

1.2 公共交通の状況

1.2.1 公共交通ネットワークの状況

(1) 公共交通ネットワーク

1) 東予

東予の公共交通ネットワークをみると、鉄道では、JR予讃線が東西に通っている。路線バスは、今治市、西条市のほぼ全域のほか、新居浜市、四国中央市の市街地で主に東西方向のネットワークを形成している。コミュニティバスは、上島町内や新居浜市の山間部で運行されている。航路については、今治市から市内の離島や上島町へ、上島町内の各島間のほか、両市町から広島県への航路がある。また、新居浜市、西条市からは大阪・兵庫方面への広域航路がある。

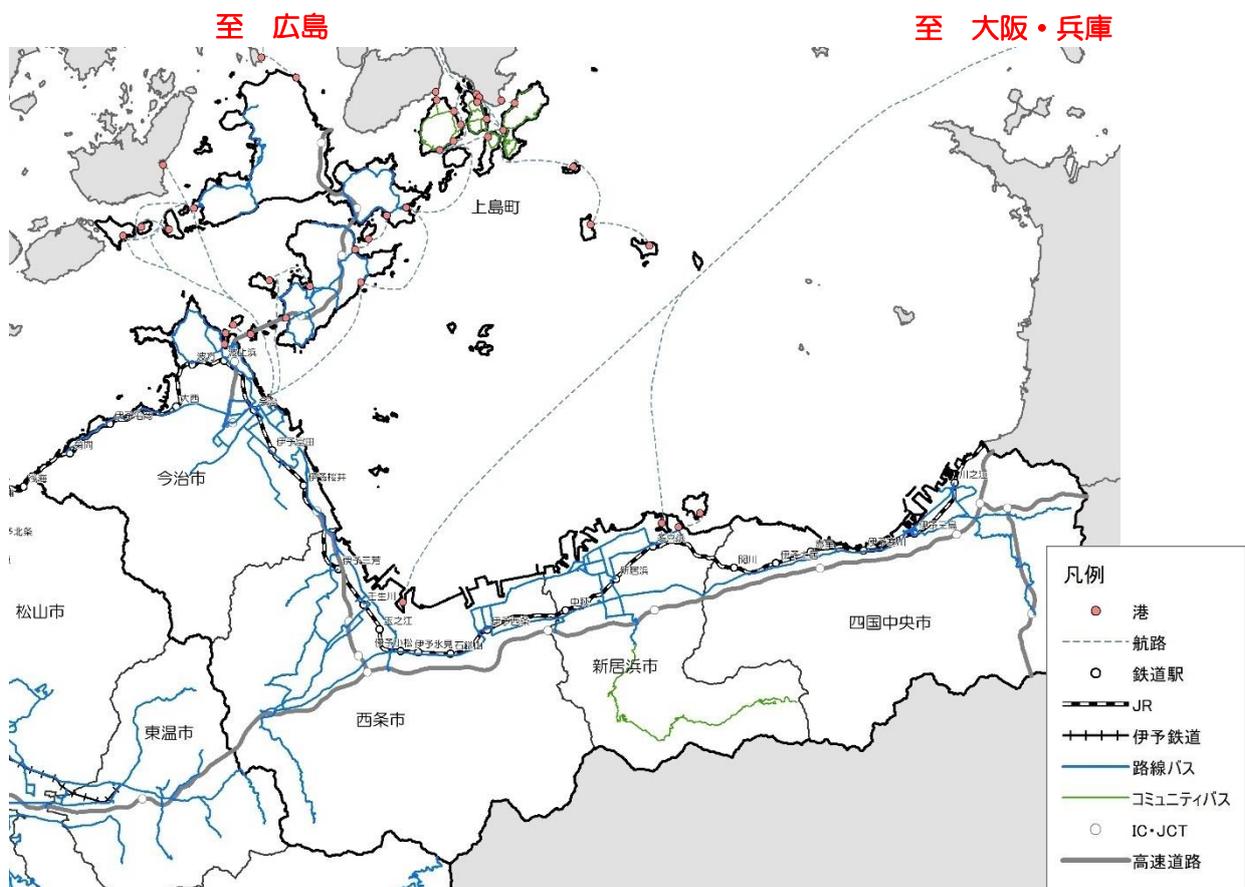


図 1-62 公共交通ネットワークの状況(東予)

3) 南予

南予の公共交通ネットワークをみると、鉄道では、宇和島市から松山方面へJR予讃線、高知方面へJR予土線が通っている。路線バスは、各市町間を連絡するように通っている。コミュニティバスは、八幡浜市及び伊方町以外の市町で運行されているが、松野町や鉄道のない西予市東部等で運行路線が多い状況にある。航路については、大洲市、八幡浜市、宇和島市、愛南町内の離島航路のほか、八幡浜市及び伊方町から大分方面への広域航路がある。

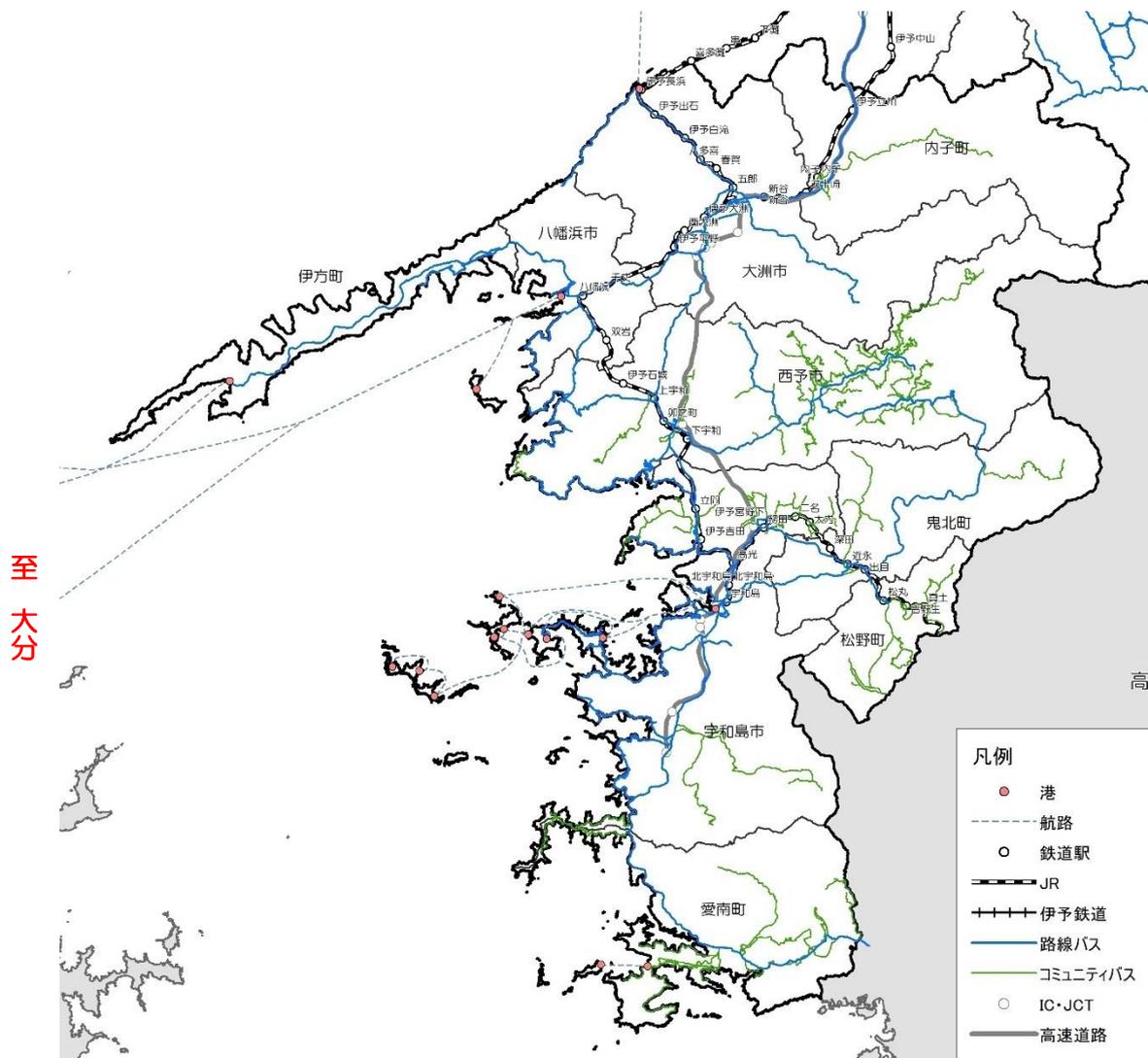


図 1-64 公共交通ネットワークの状況(南予)

(2) 拠点施設等の立地状況

1) 東予

(i) 拠点施設の立地状況

拠点施設の立地状況をみると、多くの施設が幹線バス路線の500m圏域に位置しており、アクセスは比較的良い状況にある。一方で、幹線バス路線を利用できない住民は、身近な生活圏での拠点施設へのアクセスが困難であることが想定され、身近な拠点施設の適正な配置や拠点施設への移手段の確保が必要な状況にある。

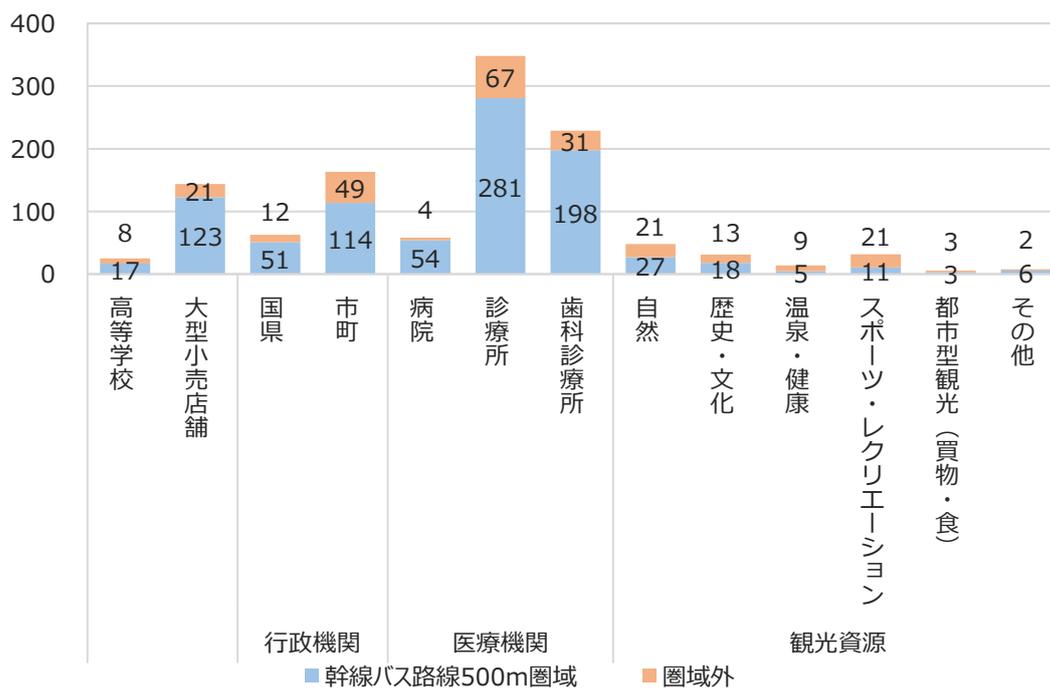


図 1-65 拠点施設の立地状況(東予)

(ii) 行政機関(国・県)の立地状況

行政機関(国・県)の立地状況をみると、今治市、新居浜市、西条市、四国中央市の鉄道沿線に多く立地している。

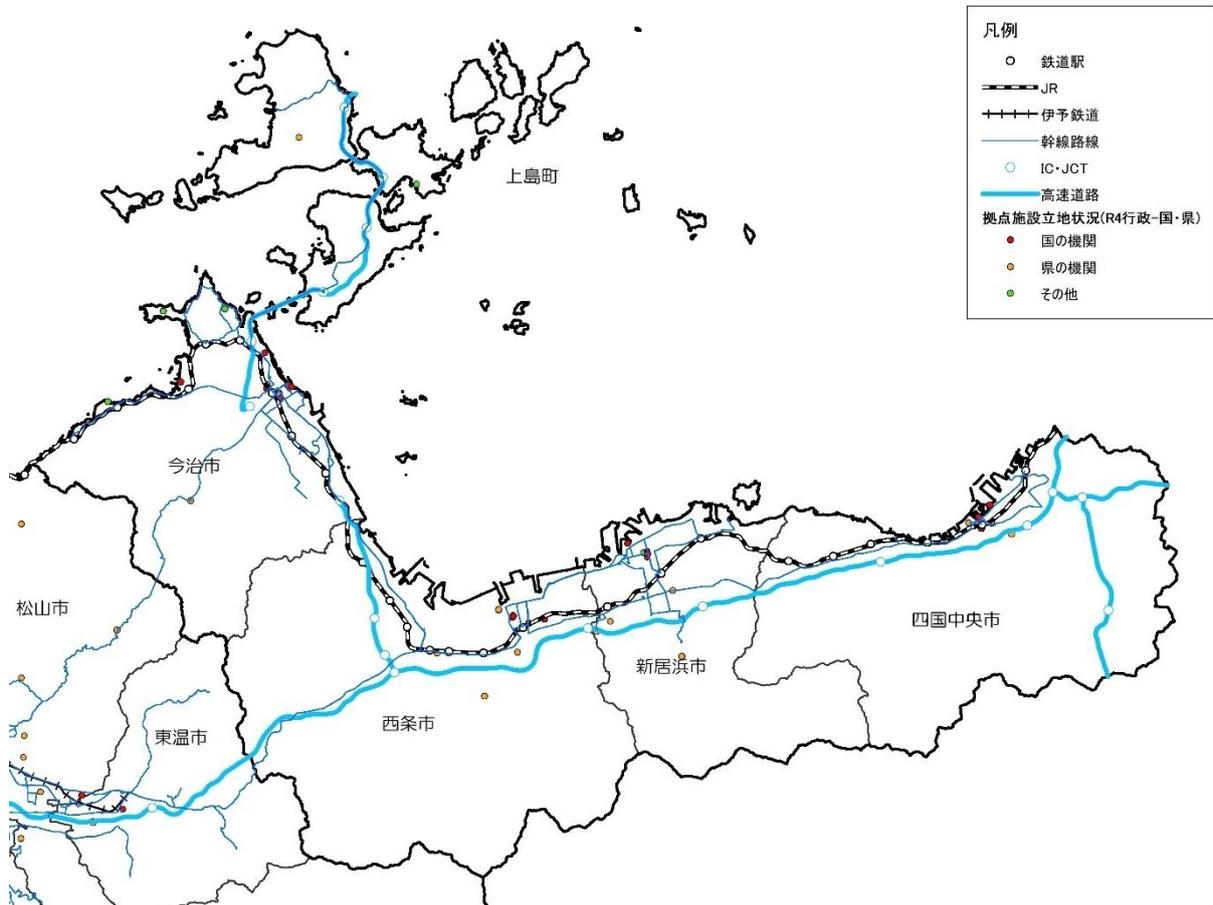


図 1-66 行政機関(国・県)の立地状況(東予)

資料:国土数値情報(令和4年度版)

(iii) 行政機関(市町)の立地状況

行政機関(市町)の立地状況をみると、本庁舎は、各市町の中心部に立地しており、上島町以外は、鉄道に近い位置に立地している。その他の施設は、広範囲に点在しているが、鉄道沿線やバス路線沿線が多くなっている。

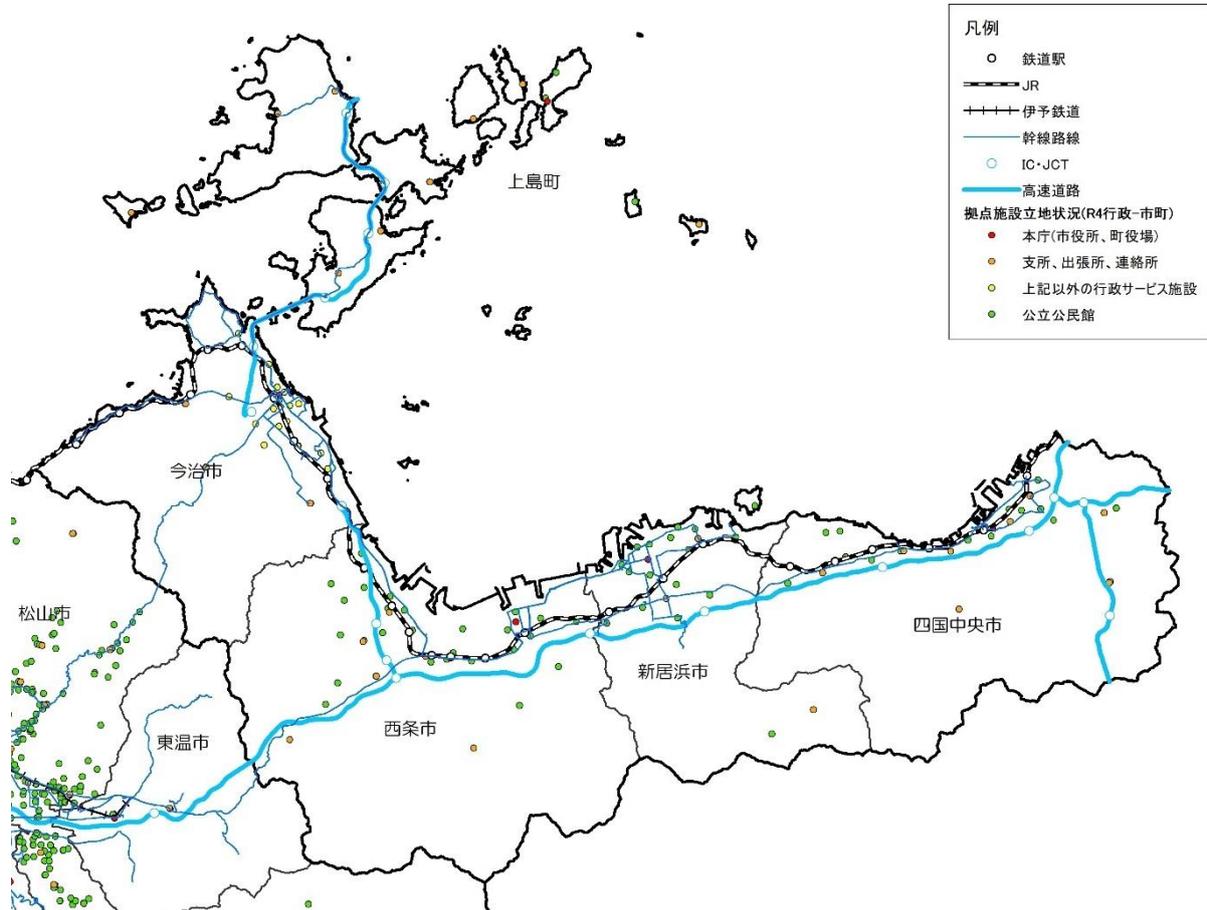


図 1-67 行政機関(市町)の立地状況(東予)

資料:国土数値情報(令和4年4月時点)

(iv) 高等学校の立地状況

高等学校の立地状況をみると、今治市の離島や上島町を除き、鉄道に近い地域に立地している。

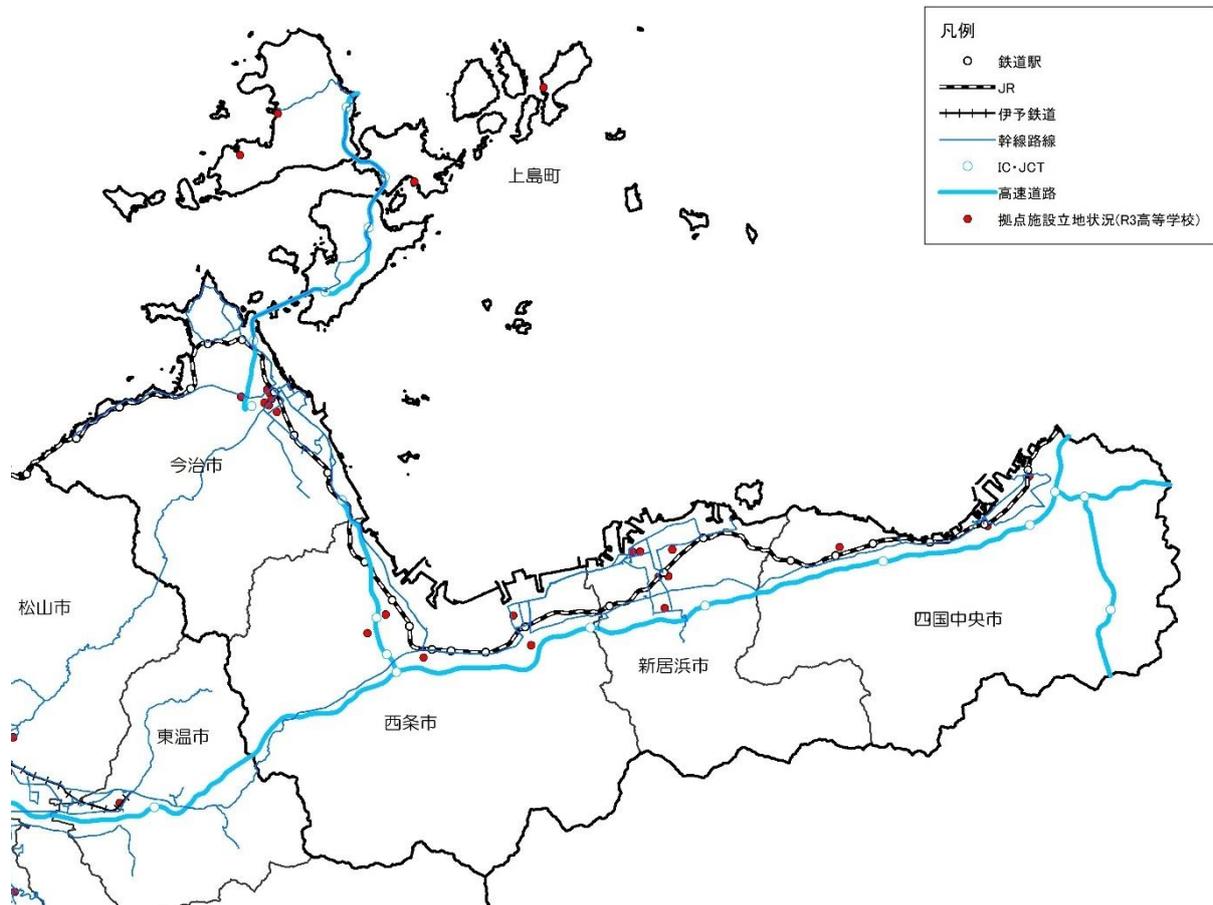


図 1-68 高等学校の立地状況(東予)

資料:国土数値情報(令和3年度版)

(v) 大型商業施設の立地状況

大型商業施設の立地状況を見ると、今治市、新居浜市、西条市、四国中央市の鉄道沿線やバス路線沿線に多く立地している。

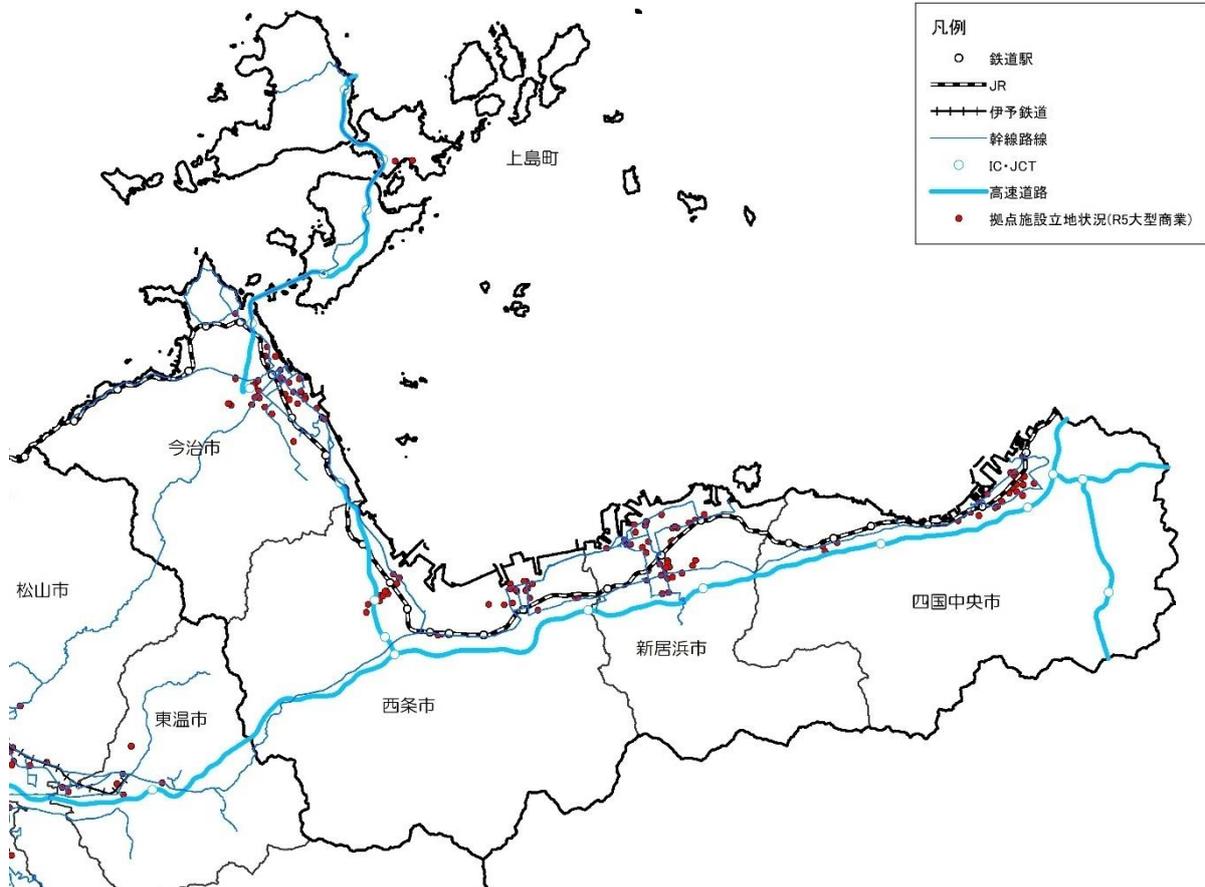


図 1-69 大型商業施設の立地状況(東予)

資料:大型商業店舗総覧 2024(令和 5 年 4 月時点)

(vi) 医療施設の立地状況

医療施設の立地状況をみると、今治市、新居浜市、西条市、四国中央市の鉄道沿線を中心に数多く立地している。

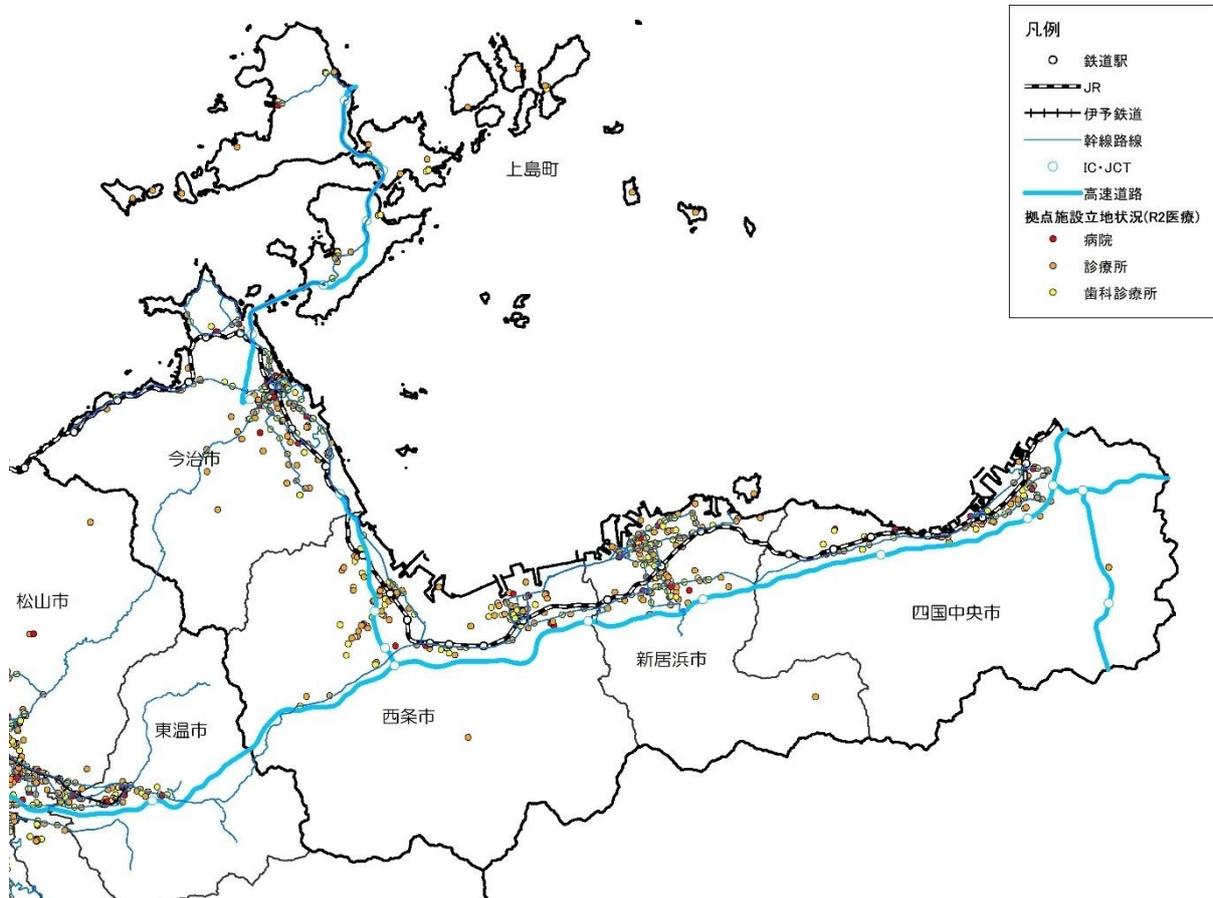


図 1-70 医療施設の立地状況(東予)

資料:国土数値情報(令和2年度版)

(vii) 観光資源の分布状況

観光資源の分布状況を見ると、鉄道沿線や高速道路沿線に多いが、広範囲にさまざまな施設が点在している。全体的に、自然、スポーツ・レクリエーション分野の資源が多くなっている。

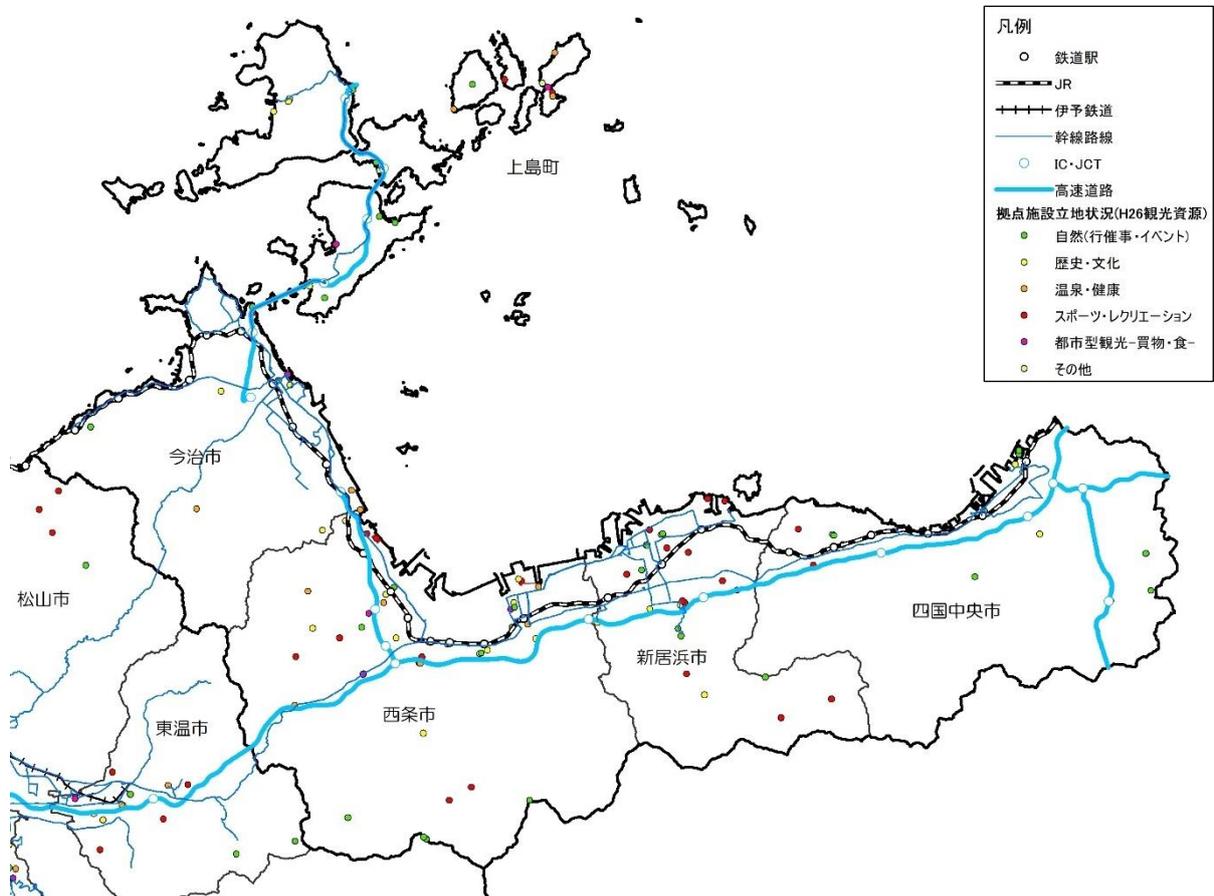


図 1-71 観光資源の分布状況(東予)

資料:国土数値情報(平成 26 年 9 月時点)

2) 中予

(i) 拠点施設の立地状況

拠点施設の立地状況をみると、多くの施設が幹線バス路線の500m圏域に位置しており、アクセスは比較的良好な状況にある。一方で、幹線バス路線を利用できない住民は、身近な生活圏での拠点施設へのアクセスが困難であることが想定され、身近な拠点施設の適正な配置や拠点施設への移動手段の確保が必要な状況にある。

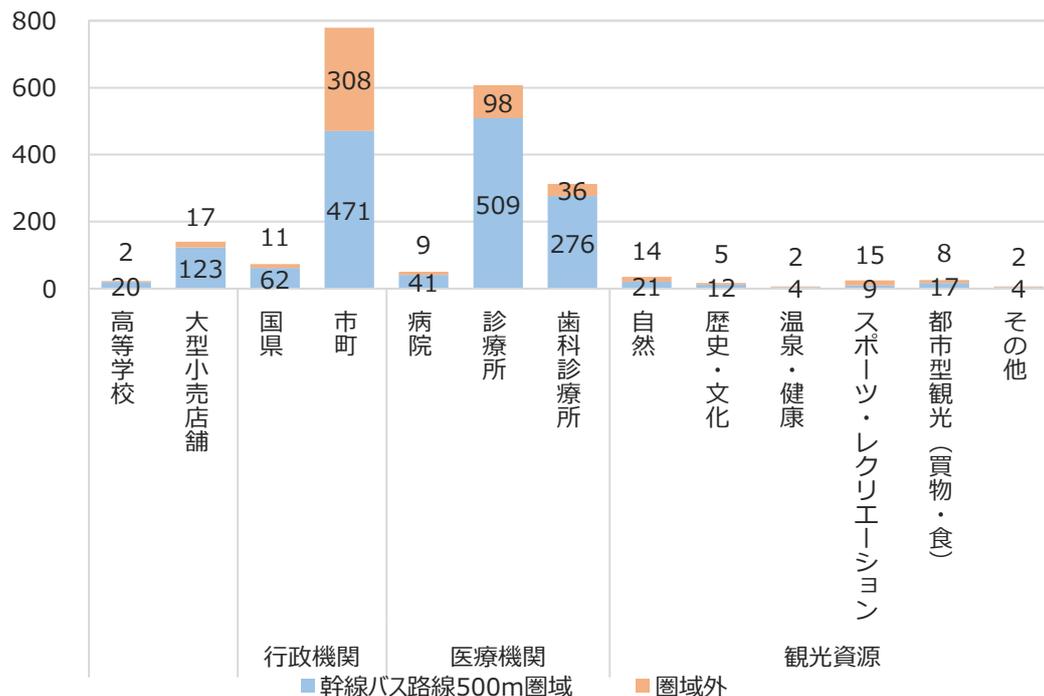


図 1-72 拠点施設の立地状況(中予)

(ii) 行政機関(国・県)の立地状況

行政機関(国・県)の立地状況をみると、松山市中心部の伊予鉄道沿線に集積している。



図 1-73 行政機関(国・県)の立地状況(中予)

資料:国土数値情報(令和4年度版)

(iii) 行政機関(市町)の立地状況

行政機関(市町)の立地状況をみると、本庁舎は、各市町の中心部に立地しており、久万高原町、砥部町以外は、鉄道に近い位置に立地している。その他の施設は、広範囲に点在している。

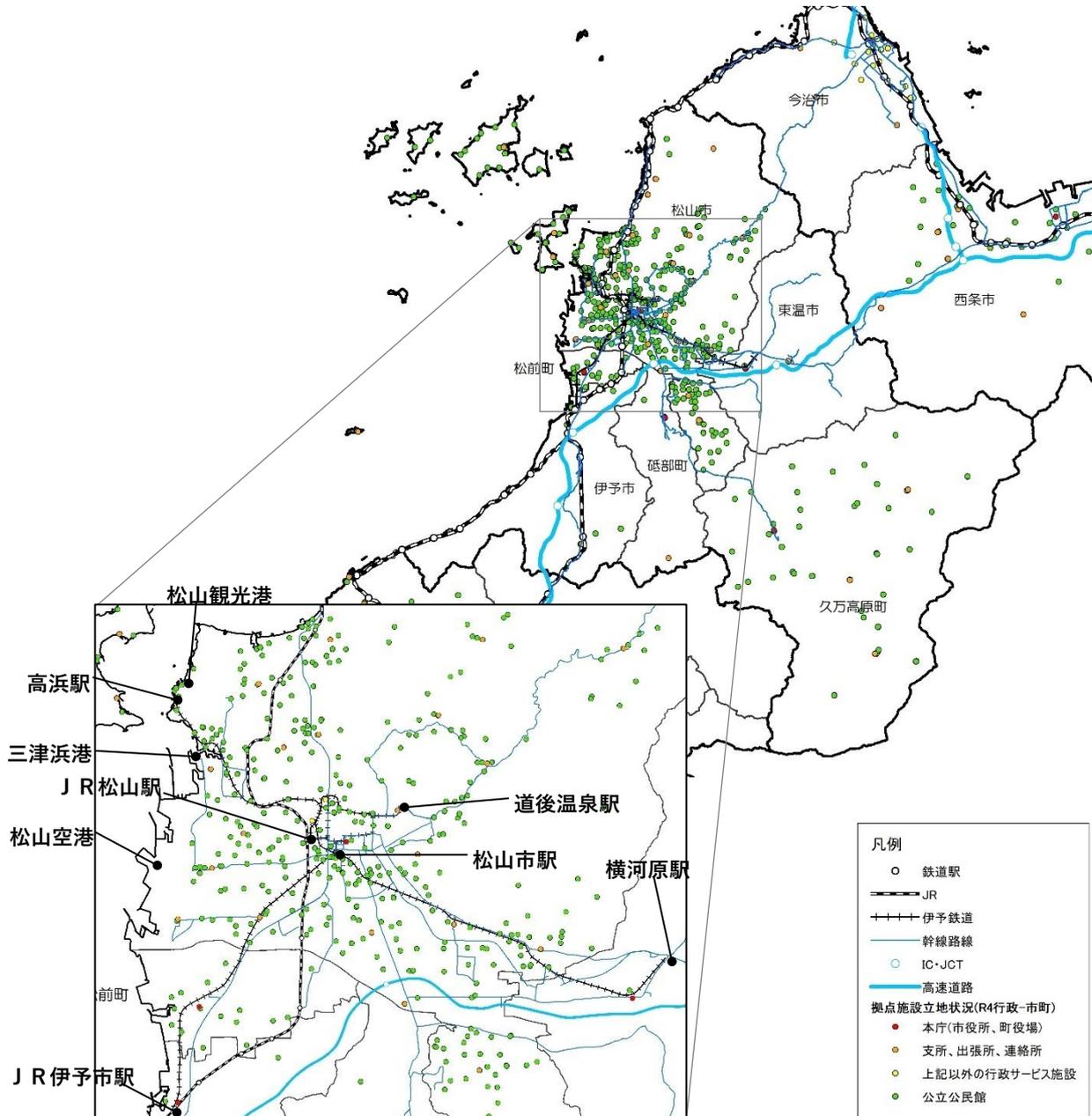


図 1-74 行政機関(市町)の立地状況(中予)

資料:国土数値情報(令和4年4月時点)

(iv) 高等学校の立地状況

高等学校の立地状況をみると、鉄道沿線が多いが、久万高原町や砥部町等では、鉄道から離れた地域にも高等学校が立地している。

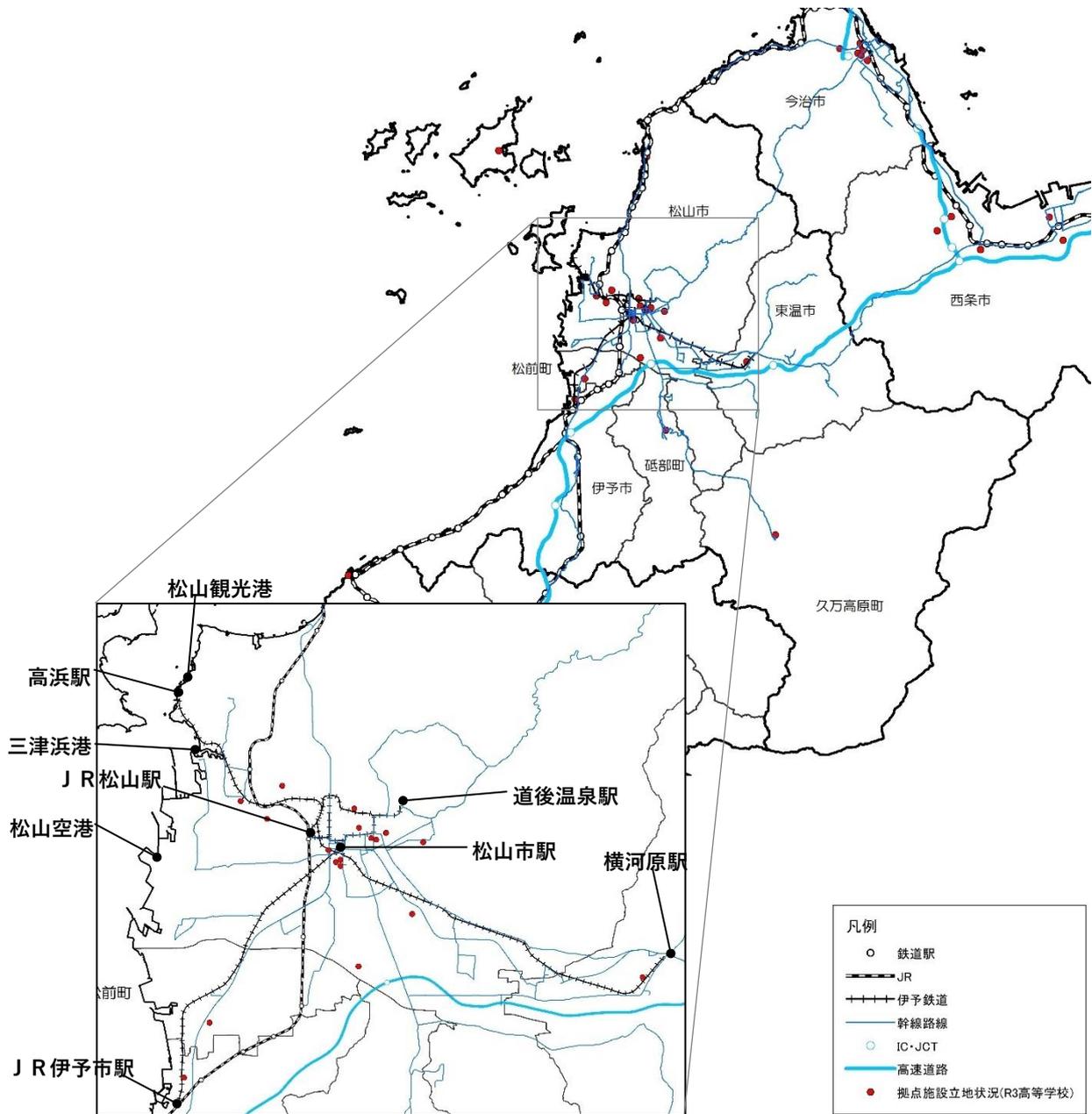


図 1-75 高等学校の立地状況(中予)

資料:国土数値情報(令和3年度版)

(v) 大型商業施設の立地状況

大型商業施設の立地状況をみると、松山市内の広い範囲に数多く立地しており、鉄道やバス路線の沿線が多くなっている。松山市以外では、伊予市の中心部に多く立地している。

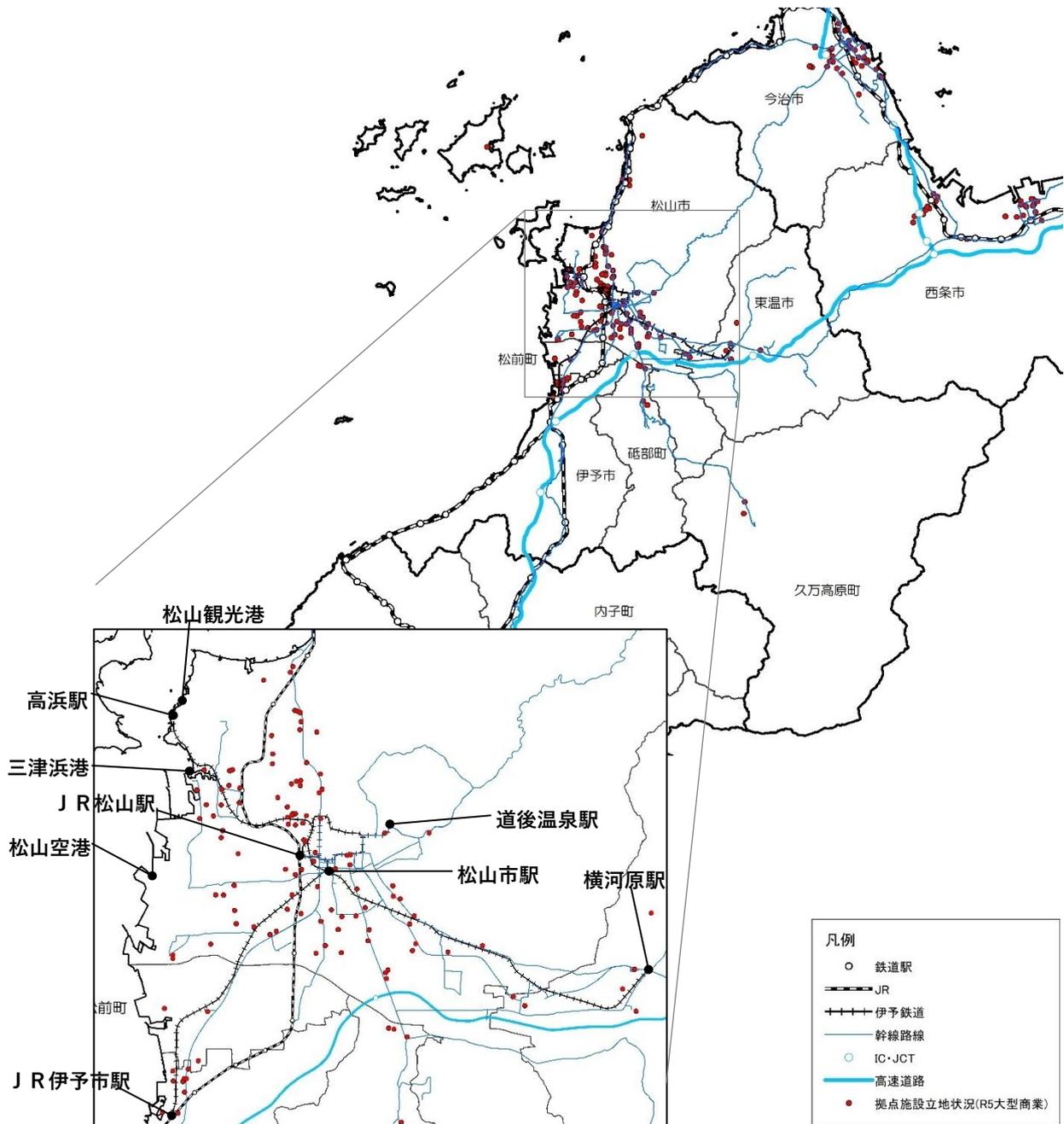


図 1-76 大型商業施設の立地状況(中予)

資料:大型商業店舗総覧 2024(令和 5 年 4 月時点)

(vi) 医療施設の立地状況

医療施設の立地状況をみると、松山市、伊予市、東温市、松前町等の広い範囲に数多く立地しているが、鉄道やバス路線沿線が多くなっている。

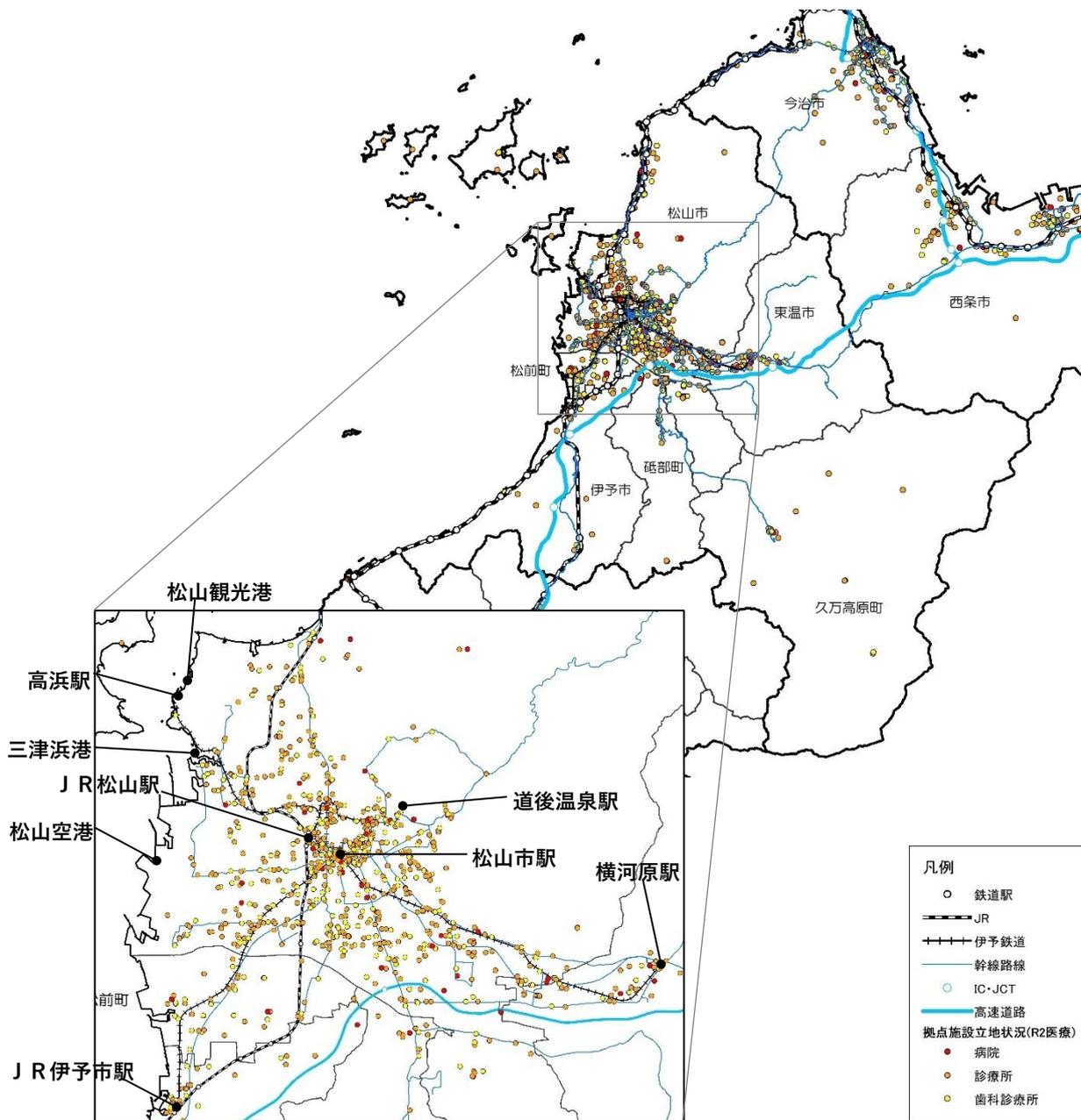


図 1-77 医療施設の立地状況(中予)

資料:国土数値情報(令和2年度版)

(vii) 観光資源の分布状況

観光資源の分布状況を見ると、広範囲にさまざまな施設が点在している。松山市中心部には歴史・文化や自然分野の資源が多く、その他の地域にはスポーツ・レクリエーション分野の資源が多くなっている。

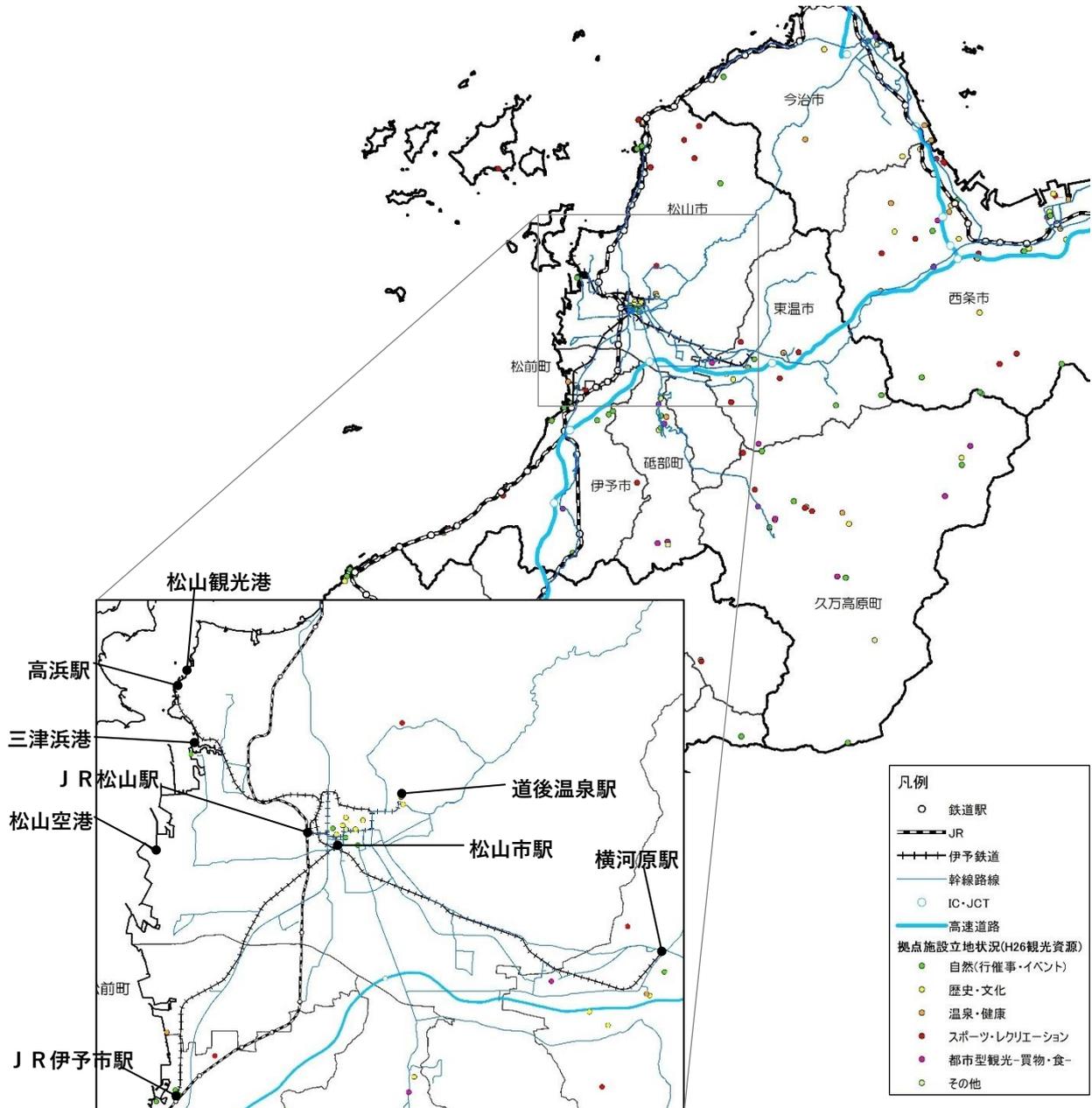


図 1-78 観光資源の分布状況(中予)

資料:国土数値情報(平成 26 年 9 月時点)

3) 南予

(i) 拠点施設の立地状況

拠点施設の立地状況をみると、多くの施設が幹線バス路線の500m圏域に位置しており、アクセスは比較的良好な状況にある。一方で、幹線バス路線を利用できない住民は、身近な生活圏での拠点施設へのアクセスが困難であることが想定され、身近な拠点施設の適正な配置や拠点施設への移動手段の確保が必要な状況にある。

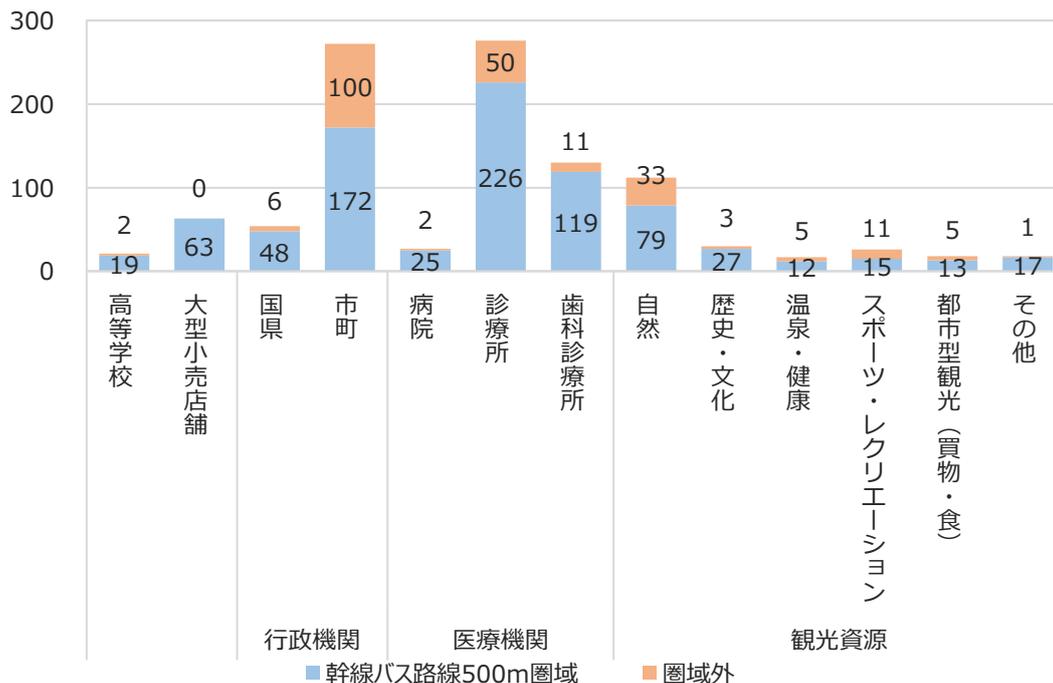


図 1-79 拠点施設の立地状況(南予)

(ii) 行政機関(国・県)の立地状況

行政機関(国・県)の立地状況をみると、宇和島市、八幡浜市、大洲市の鉄道沿線に多く立地している。

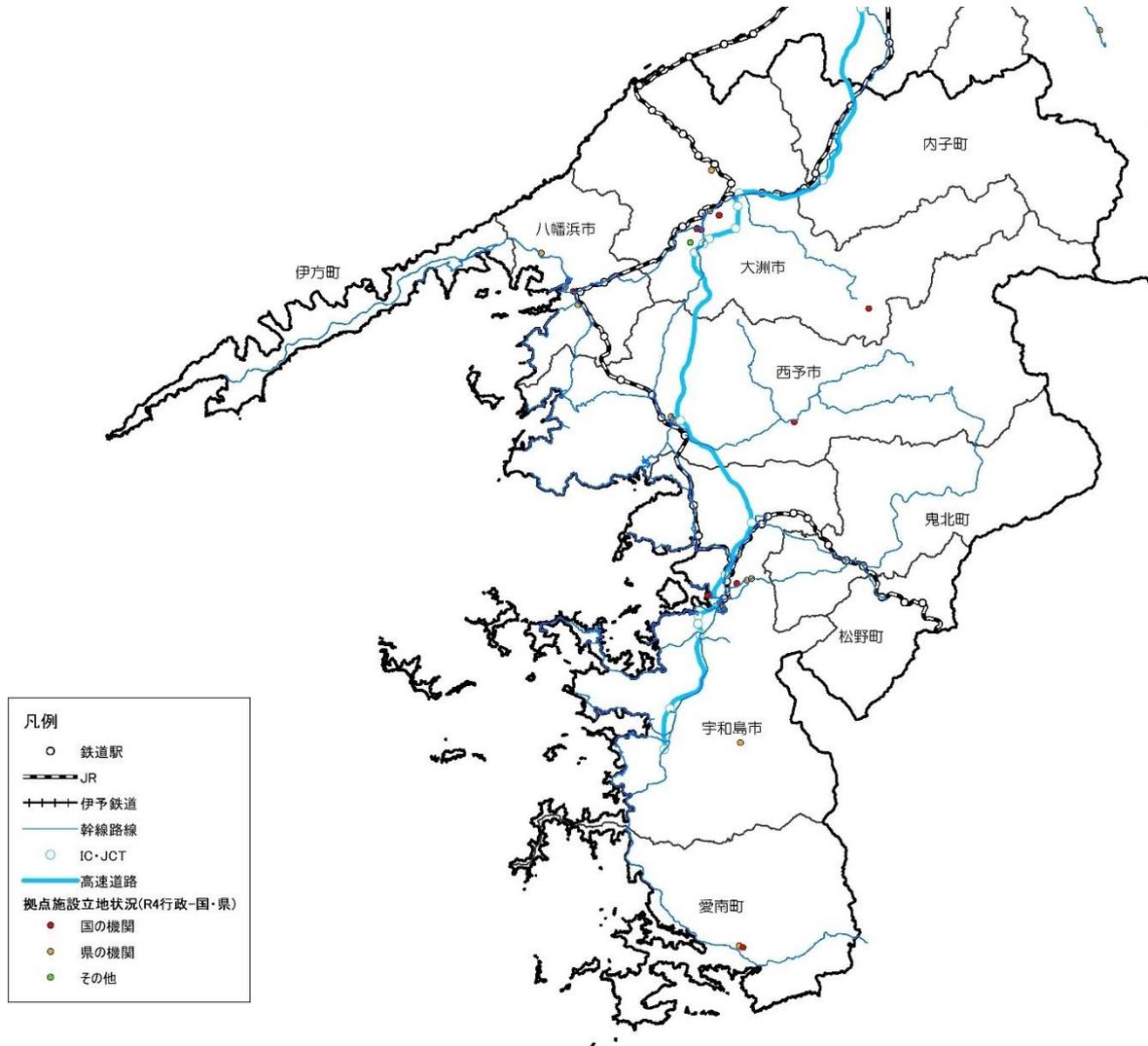


図 1-80 行政機関(国・県)の立地状況(南予)

資料:国土数値情報(令和4年度版)

(iii) 行政機関(市町)の立地状況

行政機関(市町)の立地状況をみると、本庁舎は、各市町の中心部に立地しており、鬼北町、松野町、愛南町以外は、鉄道に近い位置に立地している。その他の施設は、広範囲に点在している。

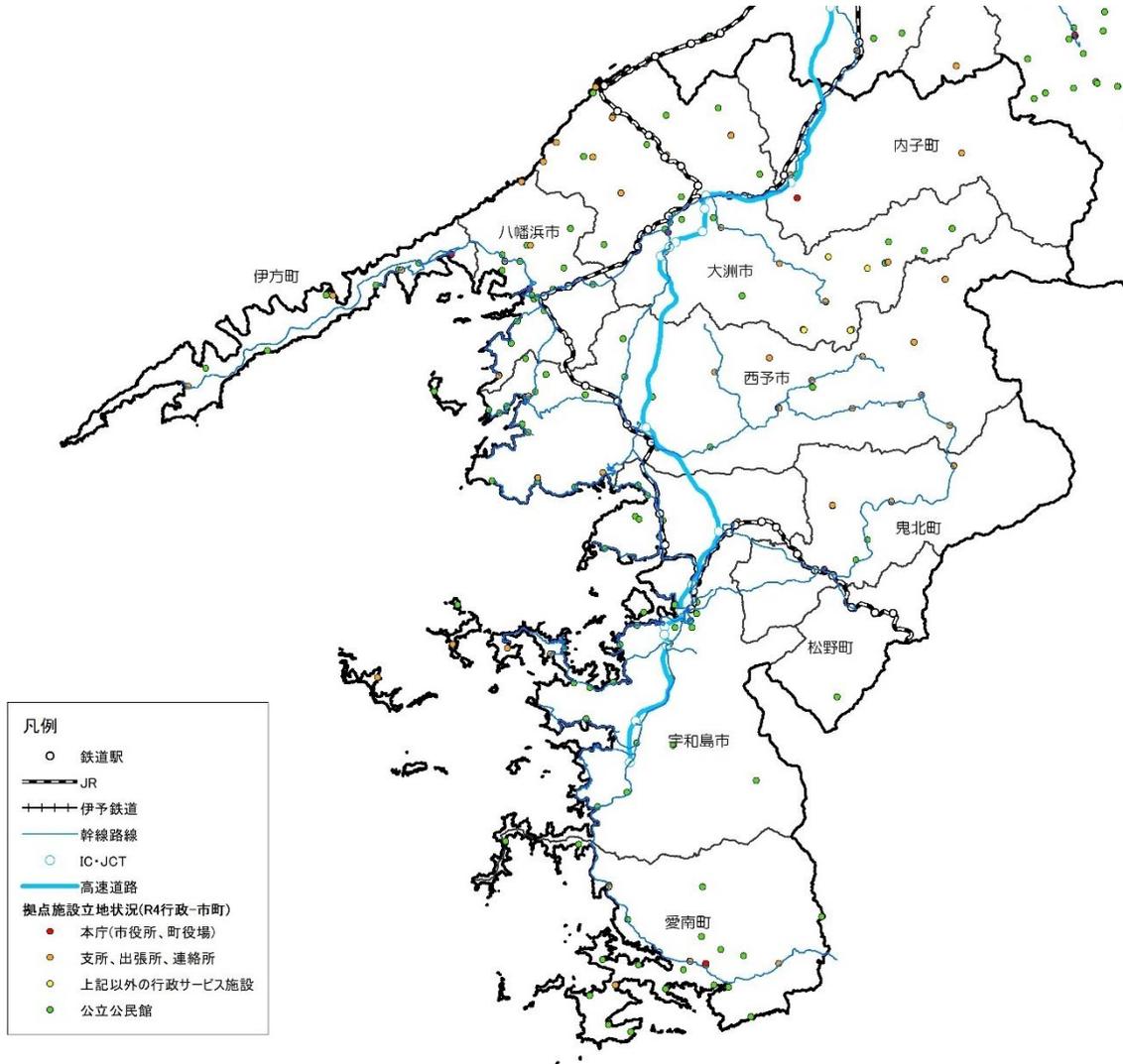


図 1-81 行政機関(市町)の立地状況(南予)

資料:国土数値情報(令和4年4月時点)

(iv) 高等学校の立地状況

高等学校の立地状況をみると、鉄道沿線が多いが、鉄道から離れた地域にもいくつかの高等学校が立地している。

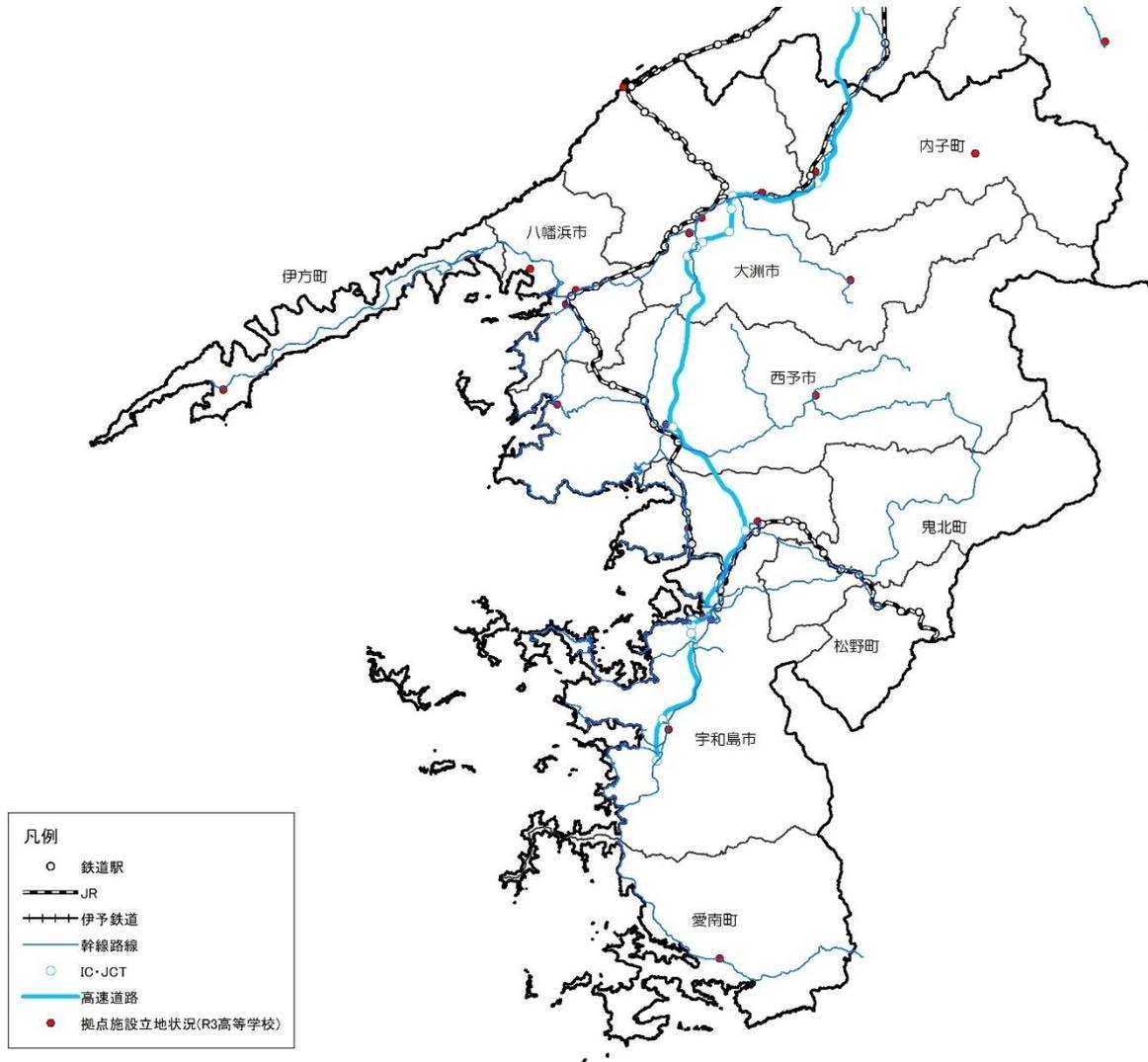


図 1-82 高等学校の立地状況(南予)

資料:国土数値情報(令和3年度版)

(v) 大型商業施設の立地状況

大型商業施設の立地状況をみると、宇和島市、八幡浜市、大洲市等の鉄道沿線に多く立地している。その他は、各市町の中心部周辺に立地している。

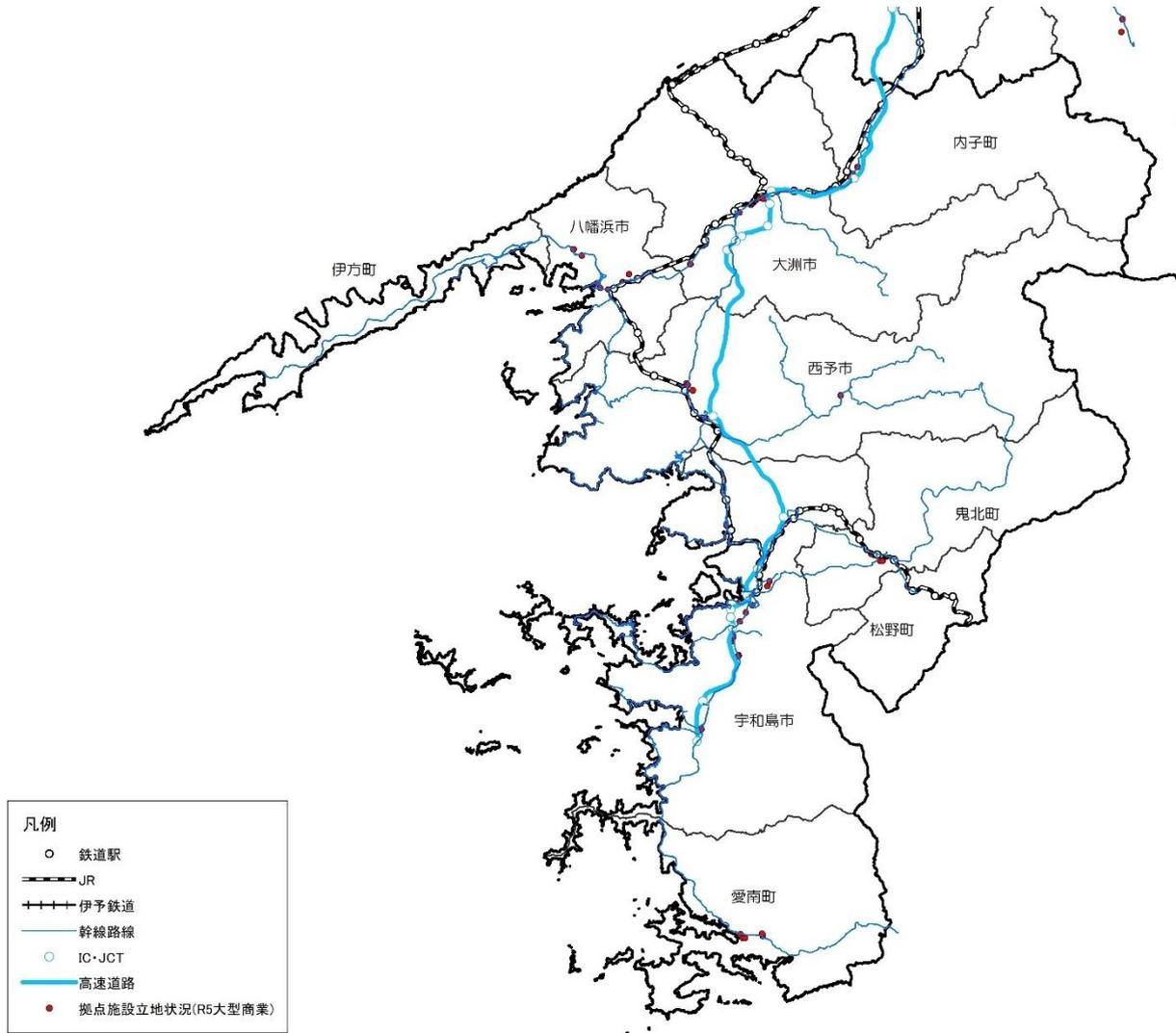


図 1-83 大型商業施設の立地状況(南予)

資料:大型商業店舗総覧 2024(令和 5 年 4 月時点)

(vi) 医療施設の立地状況

医療施設の立地状況をみると、宇和島市、八幡浜市、大洲市等の鉄道沿線に多く立地している。その他は、各市町の中心部周辺に立地しているが、診療所は、広範囲に点在している。

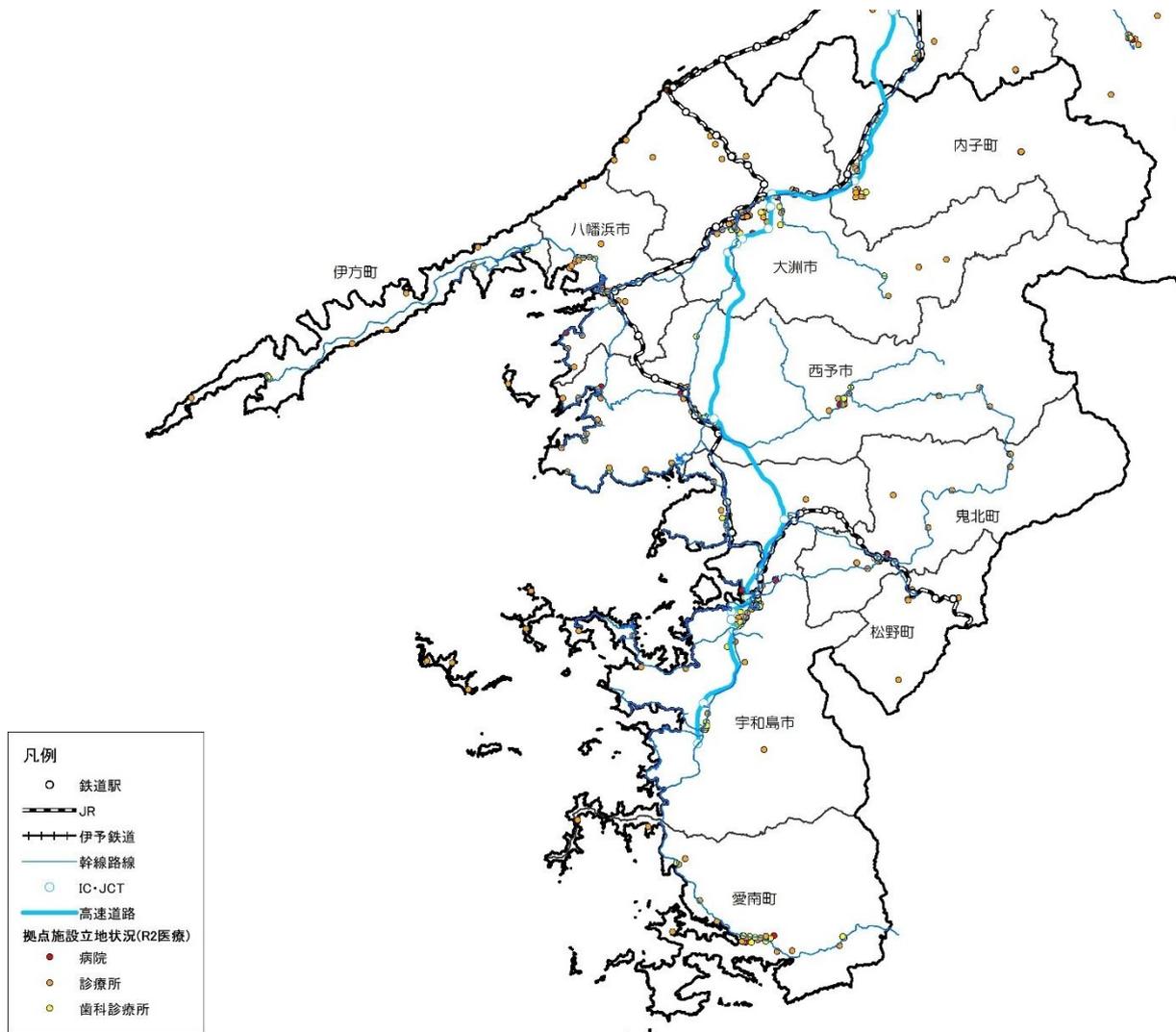


図 1-84 医療施設の立地状況(南予)

資料:国土数値情報(令和2年度版)

(vii) 観光資源の分布状況

観光資源の分布状況を見ると、鉄道沿線がやや多いが、広範囲にさまざまな施設が点在している。全体的に、自然、スポーツ・レクリエーション分野の資源が多くなっている。

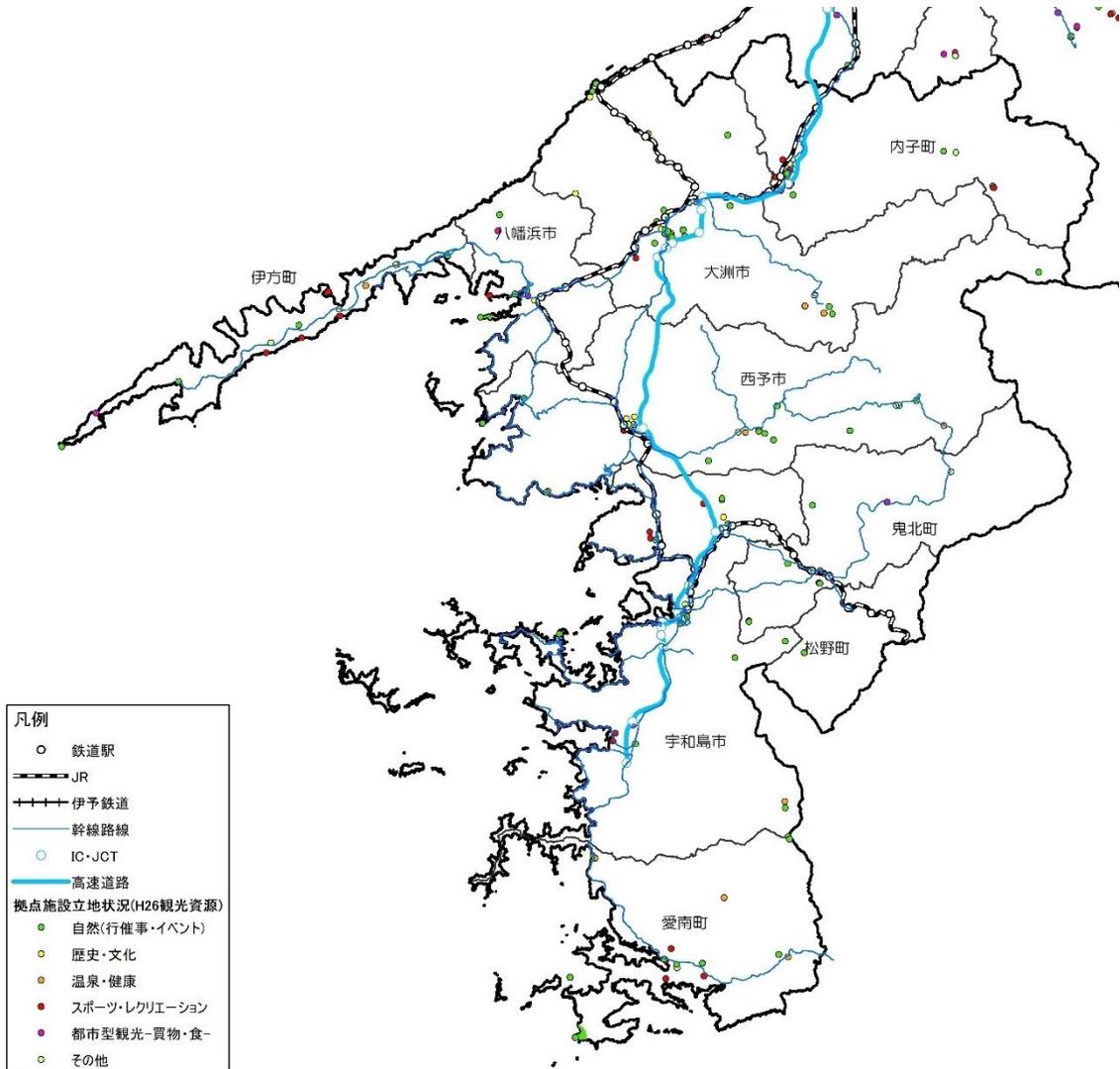


図 1-85 観光資源の分布状況(南予)

資料:国土数値情報(平成 26 年 9 月時点)

1.2.2 公共交通の事業環境

(1) バス

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。

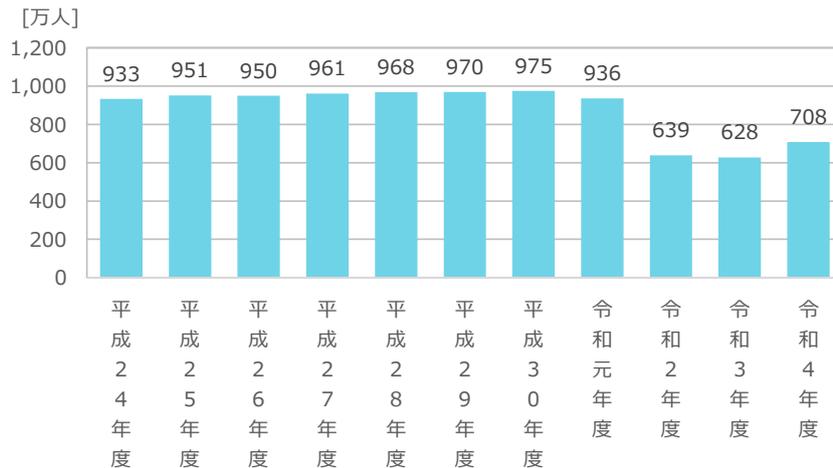


図 1-86 乗合バスの輸送人員の推移(愛媛県)

資料:四国における運輸の動き(四国運輸局)

2) 貸切バス

県内の貸切バスの利用者数は、平成 18 年度以降、概ね減少傾向が続いていた。特に、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 年度の利用者数は、前年の約 5 割にまで落ち込んだが、以降は増加傾向となっている。

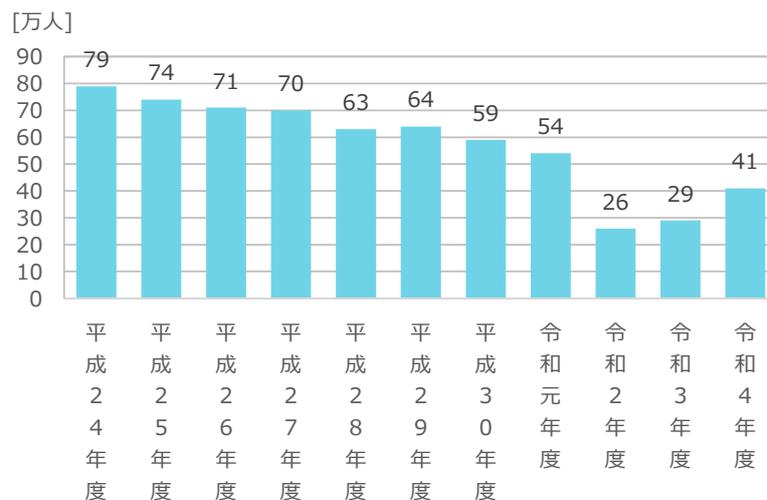
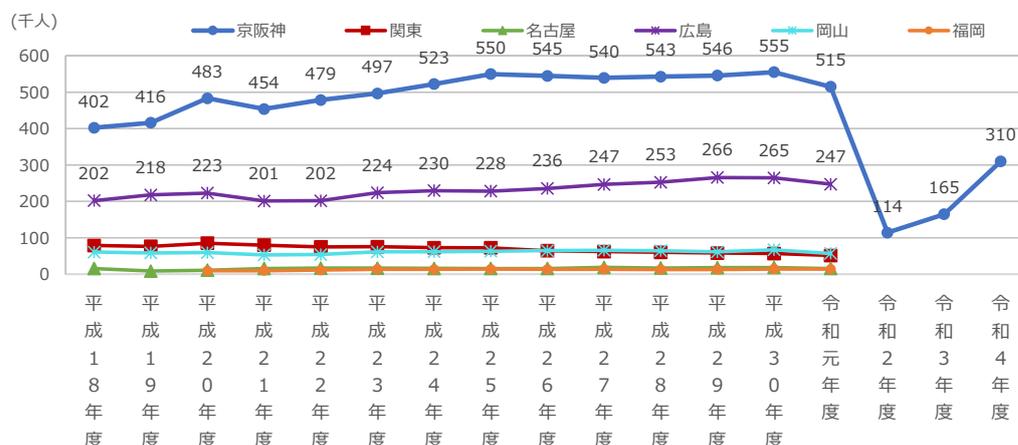


図 1-87 貸切バスの輸送人員の推移(愛媛県)

資料:四国における運輸の動き(四国運輸局)

3) 高速バス

本県から県外への高速バスの利用者数は、特に京阪神をはじめとした四国外への路線で増加傾向が続いていたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は、利用者数が四国内の路線で前年の約3~4割に、京阪神への路線では約2割に減少した。



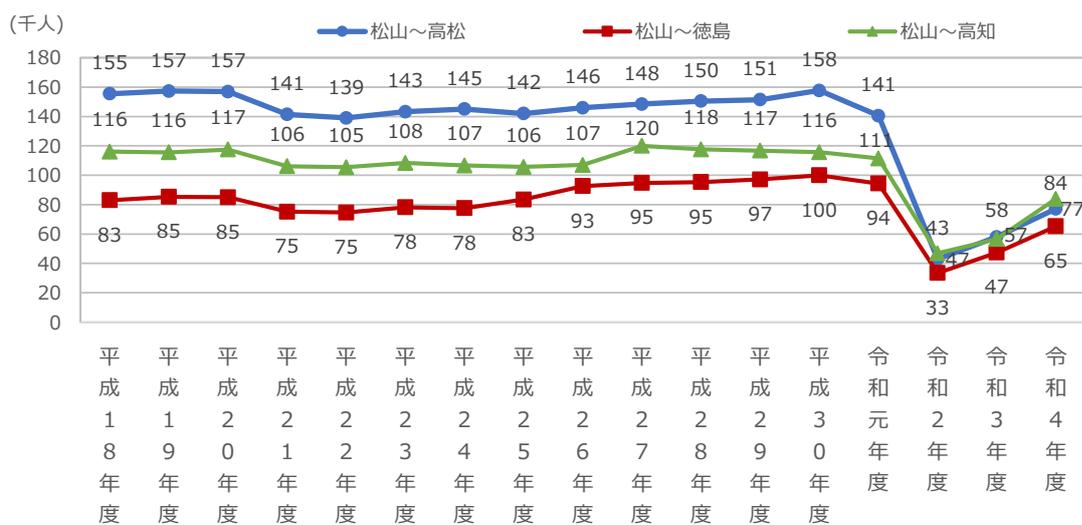
(単位:人)

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
京阪神	402,474	416,249	483,213	453,833	478,620	496,616
関東	78,699	76,282	85,167	79,861	74,857	75,578
名古屋	15,708	8,368	11,032	15,571	16,667	16,500
広島	202,012	217,912	222,838	201,261	201,673	223,765
岡山	60,551	58,213	59,401	52,937	54,172	61,347
福岡	-	-	9,246	9,422	11,229	13,632
年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
京阪神	522,626	549,769	544,937	539,543	542,938	545,960
関東	72,706	72,356	64,326	62,070	59,912	57,871
名古屋	15,779	15,667	15,591	18,438	16,888	17,764
広島	229,711	228,318	235,510	246,626	252,607	265,704
岡山	61,555	63,165	64,726	65,834	64,381	61,253
福岡	13,378	13,723	13,357	13,561	12,895	12,881
年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
京阪神	555,142	515,120	114,277	164,831	310,271	
関東	56,600	51,361	-	-	-	
名古屋	18,112	15,582	-	-	-	
広島	264,636	247,248	-	-	-	
岡山	67,089	56,963	-	-	-	
福岡	14,366	13,891	-	-	-	

図 1-88 高速バスの輸送人員の推移(四国外)

資料:四国における運輸の動き(四国運輸局)

※令和2年度以降、京阪神方面路線以外は運休や系統数減少のため非公表



(単位:人)

年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
松山～高松	155,491	157,341	156,942	141,366	139,014	143,274
松山～徳島	83,031	85,328	85,028	75,180	74,627	78,197
松山～高知	116,052	115,548	117,458	106,086	105,416	108,389
年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
松山～高松	145,089	141,985	145,907	148,479	150,470	151,418
松山～徳島	77,623	83,442	92,636	94,790	95,317	97,197
松山～高知	106,584	105,692	106,958	119,986	117,600	116,707
年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
松山～高松	157,708	140,519	42,813	58,069	77,145	
松山～徳島	99,932	94,376	33,459	47,330	65,279	
松山～高知	115,674	111,472	46,832	56,647	83,888	

図 1-89 高速バスの輸送人員の推移(四国内)

資料:四国における運輸の動き(四国運輸局)

(2) 航空

県唯一の空港である松山空港の利用者数は、平成 23 年度～平成 30 年度にかけて堅調に増加していたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和 2 年度に大きく利用者数が落ち込み、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。また、令和 4 年度の利用状況を見ると、羽田線(全空港利用者の約 6 割)をはじめとした国内線が大部分を占めており、国際線の利用者数は年間 4 千人弱(全空港利用者の 0.2%)となっている。

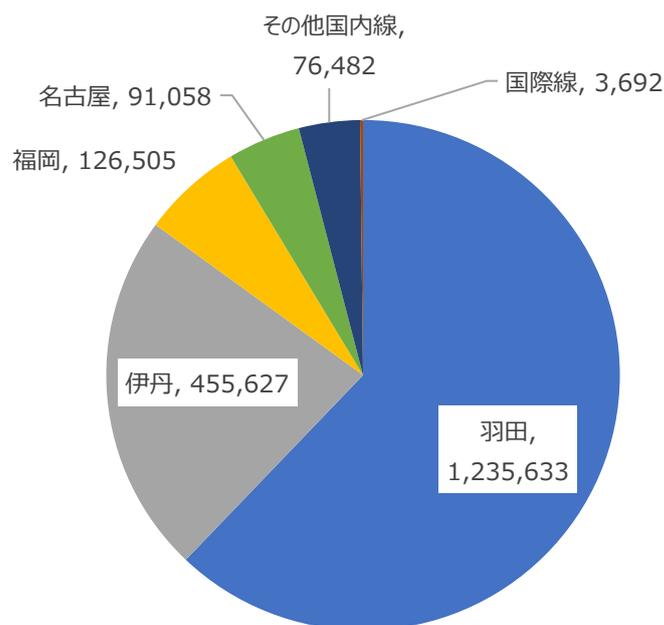
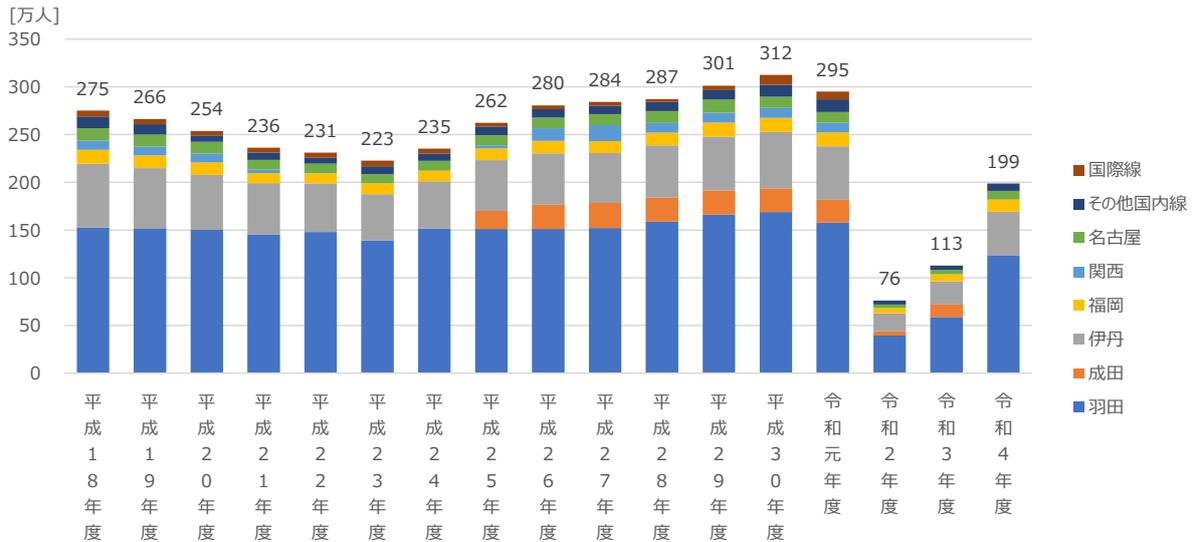


図 1-90 松山空港の利用者数(令和 4 年度)

資料:松山空港利用促進協議会調べ



(単位:人)

	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
羽田	1,523,678	1,518,893	1,500,967	1,455,336	1,478,558	1,390,699
成田						
伊丹	671,868	628,520	576,364	534,791	510,456	485,567
福岡	145,697	134,256	130,310	105,678	106,530	111,724
関西	96,665	89,704	92,876	36,891		
名古屋	128,605	127,904	124,514	102,916	98,581	95,785
その他国内線	122,540	109,473	66,358	74,074	61,359	85,420
国際線	61,039	53,861	45,350	53,002	54,087	56,888
合計	2,750,092	2,662,611	2,536,739	2,362,688	2,309,571	2,226,083
	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
羽田	1,515,614	1,510,809	1,511,896	1,520,654	1,588,137	1,661,482
成田		189,186	251,902	262,777	250,871	252,397
伊丹	494,896	533,141	540,325	522,055	547,555	564,686
福岡	111,671	120,826	129,777	124,930	132,376	146,761
関西		31,901	133,079	168,202	102,409	104,008
名古屋	102,151	107,043	110,469	114,522	125,332	137,097
その他国内線	76,454	90,605	87,840	86,179	94,752	99,701
国際線	52,387	38,627	39,552	41,790	29,178	46,716
合計	2,353,173	2,622,138	2,804,840	2,841,109	2,870,610	3,012,848
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	
羽田	1,688,408	1,576,639	395,498	588,469	1,235,633	
成田	248,457	238,744	44,101	131,197		
伊丹	591,462	561,430	189,640	243,944	455,627	
福岡	147,512	146,656	52,290	73,912	126,505	
関西	102,502	100,794				
名古屋	118,174	111,835	38,581	46,172	91,058	
その他国内線	126,171	132,231	40,719	45,055	76,482	
国際線	101,781	81,207			3,692	
合計	3,124,467	2,949,536	760,829	1,128,749	1,988,997	

図 1-91 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

東予の主要駅(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)の乗降者数は、いずれも令和元年度までは減少もしくは横ばい傾向にあったが、JR今治駅では平成30年度に前年度比300人/日以上減少した。新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度には、各駅とも前年度の約7~8割に乗降客数が減少した。令和3年度には、JR新居浜駅をはじめとして乗降者数が回復傾向にあるが、令和元年度までに比べると依然として少ない状況が続いている他、JR川之江駅、JR壬生川駅では前年度より乗降客数が減少している。

中予の主要駅(JR伊予北条駅、JR松山駅、JR伊予市駅)の乗降者数については、いずれも緩やかな減少傾向が続いていたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年度は、各駅とも前年度の約7~8割に乗降客数が減少した。駅別ではJR松山駅の乗降者数が約9,800人/日と突出して多く、次いでJR伊予北条駅が約1,700人/日、JR伊予市駅が約800人/日という状況にある(いずれも令和3年度)。

南予の主要駅(JR伊予大洲駅、JR八幡浜駅、JR卯之町駅、JR宇和島駅)の乗降者数は、他地域に比べて新型コロナウイルス感染症の拡大による影響は小さいものの、いずれの駅も令和元年度以前から長期的に減少傾向にある。駅別ではJR宇和島駅が最も多く、次いでJR八幡浜駅、JR伊予大洲駅、JR卯之町駅の順となっているが、いずれの駅も令和3年度の乗降者数は2,000人/日に満たない状況にあり、最も少ないJR卯之町駅は500人/日程度にとどまっている。

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努める必要がある。



図 1-92 主要JR駅の乗降人員(人/日)の推移(東予)

資料:国土数値情報

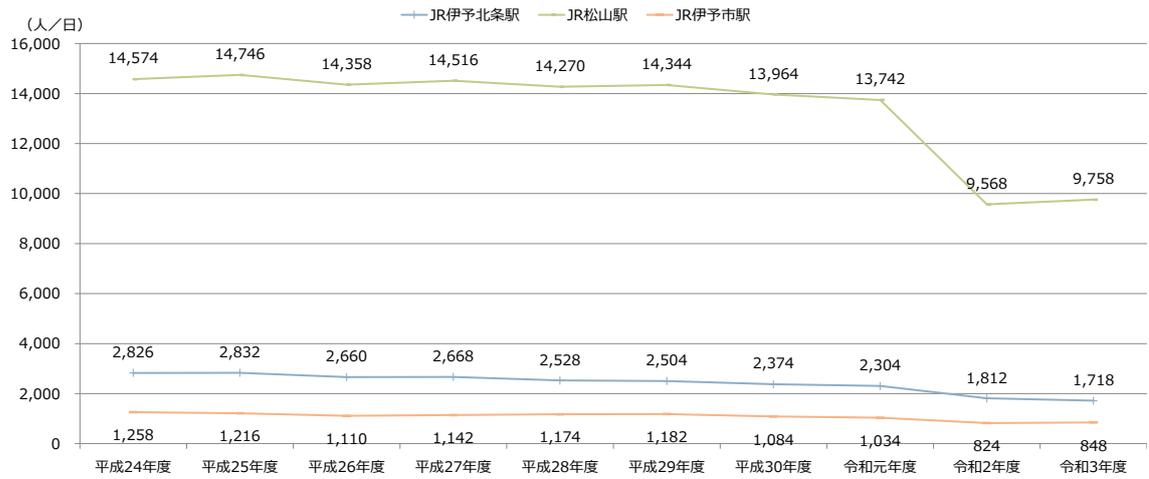


図 1-93 主要JR駅の乗降人員(人/日)の推移(中予)

資料:国土数値情報

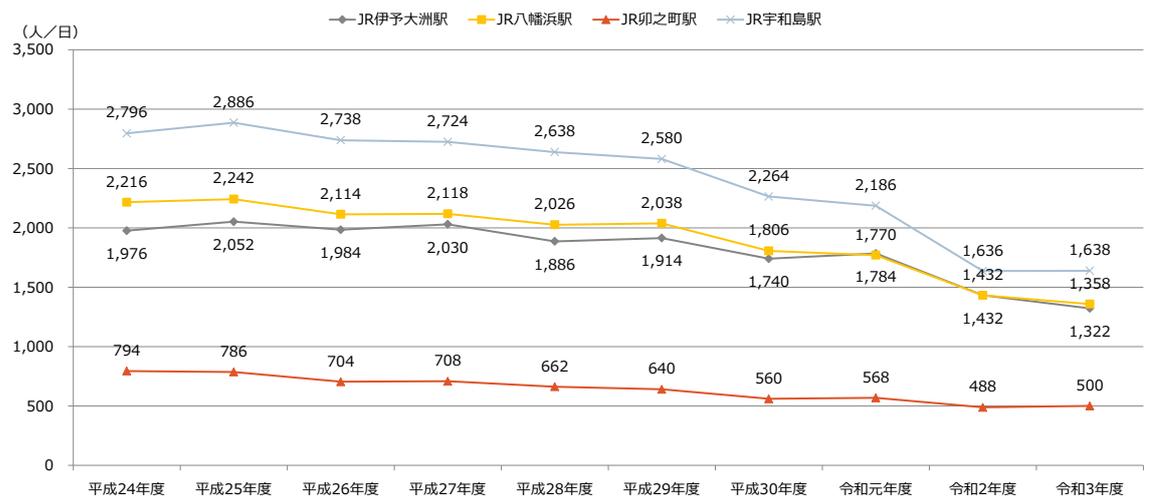


図 1-94 主要JR駅の乗降人員(人/日)の推移(南予)

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。特に、県内の中核的な港湾である松山港や、関西方面への広域航路がある東予港の利用者数は、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年に、利用者数がそれまでの約5～6割に減少している。また、宇和島港では、平成28年4月の九島への架橋による航路廃止のため、同年以降、急激に利用者数が減少している。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。

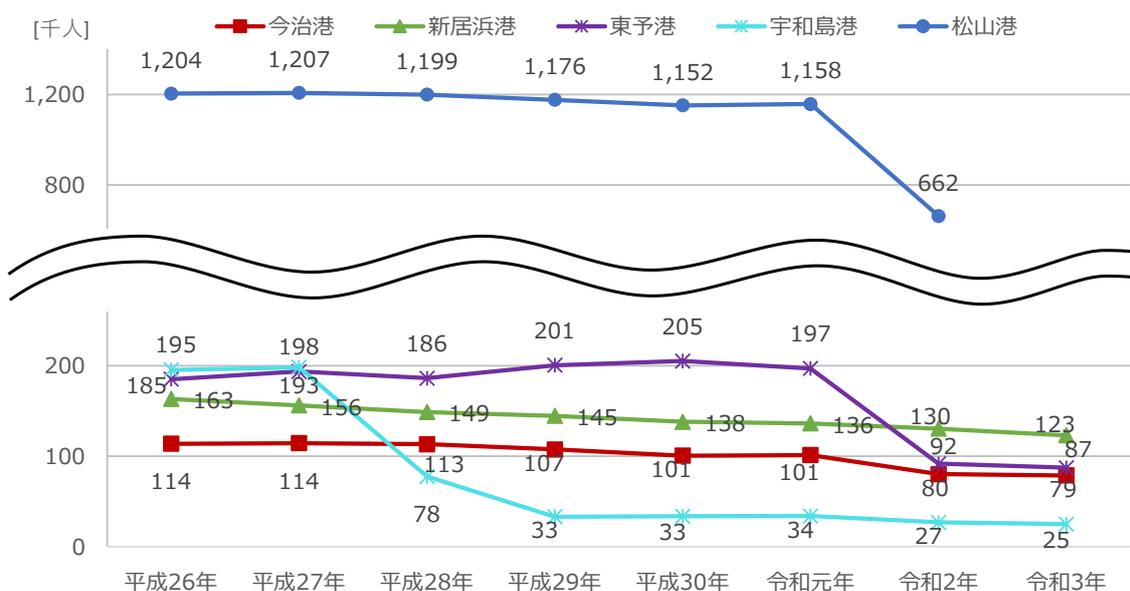


図 1-95 港湾別利用者数の推移(愛媛県)

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

1.3 観光客の状況

1.3.1 観光客数

(1) 東予

東予への観光客数の推移をみると、令和元年までは概ね年間800万人程度で推移していたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年以降、観光客数がそれまでの約半数に減少した。その後、令和4年には県内や中国地方からの観光客を中心に回復傾向となり、全体での観光客数は年間約570万人となっている。

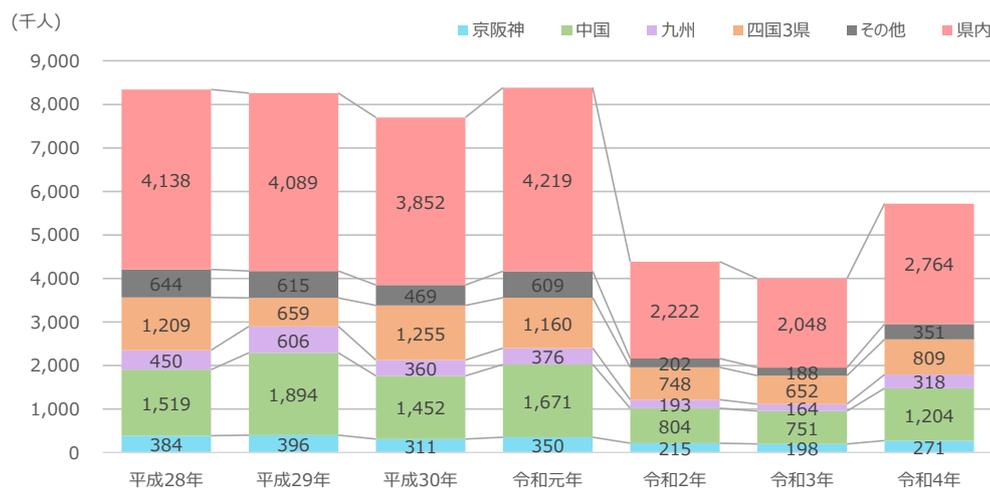


図 1-96 東予への観光客数の推移

資料:観光客数とその消費額(愛媛県)

(2) 中予

中予への観光客数の推移をみると、令和元年までは概ね年間1,100万人程度で推移しており、他地域に比べて京阪神等遠方からの来訪が多い。新型コロナウイルス感染症が拡大した令和2年以降、観光客数がそれまでの約7割に減少したが、令和4年には県内からの観光客を中心に回復傾向となり、全体での観光客数は年間約850万人となっている。

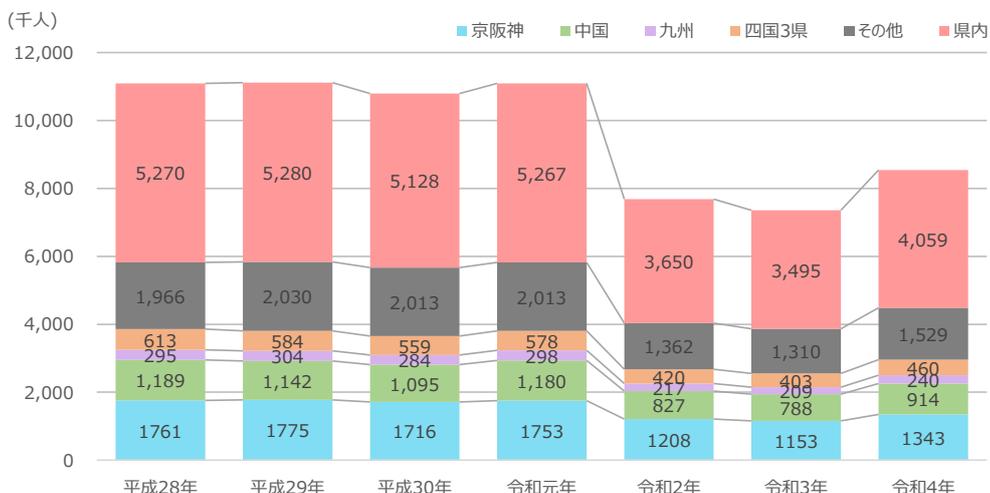


図 1-97 中予への観光客数の推移

資料:観光客数とその消費額(愛媛県)

(3) 南予

南予への観光客数の推移をみると、平成28年以降減少傾向が続いていたが、令和4年には若干回復傾向となり、年間約600万人となっている。観光客の出発地をみると、県内が大部分を占めている。

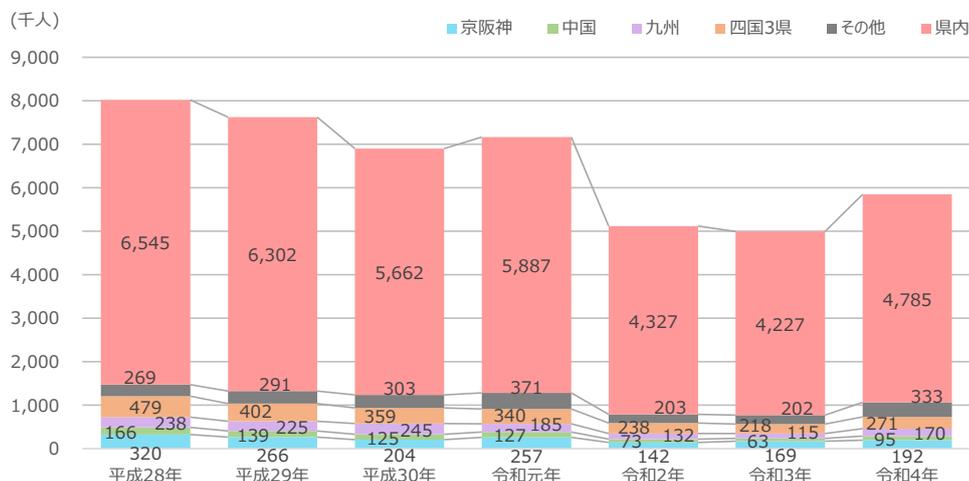


図 1-98 南予への観光客数の推移

資料:観光客数とその消費額(愛媛県)

1.3.2 観光客の利用交通手段

本県への観光客の利用交通手段を見ると、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。

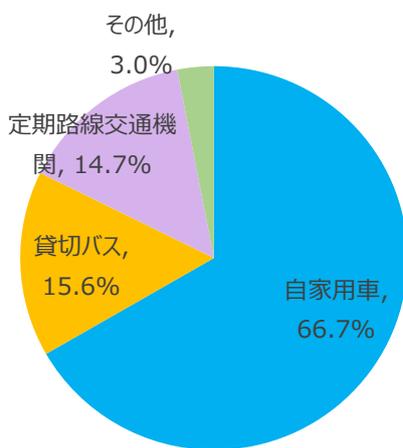


図 1-99 観光客の利用交通機関(愛媛県)

資料:令和4年観光客数とその消費額(愛媛県)

1.4 公共交通に関する将来展望

1.4.1 高規格道路ネットワークの整備状況

本県では、「四国 8 の字ネットワーク」と呼ばれる高速道路ネットワークの一部を構成する四国縦貫自動車道・四国横断自動車道をはじめ、高規格幹線道路や地域高規格道路に位置づけられた路線について、路線の新規整備に加え、暫定 2 車線区間の 4 車線化等の機能強化に関する取組みが行われている。「四国 8 の字ネットワーク」については、令和 5 年 4 月 1 日時点で、県内の対象路線のうち 88%が開通している。

地域別の高規格道路ネットワークの整備状況を見ると、東予では、四国縦貫自動車道や今治小松自動車道等が整備されており、現在は、今治小松自動車道の未開通区間(今治 IC~今治湯ノ浦 IC)の整備が進められている。

中予では、高規格幹線道路に指定されている四国縦貫自動車道の整備は完了しており、平成 28 年以降、伊予 IC~大洲 IC 間で 4 車線化が順次事業化されている。また、地域高規格道路として、松山外環状道路が整備区間に指定されている。

南予では、四国横断・縦貫自動車道、大洲道路、宇和島道路等の高規格幹線道路が整備されており、現在は、津島道路の整備が進められている。また、地域高規格道路としても、大洲・八幡浜自動車道のうち、令和 5 年に八幡浜道路が開通したほか、残る夜昼道路、大洲西道路の 2 工区も整備区間に指定されている。加えて、豊後伊予連絡道路等の構想がある。

このような高規格道路ネットワークの整備により、県外(広島方面、九州方面、高知方面)との結びつきが強化されるほか、本県の中心部である松山市周辺における交通の円滑化や、地域間の連絡の向上や生活圏の拡大が見込まれる。

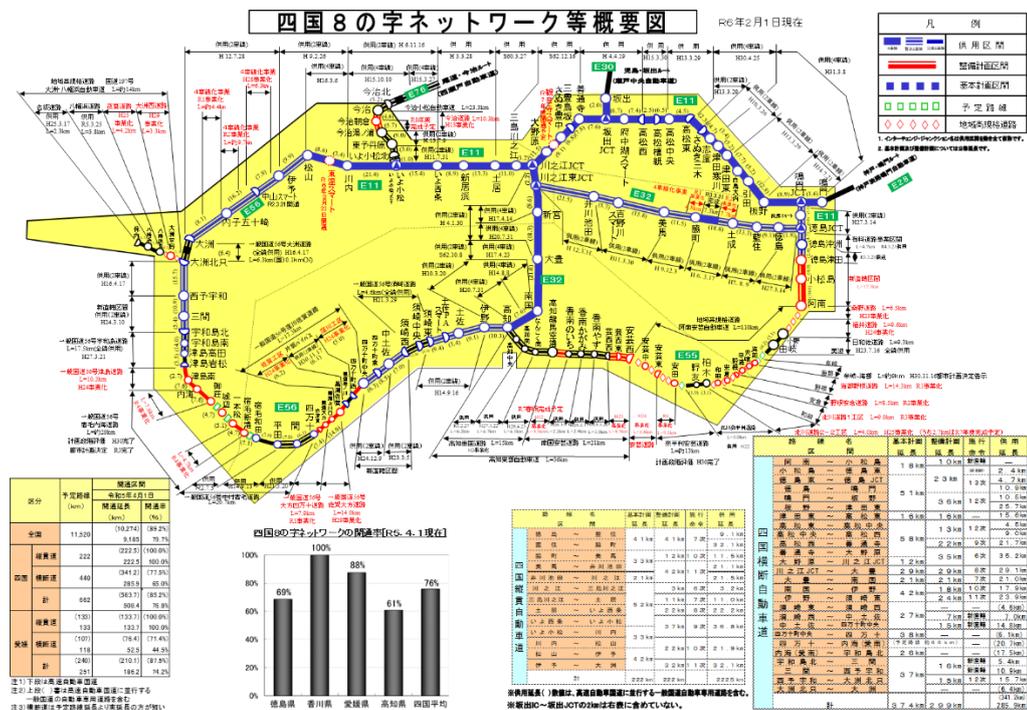


図 1-100 「四国 8 の字ネットワーク」の概要

資料:愛媛県ホームページ

愛媛県高規格幹線道路図

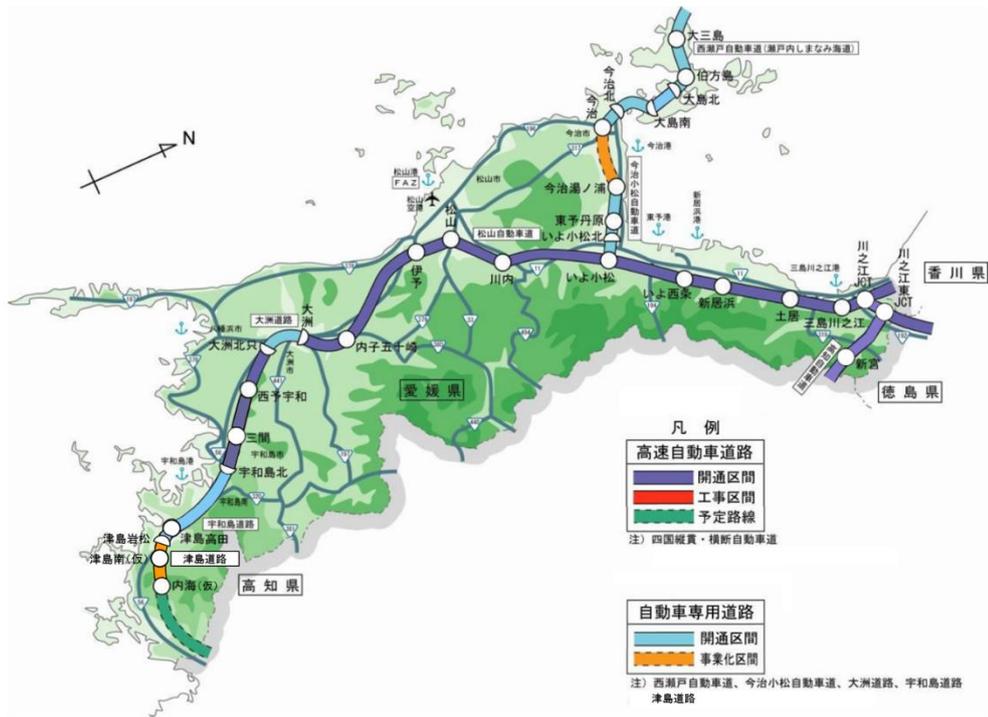


図 1-101 高規格幹線道路の整備状況

資料:愛媛県ホームページ

愛媛県地域高規格道路指定路線図

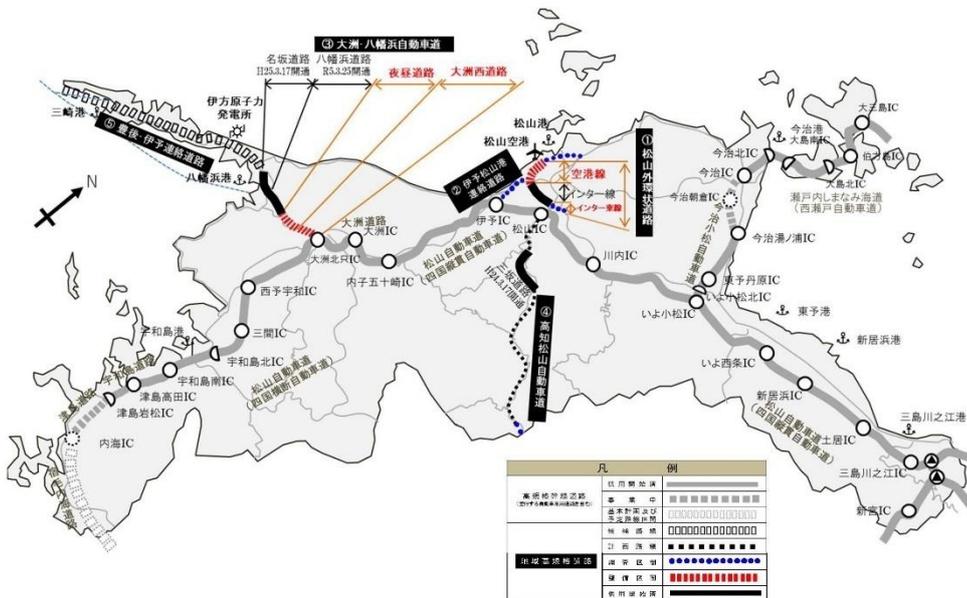


図 1-102 地域高規格道路の整備状況

資料:愛媛県ホームページ

1.4.2 四国新幹線の実現に向けた取組み

全国に先駆けて人口減少と高齢化が進行する地域社会の維持を目指し、平成23年7月に「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」から「四国の鉄道活性化への提言」が行われるとともに、平成26年4月には、基礎調査の結果、四国における新幹線整備の妥当性が確認され、本県を含む関係機関において、整備計画への格上げ及び事業化に向けた活動に取り組んでいる。

本県においては、本県北部の東予、中予を通るルートになる可能性があり、その主要駅となりうるJR松山駅の交通結節点としての強化が重要となる。

四国の鉄道活性化への提言（平成23年7月）

- 提言者** 「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」
（学識経験者・四国4県・経済団体・国の支分部局等を構成員として、平成22年4月に設置）
- ◆四国の鉄道は、「大量輸送・速達性・定時性」といった特性を一段と発揮し、四国が他地域との競争を生き抜き、自立的・持続的発展を図る戦略的インフラとして、重要な役割を果たさなければならない。
 - ◆四国の鉄道の抜本的な高速化は、早期に実現すべき課題であり、できるだけ早く事業化に向けた具体的な検討に着手すべきである。

「四国における鉄道の抜本的な高速化に関する基礎調査」

（平成26年4月調査結果公表）

- 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しました。

図 1-103 「四国の鉄道活性化への提言」、「四国における鉄道の抜本的な高速化に関する基礎調査」



図 1-104 四国新幹線のイメージ

資料:「四国の新幹線実現を目指して」(四国新幹線整備促進期成会)

1.4.3 「空の移動革命」実現に向けた取組み

「空飛ぶクルマ」は、次世代モビリティとして、人口減少や少子高齢化等、多くの社会課題を抱える地方において、維持・確保が困難となる交通インフラの確保、生活物資の輸送等に大きな役割を果たすとともに、新たなビジネスの創出が期待されている。

国内では、令和7年の大阪・関西万博にて運航開始されるため、本県では2年後の令和9年以降にサービス開始を目指す。社会実装に向けて、シンポジウム・勉強会の開催や自治体及び民間事業者等が参画する推進ネットワークの構築等を行っている。令和5年には、四国初の有人飛行試験を実施し、「空飛ぶクルマ」に関する認知度向上・理解促進に取り組んでいる。



図 1-105 空飛ぶクルマの利用イメージ



図 1-106 導入に向けたロードマップ

1.4.4 公共交通に関する新たな技術やサービスの普及

近年、公共交通に関連する新たな技術やサービスが誕生・普及している。特に、自動運転に関しては、「令和7年度を目途に無人自動運転サービス50か所程度実現」という政府目標が掲げられており、全国各地で取組みが進められているほか、県内においても、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・実証実験が進められている。

表 1-5 公共交通に関する主な新技術とその特徴

種類	○概念・特徴 ■課題
自動運転	<ul style="list-style-type: none"> ○人の関与の度合いにより、レベル1～5までの自動運転が定義されている。 ○将来的に、乗務員不足への対応や、これまで運行が難しかった末端交通(ラストワンマイル等)の低コストでの運行への寄与が期待される。
グリーンスペースモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> ○電動で、時速20km未満で公道を走ることが可能な、4人乗り以上のモビリティである。 ○ゆっくりした移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む「乗って楽しい公共交通」である。 ○地域が抱える交通等の課題解決と、脱炭素社会の確立を同時に実現できる。
AI オンデマンドシステム	<ul style="list-style-type: none"> ○利用者のニーズに応じてAIが効率的な運行ルートを判断し、それに基づき運行するバス・タクシーである。
MaaS	<ul style="list-style-type: none"> ○あらゆるモビリティ(マルチモーダル)を1つのプラットフォームで提供するサービスである。 ■タクシー運賃の事前確定等の制度上の課題や、事業者間での収益の配分等の運用面の課題が存在する。
タクシー(一般常用)相乗り	<ul style="list-style-type: none"> ○配車アプリを活用して、目的地が近い利用者同士をマッチングさせてタクシーを配車させ、1台のタクシーに複数の利用者が相乗りすることで、割安にタクシーを利用できるサービスを提供し、利用者利便の向上を図るもの。 ○1台のタクシーで複数の利用者を運送することで、運送の効率化による生産性の向上を目指す。
交通事業者協力型の自家用有償旅客運送	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者(バス・タクシー事業者)が自らのノウハウを通じて自家用有償旅客運送に協力するもの。交通事業者が運行の委託を受ける、交通事業者が実施主体に参画する等により、運行管理等を行う。 ○安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。
貨客混載	<ul style="list-style-type: none"> ○旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業それぞれに特化してきた従来の在り方を検討し、両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができるようにしたもの。
時刻表等のデータのオープン化(GTFS等)	<ul style="list-style-type: none"> ○GTFS(General Transit Feed Specification)は、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的として策定された世界標準の公共交通データフォーマットである。日本では、GTFSと互換性のある「標準的なバス情報フォーマット」が定められ、このフォーマットに沿ってデータを作成することにより、Googleマップだけでなく、Yahoo!路線情報等の国内の検索サービスにも情報の掲載が可能となっている。 ■交通事業者、自治体各自でデータを作成する必要があり、作業体制の確保、入力方法の周知等の課題がある。