

平成25年度 第4回新居浜市地域公共交通活性化協議会

次 第

○日時 平成26年3月28日(金) 13:30

○場所 新居浜市役所 3階 応接会議室

1. 開 会

2. 議 事

(1)平成26年度事業計画(案)及び収支予算(案)について

(2)デマンドタクシー拡大後の実績及び市民アンケート等の結果について

(3)平成26年10月以降のデマンドタクシーの運行方針(案)について

(4)新居浜市地域公共交通総合連携計画変更(案)について

(5)新居浜市地域協働推進事業計画(案)について

3. その他

4. 閉 会

新居浜市地域公共交通活性化協議会委員名簿

平成 26 年 3 月 28 日現在

| 条項 | | 役員 | 機関・団体 | 役職名 | 氏名 |
|--------------------------|----------------------------|-----|--|----------------------------|----------------|
| 法第 6 条 第 2 項 第 1 号 | 規約 第 5 条 第 1 項 第 1 号 | 会 長 | 新居浜市 | 副市長 | 近藤 清孝 |
| | | | | 経済部長 | 寺村 伸治 |
| 法第 6 条 第 2 項 第 2 号 | 規約 第 5 条 第 2 項 第 2 号 | | 新居地区旅客自動車協同組合 | 代表理事 | 渡部 光男 |
| | | | 愛媛県ハイヤー・タクシー協会 | 専務理事 | 高橋 昭雄 |
| | | | 瀬戸内運輸株式会社 | 専務取締役 | 門田 正孝 |
| | | | 一般社団法人愛媛県バス協会 | 専務理事 | 門屋 和彦 |
| | | | 四国旅客鉄道株式会社 | 愛媛企画部長 | 田中 弘典 |
| | 規約 第 5 条 第 3 項 第 3 号 | | 愛媛県東予地方局建設部 国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所 | 建設企画課長 副所長 | 玉置 祐規 沖上 茂人 |
| 法第 6 条 第 3 項 第 3 号 | 規約 第 5 条 第 4 項 第 4 号 | | 新居浜警察署 | 交通課長 | 高崎 広記 |
| | 規約 第 5 条 第 5 項 第 5 号 | 副会長 | 新居浜市連合自治会 | 理事 | 星加 勝一 |
| | | | 新居浜市老人クラブ連合会 | 副会長 | 明石 秀美 |
| | | | 新居浜市女性連合協議会 | 新居浜市母子寡婦 福祉連合会会長 | 三木 ユリエ |
| | 規約 第 5 条 第 1 項 第 6 号 | 監 事 | 新居浜市社会福祉協議会 | 地域福祉課長 | 柿木 仁 |
| | | 監 事 | 新居浜商工会議所 | 経営支援課長 | 矢野 英司 |
| | | | 新居浜市医師会 | 理事 | 永易 大典 |
| | | | 瀬戸内運輸労働組合 | 執行委員長 | 砂田 篤志 |
| | | | 国土交通省四国運輸局 愛媛運輸支局 | 首席運輸企画 専門官 (輸送・監査部門) | 谷口政賀津 |
| | | | | 首席運輸企画 専門官 (総務企画部門) | 久保田 東宏 |

オブザーバー

| | | | |
|--|---------------|--------|------|
| | 愛媛県東予地方局総務企画部 | 地域政策課長 | 高石 淳 |
|--|---------------|--------|------|

事務局出席者

| | | | |
|------|--------------|-----|-------|
| 事務局長 | 新居浜市経済部運輸観光課 | 課長 | 糸野 誠二 |
| 事業担当 | 新居浜市経済部運輸観光課 | 副課長 | 桑原 一郎 |
| 出納員 | 新居浜市経済部運輸観光課 | 係長 | 吉岡奈津子 |

議事（１）

平成２６年度事業計画（案）

１．事業計画(案)

(１) 地域公共交通総合連携計画に位置付けられた事業の実施

平成２６年９月末までの６か月間、デマンドタクシーの試験運行を実施し、検証を行う。

(２) 地域公共交通確保維持改善事業に係る協議

地域公共交通確保維持改善事業費補助金の申請に必要な各種計画の策定及び変更に関する協議を行うとともに、実施事業に対する評価を行う。

(３) その他、人や環境に優しい交通の実現に関する事業

本市を訪れる観光客に新居浜市に対するイメージアップを図るため、タクシーをはじめとする公共交通機関の乗務員に対し、「おもてなしの心」を表現する接遇研修を実施する。

２．スケジュール(案)

平成２６年度の会議開催は、４回を予定しますが、状況により変更する場合があります。

| 年 | 月 | 事業・会議 | 備考 |
|-------|----|---|---|
| 平成２６年 | ４ | | |
| | ５ | | |
| | ６ | ●第１回会議 ・２５年度事業報告 ・２５年度監査報告及び決算の承認 ・地域公共交通確保維持改善事業に係る協議 ほか | １０月以降も運行を継続する場合は、６月末までに四国運輸局に生活交通ネットワーク計画の提出が必要 |
| | ７ | | |
| | ８ | | |
| | ９ | ●第２回会議 | |
| | １０ | | |
| | １１ | | |
| | １２ | ●第３回会議 ・地域公共交通確保維持改善事業に係る評価 | |
| 平成２７年 | １ | ○公共交通機関乗務員の接遇研修 | ２回実施予定 |
| | ２ | | |
| | ３ | ●第４回会議 ・２７年度事業計画及び予算の決定 ほか | |

平成26年度収支予算（案）

※事業費は、平成26年9月までの半年間の運行経費を計上しています。なお、10月以降の運行継続が決定した場合は、予算を補正して対応します（6月予定）。

【収入の部】

単位：円

| 区 分 | | | 予算額 | 摘 要 |
|-----|-----|-----|-----------|---------|
| 款 | 項 | 目 | | |
| 負担金 | 負担金 | 負担金 | 5,671,000 | 新居浜市負担金 |
| 諸収入 | 諸収入 | 雑 入 | 0 | 預金利息 |
| | | | 5,671,000 | |

【支出の部】

単位：円

| 区 分 | | | 予算額 | 摘 要 |
|-----|-----|-----|-----------|------------------------------------|
| 款 | 項 | 目 | | |
| 事務費 | 事務費 | 事務費 | 478,000 | 委員出席謝礼 @5,000×11人×4回 = 220,000 |
| | | | | 消耗品、通信費、郵送料、旅費等 258,000 |
| 事業費 | 事業費 | 事業費 | 5,193,000 | 接遇研修事業費 610,000 講師謝礼、旅費、印刷費等 |
| | | | | デマンドタクシー運行事業費 4,583,000 運行業務負担金 |
| | | | 5,671,000 | |

※デマンドタクシー運行業務負担金 積算根拠

負担金基準額 @3,303×28台×125日≒11,561,000円… ①

利用料収入見込額 (@500×20人×125日)+(@250×20人×125日)=1,875,000円… ②

国庫補助見込額 平成25年10月～平成26年9月運行分 5,103,000円… ③

①－②－③=4,583,000円

議事（3）

平成26年10月以降のデマンドタクシーの運行方針（案）

新居浜市デマンドタクシーは、新居浜市都市交通戦略及び新居浜市地域公共交通総合連携計画に基づき、川東地区、上部地区（別子山地区を除く）のバス交通空白地域に導入する新たな公共交通の第一候補として、平成23年1月から、一部地域（荷内・阿島地域、船木地域、大生院・萩生地域）を利用対象に試験運行を開始し、平成25年10月からは、当初の計画区域全域に対象を拡大して運行を実施してきた。

なお、エリア拡大に際しては、平成25年6月の本協議会において、生活交通ネットワーク計画の事業目標として、一日当たりの利用者数を40人、一台当たりの利用者数を2人、運行率を40%以上と定めて、取り組みを行ってきたところである。

その結果、平成25年10月から平成26年2月までの5ヵ月間の実績は、一日当たりの利用者数が44.2人、一台当たりの利用者数が2.0人、運行率が46.8%であり、目標値に達している。また、利用者の約9割が70歳以上、1/3以上が割引対象者であり、医療施設・小売店・新居浜駅への移動が8割以上を占めていることから、バス空白地域の解消、高齢者や障がい者等交通弱者の通院・買物等のための移動手段として、一定の成果を上げていると考えられる。

さらに、平成26年1月15日から1月31日までの間、12月末現在の登録世帯990世帯と、20歳以上の市民2,000人に対し、本格導入の可否についてアンケートを実施したところ、登録者アンケートでは約75%、市民アンケートでは約65%の方が本格導入を望み、導入すべきでないと思える人は少ないという結果となっている。

以上の理由により、川東地区、上部地区（別子山地区を除く）のバス交通空白地域に導入する新たな公共交通の形態は、デマンド型乗り合いタクシーとし、平成26年10月から、新居浜市デマンドタクシーとして現在のエリアに本格導入する。

なお、本格導入後も、新居浜市地域公共交通活性化協議会で事業計画、評価等を継続し、必要に応じて改善改良を実施するものとする。

地域協働推進事業費補助金について

地域ぐるみ（行政・事業者・住民等）の公共交通の利用促進に係る取組に要する経費について、一定の要件の下で国が補助できることとする。

★概要

◇補助要件：

- ① 事業の実施に関する事項を記載した計画（地域協働推進事業計画）が、国から認定を受けていること
- ② 補助を受けようとする法定協議会の市町村の区域内において、地域公共交通確保維持改善事業を活用した地域公共交通の確保に向けた取組が行われていること

◇補助対象経費：

公共交通サービスの情報提供等、地域ぐるみの利用促進に係る取組みに要する経費

◇補助率：1/2

◇実施期間：最大2年間

◇補助対象事業者：法定協議会（新居浜市地域公共交通活性化協議会）

★地域協働推進事業の実施における各計画との関係性

| | 地域公共交通総合連携計画 | 地域協働推進事業計画 |
|------|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> ・地域協働推進事業の実施に際しては、協働事業の実施内容について、事業を実施する主体とともに概要を記載することが必要。 | <ul style="list-style-type: none"> ・連携計画の内容を具体化させる形で、協働事業の実施内容・実施主体、定量的目標などについて記載する。 ・地域協働推進事業費補助金を受けるためには本計画について国から認定を受けることが必要。 |
| 根拠規定 | 活性化法 | 交付要綱 |
| 作成主体 | 法定協議会(新居浜市地域公共交通活性化協議会) | |

※活性化法・・・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

※交付要綱・・・地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱

新居浜市地域公共交通活性化協議会規約

(名称)

第1条 この協議会は、新居浜市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）と称する。

(事務所の位置)

第2条 協議会の事務所は、新居浜市一宮町一丁目5番1号新居浜市役所内に置く。

(目的)

第3条 協議会は、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。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的とする。

(所掌事項)

第4条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 連携計画の作成及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置付けられた事業の実施に関すること。
- (4) 前3号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

(組織)

第5条 協議会は次に掲げる委員（以下「委員」という。）をもって組織する。

- (1) 新居浜市長が指名する者
- (2) 関係する公共交通事業者等の代表
- (3) 道路管理者が指名する者
- (4) 公安委員会の長が指名する者
- (5) 各種市民団体等の代表
- (6) 前各号に掲げるもののほか、市が必要と認める者

2 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会 長 1人
- (2) 副会長 1人
- (3) 監 事 2人

3 会長又は副会長及び監事は、相互に兼ねることができない。

(委員の任期)

第6条 委員の任期は、2年とする。ただし、委員が欠けたときの補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、再任されることができる。

(役員を選任及び職務)

第7条 会長は、新居浜市副市長をもって充てる。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長及び監事は、第5条第1項に規定する委員のうちから会長が指名する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

5 監事は、協議会の会計の監査を行い、当該監査の結果を会長に報告しなければならない。

(会議)

第8条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ、会議を開くことができない。

3 会議の議事は、出席委員の3分の2以上の賛成をもって決するものとする。

4 会議は、原則として公開するものとし、その手続きは、新居浜市の例により行うものとする。

5 協議会は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明若しくは意見を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(協議会の承認事項)

第9条 次の掲げる重要な事項は、協議会の承認を経なければならない。

(1) 協議会の予算及び決算に関すること。

(2) 規約の制定及び改廃に関すること。

(3) 第4条に規定する事項に関すること。

(4) 前3号に掲げるもののほか、重要と認められる事項

(幹事会)

第10条 協議会は、協議会に提案する事項について協議又は調整をするため、必要に応じ幹事会を置くことができる。

(分科会)

第11条 協議会は、第4条に規定する事項について専門的な調査又は検討を行うため、必要に応じ分科会を置くことができる。

(事務局)

第12条 協議会の業務を処理するため、新居浜市運輸担当課所内に事務局を置く。

2 事務局長は、新居浜市運輸担当課所長をもって充て、事務局員は、同課所の職員をもって充てる。

3 前2項に定めるもののほか、事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(会計年度)

第13条 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

(資金)

第14条 協議会の運営に要する資金は、負担金、補助金その他の収入をもって充てる。

(予算)

第15条 会長は、毎会計年度予算を調整し、協議会の承認を得なければならない。

(決算)

第16条 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく、協議会の決算を調整し、監事の監査に付さなければならない。

2 会長は、第7条第5項の規定により当該監査の報告があったときは、当該監査に付した決算について協議会の承認を得なければならない。

(財務に関する事項)

第17条 協議会の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(謝礼)

第18条 協議会は、委員が会議に出席したときは、謝礼を予算の範囲内で支給することかできる。

(協議会が解散した場合の措置)

第19条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを清算する。

(その他)

第20条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が会議に諮って定める。

附則

(施行期日)

1 この規約は、平成22年11月9日から施行する。

(任期の特例)

2 協議会初年度の委員の任期は、第6条第1項の規定にかかわらず、平成24年3月31日までとする。

(会計年度の特例)

3 協議会の設立された日の属する年度の会計年度については、第13条の規定にかかわらず、設立された日から平成23年3月31日までとする。

附則

(施行期日)

この規約は、平成24年6月19日から施行する。

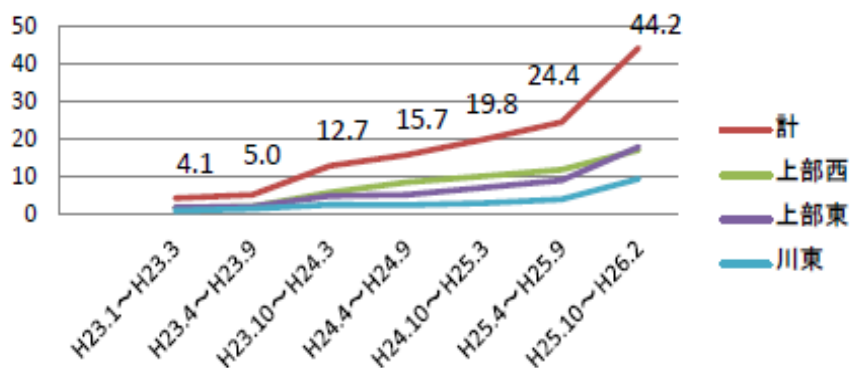
議事(2)

デマンドタクシー拡大後の実績
及び 市民アンケート等の結果について

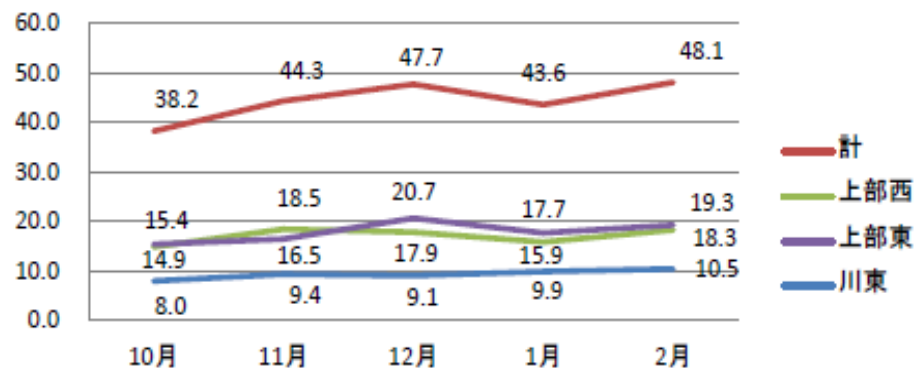
拡大後の実績①

| エリア | 10月 | | | 11月 | | | 12月 | | | 1月 | | | 2月 | | | 計 | | | |
|-----|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|-------|------|-------|------|-------|
| | 利用者数 | 一日当たり | 一台当たり | 利用者数 | 一日当たり | 一台当たり | 利用者数 | 一日当たり | 一台当たり | 利用者数 | 一日当たり | 一台当たり | 利用者数 | 一日当たり | 一台当たり | 利用者数 | 一日当たり | 運行台数 | 一台当たり |
| 上部西 | 327 | 14.9 | 1.9 | 370 | 18.5 | 2.0 | 340 | 17.9 | 2.1 | 303 | 15.9 | 1.9 | 347 | 18.3 | 2.0 | 1687 | 17.0 | 851 | 2.0 |
| 上部東 | 339 | 15.4 | 1.9 | 329 | 16.5 | 2.0 | 393 | 20.7 | 2.3 | 337 | 17.7 | 2.1 | 366 | 19.3 | 2.3 | 1764 | 17.8 | 835 | 2.1 |
| 川東 | 175 | 8.0 | 1.7 | 187 | 9.4 | 1.7 | 173 | 9.1 | 1.6 | 188 | 9.9 | 1.7 | 200 | 10.5 | 1.8 | 923 | 9.3 | 539 | 1.7 |
| 計 | 841 | 38.2 | 1.8 | 886 | 44.3 | 1.9 | 906 | 47.7 | 2.0 | 828 | 43.6 | 2.0 | 913 | 48.1 | 2.1 | 4374 | 44.2 | 2225 | 2.0 |

一日当たりの利用者数の推移
(試験運行開始から)



一日当たりの利用者数の推移
(H25.10月~H26.2月)



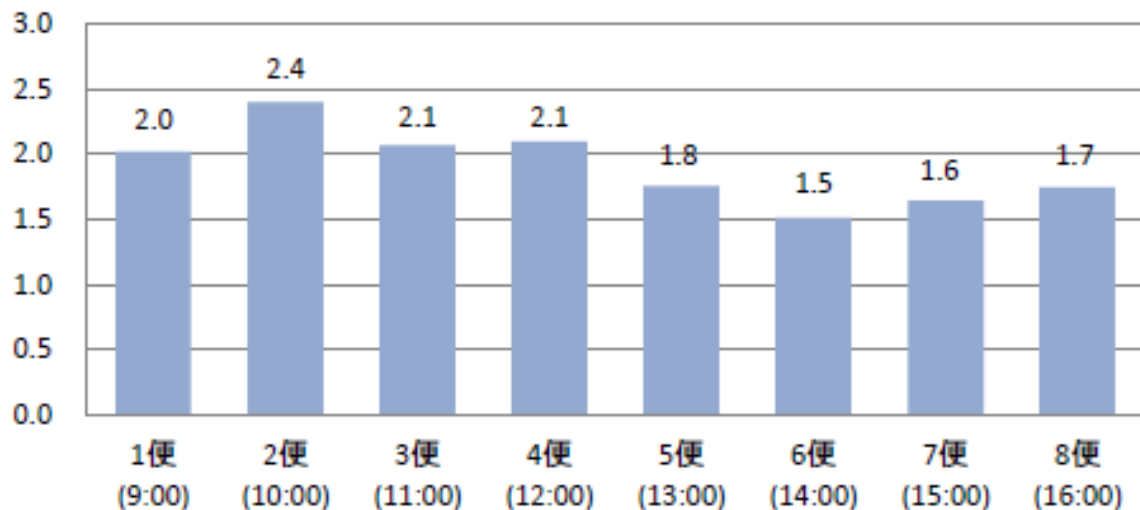
平成25年10月のエリア拡大後(H25.10~H26.2・99日間)の利用者数は、上部西エリア1,687人、上部東エリア1,764人、川東エリア923人、合計4,374人で、5ヵ月間の一日当たりの利用者数は44.2人であり、拡大前の平成25年度上半期(H25.4~H25.9)の24.4人と比べ2倍近くまで増加している。

なお、月別にみると、1月が若干減少したものの、2月は一日当り48.1人と最も多い利用となっており、ゆるやかではあるが、増加傾向にあると思われる。

拡大後の実績②

| エリア | | 1便 | 2便 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 | 7便 | 8便 | 計 |
|-----|-------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| | | (9:00) | (10:00) | (11:00) | (12:00) | (13:00) | (14:00) | (15:00) | (16:00) | |
| 上部西 | 利用人数 | 177 | 347 | 332 | 293 | 205 | 148 | 84 | 101 | 1687 |
| | 一台当たり | 2.0 | 2.3 | 2.3 | 2.1 | 1.9 | 1.6 | 1.4 | 1.6 | 2.0 |
| 上部東 | 利用人数 | 212 | 356 | 271 | 281 | 170 | 119 | 175 | 180 | 1764 |
| | 一台当たり | 2.1 | 2.7 | 2.0 | 2.4 | 1.8 | 1.4 | 2.0 | 2.0 | 2.1 |
| 川東 | 利用人数 | 156 | 217 | 126 | 147 | 106 | 76 | 58 | 37 | 923 |
| | 一台当たり | 1.9 | 2.1 | 1.7 | 1.7 | 1.5 | 1.5 | 1.3 | 1.3 | 1.7 |
| 計 | 利用人数 | 545 | 920 | 729 | 721 | 481 | 343 | 317 | 318 | 4374 |
| | 一台当たり | 2.0 | 2.4 | 2.1 | 2.1 | 1.8 | 1.5 | 1.6 | 1.7 | 2.0 |

一台当たりの利用人数
(便別・全エリア合計)



一台当たりの利用者数は、3エリア合計で2.0人であり、拡大前の平成25年度上半期(H25.4～H25.9)の1.6人と比べ増加している。

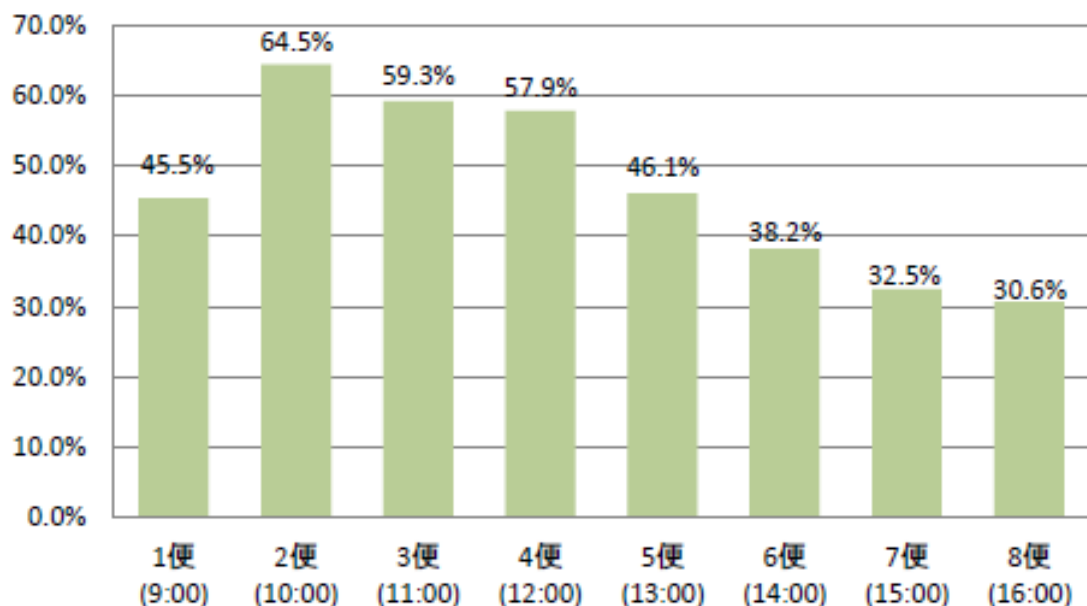
また、月別にみると、12月、1月が2.0人、2月が2.1人であり、増加傾向にある。

なお、乗合率の高い時間帯は、2便(10:00)の2.4人、3便(11:00)と4便(12:00)の2.1人、1便(9:00)の2.0人の順であり、午前中の利用が多いことが分かる。

拡大後の実績③

| エリア | | 1便 (9:00) | 2便 (10:00) | 3便 (11:00) | 4便 (12:00) | 5便 (13:00) | 6便 (14:00) | 7便 (15:00) | 8便 (16:00) | 計 |
|-----|------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-------|
| 上部西 | 運行回数 | 88 | 151 | 143 | 142 | 109 | 93 | 61 | 65 | 852 |
| | 運行率 | 44.4% | 76.3% | 72.2% | 71.7% | 55.1% | 47.0% | 30.8% | 32.8% | 53.8% |
| 上部東 | 運行回数 | 99 | 130 | 134 | 116 | 96 | 83 | 89 | 88 | 835 |
| | 運行率 | 50.0% | 65.7% | 67.7% | 58.6% | 48.5% | 41.9% | 44.9% | 44.4% | 52.7% |
| 川東 | 運行回数 | 83 | 102 | 75 | 86 | 69 | 51 | 43 | 29 | 538 |
| | 運行率 | 41.9% | 51.5% | 37.9% | 43.4% | 34.8% | 25.8% | 21.7% | 14.6% | 34.0% |
| 計 | 運行回数 | 270 | 383 | 352 | 344 | 274 | 227 | 193 | 182 | 2225 |
| | 運行率 | 45.5% | 64.5% | 59.3% | 57.9% | 46.1% | 38.2% | 32.5% | 30.6% | 46.8% |

平均運行率(便別・全エリア合計)

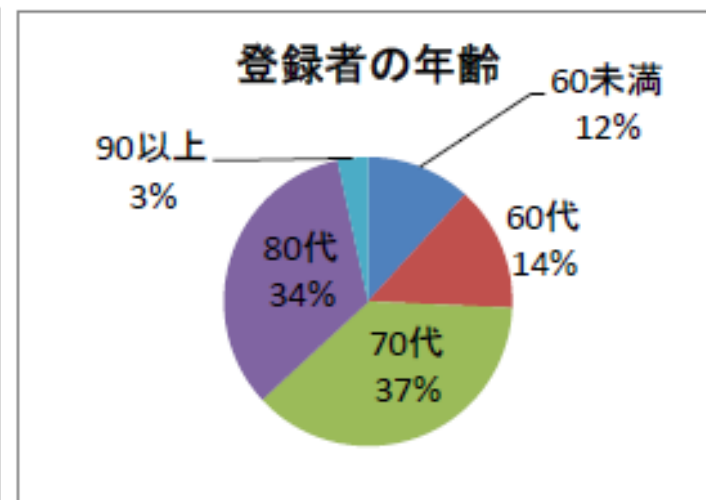
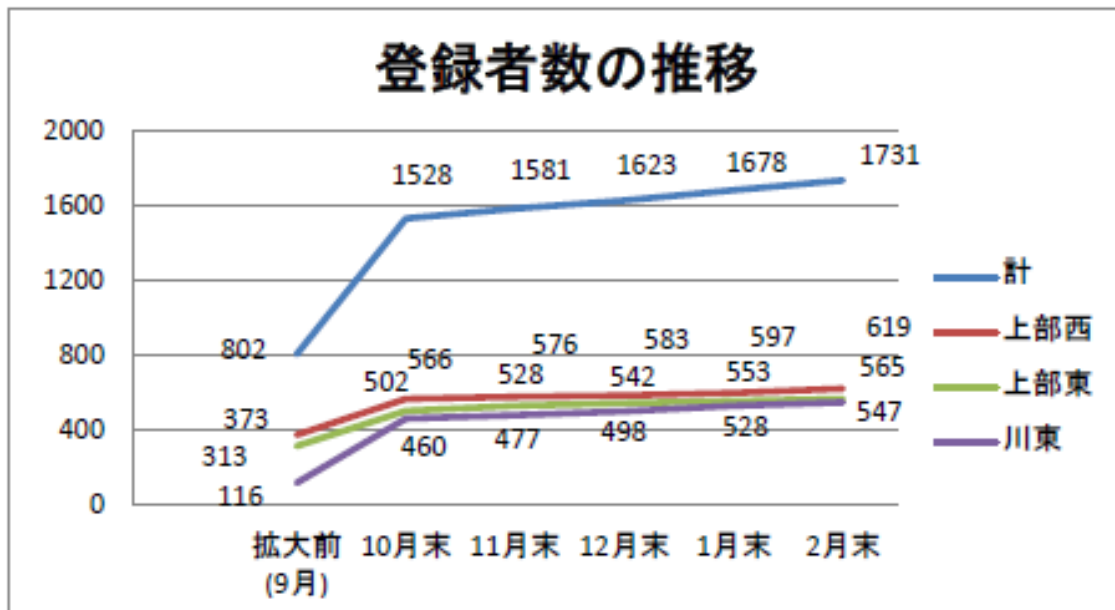


各エリア、1便当たりの最大運行台数を2台とし、予約人数や方向等を勘案して、1台で運行が難しい場合は2台目を出していただく方法をとっている。したがって、運行率が50%以上であれば、その時間帯は、平均して毎日運行していることとなる。

10月から2月の平均運行率は46.8%であり、拡大前の平成25年度上半期(H25.4~H25.9)の32.5%と比べ上昇している。現状では、定員オーバーで予約をお断りするケースもほとんどなく、当面2台体制で対応可能と思われる。

拡大後の実績④

| エリア | 拡大前(9月) | | 10月末 | | 11月末 | | 12月末 | | 1月末 | | 2月末 | |
|-----|---------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| | 登録者数 | 登録世帯数 | 登録者数 | 登録世帯数 | 登録者数 | 登録世帯数 | 登録者数 | 登録世帯数 | 登録者数 | 登録世帯数 | 登録者数 | 登録世帯数 |
| 上部西 | 373 | 219 | 566 | 348 | 576 | 355 | 583 | 360 | 597 | 368 | 619 | 381 |
| 上部東 | 313 | 188 | 502 | 308 | 528 | 327 | 542 | 334 | 553 | 341 | 565 | 349 |
| 川東 | 116 | 60 | 460 | 273 | 477 | 284 | 498 | 296 | 528 | 312 | 547 | 323 |
| 計 | 802 | 467 | 1528 | 929 | 1581 | 966 | 1623 | 990 | 1678 | 1021 | 1731 | 1053 |

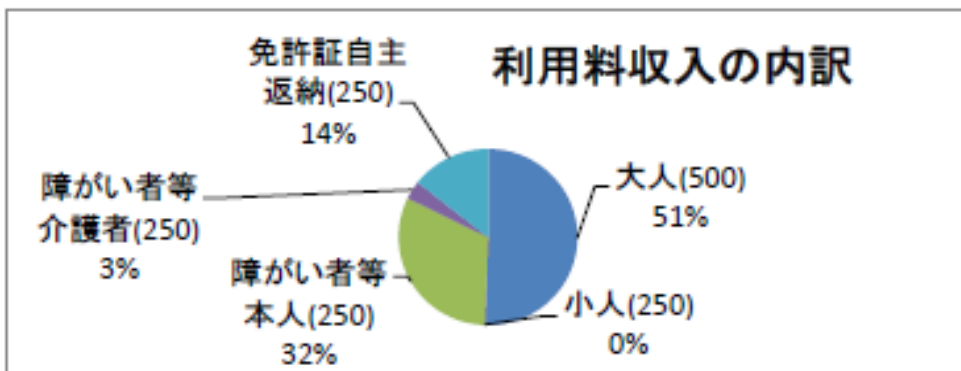


平成25年10月のエリア拡大後、登録者数は拡大前の802人から1,731人に、登録世帯数は467世帯から1,053世帯にそれぞれ2倍以上に増加している。特に、川東エリアが5倍近く増加しており、各エリアの登録者数は、ほぼ横並びとなった。

なお、登録者の内訳をみると、性別では男が約35%、女が約65%、年齢別では60歳以上が約88%を占めている。

拡大後の実績⑤

| エリア | 区分 | 10月 | | | 11月 | | | 12月 | | | 1月 | | | 2月 | | | 計 | | |
|---------|-----------------|-----|---------|---------|-----|---------|---------|-----|---------|---------|-----|---------|---------|-----|---------|---------|-------|-----------|-----------|
| | | 人数 | 割合 | 金額 | 人数 | 割合 | 金額 | 人数 | 割合 | 金額 | 人数 | 割合 | 金額 | 人数 | 割合 | 金額 | 人数 | 割合 | 金額 |
| 上部西 | 大人(500) | 173 | 52.9% | 86,500 | 178 | 48.1% | 89,000 | 178 | 52.4% | 89,000 | 161 | 53.1% | 80,500 | 182 | 52.4% | 91,000 | 872 | 51.7% | 436,000 |
| | 小人(250) | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 |
| | 大人 | 90 | 27.5% | 22,500 | 98 | 26.5% | 24,500 | 105 | 30.9% | 26,250 | 80 | 26.4% | 20,000 | 88 | 25.4% | 22,000 | 461 | 27.3% | 115,250 |
| | 障がい者等(250) | 9 | 2.8% | 2,250 | 17 | 4.6% | 4,250 | 16 | 4.7% | 4,000 | 17 | 5.6% | 4,250 | 18 | 5.2% | 4,500 | 77 | 4.6% | 19,250 |
| | 運転免許証自主返納者(250) | 55 | 16.8% | 13,750 | 77 | 20.8% | 19,250 | 41 | 12.1% | 10,250 | 45 | 14.9% | 11,250 | 59 | 17.0% | 14,750 | 277 | 16.4% | 69,250 |
| 上部西 計 | 327 | | 125,000 | 370 | | 137,000 | 340 | | 129,500 | 303 | | 116,000 | 347 | | 132,250 | 1687 | | 639,750 | |
| 上部東 | 大人(500) | 115 | 33.9% | 57,500 | 140 | 42.6% | 70,000 | 196 | 49.9% | 98,000 | 158 | 46.9% | 79,000 | 193 | 52.7% | 96,500 | 802 | 45.5% | 401,000 |
| | 小人(250) | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 |
| | 大人 | 168 | 49.6% | 42,000 | 127 | 38.6% | 31,750 | 156 | 39.7% | 39,000 | 139 | 41.2% | 34,750 | 137 | 37.4% | 34,250 | 727 | 41.2% | 181,750 |
| | 障がい者等(250) | 8 | 2.4% | 2,000 | 5 | 1.5% | 1,250 | 3 | 0.8% | 750 | 6 | 1.8% | 1,500 | 8 | 2.2% | 2,000 | 30 | 1.7% | 7,500 |
| | 運転免許証自主返納者(250) | 48 | 14.2% | 12,000 | 57 | 17.3% | 14,250 | 38 | 9.7% | 9,500 | 34 | 10.1% | 8,500 | 28 | 7.7% | 7,000 | 205 | 11.6% | 51,250 |
| 上部東計 | 339 | | 113,500 | 329 | | 117,250 | 393 | | 147,250 | 337 | | 123,750 | 366 | | 139,750 | 1764 | | 641,500 | |
| 川東 | 大人(500) | 115 | 65.7% | 57,500 | 110 | 58.8% | 55,000 | 111 | 64.2% | 55,500 | 114 | 60.6% | 57,000 | 90 | 45.0% | 45,000 | 540 | 58.5% | 270,000 |
| | 小人(250) | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 |
| | 大人 | 41 | 23.4% | 10,250 | 52 | 27.8% | 13,000 | 28 | 16.2% | 7,000 | 34 | 18.1% | 8,500 | 43 | 21.5% | 10,750 | 198 | 21.5% | 49,500 |
| | 障がい者等(250) | 8 | 4.6% | 2,000 | 8 | 4.3% | 2,000 | 4 | 2.3% | 1,000 | 9 | 4.8% | 2,250 | 10 | 5.0% | 2,500 | 39 | 4.2% | 9,750 |
| | 運転免許証自主返納者(250) | 11 | 6.3% | 2,750 | 17 | 9.1% | 4,250 | 30 | 17.3% | 7,500 | 31 | 16.5% | 7,750 | 57 | 28.5% | 14,250 | 146 | 15.8% | 36,500 |
| 川東 計 | 175 | | 72,500 | 187 | | 74,250 | 173 | | 71,000 | 188 | | 75,500 | 200 | | 72,500 | 923 | | 365,750 | |
| 合計 | 大人(500) | 403 | 47.9% | 201,500 | 428 | 48.3% | 214,000 | 485 | 53.5% | 242,500 | 433 | 52.3% | 216,500 | 465 | 50.9% | 232,500 | 2,214 | 50.6% | 1,107,000 |
| | 小人(250) | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 | 0 | 0.0% | 0 |
| | 大人 | 299 | 35.6% | 74,750 | 277 | 31.3% | 69,250 | 289 | 31.9% | 72,250 | 253 | 30.6% | 63,250 | 268 | 29.4% | 67,000 | 1,386 | 31.7% | 346,500 |
| | 障がい者等(250) | 25 | 3.0% | 6,250 | 30 | 3.4% | 7,500 | 23 | 2.5% | 5,750 | 32 | 3.9% | 8,000 | 36 | 3.9% | 9,000 | 146 | 3.3% | 36,500 |
| | 運転免許証自主返納者(250) | 114 | 13.6% | 28,500 | 151 | 17.0% | 37,750 | 109 | 12.0% | 27,250 | 110 | 13.3% | 27,500 | 144 | 15.8% | 36,000 | 628 | 14.4% | 157,000 |
| 全エリア 合計 | 841 | | 311,000 | 886 | | 328,500 | 906 | | 347,750 | 828 | | 315,250 | 913 | | 344,500 | 4,374 | | 1,647,000 | |



平成25年10月のエリア拡大後(H25.10～H26.2・99日間)の利用料収入は、1,647,000円で、運行台数(2225台)で割ると、**一台当たりの平均収入は、約740円であった。**

なお、利用料収入の内訳は、全エリア合計で、**大人(500円)が約51%、割引者(250円)が約49%であり、ほぼ1:1の割合となっている。**

拡大後の実績⑥

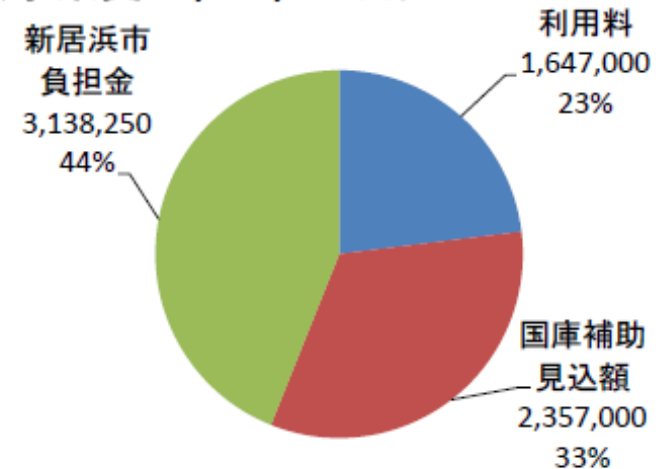
歳出

| 項目 | 金額 | 積算根拠 |
|-------|-----------|-----------------------|
| 運行事業費 | 上部西 | 2,734,920 @3,210×852台 |
| | 上部東 | 2,680,350 @3,210×835台 |
| | 川東 | 1,726,980 @3,210×538台 |
| 合計 | 7,142,250 | @3,210×2,225台 |

歳入（国庫補助金は見込額）

| 項目 | 金額 | 積算根拠 |
|---------|-----------|----------------------------------|
| 利用料収入 | 上部西 | 639,750 利用人数 1,687人 |
| | 上部東 | 641,500 利用人数 1,764人 |
| | 川東 | 365,750 利用人数 923人 |
| | 小計 | 1,647,000 利用人数 4,374人 |
| 国庫補助見込額 | 2,357,000 | 内定額12,414,000円×99日/244日×運行率46.8% |
| 新居浜市負担金 | 3,138,250 | 運行事業費-利用料収入-国庫補助見込額 |
| 合計 | 7,142,250 | |

拡大後の運行収支状況 (事業費 7,142,250円)



拡大後の5ヵ月間の運行に係る収支をみると、運行事業費7,142,250円(2,225台分)の財源内訳は、利用料収入が約23%、国庫補助見込額が約33%、残額となる新居浜市負担金が約44%となっている。

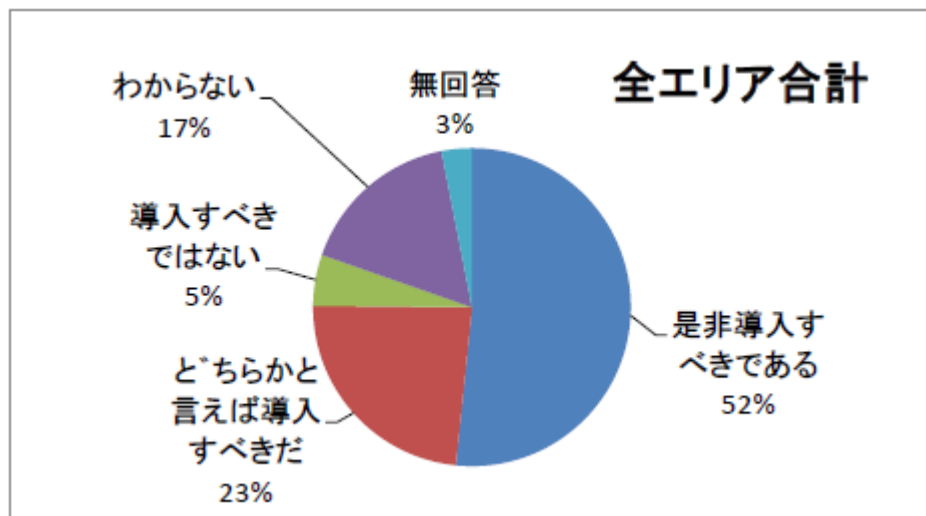
※国庫補助金は事前内定方式であり、平成25年10月から平成26年9月までの補助金は、3事業者あわせて12,414,000円の内定を受けている。この内定額は、244日間、1便当たり2台運行した場合の金額であることから、平成25年10月から平成26年2月までの99日間、平均運行率46.8%の補助見込額を、2,357,000円とした。

なお、この国庫補助金は、補助対象期間が終了した後に確定されるため、来年度(平成27年3月頃)に交付される見込みである。

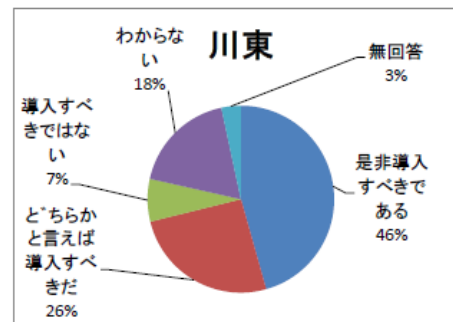
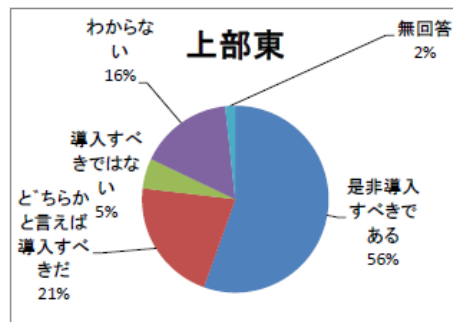
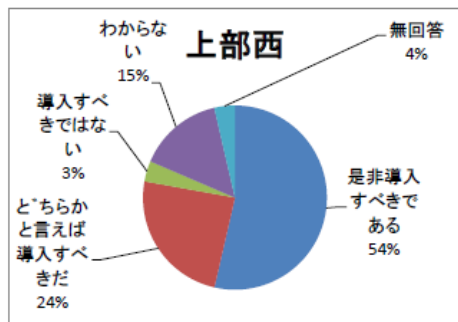
登録世帯アンケート結果

●アンケート回収状況

| エリア | 対象世帯数 | 回収世帯数 | 回収率 | 利用したことがある世帯 | 率 | 利用していない世帯 | 率 | 利用の有無が不明 | 率 |
|-----|-------|-------|-------|-------------|-------|-----------|--------|----------|------|
| 上部西 | 360 | 194 | 53.9% | 88 | 45.4% | 106 | 54.6% | 0 | 0.0% |
| 上部東 | 334 | 173 | 51.8% | 67 | 38.7% | 105 | 60.7% | 1 | 0.6% |
| 川東 | 296 | 149 | 50.3% | 51 | 34.2% | 98 | 65.8% | 0 | 0.0% |
| 不明 | | 3 | | 0 | 0.0% | 3 | 100.0% | 0 | 0.0% |
| 計 | 990 | 519 | 52.4% | 206 | 39.7% | 312 | 60.1% | 1 | 0.2% |



登録世帯アンケートの回収率は52.4%で、回答の内訳は、「是非本格導入すべきである」が約52%、「どちらかと言えば本格導入すべきだ」が約23%、「本格導入すべきでない」が約5%、「わからない」が約17%であり、「是非本格導入すべきである」と「どちらかと言えば本格導入すべきだ」を合わせると、約75%の登録世帯が、本格導入を望んでいることが分かる。



市民アンケート結果①

●アンケート回収状況

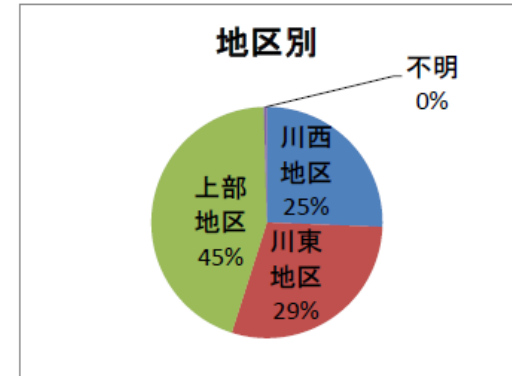
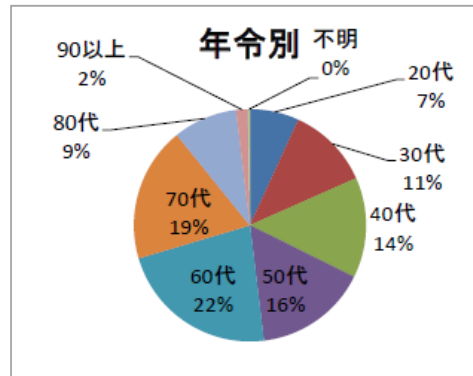
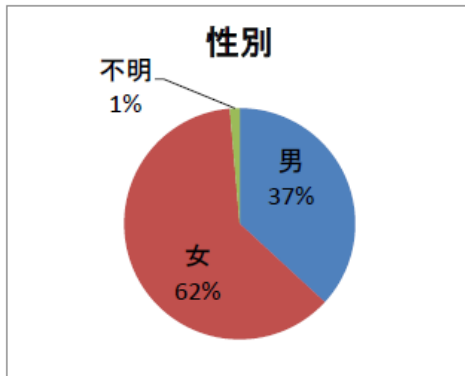
| 回収率 | |
|------|-------|
| 配布 | 回収 |
| 2000 | 730 |
| | 36.5% |

市民アンケートの回収率は36.5%で、回答者の属性は、下表のとおりである。その内地区別では、上部地区が約45%、川東地区が約29%、川西地区が約25%であり、住民基本台帳による地区割合(上部44.8%、川東28.0%、川西27.0%)とほぼ同じであった。

●回答者の属性

| 性別 | | | 年齢別 | | | | | | | | | 不明 |
|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|----|
| 男 | 女 | 不明 | 20代 | 30代 | 40代 | 50代 | 60代 | 70代 | 80代 | 90以上 | 不明 | |
| 269 | 451 | 10 | 50 | 84 | 102 | 115 | 163 | 137 | 65 | 12 | 2 | |
| 36.8% | 61.8% | 1.4% | 6.8% | 11.5% | 14.0% | 15.8% | 22.3% | 18.8% | 8.9% | 1.6% | 0.3% | |

| 地区別 (大島は校区として集計) | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------|------|-------|------|------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|-------|------|------|-------|------|------|
| 新居浜 | 宮西 | 金子 | 金栄 | 惣開 | 若宮 | 5.高津 | 浮島 | 垣生 | 神郷 | 多喜浜 | 大島 | 泉川 | 中萩 | 船木 | 大生院 | 角野 | 不明 | |
| 33 | 27 | 78 | 28 | 14 | 7 | 77 | 18 | 29 | 66 | 23 | 1 | 55 | 119 | 40 | 29 | 83 | 3 | |
| 4.5% | 3.7% | 10.7% | 3.8% | 1.9% | 1.0% | 10.5% | 2.5% | 4.0% | 9.0% | 3.2% | 0.1% | 7.5% | 16.3% | 5.5% | 4.0% | 11.4% | 0.4% | |
| 川西地区 | | | | | | 川東地区 | | | | | | 上部地区 | | | | | | 不明 |
| 187 | | | | | | 214 | | | | | | 326 | | | | | | 3 |
| 25.6% | | | | | | 29.3% | | | | | | 44.7% | | | | | | 0.4% |

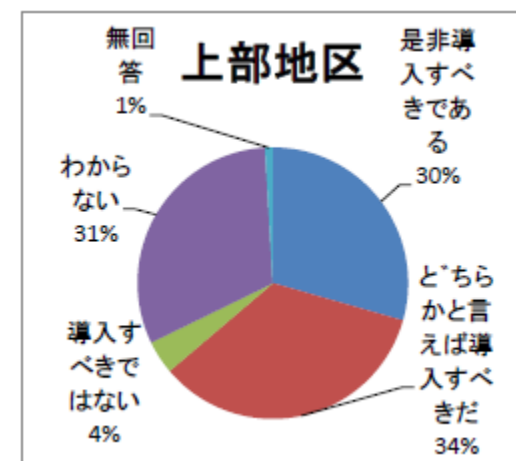
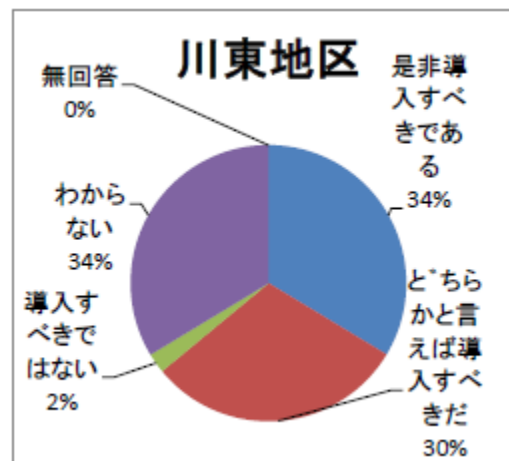
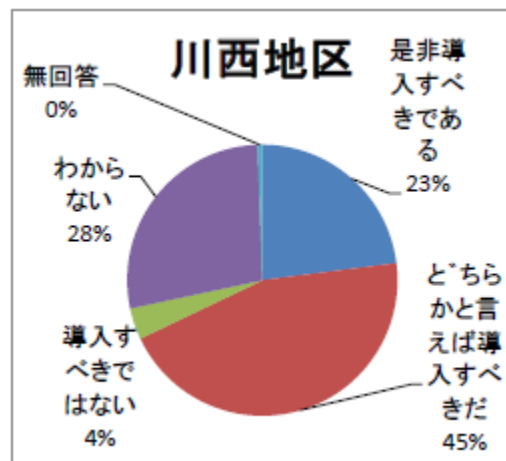
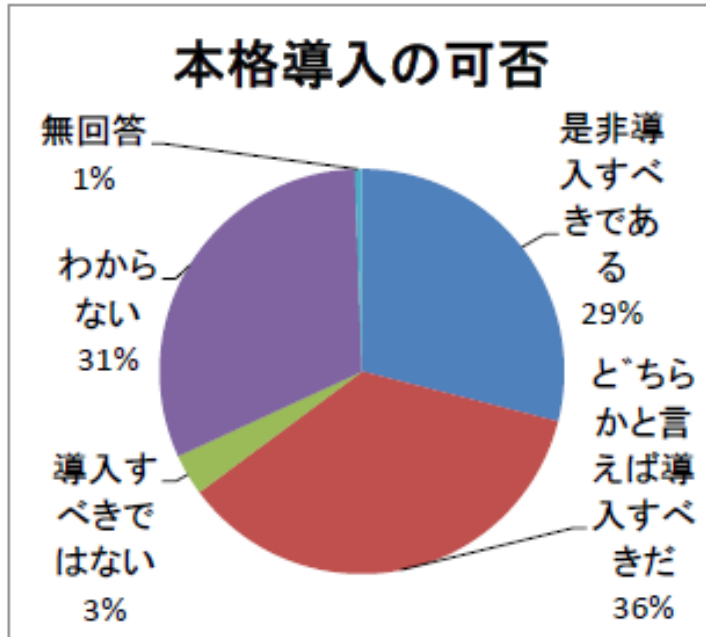


市民アンケート結果②

●10月以降の本格導入の可否

回答の内訳は、「是非本格導入すべきである」が約29%、「どちらかと言えば本格導入すべきだ」が約36%、「本格導入すべきでない」が約3%、「わからない」が約31%であり、「是非本格導入すべきである」と「どちらかと言えば本格導入すべきだ」を合わせると、約65%の方が本格導入を望み、「導入すべきでない」と考える人は少ないことが分かる。

なお、地区別にみても、デマンドタクシー導入を望む割合は、川西、川東、上部地区共に60%以上であり、大きな差はない。



新居浜市地域公共交通総合連携計画書

平成23年3月作成
平成26年3月変更（案）
新 居 浜 市

目 次

| | | |
|----------------------------|-------|----|
| はじめに 新居浜市都市交通体系構築の流れ | ・ ・ ・ | 2 |
| 1 公共交通（バス）の現状と課題 | ・ ・ ・ | 4 |
| 2 新居浜市地域公共交通総合連携計画の対象区域 | ・ ・ ・ | 10 |
| 3 新居浜市地域公共交通総合連携計画の基本方針 | ・ ・ ・ | 10 |
| 4 新居浜市地域公共交通総合連携計画の目標 | ・ ・ ・ | 10 |
| 5 各事業の概要及び実施主体 | ・ ・ ・ | 11 |
| 6 計画期間 | ・ ・ ・ | 17 |
| 7 法第6条に定める協議会の有無 | ・ ・ ・ | 17 |
| 8 法第5条第6項に定められている関係者との協議 | ・ ・ ・ | 17 |
| 9 法第5条第5項に定められている利用者の意見の反映 | ・ ・ ・ | 17 |

はじめに 新居浜市都市交通体系構築の流れ

本市では、国道11号新居浜バイパスの整備、新居浜駅前土地区画整理事業による道路整備など、交通基盤が着実に整備され、利便性の向上、渋滞緩和、安全性の確保が図られています。しかし、バス公共交通の空白地域が多く存在し、移動の手段が確保されていないこと等、解決しなければならない課題は数多く残っています。

さらに、時代が変化する中、新居浜市においても少子高齢化の進行、また、地球環境問題への対応など、都市や交通の環境も大きく変化しています。

そのため、平成21年3月に新居浜市都市交通マスタープランを策定して、20年後（平成40年度）を見据えた都市交通施策などを掲示し、今後、この施策に沿って事業を推進することにより、誰もが安心して便利に移動できる交通体系の確立を目指すことといたしました。

都市交通マスタープランでは、新居浜市が目指すべき交通体系の基本理念を「人・環境にやさしく、産業を支える交通のまち」とし、それを実現するために、「人や環境にやさしい交通の実現」「多様な連携を支える質の高い交通の実現」「まちなかの魅力を高め、都市の活力を向上させる交通の実現」という基本目標を定めて、公共交通計画、道路網計画、交通需要管理計画を立案しております。

また、都市交通施策については、行財政状況の変化、新たな都市交通課題の出現、地域住民や関係機関との調整などの社会状況の変化に柔軟に対応しながら、効率的かつ効果的に推進することが求められるため、都市交通マスタープランと合わせ、平成21年3月に、都市交通マスタープランで立案された都市交通施策の10年間（平成21年度～30年度）の実行計画となる、新居浜市都市交通戦略を策定し、重点的、効率的な施策展開を図っており、平成25年10月には、既存バス路線の見直しを実施いたしました。

さらに、高齢社会に対応し、とりわけ高齢者や障害者等の交通弱者の移動手段の確保を目指す施策を実現するため、平成23年3月、地域公共交通活性化・再生に関する法律に基づき、新居浜市地域公共交通総合連携計画を策定し、平成23年度から25年度までを実施期間として、新居浜市デマンドタクシーの実証運行を実施してまいりました。

このような状況を踏まえ、平成26年度から、新居浜市都市交通戦略の最終年度である平成30年度までを新たな計画期間とする新居浜市地域公共交通総合連携計画を策定し、新居浜市デマンドタクシーの本格導入や、他の公共交通も含めた利用促進を図る事業等を実施していくことといたしました。

今後におきましても、新居浜市都市交通戦略と連携を図りながら、地域公共交通の活性化に向けた取り組みを進めてまいります。

新居浜市都市交通体系構築の流れ



1 公共交通（バス）の現状と課題

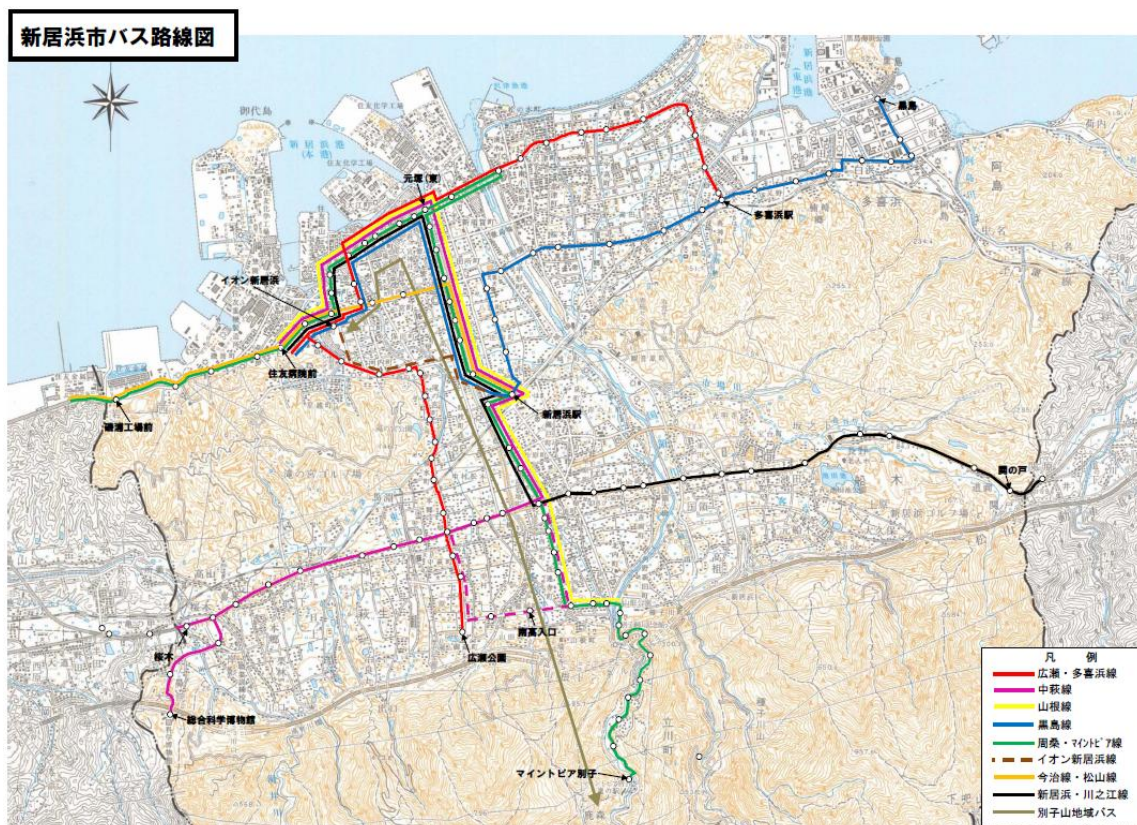
(1) バス路線は新居浜駅～住友病院に集中し、周辺部にバス交通空白地域が多数存在

新居浜市内には、他市からの乗り入れ路線と市内のみの路線があり、大部分は民間バス事業者が運行し、新居浜駅と住友病院を結節点として、路線網が形成されています。

また、平成25年10月に一部路線の経路変更を行い、新居浜駅から、中心市街地内に多く集積されている公共施設、商業施設、医療施設や交通拠点を結ぶルートが確保されました。

したがって、新居浜駅から中心市街地内のバス路線は便数も多く、比較的利便性が高いと言えますが、その一方周辺部である国領川から東側にあたる川東地区と、新居浜駅から南側にあたる上部地区には、バス停留所から300m以上離れている地域（バス交通空白地域）が多数存在し、中心市街地内の施設への移動が不便な状況にあります。そのため、これらの地域を対象に、平成23年1月から、デマンドタクシーの実証運行を実施しております。

また、平成18年4月から別子山地域バスが運行され、別子山地域から中心市街地までのバス路線が確保されています。

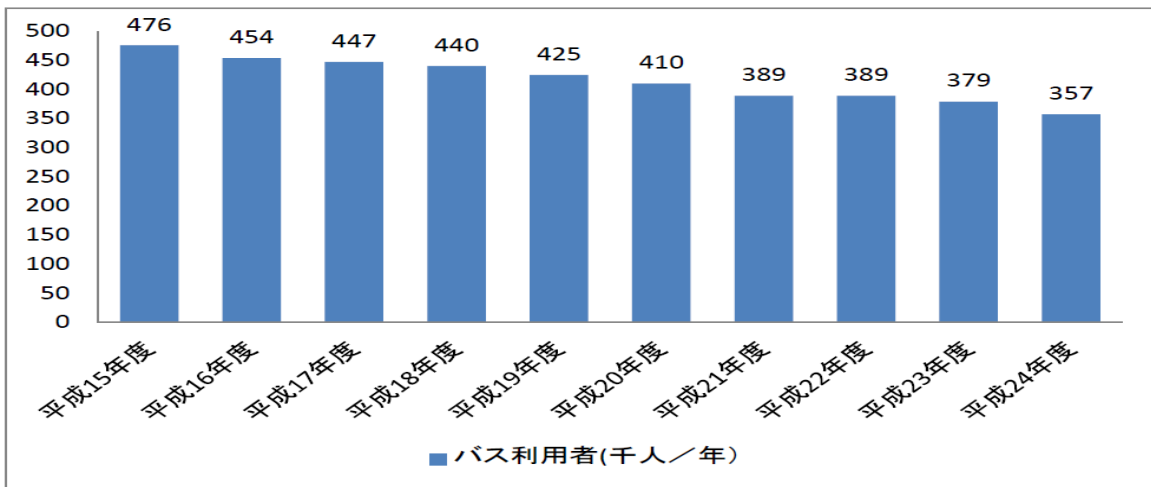


(2) 路線バスの利用者数は減少傾向

民間バス事業者が運行する路線バスの利用者は、過去10年においても減少傾向にあり、平成24年度の利用者数は357千人で、平成15年度の476千人と比べ25%も減って

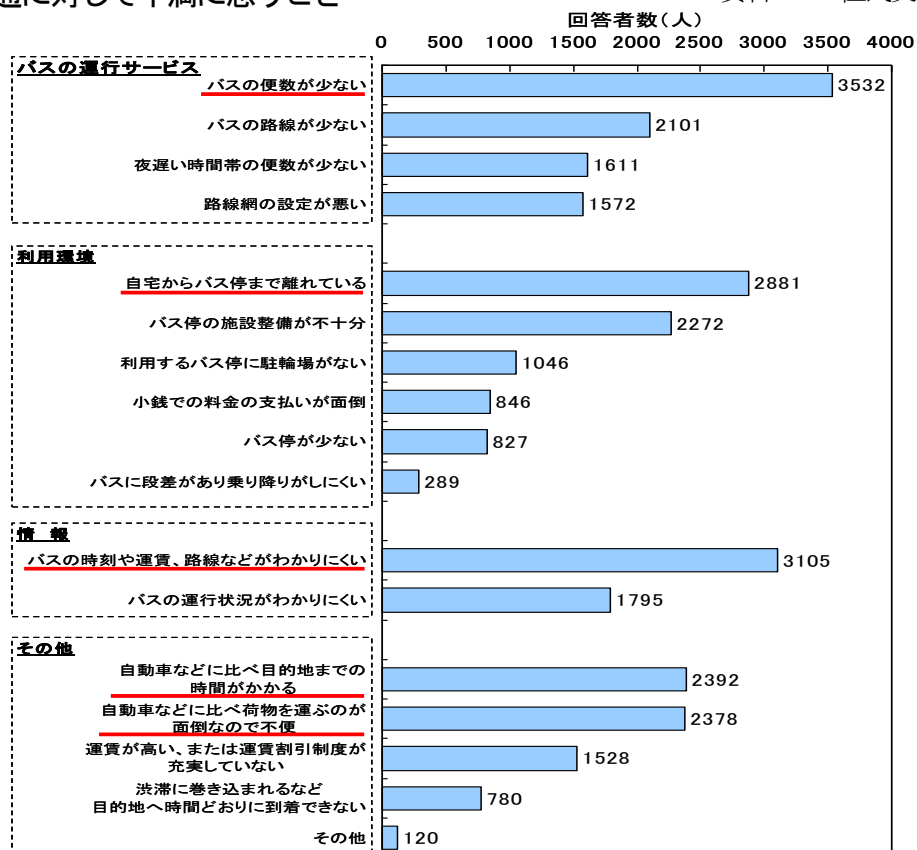
いるのが現状で、直近3か年では、平成22年度と比べ8%も減少しています。バス利用者を維持していくためには、公共交通の利便性を高めるとともに、市民一人ひとりが自分たちの生活交通を守っていくという意識を醸成し、バス離れに歯止めをかけることが重要となってきます。

平成25年10月の一部路線の経路変更により利便性が向上しましたが、平成19年度に実施した住民交通行動調査によると、運行サービスや利用環境のほか、情報提供（バスの時刻や運賃、路線などがわかりにくい）に対する不満が高くなっていることから、積極的に情報提供等を行い、公共交通の利用促進を図る必要があります。



●バス交通に対して不満に思うこと

資料：H19 住民交通行動調査



(3) これまでのデマンドタクシー実証運行結果

① 実施期間

平成23年1月～平成26年9月（予定）

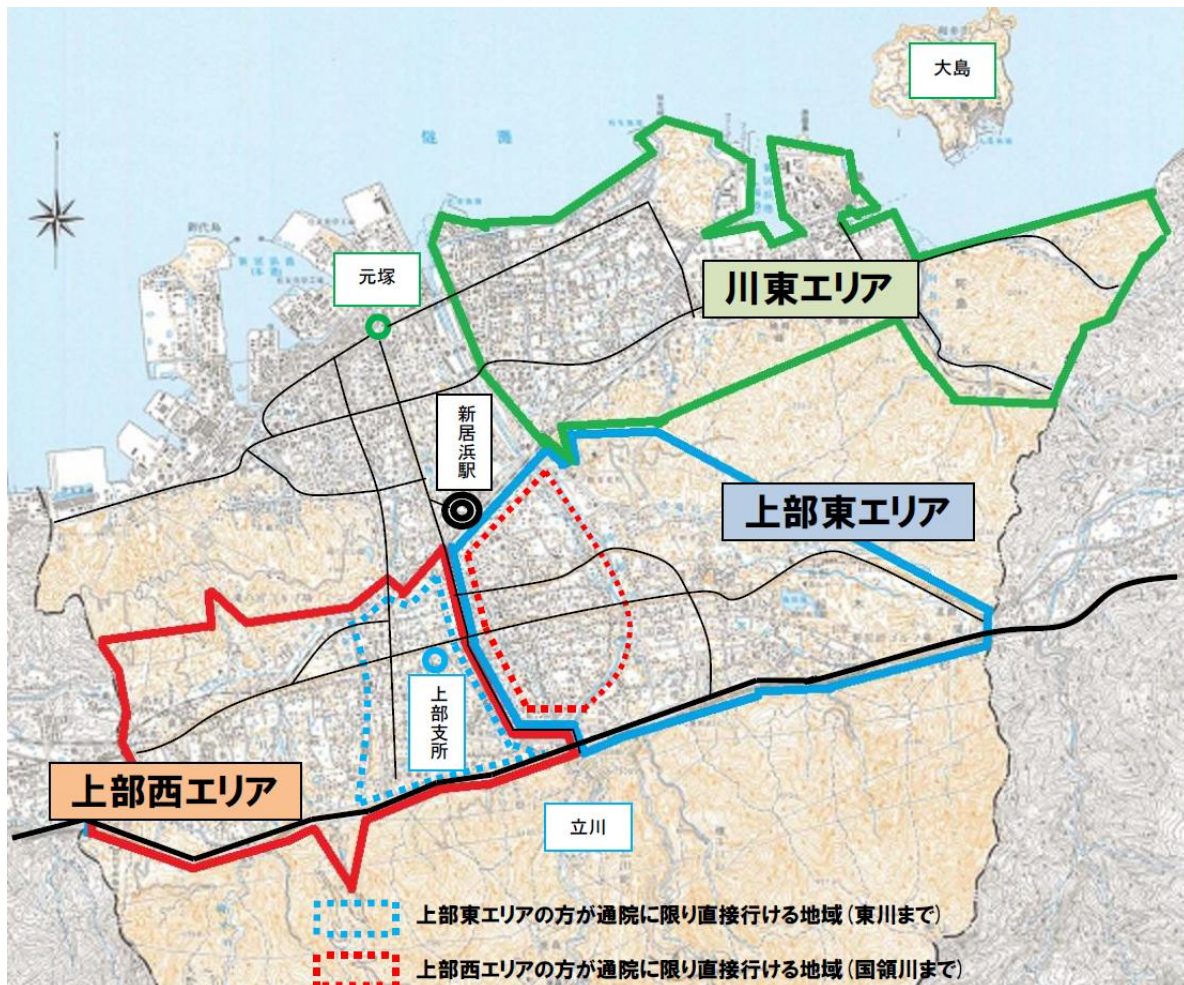
② 実施主体

新居浜市地域公共交通活性化協議会

③ 運行エリア

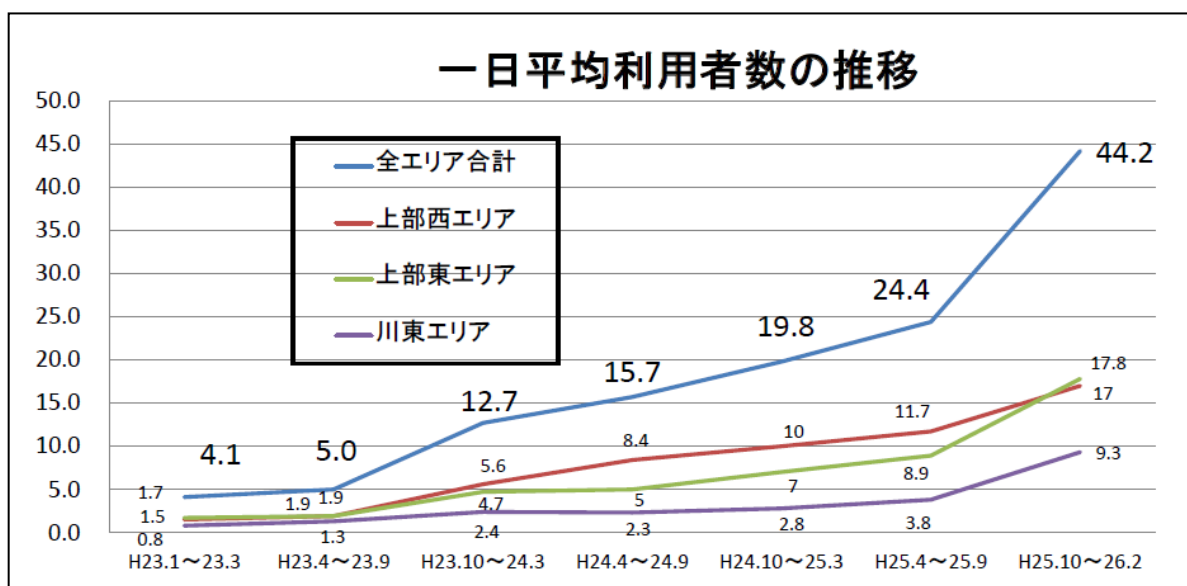
デマンドタクシーの運行エリアは、バス交通空白地域が集中する川東エリアと、上部地区を東西に分けた上部東エリア、上部西エリアの3エリアとし、各エリア内の自宅、交通結節点、医療・福祉施設、金融機関、商業施設、保育・教育施設、その他公共施設の間を運行した。なお、別途、中心市街地への移動のための交通拠点である新居浜駅などを、エリア外で直接行ける施設に指定した。

新居浜市デマンドタクシー実証運行エリア



④ 利用者数等の推移

| 年 月 | 実 施 内 容 等 | 結 果 |
|---------------|--|---|
| 平成23年 1月～ | ・荷内・阿島地域、船木地域、大生院・萩生地域を対象として、試験運行を開始（一日6便運行） | H23.1～H23.3(3ヶ月)実績 ・登録者 389 人、 ・一日平均利用者数 4.1 人 ・一台平均利用者数 1.0 人 |
| 平成23年 4月～ | ・エリア外で直接行ける施設を追加（川東エリアの元塚バス停留所） | H23.4～H23.9(6ヶ月)実績 ・登録者 601 人、 ・一日平均利用者数 5.0 人 ・一台平均利用者数 1.1 人 |
| 平成23年 10月～ | ・時刻表の変更（一時間毎の8便に増便） ・予約締切時刻の緩和（2時間前まで） ・割引制度の拡充（介護者に対する割引・運転免許証自主返納者割引等） | H23.10～H24.3(6ヶ月)実績 ・登録者 704 人、 ・一日平均利用者数 12.7 人 ・一台平均利用者数 1.2 人 H24.4～H24.9(6ヶ月)実績 ・登録者 747 人、 ・一日平均利用者数 15.7 人 ・一台平均利用者数 1.3 人 |
| 平成24年 10月～ | ・予約締切時刻の緩和（1時間前まで） | H24.10～H25.3(6ヶ月)実績 ・登録者 776 人、 ・一日平均利用者数 19.8 人 ・一台平均利用者数 1.4 人 H25.4～H25.9(6ヶ月)実績 ・登録者 802 人、 ・一日平均利用者数 24.4 人 ・一台平均利用者数 1.6 人 |
| 平成25年 10月～ | ・利用対象地域を、川東地区、上部地区（別子山地区を除く）全域に拡大 ・予約締切時刻の緩和（30分前まで） ・通院に限りエリア外で直接行ける地域を設定（上部東・上部西エリア） | H25.10～H26.2(5ヶ月)実績 ・登録者 1731 人、 ・一日平均利用者数 44.2 人 ・一台平均利用者数 2.0 人 |



⑤ デマンドタクシー本格導入の可否に関する調査結果

デマンドタクシー本格導入の可否判断の参考とするため、平成26年1月15日から1月31日までの間、平成25年12月末現在の利用登録世帯（990世帯）及び20歳以上の市民（2,000人）に対し、デマンドタクシー本格導入の可否についてアンケートを実施した。回収率は、登録世帯が52.4%（519世帯）、市民が36.5%（730人）であった。

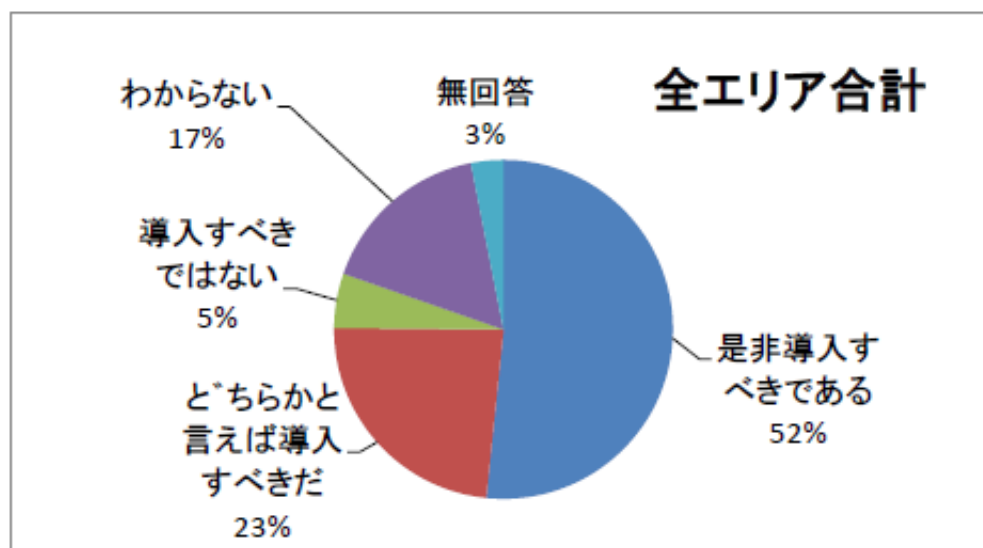
アンケートの設問は、「①ぜひ導入すべきである ②どちらかと言えば本格導入すべきだ ③本格導入すべきでない ④わからない」の内から一つを選ぶもので、①又は②を選ばれた割合が、登録世帯約75%、市民約65%、逆に、③を選ばれた割合が、登録世帯5%、市民3%であった。

○登録世帯アンケート結果

回答の内訳は、「ぜひ本格導入すべきである」が約52%、「どちらかと言えば本格導入すべきだ」が約23%、「本格導入すべきでない」が約5%、「わからない」が約17%であり、「ぜひ本格導入すべきである」と「どちらかと言えば本格導入すべきだ」を合わせると、約75%の登録世帯が、本格導入を望んでいることが分かる。

なお、エリア別にみても、傾向は似ており、最も導入を希望する割合が低い川東エリアでも、70%以上の方が導入を希望している。

| エリア | 回答世帯数 | 是非導入すべきである | 率 | どちらかと言えば導入すべきだ | 率 | 導入すべきではない | 率 | わからない | 率 | 無回答 | 率 |
|-----|-------|------------|-------|----------------|-------|-----------|------|-------|-------|-----|-------|
| 上部西 | 194 | 104 | 53.6% | 47 | 24.2% | 7 | 3.6% | 29 | 14.9% | 7 | 3.6% |
| 上部東 | 173 | 96 | 55.5% | 37 | 21.4% | 9 | 5.2% | 28 | 16.2% | 3 | 1.7% |
| 川東 | 149 | 68 | 45.6% | 38 | 25.5% | 11 | 7.4% | 27 | 18.1% | 5 | 3.4% |
| 不明 | 3 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 2 | 66.7% | 1 | 33.3% |
| 計 | 519 | 268 | 51.6% | 122 | 23.5% | 27 | 5.2% | 86 | 16.6% | 16 | 3.1% |



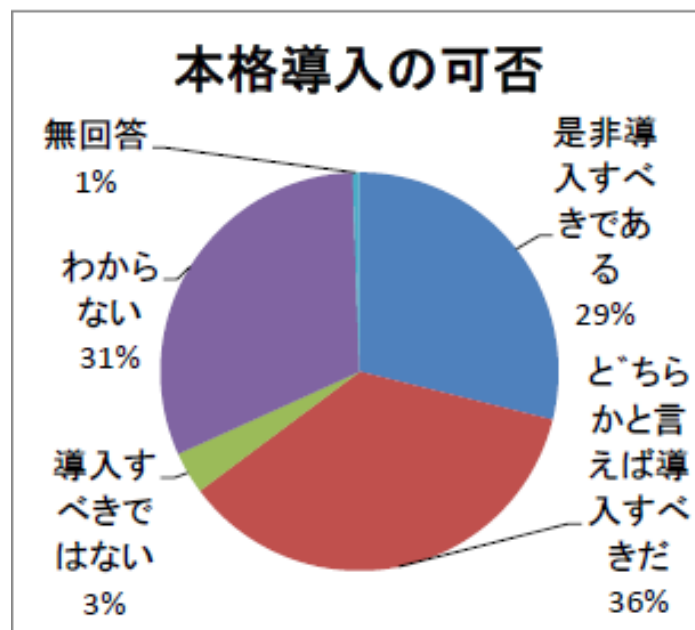
○市民アンケート結果

回答の内訳は、「是非本格導入すべきである」が約29%、「どちらかと言えば本格導入すべきだ」が約36%、「本格導入すべきでない」が約3%、「わからない」が約31%であり、「是非本格導入すべきである」と「どちらかと言えば本格導入すべきだ」を合わせると、約65%の方が本格導入を望み、「導入すべきでない」と考える人は少ないことが分かる。

なお、地区別にみても、デマンドタクシー導入を望む割合は、川西、川東、上部地区共に60%以上であり、大きな差はない。

地区別

| 校 区 | 回答数 | 是非導入すべきである | 率 | どちらかと言えば導入すべきだ | 率 | 導入すべきではない | 率 | わからない | 率 | 無回答 | 率 |
|-------|-----|------------|--------|----------------|-------|-----------|------|-------|-------|-----|------|
| 新居浜 | 33 | 8 | 24.2% | 13 | 39.4% | 1 | 3.0% | 10 | 30.3% | 1 | 3.0% |
| 宮 西 | 27 | 6 | 22.2% | 10 | 37.0% | 2 | 7.4% | 9 | 33.3% | 0 | 0.0% |
| 金 子 | 78 | 19 | 24.4% | 34 | 43.6% | 2 | 2.6% | 23 | 29.5% | 0 | 0.0% |
| 金 栄 | 28 | 7 | 25.0% | 13 | 46.4% | 2 | 7.1% | 6 | 21.4% | 0 | 0.0% |
| 惣 開 | 14 | 3 | 21.4% | 8 | 57.1% | 0 | 0.0% | 3 | 21.4% | 0 | 0.0% |
| 若 宮 | 7 | 0 | 0.0% | 6 | 85.7% | 0 | 0.0% | 1 | 14.3% | 0 | 0.0% |
| 川西地区計 | 187 | 43 | 23.0% | 84 | 44.9% | 7 | 3.7% | 52 | 27.8% | 1 | 0.5% |
| 高 津 | 77 | 25 | 32.5% | 27 | 35.1% | 3 | 3.9% | 22 | 28.6% | 0 | 0.0% |
| 浮 島 | 18 | 7 | 38.9% | 5 | 27.8% | 0 | 0.0% | 6 | 33.3% | 0 | 0.0% |
| 垣 生 | 29 | 9 | 31.0% | 10 | 34.5% | 0 | 0.0% | 10 | 34.5% | 0 | 0.0% |
| 神 郷 | 66 | 15 | 22.7% | 18 | 27.3% | 2 | 3.0% | 31 | 47.0% | 0 | 0.0% |
| 多喜浜 | 23 | 15 | 65.2% | 5 | 21.7% | 0 | 0.0% | 3 | 13.0% | 0 | 0.0% |
| 大 島 | 1 | 1 | 100.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| 川東地区計 | 214 | 72 | 33.6% | 65 | 30.4% | 5 | 2.3% | 72 | 33.6% | 0 | 0.0% |
| 泉 川 | 55 | 8 | 14.5% | 21 | 38.2% | 1 | 1.8% | 25 | 45.5% | 0 | 0.0% |
| 中 萩 | 119 | 34 | 28.6% | 44 | 37.0% | 7 | 5.9% | 33 | 27.7% | 1 | 0.8% |
| 船 木 | 40 | 16 | 40.0% | 14 | 35.0% | 0 | 0.0% | 9 | 22.5% | 1 | 2.5% |
| 大生院 | 29 | 13 | 44.8% | 9 | 31.0% | 0 | 0.0% | 7 | 24.1% | 0 | 0.0% |
| 角 野 | 83 | 25 | 30.1% | 24 | 28.9% | 5 | 6.0% | 28 | 33.7% | 1 | 1.2% |
| 上部地区計 | 326 | 96 | 29.4% | 112 | 34.4% | 13 | 4.0% | 102 | 31.3% | 3 | 0.9% |
| 不 明 | 3 | 0 | 0.0% | 1 | 33.3% | 0 | 0.0% | 2 | 66.7% | 0 | 0.0% |
| 計 | 730 | 211 | 28.9% | 262 | 35.9% | 25 | 3.4% | 228 | 31.2% | 4 | 0.5% |



2 新居浜市地域公共交通総合連携計画の対象区域

新居浜市地域公共交通総合連携計画の区域は、日常生活に関して形成される交通圏である新居浜市全域とします。

3 新居浜市地域公共交通総合連携計画の基本方針

現在、バス交通の利用できる地域は人口ベースで50%程度と低い割合となっており、市内の移動は自動車交通に依存しています。また、高齢化の進展により、今後、自動車利用のできない若しくはしない人が増加し、その人たちの移動手段の確保が重要な課題となってくることが明らかです。

これに対して、バス交通空白地域が集中する川東エリア、上部東エリア、上部西エリアにデマンド型乗り合いタクシーを導入し、高齢社会に対応し、高齢者などの交通弱者のための市内公共交通体系を確保することを目指します。なお、デマンド型乗り合いタクシーは、路線バスやタクシーを補完するもので、双方の中間に位置する公共交通として位置づけて共存を図ることとします。

また、市民にとってより利用しやすい公共交通をつくるためには、市民、市、交通事業者が協働して、利用促進策を実施することが重要となります。

そのため、地域協働推進事業として、公共交通ガイドブックの発行やバス停への路線図等の掲示を行い、バスの利用促進を図るとともに、バスの乗り方教室といったモビリティマネジメント等を実施することとします。

4 新居浜市地域公共交通総合連携計画の目標

バス交通空白地域へデマンド型乗り合いタクシーを導入し、高齢社会に対応し、高齢者などの交通弱者の通院や買い物の移動手段を確保し、誰もが便利に使える公共交通を構築します。

また、市民に対して公共交通の利用の促進を図り、モビリティマネジメント等を実施することにより、公共交通に対する意識を高揚させ、自動車利用から公共交通利用への転換を図ります。

5 各事業の概要及び実施主体

(1) 新居浜市デマンドタクシー運行事業

① 事業の内容

デマンド型乗り合いタクシーの運行

② 実施期間

平成26年度～

③ 実施主体

市・新居地区旅客自動車協同組合・新居浜市地域公共交通活性化協議会

④ 事業の概要

平成23年度から25年度までの3年間で実証運行を実施したデマンド型乗り合いタクシーを、平成26年度（平成26年10月）から本格運行に移行します。なお、本格運行移行後も、必要に応じて適宜見直しを行い、改善改良を加えていきます。

⑤ 運行エリア

川東エリア、上部東エリア、上部西エリア

⑥ 運行形態

登録制、予約制、乗り合いで、原則的にエリア内を「ドア to ドア」で結ぶ、デマンド型乗り合いタクシーとします。

⑦ 利用者

各運行エリア内のバス交通空白地域（バス停留所から300m以上離れている地域）に居住する者を原則とします。ただし、バス停留所の近くにお住まいの方でも、お身体のご事情などによりバス利用が困難な方は、利用できるものとします。

⑧ 乗り降りできる場所

- ・各エリア内の登録者自宅
- ・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（新居浜駅等エリア外を含む）

⑨ 運行日、運行時間帯

月曜日から金曜日までの平日（土・日曜・祝休日・年末年始は運休）、午前9時から午後5時まで、一日8便の運行とします。ただし、必要に応じて適宜見直すこととします。

⑩ 利用料金

大人（中学生以上）500円、小人（小学生以下）250円とし、各種割引制度を設定します。ただし、必要に応じて適宜見直すこととします。

⑪ 運行車両及び台数

各エリア、各便ごとに、セダン型タクシー車両2台までの運行とします。ただし、必要に応じて適宜見直すこととします。

⑫ 運行事業者

道路運送法第4条に基づき一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けたタクシー事業者により運行します。

平成26年度 デマンド型乗り合いタクシーの運行計画

| 名称 | | 新居浜市デマンドタクシー | | |
|----------|----------------------|--|---|--|
| エリア区分 | | 川東エリア | 上部東エリア | 上部西エリア |
| 営業区域 | | 多喜浜校区、神郷校区、垣生校区、浮島校区、高津校区 | 船木校区、泉川校区(主要地方道新居浜角野線、新居浜別子山線以東)、角野校区(主要地方道新居浜角野線、新居浜別子山線以東・立川地区) | 大生院校区、中萩校区、泉川校区(主要地方道新居浜角野線、新居浜別子山線以西)、角野校区(主要地方道新居浜角野線、新居浜別子山線以西・立川地区を除く) |
| 運送の区間 | 運行エリア内で行き先として指定できる施設 | ①登録者自宅 ②交通結節点 (バス停留所・駅・港等) ③医療・福祉施設(病院・診療所、歯科医院、介護施設等) ④金融機関(銀行、金庫、農協、郵便局等) ⑤商業施設(理美容室、各種小売店、飲食店等) ⑥保育・教育施設(保育所、幼稚園、小・中・高校等) ⑦その他公共施設(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) | | |
| | 運行エリア外で行き先として指定できる施設 | 新居浜駅 元塚バス停留所 | 新居浜駅 市役所上部支所、上部西エリア内の東川以東の病院・指定薬局 | 新居浜駅 上部東エリア内の国領川以西の病院・指定薬局 |
| 運送の区間の図面 | | <p>川東エリアは、【高津・浮島・垣生・神郷・多喜浜校区】にお住まいの方が利用できます。※大島の方は黒島渡海船待合所まで送迎します。</p> <p>上部西エリアは、【大生院校区・中萩校区、角野・泉川校区のうち県道「新居浜角野線及び別子山線」より西側】にお住まいの方が利用できます。</p> <p>上部東エリアは、【船木校区、角野・泉川校区のうち県道「新居浜角野線及び別子山線」より東側、立川地区】にお住まいの方が利用できます。</p> <p>上部東エリアの方が通院に限り直接行ける地域(東川まで) 上部西エリアの方が通院に限り直接行ける地域(国領川まで)</p> | | |

| | | | | |
|--|--|-------|----|-------|
| 運行日 | 週5日(月曜日から金曜日) ※土・日曜・祝休日は運休 | | | |
| 運行時間帯 | 午前9時から午後5時まで | | | |
| 利用料金 | 大人(中学生以上) 1回乗車 500円 小人(小学生以下) 1回乗車 250円 ※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 ※障がい者等及び介護者(1名)、運転免許証自主返納者は半額(端数は10円単位で繰り上げ) | | | |
| 運行事業者 | 道路運送法第4条に基づき一般乗合旅客自動車運送事業の許可を受けたタクシー事業者 | | | |
| 運行車両 | 乗用との併用とし、乗合での使用のない時に乗用として使用する | | | |
| 時刻表 (各エリア共通) | 行き・帰り 共通 | | | |
| | 1便 | 9:00 | 5便 | 13:00 |
| | 2便 | 10:00 | 6便 | 14:00 |
| | 3便 | 11:00 | 7便 | 15:00 |
| | 4便 | 12:00 | 8便 | 16:00 |
| 利用方法 | | | | |
| <p>1. 利用する方は、事前に利用登録(無料)が必要です。「利用登録票」を、利用希望日の2週間前までに、市役所運輸観光課まで提出します。(電話受付可) 登録票の用紙は、新居浜市役所ホームページからもダウンロードできます。</p> <p>2. 利用者は、利用対象地区に居住する方です。年齢などの制限はありませんが、既存の路線バス停留所沿線(概ね停留所から直線距離300m内)に住む方は、路線バスを利用して頂くため、原則的に利用できないこととします。</p> <p>3. 登録後、協議会事務局から登録証を送付します。</p> <p>4. 予約は、各エリアの運行を担当するタクシー事業所で電話受付を行います。 ※電話予約の例 「デマンドタクシーの予約をお願いします。登録番号は〇-〇番、名前は〇〇〇〇、住所は〇〇町〇番地です。〇日の〇時の便で、自宅から〇〇病院まで予約します。帰りは、〇時の便で、〇〇病院から自宅まで予約します」</p> <p>5. 予約受付は、利用希望日の1週間前(同じ曜日)の午前8時30分から受け付け、締め切りは各時刻の30分前までとします。</p> <p>6. 時刻表は、一番最初に乗る場所の出発時間を示していますので、二番目以降の場合は、到着時刻が遅れる場合があります。</p> <p>7. 利用日当日は、ご自宅でお待ちいただきますが、道路事情によって車両が進入できない場合は、自宅近くの進入できる場所から乗車していただくこととします。</p> <p>8. 利用料金は、乗車時に、運転手にお支払いいただくこととします。なお、障がい者等割引、運転免許返納割引を受けられる方は、乗車時に、身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳、戦傷病者手帳、被爆者健康手帳、特定疾患医療受給者証、運転経歴証明書、四隅穴をあけた旧免許証、申請による運転免許の取消通知書のいずれかを提示してください。</p> | | | | |

運送の区間一覧

| 区分名 | 小学校区 | 住所・地番 |
|------------|------|---|
| 川 東 エリア | 多喜浜 | 楠崎一丁目(2番、4番(神郷小学校の区域を除く。))、多喜浜一丁目(1番から7番まで、8番(神郷小学校の区域を除く。))、9番、10番)、多喜浜二丁目、多喜浜三丁目、多喜浜四丁目(1番から7番まで、8番(神郷小学校の区域を除く。))、11番、12番)、多喜浜五丁目(1番から9番まで、10番(神郷小学校の区域を除く。))、11番、12番)、多喜浜六丁目、阿島一丁目、阿島二丁目、阿島三丁目、阿島四丁目、阿島、荷内町、黒島一丁目、黒島二丁目、黒島、大島 |
| | 神 郷 | 郷一丁目(2番から6番まで、8番から16番まで)、郷二丁目、郷三丁目、郷四丁目、郷五丁目(1番、3番から9番まで)、東雲町三丁目(9番)、清住町、落神町、又野一丁目、又野二丁目、又野三丁目、高田一丁目・高田二丁目(2番から5番まで)、田の上一丁目、田の上二丁目、田の上三丁目、田の上四丁目(1番から5番まで、10番から12番まで)、松神子一丁目、松神子二丁目、松神子三丁目、松神子四丁目、神郷一丁目、神郷二丁目、楠崎一丁目(1番、3番、4番33号から46号まで・60号から62号まで・65号・66号、5番から8番まで)、楠崎二丁目、多喜浜一丁目(8番1号から16号まで・56号から89号まで)、多喜浜四丁目(8番1号から11号まで・28号から53号まで、9番、10番)、多喜浜五丁目(10番1号から8号まで)、郷、郷乙 |
| | 垣 生 | 垣生一丁目、垣生二丁目、垣生三丁目、垣生四丁目、垣生五丁目、垣生六丁目(2番から14番まで)、八幡一丁目(1番から8番まで)、八幡三丁目(2番、3番、4番(浮島小学校の区域を除く。))、9番(浮島小学校の区域を除く。))、10番(浮島小学校の区域を除く。))、長岩町、垣生 |
| | 浮 島 | 松の木町(2番から13番まで)、宇高町四丁目、宇高町五丁目(10番、11番、14番、15番)、垣生六丁目(1番、15番)、八幡一丁目(9番から21番まで)、八幡二丁目、八幡三丁目(1番、4番4号から18号まで・36号・40号・43号、5番から8番まで、9番3号・39号から54号まで、10番38号から48号まで) |
| | 高 津 | 宇高町一丁目、宇高町二丁目、宇高町三丁目、宇高町五丁目(1番から9番まで、12番、13番)、沢津町一丁目、沢津町二丁目、沢津町三丁目、東雲町一丁目、東雲町二丁目、東雲町三丁目(1番から8番まで)、松の木町(1番)、高津町、清水町、南小松原町、桜木町、郷一丁目(1番、7番)、郷五丁目(2番)、高田二丁目(1番、6番)、田の上四丁目(6番から9番まで) |
| | エリア外 | 新居浜駅(坂井町二丁目)、元塚バス停留所(若水町二丁目、新須賀町三丁目、菊本町一丁目) |

| 区分名 | 小学校区 | 住所・地番 |
|------------|---|---|
| 上部東 エリア | 船 木 | 船木、七宝台町 |
| | 泉 川 ※主要地方 道新居浜角 野線・新居 浜別子山線 以東 | 松木町(1番、2番の一部、3番の一部、5番から6番まで)、 西喜光地町(2番の一部、3番、4番の一部、8番の一部、9番 の一部)、喜光地町一丁目6番から14番まで)、松原町、坂 井町三丁目、瀬戸町、寿町、星原町、上泉町、外山町、岸の 上町一丁目、岸の上町二丁目、城下町(7番)、下泉町一丁目、 下泉町二丁目、観音原町、東田一丁目、東田二丁目、東田三 丁目、国領一丁目、光明寺一丁目、光明寺二丁目 |
| | 角 野 ※主要地方 道新居浜角 野線・新居 浜別子山線 以西、立川 町 | 喜光地町二丁目(3番から9番まで)、中西町、宮原町、中筋 町一丁目、北内町一丁目、北内町二丁目、北内町三丁目、北 内町四丁目、吉岡町、角野新田町一丁目、角野新田町二丁目、 角野新田町三丁目、種子川町、角野、立川町 |
| | エリア外 | 新居浜駅(坂井町二丁目)、新居浜市役所上部支所(喜光地 町一丁目)、上部西エリア内の東川以東の病院・指定薬局 |
| 上部西 エリア | 大生院 | 大生院 |
| | 中 萩 | 萩生、横水町、本郷一丁目、本郷二丁目、本郷三丁目、中萩 町、上原一丁目、上原二丁目、上原三丁目、上原四丁目、中 村一丁目、中村二丁目(1番から15番まで)、中村三丁目(3 番から11番まで)、中村四丁目(3番から9番まで、11番、 15番から18番まで)、御蔵町(2番、3番)、中村松木一丁目、 中村松木二丁目、土橋一丁目、土橋二丁目(1番から10番ま で、13番、14番)、大永山(出口) |
| | 泉 川 ※主要地方 道新居浜角 野線・新居 浜別子山線 以西 | 松木町(2番の一部、3番の一部、4番)、西喜光地町(1番、2 番の一部、4番の一部、5番から7番まで、8番の一部、9番 の一部、10番から11番まで)、喜光地町一丁目(1番から5 番まで)、 |
| | 角 野 ※主要地方 道新居浜角 野線・新居 浜別子山線 以西(立川 町を除く) | 土橋二丁目(11番、12番、15番から17番まで)、中村二丁目 (16番)、中村三丁目(1番、2番)、中村四丁目(1番、2番、 10番、12番から14番まで)、御蔵町(1番、4番から13番ま で)、喜光地町二丁目(1番から2番まで)、西泉町、西連寺町 一丁目、西連寺町二丁目、篠場町、山田町、山根町、中筋町 二丁目 |
| エリア外 | 新居浜駅(坂井町二丁目)、上部東エリア内の国領川以東の病 院・指定薬局 | |

(2) 地域協働推進事業

① 事業の内容

公共交通ガイドブックの発行、モビリティマネジメントの実施

② 実施期間

平成26年度～平成28年度

③ 実施主体

市・バス事業者・新居浜市地域公共交通活性化協議会

④ 事業の概要

| 事業 【実施主体】 | 概要 |
|--|---|
| 公共交通ガイドブックの発行 【市・バス事業者・地域公共交通活性化協議会】 | 公共交通ガイドブックの作成・配布 |
| モビリティマネジメントの実施 【市・バス事業者・地域住民・企業・地域公共交通活性化協議会】 | 市内小学校及び老人クラブを対象としたバスの乗り方教室の開催 企業による自主的なエコ通勤の実施 |
| 割引体験乗車券の配布 【市・バス事業者・地域公共交通活性化協議会】 | バスの乗り方教室対象者へ割引体験乗車券の発行 |
| バス停への情報掲示 【バス事業者】 | 路線図及び乗換案内の作成・設置 |

6 計画期間

平成26年度～平成30年度

7 法第6条に定める協議会の有無

有り

- (1) 設立年月日 平成22年11月9日
- (2) 名称 新居浜市地域公共交通活性化協議会
- (3) 構成員 新居浜市、新居地区旅客自動車協同組合、愛媛県ハイヤー・タクシー協会、瀬戸内運輸株式会社、社団法人愛媛県バス協会、四国旅客鉄道株式会社、愛媛県東予地方局、国土交通省四国地方整備局松山河川国道事務所、新居浜警察署、新居浜市連合自治会、新居浜市老人クラブ連合会、新居浜市女性連合協議会、新居浜市社会福祉協議会、新居浜商工会議所、新居浜市医師会、瀬戸内運輸労働組合、国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局

8 法第5条第6項に定められている関係者との協議

新居浜市地域公共交通活性化協議会における協議

- (1) 平成24年11月20日 平成24年度第2回会合
デマンドタクシー本格運行移行の可否について協議
- (2) 平成25年 3月25日 平成24年度第3回会合
平成25年10月以降のデマンドタクシーの運行方針(案)について協議
- (3) 平成26年 2月20日 平成25年度第3回会合
デマンドタクシー本格運行移行の可否について協議
- (4) 平成26年 3月28日 平成25年度第3回会合
新居浜市地域公共交通総合連携計画(案)について協議

9 法第5条第5項に定められている利用者の意見の反映

- (1) 新居浜市地域公共交通活性化協議会に、住民、地域公共交通の利用者、関係する公共交通事業者、道路管理者、警察署等が参画して、意見を反映。
- (2) 平成24年7月現在の登録者及び利用対象地域の単位自治会長に対し、デマンドタクシー本格運行移行の可否についてアンケート調査を実施して、計画作りに反映。

①登録者アンケート

- ・対象者：7月31日現在の20歳以上の登録者 702人
- ・実施期間：平成24年8月17日～8月31日
- ・内容：デマンドタクシー本格運行移の可否等
- ・結果：回答者数 252人(35.9%) 9割近くが運行継続を希望。

②自治会長アンケート

- ・対象者：現利用対象地域の単位自治会長 58人
- ・実施期間：平成24年8月23日～9月14日
- ・内容：デマンドタクシー本格運行移行の可否等
- ・結果：対象者全員から回収。8割近くが運行継続を希望。

(3) 平成25年12月現在の登録世帯及び市民2,000人に対し、デマンドタクシー本格運行移行の可否についてアンケート調査を実施して、計画作りに反映。

①登録世帯アンケート

- ・対象者：12月31日現在の登録世帯 990世帯
- ・実施期間：平成26年1月15日～1月31日
- ・内容：デマンドタクシー本格導入の可否等
- ・結果：回答世帯数 519世帯(52.4%) 約75%が本格導入を希望。

②市民アンケート

- ・対象者：12月31日現在の20歳以上の市民2,000人を無作為抽出
- ・実施期間：平成26年1月15日～1月31日
- ・内容：デマンドタクシー本格導入の可否等
- ・結果：回答者数 730人(36.5%) 約65%が本格導入を希望。

様式第５—１１別紙

新居浜市地域協働推進事業計画（案）

1. 地域協働推進事業計画を実施しようとする地域
新居浜市全域

2. 当該地域の公共交通（バス）の概況と問題点

（１）概況

新居浜市内には、他市からの乗り入れ路線と市内のみの路線があり、大部分は民間バス事業者が運行し、新居浜駅と住友病院を結節点として、路線網が形成されています。

また、平成２５年１０月に一部路線の経路変更を行い、新居浜駅から、中心市街地内に多く集積されている公共施設、商業施設、医療施設や交通拠点を結ぶルートが確保されました。

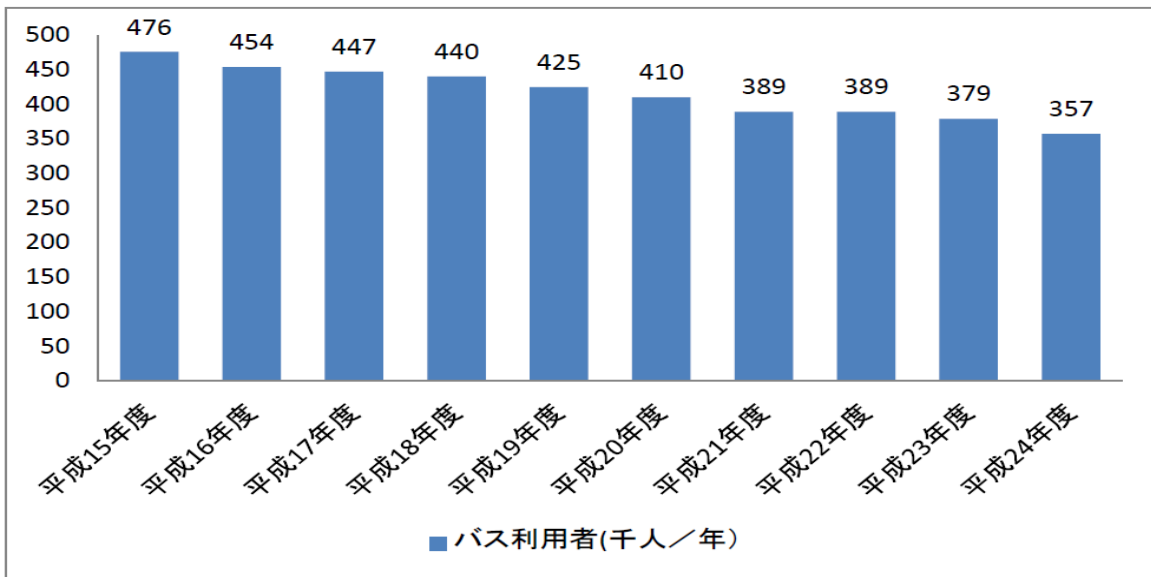
したがって、新居浜駅から中心市街地内のバス路線は便数も多く、比較的利便性が高いと言えますが、その一方周辺部である国領川から東側にあたる川東地区と、新居浜駅から南側にあたる上部地区には、バス停留所から３００ｍ以上離れている地域（バス交通空白地域）が多数存在し、中心市街地内の施設への移動が不便な状況にあります。

なお、平成１８年４月から別子山地域バスが運行され、別子山地域から中心市街地までのバス路線が確保されています。

（２）問題点

民間バス事業者が運行する路線バスの利用者は、過去１０年においても減少傾向にあり、平成２４年度の利用者数は３５７千人で、平成１５年度の４７６千人と比べ２５％も減っているのが現状で、直近３か年では、平成２２年度と比べ８％も減少しています。バス利用者を維持していくためには、公共交通の利便性を高めるとともに、市民一人ひとりが自分たちの生活交通を守っていくという意識を醸成し、バス離れに歯止めをかけることが重要となってきます。

平成２５年１０月の一部路線の経路変更により利便性が向上しましたが、平成１９年度に実施した住民交通行動調査によると、運行サービスや利用環境のほか、情報提供（バスの時刻や運賃、路線などがわかりにくい）に対する不満が高くなっていることから、積極的に情報提供等を行い、公共交通の利用促進を図る必要があります。



3. 当該地域において地域協働推進事業を実施する必要性

市民にとってより利用しやすい公共交通をつくるためには、市民、市、交通事業者が協働して、利用促進策を実施することが重要となります。

公共交通ガイドブックの発行やバス停への路線図等の掲示を行い、バスの利用促進を図るとともに、バスの乗り方教室といったモビリティマネジメント等を実施し、公共交通に対する意識を高揚させ、自動車利用から公共交通利用への転換を図る必要があります。

4. 地域協働推進事業実施に際しての定量的目標

| 評価指標 | 現在値 (平成24年度) | 目標値 (平成28年度) |
|---------------|-----------------|-----------------|
| 公共交通(バス)の利用者数 | 356,851人/年 | 減少幅を抑制する |

※直近3か年の減少率8%。

5. 地域協働推進事業を実施する期間

平成26年度～平成28年度の3カ年とします。

6. 地域協働推進事業において実施する事業

別表に記載

7. その他特記すべき事項

特になし

様式第5—11 別表

| 取組内容 | 年度 | | |
|--|-------------------------------|---|-----------------|
| | 1年目 (平成26年度) | 2年目 (平成27年度) | 3年目 (平成28年度) |
| 公共交通ガイドブックの発行 【市・バス事業者・地域公共交通活性化協議会】 | 公共交通ガイドブックの作成・配布 | | |
| モビリティマネジメントの実施① 【市・バス事業者・地域住民・地域公共交通活性化協議会】 | 市内小学校及び老人クラブを対象としたバスの乗り方教室の開催 | 継続して実施 | 継続して実施 |
| モビリティマネジメントの実施② 【市・企業・地域公共交通活性化協議会】 | | 企業による自主的なエコ通勤の実施 (エコ通勤優良事業所認証制度の説明会の開催等) | 継続して実施 |
| 割引体験乗車券の配布 【市・バス事業者・地域公共交通活性化協議会】 | バスの乗り方教室対象者へ割引体験乗車券の発行 | 継続して発行 | 継続して発行 |
| バス停への情報掲示 【バス事業者】 | 路線図及び乗換案内の作成・設置 | 継続して実施 | 継続して実施 |

地域協働推進事業の実施に関する計画

公共交通ガイドブックの発行

(1) 目的

平成19年度に実施した住民交通行動調査によると、バスの時刻や運賃、路線などがわかりにくいという指摘が多く寄せられました。

そこで、市内全域の路線図や時刻表及び他の公共交通の情報を掲載した「公共交通ガイドブック」を作成・配布し、普段公共交通を利用しない方へも情報提供することにより、利用促進を図ります。

(2) 実施主体

市・バス事業者・地域公共交通活性化協議会

(3) 事業内容

公共交通ガイドブックの作成・配布

※ガイドブックの内容

- ・市内公共交通の主な時刻表【バス路線・JR 予讃線・渡海船・デマンドタクシー・別子山地域バス】
- ・料金体系【バス路線・渡海船・デマンドタクシー・別子山地域バス】
- ・バス路線図及びデマンド運行エリア図
- ・その他 乗継情報等

※仕様

- ・カラー印刷(A4×8頁)

(4) 発行部数

55,000部

- ・全戸配布 45,000部

(のこり10,000部は、転入者、各施設、バスの乗り方教室等で配布)

モビリティマネジメントの実施

① バスの乗り方教室

(1) 目的

バスの乗り方、降り方や運賃の払い方など安全・快適なバスを利用する際の基本的な手順を、日頃バスに接する機会の少ない子供達に学んでもらうことにより、バスについての理解を広げるとともに、高齢者に向けても、公共交通ガイドブック等を用いてバスの利便性を周知することで、バスの利用促進を図ります。

(2) 実施主体

市・バス事業者・地域住民・地域公共交通活性化協議会



(3) 事業内容

市内小学生及び老人クラブを対象に、出前講座（バスへの体験乗車、公共交通機関の役割、重要性の周知等）を開催。受講者に、公共交通ガイドブック及び割引体験乗車券を配布。

(4) 実施時期・実施回数

毎年、3校程度実施

② 企業によるエコ通勤の実施

(1) 目的

エコ通勤優良事業所認証制度の説明会を実施し、企業による自主的かつ積極的なエコ通勤の取り組みを促すとともに、バスの利用促進を図ります。

(2) 実施主体

市・企業・地域公共交通活性化協議会

(3) 事業内容

エコ通勤優良事業所認証制度の説明会の開催
企業によるエコ通勤優良事業所の申請 等

(4) 実施時期

27年・28年に実施

無料体験乗車券の配布

(4) 目的

公共交通を見直す意識啓発策の一つとして、出前講座との相乗効果もねらい、バスの乗り方教室の受講者へ割引体験乗車券を配布し、バスの利用促進を図ります。

(5) 実施主体

市・バス事業者・地域公共交通活性化協議会

(6) 事業内容

バスの乗り方教室の受講者に対し、市内対象路線に1乗車(往復)できる「割引体験乗車券」を発行。

(4) 実施時期

毎年、3小学校区程度実施

バス停への情報揭示

(1) 目的

平成25年10月の一部路線の経路変更により利便性は向上しましたが、バスに乗り慣れない方にとっては、目的地までの路線、乗換等はわかりにくいとの指摘も多くあります。そこで、バス停へ路線図や乗換案内等を揭示し、バスに乗り慣れない方にも分かりやすくします。

(2) 実施主体

交通事業者

(3) 事業内容

① 揭示内容

・路線図、乗換案内

② 揭示箇所

・経路変更を伴うバス停及び揭示が可能なバス停
・乗換が必要なバス停

| (参考) 地域協働推進事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法 | | | |
|----------------------------------|----------------|-------------|----------------|
| 事業の名称 | 補助対象費 (見込み) | 国費 (見込み) | 地域の負担 (見込み) |
| 公共交通ガイドブックの作成・発行 | 1, 250千円 | 625千円 | 625千円 |
| モビリティマネジメントの実施① バスの乗り方教室 | 180千円 | 90千円 | 90千円 |
| モビリティマネジメントの実施② 企業によるエコ通勤の実施 | — | — | — |
| 割引体験乗車券の配布 | 20千円 | 10千円 | 10千円 |
| バス停への情報 掲示 【バス事業者】 | — | — | — |

