

## 第4章 都市づくりの方向性検討

### 第1節 立地適正化計画に関する基本的な方針

#### (1) 本市が目指す都市のすがたと立地適正化計画の位置づけ

本市が人口減少社会の中で持続可能な都市づくりを進める上では多くの課題がありますが、特に本市で解決が求められる課題は大きく3つにまとめることができます。

1つ目は郊外部での開発(住宅着工数など)が毎年一定数見られ、まちが無秩序に拡散し続ける一方で、中心部は多様な生活ニーズに応えられず、まちなか居住が進んでいないことです。

2つ目は交通結節点や周辺地域の拠点性が低いと同時に公共交通機関(JR予讃線・伊予鉄道郡中線)の利用者数が低下しており、将来的に路線の維持が難しくなる可能性があることです。

3つ目は都市計画区域外のエリアでの人口の減少・高齢化により、田園地域での生活環境が今後は維持できなくなるおそれがあることです。

このような課題を解決するため、以下の3つを優先的な目標とします。

- ① 未来の子育て世代が住みたいまちなかと自然と調和した田園地域の形成
- ② 田園地域～まちなか～周辺都市の連携による沿線全体での持続可能な地域づくり
- ③ 交通ネットワークの強化と地域資源の活用による農林漁業との関係増進

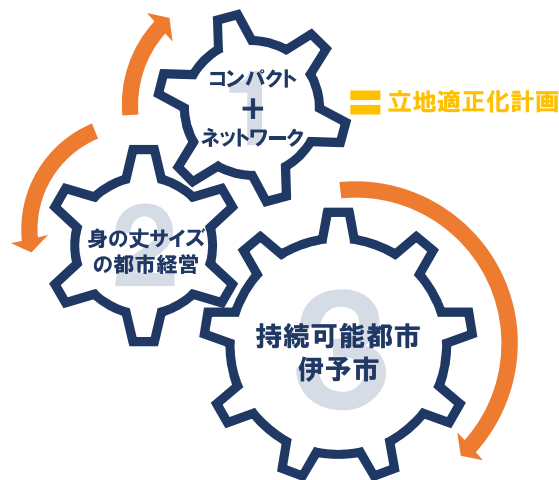
#### ■本市が目指す都市のすがた



立地適正化計画は「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の実現を主眼としており、この3つの目標を達成するという将来シナリオへの最初のステップとして位置づけられます。

立地適正化計画の実行により「身の丈サイズの都市経営」が可能となり、最終的には目指す都市のすがた「持続可能都市・伊予市」が実現されます。

■都市の将来シナリオにおける立地適正化計画の位置づけ



## (2) 立地適正化計画における基本方針

本市が目指す都市のすがた（3つの目標）を実現化するための第1段階としての立地適正化計画の基本方針を以下のように定めます。

### ①だれもが住みやすい環境づくりによる居住の誘導

■地域の賑わいを創出する若者や子育て世代が、いつまでも住みたいと思える都市づくりに努めることで、人口密度を維持します。

■利便性の高い市街地を形成することで、積極的にまちなか居住を誘導します。特に、今後さらに進行する高齢化社会に対応するため、高齢者や子育て世代、障がい者などだれもが、生涯楽しく、生きがいをもって暮らせる市街地を形成することで、可能な範囲で、まちなかへの居住を誘導します。

■まちなか居住の誘導には、空き家や、空き地などの既存ストックを有効に活用します。

■南海トラフ巨大地震などの大規模災害に備えるため、市街地の防災力を強化するとともに、防災意識の醸成を図るなど、だれもが安心して暮らせる都市づくりに努めます。

### ②利便性の高いコンパクトな都市づくりのための都市機能の誘導

■広域的な集客・利用を想定した高次都市機能と、生活に身近な生活サービス機能の役割分担を明確化し、効率的に誘導・配置することで、利便性の高い都市づくりを進めます。

■今後整備する都市機能は、伊予鉄道や JR 予讃線の駅周辺など交通結節点の周辺へ誘導することで、自動車を持たない人や、郊外に居住する人が気軽にアクセスできる環境づくりに努めます。

■特に、高齢者や子育て世代などでも歩いて回遊できる範囲に都市機能を誘導することで、コンパクトな都市を形成します。

■都市機能の誘導には、郡中エリアに集中している空き店舗や市街地の低・未利用地を積極的に活用するほか、施設の複合化などによる効率的な施設整備に努めます。

### ③利便性の高い公共交通ネットワークの形成

■多様な主体による快適な交通手段の確保により、まちなかの移動利便性を向上させます。

■郊外から中心市街地にアクセスする JR 予讃線、伊予鉄道郡中線などの鉄道駅における交通結節点機能の強化を促進します。

■行政と住民が一体となり公共交通の積極的な利用を促すことで、利用者増加を図ります。

## 第2節 都市の骨格構造の検討

### (1) 拠点形成について

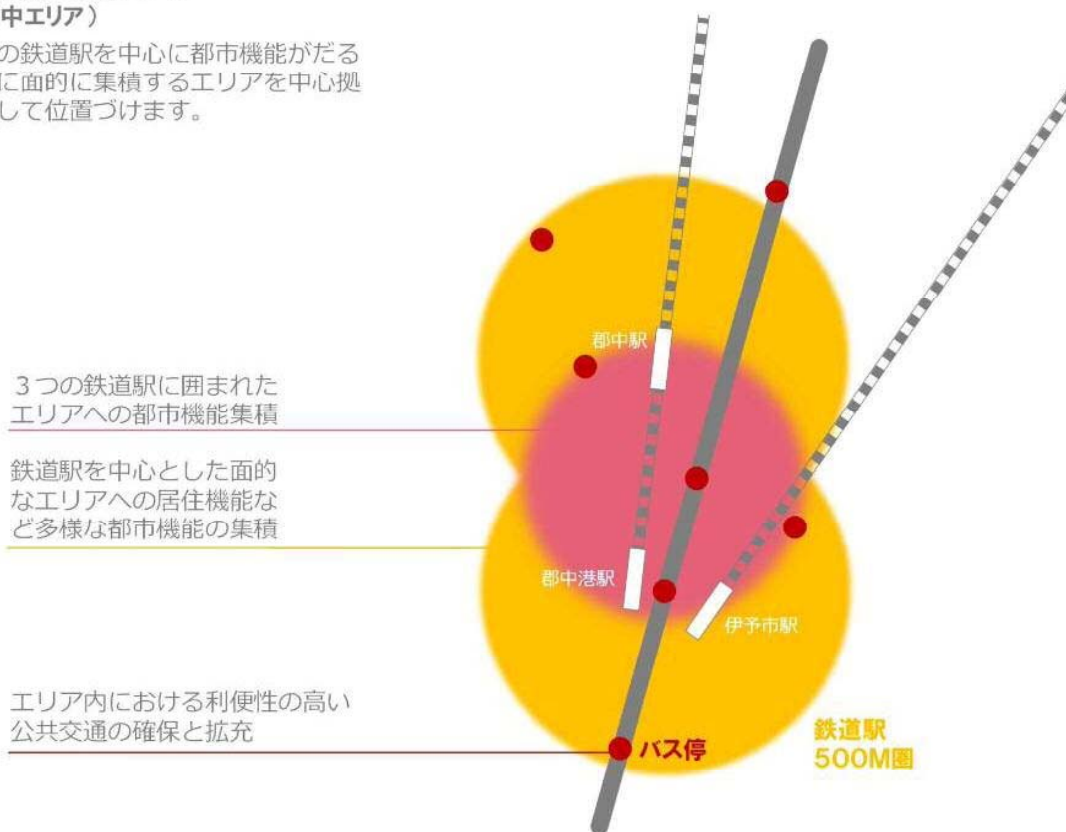
#### 【中心拠点】

郡中エリア（伊予市駅・郡中港駅周辺、郡中駅周辺）

- 伊予市駅など3駅を抱えており、域内外からの交通利便性が高く、また歴史的なまちなみや既存の不動産・インフラなどの都市ストックも多く残っています。
- これらを活かした商業・業務・文化・行政などの多様な市民サービスを提供する都市機能を集積し、それを取り巻く形で居住を誘導します。
- 市内各地からのアクセスのしやすさを維持しながら、3つの主要駅を中心とした2次交通（コミュニティバス）や歩行者ネットワーク（バリアフリー化）の整備を図り、子どもから高齢者まで利用しやすい郡中エリアを形成します。

#### ■各拠点の形成イメージ （郡中エリア）

3つの鉄道駅を中心に都市機能がだるま型に面的に集積するエリアを中心拠点として位置づけます。



（補足）本市における中心拠点「郡中エリア」について

将来都市構造の検討にあたっては当初「伊予市駅・郡中港駅周辺」および「郡中駅周辺」を中心拠点として設定しましたが、この3つの中心拠点は極めて隣接しており、駅からの半径500mをエリアとした際には広い範囲で相互に重なりあっています。

中心市街地まちづくり計画などでも一つの都市拠点とされており、一体の区域として捉えることができるため、立地適正化計画においては「郡中エリア」として位置づけることにしました。

## 【生活拠点】

### 新川駅・鳥ノ木駅周辺

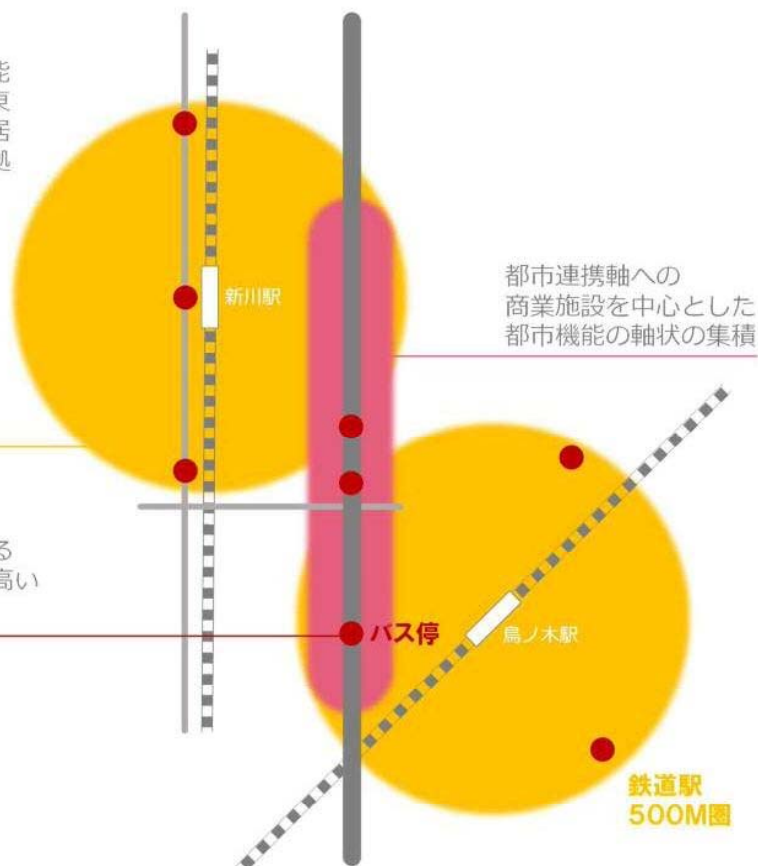
- ・新川駅や鳥ノ木駅の周辺では国道56号などの幹線道路の沿道に大規模な商業施設が集積しており、中心拠点を補完する拠点として位置づけます。
- ・また日常生活を支える医療などの都市機能を維持することで、鳥ノ木団地を中心とした良好な居住環境を活かし、生活に根ざした地域づくりの拠点を目指します。

#### ■各拠点の形成イメージ (新川駅・鳥ノ木駅周辺)

商業を中心とした都市機能が集積する都市連携軸の東西に鉄道駅を中心とした居住エリアが隣接する生活拠点として位置づけます。

鉄道駅を中心とした良好な居住環境の維持

2つの生活拠点が隣接するエリアにおける利便性の高い公共交通の確保と拡充





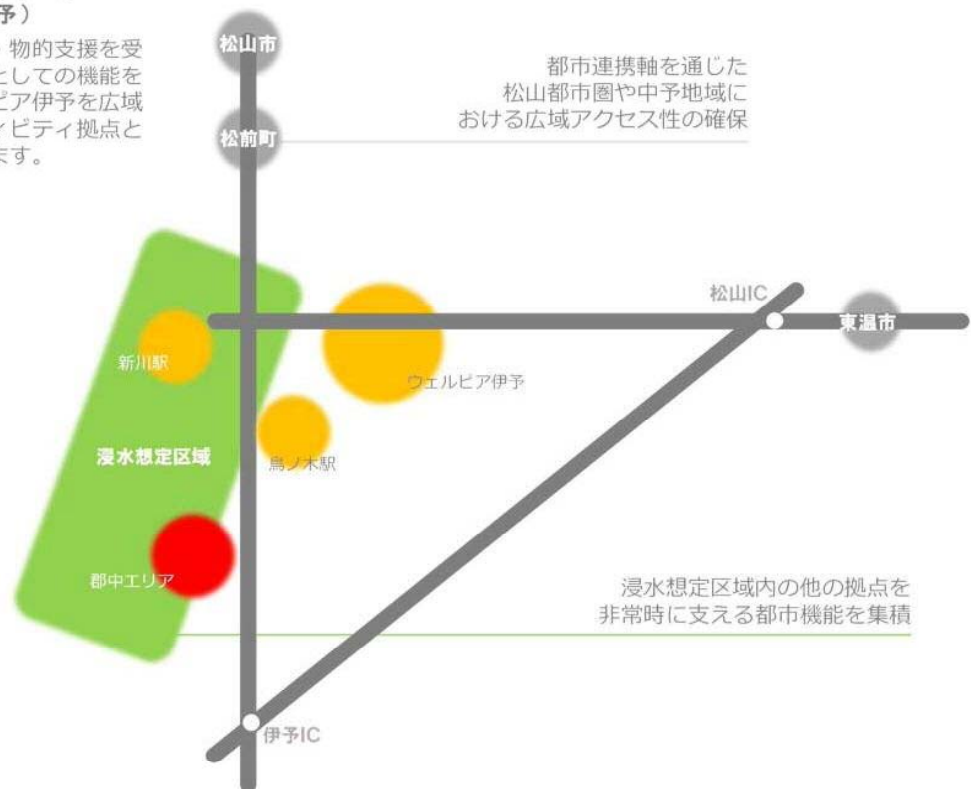
## 【広域防災・アクティビティ拠点】

### ウェルピア伊予周辺

- ウェルピア伊予は県内外からの人的・物的支援を受け入れる際に中心となる「広域防災拠点」(愛媛県防災計画)として位置づけられています。また、浸水想定区域外で比較的災害リスクも低いため、隣接する居住誘導区域や本市全域の防災対策を高めるための都市機能を集積する拠点とします。
- 同施設はスポーツ機能や宿泊機能、コンベンション機能などを有しており、本市のレクリエーションや健康づくり、文化活動など様々なアクティビティを生み出す拠点としても位置づけます。

### ■各拠点の形成イメージ (ウェルピア伊予)

災害時に人的・物的支援を受け入れる拠点としての機能を備えるウェルピア伊予を広域防災・アクティビティ拠点として位置づけます。



## (2) 交通ネットワーク(都市形成軸)について

都市形成軸は、都市を構成する線的要素であり、道路、鉄道などが位置づけられます。本市の都市形成軸は、以下の4つの軸を骨格として形成していきます。

### 【拠点連携環】

中心市街地外郭道路、市街地内道路

- 居住誘導区域内の道路が各拠点間を結びつけることで、それぞれが有する都市機能の連携を高め、郡中エリアを中心とする各都市拠点の一体的な発展を促進するための交通軸です。

#### 【地域連携軸】

主要地方道（県道）伊予川内線、コミュニティバス

- ・ 中心拠点や生活拠点などと市内東部、南西部の郊外エリアを幹線道路やコミュニティバスで結び、本市の域内交流を支え、各拠点へのアクセシビリティを高める交通軸です。

#### 【都市連携軸】

予讃線、伊予鉄道郡中線、国道56号、国道378号、主要地方道伊予松山港線

- ・ 松山都市圏（松山市・松前町）や南予地方（内子町・大洲市）との都市間・地域間交通を支え、都市間連携の基盤となる交通軸です。

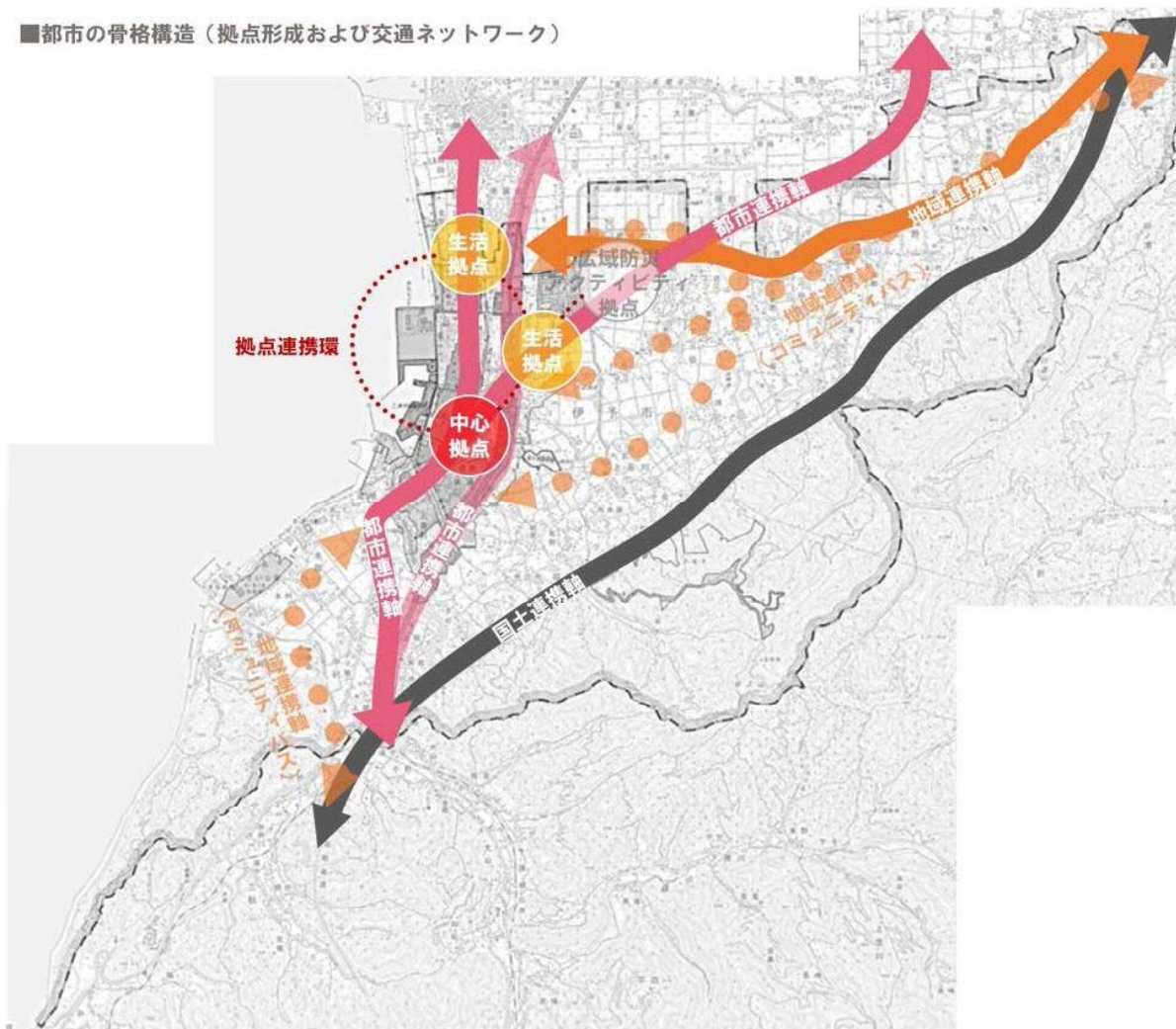
#### 【国土連携軸】

四国縦貫自動車道（松山自動車道）

- ・ 四国各地や本州などとの広域的な「人や物」の交流を支える国土の骨格となる交通軸です。

### （3）将来都市構造図

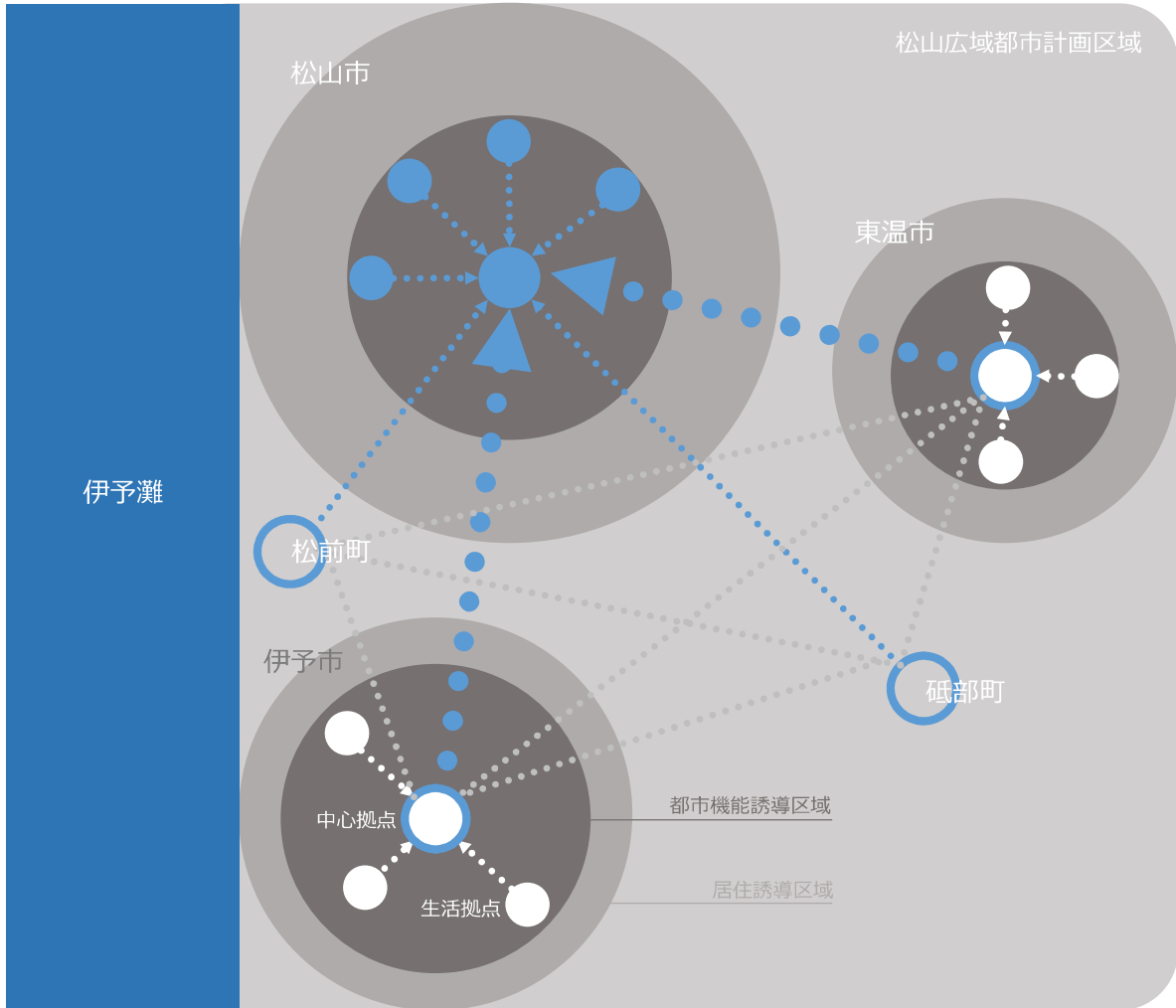
■都市の骨格構造（拠点形成および交通ネットワーク）



#### (4) 松山都市圏における伊予市の立地適正化計画の位置づけ

本市は松山都市圏の構成自治体の一つであり、多くの市民がその中心都市である松山市に通勤・通学しています。松山広域都市計画区域における立地適正化計画は、松山市でも策定が進められており、これらの整合が本市の将来都市構造を検討する上でも重要となります。

##### ■松山都市圏における立地適正化計画の全体像イメージ



(参考ページ)拠点候補地域の都市構造評価(各拠点の検討経過)

●拠点形成の基本的な考え方

ここでは、都市の骨格構造の核となる「中心拠点」及び「生活拠点」を形成するための考え方を整理しました。なお、「郡中駅周辺地域」「新川駅周辺地域」「鳥ノ木駅周辺地域」は、交通結節点としての機能は有していないものの、現状（2010年）の人口密度メッシュによると、人口密度が40人/ha以上と高密度になっていることから、中心拠点の候補地域としても検討することとしました。

また、高齢化の進行とともに、社会的な健康需要の高まりが見られることから、本市の健康づくりの拠点施設である「ウェルピア伊予」を周辺とした地域を、生活拠点の候補地域として都市構造の評価を行うこととします。

表：都市の骨格構造の拠点形成の考え方

		中心拠点 (人口集積・高)	生活拠点 (人口集積・中)
特性	都市機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>市域の中心として、行政中枢機能を有しているほか、総合病院、大規模商業施設などの各種の高次都市機能が多く集積する地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の中心として、診療所(クリニック)、食品スーパーなどの日常生活サービス施設などを有する地区</li> </ul>
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内及び市外との公共交通連携軸の拠点となり得るサービス水準を有する地区</li> <li>サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点となり得る地区</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>サービス水準の高い基幹的な公共交通のルート上であり、末端公共交通(デマンド交通など)を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区または、高速移動が可能な鉄軌道の駅や、交通の結節点となる機能を持っている地区</li> </ul>
	人口集積度	<ul style="list-style-type: none"> <li>市域の中でも特に人口が集積する地区(2040年の人口密度概ね60人/ha以上)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区(2040年の人口密度概ね40人/ha以上)</li> </ul>
地域の特色		—	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記の特性以外に、他地域と比較して特色のある都市構造であること</li> </ul>
主要候補地域		<ul style="list-style-type: none"> <li>DID区域内を基本とし、かつ行政中枢機能を有している、または市内及び市外との交通結節点となるべき鉄道駅及びバス停を有する地域</li> </ul> <p>【候補地】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>伊予市駅周辺地域</li> <li>郡中港駅周辺地域</li> <li>郡中駅周辺地域</li> <li>新川駅周辺地域</li> <li>鳥ノ木駅周辺地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通結節点機能を有する地区または、都市機能集積・人口集積ともにある程度高いと思われる地域</li> </ul> <p>【候補地】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>郡中駅周辺地域</li> <li>新川駅周辺地域</li> <li>鳥ノ木駅周辺地域</li> <li>ウェルピア伊予周辺地域</li> </ul>



●中心拠点の範囲の設定

ここでは、都市機能誘導区域の核となる中心拠点の検討範囲を設定しました。

中心拠点の範囲は、市街化区域において交通の拠点となる鉄道駅（伊予市駅、郡中港駅、郡中駅、新川駅、鳥ノ木駅）から、高齢者徒歩圏域である半径 500m、鉄道駅の一般的な誘致徒歩圏域である半径 800m、中心拠点の一般的な最大範囲である半径 1 km の 3 パターンについて検討しました。

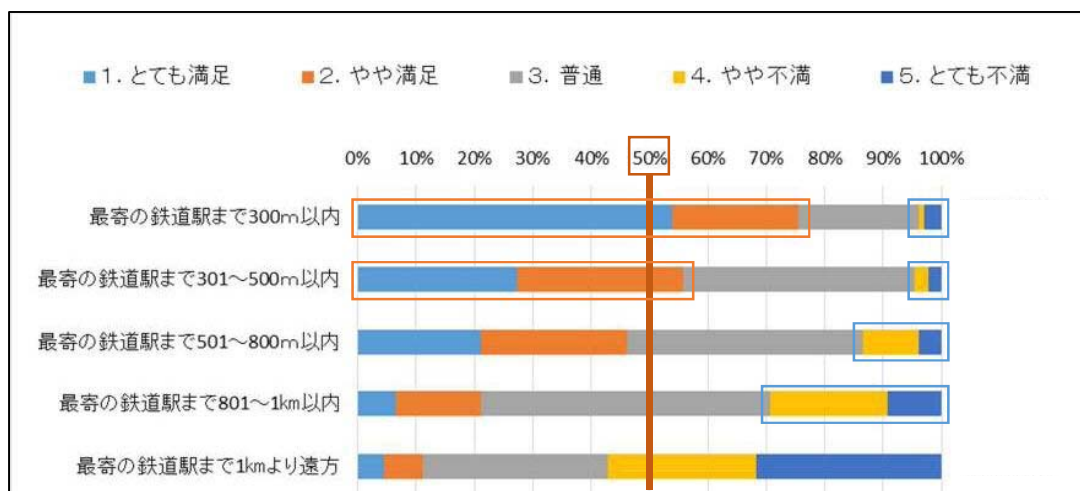
中心拠点は、高次都市機能が集積した生活利便性の高い地域であり、高齢者でも徒歩により容易に施設が利用できる範囲が望ましいと考えられます。

また、市民アンケートによる最寄りの鉄道駅までの移動距離に対する満足度の調査結果においては、「最寄りの鉄道駅まで 500m 以内」とした場合、50%以上の市民が満足と感じており、また、不満を感じる人も全体の 5%以下と少ないことが分かります。

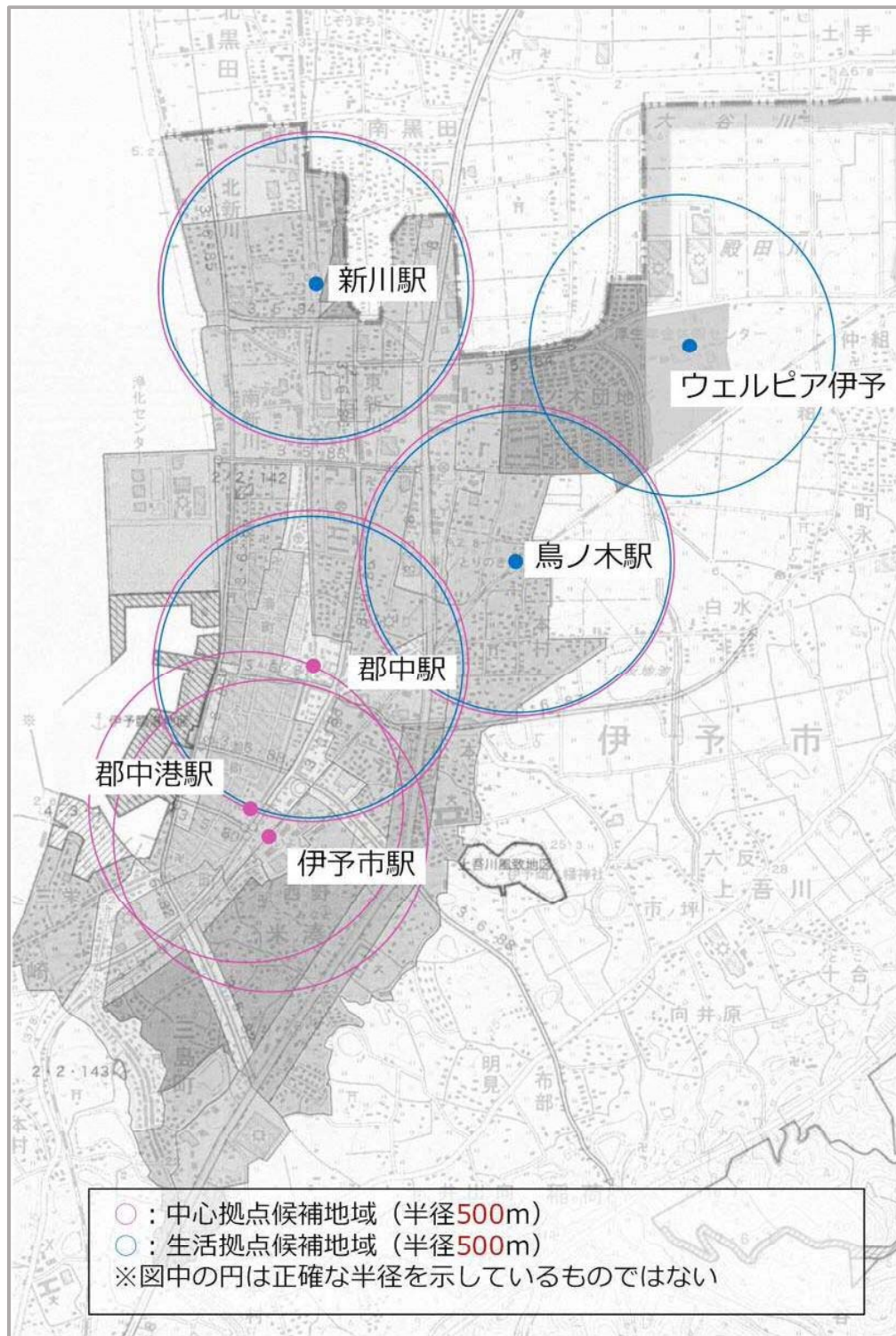
これらのことから、伊予市においては、中心拠点の範囲は、市街化区域の鉄道駅を中心とした半径 500m の大きさとしました。

表：中心拠点の範囲設定

拠点の半径【m】	中心拠点範囲のイメージ	鉄道駅までの移動距離に対する市民の満足度	評価結果
500	高齢者徒歩圏域に相当	「とても満足」「やや満足」と感じる人の合計 50%以上である	○
800	鉄道駅の誘致徒歩圏域に相当	「とても満足」「やや満足」と感じる人が概ね 50%いるものの、「やや不満」と感じる人が増え始める	×
1,000	中心拠点の最大範囲	「とても満足」「やや満足」と感じる人が急激に少なくなり、また、「やや不満」「とても不満」と感じる人がさらに増加する	×



図：最寄りの鉄道駅までの移動距離に対する満足度



図：拠点候補地域の位置図

### ●拠点候補地域の都市構造評価

ここでは「中心拠点」「生活拠点」の拠点形成の基本的な考え方に基づいて各拠点候補地域の都市構造の評価を行いました。

都市構造は、A：都市機能の有無、B：都市機能集積度、C：公共交通機能の3つの指標から評価を行い、各指標は以下の通り設定しました。

#### 【A：都市機能の有無】

各拠点候補地域の中心から半径500mの範囲内に存在する都市機能の有無を調査しました。ここでは「行政機能」「文化機能」「集会機能」「医療機能」「介護福祉機能」「商業機能」「教育機能」「子育て機能」「金融機能」の計9種類の施設分布を確認しました。

#### 【B：都市機能集積度】

都市機能の集積状況を図る指標として「都市機能集積度」を算出しました。ここで、都市機能集積度は、各拠点候補地域の面積に占める「商業用地」「公益施設用地」（いずれも土地利用現況図より）の割合と定義しました。また、各拠点候補地域の都市機能集積度の比較対象として、用途地域の「商業地域」及び「近隣商業地域」に占める「商業用地」「公益施設用地」の割合を算出しました。

#### 【C：公共交通機能】

各拠点候補地域における公共交通機能の有無を確認しました。公共交通機能は、市内外とのネットワークの起点となる「交通結節点」を有しているか、また、利便性の高い「基幹的公共交通路線」（日運行本数30本以上（ピーク時概ね片道3本以上）の運行が確保された鉄道駅又はバス停）上のバス停または鉄道駅を有しているか確認しました。

上記A～Cの視点で、都市構造評価の指標に基づいて各項目を評価し、それらをもとに、各拠点の「拠点性の総合評価」を行いました。なお、総合評価の判定基準は、A～Cの視点のうち、全ての項目を満たしたら「○」、2項目なら「△」、1項目以下なら「×」と設定しました。

各拠点に求められる内容	中心拠点(候補地域)		中心拠点又は生活拠点候補地域		
	伊予市駅周辺 (伊予市駅周辺500m圏内)	郡中港駅周辺 (郡中港駅周辺500m圏内)	郡中駅周辺 (郡中駅周辺500m圏内)	評価	
中心拠点(候補地域)の評価	生活拠点(候補地域)の評価	概要	概要	評価	
<p>■各種都市機能の有無 ※都市機能の種類が概ね(8割)揃っているか</p> <p>■都市機能集積度の割合</p> <p>■商業地域及び近隣商業地域と同程度の都市機能集積度があるか</p> <p>■商業用地「商業用地」「公益施設用地」の割合</p>	<p>生活拠点(候補地域)の評価</p> <p>■各種都市機能の有無 ※都市機能の種類が概ね(8割)揃っているか</p> <p>■商業地域及び近隣商業地域の都市機能集積度と比較して概ね(8割程度)集積しているか</p> <p>■商業用地 11.1% ■公益施設用地 7.9% ■合計 19.0%</p> <p>※合計を満たさない場合、個別項目のどちらかを満たしていれば△とする</p>	<p>概要</p> <p>商業用地 10.5% 公益施設用地 8.3% 合計 18.8%</p>	<p>概要</p> <p>商業用地 9.1% 公益施設用地 9.0% 合計 18.1%</p>	<p>評価</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>	
■公共交通機能	<p>■公共交通機能</p> <p>■公共交通機能</p>	<p>生活拠点(候補地域)の評価</p> <p>■公共交通機能</p> <p>■公共交通機能</p>	<p>概要</p> <p>・伊予線(郡中港駅)と近接しており、JRと伊予鉄道の乗換えが可能であるほか、鉄道運行本数が多く、交通利便性が高い</p> <p>【中心拠点としての評価】 ・本市の行政の中核となる市役所本庁舎を有しているほか、高次都市機能及び生活サービス機能が多数集積しており、生活利便性が非常に高い。 ・また、JR予讃線と伊予鉄道郡中線の2線を利用することが可能であり、それぞれが基幹的公共交通路線であることから、移動利便性も非常に高い。</p>	<p>概要</p> <p>・伊予線(郡中港駅)と近接しており、JRと伊予鉄道の乗換えが可能であるほか、鉄道運行本数が多く、交通利便性が高い</p> <p>【中心拠点としての評価】 ・本市の行政の中核となる市役所本庁舎を有しているほか、高次都市機能及び生活サービス機能が多数集積しており、生活利便性が非常に高い。 ・また、JR予讃線と伊予鉄道郡中線の2線を利用することが可能であり、それぞれが基幹的公共交通路線であることから、移動利便性も非常に高い。</p>	<p>評価</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>
<p>拠点性の総合評価 ＜総合評価の判定基準＞</p> <p>上記3項目のうち、 全て満たす場合○ 2項目を満たす場合△ 1項目以下の場合×</p>	<p>生活拠点(候補地域)の評価</p> <p>上記3項目のうち、 全て満たす場合○ 2項目を満たす場合△ 1項目以下の場合×</p>	<p>概要</p> <p>・伊予線(郡中港駅)と近接しており、JRと伊予鉄道の乗換えが可能であるほか、鉄道運行本数が多く、交通利便性が高い</p> <p>【中心拠点としての評価】 ・本市の行政の中核となる市役所本庁舎を有しているほか、高次都市機能及び生活サービス機能が多数集積しており、生活利便性が非常に高い。 ・また、JR予讃線と伊予鉄道郡中線の2線を利用することが可能であり、それぞれが基幹的公共交通路線であることから、移動利便性も非常に高い。</p>	<p>概要</p> <p>・伊予線(郡中港駅)と近接しており、JRと伊予鉄道の乗換えが可能であるほか、鉄道運行本数が多く、交通利便性が高い</p> <p>【中心拠点としての評価】 ・本市の行政の中核となる市役所本庁舎を有しているほか、高次都市機能及び生活サービス機能が多数集積しており、生活利便性が非常に高い。 ・また、JR予讃線と伊予鉄道郡中線の2線を利用することが可能であり、それぞれが基幹的公共交通路線であることから、移動利便性も非常に高い。</p>	<p>評価</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>	

各拠点に求められる内容		中心拠点又は生活拠点候補地域					
		新川駅周辺 (新川駅周辺500m圏内)		鳥ノ木駅周辺 (鳥ノ木駅周辺500m圏内)		ウエルピア伊予周辺 (ウエルピア伊予500m圏内)	
中心拠点候補地域の評価	生活拠点候補地域の評価	概要	評価	概要	評価	概要	評価
<p>■ 各種都市機能の有無 ※都市機能の種類が概ね(8割)揃っているか</p>	<p>■ 各種都市機能の有無 ※都市機能の種類が概ね(8割)揃っているか</p>		×		×		×
<p>■ 都市機能集積精度 拠点に占める「商業用地」「公益施設用地」の割合</p>	<p>・商業地域及び近隣商業地域の都市機能集積精度と比較して概ね(8割程度)集積しているか (商用施設用地) 7.1*0.8=5.7% (公益施設用地) 7.0*0.8=5.6% (合計) 11.3% ※合計を満たさない場合、個別項目のどちらかを満たしている場合は△とする</p>	<p>商業用地 5.7% 公益施設用地 0.4% 合計 6.1%</p>	△	<p>商業用地 5.7% 公益施設用地 2.6% 合計 8.3%</p>	×	<p>商業用地 0.6% 公益施設用地 13.5% 合計 14.1%</p>	○
<p>■ 公共交通機能</p>	<p>基幹的公共交通路線(日運行本数30本以上(概ねピーク片道3本以上運行))の鉄道駅・バス停を有している</p>	<p>・伊予鉄道郡中線の新川駅は鉄道運行本数が多く、交通利便性が高い</p>	○	<p>・JR予讃線の鳥ノ木駅は鉄道運行本数が多く、交通利便性が高い</p>	○	<p>・コミュニティバスの停留所があるが、曜日運行であり、利便性がやや低い。</p>	×
<p>拠点性の総合評価 〈総合評価の判定基準〉</p>	<p>上記3項目のうち、全て満たす場合○ 2項目を満たす場合△ 1項目以下の場合×</p>	<p>【生活拠点としての評価】 ・本地域は、利便性の高い鉄道駅を有している。一方で、住宅が多く、人口集積も見られる。農地を多く有していることから、今後、中心市街地に近接した良好な居住地を形成するポテンシャルを有している。 これらことから、本地域を都市の骨格構造における生活拠点とし位置付ける。</p>	×	<p>【生活拠点としての評価】 ・本地域は、利便性の高い鉄道駅を有しているほか、生活系サービス施設は概ね揃っている。また、本地域の市街化区域内には農地も残されていることや、近隣の住宅団地の最寄り駅となっており、今後、中心市街地に近接した良好な居住地を形成するポテンシャルを有している。 これらことから、本地域を都市の骨格構造における生活拠点とし位置付ける。</p>	×	<p>【生活拠点としての評価】 ・本地域は生活系サービス施設がなく、公共交通も曜日運行のみであり、生活利便性がやや低い地域となっている。 一方、ウエルピア伊予を有していることから、文化・レクリエーションに関する施設が充実しており、市民に身近な地域となっている。 このことから、本地域を都市の骨格構造における生活拠点として位置付ける。ただし、現状では都市機能不足しているため、都市機能誘導区域の候補地域として、地域の活性化を図る。</p>	×



■拠点地域の位置付け

