

資料編

〔資料編目次〕

- ◆用語説明
- ◆第六次愛媛県長期計画第3期アクションプログラム編（関係分抜粋）
- ◆県内各交通機関の運行状況
 - 高速・特急・急行バス
 - 船舶（離島航路、広域航路、廃止及び休止航路）
 - 航空機
- ◆市町連携等での地域公共交通に関する課題集約の内容
- ◆地域公共交通活性化の取組みに係る事例集
- ◆「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」結果（概要）
- ◆公共交通を取り巻く国の動向
- ◆愛媛県地域交通活性化推進会議
- ◆市町における協議会・各種計画の設置・策定

◆用語説明

【あ行】	
インセンティブ	事業者の増収努力が自らの売上げ増大につながるなど、事業者の努力が何らかの形で反映される仕組み。
海回り線(JR)	JR予讃線(高松駅～宇和島駅)のうち、伊予市駅から伊予長浜駅を經由して伊予大洲駅に至る海岸沿いの路線。【関連語:予土線】
【か行】	
公共交通空白地有償運送(自家用有償旅客運送の一形態)	バスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、住民に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、一定の要件を満たしたNPO法人(特定非営利活動法人)等によって行われる有償の輸送サービス。
公共交通不便地域・空白地域	近くに公共交通機関の路線がない地域、あるいは、公共交通機関の路線があっても便数が少なく不便な地域。
交通政策基本法	人口急減や少子化をはじめとする課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、交通に関する施策の基本理念を定め、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにし、国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、具体的な施策の方向性を明示している法律(平成25年12月4日公布・施行)。
交通政策基本計画	交通政策基本法が提示する交通政策の長期的な方向性を踏まえ、国が今後講ずべき交通に関する施策について定めたもの。(平成27年2月13日閣議決定)
交通結節点	鉄道駅やバスターミナルなど、鉄道やバスなどの交通手段を相互に連絡する乗り継ぎ施設。
交通弱者	自家用の交通手段を持たず、公共交通機関に頼らざるを得ない人のこと。交通安全対策の観点からは、車社会において交通事故の被害に遭いやすい歩行者や子ども・高齢者等を指す。
交通モード	鉄道、バス、船舶などの移動手段(輸送機関)。
コミュニティバス	住民の足の確保のため、地方公共団体が運行に関与している乗合バスの総称。既存バス路線のない交通空白地域において運行されることが多い。
コンパクトシティ	都市開発の郊外への拡大を抑制するとともに、都心部の活性化が図られた都市、または、それを目指す都市政策。
コンパクト+ネットワーク	拠点機能のコンパクト化を図るとともに、その拠点機能と居住エリアを効果的につなぐ公共交通ネットワークを確保すること。
【さ行】	
サイクル&ライド	都心部等の道路交通混雑の緩和と公共交通機関の利用促進を図るため、駅やバス停の周辺に駐輪場を整備し、駐輪場までは自転車を利用して、そこから鉄道やバスに乗り換えるシステム。【関連語:パーク&ライド】
サイクルトレイン	自転車を鉄道車両内に、解体せずに持ち込むことができる列車。
シームレス化	利用者が複数の交通機関を円滑に乗り継ぎできるようにすること。(シームレスとは、継ぎ目のないという意味。)
四国統一公共交通利用促進キャンペーン(四国運輸局)	国、四国4県、交通事業者、関係市町、NPO等民間団体と連携し、マイカー偏重の生活スタイルに対する住民の意識改革や公共交通機関の利用促進等を目的として、平成19年度から毎年秋に実施しているキャンペーン。

市町村運営有償運送 (自家用有償旅客運送の一形態)	道路運送法に基づいて市町村が自らの自家用車両を用いて乗合運行する有償の輸送サービス。運転業務や整備業務を外部委託する例もある。
自動運転	人が操作をしなくても、運転支援システムが自動で一部からすべての運転操作を行うこと。
スプロール化	無秩序に郊外への都市開発が行われること。
整備新幹線	昭和 45 年制定の全国新幹線鉄道整備法に基づき、国が整備計画を決定した5つの新幹線(北海道新幹線、東北新幹線、北陸新幹線、九州新幹線鹿児島ルート、九州新幹線長崎ルート)のこと。四国関係では、四国新幹線と四国横断新幹線が、昭和 48 年に基本計画に位置づけられたものの、建設の前提となる整備計画に格上げされないまま、今日に至っている。
【た行】	
第 4 次一括法(地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律)	国から地方公共団体への事務・権限の移譲について定めた法律。交通関連では、「自家用有償旅客運送の登録・監査等」が手挙げ方式で市町村若しくは都道府県へ、「自動車運転代行業の認定等に係る同意・監督」及び「自動車道事業に係る供用約款の認可等」が都道府県へ権限移譲された。(平成 26 年 6 月 4 日公布、平成 27 年 4 月 1 日施行)
第 5 世代移動通信システム(5G)	これまでの移動通信システム(4G)に続く次世代のネットワーク。4G に比べて、「超高速」であるとともに、「多数同時接続」が可能であり、「超低遅延」といった特徴がある。
地域高規格道路	高規格幹線道路網と一体となって基幹交通体系を形成し、地域の連携・交流・連結を支援するために、2 車線以上で概ね 60km/h 以上のサービス速度が提供できる自動車専用道路、またはそれと同等の機能を有する質の高い道路。
地域公共交通	地域住民の日常生活における移動や、観光客などの移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
地域公共交通確保維持改善事業(国庫補助制度)	生活バス・離島航路・交通バリアフリーなど、これまでの地域公共交通に係る国の支援策を抜本的に見直し、平成 23 年度から始まった地域公共交通に係る国の補助制度。都道府県または市町村が主体となる地域の協議会において合意を得た計画に対し、国が一定の補助を行う仕組み。
地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために平成 19 年に制定された法律で、平成 26 年には、交通政策基本法の基本理念に則り、地方公共団体が中心となった、まちづくり等と連携した面的な公共交通ネットワークの再構築をポイントに改正が行われた。(平成 26 年 5 月 21 日公布、同年 11 月 20 日施行)
地域公共交通網形成計画	コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携や、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築について定めた、地方公共団体が協議会を開催し策定する計画。愛媛県は平成 30 年 3 月策定。
地域公共交通再編実施計画	地域公共交通網形成計画に基づき、面的な公共交通ネットワークの再構築の具体的内容(既存路線・ダイヤの見直し、新たなサービスの導入等)について、事業者等の同意の下、地方公共団体が策定する計画。愛媛県は、南予地域公共交通再編実施計画を令和元年 5 月策定。
地域内フィーダー(支線)系統	バスの停留所、鉄道駅などにおいて、地域間バス路線、鉄道などの幹線と接続するバス系統のこと。
小さな拠点	小学校区など、複数の集落が集まる地域において、商店、診療所などの生活サービスや

	地域活動を、歩いて動ける範囲でつなぐこと。各集落とコミュニティバスなどで結ぶことで、人々が集い、交流する機会の広がりにつながる。
ツアーバス	募集型企画旅行の実施のために旅行事業者が運行する貸切バス。 【関連語:乗合バス】
デマンド交通	路線バスやコミュニティバスが定時・定路線の運行を行うのに対し、電話による運行予約など利用者ニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。
トロッコ列車	車体の上半分が開放された車両を用いた観光列車のことで、JR四国では期間限定で予讃線や予土線で運行している。(トロッコとは土砂や鉱石を運搬するための簡易な貨車のこと。)
【な行】	
二次交通	複数の交通機関を利用する場合の2種類目の交通機関。
ノーマイカー通勤デー(愛媛県)	自家用車利用から公共交通を利用するライフスタイルへの転換を図ることを目的として、特定の曜日や日にちを決め、マイカーやバイクでの通勤から、自転車や公共交通機関利用への転換を实践する取組みで、18年9月から実施。
乗合タクシー	過疎地や交通空白地域等での住民ニーズに対応するため、個別輸送型のタクシーを乗合自動車として運行するもので、バスとタクシーの中間的なサービス。
乗合バス	不特定多数の旅客を有償で運送するバスのこと。一般的には路線を定めて定期に運行し、設定された運行システムの起終点及び停留所で乗客が乗り降りする運行形態。 【関連語:ツアーバス】
【は行】	
廃止路線代替バス	過疎地域で、路線バス事業者により運行されていたバス路線が廃止された後に、地域住民の足を確保するため、自治体が主体となって運行するバス路線。
パーク&ライド	都市や観光地などの交通渋滞の緩和のため、末端交通機関である自動車等を周辺部の鉄道駅又はバス停に設けた駐車場に止め、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法。【関連語:サイクル&ライド】
バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。県内では伊予鉄道のバスで導入されている。
バリアフリー	高齢者や障がい者等が公共交通機関を利用する場合の障壁(バリア)を解消(フリー)し、円滑に利用できるようにすること。【関連語:ユニバーサルデザイン】
福祉有償運送(自家用有償旅客運送の一形態)	NPO法人等が、高齢者や障がい者など単独では公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象にして、営利とは認められない範囲の対価によって、通院等を目的に行う輸送サービス。
【ま行】	
モータリゼーション(車社会化)	自動車社会が社会に広く普及すること。
モーダルシフト	物流において、陸上のトラック輸送から、より環境負荷の小さい海上輸送や鉄道貨物輸送に転換すること。
モビリティ・マネジメント	渋滞や環境、個人の健康等の問題に配慮しつつ、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを「かしこく」使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取組み。

【や行】	
輸送密度	旅客営業キロ1km 当たりの1日平均旅客輸送人員のこと。鉄道などの輸送規模の指標として用いられる。
ユニバーサルデザイン	高齢者や障がい者などを含め、誰もが同じように快適に利用できるように、まちづくりや商品開発の設計段階から取り組んでいくこと。(バリアフリーとは異なり、最初から障がいとなるものが取り除かれている状態にすること。)【関連語:バリアフリー】
予土線(JR)	本県と高知県を結ぶJR四国の鉄道路線で、予讃線と土佐くろしお鉄道中村線を結んでいる。「しまんとグリーンライン」の愛称がある。【関連語:海回り線】
【ら行】	
ローカル線	輸送密度が低く、小規模な地域内輸送または地域間輸送に供されている鉄道路線等。
【A～Z】	
BCP(事業継続計画)	Business Continuity Plan の略で、自然災害や大火災などの緊急事態に遭遇した場合に、事業資産の損害を最小限にとどめつつ、中核となる事業の継続あるいは早期復旧を可能とするために、平常時に行うべき活動や緊急時における事業継続のための方法、手段などを取り決めておく計画。
DID(人口集中地区)	Densely Inhabited District の略で、統計データに基づいて一定の基準により都市的地域を定めたものであり、国勢調査で採用されている地域区分。
EV	Electric Vehicle の略で、搭載された電池によって駆動される電動機を原動機とする乗り物。
ICカードシステム	情報の記録や演算をするためのIC(集積回路)を組み込んだカードを用いて、カードリーダーにタッチするだけで自動精算ができ、バスや電車を利用できるカードシステム。JR系のほか、県内では伊予鉄道で導入されている。
ITS(高度道路交通システム)	Intelligent Transport System の略で、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を活用して、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。
LCC(格安航空会社)	Low Cost Carrier の略で、効率的な運営により低価格の運賃で運航サービスを提供する航空会社。
LRT	Light Rail Transit の略で、低床・バリアフリー設計の新車の投入、屋根付きの快適な停留所、高速・定時性の確保等の機能を備えた次世代型路面電車システム。
MaaS	Mobility as a Service の略で、複数の交通手段や宿泊・サービスを組み合わせ、ワンストップでシームレスに移動できるサービス
NPO(特定非営利活動法人)	Nonprofit Organization 又は Not for Profit Organization の略で、営利を目的とせず、市民が主体となって社会貢献活動を組織的かつ継続的に行っている民間の事業体。
SDGs(エスディーズ)	2015年9月の国連サミットで全会一致で採択。「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、2030年を年限とする17の国際目標。
Society5.0	サイバー空間(仮想空間)とフィジカル空間(現実空間)を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会(Society)
SOx規制	硫黄酸化物(SOx)や粒子状物質(PM)による人の健康や環境に対する悪影響をより低減するために、世界一律で令和2年1月から実施される規制。

◆第六次愛媛県長期計画第3期アクションプログラム編（関係分抜粋）

施策15 広域・高速交通ネットワークの整備

目標

もっとスムーズに県内外を移動できるようにしたい

成果指標	基準値	目標値 (令和4年度)
高規格幹線道路等の整備率	77.3% (平成30年度)	78.4%
愛媛発着の旅客流動数	69 百万人 (平成28年度)	69 百万人以上
愛媛発着の貨物流動数	157,321 千 t (平成28年度)	157,321 千 t 以上
松山空港の年間利用者数	3,012 千人 (平成29年度)	3,200 千人

現状と課題

本県にとって、高速道路は広域的な交流・連携や、地域活性化はもとより、大規模災害時の避難・救援活動や緊急物資の輸送などに不可欠ですが、その整備は、特に南予地域で遅れており、安全・安心な生活や救急医療等の不安を解消するまでには至っていません。

また、高速鉄道については、全国的に新幹線の整備が進む中、四国が今後も継続して発展していくには新幹線導入による鉄道の抜本的高速化が必要です。このため、現在、基本計画に留まっている四国の新幹線の整備計画への格上げについて、国に働きかけを行うとともに、四国内外の住民の機運醸成を図ることが不可欠です。

さらに、松山空港を発着する航空路線については、現在、国内線は羽田線、成田線、伊丹線、関空線、名古屋線、福岡線、鹿児島線、那覇線及び札幌線の9路線、国際線は上海線、ソウル線の2路線の合わせて11路線であり、令和元年7月には台北線の就航が決定しましたが、引き続き、利用者ニーズに沿った航空路線の維持・拡充と利便性の高いダイヤ編成が求められています。

取組みの方向

県内産業の発展はもとより、県境を越えた広域的な交流・連携や、救急医療、災害時の緊急輸送にも必要不可欠な高速道路や地域高規格道路等の幹線道路網の着実な整備、港湾機能の強化、さらには、鉄道輸送の高速化や空港機能の拡充、交通モード間の連携強化等を図ることにより、充実した広域・高速交通ネットワークを整備します。

主な取組み

1 高速道路・港湾施設等の整備・利便性向上

(省略)

2 鉄道輸送の高速化

鉄道輸送の更なる高速化を図るため、四国の新幹線の整備計画への格上げを目指し、引き続き四国各県や県内自治体、経済団体など、関係機関と一体となって、必要な調査を国に実施するよう働きかけるとともに、新幹線導入の効果や課題について県民の理解の促進を図り、機運の醸成に努めます。

3 フェリー・旅客船航路の維持

環境負荷の低減につながるモーダルシフトの促進や、大規模災害時における緊急輸送手段の確保等の観点から、本県と関西・中国・九州方面を結ぶフェリー・旅客船航路の維持に努めます。

4 松山空港の機能強化

空の玄関口として、利用者ニーズに応じた国内・国際定期航空路線の維持・拡充と利便性の高いダイヤ編成の実現に努めます。

また、空港と空港周辺地域の調和ある発展を図るために、生活基盤施設の整備をはじめとして、利便性向上に向けたアクセス道路等の整備を推進するとともに、震災に備えた耐震化対策や航空路線の拡大に対応できる空港整備と運営を推進するなど、災害に強く利便性の高い交通拠点としての機能確保を図ります。

5 交通モード間の連携強化

県内への交流人口の拡大を図るため、県外から各交通モードを使ってスムーズに県内各地を移動できるよう、空と陸については路面電車の空港延伸に向け、実現の可能性を引き続き検討するとともに、海と陸については、航路とのシームレス化によるバスや鉄道の利用増に取り組むなど、市町と連携した公共交通機関同士のアクセスの向上及び利用促進を図ることにより、交通モード間の連携強化に取り組めます。

施策 16 地域を結ぶ交通体系の整備

目標

日常生活において、もっと安心して移動できるようにしたい

成果指標	基準値	目標値 (令和4年度)
拠点形成を支援するための道路改良率	88.7% (平成30年度)	89.2%
大型車等すれちがい困難解消率	84.4% (平成30年度)	85.5%
過疎・離島地域の地域交通の路線数	492 路線 (平成29年度)	492 路線以上
県内の主要公共交通機関の年間輸送人員	41,216 千人 (平成28年度)	41,216 千人以上
被災した県が管理する国道・県道及び市町道の 災害復旧工事の完成箇所数	—	878 箇所 (令和2年度)

現状と課題

高度経済成長期以降、我が国では多くの交通基盤が整備されてきましたが、本県では、生活道路網の整備が依然として遅れており、道路改良率は全国水準を大きく下回る状況にあります。

今後は、費用対効果のみならず、災害時や緊急時の社会基盤としての効果も勘案しながら、地域の実情に合った適切な生活道路網の整備に努める必要があります。

また、県内の公共交通機関は、モータリゼーションの急速な進展や、人口減少、高齢化に伴う利用者の減少などの影響を受け、減便や路線廃止を余儀なくされており、県民の暮らしに欠かせない地域の公共交通を維持することが急務となっています。

さらに、公共交通や物流を担う運転手及び船員の不足が深刻化しています。

取組みの方向

幅広い分野で地域間の交流・連携を支える県内道路網を整備するとともに、適切な維持管理に努めます。

また、鉄道・バス・離島航路など、地域住民の重要な交通手段となっている公共交通機関の維持に努めるほか、長期的な視点を持ちながら、交通体系の構築に取り組みます。

主な取組み

1 道路網の整備・維持

(省略)

2 鉄道・バス・航路など地域における生活交通の維持

国による支援策を十分に活用しながら、運営経費への支援や税制面での優遇などを行うとともに、地域交通の実情に応じたきめ細かな施策の充実や、関係者と連携した利用促進に努め、県民の生活の足として欠かせない JR 予土線などのローカル鉄道や過疎地域等のバス路線、離島航路の存続を図ります。

また、運輸業の人材確保の支援に取り組みます。

3 公共交通を補う地域の実情に応じた交通システムの構築

高齢化が進み、交通弱者が増える中、地域における住民の足を確保するため、地域住民や企業、市町と連携しながら、コミュニティバスやデマンド交通（乗合タクシー）など、各地域の実情を踏まえた交通システムの構築を目指します。

4 県民の暮らしに最適な交通体系の構築

公共交通を維持し、県民の移動手段を確保するとともに、人口減少や地球温暖化対策等の課題にも対応するため、市町と連携して将来の本県地域交通のあり方を検討し、地球環境に優しい公共交通や自転車の利用拡大を図るなど、日常生活や経済活動にとって最適な交通体系の構築を目指します。

5 豪雨災害で被災した道路の早期復旧・復興

(省略)

施策 2 1 地域集落の機能強化

目標

より広い範囲で支え合う住民主体の集落運営を進めたい

成果指標	基準値	目標値 (令和4年度)
地域づくり協働体を基盤とした人口安定化モデルの構築箇所数	—	3箇所 (令和元年度)
地域づくりリーダー育成数	283人 (平成30年度)	383人

現状と課題

県では、関係市町と連携しながら、基盤整備や産業振興を中心に、県内過疎地域の総合的かつ計画的な対策を推進してきました。しかし、人口減少が進展し、高齢化率の高まりにも歯止めがかからないことから、当該地域の集落機能の低下や、生活扶助機能の喪失などが懸念されています。

また、同様に県内過疎地域の公共交通機関は、人口減少や高齢化に伴う利用者の減少により、減便や路線廃止を余儀なくされており、県民の暮らしに欠かせない生活交通の維持を図ることも急務となっています。

本県の過疎地域は、県土の約65%を占め、農林水産物の供給や水源のかん養など、重要な公的機能を果たしていることから、集落機能の低下は、地域住民を支える市町の課題であるのはもちろん、県全体の課題として、早急に対策を講じる必要があります。

こうした中、市町と連携して実施した全県にわたる集落実態調査の結果、県内過疎地域等における深刻な課題として、高齢化や人口減少による活動衰退、基幹産業である第一次産業の担い手不足のほか、地域活動を維持するための規模や仕組みが不十分であることが明らかとなりました。

取組みの方向

今後更なる人口減少が見込まれる中、地域活動の維持を図るためには、小規模の地縁組織（単一集落）では限界があることから、県と市町が役割を分担しながら、概ね小学校区程度の規模を持つ複数集落のネットワーク構築や機能強化を支援し、それぞれの地域が抱える課題に住民主体で対応する仕組み（※地域づくり協働体）づくりを促進するとともに、地域づくり協働体を基盤とした人口安定化モデルの構築を図ります。

さらに、鉄道、バス・離島航路など地域住民の重要な交通手段となっている公共交通機関の維持に努めます。

※地域づくり協働体：地域の意思を決定する会合等を持つ概ね小学校区程度の規模を持つ複数集落群であって、独自の規約、意思決定の仕組み（総会等）、予算、代表者が存在している団体の総称

主な取組み

1 新たな地域運営の仕組みづくりの促進

(省略)

2 地域コミュニティへの参画促進

(省略)

3 地域の実情に応じた生活交通ネットワークの維持・確保

市町や企業、地域住民などの関係者と連携し、国による支援策を十分に活用しながら、地域の実情に応じた施策の充実や、過疎地域等において効率的な運送が可能となる規制緩和に向けた取組みを行うこと等により、県民の生活・交流の基盤として、地域に適した持続可能な地域公共交通の存続を図ります。

◆県内各交通機関の運行状況

○高速・特急・急行バス

(令和元年 10 月現在)

行先	運行系統 (愛称等)	運行事業者	便数	備考
関東	八幡浜・松山 ～横浜・東京(新宿) (オレンジライナーえひめ)	伊予鉄バス 西東京バス	2便 (1往復)	
	松山～東京(新宿・東京駅・TDL) (ドリーム松山号)	JR四国バス	2便 (1往復)	
	今治～東京(二子玉川・渋谷) (バイレツ号)	瀬戸内運輸 東急トランセ	2便 (1往復)	
	松山 ～横浜・東京(新宿・東京駅・TDL)	琴平バス	2便 (1往復)	コトバスステーション鳴門ICで乗換
名古屋	松山・高松・徳島～名古屋 (オリーブ松山号)	JR四国バス JR東海バス	2便 (1往復)	高松・徳島経由 三島・川の江IC停車
	八幡浜・松山・徳島～名古屋 (オレンジライナーえひめ)	伊予鉄バス 名鉄バス	2便 (1往復)	
	松山～四日市・名古屋	琴平バス	2便 (1往復)	コトバスステーション鳴門ICで乗換
京阪神	松山～京都 (京都エクスプレス)	伊予鉄バス 京阪バス	4便 (2往復)	
	八幡浜・松山 ～大阪(阪急三番街・有馬温泉・USJ) (オレンジライナーえひめ)	伊予鉄バス 阪急バス	18便 (9往復)	八幡浜発着4往復
	松山～神戸 (ハーバーライナー)	伊予鉄バス 神姫バス	16便 (8往復)	土・日・祝日及びGW等長期 休暇以外は6往復
	城辺・宇和島～神戸・大阪 (宇和島エクスプレス) (サラダエクスプレス宇和島)	宇和島自動車 阪神バス	4便 (2往復)	夜行上り便のみ新大阪終点 城辺発着1往復
	今治・西条・新居浜・三島川之江 ～神戸・大阪 (いしづちライナー)	瀬戸内運輸 阪神バス	20便 (10往復)	壬生川発着2往復
	八幡浜・松山～神戸・大阪(・京都) (松山エクスプレス大阪号) (京阪神ドリーム松山号)	JR四国バス 西日本JRバス	22便 (11往復)	八幡浜発着1往復
中国	松山 ～岡山 (マドンナエクスプレス)	伊予鉄バス JR四国バス 両備ホールディングス、下津井電鉄	12便 (6往復)	
	松山 ～新尾道・福山 (キララエクスプレス)	伊予鉄バス 瀬戸内しまなみリーディング 中国バス、本四バス開発	8便 (4往復)	
	今治 ～広島 (しまなみライナー)	瀬戸内運輸 瀬戸内しまなみリーディング 広島交通	平日6便 (3往復) 土日祝12便 (6往復)	
	今治 ～福山 (しまなみライナー)	瀬戸内運輸 瀬戸内しまなみリーディング 中国バス、鞆鉄道	32便 (16往復)	
	今治～尾道 (しまなみサイクルエクスプレス)	おのみちバス	6便 (3往復)	土日祝日、年末年始、お盆期間のみ運行
九州	松山・今治 ～福岡 (道後エクスプレスふくおか号)	伊予鉄バス 伊予鉄南予バス 瀬戸内運輸	2便 (1往復)	
	三島川之江～福岡	琴平バス	2便 (1往復)	宇多津で乗換
四国	松山 ～高松 (坊っちゃんエクスプレス)	伊予鉄バス JR四国バス 四国高速バス	30便 (15往復)	三島・川の江IC停車(一部便)
	松山 ～徳島 (吉野川エクスプレス)	伊予鉄バス JR四国バス 徳島バス	14便 (7往復)	三島・川の江IC停車
	松山(・松山空港) ～高知 (ホエールエクスプレス)	伊予鉄バス とさでん交通	10便 (5往復)	三島・川の江IC停車 松山空港国際線運行日に限り1往 復のみ松山空港発着
	松山～高知 (なんごくエクスプレス)	JR四国バス	10便 (5往復)	三島・川の江IC停車
県内	八幡浜～松山空港 (空港リムジンバス)	肱南観光バス	12便 (6往復)	
	今治・東予～松山空港 (空港リムジンバス)	いずみ観光バス	16便 (8往復)	
	四国中央～高松空港 (空港リムジンバス)	西讃観光	10便 (5往復)	
	松山～宇和島・城辺 (特急・急行バス)	宇和島自動車	32便 (16往復)	城辺発着4往復
	松山～新居浜 (西条経由)	伊予鉄バス 瀬戸内運輸	26便 (13往復)	
	松山～今治・大三島(宮浦港)	瀬戸内運輸	22便 (11往復)	大三島発着4往復
	松山～三崎 (内子・大洲・八幡浜経由)	伊予鉄バス	6便 (3往復)	

○船舶

・離島航路

(令和元年10月現在)

(四国運輸局 管轄分)

事業者名	本社	航路名	備考
新居浜市	新居浜市	大島～黒島(新居浜)	○
住鋳物流(株)	新居浜市	新居浜～四阪	産業用
上島町(旧魚島村)	上島町	魚島～弓削～土生(因島)	○
〃(旧生名村)		立石(生名)～長崎(因島)	複数航路
岩城汽船(株)	上島町	岩城～土生(因島)	複数航路
津島渡船(有)	今治市	津島～今治	○
(有)くるしま	今治市	馬島～波止浜	○
シーセブン(有)	今治市	尾浦～宮窪	○
今治市(旧関前村)	今治市	岡村(関前)～今治	○
〃(旧吉海町)		津島～幸(大島)	農業用
大三島ブルーライン(株)	今治市	今治～木江(大崎上島)～大三島・岡村	架橋と競合
芸予汽船(株) (旧「芸予観光フェリー(株)」)	今治市	今治～土生(因島)	架橋と競合
(株)ごごしま (旧「(有)小富士汽船」)	松山市	由良～高浜 泊～高浜	
(有)新喜峰	松山市	安居島～北条	○
青島海運(有)	大洲市	青島～長浜	○
中島汽船(株)	松山市	三津浜～中島	○
松山市	松山市	中須賀(北条)～鹿島	観光用
田中輸送(有)	八幡浜市	大島～八幡浜	○
盛運汽船(株)	宇和島市	日振～宇和島	○
愛南町	愛南町	船越～鹿島	観光用
18事業者		20航路	11航路

※備考欄の「○」は国庫補助対象航路

(中国運輸局 管轄分)

(有)家老渡フェリー汽船	尾道市	家老渡(因島)～上弓削
土生商船(株)	尾道市	土生(因島)～三原
三光汽船(株)	尾道市	洲江(生口島)～小漕(岩城島)
(有)長江フェリー	上島町	土生(因島)～岩城(長江)
大三島フェリー(株)	竹原市	忠海(竹原)～盛(大三島)
5事業者		5航路

・ 広域航路

(令和元年 10 月現在)

事業者名	本社	航路名	備 考
四国開発フェリー(株)	西条市	東予～大阪	
		新居浜～神戸	
石崎汽船(株)	松山市	松山～宇品	
瀬戸内海汽船(株)	広島市		
防予フェリー(株)	柳井市	松山～柳井	(H22.10.1) 防予汽船(株)が防予フェリー(株)へ航路事業を譲渡
周防大島松山フェリー(株)	周防大島町		
松山・小倉フェリー(株)	松山市	松山～小倉	(H25.4.1) 事業者 変更(株)フェリーさんふらわあ の撤退を受け、松山・小倉フェリー(株)が引き継ぎ
宇和島運輸(株)	宇和島市	八幡浜～別府	
		八幡浜～臼杵	
九四オレンジフェリー(株)	八幡浜市		
国道九四フェリー(株)	大分市	三崎～佐賀関	
9事業者		8航路	

・ 廃止及び休止航路

石崎汽船(株)	松山市	松山～門司 (シーマックス)	H20.1.15 廃止
せと観光ボート(有)	呉市	今治～熊口～三原 (伯方島)	H20.1.20 廃止
宇和島運輸(株)	宇和島市	三崎～別府	H20.8.20 廃止
竹原波方間自動車航送船組合 (中・四国フェリー)	竹原市	波方～竹原	H21.4月末 廃止
呉・松山フェリー(株)	呉市	松山～呉	H21.6月末 廃止
関西汽船(株)	大阪府	大阪～別府	H21.5月末 今治・神戸寄港を休止 H22.1月末 下り便の松山寄港を休止 H23.4月末 松山寄港を休止
(株)ダイヤモンドフェリー (H22.1月末まで共同運航)	大分市		

○航空機

松山空港発着の定期路線

(令和元年 10 月 1 日現在)

区 分	行 先	航 空 会 社	便 数 (往復)
国内線 (9 路線)	札幌(新千歳)	アイベックスエアラインズ	1
	東京(羽田)	全日空	6
		日本航空	6
	東京(成田)	ジェットスター・ジャパン	3
	名古屋(中部)	全日空	2
		アイベックスエアラインズ	1
	大阪(伊丹)	全日空	9
		日本航空	3
	大阪(関西)	ピーチ・アビエーション	1
	福岡	日本航空	4
	鹿児島	日本エアコミューター	1
沖縄(那覇)	全日空	1	
小 計			38
国際線 (3 路線)	ソウル	チェジュ航空	週 3
	上海	中国東方航空	週 2
	台北	エバー航空	週 2
	小 計		
合 計			39

※便数は最大。国際線 3 路線で 1 便/日に換算。

◆市町連携等での地域公共交通に関する課題集約の内容

◇ 施策テーマ 1 「(1) 県と市町が連携した県内の地域公共交通の維持・確保」 取組み事例

(1) 地域公共交通連絡協議会の実施

(県と市町の連携による課題解決に向けた取組み)

【取組みの概要】
<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題集約 : 県と市町における課題の明確化・共有化。 ・ 勉強会・視察 : 国等の動向把握、先進事例からの情報収集等。 ・ 国への提言 : 市町等の具体的な支障事例を基に、県は国へ提言等を実施。
【課題の内容例】
<p>(交通体系の導入・再編)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通システムに係る市町の財政負担が大きく路線等の維持が難しい。 ・ 国の規制等により地域の実情を踏まえた人や物の輸送が難しい。 など <p>(地域主体の取組み促進／住民の意見集約)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 住民の公共交通に対する要望が多様でコンセンサス形成が難しい。 ・ 利用者が少なく、住民要望と効率性・採算性の調整が困難である。 ・ 利用者の増加(住民の主体的な利用)につなげる対策も必要である。 など
【国への提言内容】
<p>○補助要件の緩和(地方分権改革提案(平成 26、27 年度))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国庫補助(地域間幹線系統)の輸送量要件 15 人/日以上を 10 人/日以上に緩和する。 ・ 国庫補助(地域内フィーダー系統)の(地域)要件に地域の実情を踏まえた基準(高齢化率等)を加える。 ・ 国庫補助(地域内フィーダー系統)の補助上限額(市町毎に人口等を基準に国が算定)を引き上げる。 ・ 車両購入費補助(国補)の現行の 5 ヶ年減価償却費補助を従前の購入費一括補助とする <p>○規制緩和の推進(構造改革特区提案(平成 26 年度))</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用有償旅客運送登録車両においても、道路運送法第 4 条許可事業者車両と同様に有償・無償を問わず少量の貨物運送を可能とする。 ・ 旅客予約の無いデマンド運行便での貨物のみの運送を可能とする。

(2) 地域公共交通網再編協議会の設置

「活性化再生法」第6条第1項の規定に基づき設置し、愛媛県地域公共交通網形成計画等の策定及び変更に関する協議や、地域公共交通再編実施計画の策定及び変更に関する協議、網形成計画、再編計画及び同計画に位置づけた事業の実施に係る連絡調整などを行う。

ア) 愛媛県地域公共交通網形成計画（平成30年3月策定）

【概要】

「活性化再生法」に基づき、市町や交通事業者と連携のもと、交通事業者が抱える構造的な悪循環に歯止めをかけ、将来にわたって持続可能な広域的幹線を中心とした地域公共交通ネットワークを再構築することを目指し、県内全域を対象エリアとした計画を策定

【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
- ②生活圏域を円滑に移動できる地域内交通網の形成
- 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

県ホームページURL:<https://www.pref.ehime.jp/h12300/saihenkyougikai/tiikikoukyoukoutuumoukeiseikeikaku.html>

イ) 南予地域公共交通再編実施計画（令和元年5月策定）

【概要】

愛媛県地域公共交通網形成計画において地域公共交通再編事業に位置付けられた事業を具体化し、南予地域における持続可能な公共交通ネットワークの再構築を図るもの

【対象路線】

- ①宇和島～蔭湊・狩津線、②吉田町船間～津島町岩松線、
- ③三崎線、④八幡浜～三瓶町周木・下泊線、三瓶～歴史博物館前線、
- ⑤宇和島～鬼北町愛治診療所前・松野町虹の森公園前線

愛媛県地域公共交通網形成計画等の位置付け

第六次愛媛県長期計画「愛媛の未来づくりプラン」

基本政策Ⅰ：生き生きとした愛顔あふれる「えひめ」づくり
⇒政策7：交通ネットワークの整備

愛媛県地域公共交通活性化指針（H24.4策定、H27.8第1次改正 R2.3第2次改正）

（県長期計画の地域公共交通関連施策の推進に係る指針として策定）

公共交通…暮らしを支え地域を活かすための社会基盤であり、地域全体で守り育てるもの

行政、事業者等の役割分担

- 【 県 】 広域交通の維持・活性化、市町・交通事業者・住民への支援
- 【 市町 】 市町内交通の維持・活性化
- 【 事業者 】 地域公共交通事業の維持・充実のための経営努力

★長期計画・指針の具現化

愛媛県地域公共交通網形成計画

「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」

計画に記載する事項

- ①持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針
- ②計画の目標
- ③目標達成のために行う事業・実施主体
- ④計画の達成状況の評価に関する事項
- ⑤計画期間

⇒参画団体間で役割分担と成果指標・スケジュールが共有され、着実な実施が図られる。

地域公共交通再編実施計画

「マスタープラン（網計画）」を実現するための実施計画

計画に記載する事項

- ①実施区域
- ②事業の内容・実施主体
- ③地方公共団体による支援の内容
- ④実施予定期間
- ⑤事業資金の額・調達方法
- ⑥事業の効果

◆地域公共交通活性化の取組みに係る事例集

○生活バス路線の見直しやデマンド交通の導入、スクールバスの一般利用等に係る
県内市町の代表的な取組み事例（指針 P36）

◆生活バス路線を活用した公共交通の充実と利用促進への取組み（東温市）

【現状と課題】 山間部を中心に高齢化が進行し公共交通の必要性が増す一方で、モータリゼーションの進展でマイカー主体の交通体系となっており、通勤・通学者のうち公共交通利用者は1割程度にとどまるなど、公共交通利用者は年々減少傾向となっている。こうしたことから、自動車を自由に利用できない地域住民の移動の利便性をどのように確保するかが大きな課題となっている。

【検討内容】 地域公共交通活性化協議会において、「基幹交通と生活交通の連携強化」、「各地域に適した公共交通サービスの提供」、「公共交通の重要性の意識の醸成」を目標に、交通結節点の機能強化、乗り継ぎ環境の改善、利用しやすい路線・ダイヤの設定、公共交通利用のキッカケの提供などについて検討を行った。

なお、検討にあたっては、路線バス、主要駅・バス停の利用実態調査や住民アンケート、山間部で開催される高齢者サロンで実施した高齢者の移動実態や意見・要望についての聞き取り調査の結果を反映させている。

【実施状況】 平野部に比べ山間部は高齢化が進んでいるものの、病院や商業施設のある平野部への移動を担う地域公共交通手段が非常に少なく、早急に取り組む必要があったことから、交通事業者と協力し、平成23年10月から3年間、山間部を中心に、生活バス路線の新設や増便等の実証運行を行い、この取組みに合わせて、ノンステップバスの導入やバスターミナルの整備も行った。平成26年10月には、実証運行の結果をもとに、ダイヤや運行回数の見直しを行い、生活バス路線の維持・確保に努めている。また、平成27年度には交通結節点である横河原駅舎の改修、平成28年度には市内の鉄道駅でバリアフリー化が進んでいない駅への点字ブロックの設置等、ハード面での整備も行っている。

利用促進策としては、子供の公共交通に関する関心を高めるために、交通すごろくを使った体験学習や乗り方教室を実施している。また、路線バスや鉄道などの、公共交通を利用する際の情報を積極的に発信していくことを目的として、平成29年3月に「東温市公共交通ガイド」を作成し、駅やバス停、市役所等で配布を行っている。更に、転入者を対象に、最寄り駅やバス停を記載したマップや時刻表を配付するなど、モビリティ・マネジメントにも継続して取り組んでいる。



公共交通便利帳



バスの乗り方教室

（資料：東温市）

◆デマンドタクシー導入への取組み（新居浜市）

【現状と課題】 中心市街地のバス路線は便数も多く比較的利便性が高くなっているが、周辺部から中心市街地に移動する場合、バス路線の利便性は高くなく、また、バス交通を利用できる地域が人口ベースで50%以下という低い割合で、市内の移動は自家用自動車に依存している。今後は高齢化の進展により、自動車の利用できない人が増加することが予想され、新たな移動手段の確保が重要な課題となっている。

【検討内容】 平成22年11月に地域公共交通活性化協議会を設置し、高齢社会に対応し、高齢者や障がい者などの交通弱者のための市内公共交通体系を確保するために、交通空白地域へのデマンド型タクシー導入について検討を行った。また、住民アンケートや自治会長等への聞き取りを通して住民の意見・要望の反映も行った。

【検討結果】 平成23年1月から、交通空白地域の解消のためにデマンドタクシーの試験運行を開始した（地域内フィーダー系統確保維持費の対象）。試験運行開始後も、地域公共交通活性化協議会や住民アンケート等を通じて利便性向上のための検討を行い、順次、時刻表の変更（増便）・予約締切時刻の緩和・割引制度の充実・利用対象地域の拡大・通院可能エリアの拡大等を実施したことで、利用者は年々増加している。

このため、本格運行について登録者アンケート及び市民アンケートを実施し、多くの賛同を得たことから、平成26年10月より本格運行を開始している。



おでかけタクシー（資料：新居浜市）

◆スクールバスを活用した公共交通の充実（大洲市）

【現状と課題】 自動車の普及や過疎化の進行によるバス利用者の減少により、幹線系統のバス路線が、国庫補助対象外となるなど厳しい状況がみられる。また、市運行バスと、福祉バス、スクールバスとの重複路線もみられ、効率的な運行形態となっていない状況にある。加えて、小学校の統廃合に伴いスクールバスの運行が肱川地域で開始されることもあり、地域における効率的なバス運行が課題となっている。

【検討内容】 大洲市肱川・河辺地区地域公共交通活性化推進会議において、地域を走る車両（スクールバス等）の活用や、持続可能な交通手段の確保について検討を行った。

なお、検討にあたっては、乗降調査やアンケート、地区別ワークショップ等を実施し、計画づくりに利用者の意見を反映させている。

【検討結果】 平成26年2月に「大洲市肱川・河辺地域公共交通活性化推進計画」を策定し、同年4月からは登下校時に運行するスクールバスの住民利用（混乗）や、空き時間におけるスクールバスの活用（間合い利用）について実証運行を行っている。なお、スクールバスの運行時刻は、学校行事や授業等の影響で変更があることから、一般乗客の利便性を損なわないよう、月間予定を反映した運行時刻表を車内や公共施設等で配布し、周知を図っている。



スクールバスへの一般客の乗車（資料：大洲市）

○離島航路の改善に係る県内市町の代表的な取組み事例（指針 P36）

◆離島航路の改善に向けた取組み（松山市）

【現状と課題】 離島航路は、海に囲まれた離島住民の唯一の交通手段として、また生活物資の輸送手段として重要な役割を果たしているが、島の人口減少や高齢化の進行等による輸送人員の減少や近年の燃料価格の高騰等により、航路事業者の経営状況は悪化傾向にある。更には使用船舶の老朽化も進んでいることから、代替船の導入も視野に入れたうえで、航路運航に係る課題を把握し、将来の欠損拡大を回避するための取組みが必要となっている。

【検討内容】 安居島～北条航路において、航路改善協議会を設置（平成30年2月）して、航路利用者数の将来推計等の航路診断や、運航事業者の経営診断などを実施し、航路及び航路経営の将来見通しも踏まえた上で、航路事業者の骨格となるインフラの更新を円滑に進める方策を検討するとともに、利用者視点からサービス面や経営面での取組みを見直し、持続可能な事業体となりうるよう航路改善計画の検討を行った。

なお、検討に当たっては、住民代表が委員として参画するほか、住民アンケート調査を実施するなど、計画づくりに利用者の意見を反映させている。

【検討結果】 安居島～北条航路は、島民にとって唯一の交通手段であり、今後も継続した運航が求められることから、運行コスト削減や運行率の改善に配慮した代替船導入のあり方、航路事業者・行政・住民が一致協力して航路の維持・存続に向けて取り組む方向性などを盛り込んだ航路改善計画を策定した。計画に基づき、当航路においては、国の補助制度等を活用した新造船（効率化船舶）が令和元年10月から運行している。



安居島～北条航路の新造船「あいほく2」

（資料：愛媛県）

○住民主体の輸送サービス（公共交通空白地有償運送）の導入事例（指針 P37）

◆地域が主体となったデマンド交通の運行（八幡浜市 NPO 法人にこここ日土）

民間事業者バス路線の撤退を契機に、地域が主体となって、行政との協働により運行を開始した。会員制を導入し、日土町全体のおよそ半数が会員登録をしており、地区住民の会費拠出による事業運営を行っている。更に、八幡浜市スクールバスの運行も受託することにより、安定したデマンド交通の維持を実現している。事業開始以降 10 年間黒字経営を継続し、バス利用者も約 2.2 倍となっていることなどが評価され、平成 30 年度には、四国で 2 例目、NPO 法人としては全国初となる「地域公共交通優良団体国土交通大臣表彰」を受賞した。

現在は、八幡浜市内と日土町内を結ぶ路線運行（1 日 6.5 往復）と個人又はグループで町内を移動（予約制）するデマンド運行を行っている。

団体名	特定非営利活動法人 にこここ日土
運行範囲(地区名)	八幡浜市日土地区
事業の概要	地域の住民で、登録された会員を対象に運行
平成 29 年度の年間輸送実績(人/年)	19,667 人
(参考)実施事業	有償運送事業(路線運行、デマンド運行)、スクールバス委託運行事業、デイサービス事業、高齢者外出支援事業

○タクシー事業者の活用事例（指針 P37）

◆タクシー事業者におけるさまざまなサービスへの取組み

デマンド交通や観光、介護、福祉、子育て支援分野でのサービス提供などの取組みが、タクシー事業者において、県内各地で進められている。

◇デマンド交通：電話予約などによる利用者ニーズに応じた柔軟な運行を実施。

◇観光：観光コース別や時間単位等で料金を設定し、タクシー乗務員がガイドを行うなどのサービスを提供。

◇介護：介護や介助が必要な高齢者や障がい者のために、ホームヘルパーの資格を持った乗務員が乗降の介助を行うなどのサービスを提供。

◇福祉：患者や車いす利用者の輸送などのために、寝台を備え付けたり、リフトを備え車いすに座ったままで乗り降りできるなどのサービスを提供。

◇子育て支援：乳幼児を伴った外出、妊婦や子どもだけの送迎などのサービスを提供。

○ローカル線維持のための誘客促進事例（指針 P38）

◆JR 予土線利用促進に対する取組み（愛媛県・宇和島市・松野町・鬼北町）

愛媛県と高知県を結ぶ唯一の鉄道路線として重要な JR 予土線の運行存続のための利用促進を図るため、愛媛県の沿線自治体 3 市町（宇和島市・松野町・鬼北町）では、平成 22 年 11 月に「愛媛県予土線利用促進対策協議会」を設立した。

平成 25 年度からは愛媛県も同協議会に参画しており、高知県側の沿線自治体による協議会「高知県予土線利用促進対策協議会」とも連携し、JR 予土線開業 100 周年記念事業、全線開通 40 周年記念事業を実施するなど、JR 予土線の利用促進に資する事業を継続的に実施している。

◆観光列車（JR 予土線、JR 予讃線海回り線）の運行（JR 四国）

◇予土線 3 兄弟～しまんトロッコ・海洋堂ホビートレイン・鉄道ホビートレイン～

昭和 59 年 7 月に運行開始し、平成 25 年 10 月から車両をリニューアルして運行しているトロッコ列車「しまんトロッコ」を長男、平成 23 年 7 月から運行している、車体に（株）海洋堂のフィギュアをデザインしたラッピングを施し、車内にも各種フィギュアの展示スペースを設置している「海洋堂ホビートレイン」を次男、JR 予土線の開業 100 周年、全線開通 40 周年を記念して平成 26 年 3 月に運行開始した「鉄道ホビートレイン」を三男として、予土線を走る観光列車 3 本を「予土線 3 兄弟」と銘打って打ち出している。



（資料：JR 四国）

特に、初代新幹線 0 系を模した「鉄道ホビートレイン」は、その愛らしい外見とこだわりの内装・車内展示で全国的な注目を集め、沿線地域内外の乗客を予土線に呼び込む効果を発揮している。

◇JR 四国初の本格観光列車「伊予灘ものがたり」

平成 26 年 7 月、JR 四国は海回り線（愛称：愛ある伊予灘線）に、同社初の本格観光列車となる「伊予灘ものがたり」を投入した。伊予灘の夕日と愛媛の柑橘をイメージした茜色と黄金色の車体で、「レトロモダン」をコンセプトとして愛媛県産木材や砥部焼を使用した内装、地元食材を使ったこだわりの食事を提供し、観光列車を核として、ローカル線に新たな魅力を与え、沿線外からの誘客を図っている。



（資料：JR 四国）

◇夏季限定「ビールトロッコ列車」

JR 四国では、夏の風物詩として広く定着している「トロッコ車両」を使い、のどかなロケーションが楽しめる予土線の宇和島駅～江川崎駅間で「夕涼みビールトロッコ列車」を運行するとともに、伊予灘に沈む夕日と爽やかな潮風を全身で感じることでできる松山駅～伊予長浜駅間では、「夕焼けビールトロッコ列車」を運行しており、毎年多くの人から好評を得ている。

○交通事業者による利用しやすい料金体系の導入事例（指針 P41）

◆運転免許返納者への運賃割引（宇和島自動車、ジェイアール四国バス、瀬戸内運輸）

運転免許を自主的に返納した高齢者が地域公共交通を利用しやすくするための取組みとして、運転経歴証明書提示による路線バスの片道運賃 5 割引を実施している。

○県内の IC カードの導入とサービスの拡充事例（指針 P41）

◆ IC い〜カード（伊予鉄道）

平成 17 年 8 月に伊予鉄道が電車・バス・タクシーでの IC カードのサービス利用を開始した。一部の自動販売機でも利用可能となっている。



（資料：松山市）

◆ 航路とバス・鉄道の共通規格 IC カードの採用（中島汽船）

中島汽船では、地域公共交通活性化・再生連携計画により平成 21 年 10 月に IC カードシステムが導入され、旅客の約 3 割が IC カードを利用。IC カード利用で運賃を 5%割引としたこともあり、スムーズに普及が進んだ。

松山市のアンケート調査では、乗船券としての使いやすさ、鉄道・バスとの乗継利便性、事業者への安心・信頼感、料金の割安感などから約 8 割の利用者が、サービスが良くなったと評価している。

◆ JR 四国での IC カードサービスの開始（JR 四国）

平成 24 年 3 月 17 日から JR 四国の高松駅・坂出駅において、JR 西日本の IC カード乗車券「ICOCA（イコカ）」が利用できるようになった。なお、同年 2 月からは、四国内のローソンで「ICOCA」での買い物や電子マネーの入金（チャージ）が可能となっている。更に、平成 26 年 3 月からは ICOCA 導入エリアが予讃線高松～多度津間と瀬戸大橋線児島～宇多津間の全駅に拡大している。

○県内の新交通システムの導入事例（指針 P40）

◆ バスロケーションシステム（伊予鉄バス）

伊予鉄バスでは、バスの運行状況をリアルタイムに情報提供するバスロケーションシステムが導入されたことにより、バスがいつ到着するか分からないといったイライラ感の解消が図られている。



（資料：愛媛県）

○パーク＆ライド取組み事例（指針 P43）

◆パーク＆ライド

パーク＆ライドは、郊外の駅やバス停などに駐車場を整備し、そこから中心部までは鉄道・バスといった地域公共交通機関を利用してもらうことで、こうした移動を促進することで自動車交通量の削減、公共交通の利用促進を図っている。

また、高速乗合バスの利用促進のため、インターチェンジ付近等のバス停の隣接地における駐車場の整備も行われている。（松山インター、川内インター等）



パーク&バスライド（資料：伊予鉄道）

◆車deトレイン（JR 四国）

JR 四国が行っている事業で、パーク＆ライドと同様な形態であるが、事前に申込みをすることで、専用駐車場を乗車券の購入金額に応じて無料で利用することができるようになっている。

（愛媛県内は、JR 松山駅等計 14 駅で実施）



車deトレイン（資料：JR 四国）

○公共交通機関利用促進の取組み事例（指針 P43）

◆バリアフリー教室・バスの乗り方教室（四国運輸局、愛媛県バス協会）

四国運輸局と愛媛県バス協会の共催により、介助等の体験を通じて、交通バリアフリーについての理解を深めるとともに、ボランティア意識を醸成し、誰もが高齢者や障がい者等を自然にサポートできるよう、平成 13 年度から「バリアフリー教室」を開催している。

また、小学生を対象とした、バスについての理解を広げ利用促進を図ることを目的とした「バスの乗り方教室」も実施している。



「バスの乗り方教室」（資料：四国運輸局）

◆エコ交通まちづくり教室（伊予鉄バス）

小学生を対象に、平成 17 年から地球温暖化についての講義や校外での公共交通乗車体験などを通して、環境問題や公共交通の利用促進について学んでもらう出前授業「エコ交通まちづくり教室」を実施しており、松山商工会議所「わが社のCSR顕彰」で「審査員特別賞」を 2 年連続（平成 23・24 年）で受賞している。平成 17 年の開始から毎年実施しており、平成 30 年 3 月時点で、参加した児童数は 6,000 人にのぼる。

◆愛媛県における公共交通の利用促進

◇愛媛県公共交通利用推進宣言

平成 18 年 8 月、愛媛県では公共交通を地域社会に欠かすことのできない「みんなの足、県民の足」として明確に位置付け、県の公共交通利用を強力に推進していくことを宣言する「愛媛県公共交通利用推進宣言」を知事が宣言。

◇ノーマイカー通勤デー

過度な自家用車利用から公共交通を利用するライフ・スタイルへの転換を図るため、事業所等にノーマイカー通勤デーの実施を呼びかけ、通勤時におけるマイカー等利用から徒歩、自転車または公共交通機関への転換を促進。(毎月 1 回「県は第 4 水曜日、市町・企業・県民は任意に定めた 1 日」)

◇国のエコ通勤優良事業所認証制度との連携

平成 21 年に、国土交通省が「エコ通勤優良事業所認証」制度を創設したため、全国初の試みとして、ノーマイカー通勤デーの実施を通じ県内各事業所のエコ通勤の取組みを把握している本県が国との窓口となり、一括して県内各事業所の申請等の事務手続きを行っている。

◇四国まるごと公共交通利用促進キャンペーン「都市イベント in 松山」

松山市・運輸支局・バス協会・交通事業者・まちづくり団体等と連携し、一人ひとりが公共交通を利用するライフスタイルのあり方を考える契機とするために、「体験」を通し、子どもたちに公共交通の魅力を伝えるとともに、広く県民に公共交通利用を働きかけるイベントを実施している。

◇愛媛県 HP に「えひめの公共交通ナビ」を開設

県外から愛媛県へのアクセス方法や、主な観光地等の最寄りの駅・バス停などについて記載したホームページを開設した。

<https://www.pref.ehime.jp/h12300/koukoyoukoutuunavi.html>

愛媛県公共交通利用推進宣言

好きな時に好きな場所へ移動できる自由度の高いクルマは、私たちの行動範囲を広げ、豊かな社会をもたらしてきました。

しかし一方で、過度のクルマ利用は、公共交通の衰退、交通渋滞や交通事故の多発、地球環境の悪化など、さまざまな問題を引き起こしております。

また、著しい高齢化の進展により、現時点ではクルマの運転ができる人も、近い将来、公共交通に頼らざるを得ない状況となることが予測されます。

公共交通は、高齢者をはじめ、子どもや障害者など、クルマの運転が困難な方々のモビリティ（移動性）確保に「なくてはならない」存在であり、公共交通の衰退は大きな社会問題であります。

すべての人々が安全で安心できる交通社会、クルマと公共交通が共存するバランスのとれた社会づくりに向けて、県民、行政、事業者等がともに考え、連携・協働しながら地域の公共交通を維持し、発展させていかなければなりません。

愛媛県では、公共交通を、地域社会に欠かすことのできない「みんなの足、県民の足」として明確に位置づけ、公共交通利用を強力に推進していくことを、ここに宣言します。

平成 18 年 8 月 22 日

◆「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」結果（概要）

「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」

調査主体 「四国の鉄道高速化検討準備会」

（四国4県・四国経済連合会・JR四国等を構成員として、平成23年11月に設置）

調査の目的 基本計画に留まっている四国の新幹線計画の整備計画への格上げを目指して、新幹線の整備効果を明確化し、その重要性と必要性を広く共有・発信していくこと。

検討の成果 ・新幹線の整備は、大幅な時間短縮効果等を通じて四国に様々なプラスの効果をもたらす。
 ・四国の新幹線計画でもルート次第では、社会的観点からの投資効率性の指標となる費用便益比(B/C)が「1」を上回る。
 ・災害に強い鉄道網が形成され、災害時の強靱なネットワーク機能を果たす。

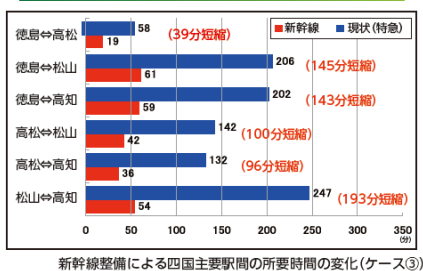
◆四国における新幹線整備の妥当性を確認

基礎調査結果の概要（平成26年4月公表）

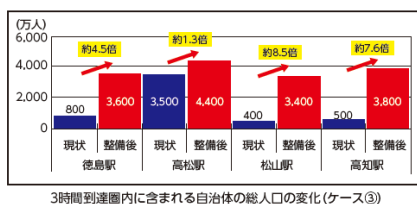
	ケース①	ケース②	ケース③ ※2
ルート概要	基本計画「四国新幹線」に基づくルート 	基本計画「四国横断新幹線」に基づくルート 	四国新幹線の一部(徳島市～松山市付近)と四国横断新幹線を組み合わせたルート(四国の新幹線計画の先行路線として位置づけ)
整備総延長	477km	143km	302km
概算事業費 ※1	4.02兆円 建設費:3.99兆円 車両費:0.03兆円	0.73兆円 建設費:0.71兆円 車両費:0.02兆円	1.57兆円 建設費:1.53兆円 車両費:0.04兆円
新大阪駅までの所要時間 ※()は短縮時間 ※◎は乗換時間含む	徳島駅 : 40分 (▲133分) 高松駅 : 61分 (▲43分) 松山駅 : 98分 (▲112分) 高知駅 : 199分 (変化なし)◎	徳島駅 : 148分 (▲25分)◎ 高松駅 : 88分 (▲16分)◎ 松山駅 : 193分 (▲17分)◎ 高知駅 : 92分 (▲103分)	徳島駅 : 95分 (▲78分) 高松駅 : 75分 (▲29分) 松山駅 : 98分 (▲112分) 高知駅 : 91分 (▲104分)
平均輸送密度	16,200人/日	6,100人/日	9,000人/日
経済波及効果 (4県全体)	162億円/年	87億円/年	169億円/年
B/C	0.31	0.59	1.03
ルートの特徴	<ul style="list-style-type: none"> ●海峡部分は海底トンネルを想定 ●平均輸送密度が最大 ●山陽新幹線の代替経路の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ●山陽新幹線への乗り入れを想定 ●南海トラフ地震等の避難、災害復旧に必要なネットワークの確保 	<ul style="list-style-type: none"> ●山陽新幹線への乗り入れを想定 ●4県県庁所在地を新幹線で結節 ●投資効率性がある(B/C>1.0) ●経済波及効果が最大 ●将来的な海峡部分の整備により、山陽新幹線の代替経路を確保

《その他の整備効果の例》

四国内移動時間の大幅短縮



交流圏や交流人口の拡大



- ◎ 四国の経済発展、観光振興に貢献
- ◎ 四国の災害に対する耐力の向上の貢献
- ◎ 四国の鉄道網の維持に貢献

◆公共交通を取り巻く国の動向

○交通政策基本法の制定

人口急減や少子化をはじめとする課題に対し、交通の分野で政府を挙げて取り組むため、交通に関する施策の基本理念を定め、国や地方公共団体、民間事業者、国民等の関係者の責務や役割を明らかにし、国が今後、長期的な観点から取り組むべき交通政策について、具体的な施策の方向性を明示している。また、国会に対する交通政策基本計画の報告を義務付けている。(平成25年12月4日公布・施行)

交通政策基本法の概要

国土交通省



【参考】

○まち・ひと・しごと創生法

人口減少の克服、地方創生に向けた一体的な推進を図ることとし、「まち・ひと・しごと創生法」が平成26年11月28日に公布された。国は、令和元年12月20日に、平成26年末に策定した「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」の改訂と、第2期「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を閣議決定した。

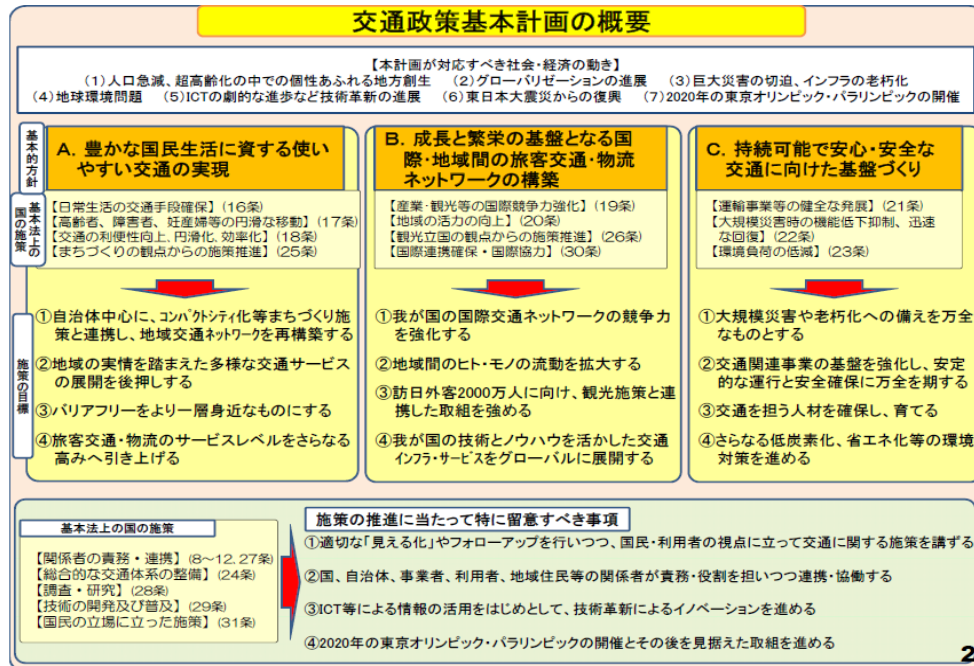
○地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律(第4次一括法)

国から地方公共団体への事務・権限の移譲。

交通関連：「自家用有償旅客運送の登録・監査等」(手挙げ方式：希望市町(都道府県))、「自動車運転代行業の認定等に係る同意・監督」、「自動車道事業に係る供用約款の認可等」(都道府県)](平成26年6月4日公布、平成27年4月1日施行)

○交通政策基本計画の策定

交通政策基本法が提示する交通政策の長期的な方向性を踏まえ、国が今後講ずべき交通に関する施策について定めており、その構成は、交通に関する施策の「基本の方針」、「目標」、「施策」の三層構造となっており、施策の推進に当たっての「留意すべき事項」についても整理している。(平成27年2月13日閣議決定)

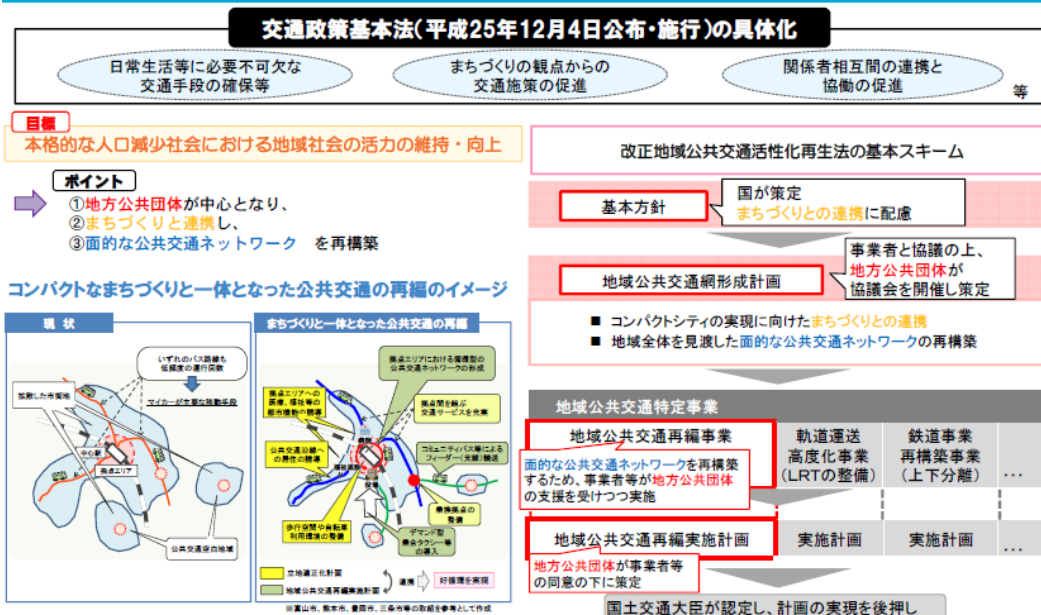


○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正

交通政策基本法の基本理念に則り、平成19年に制定された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」については、地方公共団体が中心となり、まちづくり等と連携した面的な公共交通ネットワークを再構築するものであり、この取組みを国が支援する枠組みに改正された。(平成26年5月21日公布、同年11月20日施行)

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立)の概要

国土交通省



◆愛媛県地域交通活性化推進会議（平成22年6月10日設置）

1 委員名簿（令和2年2月現在）

[委員21名] ◎会長 ○副会長

区 分	人数	役 職 等	氏 名
学識経験者	2	愛媛大学社会共創学部 教授	◎松村 暢彦
		松山大学法学部 准教授	甲斐 朋香
交通事業者 団 体	3	（一社）愛媛県バス協会 専務理事	稲荷 和重
		（一社）愛媛県ハイヤー・タクシー協会 専務理事	田所 秀志
		愛媛県旅客船協会 会長	清水 一郎
鉄 道 会 社	2	四国旅客鉄道(株) 愛媛企画部長	窪 仁志
		伊予鉄道(株) 代表取締役専務取締役	中尾 均
地域づくり 団 体	2	愛媛県商工会議所女性会連合会 理事	佐川 東輝枝
		(株)まちづくり松山 代表取締役	日野 二郎
労働者団体	2	愛媛県私鉄労働組合連合会 事務局長	宮崎 司
		全日本海員組合愛媛支部 支部長	佐藤 宗昭
公 共 交 通 利 用 者	5	愛媛県社会福祉事業団 常務理事	神野 健一郎
		愛媛県社会福祉協議会 常務理事	杉野 洋介
		公募委員	近藤 律子
		公募委員	横手 裕子
		公募委員	秋山 隆重
関 係 行 政 機 関	5	四国運輸局愛媛運輸支局長	藤井 一磨
		新居浜市長（県市長会会長）	石川 勝行
		八幡浜市長	大城 一郎
		内子町長（県町村会会長）	稲本 隆壽
		愛媛県企画振興部地域振興局長	○山本 泰士

2 検討経過

【指針策定関係】

年月日	主な内容
平成 22 年 7 月 5 日	22 年度第 1 回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○本県の地域公共交通の現状について
平成 22 年 9 月	愛媛県の地域公共交通に関するアンケート調査 (県民、事業者、市町、労働組合)
平成 22 年 9～10 月	愛媛県の地域公共交通に関するヒアリング調査 (事業者、市町)
平成 22 年 11 月 19 日	22 年度第 2 回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○本県地域交通の現状及び課題について、○本県地域交通の向かうべき方向性について
平成 23 年 3 月 25 日	22 年度第 3 回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○本県地域交通の向かうべき方向性について、○各主体の役割などについて
平成 23 年 6 月 13 日 ※各部会 個別に開催	23 年度第 1 回愛媛県地域交通活性化推進会議バス・航路・鉄道の各部会 ○生活交通ネットワーク計画(バス・航路・鉄道)の検討
平成 23 年 6 月 15 日	23 年度第 1 回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○生活交通ネットワーク計画(バス・航路・鉄道)の策定
平成 23 年 8 月 10 日	23 年度第 2 回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○指針策定に向けた検討(指針の方向性、課題の抽出)
平成 23 年 10 月	国の補助制度改正に伴う県補助制度に係る市町アンケート調査
平成 23 年 11 月 28・29 日 ※各部会 個別に開催	23 年度第 2 回愛媛県地域交通活性化推進会議航路・鉄道・バスの各部会 ○航路運行・鉄道ネットワーク・バス運行の活性化方策の検討
平成 24 年 3 月 16 日	23 年度第 3 回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○愛媛県地域公共交通活性化指針(案)について

【第 1 次改正関係】

平成 27 年 1 月 8 日	26 年度第 1 回愛媛県地域交通活性化推進会議・部会(合同開催) ○国の動向(交通政策基本法策定)等を踏まえた対応(指針見直し)について
平成 27 年 2 月	最近の状況を踏まえた、地域公共交通に関するアンケートの実施 (市町、交通事業者等)
平成 27 年 3 月 16 日	26 年度第 2 回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○愛媛県地域公共交通活性化指針の見直し(案)について
平成 27 年 5 月 29 日 ～平成 27 年 6 月 27 日	パブリック・コメントの実施
平成 27 年 7 月	27 年度第 1 回愛媛県地域交通活性化推進会議(書面開催) ○愛媛県地域公共交通活性化指針の改正案について

【第2次改正関係】

令和元年5月	地域公共交通に関するアンケートの実施（市町、交通事業者等）
令和元年8月28日	元年度第1回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○愛媛県地域公共交通活性化指針の改正について
令和元年8月	愛媛県地域交通活性化推進会議委員への 愛媛県地域公共交通活性化指針の改正素案への意見照会
令和元年10月16日	元年度第2回愛媛県地域交通活性化推進会議（書面開催） ○愛媛県地域公共交通活性化指針の改正案について
令和元年12月9日 ～令和2年1月8日	パブリック・コメントの実施
令和2年2月21日	元年度第3回愛媛県地域交通活性化推進会議 ○愛媛県地域公共交通活性化指針の改正について

◆市町における協議会・各種計画の設置・策定

(R元.12末現在)

市町名	地域公共交通会議	公共交通空白地有償運送運営協議会	福祉有償運送運営協議会	地域公共交通活性化・再生法定協議会	航路改善協議会	地域公共交通網形成計画の策定
松山市	○	○	○	○	○	○
今治市			○	○	○	
宇和島市	○			○	○	○
八幡浜市	○	○	○	○※1		
新居浜市	○		○	○		○
西条市				○		○
大洲市	○	○	○	○		○
伊予市	○		○			
四国中央市	○		○	○		※2
西予市	○			○		○
東温市	○		○	○		○
上島町	○	○	○			
久万高原町	○	○	○			
松前町	○					
砥部町	○					
内子町	○					※2
伊方町	○					
松野町	○					
鬼北町	○			○※1		○
愛南町	○		○	○		○
計	18	5	11	12	3	11

※「○」は、設置済みまたは策定済み(独自も含む)

※1: 地域公共交通会議が、地域公共交通活性化・再生法における法定協議会を兼ねている

※2: 地域公共交通活性化・再生法(改正前)上の「地域公共交通総合連携計画」を策定済み。

・地域公共交通会議

バスの運行方法(路線、運賃、運行形態)などについて、地域で合意形成を図るもので、道路運送法に基づき市町が設置する協議会(コミュニティバス・デマンド交通等の運行について協議)

・公共交通空白地有償運送運営協議会、福祉有償運送運営協議会

NPO法人等による自家用車での旅客運送について、地域で合意形成を図るもので、道路運送法に基づき市町が設置する協議会

・地域公共交通活性化・再生法 法定協議会

地域公共交通(鉄道、バス、旅客船等)の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための「地域公共交通網形成計画」を策定するにあたり、地域で合意形成を図るもので、地域公共交通活性化・再生法に基づき市町が設置する協議会(地域内フィーダー系統(国補)を受ける際に必要)

・航路改善協議会

離島航路(生活航路)の運営の問題点の把握や改善方法などを検討し、地域で合意形成を図るもので、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に基づき設置する協議会

