資料 2-1

1. 公共交通の問題点と課題

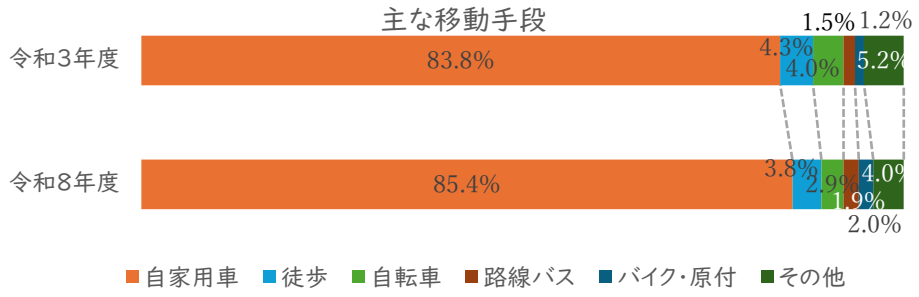
現状の課題

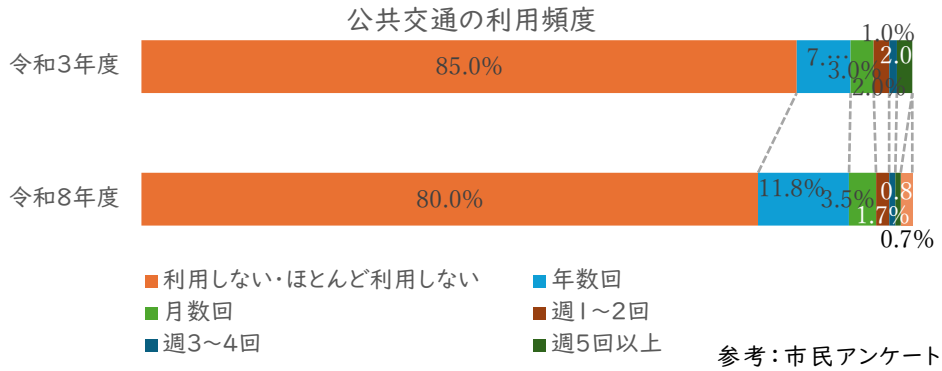
前計画（令和 4 年度～令和 8 年度）における課題認識を継承しつつ、最新のアンケート結果（令和 8 年度実施）および「西予市総合計画」や「西予市立地適正化計画」等の上位・関連計画に位置付けられた将来像の実現に向け、本計画期間（令和 9 年度～令和 13 年度）における課題を以下のとおり整理する。

▶移動ニーズに対する課題

（1）高齢世帯の移動限界と多様化する生活移動ニーズ

- **自家用車依存と低利用率：** 自家用車依存率が 85.4%の一方、公共交通の日常利用率はわずか 3.2%である。
- **家族送迎の限界：** 単身・夫婦世帯が 49.2%（そのうち 60 歳代以上が 75.8%）を占める一方、子や孫と同居する三世代世帯は 4.1%まで減少。免許返納者の大半が単身・夫婦のみ世帯であり、家族のサポートが難しくなっている。
- **固定路線とのミスマッチ：**「便数が少ない(40.8%)」「時間が合わない（38.5%）」等の不満が大きく、需要に対応できていない。
- **ニーズの個別化・高度化：** 将来の移動不安に対し、「自宅前乗降可能なタクシー等の採用（49.5%）」や「高齢者に特化した運行体制の改善（49.0%）」が高い支持を得ており、個別ニーズや身体的負担に配慮した移動環境の確保が求められている。





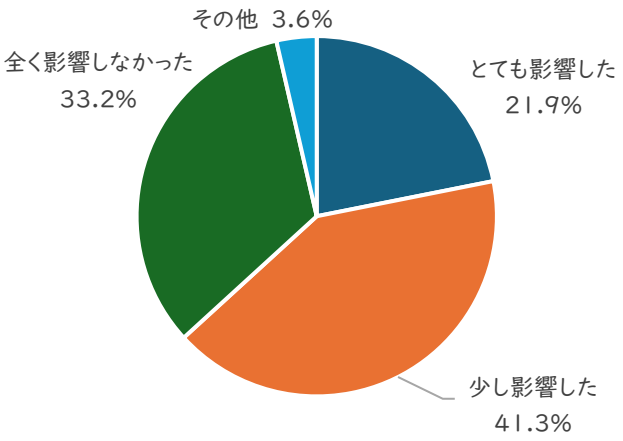
参考：市民アンケートより

(2) 高校生の保護者送迎負担と地元高校への通学利便性

- **家族による送迎負担：** 通学手段として半数が「家族による送迎」を利用しており、保護者の時間的・経済的負担が懸念。送迎理由には、「公共交通のルートが不便・時間が合わない」だけでなく、費用面の問題も上がっている。
- **地元高校への進学を支える通学インフラの不足：**通学の利便性が志望校選びに影響している。交通の便の悪さが地元高校の敬遠や若者の地域外流出につながる恐れがあるため、安全でスムーズに通学できる広域交通体系の整備が必要である。
- **支援制度の周知：**遠距離通学支援制度は家計負担を減らす安心材料となるが、アンケートでは制度を知らない（制度の対象外）と回答した人も多く、制度の更なる周知徹底が必要である。

参考：高校生の通学に関するアンケート
進学先の検討時において「通学のしやすさ」が影響したか

交通の便の影響区分	回答者数
とても影響した	91名
少し影響した	172名
全く影響しなかった	138名
その他（未記入）	15名



(3) 広域移動の実態と主要交通拠点での結節不足

- **市外流出の固定化：** 三瓶（八幡浜へ 19.9%）、明浜（宇和島へ 21.6%）、野村（大洲へ 12.0%）、城川（大洲へ 9.2%）等、市外移動が見られる。
- **公共交通全般における乗り継ぎ・接続の課題：** 乗り継ぎが不便(20.1%)といった不満があり、「バスと JR 接続のダイヤが合わず待ち時間が長い」「病院や買い物後の帰り便まで数時間待たされる」といった声がある。幹線交通と地域交通の結節点における円滑な乗り継ぎ環境の整備が必要。

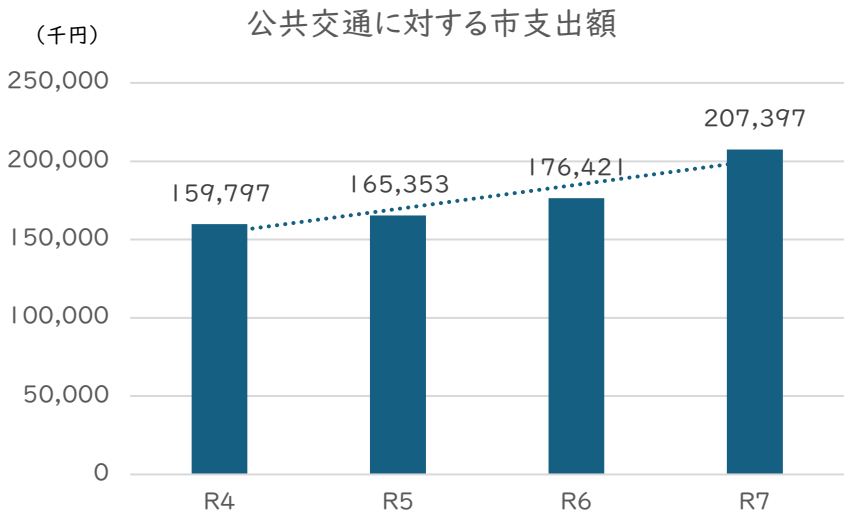
（4）地理的・気候条件が過酷な地域への対応（要モニタリング地区）

- **地理的条件による移動機会の減少リスク：**広大な市域に集落が点在する中、高齢化の進展や移動の不便さから免許返納が進みにくく、住民のおでかけ機会の低下が懸念される。地域の実情に応じた柔軟な移動手段の確保が課題である。
- **特定地区（要モニタリング地区）の年次監視：**野村町大野ヶ原地区（小松・寺山集落等）は現状において家族送迎等で移動がまかなわれているため直ちには交通空白地としないものの、標高 1,000m 超や冬季凍結等の厳しい環境下における将来的な送迎の限界を見据え、生活実態や代替手段の維持状況を年次で継続監視していく必要がある

▶ 公共交通の効率性と持続性に対する課題

（5）需要規模に応じた運行効率化と輸送資源の活用

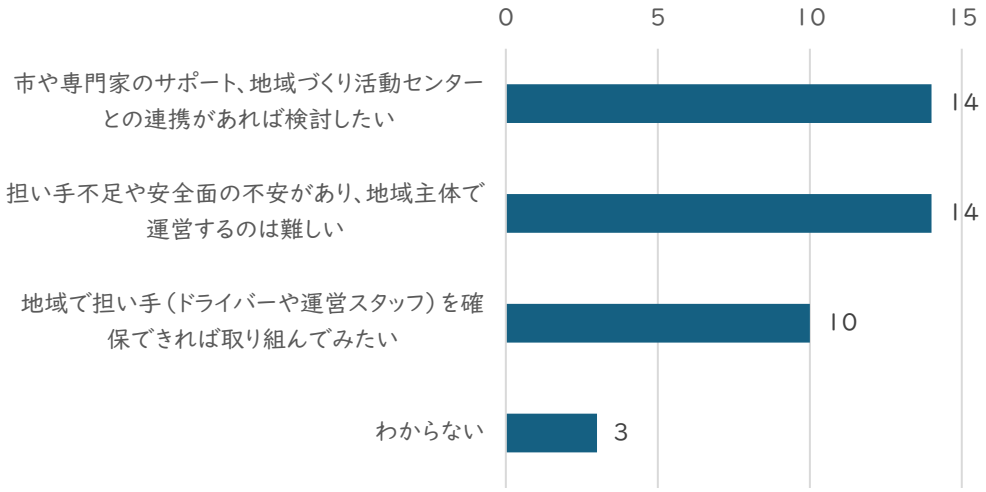
- **公費負担の増大：** 利用低迷とコスト（燃料費・人件費）高騰により、市からの補助金や運行維持にかかる費用が年々増加している。
- **バス路線の重複運行と輸送効率の課題：** 少人数路線での大型バス運行や、民間路線バスとスクールバスのルート重複が存在する。
- **再編を求める市民意識：** 今後の公共交通に対する公費の在り方については、現状維持のための公費増額希望は 9.7%にとどまり、「利用者の少ない路線はデマンド化や公共ライドシェアを取り入れるなどの再編が必要(35.5%)」との意見が多くなっている。



（6）ドライバー不足に伴う運行維持の限界と地域主体交通（共助）の推進

- **事業者の供給限界：** 運転手の高齢化（50～80 代中心）が進み、現行の路線・便数を維持することが難しい状況になりつつある。
- **共助交通への高い期待：** 市民アンケートによると、市民の 37.4%がボランティア輸送（公共ライドシェア）等の利用を希望。
- **受け手側である地域への支援の必要性：**地域づくり組織アンケートでは地域主体の交通導入について「サポートがあれば検討」と「担い手不足・安全面の不安で困難」と意見が二分している。導入・運用における安全確保や責任問題解決のため、行政の伴走支援が必須。

将来の地域公共交通を維持するため、地域づくり組織や住民が主体となって公共交通（ボランティア有償輸送など）を運営することについて、どのようにお考えですか？

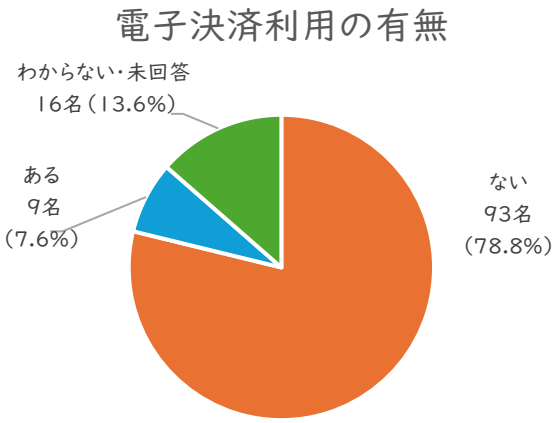


参考：地域づくり組織へのアンケート

▶情報提供と利用環境整備に関する課題

（7）デジタル化の推進と「誰一人取り残さない」利用環境の確保

- **アナログ志向：** 予約・決済のデジタル化が求められる一方、生活交通バスやデマンド乗合タクシー利用者には電子決済の利用経験がない人が多く、急激な DX 化は高齢者を中心とした利用者の利便性低下や利用離れを招くおそれがある。急激な変更による利用者の混乱を避けるため、DX 化を進める際には、デジタルサービスの導入とあわせて、電話予約や現金決済など使い慣れた利用方法も継続し、誰もが利用しやすい多様な利用環境を確保することが必要である。



参考：公共交通利用者アンケート

（8）駅前複合施設（ゆるりあん）の活用促進

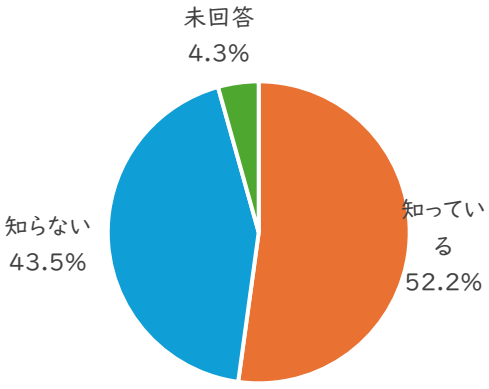
- **待合機能の強化**：市の玄関口であるJR卯之町駅は、通勤や通学等で広く利用されている。乗り継ぎ等の待ち時間の長さという課題に対し、駅前施設「ゆるりあん」を待合・交流拠点としてさらに活用し、快適に過ごせる環境の整備が必要。
- **二次交通との連携による観光周遊の促進**：玄関口である同駅および「ゆるりあん」等を拠点に、来訪者への二次交通（カーシェア、レンタサイクル等）の案内・連携を強化し、スムーズな観光周遊を促す受入体制の整備が求められる。

（9）公共交通サービス・制度の認知不足と情報周知の必要性

- **制度認知度の低さ：** 生活交通バスやデマンド交通等の存在自体を「知らない」と回答した免許返納者が43.5%にのぼり、必要な層に情報が届いていない。サービスが存在しても認識されていないことが利用低迷の一因となっている。
- **啓発・周知の不足：** 分かりやすい情報発信を強化するとともに、住民一人ひとりが「自分たちの交通を自分たちで守り育てる」という主体的な意識醸成を図ることが不可欠。

運転免許返納者の生活交通バスや
デマンド乗合タクシーの認知度

認知状況	回答者数
知っている	12名
知らない	10名
未回答	1名



参考：運転免許返納手続きにおけるアンケート

2. 公共交通計画の基本理念と目標（目指す姿）

基本理念

第3章で明らかになった課題を踏まえ、本章では、西予市の地域公共交通の基本理念を以下のように定める。

みんなで支え、未来へつなぐ西予の移動ネットワーク

みんなで支え：行政や交通事業者だけでなく、地域づくり組織や市民（共助・ボランティア）がパートナーとして一体となり、地域全体で移動手段を支え・守り育てる体制を構築する。

未来へつなぐ：高校生の通学環境改善による若者層の定着支援や、高齢化や家族送迎の限界に伴って増大する将来的な移動ニーズに応え、次世代に良好な移動環境を引き継ぐ。

移動ネットワーク：5 地区の地域特性に応じ、幹線・支線・共助交通を階層的に連携させ、利便性と持続性を両立した一体的な交通体系を構築する。



目標（目指す姿）の設定

基本理念の実現に向け、以下の3つの目標を設定し、取り組みを推進する。

目標① 地域特性と多様な世代のニーズに応じた「移動機会の確保」

「住み慣れた地域で安心して移動できる環境」の実現を目指す。

自家用車の運転や家族の送迎に頼った生活の限界に対応し、定時バスや予約制デマンド交通等の役割分担により、通院や買い物といった日々の移動ニーズを確実に支える。あわせて、高齢者等の身体的負担を軽減するため、車両のバリアフリー化や乗降環境の改善を推進し、安心して外出できる環境を整える。高校生の通学に対しては、現行の運行ダイヤを維持しつつ登下校日課に合わせた柔軟な調整を進め、保護者の送迎負担軽減と地元高校等への通学利便性の向上を図る。あわせて、広域を結ぶ通勤通学の要であるJR等への乗り継ぎ改善や連携を強化し、利用者の増加を目指す。また、地理的・気候条件が厳しい大野ヶ原地区等を「要モニタリング地区」に位置付け、生活実態や移動の状況を継続的に確認・見守っていく。

目標② 限られた資源の有効活用と共助による「持続可能な運行体制」の構築

「持続可能な運行体制の構築」を目指す。

運転手不足や公費負担の増大に対応するため、需要に応じた車両小型化やデマンド化の検討を進めるとともに、既存の輸送資源の効率的な連携により、公費投入の適正化を図る。また、路線維持が困難な地域では、地域の意向を踏まえながら、ボランティア輸送等の地域主体による共助交通の導入について検討する。行政は、必要に応じて車両の確保や安全面などの伴走支援を行い、地域で支え合う移動の確保を図る。

目標③ 誰もが安心して利用できる「情報提供と環境整備の充実」

「デジタルとアナログが調和し、迷わず安心して乗りこなせる街」を目指す。

利用者の利便性向上に向けて、予約や決済等のデジタル化（DX）の導入を検討する一方、高齢者やデジタルに不慣れな方に配慮し、電話予約や現金決済など使い慣れた利用方法も継続し、誰もが利用しやすい多様な利用環境を確保する。合わせて、多様な媒体による広報や警察の運転免許返納窓口と連携した情報周知を徹底するとともに、住民一人ひとりが「自分たちの交通を自分たちで守り育てる」意識の醸成を図る。さらに、JR卯之町駅前「ゆるりあん」等の主要拠点において、待合環境や二次交通案内を充実させ、誰もが安心して利用できる環境を実現するとともに、観光周遊とスムーズな移動を促進する。

3. 目標を達成するために行う事業と実施主体

施策別の事業内容・実施主体・スケジュール

▶3－1.多様な世代の生活を支える移動手段の確保と環境整備

1-①高齢者・障害者等に対する移動支援策の継続実施

【事業内容】

交通弱者の外出機会を確実に保障するため、現在実施している高齢者に対する路線バス利用の助成や障害者に対するタクシー利用助成に加え、西予市民病院と自宅が遠距離の高齢者等を対象とした夜間帰宅や通院等を支援するタクシー利用助成を継続的な事業としてしっかりと位置づけ、日常生活の移動を支援する。あわせて、支援を必要とする方に制度が確実に届くよう、関係機関窓口等を通じた情報の周知徹底を図る。

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
	各種補助制度の継続実施 →			

【実施主体】

西予市

1-②保護者送迎の実態把握と「遠距離通学支援制度」等の継続的な通学支援

【事業内容】

保護者送迎の常態化に対し、送迎理由や利用転換の条件を把握するため実態調査（ニーズ調査等）を実施する。既存路線の運行水準の維持・確保を図りつつ、調査結果を踏まえ学校・保護者・事業者等の連携のもとで、学校日課に合わせた運行時間の調整や乗り継ぎ改善を推進する。あわせて「遠距離通学支援制度」の広域な周知徹底を図り、保護者の送迎負担軽減と地元高校への持続可能な通学環境を構築する。

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
	現状把握・アンケート等調査 →		結果に基づく関係者協議・対策の検討 →	
	遠距離通学支援制度の継続実施 →			

【実施主体】

西予市、西予市教育委員会、交通事業者、県立高等学校、保護者

Ⅰ-③幹線バス・JR 等とのスムーズな乗り継ぎと広域交通接続の推進

【事業内容】

八幡浜・宇和島・大洲方面等への広域的な移動ニーズに対応するため、鉄道や路線バス、デマンド交通などの事業者・関係機関との情報共有と連携を図る。既存の幹線バスや JR とのスムーズな乗り継ぎ環境を確保しつつ、接続ダイヤの見直しや主要拠点での待合環境の向上を検討し、市外への通院・買い物等も含めたスムーズで持続可能な広域移動ネットワークを構築する

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
乗り継ぎダイヤの現状把握		必要に応じたダイヤの改善		

【実施主体】

西予市、交通事業者、各地域

Ⅰ-④要モニタリング地区および移動困難地域への対応

【事業内容】

標高が高く冬季の道路環境が厳しい野村町大野ヶ原地区（小松集落・寺山集落等）をはじめとする移動困難地域について、地域の生活実態や冬季の交通環境を継続的に監視する。地域の声を丁寧に聴きながら個別の実態に応じた持続可能な移動手段のあり方について検討していく。

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
	モニタリングの継続実施			

【実施主体】

西予市、各地域

▶3−2.効率的な運行体系の構築と持続可能な共助・協働の推進

2-①既存路線の維持と路線ごとの見直し・効率化の検討

【事業内容】

廃止路線代替バス、生活交通バス、デマンド乗合タクシーなど、市民生活に不可欠な現行路線を維持するための支援を継続する。あわせて、公費負担の適正化と運行効率化を図るため、各生活交通バスの路線再編に向けた検証を進める。利用者の少ない路線や時間帯においては、定時定路線からデマンド交通（予約運行）や乗合タクシーの転換を進める。さらに、車両更新時の際には、需要規模に応じた小型化・適正化にあわせ、高齢者や障がい者等が乗降しやすいバリアフリー車両の導入を推進するとともに、必要に応じて運賃体系の見直しについても検討し、持続可能で効率的な運行体制を構築する。

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
デマンド乗合タクシー・生活交通バス等既存路線維持（補助金の継続）				
生活交通バス・デマンド乗合タクシー等の路線再編検討				

【実施主体】

西予市、交通事業者

2-②活用可能な輸送資源の連携と有効利用の推進

【事業内容】

市全体の公費負担額の適正化及び輸送効率の向上を図るため、市が保有・運行するスクールバスや公用車等の輸送資源と民間路線バス等との連携・有効活用について、必要に応じ検討を行う。また、小中学校の再編に向けては、保護者の意向をしっかりと確認しながら、既存の公共交通資源との連携についても検討を行い、地域全体で持続可能な運行体系の構築を目指す。

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
	輸送資源活用の検討			

【実施主体】

西予市、教育委員会、交通事業者、各地域（保護者）

2-③地域主体交通等の導入に向けたサポート

【事業内容】

既存路線の維持が困難な過疎・中山間地域等において、ボランティア輸送等の地域主体（共助）交通に関心や興味を示す地域づくり組織等のフォローを行う。制度概要の説明会を開催し、担い手不足や安全面の不安を緩和するための公用車の活用補助や安全面の伴走支援等、行政としてのサポート体制を検討する。あわせて、持続可能な運行基盤と財源を確保するため、国・県の支援制度の積極的な活用を検討する。

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
サポート体制の検討				
	各地区の実態把握・制度勉強会等の実施			
			導入に向けた実証運行等のサポート	

【実施主体】

西予市、交通事業者、地域づくり組織

2-④地域公共交通活性化協議会の開催とプラットフォーム化

【事業内容】

多様な交通課題（ダイヤ再編、車両小型化、地域主体交通の導入等）を解決するため、「西予市地域公共交通活性化協議会」を定期的に開催する。行政、交通事業者、地域代表、関係機関等が一体となって情報共有や合意形成を図る「協働のプラットフォーム（話し合いの場）」として協議会を機能させ、必要に応じて特定テーマ（輸送資源の活用や地域主体交通等）に関するワーキンググループ等の設置も検討しながら、地域の実態に即した施策を推進する。

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
		継続実施		

【実施主体】

西予市、地域公共交通活性化協議会

▶3−3.利用者の視点に立った情報発信の強化と快適な利用環境の整備

3−①使い慣れた利用環境の維持と丁寧な出前周知の推進

【事業内容】

高齢者やデジタル機器に不慣れな利用者に配慮し、使い慣れた電話予約や現金決済といったアナログ環境を今後も適切に維持・継続する。アプリ予約や電子決済等のデジタル化（DX）については、今後の利用ニーズや影響を見極めながら必要に応じて検討する。

また、公共交通の認知度向上と利用促進を図るため、広報紙、市公式ホームページ及び老人クラブ等においても周知に取り組む。あわせて、支援を必要とする高齢者等に必要な情報が確実に届くよう、民生委員・児童委員を通じた地域住民への周知・案内への協力を依頼するとともに、各種研修会等の機会を活用しながら、関係団体と連携した啓発活動を推進する。

さらに、小中学生等を対象として公共交通体験の機会（公共交通の乗り方教室や市が主催する中学生向け合同企業説明会等）の活用を検討し、若い世代に対して公共交通への親しみや理解を深めるとともに、地域公共交通を支える仕事への関心を高めるための啓発活動を実施する。

【実施スケジュール】

令和9年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度	令和 13 年度
	アプリ予約や電子決済等のデジタル化の検討			
	多様な世代に向けた制度周知と利用啓発の促進			

【実施主体】

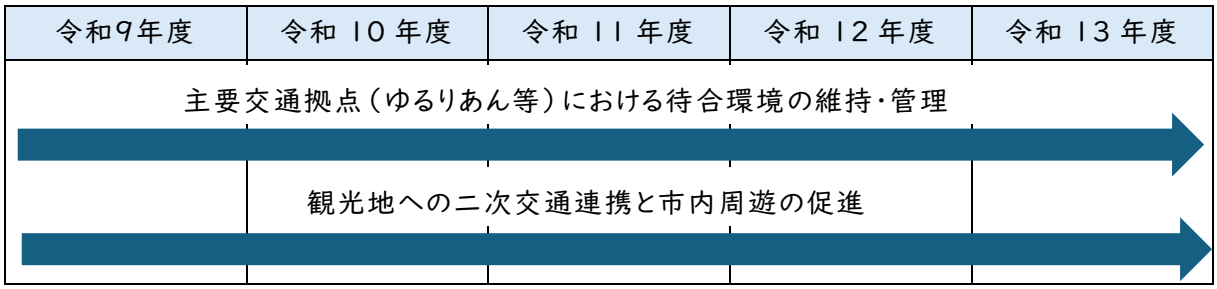
西予市・交通事業者

3-②駅前複合施設「ゆるりあん」を活用した交通拠点機能の強化

【事業内容】

市の交通の玄関口であるJR卯之町駅周辺においては、駅前複合施設「ゆるりあん」を交通結節点における快適な待合スペースや交流拠点として積極的に活用し、バスや鉄道の乗り継ぎ待ち時間を市民や来訪者が有意義に過ごせる環境づくりを推進する。また、四国西予ジオミュージアムや宇和町卯之町の町並み等の観光地へ向かう来訪者に対しては、既存のレンタサイクルやカーシェア等との二次交通との連携・案内機能を強化し、市外からの来訪者や多様な利用者の目的地までのスムーズな移動を支援する。

【実施スケジュール】



【実施主体】

西予市、交通事業者、西予まちづくりサービス

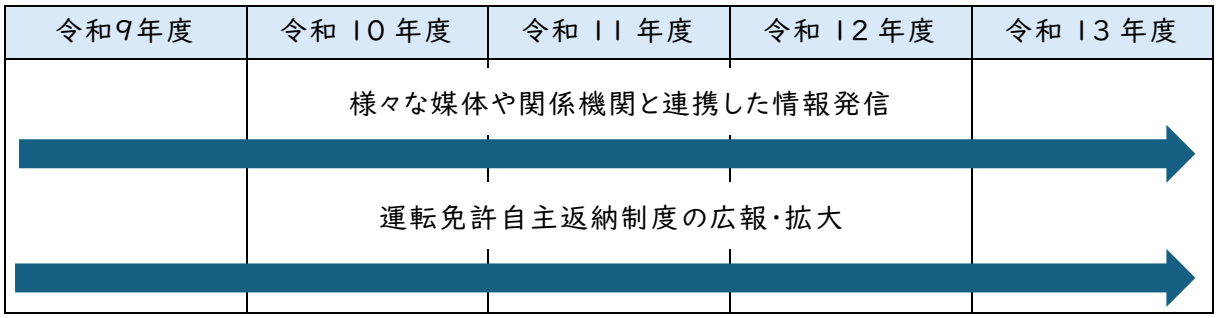
3-③多様な広報媒体の活用と関係機関連携による情報周知の強化

【事業内容】

現在運行している生活交通バスやデマンド交通などの公共交通サービスについて、認知度の向上と利用促進を図るため、市公式ホームページや広報紙、行政情報番組などを効果的に活用し、分かりやすい情報発信に取り組む。また、継続的な啓発活動を通じて、「地域の交通を守り育てる」という住民の主体的な意識の醸成を図る。

あわせて、自家用車に依存しない移動への円滑な移行を促進するため、運転免許自主返納制度や返納者向け支援策の周知に取り組む。さらに、警察署における免許返納手続きの際に、デマンド乗合タクシーや生活交通バスの利用案内を配布するなど、移動手段を必要とする方々へ的確に情報が届くよう、関係機関と連携した効果的な周知を推進する。

【実施スケジュール】



【実施主体】

西予市、西予警察署

成果指標（KPI）

地域公共交通計画の目標の達成度を示す成果指標について以下の通り示す。

【目標①地域特性と多様な世代のニーズに応じた「移動機会の確保」】

成果指標		現状値（R7）	目標値(R13)
公共交通の利用者数	**JR（卯之町駅）利用者**	**181,040 人**	**170,000 人**
	路線バス等利用者数総数	**200,152 人**	**180,200 人**
	路線バス（宇和島自動車）	182,780 人	160,000 人
	廃止路線代替バス	7,183 人	10,700 人
	生活交通バス	6,507 人	6,000 人
	デマンド乗合タクシー	3,682 人	3,500 人

●検証方法（考え方）

本市の公共交通が市民の移動手段としてどの程度活用されているかを総合的に把握し、移動機会の確保や利便性向上施策の成果を客観的に検証するための根幹的な指標として設定する。国勢調査（R2・R7）に基づく年▲2.27%の人口減少に伴い利用者数の自然減が予測されるが、多様な利用促進施策を推進することで、減少傾向を抑制し、目標とする利用者数の維持・確保を目指す。JR（卯之町駅）利用者については、旅客区分（普通・定期）の合計。

成果指標	現状値（R8）	目標値(R13)
公共交通の満足度	29%	35%以上

●検証方法（考え方）

定期的に実施する市民アンケート調査を通じて満足度の割合を検証する。移動のしやすさと利用環境の改善を市民が実感できるよう取り組みを推進し、現状値（29%）からの満足度向上を目指す。

※市民アンケートを行わない場合は別指標にする必要あり（確認中）

【目標② 限られた資源の有効活用と共助による「持続可能な運行体制」の構築】

成果指標		現状値（R7）	目標値(R13)
公共交通の収支率	路線バス（宇和島バス）	26.4%	25.0%
	廃止路線代替バス	4.6%	4.5%
	生活交通バス	3.7%	3.5%
	デマンド乗合タクシー	1.9%	1.8%

●検証方法（考え方）

各事業者の年間運行実績（運賃収入および運行経費）に基づき算出・検証する。 本指標は、人口減少に伴う運賃収入の減少や、物価・燃料費高騰等による運行コストの上昇といった厳しい社会情勢下において、本市の公共交通の効率性を評価するものである。路線再編やデマンド化、需要

に応じた車両小型化等の運行効率化施策を着実に推進することでコスト増加の抑制に努め、収支率の大幅な低下を防止し、現状水準の維持・確保を目指す。

成果指標		現状値（R7）	目標値(R13)
公共交通に対する市支出額	全体	207,397 千円	190,000 千円
	路線バス（宇和島バス）	136,549 千円	118,000 千円
	廃止路線代替バス	15,382 千円	16,000 千円
	生活交通バス	29,016 千円	30,000 千円
	デマンド乗合タクシー	26,450 千円	26,000 千円

●検証方法（考え方）

毎年度の決算値（公共交通関連の運行補助金および委託料等の市支出実績額）に基づき算出・検証する。本指標は、デマンド化や車両小型化、既存資源の連携活用による運行コストの適正化と、利用促進に伴う運賃収入の確保による公費負担の抑制効果を評価するものである。市民の移動手段を確保しつつ、財政負担の適正化を図り、持続可能な運行体系の構築を目指す。

成果指標	現状値（R7）	目標値(R13)
利用実態に基づく運行体系の見直し件数	1件	3件

●検証方法（考え方）

各路線の利用実績や収支状況、乗降データ等に基づき、協議会等で運行体系の見直しや再編の評価を行った実績件数に基づき検証する。（目標：累計件数）需要規模に応じた運行効率化（デマンド化、車両小型化、路線再編等）を着実に推進することを目指す。

成果指標	現状値（R7）	目標値(R13)
地域主体交通の検討・導入件数	検討1件/導入0件	検討5件/導入3件

●検証方法（考え方）

地域づくり組織等との協議・検討会議の開催実績、及び実際に運行を開始した実績件数に基づき検証する。（目標：累計件数）継続的な行政サポートを通じて地域課題に応じた対話を推進し、着実な導入・定着を目指す。

【目標③誰もが安心して利用できる「情報提供と環境整備の充実」】

成果指標	現状値（R7）	目標値(R13)
利用促進に向けた情報発信回数	3 回	5回

●検証方法（考え方）

広報紙や公式ホームページでの掲載、老人会・民生委員研修会等への出前広報、関係機関と連携した周知等の年間実施回数に基づき検証する。本指標は、公共交通の認知度不足を解消し、移動手段を真に必要とする層へ的確に情報を届けるための多角的な発信・周知活動の実績を評価

するものである。多様な媒体や機会を活用した丁寧な情報提供を推進し、市民の理解促進と利用増進を目指す。

成果指標	現状値（R8）	目標値(R13)
市民の公共交通未利用者割合	80.0%	70%以下

●検証方法（考え方）

次期計画策定に向け、令和 13 年度の実施予定の公共交通に関する市民アンケート調査の利用頻度項目に基づき、「利用しない・ほとんど利用しない」と回答した市民の割合を算出して検証する。本指標は、多角的な情報発信や地域での出前周知、免許返納窓口等と連携した啓発活動を通じて、これまで公共交通を利用していなかった市民の心理的・情報的ハードルを低減し、行動変容（利用開始）へつなげた成果を評価するものである。丁寧な情報提供と利用環境の整備を一体的に推進し、未利用者割合の縮小（利用者の裾野拡大）を目指す。（最終年度のみの評価）

課題、基本方針、目標・指標、目標達成のための事業　全体図

基本理念：みんなで支え、未来へつなぐ西予の移動ネットワーク

移動ニーズに対する課題

(1)高齢世帯の移動限界と多様化する生活移動ニーズ

(2)高校生の保護者送迎負担と地元高校への通学利便性

(3)広域移動の実態と主要交通拠点での結節不足

(4)地理的・気候条件が過酷な「要モニタリング地区」への対応

公共交通の効率性と持続性に対する課題

(5)需要規模に応じた運行効率化と輸送資源の活用

(6)ドライバー不足に伴う運行維持の深刻化と地域主体交通（共助）の推進

情報提供と利用環境整備に関する課題

(7)デジタル化の推進と「誰一人取り残さない」利用環境の確保

(8)駅前複合施設（ゆるりあん）の活用促進

(9)制度の認知不足と情報周知の必要性

目標①

地域特性と多様な世代のニーズに応じた「移動機会の確保」

成果指標

■公共交通の利用者数

■公共交通の満足度

目標②

限られた資源の有効活用と共助による「持続可能な運行体制」の構築

成果指標

■公共交通の収支率

■公共交通に対する市支出額

■利用実態に基づく運行体系の見直し件数

■地域主体交通の検討の検討・導入件数

目標③

誰もが安心して利用できる「情報提供と環境整備の充実」

成果指標

■利用促進に向けた情報発信回数

■市民の公共交通未利用者割合

目標を達成するために行う事業

施策①

多様な世代の生活を支える移動手段の確保と環境整備

- 1-1.高齢者・障害者等に対する移動支援策の継続実施
- 1-2.保護者送迎の実態把握と「遠距離通学支援制度」等の継続的な通学支援
- 1-3.幹線バス・JR等とのスムーズな乗り継ぎと広域交通接続の推進
- 1-4.要モニタリング地区および移動困難地域への対応

施策②

効率的な運行体系の構築と持続可能な共助・協働の推進

- 2-1.既存路線の維持と路線ごとの見直し・効率化の検討
- 2-2.活用可能な輸送資源の連携と有効利用の推進
- 2-3.地域主体交通等の導入に向けたサポート
- 2-4.地域公共交通活性化協議会の開催とプラットフォーム化

施策③

利用者の視点に立った情報発信の強化と快適な利用環境の整備

- 3-1.使い慣れた利用環境の維持と丁寧な出前周知の推進
- 3-2.駅前複合施設「ゆるりあん」を活用した交通拠点機能の強化
- 3-3.多様な広報媒体の活用と関係機関連携による情報周知の強化