

■ 地域公共交通計画の策定について

■ 計画策定の背景と目的

新居浜市は、平成30年3月に「新居浜市公共交通網形成計画」を策定し、市民生活を支える基幹公共交通軸及び支線交通軸として位置付けた路線バスと、バス交通空白地をカバーし、基幹公共交通軸及び支線軸までをアクセスするデマンド交通を両輪として、公共交通の維持に努めてきたところである。

しかしながら、近年の人口減少の本格化や新型コロナウイルス感染拡大の影響により、厳しさを増す交通事業者の経営状況は、さらなる公的負担の増加へつながり、公共交通の維持、確保も厳しさを増している。

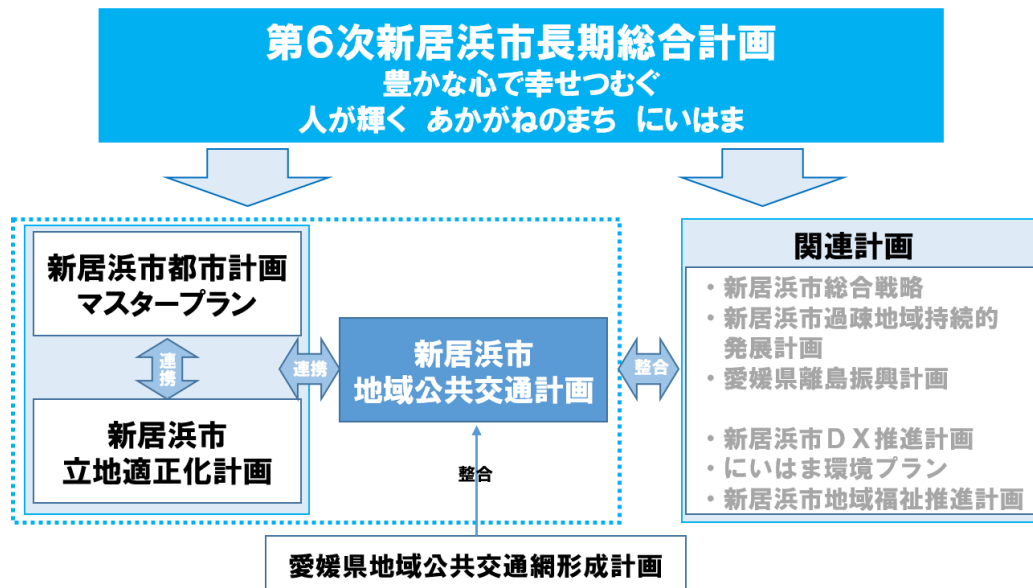
一方で、あらゆる生活ニーズに応える公共交通の役割はますます大きくなり、将来にわたるコンパクトなまちづくりとあわせ、地域の実情に応じた交通施策、輸送資源の総動員、他分野との共創、交通DXなどの推進が重要となってくる。

これらのことから、「コンパクト・シティ・ネットワーク」の考えを引き継ぎながら、市民生活を支える持続可能な公共交通体系の構築に向け、「新居浜市地域公共交通網形成計画」の次期計画として、本計画を策定するものである。

■ 計画の位置づけ

本計画は、新居浜市の公共交通に関する考え方と施策をまとめたマスタープランであり、本市の最上位計画である「第6次長期総合計画」や「新居浜市都市計画マスタープラン」、「新居浜市立地適正化計画」等と連携、整合を図りながら策定するものである。

■ 新居浜市地域公共交通計画の位置づけ



■ 策定主体 新居浜市

■ 計画の区域 新居浜市全域

■ 計画の期間 令和6年度（2024年度）～ 令和10年度（2028年度）

■ 新居浜市の公共交通に係る課題の整理

○ 少子高齢化の進展に伴い想定される移動困難者の増加への対応

- ・自家用車保有率や移動に占める割合等は他を大きく上回って高く、自家用車が市内の交通移動の中心となっている。
- ・一方、少数派となる自家用車非保有層は高齢層に多いが、この層は今後の人口割合の増加が見込まれるほか、移動に対する不満度が高いうえ、免許証返納などにより、自身での移動がますます困難になることが想定されるため、この層の移動を担保するための対策が求められる。

○ 今後の需要増が想定されるおでかけタクシーの更なる活用

- ・既に運行がなされている川東地区、上部地区は比較的高齢者が多い地域であるにもかかわらず、路線バスの利便性が低いことから、今後の高齢化の進展による移動課題の更なる顕在化が想定される。
- ・加えて、令和5年3月24日より、川西地区において、おでかけタクシーの運行が開始される。
- ・市の中心市街地を含む川西地区においても、今後の高齢化の進展は不可避と考えられることから、今後、おでかけタクシーの需要は増えていくものと推測される。
- ・そのため、おでかけタクシーの更なる活用に向けた、諸施策の検討が求められる。

○ 路線バスにおける最新技術を活用したデジタル化とキャッシュレス決済等への対応

- ・路線バスに関しては、その利用拡大に向け、高齢者以外(特に若年層)の利用促進に向けて、デジタル化とキャッシュレス決済が利用促進に寄与する可能性があると思われる。
- ・今後利用してみたいサービスとして、例えば「パソコンやスマートフォンで乗車券の予約や購入により割引が適用されるサービス」や、「乗車券や定期券がパソコンやスマートフォンで購入・利用できるサービス」、「予約・決済が1つのアプリで完結できるサービス」等があげられている。
- ・上述した川西地区でのおでかけタクシーにおいては、新たにアプリでの予約システムを導入することから、その実施効果の分析により利用実態を把握し、今後のデジタル化やキャッシュレス化への対応を進めることが求められる。

○ 財政事情の圧迫・交通事業者の苦しい経営状況等地域経済の停滞への対応

- ・上記を進める前提として、新居浜市は海岸沿いに大企業が立地する企業城下町ではあるものの、財政事情に関しては昨今の人口減少等に伴い、厳しい状況にある。
- ・加えて、市内公共交通を担う交通事業者についても、新型コロナウイルス感染症の影響後、更なる需要減少、ドライバー不足等経営環境の悪化といった厳しい経営環境に晒されている。
- ・そのため、公共交通に関連する貴重な資源の有効活用、関係者間の有機的な連携・協調関係の構築を図るなどの工夫を凝らしつつ、公共交通の維持に向けた対応が求められる。

■ 地域公共交通計画の基本的な方針と目標

(1) 基本理念

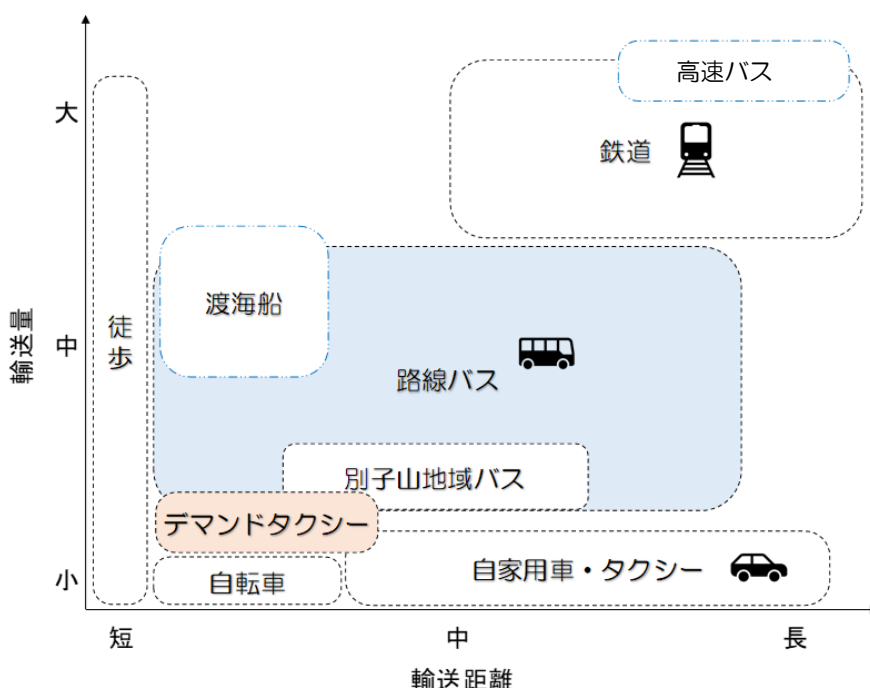
①基本理念

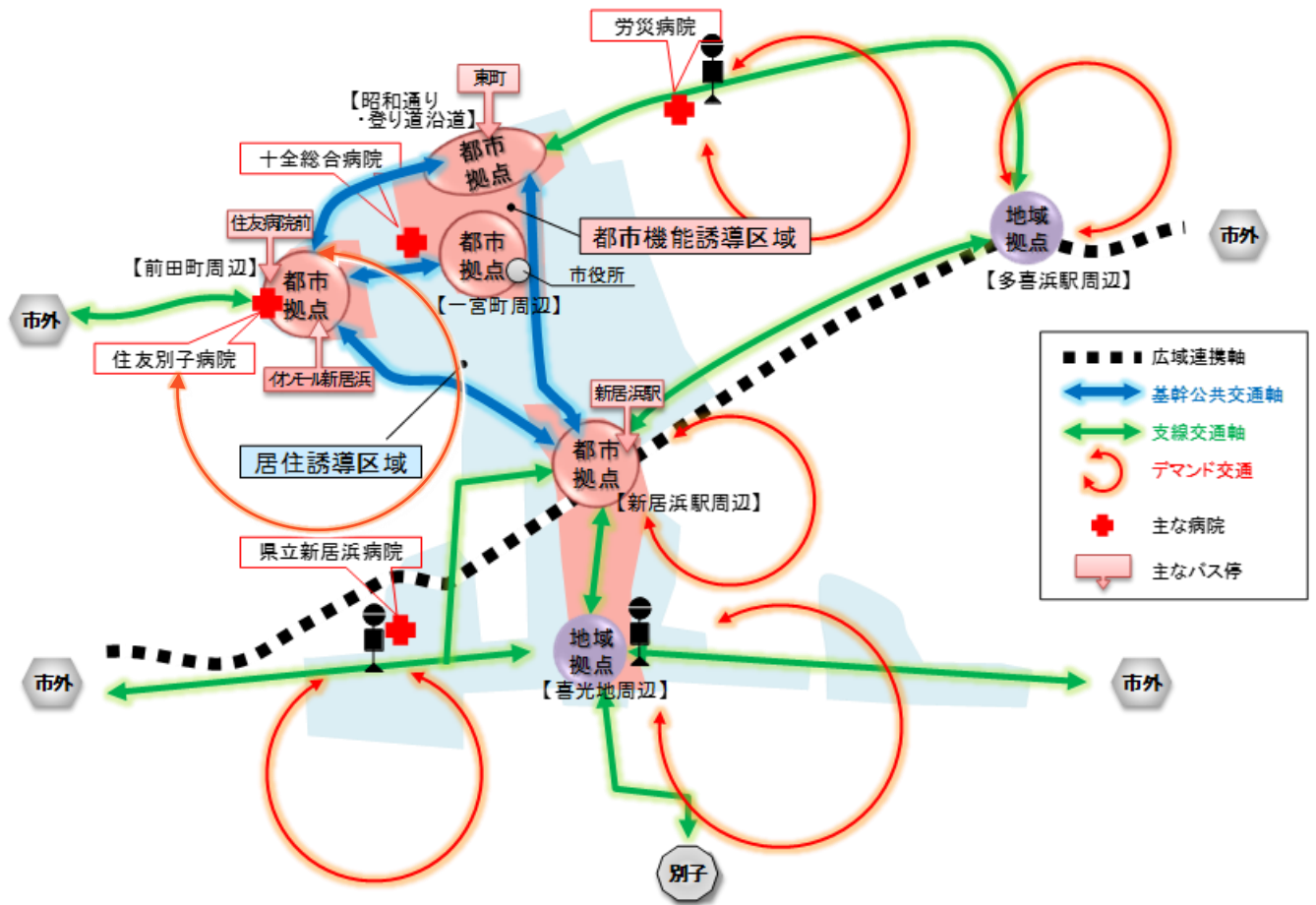
各交通機関の適切な役割分担と、ハード・ソフト両面での機能的な連携の構築による、誰もが使いやすく・親しみやすい、真の MaaS シティ実現による公共交通網の再編

②基本的な方針

効率的な公共交通網を実現するため、限られた財源・資源を効果的に活用する。地域や移動目的等により異なる移動ニーズに効率的に対応するため、機能分担を明確化し、公共交通を下表のように再編・位置づける。

	分担		概要
市内	公共交通軸	基幹軸	新居浜駅⇔一宮町周辺（市役所等官公庁施設）⇔前田町近辺 （イオンモール新居浜、住友別子病院、リーガロイヤルホテル等） →既存路線バスを軸とした公共交通の機能強化
		支線軸	他主要路線バス運行路線を想定 →既存路線バスの利用状況等を基に、必要に応じた再編推進
	交通空白地軸 （市街地内）		デマンドタクシー※を軸に、利便性向上を推進 ※デマンドタクシー（おでかけタクシー）
	交通不便地軸 （中山間部、離島）		市営渡海船、別子山地域バスの課題を踏まえ、住民の移動支援のほか、観光振興も踏まえた望ましいあり方を検討
市外との連携	交通ターミナルの利便性向上		JR 新居浜駅、新居浜西バスターミナルの2大拠点の利便性向上 →両ターミナル間の連携強化（公共交通軸の基幹軸強化により実現）



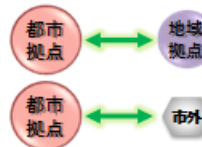


基幹公共交通軸



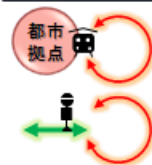
新居浜駅周辺、前田町周辺、一宮町周辺、昭和通り・登り道沿道など、都市拠点地区を結ぶ軸を基幹公共交通軸として位置付けます。拠点へのアクセス性や拠点間の周遊性を確保するための高いサービスを目指します。

支線軸



市の郊外部や隣接市とJR新居浜駅等の拠点を結ぶ軸を支線軸と位置付けます。基幹公共交通軸までアクセスできるようにし、拠点へのアクセスを確保するようにします。

デマンド交通



公共交通空白地域では、デマンド型交通によって、基幹公共交通軸や支線軸までアクセスできるようにし、拠点へのアクセスを確保するようにします。

(2) 基本方針

「新居浜市地域公共交通網形成計画」の目指すべき将来像である「まちづくりと一体となった交通ネットワークの形成」を基本方針 1, 2 で引き継ぎ、新たな交通課題や市民ニーズとして捉えた交通 D X や地域の共創を基本方針 3, 4 に設定する。

基本方針 1 コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の機能分担の明確化

効率的な公共交通網の実現を目指すとともに、限られた財源、資源を効果的に活用し、地域や目的等により異なる移動ニーズに対応するため、交通軸の機能を明確化する。明確化した交通軸を効率よく活用するため、今ある輸送資源の維持、改善を図り、バス路線網の見直しやあらゆる輸送資源の活用等を推進し、コンパクトなまちを形成する。

基本方針 2 3 軸間のネットワーク強化

乗り継ぎポイントの環境整備やバリアフリー化の更なる促進など、高齢者をはじめ、だれもが使いやすく移動しやすい公共交通の整備を進めるとともに、交通モード相互の接続性の良いダイヤや乗り継ぎを考慮した運賃体系への見直しなど、利用しやすさの向上に向けた工夫を積み重ね、公共交通軸、交通空白地軸、交通不便軸の市内交通 3 軸間のネットワークを強化する。

基本方針 3 利便性向上を目指した MaaS 施策・IT 技術の導入推進

AI による配車、スマホ予約などデジタル化された最新技術により、デマンドタクシーの更なる利便性の向上を図るとともに、他の交通モードを巻き込んだ新居浜型 MaaS システムの構築、将来の自動運転実現に向けた環境整備等を含めた、交通 D X を推進する。

基本方針 4 交通関係者全員参加の協働による公共交通の維持・支援

交通関係者が結束し、人・物・資金・システムなど限りある交通資源の有効活用を図り、厳しい地域経済状況を踏まえた、選択と集中による効率的な運行を推進するため、交通関係者間の対話・コミュニケーションの機会・場の増加を図る。また、交通関係者が連携した地域自らがデザインする公共交通によって、利便性、持続可能性、生産性を高め、公共交通の維持に取り組む。

■ 基本方針に基づく目標と事業

4つの基本方針を掲げ、基本方針の下に目標を設定してその目標を達成するための具体的な事業を以下のように位置づける。また、新居浜市地域公共交通網形成計画から引き継ぐ事業に「（継）」、新たに取り組む事業に「（新）」と記載する。

※「（継・新）」とあるものは、従前より進めてきた事業のうち、新たに計画に搭載するもの。

基本方針 1. コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の機能分担の明確化

◆目標 1：効率的な公共交通網の形成

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業① 効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直し（継）
- 事業② デマンドタクシーの維持・改善（継）
- 事業③ 別子山地域バスの維持・改善（継・新）
- 事業④ 渡海船の維持・改善（継・新）
- 事業⑤ 地域の輸送資源の活用検討（新）
- 事業⑥ 公共交通を補完する移動サービスの検討（新）

基本方針 2. 3軸間のネットワーク強化

◆目標 2：だれもが使いやすく、移動しやすい公共交通の整備

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業⑦ 快適なバス待ち環境の整備（継）
- 事業⑧ 利便性を高めるバス情報の提供（継）
- 事業⑨ バス停までのアクセス性を高めるサイクル&バスライド（継）
- 事業⑩ 誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入（継）
- 事業⑪ バス路線間やバス路線・デマンドタクシー間の乗継を考慮した利便性の向上（継）

基本方針 3. 利便性向上を目指した MaaS 施策・IT 技術の導入推進

◆目標 3：新居浜型 MaaS システムの構築

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業⑫ 市公式 LINE による交通情報の充実（新）
- 事業⑬ キャッシュレス決済の導入と地域ポイントとの連携（新）
- 事業⑭ MaaS 車両等による新たな交通サービスの検討（新）
- 事業⑮ 自動運転等新たな交通システムの検討（新）

基本方針 4. 交通関係者全員参加の協働による公共交通の維持・支援

◆目標 4：地域の共創による公共交通の構築

《目標を達成するために実施する事業》

- 事業⑯ 公共交通の利用促進活動の展開（新）
- 事業⑰ 自治体と交通事業者のエリア一括協定による交通利便性の向上（新）
- 事業⑱ 公共交通維持に貢献する運転手確保支援（新）
- 事業⑲ 地域主体で取り組む交通手段確保への支援（新）

■ 目標達成のための事業スケジュール

表 事業スケジュール

基本方針	目標	事業名	実施主体	年度				
				2024	2025	2026	2027	2028
コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の機能分担の明確化	効率的な公共交通網の形成	効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直し	交通事業者 新居浜市			随時実施		新計画策定に向けた検証
		デマンドタクシーの維持・改善	新居浜市 交通事業者		予約システム 全市展開	随時実施		新計画策定に向けた検証
		別子山地域バスの維持・改善	新居浜市			随時実施		新計画策定に向けた検証
		渡海船の維持・改善	新居浜市	個別計画策定の検討		随時実施		新計画策定に向けた検証
		地域の輸送資源の活用検討	新居浜市 民間事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
		公共交通を補完する移動サービスの検討	新居浜市 民間事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
3軸間のネットワーク強化	だれもが使いやすい、移動しやすい公共交通の整備	快適なバス待ち環境の整備	交通事業者 新居浜市			随時実施		新計画策定に向けた検証
		利便性を高めるバス情報の提供	交通事業者 新居浜市	バスロケーションシステム導入		バスロケーションシステム運用		新計画策定に向けた検証
		バス停までのアクセス性を高めるサイクル&バスライド	新居浜市 交通事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
		誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入	交通事業者 新居浜市			随時実施		新計画策定に向けた検証
		バス路線間やバス路線・デマンドタクシー間の乗継を考慮した運賃制度の検討	新居浜市 交通事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
		市公式 LINE による交通情報の充実	新居浜市 交通事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
利便性向上を目指した MaaS 施策・IT 技術の導入推進	新居浜型 MaaS システムの構築	キャッシュレス決済の導入と地域ポイントとの連携	新居浜市 交通事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
		MaaS 車両等による新たな交通サービスの検討	新居浜市 交通事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
		自動運転等新たな交通システムの検討	新居浜市 交通事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
		公共交通の利用促進活動の展開	新居浜市 交通事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
交通関係者全員参加の協働による公共交通の維持・支援	地域の共創による公共交通の構築	自治体と交通事業者のエリア一括協定による交通利便性の向上を検討	新居浜市 交通事業者	協議体組織化		随時実施		新計画策定に向けた検証
		公共交通維持に貢献する運転手確保支援	交通事業者 新居浜市			随時実施		新計画策定に向けた検証
		地域主体で取り組む交通手段確保への支援	新居浜市 交通事業者			随時実施		新計画策定に向けた検証
						随時実施		新計画策定に向けた検証

■ 目標及び評価指標の設定

4つの基本方針の下に目標を位置づけ、具体的な事業、評価手法を以下のように設定する。

目標	事業 No	事業名	評価指標	現況値 (令和4年度)		目標値 (令和10年度)
基本方針1：コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の機能分担の明確化						
《目標1》 効率的な公共交通網の形成	①	効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直し	①路線バス・デマンドタクシー・鉄道の年間利用者数	路線バス	247,346 人/年	359,864 人/年
				鉄道	1,405,980 人/年	1,571,690 人/年
	②	デマンドタクシーの維持・改善	②路線バス・デマンドタクシーの運行収支差	デマンドタクシー	15,880 人/年	18,936 人/年
				路線バス (地域間幹線系統補助路線)	△239,664 千円/年	△166,581 千円/年
				デマンドタクシー (地域フィーダー系統補助区域)	△9,718 千円/年	令和4年度より改善
	③	別子山地域バスの維持・改善	③別子山地域バス・渡海船の年間利用者数	別子山地域バス	4,053 人/年	6,533 人/年
	④	渡海船の維持・改善		渡海船	83,712 人/年	88,955 人/年
⑤	地域の輸送資源の活用検討	④日頃の移動のしやすさに対する満足度 (%) (アンケート調査) (最終年度)	満足 (14.6%) + やや満足 (22.0%) = 36.6%		50%	
⑥	公共交通を補完する移動サービスの検討					
基本方針2：3軸間のネットワーク強化						
《目標2》 だれもが使いやすい、移動しやすい公共交通の整備	⑦	快適なバス待ち環境の整備	⑤ベンチ等の設置されているバス停の数	25 か所	令和4年度以上	
	⑧	利便性を高めるバス情報の提供	⑥バスロケーションシステムの導入 (最終年度)	システム開発中	実装・運用	
	⑨	バス停までのアクセス性を高めるサイクル&バスライド	⑦サイクル&バスライドに使われる駐輪スペースの数 (最終年度)	0 か所	1 か所以上	
	⑩	誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入	⑧ノンステップバス車両数 / バス会社 (新居浜管理分) 車両数 × 100 (%)	26.9%	40%	
	⑪	バス路線間やバス路線・デマンドタクシー間の乗継を考慮した運賃制度の検討	⑨デマンドタクシー-交通結節点利用者数 (人)	2,853 人	3,282 人	
基本方針3：利便性向上を目指した MaaS 施策・IT 技術の導入推進						
《目標3》 新居浜型 MaaS システムの構築	⑫	市公式 LINE による交通情報の充実	⑩市公式 LINE 登録者数	令和5年3月末	24,137 人	毎年見直し (40,000 人 (令和5年度))
	⑬	キャッシュレス決済の導入と地域ポイントとの連携	⑪アプリを用いたデマンドタクシー-予約率	令和5年4月~11月末	3.5%	10%
			⑫観光客数	令和4年1月~12月	1,523,187 人	2,635,659 人

	⑭	MaaS 車両等による新たな交通サービスの検討	⑬ 検討会を開催した回数	0 回／年度	1 回以上／年度
	⑮	自動運転等新たな交通システムの検討			
基本方針 4 : 交通関係者全員参加の協働による公共交通の維持・支援					
《目標 4》 地域の共創による公共交通の構築	⑯	公共交通の利用促進活動の展開	⑭ 新たな交通協議体による協議回数	0 回／年度	1 回以上／年度
	⑰	自治体と交通事業者のエリア一括協定による交通利便性の向上を検討	⑮ 路線バス運行に係る財政負担	93,800,000 円／年度	57,423,000 円／年度
	⑱	公共交通維持に貢献する運転手確保支援	⑯ バス・タクシー事業者のドライバー数	286 人	現況値維持
	⑲	地域主体で取り組む交通手段確保への支援			