

都市交通戦略見直しについて

■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、本年度、後期戦略の見直し（評価・改善）を行うこととしております。

当協議会においてご意見をお伺いし、必要に応じて計画の見直しを行い、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予定としております。

見直し内容につきましては、委員の皆様へ平成25年度第1回協議会においてお配りいたしました、「新居浜市都市交通戦略ファイル」の23～25頁「都市交通戦略一覧表」の主な取り組み毎に行っております。

■見直し方法

都市交通戦略見直し一覧表①②を基に、取組内容・指標・実施プログラムの3点について見直しを行います。

(1) 取組内容の見直しについて

取組内容に変更がある場合は、変更有無の欄で有を選択し、取組内容を赤字訂正しています。また、変更を行った場合は、変更理由を記入しています。

(2) 指標の見直しについて

●現況値（H24実績）

主な取り組み内容毎の指標について記入しています。

●平成30年度末見込値

平成30年度末の指標見込み値を記入しています。

●見込値が目標値と異なる理由

平成30年度末の指標見込み値が、平成30年度末目標値と異なる場合（上回る場合も含む）に、その理由を記入しています。

(3) 実施プログラムの見直しについて

実施プログラムに変更がある場合は、変更有無の欄で有を選択しています。

また、変更を行った場合は、変更理由を記入しています。

ア いつまで

取り組みの実施時期等に変更が生じた場合は、下記の矢印を赤色標記にしています。



■総合評価方法

取組内容、指標及び実施プログラムの見直し内容を勘案して、A～Cの項目で評価を行っています。

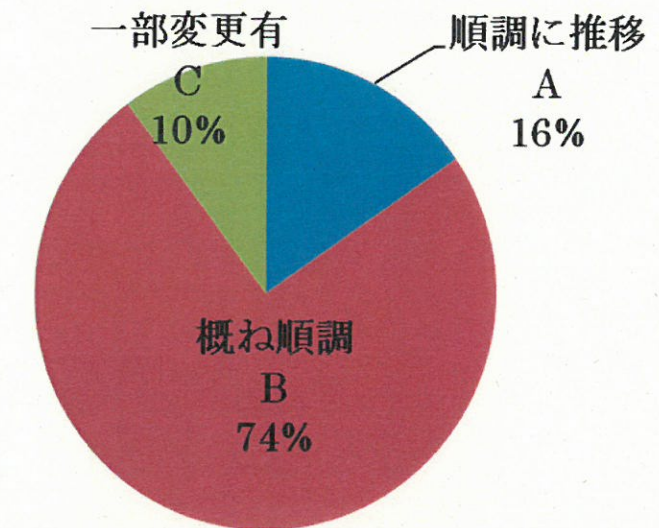
A 順調に推移している。

B 概ね順調に推移している。

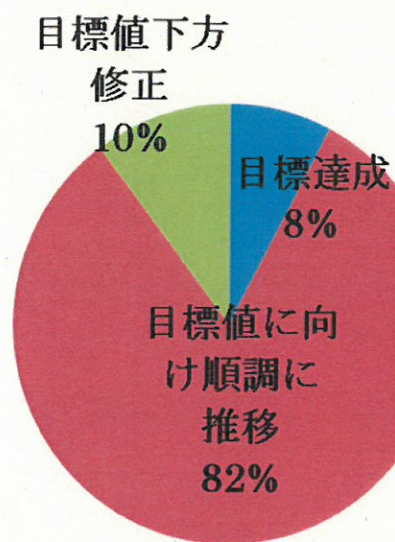
C 取組内容、実施プログラム等に一部変更が必要である。

主な取り組み全39項目の見直しについて

総合評価（主な取組）



指標について



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	総合評価	取組内容	変更有無	取組内容変更理由	指標						
									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	平成30年度見込値	見込値が目標値と異なる理由	
I	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	B	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39%(内、バリアフリー*対応車が20%)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。	無		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%	24%	30%	30%	
			バス停留所の環境整備	I-①-ii	運輸観光課	B	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、日差しが強い日などには、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。	無		上屋、ベンチ付バス停の数	9箇所	11箇所	14箇所	14箇所	
			乗り継ぎ割り引きの検討	I-①-iii	運輸観光課	B	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。	無		-	-	-	平成26年以降の導入を目標	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	B	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。	無		情報提供媒体数	2方法	2方法	5方法	5方法	
			既存バス路線の見直し	I-①-v	運輸観光課	A	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。	無		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	10箇所	

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	総合評価	取組内容	変更有無	取組内容変更理由	指標						
									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	平成30年度見込値	見込値が目標値と異なる理由	
I	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	自転車歩行者専用道の整備	I-②-ii	道路課	B	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。	無		自転車歩行者専用道の整備延長	52%	58%	73%	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	A	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(中級小学校付近) 【検討箇所】(都)高木中筋線(山根大通り)	無		幅員見直しによる道路の整備延長	300m	2600m	2600m	2600m	
			歩道のバリアフリー化	I-②-iv	道路課	B	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	無		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	3000m	
		危険箇所への信号機設置	I-②-v	道路課	A	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*、速度感応化*、多現示化*、右折感応化*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応化*、閑散時押ボタン化*を検討します。	無		信号機の設置箇所	218箇所	230箇所	228箇所	236箇所	平成20年から平成24年において、国道11号新居浜バイパスやその他新規路線の供用開始に伴い、新規の設置基数が多くなった。	
		交通事故を減らすための交通安全対策の推進	免許自主返納者への支援	I-②-vi	防災安全課	B	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。	無	-	-	-	-	継続して制度を実施	継続して制度を実施	

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	総合評価	取組内容	変更有無	取組内容変更理由	指標						
									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	平成30年度見込値	見込値が目標値と異なる理由	
I	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	B	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。	無		-	-	-	全校実施	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	C	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、独自に取り組みを行っていますが、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みます。	無	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	30事業所	県・市の企業等への働きかけが充分でない。企業の取組も積極的でない。安全な通勤ルートが確保が難しい。	
			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	B	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。	無	公共交通利用日の設定	-	-	12日/年	12日/年		
	環境負荷の低減	道路緑化の推進	I-③-iv	道路課	B	道路の緑化は、大気の浄化や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。	無	植樹帯の整備延長	33km	36km	46km	46km			

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	総合評価	取組内容	変更有無	取組内容変更理由	指標						
									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	平成30年度見込値	見込値が目標値と異なる理由	
II	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	B	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	無		国道11号新居浜バイパスの整備率	26%	47%	75%	75%	
			松山自動車道へのアクセス道路の整備	II-①-ii	道路課	B	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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)郷松の端線、(都)上部東西線、(市)角野船木線の整備を促進します。</p>	無		アクセス道路の整備率	35%	53%	68%	68%	
			フリーゲージトレインの導入	II-①-iii	運輸観光課	B	<p>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。</p> <p>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」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。</p>	有	「愛媛県フリーゲージトレイン導入促進期成同盟会」の名称が、H25.5.13「愛媛県鉄道高速化促進期成同盟」に変更	-	-	-	-	-	
			高速バス停の整備	II-①-iv	運輸観光課	B	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>	無		-	-	-	高速バス停の整備	高速バス停の整備	
			阪神航路の維持・継続	II-①-v	港湾課	C	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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、東港周辺にマリン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。</p>	有	<p>①新居浜港東港と阪神地域を結ぶ航路について、これまで1日2便就航していたが、フェリー運航会社が現状及び将来を見据えて、平成24年10月1日から運航効率の悪い便は休止、新居浜港の物流機能の強化を図るために運航ダイヤを変更したため。</p> <p>②新居浜・神戸間のフェリー利用の旅客減に伴い、新居浜港東港と神戸六甲港を結ぶフェリーは、旅客中心のフェリーからトラック・貨物中心のカジュアルフェリーに変更となった。</p>	-	-	-	航路の維持・継続	航路の維持・継続	

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	総合評価	取組内容	変更有無	取組内容変更理由	指標																		
									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	平成30年度見込値	見込値が目標値と異なる理由													
II	①都市間交流を促進する交通基盤の整備	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	B	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。	無		災害危険区間の改良率	78%	94%	100%	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果的・効果的な道路整備	道路整備の選択と集中	II-②-i	道路課	B	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	無		都市計画道路の整備率	49%	50%	61%	61%													
																II-②-ii	道路課	B	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もの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。	無		幹線道路相互の交差点での右折レーン設置率	29%	40%	46%	46%	

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	総合評価	取組内容	変更有無	取組内容変更理由	指標					
										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	平成30年度見込値	見込値が目標値と異なる理由
II	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	C	近年の経済のグローバル化の進展は、外貨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ることを基本として、外貨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。	有	菊本町二丁目地先の公有水面埋め立て、新たな公共ふ頭の整備については、周辺企業等の協力と理解が必要であるが、協議の中で十分な了解が得られておらず、また、物流を強化する上で公共ふ頭整備に併せて必要である臨港道路の整備についても現状では難しい状況となっている。	多目的国際ターミナルの取扱貨物量	- 千トン	-	749 千トン	0 千トン	菊本二丁目地先を埋め立て、新たな公共ふ頭の整備を計画しているが、周辺企業等の協力と理解が得られておらず、平成30年度までに新たな公共ふ頭を整備することは困難な状況となっていることから。
		貨物輸送手段の転換	トラックから船舶や鉄道への転換	II-③-ii	運輸観光課	B	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「エコシブモードシフト事業*」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。	無		新居浜駅の貨物輸送量	104 千トン	100千トン	114 千トン	114 千トン	
		物流を支える交通基盤の整備	主要道路から臨海部へのアクセス道路の整備	II-③-iii	道路課	B	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)郷線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。	無		臨海部へのアクセス道路の整備率	51%	54%	73%	73%	
III	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	B	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。	無		上屋、ベンチ付バス停の数	9箇所	11箇所	14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	B	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。	無		-	-	-	平成26年以降の導入を目標	平成26年以降の導入を目標	

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	総合評価	取組内容	変更有無	取組内容変更理由	指標						
									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	平成30年度見込値	見込値が目標値と異なる理由	
Ⅲ	①まちなかでの回遊を支援する公共交通の構築	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	B	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の方が約半数ですが、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。	無		-	-	(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	都心循環バス等の導入	
			駅前広場、駐車場、駐輪場の整備	Ⅲ-②-i	区画整理課	B	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。	無		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	駐車場 732台 駐輪場 944台	芸術文化施設の駐車台数に変更が生じた為。
	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	駅前地区の整備検討	Ⅲ-②-ii	都市計画課	C	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前地区の面的整備の方策を検討していくとともに、駅前地区と駅南地区を結ぶ道路や南北連絡通路の先行整備など、交通結節点機能の強化に努めます。	無		駅前地区事業着手年度	-	-	平成30年度までに着手	平成30年度までに着手	
			歩道の整備	Ⅲ-③-i	道路課	B	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	無		まちなかの都市計画道路における歩道の整備率	67%	70%	75%	75%	
	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	歩道のバリアフリー化(再掲)	Ⅲ-③-ii	道路課	B	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進めています。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	無		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	3000m	
			ゆとりある交通空間の創出	Ⅲ-③-iii	道路課	B	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あふさわしい緑化を推進します。	無		植樹帯の整備延長	33km	36km	46km	46km	
			道路緑化の推進(再掲)												

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	ア いつまでに			イ どこで				ウ だれが							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	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								
I	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	→	→	→	○	○	○	○							○	△	△	△	無			
			バス停留所の環境整備	I-①-ii	運輸観光課	→	→	→		○	○	○									○	○	○	無		
			乗り継ぎ割り引きの検討	I-①-iii	運輸観光課	→	→		○	○	○	○											○	無		
			バス運行情報の提供	I-①-iv	運輸観光課	→	→	→	○	○	○	○											○	無		
			既存バス路線の見直し	I-①-v	運輸観光課	→	→		○	○	○	○											○	無		
			交通結節点の整備	I-①-vi	都市計画課	→	→			○														○	有	事業進捗状況に合わせ修正
			島民の生活交通の確保	I-①-vii	運輸観光課	→	→	→	○															○	有	平成23年10月に新造船「おしま7」を導入したため修正
	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	→	→	→		○	○											△		○	無		
	多様な公共交 通利用環境の 導入	多様なタクシーの運行 導入	I-①-ix	運輸観光課	→	→		○	○	○	○											△	△	△	無	
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	→	→	→		○	○											○	○	○	無		
		自転車歩行者専用道の整備	I-②-ii	道路課	→	→	→		○	○													○	無		
		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	→	→	→		○	○		△	○										○	○	無	
		歩道のバリアフリー化	I-②-iv	道路課	→	→	→		○	○												○	○	○	無	
	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	→	→	→		○	○		△										○		△	無	
		免許自主返納者への支援	I-②-vi	防災安全課	→	→	→	○	○	○	○	○	△	△	○									△	無	

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	ア いつまでに			イ どこで				ウ だれが						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	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	
I	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	→	→	→	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	無		
			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	→	→	→	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	無	
			一時的な料金値下げなどの交通運用改善施策	I-③-iii	運輸観光課	→	→	→	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	無	
		環境負荷の低減	道路緑化の推進	I-③-iv	道路課	→	→	→	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	無	
II	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	→	→	→			○				○				無		
			松山自動車道へのアクセス道路の整備	II-①-ii	道路課	→	→	→		○	○					○	○	○		無	
			フリーゲージトレインの導入	II-①-iii	運輸観光課	→	→	→								○	△	△		無	
			高速バス停の整備	II-①-iv	運輸観光課	→	→	→			○					○			○	無	
			阪神航路の維持・継続	II-①-v	港湾課	→	→	→	○							○			△	無	
	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	→	→	→			○				○					無		
	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	→	→	→		○	○	○				○	○		無	
			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	→	→	→	○	○	○				○	○	○	○		無	
			緊急輸送路ネットワークの整備	II-②-iii	防災安全課	→	→	→	○	○	○	○				○	○	○		無	
	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	→	→	→	○						△		○	△	○	有	菊本二丁目地先を埋め立て、新たな公共ふ頭の整備を計画しているが、周辺企業等の協力と理解が得られておらず、平成30年度までに新たな公共ふ頭を整備することは困難な状況となっていることから。
トラックから船舶や鉄道への転換			II-③-ii	運輸観光課	→	→	→	○	○					○	○	△	△	△	無		
主要道路から臨海部へのアクセス道路の整備			II-③-iii	道路課	→	→	→	○	○	○							○	○	無		

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	ア いつまでに			イ どこで				ウ だれが						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	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		
Ⅲ	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	→	→	→		○	○	○				○	○	○	無			
			乗り継ぎ割り引きの検討(再掲)	Ⅲ-①-ii	運輸観光課	→	→			○	○	○	○						○	無		
		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	→	→			○									○	無		
	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	→	→			○					△	△			○	有	駅前広場がH26年度完成予定	
			駅南地区の整備検討	Ⅲ-②-ii	都市計画課	→	→	→		○							△	△	△	○	有	事業の進め方について、市民の意見も聞きながら検討・実施するため。
	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	→	→	→		○									○	○	無	
			歩道のバリアフリー化(再掲)	Ⅲ-③-ii	道路課	→	→	→		○	○							○	○	○	無	
		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	→	→	→		○	○								○	○	無	

検討・調整
 実施
 H30年以降も継続

主体者
 支援者