

# 新居浜市 地域公共交通計画

令和6年3月



新居浜

# 目次

第1章	はじめに	3
(1)	計画策定の背景と目的	3
(2)	計画の位置づけ	3
(3)	策定主体	4
(4)	計画の区域	4
(5)	計画の期間	4
第2章	新居浜市の概況	5
(1)	地理的特性	5
(2)	人口特性	6
第3章	新居浜市の「公共交通インフラ」の整備状況	10
(1)	概要	10
(2)	JR 予讃線	10
(3)	路線バス	10
(4)	別子山地域バス	12
(5)	高速乗合バス	12
(6)	タクシー	12
(7)	おでかけタクシー	12
(8)	市営渡海船	14
(9)	中距離フェリー	15
第4章	新居浜市の「公共交通」の利用状況	16
(1)	概要	16
(2)	JR 予讃線	16
(3)	路線バス	16
(4)	別子山地域バス	18
(5)	おでかけタクシー	19
(6)	市営渡海船	24
(7)	中距離フェリー	24
第5章	新居浜市の「まちづくり」の概況	25
(1)	新居浜市の「まちづくり」の基本方針	25
(2)	新居浜市の公共交通の基本方針	26
(3)	新居浜市の道路インフラについての整備方針	29
第6章	地域住民の移動特性の把握	30
(1)	買い物	30
(2)	通院	30
(3)	行政機関	31
(4)	通勤・通学	31
(5)	飲食	32
(6)	趣味・娯楽	32

第7章 公共交通の問題点、課題の整理 .....	33
(1) アンケート調査等の結果による関連課題の抽出.....	33
(2) 地域公共交通の基本方針案の検討 .....	35
第8章 地域公共交通計画の基本的な方針と目標.....	36
(1) 基本理念.....	36
(2) 基本方針.....	38
(3) 目標・事業.....	39
第9章 目標達成のための事業スケジュール.....	53
(1) 実施時期.....	53
(2) 推進体制.....	54
第10章 計画達成状況の評価と検証の方法.....	55
(1) 進捗管理.....	55
(2) 評価と検証に必要なデータなどの収集方法.....	56
(3) 目標及び評価指標の設定 .....	57
第11章 地域公共交通確保維持改善事業 .....	59
(1) 新居浜市の公共交通ネットワークと国庫補助路線の必要性 .....	59
(2) 地域間幹線系統補助路線 .....	60
(3) 地域内フィーダー系統補助路線 .....	60

# 第1章 はじめに

## (1) 計画策定の背景と目的

新居浜市では、人口減少社会において地域の活力を維持・強化するために、コンパクトなまちづくりと連携して、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えのもと、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）」に基づき、平成30年3月に「新居浜市地域公共交通網形成計画」を策定した。

これを受け、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づけた路線バスと、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。

しかしながら新居浜市においても、近年の人口減少の本格化などを背景に公共交通の利用者は減少傾向が続いており、令和2（2020）年2月頃からの新型コロナウイルス感染拡大の影響は、市民の外出行動の抑制や生活様式の変化をもたらし、深刻な運転手不足も加わった交通事業者の厳しい経営状況は、さらなる公的負担の増加へとつながり、公共交通の維持、確保は厳しさを増している。

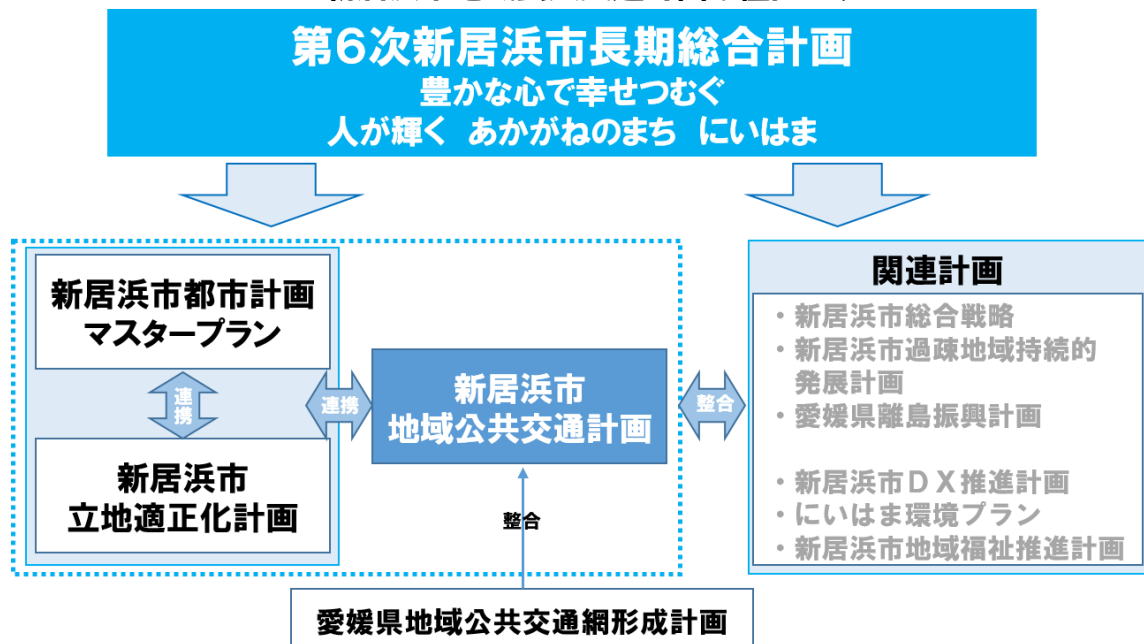
一方で、あらゆる世代の生活ニーズに応える公共交通の役割はますます大きくなり、将来にわたるコンパクトなまちづくりの推進とあわせ、地域の実情に応じた交通施策の展開や地域の輸送資源の総動員、他分野との共創、交通DXなどを推進していくことが重要となってくる。

これらのことから、「コンパクトシティ・プラス・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、「新居浜市地域公共交通計画」を策定するものである。

## (2) 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次新居浜市長期総合計画」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





### **(3) 策定主体**

---

新居浜市

### **(4) 計画の区域**

---

新居浜市全域

### **(5) 計画の期間**

---

令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）

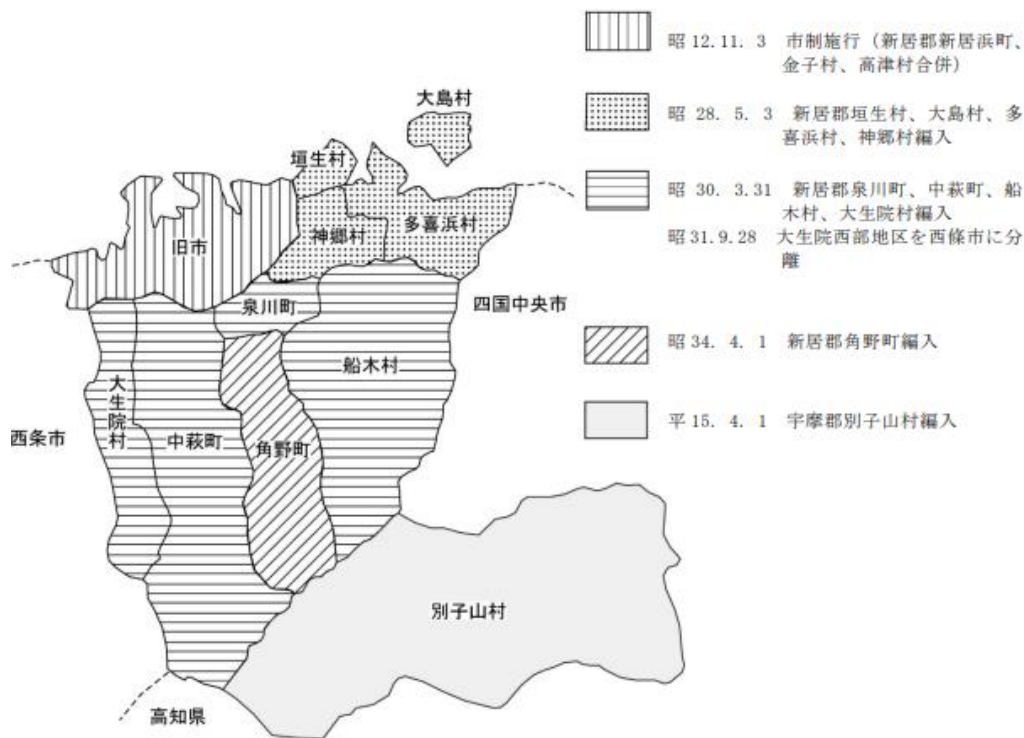
## 第2章 新居浜市の概況

### (1) 地理的特性

新居浜市は、愛媛県の東部に位置し、東は四国中央市、西は西条市、南は四国山地を境に高知県、北は瀬戸内海の燧灘に面している。市域の北半分には新居浜平野が広がり、市街地が形成されている。沿岸部には工業地帯が集積している。新居浜平野の南縁では中央構造線に沿うように四国山地が連なっているため、市域の南半分は山間地である。気候は瀬戸内式気候で、年間平均気温 17.1 度（平成 30 年）と年間を通して温暖である。

市域は東西 20.52 km、南北 21.48 km で、面積 234.50 km<sup>2</sup> となっている。新居浜市は昭和 12 年の市政施行から合併・編入を行い、平成 15 年に別子山村を編入して現在の市域にいたった。市街地の中心を流れる国領川の西側は川西地区、東側は川東地区、JR の路線より南側は上部地区と呼ばれる。大永山トンネルを越えた南方に別子山地区がある。

図表 2-1 市域の変遷図



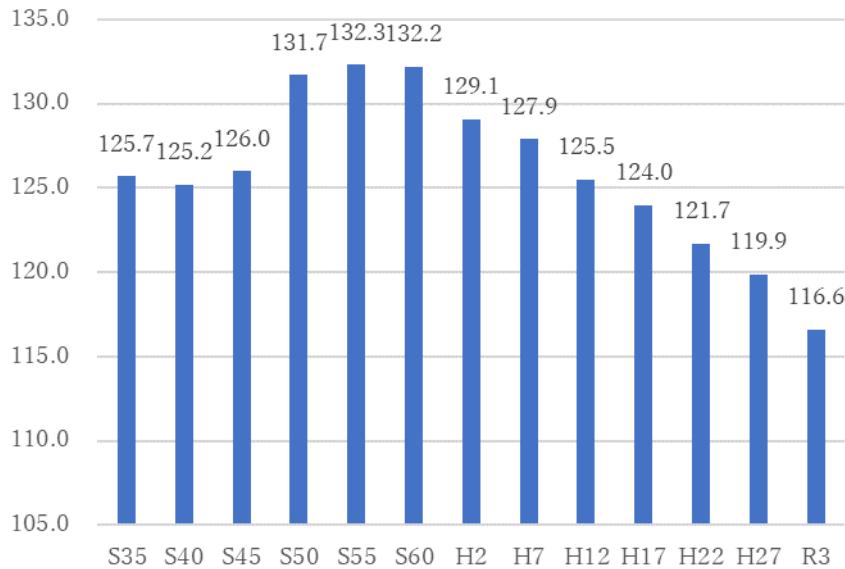
出典：新居浜市都市計画マスタープラン

## (2) 人口特性

人口は昭和 55 年をピークに減少傾向となり、直近の 5 年間（平成 30 年から令和 3 年）では 2%減となっており、令和 3 年現在で 116,624 人となっている。

図表 2-2 人口の推移

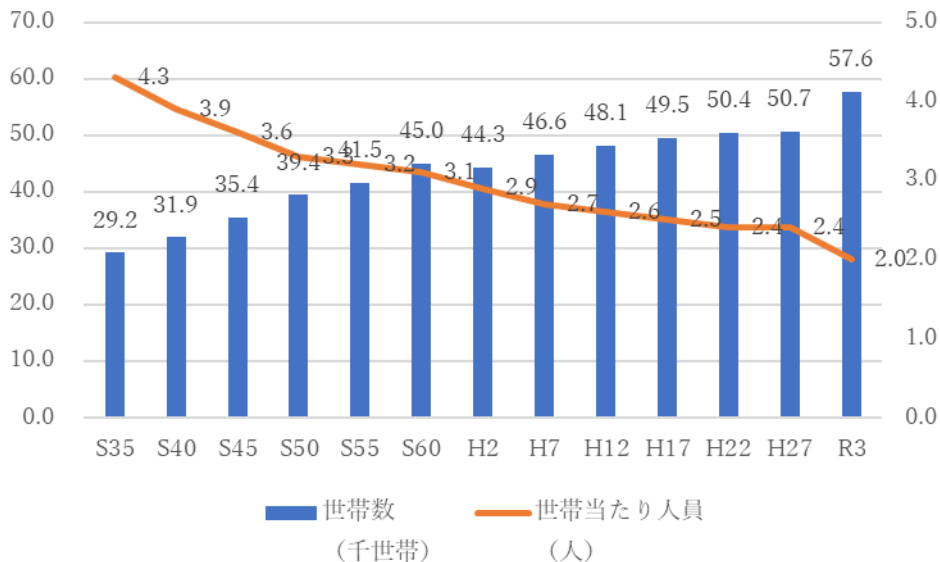
単位：千人



出典：国勢調査、新居浜市 HP

世帯数は、核家族化を反映して増加しており、令和 3 年には 57,614 世帯となっている。また、世帯当たりの人員は 2 人/世帯まで減少している。

図表 2-3 世帯数および世帯当たり人員の推移

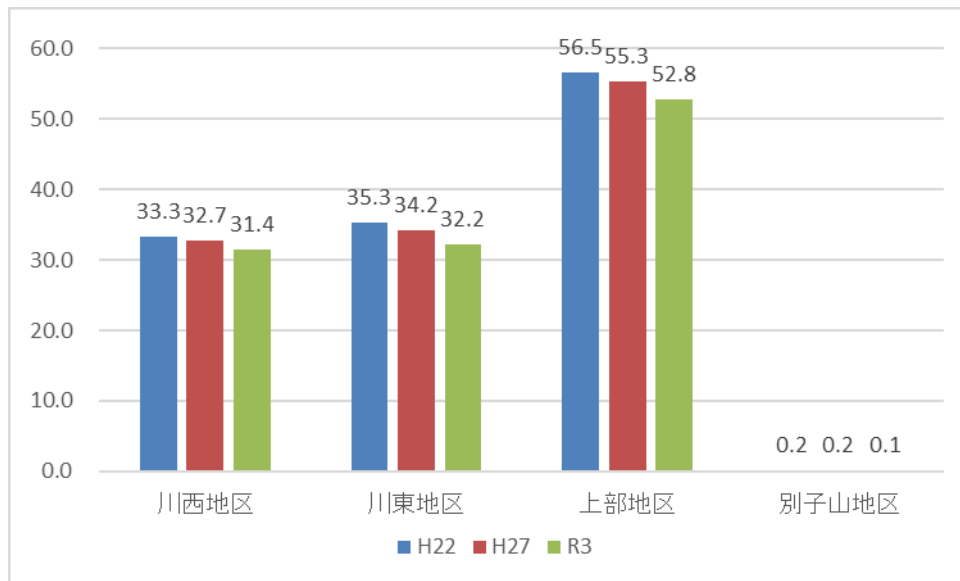


出典：国勢調査、新居浜市 HP

地区別人口をみると、令和3年現在川西地区が31,423人、川東地区が32,232人、上部地区が52,832人、別子山地区が128人となっている。

図表 2-4 地区別人口の推移

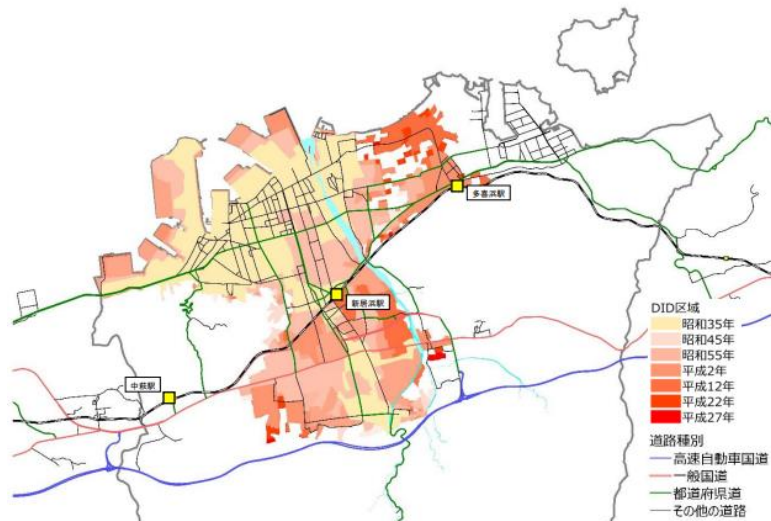
単位：千人



出典：住民基本台帳

新居浜市の人口集中地区の人口は令和2年時点84,290人で、平成27年より2.8%減少している。人口集中地区は平成以降、川東地区の八幡周辺と新居浜駅周辺に拡大している。ただし、人口集中地区の人口密度は減少傾向にあり、市街地が低密に拡大している。

図表 2-5 人口集中地区の推移



出典：国勢調査、統計地理情報

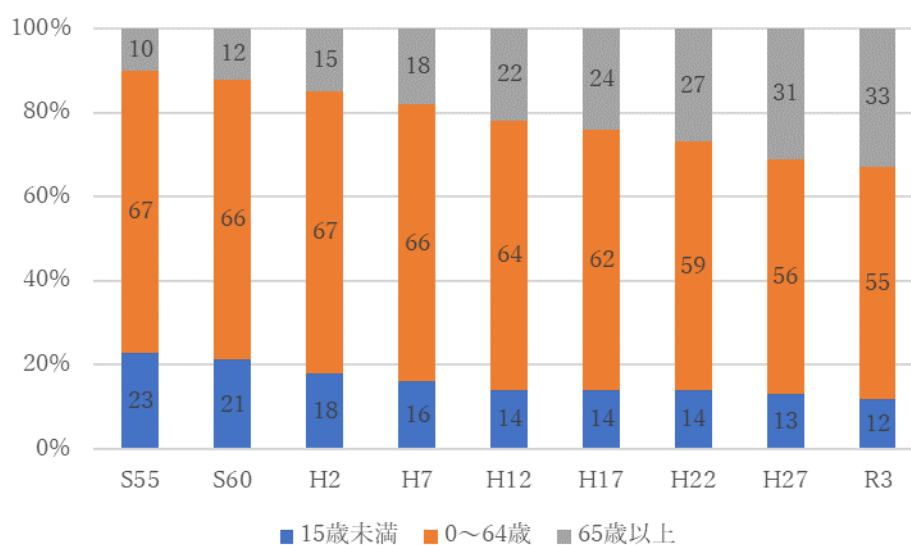
図表 2-6 人口集中地区の面積、人口、人口密度の推移

人口（総数）		平成 27 年～令和 2 年の人口増減		面積 (km <sup>2</sup> )	人口密度 (1 km <sup>2</sup> 当たり)
令和 2 年	平成 27 年	人口増減数 (人)	人口増減率 (%)		
84,290	86,704	-2,414	-2.8	29.08	2,898.6

出典：令和 2 年国勢調査工業統計調査

年齢別人口構成をみると、年少人口（0～14 歳）と生産年齢人口（15 歳～64 歳）はいずれも減少し、令和 3 年の構成比は年少人口が 12%、生産年齢人口が 55%となっている。これは、出生率の低下などによる年少人口の減少と、転出等による生産年齢人口の減少に起因すると思われる。これに対し、老年人口（65 歳以上）の増加は著しく、令和 3 年の構成比は 33%となっている。

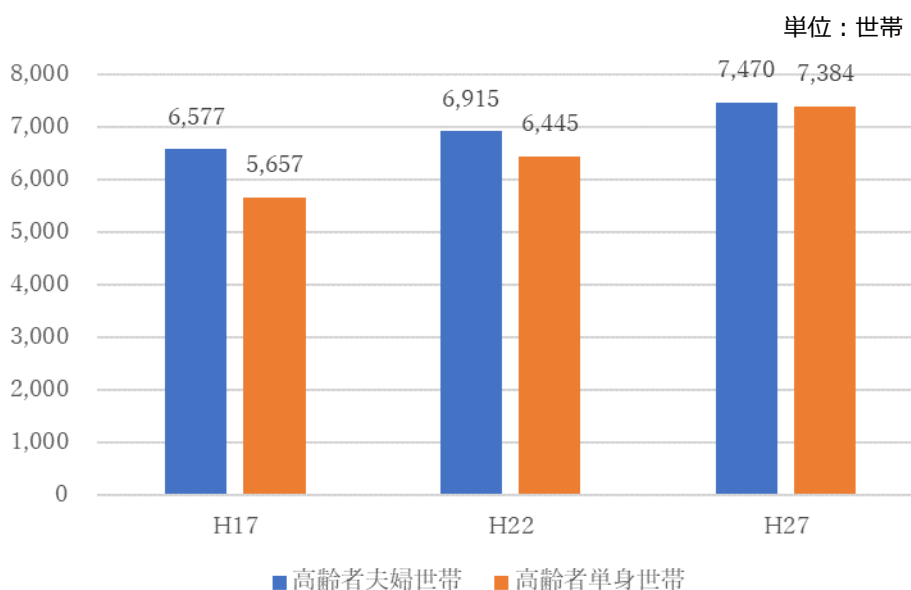
図表 2-7 年齢別人口の推移



出典：国勢調査、新居浜市 HP

高齢者世帯数をみると、平成 17 年から平成 27 年の間で、高齢者夫婦世帯は 13.6%増、高齢者単身世帯は 30.5%増と急速に増えている。

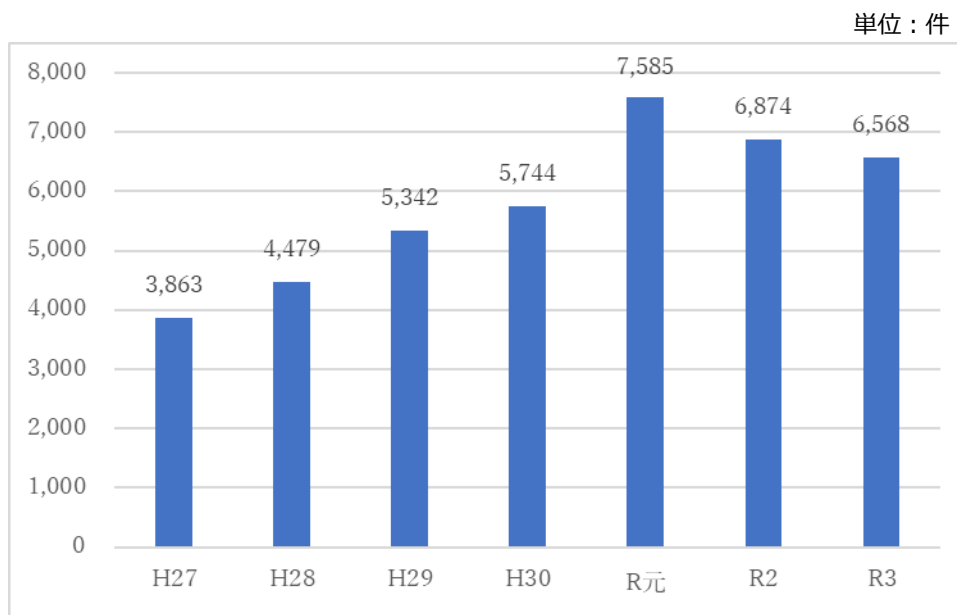
図表 2-8 高齢者世帯数の推移



出典：総務省統計局『統計でみる市区町村のすがた』

愛媛県の65歳以上の申請免許取消件数をみると、平成27年の3,863件から増加し、令和元年は7,585件、令和2、3年も6,500件を超える水準で推移している。

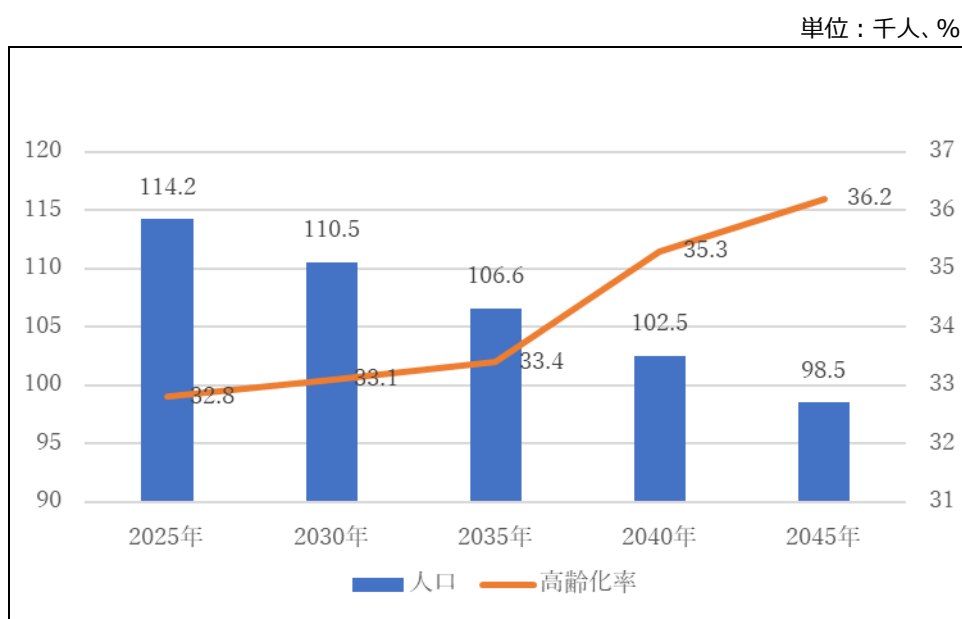
図表 2-9 愛媛県の65歳以上の申請免許取引件数の推移



出典：運転免許統計各年版2年版

将来人口は2035年には10万6,600人、2045年には9万8,500人と推計されており、高齢化率は2035年には33.4%、2045年には36.2%になると予測されている。免許返納者は増加しており、移動を自家用車に頼れない交通弱者の増加が予測される。こうしたことから、交通体系の見直しは喫緊の課題となっている。

図表 2-10 将来人口予測



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(2018年推計)」

## 第3章 新居浜市の「公共交通インフラ」の整備状況

### (1) 概要

新居浜市の公共交通は鉄道（JR 四国）、路線バス、別子山地域バス、高速乗合バス、タクシー、おでかけタクシー※、そして海上交通の中距離フェリーと市営渡海船である。路線バスは他市からの乗り入れも含めれば 10 路線ある。別子山地域と市街地を結ぶ別子山地域バスと、主に高齢者等の利用を想定したおでかけタクシーは、協議会による事業委託の形で民間事業者が運行管理している。

※おでかけタクシー：新居浜市内で運行するデマンド型乗り合いタクシーの愛称。本編 P26、P28 及び P36 以降は「デマンドタクシー」と表現。

### (2) JR 予讃線

鉄道は JR 予讃線が市内を東西方向に走っている。西から中萩駅、新居浜駅、多喜浜駅の 3 駅がある。中萩駅と多喜浜駅は無人駅である。普通列車が上下合わせて 38 本/日運行されており、新居浜駅にはこれに加えて特急が上下合わせて 36 本/日運行されている。JR は四国全域、本州及び九州への長距離移動手段の 1 つとなっている。

新居浜駅の始発は伊予西条方面が 5 時 54 分の松山行特急、観音寺方面が 5 時 6 分の岡山行特急である。終電は伊予西条方面が 23 時 52 分の伊予西条行特急、観音寺方面が 22 時 6 分の多度津行各駅停車である。

JR 四国は現在、パークアンドライド「車 de トレイン」サービスを提供している駅が愛媛県内には 10 駅あるが、新居浜駅もその 1 つである。往復チケット購入など一定条件を満たす利用者に対し、無料で自家用車を駐車できる場所を駅近隣に提供するサービスである。新居浜駅には現在 47 台分のスペースを用意されている。

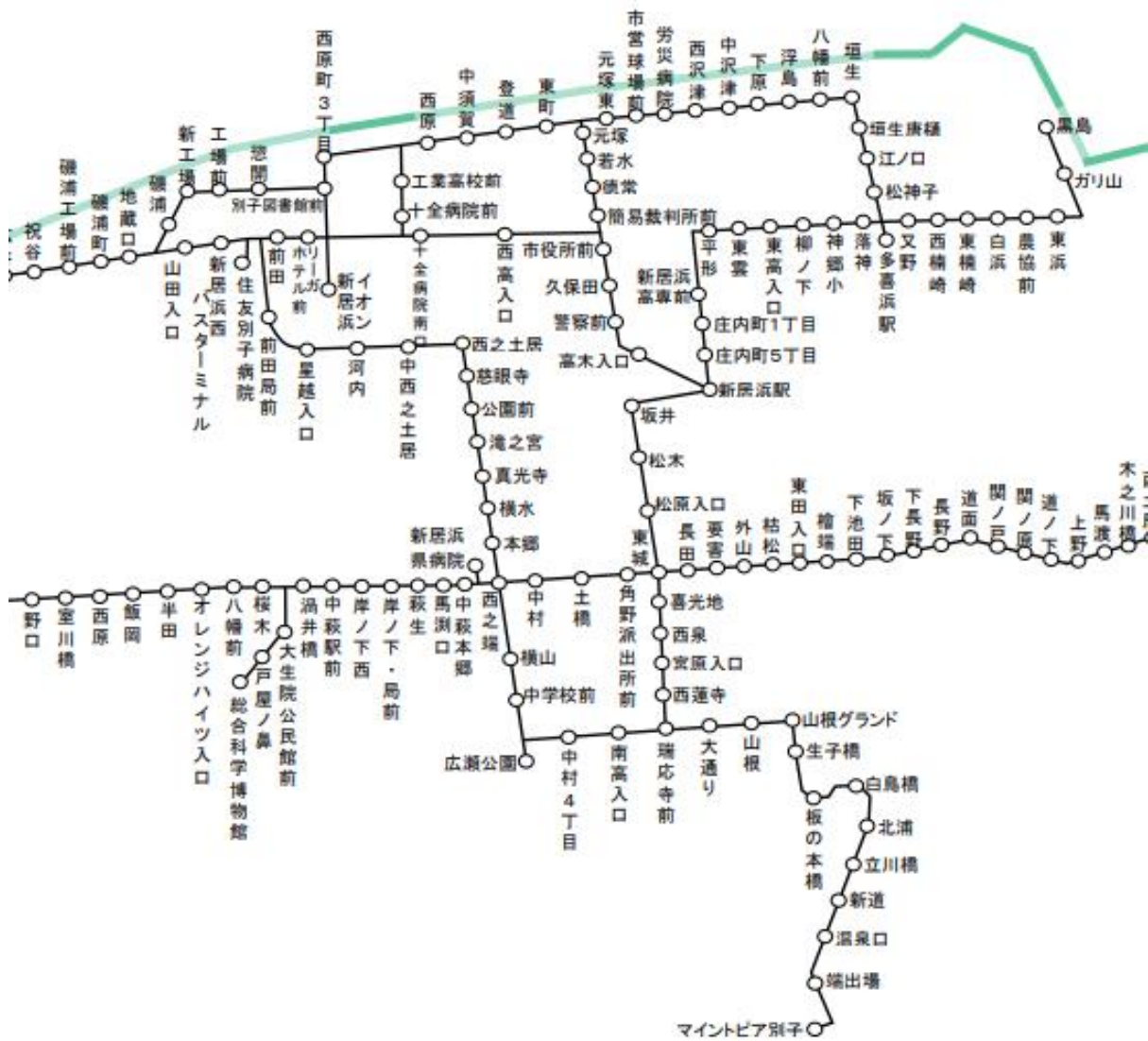
なお、交通系 IC カードは現在、四国で利用可能な駅は 20 駅のみで、JR 四国は新居浜駅等へ導入する計画は現時点ではないとしている（新居浜市および JR 四国のウェブサイトより）。

### (3) 路線バス

新居浜市内では、瀬戸内運輸株式会社（本社：今治市）が現在、市外からの乗り入れも含めると 10 路線（市内完結路線は 5 路線）のバスを運行している（【新居浜駅—松山線（特急）】は伊予鉄グループと共同運行）。

大別すると「上部西地区と川西地区」をつなぐのが中萩・西条線と周桑・マイントピア線、「上部東地区と川西地区」をつなぐのが新居浜・川之江線、「川東地区と川西地区」をつなぐのが黒島線と広瀬・多喜浜線である。

図表 3-1 新居浜市および近隣でのバス路線図



出典：瀬戸内運輸株式会社資料

多くの路線が「新居浜西バスターミナル～新居浜駅」間で並走運行しており、あわせると1日あたり100便程が同区間を走っている。

JRの駅との接続について、【広瀬・多喜浜線】以外の路線全てが新居浜駅に停車する。多喜浜駅は【広瀬・多喜浜線】の終点であり、【黒島線】のバス停も設置されている。中萩駅は、【中萩・西条線】のバス停が近くに設置されている。

運賃には現金支払いのほか、回数券がある。回数券は「普通」「指定区間」「通学」の3種類ある。「普通」は2200円分を2000円で販売する「組み合わせ」と、11枚綴りを10枚分の運賃で販売する「金券式」の2つがある。新居浜市内では「新居浜営業所」と「せとうち観光新居浜」の2箇所で回数券は購入できる。

また、身体障害者手帳等の所有者は一部を除いて、通常の5割から7割の運賃で利用できる。

さらに、自動車などの運転免許証を自主返納し「運転経歴証明書」を持っている人は、利用時の提示で本人に限り、路線バス運賃が5割引（端数は10円単位切り上げ）になる。ただし、支払いは現金のみである。なお、路線バスだけでなく、タクシー料金の割引制度（1割引）も受けられる。

なお、新居浜駅—松山線（特急）について補足する。前述したように瀬戸内運輸と伊予鉄グループと共同運行である。



定期券は発行会社の便のみ有効だが、回数乗車券は共通で利用できる。さらに伊予鉄グループが発行する交通系 IC カード「IC い〜カード」はせとうちバス便では利用できない。

## （４）別子山地域バス

別子山地域バスは別子橋（別子山地区）～新居浜駅～イオンモール新居浜～住友別子病院（川西地区）を結ぶ路線である。電源立地地域対策交付金事業により運行され、市からの委託によりタクシー会社が運行管理している。片道一日 4 便である。

市街地では別子山地域バス停留所で乗降でき、別子山地域内ではふるさと館やゆらぎの森などの希望する場所（住宅）まで送迎する「デマンド方式」で運行されている。予約なしで乗車できるが、予約優先である。運賃は一部を除き大人 400 円、小人 200 円で、障害者およびその介護者 1 名は半額である。ほかに回数券や定期券がある。

別子山地域バスの車両はバスとワゴンがある。バスの乗車定員は普通席 20 名及び車いす 2 名、計 22 名。車両後部のリフトにより、車いすに載ったまま乗り降りができる。バスが点検などで使用できない時、また予約者の状況に応じてワゴンで運行する場合がある。ワゴンは乗車定員 9 名及び 13 名である。

## （５）高速乗合バス

現在、関西方面と東京方面に向かう 2 路線の高速乗合バスが、新居浜駅や新居浜西バスターミナルから利用可能である。瀬戸内運輸と他社との共同運行便である。

- 今治～新居浜駅・新居浜西バスターミナル～神戸・大阪：片道 5 便/日。神戸まで大人片道 5,200 円、大阪まで 5,400 円。瀬戸内運輸と阪神バスの共同運行。
- 今治～新居浜西バスターミナル～東京：片道 1 便/日。渋谷マークシティまで大人片道通常期 11,800 円。瀬戸内運輸と東急トランセの共同運行。

## （６）タクシー

市内では現在 8 社がタクシー事業を営んでいる。保有台数は合計 104 台（令和 4 年度）である。

身体障害者手帳 1 級または 2 級、療育手帳 A 級、あるいは精神障害者保健福祉手帳 1 級の手帳を保有する重度障害者（児）がタクシーを利用する場合、新居浜市がその料金の一部を助成する制度がある。対象者は事前の申請が必要で、障害者支援施設などに入所中の障害者は対象外となっている。助成額は一回の利用で 250 円。1 人につき 1 ヶ月 4 枚で、年間最大 48 枚である。利用できるタクシーは一般タクシーが 8 社、介護タクシーは 5 社、福祉タクシーは 2 社となっている。

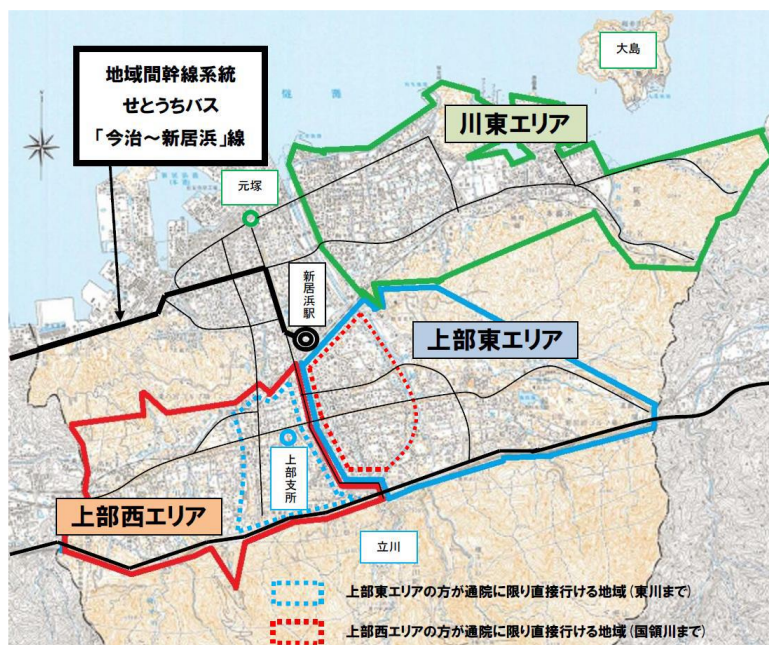
## （７）おでかけタクシー

おでかけタクシーの運行は、バス交通の空白地域を解消する目的と高齢者などの交通弱者の通院や買い物といった日常生活に不可欠な移動手段を提供する目的を持つ。各種拠点へのアクセスを確保し、公共交通軸のネットワークを連携させる。外出促進につながる効率的な運行体系が実現でき、誰もが便利に使える公共交通が構築されることにおでかけタクシーは寄与するものである。

おでかけタクシーは平成 23 年 1 月に試験運行を、そして平成 26 年 10 月に本格運行を開始した。路線バスのサービス圏域に入らない地域（人口の約 37%程度）をカバーするように運行している。

おでかけタクシーの運行エリア（利用対象区域）は現在、川東エリア、上部東エリア、上部西エリアである（地図参照）。運行形態は登録制で、予約をして乗り合いでエリア内を移動する。なお、川西エリアでも実証実験が令和 5 年 3 月に開始された。

図表 3-2 おでかけタクシーの運行エリア



出典：新居浜市資料

行き先として指定できる施設は、交通結節点(バス停留所・駅・港等)、医療・福祉施設(病院・診療所、歯科医院、介護施設等)、金融機関(銀行、金庫、農協、郵便局等)、商業施設(理美容室、各種小売店、飲食店等)、保育・教育施設(保育所、幼稚園、小・中・高校等)、公共施設(支所、公民館、福祉施設、公園、文化・スポーツ施設、環境・衛生施設等)、その他、新居浜市地域公共交通活性化協議会が認める施設（新居浜駅など）である。

運行時間帯は月曜日～金曜日（日曜・祝休日は運休）9時から16時まで一時間おきの8便、土曜日は9時から13時までの5便である。

運行車両はセダン型タクシー（定員4人）である。月曜日～金曜日の1～6便は2台×3エリア、7・8便は1台×3エリアで運行する。土曜日（1～5便）は2台×3エリアである。

利用料金は大人（中学生以上）1回片道乗車500円、小人（小学生以下）1回乗車250円となっており、未就学児は1歳未満は無料、1歳以上は保護者1人につき1人無料である。運転経歴証明書や障害者手帳を提示すれば半額となる。

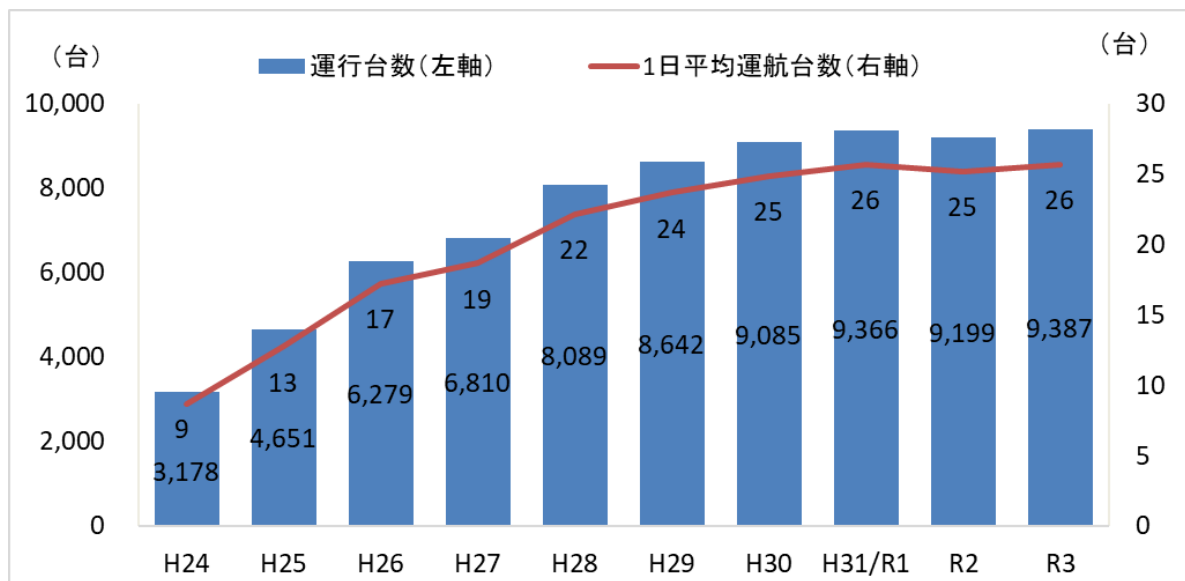
利用方法は事前に利用登録を行い、電話予約等により乗車する。ただし、対象エリア内であっても自宅から直線距離で300m以内にバス停がある場合は、バス利用が困難等の事情があれば登録できる。

おでかけタクシーについては、市政だよりや出前講座など広報活動が行われている。

運送を担う事業者は、市内の全タクシー事業者が加盟する新居地区旅客自動車協同組合の協議で決定された。現在、川東エリアは有限会社東雲タクシー、上部東エリアは有限会社光タクシー、上部西エリアは中萩タクシー有限会社が運送を担っている。

運行台数および一日あたり運行台数は利用者の増加にあわせて増加してきたが、令和2年以降、新型コロナウイルス感染症の影響により需要が増えていないことが影響し伸びていない。令和3年の一日平均運行台数は26台にとどまっている。

図表 3-3 おでかけタクシーの運行台数の推移

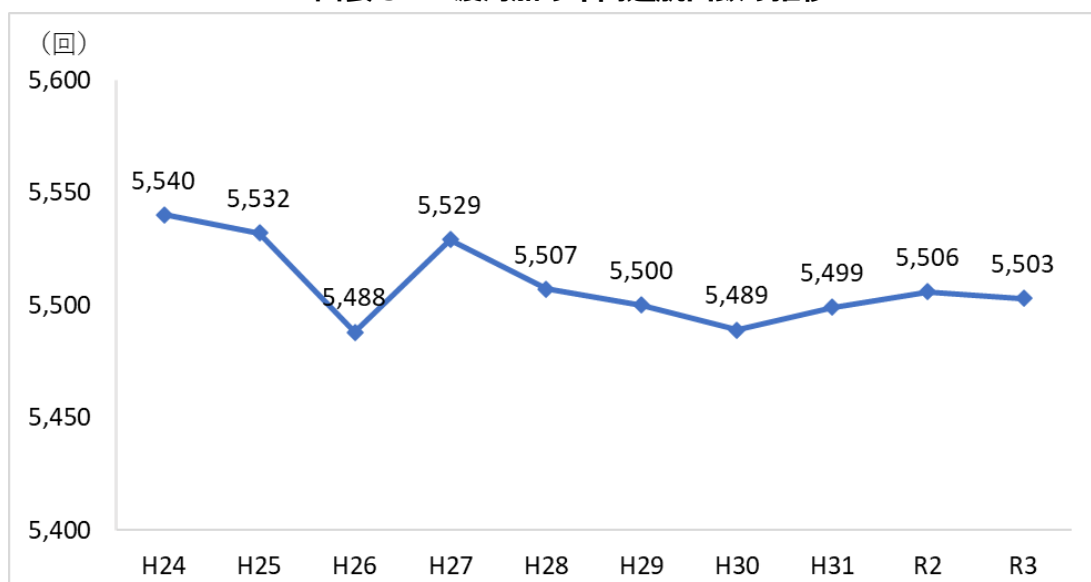


出典：新居浜市資料

## (8) 市営渡海船

新居浜市営渡海船は、大島と黒島間を結ぶフェリーである。営業航路は2.5km、在籍船舶数は「おおしま7(188t)」と「くろしま(19t)」の2隻となっている。年間運航回数は、令和3年度で5503回(往復の回数)となっている。

図表 3-4 渡海船の年間運航回数の推移



出典：新居浜市資料

一日あたりの運航本数は上り及び下り各々13便で、6時台～21時台まで、所要時間約15分の航路を運航している。大人60円、小人30円である。定期券(一般、一ヶ月1800円など)や回数券(大人12枚綴で600円など)もある。自動車等も利用可能である。

## (9) 中距離フェリー

中距離フェリーは、新居浜東港～神戸六甲を結ぶオレンジフェリーである。運航本数は1日1往復で、新居浜東港発は16：30（神戸六甲 23：50 着）、新居浜東港着は8：10（神戸六甲 1：10 発）である。トラック輸送を優先して運航している。

## 第4章 新居浜市の「公共交通」の利用状況

### (1) 概要

新居浜市は移動の大半を自家用車に頼るクルマ社会である。JR 駅利用者は、1 日あたり 3300 人程度（令和 3 年度 3 駅合計）で、各駅停車と特急上下合わせて約 80 本運行されていることから、平均 42 人/本の利用者数である。

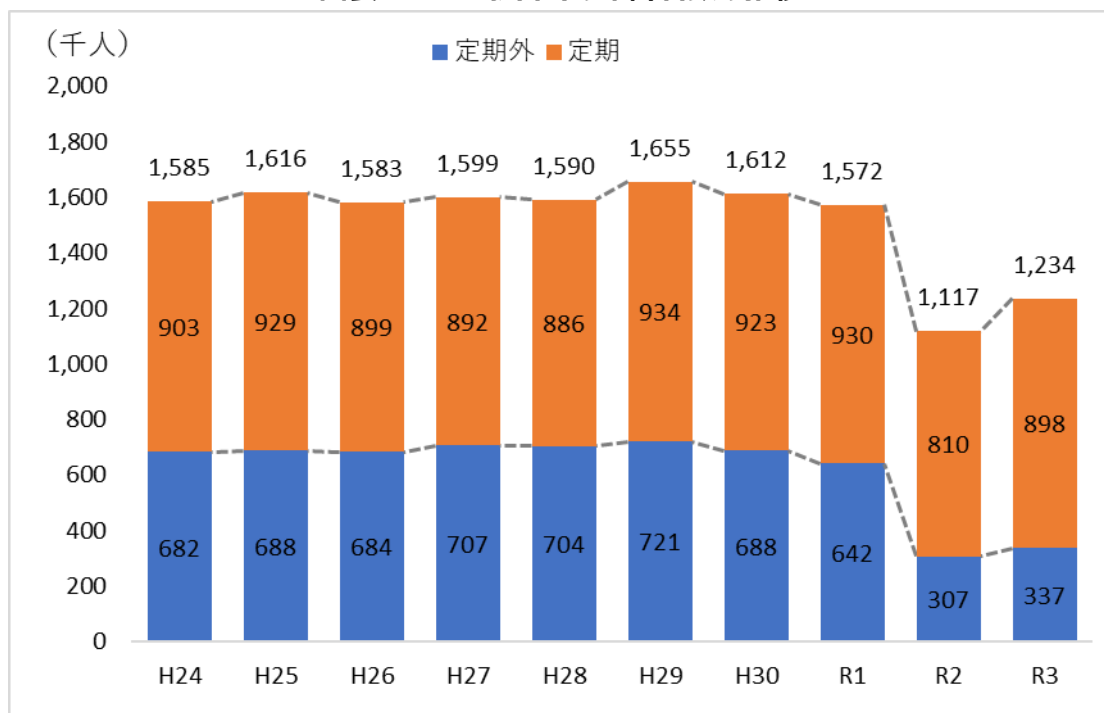
バスは、一台あたり乗車人数が多い路線で 8 人、少ない路線で 1 人を切る状態である。バス路線空白地域を埋めるように運行されているおでかけタクシーの利用者は平均 1.5 人/台となっている。

高齢化により車の運転ができなくなり、移動手段が困った時に公共交通の利用へのスムーズなシフトを促す施策が模索される所以である。

### (2) JR 予讃線

新居浜市の年間 JR 乗降者数は、新居浜駅の乗降者数が大部分を占める。3 駅合計で令和元年は 160 万人程度を維持していたが、令和 3 年は新型コロナウイルス感染症の影響で 123 万人（一日あたり 3380 人）ほどに激減している。その 123 万人の内訳は定期が 90 万人(同 2460 人)、定期外が 33 万人（同 920 人）となっている。

図表 4-1 3 駅合計の乗降者数の推移

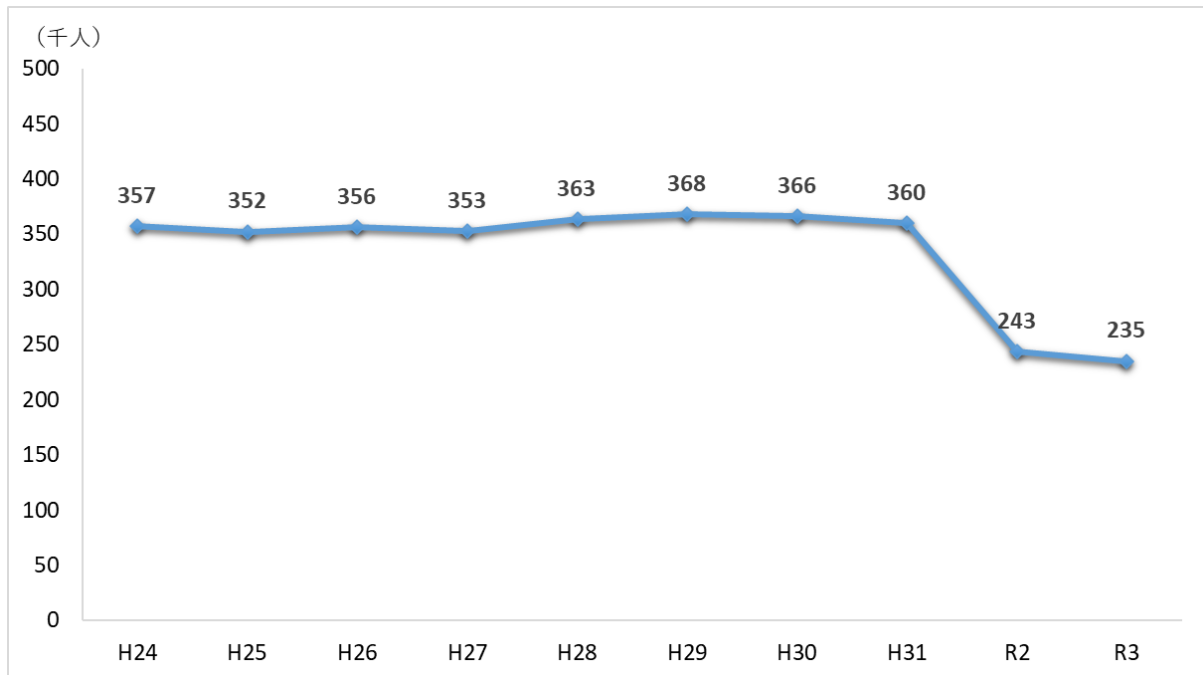


出典：新居浜市資料

### (3) 路線バス

路線バスの利用者数は平成 24 年度以降ほぼ横ばいを維持してきたが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年度以降、大幅に減少している。

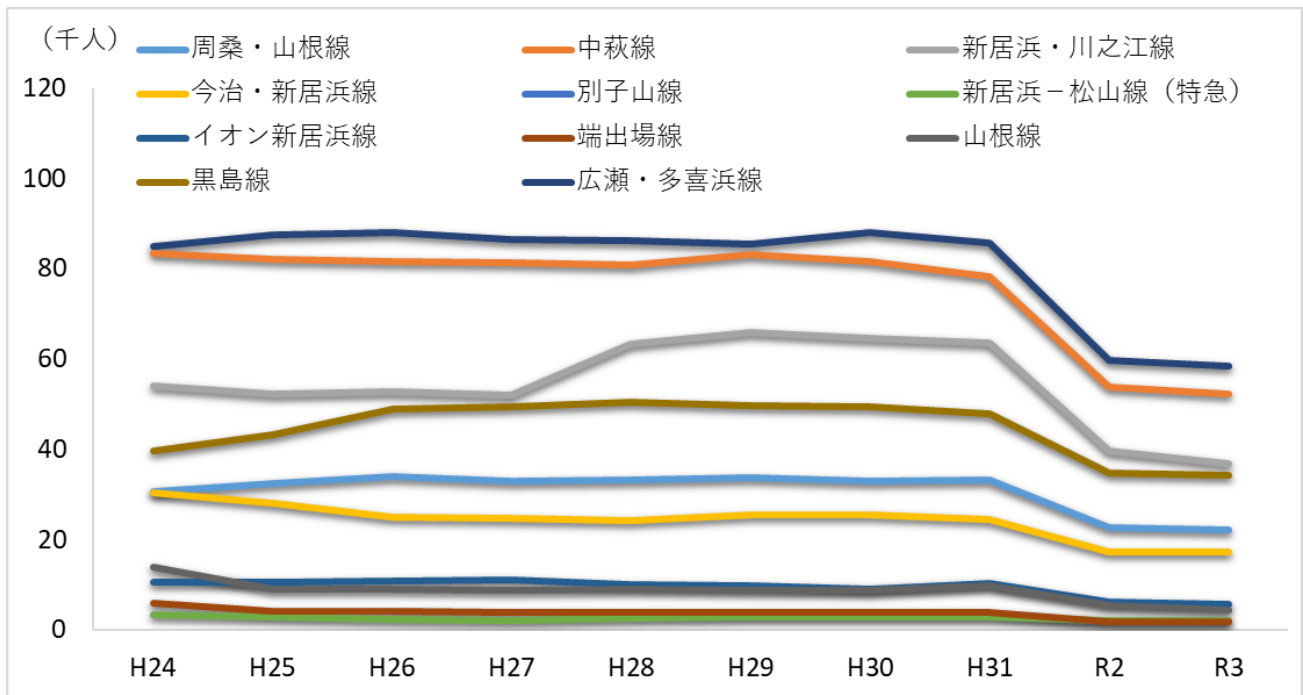
図表 4-2 バス路線乗降者数の推移（他市乗り入れ分を含まない）



注：他市乗り入れ分を除外するため、路線全体の乗車人数を、新居浜市内を走っている距離で按分計算している。したがって、正確な数字ではなく推計値。（出典：新居浜市資料）

路線別に利用者数を見ると、最多路線は周桑・山根線（上部東地区と川西地区を接続）、中萩線（上部西と川西を接続）、新居浜・川之江線（上部東と川西を接続）である。新型コロナウイルス感染症前の年間利用者数は周桑・山根線と中萩線が8～9万人、新居浜・川之江線は6万5000人ほどあったが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年以降はいずれの路線も減少した。

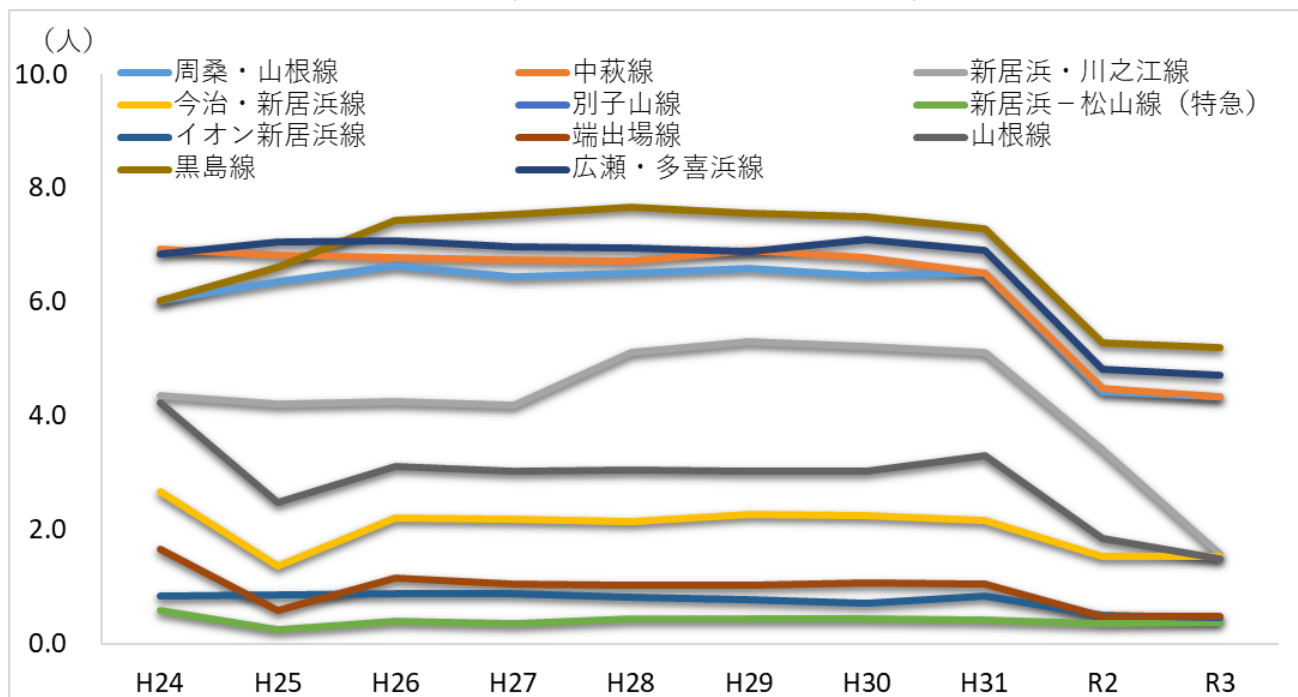
図表 4-3 バス路線別乗降者数の推移（他市乗り入れ分を含まない）



注：他市乗り入れ分を除外するため、路線全体の乗車人数を、新居浜市内を走っている距離で按分計算している。したがって、正確な数字ではなく推計値。（出典：新居浜市資料）

平成 31 年度までは、バス 1 台当たりの平均乗車人員が多い路線で 6～8 人、少ない路線で 1 人を切る状態であった。新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年以降、平均乗車人員の多い路線ほど減少幅は顕著となった。

図表 4-4 バス路線別便あたり平均乗車人数の推移（他市乗り入れ分を含まない）

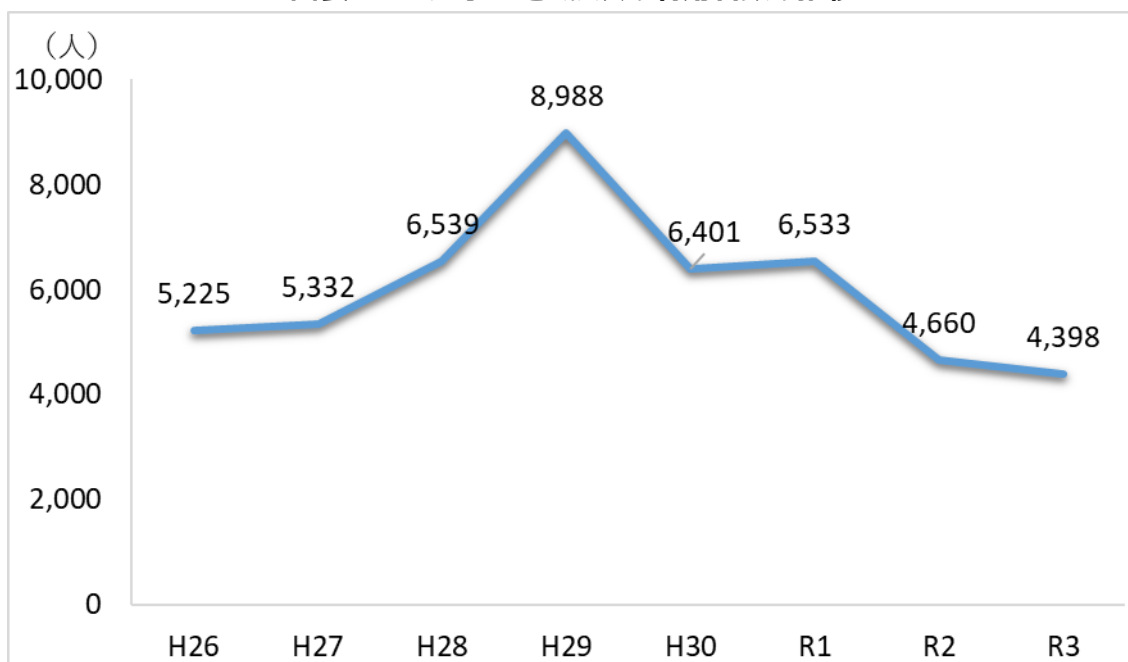


注：他市乗り入れ分を除外するため、路線全体の乗車人数を、新居浜市内を走っている距離で按分計算している。したがって、正確な数字ではなく推計値。（出典：新居浜市資料）

#### （４）別子山地域バス

別子山地域バスの利用者数の推移を見ると、平成 29 年度をピークに減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響もあり令和 3 年は 4398 人となっている。

図表 4-5 別子山地域バスの利用者数の推移

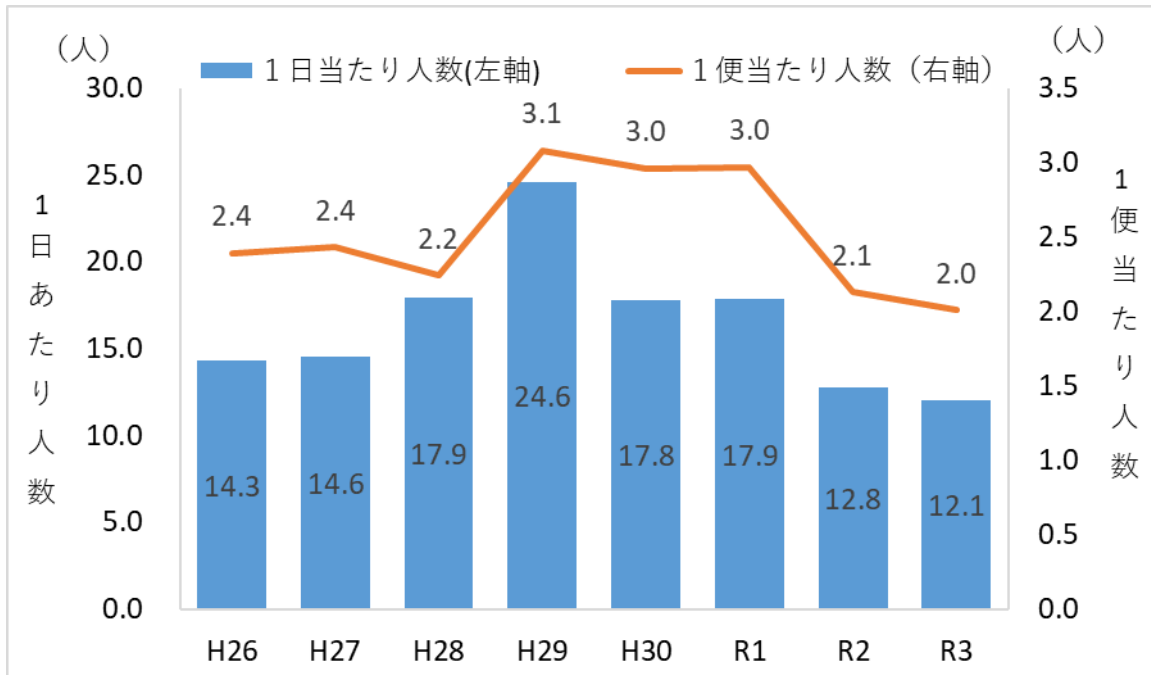


出典：新居浜市資料



一日あたり、および一便あたりの人数も平成 29 年をピークに減少傾向となっている。令和 3 年の一日あたり人数は 12 人、一便あたりの人数は約 2 人となっている。

図表 4-6 別子山地域バスの一日あたり人数などの推移

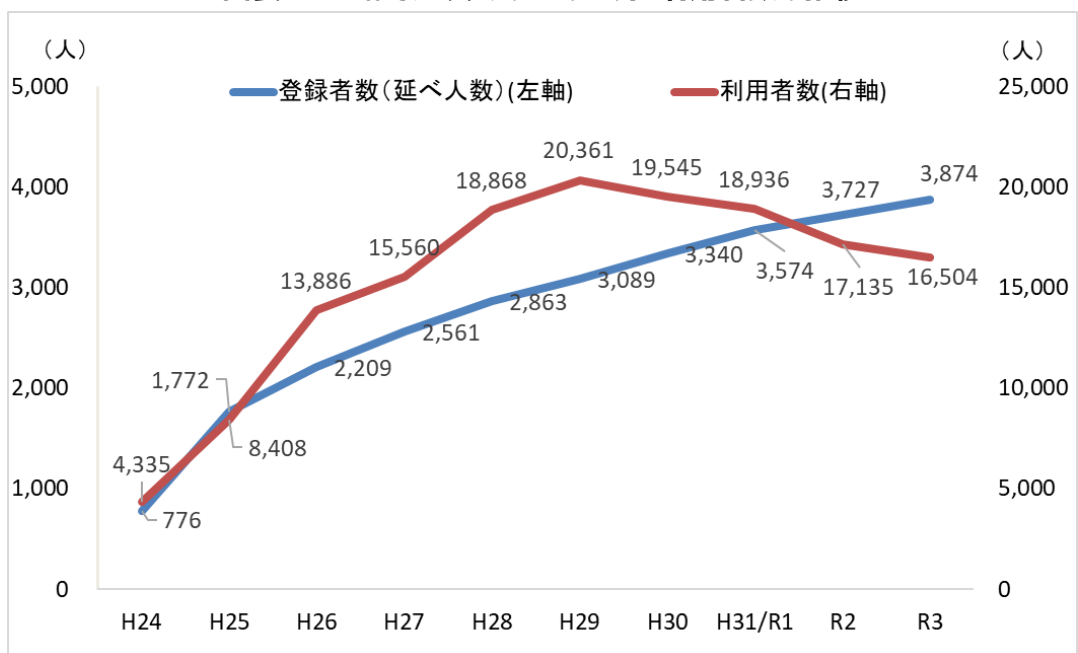


出典：新居浜市資料

## (5) おでかけタクシー

おでかけタクシーの登録者は増え続けており、令和 3 年でのべ約 4000 人となっている。しかし、年間利用者数は平成 29 年をピークに減少傾向にある。

図表 4-7 おでかけタクシーの登録・利用者数の推移

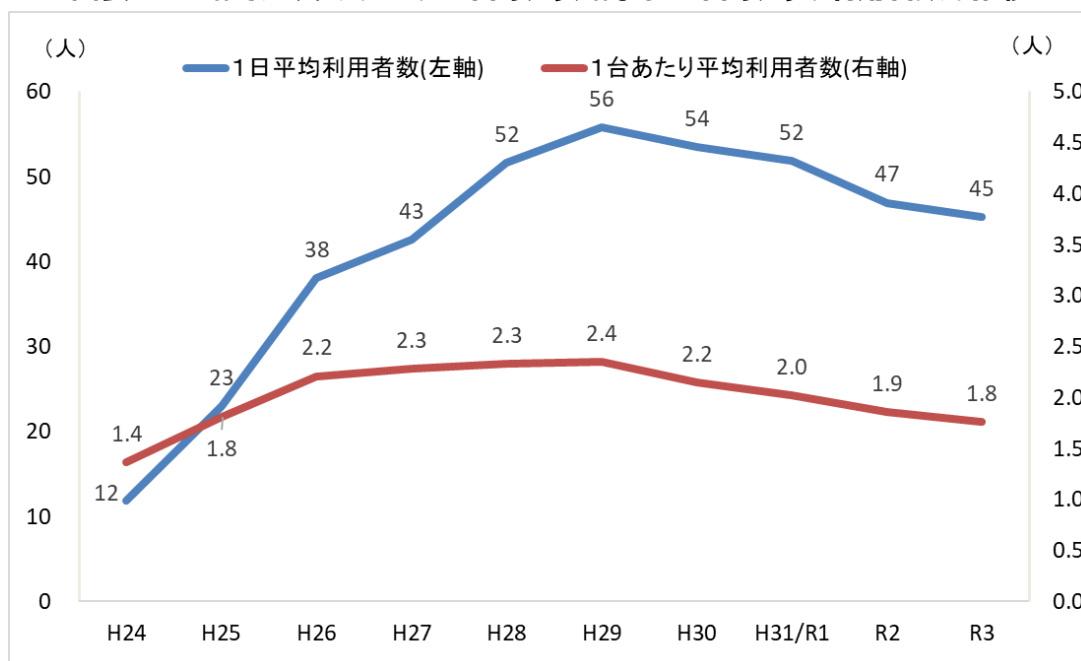


出典：新居浜市資料



1日あたり平均利用者数、1台あたり利用者数も平成29年をピークに減少傾向にある。なお、運転免許を返納された方の利用は増え続けている。

図表 4-8 おでかけタクシーの1日あたり、および1台あたりの利用者数の推移



出典：新居浜市資料

令和4年11月時点での登録者は4000人、世帯数は2577世帯である。性別を見ると女性が6割以上となっている。年代別では60才以上が9割を占める。

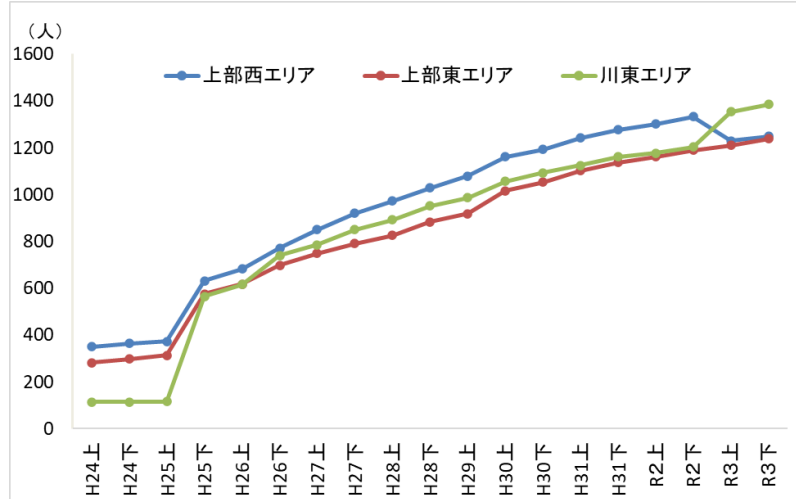
図表 4-9 おでかけタクシーの最新の登録者数（令和4年11月時点）

エリア	世帯数	人数	性別		60代以上の割合
			男性	女性	
川東	858	1298	424	874	89.8%
上部東	852	1278	429	849	91.5%
上部西	867	1424	482	842	89.9%
計	2,577	4,000	1,335	2,565	90.4%

出典：新居浜市資料

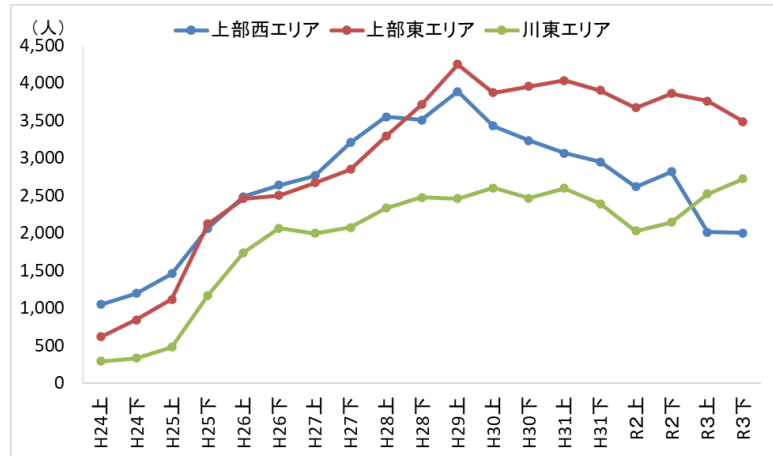
エリア別に見ると、累計登録者数はいずれのエリアでも増加しているが、利用者数は上部西・上部東の両エリアで平成29年上期をピークに減少した。特に上部西エリアでの減少ぶりは大きい。川東エリアの利用者数は平成28年以降およそ横ばい傾向といえる。

図表 4-10 おでかけタクシーのエリア別登録者数の推移（半期毎）



出典：新居浜市資料

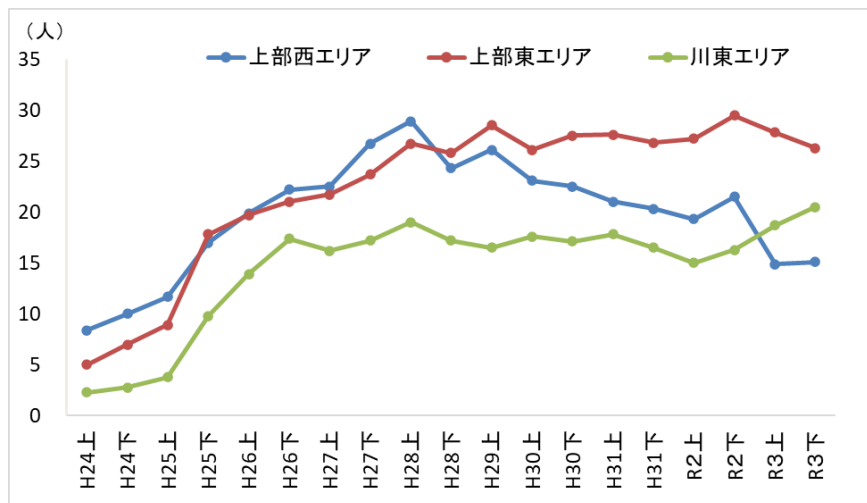
図表 4-11 おでかけタクシーのエリア別利用者数の推移（半期毎）



出典：新居浜市資料

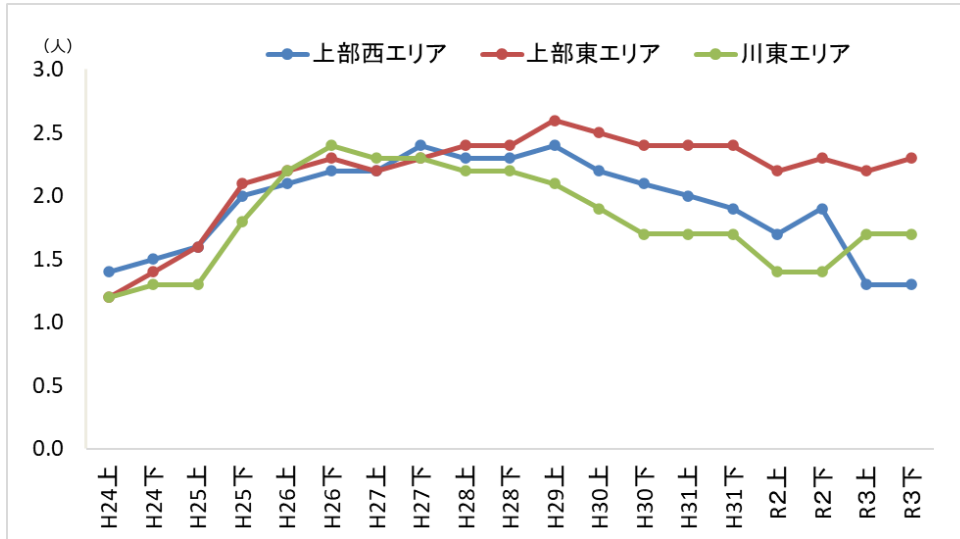
ただし、1日あたりの利用者数を見ると、上部東と川東の両エリアは平成28年以降およそ横ばい傾向にあるが、上部西エリアでは同年以降減少している。その結果、1台あたり利用者数も上部西エリアは同年付近を境に減少を続けている。

図表 4-12 おでかけタクシーのエリア別1日あたり平均利用者数の推移（半期毎）



出典：新居浜市資料

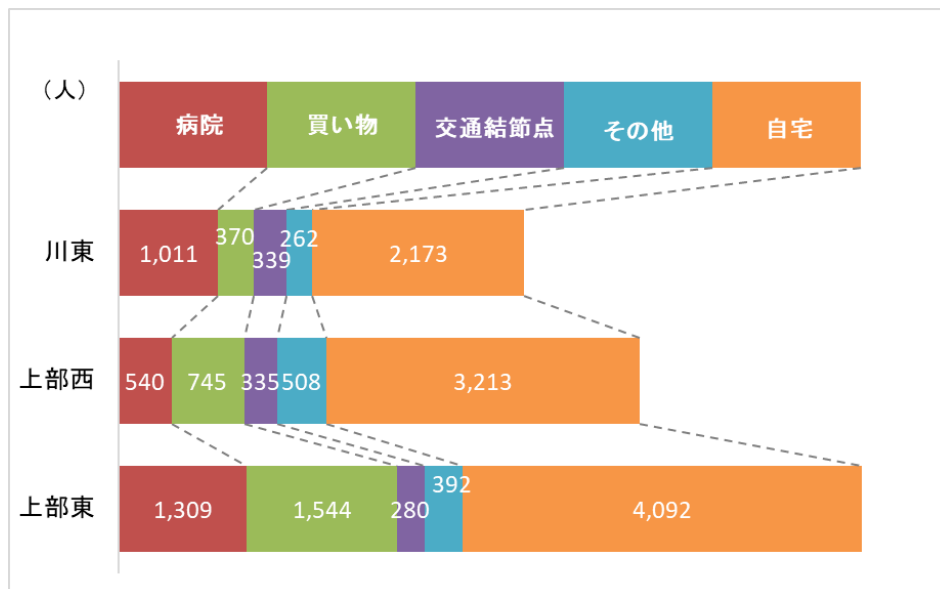
図表 4-13 おでかけタクシーのエリア別 1 台あたり利用者数の推移（半期毎）



出典：新居浜市資料

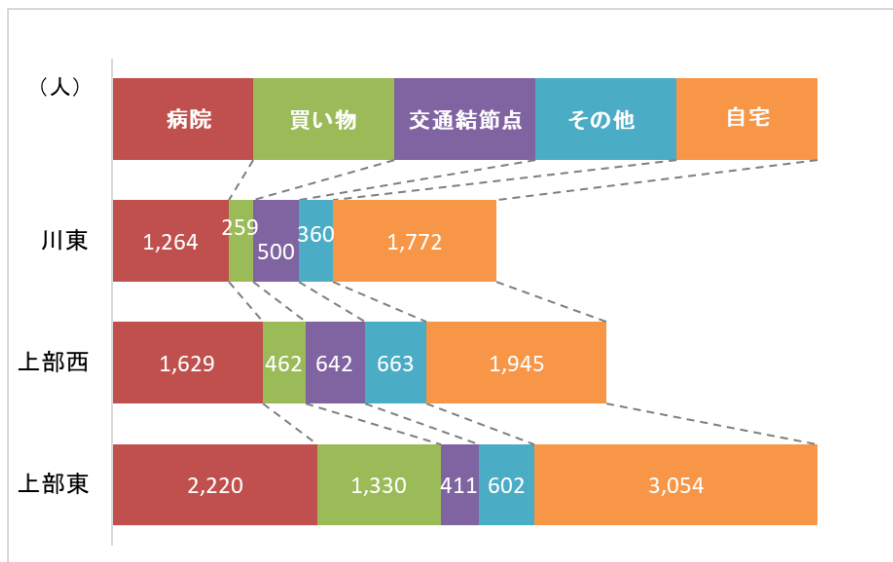
次に、令和 3 年度における乗車地の特徴をエリア別に見る。3 エリアとも 50～60%の方は自宅から乗車している。上部東エリアの方は「買い物帰り」に、川東エリアの方は「病院帰り」に利用する割合が比較的高いといえる。降車地については、3 エリアとも 30%程度の方が「病院」で降りている。なお、上部東エリアは「買い物場所」で降りる割合が高いのが特徴といえる。

図表 4-14 おでかけタクシーの 3 エリア別乗車地（令和 3 年度（2020.10～2021.9））



出典：新居浜市資料

図表 4-15 おでかけタクシーの 3 エリア別降車地（令和 3 年度（2020.10～2021.9））



出典：新居浜市資料

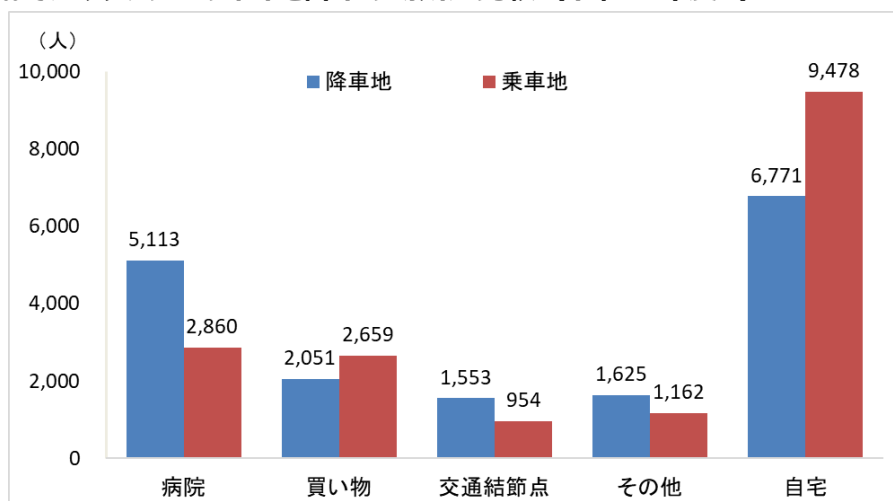
続いて、おでかけタクシーの乗車地と降車地を比較した。その結果、以下の方々が比較的多いことがわかった。

- ・自宅からの外出時に利用するが、帰宅時は利用しない方
- ・病院まで利用するが、その帰りは利用しない方
- ・交通結節点（駅やバス停）まで利用するが、そこからの帰りは利用しない方
- ・買い物に行く時は利用しないが、帰りに利用する方

この傾向は、川東、上部東、上部西の 3 エリアに共通して言える傾向である。ただし、上部西エリアでは、「病院まで利用するが、その帰りは利用しない方」の割合が他エリアよりも高いといえる。バスが他エリアより使い勝手がよい可能性がある。

なお、交通結節点を乗降地とした利用者は乗車 954 人、降車 1553 人で、他の乗降地に比べて少ない。

図表 4-16 おでかけタクシーの乗車と降車の場所別比較（令和 3 年度（2020.10～2021.9））

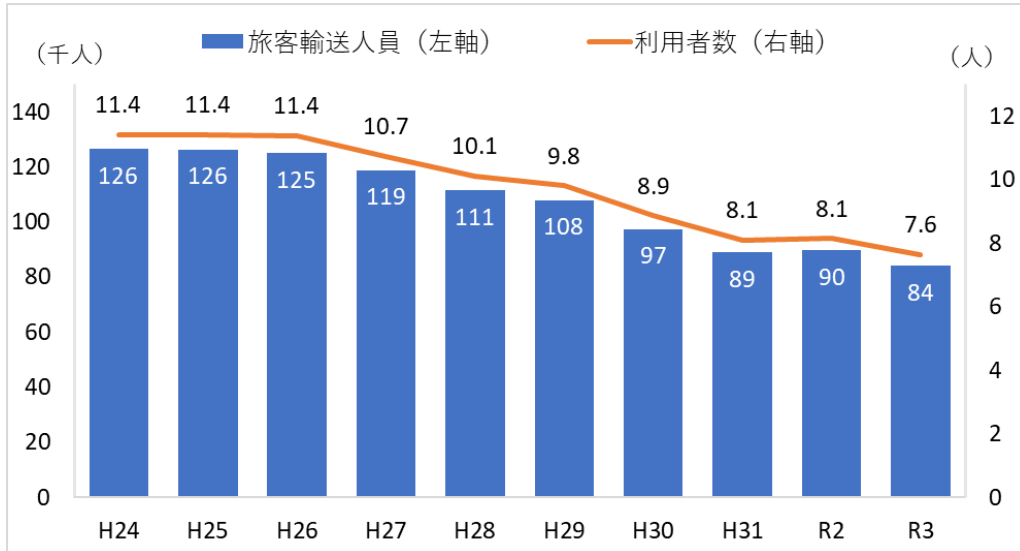


出典：新居浜市資料

## (6) 市営渡海船

市営渡海船の利用者数の推移を見ると、平成 27 年度から、減少傾向となっており、令和 3 年度は 8 万 4035 人で、一日あたり 230 人、片道で見ると平均 8 人ほどの利用となっている。

図表 4-17 市営渡海船の利用者数の推移

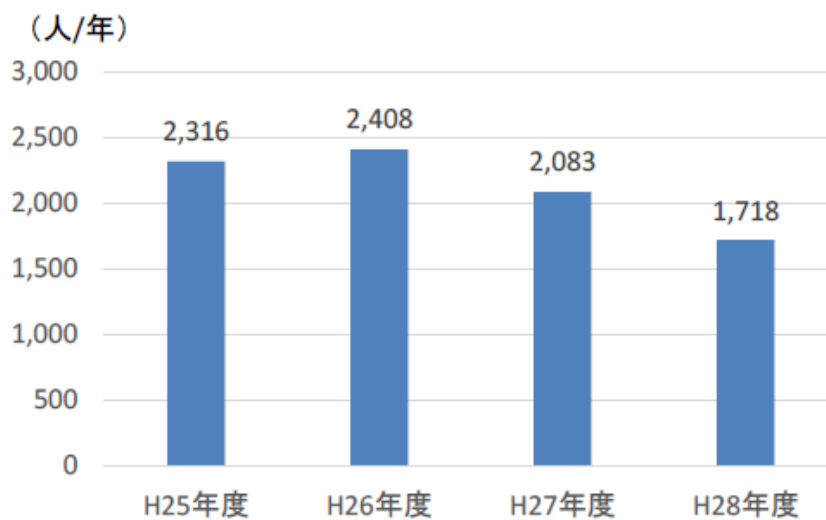


出典：新居浜市資料

## (7) 中距離フェリー

中距離フェリーは、新居浜東港～神戸六甲を結ぶオレンジフェリーである。トラック輸送優先で運航しており、新居浜東港での年間の乗降客数は 2000 人程度である。

図表 4-18 中距離フェリーの利用者数の推移



出典：新居浜港統計年報

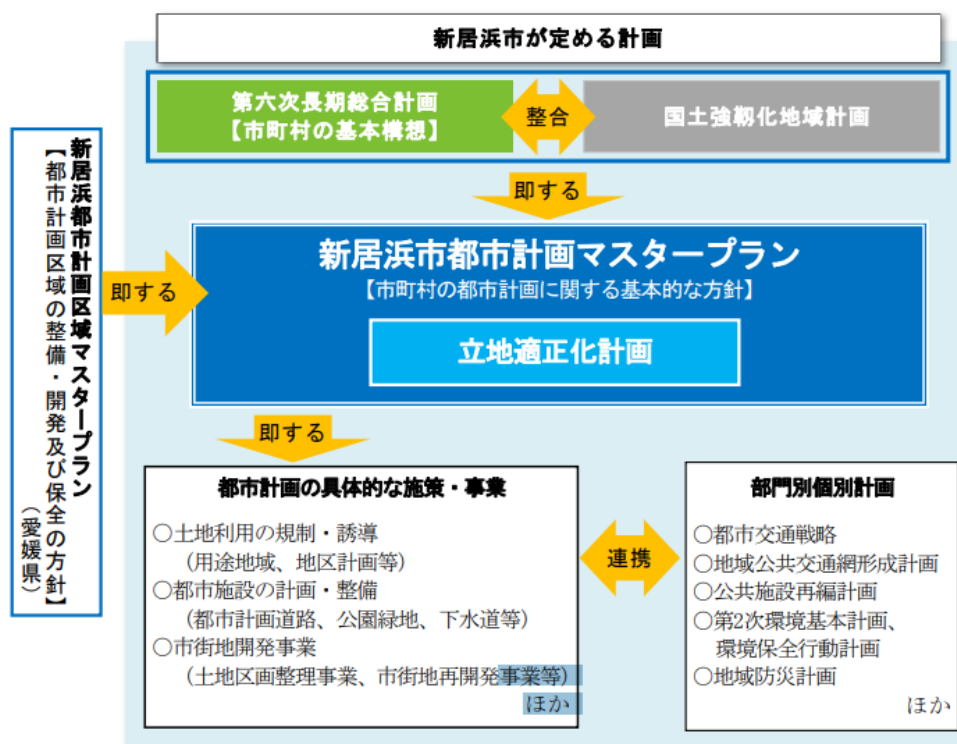
# 第5章 新居浜市の「まちづくり」の概況

## (1) 新居浜市の「まちづくり」の基本方針

新居浜市は、人口減少・少子高齢化社会への急速な移行、多様化・激震化していく自然災害に対する安全・安心に関するニーズの高まり、都市基盤の適正な整備と維持管理等、都市を取り巻く状況の変化に対応したまちづくりを行うため、平成13年に作成した都市計画マスタープランを令和3年3月に更新した。同計画は、上位計画である第六次新居浜市長期総合計画や国土強靱地域計画と整合性を図りながら、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携した新居浜市立地適正化計画とともに、新たな時代のまちづくりを推進するため策定した。

都市計画マスタープランでは、JR 新居浜駅周辺地区、一宮町・繁本町周辺地区、昭和通り・登り道沿道地区、前田町周辺地区を都市拠点地区として位置付け、これらを南北に縦断する都心中心軸が設定されている。都市構造の基本フレームとしては、「複合臨海部」「丘陵部」「平野部」「複合山地部」「山間部」の区域に大別されている。立地適正化計画等によるコンパクトなまちづくりへの対応、地域連携が確保された集約型都市実現のため、計画的な土地利用の誘導等を図っていくことを目指している。

図表 5-1 都市計画マスタープランと上位・関連計画の関係

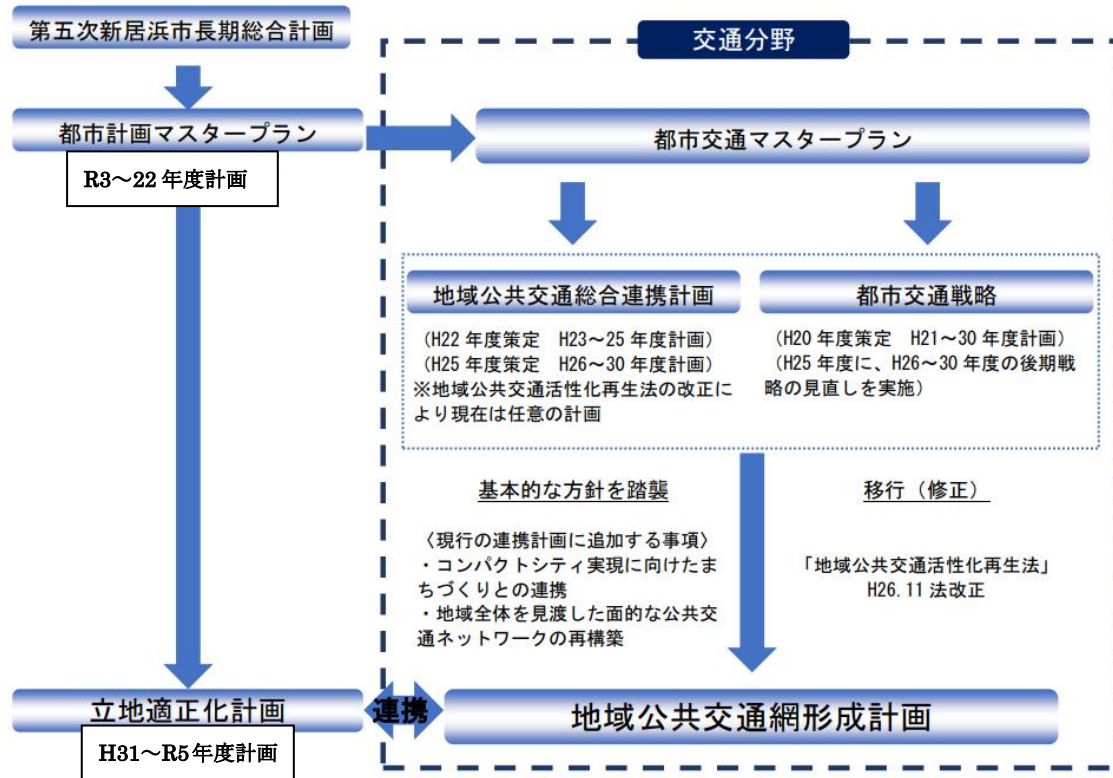


出典：都市計画マスタープラン

## (2) 新居浜市の公共交通の基本方針

こうした課題を受け、新居浜市は平成 30 年 3 月、将来の都市構造や土地利用等のまちづくり基本計画である立地適正化計画の策定に合わせて、地域公共交通網形成計画を策定した。

図表 5-2 地域公共交通網形成計画の位置づけ



出典：地域公共交通網形成計画

新居浜市の地域公共交通網の将来像は、市外・県内外との移動を支える広域交通軸に加え、市民生活を支える交通軸として、立地適正化計画で設定する都市機能誘導区域内的の都市拠点をつなぐ『基幹公共交通軸』、市の郊外部や隣接市と JR 新居浜駅等の拠点をつなぐ『支線軸』、基幹公共交通軸や支線軸までアクセスする『デマンド交通』の 3 つにより、市内外の移動を支えるネットワークを目指している。したがって、同計画では、基幹公共交通、支線軸、デマンド交通の 3 つの公共交通を主に担う、路線バス及びデマンドタクシーについて基本方針等の検討を行っている。

### ① 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、都市拠点地区をつなぐ軸を基幹公共交通軸として位置付ける。
- ・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す。



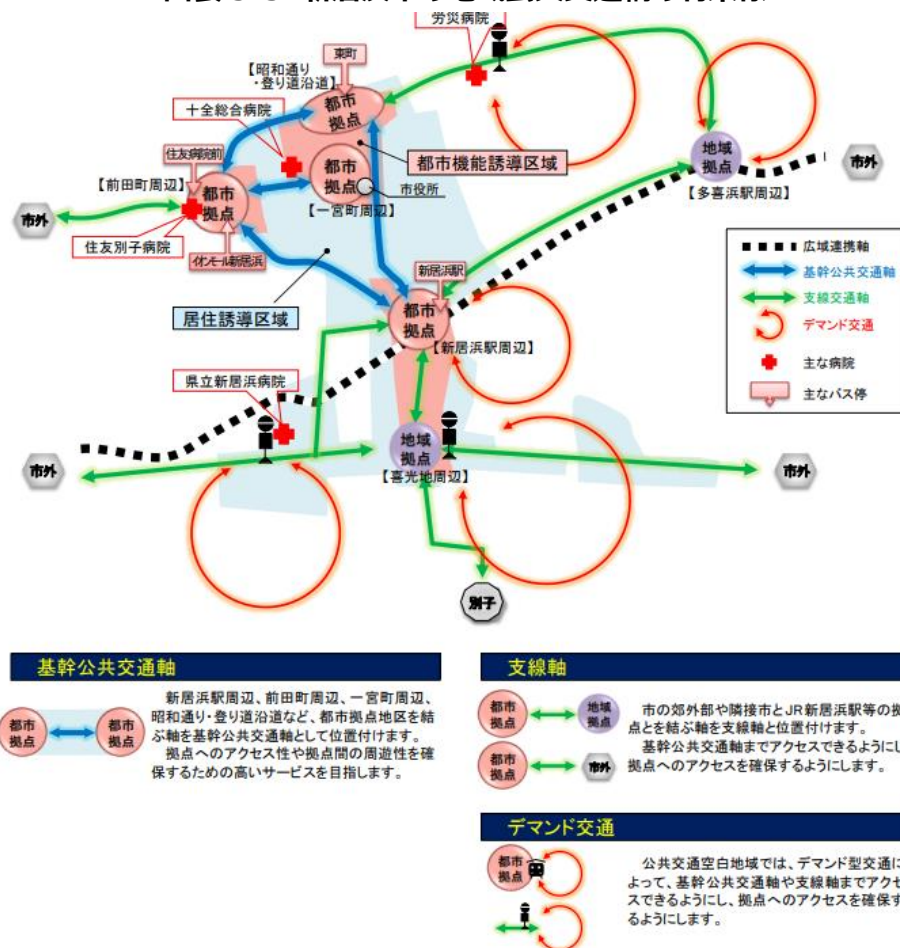
## ②支線軸

- ・市の郊外部や隣接市と JR 新居浜駅等の拠点とを結ぶ軸を支線軸と位置付ける。
- ・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。

## ③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。

図表 5-3 新居浜市の地域公共交通網の将来像



出典：地域公共交通網形成計画

以上の将来像をふまえ、市は以下の計画の基本方針とその目標を設定した。この目標設定の進展度について、今回の調査で検証したところ、まだ十分に目標が達成されておらず、さらなる政策のブラッシュアップが求められるといえる。

### 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形成

- ・目標：都市拠点への公共交通を利用した外出の増加
- ・目標値：
  1. 都市拠点におけるバス総乗降者数：現況：815 人/日⇒ 将来（R5）：1,009 人/日
  2. デマンド交通の交通結節点への利用者数：現況：3,338 人/年⇒将来（R5）：4,117 人/年

### 基本方針 2 便利で使いやすい公共交通網の形成



- ・目標：生活の様々な場面で公共交通の利用を増加
- ・目標値：
  1. 路線バスの利用者数：現況：981人/日⇒将来（R5）：1,209人/日
  2. バスサービスを受ける人口割合：現況：63.3% ⇒将来（R5）：68.3%

### **基本方針3 市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持**

- ・目標：三位一体で公共交通を運営維持
- ・目標値：
  1. バス路線の収入：現況：2億900万円 ⇒将来（R5）：2億3,350万円
  2. 市の財政負担額（路線バス運行費）：現況：4,970万円⇒将来（R5）：4,970万円以下（現状以下）
  3. 市民の意識変化：（公共交通が必要不可欠な手段であるという認識率）：  
現況：12.8%⇒将来（R5）：25.6%

以上の目標達成の取組施策として、市は以下を掲げる。

### **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
- ・路線バスと連携したデマンドタクシーへの見直し

### **基本方針2 便利で使いやすい公共交通網の形成**

- ・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
- ・快適なバス待ち環境の整備
- ・一目で行き先がわかるバスナンバーの導入
- ・利便性を高めるバス情報の提供
- ・誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入
- ・バス停までのアクセス性を高めるサイクル&バスライド

### **基本方針3 市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持**

- ・企業が主体となったエコ通勤の実施
- ・健康促進に着目した公共交通転換の実施
- ・ノーマイカーデーの実施
- ・交通環境学習の実施
- ・公共交通ガイドブックの更新・充実

### (3) 新居浜市の道路インフラについての整備方針

公共交通の基本方針に合わせ、新居浜市は以下の道路インフラ整備を推進している。

#### ①東西方向の交通軸の強化

- ・国道 11 号の渋滞緩和や他地域とのアクセス性の向上など地域間の交流を促進するため、市街地の東西を結ぶ(都)新居浜バイパス線、国道 11 号、(主)壬生川新居浜野田線、(都)上部東西線、(都)西原松神子線を東西の主要軸と位置づけ、これら路線の整備・維持・改良を推進する。

#### ②南北方向の交通軸の強化

- ・(主)新居浜別子山線、(都)西町中村線、(都)郷桧の端線、(都)高木中筋線、(都)宇高西筋線、(－)金子中萩停車場線を南北の主要軸と位置づけ、これら路線の整備を推進する。

#### ③高速道路網へのアクセス性の向上

- ・高速道路へのアクセス性の向上を図るため、新居浜インターチェンジと直結する(都)郷桧の端線、(都)上部東西線、(都)宇高西筋線の整備を推進する。また、いよ西条インターチェンジへのアクセス向上となる(都)新居浜バイパス線についても、整備を促進する。

#### ④歩行者・自転車の安全性を重視した道路空間の形成

- ・歩行者・自転車の安全性を確保するため、車道と分離された歩道や自転車通行帯の整備を推進する。
- ・歩行者空間の整備はユニバーサルデザインの理念に基づき、段差の解消等により安全性と快適性の向上を図り、人にやさしい歩行者空間の整備を推進する。
- ・自転車走行空間については、自転車・歩行者専用道路となる特殊道路(以下(特)とする)、中央環状線、(特)新須賀山根線について、計画の見直しと共に、効率的な整備を推進する。また、一般道の自転車走行空間の整備もあわせて、自転車ネットワークの構築を推進する。

#### ⑤都市環境や老朽化に配慮した道路の整備

- ・環境負荷の軽減や環境共生を図るため、沿線緑化の推進と、透水性舗装の敷設、電線類の地中化等の検討を行い、潤いのある都市環境の創出を推進する。
- ・道路の老朽化対策として、定期的に橋りょう点検を行うことにより現状を把握し、早い段階で修繕を行う予防保全型の維持管理(アセットマネジメント)を進め、道路・橋りょうの「長寿命化」に努める。
- ・身近な生活道路についても、幅員が狭小で防災・居住環境等の面から問題がみられる地区については、適正な整備に努める。

## 第6章 地域住民の移動特性の把握

ここでは新居浜市の住民移動実態について図化の上、分析を行う。

ここで実施する分析方法は住民アンケートで得られた「居住地区」と「普段の生活でよく行く場所や施設（3か所）」データを集計した上で、具体的な移動の起終点を線で結び地図上に表示したものである。

線の太さは移動量（回答数）を示し、黄丸は主な移動先の施設を示している。その他、右下凡例は施設の所在位置を示している。

上記に従い、ここでは移動の目的（「買い物」「通院」等）別に6パターンの地図を作成した。

### （1）買い物

買い物を目的とした住民の移動先をみると、最も多い移動先は川西地区の大規模商業施設となっている。次いで、各地区のスーパーマーケットへの移動も多く見られた。

図表 6-1 買い物を目的とした主な移動先(ODスパイダーマップ)

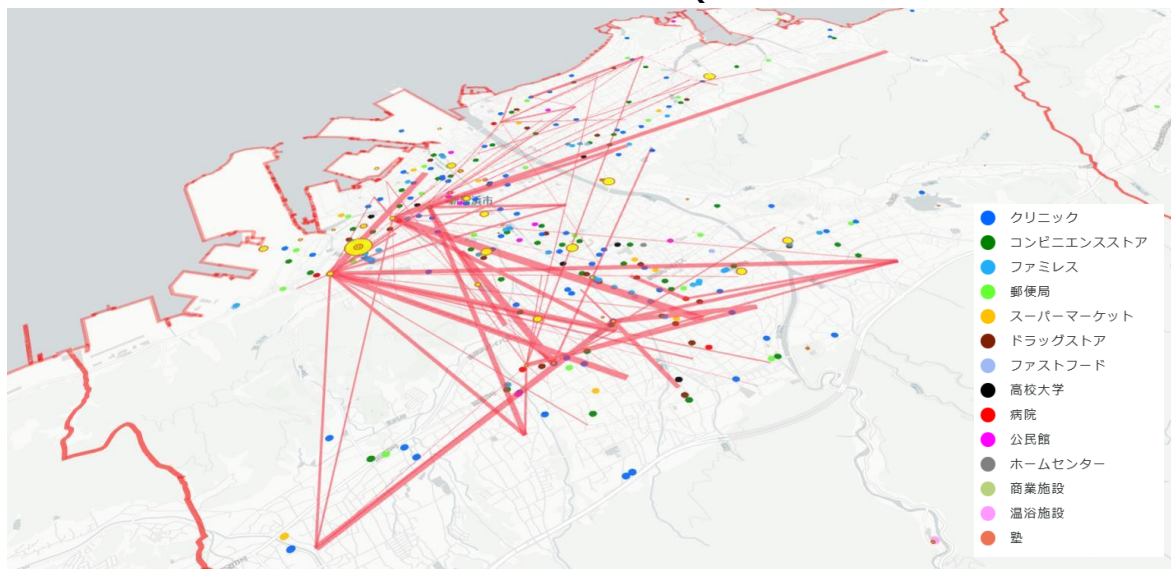


注)主な移動先は黄丸にて表示。以下同様

### （2）通院

通院を目的とした住民の移動先をみると、各地域の総合病院への移動が多く見られた。

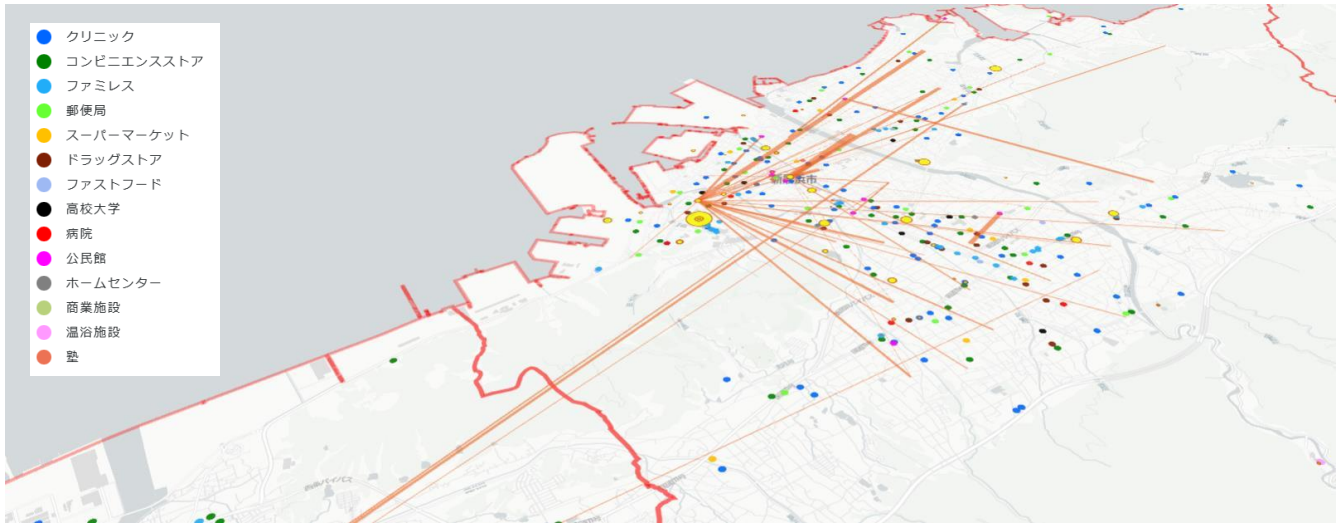
図表 6-2 通院を目的とした主な移動先(ODスパイダーマップ)



### (3) 行政機関

行政機関を目的とした住民の移動先をみると、最も多い移動先は市立図書館であった。新居浜市役所や西条市の図書館への移動も多く見られた。

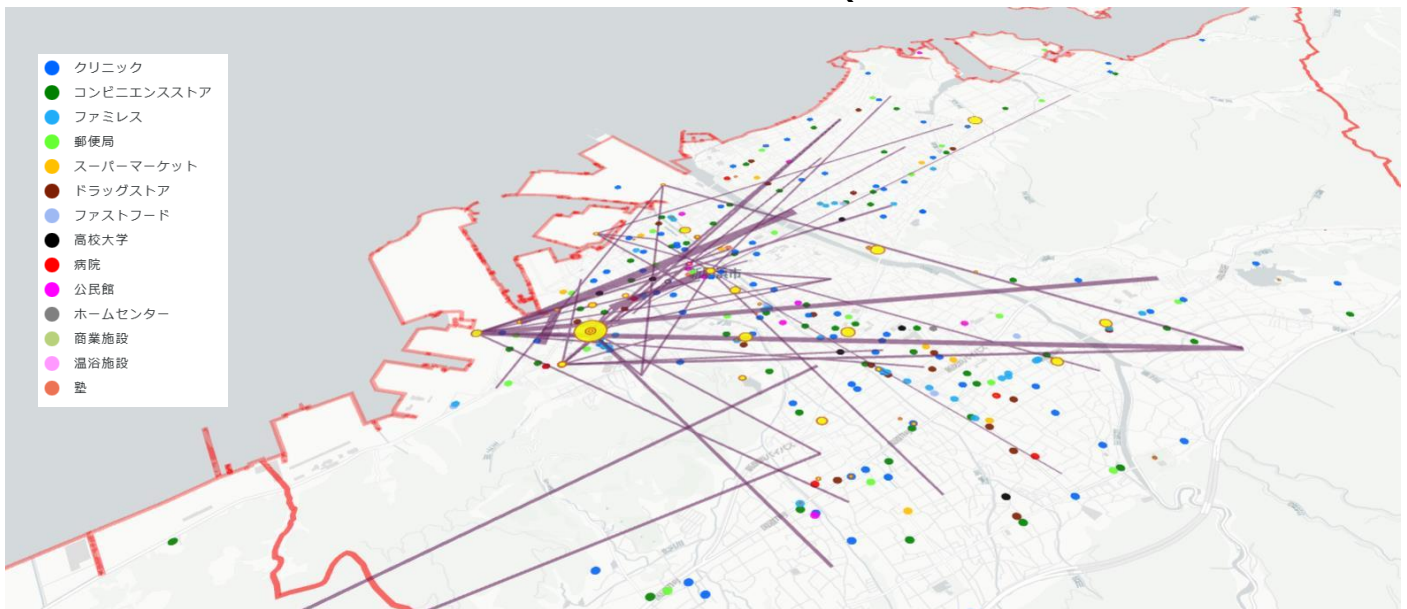
図表 6-3 行政機関を目的とした主な移動先(OD スパイダーマップ)



### (4) 通勤・通学

通勤・通学を目的とした住民の移動先をみると、新居浜市役所、大手企業の工場、大規模商業施設、総合病院などへの移動が多く見られた。

図表 6-4 通勤・通学を目的とした主な移動先(OD スパイダーマップ)

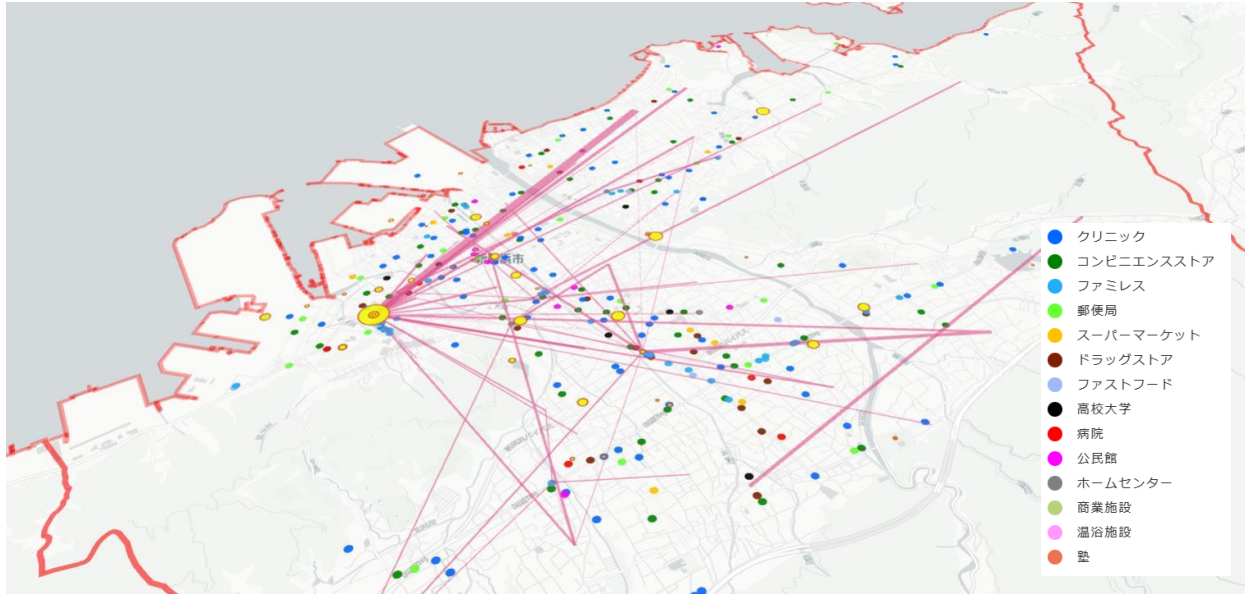




## (5) 飲食

飲食を目的とした住民の移動先をみると、最も多い移動先は大規模商業施設であった。次いで、回転寿司チェーン店や全国展開のカフェなどへの移動も多く見られた。

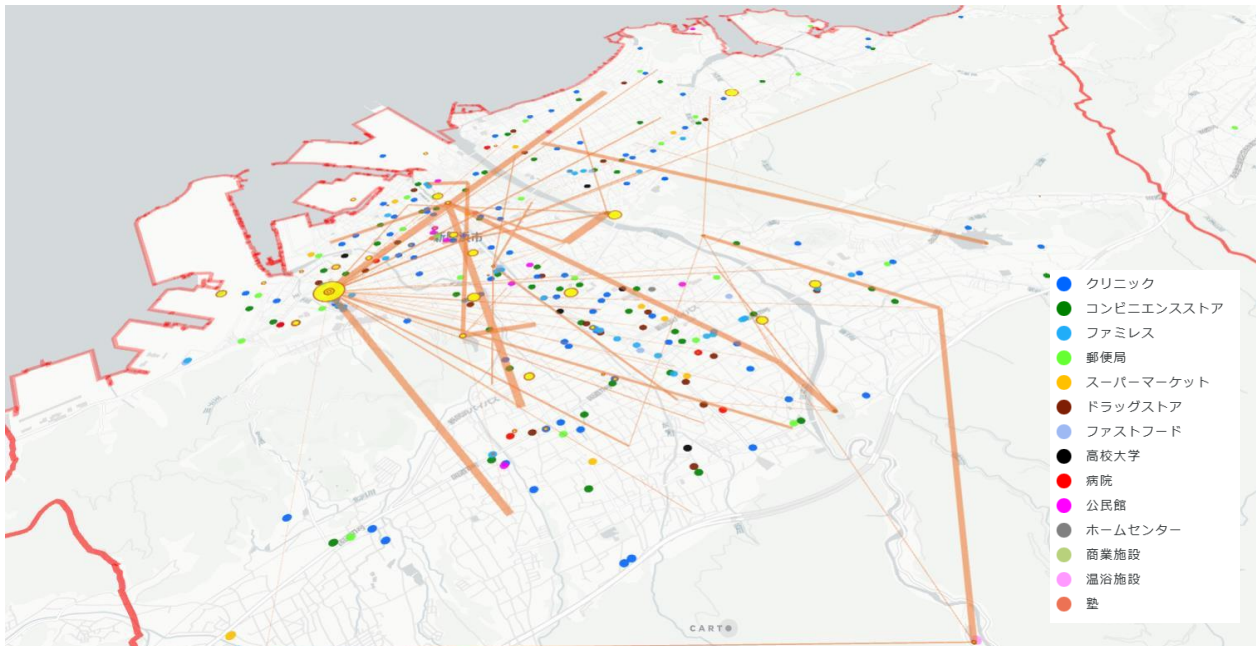
図表 6-5 飲食を目的とした主な移動先(OD スパイダーマップ)



## (6) 趣味・娯楽

趣味・娯楽を目的とした住民の移動先をみると、最も多い移動先は大規模商業施設であった。スポーツジムやスポーツクラブの施設への移動も多く見られた。

図表 6-6 趣味・娯楽を目的とした主な移動先(OD スパイダーマップ)



## 第7章 公共交通の問題点、課題の整理

### (1) アンケート調査等の結果による関連課題の抽出

#### ① 新居浜市の概況からの課題

- ・ 少子高齢化の進行、高齢者世帯の増加（高齢者夫婦世帯、高齢者単身世帯とも）にともない、将来的に高齢者の移動困難者が増加すると予想される。
- ・ 商店街の魅力、活力が衰退し、商店数は減少傾向にある。店舗の大型化が進行し、大型店舗一強パターンとなりつつある。大型商業地区は川西地区に集中し、事業所も川西地区にその多くが集中している。
- ・ 病院、診療所は川西地区に多いが、川東地区や上部地区にも点在している。

#### ② 新居浜市の公共交通インフラの整備状況からの課題

- ・ 複数路線が並走する新居浜駅～イオンモール新居浜間の路線網の集約整理や、新居浜駅における待ち時間等の解消等が求められる。
- ・ パークアンドライドである「車 de トレイン」を JR 四国は、新居浜駅だけで提供しているが、他の2駅における提供ポテンシャルの検証が求められる。
- ・ ICカードなどデジタルインフラが未整備である。JR3 駅、路線バス、タクシー、おでかけタクシーいずれも現金、回数券、または定期券のみで IC カードが導入されていない。

※令和6年3月現在、JR 四国では、チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」を展開し、キャッシュレス・チケットレス化に向けた取組を進めている。

#### ③ 新居浜市の公共交通の利用状況からの課題

- ・ 利用者数が多いバス路線は周桑・マイントピア別子線（上部東、川西を接続）、中萩・西条線（上部西と川西を接続）、新居浜・川の江線（上部東と川西を接続）である。いずれも異なるエリアをつなぐ路線であり、需要は高い。
- ・ しかし、バス路線が並走する区間（新居浜駅～イオンモール新居浜間）が長い点、極端に1台あたり乗車人員が少ない路線が存在する点等、いくつかの課題を解決する必要がある。そのためには、新居浜駅～イオンモール新居浜間を基幹交通として本数を集約し、新居浜駅での待ち時間発生等の課題を解決する必要がある。
- ・ また、特に通勤時間帯などにおける遅延発生理由のひとつとして、道路渋滞がある。一部未開通区間が残る新居浜バイパスの完成等が待たれる。
- ・ バスロケーションシステムは導入途上である。
- ・ おでかけタクシーの利用が上部西エリアで特に大きく減少している理由として、例えば「自宅から乗るが、自宅では降りない」、「病院まで利用するが、その帰りは利用しない」といった利用者の割合が他エリアより高い傾向にあるのか、バス利用が他エリアより使い勝手がよいのか、といった観点からの検証が求められる。
- ・ タクシー会社が連携し、ひとつのアプリからワンアクションで最寄りの車両を呼び出せるタクシー配車サービスの導入可能性に関する検討が求められる。

- ・ 路線バスを利用しない要因として、「バス停や運行ダイヤの関係で利用がしにくい」、「心身機能に適したバス停や車内設備等が整っていない」、「バス時間や乗換えの確認の仕方がわからない」などの利用者の声があり、利用環境向上が必要である。
- ・ なお、乗客数や経路等の交通データを共有することは、新居浜市の MaaS 導入施策の推進に必要不可欠である。デジタル化によりデータ収集を容易にし、行政と共有を進めることが、鉄道、バス、タクシーの運行事業者に求められる。

#### ④ 新居浜市のまちづくりの概況からの課題

- ・ 人口集中地区は平成以降、川東地区の八幡周辺と新居浜駅周辺に拡大した。ただし、人口集中地区の人口密度は減少傾向にあり、市街地の低密化の拡大、都市のスプロール化、マイカー依存が進行している。
- ・ 特に川東地区、上部地区で広範囲に公共交通空白地域が広がっている。新居浜市は「コンパクト・シティ」を企図している。そのためには、行政・ビジネス・医療機能の集まっている川西地区へのアクセスが課題である。
- ・ 路線バスの運送収入は減少傾向にあり、市の補助金が増加。現行のおでかけタクシーは利用者が増加しても、乗合率が伸びなければ負担金等も増加する。生産年齢人口の減少に伴い市の財政が逼迫するため、将来、市の補助が継続困難になることが懸念される。
- ・ 市中心部は公共交通サービスが高いものの、様々な方面へ向かうバスが混在している。バス路線の再編整備が必要である。例えば豊岡市のように、評価基準（需要種別「多様な主体の移動手段となっているか」、最低需要基準「1人超/便をクリアしているか」、市負担上限率「収支率が 20%を維持できているか」）等を設定し、定期的なチェックを行いつつ、弾力的に運行手段を変えていくことも考えられる。
- ・ おでかけタクシーは平成 28 年度をピークに利用者数が減少しているが、なぜ利用者数が減少しているのか要因分析が必要（運行エリア・時間が限定され利用しづらい、公共交通機関との接続性が悪い・接続が必要なので利用しづらい、料金が高い、自家用車を超える利便性がない等）である。おでかけタクシーの利便性向上に加え、「将来的には自家用車に乗れなくなる」という意識の醸成も必要である。

## (2) 地域公共交通の基本方針案の検討

### 公共交通に係る課題の再整理

#### ○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。



# 第 8 章 地域公共交通計画の基本的な方針と目標

## (1) 基本理念

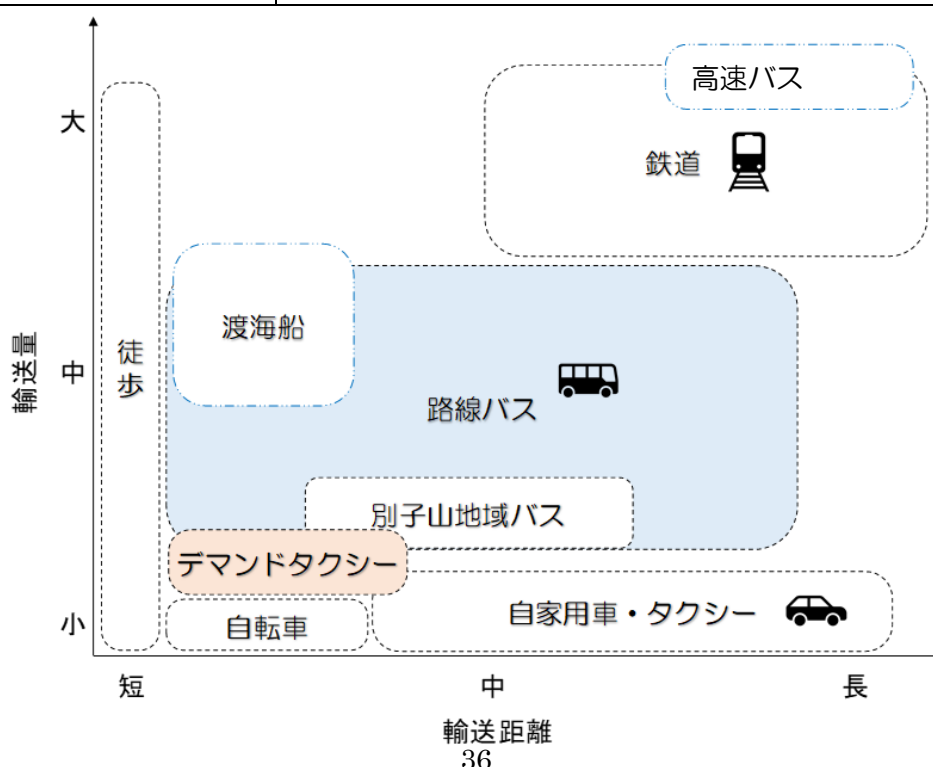
### ①基本理念

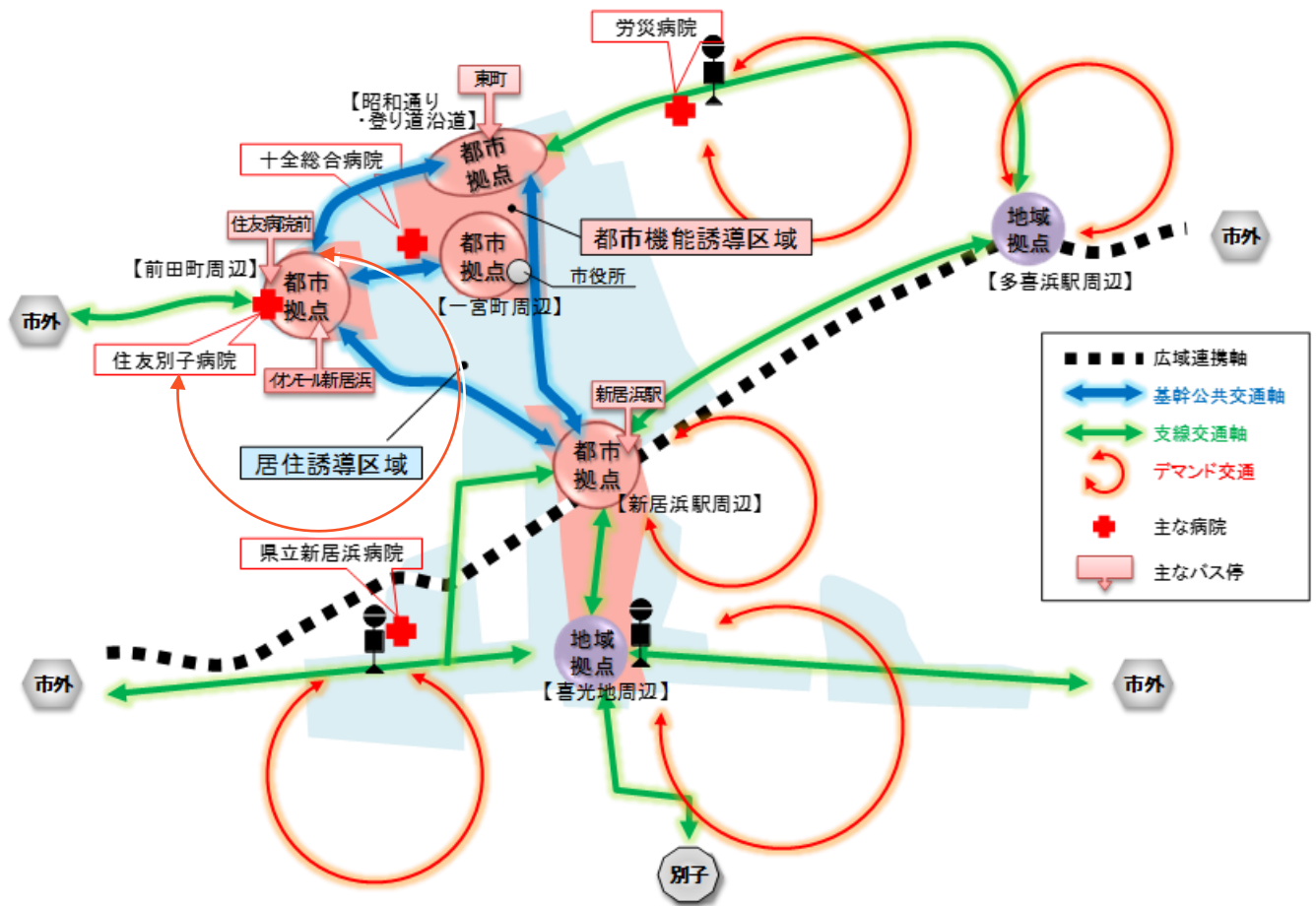
各交通機関の適切な役割分担と、ハード・ソフト両面での機能的な連携の構築による、誰もが使いやすく・親しみやすい、真の MaaS シティ実現による公共交通網の再編

### 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）



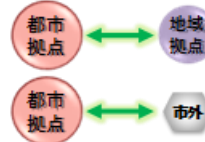


### 基幹公共交通軸



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。

### (3) 目標・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

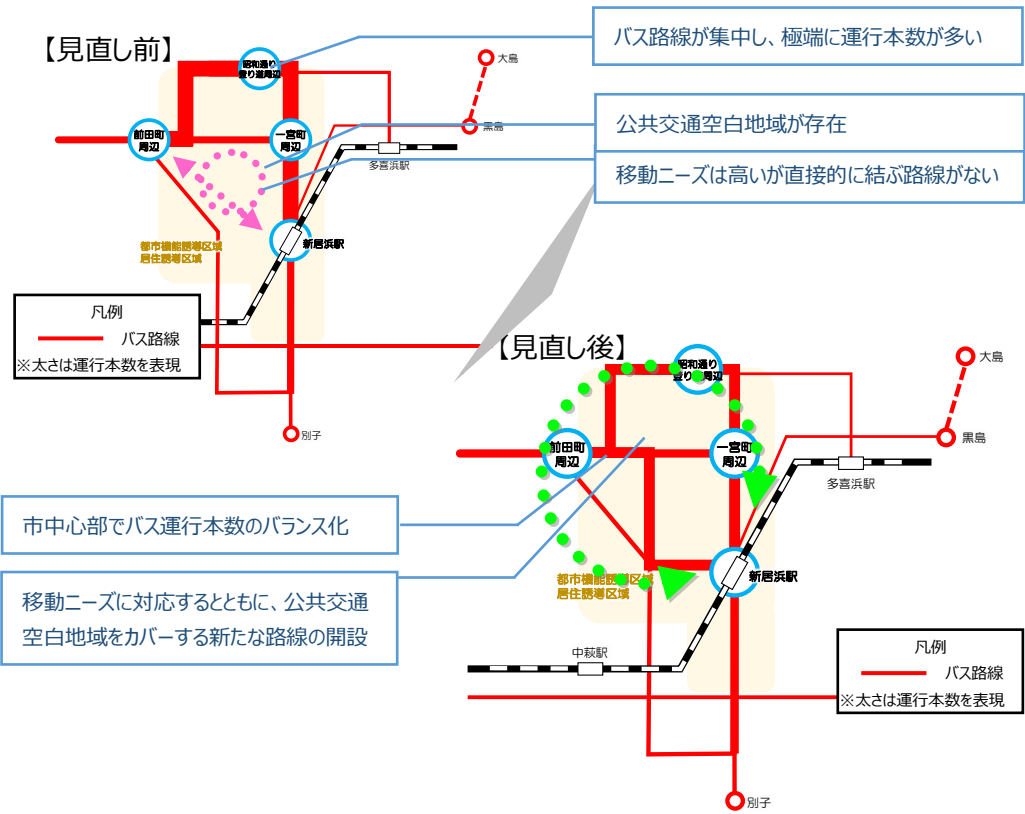
###### 《目標を達成するために実施する事業》



- 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)


# 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

事業名	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）
事業内容	<p>○都市拠点を結ぶ区間を基幹公共交通軸として、一定の運行本数を確保するとともに、各拠点間へのアクセス利便性を高める。</p> <p>○現状以上にバス車両を増加することは運転手ならびに車両確保の観点からも厳しく、効率的に運行するためのネットワークの見直しについては、路線見直しの基準を設定し、取り組む。</p> <p>○バス停間の利用状況を踏まえ、交通事業者等と連携し、特定の区間に集中するバスを他区間の運行に変更する、あるいは目的地を変更するなどにより、市全体として利便性が向上するよう現状のバス路線網の見直しに取り組む。</p> <p>○幹線道路の整備に合わせて、一部経路変更によるバス交通空白地の解消のほか、新たなバス停開設など、利便性の向上に取り組む。</p> <p>○市民ニーズ等を踏まえ、都市拠点を中心とした循環路線の導入に向け取り組む。</p>
事業主体	交通事業者、新居浜市
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

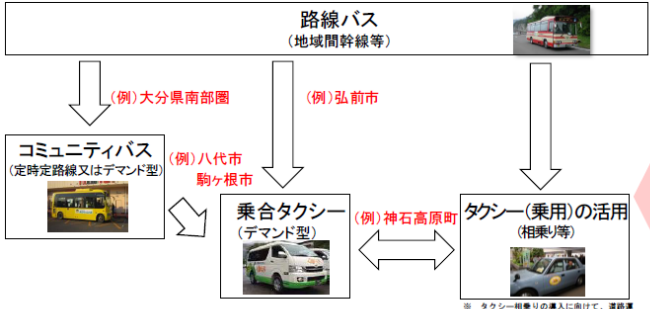



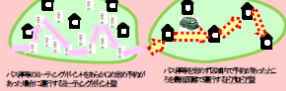


事業名	②デマンドタクシーの維持・改善（継）
事業内容	<p>○駅やバス停から離れた地域の移動手段として欠かせないデマンドタクシーについては、運行効率や利用環境の向上策を検討し、引き続き維持・確保に努める。</p> <p>【運行効率や利用環境の見直しの視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●利用時間帯の平準化を促進する施策の検討</li> <li>●乗り継ぎ場所を交通結節点と位置づけて、拠点バス停との一体化を検討</li> </ul> <p>○川西地区に導入したオンデマンド配車システムの全市への展開に取り組む。</p> <p>○見直し等の検討には利用者だけでなく、あらゆる世代の声を集めることとする。</p>
	<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>予約アプリ イメージ</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>デマンドタクシー</p> </div> </div>
事業主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

事業名	③別子山地域バスの維持・改善（継・新）
事業内容	<p>○地域の移動手段として、路線型の運行を行っている別子山地域バスについては、利用実績に基づき運行内容を見直しながら、引き続き維持・確保に努める。</p> <p>【運行内容の見直しの視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●利用実績に基づき、便数や運行時間帯の見直し</li> <li>●通行安全面に考慮し、乗降フリー区間の維持・継続</li> </ul>
	<div style="text-align: center;">  <p>別子山地域バス：愛称「花ぐるま」</p> </div>
事業主体	新居浜市
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）



事業名	④渡海船の維持・改善（継・新）
事業内容	<p>○地域の移動手段として、運航を行っている渡海船については、利用実績に基づき運航内容を見直しながら、引き続き維持・確保に努める。</p> <p>【運航内容の見直しの視点】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●利用実績に基づき、使用する船舶の検討及び使用料、便数等の見直し</li> <li>●新造船についての検討</li> </ul> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 20px;"> <p>市営渡海船：「くろしま」（左） ：「おおしま7」（右）</p> </div> </div>
事業主体	新居浜市
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

事業名	⑤地域の輸送資源の活用検討（新）
事業内容	<p>○地域の実情に合わせて、ダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路や運行時刻の見直し等）による最適化を図り、路線バス及びタクシーによるサービスの提供が困難である場合は、病院・商業施設等の送迎サービスなど地域の輸送資源等の活用について、民間事業者等と連携して検討する。</p> <div style="text-align: center;">  <p>※ 上記に併せて、①運行経路・ダイヤ等の見直し、②利用促進等を実施 バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>自家用有償旅客運送 (市町村自ら又はNPO等による運行) (例)鳥取県西部、八幡浜市</p>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 45%;"> <p>スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の送迎サービス等の積極的活用</p>  </div> </div> <div style="margin-top: 20px;"> <p><b>需要規模に応じた効率的・効果的な運行</b></p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p><b>定時定路線</b></p> <p>路線を定めて運行するものであって、かつ、路線毎にダイヤが定められている運行の形態。 ⇒目的地への一定の輸送ニーズ(通学・通院等)を兼ねることで効率的にサービスを提供できる。</p>  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>デマンド型</b></p> <p>路線・ダイヤを定まず、旅客毎の需要に応じた乗合運送を行う運行の形態。 ⇒利用者の輸送ニーズに応じて、運行ルートや乗降場所を柔軟に設定できる。</p>  </div> </div> </div>
事業主体	新居浜市、民間事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）




事業名	⑥公共交通を補完する移動サービスの検討（新）
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通を地域の暮らしと一体と捉え、地域の多様な関係者の共創による移動サービスを支援する取組について、研究を進める。</li> <li>○新居浜市立地適正化計画を踏まえて、市民の生活スタイルや移動ニーズの多様化に対応する取組について検討する。</li> <li>○共創の取組の促進・普及に向け、地域における交通やまちづくりに取り組む人材の育成に関する仕組みの構築に、民間事業者等と連携して取り組む。</li> </ul>
事業主体	新居浜市、民間事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）



## 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

事業名	⑦快適なバス待ち環境の整備（継）
事業内容	<p>○バス利用者が多く、歩道空間に余裕のあるバス停では、年間を通して快適にバスを待てるよう、雨風や暑さをしのぐ上屋や休憩できるベンチ等の設置について、市民ニーズ等を踏まえ取り組む。</p> <p>○歩道空間が狭くバス待ち環境整備が難しい場合は、例えば、バス停の近隣にあるコンビニと連携し、店舗内のイートインスペースにバス運行情報を表示したり、待合空間として活用する等の近隣施設との連携によるバス待ち環境整備も検討する。</p> <p>【上屋やベンチが整備されたバス待ち環境（高木入口バス停）】</p>
	
実施主体	交通事業者、新居浜市
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

事業名	⑧利便性を高めるバス情報の提供（継）
事業内容	<p>○バスに関する情報提供の充実を図るために、スマートフォンや携帯電話でバスの運行状況やバスの運行経路、遅れ時間等が確認できるようなバスロケーションシステムの導入に取り組む。</p> <p>○JR 新居浜駅やイオンモール新居浜等の拠点バス停では、デジタルサイネージによるバスの運行情報の提供に取り組む。</p> <p>【バスロケーションシステムの例（深谷市）】</p> <p>出典：深谷市 HP</p> <p>【駅やショッピングセンターでのデジタルサイネージによるバス運行情報提供の例（新潟市）】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>新潟駅前</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>イオン店舗内</p> </div> </div>
実施主体	交通事業者、新居浜市
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）


事業名	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）
事業内容	<p>○公共交通空白地域におけるバス停までのアクセス利便性の向上を図るため、バス停付近の歩道等の空間や近隣施設の駐輪場を活用して、駐輪スペースの確保を目指し、サイクル&amp;バスライドを推進する。</p> <p style="text-align: center;">【サイクル&amp;バスライドの事例（茅ヶ崎市）】</p> <div data-bbox="557 544 1137 943" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">出典：茅ヶ崎市 HP</p>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

事業名	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）
事業内容	<p>○高齢者や身体障がい者をはじめ、誰もが使いやすい環境を実現するため、バリアフリーに対応したノンステップバス車両やユニバーサルデザインタクシー車両の導入を促進する。</p> <p>○新たに車両を導入する場合、地域のカーボンニュートラル化を推進するため、EV車両等の導入可能性を検討する。（新）</p> <p style="text-align: center;">【ノンステップバス】                      【ユニバーサルデザインタクシー】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div data-bbox="375 1556 790 1758" style="text-align: center;">  <p style="text-align: center;">出典：せとうちバス</p> </div> <div data-bbox="821 1556 1133 1747" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p style="text-align: center; margin: 0;">UDタクシーマーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■UDレベル2 レベル1に比べてスロープの高さが低く乗降口が広く乗降しやすい等、構造上特に優れているユニバーサルデザインタクシー</li> <li>■UDレベル1 車いす利用者のためのスロープが撤えられ、また、高齢者等の乗降を円滑にするための地上高を低くするなどの配慮がされている等、様々な人にとって使いやすい構造を有するユニバーサルデザインタクシー</li> <li>■その他 流し置車と使用されるタクシーであって、車いす専用スロープ又はリフトを備えたユニバーサルデザインタクシー</li> </ul> </div> <div data-bbox="1157 1590 1388 1747" style="text-align: center;">  <p style="text-align: center;">出典：国土交通省HPより</p> </div> </div>
実施主体	交通事業者、新居浜市
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）


事業名	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)
事業内容	<p>○バス路線網やデマンドタクシーの見直しにより乗継が必要となる利用者の増加に伴い、利便性を高める施策について、交通事業者等と連携して取り組む。</p> <p>【乗継割引制度の事例（小野市）】</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>乗り継ぎ制度について</b></p>  </div> <p>乗り継ぎ制度とは、目的地までの直通ルートが設定されておらず、他のルートへ乗り継ぎしないと目的地へ行けない場合に限り、乗り継ぎであることを運転手に申し出ると新たに運賃が発生せず、1回の運賃で利用できる制度です。</p> <p>利用方法は、運転手に申し出て「乗り継ぎ券」を受け取り、目的地で降車する際に、「乗り継ぎ券」を運転手に渡して下さい。</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin: 10px 0;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p><b>【乗り継ぎ方法】</b></p> <p>①1回目の降車時、運賃100円を支払って運転手に乗り継ぐことを伝え、「乗り継ぎ券」を受け取る。</p> <p>②2回目の降車時、「乗り継ぎ券」を運転手に渡す。</p> <p>(注) 65歳以上、小学生以下、障害者は、乗り換え後の運賃も無料。「乗り継ぎ券」をもらっていただく必要はありません。</p> </div> </div> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">出典：小野市 HP</p>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

### 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

事業名	⑫市公式 LINE による交通情報の充実（新）
事業内容	<p>○新居浜市の公式 LINE を基盤として、デマンドタクシーの情報を掲載したウェブページや、電車や路線バスの運行情報のページに遷移できるようにしているが、更に市民にとって便利な情報の提供や各種システムとの連携を進める。</p> <p>○新居浜市の公式 LINE を基盤として、観光を主とした広報等の取組を推進する。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>「交通情報」を押すと書く交通機関へのリンクが展開 おでかけタクシー、渡舟船、花ぐるまについては、新居浜市ホームページの各種ページに移動</p> <p>せとうちバス HP</p> <p>JR 四国 HP</p>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和 6 年度（2024 年度）～令和 10 年度（2028 年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）



事業名	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）
事業内容	<p>○公共交通事業者においてキャッシュレス決済（QRコード、交通系ICカード、非接触型クレジットカード決済、顔認証等）に対応するための、所要の設備やシステムの導入促進を図る。</p> <p>○地域公共交通の利用を促進するため、地域ポイントサービスとキャッシュレス決済システムとの連携により、地域公共交通を利用することでポイントを貯め、施設利用や買い物での割引等が受けられる等の制度の導入を図る。</p> <p>○検索・予約から決済まで一括でサービスの提供を図るため、新居浜市スマートシティ推進協議会と連携し、MaaSシステムの充実に取り組む。</p> <p style="color: green;">KENPOSポイントを貯めるには</p>  <p>① 「P」タブをタップします。      ② 「ポイントを貯めよう」タブをタップします。      ③ ポイントが付与される項目を閲覧できます。</p> <p style="text-align: right;">新居浜市 KENPOS サイトより</p>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

事業名	⑭MaaS車両等による新たな交通サービスの検討（新）
事業内容	<p>○行政サービスを届ける MaaS 車両の積極的な活用を図るとともに、空き時間帯について、新たな交通サービスとしての利用可能性について検討する。</p>  <p style="text-align: right;">MaaS 車両</p>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）



事業名	⑮自動運転等新たな交通システムの検討（新）
事業内容	<p>○自動運転車両や空飛ぶクルマなどの新たなモビリティについては、地域課題や交通事業者の経営課題を解決する手段として、また、観光コンテンツとしての魅力を高めるため、技術革新に注視しながら、導入・活用する方策を交通事業者等と連携して研究を進める。</p> <p>○将来の導入に向けて、交通事業者等関係者間での情報を共有し、理解を深めながら検討する。</p> <p>○路線型（循環）のコミュニティバスの運行可能性について、自動運転技術の進化状況や先進事例等を踏まえ、研究を進める。</p> <p>●東広島市 Autono-MaaS 推進コンソーシアム 自動運転実証実験</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: right;">東広島市 HP より</p>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）


## 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

事業名	⑯公共交通の利用促進活動の展開（新）
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市民の公共交通の利用促進に向けて、市民意識の醸成に取り組むため、SNSを活用した「バスの乗り方」の配信や市政だよりによるデマンドタクシー等の広報など、啓発活動に取り組む。</li> <li>○デマンドタクシーなど地域公共交通の利用意向が高い60歳以上に対する利用促進策の展開を図る。</li> <li>○地域におけるまちづくりと一体となって地域交通全体をコーディネートする人材の育成を図る方策について、民間事業者等と連携し取り組む。</li> <li>○利用しない市民をターゲットに、乗り放題 DAY などの市内公共交通利用促進施策の実施に取り組む。</li> </ul>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

事業名	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）
事業内容	<p>○自治体と交通事業者が協定を締結し、一定のエリアについて一括して運行する事業に対する補助制度の利用を検討し、交通利便性の向上に取り組む。</p> <div style="text-align: center;"> <p>官民連携によるエリア一括協定運行事業のイメージ</p> </div>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

事業名	⑱公共交通維持に貢献する運転手確保支援（新）
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>○バス、タクシー運転手の減少の深刻化を受け、バス事業者及びタクシー事業者並びに愛媛県及び近隣市と連携し、運転手確保策の支援等に取り組む。</li> <li>○運転手の職場環境整備について、バス事業者及びタクシー事業者等と連携し、一層の改善に向けて努める。</li> </ul>
実施主体	交通事業者、新居浜市
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

事業名	⑱地域主体で取り組む交通手段確保への支援（新）
事業内容	<p>○路線バス等の維持が困難な場合に、市が、関係者と協議の上、公募により代替する輸送サービス（コミュニティバス、デマンド交通、タクシー、自家用有償旅客運送、福祉輸送等）を導入して支援する方策についても、地域や交通事業者等と連携して支援する。</p> <p>●宇和島市戸島地区地域モビリティ実証運行</p>  <p>地域住民が主体となり、高齢者等の移動手段の確保を行うことを目的として、地域モビリティ事業（自家用有償旅客運送事業）の実証運行を始めた。</p>
実施主体	新居浜市、交通事業者
実施時期	令和6年度（2024年度）～令和10年度（2028年度）（以降、適宜必要に応じて見直し）

# 第9章 目標達成のための事業スケジュール

## (1) 実施時期

表 事業スケジュール

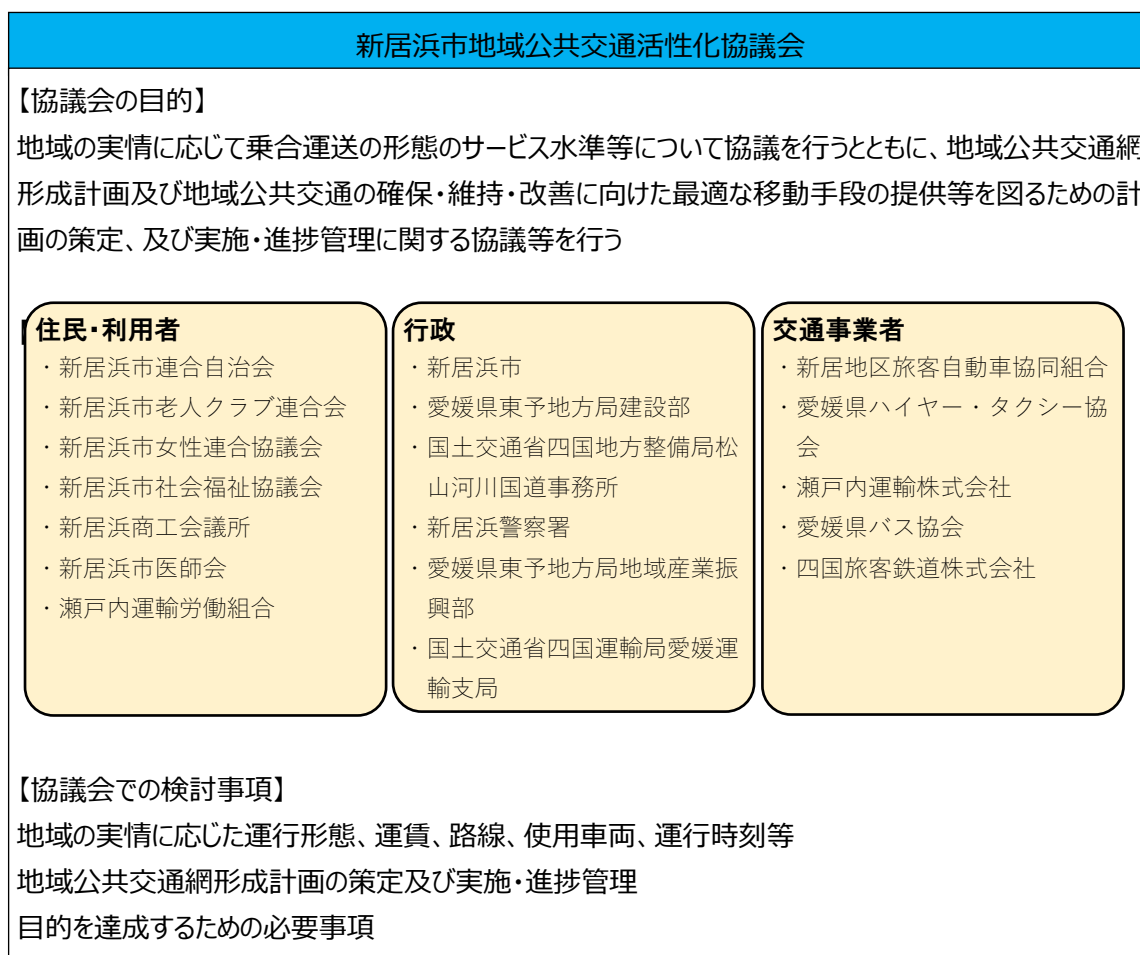
基本方針	目標	事業名	実施主体	年度				
				2024	2025	2026	2027	2028
コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の機能分担の明確化	効率的な公共交通網の形成	効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直し	交通事業者 新居浜市			随時実施		新計画策定に向けた検証
		デマンドタクシーの維持・改善	新居浜市 交通事業者		予約システム 全市展開	随時実施		新計画策定に向けた検証
		別子山地域バスの維持・改善	新居浜市			随時実施		新計画策定に向けた検証
		渡海船の維持・改善	新居浜市	個別計画策定の検討		随時実施		新計画策定に向けた検証
		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	随時実施	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
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	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
		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
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	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
		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

## (2) 推進体制

市民・交通事業者・行政が、各々連携を図りながら、地域公共交通網形成計画に基づいて取組施策を推進し、目指す将来像に近づいていくことが求められます。

そのためには、施策の実施状況やその効果を確認し、必要に応じて施策や計画そのものを見直し、目指すべき将来像に向かって着実に進んでいくことが必要です。

そこで、地域公共交通網形成計画の推進を図る体制として、本市の公共交通にかかわる協議会である「新居浜市地域公共交通活性化協議会」において、計画を推進・進捗管理するものとする。



# 第 10 章 計画達成状況の評価と検証の方法

## (1) 進捗管理

計画の推進にあたっては、社会環境や市民ニーズ等の変化に合わせて、最適な施策を実施していくために P D C A サイクルを取り入れて、目標の進行管理をする。

具体的には、実施計画の立案・最適化（Plan）、計画的な施策の実施（Do）、目標に対する達成度の評価と課題・問題点の整理（Check）、改善策の検討（Act）というサイクルで行い、次年度以降につなげながら計画を推進する。

目標に対する達成度の評価については、新居浜市地域公共交通活性化協議会において毎年度行う。

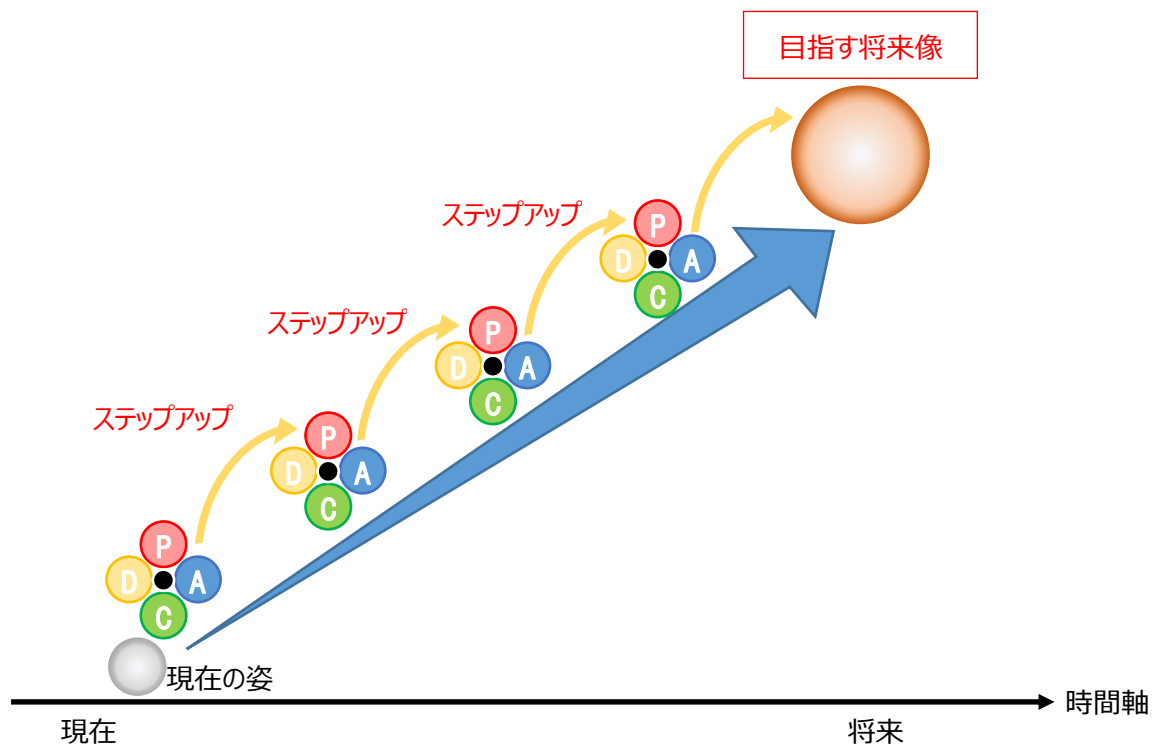


図 地域公共交通網形成計画の PDCA サイクルのイメージ

## (2) 評価と検証に必要なデータなどの収集方法

計画の進捗や事業による効果、また目標の達成状況の評価・検証に必要な各種データを、関係者が協力して定期的に収集する。

表 評価・検証のために収集するデータと収集方法

収集する主体	収集データ	収集方法	収集頻度
せとうちバス	路線バス利用者数	実績データ	1年に1回
	バス路線の収入	実績データ	1年に1回
デマンドタクシー 運行事業者	デマンドタクシー利用者数	運行記録票	1年に1回
新居浜市	バスサービス圏	路線網データ	2年に1回
	人口関連データ	国勢調査データを利用	5年に1回
	市の公共交通に関する補助金額	実績データ	1年に1回
	市民の公共交通が必要不可欠な手段であるという認識率	アンケート調査	1年に1回
	新居浜駅・イオンモール新居浜・住友病院前・新居浜西バスターミナル・市役所前・東町バス停の総乗降者数	乗降調査	1年に1回



### (3) 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)
<b>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</b>						
《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					
<b>基本方針2：3軸間のネットワーク強化</b>						
《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&バスライドに使用さ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	
<b>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</b>						
《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			
<b>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</b>					
《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			

# 第 11 章 地域公共交通確保維持改善事業

## 地域公共交通確保維持改善事業

### (1) 新居浜市の公共交通ネットワークと国庫補助路線の必要性

「周桑・山根線」「中萩線」「新居浜・川之江線」「今治・新居浜線」の4路線は、JR 予讃線とともに新居浜市において通勤・通学・買物等の目的による近隣都市間の広域移動に必要な、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統である。

また、「デマンドタクシー」は「JR 新居浜駅」において上記の補助対象地域間幹線バス系統等と接続し、新居浜市地域住民の広域移動に資する地域内フィーダー系統に位置付ける。

新居浜市における公共交通ネットワークを確保・維持するため、これらの路線について国及び県の支援を受けつつ、地域間幹線系統・地域内フィーダー系統として運行を継続していく。

なお、利用状況によっては、路線再編や改善を行い、代替交通についても検討を行う。

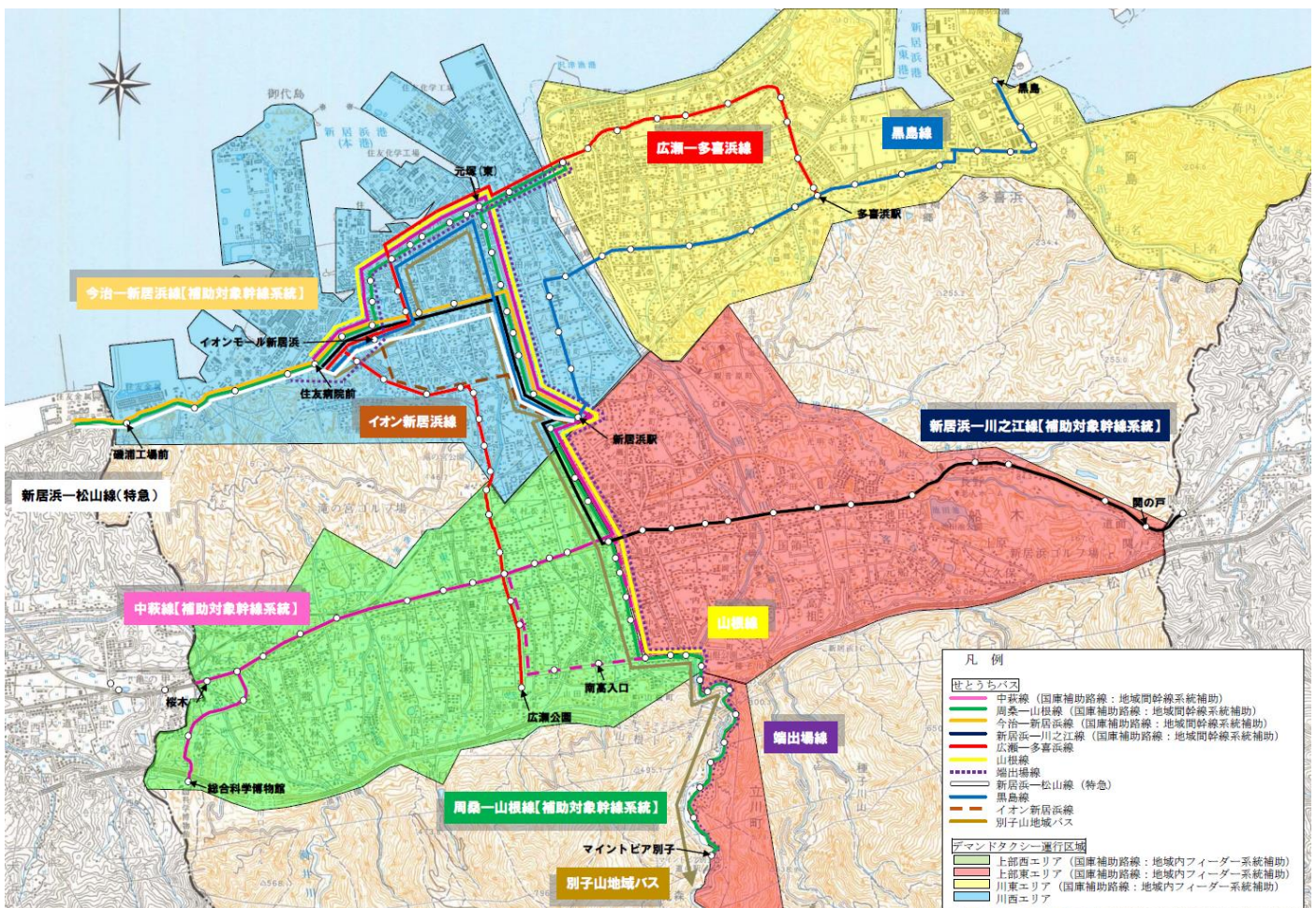




表 新居浜市内のバス路線一覧表（令和4年度）

実施主体	路線名	No	系統			事業許可区分	運行態様	補助事業の活用
			起点	経由地	終点			
瀬戸内運輸(株)	周桑・山根線	①	周桑営業所	横黒・労災病院	マイントピア別子	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
		②	新居浜西バスターミナル	中萩	西条済生会病院	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	中萩線	③	新居浜西バスターミナル	科学博物館	西条済生会病院	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
		④	新居浜西バスターミナル	南高	西条済生会病院	4条乗合	路線定期運行	
		⑤	新居浜西バスターミナル	土居・豊岡台	川之江営業所	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	新居浜・川之江線		新居浜西バスターミナル	三島医療センター	川之江営業所	4条乗合	路線定期運行	
			新居浜西バスターミナル	三島医療・上分	川之江営業所	4条乗合	路線定期運行	
		⑥	今治営業所	西条・西高入口	新居浜駅	4条乗合	路線定期運行	幹線補助
	今治・新居浜線		周桑営業所	西条・元塚	新居浜駅	4条乗合	路線定期運行	
			壬生川港	新居浜西バスターミナル	新居浜駅	4条乗合	路線定期運行	
			壬生川港	工場	新居浜駅	4条乗合	路線定期運行	
			周桑営業所	西条・西高入口	新居浜駅	4条乗合	路線定期運行	
新居浜一松山線(特急)		新居浜駅	湯谷・ロカホテル前	JR松山駅	4条乗合	路線定期運行		

## (2) 地域間幹線系統補助路線

市内の拠点間および近隣都市間を結ぶ広域・幹線バス路線として、以下の6系統を地域間幹線系統補助路線として位置づける。

表 地域間幹線系統補助路線の状況（令和4年度）

事業者名	番号	運行系統名	系統			キロ程 (km)	運行回数 (回)	経常費用 (千円)	経常収益 (千円)	欠損額 (千円)	収支率 (%)	国庫補助額 (千円)	県補助額 (千円)	市補助額 (千円)	年間輸送人員 (人)
			起点	経由地	終点										
瀬戸内運輸(株)	①	周桑・山根線	周桑営業所	横黒・労災病院	マイントピア別子	37.8	5.6	43,274	14,825	28,449	34.3	3,844	3,477	11,513	47,699
	②	中萩線	新居浜西バスターミナル	中萩	西条済生会病院	24.1	6.2	30,579	10,170	20,409	33.3	2,450	2,219	9,143	34,734
	③	中萩線	新居浜西バスターミナル	科学博物館	西条済生会病院	27.5	7.5	42,290	15,239	27,051	36.0	4,200	3,806	12,049	52,092
	④	中萩線	新居浜西バスターミナル	南高	西条済生会病院	39.5	8.6	68,774	23,558	45,216	34.3	5,957	5,398	12,205	56,068
	⑤	新居浜・川之江線	新居浜西バスターミナル	土居・豊岡台	川之江営業所	46.8	6.6	63,156	22,467	40,689	35.6	7,128	6,459	8,207	59,322
	⑥	今治・新居浜線	今治営業所	西条・西高入口	新居浜駅	50.9	12.0	124,071	46,220	77,851	37.3	15,121	13,958	8,911	106,117

## (3) 地域内フィーダー系統補助路線

バス交通空白地域と広域・幹線バス路線を結ぶ以下の3系統を、地域内フィーダー系統と位置づける。

表 地域内フィーダー系統の状況（令和4年度）

事業者名	運行系統名	年間乗車人員	運行回数	運行業務市負担額	利用料収入	国庫補助額
		(人)	(回)	(千円)	(千円)	(千円)
(有)東雲タクシー	川東エリア	3,944	2,889	6,814	1,193	1,468
(有)光タクシー	上部東エリア	6,891	3,037	5,981	2,122	1,858
中萩タクシー(有)	上部西エリア	5,045	3,090	7,059	1,543	1,532