

# 愛媛県地域公共交通計画

令和6年6月

愛 媛 県



## <目次>

1. 計画の概要.....	1
1.1 計画策定の背景と目的 .....	1
1.2 計画の期間.....	1
1.3 計画の位置づけ .....	2
1.4 対象地域.....	3
2. 愛媛県の現状及び課題 .....	4
2.1 愛媛県の現状.....	4
2.2 各種調査の結果 .....	11
2.3 愛媛県の公共交通が抱える課題 .....	24
3. 計画の基本方針と目標 .....	33
3.1 基本方針.....	33
3.2 計画の目標.....	33
3.3 計画における公共交通の区分 .....	35
3.4 地域間幹線系統の設定 .....	41
4. 実施事業.....	45
4.1 既存公共交通計画網の再編・最適化 .....	46
4.2 公共交通を促す環境整備 .....	49
4.3 サービスや運営の高度化 .....	52
4.4 運転手等の確保・魅力向上.....	54
4.5 公共交通に対する愛着形成 .....	55
5. 計画の達成状況の評価 .....	57
5.1 評価指標と目標値の設定.....	57
5.2 進捗管理・評価方法.....	60

資料編(別冊)

# 1. 計画の概要

## 1.1 計画策定の背景と目的

地域公共交通は、自家用車の利用拡大や人口減少・高齢化に伴う利用者の減少等により、減便や路線廃止を余儀なくされている。一旦廃止された地域公共交通は、復活が極めて困難であり、本県においても県民の暮らしに不可欠な地域公共交通ネットワークの維持・確保が危惧される中、地域公共交通の活性化が、重要かつ喫緊の課題となっている。

このため、民間事業者による運行の維持が困難となっている路線については、自治体を中心となり、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を再構築し、県民の日常生活に不可欠な交通手段を確保するとともに、県内外との交流の基盤となる交通体系を確立する必要があるが、市町単独では、広域交通も含めた地域公共交通ネットワークについて検討を行うことが難しく、行政と交通事業者が協働した対応が十分行われていなかった。

そこで本県では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号以下「活性化再生法」という。)に基づき、主に幹線的な機能を担う公共交通について、まちづくりや観光・福祉分野とも連携した維持・活性化や持続可能な公共交通ネットワークの再構築に、広域的な観点から取り組むことを目的として、「愛媛県地域公共交通網形成計画」(以下「網形成計画」という。)を平成30年3月に策定した。

しかしながら、網形成計画の策定以降、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う人々の生活様式の変容、時間外労働の上限規制適用等の働き方改革関連法の施行によって生じる「2024年問題」や、高齢化等に伴う公共交通の担い手不足の顕在化、自動運転や MaaS (Mobility as a Service)をはじめとした新たな技術・サービスの広まり等、地域公共交通をとりまく環境は大きく変化している。また、活性化再生法についても改正が行われ、地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通ネットワークの「リ・デザイン」(再構築)を進めることが謳われている。

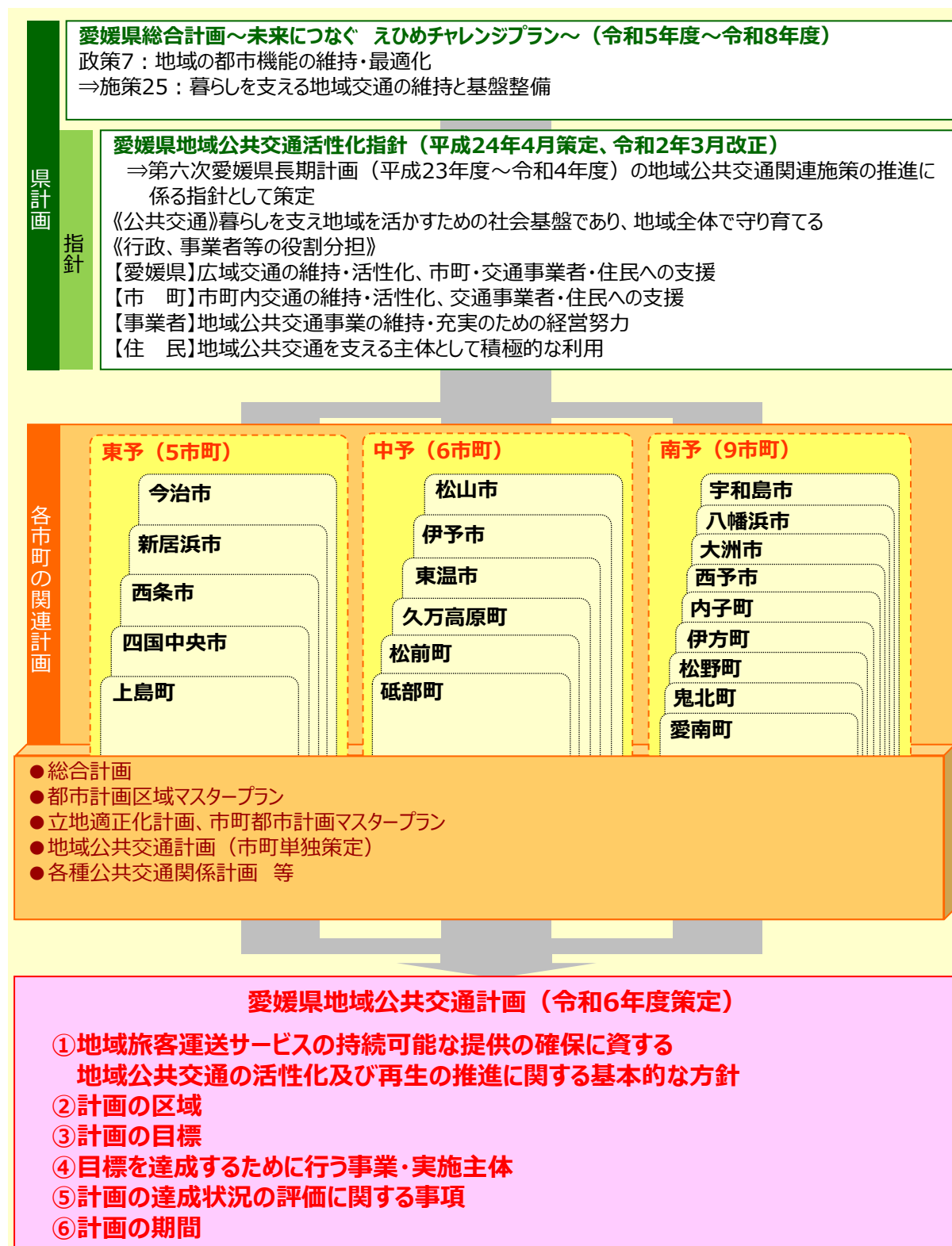
本計画は、網形成計画策定後のこれらの社会情勢の変化を踏まえ、計画期間が令和6年9月をもって終了することを機に、本県の地域公共交通の将来像を示す新たな計画として策定するものである。

## 1.2 計画の期間

令和6年6月～令和11年3月までを計画の期間とする。

### 1.3 計画の位置づけ

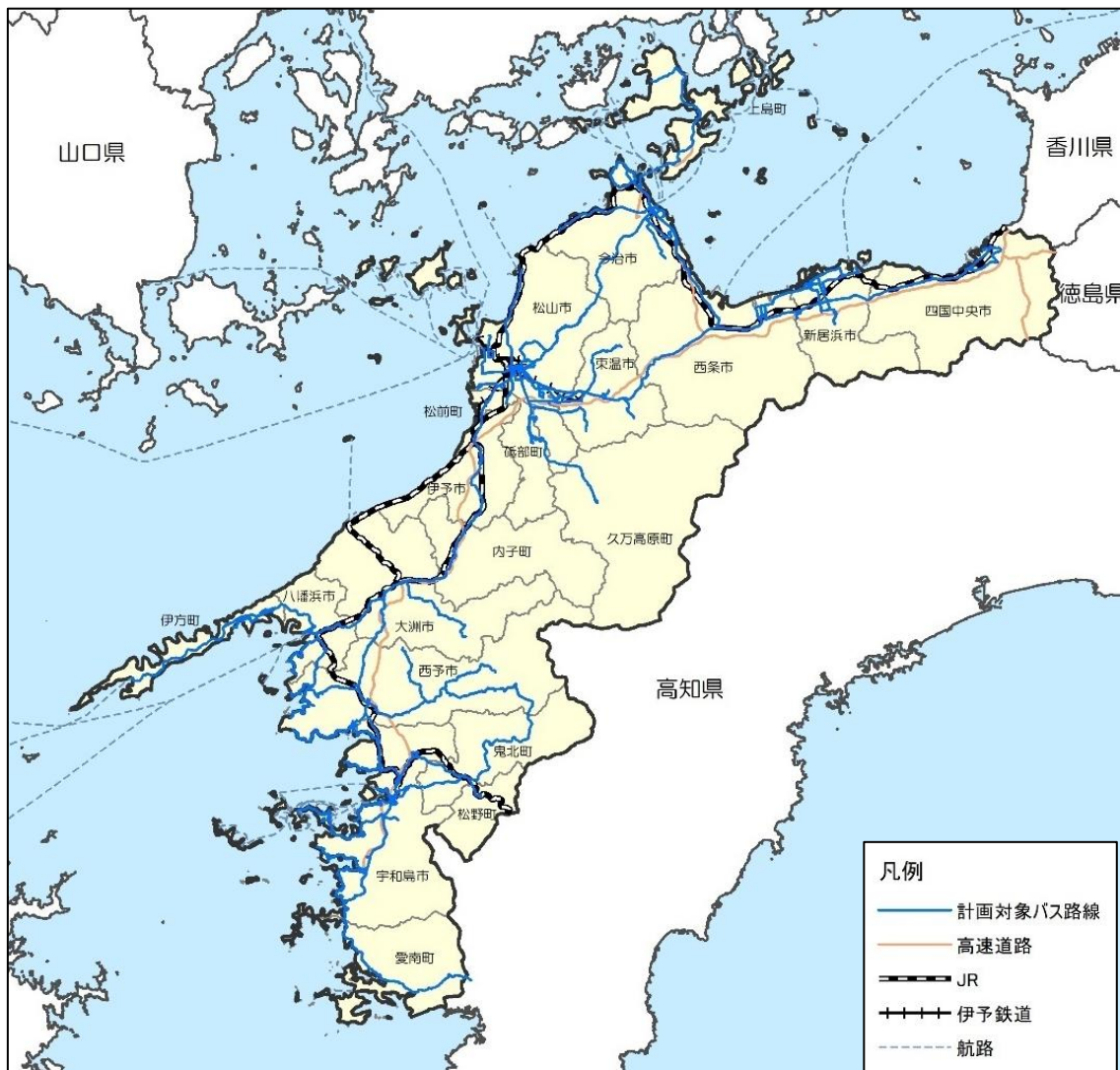
本計画は、愛媛県総合計画や愛媛県地域公共交通活性化指針を上位計画とし、県内の都市計画区域マスタープランや市町の関連計画等と整合を図りつつ、活性化再生法に基づく法定計画として定める。



## 1.4 対象地域

本計画は、県下全域を対象地域とする。

なお、本県の最上位計画である「愛媛県総合計画～未来につなぐ えひめチャレンジプラン～」において、一体的な地域づくりを推進するエリアとして設定されている東予、中予、南予ごとの整理を行う。



東予	今治市、新居浜市、西条市、四国中央市、上島町
中予	松山市、伊予市、東温市、久万高原町、松前町、砥部町
南予	宇和島市、八幡浜市、大洲市、西予市、内子町、伊方町、松野町、 鬼北町、愛南町

図 1-1 本計画の対象地域

## 2. 愛媛県の現状及び課題

### 2.1 愛媛県の現状

#### 2.1.1 人口及び移動環境

##### (1) 人口減少・人口構造の変化

本県の人口は、昭和60年の約153万人をピークに減少に転じ、令和2年には約133万人となっており、この減少傾向は今後も続く見込まれている。

年齢層別にみると、15歳未満や15～64歳の人口が、今後も減少すると見込まれており、通学に公共交通を利用する高校生についても減少することが想定される。

一方、65歳以上の高齢者数は、平成12年以降増加傾向にあり、高齢化率も上昇している。今後は、令和7年をピークに高齢者数は減少見込みとなっているものの、高齢化率は引き続き上昇すると見込まれており、日常の移動手段を公共交通に頼らざるをえない住民が増えることが想定される。

地域別の人口の推移をみると、特に南予における高齢化の進行が顕著である。令和22年には高齢化率が50%を超える見込みとなっており、高齢者の移動手段として不可欠な公共交通の維持・確保が一層重要となる。

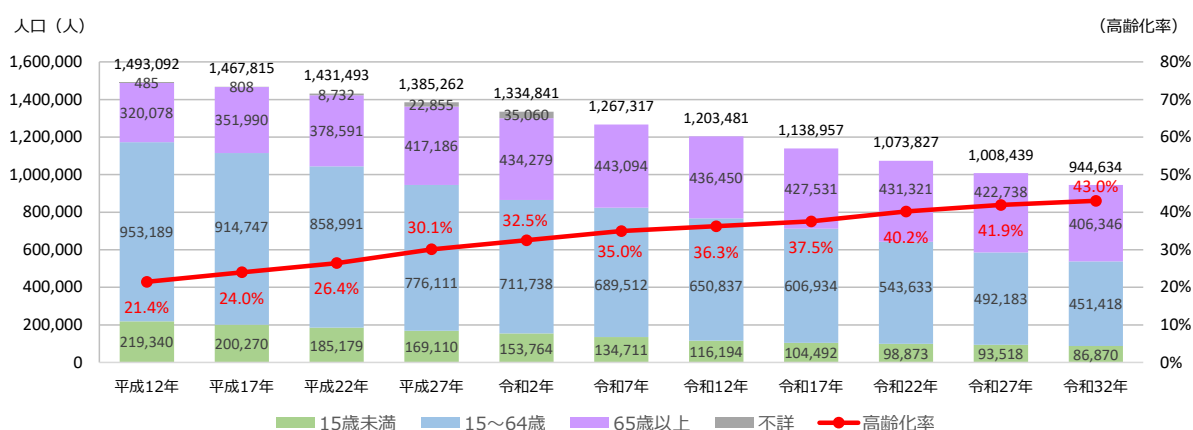


図 2-1 人口の推移(愛媛県)

資料:国勢調査

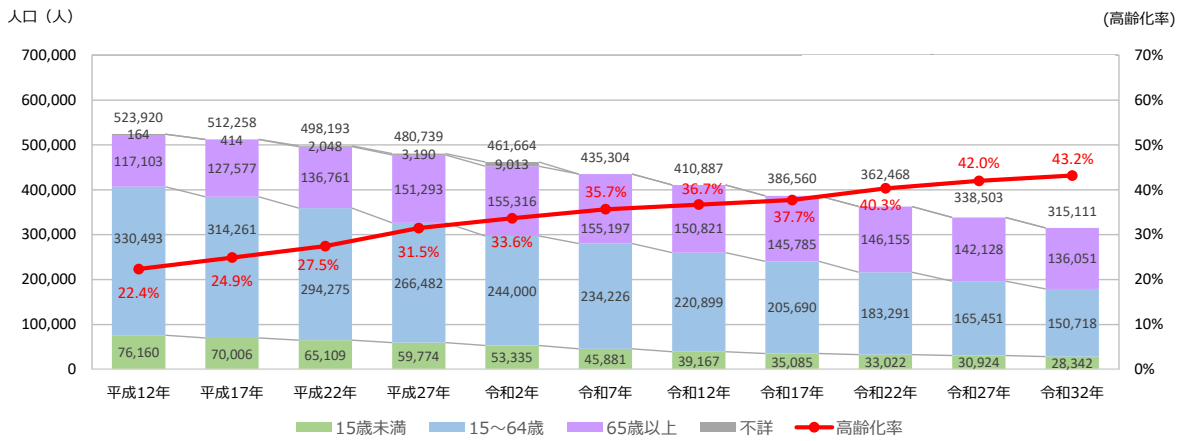


図 2-2 人口の推移(東予)

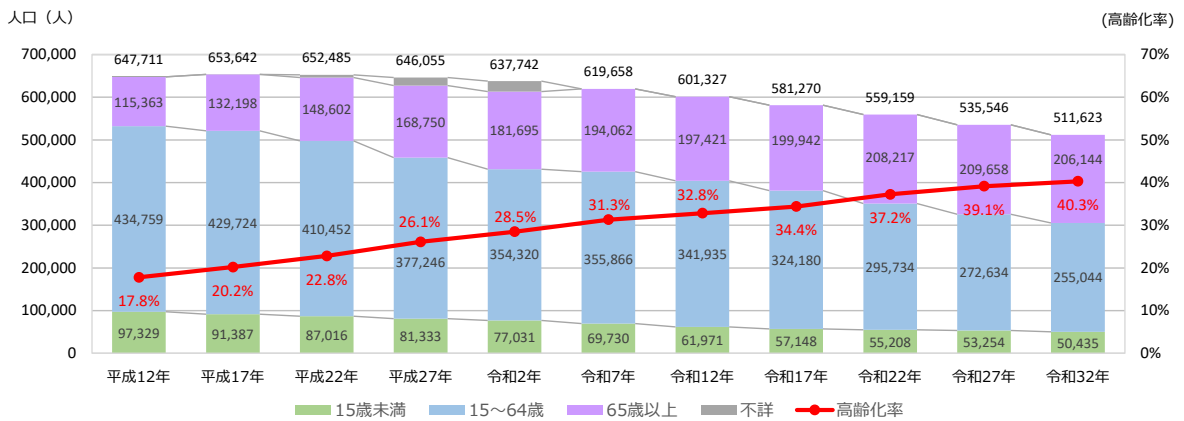


図 2-3 人口の推移(中予)

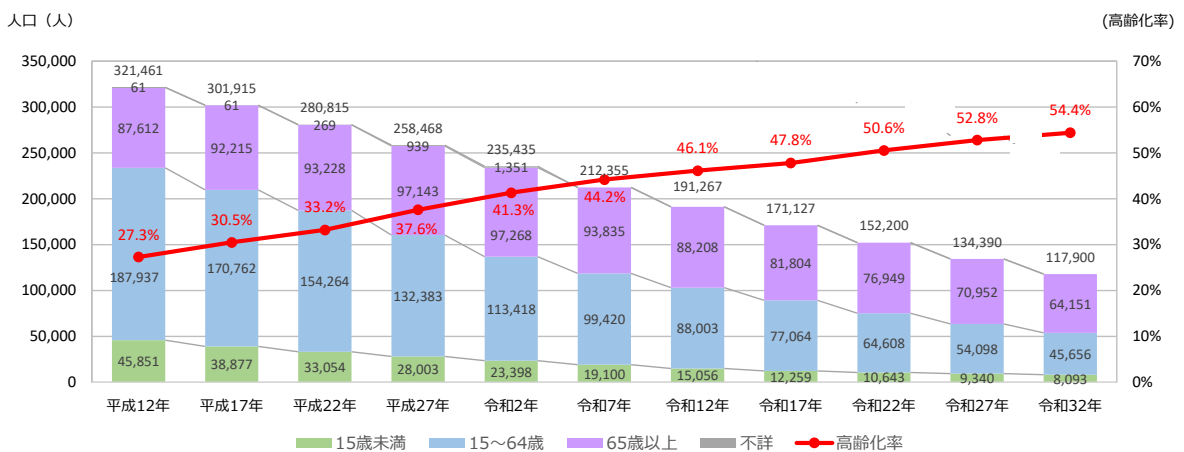


図 2-4 人口の推移(南予)



## (2) 通勤・通学の状況

本県における15歳以上の通勤・通学者の利用交通手段をみると、自家用車が59.3%と最も多く、次いで自転車(16.2%)、オートバイ(7.6%)の順となっている。

公共交通である鉄道・電車は4.0%、乗合バスは1.6%にとどまっている。

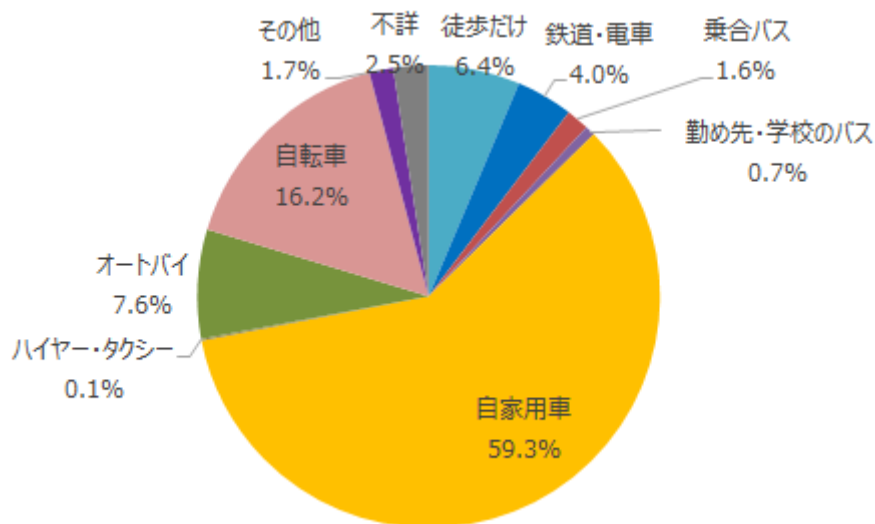


図 2-5 通勤・通学者の利用交通手段(愛媛県)

資料:令和2年国勢調査

## (3) 観光客の移動状況

本県への観光客の利用交通手段をみると、約7割が自家用車となっている。定期路線交通機関の利用は14.7%にとどまっており、観光面における公共交通の利用促進に取り組む必要がある。

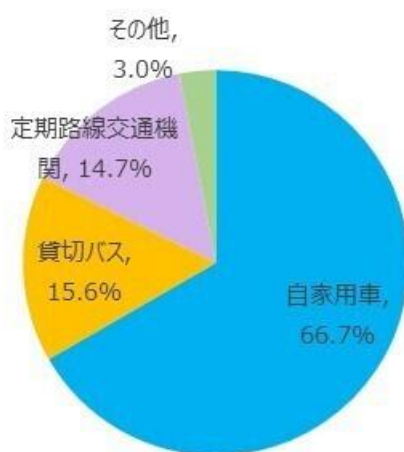


図 2-6 観光客の利用交通機関(愛媛県)

資料:令和4年観光客数とその消費額(愛媛県)

## 2.1.2 公共交通の状況

### (1) 乗合バス

県内の乗合バスの利用者数は、平成24年度から平成30年度にかけて緩やかな増加傾向にあったが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度以降は、それまでの約7割に減少した。令和4年度は前年度に比べて増加傾向にあるが、コロナ禍以前と比べると8割以下の利用にとどまっている。

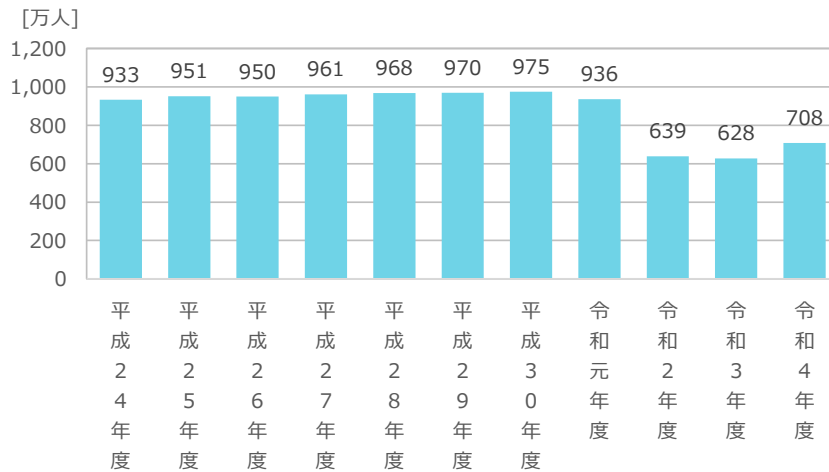


図 2-7 乗合バスの輸送人員の推移(愛媛県)

資料:四国における運輸の動き(四国運輸局)

### (2) 航空

松山空港の利用者数は、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度に大きく落ち込み、令和4年度の利用者数は平成30年度の約2/3となっている。

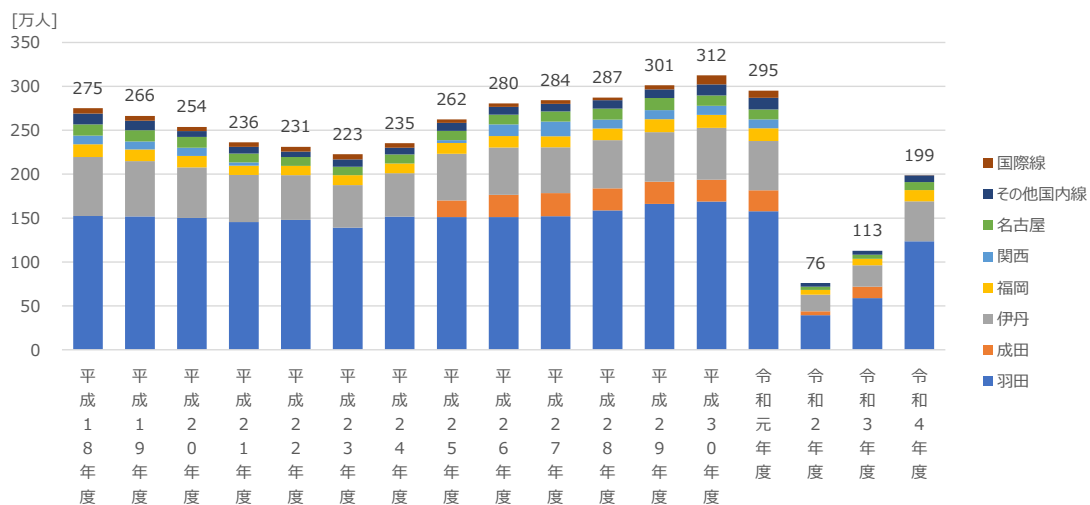


図 2-8 松山空港の利用者数の推移

資料:松山空港利用促進協議会調べ

### (3) 鉄道

県内主要駅の乗降者数をみると、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等に取り組む必要がある。

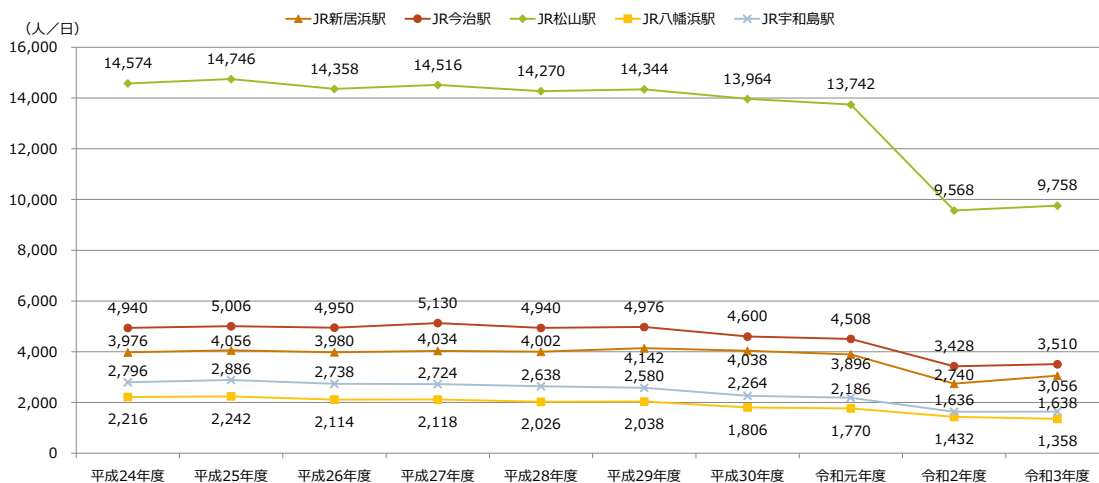


図 2-9 県内主要 JR 駅の乗降人員(人/日)の推移

資料:国土数値情報

### (4) 航路

県内の甲種港湾(松山港、今治港、新居浜港、東予港、宇和島港)における船舶乗降人員数をみると、全体的に利用者数は減少傾向にある。観光客等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、離島航路の維持に取り組む必要がある。

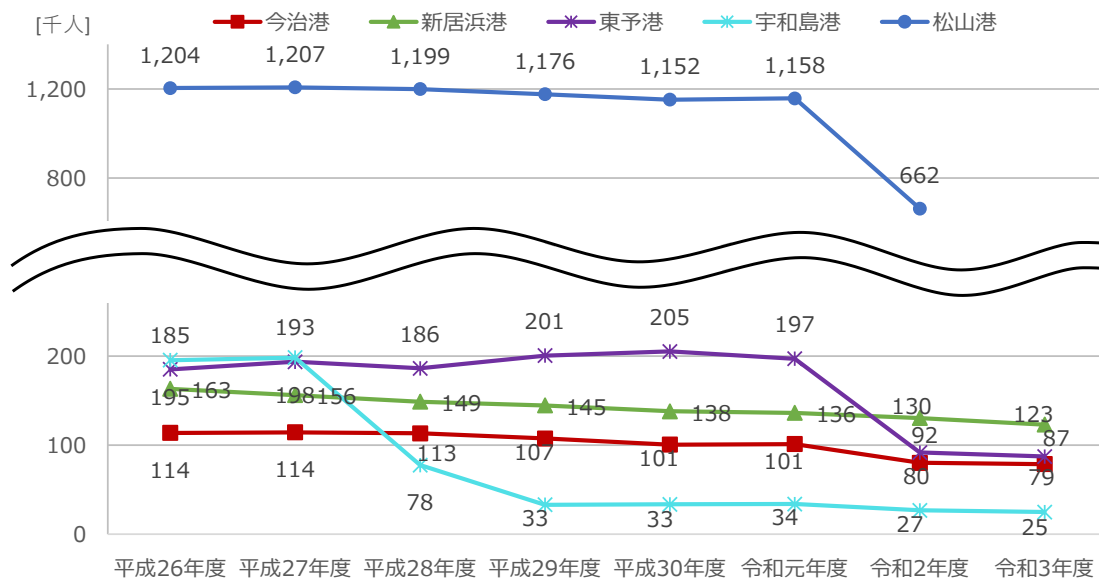


図 2-10 船舶乗降人員数の推移

資料:港湾統計年報(国土交通省)

※令和3年・松山港の利用者数はデータ欠損

### 2.1.3 現状分析から見える愛媛県の特徴

各種統計データ等の分析結果から見える、本県の特徴を以下に示す。

なお、以下の特徴に関連する詳細な現状分析結果については、資料編に記す。

#### 【人口及び移動環境】

- ・全県で人口減少と高齢化率の上昇が見られ、特に南予の高齢化が深刻である。
- ・移動手段は自動車が59.3%を占め、公共交通である鉄道・電車は4.0%、乗合バスは1.6%にとどまる。
- ・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見られる。

#### 【公共交通利用者の状況】

- ・バス輸送人員は令和2年度にコロナ禍の影響により急減しており、特に高速バスの利用者数の減少が顕著である。
- ・航路・鉄道も令和2年度にコロナ禍の影響により利用者数が急減し、その後も以前の水準までは回復していない。

#### 【その他】

- ・本県の観光客数はコロナ禍から回復傾向にあるものの、公共交通機関の利用割合は少ない。
- ・高規格道路網や四国新幹線の整備のほか、「空飛ぶクルマ」等、公共交通に関する新たな技術やサービスの導入・検討が進められている。

表 2-1 現状分析から見える愛媛県の特徴

共通	<p><b>【人口及び移動環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・免許保有率は70歳以上で低下傾向</li> <li>・運転免許の自主返納者数は令和元年まで増加し、その後は減少傾向</li> <li>・交通事故死者数に占める高齢者の割合は高い</li> </ul> <p><b>【公共交通利用者の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合バス輸送人員は緩やかな増加傾向にあったが、令和元年度以降は減少</li> <li>・高速バス輸送人員も増加傾向が続いていたが、令和2年度に四国内や京阪神への路線で前年の約4～5割に、その他の路線では約2～3割に減少</li> <li>・貸切バス輸送人員は減少傾向が継続</li> </ul> <p><b>【観光客の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光客の約7割が自家用車を利用しており、定期路線交通機関の利用は14.7%にとどまる</li> </ul> <p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・四国新幹線の実現に向けた機運醸成等の取組みを実施</li> <li>・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中心に、新たな技術やサービスの導入・実証実験を実施</li> </ul>
東予	<p><b>【人口及び移動環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今治市、新居浜市、西条市、四国中央市の鉄道沿線を中心に人口が集積</li> <li>・高齢者人口は増加、高齢化率は上昇</li> <li>・高校生は今治市、新居浜市、西条市、四国中央市の鉄道沿線を中心に分布</li> <li>・郊外のバス路線沿線で、高齢化率が高い地域が多い傾向</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通勤・通学では隣接市町間の移動が多いが、今治市や西条市から松山市への移動もあり</li> <li>・通勤手段の大半は自家用車、自転車やオートバイは市街地部を中心に利用があり、鉄道やバス利用は少ない傾向</li> <li>・自家用車の世帯当たり・人口当たり保有台数は、中予・南予より多い傾向</li> </ul> <p><b>【公共交通利用者の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道乗降人員は、令和2年度に前年度の約7～8割に減少</li> <li>・東予港の利用者数は、令和2年に前年度の約5割に減少</li> <li>・今治港、新居浜港の利用者数は長期的に減少傾向</li> </ul> <p><b>【公共交通に関する将来展望】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今治小松自動車道の未開通区間(今治IC～今治湯ノ浦IC)を整備中</li> </ul>
中予	<p><b>【人口及び移動環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は松山市の鉄道・バス沿線を中心に、他市町の鉄道沿線等に分布</li> <li>・高齢者人口は増加、高齢化率は上昇</li> <li>・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</li> <li>・高校生は松山市の鉄道・バス沿線を中心に、伊予市、東温市、松前町の鉄道沿線や砥部町の路線バス沿線に分布</li> <li>・通勤・通学では、松山から今治への通勤移動も見られるが、基本的に隣接市町間の移動が主</li> <li>・通勤手段は自家用車が多く、オートバイや自転車利用は市街地部に集中</li> <li>・鉄道による通勤・通学は伊予鉄道沿線に多い傾向</li> <li>・バスによる通勤・通学は松山市内や砥部町のバス路線沿線に多い傾向</li> <li>・自家用車の世帯当たり・人口当たり普及台数は、東予・南予より若干少ない傾向</li> </ul> <p><b>【公共交通利用者の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道乗降人員は、令和2年度に前年度の約7～8割に減少</li> <li>・松山港(松山観光港、三津浜港)の利用者数は微減傾向が続いていたが、令和2年に前年度の約6割に減少</li> <li>・航空路(松山空港)の利用者数は堅調に増加していたが、令和2年度に大きく利用が落ち込み、その後も以前の水準までは回復していない状況</li> </ul> <p><b>【公共交通に関する将来展望】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・松山外環状道路の整備、伊予 IC～大洲 IC 間の4車線化事業を実施中</li> </ul>
南予	<p><b>【人口及び移動環境】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口は東予・中予に比べ広く分散</li> <li>・高齢者人口は増加、高齢化率は令和22年に50%を超える見込み</li> <li>・高齢者人口は全体的に鉄道沿線に多いが、その他にも多い地域が点在</li> <li>・高校生人口は市町中心部付近に集積しているが、公共交通が路線バスのみ地域にも点在</li> <li>・通勤では隣接市町間での移動が主</li> <li>・通学では大洲市から松山市等、南予以外への特定経路の移動が多い</li> <li>・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に多い</li> <li>・鉄道での通勤・通学は内子町や大洲市の一部を除き少なく、バスでの通勤・通学は他の利用交通手段に比べて非常に少ない状況</li> <li>・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</li> </ul> <p><b>【公共交通利用者の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道乗降人員は長期的に減少傾向</li> <li>・宇和島港では、九島への架橋による航路廃止のため、平成28～29 年にかけて急激に利用者数が減少</li> </ul> <p><b>【公共交通に関する将来展望】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八幡浜道路が開通したほか、津島道路、夜昼道路、大洲西道路を整備中</li> </ul>

## 2.2 各種調査の結果

本計画の検討にあたり、県民、来県者、高校事務局、高校生、県内市町公共交通担当者及び交通事業者に対するアンケート調査を実施した。

### 2.2.1 県民アンケート調査

#### (1) 外出特性

居住者の日常的な外出では、各々の地域内での移動が約9割を占める。

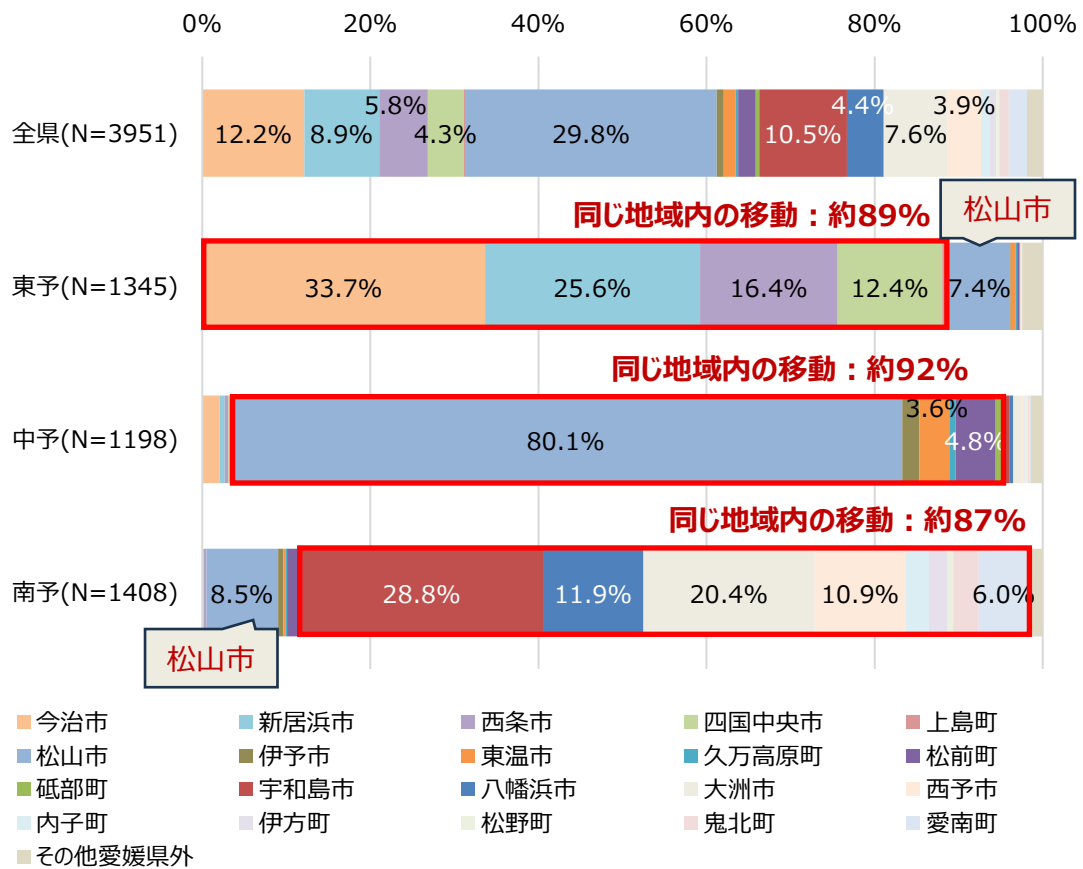


図 2-11 日常的な外出の目的地(全回答者)

※複数回答のため、N値は回答者数と一致しない。

## (2) 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、自家用車(運転)が最も高く、特に東予・南予は地域内の公共交通の利用割合は1割未満に留まる。

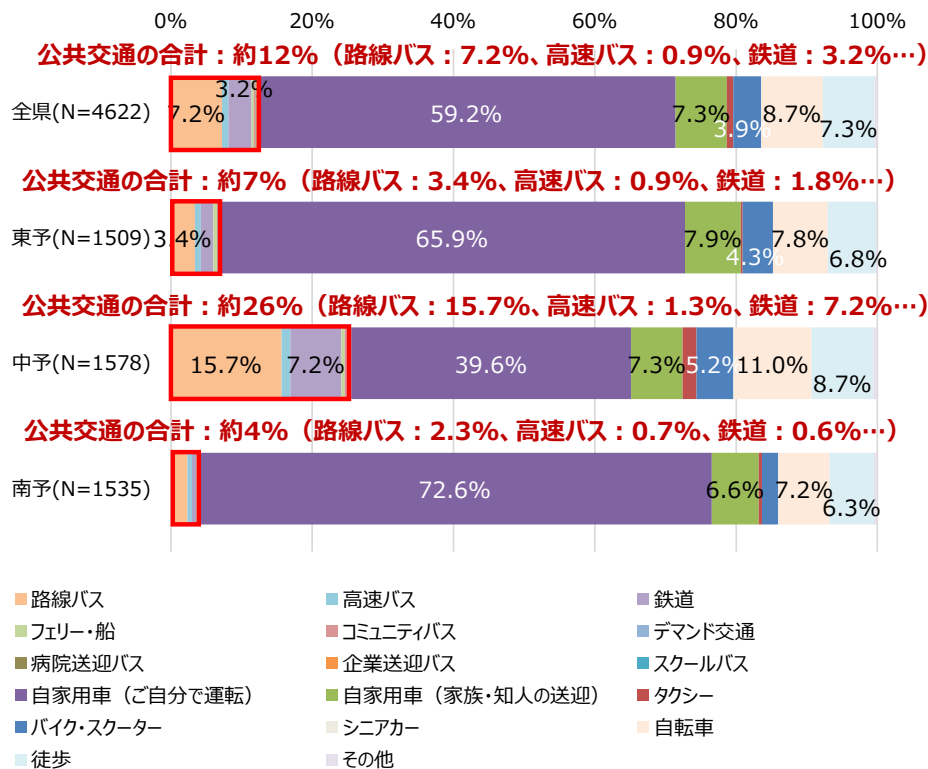


図 2-12 日常的な外出での移動手段(全回答者)

※複数回答のため、N 値は回答者数と一致しない。

## (3) 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サービスが導入された場合、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。

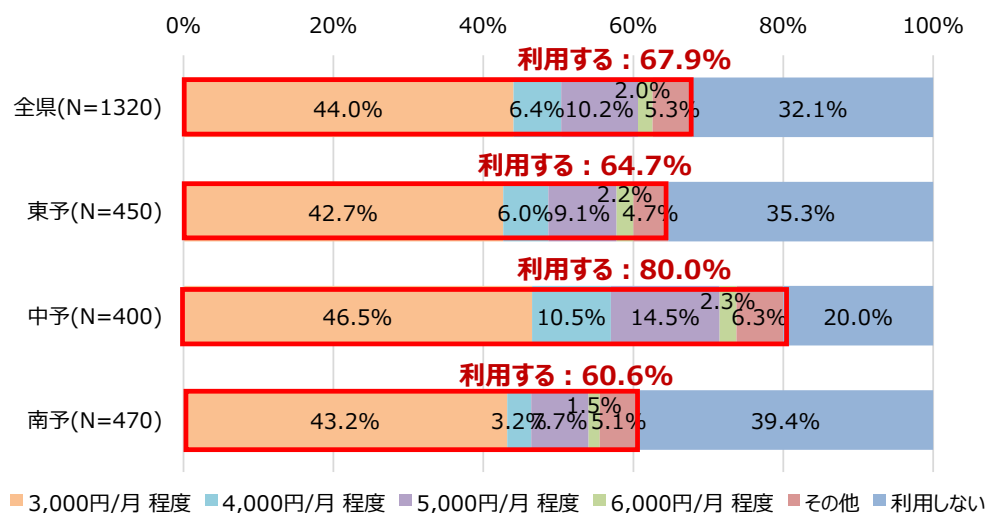


図 2-13 定額乗り放題が導入された場合の公共交通での外出頻度

## 2.2.2 来県者アンケート調査

### (1) 交通結節点ごとの主な移動目的

すべての地域において「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。

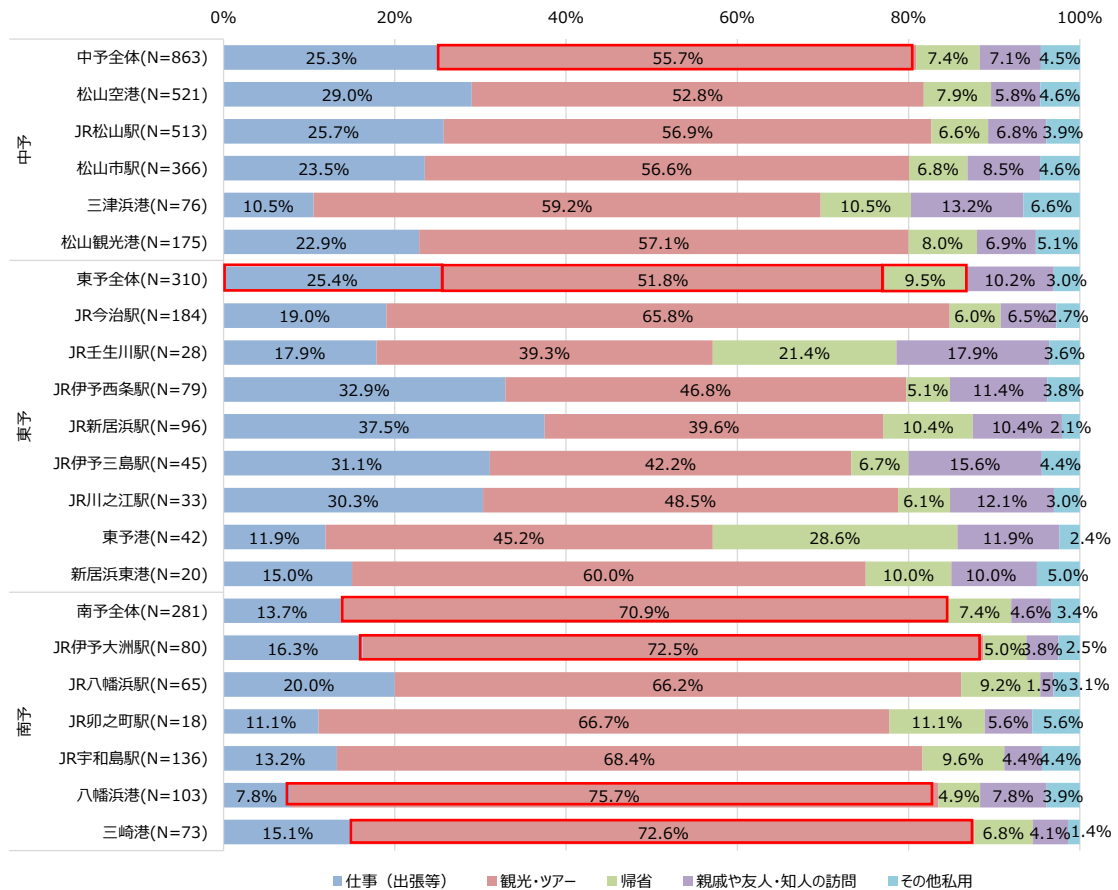


図 2-14 交通結節点ごとの主な移動目的



## (2) 実施してほしいサービスや取組み、アイデア

県内公共交通に対して実現してほしいサービスや取組み、アイデアとして、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は、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 2-2 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
	・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
その他、東予を訪れた方から多く得られた意見	・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
	・路面電車の利用方法の周知	41
その他、中予を訪れた方から多く得られた意見	・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
	・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
その他、南予を訪れた方の意見	・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

## 2.2.3 高校事務局・高校生アンケート調査

### (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。

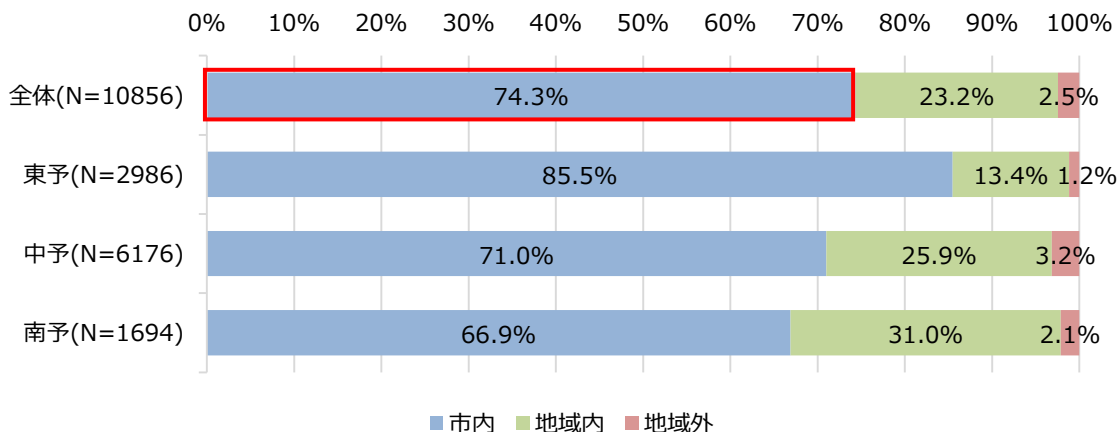


図 2-15 通学範囲

## (2) 通学手段

通学手段について、市内通学者や東予・中予では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。

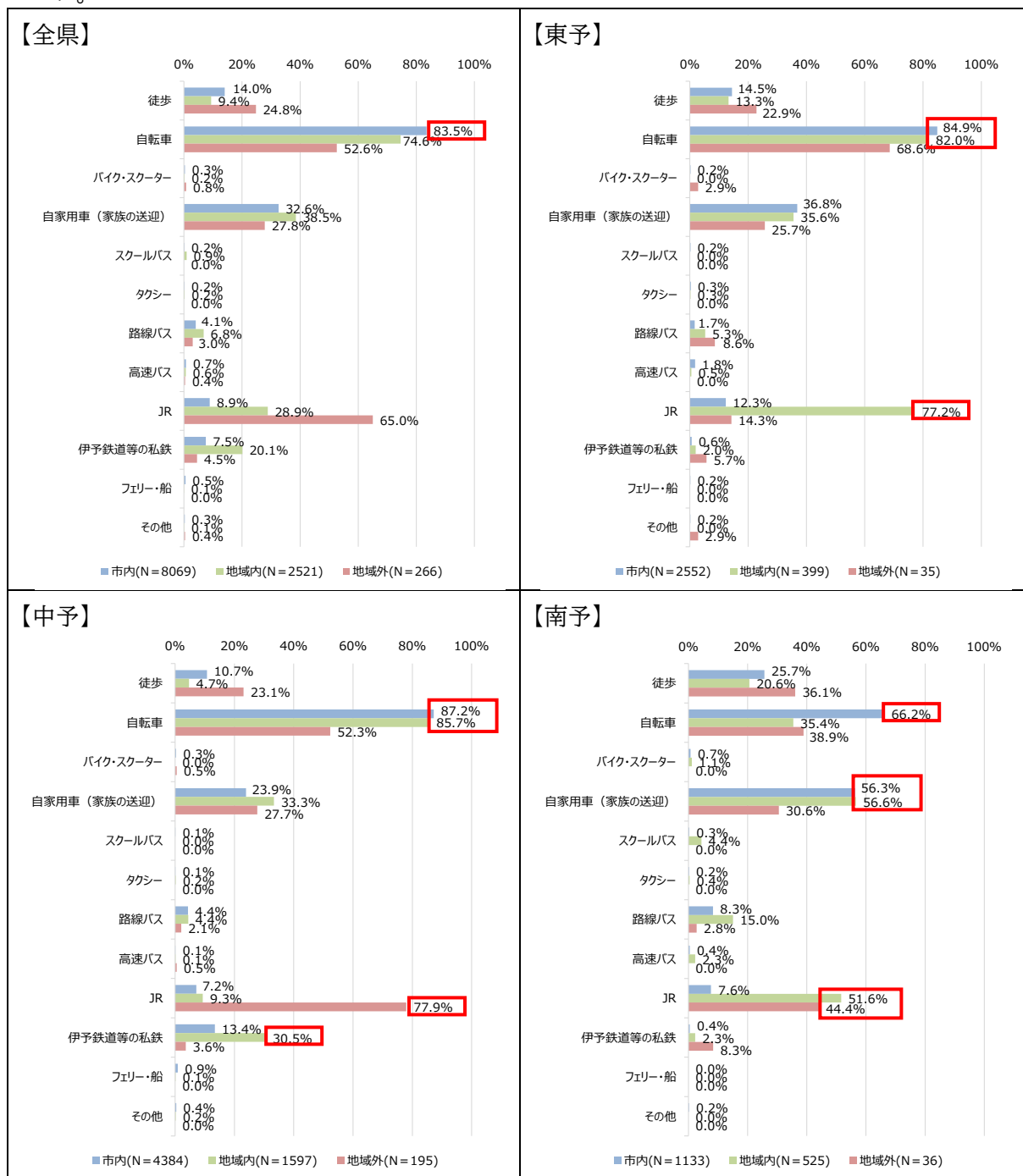


図 2-16 通学手段

### (3) 公共交通に対する不満点

公共交通に対する課題・要望としては、高校事務局・高校生とも「運行本数が少ない」や「運賃が高い」という意見が多い。

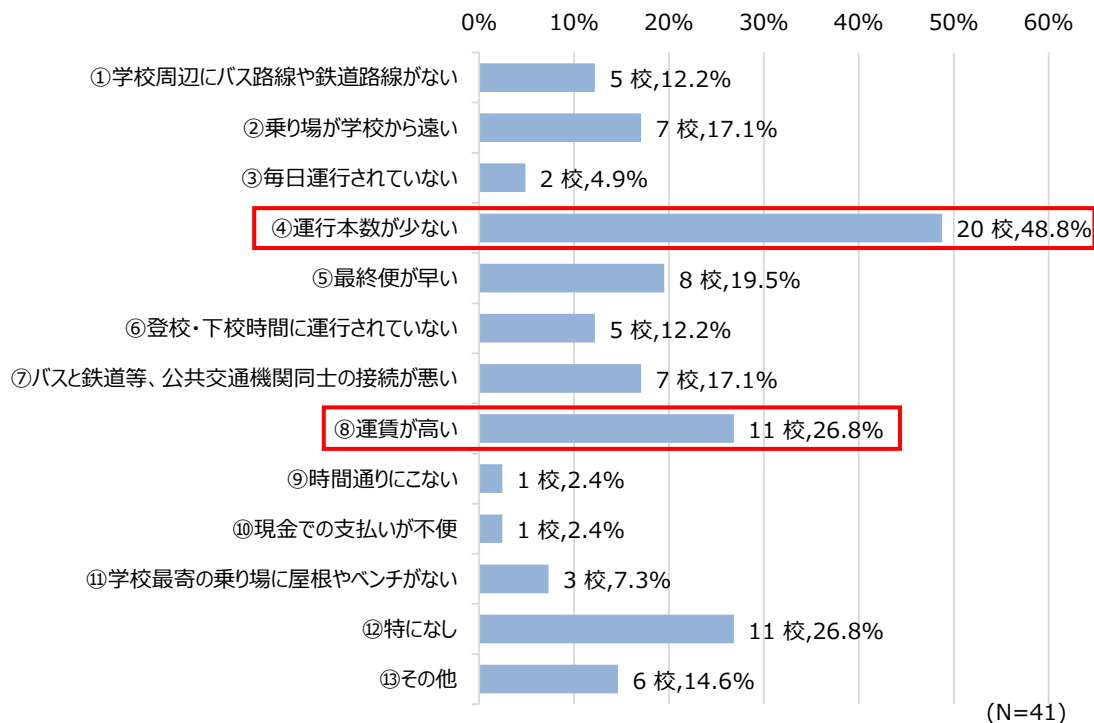


図 2-17 公共交通に対する課題・要望(高校事務局)

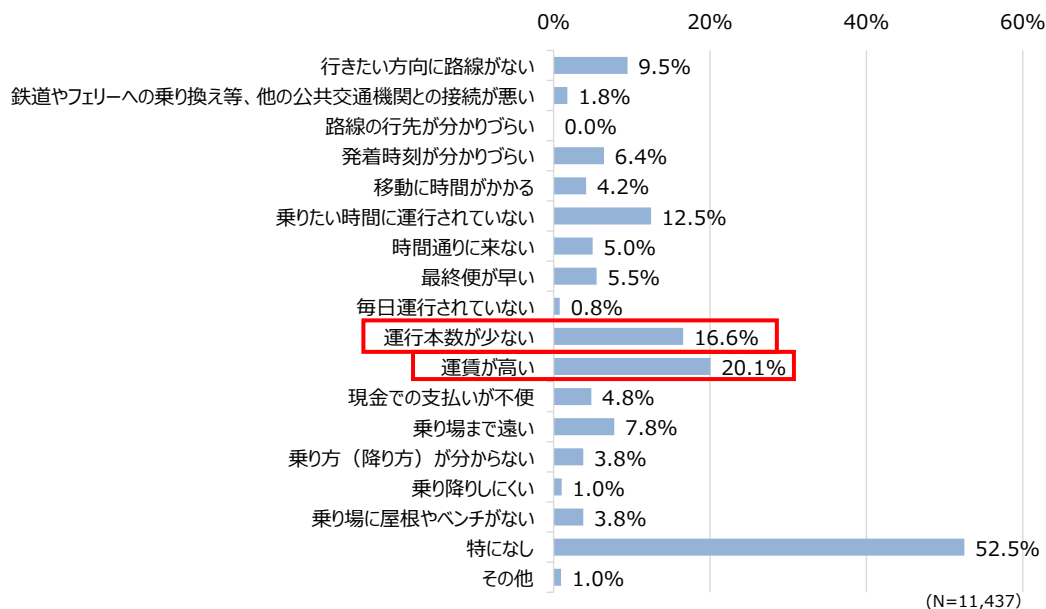


図 2-18 路線バスに対する課題・要望(高校生)

#### (4) 休日の外出手段

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。

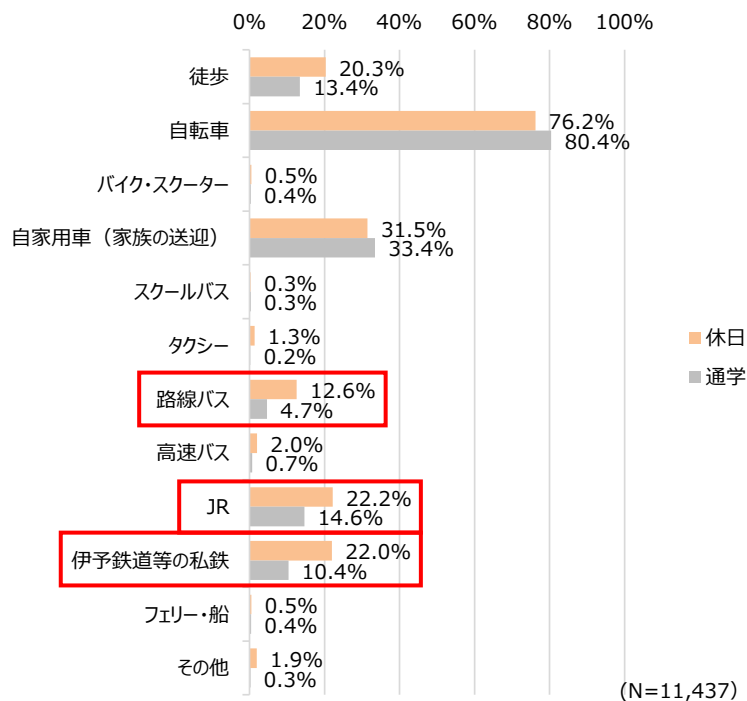


図 2-19 休日の交通手段

#### (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。

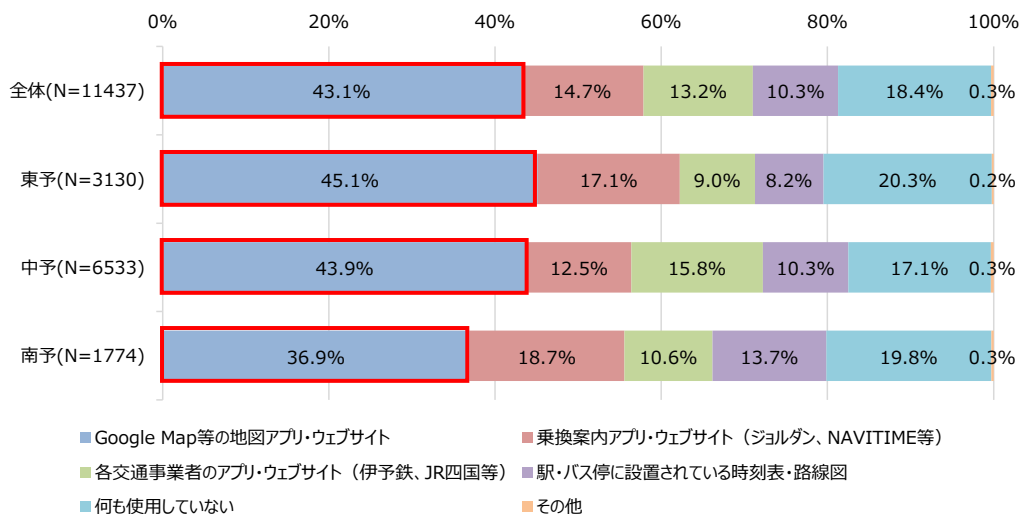


図 2-20 情報収集方法

## 2.2.4 県内市町公共交通担当者アンケート調査

### (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。

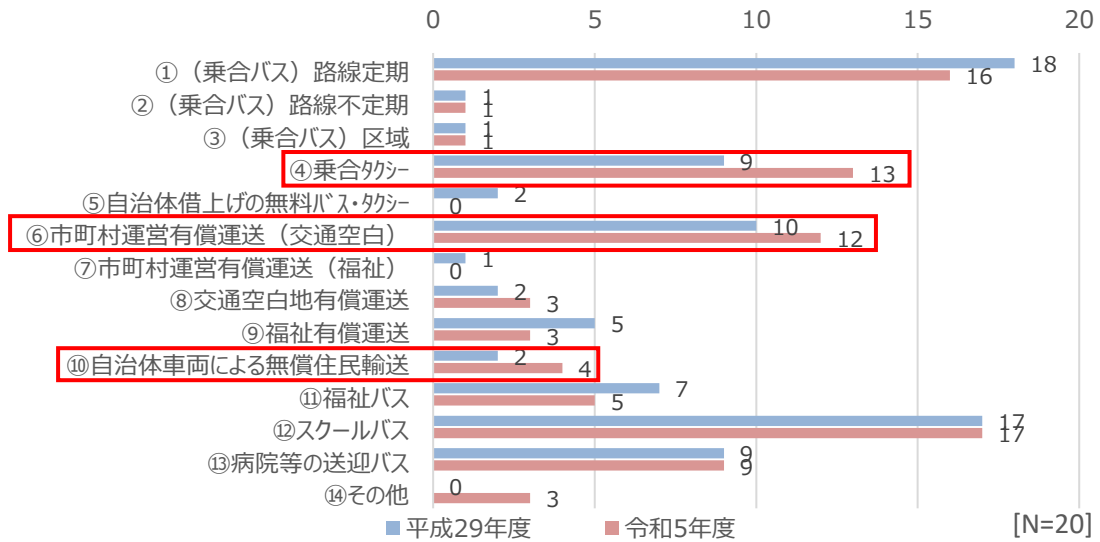


図 2-21 交通資源の導入市町数

### (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。

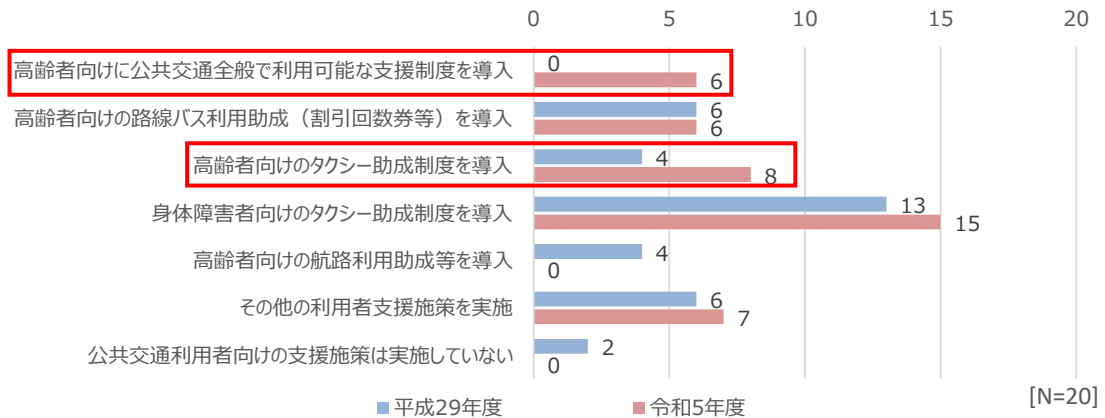


図 2-22 利用者支援施策の実施市町数

### (3) 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、国・県からの補助額の合計が約46%増加している。

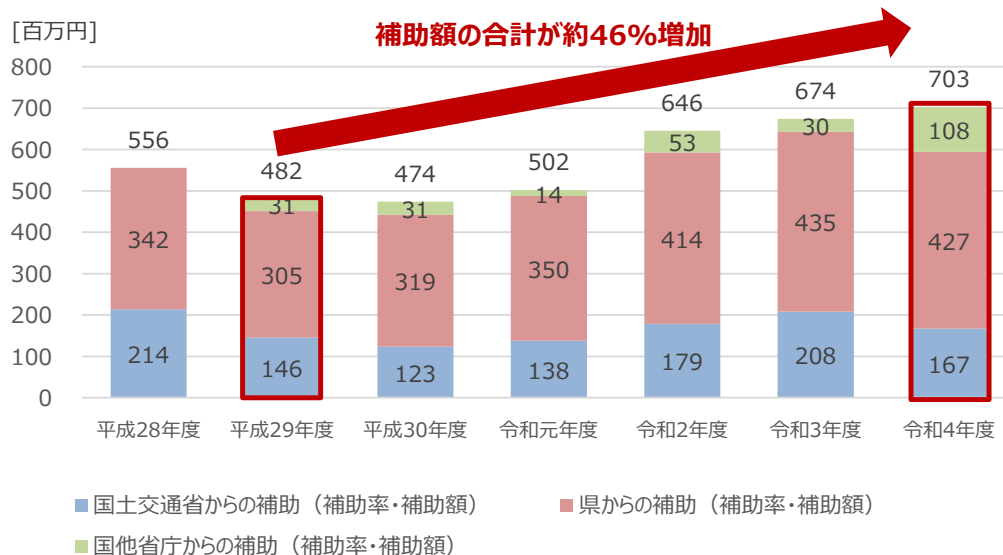


図 2-23 交通関連補助額の推移

※平成 28 年度の「国他省庁からの補助」は調査対象外

### (4) 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、複数の公共交通の重複運行や乗り継ぎ時の利便性、事業者の人員不足(運転手等)等を挙げる市町が増加している。

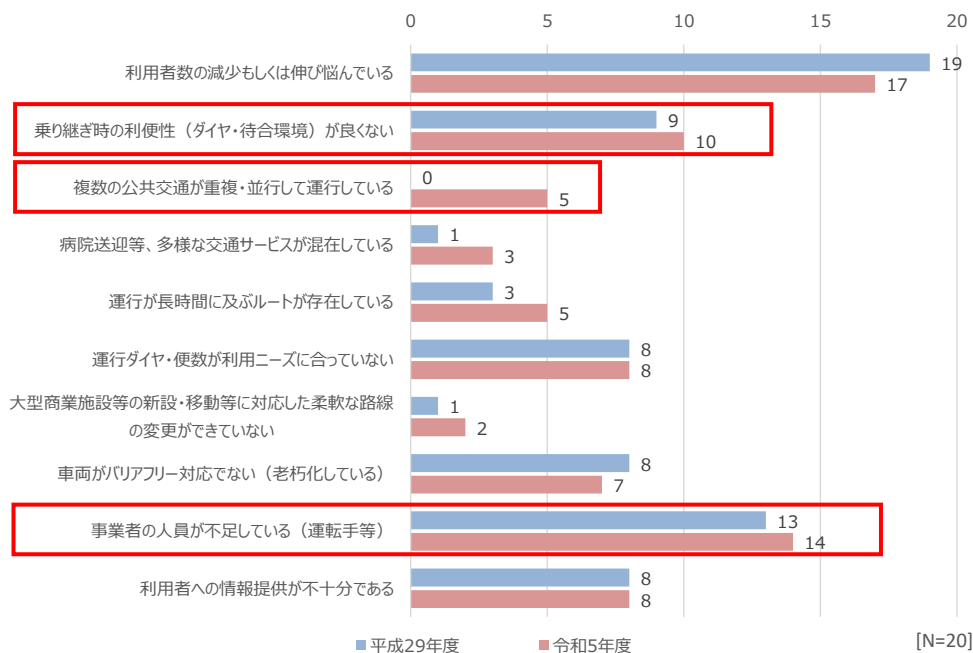


図 2-24 交通資源に関する課題

## 2.2.5 交通事業者アンケート調査

### (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 2-3 乗り継ぎ拠点に関する改善点(抜粋)

場所	主な改善点
JR 松山駅前 (松山市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・JR の電車とバスが連絡していない</li> </ul>
松山市駅 (松山市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>
JR 今治駅 (今治市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・待合所がなく、簡易な上屋と壁しかない</li> <li>・バス乗場に外国語の案内を設置してもらいたい</li> </ul>
JR 八幡浜駅・ 八幡浜港 (八幡浜市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>

### (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 2-4 各種連携・取組状況(抜粋)

項目	主な取組事項
市町との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・バス停名称や運行経路の見直し(バス事業者)</li> <li>・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)</li> </ul>
他の交通事業者や地域団体等との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>
人材確保に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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)</li> <li>・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)</li> <li>・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)</li> </ul>
DX・GX に関する取組み	<ul style="list-style-type: none"> <li>・チケットアプリの導入、MaaSアプリの導入(鉄道・バス事業者)</li> <li>・EV バスの導入の推進、自動運転の導入に向けた実証実験(バス事業者)</li> <li>・次期船舶の代替については、脱炭素化(軽減)仕様とする予定(船舶事業者)</li> </ul>

## 2.2.6 各種調査結果から見える特徴

前節までの調査結果から見える特徴を以下に示す。

なお、各調査の実施概要や詳細な実施結果については、資料編に記す。

### 【県民アンケート調査】

- ・各地域内での移動が9割以上を占める
- ・日常的な外出での移動手段としては、「自家用車(自分で運転)」の割合が最も高い
- ・定額乗り放題が導入された場合、各地域とも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

### 【来県者アンケート調査】

- ・すべての地域において「観光・ツアー」による移動割合が最も高い
- ・交通系ICカードの導入、乗り放題の導入・充実、乗り継ぎの明確化、ツアーの企画等に関する意見が多く挙げられている

### 【高校事務局・高校生アンケート調査】

- ・中予・南予の一部市町を除き、通学先の市内に居住している生徒が多い
- ・通学時の主な移動手段は「自転車」である
- ・事務局・高校生とも、「運行本数が少ない」という意見が多い
- ・休日は地域内外の商業地・商業施設への移動が多く、その移動手段として、「路線バス」「JR」「伊予鉄道等の私鉄」等の利用が通学時に比べ増加する
- ・情報収集方法としては「Google Map等の地図アプリ・ウェブサイト」が多い

### 【県内市町公共交通担当者アンケート調査】

- ・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
- ・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
- ・平成28年度～令和4年度にかけ、国・県からの補助額の合計が約46%増加している
- ・交通資源に関する課題として、複数の公共交通の重複運行や乗り継ぎ時の利便性、利用者への情報提供、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

### 【交通事業者アンケート調査】

- ・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
- ・各事業者において、市町や沿線住民との連携や、DX・GX、人材確保に関する取組みが進められているが、事業者からは人材不足を課題とする意見が多い



表 2-5 各種調査結果から見える愛媛県の特徴(地域別)

共通	<p><b>【県民アンケート調査】</b>          ・公共交通の定額乗り放題サービスが導入された場合に、利用意思を示した方の支払意思額は3,000円/月が最多          ・県民に公共交通を利用してもらうための取組みとしては、「高齢者への配慮」「バリアフリー環境の充実」や、「乗り放題、サブスクリプションの実施」に関する意見が比較的多く見られた</p> <p><b>【来県者アンケート調査】</b>          ・公共交通の不満点として、不満がないという意見も多いが、「移動に時間がかかる」「公共交通機関同士の接続が悪い」という割合が比較的高い</p> <p><b>【高校事務局・高校生アンケート調査】</b>          ・公共交通の利用を増やすためのアイデアとして、Wi-Fi等のネット環境の整備、キャッシュレス決済の導入、待合室の設備等が挙げられている</p> <p><b>【県内市町公共交通担当者アンケート調査】</b>          ・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、MaaSをはじめ、新技術等の導入・検討が進んでいる</p>
東予	<p><b>【県民アンケート調査】</b>          ・日常的な外出での移動手段として、公共交通の利用割合は約7~8%に留まる          ・最寄りバス停の認知度は約76%であり、4人に1人近くが自宅の最寄りバス停を知らない          ・新たな移動手段としては、「デマンド交通」の希望が最多</p> <p><b>【来県者アンケート調査】</b>          ・JR伊予西条駅やJR新居浜駅、JR伊予三島駅、JR川之江駅では仕事(出張等)が3割以上、東予港、JR壬生川駅では、「帰省」による移動割合が2割以上見られるなど、交通結節点ごとに移動目的の割合にばらつきがある          ・本州や松山方面との連絡に関する意見が挙げられている</p> <p><b>【高校事務局・高校生アンケート調査】</b>          ・通学者の居住地は市内約9割、地域内約1割          ・通学時の移動手段として、地域内居住者は「JR」の利用者も約8割であるが、平成29年度に比べて自家用車の利用が増加</p> <p><b>【県内市町公共交通担当者アンケート調査】</b>          ・交通資源に関する課題として、利用者数の減少・伸び悩みを挙げる市町が多いほか、運行が長時間に及ぶルートが存在している市町が増加          ・公共交通事業を進める上で、財政支援の不足やコミュニティバス等の利用低迷が課題として多く挙げられている</p>
中予	<p><b>【県民アンケート調査】</b>          ・65歳以上の高齢者は、全回答者と比較し、病院や親戚・知人の家への移動割合が高い傾向          ・新たな移動手段としては、「自動運転車両」の希望が最多</p> <p><b>【来県者アンケート調査】</b>          ・松山エリア(松山空港、JR松山駅、松山市駅)の利用割合が県内の中でも比較的高い          ・路面電車の利用方法の周知に関する意見が多く挙げられている</p> <p><b>【高校事務局・高校生アンケート調査】</b>          ・通学者の移動は市内約7割、地域内約3割          ・地域外居住者は約8割が通学時にJRを利用          ・市内、地域内居住者は、通学時の自家用車(家族の送迎)の利用が平成29年度に比べて増加</p>

	<p><b>【県内市町公共交通担当者アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・平成28年度～令和4年度にかけ、国・県からの補助額の合計は倍増しており、特に県からの補助額が約3.8倍に増加</li> <li>・タクシー相乗りについては、導入済みの1市町に加え、未導入の3市町が「今後検討予定」としている</li> </ul>
南予	<p><b>【県民アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日常的な外出での移動手段として、公共交通の利用割合は約4～5%に留まる</li> <li>・最寄りバス停の認知度は約81%であり、5人に1人近くが自宅の最寄りバス停を知らない</li> <li>・新たな移動手段の導入希望としては、「デマンド交通」が最も多い</li> </ul> <p><b>【来県者アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR宇和島駅の利用割合が比較的高い</li> <li>・松山方面との連絡に関する意見が挙げられている</li> </ul> <p><b>【高校事務局・高校生アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・通学者の移動は市内約7割、地域内約3割</li> <li>・主な移動手段は「自転車」と「自家用車(家族の送迎)」であり、自家用車の利用は平成29年度に比べて増加</li> <li>・地域内、地域外居住者は「JR」の利用者も約4～5割見られる</li> <li>・「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」等の不満が多い</li> </ul> <p><b>【県内市町公共交通担当者アンケート調査】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内の交通資源として、乗合バス(路線定期)が減少している一方、乗合タクシーや市町運営の輸送サービス等が増加</li> <li>・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</li> <li>・9市町中6市町が、MaaSについて「今後検討予定」としている</li> </ul>

## 2.3 愛媛県の公共交通が抱える課題

前節までに整理してきた本県の現状、および各種調査結果を踏まえ、本県の公共交通が抱える課題として、以下の5つが挙げられる。

### 2.3.1 利用ニーズに対応したサービスの提供

県民や来県者、高校生を対象としたアンケート調査結果では、「運行本数が少ない」、「乗りたい時間に運行されていない」との意見が多い。特に、交通弱者である高齢者や高校生にとって、公共交通は貴重な移動の足となるものであり、利用目的(高齢者の買い物・通院、学生の通学)にあわせた運行本数・運行ダイヤを設定する必要がある。

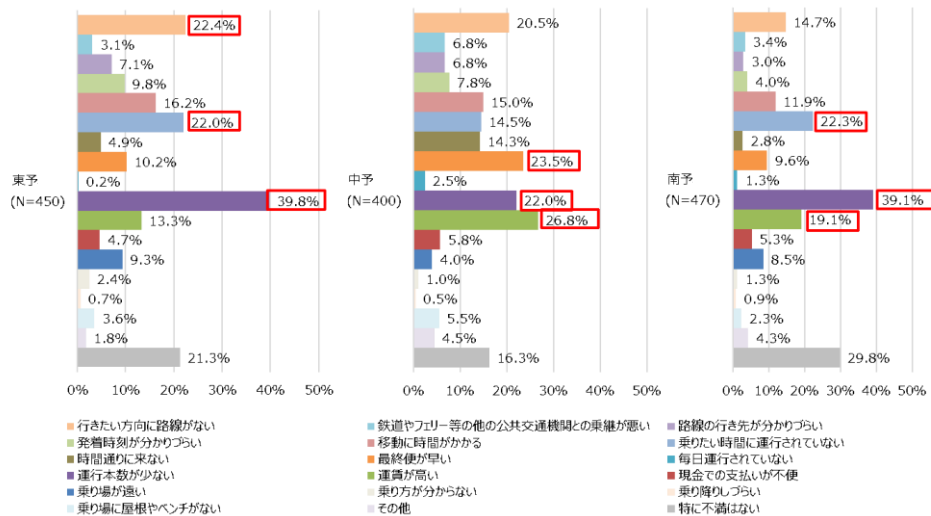


図 2-25 路線バスに対する不満な点

出典:県民アンケート調査(令和5年度)

また、県内市町公共交通担当者アンケート調査では、網形成計画策定時点に比べて公共交通モードが充実していることがわかった一方、個々のダイヤ等は他の路線及びモードとの連携があまり考慮されずに運用されている状況であり、過剰なサービスの提供による赤字や行政負担の増加が懸念される。限られた交通資源を有効に活用するため、公共交通網の再編・役割分担や効率的な運行形態について、引き続き検討が必要である。



図 2-26 公共交通網の再編例(愛媛県南予地域公共交通利便増進実施計画より)

### 2.3.2 乗り継ぎ環境の改善等による利用環境の充実

公共交通の利用を促進するための要望として、高校事務局・高校生アンケートでは、Wi-Fi・ネット環境の充実や待合室の設置等、設備の充実を望む意見が挙げられている。例えば、松山市にある「大街道バスターミナル」では、座席やカウンターのある待合室のほか、併設されているコンビニエンスストアでの飲食利用も可能であり、室内で乗り継ぎ時間を過ごすことができる。また、新潟県のえちごトキめき鉄道・直江津駅では、ホーム上の待合室の一つを学生用の自習室として開設しており、机・椅子に加え、冷暖房や卓上コンセント等、通学時における列車の待ち時間を有効活用できる環境が整備されている。限られた交通資源で利用環境を充実させるためには、このように待ち時間を有効活用できる利用環境の充実が必要である。

表 2-6 利用を増やすためのアイデアの主要な意見(再掲:高校生アンケート)

	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



図 2-27 待合環境改善事例(左:大街道バスターミナル待合室、右:直江津駅自習室)

出典:ローソン HP(左)、えちごトキめき鉄道 HP(右)

また、効率的な交通サービスの提供に向け、県内でもデマンド交通や自動運転車両の導入に関する取組みが進められている。デマンド交通に関しては、松山市石井地区や同久枝地区、今治市大三島でサービスを提供している「チョイソコ」や、今治市街地でサービスを提供している「mobi」等の導入が進められている。自動運転に関しては、令和4年以降、伊予市双海地域で自動運転EV車両の実証実験が行われているほか、松山市では、高浜駅と松山観光港を結ぶ移動手段として自動運転バスの運行が検討されている。

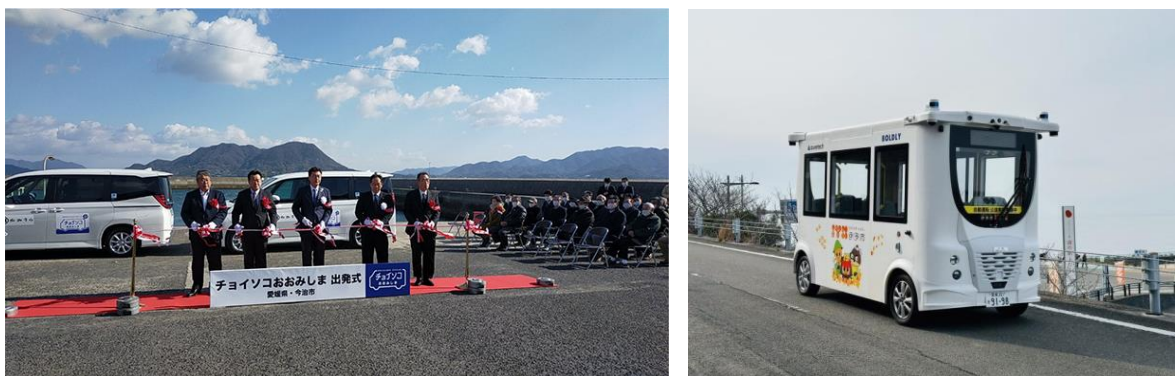


図 2-28 新たな公共交通サービスの導入事例(左:チョイソコおおみしま、右:伊予市自動運転実証)  
出典:今治市 HP(左)、伊予市 HP(右)

加えて、公共交通の環境改善として、本県ではEVバスの導入を推進しており、令和5年には県内で大型EVバスの導入・運行が開始された。従来に比べ CO<sub>2</sub> 排出量を削減でき、大気汚染物質の排出や騒音等も抑えられる点で環境負荷の軽減につながる。地域公共交通には、このような環境負荷低減や地域内の身近な移動支援への貢献も求められる。



図 2-29 EVバスの導入事例

出典:伊予鉄公式ブログ

### 2.3.3 利用者目線でのサービス水準向上・効率的な交通資源の活用

市町公共交通担当者へのアンケート調査からは、県内のコミュニティ交通に関して、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ことが分かっているほか、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」とする市町が多く、今後さらなる導入の拡大が想定される。

また、交通事業者アンケート調査結果では、バスロケーションシステムの導入や、MaaSアプリの導入といったDX・GXに関する取組みが進められているほか、来県者を対象としたアンケート調査結果からは、キャッシュレス決済の導入に関する要望も一定得られている。

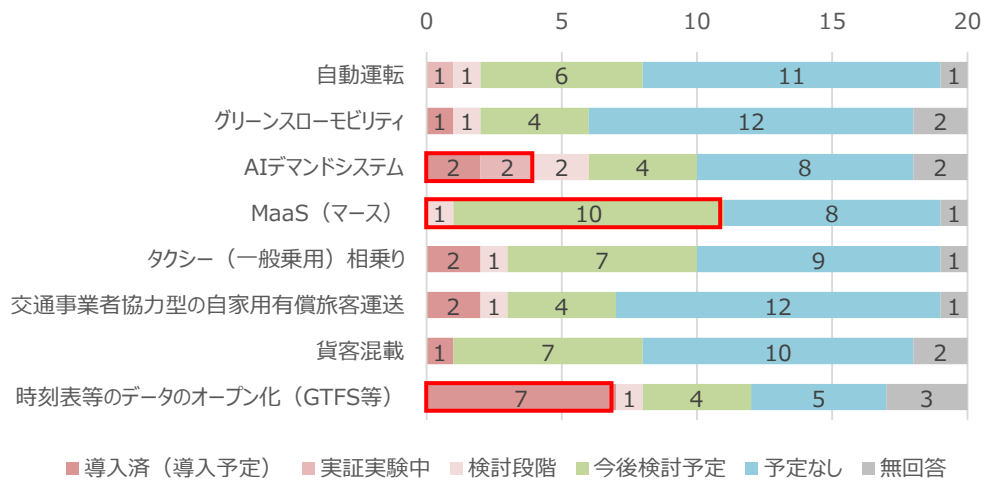


図 2-30 コミュニティ交通に関する新技術等の活用状況

出典:市町公共交通担当者アンケート調査(令和5年度)

このうち、時刻表データをGTFS形式で作成・公開し、経路検索アプリ等で活用ができるようにする、データオープン化の取組みについては、伊予鉄バスや複数の市町におけるコミュニティバス等で導入が進んでいる。さらに、伊予鉄バス株式会社では「スマホバスロケ」として、スマートフォンで停留所ごとにリアルタイムのバス接近情報が確認できるサービスを提供している。



図 2-31 スマホバスロケ

出典:伊予鉄バス HP

また、貨客混載の取組みについては、バス事業者(伊予鉄バス・ジェイアール四国バス)や鉄道事業者(JR四国・JR西日本)等が、関係機関と連携して特産品の輸送実証等を実施している。

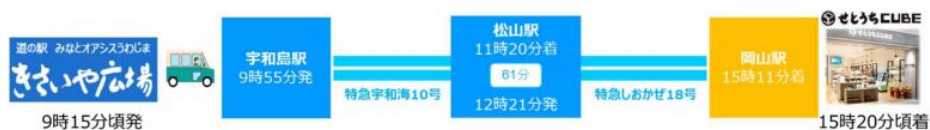


図 2-32 特急列車を活用した貨客混載の実証実験例

出典:JR四国 HP

利用者がシームレスに交通機関を利用できる取組みとして、MaaSアプリが挙げられる。「みきゃんアプリ」では、公共交通(鉄道・バス・フェリー)の乗車券等をキャッシュレス決済で購入し、電子チケットを提示することで乗車が可能となるサービスを展開しているほか、JR四国「しこくスマートえきちゃん」では、キャッシュレスでの鉄道乗車券・定期券の購入等が可能である。



図 2-33 チケットアプリの導入例(上:みきゃんアプリ、下:しこくスマートえきちゃん)

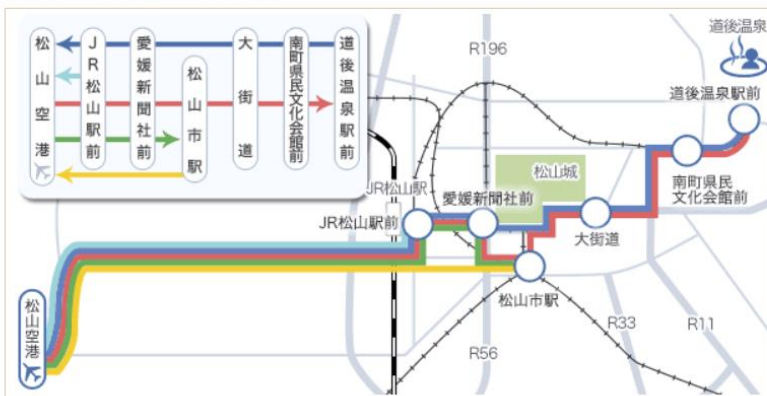
出典:株式会社デジタルテクノロジー四国 HP(上)、JR 四国 HP(下)

さらに、伊予鉄道・伊予鉄バスでは、全国相互利用交通系 IC カード(ICOCA、Suica等)の導入が進められており、令和7年春からは鉄道・路線バス全線で利用可能となる見込みである。

《伊予鉄道》市内電車全路線



《伊予鉄バス》松山空港リムジンバス路線



**2025年春からは 郊外電車・路線バス全線に拡大!**  
 チャージはもちろん、通勤定期券の購入・更新もスマホでOKに!

図 2-34 全国相互利用交通系 IC カードの導入範囲(令和6年3月現在)

出典:伊予鉄 HP

これらの取組みを踏まえ、新たな技術等も活用した利用者サービスの水準向上や効率的な交通資源の活用に向けた、地域のニーズ・シーズの把握や実用化に向けたステップアップについても、今後の課題になると考えられる。



### 2.3.4 運転手等の人材確保

路線バス等の運行に必要となる大型二種免許の保有者数は、網形成計画が策定された平成30年以降、一貫して減少傾向が続いている。加えて、時間外労働の上限規制適用等の働き方改革関連法の施行によって生じる「2024年問題」により、運転手等の確保が一層困難となることが懸念されている。県内でも、公共交通の担い手不足により、近年路線バスの減便が発生しているほか、交通事業者の中には、収益性の高い観光バスの運行を削減して路線バスの運転手を確保しているといった事例も挙げられている。

このような状況に対して、交通事業者においても、既に賃上げや働き方改革に向けた取組み等が実施されているが、持続可能な公共交通網の形成に向けて、交通事業者だけでなく、国、県、周辺自治体をはじめとした関係機関が一丸となり、人材確保・待遇改善に取り組むことが急務である。

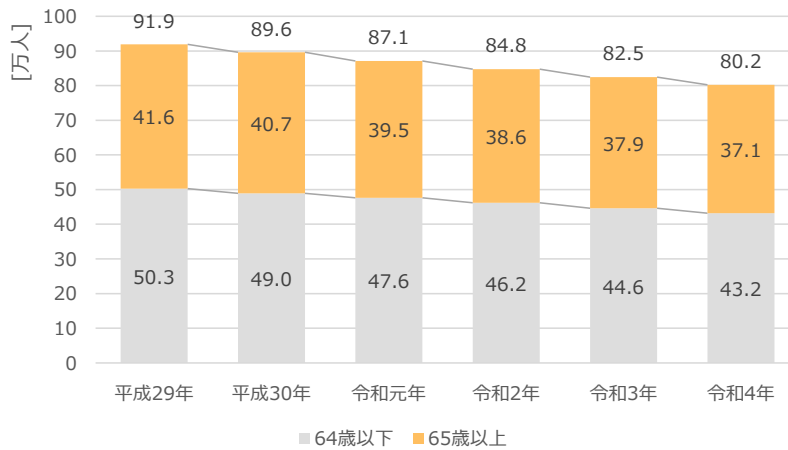


図 2-35 全国の大型二種免許保有者数の推移

出典:運転免許統計(警察庁)

**PRESS RELEASE** **IYOTETSU**

2023年12月15日  
株式会社伊予鉄グループ

**鉄道・バスの賃上げを前倒して1月に実施**  
～賃上げで人手不足解消へ～

株式会社伊予鉄グループ(本社:松山市、代表取締役社長:清水 一郎)は、事業会社の伊予鉄道株式会社及び伊予鉄バス株式会社において、例年春に実施している労使交渉を前倒して行った結果、下記の賃上げを早期に実施することで合意に至りました。運転士不足が深刻な中、早期の賃上げにより、従業員の処遇改善につなげることで、モチベーションアップや、さらには採用強化につなげることを目指します。

記

- 実施内容
  - 一人平均「5%以上」の値上げ
  - 9%以上の初任給引上げ(鉄道20万円、バス20.5万円 ※請手当は別)
  - 請手当の新設・増額
- 実施時期:2024年1月
- 鉄道・バスにおける休日増
  - 年間休日数を8%増やすとともに、「完全週休3日制」も選択可能な新しい働き方を新設する
  - 男性の育児休業取得率80%を達成しており、今後は100%を目指す。
- バスの定年延長
  - 定年年齢を、2024年4月より65歳まで延長

伊予鉄グループ 清水 一郎社長のコメント  
今回の早期賃上げにより、深刻な運転士不足の解決につなげていきたい。

以上

**IYOTETSU** Q&A お問い合わせ 文字サイズ 小 標準 大

English 中文 日本語

検索

お得なチケット・乗車券 観光・沿線おでかけ 路線図・運賃・時刻表 電車・バス情報 企業情報

ホーム > バス運転体験会(伊予鉄バス・伊予鉄乗用バス合同)バスの運転体験会を実施します

バス運転体験会(伊予鉄バス・伊予鉄乗用バス合同)

バスの運転体験会を実施します

**日時**  
2024年2月2日(土) 10:00～

**場所**  
伊予鉄バス 松山南営業所(松山市空母通り5丁目1-4)

**行程**

時間	内容
09:45～10:00	受付
10:00～10:30	会社案内/現況運転士交流
10:30～11:40	営業所見学/車両説明/運転体験
11:40～12:00	個別相談/アンケート記入・給食

圏外からの応募の方は、伊予鉄道バスが無料でご利用できます。(共同運行会社)  
東京・横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、岡山、新幹線・岡山、福岡、徳島、高松、高知  
※東京・横浜、名古屋は特定日運行

**募集人員**  
売席 15名様

**参加費**  
無料(事前申込制)

図 2-36 人材確保に向けた施策例

出典:伊予鉄 HP

### 2.3.5 公共交通を利用してもらうための情報発信

県内での取組みとして、公共交通の現状を伝えるチラシを作成し、県民を対象としたアンケート調査内で提示したところ、約61%が自身の普段の移動について考えるきっかけとなったと回答しており、約48%が実際に公共交通の利用を増やそうと思ったと回答した。

今後はより多くの方に対して公共交通の現状を伝えていくことに加え、公共交通の利用方法等、より具体的な情報発信を行っていくことで、実際の公共交通利用者の増加へ繋げて行く必要がある。

**えっ! バスや鉄道等がなくなる!?**

愛媛県イメージアップキャラクター みきゃん (左) 愛媛県 ダークみきゃん (右)

**① なぜ無くなる?**

県内にあるバスや鉄道、旅客船等の公共交通を利用する人が減ると、**運賃収入がなくなります**。運賃収入が減ると、**公共交通を運行(運航)することが難しくなり**、その結果、**公共交通が無くなってしまいます**。

**(A) 愛媛県内の1日あたりの乗合バス利用者数の推移**

年度	利用者数
昭和62年度	102,503人
平成4年度	72,456人
平成9年度	53,128人
平成14年度	43,641人
平成19年度	31,099人
平成24年度	25,557人
平成29年度	26,591人
令和4年度	19,406人

1日約10万人の利用 (昭和62年度)  
1日約2万人の利用 (令和4年度)

(出典) 四国における運輸の動き30年:四国運輸局 ※愛媛県主要2社の数値 ※平成19年度から対象事業者を変更

**② 無くなるとどうなる?**

今は、自分で何とかできると思っていますが、将来、**自分で車を運転できなくなった時**を想像してみてください。公共交通がないと、**買い物や通院友人や知人に会うための移動が難しくなるはず**です。

**③ 無くなる前にできること**

仕事や通学等の日々の生活で、**少しでも公共交通を利用できる機会がないか**を考えてみましょう。公共交通を利用する人が増えれば、**皆さんからの要望にも応えやすくなり**将来、**よりよい公共交通ライフを楽しむことができる**のです。

**県内公共交通機関運行(航)リンク集**

<https://www.pref.ehime.jp/h12950/koukyoukoutsuunkoujoukyou.html>

QRコード

図 2-37 県民アンケート調査で配布したチラシ

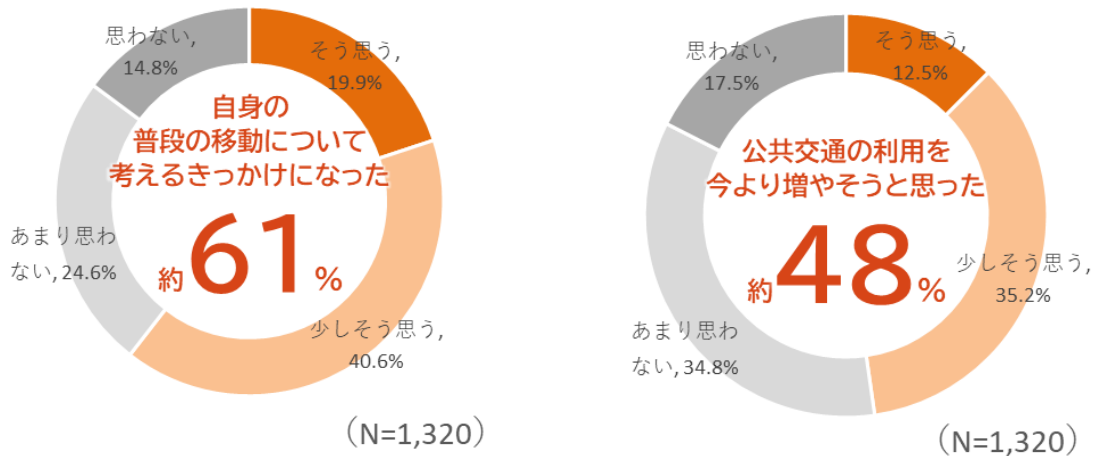


図 2-38 チラシにより自身の普段の移動について考えるきっかけになったか(左)

／公共交通の利用を今より増やそうと思ったか(右)

出典:県民アンケート調査(令和5年度)

県内外からの観光客に対する情報発信については、愛媛県観光物産協会の運営する「いよ観ネット」にて、県内の観光・体験・グルメスポットや、モデルコース等が公開されている。ツアーのチケット予約も可能となっており、観光用ポータルサイトとしての活用が期待される。

また、交通事業者アンケート調査結果からは、他の交通事業者や地域団体等との連携を実施しているという回答があった。一例として、石崎汽船株式会社では、瀬戸内・松山ツーリズム推進会議や松山市・広島市及び瀬戸内海汽船株式会社と連携し、松山から広島・呉を結ぶ航路にて、パスポートを提示することでクルーズフェリー及び高速船の運賃が割引になる外国人割引を導入しており、インバウンド需要への対応を行っている。これらの県内の取組事例も踏まえながら、今後公共交通の利用に繋がる情報発信については引き続き検討を行っていくことが重要である。



図 2-39 モデルコースの例

出典:いよ観ネット HP

## 3. 計画の基本方針と目標

### 3.1 基本方針

前章で整理した、本県の公共交通が抱える課題を踏まえ、本計画における基本方針を次のとおり設定する。

#### 基本方針

多様な関係者の「共創」による、  
使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保

### 3.2 計画の目標

基本方針を踏まえ、本県の公共交通が抱える課題と対応する形で、本計画における計画目標を次のとおり設定する。

#### 計画目標①

#### 既存公共交通網の再編・最適化

利用者目線でのニーズ対応、交通事業者目線での運行効率化、自治体目線での負担適正化の3つの視点を踏まえ、ルートやダイヤの見直し、モードの転換等を含めた最適化を図る。

#### 計画目標②

#### 公共交通を使いたくなる環境整備

限られた交通資源を快適に利用できるよう、交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上や、通信環境・待合環境等の改善を通して、公共交通を積極的に利用したいと思える環境整備を図る。

#### 計画目標③

#### サービスや運営の高度化

キャッシュレス決済やMaaS、GTFSによる情報発信、DX・GX技術の活用、サブスクリプション化の検討・導入等、新たな技術やサービスの活用により、公共交通サービスの高度化や運営効率化を図る。

#### 計画目標④

#### 運転手等の確保・魅力向上

地域の生活の足を維持するための担い手となる公共交通の運転手等の確保について、交通事業者だけでなく、国、県、周辺自治体をはじめとした関係機関が一丸となって求人情報の発信や職の魅力向上に取り組む。

#### 計画目標⑤

#### 公共交通に対する愛着形成

公共交通を知り、より身近に感じてもらうため、商業施設とのタイアップや地図アプリでの路線検索、観光ツアーの発信等、他分野との連携を強化し、住民のみならず来県者に対しても、公共交通の魅力発信や認知度向上に向けた情報発信を行う。

各種調査・分析結果に基づく本県の公共交通が解決すべき課題と、計画の基本方針、および計画目標の対応は以下の通りである。

愛媛県全域		基本方針	計画目標
解決すべき課題		<p>多様な関係者の「共創」による、使いやすい持続可能な公共交通ネットワークの確保</p>	
地域の概況・社会情勢 (分析結果)	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口減少が進む一方、高齢化率は引き続き上昇する見込みとなっており、日常の移動手段を公共交通に頼らざるを得ない住民が増加することが想定される。</li> <li>● 公共交通利用者数は、乗合バスが令和元年度以降減少傾向、鉄道がコロナ禍以前の水準に回復していない等、乗降者(利用者)の減少、伸び悩みへの対応が必要である。</li> </ul>		<p><b>1. 既存公共交通網の再編・最適化</b></p> <p>利用者目線でのニーズ対応、交通事業者目線での運行効率化、自治体目線での負担適正化の3つの視点を踏まえ、<u>ルートやダイヤの見直し、モードの転換等を含めた最適化</u>を図る。</p>
県民アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自家用車での移動割合が最も高く、<u>公共交通を移動の選択肢として認知してもらうための情報発信・周知</u>が必要である。</li> <li>● 今後の持続的な公共交通の維持に向けて、<u>定額乗り放題の導入やデマンド交通</u>については多くのニーズが得られており、事業採算性等も考慮しながら具体的な検討を推進していくことが求められる。</li> <li>● 将来的なさらなる高齢化及び移動困難者の増加に備え、<u>高齢者向けの利用水準の見直し</u>や、バリアフリー等の<u>利用環境の充実</u>について引き続き取り組んでいくことが必要である。</li> </ul>		<p><b>2. 公共交通を使いたくなる環境整備</b></p> <p>限られた交通資源を快適に利用できるよう、交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上や、<u>通信環境・待合環境等の改善</u>を通して、公共交通を積極的に利用したいと思える環境整備を図る。</p>
来県者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通利用による観光モデルルートの設定が現行計画で示されているが、観光目的の移動割合が高く、ツアー企画に関する意見等も得られていることから、<u>より効果的な周知方法の検討</u>が必要である。</li> <li>● 松山エリアの利用割合が最も高い一方、東予・南予までの移動を考慮した場合、<u>公共交通機関同士の効率的な乗り継ぎの実現</u>が必要であるほか、観光列車等の<u>移動を楽しむことができる取組み</u>も求められている。</li> <li>● 今後の国内・海外を含めた観光需要が増加する可能性も鑑みて、来県者からの要望も多い<u>交通系 IC カードの導入等のキャッシュレス決済への対応</u>について検討が必要である。</li> </ul>		<p><b>3. サービスや運営の高度化</b></p> <p>キャッシュレス決済や MaaS、GTFS による情報発信、DX・GX 技術の活用、サブスクリプション化の検討・導入等、<u>新たな技術やサービスの活用</u>により、公共交通サービスの高度化や運営効率化を図る。</p>
高校生・高校事務局 アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高校生の公共交通に対するニーズとして、地域内・地域外からの<u>通学時間帯に合わせた運行</u>や<u>車内・待合スペースの環境整備(作業スペース、Wi-Fi、電源確保等)</u>、<u>キャッシュレス決済</u>等への対応が求められている。</li> <li>● 休日は通学時と比較して公共交通の利用が増加し、商業地等への移動に関してポテンシャルがあることから、<u>公共交通を活用した外出需要をより伸ばすための利便性の向上</u>や<u>施設等と連携した魅力向上</u>が必要である。</li> <li>● 公共交通の主要な情報取得源となっている、<u>地図アプリ・ウェブサイトを通じた情報発信</u>が求められる。</li> </ul>		<p><b>4. 運転手等の確保・魅力向上</b></p> <p>地域の生活の足を維持するための担い手となる公共交通の運転手等の確保について、交通事業者だけでなく、国、県、周辺自治体をはじめとした関係機関が一丸となって求人情報の発信や職の魅力向上に取り組む。</p>
県内市町公共交通 担当者アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域に密着した輸送サービスや利用者支援施策が拡充されている一方、市町の支援・負担額も増加しており、<u>適切なサービス水準の精査</u>が必要である。</li> <li>● 必要な公共交通サービスを維持していくため、<u>運転手等の人員確保</u>が急務である。</li> <li>● 新技術等の「<u>多様な手段</u>」の活用も<u>想定した輸送サービスの向上</u>、および<u>効率的な交通資源の活用</u>に向け、公共交通サービスの改善策に関する情報提供等の支援が求められる。</li> </ul>		<p><b>5. 公共交通に対する愛着形成</b></p> <p>公共交通を知り、より身近に感じてもらうため、商業施設とのタイアップや地図アプリでの路線検索、観光ツアーの発信等、他分野との連携を強化し、住民のみならず来県者に対しても、<u>公共交通の魅力発信や認知度向上</u>に向けた情報発信を行う。</p>
交通事業者 アンケート調査	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <u>乗り継ぎ拠点の改善</u>については、現行計画で方針が定められたものの実現していない(または困難であった)項目もあり、実施体制や費用面等を含めた取組内容の具体化が必要である。</li> <li>● DX・GXに関する取組み(チケットアプリ、EVバス導入、バスロケ、GTFS化等)が実施されているが、様々な取組みがあり煩雑化が懸念されているため、利用者目線でのサービス提供が求められる。</li> <li>● 人材確保については、既に多様な取組みが行われているものの、<u>事業者からは人材不足を課題とする意見が多く、地域全体として取り組む必要がある</u>。</li> </ul>		

### 3.3 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、バス路線に加え、コミュニティバスやデマンド交通等の自治体が運営する公共交通、自家所有償旅客運送や住民同士の助け合いによる運送、医療・商業施設等による施設送迎バス、さらにはレンタサイクル等のシェアリングサービスを含めた各交通モード・路線の役割の再定義を行う。加えて、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、中予、南予の3地域に該当し、「都市拠点」とは、本県の県庁所在地である松山市や各地域における高次都市機能を担う中心都市に該当する。「生活拠点」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。

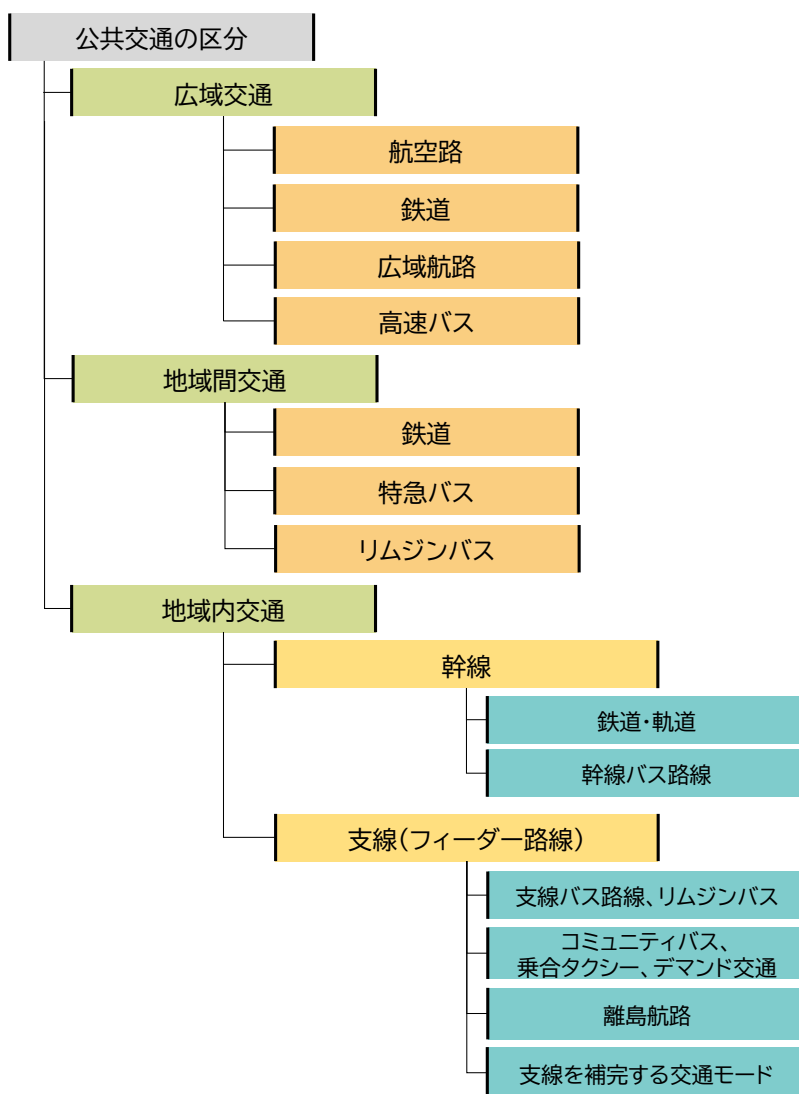


図 3-1 公共交通の区分

区分	役割	該当交通モード	主な該当路線
広域交通	県内の都市拠点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、中部、新千歳、仙台、福岡、鹿児島、沖縄 【海外】 上海、台北、釜山、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) オリーブ松山号(松山～名古屋) 松山エクスプレス号、京阪神ドリーム松山号(松山～三宮・大阪・京都) なんごくエクスプレス号(松山～高知) 【南予】 UWAJIMA EXPRESS、サラダエクスプレス(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)
地域間交通	県内の都市拠点間を連絡し、通勤通学、買い物等の日常生活だけでなく、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 新居浜特急(新居浜～松山) 八幡浜・三崎特急線(松山～三崎) 宿毛・城辺～宇和島～松山・道後

		リムジンバス	空港リムジン(松山空港～今治) 空港シャトルバス(松山空港～大洲・八幡浜) 空港乗合シャトル(松山空港～新居浜・西条)	
地域内交通	幹線	各地域内の都市拠点及び生活拠点間を連絡し、通勤通学、買い物、通院等の日常生活だけでなく、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】 菊間線、波方ループ線、富田～唐子台線、周桑～山根線、中菰線、黒島線、広瀬～多喜浜線、新居浜～川の江線、今治～新居浜線 等 【中予】 都心循環東南線、8番線、砥部線、運動公園線、森松～横河原線、拝志線、河之内線、川内線、伊台線、北条線、三津・吉田線、今出線、松山中央公園線、北伊予線、電車連絡久米窪田線、三津ループ線、久万高原線 等 【南予】 三崎線、大洲～天赦園線、宇和島～城辺線、宇和島～宿毛線、宇和島～卯之町線、大洲～鹿野川線、野村～白髭線、野村～上辰の口線、西予市民病院～野村線、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、八幡浜～穴井線、八幡浜～周木線、八幡浜～三瓶線、三瓶～周木線、八幡浜～下泊線、三瓶～歴史博物館前線、俵津～卯之町線、田之浜～宇和島線、船間～宇和島線、船間～天赦園線、立間～福浦線、岩松～嵐線、宇和島～平浦線、宇和島～蔭渕線、川之内～小長早線、柿原～出口線、赤松～薬師谷線、赤松～薬師谷溪谷線 等 ※下線は国庫補助対象路線	
	都市拠点や生活拠点から周辺部(離島地域を含む)の居住地や生活利便施設・観光地等を連絡する近距離の路線で、主として日常生活での移動手段としての役割を担う。拠点都市や地域拠点で広域交通や地域間交通と接続することで広域の移動も可能とする。	支線バス路線	コミュニティバス 乗合タクシー デマンド交通	市町が運行(補助)するコミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通
	支線(フィーダー路線)	リムジンバス	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
	支線を補完する交通モード	航路	航路	離島航路
		支線を補完する交通モード	自家用有償旅客運送 地域住民の助け合いによる運送 施設送迎バス レンタサイクル 等	



以上の方針を踏まえて設定した、地域別の公共交通ネットワークの構築方針図を以下に示す。



図 3-2 公共交通ネットワーク構築方針図(東予)

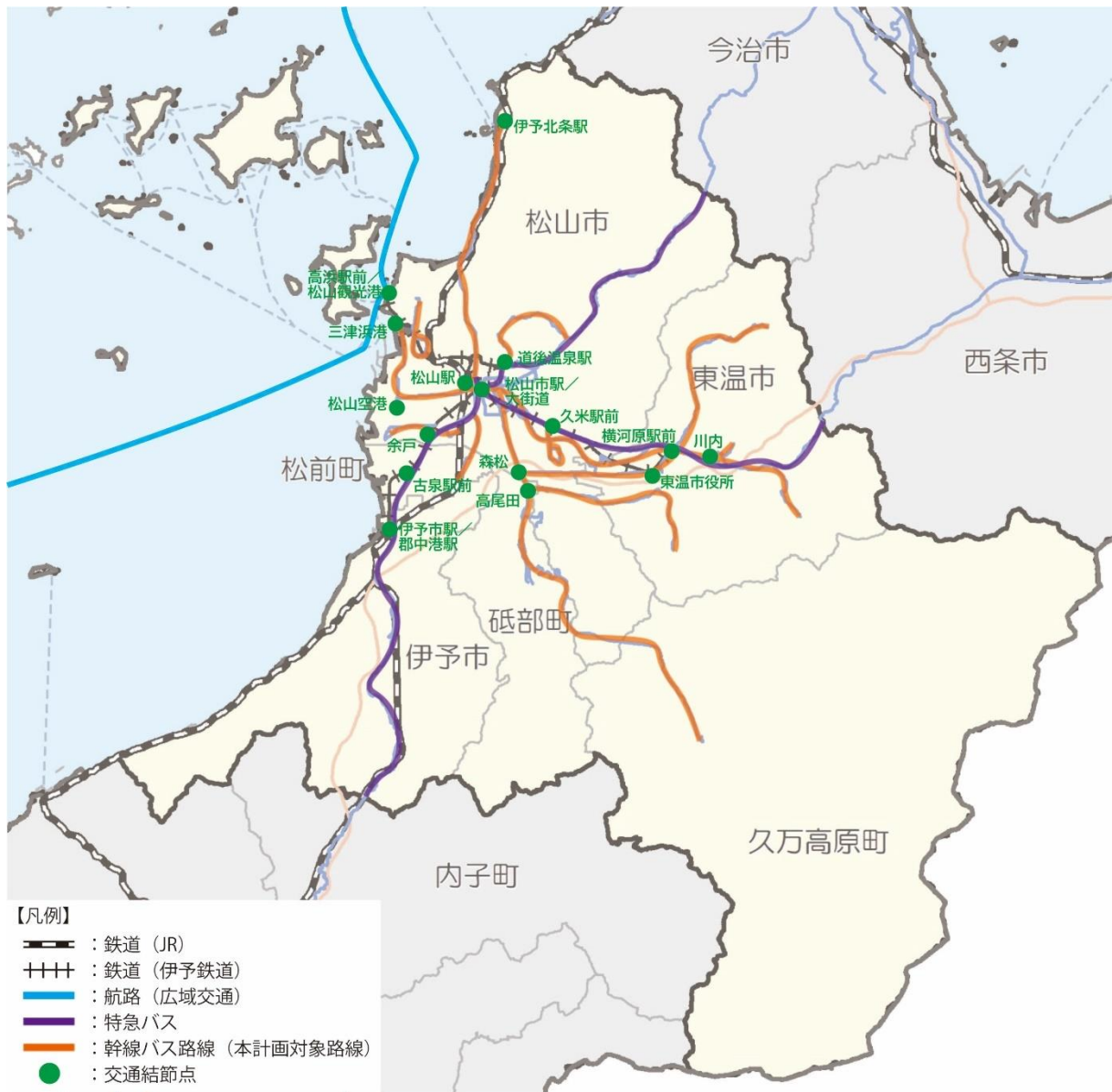


図 3-3 公共交通ネットワーク構築方針図(中予)

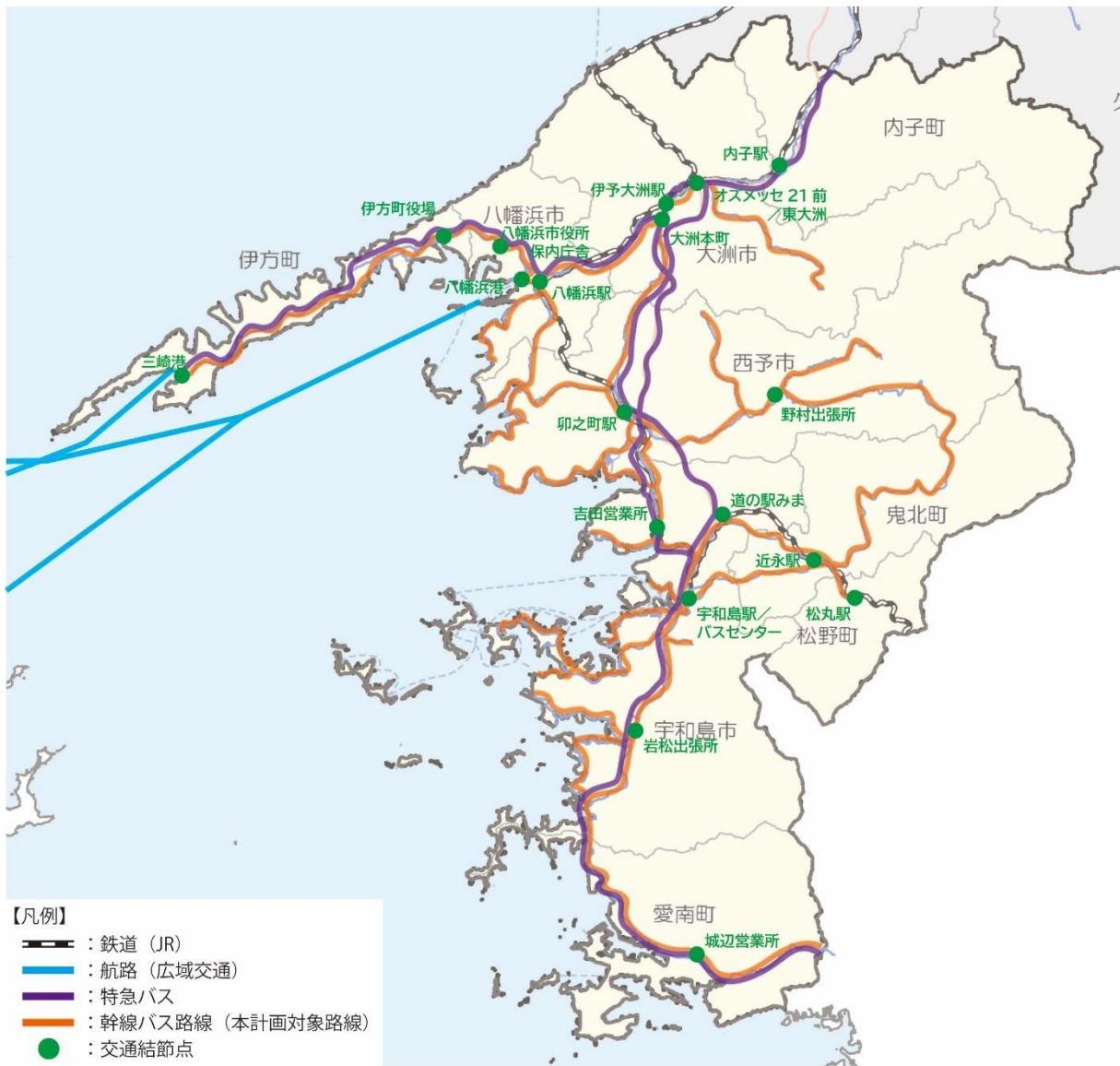


図 3-4 公共交通ネットワーク構築方針図(南予)

### 3.4 地域間幹線系統の設定

前節で整理した地域内交通(幹線バス路線)のうち、表 3-1 に示す路線は、都市間・地域間をまたぐ公共交通ネットワークを構築する上で重要な役割を担っている一方、事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しい。そこで、これらの路線については、本計画において、地域公共交通確保維持事業による補助制度を活用し、運行を確保・維持する運行系統(地域間幹線系統)として位置づける。

表 3-1 本計画で位置づける地域間幹線系統

No.	路線名	系統			関係市町	位置づけ・役割
		起点	経由	終点		
瀬戸内運輸株式会社						
1	菊間線	今治営業所	大西	菊間	今治市	今治市中心部の都市拠点と、同市大西地区や菊間地区の生活拠点を結ぶ路線である。沿線住民の通勤や買い物・通院需要を担っている。
2	波方ループ線	今治営業所	小部・渡し場	今治営業所	今治市	今治市中心部の都市拠点と、同市波方地区を結ぶ路線である。波方地区内では環状運行を行っており、地区内での経由地等によって複数系統に分かれているが、いずれも波方地区内をはじめとした沿線住民の通勤や買い物・通院等の需要を担っている。
3	波方ループ線	今治営業所	渡し場・小部	今治営業所		
4	波方ループ線	今治営業所	小部・郷山	今治営業所		
5	波方ループ線	今治営業所	郷山・小部	今治営業所		
6	周桑～山根線	周桑営業所	横黒	マイントピア別子	西条市、新居浜市	西条市小松地区の生活拠点から、西条市・新居浜市各中心部の都市拠点や県道13号を経由し、新居浜市のマイントピア別子を結ぶ路線である。平日・土曜日のみの運行であり、沿線住民の通勤・通学や買い物・通院需要のほか、広域的な移動ニーズを含めて幅広く担っている。
7	中萩線	新居浜西バスターミナル	中萩	西条済生会	西条市、新居浜市	新居浜市中心部の都市拠点から、国道11号を経由し、西条市中心部の都市拠点を結ぶ路線である。総合科学博物館への立ち寄り有無により複数系統に分かれており、沿線住民の通勤・通学や買い物・通院需要のほか、広域的な移動ニーズを含めて幅広く担っている。
8	中萩線	新居浜西バスターミナル	博物館	西条済生会		

No.	路線名	系統			関係市町	位置づけ・役割
		起点	経由	終点		
9	新居浜～川之江線	新居浜西バスターミナル	土居	川之江営業所	新居浜市、四国中央市	新居浜市中心部の都市拠点と、四国中央市川之江地区の都市拠点を結ぶ路線である。沿線の病院敷地内への乗り入れ有無等により複数系統に分かれており、沿線住民の通勤・通学や買い物・通院需要のほか、広域的な移動ニーズを含めて幅広く担っている。
10	新居浜～川之江線	新居浜西バスターミナル	三島医療センター	川之江営業所	新居浜市、四国中央市	
11	新居浜～川之江線	新居浜西バスターミナル	豊岡台	川之江営業所	新居浜市、四国中央市	
12	新居浜～川之江線	新居浜西バスターミナル	三島医療センター・四国中央病院前	川之江営業所	新居浜市、四国中央市	
13	新居浜～川之江線	新居浜西バスターミナル	四国中央病院前	川之江営業所	新居浜市、四国中央市	
14	今治～新居浜線	今治営業所	西条	新居浜駅	今治市、西条市、新居浜市	今治市中心部の都市拠点から、西条市中心部の都市拠点や県道13号を經由し、新居浜市中心部の都市拠点を結ぶ路線である。沿線住民の通勤・通学や買い物・通院需要のほか、広域的な移動ニーズを含めて幅広く担っている。
伊予鉄バス株式会社						
15	河之内線	東温市役所		白猪滝口	東温市	東温市中心部の生活拠点と、同市東部の河之内地区を結ぶ路線である。河之内地区や則之内地区をはじめとした、沿線住民の通勤・通学や買い物・通院等の需要を担っている。
16	川内線	松山市駅	川内	さくらの湯	松山市、東温市	松山市中心部の都市拠点から、東温市中心部の生活拠点を經由し、同市川内地区を結ぶ路線である。愛大病院への乗り入れや川内支所より先の目的地によって複数系統に分かれており、いずれも沿線住民の通勤・通学や買い物・通院等の需要を担っている。
17	川内線	松山市駅	愛大病院前	さくらの湯		
18	川内線	松山市駅	愛大病院前	川内グリーンタウン上		
19	北伊予線	松山市駅	バイパス	北伊予駅前	松山市、松前町	松山市中心部の都市拠点と、松前町の北伊予駅を結ぶ路線である。沿線住民の通勤・通学や買い物・通院等の需要を担っている。
20	北伊予線	北伊予駅前	バイパス	松山市駅		
21	北伊予線	松山市駅	バイパス・市役所前	北伊予駅前		
ジェイアール四国バス株式会社						
22	久万高原線	松山	砥部	久万高原	松山市、砥部町、久万高原町	松山市中心部の都市拠点から、砥部町を經由して久万高原町中心部の生活拠点までを結ぶ路線である。松山市内の鉄道駅や久万高原等の交通結節点において、鉄道や支線バスへの乗り継ぎが可能であり、幹線路線としての役割を担っている。

No.	路線名	系統			関係市町	位置づけ・役割
		起点	経由	終点		
伊予鉄南予バス株式会社						
23	三崎線	八幡浜駅前	鼓尾	伊方町役場前	八幡浜市、伊方町	八幡浜市中心部の都市拠点と伊方町役場を結ぶ路線である。沿線住民の買い物・通院等の需要を担っている。
宇和島自動車株式会社						
24	宇和島～城辺線	宇和島駅前	市立病院	城辺	宇和島市、愛南町	宇和島市中心部の都市拠点から国道56号を南方に運行する路線である。高知県の宿毛市中心部まで向かう系統と、途中の愛南町中心部まで向かう系統があり、いずれも沿線の通勤・通学や買い物・通院のほか、広域的な移動ニーズを含めて幅広く担っている。
25	宇和島～宿毛線	宇和島駅前	市立病院	宿毛		
26	宇和島～虹の森公園前線	東高校前	道の駅みま	虹の森公園前	宇和島市、鬼北町、松野町	宇和島市中心部の都市拠点と、宇和島市三間地区や鬼北町中心部、松野町中心部を結ぶ路線である。起点に位置する宇和島東高校への通学需要のほか、沿線住民の買い物・通院、広域的な移動ニーズ等を担っている。
27	宇和島～野村線	東高校前	柿原バイパス・北宇和病院	野村病院	宇和島市、鬼北町、西予市	宇和島市中心部の都市拠点から、鬼北町中心部を経由して西予市野村地区へ向かう路線である。沿線に位置する宇和島東高校や北宇和高校、三島小学校への通学需要のほか、沿線住民の買い物・通院需要等を担っている。
28	宇和島～野村線	東高校前	柿原バイパス	野村病院		
29	八幡浜～三瓶線	八幡浜市立病院	県地方局前・日の浦団地	三瓶	八幡浜市、西予市	南予地域公共交通利便増進実施計画に基づき、八幡浜市中心部の都市拠点と西予市三瓶地区の生活拠点を結ぶ路線として、令和2年度に新設された。沿線の買い物・通院等の需要を担っている。
30	八幡浜～三瓶線	八幡浜市立病院	フジグラン北浜前・日の浦団地	三瓶		
31	三瓶～周木線	三瓶		周木	西予市	南予地域公共交通利便増進実施計画に基づき、西予市三瓶地区の生活拠点と周木地区を結ぶ路線として、令和2年度に新設された。沿線の買い物・通院や、八幡浜方面からの乗り継ぎ等の需要を担っている。
32	八幡浜～下泊線	八幡浜市立病院	フジグラン北浜前・三瓶	下泊	八幡浜市、西予市	南予地域公共交通利便増進実施計画に基づき、八幡浜市中心部の都市拠点と西予市三瓶地区及び下泊地区を結ぶ路線として、令和2年度に再編された。沿線の買い物・通院等の需要や、神山小学校からの通学需要を担っている。
33	八幡浜～下泊線	八幡浜市立病院	県地方局前・三瓶	下泊		
34	八幡浜～下泊線	八幡浜市立病院	フジグラン北浜前・三瓶・蔵貫村	下泊		
35	八幡浜～下泊線	八幡浜市立病院	県地方局前・三瓶・蔵貫村	下泊		

No.	路線名	系統			関係市町	位置づけ・役割
		起点	経由	終点		
36	田之浜～宇和島線	田之浜	池の浦	天赦園	西予市、宇和島市	宇和島市中心部の都市拠点と吉田地区の生活拠点を結ぶ路線である。沿線に位置する宇和島東高校や吉田高校への通学需要のほか、沿線住民の買い物・通院需要等を担っている。
37	船間～宇和島線	船間	立目	バスセンター	宇和島市	宇和島市中心部の都市拠点から、吉田地区の生活拠点を經由して船間地区へ向かう路線である。船間～天赦園線は、南予地域公共交通利便増進実施計画に基づき、令和2年度に新設された。沿線に位置する宇和島東高校や吉田高校への通学需要のほか、沿線住民の買い物・通院需要等を担っている。
38	船間～天赦園線	船間	立目	天赦園	宇和島市	
39	船間～天赦園線	船間	立目・知永	天赦園		
40	立間～福浦線	立間駅前	バスセンター	福浦	宇和島市	宇和島市北部のJR立間駅から、中心部の都市拠点を經由して、南部の津島地区の地域拠点や福浦地区へ向かう路線である。沿線に位置する宇和島東高校や吉田高校への通学需要のほか、沿線住民の買い物・通院需要等を担っている。
41	立間～福浦線	立間駅前	バスセンター・南楽園	福浦		

## 4. 実施事業

基本方針と5つの計画目標を達成するため、本計画を通して取り組む実施事業を以下に示す。なお、網形成計画から新設した事業については【新】と記載している。

計画目標		実施事業	実施主体	特定事業	実施時期*
1. 既存公共交通網の再編・最適化	利用者目線でのニーズ対応、交通事業者目線での運行効率化、自治体目線での負担適正化の3つの視点を踏まえ、ルートやダイヤの見直し、モードの転換等を含めた最適化を図る。	地域間交通・地域内交通が担う役割の設定	県、市町、バス事業者		短期
		拠点間の接続強化	市町、バス事業者 等		短～中期
		生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定	市町、バス事業者 等		短～長期
		バス路線(幹線・支線)の分割、再編	県、市町、バス事業者	●	短～長期
		JR 予土線・予讃線海まわり線の利用促進・利便増進	県、市町、鉄道事業者 等		短～長期
2. 公共交通をいいたくなる環境整備	限られた交通資源を快適に利用できるよう、交通モード間の乗り継ぎ利便性の向上や、通信環境・待合環境等の改善を通して、公共交通を積極的に利用したいと思える環境整備を図る。	既存の交通結節点の利便性向上	県、市町、施設管理者		短～長期
		乗り場環境の改善による快適性向上【新】	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、施設管理者、地域住民 等		短～長期
		低床・環境対応車両の導入推進	バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者 等	●	短～長期
		多様な交通手段の導入によるラストワンマイルの補完【新】	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等		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)	県、市町、鉄道事業者		短～長期
3. サービスや運営の高度化	キャッシュレス決済やMaaS、GTFSによる情報発信、DX・GX技術の活用、サブスクリプション化の検討・導入等、新たな技術やサービスの活用により、公共交通サービスの高度化や運営効率化を図る。	バス情報のデジタル化の推進【新】	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者 等		短期
		キャッシュレス決済の導入【新】	県、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等	●	短～中期
		MaaS等の新たなモビリティサービスの推進【新】	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等		長期
		公共交通利用の定額制導入に向けた可能性検討【新】	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等		短～長期
		貨客混載による公共交通の利活用	県、バス事業者、鉄道事業者、貨物事業者 等		短～長期
4. 運転手等の確保・魅力向上	地域の生活の足を維持するための担い手となる公共交通の運転手等の確保について、交通事業者だけでなく、国、県、周辺自治体をはじめとした関係機関が一丸となって求人情報の発信や職の魅力向上に取り組む。	運転手等の人材確保に向けた広報・啓発	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等		短～長期
		運転手等の育成に向けた支援【新】	県、市町 等		短～中期
		運転手等の魅力向上に向けた検討【新】	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者		短～中期
5. 公共交通に対する愛着形成	公共交通を知り、より身近に感じてもらうため、商業施設とのタイアップや地図アプリでの路線検索、観光ツアーの発信等、他分野との連携を強化し、住民のみならず来県者に対しても、公共交通の魅力発信や認知度向上に向けた情報発信を行う。	公共交通利用による観光モデルルートの設定	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者 等		短～長期
		観光目的でのバス運行の充実	バス事業者		中～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)	県、市町、バス事業者、鉄道事業者 等		短～長期
		地域と連携した公共交通利用促進策の実施【新】	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者 等	●	短～長期

※計画の期間5年間において、短期:計画策定後1～2年以内実施するもの、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



## 4.1 既存公共交通計画網の再編・最適化

事業名	地域間交通・地域内交通が担う 役割の設定	地域公共交通特定事業	
概要	<p>県が定める都市計画区域マスタープランや市町が定める都市計画マスタープランや立地適正化計画における「まちづくりに関する将来像」での「軸」や「拠点」との整合をとった公共交通の担う役割を設定する。</p> <p>役割としては、拠点都市間を連絡し、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」に役割を明確化し、「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。</p> <p>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」に再整理する。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者	実施時期	短期
対象路線等	<p>【東予】 菊間線、波方ループ線、富田～唐子台線、周桑～山根線、中萩線、黒島線、広瀬～多喜浜線、新居浜～川之江線、今治～新居浜線</p> <p>【中予】 都心循環東南線、8番線、砥部線、運動公園線、森松～横河原線、拝志線、河之内線、川内線、伊台線、北条線、三津・吉田線、今出線、松山中央公園線、北伊予線、電車連絡久米窪田線、三津ループ線、久万高原線</p> <p>【南予】 三崎線、 大洲～天赦園線、宇和島～城辺線、宇和島～宿毛線、宇和島～卯之町線、大洲～鹿野川線、野村～白髭線、野村～上辰の口線、 西予市民病院～野村線、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、八幡浜～穴井線、八幡浜～周木線、八幡浜～三瓶線、三瓶～周木線、八幡浜～下泊線、三瓶～歴史博物館前線、周木～歴史博物館前線、俵津～卯之町線、田之浜～宇和島線、船間～宇和島線、船間～天赦園線、立間～福浦線、岩松～嵐線、宇和島～平浦線、宇和島～蔭淵線、川之内～小長早線、柿原～出口線、赤松～薬師谷線、赤松～薬師谷溪谷線</p>		

事業名	拠点間の接続強化	地域公共交通特定事業
概要	<p>県が定める都市計画区域マスタープランや市町が定める都市計画マスタープランや立地適正化計画における「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、交通結節点や地域拠点へのバス路線の乗り入れ等を通じて、「コンパクト・プラス・ネットワーク」による移動利便性の向上を図る。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拠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	市町、バス事業者 等	実施時期 短期～中期
対象交通結節点等	<p>【東予】JR今治駅、今治港、イオンモール今治新都市、JR菊間駅、JR壬生川駅、JR伊予西条駅、小松総合支所前、JR新居浜駅、新居浜西バスターミナル、新居浜東港、JR伊予三島駅、JR川之江駅、東予港</p> <p>【中予】JR松山駅、松山市駅、大街道、松山空港、松山観光港、三津浜港、高浜駅前、森松、久米駅前、余戸、JR伊予北条駅、JR伊予市駅、郡中港駅、東温市役所、横河原駅前、川内、古泉駅前、高尾田</p> <p>【南予】JR宇和島駅、宇和島バスセンター、岩松出張所、吉田出張所、道の駅みま、JR伊予大洲駅、オズメッセ 21 前、東大洲、大洲本町、長浜駅前、JR八幡浜駅、八幡浜港、八幡浜市役所保内庁舎、JR卯之町駅、野村出張所、JR内子駅、JR松丸駅、JR近永駅、三崎港、城辺営業所</p> <p>※上記、駅名、バス停名、港名を記載  ※都市計画区域マスタープラン・立地適正化計画等で「都市拠点(相当)」または「生活拠点(相当)」に設定されている地域の交通結節点、および市町の地域公共交通計画で「交通拠点(相当)」に設定されている箇所を設定</p>	

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、乗り継ぎ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り継ぎ利便性の向上や、離島航路と路線バス等、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	市町、バス事業者 等	実施時期 短期～長期
対象路線等	幹線バス路線、支線バス路線、コミュニティバスほか	

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	●
概要	<p>【地域公共交通利便増進事業等】</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。「交通結節点」の設定にあたり、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施設等を設定する。</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等の再編を行う。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者	実施時期	短期～長期
対象路線等	<p>【東予】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○菊間線：路線の見直し</li> <li>○中萩線：「博物館」を経由しない路線への統合</li> </ul> <p>【中予】</p> <p>—</p> <p>【南予】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○八幡浜～周木線、八幡浜～三瓶線、三瓶～周木線、八幡浜～下泊線、三瓶～歴史博物館前線、周木～歴史博物館前線： 「三瓶」を交通結節点とした路線の見直し</li> <li>○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</li> </ul>		

事業名	JR 予土線・予讃線海まわり線の利用促進・利便増進	地域公共交通特定事業	
概要	<p>地域間交通の一端を担う JR 予土線・予讃線海まわり線については、地域住民の生活スタイルを踏まえ、子育て、医療、福祉等の他分野との連携により、利用促進・利便増進を図る。</p>		
実施主体	県、市町、鉄道事業者 等	実施時期	短期～長期
対象路線等	<p>&lt;鉄道&gt;</p> <p>JR 予土線、予讃線海まわり線</p>		

## 4.2 公共交通を使いたくなる環境整備

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	<p>県や市町の玄関口となる交通結節点において、公共交通が持つ課題(運行(運航)本数が少ない、乗り継ぎに時間がかかる)を少しでも緩和させるため、「公共交通を待てる環境づくり」(待合環境、ワーキングスペース、インターネット環境、冷暖房の完備、バリアフリー化等)を、市町や施設管理者と連携し、推進する。</p>		
実施主体	県、市町、施設管理者	実施時期	短期～長期
対象交通結節点等	<p>&lt;鉄道&gt;  <b>【東予】</b>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  <b>【中予】</b>JR松山駅、JR伊予北条駅、JR伊予市駅、松山市駅、郡中港駅  <b>【南予】</b>JR宇和島駅、JR伊予大洲駅、JR八幡浜駅、JR卯之町駅、JR内子駅、JR松丸駅、JR近永駅</p> <p>&lt;航空路&gt;  <b>【中予】</b>松山空港</p> <p>&lt;航路&gt;  <b>【東予】</b>今治港、東予港  <b>【中予】</b>松山観光港、三津浜港  <b>【南予】</b>八幡浜港、三崎港</p>		

事業名	乗り場環境の改善による快適性向上【新】	地域公共交通特定事業	
概要	<p>市町の地域拠点を含む、乗降者が多い乗り場における乗り場環境の向上を図り、バスの利用促進を図る。県、市町による支援だけでなく、乗り場付近の施設管理者(病院、学校、商業施設等)や地域住民等の多様な関係者との協働による乗り場環境の向上を図る。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、施設管理者、地域住民 等	実施時期	短期～長期
対象交通結節点等	<p>&lt;バス&gt; ※以下、バス停名を記載  <b>【東予】</b>今治駅前、今治棧橋、イオンモール今治新都市、壬生川駅前、小松総合支所前、西条駅前、新居浜駅、新居浜西バスターミナル、三島駅前、川之江駅  <b>【中予】</b>松山市駅、JR松山駅前、大街道、高浜駅前、松山観光港、森松、久米駅前、余戸、東温市役所、横河原駅前、川内、古泉駅前、高尾田  <b>【南予】</b>宇和島駅前、宇和島バスセンター、岩松出張所、吉田出張所、道の駅みま、八幡浜駅、八幡浜港、八幡浜市役所本庁舎、八幡浜市役所保内庁舎、大洲駅前、オズメッセ 21 前、東大洲、大洲本町、長浜駅前、清流の里ひじかわ、卯之町営業所、野村出張所、松丸、近永駅前、城辺営業所</p>		

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	<p>【道路運送高度化事業等・地域公共交通利便増進事業等】</p> <p>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、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等を推進する。</p>		
実施主体	<p>バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者 等</p> <p>※道路運送高度化実施計画は、伊予鉄バス(株)、伊予鉄タクシー(株)、(株)デジタルテクノロジー四国にて作成</p> <p>※地域公共交通利便増進実施計画の作成主体は県、松山市、伊予市、東温市、松前町を予定</p>	実施時期	短期～長期
対象路線等	<p>&lt;鉄道&gt;</p> <p>LRT等の環境にやさしい鉄道の導入</p> <p>※LRT(Light Rail Transit):快適で省エネ性に優れた、新しい路面電車のこと。特に、郊外線においては、新型車両(7000系:軽量のステンレス製車体)を導入する予定。</p> <p>※新型車両:人に優しいバリアフリー設計。脱炭素化に向けた省エネ性能向上。 乗ってみたいくなる未来型流線型のフォルムでオレンジ色のカラーリングにより愛媛らしさを表現。 (導入予定路線)高浜線、横河原線、郡中線</p> <p>&lt;バス&gt;</p> <p>EVバスの導入</p> <p>【中予】</p> <p>松山室町営業所 (導入済・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(坊っちゃんスタジアム)、 川内管内線、北条線、伊台線、勝岡線、北伊予線</p> <p>松山斎院営業所 (導入済・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</p> <p>森松営業所 (導入予定路線)森松・砥部線、拝志線</p> <p>&lt;船舶&gt;</p> <p>脱炭素化(軽減)仕様の船舶の導入</p>		

事業名	多様な交通手段の導入による ラストワンマイルの補完【新】	地域公共交通特定事業	
概要	地域内交通や地域間交通の拠点へのシームレスな移動を実現させるために、既存の公共交通だけでなく、多様な交通手段(自動運転、グリーンスローモビリティ、AIデマンドシステム等)の導入の検討を行う。		
実施主体	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等	実施時期	短期～長期
対象拠点等	【中予】 松山観光港～高浜駅 三津港～JR三津浜駅、三津駅		

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)	地域公共交通特定事業	
概要	本県ならではの魅力ある観光まちづくりの一環として、県民だけでなく、県外や海外から来訪したサイクリストが快適に県内を移動できる受入環境を構築するため、サイクルトレインの利用推進を図る。		
実施主体	県、市町、鉄道事業者	実施時期	短期～長期
対象路線等	<鉄道> ・JR 予讃線(伊予西条～松山間): サイクルトレイン(えひめ・しまなみリンリントレイン) ・JR 予土線(宇和島～窪川間):サイクルトレイン(混乗試験) ・JR 予讃線海まわり線(愛ある伊予灘線)(松山～伊予大洲間): サイクルトレイン愛ある伊予灘号(令和3年度、実証運行) ・伊予鉄道鉄道線(高浜線・横河原線・郡中線):サイクルトレイン		

### 4.3 サービスや運営の高度化

事業名	バス情報のデジタル化の推進【新】	地域公共交通特定事業	
概要	<p>県内の市町、公共交通事業者において、経路検索に必要な時刻表や運行経路等の静的情報を統一させた仕様(標準的なバス情報フォーマット:GTFS-JP)での情報提供が進められている。</p> <p>公共交通の利用促進やMaaS等の新たなサービスの提供に向け、県内のあらゆる公共交通機関でのGTFS-JPによるデータ整備を図る。</p> <p>データ整備に向け、県主体によるGTFS-JPに関する勉強会、講習会等を実施し、各運行主体によるデータ整備を推進する。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者、 鉄道事業者、船舶事業者 等	実施時期	短期

事業名	キャッシュレス決済の導入【新】	地域公共交通特定事業	●
概要	<p>【道路運送高度化事業等】</p> <p>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。</p> <p>導入・拡充にあたり、先行して導入されている「しこくスマートえきちゃん」、「みきゃんアプリ」の県内拡充や、全国相互利用交通系 IC カード(ICOCA、Suica 等)の導入等を含め検討する。</p> <p>(導入事例)みきゃんアプリの導入</p> <p>①キャッシュレス決済、②マイナンバーカードと連携した運賃割引、③デジタルクーポンを利用した運賃割引を目的とした「みきゃんアプリ」を導入</p>		
実施主体	県、バス事業者、鉄道事業者、 船舶事業者、タクシー事業者 等 ※道路運送高度化実施計画は、伊予鉄バス(株)、伊予鉄タクシー(株)、(株)デジタルテクノロジー四国にて作成	実施時期	短期～中期

事業名	MaaS等の新たなモビリティサービスの推進【新】	地域公共交通特定事業	
概要	<p>バス情報のデジタル化やキャッシュレス決済等の情報通信技術の推進状況を踏まえ、県内における移動の更なる利便性向上、交通弱者等の外出機会の創出や地域活性化、スマートシティの実現等に向けた MaaS等の新たなモビリティサービスの推進を図る。</p> <p>なお、推進にあたり、「新モビリティサービス協議会」を設置し、国や県の協力のもと検討を進める。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等	実施時期	長期

事業名	公共交通利用の定額制導入に向けた可能性検討【新】	地域公共交通特定事業	
概要	<p>公共交通サービスの向上、限りある公共交通機関の効率的な活用を目指し、公共交通利用の定額制導入に向けた検討を行う。</p> <p>検討では、事業名「運転手等の魅力向上に向けた検討」と連携した検討を行い、「公共交通機関の料金体系のあり方」の検討とあわせて実施するものとし、必要に応じて、実証実験等による検証を行う。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等	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	<p>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。</p>		
実施主体	県、バス事業者、鉄道事業者、貨物事業者 等	実施時期	短期～長期



#### 4.4 運転手等の確保・魅力向上

事業名	運転手等の人材確保に向けた広報・啓発	地域公共交通特定事業	
概要	<p>人口減少や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、コロナ禍の影響等により、公共交通を維持する上で必要不可欠な運転手等の人材不足が、危機的な状況に陥っている。</p> <p>運転手等の人材確保に向け、就職を希望する学生や若者、中高年者に、公共交通の「社会的意義」や運転手の「やりがい」を伝える広報の実施(SNS等での動画配信や冊子の作成・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	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者、タクシー事業者 等	実施時期	短期～長期

事業名	運転手等の育成に向けた支援【新】	地域公共交通特定事業	
概要	<p>運転手等の確保が困難である要因の1つに「大型自動車二種免許」の取得者数の減少がある。公共交通事業者において、独自に養成制度の導入や大型自動車二種免許の取得支援を行っているところであるが、更なる促進に向けた支援内容の検討を行う。</p> <p>検討においては、「居住人口の確保」、「まちづくり」の観点からの就職に伴う移住支援、外国人運転手等の受入支援等、多面的な支援内容を検討する。</p>		
実施主体	県、市町 等	実施時期	短期～中期

事業名	運転手等の魅力向上に向けた検討【新】	地域公共交通特定事業	
概要	<p>公共交通機関の運転手は、地域の住民の生活を維持する「足」であり、地域に必要不可欠な存在である。</p> <p>しかし、自家用車の普及による公共交通利用者の減少、地域住民の多種多様な生活(移動)を支えるため、早朝から深夜までの厳しい労働環境により、運転手の労働人口の減少、運転手の減少に伴う移動サービスの低下、サービス低下による公共交通の利用者の減少、公共交通事業者の経営悪化、更なる労働環境の悪化、運転手の減少等の悪循環に陥っている状況であり、突如、地域から公共交通がなくなる可能性もある危機的な状況である。</p> <p>厳しい少子高齢化により、自家用車を運転できない交通弱者の増加が現実視されている中、県内における公共交通を維持することは最重要事項であり、本件については、公共交通の利用者だけでなく、県内居住者全員との共創により支援を行っていく必要がある。</p> <p>本事業では、県内の公共交通サービスの維持、向上を目指すため、運転手等の確保に向けた「運転手等の魅力向上」として、①賃金面を含めた労働環境の改善、②公共交通機関の料金体系のあり方について、検討を行う。</p> <p>※「②公共交通機関の料金体系のあり方」については、事業名「公共交通利用の定額制導入に向けた可能性検討」とあわせて実施</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者	実施時期	短期～中期

## 4.5 公共交通に対する愛着形成

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(松山市)の道後温泉をはじめ、東予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、南予では宇和島市遊子水荷浦の段畑等、既存の公共交通網の沿線にある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、来県者への周知活動を実施する。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者、鉄道事業者、船舶事業者 等	実施時期	短期～長期
対象施設等	<p>【東予】 マイントピア別子東平ゾーンの旧別子銅山遺構、広瀬歴史記念館、前神寺 等</p> <p>【中予】 道後温泉、松山城、とべ動物園、えひめこどもの城 等</p> <p>【南予】 遊子水荷浦の段畑、内子町八日市護国伝統的建造物群保存地区、大洲城、道の駅・みなとオアシス八幡浜みなと、佐田岬半島ミュージアム、西予市野村シルク博物館、西予市立美術館ギャラリーしろかわ、四国西予ジオミュージアム、鬼北町歴史民俗資料館、道の駅虹の森公園まつの、愛媛県歴史文化博物館、宇和島城、須ノ川公園、観自在寺、一本松温泉あけぼの荘 等</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>コロナ後における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>※本事業は、「運転手等の確保・魅力向上」において、バス運転手等の確保が見込まれた後に実施する。</p>		
実施主体	バス事業者	実施時期	中期～長期

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	<p>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、モビリティ・マネジメント施策(MM)を推進する。</p> <p>推進にあたり、高齢者に対しては、自動車運転免許返納時に公共交通利用を推進させるアドバイスや高齢者向けの公共交通利用助成の実施(免許返納者MM)、学生/転入者に対しては、入学時/転入時に公共交通利用に関する冊子の提供や学生に対しては、その場での学割定期券の購入推進の実施(新入学生MM/転入者MM)、通勤者に対しては、愛媛県渋滞対策協議会が行う TDM 施策等と連携した広報活動等を実施(通勤 MM)する。</p> <p>また、主要駅、バスターミナルを中心に、パーク&amp;ライドが実施可能な拠点整備が進められていることから、該当する市町や公共交通事業者との連携により、パーク&amp;ライドの利用推進を図る。</p> <p>&lt;パーク&amp;レールライド/バスライド等の拠点&gt;</p> <p>【東予】新居浜西バスターミナル、今治棧橋、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、東予港フェリーターミナル</p> <p>【中予】川内営業所、JR伊予北条駅、JR松山駅、JR伊予市駅、余戸南インター</p> <p>【南予】JR内子駅、JR伊予大洲駅、JR八幡浜駅、JR伊予吉田駅、JR宇和島駅</p> <p>※MM施策(モビリティ・マネジメント):利便性向上や住民へ情報発信、意識改革により、公共交通機関への利用転換を総合的に推進する施策のこと。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者、 鉄道事業者 等	実施時期	短期～長期

事業名	地域と連携した公共交通利用促進策の 実施【新】	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等】</p> <p>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、施設利用クーポン付き乗車券等を導入する。</p> <p>導入にあたり、キャッシュレス決済<sup>*</sup>との連携を図り、施設利用のクーポンだけでなく、割安な一日乗車券、往復乗車券としての活用や複数の交通モード間の乗り継ぎを可能とした共通乗車船券の導入を実施する。</p> <p>※事業名「キャッシュレス決済の導入」と連携して実施する。</p>		
実施主体	県、市町、バス事業者、 鉄道事業者、船舶事業者 等 ※地域公共交通利便増進実施計画の作成 主体は県、松山市、伊予市、東温市、松前町を予定	実施時期	短期～長期

## 5. 計画の達成状況の評価

### 5.1 評価指標と目標値の設定

計画の達成状況の評価するための評価指標として、「アウトカム指標」と「アウトプット指標」の2種類を設定する。

アウトカム指標は、計画期間を通じた基本方針や計画目標の実現状況の評価するための指標であり、本計画の計画期間終了時に評価を行うことを基本とするが、統計資料等により評価可能な項目については年度単位でのモニタリングを行う。

アウトプット指標は、実施事業に対する取組状況を評価するための指標であり、年度単位でのモニタリングを行うことを原則とする。

#### (1) アウトカム指標

目標指標	関連する計画目標					現況値	目標値※	評価方法・備考
県内の主な公共交通機関の年間輸送人員（鉄軌道、一般旅客自動車）	1	2	3	4	5	29,883 千人 (令和4年)	40,656 千人	旅客地域流動調査及び四国運輸局業務要覧より評価 ※愛媛県総合計画の施策KGIと同一
県内路線バスの収支率	1	2	3	4	5	72.7% (令和4年度)	86.0%	県内主要バス会社4社の乗合事業営業収益・営業費用より評価
幹線路線バスのキロあたり運賃収入	1	2	3	4	5	147.5円 (令和4年度)	161.8円	輸送実績報告書より評価
乗合バスの利用者数	1	2	3	4	5	708万人 (令和4年度)	975万人	「四国における運輸の動き」より評価
高齢者の移動・交通手段選択の自由度	1	2			5	6.0% (令和5年度)	7.0%	県民アンケート調査により評価
バス運転手の新規雇用者数	1		3	4	5	—	84名	県内主要バス会社4社への照会により評価
観光客の公共交通利用率	1	2	3		5	14.7% (令和4年)	16.5%	愛媛県統計により評価
最寄りバス停の認知度	1	2			5	82.9% (令和5年度)	92.8%	県民アンケート調査により評価

※計画の期間終了時点での目標とする数値

(2) アウトプット指標

対応する計画目標	目標指標	現況値	目標値※	評価方法・備考
1. 既存公共交通網の再編・最適化	幹線路線バスに対する県からの補助額	278.3 百万円 (令和4年10月～令和5年9月)	現況の水準を維持	国・愛媛県保有資料により評価 ※社会経済情勢等の外的要因を除く
2. 公共交通を使いたくなる環境整備	交通結節点の機能向上に関する取組件数	—	5 件	事業者・自治体への照会により評価 ※Wi-Fiまたは待合スペースの整備件数
	バス停の待合環境改善に関する取組件数	—	10 件	事業者・自治体への照会により評価 ※Wi-Fiまたは待合スペースの整備件数
	低床・環境対応車両の導入台数	—	50 台	事業者・自治体への照会により評価
3. サービスや運営の高度化	「標準的なバスフォーマット」に基づく路線バスの静的運行データを公開しているバス事業者または市町数	4 事業者・市町 (令和5年度)	路線バスまたはコミュニティバスを運行する全事業者・市町	HP 等での公表状況に関する情報収集により評価
	キャッシュレス決済を導入している鉄道・バス事業者数	4 事業者 (10 事業者中) (令和5年度)	7 事業者	事業者への照会により評価 ※アプリ、IC カードまたはタッチ決済を対象
	新たなモビリティサービス等の実装件数	—	5 件	事業者・自治体への照会により評価 ※自動運転、グリーンローモビリティ、AI デマンド、MaaS(定額乗り放題含む)、貨客混載を想定
4. 運転手等の確保・魅力向上	交通事業者・事業者団体による企業説明会等の実施・参加回数	—	15 件	事業者への照会により評価 ※1 社単独での企業説明会を除く
5. 公共交通に対する愛着形成	観光モデルルートの設定件数	—	10 件	事業者・自治体への照会により評価 ※HP での周知または紙媒体での配布がされている件数
	モビリティ・マネジメントや地域と連携した取組みに関する施策実施件数	—	15 件	事業者・自治体への照会により評価

※計画の期間終了時点での目標とする数値

## 5.2 進捗管理・評価方法

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、継続的に取組みを実施していく(Do)と同時に、その取組み結果を詳細に把握・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)、新たな取組みの計画を立案する(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。

