

6. 居住誘導区域

6-1. ゾーン別の将来の居住方針イメージ

居住誘導区域は、松山市都市計画マスタープランの将来都市構造や地域別構想の各地域の土地利用方針を踏まえて設定します。

区域設定にあたっては、松山市立地適正化計画の基本方針の一つとして掲げている「多様な居住環境・ライフスタイルを支える」を踏まえ、市域での暮らしの方向性を次の5つのゾーンに区分して行います。

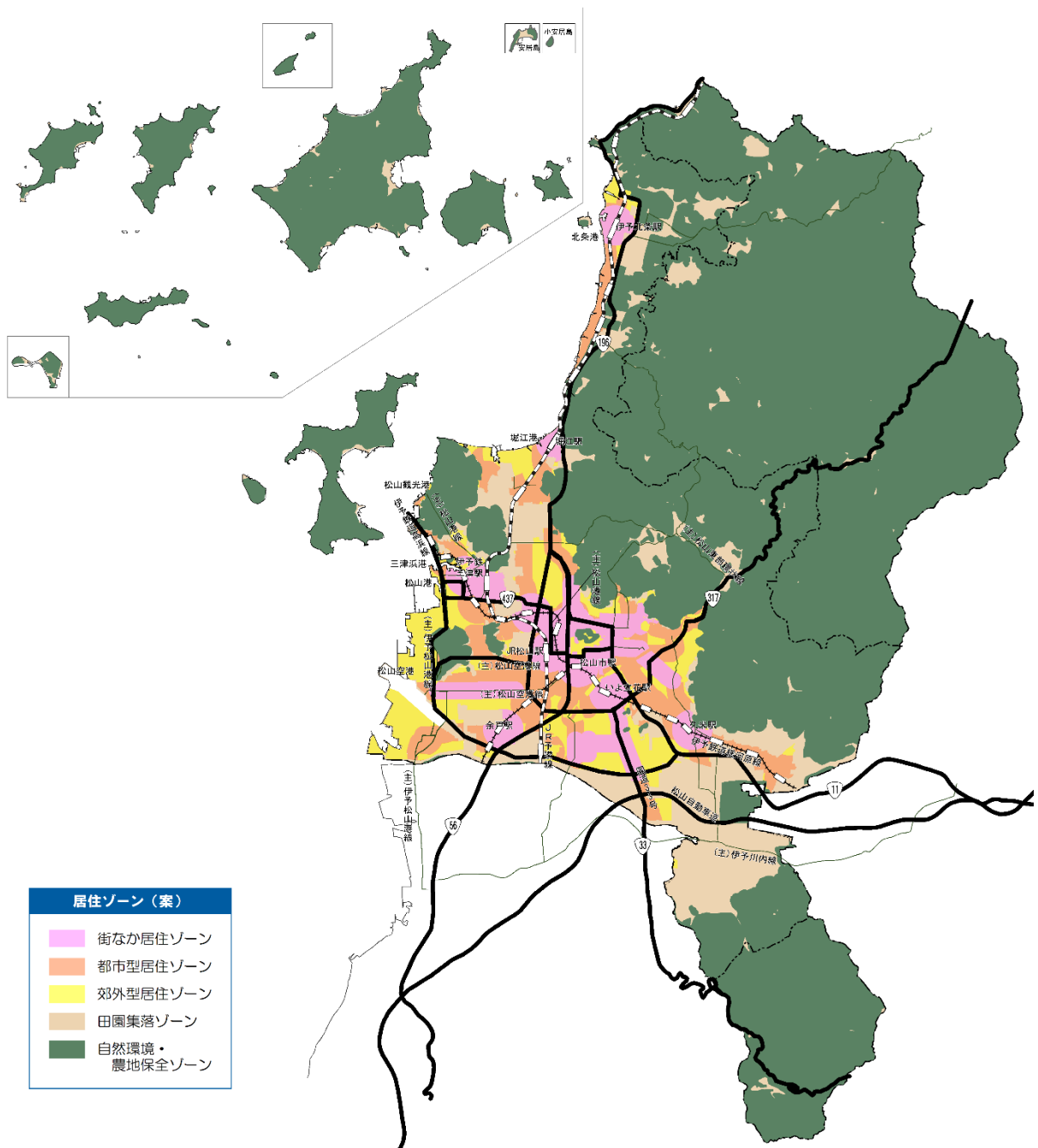


図 6-1 ゾーン別の将来の居住方針

■居住ゾーン別の暮らしのイメージ（基本方針1：多様な居住環境・ライフスタイルを支えるに該当）

ゾーン（案）	暮らしのイメージ	都市マスの位置付け
①街なか居住ゾーン （都市機能誘導区域）	・都市機能の維持・集約を図ることで、中核市にふさわしい高次な都市サービスを身近に享受できる、歩いて暮らせるゾーン	都心拠点 地域生活拠点
②都市型居住ゾーン （居住誘導区域内で都市機能誘導区域外）	・公共交通の利用が便利で、徒歩や公共交通により、利便性の高い日常生活を享受できるゾーン	市街地ゾーン
③郊外型居住ゾーン （市街化区域内で居住誘導区域外）	・地域の状況に応じてマイカー等を上手に使いながら暮らすゾーン	市街地ゾーン
④田園集落ゾーン （市街化調整区域）	・農地と生活集落が調和する環境を保全しながら、ゆとりのある暮らしを維持・提供するゾーン	田園集落ゾーン
⑤自然環境・農地保全ゾーン （市街化調整区域）	・豊かな自然環境と農地を保全することを前提として、ゆとりのある暮らしを維持・提供するゾーン	自然環境・農地保全ゾーン

※赤枠：都市機能誘導区域、青枠：居住誘導区域

■居住ゾーン別の基本方針

①街なか居住ゾーン

様々な高次都市機能や生活機能を集積し、賑わいの創出を図るとともに、高密度・高容積な居住環境を形成する。

②都市型居住ゾーン

徒歩や公共交通により、便利な都市型生活を享受できるよう、多様な生活機能を集積した居住環境を形成する。

③郊外型居住ゾーン

バスのサービス水準がやや低いため、状況に応じてマイカーを利用しつつ暮らすことのできる生活環境の維持・形成を図る。

④田園集落ゾーン

自然環境との調和や営農環境との共生を図りながら、既存集落では基礎的な生活機能の集積や維持を図り、持続可能な居住環境を形成する。

⑤自然環境・農地保全ゾーン

田園集落ゾーンよりもさらに外側のゾーンでは、自然環境や営農環境の保全を前提とした居住環境を形成する。

6-2. 区域設定の考え方

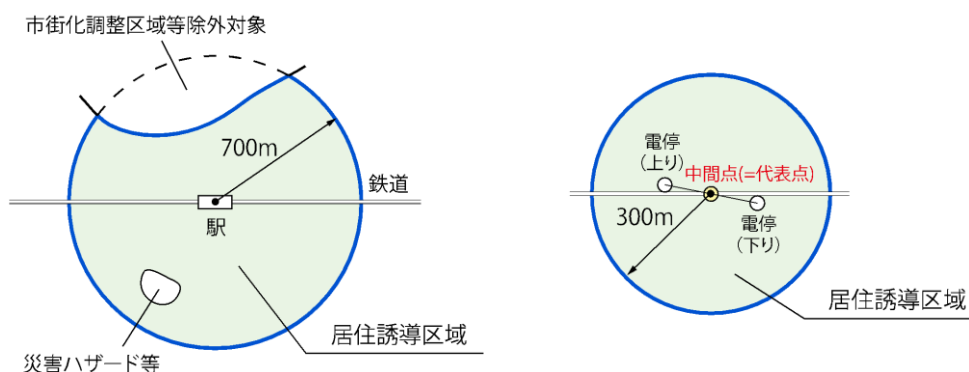
居住誘導区域は、先に設定した目指すべき都市の骨格構造や公共交通の利便性、上位・関連計画、都市機能誘導区域を踏まえて、次の条件により設定します。

【居住誘導区域の設定方法】

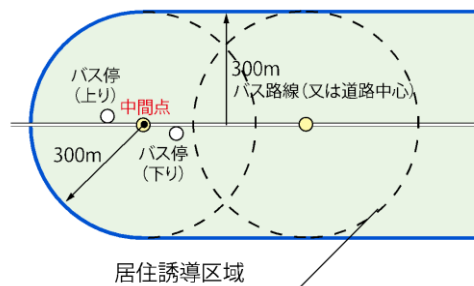
2-3. で設定した公共交通の便利地域を基本とします。

※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 300 m 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

- ・法令等で建築や開発が制限されている区域（市街化調整区域、農用地区域、特別地域、保安林など）
- ・災害ハザード区域（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、用途地域の指定のない地域
- ・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。

6-3. 居住誘導区域

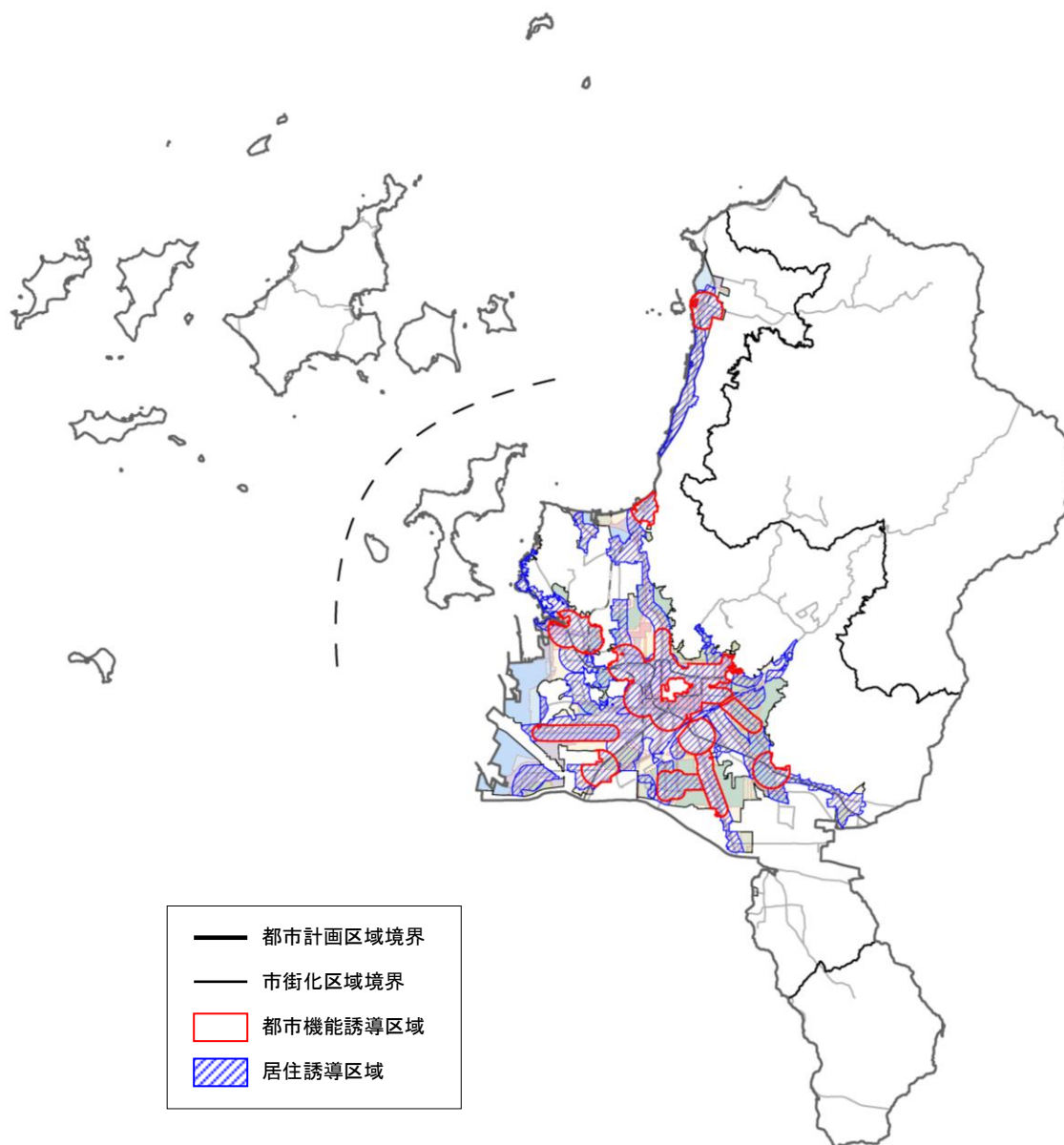


図 6-2 居住誘導区域

	面積	面積割合	人口密度	
			H22	H52
居住誘導区域	4,719ha	—	69人/ha	59人/ha
市街化区域	7,029ha	67.1%	61人/ha	53人/ha
松山市域	42,937ha	11.0%	12人/ha	10人/ha

居住誘導区域

