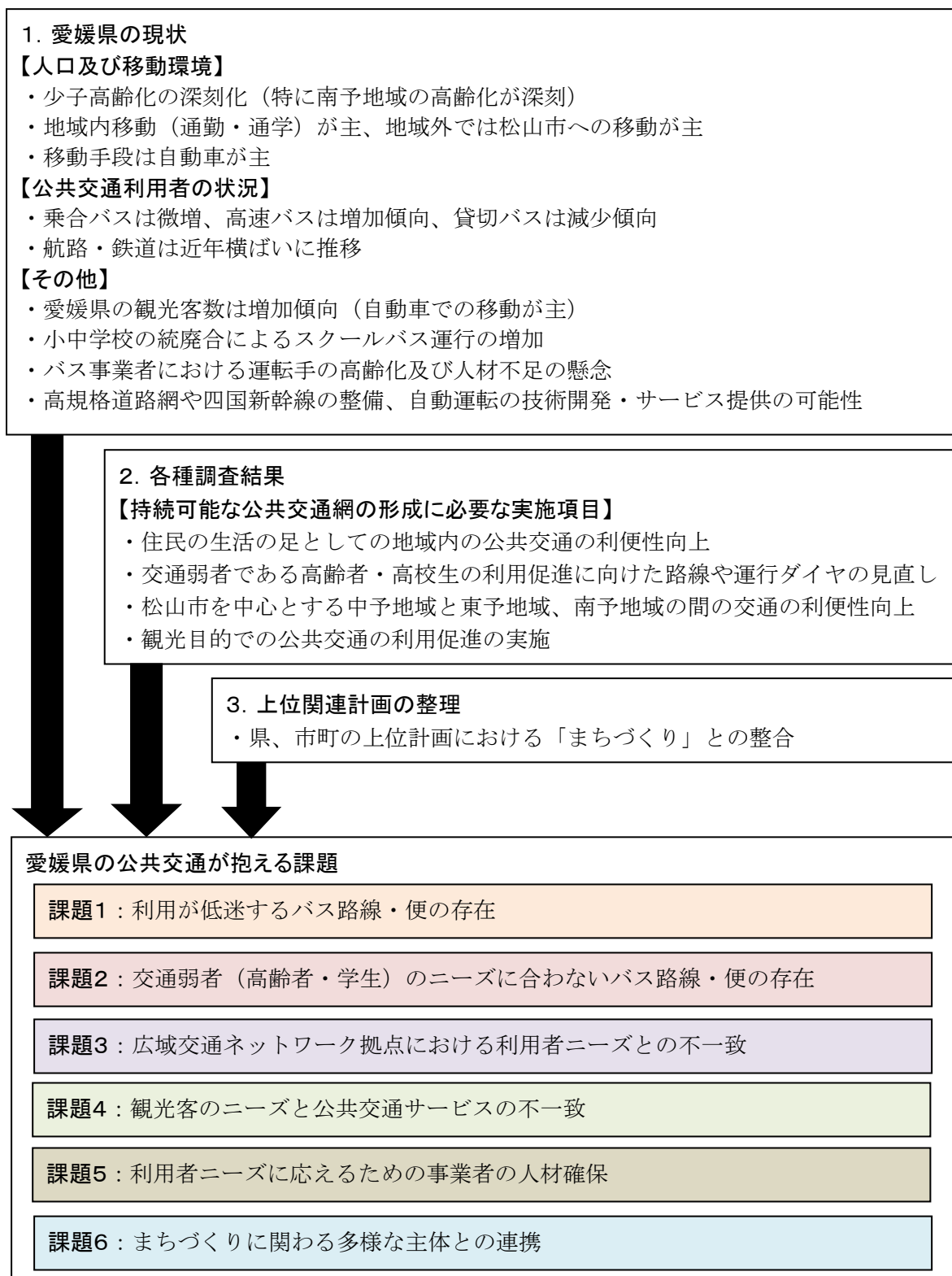


#### 4. 愛媛県の公共交通が抱える課題

前章までに整理してきた愛媛県の現状分析を踏まえ、愛媛県の公共交通（幹線バス路線）が抱える課題として、以下の6つが挙げられる。



#### 4.1 利用が低迷するバス路線・便の存在

##### (1) 乗車人数の偏り

バス路線（特に市町を挟む長大路線）において、乗車人数が多い区間と少ない区間が存在し、運行の効率化を図る必要がある。

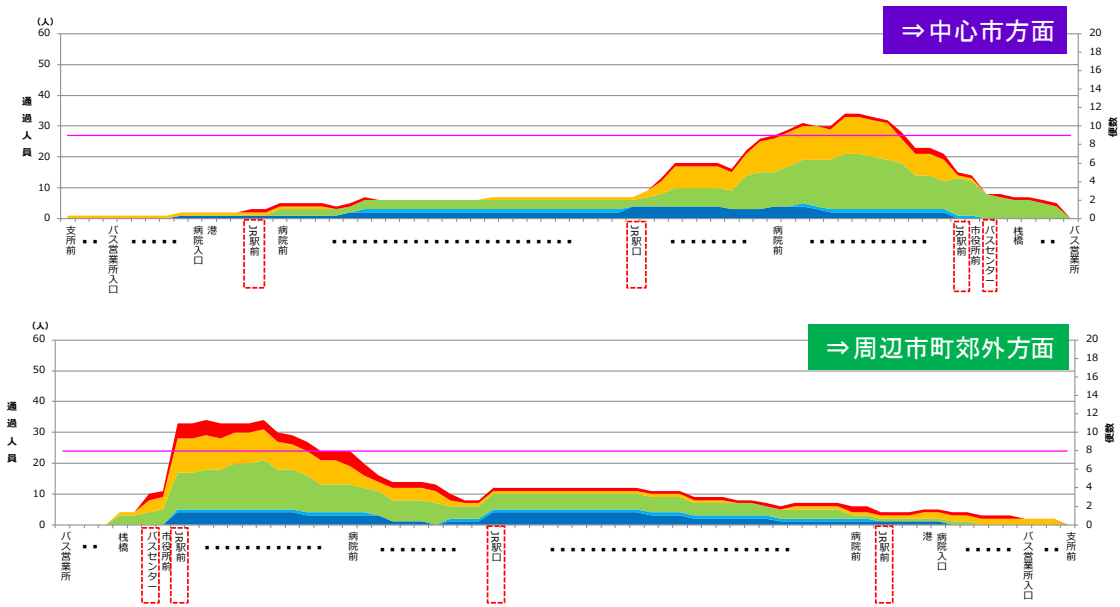


図 4-1 区間によって乗車人数に偏りがある路線の例

##### (2) 平日・休日の偏り

バス路線によっては、通勤・通学等で平日は利用されているが、休日はほとんど利用されていないものが存在し、休日運休等の運行水準の見直しにより、運行の効率化を図る必要がある。

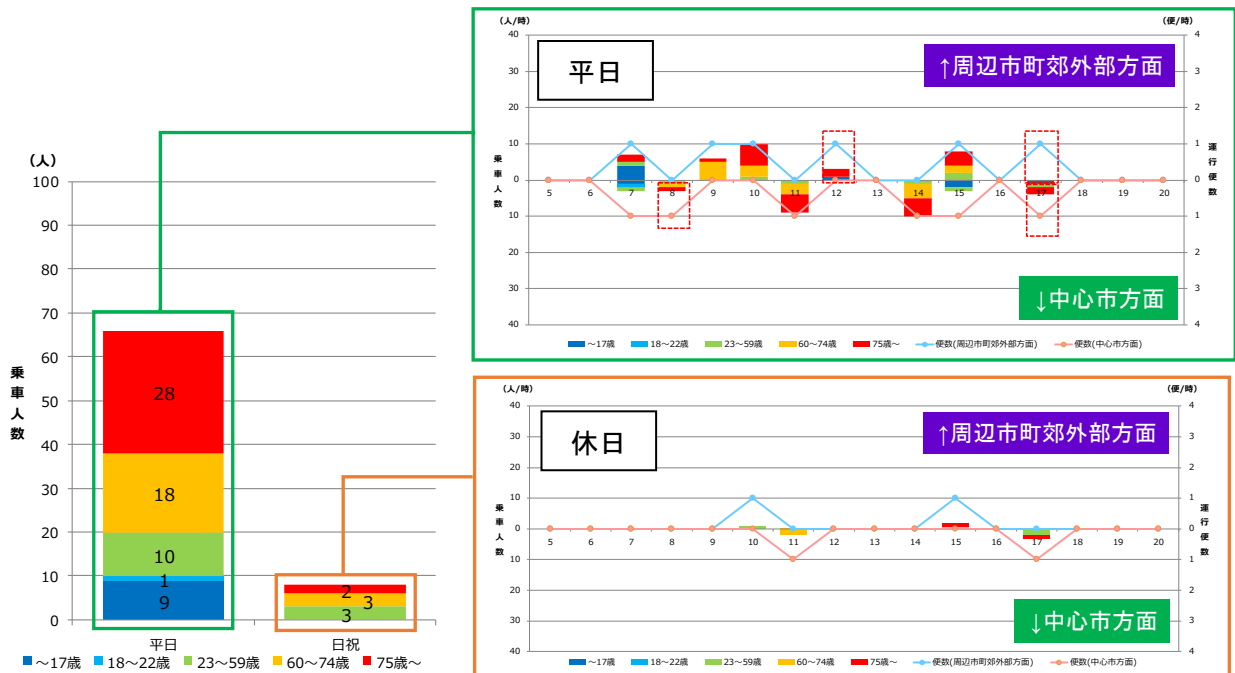


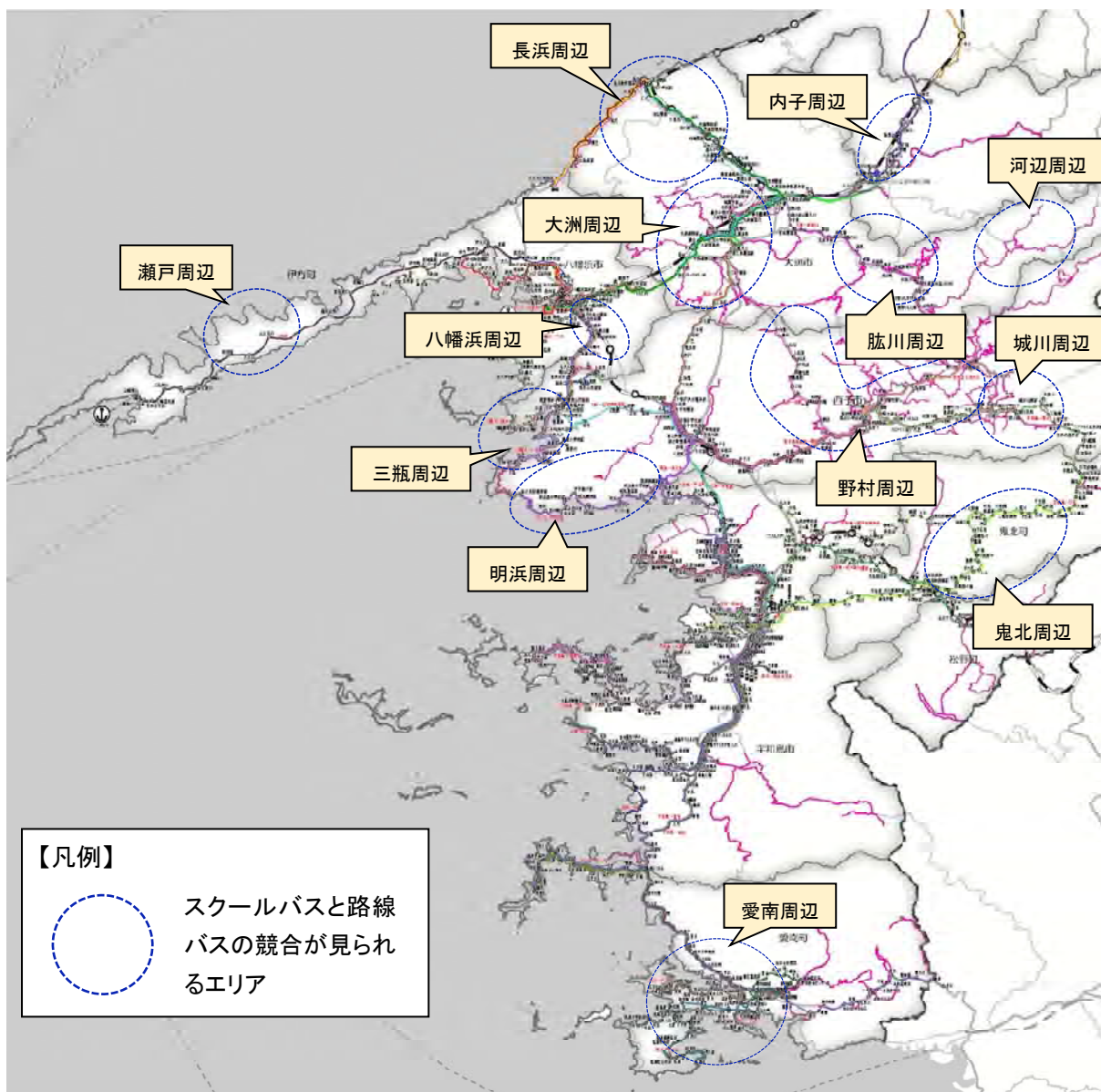
図 4-2 平日・休日で乗車人数に偏りがある路線の例



#### (4) 重複する移動サービスの存在

小中学校の統廃合が行われた地域では、遠方からの通学者のためのスクールバスが運行されている。

スクールバスの運行が多い南予地域では、路線バスと競合しているケースも多くみられ、サービスの競合による運行効率の低下を招いている可能性がある。



#### 4.2 交通弱者（高齢者・学生）のニーズに合わないバス路線・便の存在

各種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」との意見が多く、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。

特に南予地域においては、他の地域に比べ、家族の送迎に頼った高齢者の移動が多く、ニーズにあった運行水準の見直しを行うことで、公共交通への利用転換が図れる可能性がある。

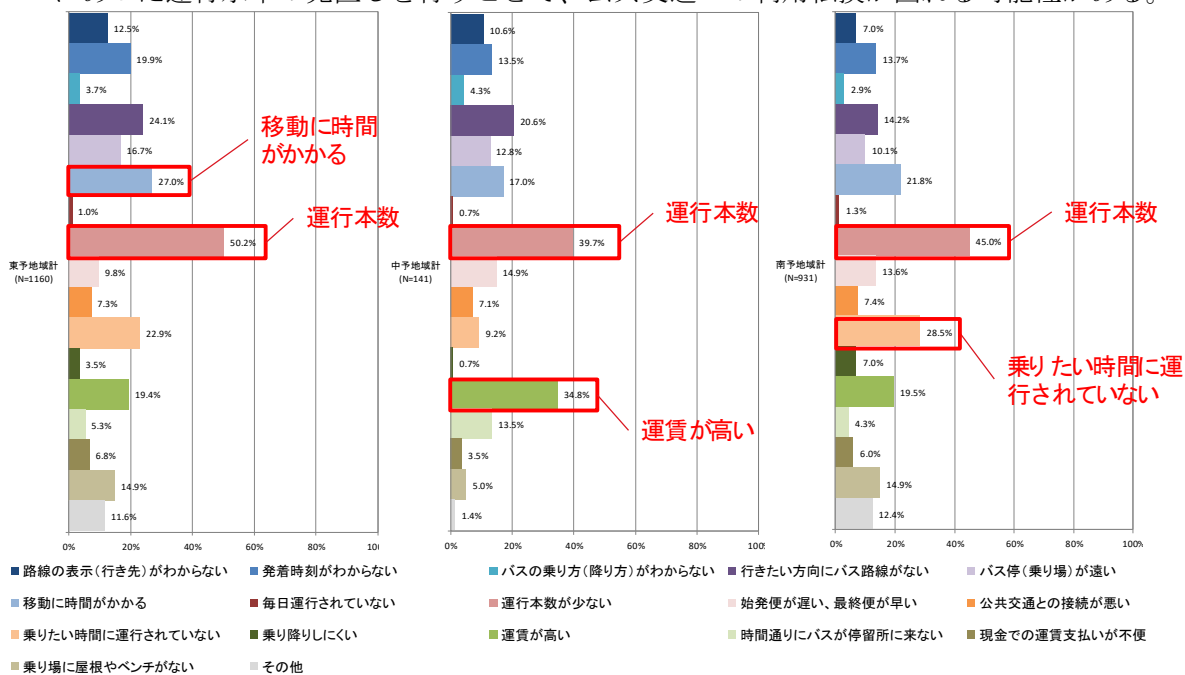


図 4-4 公共交通に対する不満な点（地域住民アンケート）【再掲】

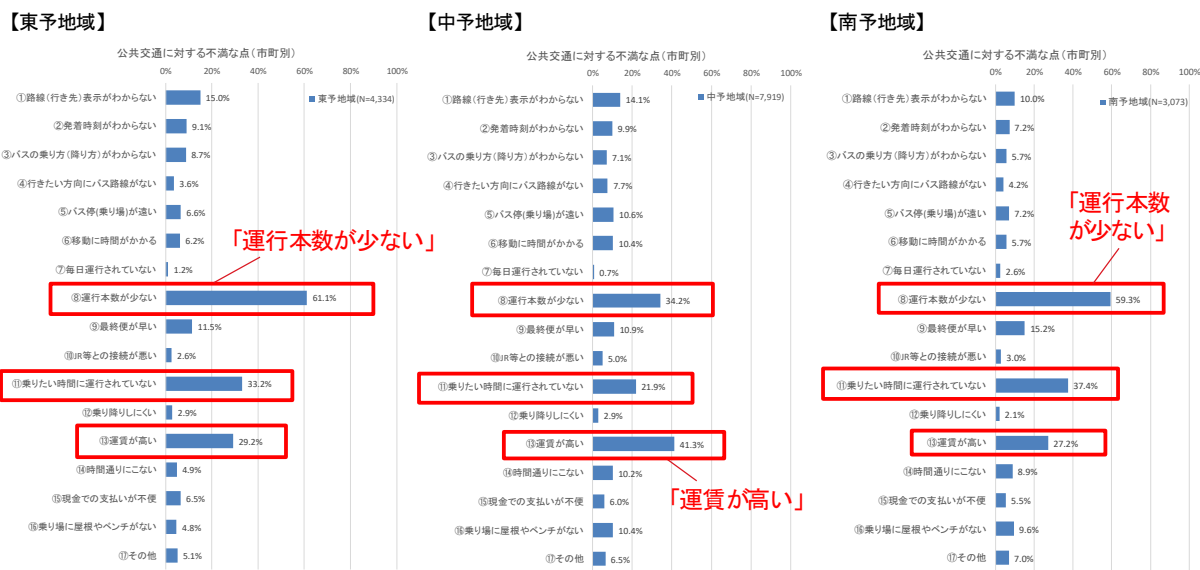


図 4-5 公共交通に対する不満な点（高校生アンケート）【再掲】

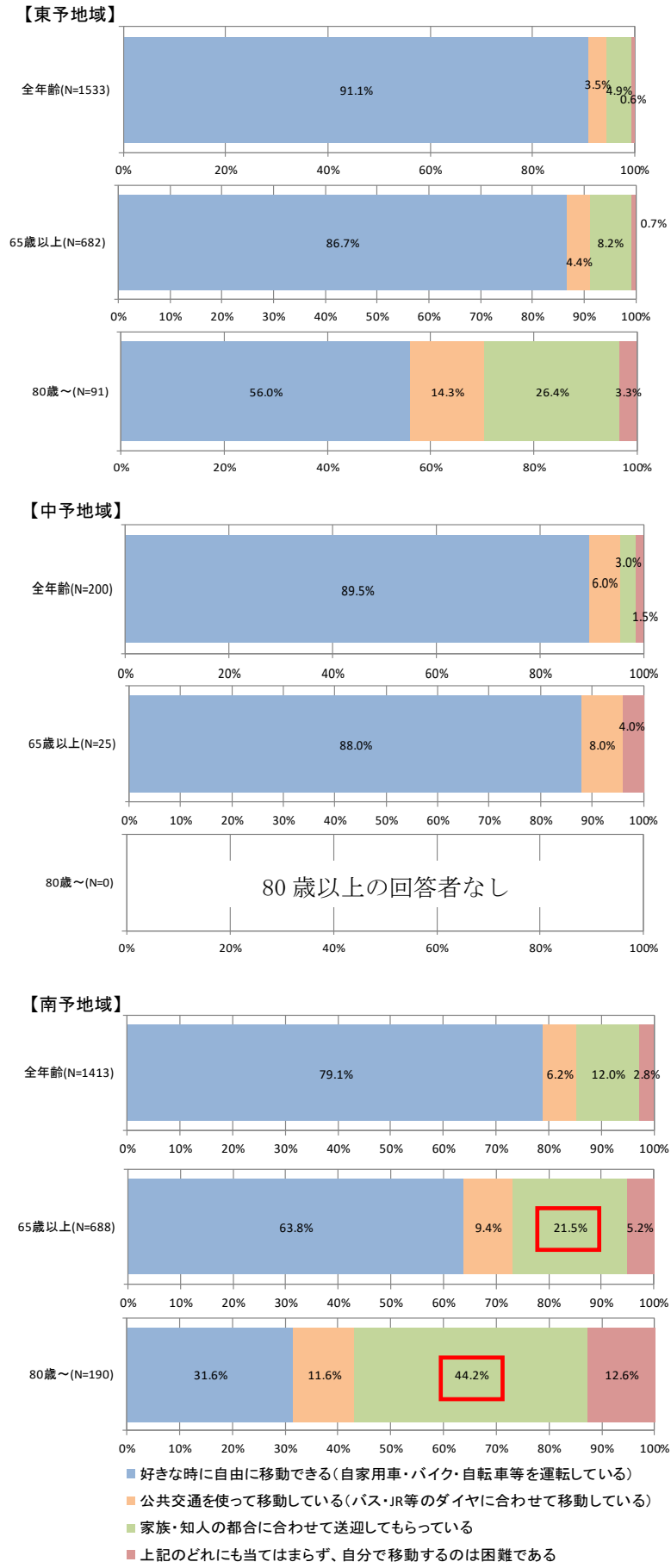


図 4-6 移動・交通手段選択の自由度 (地域住民アンケート) 【一部再掲】

### 4.3 広域交通ネットワーク拠点における利用者ニーズとの不一致

#### (1) 広域交通（鉄道、空港、フェリー）との乗り継ぎ

広域交通ネットワークの拠点である JR 主要駅、バスセンター、松山空港、広域フェリーターミナルにおいては、バス等の公共交通の利用がみられる一方、「運行本数が少ない」、「始発便が遅い、最終便が早い」等の意見もあり、鉄道、空港、フェリーの発着時間に合わせた運行ダイヤを設定する必要がある。

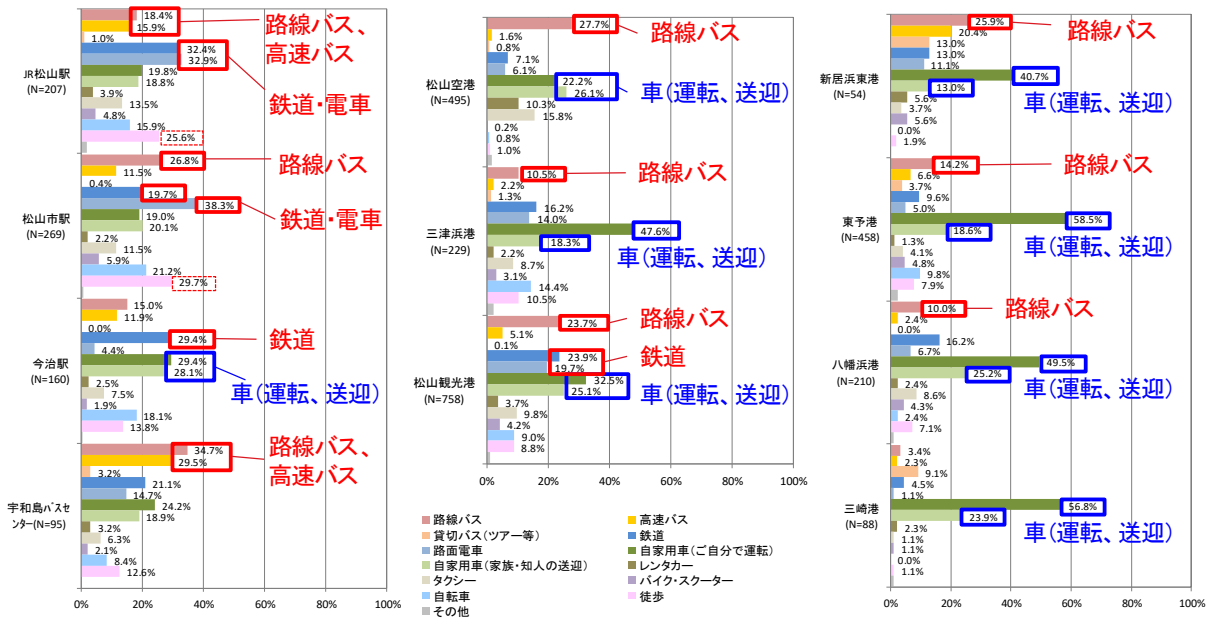


図 4-7 各主要拠点からの愛媛県内での移動手段（交通モード乗継実態調査）【再掲】

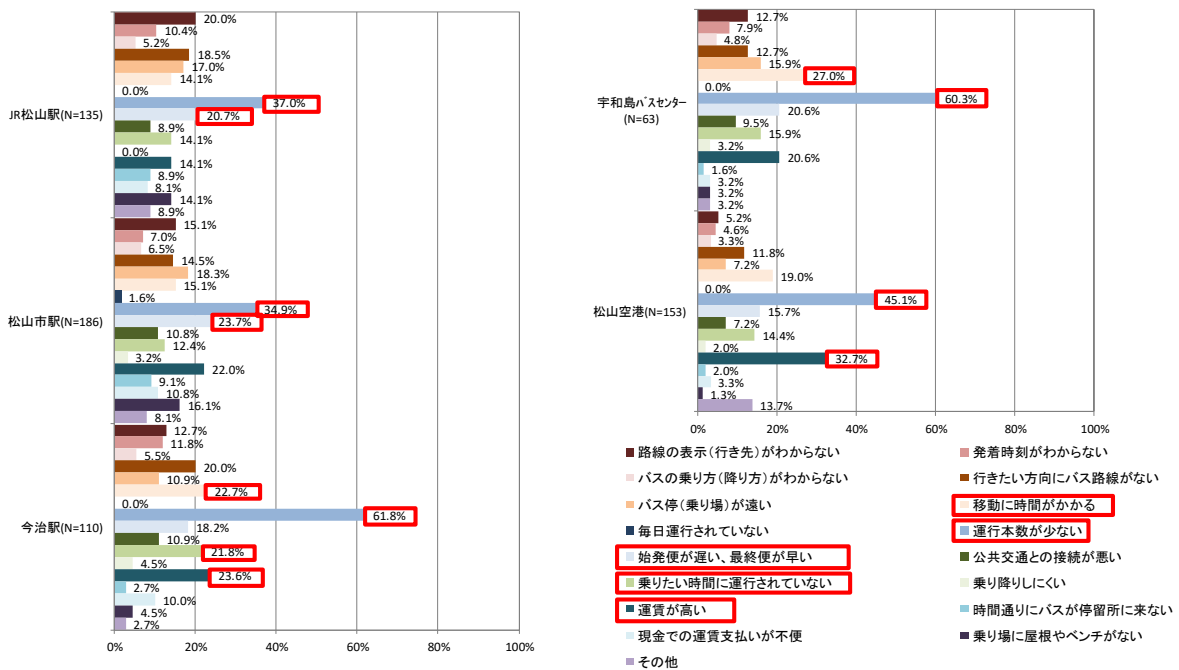


図 4-8 愛媛県の公共交通に対する不満点（交通モード乗継実態調査）【再掲】



## (2) 主要拠点における乗り場環境

広域交通ネットワークの主要拠点では、二次交通であるバス路線との乗り継ぎにおいて、乗り場が離れていたり、事業者別に乗り場が設定されているなど、利用者にとってわかりづらい配置となっている事例もあり、乗り場環境の改善が必要である。

特に、東予、中予、南予の3地域を結ぶ主要拠点である JR 松山駅や松山市駅においては、JR 松山駅の駅前広場計画等に見られるように事業者を超えた共通のバス停配置等が必要である。



図 4-9 主要拠点における現地状況例（左：JR 松山駅、右：八幡浜港）

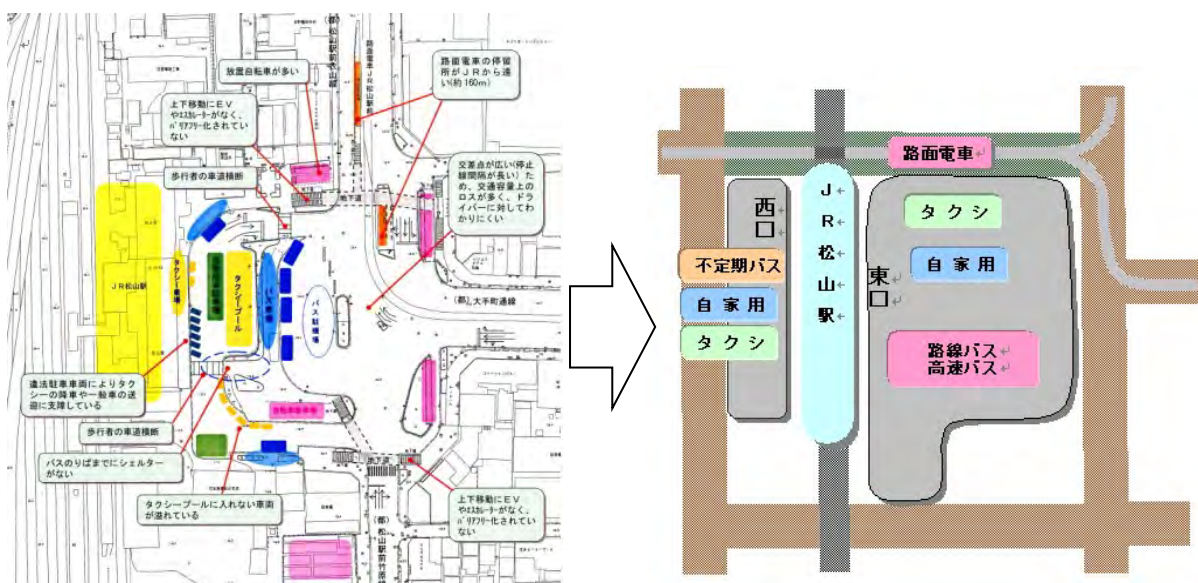


図 4-10 JR 松山駅 駅前広場計画（素案）

引用：松山市ホームページ



#### 4.4 観光客のニーズと公共交通サービスの不一致

##### (1) 観光客のニーズにあわせた公共交通サービスの提供

愛媛県では、東予地域、中予地域、南予地域のそれぞれにおいて観光客数が増加傾向にある。特に、瀬戸内しまなみ海道を中心にサイクリストが増加しており、海外からのインバウンド客も増加している。

また、愛媛県では「愛媛県マルゴト自転車道」など自転車新文化をテーマにサイクリング振興に取り組んでおり、こうした観光客のニーズにあわせた公共交通サービス（主要なバス路線情報の多言語化、サイクルトレイン／サイクルバス等の運行等）を提供していく必要がある。



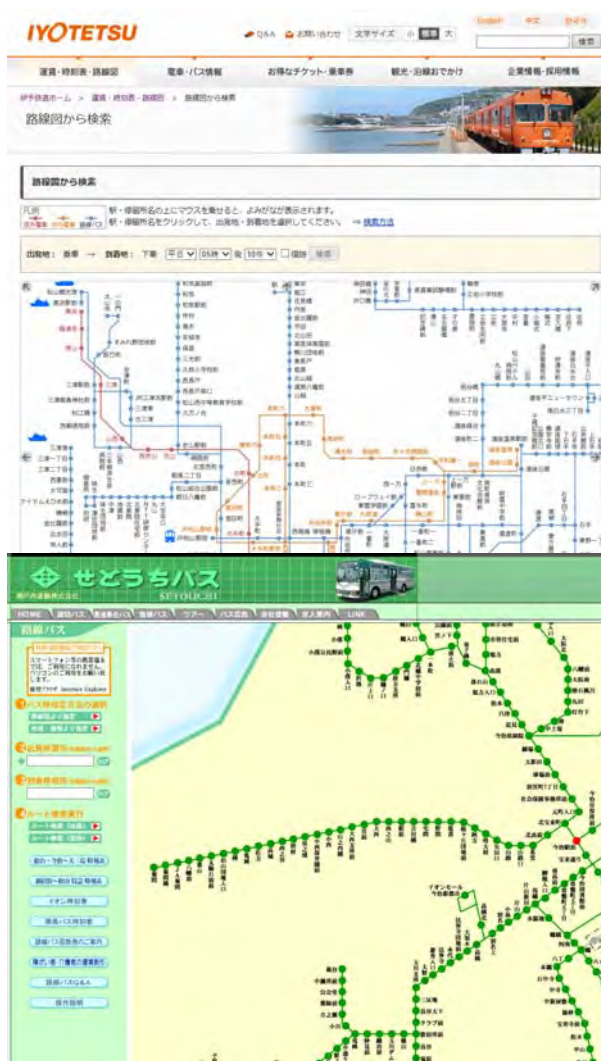
図 4-11 愛媛県マルゴト自転車道（左）、サイクリストによる観光（右）



図 4-12 自転車を持ち込める高速バスの例（しまなみサイクルエクスプレス）

## (2) 情報提供の不足

路線図や時刻表については、交通事業者が個別に提供しているが、インバウンドの増加や観光ルートの特域化を踏まえ、県全体でのバス路線図等の情報提供について検討する必要がある。



事業者別に路線図の情報発信を行っているが、県全体の路線図はない。



図 4-13 既存の路線図



#### 4.5 利用者ニーズに応えるための事業者の人材不足

近年、バス路線の運転手不足が全国的な課題となっている。

バス運転手の不足により、利用者ニーズに沿った公共交通サービスを提供することが難しくなり、更にバス路線の利用低下を招くという悪循環に陥る可能性があり、運転手(人材)の確保に向け、業界や仕事に対するイメージアップ等の人材確保対策を実施する必要がある。

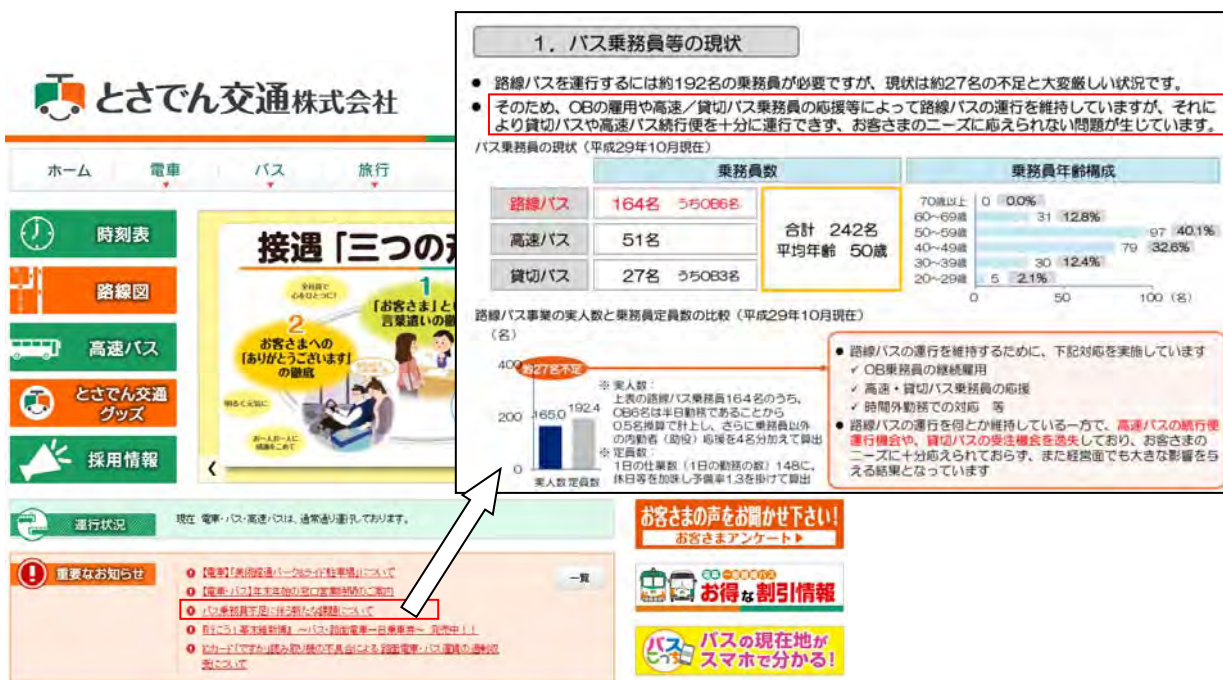


図 4-14 バス運転手の不足に関する交通事業者のプレスリリース（とさでん交通 HP）

大型車両を使って働く人を特集した啓発本の発行によるイメージアップを実施



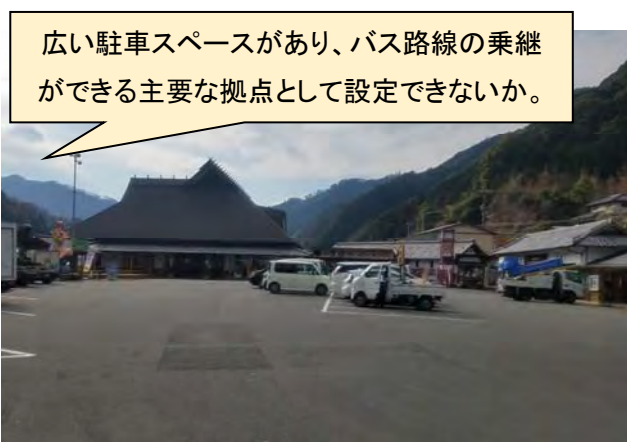
図 4-15 大型車両を動かす仕事に関する啓発本（愛媛県作成）

#### 4.6 まちづくりに関わる多様な主体との連携

バス路線の再編を行うに当たっては、「コンパクト+ネットワーク」の考え方にもとづき、市町の「まちづくり」と連携した対応を検討する必要がある。

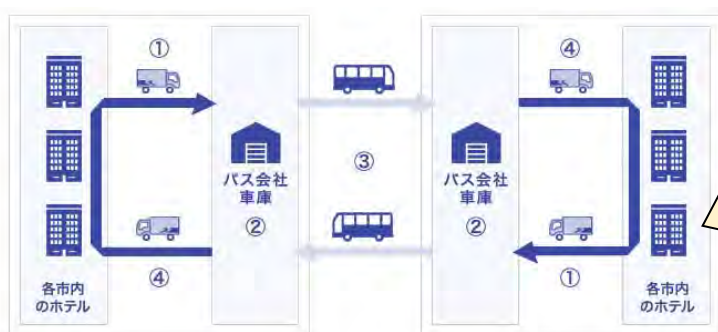
例えば、地域内ネットワークの改善に向けて交通結節点を検討する際には、駅やバスセンター以外で地域の中心となっている民間施設や支所等の公共施設、道の駅等への路線バスの乗り入れを検討することが考えられる。

また、交通事業者と宅配事業者が連携した貨客混載事業を検討するなど、公共交通と多様な主体との連携が必要である。



広い駐車スペースがあり、バス路線の乗継ができる主要な拠点として設定できないか。

道の駅（左：道の駅みま、右：道の駅日吉夢産地）



愛媛県内を自転車で巡る観光客を対象とした手ぶら観光サービス「バスパ」を佐川急便と伊予鉄株式会社、宇和島自動車株式会社、瀬戸内運輸株式会社の路線バス3社が共同で実施

1. 観光客がチェックアウト時に提携ホテルで預けた荷物を、佐川急便のドライバーが集荷。バス会社の車庫で集荷した荷物を預ける
2. バス会社の車庫で、各都市間の路線バスの荷室に手荷物を積み込む
3. 路線バスが各都市間を輸送
4. バス会社の車庫で、送られてきた荷物を佐川急便のドライバーがお預かりし、各市内の提携ホテルに届ける

図 4-16 愛媛県で初めての貨客混載型事業「バスパ」（佐川急便ホームページ）