

令和2年度 第2回新居浜市地域公共交通活性化協議会 次 第

1. 審議事項

議案(1) 令和2年度地域公共交通確保維持改善事業(令和元年
10月～令和2年9月分)の事業評価(案)について…3ページ

2. 報告事項

報告(1) 新居浜市地域公共交通網形成計画における目標の達成
状況等について…11ページ

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2号 第1号	規約第5条第1号 第1号	会 長	新居浜市	副市長	加藤 龍彦
				経済部長	河端 晋治
法第6条第2号 第2号	規約第5条第1号 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	田所 秀志
			瀬戸内運輸株式会社	専務取締役	門田 正孝
			愛媛県バス協会	専務理事	稲荷 和重
			四国旅客鉄道株式会社	愛媛企画部長	窪 仁志
	規約第5条第1号 第3号		愛媛県東予地方局建設部	建設企画課長	森 敦郎
			国土交通省四国地方整備局 松山河川国道事務所	副所長	岩佐 隆
法第6条第3号 第3号	規約第5条第1号 第4号		新居浜警察署	交通課長	井上 哲也
	規約第5条第1号 第5号	副会長	新居浜市連合自治会	理事	星加 勝一
			新居浜市老人クラブ連合会	会長	鈴木 英次
			新居浜市女性連合協議会	会長	宮前 港
	規約第5条第1号 第6号	監 事	新居浜市社会福祉協議会	次長	越智 千鶴子
		監 事	新居浜商工会議所	総合企画部 担当部長	吉村 卓代
			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
			愛媛県東予地方局総務企画部	地域政策課長	廣井 久典
			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)	菊池 勝二
	首席運輸企画 専門官 (総務・企画観光)	西山 保幸			

事務局

事務局長	新居浜市経済部運輸観光課	課長	藤田 清純
事業担当	新居浜市経済部運輸観光課	主幹	菅 裕二
事業担当・出納員	新居浜市経済部運輸観光課	係長	白田 和子

議案（１）令和２年度地域公共交通確保維持改善事業（令和元年１０月～令和２年９月分）の
事業評価（案）について

別添 1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

令和3年1月 日

協議会名：新居浜市地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名：地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 （特記事項を含む）
事業者名：(有)東雲タクシー 運行系統名：川東エリア	川東エリア	利用者数維持のため、 広報活動や出前講座と いった説明会を積極的 に実施した。	A 計画通り事業は適切 に実施された。	年間利用者数が想定 を下回ったこともあり、 デマンド交通の交通結 節点への年間利用者 数を3,057人（平成30年 度実績）以上とする目 標に対し、2,684人で あった。	利用者数を維持していく ため、積極的な広報を行 う。また、使いやすい持 続可能な公共交通網の 形成を目指し、利用者の 利便性向上を図るため、 乗継を考慮した運行日時 や行き先として指定でき る施設の整理等について 引き続き検討する。
事業者名：(有)光タクシー 運行系統名：上部東エリア	上部東エリア		A 計画通り事業は適切 に実施された。		
事業者名：中萩タクシー(有) 運行系統名：上部西エリア	上部西エリア		A 計画通り事業は適切 に実施された。		

【評価項目の評価基準】

④事業実施の適切性

- A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された
- B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった
- C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった

⑤目標・効果達成状況

- A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）
- B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）
- C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和3年1月 日

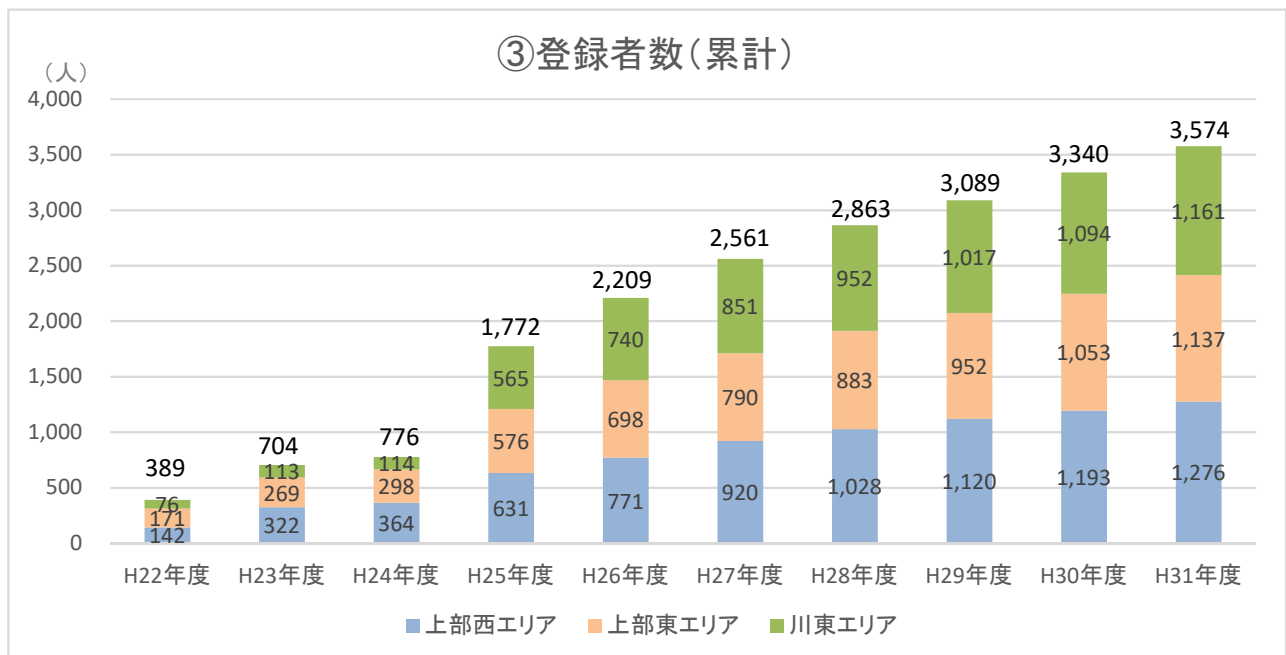
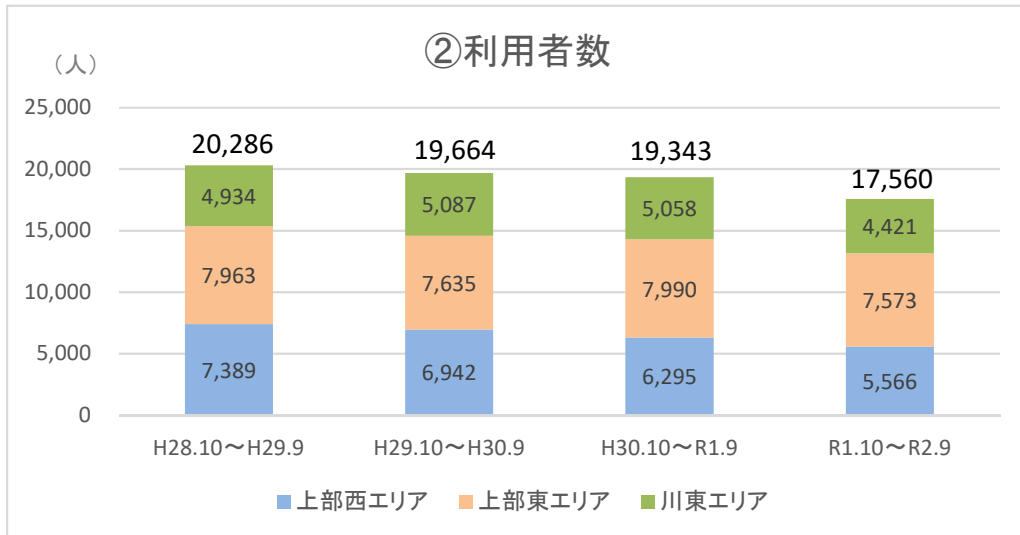
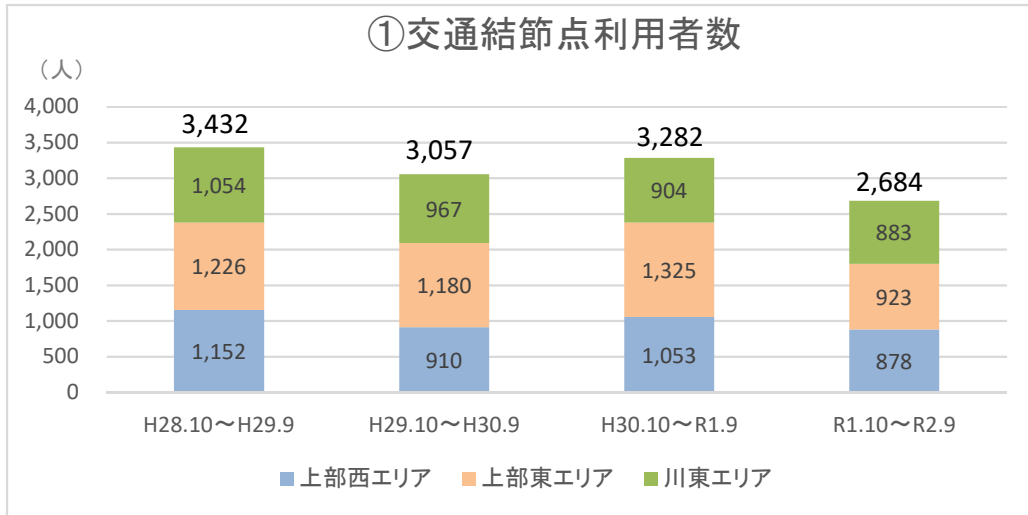
協議会名:	新居浜市地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	本市は、バス交通が利用できない地域が人口ベースで約4割と高い割合となっており、市内の移動は自動車交通に依存している。また、高齢化の進展により、今後、自動車利用のできない若しくはしない人が増加し、その人たちの移動手段の確保が重要な課題となってくることが明らかであることから、バス交通空白地域へデマンド型乗り合いタクシーを導入し、高齢者など交通弱者のための使いやすい持続可能な公共交通網の形成を目指す。

※フィーダー系統概要 別紙

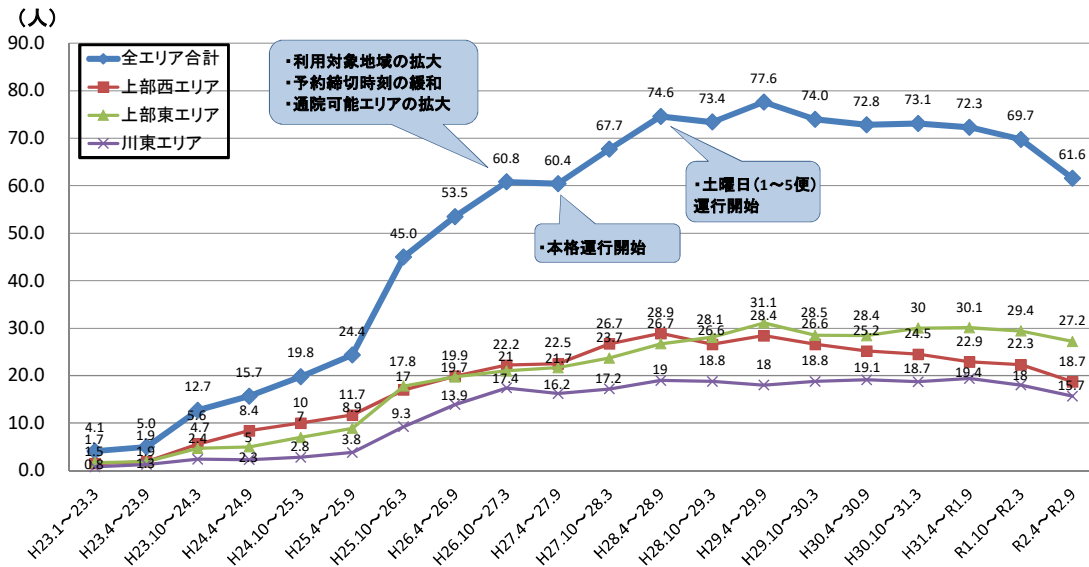
1

参考

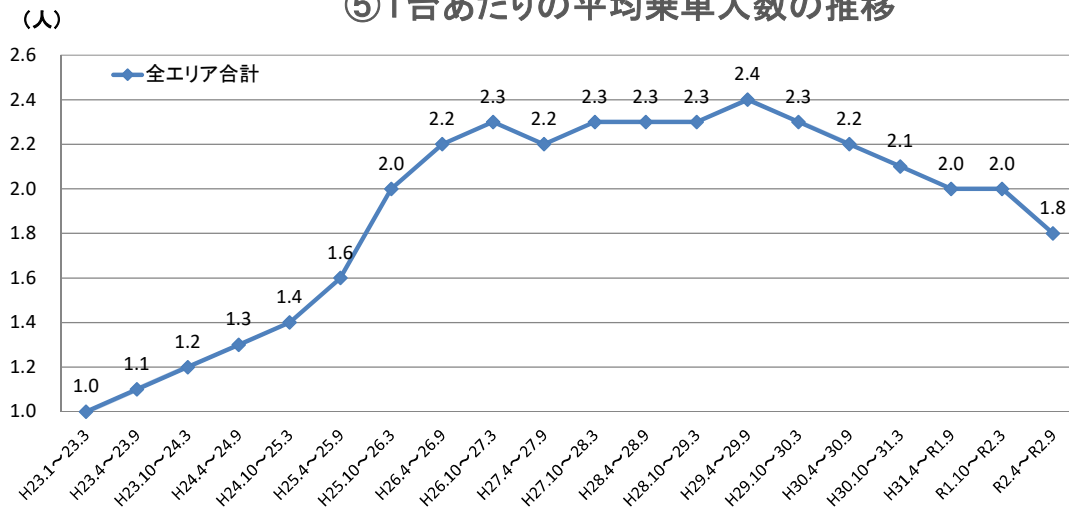
デマンドタクシー利用状況等 (H23.1～R2.9)



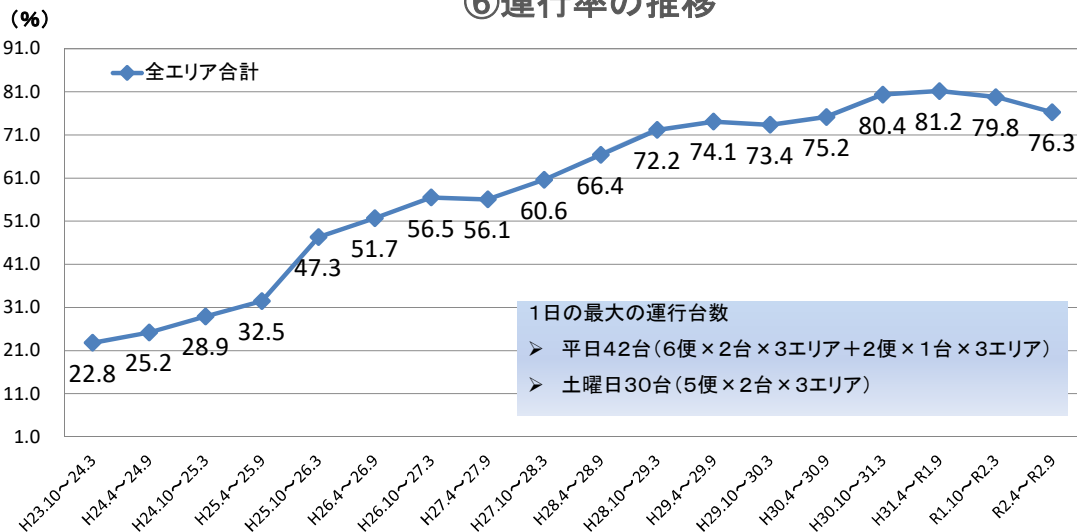
④一日平均利用者数の推移



⑤1台あたりの平均乗車人数の推移



⑥運行率の推移



地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（抜粋）

第1編 共通事項

（目的）

第1条 この補助金は、生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等がされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とする。

（定義等）

第2条 この要綱において、次に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

- 一 「生活交通確保維持改善計画」とは、地域公共交通の確保・維持・改善のために、都道府県、市区町村、交通事業者若しくは交通施設の管理者等からなる協議会（以下「協議会」という。）又は都道府県若しくは市区町村が、地域の生活交通の実情のニーズを的確に把握しつつ、当該協議会での議論を経て策定する地域の特性・実情に応じた最適の移動手段の提供、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害の解消等を図るための取組についての計画をいう。
- 二 「地域公共交通確保維持事業」とは、地域公共交通の存続が危機に瀕している地域において地域の特性・実状に最適な交通手段を確保・維持するために生活交通確保維持改善計画（当該計画に代えて策定される地域間幹線系統確保維持計画、地域内フィーダー系統確保維持計画及び離島航路確保維持計画及び離島航空路確保維持計画を含む。）に基づいて実施される事業をいう。

（協議会）

第3条 前条第1項第一号の協議会は、以下の者によって構成される。

- 一 関係する都道府県又は市区町村
- 二 関係する交通事業者又は交通施設管理者等
- 三 地方運輸局（神戸運輸監理部及び沖縄総合事務局を含む。以下「地方運輸局等」という。）又は地方航空局
- 四 その他地域の生活交通の実状、その確保・維持・改善の取組に精通する者等協議会が必要と認める者

（中略）

- 5 協議会は、補助対象事業ごとに補助対象事業について評価を行い、その結果について地方運輸局又は地方航空局の長に報告しなければならない。

地域公共交通確保維持改善事業実施要領（抜粋）

7. 事業評価について

(1) 事業評価の実施

①自己評価（一次評価）

地域公共交通確保維持改善事業による支援を受けた事業については、毎年度、協議会自らによる事業の実施状況の確認、評価（以下「自己評価」という。）を行い、当該自己評価の結果を、地域公共交通確保維持事業及び地域公共交通調査等事業にあっては、補助金の交付を受けようとする会計年度の1月末までに、地域公共交通バリア解消促進等事業にあっては、補助金の交付を受けた会計年度の翌年度の1月末までにそれぞれ協議会から、地方運輸局、神戸運輸監理部、地方航空局又は沖縄総合事務局（以下「地方運輸局等」という。）に報告するとともに、公表することとする。

②二次評価

ア. 実施対象

バリアフリー化設備等整備事業及び鉄道軌道安全設備等整備事業を除く各事業については、自己評価（一次評価）等を基に二次評価を行うこととする。

イ. 実施方法

二次評価を実施する際には、当該評価の客観性・妥当性を担保するため、地方運輸局等に各担当部長等及び学識経験者等の有識者からなる第三者評価委員会を設置することとし、当該委員会においては、地方運輸局等が作成した二次評価案等について審議する。地方運輸局等においては、その結果を踏まえて評価を実施することとする。

地方運輸局等は、協議会に対して当該二次評価結果を通知するとともに、必要に応じて、事業計画の見直し等を求め、協議会では、二次評価の結果を踏まえ、必要に応じて確保維持改善計画、後続事業又は地域の取組等に反映させる。

二次評価の結果を含む事業評価の結果について、地域公共交通確保維持事業及び地域公共交通調査等事業にあっては補助金の交付を受けようとする会計年度の2月末までに、地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等事業）にあっては補助金の交付を受けた会計年度の翌年度の2月末までに、それぞれ地方運輸局等から国土交通省総合政策局へ提出することとする。

地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価実施細目（抜粋）

1. 事業評価の目的

地域公共交通確保維持改善事業の事業評価は、協議会が、生活交通確保維持改善計画（交付要綱の規定に基づき、生活交通確保維持改善計画に代えることができる各種計画を含む。以下同じ。）に位置付けられた補助対象事業等について、事業の性質に応じ、事業の実施状況の確認、目標達成状況等の評価を行うことによって、補助対象事業がより効果的、効率的に推進されることを目的とする。

2. 評価項目

(1) 地域公共交通確保維持事業（離島航路構造改革事業に係る調査事業を除く。）及び地域公共交通バリア解消促進等事業

地域公共交通確保維持事業及び地域公共交通バリア解消促進等事業（以下「生活交通確保維持改善計画に基づく事業」という。）の評価については、運行系統、離島航（空）路、設備等の別ごとに、以下の評価項目について実施することを原則とするが、下記③について、生活交通確保維持改善計画において複数の運行系統、設備等を包括して目標・効果が記載されている場合は、事業の性質に応じ、当該複数運行系統、設備等を包括的に評価することができるものとする。

(中略)

①前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況

過去に実施した類似事業又は先行事業の評価結果を反映させた場合は、その事業評価結果をどのように反映させたのかを明らかにすること。

②事業実施の適切性

生活交通確保維持改善計画に基づく事業が適切に実施された（されている）か、評価を行うこと。計画どおり実施されなかった（されていない）場合には、理由等を明らかにすること。

③生活交通確保維持改善計画における目標・効果の達成状況

生活交通確保維持改善計画に位置付けられた定量的な目標・効果が達成された（達成できる見込み）か、設定した目標ごとに分析を行うこと。目標・効果が達成できなかった（達成できない見込み）場合には、理由等を分析の上明らかにすること。

④事業の今後の改善点

実施した事業について改善点があるかどうかを、事業の目的の達成状況を考慮した上で検証すること。

必要に応じて、上記の検証結果を踏まえて地域における今後の取り組みでの具体的な改善策（又は改善の方向性）を検討すること（改善策は、事業者の取り組みだけでなく、地域の取り組みについて広く検討すること。）。特に、地域公共交通確

保維持事業においては、評価結果を生活交通確保維持改善計画にどのように反映させるか、方向性又は具体的な内容を検討すること。

併せて、より適切な目標設定について検討すること。

3. 事業評価

(1) 自己評価（一次評価）の報告

実施要領7. (1) ①に定める地方運輸局等への評価の報告については、別添1に掲げる様式に基づいて実施するものとする。

この場合において、地域公共交通確保維持事業（離島航路構造改革事業に係る調査事業を除く。）又は地域公共交通バリア解消促進等事業（利用環境改善促進等事業に限る。）に係る評価を実施している協議会にあっては、別添1－2に掲げる様式に基づいて、当該協議会が生活交通確保維持改善計画に掲げる地域の交通の目指す姿（利用環境改善促進等事業において生活交通確保維持改善計画に代えて生活交通改善事業計画を策定している場合にあつては、事業実施の目的・必要性。）を報告するものとする。ただし、当該報告は二次評価の実施対象とはしない。

報告（１） 新居浜市地域公共交通網形成計画における目標の達成状況等について

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

【目標】 都市拠点への公共交通を利用した外出の増加

(1) 都市拠点におけるバス総乗降者数

年度	乗降者数(人/日)	目標達成に向けた数値
H28	815	
R1.6.7	791	885
R2.10.29	568	916
R3		947
R4		978(目標値)

(2) デマンド交通の交通結節点への利用者数

年度	利用者数(人/年)	目標達成に向けた数値
H28	3,338	
H29	3,267	3,449
H30	3,196	3,560
R元	3,016	3,671
R2		3,782
R3		3,893
R4		4,006(目標値)

* 年度(4月～3月)で集計

評価	目標達成状況
C	新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、都市拠点におけるバス総乗降者数は減少、デマンド交通の交通結節点への利用者数も減少しており、目標を達成することができなかった。

2. 便利で使いやすい公共交通網の形成

【目標】 生活の様々な場面で公共交通の利用を増加

(1) 路線バスの利用者数

年度	利用者数(人/日)	目標達成に向けた数値
H28	981	
H29	999	1,013
H30	987	1,045
R元	970	1,078
R2		1,111
R3		1,144
R4		1,177(目標値)

(2) バスサービスを受ける人口割合

年度	負担額(年)	目標
H28	63.3%	
H30	調査なし	
R2	62.1%	
R4		68.3%(目標値)

評価	目標達成状況
C	路線バスの利用者数は減少、バスサービスを受ける人口割合も住宅地の開発等の影響もあり減少し目標を達成することができなかった。

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】三位一体で公共交通を運営維持

(1) バス路線の収入

年度	収入金額(年)	目標達成に向けた数値
H28	20,900万円	
H29	20,578万円	21,250万円
H30	20,562万円	21,600万円
R元	20,701万円	21,950万円
R2		22,300万円
R3		22,650万円
R4		23,000万円(目標値)

(2) 市の財政負担額（路線バス運行費）

年度	負担額(年)	備考
H28	4,970万円	
H29	5,220万円	
H30	5,482万円	
R元	5,742万円	
R2		
R3		
R4		

(3) 市民の意識変化（公共交通が必要不可欠な手段であるという認識率）

年度	負担額(年)	目標
H28	12.8%	
H29～R1	調査なし	
R2	調査なし	
R4		25.6%(目標値)

評価	目標達成状況
C	バス路線の収入はほぼ横ばいであったが、市の財政負担額（路線バス運行費）は増加傾向となっており、目標を達成することができなかった。

【評価項目の評価基準】

<目標・効果達成状況>

A：事業が計画に位置付けられた目標を達成した（する見込み）

B：事業が計画に位置付けられた目標を達成できていない点があった（一部達成できない見込み）

C：事業が計画に位置付けられた目標を達成できなかった（達成できない見込み）

新居浜市基礎データ

- 平成15年4月に宇摩郡別子山村を編入合併
- 人口 11万9,903人(平成27年10月現在)
- 面積 234.46平方キロメートル

地域の交通の目指す姿(事業実施の目的・必要性)

別添1-2参照

新居浜市における主な公共交通概要

新居浜市内のバス路線は、他市からの乗り入れ路線と市内のみの路線があり、新居浜駅と住友別子病院を結節点として、路線網が形成されている。したがって、新居浜駅から、公共施設や病院・商業施設が集積している中心市街地内のバス路線は便数も多く、比較的利便性が高いが、周辺部から中心市街地に移動する場合、結節点である新居浜駅までのバス路線は便利とは言えない状況となっている。さらに、バス交通を利用できない地域は人口ベースで約4割と高い割合となっており、市内の移動は自動車交通に依存している。また、高齢化の進展により、今後、自動車利用のできない若しくはしない人が増加し、その人たちの移手段の確保が重要な課題となってくることが明らかであることから、既存バスルートの見直しや、周辺部のバス交通空白地域から新居浜駅までをつなぐ新たな公共交通(デマンド型乗り合いタクシー)を導入し、高齢社会に対応し、高齢者などの交通弱者のための市内公共交通体系の確保に努めている。デマンド型乗り合いタクシーについては、平成23年1月から試験運行を実施し、平成26年10月からは本格運行に移行しており、現在も、改良・改善を加えながら運行を実施している。

○バス
(幹線)

- 新居浜駅を起点として、市内の主要な施設を經由する民間事業路線(フィーダー)
- バス交通空白地域から新居浜駅等まで結ぶデマンド型乗り合いタクシー
- (その他)
- 別子山地域から中心市街地までを結ぶコミュニティバス

新居浜市の公共交通ネットワーク図



凡例

- 都市・副都市拠点
- 交通・交流拠点
- 公共交通(バス)空白地域
- 既存バス路線
- フェリー
- 渡海船
- コミュニティバス等路線バスを補完する公共交通

協議会の構成員

愛媛県 新居浜市 新居地区旅客自動車協同組合 愛媛県ハイヤー・タクシー協会
瀬戸内運輸(株) 愛媛県バス協会 四国旅客鉄道(株) 新居浜警察署
新居浜市連合自治会 新居浜市老人クラブ連合会 新居浜市女性連合協議会
新居浜市社会福祉協議会 新居浜商工会議所 新居浜市医師会
瀬戸内運輸労働組合 四国運輸局 四国地方整備局松山河川国道事務所

前年度の事業評価における課題

利用者数を維持していくため、積極的な広報や説明会を行うとともに、運行日や行き先として指定できる施設の整理等について引き続き検討する。

定量的な目標・効果

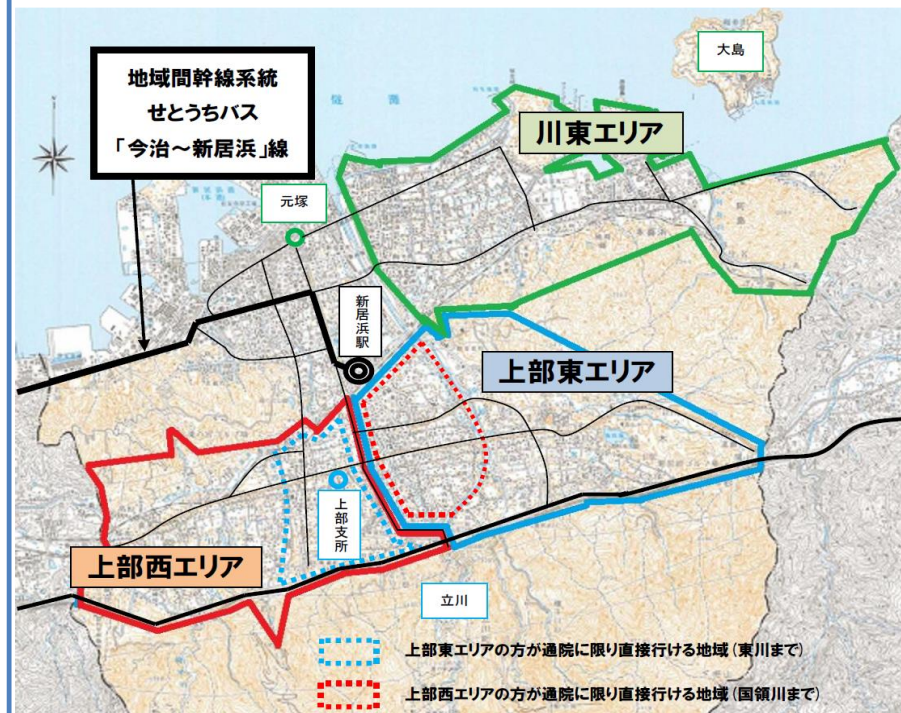
(目標)

・デマンド交通の交通結節点への年間利用者数を3,057人(平成30年度実績)以上とする。

(効果)

・デマンド型乗り合いタクシーを運行することにより、バス交通空白地域の解消が図られるとともに、高齢者などの交通弱者の通院や買い物といった日常生活に不可欠な移動手段が確保される。また、拠点へのアクセスを確保することにより、公共交通軸のネットワークが連携することで、外出促進にもつながる効率的な運行体系が実現でき、誰もが便利に使える公共交通が構築される。

フィーダー系統図



「定量的な目標・効果」達成のための具体的な取組

- ・デマンド型乗り合いタクシーの利用促進のため、申し出のあった団体に対し説明会（出前講座）を実施し、要望等ヒアリングを行った。
- ・市広報誌（市政だより）において「公共交通機関を利用してみませんか？」を掲載し、市民に広く周知した。
- ・協議会を（令和元年10月から令和2年9月の間）3回開催し、下記の項目について協議を行った。
 - （令和2年1月23日）令和元年度補助事業に係る事業評価を実施
 - （令和2年3月30日）令和2年度事業計画等について協議（書面開催）
 - （令和2年6月29日）令和2年度補助事業に係る生活交通確保維持改善計画を策定

自己評価

事業実施の適切性

・川東エリア、上部東エリア、上部西エリアともに、デマンド型乗り合いタクシーの運行により、高齢者などの交通弱者の通院や買い物の移動手段が確保されており、生活交通確保維持改善計画に基づく事業が、適切に実施された。

「定量的な目標・効果」の達成状況

・デマンド交通の交通結節点への年間利用者数を3,057人（平成30年度実績）以上とする目標に対し、年間利用者数が想定を下回ったこともあり、**2,684人**と計画に位置付けられた目標を達成することができなかったが、デマンド型乗り合いタクシーの運行によりバス交通空白地域の解消が図られるとともに、高齢者などの交通弱者の通院や買い物の移動手段が確保されている。

今後の事業に向けた改善点

- 使いやすい持続可能な公共交通網の形成を目指し、利用者の利便性向上を図るため、乗継を考慮した運行日時や行き先として指定できる施設の整理等について検討する。
- 利用者を維持していくため、市広報誌等において繰り返し広報を行うとともに、出前講座等を実施する。

その他PRポイント

- 新居浜市地域公共交通網形成計画を推進するため、本市にある公共交通機関の連携を図りながら、誰もが使いやすい持続可能な公共交通網の形成を目指していきたい。