

平成29年度 第4回
新居浜市地域公共交通活性化協議会

～新居浜市公共交通網形成計画について～

<目次>

1. 基本方針と目標（修正）	1
2. 基本方針や目標達成のための取組施策	6
3. 推進体制	20
4. 計画達成状況の評価と検証の方法	21

平成30年1月19日
新居浜市

1. 基本方針と目標(修正)

(1)基本方針と目標

【基本理念】

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

まちづくりと一体となって使いやすい公共交通網を形成し、市民・交通事業者・行政が支え合う取り組みを推進する。

【基本方針1】

- コンパクトなまちづくりを誘導する公共交通網の形成

【目標1】

- 都市拠点への公共交通を利用した外出の増加

【基本方針2】

- 便利で使いやすい公共交通の形成

【目標2】

- 生活の様々な場面で公共交通の利用を増加

【基本方針3】

- 市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持

【目標3】

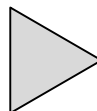
- 三位一体で公共交通を運営維持

1. 基本方針と目標(修正)

(2) 目標値

【基本方針1】

- コンパクトなまちづくりを誘導する公共交通網の形成



【目標1】

- 都市拠点への公共交通を利用した外出の増加

【目標値1-1】

- 都市拠点におけるバス総乗降者数

現況:815人 ⇒ 将来(H34):978人

◇指標の意味

- 路線バスのネットワークの見直しを行うことにより、都市拠点へのアクセスや都市拠点間の移動がしやすくなることが期待される。これら拠点を結ぶ公共交通の利用者が増加すると考え、拠点のバス停における乗降者数を評価する。

◇指標の算定方法

- 新居浜駅・イオンモール新居浜・住友病院前・市役所前・東町バス停の乗降者数を計測しその総和を算出する。

◇目標値の設定方法

- バス路線の維持のためにも利用者数の確保が必要であり、長期総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数44万人が現況(H28)よりも1.2倍を目指していることから、現況の総乗降者数の1.2倍を目標値として設定する。なお、現況(H28)の値は、平成28年3月実施の乗降調査結果に基づく。

【目標値1-2】 追加

- デマンド交通の交通結節点への利用者数の割合

現況:13.6% ⇒ 将来(H34):27.2%以上

◇指標の意味

- デマンドタクシーの見直しにより、その役割が路線バスや鉄道駅へのアクセス手段となることが期待される。デマンドタクシーによるバス路線や鉄道駅へのアクセス利用者が増加することを評価する。

◇指標の算定方法

- デマンドタクシー利用者のうち、交通施設(駅・バス停)への利用者数の割合を算出する。

◇目標値の設定方法

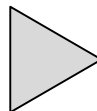
- デマンドタクシー利用者のうち、交通施設へのアクセスとして利用している利用者数を増やしていくことが求められる。そこで、現状の交通施設(駅・バス停)への利用者数の倍増を目標値として設定する。なお、現況(H28)の値は、運行記録票における交通施設(駅・バス停)へのアクセスとして利用している利用者数の割合に基づく。

1. 基本方針と目標(修正)

(2)目標値

【基本方針2】

- 便利で使いやすい公共交通網の形成



【目標2】

- 生活の様々な場面で公共交通の利用を増加

【目標値2-1】

修正（調査1日の結果から年間の平均値に変更）

- 路線バス利用者数

現況:981人/日 ⇒ 将来(H34) :1,177人/日

◇指標の意味

- コンパクトなまちづくりが進んだ都市の姿として、徒歩や公共交通による移動が主体となっていることを目指す。これにより、路線バスの利用者が増加することを評価する。

◇指標の算定方法

- 新居浜市内バス停(せとうちバス及び別子山地域バス)の全体利用者数を算出する。

◇目標値の設定方法

- バス路線の維持のためにも利用者数の確保が必要であり、長期総合計画で設定した目標値である公共交通利用者数44万人が現況(H28)よりも1.2倍を目指していることから、現況の総乗降者数の1.2倍を目標値として設定する。なお、現況(H28)の値は、実績データの日平均利用者数に基づく。

【目標値2-2】

修正（数値を修正、現状以上から5%増に変更）

- バスサービスを受ける人口割合

現況:63.3% ⇒ 将来(H34) :68.3%

◇指標の意味

- 人口減少が見込まれる中であるが、路線網再編によりバスサービス圏を見直すことで、バスサービス圏内に居住する人口の割合が増加することが期待されることから、バスサービスを受けることができる人口割合を評価します。

◇指標の算定方法

- バス勢圏内人口と総人口から算出する。

◇目標値の設定方法

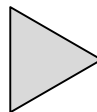
- 現時点において路線網再編案は未定だが、少なくとも、現況よりも利便性を高め、バスサービス圏に人口を誘導していくことが立地適正化計画との連携の観点から必要である。そこで、バスサービス圏の人口の5%増を目標値として設定する。なお、現況(H28)の値は、平成22年国勢調査の人口から作成した100mメッシュデータに基づく。

1. 基本方針と目標(修正)

(2)目標値

【基本方針3】

- 市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持



【目標3】

- 三位一体で公共交通を運営維持

【目標値3-1】(交通事業者)

● バス路線の収入

現況:2億900万円 ⇒ 将来(H34) :2億3,000万円

修正(現状以上から1.1倍に変更)

◇指標の意味

- 公共交通の運営にあたっては、市民・交通事業者・行政の三者がそれぞれ責任を果たし、協働により支えることで公共交通網を維持していくことを目指す。これにより、公共交通の収入が改善されることを評価する。

◇指標の算定方法

- バス路線の年間収入を算出する。

◇目標値の設定方法

- バス路線の維持のためにも利用者数の確保が必要であり、利用者数は現況(H28)の1.2倍を目指しているが、高齢者の増加による割引対象者の利用者数の増加等を考慮し、1.1倍として設定する。なお、現況(H28)の値は、実績データに基づく。

【目標値3-2】(行政)

● 市の財政負担額

現況:4,970万円 ⇒ 将来(H34) : 4,970万円以下(現状以下)

◇指標の意味

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

◇指標の算定方法

- 市の財政負担額を算出する。

◇目標値の設定方法

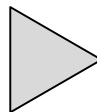
- 市は、バス事業者がバスを運営するのに不足する分を負担しているが、利用者が増加しても、運行経費が増加した場合、必ずしも行政の負担が減るわけではない。このため、少なくとも現状以上の負担とならないようにすることを目指し、現状の市財政負担額を目標値として設定する。なお、現況(H28)の値は、実績データに基づく。

1. 基本方針と目標(修正)

(2)目標値

【基本方針3】

- 市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持



【目標3】

- 三位一体で公共交通を運営維持

【目標値3-2】(市民)

- 市民の意識変化(公共交通が必要不可欠な手段であるという認識率)

現況:12.8% ⇒ 将来(H34):25.6%

◇指標の意味

- 公共交通の運営にあたっては、市民・交通事業者・行政の三者がそれぞれ責任を果たし、協働により支えることで公共交通網を維持していくことを目指す。これにより、公共交通に対する認識が変化することを評価する。
- ◇指標の算定方法
- アンケート調査により市民意識を把握する。
- ◇目標値の設定方法
- アンケート調査結果から、高齢者になると必要不可欠との認識に変化する人が多いと考えられるが、これに加えて、さらに必要不可欠との認識をもつ市民を増やすことが必要。
- 高齢者は比較的必要不可欠と認識している人が多く、今後高齢化により、認識率は自然増加することを踏まえ、現状よりも倍増することを目標値として設定する。

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(1) 基本方針や目標達成のための取組施策の体系

基本方針	取組施策
基本方針1: コンパクトなまちづくりを先導する公共交通網の形成	① 効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の再編
	② 路線バスと連携したデマンドタクシーへの見直し
基本方針2: 便利で使いやすい公共交通網の形成	③ バス路線間やバス路線・デマンドタクシー間の乗継を考慮した運賃制度の検討
	④ 快適なバス待ち環境の整備
	⑤ 一目で行き先が分かるバスナンバーの導入
	⑥ 利便性を高めるバス情報の提供
	⑦ 誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入
	⑧ バス停までのアクセス性を高めるサイクル&バスライド
基本方針3: 市民・交通事業者・行政の協働による公共交通の維持	⑨ 企業が主体となったエコ通勤の実施
	⑩ 健康促進に着目した公共交通転換の実施
	⑪ ノーマイカーデーの実施
	⑫ 交通環境学習の実施
	⑬ 公共交通ガイドブックの更新・充実

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2) 基本方針や目標達成のための取組施策

<p>施設名</p>	<p>① 効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の再編</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市拠点を結ぶ区間を基幹公共交通軸として、一定の運行本数を確保するとともに、各拠点間へのアクセス利便性を高めます。 ● 現状以上にバス車両を増加することは運転手ならびに車両確保の観点から厳しいことから、効率的に運行するためのネットワークの見直しが重要となります。 ● バス停間の利用ODを踏まえ、特定の区間に集中するバスを他区間の運行に変更する、あるいは目的地を変更するなどにより、市全体として利便性を向上するよう現状のバス路線網を見直します。 ● 都市拠点を中心とした循環バスの導入についても検討を行います。 <p>【再編前】</p> <p>バス路線が集中し、極端に運行本数が多い</p> <p>公共交通空白地域が存在</p> <p>移動ニーズは高いが直接的に結ぶ路線がない</p> <p>【再編後】</p> <p>市中心部でバス運行本数のバランス化</p> <p>移動ニーズに対応するとともに、公共交通空白地域をカバーする新たな路線の開設</p> <p>凡例 — バス路線 ※太さは運行本数を表現</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>新居浜市、交通事業者</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2020年度</p>

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2)基本方針や目標達成のための取組施策

施設名	② 路線バスと連携したデマンドタクシーへの見直し
取組内容	<ul style="list-style-type: none">● バス停から離れていて路線バスの利用が不便な方でも、便利に利用できるようにデマンドタクシーの利用可能な目的地・施設、利用者の負担額および事業者への支払い額の見直しを検討し、更なるバス利用者の増加につなげます。
取組実施主体	新居浜市、交通事業者
取組実施期間	2018年度～2020年度

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2)基本方針や目標達成のための取組施策

施設名	③ バス路線間やバス路線・デマンドタクシー間の乗継を考慮した運賃制度の検討
取組内容	<ul style="list-style-type: none">● バス路線網再編やデマンドタクシーの見直しにより乗継が必要となる利用者の金銭的負担を軽減するために運賃制度を検討します。 <p>【乗継割引制度の事例（小野市）】</p> <p style="text-align: center;">乗り継ぎ制度について</p> <p>乗り継ぎ制度とは、目的地までの直通ルートが設定されておらず、他のルートへ乗り継ぎしないと目的地へ行けない場合に限り、乗り継ぎであることを運転手に申し出ると新たに運賃が発生せず、1回の運賃で利用できる制度です。</p> <p>利用方法は、運転手に申し出て「乗り継ぎ券」を受け取り、目的地で降車する際に、「乗り継ぎ券」を運転手に渡して下さい。</p> <p>【乗り継ぎ方法】</p> <ol style="list-style-type: none">①1回目の降車時、運賃100円を支払って運転手に乗り継ぐことを伝え、「乗り継ぎ券」を受け取る。②2回目の降車時、「乗り継ぎ券」を運転手に渡す。 <p>(注) 65歳以上、小学生以下、障害者は、乗り換え後の運賃も無料。「乗り継ぎ券」をもらっていただく必要はありません。</p> <p>出典：小野市HP</p>
取組実施主体	新居浜市、交通事業者
取組実施期間	2018年度～2020年度



2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2)基本方針や目標達成のための取組施策

施設名	④ 快適なバス待ち環境の整備
取組内容	<ul style="list-style-type: none">● バス利用者が多く、歩道空間に余裕のあるバス停では、年間を通して快適にバスを待てるよう、雨風や暑さをしのぐ上屋や休憩できるベンチ等を設置します。● 歩道空間が狭くバス待ち環境整備が難しい場合は、例えば、バス停の近隣にあるコンビニと連携し、店舗内のイートインスペースにバス運行情報を表示し、待合空間として活用する等の近隣施設との連携によるバス待ち環境整備も検討します。 <p data-bbox="687 511 1456 544">【上屋やベンチが整備されたバス待ち環境(高木入口バス停)】</p>  A photograph showing a bus stop on a city street. The bus stop has a dark brown metal shelter with a glass roof. A wooden bench is visible under the shelter. The street is paved with asphalt and has white lane markings. There are trees and buildings in the background. The sky is clear and blue.
取組実施主体	新居浜市、交通事業者
取組実施期間	2018年度～2022年度



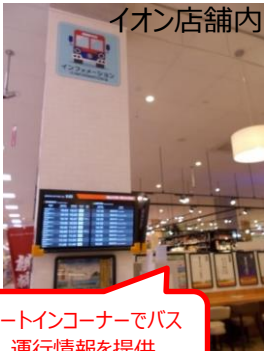
2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2) 基本方針や目標達成のための取組施策

<p>施設名</p>	<p>⑤ 一目で行き先がわかるバスナンバーの導入</p>
<p>取組内容</p>	<p>● どのバスに乗れば、どこへ行くのかが一目でわかるよう、バス路線にナンバリングし、バスの方向幕やバス停、時刻表等にバスナンバーを表記します。</p> <p>【バス路線ナンバリングの事例】</p> <div style="display: flex; align-items: center;">   </div> <p>出典:八戸市資料</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>新居浜市、交通事業者</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2020年度</p>

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2) 基本方針や目標達成のための取組施策

<p>施設名</p>	<p>⑥ 利便性を高めるバス情報の提供</p>
<p>取組内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● バスに関する情報提供の充実を図るために、スマートフォンや携帯電話でバスの運行状況やバスの運行経路、遅れ時間等が確認できるようなバスロケーションシステムを導入します。 ● JR新居浜駅やイオンモール新居浜等の拠点バス停では、デジタルサイネージによるバスの運行情報を提供します。 <p>【バスロケーションシステムの例（深谷市）】</p>  <p>走行位置とバス到着までの時間を表示</p> <p>対象となるバスの運行経路とバスの走行位置を地図上に表示</p> <p>出典：深谷市HP</p> <p>【駅やショッピングセンターでのデジタルサイネージによるバス運行情報提供の例（新潟市）】</p>  <p>新潟駅前</p>  <p>イオン店舗内</p> <p>駅前広場でバス運行情報や乗り場の案内等総合的な情報を提供</p> <p>イトインコーナーでバス運行情報を提供</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>交通事業者</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2022年度</p>


2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2) 基本方針や目標達成のための取組施策

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



2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2)基本方針や目標達成のための取組施策

施設名	⑧ バス停までのアクセス性を高めるサイクル&バスライド
取組内容	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通空白地域におけるバス停までのアクセス利便性の向上を図るため、バス停付近の歩道等の空間や近隣施設の駐輪場を活用して、駐輪スペースを確保し、サイクル&バスライドを推進します。 <p>【サイクル&バスライドの事例（茅ヶ崎市）】</p>  <p>出典：茅ヶ崎市HP</p>
取組実施主体	新居浜市
取組実施期間	2018年度～2022年度

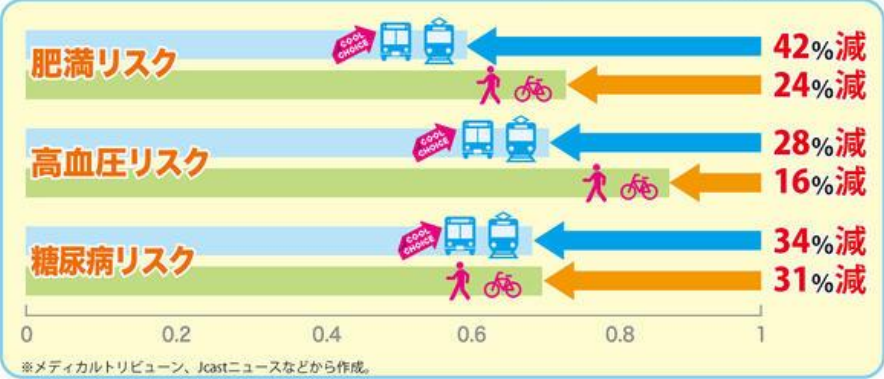
2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2)基本方針や目標達成のための取組施策

<p>施設名</p>	<p>⑨ 企業が主体となったエコ通勤の実施</p>
<p>取組内容</p>	<p>● 過度に自動車に依存した状況から公共交通への転換を図るために、社会的責任（CSR）の観点から、また各事業所の効率的な経営の観点から、企業が主体的に通勤交通の自動車からの転換を図るために、通勤手当の見直し等の取り組みを実施します</p> <p>【エコ通勤の事例】</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>① 「エコ通勤」を促進するアンケートの実施 (京都府宇治市)</p> <p>宇治地域の従業員約4,400人を対象に、 自分の通勤を振り返ってもらうための「アンケート調査票」や、 周辺の鉄道・バスの路線図・時刻等を示した「通勤マップ」等を配布。</p> <p>▶事業所が多く立地している南北方向の渋滞が3～6割程度減少。 JR宇治・京阪宇治駅における朝7・8時台の定期外利用の降車人数が 1.45倍増加し、1年後もほぼ同様の水準を維持。</p>  <p>▲使用した「アンケート調査票」と「通勤マップ」</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>② 通勤補助の見直し (名古屋市役所)</p> <p>名古屋市役所では、 マイカー通勤抑制のため、 職員に支給する 自転車通勤手当を増額 する一方、短距離(5km以内)の 自動車通勤手当を半額 に改正。</p> <p>▶ 自転車通勤者が約50%増え、 マイカー通勤は約25%減少。</p>  </div> </div> <p>出典：国土交通省HP</p>
<p>取組実施主体</p>	<p>市民、交通事業者、新居浜市</p>
<p>取組実施期間</p>	<p>2018年度～2022年度</p>

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2) 基本方針や目標達成のための取組施策

施設名	⑩ 健康促進に着目した公共交通転換の実施												
取組内容	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通への転換を促す強い動機付けとして健康促進に着目し、自動車利用と公共交通利用による健康への影響の差を示し、公共交通への転換を図る取り組みを進めます。 <p>【健康促進を動機付けとした公共交通への転換促進の事例（川西市）】</p> <p>電車・バス通勤は徒歩・自転車・マイカー通勤より健康的！</p> <p>通勤に電車やバスを使う人は、マイカー通勤だけでなく、徒歩や自転車で通勤する人よりも糖尿病や高血圧のリスクが低いという研究成果が2015年11月8日に米国内臓協会年次集会で発表されました。</p> <p><small>※守口市(大阪府)の就労者5,888人の検診データより</small></p>  <table border="1"><thead><tr><th>リスク項目</th><th>公共交通 (電車・バス)</th><th>マイカー</th></tr></thead><tbody><tr><td>肥満リスク</td><td>42%減</td><td>24%減</td></tr><tr><td>高血圧リスク</td><td>28%減</td><td>16%減</td></tr><tr><td>糖尿病リスク</td><td>34%減</td><td>31%減</td></tr></tbody></table> <p><small>※メディカルトリビューン、Jcastニュースなどから作成。</small></p> <p>出典：川西市HP</p>	リスク項目	公共交通 (電車・バス)	マイカー	肥満リスク	42%減	24%減	高血圧リスク	28%減	16%減	糖尿病リスク	34%減	31%減
リスク項目	公共交通 (電車・バス)	マイカー											
肥満リスク	42%減	24%減											
高血圧リスク	28%減	16%減											
糖尿病リスク	34%減	31%減											
取組実施主体	市民、交通事業者、新居浜市												
取組実施期間	2018年度～2022年度												

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2)基本方針や目標達成のための取組施策

施設名	⑪ ノーマイカーデーの実施
取組内容	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通を利用した通勤への転換を促すために、官民一体となって自動車の利用を自主的に抑制する日として、愛媛県が県内を対象に実施している愛媛県ノーマイカー通勤デーを推進します。● 実施に当たっては、市が率先して実行するとともに、市内の大規模事業所への協力を働きかけていきます。 <p>【愛媛県ノーマイカー通勤デーの概要】</p>  <div data-bbox="1000 558 1609 911" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>■ ノーマイカー通勤デーの概要</p><ul style="list-style-type: none">・ ノーカーデーの実施は月1回とし、県内各事業所が任意に定める1日。・ 参加対象は、ノーカーデー実施の趣旨に賛同する県内通勤者とし、県内に事業所を有する企業、団体、官公庁等全ての機関が参加できる・ 協賛事業所は、参加者への優遇サービスを提供</div> <p>出典：愛媛県HP</p>
取組実施主体	市民、交通事業者、新居浜市
取組実施期間	2018年度～2022年度

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2)基本方針や目標達成のための取組施策

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

2. 基本方針や目標達成のための取組施策

(2)基本方針や目標達成のための取組施策

施設名	⑬ 公共交通ガイドブックの更新・充実
取組内容	<ul style="list-style-type: none">● 公共交通について知ってもらい、積極的な利用を促すために、「公共交通ガイドブック」の更なる充実を図ります。● 現在のガイドブックに掲載している情報に加えて、バスの乗り方や駐輪場の位置、時刻表の調べ方、お得な割引情報、公共交通利用のメリット等のバス利用のきっかけを創出する情報を追加します。● 作成したガイドブックは、HPで広く公開するとともに、新規転入者には、転入手続きの際に、他の書類と合わせて配布します。
取組実施主体	新居浜市
取組実施期間	2018年度～2022年度

3. 推進体制

- ・ 市民・交通事業者・行政が、各々連携を図りながら、計画に基づいて取組施策を推進し、目指す将来像に近づいていくためには、施策の実施状況やその効果を確認し、必要に応じて施策や計画そのものを見直し、目指すべき将来像に向かって着実に進んでいくことが必要
- ・ 地域公共交通網形成計画の推進を図る体制として、本市の公共交通にかかわる協議会である「新居浜市地域公共交通活性化協議会」において、計画を推進・進捗管理

新居浜市地域公共交通活性化協議会

【協議会の目的】

地域の実情に応じて乗合運送の形態のサービス水準等について協議を行うとともに、地域公共交通網形成計画及び地域公共交通の確保・維持・改善に向けた最適な移動手段の提供等を図るための計画の策定、及び実施・進捗管理に関する協議等を行う

【協議会の構成】

住民・利用者

- ・ 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

行政

- ・ 新居浜市
- ・ 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
- ・ 新居浜警察署
- ・ 愛媛県東予地方局総務企画部
- ・ 国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局

交通事業者

- ・ 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
- ・ 愛媛県バス協会
- ・ 四国旅客鉄道株式会社

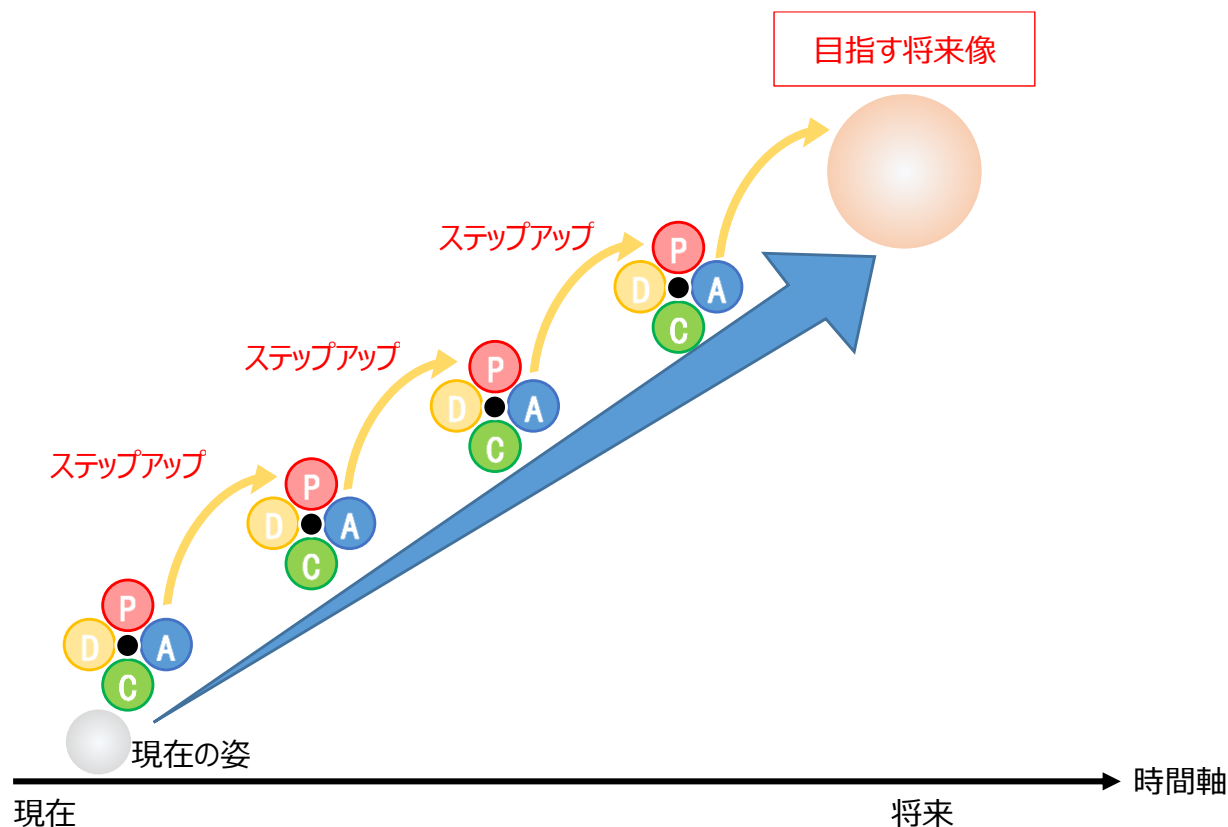
【協議会での検討事項】

地域の実情に応じた運行形態、運賃、路線、使用車両、運行時刻等
地域公共交通網形成計画の策定及び実施・進捗管理
目的を達成するための必要事項

4. 計画達成状況の評価と検証の方法

(1) 進捗管理

- 実施計画の立案・最適化(Plan)、計画的な施策の実施(Do)、目標に対する達成度の評価と課題・問題点の整理(Check)、改善策の検討(Act)というPDCAサイクルで進行管理を行い、次年度以降につなげながら計画を推進
- 目標に対する達成度の評価については、新居浜市地域公共交通活性化協議会において毎年度実施



4. 計画達成状況の評価と検証の方法

(2) 評価と検証に必要なデータなどの収集方法

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

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