

四国中央市地域公共交通計画

(資料編)

令和 8年 4月

四 国 中 央 市

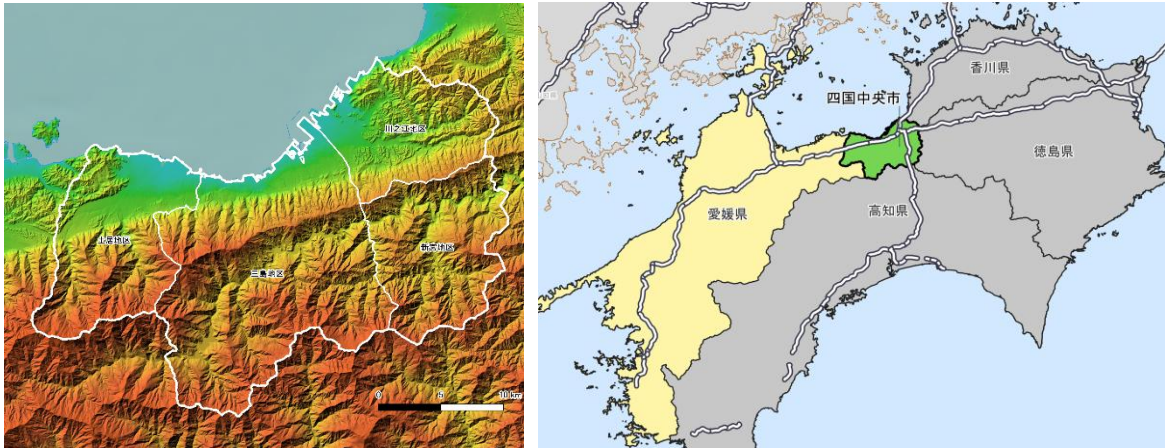
目次

第1章 地域の現状とまちづくりの方向性.....	1
1-1 位置・地勢.....	1
1-2 人口・高齢化.....	1
1-3 移動の目的地となる施設の分布.....	3
1-4 地域の移動の状況.....	5
1-5 四国中央市のまちづくりの方向性.....	6
第2章 地域公共交通の現状と課題.....	14
2-1 地域公共交通ネットワーク.....	14
(1) 鉄道.....	15
(2) 高速バス.....	17
(3) 路線バス.....	19
(4) デマンドタクシー.....	24
(5) 新宮福祉バス.....	28
(6) タクシー.....	30
(7) その他.....	30
2-2 移動に係る支援制度.....	32
(1) 高齢者バス利用費助成事業.....	32
(2) 四国中央市心身障害者社会参加促進事業（しこちゅ～お出かけチケット）.....	32
2-3 移動に係る財政支出.....	33
2-4 前計画の評価.....	34
第3章 アンケート調査.....	37
3-1 市民アンケート.....	37
3-2 デマンドタクシー利用登録者アンケート.....	64
(1) デマンドタクシー利用者アンケート.....	65
(2) デマンドタクシー非利用者アンケート.....	79

第1章 地域の現状とまちづくりの方向性

1-1 位置・地勢

- 愛媛県の東端、その名の通り四国のほぼ中央に位置し、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。
- 市内に四国の高速道路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。



1-2 人口・高齢化

- 人口は、1990年（平成2年）の約9万7千人をピークに減少傾向にあり、2020年（令和2年）は約8万3千人となっています。
- 特に、生産年齢人口（15～64歳）の減少が顕著である一方、老年人口（65歳以上）は増加しており、高齢化が進行しています。
- 人口の大半は沿岸部の平地に分布し、特に三島地区や川之江地区に多く分布しています。
- 今後は新宮地区など山間部を中心に人口の減少が進む見込みになっています。

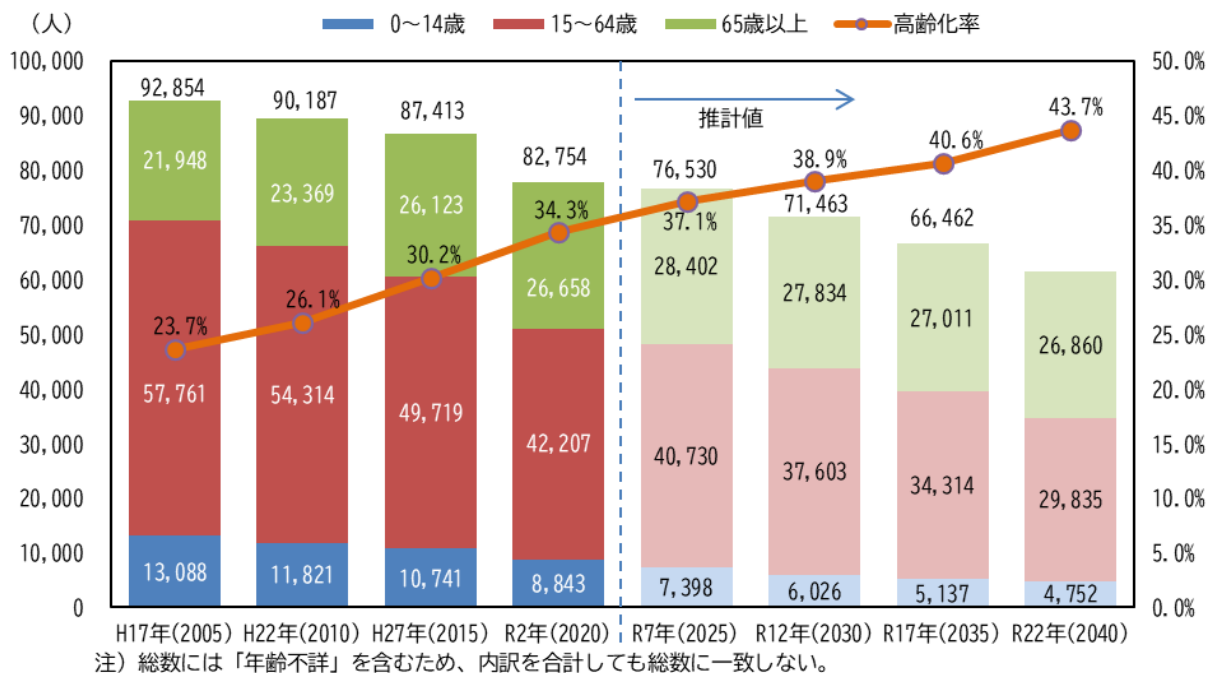


図1 四国中央市における人口及び高齢化率の推移

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

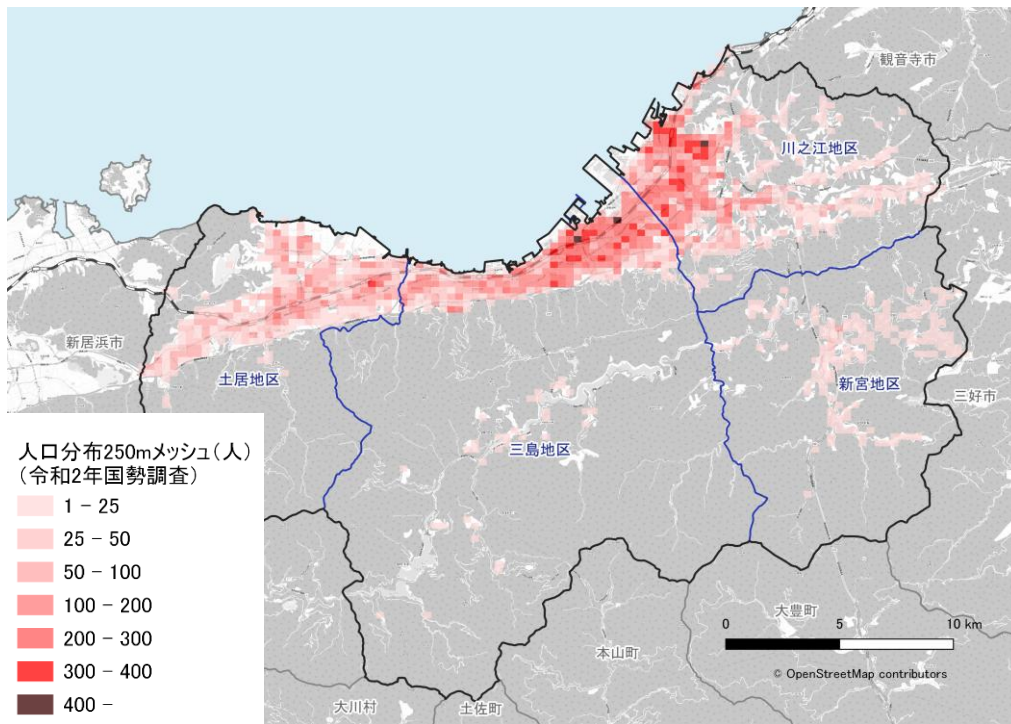


図 2 令和2年の人口分布

資料：令和2年国勢調査

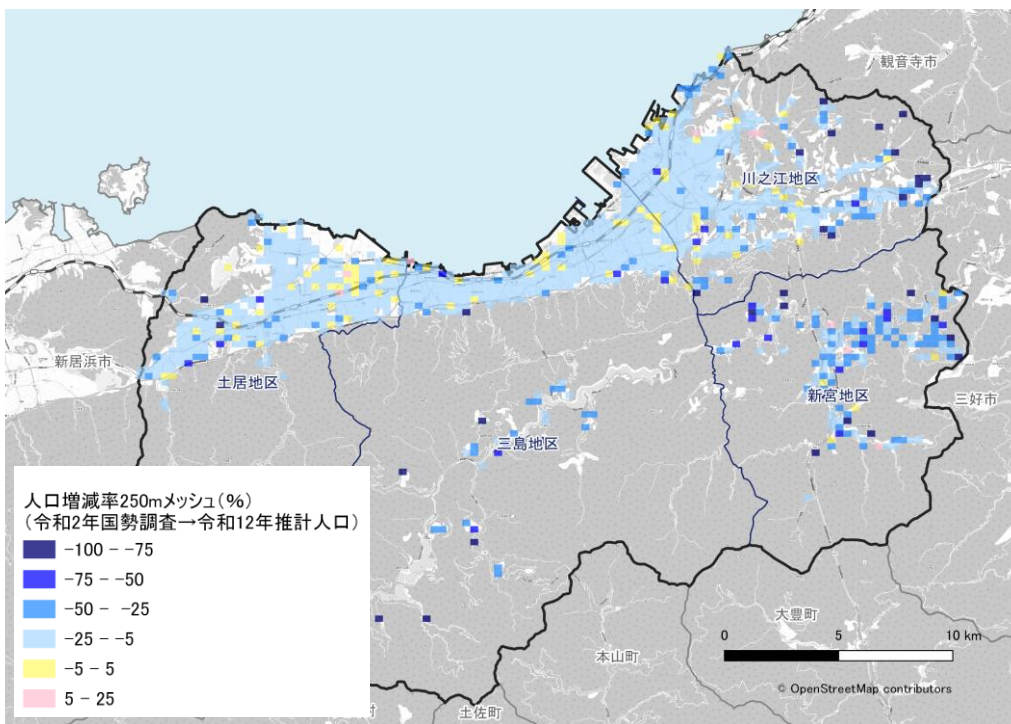


図 3 令和2年から令和12年の人口増減率

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

1-3 移動の目的地となる施設の分布

- 移動の目的地となる施設は、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。
- 新宮地区には商業施設がなく、新宮地区外への移動手段確保が重要です。
- 経済センサスによると、従業員数は川之江地区や三島地区の沿岸部に集中しています。

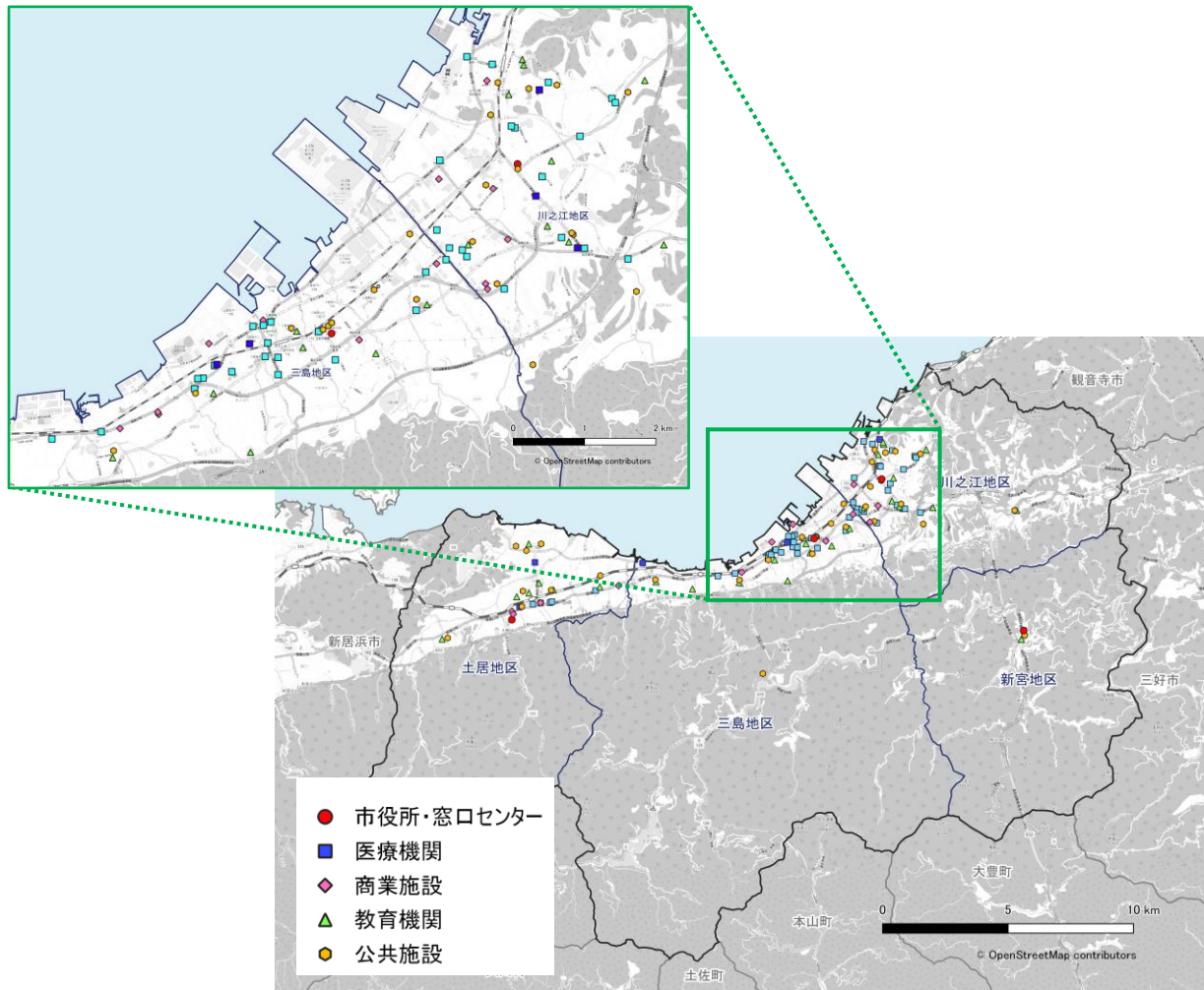


図4 施設の立地状況

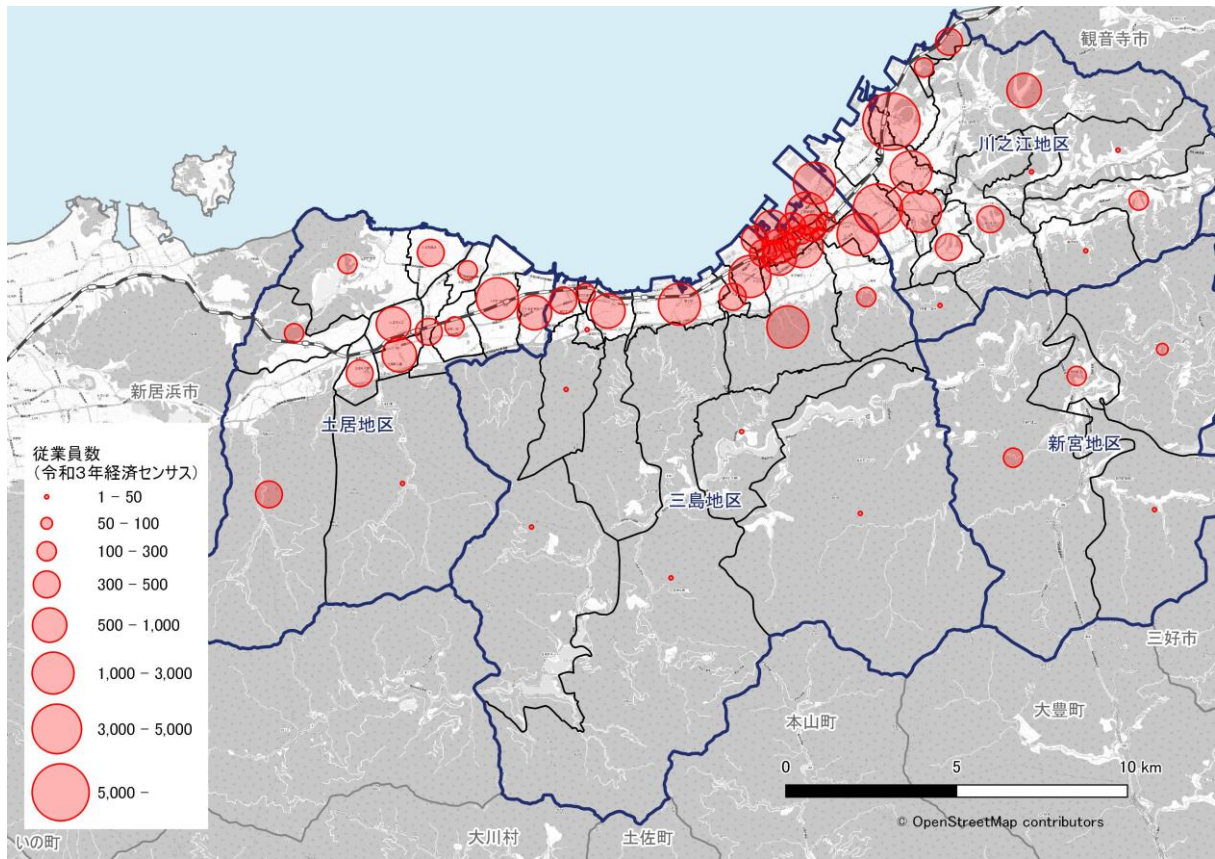


図 5 経済センサスによる従業員数

資料：令和3年経済センサス

1-4 地域の移動の状況

- 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香川県観音寺市との間で流動が多くなっています。



図6 四国中央市の通勤流動

資料：令和2年国勢調査



図7 四国中央市の通学流動

資料：令和2年国勢調査

1-5 四国中央市のまちづくりの方向性

1-5-1 上位計画

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。
- 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。



- 第三次四国中央市総合計画の策定に伴い実施された市民アンケートでは、公共交通に関する施策が、重要度は高いが満足度が相対的に低い「重点化・見直し領域」に位置付けられており、公共交通の重点的な見直しが求められています。

【A】重点化・見直し領域

施策	満足度	重要度	
①美しい自然環境の保全と活用	-0.02	0.98	重要度は高いが、満足度が相対的に低く、施策の重点化や抜本的な見直しなども含めて、満足度を高める必要のある領域
②まちの緑や公園の整備	-0.07	0.97	
⑧まちに活力を与える地域商業の振興	-0.46	0.96	
⑫円滑な交流基盤の整備	-0.21	1.01	
⑬魅力ある定住環境の整備	-0.33	1.05	
⑰健康づくりの推進	0.00	1.13	

- 公共交通に関して、基本方針3「にぎわいと定住を支えるまちづくり」の施策11「円滑な交流基盤の整理と交通環境の充実」において以下3つが主な取組として定められています。

(3) 公共交通の確保

- ①鉄道高速化や四国新幹線の実現に向けて、広域的な取組を推進します。
- ②交通事業者などの協力を得ながら、駅前広場の整備や公共交通の利用促進などに努めます。
- ③路線バスの維持・確保やデマンドタクシーの充実、高速バスの利便性向上に努めます。

成果指標	デマンドタクシーの1日平均利用者数（年間）	目標値（令和9年度）	88人
------	-----------------------	------------	-----

1-5-2 関連計画

四国中央市都市計画区域マスタープラン（平成 27 年～概ね 20 年後）

- 四国中央市都市計画区域マスタープランでは、四国の交流軸のクロスポイントに位置するまちとして、法皇の山なみや燧灘の自然に育まれた環境の中で、紙の産業を育て、交通条件を活かし、歴史と伝統を大切にしたい、四国中央のまちづくりを目指し、「法皇の山なみと燧灘に育まれた活力・交流・文化のまち四国中央」をキャッチフレーズとしています。また、それを支える 5 つのまちづくりの方針を定めています。

まちづくりの方針
(1) 臨海部への製紙・紙加工業等工場の集約と機能的な中心市街地及び良好な住環境を目指した秩序ある土地利用形成
(2) 流通の効率化と市街地内部の通過交通を軽減する道路ネットワーク形成等安心・快適な都市生活を支え、都市に活力を与える都市施設整備
(3) 中心市街地の活性化及び良好な住環境形成に寄与する土地区画整理事業等の推進
(4) 川之江城一帯のレクリエーションの振興と自然に囲まれた美しくゆとりのある都市空間の形成
(5) 災害に強いまちづくりの推進

- 公共交通に関しては、第 4 章「都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針」の 4-1「交通施設の都市計画の決定の方針」の 1.「基本方針」(1)「交通体系の整備の方針」において、以下のように定められています。

<p>JR 予讃線は、住民や観光客等の来訪者にとって大切な交通手段であることから、その利用を促進するため、輸送力の増強や他の交通機関の乗り継ぎ強化等サービス水準の向上と利便性の向上に努める。</p> <p>JR 川之江駅、JR 伊予三島駅及び JR 伊予土居駅には駅前広場の整備拡充を図り、バスの乗り入れやタクシー及びキス・アンド・ライド等に対する利便性の向上に努める。</p> <p>路線バス及び高速長距離バスについては、三島川之江インターチェンジ付近の利便性向上を推進し、定時性の確保や他の交通機関との乗り継ぎ強化等の連携を図るとともに、環境に配慮した低公害車両の導入を促進する。</p> <p>公共交通機関については、バリアフリーに配慮した車両の導入や施設の整備を促進するとともに、環境負荷の軽減の視点からも利用促進を図る。</p>

- 2.「主要な施設の配置の方針」においては、以下のような方針が示されています。

(2) 鉄道	<p>○現在運行されている JR 予讃線を主要な公共交通施設と位置づけ、これを維持しつつ複線化を推進するなど、利便性の向上と利用促進を図る。</p> <p>○JR 川之江駅、JR 伊予三島駅及び JR 伊予土居駅においては、周辺市街地や駅前広場等の整備拡充を進めることにより鉄道駅が有する地域拠点機能及びターミナル機能の向上を図り、利便性の向上と利用促進を目指す。なお、四国における鉄道高速化を見据え、踏切道の改良や JR 川之江駅及び JR 伊予三島駅の施設の充実を図るなど、在来線の施設整備について検討する。</p>
(3) その他	<p>○都市内におけるバス交通の円滑化を図るため、バスターミナル等の充実を図る。</p>

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）

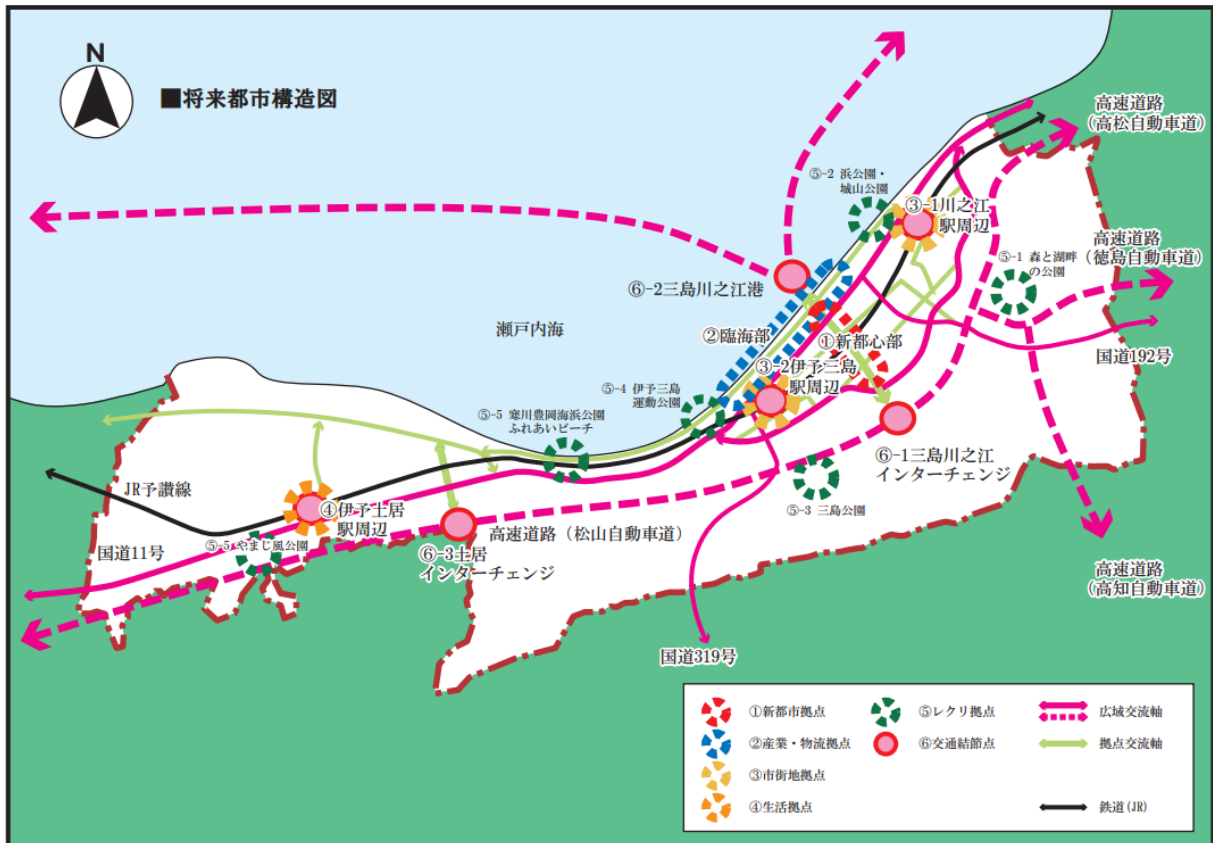
- 四国中央市都市計画マスタープランでは、「四国のまんなか人がまんなか、活力・交流・文化の都市づくり」を都市づくりの理念とし、以下12の目標を定めています。

都市づくりの理念	都市づくりの目標
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	(1) 製紙関連産業の活性化 (2) 魅力的な商業地の形成 (3) 良好な住宅地の確保 (4) 流通の効率化 (5) 地域道路網の整備 (6) 高齢者・障がいのある方にやさしい都市づくり (7) 地球環境にやさしい都市づくり (8) 都市防災機能の充実 (9) 教育文化施設・社会福祉施設の充実 (10) 供給処理施設などの整備 (11) 景観に配慮した都市づくり (12) 公園・緑地の充実

- 公共交通に関しては、(6)「高齢者・障がいのある方にやさしい都市づくり」、(7)「地球環境にやさしい都市づくり」において、以下のように方向性が示されています。

(6) 高齢者・障がいのある方にやさしい都市づくり
高齢者、障がいのある方、子どもなど全ての人安心して暮らせる街づくりを目指して、道路・公共施設のバリアフリー化を図るとともに公共交通機関の充実などにより、安全・安心・便利であり、人々の心のふれあいと充足感を感じることができる都市づくりを進めます。
(7) 地球環境にやさしい都市づくり
ガソリンなど炭素系燃料を使用する自動車に依存する社会から、鉄道・船舶など公共交通の利用を増やし環境負荷の低減に努めるとともに、太陽光発電などの自然エネルギーを活用した低炭素な都市づくりを目指します。

- 第2節「将来都市構造」の1.「拠点」(6)「交通結節点」においては、三島川之江港、三島川之江インターチェンジ、土居インターチェンジ、JR川之江駅、JR伊予三島駅、JR伊予土居駅を交通結節点に位置付けています。
- 上記の交通結節点について、「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。



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、以下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を示しています。

■ 4つの方針に基づく誘導施策



- 公共交通については、「ネットワークの充実と交通結節点の強化」において、以下のような施策が示されています。

施策	具体的な取組
主要な都市機能へのアクセス性の向上	○ 市民文化ホール、紙産業技術センター等へのアクセス確保に向けた検討 ○ 主要な生活サービス施設へのアクセス確保に向けた検討
域内交通と域外交通の連携強化	○ 鉄道、路線バス、高速バスの乗り継ぎ強化
公共交通のサービス水準の向上	(鉄道) ○ 交通事業者との連携による運行本数・ダイヤ改正の検討 ○ 新たな鉄道駅の設置要望を検討 (路線バス) ○ 交通事業者との連携によるバス路線の見直し・ダイヤ改正 ○ NO 運賃デー、ノーマイカーデー、イベント等によるバスの利用機会創出 ○ 効率的なバス運行に向けた検討（ノンステップや低床車両への更新、車両の小型化等） ○ 路線バスの定時性の確保（デマンドタクシー） ○ 予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」の運行の検討

	<ul style="list-style-type: none"> ○乗り継ぎの簡素化、広域運行の検討 ○予約方法、事前登録等の利便性向上の検討 ○増便や利用料の見直しの検討 ○デマンドタクシーの定時制の確保
新たな交通システムの導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ○地域や企業等との協働による新たな交通システムの導入の検討 ○四国新幹線の導入に向けた関係機関への要望の検討
利用促進方策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者への回数券購入補助制度の維持・充実と利用促進 ○デマンドタクシーの利用方法や利便性の周知（市 HP やコスモステレビ等） ○地球温暖化対策実行計画に基づく公共交通の脱炭素化（MaaS の構築等の交通環境の整備や利用促進など）や利用環境の整備（充電設備等）
持続可能な公共交通の方策検討	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者との連携 ○地域が支える公共交通のあり方の検討（送迎サービスを行っている民間施設等における車両や運転手の活用可能性等）
福祉サービスとの連携	<ul style="list-style-type: none"> ○高齢者等における運転免許証の自主返納者への公共交通利用の支援（回数券の配布等） ○高齢者福祉サービスとの連携の検討 ○障がい者等への割引制度の維持・充実と利用促進（デマンドタクシー等）
交通結節点の充実	<p>（鉄道）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅等の交通結節点としての機能強化（エレベーターの設置やトイレの改修などのバリアフリー化、駐車場・駐輪場の整備と維持管理等） ○利用者の利便性向上に向けた方策の検討（自由通路の整備、自動改札機の設置等） ○鉄道駅へのアクセス道路の整備 ○駅前広場の整備 ○市の玄関口となる新たな鉄道駅の設置要望を検討（路線バス） <p>（路線バス）</p> <ul style="list-style-type: none"> ○拠点バス停における交通結節点としての機能強化（利用環境の改善、ベンチ・上屋の設置、路線バスとタクシーの乗り換え環境の整備等） ○高速バスを含めた IC 周辺の交通結節点の強化



図 9 四国中央市立地適正化計画で示された将来都市構造

愛媛県地域公共交通計画（令和6年6月～令和11年3月）

- 愛媛県地域公共交通計画では、基本方針を『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』とし、5つの計画目標を定めています。本市に関連する施策としてはJR伊予三島駅やJR川之江駅を中心とした拠点間の接続改善及び待合環境の改善や、DX、GX、担い手確保などについての施策が定められています。

基本方針	計画目標	実施事業（●：地域公共交通特定事業）
使いやすく持続可能な公共交通ネットワークの確保 多様な関係者の「共創」による、	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 拠点間の接続強化 生活移動と広域移動を両立する運行ダイヤの設定 バス路線（幹線・支線）の分割、再編 ● JR予土線・予讃線海まわり線の利用促進・利便増進
	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。	既存の交通結節点の利便性向上 乗り場環境の改善による快適性向上【新】 低床・環境対応車両の導入推進 ● 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】 自転車利用者に対する利用促進（サイクルトレイン）
	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・導入など、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】 キャッシュレス決済の導入【新】 ● MaaS等の新たなモビリティサービスの推進【新】 公共交通利用の定額制導入に向けた可能性検討【新】 貨客混載による公共交通の利活用
	④ 運転手等の確保・魅力向上 地域の生活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 運転手等の育成に向けた支援【新】 運転手等の魅力向上に向けた検討【新】
	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、観光ツアーの発信など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 観光目的でのバス運行の充実 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） 地域と連携した公共交通利用促進の実施【新】 ●

※【新】：網形成計画から新たに追加した実施事業



図 10 愛媛県地域公共交通計画で示された公共交通ネットワーク構築方針（東予）

1-5-3 その他の計画

- その他の公共交通に関連する計画には以下のようなものがあります。

計画名称	記載箇所	公共交通に関連する方針・取組・事業
四国中央市高齢者福祉計画 第9期介護保険事業計画	第4章 施策の展開 2 ニーズ・地域実情に応じた支援施策の充実 (1) 生活福祉サービスの充実	①高齢者バス利用費助成事業 高齢者の社会参加を促すこと等を目的として実施しており、引き続き親族が近くにいない等外出が困難な高齢者の支援を推進します。 ②外出支援サービス事業 運行経路や運行時間等は利用者や利用希望者の意見も聞き、関係機関とも連携し、今後も利用しやすくなるよう検討していきます。
第3次四国中央市地域福祉計画	第2部 施策の方向性 基本目標3 安心して暮らせるまちづくり (1) 安心できるまちづくり	○公共施設のバリアフリー化 関係企業・関係機関に対して、エスカレーターやエレベーター、スロープ、バリアフリートイレの設置など公共交通機関や民間施設のバリアフリー化を働きかけていきます。
第3次四国中央市障がい者計画	第3章 分野別施策 7 安全・安心なまちづくり	施策内容 移動権の確保に向けた施策の推進
第2期四国中央市まち・ひと・しごと創生「人口ビジョン・総合戦略」	重点戦略Ⅲ 市役所づくり戦略～行政の地域経営力の向上へ～ 基本方針1 効率的な行財政運営、行政サービスの質の向上を追求	コンパクトシティとネットワークの立地適正化計画を推進するとともに、地域の公共交通などの効率的で有効的な整備を図ります。

第2章 地域公共交通の現状と課題

2-1 地域公共交通ネットワーク

- 川之江地区、三島地区、土居地区の平野部では、市内を横断するように鉄道と路線バスが運行されていると共に、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（嶺南地域）においてもデマンドタクシー（三島嶺南便）が運行されています。嶺南地域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（新宮便）が運行されている他、地区内の移動手段として新宮福祉バスが運行されています。

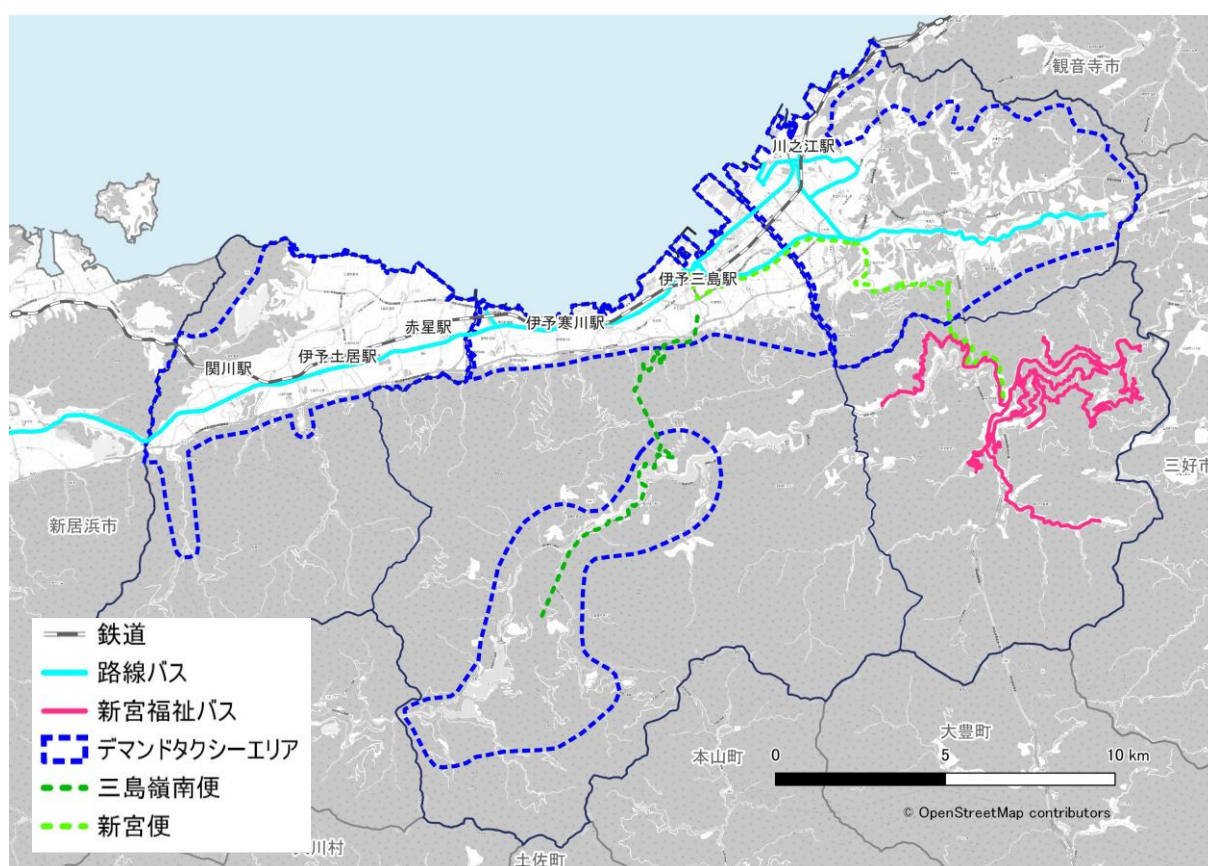


図 11 四国中央市の公共交通ネットワーク

(1) 鉄道

- JR 予讃線が市内を東西に走っており、川之江、伊予三島、伊予寒川、赤星、伊予土居、関川の6つの駅があります。
- 特に伊予三島駅及び川之江駅は特急列車も停車する主要駅で、市の玄関口となっています。
- 平日の運行便数は、特急列車が停車する伊予三島駅及び川之江駅では高松方面で37本/日、松山方面で35本/日となっています。
- 駅別乗降人数をみると、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。

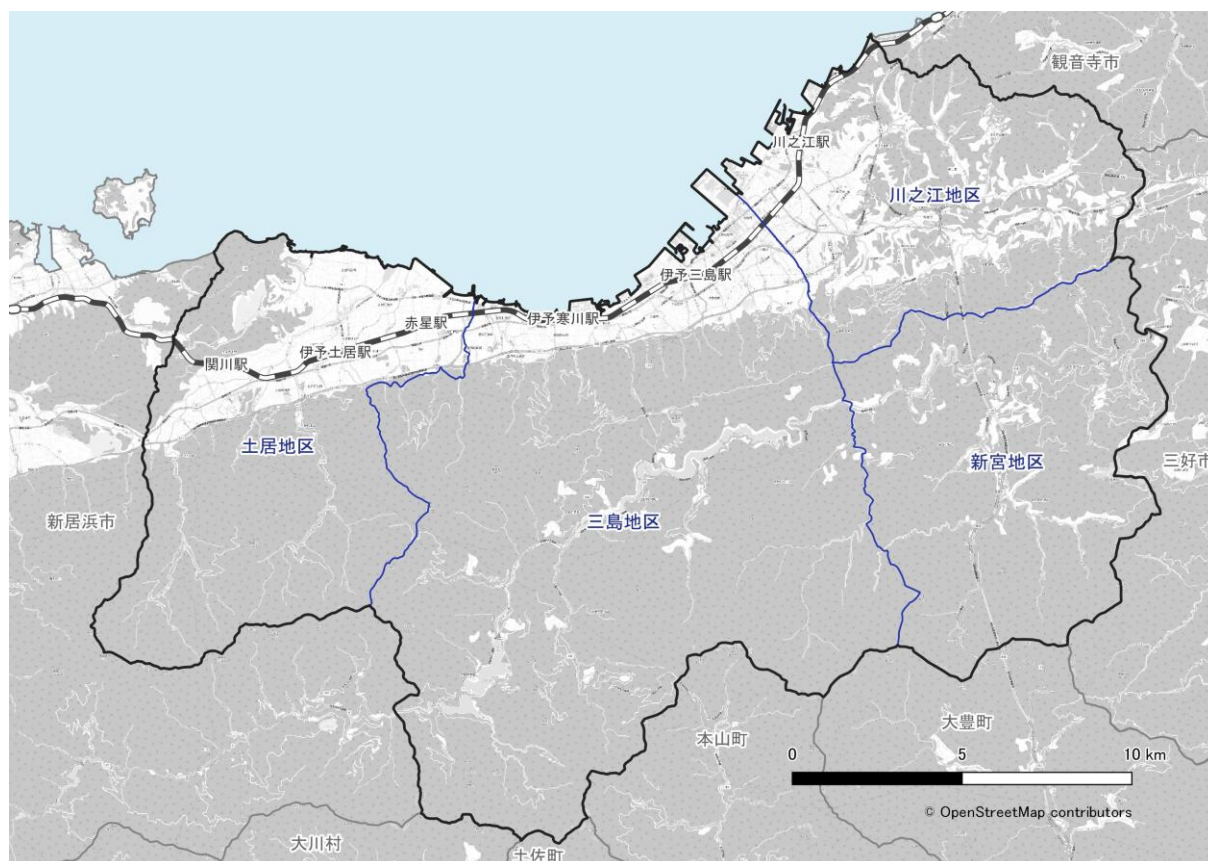


図 12 鉄道の運行路線

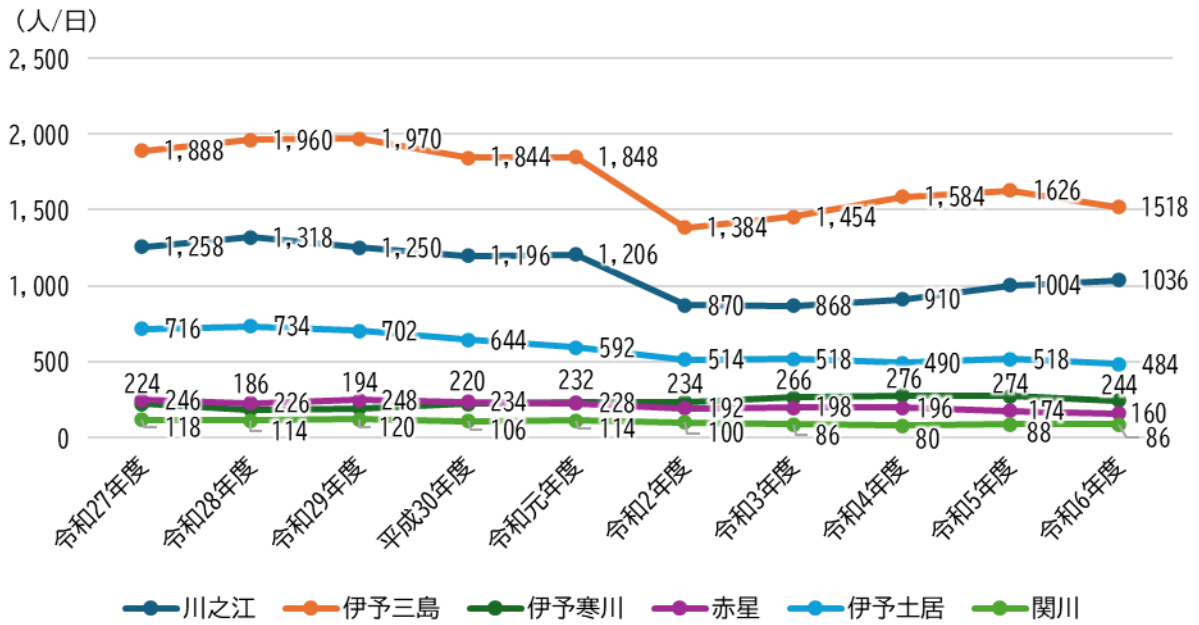


図 13 四国中央市内の各駅における1日あたり乗降客数推移

資料：国土数値情報及びJR四国提供資料



(2) 高速バス

- 三島川之江インターバス停は、東京、名古屋、大阪、京都、神戸、福岡といった主要都市との間を結ぶ高速バスが発着しています。
- 高松空港リムジンバスも発着しており、高松空港へのアクセスも可能です。

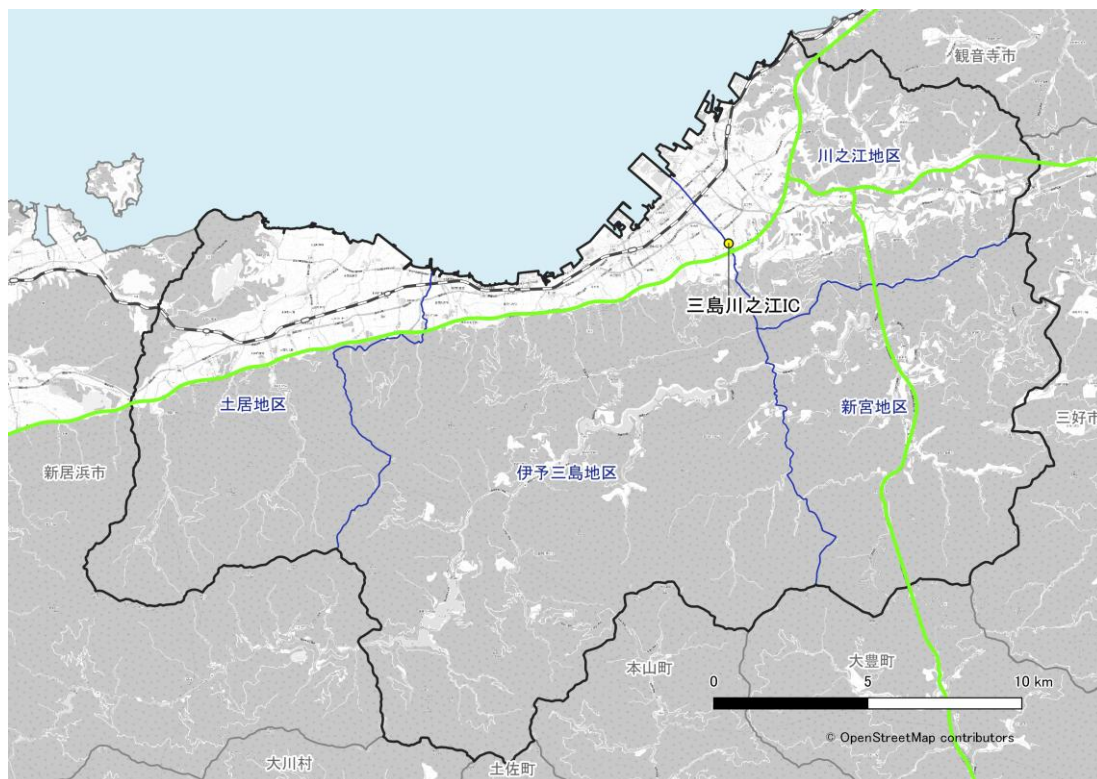


図 14 高速バスの運行路線

表 1 四国中央市における高速バスの運行概要

	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・サラダエクスプレス)	せとうちバス 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)	ジェイアール四国バス 西日本ジェイアールバス	9.0往復 ※うち、上り1便は土日のみ運行、下り1便は金土のみ運行	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)	ジェイアール四国バス	4.0往復 ※うち、上り下りとも1便は金土日運行、上り下りとも1便は松山駅発着	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 (ホエールエクスプレス号)	伊予鉄バス とさでん交通	2.0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 ジェイアール四国バス 徳島バス	6.0往復	松山:2,400円 徳島:3,000円
	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	4.0往復(三島川之江IC経由便に限る)	高松:2,400円 松山:2,400円
夜行 バス	今治～東京(渋谷) (パイレーツ)	せとうちバス 東急バス	1.0往復	10,200円～ 15,000円
	松山・高松・徳島～名古屋 (瀬戸内エクスプレス名古屋号)	ジェイアール四国バス ジェイアール東海バス 伊予鉄バス 名鉄バス	1.0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	1.0往復	スーパーシート運賃: 8,400円～13,400円
	松山・三島川之江～ 福井・石川(金沢)・富山	コトバスエクスプレス	1.0往復	プレミアム3運賃: 7,200円～10,700円
	松山・三島川之江～名古屋・四日市	コトバスエクスプレス	1.0往復	プレミアム3運賃: 6,600円～9,100円
三島川之江～福岡	コトバスエクスプレス	1.0往復	プレミアム3運賃: 7,700円～10,200円	
空港 バス	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	7.0往復 ※第1便、第14便は完全予約制	2,800円 完全予約制便: 8,400円

(3) 路線バス

- 新居浜市との間を瀬戸内運輸（株）の新居浜～川之江線が運行されているとともに、川之江地区で七田線が運行されています。
- 新居浜～川之江線は国道11号経由便と上分経由便があり、国道11号経由便は平日1日7.5往復、上分経由便は平日1日7.0往復、七田線は平日1日0.5往復の運行です。
- 新居浜～川之江線では、上分経由便で比較的用户が多くなっています。
- 新居浜方面行きでは、国道11号経由便は新居浜市内での乗降が多く、上分経由便は一貫田バス停や三島バス停で比較的多くの乗車が見られます。
- 川之江方面行きでは、平日は上分経由便で四国中央市内での利用が多く見られますが、休日は国道11号経由便で四国中央市内での利用が多く見られます。
- 七田線は令和7年10月から平日1日0.5往復に減便となりました。
- 令和6年からバスロケーションシステムの「LACバス」が導入されていますが、ICカード等のキャッシュレス決済には未対応です。

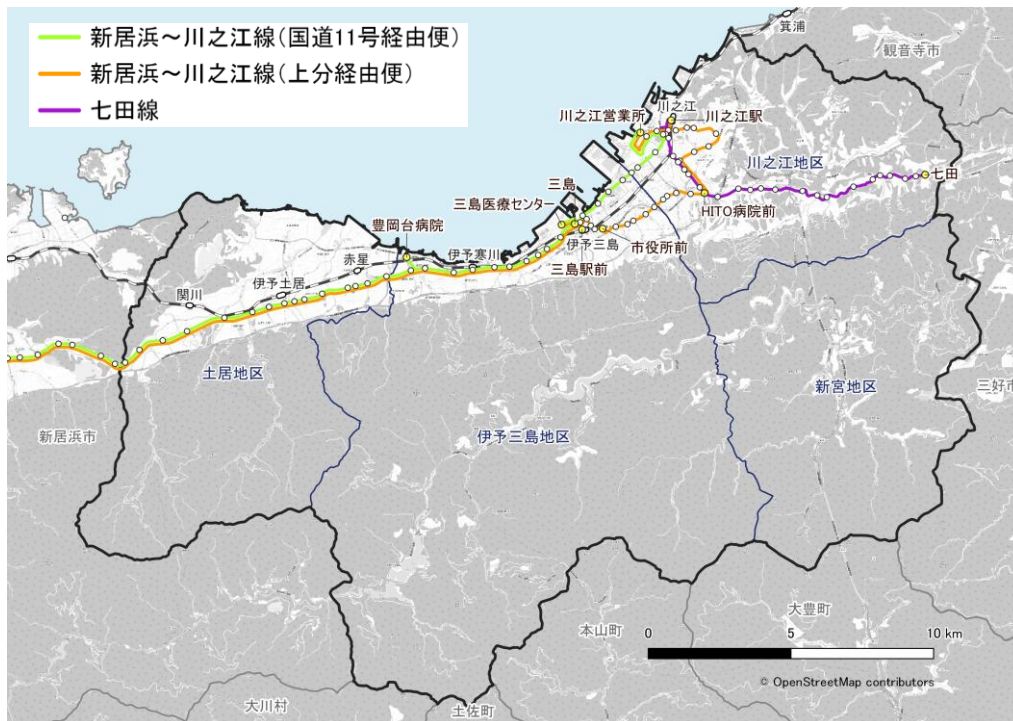


図 15 路線バスの運行路線

表 2 四国中央市における路線バスの運行概要

バス路線名	市内の主な経由地(バス停)	運行回数	運行会社
川之江～新居浜線 〔国道11号便〕	土居・三島・港通り	1日4.0往復 (うち2.0回は日祝運休、 0.5回は土日祝運休)	瀬戸内運輸(株)
	土居・三島・港通り※川之江営業所～入野	1日0.5往復 (土日祝運休)	
	土居・豊岡台病院・三島・港通り	1日3.0往復	
川之江～新居浜線 〔上分経由便〕	土居・三島駅前・市役所前・HITO病院前・上分・ 四国中央病院前・川之江駅	1日6.0往復 (うち1.5回は日祝運休、 0.5回は土日祝運休)	
	土居・三島医療センター・三島駅前・市役所前・ HITO病院前・上分・四国中央病院前・川之江駅	1日1.0往復 (うち0.5回は日祝運休)	
川之江駅～七田線	栄町口・山下・上分・椿堂	1日0.5往復 (土日祝運休)	

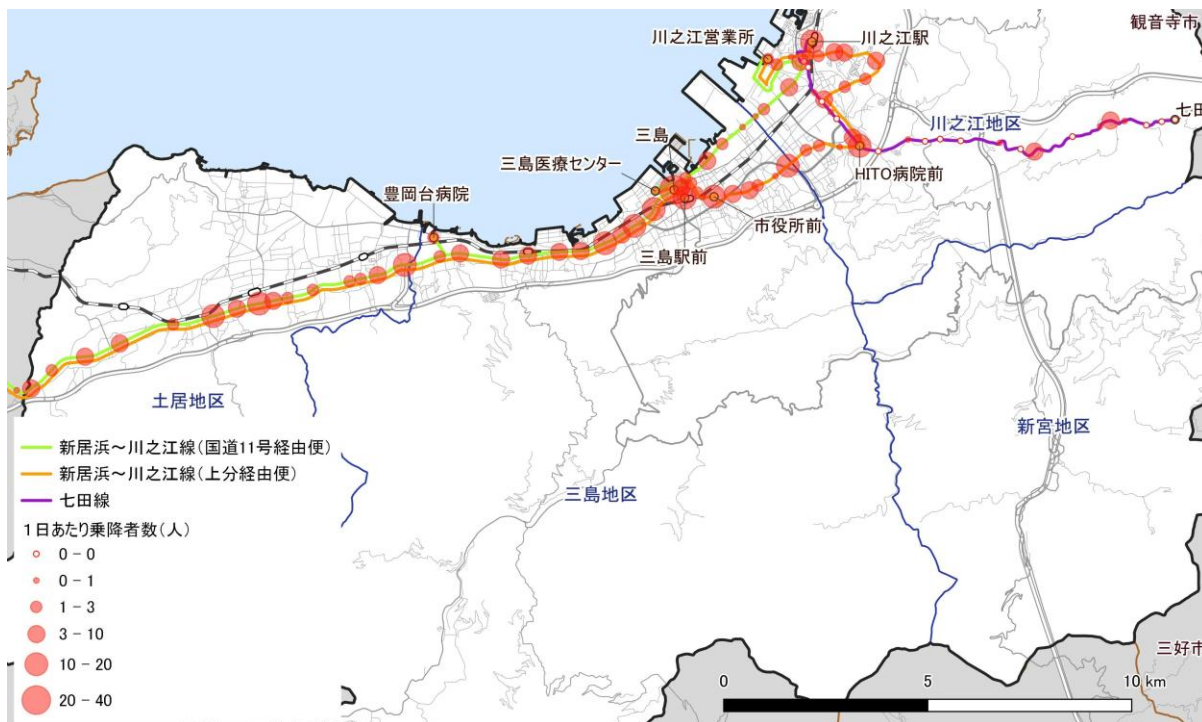


図 16 バス停別 1日あたり乗降者数

資料：瀬戸内運輸(株)

※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)



表 3 新居浜～川之江線の便別 1日あたり利用者数

川之江→新居浜 方面						新居浜→川之江 方面					
発時刻	経由	平均利用者数		最大通過人数		発時刻	経由	平均利用者数		最大通過人数	
		平日	土日	平日	土日			平日	土日	平日	土日
6:07	国道11号	7.4	2.5	8	3	6:26	国道11号	8.4	5.0	5	4
7:00	国道11号	11.8	4	10	5	7:02	上分・三島医療センター	13.8	3.0	7	3
7:30	国道11号	13.2	0	11	0	7:43	国道11号・豊岡台病院	10.4	3.0	8	2
7:46	上分	22.6	14.5	10	8	8:13	上分	13.8	5.5	8	4
8:30	国道11号・豊岡台病院	6.8	9.5	6	8	9:08	上分	11.0	4.5	7	6
8:56	上分	13.6	5	10	4	9:08	国道11号・豊岡台病院	6.4	6.5	8	5
9:50	国道11号・豊岡台病院	9.0	10.5	5	9	10:08	上分	8.8	0.0	4	0
10:06	上分	14.8	12	7	9	10:43	国道11号・豊岡台病院	6.4	10.5	7	5
11:00	国道11号・豊岡台病院	7.4	8	6	8	11:48	国道11号	7.4	6.5	9	5
11:40	上分・三島医療センター	15.8	13.5	9	8	12:36	上分	15.0	9.5	6	5
12:46	上分	11.8	11	8	5	13:38	国道11号	11.0	11.5	10	13
14:16	上分	13.4	13	8	6	14:38	上分	17.4	17.0	9	9
15:36	国道11号	8.8	7	5	5	15:38	上分	21.6	8.5	13	6
16:10	上分	15.8	10.5	8	8	17:28	国道11号	10.6	11.5	11	8
17:50	国道11号	6.8	7.5	5	4	18:28	国道11号	7.6	11.0	8	13

資料：瀬戸内運輸（株）

※調査期間：2024/11/09～2024/11/15

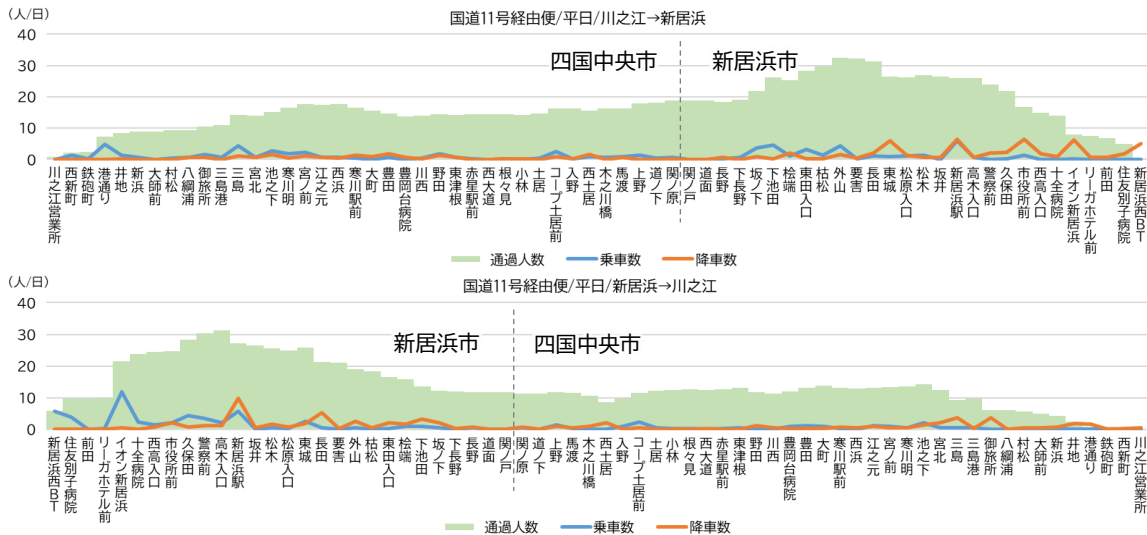


図 17 国道11号経由便のバス停別平日1日あたり乗車人数及び降車人数

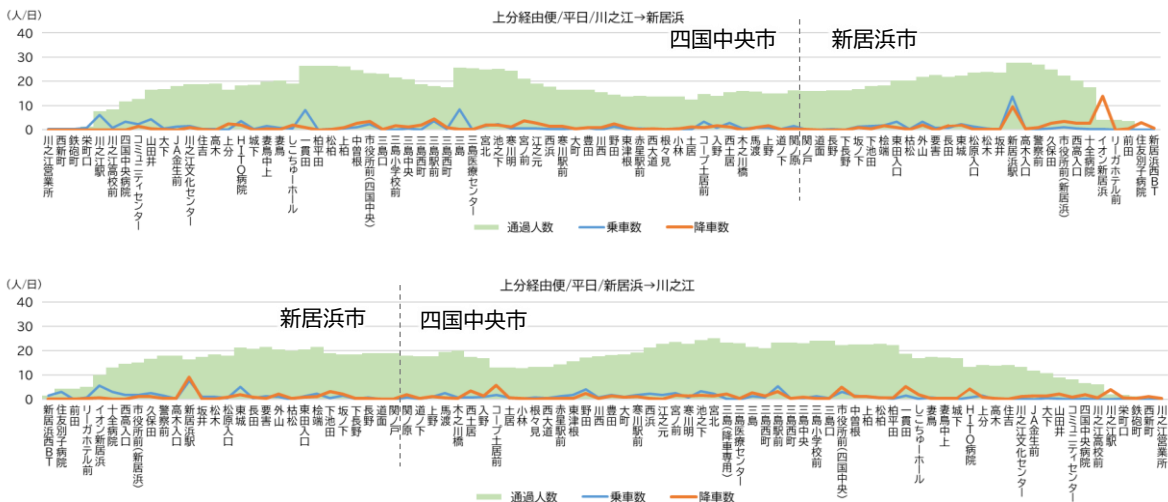


図 18 上分経由便のバス停別平日1日あたり乗車人数及び降車人数

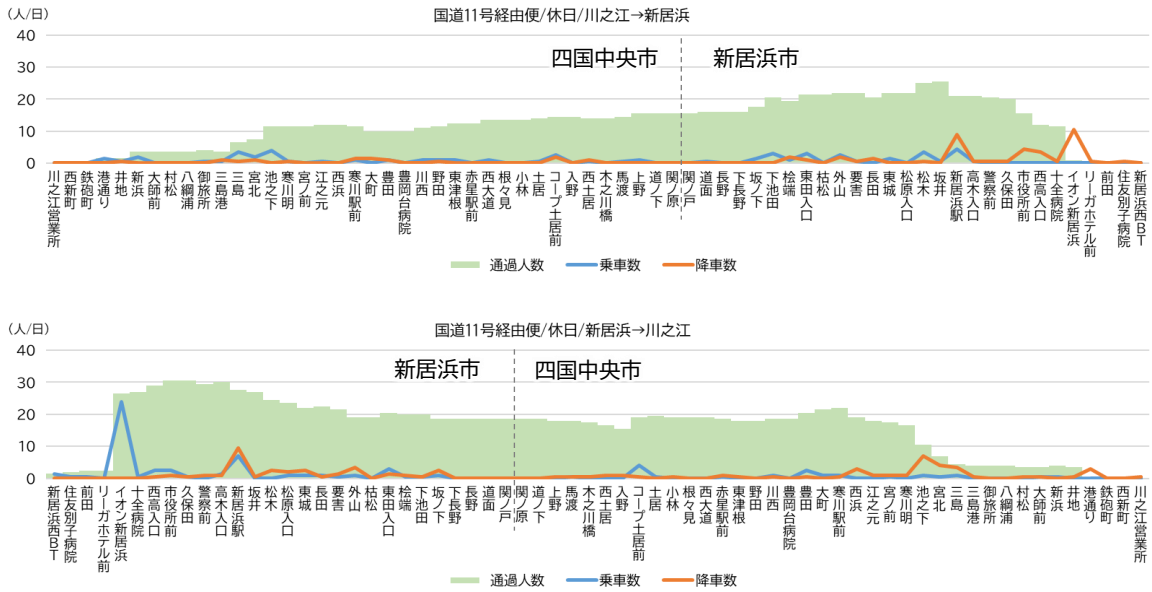


図 19 国道 11 号経由便のバス停別休日 1 日あたり乗車人数及び降車人数

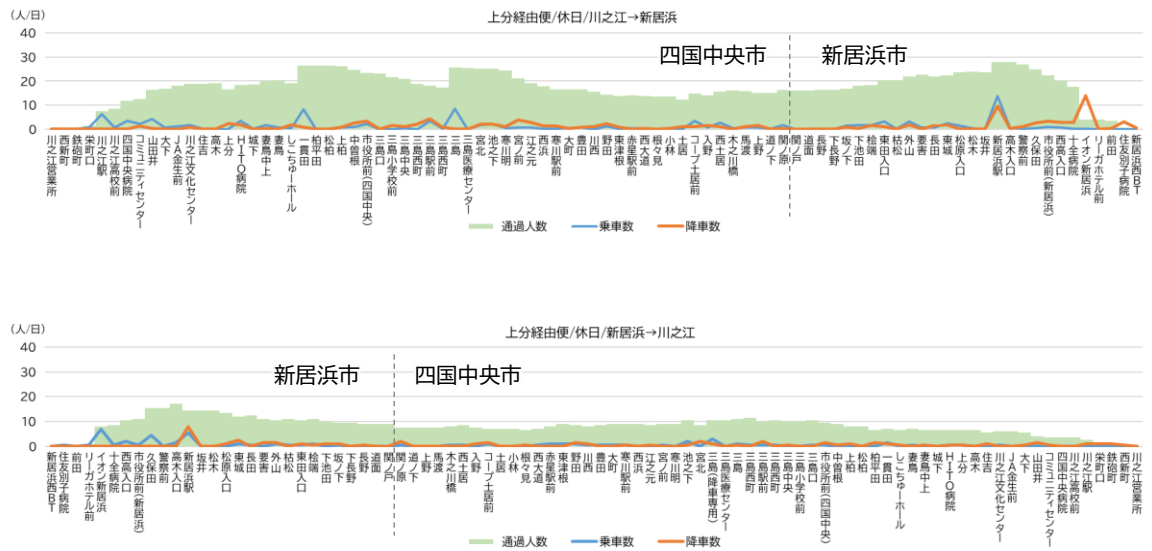


図 20 上分経由便のバス停別休日 1 日あたり乗車人数及び降車人数

表 4 七田線の便別 1 日あたり利用者数

方向	発時刻	平均利用者数	最大通過人数
七田→川の江駅	7:30	7.2	7
川の江駅→七田	18:10	0.2	1

資料：瀬戸内運輸（株）

※調査期間：2025/05/19～2025/05/23

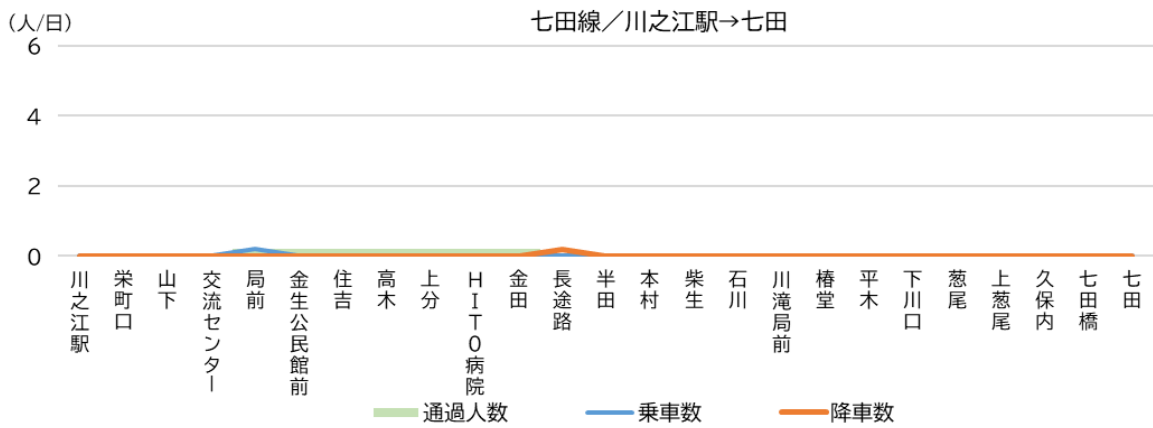
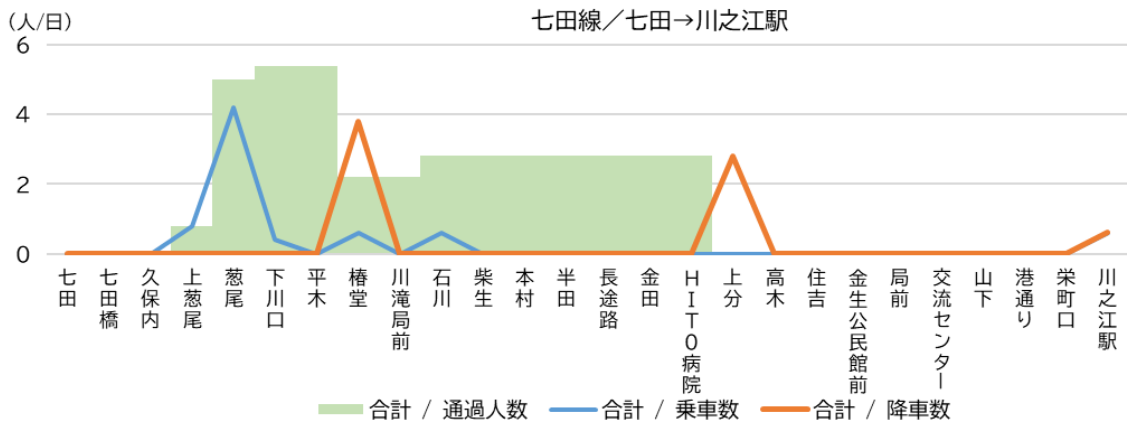


図 21 七田線のバス停別 1 日あたり乗車人数及び降車人数

(4) デマンドタクシー

- 平地部は川之江地区、三島地区、土居地区の3地区で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。
- 三島嶺南便は三島地区の山間部（嶺南地域）と平野部の指定乗降場所の間で利用できます。
- 新宮便は瀬戸内運輸（株）の新宮便（令和6年3月廃止）の三島駅～新宮バス停の経路上を運行しています。乗降は運行経路上のバス停に限られます。
- 三島エリアでは乗合率が非常に高くなっていますが、他のエリアでは時間帯によっては乗合率が低くなっています。
- エリアをまたいだ移動はできませんが、市内に4箇所ある指定の乗降場所で隣接エリアのデマンドタクシーに乗り継ぐことができます。
- エリアをまた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。

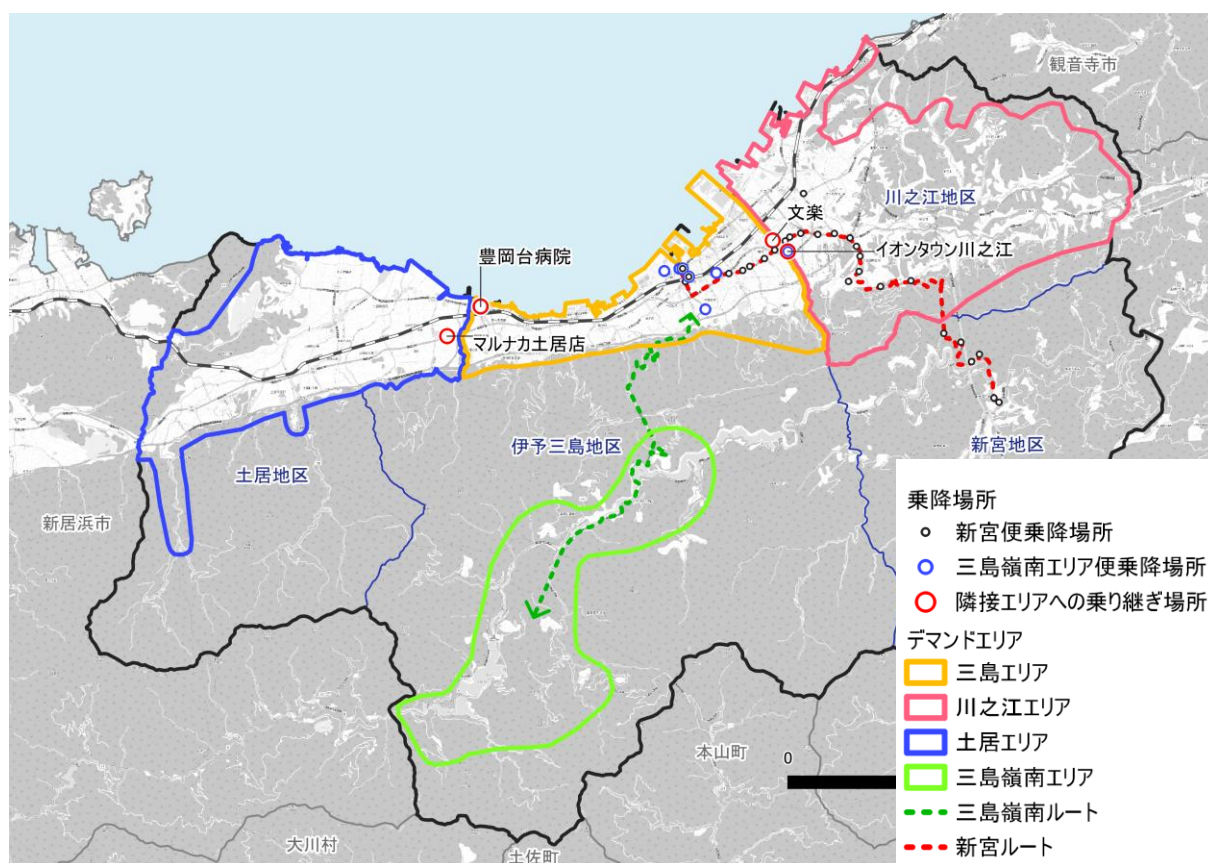


図 22 デマンドタクシーの運行エリア

表 5 四国中央市におけるデマンドタクシーの運行概要

事業形態	一般乗合旅客運送事業				
運行エリア	川之江	三島	土居	三島嶺南	新宮
運賃	大人（中学生以上）1乗車 400円 ※小人（小学生以下）及び障がい者（手帳提示必要）は半額 ※未就学児は、保護者1人につき1人無料 ※新宮便のみ通学の中高校生は半額 ※エリア間を乗り継ぐ場合、乗車ごとに利用料金が必要				
乗降場所	各運行エリア内で自由乗降 ※運行エリアをまたぐ場合は指定乗降場所に限る			山間部の自宅と伊予三島地区平野部の指定乗降場所	三島駅～新宮の指定乗降場所（バス停）
ダイヤ ※始発地出発目安時刻	午前： 9時便、10時便、11時便、12時便 午後： 14時便、15時便、16時便			行き（三島行き） 午前：9:10 午後：14:30、18:30 帰り（嶺南行き） 午前：8:10 午後：13:30、17:30	行き（三島行き） 早朝：6:45 午前：8:45、11:45 午後：16:10 帰り（新宮行き） 午前：10:35 午後：14:30、17:05 夜間：19:25
予約受付	電話 月曜～金曜 8:30～16:30 祝祭日除く Web 24時間（1週間前～2日前まで）				
予約締切	利用予定日の1週間前～30分前 朝9時便は前日まで			午前便：前日 午後便：始発地出発時刻の2時間前	早朝便・午前便：前日まで 午後便：始発地出発時刻の2時間前まで 夜間便：利用予定の当日 12:00 まで



表 6 デマンドタクシーの運行状況

※調査期間：2025/4/01～2025/6/30

運行エリア	時間帯	平均運行時間 (分/便)	最長運行時間 (分/便)	平均利用者数 (人/便)	最大利用者数 (人/便)	運行率 (%)	乗合率 (%)
川之江	9:00～	15:58	51:11	1.15	2	82.3%	25.5%
	10:00～	14:08	42:47	1.27	3	98.4%	44.3%
	11:00～	13:11	37:25	1.27	3	90.3%	33.9%
	12:00～	14:03	56:20	1.18	3	91.9%	28.1%
	14:00～	15:52	41:58	1.26	3	91.9%	36.8%
	15:00～	11:55	27:50	1.22	3	69.4%	25.6%
	16:00～	10:12	24:46	1.09	2	30.6%	10.5%
三島	9:00～	22:23	57:12	2.21	5	96.8%	88.3%
	10:00～	29:13	57:45	2.96	5	100.0%	96.8%
	11:00～	24:44	49:31	2.32	7	100.0%	83.9%
	12:00～	25:21	54:35	2.48	5	96.8%	85.0%
	14:00～	26:34	55:15	2.85	5	98.4%	93.4%
	15:00～	19:06	47:54	1.93	5	87.1%	66.7%
	16:00～	22:01	46:52	2.15	5	98.4%	85.2%
土居	9:00～	11:42	27:50	1.19	3	33.9%	14.3%
	10:00～	18:38	53:03	2.08	5	85.5%	73.6%
	11:00～	17:11	54:21	1.68	4	75.8%	66.0%
	12:00～	14:43	39:43	1.62	4	83.9%	55.8%
	14:00～	15:30	46:22	1.48	3	40.3%	44.0%
	15:00～	16:11	32:32	1.56	3	40.3%	52.0%
	16:00～	13:08	34:00	1.17	2	29.0%	16.7%
三島嶺南 (三島行き)	9:10～	29:19	46:35	1.60	4	56.5%	45.7%
	14:30～	26:59	28:19	1.00	1	8.1%	0.0%
	18:30～	-	-	-	-	-	-
三島嶺南 (嶺南行き)	8:10～	-	-	-	-	-	-
	13:30～	28:28	46:52	1.15	2	43.5%	14.8%
	17:30～	34:23	41:08	1.10	2	32.3%	10.0%
新宮 (三島行き)	6:45～	32:05	40:26	1.86	5	90.3%	96.4%
	8:45～	26:58	41:07	1.63	5	69.4%	46.5%
	11:45～	22:10	36:21	1.04	2	37.1%	4.3%
	16:10～	21:22	34:02	1.00	1	9.7%	100.0%
新宮 (新宮行き)	10:35～	28:02	46:37	1.18	3	27.4%	11.8%
	14:30～	27:07	49:23	1.62	4	62.9%	43.6%
	17:05～	30:16	56:45	1.13	2	25.8%	12.5%
	19:25～	29:33	43:03	1.17	2	38.7%	16.7%

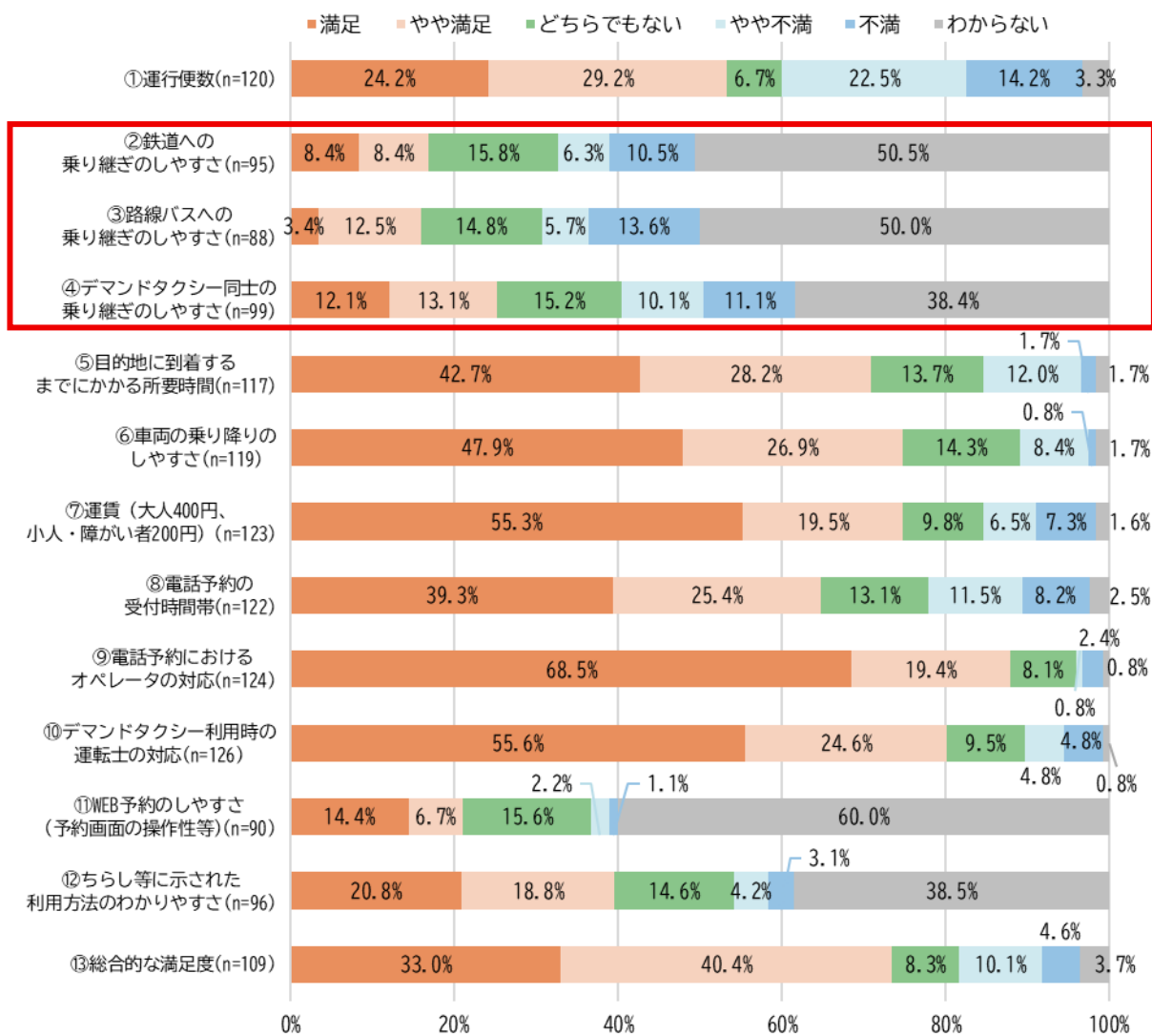


図 23 デマンドタクシーの満足度

資料：令和7年度デマンドタクシー利用者アンケート

(5) 新宮福祉バス

- 新宮地区内の移動手段として、新宮福祉バスが計7路線運行されています。
- 平成27年度以降利用者は減少を続けていましたが、令和5年度からは定期券利用者の影響で利用者数が増加しています。

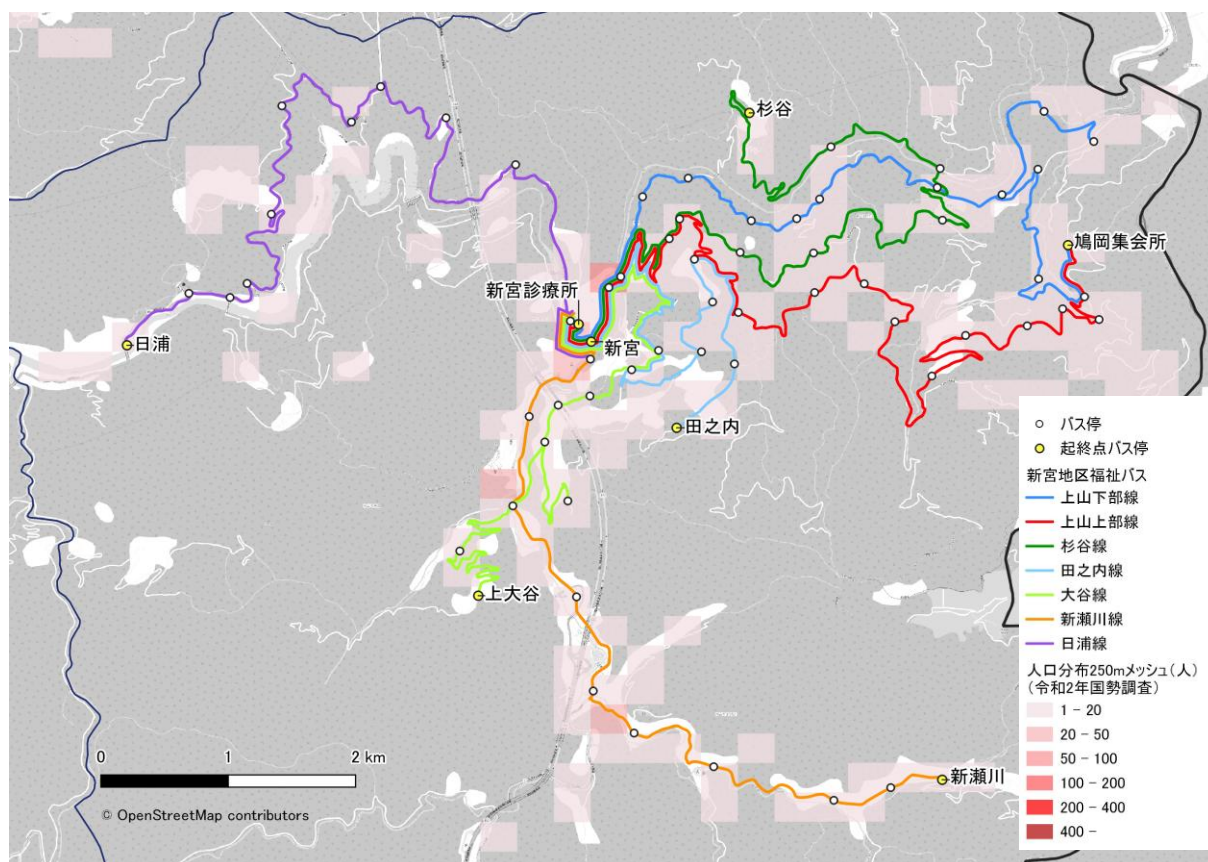


図 24 新宮福祉バスの運行路線

資料：令和2年国勢調査

表 7 新宮福祉バスの運行概要

路線	運行日	本数	その他
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)	2.0 往復	
新瀬川線	月曜日～金曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	7.0 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)	3.0 往復	
大谷線	毎週火曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	1.0 往復	
杉谷線	毎週木曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	1.0 往復	
田之内線	毎週金曜日 (祝祭日、8/14～16、12/29～1/3 除く)	1.0 往復	

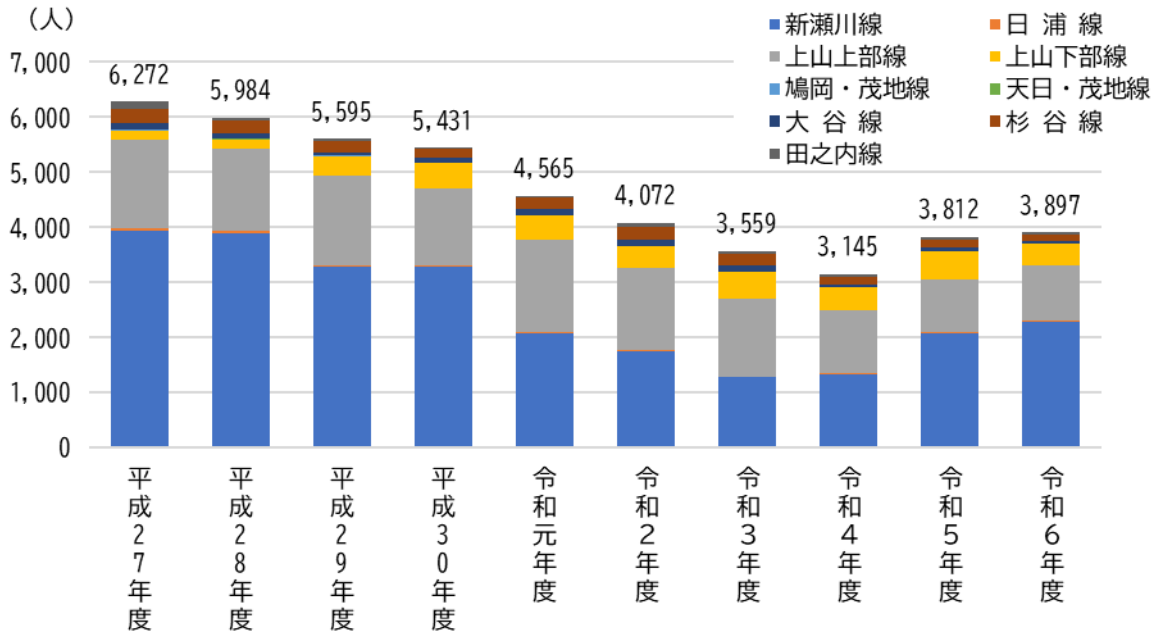


図 25 路線別新宮福祉バス利用者数推移

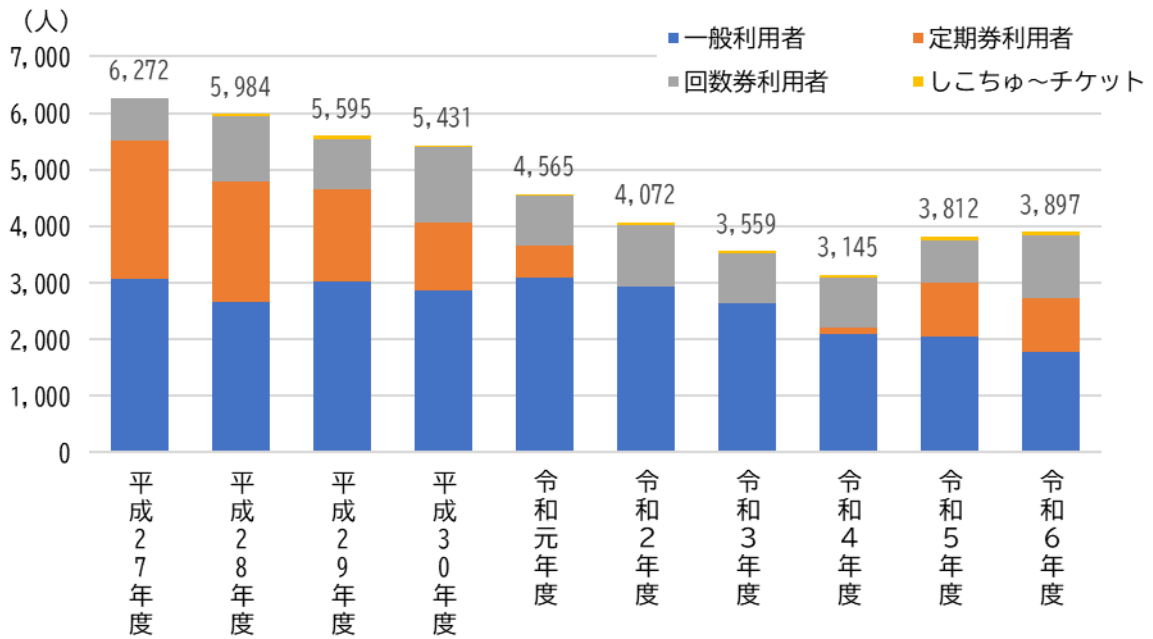


図 26 支払い区分別新宮福祉バス利用者数推移

(6) タクシー

- 市内にはタクシー事業者が5社あります。
- 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があります。

表 8 四国中央市内の各タクシー事業者の運転士数及び車両台数

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

(7) その他

① スクールバス

- 川之江小学校（二名地区）、川滝小学校・川之江南中学校（葱尾地区）では、せとうちバスに運行を委託し、登校1便、下校については、下校時間に応じて運行しています。
- 新宮町上山地区の園児・児童・生徒に対しては、シルバー人材センターに運行を委託し、登校1便、下校5便以内を市保有のマイクロバスで運行しています。

② スクールタクシー

- 南小学校（平山・横川、下川、三角寺地区）、金生第二小学校（切山地区）に通う児童を対象に運行しています。令和7年度は宇田タクシーに運行委託し、小型車を使用しています。

③ 三島嶺南地域住民送迎サービス

- 道幅等の影響でデマンドタクシーの車両が入れない地域に居住する高齢者等を対象に、利用者の自宅付近と嶺南支所間を送迎し、デマンドタクシーへの乗継を支援しています。
- 上猿田・下猿田（水・金）、岩原瀬・七々木（火・木）、上小川（月・木）で運行しています。
- 中之川（火・金）では新宮地区を経由して上分公民館まで運行しますが、過去10年間で運行されたことはありません。
- 平成元年から一部地域を対象として始まり、平成22年の路線バスが廃止されるまで最寄りのバス停等まで無料送迎を行っていました。平成22年4月にデマンドタクシーの運行が開始されたのを機に、自宅付近から嶺南支所までの送迎に移行しました。

④新宮外出支援サービス

- 新宮地域の福祉バスなどバス停留所等を利用できない地域に居住する65歳以上の高齢者又は60歳以上の身体障害者手帳を保有する方を対象に、自宅付近から高齢者生活福祉センター等の公共施設までの送迎を行い、自立した生活の支援を行っています。
- 利用料金は片道1回300円です。

⑤老人福祉センター送迎バス

- 市が管理するワゴン車（10人乗り）を用いて、三島地区の老人福祉センターへ送迎を行っています。
- 週4回2便ずつの運行で、シルバー人材センターに運行を委託しています。

⑥土居老人憩いの家送迎

- 社会福祉協議会が管理するワゴン車（14人乗り）を用いて、土居老人憩いの家へ送迎しています。

⑦愛ネットとワーク

- 有償の住民互助型生活支援サービスで、社会福祉協議会（以下、社協）が事業主体となって実施しています。社協が実施する「愛ネットとワーク」の登録及び研修を受けた住民ボランティアが、コーディネーターの判断により通院介助やその他支援を必要とする方への外出支援を行います。
- 本サービスは、道路運送法の「許可又は登録を要しない運送」に該当し、利用者は燃料費（10円/1km）や有料道路通行料等の実費を負担する必要があります。※なお、上記実費とは別に、愛ネットとワークの利用料金（700円/1時間）が必要です。

2-2 移動に係る支援制度

(1) 高齢者バス利用費助成事業

- 高齢者の外出支援のせとうちバスの組合せ乗車券（1冊2,000円）の購入費を半額補助しています。65歳以上の高齢者が対象で、65歳以上は年間2冊まで、75歳以上は年間3冊まで購入費用を補助しています。

(2) 四国中央市心身障害者社会参加促進事業（しこちゅ～お出かけチケット）

- 心身障がい者の交通手段の確保及び経済的負担の軽減を図るため、自家用車への給油またはタクシー乗車に利用できるチケットを交付しています。
- タクシーの他、デマンドタクシーや新宮福祉バスでの使用も可能です。
- 在宅の身体障害者手帳1・2級、療育手帳、精神保健福祉手帳の所持者は1年度に1冊、視覚障がい、肢体不自由下肢、肢体不自由体幹、運動機能障がい・移動、腎臓機能障がい、呼吸器機能障がい(酸素ボンベ常時携帯のみ)の各障がいを含む総合等級1級の方は年間2冊交付しています。
- 1冊あたり7,000円相当（1枚200円×35枚）です。

2-3 移動に係る財政支出

- 移動に係る財政支出は増加傾向にあり、令和6年度は約2億円でした。
- 路線バスやデマンドタクシー、新宮福祉バスに関する支出額は横ばいに推移していますが、スクールバス関係費用が増加傾向にあります。

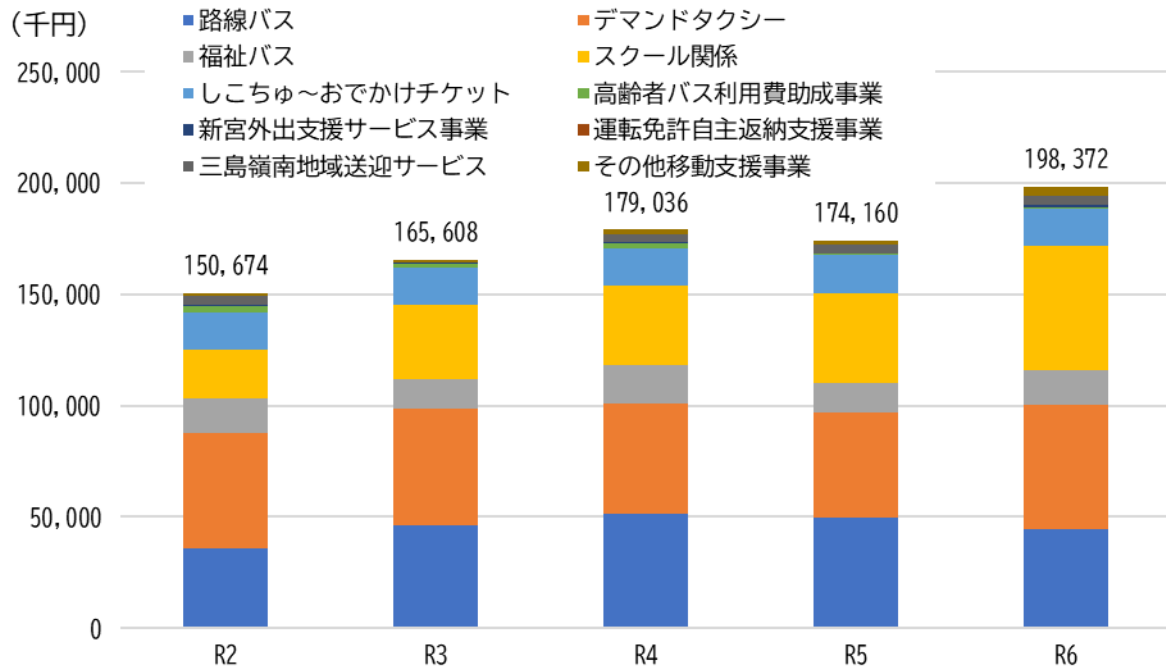


図 27 移動に係る財政支出額の推移

2-4 前計画の評価

- コロナ禍の影響もあり、利用者数や収支率等の目標は未達成となっているものも多くなっていますが、ノンステップバスの導入割合など改善が見られる項目もあります。

基本方針	計画目標	評価指標	評価指標の推移							目標値	
			基準値 (令和元年度)	R2 2020 年度末	R3 2021 年度末 (1年目)	R4 2022 年度末 (2年目)	R5 2023 年度末 (3年目)	R6 2024 年度末 (4年目)	R7 2025 年度末 (5年目)		
基本方針1 まちづくりと 連携した利便性 の高い公共交通 網の形成	計画目標1-1 拠点間及び 地域間の連携 強化に資する公 共交通網の形成	評価指標① 利用者数 (人/年)	全体	122,439	122,439	97,139	98,769	97,262	112,118		125,531
			路線バス	105,671	105,671	80,366	82,201	80,875	95,068		108,339
			①川之江～新居浜線(国 道11号便)	①46,351	①46,351	①35,360	①35,858	①26,222	①34,629		①47,521
			②同上(上分経由便)	②51,614	②51,614	②39,618	②41,356	②50,015	②57,498		②52,917
			③その他	③7,706	③7,706	③5,388	③4,987	③4,638	③2,941		③7,901
		デマンドタクシー	16,768	16,768	16,773	16,568	16,387	17,050		17,192	
		評価指標② 収支率 (%)	全体	29.4%	36.7%	26.6%	25.7%	25.3%	32.7%		29.4%
			路線バス	38.9%	38.9%	33.1%	33.0%	31.9%	35.2%		38.9%
			①川之江～新居浜線(国 道11号便)	①38.3%	①38.3%	①34.5%	①34.3%	①28.1%	①31.7%		①38.3%
			②同上(上分経由便)	②43.5%	②43.5%	②34.9%	②35.6%	②39.6%	②41.4%		②43.5%
③その他	③24.6%		③24.6%	③19.6%	③18.3%	③16.2%	③15.8%		③24.6%		
デマンドタクシー	19.8%	23.1%	20.0%	18.3%	18.6%	18.9%		19.8%			
評価指標③ 市負担額 (千円)	全体	53,760	49,551	56,298	63,872	62,944	58,045		53,760		
	路線バス	43,212	36,003	46,253	51,473	49,858	44,626		43,212		
	①川之江～新居浜線(国 道11号便)	①20,730	①16,936	①18,577	①21,656	①24,594	①22,354		①20,730		
	②同上(上分経由便)	②12,382	②8,697	②16,689	②18,893	②14,526	②14,459		②12,382		
	③その他	③10,100	③10,100	③10,987	③10,924	③10,738	③7,813		③10,100		
デマンドタクシー	10,548	13,548	10,045	12,399	13,086	13,419		10,548			
基本方針2 誰もが利用し やすい公共交通 の環境整備によ る利用促進	計画目標1-2 広域交通へ のアクセス強化	評価指標④ 市内鉄道駅乗降客数(1日平均) (人)	2,110人	2,110人	1,647人	1,768人	1,842人	1,764人		2,110人	
	計画目標2-1 市街地にお ける移動のし やすさ	評価指標⑤ 市民1人当りの路線バス利用回数 (回)	1.21回	1.21回	0.92回	0.98回	0.98回	1.17回		1.24回	
基本方針3 市民・交通事 業者・行政の協 働による持続可 能な公共交通の 構築	計画目標2-2 乗降しやすい 環境整備によ る利便性の向 上	評価指標⑥ ノンステップバス導入状況 (%)	19%	19%	23%	24%	30%	35%		22%	
	計画目標3-1 公共交通の 維持・確保に 関する意識醸 成	評価指標⑦ 路線バス等利用促進事業の実施回数 (回)	年1回	年1回	年2回	年0回	年1回	年0回		年1回以上	
	計画目標3-2 公共交通の 担い手の確保	評価指標⑧ 人材確保の取組み実施回数 (回)	年1回	年1回	年1回	年1回	年0回	年0回		年1回以上	

- 事業は概ね実施できていましたが、事業5 地域の輸送資源の活用検討や、事業6 公共交通を補完する移動サービスの活用、事業14 主要バス停における待合環境の整備等が未実施の状況です。

基本方針	計画目標	事業名	実施主体			事業の内容・イメージ	実施状況	
			市	交通事業者	地域住民等			
基本方針1 まちづくりと連携した利便性の高い公共交通網の形成	計画目標1-1 拠点間及び地域間の連携強化に資する公共交通網の形成	《事業1》 路線バスの維持・改善	●	●		○広域幹線バス路線である「川之江-新居浜線」については、引き続き通院や買い物に利用できるよう維持・確保に努めるとともに、中核病院の移転予定等にも対応できるよう準備を整える。 ○一部経路変更による交通不便地域の解消のほか、新たなバス停開設など、利便性向上に向けて検討し、バス事業者と調整・実施する。 ○市内幹線道路における渋滞解消に向けて、道路管理者等への改善要望を行う。	○	
		《事業2》 デマンドタクシーの維持・改善	●	●		○駅やバス停から離れた地域の移動手段として欠かせないデマンドタクシーについては、運行効率や利用環境の向上策を検討し、引き続き維持・確保に努める。 (事業9:交通結節点の機能強化 再掲) ○車両の更新のほか、可能な運用改善等について検討を行う。 ○国庫補助対象:地域内フィーダー系統、宇田タクシー株式会社、三島交通株式会社、有限会社GOHAN	○	
		《事業3》 新宮地区福祉バスの維持・改善	●			○新宮地域の移動手段として、路線型の運行を行っている新宮地区福祉バスについては、利用実績に基づき運行内容を見直ししながら、引き続き維持・確保に努める。 ○一部の運行車両については、利用状況を踏まえ、狭あい道路を運行する際の安全性確保等も考慮して、10人乗り車両への移行を行う。	△	
		《事業4》 コミュニティバス等新たな交通システムの検討	●	●		○民間路線バスやタクシー事業と競合しない地域において、路線型のコミュニティバスの運行可能性を研究・検討する。 ○自動運転機能やカーナビ、センサー機能等を搭載した高度技術が使われた車両については、「スマートモビリティ」と呼ばれているが、これらの技術革新を公共交通の中で活用する方策を研究・検討する。	○	
		《事業5》 地域の輸送資源の活用検討	●		●	○運転手不足の課題や車両の効率的な利用を図る観点から、送迎サービスを行っている民間施設等における車両や運転手の活用可能性を研究・検討する。	△	
	計画目標1-2 広域交通へのアクセス強化	《事業6》 公共交通を補完する移動サービスの検討	●		●	○観光やビジネス利用の市外来訪者も利用可能な、市街地におけるレンタサイクルの事業化検討を行う。 ○高齢者にも利用しやすい電動アシスト自転車を採用することにより、公共交通が十分カバーできていない地域への移動手段の確保検討を行う。	△	
		《事業7》 JR予讃線等の利便性向上	●	●		○本市の主要駅である伊予三島駅及び川之江駅においては、パークアンドライド駐車場が整備・利用されており、引き続き鉄道の利用促進を図る。さらに、自転車によるアクセスを高めるため、各駅周辺で駐輪場等の維持・改善に努める。 ○川之江駅と伊予三島駅の駅間距離は市内では最も長く、また三島川之江インター北側周辺地区は新たな都心部拠点と位置づけられるため、将来的に新駅の設定要望を検討する。 ○四国新幹線の導入促進については、愛媛県および市町と連携し、引き続き早期整備の要望活動を行っていく。	○	
		《事業8》 高速バス停の利便性向上	●	●		○三島川之江インター高速バス停には、多くの路線が乗り入れており、時間帯によっては車両の混雑がみられることから、運行事業者からレーン拡張などの要望があり、施設管理者等へ要望を行う。 ○交通結節点として、路線バスやタクシーの乗り入れが可能な施設整備が課題となっており、施設管理者等へ要望を行う。 ○市営高速バス利用者駐車場については引き続き適切な維持管理を行う。なお、駐車場の台数確保については、バス事業者のほか民間での事業化等を促す。	○	

基本方針	計画目標	事業名	実施主体			事業の内容・イメージ	実施状況
			市	交通事業者	地域住民等		
基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備による利用促進	計画目標2-1 市街地における移動のしやすさ	《事業9》 交通結節点(鉄道駅、拠点バス停等)の機能強化	●	●		○バス乗り場やタクシー乗り場のほか、駐輪場などの整備が必要な主要駅周辺施設においては、関係機関と連携して改善を図ることで、他の交通モードとの乗り換えの円滑化を図る。 ○高速バスの乗り場においては、現在の三島川之江インター高速バス停における路線バスやタクシーとの乗り換え利便性の向上に向けた提案を関係機関に行う。 ○デマンドタクシーの乗り継ぎ場所である各エリアの境界部付近において、路線バスやタクシーとの乗り換えが円滑に行える「拠点バス停」の整備に向けた検討を行う。 (再掲: 事業2デマンドタクシーの維持・改善) ○施設管理者等と連携し、鉄道駅などでバリアフリー環境を整えていく。	○
		《事業10》 公共交通に関する情報提供の充実	●			○広報紙などを通じて、公共交通に関する情報を発信していく。 ○現在の「公共交通利用案内」をベースに、将来的には「公共交通総合ガイドブック」など各交通モードの運行内容を網羅した資料を作成し、情報提供の質を高め、情報発信力を強める。 ○本市のホームページにおいて、公共交通に関わる情報を集約した画面を作成し、わかりやすく、閲覧できるよう工夫をする。また、公共交通の利用状況の提供も行う。	○
		《事業11》 バスロケーションシステムの導入		●		○主要なバス路線において、乗車予定のバス車両の位置が確認できるバスロケーションシステムを導入し、利用者が容易に活用できるよう、広報・周知・環境づくりを進める。	○
		《事業12》 複数の交通モード利用時の利便性向上	●	●		○マース(MaaS、モビリティ・アズ・ア・サービス)と呼ばれる公共交通のサービス環境の整備・改善が求められ、各地で様々な実証実験も行われているが、本市における導入可能性について研究・検討する。	○
		《事業13》 運転免許返納者など高齢者の移動支援充実	●	●		○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、制度の充実を検討する。 ○高齢者バス利用費助成事業(回数券購入補助)の周知	○
計画目標2-2 乗降しやすい環境整備による利便性の向上	《事業14》 主要バス停における待合環境の整備(上屋、ベンチ等の整備)	●	●		○拠点バス停や鉄道駅周辺において、安全かつ快適にバス等の待ち時間が過ごせるよう、乗り継ぎ拠点となるバス停や利用者が多い主要なバス停において、バス停周辺の公共施設、商業施設等民間施設の活用・協力を図りながら、待合環境(上屋やベンチ等)の整備を検討・促進する。	△	
		《事業15》 利用しやすい車両の導入促進	●	●		○老朽化した車両について、ノンステップや低床の車両に更新し、誰もが利用しやすい環境を整えていく。	○
基本方針3 市民・交通事業者・行政の協働による持続可能な公共交通の構築	計画目標3-1 公共交通の維持・確保に関する意識醸成	《事業16》 意識啓発や醸成を促す利用促進活動(モビリティマネジメント)の展開	●	●	●	○持続可能な公共交通を実現するためには、市民に公共交通を利用してもらうことが一番重要であることから、市民に公共交通の意義と利用の必要性とともに、身近な移動手段として認知してもらうため、公共交通の実情に関する情報提供や市民も参画できるような各種啓発活動を実施していく。	○
		《事業17》 地域主体で行う移動手段運営等の取組み支援	●	●	●	○移動手段の持続的な提供に向けて、地域主体による自家用有償運送事業の事業化など、地域住民・交通事業者・行政等、地域に関わる関係者の協働による取り組みを検討する。 ○行政(四国中央市)は、地域主体で行う取り組みに対する運行補助、支援基準を検討する。	○
	計画目標3-2 公共交通の担い手の確保	《事業18》 運転手の確保策の実施	●	●		○「合同就職面接・企業説明会」、バスやタクシー運転手に特化した就職イベントの開催、多様な主体が連携しバス・タクシー事業の魅力や社会的な重要性を周知するための確保方策について、愛媛県・周辺市とも連携しながら検討・実施する。 ○民間のバス運転手専門 就職・転職支援サイトの活用により、幅広く人材を確保する。	○

第3章 アンケート調査

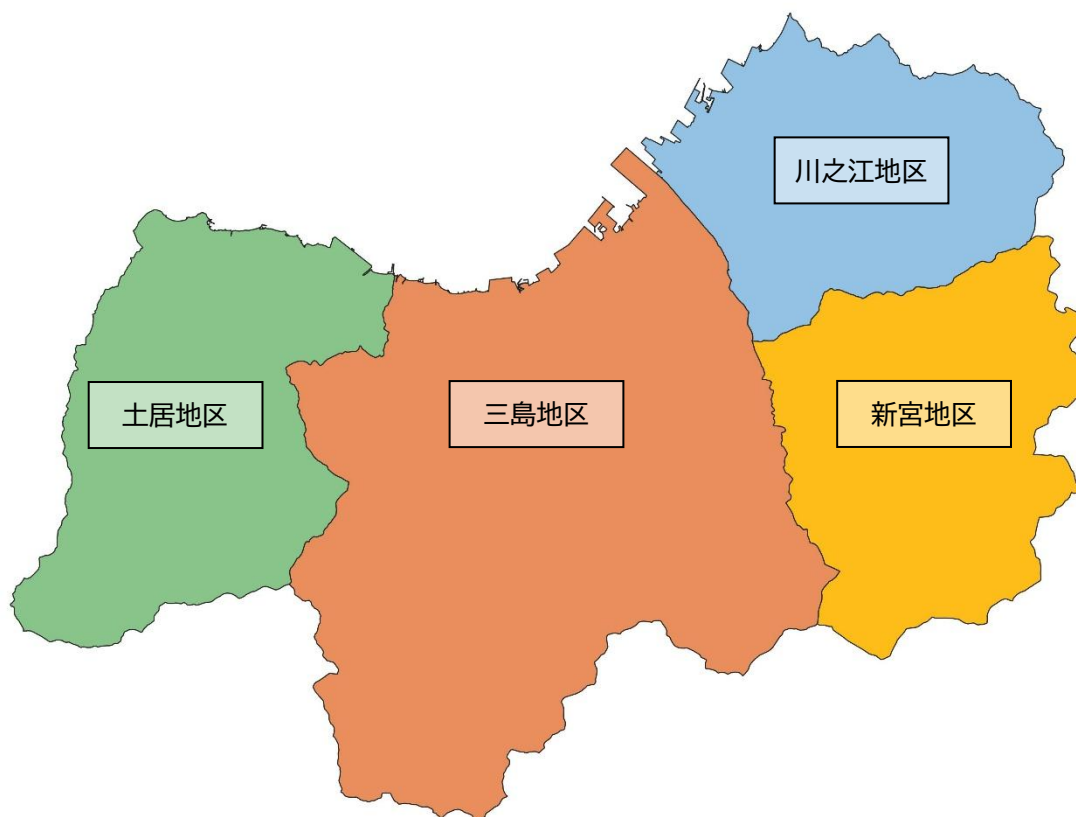
3-1 市民アンケート

- 本計画の策定に際し、四国中央市民を対象にアンケート調査を実施しました。その結果を以下にまとめます。

調査概要

調査目的	四国中央市民の移動や公共交通の利用状況を把握し、四国中央市地域公共交通計画策定における基礎資料とする
調査対象	四国中央市に居住する2,000人 ※川之江地区、三島地区、土居地区、新宮地区の4地区それぞれから均等に回答が得られるように対象者を抽出
調査期間	令和7年7月22日（発送）～令和7年8月7日（投函期限）
調査方法	配布：郵送配布 回収：郵送回収とWEB回答（Microsoft Forms）を併用
配布回収状況	回収数 779（内Web 93） 回収率 約39.0%

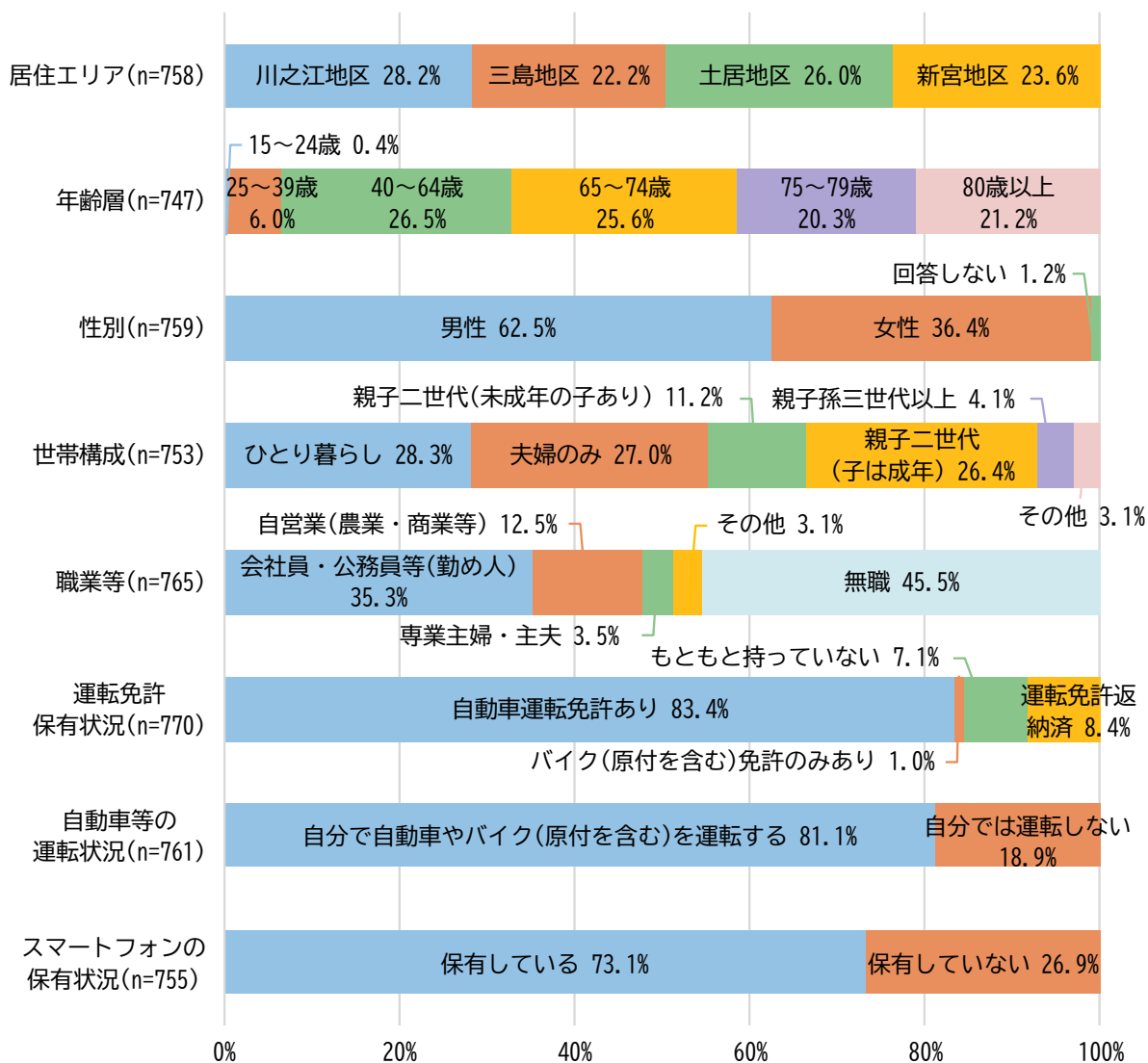
地域区分



回答者自身について

- 65歳以上の回答者が多く、若年層の回答はわずかです。
- 回答者の8割程度が自分で自動車やバイク（原付を含む）を運転すると回答しています。
- いずれの年齢層においても、スマートフォン保有者のLINE等のコミュニケーションアプリ利用率は非常に高くなっています。

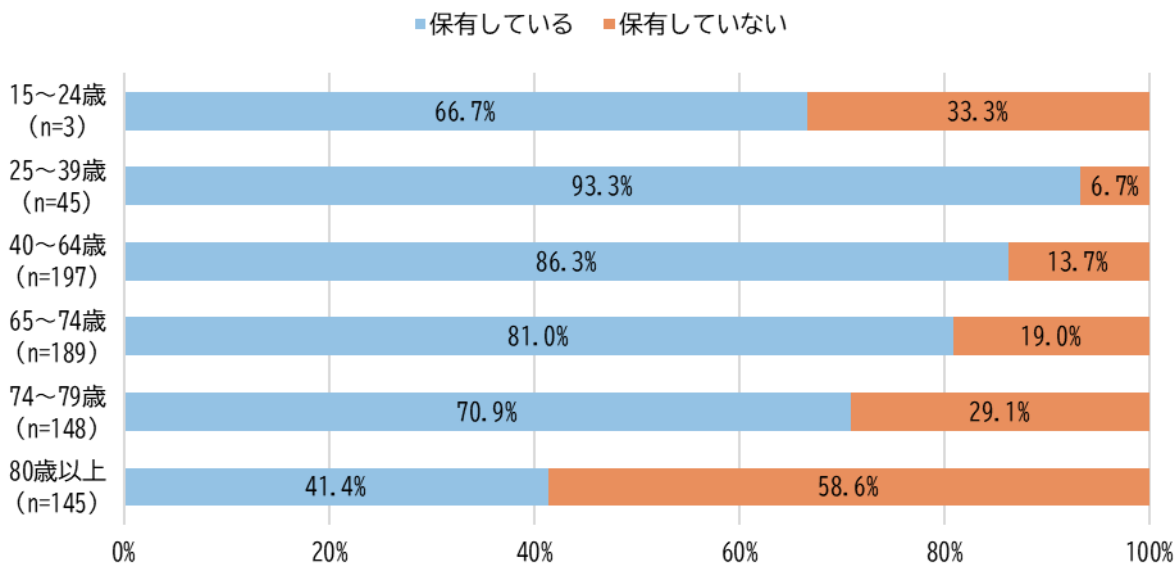
回答者の属性



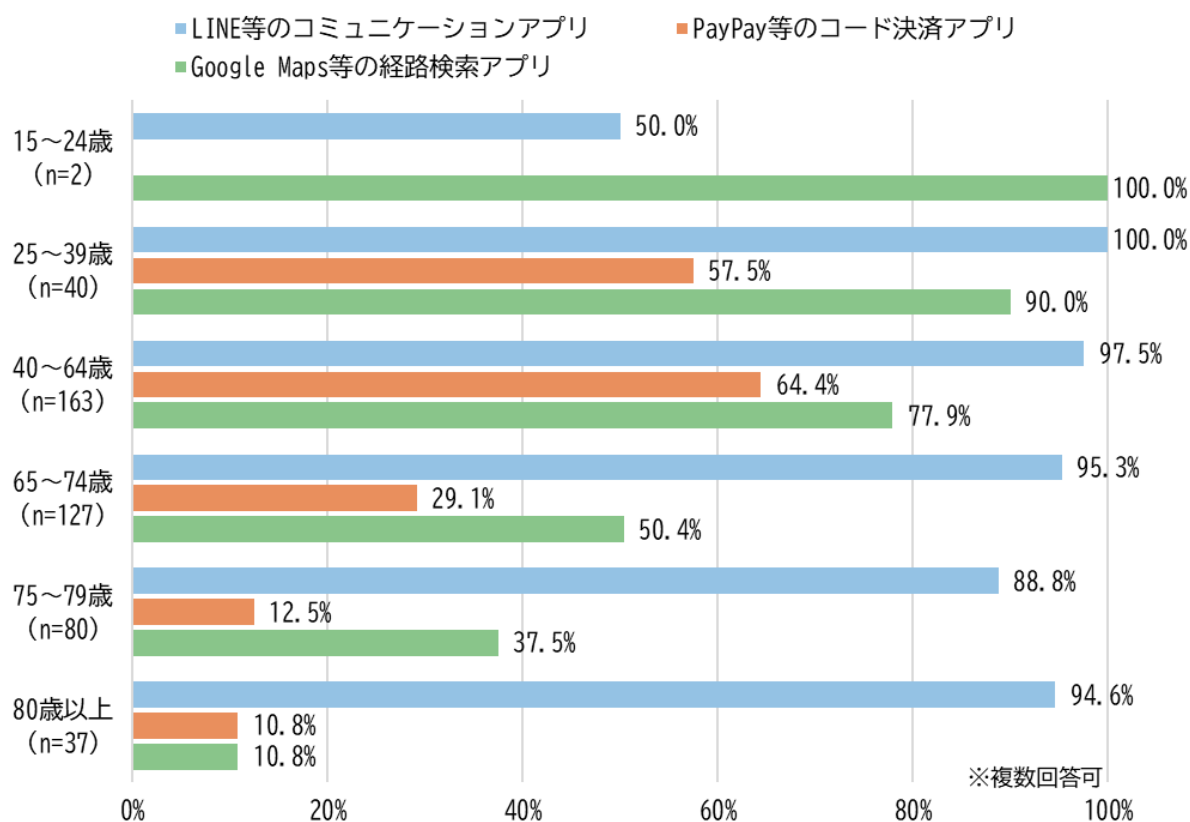
回答者の居住地

地区	小地域	回答数	配布数	世帯数	アンケート回収率
川之江	川之江町	55	116	5,041	47.4%
	金生町	32	78	3,765	41.0%
	上分町	13	39	1,164	33.3%
	妻鳥町	14	39	3,056	35.9%
	金田町	35	98	1,315	35.7%
	柴生町	18	39	186	46.2%
	下川町	18	38	94	47.4%
	川滝町	29	78	433	37.2%
三島	上柏町	8	15	1,400	53.3%
	下柏町	3	15	1,454	20.0%
	村松町	7	15	512	46.7%
	朝日・紙屋町・宮川・中央・金子	76	257	3,692	29.6%
	中曽根町	6	15	2,521	40.0%
	中之庄町	9	29	1,975	31.0%
	具定町	12	29	636	41.4%
	寒川町	6	15	2,319	40.0%
	豊岡町	20	72	1,701	27.8%
	金砂町	10	24	29	41.7%
	富郷町	11	40	58	27.5%
土居	上野	12	32	684	37.5%
	北野	11	32	536	34.4%
	浦山	4	24	24	16.7%
	土居	13	32	918	40.6%
	入野	13	31	391	41.9%
	畑野	12	31	212	38.7%
	中村	15	32	493	46.9%
	小林	12	32	446	37.5%
	藤原	61	151	275	40.4%
	天満	12	32	566	37.5%
	蕪崎	14	32	409	43.8%
	津根	4	32	1,264	12.5%
	野田	14	32	640	43.8%
	新宮	新瀬川	20	43	43
馬立		42	106	106	39.6%
新宮		52	123	123	42.3%
上山		65	152	152	42.8%
居住地域不明		21	-	-	-
合計		779	2,000	38,633	39.0%

年齢層別スマートフォンの保有状況（年齢層別）



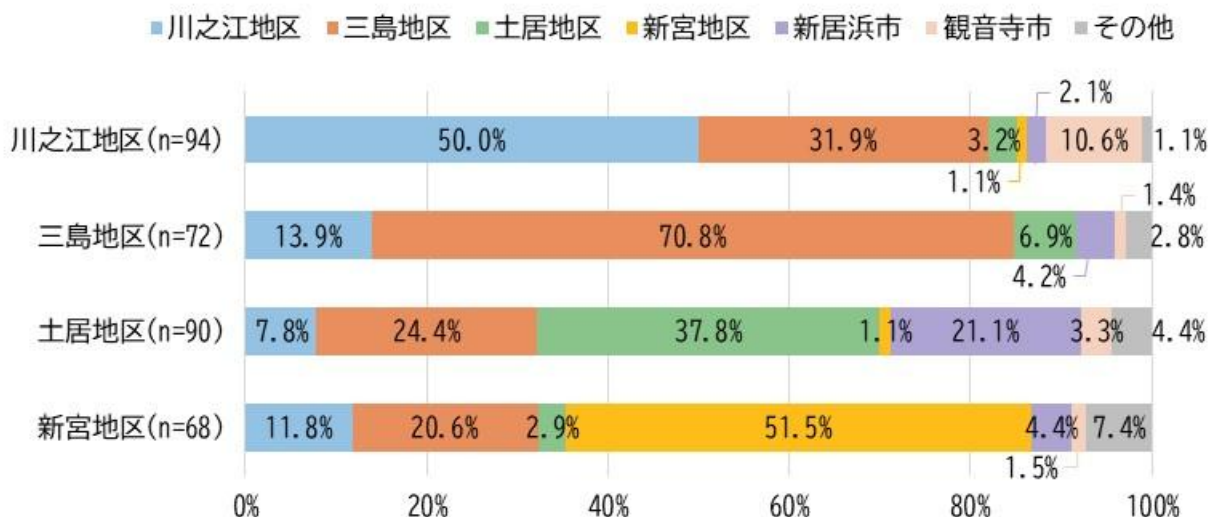
スマートフォンで使用している機能（年齢層別）



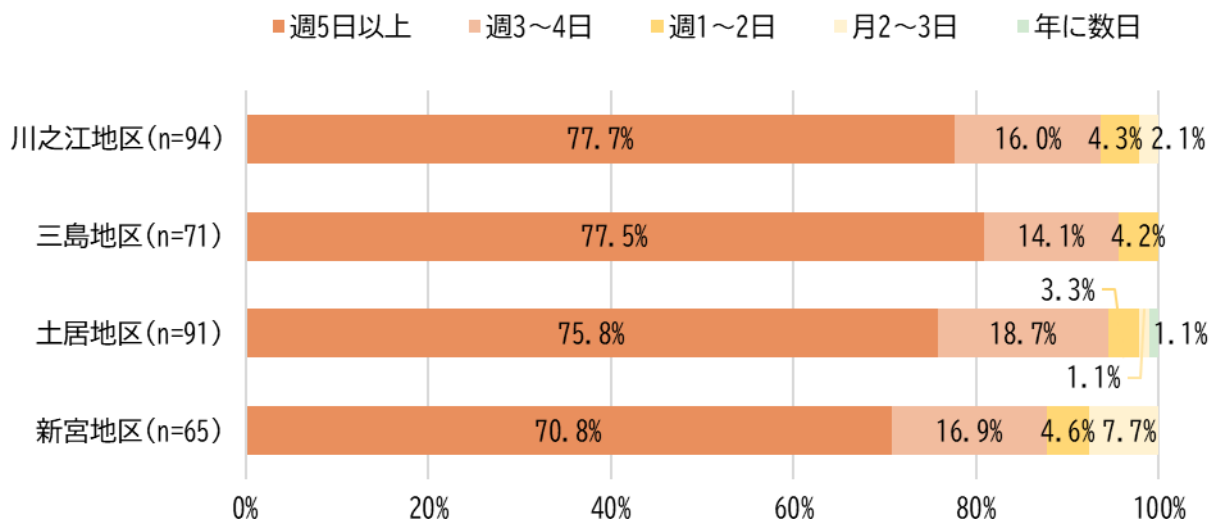
通勤・通学について

- いずれの地区でも、居住地区内での通勤・通学が多くなっていますが、三島地区への通勤・通学者も少なくありません。
- 川之江地区や土居地区では、香川県観音寺市や新居浜市など、四国中央市外への通勤・通学者も一定程度います。
- いずれの地区においても、自分で運転する自家用車での通勤・通学が多くなっていますが、三島地区では他の地区と比べて徒歩や自転車での通勤・通学も多い傾向にあります。

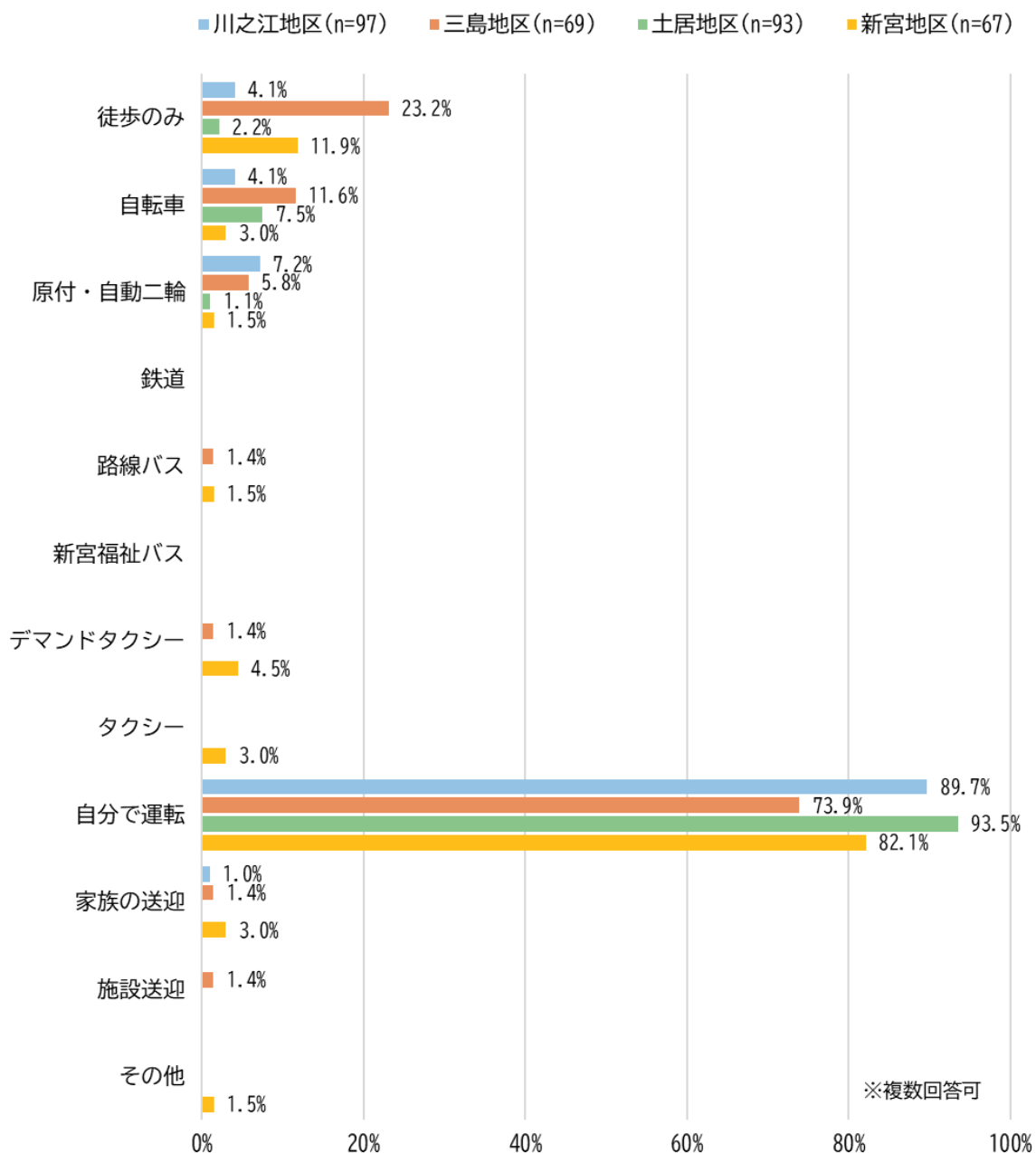
通勤・通学先



通勤・通学の頻度



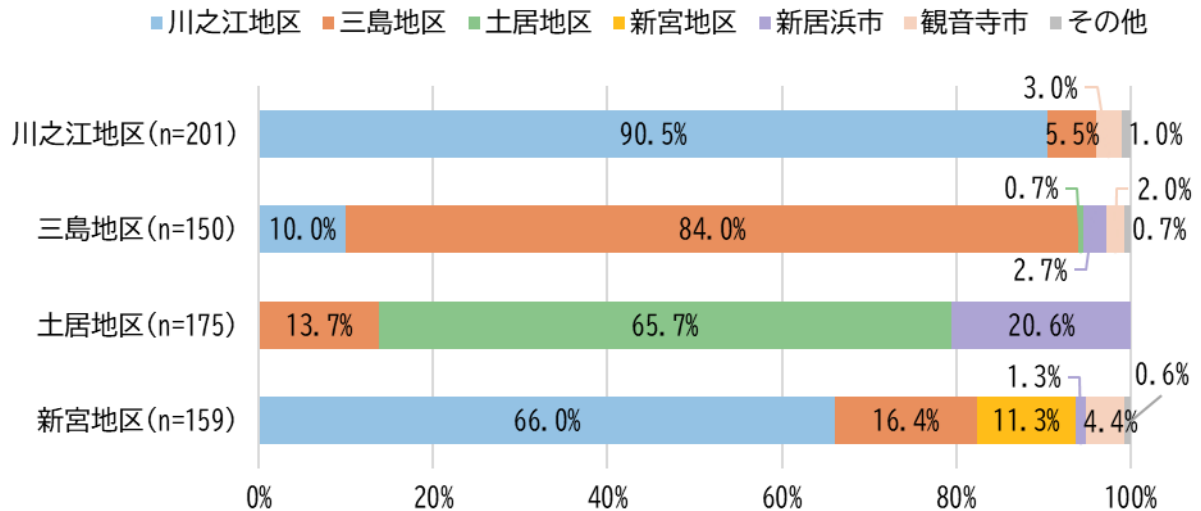
通勤・通学の移動手段



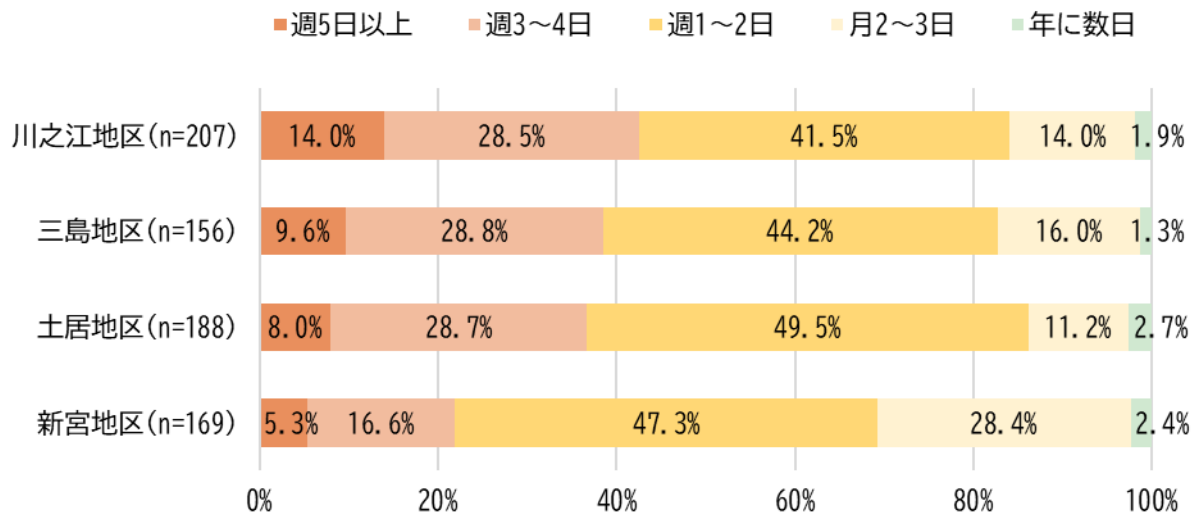
買い物

- 新宮地区以外の3地区では居住地区内での買い物が最も多くなっていますが、新宮地区では川之江地区での買い物が最も多くなっています。
- 土居地区では新居浜市での買い物も多くなっています。
- 新宮地区では他地区と比較して買い物に行く頻度が少なくなっています。
- 移動手段はほとんどが自分で運転する自家用車ですが、三島地区では他地域と比較して徒歩や自転車といった回答が多くなっています。

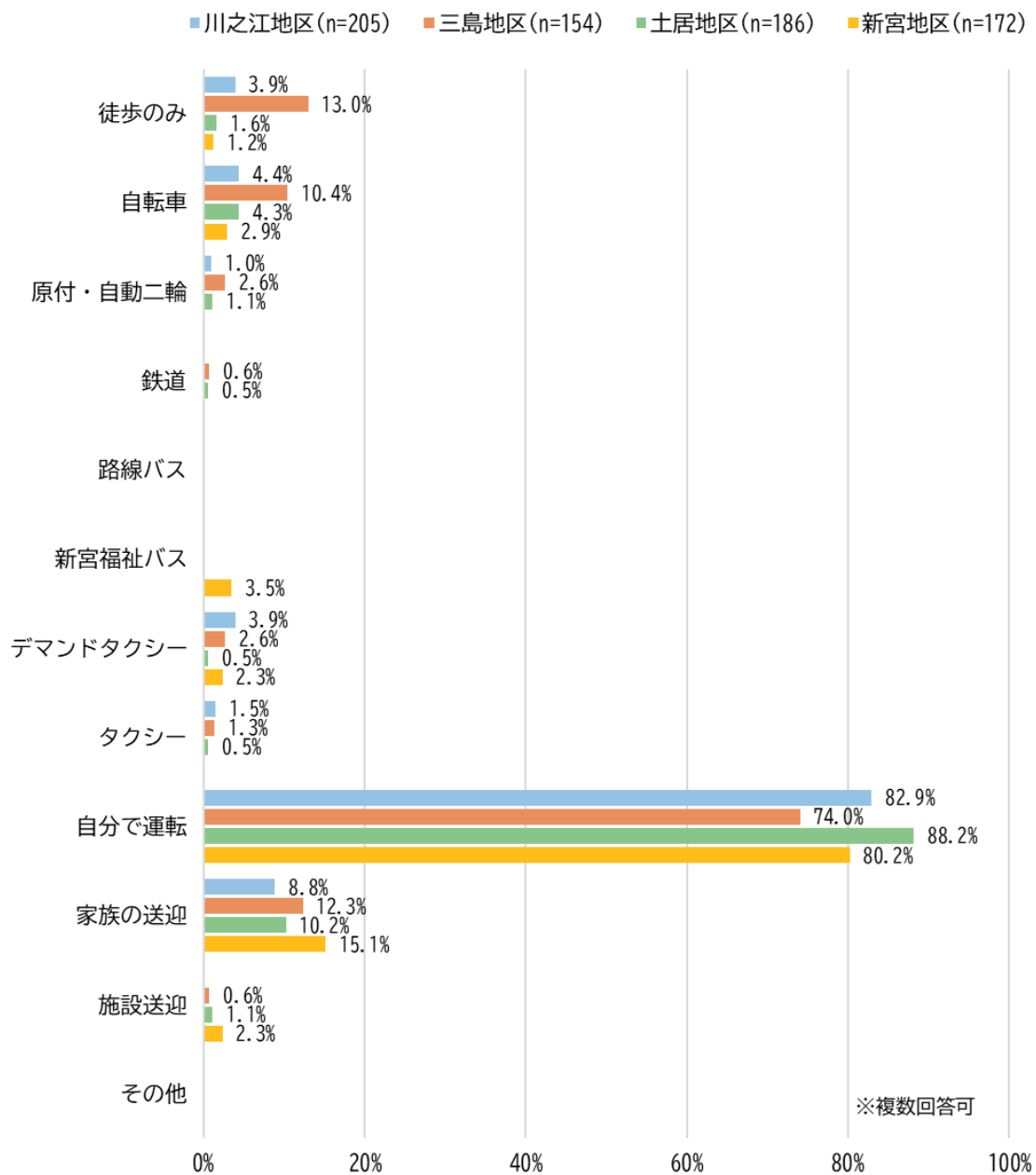
よく行く買物先



買い物に行く頻度



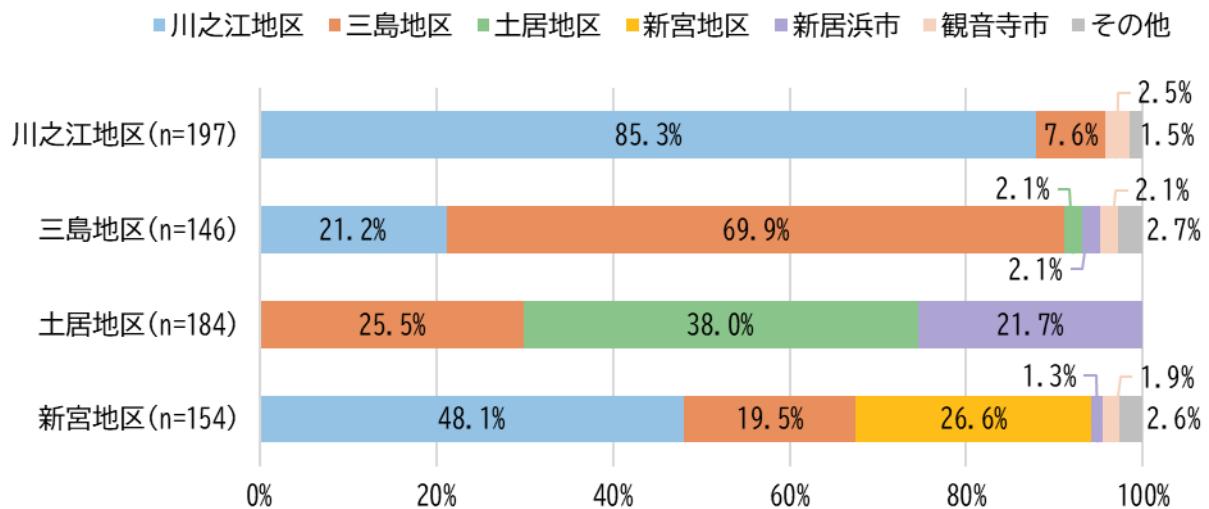
移動手段



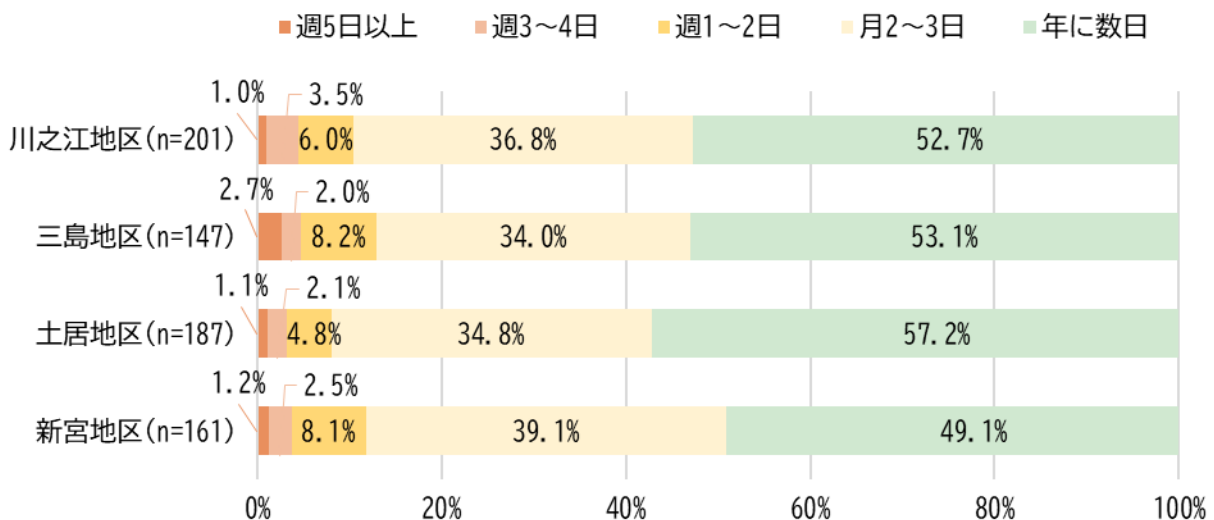
よく利用する医療機関について

- 新宮地区以外の3地区では居住地区内の医療機関への通院が多く、新宮地区では川之江地区への通院が多くなっています。
- 三島地区では川之江地区が、土居地区では三島地区や新居浜市が、居住地区以外の通院先として多く回答されています。
- 通院の移動手段は、いずれの地区においても自分で運転する自家用車が多く、次いで家族の送迎が多くなっています。
- 移動手段として三島地区では徒歩や自転車、新宮地区では新宮福祉バスが一定程度回答されています。

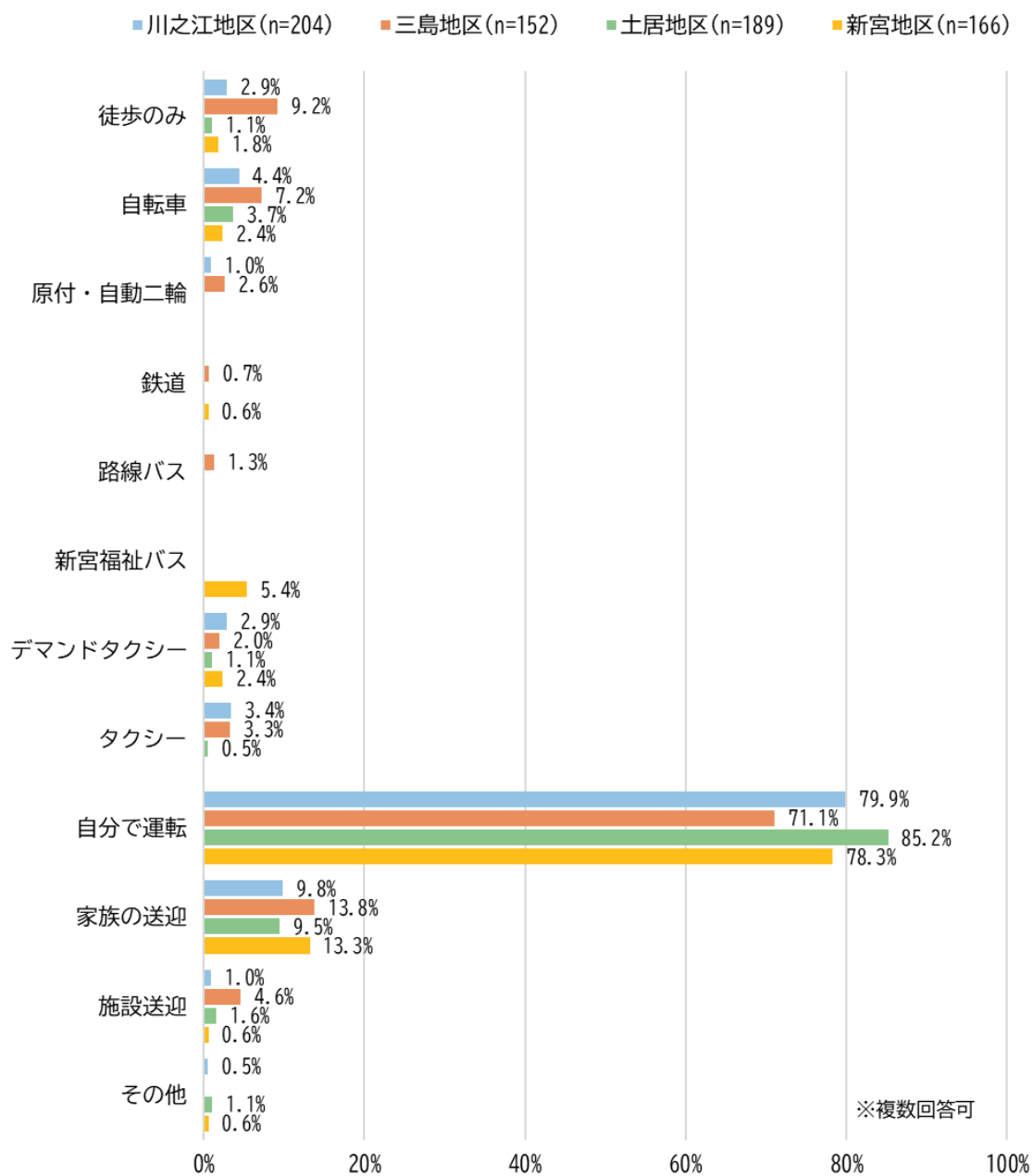
よく利用する医療機関



通院の頻度



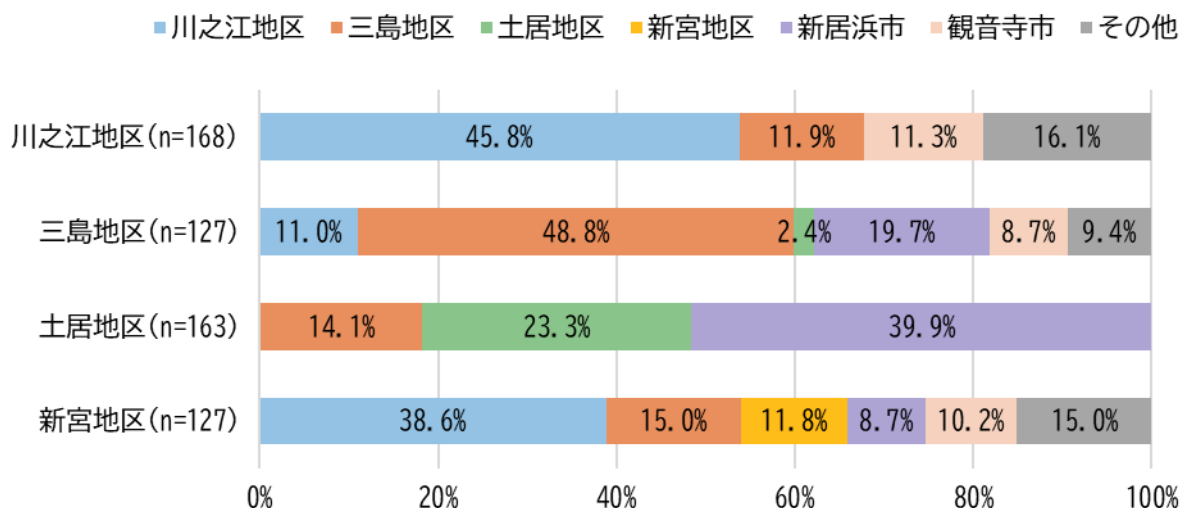
移動手段



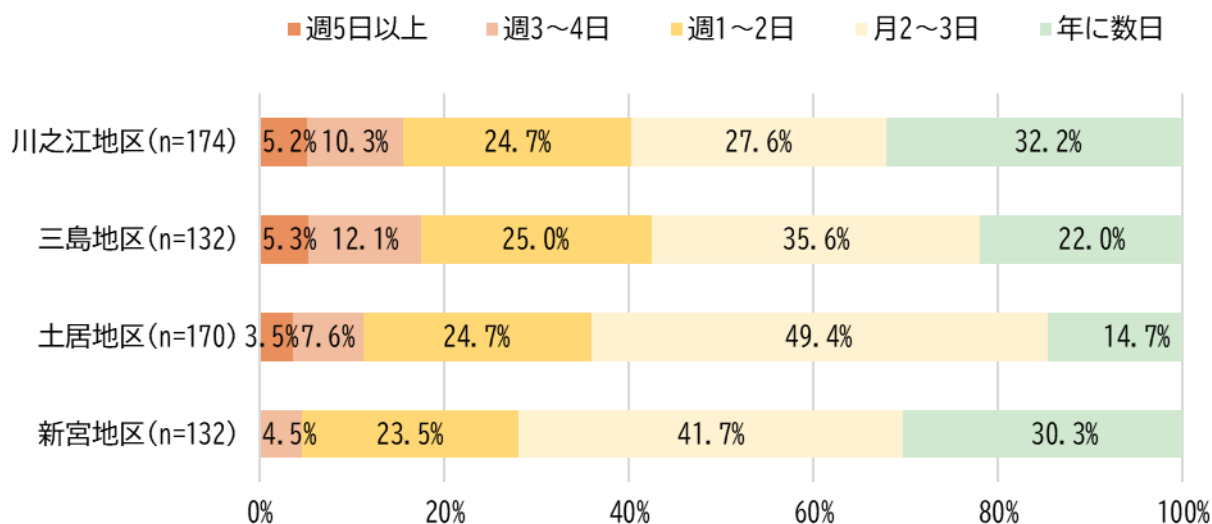
通勤（仕事）・通学・通院・買物以外の外出目的

- 川之江地区や三島地区では地区内への移動が最も多く、土居地区では新居浜市が、新宮地区では川之江地区が最も多くなっています。
- いずれの地区においても新居浜市や香川県観音寺市など、四国中央市外への外出が一定程度みられます。
- 移動手段は、いずれの地区においても自分で運転する自家用車が多く、次いで家族の送迎が多くなっています。

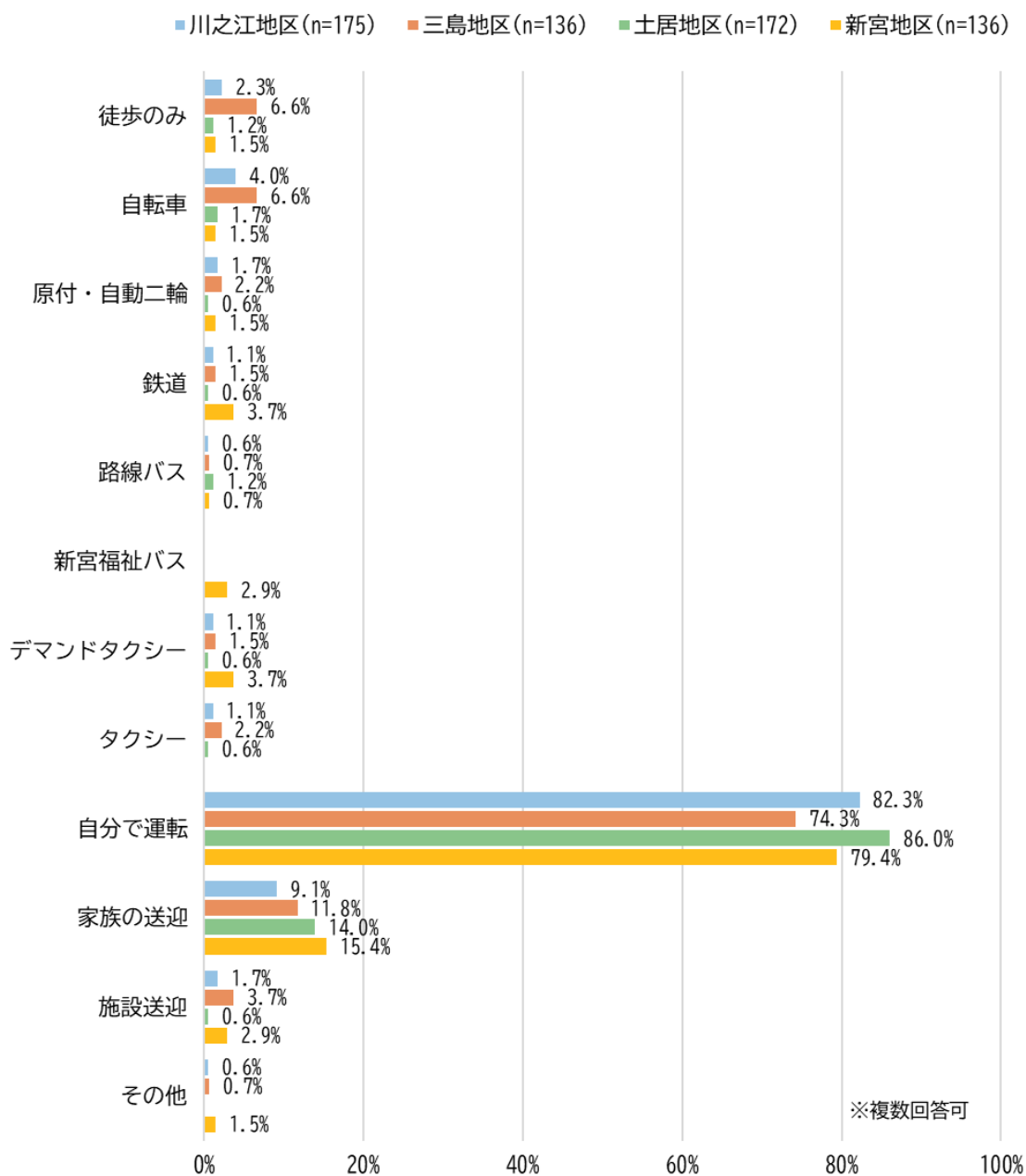
通勤・通学・通院・買物以外の外出先



通勤・通学、買物、通院以外の目的での1ヶ月の平均外出頻度



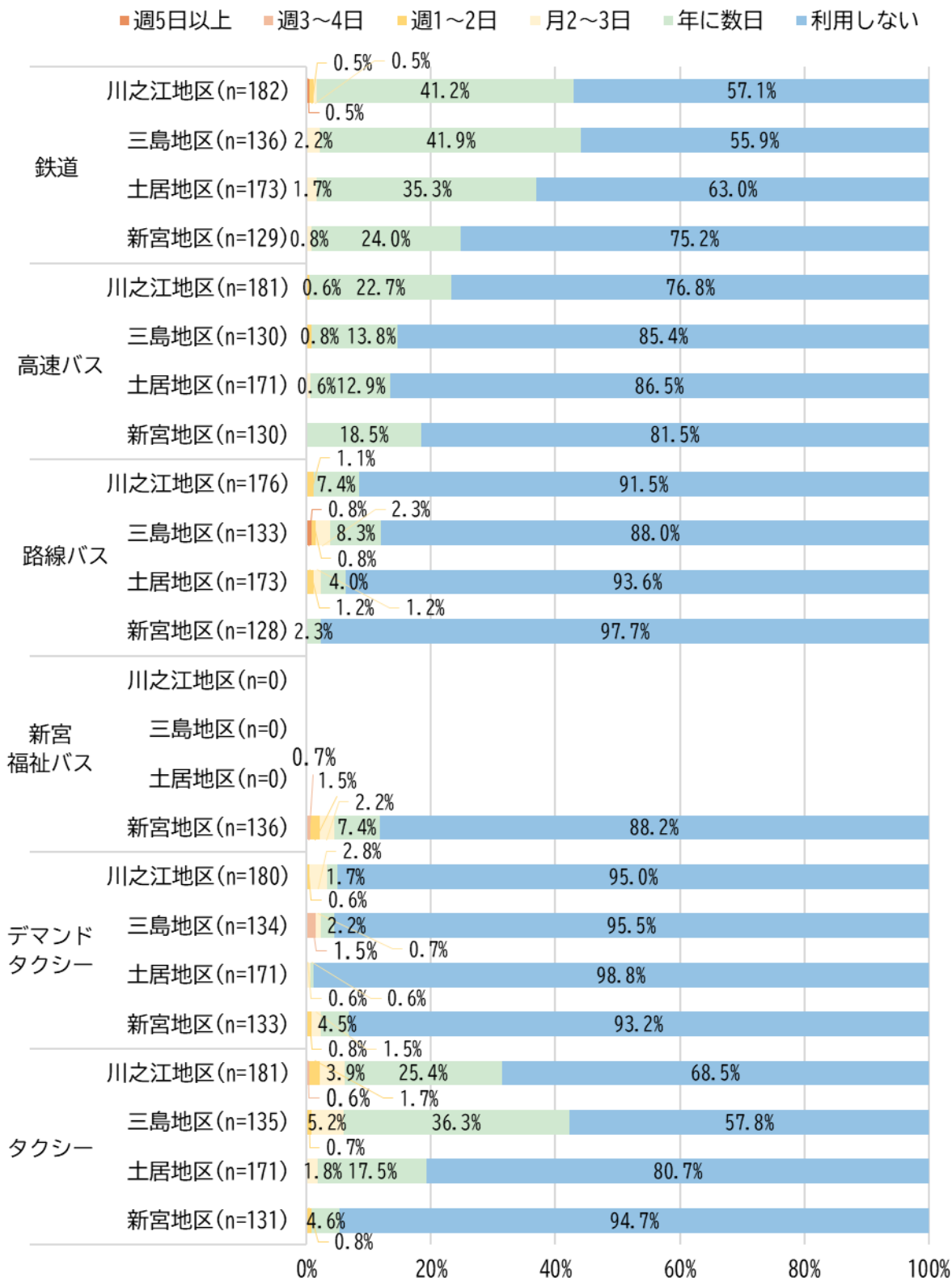
移動手段



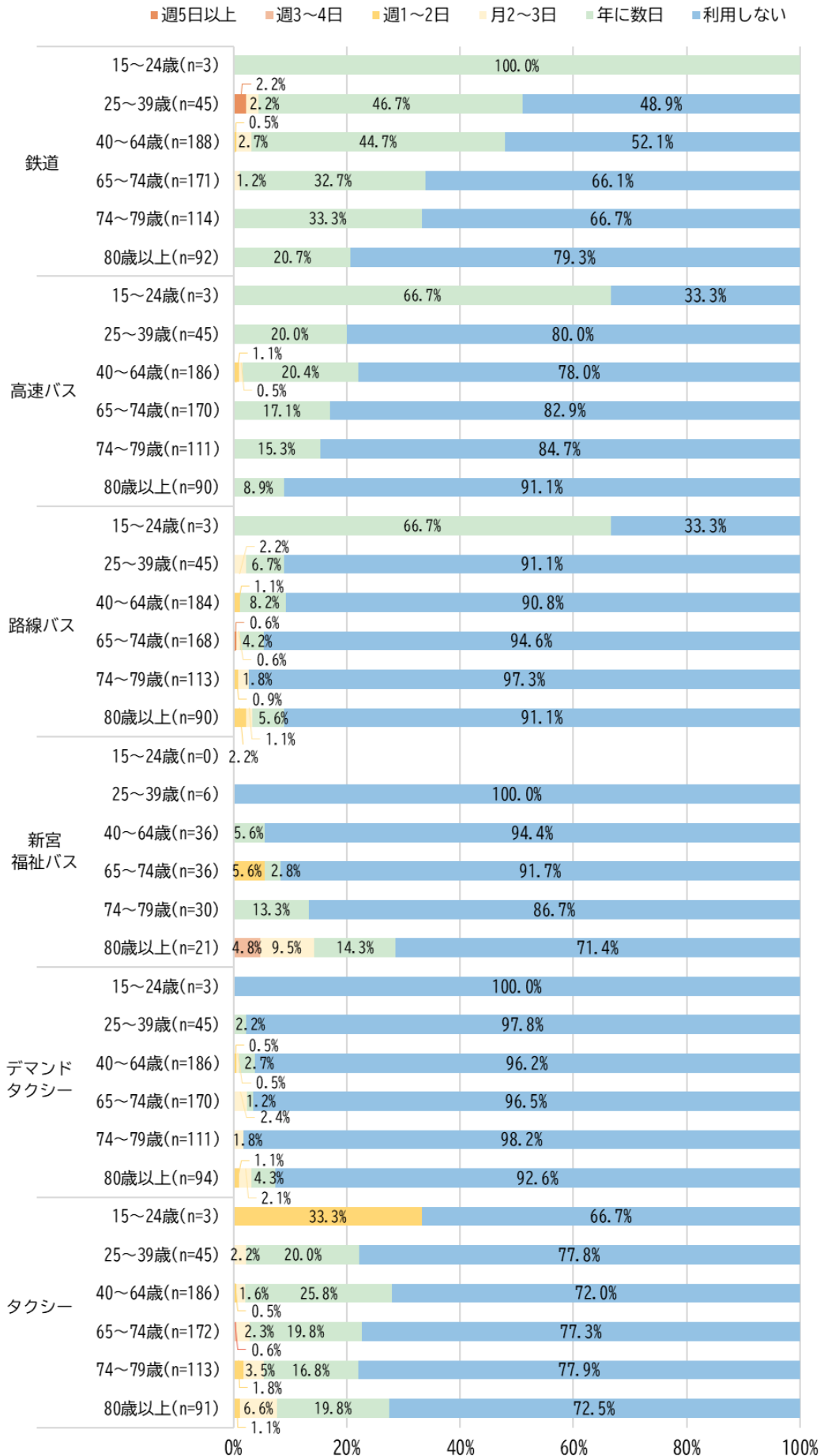
公共交通利用頻度

- いずれの地区や年齢層においても、わずかに公共交通の高頻度利用者はいますが、ほとんどが年に数日、又は全く利用しないという状況です。

各公共交通の利用頻度



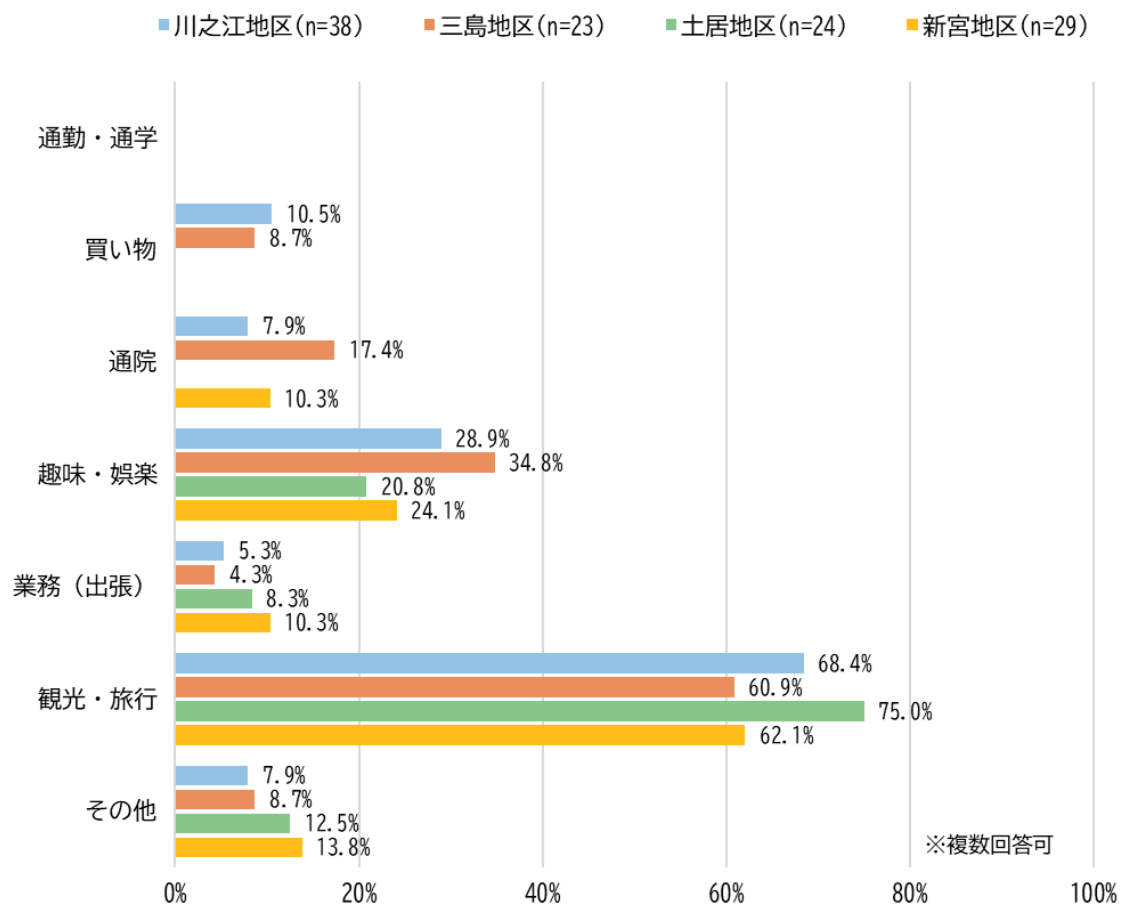
各公共交通の利用頻度（年齢層別）



高速バスについて

- 高速バスの利用目的は観光・旅行や趣味・娯楽が多くなっています。

利用目的



公共交通の改善点

<鉄道>

- いずれの地域においてもマイカーとの乗継改善に対するニーズが多くなっています。
- 運行便数や運賃の負担緩和、駅のバリアフリー化も改善点として多く挙げられています。
- 運転免許保有者からはマイカーとの乗継改善が5割以上の人から回答されています。
- 利用頻度別にみると、いずれの利用頻度であってもマイカーとの乗り継ぎを便利にするが最多ですが、月1回以上利用者は便数や運賃負担緩和に対する改善ニーズが、年数日利用者からは駅のバリアフリー化に対する改善ニーズが比較的多くなっています。

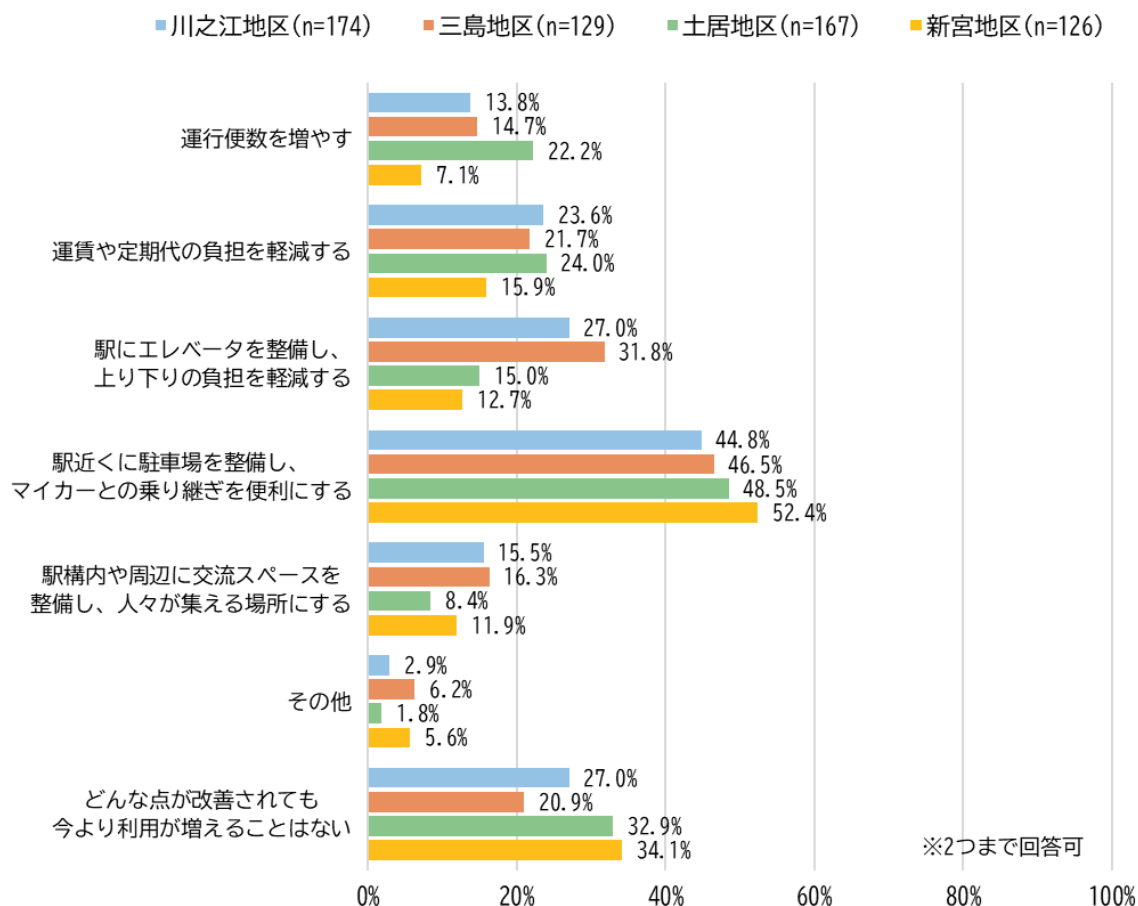
<路線バス>

- 便数や運賃の負担緩和、バス待ち環境の改善に対するニーズが多くなっています。
- 月1回以上利用者はバス待ち環境の改善が最も多く、次いで運行便数の改善が多く挙げられています。

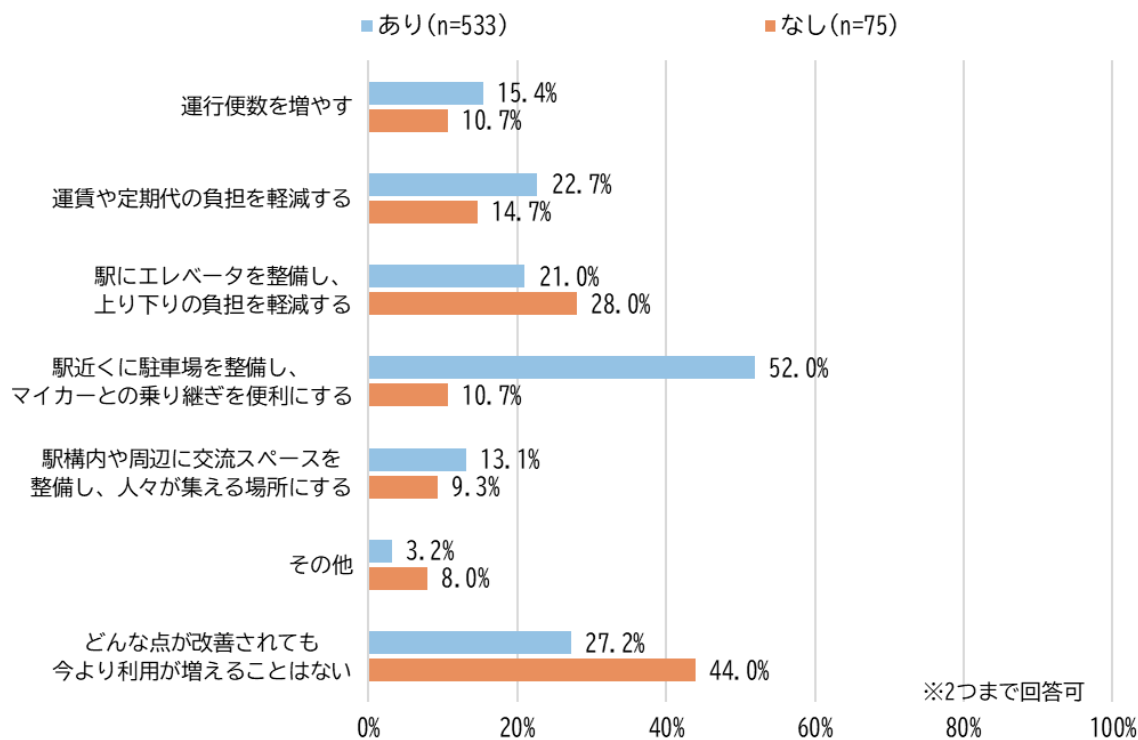
<デマンドタクシー>

- 新宮地区以外の地区では、車両の台数を増やすことや、わかりやすいチラシの配布に対するニーズが多くなっています。
- 新宮地区では、乗降場所を増やすが最も多く、路線バスとの乗り継ぎ待ち時間を減らす、電話予約可能な時間を拡大するといった回答が他地区と比較して多くなっています。
- 月1回以上利用者は運行便数が最も多く挙げられており、次いで車両の台数を増やす、乗降場所を増やすが多くなっています。

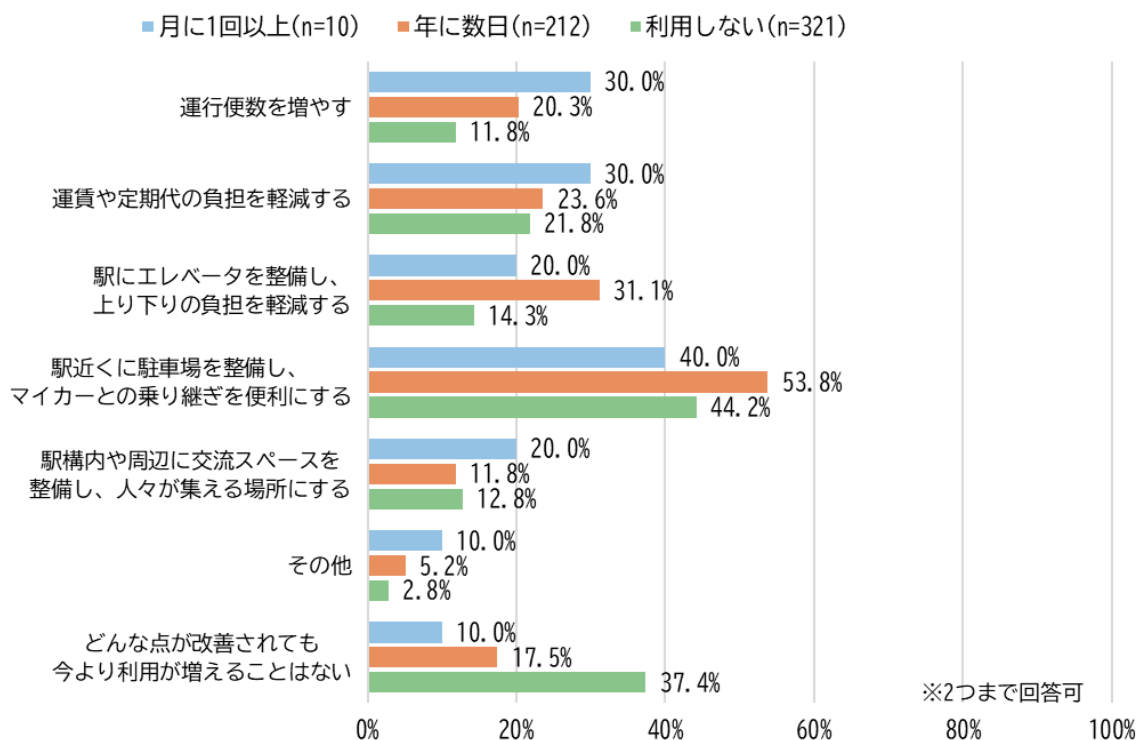
鉄道の改善点



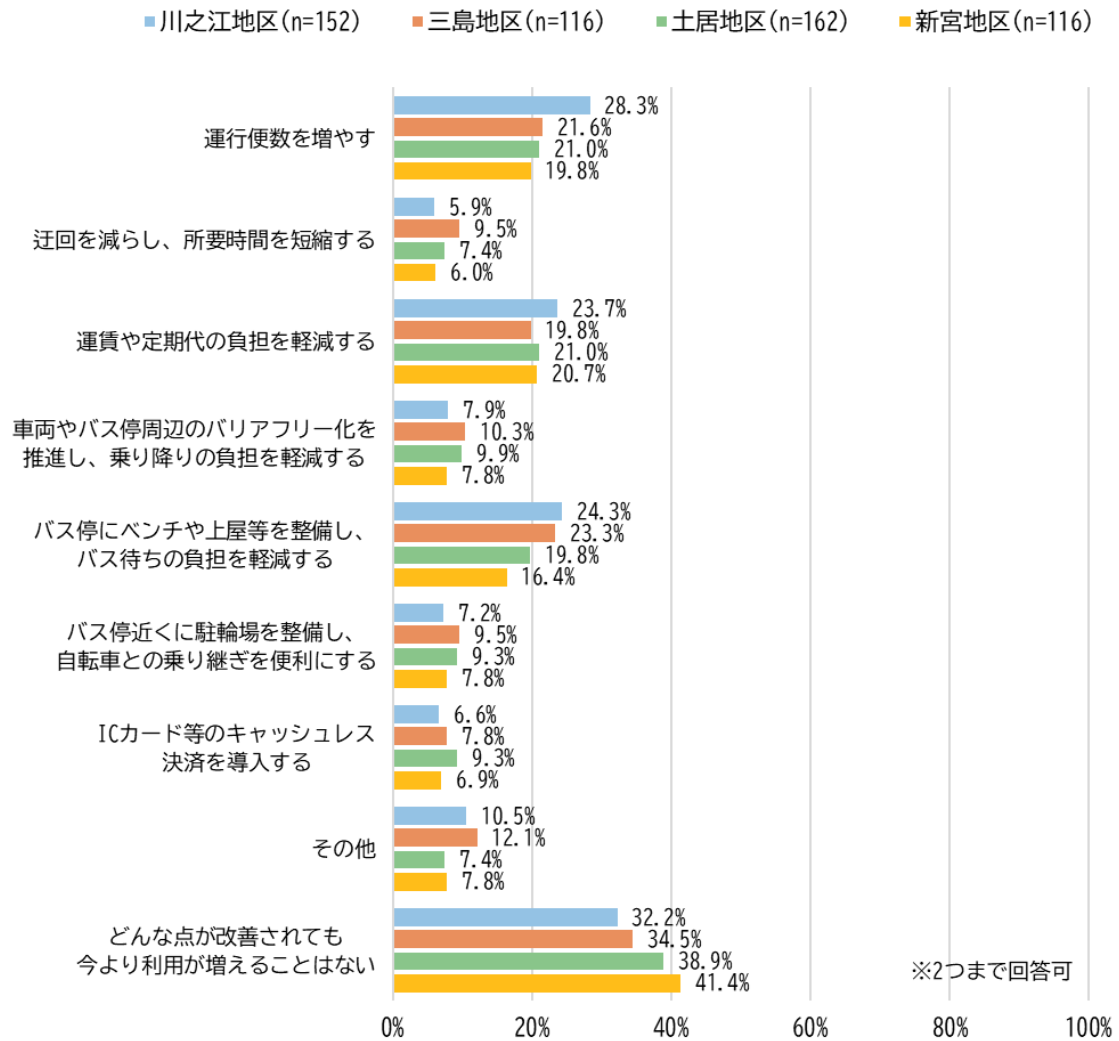
鉄道の改善点（運転免許保有状況別）



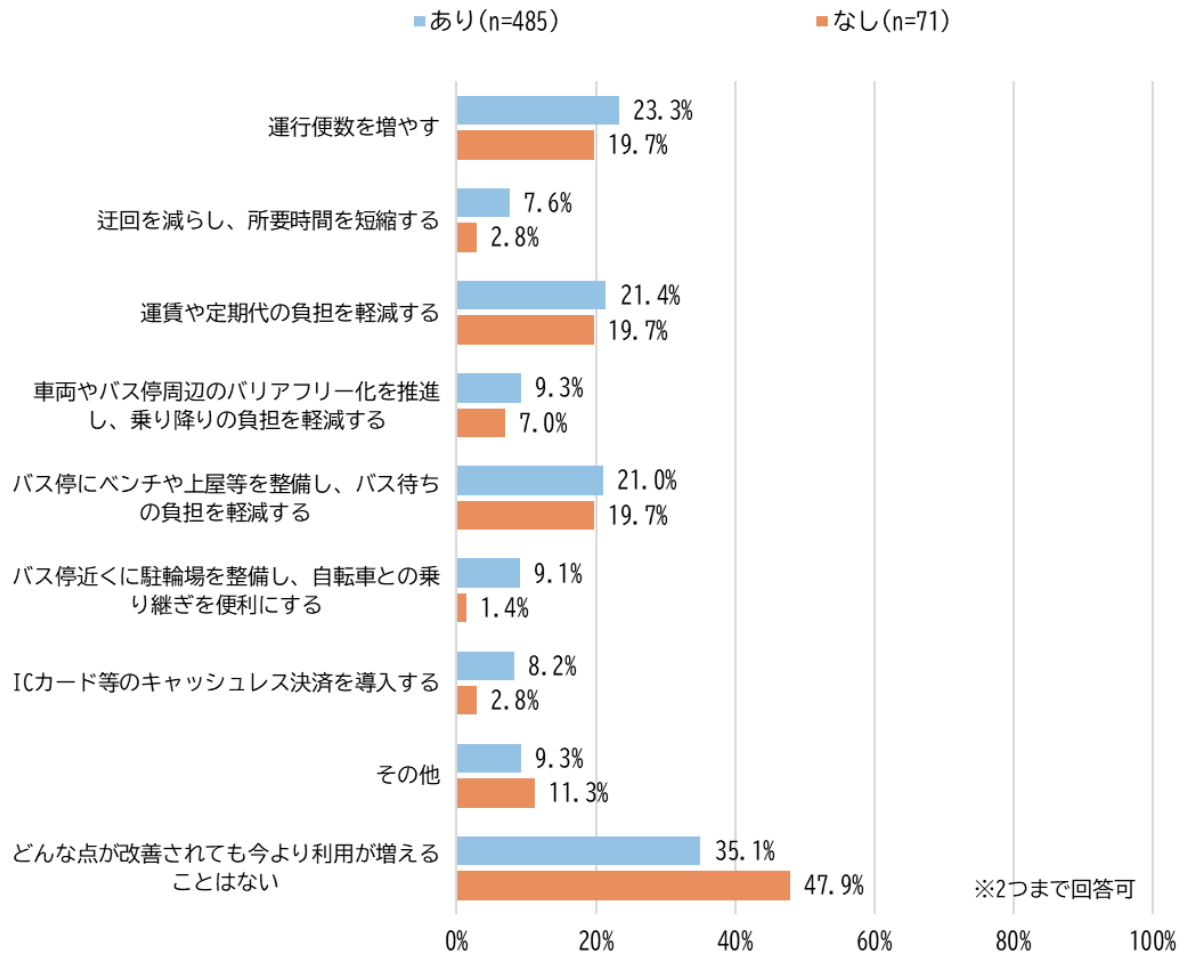
鉄道の改善点（鉄道利用頻度別）



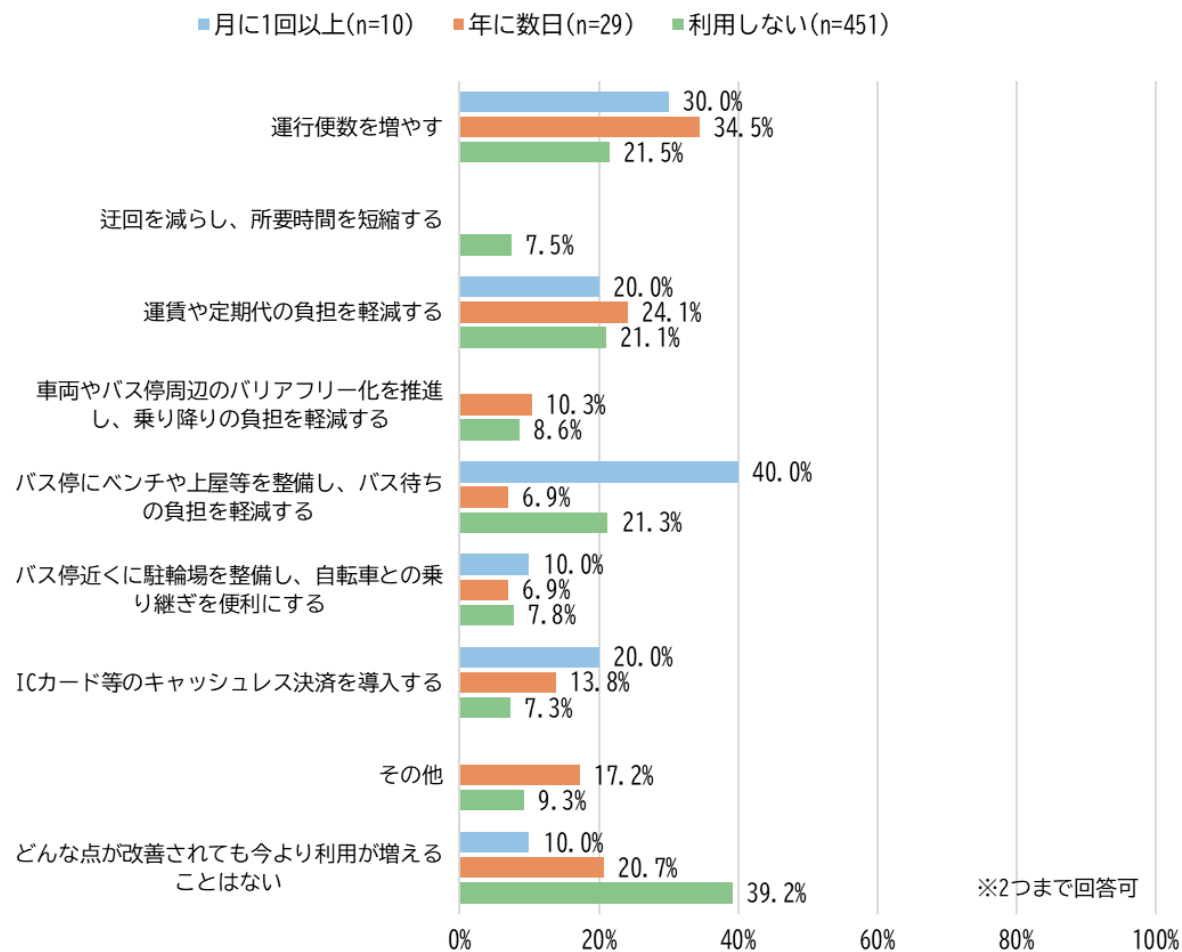
路線バスの改善点



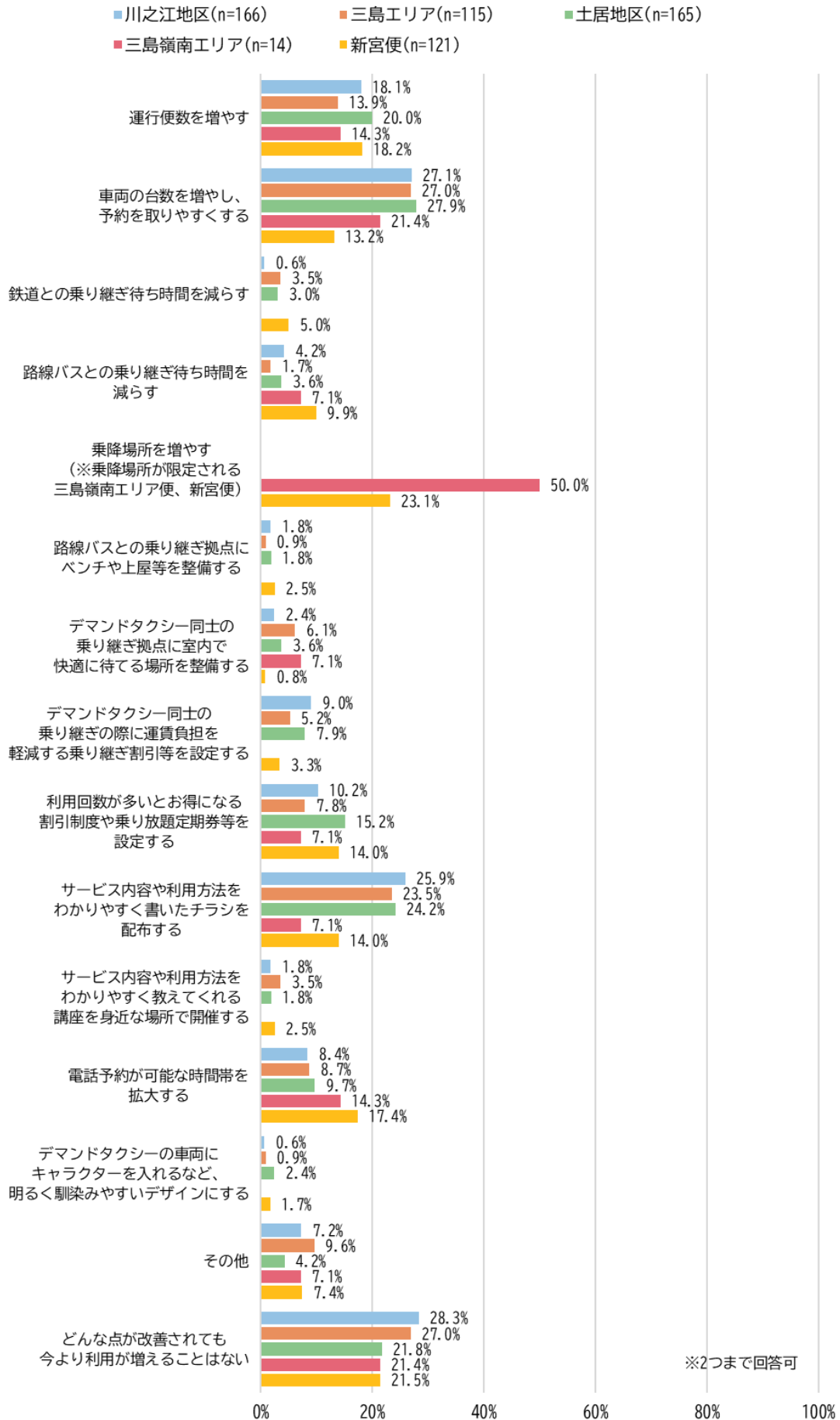
路線バスの改善点（運転免許の保有状況別）



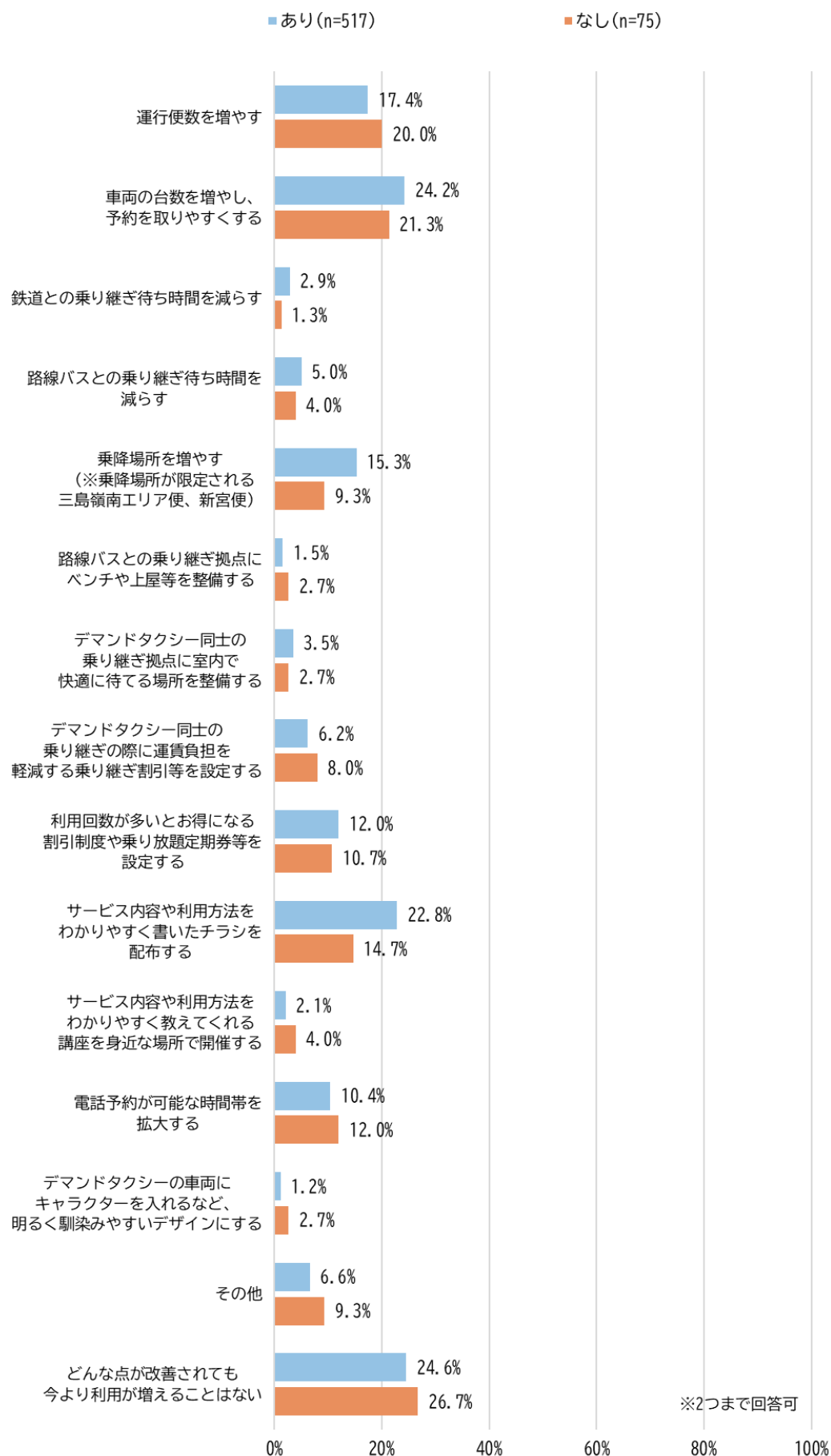
路線バスの改善点（路線バス利用頻度別）



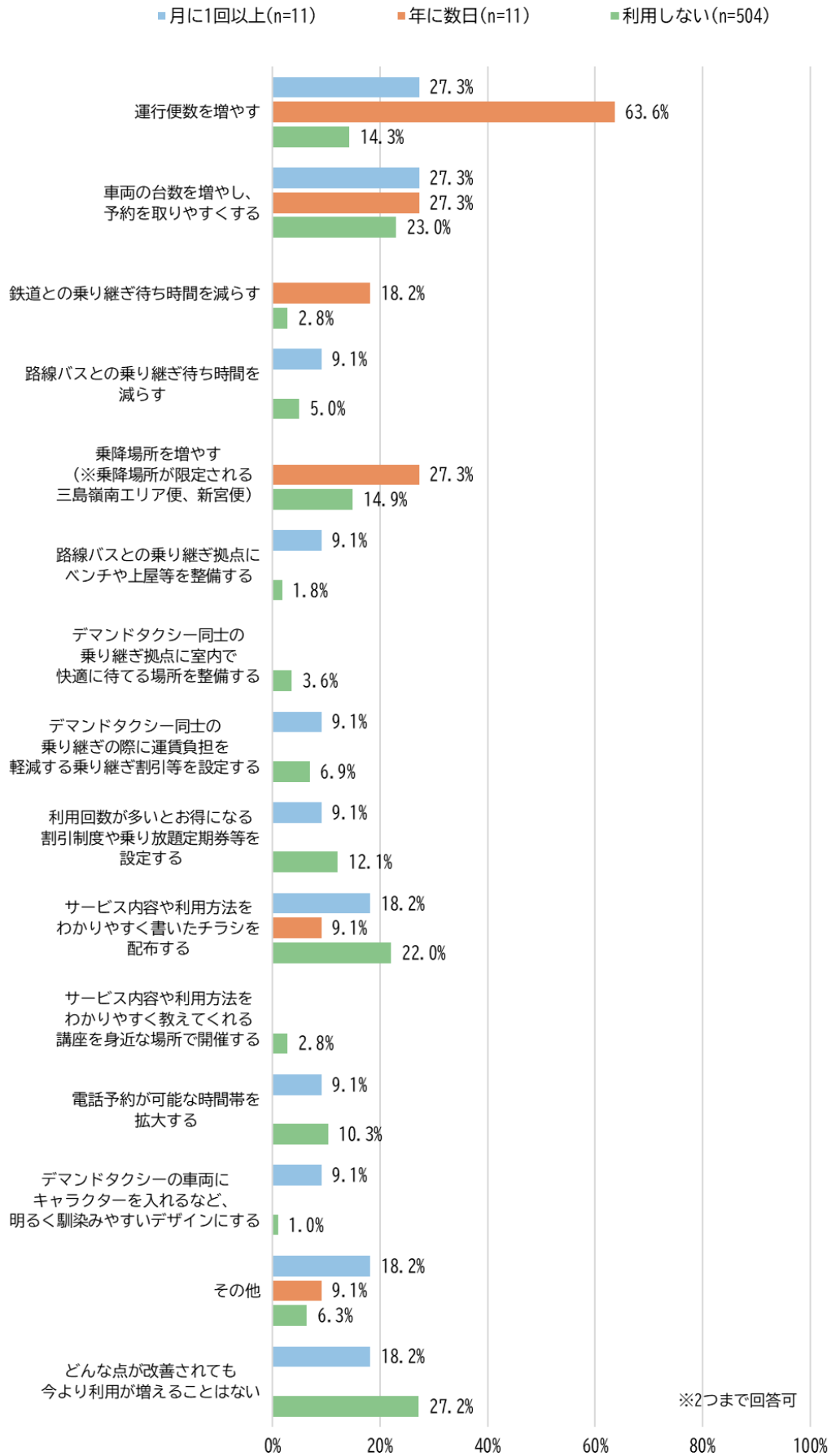
デマンドタクシーの改善点（デマンドタクシー運行エリア別）



デマンドタクシーの改善点（運転免許保有状況別）



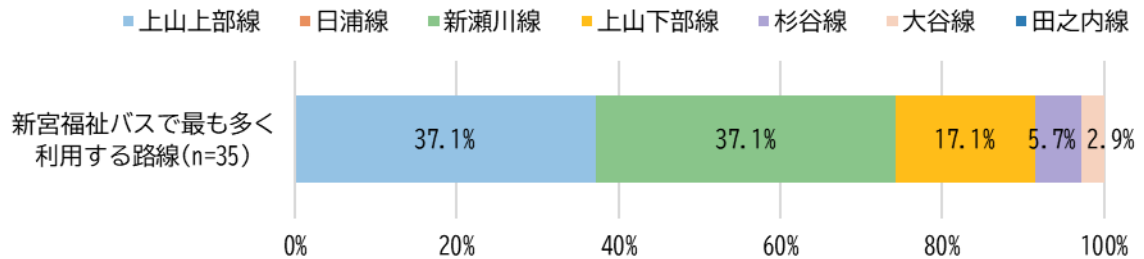
デマンドタクシーの改善点（デマンドタクシー利用頻度別）



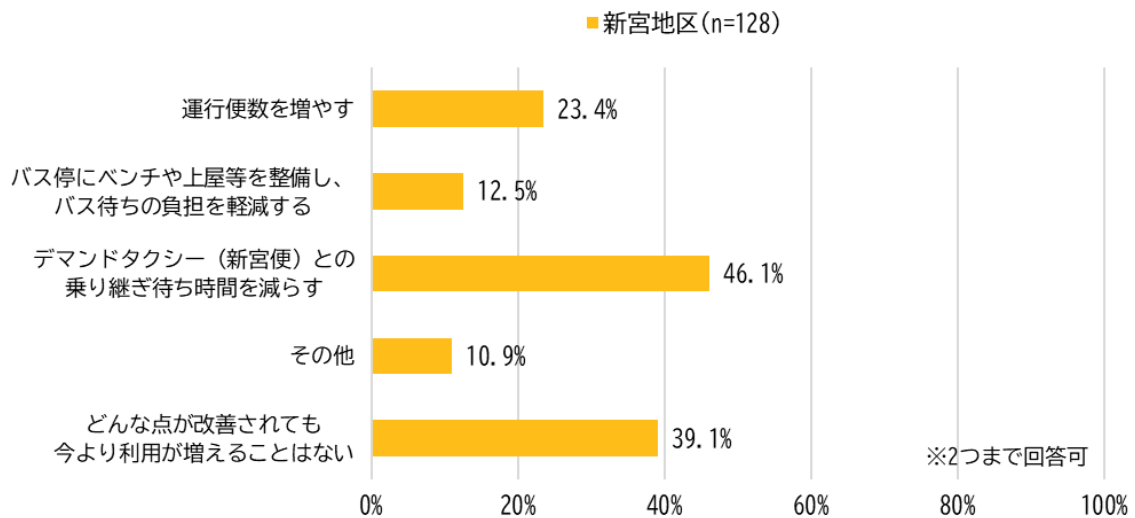
新宮福祉バスについて

- 上山上部線や新瀬川線を利用するという回答が多くなっています。
- 改善点としてデマンドタクシー（新宮便）との乗り継ぎ待ち時間を減らすという回答が最も多く、次いで運行便数を増やすという回答が多くなっています。

最もよく利用する路線



新宮福祉バスの改善点

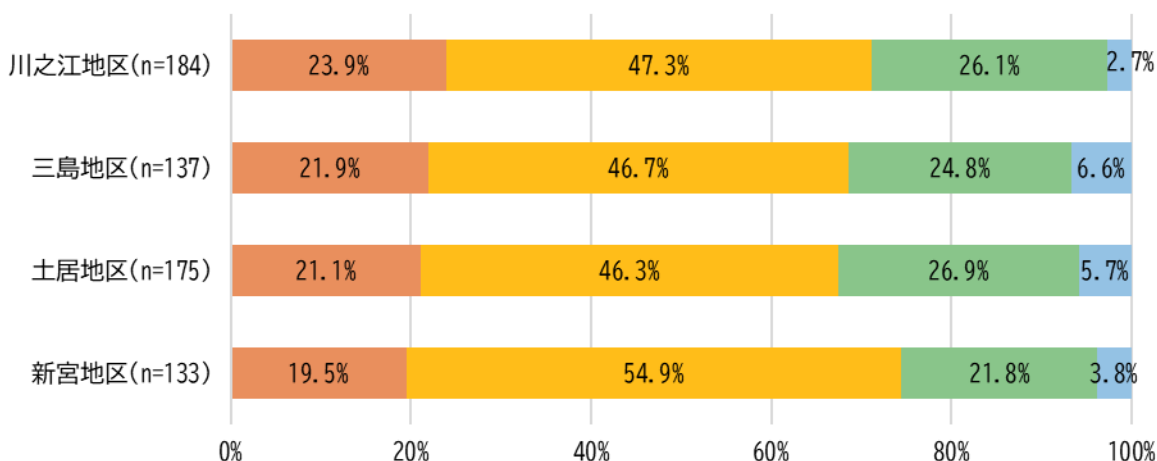


公共交通に対する財政支出について

- いずれの地区においても、移動サービスを維持・確保するために財政支出が増えるのはやむを得ないとする回答が最も多くなっています。

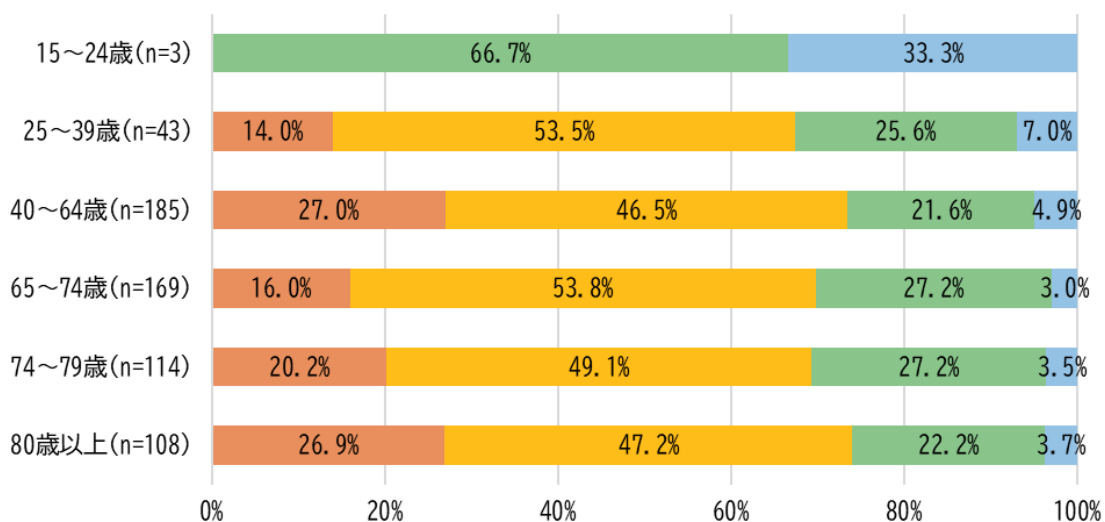
財政支出に対する考え方

- 移動サービスを今より充実させるために、より積極的な財政支出を行うべき
- 移動サービスを維持・確保するために財政支出が増えるのはやむを得ない
- 移動サービスの維持は必要だが、財政支出をこれ以上増やすべきではない
- 移動サービスが低下しても、公共交通に対する財政支出を減らす方が良い



年齢層別財政支出に対する考え方（年齢層別）

- 移動サービスを今より充実させるために、より積極的な財政支出を行うべき
- 移動サービスを維持・確保するために財政支出が増えるのはやむを得ない
- 移動サービスの維持は必要だが、財政支出をこれ以上増やすべきではない
- 移動サービスが低下しても、公共交通に対する財政支出を減らす方が良い



四国中央市の移動環境についての意見・要望（自由記述）

- バスの便数が少ない、増やしてほしいという意見や、バス停まで行くのが大変という意見がみられます。
- デマンドタクシーのエリア制限に対する不満や、予約の手間に対する不満がみられます。
- 路線バスやデマンドタクシーの利用方法など、公共交通に関する情報発信が十分でない状況がうかがえます。

四国中央市の移動についての意見・要望等

1. 公共交通（バス・デマンド）の利便性向上に関する意見（120 件程度）
 - バスの本数が少ない、朝夕の通勤・通学時間帯や、日中の便を増やしてほしい、土日祝日もデマンドタクシーを運行してほしいといった、運行頻度や時間帯の延長を求める意見
 - 家の近くを通るようにしてほしい、地区をまたぐ移動（特に三島・川之江・土居間）の乗継が不便、目的地まで直行で行きたいなど、路線網やエリア間の移動環境改善を求める意見
 - 予約が面倒、急な利用ができないといったデマンド方式の課題
2. 免許返納後・高齢者の移動手段に関する不安（65 件程度）
 - 今は車があるから良いが、免許返納後の移動手段が心配、買い物や通院に困るといった、将来の移動手段確保に対する不安
 - 安心して免許を返納できる環境を整えてほしい、公共交通が充実すれば、危険な運転をする高齢者も減るはずなど、安全なまちづくりの観点から公共交通の重要性を指摘する意見
3. 運賃・料金体系に関する意見（40 件程度）
 - 運賃が高いという直接的な意見に加え、市内は均一料金にしてほしい、距離に応じた料金体系にしてほしいなど、料金設定の公平性を求める意見
 - IC カード決済（ICOCA など）の導入、デマンドタクシーに回数券や定期券がほしいといった意見
4. 道路・駅・バス停などインフラ整備に関する要望（35 件程度）
 - 道が狭くて危険、渋滞がひどい、歩道や自転車道を整備してほしいといった、日常的に利用する道路の安全性や快適性向上を求める意見
 - 駅のバリアフリー化を求める意見
 - バス停に屋根やベンチがほしいなど、バス停の環境改善を求める意見
5. 循環バス・コミュニティバス導入に関する要望（30 件程度）
 - 病院やスーパー、市役所などを巡回するバスがほしいという要望
 - 予約なしで気軽に乗れる方が良い、決まった時間に運行する方が分かりやすいという意見
6. 情報提供・周知に関する意見（25 件程度）
 - デマンドタクシーの利用方法がわからない、どこを走っているのか知らないといった意見
 - 市報などで定期的に情報を載せてほしい、もっと分かりやすく周知してほしいなど、積極的な情報発信を求める意見

7. 地域特性（特に山間部）に応じた交通確保（15件程度）

- バス路線が廃止されて不便になった、買い物や通院に苦労しているなどの意見
- 山間部にもデマンドタクシーを走らせてほしい、ライドシェアを検討してほしいなど、地域の実情に合わせた対策を求める意見

3-2 デマンドタクシー利用登録者アンケート

- 本計画の策定に際し、デマンドタクシーの利用登録者を対象にアンケート調査を実施しました。その結果を以下にまとめます。

調査概要

調査目的	四国中央市デマンドタクシー利用者の利用状況やサービスに対する満足度、非利用者のデマンドタクシーを利用しない理由等を把握する
調査対象	四国中央市デマンドタクシー登録者 400 人 ※デマンドタクシー利用者 200 人、非利用者（登録はしているが、直近1年間の間に利用していない人） 200 人
調査期間	令和7年8月12日（発送）～令和7年8月28日（投函期限）
調査方法	配布：郵送配布 回収：郵送回収
配布回収状況	回収数 デマンドタクシー利用者アンケート：133/200 回収率 66.5% デマンドタクシー非利用者アンケート：80/200 回収率 40.0%

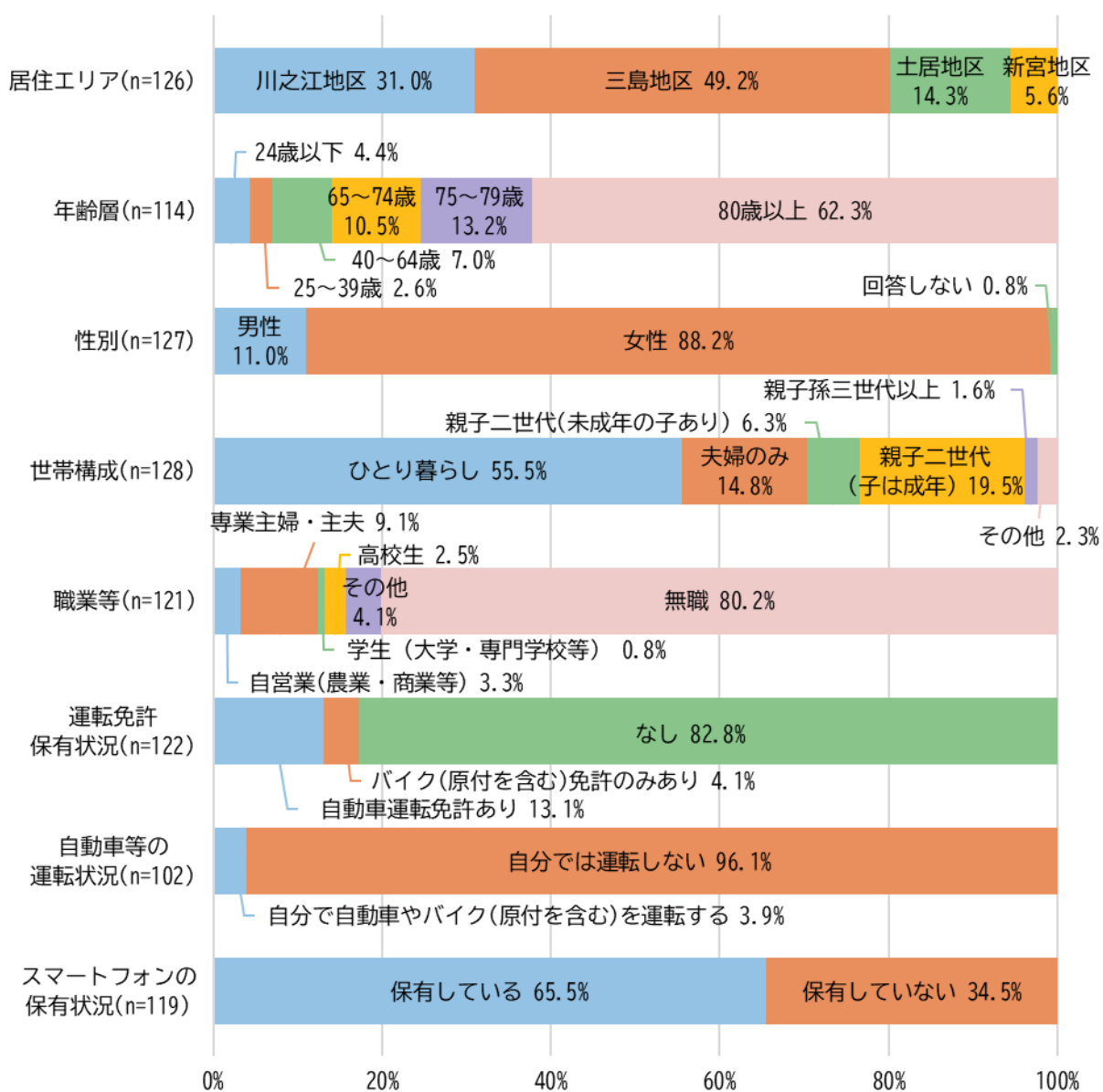
(1) デマンドタクシー利用者アンケート

- デマンドタクシー利用者アンケートの調査結果を以下にまとめます。

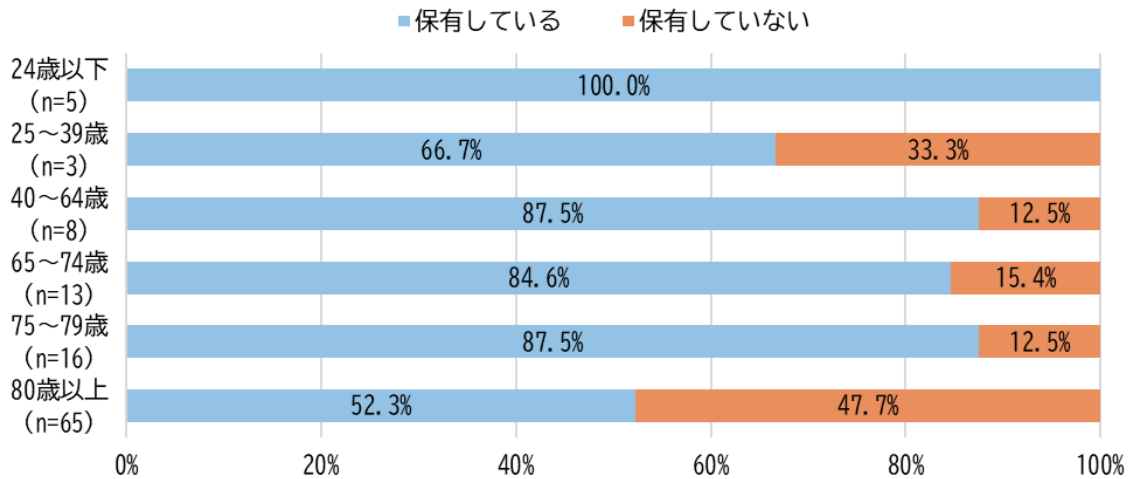
回答者自身について

- 回答者の多くが高齢者であり、現在運転免許を保有していない状況にあります。
- スマホの保有状況はいずれの年齢層でも5割を超えており、LINE等のコミュニケーションアプリの利用率は非常に高くなっています。

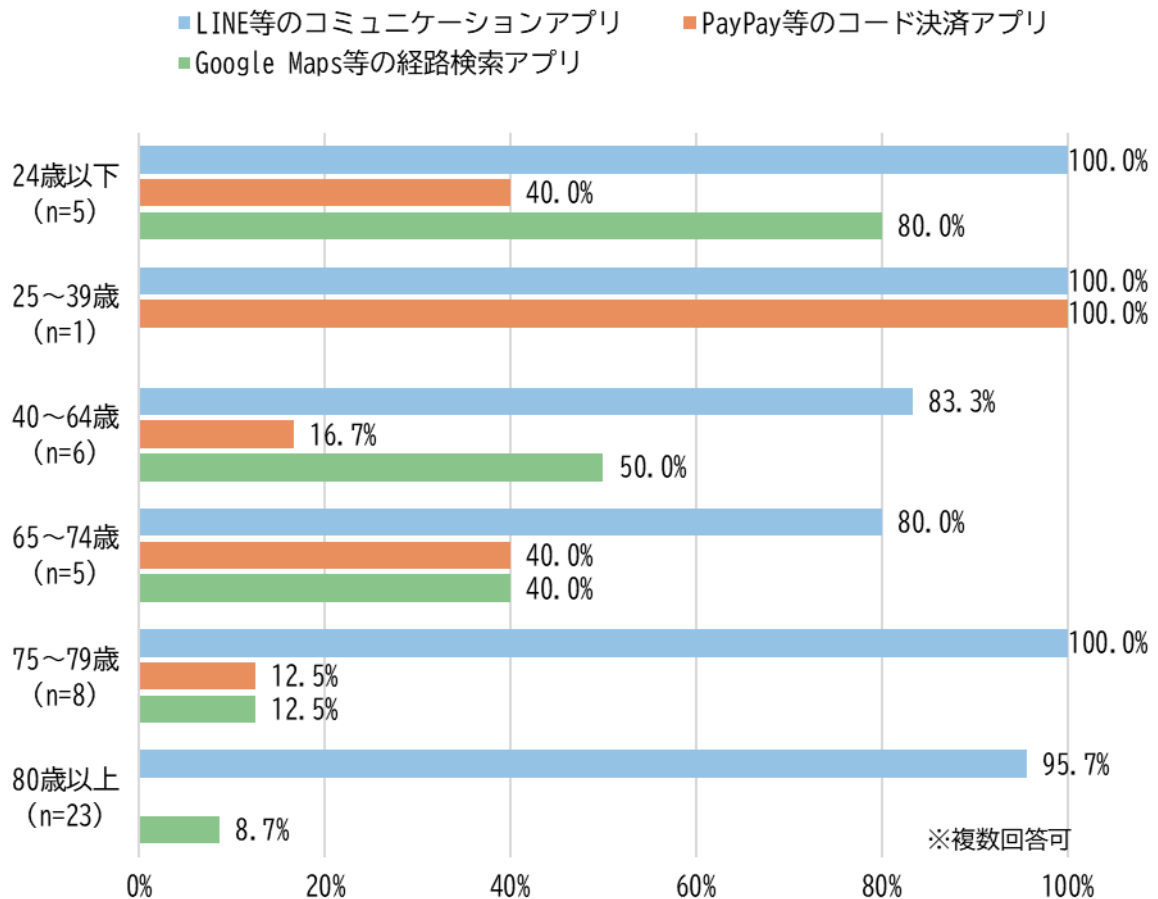
回答者の属性



スマートフォンの保有状況（年齢層別）



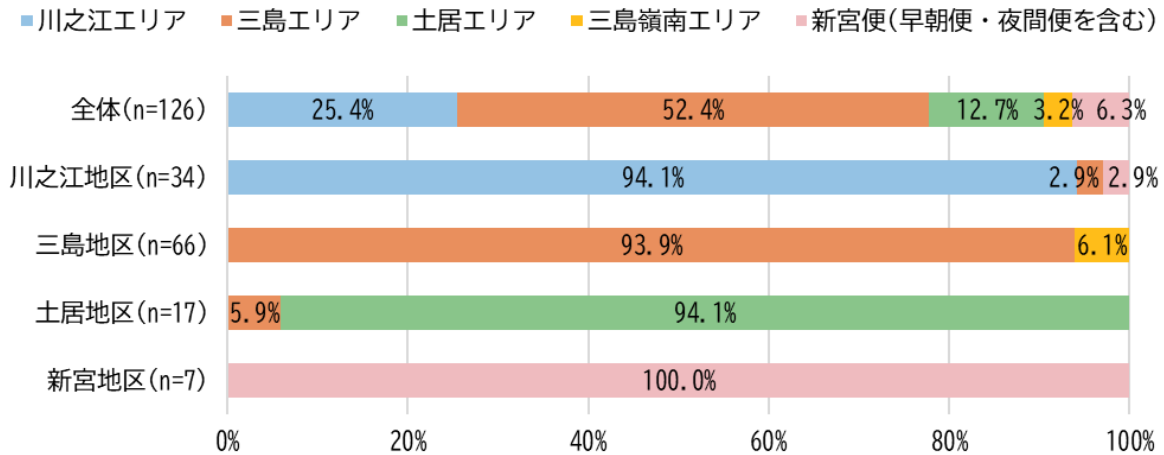
スマートフォンの使用状況（年齢層別）



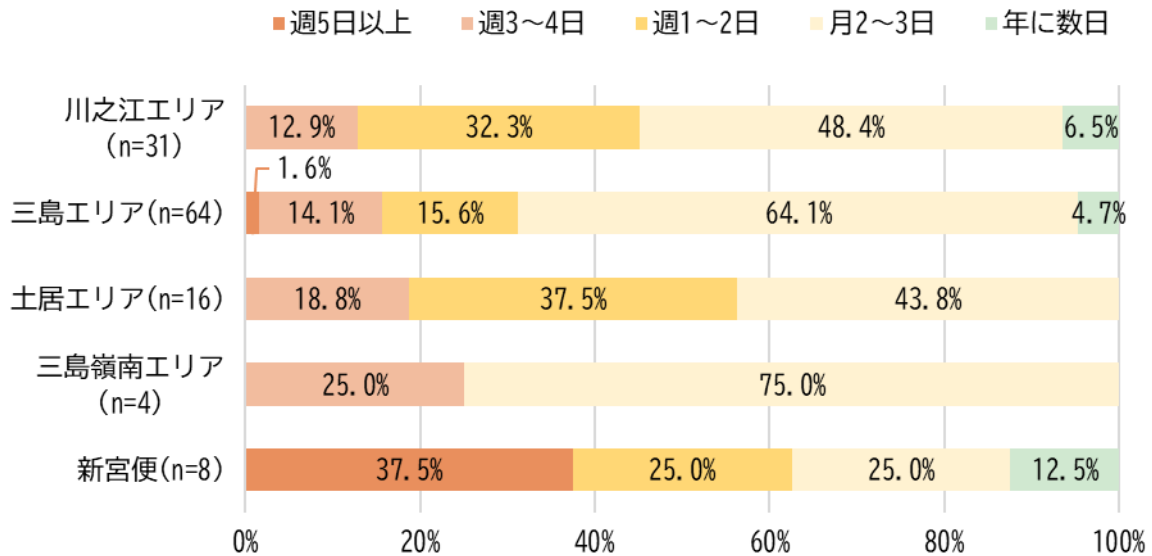
デマンドタクシーの利用状況について

- 基本的には自身の居住地区のエリアのデマンドタクシーを利用している状況にあります。
- 新宮では通勤・通学のための利用もあるため、利用頻度が高い傾向にあり、その他のエリアでは月2～3日の利用頻度が最も高くなっています。
- 24歳以下の年齢層を除き、ほとんどが自身で電話予約すると回答しており、回答者の中にWebを利用する人はいません。
- 利用目的は買い物や通院が多いが、新宮では通学目的での利用が最も多くなっています。

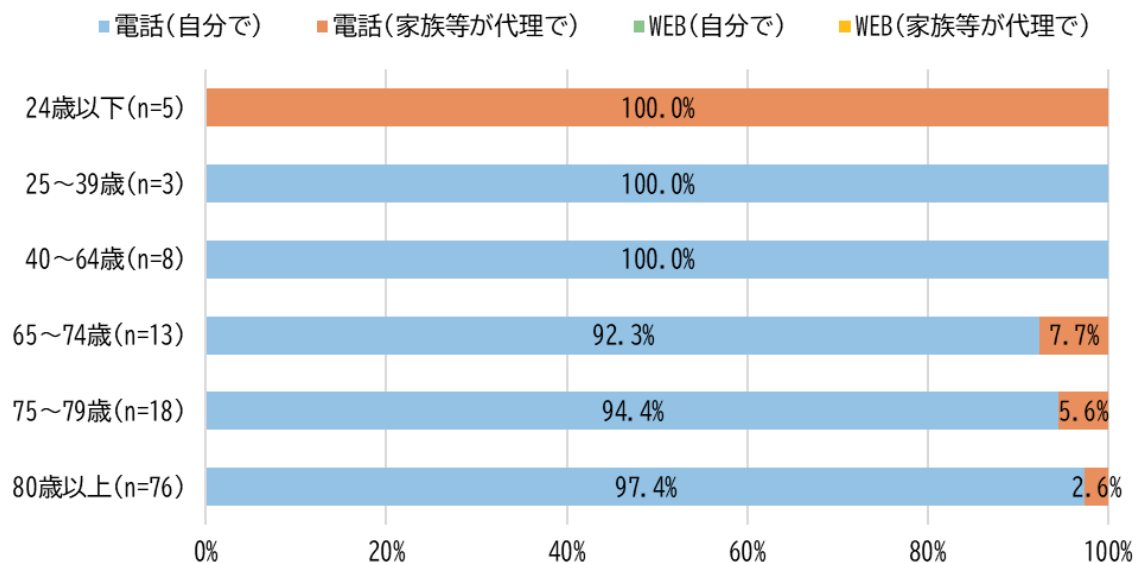
最もよく利用するデマンドタクシーのエリア・路線



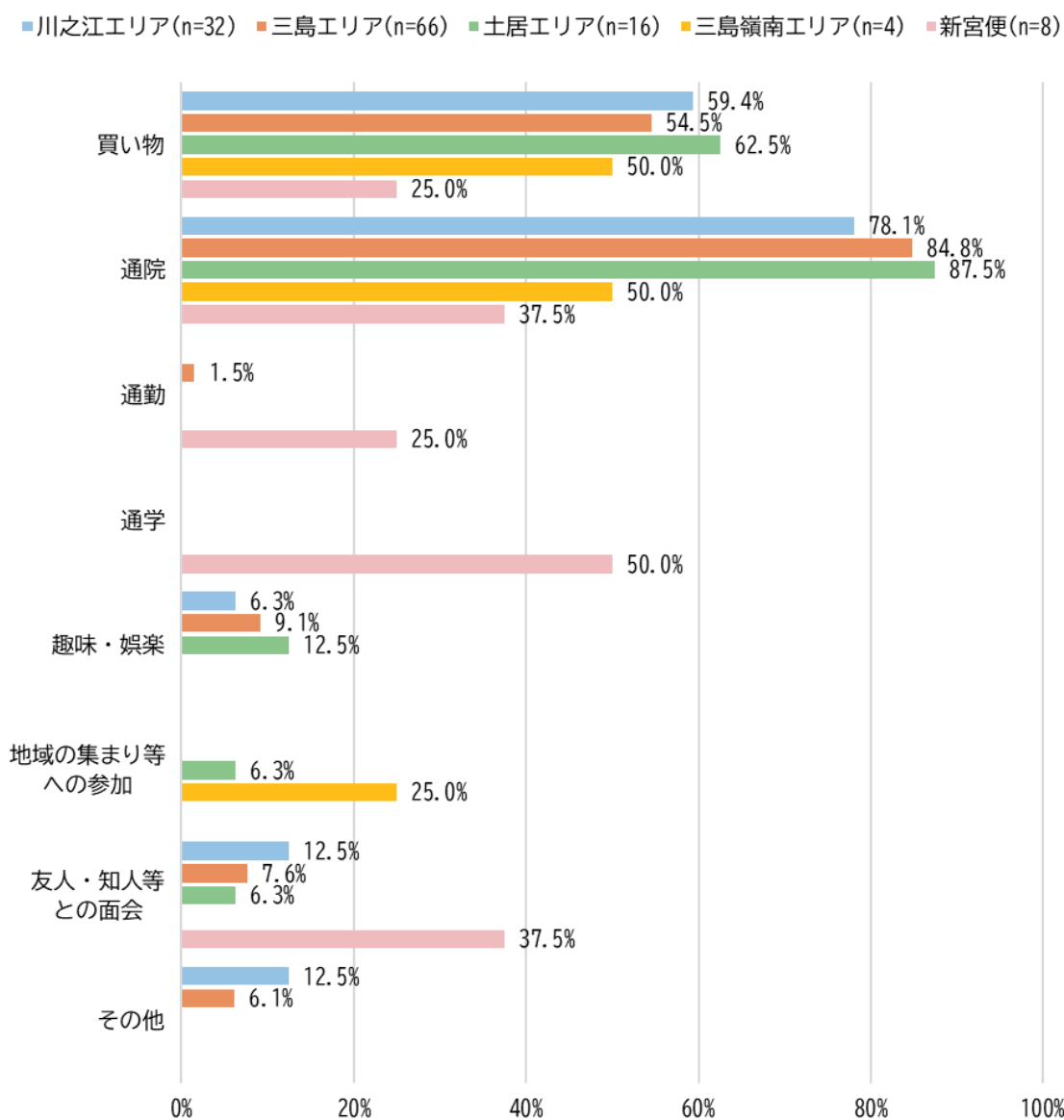
デマンドタクシーの利用頻度



最もよく利用する予約方法（年齢層別）



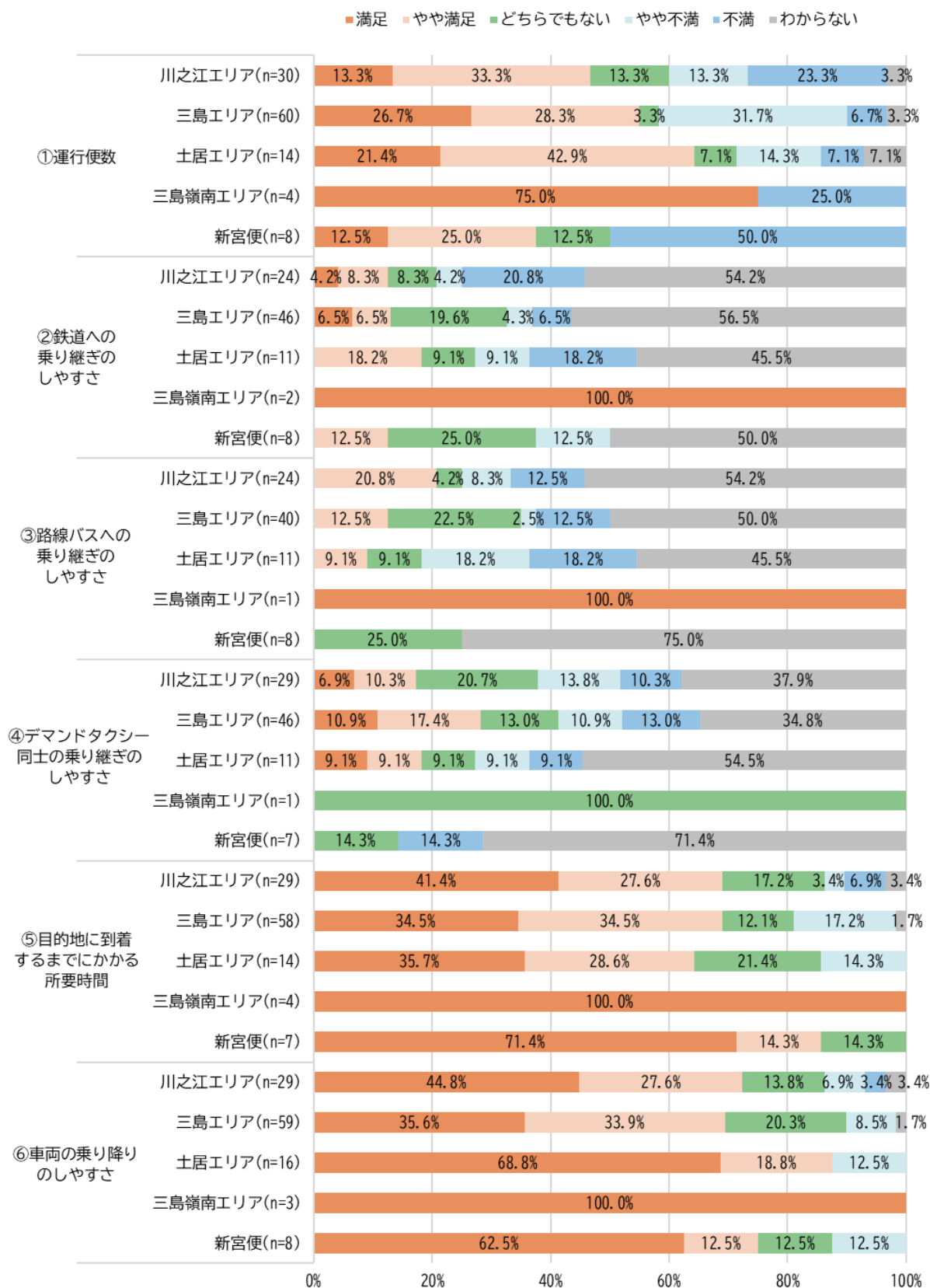
主な利用目的

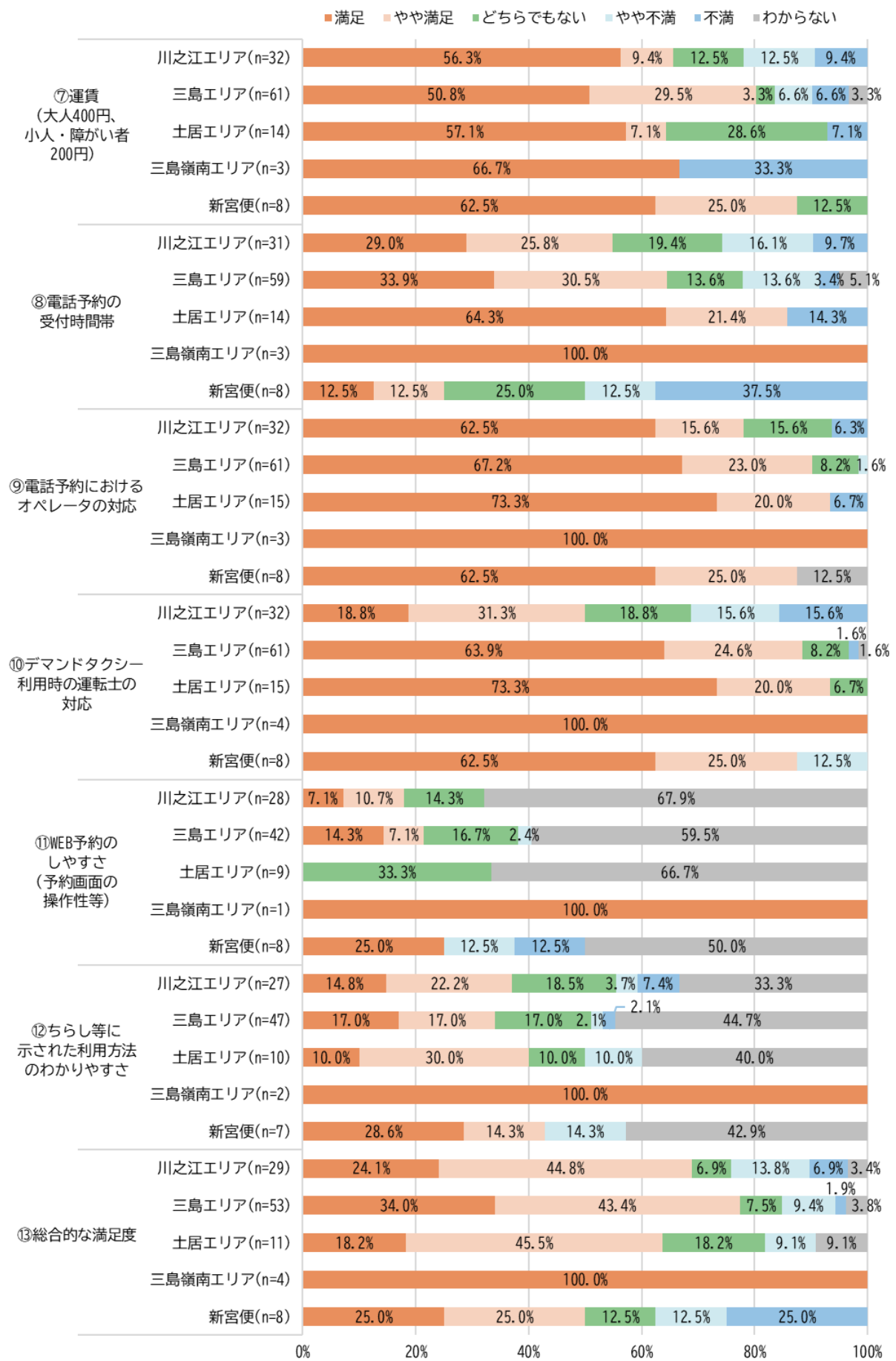


デマンドタクシーの満足度

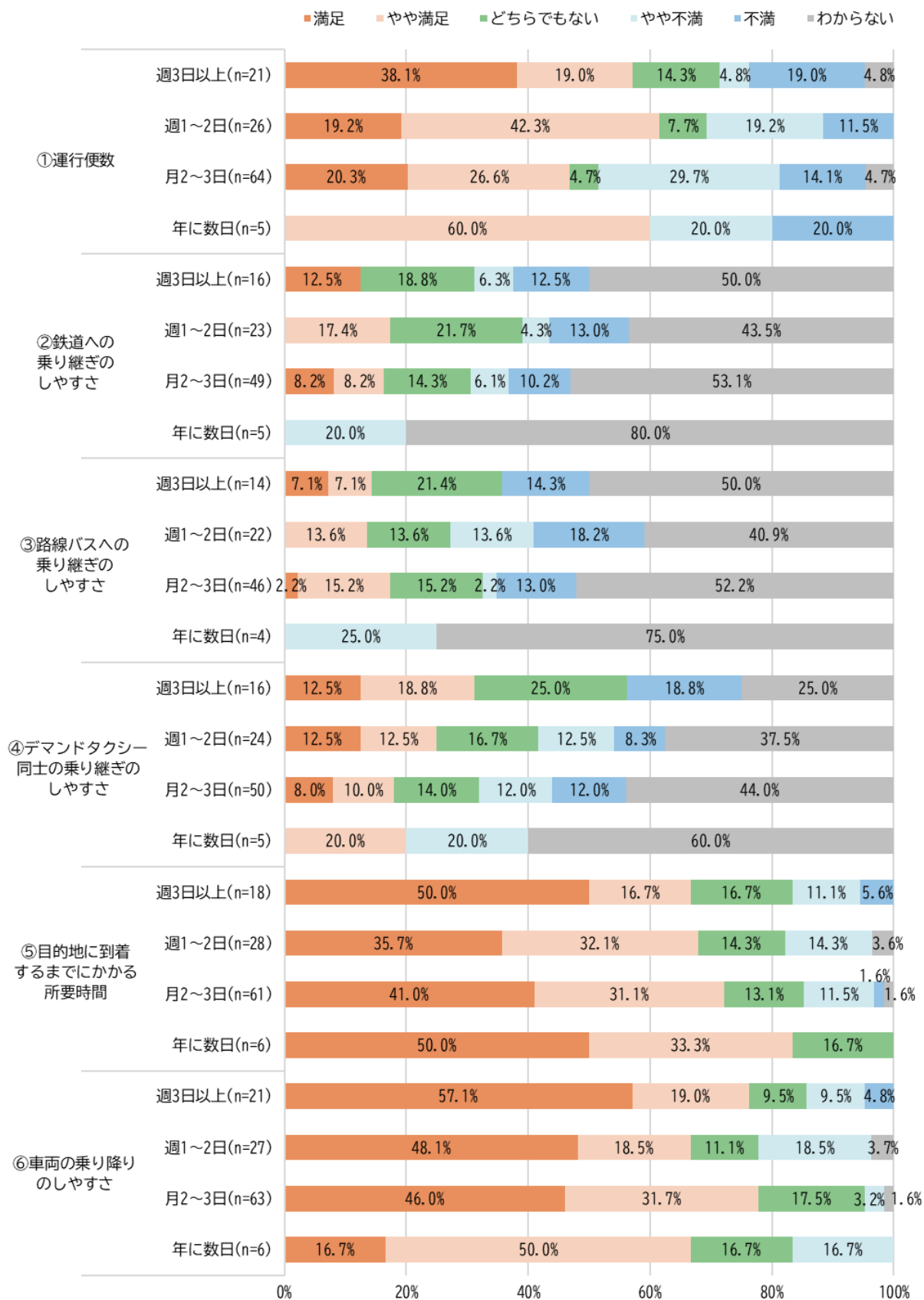
- いずれの運行エリアにおいても、所要時間、車両の乗り降りのしやすさ、運賃、オペレーター・運転士の対応及び総合的な満足度については満足度が高くなっています。
- 新宮便以外では運行便数や電話予約の受付時間帯は満足度が高いですが、新宮では不満傾向にあります。
- いずれの運行エリアにおいても、鉄道やバス、他エリアのデマンドタクシーとの乗継は満足度が低くなっています。
- 利用頻度別に見ると、いずれの利用頻度においても、所要時間、車両の乗り降りのしやすさ、運賃、オペレーター・運転士の対応及び総合的な満足度については満足度が高く、鉄道やバス、他エリアのデマンドタクシーとの乗継は満足度が低い傾向にあります。
- 不満点の具体的な内容として、土日祝の運行がないことや乗継が不便である点、運賃に対する不満が示されています。
- いずれの運行エリアにおいても、エリアを跨ぐ場合に他エリアのデマンドタクシーの乗継改善が優先的な改善点として挙げられています。
- 土居エリア、新宮エリアでは路線バスとの乗継改善を挙げる回答も一定程度あります。

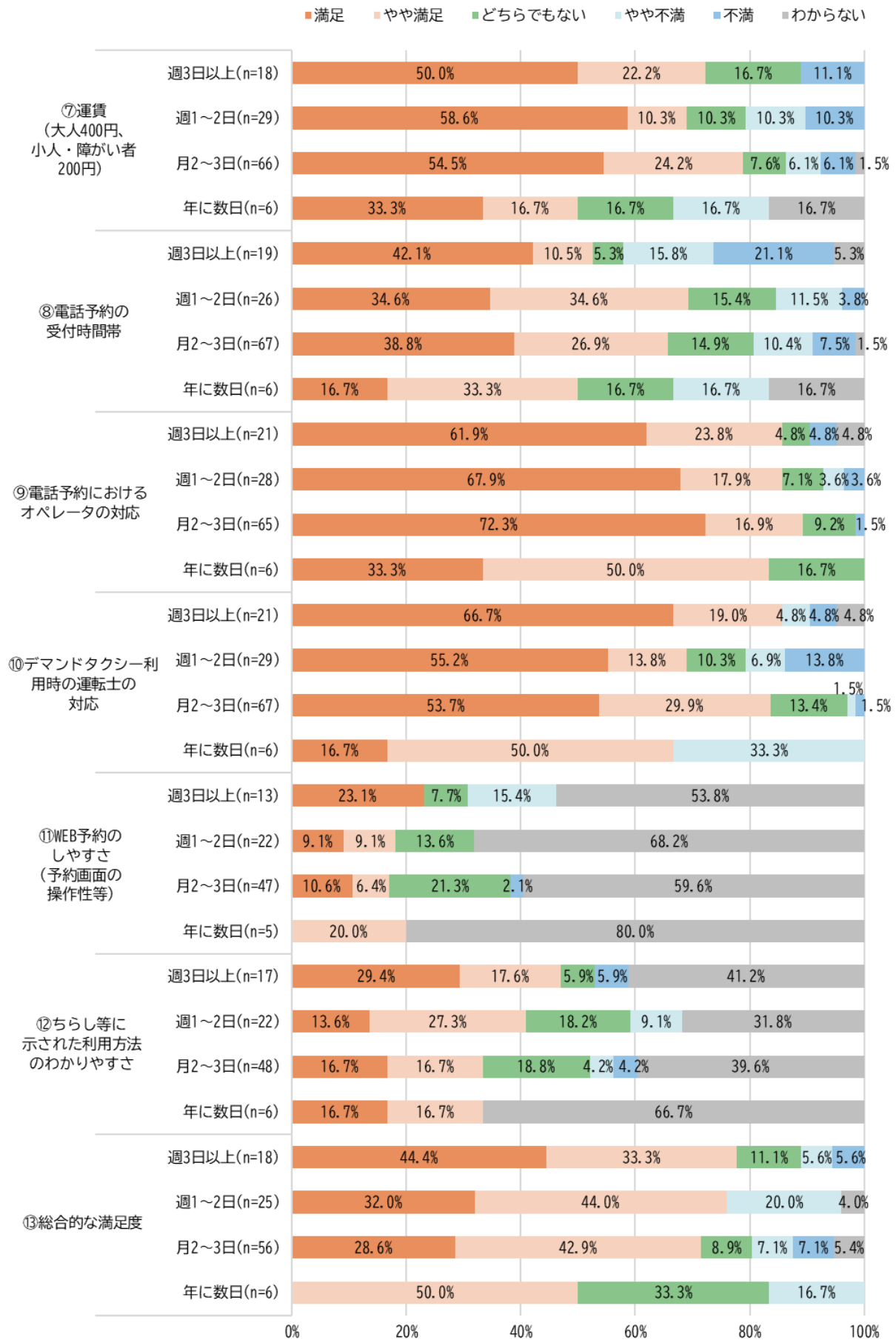
デマンドタクシーの満足度（利用エリア別）





デマンドタクシーの満足度（利用頻度別）

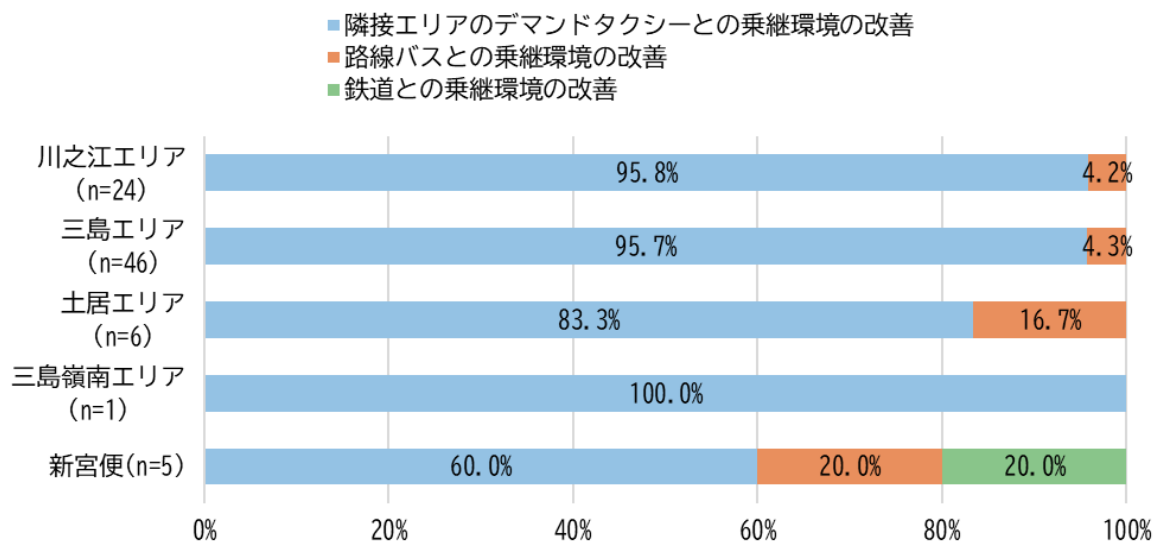




不満点の具体的な内容

1. 運行・便数に関する不満（25 件程度）
 - 運行便数が少ない（特に午後の便が不足）
 - 土日祝日の運行がない
 - 運行時間帯が限定的
2. 乗継・移動の不便さ（20 件程度）
 - 三島と川之江間の乗継が不便
 - 地区間の移動が複雑
 - 直行便の不足
3. 運賃に関する意見（15 件程度）
 - 運賃が高い
 - 片道・往復の料金体系
 - 高齢者向けの割引要望
4. 運転手の対応（15 件程度）
 - 運転士の接遇が良くない
5. 予約システムの問題（10 件程度）
 - 予約受付時間の制限
 - 予約のしにくさ
 - WEB 予約の使いにくさ
6. 車両・設備に関する不満（5 件程度）
 - 車内の清潔さ
 - ステップの出し忘れ
 - 乗降の不便さ
7. その他の要望（10 件程度）
 - 定期券・回数券の導入
 - 小型タクシーの導入
 - 運行エリアの拡大

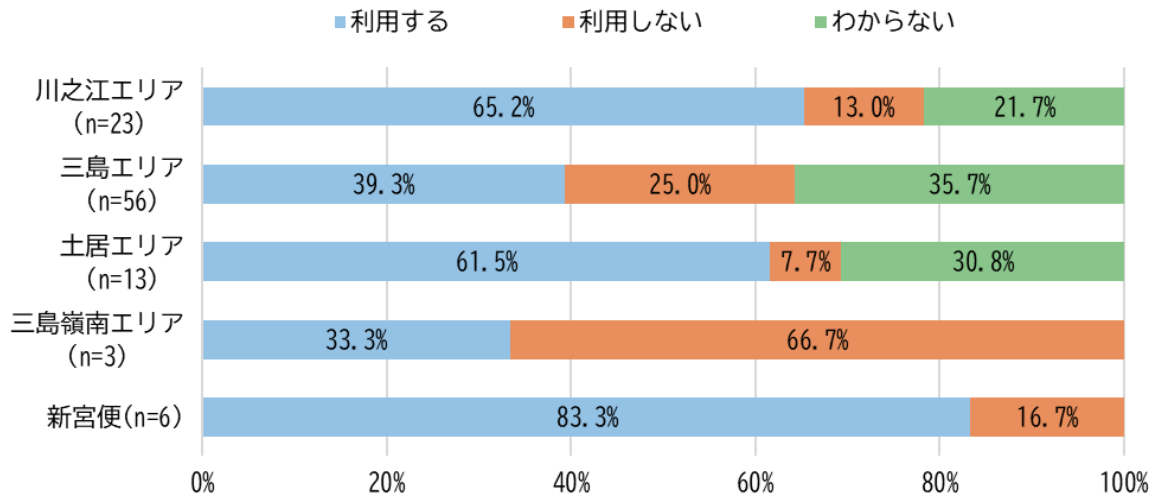
エリアをまたぐ移動をする場合の優先的な改善点



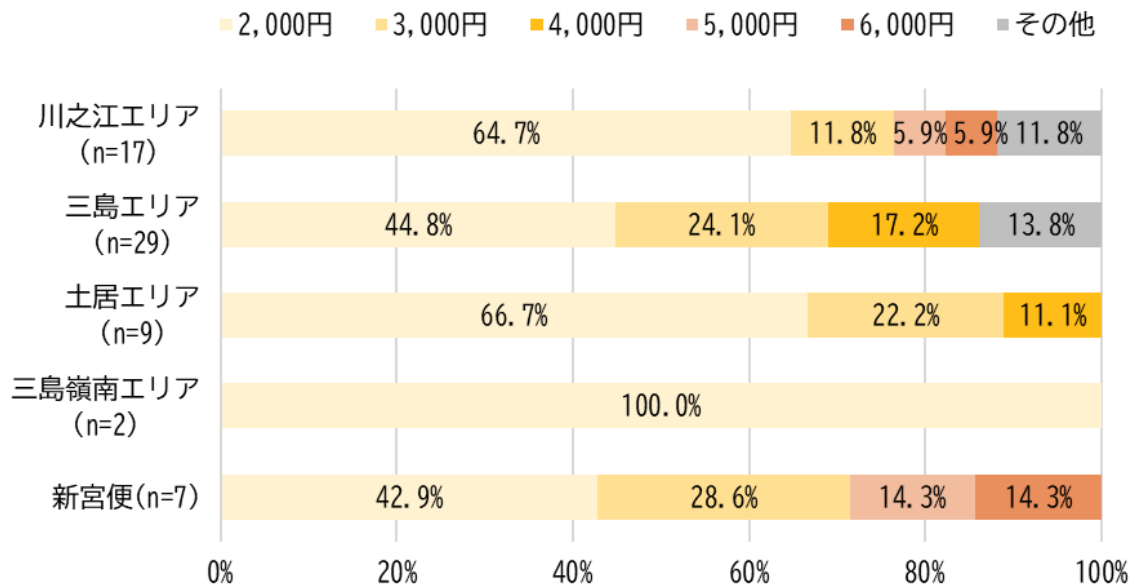
定額制が導入された場合の利用意向

- 定額制が導入された場合の利用意向として、川之江エリア、土居エリア、新宮便では利用するという回答が多くなっています。
- 支払っても良い定額運賃として2,000円という回答が最も多くなっていますが、3,000円以上の回答も少なくありません。
- デマンドタクシーの利用頻度が上がるほど、定額制が導入された場合の利用意向が高まる傾向にあります。

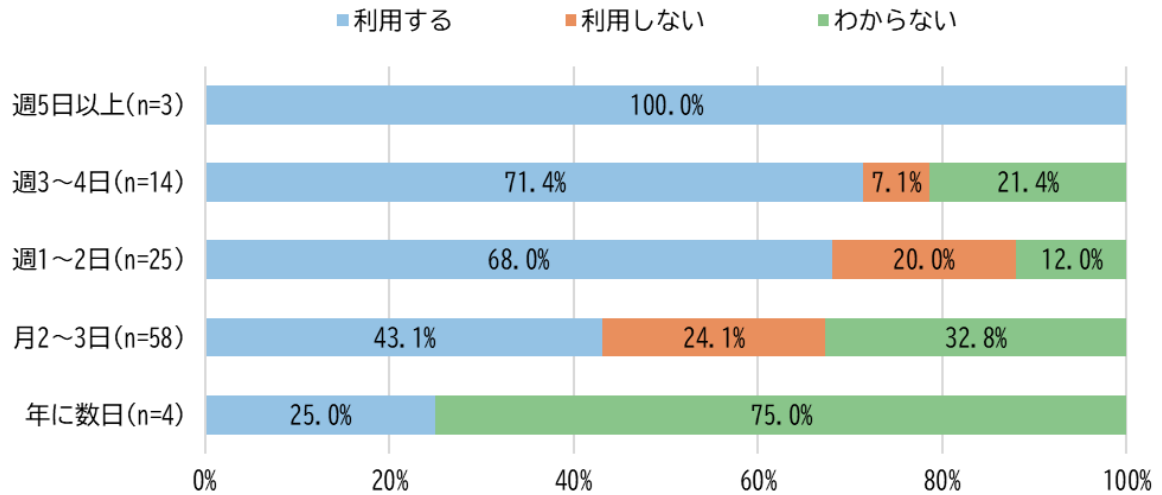
デマンドタクシーに定額制が導入された場合の利用意向



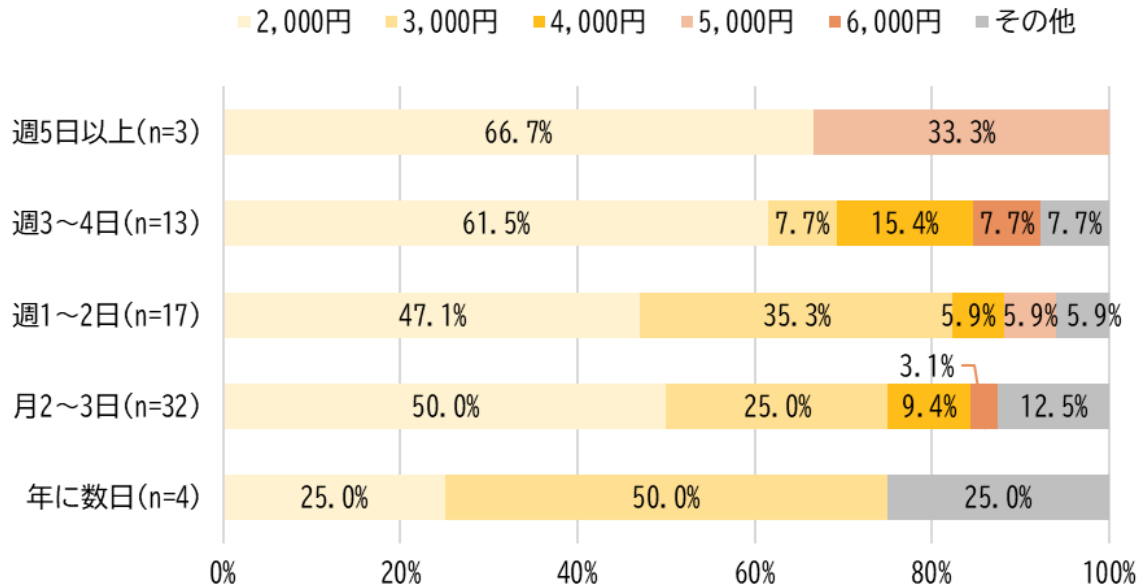
支払ってもよい1か月の定額運賃



デマンドタクシーに定額制が導入された場合の利用意向（利用頻度別）



支払ってもよい1か月の定額運賃（利用頻度別）



デマンドタクシーに関する意見・要望

- 土日祝の運行を求める意見や、午後の増便を求める意見が多くなっています。
- 待ち時間の不確実性やエリアを跨ぐ場合の乗継などへの不満も多くなっています。

1. 運行・便数に関する意見（30件程度）

- 便数の増加希望
- 午後便：13時、17時など、特に昼過ぎから夕方にかけての増便要望
- 夜間便：運行時間の延長要望
- 土日・祝日の運行希望
- 運行時間帯の変更

2. 待ち時間に関する意見（5件程度）

- 待ち時間の長さや不確実性に対する不満
- 屋外での長い待ち時間が過酷

3. 乗継・移動の不便さに関する意見（5件程度）

- 移動時間の長さや乗り換えの手間に対する不満
- 他交通機関との連携

4. 運転手の対応に関する意見（5件程度）

- 運転士の接遇が良くない

5. 運賃に関する意見（5件程度）

- 運賃が高額
- 定期券（定額制）など、料金体系の多様化

6. その他の意見（5件程度）

- 運行エリアの拡大
- 乗降場所の柔軟性向上
- 車両・設備の整備

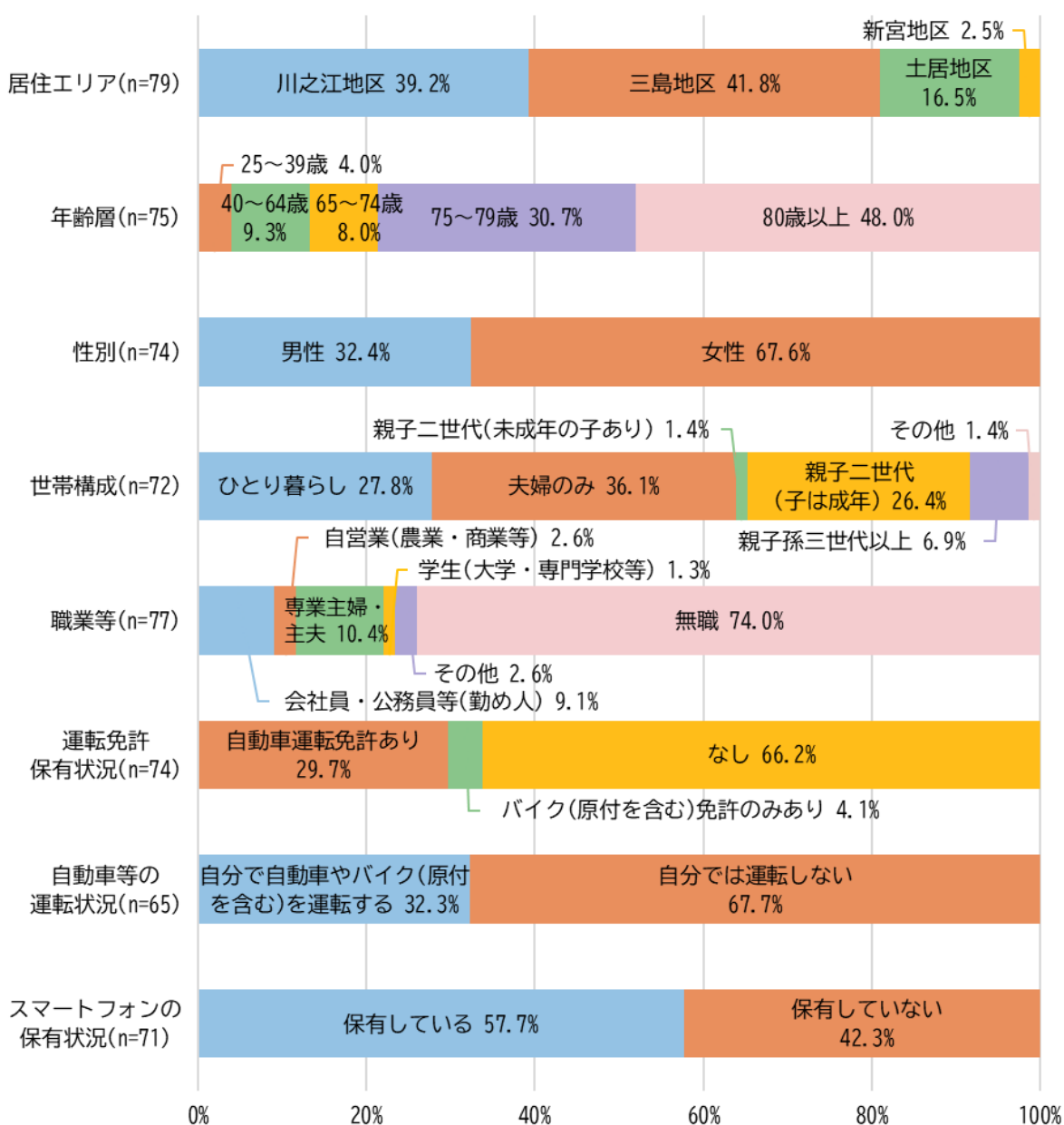
(2) デマンドタクシー非利用者アンケート

- デマンドタクシー非利用者アンケートの調査結果を以下にまとめます。

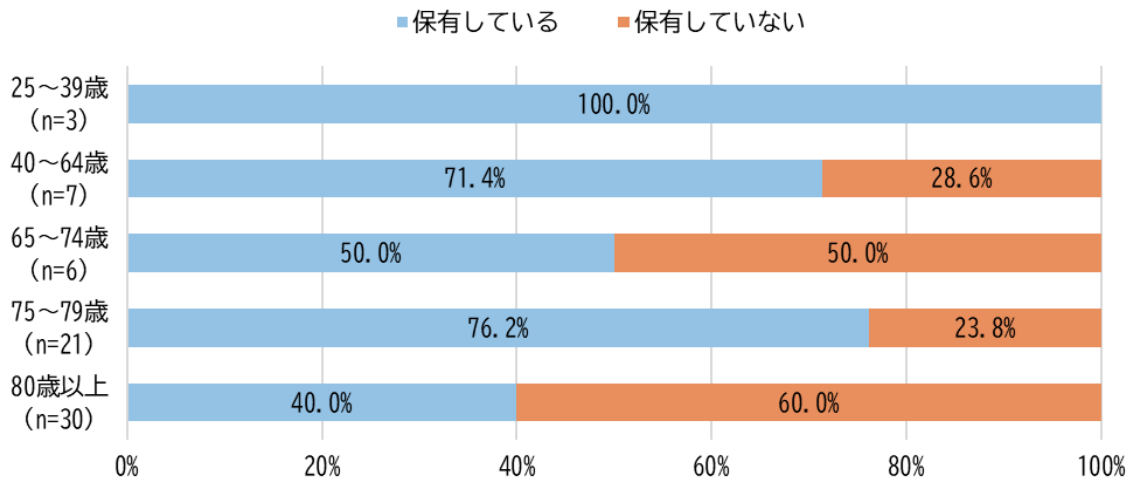
回答者自身について

- 75歳以上が回答者の大半を占めています。
- 免許を保有していない人が多くなっています。
- 回答者の6割程度がスマートフォンを保有しており、いずれの年代においてもスマートフォン保有者のLINE等のコミュニケーションアプリ利用率は非常に高くなっています。

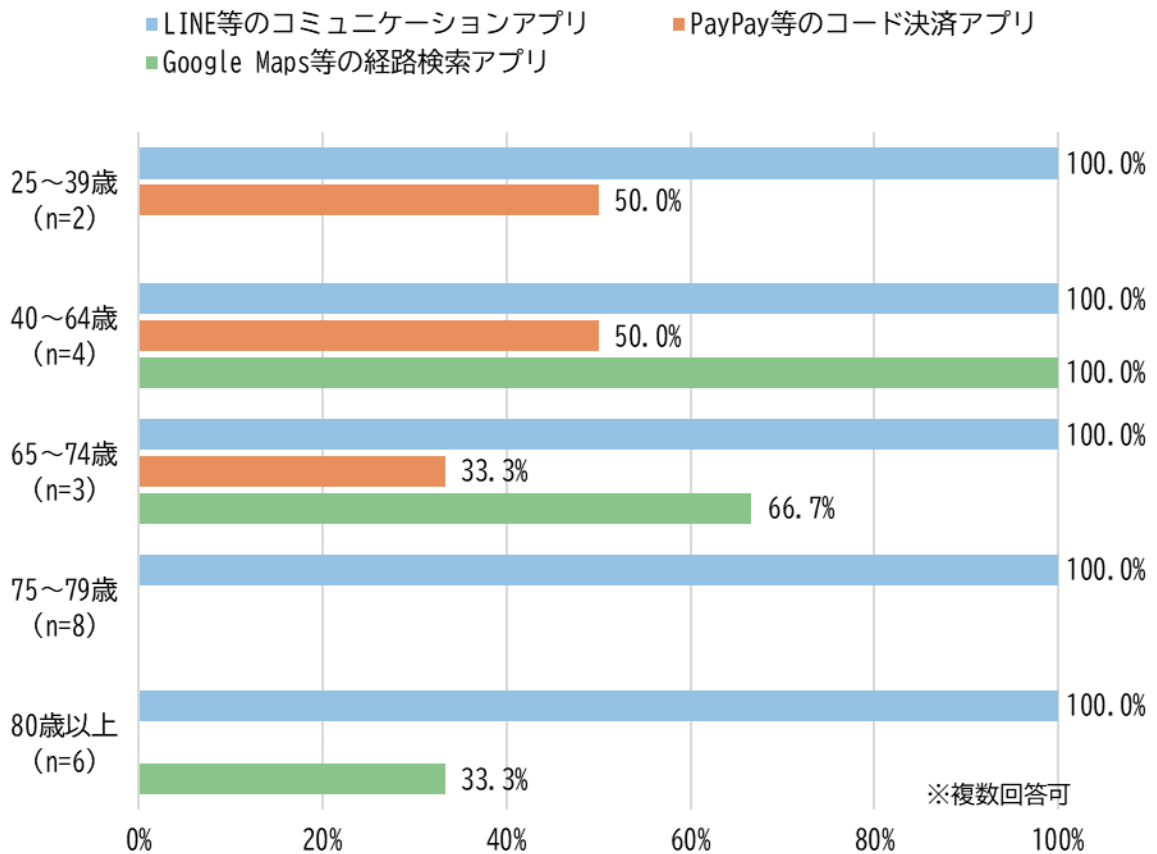
回答者の居住地



スマートフォンの保有状況（年齢層別）



スマートフォンの使用状況（年齢層別）

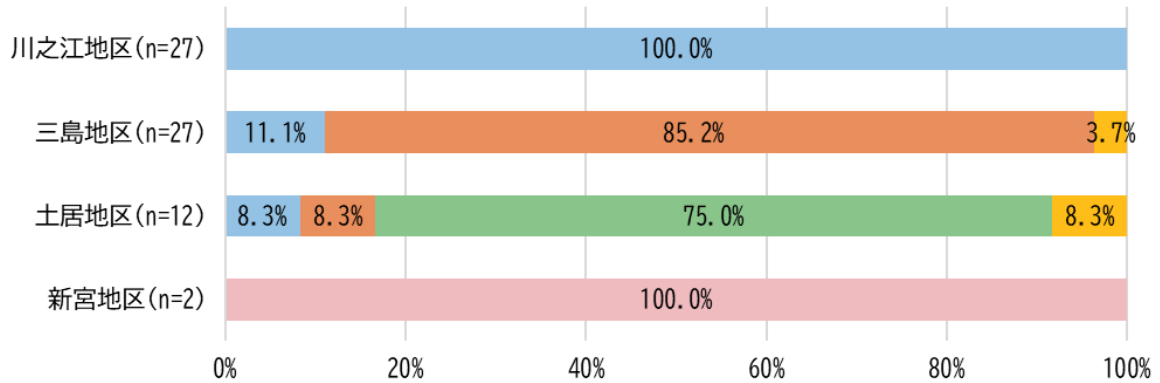


デマンドタクシーの利用状況について

- 自身の居住エリアのデマンドタクシーが、利用する可能性があるエリア・路線として最も多く挙げられています。三島地区や土居地区では居住地区外のエリアも挙げられています。
- 川之江エリアや土居エリアでは登録しているが一度も利用したことがないという回答が多くなっています。

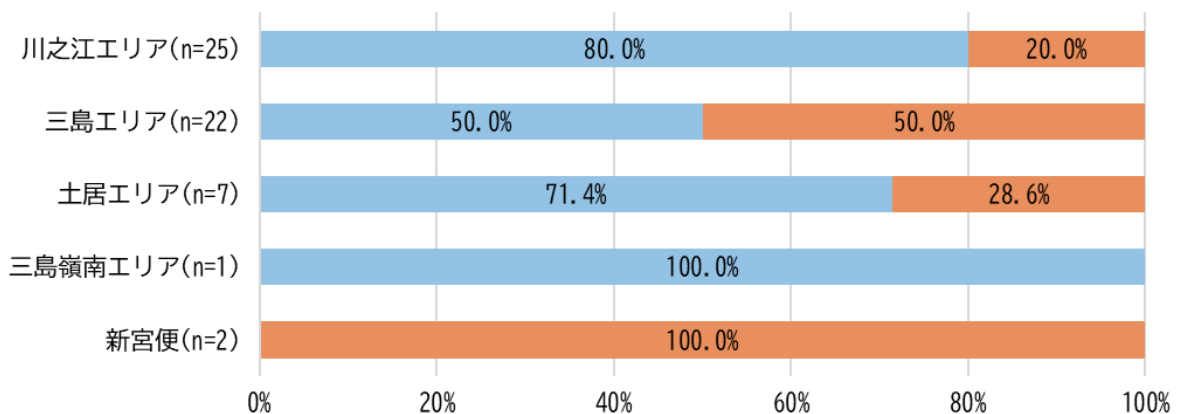
利用する可能性のあるデマンドタクシーのエリア・路線

■ 川之江エリア ■ 三島エリア ■ 土居エリア ■ 三島嶺南エリア ■ 新宮便(早朝便・夜間便を含む)



デマンドタクシーの利用状況

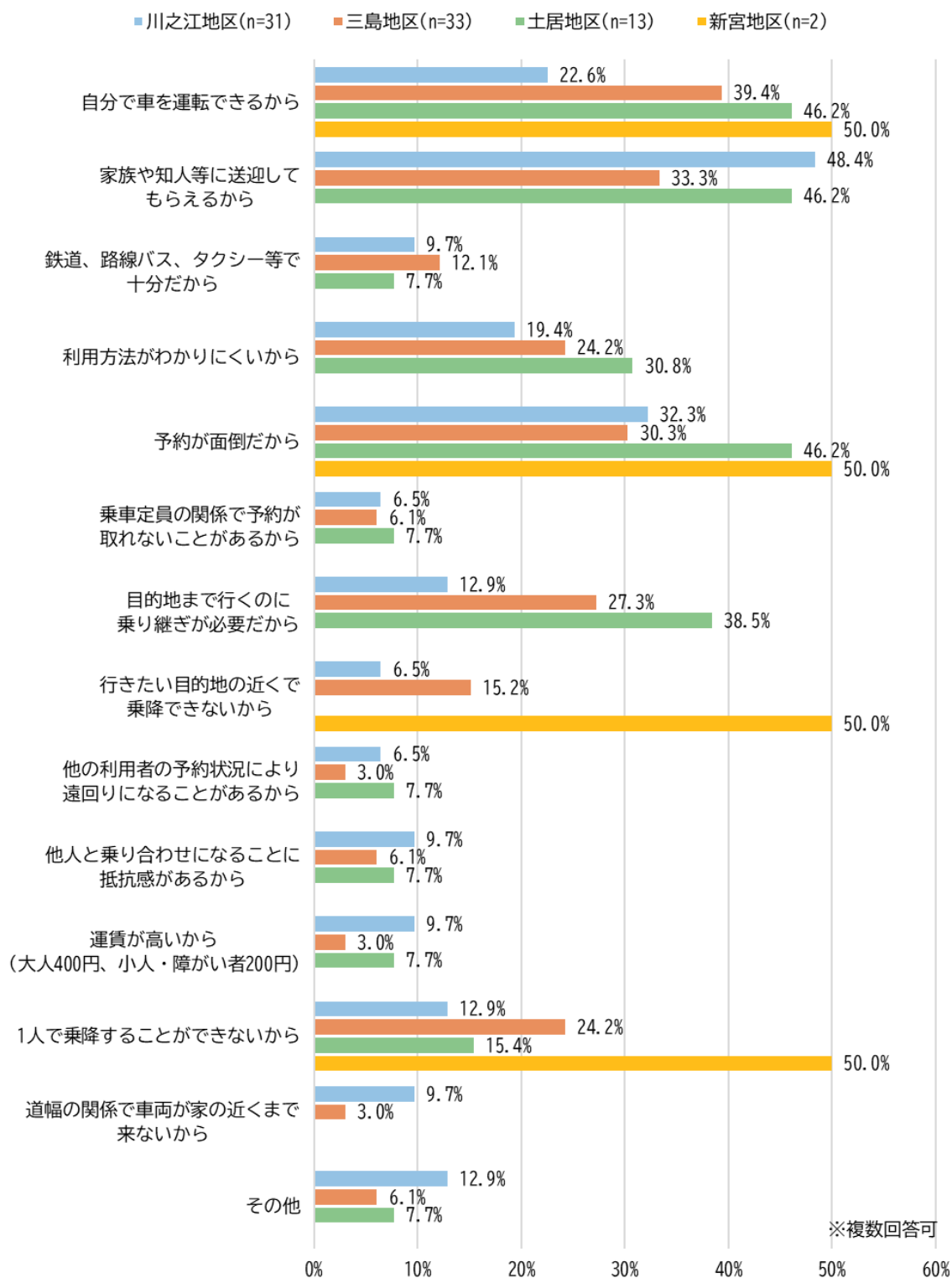
■ 利用登録をしているが、一度も利用したことはない
 ■ 利用登録をしておき利用したことはあるが、現在は利用していない



デマンドタクシーを利用していない理由

- 利用しない理由として、自分で運転できるから、送迎してもらえるから、予約が面倒だから、利用方法がわかりにくいから、目的地に行くのに乗り継ぎが必要だからといった回答が多くなっています。
- 土居地区や三島地区では、乗り継ぎが必要だからという理由が他エリアと比べて多くなっています。

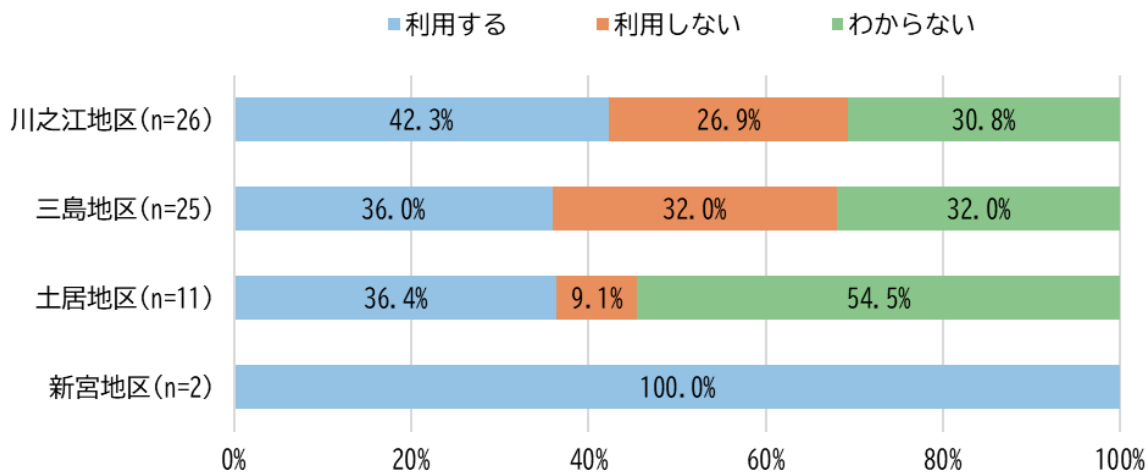
デマンドタクシーを利用していない理由



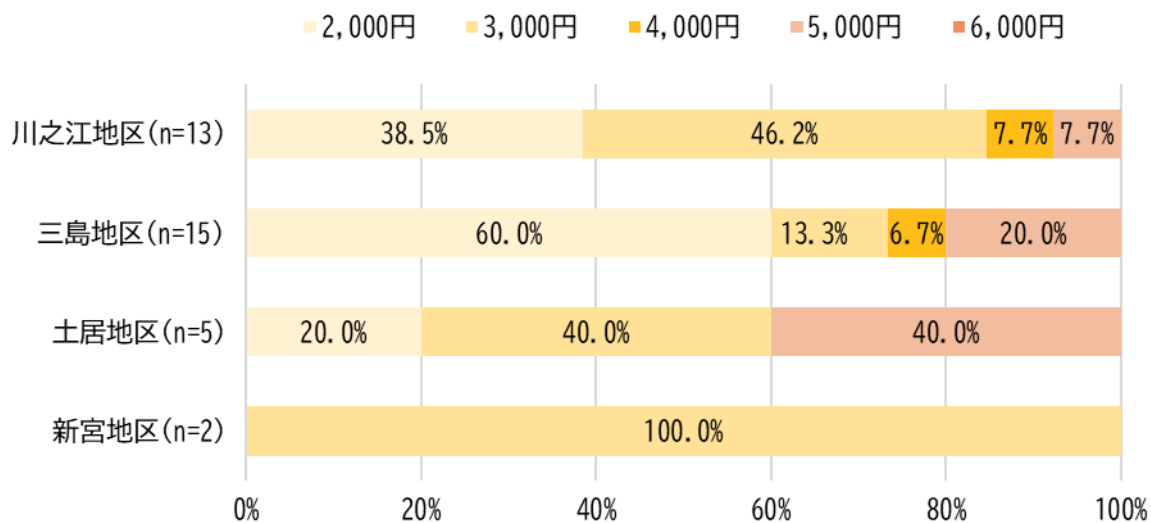
定額制が導入された場合の利用意向

- 平地部の3エリアはいずれのエリアにおいても定額制運賃が導入されたら利用するという回答が4割程度となっています。
- 支払っても良い1ヶ月の運賃として、2,000~3,000円程度の回答が多くなっています。

デマンドタクシーに定額制が導入された場合の利用意向



支払ってもよい1か月の定額運賃



デマンドタクシーに関する意見・要望

- 予約の手間がない定時定路線型の公共交通や、エリアを跨いだ利用ができないことへの不満が多くなっています。
 - デマンドタクシーの特性上突発的なニーズに対応できないことに対する不満もみられます。
1. 予約不要の定時・定路線バスを望む声（10件程度）
 - 予約の手間なく、決まった時間に決まった場所（バス停など）で乗れる交通手段への要望
 2. 乗り継ぎの不便さとエリア制限への不満（5件程度）
 - エリアをまたぐ際の乗り継ぎの手間や時間のロスに対する不満
 - 目的地まで直行できないシステムへの改善要望
 3. 予約システムへの不満（5件程度）
 - 突発的な移動ニーズに対応できない
 4. 将来（免許返納後）の移動手段への不安（5件程度）
 - 現在は車を運転しているものの、将来的な移動手段に強い不安を感じている意見
 - 認知症予防の観点からも、免許返納後の移動手段確保の重要性を訴える声
 5. 目的地・利便性に関する意見（5件程度）
 - 目的地が限定されることへの不満
 6. 運賃に関する意見（5件程度）
 - 料金体系に関する不満
 7. その他の意見（5件程度）
 - インフラ整備（道路の拡張、バス停の整備、歩道の整備など）

四国中央市地域公共交通計画 (資料編)

令和8年4月
四国中央市 地域振興部 公共交通課

〒799-0497 愛媛県四国中央市三島宮川4丁目6番55号
電話 0896-28-6138 FAX 0896-28-6057