

## 第1回

- ・公共交通網形成計画とは
- ・新居浜市の公共交通に関する動向
- ・アンケート調査について

アンケート調査実施（8月中旬）

## 第2回

- ・新居浜市の公共交通に関する現状、問題と課題の把握（アンケート結果等）
- ・網形成計画に向けて更なる課題の深掘り、課題への対応に向けて

立地適正化計画（都市機能誘導区域・居住誘導区域）

## 第3回

- ・目指すべき公共交通のあり方、目標
- ・公共交通網再編案の検討

## 第4回

- ・利用促進策の検討
- ・地域公共交通網形成計画素案（パブリックコメント案）
- ・パブリックコメント実施方針

パブリックコメント

## 第5回

- ・地域公共交通網形成計画案（パブリックコメント反映案）

地域公共交通網形成計画

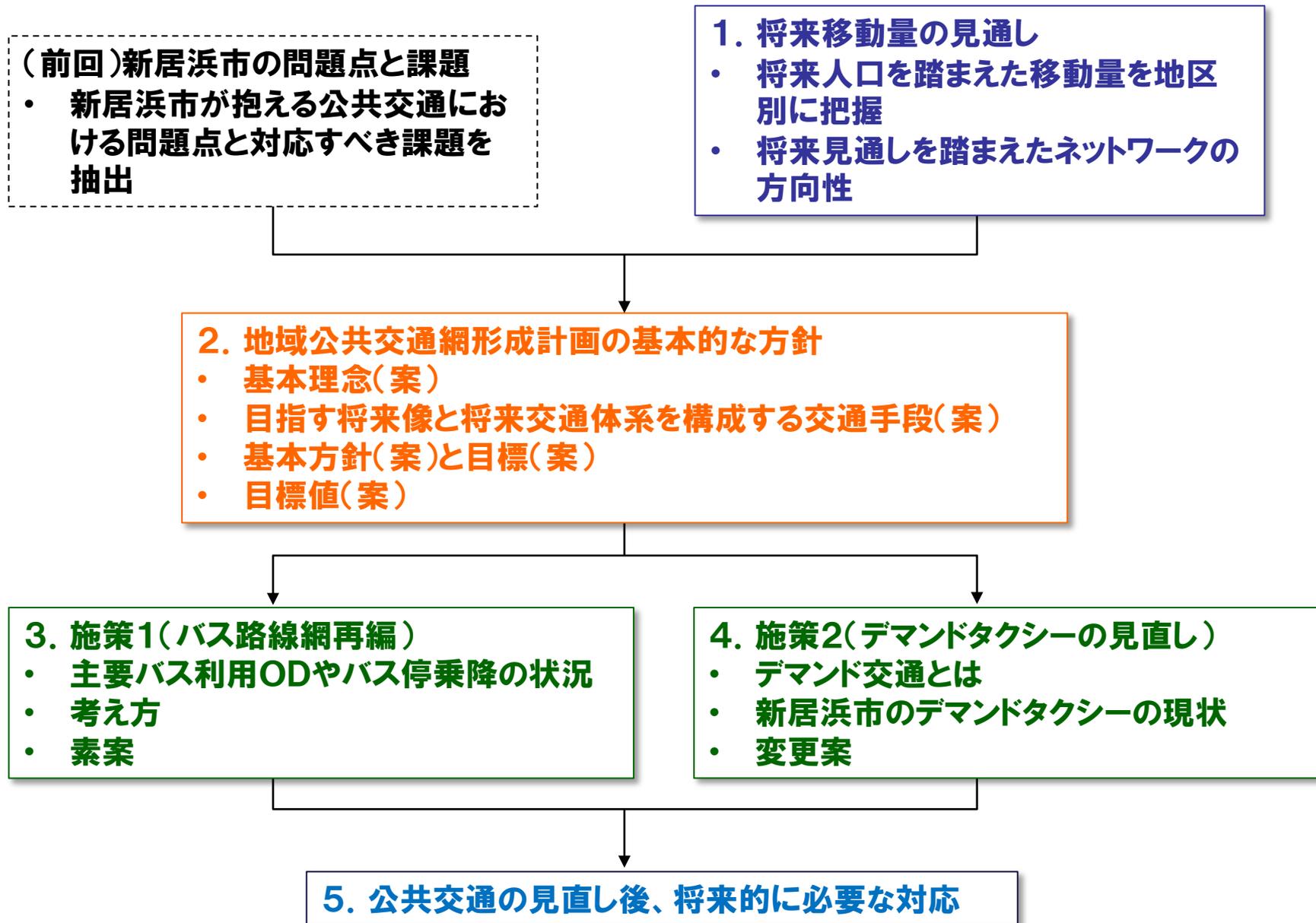
# 平成29年度 第3回 新居浜市地域公共交通活性化協議会

## ～新居浜市公共交通網形成計画について～

### <目次>

1. 将来移動量の見直し・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針・・・・・・・・ 6
3. 施策1（バス路線網再編）・・・・・・・・・・・・ 14
4. 施策2（デマンドタクシーの見直し）・・・・・・・・ 18
5. 公共交通の見直し後、将来的に必要な対応・・・・ 24

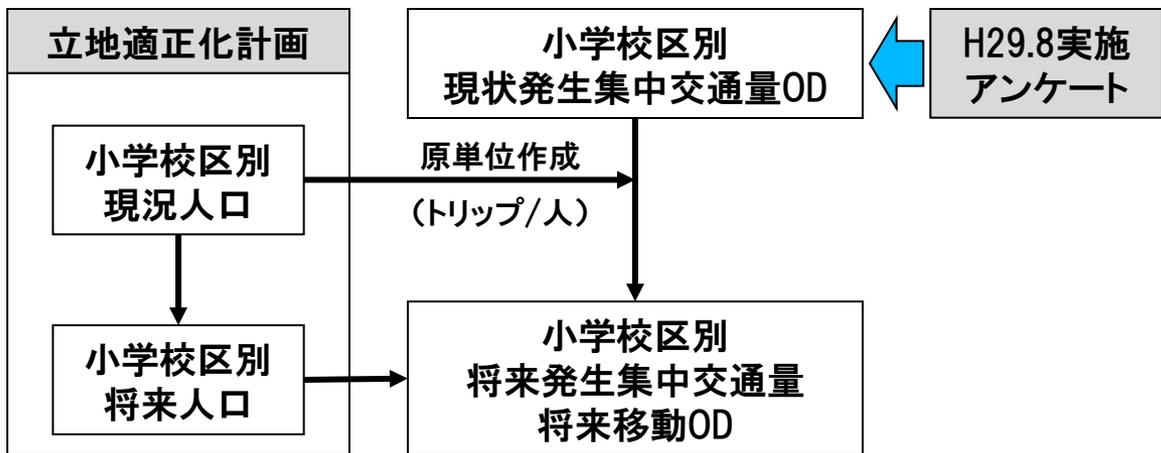
平成29年12月1日  
新居浜市



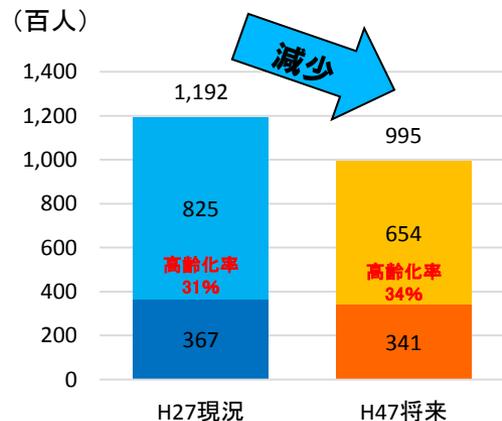
# 1. 将来移動量の見通し

- 立地適正化計画における地区別の現況並びに将来の人口を踏まえ、平成29年8月実施のアンケート結果から得られた地区別の発生集中交通量から、将来の地区別発生集中交通量を算出した。
- 市域全体では、将来の人口が減少することから、移動総量も減少することが見込まれる。
- また、将来では高齢化率の上昇が見込まれるが、60歳以上人口及び60歳以上の発生集中交通量は減少する。

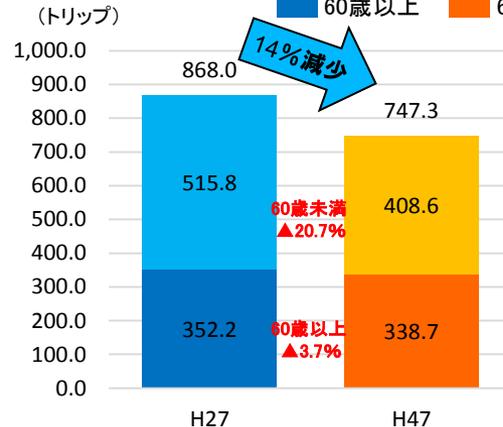
## ■将来移動の予測方法



■新居浜市人口 <H27将来> <H47将来>  
 60歳未満 60歳未満  
 60歳以上 60歳以上



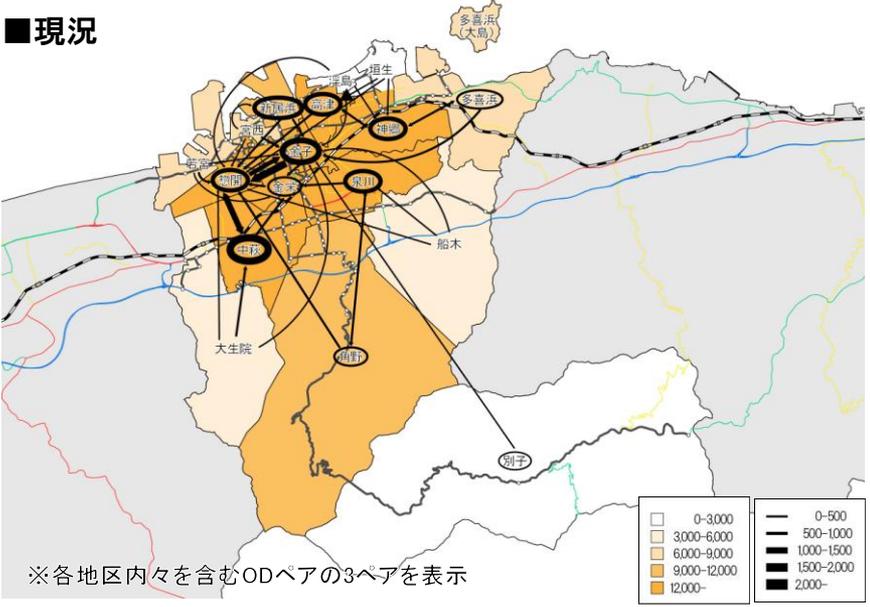
■新居浜市移動総量 <H27将来> <H47将来>  
 60歳未満 60歳未満  
 60歳以上 60歳以上



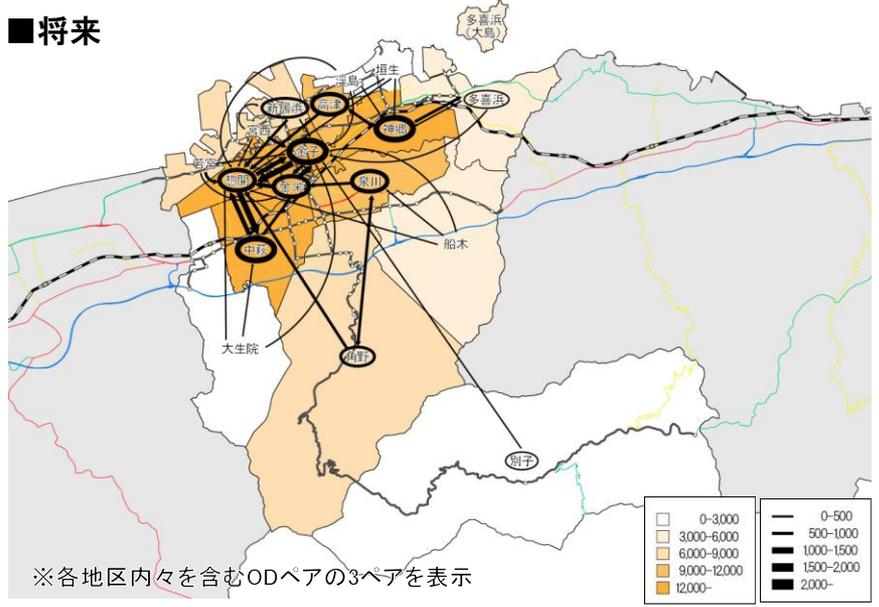
# 1. 将来移動量の見通し

## (3) 将来の小学校区間の交通量 (総人口)

### ■ 現況



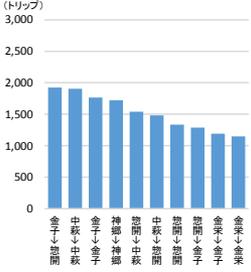
### ■ 将来



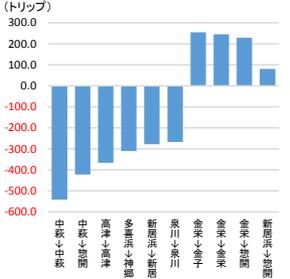
### < 現況 >



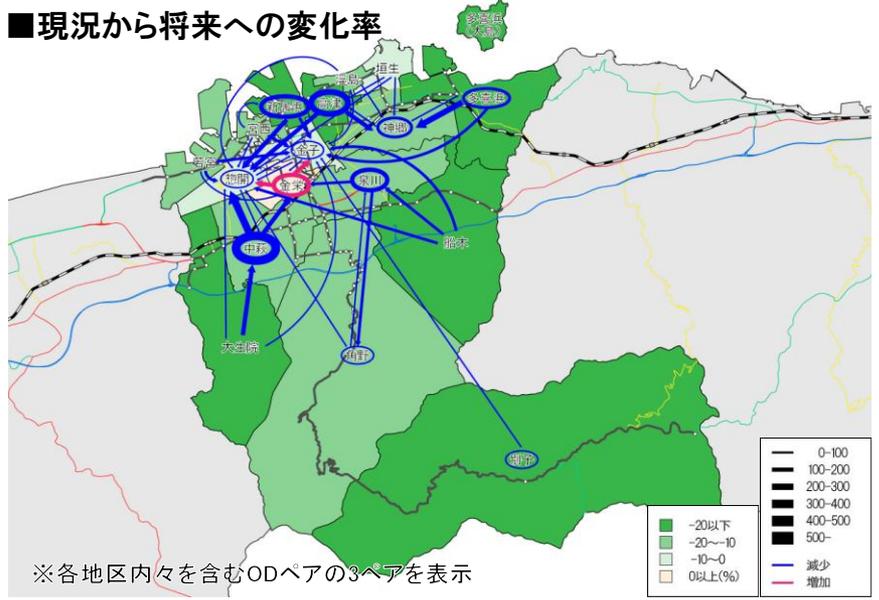
### < 将来 >



### < 減少率 >



### ■ 現況から将来への変化率



- 惣開や金子に移動が集中している傾向にある。
- 中萩内々、中萩から惣開、惣開から中萩、金子から惣開の発生集中交通量が多い。
- 将来的には、金栄の内々、金栄から惣開、金栄から金子の発生集中交通量は増加するものの、その他の移動は減少傾向にある。

# 1. 将来移動量の見通し

## (4) 各地区の将来移動量の見通し

地区	将来 人口(人)			将来 発生集中交通量(T.E./日)			将来の移動に関する傾向
	規模	増減	高齢化	規模	増減	60歳以上	
垣生	3,619(小)	-3%(↓)		2,110(少)	-7%(↓)	4%(増加)	■60歳以上の発生集中はほぼ変わらない
若宮	1,822(小)	-24%(↓)		6,156(中)	-18%(↓)	-15%(減少)	■人口、移動とも減少傾向
中萩	19,920(大)	-22%(↓)		15,561(多)	-18%(↓)	-5%(減少)	■発生集中交通量が多いものの人口減少に伴い、発生集中交通量が激減
宮西	4,720(小)	-16%(↓)		6,693(中)	-14%(↓)	0%(変化なし)	■60歳以上の発生集中交通量はほぼ変わらない
多喜浜	4,056(小)	-42%(↓)	40%超え	5,306(中)	-27%(↓)	-19%(減少)	■高齢化進行、人口、移動とも減少傾向
神郷	10,263(大)	-10%(↓)		12,848(多)	-11%(↓)	-5%(減少)	■発生集中交通量が多いものの人口減少に伴い、発生集中交通量が激減
浮島	3,975(小)	-12%(↓)		2,132(少)	-11%(↓)	-12%(減少)	■人口、移動とも減少傾向
惣開	3,890(小)	-3%(↓)		21,278(多)	-7%(↓)	5%(増加)	■人口当たりの発生集中交通量が多い、60歳以上の移動が増加
新居浜	4,463(小)	-28%(↓)	40%超え	8,644(中)	-20%(↓)	-8%(減少)	■高齢化進行、人口、移動とも減少傾向
泉川	11,666(大)	-21%(↓)		11,377(多)	-16%(↓)	-9%(減少)	■発生集中交通量が多いものの人口減少に伴い、発生集中交通量が激減
金栄	5,173(中)	27%(↑)		14,000(多)	9%(↑)	8%(増加)	■発生集中交通量が唯一増加、60歳以上の移動が増加
角野	10,803(大)	-11%(↓)		8,631(中)	-14%(↓)	-4%(減少)	■発生集中交通量が多いものの人口減少に伴い、発生集中交通量が激減
高津	11,140(大)	-25%(↓)		10,022(多)	-22%(↓)	-9%(減少)	■発生集中交通量が多いものの人口減少に伴い、発生集中交通量が激減
金子	12,537(大)	-4%(↓)		18,193(多)	-11%(↓)	14%(増加)	■発生集中交通量が多く、60歳以上の移動が増加
船木	7,129(中)	-32%(↓)	40%超え	4,009(少)	-32%(↓)	-14%(減少)	■高齢化進行、発生集中交通量が少ない
大生院	3,869(小)	-39%(↓)	40%超え	2,439(少)	-39%(↓)	-24%(減少)	■高齢化進行、発生集中交通量が少ない
別子	161(小)	-47%(↓)	40%超え	65(少)	-47%(↓)	-	■高齢化進行、発生集中交通量が少ない

### 移動自体が少ない地域《若宮、多喜浜、浮島、新居浜、船木、大生院、別子》

公共交通による移動手段の確保が必要であるものの、**移動自体が少ない地域であるため**、市全体の公共交通維持・確保に向けて、現状からの見直しが求められる地区

### 移動は少なくなるが、60歳以上の移動は現状維持の地区《垣生、宮西》

発生集中交通量が少なく減少傾向にあるものの、**60歳以上の移動はほぼ現状どおり**であるため、市全体の公共交通維持・確保に向けて、現状からの見直しが求められる地区

### 現状以上に移動が多くなる地区《惣開、金栄、金子》

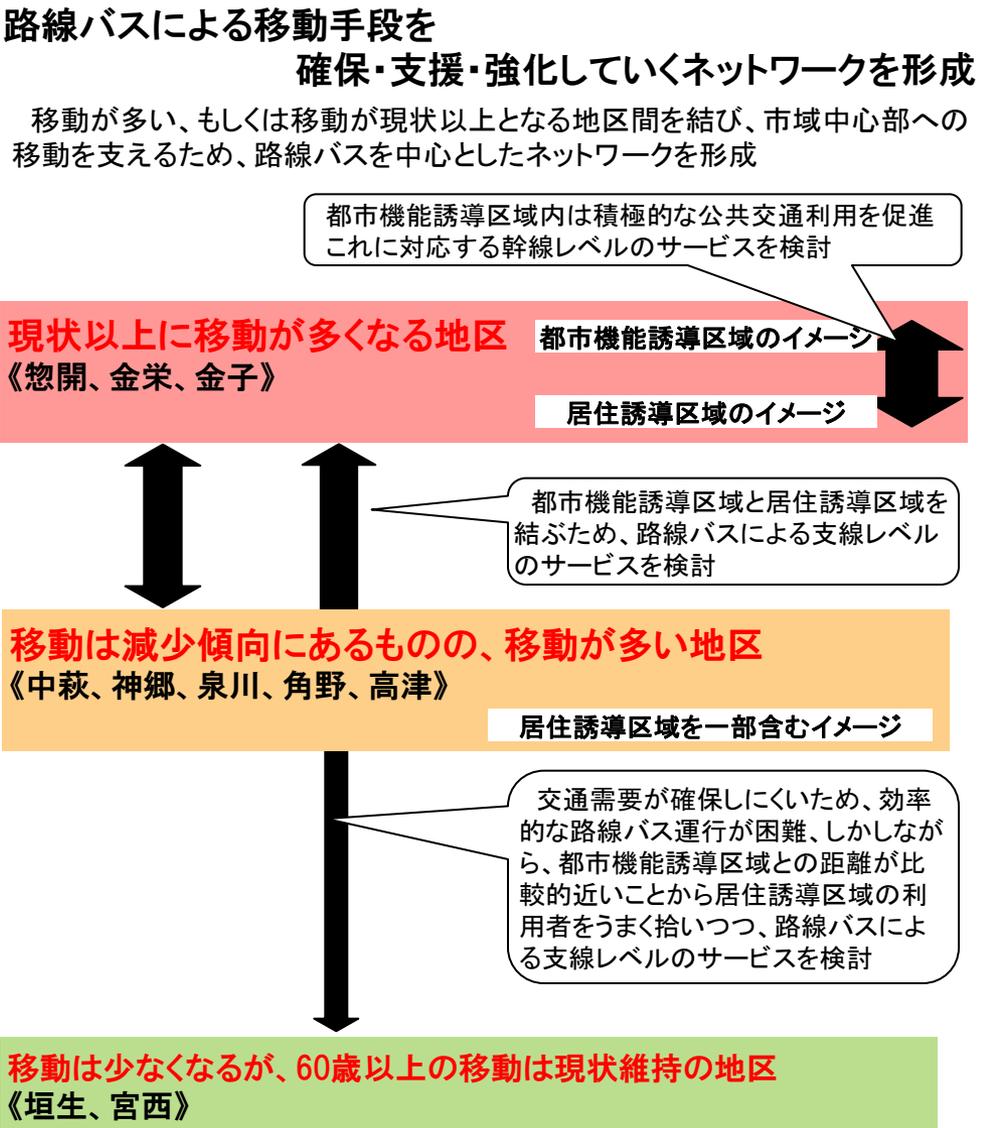
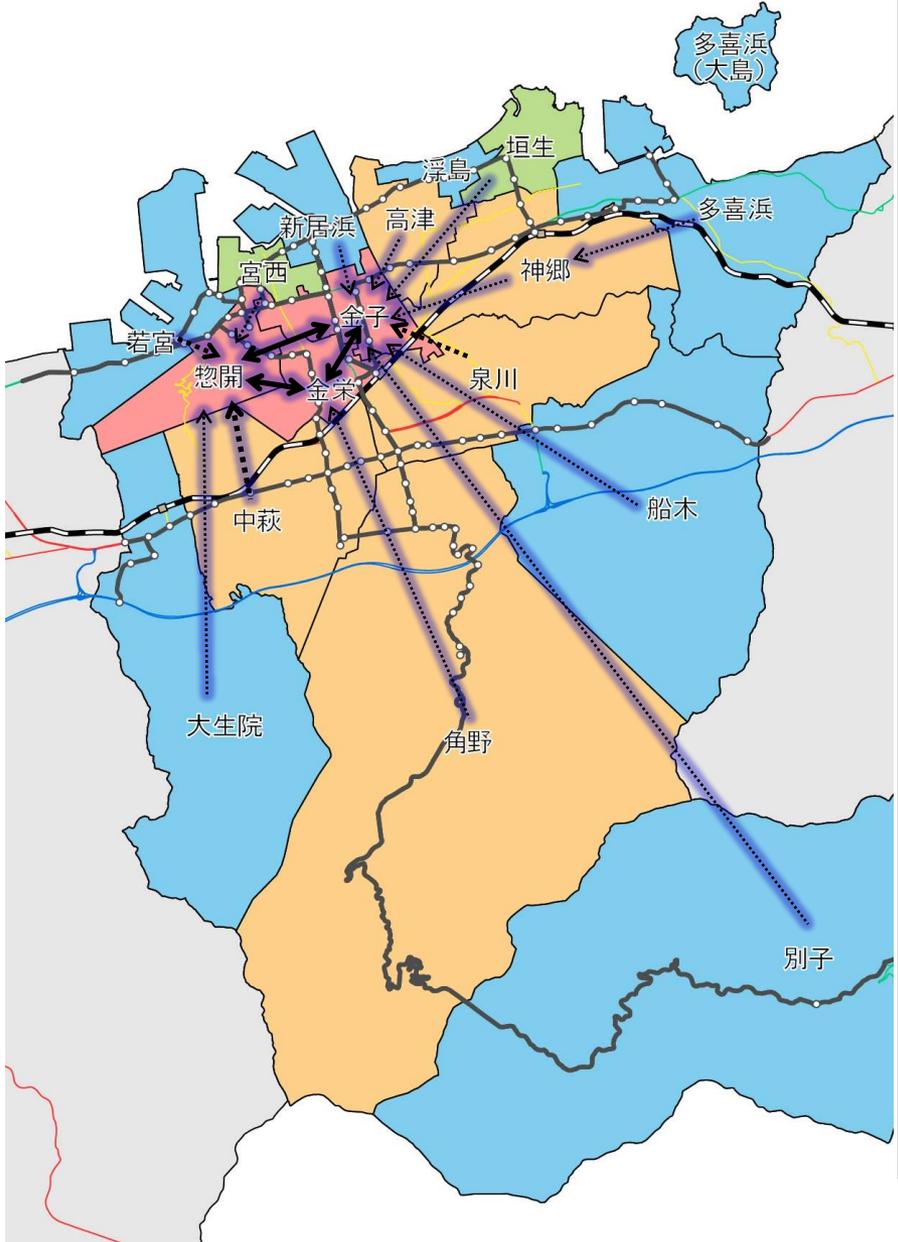
**60歳以上をはじめとして、移動が概ね現状以上となる**ことが想定される地区であるため、公共交通維持・確保に向けても積極的なバス利用を支援していくことが必要な地区

### 移動は減少傾向にあるものの、移動が多い地区《中萩、神郷、泉川、角野、高津》

今後移動は減少していくものの**移動自体は多い地区**であるため、市全体の公共交通維持・確保に向けて路線バス利用に取り込んでいくべき地区

# 1. 将来移動量の見通し

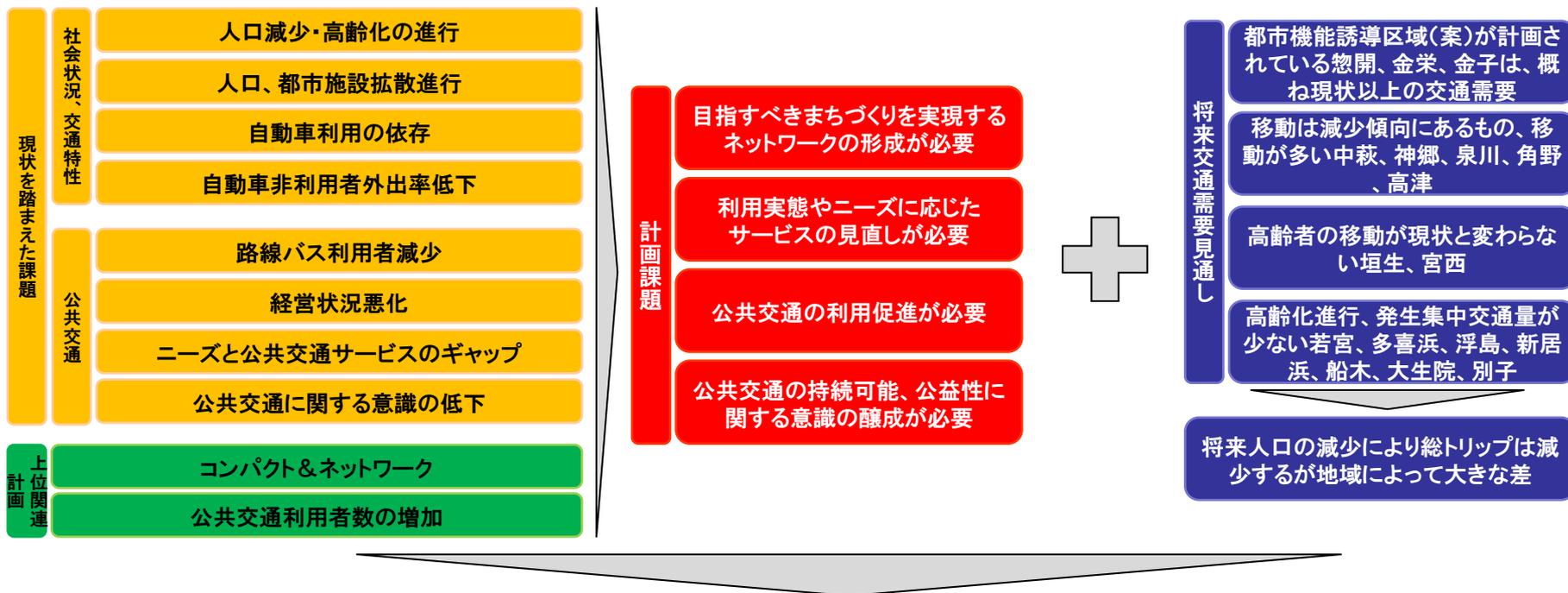
## (5) 望ましい公共交通のネットワークの検討



# 2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

## (1) 基本理念

- 上位・関連計画の目指す将来像を踏まえるとともに、新居浜市の計画課題、将来交通需要の見通しを踏まえ、本計画の基本理念を以下に設定する。



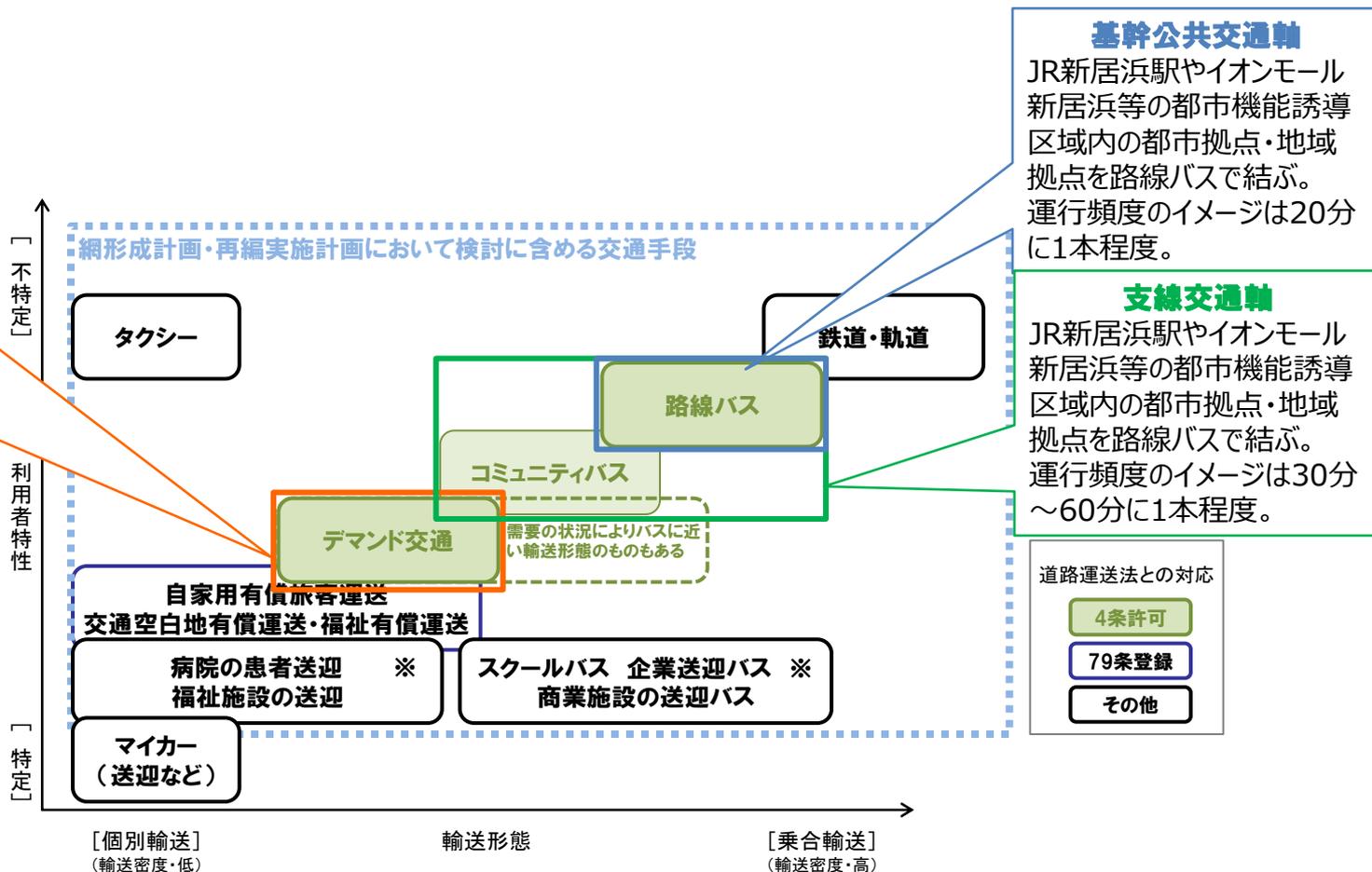
- 【基本理念】**
- **いつまでも暮らしやすいまちを支える、使いやすい持続可能な公共交通網**
    - コンパクト＆ネットワークの実現を誘導する公共交通網の構築
    - 住民ニーズに対応した「使われる」公共交通サービスへの改善
    - 市民・交通事業者・行政が支える公共交通

## 2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### (2) 目指す将来像と将来交通体系を構成する交通手段

#### デマンド交通

基幹公共交通軸や支線軸のサービスを受けられない地区に対応したサービスで、基幹公共交通軸へのアクセスや地区内移動支援を担う。  
→現在のタクシーに近いデマンドタクシーではなく、利用方法を制限。  
運行頻度は、1時間に1本。



▲網形成計画及び再編実施計画において検討すべき交通手段の範囲（陸上交通の場合）

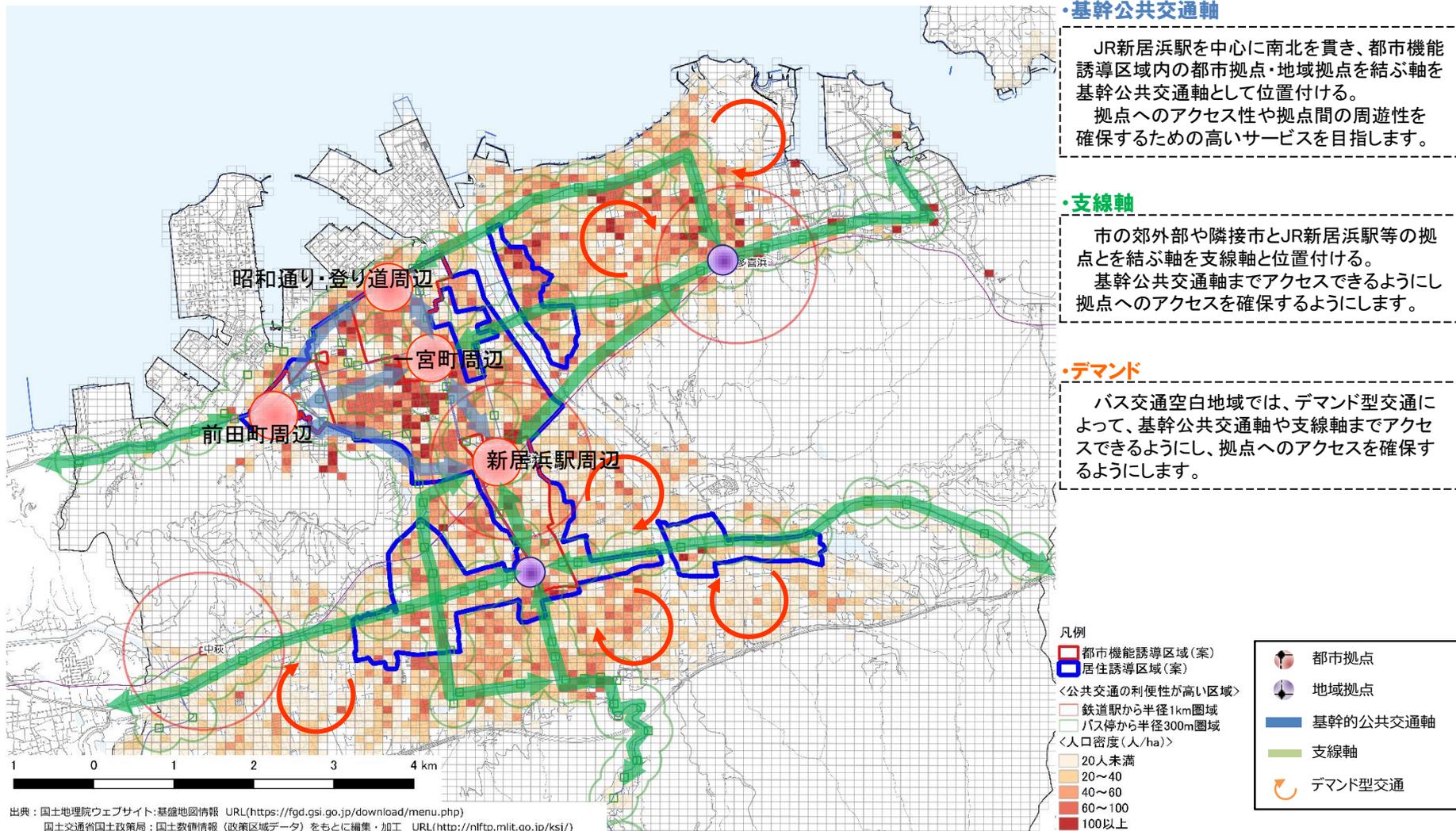
※様々な運行形態で行われている（無償の場合は道路運送法の対象外）。

# 2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

## (2) 目指す将来像と将来交通体系を構成する交通手段

- 本計画が目指す将来像とそれを構成する交通サービスを以下に設定する。

### ◇◇ 目指す将来像 ◇◇



## 2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### (3)基本方針と目標

#### 【基本理念】

#### ● いつまでも暮らしやすいまちを支える、使いやすい持続可能な公共交通網

- コンパクト&ネットワークの実現を誘導する公共交通網の構築
- 住民ニーズに対応した「使われる」公共交通サービスへの改善
- 市民・交通事業者・行政が支える公共交通

#### 【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1】

- 都市拠点への公共交通を利用した外出の増加

#### 【基本方針2】

- 便利で使いやすい公共交通網の形成

#### 【目標2】

- 生活の様々な場面で公共交通の利用を増加

#### 【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3】

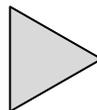
- 三位一体で公共交通を運営維持

## 2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### (4) 目標値

#### 【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1】

- 都市拠点への公共交通を利用した外出の増加

#### 【目標値】

- JR新居浜駅前・イオンモール新居浜・住友病院前・市役所前・東町バス停の総乗降者数

現況:815人/日 ⇒ 将来(H34):978人/日

#### ◇指標の意味

- 都市拠点へのアクセスや都市拠点間の移動がし易くなることで、これら拠点間を結ぶ公共交通が利用者が増加すると考え、拠点のバス停の乗降者数を評価

#### ◇指標の算定方法

- JR新居浜駅前・イオンモール新居浜・住友病院前・市役所前・東町バス停の乗降者数をカウントしその総和を算出

#### ◇目標値の設定方法

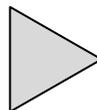
- 総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数44万人は、現況(H28)よりも1.2倍
- これより、現況の総乗降者数の1.2倍を目標値として設定

## 2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### (4) 目標値

#### 【基本方針2】

- 便利で使いやすい公共交通網の形成



#### 【目標2】

- 生活の様々な場面で公共交通の利用を増加

#### 【目標値】

- 路線バス利用者数

現況:1,052人/日 ⇒ 将来(H34) :1,262人/日

#### ◇指標の意味

- コンパクトなまちづくりが進んだ都市の姿として、徒歩や公共交通による移動が主体となっていることを目指しており、市内の公共交通網が住民ニーズに応じたサービスとなること

#### ◇指標の算定方法

- 新居浜市内バス停の全体利用者数を算出

#### ◇目標値の設定方法

- 総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数44万人/年は、現況(H28)よりも1.2倍
- これより、現況の総乗者数の1.2倍を目標値として設定

#### 【目標値】

- バスサービスを受ける人口割合

現況:68.5% ⇒ 将来(H34) :68.5%以上(現状以上)

#### ◇指標の意味

- 路線網再編によりバスサービス圏が広がり、バスサービス圏内に居住する人口が向上することを評価  
(将来人口が減少する中、サービス圏内人口も減少する可能性があることから、カバー率で評価)

#### ◇指標の算定方法

- バス勢圏内人口と総人口から算出

#### ◇目標値の設定方法

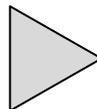
- 現況人口のバス勢圏人口からカバー率を設定

## 2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### (4) 目標値

#### 【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3】

- 三位一体で公共交通を運営維持

#### 【目標値】（交通事業者）

##### ● バス路線の収入

現況：209百万円 ⇒ 将来(H34)：209百万円(現状維持)

##### ◇指標の意味

- 公共交通の運営にあたっては、市民・交通事業者・行政の三者がそれぞれ責任を果たし、協働により支えることで公共交通網を維持することから、その結果として公共交通の収入が改善されることを評価

##### ◇指標の算定方法

- バス路線の年間収入を算出

##### ◇目標値の設定方法

- 総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数44万人は、現況(H28)よりも1.2倍の利用者数を目指すが、割引対象者の利用者数の増加を考慮し、現状維持として設定

#### 【目標値】（行政）

##### ● 市の財政負担額

現況：49.7百万円 ⇒ 将来(H34)：49.7百万円以下(現状以下)

##### ◇指標の意味

- 公共交通の運営にあたっては、市民・交通事業者・行政の三者がそれぞれ責任を果たし、協働により支えることで公共交通網を維持することから、その結果として公共交通の収支が改善され、市の財政負担が軽減されることを評価

##### ◇指標の算定方法

- 市の財政負担額を算出

##### ◇目標値の設定方法

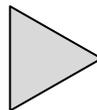
- 市は、バス事業者がバスを運営するのに不足する分を負担しているが、利用者が増加しても、運行経費が増加した場合、必ず行政の負担が減るわけではないこともあるため、少なくとも現状以上の負担とならないようにすることを目指し、現状の市財政負担額を目標値として設定

## 2. 地域公共交通網形成計画の基本的な方針

### (4)目標値

#### 【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3】

- 三位一体で公共交通を運営維持

#### 【目標値】（市民）

- 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(H34):25.6%

#### ◇指標の意味

- 公共交通の運営にあたっては、市民・交通事業者・行政の三者がそれぞれ責任を果たし、協働により支えることで公共交通網を維持することから、その結果として公共交通に対する認識が変化することを評価

#### ◇指標の算定方法

- アンケート調査により市民意識を把握

#### ◇目標値の設定方法

- 高齢者になると必要不可欠との認識に変化する人が多いと考えられ、これらに加えて、さらに必要不可欠との意識をもつ市民を増やすことが必要
- 高齢者は比較的必要不可欠と認識している人が多く、今後高齢化により、認識率は自然増することを踏まえ、現状よりも倍増することを目指す

# 3.施策1(バス路線網再編)

## (1)利用状況

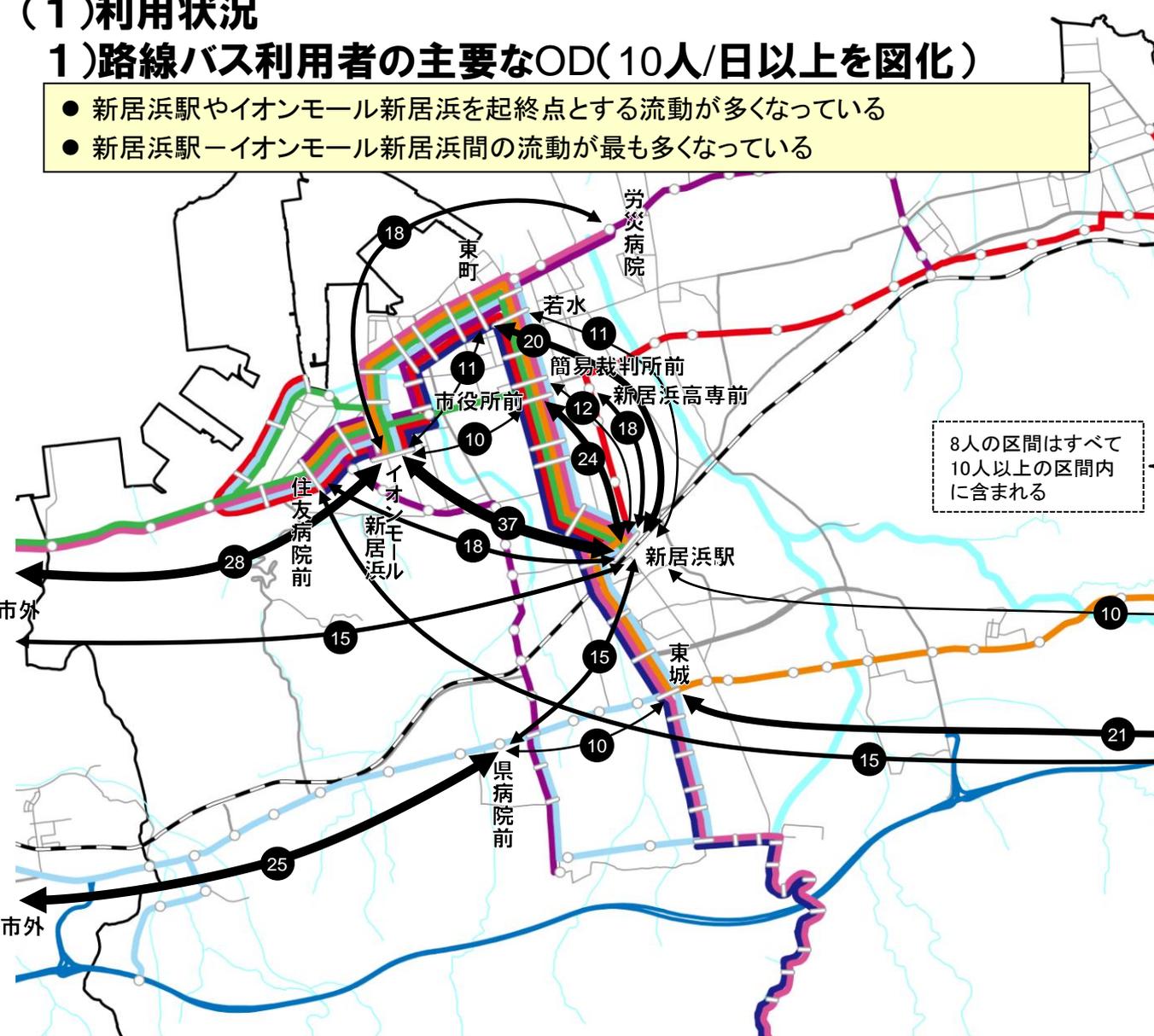
### 1)路線バス利用者の主要なOD(10人/日以上を図化)

- 新居浜駅やイオンモール新居浜を起終点とする流動が多くなっている
- 新居浜駅ーイオンモール新居浜間の流動が最も多くなっている

バス停留所区間 (流動8人以上)	流動
1 新居浜駅 ⇄ イオンモール新居浜	37人
2 イオンモール新居浜 ⇄ 市外(西)	28人
3 県病院前 ⇄ 市外(西)	25人
4 新居浜駅 ⇄ 市役所前	24人
5 東城 ⇄ 市外(東)	21人
6 新居浜駅 ⇄ 東町	20人
7 新居浜駅 ⇄ 住友病院前	18人
8 新居浜駅 ⇄ 新居浜高専前	18人
9 イオンモール新居浜 ⇄ 労災病院	18人
10 新居浜駅 ⇄ 県病院前	15人
11 新居浜駅 ⇄ 市外(西)	15人
12 住友病院 ⇄ 市外(東)	15人
13 新居浜駅 ⇄ 簡易裁判所前	12人
14 イオンモール新居浜 ⇄ 東町	11人
15 新居浜駅 ⇄ 若水	11人
16 イオンモール新居浜 ⇄ 市役所前	10人
17 県病院前 ⇄ 東城	10人
18 新居浜駅 ⇄ 市外(東)	10人
19 イオンモール新居浜 ⇄ 住友病院前	8人
20 新居浜駅 ⇄ 元塚	8人
21 新居浜駅 ⇄ 徳常	8人
22 新居浜駅 ⇄ 久保田	8人
23 外山 ⇄ 市外	8人
24 桧端 ⇄ 市外	8人

8人の区間はすべて  
10人以上の区間内  
に含まれる

※全利用者1,177人



※2016年2月新居浜市調査結果(1日当たり)

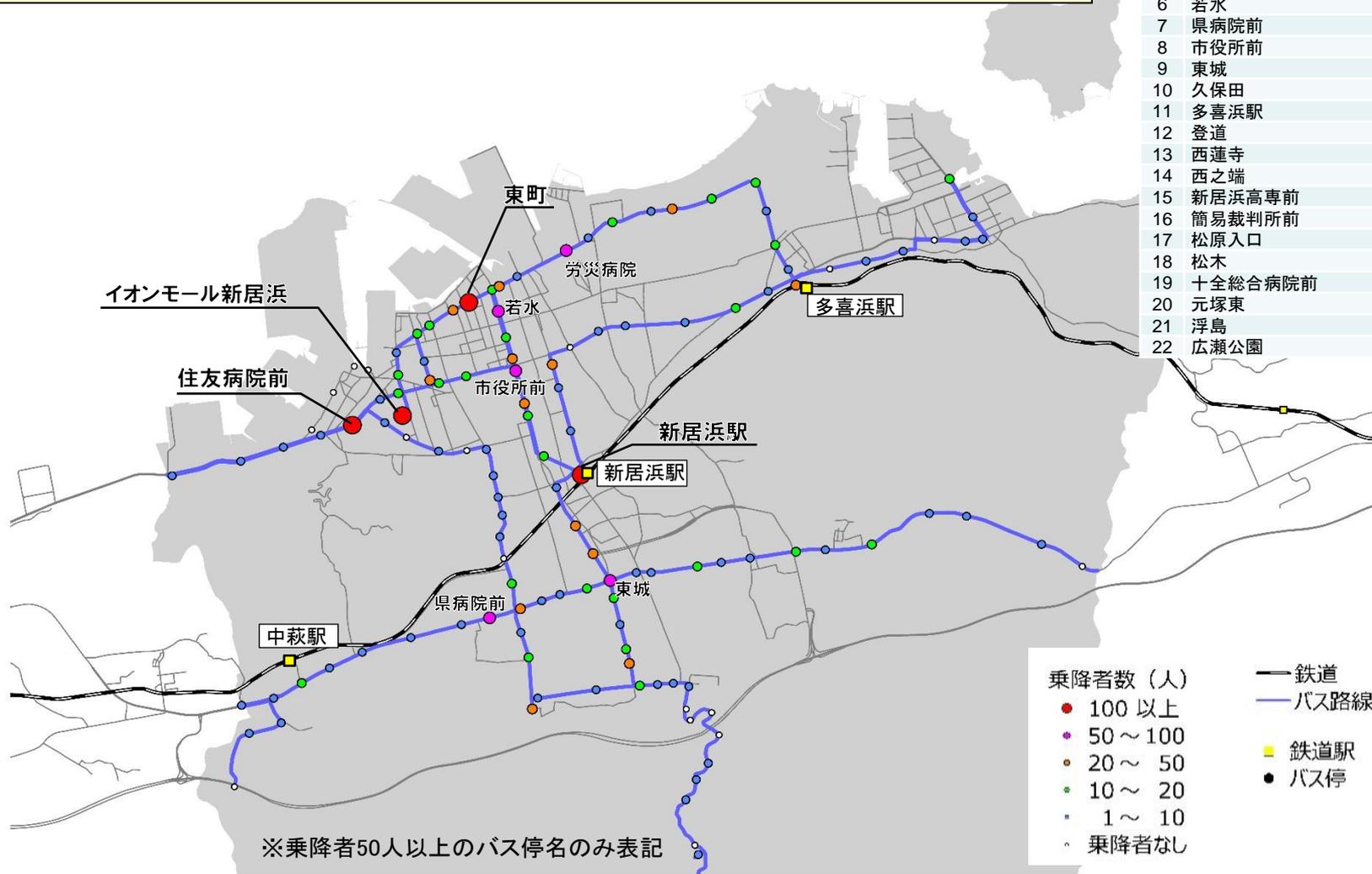
# 3.施策1(バス路線網再編)

## (1)利用状況

### 2)路線バス停別乗降者数

- 新居浜駅、イオンモール新居浜、住友病院前、東町停留所は乗降者数が100人を超えている
- 一方で、大部分は10人未満の利用(127バス停中、79バス停は10人未満、うち19バス停は0人)

バス停留所 (乗降者数20人以上)	乗降者
1 新居浜駅	297人
2 イオンモール新居浜	221人
3 住友病院前	122人
4 東町	105人
5 労災病院	76人
6 若水	74人
7 県病院前	72人
8 市役所前	70人
9 東城	70人
10 久保田	36人
11 多喜浜駅	30人
12 登道	29人
13 西蓮寺	28人
14 西之端	28人
15 新居浜高専前	26人
16 簡易裁判所前	26人
17 松原入口	26人
18 松木	24人
19 十全総合病院前	24人
20 元塚東	22人
21 浮島	21人
22 広瀬公園	21人

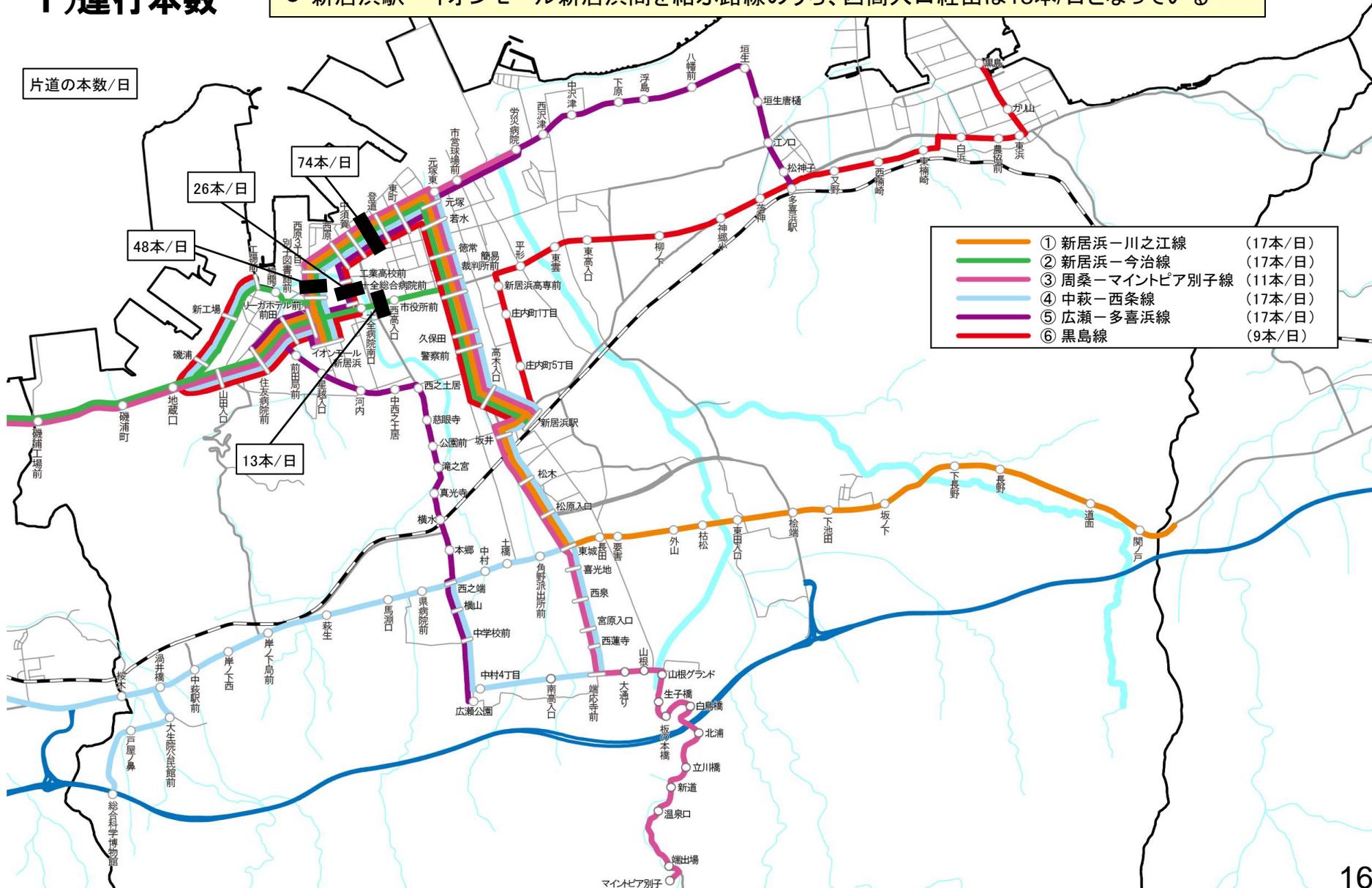


# 3.施策1(バス路線網再編)

## (2)運行状況

### 1)運行本数

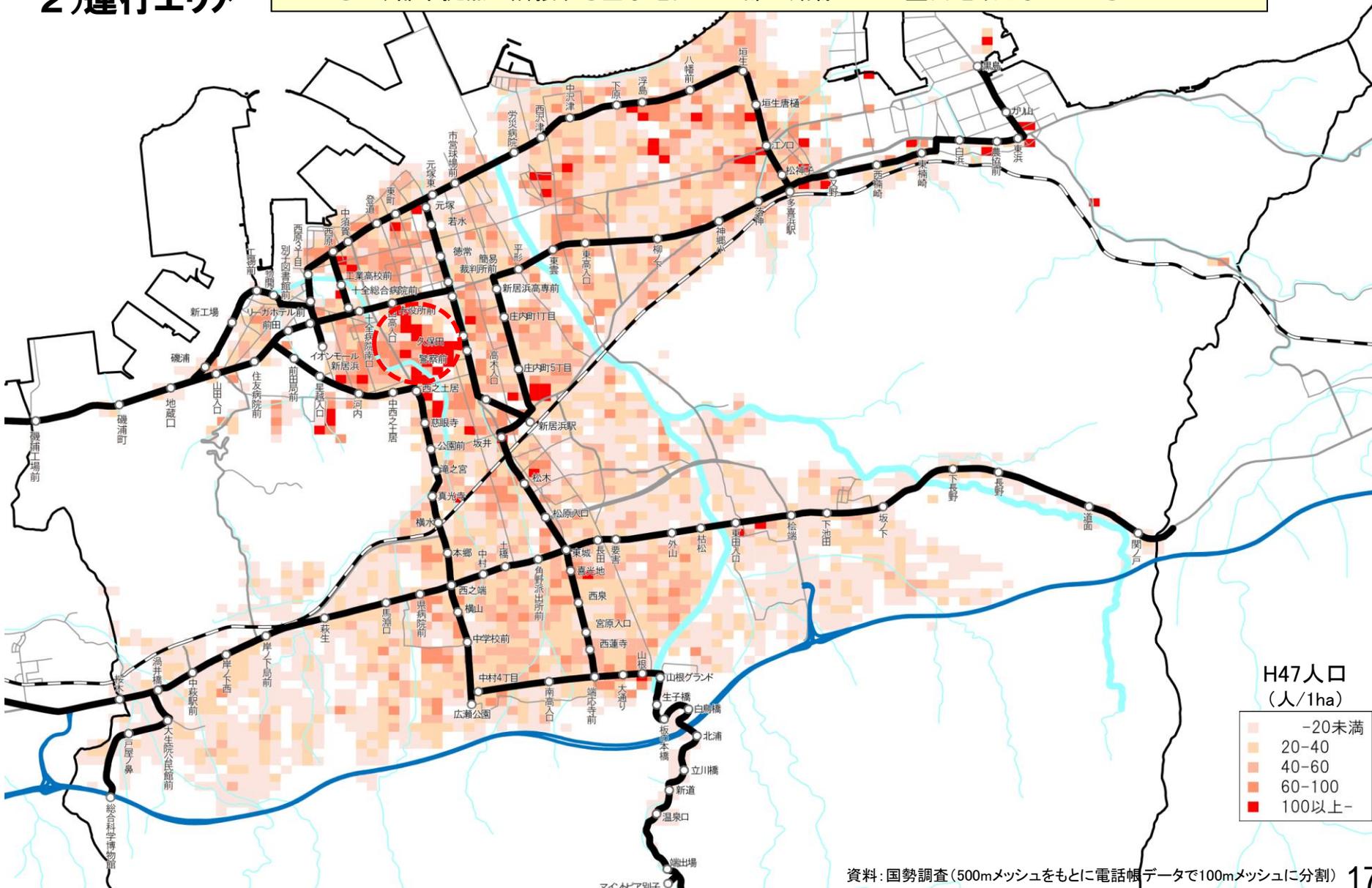
- 新居浜駅ーイオンモール新居浜間を結ぶ路線が多く、昭和通り経由は74本/日となっている
- 新居浜駅ーイオンモール新居浜間を結ぶ路線のうち、西高入口経由は13本/日となっている



# 3.施策1(バス路線網再編)

## (2)運行状況 2)運行エリア

- 新居浜駅、市役所、住友病院・イオンモール新居浜、東町等の拠点を結ぶネットワークとなっているが、都市拠点に隣接する金子地区の一部が路線バスの空白地域となっている



H47人口  
(人/1ha)

□	-20未満
□	20-40
□	40-60
□	60-100
■	100以上-

# 3.施策1(バス路線網再編)

## (3)バス路線網再編の考え方

公共交通利用者を  
確保・増加

拠点内(誘導区域内)の公共交通空白地  
におけるバス交通の確保

### 現況のバス停は維持

- バス路線カバー圏域を維持する

### 流動が多いバス停間の移動は、乗り換えなしで直接行き来できるように路線を確保

- 流動が多い(10人以上/日)ODは、乗り換えなしで直接行き来できるように路線を確保する

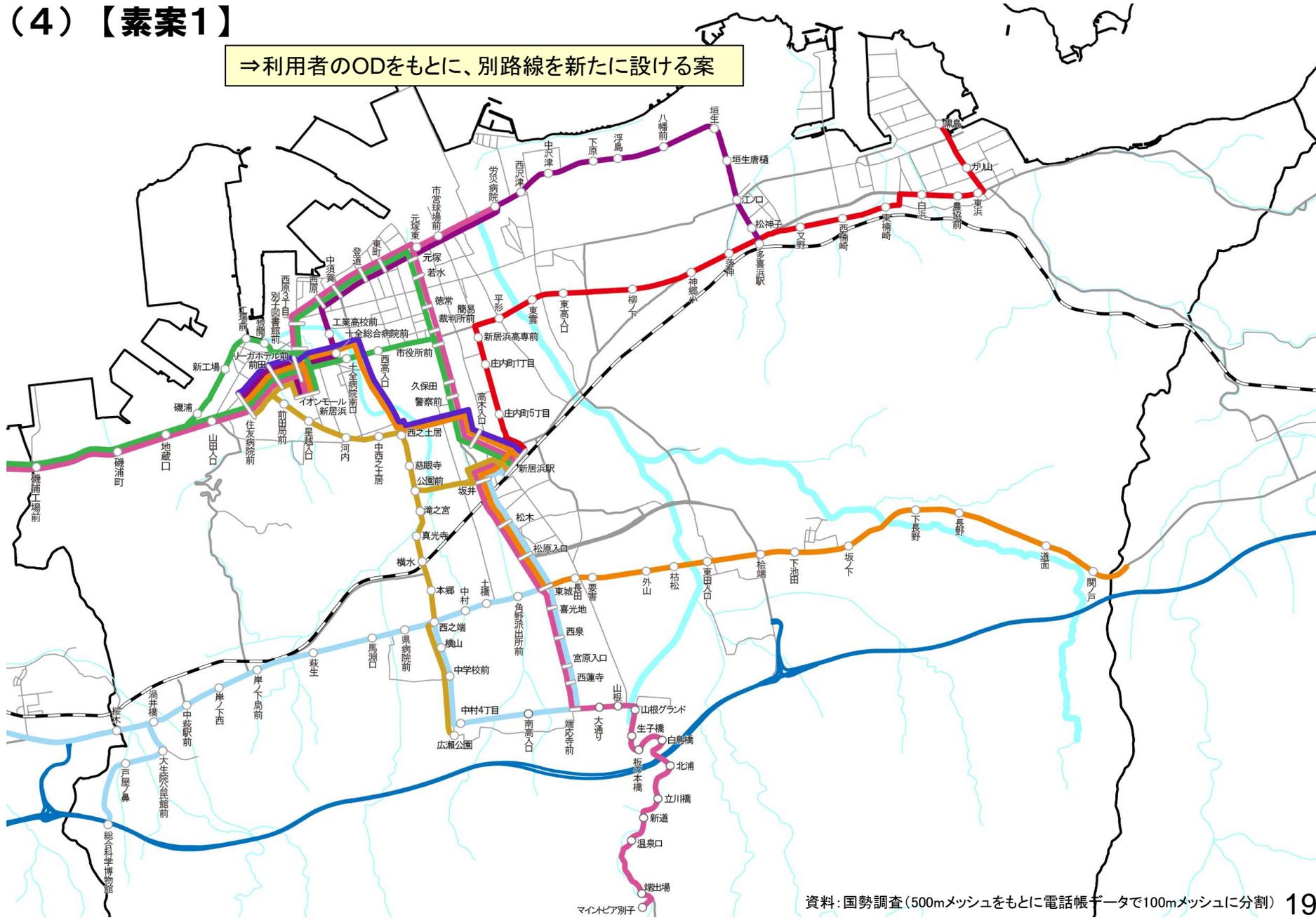
### 拠点内の公共交通空白地に対し、都市拠点間をつなぐ新たな路線を確保

- 都市拠点間において、新たな路線を確保する (都市拠点に隣接し、路線バスが運行されていない地域)

# 3.施策1(バス路線網再編)

## (4) 【素案1】

⇒利用者のODをもとに、別路線を新たに設ける案



# 4. 施策2(デマンドタクシーの見直し)

## (1)デマンド交通とは

- 一般的にデマンド交通は、予約があった時のみ運行し、運行方式やダイヤなどの組合せにより多様な形態が存在。
- 組合せにより、移動の自由度が異なり、自由度が小さいほど路線バスに近く、自由度が大きいほどタクシーに近い。
- 新居浜市の現状のデマンドタクシーは、比較的自由度の大きいサービス。

### ◆定時定路線型とデマンド型サービスの違い

定時定路線型	デマンド型
利用者の有無に関わらず、定められたルート・時刻で運行し、利用者はバス停で乗降する	予約があった時のみ運行し、運行方式やダイヤなどの組合せにより多様な形態がある

出典：デマンド交通の手引き（平成25年3月国土交通省中部運輸局）

### ◆デマンド型の運行形態

運行方式  
A・B・C・D

×

運行ダイヤ  
1・2・3

×

発着地自由度  
BB・BF・BT  
DF・DT・DD

組み合わせにより様々な  
タイプのサービスが存在

自由度小

↓

自由度大

■運行方式		分類	特徴
自由度小 ↓ 自由度大	A	定路線型	路線バスのように定められたバス停をすべて経由する
	B	迂回ルート型	定路線型をベースに、予約に応じては定路線から離れたバス停へ迂回
	C	自由経路バス停経由型	経路は定めず、予約のあったバス停のみを最短経路で運行する
	D	自由経路ドアツードア型	経路を定めず、バス停も設置せず、ドアツードアの運行をする

自由度小

↓

自由度大

■運行ダイヤ		分類	特徴
自由度小 ↓ 自由度大	1	固定ダイヤ型	定められたダイヤで運行
	2	基本ダイヤ型	運行頻度と概ねの時刻を設定
	3	非固定ダイヤ型	運行時間内であれば、予約に応じて随時運行

自由度小

↓

自由度大

■発着地自由度		分類(発地⇄着地)	特徴	
自由度小 ↓ 自由度大	BB	全バス停 ⇄ 全バス停	・発着とも全バス停で可能	
	BF	全バス停 ⇄ 特定施設	・発地は全バス停利用可能 ・着地は病院などの特定施設のみ	
	BT	全バス停 ⇄ 乗継バス停	・発地は全バス停利用可能 ・着地は幹線バスなどへの乗継バス停のみ	
	DF	自宅 ⇄ 特定施設	・発地は自宅や特定施設 ・着地は病院などの特定施設	
	DT	自宅 ⇄ 乗継バス停	・発地は自宅や特定施設 ・着地は幹線バスなどへの乗継バス停	
	DD	自宅 ⇄ どこでも	・発着とも制限なし	

新居浜の  
デマンド  
タクシー

自由度大

※B: BusStop F: Fix T: Transfer D: Door

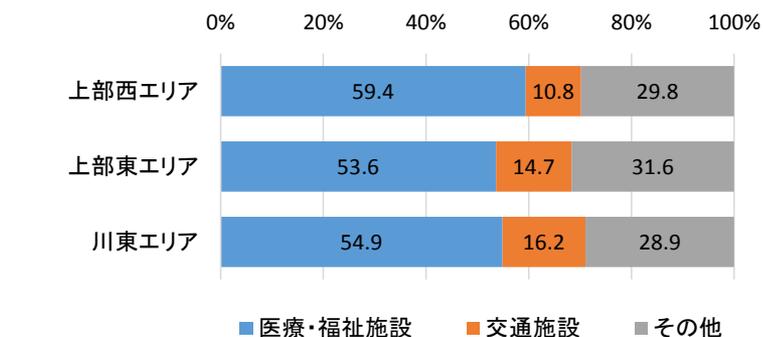
出典：デマンド交通の手引き（平成25年3月国土交通省中部運輸局）

# 4. 施策2(デマンドタクシーの見直し)

## (2)新居浜市のデマンドタクシーの現状

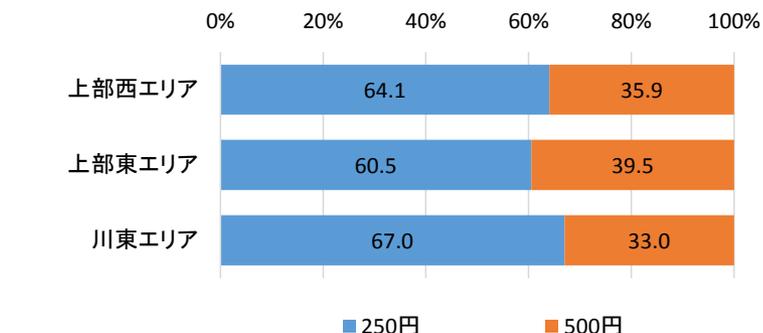
- デマンドタクシーの利用先は医療・福祉施設が多く、駅やバス停などの交通施設は1割強程度。
- また、利用料金では、半額利用者が各地区とも6割を超過。
- デマンドタクシー利用者が増加することで、市が負担する額は年々増加。

### ◆デマンドタクシー利用者の目的施設



※H29.9の運行実績より

### ◆デマンドタクシー利用者の利用料金



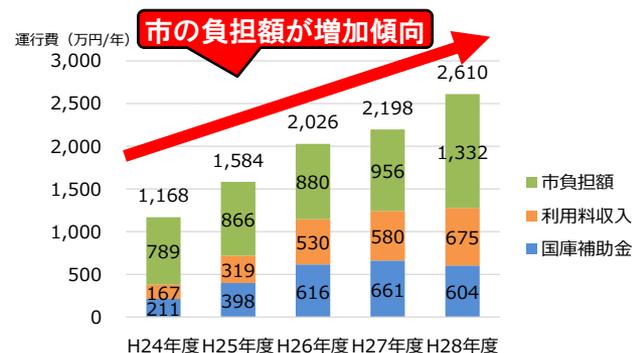
※H29.9の運行実績より

### ◆デマンドタクシー利用者数の推移



※デマンドタクシー3地区合計(上部西、上部東、川東)利用者数

### ◆デマンドタクシーの運行経費の推移



# 4. 施策2(デマンドタクシーの見直し)

## デマンドタクシーの問題・課題と対応方針

デマンドタクシーは…

デマンドタクシー  
自由度 **大**

デマンドタクシー  
利用者 **増**

市負担額 **増**

**公共交通の維持が困難に！**

◆参考:デマンドタクシーおよびバスの一人当たりの補助金額

	利用者	補助金等	(一人当たり)
デマンドタクシー	18,868人	1,936万円	(1,026円/人)
バス	357,855人	4,970万円	(139円/人)

一方でバスは…

バス利用者 **減**

市補助額 **増**

バス運行 **減便**

**公共交通の維持が困難に！**

### 【公共交通に関する問題・課題】

- ・市負担額が大きいデマンドタクシーの運行がそのまま続けば、その維持・確保は困難となり、新たなデマンド交通の在り方の検討が必要
- ・バス利用者の減少は、バス運行の維持・確保を困難とし、利用者増加を図ることが必要

### 【課題への対応方針】

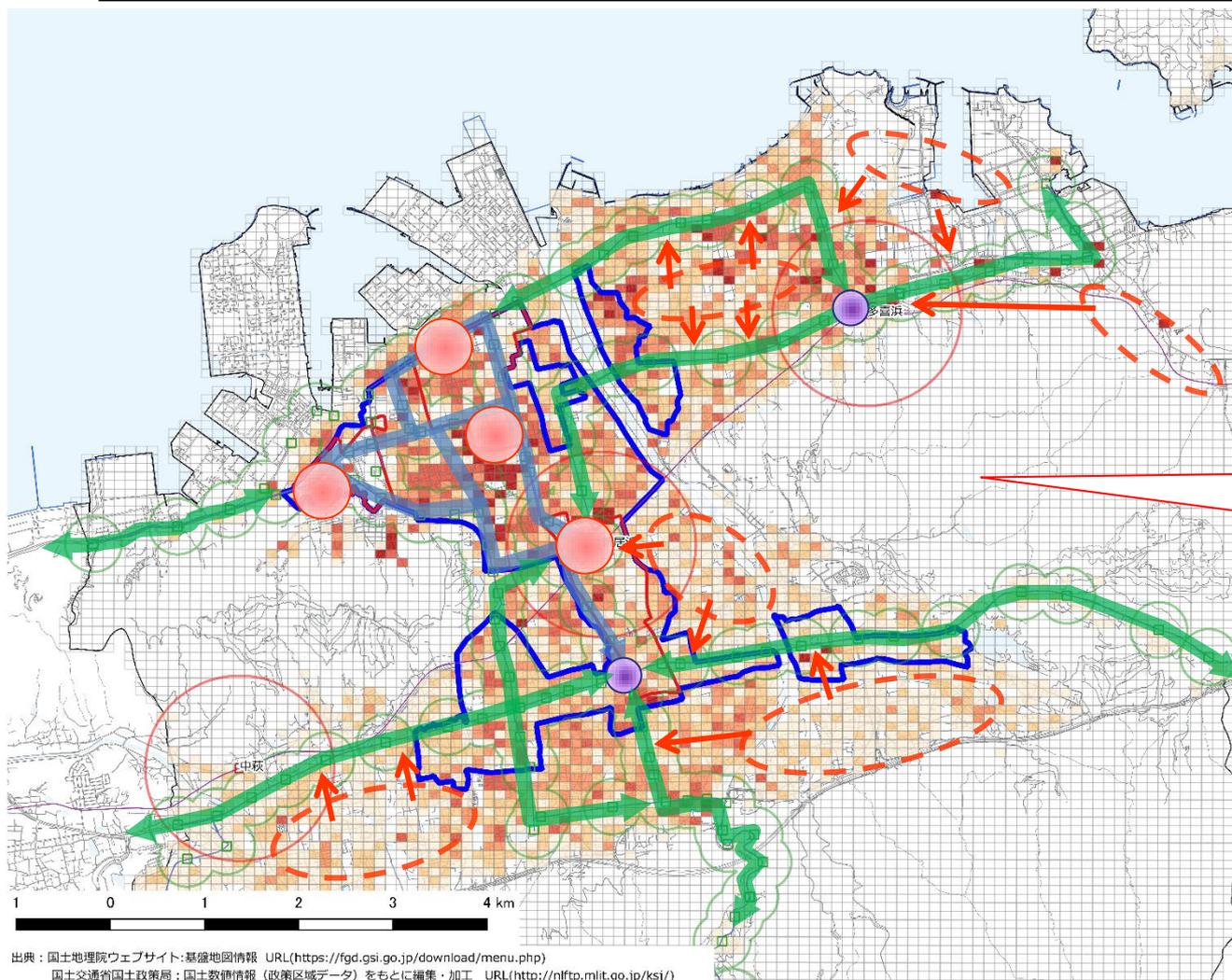
- ・バス利用者の増加につながるよう、デマンドタクシーはバス交通の利用をサポートする運行方法を検討
- ・デマンドタクシーの利用可能な目的地・施設、利用者の負担額 および事業者への支払い額の見直しを検討  
(考慮: 福祉的な利用者への代替機能)

# 4. 施策2(デマンドタクシーの見直し)

## (3)デマンド交通のサービスのあり方

### ◆デマンドタクシー利用可能な目的地

バス交通空白地域は、交通結節点(バス停留所・駅・港)まで、デマンドタクシーでアクセスできるようにする。



バスサービスの補完としての位置づけ  
交通結節点を対象

出典：国土地理院ウェブサイト:基礎地図情報 URL(<https://fgd.gsi.go.jp/download/menu.php>)  
国土交通省国土政策局:国土数値情報(政策区域データ)をもとに編集・加工 URL(<http://nftp.mlit.go.jp/ksj/>)

# 5. 公共交通の見直し後、将来的に必要な対応

## ① デマンドタクシーの利用料金の見直し

見直し後のデマンドタクシーの利用状況を踏まえ、現行料金の見直しを検討

## ② 市中心部の循環バスの導入検討

見直し後、市内の都市拠点間のバス交通需要に応じて、拠点間連携の強化につながる循環バスを検討

## ③ 道路整備に伴う新規路線の検討

JR予讃線と並行する県道整備に伴い、新規バス路線導入の検討

