

第4章 新居浜市の「公共交通」の利用状況

(1) 概要

新居浜市は移動の大半を自家用車に頼るクルマ社会である。JR 駅利用者は、1 日あたり 3300 人程度（令和 3 年度 3 駅合計）で、各駅停車と特急上下合わせて約 80 本運行されていることから、平均 42 人/本の利用者数である。

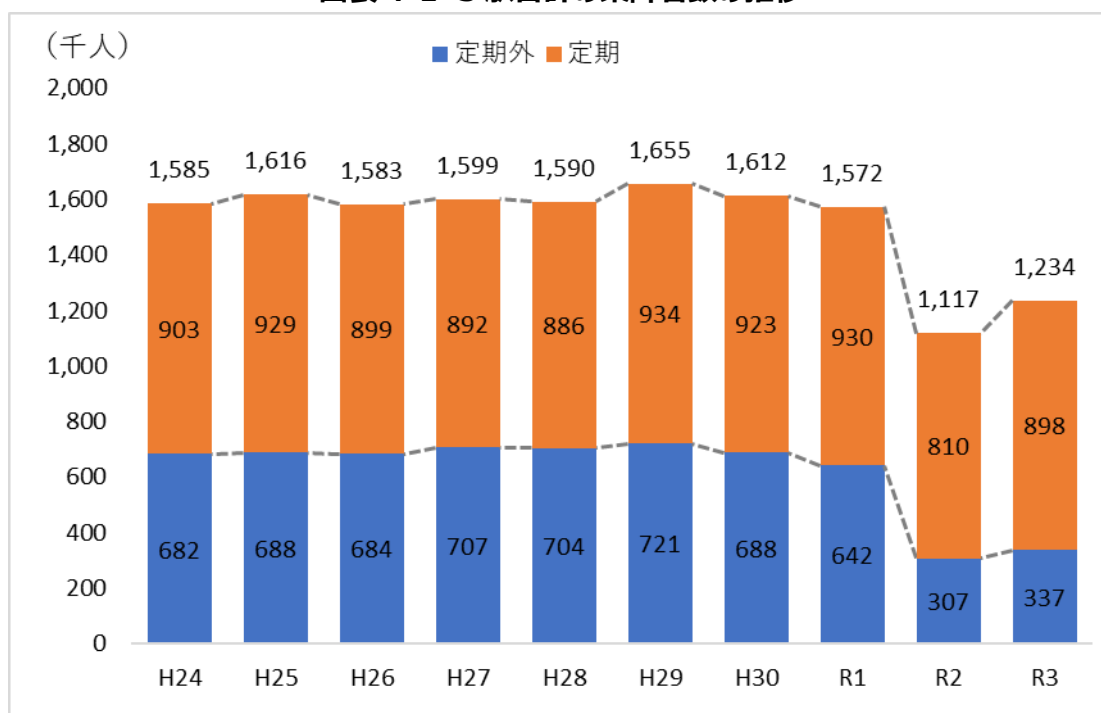
バスは、一台あたり乗車人数が多い路線で 8 人、少ない路線で 1 人を切る状態である。バス路線空白地域を埋めるように運行されているおでかけタクシーの利用者は平均 1.5 人/台となっている。

高齢化により車の運転ができなくなり、移動手段が困った時に公共交通の利用へのスムーズなシフトを促す施策が模索される所以である。

(2) JR 予讃線

新居浜市の年間 JR 乗降者数は、新居浜駅の乗降者数が大部分を占める。3 駅合計で令和元年は 160 万人程度を維持していたが、令和 3 年は新型コロナウイルス感染症の影響で 123 万人（一日あたり 3380 人）ほどに激減している。その 123 万人の内訳は定期が 90 万人(同 2460 人)、定期外が 33 万人（同 920 人）となっている。

図表 4-1 3 駅合計の乗降者数の推移

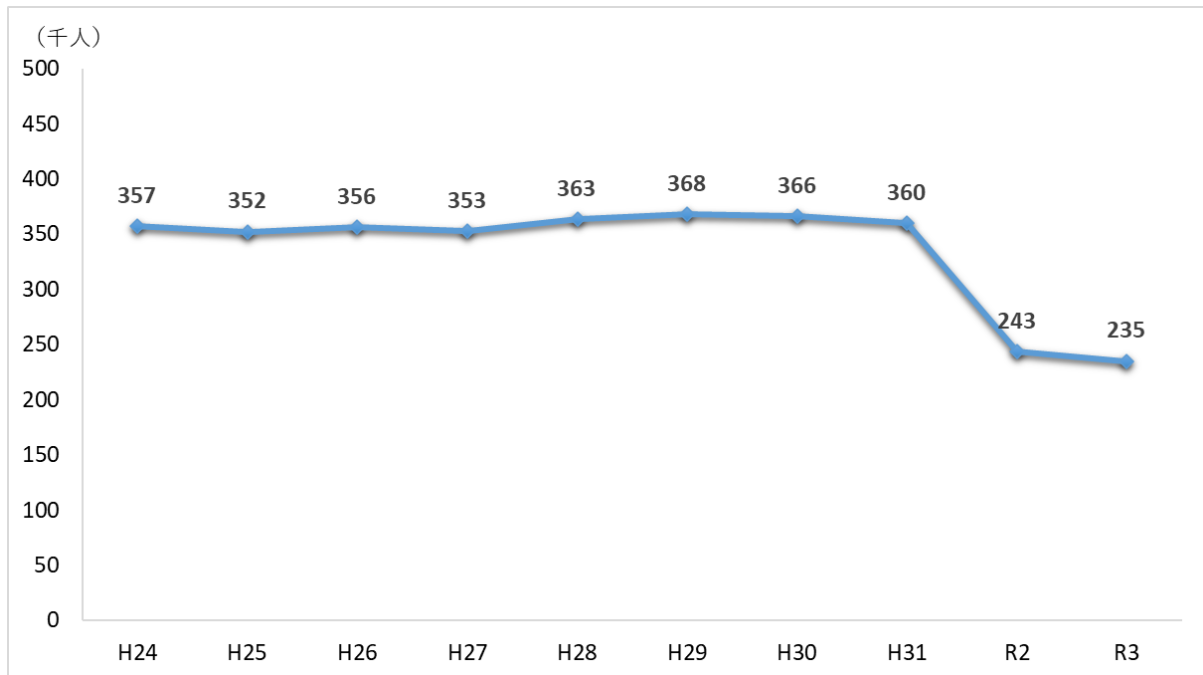


出典：新居浜市資料

(3) 路線バス

路線バスの利用者数は平成 24 年度以降ほぼ横ばいを維持してきたが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年度以降、大幅に減少している。

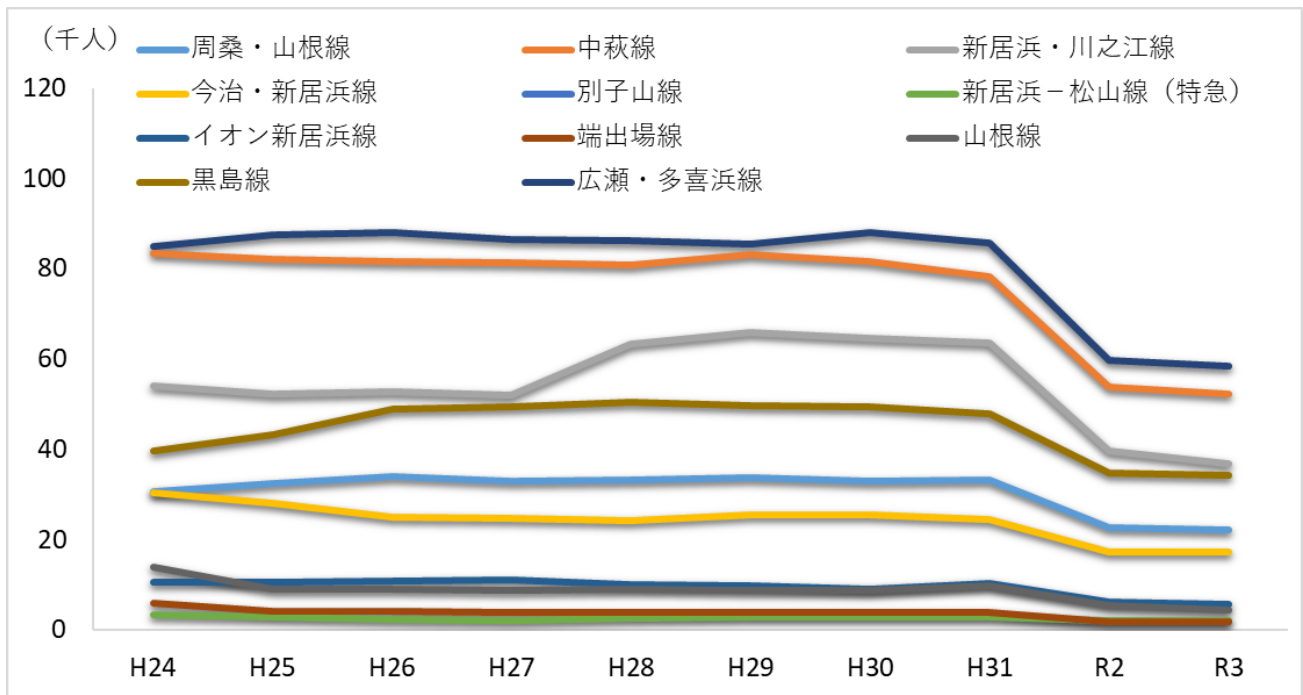
図表 4-2 バス路線乗降者数の推移（他市乗り入れ分を含まない）



注：他市乗り入れ分を除外するため、路線全体の乗車人数を、新居浜市内を走っている距離で按分計算している。したがって、正確な数字ではなく推計値。（出典：新居浜市資料）

路線別に利用者数を見ると、最多路線は周桑・山根線（上部東地区と川西地区を接続）、中萩線（上部西と川西を接続）、新居浜・川之江線（上部東と川西を接続）である。新型コロナウイルス感染症前の年間利用者数は周桑・山根線と中萩線が8～9万人、新居浜・川之江線は6万5000人ほどあったが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年以降はいずれの路線も減少した。

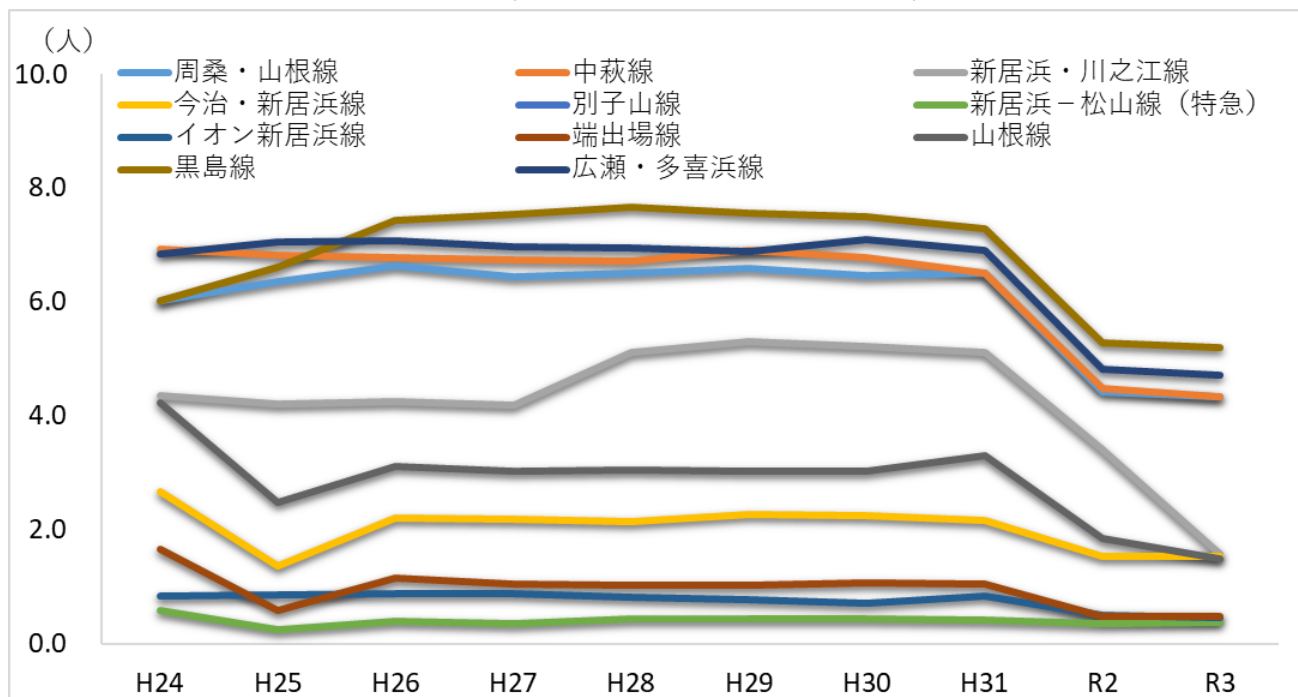
図表 4-3 バス路線別乗降者数の推移（他市乗り入れ分を含まない）



注：他市乗り入れ分を除外するため、路線全体の乗車人数を、新居浜市内を走っている距離で按分計算している。したがって、正確な数字ではなく推計値。（出典：新居浜市資料）

平成 31 年度までは、バス 1 台当たりの平均乗車人員が多い路線で 6～8 人、少ない路線で 1 人を切る状態であった。新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年以降、平均乗車人員の多い路線ほど減少幅は顕著となった。

図表 4-4 バス路線別便あたり平均乗車人数の推移（他市乗り入れ分を含まない）

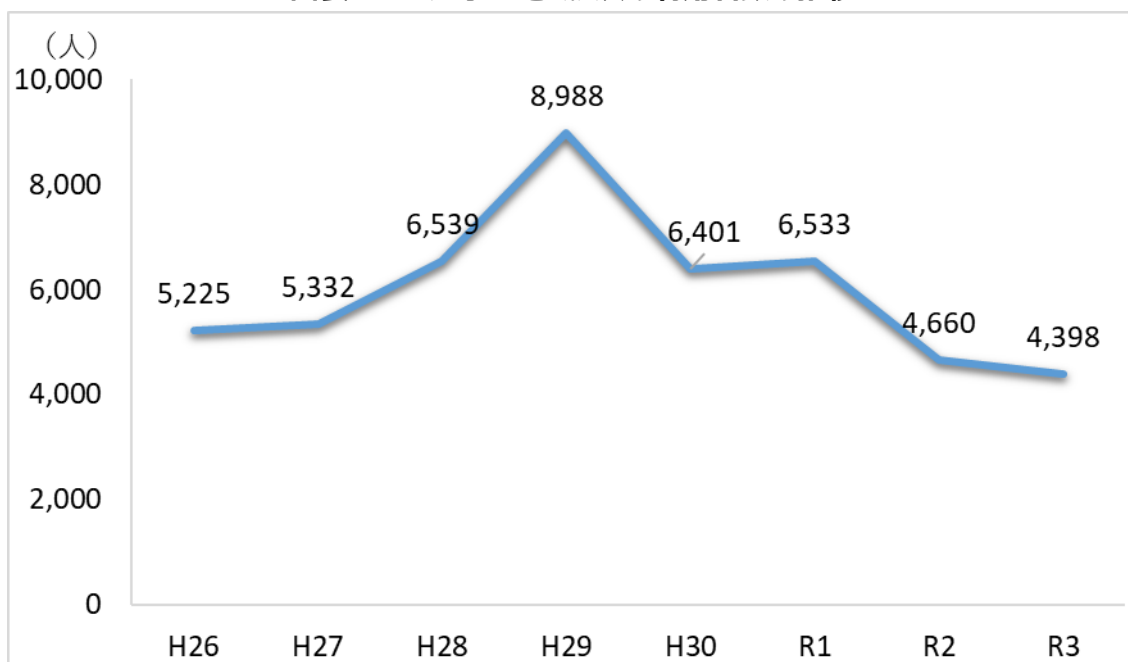


注：他市乗り入れ分を除外するため、路線全体の乗車人数を、新居浜市内を走っている距離で按分計算している。したがって、正確な数字ではなく推計値。（出典：新居浜市資料）

（４）別子山地域バス

別子山地域バスの利用者数の推移を見ると、平成 29 年度をピークに減少傾向にあり、新型コロナウイルス感染症の影響もあり令和 3 年は 4398 人となっている。

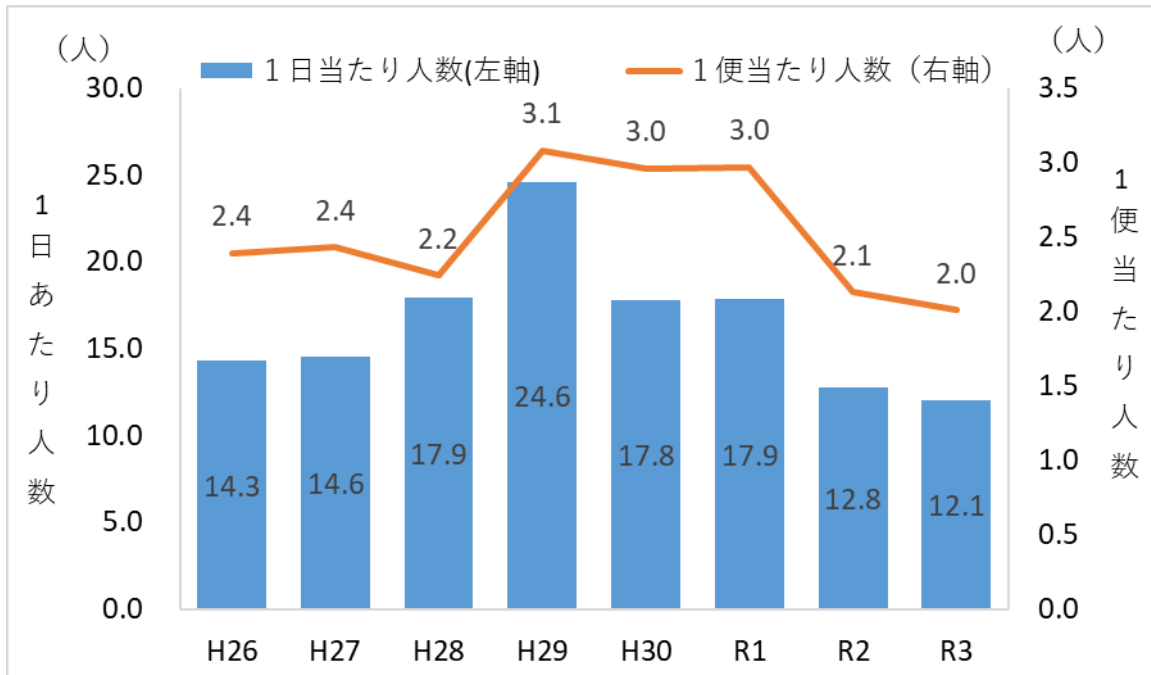
図表 4-5 別子山地域バスの利用者数の推移



出典：新居浜市資料

一日あたり、および一便あたりの人数も平成 29 年をピークに減少傾向となっている。令和 3 年の一日あたり人数は 12 人、一便あたりの人数は約 2 人となっている。

図表 4-6 別子山地域バスの一日あたり人数などの推移

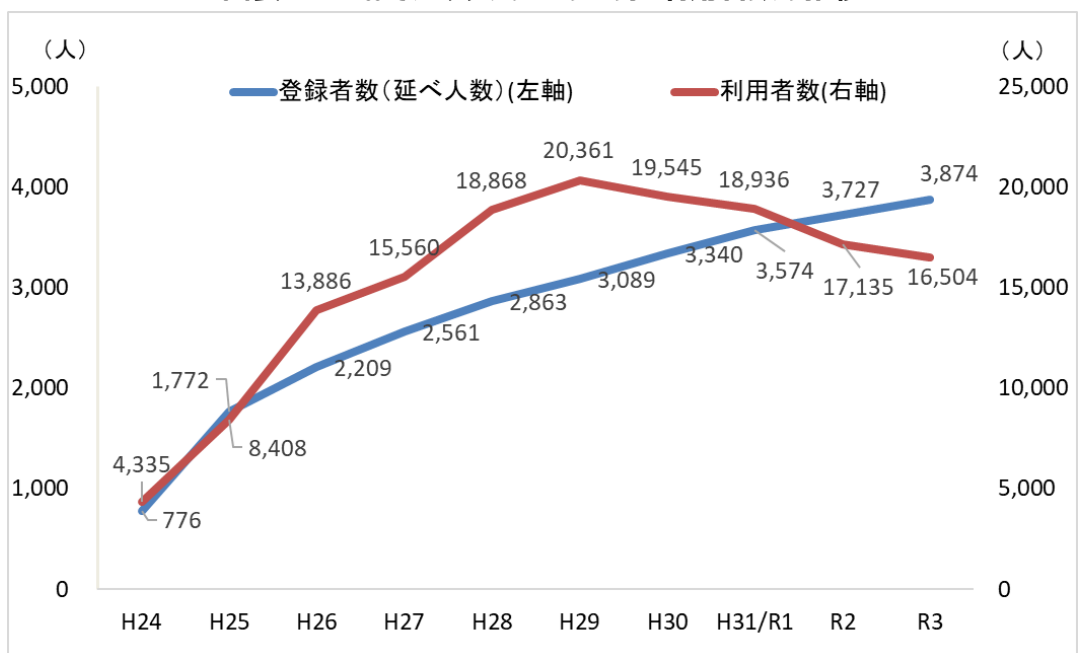


出典：新居浜市資料

(5) おでかけタクシー

おでかけタクシーの登録者は増え続けており、令和 3 年でのべ約 4000 人となっている。しかし、年間利用者数は平成 29 年をピークに減少傾向にある。

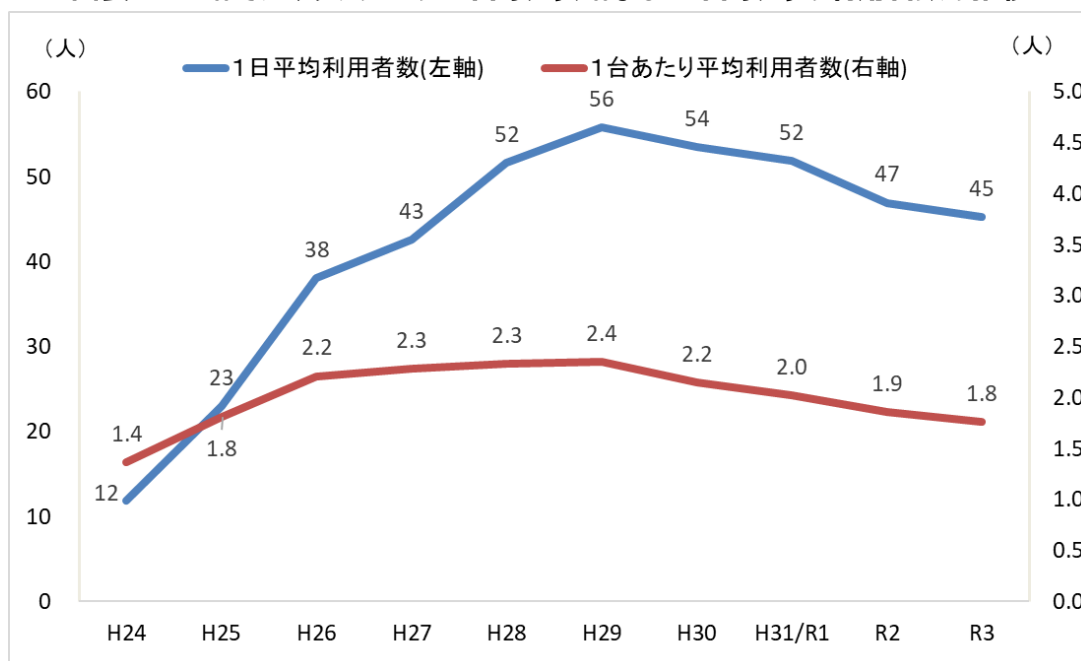
図表 4-7 おでかけタクシーの登録・利用者数の推移



出典：新居浜市資料

1日あたり平均利用者数、1台あたり利用者数も平成29年をピークに減少傾向にある。なお、運転免許を返納された方の利用は増え続けている。

図表 4-8 おでかけタクシーの1日あたり、および1台あたりの利用者数の推移



出典：新居浜市資料

令和4年11月時点での登録者は4000人、世帯数は2577世帯である。性別を見ると女性が6割以上となっている。年代別では60才以上が9割を占める。

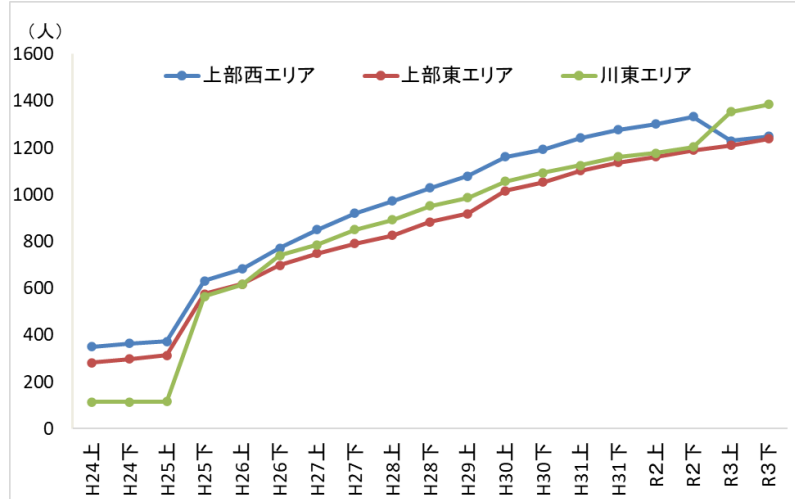
図表 4-9 おでかけタクシーの最新の登録者数（令和4年11月時点）

エリア	世帯数	人数	性別		60代以上の割合
			男性	女性	
川東	858	1298	424	874	89.8%
上部東	852	1278	429	849	91.5%
上部西	867	1424	482	842	89.9%
計	2,577	4,000	1,335	2,565	90.4%

出典：新居浜市資料

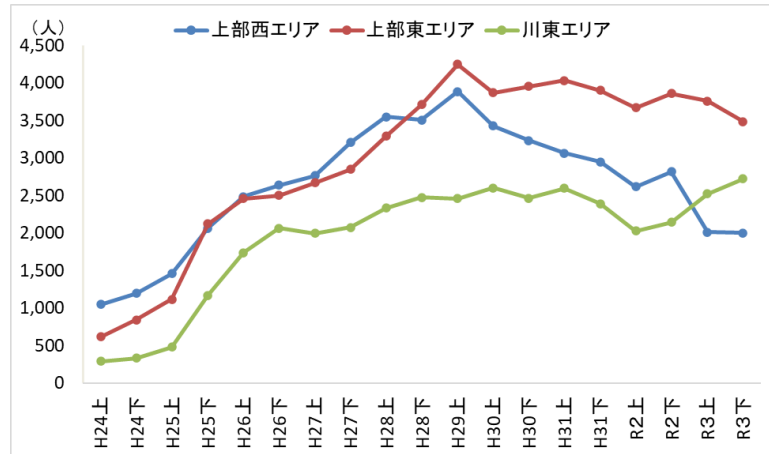
エリア別に見ると、累計登録者数はいずれのエリアでも増加しているが、利用者数は上部西・上部東の両エリアで平成29年上期をピークに減少した。特に上部西エリアでの減少ぶりは大きい。川東エリアの利用者数は平成28年以降およそ横ばい傾向といえる。

図表 4-10 おでかけタクシーのエリア別登録者数の推移（半期毎）



出典：新居浜市資料

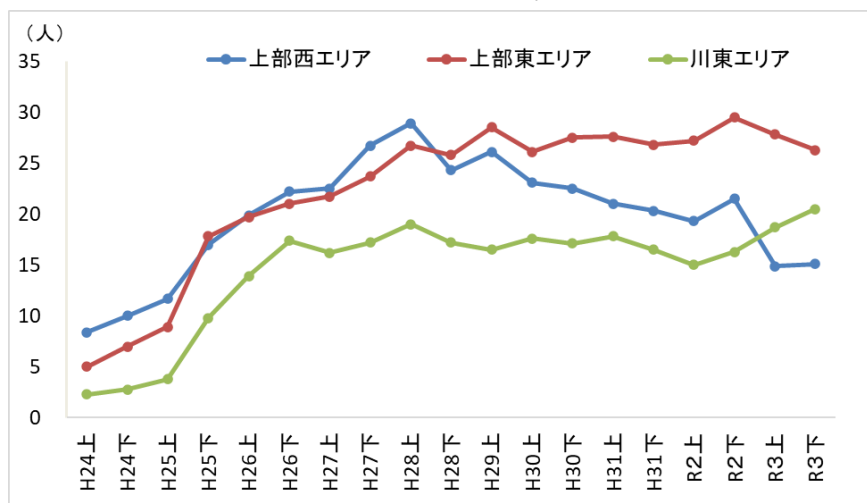
図表 4-11 おでかけタクシーのエリア別利用者数の推移（半期毎）



出典：新居浜市資料

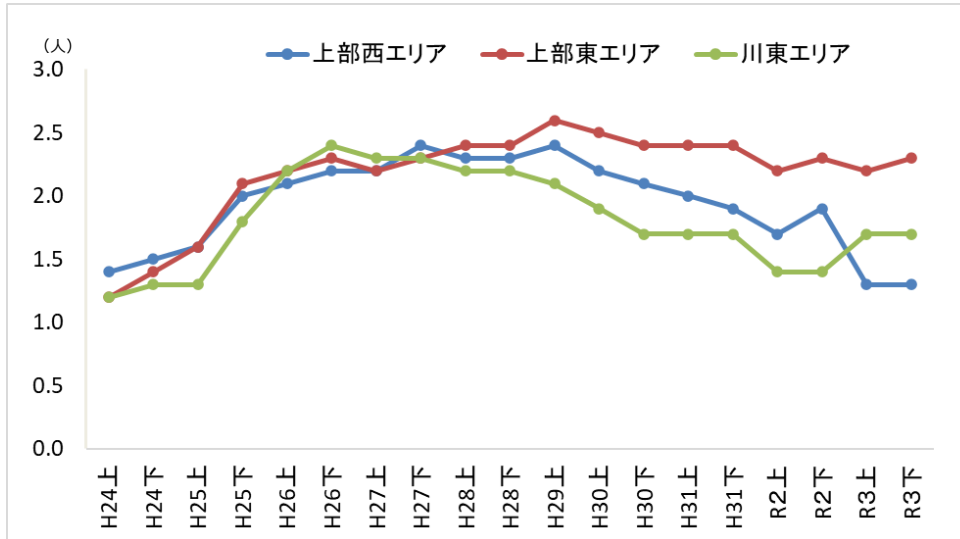
ただし、1日あたりの利用者数を見ると、上部東と川東の両エリアは平成28年以降およそ横ばい傾向にあるが、上部西エリアでは同年以降減少している。その結果、1台あたり利用者数も上部西エリアは同年付近を境に減少を続けている。

図表 4-12 おでかけタクシーのエリア別1日あたり平均利用者数の推移（半期毎）



出典：新居浜市資料

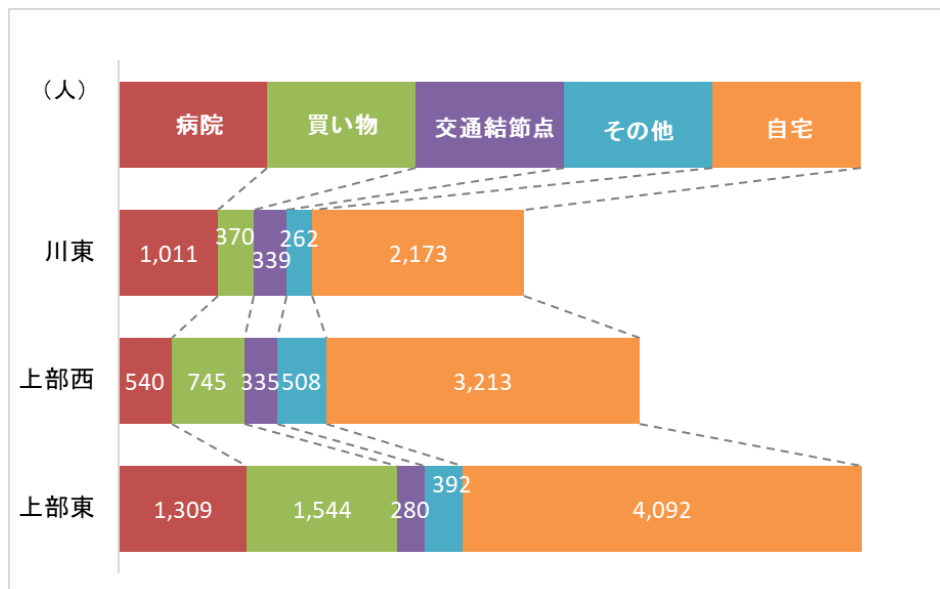
図表 4-13 おでかけタクシーのエリア別 1 台あたり利用者数の推移（半期毎）



出典：新居浜市資料

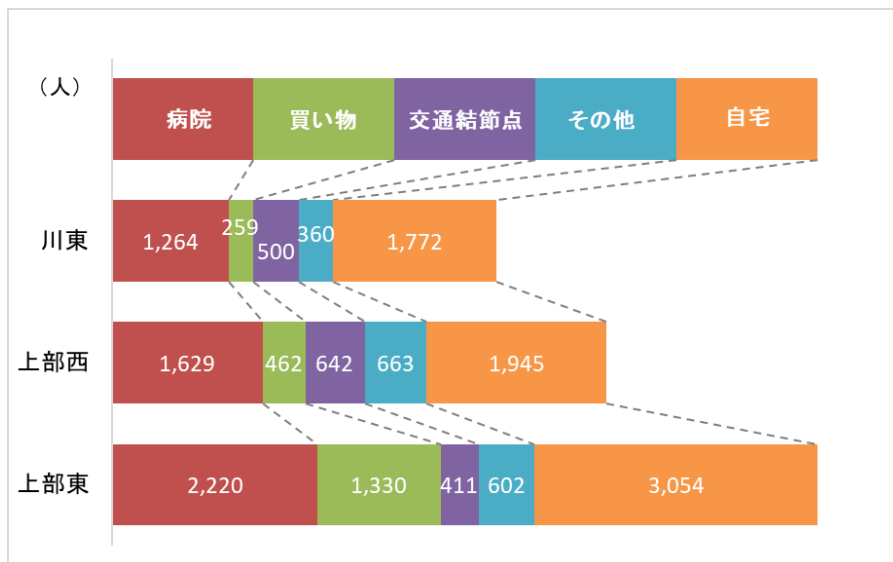
次に、令和 3 年度における乗車地の特徴をエリア別に見る。3 エリアとも 50～60%の方は自宅から乗車している。上部東エリアの方は「買い物帰り」に、川東エリアの方は「病院帰り」に利用する割合が比較的高いといえる。降車地については、3 エリアとも 30%程度の方が「病院」で降りている。なお、上部東エリアは「買い物場所」で降りる割合が高いのが特徴といえる。

図表 4-14 おでかけタクシーの 3 エリア別乗車地（令和 3 年度（2020.10～2021.9））



出典：新居浜市資料

図表 4-15 おでかけタクシーの 3 エリア別降車地（令和 3 年度（2020.10～2021.9））



出典：新居浜市資料

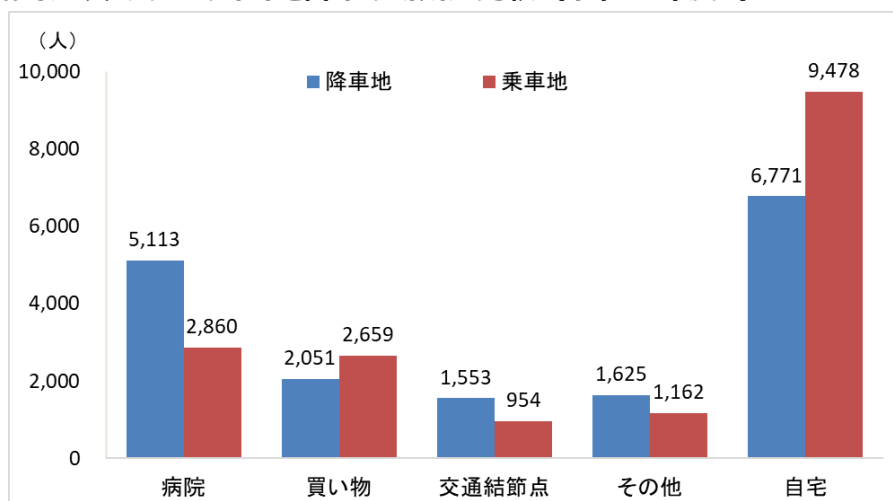
続いて、おでかけタクシーの乗車地と降車地を比較した。その結果、以下の方々が比較的多いことがわかった。

- ・自宅からの外出時に利用するが、帰宅時は利用しない方
- ・病院まで利用するが、その帰りは利用しない方
- ・交通結節点（駅やバス停）まで利用するが、そこからの帰りは利用しない方
- ・買い物に行く時は利用しないが、帰りに利用する方

この傾向は、川東、上部東、上部西の 3 エリアに共通して言える傾向である。ただし、上部西エリアでは、「病院まで利用するが、その帰りは利用しない方」の割合が他エリアよりも高いといえる。バスが他エリアより使い勝手がよい可能性がある。

なお、交通結節点を乗降地とした利用者は乗車 954 人、降車 1553 人で、他の乗降地に比べて少ない。

図表 4-16 おでかけタクシーの乗車と降車の場所別比較（令和 3 年度（2020.10～2021.9））

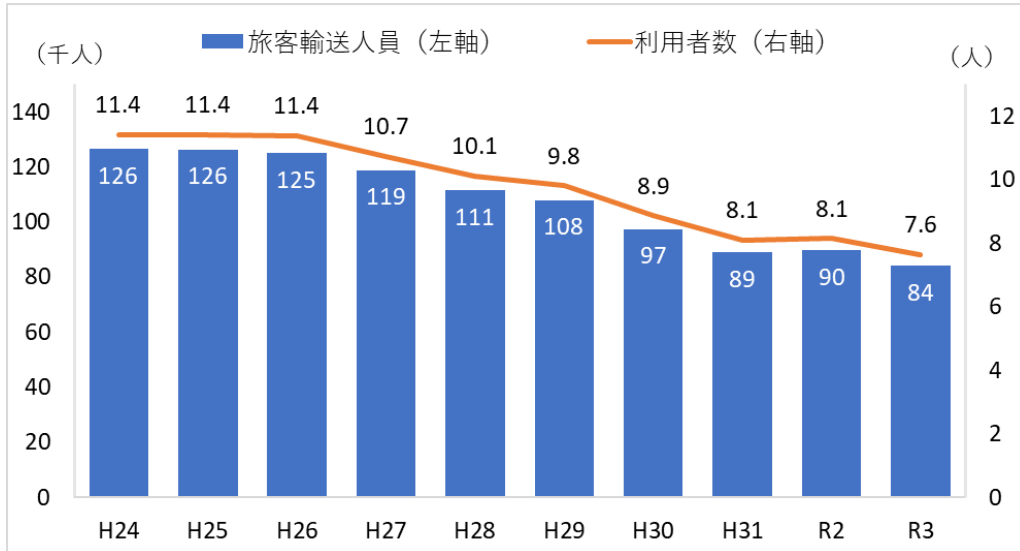


出典：新居浜市資料

(6) 市営渡海船

市営渡海船の利用者数の推移を見ると、平成 27 年度から、減少傾向となっており、令和 3 年度は 8 万 4035 人で、一日あたり 230 人、片道で見ると平均 8 人ほどの利用となっている。

図表 4-17 市営渡海船の利用者数の推移

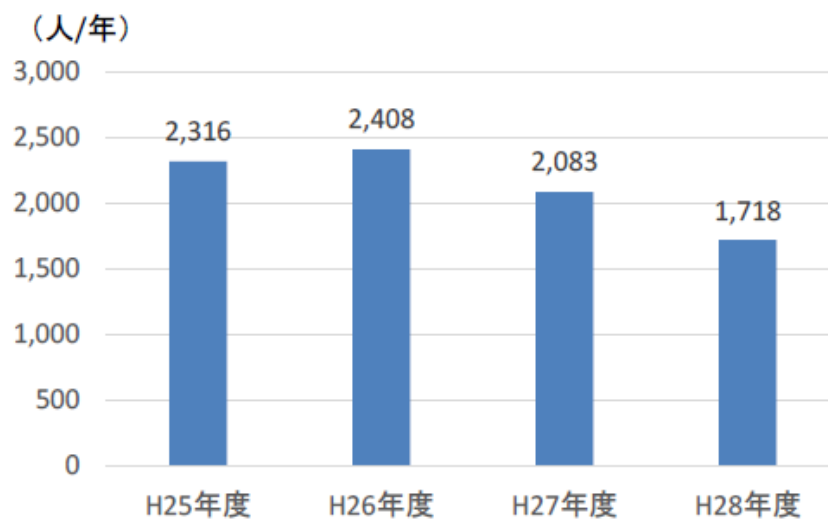


出典：新居浜市資料

(7) 中距離フェリー

中距離フェリーは、新居浜東港～神戸六甲を結ぶオレンジフェリーである。トラック輸送優先で運航しており、新居浜東港での年間の乗降客数は 2000 人程度である。

図表 4-18 中距離フェリーの利用者数の推移



出典：新居浜港統計年報