

四国中央市地域公共交通計画

(案)

令和 8年 ○月

四 国 中 央 市

目次

第1章 はじめに	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 計画の位置づけ	1
1-3 計画の区域	1
1-4 計画の期間	1
第2章 四国中央市の現況と地域公共交通の現状	2
2-1 四国中央市の現況	2
2-2 四国中央市における公共交通ネットワークの現状	5
第3章 まちづくりの方向性と地域公共交通の目指す姿	12
3-1 四国中央市のまちづくりの方向性	12
3-2 地域公共交通の目指す姿（基本的な方針）	14
3-3 地域公共交通ネットワークの将来像	16
3-4 四国中央市におけるお出かけに関する現状診断	17
第4章 公共交通の問題点・課題と解決の方向性	20
4-1 目指す姿を踏まえた公共交通の問題点の整理	20
4-2 四国中央市の地域公共交通に関する課題	21
4-3 計画の基本理念と目標	22
4-4 四国中央市が目指すサービス水準	23
第5章 施策・事業の設定	25
5-1 施策の基本体系	25
5-2 施策・事業の内容	26
第6章 KPI・目標値の設定	35
6-1 KPIの内容と考え方	35
6-2 KPIに基づく目標値の設定と調査方法	35
第7章 実施体制・役割分担	40
7-1 計画推進・マネジメントに係る体制	40
7-2 モニタリング・PDCAのスケジュール	41

第1章 はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

本市では、令和3年度に「四国中央市地域公共交通計画」を策定し、持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に取り組んできました。しかしながら、少子高齢化の進行や公共交通の担い手不足等の影響により、本市を取り巻く公共交通の状況は厳しさを増しています。

そんな中、令和5年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行され、自治体、公共交通事業者及び地域の多様な主体等の連携・協働による「共創」を通じ、利便性・持続可能性、生産性の高い地域公共交通ネットワークを「リ・デザイン」（再構築）する必要性が示されました。また、令和7年には地域公共交通計画のアップデートガイダンスが示され、モビリティデータを活用した計画作成がより重要視されるようになりました。

このような状況を踏まえ、「四国中央市地域公共交通計画（現計画）」を検証し、次期計画期間の令和8年から令和12年までの5カ年の計画目標や評価指標、目標達成のために実施する事業を明確にした本市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す。

1-2 計画の位置づけ

本計画は第三次四国中央市総合計画を上位計画とし、四国中央市都市計画マスターplanや、四国中央市立地適正化計画等との整合を図りながら策定するものです。

1-3 計画の区域

四国中央市全域とします。

1-4 計画の期間

令和8年度から令和12年度までの5年間とします。

第2章 四国中央市の現況と地域公共交通の現状

2-1 四国中央市の現況

地勢

北は瀬戸内海、南は法皇山脈をはじめとする四国山地に面しています。高速道路網は、三島川之江、土居、新宮の3つのインターチェンジと四国の高速道路4路線が交わる川之江ジャンクション、川之江東ジャンクションがあり、四国各地へのアクセスに優れた「四国の十字路」として交通の要衝となっています。

人口分布

人口の大半は平野部に分布しており、特に三島地区や川之江地区に多く分布しています。一方で、新宮地区等の山間部では人口がまばらに分布しています。

施設分布

沿岸部の平野、特に鉄道沿線や国道11号沿線に多く立地していますが、鉄道駅から離れた場所に立地している施設も多くなっています。また、比較的大きな総合病院は川之江地域に偏在しています。

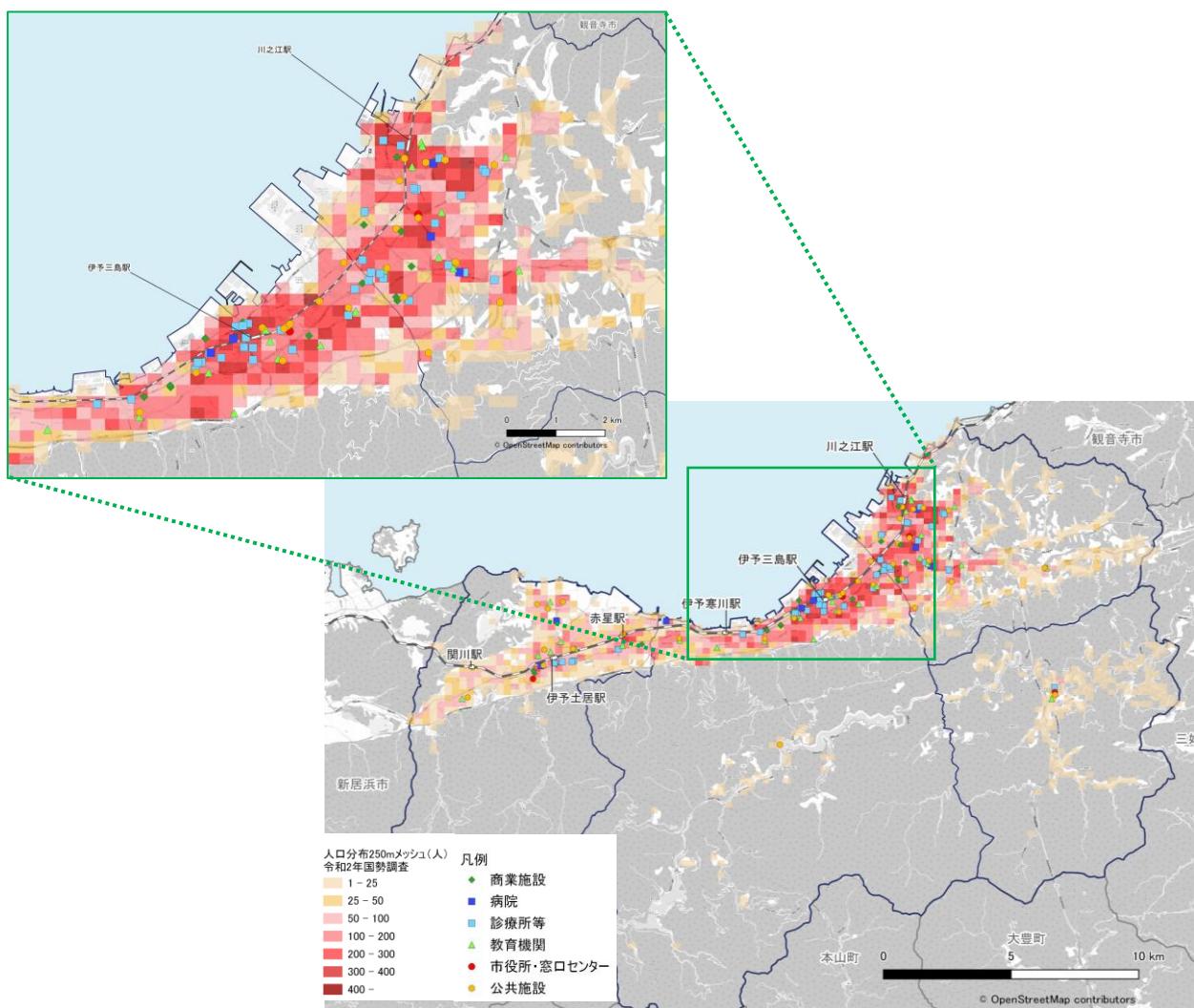


図1 四国中央市の人団分布及び施設立地

資料：令和2年国勢調査

人口動態

令和2年の国勢調査によると、四国中央市の総人口は約8万3千人となっていました。人口は減少傾向にあり、2005年（平成17年）から2020年（令和2年）にかけて約1万人減少しています。

特に、生産年齢人口（15～64歳）の減少が顕著である一方、老人人口（65歳以上）は増加しており、高齢化が進行しています。

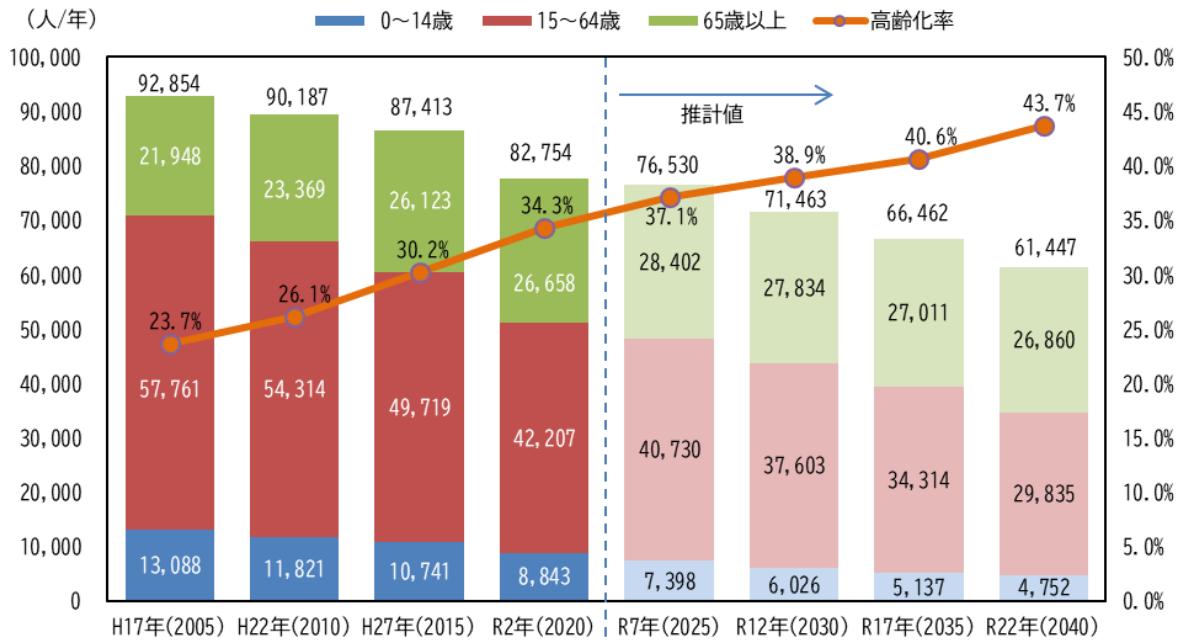


図2 四国中央市における人口及び高齢化率の推移

資料：令和2年国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来推計

通勤・通学流動

通勤通学流動を見ると、四国中央市内での通勤・通学の他、隣接する新居浜市や観音寺市（香川県）との間で流動が多くなっています。



図3 四国中央市の通勤流動

資料：令和2年国勢調査



図 4 四国中央市の通学流动

資料：令和 2 年国勢調査

移動特性

市民の公共交通利用頻度は低く、移動手段は自家用車中心になっています。

■週5日以上 ■週3~4日 ■週1~2日 ■月2~3日 ■年に数日 ■利用しない

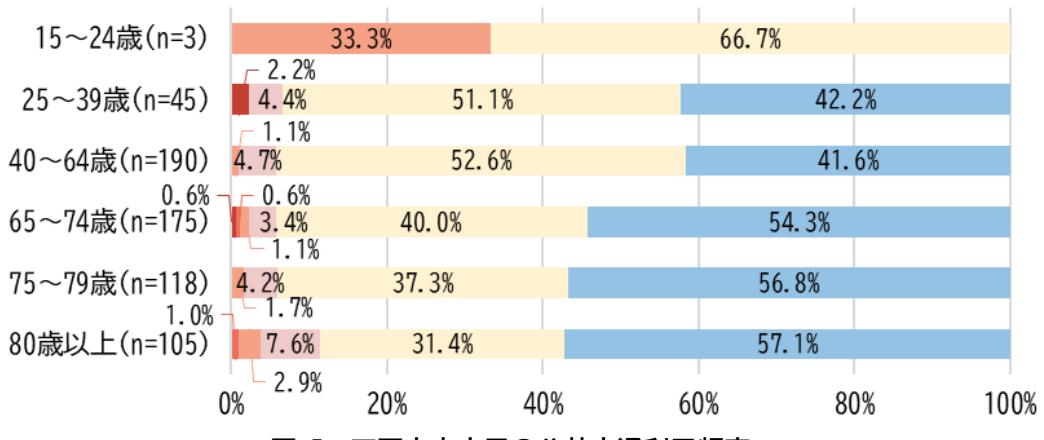


図 5 四国中央市民の公共交通利用頻度

資料：令和 7 年度四国中央市市民アンケート

※ 令和 7 年度四国中央市民アンケートにおける、「鉄道」、「路線バス」、「デマンドタクシー」、「新宮福祉バス」、「タクシー」のいずれか 1 つ以上を利用する頻度。

2-2 四国中央市における公共交通ネットワークの現状

本市では北部の平地部で市域を横断するように鉄道と路線バスが運行されている他、三島川之江 IC のバス停から高速バスが多数発着しています。また、川之江地区、三島地区、土居地区では指定乗降場所を定めず乗降できる形式のデマンドタクシーが運行されています。

三島地区の山間部（嶺南地区）においてもデマンドタクシーが運行されており、嶺南地区から平地部の指定乗降場所までの間で利用でき、運行経路上での乗降が可能です。

新宮地区では、平地部への移動手段として路線型のデマンドタクシーが運行されている他、地区内の移動手段として新宮地区福祉バスが運行されています。

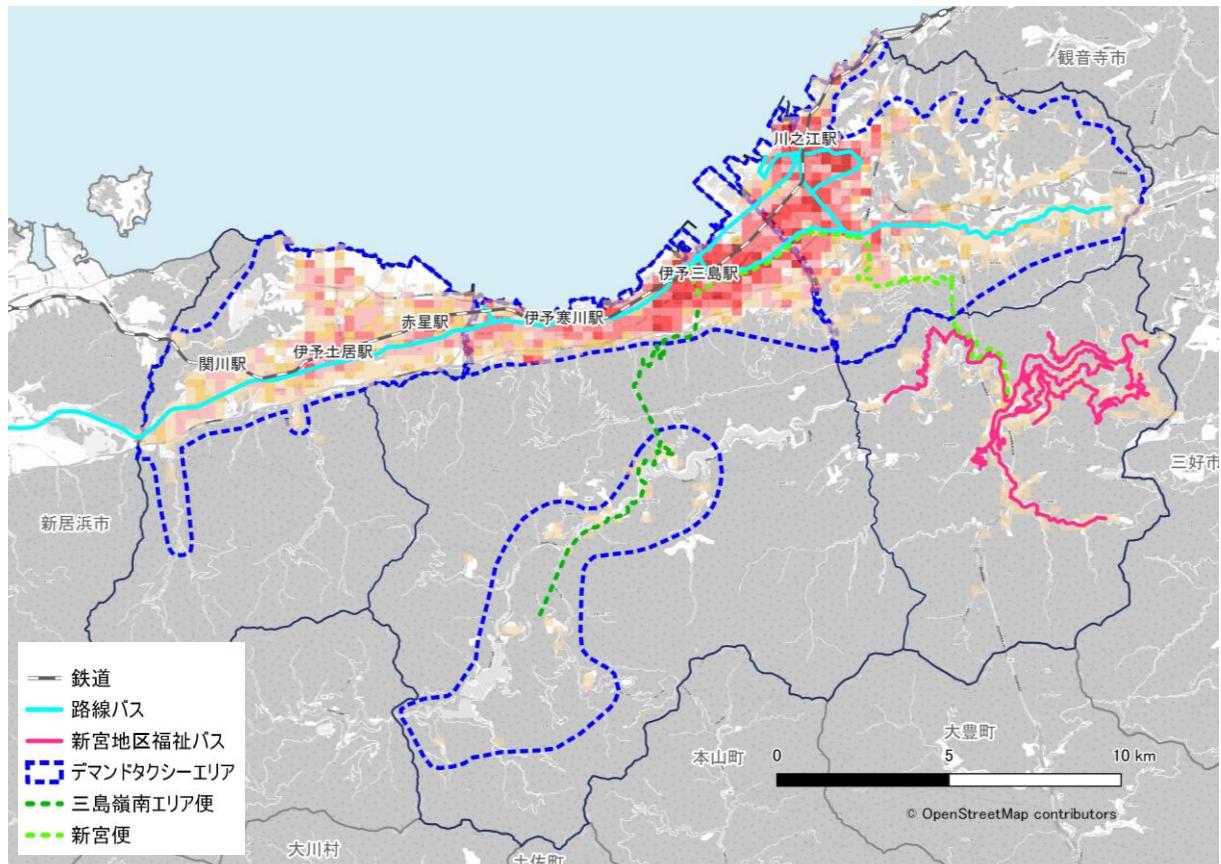


図 6 四国中央市の公共交通ネットワーク

鉄道（JR 予讃線）

市内に6つの駅があり、そのうち、川之江駅及び伊予三島駅は特急列車が停車します。特急列車が停車する駅は、コロナ禍の影響で利用者が減少し、その後は回復傾向にあります。が、いまだコロナ禍前の水準には戻っていません。その他の駅の利用者数は横ばいに推移しています。

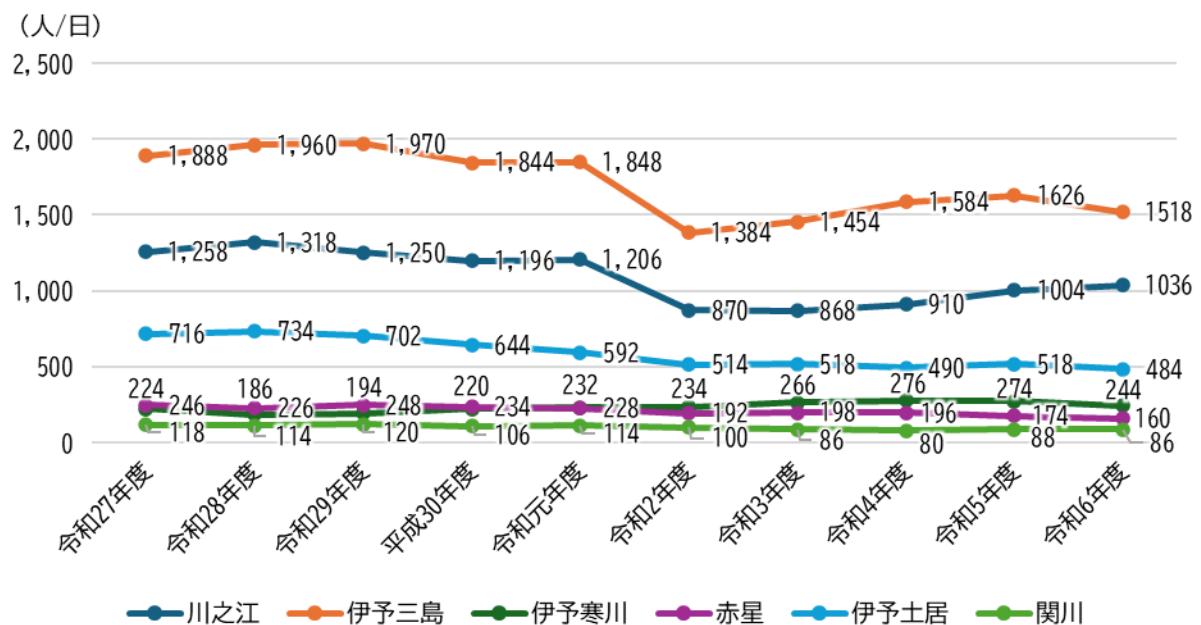


図 7 四国中央市内の各駅における1日あたり乗降客数推移

資料：国土数値情報及びJR四国提供資料



高速バス

三島川之江 IC バス停から全国の主要都市へのバスが発着している他、市内的主要バス停から高松空港行きのリムジンバスが発着しています。

表 1 四国中央市における高速バスの運行状況

	路線	運行事業者	運行本数	運賃
昼行 バス	今治～大阪梅田・神戸三宮 (いしづちライナー)	瀬戸内運輸 阪神バス	5.5往復(三島川之江IC経由便に限る) ※うち、上り1便は土曜日のみ運行	大阪:5,200円 神戸:4,800円
	松山～三宮・大阪・USJ・京都 (松山エクスプレス号)	JR四国バス 西日本JRバス	9往復	三宮:4,900円 大阪:5,400円 京都:5,900円
	松山～高知 (なんごくエクスプレス号)	JR四国バス	5往復	松山:2,400円 高知駅・はりまや橋・ 高知中央インター: 2,000円
	松山～高知 (木エールエクスプレス)	伊予鉄バス とさでん交通	2往復(三島川之江IC経由便に限る)	松山:2,400円 高知:2,000円
	松山～徳島 (吉野川エクスプレス号)	伊予鉄バス JR四国バス 徳島バス	6往復	松山:2,400円 徳島:3,000円
夜行 バス	松山～高松 (坊ちゃんエクスプレス号)	四国高速バス 伊予鉄バス	4往復(三島川之江IC経由便に限る)	高松:2,400円 松山:2,400円
	今治～東京(渋谷) (パイレーツ号)	瀬戸内運輸 東急トランセ	1往復	10,200円～ 13,400円
	松山・高松・徳島～名古屋 (瀬戸内エクスプレス名古屋号)	JR四国バス JR東海バス 伊予鉄バス 名鉄バス	1往復	6,000円～ 11,600円
	松山・三島川之江～ 東京・新宿・東京ディズニーランド	コトバスエクスプレス	1往復	8,400円～ 13,400円
	松山・三島川之江～名古屋・四日市	コトバスエクスプレス	1往復	6,600円～ 9,100円
空港 バス	三島川之江～福岡	コトバスエクスプレス	1往復	7,700円～ 10,200円
	高松空港リムジンバス (高松空港～観音寺・四国中央市)	西讃観光	7往復 ※第1便、第14便是完全予約制	2,800円 完全予約制便: 8,400円

路線バス

新居浜～川之江線は、上分経由便が平日 7.0 往復、国道 11 号経由便が平日 7.5 往復となっており、七田線は平日 0.5 往復となっています。国道 11 号便は、三島地区から川之江地区にかけての区間で乗降者数が少ない状況です。

令和 6 年度にバスロケーションシステムが導入されましたが、キャッシュレス決済は未対応です。運転士の高齢化が進んでおり、新たな雇用がなく、人材確保ができなければ、現状のサービス水準を維持していくことが難しい状況にあります。

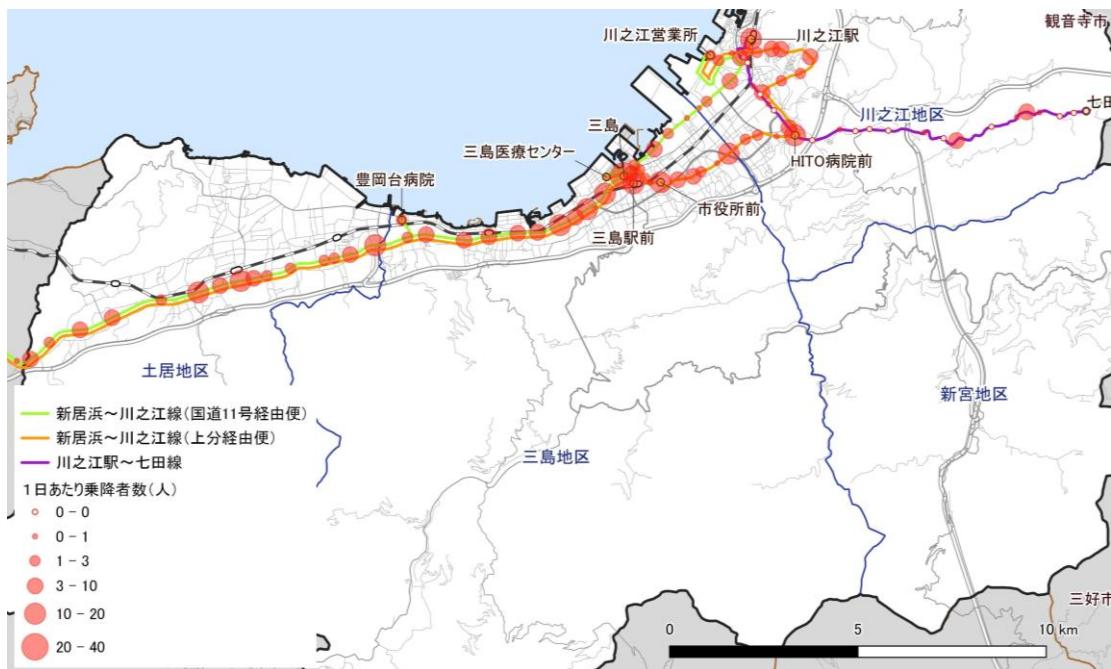


図 8 バス停別 1 日あたり乗降者数

※調査期間：新居浜～川之江線（2024/11/09～2024/11/15）、七田線（2025/05/19～2025/05/23）



デマンドタクシー

市内5エリアで運行されており、エリアを跨ぐ場合は鉄道・バスや別エリアのデマンドタクシー等に乗り継ぐ必要があります。エリアを跨ぐ移動ニーズも少なくありませんが、到着時間が読めないためか、デマンドタクシーで乗継をする人は多くない状況です。

デマンドタクシーの利用者アンケートでは、デマンドタクシーと鉄道や路線バス等の乗継の満足度が低くなっている上、わからないという回答が多く、乗り継ぐことが利用者の移動の選択肢に上がりにくい状況にあると考えられます。

デマンドタクシーの運行概要

実施主体：タクシー会社、旅客自動車協同組合及び市が連携して運行

事前登録制

予約型

乗り合い

区域運行



四国中央市デマンドタクシー

予約センター (受付時間 月～金8:30～16:30)

ご予約は **23-0006**

運行日	平日 月曜～金曜 ※土日祝日、12/29～1/3は運休 ※天災等により運休の場合があります。
予約受付時間	★電話予約★ 平日 8時30分～16時30分 ★Web予約★ 24時間受付
利用料金 (※1回乗車)	大人(中学生以上) 400円 小人(小学生以下)、障がい者 200円 ※手帳の提示が必要です。 ※未就学児は保護者1人につき、一人無料 ※新宮便については通常の中高校生は200円 ※各エリアを超える場合、乗り換え毎に料金が必要です。
エリア区分	川之江 / 三島 / 土居 / 三島嶺南 / 新宮 ※山間部など、一部通行できない場所があります。

問合せ先 四国中央市観光交通課 ☎ 0896-28-6187

ご利用方法

①まずは事前登録！（※登録無料）

- 利用登録票の提出もしくはWeb登録のどちらかの方法で、登録してください。
（事前登録ができない場合は、ご利用できません。）
- 登録までに数日お時間を頂きます。
(登録内容の確認のため、予約センターからご連絡をする場合があります。)
- 利用登録票は市庁舎や各公民館に備え付けてあります。

②電話予約・Web予約

- ご利用の場合は、予約センターへの電話予約もしくはWeb予約が必要です。
- 予約変更（キャンセル等）は、予約センターでの変更・取り消しや運転手への連絡など、時間を要するため、恐れ入りますが下表の締切日・時間までにご連絡ください。

【便名】	【電話予約】	【Web予約】
平日 月曜～金曜8:30～16:30 祝祭日は除く	24時間	
三島・川之江・土居 (区域運行)	★利用予定日の2時間前から利用予定時刻の30分前まで ★朝9時便は前日まで(月曜利用の場合は、前週金曜まで)	【予約受付開始】 利用予定日の2時間前
三島嶺南便 (路線運行)	★午前便：前日まで(月曜利用の場合は、前週金曜まで) ★午後便：始発地の出発時刻の2時間前まで	【予約受付締切】 2日前まで
新宮便 (路線運行)	★早朝便・午前便：前日まで(月曜利用の場合は、前週金曜まで) ★午後便：始発地の出発時刻の2時間前まで ★夜間便(19:25三島駅便)：利用予定日の当日12:00まで	

[URL] <https://shikokuchuo.ne.demand-kotsu.jp/>

③お出かけ当日

順番にお迎えに行き、目的地までお送りいたします。

複数人の乗り合いとなる為、時間に余裕を持ってご利用ください。

また、利用者ご自身で乗降していただけます。

※車椅子子やペット同伴、大型な荷物を持つご乗車はできません。

※未就学児は保護者同伴でお願いします。

※一部の路線便を除き停車所はありませんので、ご自宅や出先でお待ちください。



川之江 / 三島 / 土居エリア (区域運行 平日・月～金)

午前便	9時便 (8:30～)	午後便	14時便 (13:30～)
	10時便 (9:30～)		15時便 (14:30～)
	11時便 (10:30～)		16時便 (15:30～)
	12時便 (11:30～)		

注意事項
★各エリアを超える移動については、指定の乗り継ぎ場所で車両を乗り換える必要があります。その際は1回乗車ごとに料金が必要です。

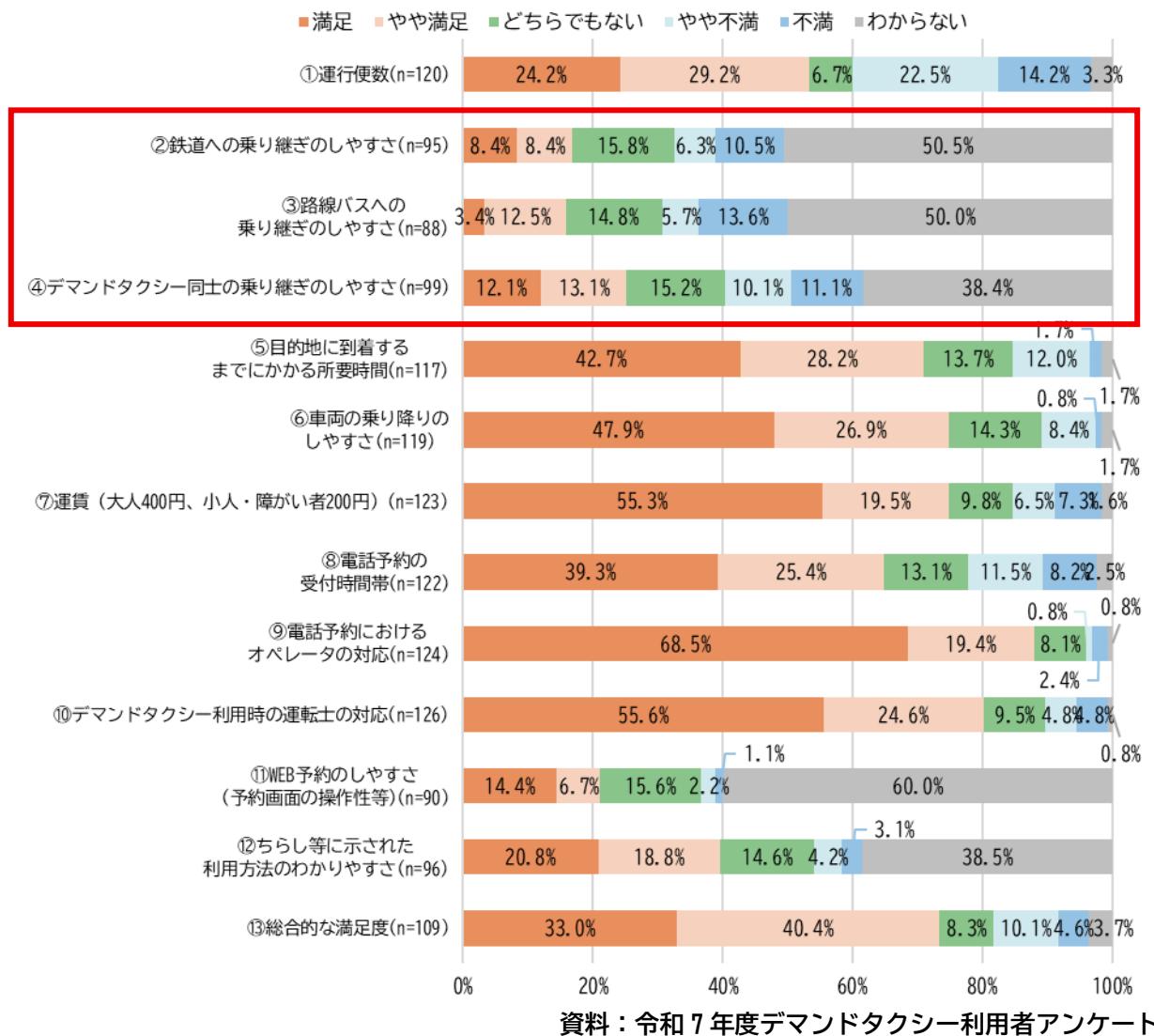
三島嶺南エリア便 (路線運行 / 幹線地域 平日・月～金)

行き	便	富郷方面発	嶺南支所発	三島 着
(三島行き)	午前	9:10	9:35頃	10:00頃
	午後	14:30	14:55頃	15:20頃
	午後	18:30	18:55頃	19:20頃
帰り	便	三島 発	嶺南支所着	富郷方面着
(嶺南行き)	午前	8:10	8:35頃	9:00頃
	午後	13:30	13:55頃	14:20頃
	午後	17:30	17:55頃	18:20頃
乗降場所	【三島中心部の乗降場所】 ①六家(集合所や交差点) ②中央5丁目(四国電力前) ③金子(国道11号と国道319号交差点付近) ④旧三島駅舎センター(東側バス停) ⑤三島西町(フジ三島店)			
				⑥伊予三島駅北口 ⑦市役所(庁舎横東側) ⑧イオンタウン川之江
予約締切	★午前便の予約は、前日まで(月曜利用の場合は、前週金曜まで) ★午後便の予約は、始発地の出発時刻の2時間前まで			

新宮便 (路線運行 / 新宮バス停～伊予三島駅 平日・月～金)

行き	便	新宮発	上分着	三島口着	三島駅着
(三島行き)	早朝	6:45	7:10頃	7:25頃	7:30頃
	午前	8:45	9:10頃	9:25頃	9:30頃
	午前	11:45	12:10頃	12:25頃	12:30頃
(新宮行き)	午後	16:10	16:35頃	16:50頃	16:55頃
	便	三島駅発	三島口発	上分発	新宮着
	午前	10:35	10:40頃	10:55頃	11:20頃
乗降場所	午後	14:30	14:35頃	14:50頃	15:15頃
	午後	17:05	17:10頃	17:25頃	17:50頃
	夜間	19:25	19:30頃	19:45頃	20:10頃
①新宮便の乗降場所は、せごうちバスの(日)三島～新宮線のバス停と同様です。 ※ただし、川之江駅前センター、神戸屋敷で東降できます。 ②新宮便は、東降場所に新宮市内での次のバス停を含めた利用に限ります。 ※新宮・中野・新宮駅前・長尾・堀切・トンネル口					
予約締切	★①早朝便・午前便の予約は前日まで(月曜利用の場合は、前週金曜まで) ★②午後便の予約は、始発地の出発時刻の2時間前まで				
	★③夜間便(19:25三島駅便)の予約は、利用予定日の当日12:00まで				

利用エリア別デマンドタクシーの満足度



新宮福祉バス

計7路線が運行されており、月～金まで1日7往復が運行されている路線もありますが、週1日1往復の路線もあります。

表2 新宮福祉バスの運行概要

路線	運行日	本数	本数
上山上部線	月曜日～金曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	3.5 往復	大人 300 円、 小人（小学生以下） 150 円 ※親子関係又はこれに類する 関係にある者（以下「親 等」という）と同乗する6 歳未満の者は、親等1人に つき当該小人1人無料
日浦線	月曜日～金曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	2 往復	
新瀬川線	月曜日～金曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	7 往復	
上山下部線	月曜日～金曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	3 往復	
大谷線	毎週火曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	1 往復	
杉谷線	毎週木曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	1 往復	
田之内線	毎週金曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	1 往復	

タクシー

高齢者の日常利用の他、川之江駅や伊予三島駅から周辺企業へのビジネス利用が多くなっています。運転士不足の状況にあり、配車待ちが発生する場合もあります。

表3 四国中央市内の各タクシー事業者の運転士数および車両台数

R7.6.1 時点

事業者名	運転士数	車両台数
宇田タクシー	21 人	小型 26 台、ジャンボタクシー 8 台、福祉車両 6 台
まるはタクシー	4 人	小型 6 台、ジャンボタクシー 2 台
三島交通	20 人	小型 26 台、ジャンボタクシー 9 台、福祉車両 6 台
川之江タクシー	9 人	小型 8 台、ジャンボタクシー 2 台
GOHAN タクシー	20 人	小型 15 台、ジャンボタクシー 2 台、福祉車両 7 台

第3章 まちづくりの方向性と地域公共交通の目指す姿

3-1 四国中央市のまちづくりの方向性

上位・関連計画をもとに、四国中央市におけるまちづくりの方向性を整理します。

第三次四国中央市総合計画（令和5～14年度）

本市の市政運営のマスタープランである第三次四国中央市総合計画では、まちづくりの理念を「市民一人ひとりのしあわせづくりの応援」としています。また、将来像を「四国のまんなか人がまんなか～支え合い未来へつなぐ魅力都市～」と定め、以下6つを施策の柱としています。



四国中央市都市計画マスタープラン（平成 24 年～概ね 20 年後）

四国中央市都市計画マスターplanでは、「四国のまんなか人がまんなか、活力・交流・文化の都市づくり」を都市づくりの理念とし、12の目標を定めています。同計画では、三島川之江港、川之江駅周辺、伊予三島駅周辺、伊予土居駅周辺、三島川之江 IC、土居 IC を交通結節点とし、「異種交通機関を有効に結び、お互いが円滑に機能を果たし、物流や交通がスムーズに流れるよう に交通網整備を図ります」という方針を示しています。



図 9 四国中央市都市計画マスタープランで示された将来都市構造図

四国中央市立地適正化計画（平成 30 年～概ね 20 年後）

四国中央市立地適正化計画では、基本理念を「四国のまんなか人がまんなか、活力・交流・文化の都市づくり～コンパクトなまちづくりとネットワークの充実～」とし、4つの基本方針を定めるとともに、基本方針に基づく誘導施策や目標を示しています。

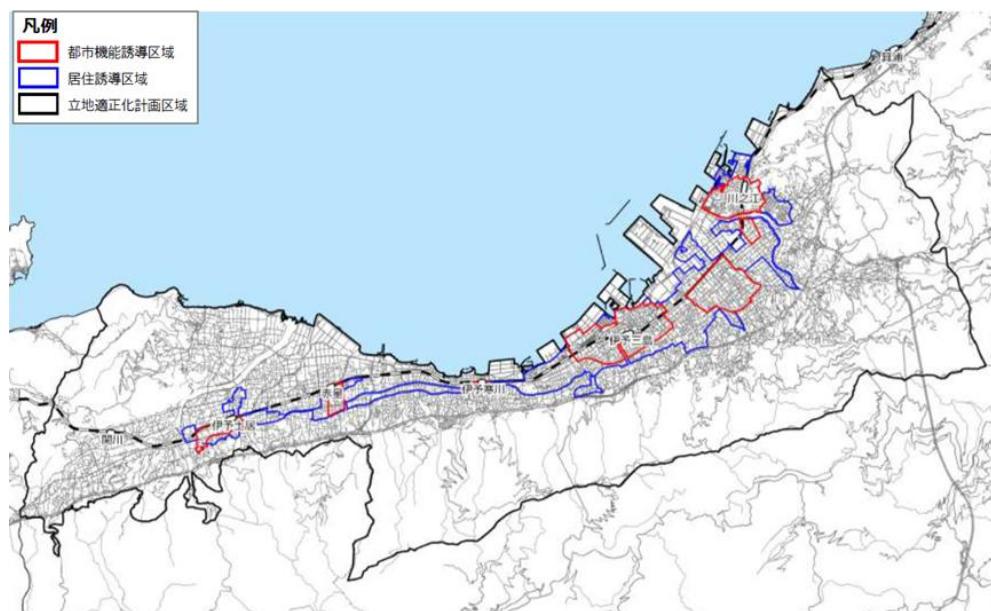


図 10 四国中央市立地適正化計画に基づく誘導区域

3-2 地域公共交通の目指す姿（基本的な方針）

四国中央市の目指す姿

上位・関連計画で示されたまちづくりの方向性を踏まえ、四国中央市の地域公共交通の目指す姿を以下のように設定します。

- ◆ 公共交通により市民が日常生活において必要な移動（通学・買い物・通院等）が確保されており、自家用車がなくても安心して暮らせる
- ◆ 市民の日常生活圏が及ぶ近隣都市（新居浜市等）との接続性が確保されている
- ◆ 鉄道（特急）や高速バスといった広域交通に容易にアクセスできる
- ◆ ビジネス・観光で訪れる来訪者がストレスなく利用できる
- ◆ 鉄道、高速バス、路線バス、デマンドタクシー、福祉バス、タクシー等、それぞれの移動手段の特性が発揮され、相互に連携し、利便性が高く効率的な公共交通サービスが提供されている
- ◆ 交通結節点が整備され、乗継は必要となるが、身体的負担が少なく快適に待ち時間を過ごせる
- ◆ 公共交通の軸が形成され、立地適正化計画と連携し、まちのにぎわい創出やコンパクトなまちづくりに寄与している
- ◆ 地域（利用者、沿線関係者）、交通事業者、行政がサービスのあり方や連携・利用促進等について継続的に話し合い、改善が続けられ、持続可能な状態にある

市内の各交通手段の位置づけ

四国中央市における各移動手段の区分及び考え方と、それぞれに位置付ける交通手段は、以下の通りです。

表 4 市内の各交通手段の位置づけ

区分	考え方	交通手段	路線・運行エリア
広域幹線	市外への広域的な移動を担う公共交通	高速バス	各路線
幹線交通 (公共交通軸)	市内の地域拠点間や四国中央市と近隣市町とを接続する幹線機能を有する公共交通	鉄道	予讃線
		路線バス	新居浜～川之江線 (上分経由便) (国道 11 号経由便)
地区間交通	四国中央市内の地区をまたぐ移動に利用される公共交通	デマンドタクシー	新宮便 三島嶺南便
地区内交通	主に地区内での移動を担う公共交通	路線バス	七田線
		デマンドタクシー	川之江 三島 土居
		新宮福祉バス	全路線
個別需要への対応	さまざまな需要にきめ細やかに対応する公共交通	タクシー	
その他の移動手段	利用者や利用目的が限定されていて、公共交通を補完する役割を担う移動手段	スクールバス スクールタクシー 三島嶺南地域住民送迎サービス 新宮外出支援サービス 老人福祉センター送迎バス 土居老人憩いの家送迎バス 愛ネットワーク	

3-3 地域公共交通ネットワークの将来像

四国中央市が目指す地域公共交通ネットワークの将来像を以下に示します。上位・関連計画との整合を図りながら、幹線交通のサービス水準向上やデマンドタクシーと幹線交通の乗継改善により、市内の移動利便性を高めていくことを目指します。

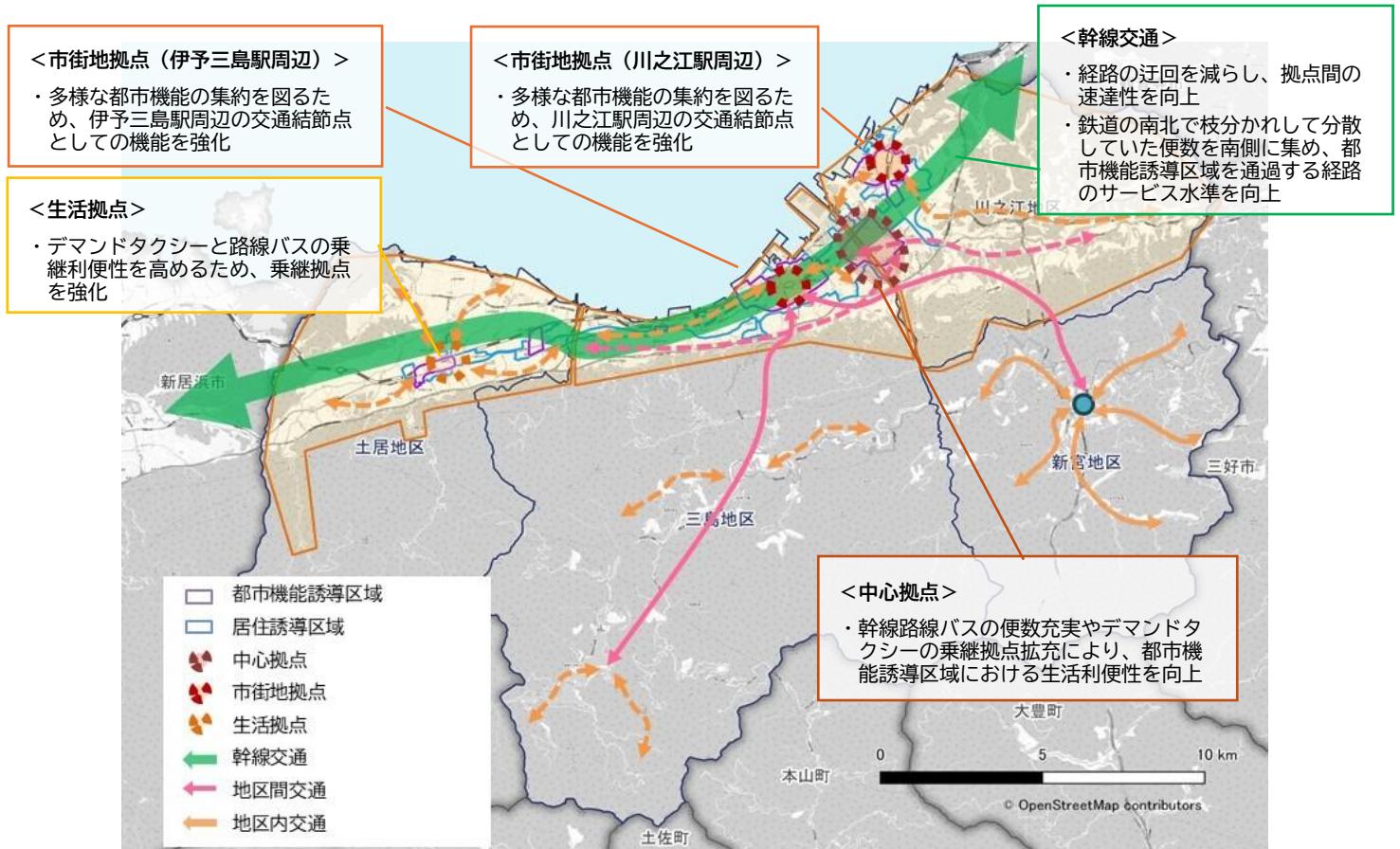


図 11 四国中央市における地域公共交通ネットワークの将来像

3-4 四国中央市におけるお出かけに関する現状診断

本市の地域公共交通の目指す姿に対し、現在の移動環境の状況を整理します。

幹線交通の現状

目的地となる施設が鉄道駅から離れており、路線バスが幹線として重要な役割を持っていますが、三島地区から川之江地区にかけて系統が分かれており、周辺施設の多い上分経由の系統が十分な運行頻度になってしまっています。当該系統の沿線は都市機能誘導区域に設定されている場所もありますが、1時間に1便も運行されていない時間帯があり、都市機能誘導区域として十分なサービス水準ではありません。

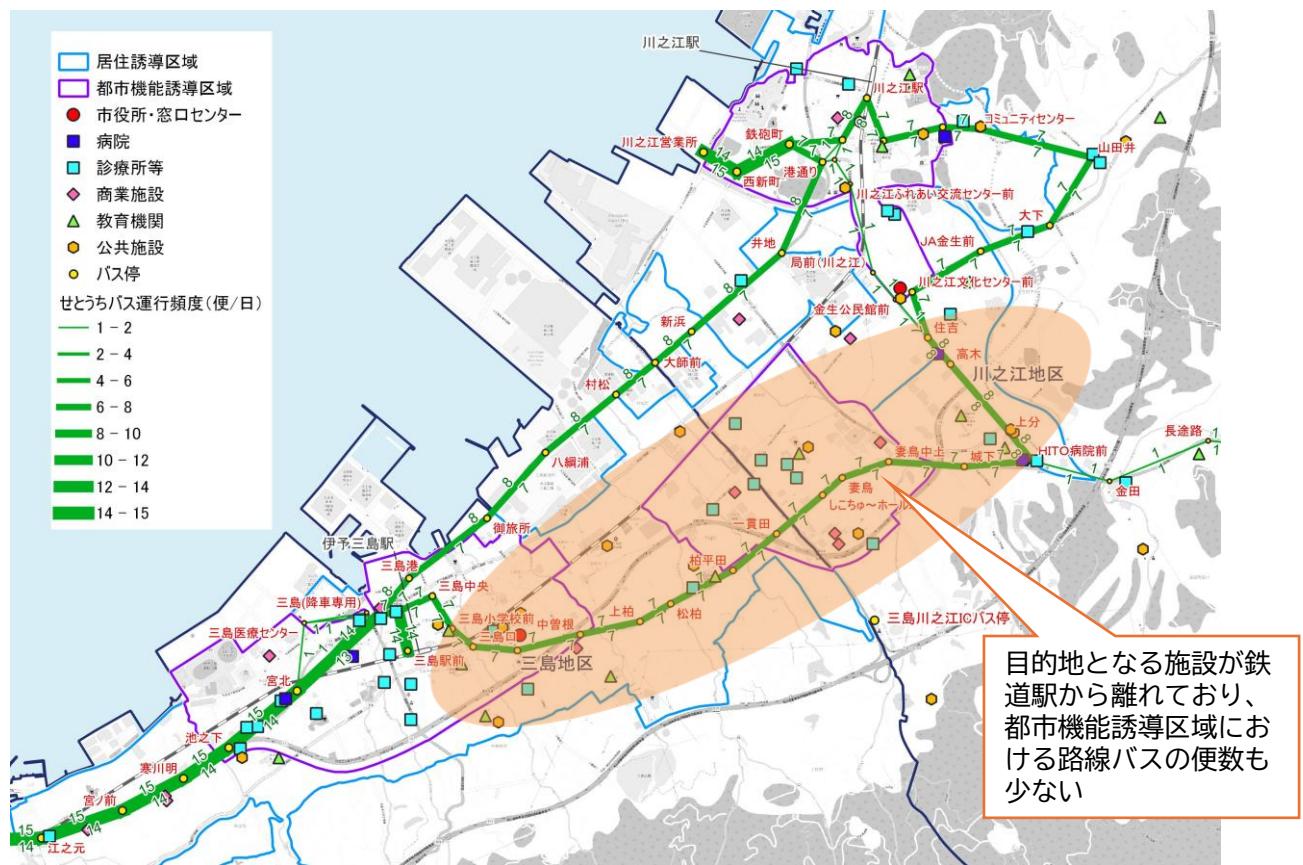


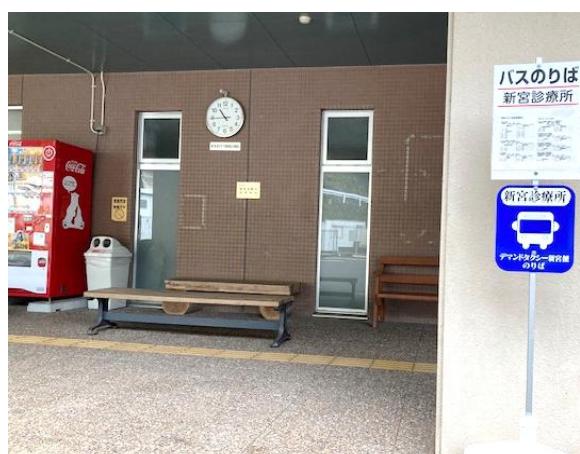
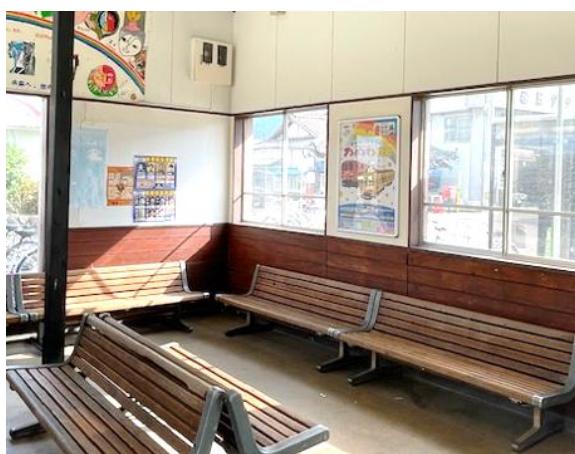
図 12 新居浜～川之江線の便数と沿線の施設集積状況

交通結節点の現状

以下に挙げる場所を交通結節点と位置づけ、各交通結節点の現状を整理します。
三島川之江 IC は高速バスを利用する際に非常に重要な交通結節点となりますが、三島地区外から公共交通でアクセスすることは難しくなっています。

表 5 市内の交通結節点の現状

地域	名称	接続状況					設備
		鉄道	高速バス	路線バス	デマンドタクシー	新宮バス福祉	
川之江	川之江駅	○		○	○		ベンチあり・上屋あり(※駅構内)
三島	伊予三島駅	○		○	○		ベンチあり・上屋あり
	三島川之江 IC		○		○		ベンチあり・上屋あり
	豊岡台病院			○	○		ベンチあり・上屋あり
土居	伊予土居駅	○			○		ベンチあり・上屋あり
新宮	新宮診療所				○	○	ベンチあり・上屋あり



交通空白の現状

四国中央市の交通空白の状況を以下に整理します。概ね区域運行のデマンドタクシーによりカバーされていますが、新宮地域では地域公共交通の空間的な空白が見られます。空間的にカバーできている場合であっても、目的や時間帯によっては公共交通を利用して移動することが難しい地域もあります。

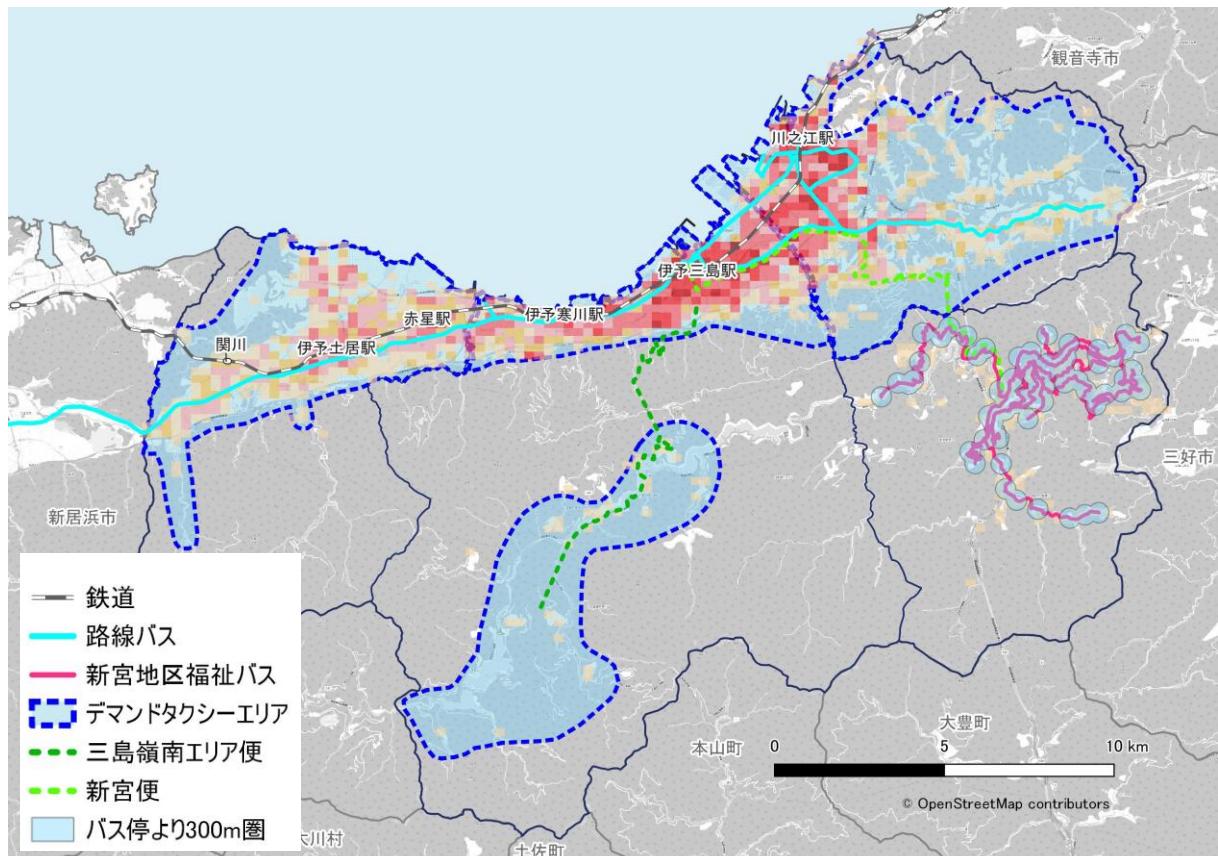


図 13 公共交通による人口のカバー状況

第4章 公共交通の問題点・課題と解決の方向性

4-1 目指す姿を踏まえた公共交通の問題点の整理

四国中央市の現状診断および地域公共交通の目指す姿を踏まえ、本市の地域公共交通における問題点を以下のとおり整理します。

問題点1 幹線交通の機能不全と地域内交通との連携不足

- ◆ 地区間や市域を跨ぐ移動ニーズがあるものの、主要な目的地となる施設が鉄道駅から離れています。一方で路線バスの便数は少なく、幹線交通の利便性が低くなっています。
- ◆ 地区内交通・地区間交通と幹線交通の乗り継ぎも十分に考慮できていない状況です。

問題点2 自家用車への過度な依存と公共交通への関心の薄さ

- ◆ 市民の生活が自家用車利用を前提としたものになっており、公共交通が移動の選択肢として意識されることが少なくなっています。
- ◆ 主要な目的地となる施設の設計・配置も自家用車によるアクセスが基本となっており、デマンドタクシー等のサービスが提供されているものの、十分に認知・利用がされていません。

問題点3 公共交通サービスの質と魅力の低下

- ◆ 車両や施設の老朽化が進んでおり、快適性や利便性の面で利用者が「乗りたい」と思えるようなサービスになっていません。
- ◆ 交通事業者単独では「乗りたい」と思えるようなサービスに引き上げるだけの投資が困難な状況にあります。

問題点4 持続可能な運営を阻む担い手不足と体制の未整備

- ◆ 運転士の不足と高齢化が深刻な状況にあり、サービスの維持が困難になりつつあります。
- ◆ 社会環境や利用者ニーズの変化に対応し、関係者が連携してサービスを継続的に改善していくための協議・マネジメント体制が未整備です。

4-2 四国中央市の地域公共交通に関する課題

整理した問題点を踏まえ、本市が取り組むべき課題を次のように設定します。

課題1 幹線交通の役割の明確化と強化、地域内交通との連携

- ・ 目的地となる施設が集中しているエリアを通る路線バスの運行便数が少ないため、当該系統の増便など幹線機能の強化が必要です。
- ・ デマンドタクシー運行エリア外への移動を円滑にするため、待合環境の整備やダイヤ調整等幹線交通とデマンドタクシーの乗継改善が必要です。

課題2 利用者ニーズの変化や技術革新を的確に捉えた、快適で利便性の高い魅力的な公共交通サービスへの質的転換

- ・ 交通関連設備の老朽化が進んでいる他、整備が必要な交通結節点やバス停も少なくないため、乗継負担緩和のために待合環境の整備が必要です。
- ・ キャッシュレス決済への対応など、公共交通の利便性を高める必要があります。

課題3 公共交通を移動の選択肢として積極的に利用してもらうための環境整備と意識醸成

- ・ 本市の市民は車への依存度が高く、市民の移動の選択肢に公共交通が挙がりにくい状況です。市民に公共交通の積極的な利用を促すためには、パーク・アンド・ライド駐車場の整備等公共交通を利用しやすい環境整備や、乗り方教室等の意識啓発に向けた取組が必要です。

課題4 関係者の共創・連携による、公共交通を継続的に改善できる仕組みの構築

- ・ 公共交通の運行には行政、交通事業者、沿線関係者など、多様な主体が関与しています。公共交通を持続可能なものにしていくためには、それら関係者が連携して運行改善を行っていくことが必要不可欠です。本市においては未だそういった体制が整備できていないので、関係者間の連携を強化する仕組みの構築が必要です。

4-3 計画の基本理念と目標

基本理念

本市の地域公共交通の目指す姿や、問題点・課題を踏まえ、本計画における基本理念を以下のように定めます。

誰もが安心して利用できる持続可能で便利な公共交通を目指して

目標

基本理念の実現のため、本計画の目標を以下のように定めます。

目標1 利用者ニーズに応じた利便性向上と幹線交通・地域内交通のスムーズな連携の実現

目的地となる施設が集中している新居浜～川之江線の上分経由の系統の充実を図ることで、幹線機能を強化し、都市機能誘導区域の機能強化を目指します。

また、鉄道・バス等の幹線交通と、デマンドタクシー等の地域内交通の連携を強化することで、デマンドタクシーのエリアを跨ぐ必要がある移動も円滑に行うことができる移動環境の実現を目指します。

目標2 市民の公共交通への関心アップと日常生活での利用機会増加

市民が公共交通に関心を持てるような取組の実施や、情報提供の改善を通して、市民の公共交通利用機会の増加を図ります。

目標3 誰もが安全・快適・便利に利用できる、質の高い公共交通サービスの提供

待合環境の整備や、施設・車両のバリアフリー化などにより、安全で快適に利用できる公共交通サービスの提供に努めます。

目標4 交通事業者、沿線関係者、行政の共創・連携による持続可能なサービス提供・運営体制の構築

交通事業者や沿線関係者との連携を強化し、継続的なサービス提供体制や見直し体制の構築を行うことで、公共交通の持続可能性向上を目指します。

4-4 四国中央市が目指すサービス水準

四国中央市の公共交通が目指すサービス水準

幹線交通に位置付けた鉄道（JR 予讃線）及び路線バス「新居浜～川之江線」について、以下の通り目指すべきサービス水準を設定します。

表 6 四国中央市の幹線交通が目指すサービス水準

交通手段	時間帯	目指すサービス水準 (運行間隔)
鉄道 (JR 予讃線)	ピーク（朝・夕）	約 40 分 ※特急除く
	オフピーク（日中）	約 60 分 ※特急除く
路線バス (新居浜～川之江線) (上分経由便・ 国道 11 号経由便)	ピーク（朝）	約 40 分
	オフピーク（デマンドタクシー運行時間帯）	約 60 分
	オフピーク（デマンドタクシー運行終了後）	約 90 分

交通結節点の設定と備えるべき性能

交通結節点が有すべき性能について、必須の性能と整備が望ましい性能に分けて整理します。交通結節点に位置付けた場所は全て必須の性能を維持できるよう整備を行います。また、老朽化した設備の更新も併せて検討します。

表 7 交通結節点が有すべき性能についての考え方

必須の性能	ベンチ、上屋
整備が望ましい性能	トイレ、冷暖房、売店・自販機、駐車・駐輪場

表 8 四国中央市における交通結節点の現状

地域	名称	接続状況						現状の設備					
		鉄道	高速バス	路線バス	デタクシード	新宮福祉社	ベンチ	上屋	トイレ	冷暖房	売店・自販機	駐車・駐輪場	
川之江	川之江駅	○		○	○		○	○	○		○	○	
三島	伊予三島駅	○		○	○		○	○	○		○	○	
	三島川之江 IC		○		○		○	○				○	
	豊岡台病院			○	○		○	○					
土居	伊予土居駅	○			○		○	○			○	○	
新宮	新宮診療所				○	○	○	○	○	△	○	○	

公共交通の確保・維持の方向性

各公共交通の役割と、確保維持の方向性を以下に整理します。

区分	交通手段	確保・維持の方向性
幹線交通	鉄道 予讃線	四国中央市外への広域的な移動について、特に重要な役割を担っています。今後は生活交通との接続を強化し、利便性を向上させながら運行の維持を図ります。
	路線バス 新居浜～川之江線 (上分経由便)	市内での地区間移動や、特に新居浜市方面への移動において非常に重要な役割を担っています。特に上分経由は、鉄道駅から離れた都市機能誘導区域内の目的地へのアクセスに欠かせない移動手段です。一方で自治体や事業者の企業努力だけでは維持が困難な状況であり、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、運行の維持並びに幹線機能の強化を図ります。
	路線バス 新居浜～川之江線 (国道 11 号経由便)	国道 11 号経由便は、上分経由便と比較して四国中央市内での利用は少ないですが、新居浜市方面への移動において非常に重要な役割を担っています。上分経由の系統増便に向けた再編を検討しつつ、地域公共交通確保維持事業を活用しながら、運行の維持を図ります。
地区内交通	路線バス 七田線	七田線は令和 7 年 10 月のダイヤ改正により 0.5 往復の運行となりましたが、沿線地域の学生にとって重要な通学手段です。当該地域で通学の移動可能性が阻害されないよう、移動手段の確保を図ります。
	デマンドタクシー	各地区内での移動や、自宅から幹線交通へ接続するための移動手段として非常に重要な役割を担っています。一方で、幹線との乗り継ぎで利用されることは少なく、幹線交通へ接続するための移動手段としては十分に機能していない状況です。市単独で維持していくのが難しいことから、今後も地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金を活用し、幹線交通との連携強化等の運行改善を行いながら、運行の維持を図ります。
	新宮福祉バス	新宮地区内で移動する場合の移動手段として重要な役割を担っています。今後もデマンドタクシー新宮便と連携し、新宮地区内の移動手段として維持を図ります。

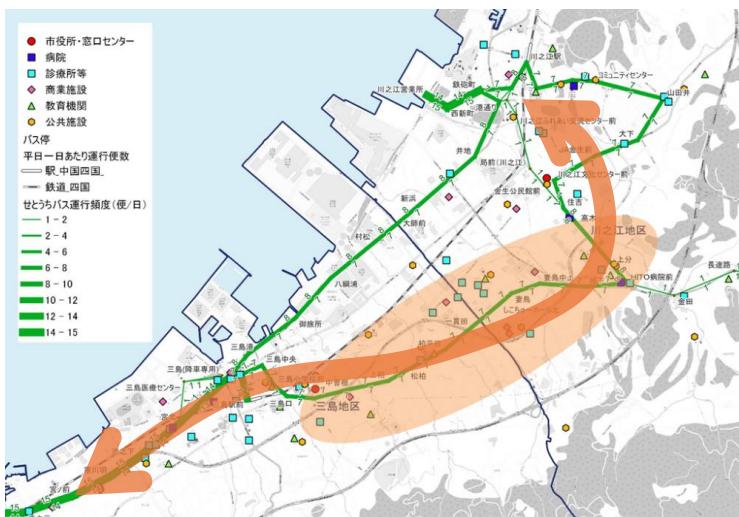
第5章 施策・事業の設定

5-1 施策の基本体系

基本理念や目標の実現に向け、本計画に位置付ける事業を以下の通り整理します。

誰もが安心して利用できる持続可能で便利な公共交通を目指して						
地域公共交通の課題	基本理念	目標	施策	事業	実施主体	対応する課題
課題1 幹線交通の役割の明確化と強化、地域内交通との連携		目標1 利用者ニーズに応じた利便性向上と幹線交通・地域内交通のスムーズな連携の実現	施策1 幹線交通のサービスの維持・強化	1-1 鉄道と路線バスの連携によるサービス強化 1-2 路線バスの経路の見直しとサービス強化 1-3 新駅構想と四国の新幹線の導入に向けた関係機関との連携強化	四国中央市、交通事業者	1,2,4
課題2 利用者ニーズの変化や技術革新を的確に捉えた、快適で利便性の高い魅力的な公共交通サービスへの質的転換			施策2 地域内交通の維持・利便性向上	2-1 デマンドタクシーのエリアをまたいた乗降場所の追加 2-2 デマンドタクシーの配車方法の見直し	四国中央市、交通事業者	1,2,4
課題3 公共交通を移動の選択肢として積極的に利用してもらうための環境整備と意識醸成		目標2 市民の公共交通への関心アップと日常生活での利用機会増加	施策3 移動手段間の連携強化	3-1 交通結節点の整備 3-2 P&R駐車場・駐輪場の整備・維持管理	四国中央市、関係施設	1,2,3
課題4 関係者の共創・連携による、公共交通を継続的に改善できる仕組みの構築		目標3 誰もが安全・快適・便利に利用できる、質の高い公共交通サービスの提供	施策4 情報発信とプロモーションの強化	4-1 デマンドタクシーの愛称設定とラッピング等によるイメージアップ 4-2 デマンドタクシーの周知媒体のリニューアル	四国中央市、関係施設	1,2,3
		目標4 交通事業者、沿線関係者、行政の共創・連携による持続可能なサービス提供・運営体制の構築	施策5 利用機会の創出と運賃制度の多様化	5-1 ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施 5-2 デマンドタクシーの定額運賃導入 5-3 運転免許返納者など高齢者の移動支援の充実	四国中央市	3
			施策6 ユニバーサルデザイン化の推進	6-1 鉄道駅のバリアフリー化 6-2 車両の更新	四国中央市	3
			施策7 新技術の活用による利便性と持続可能性の向上	7-1 新たなモビリティサービスの調査・研究 7-2 キャッシュレス決済の導入	四国中央市、交通事業者	2,3
			施策8 地域の輸送を支える担い手の確保・育成	8-1 関係者が連携したサービスの担い手確保・育成プログラムの実施 8-2 担い手が不足する地域・時間帯における一般ドライバーの参画	四国中央市、交通事業者	2,3
			施策9 継続的な改善体制の構築	9-1 デマンドタクシーを改善するための体制整備 9-2 新たな交通システムの導入による複合的な交通体系の構築 9-3 市内の公共交通の実務者による計画のモニタリング体制整備	四国中央市、交通事業者	2,4
					四国中央市、交通事業者	4

5-2 施策・事業の内容

施策1	幹線交通のサービスの維持・強化
事業の概要	
事業1-1 鉄道と路線バスの連携によるサービス強化 <ul style="list-style-type: none"> 新居浜市との間を結ぶ幹線を形成する鉄道と路線バスの相互を補完し、サービス強化を図るため、モーダルミックスについて研究を行います。 	
	
<h3>事業イメージ</h3> <p>事業1-2 路線バスの経路の見直しとサービス強化</p> <ul style="list-style-type: none"> デマンドタクシーの運行エリアが3つに分かれた平地部の東西方向の移動利便性を向上するため、沿線に移動の目的地となる施設が多く立地し、居住誘導区域も設定されている路線バス新居浜～川之江線の上分経由便の増便を目指し、サービス強化を図ります。 	

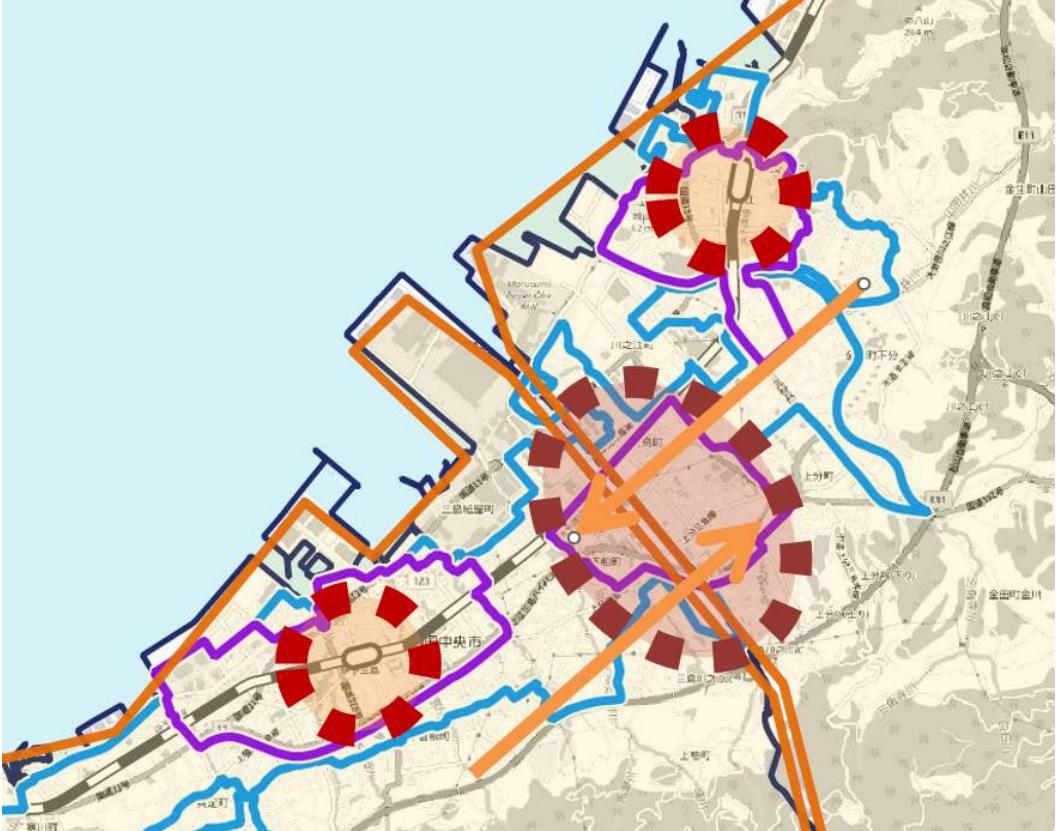
事業 1-3 新駅構想と四国的新幹線の導入に向けた関係機関との連携強化

- ・新駅構想について、設置場所等を長期的な視点で検討します。
- ・既存6駅の改修や整備の必要性を見定め、今後のあり方について検討します。
- ・四国的新幹線の導入に向け、愛媛県や愛媛県新幹線導入促進期成同盟会及び四国新幹線整備促進期成会と連携し、引き続き早期整備の要望活動を行います。



事業イメージ

実施主体	四国中央市、交通事業者				
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
鉄道と路線バスの連携によるサービス強化	連携方法検討				
路線バスの経路の見直しとサービス強化	見直し、実施、評価、継続・見直し等判断				
新駅構想と四国的新幹線の導入に向けた関係機関との連携強化	要望実施、継続検討				

施策 2	地域内交通の維持・利便性向上									
事業の概要										
事業 2-1 デマンドタクシーのエリアをまたいだ乗降場所の追加										
<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの運行エリアが3つに分かれた平地部の東西方向の移動利便性を向上するため、隣り合うエリアのエリア境界付近における共通乗降場を追加します。 ・特に川之江エリア・三島エリアの境界部にある三島川之江 IC周辺は、四国中央市立地適正化計画において “新たな都心部拠点” に位置づけられており、川之江エリア・三島エリア双方からの移動ニーズが高いことから、デマンドタクシーを乗り継ぐことなく移動できる場所を増やすことで利便性向上を図ります。 										
										
事業イメージ										
事業 2-2 デマンドタクシーの配車方法の見直し										
<ul style="list-style-type: none"> ・現在のデマンドタクシーは、鉄道や路線バス、他のエリアのデマンドタクシー等との乗継を考慮した配車ができないため、乗継の待ち時間が長くなることがあります。 ・配車方法の見直しを行い、幹線や他のエリアのデマンドタクシーとの乗継を考慮した配車を可能とすることで、市域やエリアをまたぐ移動の利便性向上を図ります。 										
実施主体	四国中央市、交通事業者									
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度					
デマンドタクシーのエリアをまたいだ乗降場所の追加										
	検討、見直し、実施、評価									
デマンドタクシーの配車方法の見直し	検討、システム選定	実施								

施策 3	移動手段間の連携強化							
事業の概要								
事業 3-1 交通結節点の整備								
・市民の生活において、市域やエリアをまたぐ移動ニーズが多く見られるものの、幹線と地域内交通の交通結節点の整備が十分ではありません。	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度			
・特にデマンドタクシーと路線バスは、乗継を考慮した配車ができず待ち時間が生じているものの、待ち時間を快適に過ごせる空間が整備されていません。								
・待ち時間を不安・負担なく過ごせるよう、交通結節点の整備に努めます。								
・バス停の上屋やベンチ等の整備・維持管理にあたっては、沿線関係者と連携した整備の可能性も検討します。								
								
交通結節点の整備例（広島県東広島市福富地域）								
事業 3-2 P&R 駐車場・駐輪場の整備・維持管理								
・主要駅である JR 伊予三島駅、JR 川之江駅は、すでにパーク & ライド駐車場が整備されており、引き続き鉄道の利用促進を図ります。	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度			
・鉄道駅への自転車によるアクセス性を向上するため、駅周辺における駐輪場の維持管理・改善に努めます。								
・多くの高速バスが発着する三島川之江 IC バス停の市営駐車場については、利用状況を定期的にチェックしながら、適切な維持管理を実施します。								
								
P&R 駐車場・駐輪場の整備状況								
実施主体	四国中央市、関係施設							
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度			
交通結節点の整備	整備箇所、整備内容の検討		整備、維持管理					
P&R 駐車場・駐輪場の整備・維持管理	整備、維持管理							

施策4	情報発信とプロモーションの強化				
事業の概要					
事業 4-1 デマンドタクシーの愛称設定とラッピング等によるイメージアップ					
・デマンドタクシーをより市民に親しみやすく、乗ってみたいと思う乗り物にするため、愛称の募集とラッピング車両の導入を検討し、イメージアップを図ります。					
					
	愛称設定とラッピングの例（山口県田布施町）				
事業 4-2 デマンドタクシーの周知媒体のリニューアル					
・サービス内容がわかりにくいという声が多いデマンドタクシーの周知媒体をリニューアルし、デマンドタクシーが担う役割や他の交通手段との乗継方法等を含めて市民の理解を深めます。					
					
	デマンドタクシーの周知媒体の例（山口県田布施町）				
実施主体	四国中央市				
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
デマンドタクシーの愛称設定とラッピング	愛称募集、決定				
デマンドタクシーの周知媒体のリニューアル	検討、周知媒体の更新、継続的な見直し				

施策 5	利用機会の創出と運賃制度の多様化
事業の概要	
<u>事業 5-1 ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施</u>	
<p>・まだ自家用車の利用習慣がない子供や、運転免許の返納を検討している高齢者等、働きかけにより公共交通を利用する可能性がある層、波及効果が見込める層にターゲットを絞り、その層に沿った働きかけ・情報提供を行うことで、過度な自家用車利用から、公共交通等の多様な交通手段をかしこく利用するよう、自発的な変化を促します。</p>	
<u>事業 5-2 デマンドタクシーの定額運賃導入</u>	
<p>・免許返納等により、デマンドタクシーを利用する機会の多い人が過度な負担とならなくて済むよう、サブスク運賃を導入します。</p>	
<u>事業 5-3 運転免許返納者など高齢者の移動支援の充実</u>	
<p>・運転免許証の自主返納支援制度について、引き続き周知広報に努めるとともに、制度の充実を図ります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●免許返納者が市内で受けられる特典の紹介・免許返納制度を解説するチラシの配布 ●運転免許自主返納サポートに協力していただける企業・団体等の拡充 <p>・高齢者バス利用費助成事業（回数券購入補助）の周知に努めます。</p>	

実施主体	四国中央市、交通事業者、四国中央警察署				
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
ターゲットを絞ったモビリティ・マネジメントの実施	企画、実施				
デマンドタクシーの定額運賃導入	検討、導入、評価、継続・見直し等判断				
運転免許返納者など高齢者の移動支援の充実	制度充実検討	導入、継続・見直し等判断			

施策 6	ユニバーサルデザイン化の推進									
事業の概要										
<u>事業 6-1 鉄道駅のバリアフリー化</u>										
<ul style="list-style-type: none"> 市内にある6つの鉄道駅について、利用実態や今後の動向等を踏まえつつ、鉄道事業者と連携しながらバリアフリー化を含めた利便性向上に取り組みます。 										
<u>事業 6-2 車両の更新</u>										
<ul style="list-style-type: none"> 路線バスについては、更新時期に合わせて計画的に移動円滑化基準を満たす車両に更新していくことでバリアフリー化を推進し、利用者の利便性向上を図ります。 デマンドタクシーやタクシーについても、更新時期に合わせて可能な限りユニバーサルデザイン車両に更新することとし、利用者の利便性向上を図ります。 必要に応じてEV車両等の導入を検討し、環境にやさしい公共交通サービスの実現を図ります。 										
 										

実施主体	四国中央市、交通事業者				
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
鉄道駅のバリアフリー化	検討、実施				
車両の更新	順次更新				

施策 7	新技術の活用による利便性と持続可能性の向上									
事業の概要										
<u>事業 7-1 新たなモビリティサービスの調査・研究</u>										
<ul style="list-style-type: none"> 自動運転バスやAIオンデマンド交通など、新たなモビリティサービスに係る最新の技術動向について情報収集し、本市での導入に向けた調査・研究を行います。 										
<u>事業 7-2 キャッシュレス決済の導入</u>										
<ul style="list-style-type: none"> チケットアプリ、コード決済等によるキャッシュレス決済の導入を推進し、利用者の利便性向上を図ります。 										
実施主体	四国中央市、交通事業者									
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度					
新たなモビリティサービスの調査・研究	継続的に調査・研究									
キャッシュレス決済の導入	調査・研究、導入									

施策8	地域の輸送を支える担い手の確保・育成				
事業の概要					
事業 8-1 関係者が連携したサービスの担い手確保・育成プログラムの実施					
・地域公共交通サービスの担い手となる運転士・保線員等が不足する中、サービスを今後も維持していくために、関係者が連携して担い手の確保・定着に取り組む必要があります。					
・担い手の確保・定着に向け、交通事業者で労働環境や待遇の改善を進めるとともに、行政と交通事業者が連携し、担い手確保につながるような取組を強化します。					
					
事業 8-2 担い手が不足する地域・時間帯における一般ドライバーの参画					
・近年の運輸業界の担い手不足を受けて、国では一般ドライバーが旅客運送に関わることができるライドシェアが創設されました。					
・本市でもタクシーを中心に担い手不足の傾向が続いていることから、必要に応じて一般ドライバーの参画を検討します。					
実施主体	四国中央市、交通事業者				
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
関係者が連携したサービスの担い手確保・育成プログラムの実施	企画 ■■■■■	実施、継続・見直し等判断 ■■■■■			
担い手が不足する地域・時間帯における一般ドライバーの参画	調査・研究 ■■■■■				

施策 9	継続的な改善体制の構築									
事業の概要										
事業 9-1 デマンドタクシーを改善するための体制整備	<p>・デマンドタクシーに関わる交通事業者、予約センター、行政の担当者で定期的にミーティングを開催し、現状、課題の共有や対応策の協議、利用促進の検討を行います。</p>									
事業 9-2 新たな交通システムの導入による複合的な交通体系の構築	<p>・より利便性、満足度の高い公共交通サービスの提供ができるよう、既存の路線バス、デマンドタクシー等と組み合わせた新たな交通システムの可能性について調査、研究を行います。</p>									
										
新たな交通システムの例（東京都臨海副都心エリア）										
事業 9-3 市内の公共交通の実務者による計画のモニタリング体制整備										
・計画に位置付けた事業の進捗管理や目標の達成状況の評価等を行うため、行政や交通事業者等をはじめとした公共交通の実務者で構成するモニタリング体制を整備します。										
・実務者によって定期的に分科会等のミーティングを行い、計画の PDCA を回します。										
実施主体	四国中央市、交通事業者									
スケジュール	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度					
デマンドタクシーを改善するための体制整備	体制整備、PDCA の実施									
新たな交通システムの導入による複合的な交通体系の構築	調査・研究									
市内の公共交通の実務者による計画のモニタリング体制整備	体制整備、PDCA の実施									

第6章 KPI・目標値の設定

6-1 KPIの内容と考え方

本計画の達成状況を把握するための評価指標及び各指標と目標の関連を以下に整理します。

評価指標	関連する目標			
	目標1	目標2	目標3	目標4
指標1 幹線交通の平日1日あたり運行回数	○			
指標2 幹線交通の年間利用者総数	○	○	○	
指標3 デマンドタクシーの年間利用者総数	○	○		
指標4 公共交通の年間利用者総数	○	○	○	
指標5 通院・買物における公共交通分担率	○	○	○	
指標6 公共交通サービスによる人口カバー率	○			○
指標7 幹線交通・地域内交通の収支率	○	○	○	○
指標8 公共交通への公的資金投入額	○	○	○	○
指標9 公共交通に従事する運転者数				○
指標10 交通結節点の整備件数	○			
指標11 市民の公共交通利用者割合	○	○	○	
指標12 バリアフリー車両の導入割合			○	
指標13 運行改善検討会議の開催回数				○

6-2 KPIに基づく目標値の設定と調査方法

前項で定めた各評価指標の具体的な内容と目標値について、以下のとおり設定し、算出方法を整理します。

指標1	幹線交通の平日1日あたり運行回数	
	現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
鉄道（特急列車除く）：18.5往復	鉄道（特急列車除く）：18.5往復	
路線バス（新居浜～川之江線）	路線バス（新居浜～川之江線）	
上分経由便：7.0往復	上分経由便：現状以上	
国道11号経由便：7.5往復	国道11号経由便：現状維持	
目標値の考え方	鉄道は担い手確保の取組等を通じ、現状の運行水準の維持を目指す。 特に新居浜～川之江線（上分経由）は、幹線機能強化のため便数の増便を目指す。	
算出方法	交通事業者が発行する時刻表を用いて把握する。	
評価時期	・運行改善検討会議（仮称）にて年度末に1度評価 ・毎年の地域公共交通会議にて報告	

指標2		幹線交通の年間利用者総数			
現状値（令和6年度実績）		目標値（令和12年度）			
鉄道（特急列車除く）： <u>1,287,720</u> 人 路線バス（新居浜～川之江線） 上分経由： <u>53,722</u> 人 国道11号経由： <u>37,911</u> 人 合計： <u>1,379,353</u> 人		鉄道（特急列車除く）： <u>1,287,720</u> 人 路線バス（新居浜～川之江線） 上分経由： <u>55,079</u> 人 国道11号経由： <u>38,868</u> 人 合計： <u>1,381,667</u> 人			
目標値の考え方	新居浜～川之江線の増便や、幹線交通と生活交通の連携強化や利用促進により、幹線交通の利用者数増加を目指す。				
算出方法	交通事業者保有の資料を基に、年間利用者数の合計を算出する。 ※鉄道、路線バス（新居浜～川之江線）が対象。 ※鉄道は四国中央市内の鉄道駅における乗降客数により算出。 ※路線バスは、新居浜～川之江線における利用者数を、運行系統キロ程のうち四国中央市の占める割合により按分して算出。				
評価時期	<ul style="list-style-type: none"> 運行改善検討会議（仮称）にて半期に1度評価 毎年の地域公共交通会議にて報告 				
指標3	デマンドタクシーの年間利用者総数				
現状値（令和6年度実績）		目標値（令和12年度）			
デマンドタクシー： <u>17,050</u> 人 合計： <u>17,050</u> 人		デマンドタクシー： <u>17,481</u> 人 合計： <u>17,481</u> 人			
目標値の考え方	幹線交通との連携や、利用方法の周知強化により潜在利用者の需要を喚起し、利用者数の増加を図る。				
算出方法	四国中央市が保有している資料を基に、年間利用者数の合計を算出する。 ※デマンドタクシーが対象。				
評価時期	<ul style="list-style-type: none"> 運行改善検討会議（仮称）にて半期に1度評価 毎年の地域公共交通会議にて報告 				
指標4	公共交通の年間利用者総数				
現状値（令和6年度実績）		目標値（令和12年度）			
幹線交通（再掲）： <u>1,379,353</u> 人 路線バス（七田線）： <u>387</u> 人 デマンドタクシー： <u>17,050</u> 人 合計： <u>1,396,790</u> 人		幹線交通（再掲）： <u>1,381,667</u> 人 路線バス（七田線）： <u>300</u> 人 デマンドタクシー： <u>17,481</u> 人 合計： <u>1,399,448</u> 人			
目標値の考え方	幹線交通の利便性向上や、幹線交通と生活交通の連携強化により相互に特性を発揮するとともに、利用促進活動を強化し、利用者数増加を目指す。				
算出方法	交通事業者保有の資料及び四国中央市が保有する資料を基に算出する。 ※鉄道、路線バス、デマンドタクシーが対象。				
評価時期	<ul style="list-style-type: none"> 運行改善検討会議（仮称）にて半期に1度評価 毎年の地域公共交通会議にて報告 				

指標5 通院・買物における公共交通分担率	
現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
通院： <u>5.4%</u> 買物： <u>4.2%</u>	通院： <u>6.6%</u> 買物： <u>5.6%</u>
目標値の考え方	幹線交通の利便性向上や、幹線交通と生活交通の連携強化により相互に特性を発揮するとともに、利用促進活動を強化することで、積極的な公共交通の利用を促し、公共交通分担率を向上させる。
算出方法	中間年（令和10年度）及び計画期間最終年度に実施する市民アンケートから、通院および買物の際の移動手段を把握し、公共交通分担率を算出する。 ※移動手段として「鉄道」、「路線バス」、「新宮福祉バス」、「デマンドタクシー」、「タクシー」のいずれか一つ以上を回答した人の割合。
評価時期	中間年（令和10年度）及び計画期間最終年の地域公共交通会議にて評価・報告
指標6 公共交通サービスによる人口カバー率	
現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
<u>99.8%</u>	<u>現状以上</u>
目標値の考え方	今後もデマンドタクシーの運行等により高い水準を維持する。
算出方法	国勢調査の結果等を用いて算出する。 ※区域運行の範囲内及びバス停から半径300m圏内を公共交通が確保されているエリアとみなし、その範囲内の人口が四国中央市全体の人口に占める割合を算出。
評価時期	中間年（令和10年度）及び計画期間最終年の地域公共交通会議にて評価・報告
指標7 公共交通の収支率	
現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
<u>9.5%</u>	<u>9.5%</u>
目標値の考え方	運行にかかる人件費や燃料費等の経費高騰が予測されるが、公共交通の利便性向上や利用促進による利用者数の増加により運賃収入を増加させ、収支率の維持を目指す。
算出方法	四国中央市保有の資料より算出する。（運賃収入/運行経費） ※デマンドタクシーを対象とする。
評価時期	・運行改善検討会議（仮称）にて年度末に1度評価 ・毎年の地域公共交通会議にて報告
指標8 公共交通への公的資金投入額	
現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
<u>93,859千円</u>	<u>93,859千円</u>
目標値の考え方	地域公共交通の維持・充実を図りつつ、利用者数の増加による収入増等により公的資金投入額を現状程度に抑える。
算出方法	交通事業者保有の資料及び四国中央市保有の資料より算出する。 ※路線バス、デマンドタクシーを対象とする。
評価時期	・運行改善検討会議（仮称）にて年度末に1度評価 ・毎年の地域公共交通会議にて報告

指標9		公共交通に従事する運転者数			
現状値（令和6年度実績）		目標値（令和12年度）			
路線バス（川之江営業所）： <u>10</u> 人 タクシー（市内5事業者）： <u>71</u> 人 新宮福祉バス： <u>3</u> 人 合計： <u>84</u> 人		路線バス（川之江営業所）： <u>10</u> 人 タクシー（市内5事業者）： <u>71</u> 人 新宮福祉バス： <u>3</u> 人 合計： <u>84</u> 人			
目標値の考え方	公共交通の担い手が不足している状況であり、公共交通の維持・確保が危ぶまれているが、担い手確保の取組や、担い手が不足する地域・時間帯における一般ドライバーの参画などを検討し、公共交通の運行を維持できる運転者数を確保する。				
算出方法	交通事業者保有の資料及び四国中央市保有の資料より算出。※路線バス、デマンドタクシー（タクシー）を対象とする。				
評価時期	・運行改善検討会議（仮称）にて半期に1度評価 ・毎年の地域公共交通会議にて報告				
指標10	交通結節点の整備件数				
現状値（令和6年度実績）		目標値（令和12年度）			
—		<u>2</u> 件			
目標値の考え方	幹線交通と地区間交通、地区内交通の乗り継ぎ負担を軽減するため、交通結節点の整備を積極的に行う。				
算出方法	計画期間中に行った交通結節点の整備件数を把握する。				
評価時期	中間年（令和10年度）及び計画期間最終年の地域公共交通会議にて評価・報告				
指標11	市民の公共交通未利用者割合				
現状値（令和6年度実績）		目標値（令和12年度）			
<u>56.2%</u>		<u>53.4%</u>			
目標値の考え方	利便性向上や利用促進に関する取組を通じて、公共交通を全く利用しない市民の割合を減少させる。				
算出方法	中間年（令和10年度）及び計画期間最終年度に実施する市民アンケートから、公共交通を全く利用しない市民の割合を算出する。 ※移動手段として「鉄道」、「路線バス」、「デマンドタクシー」、「タクシー」のいずれも「全く利用しない」と回答した人の割合。				
評価時期	中間年（令和10年度）及び計画期間最終年の地域公共交通会議にて評価・報告				
指標12	バリアフリー車両の導入割合				
現状値（令和6年度実績）		目標値（令和12年度）			
<u>39.2%</u>		<u>80.0%</u>			
目標値の考え方	継続的にバリアフリー車両の導入を行い、バリアフリー車両の割合を向上させる。				
算出方法	事業者保有の資料を基に四国中央市がとりまとめる。 ※デマンドタクシー、路線バスを対象とする。				
評価時期	・運行改善検討会議（仮称）にて半期に1度評価 ・毎年の地域公共交通会議にて報告				

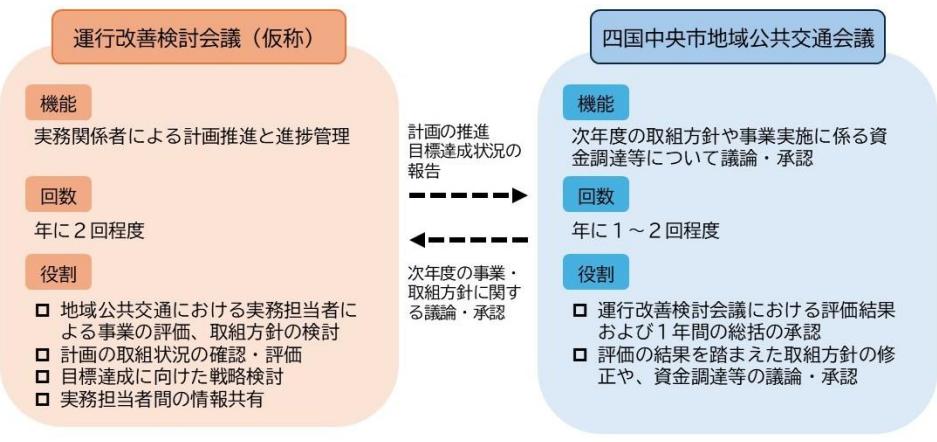
指標 13 運行改善検討会議（仮称）の開催回数	
現状値（令和 6 年度実績）	目標値（令和 12 年度）
—	年 2 回
目標値の考え方	公共交通の実務担当者からなる運行改善検討会議（仮称）を組織し、継続的な公共交通の運行改善に取り組む。
算出方法	運行改善検討会議（仮称）の開催回数を把握する。
評価時期	毎年度末の地域公共交通会議にて評価・報告

第7章 実施体制・役割分担

7-1 計画推進・マネジメントに係る体制

計画の推進にあたっては、行政・交通事業者・市民およびその他関係主体が一体となって取り組んでいく必要があります。行政は各関係者と密に連携しながら計画の推進に取り組むとともに、市民への働きかけを行っていきます。交通事業者は今後も安全な公共交通の運行に取り組んでいくとともに、関係者と連携しながら、公共交通サービスの質の向上に努めます。市民やその他関係主体は、それぞれが公共交通の問題を自分事として捉え、将来にわたって公共交通を守っていく意識を持ちます。

計画を着実に推進し、継続的な運行改善を行っていくため、運行改善検討会議（仮称）を組織し、交通事業者や関係部局との連携強化を図ります。運行改善検討会議（仮称）の概要は以下のとおりです。

名称	運行改善検討会議（仮称）
構成員	四国中央市公共交通担当課、交通事業者の実務担当者等
役割	<p>①四国中央市地域公共交通計画に位置付けた事業の進捗管理 ・本計画で位置付けた事業の実施状況の確認、実施後の改善に向けた検討等を行います。</p> <p>②四国中央市地域公共交通計画の目標達成状況の確認 ・計画の目標達成状況の把握のため、KPIの定期的な計測や、目標に未達である場合の要因分析、戦略検討等を行います。</p> <p>③地域公共交通に関する課題の共有及び改善に向けた意見交換 ・四国中央市の地域公共交通が抱える課題を関係者で随時共有し、改善に向けて意見交換を行います。</p> <p>④地域公共交通に関する国・県の動向の共有 ・事業実施に大きく関わる国や県の動向を関係者間で随時共有します。</p>
法定協議会との関係	 <p>運行改善検討会議（仮称）</p> <p>機能</p> <p>実務関係者による計画推進と進捗管理</p> <p>回数</p> <p>年に2回程度</p> <p>役割</p> <ul style="list-style-type: none">□ 地域公共交通における実務担当者による事業の評価、取組方針の検討□ 計画の取組状況の確認・評価□ 目標達成に向けた戦略検討□ 実務担当者間の情報共有 <p>四国中央市地域公共交通会議</p> <p>機能</p> <p>次年度の取組方針や事業実施に係る資金調達等について議論・承認</p> <p>回数</p> <p>年に1～2回程度</p> <p>役割</p> <ul style="list-style-type: none">□ 運行改善検討会議における評価結果および1年間の総括の承認□ 評価の結果を踏まえた取組方針の修正や、資金調達等の議論・承認

7-2 モニタリング・P D C Aのスケジュール

計画の進捗は、運行改善検討会議において定期的に目標の達成状況の評価・検証を行い、毎年度四国中央市地域公共交通会議に報告します。地域公共交通会議への報告にあたっては1年間の成果を総括し、次年度の取組について議論を行います。本計画は計画期間を5年間としていますが、市民のニーズが的確に反映できるよう、計画期間の中間年にあたる令和10年度には、市民アンケート等を実施し、計画全体の進捗状況や事業の評価・見直しを行います。その他の年でも、計画の進捗評価の結果必要と判断されれば、期間途中に計画の見直しを行います。計画期間最終年度の令和12年度には、計画期間全体にわたる評価を行い、事業の実施状況や目標の達成状況を踏まえて次期計画を検討します。

