

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。

■上位・関連計画一覧

	計画名	策定・改定年度
1	第2次伊予市総合計画	平成28年2月
2	伊予市人口ビジョン	平成28年
3	松山広域都市計画マスタープラン	平成24年9月
4	新市建設計画	平成26年9月
5	伊予市都市計画マスタープラン（現行計画）	平成20年3月
6	都市再生整備計画 郡中中心拠点地区	平成27年
7	まちづくり計画（案）	平成28年1月
8	地域住宅計画 伊予市地域	平成25年3月
9	伊予市景観計画	平成24年12月
10	伊予市地域防災計画	平成26年3月
11	伊予市図書館・文化ホール等建設基本計画	平成25年3月
12	一般廃棄物処理基本計画	平成27年2月
13	伊予市過疎地域自立促進計画	平成27年6月
14	伊予市総合都市交通計画	平成24年8月
15	伊予市地域公共交通計画	平成26年6月

（２）市民アンケート概要

1) 調査の目的

伊予市では、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」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策定にあたり、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 月時点で伊予市に居住する満 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

伊予市では、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」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
			4-②持続的な林業・水産業の振興	農林水産課
				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
	II-④	第2次産業	4-②持続的な林業・水産業の振興	農林水産課
			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-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
	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
	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	土木管理課
				経済雇用戦略課
	II-⑧	都市施設（河川）	1-⑤潤いのある水環境づくり	水道課
				下水道課
				経済雇用戦略課
				農林水産課
	II-⑨	都市施設（公園・緑地）	1-①住みやすい都市空間づくり	都市住宅課
				経済雇用戦略課
			4-④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
	II-⑩	都市施設（上下水道）		国体推進課
				水道課
				下水道課
				経済雇用戦略課
	II-⑪	都市施設（医療・福祉）	2-②生涯にわたる健康づくり	健康増進課
			2-③健やかで生きがいの持てる高齢者福祉の実施	保険年金課
			2-④心の通った社会福祉の推進	長寿介護課
			3-③生涯にわたり学習できる環境づくり	福祉課
			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
	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	国体推進課
			3-①学校教育環境の整備・充実	子育て支援課
	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	学校教育課
			その他、都市施設に関する内容があれば	教育総務課
都市防災	II-⑭	都市施設（河川）	1-⑥安全・安心に暮らせる災害に強いまちづくり	総務企画課
		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	総務企画課
都市景観	II-⑮	歴史・文化・観光	3-⑤個性豊かな文化の振興	総務企画課
				社会教育課
			4-④賑わいのある観光の振興	経済雇用戦略課
			4-⑤食と食文化を活かしたまちづくり	ブランド推進課
都市環境	II-⑯	自然環境・都市景観		未来づくり戦略室
				経済雇用戦略課
				水道課
				下水道課
協働	II-⑰	参加のまちづくり	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
			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	社会教育課
			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、鳥ノ木団地などで人口減少が進行しています。こうした状況においては、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、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

■市内の事業所数が減ることで、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、人口減少や市街地の外延化に伴い、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。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おり、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、利便性の高い郊外の大規模商業施設は維持しつつ、JR 予讃線や伊予鉄道の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が、利用者の増加が図れていない状況です。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います。さらに、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。こうした状況が続く場合、公共交通サービス水準が低下し、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】

■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とともに、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が中心となり、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

■ 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、可能な範囲で転居を促すとともに、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、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。

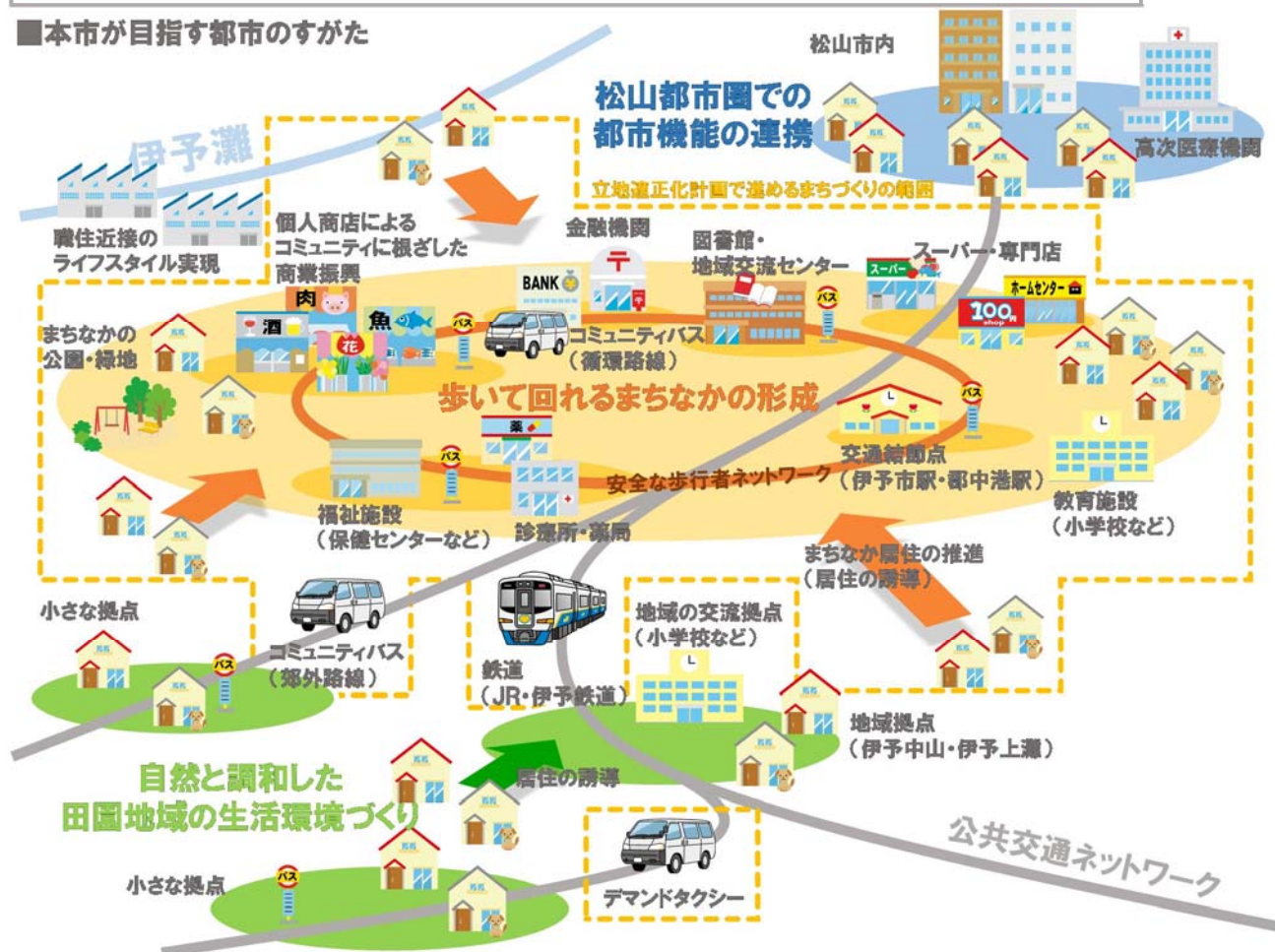
2つ目は交通結節点や周辺地域の拠点性が低いと同時に公共交通機関(JR予讃線・伊予鉄道郡中線)の利用者数が低下しており、将来的に路線の維持が難しくなる可能性があることです。

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

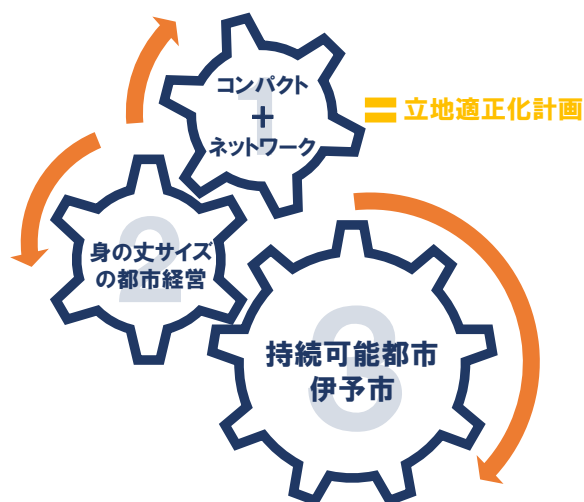
■本市が目指す都市のすがた



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ため将来シナリオ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、障害者など誰もが、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

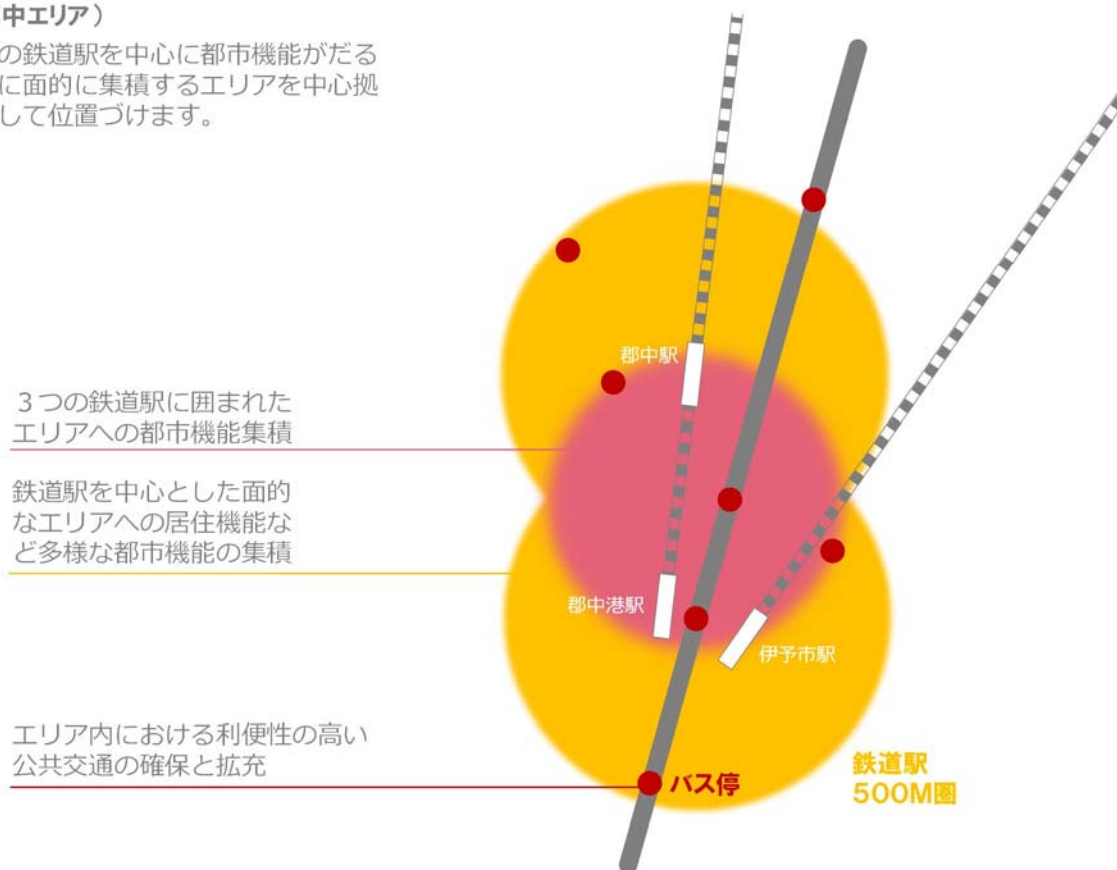
【中心拠点】

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、こ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「郡中港駅周辺」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

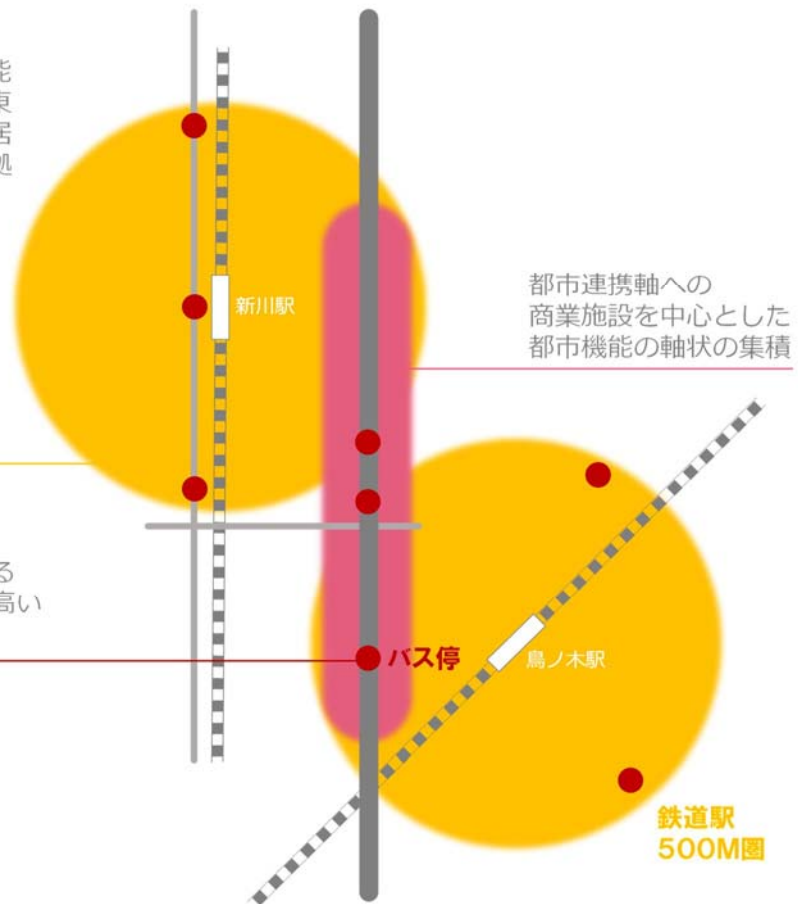
- ・新川駅や鳥ノ木駅の周辺では国道56号などの幹線道路の沿線に大規模な商業施設が集積しており、中心拠点を補完する拠点として位置づけます。
- ・また日常生活を支える医療などの都市機能を維持することで、鳥ノ木団地を中心とした良好な居住環境を活かした生活に根ざした地域づくりの拠点を目指します。

■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



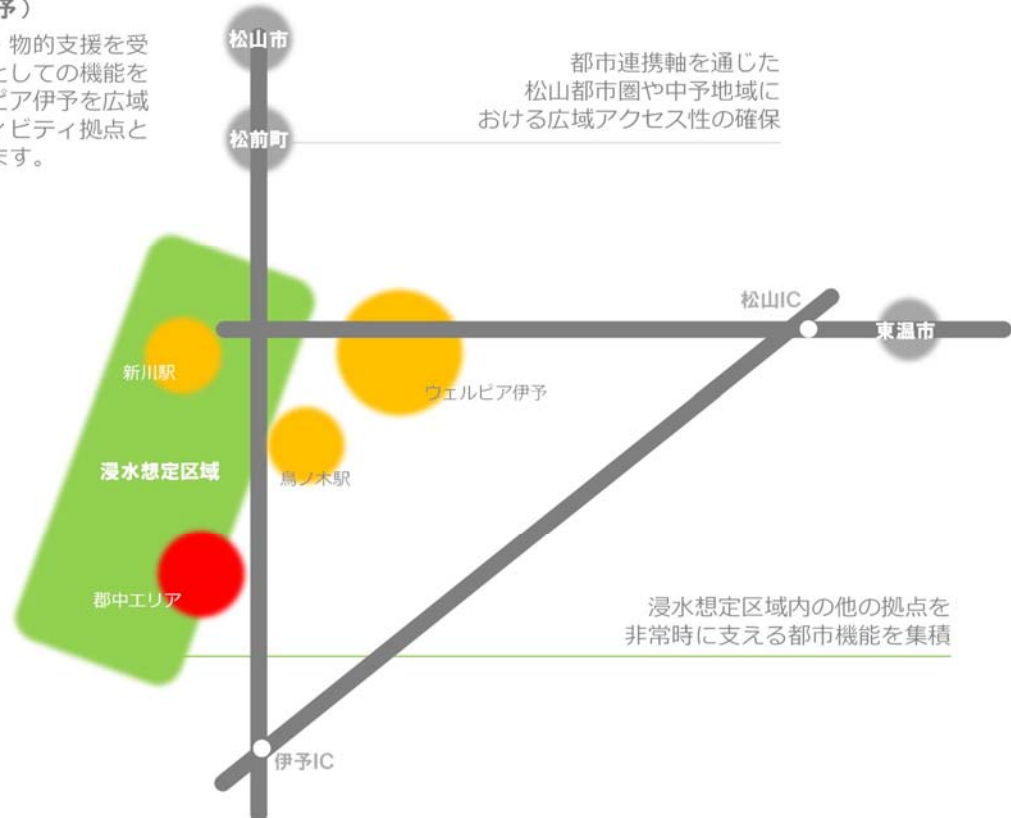
【広域防災・アクティビティ拠点】

ウェルピア伊予周辺

- ウェルピア伊予のある区域は現在市街化調整区域ですが、平成28年度末を目標に市街化区域への編入手続を進めているため、拠点形成の検討を行います。
- 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、本市のリクリエーションや健康づくり、文化活動などさまざま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】

予讚線、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。

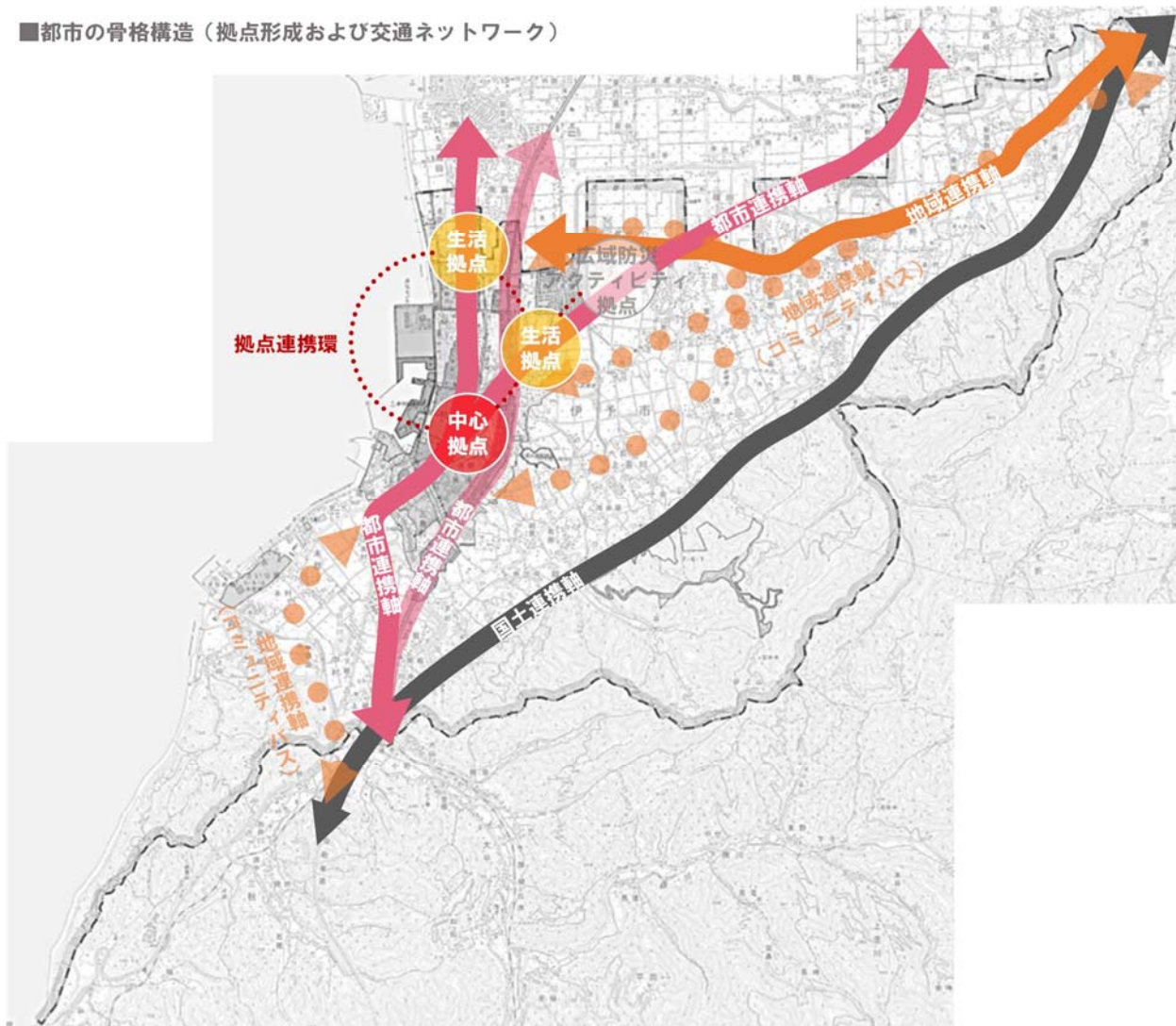
【国土連携軸】

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

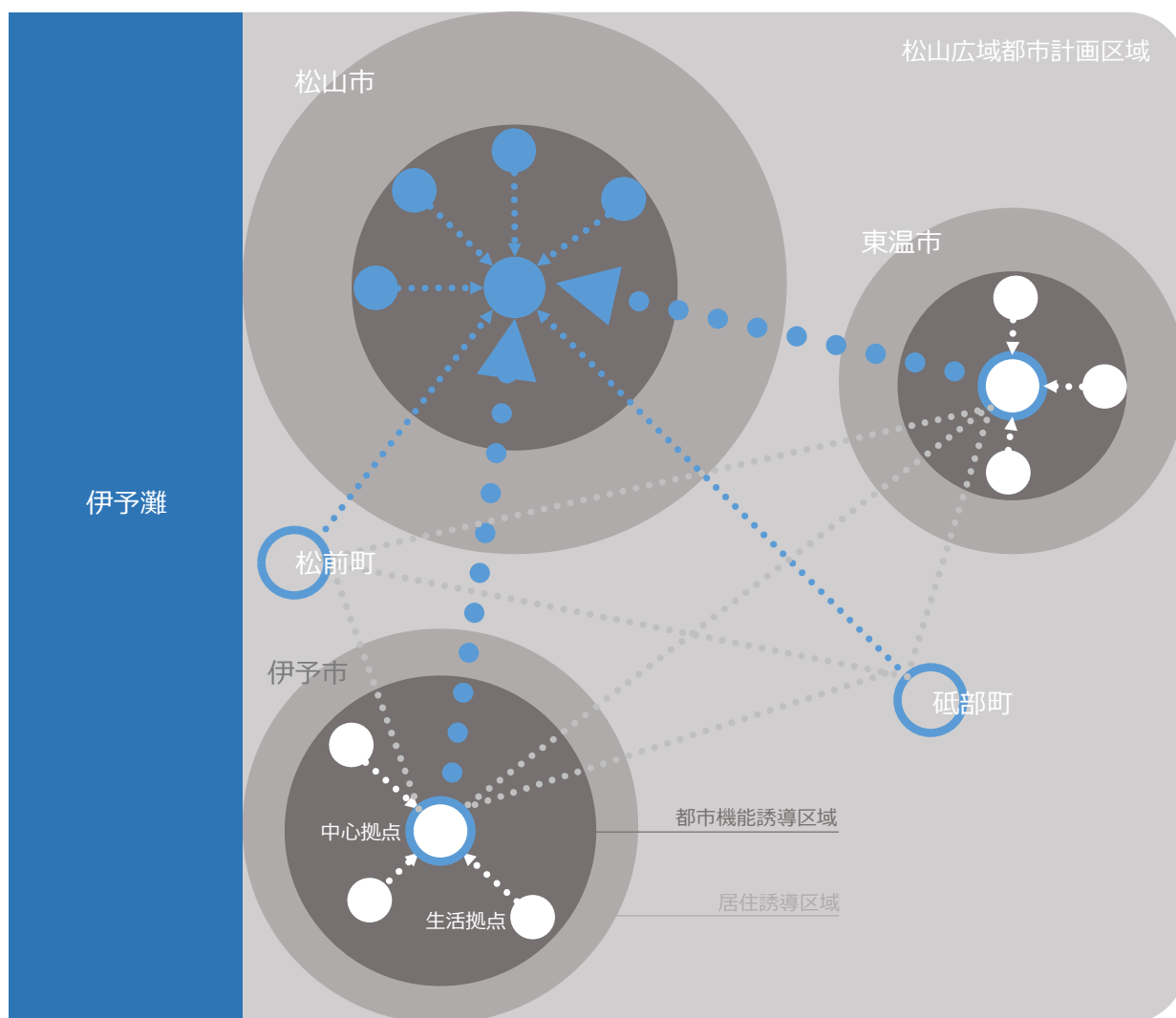
■都市の骨格構造（拠点形成および交通ネットワーク）



(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ひとつであり、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、現課状(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	・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	・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
	公共交通	・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 ・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	・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
	人口集積度	・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)	・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)
地域の特徴		—	・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
主要候補地域		・D I D区域内を基本とし、かつ行政中枢機能を有している又は市内及び市外との交通結節点となるべきJR駅及びバス停を有する地域 【候補地】 ・伊予市駅周辺地域 ・郡中港駅周辺地域 ・郡中駅周辺地域 ・新川駅周辺地域 ・鳥ノ木駅周辺地域	・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 【候補地】 ・郡中駅周辺地域 ・新川駅周辺地域 ・鳥ノ木駅周辺地域 ・ウェルピア伊予周辺地域

●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。

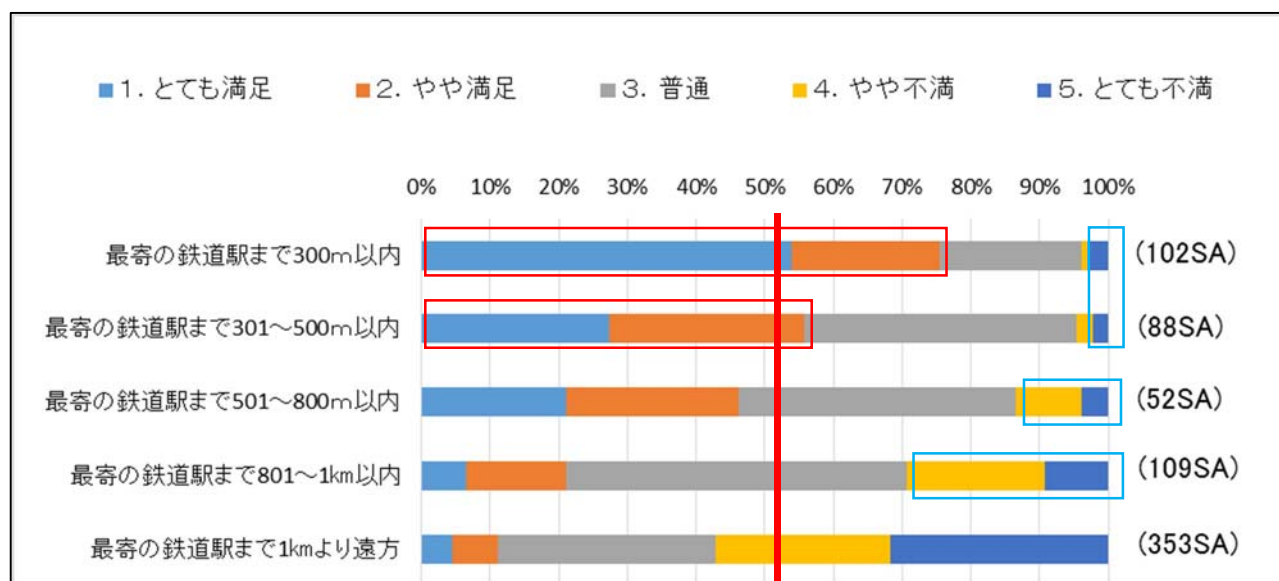
中心拠点は、高次都市機能が集積した生活利便性の高い地域であり、高齢者でも徒歩により容易に施設が利用できる範囲が望ましい。

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。

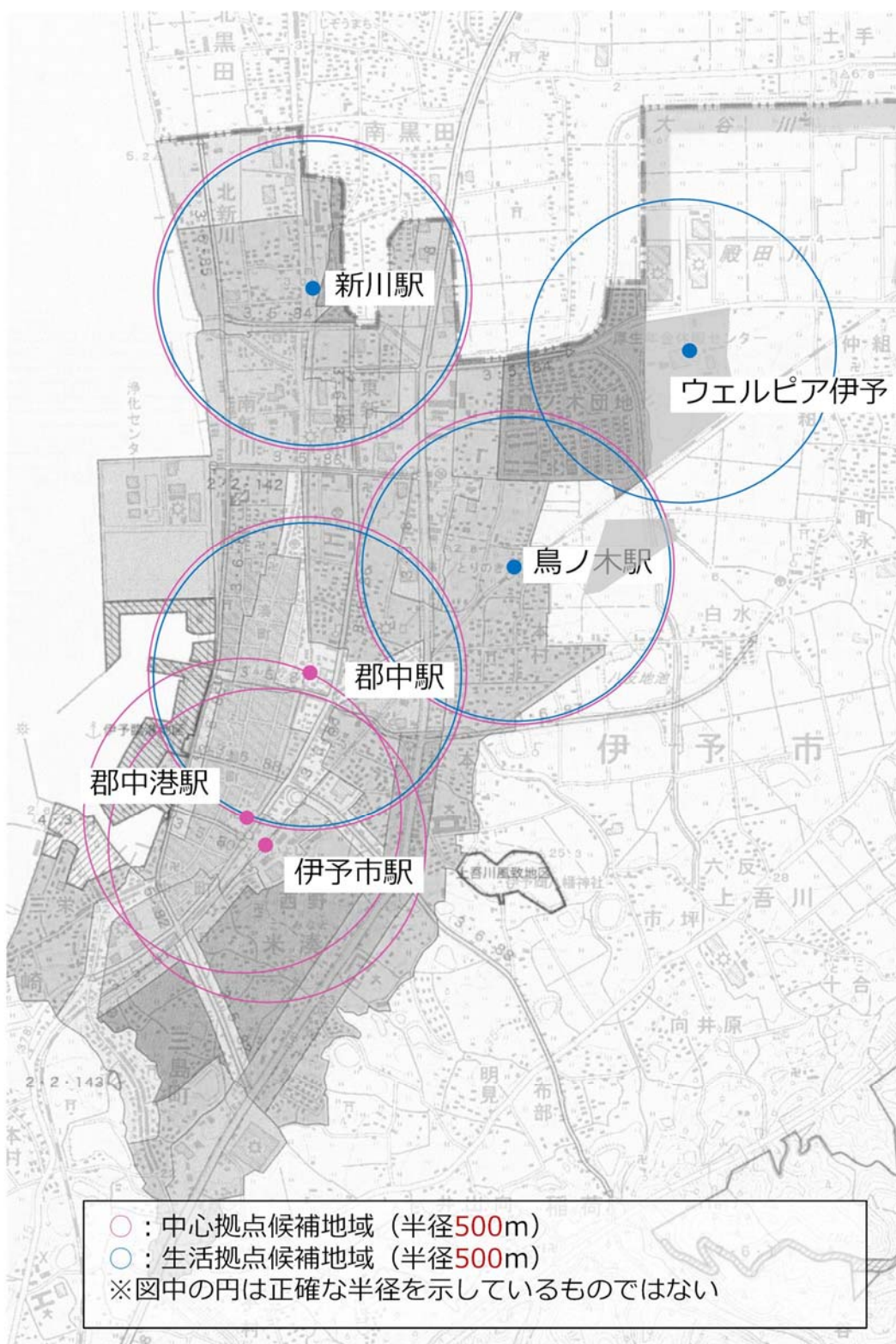
これらのことから、伊予市においては、中心拠点の範囲は、市街化区域の鉄道駅を中心とした半径 500m の大きさとししました。

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。

表：都市構造評価の指標

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。

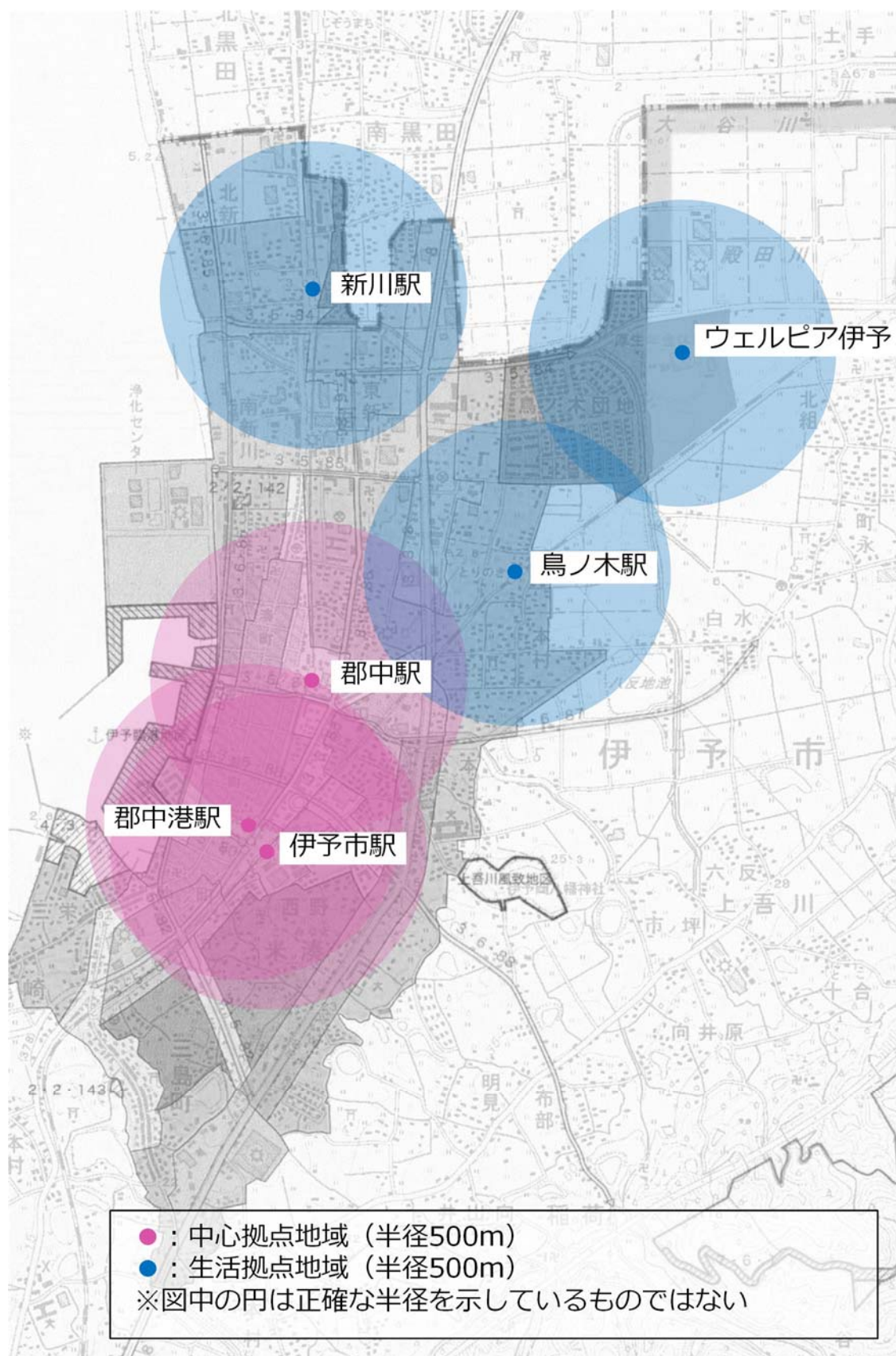
【C：公共交通機能】

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。

中心地点又は生活拠点候補地域										
各地点に求められる内容	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)				ウェルピア伊予周辺 (ウェルピア伊予500m圏内)	
	中心地点候補地域の評価	生活拠点候補地域の評価	概要	評価	概要	評価	評価	概要	評価	
※都市機能の種類が概ね（8割）揃っているか ■各種都市機能の有無				×			×		×	
	■都市機能集積度 地点に占める「商業用地」「公益施設用地」の割合	■各種都市機能の有無 概ね（8割）揃っているか	・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 (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れば△とする	×	・商業用地 5.7% 公益施設用地 0.4% 合計 6.1%		△	・商業用地 5.7% 公益施設用地 2.6% 合計 8.3%	△	
■公共交通機能	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	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	・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	○			○	・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	○	
拠点性の総合評価 ＜総合評価の判定基準＞										
	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×	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×	【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。 これらのことから、本地域を都市の骨格構造とし位置付ける。							×
			【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。 これらのことから、本地域を都市の骨格構造とし位置付ける。							△
			【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の接続となっており、生活利便性がやや低い地域となっている。 一方で、ウェ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。							×

■拠点地域の位置付け



第5章 誘導区域及び誘導施設

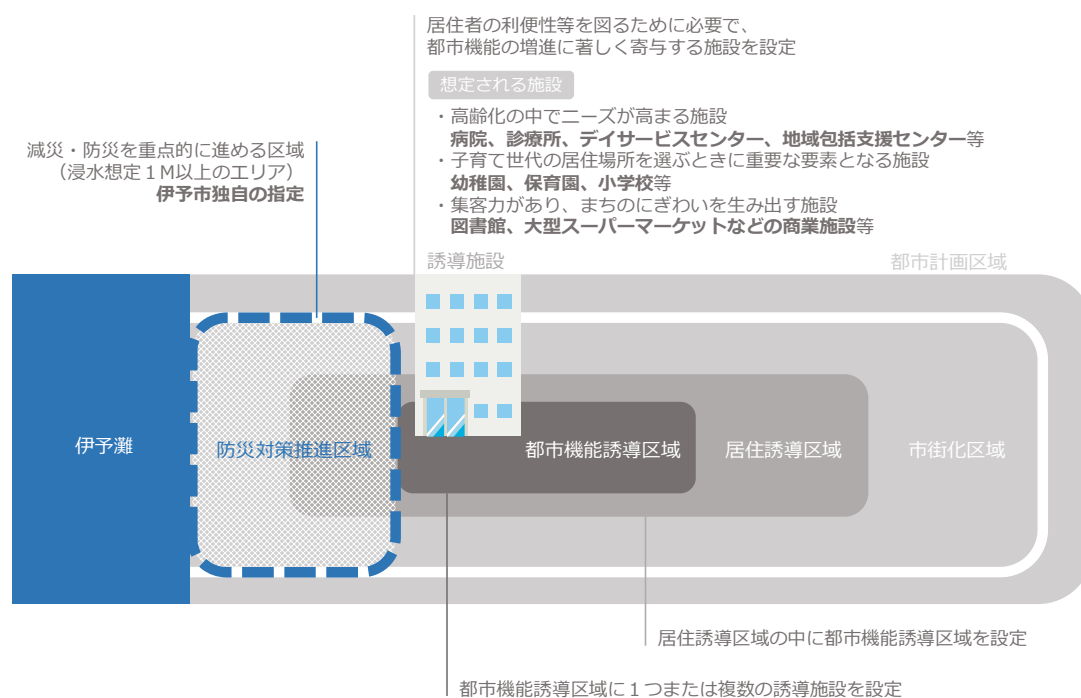
第1節 立地適正化計画における誘導区域や誘導施設の設定

立地適正化計画では、これまで無秩序に拡大してきた市街地が、これからの人口減少社会の中で、たくさんの穴が開いたスポンジのように、場所によって偏りを持ちながら全体的に密度が減少するのではなく、都市全体をコンパクトなサイズに誘導し、都市の中核となるエリアの密度は現状を維持あるいは今以上に高めることで、都市全体の活力を持続可能にすることを目的としています。

この目的のもと、立地適正化計画では「居住誘導区域」や「都市機能誘導区域」、「都市機能誘導施設」を定めることで、それぞれの誘導区域内に居住機能や都市機能を誘導するほか、誘導区域外への市街地の拡大を抑制することで都市のコンパクト化の計画的な実現を図ります。

また本市の立地適正化計画では上記の誘導区域や誘導施設に加えて「防災対策推進地域」を設けることで、より津波や河川の氾濫による浸水を想定した防災面に配慮した計画とします。「防災対策推進区域」の設定については、今後居住誘導区域の設定に併せて検討します。

■伊予市における都市機能誘導区域と居住誘導区域、誘導施設のイメージ



第2節 居住誘導区域の設定

(1) 基本的な考え方

【居住誘導区域とは】

立地適正化計画では、これまで郊外部へと拡散してきた居住エリアを段階的に、時間をかけながら集約化し、低密度の居住地が都市の内外に広がるのではなく、ある程度のまとまった範囲を定めた上で高密度な市街地を形成していくことを目指しています。

市街化区域内の一定のエリアを居住誘導区域として定め、社会インフラ整備や公共施設の整備などを効率的に行っていくことで、より高いコストパフォーマンスを発揮できる都市のマネジメントを実現しようとしています。

【本市における居住誘導区域の考え方】

居住誘導区域は、都市機能や居住が集積している中心拠点や生活拠点、さらにそれらを取り巻くエリアを想定することができます。本市においては、将来都市構造の中でそれぞれの拠点として位置づけた次のような地域とその周辺地域を中心に検討します。

中心拠点……伊予市駅・郡中港駅周辺、郡中駅周辺

生活拠点……新川駅周辺、鳥ノ木駅周辺、ウェルピア伊予周辺

居住誘導区域の区域設定にあたっては、中心拠点や生活拠点まで公共交通機関によるアクセシビリティが比較的高く、それぞれの拠点内の都市機能が利用可能な一体的なエリアを検討します。

具体的には次のような検討フローで考えます。

(2) 区域設定の検討

【区域設定の検討フロー】



【法令の規定により誘導区域に設定できない区域】

次の区域については都市再生特別措置法及び都市再生特別措置法施行令により、居住誘導区域に設定することはできません。（市町村による判断の余地はありません。）

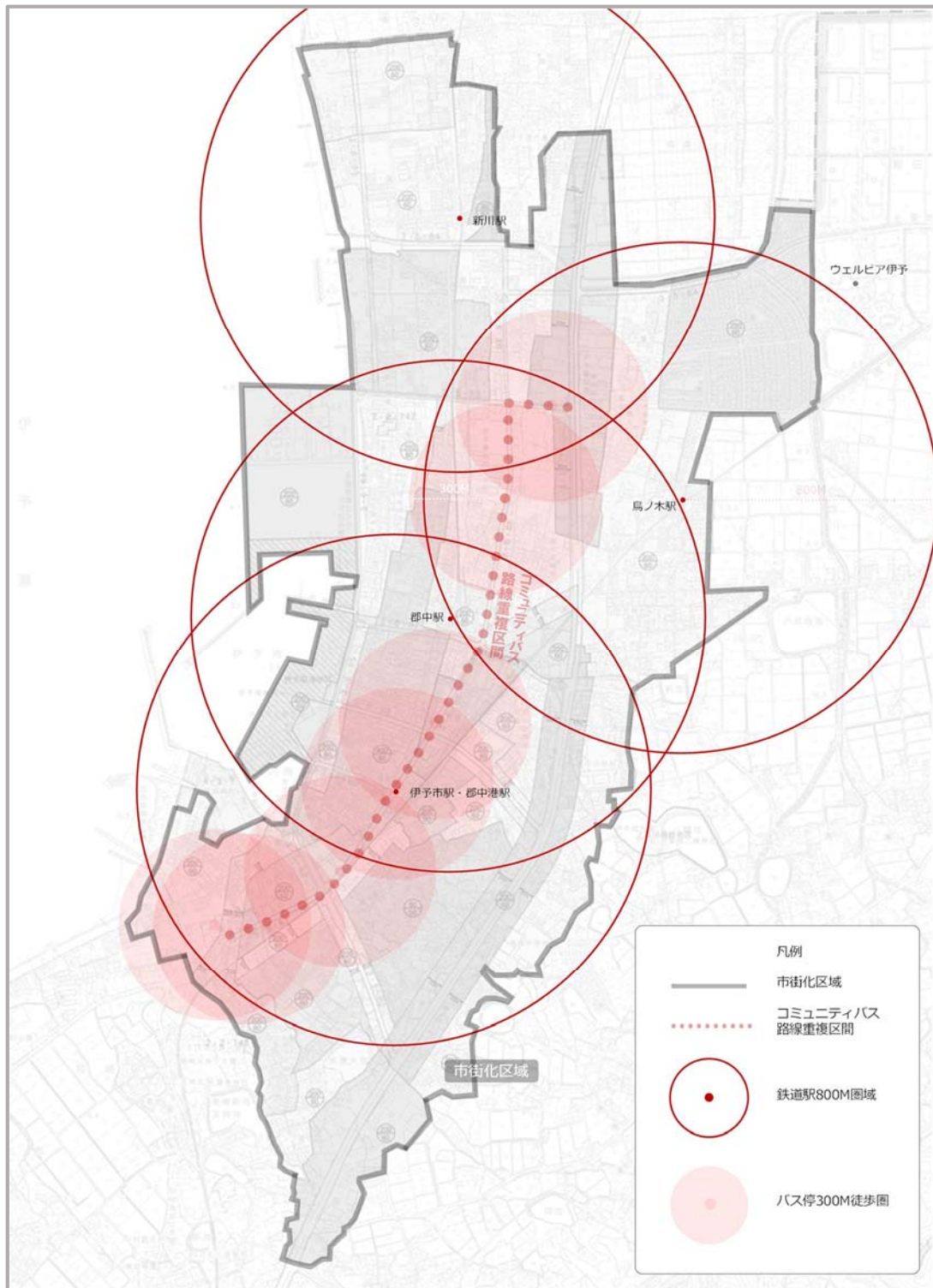
- ①市街化調整区域
- ②災害危険区域（住宅の建築が禁止されているもののみ）
- ③農用地区域、採草牧草地など
- ④国定公園の特別区域
- ⑤原生自然環境保全地域など
- ⑥保安林の区域など

本市においては、②から⑥に列挙された区域は市街化区域内に設定されていません。このことから市街化区域内で居住誘導区域の設定を検討します。

【4つの視点からの検討】

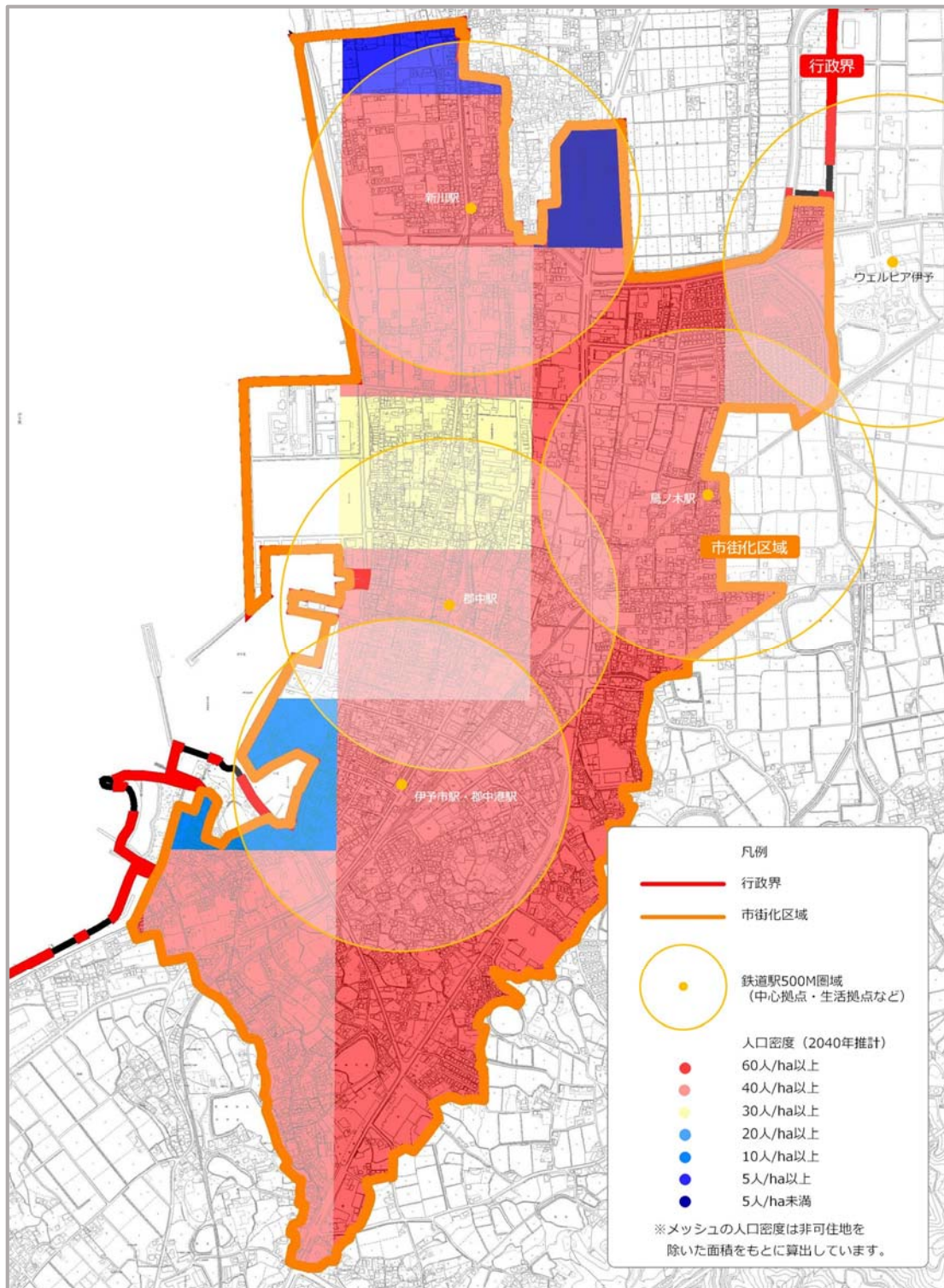
本市の居住誘導区域の設定にあたっては本市のおかれた現状を反映するため、①交通利便性、②人口密度、③土地利用現況、④災害ハザードの4つの視点から検討を行います。

①交通利便性



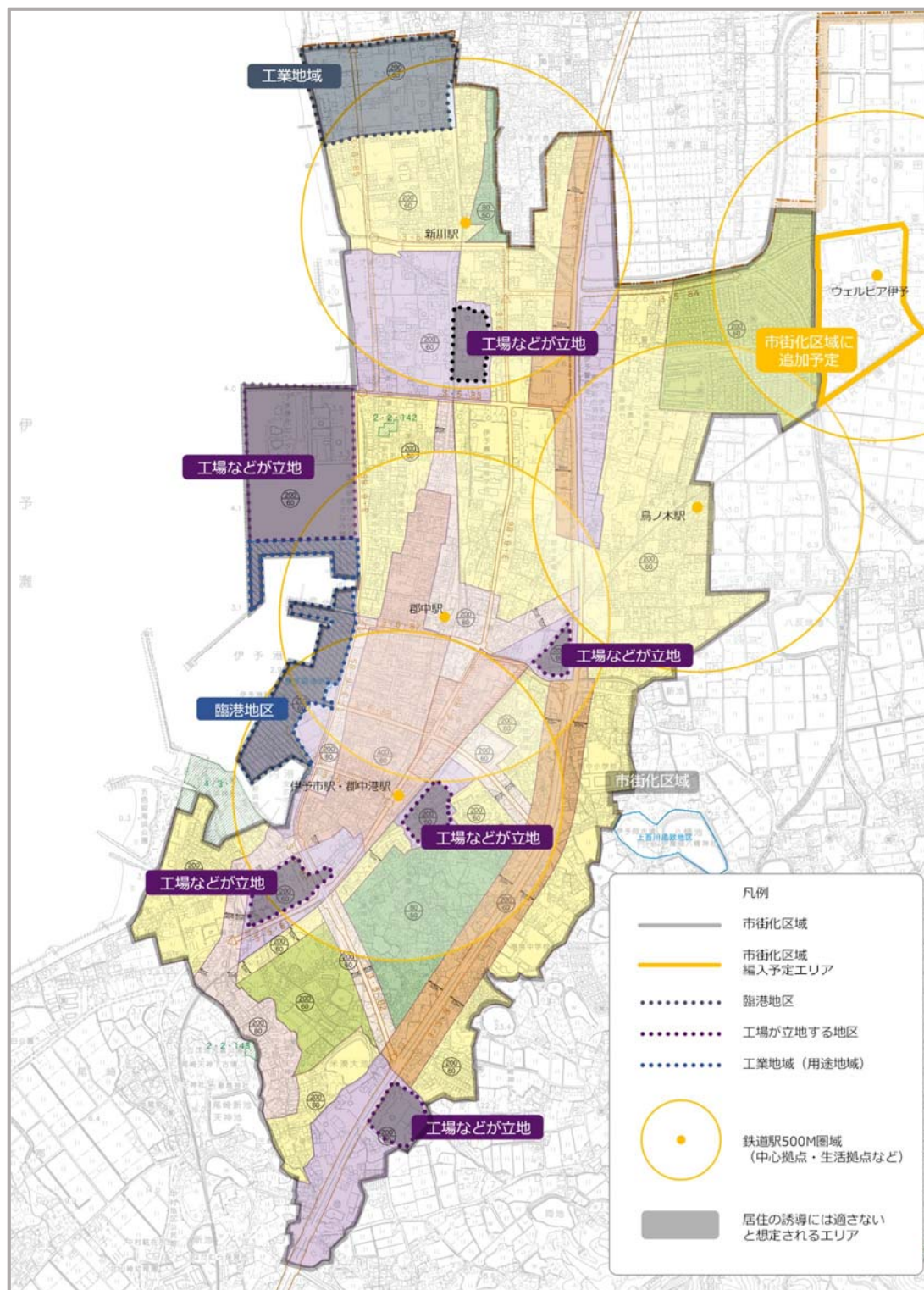
- 伊予市駅・郡中港駅、郡中駅、鳥ノ木駅、新川駅からの800M圏域（徒歩圏）はピーク時3本以上の運行頻度で利便性の高いエリアです。
- コミュニティバスは総合保健福祉センターから伊予農業高校前までの区間で3～4路線が運行しており、各バス停から300M圏内は利便性が高くなっています。

②人口密度（2040年推計）



- 都市機能や居住機能の集約を効率的に行うため、人口密度の低い地域や将来的に人口密度が低くなると想定される地域は居住誘導区域には設定しません。
- 将来にわたって一定の人口集積が見込まれる地域を居住誘導区域として設定します。

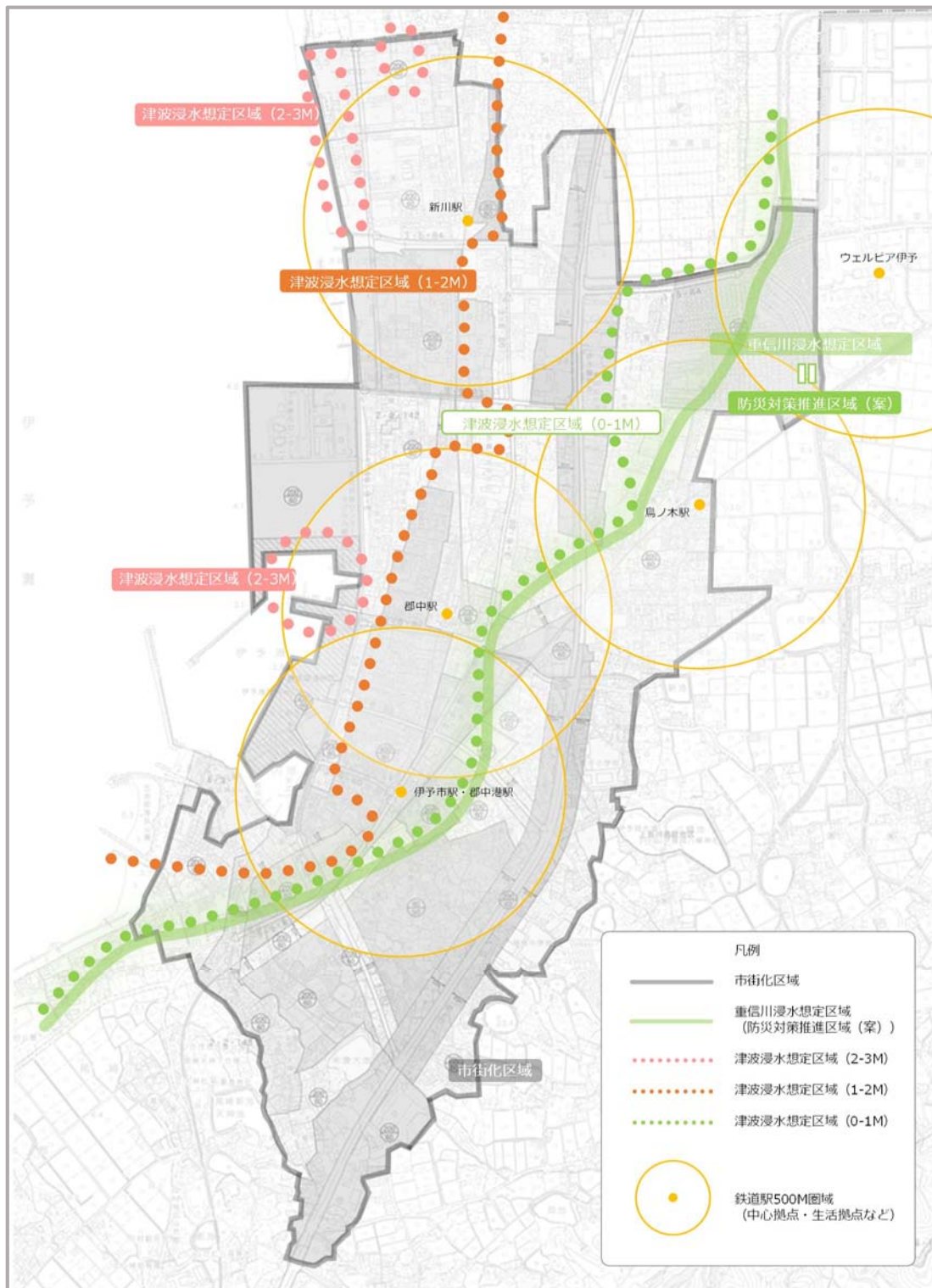
③土地利用状況など



○鳥ノ木団地周辺東側地区は市街化区域に編入予定であり、ウェルピア伊予を中心とした広域防災拠点として都市機能誘導区域に設定します。

○工業地域及び準工業地域、臨港地区で、主に工業用途で使用されており居住の誘導を図るべきはでない区域は基本的に居住誘導区域として設定しません。

④災害ハザードの状況



第8版都市計画運用指針（平成28年4月）では災害区域（ハザードエリア）を居住誘導区域に含めるかの判断について次のように示しています。

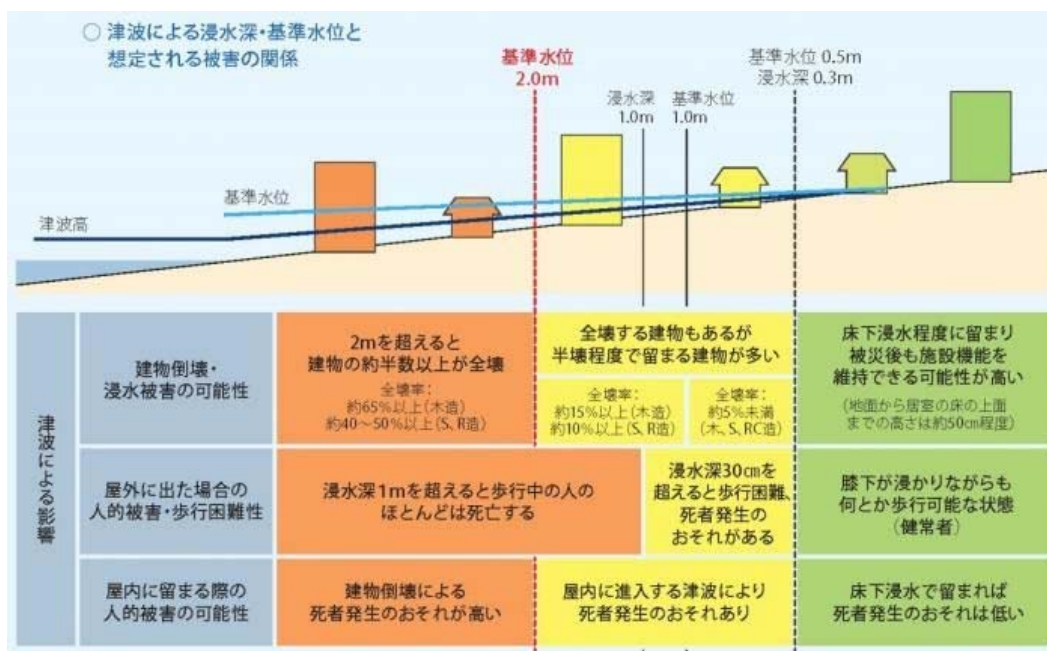
都市計画運用指針	災害区域	伊予市 立地適正化計画
都市再生特別措置法、同法施行令により居住誘導区域に含まないこととされている区域	・建築基準法に規定する災害危険区域のうち、条例により住居の建築が禁止されている区域（伊予市該当なし）	居住誘導区域に設定しない。
原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	・土砂災害特別警戒区域（伊予市該当なし） ・津波災害特別警戒区域（伊予市該当なし） ・災害危険区域（伊予市該当なし） ・地すべり防止区域（伊予市該当なし） ・急傾斜地崩壊危険区域	居住誘導区域に設定しない。
災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域	・津波災害警戒区域（伊予市該当なし） ・浸水想定区域 ・津波浸水想定区域	居住誘導区域に設定する。 ※防災対策推進区域に設定する。
	・土砂災害警戒区域（伊予市該当なし） ・都市洪水想定区域・都市浸水 想定区域（伊予市該当なし） ・その他、災害のおそれのある区域	居住誘導区域に設定しない。

（第8版都市計画運用指針 H28.4国土交通省）

本市では、南海トラフ巨大地震などの津波浸水想定区域や重信川水系の氾濫による浸水想定区域が市街化区域内の広い範囲に指定されており、居住誘導区域のエリアを検討する際に区域から外すという考えは現実的ではありません。また、津波や河川の氾濫による水害は、住民による自主避難や行政からの避難勧告・指示など避難警戒態勢を充実する事により事前の避難や危険回避が可能です。

このため、居住誘導区域に含めることとしますが、市街地の広い範囲が浸水想定地域に含まれており、水害リスクを抱えていることに変わりはありません。このため、居住誘導区域内の浸水想定区域を本市で独自に設ける「防災対策推進区域」として位置づけし、水害リスク低減のための施策を進めることを検討します。

(参考ページ) 防災対策推進区域の検討の経過についてのメモ



(津波による浸水深と被害想定・静岡県資料)

今回の検討では居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定と防災対策推進区域の設定は切り離して考えていますが、一定の浸水深を超えるエリアについては都市機能誘導区域や居住誘導区域から外すという方法も考えられます。

例えば、浸水深1Mを超える場所では歩行中のひとのほとんどが死亡するとされており、徒歩での移動を推奨する都市機能誘導区域に設定することは望ましくないという考え方もあります。

他市の立地適正化計画では浸水想定区域全域を一律で居住誘導区域から外し、防災対策先導区域としている事例があります。ただし、伊予市の場合は浸水想定区域が市街化区域内に占める割合が高く、居住誘導区域に含めないのは現実的ではないため、居住誘導区域や都市機能誘導区域はそれぞれに定めた上で、防災対策推進区域を重ねて指定するという手法を検討します。

本件については今後も継続的に検討していきます。

（３）防災対策推進区域（案）の検討

【防災対策推進区域（案）の考え方】

本市の市街化区域は、大半が津波浸水想定区域及び重信川洪水浸水想定区域に含まれており、浸水区域には、市役所や伊予市駅・郡中駅など主要な都市機能を含んでいます。

都市計画運用方針によると浸水想定区域は次のように整理されており、本来は居住誘導区域には含まないこととすべきとされる区域です。

第8版都市計画運用指針 H28.4国土交通省

「災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を 総合的に勘案し、居住を誘導することが適当ではないと判断される場合は、原則として、居住誘導区域に含まないこととすべき区域」

しかし、本市において既成の市街地を外して居住誘導区域を設定することは現実的ではないため、居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定において既成市街地を除外せずに検討することとし、伊予市独自に「防災対策推進区域」の設定を加えることを検討します。

防災対策推進区域は、行政や市民、民間事業者が協働しながら防災・減災対策に重点的に取り組むことで災害への対応力を継続的に高め、都市のレジリエンス（抵抗力・耐久力）強化に資するエリアとして位置づけます。居住誘導区域や都市機能誘導区域の中で、防災対策推進区域に設定する区域では、防災対策を優先的に進めることで、災害リスクの低減化を図りながら居住の環境を充実させます。

また、愛媛県では津波防災地域づくりに関する法律に基づいて津波災害警戒区域や津波災害特別警戒区域の指定を検討しており、これらの区域指定や各種のハザードエリアが追加・変更された場合は居住誘導区域とあわせ、区域の見直しを行います。

【防災対策推進区域の設定範囲（案）】

- ・居住誘導区域内に設定する。
- ・愛媛県津波浸水想定区域及び重信川洪水浸水想定区域をあわせた区域。

【防災対策推進区域（案）における施策の展開】

（共通）

- ・大規模な社会資本整備が中心の防災対策では事業の長期化が見込まれることから、現在のまちに防災の観点から改良を加えることを施策の基本とします。
- ・本市の定める地域防災計画やその他の関連計画の相互連携を図り、実効性の高い防災対策を推進します。
- ・区域外のウェルピア伊予や郡中小学校、港南中学校は外部支援の受け入れ機能や避難受け入れ機能など災害リスクの低い立地を活かした拠点施設として位置づけます。またこ

これらの施設が機能を最大限に発揮するための緊急輸送道路などのアクセス道路の整備を検討します。

（洪水浸水想定区域）

- ・重信川水系における氾濫を想定して国や愛媛県、隣接する松前町や松山市などと連携し流域全体を視野に入れた総合的な治水対策を進めます。
- ・ハザードマップなどにより、引き続き災害情報の周知を徹底します。

（津波浸水想定区域）

- ・避難については原則として避難が可能な時間（概ね5分程度）での浸水想定区域外への避難を基本としますが、短時間で津波避難が出来ない区域では、民間施設への津波避難機能の整備促進や公共施設の有効活用を優先的に進めます。
- ・津波避難を考慮した浸水想定区域内部や内外をつなぐ都市計画道路の整備や橋梁の耐震化を進めます。
- ・区域内のインフラ（電力・上下水道など）の主要な施設を区域内に設置する場合は、耐震化・耐浪化などの対策を検討します。
- ・津波浸水想定区域では、既存の公共施設を活用して津波避難場所を確保します。建設中の市役所本庁舎は、耐浪（たいろう）性を高めた上で、災害対策本部としての機能や防災備蓄倉庫を設ける他、多目的スペースや駐車場を災害対応スペースとしても活用します。また、民間の建築物の津波避難ビル登録の推進、民間が行う避難場所整備事業への補助等の取組を検討します。

（その他）

- ・耐震性能が低く地震による倒壊の可能性があります、避難上の障害となり得る家屋への耐震化や建替の促進を行います。

（参考）避難が可能な時間について

○避難可能時間の算定式（津波避難対策推進マニュアル検討会報告書）

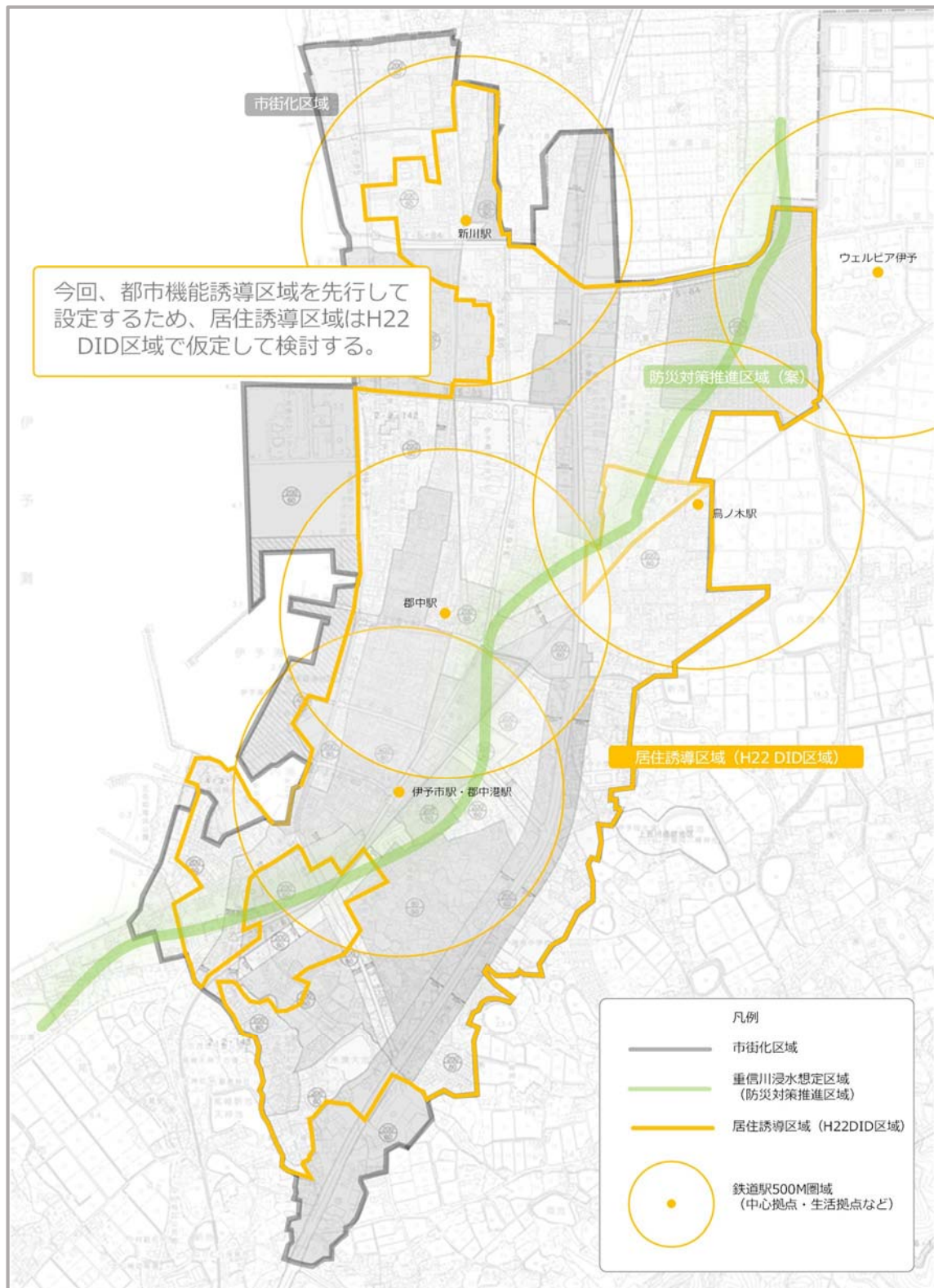
避難可能時間＝ $T - 2 \sim 5$ 分 T ：津波到達予想時間

○伊予港における津波到達時間（伊予市防災計画）

海面変動影響開始時間（±20cm） 6分

+1m 111分 +2m 132分

(4) 区域の設定（居住誘導区域・防災対策推進区域）



第3節 都市機能誘導区域の設定

(1) 基本的な考え方

【都市機能誘導区域とは】

立地適正化計画では、居住誘導区域の制度と両輪を成す、都市機能誘導区域の制度を設けています。この制度は、都市を集約化させる際の中心核となる一定のエリアを都市機能誘導区域として設定し、さらに区域内に誘導したい生活サービス機能や、機能誘導にともないエリア内で施す施策をあわせて定めることで、具体的なターゲットや用いる手段を明確にしながら都市のコンパクト化を進めるものです。

都市機能誘導区域は医療や福祉、商業などの都市機能を中心拠点や生活拠点に集約させることにより、これらのサービスを効率的に提供できる環境を整え、都市の持続可能性を高める上での最後の砦となる「都市機能の集積拠点」を形成するために定める地域です。

【本市における都市機能誘導区域の考え方】

本市における都市機能誘導区域は、将来都市構造の中で拠点として位置づけた次のような地域が考えられます。

中心拠点……伊予市駅・郡中港駅周辺、郡中駅周辺
生活拠点……新川駅周辺、鳥ノ木駅周辺
広域防災・アクティビティ拠点…ウェルピア伊予周辺

これらの地域の中でも伊予市駅や郡中港駅、郡中駅を中心とした「郡中エリア」は他の地域よりも高い密度で都市機能が集積しており、また鉄道やコミュニティバスなどの公共交通機関によるアクセシビリティも高くなっています。またこの地域は伊予市中心市街地まちづくり計画や伊予市景観計画でも重点的な整備を図っていくエリアとして位置づけられており、今後も都市基盤等の整備が見込まれます。

このようなことから、郡中エリアを本市の中心拠点として都市機能を維持し、充実させていく必要があるため、都市機能誘導区域として設定し、誘導する施設（都市機能誘導施設）を設定します。

（２）区域設定の検討

都市機能誘導区域は交通によるアクセスの現状や今後の動向を見据え、都市機能誘導施設をより効果的な区域に誘導することによって、居住誘導区域内で生活利便性や経済効率性の向上を図るため設定します。

区域の設定にあたっては、医療や福祉、商業などの都市機能が一定程度集まるエリアを設定することします。また、居住誘導区域の各エリアや区域外の地区から自動車以外でのアクセスが容易となるよう、３つの鉄道駅やコミュニティバスのバス停を起点に高齢者でも歩いて行くことができる範囲を基本として検討します。

【区域設定の検討フロー】

①基本検討ゾーンの設定

- ・ピーク時の運行本数が片道３本以上の鉄道駅である伊予市駅、郡中港駅、郡中駅から半径５００ｍ以内（高齢者徒歩圏）のエリアを設定する。
- ・さらにこれと近接し、かつ都市機能（医療・福祉・商業・公共施設）の集積度が高いエリアを加えた範囲を基本検討ゾーンとする。



②基本検討ゾーンの中での絞り込み

- ・基本検討ゾーンの中でも特に都市機能が集積し、多様な機能がバランスよく立地しているエリア
- ・市民などのニーズが高い施設が集積するエリア
- ・将来的に公共施設など都市機能の整備が予定されているエリア
- ・空き家や低未利用地など都市機能誘導に資する都市ストックを抱えるエリア

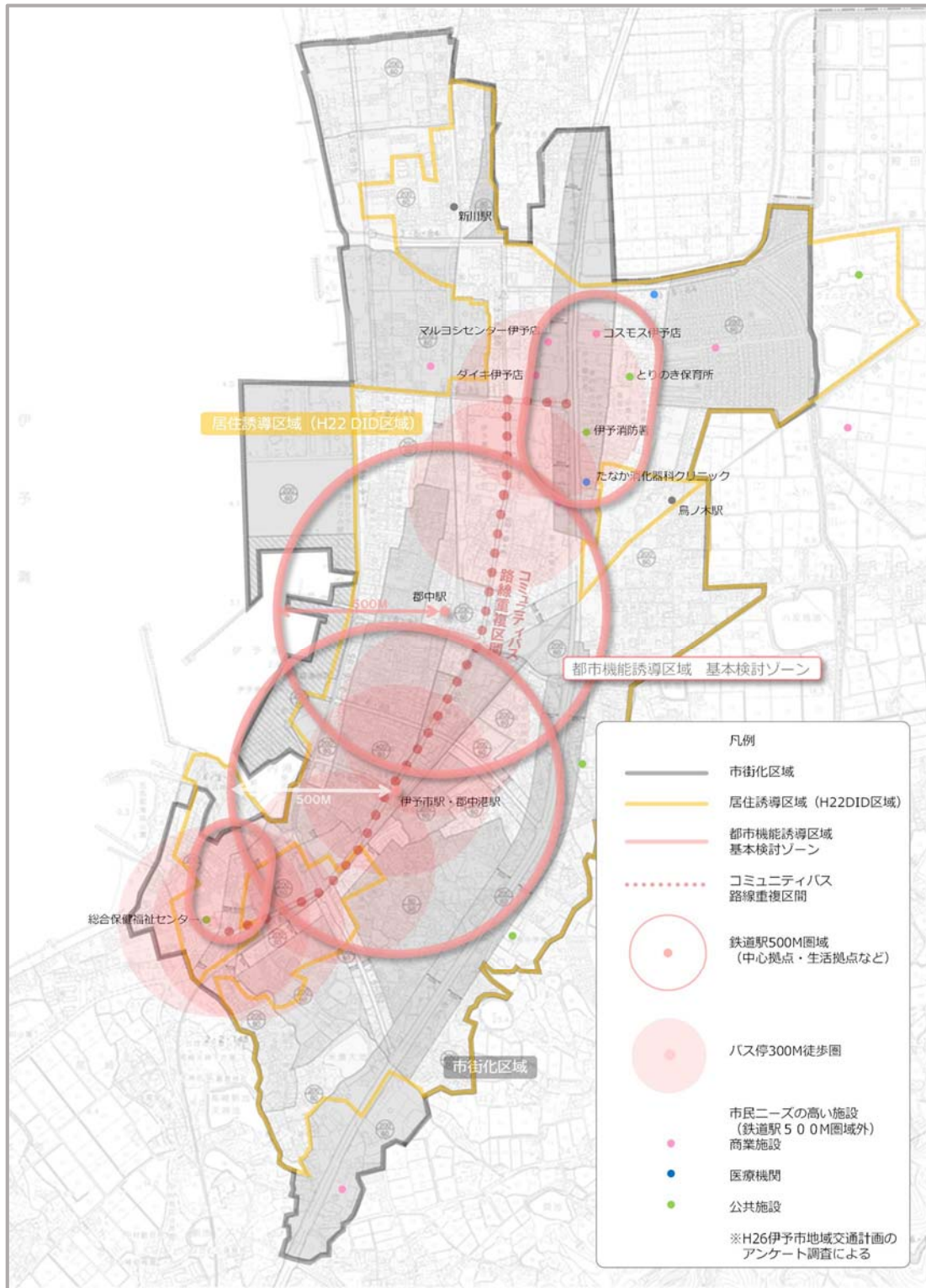


③区域内のハザードエリアについての検討

- ・浸水想定区域については都市機能誘導区域に含めた上で、防災対策推進区域としての指定を検討する。
- ・浸水想定区域外において防災面などの都市機能を補完するエリアを追加検討ゾーンとして設定し、基本検討ゾーンとあわせて最終的な区域設定を行う。

※なお、詳細のライン決めは、地形・地物（道路センター、敷地境界、河川など）、現況用途地域境界等を考慮して設定します。

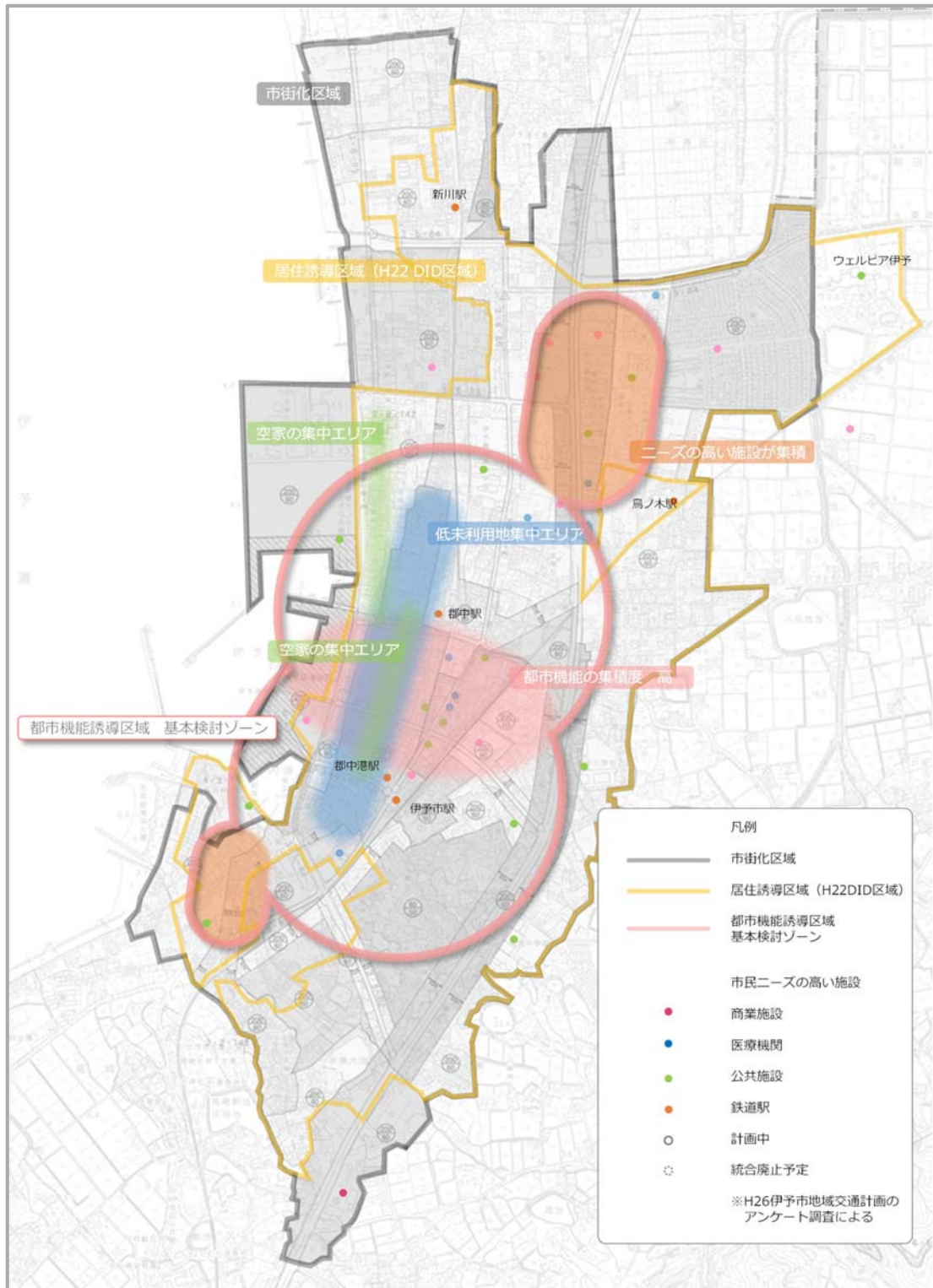
【基本検討ゾーン】



○伊予市駅・郡中港駅及び郡中駅から半径500m圏内とこれに隣接した総合保健福祉センターを含む一帯、及び国道56号沿線の商業施設などが集積するエリアを基本検討ゾーンとします。

○基本検討ゾーン内はコミュニティバスの複数路線が重複し、運行頻度が高く利便性の高いエリアとなっています。

【基本検討ゾーンの中での絞込み】



- 伊予市駅・郡中港駅からの半径500m圏内と郡中駅からの半径500m圏内が重なるエリアやその外周部に都市機能が集積して立地しています。
- 国道56号線沿線に市民ニーズの高い施設が集積しています。
- 灘町や湊町の一部に空き家や低未利用地が集中するエリアが南北に広がります。

(参考) 市民ニーズの高い施設について

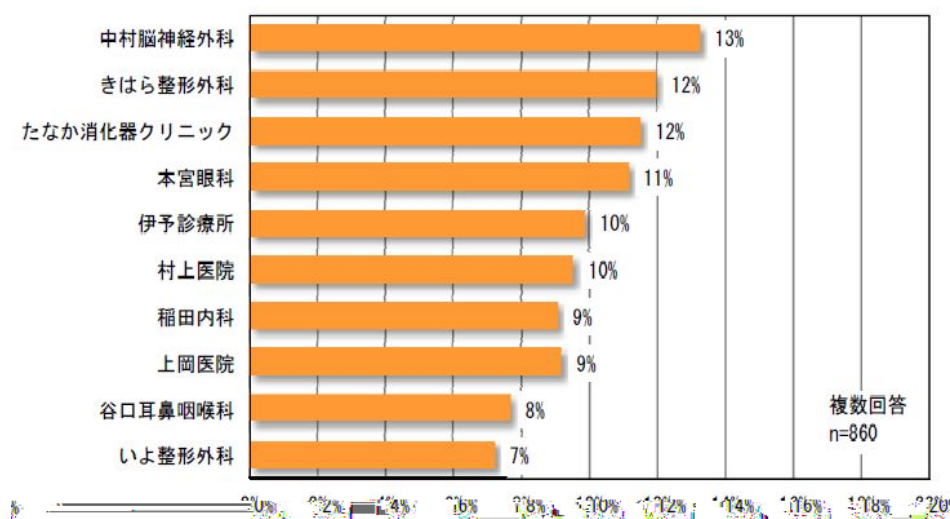
都市機能誘導区域の区域設定にあたっては、現在の都市機能の立地状況を捉えながら検討しますが、なかでも規模の大きな施設や市民がよく利用している施設は市民ニーズの高い施設として今後も中心拠点の都市機能を支えることが期待されるため、それらの立地状況は優先的に配慮します。

本市では平成26年6月に伊予市地域公共交通計画を策定していますが、策定にあたって、市民がよく利用する医療機関や商業施設についてアンケート調査を行っています。アンケート結果は図表1、2の通りで、ここに挙げられるような施設の市民ニーズが高いことがわかります。

また、公共施設については延床面積500㎡以上の大規模な施設を図表3に整理しました。これらの施設はいずれも教育や文化、行政サービスなどを提供しておりいずれも多くの市民に利用されている施設です。

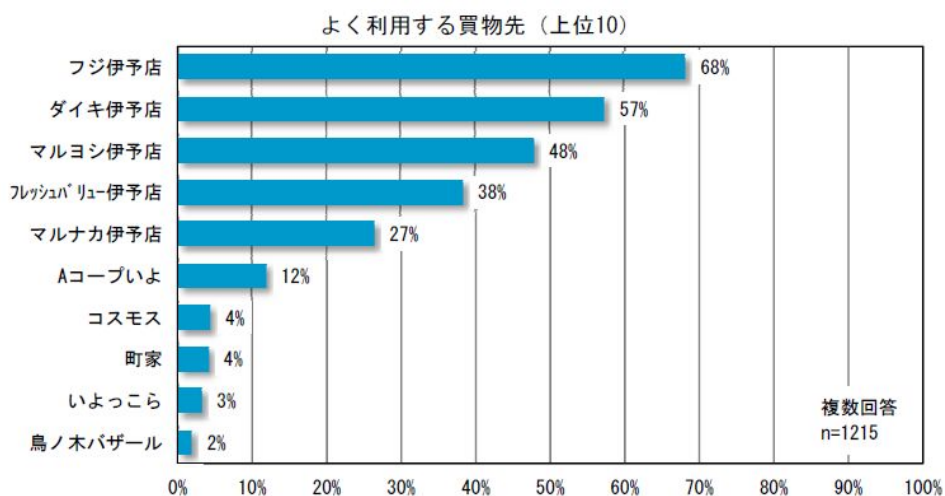
これらの市民ニーズの高い施設の立地を考慮して都市機能誘導区域の区域を設定します。

■図表1 よく利用する医療機関(上位10施設)



(伊予市地域公共交通計画抜粋)

■図表2 よく利用する買い物先(上位10施設)



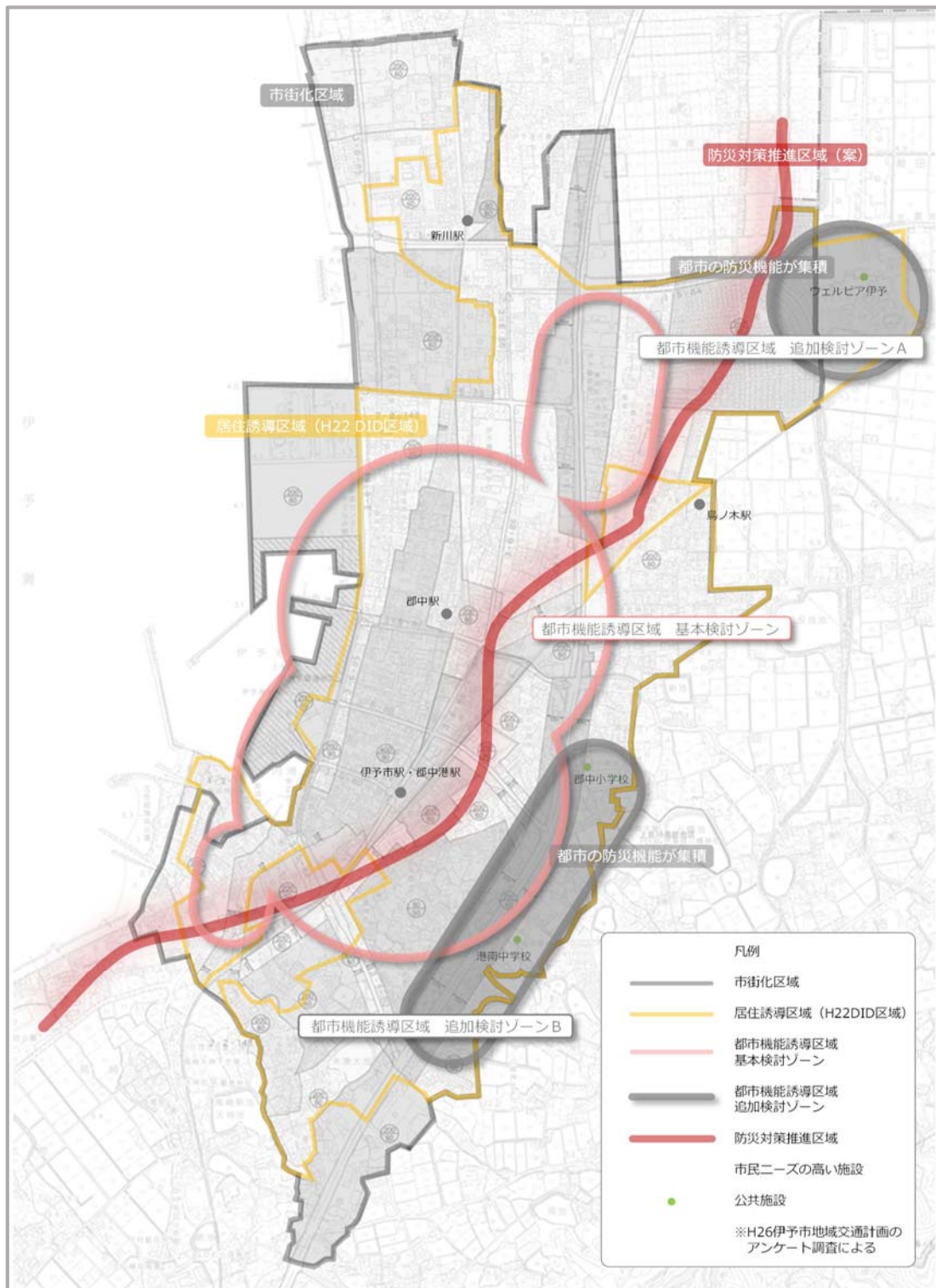
(伊予市地域公共交通計画抜粋)

■図表3 市街化区域内の主な大規模公共施設(延床面積 500 m²以上)

施設名	カテゴリー
港南中学校	学校教育系施設
郡中小学校	学校教育系施設
伊予市役所	行政系施設
福祉文化センター(廃止済)	市民文化系施設
市民会館(廃止済)	市民文化系施設
伊予市立図書館	社会教育系施設
ぐんちゅう保育所	子育て支援施設
伊予消防署	行政系施設
市役所第1別館	行政系施設
市役所駐車場	その他
彩浜館	市民文化系施設
とりのき保育所	子育て支援施設
生涯研修センター「さざなみ館」	産業系施設
からたち幼稚園	子育て支援施設
ふるさと創生館	市民文化系施設
JR伊予市駅前街の交流拠点「町家」	産業系施設
伊予市図書館・文化ホール(H28着工)	市民文化系施設
伊予市総合保健福祉センター	行政系施設

(公共施設等総合管理計画(案)を参考に作成)

【区域内のハザードエリアについての検討】



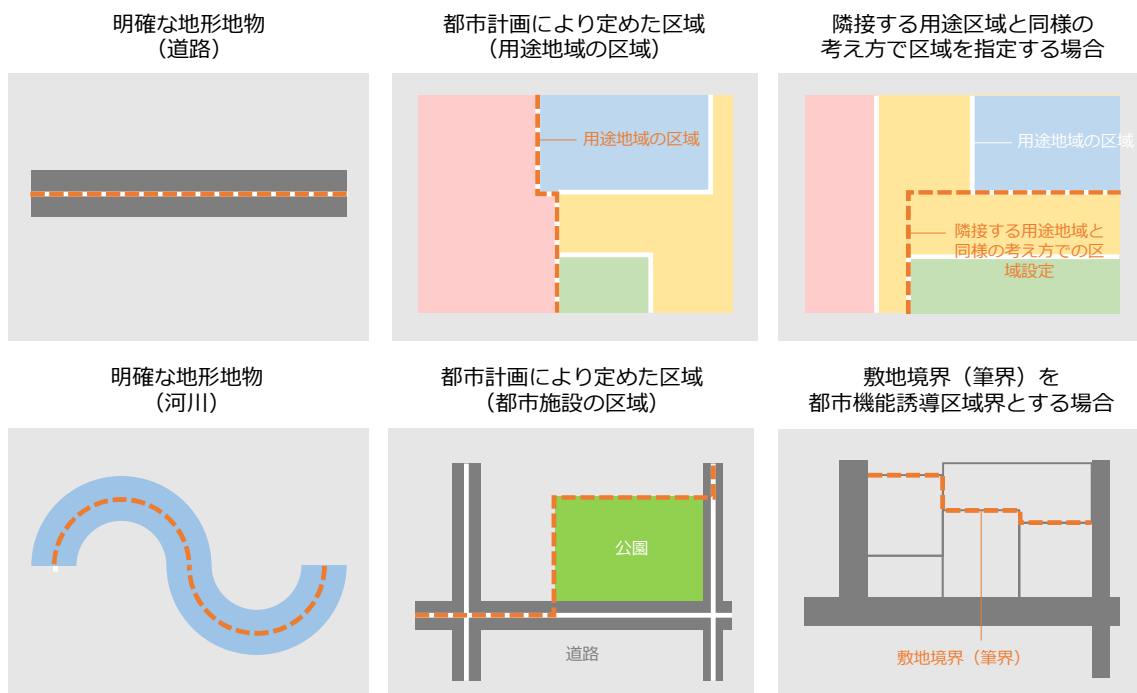
○基本検討エリア内の大半が浸水想定区域（防災対策推進区域）内に含まれていますが、隣接するエリアにウェルピア伊予や郡中小学校・港南中学校など、避難所に指定されている施設が立地しています。

○これらの施設を本市全体の防災力を高める都市機能として位置づけるため、追加検討ゾーンとして設定します。

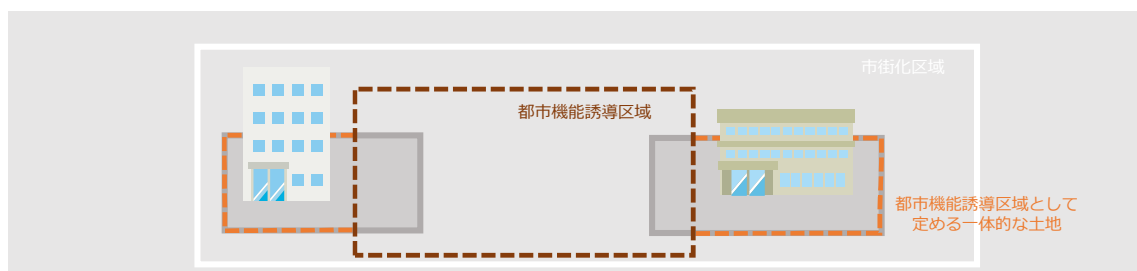
(3) 区域の設定（都市機能誘導区域）

都市機能誘導区域の具体的な範囲はここまでの区域設定の検討を踏まえて定めますが、具体的な区域の境界は以下の基準にしたがって定めます。

- 明確な地形地物、または都市計画で定める区域（用途地域の区域及び都市施設の区域）を都市機能誘導区域の境界とします。
- 道路沿道において隣接する用途地域と同様の考え方で区域を指定する場合は隣接する用途地域の区域の境界の延長線に沿って都市機能誘導区域の境界を定めます。
- 土地の利用状況によって、上記の考え方で境界を設定できない場合は、敷地境界（筆界）を都市機能誘導区域の境界とします。
- 市街化区域内において都市機能誘導区域の境界がかかる土地で一体的な建築行為または開発行為を行う土地は都市機能誘導区域とします。

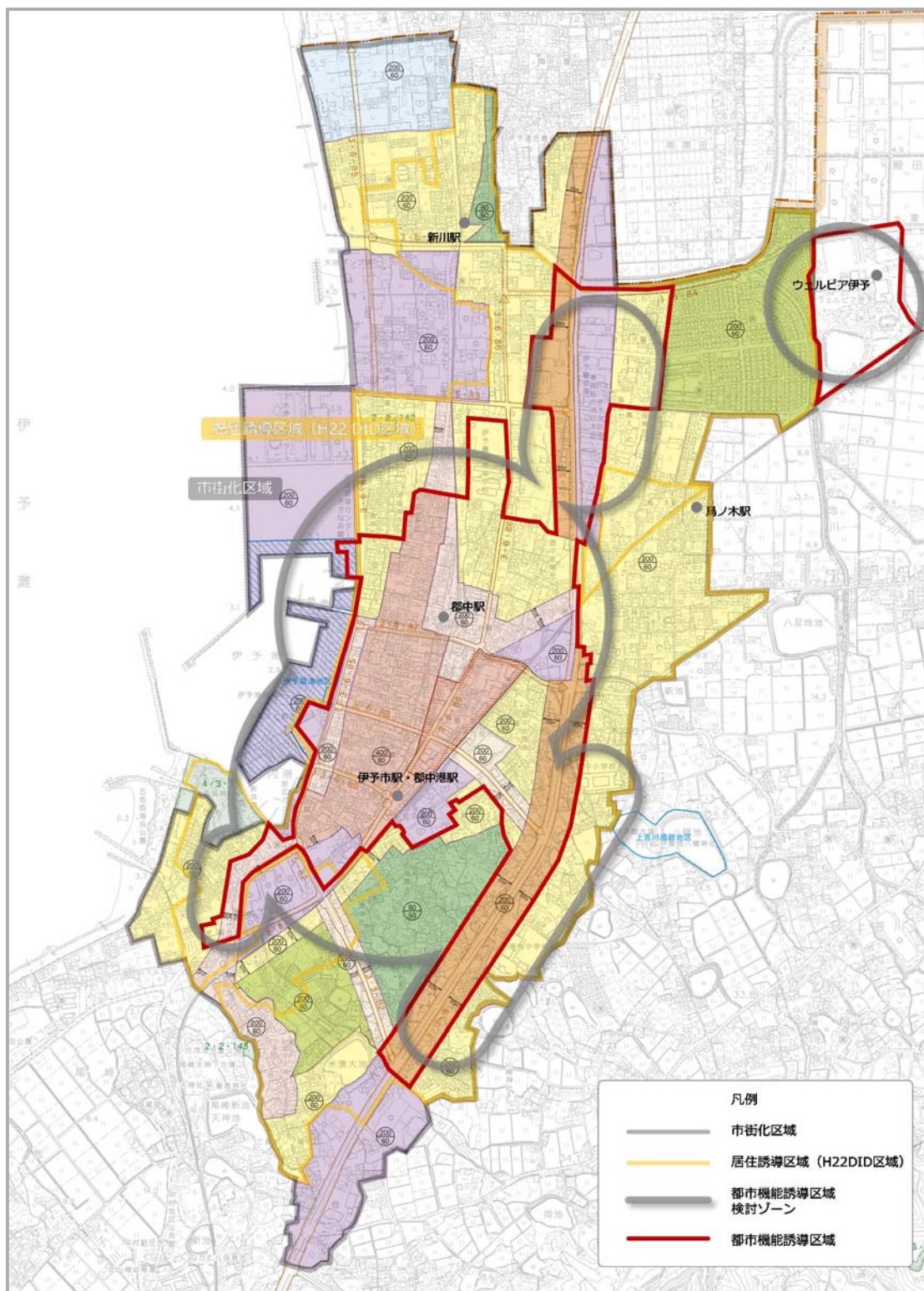


都市機能誘導区域の境界がかかる土地で一体的な建築行為・開発行為を行う場合



【都市機能誘導区域】

ここまでの検討をもとに都市機能誘導区域の具体的な範囲を以下のように定めます。



第4節 都市機能誘導施設の設定

(1) 基本的な考え方

【都市機能誘導施設とは】

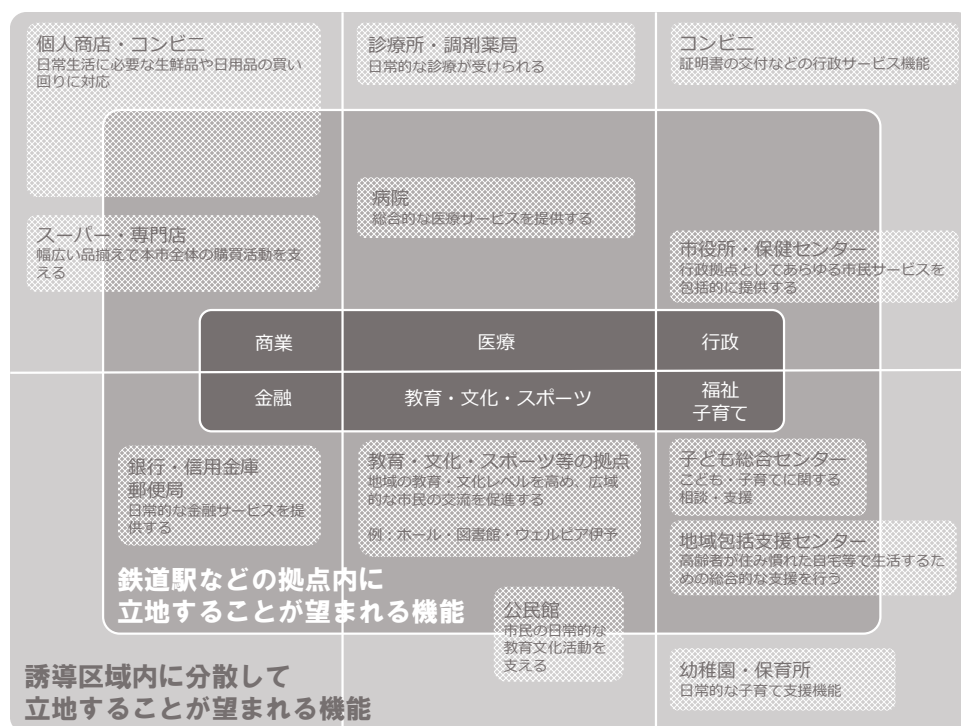
都市機能誘導施設は都市機能誘導区域ごとに定める施設で、各拠点のまちづくりの方向性を見据えた上で、必要とされる機能を定めます。既存の施設については機能の維持及び機能向上に努めるほか、現時点で立地していない、もしくはニーズに対してサービスが十分に提供されていない施設については立地適正化計画と連動する様々な施策を推進することで新たに整備・誘導します。

また誘導施設の都市機能を高め、有効に活用するため、公共交通のネットワークについても誘導施設の整備や誘導の状況を鑑みながら、適切なルート設定や運行頻度を柔軟に検討していくことが必要です。

【本市における誘導施設の考え方】

立地適正化計画で検討する誘導施設は、商業施設から教育施設まで多岐にわたります。このような多様な施設の誘導にあたっては、それぞれの施設の持つ役割を十分に考慮し、利用形態に応じた配置の方法を考える必要があります。

本市での都市機能誘導にあたっては、下図のように鉄道駅周辺などの拠点内に配することで、より広域からの利便性を高めることを重視する施設と、誘導区域内に分散して立地することで日常的なニーズに応えるための施設の2つに分けながら検討を行います。



①郡中エリア（中心拠点）



【まちづくりの方向性】

郡中エリアには3つの鉄道駅があるほか、コミュニティバスのルートが集まっており、本市全域からの交通利便性に優れています。また、松山市や大洲市など周辺地域と本市を結ぶ都市間交通の拠点にもなっており、域外アクセスも容易です。

さらにエリア内には幅広い部専門分野をカバーする医療サービス機能、本庁舎や総合保健福祉センターなどの行政サービス機能、さらには生涯研修センター（さざなみ館）などのコミュニティ機能が集積しています。また手づくり交流市場（町家）などのエリア内での買い回りを支える商業機能も有しています。

このようなエリアの特性を活かし、医療・行政・コミュニティの3つのサービスを重点的に提供するエリアとしてまちづくりを進めます。

【誘導施設の考え方と誘導方針】

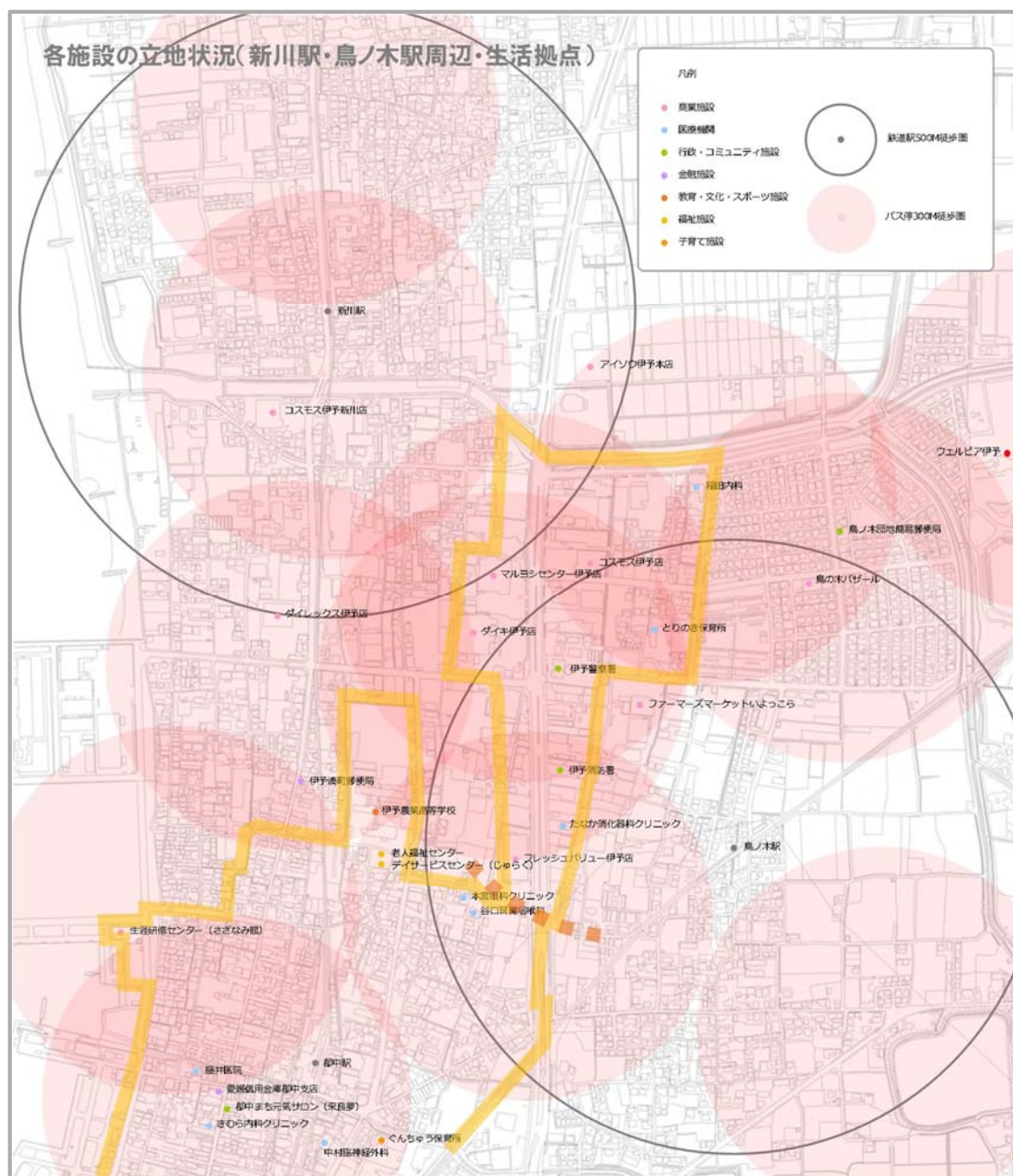
凡例	
【充足状況】	
○	立地している（鉄道駅から500M圏内）（△：立地しているが充足していない）
□	周辺に立地している（鉄道駅から500M圏の周縁部）
×	立地していない
【誘導方針】	
○	都市機能誘導施設として位置づける施設（◎：あらたに整備・誘導）
△	今後の整備計画や立地状況の変化に応じて検討する施設
-	都市機能誘導施設として位置づけない施設

必要な都市機能誘導施設		充足状況	考え方	誘導方針
商業施設	スーパー （1,000㎡を超えるもの）	○	総合スーパー（GMS）や食品スーパー（SM）が立地しており、これらの既存施設を維持することを目指して誘導施設に設定します。	○
	コンビニエンスストア	○	ある程度分散的に立地することで利便性が高まるため誘導施設としては位置づけません。	-
	商店街内店舗 （1,000㎡以下の小売店）	△	灘町、湊町に小規模小売店が集積しており買い回り機能やコミュニティ機能を担っています。ほとんどが小規模な個人商店であり市全体の購買活動を支えることは難しいのが現状です。 移住定住支援などで新たな担い手を確保し、個店の集積と手づくり交流市場「町家」との連携により、近隣住民の日常的な購買活動を支えていきます。	◎

医療機関	病院	×	誘導区域内には灘町や米湊に診療所や調剤薬局が多	-
	診療所	○	く立地していますが、大規模な病院はありません。そ	○
	調剤薬局	○	のため各専門分野の診療所が集積している状態を維	○
	一般用医薬品 取扱店舗 (1,000 mを超 えるもの)	□	持することで、総体としての医療機関の利便性を確 保します。 具体的には、医療計画等で定める医療提供体制の方 針に沿って誘導を図ります。	○
行政・コミュニティ 機能	市役所	○	新庁舎を整備し、従前よりも行政サービス機能を高 めます。同時にオープンスペースを確保し、コミュニ ティ機能も新たに備えます。	○
	保健センター	□	健康相談、保健指導及び健康診断等の事業を通じ、地 域保健を支える機能を維持します。	○
	コミュニティ 施設（集会所を 除く）	○	郡中地区公民館や生涯研修センター（さざなみ館）が 臨海エリアに立地しており、これらの機能を維持し ます。	○
金融施設	銀行・信用金庫	○	灘町などに地銀・信金が立地しており、生活や地域経 済に密着した金融サービスを提供しておりこれらを 維持します。	○
	郵便局 (旧本局)	○	伊予郵便局が立地していますが、国道 378 号の歩道 整備に伴い移転を予定しています。郵便・金融サービ スの提供が引続き市民に必要であるため、誘導施設 に位置付けます。	◎
教育・文化・スポーツ 施設	小・中学校	□	誘導区域周縁部の浸水想定区域外に、郡中小学校・港 南中学校が立地しています。教育施設としての機能 の他、災害時の避難所に指定されており、都市防災 機能を維持するため、現在地で維持します。	○
	高等学校	○	伊予農業高等学校が立地しており、第 1 次産業の就 業人口構成が比較的高い当市での高等教育の機能を 担っていることから、これを維持します。	○
	図書館	○	図書館・地域交流センターからなる複合施設として	◎
	地域交流セン ター (文化ホール)	×	一体的に整備して既存の都市機能を集約し、利便性 や運営効率を高めると共に、教育文化の振興と地域 コミュニティの醸成を図ります。	◎
高齢者福祉施設	地域包括支援 センター	○	市役所本庁舎内に設置されており、高齢者の暮らし をサポートするための拠点として、総合的に相談支 援を実施しており、引続き機能を維持します。	○

	通所施設	○	ある程度分散的に立地することで利便性が高まるた	△
	入所施設	○	め誘導施設としては位置づけません。	△
障がい者福祉施設	通所施設	○	ある程度分散的に立地することで利便性が高まるた	△
	入所施設	×	め誘導施設としては位置づけません。	△
子育て施設	児童家庭支援センター	□	総合保健福祉センター内に設置された子ども総合センターにおいて、児童に関する相談に応じ必要な援助を行っており、引き続き機能を維持します。	○
	児童厚生施設 (児童館・児童センター)	○	保育所や幼稚園などの施設は日常的な子育て機能を提供しており、居住誘導区域内で一定数確保することが必要ですが、ある程度分散的に立地することで	△
	保育所・幼稚園	○	利便性が高まるため誘導施設としては位置づけませ	△
	認定こども園	×	ん。	△

②新川駅・鳥ノ木駅周辺（生活拠点）



【まちづくりの方向性】

新川駅や鳥ノ木駅の周辺では、国道５６号線などの幹線道路の沿線に食品スーパーや専門店などの商業機能が集積しています。また医療機関も充実しており、居住を中心としたエリアでありながらも市全体からの利用者の多いエリアとなっています。

またエリア周辺部には工場などが多く立地し、従業者数も多い地域であるため、コンパクトシティのメリットである職住近接のライフスタイルを実現する環境が整っています。

このような特性から、新川駅・鳥ノ木駅周辺は本市の商業や未来のライフスタイルを支える拠点としてまちづくりを行います。

【誘導施設の考え方と誘導方針】

必要な都市機能誘導施設		充足 状況	考え方	誘導 方針
商業施設	スーパー (1,000 m ² を超えるもの)	○	食品スーパー（SM）が立地しており、これらの既存施設を維持することを目指して誘導施設に設定します。	○
	コンビニエンスストア	○	ある程度分散的に立地することで利便性が高まるため誘導施設としては位置づけません。	-
医療施設	病院	×	誘導区域内には診療所や調剤薬局が立地しています。このような各専門分野の診療所が集積している状態を維持し、生活拠点内での医療機関の利便性を確保します。 具体的には、医療計画等で定める医療提供体制の方針に沿って誘導を図ります。	—
	診療所	○		○
	調剤薬局	○		○
	一般用医薬品 取扱店舗 (1,000 m ² を超えるもの)	□		○
高齢者福祉施設	通所施設	○	ある程度分散的に立地することで利便性が高まるため誘導施設としては位置づけません。	△
	入所施設	○		△
障がい者福祉施設	通所施設	×	ある程度分散的に立地することで利便性が高まるため誘導施設としては位置づけません。	△
	入所施設	×		△
子育て施設	保育所	○	保育所や幼稚園などの施設は日常的な子育て機能を提供しており、居住誘導区域内で一定数確保することが必要ですが、ある程度分散的に立地することで利便性が高まるため誘導施設としては位置づけません。	△
	認定こども園	×		△

③ウェルピア伊予（広域防災アクティビティ拠点）

【まちづくりの方向性】

ウェルピア伊予ではスポーツ施設や宿泊施設、コンベンション施設など多くの都市機能が一つのエリアに集積しており、本市のリクリエーションや健康づくり、そして文化活動などの多彩なアクティビティの拠点となっています。

また、災害時にはこれらの施設を活用して県内外からの支援の受け入れを想定した「広域防災拠点」としても位置づけられています。

中心拠点や生活拠点では生活に密接したサービスが提供されるのに対して、ウェルピア伊予は、他の拠点ではまかなうことのできない、市民生活をより豊かにし、あるいは本市全体の防災機能を高めるプラスアルファの都市機能を有し、本市の都市機能をバックアップする拠点として位置づけてまちづくりを行います。

【誘導施設の考え方】

必要な都市機能誘導施設	充足状況	考え方	誘導方針
広域防災アクティビティ施設 (防災拠点、スポーツ・レクリエーション施設、コンベンション施設、宿泊施設)	○	ウェルピア伊予が立地しており、広域防災機能やアクティビティ機能を有しています。今後もこの既存施設を維持・機能強化することを目指して誘導施設に設定します。	◎

（３）届出制度について

都市機能誘導区域外で誘導施設の整備を行おうとする場合には、着手 30 日前までに市町村への届出が義務付けられています。

【届出の対象となる行為】

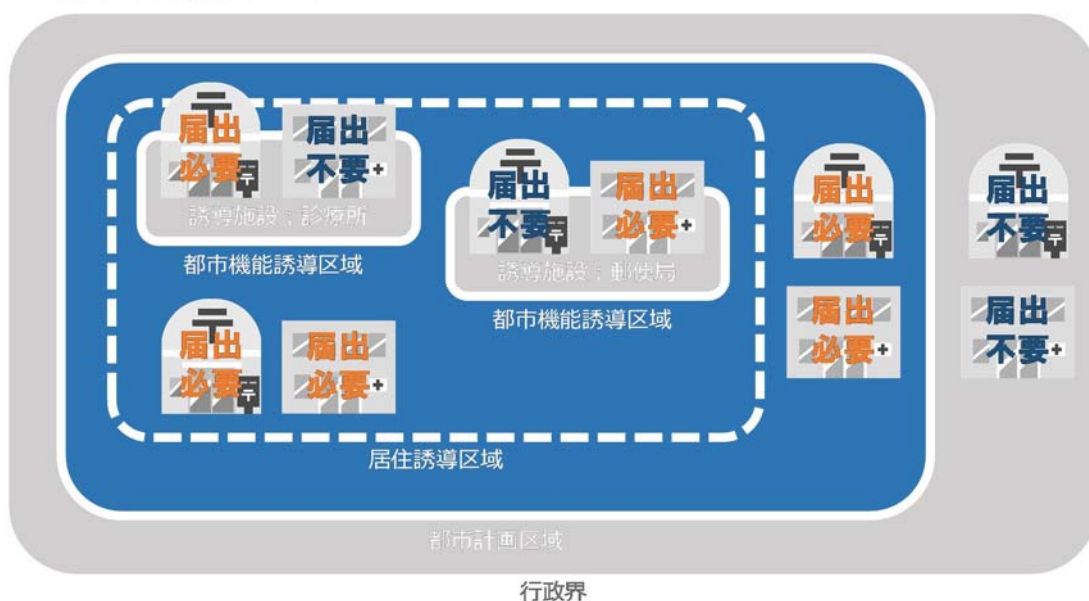
①開発行為

- ・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

②開発行為以外

- ・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ・建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ・建築物の用途を変更して誘導施設を有する建築物とする場合

■届出の対象範囲イメージ



【届出の対象となる誘導施設】

(民間事業者などが整備する施設)

- ・延床面積 1,000 ㎡超の商業施設（大規模小売店舗立地法第 2 条及び第 3 条）
- ・診療所（医療法第 1 条の 5）
- ・調剤薬局（医薬品医療機器等法第 2 条の 1 2）
- ・金融機関（銀行、信用金庫、郵便局）
- ・小学校・中学校（学校教育法第 1 条）
- ・高等学校（学校教育法第 1 条）
- ・商店街内店舗（1,000 ㎡以下の小売店）

(伊予市が整備する施設)

- ・伊予市役所
- ・伊予市保健センター
- ・コミュニティ施設（郡中地区公民館・伊予市生涯研修センター）
- ・図書館・地域交流センター（文化ホール）
- ・伊予市地域包括支援センター
- ・伊予市老人福祉センター
- ・児童家庭支援センター（伊予市子ども総合センター）
- ・広域防災アクティビティ施設（ウェルピア伊予）

第5節 都市機能誘導施設の誘導施策

立地適正化計画にもとづくコンパクトなまちづくりの実現のため、都市機能誘導区域や居住誘導区域、それらに立地する誘導施設の設定を行ってきました。

これらを実効性のある計画とし、人口減少社会においても持続可能な都市づくりを行うため、今後の財政状況を鑑みながら、以下のような施策について展開、または実施を検討します。

（１）居住や都市機能の誘導に関わる施策

【まちなかにおける公共施設の複合化や機能拡充による拠点性・利便性の向上】

- ・図書館・地域交流センター（文化ホール）の整備（H28 着工）
- ・伊予市新庁舎の整備（整備中）
- ・伊予市総合保健福祉センターの整備（整備済）
- ・郡中ふれあい館、デイサービスセンター「じゅらく」の整備（整備済）

【低未利用地や空き家を活用した都市機能の拡充】

- ・空き家の改修補助（伊予市移住者住宅改修支援事業）
- ・空き家の購入補助（株式会社まちづくり郡中）
- ・まちなかにおけるみどり・公園づくり（灘町ポケットパークの整備など）

【公共施設のマネジメントや市営住宅の既存ストックの活用】

- ・伊予市公共施設等総合管理計画との連携
- ・市営住宅ストック総合活用計画・長寿命化計画との連携

（２）公共交通ネットワークの形成に関わる施策

【交通結節点としての鉄道駅の機能強化】

- ・伊予市駅前広場の整備
- ・郡中港駅前広場の整備
- ・伊予市駅自由通路整備
- ・伊予市駅・郡中港駅駐輪場整備、駐車場整備

【都市機能誘導区域における安全で快適な歩行者ネットワークの整備】

- ・市道灘町小学校線の整備（舗装の美装化）
- ・市道灘町中央線の整備（側溝蓋整備・街路灯整備）

【バス路線の維持による公共交通ネットワークの確保】

- ・市中心部と郊外を結ぶコミュニティの運行
- ・コミュニティバスのルートや運行頻度の見直し

（３）防災対策に関わる施策

- ・地区防災計画の策定の推進
- ・防火地域・準防火地域指定範囲の見直し
- ・避難地、避難路の整備
- ・狭隘道路の整備
- ・耐震性貯水槽（飲料水兼用型）の整備
- ・備蓄倉庫の整備
- ・津波避難ビル登録の推進
- ・老朽危険空き家等の除却に係る補助
- ・木造住宅の耐震診断、耐震補強に係る補助
（昭和 53 年 5 月 31 日以前に着工された木造住宅が対象）

（４）市によるその他の施策や支援制度

- ・都市再生整備計画事業……………都市基盤を整備し、良好な都市環境を形成する
- ・中小企業資金融資事業……………中小企業の事業経営に必要な資金調達の円滑化を図る
- ・中小企業資金利子補給事業…中小企業の金融難を緩和し、育成と経営安定を図る
- ・景観形成推進事業……………景観計画区域内の良好な景観形成を促進する

(5) 国によるその他の施策や支援制度

特例措置・税制措置

都市機能誘導区域	居住誘導区域
特定用途誘導地区 福祉・医療施設等の建替等に際し、市町村は、容積率や用途制限を緩和する特定用途誘導地区の設定が可能に。	都市計画等の提案の特例 住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度の導入（例：低層住居専用地域への用途変更）
駐車場立地適正化区域 ● 附置義務駐車施設の集約化が可能に。 ● 歩行者の利便・安全確保のため、一定規模以上の駐車場の設置について、市町村長への事前届出・勧告の対象に。	区域外の居住の緩やかなコントロール ● 区域外での住宅建築等を、事前届出・勧告の対象に ● 居住調整地域を設定し、開発許可の対象とすることも可能に
区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール 誘導施設の区域外での立地について、市町村への事前届出・勧告対象に	跡地等管理区域・跡地等管理協定制度 ● 不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ。 ● 都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度。 ● 居住誘導区域には定めることができない。
◀ 税制措置 ▶ ● 都市機能誘導区域の外から内への事業用資産の買換特例 …… 80%課税繰り延べ ● 誘導施設の整備の用に供するために土地等を譲渡した場合の買換特例 …… 軽減税率、居住用資産の100%課税繰り延べ ● 都市再生推進法人に土地等を譲渡した場合の譲渡所得の特例 …… 軽減税率、1,500万円特別控除 ● 誘導施設とあわせて整備される公共施設、都市利便施設への固定資産税及び都市計画税の特例措置 …… 5年間4/5に軽減	

都市再生特別措置法に関する支援措置

都市機能誘導区域

都市機能立地支援事業

立地適正化計画に記載された、公的不動産の活用等と合わせて民間事業者が行う、誘導施設の整備等に対して、国から直接補助を行う。

都市再構築戦略事業（交付金）

立地適正化計画に位置付けられた、中心拠点・生活拠点の形成に資する誘導施設の整備等に対して国が支援。

優良建築物等整備事業（交付金）

都市機能誘導区域内の一定の要件を満たす場合、誘導施設の整備、土地利用の共同化、高度化等を行う優良建築物等の整備に対して国が支援。

市街地再開発事業・防災街区整備事業（交付金）

都市機能誘導区域において一定の要件を満たすものについて、交付対象額の嵩上げ等により支援を強化。

都市再生区画整理事業（交付金）

都市機能誘導重点地区を重点地区に追加するとともに、誘導施設が立地する場合、交付限度額に道路用地費を全額算入。

民間まちづくり活動促進・普及啓発事業

都市機能誘導区域における、快適な都市空間の形成・維持等に資する都市利便増進協定等に基づく施設整備等を含む社会実験等を支援。

スマートウェルネス住宅等推進事業

都市機能誘導区域内の一定の要件を満たす場合、居住の安定確保と健康維持増進に関する取組みが行われる住宅団地等における生活支援・交流施設整備の支援を強化等。

都市再生事業等（独立行政法人都市再生機構）

都市機能誘導区域内の一定の要件を満たす場合等において、計画策定コーディネートの実施、政府出資金を活用した事業用地の先行取得、市街地再開発事業等の施行等により支援。

（金融支援）

まち再生出資（民間都市開発推進機構）

都市機能誘導区域内において行われる誘導施設又は当該誘導施設の利用者の利便の増進に寄与する施設（寄与施設）を整備する民間都市開発事業に対して出資。【総事業費の50%又は公共施設等+誘導施設の整備費又は資本の50%のうち最も少ない額】

居住誘導区域

集約促進景観・歴史的風致形成促進事業

居住誘導区域又は都市機能誘導区域内における、一定の要件を満たす景観・歴史的風致形成に資する事業に対して国が支援。

ストック再生緑化事業（交付金）

居住誘導区域内の既存の公共公益施設又は民間建築物（公開性を有するものに限る）及びその敷地内で整備される一定の要件を満たす緑化施設の整備に対して国が支援。

公営住宅整備事業（交付金）

居住誘導区域外の公営住宅を除去し、居住誘導区域内に再建等する場合の除却費等を支援対象に新たに追加。

空き家再生等推進事業（交付金）

老朽化の著しい住宅が存在する地区における不良住宅、空き家住宅又は空き建築物の除却の支援対象に居住誘導区域外を追加。

市民緑地等整備事業（交付金）

低・未利用地における外部不経済の発生を防ぐとともに、地域の魅力向上を図るため、居住誘導区域内における市民緑地を整備する際の対象要件を緩和。

市民農園整備事業（交付金）

居住誘導区域外において、生産緑地の買取り申出に基づき農地を買取り、都市公園として市民農園を整備する際の対象要件を緩和。

立地適正化計画区域

都市・地域交通戦略推進事業

都市構造の再構築に取り組む都市における公共交通の利用環境の充実を重点的に支援し、歩行空間の整備等を新たに補助対象とする等、公共交通等への支援を強化。

集約都市形成支援事業（コハ）外シティ形成支援事業）

立地適正化計画等の策定、都市の誘導施設の移転に際した旧建物の除却・緑地等整備を支援。

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

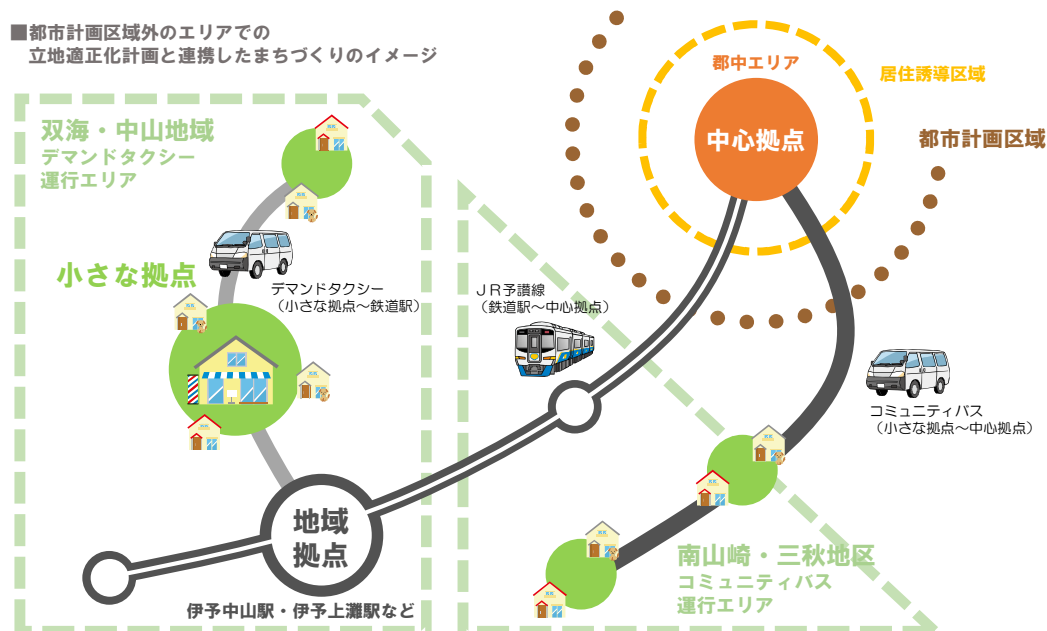
立地適正化計画は都市計画区域を対象としており、都市計画区域外の旧中山町や旧双海町の地域は含まれていません。

しかしながら本市が人口減少社会において持続可能な地域として存続していくためには、旧伊予市を中心とした地域に都市機能を集める一方で、旧中山町や旧双海町の豊かな自然と調和した生活環境を維持していくことで幅広いライフスタイルに対応した地域を形成することが必要です。

本市においては旧双海町や旧中山町の主要な拠点と市の中心部をJR予讃線が結んでいます。比較的运行本数も多くなっています。さらにコミュニティバスやデマンドタクシーがより細やかな地域の交通ニーズに対応しており、これらのネットワークを長期にわたり存続していくことが必要です。

また伊予上灘駅や伊予中山駅など旧双海町、旧中山町の主要駅周辺は一定の都市機能の集積がみられます。このような主要駅を抱える地区は地域拠点として必要な機能の担保を図ります。

さらにそこからデマンドタクシーやコミュニティバスで結ばれる各集落も、小さな拠点として位置づけることで基本的な生活ニーズを提供できるような施策を展開します。



第7節 目標設定と計画の評価

本市においては、平成28年度時点で都市機能誘導区域内の人口密度が高く、すでにコンパクトな市街地が形成されています。この高い人口集積を維持し、将来も持続可能な都市づくりを行うため、コンパクト化を評価する「①居住に関する目標値」とネットワーク形成を評価する「②公共交通に関する目標値」の大きく2つの尺度から立地適正化計画の効果測定を行います。

(1) 目標年次

立地適正化計画では概ね20年後の都市計画の姿を展望するとともに、併せてその先の将来も考慮するものとされています。

また立地適正化計画を包含する本市の都市計画マスタープランでも概ね20年後の将来を見据えた計画策定が行われています。この改定予定時期（平成30年度）を踏まえ、本計画は平成52年（2040年）を目標年次として設定します。

(2) 目標値

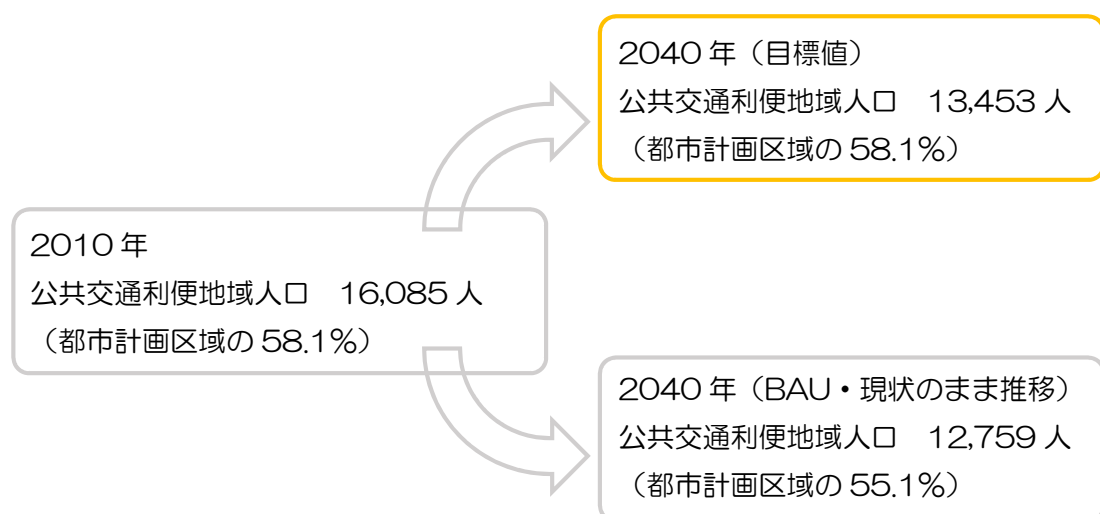
①居住に関する目標値

- ・居住誘導区域内の人口密度

※今後、居住誘導区域の設定と合わせて検討し目標値を設定します。

②公共交通に関する目標値

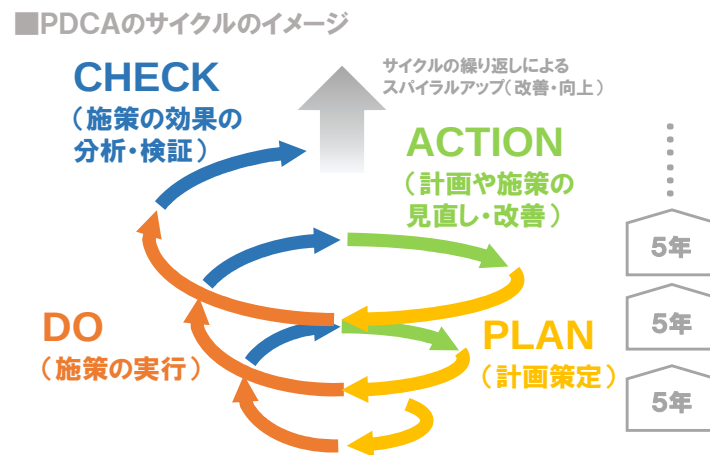
- ・都市計画区域内における公共交通利便地域の圏域人口割合 58.1%



(3) 計画の評価

立地適正化計画の効果を最大化するためには、今後の人口減少社会における市民ニーズの変化や都市開発、交通ネットワークの動向、さらには公共インフラの維持管理の状況などを踏まえたきめ細やかな施策の展開が必要です。そのためには各施策や立地適正化計画そのものの評価（効果測定）が重要な指針となります。

本市の立地適正化計画でも5年間を1つのPDCAサイクルとして、計画策定(PPLAN)、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ます。



伊予市立地適正化計画（素案）

平成29年3月●●日策定

伊予市産業建設部都市住宅課