

3. 背後圏の動向

3.1 背後圏の経済・企業

3.2 人口減少・少子高齢化

3.3 道路交通ネットワークの整備

3.4 災害リスクと輸送網の整備

3.5 観光資源

3.6 自然環境

3. 背後圏の動向

3.1 背後圏の経済・企業

(1) 製造事業所数・従業員数

新居浜市における製造事業所数はコロナ前に減少したものの、その後回復し、約220件となっている。従業員数は徐々に増加しており、令和5年は約11,300人となっている。(図3.1)

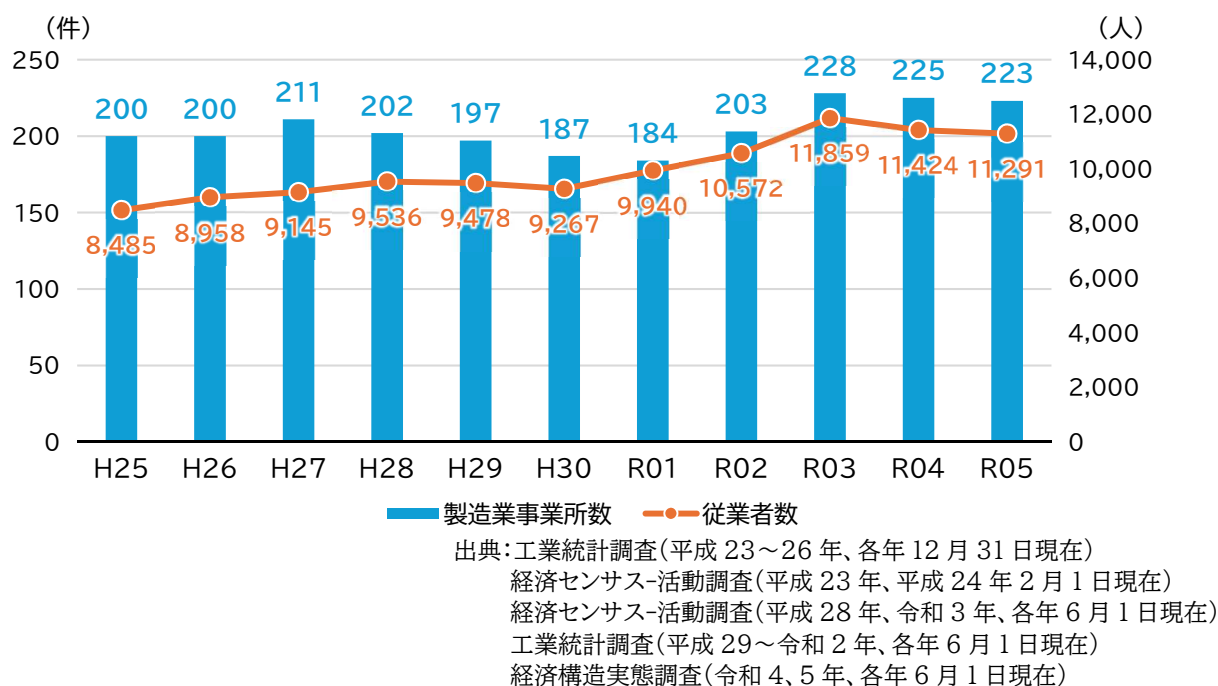
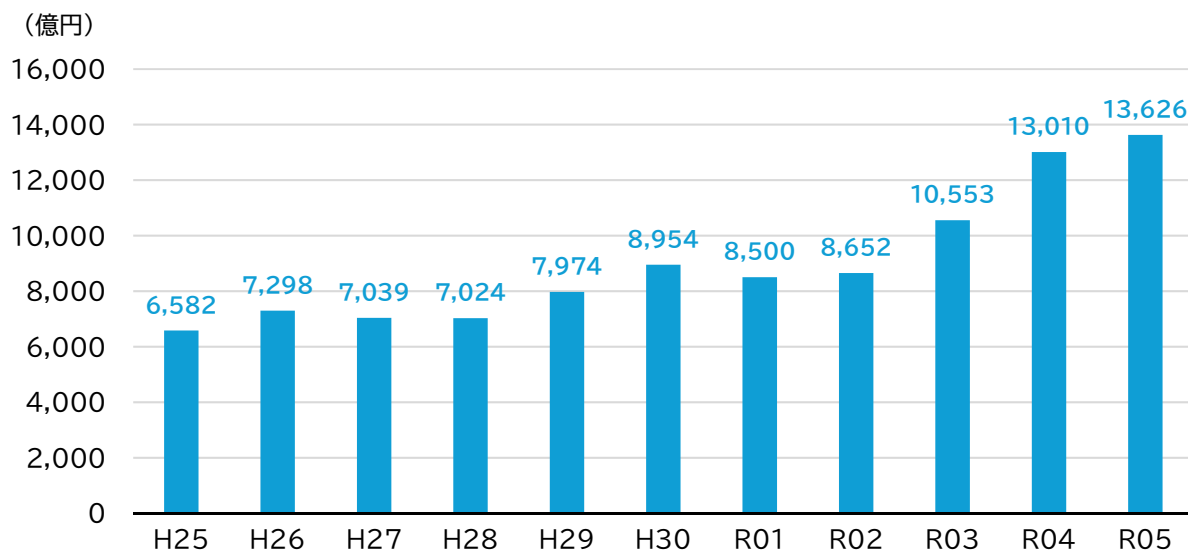


図3.1 新居浜市内の製造事業所数と従業員数の推移

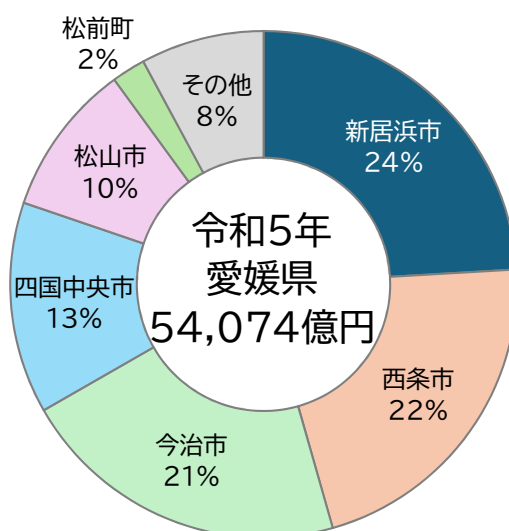
(2) 製造品出荷額

新居浜市内の製造品の出荷額は年々増加しており、令和 5 年には近年の中では、最高額である約 1 兆 3,600 億円となっている。(図 3.2)また、新居浜市は愛媛県内の製造品出荷額に関して、県内トップの割合を占めている。(図 3.3)



出典：工業統計調査(平成 23～26 年、各年 12 月 31 日現在)
 経済センサス-活動調査(平成 23 年、平成 24 年 2 月 1 日現在)
 経済センサス-活動調査(平成 28 年、令和 3 年、各年 6 月 1 日現在)
 工業統計調査(平成 29～令和 2 年、各年 6 月 1 日現在)
 経済構造実態調査(令和 4、5 年、各年 6 月 1 日現在)

図 3.2 新居浜市内の製造品出荷額の推移



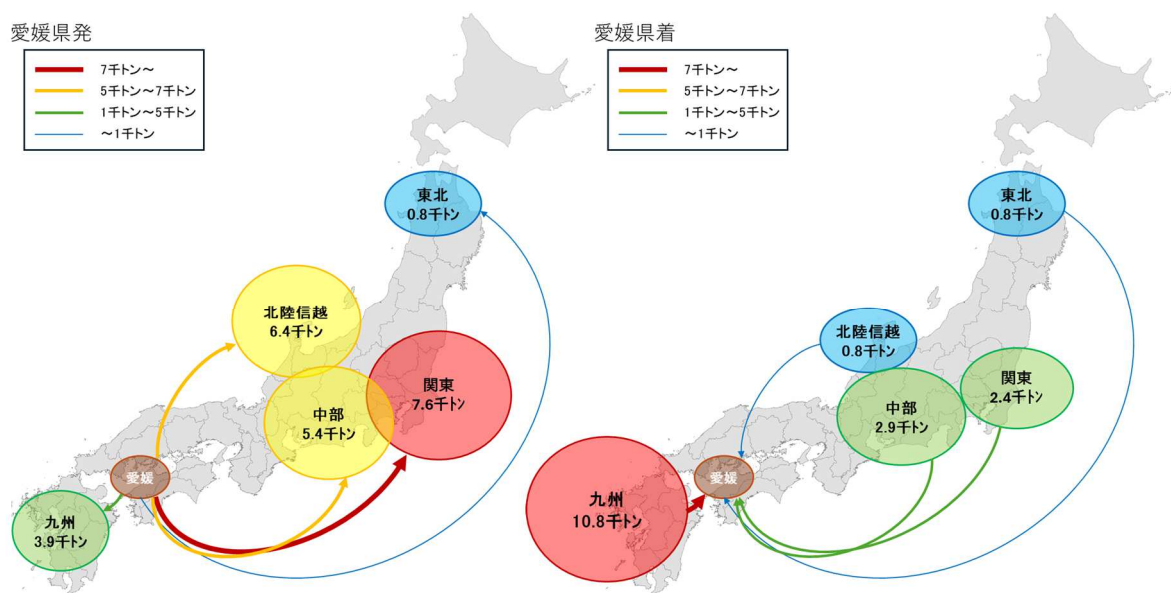
出典：経済構造実態調査(令和 5 年 6 月 1 日現在)

図 3.3 愛媛県内の製造品出荷額割合

(3) 営業用トラックによる愛媛県発着の貨物の流動状況

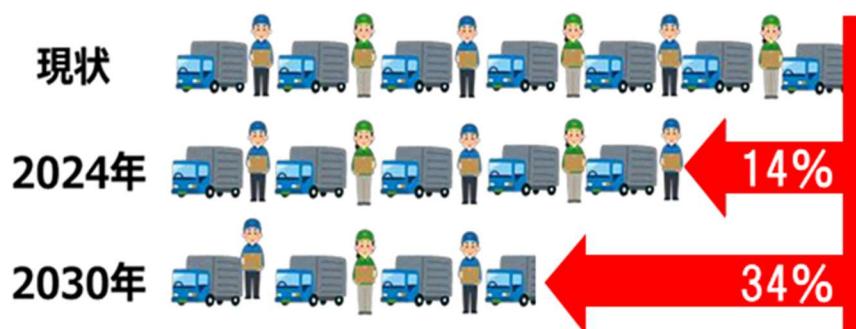
愛媛県発着貨物のうち、営業用トラックで陸上輸送距離が500 km以上離れている地域への流動状況は、愛媛県を出発地とする貨物においては、関東や北陸信越、中部地方に向かう貨物が多くなっている。一方、愛媛県を目的地とする貨物においては、九州地方が圧倒的に多い。これらの地域はトラック輸送のキャパシティ不足により、将来的に海上輸送への転換可能性がある。(図 3.4)

物流の2024年問題を放置すると、日本全体のトラック輸送力が約34%低下するという予測もあり、長距離トラック輸送の不足への対応が必要となる。(図 3.5)



出典：令和3年全国貨物純流動調査(物流センサス)調査

図 3.4 営業用トラック輸送による愛媛県発着貨物の流動状況（左：愛媛県発、右：愛媛県着）



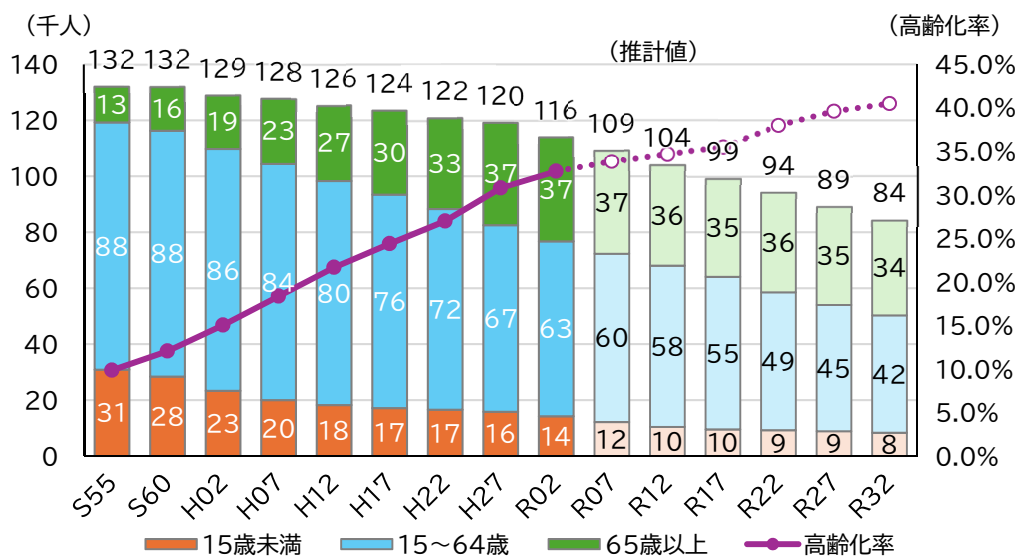
出典：内閣官房「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」(令和5年6月)

図 3.5 不足するトラックの輸送能力の予測結果

3.2 人口減少・少子高齢化

新居浜市の人口は減少傾向で、ここ40年間で約16千人の減少となっており、今後も減少が予測されている。年齢層をみると、15歳未満の年少人口、15～64歳の生産年齢人口が減少している一方で、65歳以上の高齢人口の割合が大きくなっており、新居浜市の高齢化が加速している。(図 3.6)

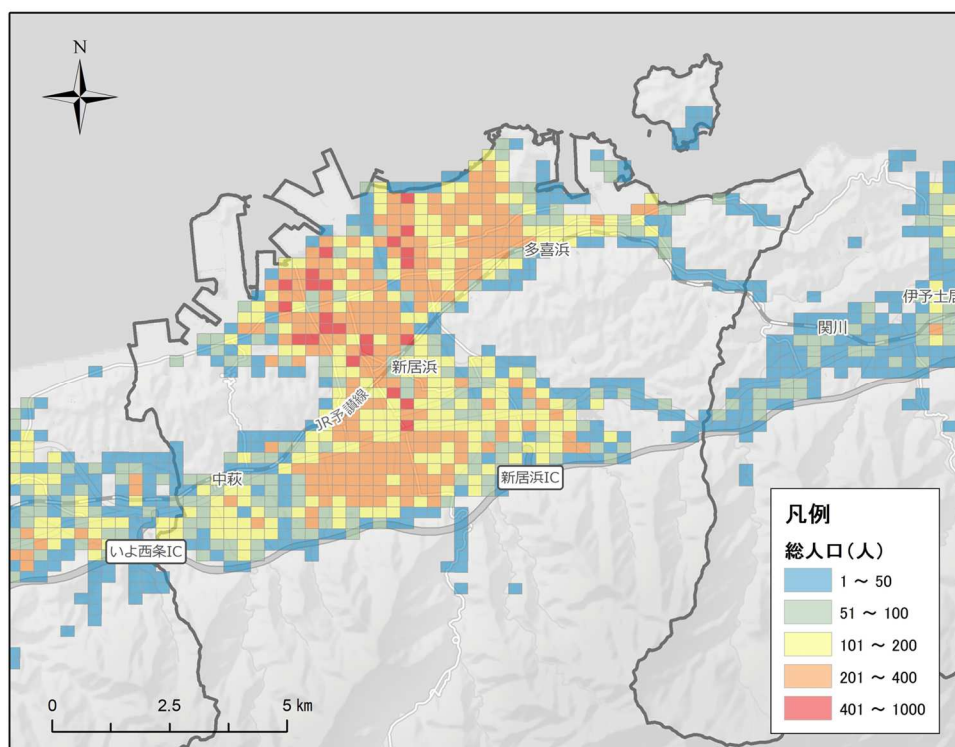
新居浜市民のほとんどが松山自動車道から北側にかけて居住しており、特に新居浜港本港地区に隣接する臨海部に人口が集中している。(図 3.7)



出典：総務省統計局「国勢調査」

国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口 令和5年推計」

図 3.6 新居浜市内の3年階層別人口推移



出典：総務省統計局「国勢調査」

図 3.7 新居浜市の人口分布

3.3 道路交通ネットワークの整備

(1) 現在の道路網と整備状況

新居浜港との広域アクセスを担う高規格道路・地方高規格道路は概ね開通済みとなっている。一方で、(一)新居浜東港線、(一)新居浜港線は現在整備が進められている。(図 3.8)

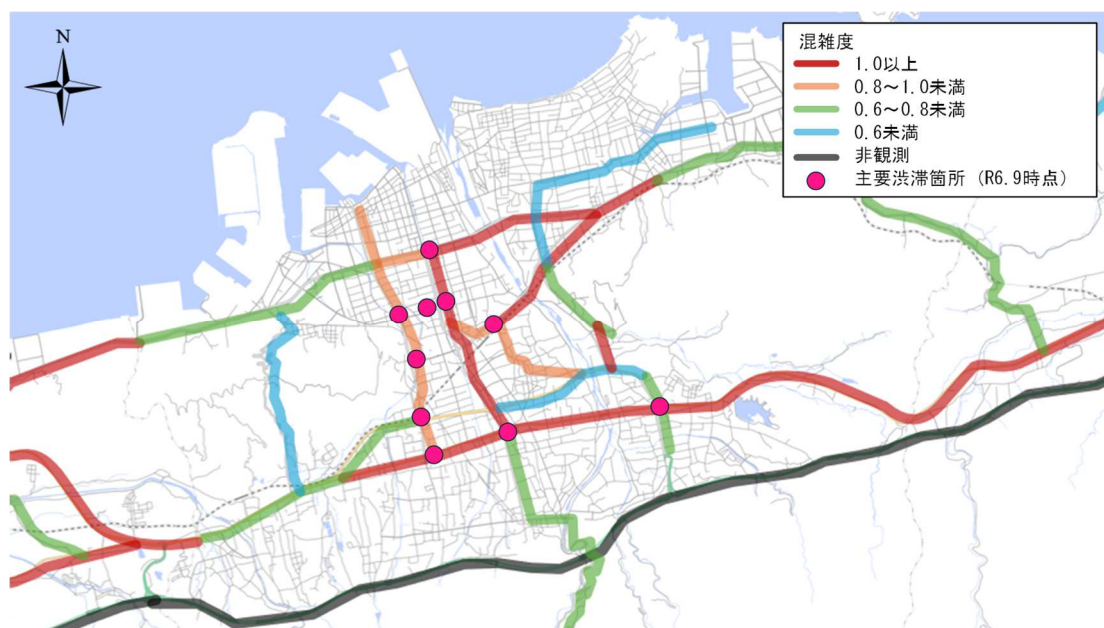


地図：地理院地図 Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 3.8 現在の道路網と整備状況

(2) 混雑状況

新居浜市は愛媛県内でも国・県道の混雑度が高くなっている。特に本港地区と東港地区を結ぶ(主)壬生川新居浜野田線の交通混雑がみられる。(図 3.9)



出典：国土交通省「令和3年度全国道路・街路情勢調査」

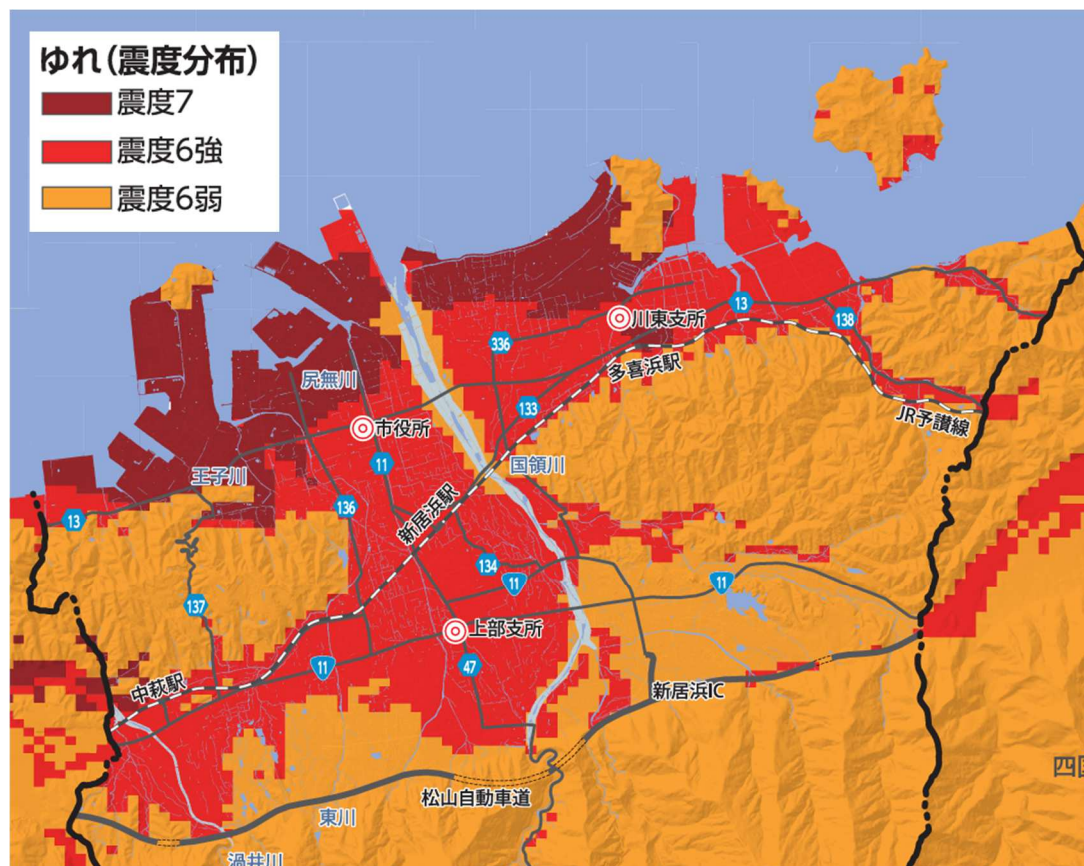
地図：地理院地図 Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 3.9 新居浜市周辺道路の混雑状況

3.4 災害リスクと輸送網の整備

(1) 自然災害リスク

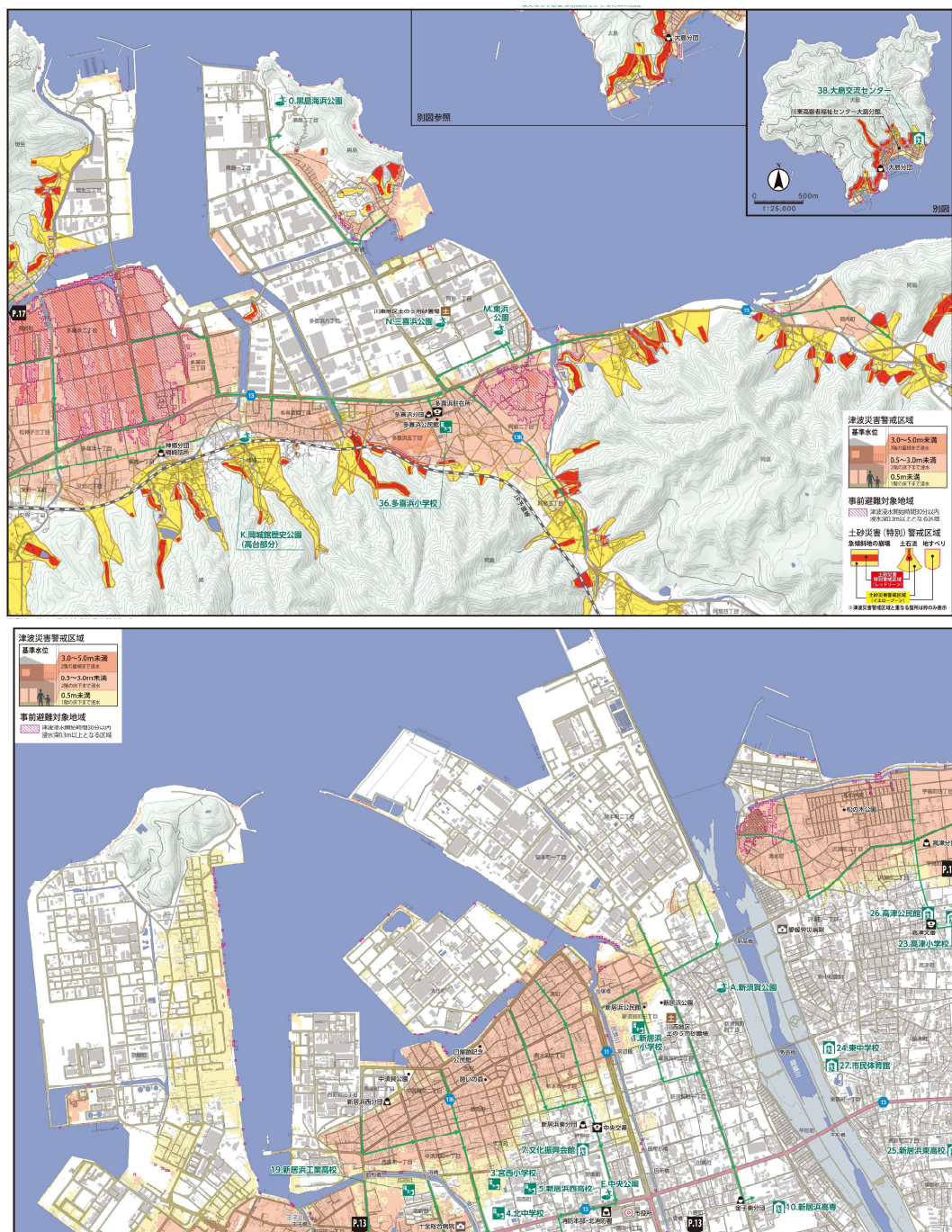
南海トラフ巨大地震において、新居浜港のうち本港地区は震度7、東港地区は震度6強と想定されており、臨海地域を中心に大きな被害が想定される。(図 3.10)



出典:新居浜市総合防災マップ(令和5年12月)

図 3.10 震度分布図(南海トラフ巨大地震)

南海トラフ巨大地震において、津波の浸水リスクは比較的低い地域が多いものの、一定程度の浸水が想定されている。(図 3.11)



出典:新居浜市総合防災マップ(令和5年12月)

図 3.11 津波浸水想定図

(2) 災害時の緊急輸送道路網

「新居浜市 地域防災計画 令和6年度修正版」において新居浜市内の緊急輸送道路が位置づけられており、新居浜港に接続する(主)壬生川新居浜野田線や国道11号、松山自動車道等が第一次緊急輸送道路となっている。(図 3.12)



出典:新居浜市「新居浜市 地域防災計画令和6年度修正版」(令和7年2月)

図 3.12 新居浜市内の緊急輸送道路

3.5 観光資源

(1) 施設立地

新居浜市の主要観光施設は別子ライン、マイントピア別子、広瀬歴史記念館、愛媛県総合科学博物館、別子銅山記念館、マリノパーク新居浜などが挙げられる。

別子銅山の産業遺産をはじめ、山間部沿いの豊かな自然環境のもと、観光施設が立地している。(図 3.13)



地図：地理院地図 Vector(国土地理院)をもとに新居浜港務局作成

図 3.13 新居浜市内の主要観光施設



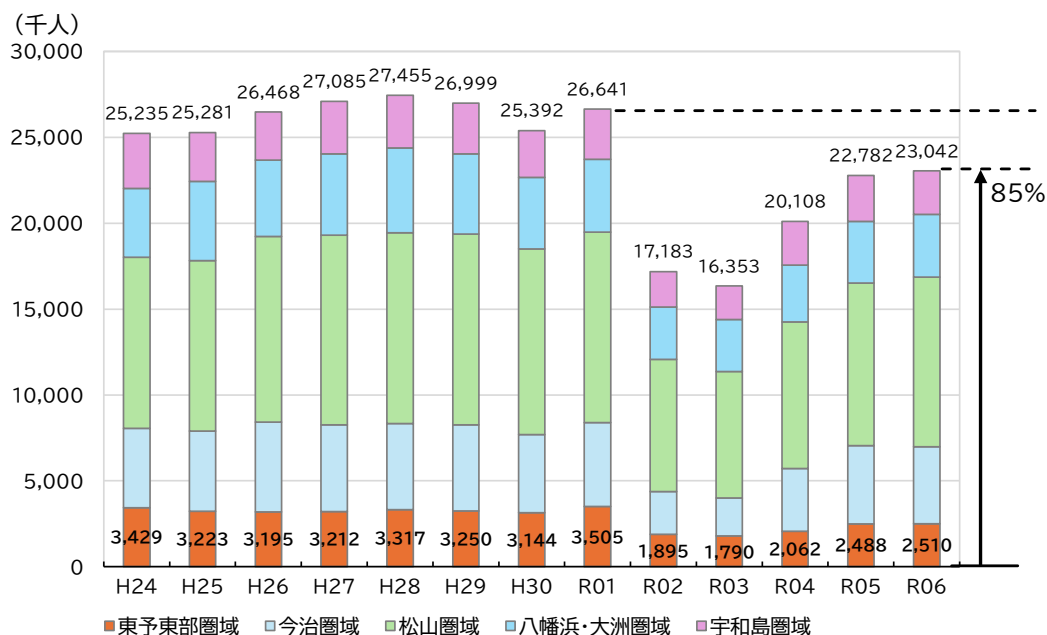
出典：一般社団法人 新居浜市観光物産協会(左)、マイントピア別子(右)

図 3.14 別子銅山記念館 (左) マイントピア別子東平エリア (右)

(2) 観光入込客数の推移

観光入込客数は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年に大きく減少したものの、愛媛県ではその後、順調に回復し、令和6年時点で令和元年の約85%にまで回復している。一方で、新居浜市を含む東予東部圏域では、令和6年時点で2,510千人と令和元年の約71%にとどまっており、観光集客の取組が求められている。(図 3.15)

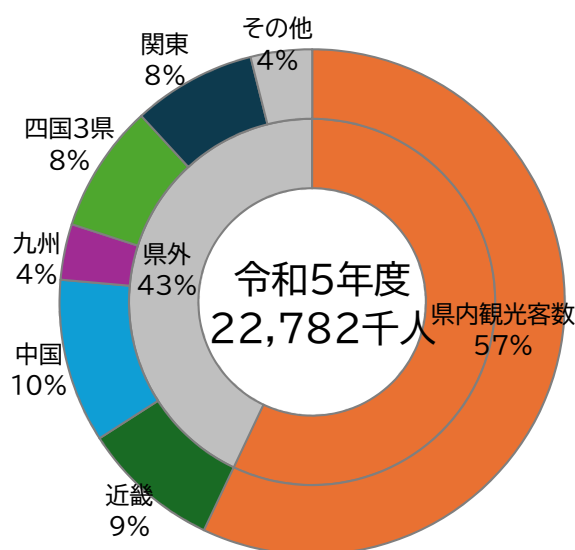
愛媛県の観光客のうち、県内の観光客は約57%であり、県外からの観光客に関しては中国地方からの観光客が最も多くなっている。(図 3.16)



※東予東部圏域：四国中央市、西条市、新居浜市
 今治圏域：今治市、上島町
 松山圏域：松山市、久万高原町、伊予市、松前町、東温市、砥部町
 八幡浜・大洲圏域：八幡浜市、内子町、大洲市、伊方町、西予市
 宇和島圏域：宇和島市、鬼北町、松野町、愛南町

出典：愛媛県「観光客数とその消費額」

図 3.15 愛媛県全域と東予東部圏域の観光入込客数の推移



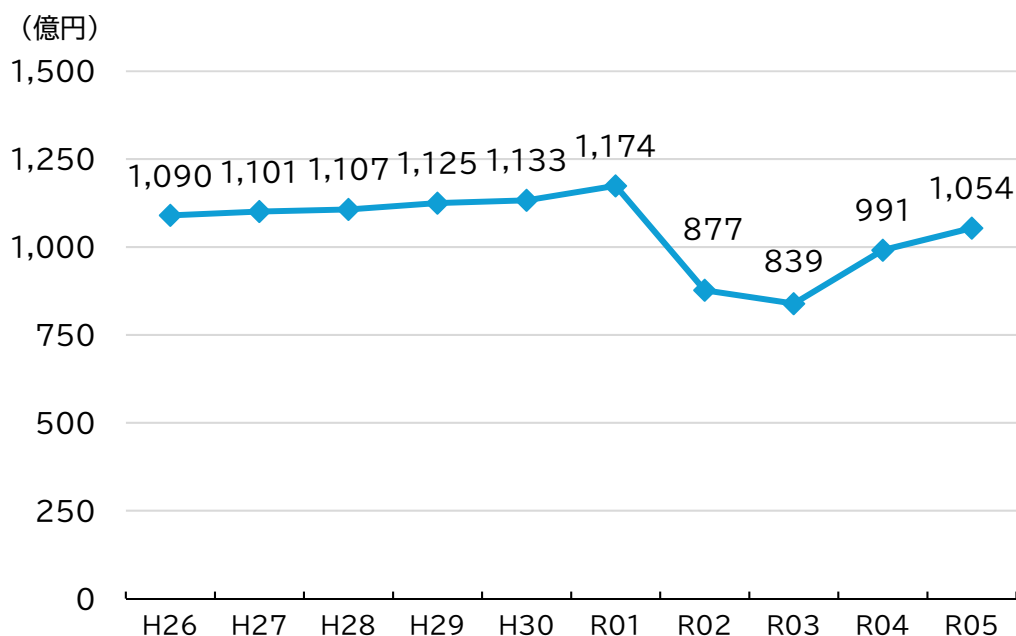
出典：愛媛県「観光客数とその消費額」

図 3.16 観光客の来訪地域の内訳

(3) 観光消費額の推移

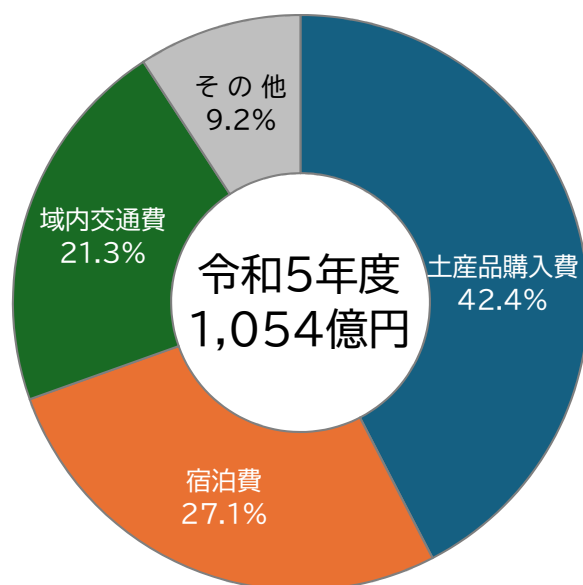
観光消費額は、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年度に大きく減少するものの、その後、順調に回復し、令和5年時点で令和元年と同水準(約89%)に増加している。(図 3.17)

支出項目別内訳を見ると、土産品購入費が約42.4%と最も高く、次いで宿泊費が約27.1%、域内交通費が約21.3%となっている。(図 3.18)



出典:愛媛県「観光客数とその消費額」

図 3.17 観光消費額の推移(愛媛県全域)



出典:愛媛県「観光客数とその消費額」

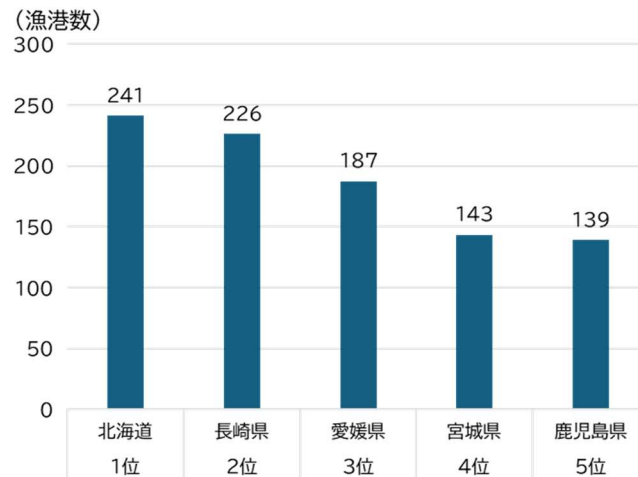
図 3.18 支出項目別観光消費額(愛媛県全域)

3.6 自然環境

瀬戸内海は魚介類の産卵や生育の場として重要な浅海、藻場、干潟に恵まれた海域であり、400 種を超える魚類をはじめとした多くの水生生物が生息する等、多様性が生まれている。

恵まれた海域に面する愛媛県は漁業が盛んであり、国内の都道府県では第3位の漁港数を誇っており、新居浜市では小型底びき網・さわら流し網・刺し網漁業等の小型漁船による漁業が盛んである。(図 3.19、図 3.20)

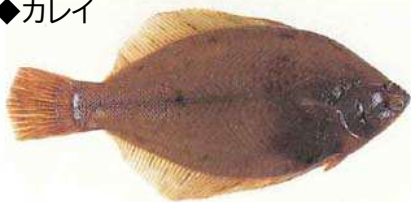
令和 5 年に策定された「瀬戸内海的环境の保全に関する愛媛県計画」では生物多様性・生物生産性の確保のため、海域ごとの順応的かつ機動的な栄養塩類の管理や生物の生息環境の整備を行っていく方針を示している。



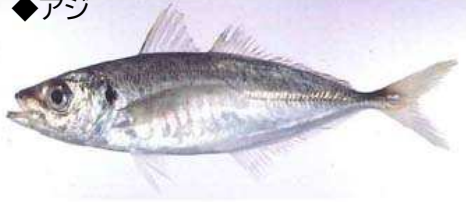
出典：愛媛県「えひめの漁港と海岸」

図 3.19 全国漁港数上位 5 道県（令和 7 年時点）

◆カレイ



◆アジ



◆サワラ



◆スズキ



出典：新居浜市「新居浜市で獲れる主な魚について」

図 3.20 新居浜市海域で獲れる主な魚（一部抜粋）