
新居浜市

地域公共交通網形成計画（案）

平成 30 年 3 月



新居浜

目次

序章 はじめに	1
1 計画策定の背景	1
2 計画の位置付け	2
3 計画の区域と対象交通	3
4 計画期間	3
5 計画策定までの流れ	3
第1章 地域の現状	4
1 人口動向	4
2 施設の立地状況	9
3 上位関連計画	12
第2章 公共交通の現状及び移動の実態と将来推計	18
1 公共交通の現状	18
2 移動の実態	27
3 公共交通に関する収益状況	32
4 利用者の意向等	34
5 将来の移動の見通し	38
第3章 公共交通の課題	40
第4章 地域公共交通網形成計画の基本方針	42
1 基本理念と目指す将来像	42
2 基本方針と目標	45
第5章 基本方針や目標達成のための取組施策	50
1 基本方針や目標達成のための取組施策の体系	50
2 基本方針や目標達成のための取組施策	51
第6章 目標達成のための事業スケジュール	62
1 実施時期	62
2 推進体制	63
第7章 計画達成状況の評価と検証の方法	64
1 進捗管理	64
2 評価と検証に必要なデータなどの収集方法	65

序章 はじめに

1 計画策定の背景

人口減少、少子高齢化が加速度的に進行し、公共交通事業を取り巻く環境が年々厳しさを増している中、特に地方部においては、公共交通機関の輸送人員の減少により、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が懸念されております。

その一方で、人口減少社会において地域の活力を維持・強化するためには、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、地域公共交通網を確保することが重要であります。

このような中で、国において交通政策基本法の制定（平成 25 年 11 月）や地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」という。）の改正（平成 26 年 11 月）が行われ、まちづくりと連携した交通計画の策定が求められています。活性化再生法の中では、地方公共団体が策定する交通計画として、地域公共交通網形成計画が位置付けられています。

新居浜市では、本計画と並行して策定している立地適正化計画に合わせ、まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、新居浜市地域公共交通網形成計画を策定します。

2 計画の位置付け

新居浜市では、20年後を見据えた都市交通施策などを取りまとめた都市交通マスタープランを平成21年3月に策定し、それと合わせ、都市交通施策の10年間の実行計画となる都市交通戦略を策定しています。

さらに、平成23年3月に地域公共交通総合連携計画を策定し、デマンド型乗り合いタクシーの運行等を実施しています。

地域公共交通網形成計画は、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、まちづくりと一体となった、公共交通維持・存続に向けた公共交通のマスタープランとして策定します。

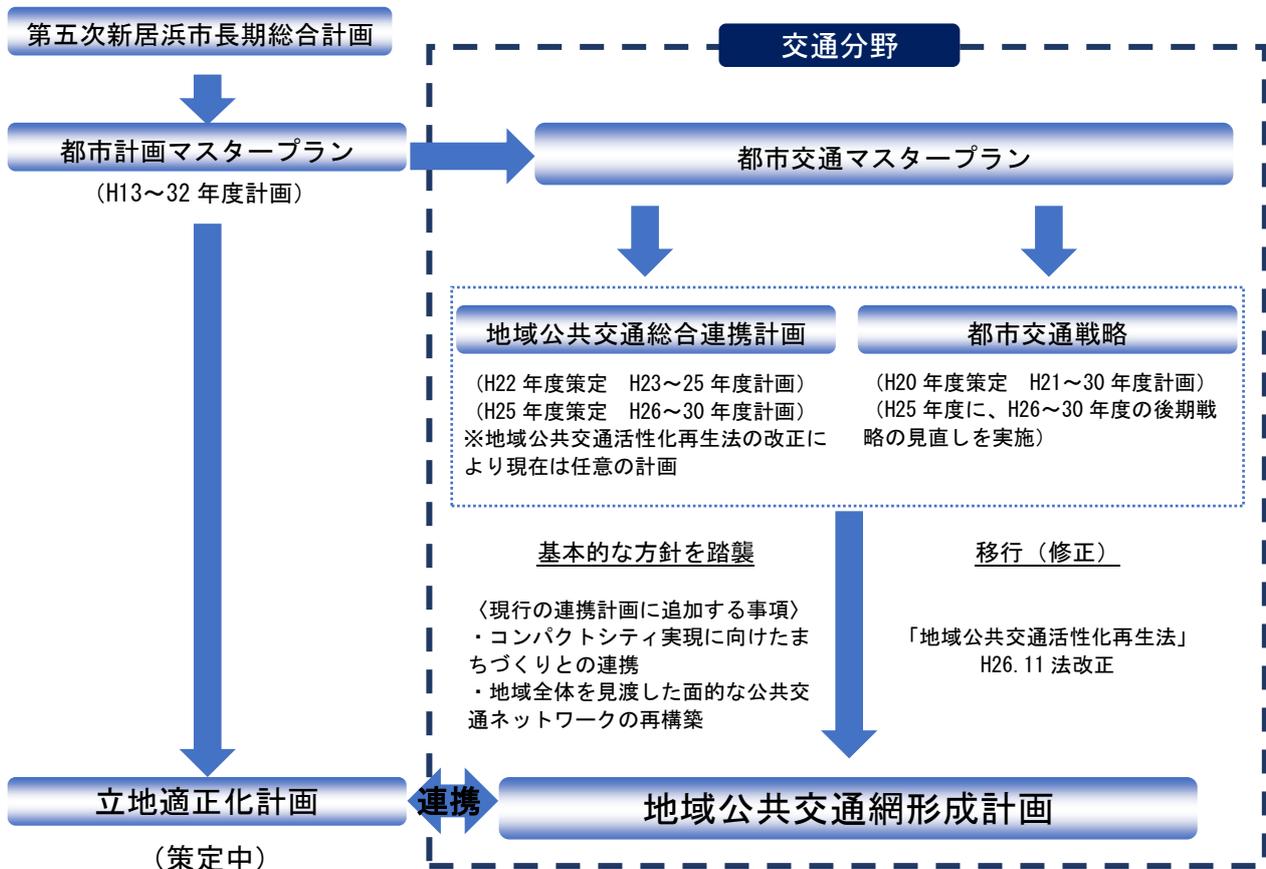


図 1 地域公共交通網形成計画の位置付け

3 計画の区域と対象交通

本計画の対象区域は新居浜市全域とし、対象とする交通は、鉄道、路線バス、別子山地域バス、デマンドタクシー、タクシー、渡海船、中距離フェリーとします。

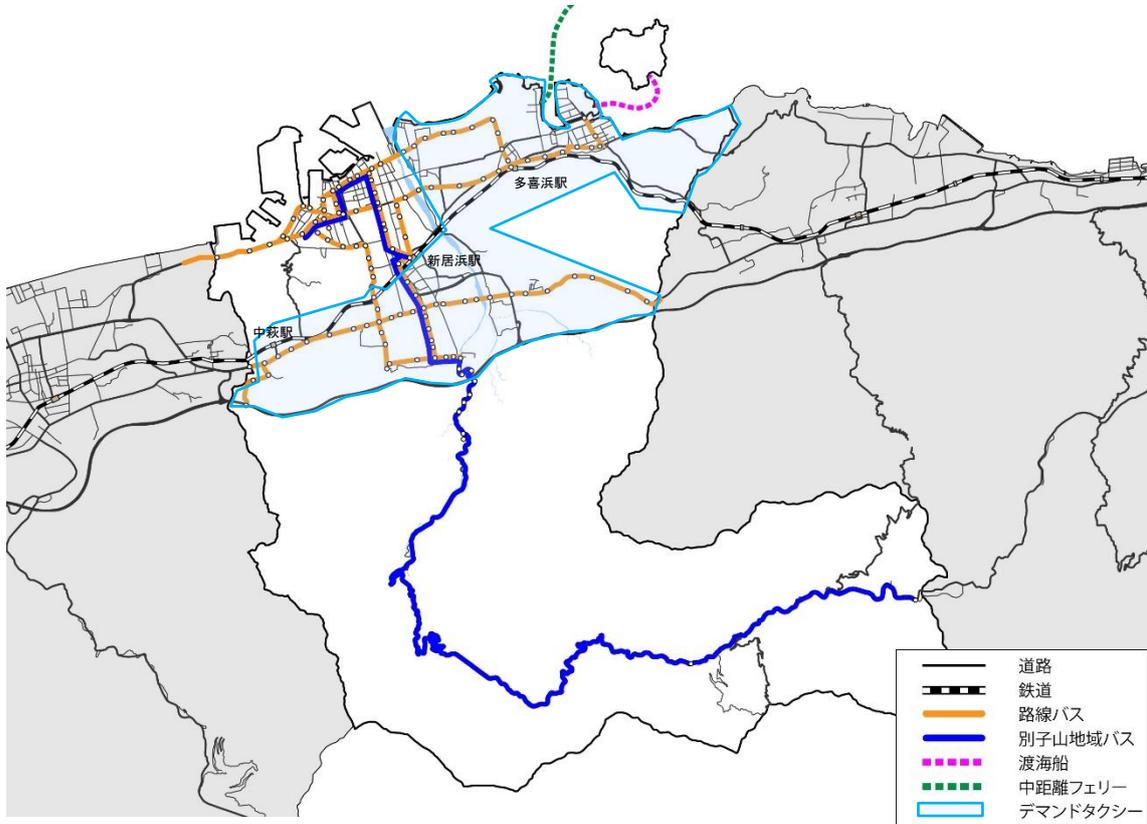


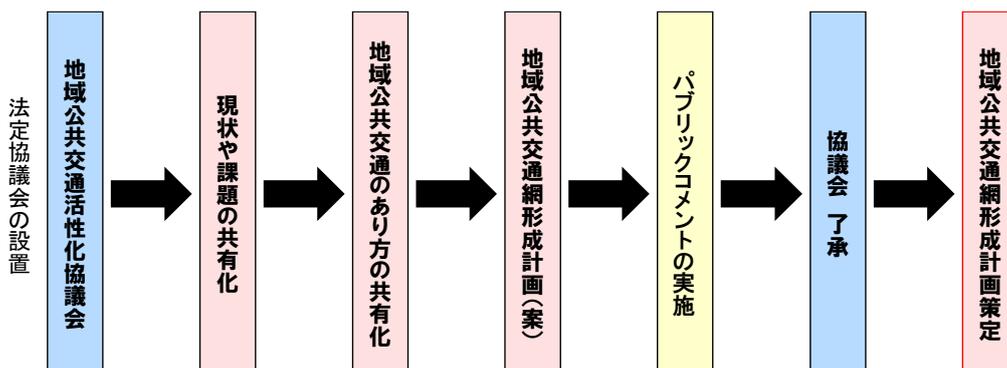
図 2 計画区域と対象交通

4 計画期間

計画期間は、平成 30 年度からの 5 年間とします。

5 計画策定までの流れ

本計画の策定に当たっては、行政、公共交通事業者、公共交通の利用者等で構成する「新居浜市地域公共交通活性化協議会」で協議・検討を行い、パブリックコメントを実施し、市民の意見を反映させて策定しました。



第1章 地域の現状

1 人口動向

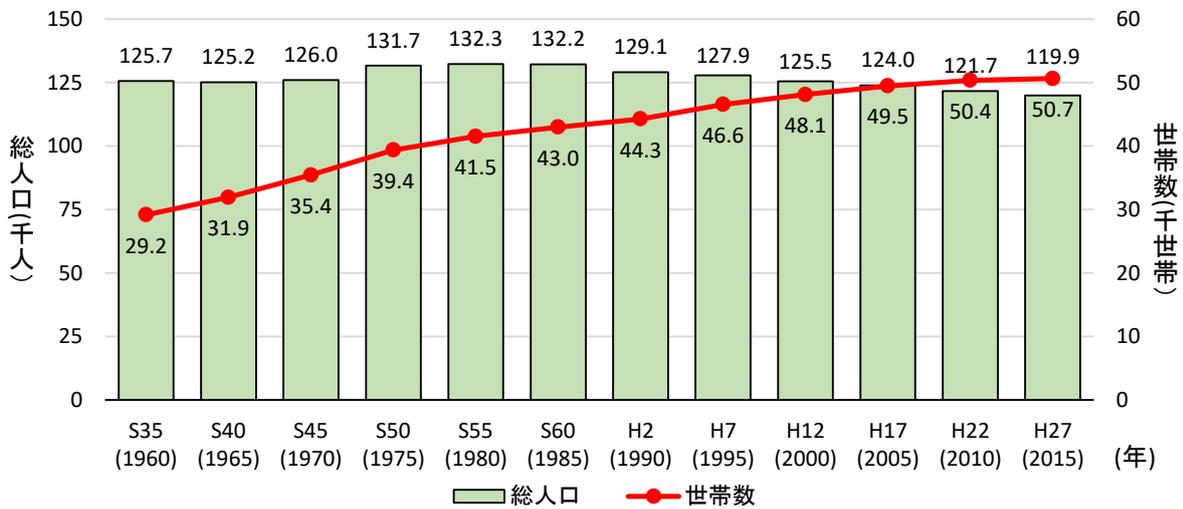
1.1 人口・世帯数

(1) 人口・世帯数の推移

昭和35年に125,688人だった新居浜市の人口は、昭和55年の132,339人をピークに減少傾向にあり、平成27年は119,903人となっています。

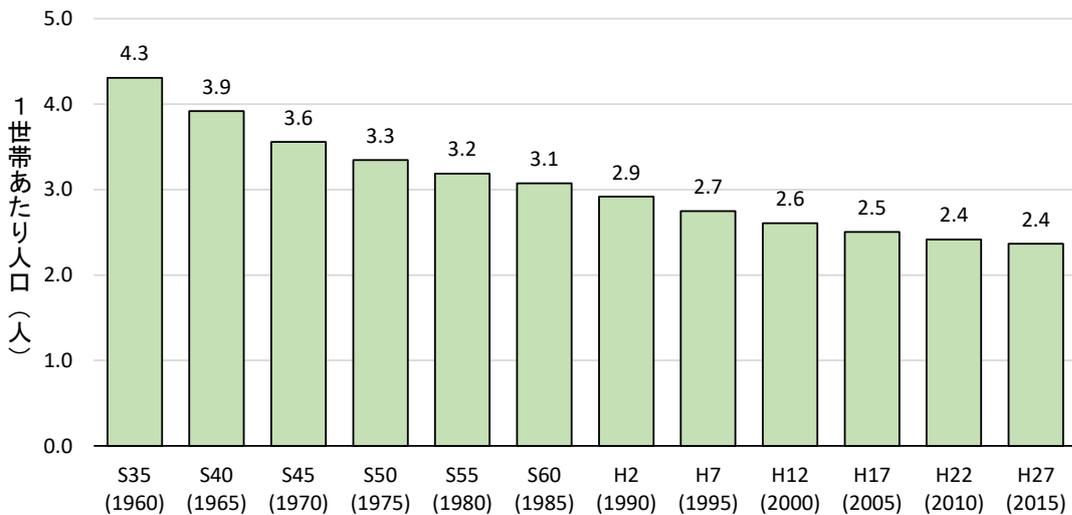
人口減少が進む中、昭和35年に29,167世帯だった新居浜市の世帯数は、平成27年には50,653世帯と増加傾向にあります。

1世帯あたりの人口は、昭和35年が4.3人であるのに対し、平成27年は2.4人と減少傾向で、核家族化の進行や単身世帯の増加が考えられます。



出典: 国勢調査

図3 新居浜市の人口・世帯数の推移

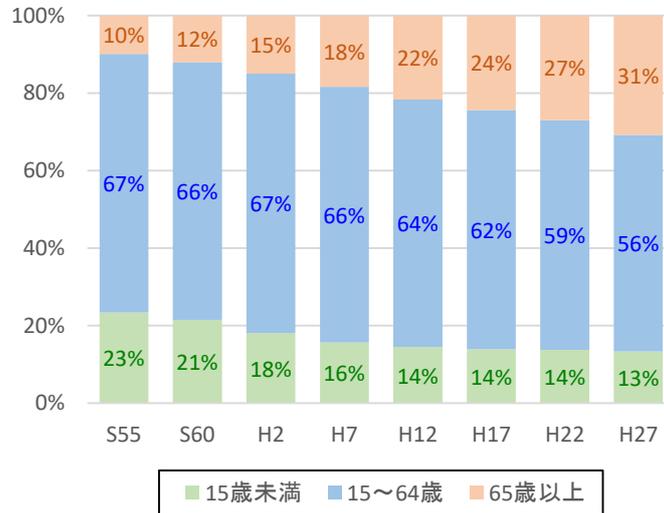


出典: 国勢調査

図4 新居浜市の1世帯あたりの人口の推移

(2) 年齢階層別人口の推移

新居浜市の年齢階層別人口割合は、15～64歳の生産年齢人口割合は昭和55年の67%から平成27年には56%と大きく減少しています。一方、65歳以上の高齢者人口の割合は昭和55年の10%から平成27年には31%と大きく高齢化が進行しており、超高齢社会となっています。



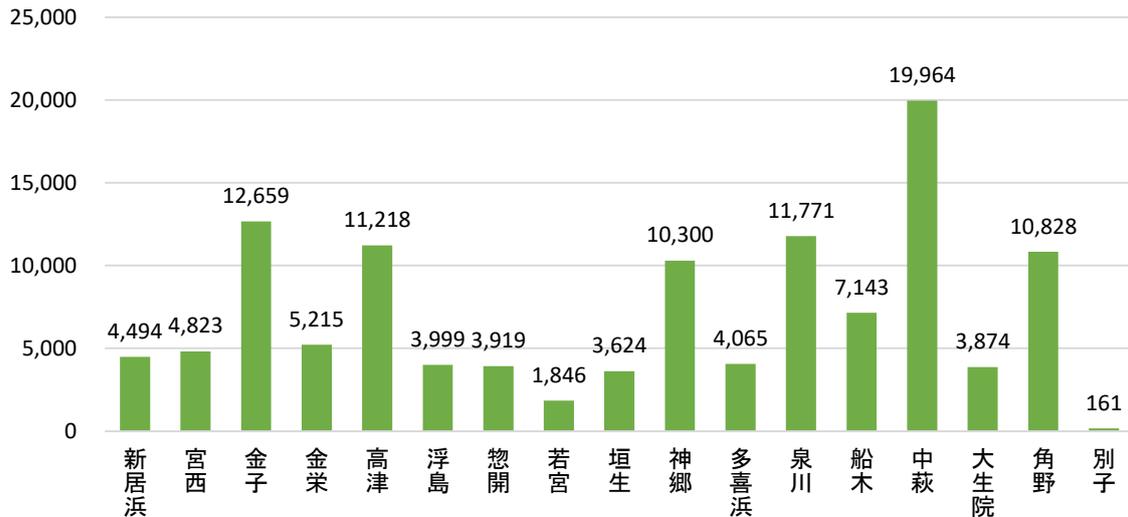
出典: 国勢調査

図 5 新居浜市の年齢階層別人口割合の推移

(3) 小学校区別人口

小学校区別人口は中萩小学校区の19,964人が最も多く、次いで金子小学校区、泉川小学校区と続き、1万人を超える小学校区は6校区となっています。

小学校区別人口 (人)



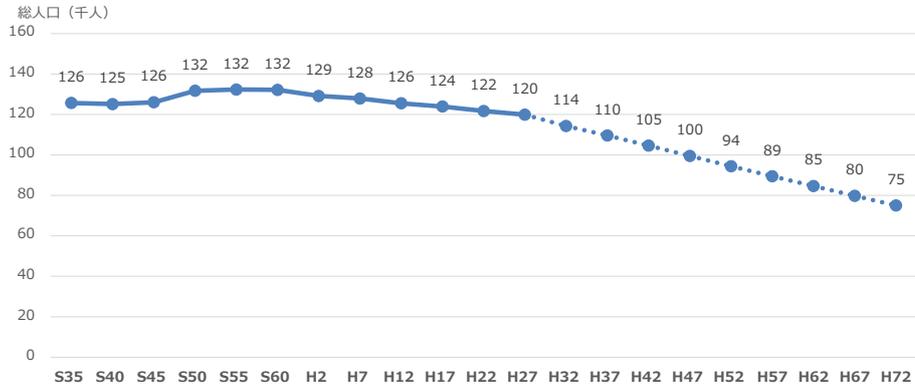
出典: 国勢調査(H27)

図 6 新居浜市の小学校区別人口

(4) 将来人口の見通し

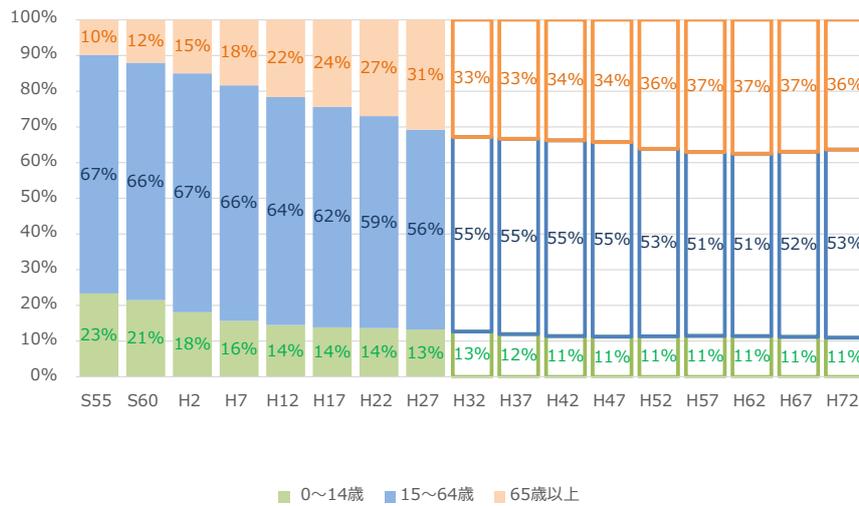
新居浜市の人口は昭和 55 年を境に減少傾向に転じており、平成 32 年（2020 年）以降も減少傾向となる見通しです。さらに、平成 47 年（2035 年）からは 10 万人を下回り、平成 27 年人口に対して約 8 割に減少する見込みとなっています。

また、将来的には高齢化率は 35%を超えることが見込まれています。



出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 7 将来人口の見通し



出典：国立社会保障・人口問題研究所

図 8 将来の年齢階層別人口割合の見通し

1.2 人口分布

(1) 人口分布

川西地区は比較的人口が集中している地区であり、上部地区や川東地区は、広い範囲に薄く人口が分布しています。

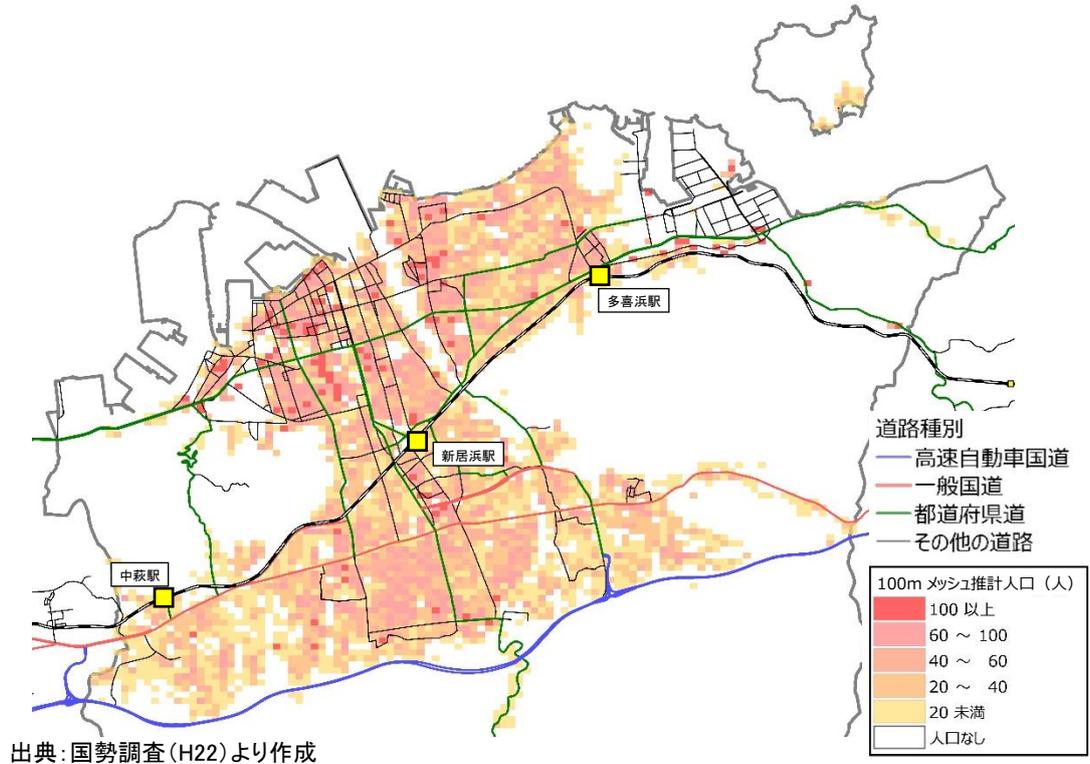


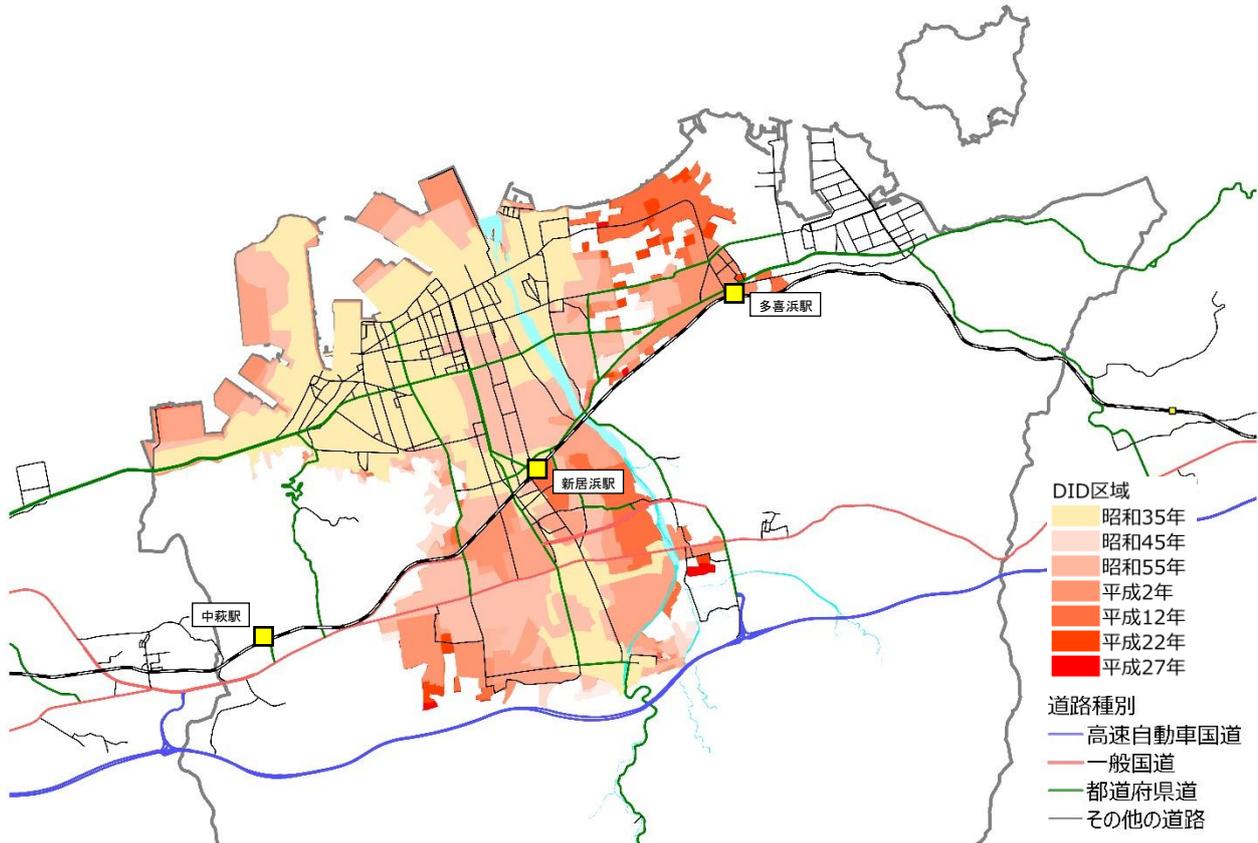
図 9 人口分布

(2) DID の変遷

DID (人口集中地区) は昭和 35 年以降、平成 12 年まで拡大してきました。特に、川東地区の八幡周辺と新居浜駅周辺は、平成以降に急速に拡大しています。

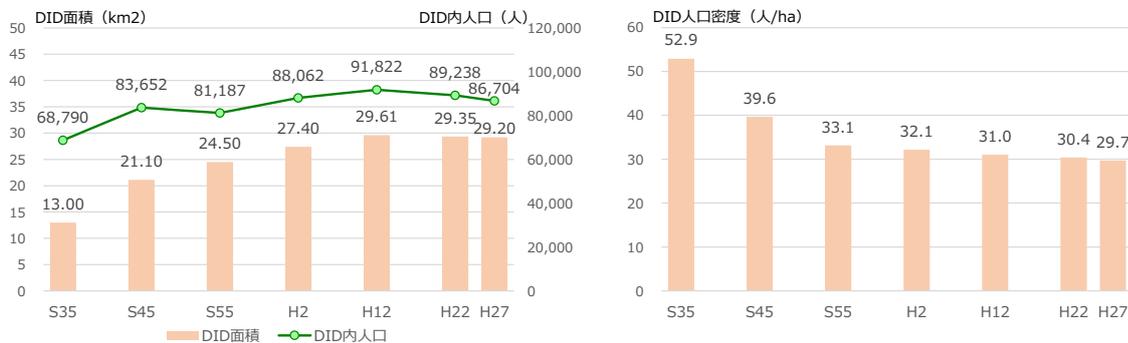
DID 人口密度は昭和 35 年以降減少傾向にあり、市街地が低密に拡大している傾向にあります。

※DID (人口集中地区) : 国勢調査によって求められ、人口が集中している地区



出典: 国勢調査 統計地理情報

図 10 DID(人口集中地区)の変遷



出典: 国勢調査

図 11 DID 面積と DID 人口、DID 人口密度の推移

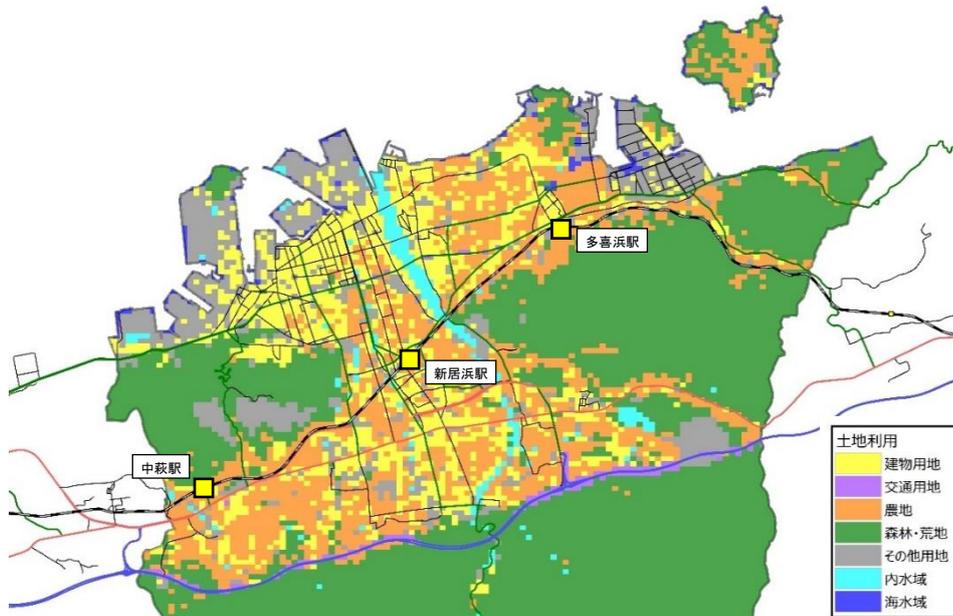
2 施設の立地状況

2.1 土地利用の変遷

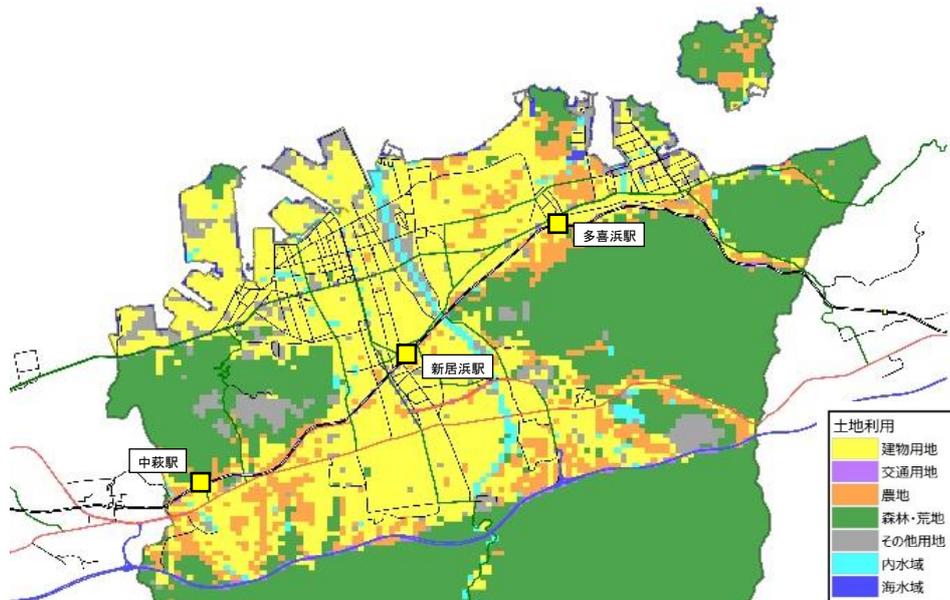
新居浜市の土地利用状況は、線引き*廃止前の平成9年と線引き廃止後の平成26年を比べると、多くの農地が建物用地に変わっています。特に、八幡周辺と庄内町周辺、中萩駅周辺においてその傾向が顕著に現れています。

*線引き：都市計画区域において、すでに市街地を形成している区域およびおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき「市街化区域」と市街化が抑制される「市街化調整区域」に区分すること。

【平成9年】



【平成26年】

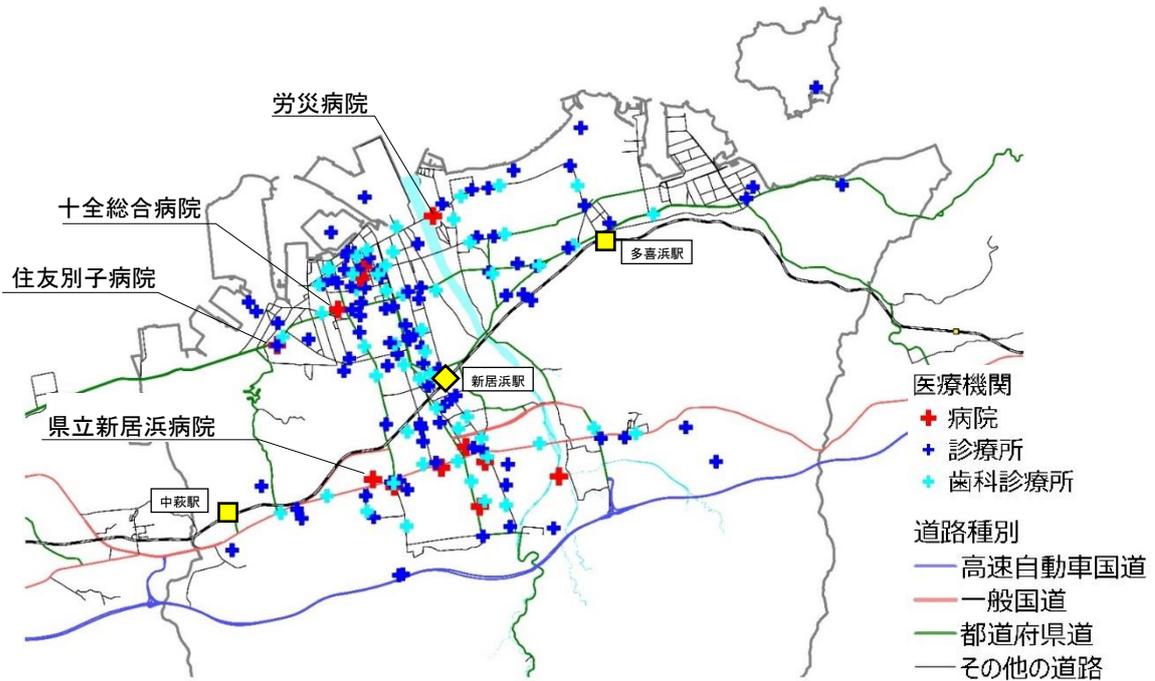


出典：国土数値情報

図 12 土地利用の変遷

2.2 公共公益施設の分布

市民生活に必要な各種サービスを提供する都市機能である医療施設、福祉施設、文化施設、商業施設は、比較的広範囲に分布しています。



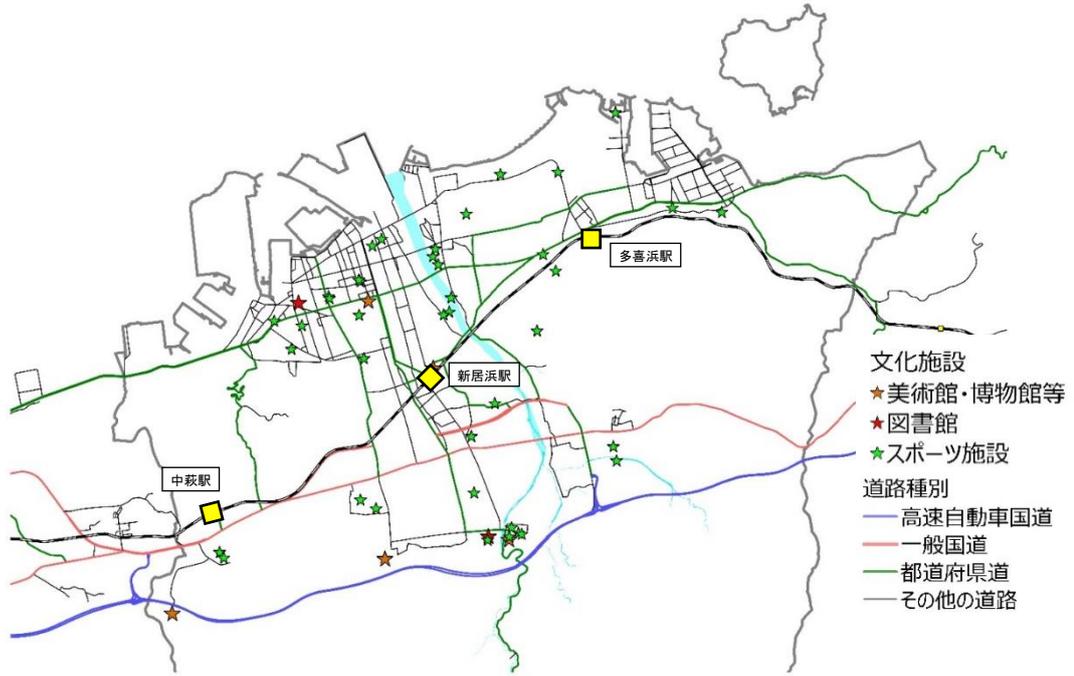
出典: 国土数値情報 医療機関データ(H25)

図 13 医療施設の分布



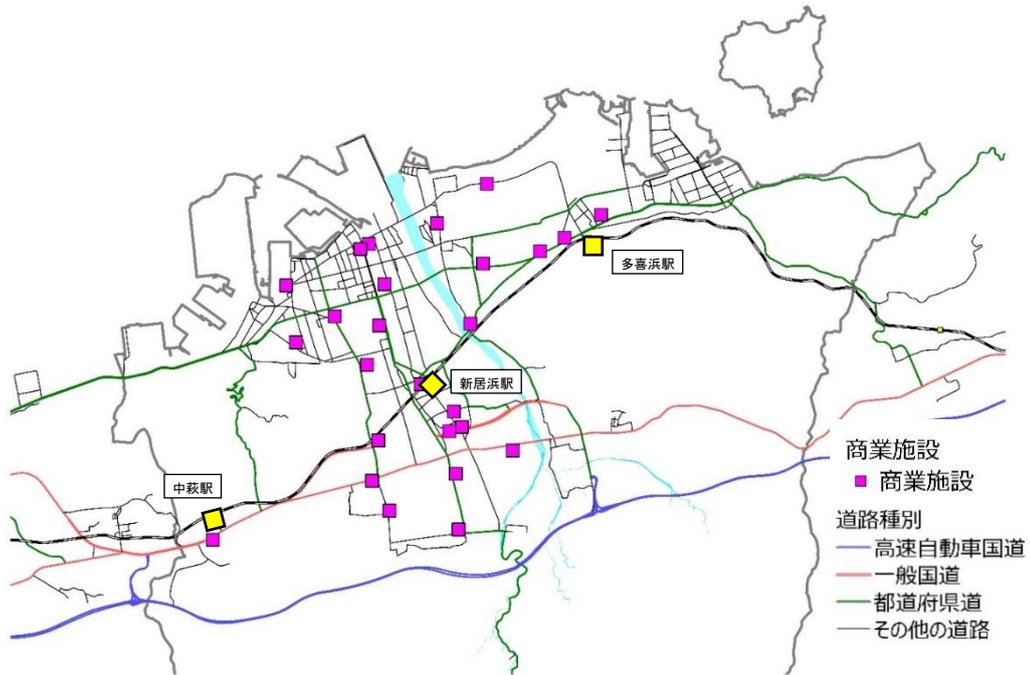
出典: 国土数値情報 福祉施設データ(H27)

図 14 福祉施設の分布



出典: 国土数値情報 文化施設データ(H26)

図 15 文化施設の分布



出典: ナビタイム

図 16 商業施設の分布

3 上位関連計画

3.1 新居浜市都市計画マスタープラン ～光都プラン 21～

都市計画マスタープランは、平成 28 年 3 月に策定され、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ます。

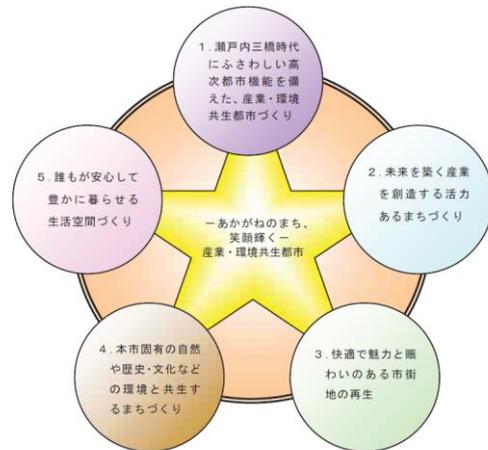
◆基本理念

「ゆとりと豊かさにあふれ、
活力と魅力のあるきらりと光るまち」

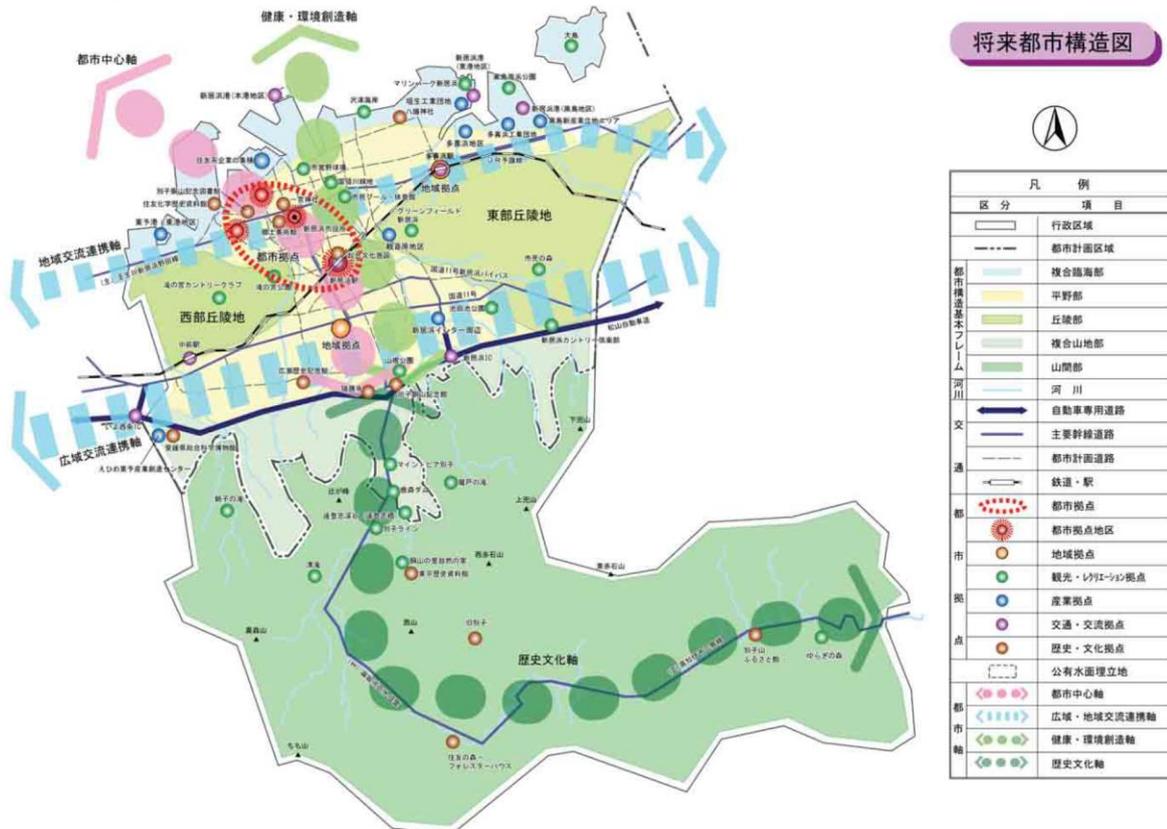
◆将来都市像

～あかがねのまち、笑顔輝く～
産業・環境共生都市

◆基本目標



◆将来の都市構造図



◆都市構造基本フレーム

「複合臨海部」「丘陵部」「平野部」「複合山地部」「山間部」の区域に大別されます。

◆土地利用の誘導方針

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必要があります。

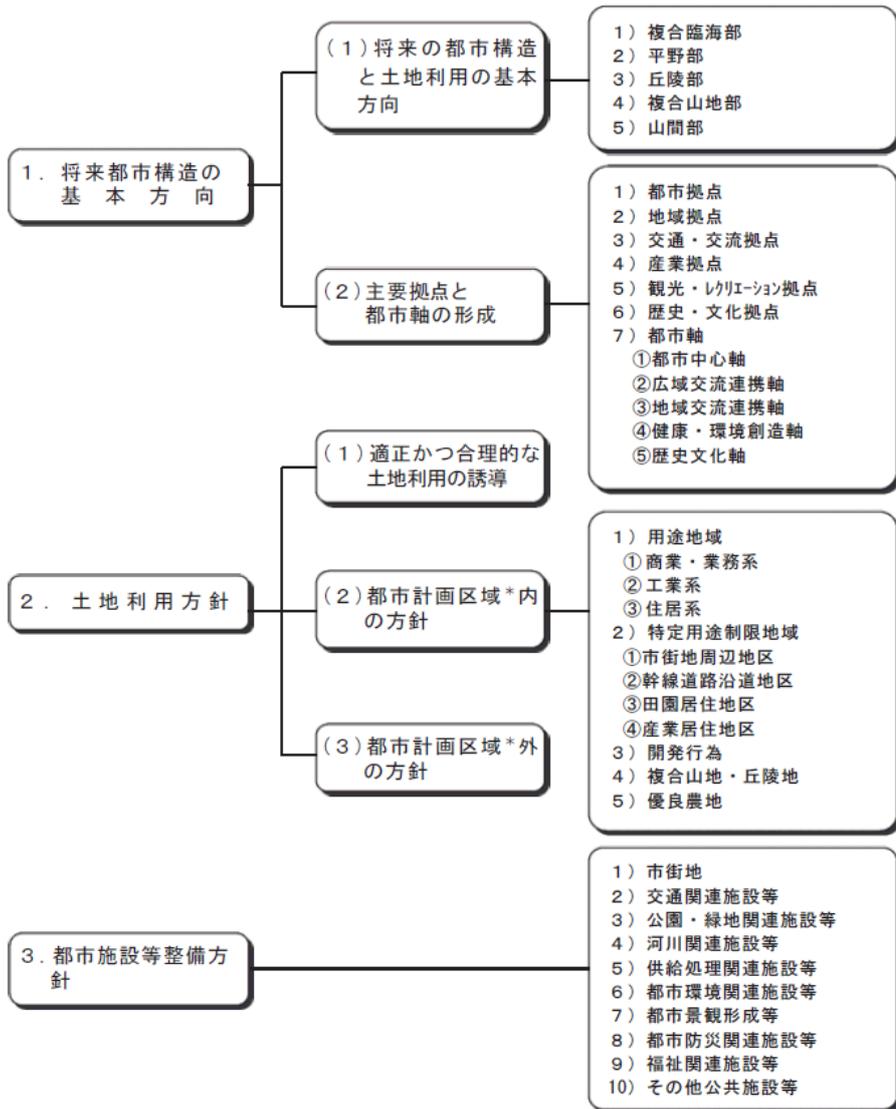
◆渡海船・バス等に関する施策

都市機能の集約を目指す都市拠点と周辺地域を連絡する公共交通として、JR 新居浜駅等を結節点とする路線バスの円滑な運行を民間バス事業者の協力を得て促進し、いつまでも暮らしやすいコンパクトなまちづくりを推進していきます。

また、高齢化社会に対応した新たな公共交通（デマンドタクシー）、過疎山間部「別子山」、離島「大島」との交通手段を確保し、住民の利便性の向上を図るように努めます。

さらに、人と環境にやさしいバス運輸体系の確立のため、低床低公害型車両の導入や、屋根やベンチのあるバス停の設置等によるバス待ち環境の向上について関係機関に働きかけていきます。

◆都市づくりにおける基本体系図



3.2 新居浜市立地適正化計画(策定中:H28年度~H30年度)

新居浜市立地適正化計画においては、「既存市街地の人口の低密化と拡散の抑制の重要性」、「既存市街地の都市機能・人口集積を生かしたまちづくりの重要性」をまちづくりの視点として、基本理念及び将来都市像に基づく計画を検討しています。

◆基本理念

本市固有の恵まれた自然、育まれてきた歴史や文化等の風土が人々の生活の中で息づき、市民の自由な生活活動を支えるとともに、本市独自の個性が光る「ゆとりと豊かさにあふれ、活力と魅力のあるきらりと光るまち」を目指していきます。

◆将来都市像

第五次新居浜市長期総合計画に定める「-あかがねのまち 笑顔輝く- 産業・環境共生都市」を目指します。

◆まちづくりの視点

<既存市街地の人口の低密化と拡散の抑制の重要性>

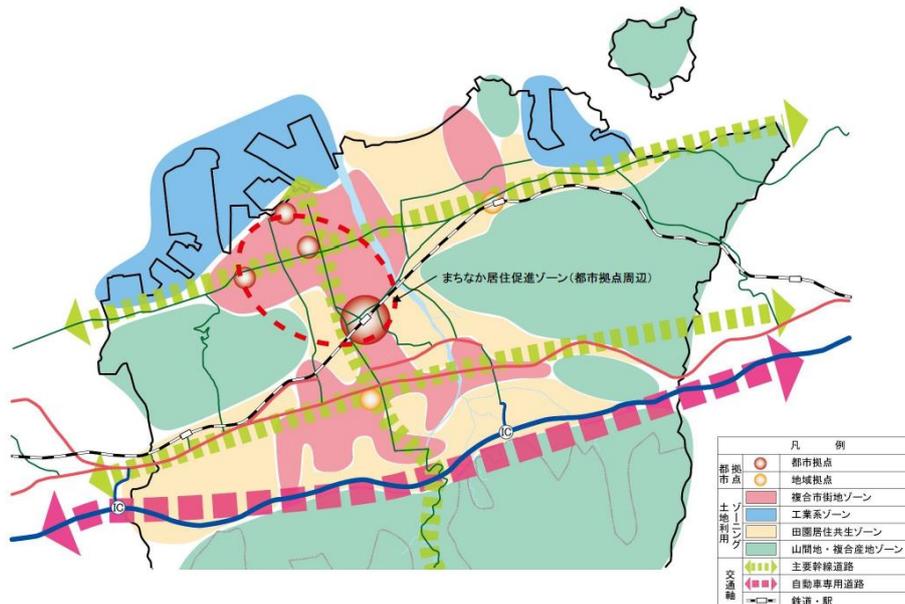
既存市街地の人口の低密化と拡散が全体的に進行しており、空地・空き家増大による居住環境の悪化や、人口減少による各種生活サービス施設の撤退・廃業、コミュニティや賑わいの低下、公共施設・サービスの維持に係る負担増加、それらによる居住地等としての資産価値低下や、新たな民間活動等の停滞など、様々な将来不安が懸念されています。

さらには、人口集積性が低く都市基盤等が脆弱な郊外への市街地の拡散は、新たな公共投資が必要となったり、公共施設サービス・公共交通等の非効率的な運営につながるなど、多くの問題を抱えています。

<既存市街地の都市機能・人口集積を生かしたまちづくりの重要性>

また、都市機能や人口集積が多く、比較的公共交通サービスも高い既存市街地の活力低下は、既存の機能や強みを生かしたまちづくりの停滞につながり、効率的効果的なまちづくりの観点からも問題があります。

【将来都市構造図】



◆都市機能誘導区域(案)と居住誘導区域(案)

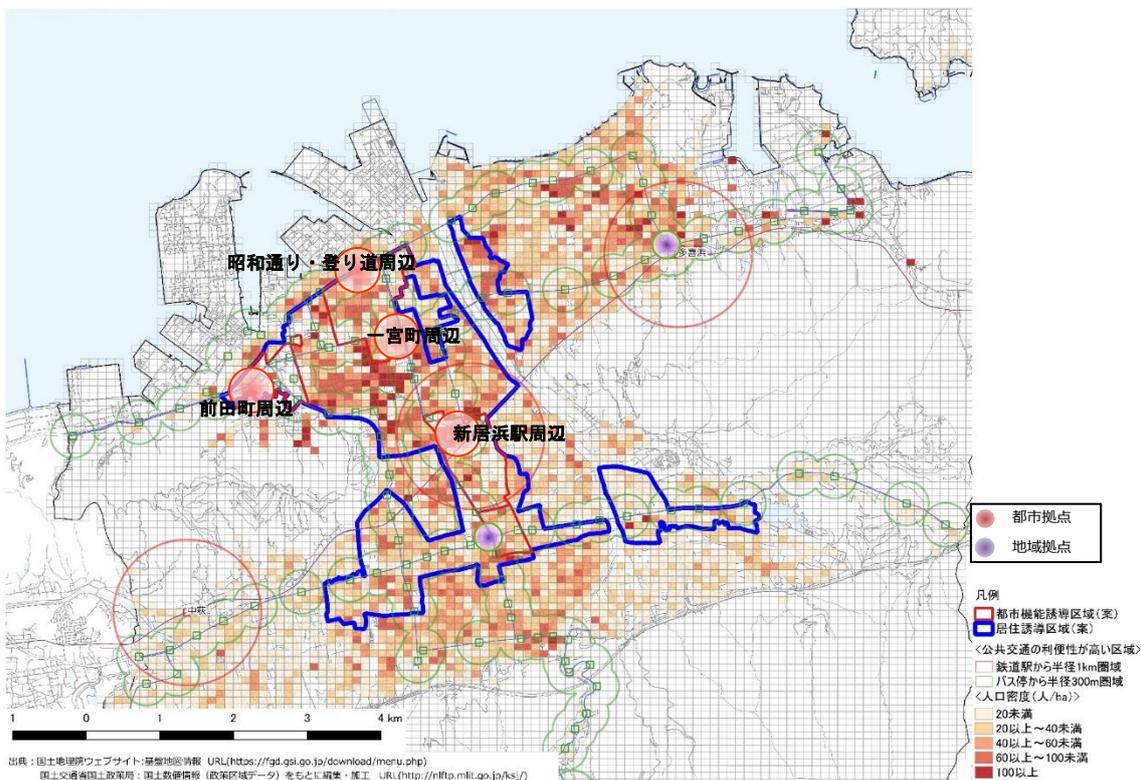
<都市機能誘導区域(案)>

都市計画マスタープランで位置付けられている拠点地区のうち、生活サービス関連施設等の都市機能が集積(将来的な整備を計画している区域を含む)し、公共交通の利便性が高い区域(鉄道駅から約1km、バス停から約300mの徒歩圏内)で、災害の危険性が高い地区(津波浸水想定区域・浸水深さ2m超、津波浸水開始時間・1時間以内、土砂災害の恐れがある区域)を除く区域を設定

<居住誘導区域(案)>

都市機能誘導区域に近接する地区のうち、公共交通の利便性が高く(鉄道駅から約1km、バス停から約300mの徒歩圏内)、人口密度や成長性(現況・将来値と増加数)が高い地区について、災害の危険性が高い地区(津波浸水想定区域・浸水深さ2m超、津波浸水開始時間・1時間以内、土砂災害の恐れがある区域)を除く区域を設定

【都市機能誘導区域(案)と居住誘導区域(案)】



3.3 新居浜市都市交通マスタープラン

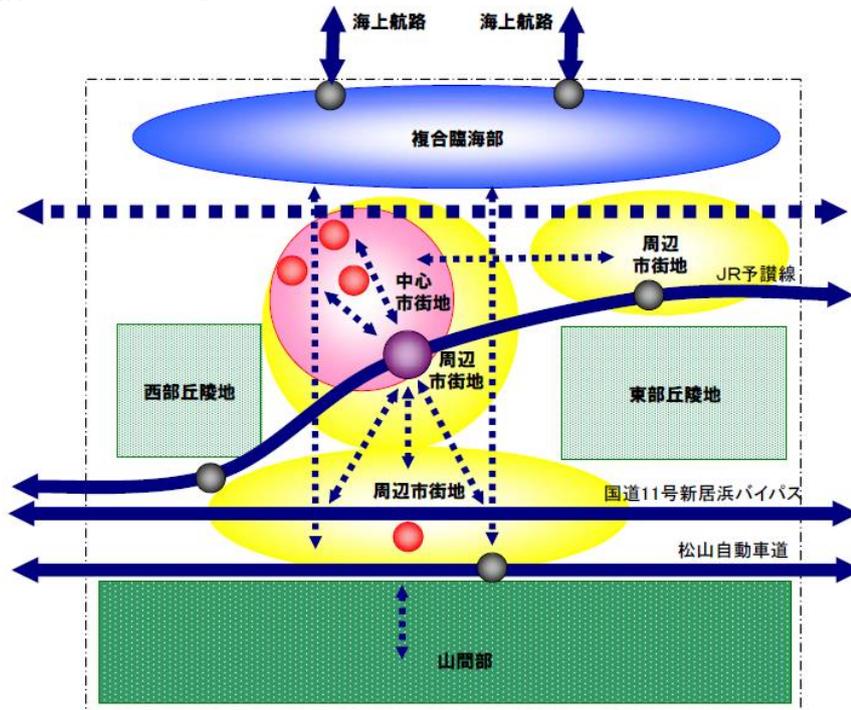
新居浜市都市交通マスタープランは、平成21年3月に策定され、概ね20年後の新居浜市の将来交通体系として目指すべき姿、達成するための基本目標および方針を示しています。

◆将来の都市交通体系

上位計画や新居浜市の将来都市構造を踏まえ、他都市圏との都市間ネットワークとなる広域連携軸、地域間ネットワークとなる地域連携軸、分散した拠点間の結び付きを強化する市内連携軸の3つの交通連携軸が設定されています。

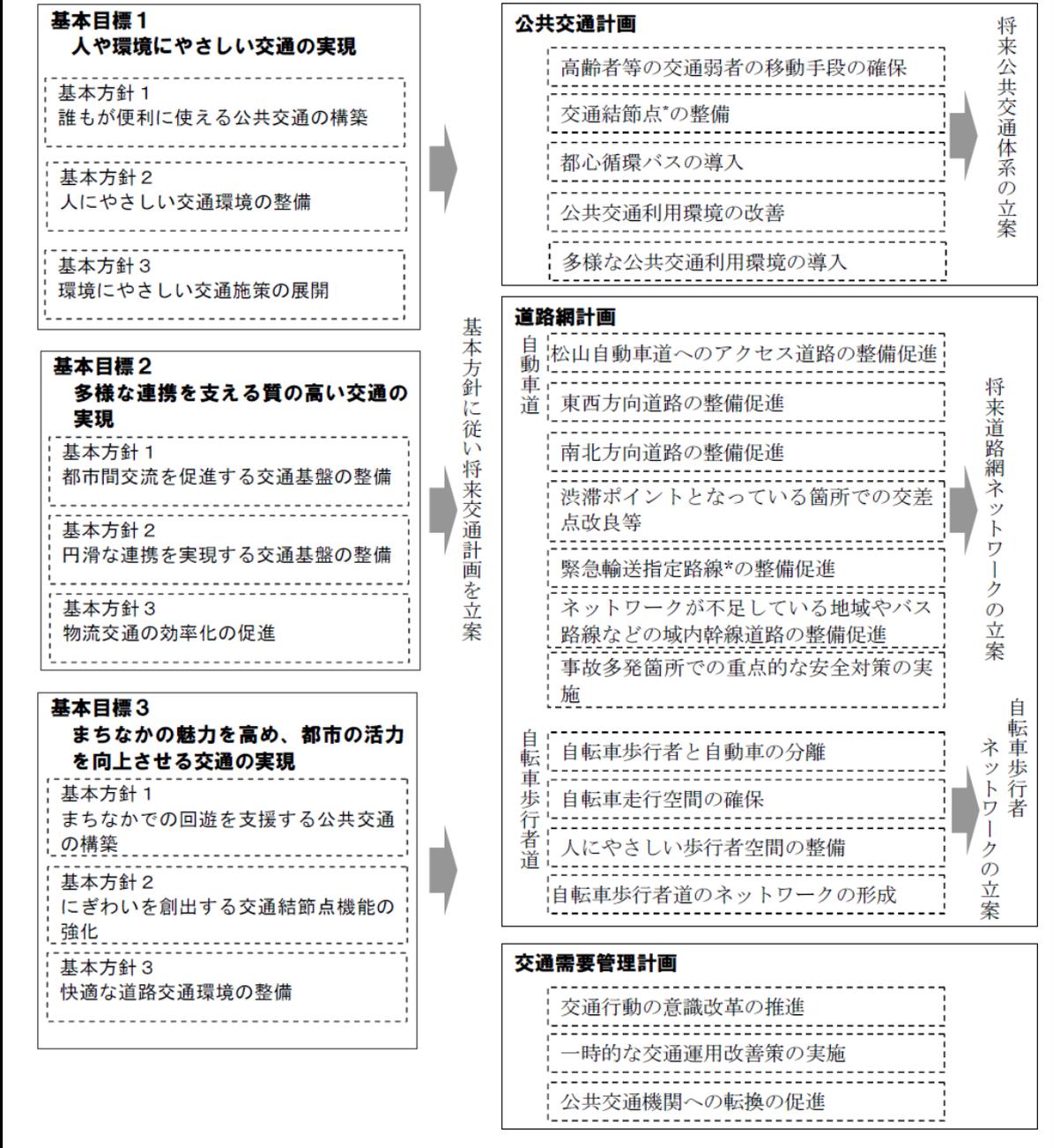
これら連携軸の整備を図ることにより、複合臨海部、中心市街地、周辺市街地、山間部の各エリアにて交通環境の実現を目指します。

【将来交通体系のイメージ】



凡例		拠点	
●	新都市拠点	●	都市・副都市拠点
●	都市・副都市拠点	●	交通・交流拠点
交通連携軸			
←→	広域連携軸		他都市圏との都市間ネットワーク
←■→	地域連携軸		西条市、四国中央市との地域間ネットワーク
←...→	市内連携軸		市内の円滑な移動を可能にする市内ネットワーク
エリアの交通環境			
■	複合臨海部		物流交通が円滑にアクセスできる地域
■	中心市街地		公共交通・自転車・徒歩など多様な交通手段で移動ができ、回遊性の高い地域
■	周辺市街地		公共交通や自転車などで拠点に自由にアクセスできる地域 公共交通と自動車を適切に使える交通環境
■	山間部		生活交通として拠点までの公共交通が利用できる地域

◆将来交通計画



第2章 公共交通の現状及び移動の実態と将来推計

1 公共交通の現状

1.1 鉄道

(1) 運行状況

鉄道の運行頻度は、普通列車が上下合わせて40本/日運行されており、新居浜駅はこれに加えて特急が上下合わせて38本/日運行されています。

表 1 鉄道の運行状況

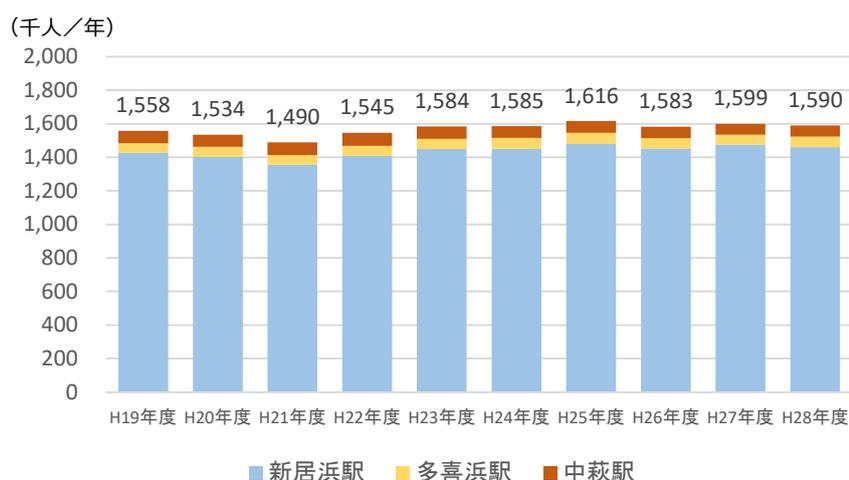
単位:本/日

路線名	駅名	高松方面行き(上り)			松山方面行き(下り)			上下計		
		特急	普通	計	特急	普通	計	特急	普通	計
予讃線	多喜浜	—	20	20	—	20	20	—	40	40
	新居浜	19	20	39	19	20	39	38	40	78
	中萩	—	20	20	—	20	20	—	40	40

出典:JR 四国時刻表(H30.1 現在)

(2) 利用状況

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、概ね 150 万人～160 万人で推移しています。



出典:新居浜市統計書(H29)

図 17 鉄道乗降人員

1.2 路線バス

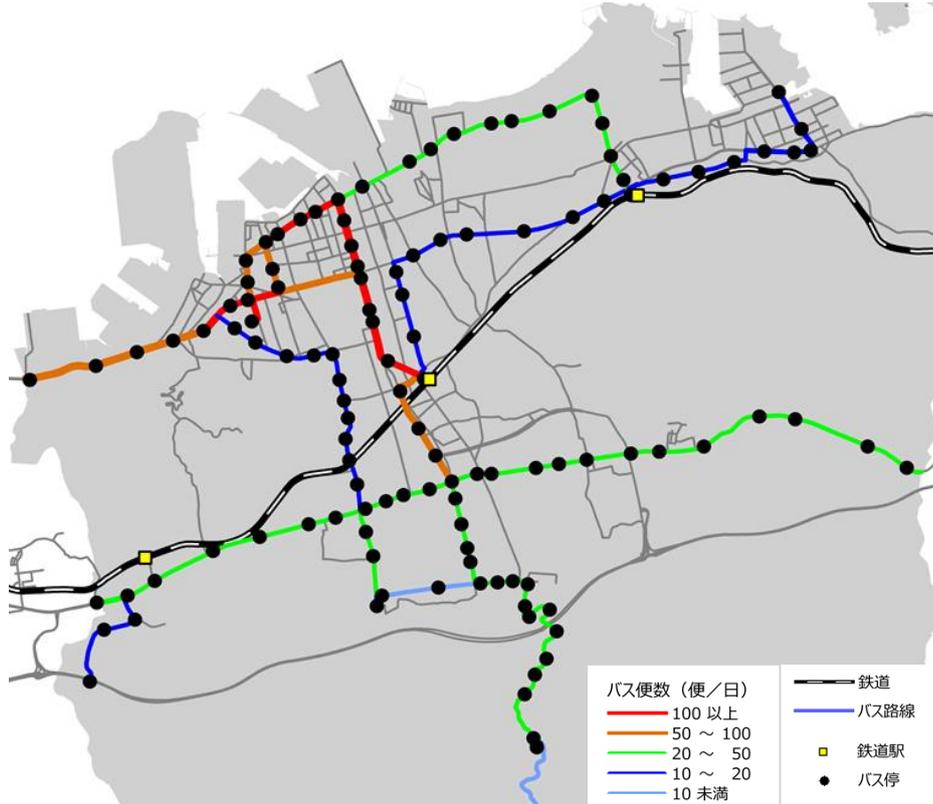
(1) 運行状況

1) 運行頻度

路線バスは新居浜駅～市役所前～東町～西原の区間と十全総合病院～イオンモール新居浜～住友病院前の区間では、1日あたり往復100便程度のバスが運行されています。

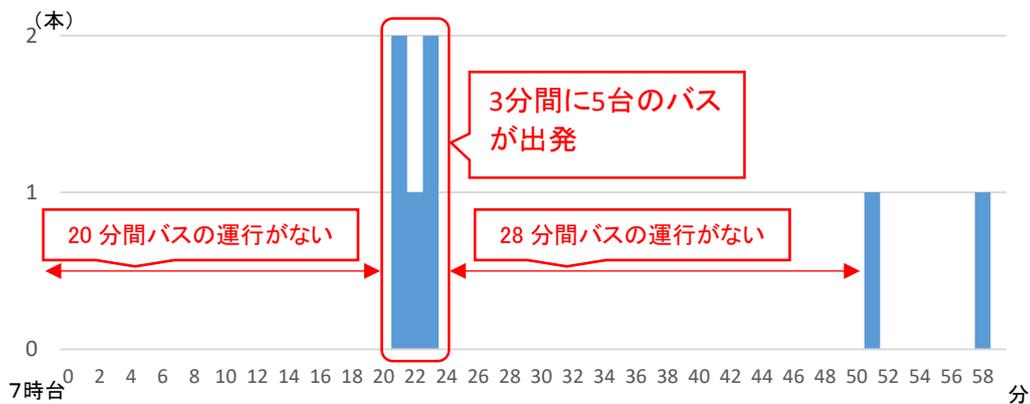
一方、黒島線、広瀬～多喜浜線、周桑～マイントピア別子線の運行頻度は比較的低い運行となっています。

また、バス路線が集中する東町バス停等では、運行本数は多いものの、バスが団子運行になりやすいため、実際の運行本数に見合った効果的なサービスが提供できていない状況です。



出典: せとうちバス時刻表より作成

図 18 バス路線の運行頻度

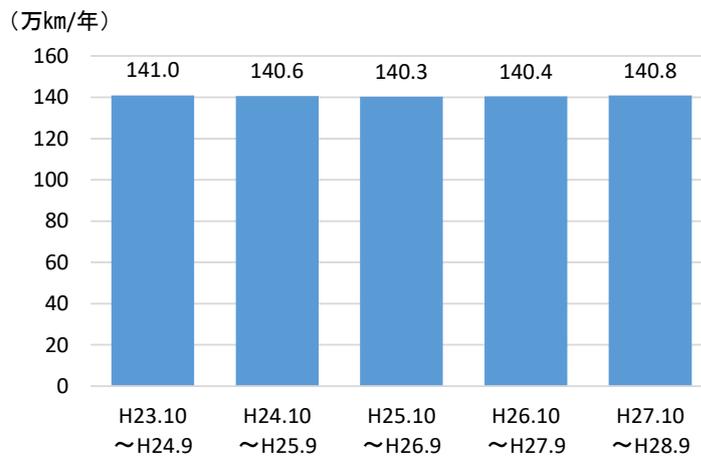


出典: せとうちバス時刻表より作成

図 19 東町バス停(新居浜駅方面)における7時台の団子運行状況

2) 走行キロ

平成 23 年 10 月からの実績値を見ると、路線バスの走行キロはほとんど変わらず運行しています。



提供: 瀬戸内運輸(株)

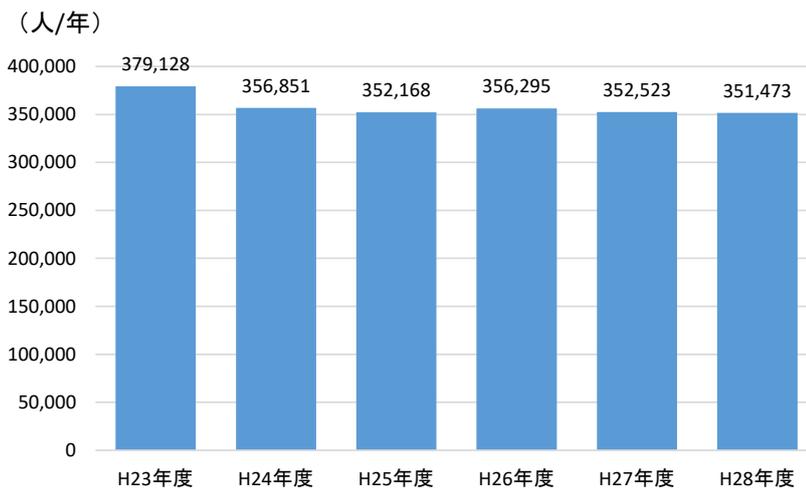
図 20 路線バス走行キロの推移

(2) 利用状況

1) 利用者数

路線バスの利用者数の推移を見ると、平成 23 年度から平成 24 年度にかけて減少しましたが、平成 24 年度以降はほぼ横ばいとなっています。

また、バスの 1 台当たりの平均乗車人員は、約 4 人となっています。



※新居浜市内の利用者の推移

提供: 瀬戸内運輸(株)

図 21 路線バス利用者数の推移

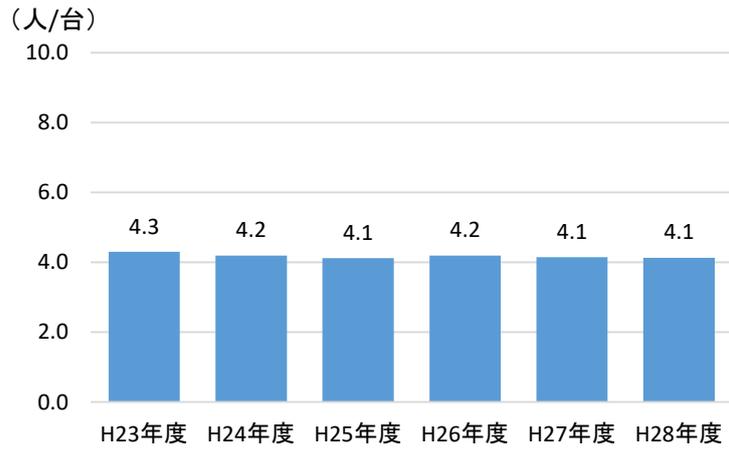
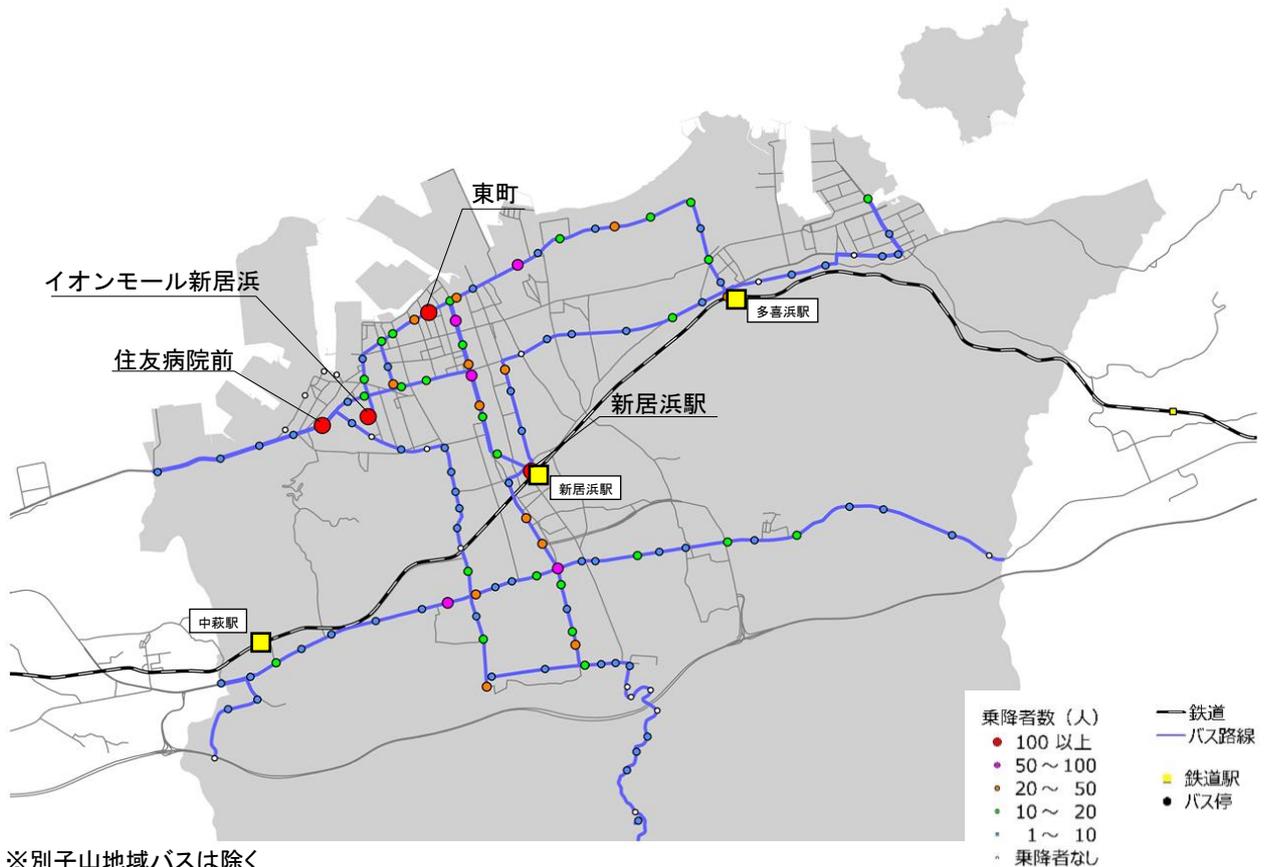


図 22 路線バス 1 台あたりの平均乗車人員

2) バス停別利用者数

路線バス乗降者数が 1 日あたり 100 人を超えるバス停は、「新居浜駅」、「イオンモール新居浜」、「住友病院前」、「東町」となっています。

一方で、大部分のバス停は 1 日あたり 20 人以下の利用となっています。



※別子山地域バスは除く

出典: 新居浜市路線バス乗降人員調査 (H28.3)

図 23 路線バスの停留所別利用者数

1.3 別子山地域バス

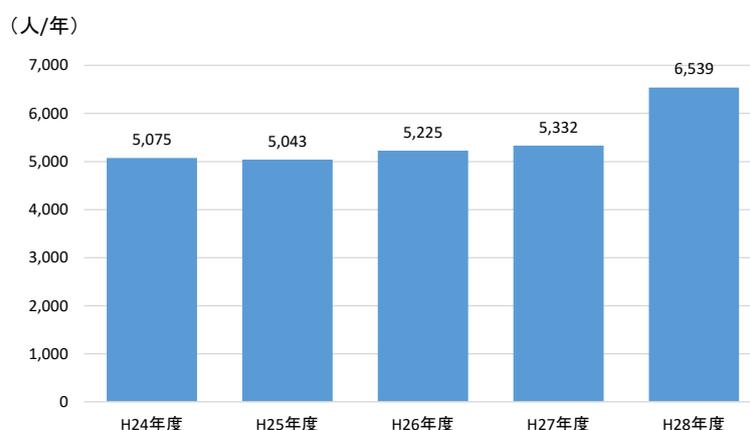
(1) 運行状況

別子山地域バスは、公共交通機関がない別子山地域と新居浜市街地を結んでいます。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まで送迎する「デマンド方式」で運行しています。

平成 29 年度の運行本数は片道 1 日 4 便で、そのうち 1 便は急行便となっています。

(2) 利用状況

別子山地域バスの利用者数の推移を見ると、平成 24 年度から平成 27 年度は微増傾向で、1 往復が増便され、別子中学校への通学も始まった平成 28 年度には年間利用者が約 6,500 人まで増加しています。



出典:新居浜市資料

図 24 別子山地域バス利用者数の推移

1.4 デマンドタクシー

(1) 運行状況

1) 運行頻度

デマンドタクシーは、月曜～金曜は 1 日 8 便、土曜は 1 日 5 便で運行しています。

表 2 デマンドタクシーの運行状況

曜日	便数
月曜～金曜	8 便(9 時、10 時、11 時、12 時、13 時、14 時、15 時、16 時)
土曜	5 便(9 時、10 時、11 時、12 時、13 時)
日・祝・年末年始	運休

2) 運行エリア

デマンドタクシーは、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ます。

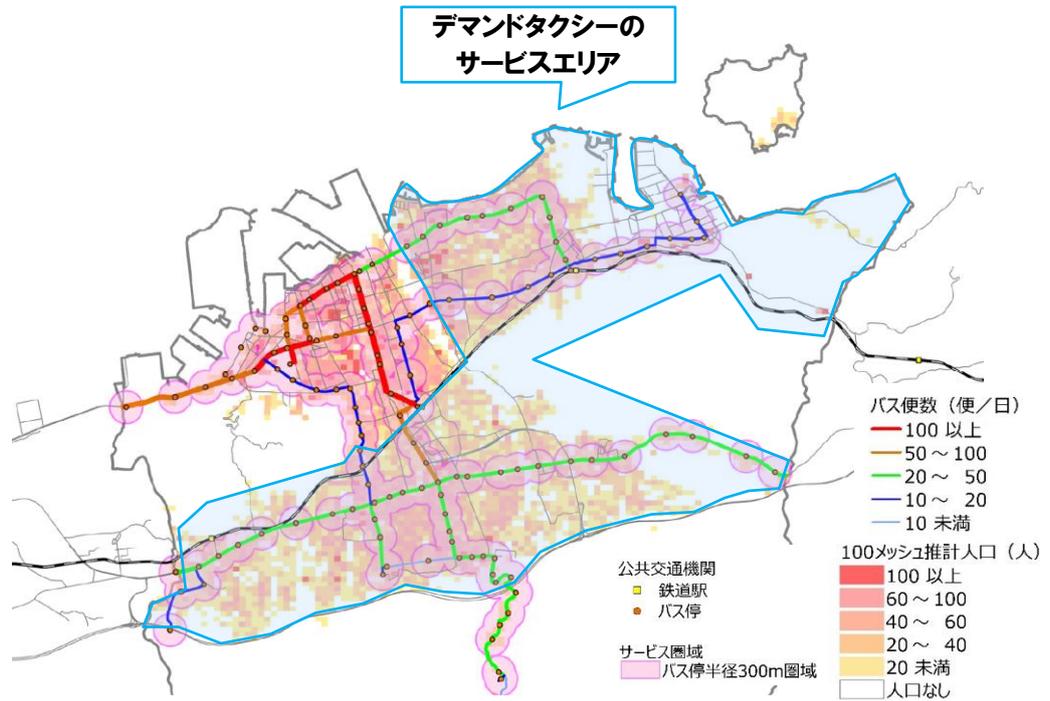
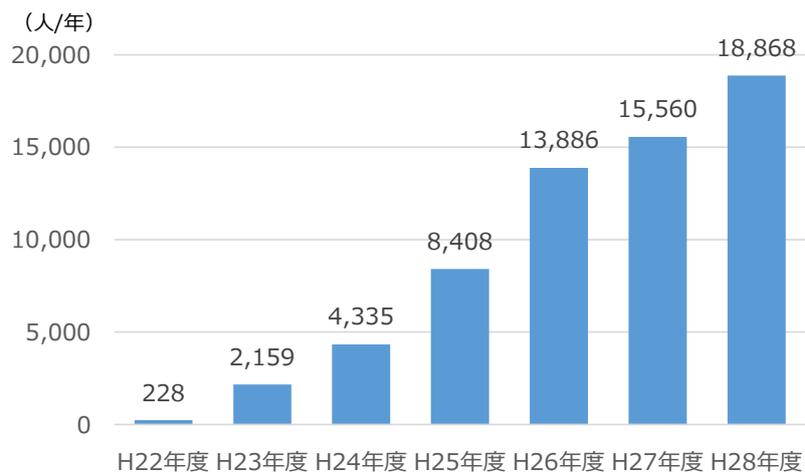


図 25 デマンドタクシー運行エリア

(2) 利用状況

デマンドタクシーは、平成 23 年 1 月に試験運行を開始し、平成 26 年 10 月から本格運行を実施しています。デマンドタクシーの利用者数は、試験運行開始から平成 28 年度にかけて急激に増加しています。



※デマンドタクシー3地区合計(上部西、上部東、川東)延べ利用者数
 出典:新居浜市資料

図 26 デマンドタクシー利用者数の推移

1.5 渡海船

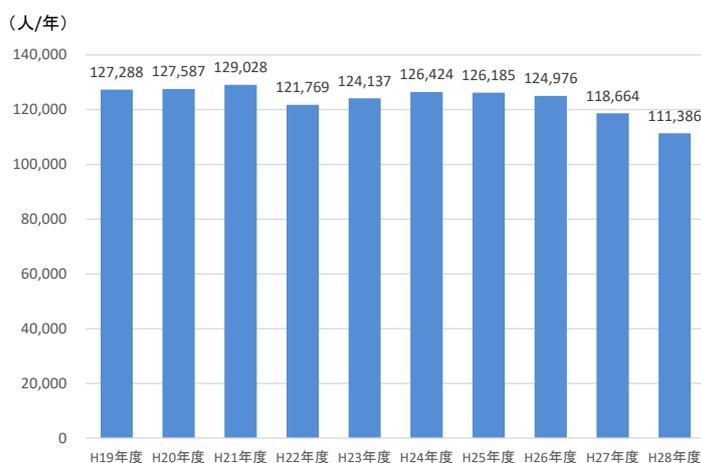
(1) 運行状況

新居浜市営渡海船は、大島と黒島間を結ぶフェリーです。

運行本数は1日15便で、6時台～21時台まで、所要時間約15分の航路を概ね1時間に1往復しています。

(2) 利用状況

渡海船の利用者数の推移を見ると、平成22年度から平成24年度まで微増傾向にありましたが、その後減少傾向となっています。



出典:新居浜市資料

図 27 渡海船旅客輸送人員

1.6 中距離フェリー

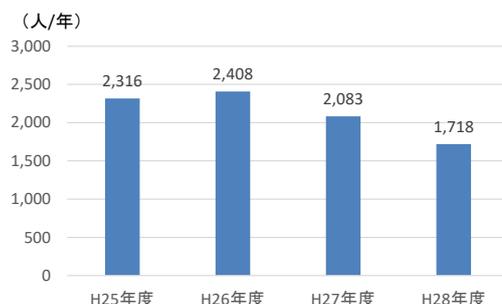
(1) 運行状況

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す。

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)となっています。

(2) 利用状況

オレンジフェリーは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2千人程度となっています。



出典:新居浜港統計年報

図 28 中距離フェリー乗降客数(新居浜東港)

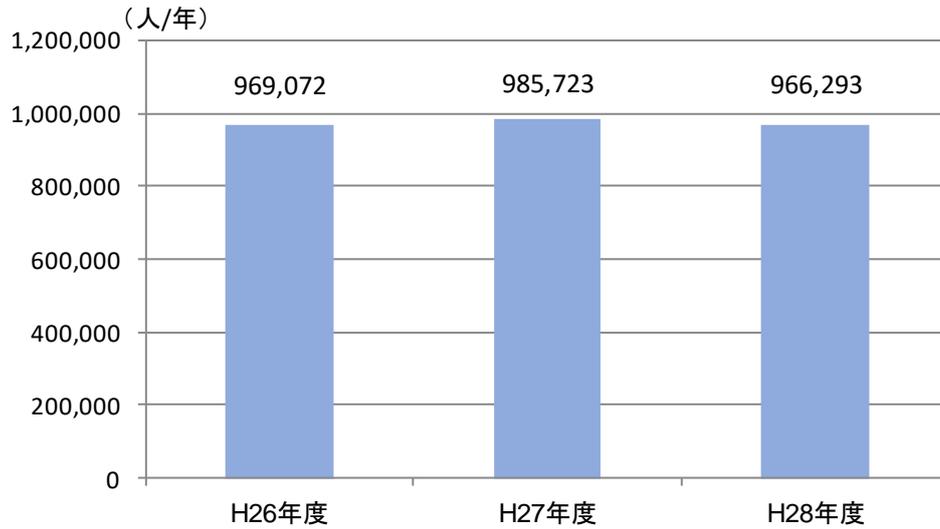
1.7 タクシー

(1) 運行状況

新居浜市内を運行するタクシー事業者は 9 事業者で、車両保有台数は 148 台となっています（平成 30 年 1 月現在）。

(2) 利用状況

タクシーの利用者数は年間 97 万人程度で、近年は横ばい傾向にあります。



(利用者数は、タクシー事業者へのヒアリングによる)

図 29 タクシー利用者数の推移

1.8 公共交通空白地の状況

鉄道・路線バスによるサービス圏の人口カバー率は 68.5%となっており、残りの 31.5%が公共交通空白地域となっています。

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ます。

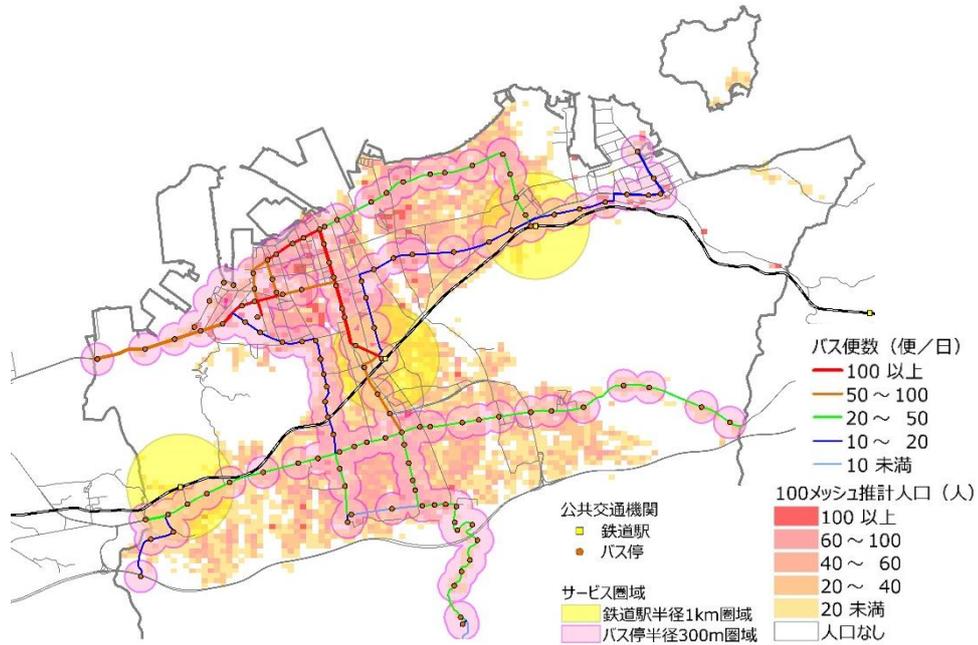


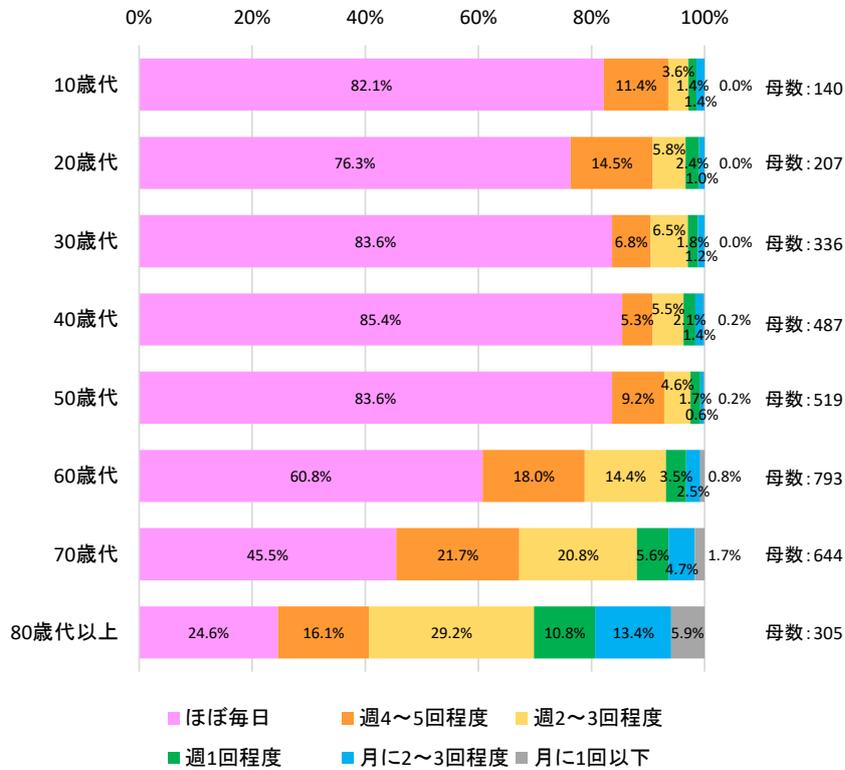
図 30 公共交通空白地域の状況

2 移動の実態

2.1 外出状況

外出頻度は、10歳代は82.1%がほぼ毎日外出しているのに対して、80歳以上ではほぼ毎日外出している人は24.6%にとどまっています。

全体として高齢者ほど外出頻度が低くなる傾向にあります。



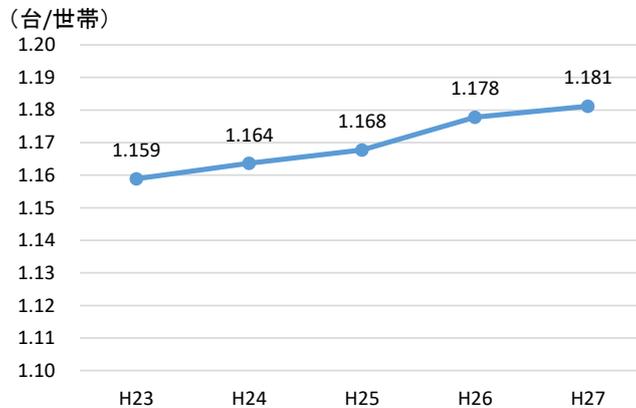
出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 31 外出頻度の割合

2.2 利用交通手段

(1) 世帯あたり自動車保有台数の推移

世帯あたり自動車保有台数は微増傾向にあり、各世帯で1台以上は保有している状況にあります。



出典: 自動車保有台数…新居浜市統計書、世帯数…住民基本台帳

図 32 世帯あたり自動車保有台数の推移

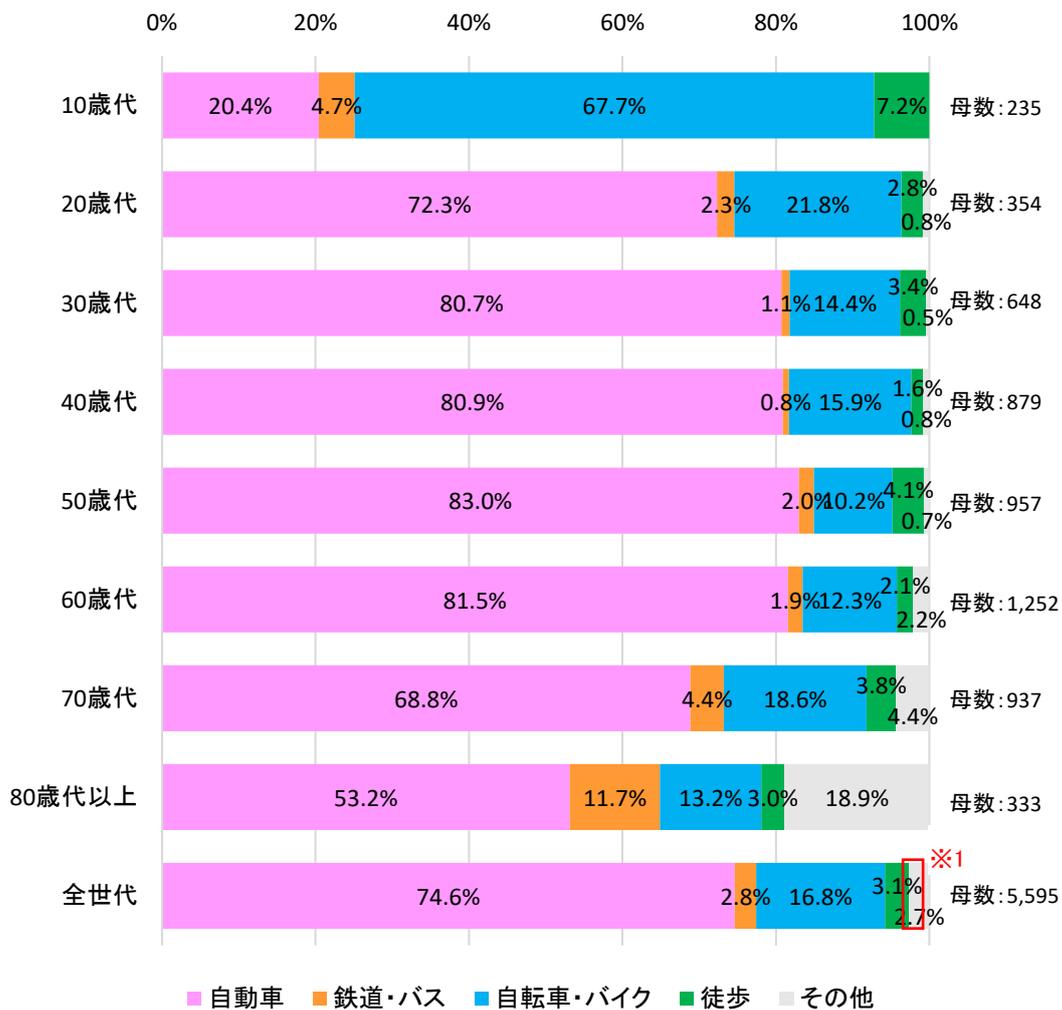
(2) 利用交通手段の状況

1) 利用交通手段

利用交通手段の状況は、自動車の利用割合が高く、全世代平均で見ると自動車利用が約75%を占めており、特に30歳代～60歳代では8割以上を占めています。

鉄道やバスの利用割合を見ると、通学での利用が期待される10歳代において4.7%の利用にとどまっており、全世代平均で2.8%の利用割合となっています。

なお、80歳代以上の人が各世代で最もバスを利用している割合(11.7%)が高いものの、自動車利用割合(53.2%)の方が高く、全世代とも自動車利用に依存した状況となっています。



※1 その他: タクシー利用等
 出典: アンケート調査結果(H29.8)

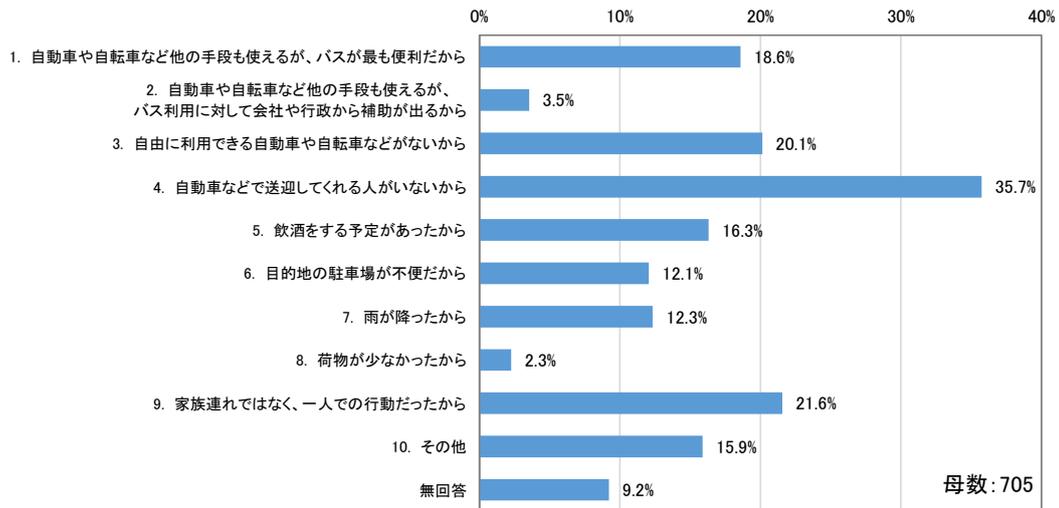
図 33 市民の交通手段利用割合

2) 路線バスの利用理由

路線バスを利用する理由としては、「自動車などで送迎してくれる人がいないから」が35.7%と最も多く、次いで、「家族連れではなく、一人での行動だったから」、「自由に利用できる自動車や自転車などが無いから」の順で、路線バスは使われている傾向にあります。

一方、「自動車や自転車など他の手段も使えるが、バスが最も便利だから」という積極的にバスを利用する回答も18.6%となっています。

《最近1年で路線バスを利用した人、複数回答》



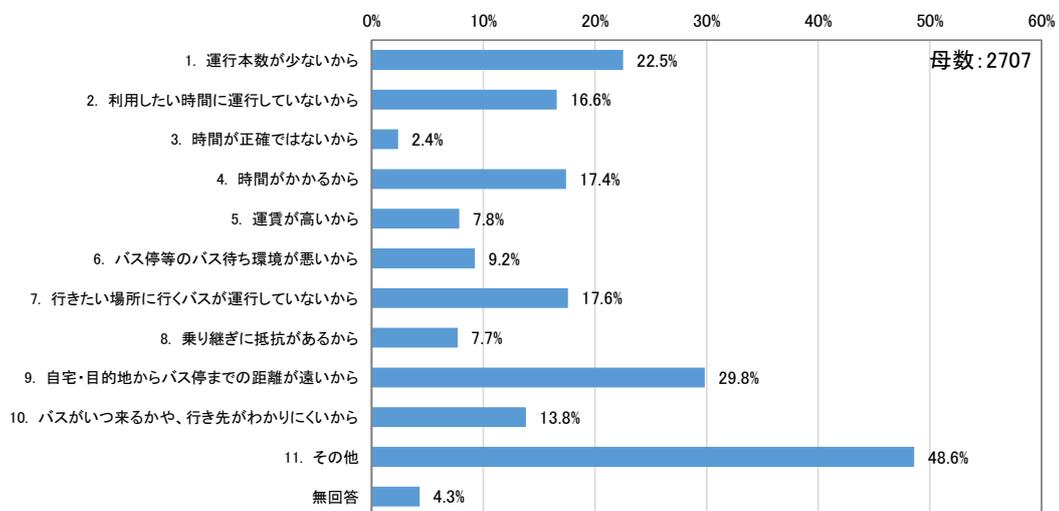
出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 34 路線バスの利用理由の割合

3) 路線バスを利用しない理由

路線バスを利用しない理由としては、「自宅・目的地からバス停までの距離が遠いから」が29.8%と最も多く、次いで、「運行本数が少ないから」、「行きたい場所に行くバスが運行していないから」の順で路線バスは使われていない傾向にあります。

《最近1年で路線バスを利用していない人、複数回答》



出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 35 路線バスを利用しない理由の割合

「11.その他」が50%近くを占めていますが、その内訳は、「自動車があるから」という理由が多くなっています。他に、「不安、分からないから」、「自転車があるから」、「バリアフリーではないから」といった理由が挙げられています。

表 3 路線バスを利用しないその他の主な理由

理由	回答数
自動車があるから	206 件
不安、分からないから	14 件
自転車があるから	7 件
バリアフリーではないから	6 件

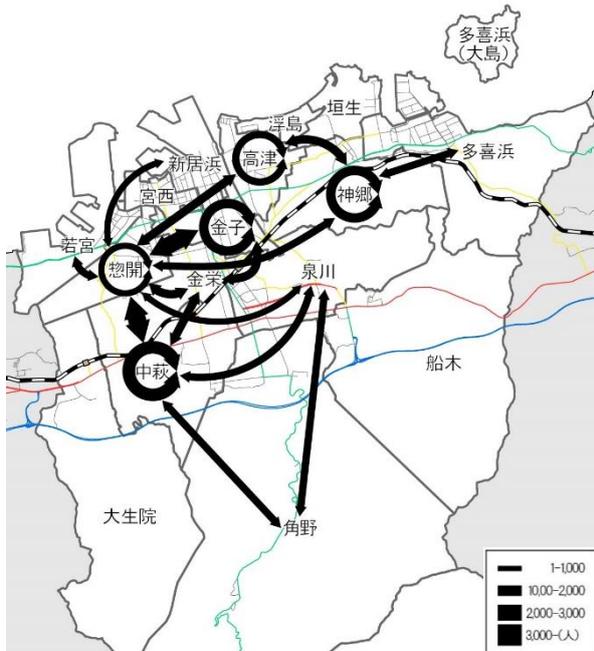
2.3 交通流動

市内の交通流動は、中萩校区～惣開校区、惣開校区～金子校区が多く、特に買物目的での移動が多くなっています。60歳以上の高齢者も同様な傾向にあります。

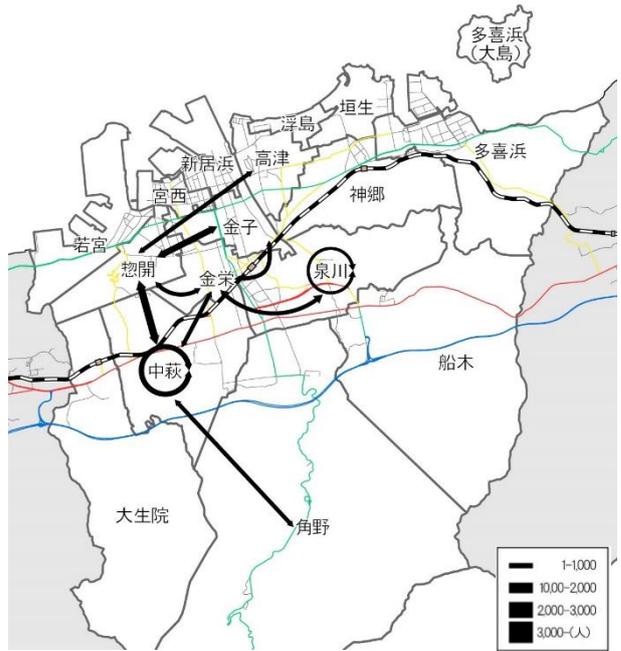
自動車移動とバス移動を比べると、自動車移動は中萩校区からの流動が多く、バス移動は惣開校区に関連する流動が多い傾向にあります。

また、鉄道利用者はすべて市外への移動となっており、鉄道は広域交通としての役割を担っています。

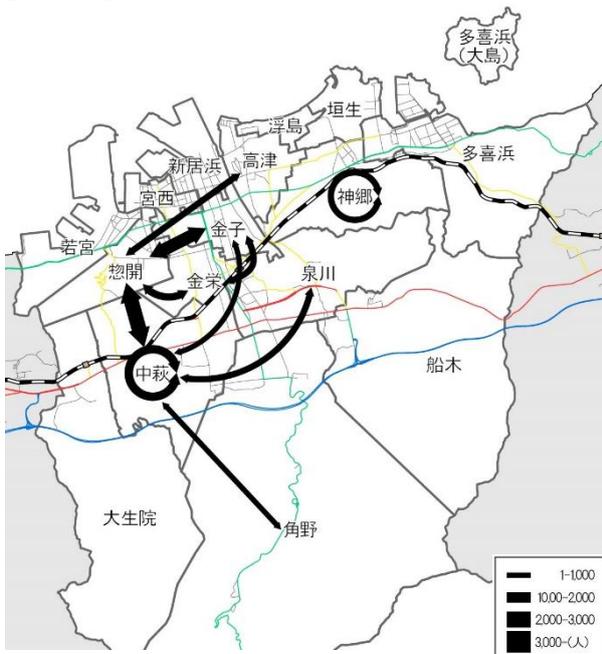
【全体】



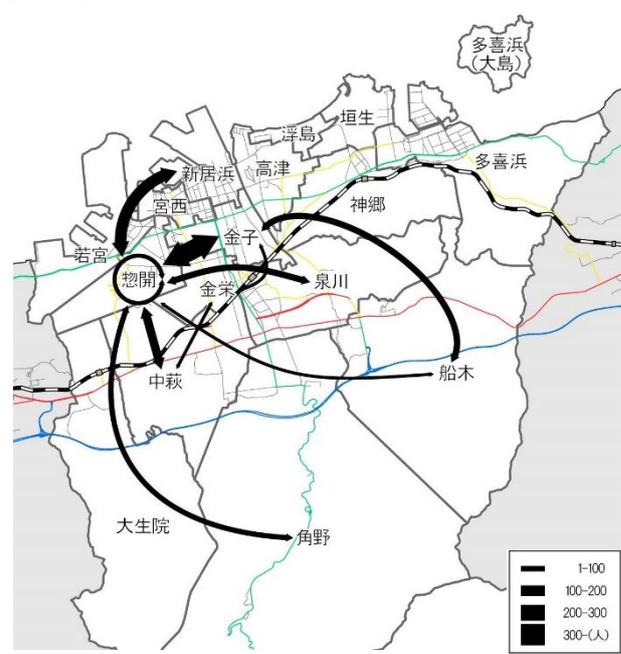
【高齢者】



【自動車】



【バス】



※小学校区別交通流動上位 20 位を表示、数字は、アンケートに基づき各小学校区の人口にて拡大処理
出典：アンケート調査結果(H29.8)

図 36 交通流動

3 公共交通に関する収益状況

3.1 路線バスの運送収入の推移

路線バスの運送収入は平成 23 年 10 月以降、緩やかな減少傾向にあります。

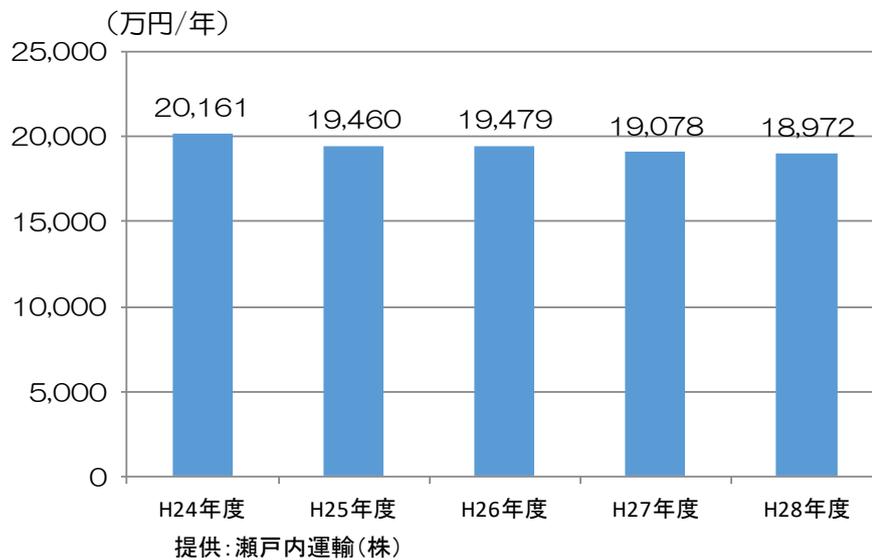


図 37 路線バスの運送収入の推移

3.2 路線バスの補助額の推移

路線バスの補助額は、全体として増加傾向にあります。内訳としては、市の補助額は増加傾向にあり、国、県からの補助額は横ばいから減少傾向にあります。

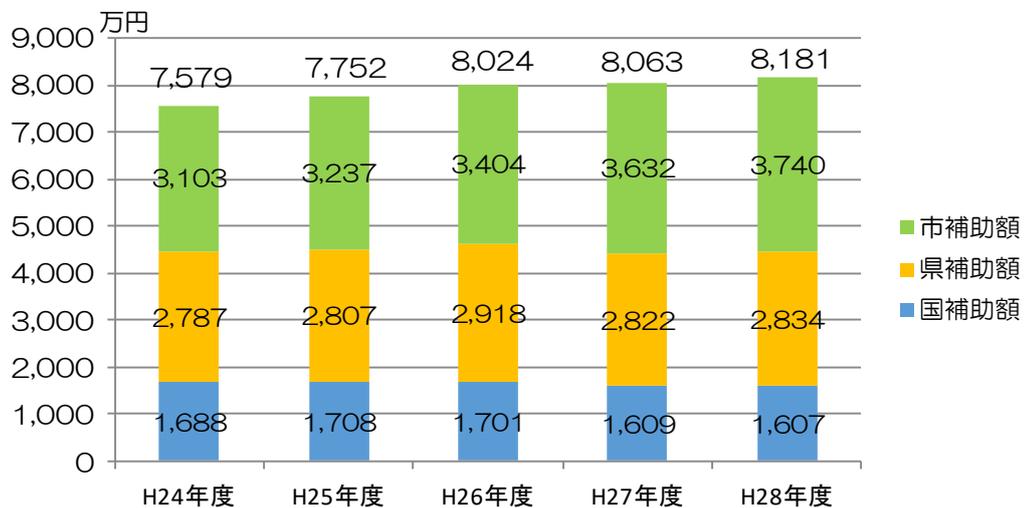


図 38 路線バスの補助額の推移

3.3 デマンドタクシーの利用料収入の推移

デマンドタクシーの利用料収入は、利用者数の増加とともに増加しています。しかし、割引制度を利用される方の割合も多くなり、利用者数の増加に比べ低い伸びとなっています。

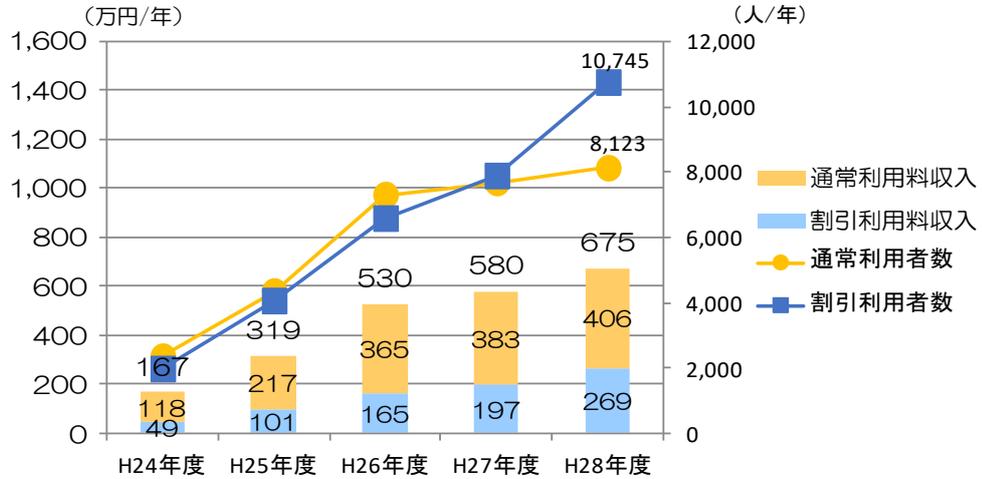


図 39 デマンドタクシーの利用料収入の推移

3.4 デマンドタクシーの負担金等の推移

デマンドタクシーの負担金等は、利用者数の増加とともに、全体として増加しています。負担金等の内訳としては、国の補助金は近年横ばいである一方、市負担額が大きく増加している状況となっています。

なお、一人当たりの補助額は、路線バスに比べて非常に大きい額となっています。

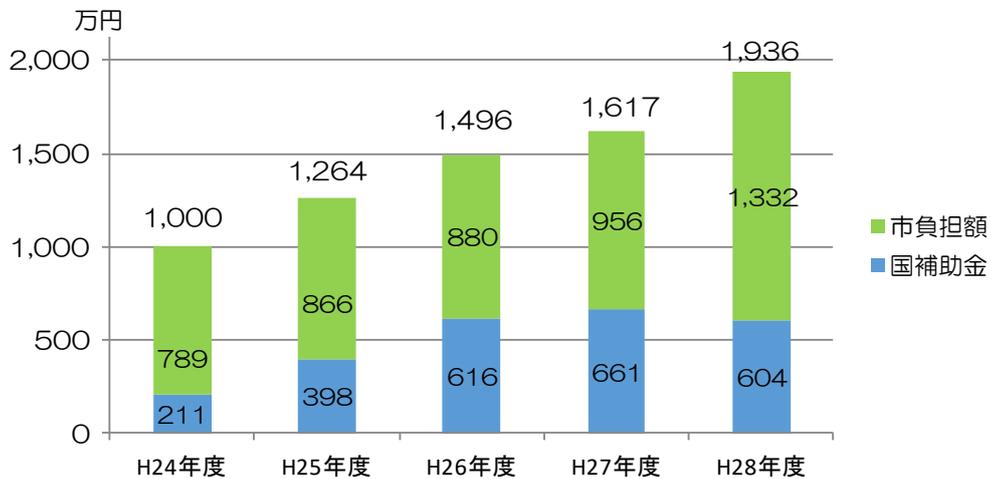


図 40 デマンドタクシーの負担金等の推移

表 4 デマンドタクシーおよび路線バスの一人当たりの補助額

	利用者数	補助金等	一人当たり補助金等
デマンドタクシー	18,868 人	1,936 万円	1,026 円/人
路線バス	351,473 人	8,181 万円	233 円/人

出典:新居浜市資料(平成28年度)

4 利用者の意向等

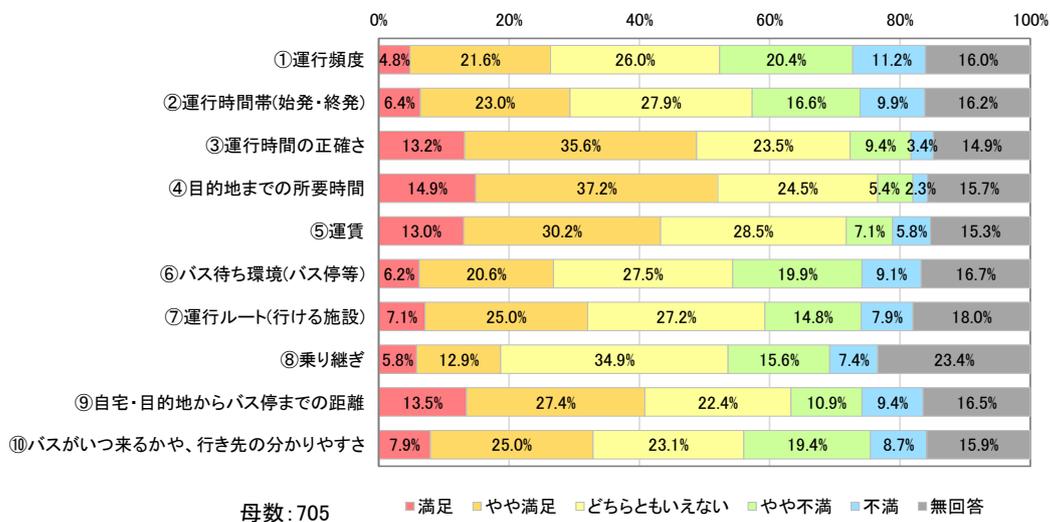
4.1 バスサービスに対する市民の評価

(1) 満足度と重要度

「運行時間の正確さ」や「目的地までの所要時間」の満足度は高い一方、「運行頻度」や「運行時間帯(始発・終発)」、「バス待ち環境(バス停等)」、「運行ルート(行ける施設)」、「乗り継ぎ」の満足度は低くなっています。

また、「運行頻度」、「運行時間の正確さ」、「運行ルート(行ける施設)」、「バスがいつ来るかや、行き先の分かりやすさ」の重要度が高くなっています。

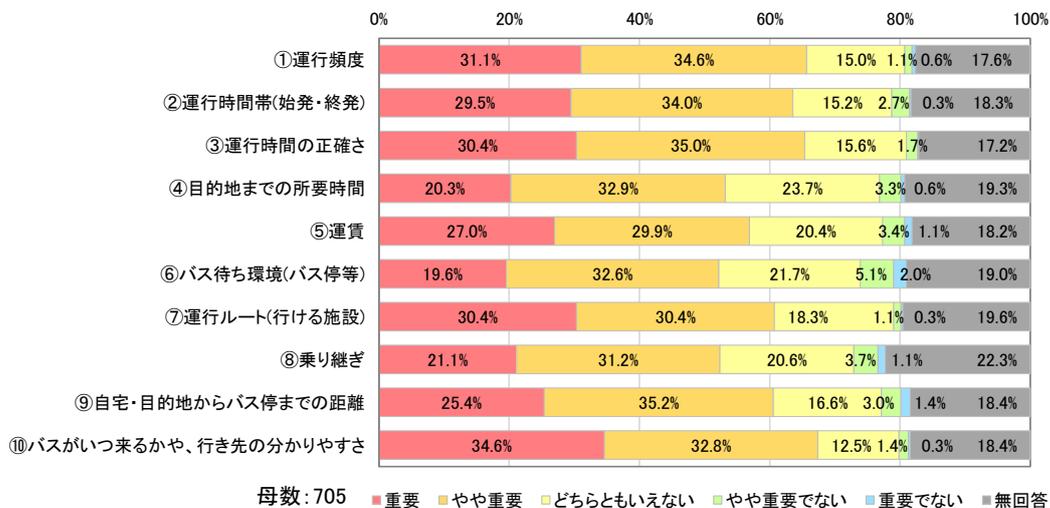
《最近1年で路線バスを利用した人の回答、択一》



出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 41 路線バスを利用する際のサービス項目別の満足度

《最近1年で路線バスを利用した人の回答、択一》



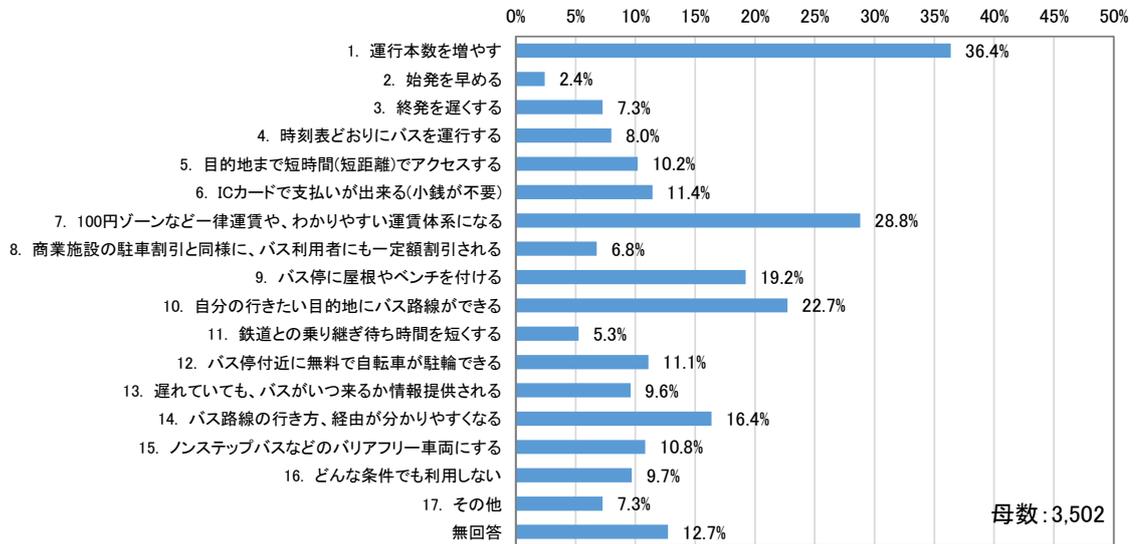
出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 42 路線バスを利用する際のサービス項目別の重要度

(2) 路線バス利用回数増加の条件

「運行本数を増やす」が36.4%と最も多く、次いで、「100円ゾーンなど一律運賃やわかりやすい運賃体系になる」、「自分の行きたい目的地にバス路線ができる」の順となっています。

《複数回答(3つまで選択)》

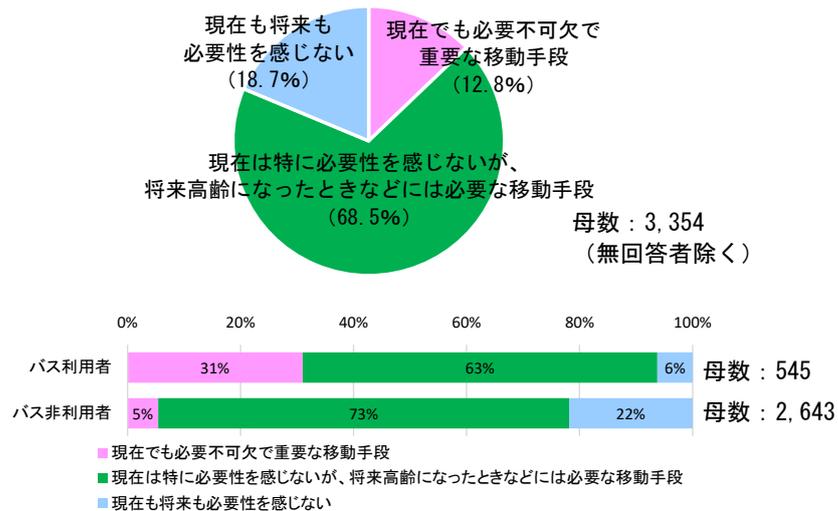


出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 43 路線バス利用回数増加の条件

(3) バスの運行に対する位置付け意識

バス運行の位置付けは、現在は必要性を感じないが、将来高齢になったときに必要と感じる傾向があり、特にバスを利用していない人ほどその傾向が顕著となっています。



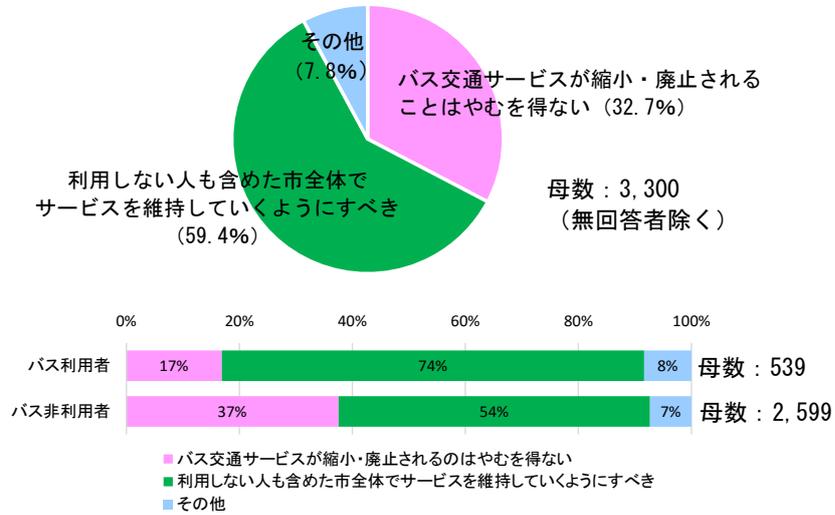
※バス利用者は1年以内にバスを利用した人、非利用者は1年以上バスを利用していない人

出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 44 バスの運行に対する位置付け意識

(4) バスの運行への負担の考え方

バスの運行への負担の考え方については、約 6 割の人が利用しない人も含めた市全体でサービスを維持していくようにすべきであると考えている一方、バス交通サービスが縮小・廃止されることはやむを得ないと回答している人も約 3 割存在します。



※バス利用者は1年以内にバスを利用した人、非利用者は1年以上バスを利用していない人
 出典: アンケート調査結果 (H29.8)

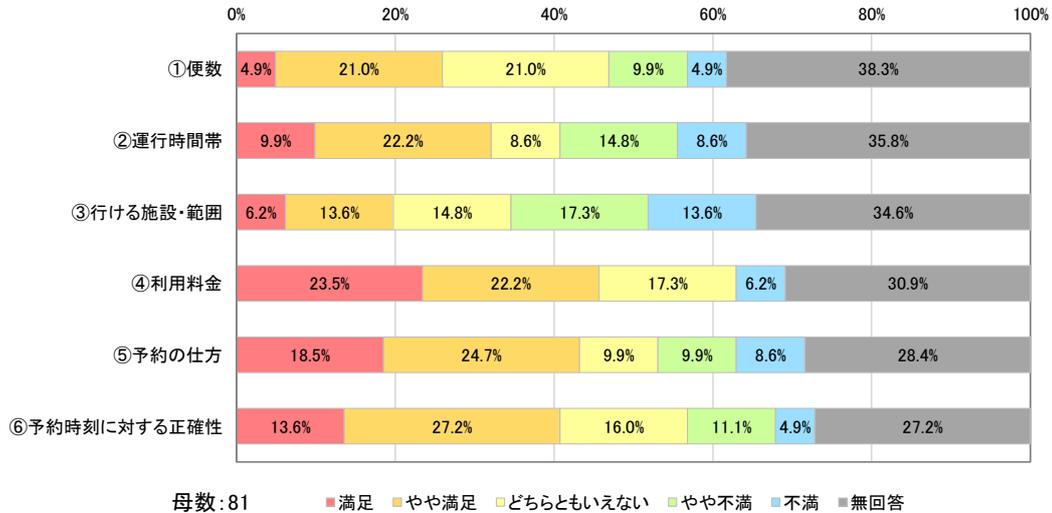
図 45 バスの運行への負担の考え方

4.2 デマンドタクシーサービスに対する市民の評価

「利用料金」や「予約の仕方」の満足度が高く、「便数」や「行ける施設・範囲」の満足度が低くなっています。

また、「利用料金」や「便数」、「行ける施設・範囲」、「予約時刻に対する正確性」の重要度が高くなっています。

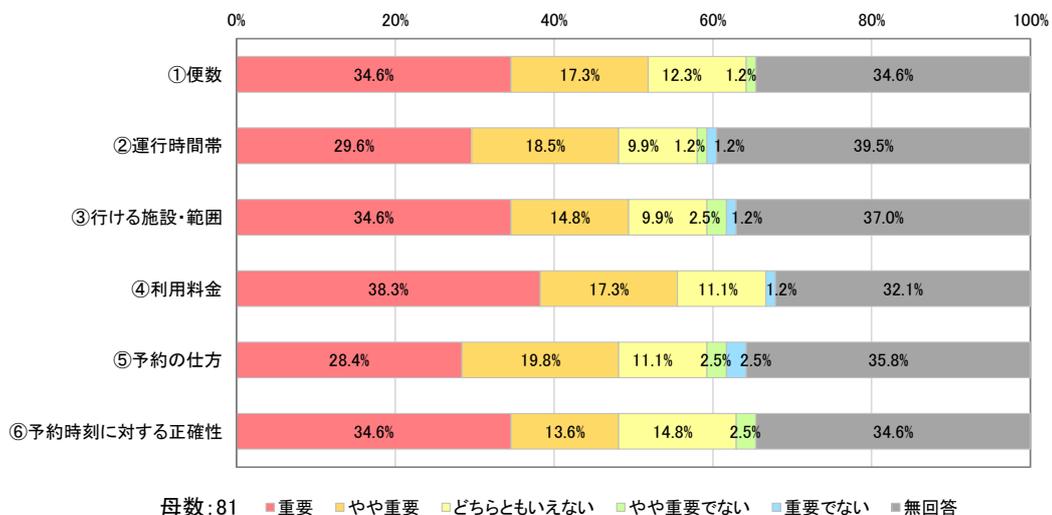
《利用したことがある人の回答、択一》



出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 46 デマンドタクシーを利用する際のサービス項目別の満足度

《利用したことがある人の回答、択一》



出典: アンケート調査結果(H29.8)

図 47 デマンドタクシーを利用する際のサービス項目別の重要度

5 将来の移動の見通し

5.1 将来の人口と発生集中交通量の見通し

立地適正化計画（策定中）における地区別の現況並びに将来の人口を踏まえると、市域全体では人口及び発生集中交通量ともに減少することが見込まれています。

また、将来では高齢化率の上昇が見込まれますが、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ものと予測されます。

※発生集中交通量：ある地域から出発した移動の量を発生交通量、ある地域に到着した移動の量を集中交通量と呼び、この合計を発生集中交通量と呼ぶ。

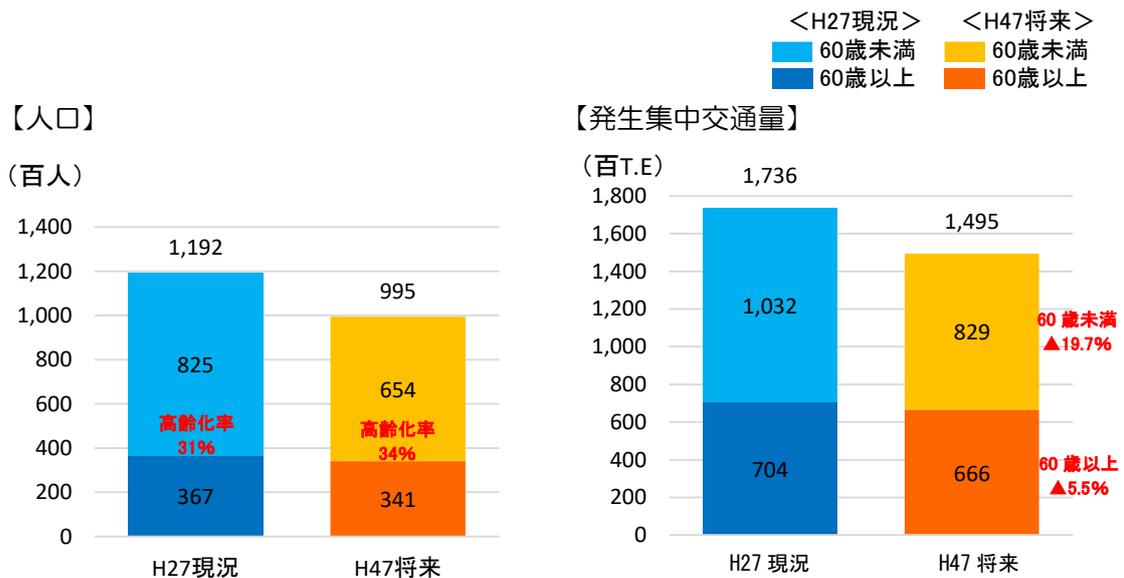
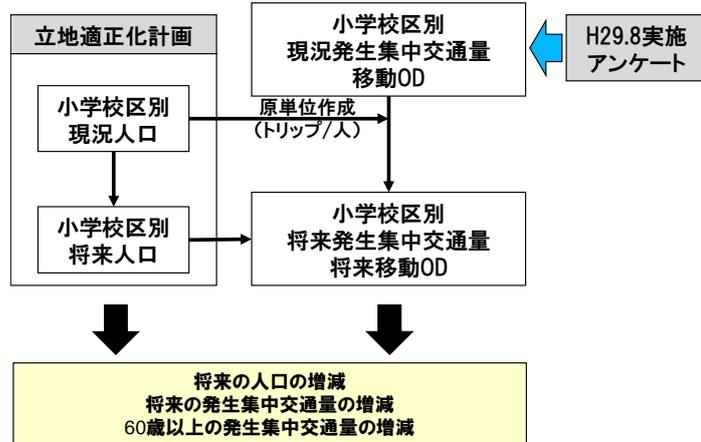


図 48 新居浜市の将来の人口と発生集中交通量

<参考：将来移動の予測方法>

平成 29 年 8 月アンケート調査にて把握した現状の移動状況に基づき、立地適正化計画等を踏まえた将来人口状況から、地区別の将来移動状況の予測を行った。

なお、アンケート調査は、地区別の交通量が把握できるサンプル数を確保することができたため、1 サンプルの交通状況を市域全体の割合にて拡大補正を行っている。



5.2 地区別の将来移動の見通し

地区の将来人口予測を踏まえ、地区別の将来移動状況を整理すると、将来の新居浜市の地区は4つに大別できます。

このうち、「移動量の増加が見込まれる地区」と「減少傾向であるが、移動量自体が多い地区」については比較的中心部に近い地区が該当し、「移動量自体が少ない地区」及び「減少傾向であるが、60歳以上の移動量は現状維持の地区」は比較的外部の地区が該当することとなります。

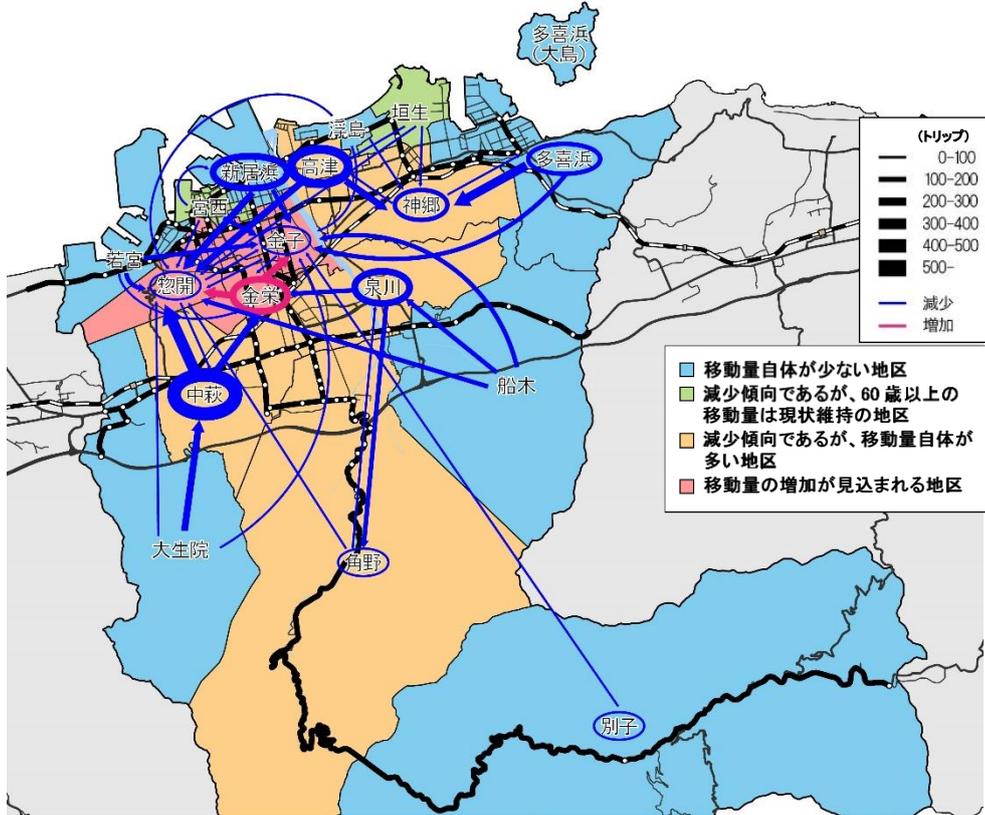


図 49 地区別の将来移動の見通し

<<市域の地区別の将来移動の見通し>>

移動量自体が少ない地区

《若宮、多喜浜、浮島、新居浜、船木、大生院、別子》

公共交通による移手段の確保が必要であるものの、移動量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

減少傾向であるが、60歳以上の移動量は現状維持の地区

《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歳以上の移動量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

減少傾向であるが、移動量自体が多い地区

《中萩、神郷、泉川、角野、高津》

減少傾向にあるものの、移動量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

移動量の増加が見込まれる地区

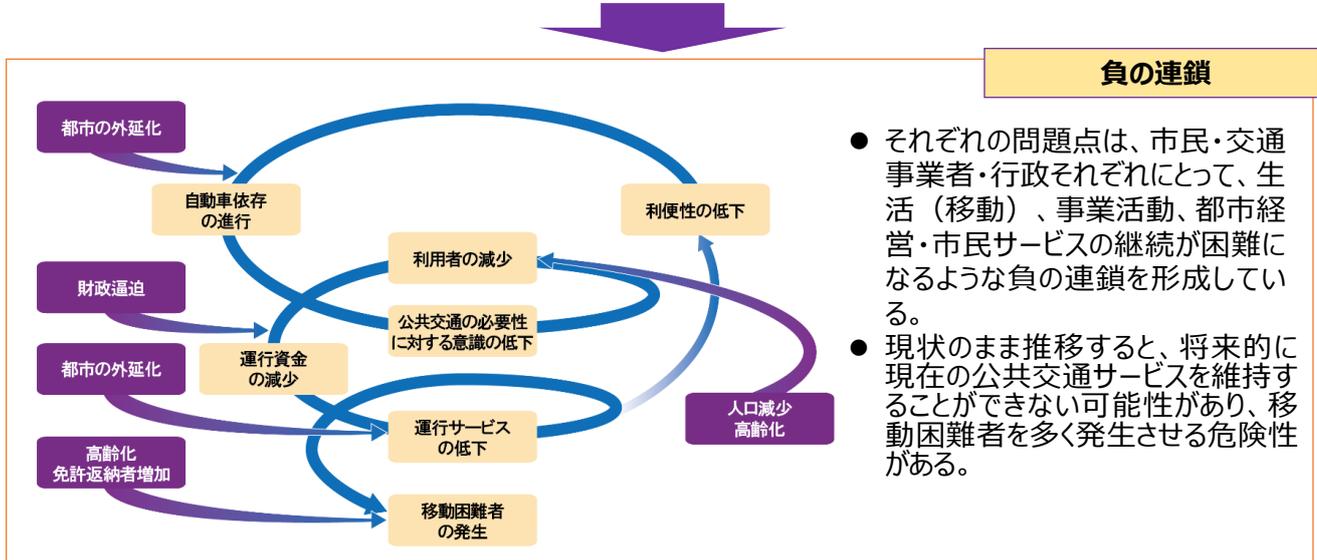
《惣開、金栄、金子》

60歳以上をはじめとして、移動量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

第3章 公共交通の課題

本市の現状や将来の移動の見通しを踏まえた問題点は、以下のように整理されます。

<p>人口減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口は減少傾向にあり、今後もその傾向が続く見込み 	<p>利用者が減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の減少により、サービスの維持ができなくなる
<p>高齢化</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の増加により、移動の際に公共交通に頼らざるを得ない人が増加 高齢化率は増加し続ける見込み 	<p>移動困難者が増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢化の進行により、移動困難者が増加する
<p>都市の外延化</p> <ul style="list-style-type: none"> 人口が減少する中、DID（人口集中地区）は拡大傾向にあり、市街地が低密化 医療施設や福祉施設等の都市機能も広範囲に分布 	<p>運行サービスの低下</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通サービスが求められる範囲が広がり、運行効率が低下
<p>財政逼迫</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 現行のデマンドタクシーは利用者が増加するほど、負担金等も増加する仕組み 生産年齢人口の減少に伴い、市の財政が逼迫することが想定 	<p>運行資金の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 市の補助が継続困難になることが懸念
<p>運行状況</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 団子運行になっている 	<p>利便性の低下</p> <ul style="list-style-type: none"> 行き先がわかりにくく、迂回している場合も有 団子運行があり、運行頻度に見合ったサービスの提供となっていない
<p>自動車への依存</p> <ul style="list-style-type: none"> 世帯あたりの自動車保有台数は増加傾向にあり、移動時の自動車利用割合も約 75% 	<p>自動車依存の進行</p> <ul style="list-style-type: none"> 過度に自動車に依存しており、人・環境に負荷を与えている
<p>重要度の低下</p> <ul style="list-style-type: none"> 将来的にはバスが必要だと感じて、現在はバスを利用していない人がほとんど 	<p>必要性に対する意識の低下</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の必要性に対する意識が低く、将来的な移動困難者となる



本市における問題点から解決すべき課題は、以下のように整理されます。

問題点	解決すべき課題
<p data-bbox="197 409 539 461">利用者が減少</p> <p data-bbox="197 495 539 546">運行サービスの低下</p>	<p data-bbox="624 376 1380 465">目指すべきまちづくりを実現する ネットワークの形成</p> <p data-bbox="624 506 1380 678">人口減少の中でもバス交通利用者を維持し、運行サービスを向上させるためには、公共交通利用を中心とした集約型都市構造である『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』の実現が必要となります。また、土地利用と一体となった公共交通ネットワークを検討する必要があります。</p>
<p data-bbox="197 813 539 864">利用者が減少</p> <p data-bbox="197 898 539 949">移動困難者が増加</p> <p data-bbox="197 983 539 1034">利便性の低下</p>	<p data-bbox="624 779 1289 824">利用実態やニーズに応じたサービスの見直し</p> <p data-bbox="624 864 1380 1072">高齢者の増加による移動困難者の増加に対応し、現在の行き先が分かりにくい利用状況を解消するためには、利用ニーズに応じて、サービスや形態を見直し、利便性を高める必要があります。また、利用者の増加を図るためには、人口が集中している地区及び増加が見込まれる地区へ、路線を配置することで、バス交通圏域の人口を増加させる必要があります。</p>
<p data-bbox="197 1238 539 1290">運行資金の減少</p> <p data-bbox="197 1323 539 1375">自動車依存の進行</p> <p data-bbox="197 1408 539 1460">必要性に対する意識の低下</p>	<p data-bbox="624 1227 1264 1272">持続可能性、公益性に関する意識の醸成</p> <p data-bbox="624 1312 1380 1485">過度な自動車依存、将来的な移動困難者の増加を防ぐため、さらに、公的負担の増加を抑制、公的資金充当の必要性の理解を得るためには、公共交通の持続可能性を理解していただき、公益性に対する認識、普段の移動に対する考え方を改める機運の醸成が必要となります。</p>

第4章 地域公共交通網形成計画の基本方針

1 基本理念と目指す将来像

1.1 基本理念

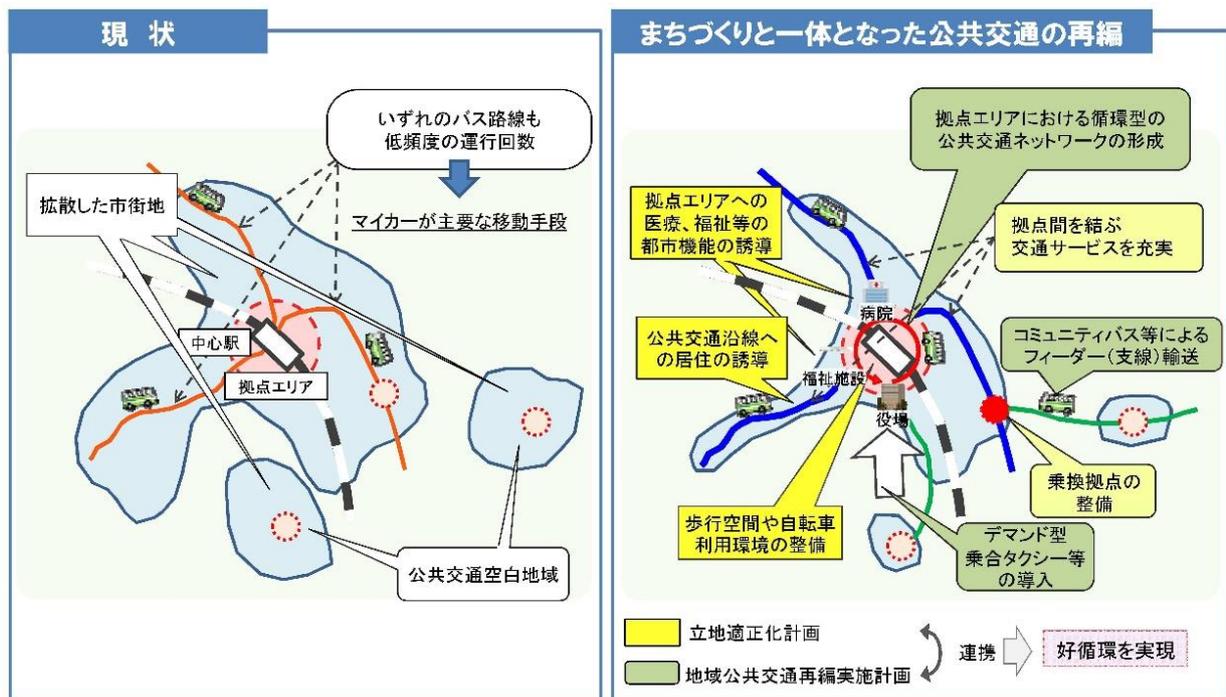
基本理念

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の形成

公共交通が持続できなくなる負の連鎖から脱却するために、まちづくりと一体となって使いやすい公共交通網を形成し、市民・交通事業者・行政が支え合う取り組みを推進します。

1.2 目指すべき将来像(ネットワーク)

これからの公共交通には、各輸送手段の特徴を踏まえ、まちづくりと一体となったネットワークに再編することが求められます。



出典:国土交通省資料

図 50 地域公共交通ネットワークの方向性

以上のような考えのもと、新居浜市における各輸送手段は以下のような役割を担うものと位置付けます。

表 5 本市の公共交通の役割

輸送手段	今後の役割
鉄道	市外・県内外との移動を支える広域連携軸として位置付ける。
路線バス	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る。
別子山地域バス	別子山地域を1路線が運行している。 別子山地域と新居浜市街地を結ぶ支線交通軸として位置付ける。
デマンドタクシー	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アクセスするデマンド交通として位置付ける。
タクシー	電車・バスにはないドア・ツー・ドアで、誰もが安心して利用できる交通手段。 利用者の様々なニーズにきめ細やかに対応する交通手段として位置付ける。
渡海船	大島と黒島を結ぶ、大島住民の生活福祉航路としての交通手段として位置付ける。
中距離フェリー	新居浜東港と神戸六甲を結ぶ航路。主に貨物・トラック等の物流として運航しており、県外との広域交通を補完する手段として位置付ける。

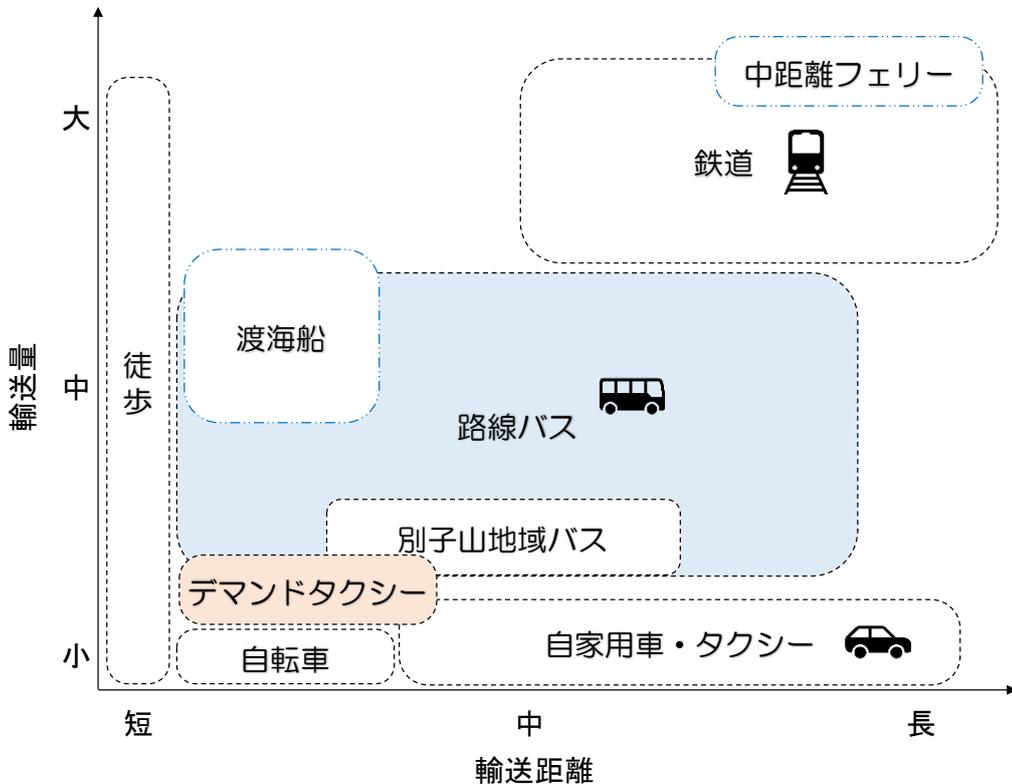
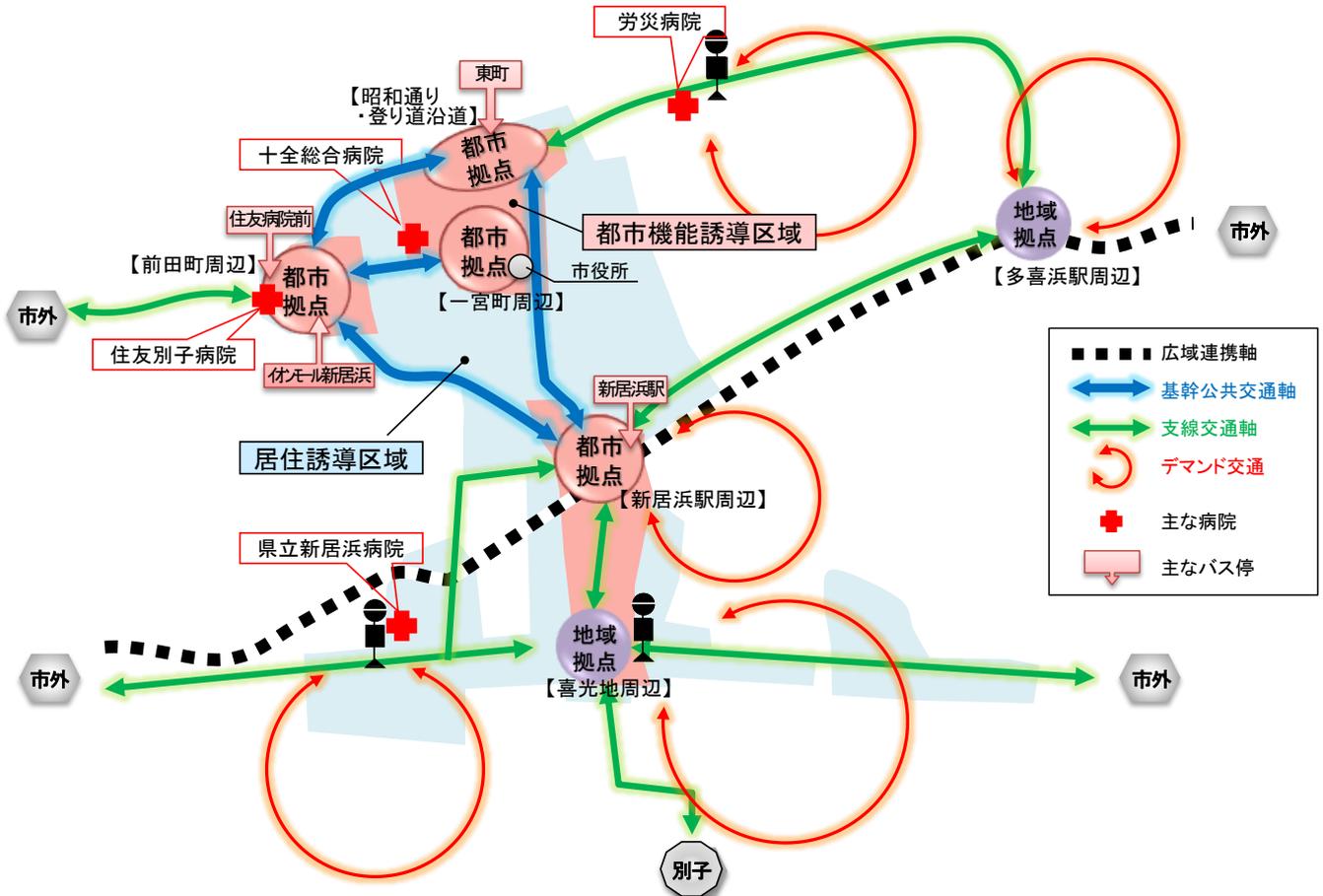


図 51 各交通機関の特性と役割

1.3 公共交通網の将来像

本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の都市拠点を結び『基幹公共交通軸』、市の郊外部や隣接市と JR 新居浜駅等の拠点とを結び『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ます。

したがって、本計画においては、基幹公共交通、支線軸、デマンド交通の 3 つの公共交通軸を主に担う、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います。

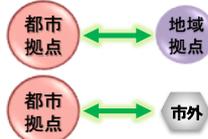


基幹公共交通軸



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。

図 52 本市の地域公共交通網の将来像

2 基本方針と目標

基本理念、目指す将来像の実現に向けて、計画の基本方針およびその目標を設定しました。
 目標設定については、達成状況の進捗管理を行うために、客観的指標による7つの目標値を設定しました。

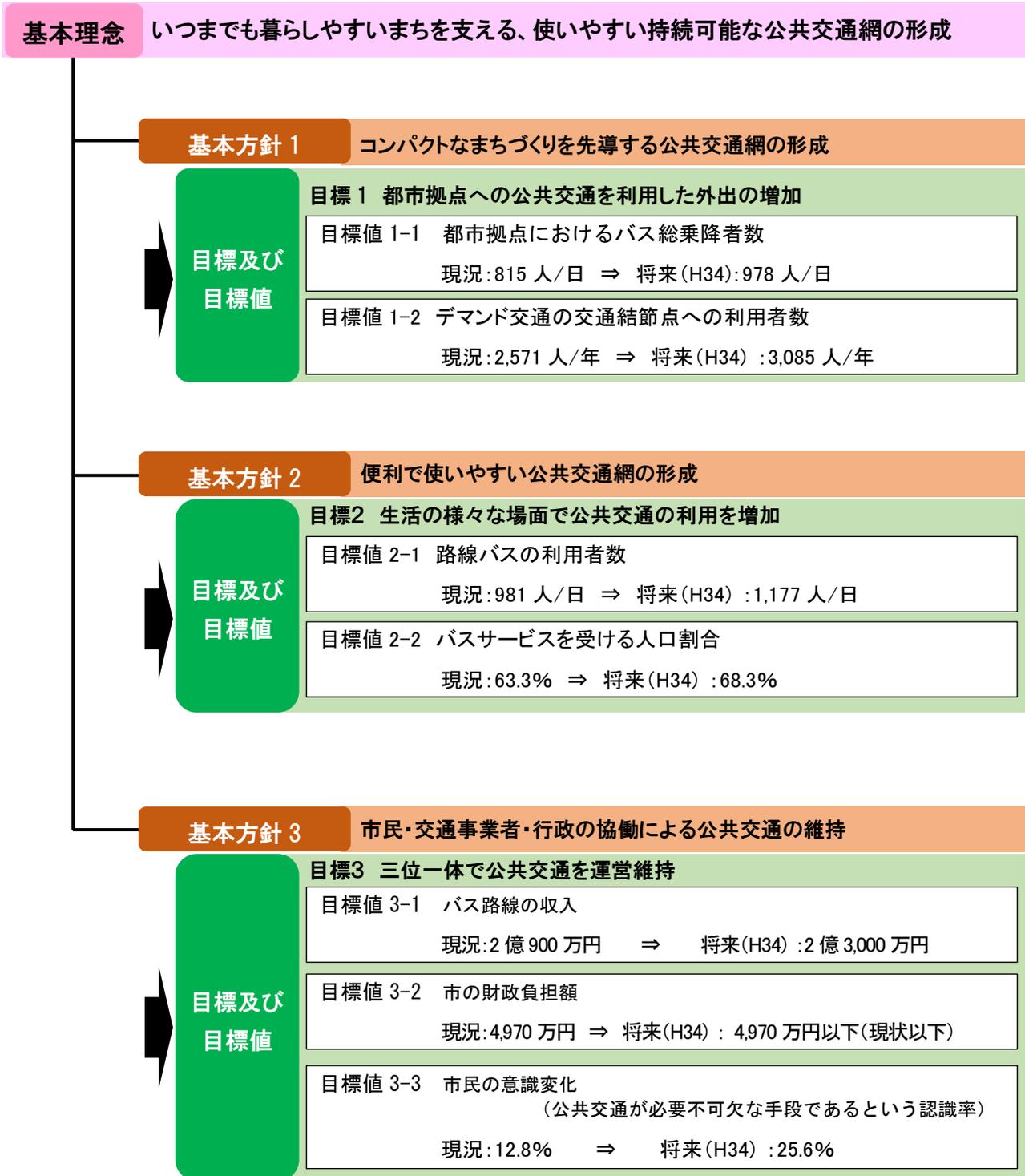


図 53 公共交通網形成計画の基本理念に基づく基本方針と目標、その目標値

各目標値の設定の考え方等は以下のとおりです。

目標値 1-1 都市拠点におけるバス総乗降者数
■ 指標の意味 路線バスのネットワークの見直しを行うことにより、都市拠点へのアクセスや都市拠点間の移動がしやすくなることが期待されます。これら拠点を結ぶ公共交通の利用者が増加すると考え、拠点のバス停における乗降者数を評価します。
■ 指標の算定方法 新居浜駅・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計測しその総和を算出します。
■ 目標値の設定方法 バス路線の維持のためにも利用者数の確保が必要であり、長期総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数 44 万人が、現況（H28）よりも 1.2 倍を目指していることから、現況の総乗降者数の 1.2 倍を目標値として設定します。 なお、現況（H28）の値は、平成 28 年 3 月実施の乗降調査結果に基づきます。
目標値 1-2 デマンド交通の交通結節点への利用者数
■ 指標の意味 デマンドタクシーの見直しを行うことにより、その役割が路線バスや鉄道駅へのアクセス手段となることが期待されます。デマンドタクシーによるバス路線や鉄道駅へのアクセス利用者が増加することを評価します。
■ 指標の算定方法 デマンドタクシー利用者のうち、交通施設（駅・バス停）への利用者数を算出します。
■ 目標値の設定方法 デマンドタクシー利用者のうち、交通施設（駅・バス停）へのアクセスとして利用している利用者数を増やしていくことが求められます。 長期総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数 44 万人が、現況（H28）よりも 1.2 倍を目指していることから、現況の利用者数の 1.2 倍を目標値として設定します。 なお、現況（H28）の値は、運行記録票における交通施設（駅・バス停）へのアクセスとして利用している利用者数に基づきます。

目標値 2-1 路線バスの利用者数
<p>■ 指標の意味</p> <p>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います。これにより、路線バスの利用者が増加することを評価します。</p>
<p>■ 指標の算定方法</p> <p>新居浜市内バス停（せとうちバス及び別子山地域バス）の全体利用者数を算出します。</p>
<p>■ 目標値の設定方法</p> <p>バス路線の維持のためにも利用者数の確保が必要であり、長期総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数 44 万人が、現況（H28）よりも 1.2 倍を目指していることから、現況の総乗降者数の 1.2 倍を目標値として設定します。</p> <p>なお、現況（H28）の値は、実績データの日平均利用者数に基づきます。</p>

目標値 2-2 バスサービスを受ける人口割合
<p>■ 指標の意味</p> <p>人口減少が見込まれる中、路線網の見直しによりバスサービス圏を見直し、バスサービス圏内に居住する人口の割合が増加することが期待されることから、バスサービスを受けることができる人口割合を評価します。</p>
<p>■ 指標の算定方法</p> <p>バスサービス圏内人口と総人口から算出します。</p>
<p>■ 目標値の設定方法</p> <p>現時点において路線網の見直し案は未定ですが、少なくとも、現況よりも利便性を高め、バスサービス圏に人口を誘導していくことが立地適正化計画との連携の観点から必要です。</p> <p>そこで、バスサービス圏の人口の 5% 増を目標値として設定します。</p> <p>なお、現況（H28）の値は、平成 22 年国勢調査の人口から作成した 100m メッシュデータに基づきます。</p>

目標値 3-1 バス路線の収入
<p>■ 指標の意味</p> <p>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していくことを目指しています。これにより、公共交通の収入が改善されることを評価します。</p>
<p>■ 指標の算定方法</p> <p>バス路線の年間収入を算出します。</p>
<p>■ 目標値の設定方法</p> <p>バス路線の維持のためにも利用者数の確保が必要であり、利用者数は現況（H28）の1.2倍を目指していますが、高齢者の増加による割引対象者の利用者数の増加等を考慮し、1.1倍として設定します。</p> <p>なお、現況（H28）の値は、実績データに基づきます。</p>

目標値 3-2 市の財政負担額
<p>■ 指標の意味</p> <p>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していくことを目指しています。これにより、公共交通の収支が改善され、その結果として市の財政負担が軽減されることを評価します。</p>
<p>■ 指標の算定方法</p> <p>市の財政負担額を算出します。</p>
<p>■ 目標値の設定方法</p> <p>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ますが、利用者が増加しても、運行経費が増加した場合、必ずしも行政の負担が減るわけではないこともあります。</p> <p>このため、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します。</p> <p>なお、現況（H28）の値は、実績データに基づきます。</p>

<p>目標値 3-3 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）</p>	
<p>■ 指標の意味</p>	<p>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していくことを目指しています。これにより、公共交通に対する認識が変化することを評価します。</p>
<p>■ 指標の算定方法</p>	<p>アンケート調査により市民意識を把握します。</p>
<p>■ 目標値の設定方法</p>	<p>アンケート調査結果から、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ますが、これに加えて、さらに必要不可欠との認識をもつ市民を増やすことが必要です。</p> <p>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、認識率は自然増加することを踏まえ、現状よりも倍増することを目標値として設定します。</p>

第5章 基本方針や目標達成のための取組施策

1 基本方針や目標達成のための取組施策の体系

新居浜市地域公共交通網形成計画では、『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の形成』という基本理念のもと、「コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の形成」「便利で使いやすい公共交通網の形成」「市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持」という3つの基本方針を定めています。

この3つの基本方針に基づき目標を達成するために、以下の13の取組施策を実施します。

基本方針	取組施策	
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	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	
	② 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	③ 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	
	④ 快適なバス待ち環境の整備	
	⑤ 一目で行き先がわかるバスナンバーの導入	
	⑥ 利便性を高めるバス情報の提供	
	⑦ 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 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	⑨ 企業が主体となったエコ通勤の実施
		⑩ 健康促進に着目した公共交通転換の実施
⑪ ノーマイカーデーの実施		
⑫ 交通環境学習の実施		
⑬ 公共交通ガイドブックの更新・充実		

2 基本方針や目標達成のための取組施策

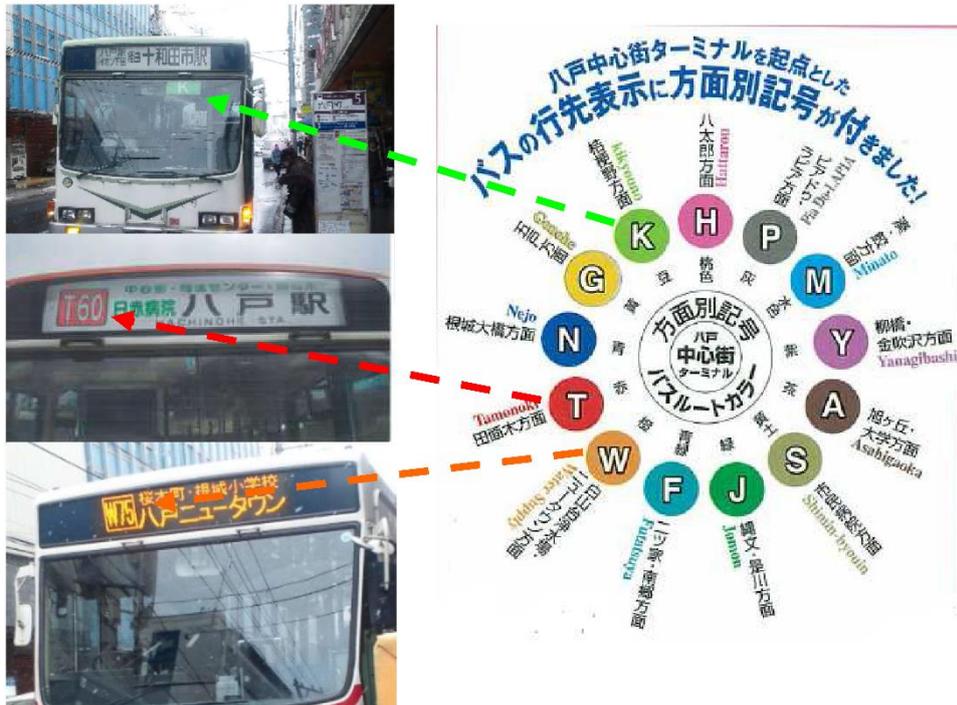
基本方針や目標達成のための取組施策として、以下に示すものに取り組みます。

<p>施策名</p>	<p>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</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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ます。 ● 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が重要となります。 ● バス停間の利用状況を踏まえ、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を向上するよう現状のバス路線網の見直しを検討します。 ● 都市拠点を中心とした循環する路線の導入についても検討を行います。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>【見直し前】</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>【見直し後】</p> </div> </div>
<p>取組実施主体</p>	<p>新居浜市、交通事業者</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2020年度（以降、適宜必要に応じて見直し）</p>

施策名	② 路線バスと連携したデマンドタクシーへの見直し
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ● バス停から離れていて路線バスの利用が不便な方でも、便利に利用できるように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し、更なるバス利用者の増加につなげます。
取組実施主体	新居浜市、交通事業者
取組実施期間	2018年度～2020年度（以降、適宜必要に応じて見直し）

施策名	③ 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
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 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金銭的負担を軽減するために運賃制度を検討します。 <p>【乗継割引制度の事例（小野市）】</p> <p style="text-align: center;">乗り継ぎ制度について</p> <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> <p>【乗り継ぎ方法】</p> <ol style="list-style-type: none"> 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。 ②2回目の降車時、「乗り継ぎ券」を運転手に渡す。 <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> <p>出典:小野市 HP</p>
取組実施主体	新居浜市、交通事業者
取組実施期間	2018年度～2020年度（以降、適宜必要に応じて見直し）

<p>施策名</p>	<p>④ 快適なバス待ち環境の整備</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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を検討します。 ● 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します。 <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> 
<p>取組実施主体</p>	<p>新居浜市、交通事業者</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2022年度</p>

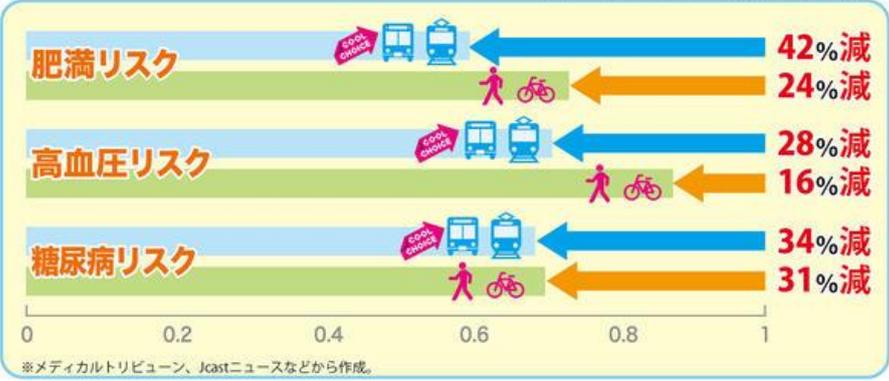
<p>施策名</p>	<p>⑤ 一目で行き先がわかるバスナンバーの導入</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者やバスに乗り慣れていない方でも、どのバスに乗れば、どこへ行くのかが一目でわかるよう、バス路線にナンバリングするなど、バスの方向幕やバス停、時刻表等にバスナンバーを分かりやすく表記することを検討します。 <p>【バス路線ナンバリングの事例】</p>  <p>出典：八戸市資料</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>交通事業者</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2020年度（以降、適宜必要に応じて見直し）</p>

<p>施策名</p>	<p>⑥ 利便性を高めるバス情報の提供</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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を検討します。 ● 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を検討します。 <p>【バスロケーションシステムの例（深谷市）】</p> <p>対象となるバスの運行経路とバスの走行位置を地図上に表示</p> <p>走行位置とバス到着までの時間を表示</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> <p>新潟駅前</p> <p>駅前広場でバス運行情報や乗り場の案内等総合的な情報を提供</p> <p>イオン店舗内</p> <p>イートインコーナーでバス運行情報を提供</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>交通事業者</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018 年度～2022 年度</p>

<p>施策名</p>	<p>⑦ 誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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車両の導入を促進します。 <p style="text-align: center;">【ノンステップバス】</p>  <p style="text-align: center;">出典：せとうちバス</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>交通事業者</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018 年度～2022 年度</p>

<p>施策名</p>	<p>⑧ バス停までのアクセス性を高めるサイクル&バスライド</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 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&バスライドを推進します。 <p style="text-align: center;">【サイクル&バスライドの事例（茅ヶ崎市）】</p>  <p style="text-align: center;">出典：茅ヶ崎市 HP</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>新居浜市</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018 年度～2022 年度</p>

<p>施策名</p>	<p>⑨ 企業が主体となったエコ通勤の実施</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 過度に自動車に依存した状況から公共交通への転換を図るために、社会的責任（CSR）の観点から、また各事業所の効率的な経営の観点から、企業が主体的に通勤交通の自動車からの転換を図るために、通勤手当の見直し等の取り組みを図ります。 <p>【エコ通勤の事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">① 「エコ通勤」を促進するアンケートの実施 (京都府宇治市)</p> <p>宇治地域の従業員約4,400人を対象に、 自分の通勤を振り返ってもらうための「アンケート調査票」や、 周辺の鉄道・バスの路線図・時刻等を示した「通勤マップ」等を配布。</p> <p>▶ 事業所が多く立地している南北方向の渋滞が3～6割程度減少。 JR宇治・京阪宇治駅における朝7・8時台の定期外利用の降車人数が 1.45倍増加し、1年後もほぼ同様の水準を維持。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">▲使用した「アンケート調査票」と「通勤マップ」 出典: 国土交通省 HP</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p style="text-align: center;">② 通勤補助の見直し (名古屋市役所)</p> <p>名古屋市役所では、 マイカー通勤抑制のため、 職員に支給する 自転車通勤手当を増額 する一方、短距離(5km以内)の 自動車通勤手当を半額 に改正。</p> <p>▶ 自転車通勤者が約50%増え、 マイカー通勤は約25%減少。</p>  </div> </div>
<p>取組実施主体</p>	<p>市民、交通事業者、新居浜市</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2022年度</p>

<p>施策名</p>	<p>⑩ 健康促進に着目した公共交通転換の実施</p>																
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢になって自動車免許を返納しても、自主的な移動ができるよう、また、健康なからだを保てるよう、公共交通への転換を促す強い動機付けとして健康促進に着目し、自動車利用と公共交通利用による健康への影響の差を示し、公共交通への転換を図る取り組みを進めます。 <p>【健康促進を動機付けとした公共交通への転換促進の事例（川西市）】</p> <p>電車・バス通勤は徒歩・自転車・マイカー通勤より健康的！</p> <p>通勤に電車やバスを使う人は、マイカー通勤だけでなく、徒歩や自転車で通勤する人よりも糖尿病や高血圧のリスクが低いという研究成果が2015年11月8日に米国心臓協会年次集会で発表されました。</p> <p>※守口市(大阪府)の就労者5,888人の検診データより</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>健康リスク</th> <th>マイカー通勤 (リスク)</th> <th>公共交通 (リスク)</th> <th>削減率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>肥満リスク</td> <td>0.58</td> <td>0.44</td> <td>42%減</td> </tr> <tr> <td>高血圧リスク</td> <td>0.72</td> <td>0.54</td> <td>28%減</td> </tr> <tr> <td>糖尿病リスク</td> <td>0.69</td> <td>0.48</td> <td>34%減</td> </tr> </tbody> </table> <p>※メディカルトリビューン、Jcastニュースなどから作成。</p> <p>出典：川西市 HP</p>	健康リスク	マイカー通勤 (リスク)	公共交通 (リスク)	削減率	肥満リスク	0.58	0.44	42%減	高血圧リスク	0.72	0.54	28%減	糖尿病リスク	0.69	0.48	34%減
健康リスク	マイカー通勤 (リスク)	公共交通 (リスク)	削減率														
肥満リスク	0.58	0.44	42%減														
高血圧リスク	0.72	0.54	28%減														
糖尿病リスク	0.69	0.48	34%減														
<p>取組実施主体</p>	<p>市民、交通事業者、新居浜市</p>																
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2022年度</p>																

<p>施策名</p>	<p>⑪ ノーマイカーデーの実施</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通を利用した通勤への転換を促すために、官民一体となって自動車の利用を自主的に抑制する日として、愛媛県が県内を対象に実施している愛媛県ノーマイカー通勤デーを推進します。 ● 実施に当たっては、市が率先して実行するとともに、市内の大規模事業所への協力を働きかけていきます。 <p>【愛媛県ノーマイカー通勤デーの概要】</p> <div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-left: 20px;"> <p>■ ノーマイカー通勤デーの概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ノーマイカーデーの実施は月1回とし、県内各事業所が任意に定める1日。 ・ 参加対象は、ノーマイカーデー実施の趣旨に賛同する県内通勤者とし、県内に事業所を有する企業、団体、官公庁等全ての機関が参加できる ・ 協賛事業所は、参加者への優遇サービスを提供 </div> </div> <p>出典:愛媛県 HP</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>市民、交通事業者、新居浜市</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2022年度</p>

<p>施策名</p>	<p>⑫ 交通環境学習の実施</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 過度に自動車に依存した状況から公共交通への転換を図るために、小学校の授業の中で自動車を使うことによる様々な影響を、自分たちで調べ、まとめ、発表し、自発的な交通行動変容を取れるように促す交通環境学習を促します。 ● 子どもたちや高齢者にバスの乗り方を教える教室など、バスに触れる体験学習の実施を推進します。 <p>【バスの乗り方教室の様子】</p>   <p>出典：新居浜市</p>
	<p>取組実施主体</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2022年度</p>

施策名	⑬ 公共交通ガイドブックの更新・充実
取組内容	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通について知ってもらい、積極的な利用を促すために、「公共交通ガイドブック」の更なる充実を図ります。 ● 現在のガイドブックに掲載している情報に加えて、バスの乗り方や駐輪場の位置、時刻表の調べ方、お得な割引情報、公共交通利用のメリット等のバス利用のきっかけを創出する情報の追加を検討します。 ● 作成したガイドブックは、ホームページで広く公開するとともに、新規転入者には、転入手続きの際に、他の書類と合わせて配布します。
取組実施主体	新居浜市
取組実施期間	2018年度～2020年度（以降、適宜必要に応じて見直し）

第6章 目標達成のための事業スケジュール

1 実施時期

前述しました取組施策の事業スケジュールを以下に示します。

表 6 事業スケジュール

基本方針	目標	取組施策	実施主体	実施スケジュール						
				2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度以降	
コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の形成	都市拠点への公共交通を利用した外出の増加	効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直し	新居浜市交通事業者	検討		実施	適宜必要に応じて見直し			
		路線バスと連携したデマンドタクシーへの見直し	新居浜市交通事業者	検討		実施	適宜必要に応じて見直し			
便利で使いやすい公共交通網の形成	生活の様々な場面で公共交通の利用を増加	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	検討		実施	適宜必要に応じて見直し			
		快適なバス待ち環境の整備	新居浜市交通事業者			実施				
		一目で行き先がわかるバスナンバーの導入	交通事業者	検討		実施	適宜必要に応じて見直し			
		利便性を高めるバス情報の提供	交通事業者			実施				
		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			実施				
		バス停までのアクセシビリティを高めるサイクル&バスライド	新居浜市			実施				
		企業が主体となったエコ通勤の実施	市民 交通事業者 新居浜市			実施				
市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持	三位一体で公共交通を運営維持	健康促進に着目した公共交通転換の実施	市民 交通事業者 新居浜市			実施				
		ノーマイカーデーの実施	市民 交通事業者 新居浜市			継続実施				
		交通環境学習の実施	市民 交通事業者 新居浜市			実施				
		公共交通ガイドブックの更新・充実	新居浜市	検討		実施	適宜必要に応じて見直し			

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します。

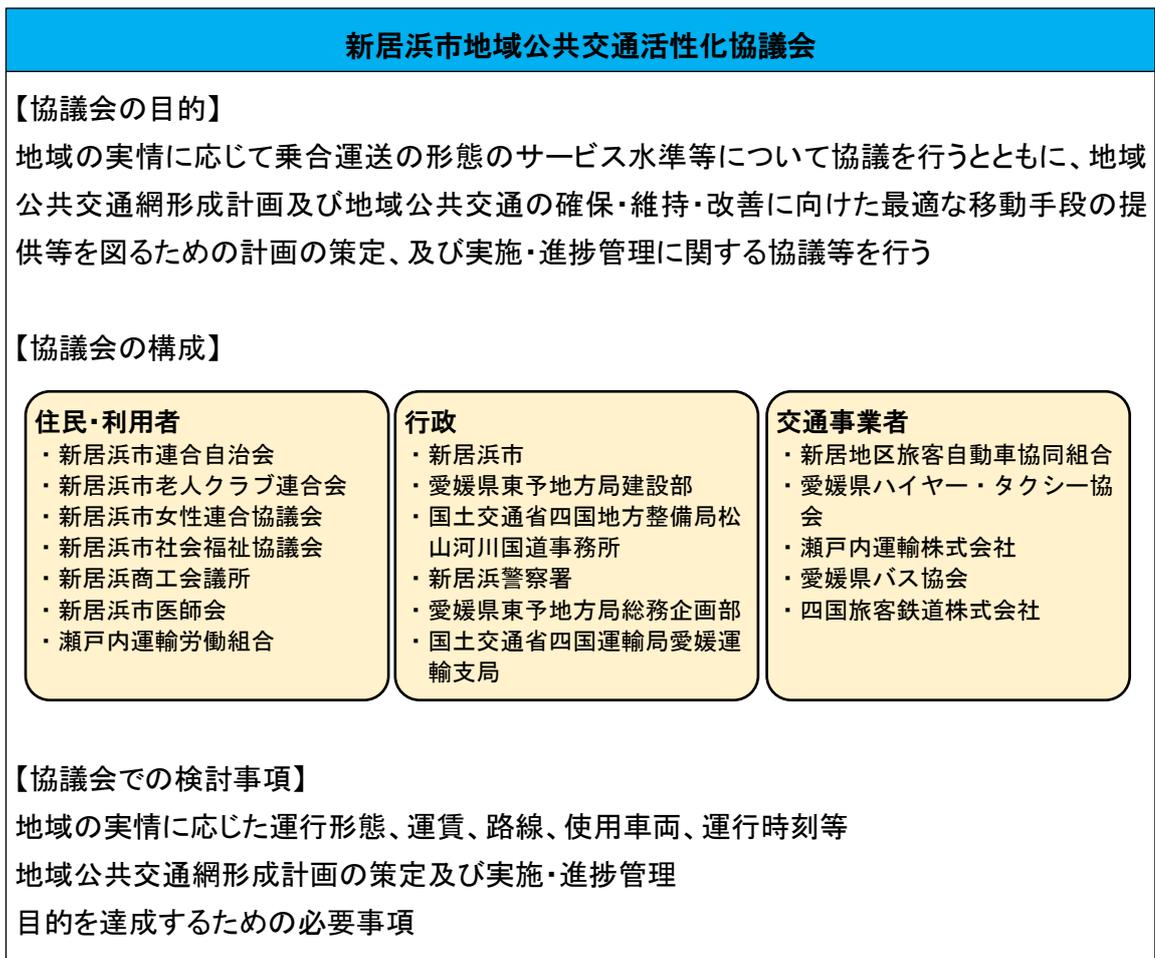


図 54 新居浜市地域公共交通活性化協議会の概要

第7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PDCAサイクルを取り入れて、目標の進行管理をします。

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します。

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います。

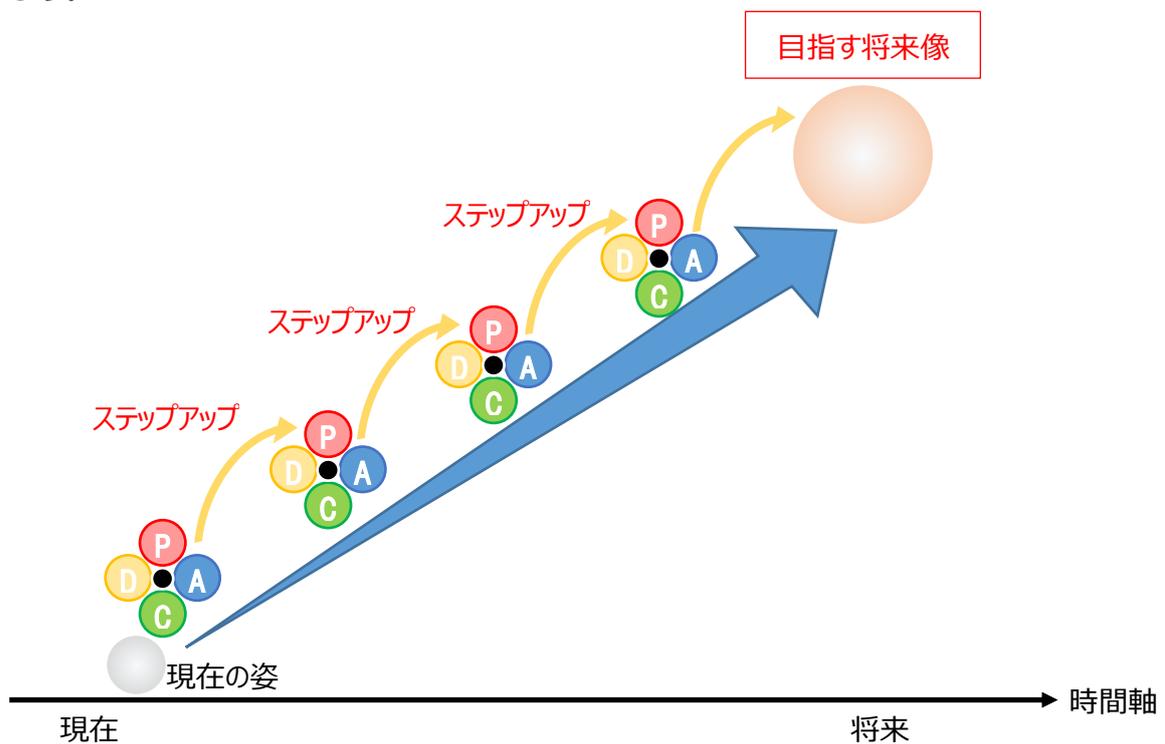


図 55 地域公共交通網形成計画の PDCA サイクルのイメージ

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します。

表 7 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・市役所前・東町バス停の総乗降 者数	乗降調査	1年に1回

 新居浜市