

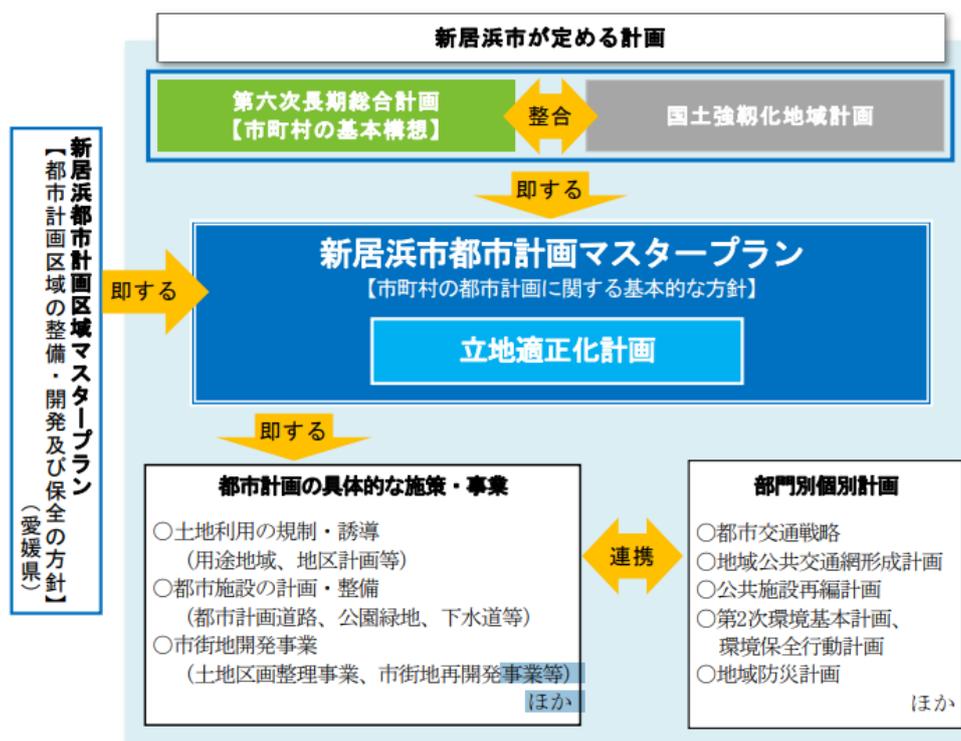
第5章 新居浜市の「まちづくり」の概況

(1) 新居浜市の「まちづくり」の基本方針

新居浜市は、人口減少・少子高齢化社会への急速な移行、多様化・激震化していく自然災害に対する安全・安心に関するニーズの高まり、都市基盤の適正な整備と維持管理等、都市を取り巻く状況の変化に対応したまちづくりを行うため、平成13年に作成した都市計画マスタープランを令和3年3月に更新した。同計画は、上位計画である第六次新居浜市長期総合計画や国土強靱地域計画と整合性を図りながら、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携した新居浜市立地適正化計画とともに、新たな時代のまちづくりを推進するため策定した。

都市計画マスタープランでは、JR 新居浜駅周辺地区、一宮町・繁本町周辺地区、昭和通り・登り道沿道地区、前田町周辺地区を都市拠点地区として位置付け、これらを南北に縦断する都心中心軸が設定されている。都市構造の基本フレームとしては、「複合臨海部」「丘陵部」「平野部」「複合山地部」「山間部」の区域に大別されている。立地適正化計画等によるコンパクトなまちづくりへの対応、地域連携が確保された集約型都市実現のため、計画的な土地利用の誘導等を図っていくことを目指している。

図表 5-1 都市計画マスタープランと上位・関連計画の関係

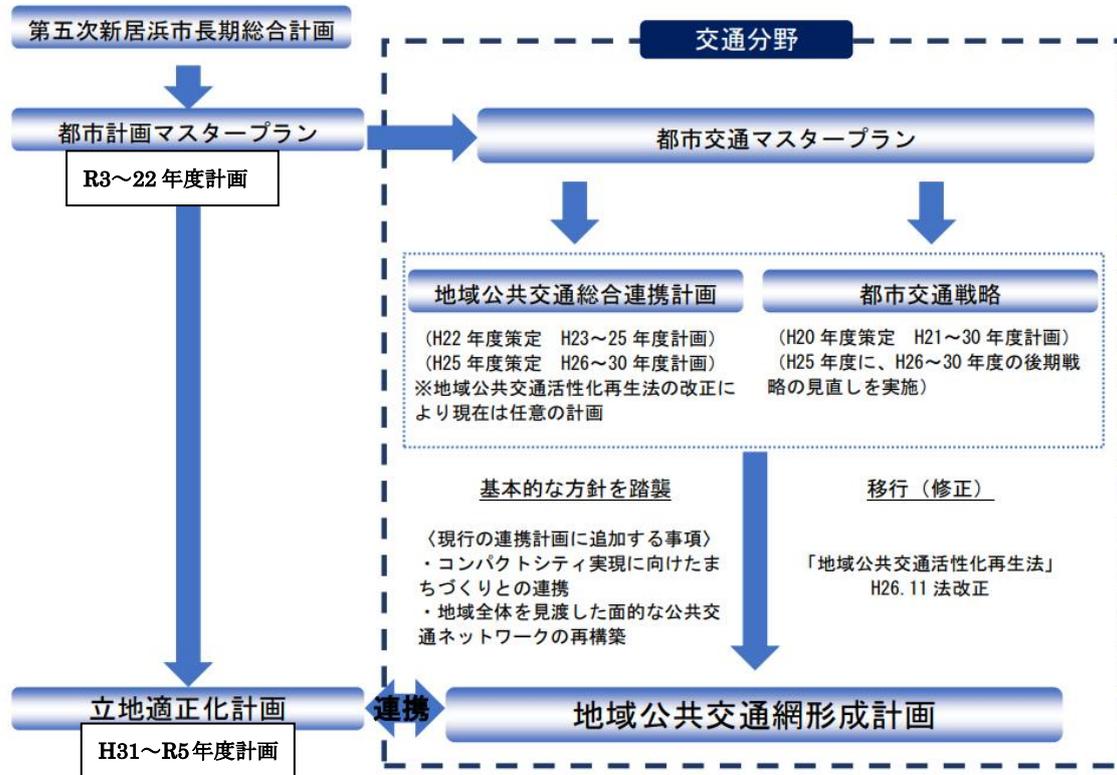


出典：都市計画マスタープラン

(2) 新居浜市の公共交通の基本方針

こうした課題を受け、新居浜市は平成 30 年 3 月、将来の都市構造や土地利用等のまちづくり基本計画である立地適正化計画の策定に合わせて、地域公共交通網形成計画を策定した。

図表 5-2 地域公共交通網形成計画の位置づけ



出典：地域公共交通網形成計画

新居浜市の地域公共交通網の将来像は、市外・県内外との移動を支える広域交通軸に加え、市民生活を支える交通軸として、立地適正化計画で設定する都市機能誘導区域内的の都市拠点をつなぐ『基幹公共交通軸』、市の郊外部や隣接市と JR 新居浜駅等の拠点をつなぐ『支線軸』、基幹公共交通軸や支線軸までアクセスする『デマンド交通』の 3 つにより、市内外の移動を支えるネットワークを目指している。したがって、同計画では、基幹公共交通、支線軸、デマンド交通の 3 つの公共交通を主に担う、路線バス及びデマンドタクシーについて基本方針等の検討を行っている。

① 基幹公共交通軸

- ・新居浜駅周辺、前田町周辺、一宮町周辺、昭和通り・登り道沿道など、都市拠点地区をつなぐ軸を基幹公共交通軸として位置付ける。
- ・拠点へのアクセス性や拠点間の周遊性を確保するための高いサービスを目指す。

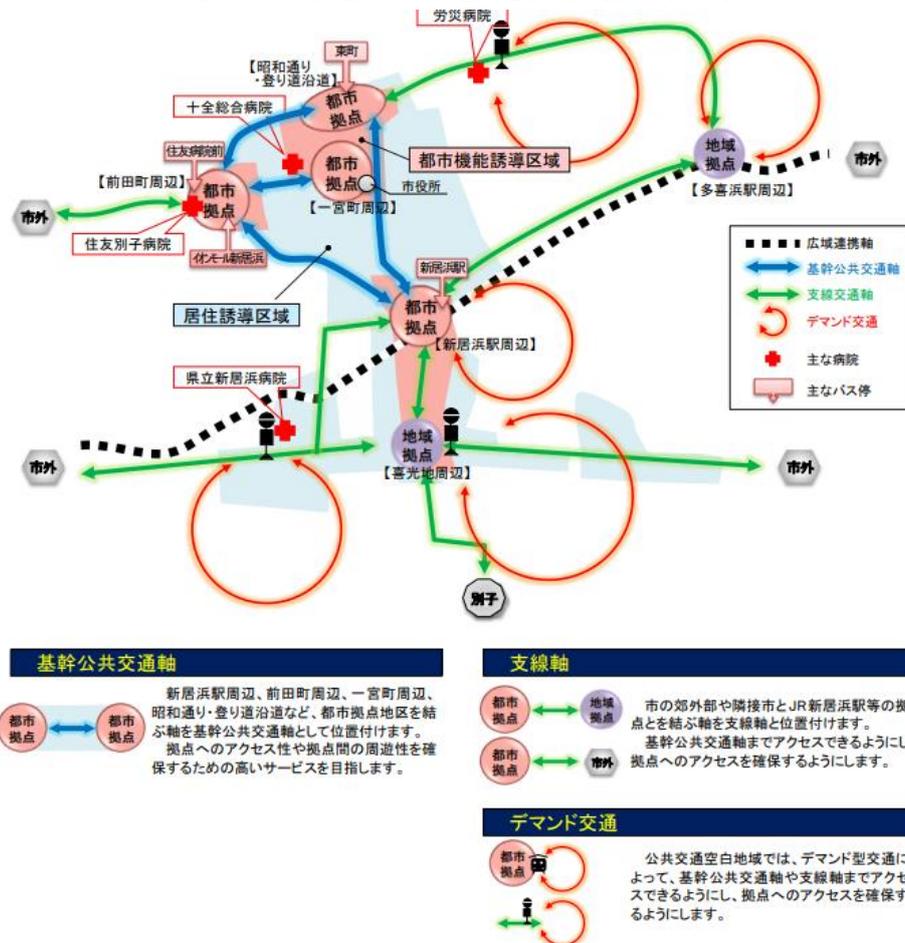
②支線軸

- ・市の郊外部や隣接市と JR 新居浜駅等の拠点とを結ぶ軸を支線軸と位置付ける。
- ・基幹公共交通軸までアクセスできるようにし拠点へのアクセスを確保する。

③デマンド交通

- ・公共交通空白地域では、デマンド型交通によって、基幹公共交通軸や支線軸までアクセスできるようにし、拠点へのアクセスを確保する。

図表 5-3 新居浜市の地域公共交通網の将来像



出典：地域公共交通網形成計画

以上の将来像をふまえ、市は以下の計画の基本方針とその目標を設定した。この目標設定の進展度について、今回の調査で検証したところ、まだ十分に目標が達成されておらず、さらなる政策のブラッシュアップが求められるといえる。

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

- ・目標：都市拠点への公共交通を利用した外出の増加
- ・目標値：
 1. 都市拠点におけるバス総乗降者数：現況：815 人/日⇒ 将来（R5）：1,009 人/日
 2. デマンド交通の交通結節点への利用者数：現況：3,338 人/年⇒将来（R5）：4,117 人/年

基本方針 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
- ・目標値：
 1. 路線バスの利用者数：現況：981人/日⇒将来（R5）：1,209人/日
 2. バスサービスを受ける人口割合：現況：63.3% ⇒将来（R5）：68.3%

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：三位一体で公共交通を運営維持
- ・目標値：
 1. バス路線の収入：現況：2億900万円 ⇒将来（R5）：2億3,350万円
 2. 市の財政負担額（路線バス運行費）：現況：4,970万円⇒将来（R5）：4,970万円以下（現状以下）
 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）：
現況：12.8%⇒将来（R5）：25.6%

以上の目標達成の取組施策として、市は以下を掲げる。

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

- ・効率よく都市拠点へアクセスするバス路線網の見直し
- ・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

- ・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
- ・快適なバス待ち環境の整備
- ・一目で行き先がわかるバスナンバーの導入
- ・利便性を高めるバス情報の提供
- ・誰もが使いやすいバリアフリーに対応した車両の導入
- ・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

- ・企業が主体となったエコ通勤の実施
- ・健康促進に着目した公共交通転換の実施
- ・ノーマイカーデーの実施
- ・交通環境学習の実施
- ・公共交通ガイドブックの更新・充実

(3) 新居浜市の道路インフラについての整備方針

公共交通の基本方針に合わせ、新居浜市は以下の道路インフラ整備を推進している。

①東西方向の交通軸の強化

・国道 11 号の渋滞緩和や他地域とのアクセス性の向上など地域間の交流を促進するため、市街地の東西を結ぶ(都)新居浜バイパス線、国道 11 号、(主)壬生川新居浜野田線、(都)上部東西線、(都)西原松神子線を東西の主要軸と位置づけ、これら路線の整備・維持・改良を推進する。

②南北方向の交通軸の強化

・(主)新居浜別子山線、(都)西町中村線、(都)郷桧の端線、(都)高木中筋線、(都)宇高西筋線、(－)金子中萩停車場線を南北の主要軸と位置づけ、これら路線の整備を推進する。

③高速道路網へのアクセス性の向上

・高速道路へのアクセス性の向上を図るため、新居浜インターチェンジと直結する(都)郷桧の端線、(都)上部東西線、(都)宇高西筋線の整備を推進する。また、いよ西条インターチェンジへのアクセス向上となる(都)新居浜バイパス線についても、整備を促進する。

④歩行者・自転車の安全性を重視した道路空間の形成

・歩行者・自転車の安全性を確保するため、車道と分離された歩道や自転車通行帯の整備を推進する。
・歩行者空間の整備はユニバーサルデザインの理念に基づき、段差の解消等により安全性と快適性の向上を図り、人にやさしい歩行者空間の整備を推進する。
・自転車走行空間については、自転車・歩行者専用道路となる特殊道路(以下(特)とする)、中央環状線、(特)新須賀山根線について、計画の見直しと共に、効率的な整備を推進する。また、一般道の自転車走行空間の整備もあわせて、自転車ネットワークの構築を推進する。

⑤都市環境や老朽化に配慮した道路の整備

・環境負荷の軽減や環境共生を図るため、沿線緑化の推進と、透水性舗装の敷設、電線類の地中化等の検討を行い、潤いのある都市環境の創出を推進する。
・道路の老朽化対策として、定期的に橋りょう点検を行うことにより現状を把握し、早い段階で修繕を行う予防保全型の維持管理(アセットマネジメント)を進め、道路・橋りょうの「長寿命化」に努める。
・身近な生活道路についても、幅員が狭小で防災・居住環境等の面から問題がみられる地区については、適正な整備に努める。