

3. 誘導施策の検討課題と作業部会での意見

(1) ネットワークの充実（重点施策）

検討課題	
<p>■ 主要な都市機能へのアクセス性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来にわたって生活利便性を維持・確保していくため、主要な都市機能へのアクセス性を向上させることが必要です。 ○市民文化ホール、紙産業技術センター等へのアクセスの検討 ○主要な生活サービス施設へのアクセスの検討 	
部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	
福祉保健部会	<ul style="list-style-type: none"> ・自家用車がなくても、公共交通を利用することで、保育園・幼稚園・その他の子育て支援関連施設や保健センター、医療機関等へ行けるような移動手段があること ・自家用車がなくても、公共交通を利用することで、公共施設利用や買い物、医療受診等のために必要な移動ができること ・ロコモ予防のための健康教室に参加するために必要な移動ができること
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	・駅から居住区域・商業施設等への公共交通を検討する

検討課題	
<p>■ 域内交通と域外交通の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市外への移動の利便性向上を図るとともに域内交通の活性化を図るため、域外交通との連携を強化することが重要です。 ○鉄道、路線バス、高速バスの乗り継ぎ強化の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	<ul style="list-style-type: none"> ・一貫田の南北農免道路あるいは紙産業技術センター南北連絡道路から、高速バス利用者駐車場（高速バス停階段下）への幅員 6m 以上の東西道路の整備。 ・デマンドタクシーの維持・充実（利便性向上等の改善検討）
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・JRの最終便後の駅間移動手段の検討
居住誘導部会	・JR駅からの交通手段の確保

検討課題	
<p>■公共交通のサービス水準の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存の公共交通の利用を促すため、社会情勢の変化や利用者のニーズを踏まえつつ、交通事業者との連携のもと公共交通のサービス水準を向上させることが必要です。 <p>(鉄道)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者との連携による運行本数・ダイヤ改正の検討 ○新たな鉄道駅の確保の検討 <p>(路線バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者との連携によるバス路線の見直し・ダイヤ改正の検討 ○NO 運賃デーやノーマイカードー等による利用機会創出の検討 ○効率的なバス運行に向けた検討（車両の小型化） ○路線バスの定時性の確保の検討 <p>(デマンドタクシー)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」の運行の検討 ○乗り継ぎの簡素化、広域運行の検討 ○予約方法、事前登録等の利便性の改善の検討 ○増便や利用料の見直しの検討 ○デマンドタクシーの定時性の確保の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	<ul style="list-style-type: none"> ・予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」を運行し、拠点バス停（池之下、柏平田等）への送迎 ・予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」を運行し、拠点バス停（妻鳥バス停等）へ送迎 ・利用促進事業の実施（回数券配布等の特典付与） ・路線バスの維持確保の継続（市補助金の交付） ・公共交通にとって「定時性の確保」は、サービスの根幹に関わる重要事項であり、ネットワークの充実（公共交通）を図るためには、基盤となる「渋滞が無く円滑に通行できる道路環境」の確保は基本的な条件である。 ・当市では、東寒川・具定・中之庄・三島・村松の国道 11 号、金子～三島医療センター間の市道国道海岸線、川之江町（井地～東町）の国道 11 号、綿市交差点付近（妻鳥）の街路などの渋滞により、路線バスやデマンドタクシーの定時性確保が困難で、遅延が日常的に発生しており、利便性の低下が利用促進を阻害している面がある。
防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・金額的な面を無視するのであれば、デマンドタクシーの増便・利用金額減が考えられるが、民営を圧迫することに繋がる。 ・便数を増やす、駅を利便性の高い場所へ設置する ・予約方法等の改善を検討し、気軽に使いやすい公共交通を目指す

福祉保健部会	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシー利用によるエリア越えの方法について、高齢者でも利用しやすい乗り継ぎ方法を検討する。（民間事業所の協力を得る必要があるが、「エリア越えのための指定時間便を設定し、エリア境の最寄り駅やバス停を運行する」や「走行したデマンドタクシーの終点を次のエリアの乗り継ぎ場所にする」など。） ・デマンドタクシーや路線バスの利用について、そのシステムを簡素化し、利用しやすくする。 ・路線を増やす ・民業を圧迫できないというスタンスから脱却できないとしたら、現状からの改善は難しい。
財務・公共施設部会	
土地利用部会	<ul style="list-style-type: none"> ・広域での運行の検討 ・デマンドタクシーは軒先から目的地までというメリットはあるが登録が必要であるため、利便性が疑問
居住誘導部会	<ul style="list-style-type: none"> ・運行時間の検討 ・関川～川之江間往復の運行ダイヤ ・運行経路の大幅な見直し

検討課題	
<p>■新たな交通システムの導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の空白地を解消し、よりきめ細やかな公共交通網を形成するため、既存の公共交通との連携を図りつつ新たな交通システムの導入を検討することが必要です。 ○コミュニティバスの導入の検討 ○地域や企業等との協働による交通システムの導入の検討 ○新幹線の導入に向けた関係機関への要望の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは、市内を 5 つぐらいの区域に分けてそれぞれの区域で運行する。別の区域へ行きたい時は乗り換える。 ・体育施設専用コミュニティバスを運行する。（各体育施設で利用予約を確認し、それに見合った運行ダイヤを組む。 ・市直営のコミュニティバスを運行させる。
福祉保健部会	<ul style="list-style-type: none"> ・衛生利用測位システム（GPS）を整備し、位置の誤差を改善する。 ・政府の新たな成長戦略が示す無人走行バスの導入。 ・政府の新たな成長戦略が示す小型無人機ドローンによる荷物の配送に加え、人の移送も探る。 ・国が通知したコンパクトシティに向けた取組と整合する介護施設等の整備を推進する。 ・互助的に運転できる人が乗せていく仕組みづくりはどうか。（事故への責任問題等クリアすべき課題もある） ・商店組合や医療機関が乗り合いバスを巡回させる。そのための費用の助成。 ・無人運転バス

財務・公共施設部会	<ul style="list-style-type: none"> ・車の自動運転技術が進めば目的地まで行くことができると考えられるが、当面は、病院への通院・買物支援を行うため、高齢者等の利用調査を実施しコミュニティバスによるきめの細かい定期路線を設定し運行する。 ・コミュニティバスを導入し、きめの細かい定期路線を設定する。路線バスとのすみわけをする。 ・市内一円の移動とする（コミュニティバスに切り替えていく。）
土地利用部会	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの導入。乗車料金支払いはJR四国と連携する。 ・市民ニーズの洗出しとバス運行会社との協議 ・コミュニティバスとのすみわけ ・コミュニティバスを導入するには路線バスとの競合を避けなければならないので、路線バスの縮小を検討する。
居住誘導部会	<ul style="list-style-type: none"> ・理想としては24時間利用可能な体制。（タクシー業界とタイアップ） ・利用対象者を交通弱者に限定する等、一定の制約は必要。 ・財源の確保 ・病院や店舗等の運行目的地先から運行協力費を貰う

検討課題	
<p>■利用促進方策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通への理解を深めるとともに、利用方法やその利便性の周知を図るなど、利用促進方策について検討することが必要です。 ○高齢者への回数券購入補助制度の維持・充実の検討 ○デマンドタクシーの利用方法や利便性の周知（市HPやコスモステレビ等）の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	<ul style="list-style-type: none"> ・運行経路等の周知充実
防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・1カ月に1日、NO運賃デーを設定し、利用客を増やす。 ・コスモステレビ等で利用方法や利便性を紹介する。
福祉保健部会	<ul style="list-style-type: none"> ・新たな交通網を整備する費用やマンパワー確保の困難さを考慮すると、その労力と費用をタクシー費用の助成に当てるのも一案（費用の試算をする必要がある）今後増え続ける交通弱者を助成のみで支えるのは難しく条件付けも必要。 ・タクシーチケットの配布
財務・公共施設部会	<ul style="list-style-type: none"> ・メリットの提供
土地利用部会	
居住誘導部会	

検討課題	
<p>■持続可能な公共交通の方策検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用者数が低迷する中、将来にわたって市民の移動手段を確保するため、持続可能な公共交通の方策を検討することが必要です。 ○民間事業者との連携の検討 ○地域が支える公共交通のあり方の検討（病院や店舗等の運行目的地先からデマンド 	

タクシー運行への協賛募集等)	
部会の意見	
公共交通部会	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの維持確保の継続（市補助金の交付） ・デマンドタクシーの維持・充実（利便性向上等の改善検討）
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	<ul style="list-style-type: none"> ・経済性を十分に考慮した交通施策の決定、当該施策の優先度の決定。 ・民間業者との連携
土地利用部会	
居住誘導部会	<ul style="list-style-type: none"> ・利便性と運行維持の確保 ・バス維持費の削減（大きいバスからマイクロバスへの切り替え）

検討課題	
<p>■福祉サービスとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多様な福祉サービスと連携を図り、自ら自動車を運転しなくても移動しやすい体制を整えることが重要です。 ○高齢者等による運転免許証の自主返納者への公共交通利用の支援に向けた方策の検討（回数券の配布等） ○高齢者福祉サービスとの連携の検討 ○障がい者等への割引制度の導入の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	・高齢者への回数券購入補助制度の維持・充実
防災安全部会	
福祉保健部会	・高齢者の運転免許証の自主返納を促す。
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・高齢者福祉サービスとの連携。「オンデマンド性」の追求（利用したい時に利用できるシステム）。
居住誘導部会	

(2) 交通結節点の強化

検討課題	
<p>■旅客施設等の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・誰もが快適で利用しやすい公共交通サービスの提供に向けて、旅客施設等の充実を図ることが重要です。 <p>(鉄道)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○旅客施設のバリアフリー化の検討（エレベーターの設置、トイレの改修等） ○利用者の利便性向上に向けた方策の検討（自由通路の整備、自動改札機の設置等） <p>(路線バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○バス待合施設の充実に向けた検討（ベンチや上屋の設置等） ○拠点バス停の環境改善の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停待合（屋根つき）。 ・利用したくなる快適なバス停の設置 ・鉄道駅の環境改善（駅前広場、エレベーター、トイレ等） ・拠点バス停の環境改善（市役所前・妻鳥・一貫田・野田バス停等）
防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通利用を促進するためのハード整備（待合所の快適化、周辺整備）
福祉保健部会	<ul style="list-style-type: none"> ・設置または改善を要望する。
財務・公共施設部会	
土地利用部会	<ul style="list-style-type: none"> ・JR四国へ自動改札機等必要なインフラ整備要請。
居住誘導部会	

検討課題	
<p>■公共交通結節点へのアクセス性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利用促進に向けて、公共交通結節点までの円滑な移動や乗り換えを確保するため、歩行者や自転車などのアクセス性を向上させることが重要です。 <ul style="list-style-type: none"> ○鉄道駅へのアクセス道路の整備の検討 ○駅前広場の整備の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前の再開発による集客（人が集まる場所を作る）
福祉保健部会	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地から駅までの交通網の整備 ・エリア間の移動が、負担が少なく簡単に出来る方法等を検討する。
財務・公共施設部会	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停までの移手段の確保
土地利用部会	
居住誘導部会	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 駅から遠い目的地までの交通手段の確保

検討課題	
<p>■運行環境の強化・充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の円滑な運行を確保するとともに、公共交通空白地の解消や利用者のニーズに対応するため、交通結節点周辺の環境改善や新たな交通結節点の整備など運行環境の強化・充実を図ることが重要です。 ○バス路線における道路網の充実に向けた検討（道路拡幅等） ○高速バス利用者駐車場へのアクセス道路の充実に向けた検討 ○公共交通空白地の解消に向けた新たな鉄道駅の確保等の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスが大型車両と離合できる道路整備。 ・国道 11 号便の一部経路変更 ・伊予三島・川之江間（市内最長区間）への新駅設置〔行き違い設備なし〕
防災安全部会	
福祉保健部会	<ul style="list-style-type: none"> ・業界団体に対し県とともに働きかけを行う ・誘導区域と直結する高速道路インターチェンジの整備
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

検討課題	
<p>■市街地環境の変化に対応した交通結節点の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・三島川之江 IC 周辺などの商業施設や住宅などの立地が進む市街地では、市街地環境の変化に対応した新たな交通結節点の確保を図ることが重要です。 ○市の玄関口となる新たな鉄道駅の確保の検討 ○高速バスを含めた IC 周辺の交通結節点の強化の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 妻鳥駅の新設（特急が停まる市の中心的な鉄道駅） ・三島川之江 IC の高速バス停について、イオンにバスターミナルを設置すれば、文化ホールへのアクセスも良く路線バスとの乗り継ぎも良くなるのではないかと
居住誘導部会	

(3) 拠点の再整備

検討課題	
<p>■拠点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通結節点の利便性を再認識し、必要な都市機能の誘導や拠点の一体的な整備などにより、拠点の機能強化を図ることが重要です。 ○公共施設等の複合化による地域交流センターの整備の検討 ○拠点の一体的な整備の検討 ○公共交通結節点の強化の検討（新たな鉄道駅、バスターミナル等） 	
部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設の周辺整備 ・建設予算の優先配分（予算費目を分ける）
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

検討課題	
<p>■歩行者・自転車ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩いて暮らせる利便性の高い拠点の形成に向けて、歩行者・自転車ネットワークの充実を図ることが重要です。 ○歩道の整備、改修（バリアフリー化）の検討 ○自転車道の設定、整備の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車道の設定・整備（市内を通る「別子翠波はな輪道（法皇湖1周コース含む）」や「四国一周サイクリングルート（吉野川ルート含む）」からの分岐ルートの設定・整備検討）【案内板や路面表示など】
防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

(4) 都市計画の見直し

検討課題	
<p>■適正な用途地域の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住の誘導や未利用地の活用に向けて、地域の特性に応じた適正な用途地域の指定を検討する必要があります。 ○居住の見られる用途無指定地区での用途指定（住居系の用途地域や特別用途地区等）の検討 ○働く場所の確保に向けて工業系用途地域の指定の検討 ○土地利用の変化に応じた用途地域の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	
福祉保健部会	・現在の工業地域において商業施設などが立地し暮らしやすい環境が整っているため、用途地域の見直しなどにより居住誘導区域に含めることも検討が必要
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・市道豊岡寒川海岸線沿線（寒川町・豊岡町）・11号バイパス（上分町）周辺の用途地域の見直し
居住誘導部会	

検討課題	
<p>■市街地環境の変化に対応した都市計画道路の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住地の利便性の向上や防災機能の強化等に向けて、市街地環境の変化に対応した都市計画道路を検討することが必要です。 ○長期未着手路線の廃止の検討 ○必要な道路の変更や追加（緊急輸送道路等）の検討 	
部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

検討課題	
<p>■防災対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害の危険性が高い地域において、住環境の整備や建築規制など必要な防災対策を検討します。 ○住環境整備や特別用途地区による建築規制などの検討 	

部会の意見	
公共交通部会 防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ きめ細かい災害リスク情報の提供が必要である。 ・ 内水ハザードマップの作成と公表 ・ ため池ハザードマップの作成（実施中）（ハザードマップ作成による避難誘導、区域の確認） ・ 指定避難所（89カ所）のバリアフリー化 ・ 福祉避難所の増設（民間施設との協定締結）による要配慮者の避難所の確保。 ・ 避難所（福祉避難所）運営マニュアル作成による円滑な避難所運営。 ・ 避難行動要支援者の個別計画作成による災害弱者への援助強化。 ・ 応急仮設住宅建設予定地の確保 ・ 四国中央市自主防災組織連絡協議会の設立による「自助」・「共助」による地域防災体制の強化。 ・ ため池の決壊を防止するための、老朽ため池の改修及び地震対策事業 ・ 基幹水利施設（かんがい排水施設、水路・農道等）の更新及び整備 ・ 漁港の整備
福祉保健部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の不安を解消するため居住誘導区域内に自主防災組織を設置するなど、共助の体制を整える。
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

(5) その他、各部署の取組

施策（案）	
<p>■都市機能誘導区域に係る施策（案）</p> <p>（公共施設等の再編及び有効活用）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少等の中で将来にわたって持続可能な行財政運営を実現するとともに、必要な都市機能の維持・充実を図るため、地域コミュニティに配慮しながら、公共施設等の再編や有効活用に取り組むことが必要です。 ○公共施設等総合管理計画の進行管理 ○公共施設個別施設計画の策定 ○公的不動産の有効活用 <p>（中心市街地の活性化）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点の魅力や賑わいの創出により多様な都市機能の誘導を促進するため、中心市街地の活性化に取り組むことが重要です。 ○商店街の振興 	
部会の意見	
公共交通部会	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設等総合管理計画の進行管理 ・公共施設個別施設計画の策定 ・公的不動産の有効活用
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	<ul style="list-style-type: none"> ・買物支援は、移動販売車の増を民間に依頼したり、生協等が行っている宅配等をPRしていく。
土地利用部会	
居住誘導部会	<ul style="list-style-type: none"> ・公営住宅の更新については、現地での建替えが基本に、既存の施設は長寿命化 ・建替えにあたっては、現在の基準を満たしつつ戸数を確保する ・現地での高度化や集約により、残地を売却という考えはある ・市内各商店街に補助金を交付し、それぞれが工夫を凝らしたイベント等を実施（日曜朝市、ふれあいイルミナイト、ナイトバザール等） ・H28年度宝くじ助成事業補助金を活用し、川之江駅通り商店街、栄町商店街にイルミネーションと常夜灯を設置し地域振興をはかった。

施策（案）

■ 居住誘導区域に係る施策（案）

（安全な居住地の形成）

- ・ 災害の危険性が想定される中で、安全な居住地の形成を図ることが必要です。
- 災害危険箇所の周知（各種ハザードマップの作成と公表）
- 避難所・避難場所の充実（指定避難所のバリアフリー化、福祉避難所の増設、避難所運営マニュアル作成）
- 避難体制の強化（避難行動要支援者の個別計画作成）
- 土砂災害対策の推進に向けた関係機関への要望
- 大規模盛土造成地滑動崩落防止事業及び宅地液状化防止事業の推進（宅地耐震化推進事業）

（高齢者福祉の充実）

- ・ 高齢者が暮らしやすい居住環境の形成に向けて、高齢者福祉の充実に取り組むことが重要です。
- 健康づくりのソフト施策の推進
- 高齢者向け住宅の確保（公営住宅のグループホームへの検討）
- 高齢者の移動手段の確保

（住み替えの支援）

- ・ 居住誘導区域内の人口密度を維持するため、区域内への住み替えを支援することが重要です。
- 居住誘導区域内への住み替えに伴う補助・支援の検討

（土地の有効活用）

- ・ コンパクトな居住地の形成に向けて、居住誘導区域内における土地の有効活用を図ることが重要です。
- 居住誘導区域内の農地転用の促進（土地の幹旋などの仕組みづくり）

部会の意見

公共交通部会	・ 電動アシスト自転車（や三輪自転車）の高齢者購入補助の検討
防災安全部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全対策 ・ 歩行者優先対策 ・ 居住誘導には、その地域の周辺施設（公共施設、銀行、買い物、病院、学校等の立地）や道路、公共交通の利便性の向上も重要ですが、中心市街地等で建物の建て替えが進みそうな地域については、地域住民の理解、熱意、条例制定等の課題はありますが地区計画や景観協定、建築協定などの制度を活用した住民の合意による、それぞれの地域特性を活かした魅力あるまちづくりにより、「ここに住んでみたい!」と思われるような取り組みも並行して進められたらいい

	<p>と思います。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公営住宅の GH への活用 (H22 国交省住宅局より) ・ 障がい福祉計画 GH 等への地域移行 (数値目標) ・ 高齢者でも安心して入居できる住宅施策の整備 ・ 住み慣れた地域を離れる不安を解消し、慣れるまでの間は住み慣れた地域に帰れる安心感を提供できる、1 年程度の体験生活用施設を居住誘導区域へ整備する。 ・ 誘導区域への転居、移転に伴う費用負担の軽減、所有する土地家屋等の処分方法や空家の活用方法等についての情報提供 ・ 残る空き家解体等管理や固定資産税免除等の制度化 ・ 誘導区域における転居先、移転先の選択時に他者との競合が生じる際の取扱い ・ 年をとっても「そこへ出ていきたい。利用したい」と思えるような施設 (健康ランド等) があるといい ・ 子どもが室内でバタバタしてもご近所に響かない建物であること ・ 快適に暮らせて安く借りられること ・ 住宅マスタープランへの福祉計画のコラボ ・ 居住誘導区域内にある一つのステーションから歩いて行ける圏域内にかかりつけ医や金融機関、日用品の買い物ができる施設を居住誘導区域に誘致 ・ 相談申請窓口拠点の適正配置 (保健・福祉等) ・ 居住誘導区域内に担当民生委員等毎に集いの場を設けて、高齢者の孤立を解消する。 ・ 誘導区域外の利便性の著しい低下や治安悪化の防止 ・ 気軽に安全にウォーキングができる環境が近くにあること ・ 解体を含め移転には多額のコストが見込まれることから、(福祉施設に限らず) 確実に財源を担保するためにも、誘導すべき既存施設のリスト化 (またはマップ化) は必要ではないか。 <p>●子育て支援事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 通常保育、延長保育、一時預かり事業 ・ 病児病後保育事業 ・ 幼保一元化 ・ 保育料の負担軽減 ・ 紙おむつ支給事業 ・ 婚活事業 ・ 地域子育て支援拠点、児童館事業 ・ 放課後児童クラブ事業 ・ ファミリーサポートセンター事業 ・ 子育て総合相談事業 ・ 子育て利用者支援事業 ・ 児童虐待防止対策 ・ ひとり親世帯の子育て支援 ・ 地域包括ケアの深化・地域共生社会 ※別紙資料
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 若者定住化施策の推進 ●選択と集中による施策展開 ・ 人口減少に伴う市税収入の減、合併算定替えの縮小による地方交付

	<p>税の減等、今後の財政状況が厳しくなることが明白な中、誘導施策については、その効果が充分期待できる事業に限定する等、集中と選択を意識して検討していただきたい。また、概ね20年間という計画期間であることから、見直しもできる柔軟な目標設定とするなど、慎重な策定をお願いしたい。</p>
土地利用部会	<ul style="list-style-type: none"> ・株式会社による農業経営の参入促進。農地の集約促進。 ・居住誘導区域を拡大し、個人住宅転用可能な農地を柔軟に考えてみてはどうか ・居住誘導区域内の転用可能農地を斡旋できるような仕組みづくり。 (分家住宅を建築する場合の土地交換を斡旋) ・小規模圃場整備の促進(補助制度の創設を含む)⇒条件不利地の解消及び耕作放棄地の解消⇒居住誘導区域外の転用抑制
居住誘導部会	<ul style="list-style-type: none"> ・リフォーム補助 ・空き家対策として、老朽危険家屋の除却と空き家等の有効活用。 ・四国中央市住宅マスタープランにおいて、新たな住宅施策の方向性を打ち出す。 ・市営住宅長寿命化計画における、市営住宅建替事業の実施方針(効率的な管理・維持のための集約建替や用途廃止等の実施) ・愛媛大学社会共創学部 産業イノベーション学科 紙産業コースの施設建設にあたり、補助金を交付。H29年度末完成予定 ・H30年度より大学生入居(6月補正にて5000万円を予算計上)

4. 各部局の施策と目標指標に関する意見

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
<p>公共交通</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車道の設定・整備 ・ 自転車道の設定・整備（市内を通る「別子翠波はな輪道（法皇湖1周コース含む）」や「四国一周サイクリングルート（吉野川ルート含む）」からの分岐ルートの設定・整備検討）【案内板や路面表示など】 ● 自転車購入の補助 ・ 電動アシスト自転車（や三輪自転車）の高齢者購入補助の検討 ● 路線バスネットワークの維持、充実 ・ 路線バスの維持確保の継続（市補助金の交付） ・ 運行経路等の周知充実 ● 三島川之江IC周辺の公共交通ネットワークの充実 ・ 高速バスとの乗り継ぎ強化 ・ 紙産業技術センターへのアクセス確保 ● 新駅の確保 ・ JR伊予三島・川之江間は公共交通空白地となっているため新たな駅の確保が必要 ● 鉄道の高速化 ・ 新幹線の導入に向けて関係機関への継続的な要望 ● 基盤整備 ・ 鉄道駅の環境改善（駅前広場、エレベーター、トイレ等） ・ 拠点バス停の環境改善（市役所前・妻鳥・一貫田・野田バス停等） ● 路線バスの利用促進 ・ 利用促進事業の実施（回数券配布等の特典付与） ・ 高齢者への回数券購入補助制度の維持・充実 ● デマンドタクシーの利便性向上 ・ デマンドタクシーの維持・充実（利便性向上等の改善検討） ● その他の交通 ・ 後期高齢者等へのタクシー割引券等の配布検討 ● 公共交通の定時性の確保 ・ 公共交通にとって「定時性の確保」は、サービスの根幹に関わる重要事項であり、ネットワークの充実（公共交通）を図るためには、基盤となる「渋滞が無く円滑に通行できる道路環境」の確保は基本的な条件である ・ 当市では、東寒川・具定・中之庄・三島・村松の国道11号、金子～三島医療センター間の市道国道海岸線、川之江町（井地～東町）の国道11号、綿市交差点付近（妻鳥）の街路などの渋滞により、路線バスやデマンドタクシーの定時性確保が困難で、遅延が日常的に発生しており、利便性の低下が利用促進を阻害している面がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス輸送人員 ・ デマンドタクシー利用者数

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
防災安全	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地整備 <ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設の周辺整備 ・建設予算の優先配分（予算費目を分ける） ・居住誘導には、その地域の周辺施設（公共施設、銀行、買い物、病院、学校等の立地）や道路、公共交通の利便性の向上も重要ですが、中心市街地等で建物の建て替えが進みそうな地域については、地域住民の理解、熱意、条例制定等の課題はありますが地区計画や景観協定、建築協定などの制度を活用した住民の合意による、それぞれの地域特性を活かした魅力あるまちづくりにより、「ここに住んでみたい!」と思われるような取り組みも並行して進められたらいいと思います ●基盤整備 <ul style="list-style-type: none"> ・道路整備 ●安全対策 <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全対策 ・歩行者優先対策 ●災害リスクの周知 <ul style="list-style-type: none"> ・内水ハザードマップの作成と公表 ・ため池ハザードマップの作成（実施中）（ハザードマップ作成による避難誘導、区域の確認） ●避難対策 <ul style="list-style-type: none"> ・指定避難所（89カ所）のバリアフリー化 ・福祉避難所の増設（民間施設との協定締結）による要配慮者の避難所の確保 ・避難所（福祉避難所）運営マニュアル作成による円滑な避難所運営 ・避難行動要支援者の個別計画作成による災害弱者への援助強化 ●基盤整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ため池の決壊を防止するための、老朽ため池の改修及び地震対策事業 ・基幹水利施設（かんがい排水施設、水路・農道等）の更新及び整備 ・漁港の整備 ●土砂災害対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害に対する基盤整備等の対策の推進に向けて関係機関への要望を実施 ・応急仮設住宅建設予定地の確保 ●地域防災体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・四国中央市自主防災組織連絡協議会の設立による「自助」・「共助」による地域防災体制の強化 ●住み替え支援 <ul style="list-style-type: none"> ・上下水道の接続に対する支援等 	<ul style="list-style-type: none"> ■通学路の要対策箇所における安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・登下校時の小学生の事故数抑制率 ・登下校時の小学生の死傷者数抑制率 ・要対策箇所の整備率 ■道路構造物の適正な維持管理の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・要修繕橋梁の長寿命化率 ・橋梁の老朽化による通行規制の発生件数 ■その他 <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通における死傷事故抑制率（既存） ・事故危険個所の死傷事故抑止率（既存） ・自転車に関連する死傷事故抑止率（既存） ・歩行者に関連する死傷事故抑止率 ・自動車のすれちがいが不可能な道路の解消率 ・バリアフリー化率（地区限定） ・生活道路整備率 ・歩行空間の安全対策の達成率 ・住民の満足度（アンケート調査による） ・自転車・歩行者交通量 ■地震及び風水害等に備えた安全で安心な道づくり <ul style="list-style-type: none"> ・法面等防災対策の達成率 ・橋梁耐震補強対策の達成率 ■自主防災組織率

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
		<ul style="list-style-type: none"> ・H29. 4. 1 現在の自主防災組織率：66. 85%
福祉保健	<ul style="list-style-type: none"> ●保養施設の誘導 <ul style="list-style-type: none"> ・年をとっても「そこへ出ていきたい、利用したい」と思えるような施設（健康ランド等）があるといい ●施設誘導にあたって <ul style="list-style-type: none"> ・解体を含め移転には多額のコストが見込まれることから、（福祉施設に限らず）確実に財源を担保するためにも、誘導すべき既存施設のリスト化（またはマップ化）は必要ではないか ●複合機能施設 <ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域内にある一つのステーションから歩いて行ける圏域内にかかりつけ医や金融機関、日用品の買い物ができる施設を居住誘導区域に誘致 ●グループホーム <ul style="list-style-type: none"> ・公営住宅のGHへの活用（H22 国交省住宅局より） ・障がい福祉計画GH等への地域移行（数値目標） ●保健・福祉相談窓口 <ul style="list-style-type: none"> ・相談申請窓口拠点の適正配置（保健・福祉等） ●地域交流施設 <ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域内に担当民生委員等毎に集いの場を設けて、高齢者の孤立を解消する ●環境整備 <ul style="list-style-type: none"> ・気軽に安全にウォーキングができる環境が近くにあること ・歩きやすい歩道への改修（フラット化） ・合わせて、健康づくりのソフト施策の実施 ●地域防災体制の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の不安を解消するため居住誘導区域内に自主防災組織を設置するなど、共助の体制を整える ●高齢者向け住宅 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者でも安心して入居できる住宅の整備（サービス付き高齢者向け住宅等） ●子育て世代向けの住宅 <ul style="list-style-type: none"> ・子どもが室内でバタバタしてもご近所に響かない建物であること ・快適に暮らせて安く借りられること ●公営住宅の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・住宅マスタープランへの福祉計画のコラボ ●お試し住宅 <ul style="list-style-type: none"> ・住み慣れた地域を離れる不安を解消し、慣れるまでの間は住み慣れた地域に帰れる安心感を提供できる、1年程度の体験生活用施設を居住誘導区域へ整備 ●住み替えに伴う補助・支援 <ul style="list-style-type: none"> ・誘導区域への転居、移転に伴う費用負担の軽減、所有する土地家屋等の処分方法や空家の活用方法 	<ul style="list-style-type: none"> ・障がい福祉計画 H30. 4 第5期計画次策定 ・施設入所者数の地域生活への移行促進 ・共同生活援助サービス（GH）見込み量 ・紙おむつ券利用枚数 ・子育て支援講習回数 ・児童館利用人数 ・子育て相談件数 ・自主防災組織の数、集いの場の数 <p>（将来的に誘導区域への移転を希望する介護保険サービス事業所等の数）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの停留所数、無人走行バスの台数

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
	<ul style="list-style-type: none"> 等についての情報提供 ・残る空き家解体等管理や固定資産税免除等の制度化 ・誘導区域における転居先、移転先の選択時に他者との競合が生じる際の取扱い ●スマート IC 整備 ・誘導区域と直結する高速道路インターチェンジの整備 ●移動手段の確保 ・自家用車がなくても、公共交通を利用することで、保育園・幼稚園・その他の子育て支援関連施設や保健センター、医療機関等へ行けるような移動手段があること ・自家用車がなくても、公共交通を利用することで、公共施設利用や買い物、医療受診等のために必要な移動ができること ・ロコモ予防のための健康教室に参加するために必要な移動ができること ●誘導区域外の対策 ・誘導区域外の利便性の著しい低下や治安悪化の防止 ●子育て支援事業 ・通常保育、延長保育、一時預かり事業 ・病児病後保育事業 ・幼保一元化 ・保育料の負担軽減 ・紙おむつ支給事業 ・婚活事業 ・地域子育て支援拠点、児童館事業 ・放課後児童クラブ事業 ・ファミリーサポートセンター事業 ・子育て総合相談事業 ・子育て利用者支援事業 ・児童虐待防止対策 ・ひとり親世帯の子育て支援 ・地域包括ケアの深化・地域共生社会 ●用途地域の見直し ・現在の工業地域において商業施設などが立地し暮らしやすい環境が整っているため、用途地域の見直しなどにより居住誘導区域に含めることも検討が必要 	
<p>財務 ・ 公共 施設</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●公的不動産の活用 ・公共施設等総合管理計画の進行管理 ・公共施設個別再編計画の策定 ・公的不動産の有効活用 ●定住対策 ・若者定住化施策の推進 ●選択と集中による施策展開 ・人口減少に伴う市税収入の減、合併算定替えの縮 	

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
	<p>小による地方交付税の減等、今後の財政状況が厳しくなることが明白な中、誘導施策については、その効果が充分期待できる事業に限定する等、集中と選択を意識して検討していただきたい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、概ね 20 年間という計画期間であることから、見直しもできる柔軟な目標設定とするなど、慎重な策定をお願いしたい ●公共施設マネジメント ・今後は、公共施設等総合管理計画に基づく、個別施設ごとの具体的な方針を定める計画として、個別再編計画を策定する必要がある ・内容としては、各施設の評価により得られた情報をもとに、次回の改修・更新等の機会を捉えた用途変更、複合化・集約化、廃止・撤去、耐震化等の優先順位の考え方や、実施時期を定めたものと定義する 	
土地 利用	<ul style="list-style-type: none"> ●区域内の農地転用促進 ・居住誘導区域内の転用可能農地を斡旋できるような仕組みづくり（分家住宅を建築する場合の土地交換を斡旋） ●用途地域の見直し ・市道豊岡寒川海岸線沿線（寒川町・豊岡町）・11号バイパス（上分町）周辺の用途地域の見直し ●農地転用 ・居住誘導区域を拡大し、個人住宅転用可能な農地を柔軟に考えてみてはどうか ●ほ場整備 ・小規模圃場整備の促進（補助制度の創設を含む） ⇒条件不利地の解消及び耕作放棄地の解消⇒居住誘導区域外の転用抑制 ●移動手段の確保 ・居住誘導区域外の農家集落については、定期バスやデマンドの進化版などの公共交通により利便性の高い拠点までの移動手段を確保することができれば、居住の集約が進まなくてもメリットはあると思う ・併せて、拠点に施設が集約できるかが重要である ●移転後の土地・建物 ・誘導後の空き家などを公費で除却 	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導区域内と外における農地転用目的の割合や面積について ・個人住宅建設に係る転用件数に占める居住誘導区域内の件数
居住 誘導	<ul style="list-style-type: none"> ●商店街振興 ・市内各商店街に補助金を交付し、それぞれが工夫を凝らしたイベント等を実施（日曜朝市、ふれあいイルミナイト、ナイトバザール等） ・H28年度宝くじ助成事業補助金を活用し、川之江駅通り商店街、栄町商店街にイルミネーションと常夜灯を設置し地域振興をはかった ●公営住宅の維持 ・公営住宅の更新については、現地での建替えが基 	<ul style="list-style-type: none"> ・リフォーム補助活用数

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
	<p>本に、既存の施設は長寿命化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建替えにあたっては、現在の基準を満たしつつ戸数を確保する ・現地での高度化や集約により、残地を売却という考えはある <p>●住宅施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・四国中央市住宅マスタープランにおいて、新たな住宅施策の方向性を打ち出す ・市営住宅長寿命化計画における、市営住宅建替事業の実施方針（効率的な管理・維持のための集約建替や用途廃止等の実施） <p>●働き手の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・首都圏の学生と地元企業との交流会の実施 ・市内の企業ツアー <p>●リフォーム補助</p> <ul style="list-style-type: none"> ・リフォーム補助 ・空き家の有効活用を図るためのリフォーム補助の充実が必要だが、既存のリフォーム補助制度と差別化を図る必要がある <p>●空き家の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空き家対策として、老朽危険家屋の除却と空き家等の有効活用 <p>●大学建設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・愛媛大学社会共創学部 産業イノベーション学科 紙産業コースの施設建設にあたり、補助金を交付（H29年度末完成予定） ・H30年度より大学生入居（6月補正にて5000万円を予算計上） <p>●基幹産業の情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当市の基幹産業である紙産業の情報発信を行うことにより、就学時から紙産業に興味を持ってもらい、将来的に地元定着を図るまた、紙産業の持続的な発展につなげる （小学生対象：青少年職業紹介） ・市産業の説明講演、企業の仕事見学を実施し、市内企業を知る機会を創出 （中学生対象：ものづくり体験講座） ・ものづくり講座、体験講座、工場見学、ワークショップ、発表会など、紙産業の一連の仕組みを体験学習し、紙産業に対する職業観を醸成 （高校生対象：紙産業PR事業） ・紙産業PRパンフレットを作成 ・講座や企業見学に活用し、紙産業界への就職に興味を持ってもらう （大学生対象：合同就職説明会（年2回開催）） ・松山市にて県内外の就職活動生（大学生）を対し、市内企業の合同就職説明会を開催 ・市内企業約50社、参加学生約80名が参加 <p>●高速バスの乗り継ぎ強化</p>	

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
	<ul style="list-style-type: none"> 三島川之江 IC の高速バス停について、イオンにバスターミナルを設置すれば、文化ホールへのアクセスも良く路線バスとの乗り継ぎも良くなるのではないか 	

5. 公共交通の施策に関する意見

(1) 利用者や目的地を想定したアプローチ

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
公共交通	観光交通課	・新居浜市在住者	・伊予三島駅から、三島川之江インター高速バス停まで（最終、高知駅へ）	・路線バスで移動（高知駅へは、三島川之江インター高速バス停から高速バス松山－高知線で移動）	・インター高速バス停付近（高速バス利用者駐車場付近）へは、路線バスは乗り入れていない（中型バスが通るには既存道路は狭い）	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスが大型車両と離合できる道路整備 ・一貫田の南北農免道路あるいは紙産業技術センター南北連絡道路から、高速バス利用者駐車場（高速バス停階段下）への幅員6m以上の東西道路の整備 ・バス停待合（屋根つき）
防災安全	農林水産課	・市民	・農業関係機関、市役所、農協、ホームセンター、病院	・コミュニティバス	・いろいろな交通機関とのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスは、市内を5つくらいの区域に分けてそれぞれの区域で運行する ・別の区域へ行きたい時は乗り換える
	建設課	・誰もが	・行きたい場所へ	・公共交通を利用して	<ul style="list-style-type: none"> ・便数が少ない ・現状でも公共交通の利用者が多いと思えない状況で便数を単純に増やすことが利便性の向上に繋がるのか ・税込減が見込まれる中、デマンドタクシーや路線バス等への市の負担も大きくなる ・また、これまで車社会で生きてきた方が、そもそも公共交通を便利と感じるのか 	<ul style="list-style-type: none"> ・金額的な面を無視するのであれば、デマンドタクシーの増便・利用金額減が考えられるが、民営を圧迫することに繋がる
	下水道課	・歩行者（住民、観光客など）へ	-	-	・過去の災害情報の予備知識や土地勘がないため、緊急時に迅速な対応がとれず、被災する可能性がある	<ul style="list-style-type: none"> ・きめ細かい災害リスク情報の提供が必要である

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
	安全・危機管理課	・児童・生徒	・体育館や運動公園等体育施設等へ	・コミュニティバスやデマンドタクシーを利用して施設に行く	・いつでも行ける体育施設のコミュニティバスやデマンドタクシーがない	・体育施設専用のコミュニティバスを運行する(各体育施設で利用予約を確認し、それに見合った運行ダイヤを組む)
福祉保健	高齢介護課	・居住誘導区域内に移住した人が	・以前管理していた、居住誘導区域外にある土地や建物がある場所に	-	・居住誘導区域外の民家が点在し、交通網を整備できない	・衛星利用測位システム(GPS)を整備し、位置の誤差を改善する ・政府の新たな成長戦略が示す無人走行バスの導入 ・政府の新たな成長戦略が示す小型無人機ドローンによる荷物の配送に加え、人の移送も探る ・国が通知したコンパクトシティに向けた取組と整合する介護施設等の整備を推進する
	高齢介護課	・車の運転ができない高齢者(家族等の移動支援が受けられない想定)	・病院受診・買物	・公共交通機関を利用する	・交通の便が悪い。バスの運転手不足 ・タクシー代が高い	・新たな交通網を整備する費用やマンパワー確保の困難さを考慮すると、その労力と費用をタクシー費用の助成に当てるのも一案(費用の試算をする必要がある) ・今後増え続ける交通弱者を助成のみで支えるのは難しく条件付けも必要 ・互助的に運転できる人が乗せていく仕組みづくりはどうか(事故への責任問題等クリアすべき課題もある) ・商店組合や医療機関が乗り合いバスを巡回させる、そのための費用の助成
	生活福祉課	-	-	-	-	-

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
	こども課	<ul style="list-style-type: none"> ・保護者と子ども ・こども 	<ul style="list-style-type: none"> ・保育園、幼稚園、認定こども園 ・児童館、子育て支援センター、病院 ・市民文化ホール 	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、バス、デマンドタクシー、タクシー ・コミュニティバス ・自家用車 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停・駅から遠い、本数が少ない ・たくさんの子どもを連れて移動は大変 	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停、駅、路線、本数を増やす ・タクシーチケットの配布
	保健推進課	<ul style="list-style-type: none"> ①高齢者 ②乳幼児期のお子さんを育てている母親(保護者)で、平日移動用の自家用車がない方 	<ul style="list-style-type: none"> ①医療機関(四国中央病院・HITO病院等) ②子育て支援センター・一時保育を実施している保育園・保健センター 	<ul style="list-style-type: none"> ①デマンドタクシー → 路線バス又はJR(この場合は川之江駅から再度路線バスまたはタクシーの利用が必要) ②利用しやすい公共交通機関 	<ul style="list-style-type: none"> ①デマンドタクシーによりエリアを越える移動について、高齢者にとっては、乗継方法が複雑で、待ち時間など、負担が大きい ②現在デマンドタクシーしかない 	<ul style="list-style-type: none"> ①②デマンドタクシー利用によるエリア越えの方法について、高齢者でも利用しやすい乗り継ぎ方法を検討する (民間事業所の理解を得る必要があるが、「エリア超えのための指定時間便を設定し、エリア境の最寄り駅やバス停へ運行する」や「走行したデマンドタクシーの終点を次のエリアの乗り継ぎ場所にする」など)
財務・公共施設	財政課	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な方策であること ・財源や財政収支について十分検討し、将来の財政負担を増やさないようにすること 	<ul style="list-style-type: none"> ・経済性を十分に考慮した交通施策の決定、当該施策の政策優先度の決定
	税務課	<ul style="list-style-type: none"> ・運転免許証を返納した高齢者自分で運転できない又は車が無い高齢者・障がい者 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院買い物 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーの利用 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約が必要 ・目的地が1箇所のため、2箇所目に行こうとすると再度予約が必要 ・旧市町村の範囲での移動のため、圏域を超える場合は、乗り換えが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ・車の自動運転技術が進めば目的地まで行くことができると考えられるが、当面は、病院への通院・買い物支援を行なうため、高齢者等の利用調査を実施しコミュニティバスによるきめの細かい定期路線を設定し運行する ・買い物支援は、移動販売車の増を民間に依頼したり、生協等が行なっている宅配等をPRしていく
	財産管理課	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者・障がい者 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域内(福祉施設・病院等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・無償の交通機関 	<ul style="list-style-type: none"> ・緊急時の対応 ・介護員の確保 ・運用コスト 	<ul style="list-style-type: none"> ・民間業者との連携

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
土地利用	農業振興課	<ul style="list-style-type: none"> ・大手農業法人等に勤務する20代～40代の既婚で子育て中の市民 ・買い物や教育などの利便性の高い地域（妻鳥町や下柏町・一部の上柏町）の賃貸マンションに家族と住んでいる 	<ul style="list-style-type: none"> ・土居町藤原にある大手農業法人等が経営する大規模圃場（あるいは植物工場）へ 	<ul style="list-style-type: none"> ・JRおよびコミュニティバスを利用する ・料金の支払いはどちらも「ICOCA」を使用してスムーズに行っている 	<ul style="list-style-type: none"> ・四国中央市の次代を担う若者に「農業法人への就職」を「製紙会社等への就職」と同等なものとして捉えてもらうような環境づくりが必要（現在の新規就農者のほとんどは定年退職者が親から受け継いだ農地を耕作するケース） 	<ul style="list-style-type: none"> ①株式会社による農業経営への参入促進、農地の集約促進 ②コミュニティバスの導入、乗車料金支払いはJR四国と連携する ③JR四国へ自動改札機等必要なインフラ整備要請
	農業振興課	<ul style="list-style-type: none"> ・車・バイク等を運転しない高齢者 ・中学生・高校生 	<ul style="list-style-type: none"> ・旧三島・旧川之江市境の商施設エリア等 ・市役所等公共施設 ・病院等医療機関 ・食料品及び日常生活用品の買い物 ・体育館等体育施設等 	-	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーは予約制であるため、急な用事の場合はタクシー等での移動となる ・コミュニティバスの運行において、市内は基本的に幹線道から中に入れば幅員が狭いうえ特に中山間地域は傾斜が急でコミュニティバスの運行には支障が想定される ・高齢者は、自宅からバス停までの移動手段を考える必要があり、バス停の位置・移動手段を考える必要がある ・特に新宮地区や嶺南地区は検 	-

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
					<p>討する必要がある</p> <ul style="list-style-type: none"> ・また、市外に出向く場合、既存の交通機関への接続や、待ち時間を少なくするための運行時間等の調整が必要 	
	農業委員会	<ul style="list-style-type: none"> ①高齢者が ②すべての市民が ③夜遅い時間に帰宅する市民が 	<ul style="list-style-type: none"> ①病院や商業施設へ ②JR 駅から自宅や目的地へ ③自宅へ 	<ul style="list-style-type: none"> ①デマンドタクシーを利用して移動する ②コミュニティバスを利用して移動する ③JR を利用して帰宅する 	<ul style="list-style-type: none"> ①事前登録が必要、区域間で乗り換え及び料金の支払 ②路線バスとの競合を解消する ③JR の最終便が 22 時台となっている 	<ul style="list-style-type: none"> ①広域での運行の検討 ②市民ニーズの洗出しとバス運行会社との協議 ③JR の最終便後の駅間移動手段の検討
居住誘導	企画課	<ul style="list-style-type: none"> ・新都心から遠距離エリアの居住者 	<ul style="list-style-type: none"> ・新都心 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR、バス ・タクシー ・デマンドタクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR、バス…本数が少ない ・デマンドタクシー…予約が面倒、乗り換えが面倒 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 駅からの交通手段の確保 ・運行時間の検討
	建築住宅課	<ul style="list-style-type: none"> ・市営住宅入居者（移動手段に限られる交通弱者を対象者） 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院や買い物、公共施設利用等の生活行動範囲全般 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約なしで気軽に乗れる巡回定期便の増設 	<ul style="list-style-type: none"> ・今の利用形態では、時間が限定される ・思いついた時に、直ぐに行動出来ない 	<ul style="list-style-type: none"> ・理想としては 24 時間利用可能な体制（タクシー業界とタイアップ） ・利用対象者を交通弱者に限定する等、一定の制約は必要 ・財源の確保

(2) 現状の公共交通の課題からのアプローチ

■ 鉄道

部会	課	鉄道	
		課題	必要な取組み
公共交通	観光交通課	・新たな都心部拠点へは、鉄道でのアクセスができない(線路は通っているのに)	・伊予三島・川之江駅間(市内最長区間)への新駅設置〔行き違い設備なし〕
防災安全	農林水産課	-	-
	建設課	・便数が少ない、運賃が高い ・利用者が少ない、駅施設 ・待ち時間がある、終電が早い	・便数を増やす、駅を利便性の高い場所へ設置する、駅前の再開発による集客(人が集まる場所を作る)
	下水道課	-	-
	安全・危機管理課	・駅までは自力で行かないといけない ・便数も1時間に1本と少ない	-
福祉保健	高齢介護課	・電車の本数が少ない ・駅まで行く交通網がない	・住宅地から駅までの交通網の整備
	生活福祉課	・三島駅、川之江駅ともにエレベーターがなく、夕方以降は職員もおらず、車椅子を利用する障がい者等が利用できない状況である。スーツケース等を持った女性や高齢者も困っているのではないか	・設置または改善を要望する
	こども課	-	-
	保健推進課	・JR各駅までの移動とJRから目的地までの移動のそれぞれの方法	・デマンドタクシーや路線バスの利用について、そのシステムを簡素化し、利用しやすくする
財務・公共施設	財政課	-	-
	税務課	・主な利用者が高校生となっている。	-
	財産管理課	-	-
土地利用	農業振興課	・現在四国中央市で唯一人口流入が生じている妻鳥(および松柏の一部)地区に駅が存在しない	・JR妻鳥駅の新設(特急が停まる市の中心的な鉄道駅)
		・高齢者等交通弱者の方の駅までの移動手段	

部会	課	鉄道	
		課題	必要な取組み
	農業委員会	・東西に伸びる路線のため南北に駅から移動する交通手段がない	・駅から居住区域・商業施設等への公共交通を検討する
居住誘導	企画課	-	・JR駅から遠い目的地までの交通手段の確保
	建築住宅課	・時間1本のダイヤを改正する	・関川～川之江間往復の運行ダイヤ

■路線バス

部会	課	路線バス	
		課題	必要な取組み
公共交通	観光交通課	・三島宮川・紙屋町・村松の住宅地からはバス停が遠い	・国道11号便の一部経路変更
防災安全	農林水産課	-	-
	建設課	・便数が少ない、運賃が高い ・行先のニーズを満たしにくい ・利用者が少ない	・利用したくなる快適なバス停の設置
	下水道課	-	-
	安全・危機管理課	・路線、運行時間が限られており、行きたいところに、行きたい時間には行けない	・市直営のコミュニティバスを運行させる ・1カ月に1日、NO運賃デーを設定し、利用者を増やす
福祉保健	高齢介護課	・路線が少ない	・無人運転バス
		・バス停から遠い所は利用しにくい	・バス停までの移動手段の確保
	生活福祉課	・別紙記事のとおり精神障がい者に対する割引制度がない	・業界団体に対し県とともに働きかけを行う
	こども課	-	-
	保健推進課	・自宅付近に路線バスの停留所がない	・デマンドタクシーや路線バスの利用について、そのシステムを簡素化し、利用しやすくする
財務	財政課	-	-

部会	課	路線バス	
		課題	必要な取組み
・公共施設	税務課	・病院等へ寄るルートが設定され、利便性が向上したが、メインルートが11号線なので11号線のバス停より離れている住民にとっては不便	・コミュニティバスを導入し、きめの細かい定期路線を設定する ・路線バスとの住み分けをする
	財産管理課	・利用者の減少	・メリットの提供
土地利用	農業振興課	・当市の東端から西端への通勤には通常の路線バスは向いていない。	・コミュニティバスとのすみわけ
		・高齢者等交通弱者の方のバス停までの移動手段	-
	農業委員会	・土居地域から三島地域の間は主に国道11号の運行であるため、JR同様南北の移動手段がない。	・コミュニティバスを導入するには路線バスとの競合を避けなければならぬので、路線バスの縮小を検討する
居住誘導	企画課	・路線数が少ない ・本数が少ない	・利便性と運行維持の確保
	建築住宅課	・1日数本の運行ダイヤの改正	・運行経路の大幅な見直し ・バス維持費の削減（大きいバスからマイクロバスへの切り替え）

■ デマンドタクシー等

部会	課	デマンドタクシー等	
		課題	必要な取組み
公共交通	観光交通課	・三島地域の高速道路側道付近（恵之久保、山田団地、中曽根、松柏上部等）は、バス停が遠い ・バス通り（国道11号、県道上分三島線・川之江大豊線・川之江大野原線）から遠い、金生町下分・妻鳥町などは、バス停が遠い	・予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」を運行し、拠点バス停（池之下、柏平田等）へ送迎 ・予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」を運行し、拠点バス停（妻鳥バス停等）へ送迎
防災安全	農林水産課	-	-

部会	課	デマンドタクシー等	
		課題	必要な取組み
	建設課	<ul style="list-style-type: none"> ・地域を越える乗換えが不便 ・乗換えの都度、利用金額が必要 ・便利にし過ぎると民営を圧迫 ・高齢者の乗り物といったイメージがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・予約方法等の改善を検討し、気軽に使いやすい公共交通を目指す
	下水道課	-	-
	安全・危機管理課	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者が固定化している 	<ul style="list-style-type: none"> ・コスモステレビ等で利用方法や利便性を紹介する
福祉 保健	高齢介護課	<ul style="list-style-type: none"> ・循環式路線が無い 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線を増やす。 ・高齢者の運転免許証の自主返納を促す
		<ul style="list-style-type: none"> ・エリアの区分があり利用しにくい 	<ul style="list-style-type: none"> ・民業を圧迫できないというスタンスから脱却できないとしたら、現状からの改善は難しい
	生活福祉課	-	-
	こども課	-	-
	保健推進課	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅～目的地～自宅、エリア外への移動が、複雑で負担が大きい 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア間の移動が、負担が少なく簡単に出来る方法等を検討する
財務 ・ 公共 施設	財政課	-	-
	税務課	<ul style="list-style-type: none"> ・予約の必要性、旧市町村での移動の範囲等が利便性に影響している 	<ul style="list-style-type: none"> ・市内一円の移動とする(コミュニティバスに切り替えていく)
	財産管理課	-	-
土地 利用	農業振興課	<ul style="list-style-type: none"> ・コストのことを考えると現在のデマンドタクシーは「通勤」には向いていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者福祉サービスとの連携。「オンデマンド性」の追求(利用したい時に利用できるシステム)。
	農業委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・市内を地域ごとに分割し、区域間の移動では乗り継ぎが必要となり運賃も割高となる 	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンドタクシーは軒先から目的地までというメリットはあるが登録が必要であるため利便性が疑問
居住 誘導	企画課	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアを跨ぐ際の乗り換え 	-
	建築住宅課	<ul style="list-style-type: none"> ・恩恵を受ける目的地先からの資金調達 	<ul style="list-style-type: none"> ・病院や店舗等の運行目的地先から運行協力費を貰う