

2. 松山市の現状及び将来見通しからの課題

2-1. 都市の動向

(1) 人口の動向

1) 人口

- ・松山市の総人口は、これまで増加を続けていましたが、2015年（H27）に初めて減少に転じました。
- ・年齢階層別では、～14歳及び15～64歳人口の割合が減少傾向にある一方で、65歳以上人口の割合は増加を続け、2010年（H22）で22%と超高齢社会に突入しています。

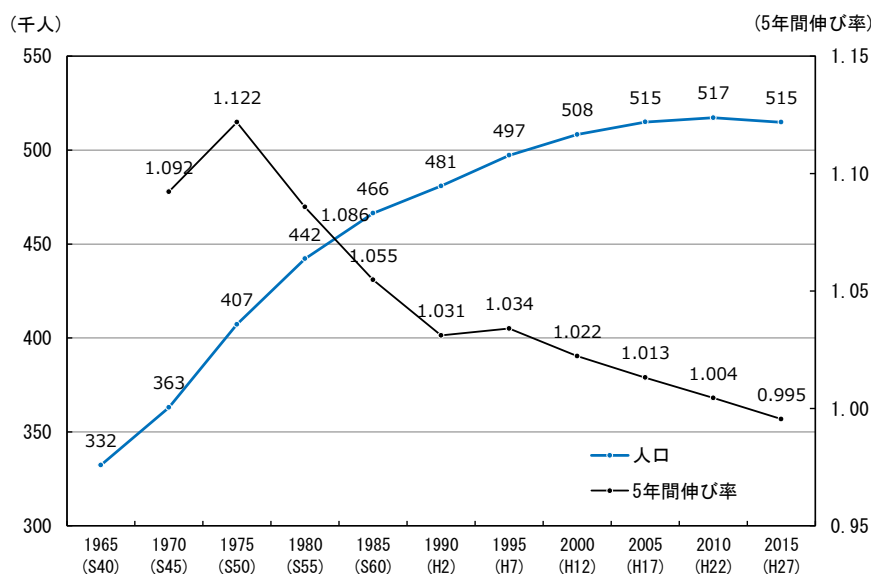


図 2-1-1 松山市の人口の推移

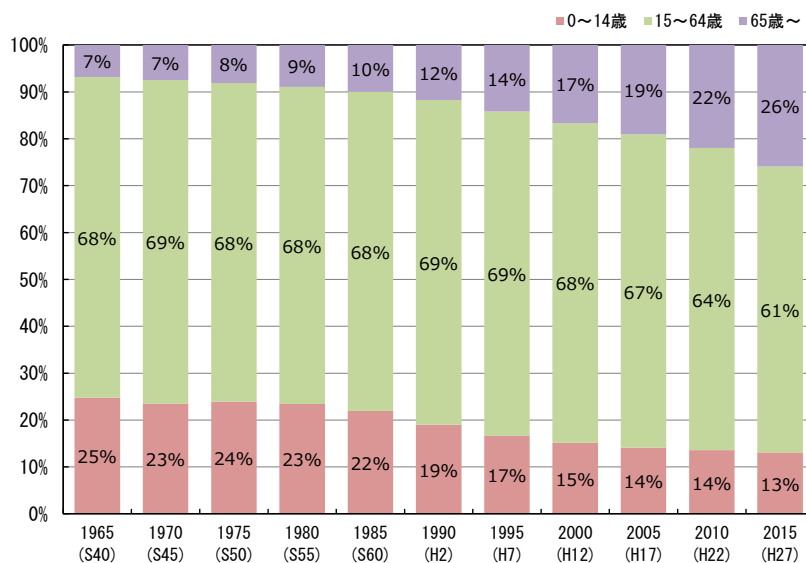


図 2-1-2 松山市の人口構成の推移

□ 高齢化率（65歳以上人口が総人口に占める割合）※国連定義
 ・高齢化社会：高齢化率 7～14%
 ・高齢社会： ” 14～21%
 ・超高齢社会： ” 21%～

資料：国勢調査

2) 地区別人口

- ・地区別の人口動態で見ると、「垣生」、「雄郡」、「味生」、「生石」、「桑原」地区は自然動態、社会動態ともに増加し、「東雲」、「伊台」は自然動態では減少しているものの、転入超過により人口が増加しています。
- ・一方で、中山間地域や島嶼部では、自然動態、社会動態ともに大幅に減少しています。

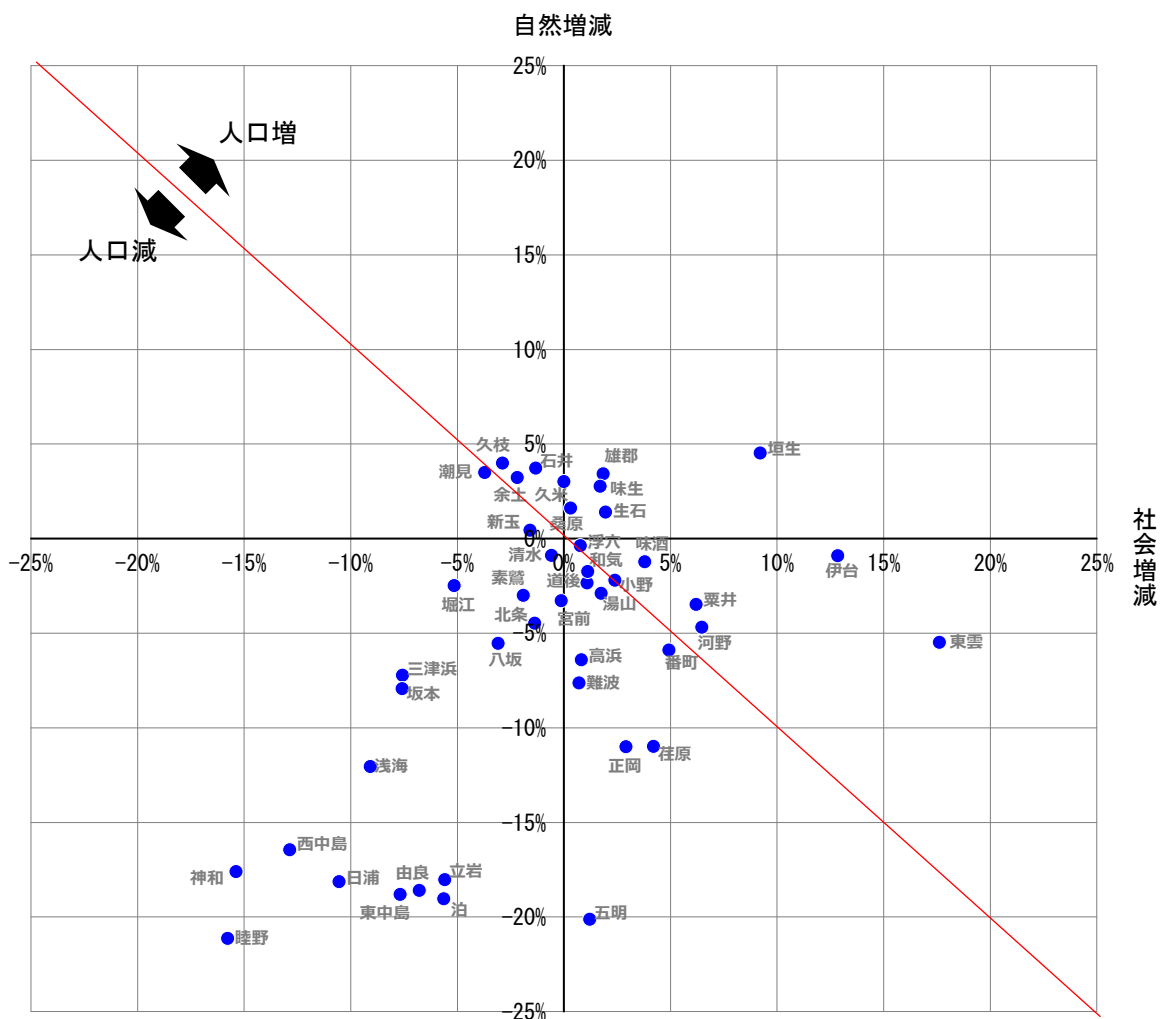


図 2-1-3 地区別人口動態 (2005 (H17) →2015 (H27))

※H22.9月分の人口動態は含まない。H24.8からは外国人を含む。

資料：住民基本台帳

3) 人口密度

・500mメッシュ別でみると、1980年（S55）では、中心市街地及び周辺、三津浜、北条などで人口密度が100人/haを上回り、コンパクトな市街地を形成していましたが、その後の郊外化の進展により、2015年（H27）では中心市街地等での人口密度が低下し、低密度な地域が広がっています。

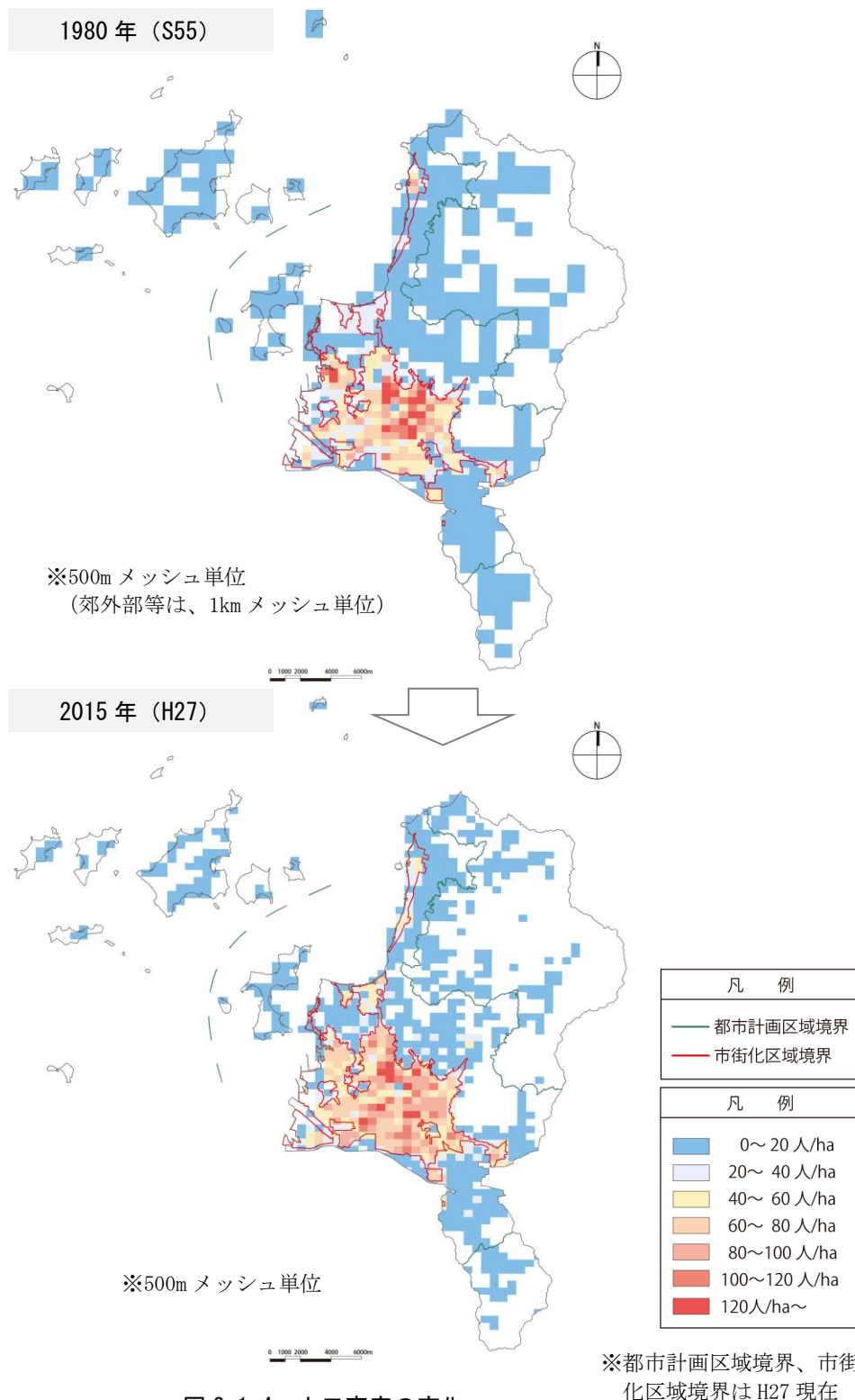


図 2-1-4 人口密度の変化

資料：国勢調査

4) D I D

・人口集中地区（DID）は、1965年（S40）から2015年（H27）の50年間で、人口は2.6倍、面積は4.3倍に増加しています。
 しかし、人口密度は、1965年（S40）では100人/haを超える高密度でしたが、その後の急速な市街地の拡大により低下しています。
 1980年（S55）以降は、DID面積が拡大しつつある中で、ほぼ60人/haを保持しています。

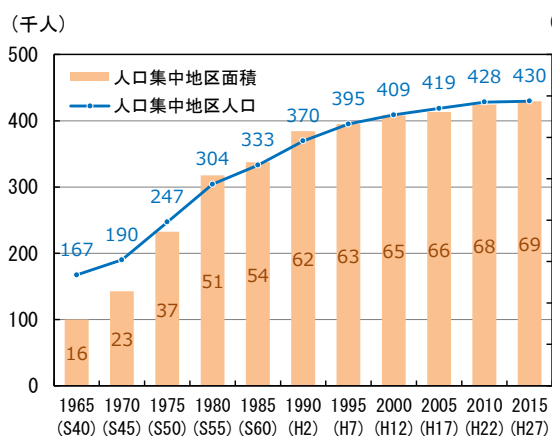


図 2-1-4 人口集中地区（DID）の推移

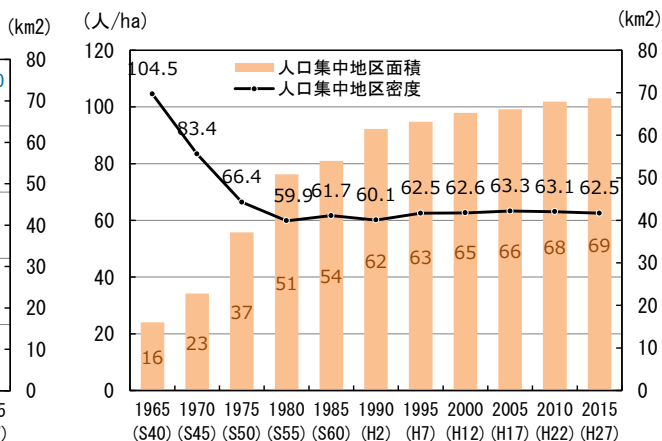


図 2-1-5 人口集中地区（DID）の人口密度の推移

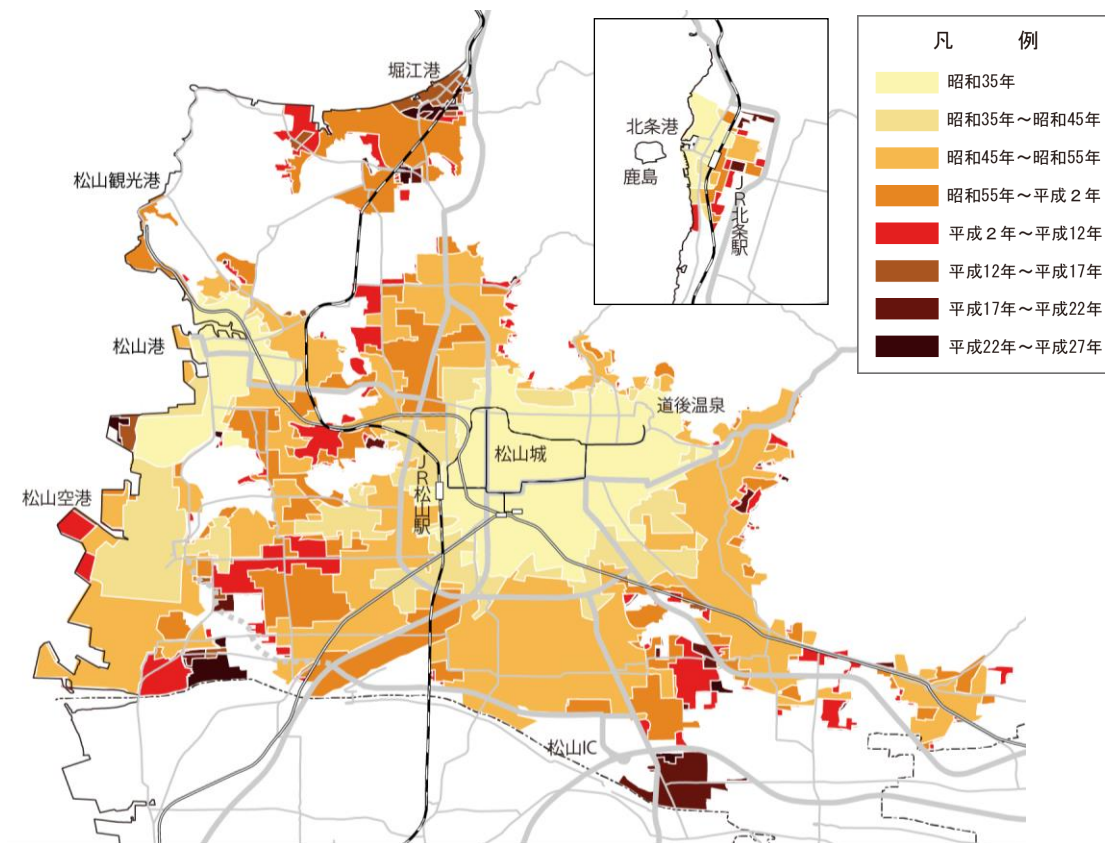


図 2-1-6 人口集中地区の変遷

資料：国勢調査

5) 市街化区域

・市街化区域の人口は、宅地化の進行等により増加傾向にあり、人口密度も 60 人/ha 程度の水準で緩やかに増加しつつあります。

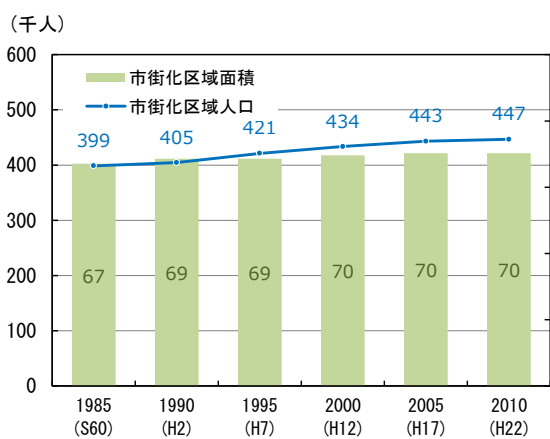


図 2-1-7 市街化区域の推移

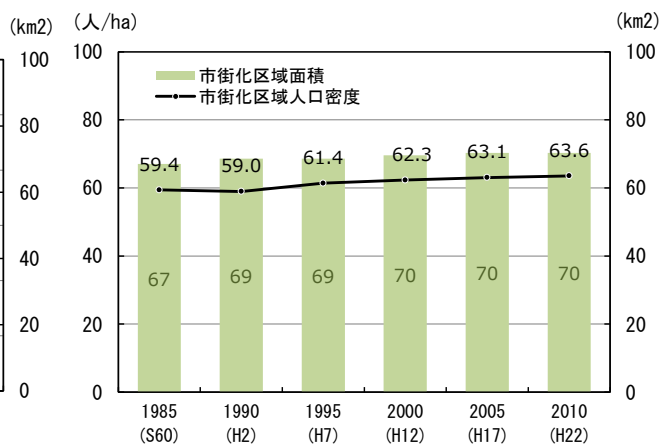


図 2-1-8 市街化区域の人口密度の推移

資料：松山市都市計画基礎調査

(2) 土地利用の動向

1) 土地利用の変遷

・1976年（S51）には、中心市街地縁辺部で農地が比較的広範囲に分布していましたが、2009年（H21）ではほとんど無くなり、宅地化が進展しています。

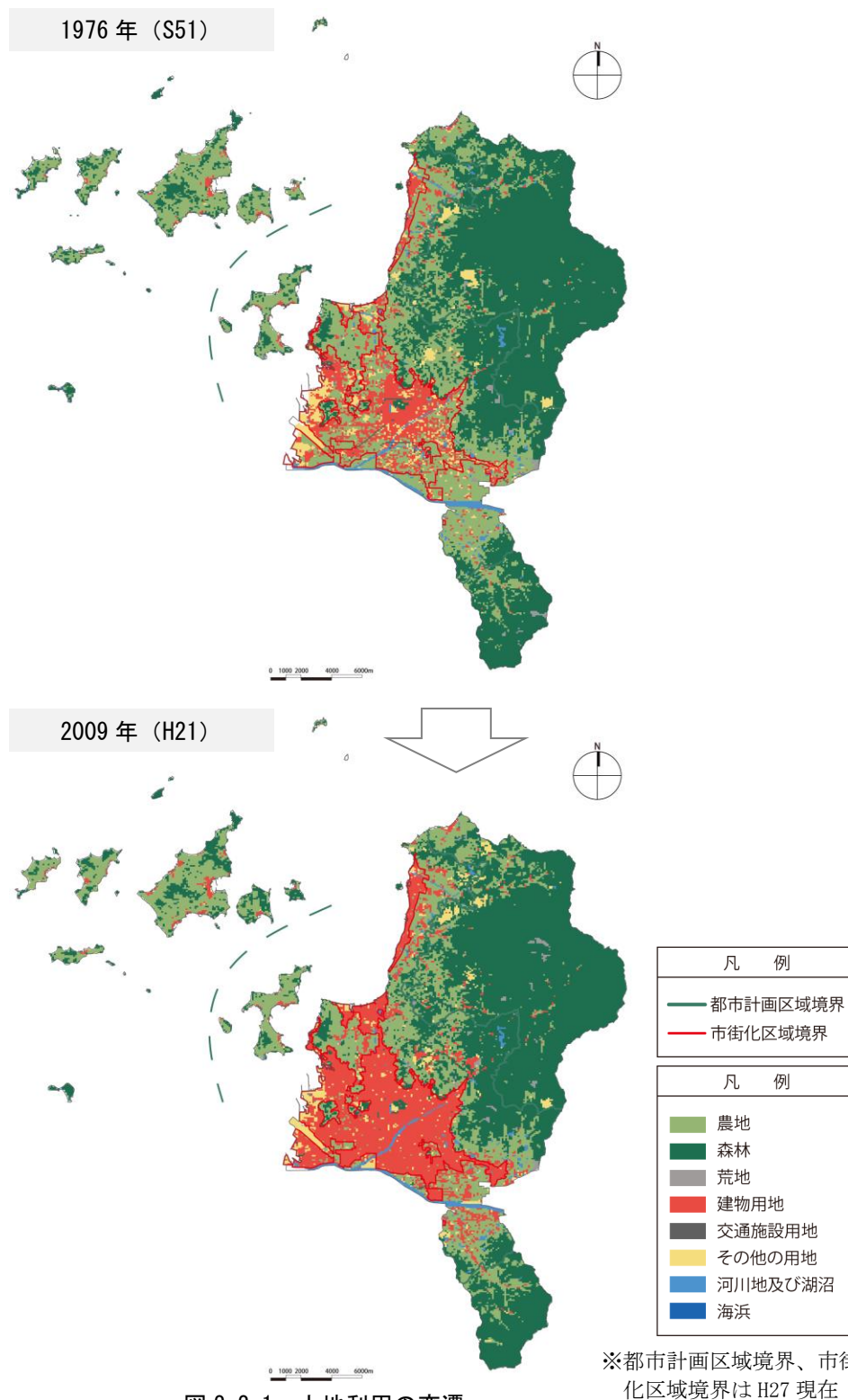


図 2-2-1 土地利用の変遷

資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュデータ

2) 空き家の状況

・ 空き家は、市街化区域内に約 6 千棟あり、特に、三津浜や素鷲などに集中しています。
 このうち、約 1,600 棟が倒壊の危険性があり、今後の人口減少に伴い、さらに増加することが懸念されます。

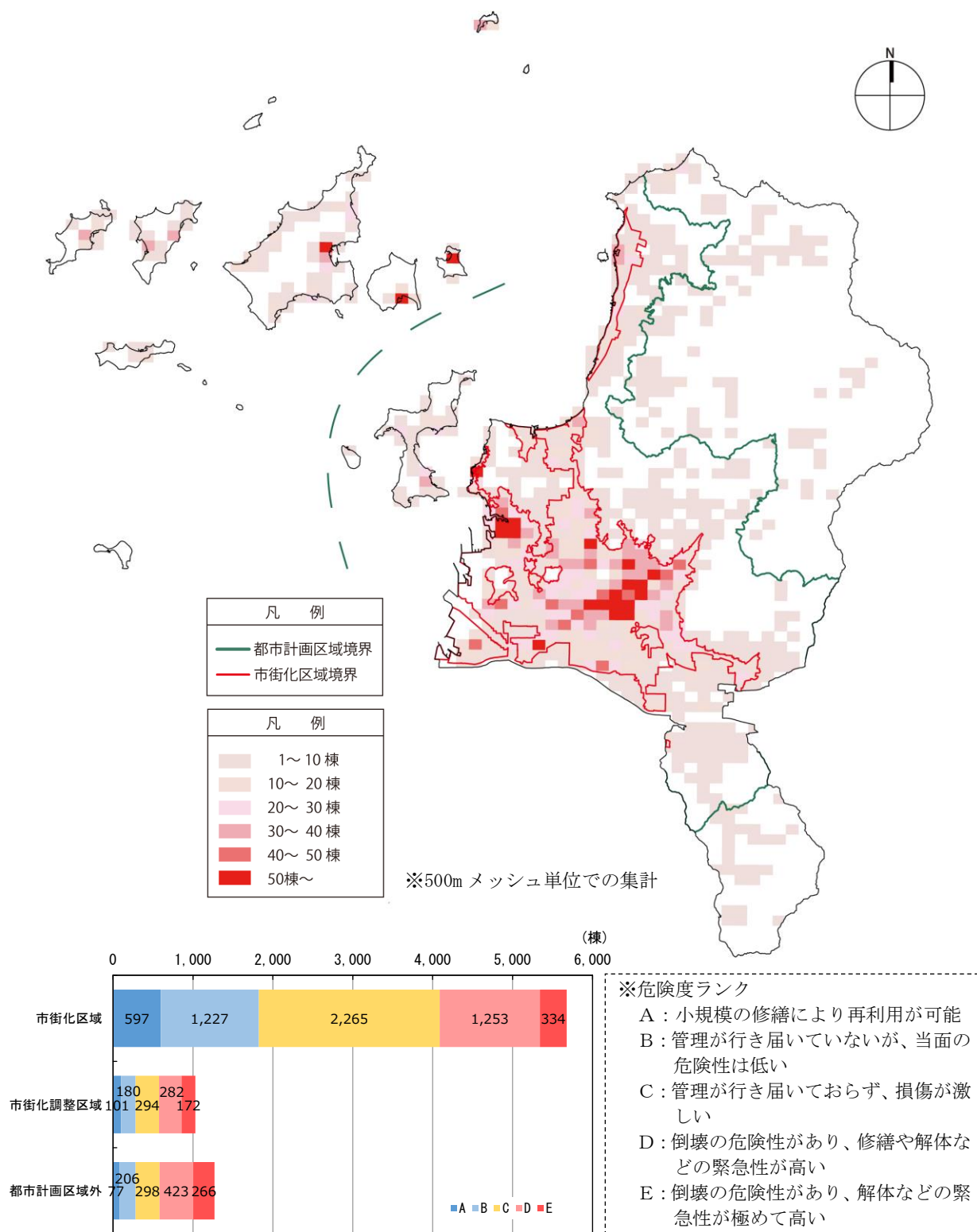


図 2-2-2 空き家の分布及び危険度ランク別棟数

資料：松山市（平成 27 年）

(3) 都市交通

1) 交通行動の動向

・外出率は、14歳までの年代を除くと、35～50歳代をピークとして、年齢が高まるにつれて低下し、65歳以上では約7割、85歳以上では5割を下回っています。

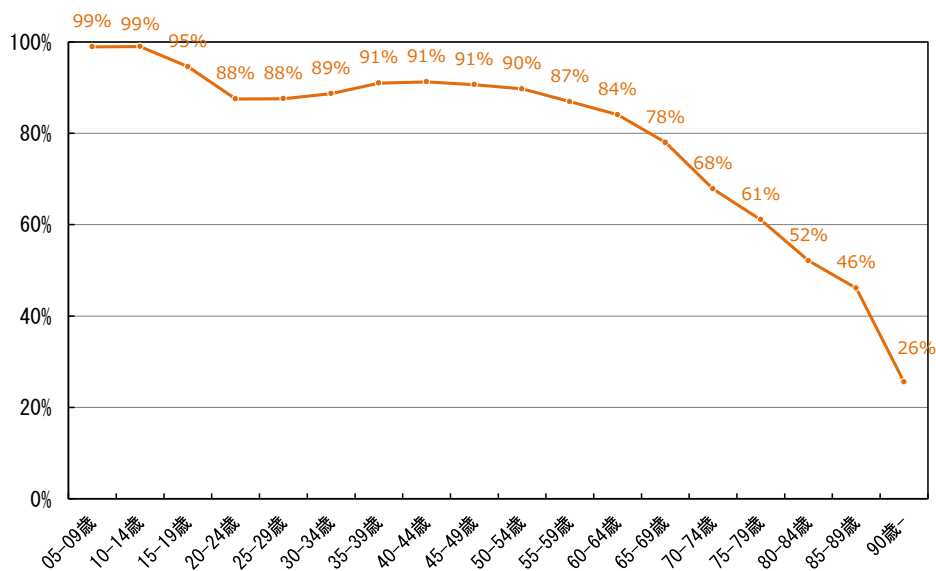


図 2-3-1 年代別外出率

資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査 (H19)

・1人あたりのトリップ数も、35～39歳代をピークに年齢が高くなるにつれて減少しています。特に、65歳を境に急激に低下しています。

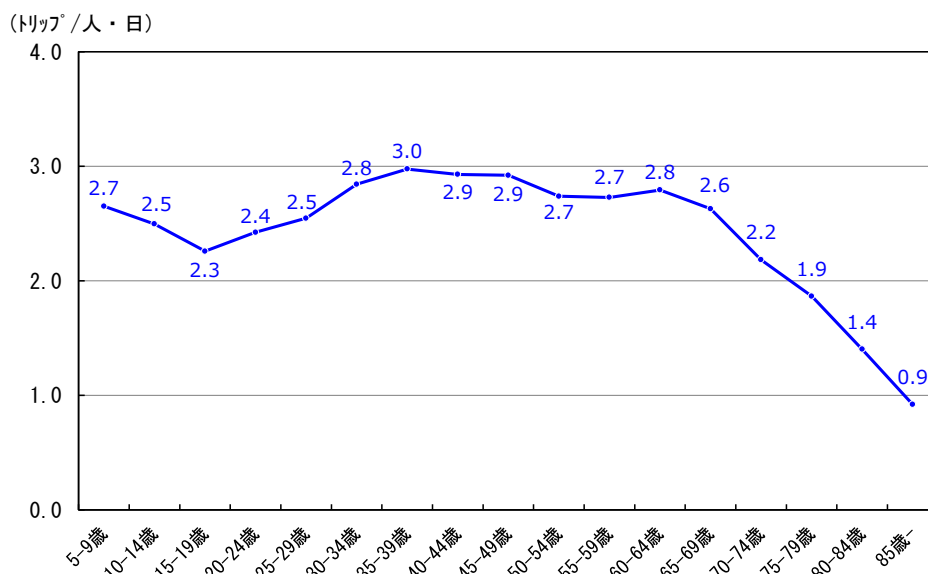


図 2-3-2 年代別トリップ数 (外出しなかった人を含む)

資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査

2) 代表交通手段

- ・代表交通手段構成は、1979年（S54）に比べて2007年（H19）では自動車の割合が高くなり、逆に公共交通（鉄道・路面電車・バス）の分担率は10%から4%に減少しています。
- ・年代別では、年齢が高くなるにつれて自動車の割合（特に、自分で運転）が減少し、徒歩や公共交通、自動車での送迎の利用割合が高くなっています。

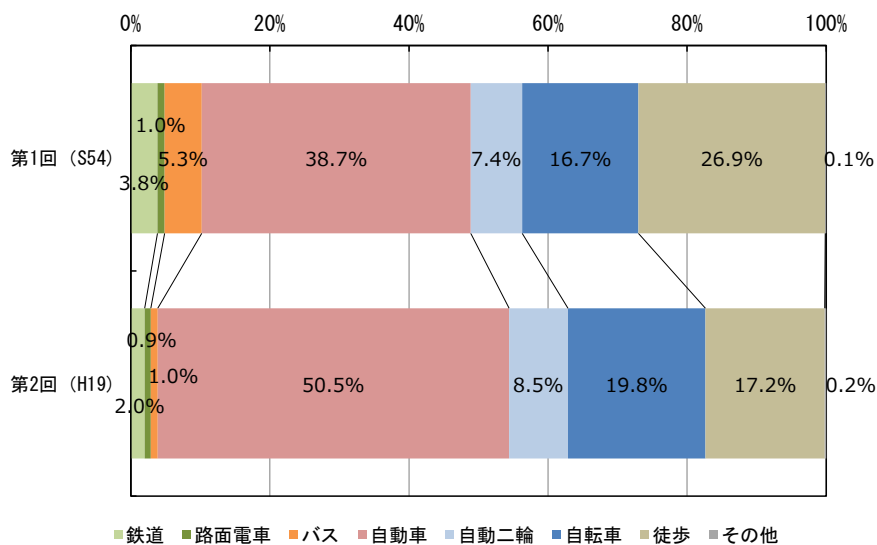


図 2-3-3 代表交通手段分担率の変化

資料：第1回・第2回松山都市圏パーソントリップ調査

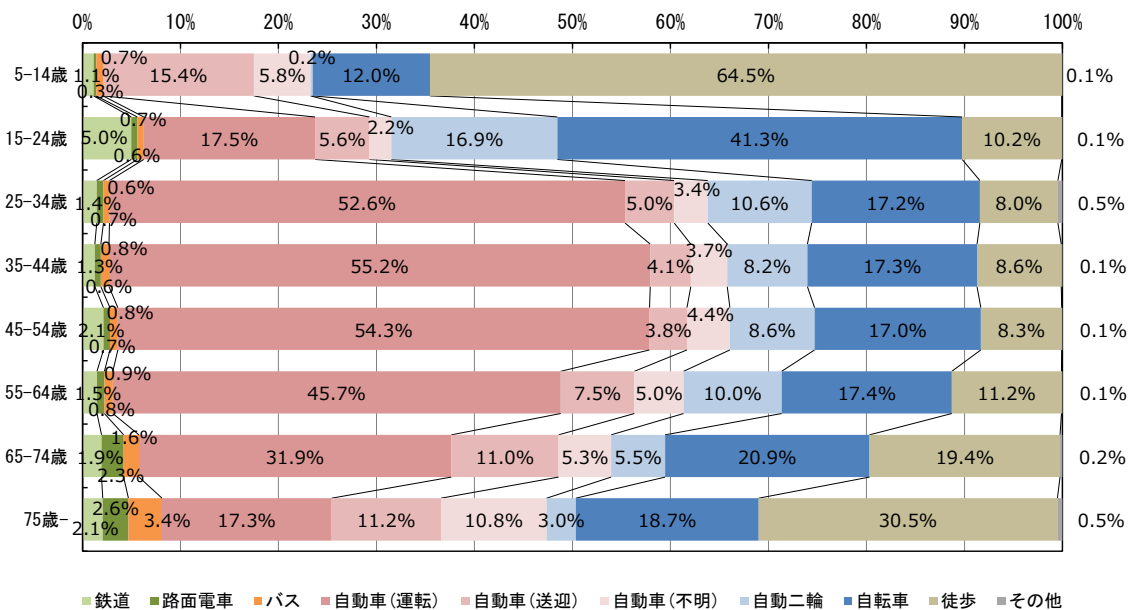


図 2-3-4 年代別代表交通手段分担率

資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）

2. 松山市の現状及び将来見通しからの課題

- ・ 都心地区は、他の地区に比較して、自動車の利用割合が低く、徒歩・自転車利用や公共交通の利用割合が高くなっています。
- ・ 郊外地区では、自動車利用の割合が6割以上で、公共交通の利用は3%を下回っています。

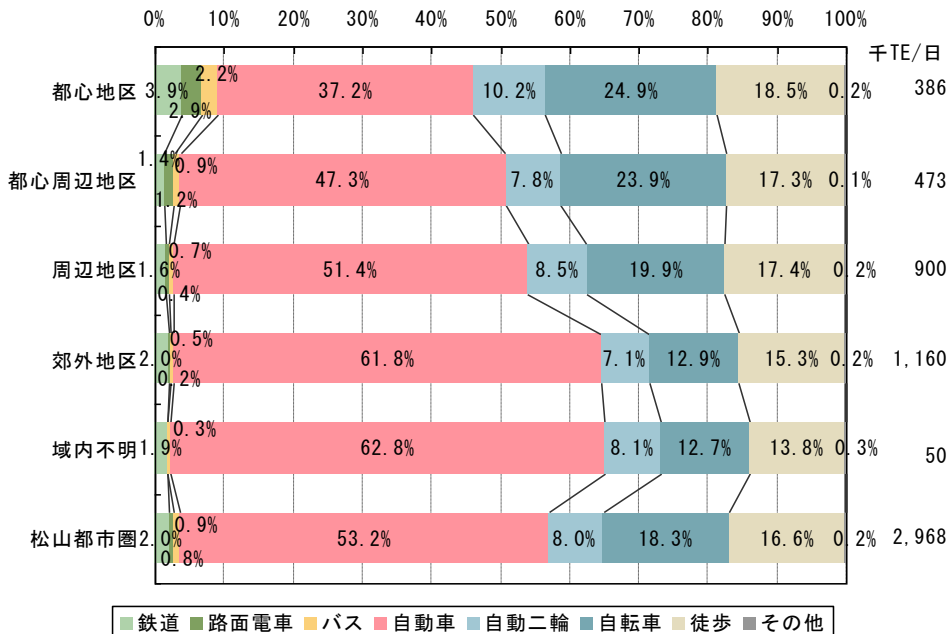
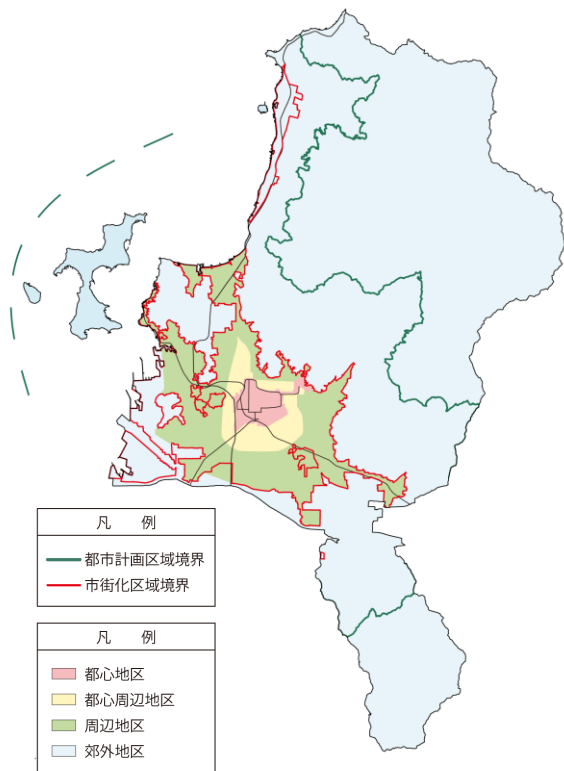


図 2-3-5 発生集中量の代表交通手段構成（地区別）

資料：第2回松山都市圏パーソントリップ調査（H19）

※地区区分



地区名	概要
都心地区	・ 市内電車や、JR等で囲まれる松山市中心市街地
都心周辺地区	・ 松山環状線で囲まれる地域
周辺地区	・ 市街化区域内の一部地域
郊外地区	・ 上記以外の地域 (伊予市、東温市、松前町、砥部町を含む)

3) 公共交通網

- 公共交通網は、JR予讃線及び伊予鉄道郊外線が放射型に配置されており、鉄道が無い地域を中心に路線バスが運行されています。また、都心部では、松山城を取り囲むように路面電車が運行されているなど、他都市に比べ、公共交通網は比較的充実しています。

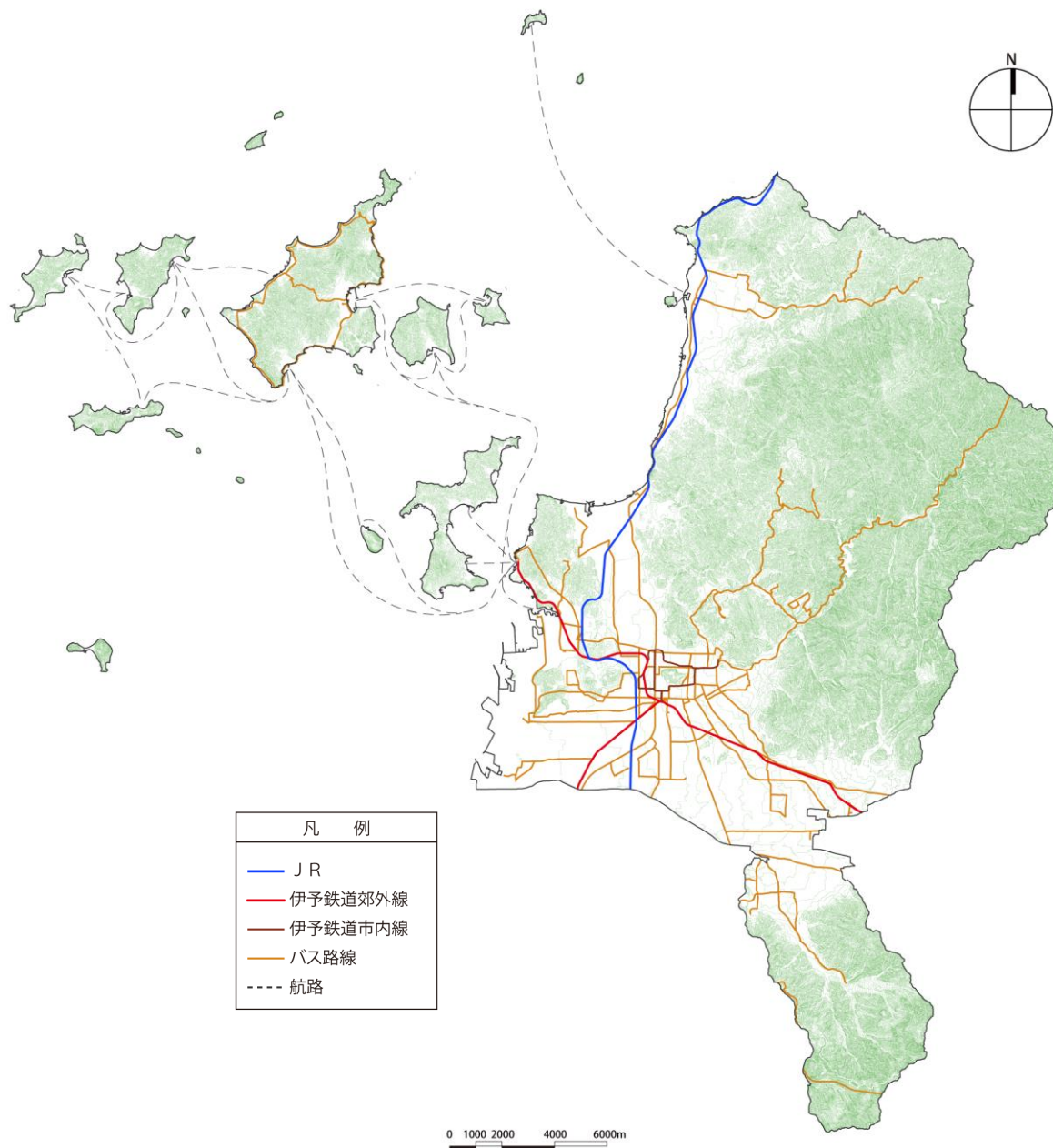


図 2-3-6 公共交通網

資料：ジェイアール四国バス、伊予鉄道、せとうちバス、宇和島バス、中島汽船

2. 松山市の現状及び将来見通しからの課題

- ・路線バスの便数は、松山空港線や森松・砥部線、北条線、川内線、10番線などで、1日片道30便以上と多くなっています。一方で、利用者の少ない中山間部等では、1日片道3便以下の路線（区間）もあります。

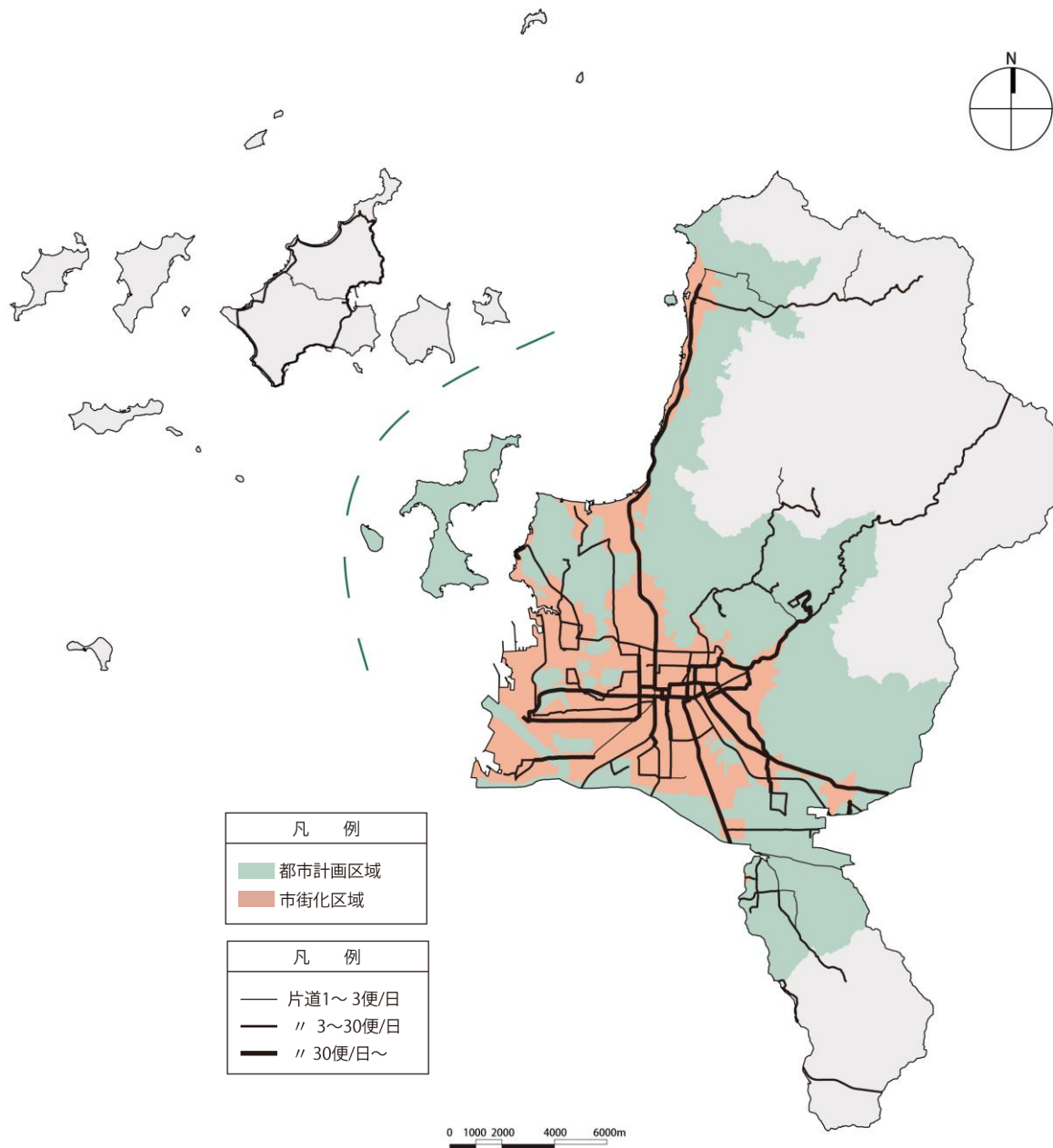


図 2-3-7 バスの運行頻度

資料：ジェイアール四国バス、伊予鉄道、せとうちバス、宇和島バス、中島汽船（H29.1現在）

4) 公共交通の輸送人員

・伊予鉄道郊外線（鉄道）及び市内線[路面電車]（軌道）、路線バスの輸送人員は、2000年（H12）頃まで減少の一途を辿っていましたが、その後、横這い状態を維持し、ここ数年は回復傾向にあります。

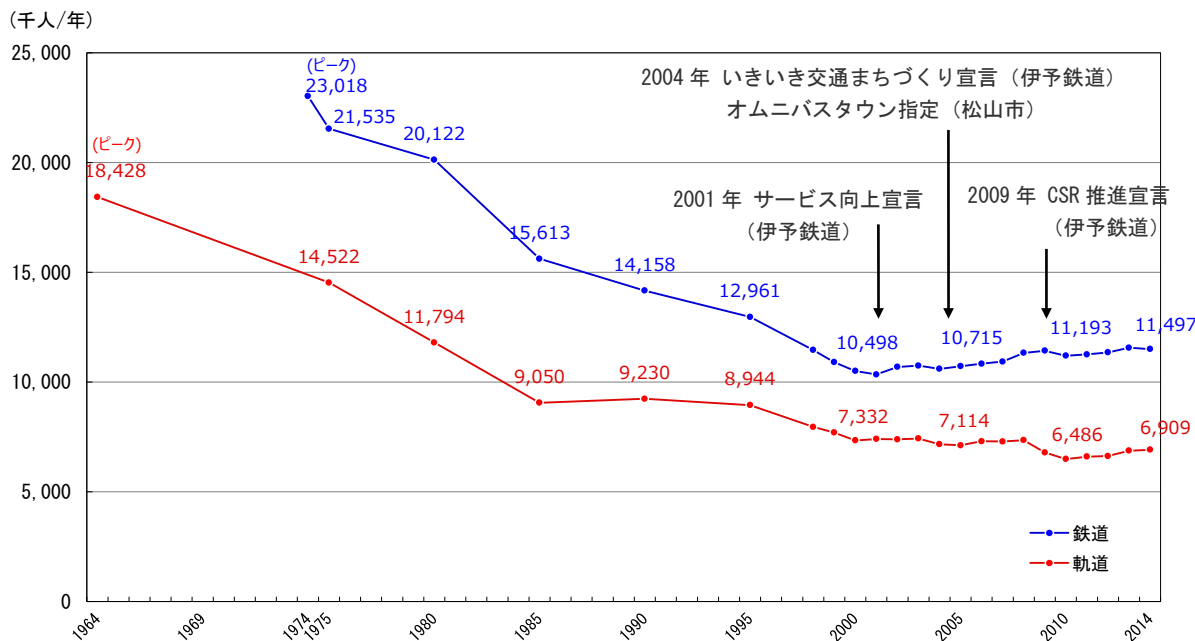


図 2-3-8 伊予鉄道（鉄道・軌道）輸送人員の推移（※松山市外分を含む）

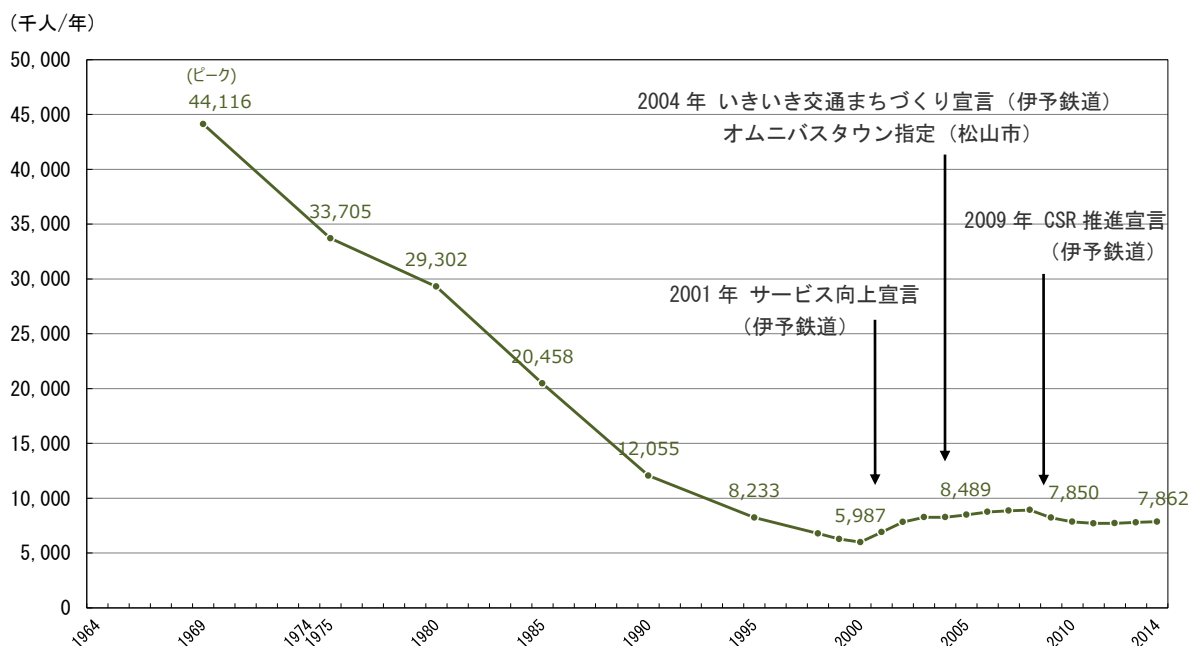


図 2-3-9 バス輸送人員の推移（※松山市外分を含む）

資料：伊予鉄道

(4) 小売業

1) 小売業

・小売業の事業所数は、松山市全体及び中心市街地ともに減少が続いているほか、年間商品販売額も1997年（H9）頃までは増加傾向にありましたが、以降は減少傾向にあります。小売吸引力は著しく低下しています。

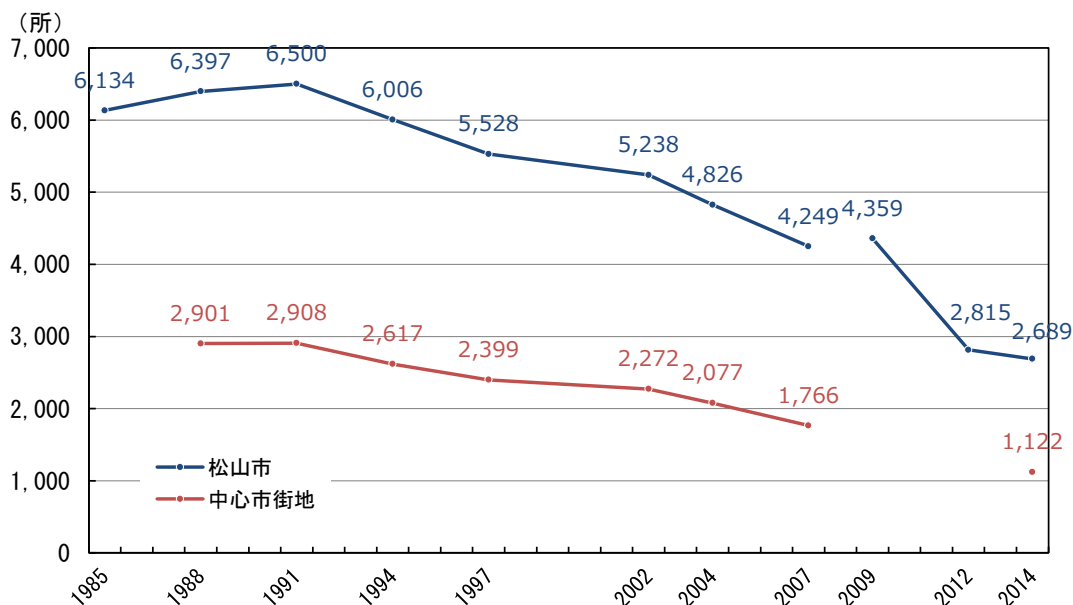


図 2-4-1 小売業の事業所数の推移

資料：商業統計調査

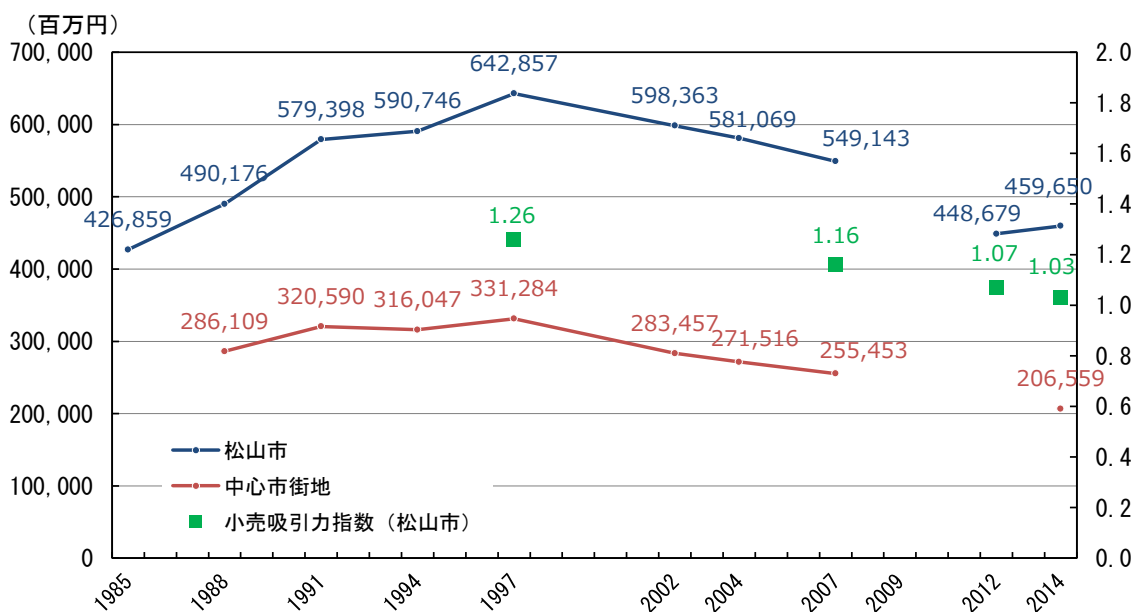


図 2-4-2 小売業の年間商品販売額、小売吸引力指数の推移

資料：商業統計調査、経済センサス

※中心市街地は、「中心市街地活性化基本計画」での区域

※小売吸引力指数：人口1人あたりの小売販売額を県の1人あたりの小売販売額で除したものの、地域が買物客を引き付ける力を表す指標。

・ 中心部の店舗数・面積が横這い状態を続けている一方で、市街地の拡大に伴い、郊外部での大規模商業施設の立地が相次ぎ、店舗数・面積ともに着実に増加しています。

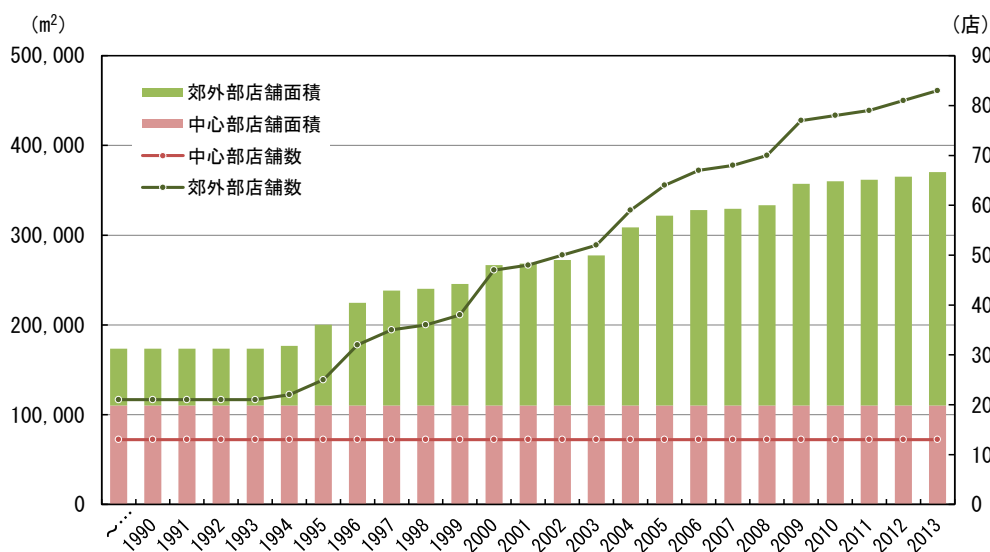


図 2-4-3 松山市内の大規模小売店舗数・店舗面積の推移

※店舗面積 1,000m²以上

資料：大規模小売店総覧 2014（東洋経済）

2) 空き店舗

・ 松山市内商店街の空き店舗率は、2009年（H17）に一旦減少したものの、以降は増加を続け、1998年（H10）から2015年（H27）にかけて9ポイント増加しています。
 ・ 中心市街地でも、2011年（H23）まで増加の一途を辿っていましたが、その後は横這いになり、2015年（H27）には減少に転じています。

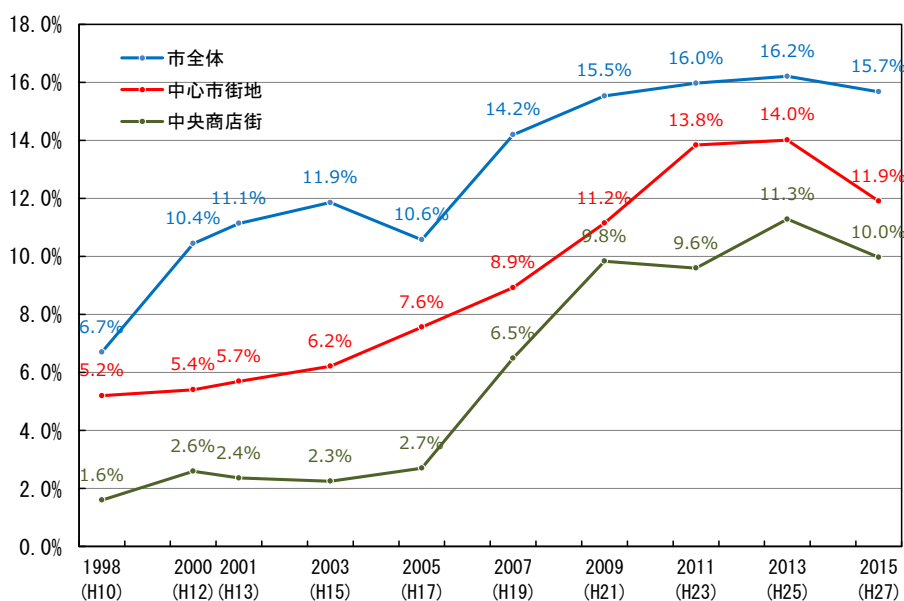


図 2-4-4 空き店舗率の推移

資料：(財) えひめ産業振興財団「商店街実態調査報告書」、「松山市商店街実態調査」

※H23年度は、データ無し商店街を除いた数値

(5) 地価

- ・地価は、市街化区域内・市街化調整区域内、中心市街地ともに下落傾向にあり、特に、中心市街地での下落幅が大きくなっています。
- ・1994年(H6)から2006年(H18)までは一貫した下落傾向を示していましたが、2007年(H19)に一旦上昇し、以降緩やかに減少傾向が続いています。

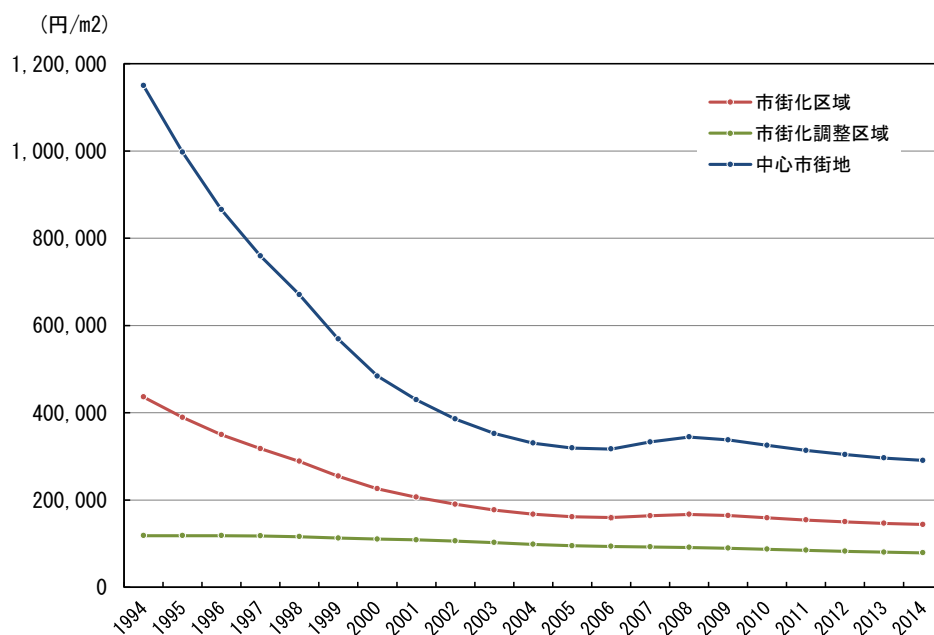


図 2-5-1 地価平均価格の推移

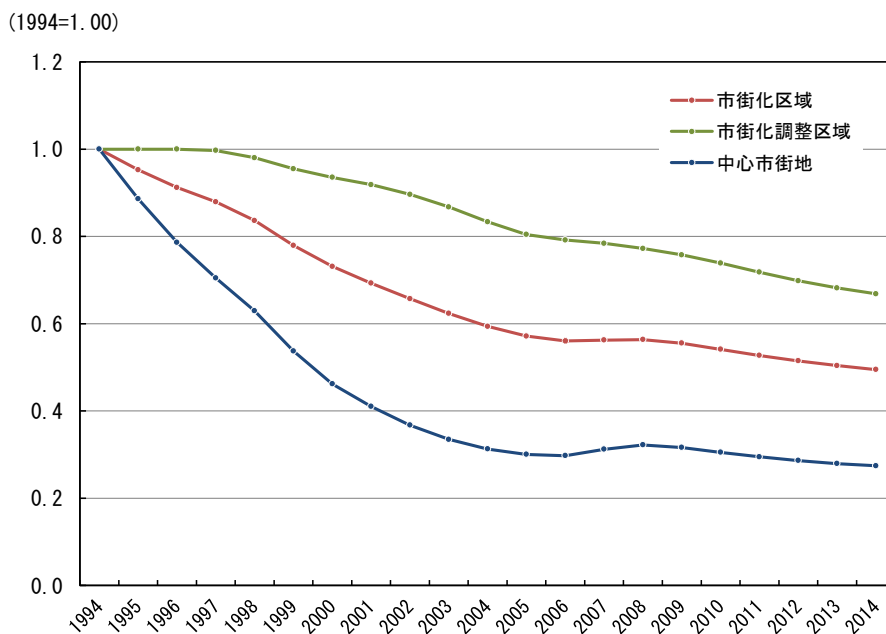


図 2-5-2 地価変動指数 (1994 年値=1.00) の推移

資料：国土数値情報地価公示、都道府県地価調査

※1994年(H6)～2014(H25)までデータが揃っている地点データを対象。

中心市街地は、「中心市街地活性化基本計画」での区域

(6) 災害

- 松山市内には土砂災害や山地災害等の危険性を有する箇所が市街化調整区域や都市計画区域外を中心に多数分布しているほか、市街化区域の外縁部等一部地域にも存在しています。

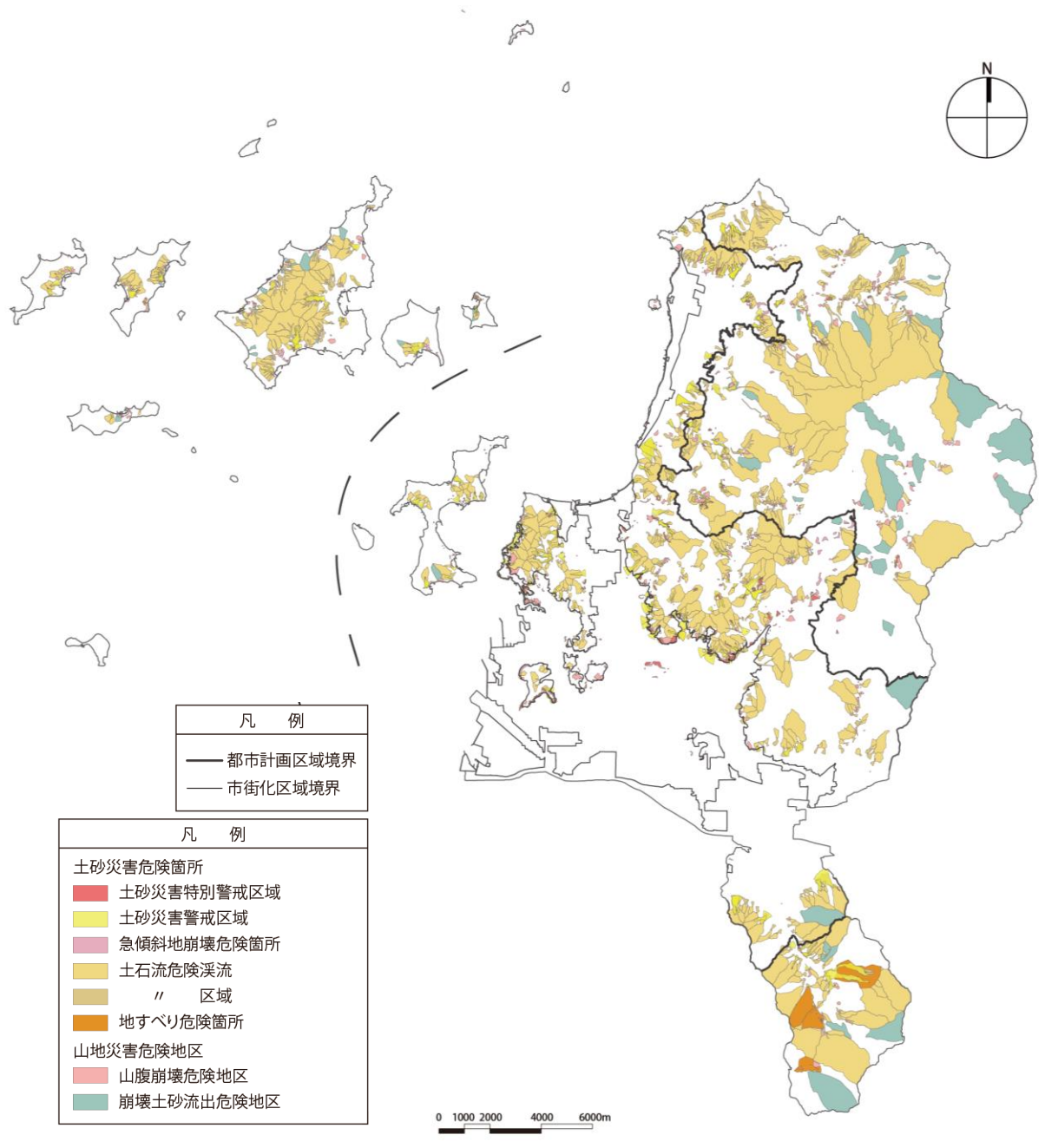


図 2-6-1 災害ハザード（土砂災害・山地災害）

※土砂災害特別警戒区域及び警戒区域は、平成 30 年 3 月現在

資料：改訂版まつやま防災マップ（松山市）、愛媛県資料

・石手川及び重信川の洪水浸水想定区域が市域南西部に広範囲に広がっているほか、沿岸部の一部で津波浸水が2m以上となる地域が分布しています。



図 2-6-2 災害ハザード（浸水関連）

資料：改訂版まつやま防災マップ（松山市）、松山市内水ハザードマップ（松山市）、国土交通省・愛媛県資料

※洪水浸水想定区域（想定最大規模）
 ・水防法の規定により指定された想定し得る最大規模の降雨により氾濫した場合の浸水想定区域。
 （重信川：24時間総雨量626mm、石手川：24時間総雨量705mm）
 ※家屋倒壊等氾濫想定区域：氾濫流
 ・想定最大規模降雨時に、家屋倒壊等をもたらすような氾濫の発生が想定される区域。
 ※内水浸水想定区域
 ・下水道で想定している降雨（40.5mm/hr）を超過する平成16年に降った愛媛県下都市部最大の総降雨量299mm、時間最大83.5mm/hrの豪雨を基に作成されたもの。

(7) 財政

1) 社会保障費（福祉・医療費）

- ・扶助費や国民健康保険会計等は、少子高齢化、特に 65 歳以上人口の増加に比例して増加しています。
- ・また、社会保障費（扶助費、国民健康保険等特別会計等への一般会計からの繰出金）も右肩上がりに増加しています。

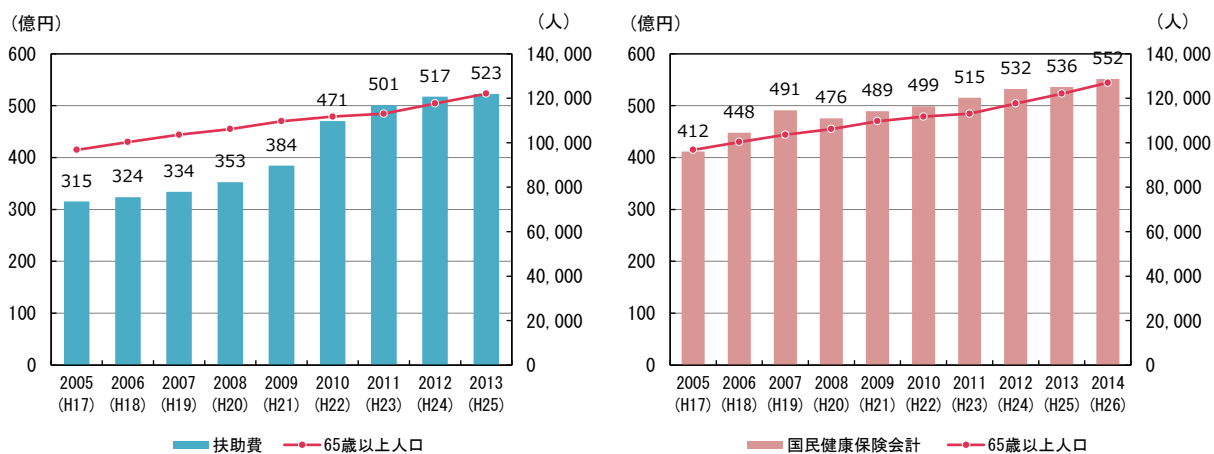


図 2-7-1 扶助費・国民健康保険会計と 65 歳以上人口の推移（松山市）

資料：扶助費／地方財政状況調査、国民健康保険会計／松山市の財政、住民基本台帳（各年 10 月 1 日現在）

※扶助費：社会保障制度の一環として、一定水準の生活を維持するために給付される経費（生活保護費、児童手当、児童扶養手当、こども医療費など）

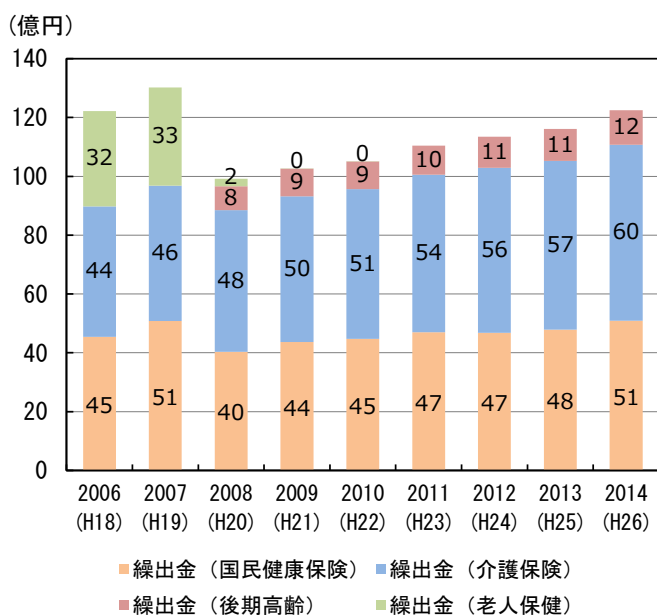


図 2-7-2 保険医療費（一般会計からの繰出金）の推移（松山市）

資料：松山市の財政

2) 歳入・歳出構造

・2013年（H25）と1984年（S59）の財政状況を比べると、歳入総額は905億円増加しているものの、自主財源は307億円増に留まり、歳入総額に占める割合は大きく減少しています。
 ・歳出は、扶助費が3.6倍増加し、義務的経費の割合が増加しています。
 ・今後、少子高齢化が一層進行し、税収の減少や社会保障費の増加が見込まれることから、投資的経費の確保が困難となることが予想されます。

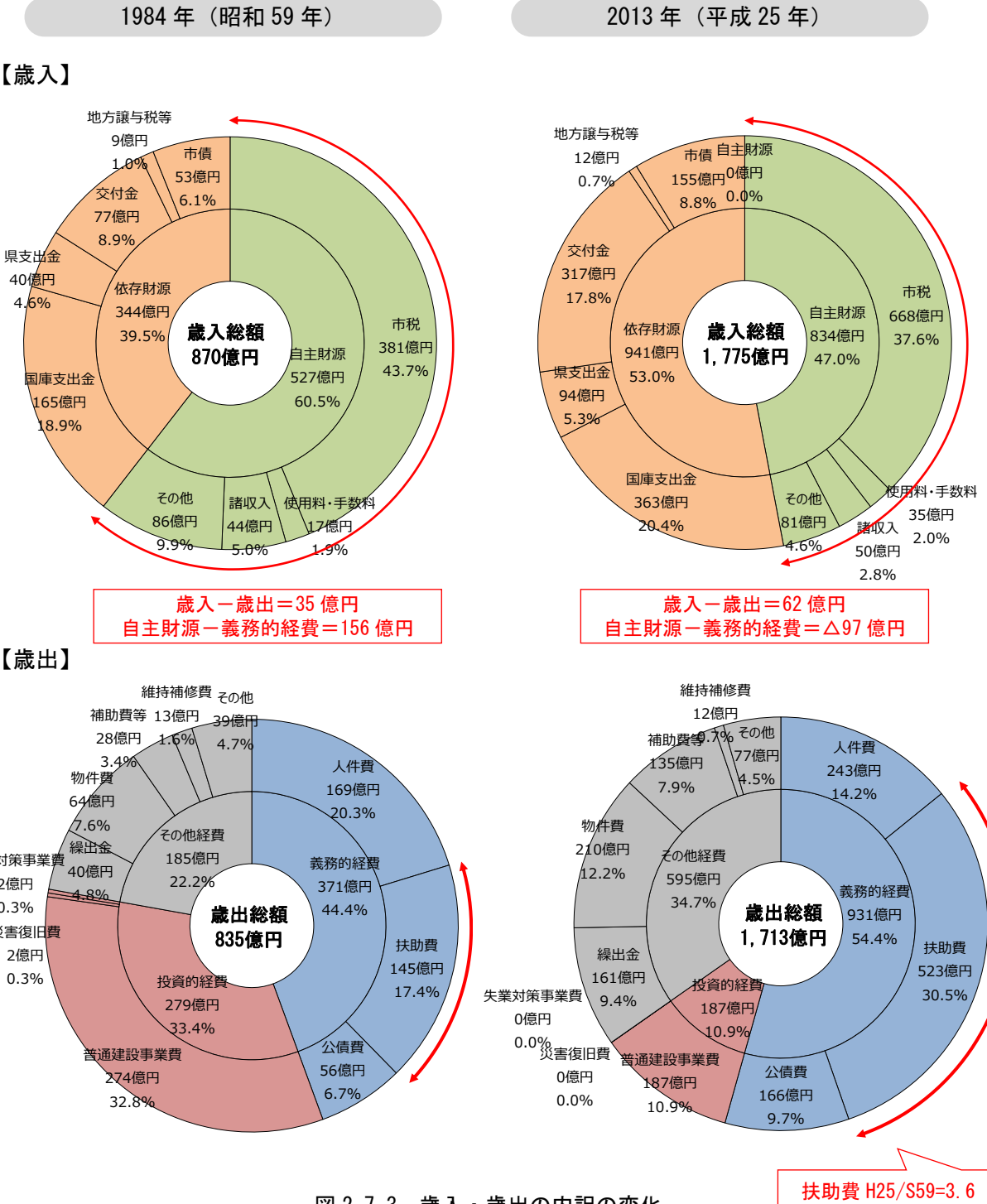


図 2-7-3 歳入・歳出の内訳の変化

資料：地方財政状況調査（総務省）

- ・歳入は、1998年（H10）までは自主財源が依存財源を大きく上回っていたものの、それ以降は同程度となり、ここ数年は依存財源が多くなっています。
- ・歳出は、義務的経費、特に扶助費の増加により、右肩上がり増加している一方で、投資的経費は1999年（H11）頃以降、減少傾向にあります。

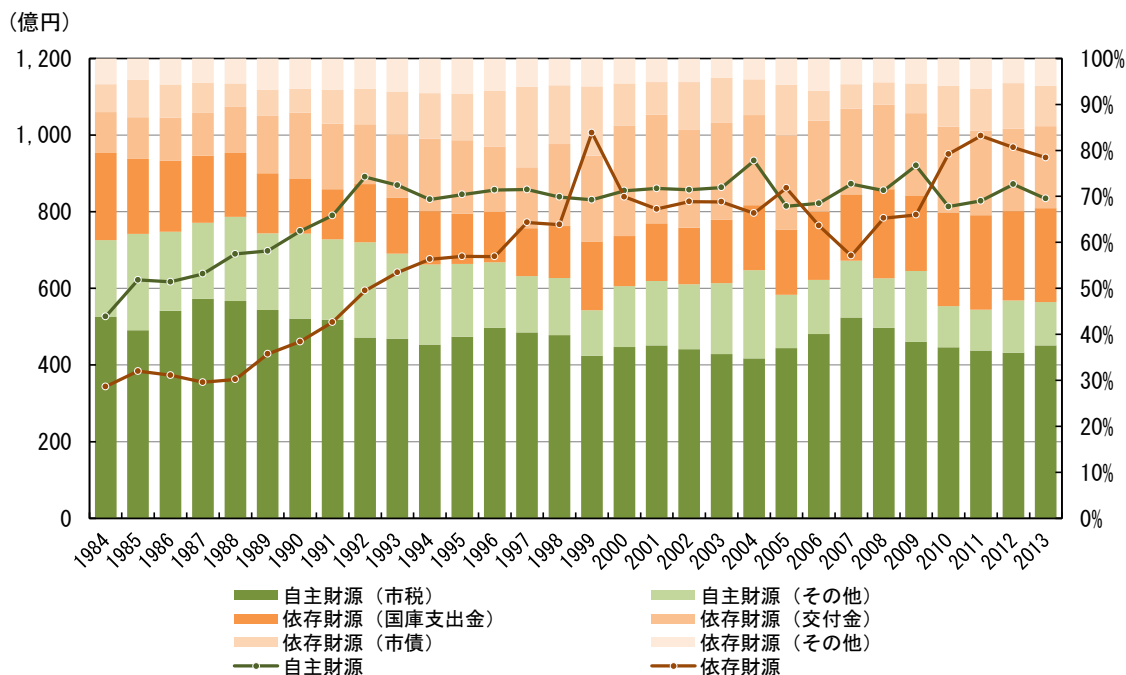


図 2-7-4 歳入内訳の推移

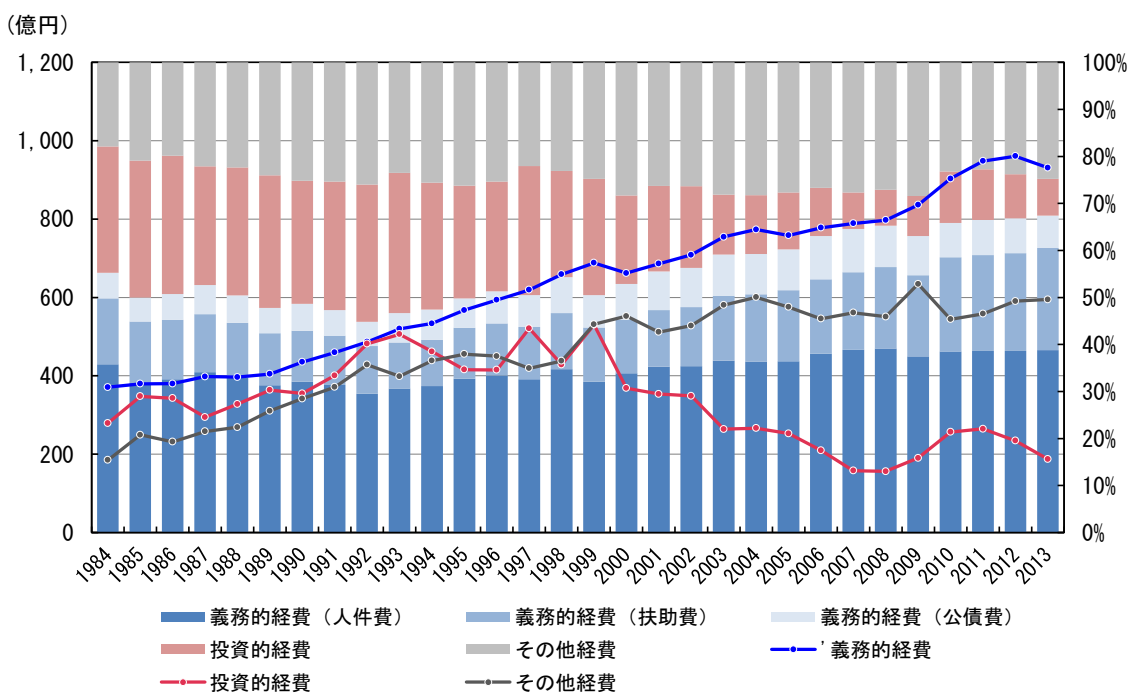


図 2-7-5 歳出内訳の推移

資料：地方財政状況調査（総務省）

・義務的経費の増加と投資的経費の減少は、他の中核市でも同様の傾向にあります。

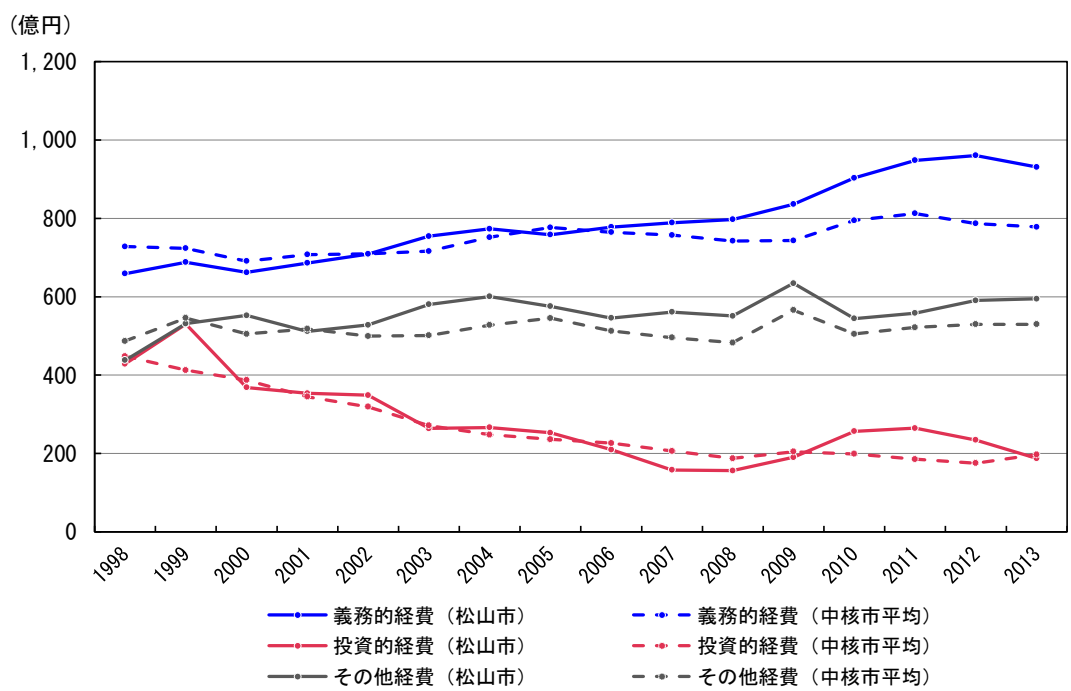


図 2-7-6 歳出内訳の推移（松山市と他中核市との比較）

資料：地方財政統計年報（総務省）

(8) 公共施設の維持・管理

・松山市が所有する公共施設は、1965 年代（S40 年代）の後半から平成の初めにかけて整備された築 20 年～39 年の割合が約 6 割を占めており、今後、次々に大規模改修や建て替えを検討する施設が出てくることが予測されます。

築年別の延べ面積の状況

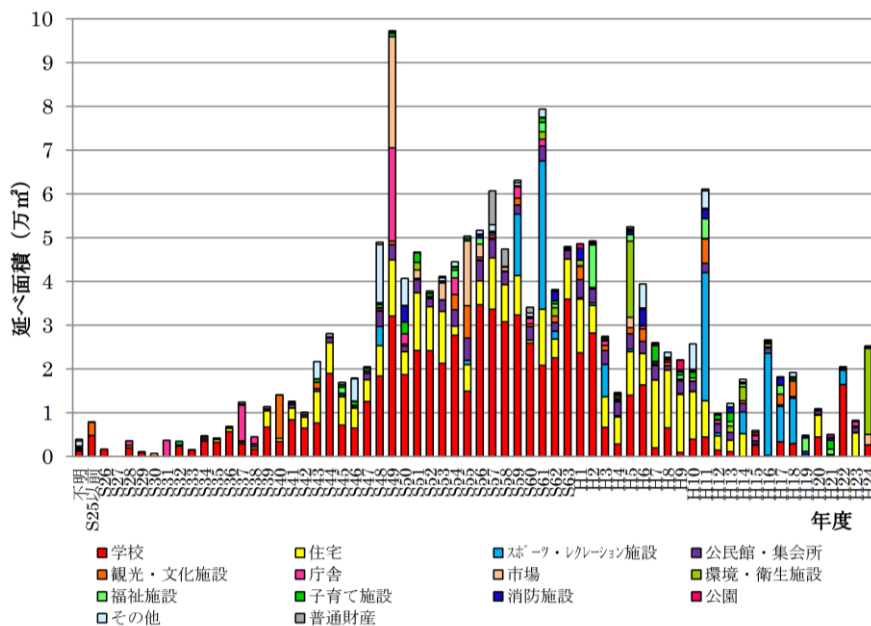


図 2-8-1 公共施設の築年別延べ面積の状況

資料：松山市公共施設マネジメント基本方針（H26. 2）

公共施設の改修・更新費用の試算

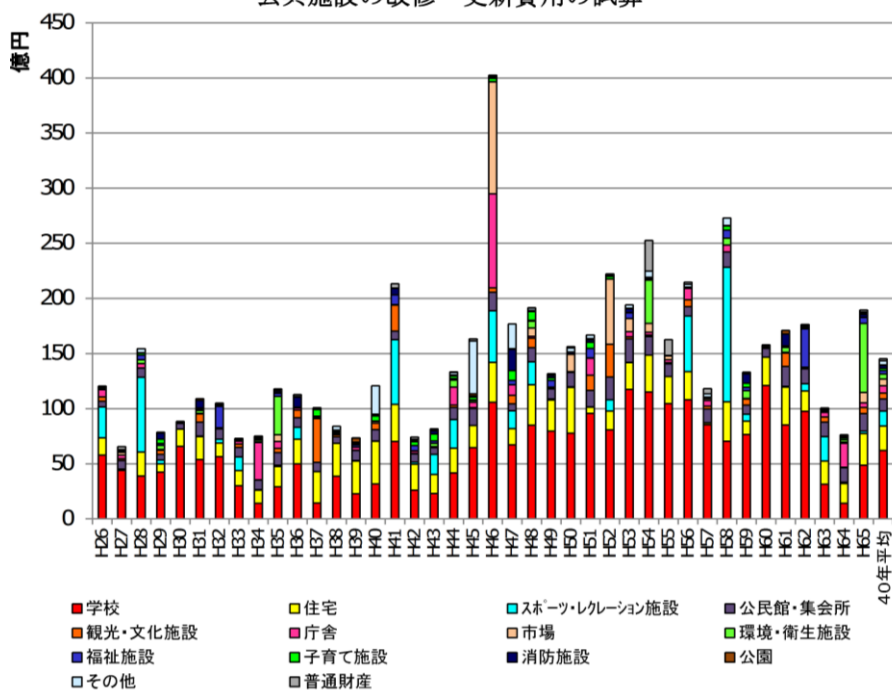


図 2-8-2 公共施設の改修・更新費用の試算

資料：松山市公共施設マネジメント基本方針（H26. 2）

(9) 現状のまとめ

人口	<ul style="list-style-type: none"> 松山市の人口は、これまで増加傾向にありましたが、少子高齢化の進行によって、2015年(H27)に初めて減少に転じました。今後、この傾向は続き、特に、中山間地域や島嶼部はもとより、市街化区域内であっても、人口密度が低下することが見込まれます。 また、これまでは、公共交通の利便性に依らない自動車依存型の生活形態の進展により、郊外の戸建宅地開発が行われた地区等で人口が増加してきましたが、自動車を運転できない高齢者が増加してくることから、公共交通の利便性の高い地域に、人口を誘導していくことが求められます。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 宅地化の進展による農地の減少や、多くの空き家の存在が見られます。 道路や下水道などのインフラの整備・維持等による財政負担の増加が懸念されることから、拠点等への適切な誘導が必要になっています。
都市交通	<ul style="list-style-type: none"> 年齢が高まるにつれて、外出率や移動量は減少する傾向にあります。歩くことが健康増進に繋がると言われていることから、必要な施設に歩いて行ける、公共交通で行ける環境づくりが必要になっています。 幸い、松山市の公共交通網は、比較的充実していることから、これら公共交通を維持していくためにも、公共交通の利便性の高い地域等に居住や施設を誘導することが求められます。
小売業	<ul style="list-style-type: none"> 通信販売市場の拡大や無料駐車場を有する大規模集客商業施設の市外立での立地等が進む中、松山市の中心市街地など市内商店街の空き店舗率は下げ止まりつつあるものの、市域の小売事業所数や年間商品販売額は減少しており、小売吸引力は著しく低下しています。 一方、市内では依然として郊外店舗の立地が増加しており、高齢化の進行等により自家用車を利用できない市民が容易に買物できるよう、徒歩や公共交通の利便性の高い場所への施設の立地や充実が求められます。
地価	<ul style="list-style-type: none"> 松山市内の地価は、市街化区域内・市街化調整区域内、中心市街地ともに下落傾向にあり、特に、中心市街地での下落幅が大きくなっています。 公共交通の利便性が高く、また、歩いて各種生活サービスが享受できる中心市街地の魅力をより高めていくことが必要になっています。
災害	<ul style="list-style-type: none"> 市内には、土砂災害や山地災害等の危険性を有する箇所が市街化調整区域や都市計画区域外を中心に多数分布しているほか、市街化区域の外縁部等一部地域にも存在します。 また、石手川及び重信川の洪水浸水想定区域が市城南西部に広がっているほか、沿岸部の一部で津波浸水が2m以上となる地域が分布しています。 将来も、相当数の人口がハザード地域内に居住することが見込まれることから、安全・安心な地域に居住を誘導していくことが必要です。

- 松山市の歳入総額は増加しているものの、歳入総額に占める自主財源の割合は大きく減少し、ここ数年は自主財源よりも依存財源が多くなっています。
- 歳出は、義務的経費、特に扶助費の増加により、右肩上がりで増加している一方で、投資的経費は平成 11 年以降、減少傾向にあります。
- 松山市が所有する公共施設は、1965 年（S40）代の後半から平成の初めにかけて整備されてきた築 20～39 年の割合が約 6 割を占めており、今後、次々に大規模改修や建て替えを検討する施設が出てくることが予測されるなど、健全な財政の確保が必要です。

2-2. 人口の将来見通し

松山市では、「松山創生人口100年ビジョン・先駆け戦略」（平成28年1月）と合わせて策定している「松山創生人口100年ビジョン」で、対象期間を2060年（H72）とする人口の将来展望を行っています。

この中で、各種施策で人口減少問題が克服されれば、2060年（H72）の将来推計人口は、42万3千人、2040年（H52）では、46万9千人と展望しています。

一方、国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研という）が平成25年3月に推計している2040年（H52）の人口は、先の人口ビジョンよりも約3万1千人少ない43万8千人、平成30年3月推計値では45万8千人と推計されています。

「都市計画運用指針」（国土交通省）では、立地適正化計画で使用する将来推計人口は、原則、各種政策・開発予定等は見込まず、社人研が公表している将来推計人口の値を採用すべきである、とされていることから、この計画では、社人研の推計値を採用します。

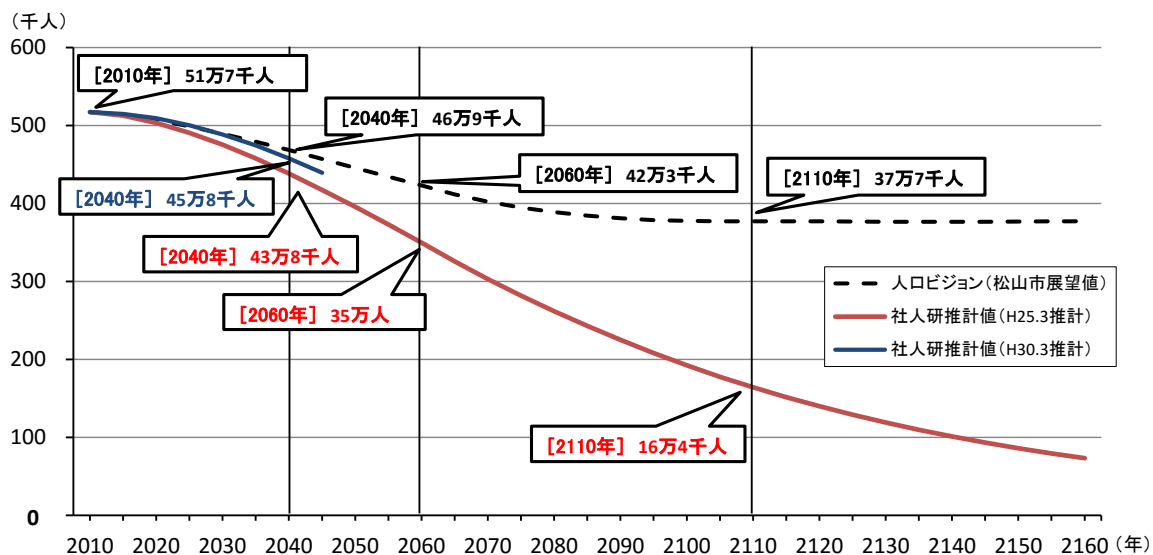


図 2-9-1 人口ビジョン展望値と社人研推計値の比較

資料：松山創生人口100年ビジョン、国立社会保障・人口問題研究所

(1) 松山市の将来の人口見通し

- ・松山市の総人口は、2010年（H22）をピークに減少傾向に転じ、2040年（H52）には1985年（S60）の人口水準（2015年（H27）から約5.7万人減）に達すると推計されています。
- ・0～14歳人口及び15～64歳人口は既に減少傾向にあり、一方で65歳以上人口は2050年頃まで増加を継続すると推計されています。

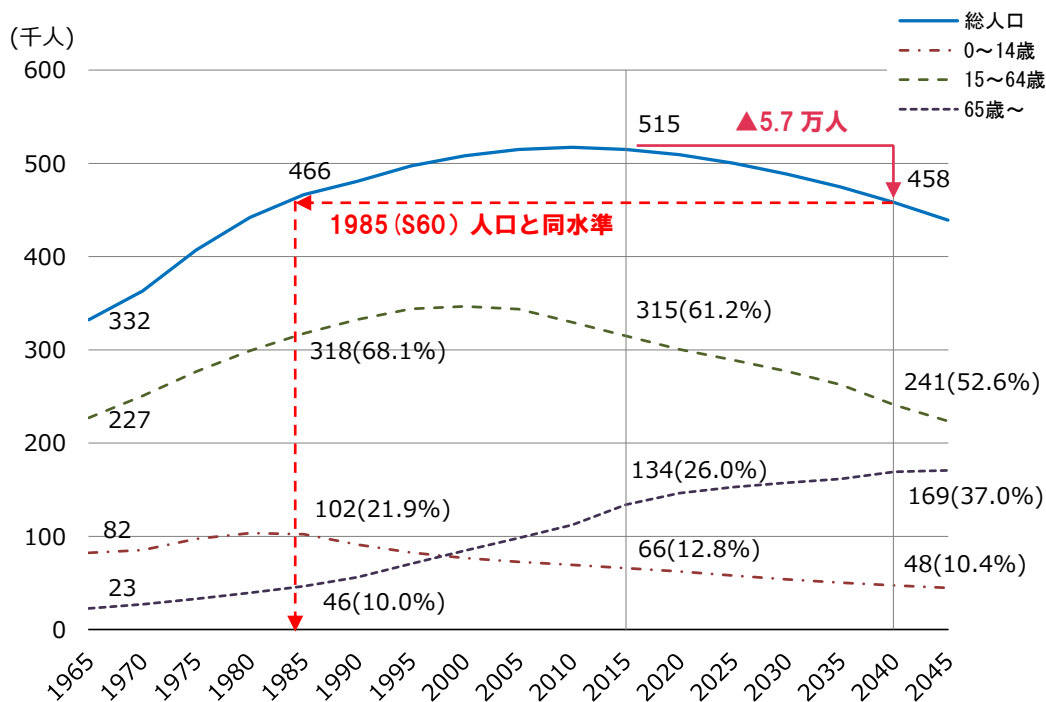


図 2-9-2 松山市の将来人口

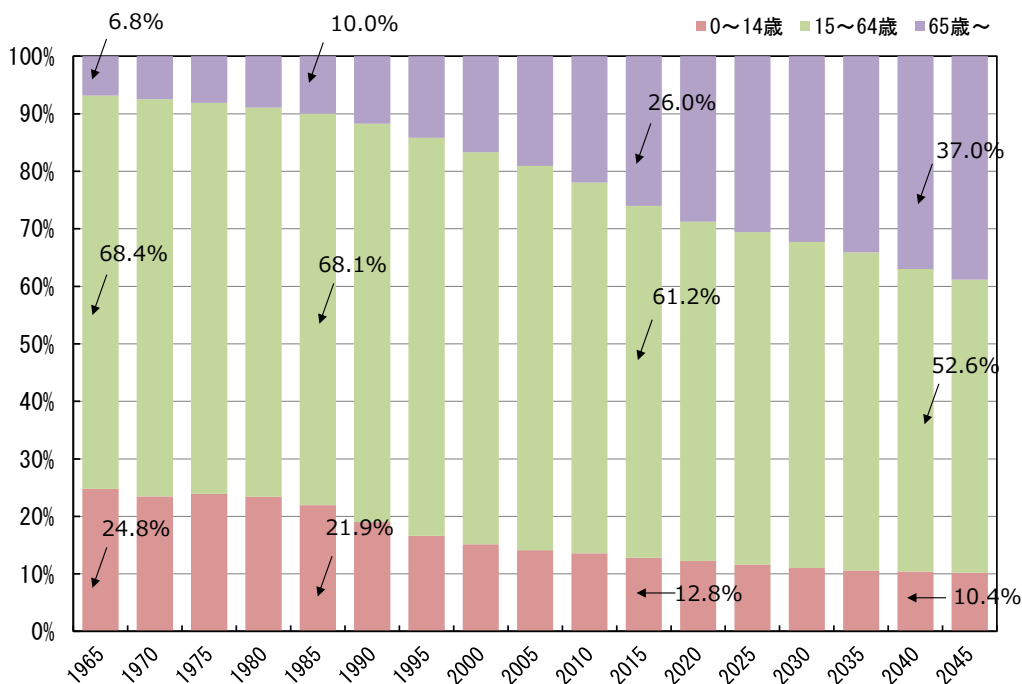


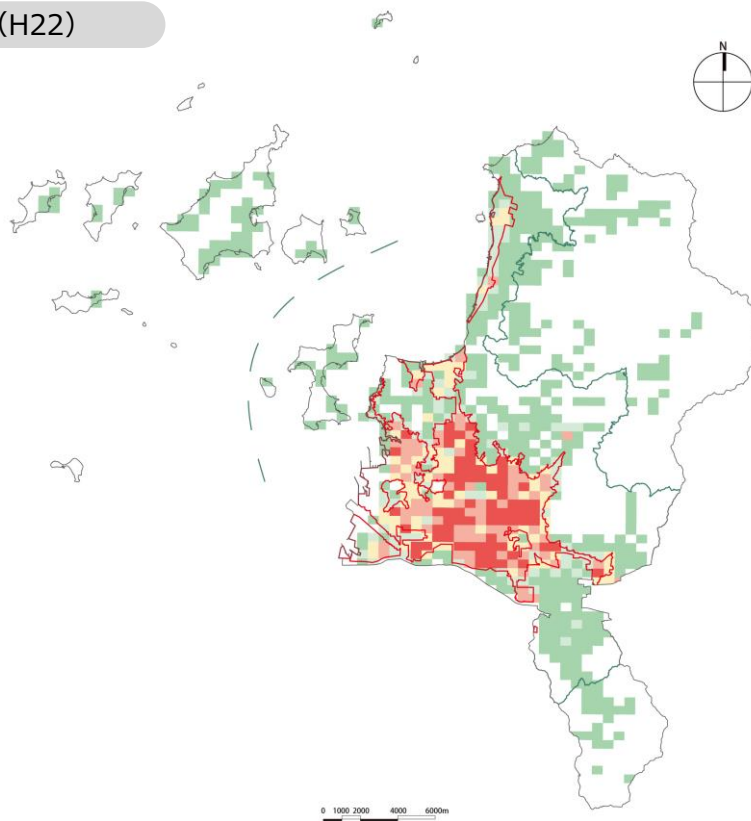
図 2-9-3 松山市の将来人口構成（推計）

資料：～2015 国勢調査/総務省、2020～ 国立社会保障・人口問題研究所

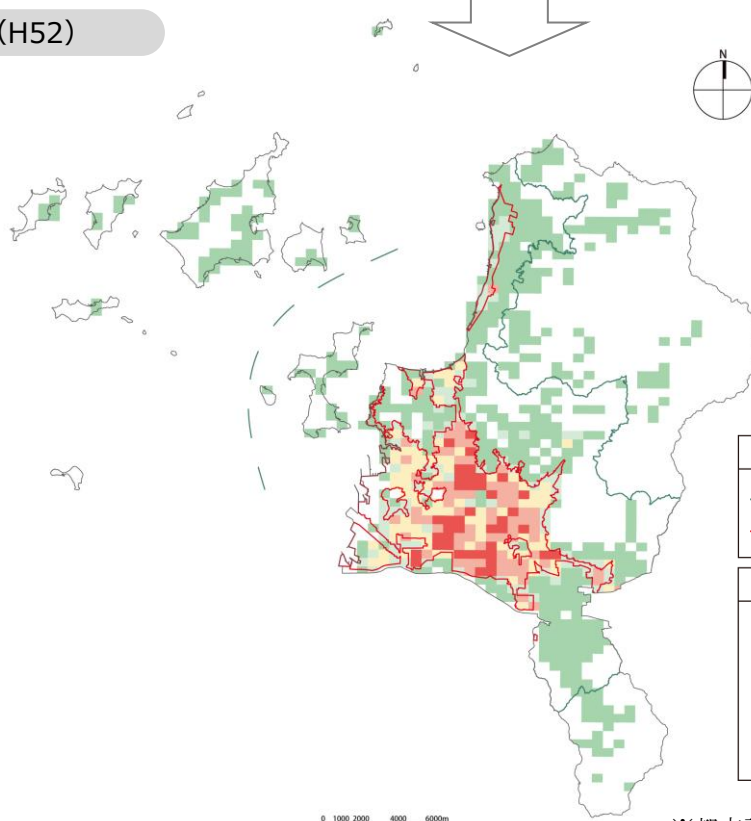
(2) メッシュ別人口 (500m メッシュ)

・30年後には、三津浜や宮前、北条などをはじめ、中心市街地でも大幅な人口減少が進むことが見込まれます。

2010年 (H22)



2040年 (H52)



凡 例	
—	都市計画区域境界
—	市街化区域境界

凡 例	
	0～ 500 人
	500～1,000 人
	1,000～1,500 人
	1,500～2,000 人
	2,000人～

図 2-9-4 人口の変化 [500m メッシュ]

※都市計画区域境界、市街化区域境界は H27 現在

(3) メッシュ別人口密度 (500mメッシュ)

- 1980年 (S55) には、中心市街地及び周辺、三津浜、北条などで人口密度が 100 人/ha を上回り、コンパクトな市街地を形成していましたが、その後の郊外化の進展により、2010年 (H22) では中心市街地等での人口密度が低下し、低密度な地域が広がっています。
- 2040年 (H52) には、人口減少に伴って 60 人/ha 以上の地域が縮小することが見込まれます

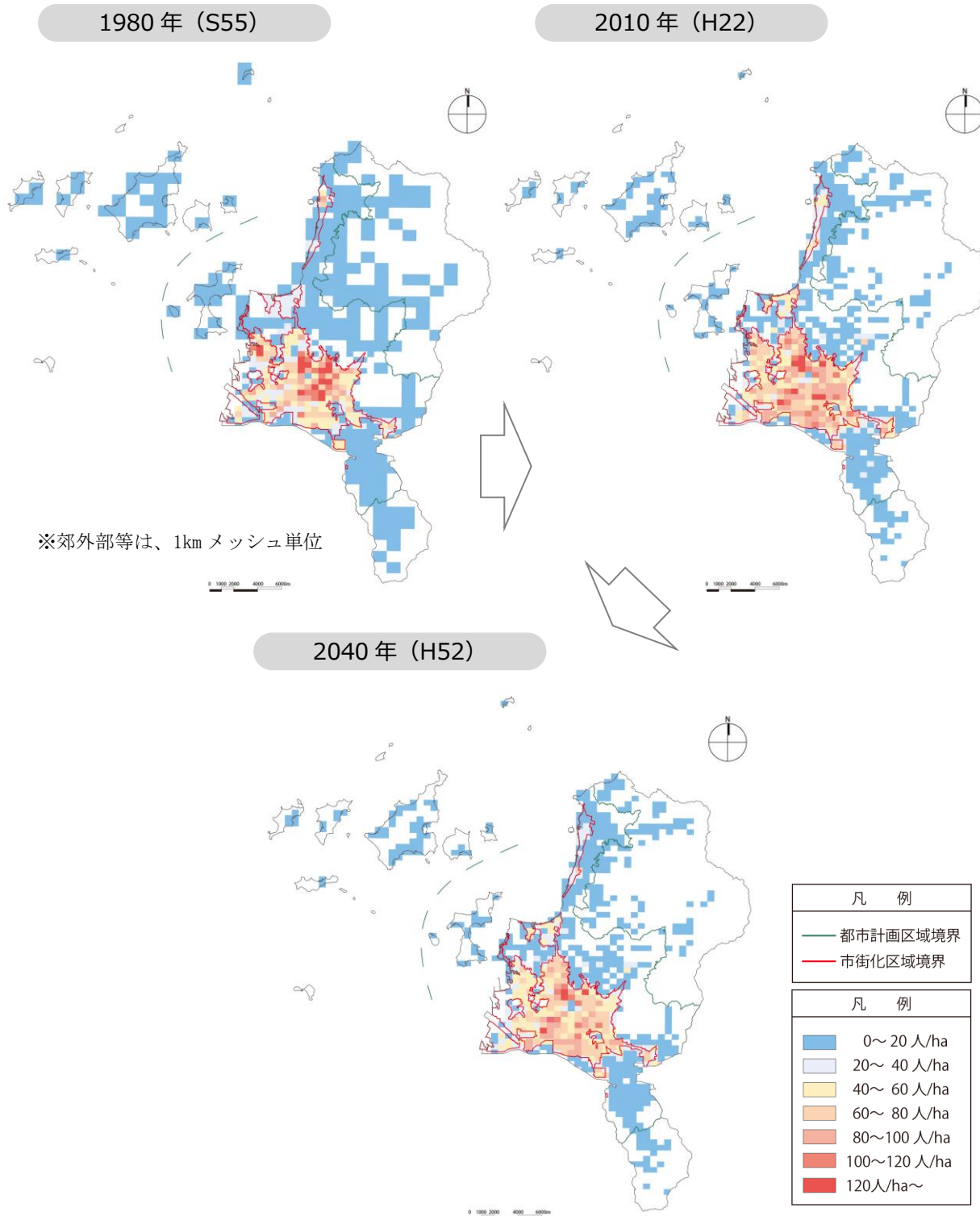


図 2-9-5 人口密度の変化 [500m メッシュ]

※都市計画区域境界、市街化区域境界は H27 現在

(4) 市街化区域の人口密度

・松山市の市街化区域の人口密度は、これまで60人/ha程度を維持してきましたが、2040年(H52)には、約53人/haまで低下することが見込まれます。

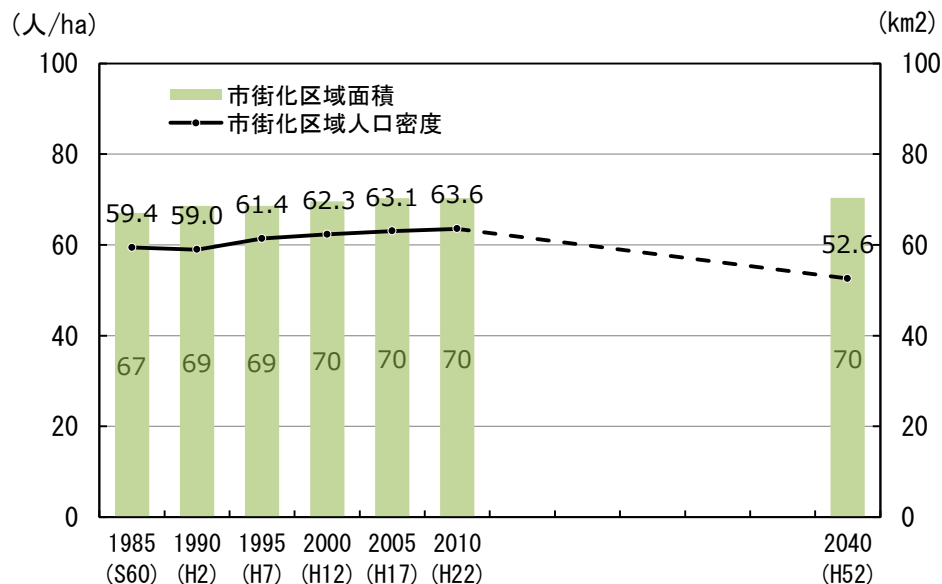


図 2-9-6 市街化区域の面積・人口密度の変化

【参考：都市計画運用指針】

- 住宅用地の人口密度については、
 土地の高度利用を図るべき区域にあつては、100人以上/ha
 その他の区域にあつては、80人以上/ha
 を目標とし、
 土地利用密度の低い地域であっても、60人以上/ha
 とすることを基本とすることが望ましい。
- 住宅用地全域の将来人口密度は、都市計画法施行規則に定める**既成市街地の人口密度の基準である40人以上/haを下回らないこと**とすべき。

2-3. 公共交通の利用圏、施設の徒歩圏の設定

松山市立地適正化計画で都市機能誘導区域や居住誘導区域を設定するにあたり、公共交通（交通結節点）の利用圏や各種施設の徒歩圏を次のように設定します。

（1）設定の考え方

公共交通の利用圏や徒歩圏は、年代や地域・地形の違い、自動車や自転車の保有状況、交通結節点（駅、電停、バス停等）での駐輪場等施設の整備状況などによって異なりますが、ここでは、平成19年に実施されている松山都市圏パーソントリップ調査の結果（実態）を踏まえ、平均的な圏域として設定します。

なお、バス停や路面電車の電停は、ほとんどの箇所で駐輪場が設置されていないことから、アクセス手段は徒歩のみとし、JRや伊予鉄道郊外線は、駐輪場が概ね設置されていることから徒歩だけでなく、自転車や二輪車でのアクセスも考慮します。島嶼部のフェリーターミナルは自動車でもアクセスできるものとし、ます。

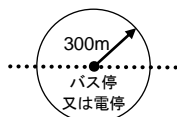
（2）公共交通の利用圏、徒歩圏の設定

公共交通の利用実態を踏まえて、公共交通（交通結節点）の利用圏を次のとおり設定します。また、各種都市機能施設までの徒歩圏は、鉄道駅の利用圏と同じとします。

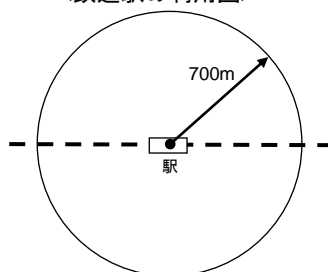
【公共交通の利用圏・施設の徒歩圏】

交通結節点、施設		公共交通利用圏	施設の徒歩圏
バス	バス停	300m (概ね徒歩5分)	—
軌道	伊予鉄道市内線（路面電車）電停		—
鉄道	JR駅	700m (概ね徒歩10分)	—
	伊予鉄道郊外線駅		—
船舶	旅客船ターミナル（島嶼部）	1,000m	—
各種都市機能施設		—	700m (概ね徒歩10分)

〈バス停・電停の利用圏〉



〈鉄道駅の利用圏〉



〈施設の徒歩圏〉

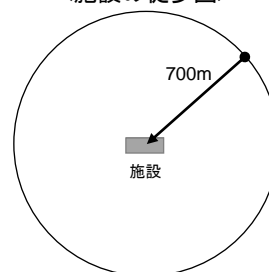


図 2-10-1 公共交通の利用圏・施設の徒歩圏

【参考：平成19年松山都市圏パーソントリップ調査データによる利用圏距離】

■バス停アクセス（徒歩のみ）

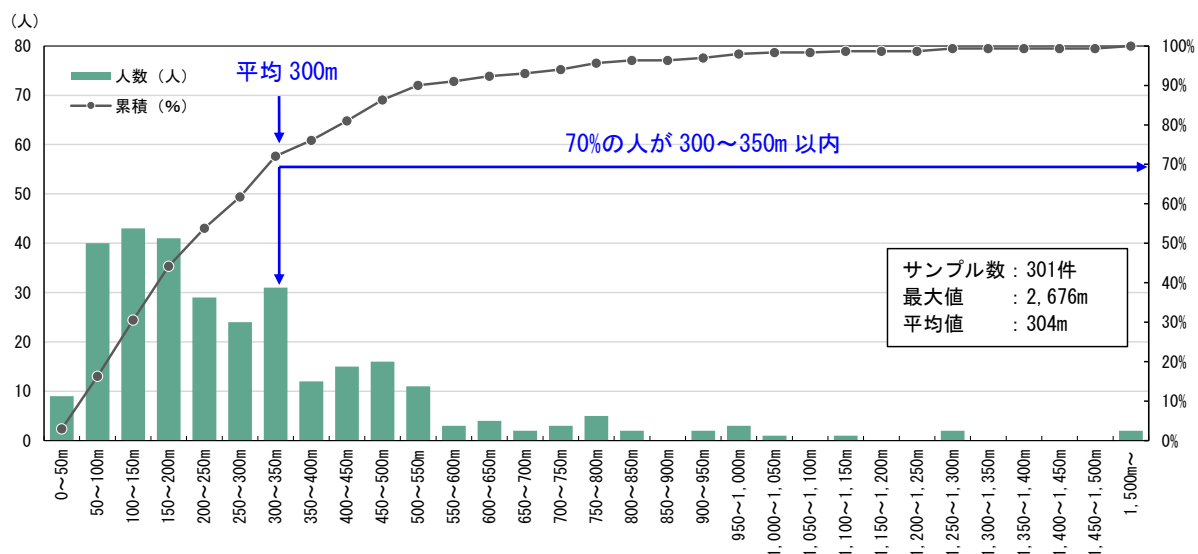


図 2-10-2 居住地～バス停間の距離帯別人数

■電停アクセス（徒歩のみ）

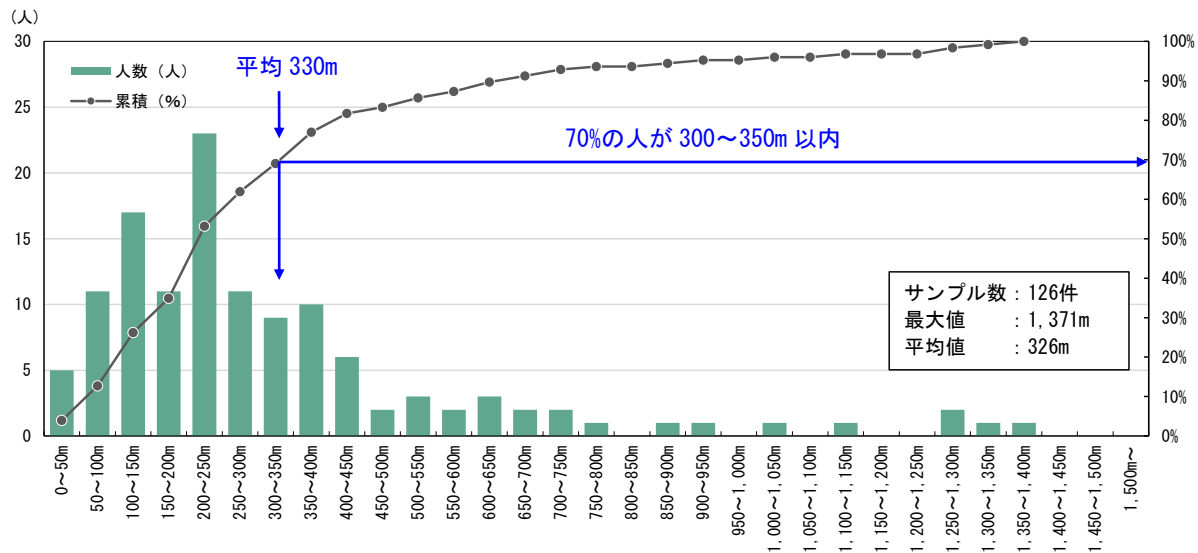


図 2-10-3 居住地～電停間の距離帯別人数

■ 郊外電車駅アクセス（徒歩・自転車・原付・自動二輪車）

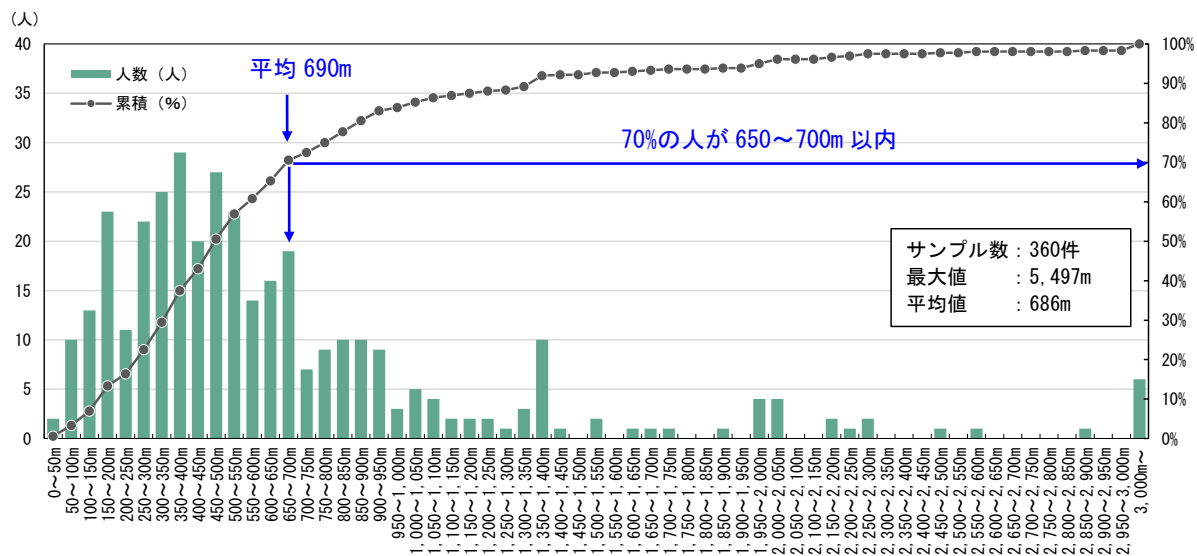


図 2-10-4 居住地～郊外電車駅間の距離帯別人数

■ JR駅アクセス（徒歩・自転車・原付・自動二輪車）

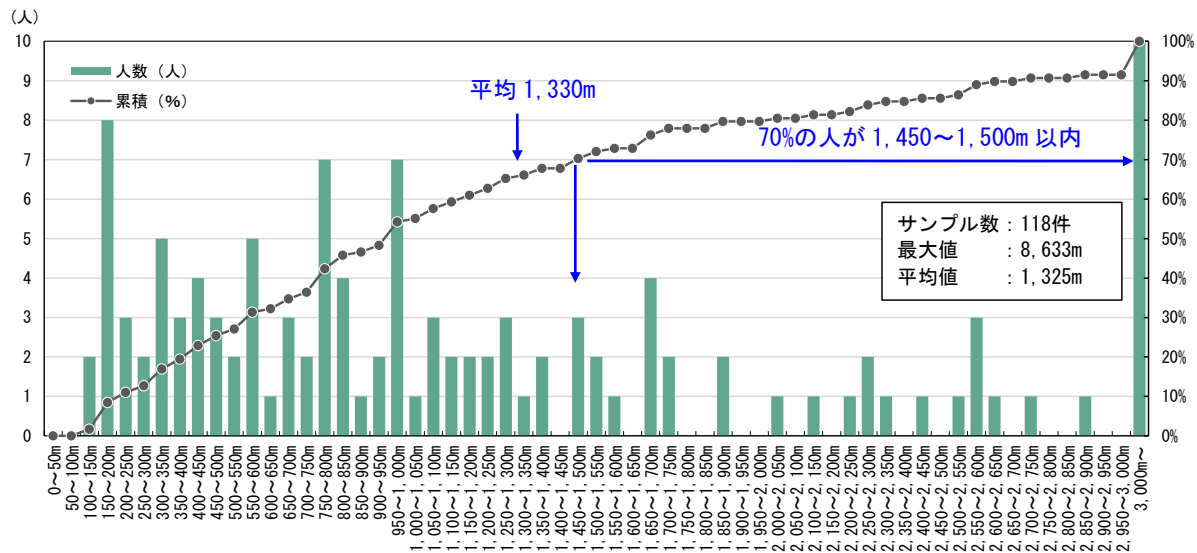


図 2-10-5 居住地～JR駅間の距離帯別人数

(3) 公共交通の利便性

公共交通の利用圏（距離）と、サービス水準を基に、公共交通の利便性を次のように定義します。

【公共交通利便性の定義】

種別		バス、軌道、旅客船								
駅等からの距離		バス停・電停から 300m 以内 または 旅客船ターミナルから 1,000m 以内		バス停・電停から 300~1,000m	バス停・電停から 1,000m 超 かつ 旅客船ターミナルから 1,000m 超					
運行本数		片道 3 (便/時) 以上 または 片道 30 (便/日) 以上	片道 3 (便/時) 未満 かつ 片道 3~30 (便/日)	片道 3 (便/時) 未満 かつ 片道 3 (便/日) 未満						
鉄道	駅から 700m 圏内	片道 3 (便/時) 以上 または 片道 30 (便/日) 以上	便利							
		片道 3 (便/時) 未満 かつ 片道 3~30 (便/日)					準不便			
		片道 3 (便/時) 未満 かつ 片道 3 (便/日) 未満								
駅から 700~1,000m		不便								
駅から 1,000m 超		空白								

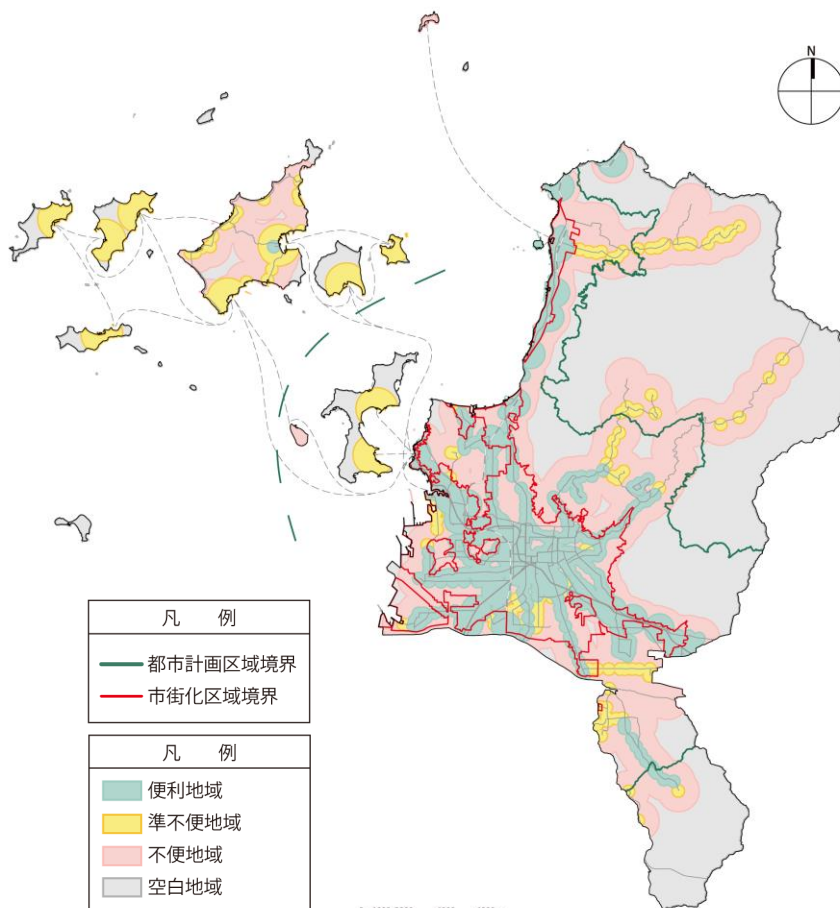


図 2-10-6 公共交通の利便性

2-4. 都市構造上の課題

松山市のこれまでの社会・経済動向や将来の人口見通しを踏まえると、都市構造上、様々な課題が発生することが懸念されます。

(1) 視点1：公共交通の利便性、持続可能性

・将来的な人口減少に伴い、
公共交通利用者の減少→交通事業者の経営悪化→サービス水準の低下→利用者の減少
→・・・の負のループが加速することが予想されます。

- ・郊外部をはじめとして、公共交通の利用が不便又は利用不能な地域に約13万人（松山市人口の約1/4）がお住まいです。今後、高齢化が一層進むと、買い物や通院等、日常の移動が容易にできない人が増加してくることが見込まれます。
- ・また、公共交通の利用圏内であっても、今後、人口密度の低下に伴い利用者の減少が見込まれる地域では、便数の減少や路線の廃止等のサービス低下を招くことが懸念されます。

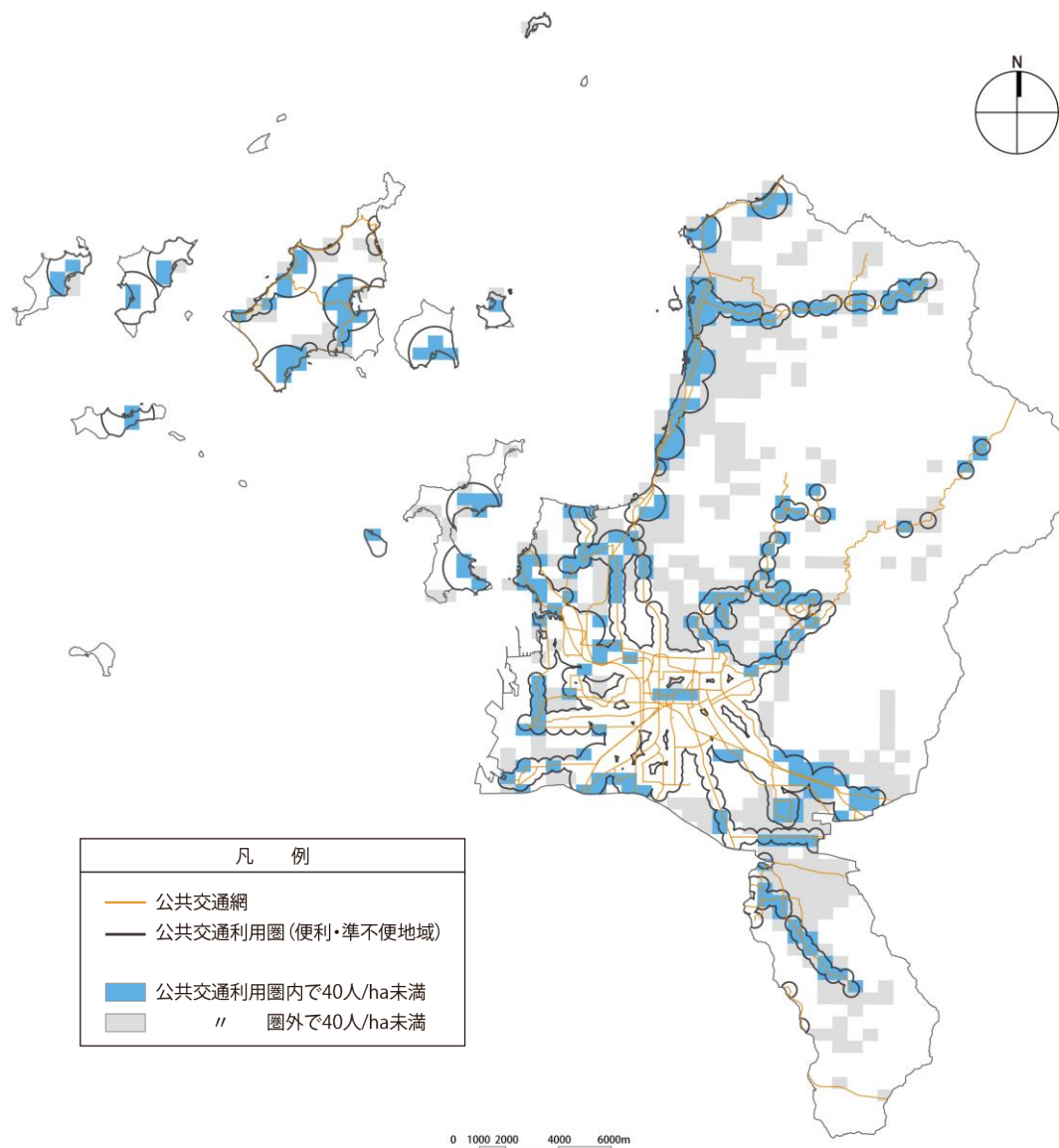


図 2-11-1 公共交通の利用圏と人口密度 (H52)

【公共交通の利便性別の地域内人口の変化】

〈市内全域〉

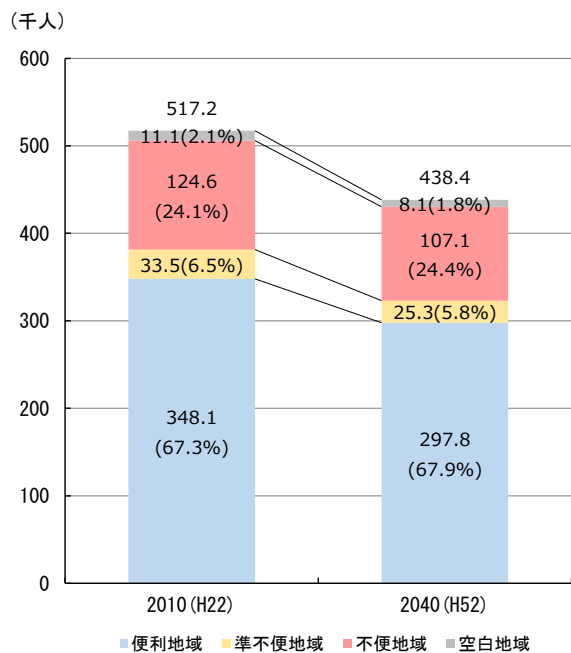


図 2-11-2 公共交通の利便性別人口

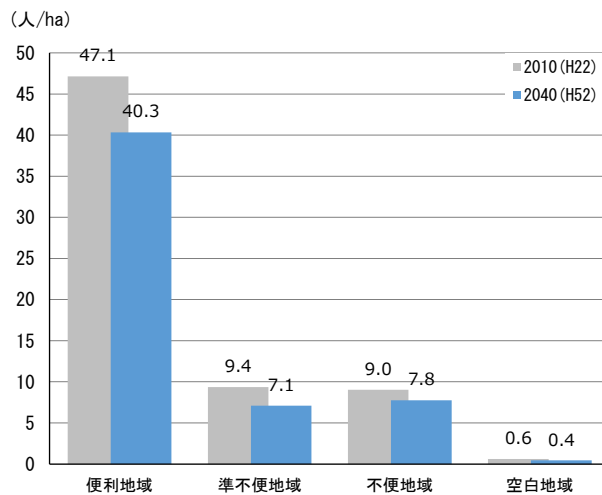


図 2-11-3 公共交通の利便性別人口密度

〈市街化区域〉

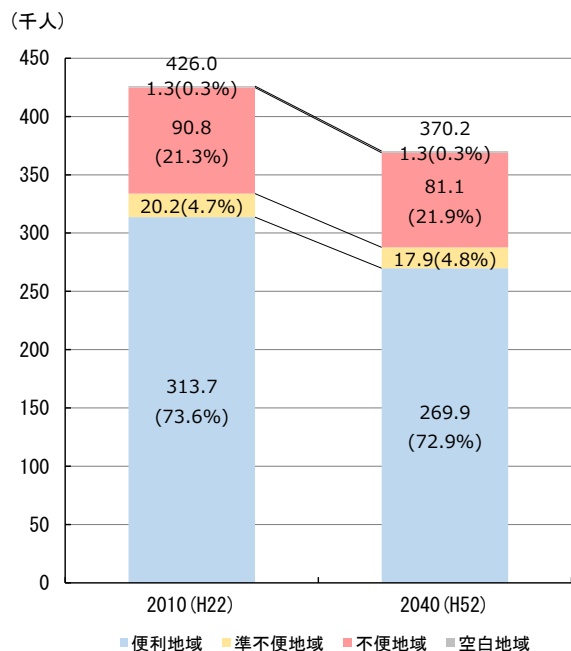


図 2-11-4 公共交通の利便性別人口

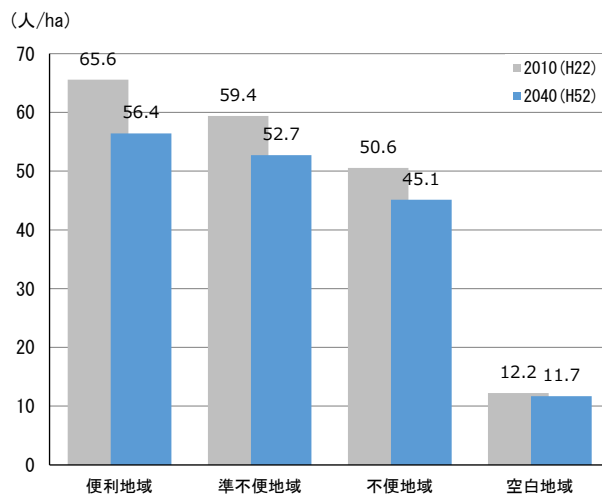


図 2-11-5 公共交通の利便性別人口密度

注) 人口はメッシュの集計値のため、公表値と必ずしも一致しません。

(2) 視点2：生活サービス施設の利便性、持続可能性

・人口密度が低下する地域では、日常生活に必要な施設の維持が困難となり、閉鎖や移転によりサービスが享受しにくくなる可能性があります。

・医療や商業、介護・福祉、子育て支援などの都市機能施設は、これまでの市街地の拡大に伴い、市内各地に分散立地しています。しかし、今後、人口密度の低下が見込まれる地域に立地する施設は、利用者の減少に伴い、施設の維持が困難になってくることが予想されます。これにより、これら施設の周辺地域では、各種サービスを容易に受けることができなくなることが懸念されます。

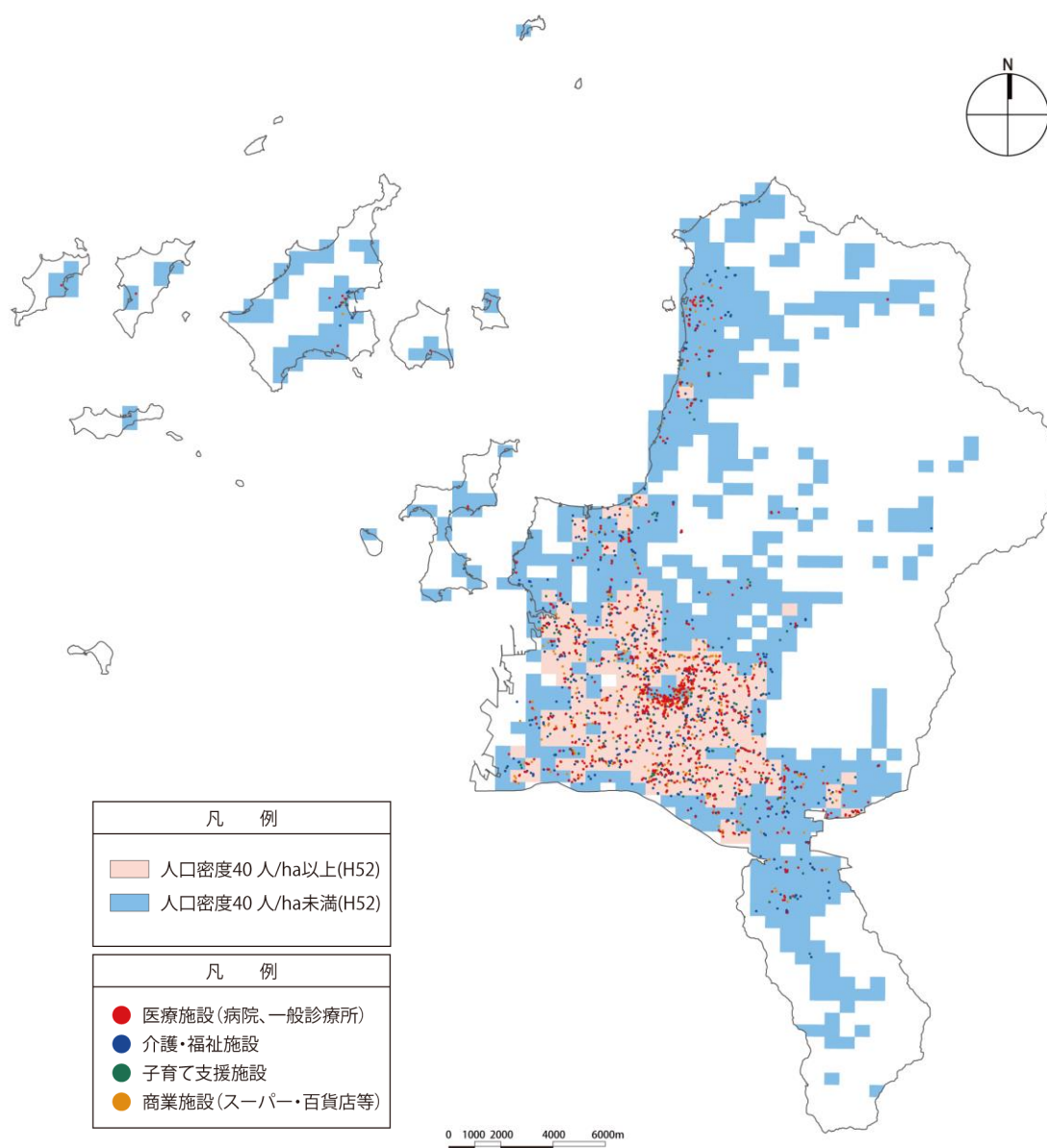


図 2-11-6 都市機能施設の立地状況と人口密度 (H52)

【1施設当たりの徒歩圏内人口密度（市内全域）】

・松山市内に立地する病院1施設当たりの徒歩圏内の人口密度は、2010年（H22）では約46人/haですが、2040年（H52）では40人/haを下回り、また、高齢者福祉（通所）では、約64人/haが約56人/haにまで低下することが見込まれます。これにより、存続が困難となる施設が発生することが懸念されます。

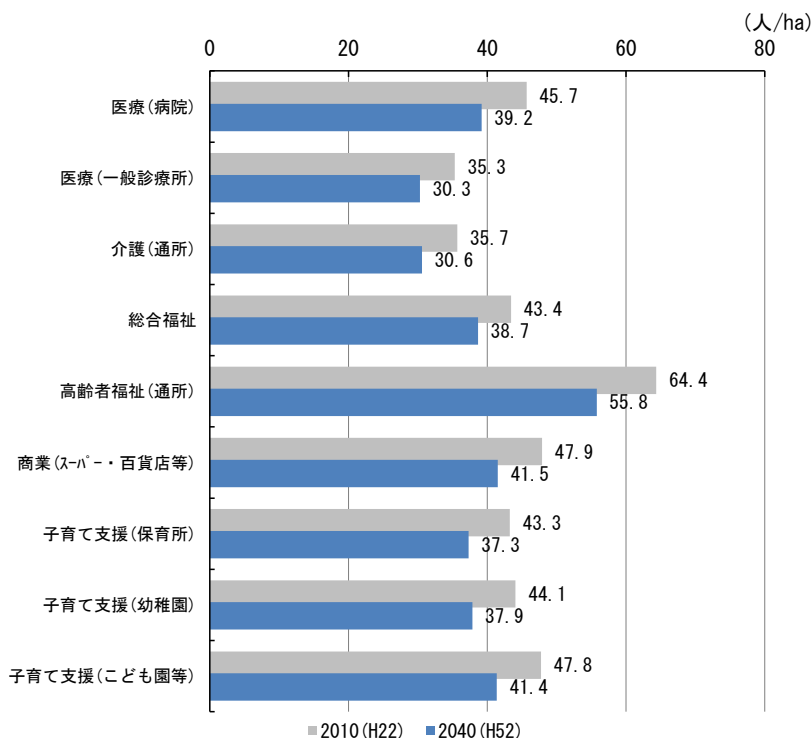


図 2-11-7 1施設当たりの徒歩圏内人口密度（市内全域）

※参考：都市機能施設の存在確率

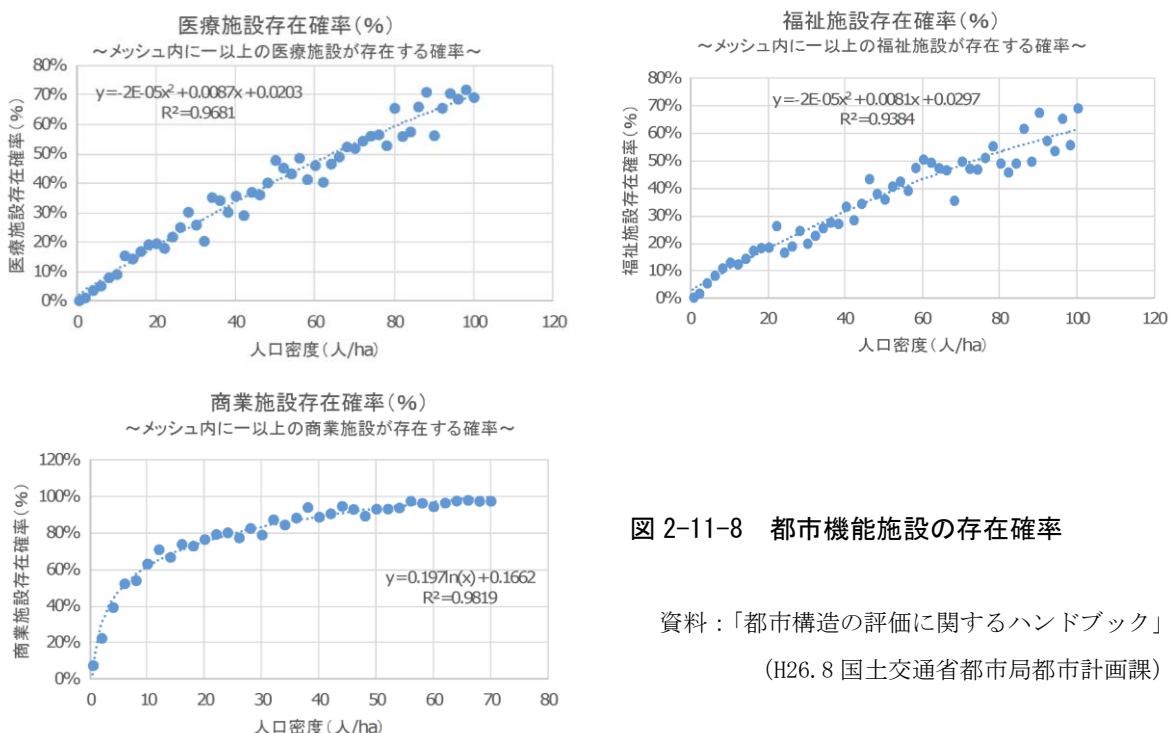


図 2-11-8 都市機能施設の存在確率

資料：「都市構造の評価に関するハンドブック」
 (H26.8 国土交通省都市局都市計画課)

(3) 視点3：高齢者の福祉、健康

- ・人口が減少する地域では、公共交通の維持が困難となり、高齢者等の外出機会が低下する可能性があります。
- ・高齢者が増加する地域で、日常生活に必要な施設が近くにない地域では、サービスの利便性が低下する可能性があります。

- ・市内では人口が減少する一方で、高齢者は今以上に増加することが見込まれます。医療や介護・福祉施設などが近づくなく、公共交通の利便性も低い地域では、医療や福祉サービスを受けることができなくなることが懸念されます。

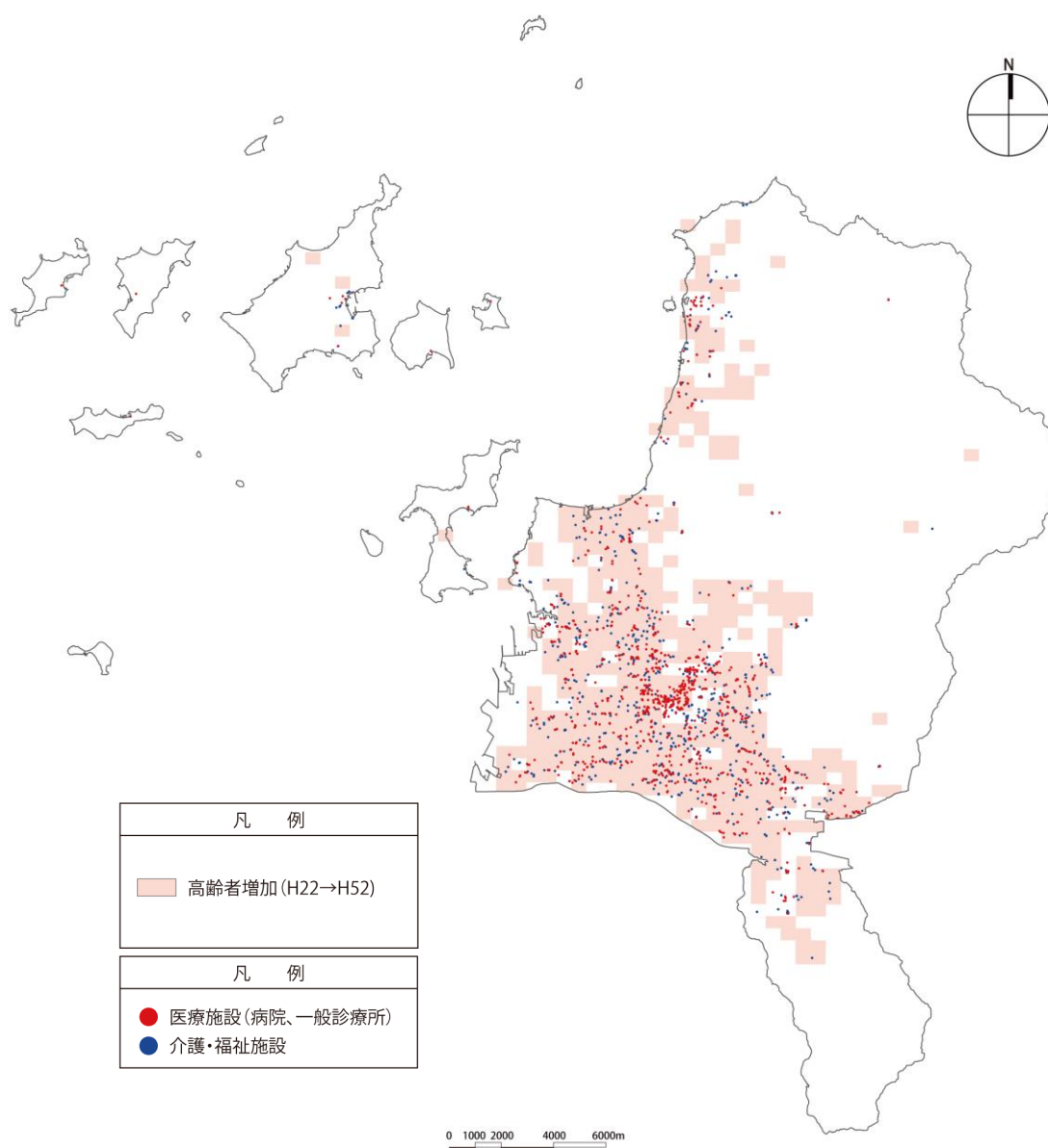


図 2-11-9 高齢者増加地域 (H52-H22) と施設分布

(4) 災害等に対する安全性

- ・松山市内には土砂災害や山地災害等の危険性を有する箇所が市街化調整区域や都市計画区域外を中心に多数分布しているほか、市街化区域の外縁部等一部地域にも存在します。
- ・これら地域では、万一災害が発生した時に、甚大な被害を受ける可能性があります。

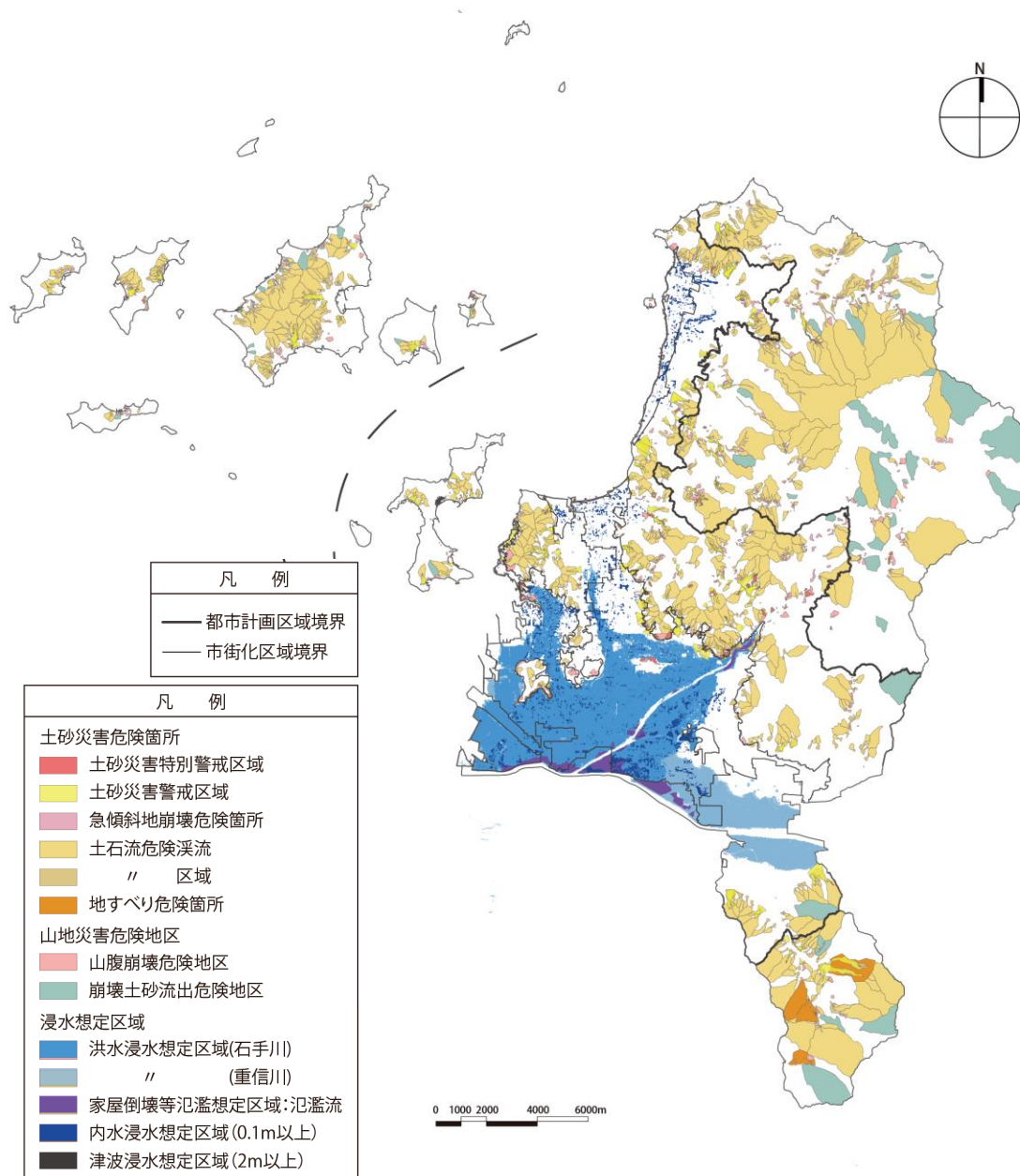


図 2-11-10 災害ハザード (再掲)

資料：改訂版まつやま防災マップ（松山市）、松山市内水ハザードマップ（松山市）、国土交通省・愛媛県資料

(5) 都市構造上の課題の整理

松山市の現状並びに、将来の人口見通しから、プラス要素・マイナス要素、並びに、「コンパクト+ネットワーク」の都市構造を推進するための課題は次のように整理されます。

	プラス要素	マイナス要素
内的要因	<p>【強み】</p> <p>■ 公共交通ネットワークの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR予讃線、伊予鉄道郊外線に加えて、中心市街地には路面電車が運行されています。また、鉄道の利便性に劣る地域は路線バスでカバーされているなど、比較的充実しています。 <p>■ 拠点等への都市機能施設の集積</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地が拡大してきた中でも、地域医療支援病院や大学などの高次な都市機能施設が都心部に立地しているほか、主要な鉄道駅周辺にも、施設の集積が見られます。 <p>■ 多様な地区特性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 城下町として栄えた都心部や、三津浜、堀江などに今なお残る港町としての面影、中山間部の豊かな自然など、多様な地区特性を有しています。 	<p>【弱み】</p> <p>■ 人口減少・少子高齢化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市の人口は今後減少し、少子高齢化の一層の進行が見込まれます。特に、中山間部や島嶼部では顕著で、市街化区域の縁辺部でも人口密度の低下が見込まれます。 <p>■ 小売業の衰退化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地の拡大に伴う郊外や市域外への大規模商業施設の立地や、通信販売が拡大する中、市の小売吸引力は低下が続き、都心部をはじめ、市全域での小売業の衰退が見られます。 <p>■ 低い公共交通の分担率</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通ネットワークが比較的充実している一方で、分担率はわずか4%と低く、将来の人口減少に伴い、バス路線の廃止等が懸念されます。
外的要因	<p>【機会】</p> <p>■ 都心部での再開発事業等の動き</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地では、人口回帰の傾向にあるほか、一番町大街道口での景観整備事業や、銀天街 L 字地区等での再開発事業の動きなど、魅力向上に向けた取組が展開されつつあります。 <p>■ 郊外拠点駅の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 余戸駅^{ようご}では、H27年に駅舎のバリアフリー化がなされるとともに、久米駅でも H29年に駅前広場の整備や駅舎建て替えなど大規模なリニューアルが行われるなど、利便性向上に向けた取組が進められています。 <p>■ 松山外環状道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心部への通過交通の排除や、国道 11 号～IC～空港・港湾へのアクセス利便性の向上等を目的とした、松山外環状道路の整備が進行しています。 	<p>【脅威】</p> <p>■ 災害ハザード</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街化調整区域や都市計画区域外には、土砂災害や山地災害などの危険性を有する箇所が多数存在しています。 <p>■ 郊外での宅地開発等の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の利便性に依らない自動車依存型の社会の進展に伴い、郊外の戸建宅地開発が進み、居住地が広範に拡散化しています。

【松山市の都市構造上の課題】

＜ 都市活動面（都市の活力）＞

■ 拠点を中心とした活力の復興（既存ストックの活用）

市街地の郊外化に伴い、都市機能施設や居住地が各地に分散化し、都心部をはじめ、かつて賑わいに溢れた旧既成市街地等での活力の低下が顕著です。また、これまで高齢者をはじめとする交通弱者の移動を支えるバス交通も、今後、人口減少に伴う廃止等が懸念されます。

一方で、中心市街地での人口回帰や環境整備、郊外拠点駅での利便性向上等の取組が進められていることから、都市機能施設や公共交通などの既存ストックを活かし、拠点を中心とした集積とこれをつなぐネットワークの構築により、活力の復興を図ることが必要となっています。

＜ 市民生活面（暮らしの質）＞

■ 高齢者に優しい都市づくり

今後ますます高齢単身者世帯は増加することが見込まれ、自動車の運転ができず、公共交通の利用も困難な地域に居住する高齢者は、買物や通院など日々の生活が困難になることが予想されます。

超高齢社会にあっても、徒歩や公共交通を利用して、容易に各種生活サービスを享受できる高齢者に優しい都市づくりが必要です。

■ 安全・安心な暮らしの確保

全国各地で、土砂災害や津波、洪水浸水などにより甚大な被害が頻発してきている中で、松山市でも災害発生の危険性のある箇所が多数分布しています。

災害時でも安全・安心な居住環境の確保が必要です。

＜ 行財政面（都市経営）＞

■ 投資の効率化

都市のコンパクト化による、道路や下水道等の都市基盤に要する費用の削減など、効率的な投資に資する都市づくりが必要です。

■ 歩いて健康な都市づくり

高齢化の進行に伴い、扶助費等の社会保障費は一層増大することが見込まれます。

歩行距離が増加すると健康増進が図られ、医療費の削減に繋がるとの研究結果もあることから、歩行機会や歩行距離の増大に繋がる都市づくりが必要です。