

平成25年度 第3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2月20日(木) 13:30

○場所 新居浜市役所 3階 応接会議室

1. 開 会

2. 議 事

(1) 新居浜市都市交通戦略見直し案について

(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) デマンドタクシー本格導入の可否について

(4) 消費税率値上げに伴うデマンドタクシー利用料金の取り扱いについて

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

条項		役員	機関・団体	役職名	氏名
法第6条第21号	規約第5条第11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22号	規約第5条第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13号		愛媛県東予地方局建設部	建設企画課長	玉置 祐規
			国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所	副所長	沖上 茂人
法第6条第23号	規約第5条第14号		新居浜警察署	交通課長	高崎 広記
	規約第5条第15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16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

事務局出席者

事務局長	新居浜市経済部運輸観光課	課長	桑野 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

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。

新 居 浜 市

都 市 交 通 戦 略 (後 期) 案

平 成 26 年 3 月

新 居 浜 市

目 次

I .はじめに.....	1
■都市交通戦略の見直しについて.....	1
■見直し方法.....	1
■総合評価方法.....	1
■主な取り組み全 39 項目の見直しについて.....	1
■主な取り組み（施策）見直し方法.....	2
■都市交通戦略の位置づけ.....	3
■都市交通戦略の進め方.....	4
II. 都市交通戦略の概要.....	5
III. 計画目標の設定.....	6
(1) 目標設定の考え方.....	6
(2) 計画目標の設定.....	7
IV. 都市交通戦略.....	8
(1) 都市交通戦略一覧.....	8
(2) 主な取り組みの実施プログラム.....	12
(3) 地域別の主な取り組みイメージ.....	51

I はじめに

■都市交通戦略見直しについて

都市交通戦略につきましては、都市交通マスタープランで立案された将来交通計画の10年間（H21～H30）の実行計画で、21年度～25年度が前期、26年度～30年度が後期となっており平成25年度、後期戦略の見直し（評価・改善）を行っております。

新居浜市地域公共交通活性化協議会において進捗管理を行っており、必要に応じて計画の見直しを行い、施策指標の達成状況や計画目標の進捗状況について、市のホームページなどで市民に広く公表することとなっています。

見直し内容につきましては、12～50頁の主な取り組み（施策）毎に行っております。

（※都市交通戦略の概要等については、3～7頁をご覧ください。）

■見直し方法

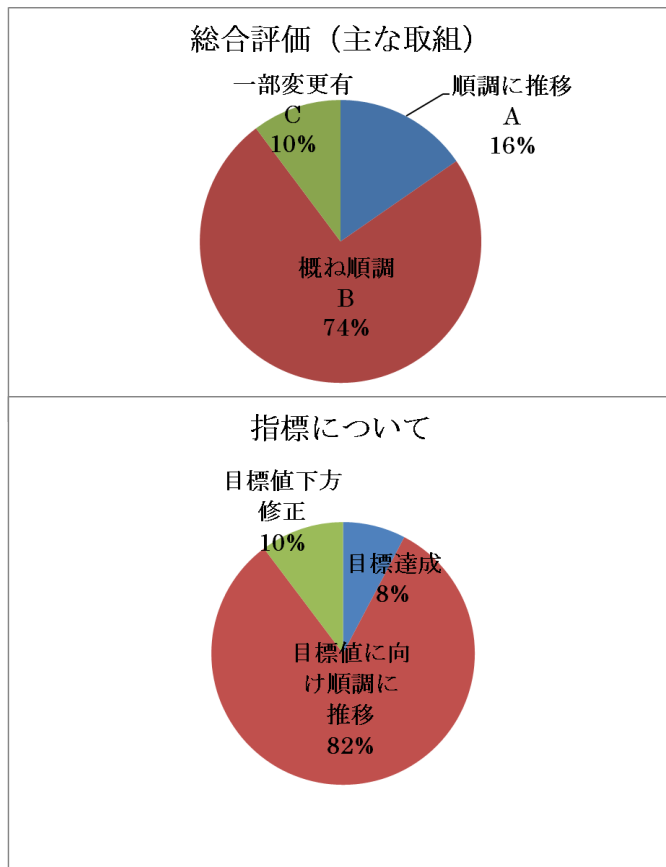
主な取り組み（施策）ごとに、**取組内容・実施プログラム・指標**の3点について見直しを行っています。

■総合評価方法

取組内容、実施プログラム及び指標の見直し内容を勘案して、A～Cの項目で前期5年（H21～H25）の評価を行っています。

- A 順調に推移している。
- B 概ね順調に推移している。
- C 取組内容、実施プログラム等に一部変更が必要である。

■主な取り組み全39項目の見直しについて



■都市交通戦略の位置づけ

新居浜市都市交通戦略は、新居浜市長期総合計画、新居浜市都市計画マスタープランなど上位計画で定められた都市交通に関する基本方針に即しつつ、新居浜市の将来交通体系を明らかにした新居浜市都市交通マスタープランの今後 10 年間の実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図ることを目的としています。

上位計画

第五次新居浜市長期総合計画
H23～H32（10 年間）



新居浜市都市計画マスタープラン
H13～H32（20 年間）



新居浜市都市交通マスタープラン
H21～H40（20 年間）



新居浜市都市交通戦略
H21～H30（10 年間）

市政の総合的かつ基本的な指針となるもので、本市が目指す新しいまちづくりの基本方向を示し、都市づくりの理念および将来の目標、都市像及びこれを実現するために必要な施策を示したものです。

長期総合計画などを上位計画として、本市の特徴・特性を生かしたまちづくりの方向性を具体的に示すものであり、地域ごとのまちづくりの課題と方針を示すことにより、より地域に根ざした都市計画を進めようとするものです。

上位計画で掲げた将来都市像の実現に向けて、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を明らかにし、それを達成するための基本目標および方針を示し、将来交通計画を立案するものです。

都市交通マスタープランで立案された将来交通計画の今後 10 年間の実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図るための戦略的な計画となります。

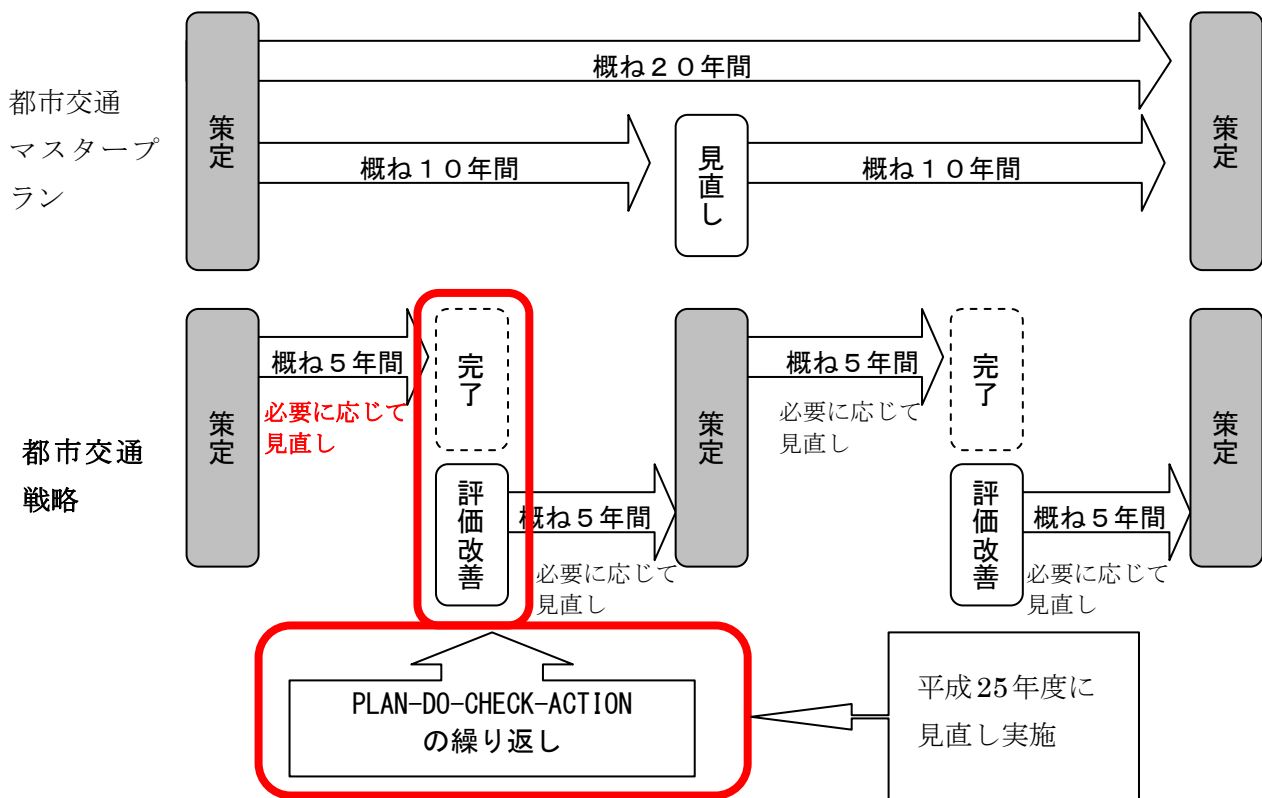
■都市交通戦略の進め方

(1) 基本的な考え方

新居浜市における今後の都市交通施策の展開は、おおむね20年後の将来の姿を目標とした新居浜市都市交通マスタープランに示される基本目標、基本方針及び将来交通計画に基づいて推進しますが、新居浜市都市交通戦略において、各施策の10年後の具体的な目標を定めることで、重点的、効率的な施策展開を図ります。

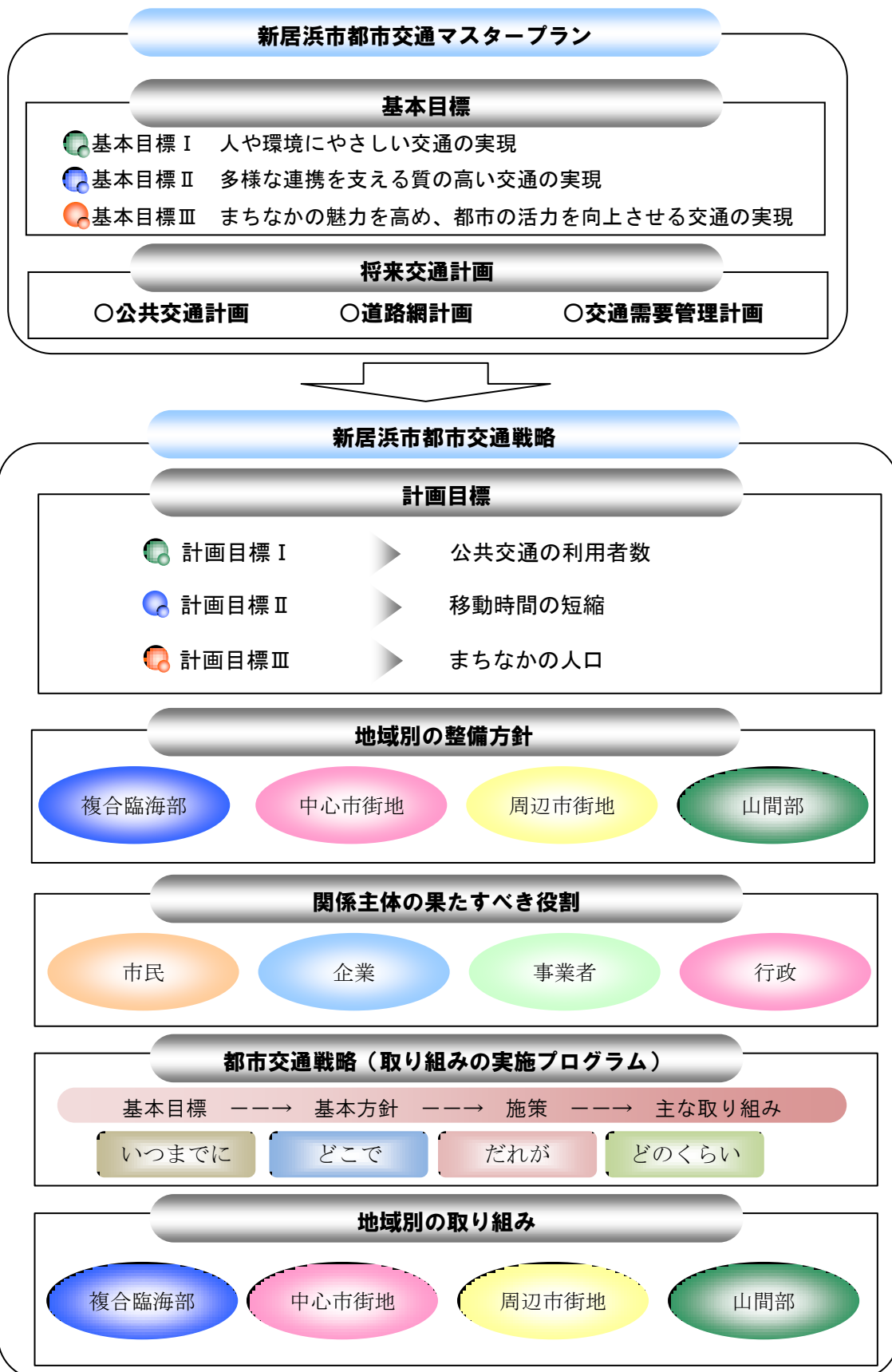
(2) 新居浜市都市交通戦略の進め方

都市交通戦略に定めた施策（PLAN）を適宜実施（DO）し、大きな節目（5年程度）毎に、地域や住民、社会情勢などに照らして自主的に見直し（CHECK）や改善（ACTION）を行う一連のシステムで取り組むことを基本とします。



都市交通マスタープランと都市交通戦略の進め方

II 都市交通戦略の概要



Ⅲ 計画目標の設定

(1) 目標設定の考え方

P D C Aサイクル*に基づき、都市交通施策を展開していくためには、数値目標および指標を設定しその達成状況を把握し、評価・改善していくことが重要となってきます。

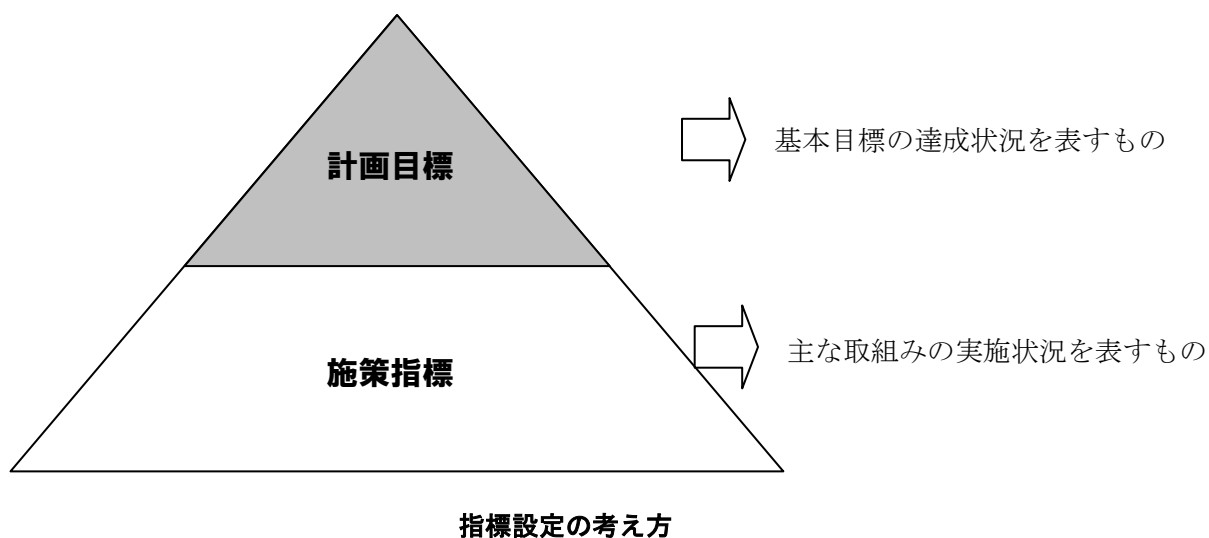
そこで、下図に示すように、本計画では「計画目標」と「施策指標」を設定しています。

【計画目標】

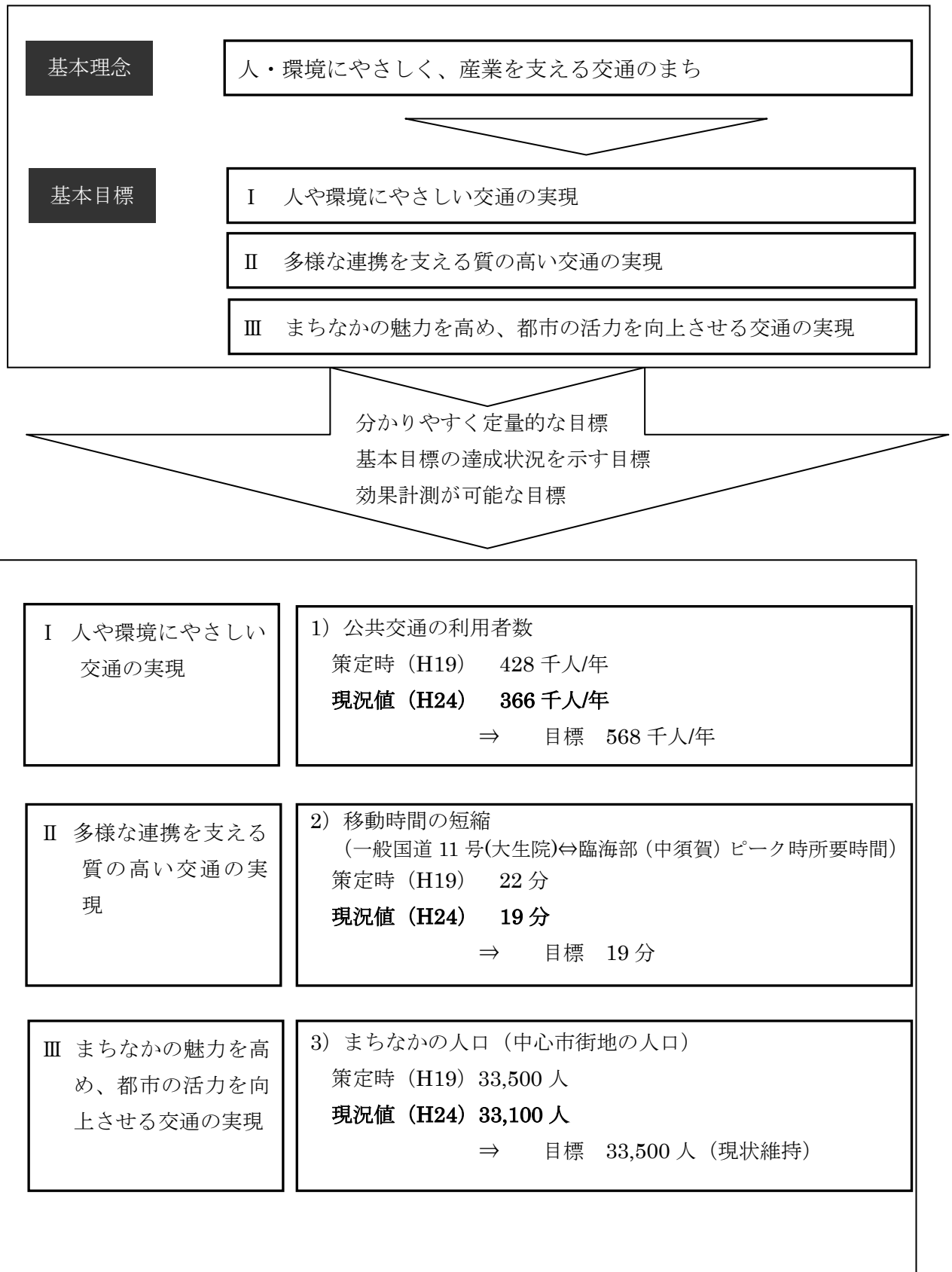
新居浜市都市交通マスタープランで提示した3つの基本目標の達成状況を評価するための目標設定です。3つの基本目標に準じた計画目標を設定しており、計画目標の達成如何によって、新居浜市都市交通戦略および新居浜市都市交通マスタープランの見直しの要否を判断するものです。

【施策指標】

新居浜市都市交通戦略で提示した、主な取組みの実施状況を評価するための指標設定です。主な取組みをどの程度実施すれば良いかを明らかにすることで、重点的かつ効率的な施策展開を図るとともに、**施策指標を達成することで計画目標の達成を目指すこととします**。可能な限り指標を数値化していますが、必ずしも数値化が適切でないものは定性的な指標としています。



(2) 計画目標の設定

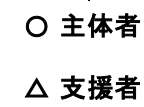
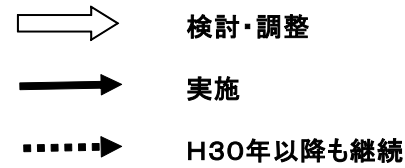


IV 都市交通戦略

(1) 都市交通戦略一覧

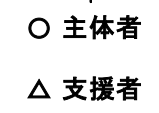
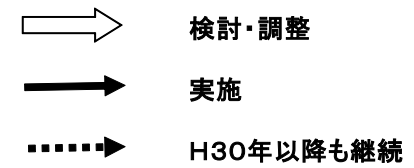
基本目標 I 人や環境にやさしい交通の実現

基本方針	施策	主な取り組み	新居浜市都市交通マスタープランとの対応				担当課	いつまでに			どこで				だれが						どのくらい			
			公共交通計画	道路網計画	交通需要管理計画	その他		短期 ~H25年度	中期 ~H30年度	長期 ~H40年度	臨海部	中心 市街地	周辺 市街地	山間部	市民	企業	事業者	警察	国	県	市	指標	計画当初(H19) 現況値	現況値 (H24実績)
①誰もが便利に使える公共交通の構築	公共交通環境の改善	低床式車両の導入	I-①-i	○			運輸観光課	→	→	→	○	○	○	○							低床式車両(ワンステップバス(バリアフリー対応車))の導入率	20%	25%	30%
		バス停留所の環境整備	I-①-ii	○			運輸観光課	→	→	→		○	○	○							上屋、ベンチ付バス停の数	9箇所	11箇所	14箇所
		乗り継ぎ割り引きの検討	I-①-iii	○			運輸観光課	⇨	→	→	○	○	○	○							-	-	-	平成26年以降の導入を目標
		バス運行情報の提供	I-①-iv	○			運輸観光課	⇨	→	→	○	○	○	○							情報提供媒体数	2方法	2方法	5方法
		既存バス路線の見直し	I-①-v	○			運輸観光課	⇨	→	→	○	○	○	○							見直しをした路線数	0箇所	0箇所 (H25.10に11箇所見直し)	10箇所
		交通結節点の整備	I-①-vi	○			都市計画課	→	→	→		○									-	-	-	平成25年度までに整備完了
		島民の生活交通の確保	I-①-vii	○			運輸観光課	→	→	→	○										-	-	新型船の導入(H23.11.3~)	新型船の導入
	新たな公共交通の確保	コミュニティバス等の導入	I-①-viii	○			運輸観光課	⇨	→	→		○	○							△		-	デマンドタクシーの試験運行中	コミュニティバス等の導入
	多様な公共交通利用環境の導入	多様なタクシーの運行	I-①-ix	○			運輸観光課	⇨	→	→	○	○	○	○							△	△	△	支援策の実施 ・市ホームページでの情報発信 ・駅前のタクシープールの確保 ・デマンドタクシーの試験運行



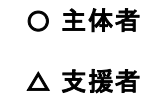
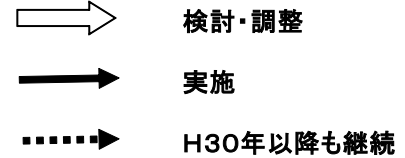
基本目標 I 人や環境にやさしい交通の実現

基本方針	施策	主な取り組み	新居浜市都市交通マスタープランとの対応				担当課	いつまでに			どこで				だれが						どのくらい					
			公共交通計画	道路網計画	交通需要管理計画	その他		短期 ~H25年度	中期 ~H30年度	長期 ~H40年度	臨海部	中心市街地	周辺市街地	山間部	市民	企業	事業者	警察	国	県	市	指標	計画当初(H10)現況値	現況値(H24実績)	平成30年度末目標値	
②人にやさしい交通環境の整備	安全で快適な徒歩・自転車環境の創出	都市計画道路の整備	I-2-i	○			道路課	→	→	→		○	○						○	○	○	問題指摘の多い都市計画道路の改良率	4%	14%	27%	
		自転車歩行者専用道の整備	I-2-ii	○			道路課	→	→	→		○	○								○	自転車歩行者専用道の整備延長	52%	58%	73%	
		幅員構成の見直し等による自転車・歩行者通行空間の確保	I-2-iii	○			道路課	→	→	→		○	○		△	○					○	幅員見直しによる道路の整備延長	300m	2600m	2600m	
		歩道のバリアフリー化	I-2-iv	○			道路課	→	→	→		○	○							○	○	○	市道バリアフリー化基本計画の優先整備道路の整備延長	1100m	1800m	3000m
	交通事故を減らすための交通安全対策の推進	危険箇所への信号機設置	I-2-v	○			道路課	→	→	→		○	○		△					○		△	信号機の設置箇所	218箇所	230箇所	228箇所
		免許自主返納者への支援	I-2-vi			○		防災安全課	→	→	→	○	○	○	○	○	△	△	○			△	-	-	-	継続して制度を実施
③環境にやさしい交通施策の展開	過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発	小・中学生への交通環境学習	I-3-i		○		運輸観光課	→	→	→	○	○	○	○	○					○	○	○	-	-	-	全校実施
		市民や企業を対象とした自動車利用抑制の啓発	I-3-ii		○		環境保全課	→	→	→	○	○	○	○	○	△				○	○	○	新居浜市内の「愛媛県ノーマイカー通勤」の登録事業者数	9事業所	13事業所	60事業所
		一時的な料金値下げ等などの交通運用改善施策	I-3-iii		○		運輸観光課	→	→	→	○	○	○	○						○		○	公共交通利用日の設定	-	-	-
	環境負荷の低減	道路緑化の推進	I-3-iv	○			道路課	→	→	→	○	○	○							○	○	○	植樹帯の整備延長	33km	36km	46km



基本目標Ⅱ 多様な連携を支える質の高い交通の実現

基本方針	施策	主な取り組み	新居浜市都市交通マスタープランとの対応				担当課	いつまでに			どこで				だれが					どのくらい					
			公共交通計画	道路網計画	交通需要管理計画	その他		短期 ～H25年度	中期 ～H30年度	長期 ～H40年度	臨海部	中心 市街地	周辺 市街地	山間部	市民	企業	事業者	警察	国	県	市	指標	計画当初(H19) 現況値	現況値 (H24実績)	平成30年度末 目標値
①都市間交流を促進する交通基盤の整備	広域交流(物流・観光)を促進する交通基盤の整備	国道11号新居浜バイパスの整備	II-①-i		○		道路課	→	→	→			○						○			国道11号新居浜バイパスの整備率	26%	47%	75%
		松山自動車道へのアクセス道路の整備	II-①-ii		○		道路課	→	→	→		○	○						○	○	○	アクセス道路の整備率	35%	53%	68%
		フリーゲージトレインの導入	II-①-iii	○			運輸観光課	→	→	→						○	○	△	△			-	-	-	-
		高速バス停の整備	II-①-iv	○			運輸観光課	→	→	→			○			○					○	-	-	-	高速バス停の整備
		阪神航路の維持・継続	II-①-v	○			港湾課	→	→	→	○					○					△	-	-	-	航路の維持・継続
災害等に強い道路交通環境の整備	国道11号の整備	II-①-vi		○		道路課	→	→	→			○						○			災害危険区間の改良率	78%	94%	100%	
②円滑な連携を実現する交通基盤の整備	混雑の緩和に向けた効率的・効果的な道路整備	幹線道路の整備	道路整備の選択と集中	II-②-i		○	道路課	→	→	→		○	○	○						○	○	都市計画道路の整備率	49%	50%	61%
		右折レーン設置等による交通混雑箇所の改良	II-②-ii		○		道路課	→	→	→	○	○	○				○	○	○	○	○	幹線道路相互の交差点での右折レーン設置率	29%	40%	46%
		緊急輸送路ネットワークの整備	II-②-iii		○		防災安全課	→	→	→	○	○	○	○				○	○	○	○	緊急輸送路指定路線の整備率	59%	59%	73%
③物流交通の効率化の促進	海上物流の拠点となる港湾の整備	多目的国際ターミナルの整備	II-③-i			○	港湾課	→	→	→	○					△			○	△	○	多目的国際ターミナルの取扱貨物量	- 千トン	-	749 千トン
		トラックから船舶や鉄道への転換	II-③-ii			○	運輸観光課	→	→	→	○	○				○	○		△	△	△	新居浜駅の貨物輸送量	104 千トン	100千トン	114 千トン
		海上出入貨物量	II-③-iii		○		道路課	→	→	→	○	○	○							○	○	臨海部へのアクセス道路の整備率	51%	54%	73%



基本目標Ⅲ 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

基本方針	施策	主な取り組み	新居浜市都市交通マスタープランとの対応				担当課	いつまでに			どこで				だれが						どのくらい							
			公共交通計画	道路網計画	交通需要管理計画	その他		短期 ～H25年度	中期 ～H30年度	長期 ～H40年度	臨海部	中心 市街地	周辺 市街地	山間部	市民	企業	事業者	警察	国	県	市	指標	計画当初(H19) 現況値	現況値 (H24実績)	平成30年度末 目標値			
①まちなかでの回遊を支援する公共交通の構築	公共交通環境の改善	バス停留所の環境整備(再掲)	Ⅲ-①-i	○			運輸観光課	→	→	→		○	○	○							上屋、ベンチ付バス停の数	9箇所	11箇所	14箇所				
		乗り継ぎ割り引きの検討(再掲)	Ⅲ-①-ii	○			運輸観光課	→	→		○	○	○								-	-	-	平成26年以降の導入を目標				
	新たな公共交通の確保	都心循環バス等の導入	Ⅲ-①-iii	○			運輸観光課	→	→			○									-	-	(H25.10に都市循環バス構想も含めたバス路線の見直しを実施)	都心循環バス等の導入				
②にぎわいを創出する交通結節点機能の強化	新居浜駅周辺地区の整備	駅前広場、駐車場、駐輪場の整備	Ⅲ-②-i			○	区画整理課	→	→			○								△	△		○	駐車場、駐輪場の整備台数	駐車場 488台 駐輪場 640台	駐車場 547台 駐輪場 793台	駐車場 1,056台 駐輪場 944台	
		駅南地区の整備検討	Ⅲ-②-ii				○	都市計画課	→	→	→		○								△	△	△	○	駅南地区事業着手年度	-	-	平成30年度までに着手
③快適な道路交通環境の整備	まちなかでの回遊を支援する道路整備	歩道の整備	Ⅲ-③-i		○		道路課	→	→	→		○											○	○	まちなかの都市計画道路における歩道の整備率	67%	70%	75%
		歩道のバリアフリー化(再掲)	Ⅲ-③-ii		○		道路課	→	→	→		○	○									○	○	○	市道バリアフリー化基本計画の優先整備道路の整備延長	1100m	1800m	3000m
	ゆとりある交通空間の創出	道路緑化の推進(再掲)	Ⅲ-③-iii		○		道路課	→	→	→		○	○										○	○	植樹帯の整備延長	33km	36km	46km



(2) 主な取り組みの実施プログラム

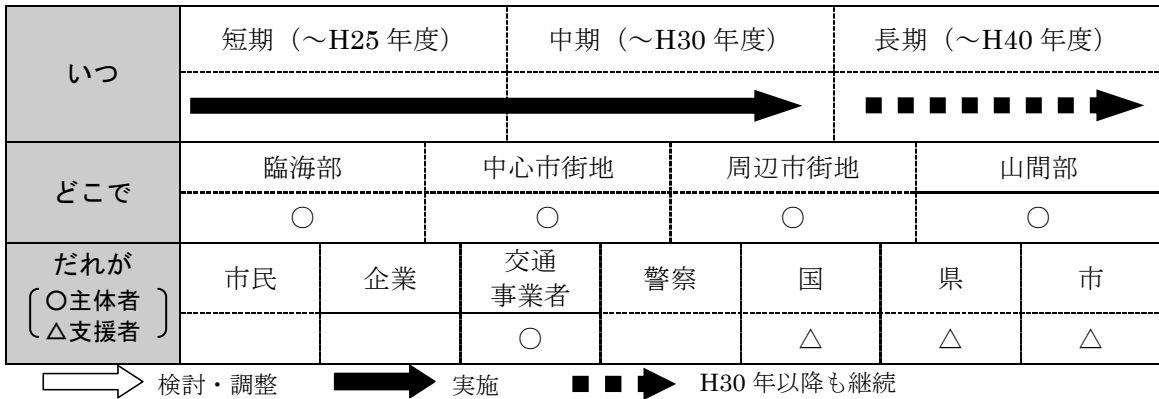
基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	1 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策	1) 公共交通環境の改善

■主な取り組み 低床式車両の導入 (I-①-i) 担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在、新居浜市内を走行する路線バスの車両の一部に、高齢者や身体障害者に限らず全ての人が乗り降りしやすいワンステップバスを導入しており、瀬戸内バスが保有する路線バス車両のうち、ワンステップバスが45% (内、バリアフリー*対応車が25%) となっています。

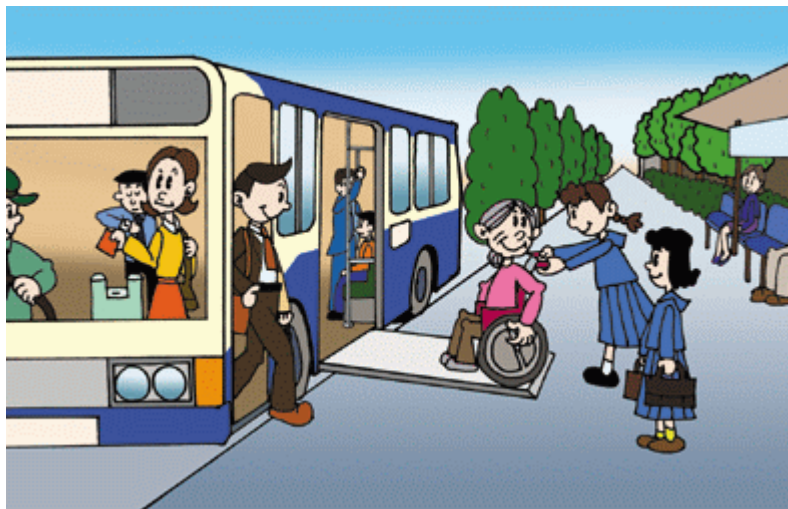
今後も、誰もが便利に使える公共交通の構築に向けて、低床式車両の導入を図ります。低床式車両の導入は、車両の更新などに合わせて行いますが、交通事業者単独での導入は採算上困難なこともあり、国、県、市が財政支援を行うなど、事業者と行政が一体となって取り組みます。



■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
低床式車両 (ワンステップバス (バリアフリー*対応車) の導入率)	20%	25%	30%

■ 総合評価 (前期 H21～H25) B



基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	1 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策	1) 公共交通環境の改善

■主な取り組み バス停留所の環境整備 (I-①-ii) 担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在、新居浜市内にあるバス停留所のうち、ベンチや上屋が整備されている停留所は、ごく一部に限られており、バスを長い時間待つ場合や雨の日、日差しの強い日などには、決して利用者にやさしい環境であるとはいえません。市民アンケートでも、バス停の施設整備が不十分といった意見が寄せられています。

利用者の方が、バス停留所での待ち時間を安全・快適に過ごせる環境づくりとして、ベンチ、上屋の設置を図ります。中心市街地のバス停や利用者の多いバス停、設置スペースが確保されている停留所への設置を優先して実施します。また、バス乗降時の安全の確保やバス停車に伴う後続車への対応のため、バス停車帯の設置を図ります。

いつ	短期 (~H25 年度)		中期 (~H30 年度)		長期 (~H40 年度)		
どこで	臨海部		中心市街地	周辺市街地	山間部		
			○	○	○		
だれが (○主体者 △支援者)	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
			○		○	○	○

検討・調整
 実施
 H30 年以降も継続

■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
上屋・ベンチ付バス停の数	9 箇所	11 箇所	14 箇所

■ 総合評価(前期 H21~H25) B



高木入口バス停留所

基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	1 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策	1) 公共交通環境の改善

■主な取り組み 乗り継ぎ割り引きの検討（I-①-iii）担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在、新居浜市内の路線バスは、郊外から新居浜駅や住友病院などに、ダイレクトに繋がる路線網を形成しています。このため、新居浜駅から住友病院に路線が集中し、その他の地域では路線や運行便数が不足している状況もみられます。この解消策として、既存バス路線網の見直しや新たな公共交通の導入を図りますが、市内のバスサービスの均等化を図るうえでは、バスを乗り継いで目的地まで到着する路線形態も考えられます。そこで、乗り継ぎの抵抗を低減し利便性を向上させる施策として、乗り継ぎ割り引きの導入を検討します。

乗り継ぎ割り引きは、路線バス相互、路線バスと新たな公共交通で実施するなど考えられますが、既存バス路線網の見直しや新たな公共交通の導入状況にあわせ、事業者と市で調整を図りながら、導入方法を検討していきます。

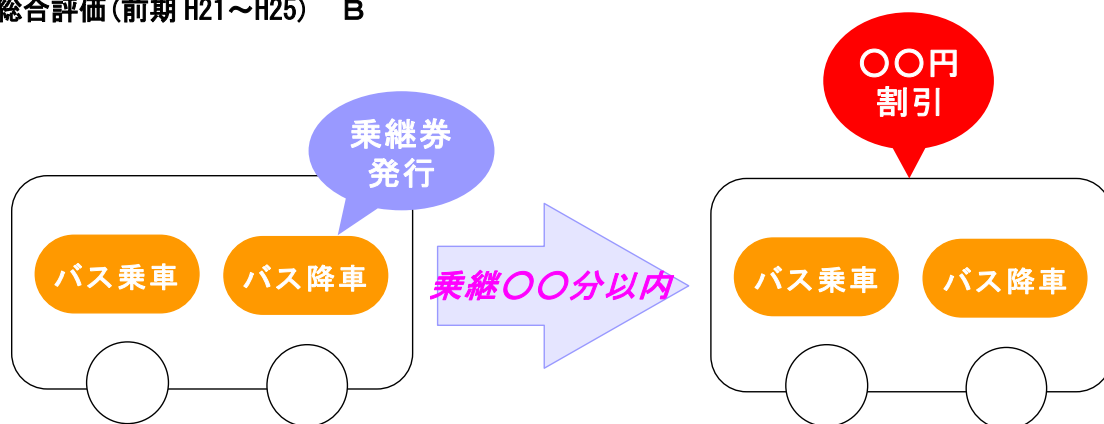
いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
	→		→				
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
	○		○		○		○
だれが 〔○主体者 △支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
			○				○

→ 検討・調整 → 実施 ■■■ → H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
—	—	—	平成26年以降の導入を目標

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



乗り継ぎ割り引きイメージ

基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	1 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策	1) 公共交通環境の改善

■主な取り組み バス運行情報の提供 (I-①-iv) 担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

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問題指摘が多く寄せられました。目的地までの経路、バスの運行状況などの情報を、簡単に入手できるようになると、バスのある暮らしはもっと便利で快適になります。

例えば、系統別に中心市街地までの行きと帰りをセットにした時刻表や、新幹線のポケット時刻表のような系統別に整理された時刻表を作成し利用者に配布するなど、ちょっとした工夫を凝らしたわかりやすい情報提供をこころがけます。

また、バス停や自宅のパソコンで運行状況の情報をリアルタイムに得ることができるバスロケーションシステム*が全国で普及していますが、設備投資に多くの費用を要することから、長期的な視野にたち今後の導入を検討していきます。

いつ	短期 (～H25 年度)		中期 (～H30 年度)		長期 (～H40 年度)		
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
だれが	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
(○主体者 △支援者)			○				○

■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
情報提供媒体数	2 方法	2 方法	5 方法

■ 総合評価 (前期 H21～H25) B



鳥取交通マップ



ふくいのりのりマップ第10版 2013年4月発行

基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	1 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策	1) 公共交通環境の改善

■主な取り組み 既存バス路線の見直し (I-①-v) 担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在の路線バスは、西条市や四国中央市など他市から乗り入れしている路線と、新居浜市内のみを運行している路線がありますが、そのほとんどが住友病院から新居浜駅の間に集中しています。このため、この間のバス停留所では、さまざまな系統のバスが混在した結果、1度に複数のバスが到着するなど、改善の余地もみられます。

そこで、利用者ニーズの把握に努め、既存のバス路線を最大限に活用できるよう、バス路線網の見直しを検討します。

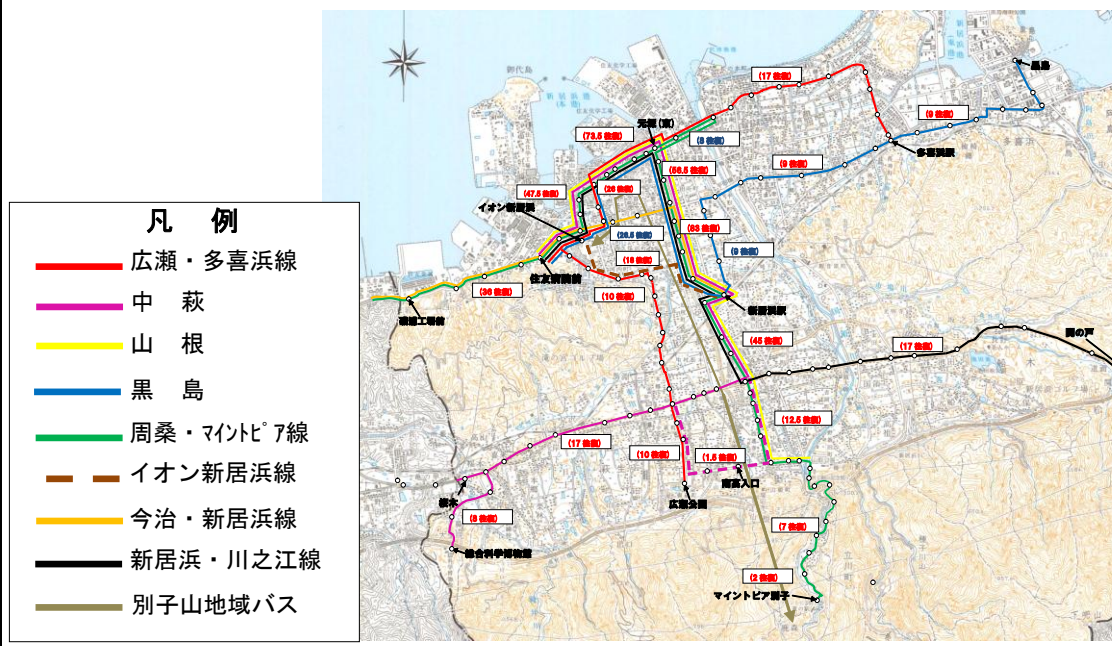
いつ	短期 (~H25 年度)		中期 (~H30 年度)		長期 (~H40 年度)		
	→		→				
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
	○		○		○		○
だれが (○主体者 △支援者)	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
			○				○

→ 検討・調整 → 実施 ■ ■ ■ H30 年以降も継続

■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
見直しをした路線数	0 箇所	0 箇所 (H25.10 に 11 箇所見直し)	10 箇所

■ 総合評価(前期 H21~H25) A



新居浜市バス路線図【H25.10】

基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	1 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策	1) 公共交通環境の改善

■主な取り組み 交通結節点*の整備 (I-①-vi) 担当課 都市計画課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

交通結節点*は、異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設です。また、単に交通機能の結節点と捉えるのではなく、周辺部も合わせて人の交流を促進し、街のにぎわいを向上する場所と捉えることが必要です。

本市でも、新居浜駅周辺整備計画を策定し、JR新居浜駅周辺を「新居浜らしい出会いの場」と位置づけており、訪れる人々の利便性も考慮した施設配備を検討しています。

このため、バスやタクシー等の公共交通と一般利用者の乗降場を分離した交通広場と、出会いの場である人の広場からなる駅前広場を整備し、安全・快適な乗り換え動線や交流・サービス機能の整備を行います。

いつ	短期(～H25年度)		中期(～H30年度)		長期(～H40年度)		
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
	○						
だれが (○主体者 △支援者)	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
	○						

検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
—	—	—	平成25年度までに整備完了

■ 総合評価(前期H21～H25) B



完成予想図(駅前広場・駅前駐車場・駅前駐輪場・南北自由通路・南口広場)

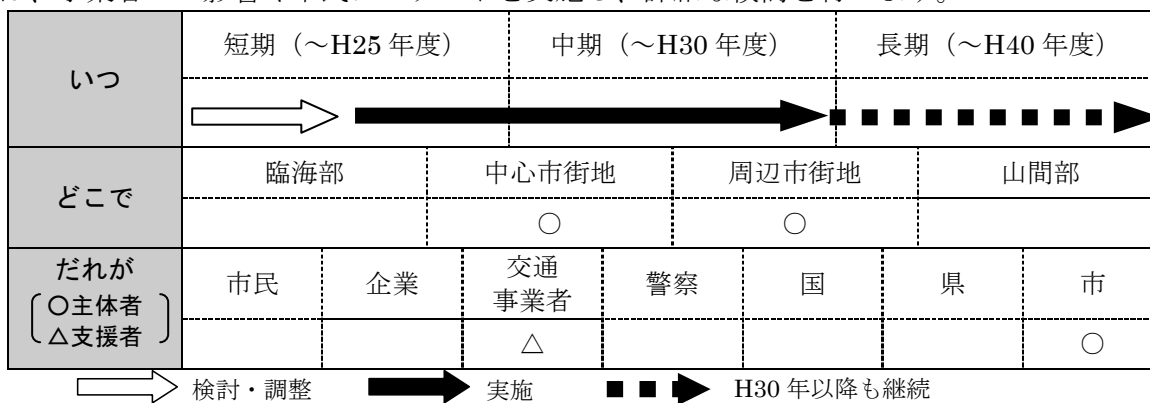
基本目標	1 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	1 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策	2) 新たな公共交通の確保

■主な取り組み コミュニティバス*等の導入（I-①-viii）担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

新居浜市では市民の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行していますが、現在の路線は主に幹線道路を通過しており、道路整備が進んでいない地域などでは路線バスが運行していない公共交通の空白地域も存在しています。今後、さらに高齢化が進み、自家用車を運転できない人が増加していく社会に備えて、公共交通空白地域を解消する必要があります。

そこで、現在、バス交通空白地域の解消、高齢者等の移動手段の確保として、バス・タクシーと共存しながら、小型の新たな公共交通であるデマンドタクシーの導入を検討しており、今後は、事業者への影響や市民アンケートを実施し、詳細な検討を行います。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
—	—	デマンドタクシーの試験運行	コミュニティバス*等の導入

■ 総合評価(前期 H21～H25) A



デマンドタクシー



別子山地域バス

基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	1 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策	3) 多様な公共交通利用環境の導入

■主な取り組み 多様なタクシーの運行(I-①-ix) 担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

タクシーは、地域に密着し、ドア・ツー・ドアで輸送を行っている公共交通機関で、場所・時間に関係なく利用できるため、利用者のニーズに柔軟に対応可能という特長があります。しかし、全国的にタクシーの輸送量は低下傾向にあり、厳しい経営環境が続き、輸送の安全やサービスの質の低下が懸念されています。国でもこれらタクシー業界の課題に対応するため、多面的なサービスを積極的に提供する総合生活移動産業への転換を掲げています。

新居浜市内のタクシー事業者でも、観光タクシーや福祉タクシー、また、相乗による空港送迎等のサービスを提供していますが、行政としても、多様なサービスを積極的に取り組む事業者に対して支援等を検討する必要があります。

現在でも、観光タクシー用に、観光パンフレットを配布したり、太鼓祭り等のイベント時には、交通規制区間を通行可にするなどの支援を行っておりますが、市のホームページで情報発信をしたり、来訪者の多い拠点(施設)においてタクシープール*を確保するなど、さらなる支援策を検討します。

いつ	短期(～H25年度)		中期(～H30年度)		長期(～H40年度)		
どこで	臨海部	中心市街地	周辺市街地	山間部			
	○	○	○	○			
だれが (○主体者 △支援者)	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
			○		△	△	△

検討・調整
 実施
 ■ ■ H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
—	—	支援策の実施 ・市ホームページでの情報発信 ・駅前のタクシープールの確保 ・デマンドタクシーの試験運行	支援策の実施

■ 総合評価(前期 H21～H25) A



出典：交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会 タクシーサービスの将来ビジョン小委員会報告書

基本目標	1 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	2 人にやさしい交通環境の整備
施策	1) 安全で快適な徒歩・自転車環境の創出

■主な取り組み 都市計画道路の整備（I-②-i）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

平成 19 年度に行った住民交通行動調査によると、徒歩・自転車利用時の問題点として「歩道がないため通行しづらい」「歩道の幅員が狭い」といった意見が多く寄せられています。これらの指摘箇所は、市域全般にみられ、そのほとんどが都市計画道路の未整備区間に集中しています。今後、安全で快適な徒歩・自転車環境の創出に向けて、都市計画道路の整備を促進します。

国、県、市が協同のもと、問題指摘の多い道路の整備に向けて取り組み、現在整備中の（都）新居浜バイパス線、（都）西町中村線、（都）駅前郷線等の整備を促進するとともに、（都）西原松神子線、（都）宇高西筋線の整備についても検討します。

いつ	短期（～H25 年度）		中期（～H30 年度）		長期（～H40 年度）		
	→		→		→		
どこで	臨海部		中心市街地	周辺市街地	山間部		
			○	○			
だれが （○主体者 △支援者）	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
					○	○	○

○ 検討・調整 → 実施 ■ ■ ■ H30 年以降も継続

■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
問題指摘の多い都市計画道路の改良率	4%	14%	27%

■ 総合評価（前期 H21～H25） B



国道 11 号新居浜バイパス（星原町）

基本目標	1 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	2 人にやさしい交通環境の整備
施策	1) 安全で快適な徒歩・自転車環境の創出

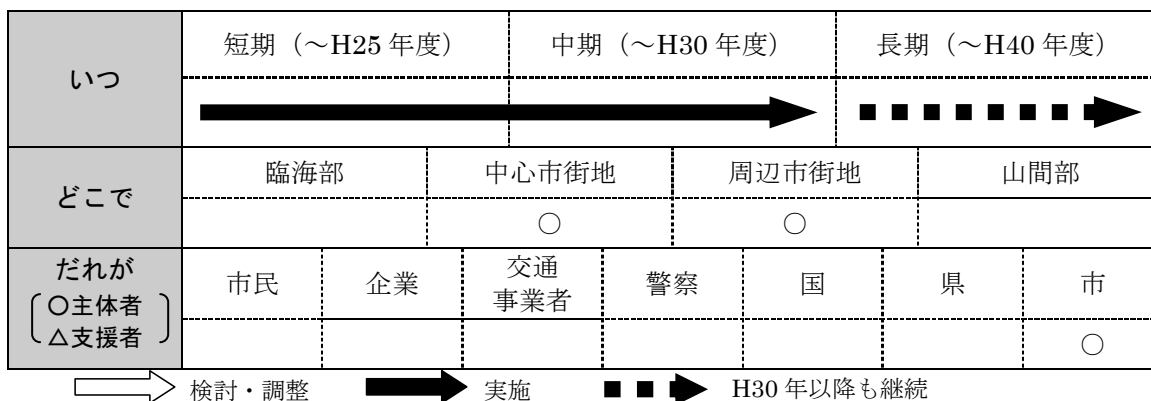
■主な取り組み 自転車歩行者専用道の整備 (I-②-ii) 担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

新居浜市は、交通体系の一環として、また、自転車歩行者の通行の安全を図るため、廃止となった住友鉄道跡地を利用し、官公庁施設、商店街、公園緑地等を結ぶ(都)中央環状線や(市)滝の宮山根線、(市)西の土居滝の宮線、及び国領川河川敷堤防沿いを利用して(都)新須賀山根線を整備してきました。

(市)滝の宮山根線では、調査年ごとに利用者が増加しており、住鉄ふれあい倶楽部による花植えなどの緑化活動により周辺環境も充実しています。

今後は引き続き整備を行うとともに、路線の変更・見直しも検討し、安全で快適な徒歩・自転車環境の創出を図ります。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
自転車歩行者専用道の整備率	52%	58%	73%

■ 総合評価(前期 H21~H25) B



西の土居滝の宮線 (滝の宮町)

基本目標	1 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	2 人にやさしい交通環境の整備
施策	1) 安全で快適な徒歩・自転車環境の創出

■主な取り組み 幅員構成の見直し等による自転車・歩行者通行空間の確保（I-②-iii）
担当課 道路課

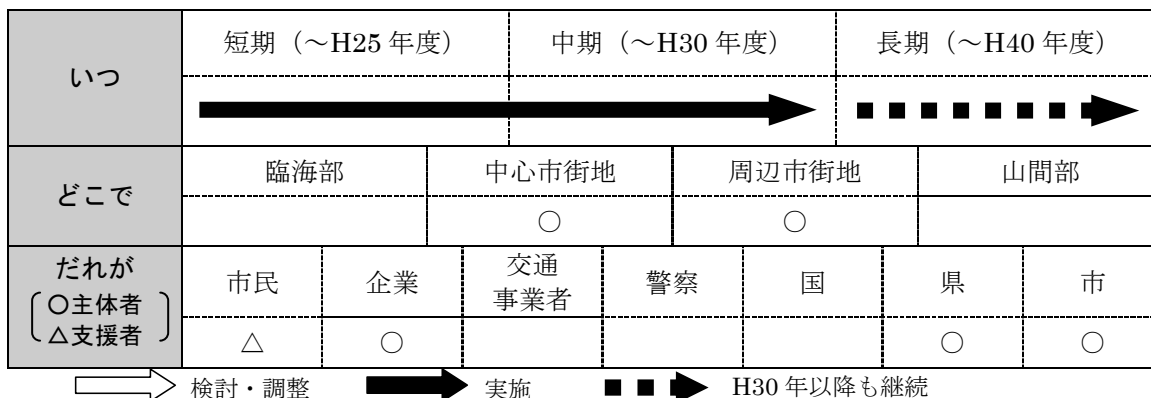
■ 取り組みの内容・実施プログラム

これまでの道路整備は、主に自動車の通行を主として整備が進められてきました。しかし、安全で快適な徒歩・自転車環境の創出するためには、道路空間の活用主体をこれまでの自動車から自転車歩行者に見直す必要があります。道路幅員は、用地の制約により思うように整備が進まない場合があるため、車道幅員の一部を歩道や自転車通行帯にするなど幅員構成を見直したり、カラー舗装により視覚的に車道と分離することなどにより、自転車・歩行者の通行区間を確保します。

また、電柱等道路占用物件により通行に支障が生じている箇所については、老朽取替などの機会を捉えて、占用事業者・土地所有者に協力を頂き、民地内への建て替えを促進していきます。

『具体箇所』 (市) 宮北通り線、(市) 大生院船木線(中萩小学校付近)

『検討箇所』 (都) 高木中筋線 (山根大通り)



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
幅員見直しによる道路の整備延長	300m	2,600m	2,600m

■ 総合評価(前期 H21～H25) A



車道の幅員構成を見直し、自転車走行空間を確保した事例

基本目標	1 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	2 人にやさしい交通環境の整備
施策	1) 安全で快適な徒歩・自転車環境の創出

■主な取り組み 歩道のバリアフリー*化（I-②-iv）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在、高齢者や交通弱者に限らず誰もが利用しやすい歩行環境の創出に向けて、セミフラット形式の歩道整備、透水性舗装の整備、誘導用ブロックの設置などにより、歩道のバリアフリー*化を促進しています。

中心市街地および周辺市街地において、現在の取り組みを引き続き実施していきます。

『具体路線』 新規都市計画道路、(都) 新田高木線、(市) 宮北通り線

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
			○		○		
だれが 〔○主体者〕 〔△支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
					○	○	○

検討・調整 実施 H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

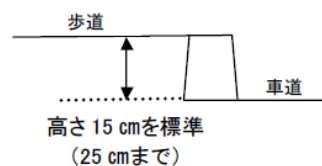
指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
市道バリアフリー*化基本計画の優先整備道路の整備延長	1,100m	1,800m	3,000m

■ 総合評価(前期 H21～H25) B

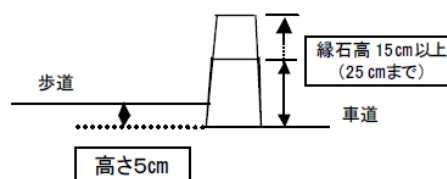


宮北通り線（宮西町）

これまでの歩道
【マウントアップ形式】



これから整備していく歩道
【セミフラット形式】



基本目標	1 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	2 人にやさしい交通環境の整備
施策	2) 交通事故を減らすための交通安全対策の推進

■主な取り組み 危険箇所への信号機設置（I-②-v）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

信号機は人や車の通行を制御することにより、交通事故を防止し、スムーズな通行を確保しています。信号機の設置箇所については、交通事故発生状況や交差点・道路の条件などを総合的に判断し、安心安全歩行エリアや新規整備路線など設置の必要性が高い場所等に信号機を設置します。

既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化*、系統化*、速度感应化*、多現示化*、右折感应化*等の高度化を推進するとともに、歩行者と自動車の信号を分離し人と車が交錯しない信号方式の導入を検討します。

また、夜間等に交通量が極端に異なる幹線道路交差点においては、信号機の閑散時半感应化*、閑散時押ボタン化*を検討します。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
どこで	臨海部		中心市街地	周辺市街地	山間部		
			○	○			
だれが 〔○主体者 △支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
	△			○			△

検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
信号機の設置箇所	218箇所	230箇所	228箇所

■ 総合評価(前期 H21～H25) A



信号機のない横断歩道

基本目標	1 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	2 人にやさしい交通環境の整備
施策	2) 交通事故を減らすための交通安全対策の推進

■主な取り組み 免許自主返納者への支援（I-②-vi）担当課 防災安全課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

平成20年6月より、「運転免許自主返納支援制度」がスタートしました。この制度は、加齢等に伴い運転に不安を持つ高齢者（65歳以上）が運転免許証を自主的に返納しやすい環境を整備する一環として、愛媛県警察が関係機関や店舗等の協力を得て運転免許証を返納した高齢者の支援を行い、高齢者の交通事故防止を推進するものです。新居浜市内でも、この取り組みの趣旨に賛同した企業が、協力店舗として登録し、自主的に返納した高齢者に商品や施設の割引等の支援をしています。

今後も引き続き市内の施設・企業・店舗へ協力を働きかけ、公共交通の割引など、運転免許証を自主的に返納しやすい環境を整備していきます。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
どこで	臨海部	中心市街地	周辺市街地	山間部			
	○	○	○	○			
だれが 〔○主体者 △支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
	○	△	△	○			△

検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
—	—	—	継続して制度を実施

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



参 考		
平成24年 高齢者の運転免許自主返納者数 (平成24年12月末現在)		
愛媛県全体	制度開始前	171人
	制度開始後	1,625人
	計	1,796人
新居浜市	制度開始前	24人
	制度開始後	164人
	計	188人

運転免許自主返納制度の仕組み 出典：愛媛県警ホームページ

基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	3 環境にやさしい交通施策の展開
施策	1) 過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

■主な取り組み 小・中学生への交通環境学習* (I-③-i) 担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

過度な自動車依存を見直し環境負荷の少ない交通体系を実現するためには、一人ひとりが交通や環境の問題を“自分自身の問題”として捉えて身近な日常生活や地域の問題から交通を考える必要があります。

そこで、次世代を担う子供たちを対象として、地球温暖化問題についての学習や電気自動車など低公害車の体験学習、環境にやさしい交通行動のあり方など、交通の面から環境問題を考える交通環境学習*を実施します。また、小中学生以外にも、環境に配慮した交通手段の適切な利用の仕方を市民一人一人が考えて頂くきっかけづくりとして、市政だよりやホームページを通じた意識啓発を実施していますが、今後もこの取り組みを継続・強化し、ニュースレターの発行、ワークショップ*などを通じて、市民全体へ展開していきます。

いつ	短期 (～H25 年度)		中期 (～H30 年度)		長期 (～H40 年度)		
どこで	臨海部	中心市街地	周辺市街地	山間部			
	○	○	○	○			
だれが (○主体者 △支援者)	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
	○		○		○	○	○

検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
—	—	—	全校実施

■ 総合評価 (前期 H21～H25) B



「バスの乗り方教室」 宮西小学校 (H20.10.27)

基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	3 環境にやさしい交通施策の展開
施策	1) 過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

■主な取り組み 市民や企業を対象とした自動車利用抑制の啓発（I-③-ii）

担当課 環境保全課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

市の臨海部には、住友系企業を中心とした工業地帯が広がっており、市内外から多くの従業員が通勤しています。市が実施した調査によると、通勤者の大半が自家用車を利用しており、特に市外からの通勤者は、9割以上が自家用車を利用しています。また、半数以上の事業所で物資運搬などに伴う業務交通がほぼ毎日発生しています。

このような中、企業側が従業員に対し自動車通勤の抑制を呼びかけるなど、独自に取り組んでいます。その取り組みはまだ十分とはいえない状況です。

自動車通勤の代替となる臨海部までの公共交通機関の整備、充実を新居浜市、交通事業者が連携して検討していく一方で、企業を対象として「愛媛県ノーマイカー通勤デー」への加入要請や相乗り通勤の推奨など、自動車利用の抑制に向けた啓発活動の強化に取り組めます。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
どこで	臨海部	中心市街地	周辺市街地	山間部			
だれが （○主体者 △支援者）	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
	○	○	△		○	○	○

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
新居浜市内の「愛媛県ノーマイカー通勤」の登録事業者数	9事業所	13事業所	60事業所

■ 総合評価(前期H21～H25) C

ノーマイカー通勤デー登録カード



(出典：愛媛県ホームページ)

基本目標	I 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	3 環境にやさしい交通施策の展開
施策	1) 過度な自動車依存の軽減に向けた意識啓発

■主な取り組み 一時的な料金値下げ等の交通運用改善施策（I-③-iii）担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在、地球環境問題への意識の高まりから、過度な自動車依存を軽減し公共交通機関のあり方を見直す動きが全国的に広がっています。このなかで、公共交通を見直す意識啓発活動として、実験的にバスを運行したり、車道を歩行者専用道路化したりする動きが展開されています。

新居浜市でも、環境に配慮した交通手段の適切な利用の仕方を市民一人一人が考えて頂くきっかけづくりとして、一時的な交通運用改善策を実施します。

例えば、現在のバス運賃を値下げする日を設定するなど、公共交通に優位性を持たせるような取り組みを検討します。また、その際には、公共交通利用者は市内の店舗で特典を受けることができるなど、様々な施策とパッケージできるような、より効果的な啓発活動を検討します。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
	→		→		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
	○		○		○		○
だれが 〔○主体者 △支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
			○				○

→ 検討・調整 → 実施 ■ ■ → H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
公共交通利用日の設定	—	—	12日/年

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



岡山県公共交通利用県民運動をすすめる会 利用促進パンフレット

基本目標	1 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針	3 環境にやさしい交通施策の展開
施策	2) 環境負荷の低減

■主な取り組み 道路緑化の推進（Ⅰ－③－iv）担当課 道路課

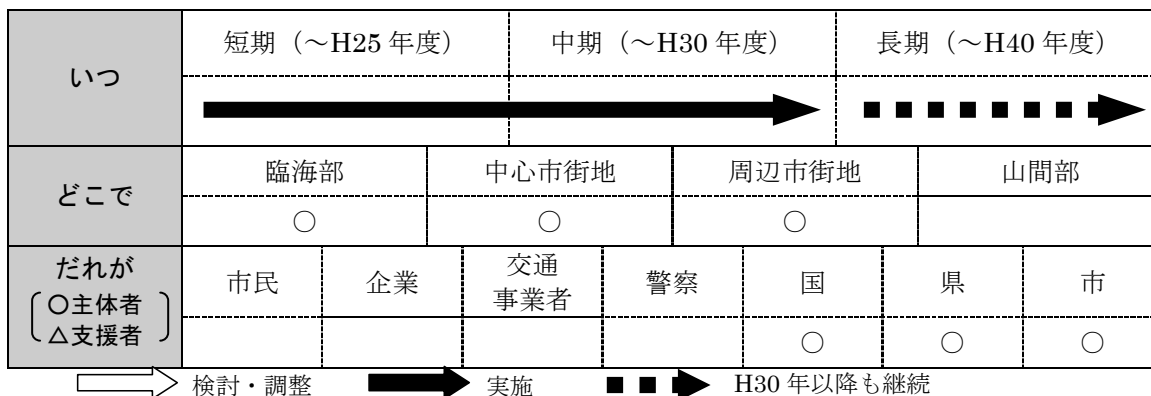
■ 取り組みの内容・実施プログラム

道路の緑化は、大気浄化やCO2の削減、保水機能など良好な都市環境をつくる多様な役割を担うとともに、草花や木々は都市の景観に彩りを与え、人々の心にやすらぎをもたらしますことが期待されます。

新居浜市では、環境負荷の少ない社会を目指し、道路緑化、公共施設緑化および河川環境整備等における樹種等の選定、植栽手法等により自然環境や防災機能に配慮した都市の緑化を推進しており、今後も新規整備路線を中心に道路緑化を推進するとともに、既存街路樹についてはコストや景観に配慮した維持管理を行います。

また、「緑化重点地区*」に指定されているJR新居浜駅周辺では、新居浜市の玄関口にふさわしい緑化を推進します。

さらに、現在整備中の（都）新居浜バイパス線では、本線沿いに植樹帯や側道及び歩道からなる環境施設帯を設置して環境負荷の低減を進めており、残りの区間も引き続き整備を進めていきます。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
植樹帯の整備延長	33km	36km	46km

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



(都)新居浜駅港町線(坂井町二丁目)

基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	1 都市間交流を促進する交通基盤の整備
施策	1) 広域交流（物流・観光）を促進する交通基盤の整備

■主な取り組み 国道11号新居浜バイパスの整備（II-①-i）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

国道11号は、徳島市を起点として高松市を経て松山市に至る広域交流幹線道路で、四国の瀬戸内圏の文化・工業・経済を支える最重要路線です。

新居浜市周辺における交通量は1日20,000台を超える状況にあり、慢性的な交通混雑をきたしています。こうした慢性的な交通混雑を緩和するため、昭和60年に国道11号新居浜バイパスが計画され、平成19年度までに約2.4kmが供用開始されました。これにより、国道11号の交通混雑の緩和並びに松山自動車道新居浜インターチェンジから市内へのアクセスが向上しています。

現在、残りの西喜光地町から大生院までの4.6km及び船木から東田三丁目までの2.3kmについても、早期に供用できるように整備が進められています。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
どこで	臨海部		中心市街地	周辺市街地	山間部		
だれが 〔○主体者 △支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市

検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
国道11号新居浜バイパスの整備率	26%	47%	75%

■ 総合評価(前期H21～H25) B



国道11号新居浜バイパス（萩生）

基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	1 都市間交流を促進する交通基盤の整備
施策	1) 広域交流（物流・観光）を促進する交通基盤の整備

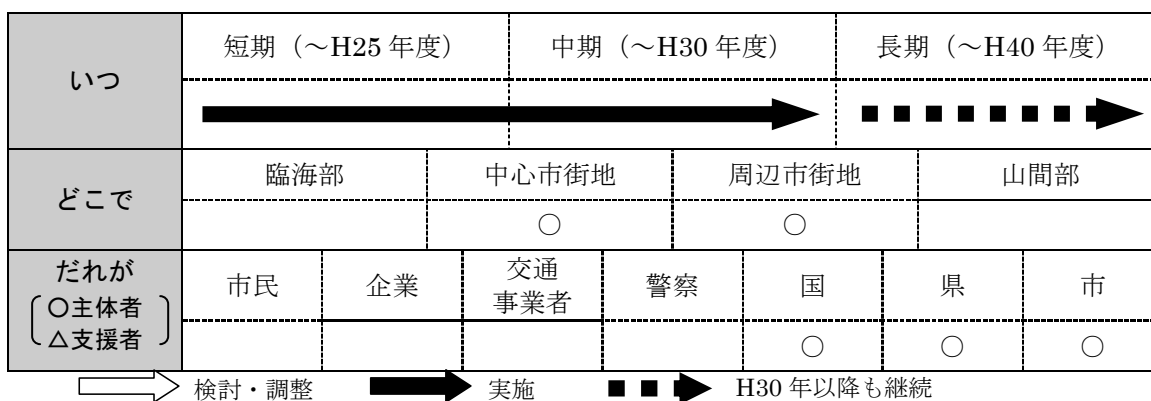
■主な取り組み 松山自動車道へのアクセス道路の整備（II-①-ii）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

経済面でのグローバル化が進展する中、本市の周辺でも瀬戸内三橋の開通、高速道路網の延伸及び情報・通信体系の発達に伴い、人、物、情報などは従来の枠組みを越えた移動がますます加速することとなります。

松山自動車道は、本市の広域交流連携軸として重要な役割を担っていますが、市街地から新居浜インターチェンジまでの道路整備が十分でないため、アクセス性の向上が課題となっています。

多様な連携を支える質の高い交通の実現のため、松山自動車道へのアクセス道路である（都）新居浜バイパス線、（都）西町中村線、（都）郷桧の端線、（都）上部東西線、（市）角野船木線の整備を促進します。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
アクセス道路の整備率	35%	53%	68%

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



(都) 西町中村線 (滝の宮町)

基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	1 都市間交流を促進する交通基盤の整備
施策	1) 広域交流（物流・観光）を促進する交通基盤の整備

■主な取り組み フリーゲージトレイン*の導入（II-①-iii）担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

フリーゲージトレイン*とは、レール幅の異なる線路間を自由に行き来できる鉄道車両のことで、在来線と新幹線を直通運転することができます。現在、国の支援のもと技術開発が進められており、技術面、費用面等での課題は残されているものの、実現すれば例えば新居浜市から大阪に行く場合、岡山での乗り換えが不要となり、所要時間も短縮されます。

現在、新居浜市も会員となっている「愛媛県鉄道高速化促進期成同盟会」において、毎年、国・JR等の関係機関への要望書を提出しており、今後も広域交流を促進するフリーゲージトレイン*の早期導入、停車化の実現に向けて、働きかけていきます。

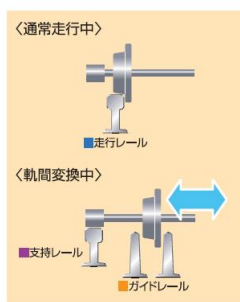
いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
	→		→		■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
だれが 〔○主体者 △支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
			○		○	△	△

→ 検討・調整 → 実施 ■ ■ → H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
—	—	—	—

■ 総合評価(前期H21～H25) B

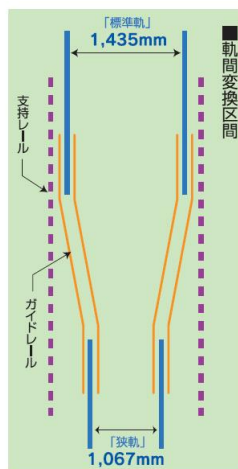


軌間変換の仕組みは？

フリーゲージトレインは、「軌間変換区間」を走行中、車体が「支持レール」上を移動する間に、車輪が「ガイドレール」に従って左右に移動することにより、車輪幅を変換します。



▲手前が狭軌、奥が標準軌



試験車両



出典：愛媛県ホームページ

基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	1 都市間交流を促進する交通基盤の整備
施策	1) 広域交流（物流・観光）を促進する交通基盤の整備

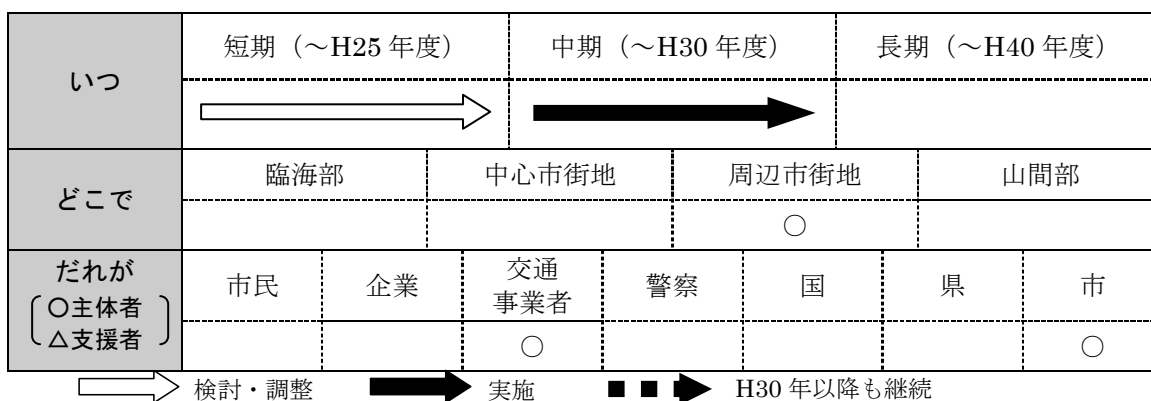
■主な取り組み 高速バス停の整備（II-①-iv） 担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

四国内の高速道路の整備が進み、松山市と高松市、徳島市、高知市といった四国内の各都市を結ぶ高速バスの速達性が向上し、大変便利になりました。しかし、新居浜市と四国内の他都市とを結ぶ高速バスは運行されておらず、自動車以外の交通手段は鉄道のみとなっています。

松山市と各都市を結ぶ高速バスは、松山自動車道新居浜インターチェンジを通過していることから、当インターチェンジに高速バス用の停留所を整備すれば、本市から四国内の各都市へ高速バスでの行き来が可能となります。

そこで、新居浜インターチェンジでのバス停留所の設置に向けて、交通事業者と協議して行くとともに、それに合わせてバス停利用者の駐車場の整備を検討します。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
—	—	—	高速バス停の整備

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	1 都市間交流を促進する交通基盤の整備
施策	1) 広域交流（物流・観光）を促進する交通基盤の整備

■主な取り組み 阪神航路の維持・継続（II-①-v）担当課 港湾課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

新居浜港東港地区から神戸六甲港へ1日に1便フェリーが就航しており、東港の年間フェリー船舶乗降人員は1万2千人余で、本市と関西圏との交通アクセスの一翼を担っています。

しかし、瀬戸内3橋の開通により、愛媛県内と九州、中国、近畿地方を結ぶ航路も次々と廃止又は減便が決定するなど、船舶事業は経営的にも厳しい状況にあります。

新居浜市では、関西圏への航路を都市間交流を促進するための重要な交通基盤と位置づけ、東港周辺にマリパーク新居浜や耐震強化岸壁を整備するなど交流人口の拡大や物流を通じた地域経済の活性化のための環境整備を行っており、今後も航路の維持・継続のため、東港地区までの公共交通アクセスの見直しなどの利用環境整備の向上に努めます。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）			長期（～H40年度）	
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
だれが （○主体者 △支援者）	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
			○				

検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
—	—	—	航路の維持・継続

■ 総合評価(前期 H21～H25) C



おれんじ HOPE


基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	1 都市間交流を促進する交通基盤の整備
施策	2) 災害等に強い道路交通環境の整備




■主な取り組み 国道11号の整備（II-①-vi）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

平成16年の豪雨災害では、四国に6個の台風が上陸するなど、豪雨災害が頻発しました。また、台風21号においては、国道11号など幹線道路の複数箇所で大規模に被災したため、一時的に広域的な交通が寸断されました。

災害復旧はほぼ終了しましたが、この災害を教訓として、利用者の安全を守り、安心して利用できる災害に強い道路交通環境の整備を促進するため、国道11号では斜面の安全性を点検し、法面*の保護等の整備を促進しており、今後も引き続き整備を行います。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
							
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
					○		
だれが 〔○主体者 △支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
					○		

 検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
災害危険区間の改良率	78%	94%	100%

■ 総合評価(前期H21～H25) B



国道11号（船木）

基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	2 円滑な連携を実現する交通基盤の整備
施策	1) 幹線道路の整備

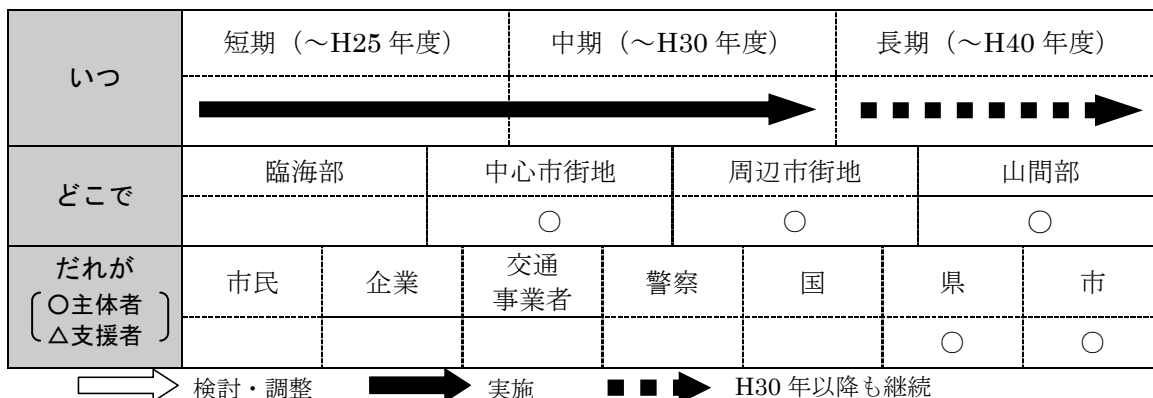
■主な取り組み 道路整備の選択と集中（II-②-i）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

近年まちの活性化のため地域交流の必要性が一層求められてきており、本市が瀬戸内の中央に位置しているという地理的優位性を発揮し、地域交流の拠点となりうる幹線道路の整備を推進します。

また、本市は、市町村合併に伴い、産業、経済等の主要な拠点や生活拠点が市内に点在している分散型都市構造となっていますが、中心市街地や幹線道路での交通混雑など、これら分散した市街地間を結びつける市域内幹線道路網の機能が弱く、十分にその役割を果たしていません。分散した市街地間の結びつきを強化し円滑な連携を実現するため、市民生活や産業活動を支える市域内幹線道路の整備を推進します。

- 『具体路線』（都）駅前郷線、（都）西町中村線、（都）郷松の端線、（都）上部東西線、（都）平形外山線、（主）壬生川新居浜野田線、（主）新居浜別子山線
『検討路線』（都）西原松神子線、（都）宇高西筋線



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
都市計画道路の整備率	49%	50%	61%

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



（都）駅前滝の宮線



（都）新居浜駅菊本線

基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	2 円滑な連携を実現する交通基盤の整備
施策	3) 混雑の緩和に向けた効率的・効果的な道路整備

■主な取り組み 右折レーン設置等による交通混雑箇所の改良（II-②-ii）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

本市は東西の隣接都市からの通勤流入人口が多く、市内外から流入する通勤交通等により幹線道路や中心市街地、臨海部周辺での交通混雑が問題となっています。新たな道路整備は、交通混雑の解消に大きく寄与しますが、用地の取得や道路工事に多くの時間と費用を要します。一方、交通混雑の原因が、交差点での処理方法によるところが大きい場合もあり、右折レーンの設置や信号処理方法を改善するなど比較的成本と事業期間を要せずに、交通混雑を緩和できるケースもあります。

具体路線として、滝の宮公園前交差点、菊本町交差点、宮西交差点など右折レーンの未整備等により交通混雑が発生している交差点について、右折レーン設置等の交差点改良を実施します。さらに、(都) 港町松神子線や(都) 平形外山線、県道新居浜土居線など、車線減少や幅員減少に伴う交通混雑が発生している路線では、道路拡幅整備を検討します。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）			長期（～H40年度）	
どこで	臨海部	中心市街地	周辺市街地	山間部			
	○	○	○				
だれが 〔○主体者〕 〔△支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
				○	○	○	○

検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
幹線道路相互の交差点での右折レーン設置率	29%	40%	46%

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



(都) 西町中村線 (滝の宮公園前) 渋滞状況

基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	2 円滑な連携を実現する交通基盤の整備
施策	4) 災害等に強い道路交通環境の整備

■主な取り組み 緊急輸送路*ネットワークの整備 (II-②-iii) 担当課 防災安全課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

平成 16 年 9 月に四国地方を襲った台風 21 号による集中豪雨で、一般国道 11 号はのり面が崩落し、通行止めとなりました。この他松山自動車道や主要地方道壬生川新居浜野田線・一般県道新居浜土居線も災害により全面通行止めとなり、県内の道路は大きな被害を受け、四国瀬戸内側の東西交通網が完全に寸断されました。

これらの豪雨災害や阪神淡路大震災等を教訓とし、災害時に迅速かつ円滑な緊急輸送が確保できるよう、道路、航空、港湾のネットワークの連携強化による緊急輸送ネットワークの構築を図ります。

今後、緊急輸送ネットワークとして指定している道路、橋梁については、災害が発生しても緊急輸送が確実に実施できるよう整備を進めます。

『具体路線』(都) 新居浜バイパス線、(都) 磯浦阿島線、(都) 西町中村線、
(都) 郷桧の端線、(都) 駅前郷線、(主) 新居浜別子山線

いつ	短期 (～H25 年度)		中期 (～H30 年度)		長期 (～H40 年度)		
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
	○		○		○		○
だれが (○主体者 △支援者)	市民		企業		交通事業者	警察	国
							○
							○

■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
緊急輸送路*指定路線の整備率	59%	59%	73%

■ 総合評価(前期 H21～H25) B

緊急輸送路指定路線



凡 例			
県指定	一次	高速	
		国道	
	二次	県道	
		市道	
市指定	県道	市道	
		市道	
	港湾		

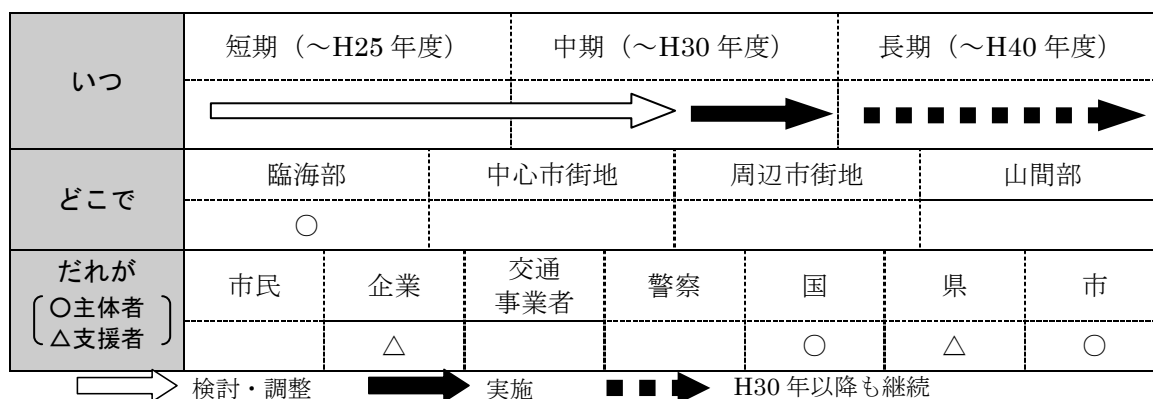
基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	3 物流交通の効率化の促進
施策	1) 海上物流の拠点となる港湾の整備

■主な取り組み 多目的国際ターミナル*の整備 (II-③-i) 担当課 港湾課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

近年の経済のグローバル化の進展は、外貿物流需要の増大や船舶の大型化・コンテナ化をはじめとした輸送革新をもたらしました。

新居浜港における貨物取扱量は、平成20年のリーマンショック後に減少したものの現在は回復基調にあることから、その対応として、新居浜港港湾計画に基づき菊本町二丁目地先の公有水面を埋め立てすることを基本として、外貿物流需要の増大や船舶の大型化・コンテナ化に対応した物流機能の拠点となる公共ふ頭の早期事業化に向け検討します。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
多目的国際ターミナル*の取扱貨物量	- 千トン	- 千トン	749 千トン

■ 総合評価(前期 H21~H25) C



多目的国際ターミナル*完成予想図

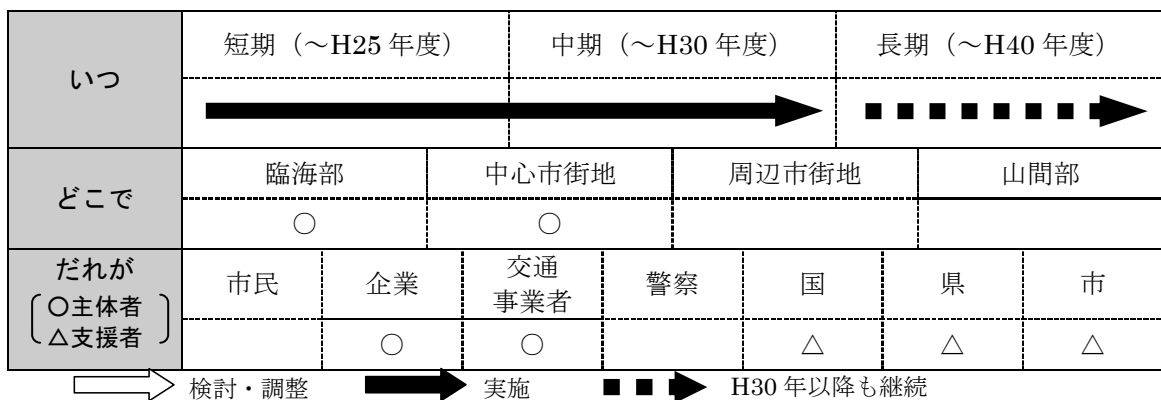
基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	3 物流交通の効率化の促進
施策	2) 貨物輸送手段の転換

■主な取り組み トラックから船舶や鉄道への転換（Ⅱ-③-ii）担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

物流交通の効率化を進めるため、トラックなどの自動車から大量輸送が可能な船舶、鉄道への転換を図ります。物流の効率化は、企業のコスト削減だけでなく、自動車から排出されるCO₂（二酸化炭素）等の削減にも役立ち、地球環境にとっても重要な取り組みです。

国も船舶への転換を促進するため、船舶での物流輸送に貢献する荷主企業や物流事業者を選定・顕彰する「エコシップモーダルシフト事業*」を今年から実施していますが、新居浜市内の物流事業者もこの事業を推進する企業として参加するなど、積極的な取り組みを行っているところです。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
新居浜駅の貨物輸送量	104千トン	100千トン	114千トン
海上出入貨物量	2,750千トン	3,260千トン	3,025千トン

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



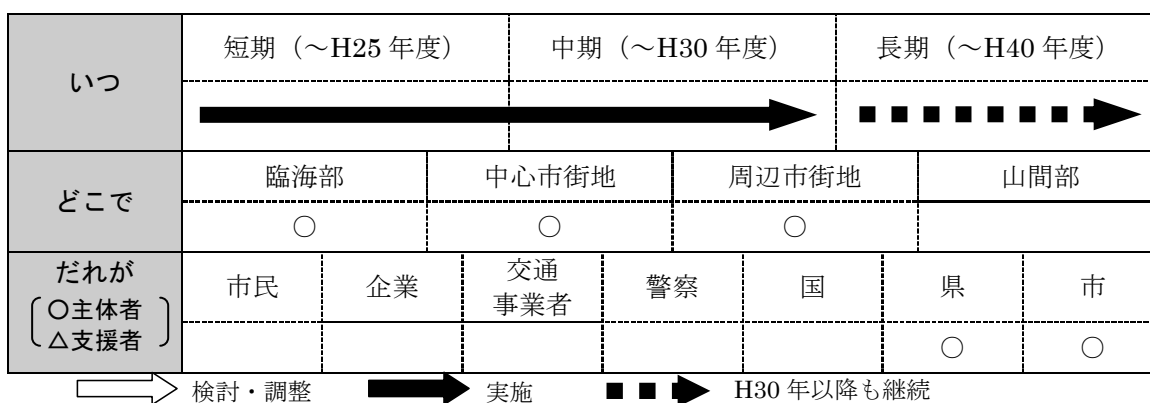
基本目標	II 多様な連携を支える質の高い交通の実現
基本方針	3 物流交通の効率化の促進
施策	3) 物流を支える交通基盤の整備

■主な取り組み 主要道路から臨海部へのアクセス道路の整備（II-③-iii）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

新居浜市は臨海部に企業が立地している都市構造となっています。平成 18 年度に市が市内の企業数十社を対象に実施したアンケート調査によると、半数以上の企業で物流交通がほとんど毎日発生していることがわかりました。さらに、行政に対しては、「物流がスムーズに行えるような道路整備」を望む意見が最も多く寄せられました。

物流交通の効率化を促進するため、臨海部へのアクセス道路である（都）西町中村線、（都）駅前郷線、（都）郷桝の端線の整備を促進するとともに、（都）新田高木線の整備について検討します。



■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
臨海部へのアクセス道路の整備率	51%	54%	73%

■ 総合評価（前期 H21～H25） B



（都）駅前郷線

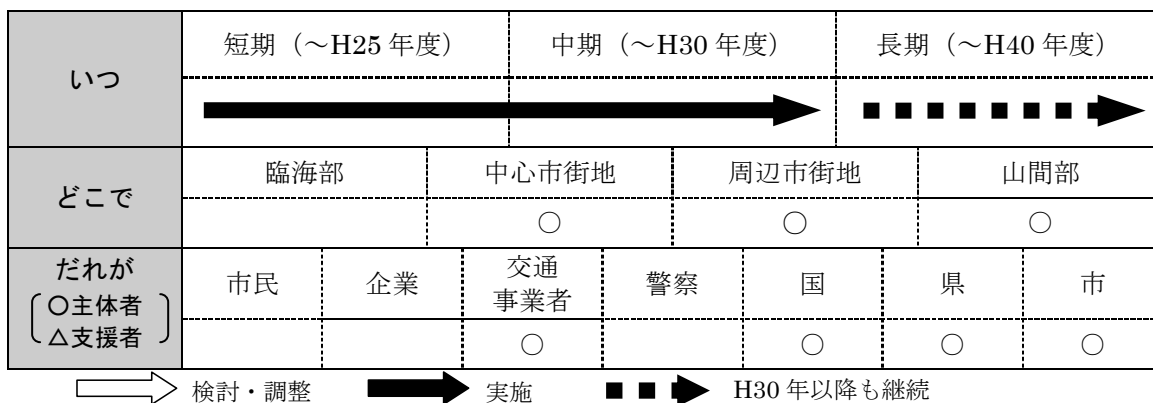
基本目標	Ⅲ まちなかの魅力を高め、都市の活力を向上させる交通の実現
基本方針	1 まちなかでの回遊を支援する公共交通の構築
施策	1) 公共交通環境の改善

■主な取り組み バス停留所の環境整備（再掲）（Ⅲ－①－i）担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在、新居浜市内にあるバス停留所のうち、ベンチや上屋が整備されている停留所は、ごく一部に限られており、バスを長い時間待つ場合や雨の日、日差しの強い日などには、決して利用者にやさしい環境であるとはいえません。市民アンケートでも、バス停の施設整備が不十分といった意見が寄せられています。

利用者の方が、バス停留所での待ち時間を安全・快適に過ごせる環境づくりとして、ベンチ、上屋の設置を図ります。中心市街地のバス停や利用者の多いバス停、設置スペースが確保されている停留所への設置を優先して実施します。また、バス乗降時の安全の確保やバス停車に伴う後続車への対応のため、バス停車帯の設置を図ります。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
上屋・ベンチ付バス停の数	9箇所	11箇所	14箇所

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



高木入口バス停留所

基本目標	Ⅲ 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
基本方針	1 まちなかでの回遊を支援する公共交通の構築
施策	1) 公共交通環境の改善

■主な取り組み 乗り継ぎ割り引きの検討（再掲）（Ⅲ－①－ii）担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在、新居浜市内の路線バスは、郊外から新居浜駅や住友病院などに、ダイレクトに繋がる路線網を形成しています。このため、新居浜駅から住友病院に路線が集中し、その他の地域では路線や運行便数が不足している状況もみられます。この解消策として、既存バス路線網の見直しや新たな公共交通の導入を図りますが、市内のバスサービスの均等化を図るうえでは、バスを乗り継いで目的地まで到着する路線形態も考えられます。そこで、乗り継ぎの抵抗を低減し利便性を向上させる施策として、乗り継ぎ割り引きの導入を検討します。

乗り継ぎ割り引きは、路線バス相互、路線バスと新たな公共交通で実施するなど考えられますが、既存バス路線網の見直しや新たな公共交通の導入状況にあわせ、事業者と市で調整を図りながら、導入方法を検討していきます。

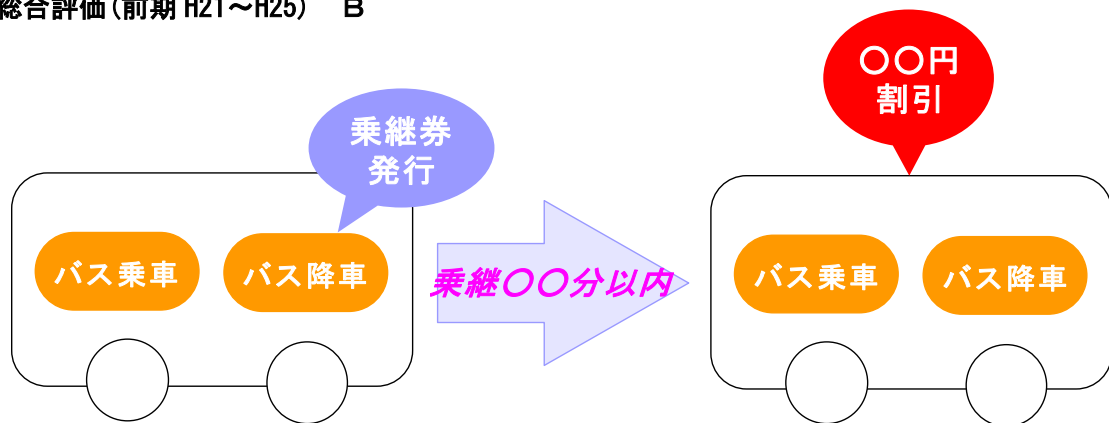
いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
	→		→				
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
	○		○		○		○
だれが 〔○主体者 △支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
			○				○

→ 検討・調整 → 実施 ■ ■ ■ H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
—	—	—	平成26年以降の導入を目標

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



乗り継ぎ割り引きイメージ

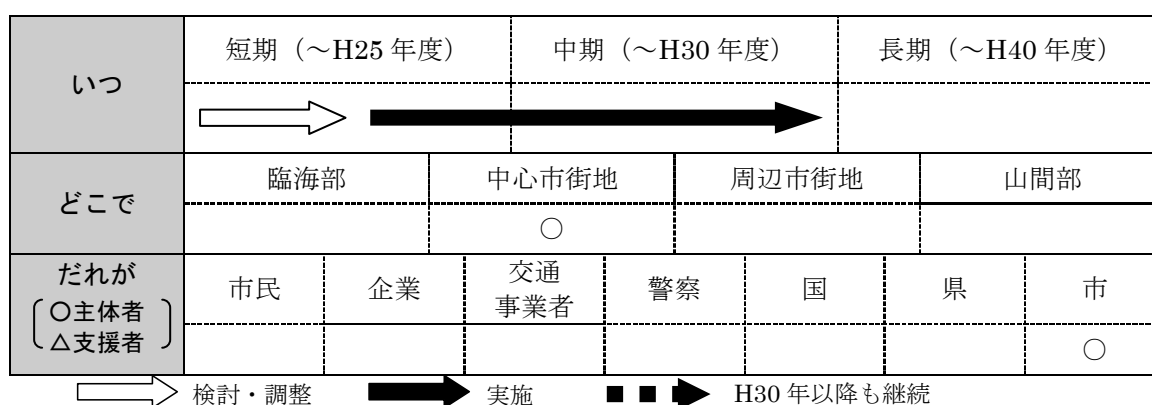
基本目標	Ⅲ まちなかの魅力を高め、都市の活力を向上させる交通の実現
基本方針	1 まちなかでの回遊を支援する公共交通の構築
施策	2) 新たな公共交通の確保

■主な取り組み 都心循環バス等の導入（Ⅲ－①－iii）担当課 運輸観光課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

平成 19 年に実施した住民交通行動調査によると、通院などでまちなかへ出かけた際は、病院だけ寄って帰宅する方が約半数ですが、残り半数は買物や食事など他の用事を済ませて帰宅していることがわかりました。このようなまちなかの回遊行動を支援するため、都心循環バスの導入を検討します。

現在の路線バスは、楠中央通りと昭和通りにバス路線が集中しており、中心市街地を回遊するには適したルート設定であるとはいえ、新居浜駅や病院、買物スポットなど、気軽に回遊できる都心循環バス等を検討します。



■ 平成 30 年度末までの目標

指標	策定時 (H19)	現況値 (H24)	目標値
—	—	(H25.10 に都市循環バス構想も含めたバス路線の見直しを実施)	都心循環バス等の導入

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



都心循環バス等のイメージ

基本目標	Ⅲ 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
基本方針	2 にぎわいを創出する交通結節点*機能の強化
施策	1) 新居浜駅周辺地区の整備

■主な取り組み 駅前広場、駐車場、駐輪場の整備（Ⅲ-②-i）担当課 区画整理課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

JR 新居浜駅の交通結節点*機能を強化し、自家用車、自転車と公共交通との乗り換えの利便性向上を図るため、通過交通のない駅前広場、駐車場、駐輪場を整備します。

駅前広場のうち、交通広場は、歩行者と自動車等との交差が少なく、わかりやすい動線計画とし、バス・タクシー・一般車の乗降場の適正な配置や、通路上屋を整備します。特に、バス・タクシーの乗降場は、駅改札口との距離が短くなるようにし、タクシー待機スペースは、バスや一般車と錯綜しないように配置します。また、駅前広場のうち、憩い・集い・語らいの場である人の広場は、広くゆとりを感じさせ、新居浜らしい第一印象を与える空間として整備します。

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）		長期（～H40年度）		
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
			○				
だれが 〔○主体者〕 〔△支援者〕	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
		△	△				○
検討・調整		実施		H30年以降も継続			

■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
駐車場、駐輪場の整備台数	駐車場 488台	駐車場 547台	駐車場 1,056台
	駐輪場 640台	駐輪場 793台	駐輪場 944台

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



再整備された駅前広場

新居浜駅前駐車場・新居浜駅前駐輪場

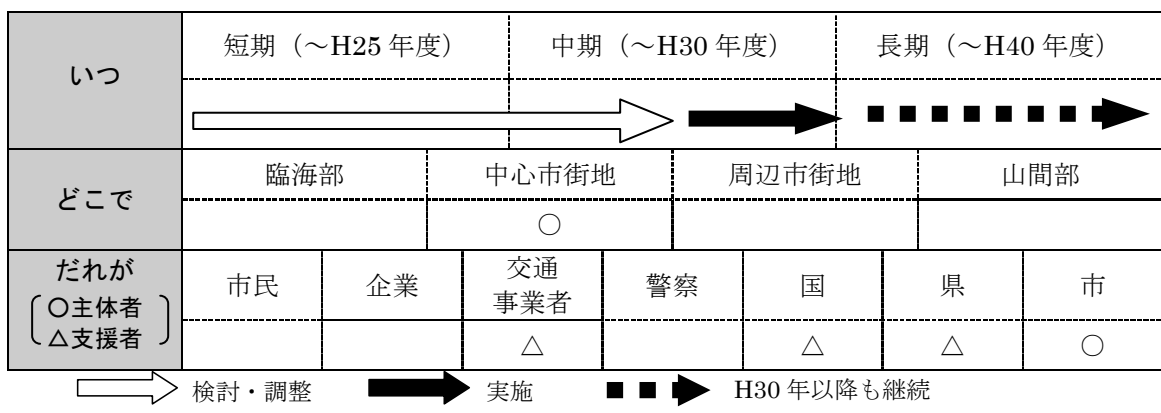
基本目標	Ⅲ まちなかの魅力を高め、都市の活力を向上させる交通の実現
基本方針	2 にぎわいを創出する交通結節点*機能の強化
施策	1) 新居浜駅周辺地区の整備

■主な取り組み 駅南地区の整備検討(Ⅲ-②-ii) 担当課 都市計画課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

本市の玄関口であり新都市拠点であるJR新居浜駅周辺については、商業・業務・文化・情報・交流機能の集積を図るとともに、現在、JR予讃線によって分断されている駅前地区と駅南地区の市街地の一体化をすすめ、交通結節点*機能の強化を図る必要があります。

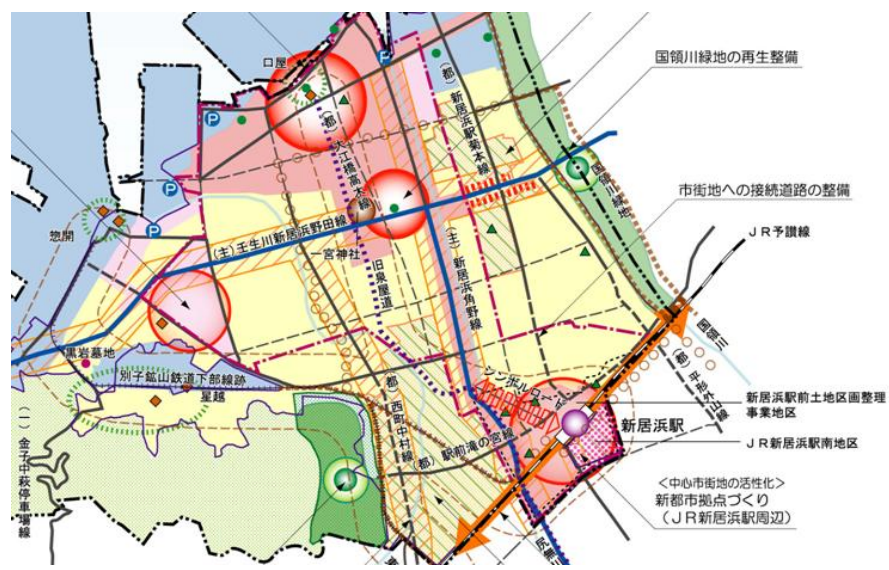
このため、JR予讃線との立体交差を含めた駅南地区の面的整備の方策を検討していくとともに、南北自由通路の先行整備など、交通結節点*機能の強化に努めます。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
駅南地区事業着手年度	—	—	平成30年度までに着手

■ 総合評価(前期H21～H25) C



駅南地区の位置付け(都市計画マスタープランより)

基本目標	Ⅲ 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
基本方針	3 快適な道路交通環境の整備
施策	1) まちなかでの回遊を支援する道路整備

■主な取り組み 歩道の整備（Ⅲ－③－i）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

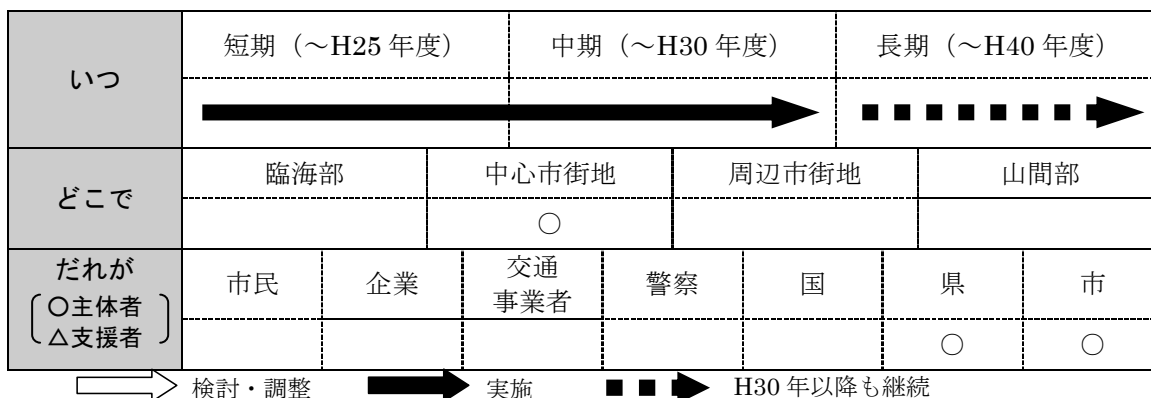
平成19年に実施した市民アンケート調査で、徒歩、自転車利用時に感じる問題点として、「歩道幅員が狭い」、「歩道がないため通行しづらい」、「路面の凹凸、電柱等の占用物が支障となる」といった意見が多く寄せられました。

これらの問題を解決し、歩行者が快適に安心してまちなかを回遊できるよう、歩道の整備を進めるとともに、歩行者の滞留スペースや一休みできるベンチ等の休憩施設を整備するなど、安全・快適な交通空間を確保します。

また、新居浜駅周辺地区では、電線類の地中化等による無電柱化を行います。

『具体路線』

(都) 新居浜駅港町線、(都) 駅前滝の宮線、(都) 駅前郷線



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
まちなかの都市計画道路における歩道の整備率	67%	70%	75%

■ 総合評価(前期 H21～H25) B



(都) 新居浜駅港町線 (坂井町一丁目)



(都) 駅前郷線 (坂井町二丁目)

基本目標	Ⅲ 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
基本方針	3 快適な道路交通環境の整備
施策	1) まちなかでの回遊を支援する道路整備

■主な取り組み 歩道のバリアフリー*化（再掲）（Ⅲ－③－ii）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

現在、高齢者や交通弱者に限らず誰もが利用しやすい歩行環境の創出に向けて、セミフラット形式の歩道整備、透水性舗装の整備、誘導用ブロックの設置などにより、歩道のバリアフリー*化を促進しています。

中心市街地および周辺市街地において、現在の取り組みを引き続き実施していきます。

『具体路線』 新規都市計画道路、（都）新田高木線、（市）宮北通り線

いつ	短期（～H25年度）		中期（～H30年度）			長期（～H40年度）	
	→		→			→	
どこで	臨海部		中心市街地		周辺市街地		山間部
			○		○		
だれが （○主体者 △支援者）	市民	企業	交通事業者	警察	国	県	市
					○	○	○

→ 検討・調整 → 実施 ■ ■ → H30年以降も継続

■ 平成30年度末までの目標

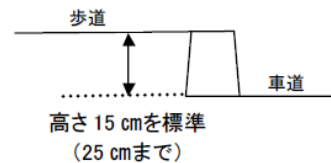
指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
市道バリアフリー*化基本計画の優先整備道路の整備延長	1,100m	1,800m	3,000m

■ 総合評価（前期 H21～H25） B

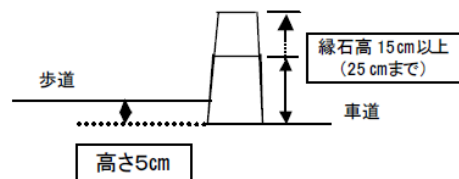


宮北通り線（宮西町）

これまでの歩道
【マウントアップ形式】



これから整備していく歩道
【セミフラット形式】



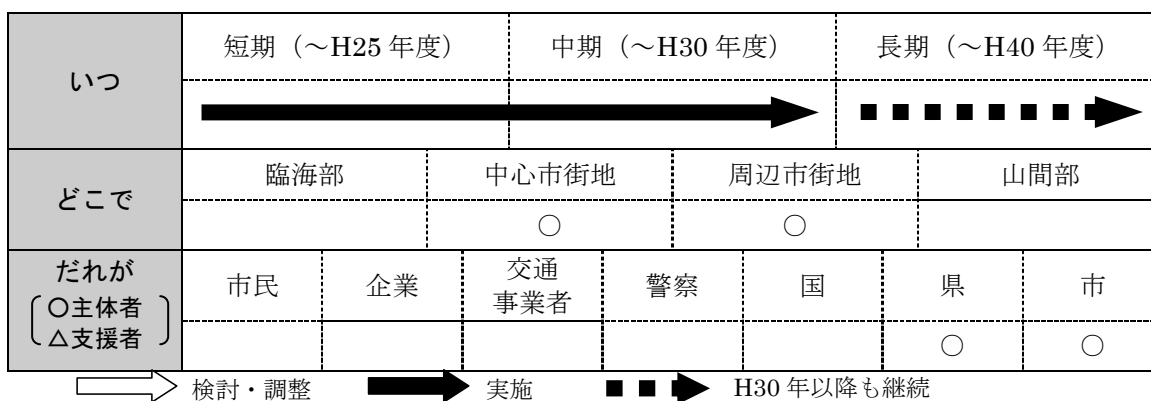
基本目標	Ⅲ まちなかの魅力を高め、都市の活力を向上させる交通の実現
基本方針	3 快適な道路交通環境の整備
施策	2) ゆとりある交通空間の創出

■主な取り組み 道路緑化の推進（再掲）（Ⅲ－③－iii）担当課 道路課

■ 取り組みの内容・実施プログラム

ゆとりある交通空間の創出に向けて、道路緑化を進めます。

道路の緑化は、大気浄化やCO2の削減、保水機能など良好な都市環境をつくる多様な役割を担うとともに、草花や木々は都市の景観に彩りを与え、人々の心にやすらぎをもたらしますことが期待されます。また、「緑化重点地区*」に指定されているJR新居浜駅周辺では、新居浜市の玄関口にふさわしい緑化を推進します。



■ 平成30年度末までの目標

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
植樹帯の整備延長	33km	36km	46km

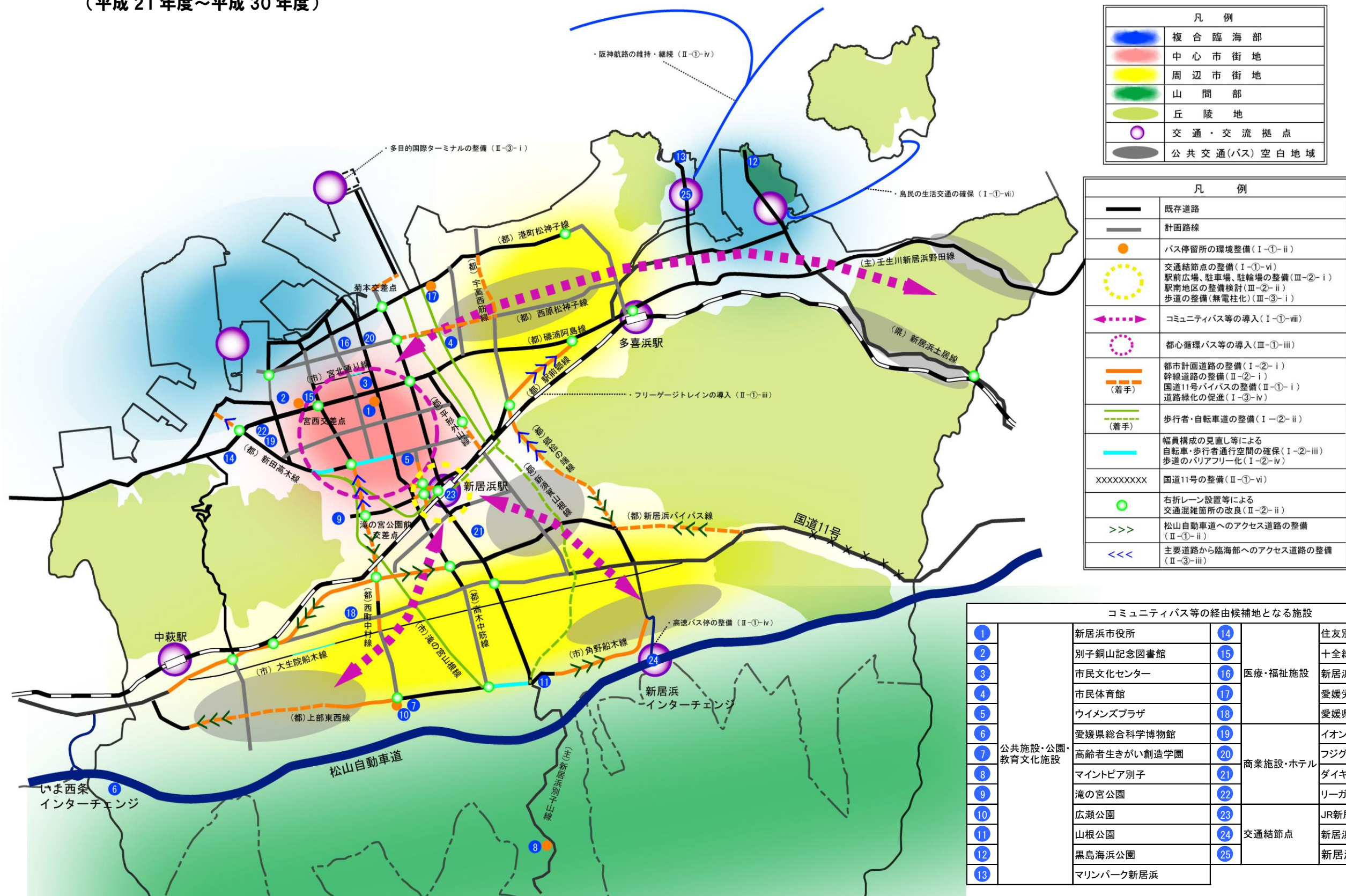
■ 総合評価（前期H21～H25） B



（都）新居浜駅港町線（坂井町二丁目）

(3) 地域別の主な取り組みイメージ

(平成 21 年度～平成 30 年度)



	複合臨海部
	中心市街地
	周辺市街地
	山間部
	丘陵地
	交通・交流拠点
	公共交通(バス)空白地域

	既存道路
	計画路線
	バス停留所の環境整備(I-1-ii)
	交通結節点の整備(I-1-vi) 駅前広場、駐車場、駐輪場の整備(III-2-i) 駅南地区の整備検討(III-2-ii) 歩道の整備(無電柱化)(III-3-i)
	コミュニティバス等の導入(I-1-vii)
	都心循環バス等の導入(III-1-iii)
	都市計画道路の整備(I-2-i) 幹線道路の整備(II-2-i) 国道11号バイパスの整備(II-1-i) 道路緑化の促進(I-3-iv)
	歩行者・自転車道の整備(I-2-ii) (着手)
	幅員構成の見直し等による 自転車・歩行者通行空間の確保(I-2-iii) 歩道のバリアフリー化(I-2-iv)
	国道11号の整備(II-1-vi)
	右折レーン設置等による 交通混雑箇所の改良(II-2-ii)
	松山自動車道へのアクセス道路の整備 (II-1-ii)
	主要道路から臨海部へのアクセス道路の整備 (II-3-iii)

1	新居浜市役所	14	住友別子病院
2	別子銅山記念図書館	15	十全総合病院
3	市民文化センター	16	医療・福祉施設 新居浜協立病院
4	市民体育館	17	愛媛労災病院
5	ウイメンズプラザ	18	愛媛県立新居浜病院
6	愛媛県総合科学博物館	19	イオンモール新居浜
7	高齢者生きがい創造学園	20	商業施設・ホテル フジグラン新居浜
8	マイントピア別子	21	ダイキone新居浜
9	滝の宮公園	22	リーガロイヤルホテル新居浜
10	広瀬公園	23	JR新居浜駅
11	山根公園	24	交通結節点 新居浜インターチェンジ
12	黒島海浜公園	25	新居浜東港
13	マリナーパーク新居浜		

※上記施設は、H19住民行動交通調査において、コミュニティバスを結んで欲しい施設として10件以上の意見があった施設を示している。

用語の解説

本文中に「*」マークのついている用語の説明集です。

【あ行】

●アメニティ

人々が快適で心地いい生活環境が備わっていること。

●右折感応化

右折車線に車両を感知する機器を設置し、右折車両の台数によって右折の青時間の長さを調整する方式

●エコシップモーダルシフト事業

荷主企業及び物流事業者を対象に、環境負荷が少なく省エネ・CO₂削減に効果のある陸上輸送を一定程度利用する企業を選定し、商品や、カタログ、車体等に使用できるエコシップマークの使用を認めること等により、海運事業者、荷主企業等が一体となって海上輸送への転換の促進を図る事業。

【か行】

●閑散時押しボタン化

横断歩行者が少ない夜間時などにおいて、歩行者が押しボタンを押すと歩行者用信号が青に変わる方式。

●閑散時半感応化

交通量の少ない夜間などにおいて、車両を感知した場合に信号が青に変わる方式。

●緊急輸送路

地震発生直後から生じる人命救助や物資の供給などの緊急輸送を確実にを行うために知事が指定する道路ネットワーク。

●近代化産業遺産

産業、製造業など産業の近代化、社会資本の整備等に大きく貢献した産業設備・技術や建物、これらを支えた運河、鉄道、港湾といったインフラの遺構などの総称。既に役割を終えて休止しているものが多いが、現在も稼動している施設も対象となる。本市では、別子銅山関連の産業遺産が数多く残っている。

●系統制御

各信号機を独立させて制御する方式を地点制御、道路に沿って連続する幾つかの信号機を同時に制御する方式を系統制御という。

●建築後退

建築基準法により、4m未満の道路の場合は道路中心線から2m後退した線を道路境界線とみなすため、建物を建築する際はこれより後退して建築しなければならない。

●交通環境学習

小学校や中学校の授業の中で、交通と環境問題との関係について学び、その解決に向けて自ら考え、実践するような姿勢を育むための学習。

●交通結節点

徒歩、自転車や自動車、バス、電車などの複数の交通手段が集まり、相互に乗り換えることができる場所。本市では、新居浜駅や新居浜港をさす。

●コミュニティバス

地域住民の利便向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス。

●混雑度

交通量を交通容量で序した値である。混雑度の解釈の目安として、1.0を下回ればその道路は昼間12時間を通して円滑に走行でき、1.0を超えれば昼間12時間のうち交雑する時間帯が発生するというものである。1.75を超えれば慢性的混雑状態とされる。

【さ行】

●集中制御

管制センター等と回線接続され、幾つかの信号機を管制センター等から一体的に制御する方式。

●重要港湾

港湾は、港湾法によって重要港湾と地方港湾に分類されており、「重要港湾」とは、国の利害に重大な関係を有する港湾で、政令で定めるものをいう。愛媛県では6港が重要港湾として定められており、新居浜港もその1つである。

●人口集中地区

人口集中地区とは、国勢調査により設定される人口密度が1ha当たり40人以上の区域が連担し、人口5,000人以上居住している地域。なお、人口集中地区は「都市的地域」を表す観点から、学校・神社・仏閣・運動場等の文教レクリエーション施設、工場倉庫・事務所等の産業施設、官公庁、病院、診療所等の公共施設及び社会福祉施設を一部含んでいる。

●速度感应化

道路上に車両の速度を計測する機器を設置し、一定速度以上の速度で走行する車両を感知した場合に、交差点の青時間を短縮するなどして、その車両を交差点で停止させる方式。

【た行】

●タクシープール

タクシーが他の交通に影響を与えないように待機するためのスペース。

●多現示化

信号交差点においてある方向へ進行する車両に対して青を表示する時間を現示という。通常の交差点では2現示であるが、交通処理を効率化させるために右折車専用の青矢印を設けるなどして現示を増やすことを多現示化という。

●多目的国際ターミナル

ばら貨物からコンテナ貨物まで多様な荷姿の外貨貨物を取り扱うターミナル。

【な行】

●法面（のりめん）

道路建設や宅地造成などに伴う、地山掘削、盛土などにより形成される人工斜面のこと。

【は行】

●バスロケーションシステム

バスの走行位置をバス停やインターネット等で表示し、バス待ち客の利便を向上するシステム。

●パブリックコメント

計画等の策定及び規制に関する条例等の制定等の過程において、案の段階で広く公表し、市民からの意見又は提案を求め、寄せられた意見等に対する実施機関の考え方を明らかにして、施策などの意思決定に反映させることを目的とした制度である。

●バリアフリー

障害者や高齢者等が円滑に生活できるように、建築物等の障壁を取り除くこと。移動平面の段差の解消や音声案内、点字表示の設置などを行う。

●PDCAサイクル

PDCAサイクルのPDCAとは、PLAN（計画）、DO（実施）、CHECK（点検）、ACTION（是正）を意味し、品質向上のためのシステムの考え方となる。管理計画を作成（PLAN）し、その計画を組織的に実行（DO）し、その結果を内部で点検（CHECK）し、不都合な点を是正（ACTION）したうえでさらに、元の計画に反映させていくことで、らせん状に、品質の維持・向上や環境の継続的改善を図ろうとするものである。

●フリーゲージトレイン

新幹線（標準軌）が在来線（狭道）に直通運転ができるよう、車両の車輪幅を軌間（ゲージ）にあわせて自動的に変換する電車である。

フリーゲージトレインは、軌道の異なる路線間を直通運転できるため、乗換えの手間がなくなるとともに、所要時間の短縮を図ることができる。

【ら行】

●緑化重点地区

緑地の整備、都市緑化等を重点的に推進する地区であり、必要に応じて定めることができる。本市では緑の基本計画において、「新居浜駅周辺地区」が指定されている。

【わ行】

●ワークショップ

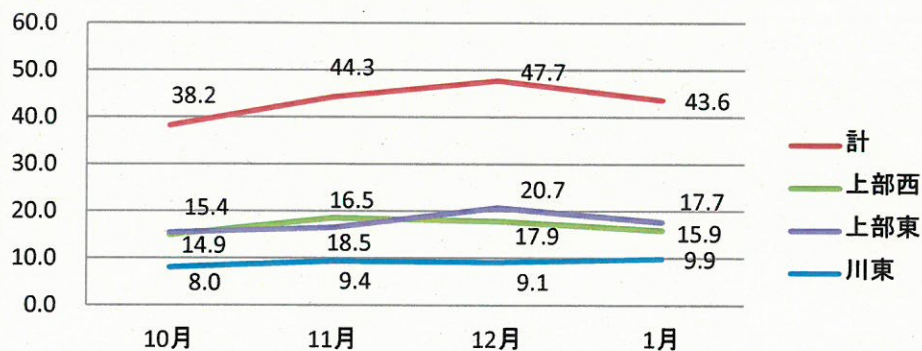
参加者同士の討議、現場視察などの協働作業を通して、参加者の前向きな意欲を引き出し、お互いの考え方や立場の違いを学び合いながら、提案をまとめる手法。

デマンドタクシー拡大後の実績

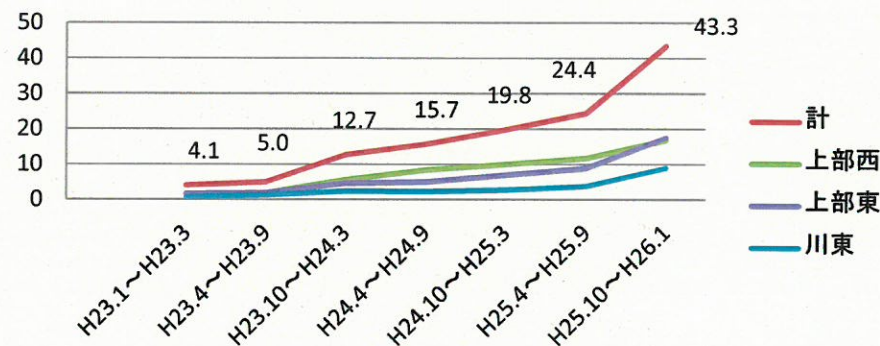
●一日当たりの利用者数の推移等

エリア	10月			11月			12月			1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	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	1340	16.8	680	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	1398	17.5	673	2.1
川東	175	8.0	1.7	187	9.4	1.7	173	9.1	1.6	188	9.9	1.7	723	9.0	428	1.7
計	841	38.2	1.8	886	44.3	1.9	906	47.7	2.0	828	43.6	2.0	3461	43.3	1781	1.9

一日当たりの利用者数の推移
(H25.10月～H26.1月)



一日当たりの利用者数の推移
(試験運行開始から)



○平成25年10月のエリア拡大後(H25.10～H26.1・80日間)の利用者数は、上部西エリア1,340人、上部東エリア1,398人、川東エリア723人、合計3,461人で、一日当たりの利用者数は43.3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。

○4ヶ月間の運行台数は1,781台であり、一台当たりの利用者数は、3エリア合計で1.9人であった(平成25年度上半期は1.6人)。なお、月別では、12月、1月が2.0人であり、増加傾向にあると思われる。

●便別運行回数及び運行率 (H25.10～H26.1)

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	72	123	113	112	86	76	45	53	680
	運行率	45.0%	76.9%	70.6%	70.0%	53.8%	47.5%	28.1%	33.1%	53.1%
上部東	運行回数	80	106	106	91	77	66	73	74	673
	運行率	50.0%	66.3%	66.3%	56.9%	48.1%	41.3%	45.6%	46.3%	52.6%
川東	運行回数	64	82	58	70	52	41	36	25	428
	運行率	40.0%	51.3%	36.3%	43.8%	32.5%	25.6%	22.5%	15.6%	33.4%
計	運行回数	216	311	277	273	215	183	154	152	1781
	運行率	45.0%	64.8%	57.7%	56.9%	44.8%	38.1%	32.1%	31.7%	46.4%

※各エリア、1便当たりの最大運行回数は、160回(80日×2台)

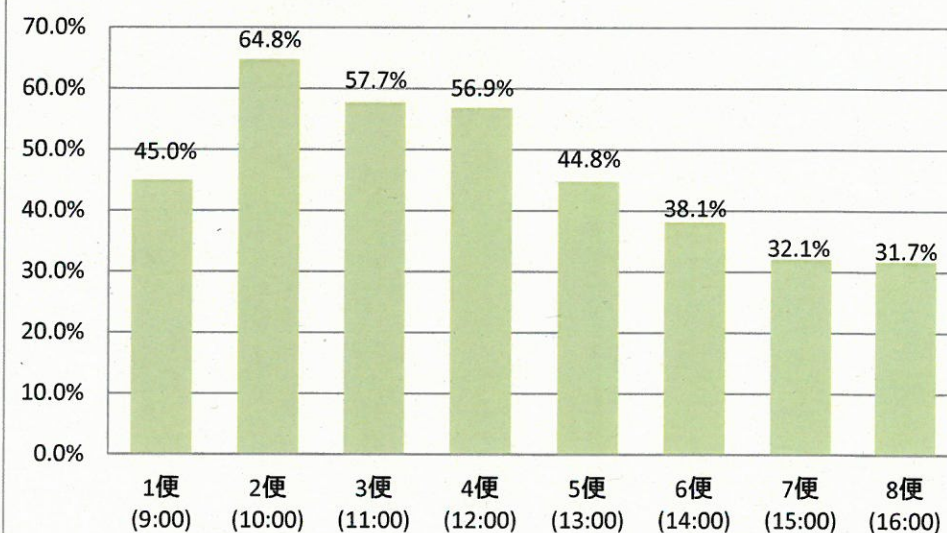
○各エリア、1便当たりの最大運行台数を2台とし、予約人数や方向等を勘案して、1台で運行が難しい場合は2台目を出していただく方法をとっている。したがって、運行率が50%以上であれば、その時間帯は、平均して毎日運行していることとなる。

○10月から1月の平均運行率は46.4%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。

○運行率の高い時間帯は、2便(10:00)の64.8%、3便(11:00)の57.7%、4便(12:00)の56.9%の順であり、午前中の利用が多いことが分かる。

また、最も運行率の低い時間帯は最終便の8便(16:00)であるが、それでも平均31.7%の運行があり、全時間帯で運行需要はあると思われる。

平均運行率(便別・全エリア合計)



● 一台当たりの利用者数 (H25.10~H26.1)

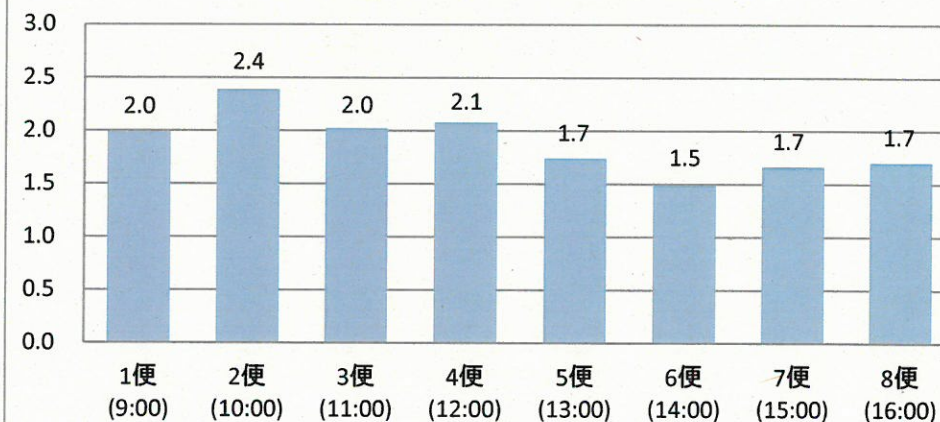
エリア		1便 (9:00)	2便 (10:00)	3便 (11:00)	4便 (12:00)	5便 (13:00)	6便 (14:00)	7便 (15:00)	8便 (16:00)	計
上部西	利用人数	146	286	259	230	159	120	61	79	1340
	一台当たり	2.0	2.3	2.3	2.1	1.8	1.6	1.4	1.5	2.0
上部東	利用人数	170	284	211	214	135	92	145	147	1398
	一台当たり	2.1	2.7	2.0	2.4	1.8	1.4	2.0	2.0	2.1
川東	利用人数	114	172	90	124	80	60	50	33	723
	一台当たり	1.8	2.1	1.6	1.8	1.5	1.5	1.4	1.3	1.7
計	利用人数	430	742	560	568	374	272	256	259	3461
	一台当たり	2.0	2.4	2.0	2.1	1.7	1.5	1.7	1.7	1.9

○一台当たりの利用者数は、3エリア合計で1.9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。現在も増加傾向にあり、既に12月と1月実績では2人を超えていることから、平均でも、近い将来2人以上になると思われる。

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

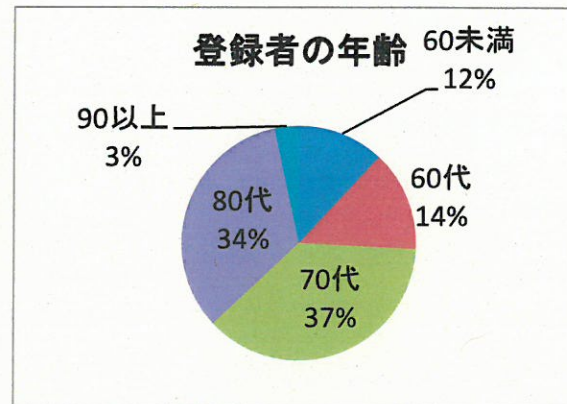
○エリア別にみると、上部のエリアがすでに平均2人を超えており、その中でも、最も乗合率の高い便は、上部東エリアの2便(10:00)で2.7人となっており、3人~4人運行も多くみられるようになった。

一台当たりの利用人数 (便別・全エリア合計)

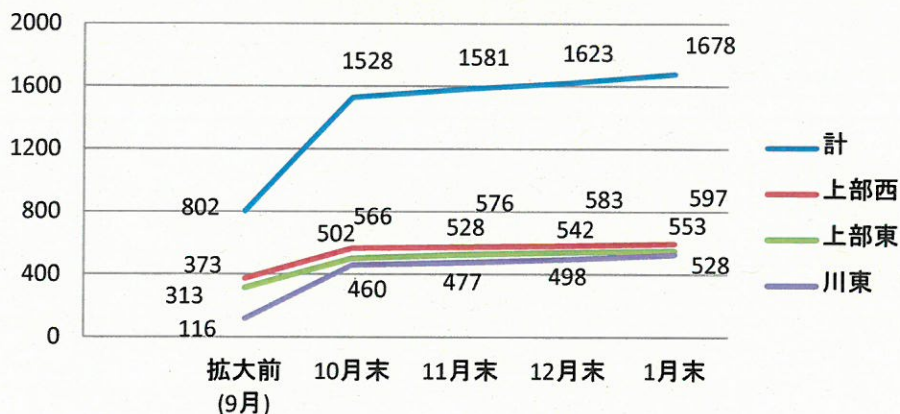


●登録者数の推移

エリア	拡大前(9月)		10月末		11月末		12月末		1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
上部西	373	219	566	348	576	355	583	360	597	368
上部東	313	188	502	308	528	327	542	334	553	341
川東	116	60	460	273	477	284	498	296	528	312
計	802	467	1528	929	1581	966	1623	990	1678	1021



登録者数の推移



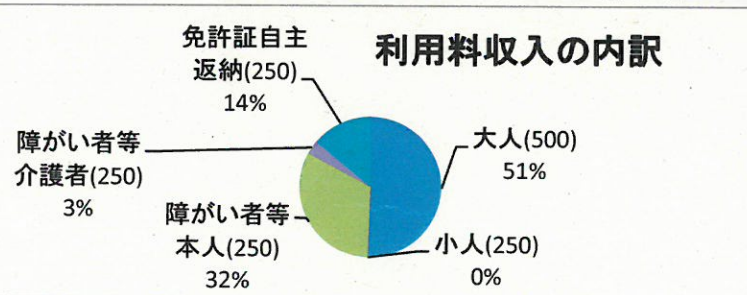
- 平成25年10月のエリア拡大後、登録者数は拡大前の802人から1,678人に、登録世帯数は467世帯から1,021世帯にそれぞれ倍増している。
特に、それまで利用対象地域が荷内・阿島地域のみだった川東エリアが約5倍に増加しており、各エリアの登録者数は、ほぼ横並びとなった。
- 登録者の内訳をみると、性別では男が約35%、女が約65%
年齢別では60歳以上が約88%を占めている。
なお、最も多い年代は70代で約37%、次いで80代が約34%である。

●登録者の内訳(1月末現在)

エリア	人数	性別		年齢別		小学校区別 ※大島は校区として取り扱う										
		男	女	60未満	60以上	中萩	大生院	泉川	角野	船木	多喜浜	高津	神郷	垣生	浮島	大島
上部西	597	216	381	82	515	373	159	6	59							
上部東	553	197	356	54	499			122	71	360						
川東	528	181	347	64	464						176	141	131	57	14	9
計	1678	594	1084	200	1478	373	159	128	130	360	176	141	131	57	14	9
割合		35.4%	64.6%	11.9%	88.1%	22.2%	9.5%	7.6%	7.7%	21.5%	10.5%	8.4%	7.8%	3.4%	0.8%	0.5%

●利用料収入の内訳 (H25.10～H26.1)

エリア	区分	10月			11月			12月			1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	
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	690	51.5%	345,000	
	小人(250)	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	
	大人 障がい者等(250)	本人	90	27.5%	22,500	98	26.5%	24,500	105	30.9%	26,250	80	26.4%	20,000	373	27.8%	93,250
	介護者	9	2.8%	2,250	17	4.6%	4,250	16	4.7%	4,000	17	5.6%	4,250	59	4.4%	14,750	
	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	218	16.3%	54,500	
上部西計	327		125,000	370		137,000	340		129,500	303		116,000	1340		507,500		
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	609	43.6%	304,500	
	小人(250)	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	
	大人 障がい者等(250)	本人	168	49.6%	42,000	127	38.6%	31,750	156	39.7%	39,000	139	41.2%	34,750	590	42.2%	147,500
	介護者	8	2.4%	2,000	5	1.5%	1,250	3	0.8%	750	6	1.8%	1,500	22	1.6%	5,500	
	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	177	12.7%	44,250	
上部東計	339		113,500	329		117,250	393		147,250	337		123,750	1398		501,750		
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	450	62.2%	225,000	
	小人(250)	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	
	大人 障がい者等(250)	本人	41	23.4%	10,250	52	27.8%	13,000	28	16.2%	7,000	34	18.1%	8,500	155	21.4%	38,750
	介護者	8	4.6%	2,000	8	4.3%	2,000	4	2.3%	1,000	9	4.8%	2,250	29	4.0%	7,250	
	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	89	12.3%	22,250	
川東計	175		72,500	187		74,250	173		71,000	188		75,500	723		293,250		
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	1,749	50.5%	874,500	
	小人(250)	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	
	大人 障がい者等(250)	本人	299	35.6%	74,750	277	31.3%	69,250	289	31.9%	72,250	253	30.6%	63,250	1,118	32.3%	279,500
	介護者	25	3.0%	6,250	30	3.4%	7,500	23	2.5%	5,750	32	3.9%	8,000	110	3.2%	27,500	
	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	484	14.0%	121,000	
全エリア 合計	841		311,000	886		328,500	906		347,750	828		315,250	3,461		1,302,500		



○平成25年10月のエリア拡大後(H25.10～H26.1・80日間)の利用料収入は、1,302,500円で、運行台数(1781台)で割ると、一台当たりの平均収入は、約731円であった。

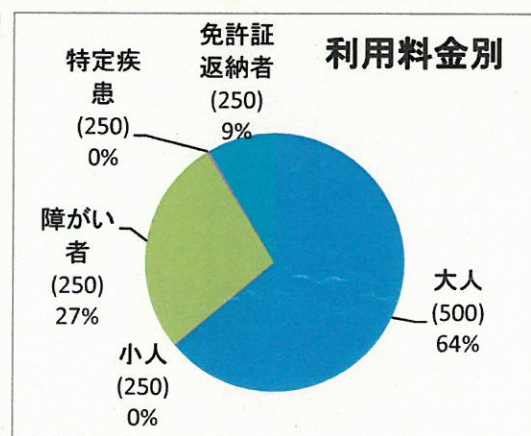
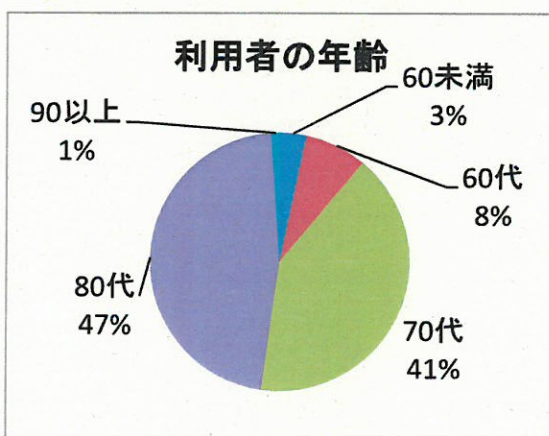
○利用料収入の内訳は、全エリア合計で、大人(500円)が約51%、割引者(250円)が約49%であり、ほぼ1:1の割合となっている。

●利用者(実人数)の内訳 (H25.10～H26.1)

エリア	実人数	性別		小学校区別 ※大島は校区として取り扱う										
		男	女	中萩	大生院	泉川	角野	船木	多喜浜	高津	神郷	垣生	浮島	大島
上部西	99	18	81	61	27	0	11							
上部東	93	19	74			21	11	61						
川東	80	17	63						38	17	18	6	0	1
計	272	54	218	61	27	21	22	61	38	17	18	6	0	1
割合		19.9%	80.1%	22.4%	9.9%	7.7%	8.1%	22.4%	14.0%	6.3%	6.6%	2.2%	0.0%	0.4%

エリア	実人数	年齢別					料金別					割引者の内訳		
		60未満	60代	70代	80代	90以上	大人(500)	小人(250)	未就学(無料)	大人割引者(250)	小人割引者(130)	障がい者(250)	特定疾患(250)	免許証返納者(250)
上部西	99	2	9	37	50	1	65	0	0	34	0	22	1	11
上部東	93	4	7	39	42	1	59	0	0	34	0	28	0	6
川東	80	3	5	36	35	1	50	0	0	30	0	24	0	6
計	272	9	21	112	127	3	174	0	0	98	0	74	1	23
割合		3.3%	7.7%	41.2%	46.7%	1.1%	64.0%	0.0%	0.0%	36.0%	0.0%	75.5%	1.0%	23.5%

※割引者は、割引対象者の人数であり、介護者は含まない。



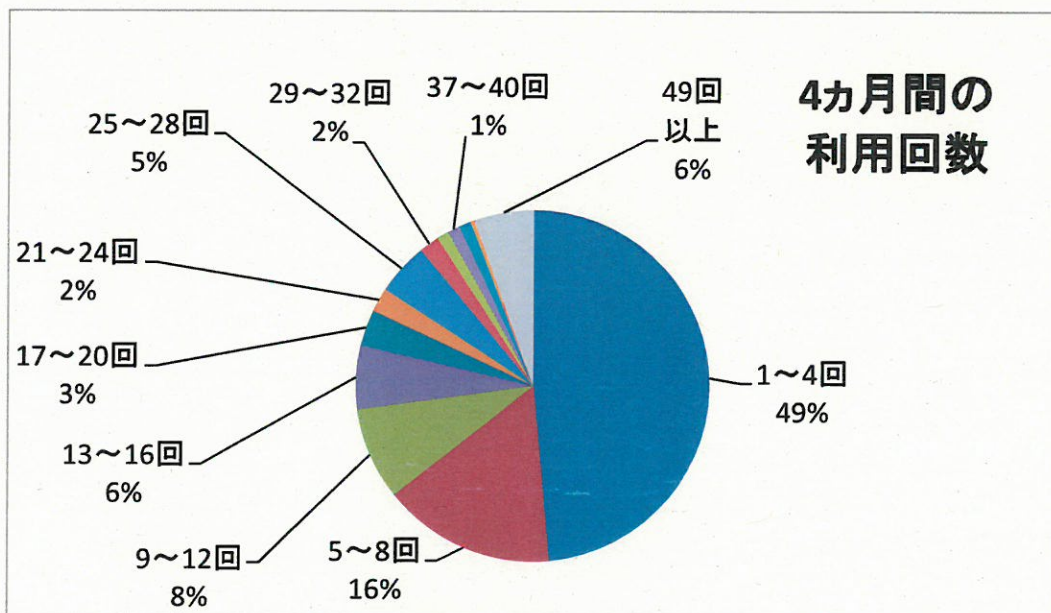
○平成25年10月から26年1月までの4ヶ月間で、デマンドタクシーを利用された方は272人で、登録者1678人(1月末現在)に占める利用者の割合は、16.2%である。

○性別では、約8割が女性、年齢別では、60歳以上が約97%、70歳以上でも約89%を占めている。

料金別では、割引対象者が約36%を占めている。なお、割引対象者の内訳は、身体障害者手帳保有者が75.5%、特定疾患医療受給者証保有者が1%、運転免許証自主返納者が約23.5%であった。

●利用回数 (H25.10～H26.1)

エリア	実人数	平成25年10月～平成26年1月(4ヶ月)の利用回数													49回以上利用者の内訳
		1～4回	5～8回	9～12回	13～16回	17～20回	21～24回	25～28回	29～32回	33～36回	37～40回	41～44回	45～48回	49回以上	
上部西	99	45	17	4	9	2	3	8	2	2	1	2	0	4	52回、64回、127回、138回
上部東	93	43	16	9	3	2	2	3	2	0	1	1	1	10	50回台4人、60回台3人、75回、112回、126回
川東	80	44	10	10	4	5	1	2	1	1	1			1	125回
計	272	132	43	23	16	9	6	13	5	3	3	3	1	15	
割合		48.5%	15.8%	8.5%	5.9%	3.3%	2.2%	4.8%	1.8%	1.1%	1.1%	1.1%	0.4%	5.5%	



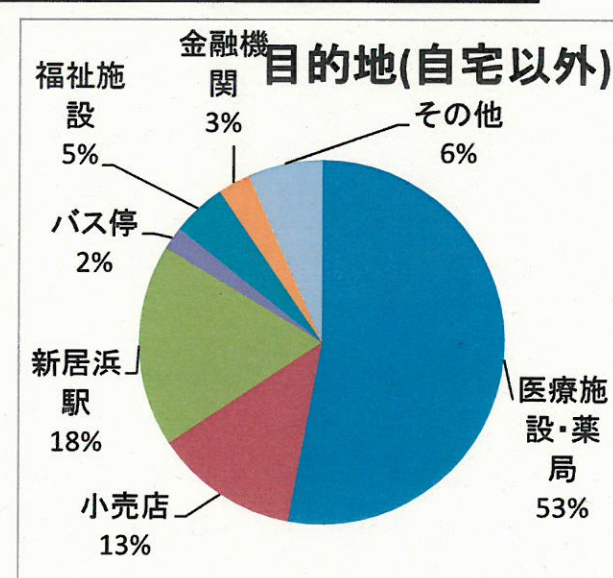
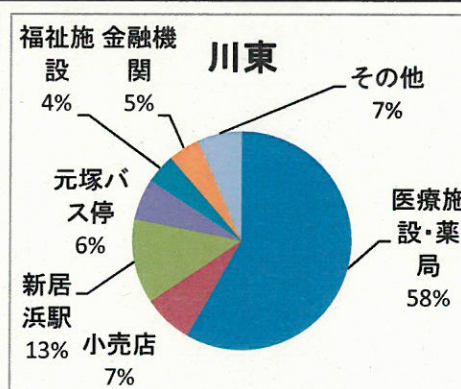
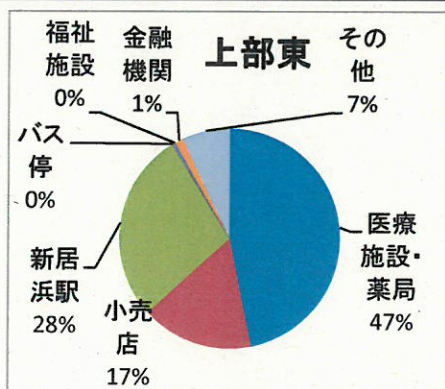
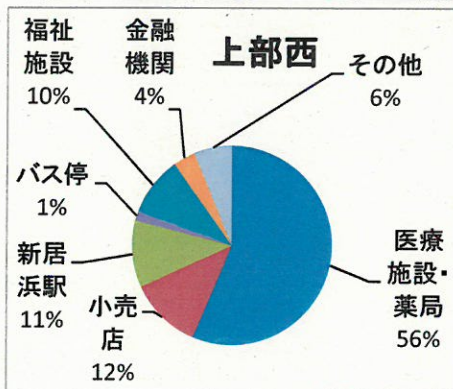
○4ヶ月(80日)の利用回数(往復利用の場合は2回)を集計した。

○最も多かったのは、平均すると月に1回までの利用となる4回までで約半数の49%、次に、8回までが約16%、12回までが約8%と続いている。

○逆に、平均すると週1回以上の利用となる17回以上が約19%、その中でも、80日間で100回以上利用された方が、各エリアにいらっしゃった。

●自宅以外の目的地 (H25.10～H26.1)

エリア	計	目的地(自宅以外)															
		医療施設・薬局	福祉施設	金融機関	理美容室	小売店	その他商業施設	新居浜駅	多喜浜駅	中萩駅	元塚バス停	東城バス停	その他バス停	黒島港	公民館	市役所支所	その他公共施設
上部西	776	437	75	28	20	92	13	84	0	0	0	3	9	0	13	1	1
	割合	56.3%	9.7%	3.6%	2.6%	11.9%	1.7%	10.8%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%	1.2%	0.0%	1.7%	0.1%	0.1%
上部東	784	367	1	10	11	129	31	219	0	0	0	1	2	0	1	1	11
	割合	46.8%	0.1%	1.3%	1.4%	16.5%	4.0%	27.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.3%	0.0%	0.1%	0.1%	1.4%
川東	407	237	18	19	6	30	6	51	5	0	25	0	0	3	4	1	2
	割合	58.2%	4.4%	4.7%	1.5%	7.4%	1.5%	12.5%	1.2%	0.0%	6.1%	0.0%	0.0%	0.7%	1.0%	0.2%	0.5%
計	1967	1041	94	57	37	251	50	354	5	0	25	4	11	3	18	3	14
	割合	52.9%	4.8%	2.9%	1.9%	12.8%	2.5%	18.0%	0.3%	0.0%	1.3%	0.2%	0.6%	0.2%	0.9%	0.2%	0.7%

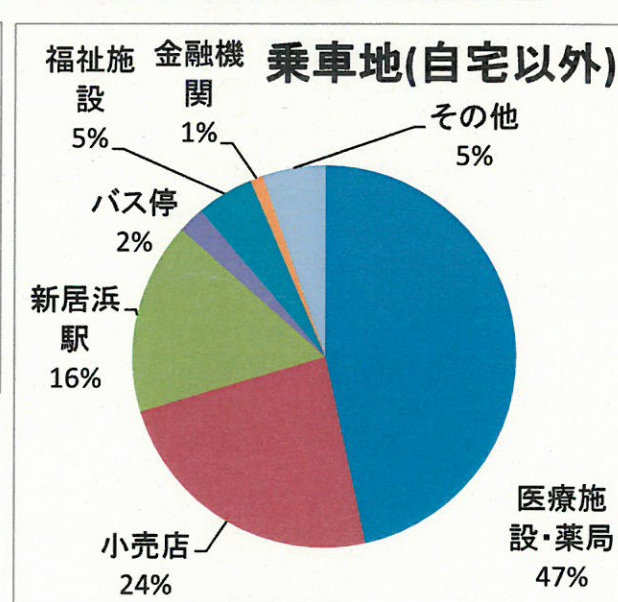
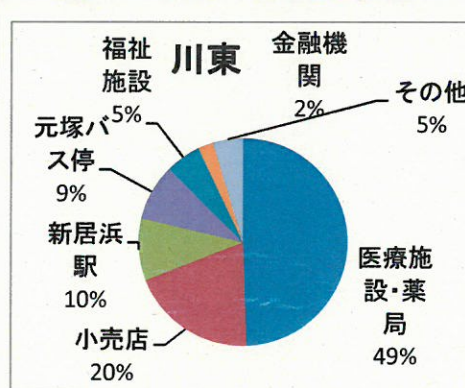
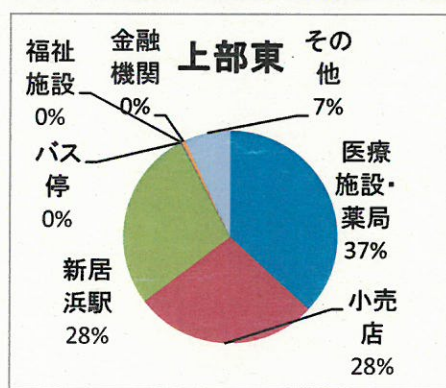
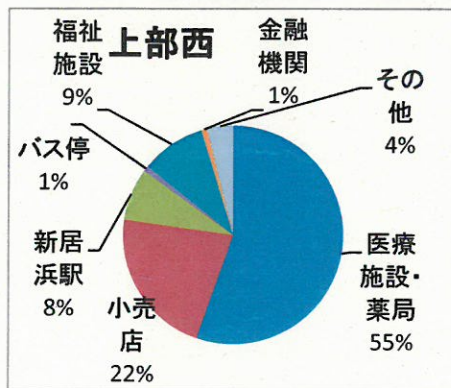


○自宅を除く目的地を分類すると、3エリア合計では、医療施設・薬局(約53%)、新居浜駅(約18%)、スーパー等小売店(約13%)の順であり、行きの半数以上は受診目的で、買い物や駅周辺・中心市街地等への移動と合わせると、8割以上を占めることになる。

○最も新居浜駅を目的地とする割合が高いのは上部東エリアで、全体の約28%を占め、駅周辺や中心市街地へ多くの方が移動していることがわかる。

●自宅以外の乗車地 (H25.10～H26.1)

エリア	計	乗車地(自宅以外)															
		医療施設・薬局	福祉施設	金融機関	理美容室	小売店	その他商業施設	新居浜駅	多喜浜駅	中萩駅	元塚バス停	東城バス停	その他バス停	黒島港	公民館	市役所支所	その他公共施設
上部西	598	331	57	5	5	131	11	46		0	0	1	4	0	7	0	0
	割合	55.4%	9.5%	0.8%	0.8%	21.9%	1.8%	7.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.7%	0.0%	1.2%	0.0%	0.0%
上部東	648	239	0	4	4	180	26	179	0	0	0	1	0	0	0	0	15
	割合	36.9%	0.0%	0.6%	0.6%	27.8%	4.0%	27.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%
川東	342	169	19	8	2	67	3	33	5	0	30	0	0	3	2	0	1
	割合	49.4%	5.6%	2.3%	0.6%	19.6%	0.9%	9.6%	1.5%	0.0%	8.8%	0.0%	0.0%	0.9%	0.6%	0.0%	0.3%
計	1588	739	76	17	11	378	40	258	5	0	30	1	5	3	9	0	16
	割合	46.5%	4.8%	1.1%	0.7%	23.8%	2.5%	16.2%	0.3%	0.0%	1.9%	0.1%	0.3%	0.2%	0.6%	0.0%	1.0%



○自宅を除く乗車地を分類すると、3エリア合計では、医療施設・薬局(約47%)、スーパー等小売店(約24%)、新居浜駅(約16%)の順であり、目的地と同様に、この3種類で8割以上を占めている。

○目的地と比較すると、医療施設・薬局から乗る割合が減り、かわって、スーパー等小売店から乗る割合が増えているのが特徴で、受診後に、近くのスーパーなどで買い物をして、そこへ迎えに来てもらうケースが見受けられる。

●拡大後の運行収支状況（H25.10～H26.1）

○拡大後の4ヵ月間の運行に係る収支をみると、運行事業費5,717,010円(1,781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。

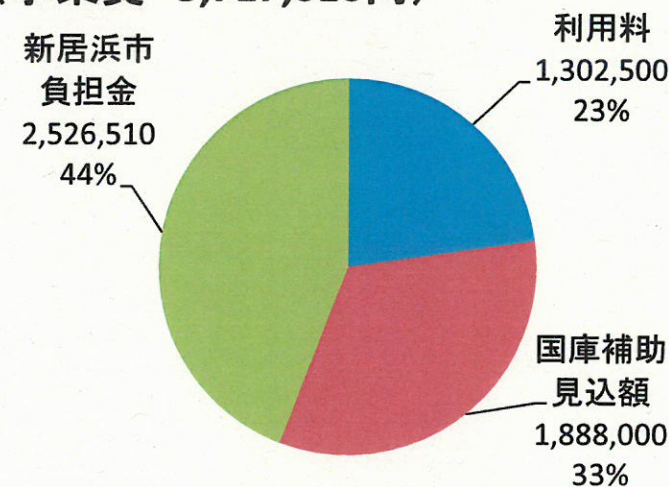
歳出

項目	金額	積算根拠
運行事業費	上部西	2,182,800 @3,210×680台
	上部東	2,160,330 @3,210×673台
	川東	1,373,880 @3,210×428台
合計	5,717,010	@3,210×1,781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	507,500 利用人数 1,340人
	上部東	501,750 利用人数 1,398人
	川東	293,250 利用人数 723人
	小計	1,302,500 利用人数 3,461人
国庫補助見込額	1,888,000	内定額12,414,000円×80日/244日×運行率46.4%
新居浜市負担金	2,526,510	運行事業費-利用料収入-国庫補助見込額
合計	5,717,010	

拡大後の運行収支状況 (事業費 5,717,010円)



※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1月までの80日間、平均運行率46.4%の補助見込額を、1,888,000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。

デマンドタクシー市民アンケート集計結果(速報値)

●アンケート回収状況

回収率	
配布	回収
2000	727 36.4%

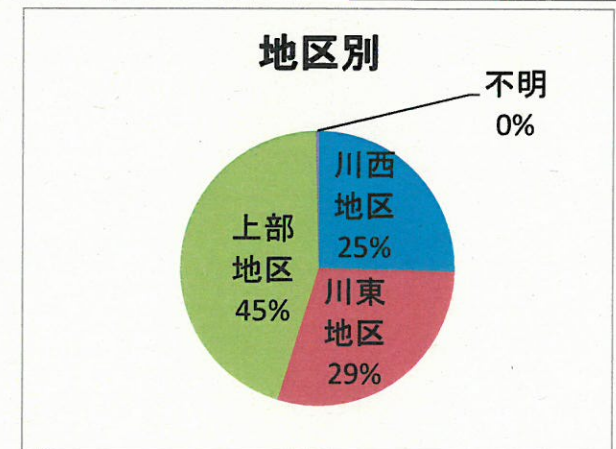
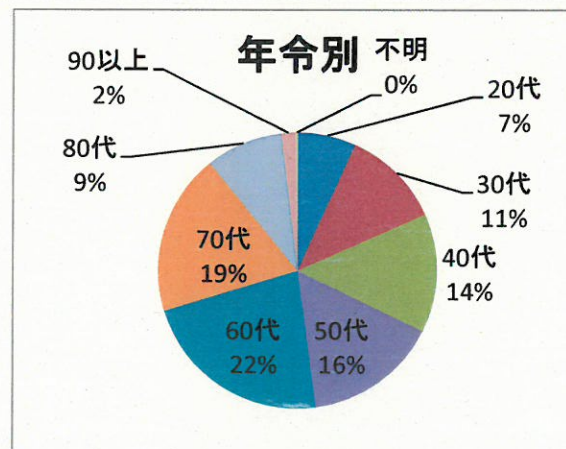
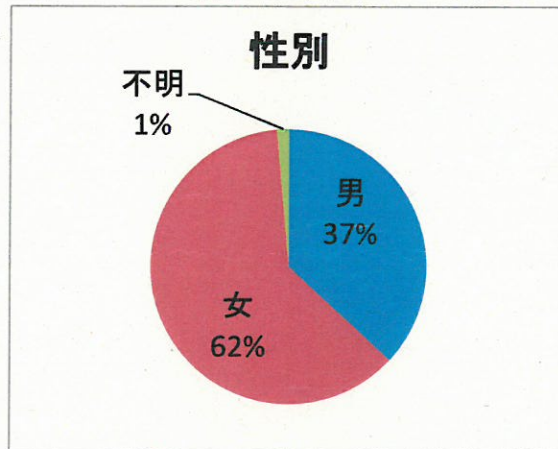
○市民アンケートは、平成25年12月末現在の20歳以上の市民2,000人を無作為抽出して、平成26年1月15日から1月31日まで郵送により実施し、727人から回答があった。回収率は36.4%である。

○回答者の属性は、男性が約37%、女性が約62%、年齢別では、下表のとおりである。また、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、平成25年12月末現在の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								
男	女	不明	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90以上	不明
268	449	10	49	84	101	114	163	137	65	12	2
36.9%	61.8%	1.4%	6.7%	11.6%	13.9%	15.7%	22.4%	18.8%	8.9%	1.7%	0.3%

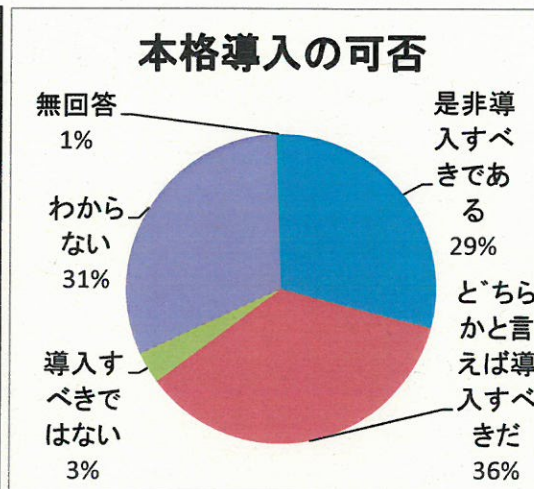
地区別 (大島は校区として集計)																	
新居浜	宮西	金子	金栄	惣開	若宮	5.高津	浮島	垣生	神郷	多喜浜	大島	泉川	中萩	船木	大生院	角野	不明
33	27	77	27	13	7	77	18	29	66	23	1	55	119	40	29	83	3
4.5%	3.7%	10.6%	3.7%	1.8%	1.0%	10.6%	2.5%	4.0%	9.1%	3.2%	0.1%	7.6%	16.4%	5.5%	4.0%	11.4%	0.4%
川西地区						川東地区						上部地区				不明	
184						214						326				3	
25.3%						29.4%						44.8%				0.4%	



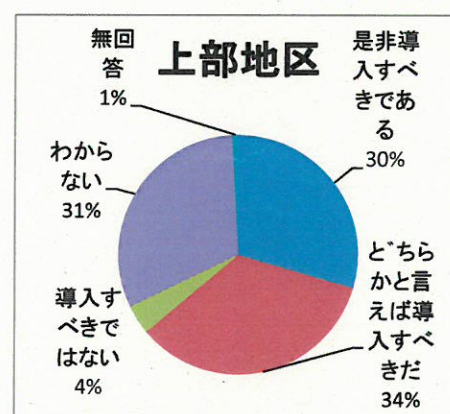
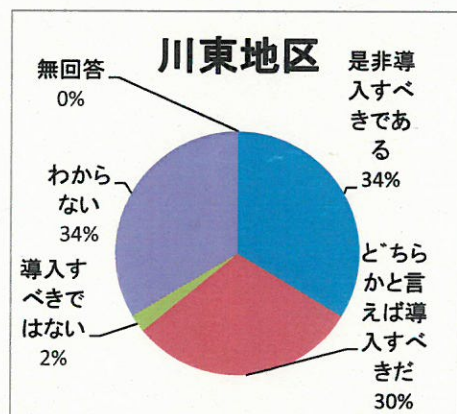
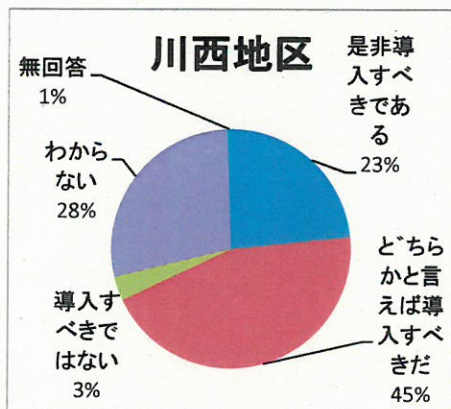
●10月以降の本格導入の可否

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	77	19	24.7%	33	42.9%	2	2.6%	23	29.9%	0	0.0%
金 栄	27	7	25.9%	13	48.1%	1	3.7%	6	22.2%	0	0.0%
惣 開	13	3	23.1%	7	53.8%	0	0.0%	3	23.1%	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	184	43	23.4%	82	44.6%	6	3.3%	52	28.3%	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	727	211	29.0%	260	35.8%	24	3.3%	228	31.4%	4	0.6%



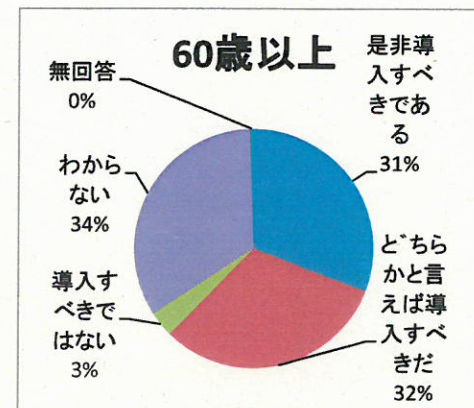
○回答の内訳は、「是非本格導入すべきである」が約29%、「どちらかと言えば本格導入すべきだ」が約36%、「本格導入すべきでない」が約3%、「わからない」が約31%であり、「是非本格導入すべきである」と「どちらかと言えば本格導入すべきだ」を合わせると、約65%の方が本格導入を望み、「導入すべきでない」と考える人は少ないことが分かる。



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。

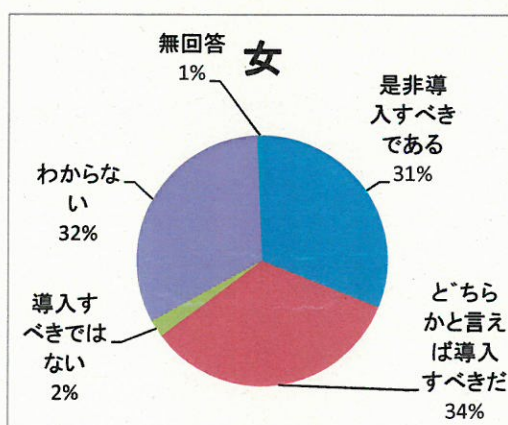
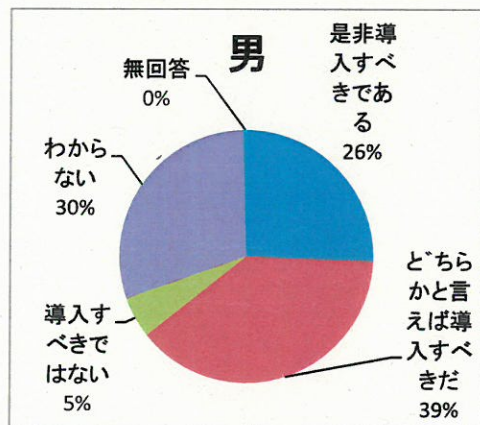
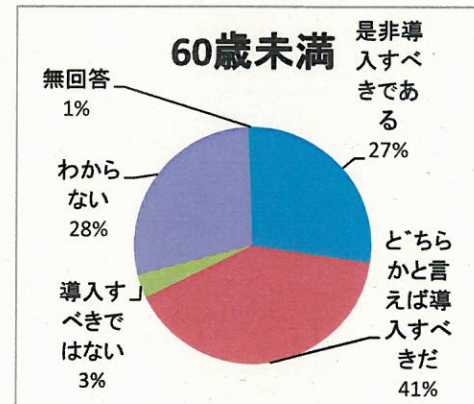
年令別

年令	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
20代	49	13	26.5%	16	32.7%	1	2.0%	19	38.8%	0	0.0%
30代	84	31	36.9%	26	31.0%	3	3.6%	23	27.4%	1	1.2%
40代	101	20	19.8%	49	48.5%	3	3.0%	28	27.7%	1	1.0%
50代	114	31	27.2%	50	43.9%	4	3.5%	29	25.4%	0	0.0%
60歳未満計	348	95	27.3%	141	40.5%	11	3.2%	99	28.4%	2	0.6%
60代	163	50	30.7%	56	34.4%	8	4.9%	49	30.1%	0	0.0%
70代	137	34	24.8%	48	35.0%	4	2.9%	50	36.5%	1	0.7%
80代	65	26	40.0%	14	21.5%	1	1.5%	23	35.4%	1	1.5%
90代以上	12	6	50.0%	1	8.3%	0	0.0%	5	41.7%	0	0.0%
60歳以上計	377	116	30.8%	119	31.6%	13	3.4%	127	33.7%	2	0.5%
年令不明	2	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	100.0%	0	0.0%
計	727	211	29.0%	260	35.8%	24	3.3%	228	31.4%	4	0.6%



性別

年令	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
男	266	68	25.6%	103	38.7%	14	5.3%	80	30.1%	1	0.4%
女	448	139	31.0%	151	33.7%	10	2.2%	145	32.4%	3	0.7%
性別不明	10	4	40.0%	4	40.0%	0	0.0%	2	20.0%	0	0.0%
計	724	211	29.1%	258	35.6%	24	3.3%	227	31.4%	4	0.6%

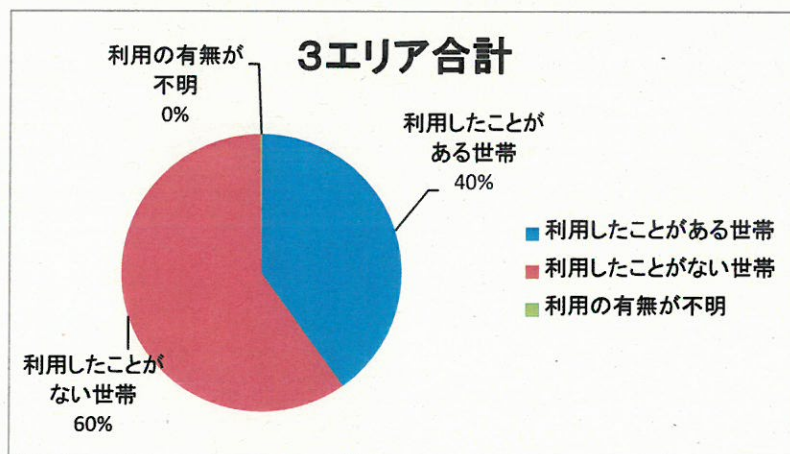


○本格導入の可否を年令別にみると、本格導入を希望する人は男女共約65%であり、差は見られない。
また、年令別にみても、60歳以上と60歳未満で大きな差はなく、高齢者だけでなく、若年層も本格導入を希望する人は多いことが分かる。

デマンドタクシー登録者アンケート集計結果(速報値)

●アンケート回収状況

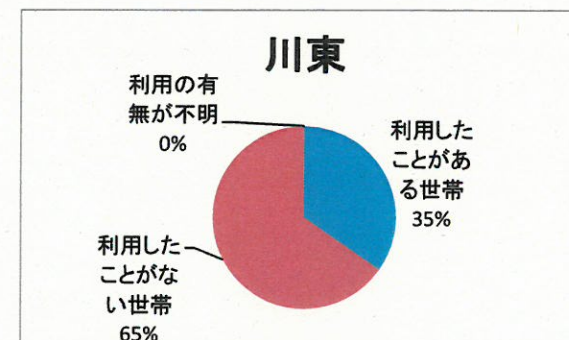
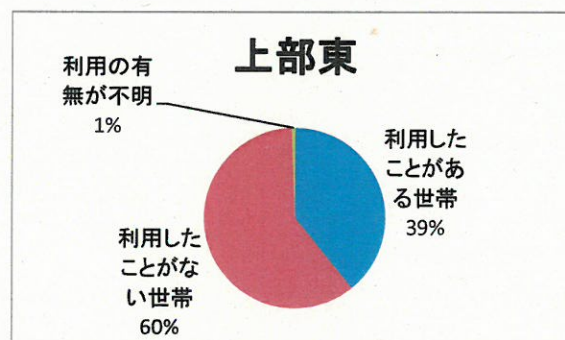
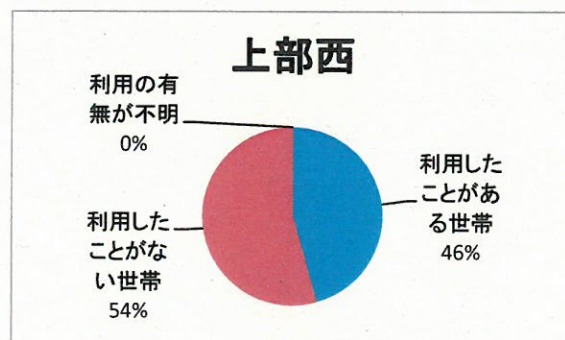
エリア	対象世帯数	回収世帯数	回収率	利用したことがある世帯	率	利用したことがない世帯	率	利用の有無が不明	率
上部西	360	193	53.6%	88	45.6%	105	54.4%	0	0.0%
上部東	334	171	51.2%	67	39.2%	103	60.2%	1	0.6%
川東	296	147	49.7%	51	34.7%	96	65.3%	0	0.0%
不明		3		0	0.0%	3	100.0%	0	0.0%
計	990	514	51.9%	206	40.1%	307	59.7%	1	0.2%



○アンケートは、平成25年12月末現在の登録世帯990世帯を対象に、平成26年1月15日から1月31日まで郵送により実施し513世帯から回答があった。回収率は51.9%である。

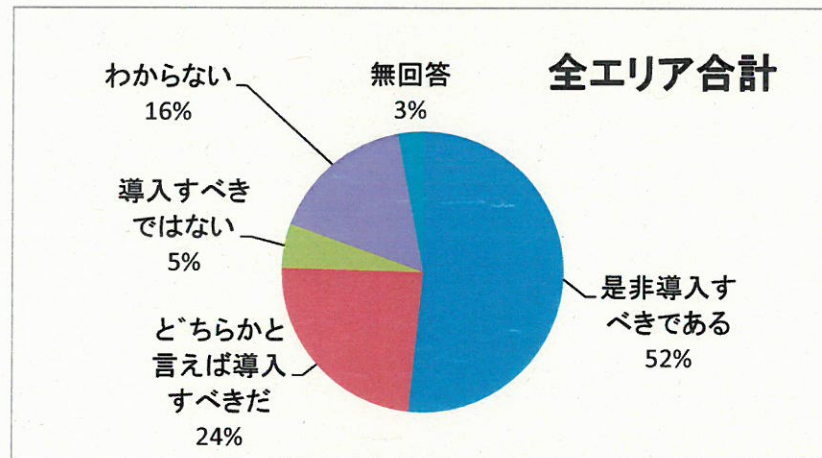
なお、回収率をエリア別に見ても、上部西53.6%、上部東51.2%、川東49.7%と、全エリア共50%前後の回収率となっている。

○回収世帯514世帯の内、これまで利用したことがある世帯が約40%、利用したことがない世帯が約60%であった。



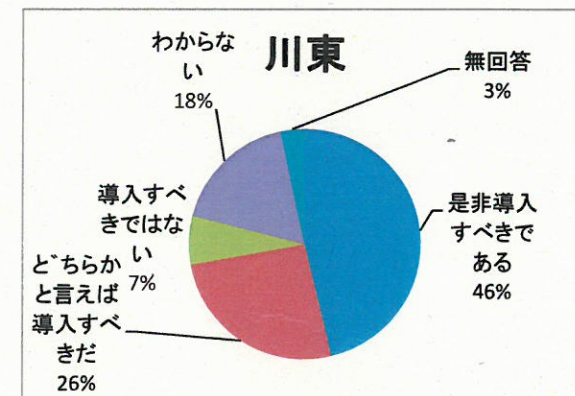
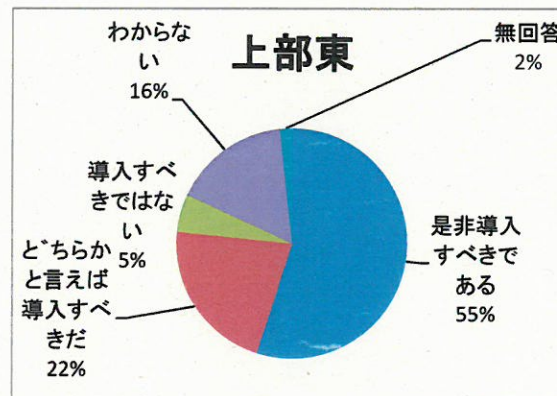
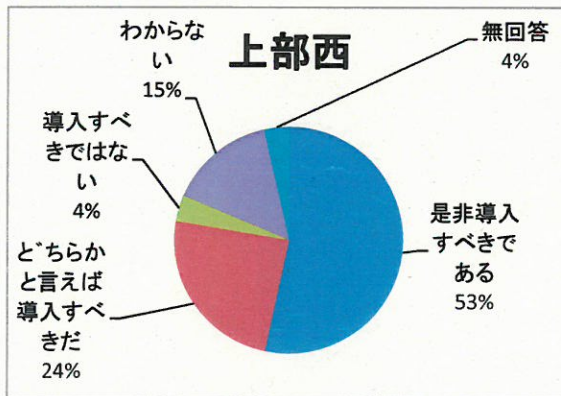
●10月以降の本格導入の可否

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	193	103	53.4%	47	24.4%	7	3.6%	29	15.0%	7	3.6%
上部東	171	94	55.0%	37	21.6%	9	5.3%	28	16.4%	3	1.8%
川東	147	68	46.3%	38	25.9%	10	6.8%	26	17.7%	5	3.4%
不明	3	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	66.7%	0	0.0%
計	514	265	51.6%	122	23.7%	26	5.1%	85	16.5%	15	2.9%



○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24%、「本格導入すべきではない」が約5%、「わからない」が約16%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76%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。



都市交通戦略の見直しについて

第2回協議会（H25.11.11）において、委員の皆様にご協議いただいた、新居浜市都市交通戦略見直し一覧表①②の内容を、今回送付しております「新居浜市都市交通戦略（後期）案」に反映させております。反映内容は下記のとおりとなっております。

都市交通戦略 見直し一覧表①【取組内容・指標】

基本目標	基本方針	施策	主な取り組み	担当課	担当部署	取組内容	変更有無	取組内容変更理由	指標				見直し後目標値と異なる理由			
									前期	計画指標(H19)実績値	現況値(H24実績)	平成30年度末目標値		平成30年度末実績値		
①誰もが便利に使える公共交通の構築	公共交通環境の改善	交通結節点の整備	1-①-VI	都市計画課	B	交通結節点とは、異なる交通手段(場合によっては別交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設です。また、単に交通結節点を設置しただけでは、周辺部も合わせて人の交流を促進し、街のにぎわいを生み出す効果も期待することが必要です。本市でも、新居浜駅前広場整備事業等により、駅前周辺部まで広範囲にわたって乗り換えの利便性を考慮し、新たな交通結節点を整備してまいります。										
						このため、バスやタクシー等の公共交通と一体的な利用を促進するための交通広場と、出会いの場である人の広場からなる駅前広										
						新居浜市では、大島の島民の生活交通として、本土の黒島から大島間で渡海船を約1時間おきに1日15往復運航しており、今後も引き続き渡海船を運航します。また、平成14年に建造した「くろしま」と平成23年に建造した交通バリアフリー法「リアフリー」に適合した新造船「おしま7」の2隻で運航しています。										
						新居浜市では、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。										
①誰もが便利に使える公共交通の構築	新たな公共交通の導入	コミュニティバス等の導入	1-①-VII	運輸観光課	A	新居浜市では、大島の島民の生活交通として、本土の黒島から大島間で渡海船を約1時間おきに1日15往復運航しており、今後も引き続き渡海船を運航します。また、平成14年に建造した「くろしま」と平成23年に建造した交通バリアフリー法「リアフリー」に適合した新造船「おしま7」の2隻で運航しています。										
						新居浜市では、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。										
						新居浜市では、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。										
						新居浜市では、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。										
①誰もが便利に使える公共交通の構築	多様な公共交通利用環境の導入	多様なタクシーの運行	1-①-VIII	運輸観光課	A	タクシーは、地域に密着し、ドア・トゥ・ドアで輸送を行っている公共交通機関で、場所・時間・距離に柔軟に対応できるため、利用者のニーズに柔軟に対応できるメリットがあります。しかし、多額のタクシーの運行費は、長年継続して運行しているため、経費削減が課題となっており、多額の運行費を削減し、持続可能な運行体制を整える必要があります。また、多額の運行費を削減し、持続可能な運行体制を整える必要があります。										
						タクシーは、地域に密着し、ドア・トゥ・ドアで輸送を行っている公共交通機関で、場所・時間・距離に柔軟に対応できるため、利用者のニーズに柔軟に対応できるメリットがあります。しかし、多額のタクシーの運行費は、長年継続して運行しているため、経費削減が課題となっており、多額の運行費を削減し、持続可能な運行体制を整える必要があります。										
						タクシーは、地域に密着し、ドア・トゥ・ドアで輸送を行っている公共交通機関で、場所・時間・距離に柔軟に対応できるため、利用者のニーズに柔軟に対応できるメリットがあります。しかし、多額のタクシーの運行費は、長年継続して運行しているため、経費削減が課題となっており、多額の運行費を削減し、持続可能な運行体制を整える必要があります。										
						タクシーは、地域に密着し、ドア・トゥ・ドアで輸送を行っている公共交通機関で、場所・時間・距離に柔軟に対応できるため、利用者のニーズに柔軟に対応できるメリットがあります。しかし、多額のタクシーの運行費は、長年継続して運行しているため、経費削減が課題となっており、多額の運行費を削減し、持続可能な運行体制を整える必要があります。										

都市交通戦略 見直し一覧表②【実施プログラム】

基本目標	基本方針	施策	主な取り組み	担当課	いつまでに										変更有無	実施プログラム変更理由						
					短期 ～H25年度	中期 ～H30年度	長期 ～H40年度	いつ	どこ	だれ	支援者	支援者	支援者	支援者			支援者					
①誰もが便利に使える公共交通の構築	公共交通環境の改善	交通結節点の整備	1-①-VI	都市計画課																		
					新居浜市では、大島の島民の生活交通として、本土の黒島から大島間で渡海船を約1時間おきに1日15往復運航しており、今後も引き続き渡海船を運航します。また、平成14年に建造した「くろしま」と平成23年に建造した交通バリアフリー法「リアフリー」に適合した新造船「おしま7」の2隻で運航しています。																	
					新居浜市では、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。																	
					新居浜市では、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。																	
①誰もが便利に使える公共交通の構築	新たな公共交通の導入	コミュニティバス等の導入	1-①-VII	運輸観光課																		
					新居浜市では、大島の島民の生活交通として、本土の黒島から大島間で渡海船を約1時間おきに1日15往復運航しており、今後も引き続き渡海船を運航します。また、平成14年に建造した「くろしま」と平成23年に建造した交通バリアフリー法「リアフリー」に適合した新造船「おしま7」の2隻で運航しています。																	
					新居浜市では、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。																	
					新居浜市では、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。また、地域の生活交通として、民間のバス会社が路線バスを運行しています。																	
①誰もが便利に使える公共交通の構築	多様な公共交通利用環境の導入	多様なタクシーの運行	1-①-VIII	運輸観光課																		
					タクシーは、地域に密着し、ドア・トゥ・ドアで輸送を行っている公共交通機関で、場所・時間・距離に柔軟に対応できるため、利用者のニーズに柔軟に対応できるメリットがあります。しかし、多額のタクシーの運行費は、長年継続して運行しているため、経費削減が課題となっており、多額の運行費を削減し、持続可能な運行体制を整える必要があります。																	
					タクシーは、地域に密着し、ドア・トゥ・ドアで輸送を行っている公共交通機関で、場所・時間・距離に柔軟に対応できるため、利用者のニーズに柔軟に対応できるメリットがあります。しかし、多額のタクシーの運行費は、長年継続して運行しているため、経費削減が課題となっており、多額の運行費を削減し、持続可能な運行体制を整える必要があります。																	
					タクシーは、地域に密着し、ドア・トゥ・ドアで輸送を行っている公共交通機関で、場所・時間・距離に柔軟に対応できるため、利用者のニーズに柔軟に対応できるメリットがあります。しかし、多額のタクシーの運行費は、長年継続して運行しているため、経費削減が課題となっており、多額の運行費を削減し、持続可能な運行体制を整える必要があります。																	

→ 検討・調整
 → 実施
 H30以降も継続
 ○ 主体者
 △ 支援者

「新居浜市都市交通戦略（後期）案」

P12～ 主な取り組みの実施プログラム

基本目標 | 人や環境にやさしい交通の実現
基本方針 | 誰もが便利に使える公共交通の構築
施策 | 1) 公共交通環境の改善
主な取り組み | 島民の生活交通の確保 (1-①-VII) **担当課** 運輸観光課

取り組みの内容・実施プログラム
 新居浜市では、大島の島民の生活交通として、本土の黒島から大島間で渡海船を約1時間おきに1日15往復運航しており、今後も引き続き渡海船を運航します。また、現在、平成14年に建造した「くろしま」と平成23年に建造した交通バリアフリー法に適合した新造船「おしま7」の2隻で運航をしています。

いつ	短期 (～H25年度)	中期 (～H30年度)	長期 (～H40年度)
どこ	臨海部	中心市街地	周辺市街地
だれが	市民	企業	交通事業者
支援者	警察	国	県
			市

検討・調整 → 実施 → H30以降も継続

指標	策定時(H19)	現況値(H24)	目標値
新型船の導入		新型船の導入(H23.11.3～)	新型船の導入

総合評価(前期H21～H25) A



渡海船「おしま7」

※なお、「新居浜市都市交通戦略（後期）案」P8～11の都市交通戦略一覧にも見直し内容を反映しております。