

立地適正化計画の概要と 伊予市の現況について

平成28年8月18日
伊予市都市住宅課



目次

1 立地適正化計画の概要

- 1-1 立地適正化計画とは
- 1-2 都市機能誘導区域とは
- 1-3 居住誘導区域とは
- 1-4 区域設定イメージ

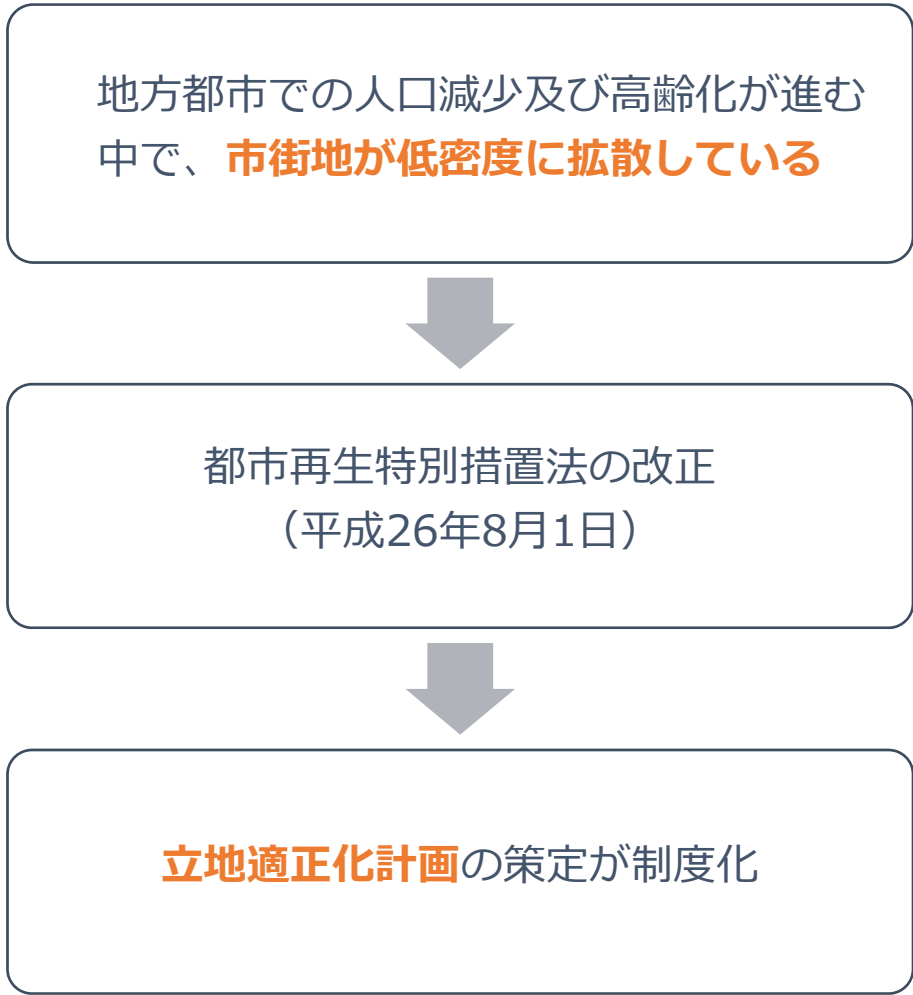
2 立地適正化計画の策定

- 2-1 立地適正化計画策定フロー
- 2-2 現況調査の項目
- 2-3 現況調査の結果

3 立地適正化計画の必要性・スケジュール

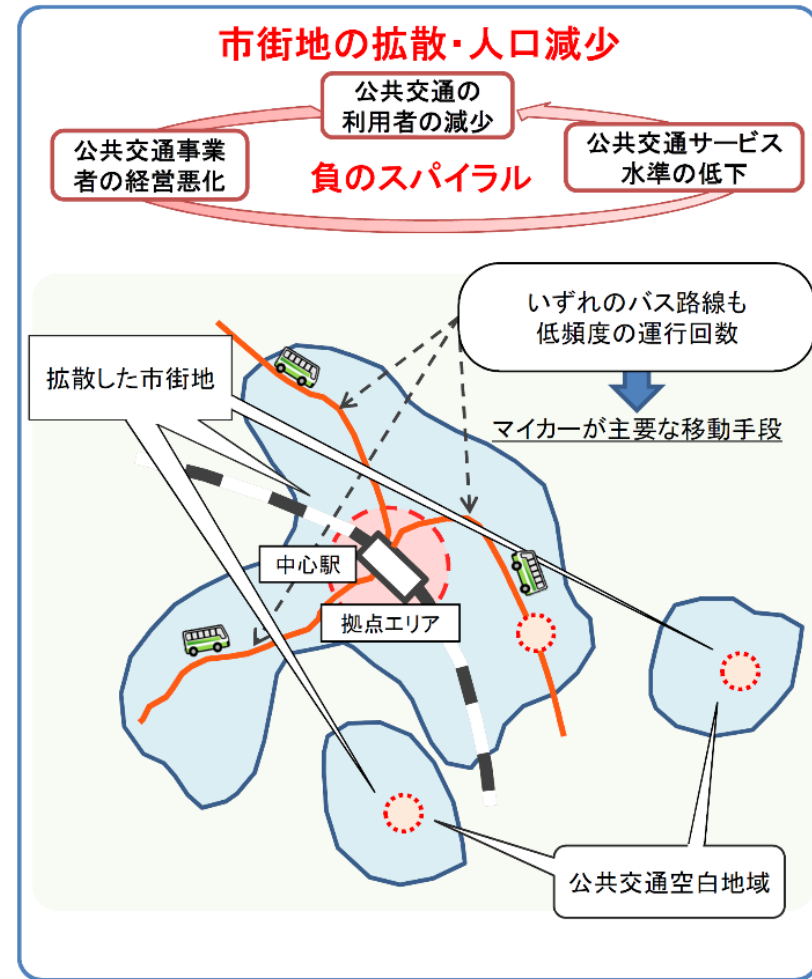
- 3-1 立地適正化計画の必要性
- 3-2 今後のスケジュール

1-1-1 立地適正化計画とは



資料：立地適正化計画策定の手引き(国交省)

現状：地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況



1-1-2 立地適正化計画とは

立地適正化計画とは…

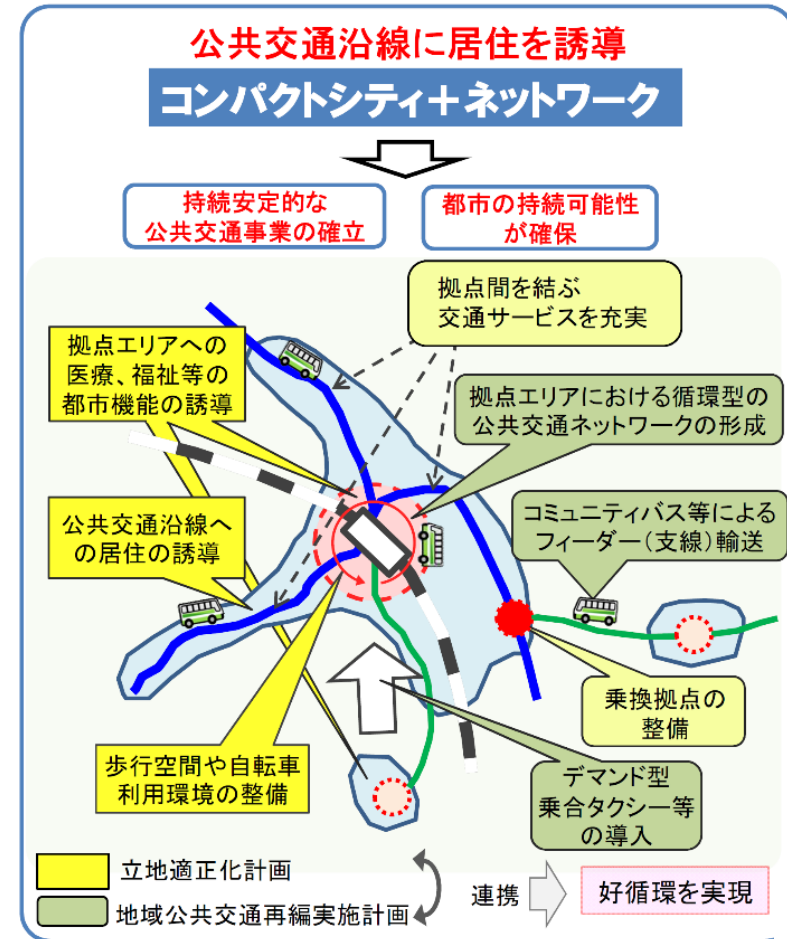
- 居住機能や医療・福祉・商業施設などの都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な**マスタープラン**
- 民間の都市機能への投資や、居住を効果的に誘導するための土俵づくり



都市機能誘導区域と**居住誘導区域**を設定

資料：立地適正化計画策定の手引き(国交省)

これからの姿: 利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち



1-2 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域においては、
生活サービスを誘導するエリアと、
当該エリアに**誘導する施設**を設定する



都市機能誘導により目指す主な方向性及びメニュー

- 都市機能の立地促進
 - ・ 誘導施設への税財政・金融上の支援
 - ・ 福祉・医療施設等の建替えのための容積率等の緩和
 - ・ 公的不動産・低未利用地の有効活用など
- 歩いてくらせるまちづくり
- 区域外の都市機能立地のゆるやかなコントロール

- 都市機能誘導区域の設定イメージ
 - ・ 鉄道駅に近く、業務地、商業地などが集積する地域など、**都市機能が一定程度充実している区域**
 - ・ 周辺からの公共交通による**アクセスの利便性が高い区域**
 - ・ **都市の拠点**となるべき区域

資料：改正都市再生特別措置法等について(国交省)



1-3 居住誘導区域とは

居住誘導区域においては、
居住を誘導し人口密度を維持するエリア
を設定する



居住誘導により目指す方向性

- 区域内における居住環境の向上
- 区域外の居住のゆるやかなコントロール

- 居住誘導区域の設定イメージ
 - ・ 都市機能や居住が集積している都市の**中心拠点**及び**生活拠点**並びに**その周辺区域**
 - ・ 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の**中心拠点**及び**生活拠点**に**立地する都市機能の利用圏**として**一体的である区域**

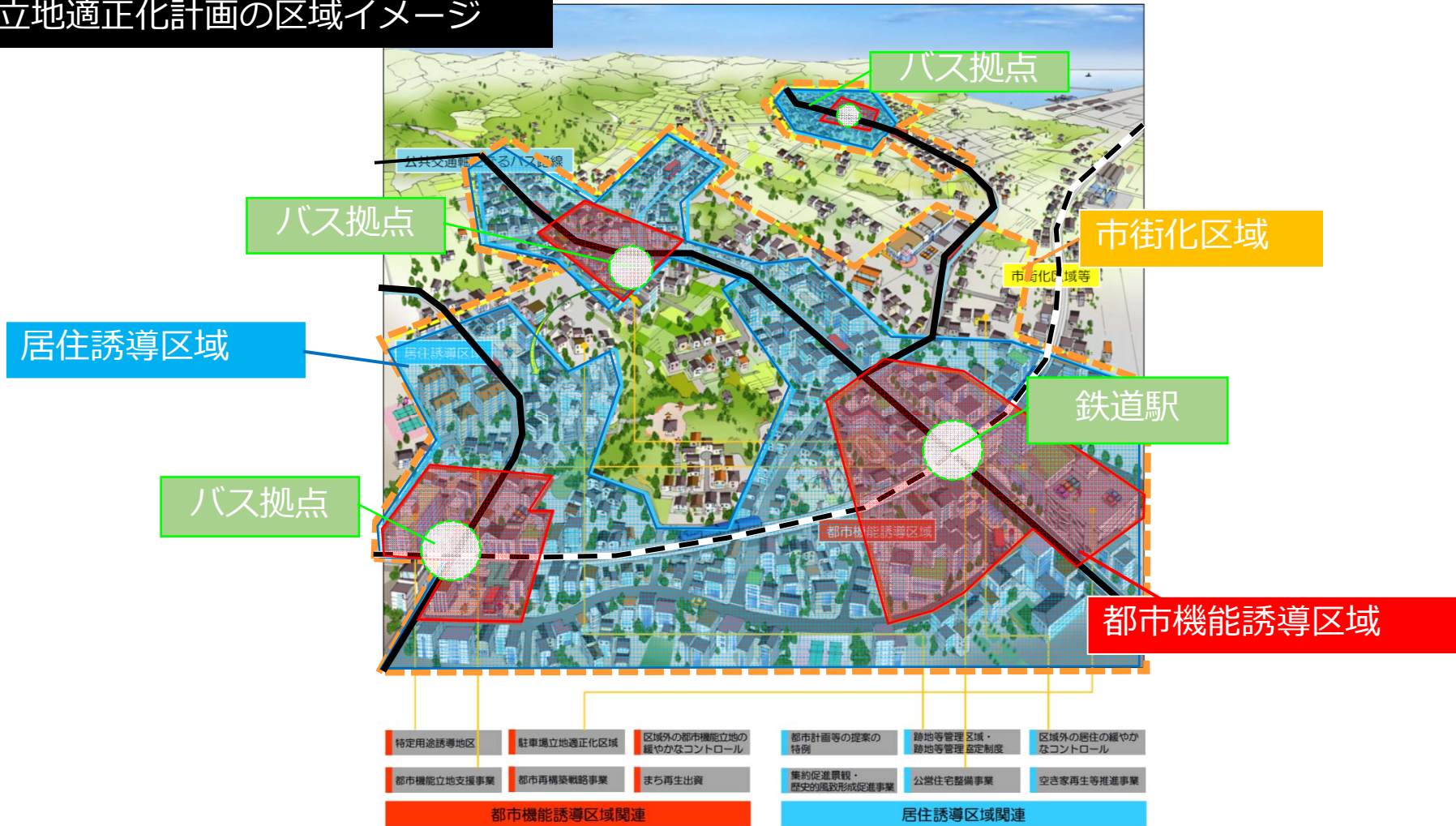
資料：改正都市再生特別措置法等について(国交省)



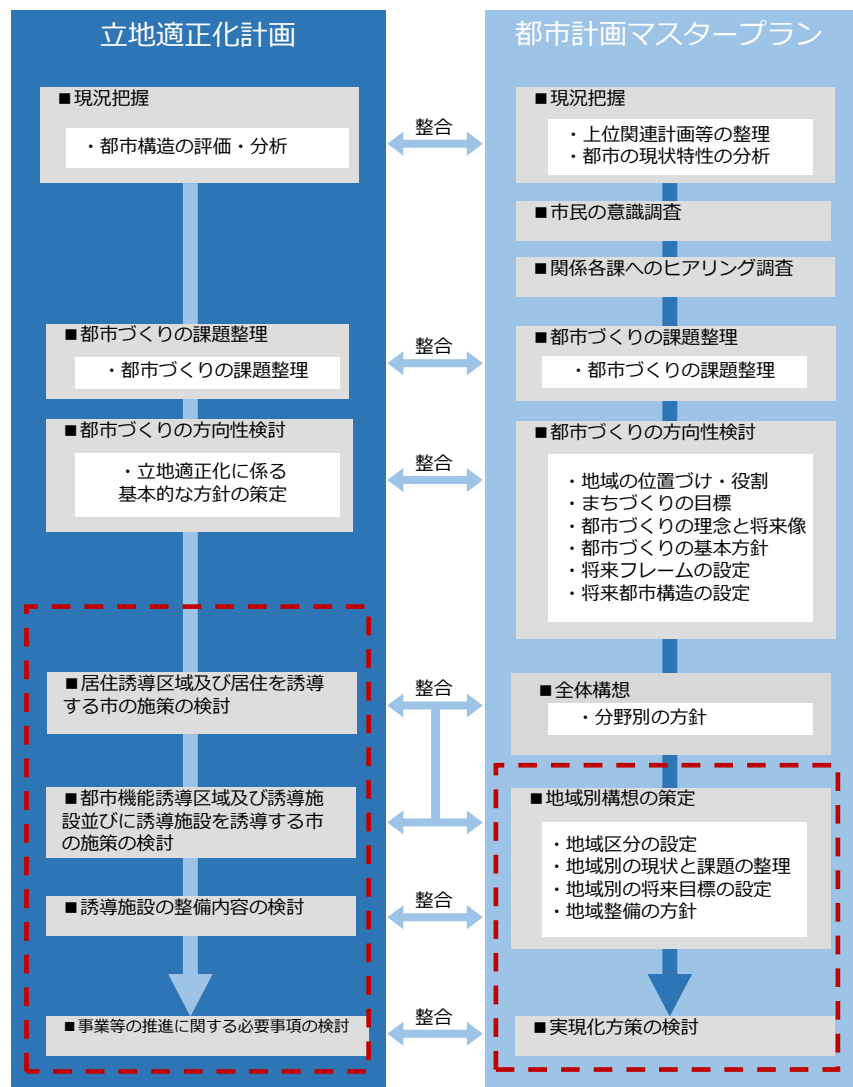
1-4 区域設定イメージ

資料：立地適正化計画概要パンフレット(国交省)

立地適正化計画の区域イメージ



2-1 立地適正化計画の策定フロー・進捗状況



■ H28年度実施範囲

- 立地適正化計画
 - ・平成27年度は都市づくりの方向性まで検討
 - ・本年度は都市機能誘導区域の区域設定・誘導施設の扱い等について検討している

- 都市計画MP（改訂）
 - ・立地適正化計画と並行して都市計画MPを改訂している
 - ・都市計画MPは全体構想まで検討、本年度は地域別構想に着手している

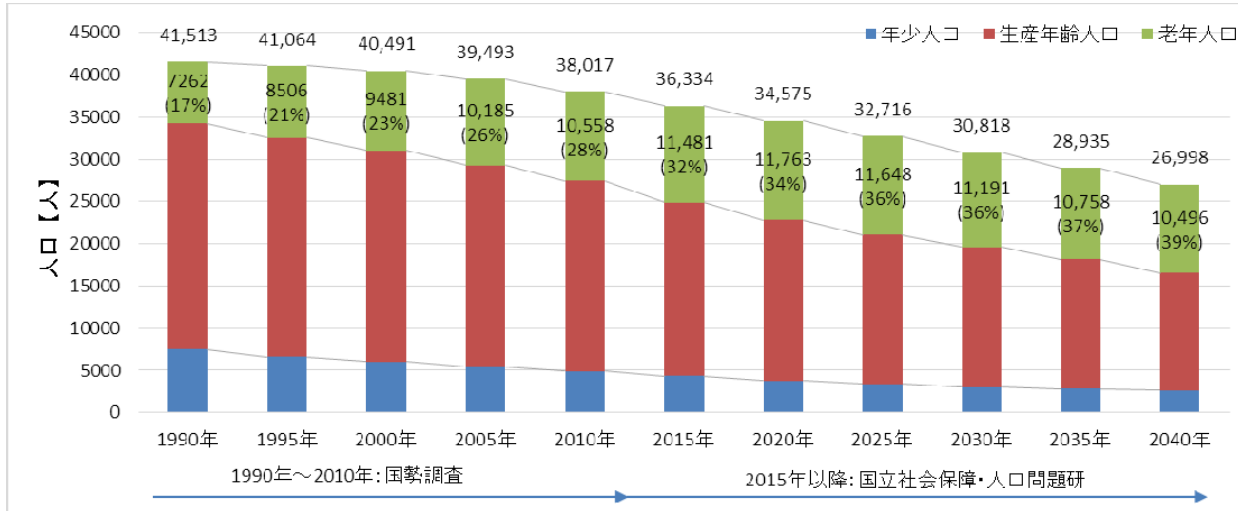
2-2 現況調査の項目

現況調査を行う項目

- ◇ 人口の状況
- ◇ 土地利用の状況
- ◇ 都市交通の状況
- ◇ 都市機能の状況
- ◇ 高齢者の健康・福祉の状況
- ◇ 経済活動の状況
- ◇ 災害（ハザード区域）の状況
- ◇ 歴史・文化財の状況
- ◇ 地価の状況
- ◇ 財政の状況

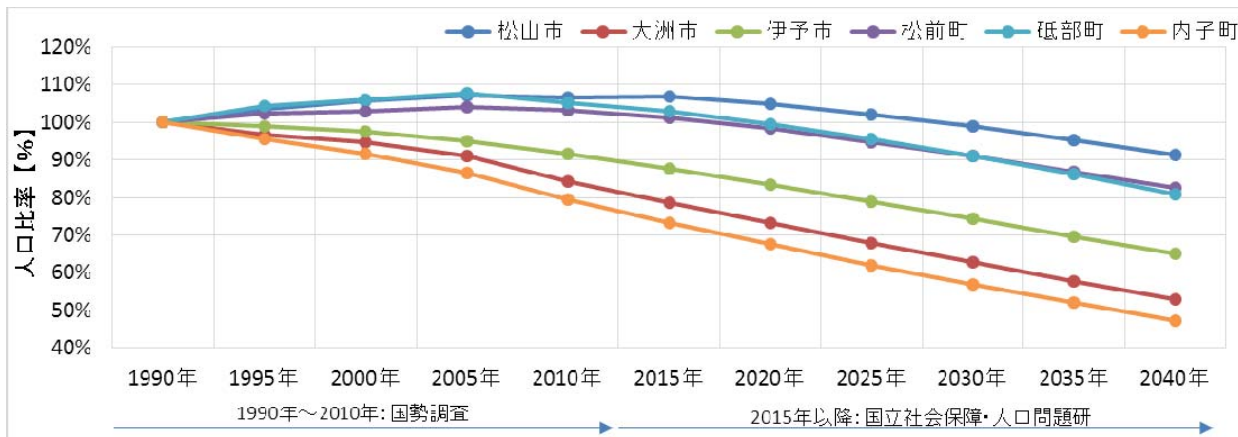
2-3-1 人口の状況①

グラフ：伊予市の2040年まで人口推計



- 伊予市の人口は減少傾向にある
- 高齢者人口の割合は増加傾向にある
⇒**少子高齢化が進行している**

グラフ：伊予市と隣接市町の2040年まで人口推移



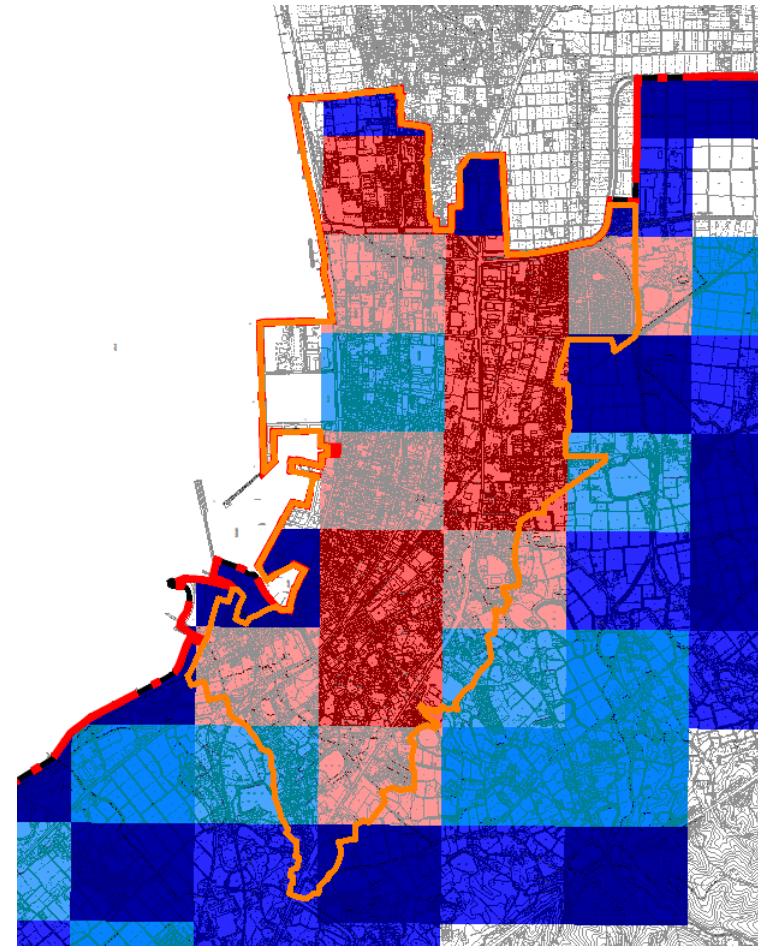
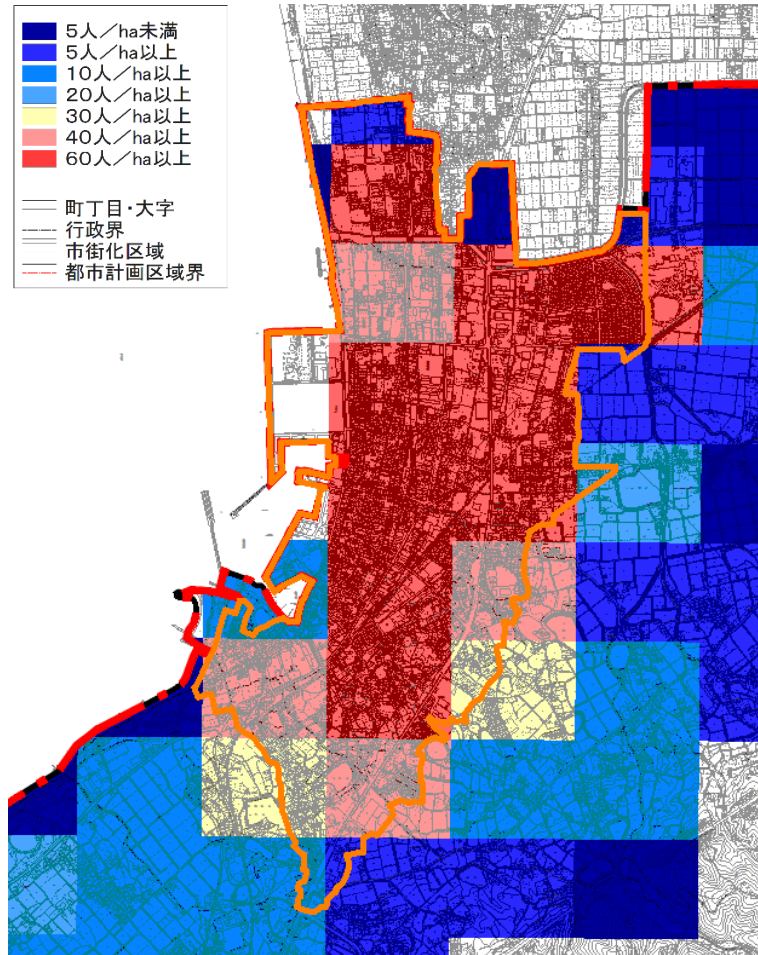
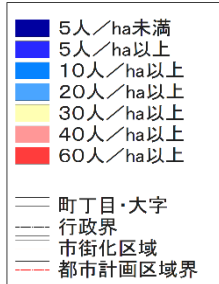
- 松山市や隣接市町と同様に、**人口減少が進行している**

2-3-2 人口の状況②

地図：2010年の人口密度の状況（500Mメッシュ）

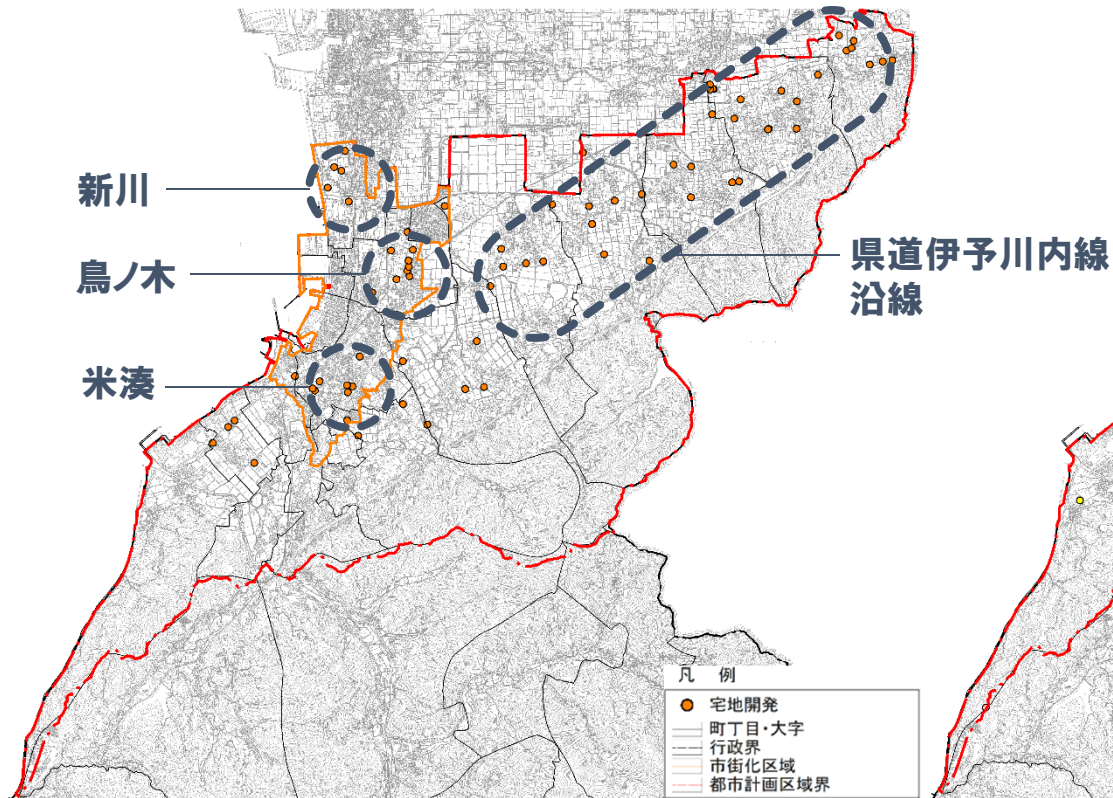
地図：2040年の人口密度の状況（500Mメッシュ）

凡 例

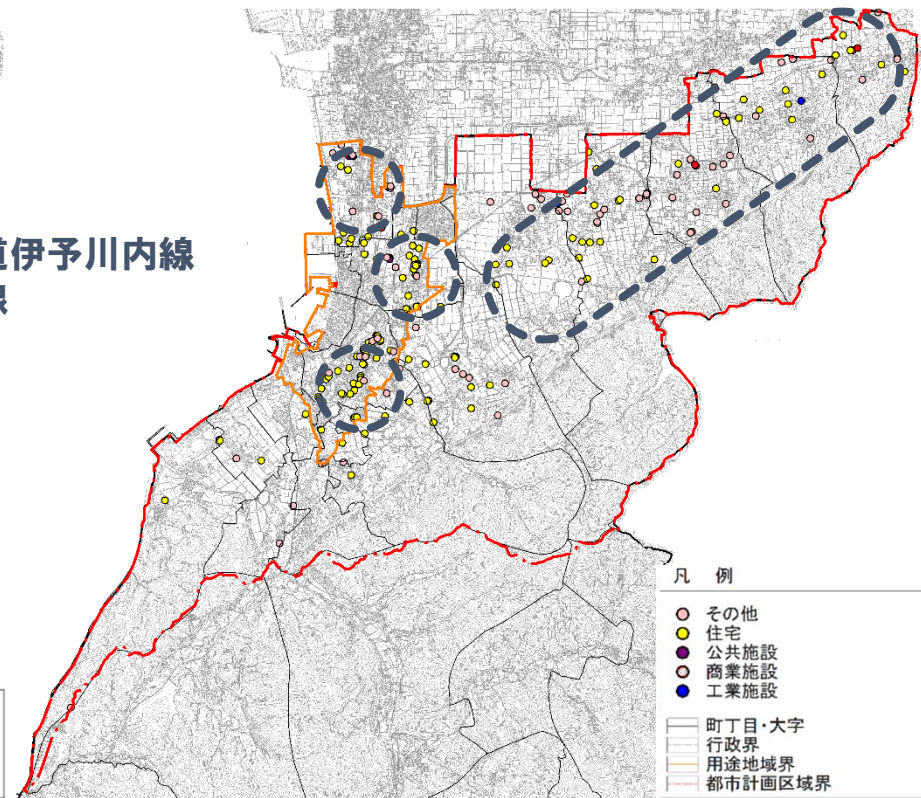


2-3-3 土地利用の状況①

地図：平成21～24年の開発許可による開発行為の分布状況



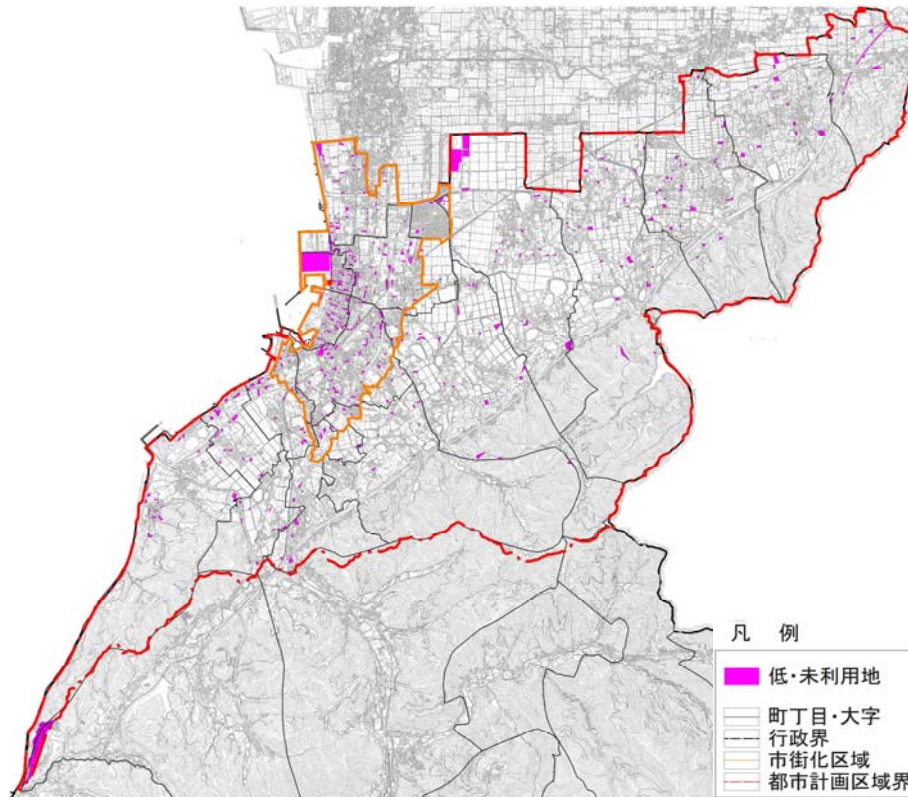
地図：平成20～25年の農地転用の分布状況



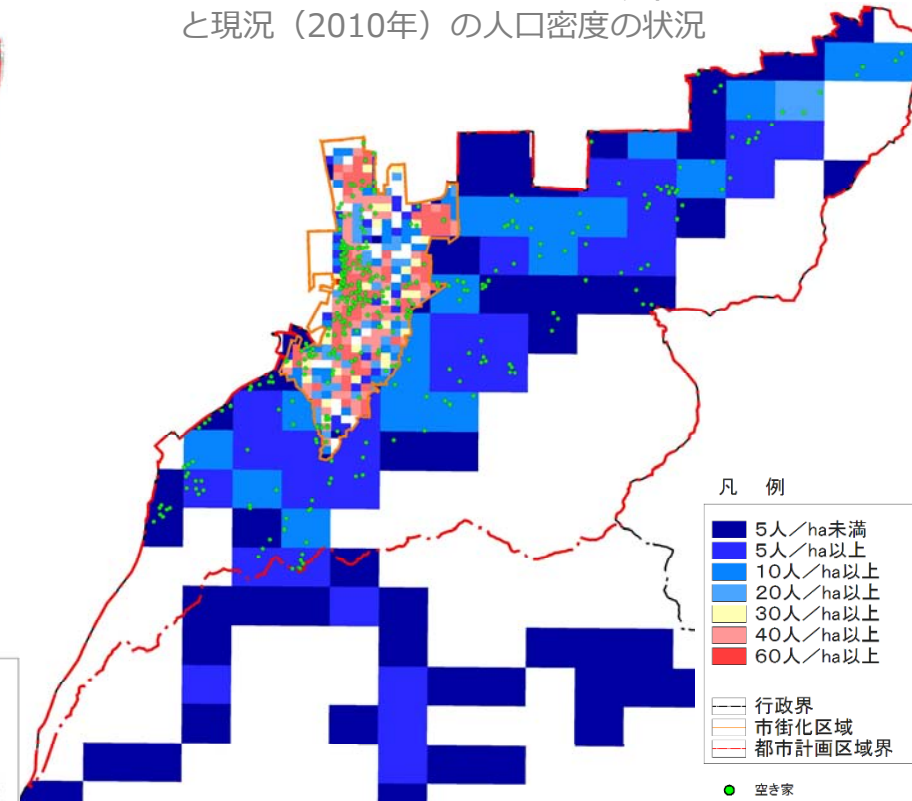
- 開発行為、農地転用ともに**住宅用途が多くを占める**。住宅着工件数は平成22年以降増加傾向。
- 市街化区域内は**新川駅・鳥ノ木駅・米湊地区周辺**、市街化調整区域は**県道23号（伊予川内線）周辺**に集中している。

2-3-4 土地利用の状況②

地図：低・未利用地分布状況



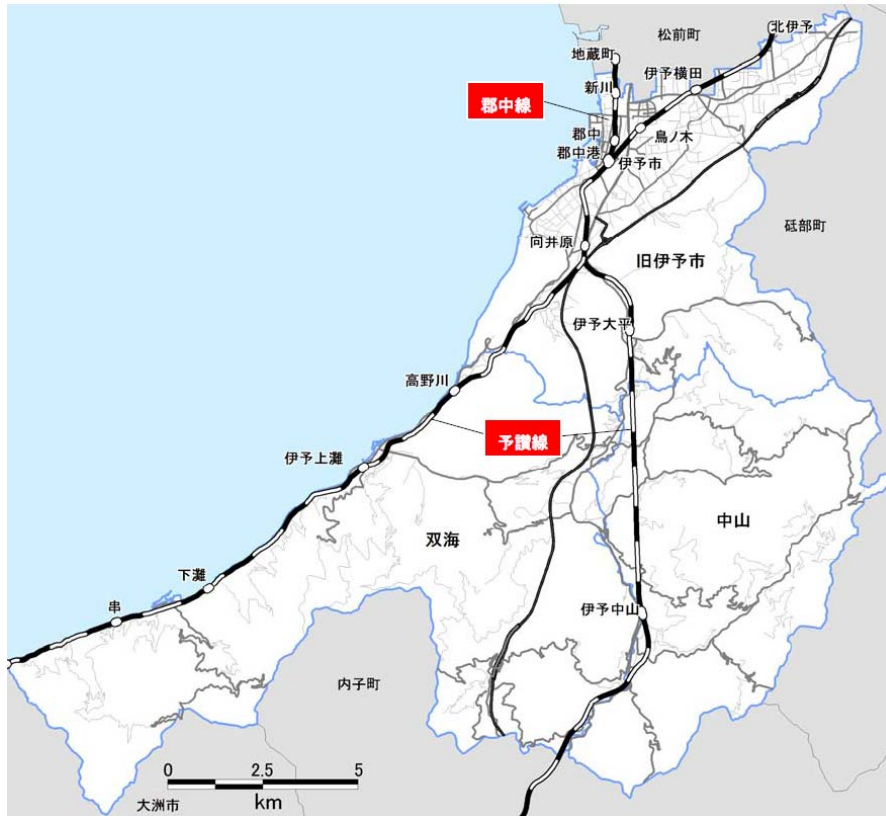
グラフ：空き家の分布（平成28年1月時点）
と現況（2010年）の人口密度の状況



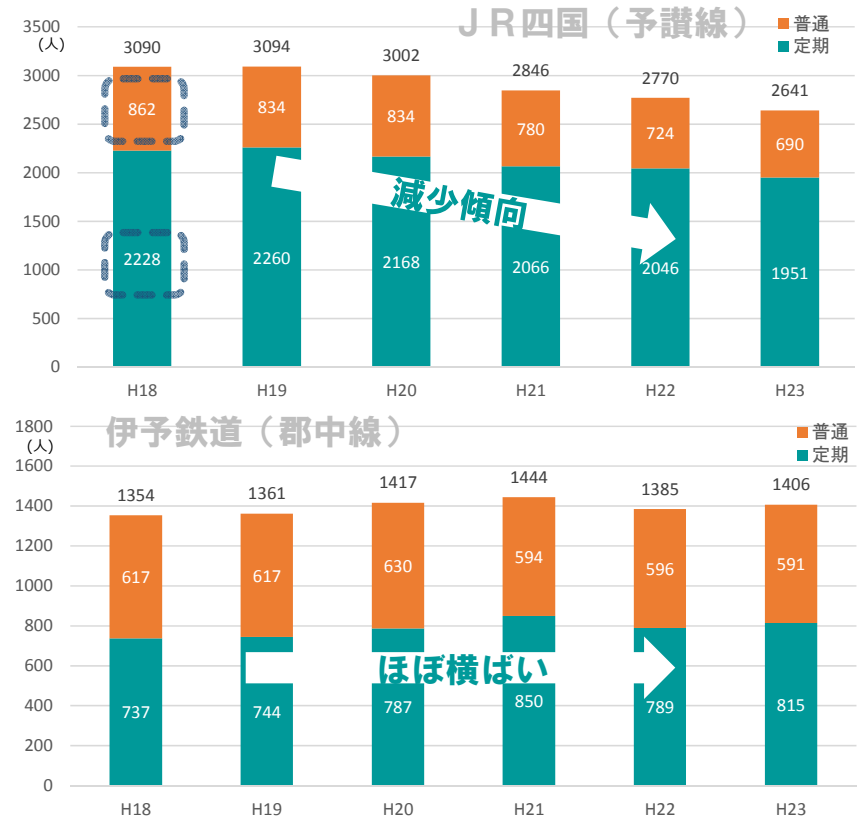
- 市街化区域内の低未利用地率は**10.7%**（区域外は1.5%）を占める。
- 空き家は**灘町・湊町・米湊**など中心市街地に集中しており、今後の人口減少でさらなる増加が懸念される。

2-3-5 都市交通の状況①

地図：伊予市内鉄道路線図



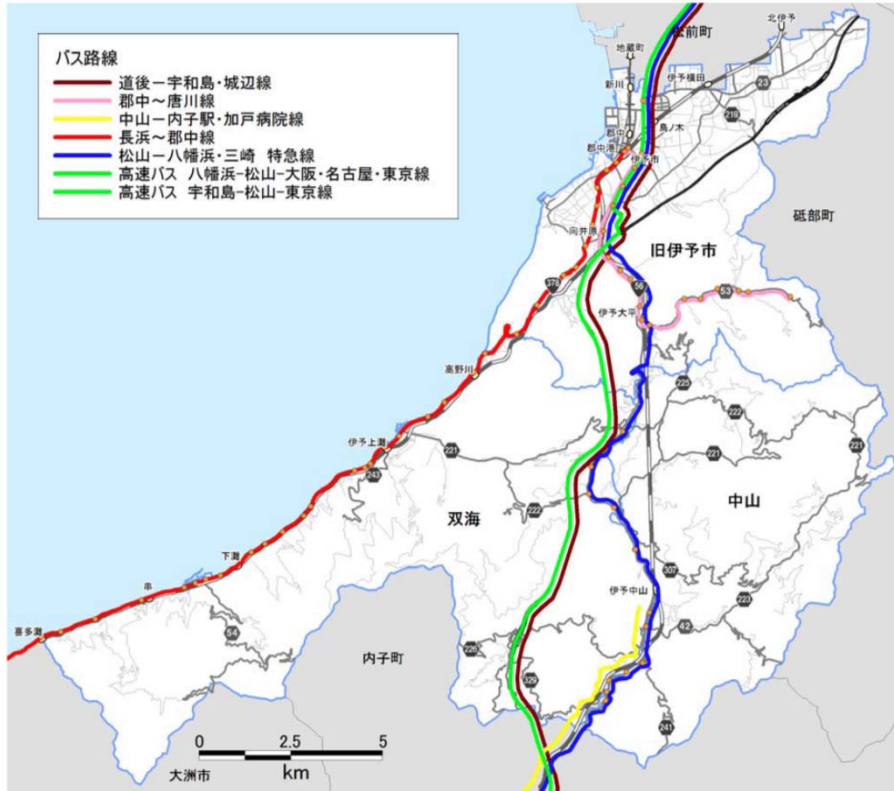
グラフ：伊予市内鉄道駅日平均乗降客数の推移



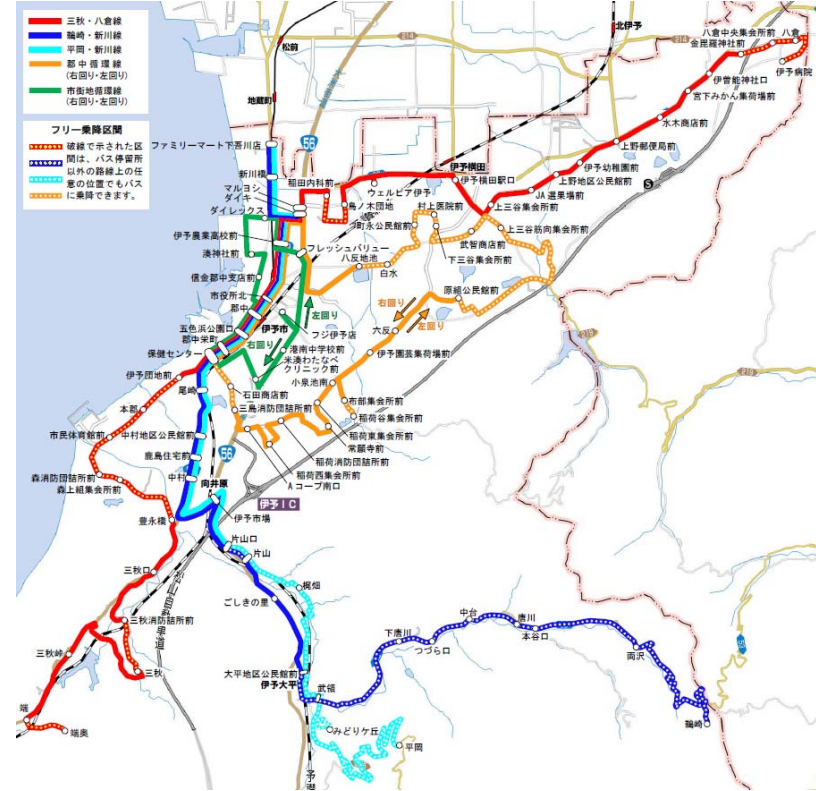
- 予讃線は一日平均30本、郡中線は約59本が運行されている。
- 駅別の乗降客数は**伊予市駅**（1300人）、**郡中駅**（543人）、**郡中港駅**（527人）の3駅の外、鳥ノ木駅、新川駅でも多い。また特に予讃線は**定期利用の割合が高い**。

2-3-6 都市交通の状況②

地図：伊予市内の民間路線バス



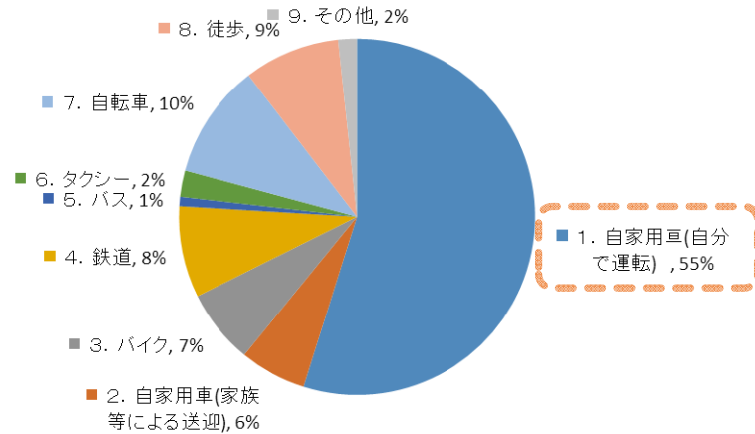
地図：コミュニティバスの運行路線図



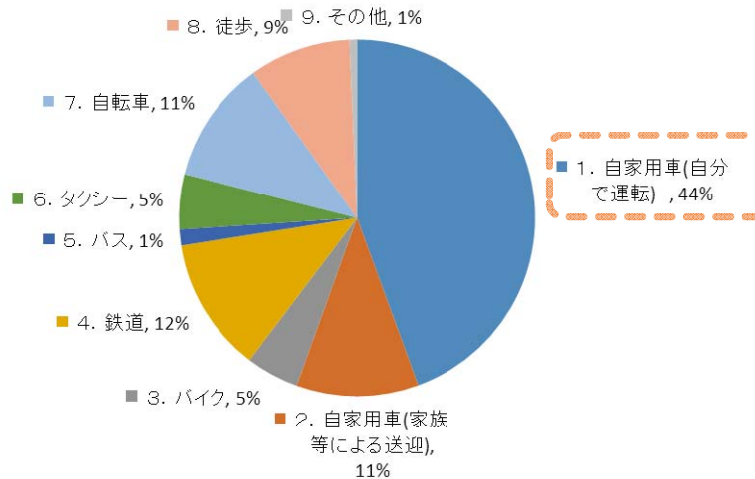
- 路線バスは松山市と宇和島・大洲方面を結ぶ広域路線が中心。長浜-郡中線と郡中-唐川線の廃止で都市計画区域内から**民間路線バスが実質的に撤退**している。
- 撤退バス路線を含む旧伊予市エリアの足として平成27年から**コミュニティバス「あいくる」**が運行されている。

2-3-7 都市交通の状況③

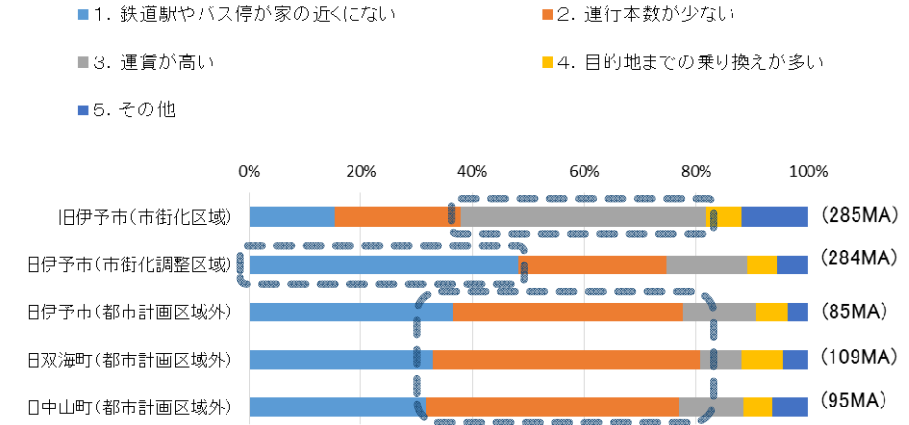
グラフ：通勤・通学時の主な交通機関



グラフ：日常の外出時の主な交通機関



グラフ：最も利用する公共交通機関に対する不便な点



●全体として**自家用車利用が圧倒的に多い**のが現状

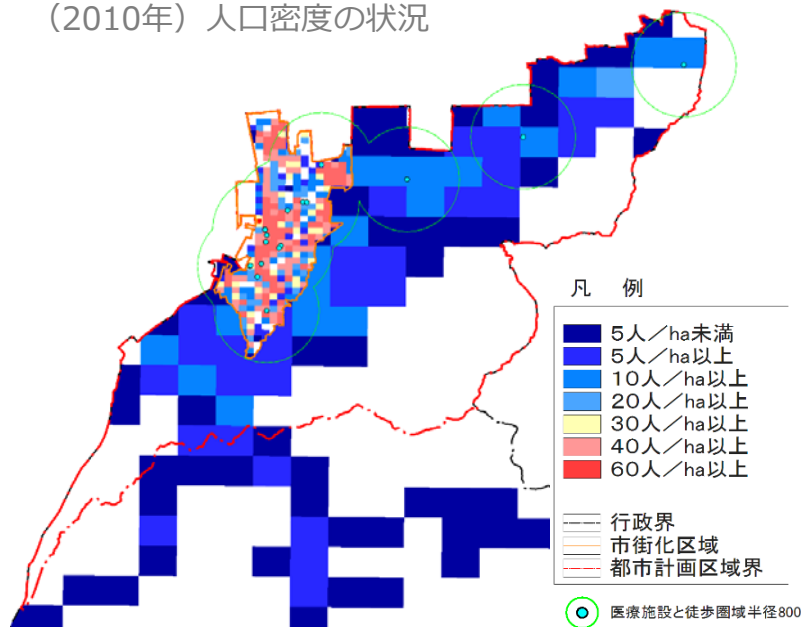
●市街化区域内は公共交通の利便性が比較的高いが、運賃がネックとなっている。

●その他の郊外エリアは市街化調整区域では「**鉄道駅やバス停が家の近くにない**」が最も高いのに対し、

都市計画区域外では「**運行本数が少ない**」が一番高い割合を占める。

2-3-8 都市機能の状況①

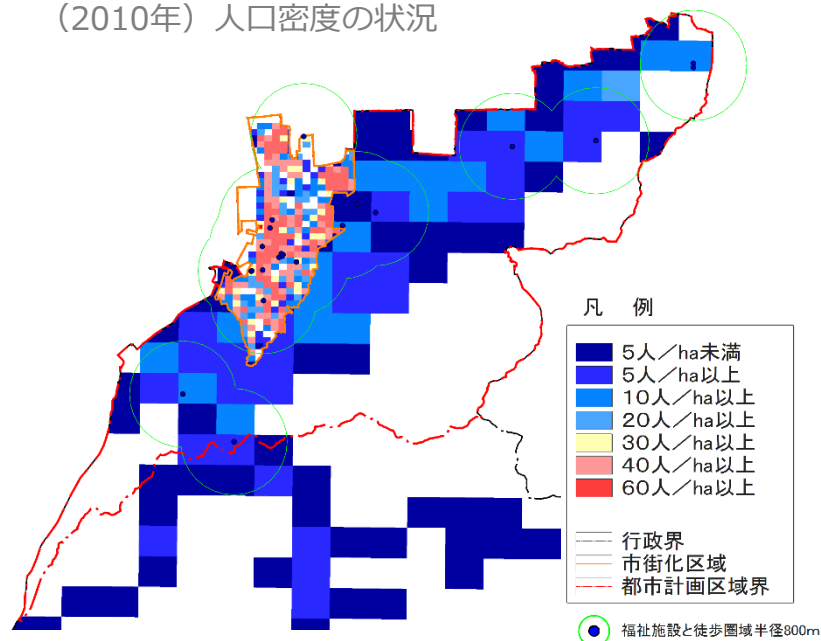
地図：医療施設の徒歩圏域（半径800m）と現況（2010年）人口密度の状況



都市計画の地域区分	徒歩圏人口【人】	地域区分人口【人】	徒歩圏人口カバー率【%】	徒歩利用圏の平均人口密度【人/ha】
都市計画区域内	20,647	27,682	75	30
市街化区域内	13,958	15,627	89	43
市街化調整区域	6,689	12,055	55	18
参考：地方都市圏(概ね30万都市)の平均値			76	20

注1) 都市計画区域内を対象
 注2) 「内科」「外科」系の医療機関を対象
 注3) 「徒歩圏」は一般的な徒歩圏である半径800mを採用
 注4) 徒歩圏人口はメッシュデータ、地域区分人口は平成22年国勢調査による
 注5) 地方都市圏(概ね10万都市)の平均値はデータなし

地図：福祉施設の徒歩圏域（半径800m）と現況（2010年）人口密度の状況

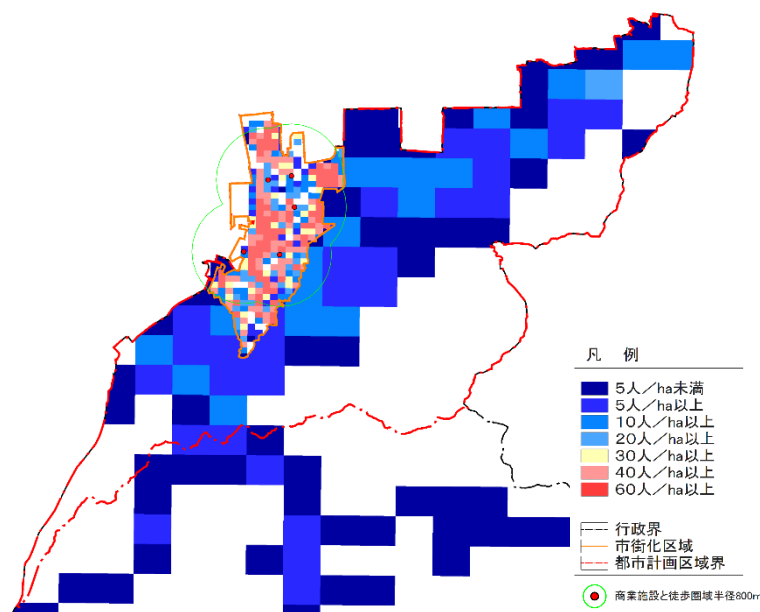


都市計画の地域区分	徒歩圏人口【人】	地域区分人口【人】	徒歩圏人口カバー率【%】	徒歩利用圏の平均人口密度【人/ha】
都市計画区域内	24,055	27,682	87	18
市街化区域内	14,955	15,627	96	42
市街化調整区域	9,101	12,055	75	9
参考：地方都市圏(概ね10万都市)の平均値			73	19

注1) 都市計画区域内を対象
 注2) 「徒歩圏」は一般的な徒歩圏である半径800mを採用
 注3) 徒歩圏人口はメッシュデータ、地域区分人口は平成22年国勢調査による
 注4) 地方都市圏(概ね10万都市)の平均値はデータなし

2-3-9 都市機能の状況②

地図：商業施設の徒歩圏域（半径800m）と
現況（2010年）人口密度の状況



都市計画の 地域区分	徒歩圏人口 【人】	地域区分人口 【人】	徒歩圏人口 カバー率 【%】	徒歩利用圏の 平均人口密度 【人/ha】
都市計画区域内	14,499	27,682	52	39
市街化区域内	13,366	15,627	86	43
市街化調整区域	1,133	12,055	9	17
参考：地方都市圏(概ね30万都市)			65	24

注1)都市計画区域内を対象

注2)「徒歩圏」は一般的な徒歩圏である半径800mを採用

注3)徒歩圏人口はメッシュデータ、地域区分人口は平成22年国勢調査による

注4)地方都市圏(概ね10万都市)の平均値はデータなし

注5)地方都市圏の参考平均値は、延床面積1,500㎡以上のスーパー、百貨店の数値

●市街化区域では徒歩圏域人口カバー率と徒歩利用圏の人口密度ともに地方都市圏の平均値を上回る

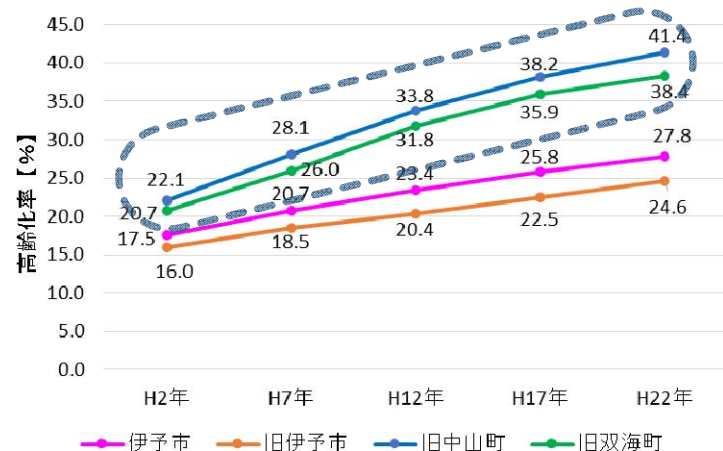
一方、市街化調整区域ではともに平均値を下回るか、平均値と同程度となっている。

●医療施設、福祉施設、商業施設ともに市街化区域内の分布状況は良好。

一方、市街化調整区域では徒歩利用は困難で、自家用車や公共交通機関に依存。高齢者や年少者、郊外部からの利便性に課題がある。

2-3-10 高齢者の健康・福祉の状況

図：地域別の高齢化率の推移



●伊予市全体で高齢化率が増加するが、特に旧中山町、旧双海町で顕著に増える。

●主要公共交通利便地域に住む高齢者は全体の51.3%（基幹的公共交通徒歩圏人口カバー率）で市街化区域のエリアとほぼ合致。

●医療施設、福祉施設は市街化区域外にも立地しており徒歩圏に住む高齢者は50%を越えているが、大規模商業施設は市街化区域内のみに立地するためカバー率は30%と低い。

表：現況（2010年）の公共交通利便地域・不便地域・空白地域の高齢者人口の状況

地域名	2010年		
	都市計画区域 高齢者人口 【人】	徒歩圏 高齢者人口 【人】	徒歩圏 人口カバー率 【%】
公共交通利便地域	6,986	3,585(51.3%)	51.3
公共交通不便地域		2,363(33.8%)	-
公共交通空白地域		1,037(14.8%)	-

注1) 都市計画区域内を対象

注2) 「徒歩圏」は一般的な誘致距離（鉄道半径800m、バス半径300m）を採用

注3) 徒歩圏高齢者人口はメッシュデータによる

注4) 徒歩圏高齢者人口の()は都市計画区域高齢者人口に対する徒歩圏高齢者人口の割合

表：現況（2010年）の生活サービス施設の高齢者徒歩圏域（半径500m）の高齢者人口状況

施設区分	2010年			
	都市計画区域 高齢者人口 【人】	高齢者 徒歩圏 人口 【人】	高齢者徒歩圏 人口カバー率 【%】	参考：地方都市圏 （概ね30万都市） の平均値【%】
医療施設	6,986	3,554	51	76
福祉施設		4,106	59	73
商業施設		2,114	30	65

注1) 都市計画区域内を対象

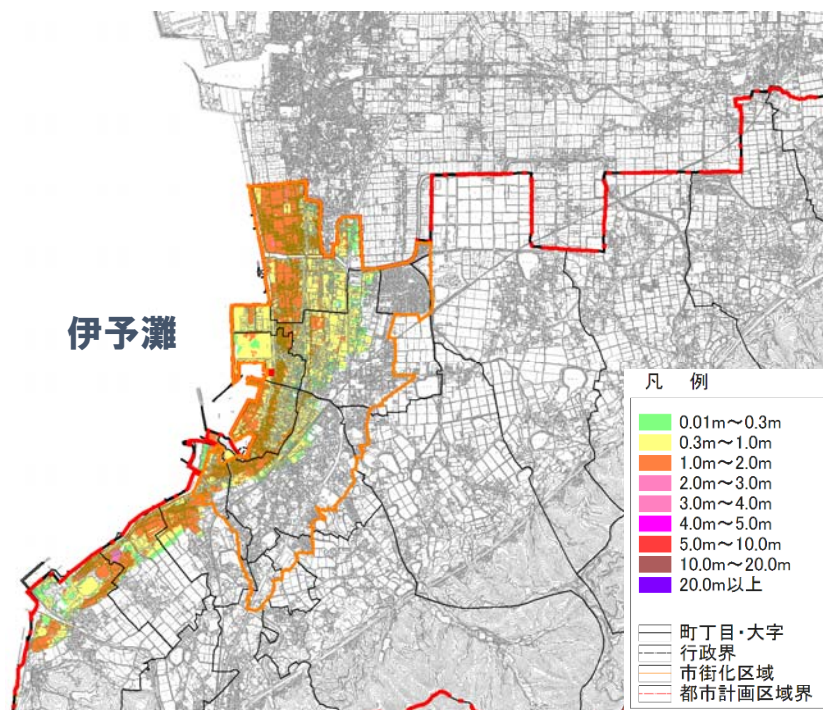
注2) 「徒歩圏」は高齢者の一般的な徒歩圏である半径500mを採用

注3) 都市計画区域高齢者人口及び高齢者徒歩圏人口はメッシュデータによる

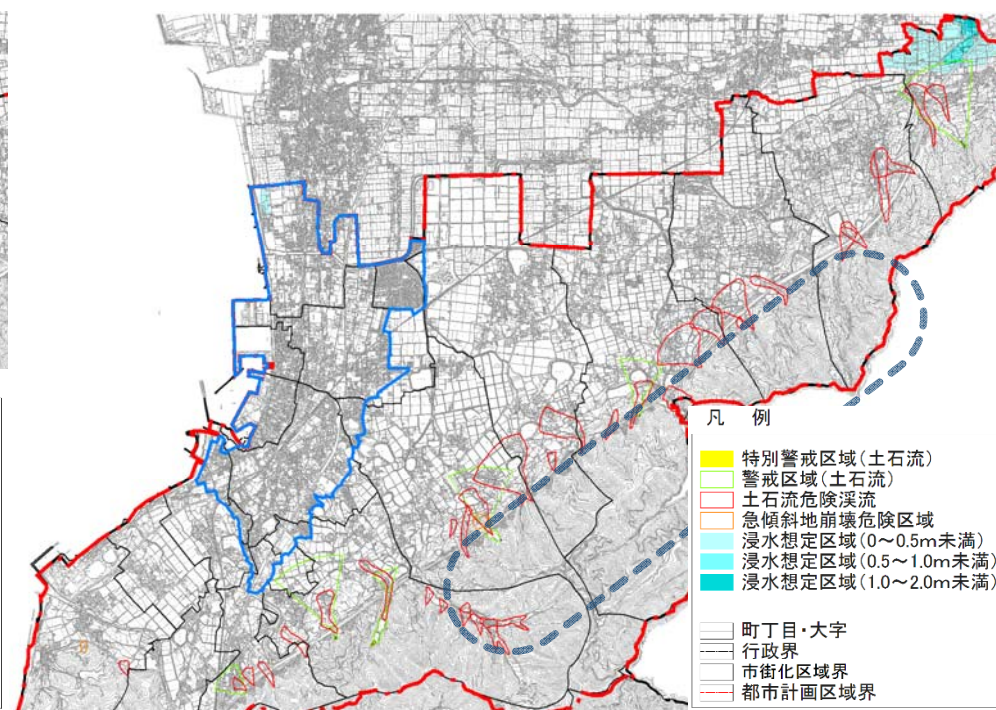
注4) 参考値は高齢者ではなく、全年齢による平均カバー率である

2-3-11 災害（ハザード区域）の状況

地図：津波による浸水想定区域の状況



地図：土砂災害の危険箇所及び重信川浸水想定区域の状況



●市街化区域の西半分にあたる、伊予灘沿岸の地域は津波の浸水想定区域（及び重信川氾濫時の浸水想定区域）に指定されている。市街化区域内人口の**46.5%**が津波浸水想定区域内に居住している。

●谷上山などの山沿いに土砂災害ハザード区域が指定されているが市街化区域内は平地で**設定されていない**。土砂災害警戒区域に664人、土石流危険区域に457人が居住している（ともに市街化調整区域内）。

3-1 立地適正化の必要性

都市づくりの問題点からみた立地適正化計画の必要性

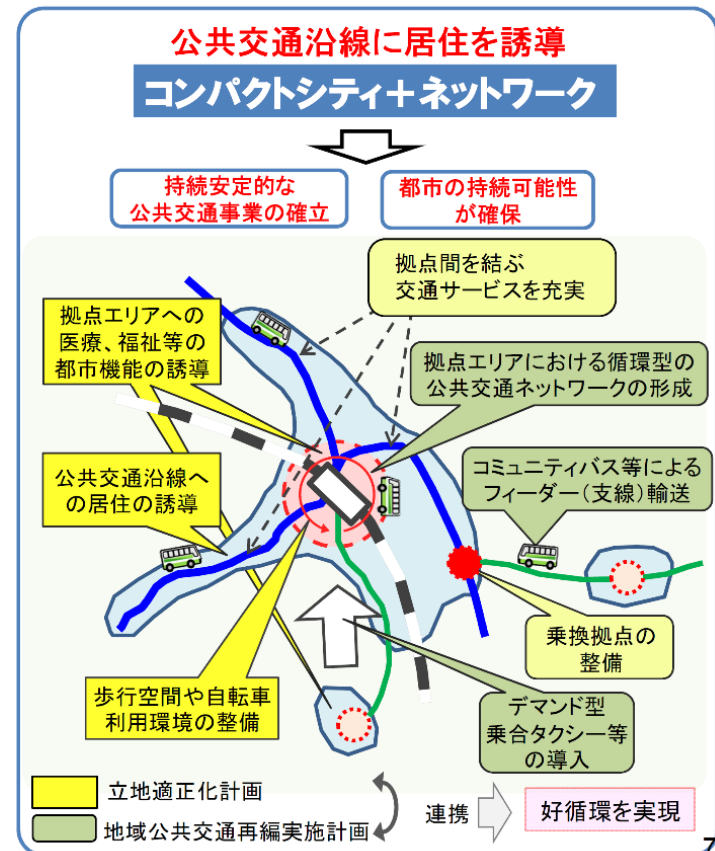
- 人口減少及び少子高齢化が進む中、拡散型の都市構造のままでは、生活サービス施設・公共交通のサービス水準の低下などを招き、市民が適切な都市サービスを受けにくくなることが懸念される。
- また、公共交通への財政的補助や、都市施設の維持費用などの増加により、都市経営が厳しい局面を迎えることも懸念される。

これらから、以下のような都市づくりが必要となる

- 都市機能を集積させた利便性の高い都市拠点を形成し、居住を誘導することで、コンパクトで高密度な都市づくりを目指す。
- 公共交通沿線地域への居住の誘導による公共交通の維持及び移動利便性の確保を図る。

※資料：立地適正化計画策定の手引き(国交省)

これからの姿：利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち



3-2 これまでと今後のスケジュール

