

# 四国中央市地域公共交通計画

(概要版)

令和 8年 4月

四 国 中 央 市



## 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。

そのような中、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、令和3年度に策定した「四国中央市地域公共交通計画」を検証し、令和8年度から令和12年度までの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。

## 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プランや、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。

## 計画の区域

四国中央市全域とします。

## 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。

## 四国中央市におけるお出かけに関する現状診断

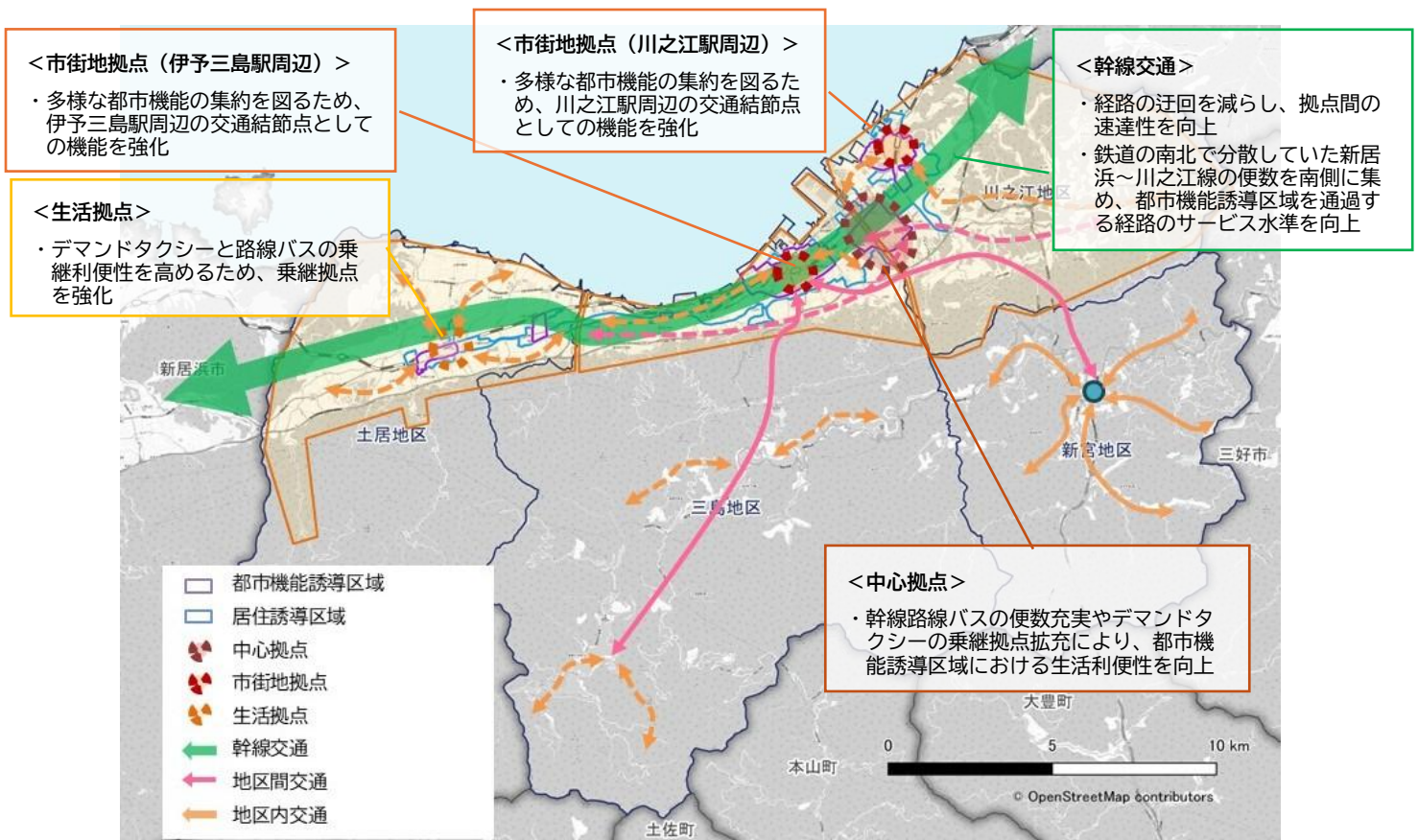
項目	現状
幹線交通の現状	沿線が都市機能誘導区域にも設定されており、周辺施設の多い上分経由の系統が十分な運行頻度になっておらず、都市機能誘導区域として十分なサービス水準ではありません。
交通結節点の現状	三島川之江 IC は高速バスを利用する際に非常に重要な交通結節点となりますが、三島地区外から公共交通でアクセスすることは難しくなっています。
交通空白の現状	概ね区域運行のデマンドタクシーによりカバーされている一方、空間的にカバーできている場合であっても、目的や時間帯によっては公共交通を利用して移動することが難しい地域もあります。

## 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

- ◆ 公共交通により市民の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

### 四国中央市の地域公共交通ネットワークの将来像



## 地域公共交通の位置づけと確保・維持の方向性

区分	交通手段	確保・維持の方向性
幹線交通	鉄道 JR 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。更に上分経由便は、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。上分経由便の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、幹線交通との乗継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システム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、新宮地区内での移動手段として維持を図ります。

## 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)	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

## 目指す姿を踏まえた公共交通の問題点の整理

**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

**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

**問題点 3** 公共交通サービスの質と魅力の低下

**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

## 施策の基本体系



## て利用できる持続可能で便利な公共交通を目指して

事業	実施主体	対応する課題
1-1 鉄道と路線バスの連携によるサービス強化	四国中央市、交通事業者	1,2,4
1-2 路線バスの経路の見直しとサービス強化	四国中央市、交通事業者	1,2,4
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
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	四国中央市、交通事業者	2
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
3-1 交通結節点の整備	四国中央市、関係施設	1,2,3
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
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	四国中央市、関係施設	3
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	3
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	四国中央市	3
5-2 デマンドタクシーの定額運賃導入	四国中央市	2,3
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、交通事業者、 四国中央警察署	3,4
6-1 鉄道駅のバリアフリー化	四国中央市、交通事業者	2,3
6-2 車両の更新	交通事業者	2,3
7-1 新たなモビリティサービスの調査・研究	四国中央市、交通事業者	2,3
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
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	四国中央市、交通事業者	4
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	4
9-1 デマンドタクシーを改善するための体制整備	四国中央市、交通事業者	4
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	四国中央市、交通事業者	2,4
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	4

## 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"> <li>・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。</li> </ul>					
事業1-2 路線バスの経路の見直しとサービス強化					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、都市機能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を増便し、サービス強化を図ります。</li> </ul>					
事業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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・四国の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。</li> </ul>					
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				
新駅構想と四国の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"> <li>・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、隣り合うエリアの境界付近における共通乗降場を追加します。</li> <li>・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。</li> </ul>					
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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>					
事業 3-2 P&R 駐車場・駐輪場の整備・維持管理					
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
事業4-2 デマンドタクシーの周知媒体のリニューアル					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
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
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	ラッピング車両の導入検討			
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					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
事業5-2 デマンドタクシーの定額運賃導入					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許返納等により、デマンドタクシーの利用機会が多い人に過度な負担とならないよう、定額運賃（サブスク運賃）を導入します。</li> </ul>					
事業5-3 運転免許返納者など高齢者の移動支援の充実					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>●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</li> <li>●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</li> </ul> </li> <li>・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。</li> </ul>					
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					
事業 6-1 鉄道駅のバリアフリー化					
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>					
事業 6-2 車両の更新					
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>					
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					
事業 7-1 新たなモビリティサービスの調査・研究					
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>					
事業 7-2 キャッシュレス決済の導入					
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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とライドシェアが創設されました。</li> <li>・本市でもタクシーを中心に担い手不足の傾向が続いており、必要に応じて一般ドライバーの参画を検討します。</li> </ul>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・デマンドタクシーに関わる交通事業者、予約センター、行政の担当者が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。</li> </ul>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>					
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					
<ul style="list-style-type: none"> <li>・計画に位置づ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。</li> <li>・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。</li> </ul>					
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				

# KPI

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	公共交通の収支率	○	○	○	○
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	市民の公共交通未利用者割合	○	○	○	
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（仮称）の開催回数				○

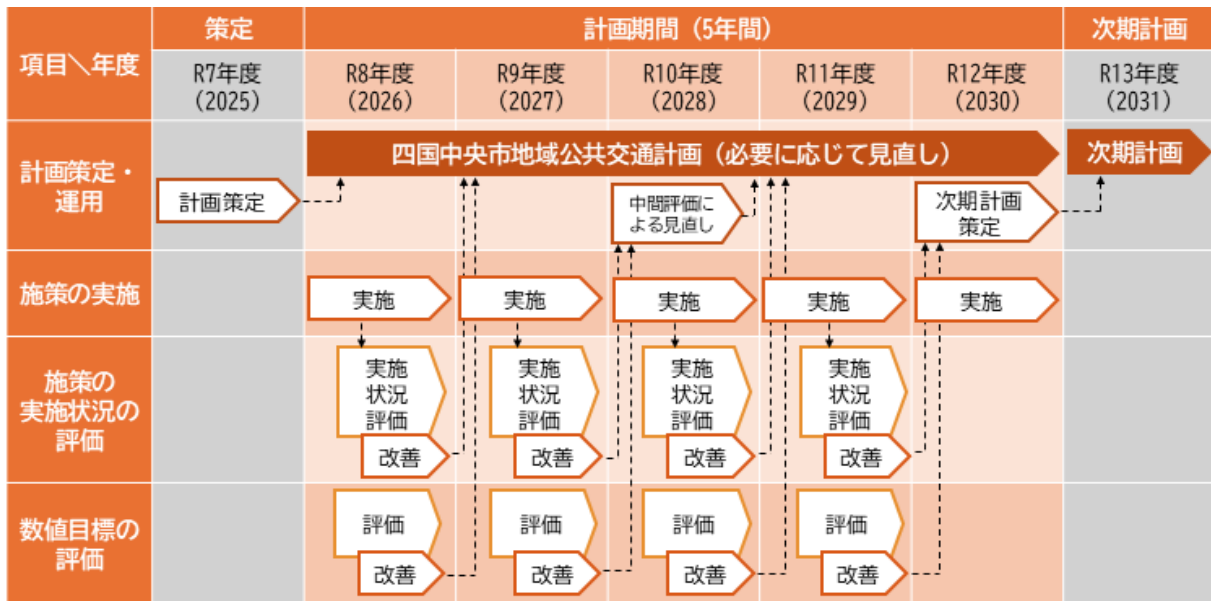
指標1	幹線交通の平日1日あたり運行回数	
	現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
	鉄道（特急列車除く）： <u>18.5</u> 往復 路線バス（新居浜～川之江線） 上分経由便： <u>7.0</u> 往復 国道11号経由便： <u>7.5</u> 往復	鉄道（特急列車除く）： <u>18.5</u> 往復 路線バス（新居浜～川之江線） 上分経由便： <u>現状以上</u> 国道11号経由便： <u>現状維持</u>
指標2	幹線交通の年間利用者総数	
	現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
	鉄道（特急列車除く）： <u>1,287,720</u> 人 路線バス（新居浜～川之江線） 上分経由便： <u>53,722</u> 人 国道11号経由便： <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） 上分経由便： <u>55,079</u> 人 国道11号経由便： <u>38,868</u> 人 合計： <u>1,381,667</u> 人
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	デマンドタクシー： <u>17,481</u> 人
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： <u>1,379,353</u> 人 ※再掲 路線バス（七田線）： <u>387</u> 人 デマンドタクシー： <u>17,050</u> 人 ※再掲 合計： <u>1,396,790</u> 人	幹線交通： <u>1,381,667</u> 人 ※再掲 路線バス（七田線）： <u>300</u> 人 デマンドタクシー： <u>17,481</u> 人 ※再掲 合計： <u>1,399,448</u> 人

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：5.4% 買物：4.2%	通院：6.6% 買物：5.6%
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）
	99.8%	現状以上
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）
	9.5%	9.5%
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）
	93,859千円	93,859千円

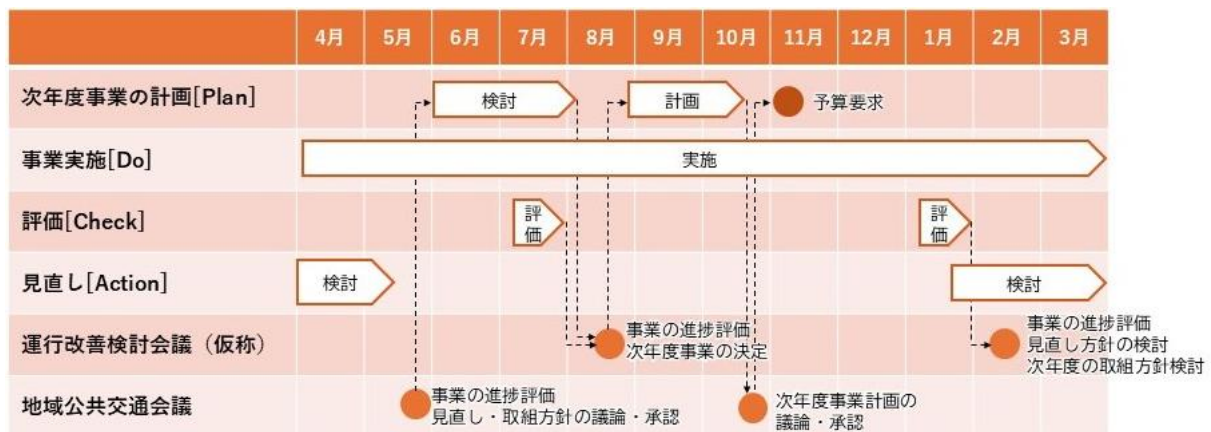
指標 9	公共交通に従事する運転者数	
	現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
	路線バス（川之江営業所）：10人 タクシー（市内5事業者）：71人 新宮福祉バス：3人 合計：84人	路線バス（川之江営業所）：10人 タクシー（市内5事業者）：71人 新宮福祉バス：3人 合計：84人
指標 10	交通結節点の整備件数	
	現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
	—	2件
指標 11	市民の公共交通未利用者割合	
	現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
	56.2%	53.4%
指標 12	バリアフリー車両の導入割合	
	現状値（令和6年度実績）	目標値（令和12年度）
	32.9%	80.0%
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

# 計画推進・マネジメントに係る体制

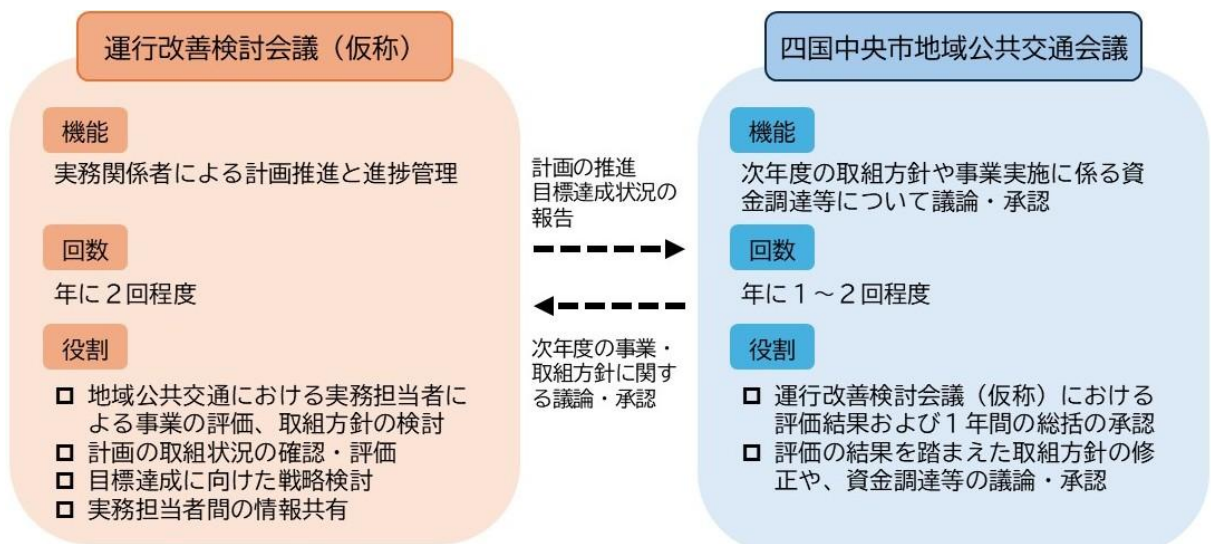
## 計画期間中の評価スケジュール



## 年間の評価スケジュール



## 運行改善検討会議（仮称）と四国中央市地域公共交通会議の関係



# 四国中央市地域公共交通計画 (概要版)

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