

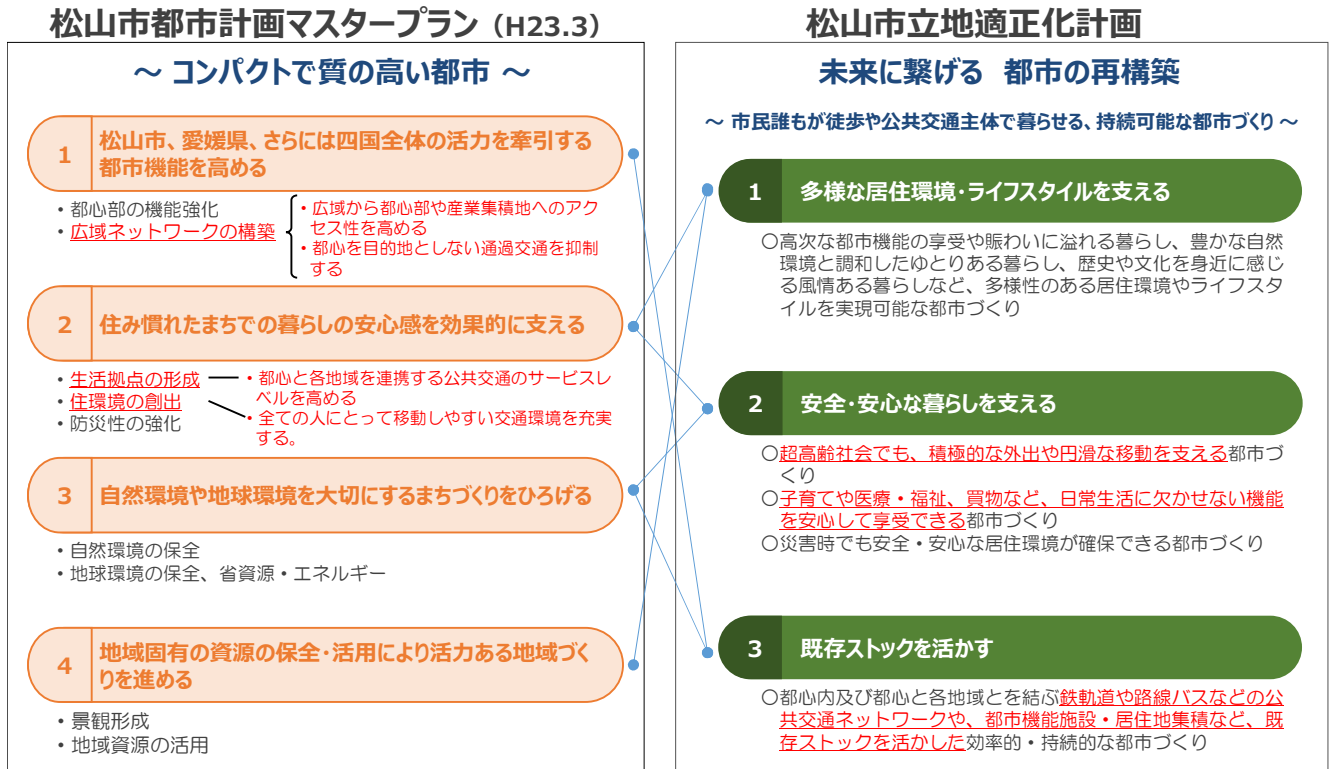
5. 基本方針

5.1 将来の都市の将来像と地域別の方向性

5.1.1 立地適正化計画における目指すべき将来都市構造

(1) まちづくりの方針

松山市立地適正化計画におけるまちづくりの方針は、都市計画マスタープランでの都市づくりの考え方などを踏まえて、以下のように設定しています。



※図中の赤文字は公共交通に関連する項目

出典：松山市立地適正化計画 改訂版（パブリックコメント中 松山市）

図 5.1 立地適正化計画でのまちづくりの方針

(2) 目指すべき都市の骨格構造と誘導方針

1) 設定方針

前述の「まちづくりの方針」を踏まえて、目指すべき都市の骨格構造を設置するにあたっての方針を以下のように設定しています。

方針
1

上位・関連計画との整合性の確保

◇ 都市計画マスタープランでの「拠点」・「軸」の位置づけとの整合性を確保

方針
2

既存ストック（都市機能施設）の活用

◇ 既存の都市機能施設（既存ストック）が一定以上集積している地域・箇所

方針
3

拠点間や都市機能施設へのアクセス性の確保

- ◇ 公共交通による拠点間の連絡性の確保
- ◇ 公共交通、徒歩・自転車による都市機能施設へのアクセス性の確保

方針
4

都市機能施設の維持

◇ 将来的にも都市機能施設が維持可能な人口密度が見込まれる地域・箇所

方針
5

災害時の安全性確保

◇ 災害により甚大な被害を受けるリスクの回避

※図中の赤文字は公共交通に関連する項目

出典：松山市立地適正化計画 改訂版（パブリックコメント中 松山市）

図 5.2 目指すべき都市の骨格構造を設置するにあたっての方針

2) 拠点の設定

都市計画マスタープランで位置付けられている「都心」及び「地域生活拠点」を基本として、目指すべき都市の骨格構造の「拠点」を次のように定めています。

表 5.1 拠点の設定(都市機能誘導区域)

地 域	拠点地区	拠 点
都 心	都心地区	J R 松山駅 伊予鉄道 松山市駅 // 古町駅 // 衣山駅 // 市内電車電停 北山越～都心間バス停(北条線) 石手川～都心間バス停(10 番線)
南東部	桑原地区	畑寺一丁目～石手川間バス停(10 番線)
	いよ立花駅周辺地区	伊予鉄道 いよ立花駅
	久米駅周辺地区	伊予鉄道 久米駅
	国道 33 号沿線地区	乙井橋～いよ立花駅周辺地区間バス停(森松・砥部線)
	石井・古川地区	石井支所 古川北二丁目～古川間バス停(市坪・はなみずき線) 北古川～古川間バス停(北伊予線)
南西部	余戸駅周辺地区	伊予鉄道 余戸駅
	松山空港線沿線地区	空港通り三丁目～松山空港間バス停(松山空港線)
北西部	三津駅・三津浜駅周辺地区	伊予鉄道 三津駅 J R 三津浜駅
北 部	堀江駅周辺地区	J R 堀江駅
北 条	伊予北条駅周辺地区	J R 伊予北条駅

出典：松山市立地適正化計画 改訂版（パブリックコメント中 松山市）

3) 都市の骨格構造となる軸（ネットワーク）の設定

都市構造の骨格となる「軸（ネットワーク）」は、松山市の強みの一つである鉄軌道並びに、サービス水準の高いバス路線とし、これら「軸」と「拠点」を骨格として、コンパクト＋ネットワークの都市構造の形成を図るとしています。

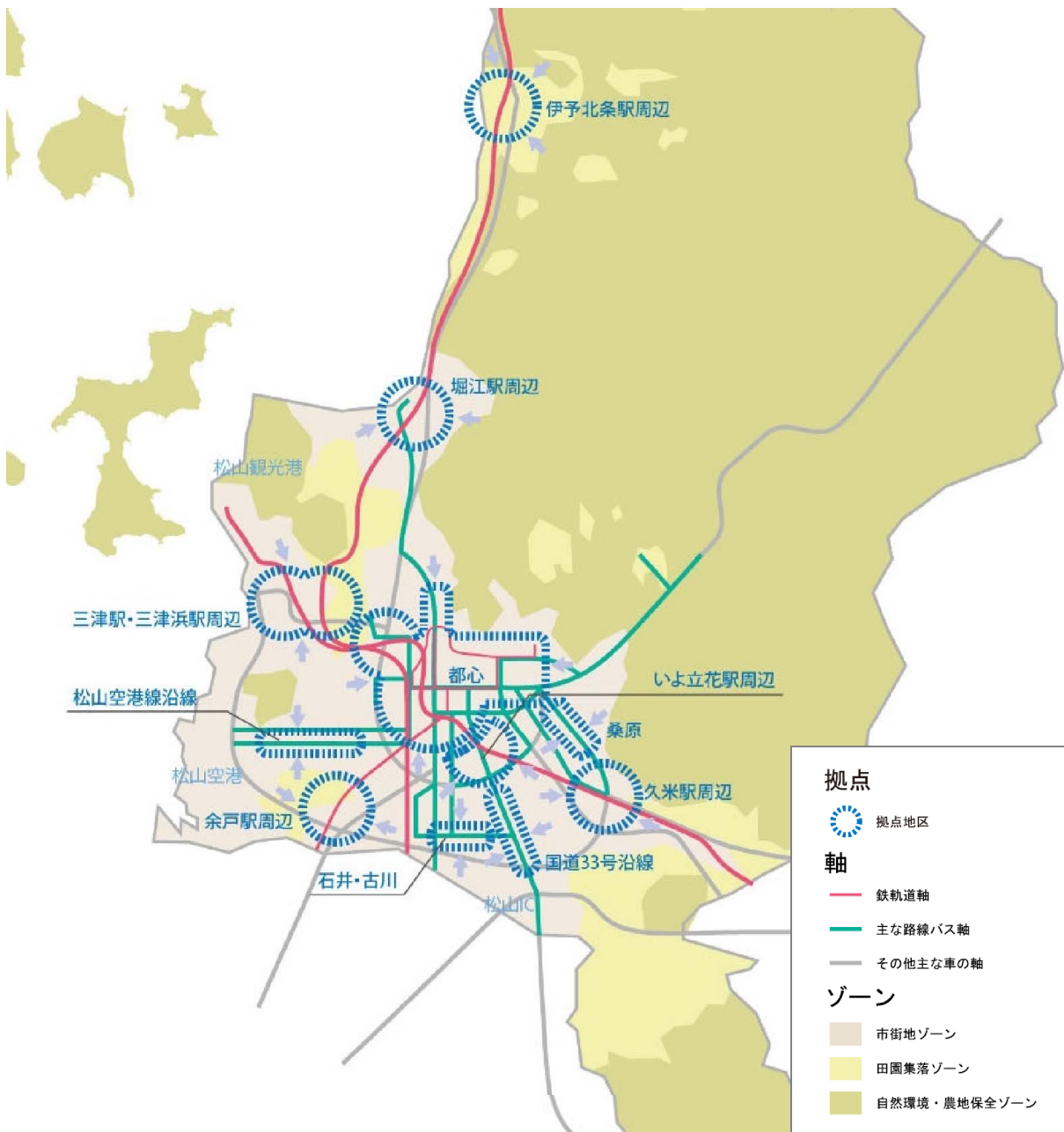


図 5.3 都市の骨格構造（拠点と軸）

(3) 都市機能誘導区域

「都市機能誘導区域」とは、医療・商業等の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、市街化区域内が対象となります。

都市機能誘導区域は、目指すべき都市の骨格構造や公共交通の利便性、上位・関連計画を踏まえて、次の条件により設定しています。

■ 都心拠点

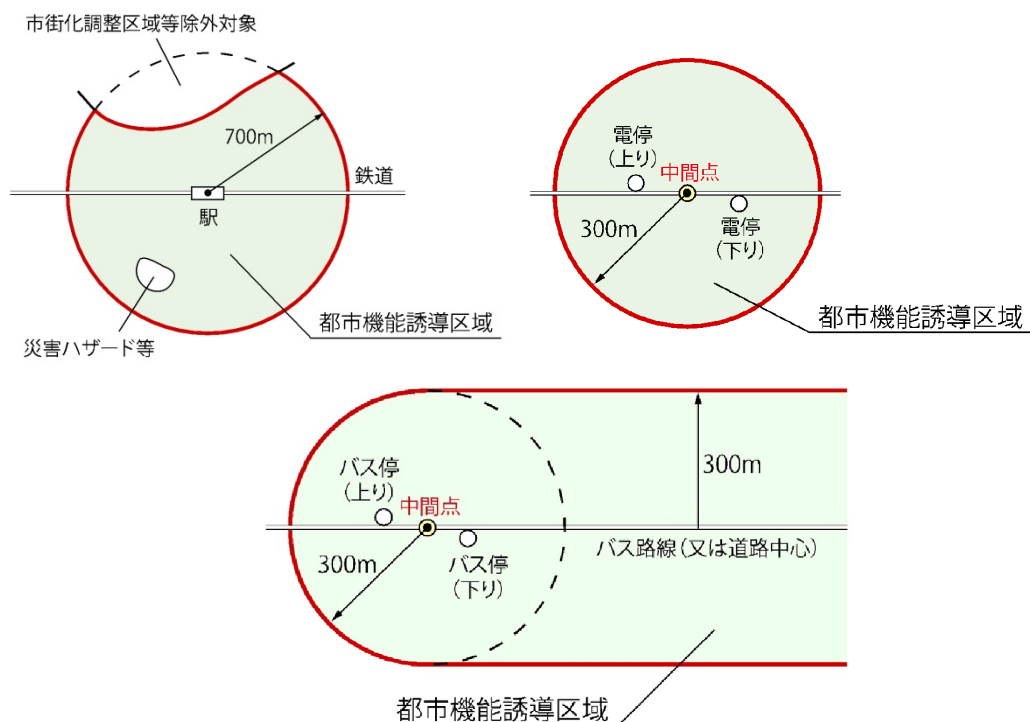
- ・ JR松山駅、松山市駅、古町駅、衣山駅を中心に半径 700m 圏
路面電車電停を中心に半径 300m 圏
- ・ 路線バス 北条線（北山越バス停～都心間）
10 番線（石手川～都心間）の路線から 300m
- ・ 関連計画（中心市街地活性化基本計画、
都市再構築戦略事業（道後文京地区））の区域

■ 地域生活拠点

- 〈駅周辺拠点〉 駅を中心に半径 700m
- 〈沿道型拠点〉 バス路線（又は道路中心）から半径 300m

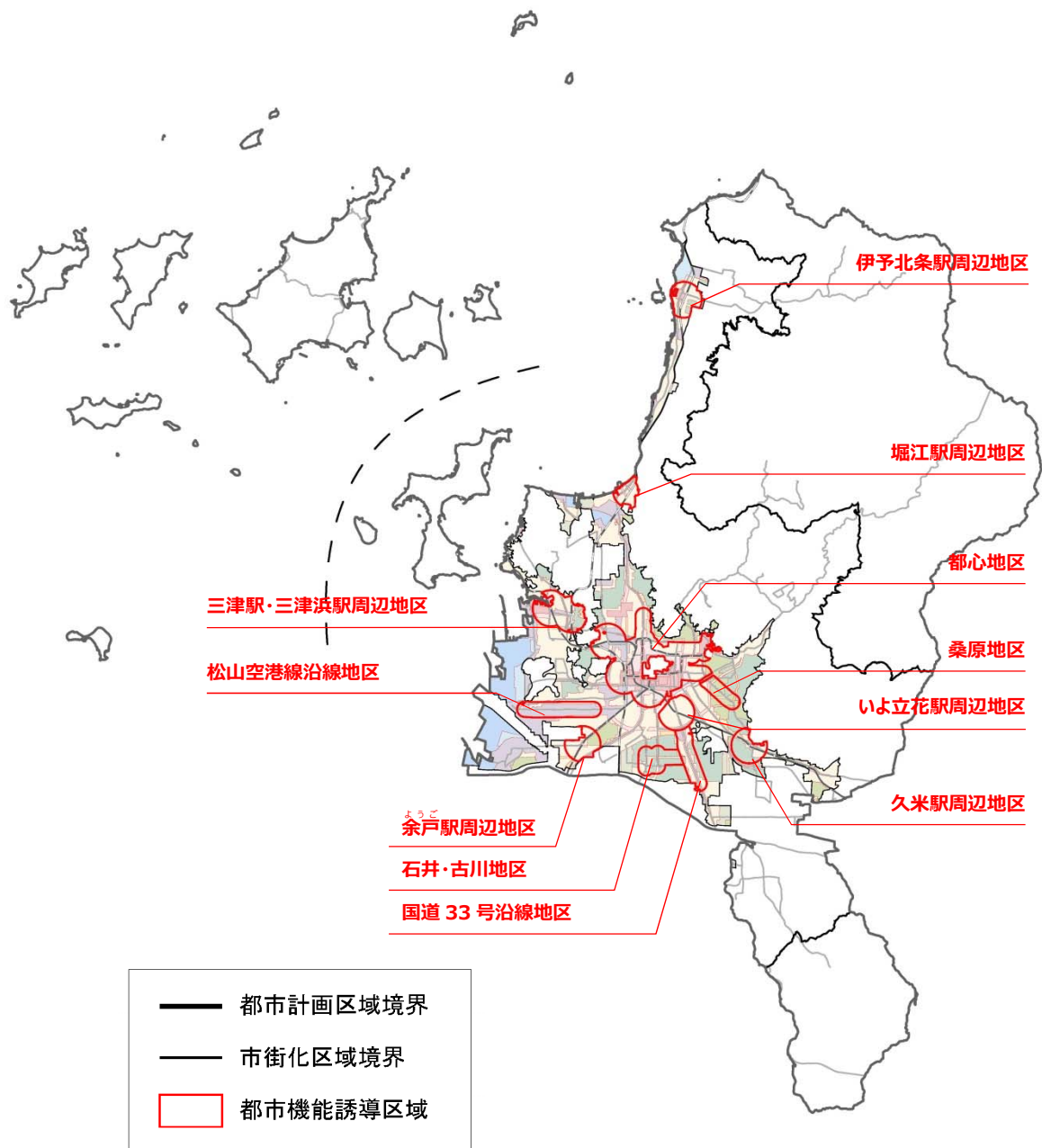
■ 区域からの除外

- ・ 法令等（市街化調整区域、農用地区域、特別地域、保安林）
- ・ 災害ハザード（土砂災害危険箇所、山地災害危険地区、家屋倒壊等氾濫想定区域）
- ・ 市街化調整区域、用途地域の工業専用地域及び工業地域、無指定



出典：松山市立地適正化計画 改訂版（パブリックコメント中 松山市）

図 5.4 都市機能誘導区域の定義



出典：松山市立地適正化計画 改訂版（パブリックコメント中 松山市）

図 5.5 都市機能誘導区域

(4) 居住誘導区域

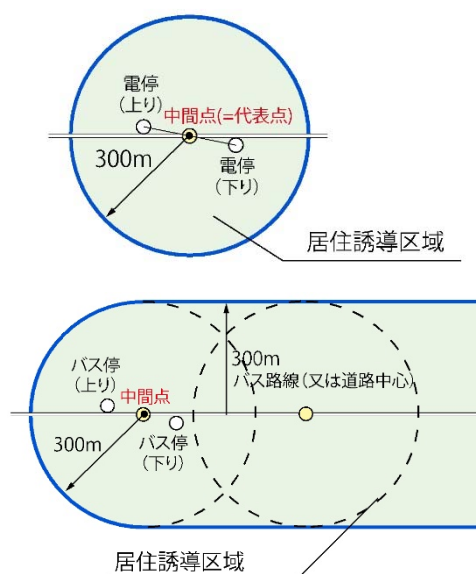
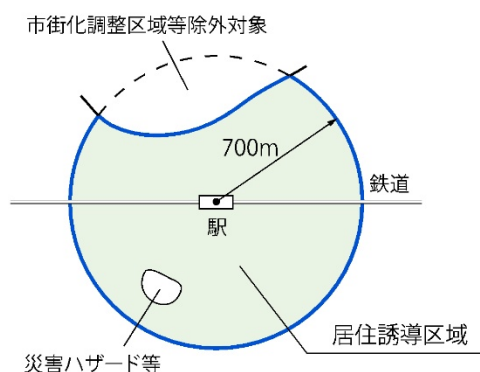
居住誘導区域は、先に設定した目指すべき都市の骨格構造や公共交通の利便性、上位・関連計画、都市機能誘導区域を踏まえて、次の条件により設定します。

【居住誘導区域の設定方法】

2-3.で設定した公共交通の便利地域を基本とします。

※鉄道は、1/2,500 都市計画図での駅中心、路面電車及びバス路線は、上下線の電停又はバス停の中間点を円の中心とします。

- ・ピーク時片道 3 便／時以上又は片道 30 便／日以上 of 鉄道から 700m、電停から 300m の圏域



- ・ピーク時片道 3 便／時以上又は片道 30 便／日以上 of バス路線 (又は道路中心) から半径 300m の圏域

※電停又はバス停において、上下線で便数が異なる場合は、多い方の便数を適用しています。

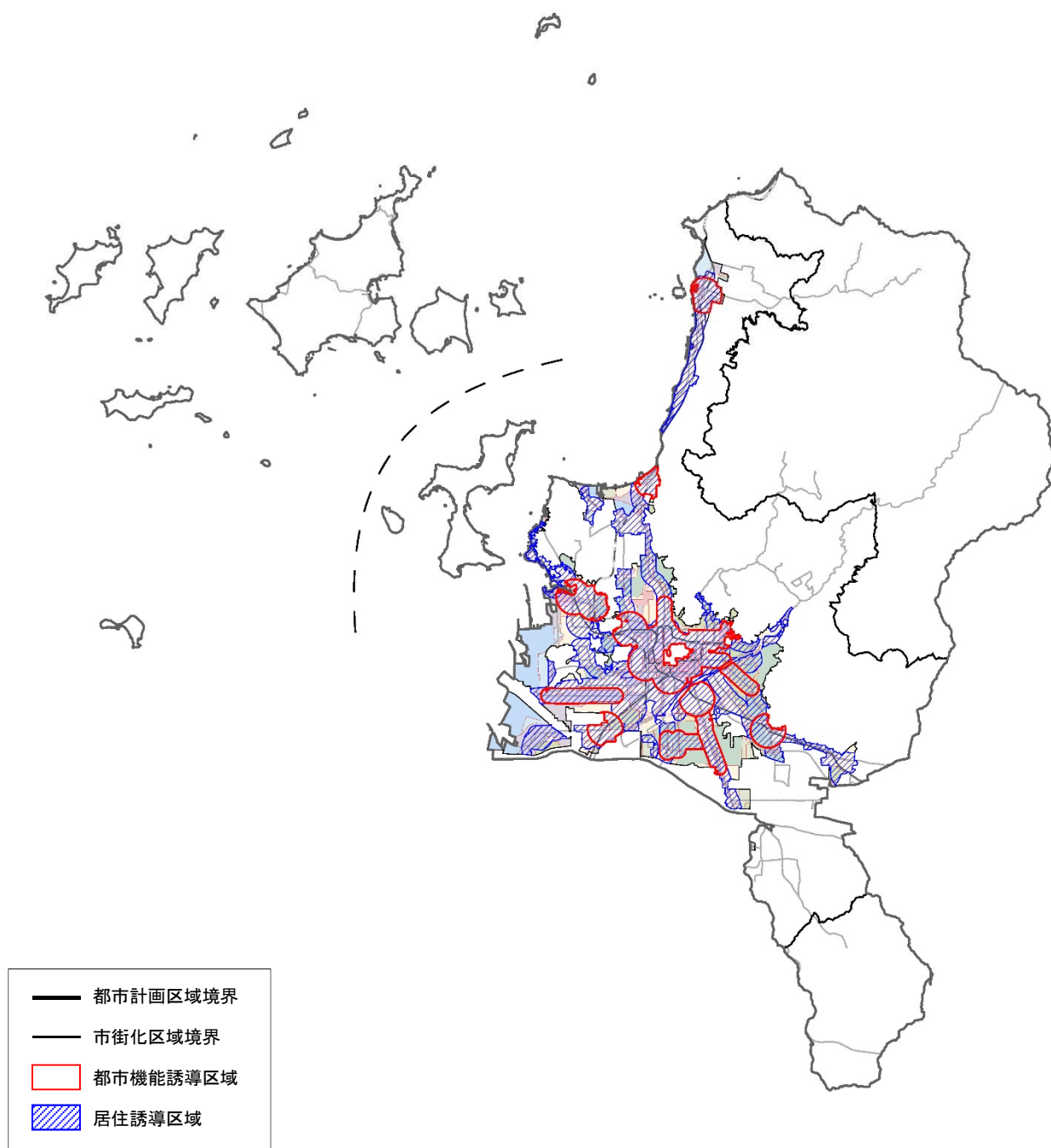
■ 区域からの除外

- ・法令等 (市街化調整区域など)
- ・災害ハザード (土砂災害危険箇所、山地災害危険地区、家屋倒壊等氾濫想定区域など)
- ・用途地域の工業専用地域及び工業地域、無指定
- ・公共交通拠点との連続性

公共交通の利便性が高い鉄道駅、電停、バス路線などと一体的なまちづくりを進めるため、市街化調整区域や工業専用地域等によって、これらの交通拠点と分断される区域は、便利地域であっても誘導区域に含めないものとします。

- ・誘導区域の最小規模の設定

先の方法で設定した区域であっても、小規模の、まとまった居住地形成が見込まれない区域が発生する可能性があるため、区域の最小規模を 5ha とします。



出典：松山市立地適正化計画 改訂版（パブリックコメント中 松山市）

図 5.6 居住誘導区域

(6) 計画推進方策と目標値

人口減少や超高齢社会の進行、財政の制約など、厳しい社会経済状況の中で、目指すべき将来都市構造を実現させていくためには、計画的かつ効率的な取組が必要です。

誘導区域内に居住や都市機能施設を誘導していくため、以下の方針を基本に取り組むとしています。

■ 公共交通の利用環境の向上

松山市総合交通戦略や、今後策定を予定している松山市地域公共交通網形成計画との整合性を図りつつ、公共交通軸の強化や日常生活を支える路線網の再編、コミュニティ交通の導入、バリアフリー化等、公共交通の利用環境の向上に向けた施策を検討する。

◇ 公共交通軸の強化

- ・ 都心地区と各地域拠点間、拠点地区間を繋ぐ基幹的な公共交通軸のサービス水準の向上 など

◇ 路線再編の検討

- ・ 公共交通ネットワークの充実に向けた、幹線・支線バスの再編検討 など

◇ 利便性の向上

- ・ 交通手段間の乗降場の近接化、交通結節点・車両のバリアフリー化
- ・ 旅客施設までの歩行環境の円滑化 など

◇ 利用促進策の推進

- ・ 料金施策（ゾーン運賃制度等）の検討、ダイヤ改正 など

◇ コミュニティ交通の導入検討

- ・ 新たな地域公共交通の導入検討
- ・ モビリティシェアリングシステムの導入検討 など

■ 良好な居住及び都市機能施設立地環境形成のための基盤整備

中心市街地活性化や都市再構築戦略事業などの推進、良好な街並（景観）形成、低未利用地の活用など、ハード・ソフト両面から区域内の基盤整備に取り組む。

- ◇ 中心市街地活性化の推進
- ◇ 都市再構築戦略事業（道後文京地区）の推進
- ◇ 良好な景観形成の推進
- ◇ 空き家、空き地の活用
- ◇ 国の制度・支援の活用
- ◇ 都市計画制度の活用

■ 安全・快適な歩行環境の確保

歩いて暮らせるまちづくりの実現に向けて、歩行者ネットワークの整備や歩行環境の改善など、安全・快適な歩行環境の確保に取り組んでいく。

- ◇ 歩行者ネットワークの整備
- ◇ 歩行環境の改善

■ 住民、企業、行政などによる協働のまちづくりの推進

厳しい財政事情の中、計画を推進するためには、住民・企業・行政が適切な役割と責任を果たしながら、互いに協力してまちづくりを進めていくことが重要である。

- ◇ 住民や地域（まちづくり協議会）、NPOなどの自主的な活動
- ◇ PFI／PPPなど民間活力を活かしたまちづくり

※図中の赤文字は公共交通に関連する項目

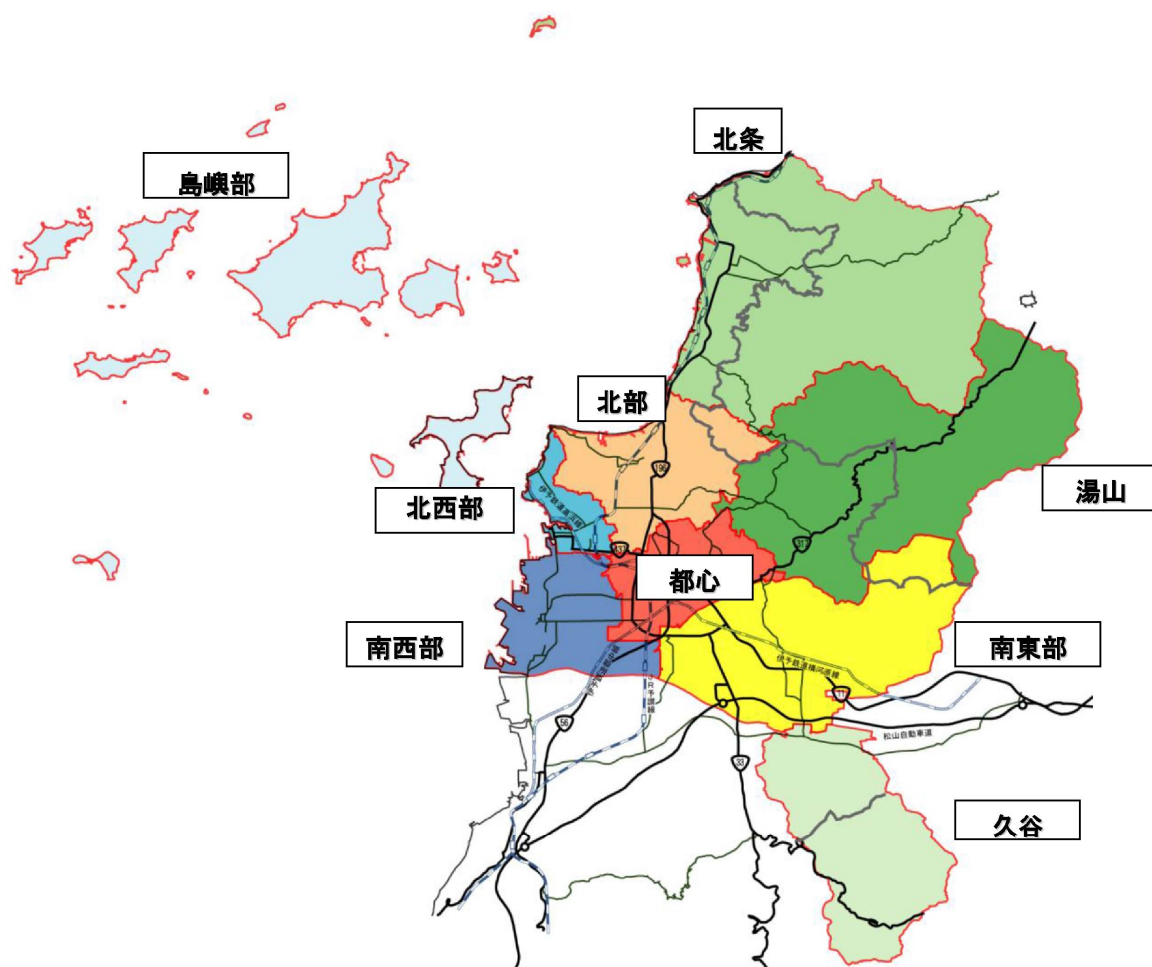
出典：松山市立地適正化計画(2017(平成29)年3月 松山市)

図 5.7 計画推進方策

5.1.2 各地域における公共交通の現況・課題

市内の公共交通に関連する課題について、各地域の現状、課題の傾向を整理し、主な課題に対する解決の方向性を示しました。その結果、各地域の優先課題は下記のとおりです。市内の地域区分については、「松山市都市計画マスタープラン」に基づいて整理します。

- 全地域で人口減少、高齢化が進展しており、公共交通の利用促進や高齢者への移動対応への配慮が必要。
- 都心地域では、拠点地区を多く設定しているため、乗継拠点のシームレス化を優先課題とします。
- 都心地域以外では、地域状況に応じた公共交通の再編を優先課題とします。



出典：松山市都市計画マスタープラン（2011（平成 23）年 3 月 松山市）

図 5.8 松山市都市計画マスタープランでの地域区分

表 5.2 各地域の公共交通の現況・課題 (1/3)

地域区分	地区	現 状	課 題 (下線は優先して対応する課題)	主な課題に対する 解決の方向性
都心	・ 番町 ・ 東雲 ・ 八坂 ・ 雄郡 ・ 新玉 ・ 味酒 ・ 清水 ・ 道後 計 8 地区	・ 人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・ 高齢化の進展（30～36%に増加） ・ JR、伊予鉄道、バス路線が多数通過 ・ 拠点地区を多数設定 ・ 居住誘導区域の占める面積が高い（約 90%）地区が多い ・ 不便地域、空白地域の人口比率では清水（35.1%）、道後（25.8%）が高い	・ 公共交通の利用促進 ・ 高齢者への移動対応 ・ <u>拠点地区での鉄道、バス等との乗継ぎ</u> ・ 一部地区（清水、道後）での不便地域、空白地域の対応 ・ 都心部で一極集中しているバス路線 ・ バス路線の重複	・ 乗継拠点のシームレス化（拠点地区を対象）
南東部	・ 素鷲 ・ 桑原 ・ 久米 ・ 小野 ・ 浮穴 ・ 石井 計 6 地区	・ 人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・ 高齢化の進展（32～36%に増加） ・ 伊予鉄道、バス路線が通過 ・ 拠点地区を設定 ・ 居住誘導区域は素鷲の面積比（約 90%）が大きいものの、その他地区は 50%以下 ・ 素鷲以外の地区では不便地域、空白地域の人口比率が高い（22～44%に増加）	・ 公共交通の利用促進 ・ 高齢者への移動対応 ・ 拠点地区での鉄道、バス等との乗継ぎ ・ <u>不便地域、空白地域の対応</u>	・ 地域状況に応じた公共交通の再編（不便地域、空白地域を対象）
南西部	・ 味生 ・ 生石 ・ 垣生 ・ 余土 計 4 地区	・ 人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・ 高齢化の進展（約 34%に増加） ・ 伊予鉄道、バス路線が通過 ・ 拠点地区を設定 ・ 居住誘導区域は多くの地区は 50%以下 ・ 不便地域、空白地域の人口比率では生石（49.9%）、垣生（34.0%）が高い	・ 公共交通の利用促進 ・ 高齢者への移動対応 ・ 拠点地区での鉄道、バス等との乗継ぎ ・ <u>不便地域、空白地域の対応</u>	・ 地域状況に応じた公共交通の再編（不便地域、空白地域を対象）

表 5.3 各地域の公共交通の現況・課題 (2/3)

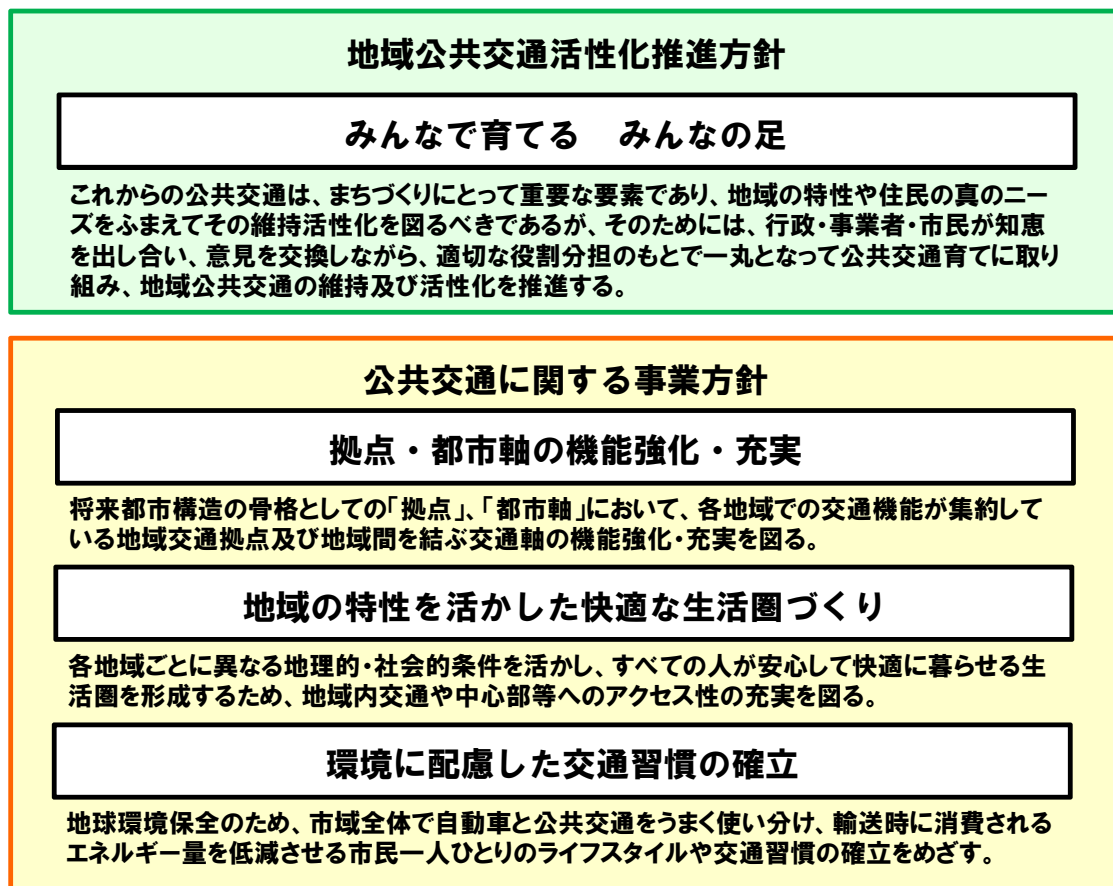
地域区分	地区	現 状	課 題 (下線は優先して対応する課題)	主な課題に対する 解決の方向性
北西部	・宮前 ・三津浜 ・高 計 3 地区	・人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・高齢化の進展（37～38%に増加） ・JR、伊予鉄道、バス路線が通過 ・拠点地区は三津駅、三津浜駅 ・居住誘導区域は宮前（61.6%）、三津浜（68.2%）の面積比が大きい ・不便地域、空白地域の人口比率では高浜（20.7%）が高い	・公共交通の利用促進 ・高齢者への移動対応 ・拠点地区での鉄道、バス等との乗継ぎ ・<u>不便地域、空白地域の対応</u>	・地域状況に応じた公共交通の再編（不便地域、空白地域を対象）
北部	・久枝 ・潮見 ・和気 ・堀江 計 4 地区	・人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・高齢化の進展（31～35%に増加） ・JR、バス路線が通過 ・拠点地区は JR 堀江駅 ・居住誘導区域は久枝（30.6%）の面積比が大きい ・不便地域、空白地域の人口比率では久枝（53.1%）、潮見（52.9%）、堀江（44.3%）が高い	・公共交通の利用促進 ・高齢者への移動対応 ・拠点地区での鉄道、バス等との乗継ぎ ・<u>不便地域、空白地域の対応</u>	・地域状況に応じた公共交通の再編（不便地域、空白地域を対象）
北条	・浅海 ・立岩 ・難波 ・正岡 ・北条 ・河野 ・粟井 計 7 地区	・人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・高齢化の進展（34～46%に増加） ・JR、バス路線が通過 ・拠点地区は JR 伊予北条駅 ・居住誘導区域は北条（55.4%）の面積比が大きい ・不便地域、空白地域の人口比率では全地区とも 20%を越えており、特に難波（82.8%）が高い（人口減少に伴い比率は減少傾向）	・公共交通の利用促進 ・高齢者への移動対応 ・拠点地区での鉄道、バス等との乗継ぎ ・<u>不便地域、空白地域の対応</u>	・地域状況に応じた公共交通の再編（不便地域、空白地域を対象）

表 5.4 各地域の公共交通の現況・課題（3/3）

地域区分	地区	現 状	課 題 (下線は優先して対応する課題)	主な課題に対する 解決の方向性
湯山	・ 湯山 ・ 日浦 ・ 伊台 ・ 五明 計 4 地区	・ 人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・ 高齢化の進展（36～47%に増加） ・ 地域の公共交通はバス路線のみ ・ 拠点地区の設定はなし ・ 居住誘導区域はなし ・ 不便地域、空白地域の人口比率では日浦（50.0%）が高い（人口減少に伴い比率は減少傾向）	・ 公共交通の利用促進 ・ 高齢者への移動対応 ・ <u>不便地域、空白地域の対応</u>	・ 地域状況に応じた公共交通の再編（不便地域、空白地域を対象）
久谷	・ 荏原 ・ 坂本 計 2 地区	・ 人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・ 高齢化の進展（36%に増加） ・ 地域の公共交通はバス路線のみ ・ 拠点地区の設定はなし ・ 居住誘導区域はなし ・ 不便地域、空白地域の人口比率では荏原（79.8%）が高い（坂本は人口減少に伴い比率は減少傾向）	・ 公共交通の利用促進 ・ 高齢者への移動対応 ・ <u>不便地域、空白地域の対応</u>	・ 地域状況に応じた公共交通の再編（不便地域、空白地域を対象）
島嶼部	・ 由良 ・ 泊 ・ 睦野 ・ 東中島 ・ 西中島 ・ 神和 計 6 地区	・ 人口は減少傾向（公共交通利用者減少） ・ 高齢化の進展（50～71%に増加） ・ ほとんどの地区で公共交通無し（東中島、西中島のみバス路線あり） ・ 拠点地区の設定はなし ・ 居住誘導区域はなし ・ 公共交通が無いためほとんどの地区が空白地域である	・ 公共交通の利用促進 ・ 高齢者への移動対応 ・ <u>不便地域、空白地域の対応</u>	・ 地域状況に応じた公共交通の再編（不便地域、空白地域を対象）

5.2 将来の地域公共交通のあるべき姿

松山市地域公共交通総合連携計画では、公共交通利用者が伸び悩む中、公共交通の維持・活性化対策の推進として市民一丸となって取り組むための方針を示しています。



☆ コンパクトシティ形成を支える公共交通 ☆

出典：松山市地域公共交通総合連携計画（2010（平成 22）年 6 月 松山市）

図 5.9 地域公共交通活性化推進方針と公共交通に関する事業方針

5.3 基本方針

関連計画及び地域別の課題整理の結果を踏まえた基本方針を整理すると、以下のとおりとなります。

本計画は、「松山市地域公共交通総合連携計画」の検討を踏襲し、以下の3つの基本方針を設定します。

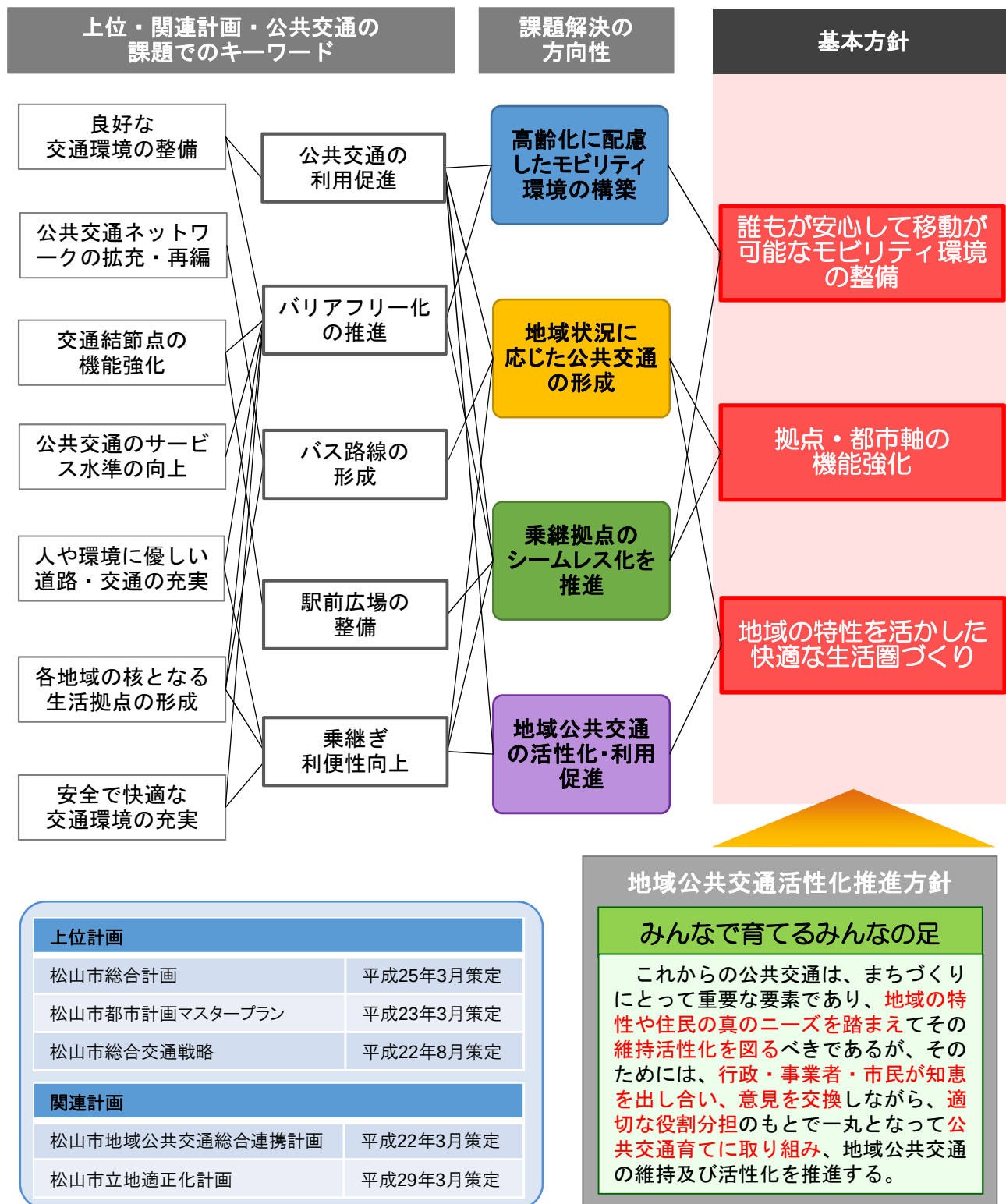


図 5.10 本計画における基本方針