

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がないから」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)

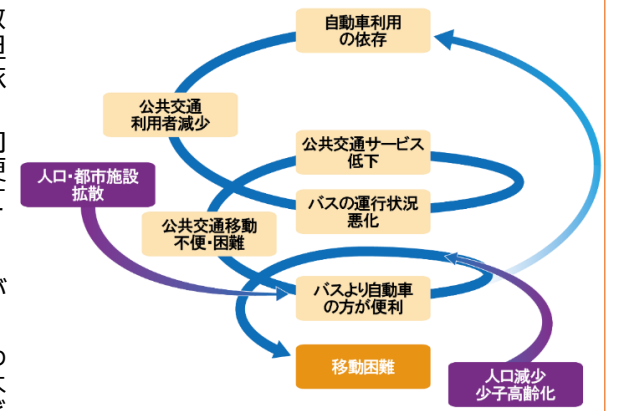
上位関連計画

- 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/年にすることを目標値として設定。(P25)

現状を踏まえた問題点

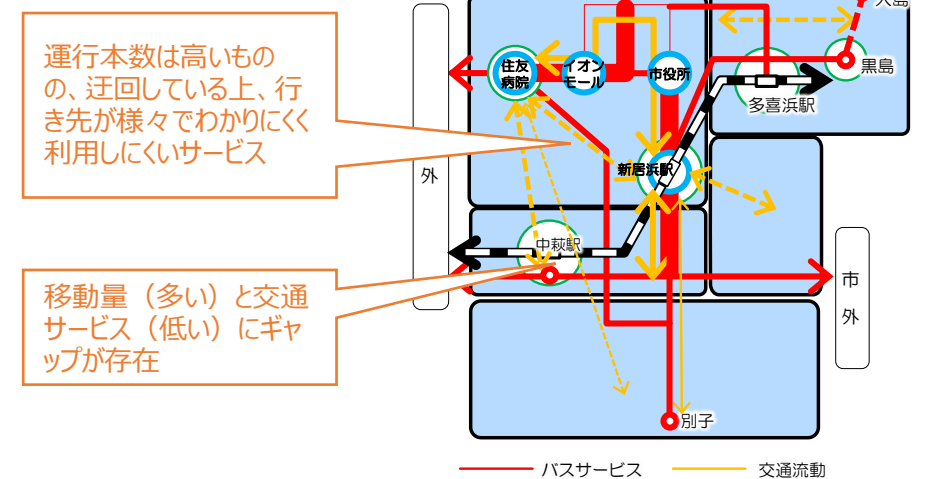
移動困難者が増加する「負の連鎖」(P27)

- 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