

第1回

- ・公共交通網形成計画とは
- ・新居浜市の公共交通に関する動向
- ・アンケート調査について

アンケート調査実施（8月中旬）

第2回

- ・新居浜市の公共交通に関する現状、問題と課題の把握（アンケート結果等）
- ・網形成計画に向けて更なる課題の深掘り、課題への対応に向けて

立地適正化計画（都市機能誘導区域・居住誘導区域）

第3回

- ・目指すべき公共交通のあり方、目標
- ・公共交通網再編案の検討
- ・利用促進策の検討

第4回

- ・地域公共交通網形成計画素案（パブリックコメント案）
- ・パブリックコメント実施方針

パブリックコメント

第5回

- ・地域公共交通網形成計画案（パブリックコメント反映案）

地域公共交通網形成計画

平成29年度 第2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. 社会状況、移動特性に関する状況・問題	2
2. 公共交通に関する状況	10
3. 上位関連計画	21
4. 新居浜市の問題点と課題	27

平成29年9月29日
新居浜市

資料の構成

1. 社会状況、移動特性に関する状況

- 人口や人口分布、都市施設分布の状況を把握
- 外出率や交通流動、交通手段等の市民の移動の特性を把握

2. 公共交通に関する状況

- 利用者数の推移を把握
- 収益、乗車状況、補助額を把握
- 利用実態として、利用・非利用の理由や利用時の流動等の利用特性を把握
- サービスに対する満足度と重要度を把握
- 市民の考え方を把握

3. 上位関連計画

- 都市計画マスタープラン、立地適正化計画、都市交通戦略から、公共交通に求められる方向性を把握

4. 新居浜市の問題点と課題

- 1～3を踏まえて新居浜市が抱える公共交通における問題点と対応すべき課題を抽出

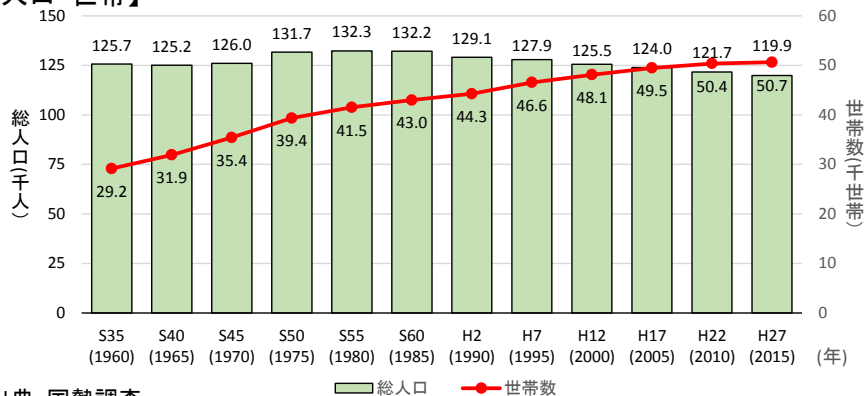
1. 社会状況、移動特性に関する状況・問題

(1) 人口推移

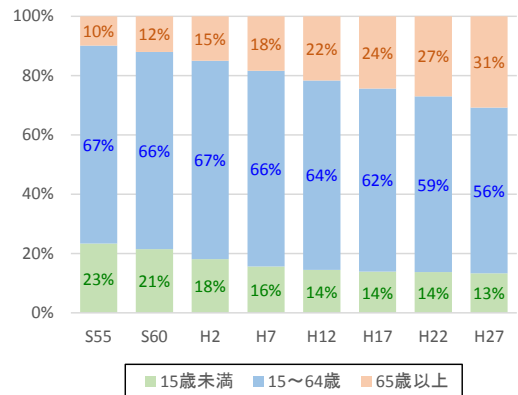
- 総人口は昭和55年をピークに減少傾向、高齢化率は平成27年に31%
- 平成47年には約10.0万人となり、平成27年の約8割に減少。高齢化率は34%の見込み

◆人口・世帯の推移

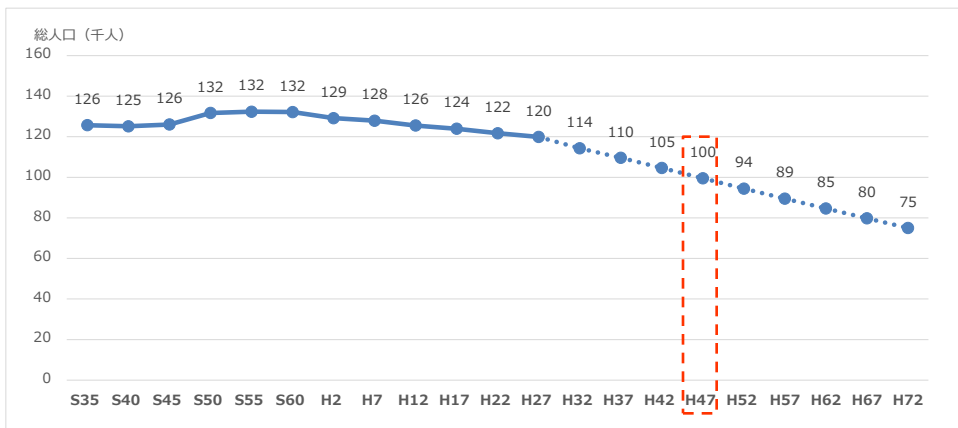
【人口・世帯】



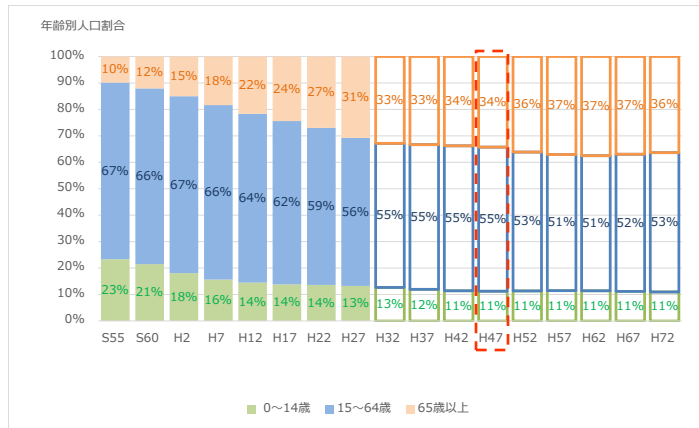
◆年齢階層別人口の推移



◆将来人口の見通し



◆年齢階層別将来人口の推移

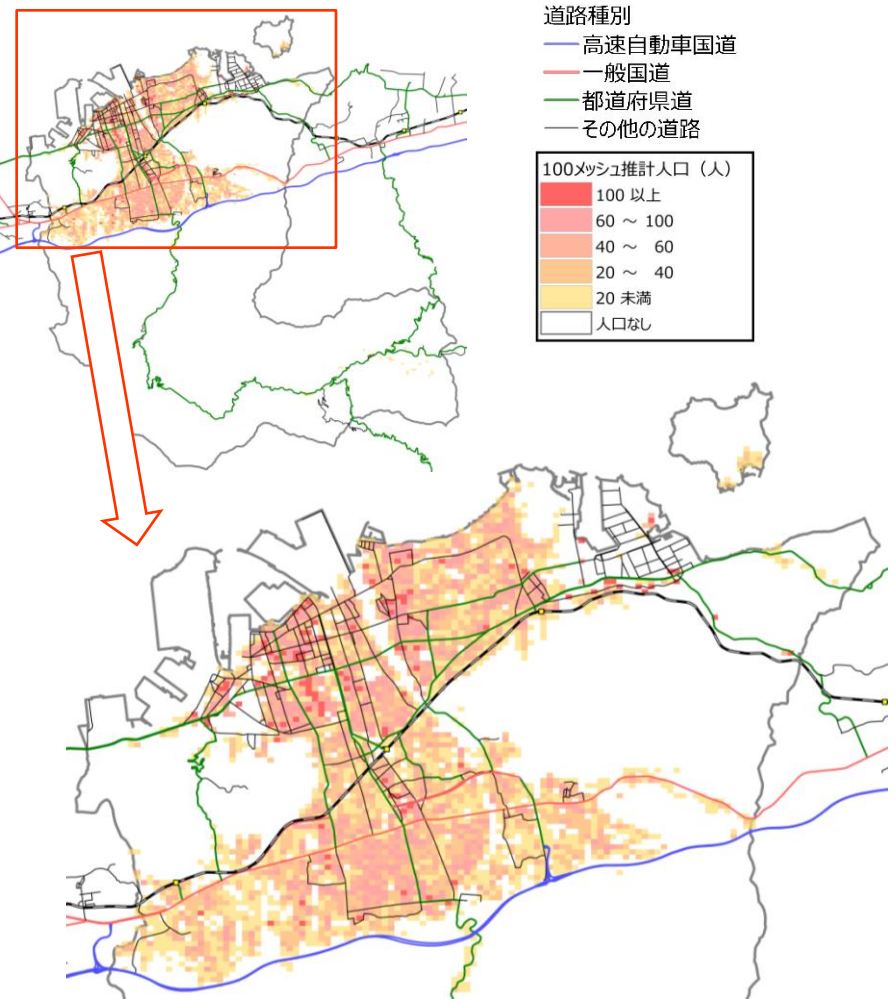


1. 社会状況、移動特性に関する状況・問題

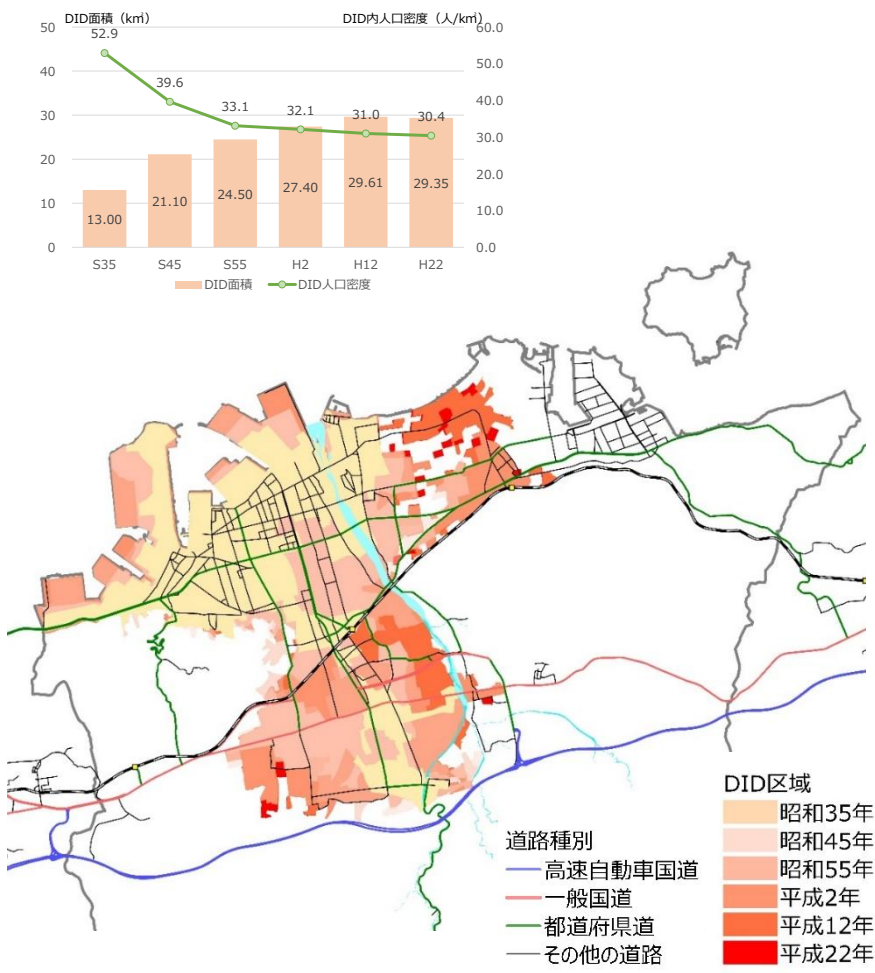
(2) 人口分布

- 川西地区は比較的人口が集中している地区であるが、上部西地区や川東地区は、広い範囲で薄く人口が分布
- DID地区の面積は拡大傾向にあるが、DID地区人口密度は減少傾向にあり、市街地が低密に拡大

◆人口分布



◆DID拡大



出典：国勢調査より独自に推計

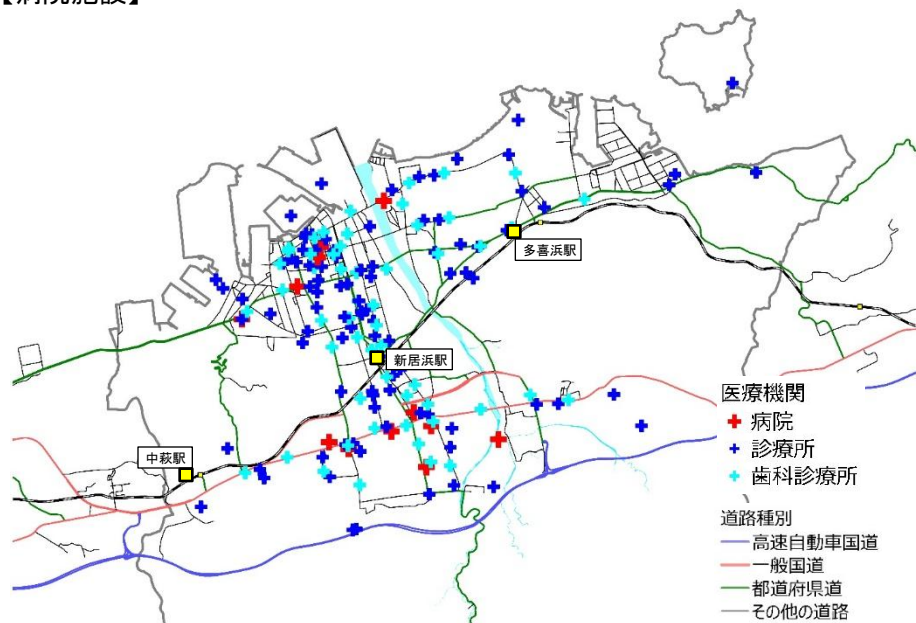
1. 社会状況、移動特性に関する状況・問題

(3) 都市機能、都市施設の分布

● 病院施設、福祉施設ともに、市域内に広く分布

◆ 病院施設の立地状況

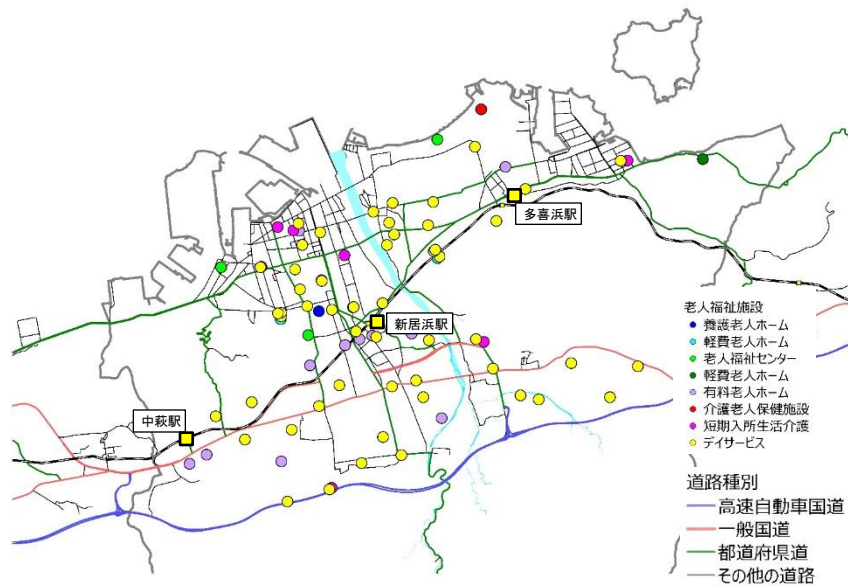
【病院施設】



出典: 国土数値情報 医療機関データ(H26)

◆ 福祉施設

【福祉施設】



出典: 国土数値情報 医療機関データ(H26)

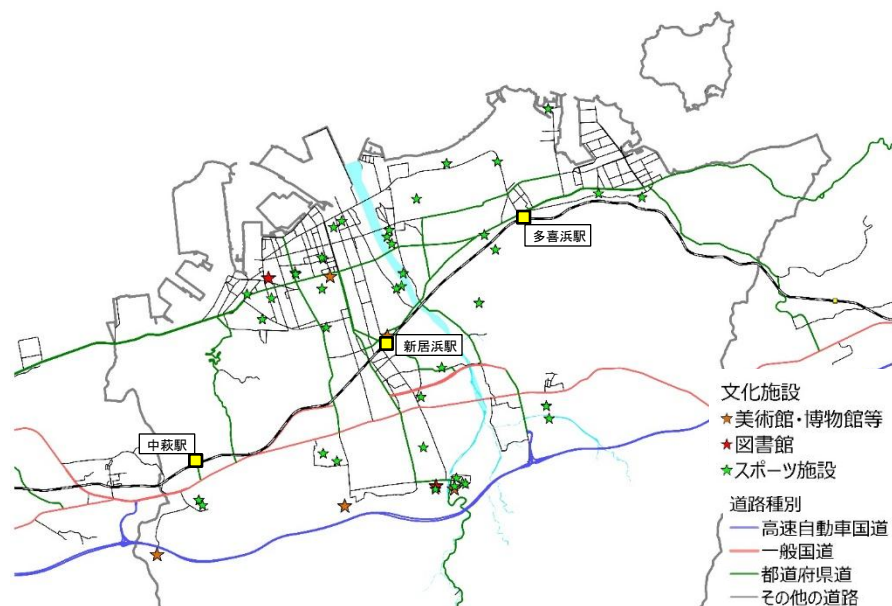
1.社会状況、移動特性に関する状況・問題

(3) 都市機能、都市施設の分布

● 文化施設、商業施設ともに、市域内に広く分布

◆文化施設の立地状況

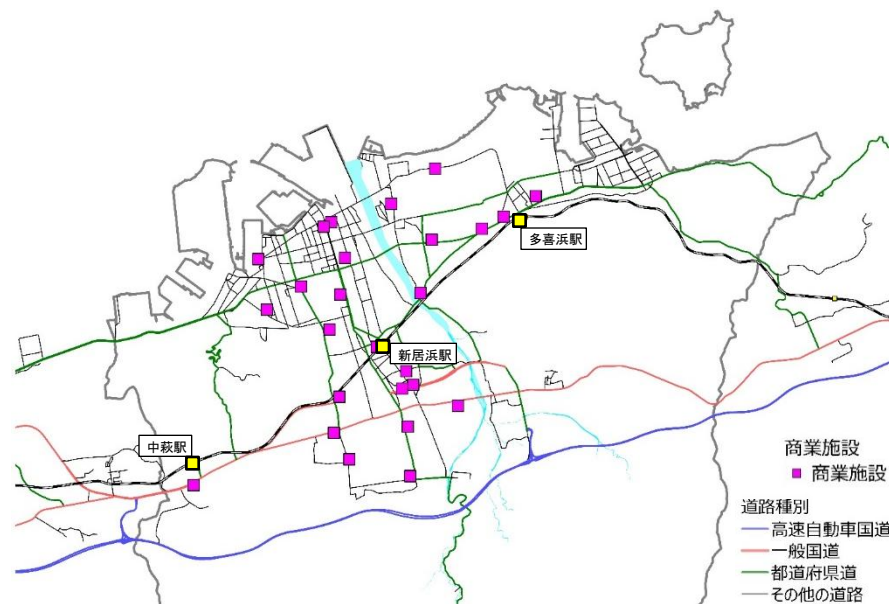
【文化施設】



出典：国土数値情報 文化施設データ(H26)

◆商業施設の立地状況

【商業施設】



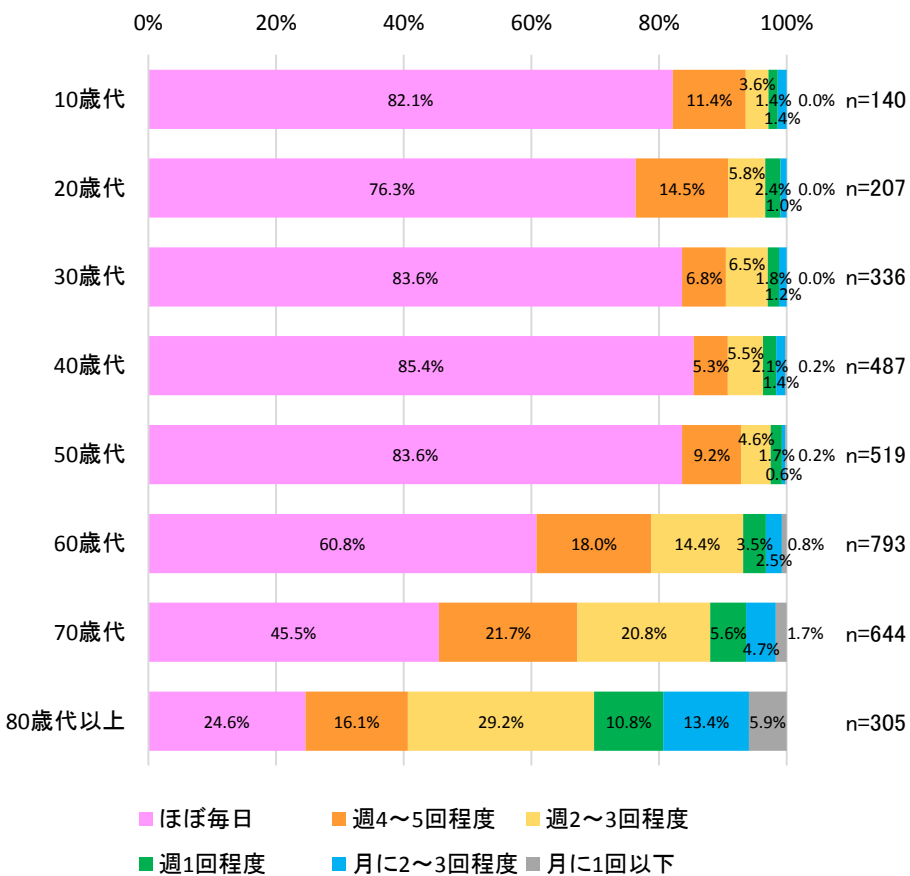
出典：NAVITIME

1.社会状況、移動特性に関する状況・問題

(4) 外出状況

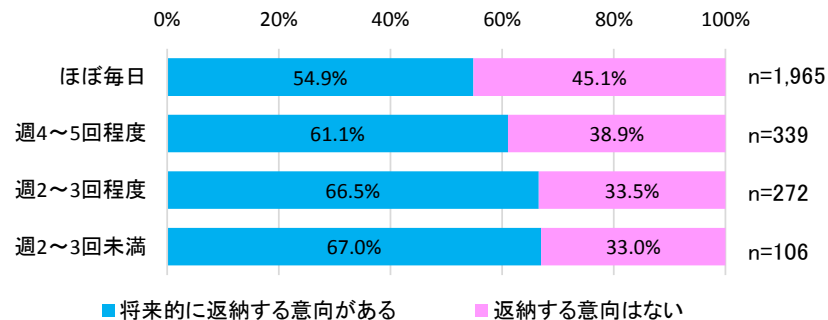
- 高齢者ほど外出頻度が低くなる傾向
- 現在外出頻度が高い人ほど、将来的に自動車運転免許返納する意思がない傾向
- 外出率が低い方が、必ずしもインターネットショッピング、宅配サービスを利用しているとは限らない

◆年齢別の外出頻度



単位：回答者(人)

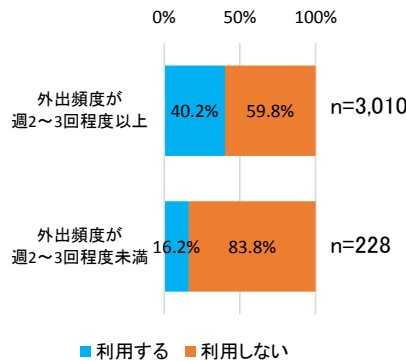
◆自動車運転免許返納別外出率



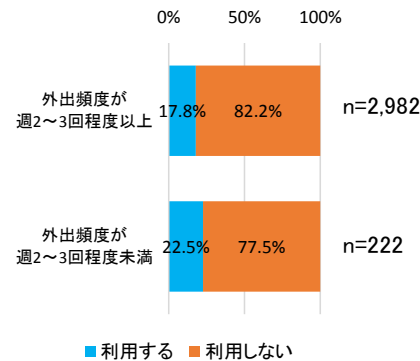
単位：回答者(人)

◆インターネットショッピング、宅配サービスの利用

<インターネットショッピング>



<宅配サービス>



単位：回答者(人)

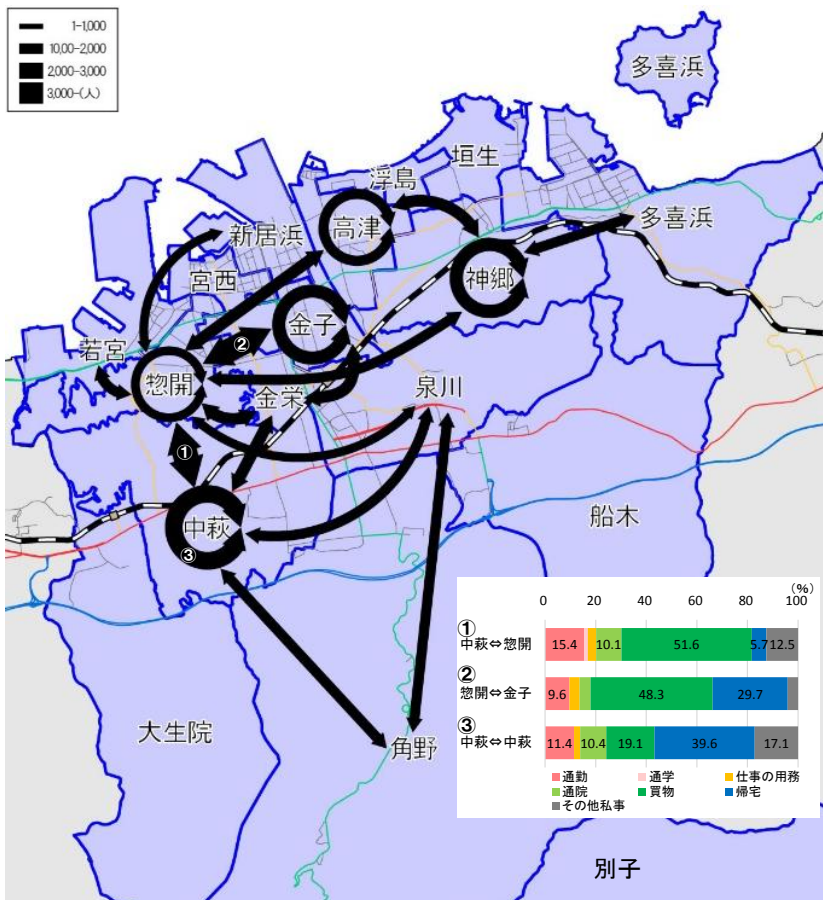
出典：アンケート調査結果(H29.8)

1.社会状況、移動特性に関する状況・問題

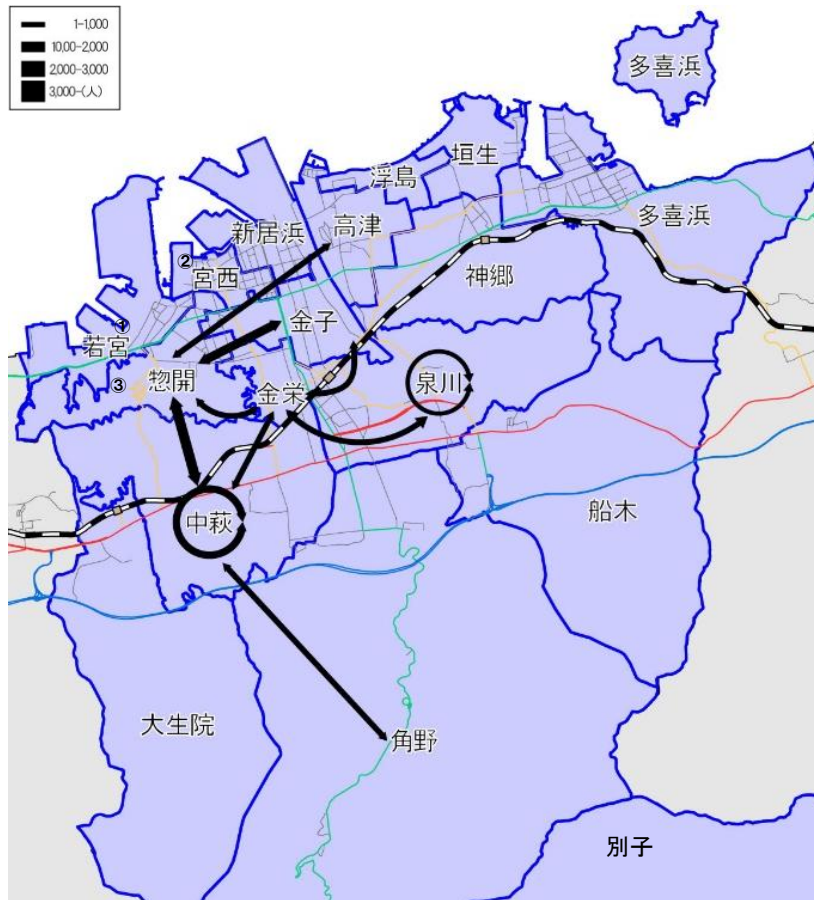
(5) 新居浜市の交通流動

- 新居浜市の居住者は、中萩校区～惣開校区、惣開校区～金子校区が多く、特に買物目的での移動が多い
- 高齢者も同様の傾向にある

◆全体



◆高齢者(60歳以上)



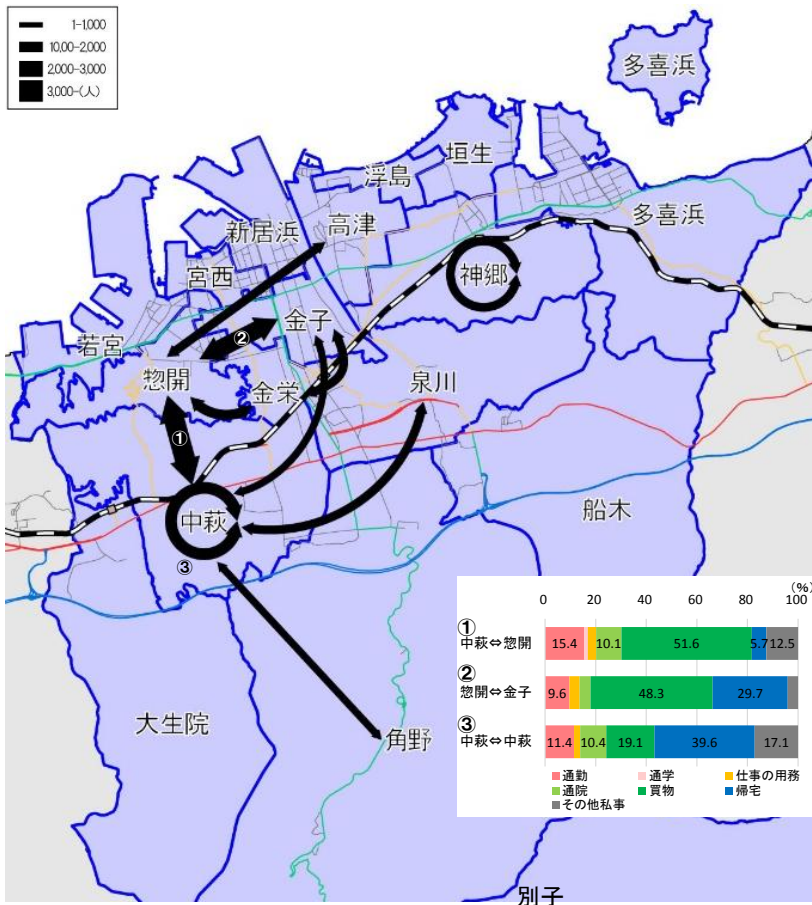
※小学校区別交通流動上位20位を表示
 ※数字は、アンケートに基づき各小学校区の人口にて拡大処理
 出典:アンケート調査結果(H29.8)

1.社会状況、移動特性に関する状況・問題

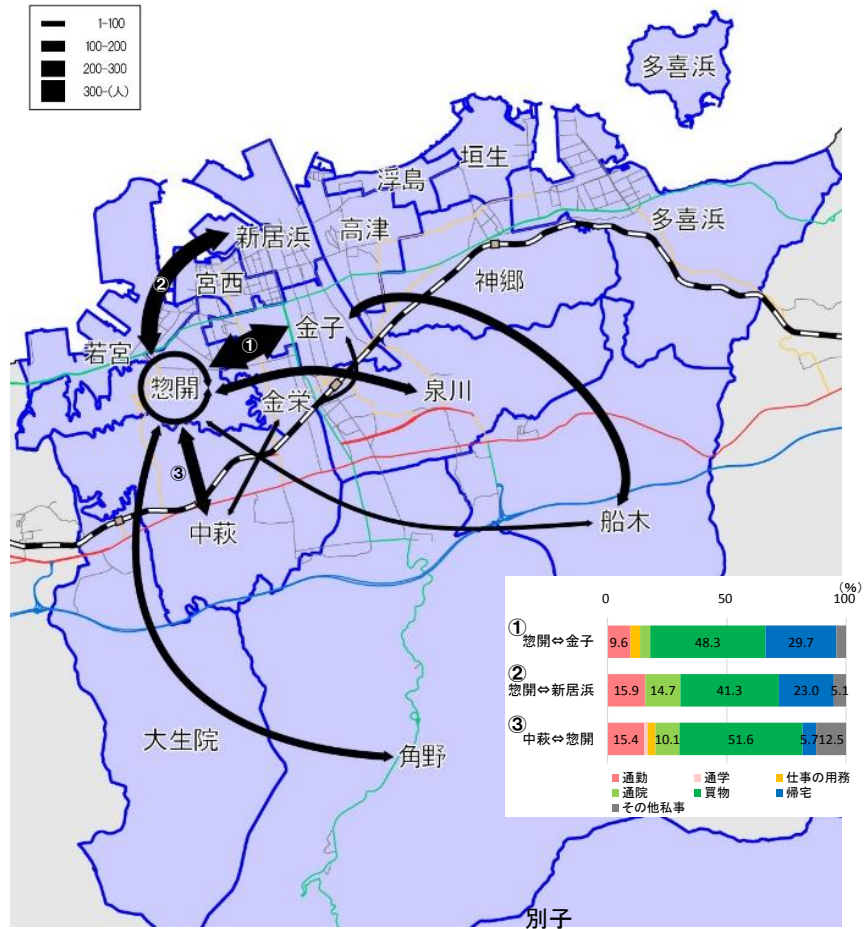
(5) 新居浜市の交通流動

● 自動車移動とバス移動を比べると、自動車移動は中萩校区からの流動が多い一方、バスは惣開校区に関連する流動が多い傾向にある

◆自動車



◆バス



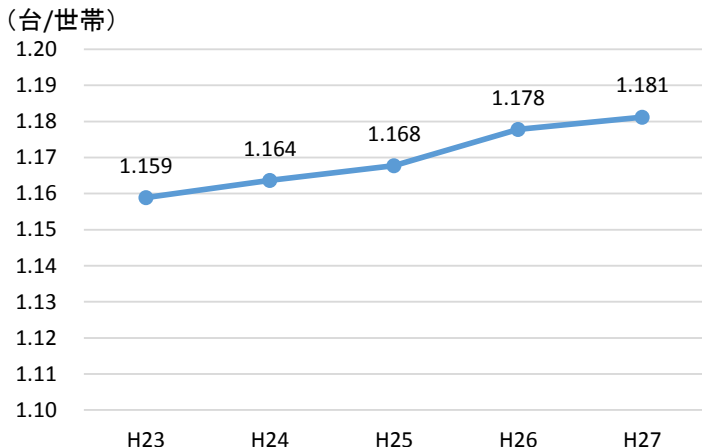
※小学校区別交通流動上位を表示
 ※数字は、アンケートに基づき各小学校区の人口にて拡大処理
 出典：アンケート調査結果(H29.8)

1.社会状況、移動特性に関する状況・問題

(6) 自動車の使われ方

- 世帯あたり自動車保有台数は増加傾向にあり、壬生川新居浜野田線ではイオンモールの開業により大幅に自動車が増加
- 市民の移動手段では、自動車利用が約75%となっており自動車に依存傾向

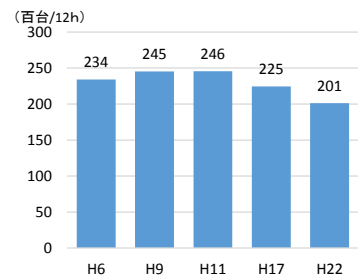
◆世帯あたり自動車保有台数の推移



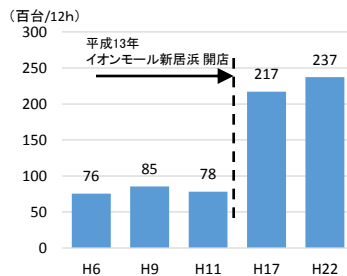
出典：自動車保有台数・・・新居浜市統計
世帯・・・住民基本台帳

◆幹線道路の自動車交通量の推移

<新居浜角野線
(楠中央通り:警察署付近)>

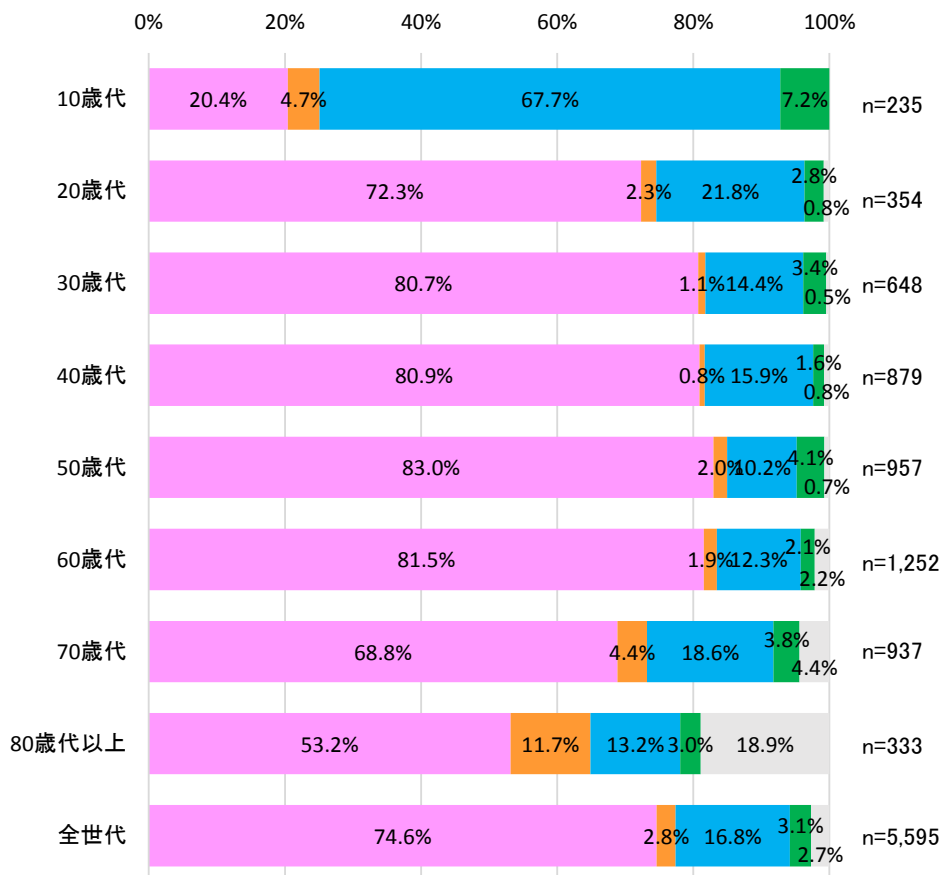


<壬生川新居浜野田線
(平和通り:市役所付近)>



出典：道路交通センサス

◆市民の交通手段の分担率



●自動車 ●鉄道・バス ●自転車・バイク ●徒歩 ●その他 単位:トリップ
※高齢者のその他:タクシー利用

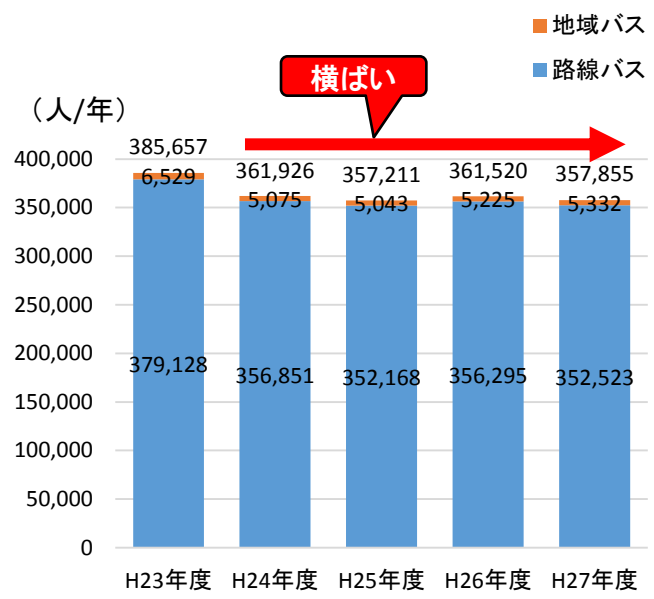
出典：アンケート調査結果(H29.8)

2.公共交通に関する状況

(7) 公共交通利用者の増減傾向

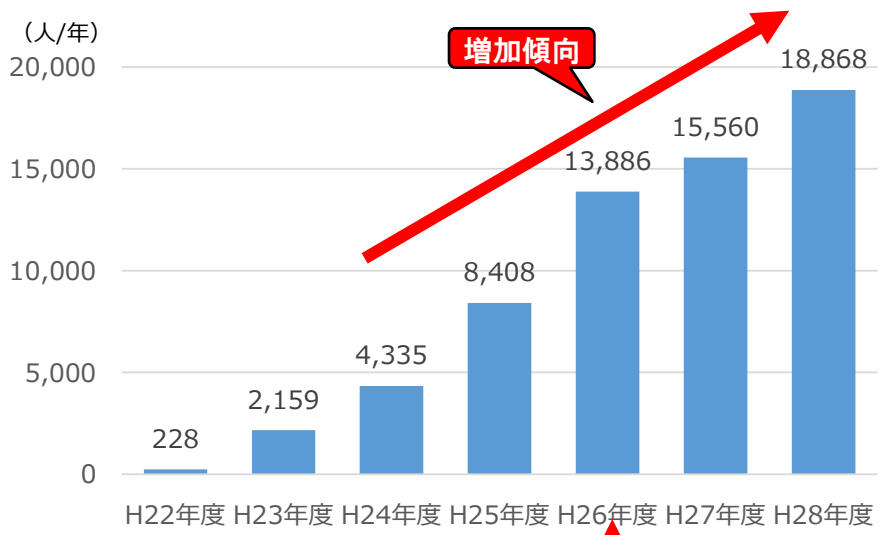
- 路線バス及び地域バスの利用者は減少から横ばい傾向
- 平成23年から導入され、平成26年に本格運用されたデマンドタクシーの利用は増加傾向

◆路線バス・地域バス利用者数の推移



※新居浜市内の利用者数の推移

◆デマンドタクシー利用者数の推移



↑ H26.10本格運用開始

※デマンドタクシー3地区合計(上部西、上部東、川東)利用者数

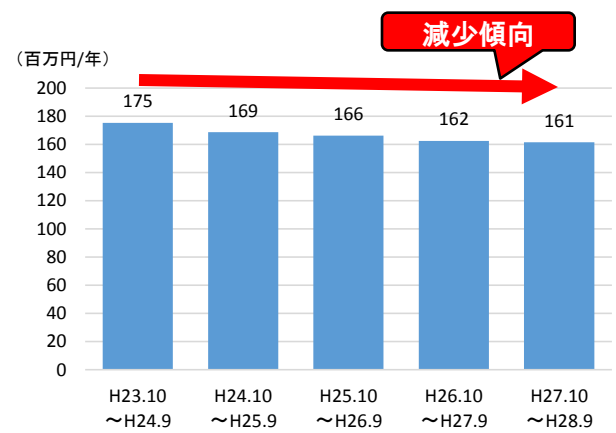
出典:新居浜市提供資料

2.公共交通に関する状況

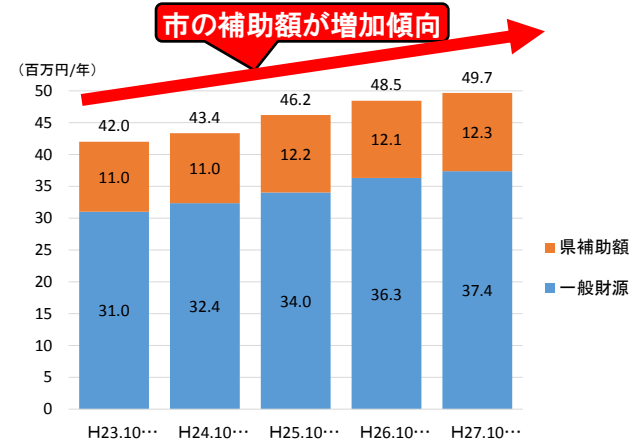
(8) 公共交通に関する収益、乗車状況、経営状況

- 運送収入は減少傾向
- 1台あたりの平均乗車人員が約4人となっており、非効率な運行
- 路線バスの市補助額が年々増加
- デマンドタクシーの運行費用の内訳では、利用者が増加する中、運賃収入が増加しているものの、市の負担が大きく増加

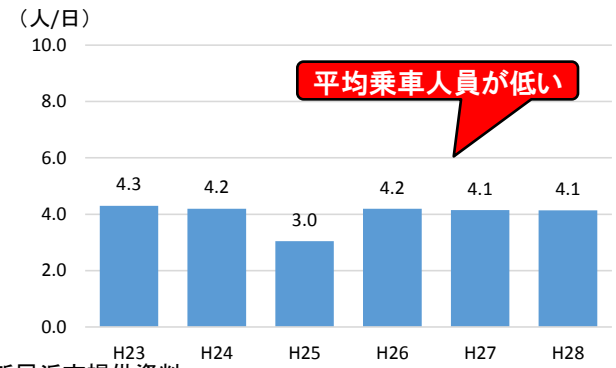
◆ 運送収入の経年の推移



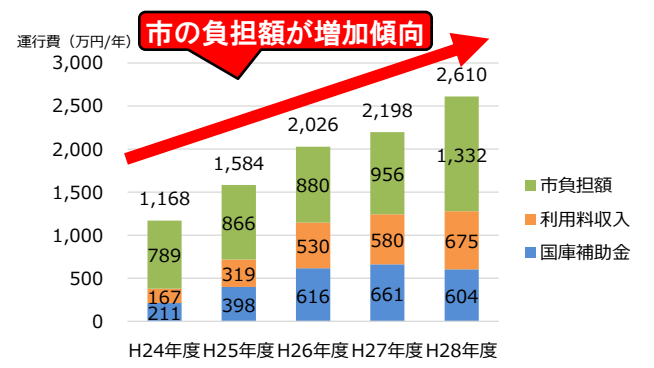
◆ 路線バスの市補助額の推移



◆ 1台あたりの平均乗車人員



◆ デマンドタクシーの運行経費の推移



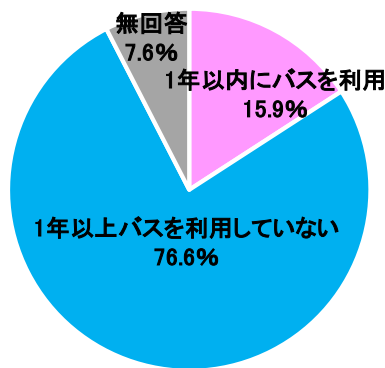
出典: 新居浜市提供資料

2.公共交通に関する状況

(9) 公共交通の利用状況

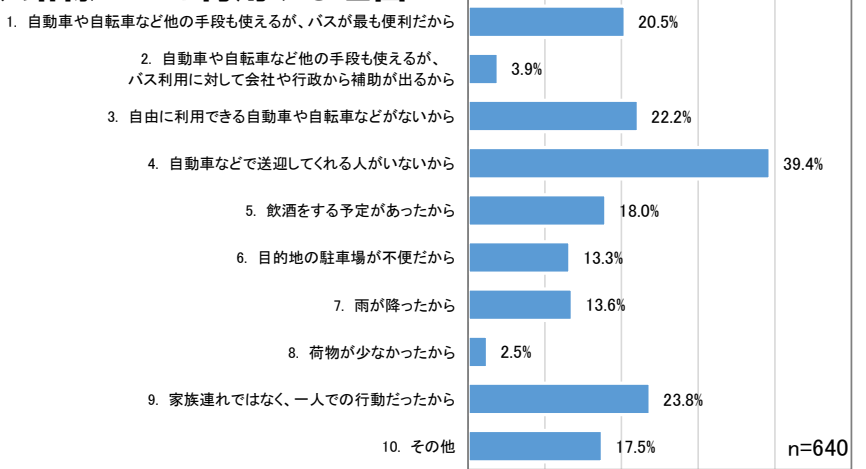
- バスの利用頻度は、1年以上バスを利用していない人が76.6%
- バスを利用する理由は、「自動車などで送迎してくれる人がいないから」、「自由に利用できる自動車や自転車などがいないから」が多く、「自動車や自転車など他の手段も使えるが、バスが最も便利だから」という人も20.5%
- バスを利用しない理由は、「自宅・目的地がバス停から遠い」、「運行本数が少ない」、「行きたい場所にバスが運行していない」

◆バス利用頻度

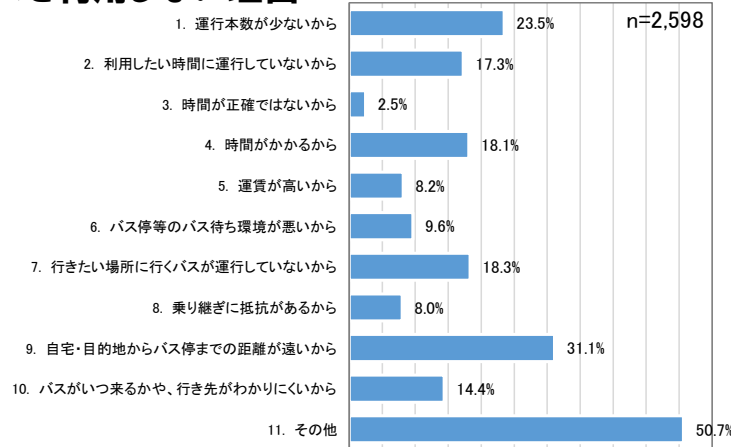


n=3,544

◆路線バスを利用する理由



◆路線バスを利用しない理由



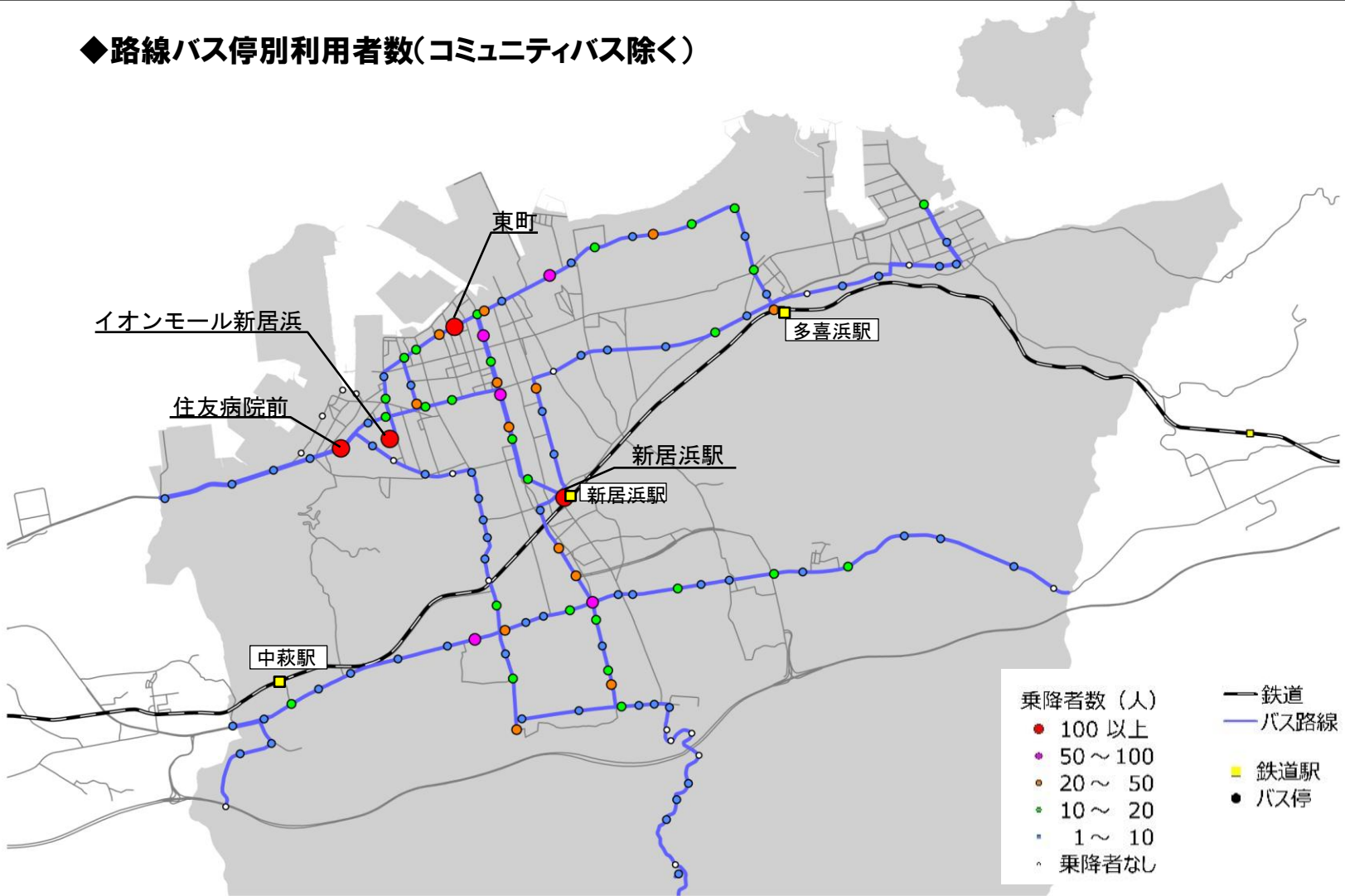
出典:アンケート調査結果(H29.8)

2.公共交通に関する状況

(9)公共交通の利用状況（主に路線バス）

- 路線バス乗降者数が1日あたり100人を超す「新居浜駅」、「イオンモール新居浜」等の停留所も存在
- 一方で、大部分は10人以下の利用

◆路線バス停別利用者数(コミュニティバス除く)



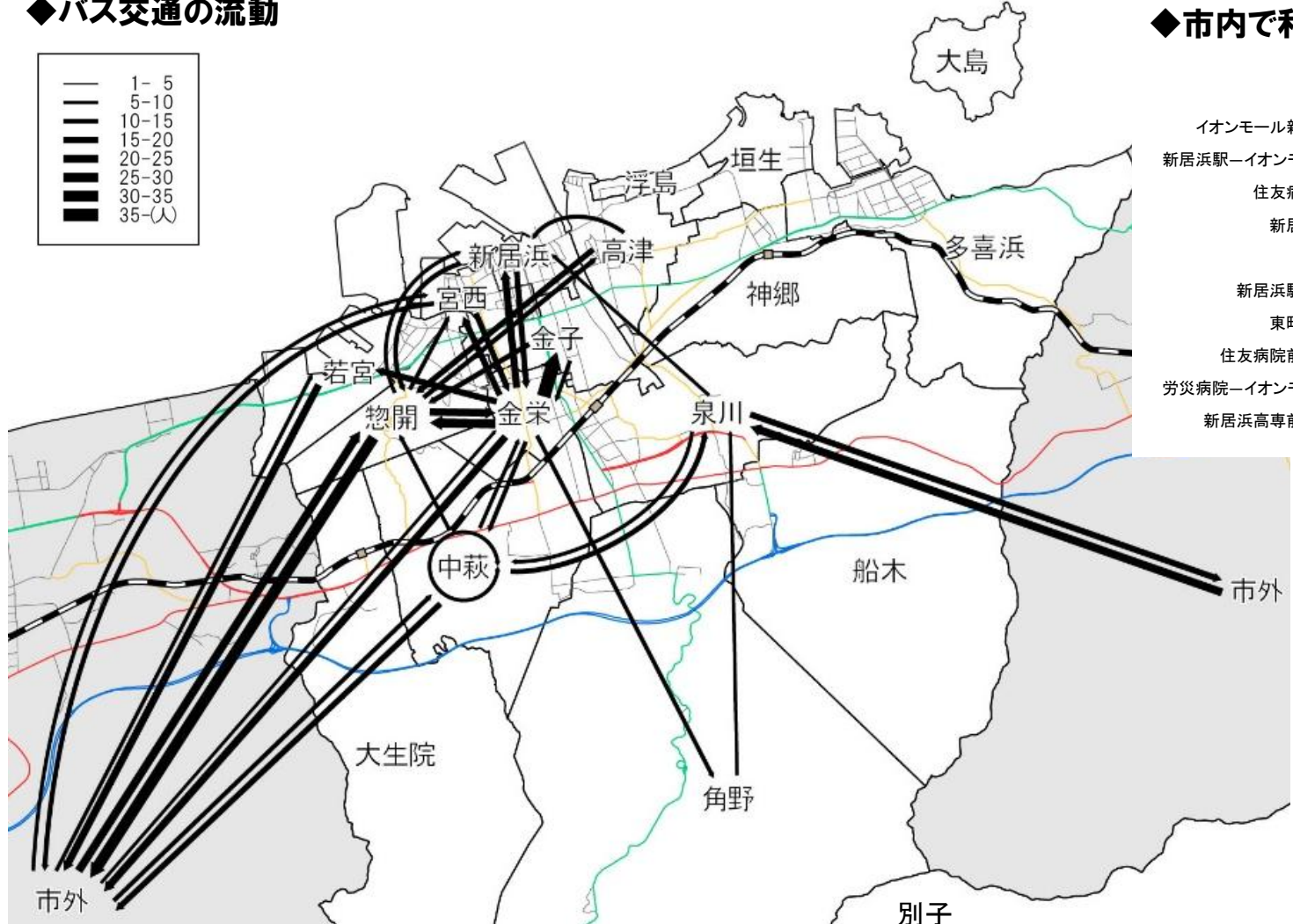
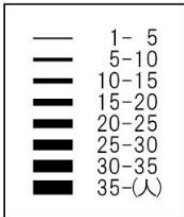
出典:新居浜市提供資料

2.公共交通に関する状況

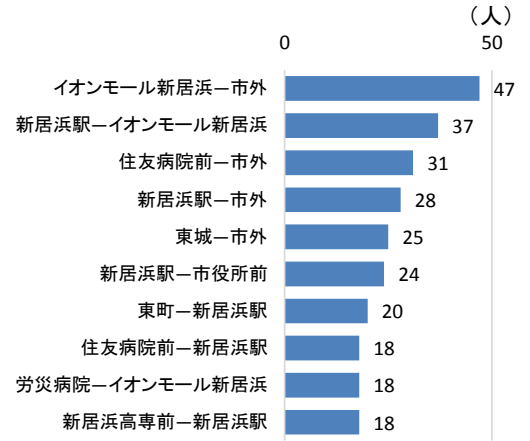
(9)公共交通の利用状況（主に路線バス）

● バスの利用実態では、市外との利用が多いが、市内間の利用では、新居浜駅のある金栄校区とイオンモールと住友病院前のある惣開校区を中心に周辺との利用が多い

◆バス交通の流動



◆市内で利用されるバス停間上位

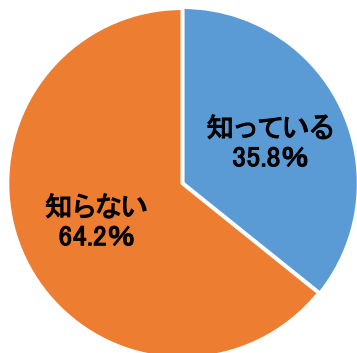


2.公共交通に関する状況

(9)公共交通の利用状況（デマンドタクシー）

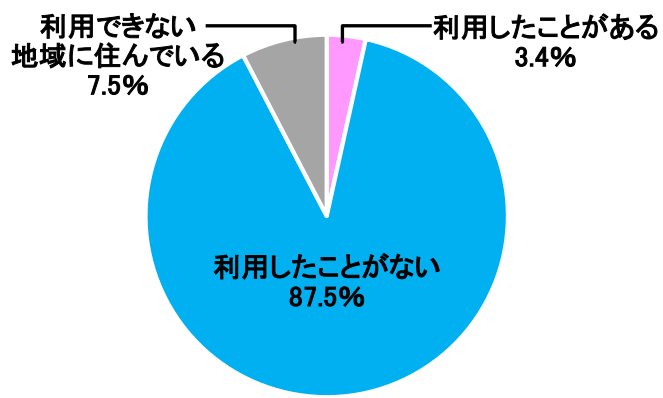
- デマンドタクシーは約6割の市民が認知しておらず、利用したことがある人は1割に満たない
- デマンドタクシーの利用頻度としては、月に2～3回程度以下である人が約半数を占める
- 利用目的のほとんどは、通院にて利用されている

◆デマンドタクシーの認知状況



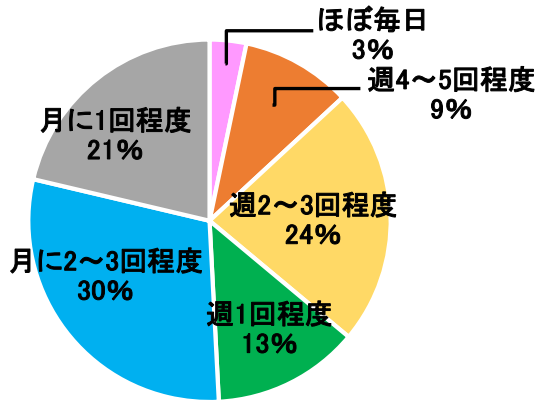
n=3198

◆デマンドタクシーの利用状況



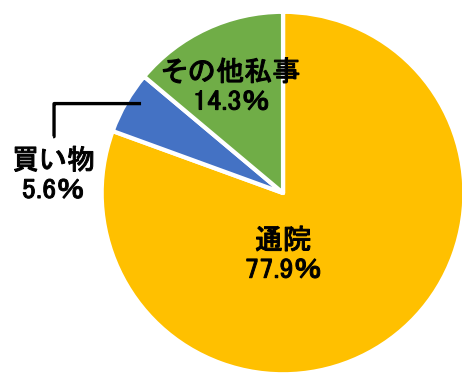
n=1144

◆デマンドタクシーの利用頻度



n=63

◆デマンドタクシーの利用目的



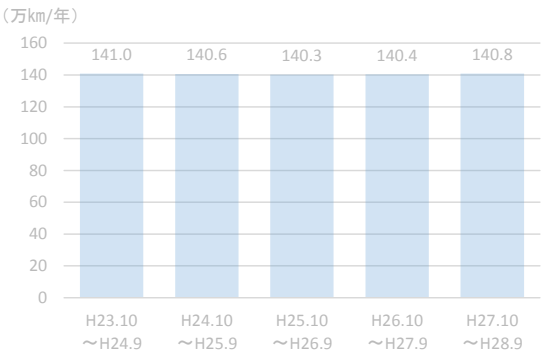
n=77

2.公共交通に関する状況

(10) 公共交通サービス状況

- 乗合バス事業の走行キロは横ばい傾向
- 鉄道・路線バスによるサービス圏の人口カバー率は68.5%
- 特に川東地区、上部西地区、上部東地区で広範囲に公共交通空白地域が広がっているが、デマンドタクシーが補完

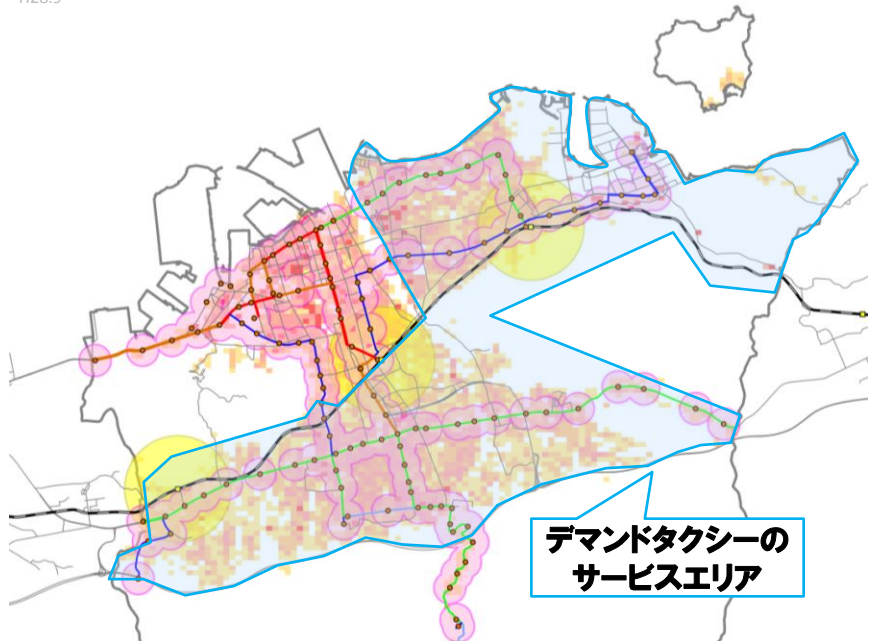
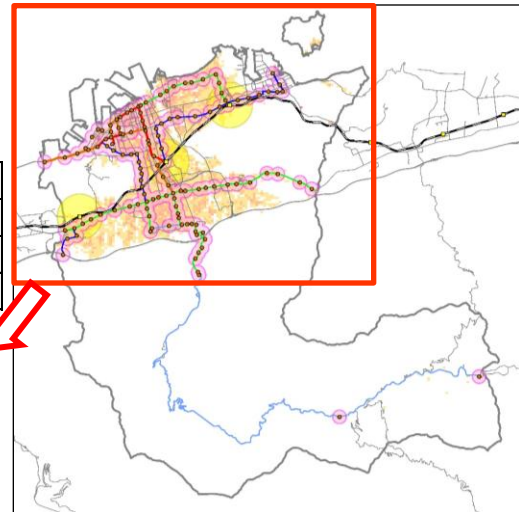
◆乗合バス事業の実車走行キロの推移



出典: 新居浜市提供資料

◆公共交通空白地の存在、カバー状況

総人口	121,416 人
公共交通サービスカバー圏人口	83,138 人
公共交通空白地域人口	38,278 人
公共交通サービスカバー率	68.5%



デマンドタクシーのサービスエリア

- バス便数 (便/日)
 - 100 以上
 - 50 ~ 100
 - 20 ~ 50
 - 10 ~ 20
 - 10 未満
- 公共交通機関
 - 鉄道駅
 - バス停
- サービス圏域
 - 鉄道駅半径1km圏域
 - バス停半径300m圏域
- 100メッシュ推計人口 (人)
 - 100 以上
 - 60 ~ 100
 - 40 ~ 60
 - 20 ~ 40
 - 20 未満
 - 人口なし

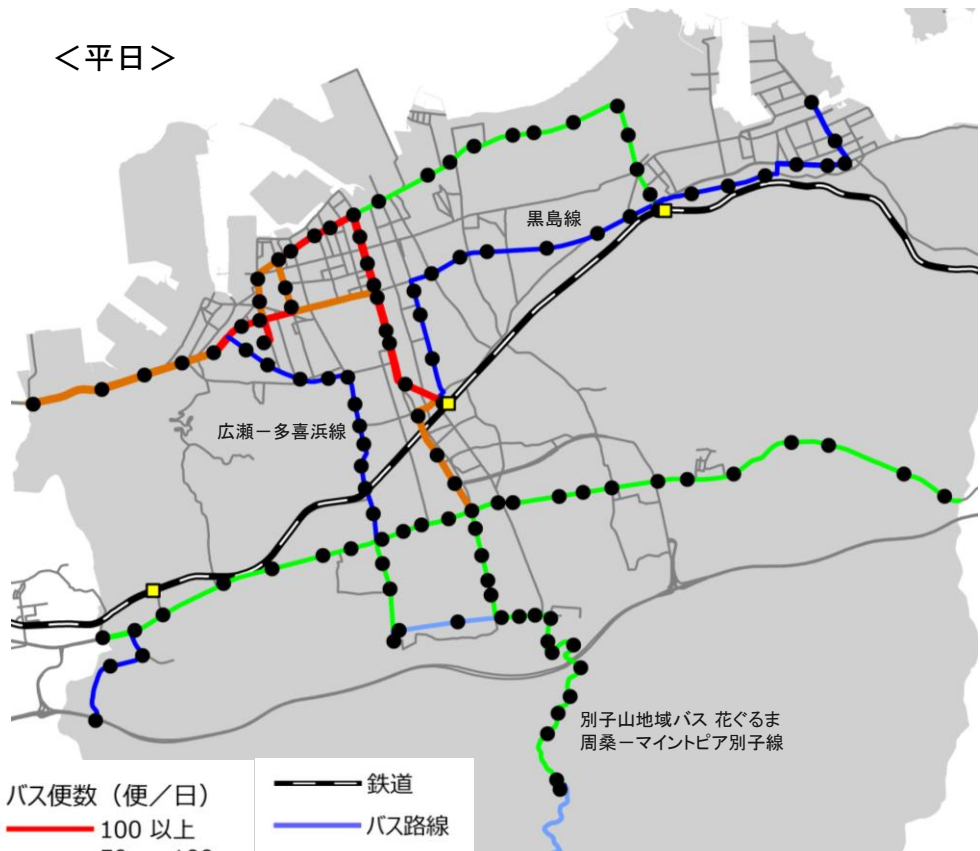
2.公共交通に関する状況

(10) 公共交通サービス状況(運行頻度)

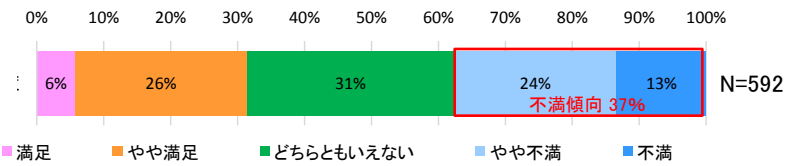
- 運行頻度は、路線バスは新居浜駅～市役所前～東町～西原の区間と十全総合病院～イオンモール新居浜～住友病院前の区間において1日あたり100便程度のバスが運行されている一方、黒島線、広瀬～多喜浜線、周桑～マイントピア別子線、別子山地域バス 花ぐるまの運行頻度は比較的低い
- 運行頻度の満足度は不満傾向が多く、一方で重要視される傾向

◆各路線の運行頻度

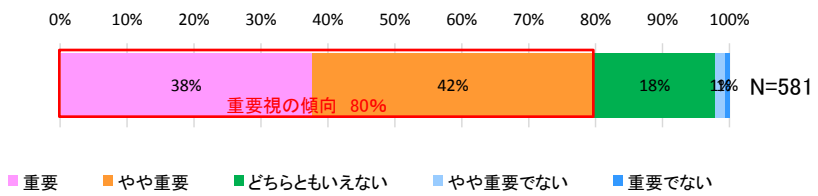
<平日>



◆運行頻度の満足度



◆運行頻度の重要度



※1年以内にバスを利用された方を対象に設問、無回答者除く

※無回答者除く
出典：アンケート調査結果 (H29.8)

2.公共交通に関する状況

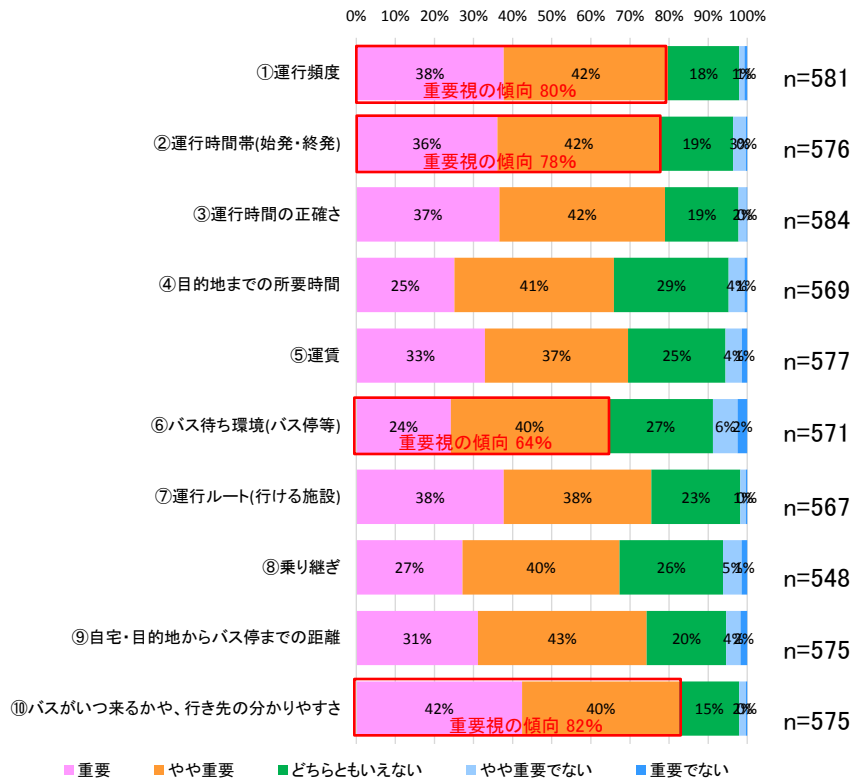
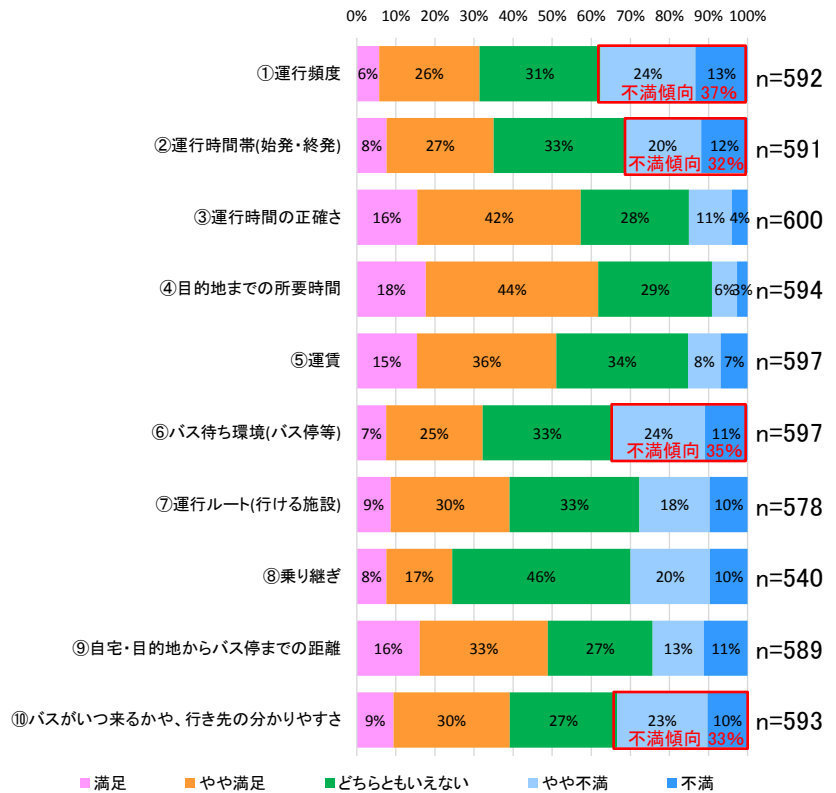
(10) 公共交通サービス状況(路線バス)

※1年以内にバスを利用された方を対象に設問、無回答者除く

- 「運行頻度」、「運行時間帯」、「バス待ち環境」、「バス利用のわかりやすさ」の満足度が低い
- そのなかでも「運行頻度」と「バス利用のわかりやすさ」が重要なサービスとして挙げられている

◆路線バスのサービスの満足度

◆路線バスのサービスの重要度



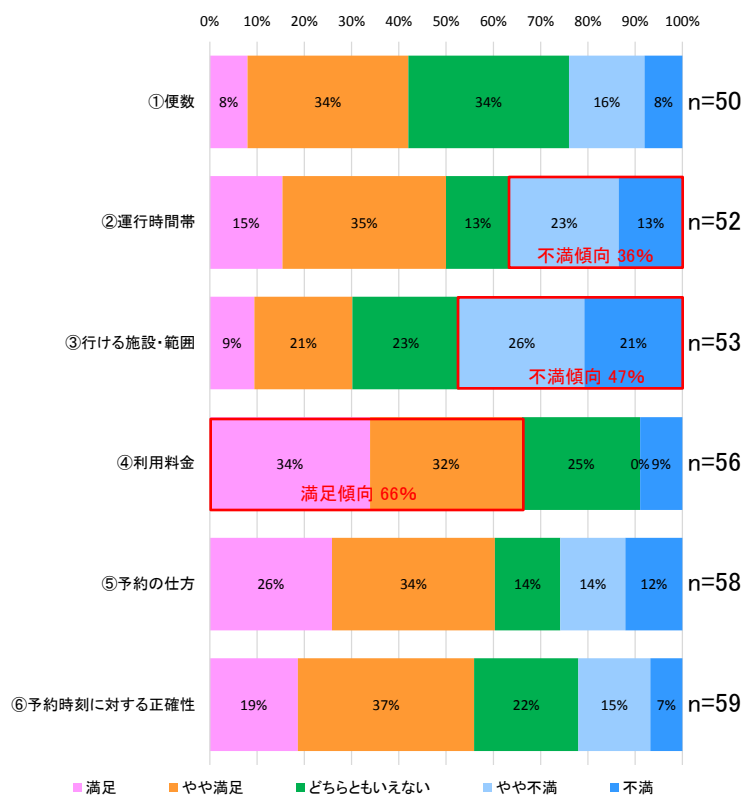
出典: アンケート調査結果 (H29.8)

2.公共交通に関する状況

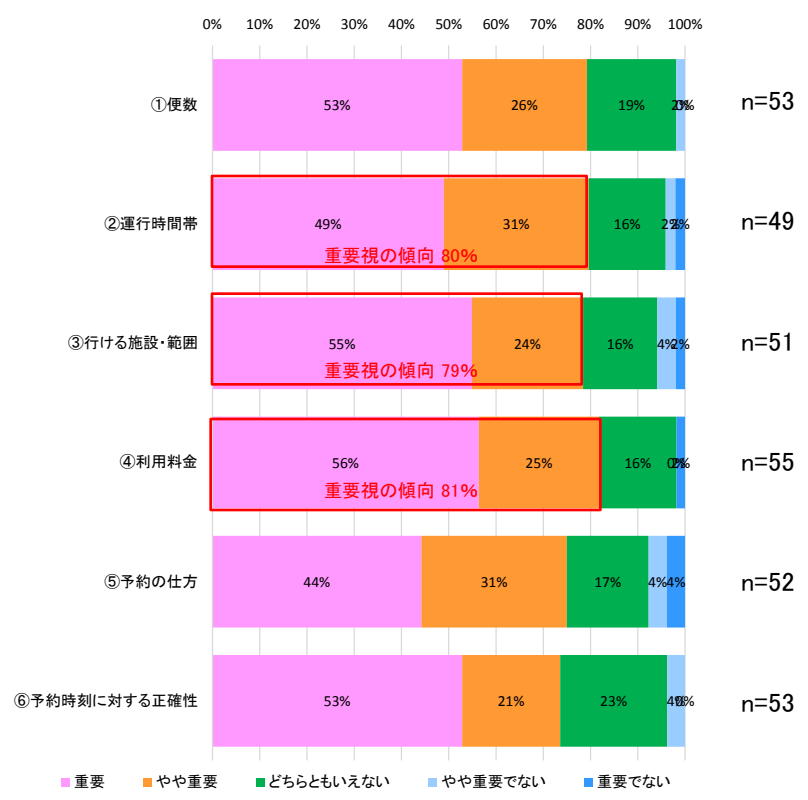
(10) 公共交通サービス状況(デマンドタクシー) ※デマンドタクシーを利用したことがある方を対象に設問、無回答者除く

- 「運行時間帯」、「行ける施設・範囲」の満足度が低く、重要視している傾向にある
- 利用料金は重要視している一方、現状に満足している

◆デマンドタクシーのサービスの満足度



◆デマンドタクシーのサービスの重要度



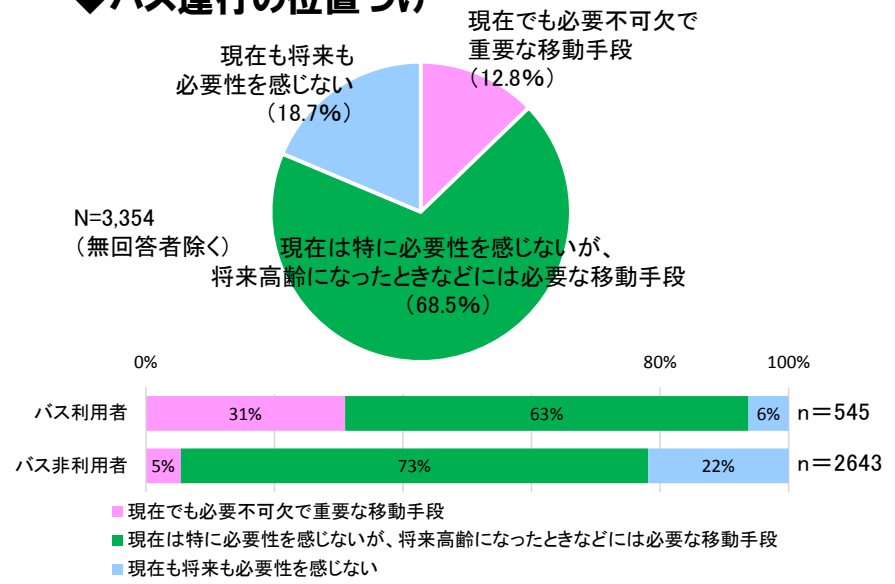
出典: アンケート調査結果 (H29.8)

2.公共交通に関する状況

(11) 公共交通に関する意識

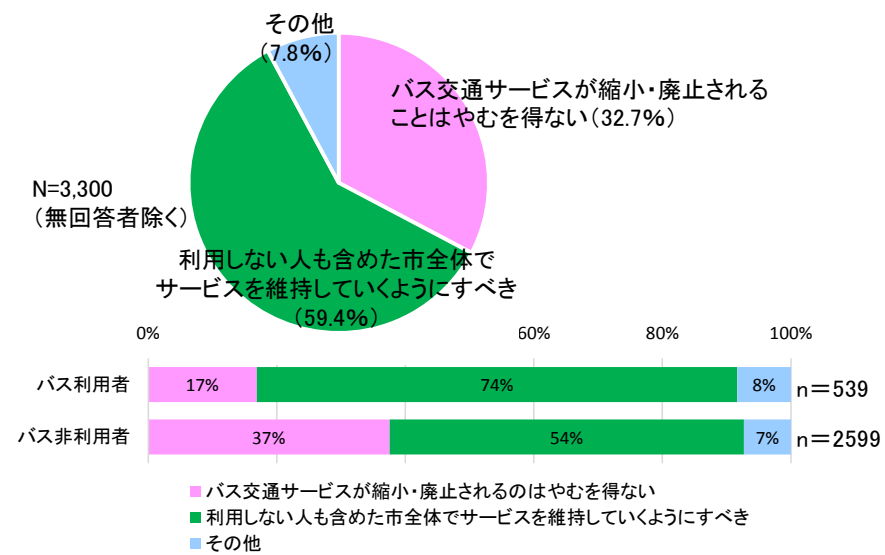
- バス運行の位置づけは、現在は必要性を感じないが、将来高齢になったときに必要と感じる傾向があり、特にバス利用されていない方に多い
- バス運行への負担の考え方については、利用しない人も含めた市全体でサービスを維持していくようにすべきであると考えている一方、バス交通サービスが縮小・廃止されることはやむを得ないと回答している方も約3割存在

◆バス運行の位置づけ



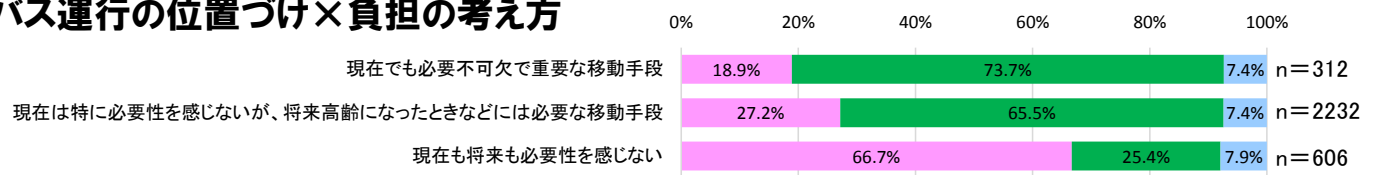
N=3,188 (無回答者除く)
 ※バス利用者は1年以内にバスを利用した方、非利用者は1年以上バスを利用していない方

◆バス運行への負担の考え方



N=3,188 (無回答者除く)

◆バス運行の位置づけ×負担の考え方



出典：アンケート調査結果 (H29.8)

■ バス交通サービスが縮小・廃止されるのはやむを得ない
■ 利用しない人も含めた市全体でサービスを維持していくようにすべき
■ その他
 N=3,150 (無回答者除く)

3.上位関連計画

(1) 都市計画マスタープラン(H27見直し) ～まちづくりの基本計画～

● 都市計画マスタープランでは、新居浜駅、市役所、昭和通り・登り道沿道、商業施設(イオンモール新居浜)を拠点地区として都市拠点に位置づけ、これを南北に縦断する都心中心軸が設定

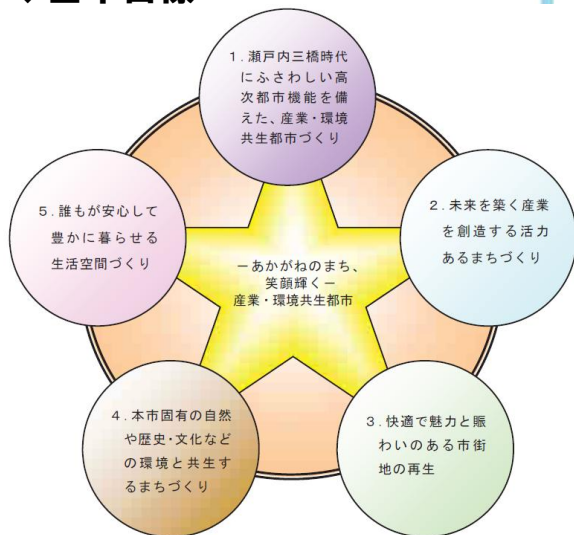
◆基本理念

「ゆとりと豊かさにあふれ、
活力と魅力のあるきらりと光るまち」

◆将来都市像

あかがねのまち、笑顔輝く
産業・環境共生都市

◆基本目標



将来都市構造図

凡 例	
区 分	項 目
	行政区域
	都市計画区域
	複合臨海部
	平野部
	丘陵部
	複合山地部
	山間部
	河川
	自動車専用道路
	主要幹線道路
	都市計画道路
	鉄道・駅
	都市拠点
	都市拠点地区
	地域拠点
	観光・レクリエーション拠点
	産業拠点
	交通・交流拠点
	歴史・文化拠点
	公有水面埋立地
	都市中心軸
	広域・地域交流連携軸
	健康・環境創造軸
	歴史文化軸

3.上位関連計画

(2) 都市計画マスタープラン(H27見直し) ～まちづくりの基本計画～

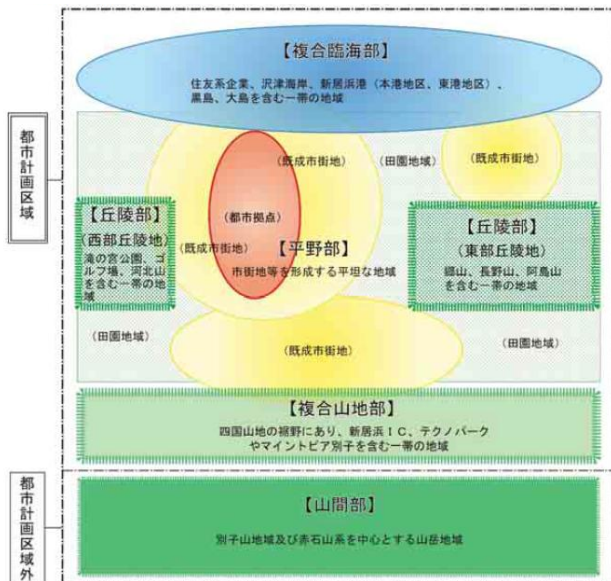
- 土地利用は、コンパクトなまちづくりへの誘導、地域連携が確保された集約型都市構造実現に向けて立地適正化計画を適用
- 公共交通、バスに関しては、都市機能の集約を目指し、民間バス事業者と協力し、公共交通の確保、利便性の向上に努めるものとされている

◆都市構造基本フレーム

「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

◆土地利用の誘導方針

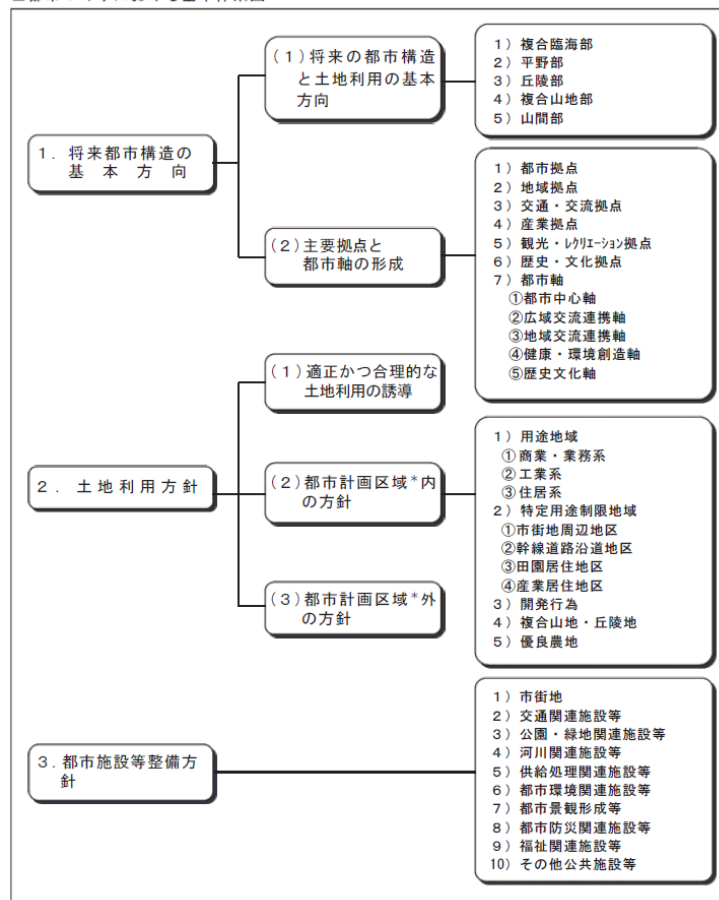
立地適正化計画制度の創設等による国のコンパクトなまちづくり誘導への対応、地域連携が確保された集約型都市実現のため計画的な土地利用の誘導等を図っていく必要がある



◆公共交通、バスに関する施策

都市機能の集約を目指す都市拠点と周辺地域を連絡する公共交通として、JR新居浜駅等を結節点とする路線バスの円滑な運行を民間バス事業者の協力を得て促進し、いつまでも暮らしやすいコンパクトなまちづくりを推進。
また、高齢化社会に対応した新たな公共交通（デマンドタクシー）、過疎山間部「別子山」、「大島」との交通手段を確保し、住民の利便性の向上を図るように努めます。
さらに、人と環境にやさしいバス運輸体系の確立のため、低床低公害型車両の導入や、屋根やベンチのあるバス停の設置等によるバス待ち環境の向上について関係機関に働きかけていきます。

■都市づくりにおける基本体系図



3.上位関連計画

(3) 立地適正化計画(策定に向けて検討中) ~まちづくりの基本計画~

- 立地適正化計画においては、「既存市街地の人口の低密化と拡散の抑制の重要性」、「既存市街地の都市機能・人口集積を生かしたまちづくりの重要性」を視点として、基本理念及び将来都市構造に基づく計画を検討

◆基本理念

本市固有の恵まれた自然、育まれてきた歴史や文化等の風土が人々の生活の中で息づき、市民の自由な生活活動を支えるとともに、本市独自の個性が光る「ゆとりと豊かさにあふれ、活力と魅力のあるきらりと光るまち」を目指していきます。

◆将来都市像

第五次新居浜市長期総合計画に定める「あかがねのまち」「笑顔輝く」「産業・環境共生都市」を目指します。

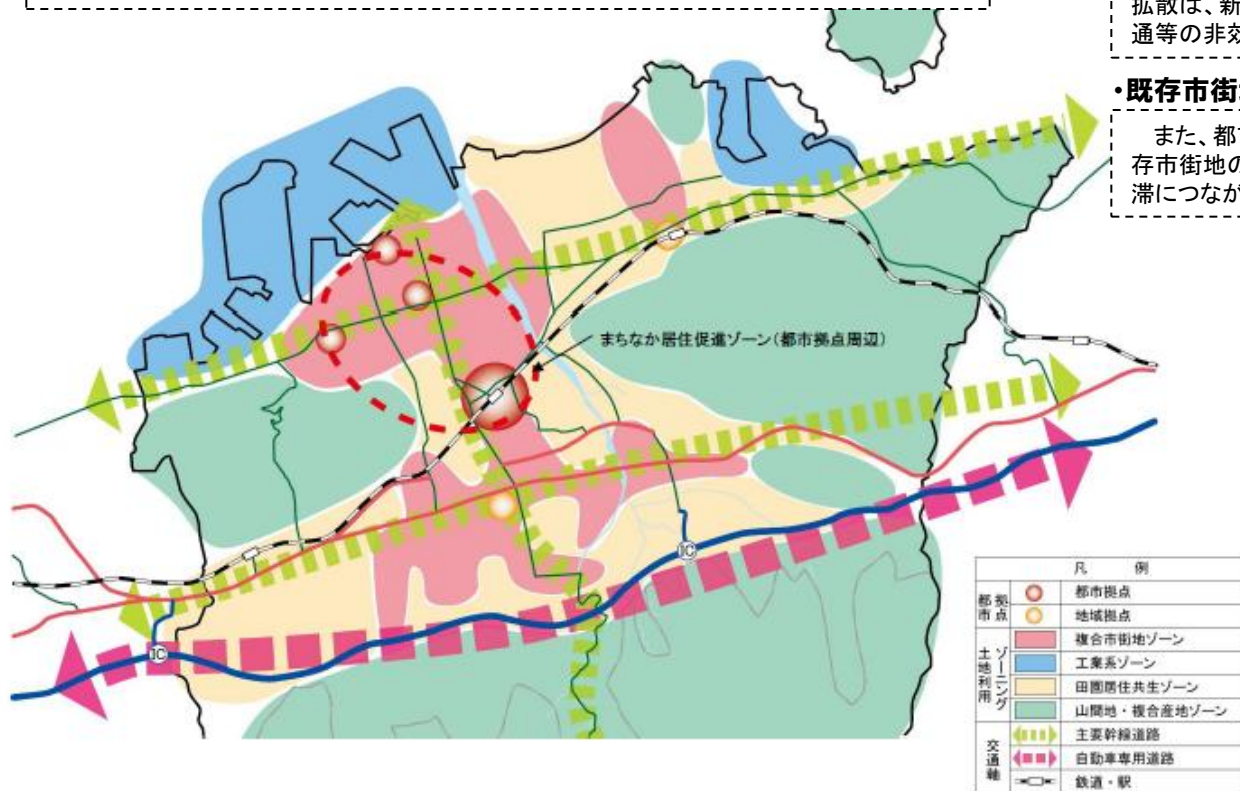
◆まちづくりの視点

・既存市街地の人口の低密化と拡散の抑制の重要性

既存市街地の人口の低密化と拡散が全体的に進行しており、空地・空き家増大による居住環境の悪化や、人口減少による各種生活サービスの撤退・廃業、コミュニティや賑わいの低下、公共施設・サービスの維持に係る負担増加、それらによる居住地等としての資産価値低下や、新たな民間活動等の停滞など、様々な将来不安が懸念されています。さらには、人口集積性が低く都市基盤等が脆弱な郊外への市街地の拡散は、新たな公共投資が必要となったり、公共施設サービス・公共交通等の非効率的な運営につながるなど、多くの問題を抱えています。

・既存市街地の都市機能・人口集積を生かしたまちづくりの重要性

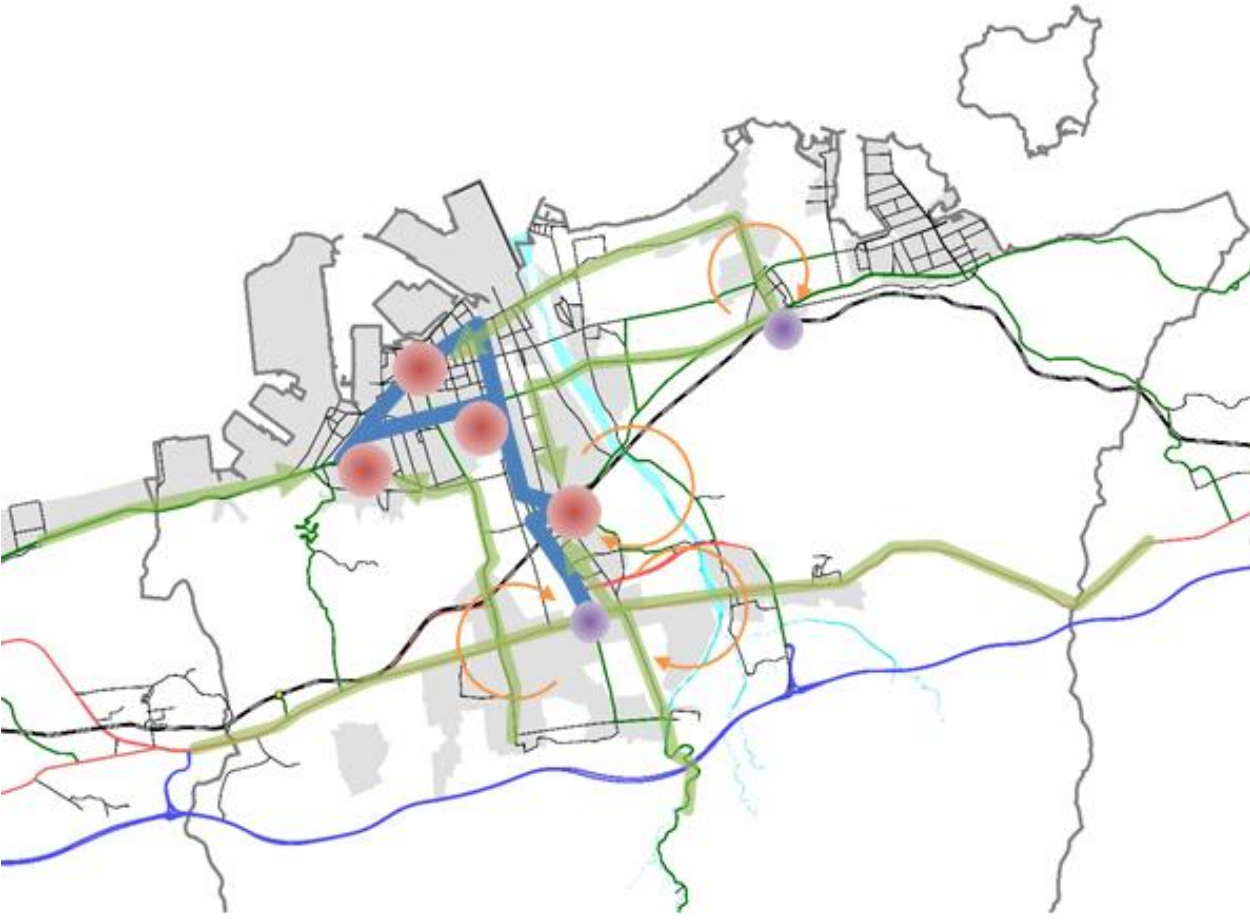
また、都市機能や人口集積が多く、比較的公共交通サービスも高い既存市街地の活力低下は、既存の機能や強みを生かしたまちづくりの停滞につながり、効率的効果的なまちづくりの観点からも問題があります。



3.上位関連計画

(4) 立地適正化計画(策定に向けて検討中) ~まちづくりの基本計画~

- 基幹的公共交通軸は、都市拠点を通り抜けるように設定
- 支線軸は、国道11号、壬生川新居浜野田線等の主要地方道に沿って設定



・基幹的な公共交通軸

本市における公共交通は、都市機能集積の高い都市拠点である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、前田町周辺地区と地域拠点である喜光地周辺が高い運行頻度で結ばれています。JR新居浜駅を中心に南北を貫き、都市拠点・地域拠点を結ぶ軸を基幹的な公共交通として位置付け、市民の拠点アクセス性や拠点間の周遊性を確保することとします。

・支線軸とデマンド型交通

基幹的な公共交通軸沿線以外は、JR新居浜駅等の拠点までアクセスする支線や用途地域内の公共交通空白地域をカバーするデマンド型交通により、基幹的公共交通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ようにします。

道路種別	都市拠点
— 高速自動車国道	● 地域拠点
— 一般国道	■ 基幹的公共交通軸
— 主要地方道	■ 支線軸
— 一般都道府県道	→ デマンド型交通
— その他の道路	

土地利用
■ 用途地域

3.上位関連計画

(5)新居浜市 都市交通戦略(後期) ～都市交通マスタープランの実行計画～

- 都市交通戦略(後期)では、新居浜市都市交通マスタープランを受け、計画目標、地域別の整備方針、関係主体の果たすべき役割、取組み実施プログラムが策定
- 特に、基本目標に対し、公共交通の利用者数等を施策実施における目標指標に設定

新居浜市年交通マスタープラン

基本目標Ⅰ

人や環境にやさしい交通の実現

基本目標Ⅱ

多様な連携を支える質の高い交通の実現

基本目標Ⅲ

まちなかの魅力を高め、都市の活力を向上させる交通の実現

新居浜市都市交通戦略(H21～H30 10年間)

基本目標Ⅰ＝計画目標Ⅰ 公共交通の利用者数

基本目標Ⅱ＝計画目標Ⅱ 移動時間の短縮

基本目標Ⅲ＝計画目標Ⅲ まちなかの人口

地域別の整備方針

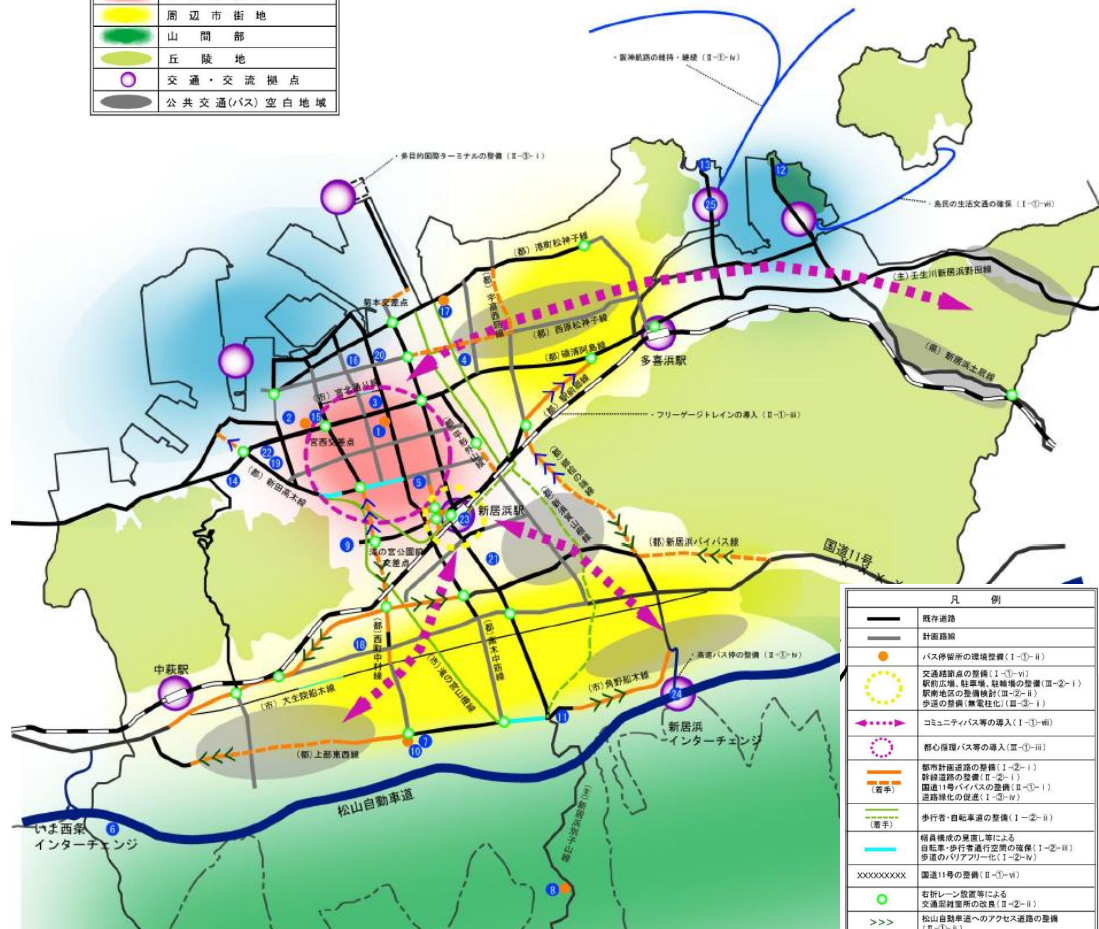
関係主体の果たすべき役割

都市交通戦略(取組みの実施プログラム)

地域別の取組み

目標指標	現況値(H24)	目標値
公共交通の利用者数	366千人/年	568千人/年 ↓ 440千人/年 ※長期総合計画で見直し
移動時間の短縮 (大生院～中須賀)	19分	19分
まちなかの人口 (中心市街地の人口)	331百人	335百人

凡例	
	複合臨海部
	中心市街地
	周辺市街地
	山間部
	丘陵地
	交通・交流拠点
	公共交通(バス)空白地域



凡例	
	既存道路
	計画道路
	バス停留所の環境整備(1-①-Ⅱ)
	交通結核の整備(1-①-Ⅲ)
	駅前広場、駐車場、駐輪場の整備(Ⅱ-②-1)
	駅前地区の整備(Ⅱ-②-Ⅱ)
	歩道の整備(無電柱化)(Ⅱ-③-1)
	コミュニティバス等の導入(1-①-Ⅳ)
	都心循環バス等の導入(Ⅱ-①-Ⅲ)
	都市計画道路の整備(1-②-1)
	幹線道路の整備(Ⅱ-②-1)
	国道1号バイパスの整備(Ⅱ-②-1)
	道路緑化の促進(1-③-Ⅱ)
	歩行者・自転車道の整備(1-②-Ⅱ)
	積荷積成の実用し等による自転車・歩行者通行の確保(1-②-Ⅲ)
	歩道の「アフレコ」(1-②-Ⅳ)
	国道1号の整備(Ⅱ-①-Ⅳ)
	駅前・駅前広場等による交通結核の整備(Ⅱ-②-Ⅱ)
	松山自動車道へのアクセス道路の整備(Ⅱ-①-Ⅲ)
	主要道路が臨海部へのアクセス道路の整備(Ⅱ-③-Ⅲ)

3.上位関連計画

(6)新居浜市 都市交通戦略(後期) ～都市交通マスタープランの実行計画～

● ほとんどの施策は実施済み

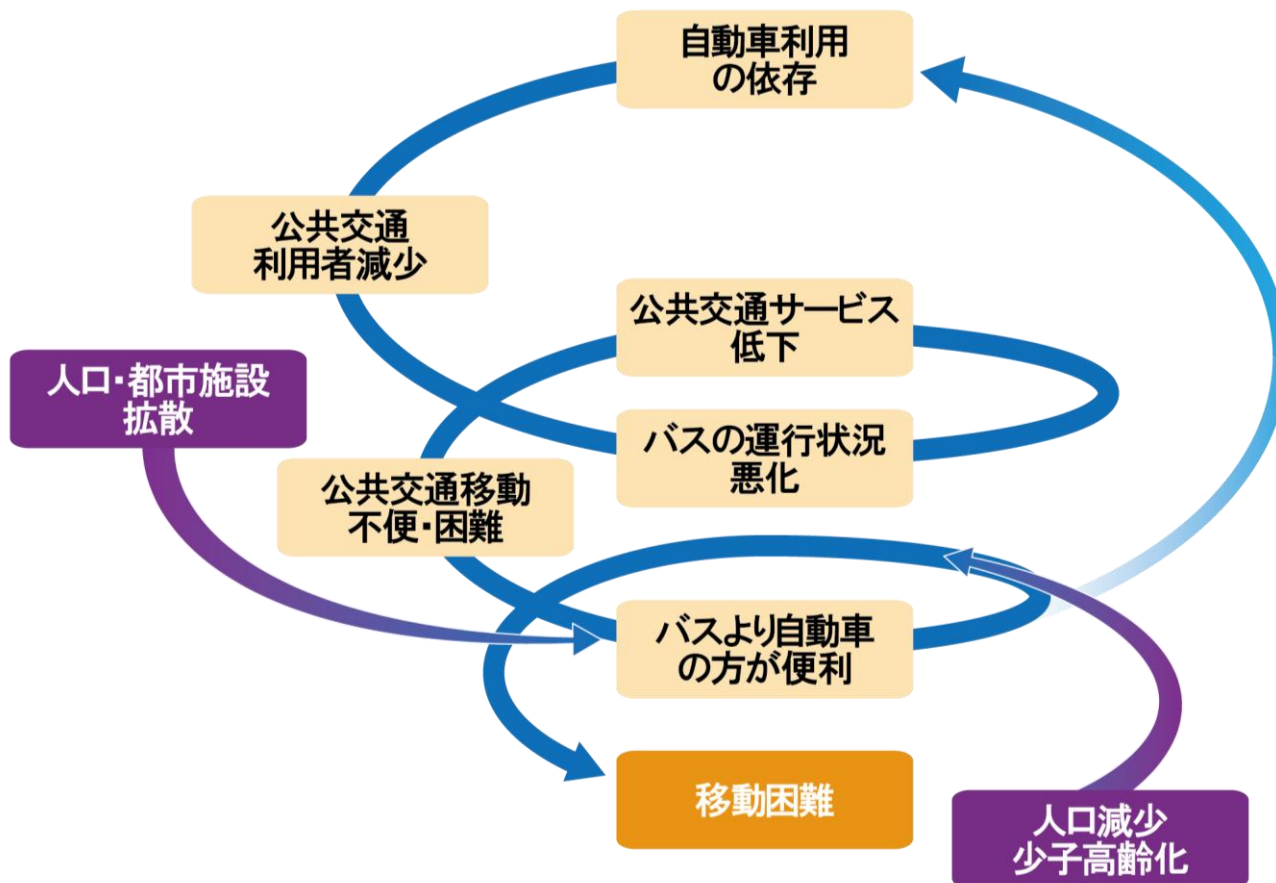
※●・・・実施済 ○・・・未実施

基本方針	施策	主な取り組み	いつまでに	
			中期(～30年度)	長期(～H40年度)
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	●	継続
		バス停留所の環境整備	●	継続
		乗り継ぎ割り引きの検討	●	
		バス運行情報の提供	●	継続
		既存バス路線の見直し	●	
		交通結節点の整備	○	
	新たな公共交通の確保	コミュニティバス等の導入	○	継続
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	多様なタクシーの運行	○	
		都市計画道路の整備	●	継続
		自転車歩行者専用道の整備	●	継続
		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	●	継続
	交通事故を減らすための交通安全対策の推進	歩道のバリアフリー化	●	継続
		危険箇所への信号機設置	●	継続
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	免許自主返納者への支援	●	継続
		小・中学生への交通環境学習	●	継続
	環境負荷の低減	市民や企業を対象とした自動車利用抑制の啓発	●	継続
		一時的な料金値下げ等などの交通運用改善施策	●	継続
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	道路緑化の推進	●	継続
		国道11号新居浜バイパスの整備	●	継続
		松山自動車道へのアクセス道路の整備	●	継続
		フリーゲージトレインの導入	○	継続
	災害等に強い道路交通環境の整備	高速バス停の整備	●	
円滑な連携を実現する交通基盤の整備	幹線道路の整備	阪神航路の維持・継続	●	継続
		国道11号の整備		
	混雑の緩和に向けた効率的・効果的な道路整備	道路整備の選択と集中	●	継続
		右折レーン設置等による交通混雑箇所の改良	●	継続
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	緊急輸送路ネットワークの整備	●	継続
		多目的国際ターミナルの整備	○	継続
	物流を支える交通基盤の整備	トラックから船舶や鉄道への転換	●	継続
		主要道路から臨海部へのアクセス道路の整備	●	継続
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)	●	継続
		乗り継ぎ割り引きの検討(再掲)	●	
	新たな公共交通の確保	都心循環バス等の導入	○	
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	○	
		駅南地区の整備検討	○	継続
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	●	継続
		歩道のバリアフリー化(再掲)	●	継続
	ゆとりある交通空間の創出	道路緑化の推進(再掲)	●	継続

4.新居浜市の問題点と課題

(1)公共交通の取り巻く環境

- 当市では、自動車利用への依存から、公共交通利用者の減少、運行状況の悪化、サービス低下を招き、公共交通での移動が不便となっている。
- また、公共交通での移動が不便であることから、人口・都市施設が拡散したまちづくりでは、「バスより自動車のほうが便利」という状況になっている。
- 従って、自動車利用への依存した交通体系では、公共交通は『負の連鎖』に陥り、人口減少や少子高齢化との問題とあわせて、移動困難者が増加することが将来的に懸念される。



4.新居浜市の問題点と課題

(2)公共交通に関する地域別の問題点

新居浜、金子、金栄、惣開、宮西、若宮 校区

- ・市内の都市機能を担う拠点が集積、なかでもイオンモールや住友病院が位置する惣開校区との移動が強い
- ・市内で最もバスの利便性が高い
- ・様々な方面へ向かうバスが混在するため、行き先がわかりにくく利用しづらい
- ・拠点を結ぶバス運行のため、住友病院・イオンモール⇄新居浜駅間は大きな迂回を生じ利用しづらい

多喜浜、神郷、高津、浮島、垣生 校区

- ・惣開校区(イオンモールや住友病院)との移動が比較的少なく、校区内の交通が多い(自動車の利便性が高い県道沿いに人口集積が多く、ロードショップも存在)
- ・ただし、バス利用は惣開校区(イオンモールや住友病院)が多い

中萩 校区

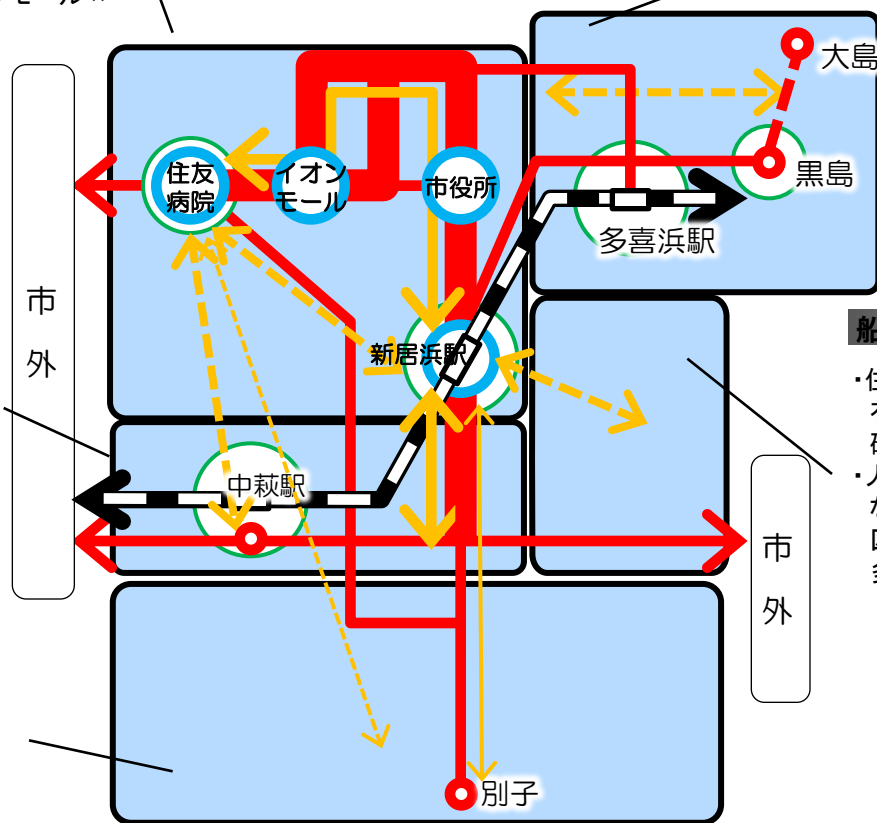
- ・校区内の交通も多いものの、惣開校区(イオンモールや住友病院)との移動が多い
- ・しかしながら、バスサービスは大きく迂回していることもあり、バス利用は、移動量に対して利用されていない

別子、角野、大生院 校区

- ・人口が少ないことから、発生する交通は他地区のなかでも少ない
- ・主な行き先としては、惣開校区(イオンモールや住友病院)や金栄校区(新居浜駅)となっている

船木、泉川 校区

- ・住居系以外の都市機能を有する施設が少なく、明確な拠点が無い地区
- ・人口や移動量も地形上少ないものの、主に金栄校区(新居浜駅)との移動が多い



— バスサービス — 交通流動

4.新居浜市の問題点と課題

現状を踏まえた問題

【社会状況、交通特性に関して】

人口減少・高齢化の進行

- ・人口減少・高齢化の進行
- ・高齢化率31%

人口、都市施設拡散進行

- ・DID地区が拡大する一方、DID地区内で人口が減少
- ・都市施設が市内に広く分布

自動車利用の依存

- ・世帯あたり自動車保有台数は増加傾向
- ・自動車利用率74.5%

自動車非利用者外出率低下

- ・高齢者の外出率が低い
- ・自動車運転免許返納意向のない人ほど高い外出率

【公共交通に関して】

路線バス利用者減少

- ・路線バスの利用者は減少傾向から横ばい
- ・一方、市が主体運行のデマンドタクシーの利用は増加

経営状況悪化

- ・路線バス収益が減少、補助金は年々増加
- ・1便あたりの乗車人員が約4人、非効率な運行

ニーズと公共交通サービスのギャップ

- ・移動量と公共交通サービスにギャップが存在
- ・運行本数が多い地区でも、わかりにくい、迂回が発生する等、低い利便性

公共交通に関する意識の低下

- ・バス交通は将来的には必要な移動手段であるものの、現状は利用の必要性を感じない方が多い

上位関連計画

コンパクト&ネットワーク

- ・コンパクトなまちづくりへの誘導
- ・都市機能を集約し、公共交通の確保、利便性向上

公共交通利用者数の増加

- ・公共交通利用者数を平成24年の約1.2倍に増加が目標

計画課題

目指すべきまちづくりを実現するネットワークの形成が必要

- ・コンパクト&ネットワークの実現を見据え、まちづくりにふさわしいネットワークの形状(基幹-支線、環状-放射)を明快にしていくことが必要

利用実態やニーズに応じたサービスの見直しが必要

- ・効率的かつ効果的な運行が必要
- ・利用状況、利用ニーズに応じて、当市にふさわしいサービスや形態を見直すことが必要

公共交通の利用促進が必要

- ・維持、存続に必要な収益を確保することが必要
- ・効率的な運行の実現に向け、乗車率を高めることが必要

公共交通の持続可能な、公益性に関する意識の醸成が必要

- ・住民、利用者、交通事業者、行政等、様々な立場から、財政負担の考え方や公益性に関する意識の醸成が必要

新居浜市の現状

社会状況、交通特性に関する状況

■人口・人口分布

- 総人口は昭和 55 年をピークに減少傾向、平成 47 年には約 10.0 万人になる見通し。(P2)
- 高齢化率は平成 27 年に 3 割を越え、平成 47 年には 34%になる見通し。(P2)
- DID 地区は拡大を続ける一方で、DID 地区の一部では人口が減少。(P3)

■都市機能、都市施設の分布

- 病院や商業施設などの都市機能は市内に広く分布。(P4~5)

■交通特性

- 高齢者ほど外出頻度が低く、外出頻度が高いほど免許を返納しない意向が高い。(P6)
- 外出頻度が低い人が、インターネットショッピングや宅配サービスを利用するわけではない。(P6)
- 市内の交通流動は、中萩～惣開、惣開～金子が多く、特に買物目的での移動が多い。(P7)
- 自動車の流動では中萩～惣開が多く、バスの流動は惣開～金子等が多い。(P8)
- 自動車保有台数は世帯当たりでは増加傾向、壬生川新居浜野田線では、イオンモールの開業により大幅に自動車が増加。(P9)
- 市民の移動手段では、自動車利用が約 75%、鉄道・バスは約 3%。(P9)

公共交通に関する状況

■公共交通利用者の推移

- 路線バス利用者は、減少傾向から横ばい。(P10)
- デマンドタクシーの利用は増加傾向。(P10)

■公共交通に関する収益、乗車状況、経営状況

- 路線バスの市内における運賃収入は減少傾向にあり、平均乗車人員は約 4 人/便と非効率な状況。(P11)
- このため、市内のバス路線には補助を受けている路線もあり、その額は増加傾向、デマンドタクシーも市負担額が増加。(P11)

■公共交通の利用状況

- 1 年以上バスを利用していない人が 76.6%。(P12)
- バスを利用しない理由は、「自宅・目的地がバス停から遠い」、「運行本数が少ない」、「行きたい場所にバスが運行していない」が多い。バスを利用する理由は、「自動車などで送迎してくれる人がいないから」、「自由に利用できる自動車や自転車などが無いから」が多いが、「自動車や自転車など他の手段も使えるが、バスが最も便利だから」という人も 20.5%。(P12)
- 路線バス乗降者数は、新居浜駅、イオンモール新居浜等は 1 日あたり 100 人を超すが、一方で、大部分は 10 人以下の利用。(P13)
- 路線バスの利用 OD は、市内間の利用では、新居浜駅のある金栄とイオンモールと住友病院前のある惣開を中心に周辺との利用が多い。(P14)
- デマンドタクシーは、約 6 割の市民が認知しておらず、利用したことがある人は 1 割にも満たない。(P15)
- 利用頻度としては、月に 2~3 回程度以下である人が約半数を占め、ほとんどは、通院目的で利用。(P15)

■公共交通のサービス状況と評価

- 乗合バス事業の走行キロは横ばい傾向。(P16)
- 鉄道・路線バスによるサービス圏人口カバー率は 68.5% (P16)
- 特に川東地区、上部西地区、上部東地区で広範囲に公共交通空白地域が広がっているが、デマンドタクシーが補完。(P16)
- 路線バスの運行頻度は、1 日あたり 100 便程度のバスが運行されている区間があるが、一方、20 便/日未満の区間も存在。(P17)
- 路線バスのサービスに対しては、「運行頻度」、「バス利用のわかりやすさ」の満足度が低く、重要視している傾向。(P18)
- デマンドタクシーのサービスに対しては、「運行時間帯」、「行ける施設・範囲」の満足度が低く、重要視している傾向。(P19)

■公共交通に関する意識

- バス運行の位置づけは、「現在は必要性を感じないが、将来高齢になったときに必要」と感じる傾向で、特にバス非利用者に多い。(P20)
- バス運行への負担の考え方については、バス交通サービスが縮小・廃止されることはやむを得ないと回答している方も約 3 割存在。(P20)

上位関連計画

■都市計画マスタープラン

- コンパクトなまちづくりへの誘導、地域連携が確保された集約型都市構造実現。(P21)
- 都市機能の集約を目指し、民間バス事業者と協力し、公共交通の確保、利便性の向上に努めるもの。(P22)

■立地適正化計画（策定中）

- 立地適正化計画においては、「既存市街地の人口の低密化と拡散の抑制の重要性」、「既存市街地の都市機能・人口集積を生かしたまちづくりの重要性」を視点として、基本理念及び将来都市構造に基づく計画を検討。(P23)
- 基幹的公共交通軸が都市拠点を縦貫するように設定、支線軸は国道 11 号、壬生川新居浜野田線等の主要地方道に沿って設定。(P24)

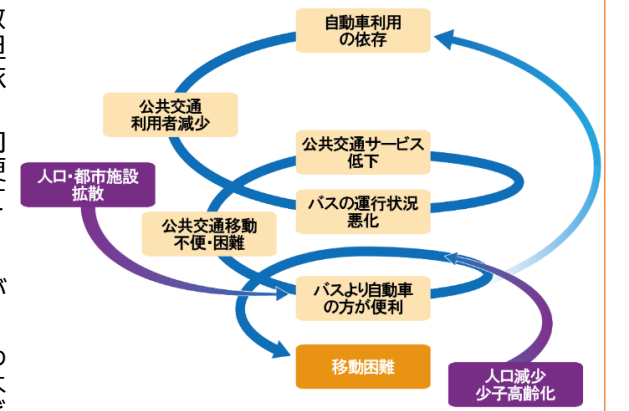
■都市交通戦略

- 公共交通利用者数を平成 24 年の約 1.2 倍の 440 千人/年にするを目標値として設定。(P25)

現状を踏まえた問題点

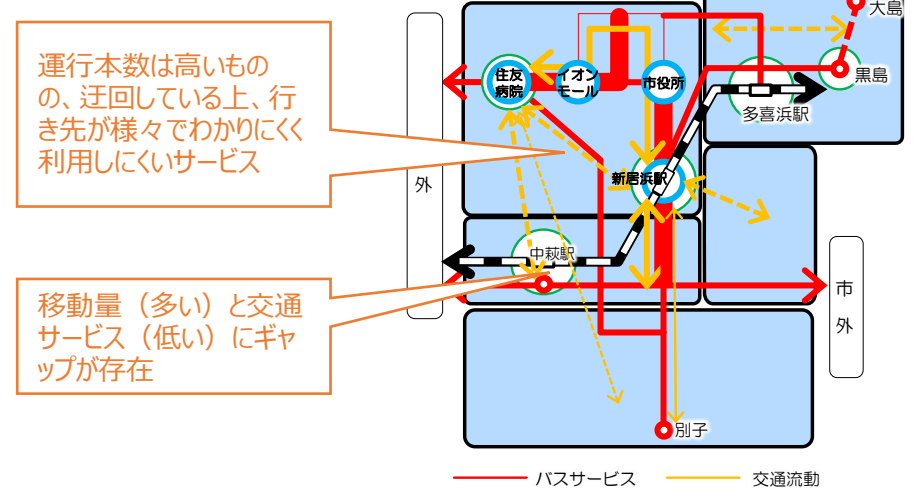
移動困難者が増加する「負の連鎖」(P27)

- 世帯当たりの自動車保有台数は増加傾向にあり、自動車分担率も 7 割を越え高い自動車依存
- 路線バス利用者は、減少傾向から下げ止まりにあるものの、1 便あたり平均約 4 人しか利用しておらず、多くは補助金で維持
- 補助額は年々増加傾向にあり、補助で補えなければ、サービスが低下
- 公共交通空白地域が広く広がっており、中心部以外では運行本数が 20 本/日未満と低いサービス
- 拡散型の都市構造であるため、行きたいところへ公共交通を利用して行けないため、自動車を利用
- 今後、高齢化の進展により、今後自動車を運転できない交通弱者が増加する見込みの中、このままでは移動困難者が増加



移動ニーズと公共交通サービスとのギャップ (P28)

- 地区別の状況では、イオンモールや住友病院方面への流動が多い中、移動需要に応じたバスサービスが提供されておらず、需要とサービスにギャップがあり、特に上部西地区と川西地区間が顕著
- 川西地区内は公共交通サービスが高いものの、様々な方面へ向かうバスが混在するため、行き先がわかりにくく利用しづらい。また、市内拠点を結んだ運行のため、拠点間によっては大きな迂回が発生



拡散型都市構造から脱却、公共交通利用者の増加 (P21~25)

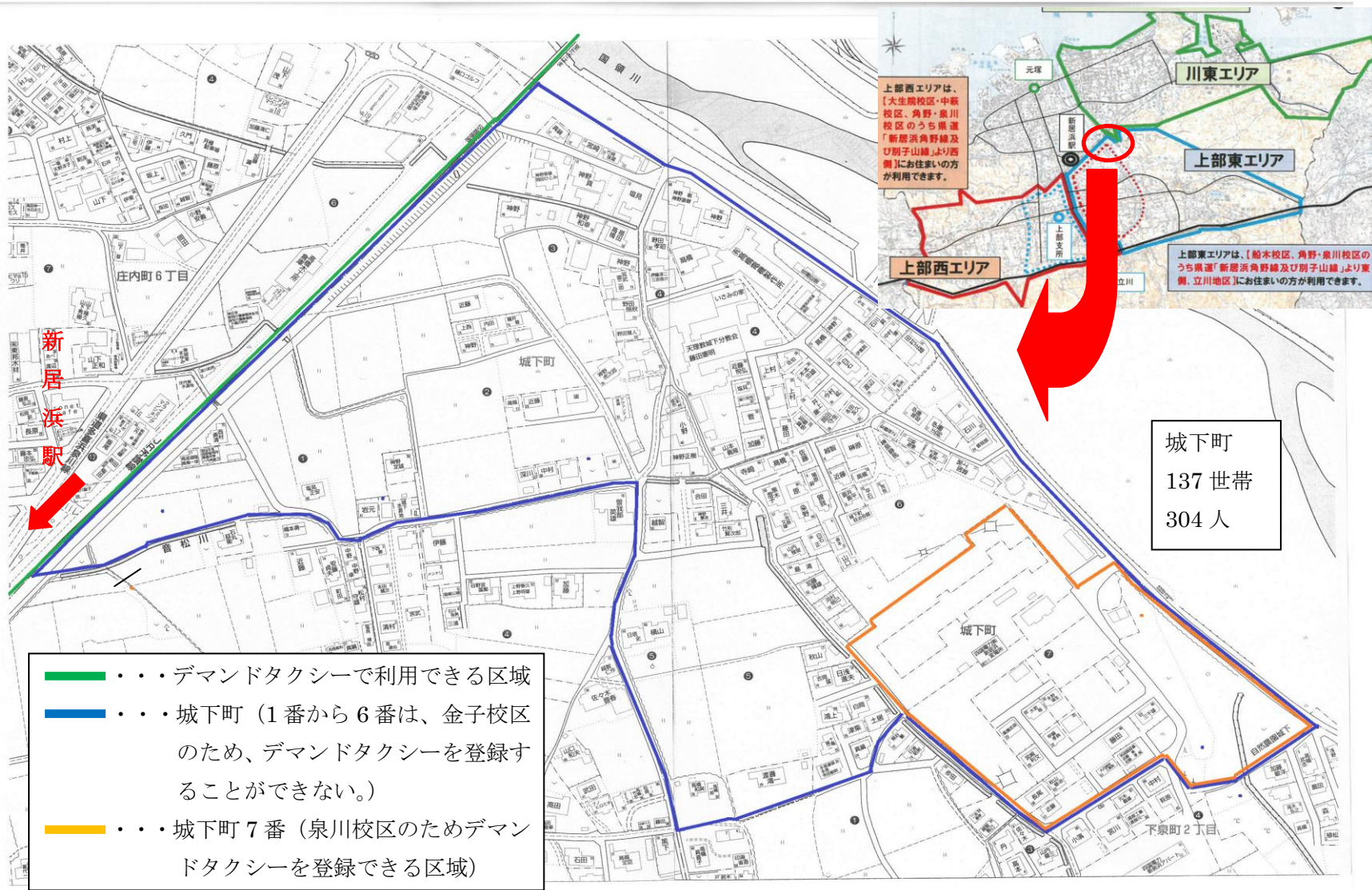
- 拡散型の都市構造から、『コンパクト＆ネットワーク』への転換が必要
- 公共交通利用者の増加を目標としているが利用者数は横ばい

公共交通の必要性に対する意識 (P20)

- バス交通サービスが縮小・廃止されることはやむを得ないと考える人が約 3 割存在し、公共交通の必要性に対する意識改革が必要

対応すべき課題

- 目指すべきまちづくりを実現するネットワークの形成が必要
- 利用実態やニーズに応じたサービスの見直しが必要
- 公共交通の利用促進が必要
- 公共交通の持続可能、公益性に関する意識の醸成が必要



新居浜駅バリアフリー化工事の完成について

◆エレベーター2基設置（1番ホーム、2. 3番ホーム）、点状ブロック整備



1番ホーム
エレベーター

点状ブロック整備

2. 3番ホーム
エレベーター



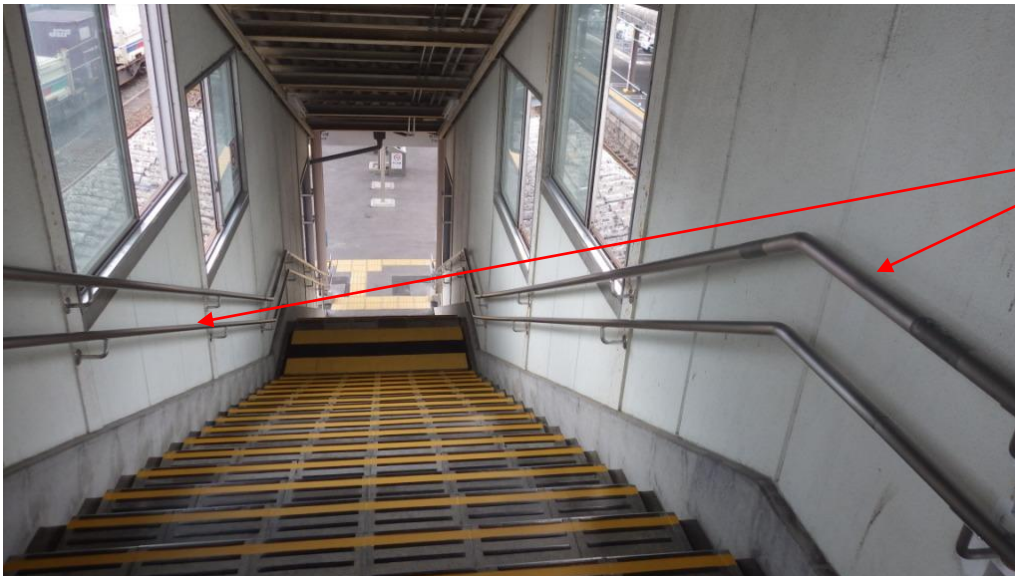
◆多機能トイレ設置



◆LED発車時刻標設置、誘導サイン改良



◆こ線橋内2段手すり設置



◆触知案内板設置

