

# 伊予市立地適正化計画



# 目次

計画の見直しにあたって.....	1
第1章 立地適正化計画の概要.....	2
第1節 立地適正化計画の概要.....	2
第2節 都市機能誘導区域について.....	4
第3節 居住誘導区域について.....	5
第2章 現状及び将来見通しにおける都市構造上の課題の分析.....	6
第1節 各種基礎的データの収集と都市の現状把握.....	6
(1) 人口.....	7
(2) 土地利用.....	19
(3) 都市交通.....	29
(4) 都市機能.....	43
(5) 高齢者の健康・福祉.....	51
(6) 経済活動.....	54
(7) 災害.....	57
(8) 歴史・文化.....	60
(9) 地価.....	62
(10) 財政.....	63
第2節 人口の将来見通しに関する分析.....	65
(1) 都市全体の人口動向.....	65
(2) 人口密度の分布動向.....	66
(3) 高齢者数の分布動向.....	70
第3節 現状及び将来見通しにおける都市構造上の問題点の分析.....	77
(1) 公共交通の利便性、持続可能性.....	78
(2) 都市機能の利便性、持続可能性.....	80
(3) 高齢者の福祉・健康の将来動向.....	83
(4) 災害に対する安全性.....	88
(5) 財政の健全性.....	89
第3章 都市づくりの課題の整理.....	90
第1節 課題整理の概要.....	90
(1) 上位・関連計画の整理.....	90
(2) 市民アンケート概要.....	91
(3) 庁内関係各課ヒアリング調査概要.....	92
第2節 課題整理の総括.....	94
(1) 人口に関する課題.....	94

(2) 土地利用に関する課題.....	94
(3) 都市施設に関する課題.....	96
(4) 都市防災に関する課題.....	97
(5) 財政に関する課題.....	98
第4章 都市づくりの方向性検討.....	99
第1節 立地適正化計画に関する基本的な方針.....	99
(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.....	99
(2) 立地適正化計画における基本方針.....	100
第2節 都市の骨格構造の検討.....	101
(1) 拠点形成について.....	101
(2) 交通ネットワーク（都市形成軸）について.....	105
(3) 将来都市構造図.....	106
(4) 松山広域都市計画区域における本市の立地適正化計画の位置づけ.....	107
第5章 誘導区域及び誘導施設.....	115
第1節 立地適正化計画における誘導区域や誘導施設の設定.....	115
第2節 居住誘導区域の設定.....	116
(1) 基本的な考え方.....	116
(2) 区域設定の検討.....	117
(3) 防災対策推進区域の検討.....	124
(4) 区域の設定（居住誘導区域・防災対策推進区域）.....	126
(5) 届出制度について.....	127
第3節 都市機能誘導区域の設定.....	128
(1) 基本的な考え方.....	128
(2) 区域設定の検討.....	129
(3) 区域の設定（都市機能誘導区域）.....	135
第4節 誘導施設の設定.....	137
(1) 基本的な考え方.....	137
(2) 拠点ごとのまちづくりの方向性と誘導方針.....	138
(3) 届出制度について.....	146
第5節 誘導施策.....	148
(1) 居住の誘導に関する施策（◎：新規等）.....	148
(2) 都市機能の誘導に関する施策.....	149
(3) 公共交通ネットワークの形成に関する施策.....	150
(4) 都市構造再編集中支援事業、地域公共交通再構築事業について.....	151
第6節 立地適正化計画における都市計画区域外のエリアの考え方.....	152
(1) 地域生活拠点の位置づけ.....	153

(2) 区域の設定.....	154
第6章 防災指針の検討.....	157
第1節 防災指針とは.....	157
第2節 ハザードエリアについて.....	158
(1) 対象とする災害リスク（自然災害）.....	158
第3節 災害リスクの高い地域等の抽出.....	159
(1) 防災対策推進区域.....	159
(2) ハザード情報と都市の情報の重ね合わせについて.....	160
(3) 水災害のリスク分析（重信川）.....	161
(4) 水災害のリスク分析（大谷川）.....	166
(5) 水災害のリスク分析（津波浸水）.....	172
第4節 土砂災害のリスク分析.....	174
第5節 大地震のリスク分析.....	175
(1) 震度.....	175
第6節 防災上の課題の整理.....	177
(1) 災害リスク分析と課題の整理.....	177
第7節 防災まちづくりの将来像・取組方針の検討.....	179
(1) 防災まちづくりの将来像と対応方針（ターゲット）.....	179
(2) 都市防災の課題と防災指針での取組方針.....	180
(3) 取組方針と具体的な取組.....	181
(4) 取組スケジュール.....	186
(5) <参考>上位関連計画における取組方針と具体的な取組.....	188
第7章 目標設定と計画の評価.....	193
(1) 目標年次.....	193
(2) 目標値.....	193
(3) 計画の評価.....	198



## 計画の見直しにあたって

立地適正化計画を作成した場合は、おおむね5年ごとに施策の実施の状況について、調査、分析及び評価を行うよう努めることとされています。（都市再生特別措置法第84条）

伊予市立地適正化計画においても、5年間で1つのPDCAサイクルとして、計画策定（PLAN）、施策の実行（DO）、施策の効果の分析・検証（CHECK）、計画や施策の見直し・改善（ACTION）を繰り返すこととしています。

伊予市立地適正化計画は、平成29年3月31日に作成（平成31年1月1日改定）され、5年目となる令和4年に中間見直しが必要な時期を迎えます。

中間見直しにおいては、PDCAによる施策の効果の分析・検証（CHECK）を行うとともに、計画作成後に見直された上位計画の「第2次伊予市総合計画後期基本計画【令和3～7年度】（令和3年3月）」「伊予市都市計画マスタープラン（令和2年4月1日策定）」、関連計画の「伊予市地域防災計画（令和4年2月変更）」「伊予市水防計画（令和3年8月策定）」「伊予市国土強靱化地域計画（令和2年12月）」「伊予市過疎地域持続的発展計画（令和5年7月改訂）」等の内容を反映する必要があります。

また、令和2年都市再生特別措置法改正により、立地適正化計画に防災指針を定め、計画的かつ着実に必要な防災・減災対策に取り組むことが求められることとなっています。

以上を踏まえ、伊予市立地適正化計画の見直しを行います。

### ■都市再生特別措置法

（立地適正化計画の評価等）

第八十四条 市町村は、立地適正化計画を作成した場合には、おおむね五年ごとに、当該立地適正化計画の区域における住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、立地適正化計画及びこれに関連する都市計画を変更するものとする。

# 第1章 立地適正化計画の概要

## 第1節 立地適正化計画の概要

我が国の地方都市においては、人口減少による人口密度の低下が問題となっています。特に中心市街地においては人口が減少し、空洞化が進行している都市も多く見られます。こうした傾向が続くと中心市街地の医療施設・福祉施設・商業施設の集客数減少や、公共交通機関の利用者数減少につながり、最終的にはサービス水準の低下や事業そのものの撤退など影響が懸念されます。また、今後も高齢化が更に進むことが予想されますが、前記のような状況下においては、高齢者への市民サービスの提供が十分でなくなることや、外出機会が低下することも懸念されます。

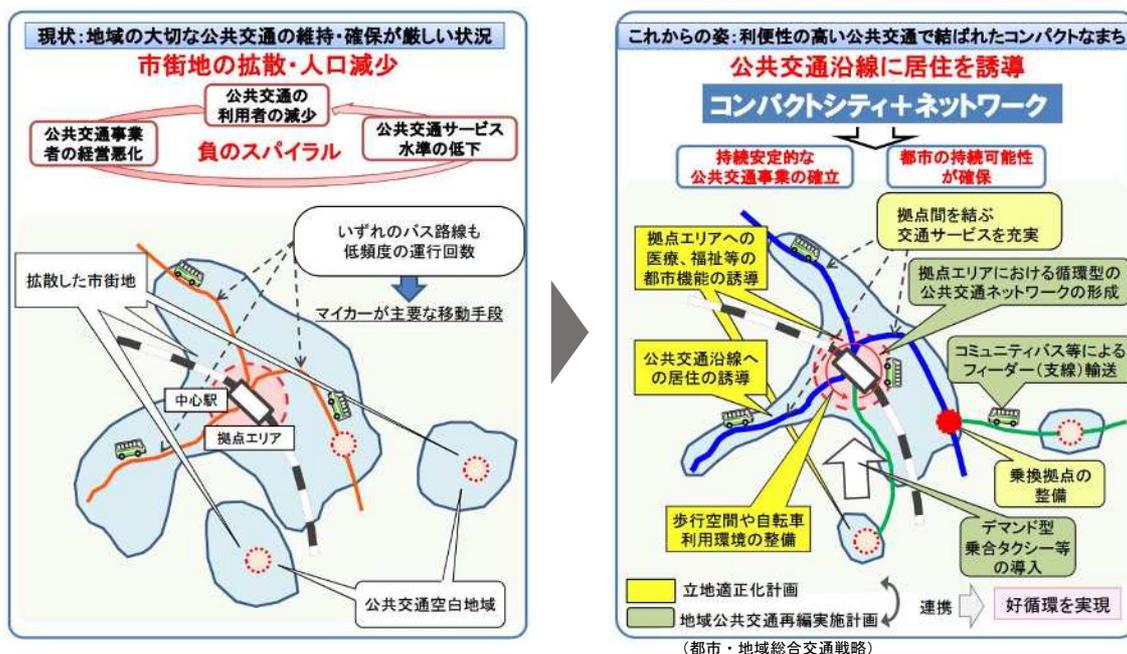
こうした中、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、医療・福祉施設、商業施設などの生活利便施設を都市の拠点に集積し、誰もが容易にアクセス・利用できるような都市づくりを図るため、「都市再生特別措置法」に基づき、伊予市において「立地適正化計画」を作成しました。

立地適正化計画は市町村マスタープランの高度化版と位置付けられており、市町村マスタープランの一部としての性格を持つものです。

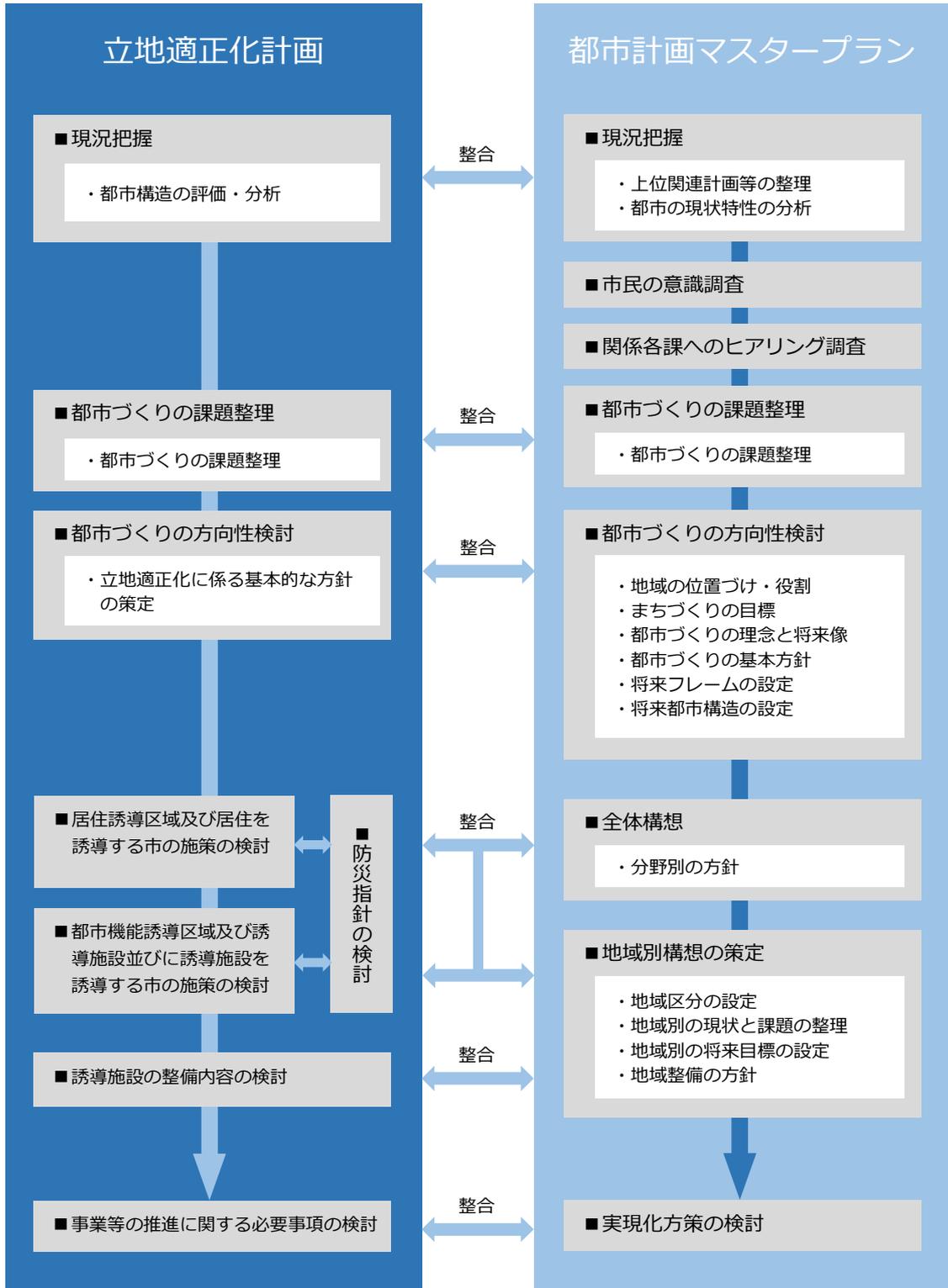
立地適正化計画とは、商業施設や医療・福祉施設などの都市機能を集積するための「都市機能誘導区域」、積極的に居住を誘導し、高い人口密度を維持するための「居住誘導区域」を設定することで、コンパクトシティの形成を図る計画です。

■立地適正化計画の区域設定イメージ

【資料】国土交通省資料



■本市における立地適正化計画の作成フロー



## 第2節 都市機能誘導区域について

### 1) 都市機能誘導区域の概要

都市機能誘導区域とは、医療・福祉・商業等の生活サービス施設（都市機能）を都市の「中心拠点」や「生活拠点」に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。

### 2) 都市機能誘導区域の範囲

都市機能誘導区域の範囲は、区域内に集積した生活サービス施設を、徒歩や自転車などにより利用できる範囲として検討します。特に、高齢者が生活サービス施設を容易に利用できるように、高齢者徒歩圏域に配慮した区域範囲を検討します。

### 3) 都市の骨格構造の検討（拠点の検討）

都市機能誘導区域は、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務地、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地域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い地域などを基本として区域を検討します。

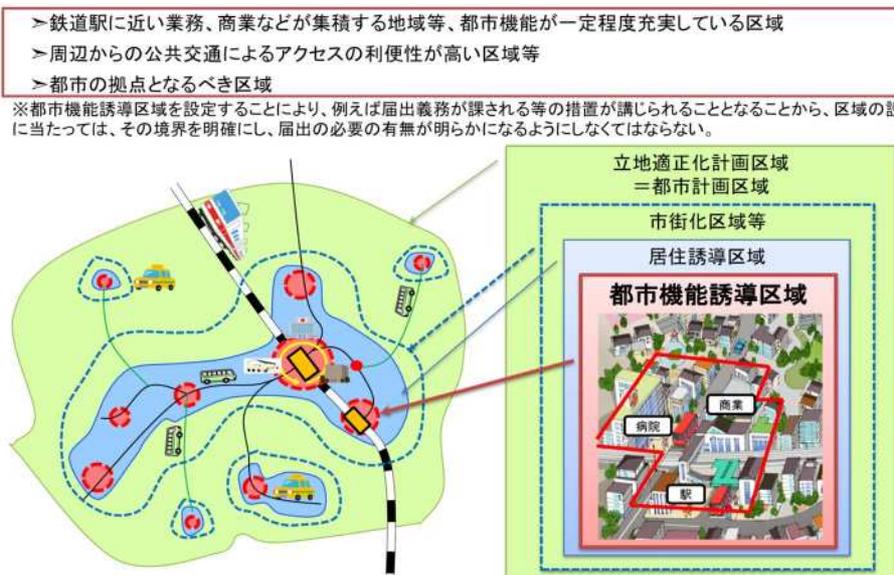
都市機能誘導区域の検討にあっては、まず生活サービス施設の高次機能が集積した「中心拠点」や生活に身近なサービス施設が集積した「生活拠点」などの都市の骨格を構成する拠点を定めます。本市においては、市街化区域内の鉄道駅を対象として、都市機能誘導区域の核となる拠点の候補地域を抽出し、「中心拠点」「生活拠点」として適正かを検討します。

### 4) 居住誘導区域との関係

都市機能誘導区域は、後記の居住誘導区域の中に設定するものであることから、既存生活サービス施設及び誘導施設の持続可能性を確保するため、本区域への居住を積極的に誘導する必要があります。

#### ■都市機能誘導区域のイメージ

【資料】国土交通省資料



### 第3節 居住誘導区域について

#### 1) 居住誘導区域の概要

居住誘導区域とは、人口減少が進行する伊予市においても一定の人口密度を将来にわたって維持することで、身近な生活サービス施設や地域のコミュニティの持続性が確保できるよう積極的に居住を誘導する区域です。

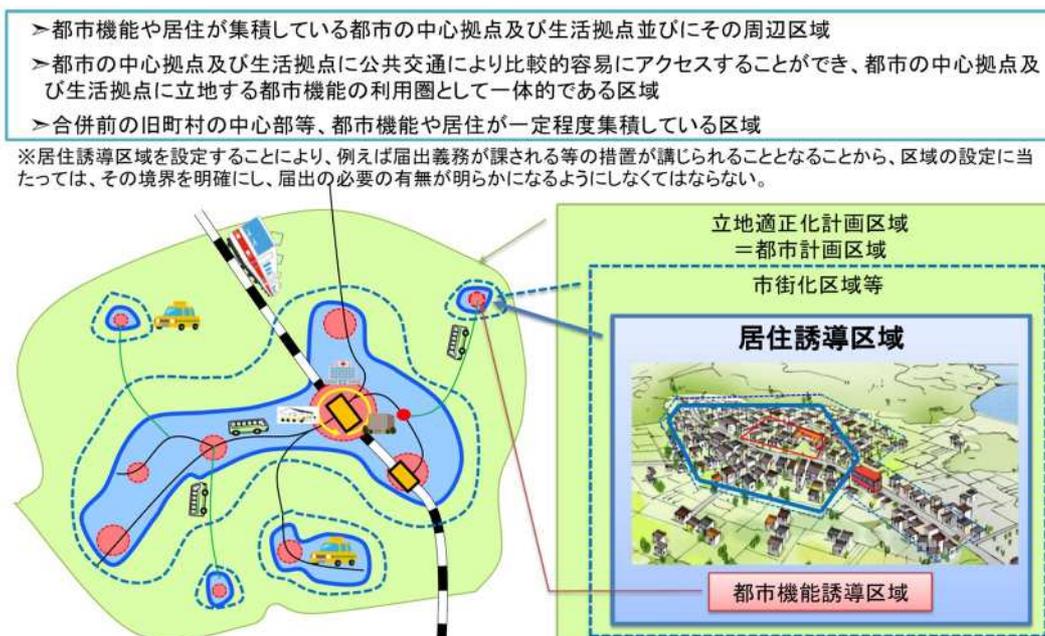
#### 2) 居住誘導区域の範囲

居住誘導区域は伊予市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるように定める必要があります。

そのため、居住誘導区域は人口推計による将来の人口や現状の生活サービス施設の集積及び公共交通の利便性を考慮した範囲への設定を検討します。

#### ■居住誘導区域のイメージ

【資料】国土交通省資料



## 第2章 現状及び将来見通しにおける都市構造上の課題の分析

### 第1節 各種基礎的データの収集と都市の現状把握

以下の項目について、基礎的データを収集し、都市の現状を分析・把握しました。

項目	分析内容	分析の視点
(1) 人口	1)人口・世帯数の推移	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、都市を維持するための人口及び人口密度が確保できているか</li> <li>⇒人口及び人口密度低下を抑制</li> </ul>
	2)人口密度及び人口の増減	
	3)自然動態・社会動態の状況	
	4)DID 地区の変遷	
	5)就業における流入・流出状況	
(2) 土地利用	1)土地利用の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市（市街地）の外延化が進んでいるか</li> <li>・空き家が増加していないか</li> <li>⇒市街地の低密度化を抑制</li> </ul>
	2)低・未利用地の状況	
	3)開発許可の状況	
	4)農地転用の状況	
	5)住宅の状況	
(3) 都市交通	1)主要道路の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通がどの程度利用されているか</li> <li>・公共交通利便地域の人口は確保されているか</li> <li>⇒公共交通サービスを向上</li> </ul>
	2)公共交通の運行状況	
	3)公共交通利便地域の状況	
(4) 都市機能	1)公共施設の整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能が適切に配置されているか</li> <li>・現在の居住地で適切なサービスが受けられているか</li> <li>⇒適切な都市機能・居住を誘導</li> </ul>
	2)医療施設の整備状況	
	3)福祉施設の整備状況	
	4)商業施設の整備状況	
	5)教育施設の整備状況	
(5) 高齢者の健康・福祉	1)高齢者分布と公共交通の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の高齢者へのサービスが適切な状態であるか</li> <li>・公共施設の配置状況が高齢者に適切であるか</li> <li>⇒より利便性の高い地域へ居住を誘導</li> </ul>
	2)高齢者分布と都市機能の状況	
(6) 経済活動	1)事業所数・従業員数の推移	<ul style="list-style-type: none"> <li>・製造業の出荷額、商業の販売額はどのような傾向にあるか</li> <li>⇒経済活動を活性化</li> </ul>
	2)製造品出荷額の推移	
	3)商業販売額の推移	
(7) 災害	1)ハザード区域内の居住状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害の起こり得る地区の居住は適切な状態か</li> <li>⇒安全な地区への居住誘導</li> <li>⇒防災施設の整備、体制の向上</li> </ul>
(8) 歴史・文化	1)文化財の分布状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地の文化財はどのような分布か</li> <li>⇒文化財保全を前提とした都市整備の検討</li> </ul>
(9) 地価	1)地価の推移	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地の地価はどのような傾向にあるか</li> <li>⇒財政への影響を確認</li> </ul>
(10) 財政	1)公共施設から見た財政の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設の老朽化による更新費用がどのような推移となるか</li> <li>⇒機能集約や統廃合の検討</li> </ul>
	2) 税収の状況	

(1) 人口

1) 人口・世帯数の推移

① 人口総数の推移

地域別人口の推移を見ると、伊予市（以降、本市という）全体では平成2年～平成22年にかけて減少傾向にあり、その後、令和2年にかけて、さらに減少傾向が加速しています。

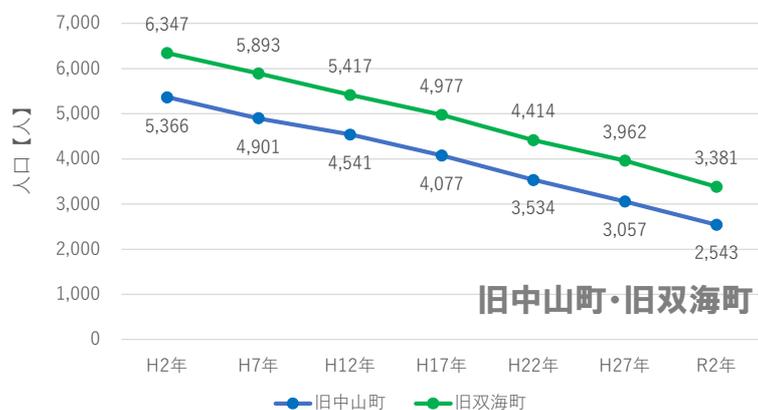
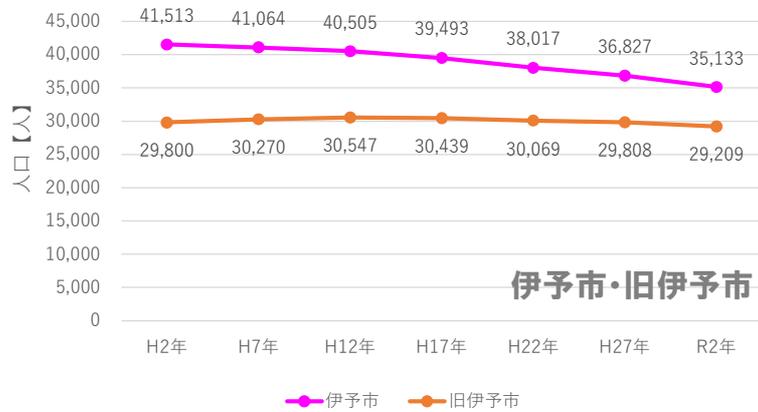
合併以前の旧地域の区分で見ると、旧伊予市地域は平成12年に30,547人と人口のピークを迎え、その後は軽微な減少傾向にあることが分かります。

一方、旧中山町・旧双海町地域は人口減少が著しく、令和2年時点において、旧中山町地域は2,543人（平成2年比0.47倍）、旧双海町地域は3,381人（平成2年比0.53倍）となっています。

これらのことから、本市の中心市街地を有している旧伊予市地域の人口減少は比較的軽微である一方、旧町地域の人口減少が進行していることがわかります。こうした状況が続くと、旧町地域の衰退などの進行が懸念されます。

■地域別人口の推移

【資料】国勢調査



年齢3区分別<sup>(※1)</sup>の人口割合の推移を見ると、平成2年～令和2年にかけて年少人口の減少率はやや鈍化しつつありますが、生産年齢人口の割合が減少し、老年人口の割合が増加していることが分かります。

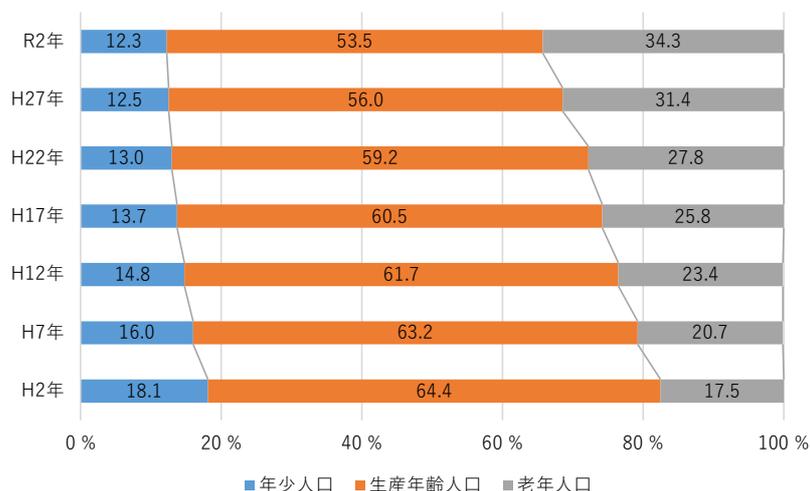
また、地域別の高齢化率<sup>(※2)</sup>の推移を見ても、いずれの地域においても平成2年～令和2年にかけて、高齢化率が上昇しており、特に旧中山町、旧双海町の高齢化が厳しい状況となっています。前記の人口減少の傾向と合わせると、本市において、少子高齢化が進行していることが分かり、都市の活力の衰退などが懸念されます。

(※1 年齢3区分…年少：15歳未満、生産年齢：15歳～64歳以下、老年：65歳以上

(※2 高齢化率…全人口に占める老年人口の割合

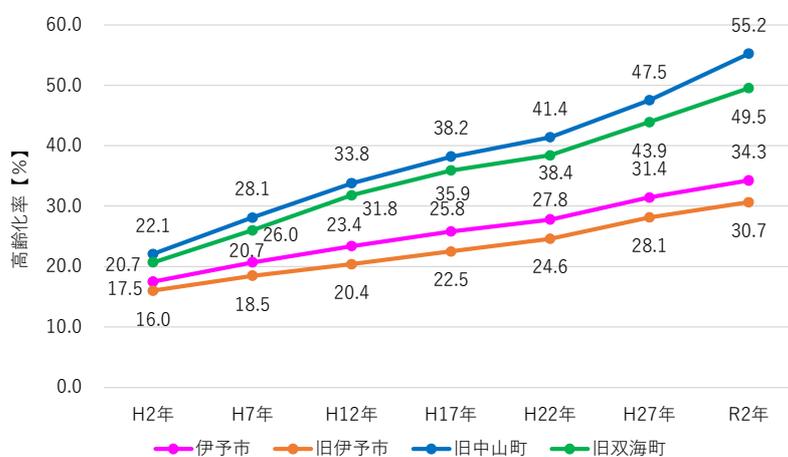
### ■年齢3区分別の人口割合の推移

【資料】国勢調査



### ■地域別の高齢化率の推移

【資料】国勢調査



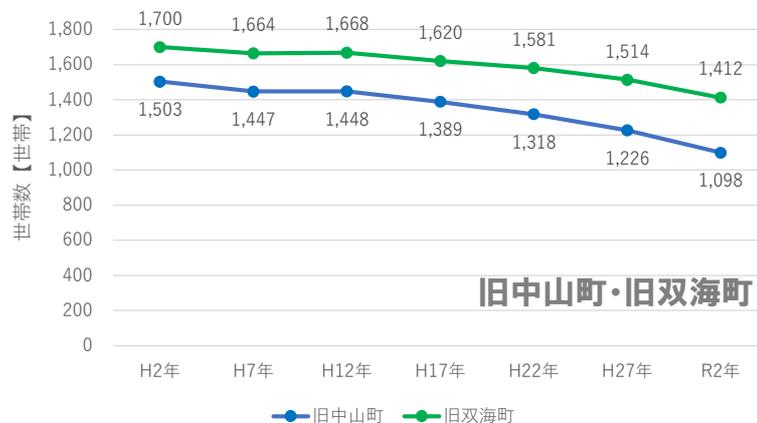
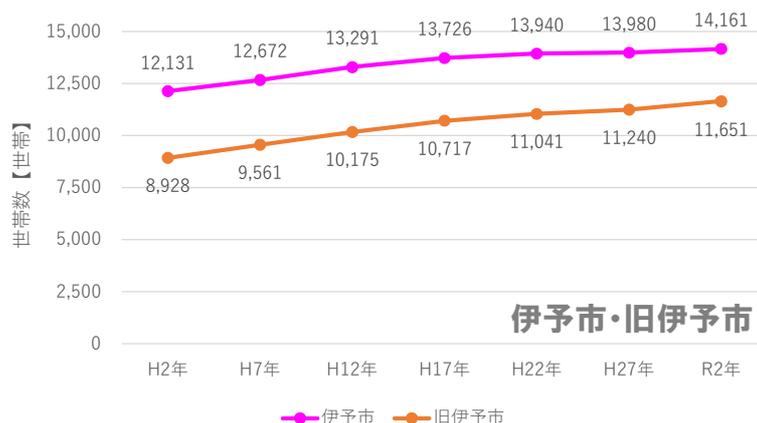
## ② 世帯数の推移

地域別の世帯数の推移を見ると、本市全体及び旧伊予市地域においては、平成2年～令和2年にかけて世帯数が増加傾向にあり、令和2年時点において、本市全体では14,161世帯（平成2年比1.17倍）、旧伊予市地域は11,651世帯（平成2年比1.30倍）となり、ますます核家族化が進行しています。一方で、旧中山町・旧双海町地域は、世帯数の減少が続いており、令和2年時点において、旧中山町地域は1,098世帯（平成2年比0.73倍）、旧双海町地域は1,412世帯（平成2年比0.83倍）となっています。

人口減少が続いている状況下において、旧伊予市地域は世帯数が増加しています。一方、旧中山町・旧双海町地域においては世帯数の減少が著しく、今後の中山間地域の衰退が懸念されます。

### ■地域別の世帯数の推移

【資料】国勢調査



地域別の世帯当たり人員数の推移を見ると、平成2年～平成22年に比べ、令和2年にかけてさらに減少していることが分かります。

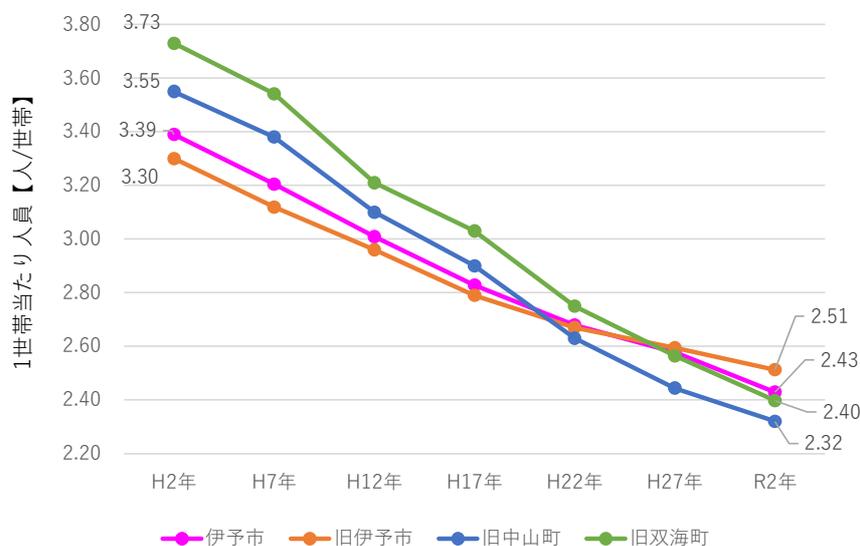
また、地域別の高齢者<sup>(※3)</sup>一人暮らし世帯数の推移を見ると、令和2年時点において、旧伊予市地域は1,594世帯（平成2年比2.68倍）、旧中山町地域は255世帯（平成2年比2.24倍）、旧双海町地域は303世帯（平成2年比2.66倍）となっており、いずれの地域においても、高齢者一人暮らし世帯が増加していることが分かります。特に、旧中山町・旧双海町地域の令和2年時点における高齢者一人暮らし世帯数は平成2年の世帯数に対して2倍以上増加していることが分かります。

令和2年時点における地域別の一般世帯数に占める高齢者一人暮らし世帯数の状況を見ると、高齢者一人暮らし世帯数の割合が旧伊予市地域で13.7%、旧中山町地域で23.3%、旧双海町地域で21.5%となっており、旧町地域の高齢者一人暮らし世帯の割合が市街地である旧伊予市地域と比較して高くなっていることが分かります。

(※3 高齢者…65歳以上の高齢者)

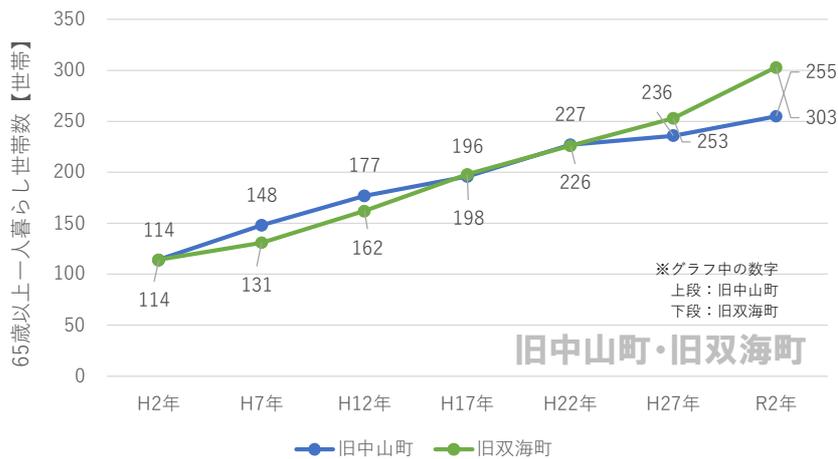
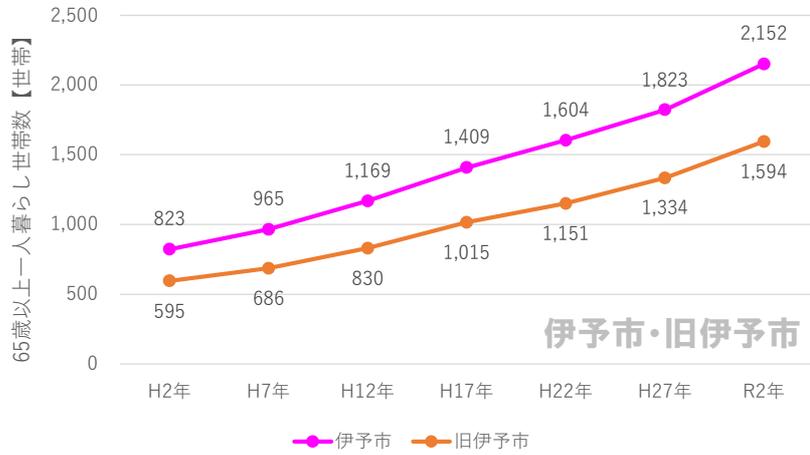
### ■地域別の世帯当たり人員数の推移

【資料】国勢調査



■地域別の高齢者一人暮らし世帯数の推移

【資料】国勢調査



■地域別の一般世帯数に占める高齢者一人暮らし世帯数の状況(平成 22・令和 2 年)

【資料】国勢調査

地域	年時	一般世帯数	65 歳以上の一人暮らし世帯数	65 歳以上世帯数 / 一般世帯数
伊予市	平成 22 年	13,940	1,604	11.5%
	令和 2 年	14,131	2,152	15.2%
旧伊予市	平成 22 年	11,041	1,151	10.4%
	令和 2 年	11,625	1,594	13.7%
旧中山町	平成 22 年	1,318	227	17.2%
	令和 2 年	↓ 1,096	255	23.3%
旧双海町	平成 22 年	1,581	226	14.3%
	令和 2 年	↓ 1,410	303	21.5%

## 2) 人口密度及び人口の増減

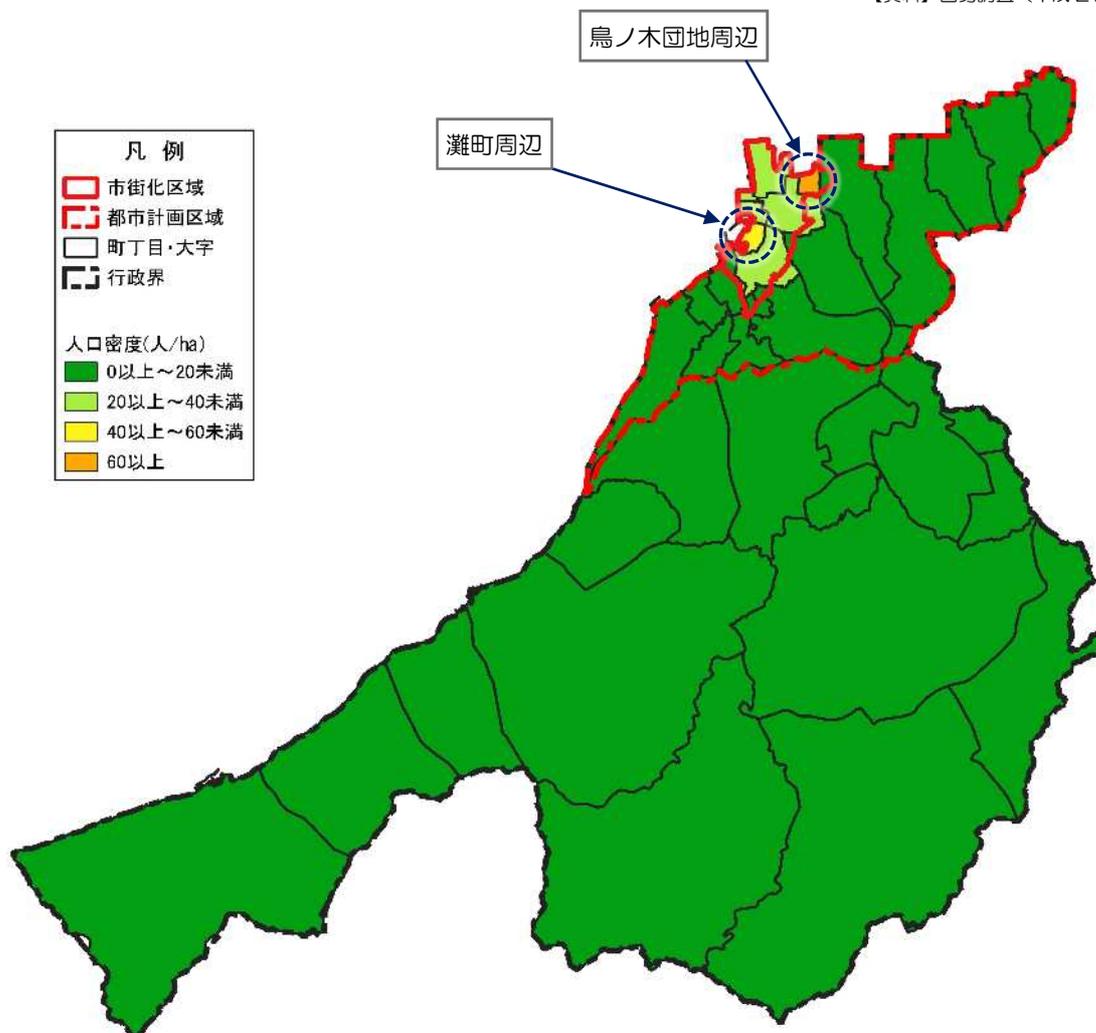
### ① 地区別の人口密度

平成 27 年時点における国勢調査の基本単位区<sup>(※4)</sup>別人口密度の状況を見ると、人口密度が 20 人/ha 以上の地域は、市街化区域周辺に集中していることが分かります。特に、灘町地区周辺は 47 人/ha、鳥ノ木団地周辺は 86 人/ha となっており、周辺地域と比較して人口密度の高い市街地が形成されていることが分かります。一方で、市街化調整区域及び都市計画区域外の地域は人口密度 20 人/ha 未満となっており、低密度な人口分布となっていることが分かります。

(※4 基本単位区…国勢調査を行う際の集計単位であり、校区や町丁目・字などにより市区町村を細分化したものです。

### ■基本単位区別人口密度の状況

【資料】国勢調査（平成 27 年）



## ② 地区別の人口増減

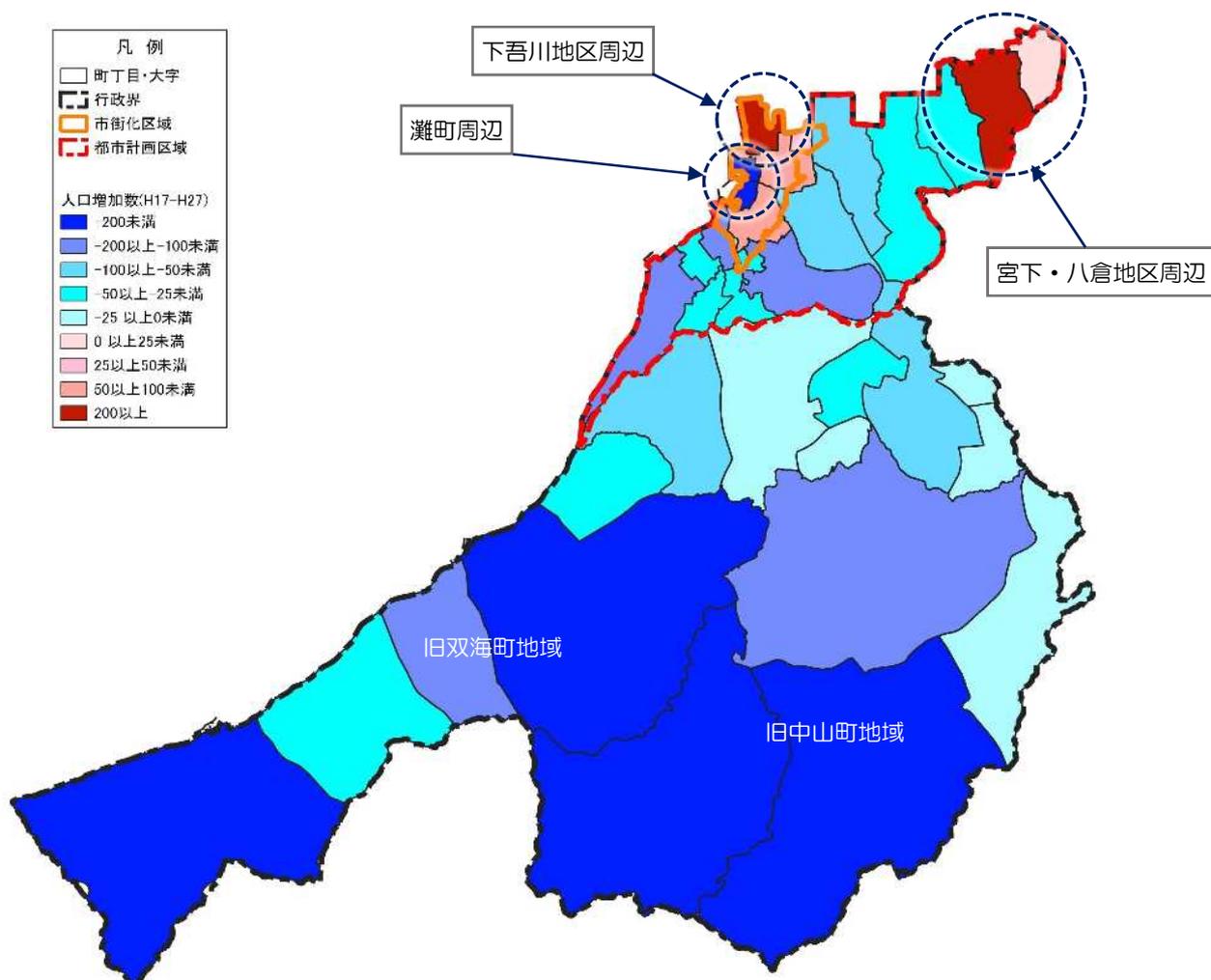
平成 17～27 年における国勢調査の基本単位区別人口増減の状況を見ると、下吾川地区周辺などの市街化区域北側、宮下・八倉地区周辺などの市街化調整区域北東側で人口が増加していることが分かります。

一方で、灘町地区周辺の地域においては、前記の通り令和 2 年時点における人口密度は他地域と比較して高い状態を保っているものの、平成 17 年～平成 27 年にかけては人口が減少していることが分かります。

また、市街化調整区域及び都市計画区域外においては人口が減少していることが分かります。特に旧中山町・旧双海町地域においては、人口が 200 人以上減少している地域も見られ人口減少が進行していることが分かります。

■平成 17 年～平成 27 年の基本単位区別人口増減の状況

【資料】国勢調査



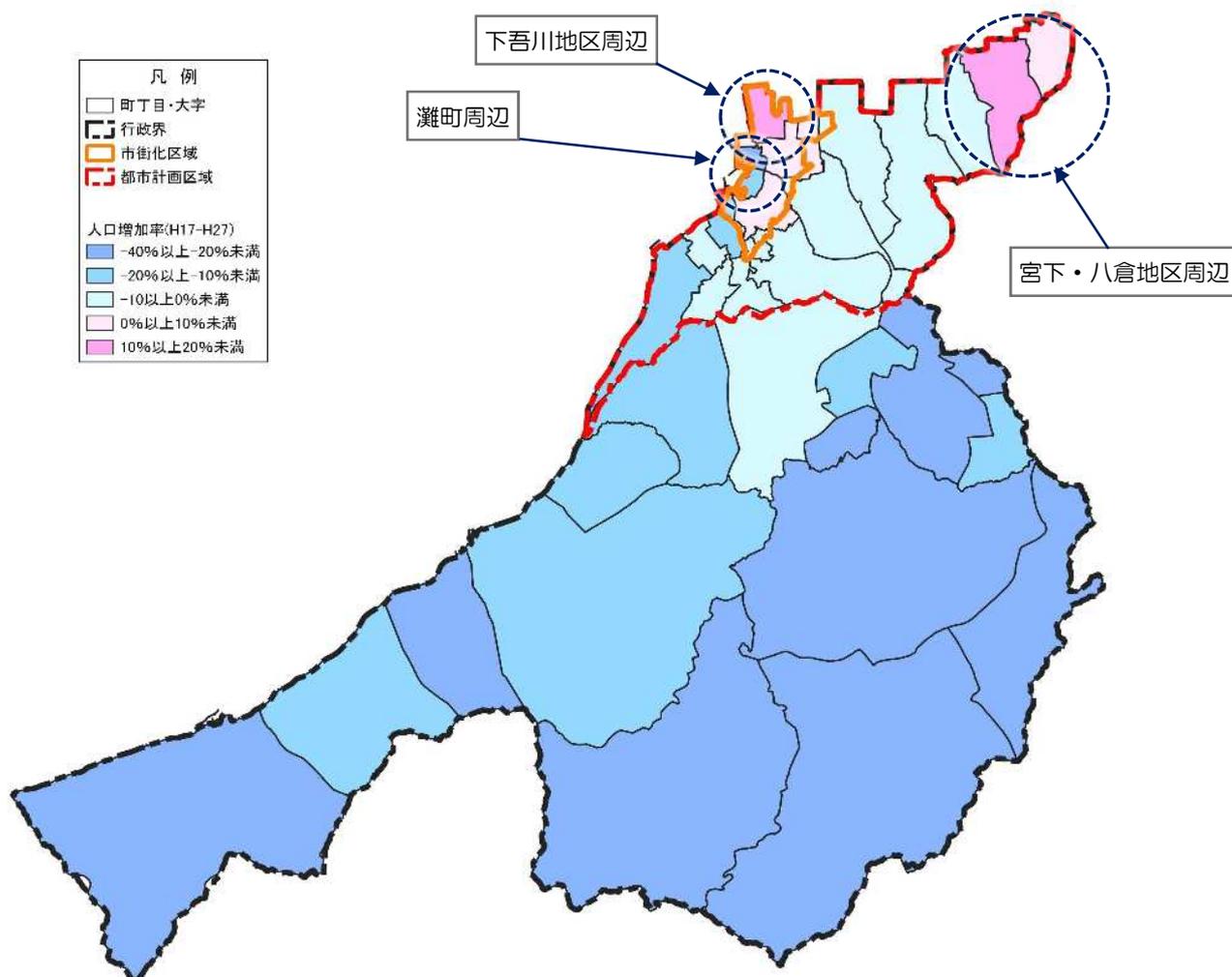
平成 17～27 年における国勢調査の基本単位別人口増減率を見ると、人口増減の傾向とほぼ同様に、下吾川地区周辺などの市街化区域北側、市街化区域南側の米湊地区、宮下・八倉地区周辺などの市街化調整区域北東側で人口が増加しています。その一方で灘町地区周辺の地域においては人口が減少しています。

また、市街化調整区域の一部や都市計画区域外のほとんどの地域において、人口が減少していることが分かります。

このように本市においては、中心市街地へは人口が集中する一方、市街化調整区域及び都市計画区域外では人口減少が進んでいます。

■平成17年～平成27年の単位面積当たりの人口増減率の状況

【資料】国勢調査



### 3) 自然動態・社会動態の状況

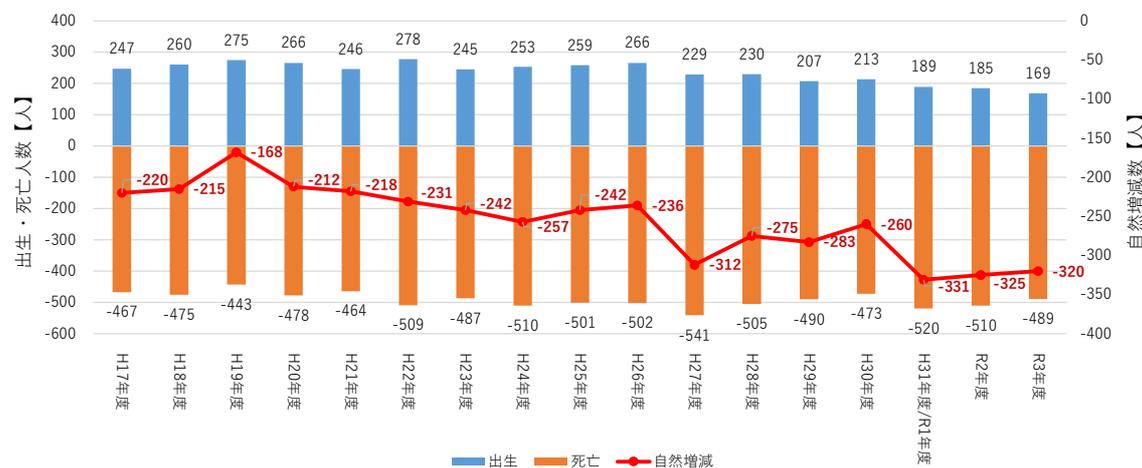
本市の自然動態の推移を見ると、平成 17～令和 3 年度のいずれも、死亡数が出生数を上回っており、「自然減」の状態が続いていることが分かります。特に、平成 27 年度以降は一段と厳しい状況となっています。

本市の社会動態の推移を見ると、平成 17～22 年度にかけては転出人口が転入人口を上回っており、「社会減」の状態となっていました。その後一旦、平成 23～25 年度と平成 30 年度は転入人口が転出人口を上回り、「社会増」の状態となりましたが、平成 30 年度以降は社会減が続いています。

自然動態は「自然減」、社会動態は「社会減」の状態が今後も続く場合、人口減少が一層進むことが懸念されます

#### ■自然動態の推移

【資料】伊予市 WEB サイト



#### ■社会動態の推移

【資料】伊予市 WEB サイト



#### 4) DID 地区の変遷

本市における DID 地区は、昭和 35 年時点では 100ha でしたが、徐々に面積が広がり、平成 22 年時点では 300ha、令和 2 年時点では 342ha と拡大を続けています。

DID 人口は、昭和 35～55 年にかけて減少していましたが、昭和 55 年以降、増加傾向にあります。令和 2 年の DID 人口は 14,857 人であり、DID 人口が最も少なかった昭和 55 年（7,562 人）比で 196%まで増加しています。一方で、DID 人口密度は減少傾向が続いており、昭和 35 年時点で 108 人/ha でしたが、平成 22 年は 44.5 人/ha（昭和 35 年比の 41%）まで人口密度が低下し、以降、令和 2 年においても 43.4 人/ha（昭和 35 年比の 40%）まで低下が続いています。

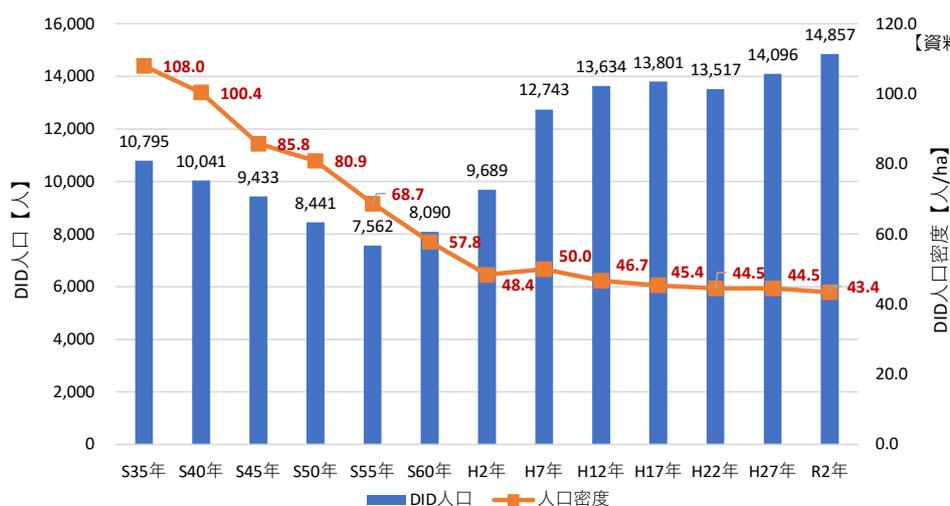
#### ■DID地区の状況

【資料】 国勢調査

年次	DID 世帯数 【世帯】	DID 人口 【人】	面積 【ha】	人口密度 【人/ha】
S35 年	2,654	10,795	100	108.0
S40 年	2,651	10,041	100	100.4
S45 年	2,679	9,433	110	85.8
S50 年	2,521	8,441	110	80.9
S55 年	2,394	7,562	110	68.7
S60 年	2,653	8,090	140	57.8
H2 年	3,278	9,689	200	48.4
H7 年	4,478	12,743	260	50.0
H12 年	4,948	13,634	290	46.7
H17 年	5,280	13,801	300	45.4
H22 年	5,370	13,517	300	44.5
H27 年	5,713	14,096	317	44.5
R2 年	6,194	14,857	342	43.4

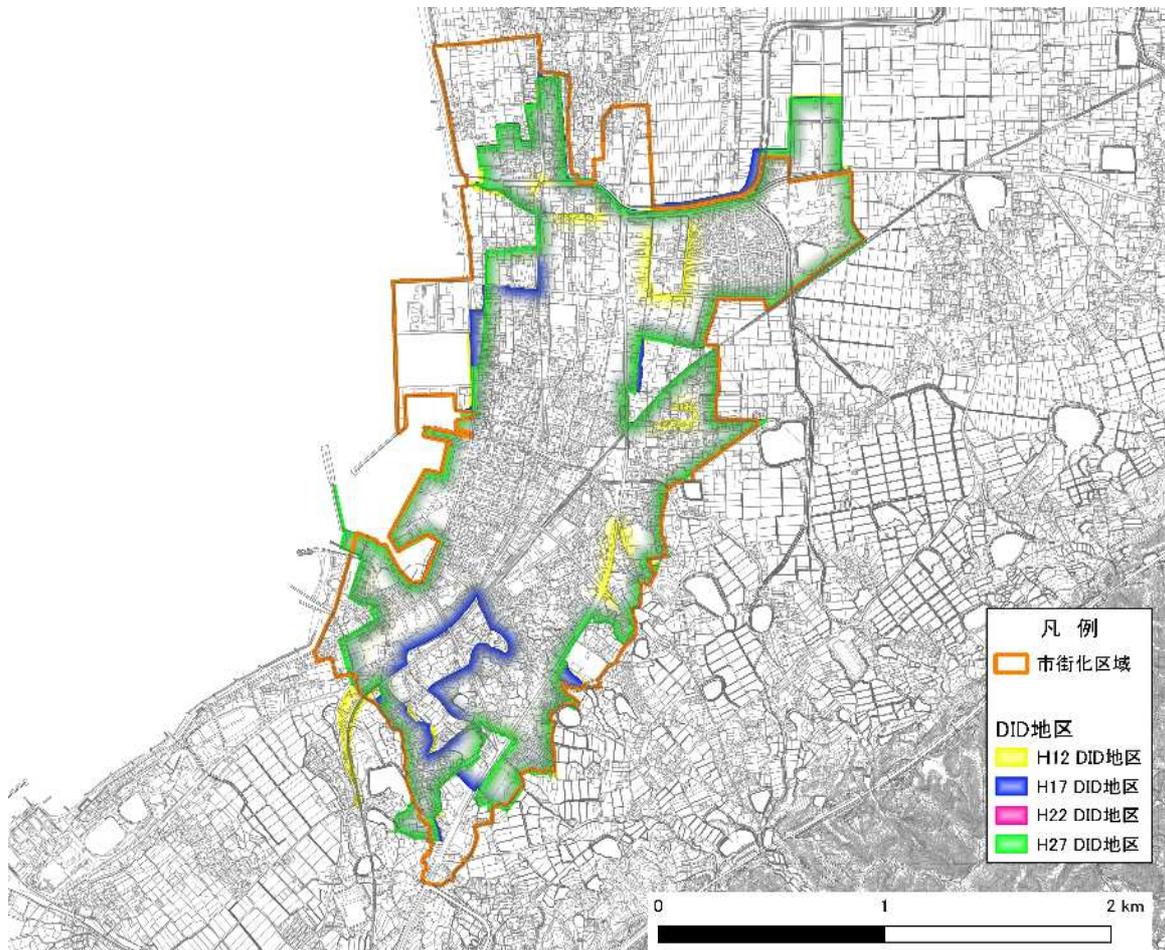
#### ■DID地区の人口及び人口密度の推移

【資料】 国勢調査



■DID区域の変遷

【資料】国土数値情報



## 5) 就業における流入・流出の状況

### ① 本市内外の移動状況

本市の就業者数の流入・流出状況の推移を見ると、平成2年～令和2年のいずれの年度も流入人口より流出人口が多くなっていることがわかります。

令和2年時点における本市と近隣市町村の流入出状況を見ると、流入・流出とも第1位は、松山市で流入2,953人（流入率約26.6%）流出5,030人（流出率約35%）、第2位は、松前町で流入1,162人（流入率約10.5%）流出1,571人（流出率約11%）となっており、松山市及び松前町への就業者の移動が多くなっています。

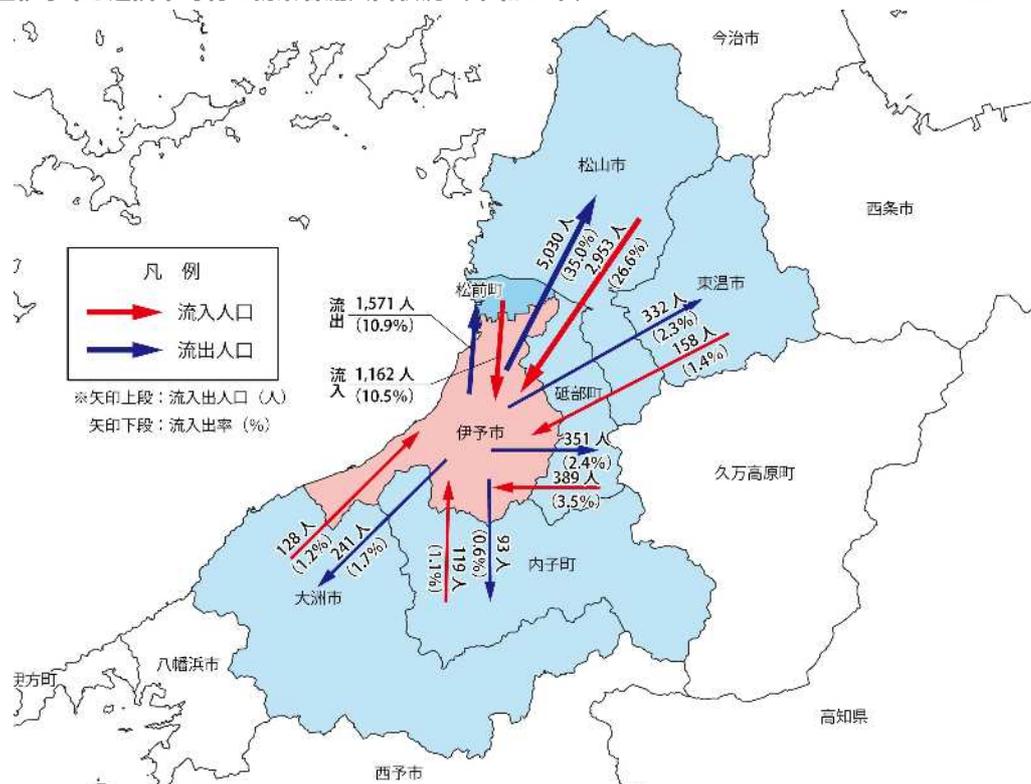
### ■就業者の流入・流出状況の推移

【資料】国勢調査

	常住地による 就業者数 (人)	流出		従業地による 就業者数 (人)	流入		従/常 就業者比率 (%)
		就業者数 (人)	流出率 (%)		就業者数 (人)	流入率 (%)	
H2年	21,226	7,056	33.24	18,036	3,866	21.43	85.0
H7年	21,379	7,601	35.55	18,628	4,850	26.04	87.1
H12年	20,544	7,927	38.59	18,181	5,564	30.60	88.5
H17年	19,846	7,685	38.72	17,239	5,078	29.46	86.9
H22年	18,477	7,813	42.29	15,674	5,010	31.96	84.8
H27年	18,310	7,856	42.91	15,580	5,126	32.90	85.1
R2年	17,505	8,046	45.96	14,618	5,053	34.57	83.5

### ■伊予市と近隣市町村の就業者流入出状況（令和2年）

【資料】国勢調査



## (2) 土地利用

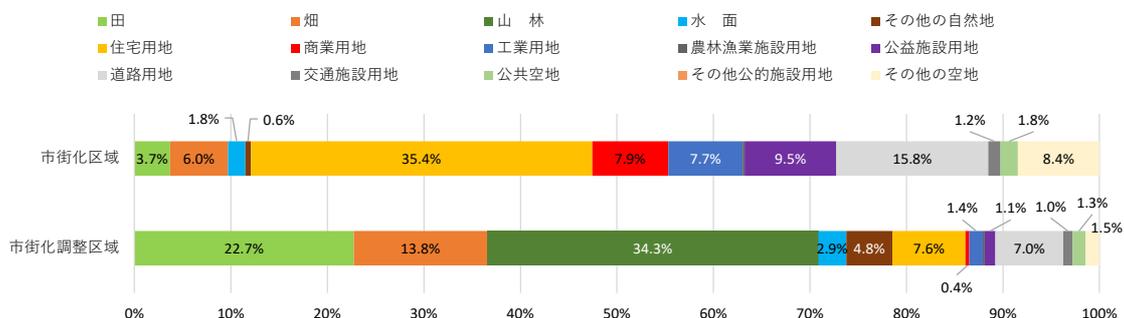
### 1) 土地利用の状況

本市の都市計画区域内の土地利用別面積の割合を見ると、市街化区域内は住宅用地が全体の約 35%を占めており、次いで道路用地が約 16%、公益施設用地が約 9%、工業用地と商業用地が約 8%、となっており、都市的な土地利用となっている面積割合が大半を占めていることが分かります。自然的な土地利用である田は平成 22 年から令和 2 年の 10 年間で約 6%（平成 22 年）から約 4%（令和 2 年）へ、畑は約 8%から約 6%と減少しており、宅地化の可能性（ポテンシャル）を持つ土地は若干減少しています。また、その他空地は約 15%から約 8%と減少し、低・未利用地は改善しています。

令和 2 年における市街化調整区域は田が約 23%、畑が約 14%、山林が約 34%となっており、自然的な土地利用となっている面積割合が全体の約 70%で推移しています。また、住宅用地は約 8%、工業用地は約 1%程度となっています。

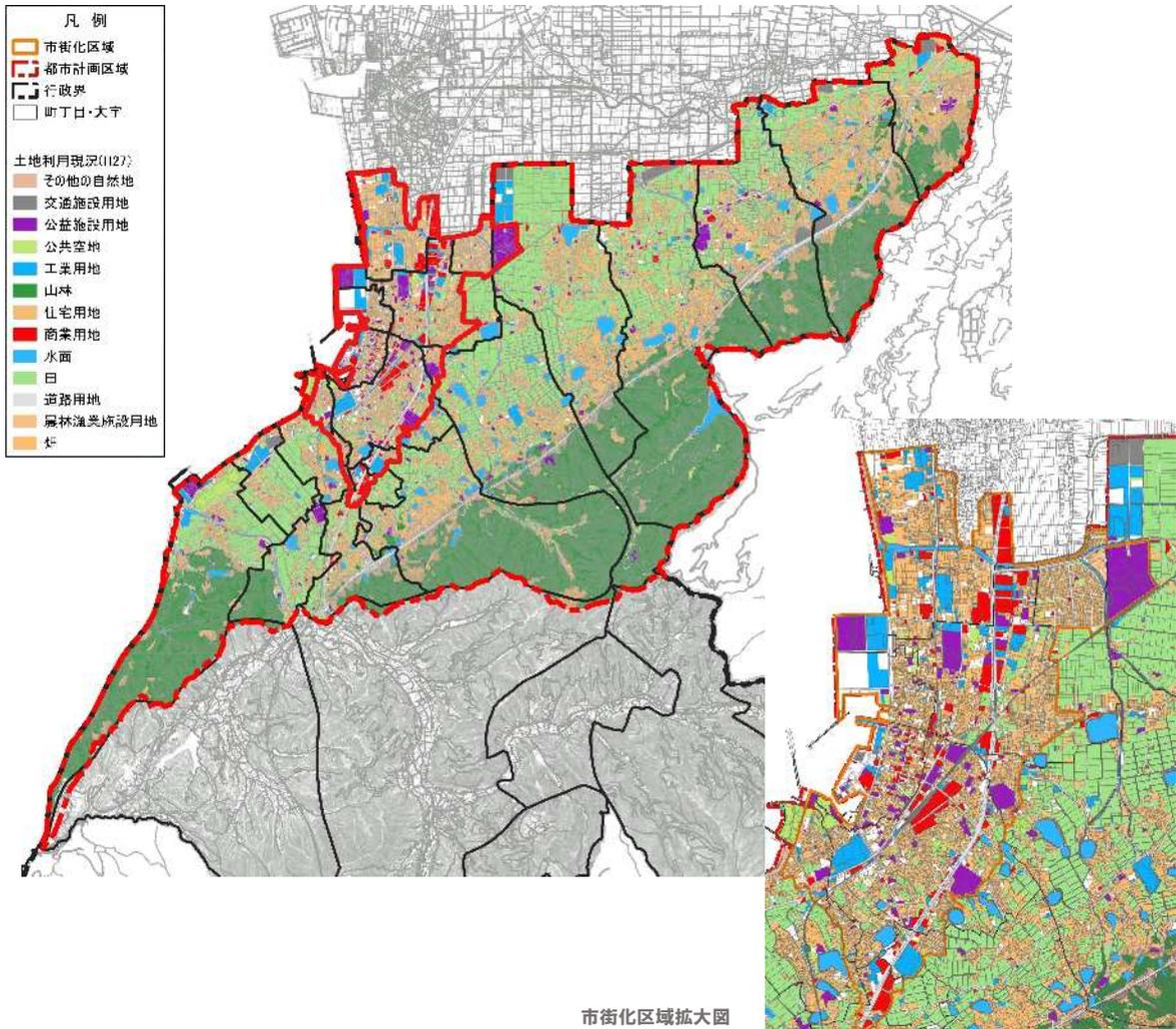
■都市計画区域内の土地利用別面積の割合

【資料】令和元年都市計画基礎調査



## ■土地利用現況図

【資料】令和元年都市計画基礎調査



### 2) 低・未利用地の状況

都市計画区域内の低・未利用地<sup>(※5)</sup>の状況を見ると、市街化区域の宅地化率<sup>(※6)</sup>は73.5%となっており、宅地化が可能な土地が残されていることが分かります。また、低・未利用地率は10.7%（平成22年）から15.6%（平成27年）に拡大しています。これは、市街地に点在している平面駐車場が多いことが影響していると考えられます。中心市街地などの平面駐車場などは、都市形成に必要不可欠な施設ですが、必要以上の低・未利用地分布は、都市の低密度化の懸念があります。

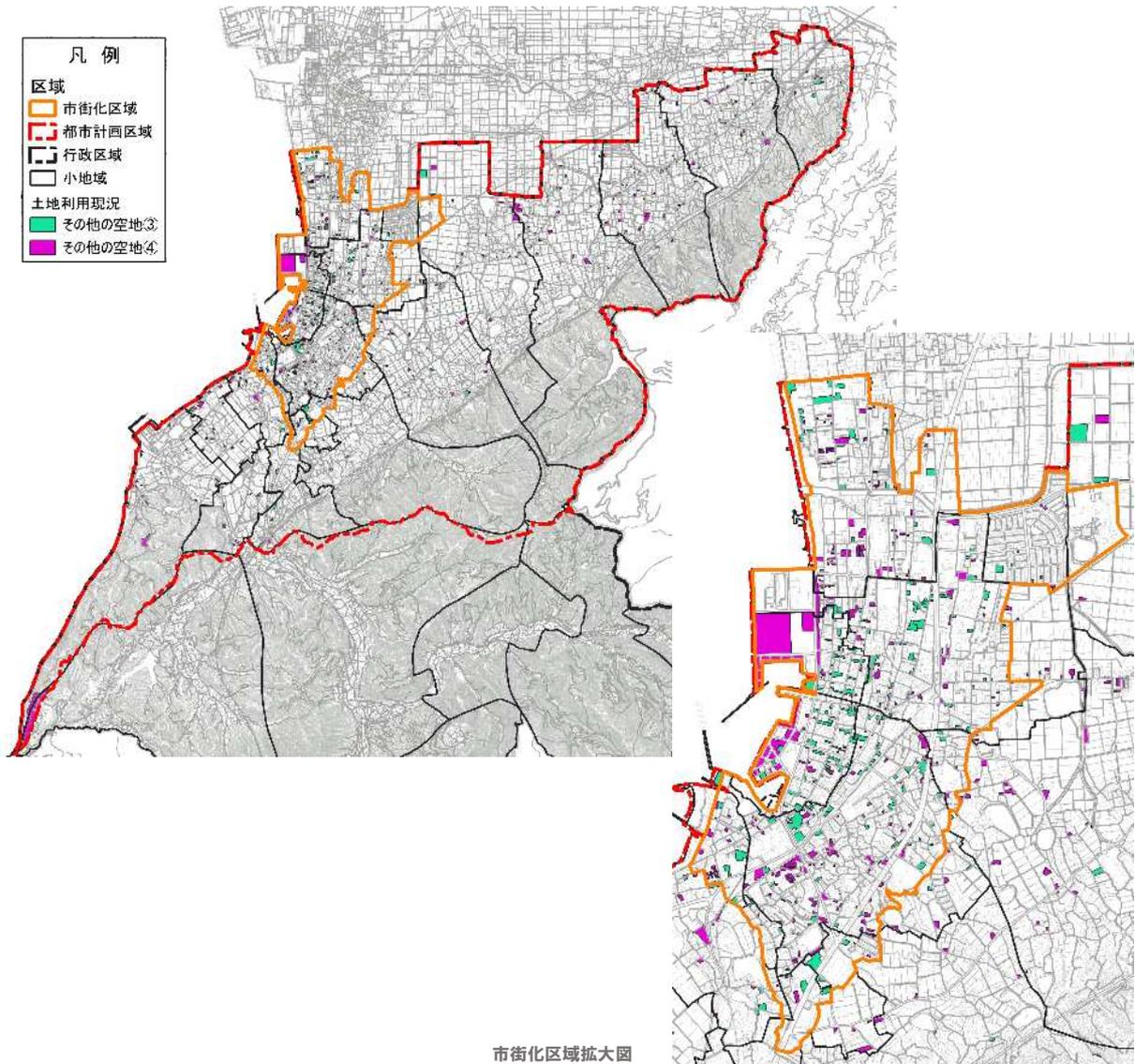
市街化調整区域においては、宅地化率が11.2%、低・未利用地が1.7%となっており、市街化区域と比較して数値が小さくなっており、良好な自然が保全されていることが分かります。

(※5 低・未利用率率…可住地（水面や湖沼、公共施設用地や道路などの宅地化ができない土地以外の土地）に対する、その他の空地（平面駐車場、改変工事中の土地、未利用地、ゴルフ場 等）の割合

(※6 宅地化率…可住地に対する宅地（住宅用地、商業用地、工業用地）の割合

### ■都市計画区域内の低・未利用地の状況

【資料】令和元年都市計画基礎調査



### 3) 開発許可の状況

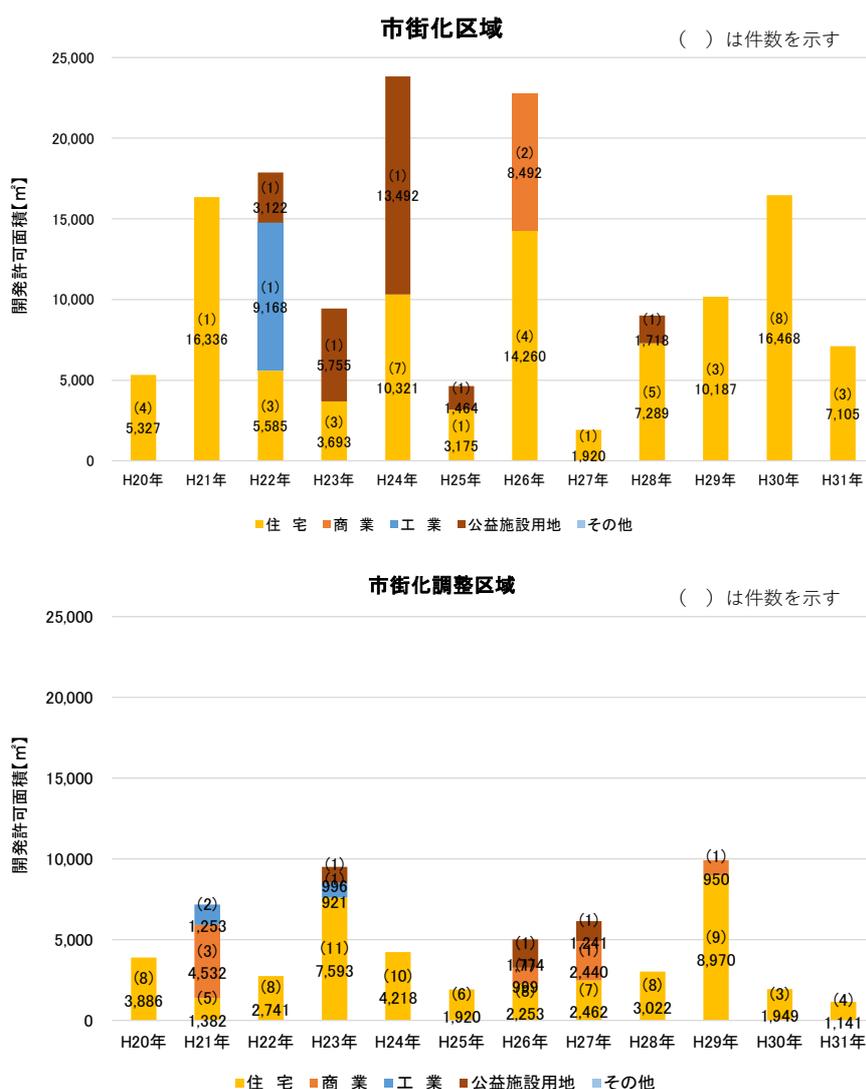
都市計画区域内の開発許可による開発面積の推移を見ると、市街化区域・市街化調整区域のいずれも、住宅用途の開発面積が多くなっていることがわかります。

市街化区域内においては、平成 22 年に大規模な工業用途の開発が約 9,000 m<sup>2</sup> (1 件) ありますが、これは「花かつを工場・花かつを倉庫」の整備による申請です。また、公益施設用地の開発が平成 23 年に約 5,800 m<sup>2</sup> (1 件) と平成 24 年に約 13,500 m<sup>2</sup> (1 件) となっていますが、これは「事務所・保健センター・児童館」(平成 23 年) 及び、「介護付有料老人ホーム」の整備による申請です。商業用途では、平成 26 年に「貸し店舗」「コンビニエンスストア」の整備による申請、約 8,500 m<sup>2</sup> (2 件) があります。

市街化調整区域内においては、平成 21 年に商業用途の開発が約 4,500 m<sup>2</sup> (3 件) と多くなっていますが、これは「コンビニエンスストア」「店舗(商業用)」の整備による申請です。また、平成 29 年は住宅が約 9,000 m<sup>2</sup> (9 件) と特に多くなっています。

#### ■開発許可による開発面積の推移

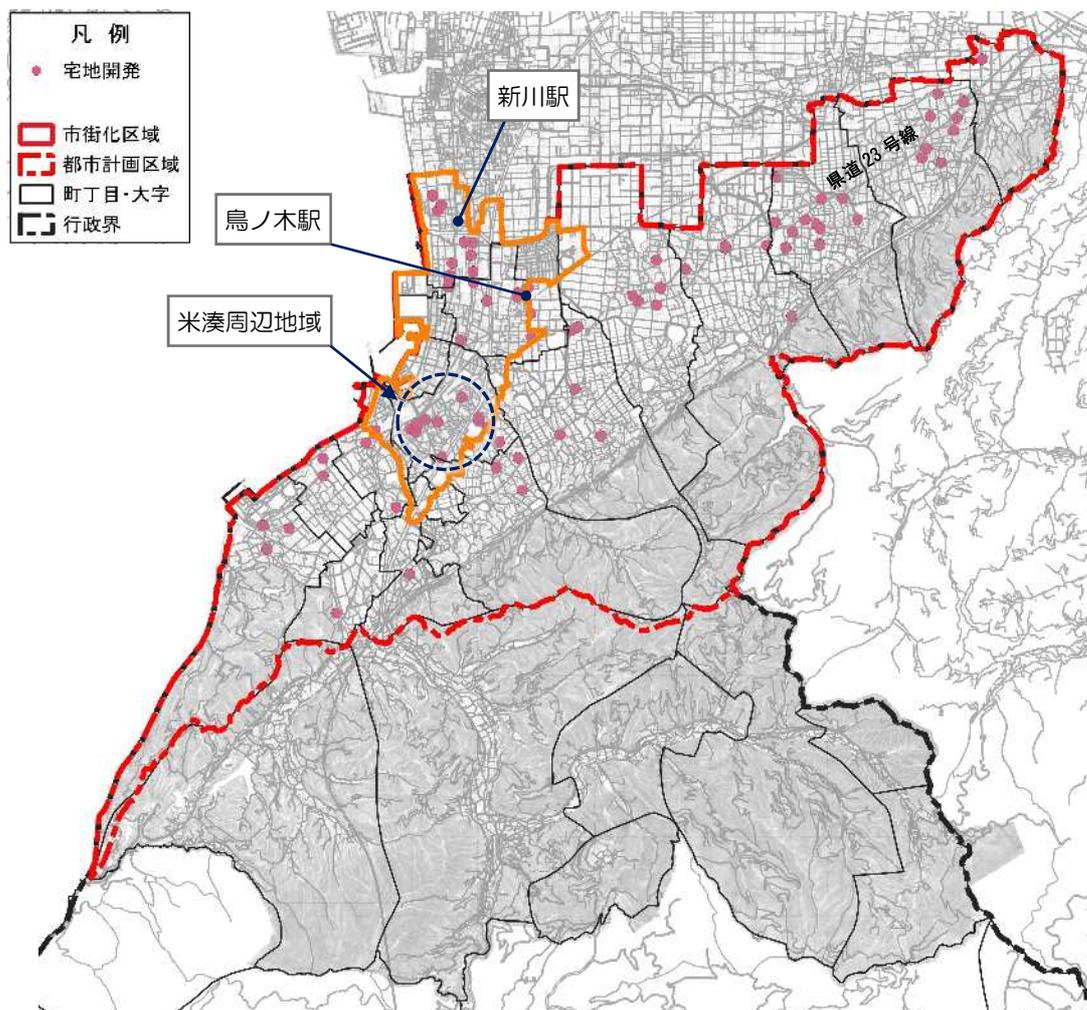
【資料】令和元年都市計画基礎調査



また、平成 21～令和元年における開発許可による開発行為の分布図を見ると、市街化区域内においては米湊周辺地域・鳥ノ木駅周辺地域・新川駅周辺地域に開発行為が集中していることがわかります。一方、市街化調整区域内の開発行為は県道 23 号線沿いの平地に広く分布しています。このように市街化調整区域においても開発行為が一定数見られ、今後もこうした傾向が続く場合、市街地の外延化が進行することが懸念されます。

■平成 21～令和元年の開発行為の分布状況・未利用地分布状況

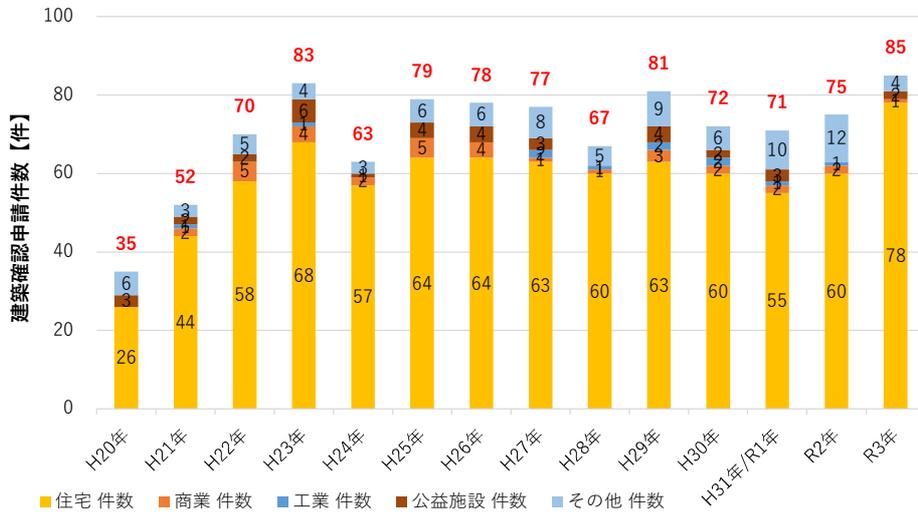
【資料】令和元年都市計画基礎調査



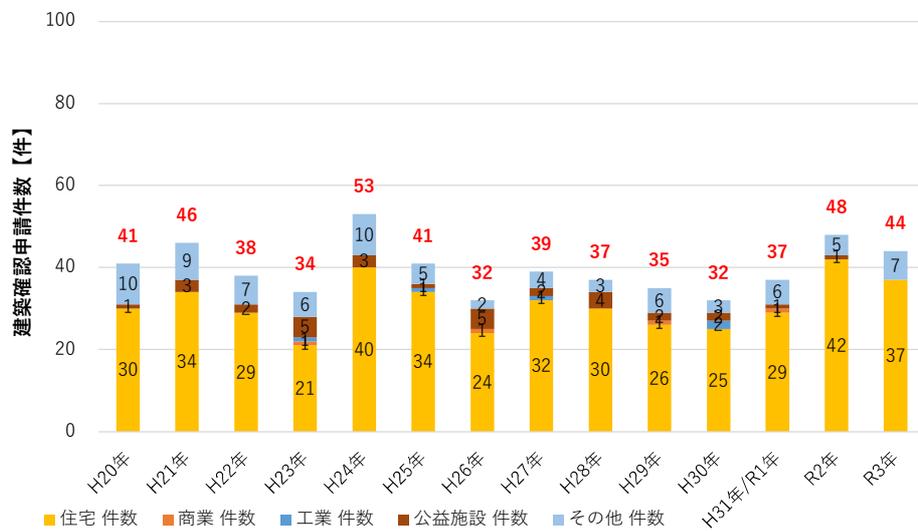
■ 建築確認申請件数の推移

【資料】市資料

市街化区域（建築確認申請件数）



市街化調整区域（建築確認申請件数）



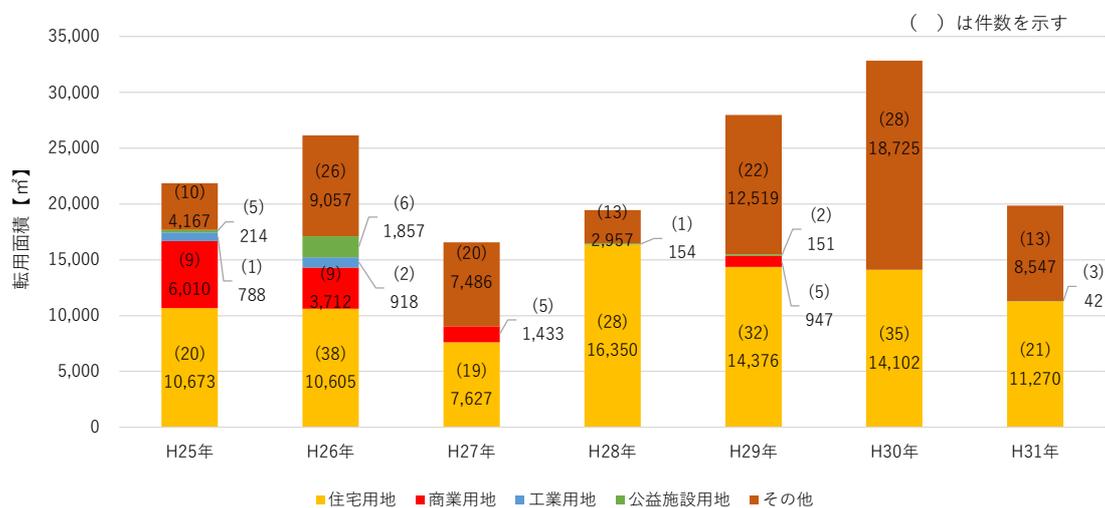
#### 4) 農地転用の状況

平成 25～31 年の農地転用面積の推移を見ると、住宅用地への転用が平均的に多く、次いでその他の用途への転用が多くなっており、商業用地や工業用地、公益用地への転用は比較的少なくなっています。全体的な転用面積は平成 27 年以降平成 30 年まで増加傾向となっています。また、平成 31 年は令和元年 5 月 24 日時点では、住宅用地への転用がその他の用途への転用より多くなっています。

平成 25～31 年の農地転用の分布を見ると、市街化区域内においては米湊や三島町を通る一般国道 56 号沿いの北西側に多く集中している他、鳥ノ木駅周辺や新川駅周辺の地域に分布していることが分かります。

#### ■農地転用面積の推移

【資料】令和元年都市計画基礎調査



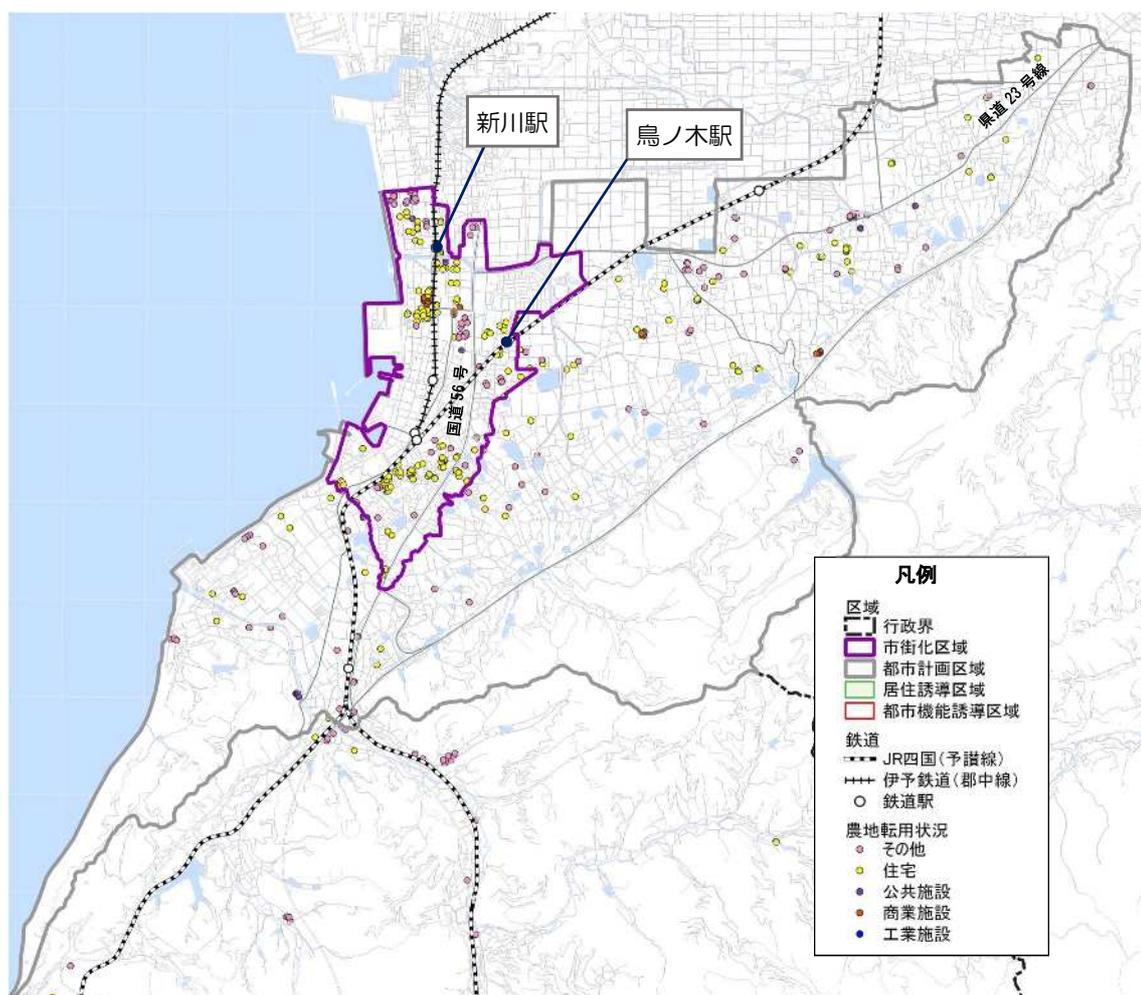
(令和元年 5 月 24 日時点)

市街化調整区域における農地転用の分布を見ると県道 23 号沿いの地域に分布しており、住宅用地のほか、その他の用地への転用が多くなっていることが分かります。

全体的な農地転用面積は、平成 27 年以降増加傾向にあります。

■平成 25～令和元年の農地転用の分布状況

【資料】令和元年都市計画基礎調査



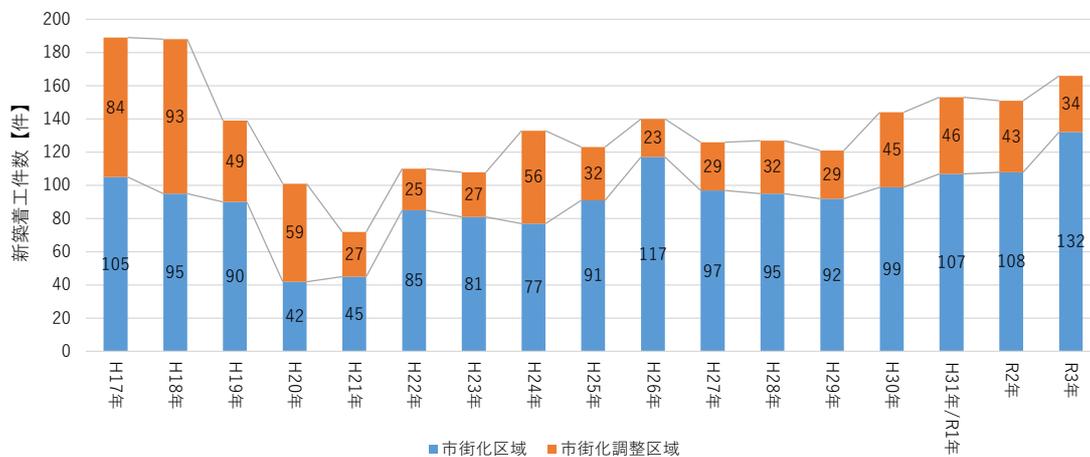
## 5) 住宅の状況

### ① 新築着工状況

本市の平成 17 年からの住宅新築着工件数の推移を見ると、市街化区域においては平成 17 年から減少傾向にあったものの、平成 22 年から増加傾向に転じており毎年概ね 100 件前後で推移し、令和 3 年には 132 件となっています。市街化調整区域においては平成 17 年から平成 21 年にかけて減少しており、その後は平成 24 年の着工件数がやや多くなっていますが、概ね 30~40 件程度で推移していることが分かります。

■都市計画区域内の新築着工件数の推移(住宅)

【資料】市資料



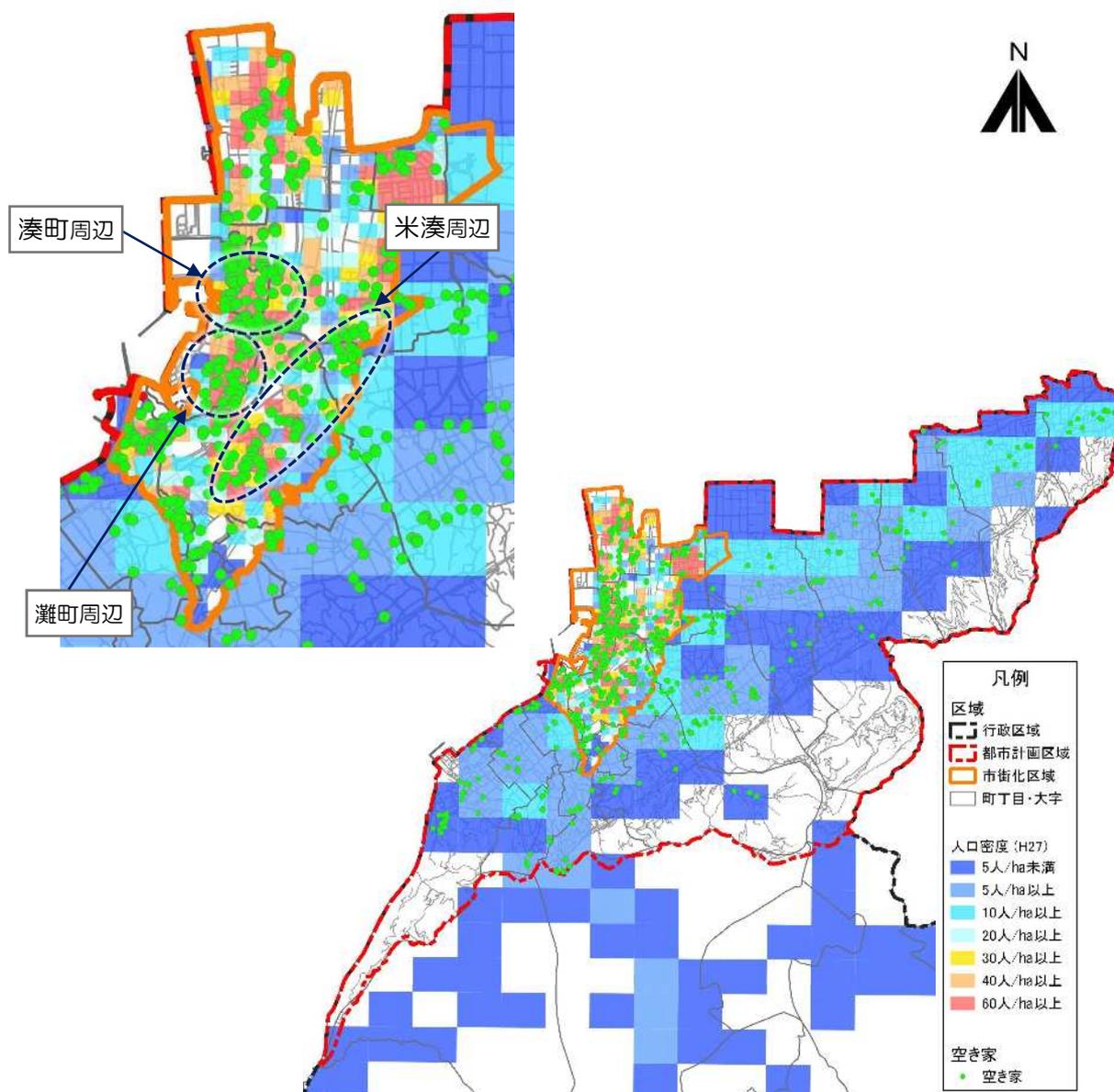
## ② 空き家の状況

令和3年調査時点での本市の都市計画区域内の空き家件数は、市街化区域 464 件、市街化調整区域 240 件の計 704 件です。

空き家の分布（令和3年時点）と現況（2015年）の人口密度の状況を見ると、空き家は都市計画区域の広範囲に分布していることが分かります。市街化区域内においては、灘町・湊町・米湊周辺地域に空き家が集中しています。本市は人口減少が続いており、こうした状況が続く場合、空き家への入居者が確保できず、適切な維持管理ができないことなどから、建物の老朽化が進行することが懸念されます。

### ■空き家の分布(令和3年時点)と現況(2015年)の人口密度の状況

【資料】国勢調査、市資料



### (3) 都市交通

#### 1) 主要道路の利用状況

##### ① 伊予市都市計画区域の主要道路の交通量

令和3年度全国道路・街路交通情勢調査における昼間12時間交通量を見ると、一般国道56号（松前町付近）は22,497台/12hの交通量がかかなり多い箇所が見られます。また、一般国道56号のうち本市の中心市街地を南北に通る路線や、主要地方道22号（伊予松山港線）は、10,000台/12h以上であり、交通量が比較的多くなっています。

##### ② 伊予市都市計画区域の主要道路の混雑度

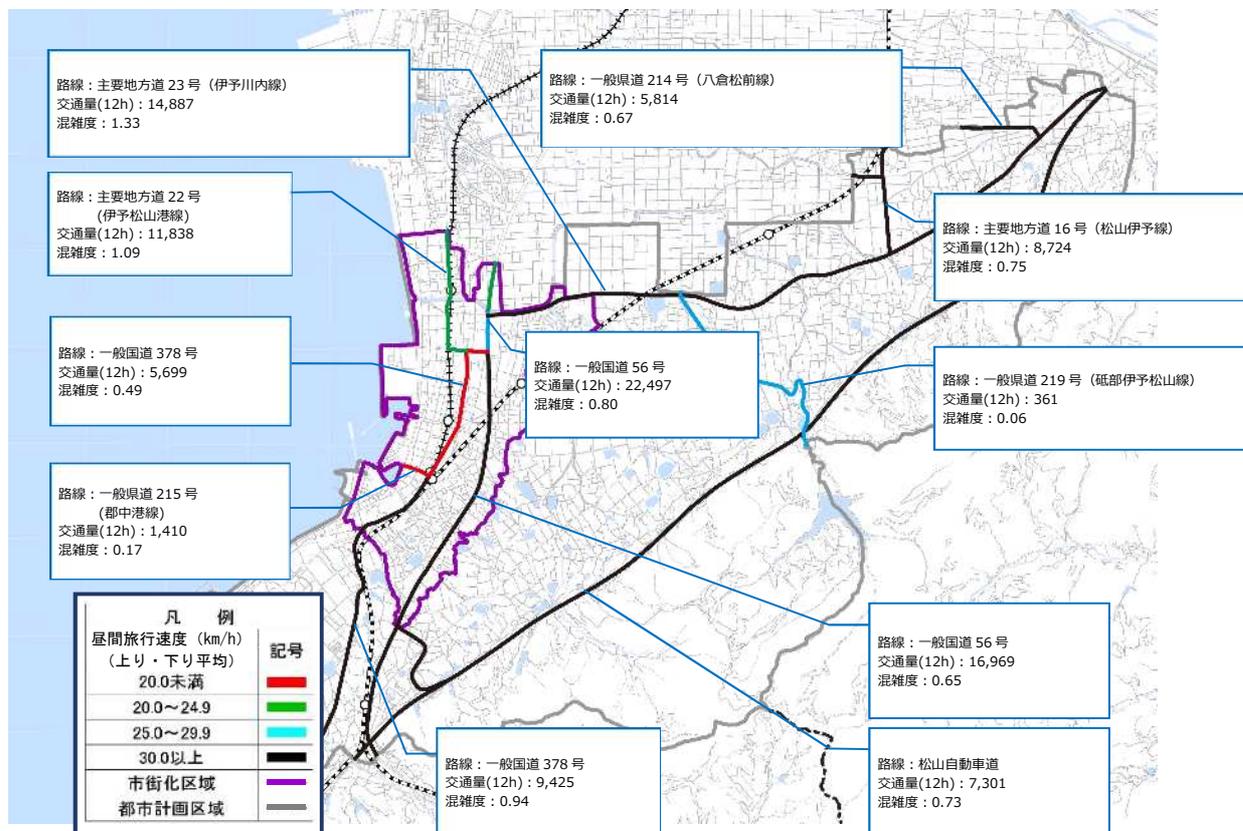
令和3年度全国道路・街路交通情勢調査における混雑度<sup>(※7)</sup>を見ると、主要地方道22号（伊予松山港線）は混雑度が1.09で軽微な混雑が発生しており、23号（伊予川内線）は混雑度が1.33で慢性的な渋滞が発生していることがわかります。

その他の路線は混雑度が概ね1.00以下であり、円滑な交通処理ができています。

(※7 混雑度：昼間12時間の交通容量に対する昼間12時間の実測交通量)

#### ■主要道路の交通量、混雑度及び混雑時平均旅行速度

【資料】令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査



## 2) 公共交通の運行状況

### ① 鉄道の運行状況

本市内の鉄道は、JR 予讃線（内子線・海岸回り）と伊予鉄道郡中線が運行されています。市街化区域内の駅は、JR 予讃線が「鳥ノ木駅」「伊予市駅」の2駅、伊予鉄道郡中線が「新川駅」「郡中駅」「郡中港駅」の3駅となっています。

■伊予市内鉄道路線図



【資料】伊予市地域公共交通計画

### ◆JR 予讃線

令和4年3月現在の市街化区域内のJR駅の運行本数の状況を見ると、平日・休日の上下線で鳥ノ木駅が概ね25本、伊予市駅が概ね40本となっています。

令和元年度における本市内のJR駅毎の日平均乗降者数を見ると、伊予市駅での乗降者数が1,034人と最も多く、次いで鳥ノ木駅が362人となっており、市街化区域内の駅における乗降者数が多くなっていることが分かります。

本市内のJR全駅の日平均乗降者数の合計の推移を見ると、平成19～令和元年にかけて減少傾向にあり、令和元年はピークであった平成19年比の約66%にまで減少しています。

こうした状況が続く場合、鉄道の利用者を確保することができず、鉄道の運行本数の維持などが困難になることが懸念されます。また、鉄道のサービス水準（運行頻度）が低下した場合、高齢者の外出機会の低下などにつながる懸念があります。

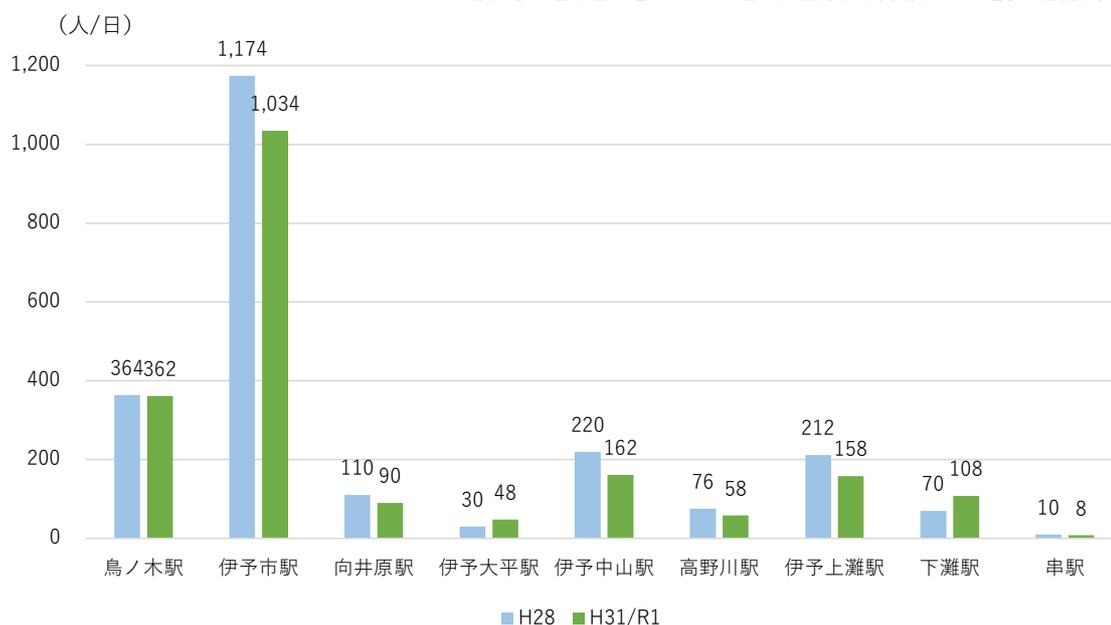
■市街化区域内の JR 駅の運行本数の状況(令和 5 年 3 月 18 日現在)

【資料】四国旅客鉄道株式会社

路線名	駅名	平日		土、休日	
		上り 松山方面 (本/日)	下り 内子方面 (本/日)	上り 松山方面 (本/日)	下り 内子方面 (本/日)
JR 予讃線	鳥ノ木駅	25	25	24	24
	伊予市駅	41	35	40	35

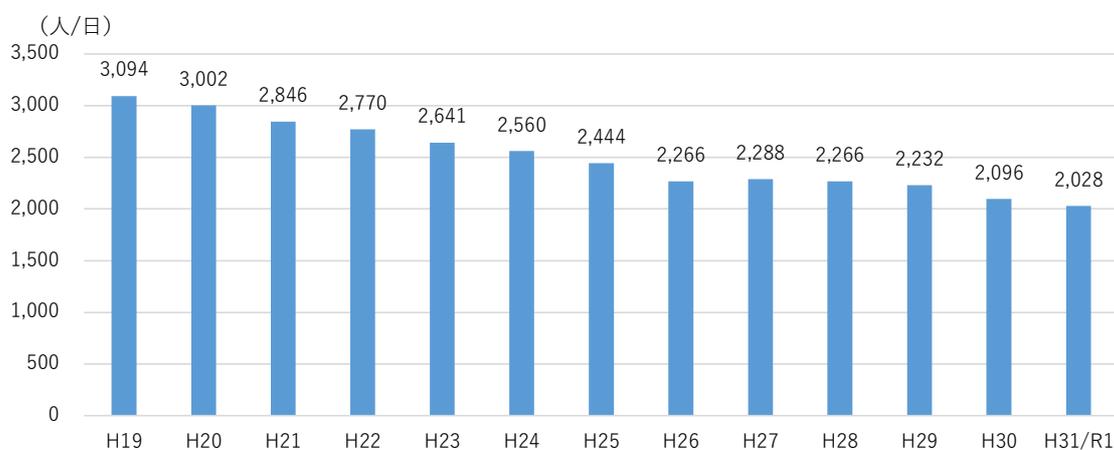
■伊予市内の JR 駅毎の日平均乗降者数(平成28年度～令和元年度)

【資料】四国旅客鉄道株式会社、国土数値情報（原典資料：鉄道事業者提供資料）



■伊予市内の JR 全駅の日平均乗降者数の推移

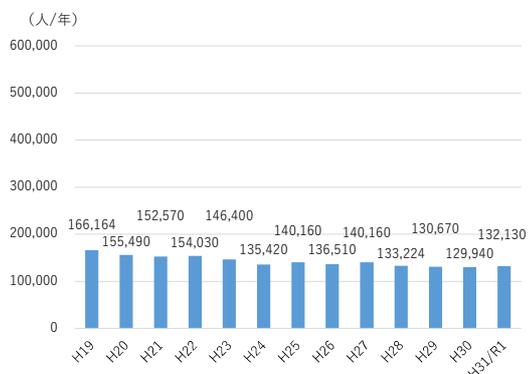
【資料】四国旅客鉄道株式会社、国土数値情報（原典資料：鉄道事業者提供資料）



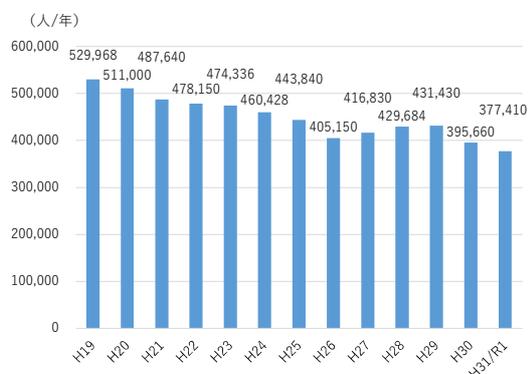
## ■伊予市内のJR各駅の年間乗降者数の推移(①～⑨)

【資料】四国旅客鉄道株式会社、国土数値情報（原典資料：鉄道事業者提供資料）

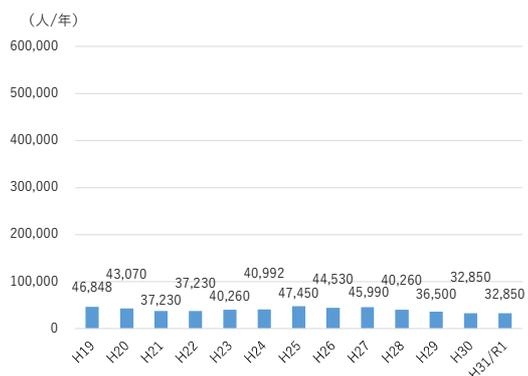
### ①鳥ノ木駅



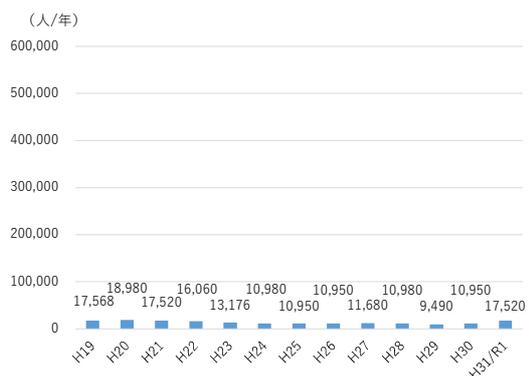
### ②伊予市駅



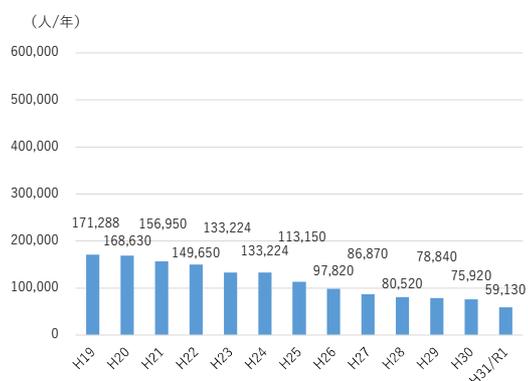
### ③向井原駅



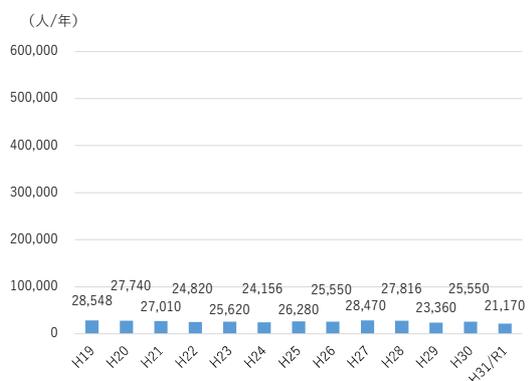
### ④伊予大平駅



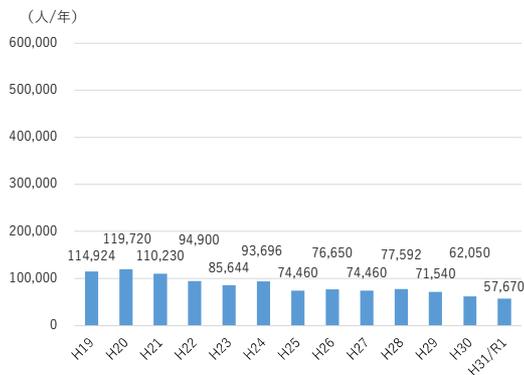
### ⑤伊予中山駅



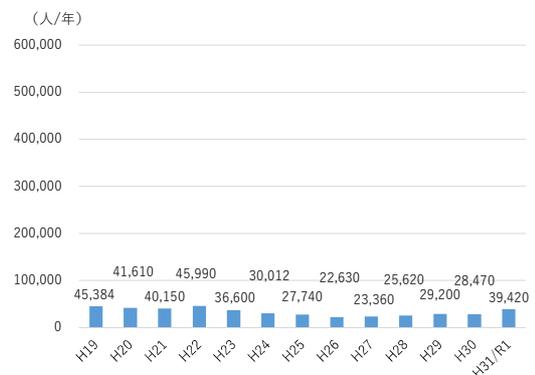
### ⑥高野川駅



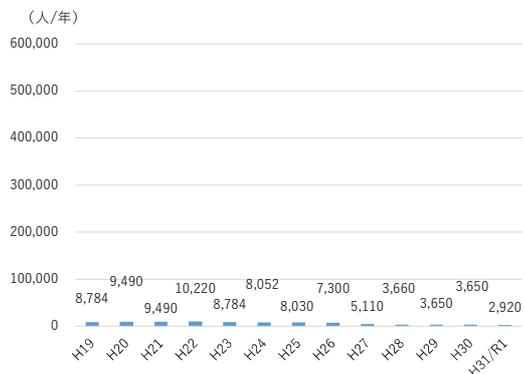
### ⑦伊予上灘駅



### ⑧下灘駅



### ⑨串駅



### ◆伊予鉄道郡中線

令和5年11月1日現在の市街化区域内の伊予鉄道郡中線各駅の運行本数の状況を見ると、いずれの駅も平日が上下線で59本、土曜・日曜・祝日・振替休日は、上下線で47本となっています。(郡中港駅は上りのみ)

令和3年度における本市内の伊予鉄道郡中線駅毎の年間乗降客数を見ると、郡中駅が319千人と最も多くなっており、次いでわずかな差で郡中港駅が312千人となっています。一方で、新川駅は215千人と他2駅と比較すると乗降者数が少ないことがわかります。

本市内の伊予鉄道郡中線3駅合計の年間乗降客数の推移を見ると、平成24～令和元年にかけて、概ね1,000千人前後でほぼ横ばいに推移していましたが、令和2年には新型コロナウイルス拡大の影響もあり減少となっています。また、本市の人口は減少傾向にあるため、人口減少の状況が続く場合、伊予鉄道郡中線の利用者数が減少し、サービス水準の低下などが懸念されます。

■市街化区域内の伊予鉄道郡中線各駅の運行本数の状況(令和5年11月1日現在)

【資料】伊予鉄道株式会社

路線名	駅名	平日		休日	
		上り 松山方面 (本/日)	下り 郡中港方面 (本/日)	上り 松山方面 (本/日)	下り 郡中港方面 (本/日)
伊予鉄道 郡中線	新川駅	59	59	47	47
	郡中駅	59	59	47	47
	郡中港駅	59	-	47	-

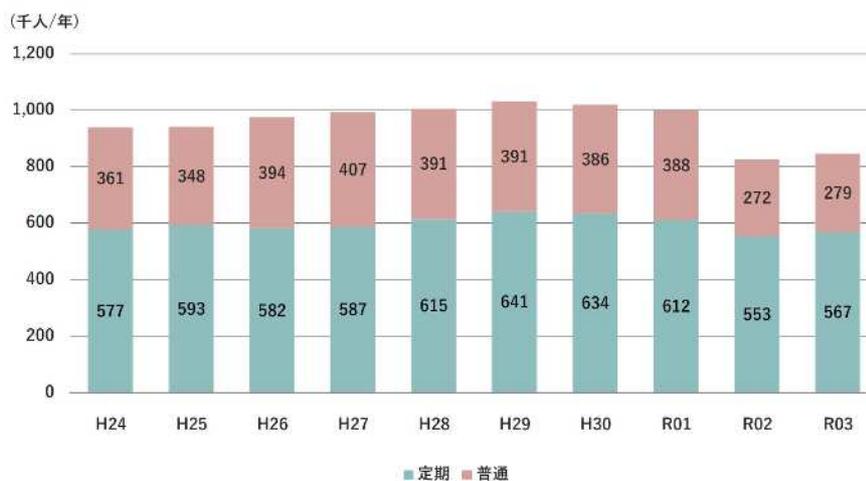
■伊予市内の伊予鉄道郡中線駅毎の年間乗降客数の推移

【資料】いよしの統計(原典:伊予鉄道株式会社)



■伊予市内の伊予鉄道の年間乗降客数の推移(3駅計、定期・定期外別)

【資料】いよしの統計(原典:伊予鉄道株式会社)



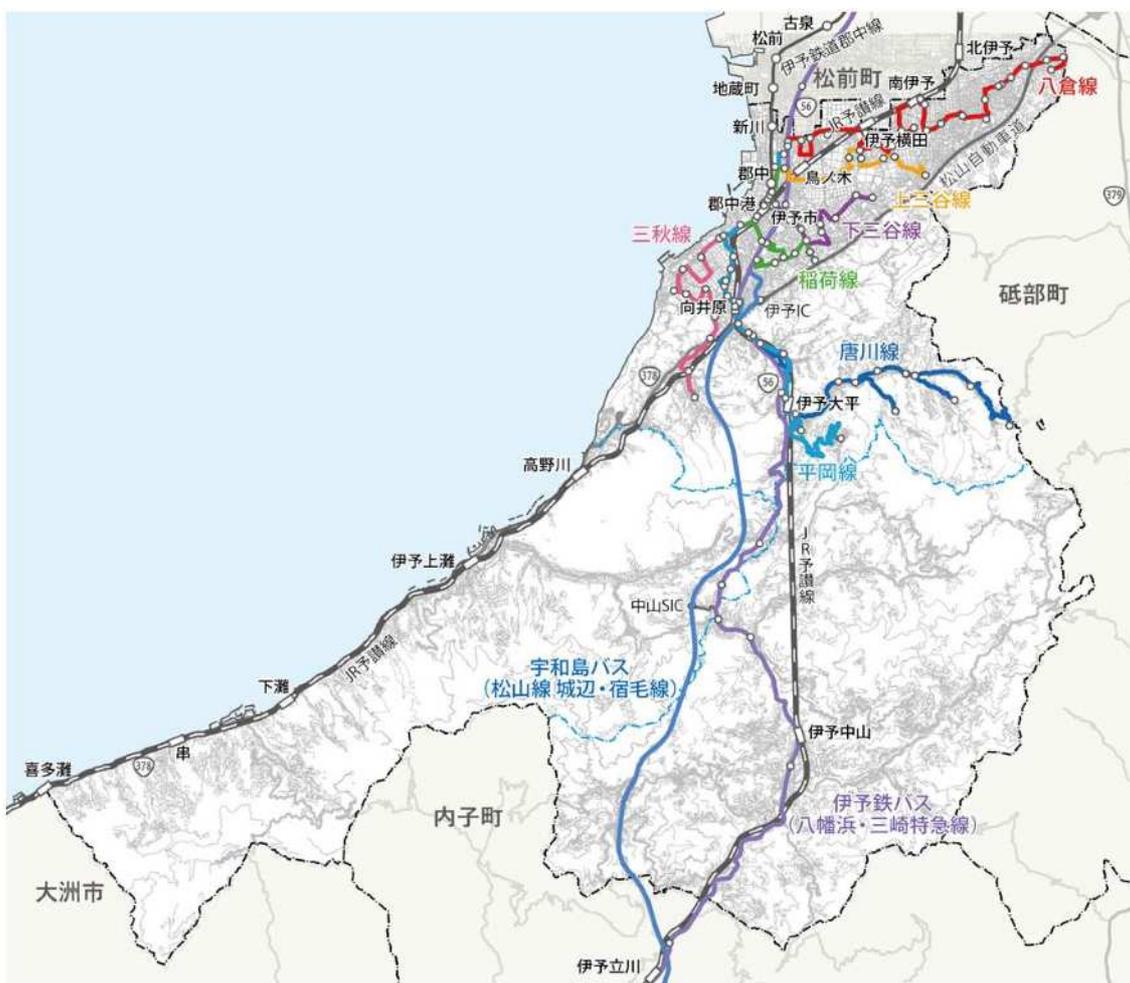
## ② バスの利用状況

### ◆民間路線バス

本市における民間路線バスは、国道56号を經由して、松山市と宇和島市・大洲市とを結ぶ広域路線の特急バス「八幡浜・三崎特急線」（伊予鉄バス）と、宇和島方面と松山方面を結ぶ都市間バス「松山線 城辺・宿毛線」（宇和島バス）の2路線のみとなっています。

### ■伊予市内の民間路線バス

【資料】市資料



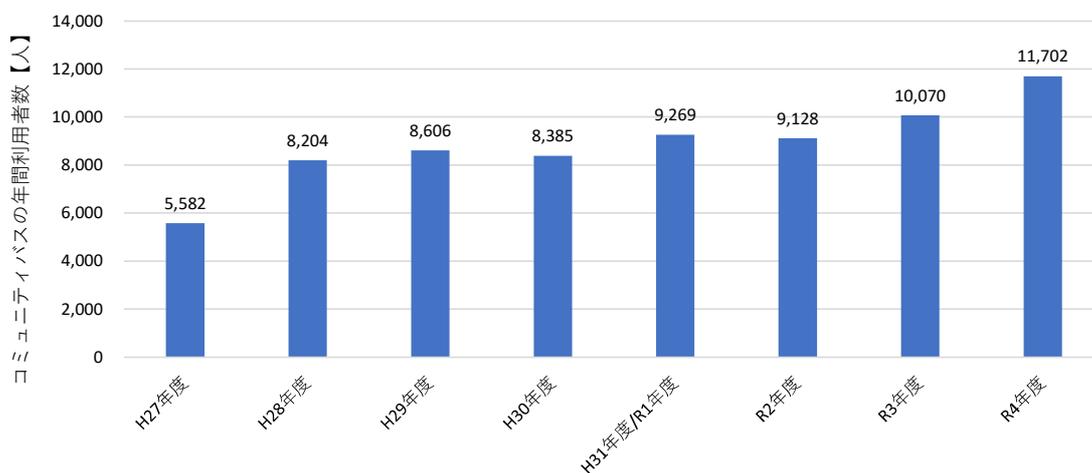
#### ◆コミュニティバス

本市の市街地周辺や、前記の撤退路線を補完する形で、平成 27 年 7 月 1 日から、市営のコミュニティバス「あいくる」が実証運行されており、令和 2 年 4 月 1 日より本格運行となっています。

平成 27 年 7 月の運行開始以来のコミュニティバスの年間乗車人数の推移を見ると、運行初年度（平成 27 年度）は 9 か月間で 5,582 人となっています。平成 28 年以降は徐々に利用者数が増加し、令和元年度は年間 9,269 人となっています。本格運行となった令和 2 年度はやや減少し年間 9,128 人となりましたが、令和 3 年度以降増加し、令和 4 年度は年間 11,702 人となっています。

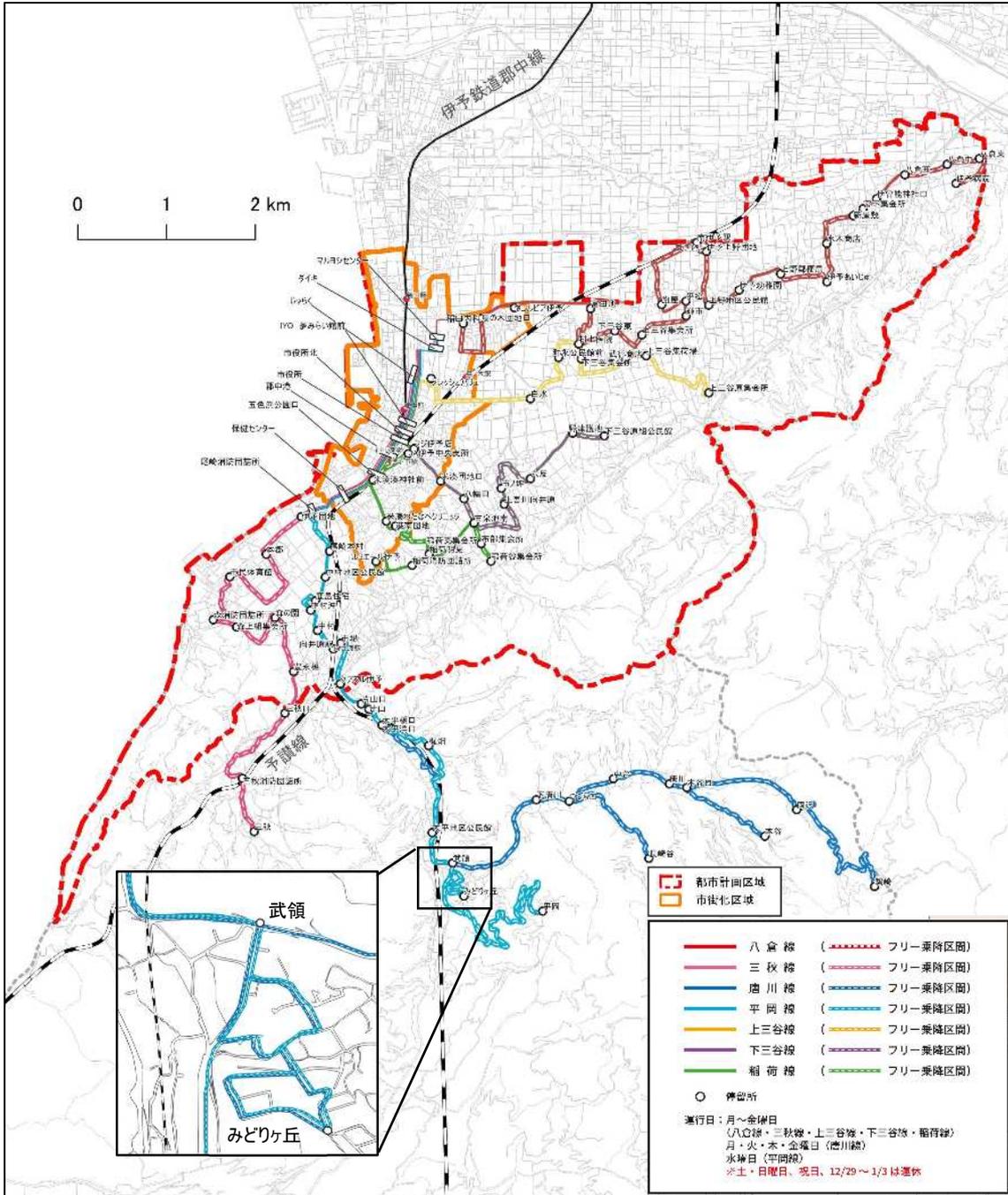
■コミュニティバスの年間乗車人数の推移(平成 27 年～令和 4 年度)

【資料】庁資料



■コミュニティバスの運行路線図

【資料】伊予市 WEB サイト



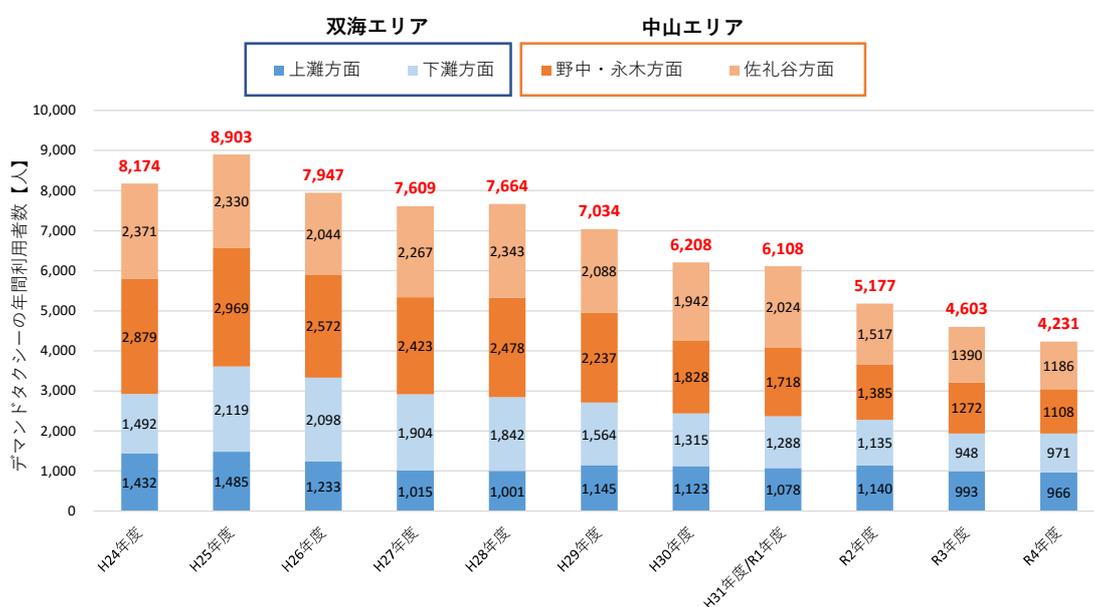
◆デマンドタクシー（都市計画区域外）

旧双海町地域及び旧中山町地域においては、公共交通として、平成 23 年 10 月からデマンドタクシーが運行されています。デマンドタクシーは運行形態も様々ですが、本市においては、自宅送迎を基本として予約型の乗り合いタクシーとして運行されています。デマンドタクシーの年間利用者数の推移を見ると、平成 25 年の 8,903 人をピークに減少傾向が続いており令和 4 年度には 4,231 人となっています。

こうした状況が続く場合デマンドタクシーの利用者の減少によるサービス水準の低下などが懸念されます。

■デマンドタクシーの年間利用者数の推移

【資料】市資料



■デマンドタクシーの運行区域(共通乗降場所)

【資料】市資料

	双海地域	中山地域
鉄道駅	かみなだ駅、しもなだ駅 こうのかわ駅、くし駅、きたなだ駅	いよなかやま駅
役場	双海地域事務所	中山地域事務所
学校	双海中学校、翠小学校、 由並小学校、下灘小学校	中山中学校、中山小学校、 佐礼谷小学校
病院	たけます診療所、宮田歯科、 二宮歯科、下灘診療所	古川医院、中山歯科診療所、 中山クリニック、佐礼谷診療所

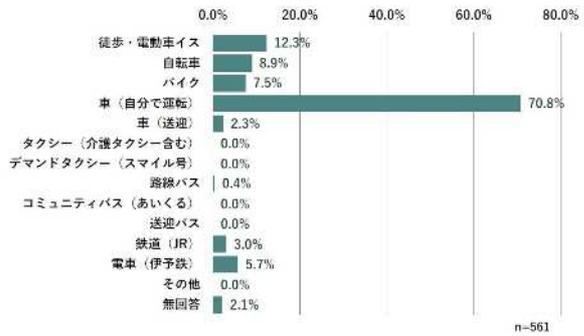
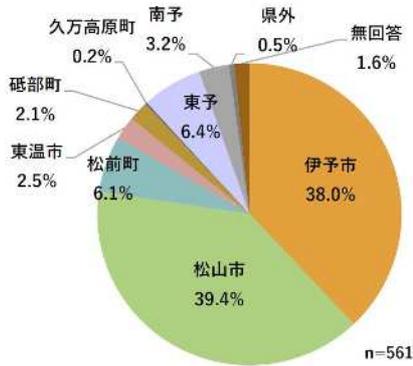


### ③ 市民アンケートの結果

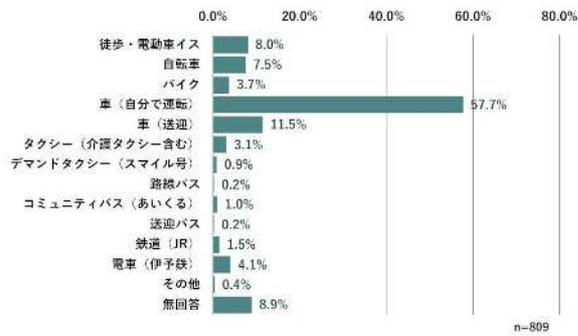
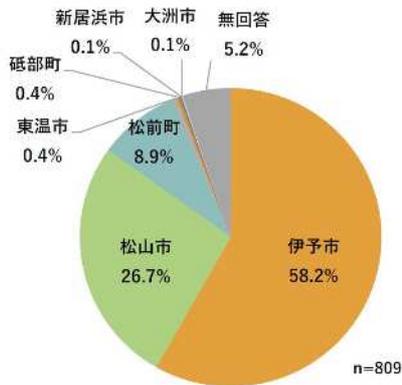
令和5年10月に実施した市民アンケートによると、通勤・通学先は、松山市が約4割と最も多くなっています。通院では、伊予市内が6割程度と高い割合を占めています。一方、買い物は、9割近くが伊予市内となっているなど、通勤・通学以外の普段の生活は伊予市内の移動が主体となっています。

外出時の移動手段は、「車（自分で運転）」の割合が最も多く、公共交通の利用は、通勤・通学や通院目的でわずかに見られますが、買物目的での移動ではあまり利用されていない状況です。

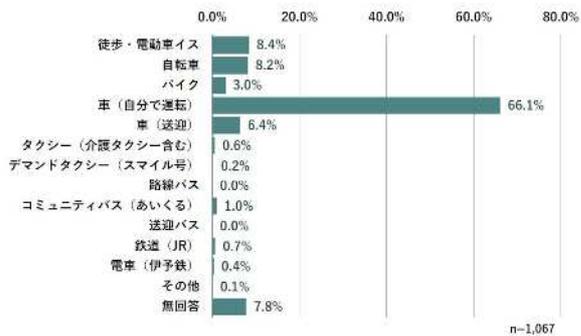
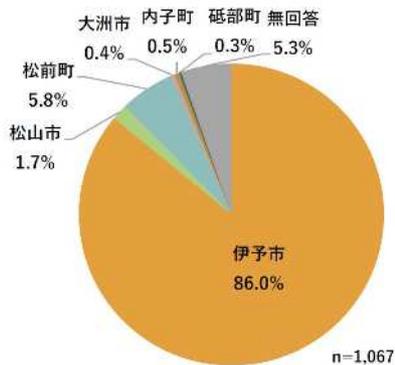
#### ■通勤・通学先・移動手段



#### ■通院先・移動手段



#### ■食料品・日用品の買い物先・移動手段

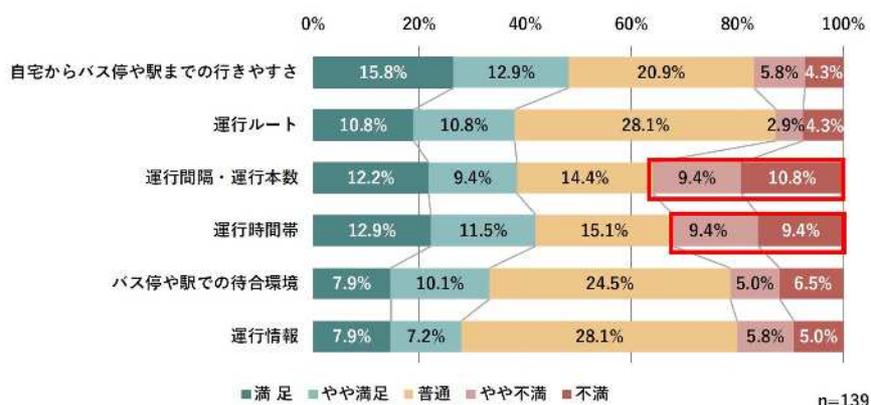


【資料】市資料

また、最も公共交通機関に対する満足度を見ると、どの項目でも「普通」と回答する方の割合が高くなっています。また、「やや不満」「不満」の割合が高いのは、「運行間隔・運行本数」、「運行時間帯」で、「やや不満」「不満」の合計が2割程度となっています。

### ■公共交通機関に対する満足度

【資料】市資料



### 3) 公共交通利便地域の状況

ここでは公共交通利便地域に住む人口の割合を算出しました。公共交通利便地域とは、基幹的公共交通路線（日30本以上の運行頻度（概ねピーク時片道3本以上に相当）の鉄道駅及びバス停）の徒歩圏域（鉄道駅については半径800m、バス停については300m）です。

令和4年3月現在の本市の都市計画区域内における鉄道の運行本数は、JR及び伊予鉄道郡中線共にピーク時3本以上の運行が確保されており、基幹的公共交通路線となる条件を満たしています。

基幹的公共交通路線となるバス停は市街化区域に集中しており、8箇所のバス停が該当します。

基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率を見ると、市街化区域における徒歩圏人口カバー率は87.1%となっており、地方都市（概ね30万都市）の平均値の48%（※と比較してもかなり高い数値となっていることがわかります。ただし、市街化区域内の三島町付近には基幹的公共交通路線の徒歩圏域外となっている地域が見られます。

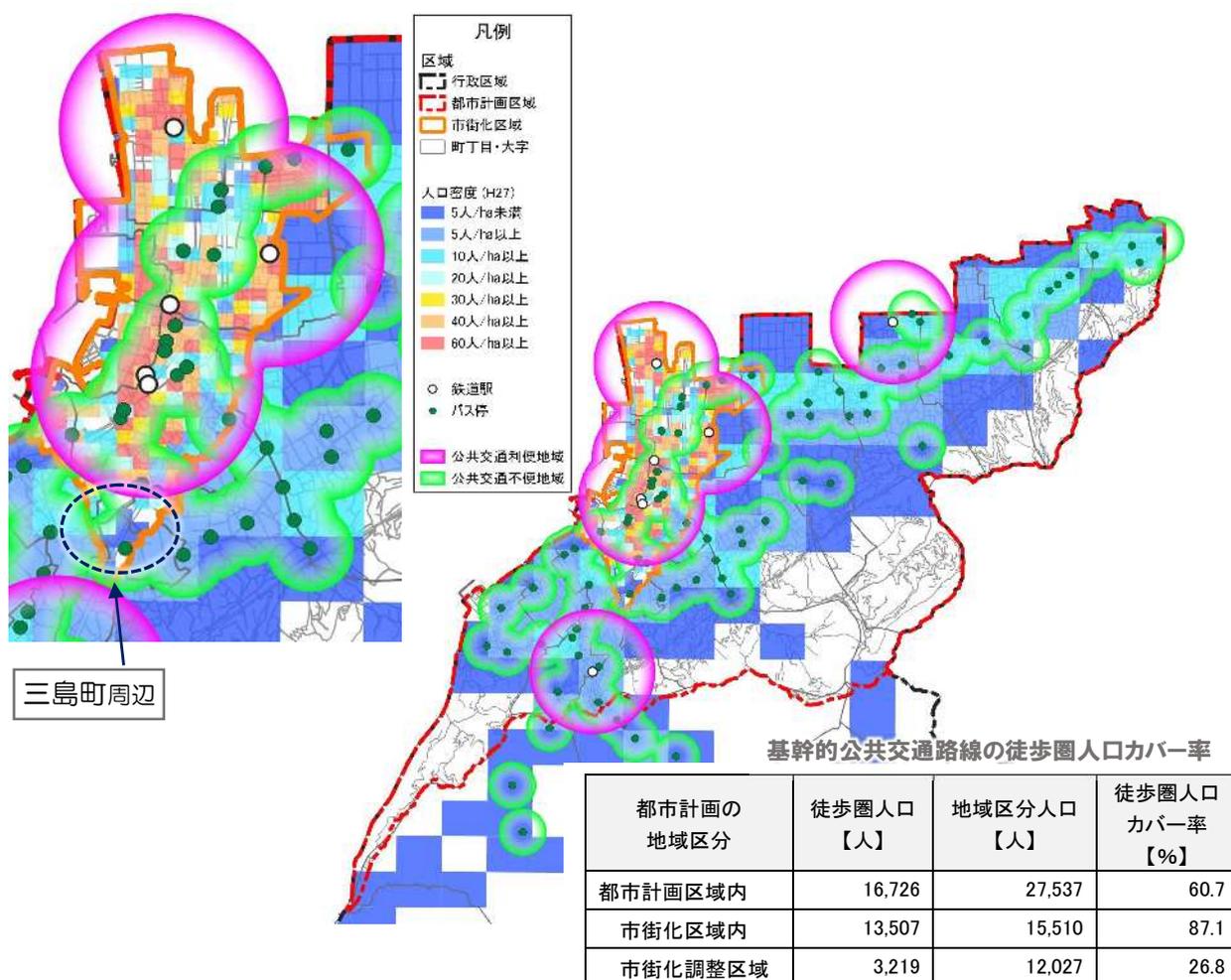
また、市街化調整区域の徒歩圏人口カバー率は26.8%となっており、地方都市圏の平均値48%（※及び市街化区域の87.1%と比較してかなり小さくなっており、市街化区域と市街化調整区域において公共交通サービスに差が見られます。

（※：出典：都市構造の評価に関するハンドブック（平成30年7月12日更新、国土交通省）

ただし、都市計画区域内の鉄道駅・バス停の分布と現況（2015年）の人口密度分布を見ると、基幹的公共交通路線は人口密度の高いエリアに配置されており、公共交通路線の維持のための利用者確保を考えると、基幹的公共交通路線の配置については、市街化区域と市街化調整区域でバランスがとれているとの考え方もできます。しかし、市街化区域内においても人口減少が進んでおり、こうした状況が続く場合公共交通の利用者数が減少し、公共交通の収益性の低下などが懸念されます。

【資料】国勢調査（H27）

■都市計画区域内の鉄道駅・バス停の分布と現況(2015年)の人口密度分布



～公共交通に関する用語の定義～

- ①公共交通利便地域：基幹的公共交通路線の徒歩圏域（誘致距離）内の地域
  - ②基幹的公共交通路線：日運行本数が30本以上（又はピーク時片道3本以上）の鉄道駅・バス停
  - ③誘致距離：鉄道駅は半径800m、バス停は半径300mの範囲
  - ④公共交通不便地域：基幹的公共交通路線以外の鉄道駅・バス停の徒歩圏域（誘致距離）内の地域
  - ⑤公共交通空白地域：公共交通路線の徒歩圏域（誘致距離）外の地域
- ※③・④は都市構造評価に関するハンドブック（国土交通省）を参考

(4) 都市機能

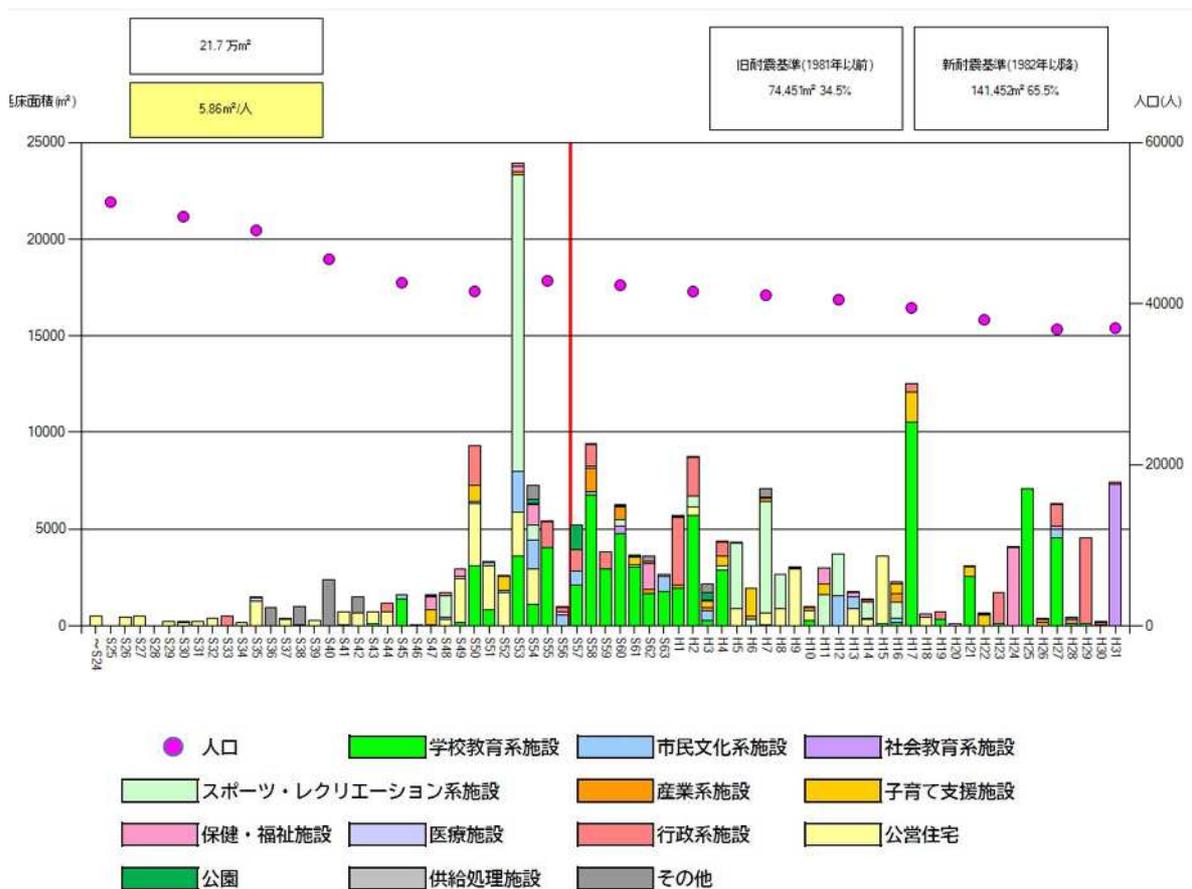
1) 公共施設の整備状況

築年別の公共施設整備状況を見ると、高度経済成長期である 1970 年代～1980 年代（昭和 45 年～平成元年）に建設が集中していることがわかります。これらの施設は、現時点で建設から 30 年を超過し、老朽化しているものもあります。また、1981 年（昭和 56 年）までの建築基準法（旧耐震基準）により建設されている施設も多いことがわかります。老朽化している施設は、地震による倒壊の危険性もあり、改修や更新などにより安全性を確保する必要があるが、施設の統廃合など、財政の面においても効率的な整備が求められています。

平成 22 年以降は、保健・福祉施設、学校教育系施設、行政系施設、社会教育系施設が増加しています。

■公共施設整備状況

【資料】伊予市公共施設等総合管理計画（令和 4 年 3 月改訂）



## 2) 医療施設の整備状況

地域区分別の医療施設<sup>(※8)</sup>の徒歩圏域(半径800m)人口を見ると、市街化区域内の医療施設徒歩圏域人口カバー率は83%であり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値80%<sup>(※)</sup>よりやや高く、医療施設を利用しやすい環境であることがわかります。また、市街化区域内の医療施設徒歩利用圏の人口密度は34人/haであり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値21人/ha<sup>(※)</sup>より高くなっています。ただし、医療施設の徒歩圏域(半径800m)と現況(2015年)人口密度の状況を見ると、市街化区域内の新川駅の西側地域は医療施設の徒歩圏域外となっていることがわかります。

市街化調整区域の医療施設徒歩圏域人口カバー率は56%であり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値80%<sup>(※)</sup>より低く、医療施設を徒歩で利用しにくい環境であることがわかります。また、市街化調整区域内の医療施設徒歩利用圏の人口密度は10人/haであり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値21人/ha<sup>(※)</sup>より低くなっています。さらに、医療施設の徒歩圏域(半径800m)と現況(2010年)人口密度の状況を見ると、市街化調整区域内の医療施設は4箇所のみとなっており、医療施設が市街化区域に集中していることがわかります。

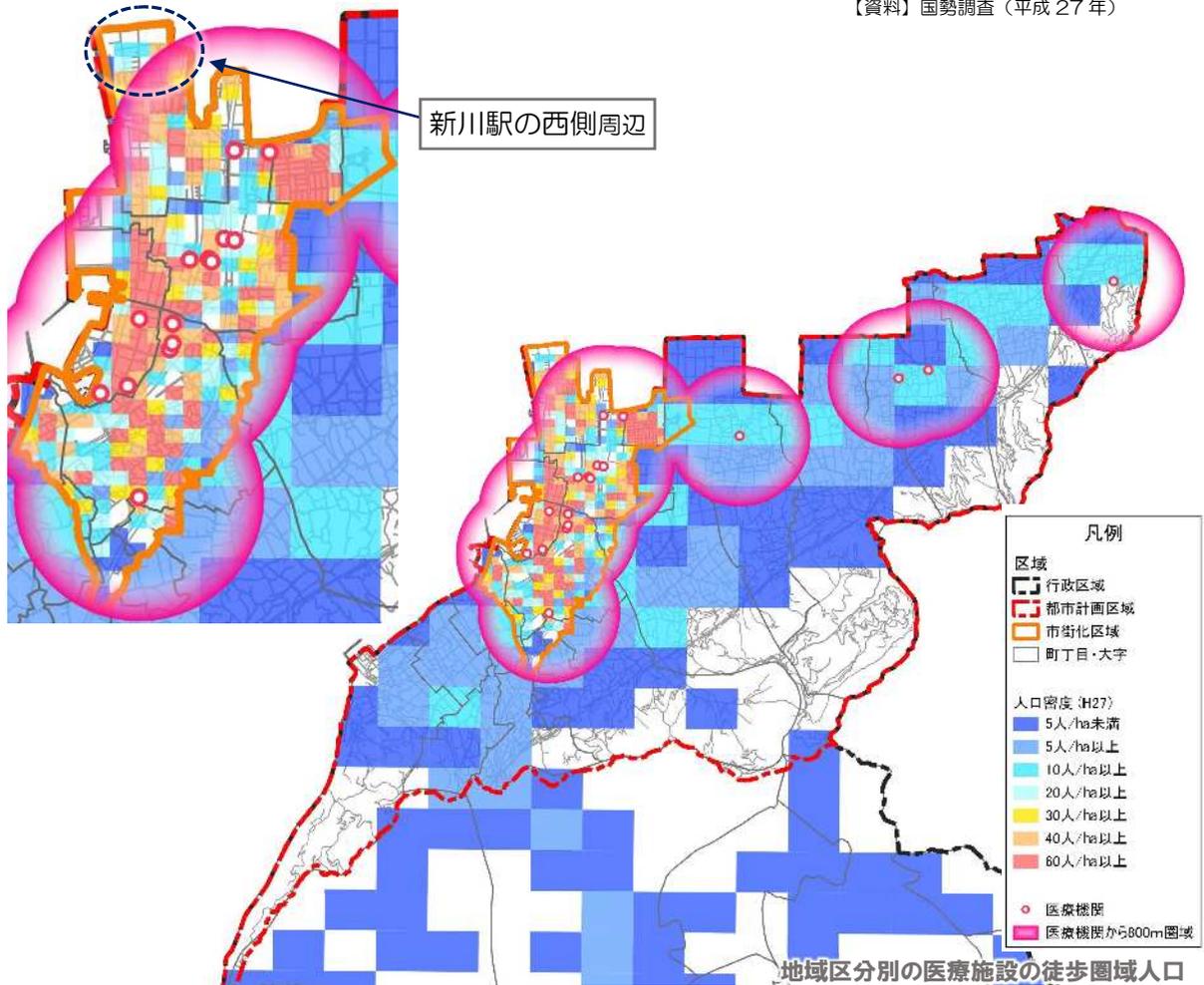
これらのことから市街化区域内の医療機関の分布状況は良好な状態である一方で、市街化調整区域においては徒歩での利用がやや難しく自家用車や公共交通機関でのアクセスが必要となっていることがわかります。こうした状況においては、自動車が運転できない高齢者や年少者、公共交通の利便性が低い郊外部の市民が医療施設にアクセスしにくい状態であることが懸念されます。

(※8: 立地適正化計画における医療施設は、身近な医療機関として、「内科系」「外科系」を扱います

(※: 都市構造の評価に関するハンドブック(平成30年7月12日更新、国土交通省)

■医療施設の徒歩圏域(半径 800m)と現況(2015 年)人口密度の状況

【資料】国勢調査(平成 27 年)



地域区別の医療施設の徒歩圏域人口

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	19,523	27,537	72	30
市街化区域内	12,831	15,510	83	34
市街化調整区域	6,692	12,027	56	10

### 3) 福祉施設の整備状況

地域区分別の福祉施設<sup>(※9)</sup>の徒歩圏域(半径800m)人口を見ると、市街化区域内の福祉施設徒歩圏域人口カバー率は73%であり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値69%<sup>(※)</sup>よりやや高く、福祉施設を利用しやすい環境であることがわかります。また、市街化区域内の福祉施設徒歩利用圏の人口密度は38人/haであり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値21人/ha<sup>(※)</sup>より高くなっています。また、福祉施設の徒歩圏域(半径800m)と現況(2015年)人口密度の状況を見ると、市街化区域内はほぼ全域が福祉施設の徒歩圏域に含まれていることがわかります。

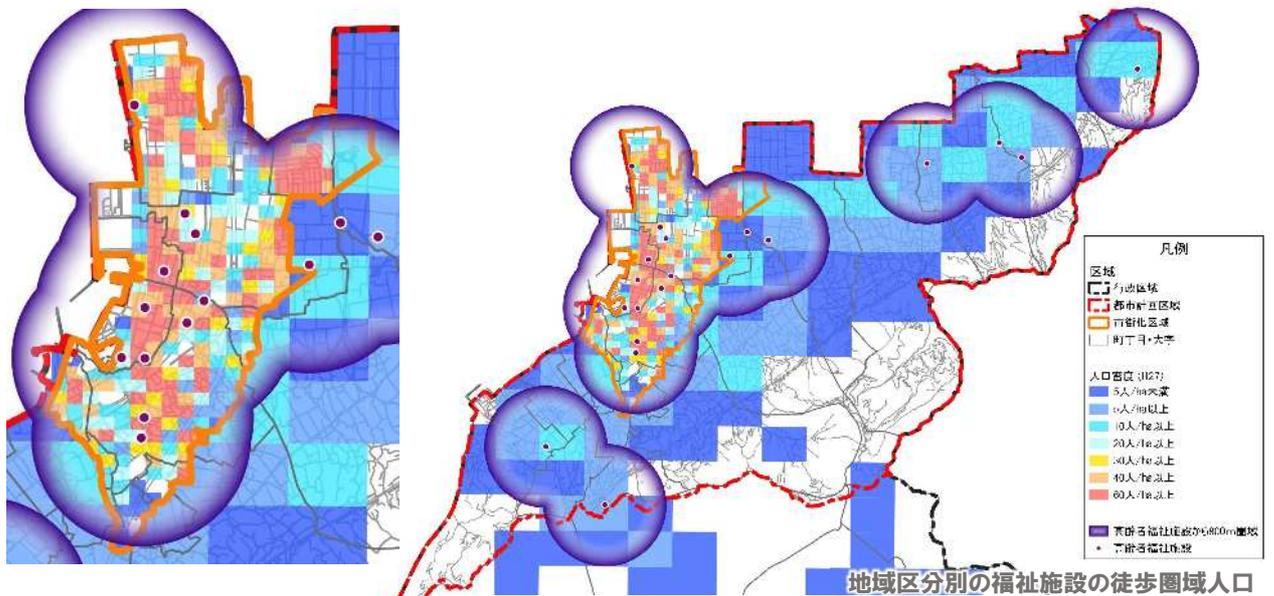
市街化調整区域の福祉施設徒歩圏域人口カバー率は75%から80%に増加しています。地方都市圏(概ね30万都市)の平均値69%<sup>(※)</sup>より高くなっており、福祉施設を利用しやすい環境であることがわかります。ただし市街化調整区域内の福祉施設徒歩利用圏の人口密度は9人/haであり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値21人/ha<sup>(※)</sup>より低くなっています。福祉施設の利用は、施設の送迎車や家族による送迎など、自動車でのアクセスが主と考えられるため、徒歩利用圏域の人口密度が低くても施設の事業が継続可能と考えられますが、今後、人口減少が進行する場合は施設の事業継続に影響が出ることが懸念されます。

(※9: 立地適正化計画における福祉施設は、「通所系介護福祉施設」「小規模多機能施設」など、利用者が福祉サービスを利用するために、移動が必要な施設を扱います。

(※: 出典: 都市構造の評価に関するハンドブック(平成30年7月12日更新、国土交通省)

■福祉施設の徒歩圏域(半径800m)と現況(2015年)人口密度の状況

【資料】国勢調査(平成27年)



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	20,911	27,537	76	37
市街化区域内	11,304	15,510	73	38
市街化調整区域	9,608	12,027	80	9

#### 4) 商業施設の整備状況

地域区分別の大規模商業施設<sup>(※10)</sup>の徒歩圏域(半径800m)人口を見ると、市街化区域内の商業施設徒歩圏域人口カバー率は82%であり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値62%<sup>(※)</sup>より高くなっており、大規模商業施設を利用しやすい環境であることがわかります。また、市街化区域内の商業施設徒歩利用圏の人口密度は平成22年に43人/haであったが、平成27年には35人/haに減少しています。地方都市圏(概ね30万都市)の平均値27人/ha<sup>(※)</sup>より高くなっています。

ただし、商業施設の徒歩圏域(半径800m)と現況(2015年)人口密度の状況を見ると、市街化区域内の三島町周辺地域と新川駅の西側地域は大規模商業施設の徒歩圏域外となっていることがわかります。

商業施設の徒歩圏域(半径800m)と現況(2015年)人口密度の状況を見ると、市街化調整区域には大規模商業施設は立地しておらず、市街化区域内の大規模商業施設に依存している状況です。大規模商業施設の徒歩圏域人口カバー率は82%であり、地方都市圏(概ね30万都市)の平均値62%<sup>(※)</sup>より著しく高くなっていることから、その状況がよくわかります。

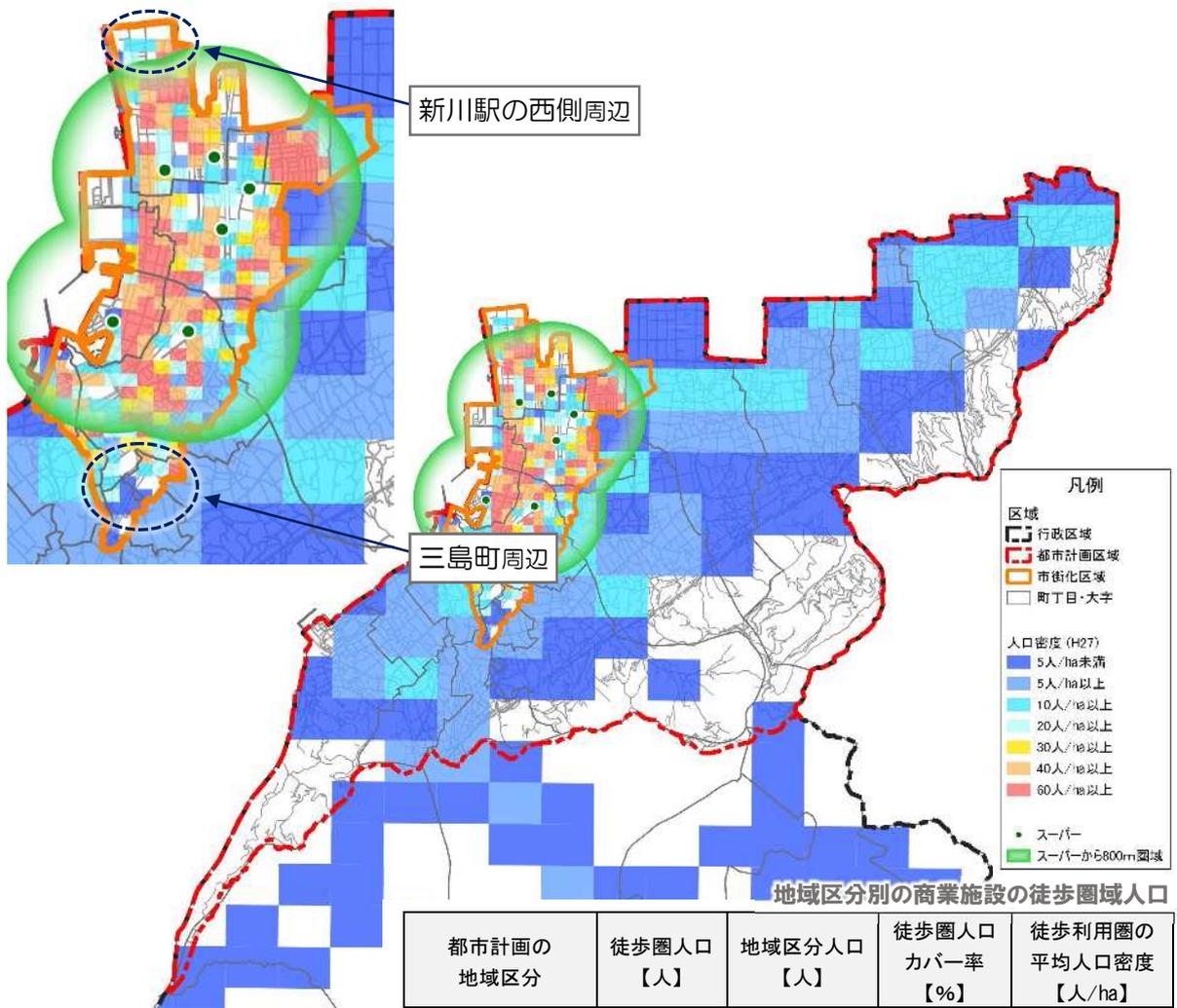
これらのことから市街化区域内の商業施設の分布状況は良好な状態である一方で、市街化調整区域においては徒歩での利用がやや難しく、自家用車や公共交通機関でのアクセスが必要となっていることがわかります。こうした状況においては、特に自動車が運転できない高齢者や年少者や、公共交通の利便性が低い郊外部の市民が商業施設にアクセスしにくい状態であることが懸念されます。

(※10: 店舗面積1,000㎡を超える規模を有する「スーパー」や「百貨店等」の日常生活に必要な商品が揃う施設。

(※: 出典: 都市構造の評価に関するハンドブック(平成30年7月12日更新、国土交通省)

■商業施設の徒歩圏域(半径 800m)と現況(2015 年)人口密度の状況

【資料】国勢調査(平成 27 年)



## 5) 教育施設の整備状況

本市の都市計画区域内の小学校は、市街化区域内に「郡中小学校」、市街化調整区域に「北山崎小学校」「伊予小学校」の計3校が立地しています。

また、中学校・高校は市街化区域内に「伊予農業高等学校」「港南中学校」、市街化区域に「伊予中学校」の計3校が立地しています。

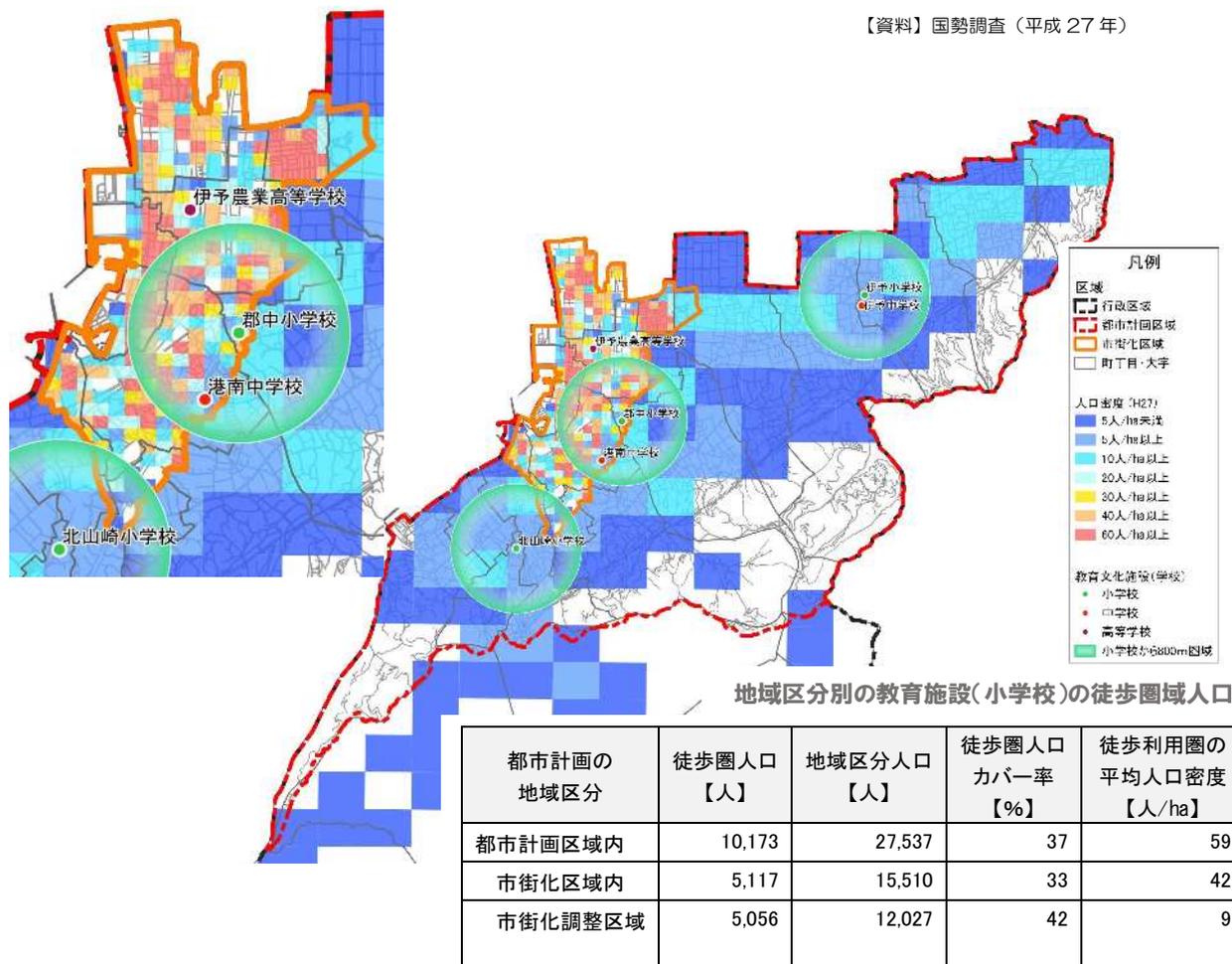
小学校における誘致徒歩圏域を仮に半径800mとした場合の人口を見ると、市街化区域内の小学校の徒歩圏域人口カバー率は平成22年に37%が平成27年に33%と減少し、市街化調整区域は42%となっています。小学校区の広さを考えた場合、徒歩圏人口カバー率はやや低いと考えられるものの、実際の通学には公共交通機関も利用されているため、学校数は現状で問題ないと言えます。

中学校・高校について徒歩だけでなく公共交通機関や自転車による通学も可能であり、同様に現状での学校数は問題ないと言えます。

ただし本市の年少人口は減少傾向にあり、こうした状況が続く場合、各学校の児童数や学生数が減少し、学校運営の非効率化などが懸念されます。

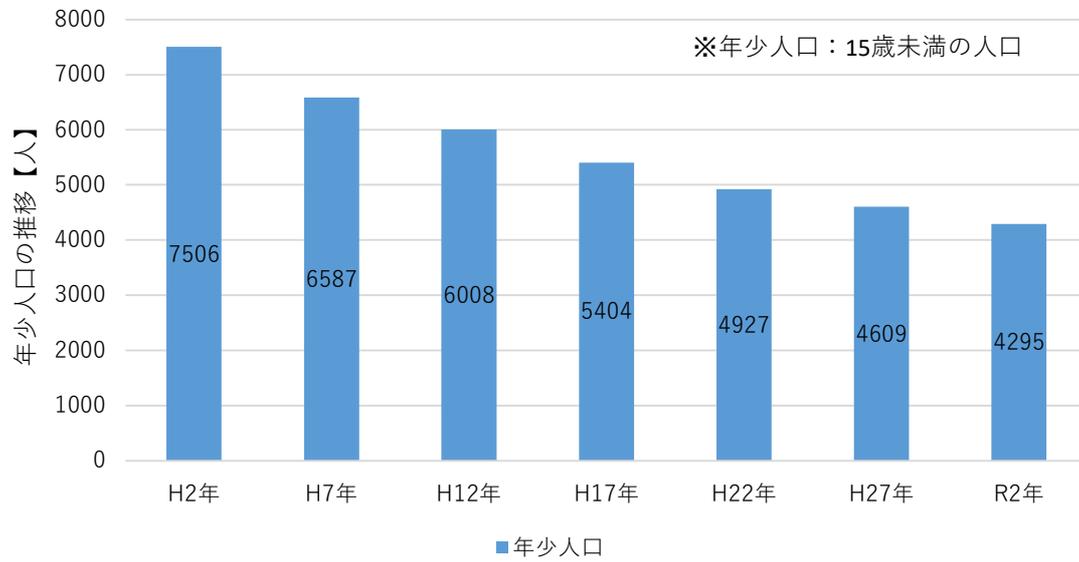
■教育施設の徒歩圏域(半径800m)と現況(2015年)人口密度の状況

【資料】国勢調査(平成27年)



■年少人口の推移(市全域を対象)

【資料】国勢調査



(5) 高齢者の健康・福祉

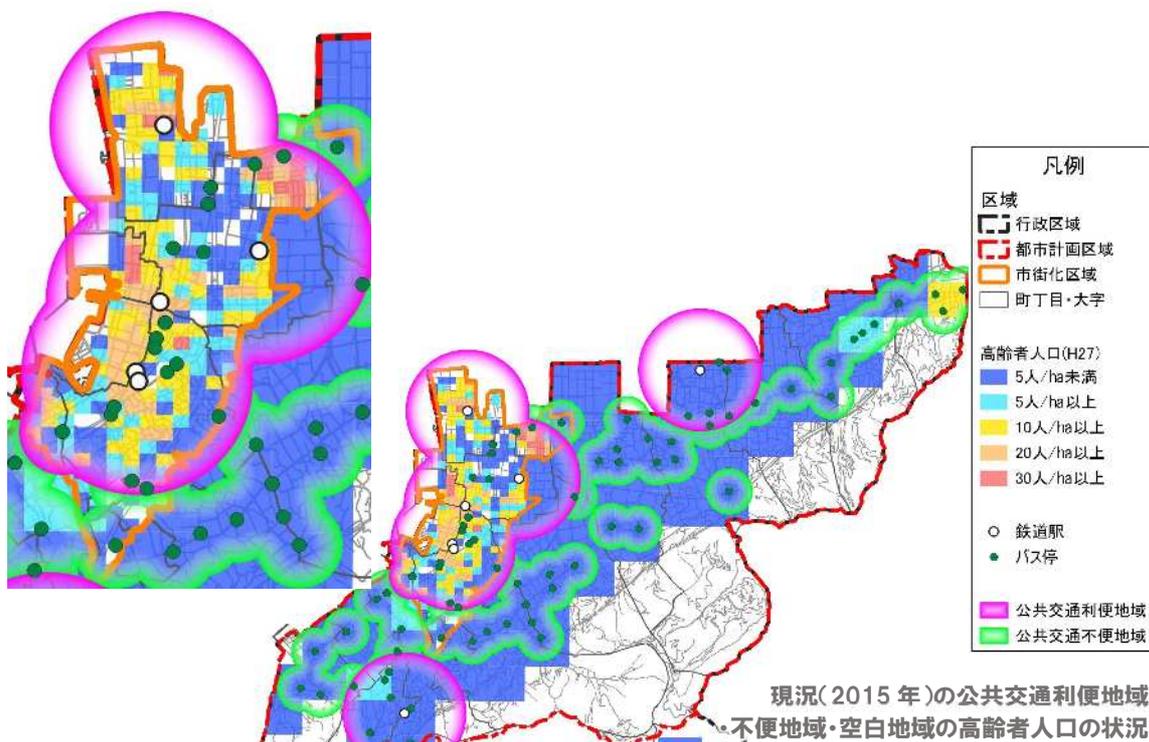
本市における地域別の高齢化率の推移（P8）によると、平成2年～令和2年にかけて、いずれの地域においても高齢化率が上昇しています。こうした状況は今後も続くと考えられ、高齢者の健康・福祉に関する状況を把握することが重要です。ここでは、本市における高齢化率のメッシュ図を作成し、公共交通や生活サービス施設の分布等と重ね合わせることで、現状における高齢者の生活利便性を分析しました。

1) 高齢者分布と公共交通の状況

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を見ると、現況（2015年）における公共交通利便地域の高齢者人口は4,355人となっており、基幹的公共交通路線徒歩圏カバー率は57.2%となっています。

一方で、都市計画区域内の高齢者人口に対する公共交通不便地域の高齢者人口割合は30.5%、公共交通空白地域は12.4%となっており、これら地域の高齢者は移動利便性が低い状態です。

■都市計画区域内の鉄道駅・バス停の分布と現況(2015年)の高齢者人口密度の状況



現況(2015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

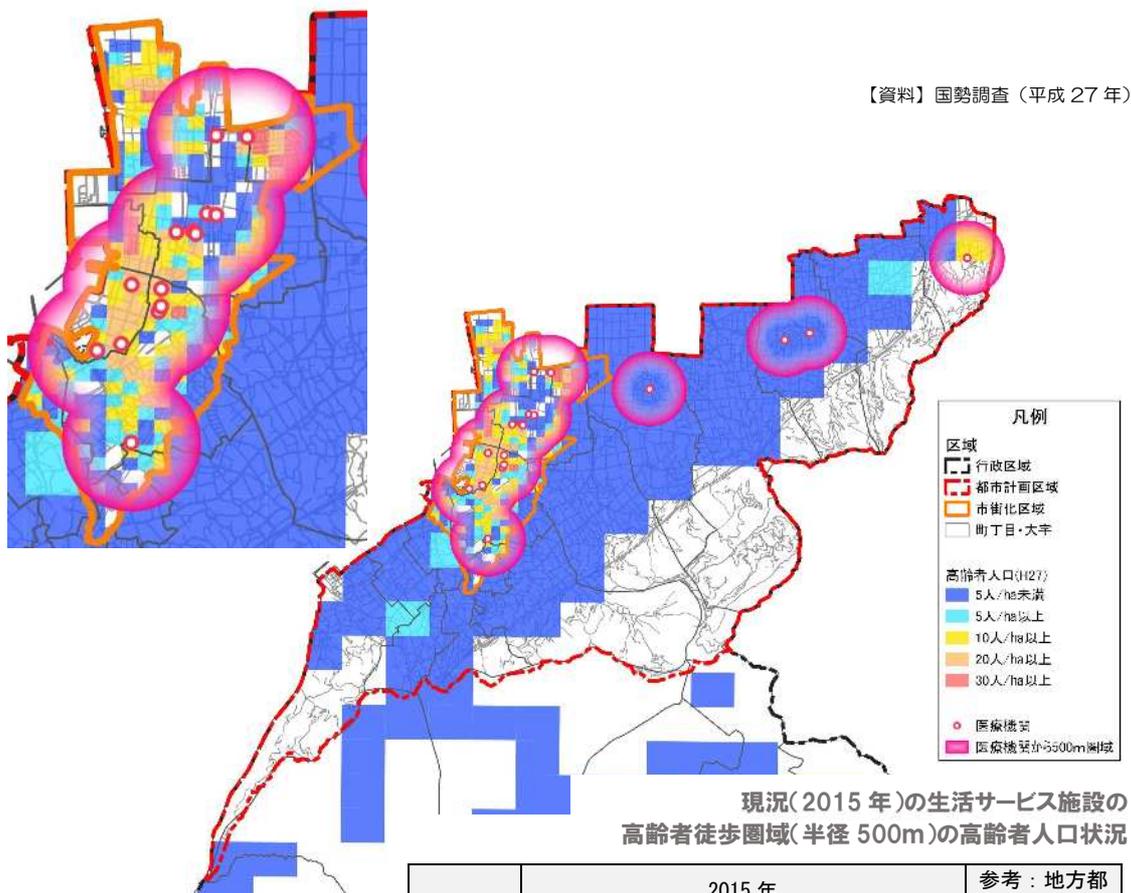
地域名	2015年		
	都市計画区域 高齢者人口 (人)	徒歩圏 高齢者人口 (人)	徒歩圏 人口カバー率 (%)
公共交通利便地域	7,620	4,355	57.2%
公共交通不便地域		2,323	30.5%
公共交通空白地域		942	12.4%

## 2) 高齢者分布と都市機能の状況

現況（2015年）の生活サービス施設の高齢者徒歩圏域（半径500m）の高齢者人口状況を見ると、各施設の高齢者徒歩圏カバー率は医療施設48.3%、福祉施設52.5%、商業施設30.3%となっています。地方都市圏（概ね30万都市）の平均値（※は全年齢による算出のため高齢者人口と一概に比較はできませんが、医療施設の平均値（※が80%、福祉施設の平均値（※が69%であることを考慮すると、本市における医療施設及び福祉施設の高齢者徒歩圏人口カバー率は比較的良好な状態であることが分かります。一方で大規模商業施設の高齢者徒歩圏人口カバー率は30.3%程度となっており、商業施設の平均値（※が62%であることを考慮すると、商業施設の徒歩による利用がやや不便となっていることが分かります。

（※：出典：都市構造の評価に関するハンドブック（平成30年7月12日更新、国土交通省）

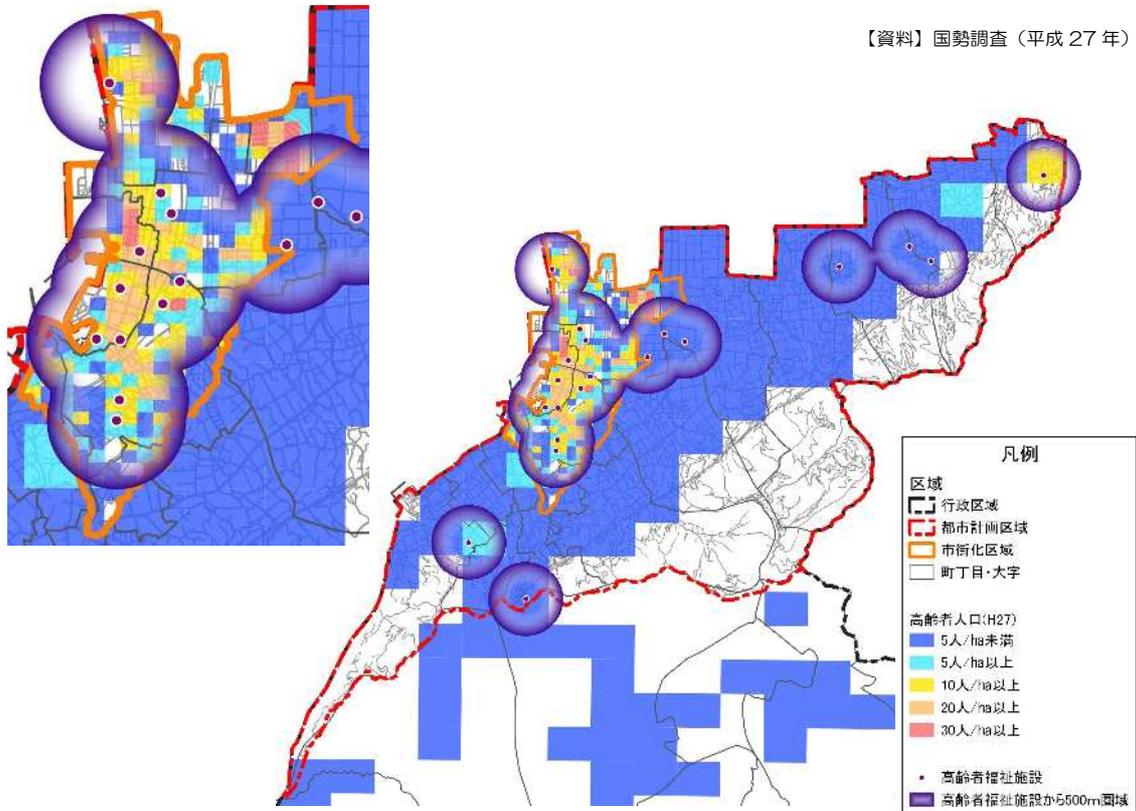
### ■医療施設の高齢者徒歩圏域(半径500m)と現況(2015年)の高齢者人口密度の状況



地域名	2015年			参考：地方都市圏（概ね30万都市）の平均値（%）
	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 （%）	
医療施設	7,620	3,679	48.3%	80%
福祉施設		4,000	52.5%	69%
商業施設		2,305	30.3%	62%

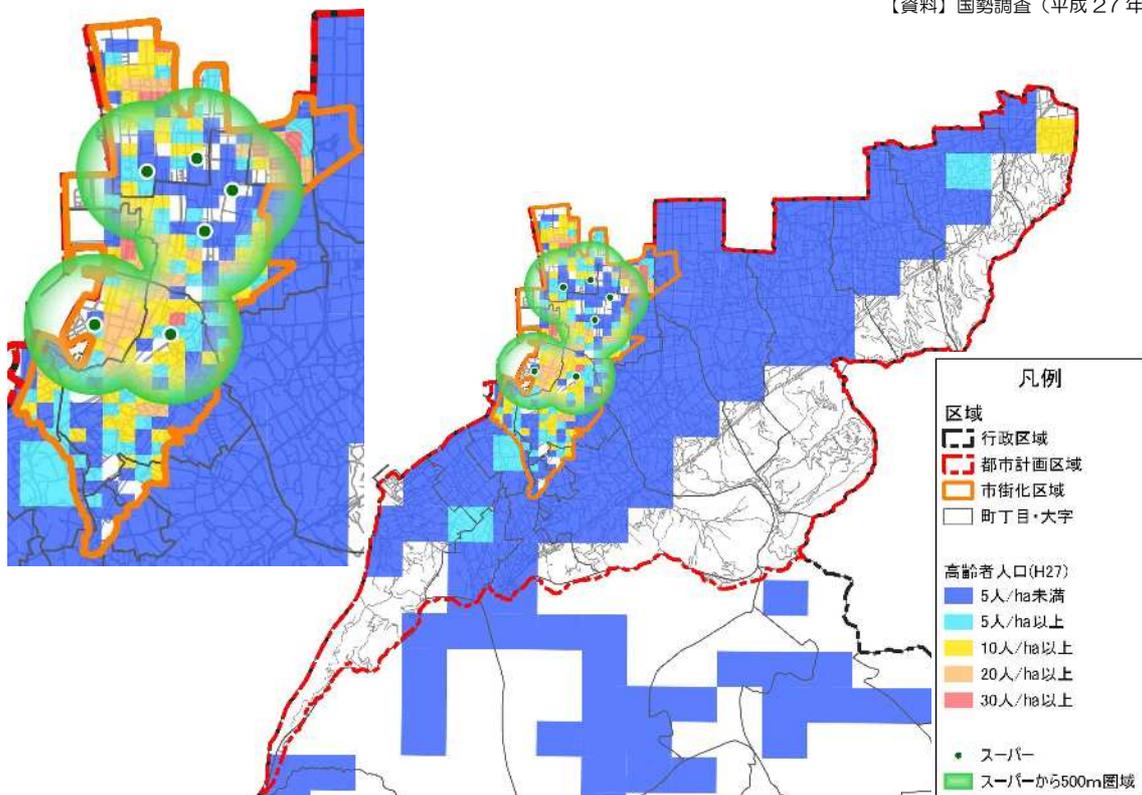
■都市計画区域内の福祉施設の分布と現況(2015年)の高齢者人口密度の状況

【資料】国勢調査(平成27年)



■都市計画区域内の商業施設の分布と現況(2015年)の高齢者人口密度の状況

【資料】国勢調査(平成27年)



## (6) 経済活動

### 1) 事業所数・従業員数の推移

#### ◆事業所数の推移

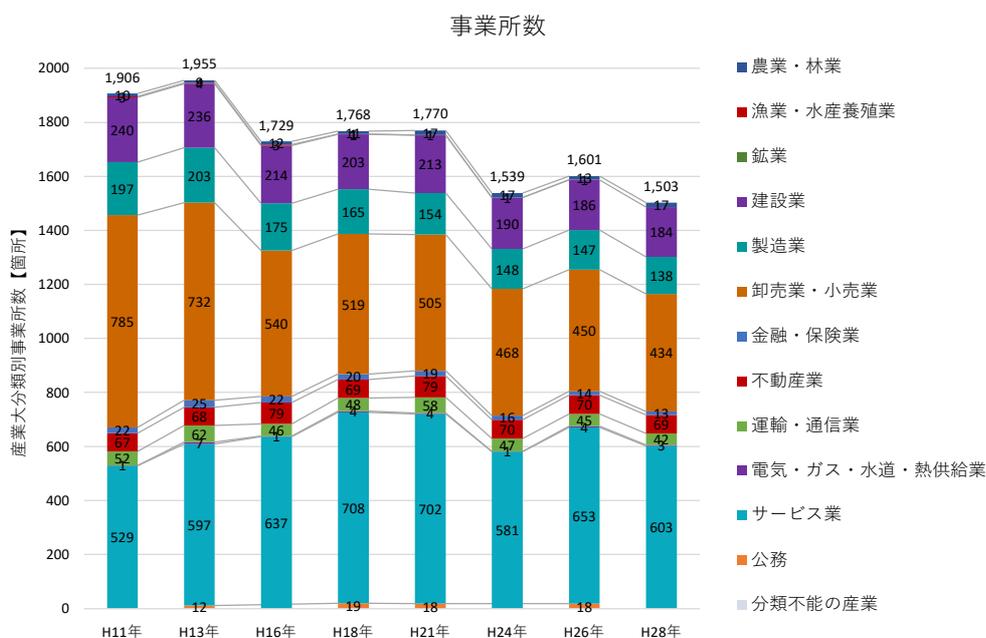
本市における産業大分類（旧分類）別事業所数の推移は、平成 28 年の内訳を見ると、「サービス業」の事業所数は 603 箇所と最も多く、次いで「卸売業、小売業」が 434 箇所となっています。なお、サービス業を新分類で区分すると、「生活関連サービス業、娯楽業」が 137 箇所と最も多く、次いで「医療・福祉」が 127 箇所となっています。

平成 11～28 年にかけて、事業所数が減少傾向にあり、「卸売業、小売業」においても事業所数が減少していることがわかります。

本市の人口は減少傾向にあり、こうした状況が続く場合、市内の事業所数が減少し、販売額の減少や雇用機会の減少など、地域経済の衰退が懸念されます。

#### ■本市における産業大分類別事業所数の推移

【資料】令和元年都市計画基礎調査



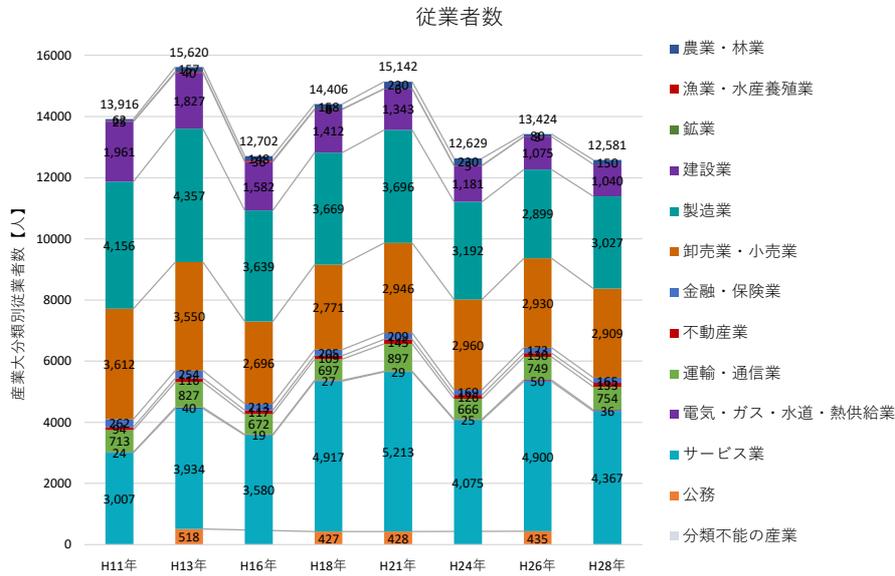
#### ◆従業員数の推移

本市における産業大分類（旧分類）別従業員数の推移は、平成 28 年の内訳を見ると、「サービス業」は 4,367 人と最も多く、次いで「製造業」が 3,027 人となっています。なお、サービス業を新分類で区分すると、「医療、福祉」が 1,949 人と最も多く、次いで「宿泊業、飲食サービス業」が 685 人となっています。

平成 11～28 年にかけての従業員数の推移を見ると、平成 16～21 年増加傾向にあったものの、平成 24 年以降は減少傾向となり平成 28 年は 12,581 人に減少しています。

■本市における産業大分類別従業員数の推移

【資料】令和元年都市計画基礎調査



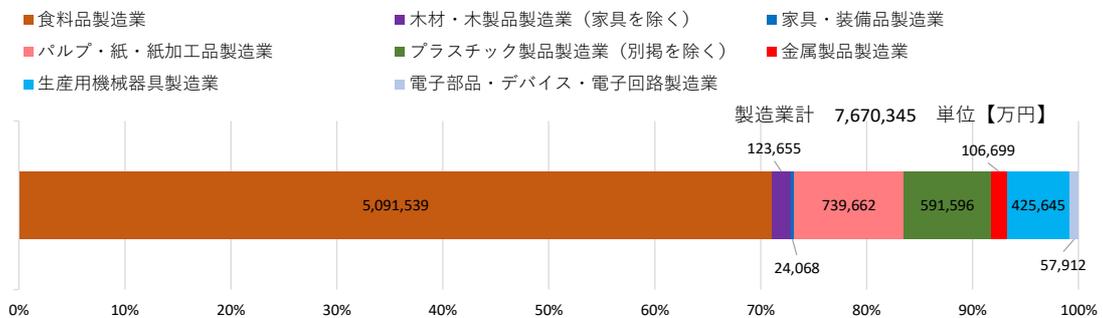
2) 製造品出荷額の推移

平成 31 年（令和元年）の本市における産業中分類別の製造品出荷額の割合は、「食品製造業」が約 50,915 百万円となっており、全体の約 66%を占めています。次いで、「パルプ・紙・紙加工品製造業」「プラスチック製品製造業」が多くなっています。

製造品出荷額の推移を見ると平成 7 年をピークとして減少傾向にあり、平成 31 年/令和元年の製造品出荷額は 76,703 百万円となっており、平成 7 年比の 61%にまで減少しています。

■産業中分類別の出荷額割合

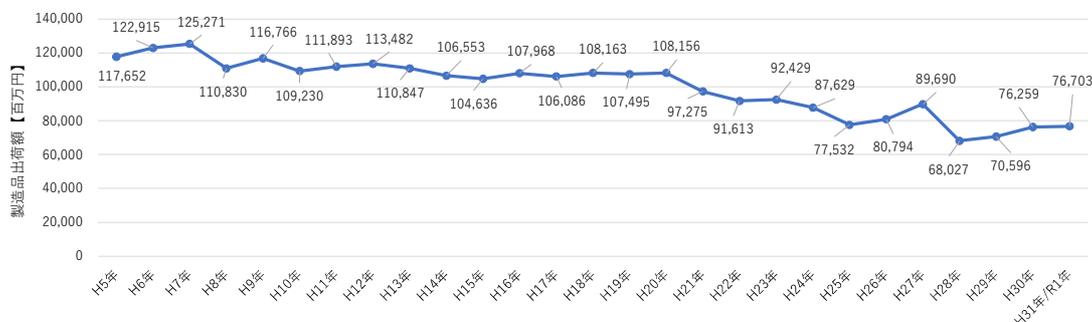
【資料】工業統計調査



本市の人口は減少傾向にあり、こうした状況が続く場合、製造品出荷額は更に減少し、地域経済の衰退につながる事が懸念されます。

### ■製造品出荷額の推移

【資料】工業統計調査



### 3) 商業販売額の推移

平成 28 年度の本市における産業中分類別の卸売・小売業の商業販売額は、卸売業では「飲食料品卸売業」が 10,125 百万円となっており、全体の約 15%を占めています。次いで、「建築材料、鉱物・金属材料等卸売業」が多くなっています。

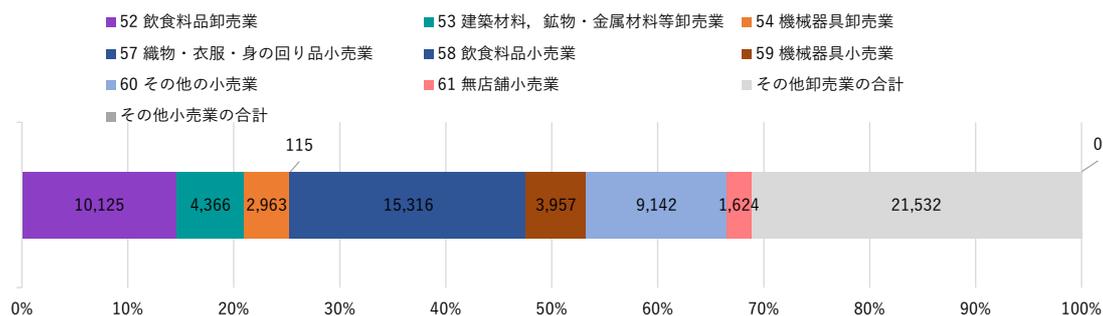
小売業においては「飲食料品小売業」が 15,316 百万円で最も多くなっています。

商業販売額の推移を見ると、小売業は平成 11 年をピークに減少する一方で、卸売業は平成 11 年に底を打ち、その後は多少増減があるものの、全体的に増加傾向です。

本市の人口は減少傾向にあり、こうした状況が続く場合、商業販売額は更に減少し、地域経済の衰退につながる事が懸念されます。

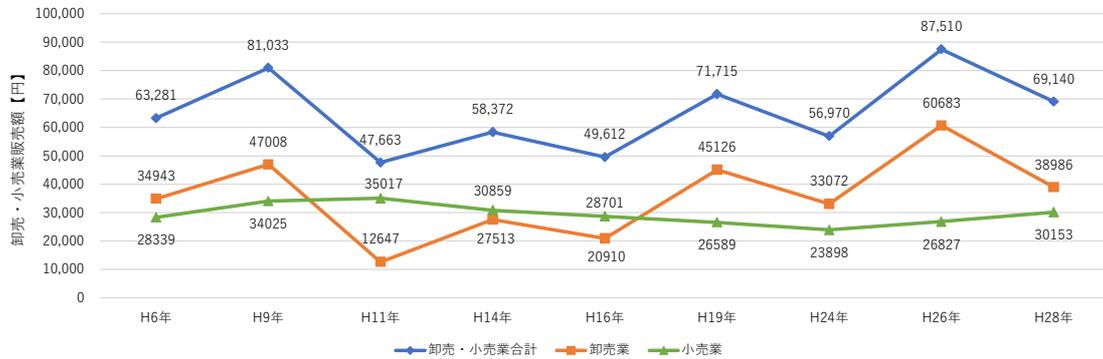
### ■産業中分類別の卸売・小売業の商業販売額割合

【資料】経済センサス



■卸売・小売業販売額の推移

【資料】令和元年都市計画基礎調査、経済センサス



(7) 災害

1) ハザード区域内の居住状況

本市のハザード区域内の居住人口の状況及びハザード区域の分布状況を見ると、市街化区域は平地であることから、土砂災害警戒区域等に指定されておらず、一方で、沿岸地域であるため津波浸水想定区域に指定されていることや、ため池破堤時の浸水想定区域に指定されるなど、水害の危険を有していることが分かります。

一方で市街化調整区域は、上記の水害に加えて谷上山沿いに土砂災害警戒区域等が指定されており、土砂災害警戒区域（土石流）に 3,510 人、土石流危険区域に 424 人が居住しています。

土砂災害は人家に大きな被害を及ぼすことが想定されるため、現在ハザード区域に居住している住民に対しては、安全な市街地へ居住を誘導する必要があります。ただし、現時点で中規模な集落が形成されている場合は、砂防施設の整備など地域の防災機能強化を検討します。

浸水想定区域（津波、洪水）については、災害の特性上事前の避難が可能であることから安全な市街地への積極的な居住誘導は行わないものの、避難体制の整備や必要に応じた河川整備など地域の防災機能強化を検討する必要があります。

■ハザード区域内の居住人口の状況

【資料】市資料

都市計画の 地域区分	地域区分 人口 (人)	土砂災害警戒区域 (H27)				土砂災害危険箇所 (H22)					
		特別警戒区域 (土石流)		警戒区域 (土石流)		土石流危険区域		急傾斜地崩壊危険箇所		地すべり危険箇所	
		人口 (人)	地域区分 人口に対 する割合 【%】	人口 (人)	地域区分 人口に対 する割合 【%】	人口 (人)	地域区分 人口に対 する割合 【%】	人口 (人)	地域区分 人口に対 する割合 【%】	人口 (人)	地域区分 人口に対 する割合 【%】
都市計画区域	27,537	8	0.0	3,510	12.7	424	1.5	4	0.0	0	0.0
市街化区域内	15,510	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
市街化調整区域	12,027	8	0.0	3,510	29.2	424	3.5	4	0.0	0	0.0

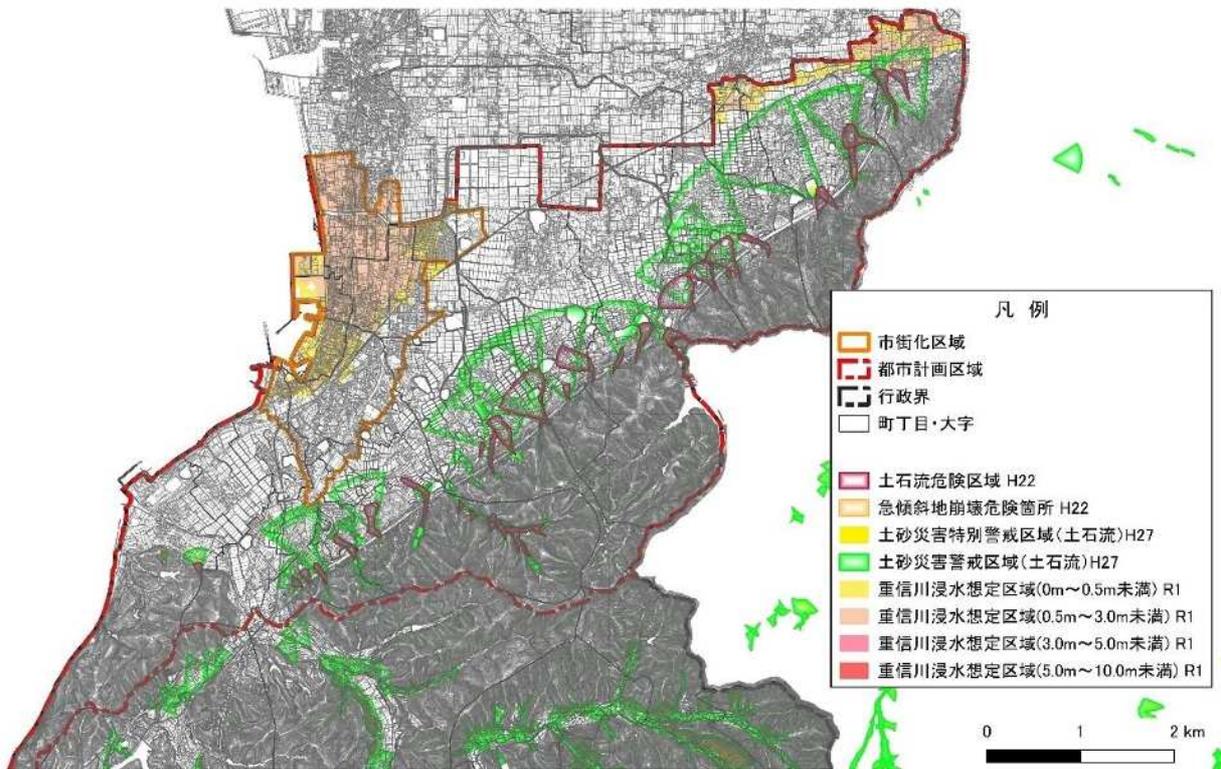
※令和6年度より「土砂災害危険箇所」を使用しないこととし、「土砂災害警戒区域等」を使用することとなる。

【資料】市資料

都市計画の 地域区分	地域区分 人口 【人】	重信川 洪水浸水想定区域 (R1)		津波 浸水想定区域 (R1)		ため池 浸水想定区域 (R1)	
		人口 【人】	地域区分 人口に対 する割合 【%】	人口 【人】	地域区分 人口に対 する割合 【%】	人口 【人】	地域区分 人口に対 する割合 【%】
都市計画区域内	27,537	8,631	31%	7,829	28%	14,615	53%
市街化区域内	15,510	8,114	52%	7,036	45%	7,860	51%
市街化調整区域内	12,027	517	4%	793	7%	6,754	56%

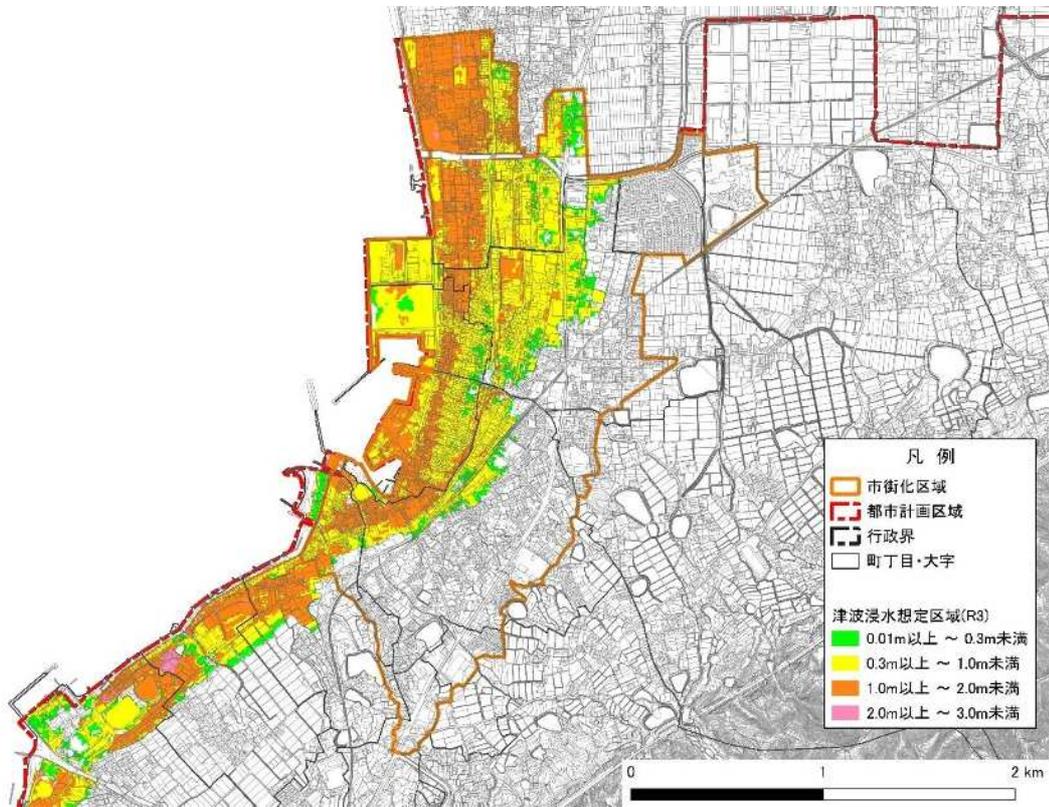
■土砂災害の危険箇所及び重信川洪水浸水想定区域の状況

【資料】市資料



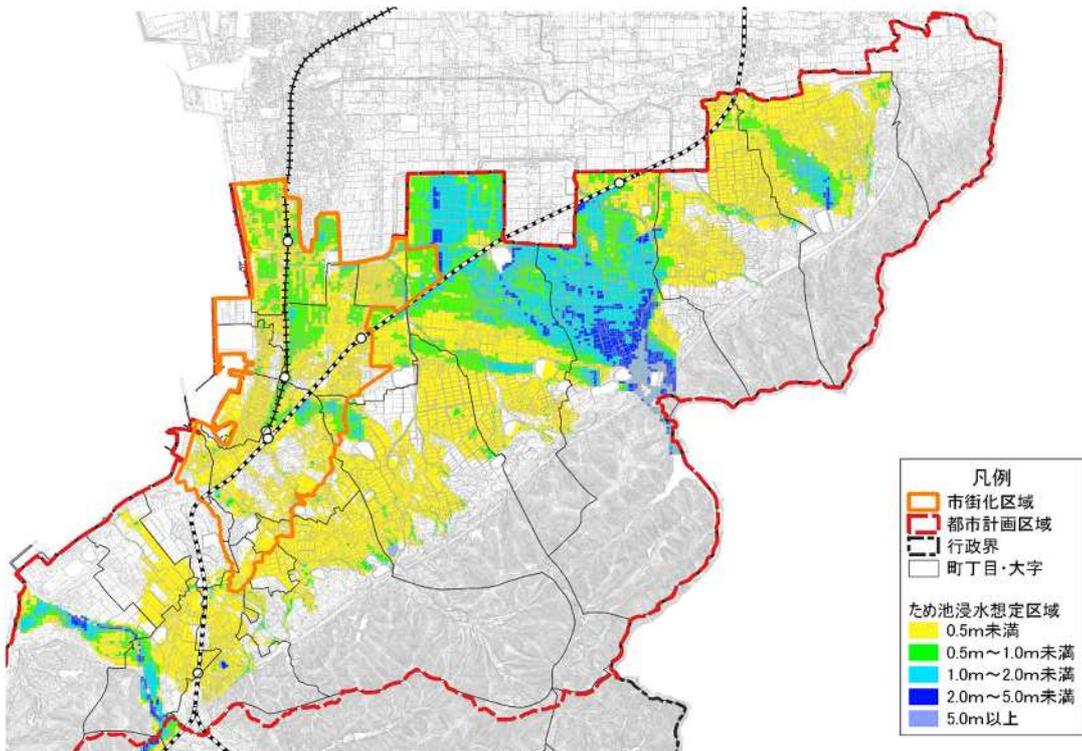
■津波による津波浸水想定区域の状況

【資料】愛媛県津波浸水想定図（令和3年）



■ため池破堤時の浸水想定区域の状況

【資料】伊予市ため池ハザードマップ



## (8) 歴史・文化

### 1) 文化財の分布状況

本市は海上交通を中心として発展してきた歴史を有しており、郡中地区を中心として、伝統的構造を持った「町屋」と呼ばれる建物が残されています。本市の定める景観計画においては灘町・湊町を中心とする区域を重点区域として設定しており、湊町では土地所有者や借地権者の間で平成 16 年「湊町地区まちなみ協定」が締結されています。このエリアにおけるまちづくりは平成 13 年に設立された TMO「(株)まちづくり郡中」がまちなみルールに基づく店舗の改修などで中心的な役割を担っているほか、市民団体も町屋の保存活動を行っています。

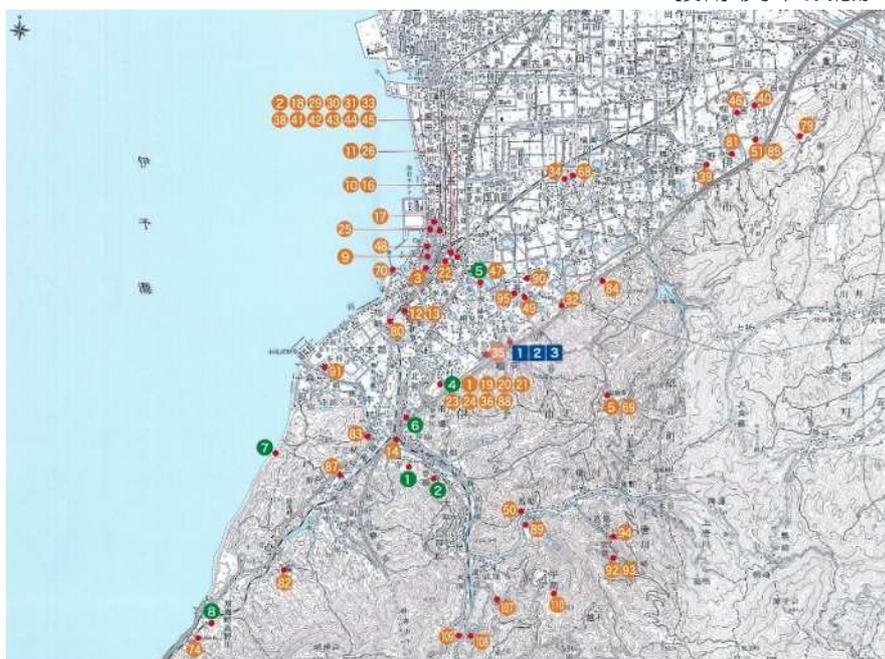
また有形文化財も多く、都市計画区域における文化財の分布状況を見ると、市街化区域である湊町や米湊に文化財が集中していることがわかります。なお、米湊には伊予市立図書館が配置されており、図書館が保有している文化財も多数あるため、市の中心部の文化財数が多くなっています。その他谷上山の山麓付近に文化財が分布しており、伊予稲荷神社が文化財を多数保有していることがわかります。

本市の埋蔵文化財位置図（次項）を見ると、谷上山山麓に埋蔵文化財が集中している一方で、市街化区域及びその付近の地域には、埋蔵文化財が少ないことがわかります。

埋蔵文化財は市街化区域に少ないものの、有形文化財などは市街化区域にも多数分布しているため、今後の都市化を計画的に進めないと歴史・文化財の消失につながる懸念されます。

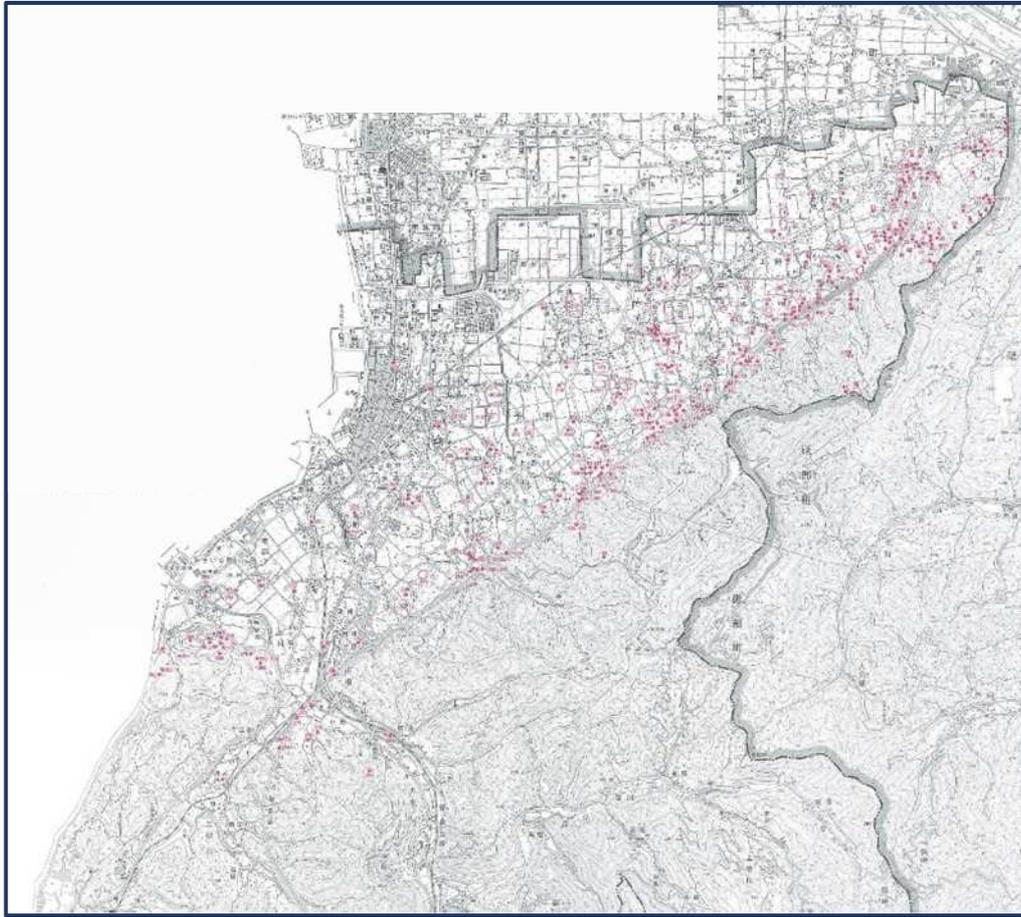
#### ■本市の有形文化財の分布状況

【資料】伊予市の文化財

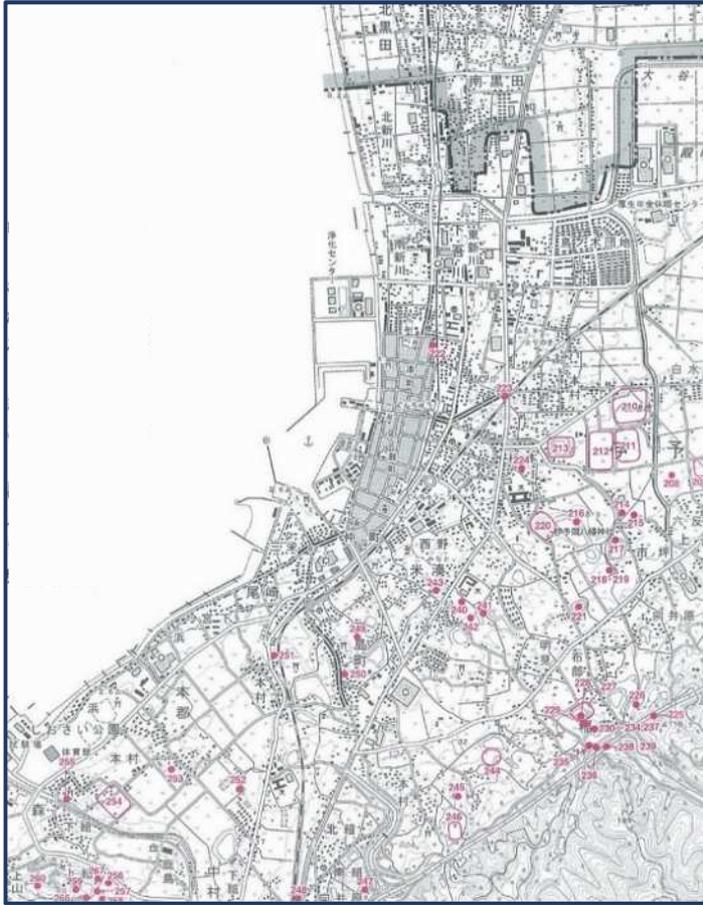


■本市の埋蔵文化財位置図

【資料】伊予市埋蔵文化財包蔵地地図



【資料】伊予市埋蔵文化財包蔵地地図



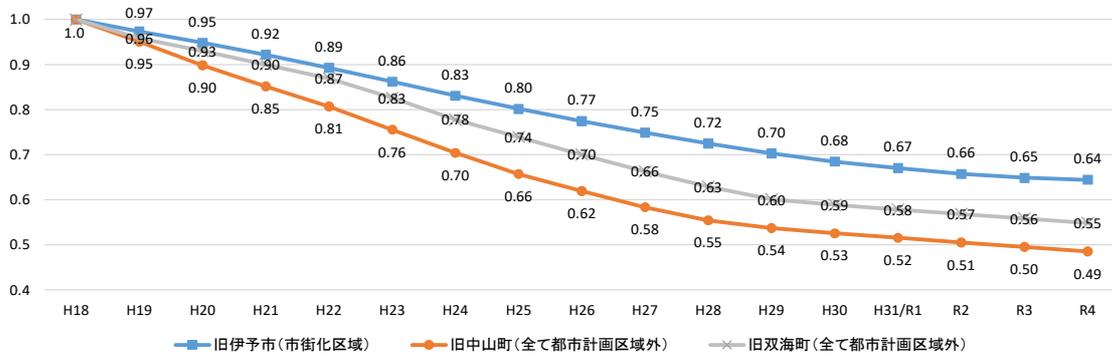
(9) 地価

1) 地価の推移

平成18年を基準年とした近年の地価動向をみると、いずれの地域においても地価が減少傾向にあります。税金の高い本市の市街化区域においても地価の下落が見られます。今後こうした傾向が続くと、税金の維持に影響が及ぶことが懸念されます。

■本市における地価の動向

【資料】地価公示・都道府県地価調査



## (10) 財政

### 1) 公共施設から見た財政の状況

昭和 56（1981）年の新耐震化基準以前に建築された施設は、全体の 34.5%を占めています。なお、建築後 30 年を超える施設は、一般的に大規模改修が必要と言われており、施設の老朽化が懸念されることから、今後の維持補修や耐震改修など、施設を維持する上で様々な諸費用が必要となります。こうした状況が続くと、将来にわたって、本市の公共施設についての財政負担が続くことになり、財政状況が圧迫されることが懸念されます。

### 2) 税収の状況

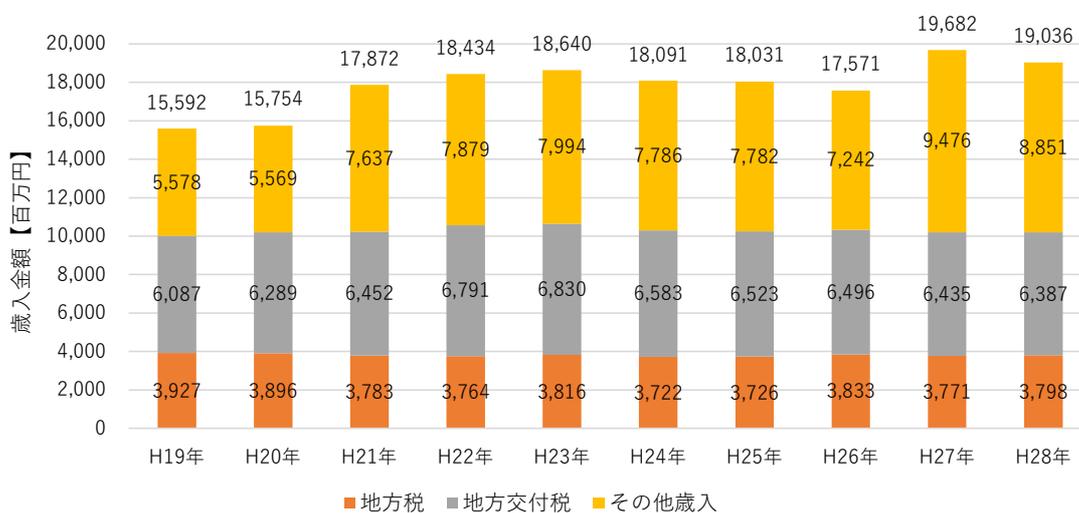
本市の歳入は平成 21 年度からの国庫支出金増に伴い増加し、平成 28 年には 19,036 百万円となっています。

一方で、本市の歳出は総務費や民生費増加や社会保障費（扶助費）の増加などに伴い増加傾向にあります。

本市は人口減少と高齢化が進行していることから、今後は税収の減少や社会保障費の増加が予想されます。

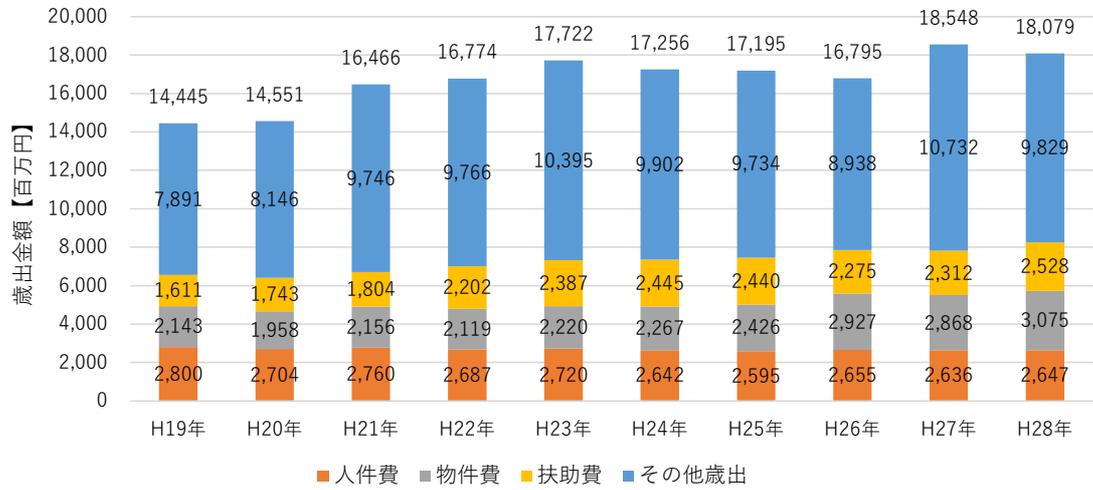
#### ■平成 19 年～平成 28 年にかけての歳入の推移

【資料】いよしの統計



■平成 19 年～平成 28 年にかけての歳出の推移

【資料】いよしの統計



## 第2節 人口の将来見通しに関する分析

以下の項目について、人口推計を行い、都市の将来状況を推測しました。

項目	分析内容
(1) 都市全体の人口動向	現況（平成 27 年（2015 年））から将来（令和 22 年（2040 年））にかけての年齢別人口の推移を把握する。
(2) 人口密度の分布動向	現況（平成 27 年（2015 年））及び将来（令和 22 年（2040 年））の人口密度分布を把握する他、人口の増減を確認する。
(3) 高齢者数の分布動向	現況（平成 27 年（2015 年））及び将来（令和 22 年（2040 年））の高齢化率を把握する他、高齢者人口の増減を確認する。

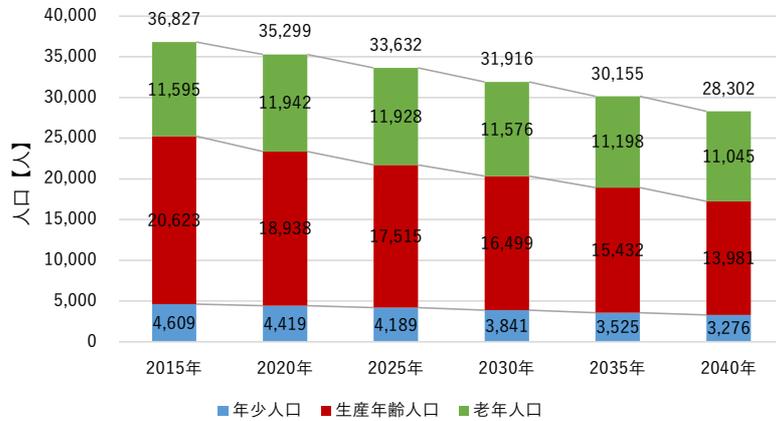
### (1) 都市全体の人口動向

国立社会保障・人口問題研究所（以下、「社人研」とする）によると、本市の総人口は、平成 22 年（2010 年）に 38,018 人であった人口が、平成 27 年（2015 年）に 36,827 人となり、目標年の令和 22 年（2040 年）においては、28,302 人となり、2010 年比の約 74%の人口となります。

また、年齢 3 区分別の人口割合を見ると、平成 27 年（2015 年）における年少人口（15 歳未満）12%、生産年齢人口（15 歳以上 65 歳未満）56%ですが、令和 22 年（2040 年）には年少人口 12%、生産年齢人口が 49%となり、割合が低下していることが分かります。一方で、老年人口（65 歳以上）の人口割合は平成 27 年（2015 年）において 31%であったものが、令和 22 年（2040 年）には 39%となり、人口に占める高齢者数が増加していることが分かります。今後、人口減少及び少子高齢化が進行した場合、購買力低下による地域経済の衰退や公共交通利用者減による交通サービスの水準低下、生活サービス施設のサービス水準の低下及び事業撤退など、様々な要因により、地域の活力が低下することが懸念されます。

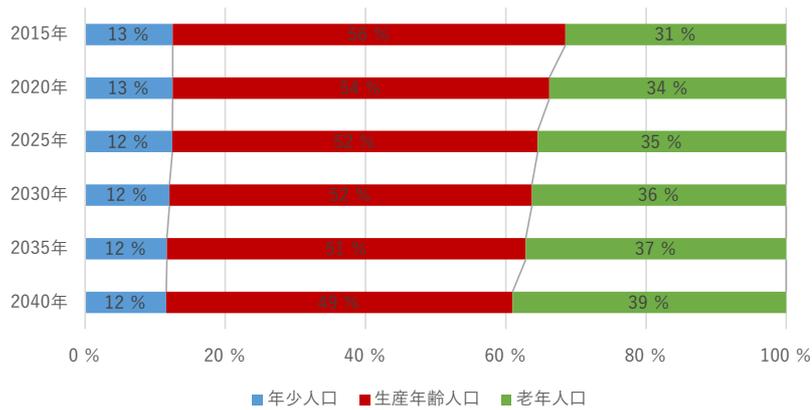
## ■将来人口推計

【資料】 国立社会保障・人口問題研究所



## ■年齢3区分別人口割合の推移

【資料】 国立社会保障・人口問題研究所



### (2) 人口密度の分布動向

ここでは、本市における人口動向を把握するため人口メッシュを作成し、各種分析を行いました。メッシュの大きさは500m単位を基本としますが、市街化区域内は100m単位での分析を行い、より詳細な動向を把握することとしました。

#### 1) 現況(2015年)の人口密度

現況の人口密度状況を見ると、市街化区域は人口密度が40~60人/ha以上の地域が多くなっていることが分かります。特に、米湊の伊予市駅・郡中港駅や市役所周辺の地域、新川駅周辺地域など、鉄道駅の周辺地域は60人/ha以上の地域が集中しており、周囲より人口密度が高くなっていることが分かります。また、鳥ノ木団地も人口密度が60人/ha以上となっており、人口が集中していることが分かります。市街化区域内で人口密度が低いエリアは、用途が「準工業地域」「工業地域」となっている地域とほぼ重なっています。



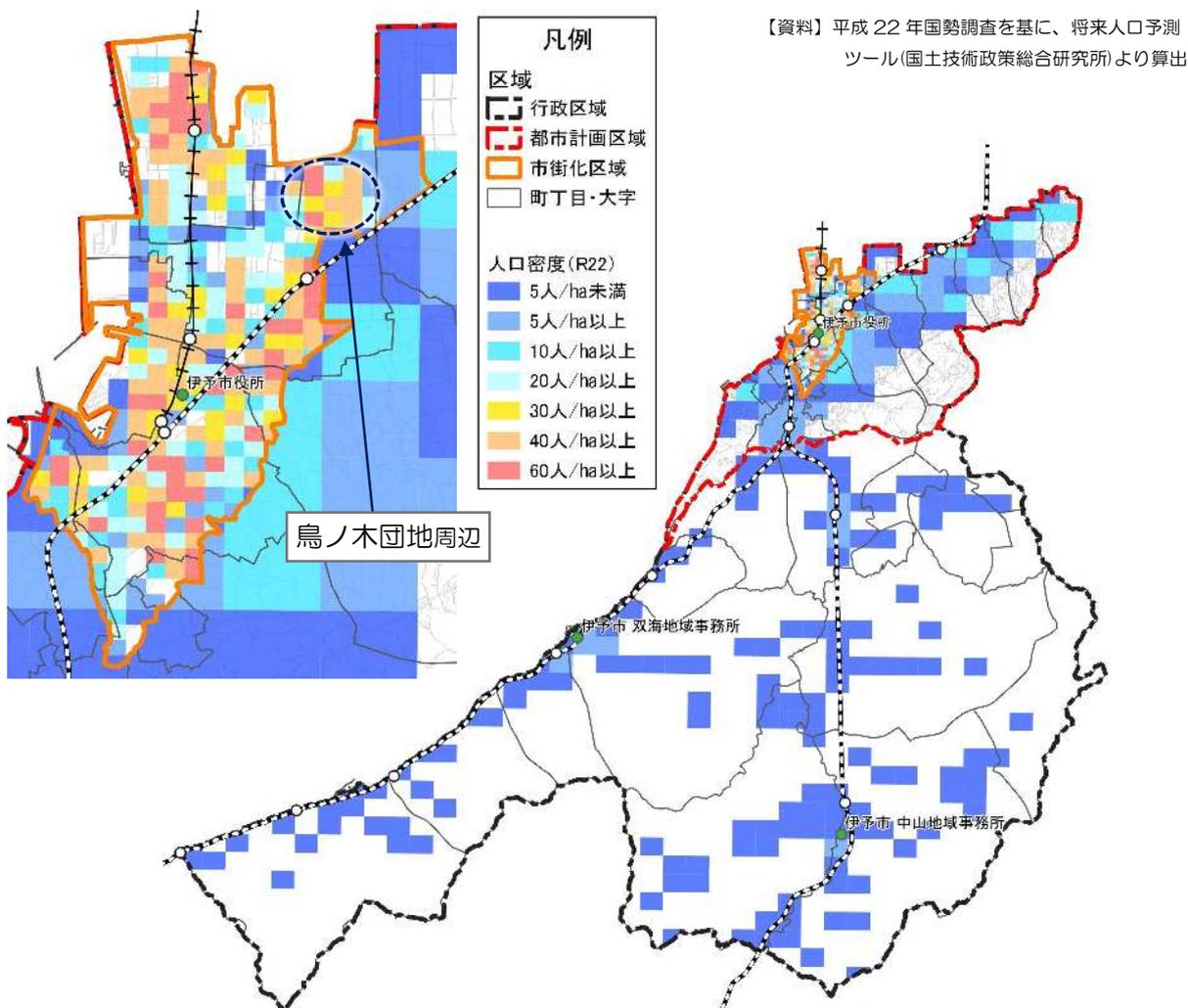
## 2) 将来（2040年）の人口密度

将来の人口密度状況を見ると、市街化区域内の人口密度が低下し、20人/ha以上の地域が多くなっていることが分かります。米湊の伊予市駅・郡中港駅や市役所周辺の地域、鳥ノ木団地は2015年で人口密度60人/ha以上の地域が多かったが、2040年には人口減少が進み、多くの地域が20～40人/ha程度の人口密度になっていることが分かります。また、新川駅周辺地域も市街化区域内の他地域と比較すると人口密度60人/ha以上の地域が多いものの、2015年時と比較すると人口密度が低下しています。

市街化調整区域の人口密度状況は、2015年時は5～10人/ha以上の地域が多くなっていたが、2040年には5人/ha以上の地域が多くなっています。

都市計画区域外においては、2015年時点で人口密度が5人/ha未満の地域がほとんどであったことから、2040年の人口密度も5人/ha未満の地域がほとんどとなっています。また、旧双海町・旧中山町地域においては、将来人口が0人となり、メッシュが無くなっている地域も見られます。

### ■将来(2040年)の人口密度の状況



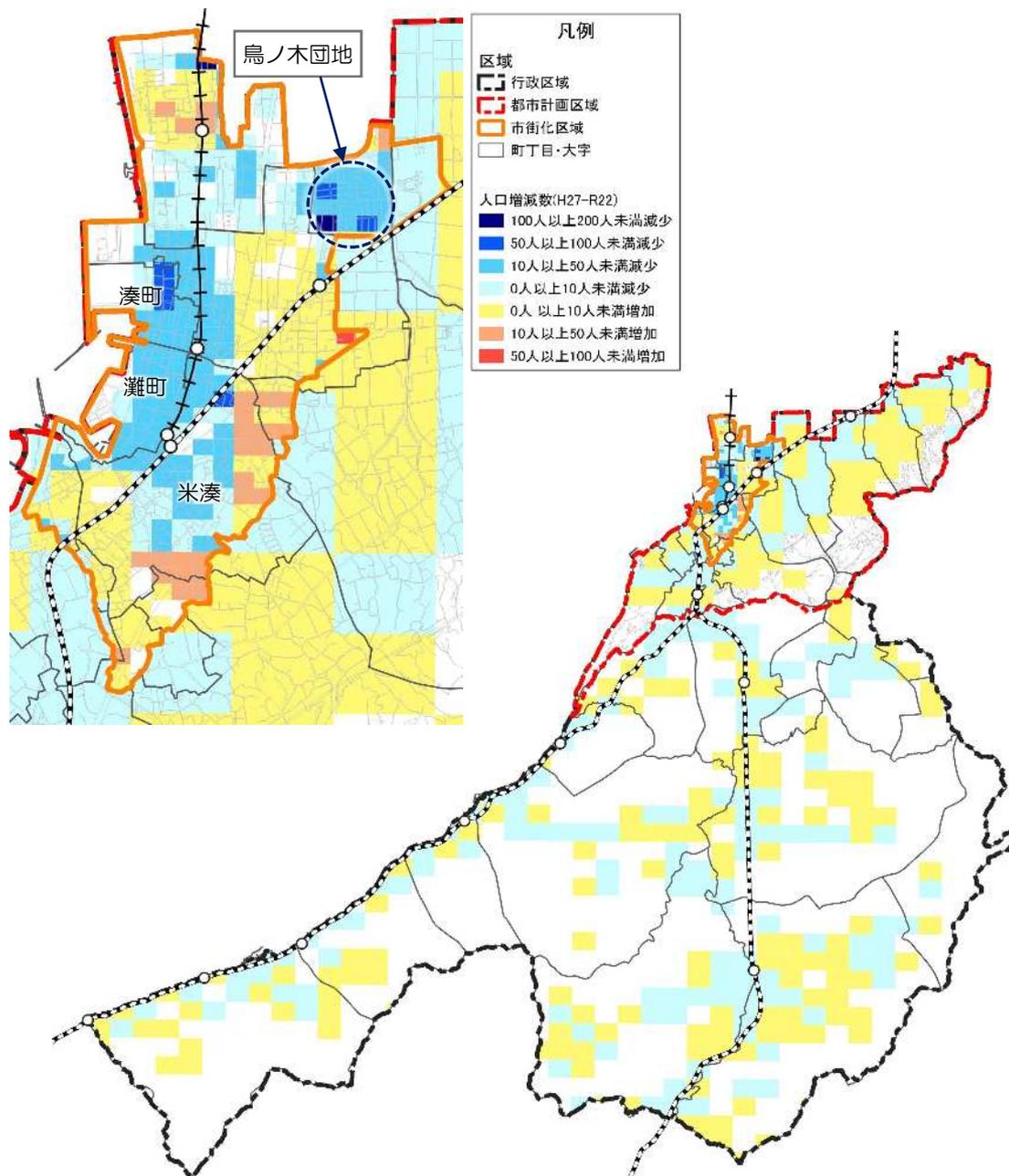
### 3) 現況から将来にかけての人口増減

現況（2015年）から将来（2040年）にかけての人口増減の状況及び、人口増減率の状況を見ると、市街化調整区域及び都市計画区域外の地域の大部分で人口が減少し、人口の低密度化が進行することが分かります。低密度な市街地が拡大することが懸念されます。

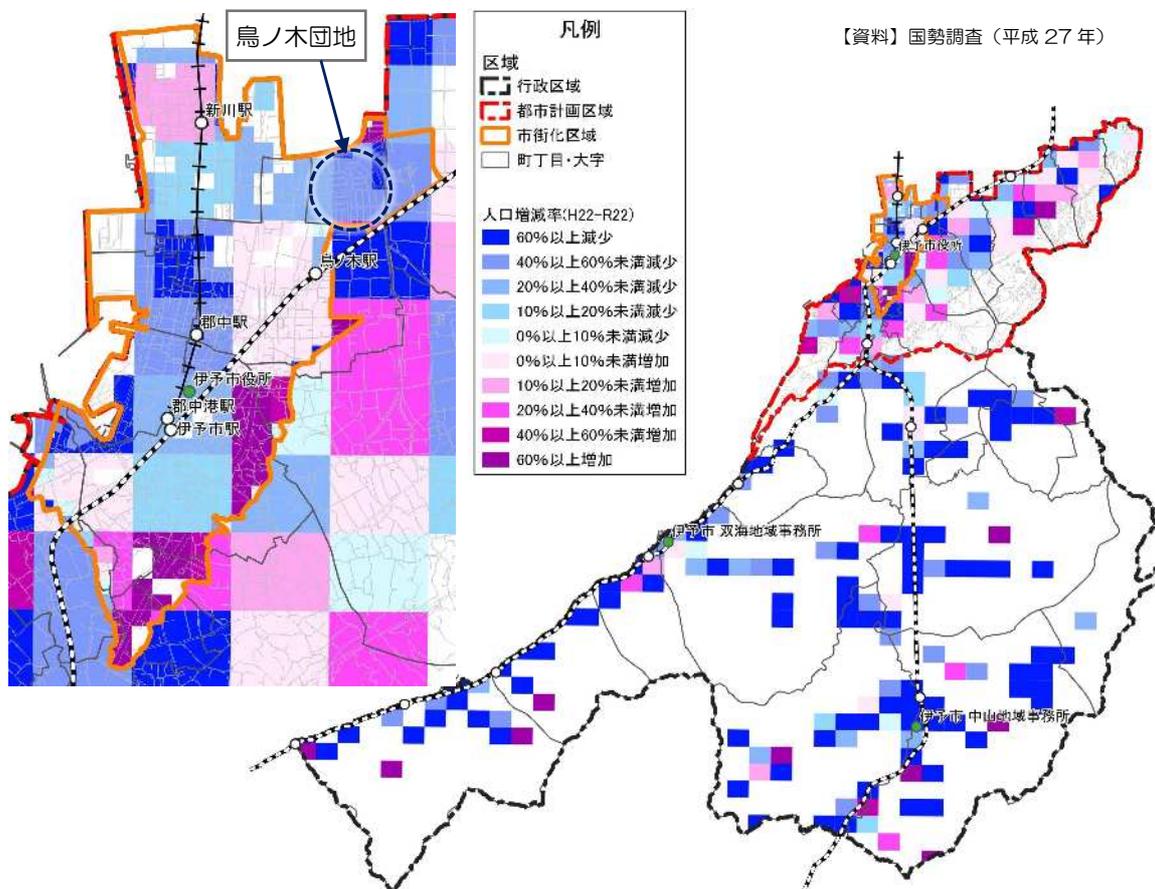
市街化区域においては、灘町・湊町・米湊地区などの中心市街地や、鳥ノ木団地などにおいて人口が減少し、市街地の低密度化が進行することが分かります。

■現況(2015年)から将来(2040年)にかけての人口増減の状況

【資料】国勢調査（平成27年）



■現況(2015年)から将来(2040年)にかけての人口増減率の状況



これらのことから本市全域で人口減少が進み、特に米湊の伊予市駅・郡中港駅や市役所周辺の地域や鳥ノ木団地などの、現状で人口が集中している地域において、人口減少が進むことが分かります。こうした状況においては、商業施設や医療施設などの生活サービス施設のサービス水準低下や事業の撤退などにより、地域の活力低下、賑わいの喪失などが懸念されます。

また人口減少に伴い公共交通の利用者数も減少した場合、公共交通の収益性の低下などを招き、事業の持続性に影響が出るものが懸念されます。

(3) 高齢者数の分布動向

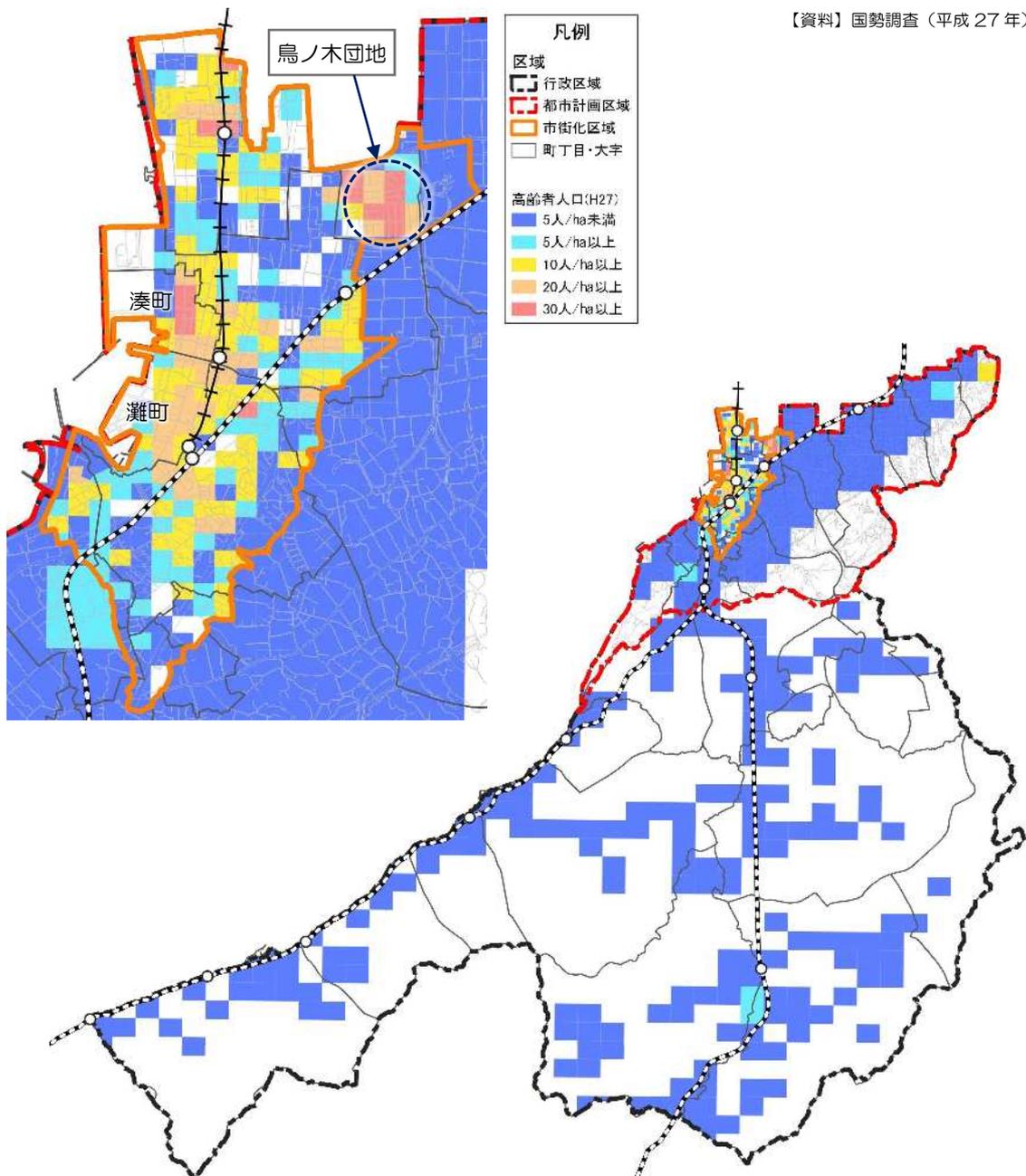
ここでは、本市における高齢者人口の動向を把握するため、人口メッシュを用いた分析を行いました。なお、人口分析と同様に、メッシュの大きさは500mメッシュとして、市街化区域内はより詳細な動向を把握するため、100mメッシュでの分析を行いました。

1) 現況(2015年)の高齢者人口密度の状況

現況(2015年)の高齢者人口密度の状況を見ると、市の大部分は高齢者人口密度が5人/ha未滿であり、高齢者人口密度が高い地域は市街化区域内に集中していることが分かります。

市街化区域内においては、灘町、湊町、鳥ノ木団地など、既存の市街地が形成されている地域は高齢者人口密度が 20 人/ha 以上であり、周辺地域と比較して高齢者数が多くなっています。

■現況(2015 年)の高齢者人口密度の状況

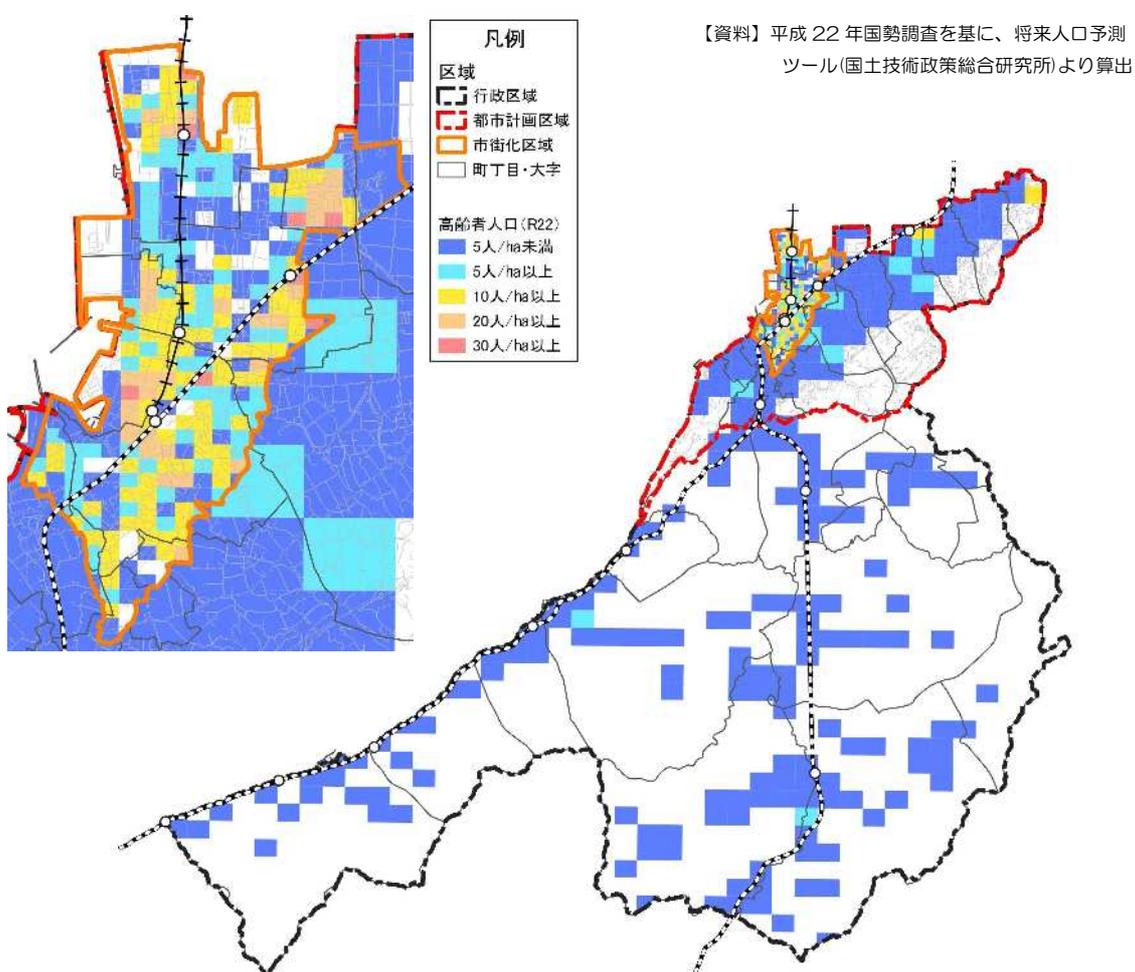


## 2) 将来(2040年)の高齢者人口密度の状況

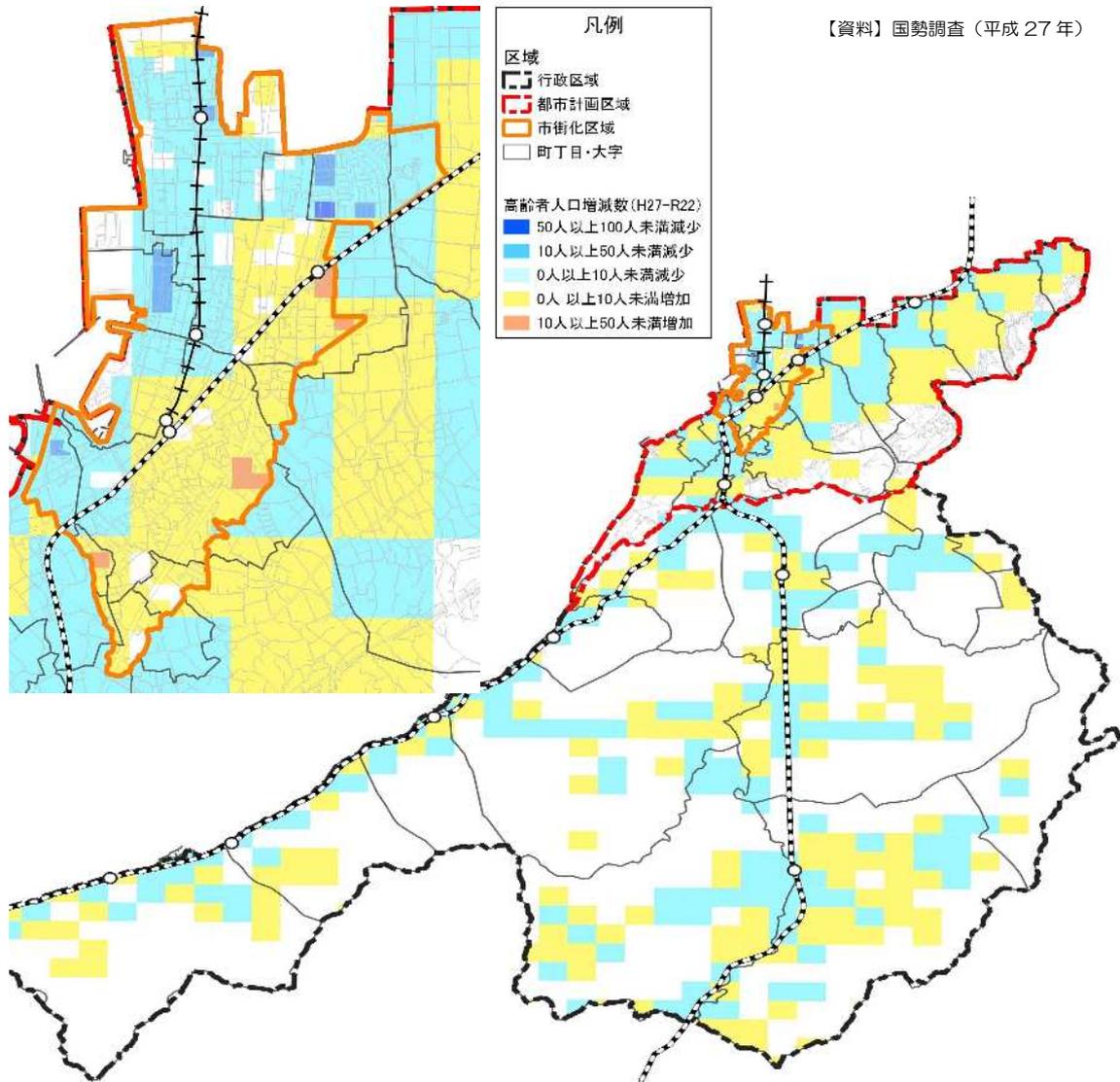
将来(2040年)の高齢者人口密度の状況を見ると、市街化区域内の高齢者人口密度の状況は、現況(2015年)と大きな変化がないことが分かります。一方で、市街化調整区域においては、高齢者人口密度が5人/ha以上となっている地域が増加しており、都市計画区域の郊外部で高齢者が増加していることが分かります。

また、現況(2015年)から将来(2040年)にかけての高齢者人口増減の状況及び現況(2015年)から将来(2040年)にかけての高齢者人口増減率の状況を見ても、市街化調整区域において高齢者が増加傾向にあることが分かります。

### ■将来(2040年)の高齢者人口密度の状況

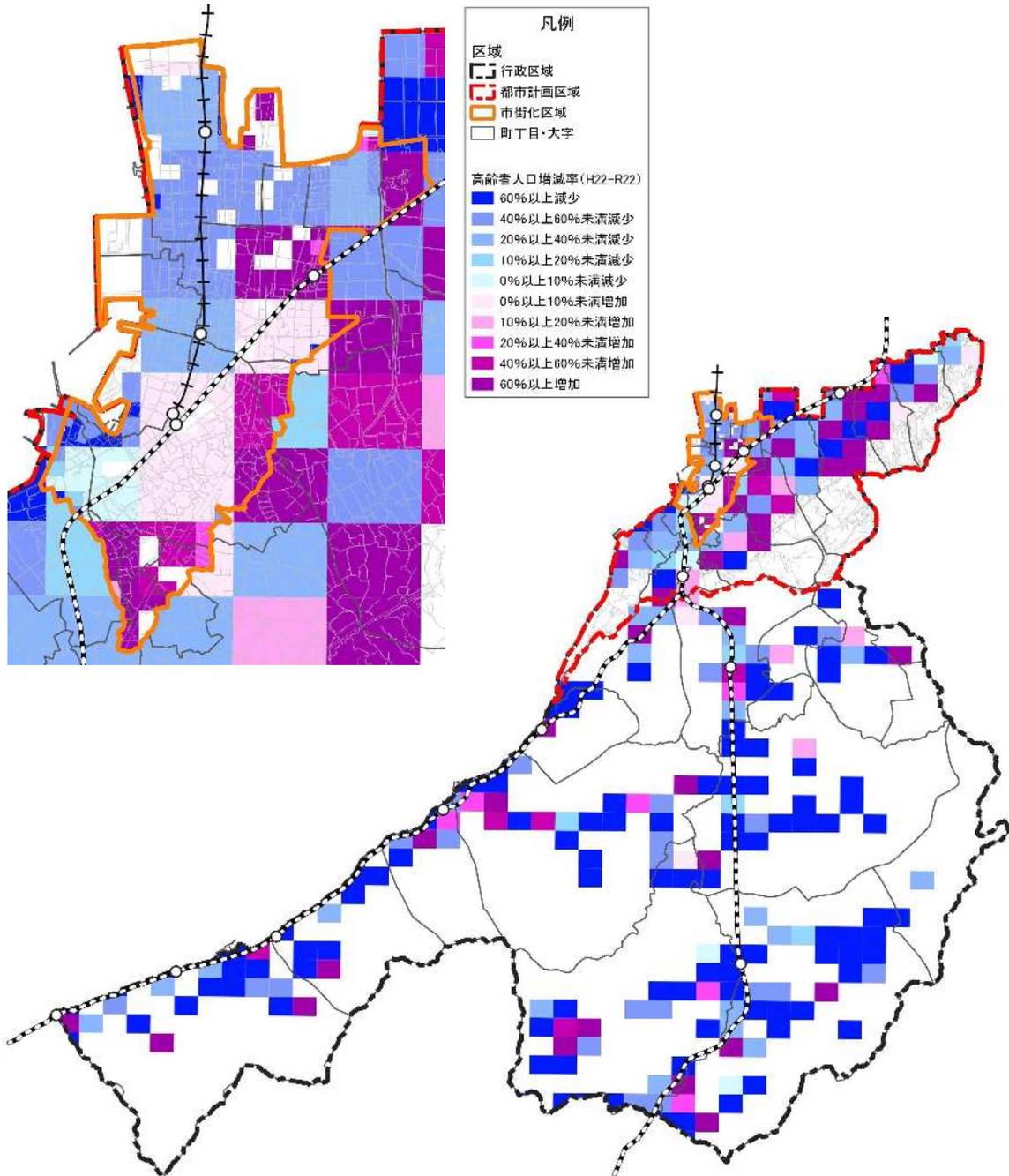


■現況(2015年)から将来(2040年)にかけての高齢者人口増減の状況



■現況(2015年)から将来(2040年)にかけての高齢者人口増減率の状況

【資料】国勢調査(平成27年)



### 3) 現況（2015年）の高齢化率の状況

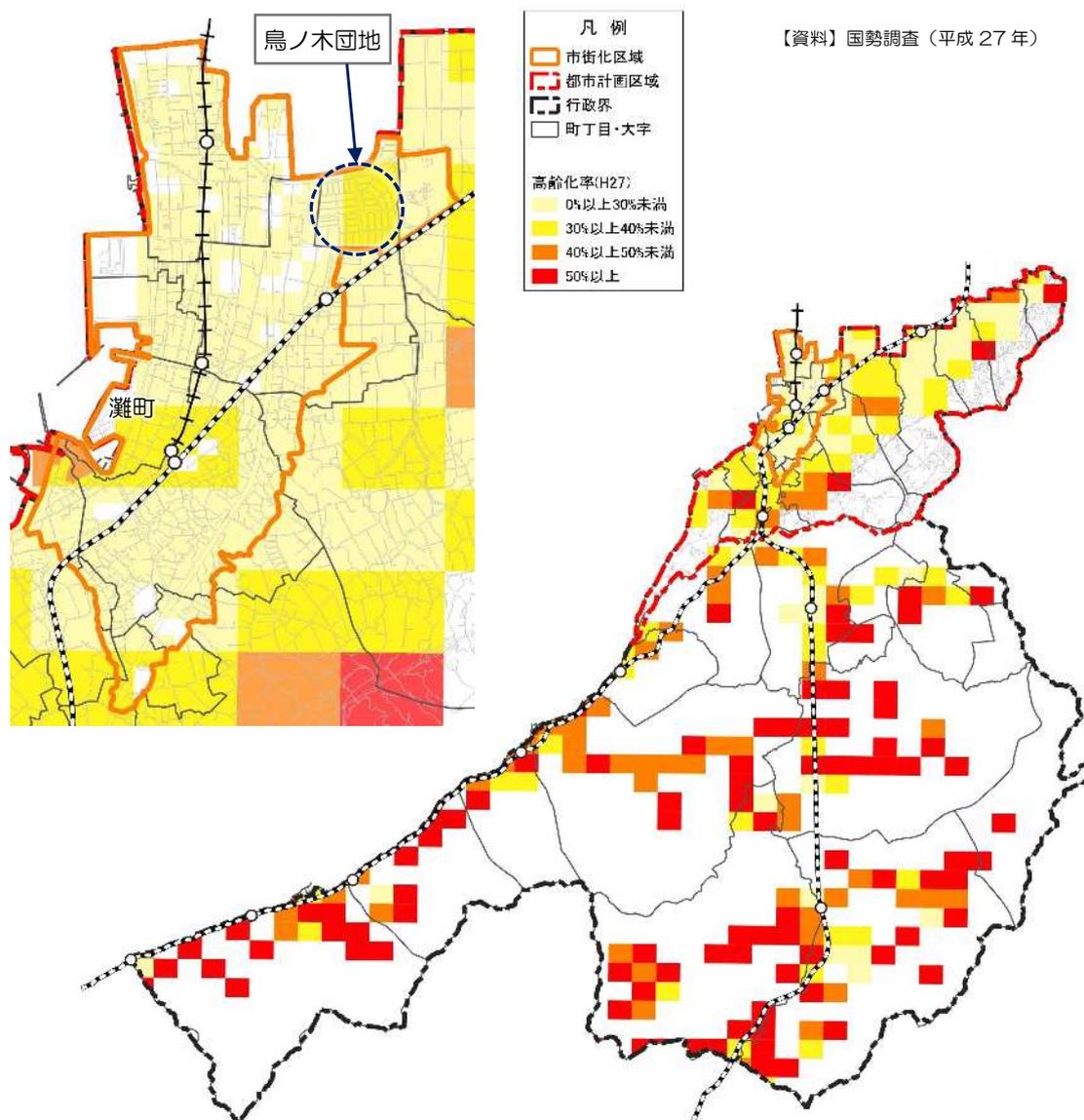
現況の高齢化率<sup>(※11)</sup>を見ると、市街化区域は高齢化率が30%未満の地域が多くなっており、市街化区域外の地域と比較すると高齢者人口が少なくなっています。ただし、鳥ノ木団地の一部や灘町の一部では高齢化率が30%以上～40%未満の地域が見られます。

市街化調整区域においては高齢化率が30%未満の地域が多いものの、一部の地域においては高齢化率が30%以上の地域が見られる他、高齢化率が50%以上と地域の半数以上が高齢者という地域も見られます。

都市計画区域外においては高齢化率が40%以上の地域が多くなっており、市街化区域などの市街地と比較すると高齢化が進行していることが分かります。

(※11：高齢化率…人口に占める老年人口（65歳以上）の割合)

#### ■現況(2015年)の高齢化率の状況



#### 4) 将来（2040年）の高齢化率の状況

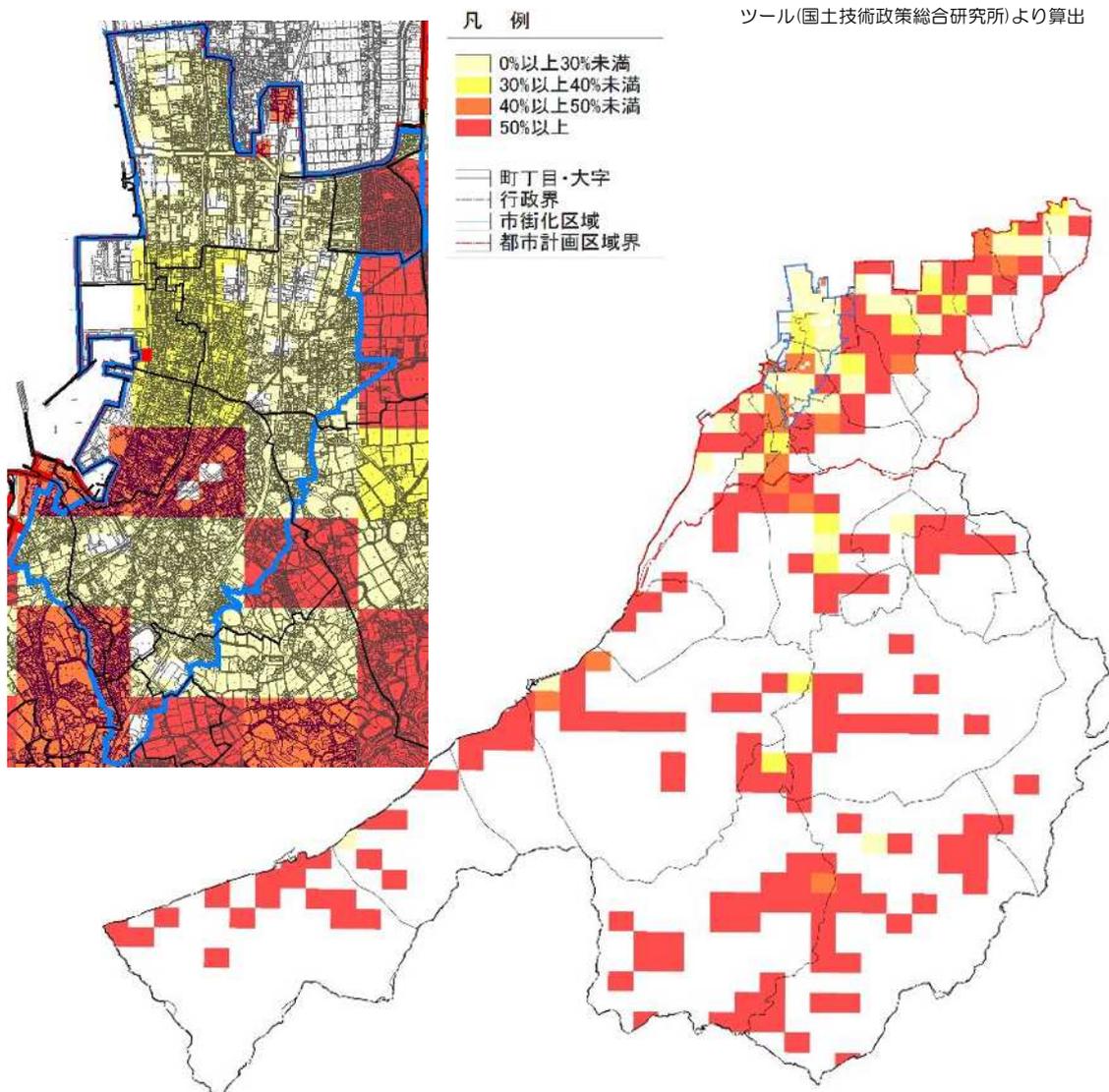
将来の高齢化率を見ると、市街化区域において高齢化率が40%以上の地域が見られる他、鳥ノ木団地などの一部地域においては高齢化率が50%以上の地域も見られます。市街化調整区域においては、2015年時点と比較すると高齢化率が50%以上の地域が増加しており高齢化が進行していることが分かります。

都市計画区域外においては高齢化が更に進行し、高齢化率が50%以上の地域がほとんどとなっています。

公共交通の利便性が低い地域や生活サービス施設の徒歩圏域外においても高齢者数が増加することが予想され、高齢者にとって生活利便性の低下が懸念されます。

#### ■将来(2040年)の高齢化率の状況

【資料】平成22年国勢調査を基に、将来人口予測ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



### 第3節 現状及び将来見通しにおける都市構造上の問題点の分析

以下の項目について、人口推計と重ね合わせた分析を行い、都市の将来状況を推察しました。

項目	分析内容
(1) 公共交通の利便性、持続可能性	・2010年から将来(2040年)にかけての公共交通利便地域・不便地域・空白地域の人口推移を推察する。
(2) 生活サービス施設の利便性、持続可能性	・2010年から将来(2040年)にかけての生活サービス施設(医療施設、福祉施設、商業施設、教育施設)の徒歩圏人口・人口密度の推移を推察する。
(3) 高齢者の福祉、健康の将来動向	・2010年から将来(2040年)にかけての公共交通利便地域・不便地域・空白地域の高齢者人口推移を推察する。 ・2010年から将来(2040年)にかけての生活サービス施設(医療施設、福祉施設、商業施設)の高齢者徒歩圏人口・高齢者徒歩圏人口カバー率の推移を推察する。
(4) 災害に対する安全性	・2015年から将来(2040年)にかけてのハザード区域内の居住人口の推移を推察する。
(5) 財政の健全性	・2010年から将来(2040年)にかけての、人口減少に伴う税収の傾向を推察する。

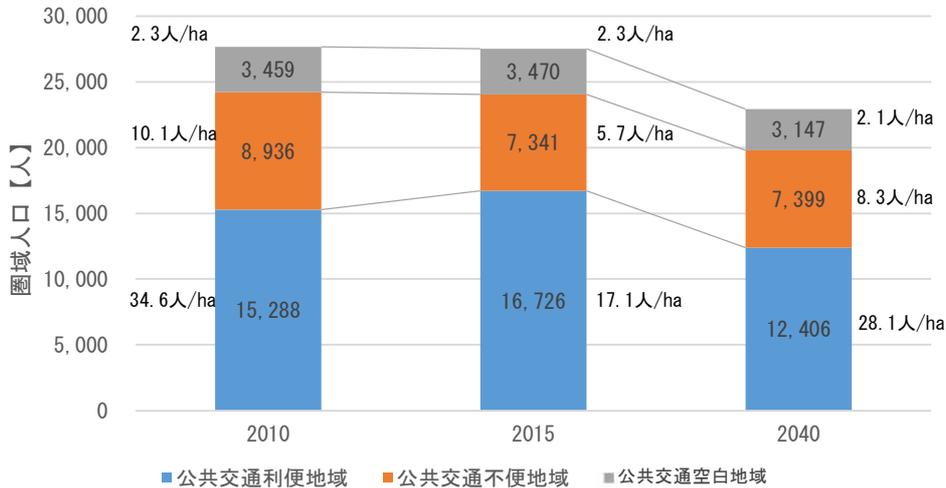
(1) 公共交通の利便性、持続可能性

公共交通の利便性による地域区分と2010年と将来(2040年)の人口状況を見ると、2010年から2040年にかけての人口減少に伴い公共交通利便地域・不便地域・空白地域の人口も減少し、圏域人口密度が低下していることが分かります。

また、公共交通の利便性による地域区分の人口割合の推移を見ると、公共交通利便地域の人口割合が2010年の55.20%から2015年に60.70%に増加、2040年には54.10%に増加しているものの、公共交通サービスを十分に利用できない人口がまだ存在しています。人口減少にある中、今後も公共交通の利用者が減少し、バス・鉄道運行本数の減少や、運行範囲の縮小などの公共交通のサービス低下が懸念されます。

■公共交通の利便性による地域区分と2010年から将来(2040年)の人口の推移

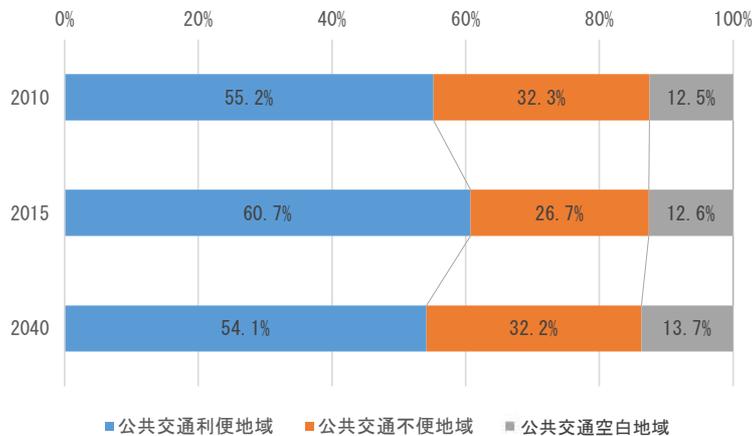
【資料】国勢調査



※注) 2015年数値は参考値

■公共交通の利便性による地域区分の人口割合の推移

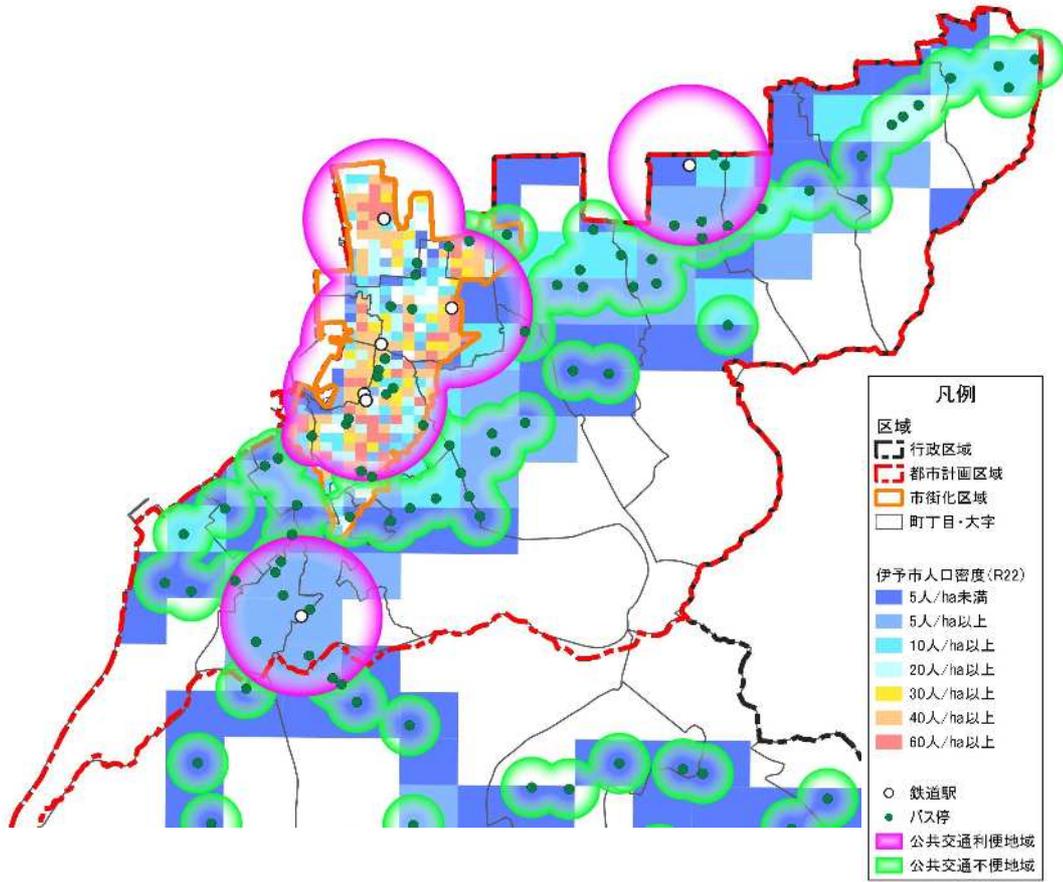
【資料】国勢調査



※注) 2015年数値は参考値

■都市計画区域内の鉄道駅・バス停の分布と将来(2040年)の人口密度の状況

【資料】平成22年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



(2) 都市機能の利便性、持続可能性

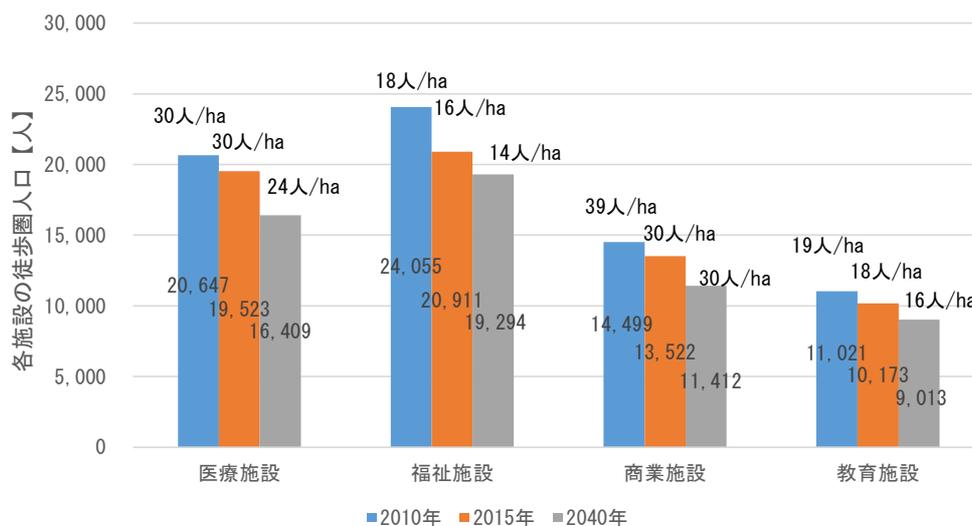
都市計画区域内の都市機能（ここでは、医療・福祉・商業・教育施設）の徒歩圏域（半径 800m）における人口・人口密度の推移を見ると、全体的な人口減少に伴い、2010 年から将来（2040 年）にかけて各生活サービス施設の徒歩圏人口は減少し、徒歩圏人口密度も低下することが分かります。特に福祉施設については、主なアクセス手段は自動車であると考えられますが、徒歩圏域の人口密度は 2040 年に 14 人/ha まで低下し、地方都市平均（概ね 30 万都市）の平均値である 21 人/ha より低くなることが分かります。

こうした状況が続く場合、各施設のサービス水準の低下や、収益性の低下による事業撤退などが懸念されます。

都市計画区域内の都市機能は公共交通利便地域に立地が集中しているものの、将来的な人口減少により公共交通利便地域の施設立地数が減少した場合、自家用車への依存度がさらに高まることが懸念されます。

■生活サービス施設の徒歩圏域(半径 800m)における人口・人口密度の推移

【資料】国勢調査

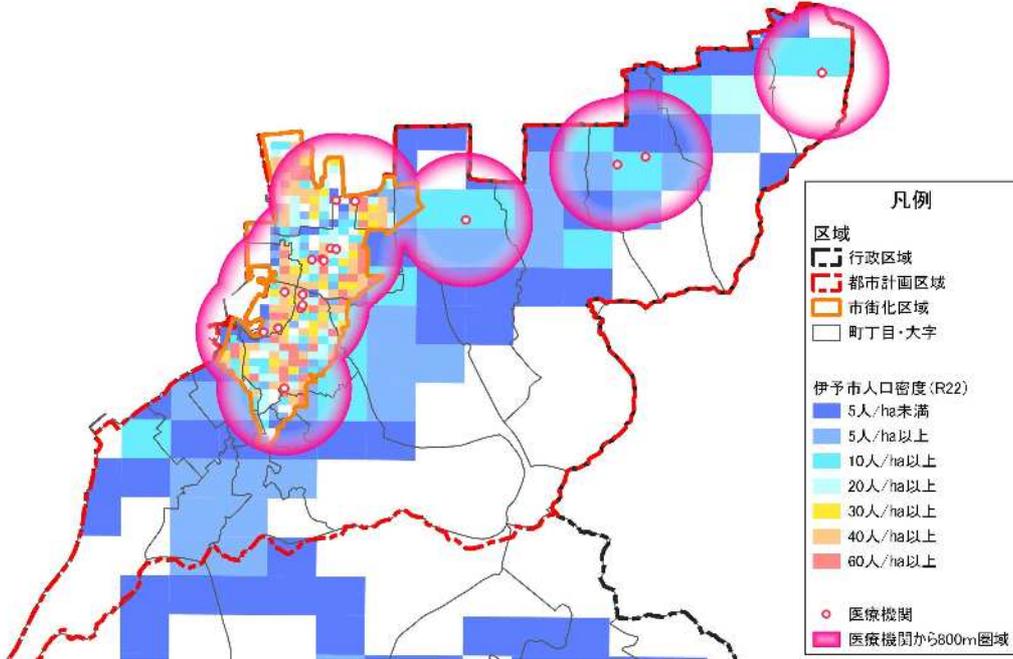


※注) 2015 年数値は参考値

施設区分	2010 年		2015 年			2040 年	
	徒歩圏人口【人】	徒歩圏人口密度【人/ha】	徒歩圏人口【人】	徒歩圏人口密度【人/ha】	※参考 地方都市圏 (概ね 30 万都市) 平均値 【人/ha】	徒歩圏人口【人】	徒歩圏人口密度【人/ha】
医療施設	20,647	30	19,523	30	21	16,409	24
福祉施設	24,055	18	20,911	16	21	19,294	14
商業施設	14,499	39	13,522	30	27	11,412	30
教育施設	11,021	19	10,173	18	—	9,013	16

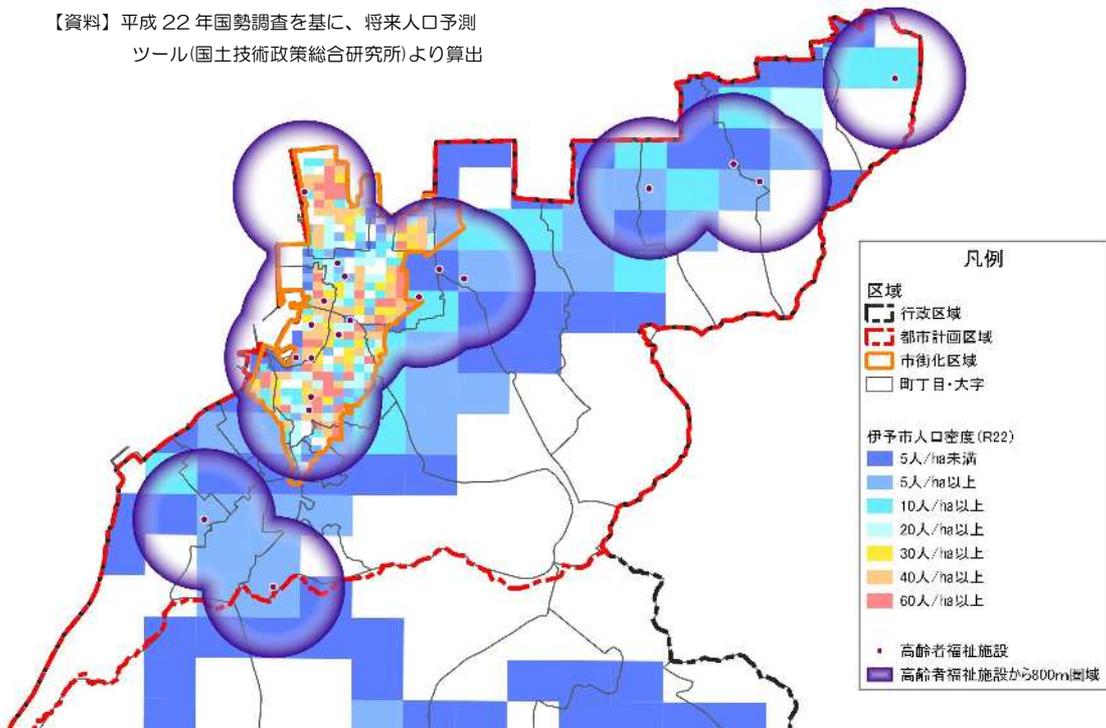
■医療施設の徒歩圏域(半径 800m)と将来(2040年)人口密度の状況

【資料】平成 22 年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



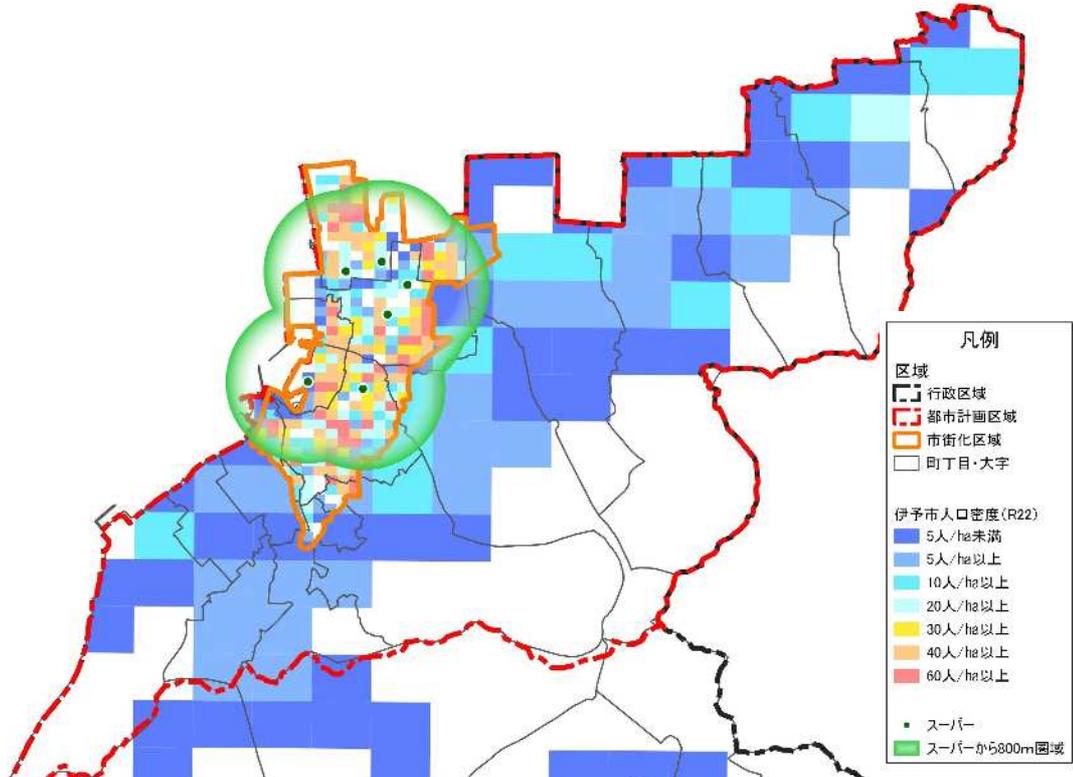
■福祉施設の徒歩圏域(半径 800m)と将来(2040年)人口密度の状況

【資料】平成 22 年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



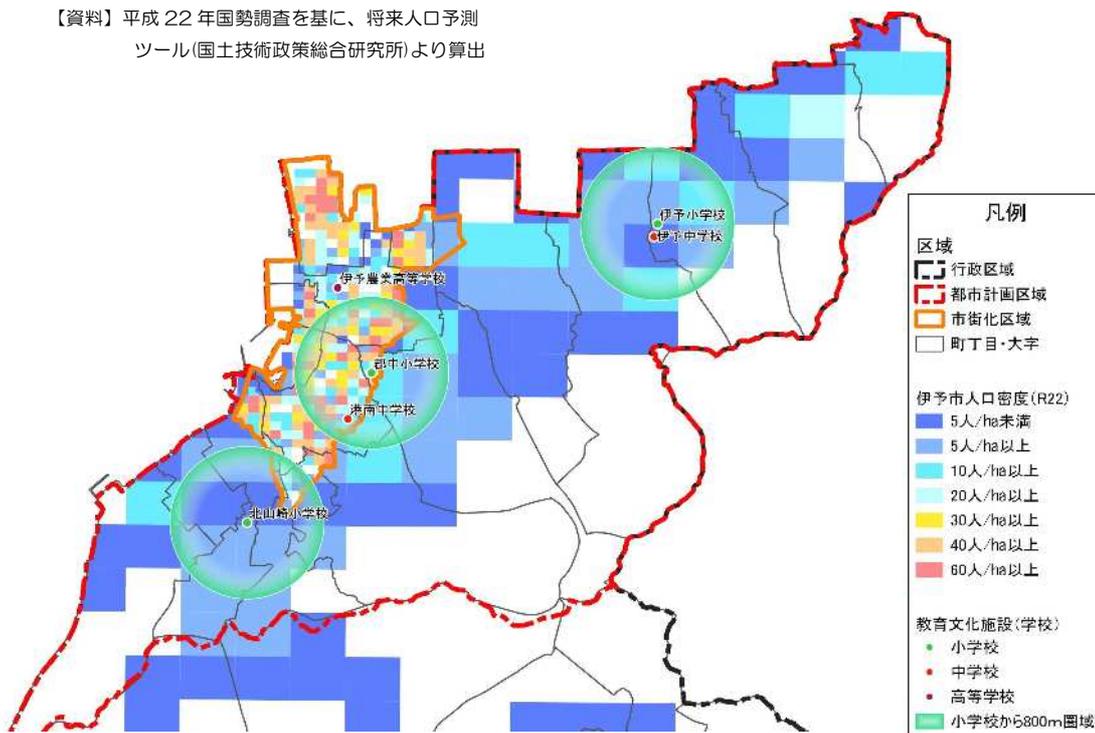
■商業施設の徒歩圏域(半径800m)と将来(2040年)人口密度の状況

【資料】平成22年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



■教育施設の徒歩圏域(半径800m)と将来(2040年)人口密度の状況

【資料】平成22年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



### (3) 高齢者の福祉・健康の将来動向

#### 1) 将来の高齢者分布と公共交通の状況

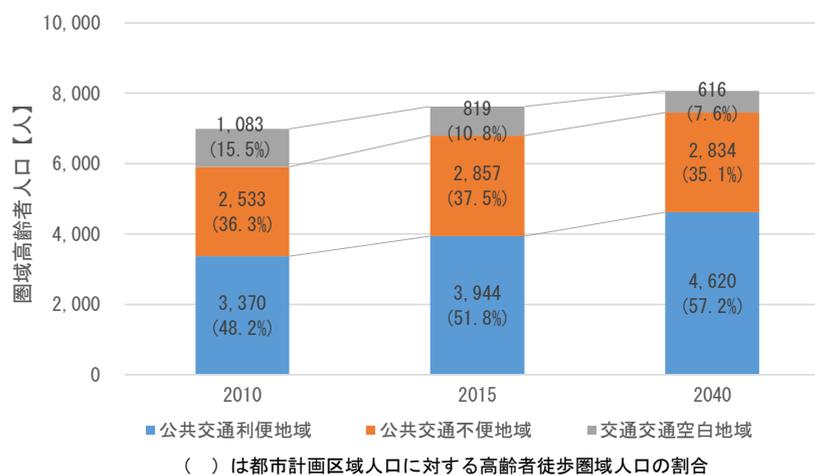
都市計画区域内の高齢者人口に対する公共交通の利便性による地域の高齢者人口の割合を見ると、公共交通利便地域においては2010年時点で3,370人(48.2%)でしたが、2015年に3,944人(51.8%)となり、2040年には4,620人(57.2%)に増加しており、公共交通の利便性が高い地域に居住する高齢者が多くなっていることが分かります。

また、公共交通不便地域における高齢者人口は、2010年から2040年にかけて増加傾向ですが、公共交通空白地域における高齢者人口は、減少傾向となっています。

地域名	2010年			2015年			2040年		
	都市計画区域 高齢者人口 【人】	地域別 高齢者人口 【人】	高齢者 徒歩圏 人口カバー 率【%】	都市計画区域 高齢者人口 【人】	地域別 高齢者人口 【人】	高齢者 徒歩圏 人口カバー 率【%】	都市計画区域 高齢者人口 【人】	地域別 高齢者人口 【人】	高齢者 徒歩圏 人口カバー 率【%】
公共交通利便地域	6,986	3,370	48.2%	7,620	3,944	51.8%	8,070	4,620	57.2%
公共交通不便地域		2,533	36.3%		2,857	37.5%		2,834	35.1%
公共交通空白地域		1,083	15.5%		819	10.8%		616	7.6%

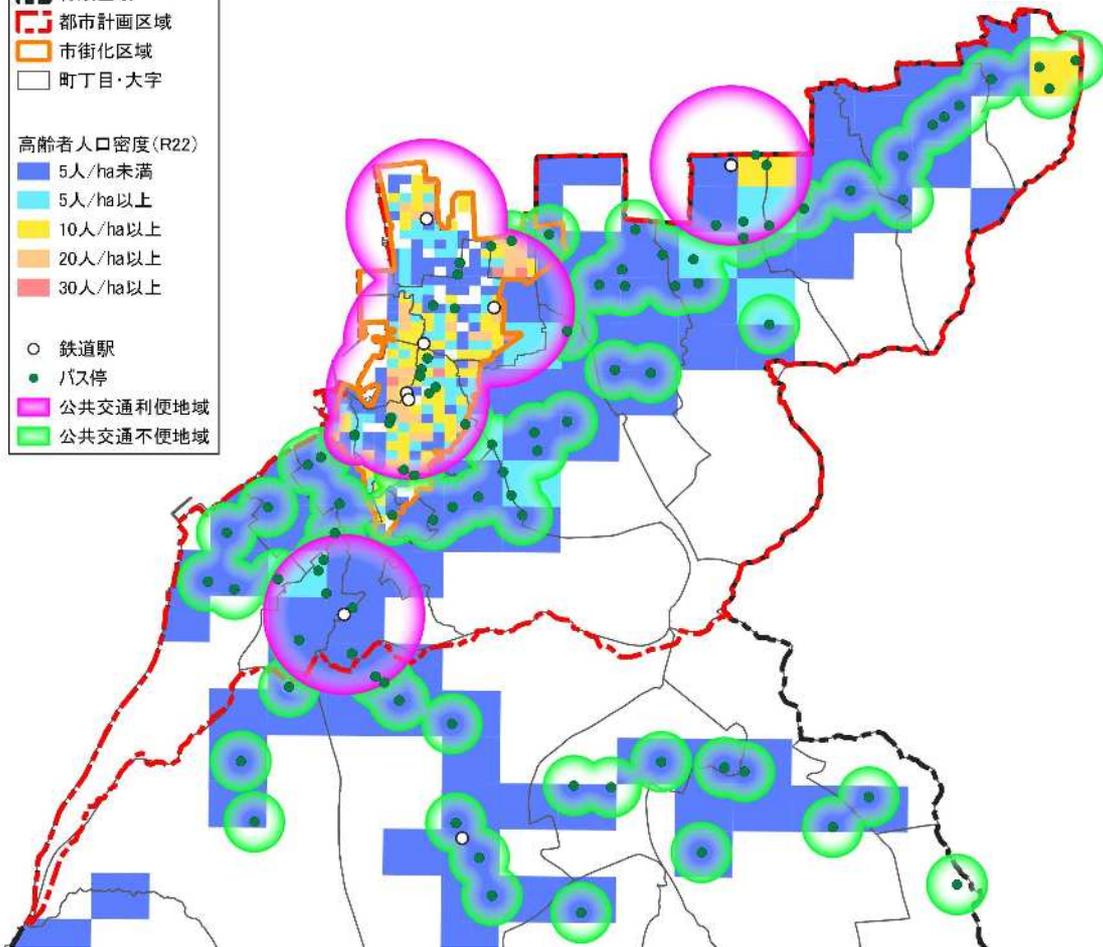
#### ■公共交通の利便性による地域区分における高齢者人口の推移(都市計画区域内のみ)

【資料】国勢調査





【資料】平成22年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



## 2) 将来の高齢者分布と都市機能の状況

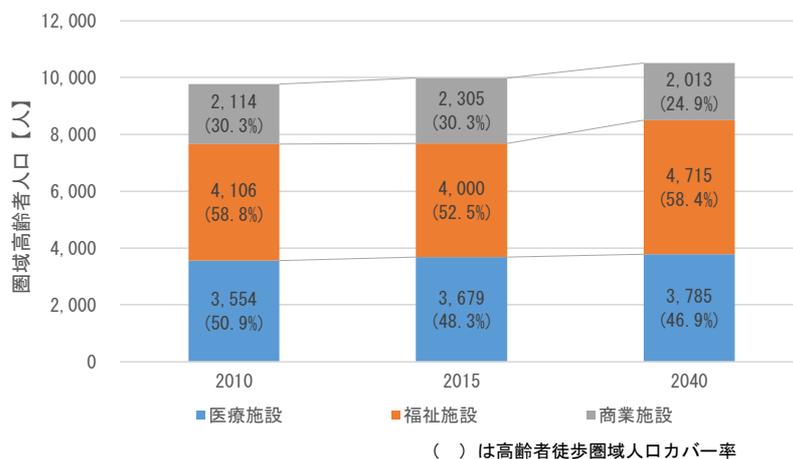
生活サービス施設の高齢者徒歩圏域（半径 500m）における高齢者人口の推移を見ると、医療施設、福祉施設においては、2010 年と 2040 年の比較で高齢者徒歩圏人口が増加しているものの、徒歩圏域外の高齢者数がそれ以上に増加することから、結果として、高齢者徒歩圏人口カバー率が低下しています。

また、商業施設においては 2010 年から 2015 年は増加しますが、2040 年に高齢者徒歩圏人口が減少しており、他上記 2 施設と比較して高齢者徒歩圏人口カバー率が大きく減少しています。

いずれの生活サービス施設においても高齢者徒歩圏人口カバー率が低下していることから、生活サービス施設の利便性が低い高齢者が増加することが懸念されます。

■生活サービス施設の高齢者徒歩圏域(半径 500m)における高齢者人口の推移

【資料】 国勢調査

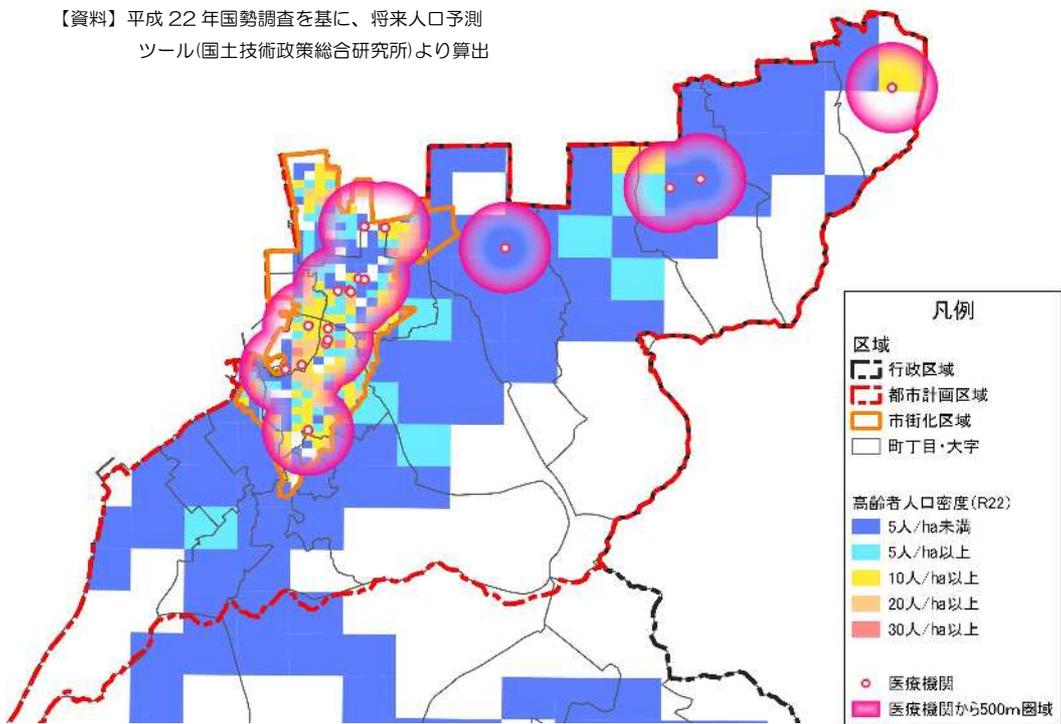


【資料】 国勢調査

地域名	2010年			2015年			2040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 【%】	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 【%】	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 【%】
医療施設	6,986	3,554	50.9%	7,620	3,679	48.3%	8,070	3,785	46.9%
福祉施設		4,106	58.8%		4,000	52.5%		4,715	58.4%
商業施設		2,114	30.3%		2,305	30.3%		2,013	24.9%

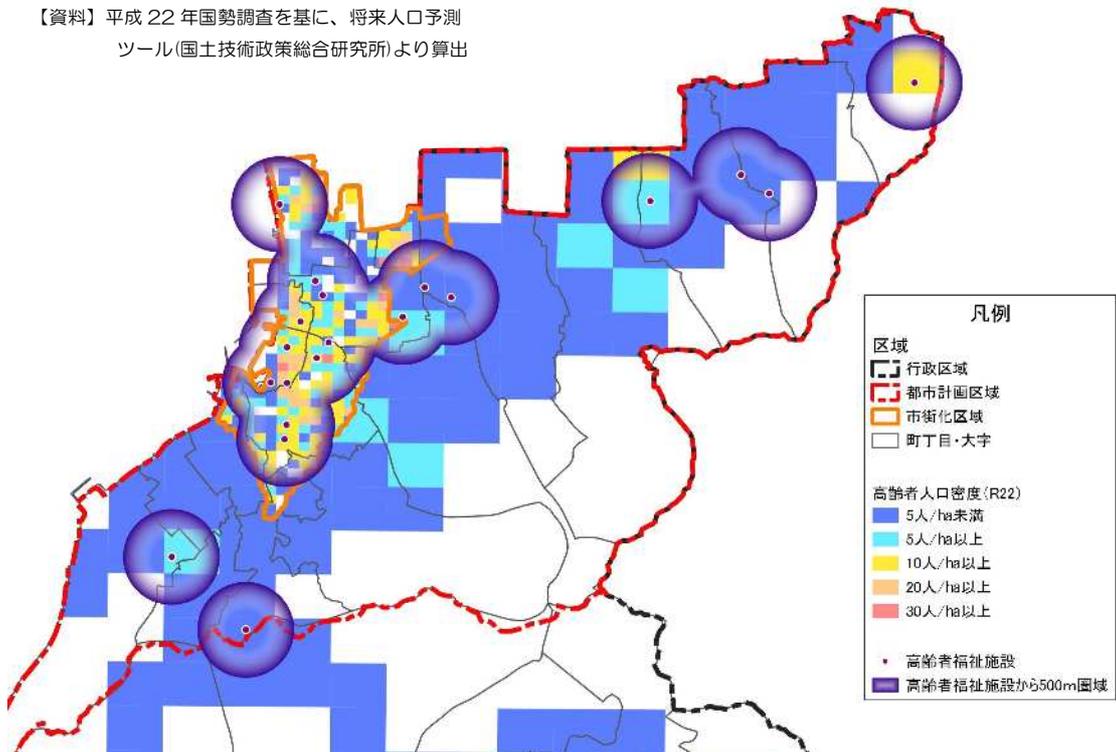
■都市計画区域内の医療施設の分布と将来(2040年)の高齢者人口密度の状況

【資料】平成22年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



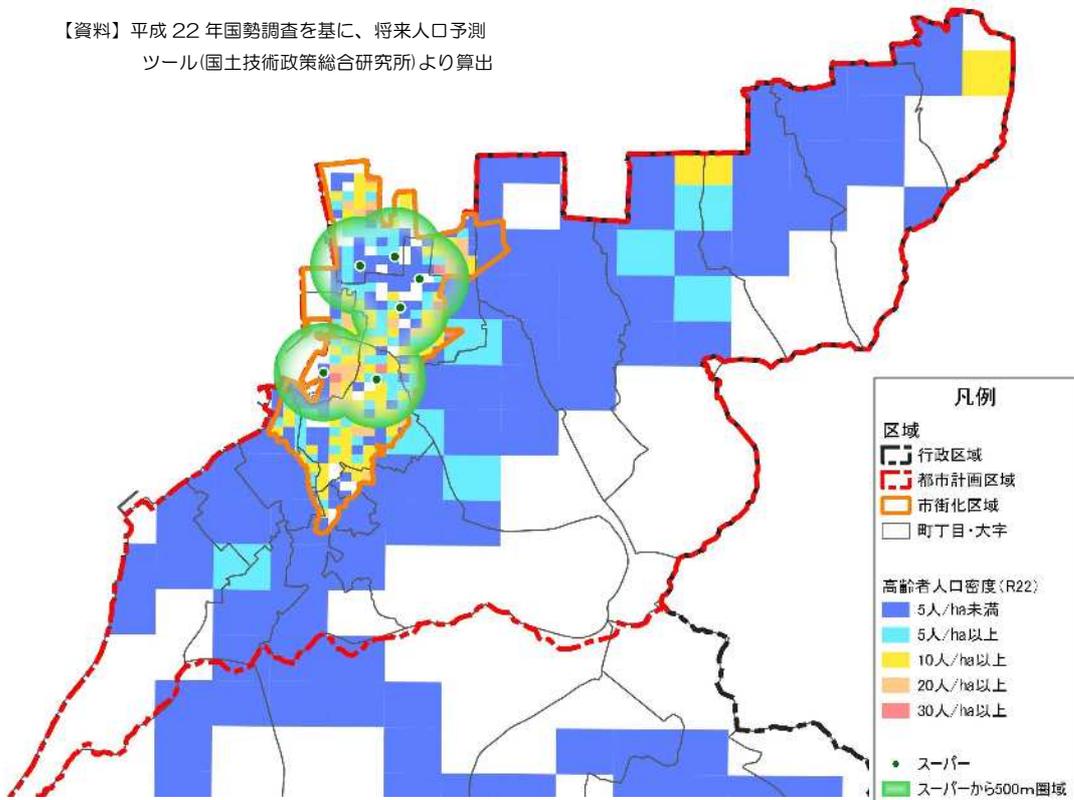
■都市計画区域内の福祉施設の分布と将来(2040年)の高齢者人口密度の状況

【資料】平成22年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



■都市計画区域内の商業施設の分布と将来(2040年)の高齢者人口密度の状況

【資料】平成22年国勢調査を基に、将来人口予測  
ツール(国土技術政策総合研究所)より算出



#### (4) 災害に対する安全性

ハザード区域内の居住人口の推移によると、2015～2040年にかけて、ハザード区域内の居住人口は減少しているものの、2040年でもハザード区域に居住している人口は一定数存在していることが分かります。

近年は集中豪雨などの増加により土砂災害が起きることも多くなっており、こうしたハザード区域に居住している住民に対しては、安全な市街地へ居住を誘導することが必要となります。ただし既に住宅地が形成されているエリアについては、安全な市街地への居住誘導は難しいと考えられるため、こうしたエリアについては、砂防施設の整備や警戒避難体制の整備等の防災対策を充実させる必要があります。

#### ■ハザード区域内の居住人口の推移

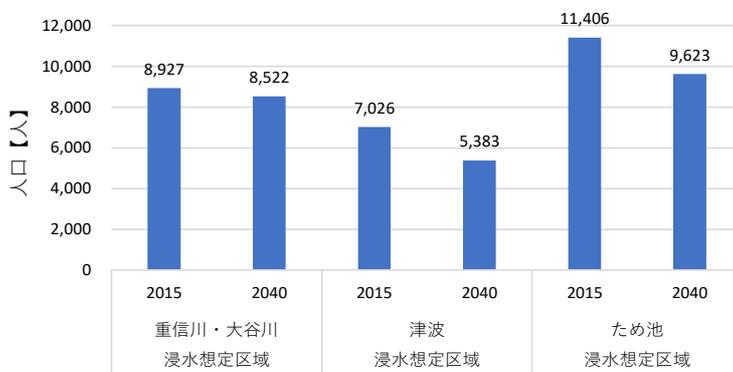
【資料】市資料

都市計画の 地域区分	土砂災害警戒区域				土砂災害危険箇所						重信川・大谷川 浸水想定区域		津波 浸水想定区域		ため池 浸水想定区域	
	特別警戒区域 (土石流)		警戒区域 (土石流)		土石流危険区域		急傾斜地 崩壊危険箇所		地すべり 危険箇所		2015年 人口 【人】	2040年 人口 【人】	2015年 人口 【人】	2040年 人口 【人】	2015年 人口 【人】	2040年 人口 【人】
	2015年 人口 【人】	2040年 人口 【人】														
市街地区域内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,927	8,522	7,026	5,383	11,406	9,623
市街化調整区域内	6	5	3,503	3,175	132	113	4	2	0	0	2,989	1,958	444	319	8,896	6,604

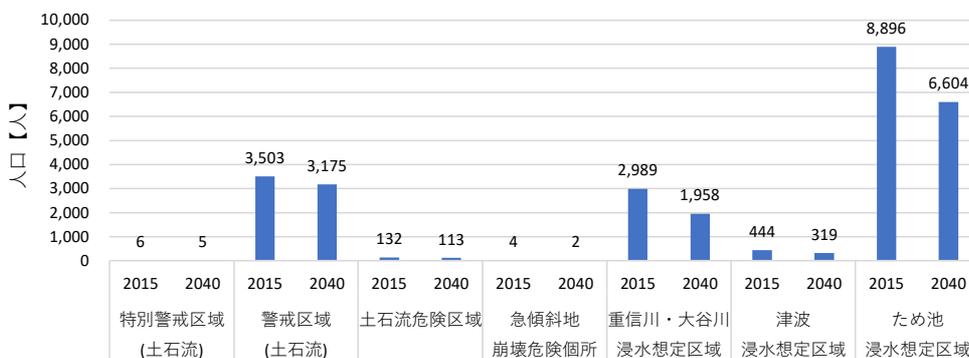
#### ■ハザード区域内の居住人口の推移(居住が見られる地域のみ)

【資料】市資料

##### 市街地区域内



##### 市街化調整区域内



※令和6年度より「土砂災害危険箇所」を使用しないこととし、「土砂災害警戒区域等」を使用することとなる。

(5) 財政の健全性

1) 人口見通しからみた財政状況

本市の市街化区域面積は、市全体の 2.0%程度 の面積であるにもかかわらず、2010 年時点においては、市全体の 41%、2015 年時点では 46%の人口が集中しており、税収が高いエリアであると言えます。

2040 年における市街化区域の人口が市全体の 44%となっていることから、市街化区域に人口が集中していることは変わりませんが、全市的な人口減少に伴い、市街化区域内においても 2010~2040 年にかけて人口が減少し、2010 年時点で 15,627 人であった人口は、2015 年に 16,217 人に増加しましたが、2040 年には 11,984 人(2015 年比の約 74%)まで減少しています。

このように、税収が高い地域の人口が減少する傾向が続く場合、今後の歳入の低下が予想され、財政が厳しい局面を迎えることが懸念されます。

■市街化区域の面積割合及び人口割合、人口の推移

【資料】国勢調査

区分	2010 年			2015 年			2040 年		2015~ 2040 年の 人口増減率 【%】
	面積 【ha】	人口 【人】	人口密度 【人/ha】	面積 【ha】	人口 【人】	人口密度 【人/ha】	人口 【人】	人口密度 【人/ha】	
市全体	19,447	38,017	2.0	19,444	35,133	1.8	26,998	1.4	-23.2%
都市計画区域	3,041	27,682	9.1	3,041	27,126	8.9	22,952	7.5	-15.4%
	16%	73%		16%	77%		85%		
市街化区域	381	15,627	41.0	381	16,217	42.6	11,984	31.5	-26.1%
	2%	41%		2%	46%		44%		
市街化調整区域	2,660	12,055	4.5	2,660	10,909	4.1	10,969	4.1	0.6%
	14%	32%		14%	31%		41%		

注 1) 2010 年、2015 年人口は「不詳」を含む

注 2) 2040 年人口は人口メッシュ図による

### 第3章 都市づくりの課題の整理

#### 第1節 課題整理の概要

ここでは、主に以下の4項目から問題点や課題を抽出し、本市の都市づくりにおける課題を総括的に整理しました。

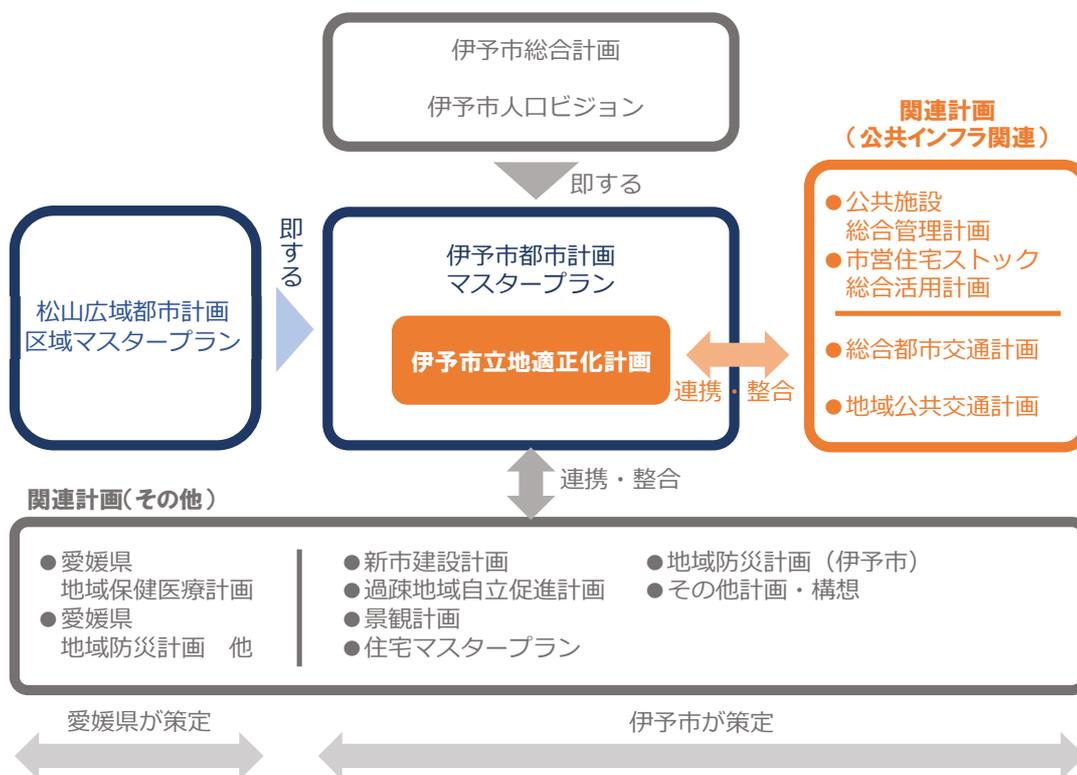
1. 現況調査からみえる課題
2. 上位関連計画に掲げられているまちづくりの課題
3. 市民アンケートからみえる課題
4. 庁内関係各課へのヒアリング調査により挙げられた課題

#### (1) 上位・関連計画の整理

第2次伊予市総合計画や松山広域都市計画区域マスタープランなど、以下に示す主な計画に掲げられている課題を整理しました。

なお、これら上位・関連計画の整理内容は、別冊の「資料編」に掲載します。

#### ■立地適正化計画の位置づけ (上位計画・関連計画の整理)



## (2) 市民アンケート概要

### 1) 調査の目的

本市では、将来の伊予市を快適で住み良いまちにするため、「伊予市都市計画マスタープラン」の見直し及び「立地適正化計画」の作成を進めています。これらの策定においては、まちづくりの主体となる地域の住民の意見を反映させることで、行政と住民が一体となった計画づくりを進めることが重要です。

このため、今回の都市計画マスタープランの見直し及び立地適正化計画作成にあたり、住民の意見を反映させることを目的として、アンケート調査を行いました。

### 2) 調査の方法

#### ① 調査対象

平成 27 年 9 月時点で本市に居住する満 20 歳以上の男女 2,000 人（外国人を除く）を対象とし、住民基本台帳から、地区別・年齢階層別に無作為に抽出しました。

#### ② 調査方法

郵送配布と返信用封筒による回収

#### ③ 調査期間

平成 27 年 10 月 1 日～平成 27 年 10 月 16 日

### 3) 回収結果

#### ■都市計画の地域区分による回収結果

地域	配布数	回収数	回収率
旧伊予市（市街化区域内）	754	282	37.4%
旧伊予市（市街化調整区域）	650	247	38.0%
旧伊予市（都市計画区域外）	151	64	42.4%
旧中山町（都市計画区域外）	200	84	42.0%
旧双海町（都市計画区域外）	245	101	41.2%
計	2,000	778	38.9%

### 4) 市民アンケート調査結果の整理

回収したアンケートをもとに、「単純集計」、「クロス集計」を行うとともに、アンケート調査結果からみえる、都市づくりに関する主要な課題を抽出しました。

### (3) 庁内関係各課ヒアリング調査概要

#### 1) 調査の目的

本市では、将来の伊予市を快適で住み良いまちにするため、「伊予市都市計画マスタープラン」の見直し及び「立地適正化計画」の作成を進めています。これらの策定においては、関係各課が抱えている、都市づくりに関する課題を共有し、包括的に整理することが重要です。このため今回の都市計画マスタープランの見直し及び立地適正化計画策定にあたり、関係各課へのヒアリング調査を行いました。

#### 2) 調査の方法

##### ① 調査対象

ヒアリング調査の対象部署は、都市計画マスタープランで扱う主な項目ごとに設定しました。なお、対象部署一覧表は次項に示します。

##### ② 調査方法

アンケート記入式を採用。配布及び回収は電子メールによります。

##### ③ 調査期間

平成 28 年 2 月～3 月上旬

##### ④ 調査内容

ヒアリング調査の内容は、以下のように設定しました。

1. 自部署が扱う上位・関連計画に掲げる課題や問題点などの都市づくりに関する課題や問題点
2. ①の課題や問題点に対する施策内容についての進捗状況
3. 中長期的（今度 10～20 年程度）で予定している施策や施設計画
4. 短期的（概ね 5 年以内）に取り組む重点的な施策
5. 自部署で感じているコンパクトシティへの考え

##### ⑤ ヒアリング調査結果の整理

回収したヒアリング調書の内容を、「人口」「土地利用」「都市施設」「都市防災」「都市景観」「都市環境」「財政」「参画・協働まちづくり」などの項目に分類し、体系的に整理しました。

■庁内関係各課ヒアリング調査票配布先

都市計画マスタープランの項目（案）			左記項目に対する総合計画の主な項目	対象部署
全体	I-①	全体	◆「総合計画」「総合戦略」について	未来づくり戦略室
	I-②		◆人口動態について	全部署
土地利用	II-①	土地利用・市街地整備	1-①住みやすい都市空間づくり	都市住宅課 経済雇用戦略課
			4-①魅力ある農業の振興	ブランド推進課 農林水産課
			4-②持続的な林業・水産業の振興	農林水産課
	II-②	住宅	1-④安らぎのある住環境づくり	都市住宅課
	II-③	第1次産業	4-①魅力ある農業の振興	ブランド推進課 農林水産課
				農林水産課
	II-④	第2次産業	4-②持続的な林業・水産業の振興 4-③活力のある商業・工業の振興	農林水産課 経済雇用戦略課
経済雇用戦略課				
II-⑤	第3次産業	4-③活力のある商業・工業の振興	経済雇用戦略課	
都市施設	II-⑥	公共交通	1-②人に優しい道路・交通体系づくり	土木管理課 経済雇用戦略課
				土木管理課 経済雇用戦略課
	II-⑦	都市施設（道路交通）	1-②人に優しい道路・交通体系づくり	水道課 下水道課
				経済雇用戦略課 農林水産課
	II-⑧	都市施設（河川）	1-⑤潤いのある水環境づくり	都市住宅課 経済雇用戦略課
				社会教育課 国体推進課
	II-⑨	都市施設（公園・緑地）	1-①住みやすい都市空間づくり 4-④誰もが親しめるスポーツ・レクリエーションの振興	水道課 下水道課
				経済雇用戦略課 農林水産課
	II-⑩	都市施設（上下水道）	1-⑤潤いのある水環境づくり	健康増進課 保険年金課
				長寿介護課 福祉課
	II-⑪	都市施設（医療・福祉）	2-②生涯にわたる健康づくり 2-③健やかで生きがいの持てる高齢者福祉の実施 2-④心の通った社会福祉の推進 3-③生涯にわたり学習できる環境づくり 3-④誰もが親しめるスポーツ・レクリエーションの振興	社会教育課 社会教育課 国体推進課
				子育て支援課
				学校教育課 教育総務課
総務企画課				
II-⑫	都市施設（教育）	2-①次代を担う子どもたちの育成支援 3-①学校教育環境の整備・充実	該当がある部署	
			該当がある部署	
II-⑬	都市施設（その他）	1-③情報化社会に対応した基盤づくり その他、都市施設に関する内容があれば	総務企画課	
			総務企画課	
都市防災	II-⑭	都市施設（河川） 都市防災	1-⑥安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくり	危機管理課 危機管理課
			3-⑤個性豊かな文化の振興	社会教育課
都市景観	II-⑮	歴史・文化・観光	4-④賑わいのある観光の振興	経済雇用戦略課 ブランド推進課
			4-⑤食と食文化を活かしたまちづくり	未来づくり戦略室 経済雇用戦略課
			水道課 下水道課	
都市環境	II-⑯	自然環境・都市景観	1-⑤潤いのある水環境づくり	経済雇用戦略課 農林水産課
			1-⑦循環型社会構築に向けた環境づくり	環境保全課
協働	II-⑰	参加のまちづくり	3-②誰もが平等な社会づくり	社会教育課
			5-①市民が主役のまちづくり	総務企画課
			5-②男女共同参画社会の実現	総務企画課
			5-③効率的で透明性の行財政運営の確立	総務企画課 財務課
				未来づくり戦略室

## 第2節 課題整理の総括

### (1) 人口に関する課題

#### ① 市街地の人口維持

■本市の人口は減少傾向にあり、特に、灘町、湊町、米湊などで人口減少が進行しています。こうした中、商業施設徒歩圏域人口カバー率の低下が見られ、購買力低下による地域経済の衰退、生活サービスや公共交通のサービス水準低下、自主財源低下による財政悪化など、様々な都市構造上の課題が懸念されます。このため、生活サービス施設が充実した魅力ある市街地を形成することで、人口の流出を抑制するほか、まちなか居住を積極的に促すことで、市街地の人口を維持する必要があります。

#### ② 少子高齢化社会に対応した都市づくりの推進

■本市は、人口減少とともに少子高齢化も進行しており、今後もこうした傾向が続くと予想されます。少子化は、将来的な生産年齢人口減少や財政の悪化を招くことが懸念されるほか、小中学校の学校規模に格差が生じることなど、子どもたちを取り巻く環境に悪影響を及ぼすことが懸念されます。また、高齢化の進行により、福祉施設徒歩圏人口カバー率の低下など高齢者に対応した生活サービス施設の不足なども懸念されます。このため、生活サービス施設や公共交通サービスを高齢者が適切に利用できる環境を整備する必要があるほか、ユニバーサルデザインに配慮した施設整備を行うことで、居住環境を向上させ、特に子育て世代の定住、人口流出を抑制する必要があります。

#### ③ 定住促進対策の推進

■市内の事業所数は減少傾向にあり、就業機会を求める若者が松山市や松前町などの近隣市町へ流出しており、地域の経済活動の衰退やまちの賑わいの低下などが懸念されています。このため、就業機会の創出を図るほか、積極的な住宅政策、UIJターンの促進など、定住促進対策を行うとともに、移住者を受け入れる地元の意識醸成を図ることで、若者が住みやすい都市構造を形成する必要があります。

### (2) 土地利用に関する課題

#### ① 市街地の再構築

■本市は都市計画区域に市街化区域と市街化調整区域を設定することで、無秩序な都市の拡大防止に努めてきましたが、人口減少に伴い、都市の低密度化が進行しています。こうした状況においては、都市施設維持への多大な投資が必要となるほか、自動車依存度の更なる上昇、環境負荷の増大や、公共交通の衰退、人口減少による経済活動の衰退など、さまざまな課題が生じます。このため、現状の都市構造を見直し、拡大型、低密度化型の都市構造から将来人口構造に見合った都市構造を形成するために、JR 予讃線や伊予鉄道郡中線の駅を中心としたコンパクトな市街地を形成する必要があります。

## ② 魅力ある商業空間の形成（中心市街地の活性化）

■本市の郡中地域の商店街などは、国道 56 号沿線の大規模商業施設の立地に伴い、衰退が進んでいます。市街化区域内の商業施設徒歩利用圏の人口密度は平成 22 年に 43 人/ha であったものが平成 27 年には 35 人/ha に減少しています。人口減少が今後も続く場合、これらの個人商店はさらに衰退するほか、大規模商業施設なども集客が維持できず、事業が撤退することにより、市民の生活利便性が著しく低下することが懸念されます。また、これらの大規模商業施設は、自家用車での利用が主と考えられています。都市計画区域内における高齢者人口の公共交通不便地域徒歩圏人口カバー率は 37.5%、公共交通空白地域は 10.8%となっており、これら地域の高齢者は移動利便性が低い状態にあり、交通弱者である高齢者が気軽に生活サービス施設を利用できない環境となっていることが懸念されます。

このため、利便性の高い大規模商業施設は維持しつつ、交通結節点である JR 予讃線や伊予鉄道郡中線の駅の拠点機能の充実を新たに図ることにより、駅を中心とした地域に生活サービス施設を誘導することで、高齢者などが気軽に生活サービス施設を利用することができる環境を整えるほか、これらの地域に若者の定住や創業を促すことで、地域密着型の商店街の再生を図る必要があります。

## ③ 高質な住宅地の形成

■都市への居住を促すためには、良好な住宅環境が必要ですが、人口減少などにより、灘町や湊町などにおいて空き家や低利用な土地が発生しています。また、これらの地域の木造住宅は耐震化が進んでおらず、今後発生が予想されている南海トラフ地震などによる倒壊が懸念されます。さらに、老朽建築物は、まちなみ景観の連続性を低下させるほか、居住環境の悪化につながることも懸念されます。このため、空き家へ居住を促すほか、市街地の面的整備や、耐震化の促進などにより、安全で快適な住宅地の形成を図る必要があります。

■市街化区域内の低利用な土地については、生活に身近な都市機能の整備や、宅地化などの有効利用を検討する必要がある一方で、市民アンケートによると、住宅地を現状以上に増やす必要がないとの意見も挙げられていることから、低・未利用地の活用方法については、都市の活性化と地域ニーズへの配慮でバランスがとれた内容を検討する必要があります。

## ④ 歴史・文化や観光資源を活かしたまちづくり

■郡中地区には、伝統的な構造を有する町屋が多く残されているが、これらの地域では、人口減少にともない、空き家や空き店舗が発生しています。こうした空き家などは、居住者がいないため、適切な維持管理ができないことが多く老朽化が進行し、歴史的まちなみの連続性の低下や観光客の減少につながりかねません。このため、空き家の適切な維持管

理や有効活用を行うとともに、これらのまちなみや、市内に多数存在する埋蔵文化財などの歴史・文化財の保全と市街地の活性化をバランス良く行うことで、魅力あるまちづくりを進める必要があります。

### (3) 都市施設に関する課題

#### ① 交通結節点及び周辺地域の拠点性向上

■公共交通の利用者数は年々減少傾向にあり、こうした状況が続く場合、鉄道のサービス水準低下や駅周辺施設の施設利用者減少による地域経済の衰退などが懸念されます。このため、交通結節点となる鉄道駅の機能維持、強化を図るとともに、公共交通の利便性が高い地域に都市機能を集約させ、生活利便性を向上させることで、地域の活性化を図る必要があります。

#### ② 公共交通機関の維持・充実

■JR 予讃線の利用者数は減少傾向にあるほか、市街地のバス交通は、平成 27 年 7 月からコミュニティバス『あいくる』が運行されています。また、市民アンケートによれば、公共交通の分担率が高いことも確認されており、平成 28 年以降は徐々に利用者数が増加し、令和元年度は年間 9,269 人となっています。市街化調整区域など、郊外の地域においては、鉄道やバスなどの公共交通がほとんど機能していない地域や、公共交通サービスが実質的に利用できない地域（「公共交通空白地域」といいます）があります。市街化区域と市街化調整区域において公共交通サービスに差が見られるとともに、市民（特に高齢者など）の移動利便性の低下や、運行助成による財政負担の増加などの悪循環が生じることが懸念されます。このため、中心市街地と郊外との交通ネットワークを強化する必要があります。中心市街地は利便性の高い公共交通の利便性を維持することで、市民の移動利便性を確保するほか、郊外地域においては地域ニーズをもとにした効率的で効果的な公共交通を維持する必要があります。

#### ③ その他の都市施設の維持・誘導

##### 【都市施設全般】

■本市の都市施設は老朽化が進行しており、適切な耐震改修や更新などを検討する必要があります。また、市民アンケートによると、鉄道駅を中心とした地域に医療施設や社会福祉施設の整備が求められています。このため、税財政、経済性、市民ニーズに配慮した、効率的な施設維持、誘導が求められています。

#### 【医療、福祉施設】

■市街化区域内の医療機関の分布状況は良好な状態である一方で、市街化調整区域においては徒歩での利用がやや難しく自家用車や公共交通機関でのアクセスが必要となっています。

■高齢化の進行に伴い、医療施設、福祉施設の重要性はますます高まっているが、本市は総合病院を有しておらず、市内の医療施設の診療科目もばらついていることから、高齢者が適切な医療サービスを受けにくい環境となることが懸念されています。このため、生活に身近な医療施設の維持及び誘導を図るほか、松山医療圏で連携した救急医療体制の確立・維持が必要とされています。

■今後は、医療費、福祉施設利用費増加などにより高齢者の経済的負担が増加することが懸念されるほか、社会保障費用の増加による財政負担の増加も懸念されます。このため、歩いて暮らせるまちづくりを進めることで、健康寿命の延伸を図り、高齢者の経済的負担及び財政支出を軽減する必要があります。

#### 【子育て・教育施設】

■幼保園の入所者は定員を上回る施設と下回る施設が混在しているため、将来人口構造を見通した適正な施設維持、誘導を図る必要があります。

■少子化に伴い、小中学校の学校規模にも格差が生じているため、子育て世代の定住促進及び流出抑制に努め、児童数の確保を図る必要があります。

■教育施設は老朽化が進行しており、耐震性能の確保が懸念されます。このため、老朽施設の耐震改修を早急に進める必要があります。年少人口は減少傾向にあり、こうした状況が続く場合、各学校の児童数や学生数が減少し、学校運営の非効率化などが懸念され、必要に応じた施設の統廃合なども検討する必要があります。

■市民の文化活動や、高齢者の生涯学習の拠点となる地域交流センターや図書館などの社会教育施設は老朽化が進行しているほか、健康づくりの場となるスポーツ施設が不足しています。このため、公共施設の老朽化対策として各施設の統廃合や適切な維持管理による長寿命化により安全な施設とするほか、健康づくりの場となる施設の維持・拡充を検討する必要があります。また、社会教育施設へのアクセスは自動車を中心となり、駐車場不足が発生していることから、効率的な駐車場整備が求められています。

#### (4) 都市防災に関する課題

##### ① 防災・減災に配慮したまちづくりの推進

■本市では、市街地の大半が大規模災害時の津波浸水想定地域に含まれており、水害リスクを抱えています。このため、居住誘導区域内の愛媛県津波浸水想定区域と重信川洪水浸水想定区域をあわせた区域を、本市独自の「防災対策推進区域」に指定することで、水害リスク低減のための施策を進めることを検討しています。また、防災指針を策定し、災害リスクへの低減や居住リスクの回避に取り組む必要があります。

■灘町や湊町など木造住宅が密集している市街地は、狭あい道路が多く、緊急車両が通行できない箇所があるほか、耐震化が進んでおらず、地震などの災害が発生した場合には市民の生命や財産への大きな被害が懸念されます。このため、市街地の面的整備や、災害に強い都市基盤や防災施設の充実、避難路の確保など防災や減災に配慮した災害に強いまちづくりを促進する必要があります。

■市内を流れる河川の増水や、ため池決壊による水害の危険性を有していることから、これらの適切な維持管理により、市民の安全性を確保する必要があります。

■市街化調整区域の谷上山の山麓地域には土砂災害のハザード区域が指定されており、これらの区域以内に居住している住民もいます。このため、土砂災害のハザード区域内に居住する住民には、区域外への移転を支援するとともに、既存集落等に対しては、ハザードマップの周知や、砂防施設の整備など、効率的で効果的な対策を講じる必要があります。

## (5) 財政に関する課題

### ① 財政の健全化

■本市の人口減少や労働人口の減少により、税収の低下が生じています。さらに、路線バスの利用者が減ることで、路線バス維持のための財政負担が増加しているほか、老朽公共施設の維持更新費用の増加、高齢化に伴う社会保障費用の増加など、財政が厳しい局面を迎えています。こうした状況が続く場合、行政が提供するサービスの低下や、増税などが考えられ、結果的に市民の経済的負担の増加、生活利便性の低下など、悪循環が生じます。このため、コンパクトで魅力ある都市構造を形成することで、居住人口の増加、流出人口の抑制により人口の維持を図るとともに、高齢者の健康づくりに適した都市構造、施設整備を行うことで、社会保障費用を抑制させるなど、財政の健全化を図る必要があります。

## 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、まちがより外縁部へと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 歩いて感じる魅力的な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 公共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・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。

本計画が定める社会資本の整備等を通じ、「身の丈サイズの都市経営」が可能となり、最終的に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。

## (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、伊予鉄道郡中線や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。

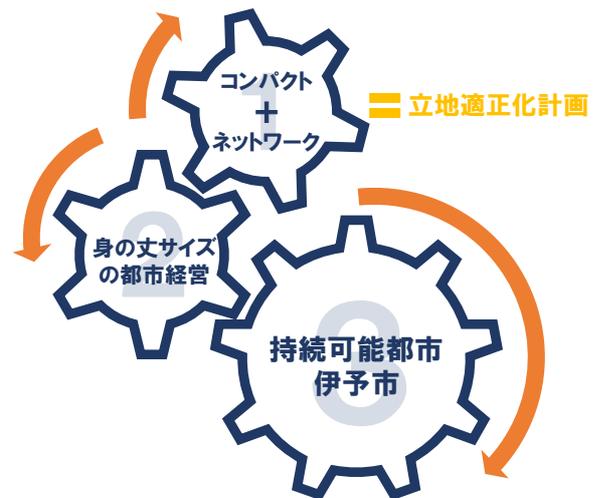
### ③ 利便性の高い公共交通ネットワークの形成

■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。

## ■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



## 第2節 都市の骨格構造の検討

### (1) 拠点形成について

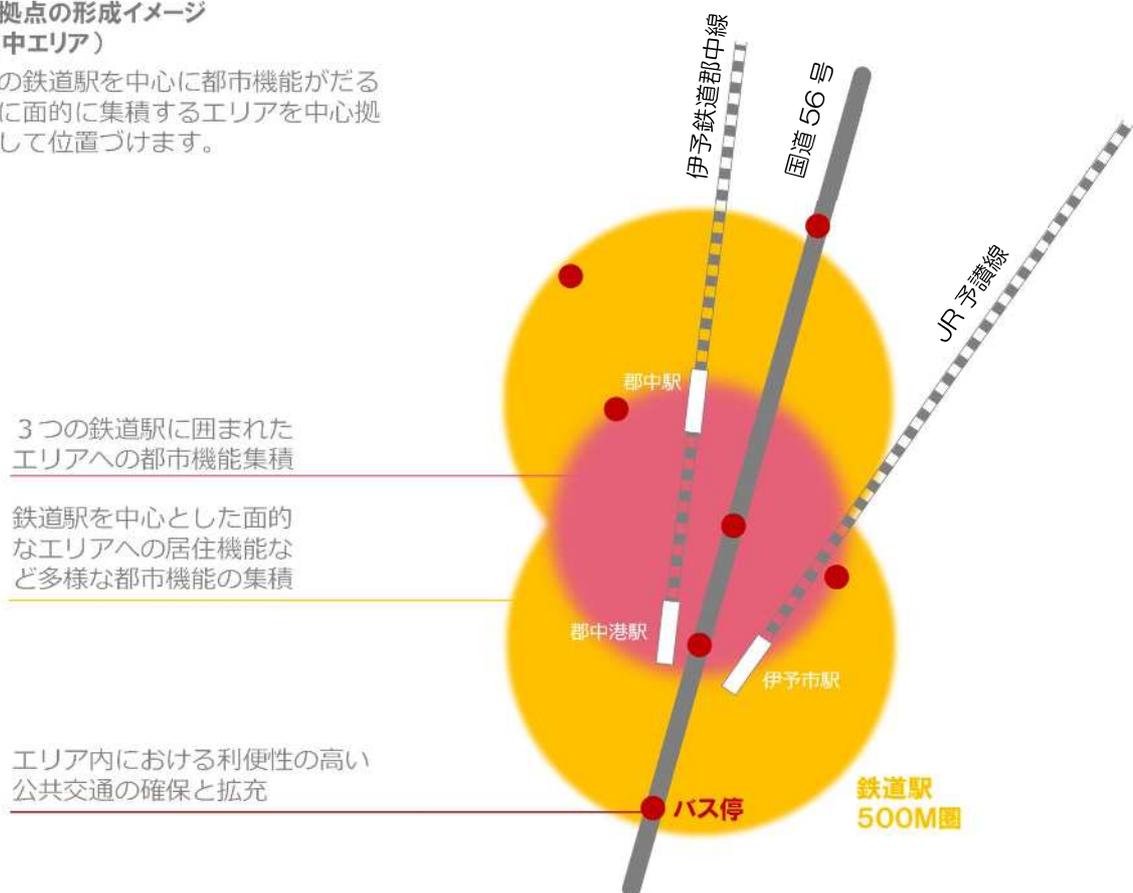
#### 【中心拠点】

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、郡中エリア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」及び「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

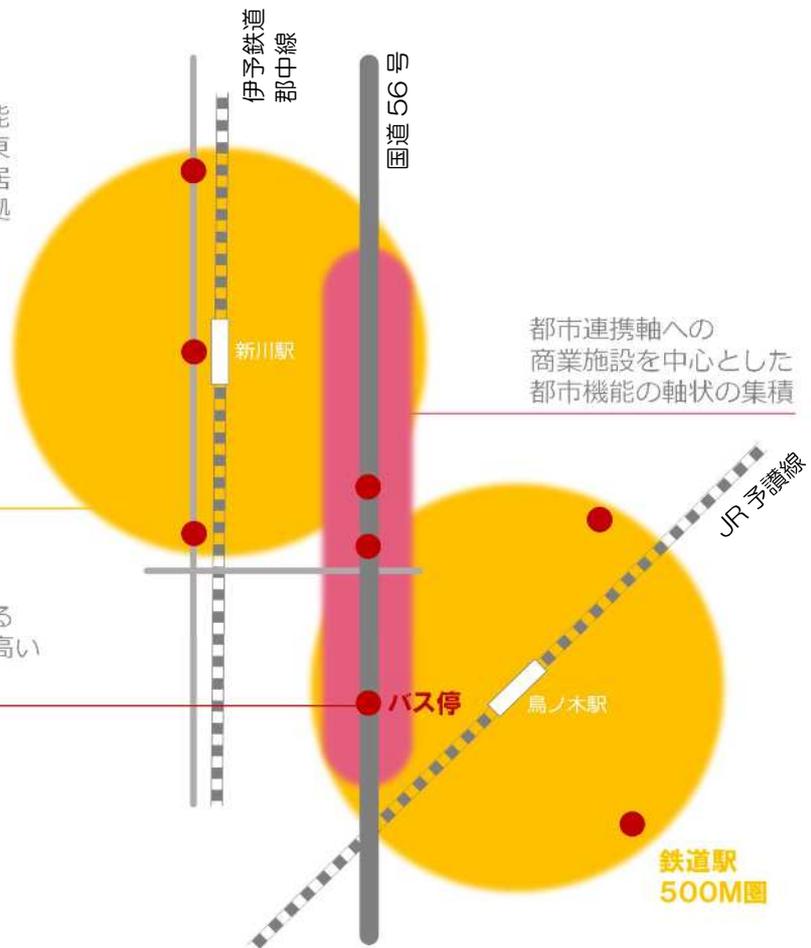
- 新川駅や鳥ノ木駅の周辺では国道56号などの幹線道路の沿道に大規模な商業施設が集積しており、中心拠点を補完する拠点として位置づけます。
- また日常生活を支える医療などの都市機能を維持することで、鳥ノ木団地を中心とした良好な居住環境を活かし、生活に根ざした地域づくりの拠点を目指します。

#### ■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



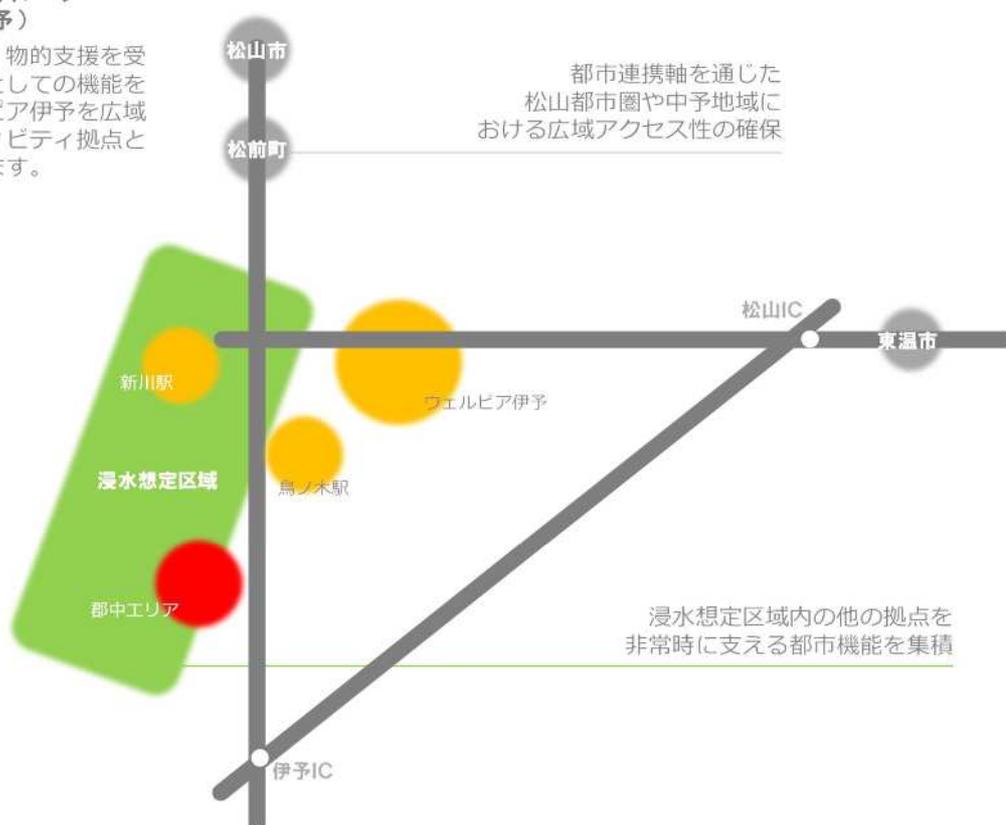
## 【広域防災・アクティビティ拠点】

### ウェルピア伊予

- 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」（愛媛県広域防災活動要領）として位置づけられています。また、津波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。



【地域生活拠点】

中山地域・双海地域

- ・伊予市駅から JR 予讃線で約 30 分圏内に位置している中山地域（伊予中山駅）と双海地域（伊予上灘地区）を地域生活拠点として位置付けます。

※両地区は、第2次伊予市都市計画マスタープラン（令和2年4月）において想定されている「ふるさと拠点」のうち、中山地域事務所および双海地域事務所のそれぞれ周辺については、平成17年（2005年）4月の市町村合併前に行政区の中心地としての役割を担っていた場所であり、特にこれらの拠点周辺には、生活サービス供給主体の機能誘導を図り、商業、医療、福祉などの基本的なサービス提供施設が存続するような方策を検討、と位置づけられています。

■将来都市構造図



## (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5つ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、本市内の交流を支え、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。

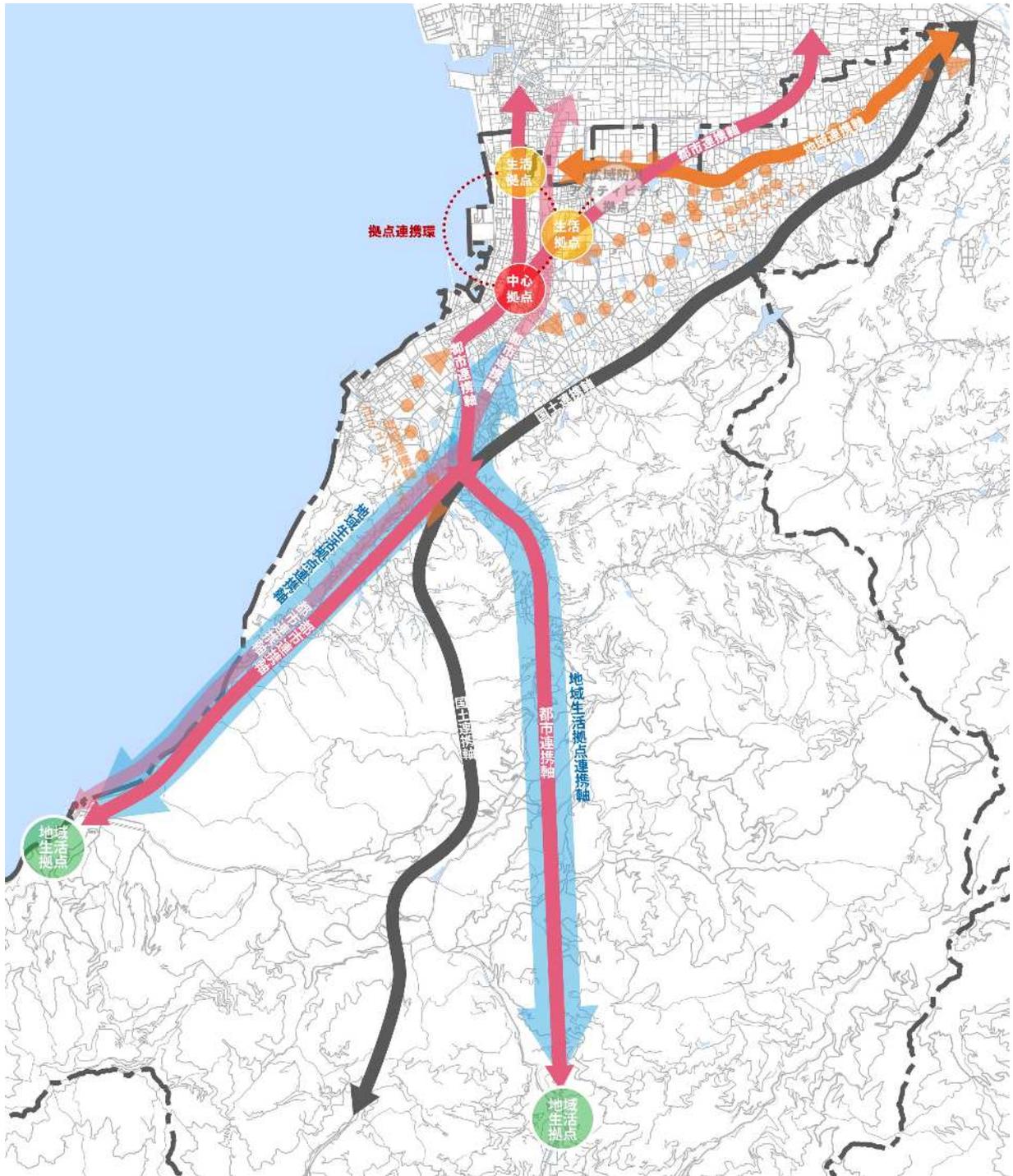
### 【地域生活拠点連携軸】

予讃線、国道56号、国道378号

- ・中心拠点と地域生活拠点を結びつけ、地域コミュニティを支えるための交通軸です。

(3) 将来都市構造図

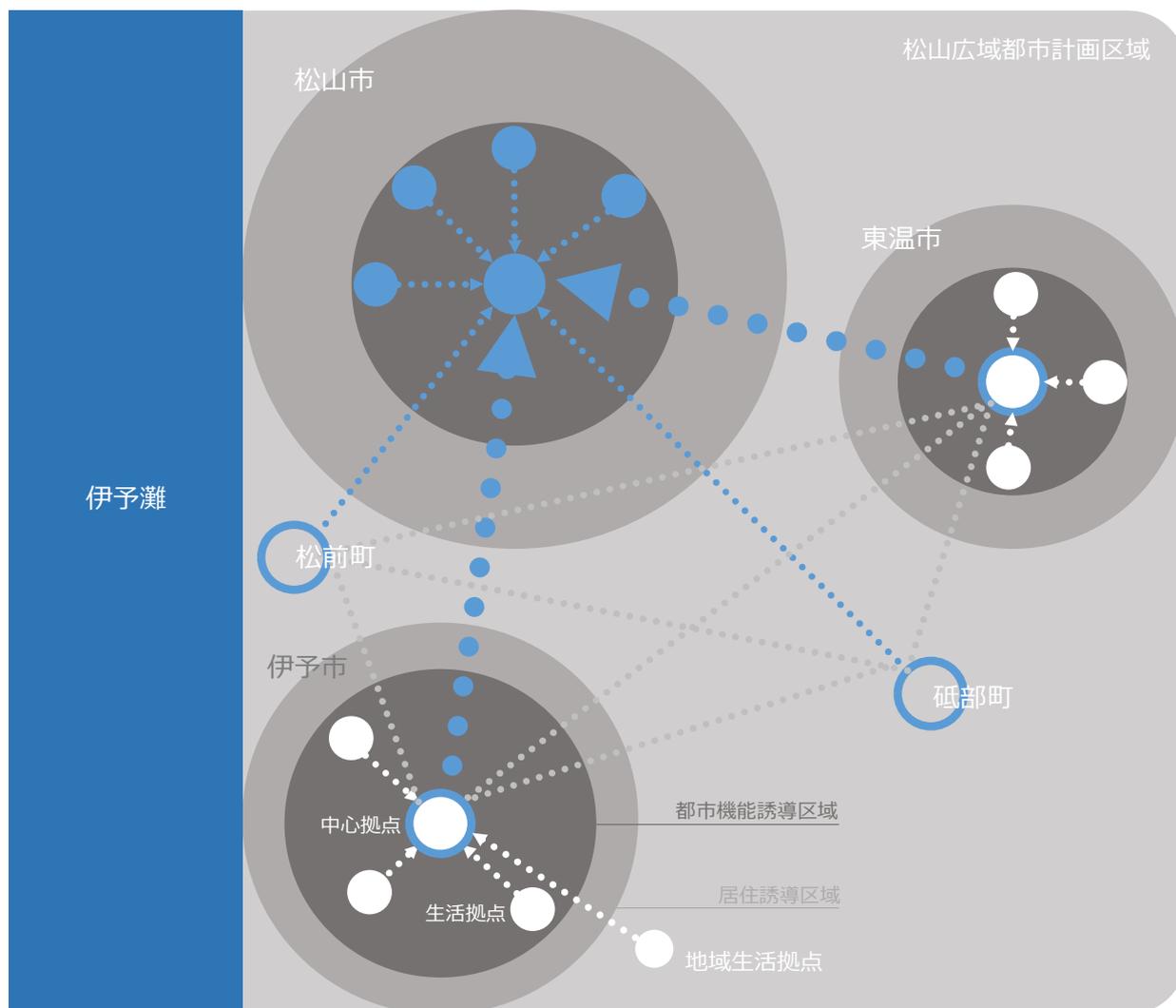
■都市の骨格構造（拠点形成及び交通ネットワーク）



#### (4) 松山広域都市計画区域における本市の立地適正化計画の位置づけ

本市は松山広域都市計画区域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。立地適正化計画は、松山市でも作成されており、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。

##### ■松山広域都市計画区域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」の周辺地域を、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的な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（高齢者の日常生活圏域を想定）の 3 パターンについて検討しました。

※1km 圏域：厚生労働省の「地域包括ケアシステム」の日常生活圏域を想定して設定（「都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月国土交通省都市局都市計画課）」）

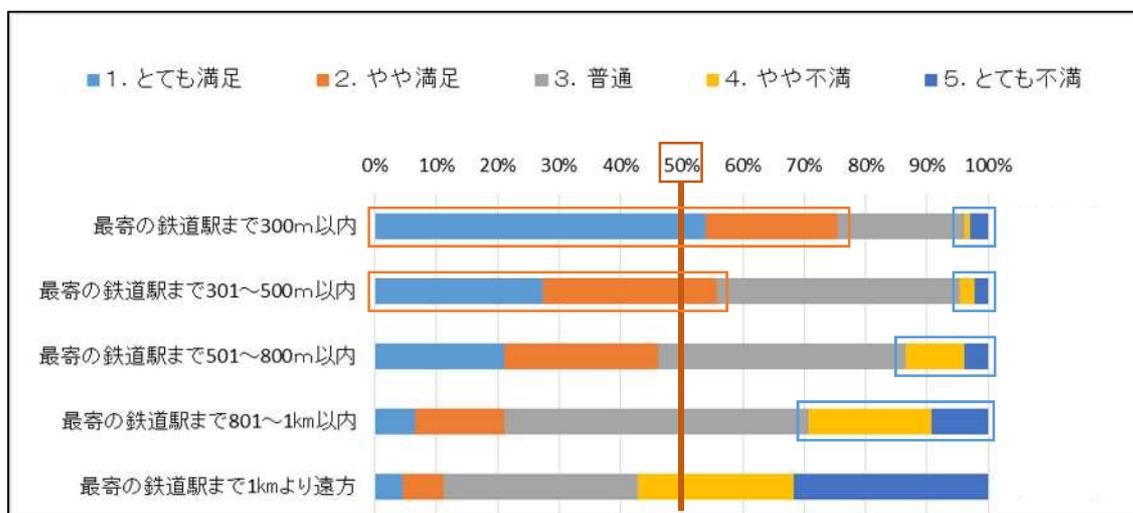
中心拠点は、高次都市機能が集積した生活利便性の高い地域であり、高齢者でも徒歩により容易に施設が利用できる範囲が望ましいと考えられます。

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。

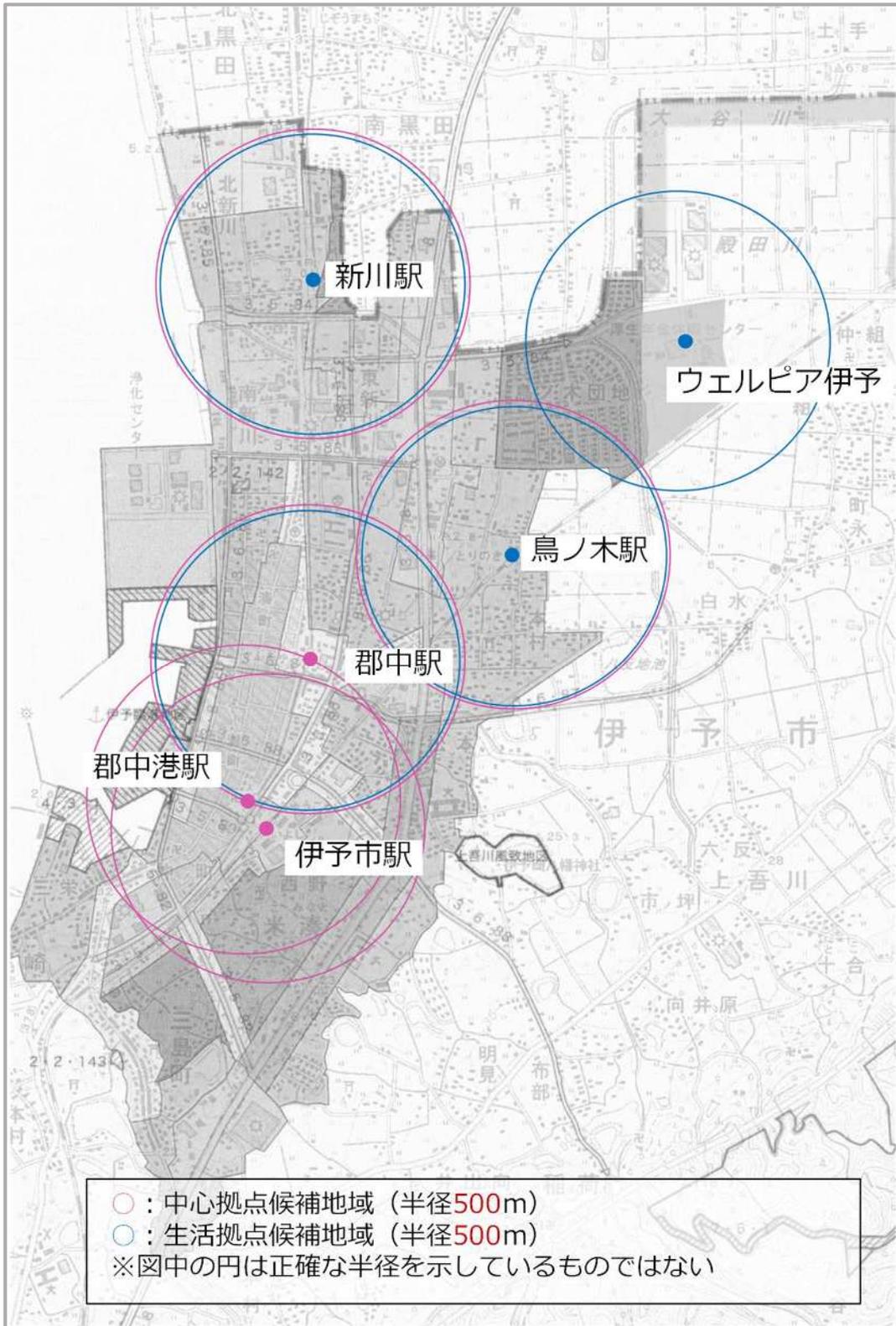
これらのことから、本市においては、中心拠点の範囲は、市街化区域の鉄道駅を中心とした半径 500mの大きさとししました。

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またはバス停）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		中心拠点又は生活拠点候補地域					
中心拠点候補地域の評価	生活拠点候補地域の評価	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)	
		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>■都市機能集積度 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度と比較して概ね(8割程度)集積しているか 7.1*0.8=5.7% (商用施設用地) (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れば△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上(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>【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もの、都市機能の集積はあまり見られない。一方で、住宅が多く、人口集積も見られる他、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、都市機能の集積度は低いものの、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】 ・本地域は生活系サービス施設がなく、公共交通も曜日運行のコミュニティバスのみで接続となっており、生活利便性がやや低い地域となっている。 一方で、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、現状では都市機能が不足しているため、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>	
	<p>上記3項目のうち、 全て満たす場合○ 満たさない項目が1項目以下の場合△ 満たさない項目が2項目以上の場合×</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>	×	×	×	△	△

■拠点地域の位置付け

