

第7章 公共交通の問題点、課題の整理

(1) アンケート調査等の結果による関連課題の抽出

① 新居浜市の概況からの課題

- ・ 少子高齢化の進行、高齢者世帯の増加（高齢者夫婦世帯、高齢者単身世帯とも）にともない、将来的に高齢者の移動困難者が増加すると予想される。
- ・ 商店街の魅力、活力が衰退し、商店数は減少傾向にある。店舗の大型化が進行し、大型店舗一強パターンとなりつつある。大型商業地区は川西地区に集中し、事業所も川西地区にその多くが集中している。
- ・ 病院、診療所は川西地区に多いが、川東地区や上部地区にも点在している。

② 新居浜市の公共交通インフラの整備状況からの課題

- ・ 複数路線が並走する新居浜駅～イオンモール新居浜間の路線網の集約整理や、新居浜駅における待ち時間等の解消等が求められる。
- ・ パークアンドライドである「車 de トレイン」を JR 四国は、新居浜駅だけで提供しているが、他の2駅における提供ポテンシャルの検証が求められる。
- ・ ICカードなどデジタルインフラが未整備である。JR3 駅、路線バス、タクシー、おでかけタクシーいずれも現金、回数券、または定期券のみで IC カードが導入されていない。

※令和6年3月現在、JR 四国では、チケットアプリ「しこくスマートえきちゃん」を展開し、キャッシュレス・チケットレス化に向けた取組を進めている。

③ 新居浜市の公共交通の利用状況からの課題

- ・ 利用者数が多いバス路線は周桑・マイントピア別子線（上部東、川西を接続）、中萩・西条線（上部西と川西を接続）、新居浜・川の江線（上部東と川西を接続）である。いずれも異なるエリアをつなぐ路線であり、需要は高い。
- ・ しかし、バス路線が並走する区間（新居浜駅～イオンモール新居浜間）が長い点、極端に1台あたり乗車人員が少ない路線が存在する点等、いくつかの課題を解決する必要がある。そのためには、新居浜駅～イオンモール新居浜間を基幹交通として本数を集約し、新居浜駅での待ち時間発生等の課題を解決する必要がある。
- ・ また、特に通勤時間帯などにおける遅延発生理由のひとつとして、道路渋滞がある。一部未開通区間が残る新居浜バイパスの完成等が待たれる。
- ・ バスロケーションシステムは導入途上である。
- ・ おでかけタクシーの利用が上部西エリアで特に大きく減少している理由として、例えば「自宅から乗るが、自宅では降りない」、「病院まで利用するが、その帰りは利用しない」といった利用者の割合が他エリアより高い傾向にあるのか、バス利用が他エリアより使い勝手がよいのか、といった観点からの検証が求められる。
- ・ タクシー会社が連携し、ひとつのアプリからワンアクションで最寄りの車両を呼び出せるタクシー配車サービスの導入可能性に関する検討が求められる。

- ・ 路線バスを利用しない要因として、「バス停や運行ダイヤの関係で利用がしにくい」、「心身機能に適したバス停や車内設備等が整っていない」、「バス時間や乗換えの確認の仕方がわからない」などの利用者の声があり、利用環境向上が必要である。
- ・ なお、乗客数や経路等の交通データを共有することは、新居浜市の MaaS 導入施策の推進に必要不可欠である。デジタル化によりデータ収集を容易にし、行政と共有を進めることが、鉄道、バス、タクシーの運行事業者に求められる。

④ 新居浜市のまちづくりの概況からの課題

- ・ 人口集中地区は平成以降、川東地区の八幡周辺と新居浜駅周辺に拡大した。ただし、人口集中地区の人口密度は減少傾向にあり、市街地の低密化の拡大、都市のスプロール化、マイカー依存が進行している。
- ・ 特に川東地区、上部地区で広範囲に公共交通空白地域が広がっている。新居浜市は「コンパクト・シティ」を企図している。そのためには、行政・ビジネス・医療機能の集まっている川西地区へのアクセスが課題である。
- ・ 路線バスの運送収入は減少傾向にあり、市の補助金が増加。現行のおでかけタクシーは利用者が増加しても、乗合率が伸びなければ負担金等も増加する。生産年齢人口の減少に伴い市の財政が逼迫するため、将来、市の補助が継続困難になることが懸念される。
- ・ 市中心部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している。バス路線の再編整備が必要である。例えば豊岡市のように、評価基準（需要種別「多様な主体の移動手段となっているか」、最低需要基準「1人超/便をクリアしているか」、市負担上限率「収支率が 20%を維持できているか」）等を設定し、定期的なチェックを行いつつ、弾力的に運行手段を変えていくことも考えられる。
- ・ おでかけタクシーは平成 28 年度をピークに利用者数が減少しているが、なぜ利用者数が減少しているのか要因分析が必要（運行エリア・時間が限定され利用しづらい、公共交通機関との接続性が悪い・接続が必要なので利用しづらい、料金が高い、自家用車を超える利便性がない等）である。おでかけタクシーの利便性向上に加え、「将来的には自家用車に乗れなくなる」という意識の醸成も必要である。

(2) 地域公共交通の基本方針案の検討

公共交通に係る課題の再整理

○少子高齢化の進展に伴い想定される移動困難者の増加への対応

- ・自家用車保有率や移動に占める割合等は他を大きく上回って高く、自家用車が市内の交通移動の中心となっている。
- ・一方、少数派となる自家用車非保有層は高齢層に多いが、この層は今後の人口割合の増加が見込まれるほか、移動に対する不満度が高いうえ、免許証返納などにより、自身での移動がますます困難になることが想定されるため、この層の移動を担保するための対策が求められる。

○今後の需要増が想定されるおでかけタクシーの更なる活用

- ・既に運行がなされている川東地区、上部地区は比較的高齢者が多い地域であるにもかかわらず、路線バスの利便性が低いことから、今後の高齢化の進展による移動課題の更なる顕在化が想定される。
- ・加えて、令和5年3月24日より、川西地区において、おでかけタクシーの運行が開始される。
- ・市の中心市街地を含む川西地区においても、今後の高齢化の進展は不可避と考えられることから、今後、おでかけタクシーの需要は増えていくものと推測される。
- ・そのため、おでかけタクシーの更なる活用に向けた、諸施策の検討が求められる。

○路線バスにおける最新技術を活用したデジタル化とキャッシュレス決済等への対応

- ・路線バスに関しては、その利用拡大に向け、高齢者以外(特に若年層)の利用促進に向けて、デジタル化とキャッシュレス決済が利用促進に寄与する可能性があると思われる。
- ・今後利用してみたいサービスとして、例えば「パソコンやスマートフォンで乗車券の予約や購入により割引が適用されるサービス」や、「乗車券や定期券がパソコンやスマートフォンで購入・利用できるサービス」、「予約・決済が1つのアプリで完結できるサービス」等があげられている。
- ・上述した川西地区でのおでかけタクシーにおいては、新たにアプリでの予約システムを導入することから、その実施効果の分析により利用実態を把握し、今後のデジタル化やキャッシュレス化への対応を進めることが求められる。

○財政事情の圧迫・交通事業者の苦しい経営状況等地域経済の停滞への対応

- ・上記を進める前提として、新居浜市は海岸沿いに大企業が立地する企業城下町ではあるものの、財政事情に関しては昨今の人口減少等に伴い、厳しい状況にある。
- ・加えて、市内公共交通を担う交通事業者についても、新型コロナウイルス感染症の影響後、更なる需要減少、ドライバー不足等経営環境の悪化といった厳しい経営環境に晒されている。
- ・そのため、公共交通に関連する貴重な資源の有効活用、関係者間の有機的な連携・協調関係の構築を図るなどの工夫を凝らしつつ、公共交通の維持に向けた対応が求められる。