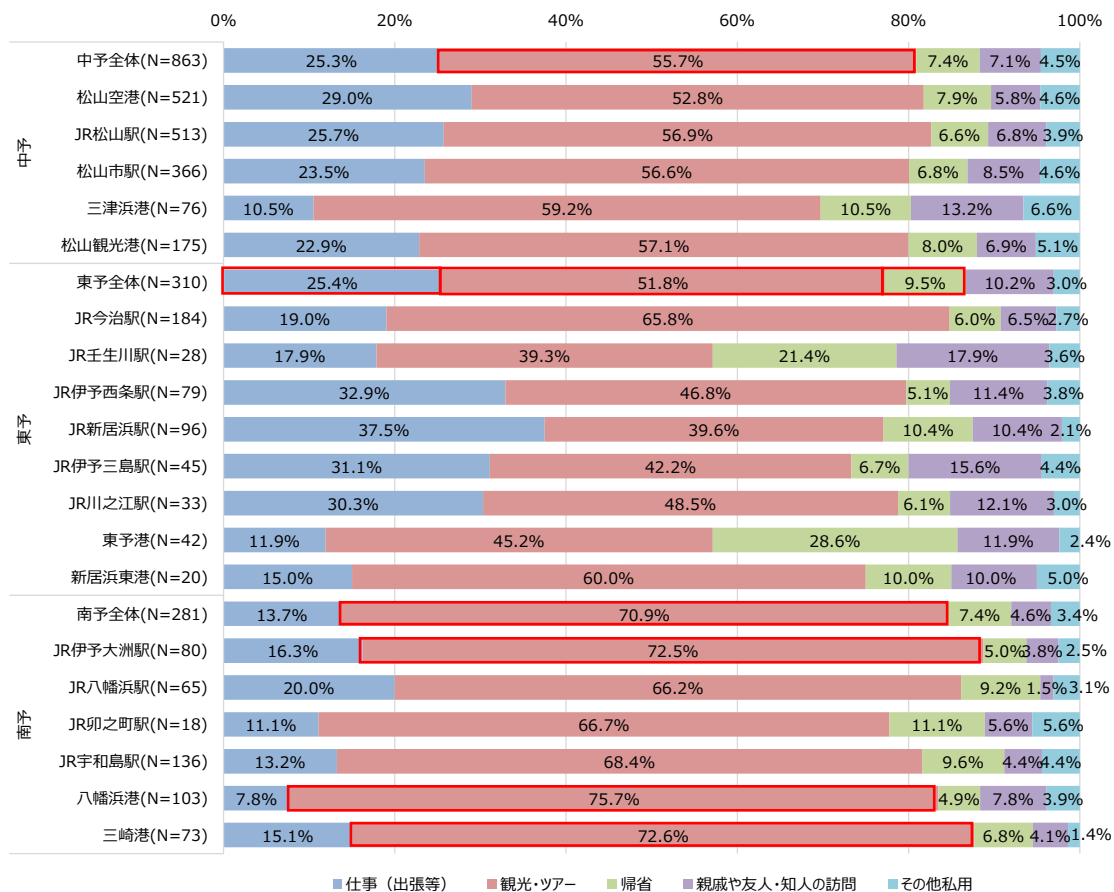


図 2-17 交通結節点ごとの主な移動目的

(3) 交通結節点ごとの主な移動手段

路線バスの利用割合は中予で最も高い。自家用車の利用割合は南予で26.9%と最も高い。港では「自家用車」の利用割合が比較的高い。

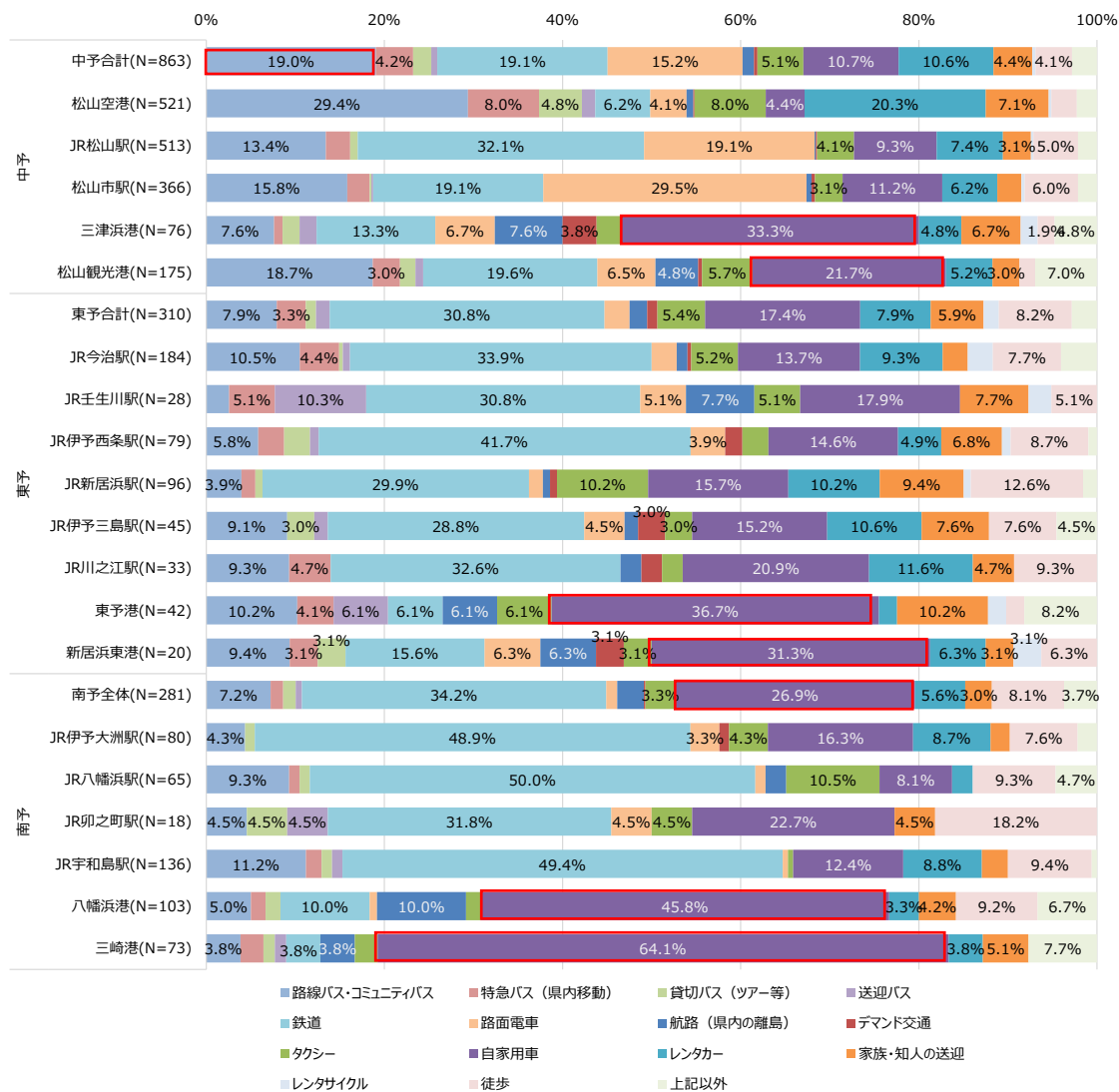


図 2-18 交通結節点ごとの主な移動手段

(4) 公共交通に対する不満な点(来県者)

全体的に、「特に不満はない」という回答が最も多い。

次いで、「移動に時間がかかる」「公共交通機関同士の接続が悪い」の指摘割合が比較的高い。

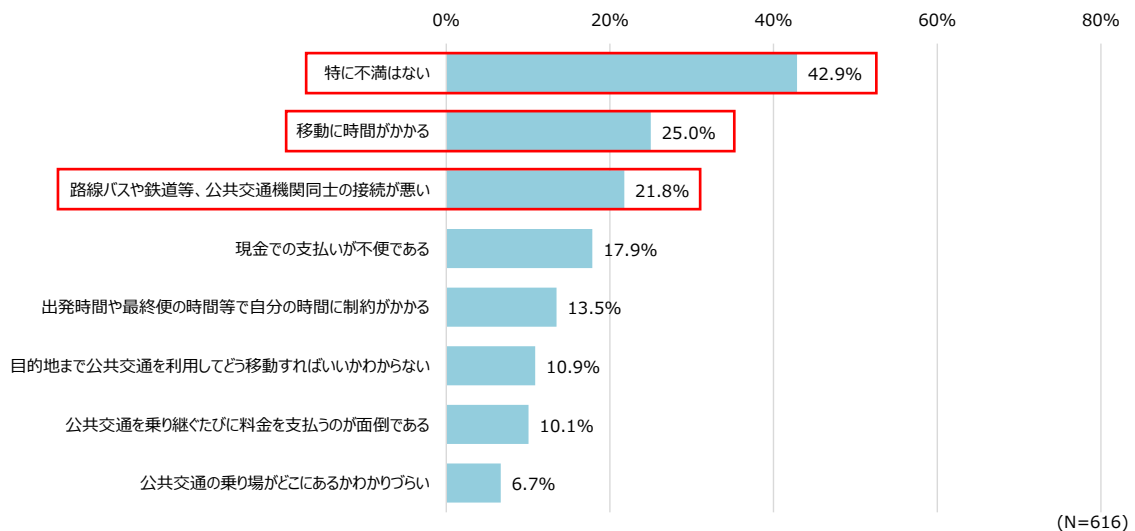


図 2-19 公共交通に対する不満な点

(5) 実施してほしいサービスや取組み、アイデア

全体的に、交通系 IC カードの導入を望む意見が多い。

具体的なアイデアとして乗り放題の導入・充実、ツアーの企画、乗り継ぎの明確化等が多く挙げられている。

南予・東予への訪問者による意見としては、松山や本州への交通手段の充実等が挙げられている。

表 2-4 実施してほしいサービスや取組み、アイデア

	主な意見(東予、中予、南予全体)	意見数※
支払い環境	・交通系ICカードの導入(Suica>ICOCA>PASMO)	117
	・キャッシュレス決済(電子マネー等)の導入	23
料金体系	・乗り放題の導入・充実	57
	・乗車運賃の値下げ	36
	・乗り継ぎ割引の導入・充実	5
案内・補助施設	・各交通の乗り継ぎをわかりやすくする	53
	・経路探索の充実化	28
	・レンタサイクルの設置	8
運行形態	・路線の拡充	51
	・運行本数の増加	38
	・観光拠点を循環するバスの導入	37
企画・広報	・ツアーの企画(グルメ巡り、温泉巡り、離島巡り等)	67
	・各交通機関での共通バスの導入	16
	・ポイントやスタンプ制度の導入	13
	・観光地と連携したセット乗車券の販売(宿泊付き、チケット付き、特典付き等)	11
その他、東予を訪れた方から多く得られた意見	・本州との連絡路の充実(航路増便、しまなみ海道への公共交通導入等)	10
	・松山から今治への交通手段の充実	7
	・ツアーの安価な専用タクシー導入(マイントピア、タオル美術館、周ちゃん広場など車がないと不便)	4
その他、中予を訪れた方から多く得られた意見	・路面電車の利用方法の周知	41
	・松山駅と松山市駅の位置関係を明示する	6
	・坊っちゃん列車の増便、記念品切符の発売	5
その他、南予を訪れた方の意見	・松山から宇和島までの交通手段の充実(豪華観光列車、時間短縮等)	4
	・宇和海沿岸までのアクセスの充実	1

※各意見に関連するキーワードのヒット数に基づく

2.3 高校事務局アンケート調査

公共交通の主な利用者層の1つである高校生の状況について把握するため、県内の全日制高校・高等専門学校(事務職員)を対象に、公共交通の利用状況や要望について調査した。調査結果を以下に示す。

表 2-5 高校事務局アンケート調査の概要

対象	県内の全日制高校・高等専門学校(71校)の事務局(事務職員)
方法	県から各学校の事務職員へ調査票(Excel)をメールにて配布・回収
期間	令和5年9月11日～10月25日
回収	41校(回収率57.7%)

(1) 生徒が利用する鉄道駅やバス停

生徒が利用する鉄道駅やバス停の有無について、中予では鉄道駅とバス停のどちらかしかない学校が約7割であり、東予・南予でも4～5割となっている。

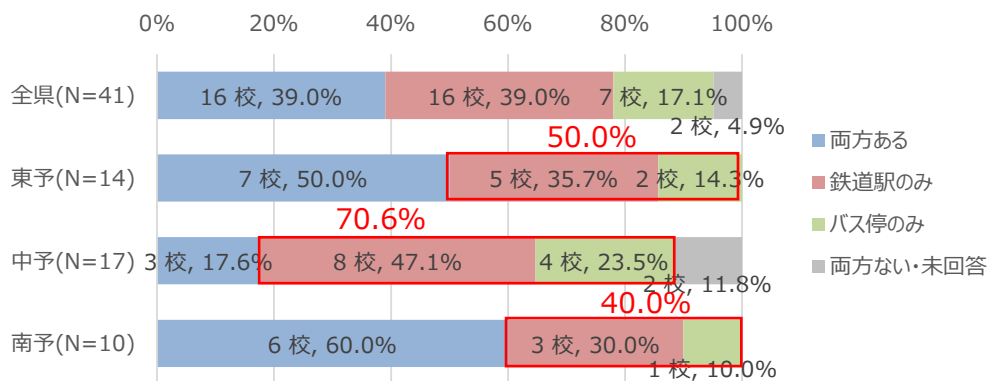


図 2-20 生徒が利用する鉄道駅やバス停の有無

(2) 通学証明書の発行割合

通学証明書発行割合について、東予・中予では、発行割合が5割未満である学校がほとんどであるものの、南予では5割以上の学校が10校中4校と、他地域と比べて多い。

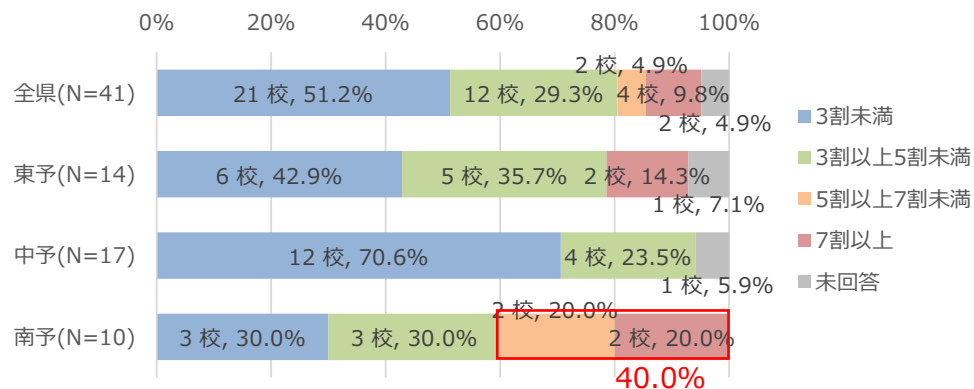


図 2-21 通学証明書の発行割合

(3) 公共交通に対する課題・要望

公共交通に対する課題・要望としては、各地域とも「運行本数が少ない」という意見が多い。

その他には東予では「乗り場が学校から遠い」、中予では「公共交通機関同士の接続が悪い」、南予では「運賃が高い」や「最終便が早い」という課題・要望が多い。

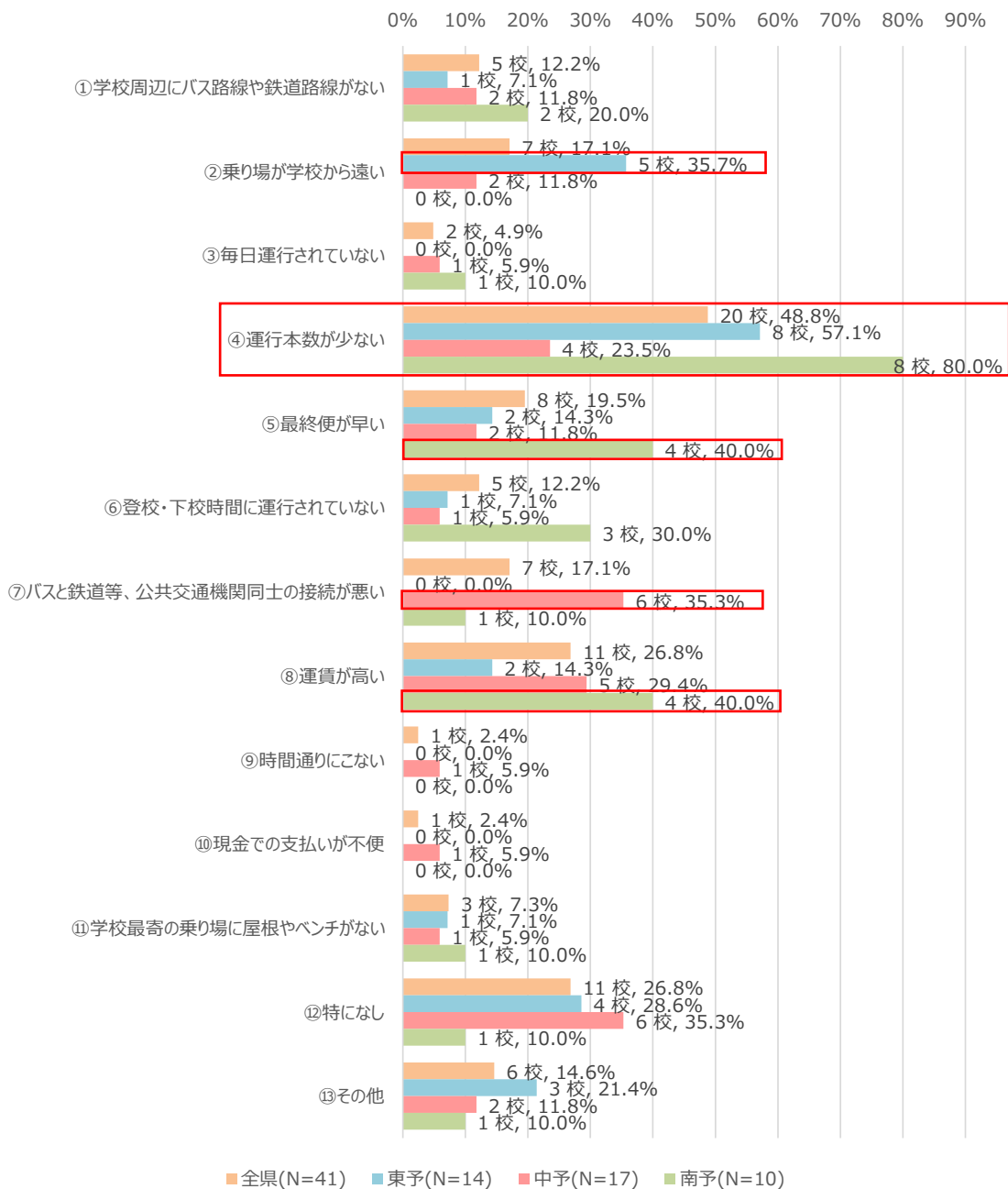


図 2-22 通学における公共交通の課題・要望

(4) 利用増加のアイデア

公共交通を利用してもらうため自治体やバス・鉄道会社等を実施してほしい取組み等のアイデアとしては、登下校時の増便等の運行状況に関する内容や、他地域・路線と互換性のある交通系 IC カードの導入、駅・フェリー内でのワークスペース(自習室)の確保等の意見があげられた。

表 2-6 公共交通の利用を増加するためのアイデア(東予・中予・南予全体)

	主な意見(東予・中予・南予全体)
安全性 (3)	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺での盗難、暴力行為等防止のための見回りの強化 ・駅から学校までの自転車通行帯の整備、道路の拡充
路線・ 運行状況(8)	<ul style="list-style-type: none"> ・登下校時(朝夕)の便数の増加、車両の増加 ・最終便の時間延長 ・駅の増設 ・生徒以外の利用者が少ない路線の維持
運賃 (5)	<ul style="list-style-type: none"> ・通学定期代に対する自治体からの補助 ・雨の日の自転車や自家用車の利用を減らすため、通学定期以外での雨の日の割引サービス ・利用回数に応じた割引やポイント制度 ・他の地域や路線と互換性のある交通系 IC カードの導入
設備 (4)	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪場の拡大 ・駅、フェリー内でのワークスペース(自習室)の整備
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・通学時間帯における路線バスの学校内乗り入れ

2.4 高校生アンケート調査

公共交通の主な利用者層の1つである高校生の状況について把握するため、県内の全日制高校に通学する高校生を対象に、公共交通の利用状況や要望について調査した。

調査結果を以下に示す。

表 2-7 高校生アンケート調査の概要

対象	県内の全日制高校・高等専門学校(71校)に通う生徒・学生
方法	WEB アンケートフォームを活用し、各学校の事務局又は教職員を通じて、全生徒・学生へアンケートURLをメールで配信
期間	令和5年9月11日～10月25日 ※期間内で学校毎に回答可能な期間を設定
回収	11,500票

(1) 通学範囲

県全体では約7割が通学先の市内に居住しており、地域内からの通学者は、松山市以外の中予や南予の一部の高校を中心に見られる。また、どの地域も地域外から通学している生徒の割合は少ない。

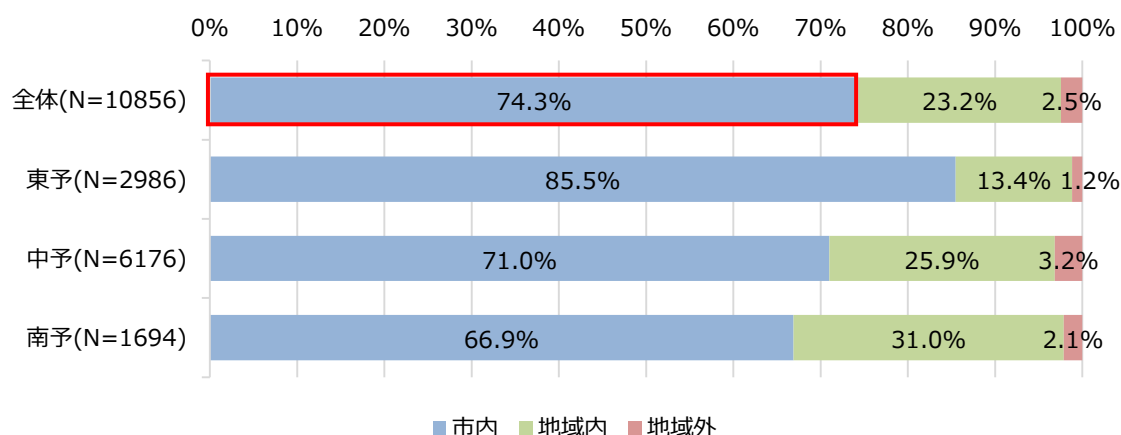


図 2-23 通学範囲

地域別にみると、東予・南予の学校では、一部市町を除き、通学先の市内に居住している生徒が大半である。

中予の学校では、松山市は市内からが約8割と多い。伊予市、東温市、松前町は地域内が約6～8割と割合が最も高く、松山市からの通学が多い。

どの地域も地域外から通学している生徒の割合は少ない。

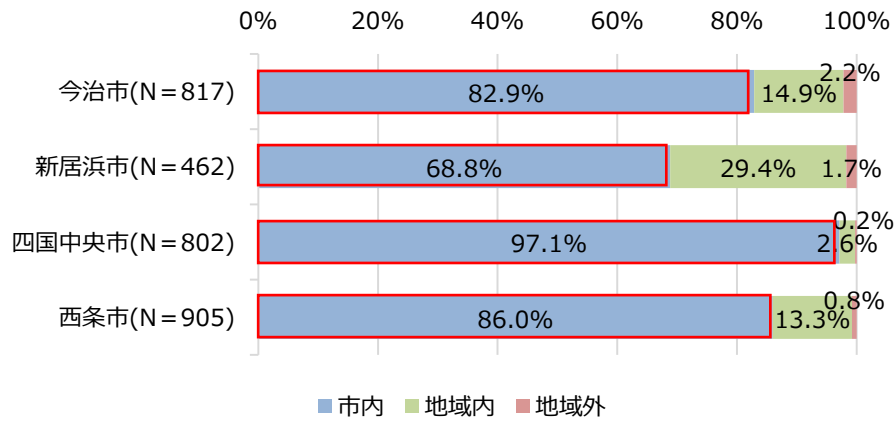


図 2-24 通学範囲(東予)

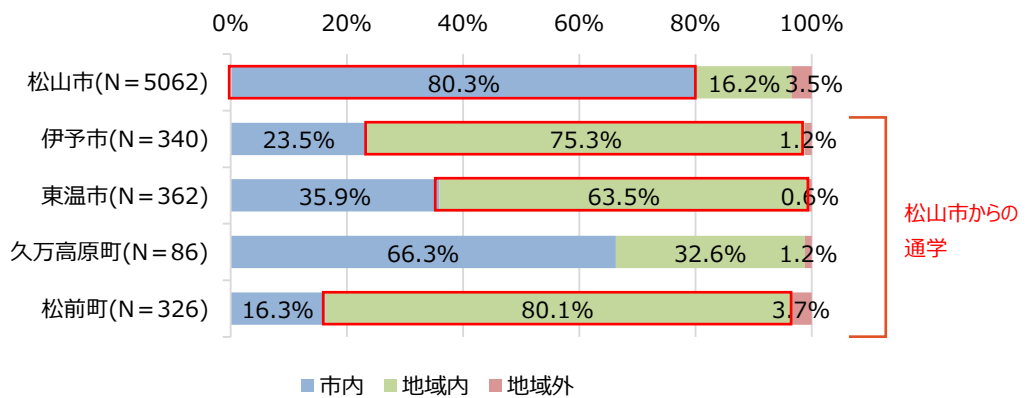


図 2-25 通学範囲(中予)

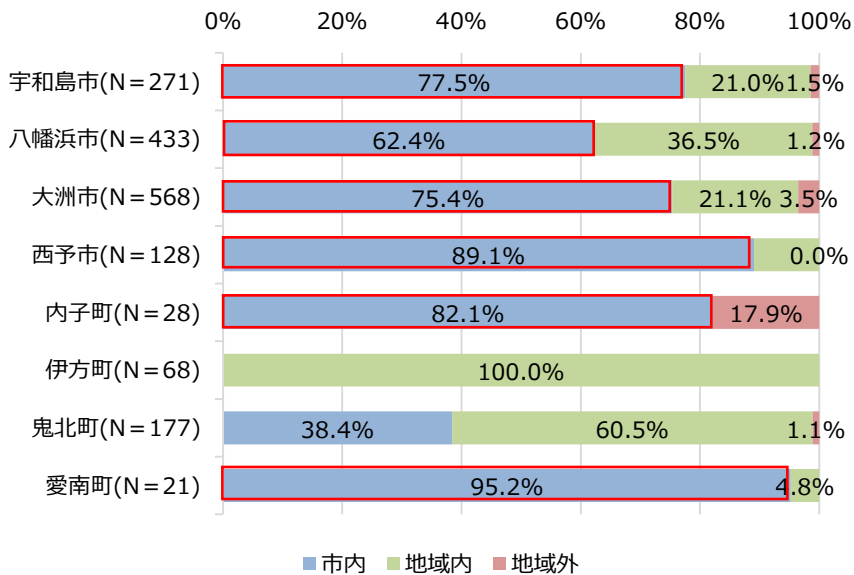


図 2-26 通学範囲(南予)

(2) 通学手段

通学手段について、市内通学者や東予・中予の地域内からの通学者は「自転車」の割合が高い一方、南予では市内や地域内からの通学者の約6割が「自家用車(家族の送迎)」を利用している。

東予では地域内、中予・南予では地域内外で、鉄道(「JR」や「伊予鉄道等の私鉄」)の利用も多い。

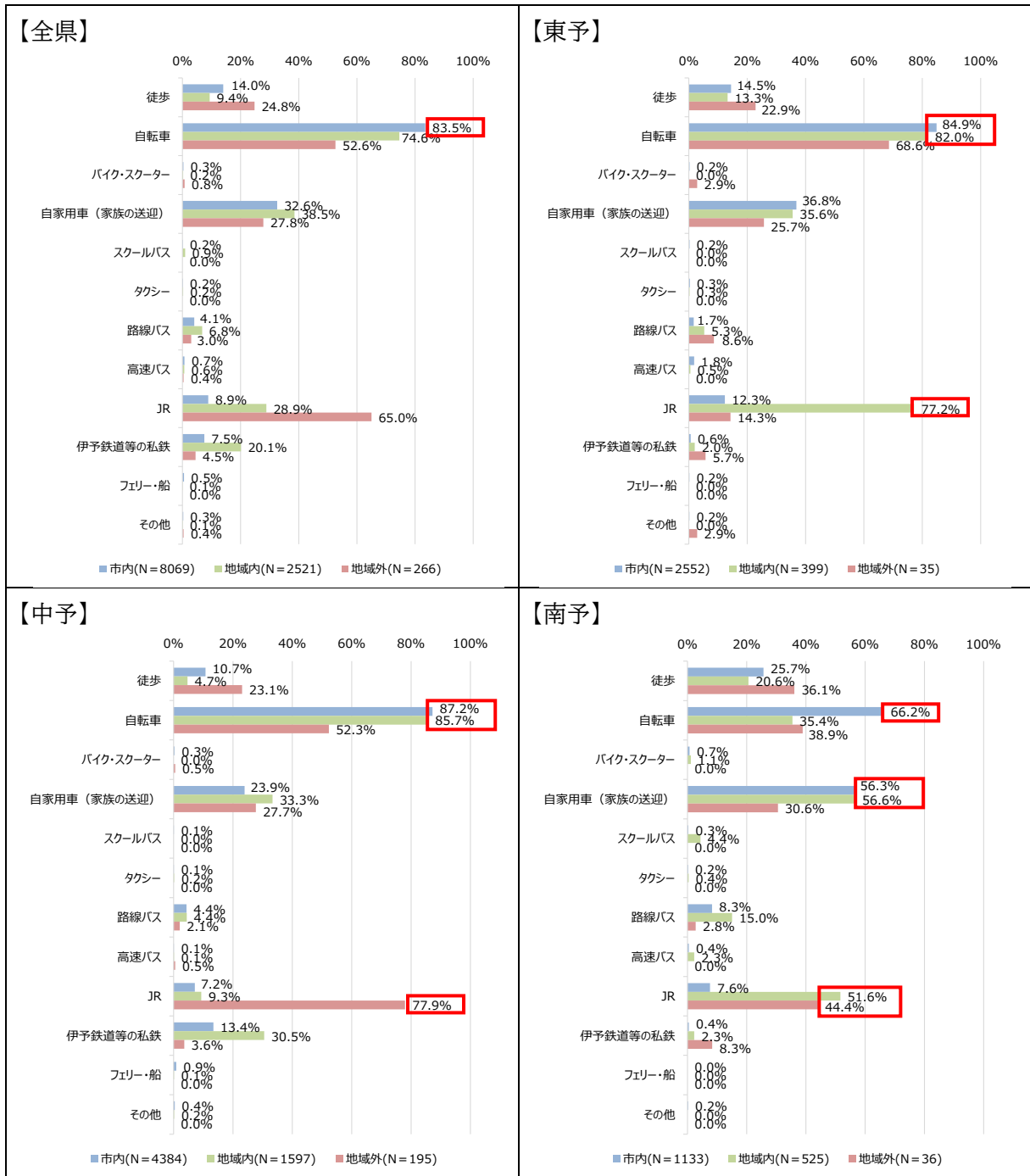


図 2-27 通学手段

【参考】平成 29 年度調査結果

平成 29 年度の結果と比較すると、市内と地域内通学者における「自家用車(家族の送迎)」の利用が全地域で増加している。

東予の地域外通学者は、「JR」の利用が減少している。

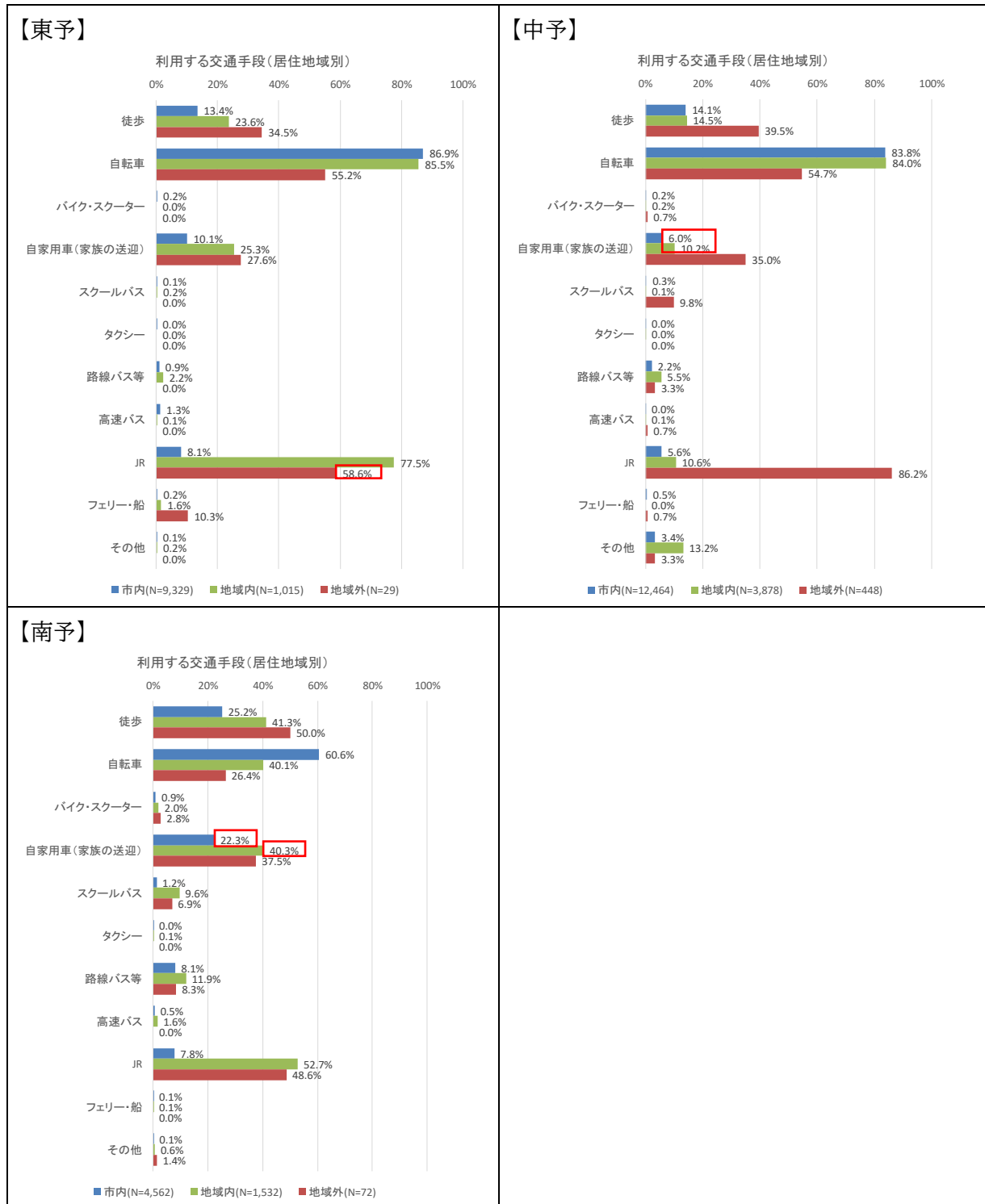


図 2-28 平成 29 年度の通学手段

(3) 休日の外出

休日の外出先について、大街道や銀天街等の地域内の商業地・商業施設との回答が多い。また、南予からは地域外の商業施設も多く見られた。

休日の外出先への交通手段としては「自転車」が最も多いものの、「路線バス」「JR」「伊予鉄道等の私鉄」等の公共交通は通学時より増加する。

表 2-8 休日の外出先

	主な意見(東予・中予・南予全体)	
商業地・商業施設	・大街道	・フジグラン(松山、重信、今治等)
	・エミフルMASAKI	・飲食店、カフェ
	・イオンモール(新居浜、今治新都市)	・コンビニ
	・銀天街	
娯楽施設	・カラオケ	・図書館
	・ゲームセンター	・映画館
その他	・家、自宅、友人宅	・公園

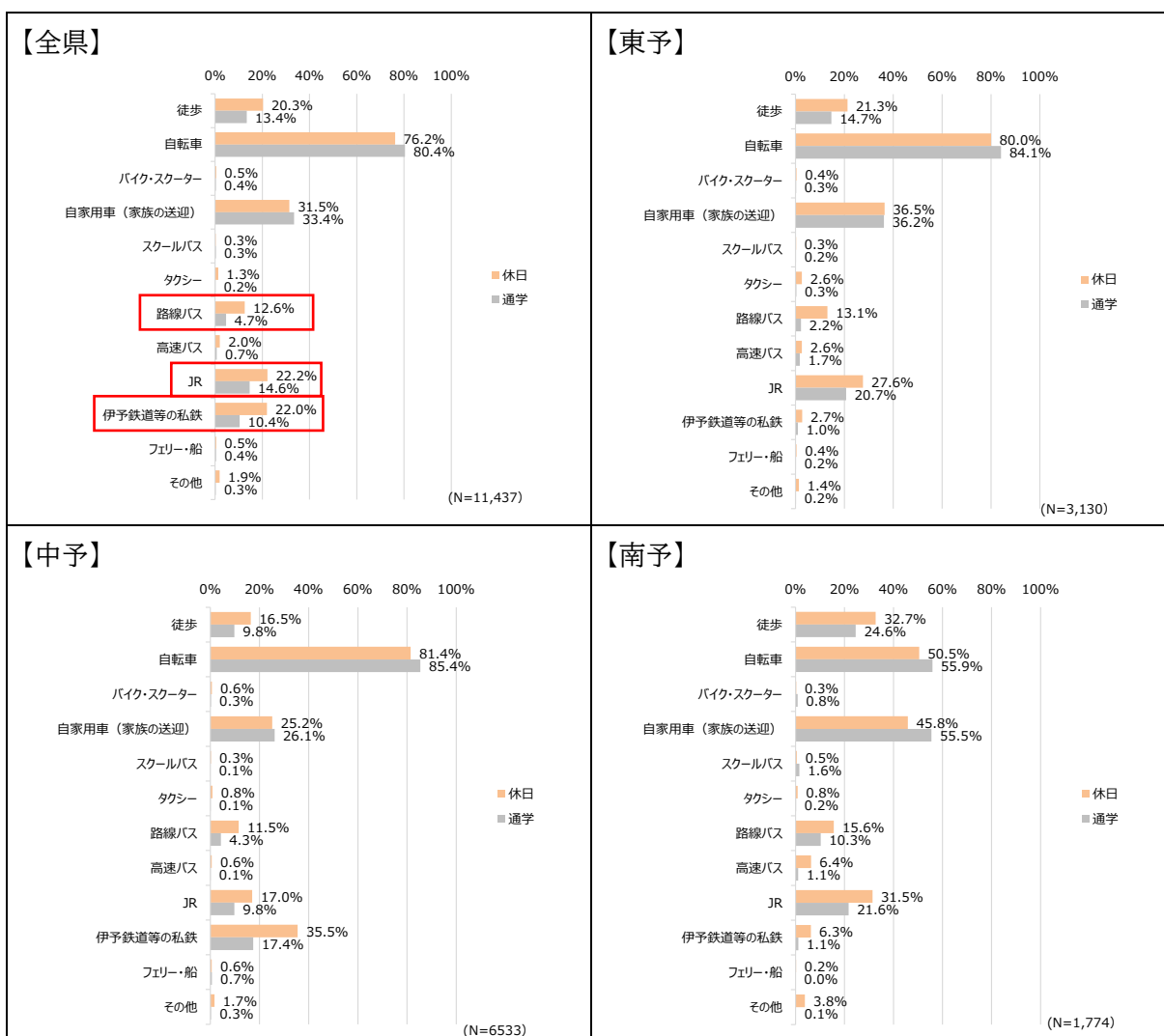


図 2-29 休日の交通手段

(4) 公共交通に対する不満点

1) 路線バス

路線バスに関する不満点としては、「運行本数が少ない」や「運賃が高い」はどの地域でも一定数あげられた。

他にも、東予・南予は「乗りたい時間に運行されていない」、中予では「行きたい方向に路線がない」という意見もみられた。

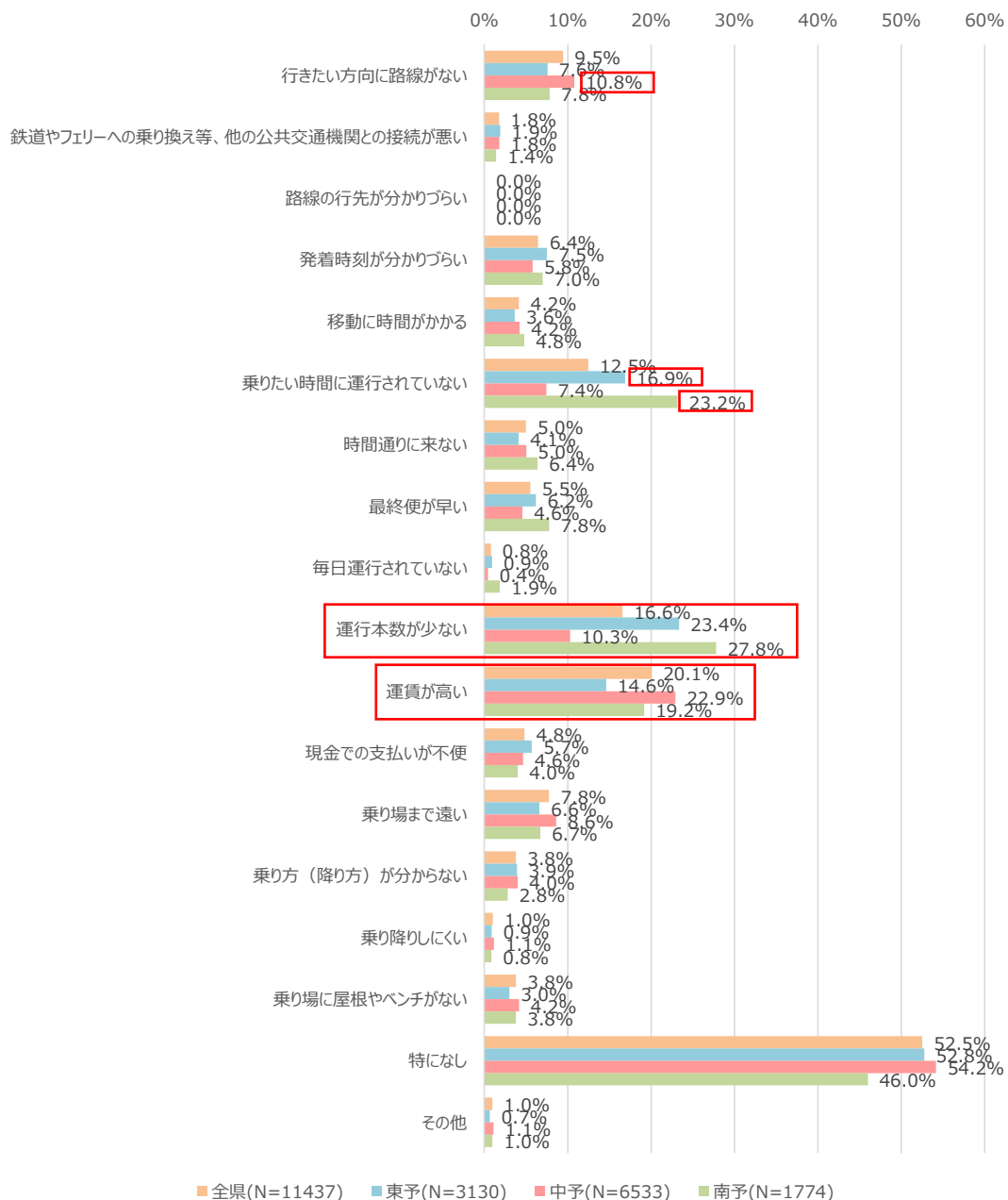


図 2-30 バス路線に対する不満点

2) 鉄道

鉄道に関する不満な点としては、全地域で「運賃が高い」、「運行本数が少ない」という意見の割合が高い。

東予・南予では「乗りたい時間に運行されていない」、中予では「通学時間帯が混んでいる」という意見も多くみられた。

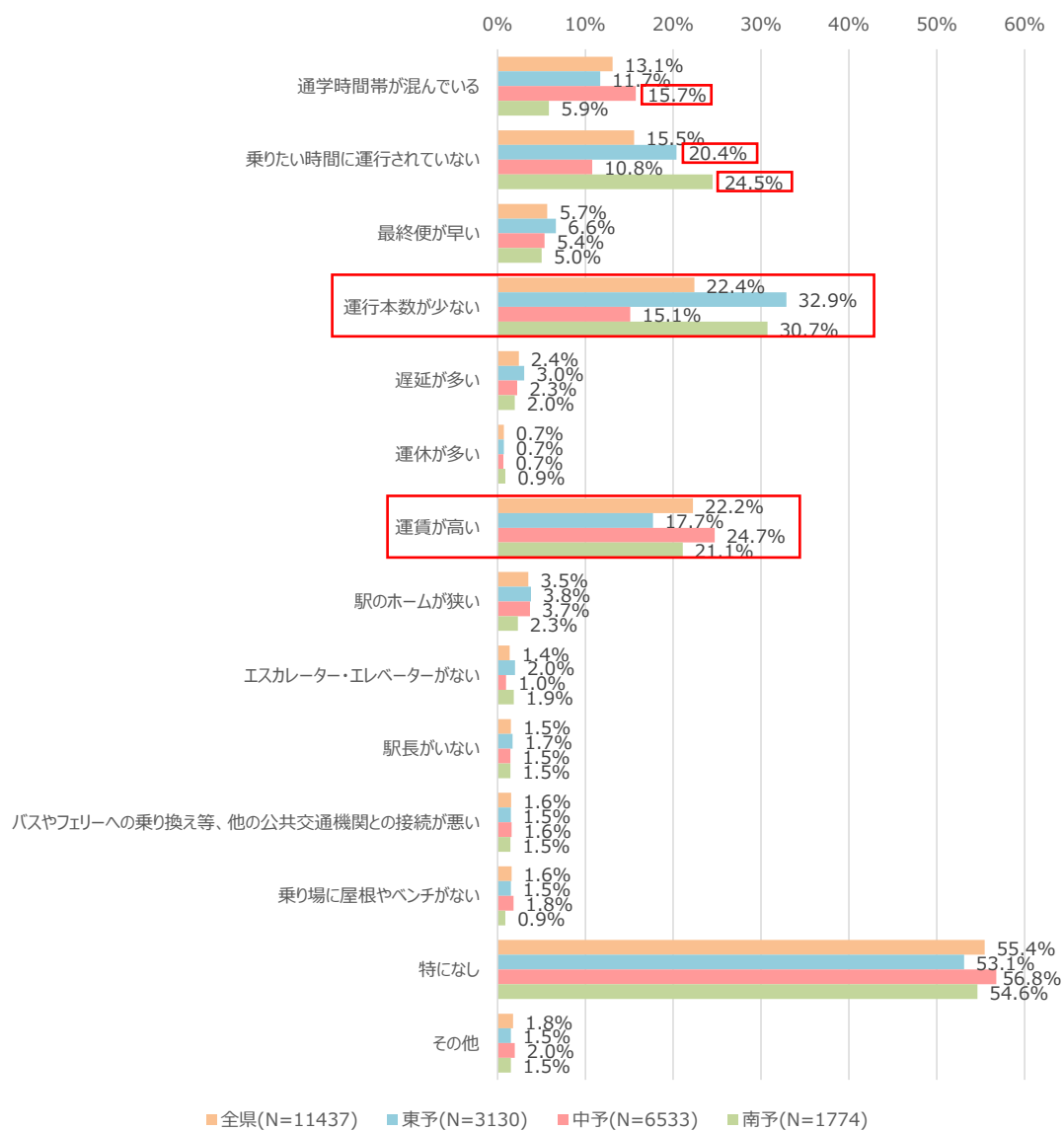


図 2-31 鉄道に対する不満点

3) フェリー

フェリーに関しては、どの地域でも多い「特になし」や「利用したことがない」以外では、「運賃が高い」が比較的多くみられた。

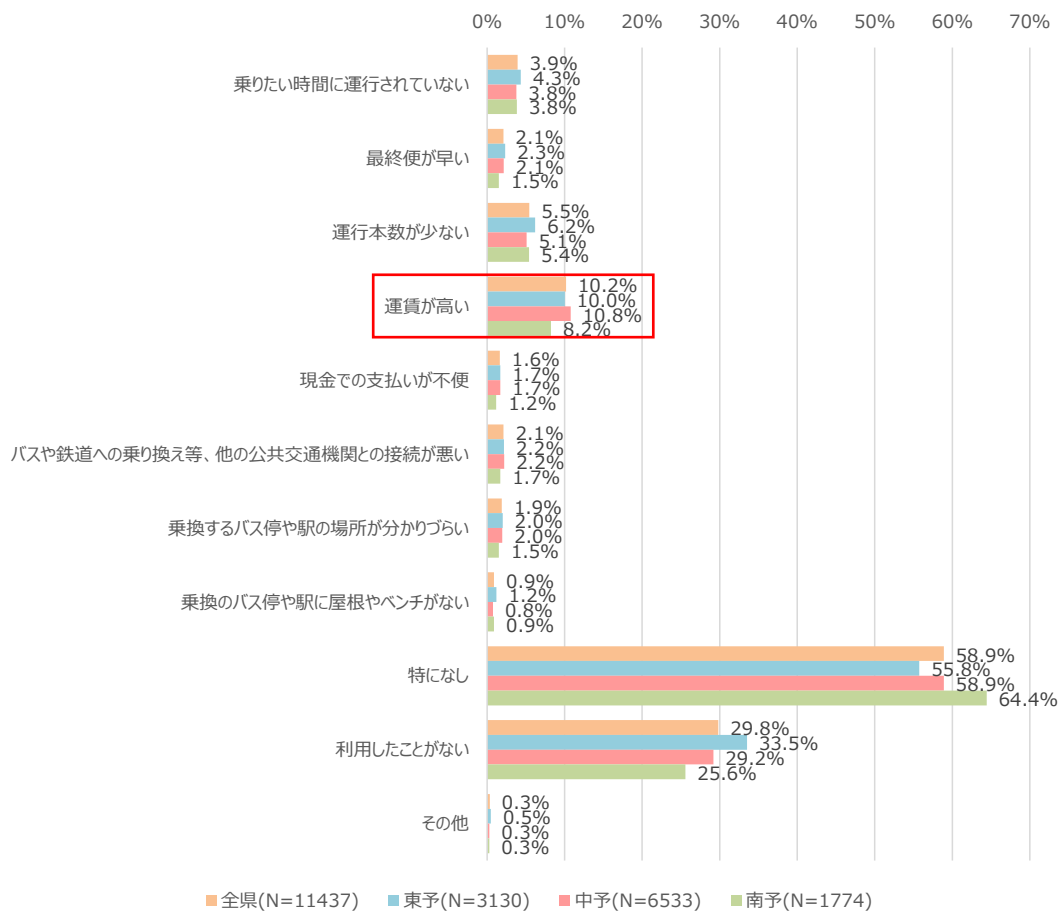


図 2-32 フェリーに対する不満点

4) 【参考】平成 29 年度調査結果

平成 29 年度の調査では、公共交通全般に関する不満点を把握している。結果では、「乗りたい時間に運行されていない」、「運賃が高い」、「運行本数が少ない」の割合が高く、現在と概ね同様の意見があげられている。

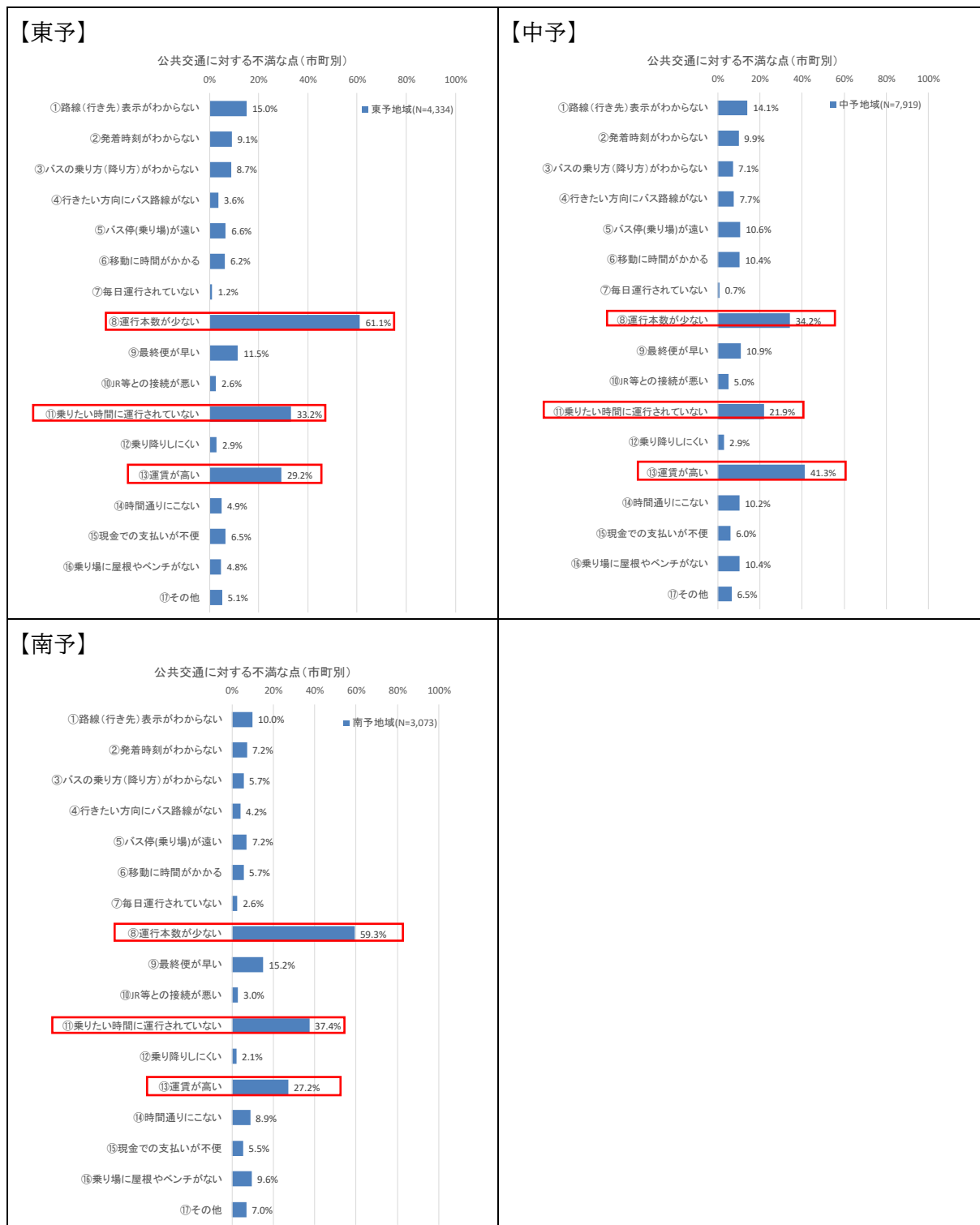


図 2-33 公共交通に対する不満点(平成 29 年度)の通学手段

(5) 公共交通を利用する際の情報収集方法

公共交通を利用する際の情報収集手段としては「Google Map 等の地図アプリ・ウェブサイト」がどの地域でも 4 割前後と最も多い。

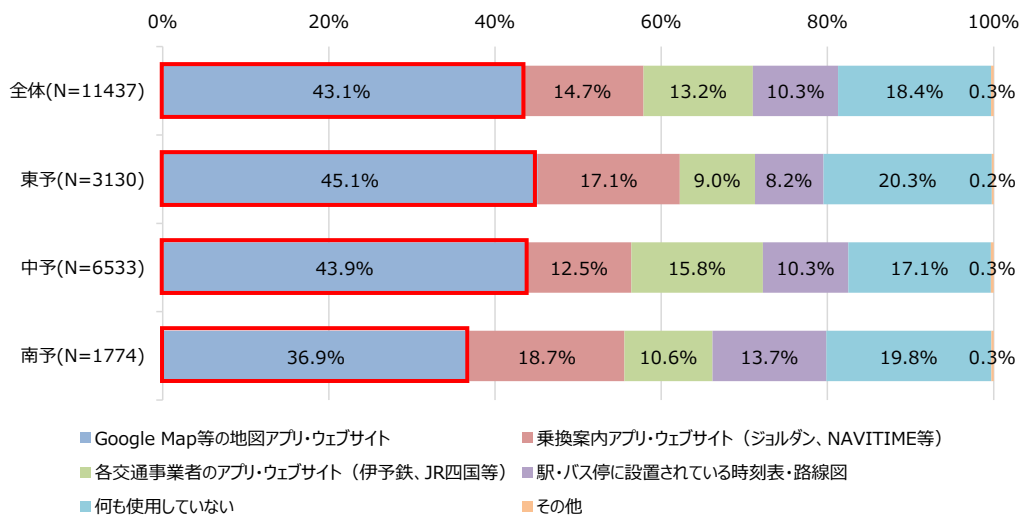


図 2-34 情報収集方法

(6) 利用増加のアイデア

公共交通の利用者を増やすためのアイデアとしては、フリーWi-Fi の設置等のネット環境に関する意見が最も多い。他にも、運賃について学割やキャッシュレス決済の導入、待合室の設備に関する要望が見られた。

表 2-9 利用を増やすためのアイデアの主要な意見(東予・中予・南予全体)

	主な意見(東予・中予・南予全体)
Wi-Fi・ネット環境 (約 5,500 票)	・フリーWi-Fi の設置 ・通信速度の向上
運賃 (約 1,500 票)	・運賃の値下げ、割引 ・学割の導入 ・キャッシュレス決済(PayPay 等)の導入
待合室 (約 600 票)	・待合室の設置 ・エアコン(冷暖房設備)の設置 ・勉強等の作業スペース ・椅子、ベンチ、屋根の設置
運行状況 (約 600 票)	・運行本数の増加 ・路線延伸 ・座席、車両の増加
電源 (約 400 票)	・スマートフォンを充電できるコンセント等の整備、貸出
IC カード (約 200 票)	・交通系 IC カードの導入 ・い〜カード以外の IC カードの導入
その他	・ネット上での分かりやすい時刻表や路線図、運賃の公開

※票数は各検索ワードのヒット件数に基づく

2.5 県内市町公共交通担当者アンケート調査

市町内の陸上交通の状況や、地域公共交通に対する施策の取組状況等について、県内 20 市町の公共交通担当者に対するアンケート調査を実施した。

調査結果を以下に示す。

表 2-10 県内市町公共交通担当者アンケート調査の概要

対象	県内 20 市町の公共交通担当者
方法	メールにてアンケート調査票を配布・回収 ※網形成計画策定時(平成 29 年度)の調査結果との経年比較を実施
期間	令和 5 年 8 月 29 日～9 月 19 日
回収	全 20 市町

(1) 地域内の交通資源

県内に存在する交通資源として、乗合タクシーや市町村運営有償運送(交通空白)、自治体車両による無償住民輸送等が増加している。

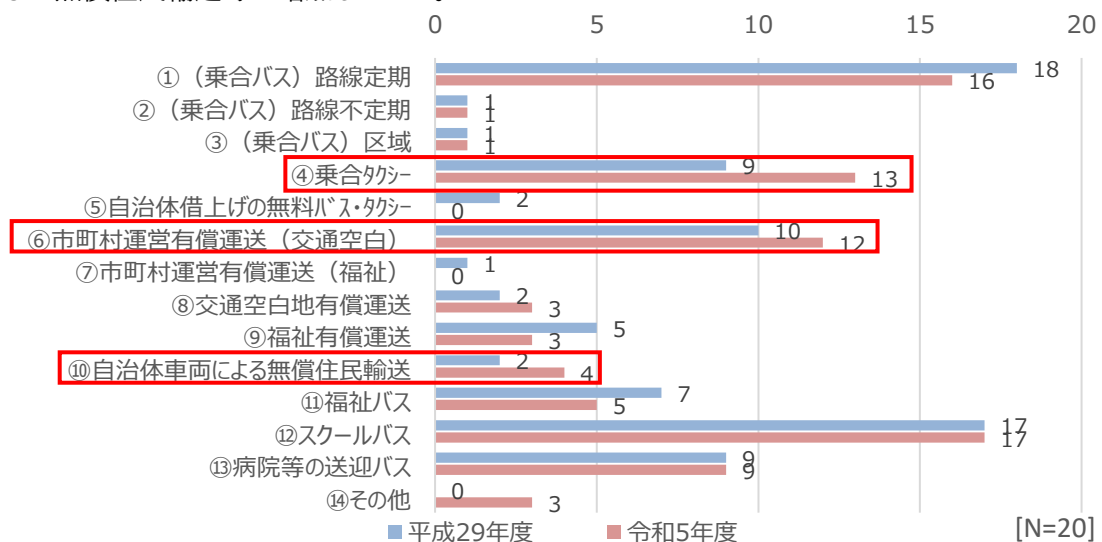


図 2-35 交通資源の導入市町数

(2) 利用者支援施策の実施状況

市町で実施されている利用者支援施策については、高齢者向けの施策を中心に平成29年度より拡充されている。

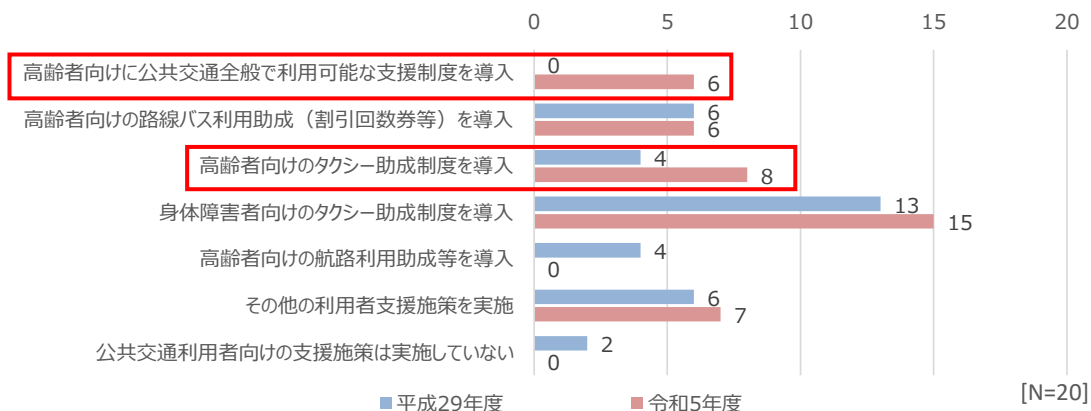


図 2-36 利用者支援施策の実施市町数

(3) 公共交通に関する庁内体制

東予では全市町で専任の担当者が配置されている一方、中予・南予では、ほとんどの市町で公共交通担当者が兼任担当者のみという状況が続いている。兼任担当者は、総合計画等の策定・推進、移住・定住支援、地域おこし協力隊、ふるさと納税、空き家対策・利活用等の担当を兼任しており、公共交通事業に充分に対応できない可能性が懸念される。

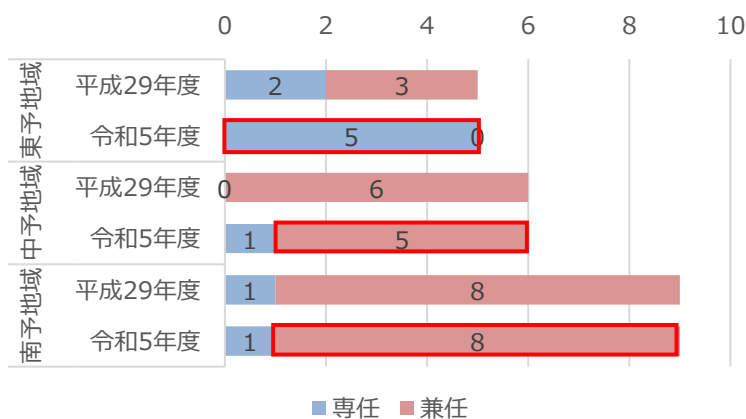


図 2-37 公共交通担当者の配置市町数

(4) 公共交通に関する自治体負担の状況

県内での国・県による交通関連補助額をみると、平成 29 年度～令和 4 年度にかけて、国・県からの補助額の合計が約 46%増加している。

また、特に東予・南予において、陸上交通への市町の支援・負担額が増加している。

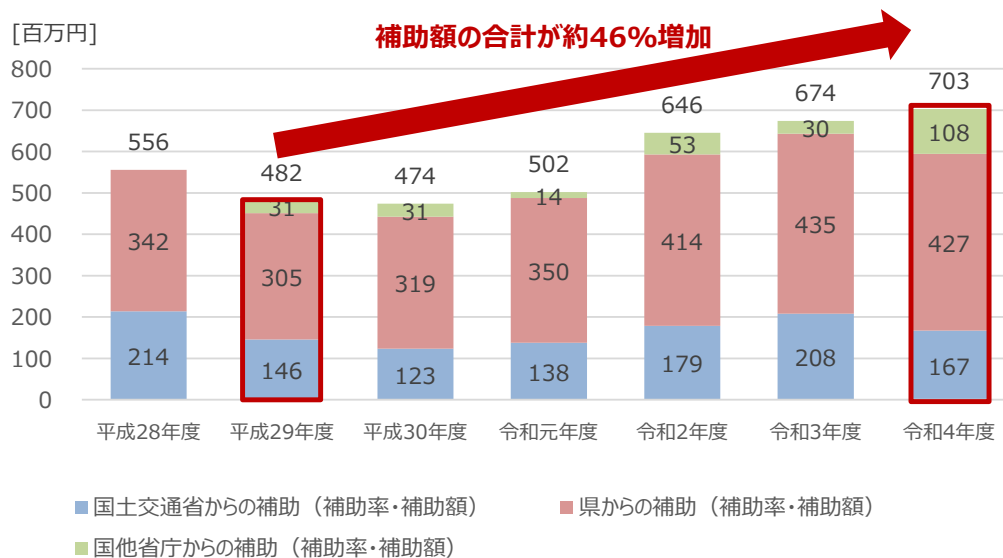


図 2-38 交通関連補助額の推移

※平成 28 年度の「国他省庁からの補助」は調査対象外

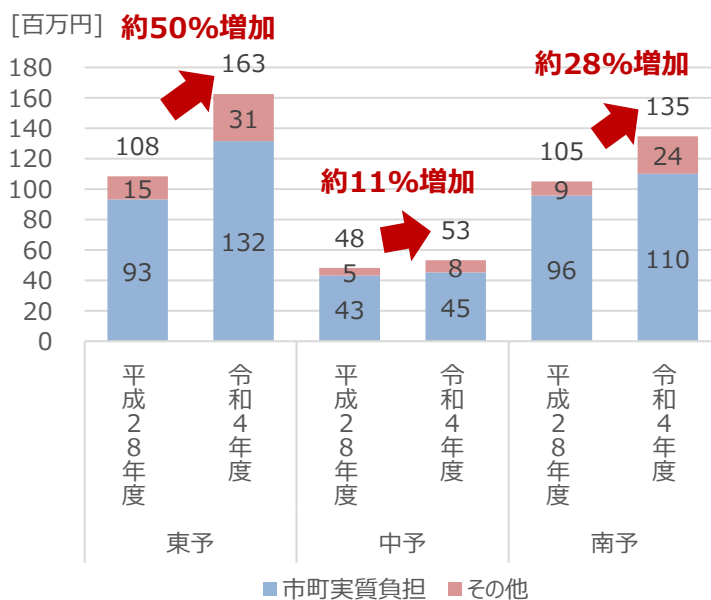


図 2-39 陸上交通への市町の支援・負担額(1市町あたりの平均値)

(5) 公共交通に関する課題認識

交通資源に関する課題として、全地域で複数の公共交通の重複運行を挙げる市町が増加しているほか、東予・中予では乗り継ぎ時の利便性や利用者への情報提供、中予・南予では事業者の人員不足(運転手等)を挙げる市町が増加している。

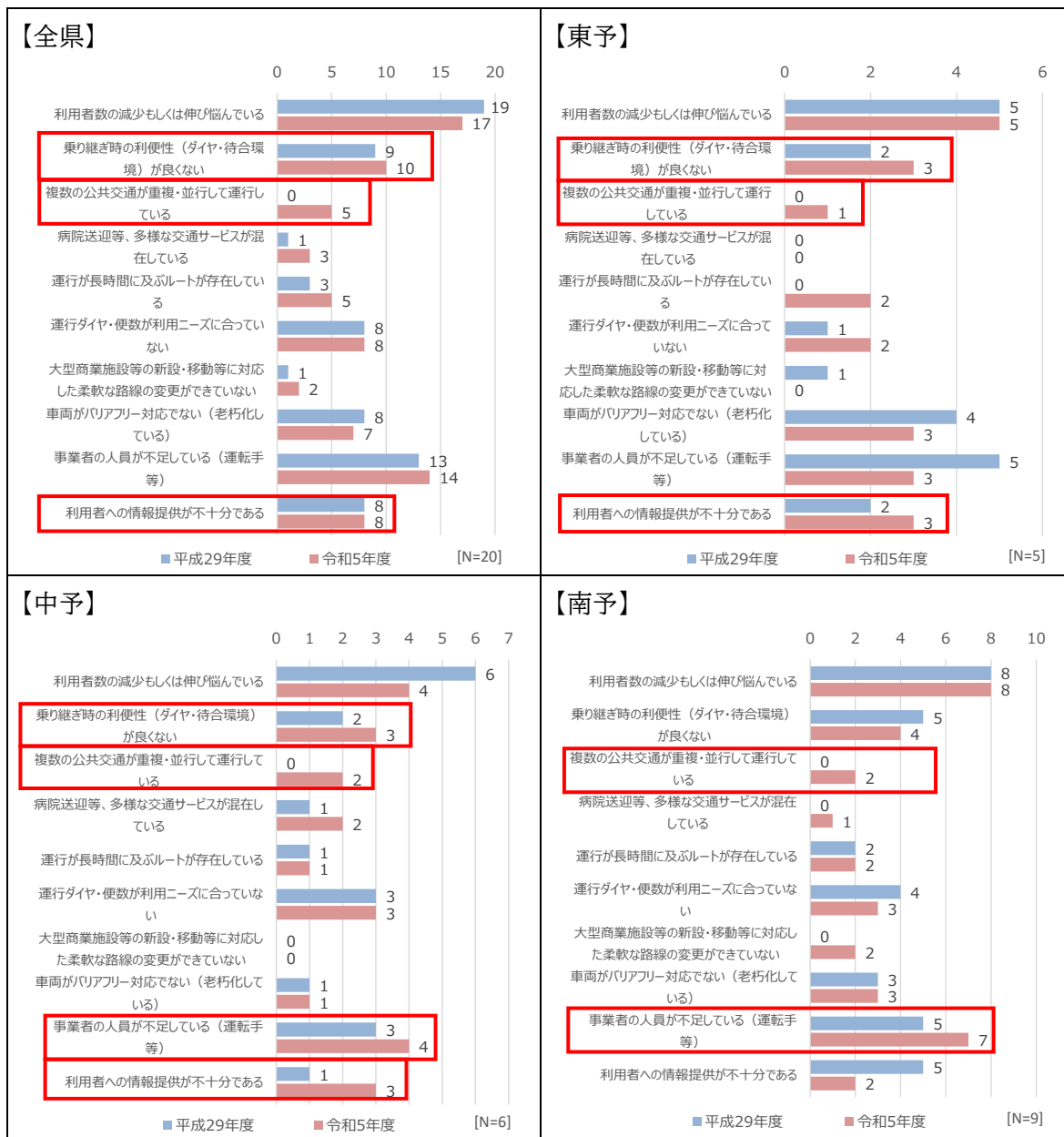


図 2-40 交通資源に関する課題

また、公共交通事業を進める上で、導入したコミバス等への利用転換が進まないことのほか、人材や財政支援の不足を課題に挙げる市町が多い。

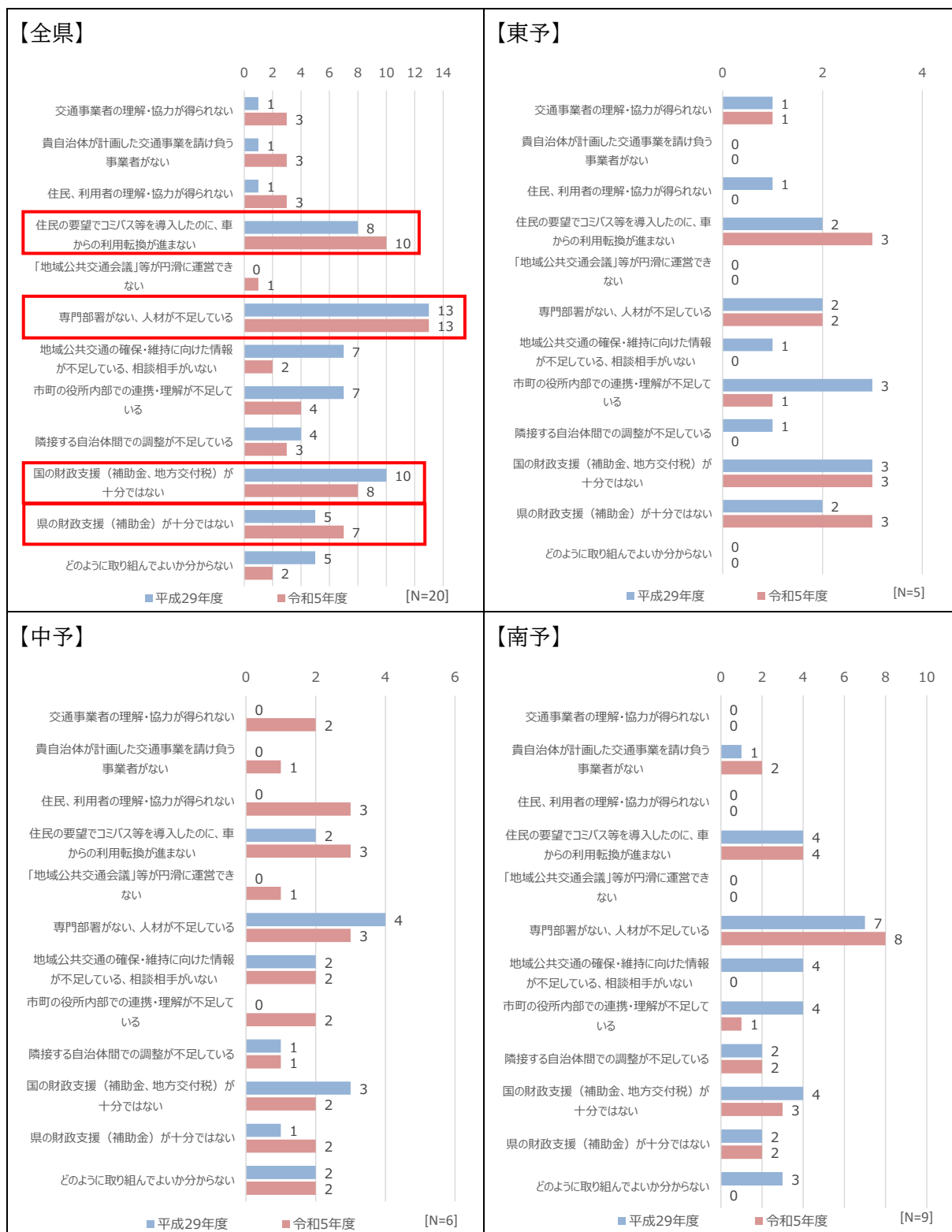


図 2-41 公共交通事業を進める上での課題

(6) 公共交通関連計画の策定状況

公共交通関連計画として、地域公共交通計画(旧網形成計画)を策定した(または策定中である)市町が増加している。令和2年の活性化再生法改正により、地方公共団体による地域公共交通計画の作成が努力義務化されたこと等が要因として考えられる。

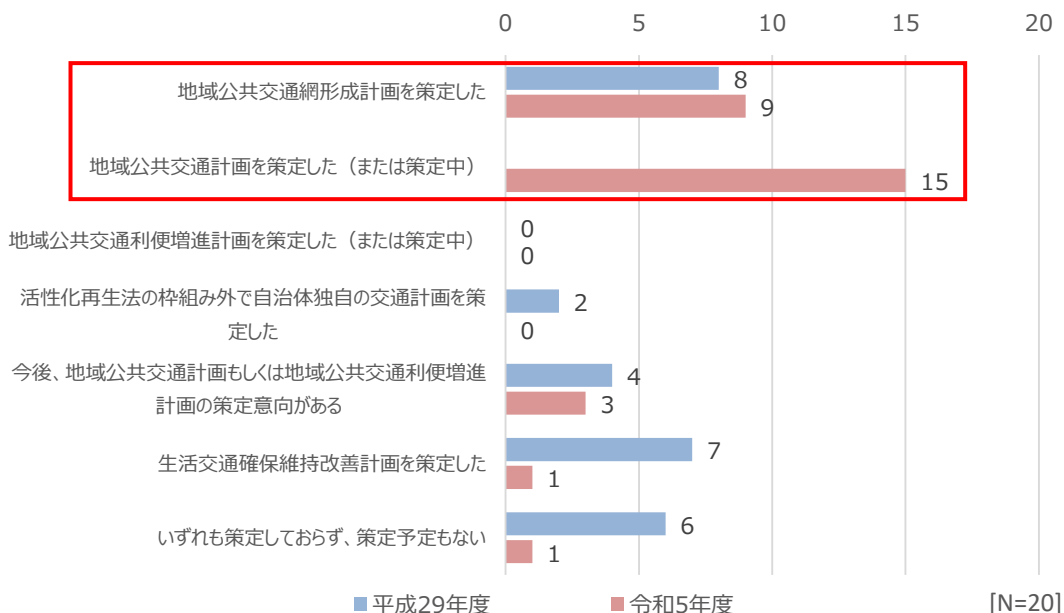


図 2-42 公共交通関連計画の策定市町数

※平成29年度調査では、「地域公共交通計画を策定した(または策定中)」は調査対象外

(7) 新技術等の導入・活用

県内のコミュニティ交通に関しては、時刻表等のデータのオープン化(GTFS等)やAIデマンドシステムをはじめ、新技術等の導入が進んでいる。

また、MaaSをはじめ、様々な新技術等について「検討段階」「今後検討予定」とする市町が多い。

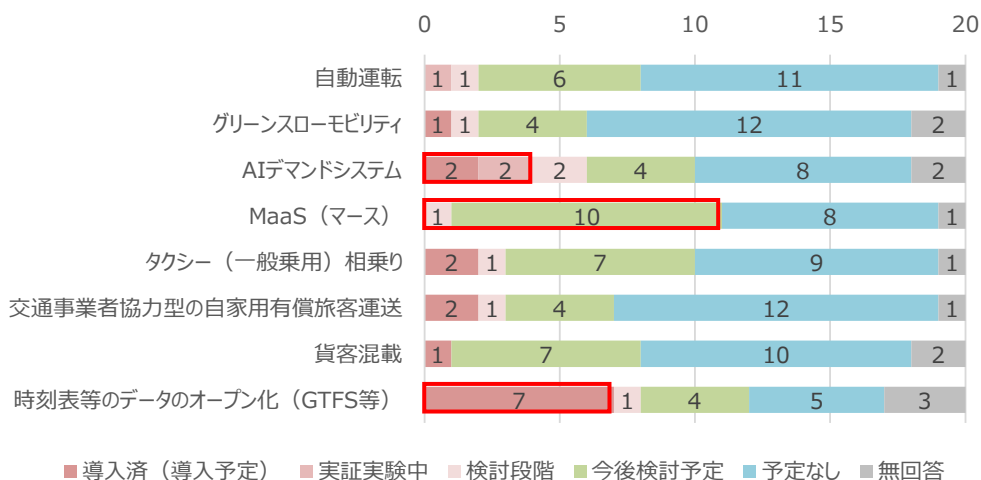


図 2-43 コミュニティ交通に関する新技術等の活用状況

2.6 交通事業者アンケート調査

県内において、広域での公共交通を運行(運航)する交通事業者に対し、メールでのアンケート調査(主要事業者に対しては対面での聞き取り調査)を実施した。

調査結果を以下に示す。

表 2-11 交通事業者アンケート調査の概要

対象	県内において、広域での公共交通を運行(運航)する交通事業者 ・高速乗合バス・県内広域路線バス:30社 ・鉄道:2社 ・広域航路:9社 ・空港:1社
方法	主要な交通事業者(鉄道2社、県内広域路線バス4社):対面での聞き取り調査 その他事業者:メールによるアンケート調査
期間	聞き取り調査:令和5年10月25日、11月1日、11月2日 アンケート調査:令和5年10月5日~10月25日
回収	21社(アンケート調査15社、聞き取り調査6社)

(1) 乗り継ぎ拠点の改善点

利用者からの意見または事業者目線からの乗り継ぎ拠点に関する改善点として、鉄道駅や空港・港等、県内外からのアクセス拠点を中心に、交通モード間の乗り継ぎ環境やバリアフリー化等に関する意見が挙げられている。

表 2-12 乗り継ぎ拠点に関する改善点

場所	主な改善点
松山駅・JR松山駅前(松山市)	・JRから電停の上り方向までの動線のバリアフリー化ができていない。 ・駅から駅前広場内のバス停への動線や、駅前ロータリーにおける一般車とタクシーの混在等、トラブル回避や安全性の面で課題がある。 ・ICカードが使用できるようになってほしいと言われている。 ・JRの電車とバスが連絡していない。
松山市駅(松山市)	・バス停の発・着場所が少ないため、乗降時間が十分にとれない。 ・電停から移動する際に、横断歩道を渡らないといけない状況である。 ・松山駅と名称が類似しており、来訪者にとっては紛らわしいと思われる。
松山空港(松山市)	・リムジンバスと飛行機の乗り継ぎがよくないとの意見を受けている。
松山観光港(松山市)	・路線バスはあるが電車がいない。 ・高浜駅から松山観光港までの路線延伸してほしい。
三津浜港(松山市)	・バスのダイヤは船のダイヤと関係なく30分間隔で運行しており、以前から接続が悪いといった苦情を受けている。
今治駅(今治市)	・待合所がなく、簡易な上屋と壁しかない。 ・バス乗場に外国語の案内を設置してもらいたい。
今治港・今治棧橋(今治市)	・待合環境は良好であるが、近年はほとんど乗り継ぎ利用はなく、パークアンドバスライドのような形態での利用が多少みられる程度である。
八幡浜駅・八幡浜港(八幡浜市)	・八幡浜港と八幡浜駅の乗り継ぎ時間が悪い。市内バス路線があるが、接続交通機関のダイヤ改正もあり、かつバス会社のダイヤの制約(終点までの所要時間等)もあり、解決できていない。

(2) 関係者との連携や課題解決に向けた取組状況

各事業者において、市町や沿線住民との連携や、DX・GX に関する取組みが進められている。特に人材確保については、待遇改善や情報発信の強化等を含め、幅広い施策が行われている。

表 2-13 各種連携・取組み状況

項目	主な取組事項
市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画の策定、協議会への参加(鉄道・バス事業者) ・バス停名称や運行経路の見直し(バス事業者) ・EV バスの導入支援を依頼しているほか、某所の充電器や変電所等の設備について支援いただける予定(バス事業者) ・協議会を通したイベントの企画・実施(鉄道事業者) ・駅前広場の再開発、駅を活用した取組みの推進(鉄道事業者)
他の交通事業者や地域団体等との連携	<ul style="list-style-type: none"> ・観光振興組織と連携し、外国人割引やインバウンド対応、割引切符の販売を実施(船舶事業者) ・企画列車の運行に際し、沿線住民におもてなしにご協力いただく等の支援をいただいている(鉄道事業者) ・大規模病院や大学の開業・建て替えにあわせて、施設への乗り入れを実施(バス事業者)
人材確保に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・職場見学会の開催、合同就職フェアへの参加(バス事業者、船舶事業者) ・休暇・給料面等の待遇改善、運転手養成制度、入社支度金の支給(バス事業者) ・一般的な取組みはすべて実施しており、労働条件や給与、福利厚生等の待遇面の底上げに取り組んでいる(バス事業者) ・社宅制度を創設しており、他県からの就職者には社宅を貸与している(鉄道事業者) ・情報発信や学校訪問の強化(鉄道事業者) ・船員教育機関、高校との連携強化(船舶事業者) ・求人対象の拡大(一般の市内普通高校にも求人をし、会社で育成するよう取り組んでいる)(船舶事業者)
DX・GX に関する取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・チケットアプリの導入、MaaSアプリの導入(鉄道事業者) ・一部路線でのスマホでの予約・決済(バス事業者) ・EV バスの導入推進、自動運転の導入に向けた実証実験(バス事業者) ・バスロケーションシステムの導入、運行情報の GTFS 化(バス事業者) ・次期船舶の代替については、脱炭素化(軽減)仕様の船舶とする予定(船舶事業者)

3. 計画策定の経緯

3.1 計画策定経過の概要

年	月日	主な協議事項・実施事項
令和5年	7月25日	令和5年度第2回愛媛県地域公共交通網再編協議会 ・愛媛県地域公共交通計画策定事業について
	12月19日	令和5年度第3回愛媛県地域公共交通網再編協議会 ・各種調査の結果報告について ・課題を踏まえた次期計画での基本方針(案)について
令和6年	3月15日	令和5年度第4回愛媛県地域公共交通網再編協議会 ・次期計画で取り組む施策(案)について ・愛媛県地域公共交通計画(素案)について
		パブリックコメントの実施 ・愛媛県地域公共交通計画(案)に対する県民意見募集
		令和6年度第1回愛媛県地域公共交通網再編協議会 ・愛媛県地域公共交通計画の策定について

3.2 愛媛県地域公共交通網再編協議会 委員名簿(令和6年4月時点)

法の区分	機関名	委員	
地方公共団体	愛媛県	政策企画局長	三好 康道
	松山市	都市・交通計画課地域デザイン担当課長	柚山 知範
	今治市	地域振興課長	越智 良和
	宇和島市	企画課長	井亀 恵子
	八幡浜市	政策推進課長	松良 喜郎
	新居浜市	総括次長兼地域交通課長	小島 篤
	西条市	くらし支援課長	近藤 孝弘
	大洲市	地域振興課長	田中 純
	伊予市	都市整備課長	小寺 卓也
	四国中央市	観光交通課長	内田 康彦
	西予市	まちづくり推進課長	安田 司
	東温市	産業建設部技監	黒川 博幸
	上島町	公営事業課長	田房 良和
	久万高原町	総務課長	西村 哲也
	松前町	町民課長	渡辺 司
	砥部町	地域振興課長	善家 孝介
内子町	総務課長	黒澤 賢治	

法の区分	機関名	委員	
	伊方町	総合政策課長	谷村 栄樹
	松野町	ふるさと創生課長	井上 靖
	鬼北町	企画振興課長	小川 秀樹
	愛南町	総務課長	立花 慶司
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)	常務取締役鉄道部長	毛利 圭蔵
	伊予鉄バス(株)	取締役自動車部長	清水 達郎
	瀬戸内運輸(株)	取締役運輸部長	川田 卓哉
	宇和島自動車(株)	取締役業務部長	田中 敏弘
	ジェアル四国バス(株)	松山支店長	高橋 万博
	伊予鉄南予バス(株)	代表取締役社長	岡田 好功
	瀬戸内海交通(株)	常務取締役	佐津間 英樹
	中島汽船(株)	専務取締役	忽那 浩一
	石崎汽船(株)	取締役	長野 博人
	松山・小倉フェリー(株)	常務取締役	清水 一之
	防予フェリー(株)	松山支社長	奥 康幸
	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)	業務部長	瀬野 正朗
	宇和島運輸(株)	代表取締役社長	松岡 正幸
	国道九四フェリー(株)	取締役総務部長	古谷 元嗣
(一社)愛媛県バス・フェリー協会	専務理事	谷口 政賀津	
道路管理者・ 港湾管理者	松山河川国道事務所	計画課長	森倉 遼太
	大洲河川国道事務所	計画課長	谷野 祐司
	愛媛県	道路維持課長	二宮 祐司
		港湾海岸課長	小野 昌浩
公安委員会	愛媛県警察本部	交通規制課長	宇都宮 理
公共交通の 利用者	公共交通利用者	公募委員	岡本 幸一
		公募委員	横手 裕子
		公募委員	秋山 隆重
その他	学識経験者	愛媛大学教授	松村 暢彦
	四国運輸局	首席運輸企画専門官	山本 美恵子