

1 調査名称：新居浜市都市計画策定調査業務

2 調査主体：新居浜市

3 調査圏域：新居浜都市圏

4 調査期間：平成18年度～平成20年度

5 調査概要：新居浜市においては、人口減少時代や超高齢化社会を迎える中、地域連携が確保された集約型都市の実現を目指し、各拠点間の連携や誰もが安全で便利に移動するための交通施策の長期的な基本方針として、「都市交通マスタープラン」と基本方針を具現化するための短・中期的な施策計画となる「都市交通戦略」を策定する。

<調査成果>

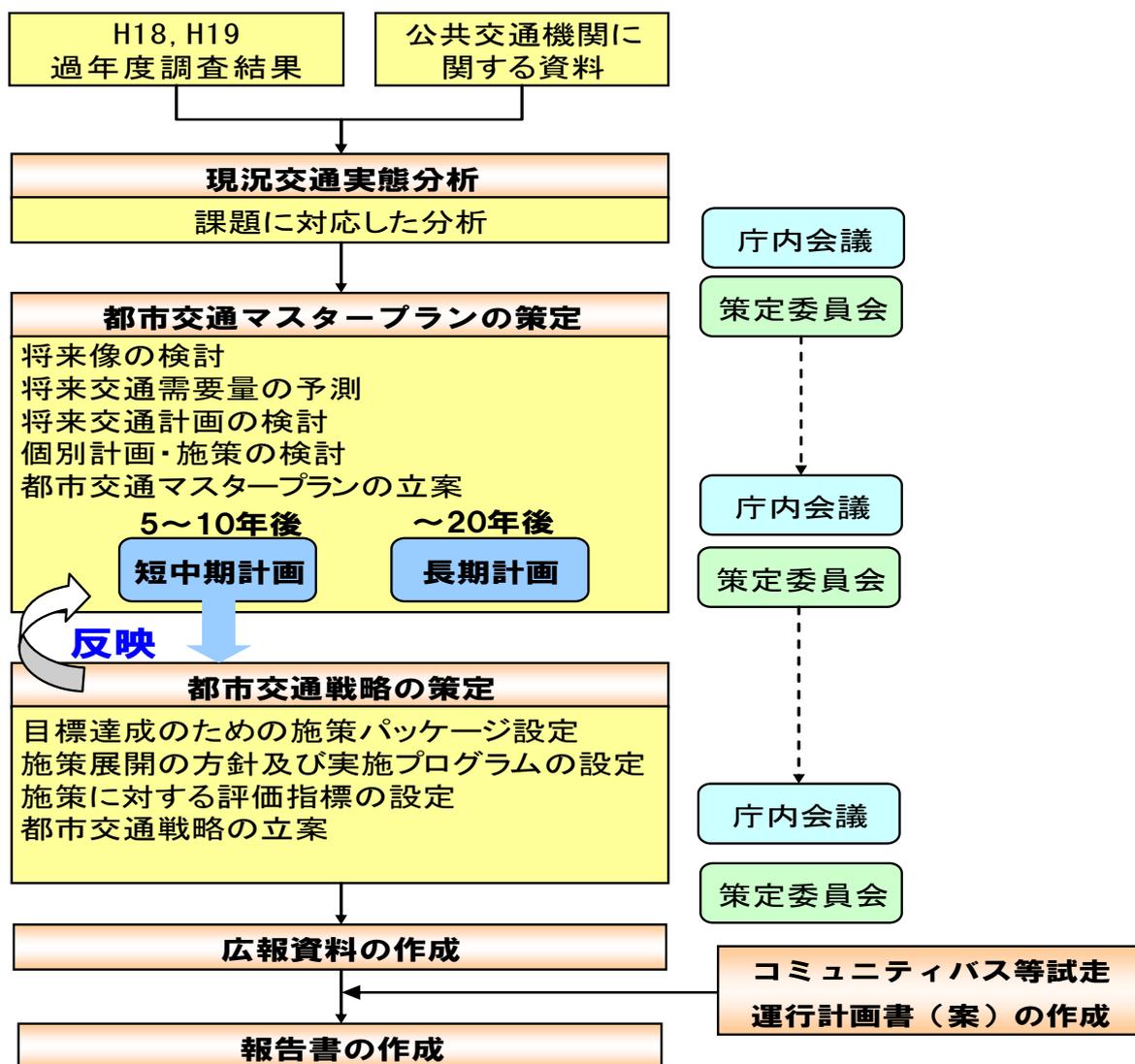
1 調査目的

新居浜市においては、新居浜都市圏総合都市交通体系調査（H8.3、愛媛県土木部、（以下、総合交通体系調査と呼ぶ））を受け、道路網をはじめとする交通体系に係る施策への取り組みが進められてきた。その後、国道11号バイパスの整備進展や、合併による新市の発足等、総合交通体系調査実施時から市の交通体系を取り巻く各種環境は大きく変化している。

この様な背景を受け、人口減少時代や超高齢化社会を迎える中、地域連携が確保された集約型都市の実現を目指し、各拠点間の連携や誰もが安全で便利に移動するための交通施策などの総合的な都市交通計画を策定することとしている。

本業務は、平成18年度及び平成19年度に実施した交通実態調査結果等をもとに、現況交通実態の分析を行い、長期的な基本方針として、「都市交通マスタープラン」と基本方針を具現化するための短・中期的な施策計画となる「都市交通戦略」を策定することを目的とする。

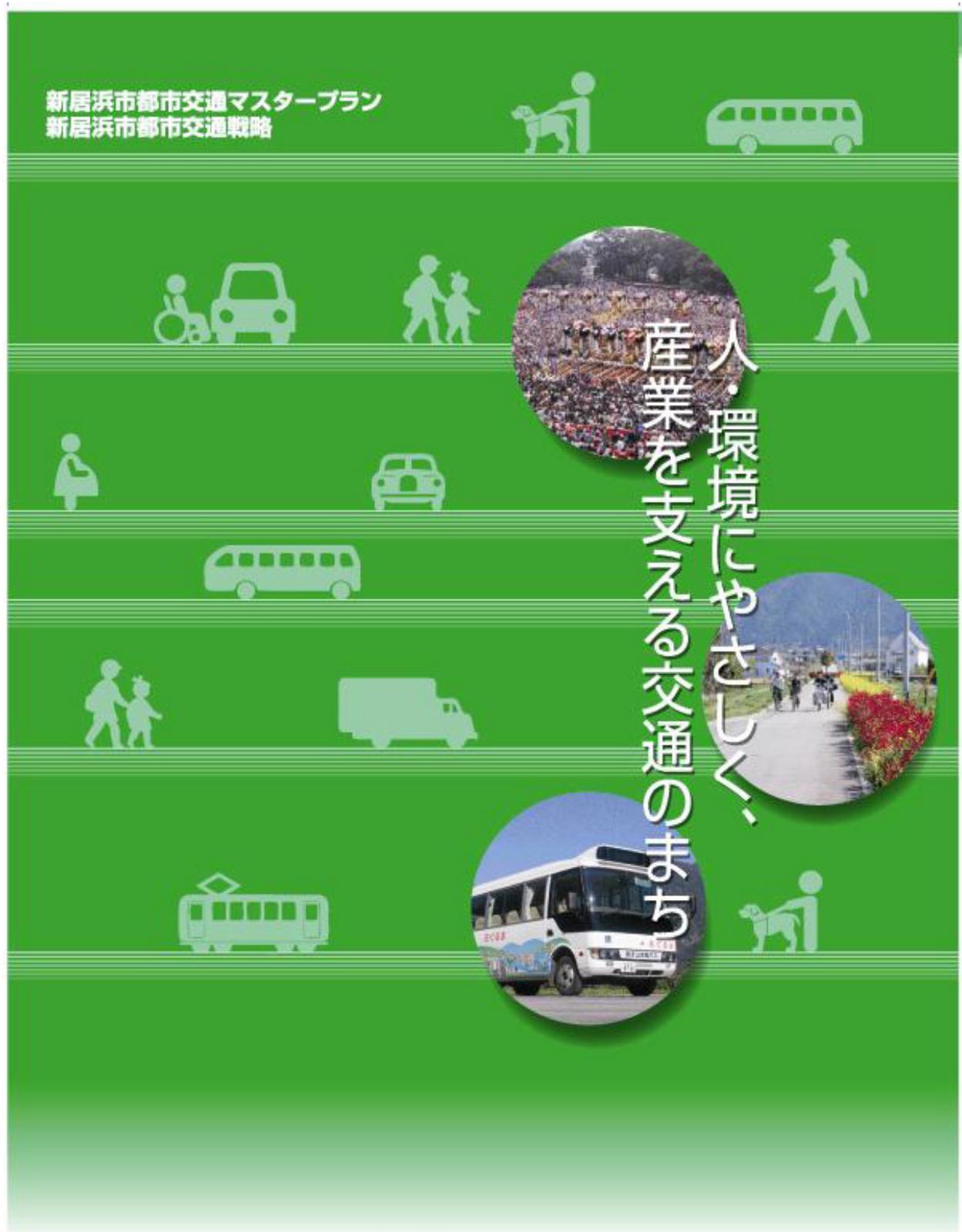
2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

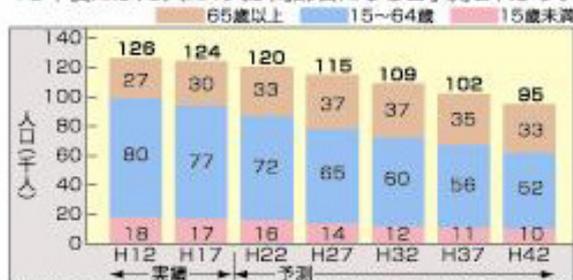


新居浜市都市交通マスタープラン

新居浜市の現状

新居浜市の人口の推移

H12からH17の人口の変化をもとに予測したところ、10年後には、3人に1人が高齢者になると予測されます。



人口あたりの事故発生件数

新居浜市では他市に比べ交通事故が多くなっています。



公共交通の利用者数

路線バスの利用者は年々減り続けています。



都市計画道路の改良状況

都市計画道路の半分は、未改良のままです。



都市交通の課題



人口減少・高齢化の進展

中心市街地の衰退
自動車を運転できない人の増加

サービスレベルの低下

公共交通利用者の減少
バス路線の廃止

交通渋滞・交通事故の発生

産業競争力の低下
地球温暖化の進展

このまま何もしなければ、移動しづらく暮らしにくいまちに・・・

～ 概ね20年後の目指すべき姿～

将来の都市交通体系

複合臨海部

物流交通が円滑にアクセスできる地域を目指します。

中心市街地

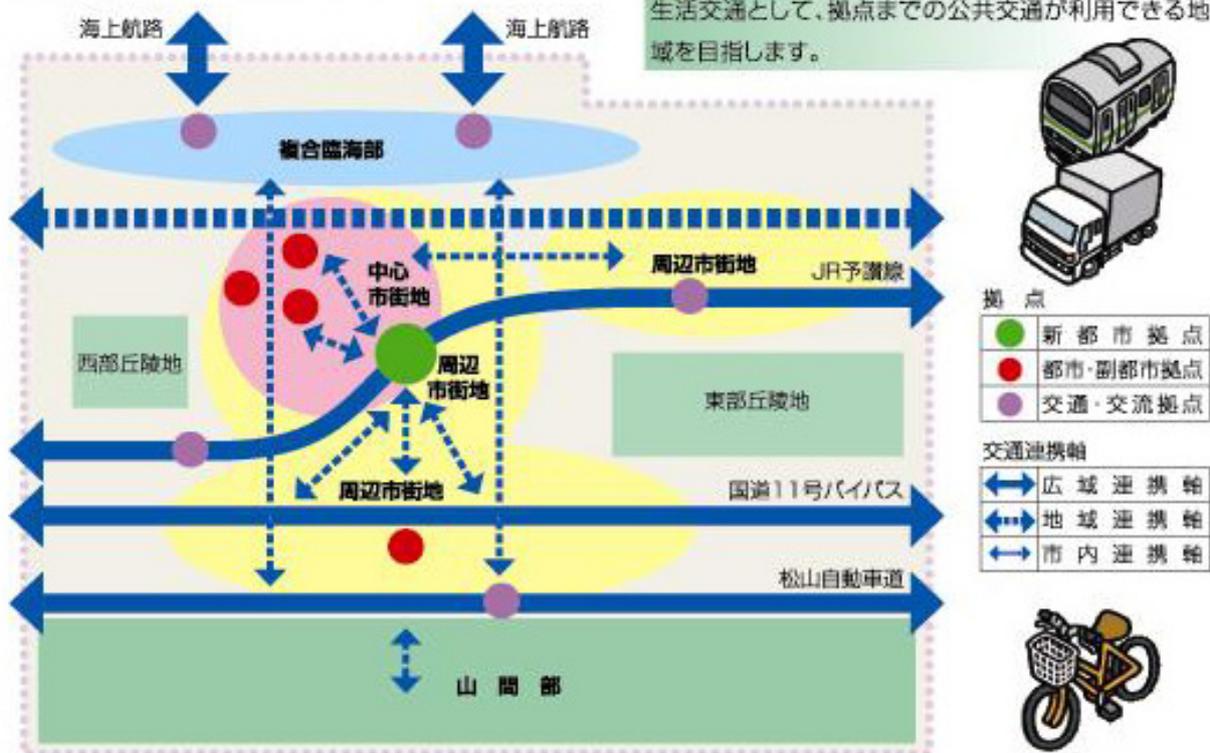
公共交通・自転車・徒歩など多様な交通手段で移動ができ、回遊性の高い地域を目指します。

周辺市街地

公共交通や自転車などで拠点に自由にアクセスできる地域、公共交通と自動車を選別して使える交通環境を目指します。

山間部

生活交通として、拠点までの公共交通が利用できる地域を目指します。



3つの基本目標

基本目標① 人や環境にやさしい交通の実現

誰もが便利に使える公共交通の構築、人にやさしい交通環境の整備、環境にやさしい交通施策の展開を促進し、人や環境にやさしい交通の実現を目指します。

基本目標② 多様な連携を支える質の高い交通の実現

都市間交流を促進する交通基盤の整備、円滑な連携を実現する交通基盤の整備、物流交通の効率化の促進を図り、多様な連携を支える質の高い交通の実現を目指します。

基本目標③ 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

まちなかでの回遊を支援する公共交通の構築、にぎわいを創出する交通結節点の機能強化、快適な道路交通環境の整備を促進し、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を目指します。

都市交通戦略 ～今後の10年間の具体的実施プログラム～

10年後の計画目標

- 公共交通（バス）の利用者数の増加を目指します。
現在 428千人/年 → 10年後 568千人/年
- 市内の移動時間を短縮します。
現在 22分 → 10年後 19分（大生院から中須賀までの車での所要時間）
- 減少が予想されるまちなかの人口を維持します。
現在 33,500人 → 10年後 33,500人

地域別の整備方針

複合臨海部

臨海部の製造業のさらなる発展のため、幹線道路の整備促進や新居浜港の多目的国際ターミナルの整備を促進していきます。また、多くの通勤者が集中する当地域において、自動車通勤から公共交通や自転車への転換を促進していきます。

中心市街地

中心市街地の活性化のために、まちなかをだれもが自由に、気軽に移動できるような交通手段の充実をはじめ、多くの人々が集い、交流する交通結節点の強化や周遊・散策を楽しめる交通環境の整備などを促進していきます。

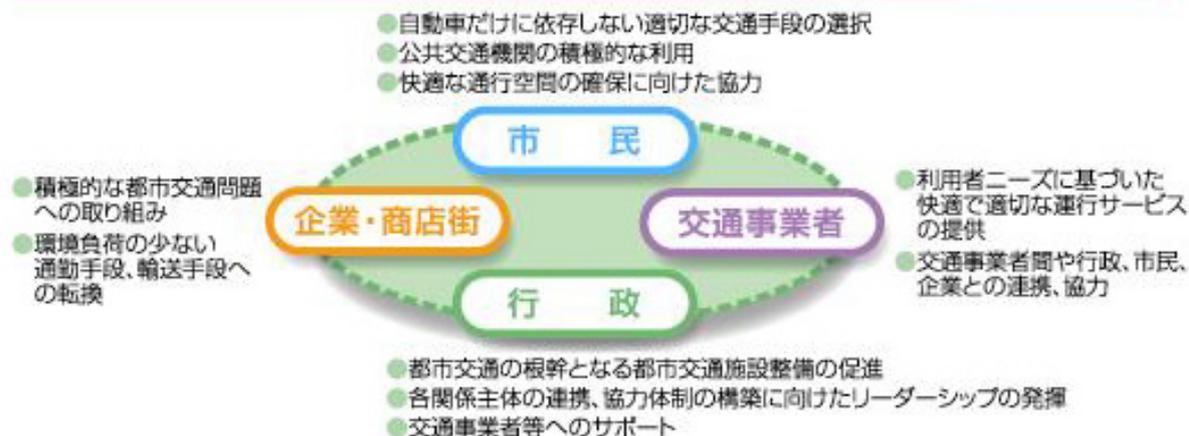
周辺市街地

住民の生活環境の向上のために、幅員が狭い道路の解消など安心、快適に移動できる生活交通環境の整備をはじめ、公共交通機関・自動車・自転車などで中心市街地や病院・商業施設など拠点に自由に移動できる交通環境の整備を促進していきます。

山間部

自然環境を保全し、住民の生活を支えるために、自動車だけに頼らず公共交通で市内へ移動できる交通環境の整備を促進していきます。

関係主体の果たすべき役割



10年後の新居浜市の姿



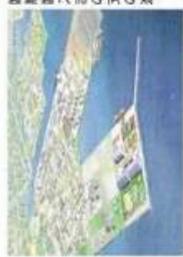
住宅誘進地、道徳山河川敷などで自転車専用道路の整備を進めるほか、市街地でも自転車専用通行帯の整備を拡大するなど自転車でも安心・快適に移動できる環境整備を進めます。



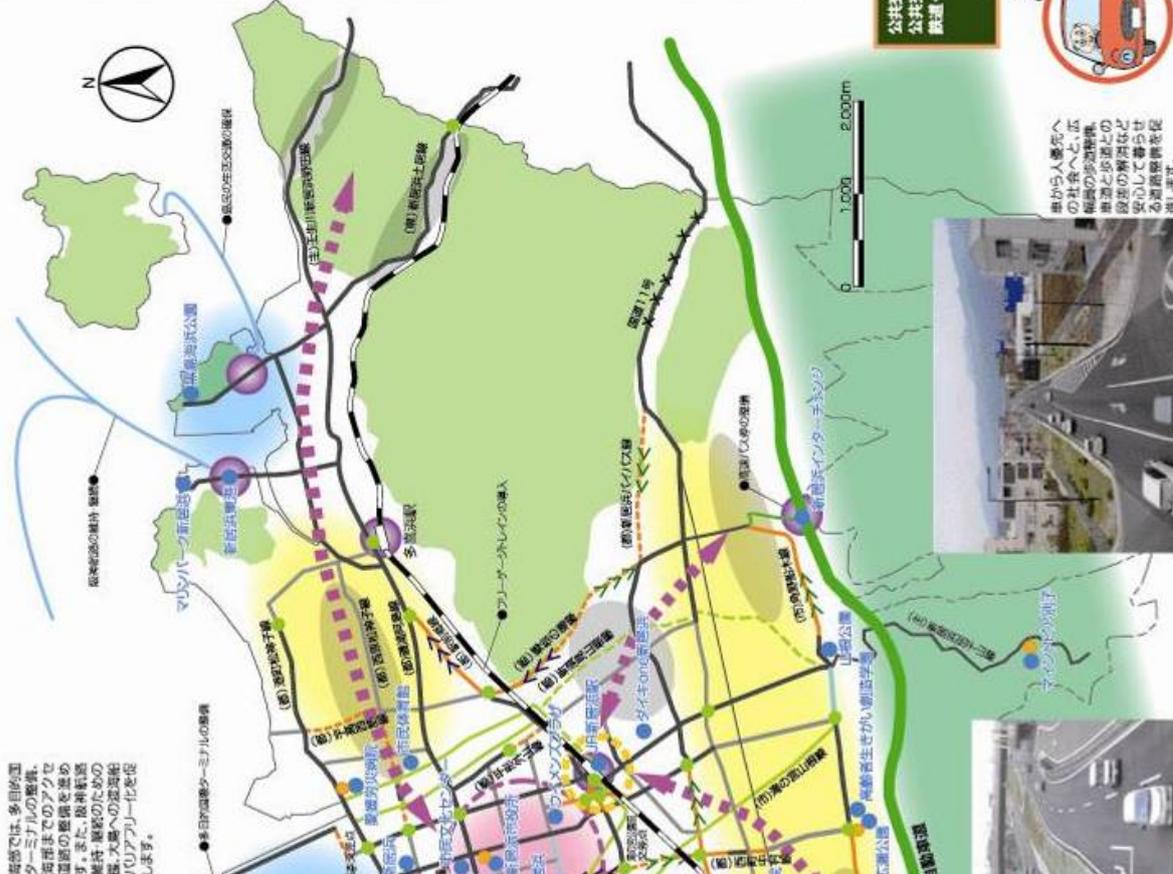
バスへの乗降、ベンチの設置、経路長公認乗降の導入、乗降/バス乗降の取組などは、公共交通利用環境を改善します。



道路幅員の少ない社会、ゆとりを確保している社会を目標し、道路緑化を進めます。



開発地では、多目的公園・モビリティの整備、既存市街地のアクセシビリティの向上、緑地の整備を進め、まちの魅力を高め、自然環境の維持・発展のための施策、大規模の防災拠点のバリアフリー化を進めます。



車から歩みへ
の社会へと、広
範囲の歩道整備
車道と歩道との
境界の解消など
安心して暮らすに
なる環境整備を進
めます。

凡	例
	観音寺町界
	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
	既存道路
	計画道路
	バス停留所の遷移箇所
	交通拠定点の整備 駅前広場、駐車場、駐輪場の整備 駅周辺部の整備(歩道、歩道 の整備(新電柱化))
	コミュニティバス等の導入
	中心部バス等の導入
	市街アンケート調査でコミュニティバス 等の経路地としてニーズが窺われた施設
	都市計画道路の整備 幹線道路の整備 計画11号バイパスの整備 道路緑化の促進
	自転車専用通行帯の整備
	歩道幅員の拡大等による 自転車専用通行帯の整備 歩道のバリアフリー化
	計画11号の整備
	右折レーン設置等による 交通量削減の促進
	松山自動車道へのアクセス道路の整備
	主要道路から支線街へのアクセス道路の整備



公共交通マップの配布、小学校への交通安全学習、公共交通利用者への優先席等により自動車から鉄道・バス・自転車・徒歩への転換を促進します。

今後10年間の整備計画

基本目標	基本方針	施策	主な取り組み	いつまでに			だれが							
				短期 (~H25年度)	中期 (~H30年度)	長期 (~H40年度)	市 民	企 業	事 業 者	都 府 県	国	県	市	
① 人や環境に やさしい交通の 実現	①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	●	●	●			○		△	△	△	
			バス停留所の環境整備	●	●	●			○		○	○	○	
			乗り継ぎ制り引きの検討	●	●	●			○				○	
			バス運行情報の提供	●	●	●			○				○	
			既存バス路線の見直し	●	●	●			○				○	
			交通結節点の整備	●	●	●							○	
			島民の生活交通の確保	●	●	●							○	
	②人にやさしい 交通環境の整備	新たな公共交通の確保	コミュニティバス等の導入	●	●	●			△				○	
			多様な公共交通利用環境の導入	●	●	●			○		△	△	△	
			安全で快適な徒歩・ 自転車環境の創出	都市計画道路の整備	●	●	●					○	○	○
				自転車歩行者専用道の整備	●	●	●							○
		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		●	●	●			△	○			○	
		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	●	●	●						○	○	
			危険箇所への信号機設置	●	●	●			△		○		△	
	免許自主返納者への支援		●	●	●			○	△	△	○	△		
③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	小・中学生への交通環境学習	●	●	●			○	○	○	○	○		
		市民や企業を対象とした 自動車利用抑制の啓発	●	●	●			○	○	△	○	○		
	環境負荷の低減	一時的な料金値下げ等などの 交通運用改善施策	●	●	●				○			○		
		道路緑化の推進	●	●	●						○	○		
② 多様な連携を 支える質の高い 交通の実現	①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	国道11号新居浜バイパスの整備	●	●	●					○			
			松山自動車道へのアクセス道路の整備	●	●	●						○	○	
			フリーゲージトレインの導入	●	●	●				○		○	△	
			高速バス等の整備	●	●	●				○			○	
			阪神航路の維持・継続	●	●	●				○			△	
	②円滑な連携を 実現する 交通基盤の整備	※併せて、道路交通環境の整備	国道11号の整備	●	●	●					○			
			幹線道路の整備	●	●	●						○	○	
			渋滞の緩和に向けた 効率的・効果的な道路整備	●	●	●						○	○	
			緊急輸送路ネットワークの整備	●	●	●						○	○	
			海上物流の拠点となる港の整備	●	●	●				△		○	△	
③物流交通の 効率化の促進	貨物輸送手段の転換	多目的国際ターミナルの整備	●	●	●				○	○	△			
		トラックから船舶や鉄道への転換	●	●	●				○	○	△			
		物流を支える 交通基盤の整備	●	●	●						○	○		
③ 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	①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)	●	●	●			○		○	○		
			乗り継ぎ制り引きの検討(再掲)	●	●	●			○				○	
			新たな公共交通の確保	●	●	●							○	
	②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	都心循環バス等の導入	●	●	●						○		
			駅前広場、駐車場、駐輪場の整備	●	●	●			△	△			○	
			駅南地区の整備検討	●	●	●				△	△	△	○	
	③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	●	●	●						○	○	
			歩道のバリアフリー化(再掲)	●	●	●						○	○	
ゆとりある交通空間の創出	道路緑化の推進(再掲)	●	●	●							○	○		

■ 検討・調整
■ 実 施
■ H30年以降も継続
○ 主体者
△ 支援者

都市交通マスタープラン・都市交通戦略の趣旨・位置づけ

新居浜市都市交通マスタープランでは、20年後を見据えた都市交通施策などを掲示し、今後、この施策に沿って事業を推進することにより、市民の皆様誰もが安心して便利に移動できる交通体系の確立を目指しています。

また、都市交通戦略は、都市交通マスタープランで立案された将来交通計画の今後10年間の実行計画となるもので、重点的かつ効率的に施策展開を図るための戦略的な計画です。

上位計画

第四次新居浜市長期総合計画
H13～H22(10年間)

市政の総合的かつ基本的な指針となるもので、本市が目指す新しいまちづくりの基本方向を示し、都市づくりの理念および将来の目標、都市像及びこれを実現するために必要な施策を示したものです。

新居浜市都市計画マスタープラン
H13～H32(20年間)

長期総合計画などを上位計画として、本市の特徴・特性を生かしたまちづくりの方向性を具体的に示すものであり、地域ごとのまちづくりの課題と方針を示すことにより、より地域に根ざした都市計画を進めようとするものです。

新居浜市都市交通マスタープラン
H21～H40(20年間)

上位計画で掲げた将来都市像の実現に向けて、概ね20年後の新居浜市の将来交通体系として目指すべき姿を明らかにし、それを達成するための基本目標および方針を示し、将来交通計画を立案するものです。

新居浜市都市交通戦略
H21～H30(10年間)

都市交通マスタープランで立案された将来交通計画の今後10年間の実行計画となるもので、重点的かつ効率的な施策展開を図るための戦略的な計画となります。

都市交通マスタープラン・都市交通戦略の進め方

都市交通施策については、行財政状況の変化、新たな都市交通課題の出現、まちづくりの事業の展開、地域住民や関係機関との調整などの社会情勢の変化に柔軟に対応しながら、効率的かつ効果的に推進することが求められています。そのため、都市交通戦略に定めた施策(P

LAN)を適宜実施(DO)し、大きな節目(5年程度)毎に、地域や住民、社会情勢などに照らして自主的に見直し(CHECK)や改善(ACTION)を行う一連のシステムで取り組むことを基本とします。

