

第1回 松山市都市再生緊急整備地域 準備協議会

(仮称) 松山駅東地域の 都市再生緊急整備地域指定に向けて



2023年8月22日 松山市

目次

1. 本協議会について
2. 松山市の特長
3. 松山市の現状と課題
4. 中心市街地の現状と課題
5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯
6. 指定を目指すエリア設定について
7. 地域整備方針の検討について

1. 本協議会について

1. 本協議会について

(1) 地域指定の必要性



現状と課題

- ① 人口減少、少子高齢化。
- ② 歩行者通行量の減少、公共交通利用者の減少。
- ③ 労働力・経済力の低下、市内中心部での地価の下落や空き店舗の増加。
- ④ コロナ禍による観光客の減少
- ⑤ 老朽建物の増加による災害リスクの増加。
- ⑥ 行政の投資的経費へ費やすことができる財源の減少。



地域指定の必要性

課題解決するためには行政だけでなく、**民間の力が必要不可欠。**

民間が再開発などを行う機運を醸成し、事業をしやすい環境を作るため

都市再生緊急整備地域の指定を目指す。

1. 本協議会について

(2) 協議内容とスケジュール



候補地域の指定【令和5年3月】



第1回：(仮称)松山駅東地域の都市再生緊急整備地域指定に向けて
【令和5年8月】

第2回：都市再生緊急整備地域エリア及び地域整備方針の検討
【令和5年10月(予定)】

第3回：まとめ(具体的なエリア(素案)・地域整備方針(素案)を決定)
【令和6年2月(予定)】



松山市から内閣府へ、政令・地域整備方針素案の申出
【令和6年3月(予定)】



都市再生緊急整備地域の政令指定
【令和6年8月(予定)】

2. 松山市の特長

2. 松山市の特長

(1) 人口、地勢 等



■ 概況

人口：503,400人（2023年7月1日推計）

世帯：244,470世帯（ // ）

面積：429.35平方キロメートル

■ 地勢・歴史

- ・ 松山市は、愛媛県の中央部、松山平野にあり、東は西日本の最高峰石鎚山を擁する四国山地を背景とし、西は波静かな国立公園瀬戸内海に臨む。
- ・ 市街地の大部分を戦災により焼失したが、今日では総合的な都市機能を備え、平成12年4月には中核市へと移行、平成17年1月には北条市・中島町と合併し四国初の50万都市となっている。
- ・ 松山城を中心に城下町として発展し、中心市街地に官公庁や企業、アーケード商店街、道後温泉や松山城といった名勝や史跡等が立地。



2. 松山市の特長

(2) コンパクトシティ松山



街の中心にそびえる松山城を中心に あれもこれも集まるコンパクトシティ

松山市は人口約50万人の県庁所在地で四国最大の都市。市内中心部にそびえ立つ松山城を中心に、街・海・山がコンパクトに集まっています。



ショッピングセンターへの近さ日本一

伊予鉄道松山市駅からL字型に続く「銀天街」「大街道」商店街周辺は百貨店や商業施設が充実。百万都市に匹敵するといわれる歓楽街もあります。



道後温泉まで路面電車で約10分

道後温泉や松山城は、観光客だけでなく市民の生活に溶け込んだランドマーク。市内中心部から道後温泉までは路面電車で約10分の近さです。



松山空港まで車で約15分

市内中心部から松山空港まで車で約15分の近さ。首都圏も松山空港からLCCを利用すれば気軽にお出かけできます。

全国 **1位** 仕事からの
帰宅時間の早さ

愛媛県 **17時54分**

東京都 19時15分
大阪府 18時41分

出典：「令和3年社会生活基本調査」総務省統計局
※男女10歳以上の仕事からの帰宅時間の平均値

全国 **2位** 通勤・通学にかかる
時間の短さ

愛媛県 **56分**

東京都 92分 大阪府 84分

出典：「令和3年社会生活基本調査」総務省統計局
※男女10歳以上の通勤・通学の平均値

全国 **2位** 余暇時間の長さ

愛媛県 **6時間49分**

東京都 6時間34分
大阪府 6時間44分

出典：「令和3年社会生活基本調査」総務省統計局
※男女10歳以上の3次活動時間の平均値

全国 **3位** 仕事の平均時間

愛媛県 **7時間39分**

東京都 8時間10分
大阪府 7時間54分

出典：「令和3年社会生活基本調査」総務省統計局
※男女10歳以上の仕事時間の平均値

2. 松山市の特長

(3) 『坂の上の雲』のまちづくり



単に新しいものを作るだけではなく、**地域で古くから培ってきた既存の地域資源を最大限活用**し、小説『坂の上の雲』の主人公たちのように夢や希望を持ち、官民一体で「物語」が感じられるまちを目指す、それが全国ではじめて取り組む「小説を活かしたまちづくり」です。



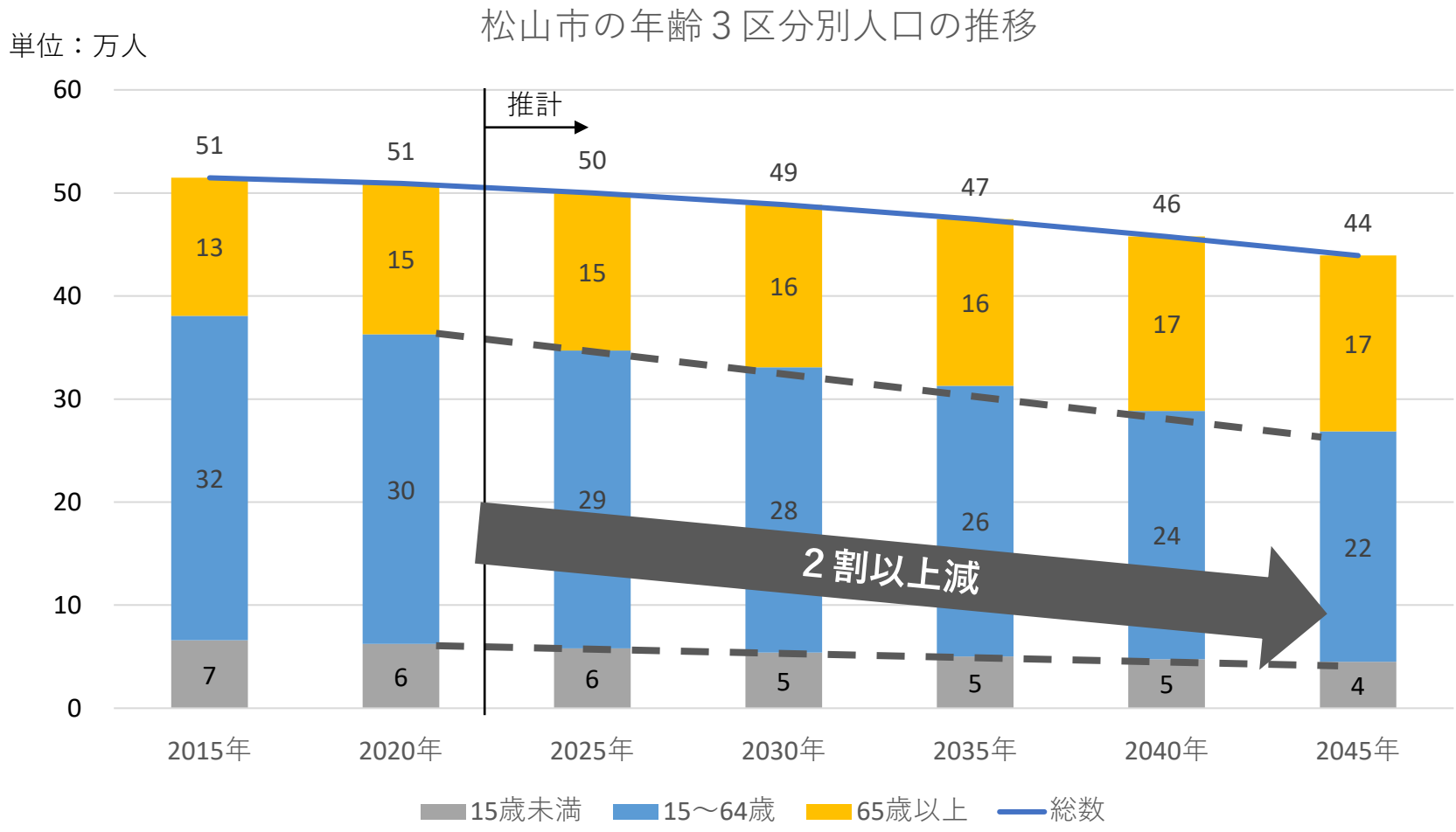
3. 松山市の現状と課題

3. 松山市の現状と課題

(1) 人口 ①人口減少



・松山市の人口は減少傾向にある。**生産年齢人口は25年で2割以上減少**する見込み。



資料：総務省「国勢調査」
国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成30年推計）

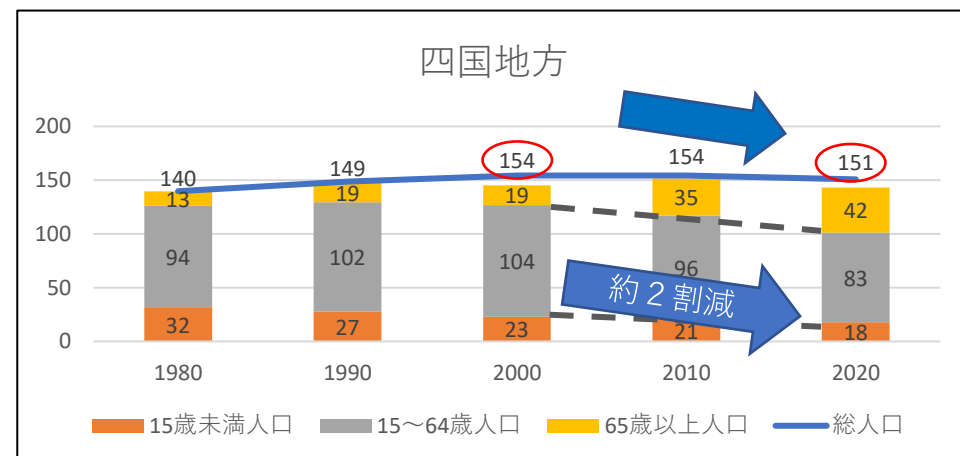
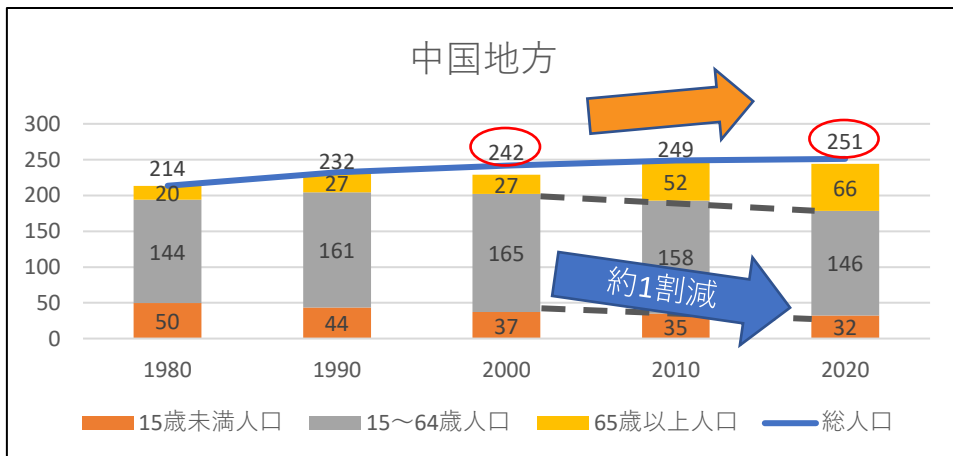
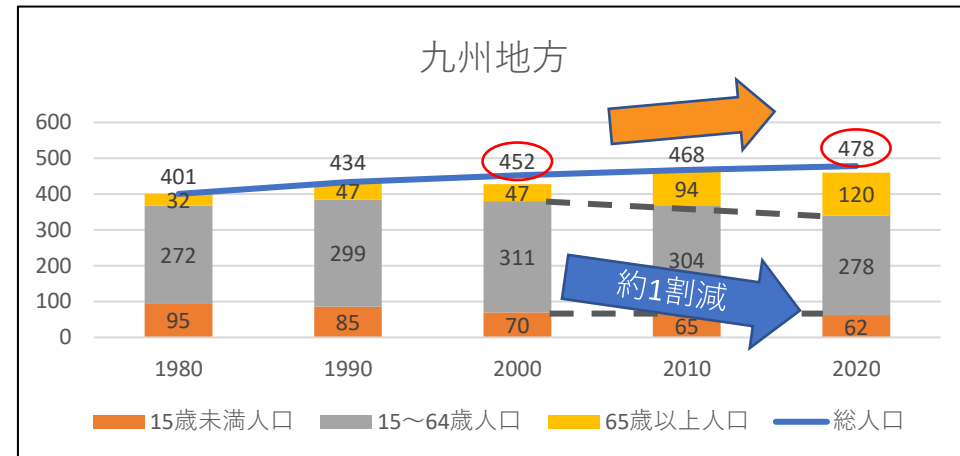
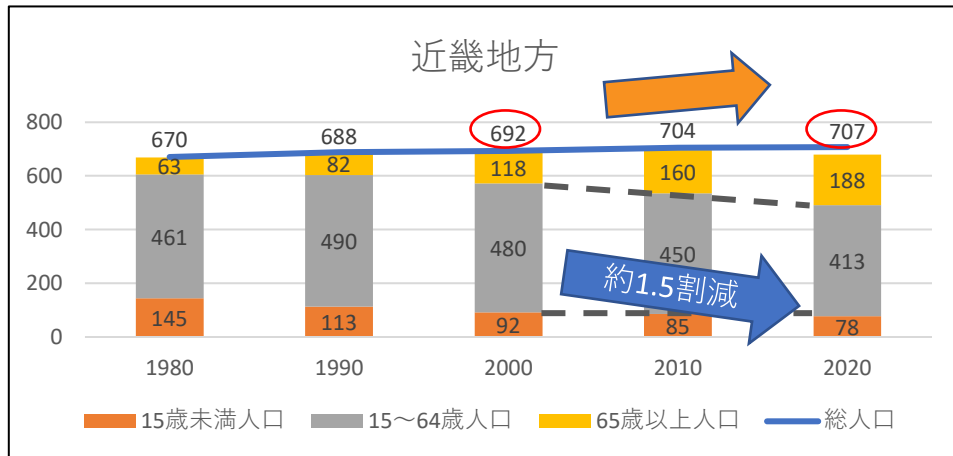
3. 松山市の現状と課題

(1) 人口 ①人口減少



- **四国地方のみ、2000年以降総人口が減少**している。
- 2000年から2020年にかけて、四国地方が総人口における**15歳未満人口及び生産年齢人口の減少割合が最も大きい**。(15歳未満人口及び生産年齢人口ともに約2割減少)

単位：万人

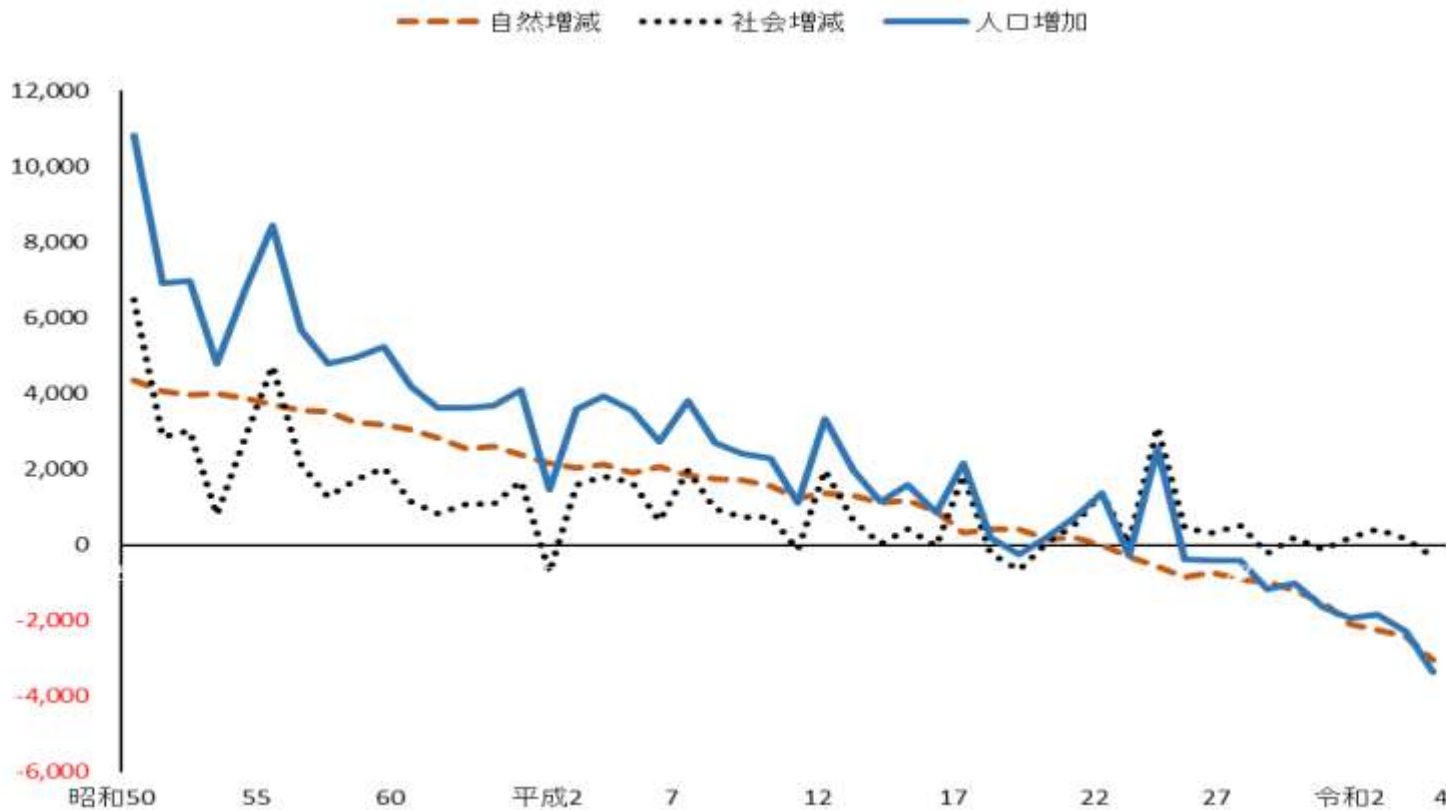


3. 松山市の現状と課題

(1) 人口 ②人口動態の推移



- 平成17（2005）年頃に人口減少に転じ、平成27（2015）年頃以降は減少傾向が加速している。



3. 松山市の現状と課題

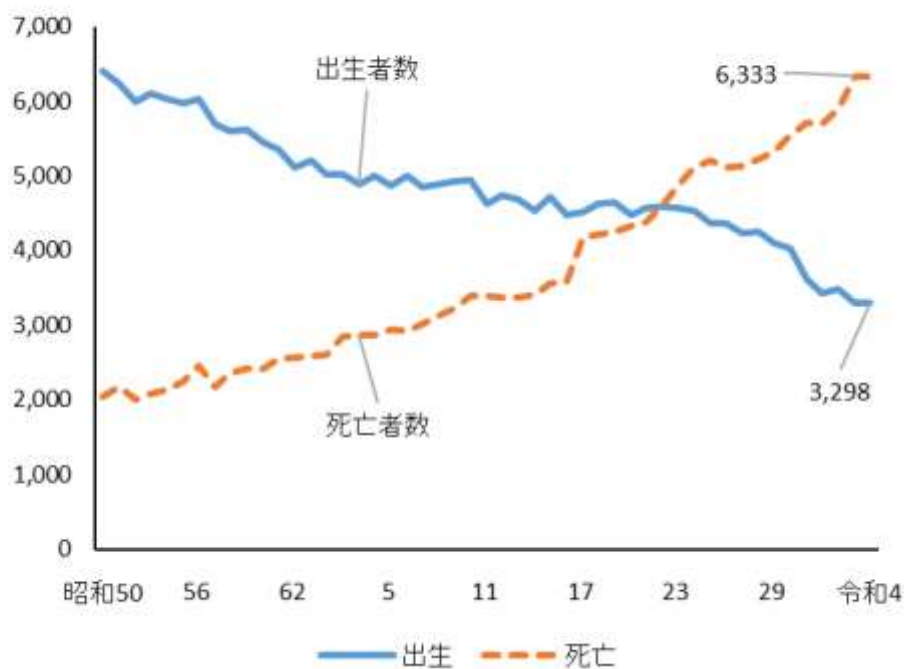
(1) 人口 ②人口動態の推移 (自然動態)



- 出生者数は減少し、死亡者数は増加する傾向が続いており、平成23（2011）年頃には、出生者と死亡者数が逆転し、自然減少が続いている。
- 松山市の合計特殊出生率は、全国平均を上回るものの、人口規模が同程度の**中核市と比較すると下位に位置**する。

松山市と人口規模が近似（±10%）する中核市9市の合計特殊出生率

自然動態の推移



資料：松山市の人口動態（令和4年度版）

都市名	合計特殊出生率	松山市値との差	全国値との差
福山市	1.73	0.29	0.3
倉敷市	1.68	0.24	0.25
大分市	1.58	0.14	0.15
姫路市	1.58	0.14	0.15
宇都宮市	1.53	0.09	0.1
西宮市	1.47	0.03	0.04
金沢市	1.44	0	0.01
松山市	1.44	-	0.01
東大阪市	1.36	▲0.08	▲0.07
全国	1.43	▲0.01	-

資料：厚生労働省「人口動態統計特殊報告（平成25～29年度）」

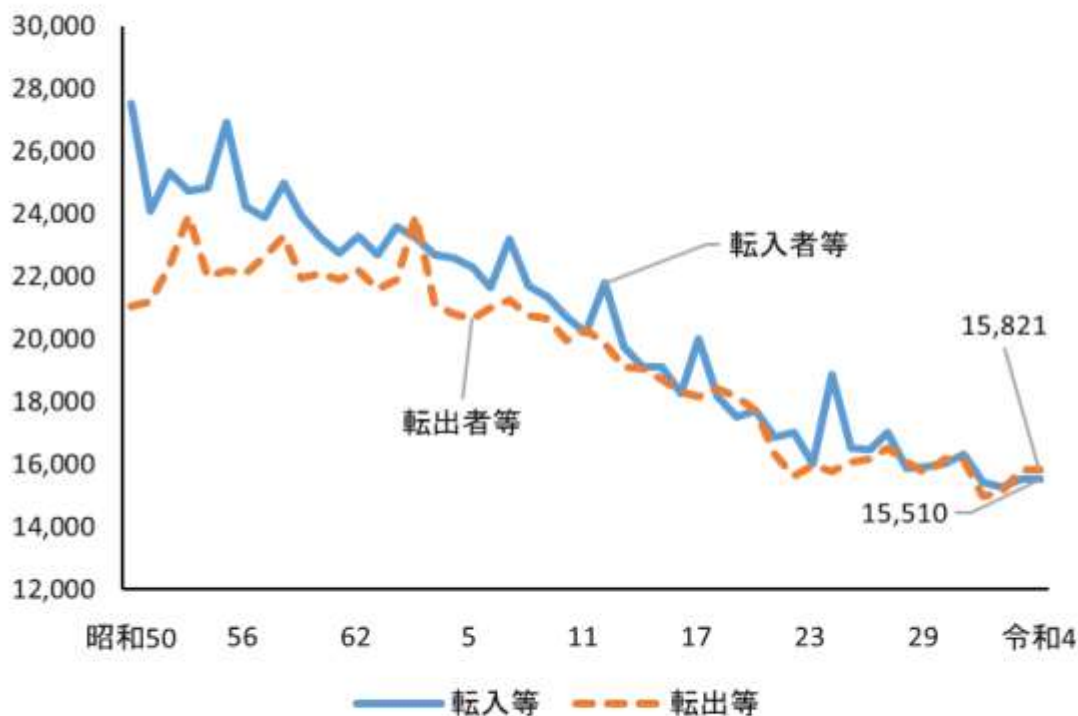
3. 松山市の現状と課題

(1) 人口 ②人口動態の推移 (社会動態)

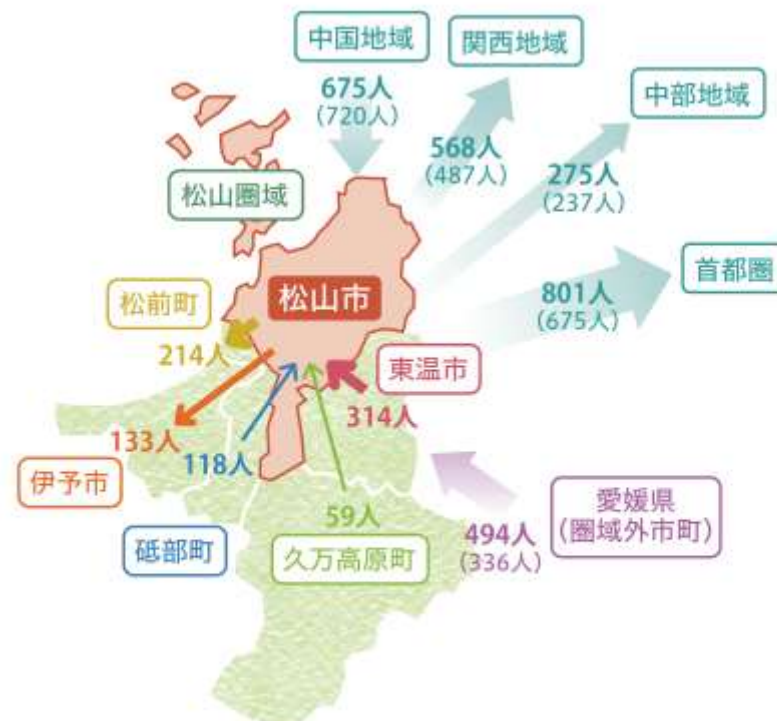


- 平成11 (1998) 年頃までは転出者よりも転入者が多い傾向が続いていたが、以降は概ね均衡する傾向となっている。
- 中国地域や松山圏域外からは松山圏域内へ流入し、**首都圏、関西地域、中部地域へは流出**している。

社会動態の推移



松山市と圏域内市町及び松山圏域と他地域との間の転出入の状況

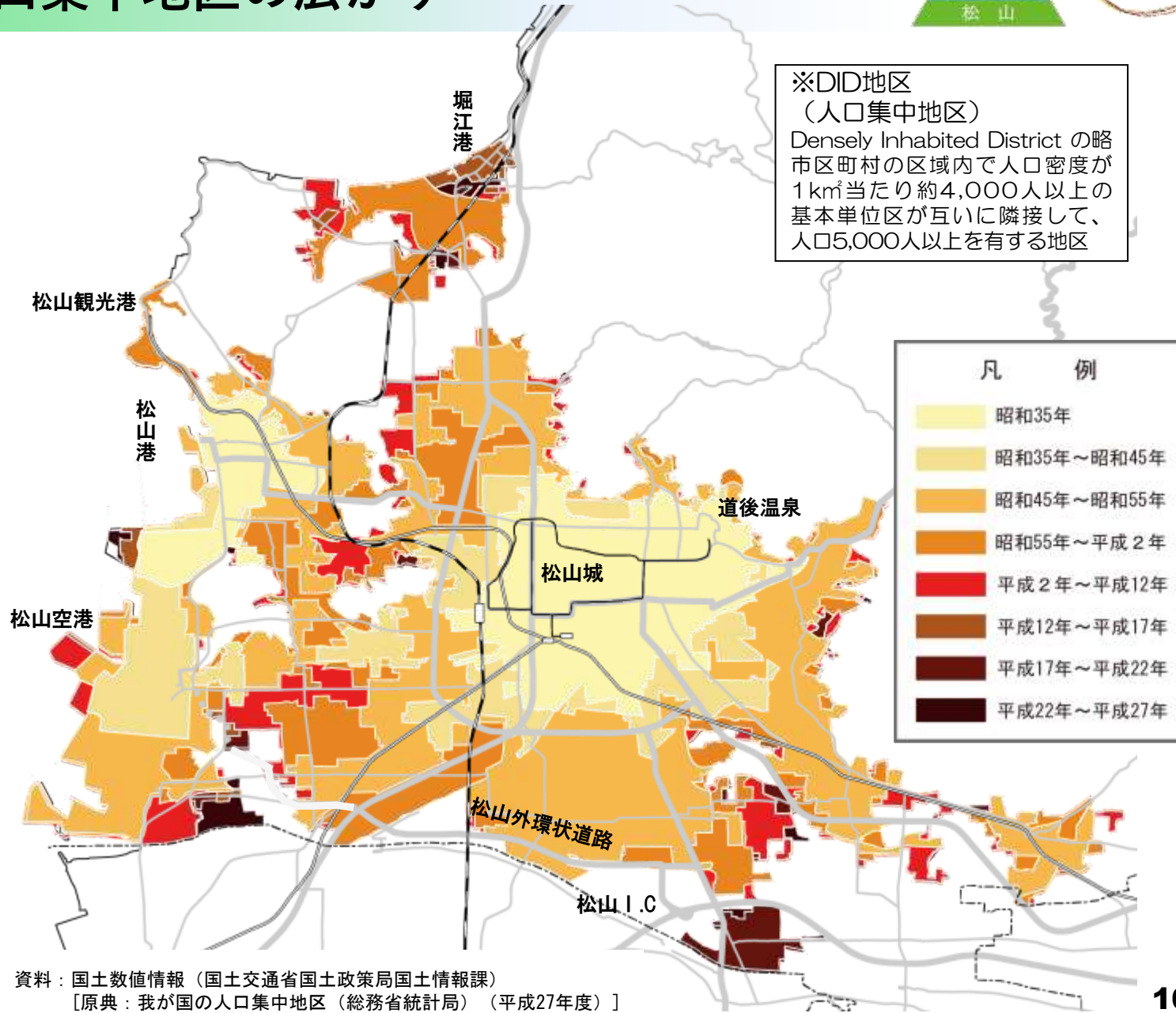
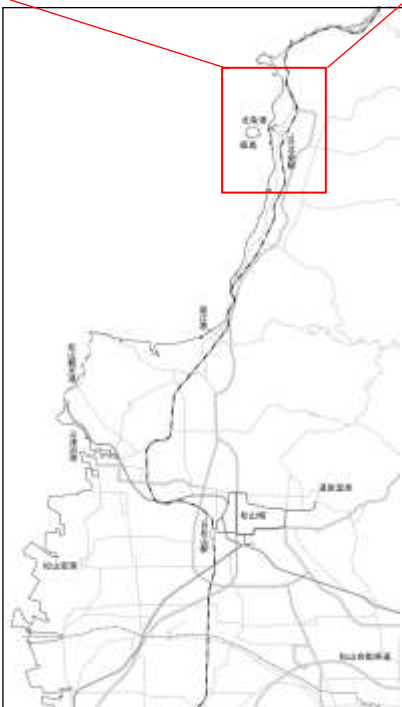
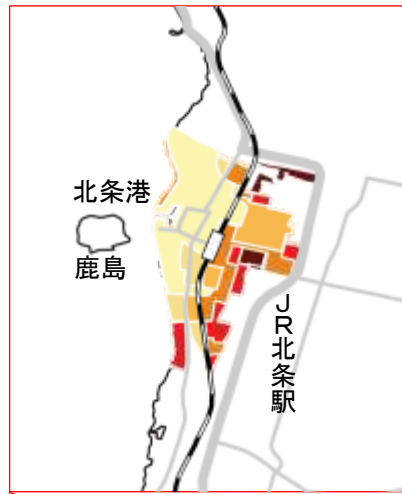


(注1) 純移動数は、転入者数から転出者数を引いた値(日本人移動者のみ)
 (注2) 県外は、純移動数が100人以上の地域のみ記載
 (注3) ()内は松山市の値

資料：松山市の人口動態 (令和4年度版)

3. 松山市の現状と課題

(1)人口 ③人口集中地区の広がり



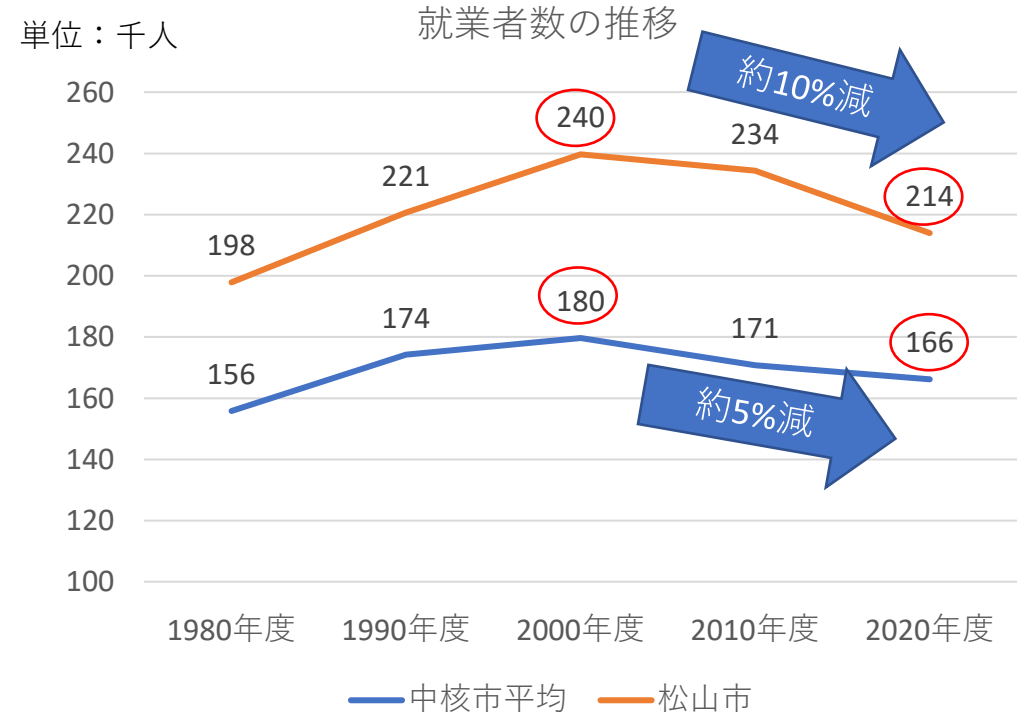
資料：国土数値情報（国土交通省国土政策局国土情報課）
[原典：我が国の人口集中地区（総務省統計局）（平成27年度）]

3. 松山市の現状と課題

(2) 経済 ① 松山市の就業者

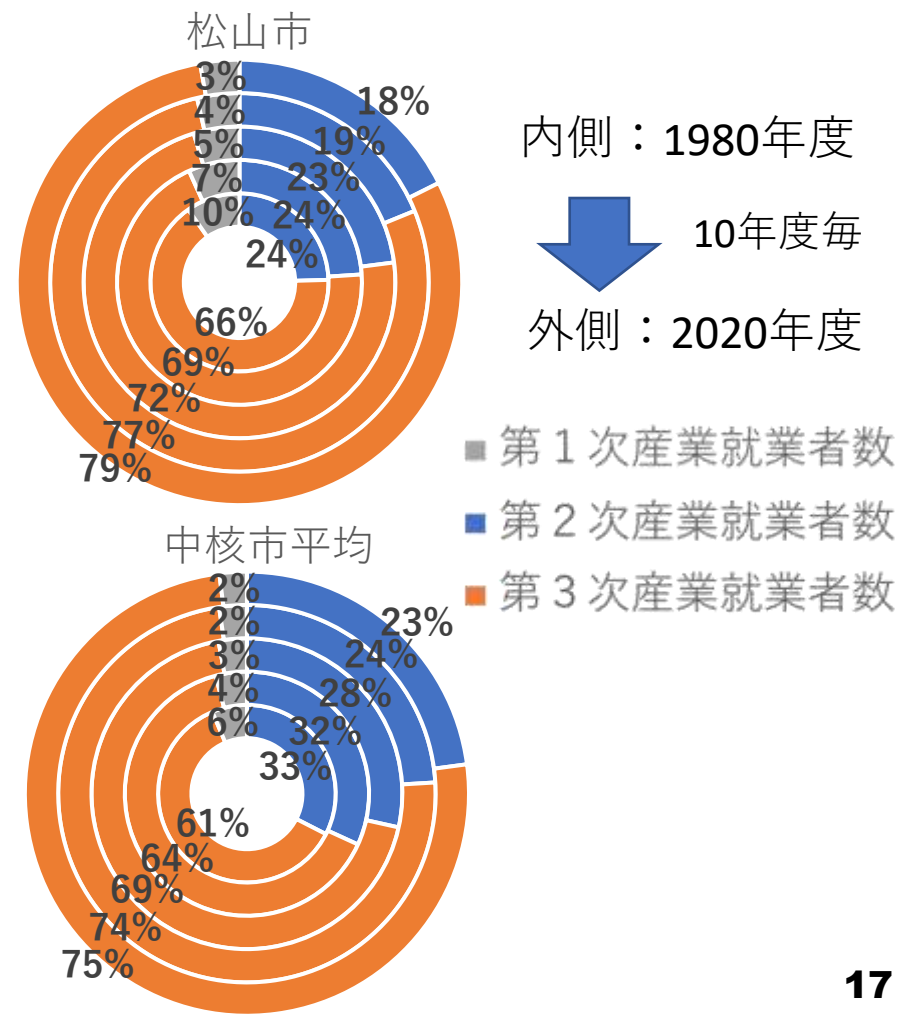


- 2000年度をピークに就業者数は中核市平均、松山市ともに減少傾向。
- 松山市は、中核市平均と比較して第3次産業に就業する割合が高い。
- 松山市の就業者数の減少傾向は、2010年から2020年にかけて中核市平均よりも大きい。



※中核市平均は、松山市を含む62市の平均

資料：総務省「国勢調査」



3. 松山市の現状と課題

(2) 経済 ② 松山市の産業構造 (事業所数の変化)



- 1980年には郊外にも事業所が多数立地していたものの、2014年には中心部に集中して立地している。

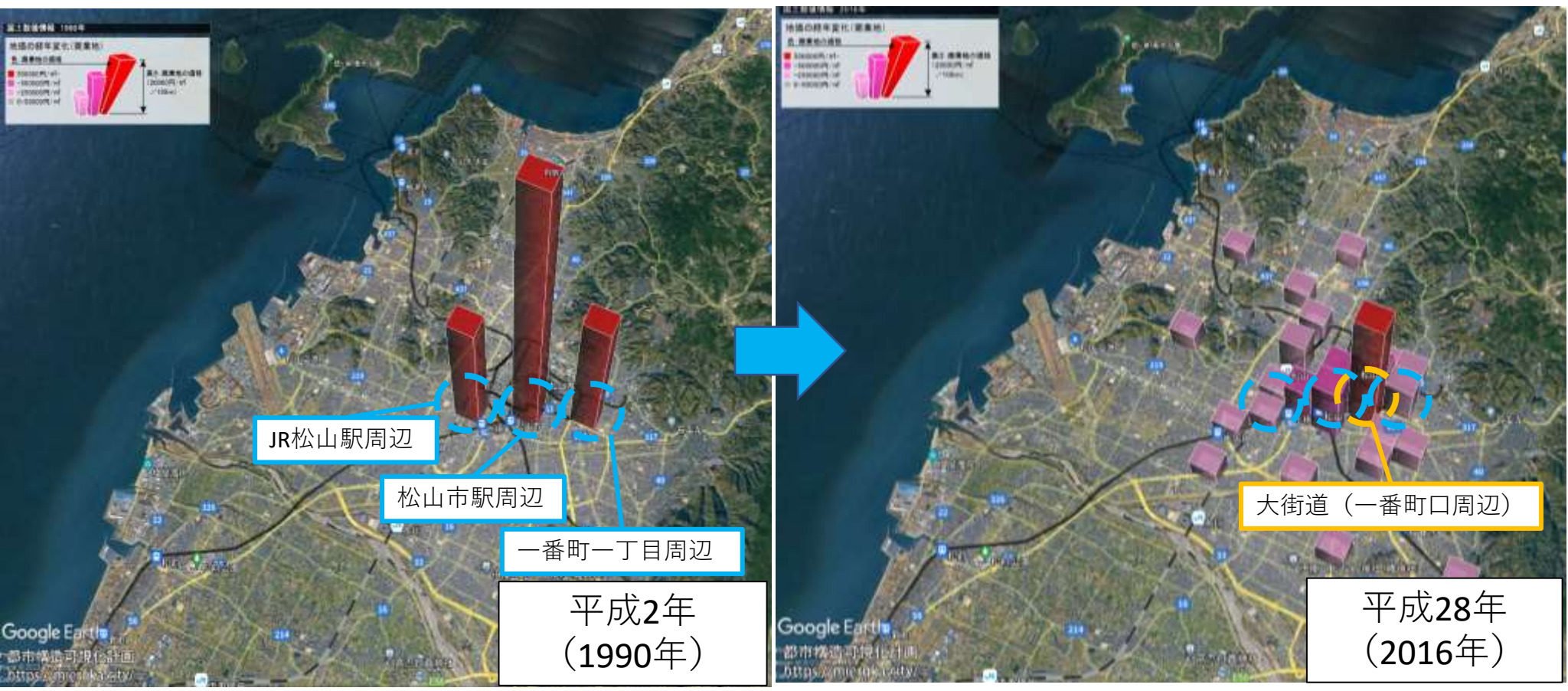


3. 松山市の現状と課題

(2) 経済 ③ 地価



- 1990年は、JR松山駅周辺、松山市駅周辺、一番町一丁目（国際ホテル松山）周辺の地価が突出して高い。
- 2016年は、大街道（一番町口周辺）の地価が最も高く、松山市駅周辺等、中心市街地の地価が上昇している。



3. 松山市の現状と課題

(3) 交通 ① 公共交通利用者数の推移

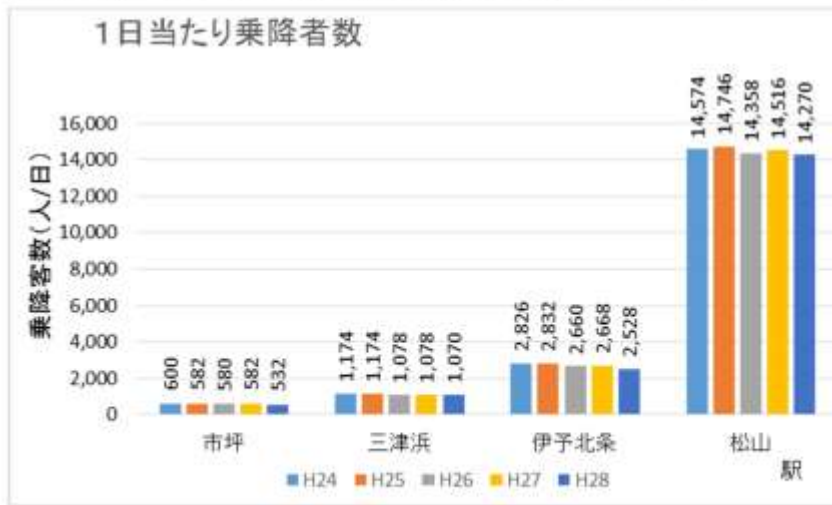


(1) 鉄道 (JR)

主要駅の利用者数は、近年はほぼ横ばい傾向にあり、松山駅が最も多く、郊外駅では利用者が少ない状況にあります。



【主要駅の1日当たり乗降客数の推移】



出典：国土数値情報 駅別乗降客数データ

(2) 鉄軌道 (伊予鉄道)

モータリゼーションの進展により、郊外電車(鉄道)の利用者数はピーク時の1/2程度、市内電車(軌道)は1/3程度にまで減少し、2000(平成12)年以降は横ばい傾向にあります。



【年間乗降者数の推移】



出典：伊予鉄道株式会社

3. 松山市の現状と課題

(3)交通 ①公共交通利用者数の推移

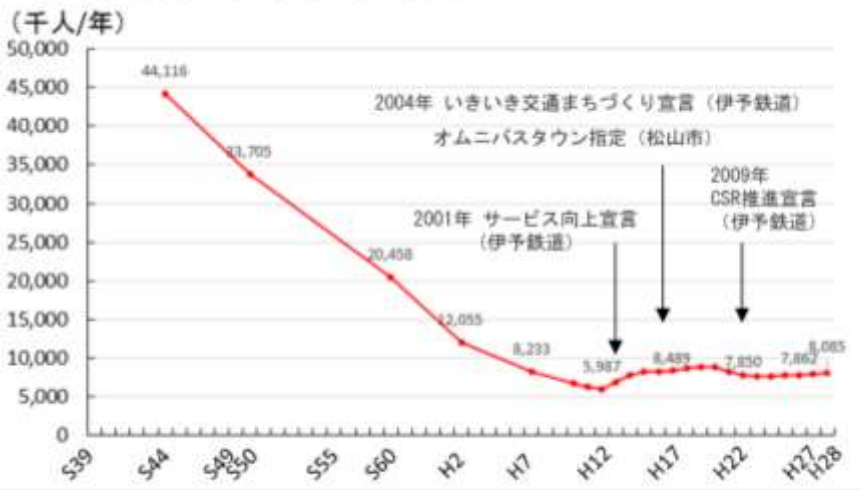


(3) 路線バス (伊予鉄バス)

路線バスの輸送人員は、ピーク時の1/5程度にまで減少し、2002(平成14)年以降は横ばい傾向にあります。



【年間輸送人員の推移】



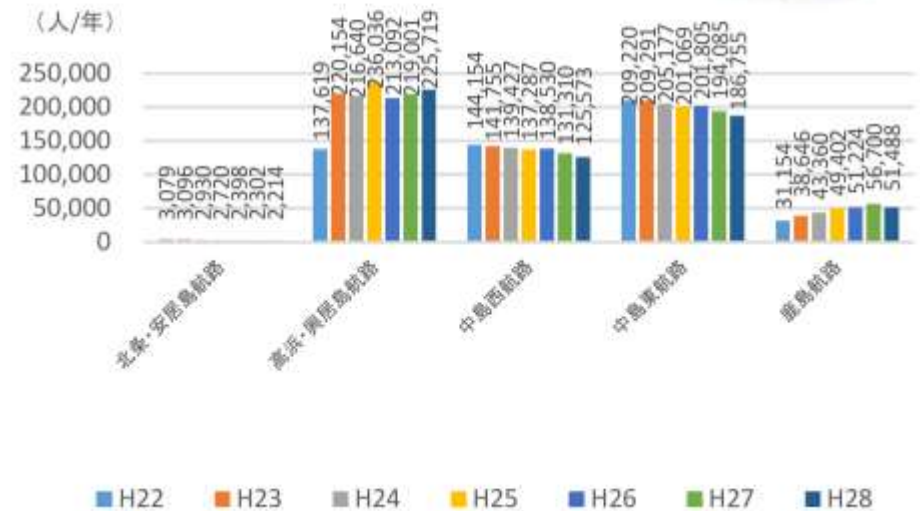
出典: 伊予鉄バス株式会社

(4) 航路

航路の利用者数は、中島を結ぶ航路(中島西・中島東)では、他の航路と比べ、減少傾向にあります。



【年間利用者数の推移】



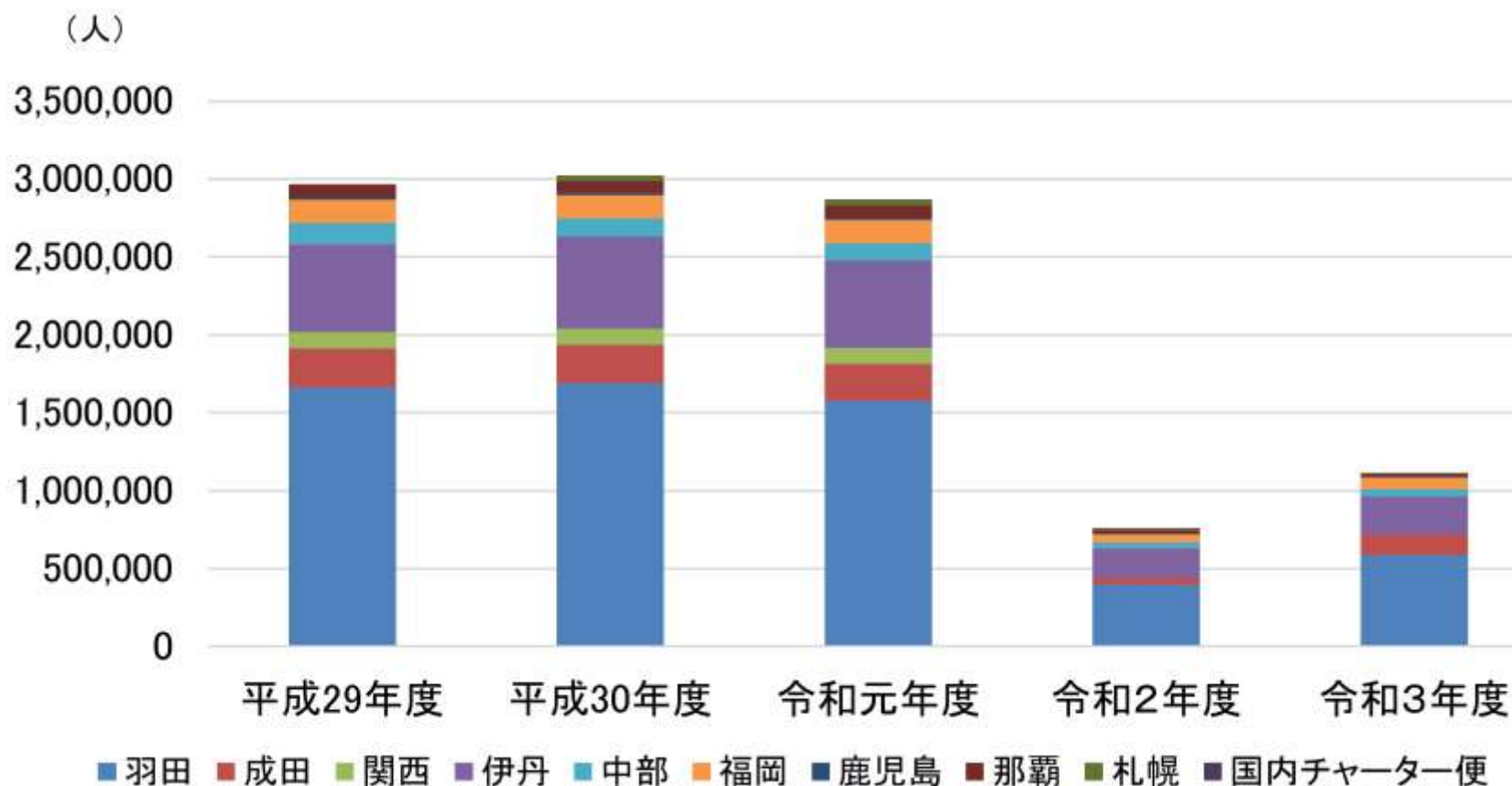
出典: 松山市資料

3. 松山市の現状と課題

(3)交通 ②松山空港 国内線の乗降客数



- ・新型コロナウイルス感染拡大前は年間約300万人が松山空港を利用。
- ・羽田空港利用者が半数を占める。



資料：松山市「松山市統計書」（令和3年度版）

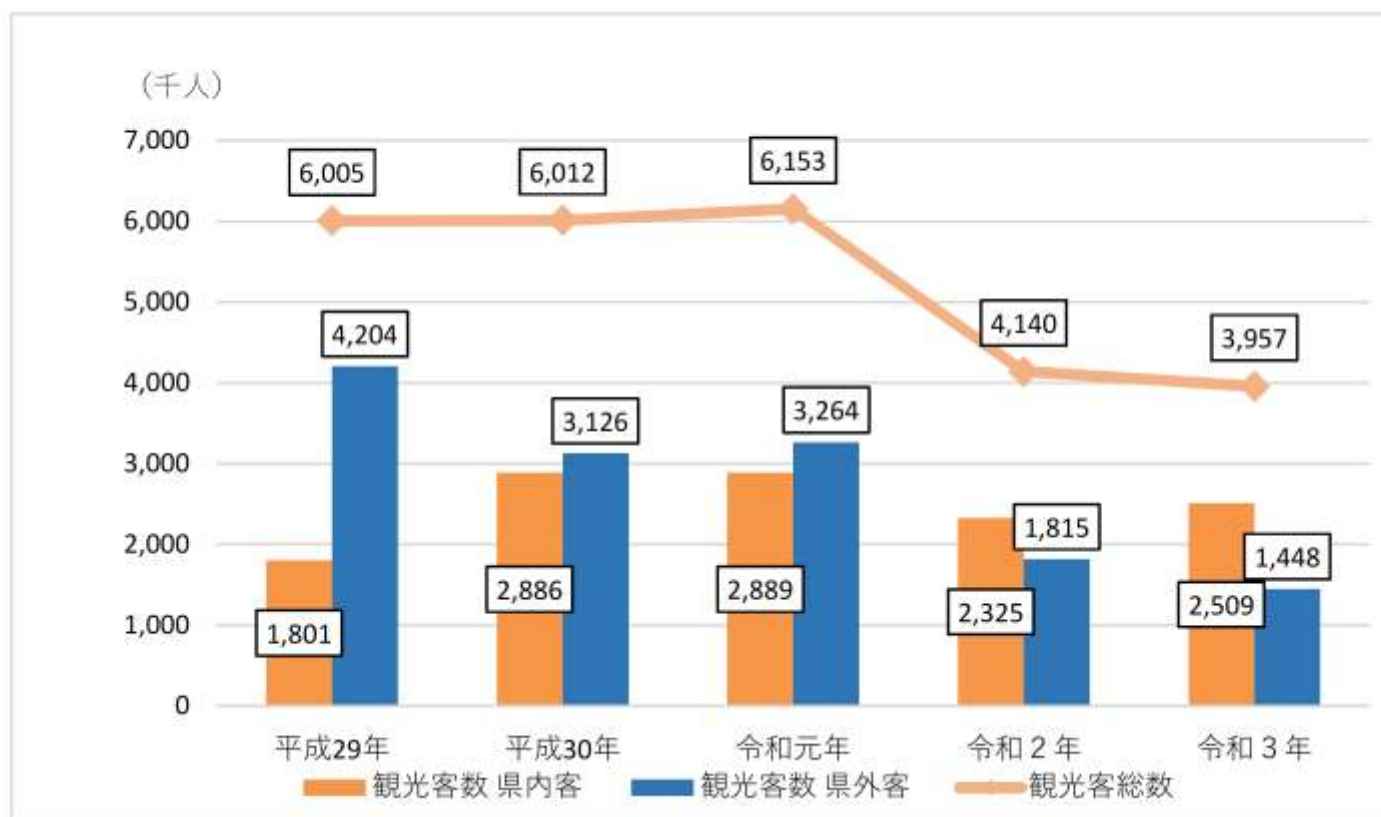
3. 松山市の現状と課題

(4) 観光 ①松山市の観光客の推移



・年間約600万人いた観光客数は、新型コロナウイルス感染拡大により減少。

松山市の観光客の推移



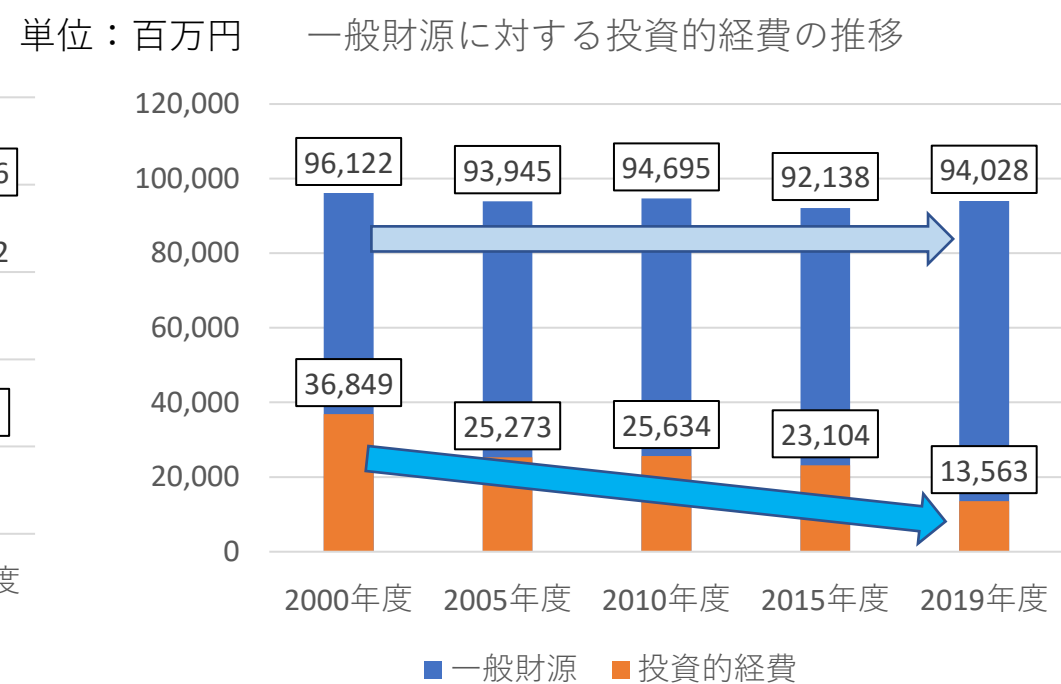
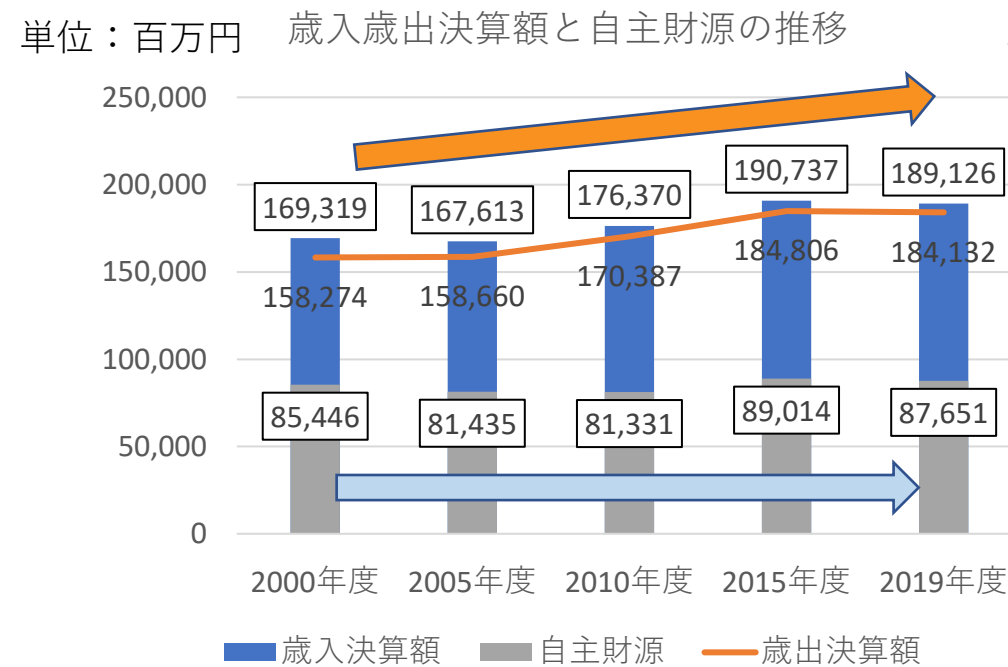
資料：松山市「松山市統計書」（令和3年度版）

3. 松山市の現状と課題

(5) 財政 ①松山市の財政事情



- 歳入歳出決算額は増加傾向にあるが、自主財源は概ね横ばい傾向にある。
- 一般財源に対する投資的経費は減少傾向あり、2000年度から2020年度にかけて3分の1に減少しており、ストック形成等に支出できる金額が減少している。



※一般財源・・・地方税、地方交付税等
 自主財源・・・一般財源に使用料や繰入金等も加えたもの

※投資的経費・・・普通建設事業費、災害復旧事業費及び失業対策事業費からなる。

資料：総務省「地方財政状況調査」

3. 松山市の現状と課題

(6) 課題の整理

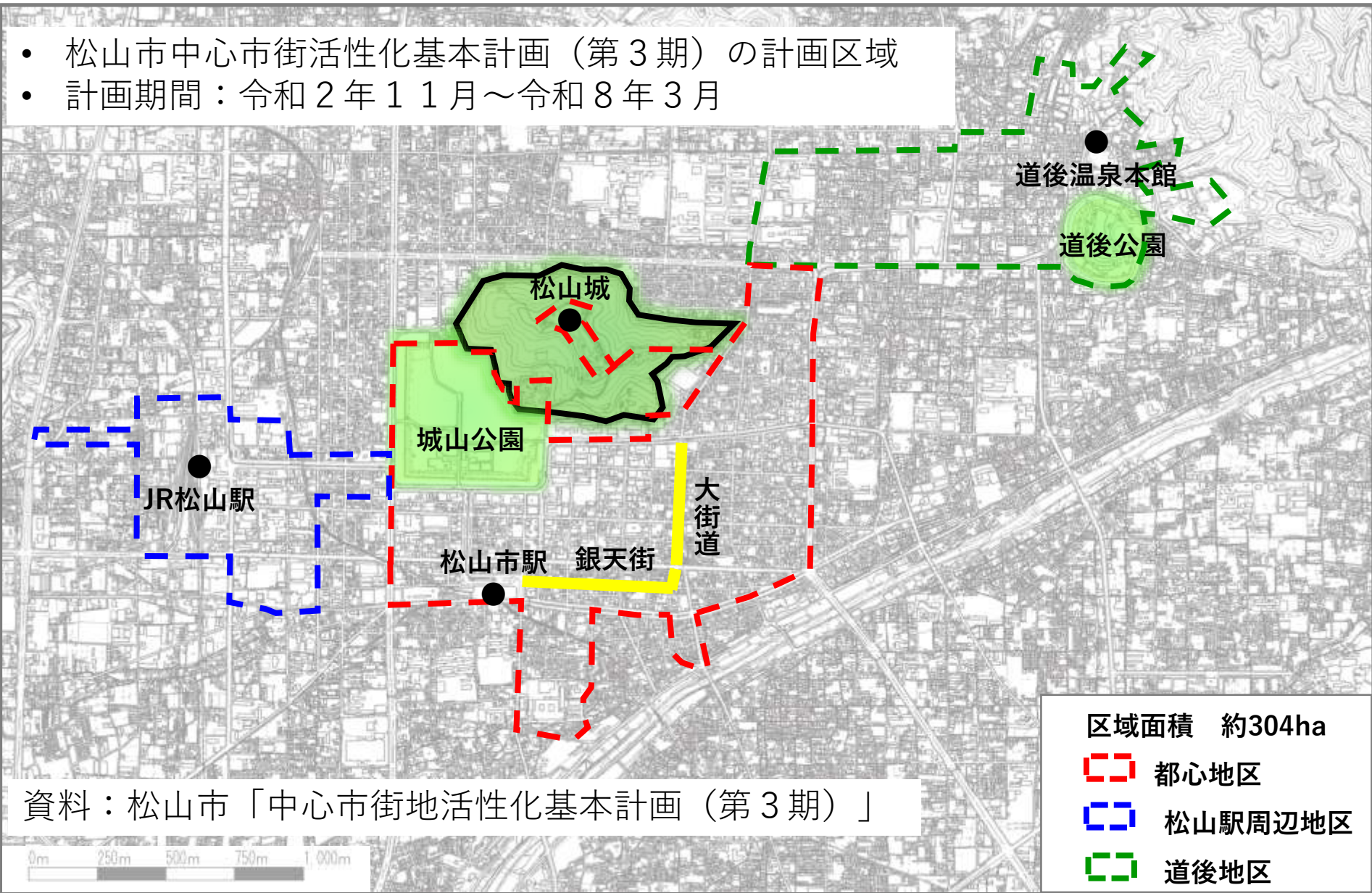


項目	課題
人口	① 人口減少と少子高齢化 ② 市街地の拡散
経済	① 労働力の低下 ② 中心部の地価の下落
交通	① 公共交通利用者の減少
観光	① 県外観光客の減少
財政	① 投資的経費に費やせる財源の減少

4. 中心市街地の現状と課題

4. 中心市街地の現状と課題

(1) 中心市街地の範囲

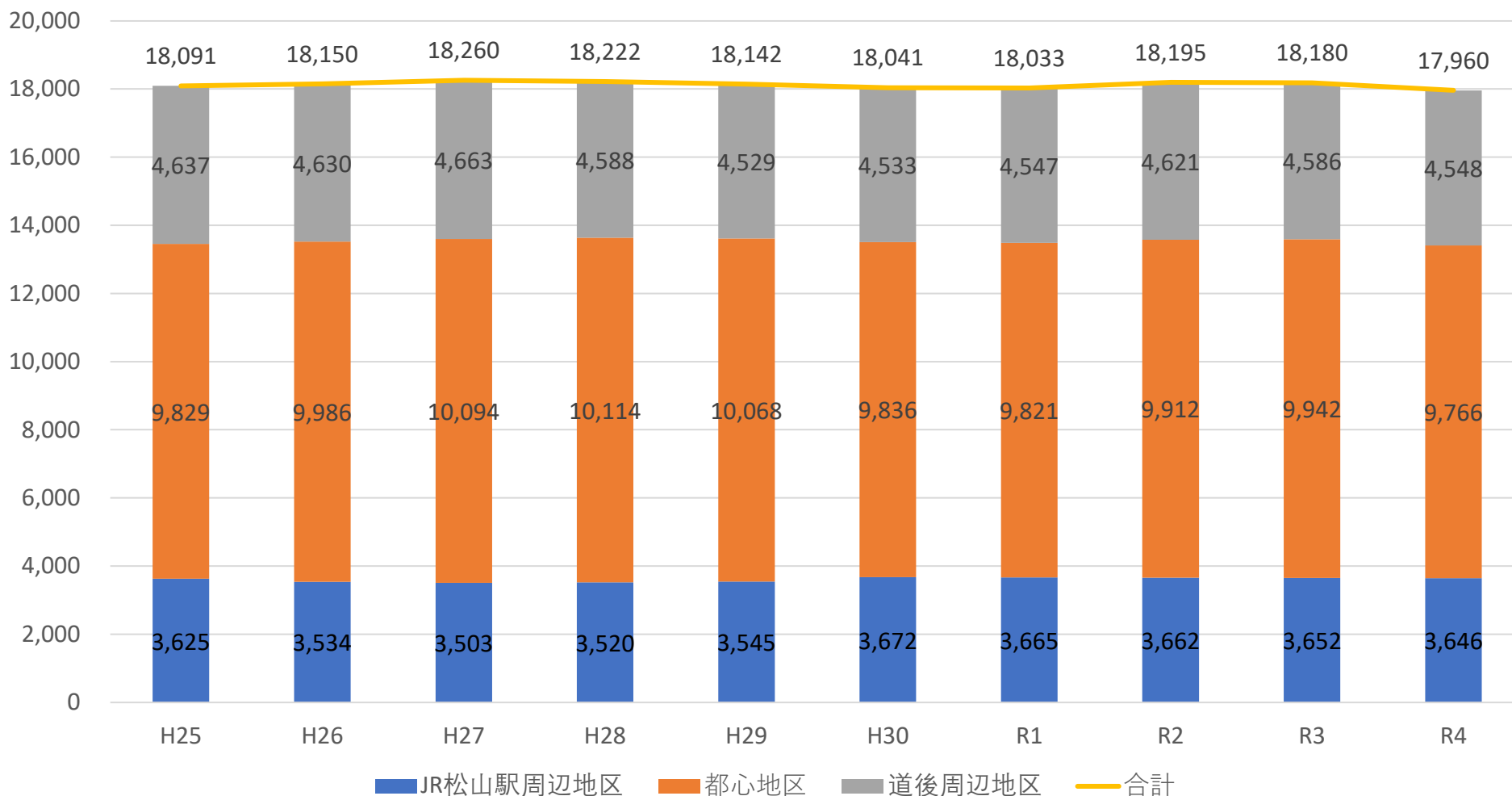


4. 中心市街地の現状と課題

(2) 人口 ①中心市街地区域内の居住人口の推移



・過去10年で中心市街地の居住人口に大きな変化は見られない。



資料：松山市「推計人口」

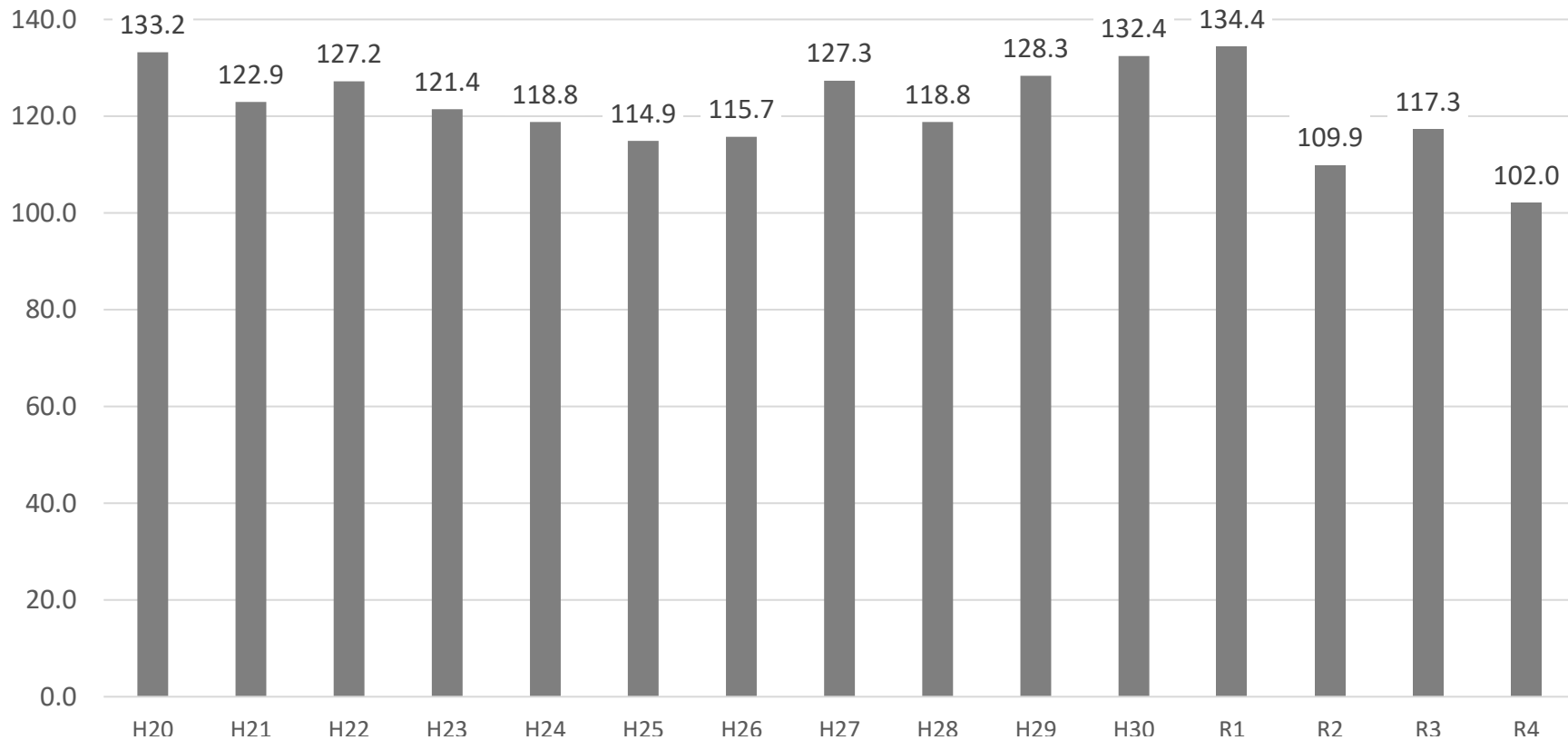
4. 中心市街地の現状と課題

(3) 交通 ① 歩行者通行量



- ロープウェイ街からまつちかタウン中央までの9地点の平日・休日の平均値の推移。
- 平成28年度から増加傾向に転じ、令和元年度がピーク。
- 新型コロナウイルス感染拡大により、歩行者通行量が減少。

単位：千人



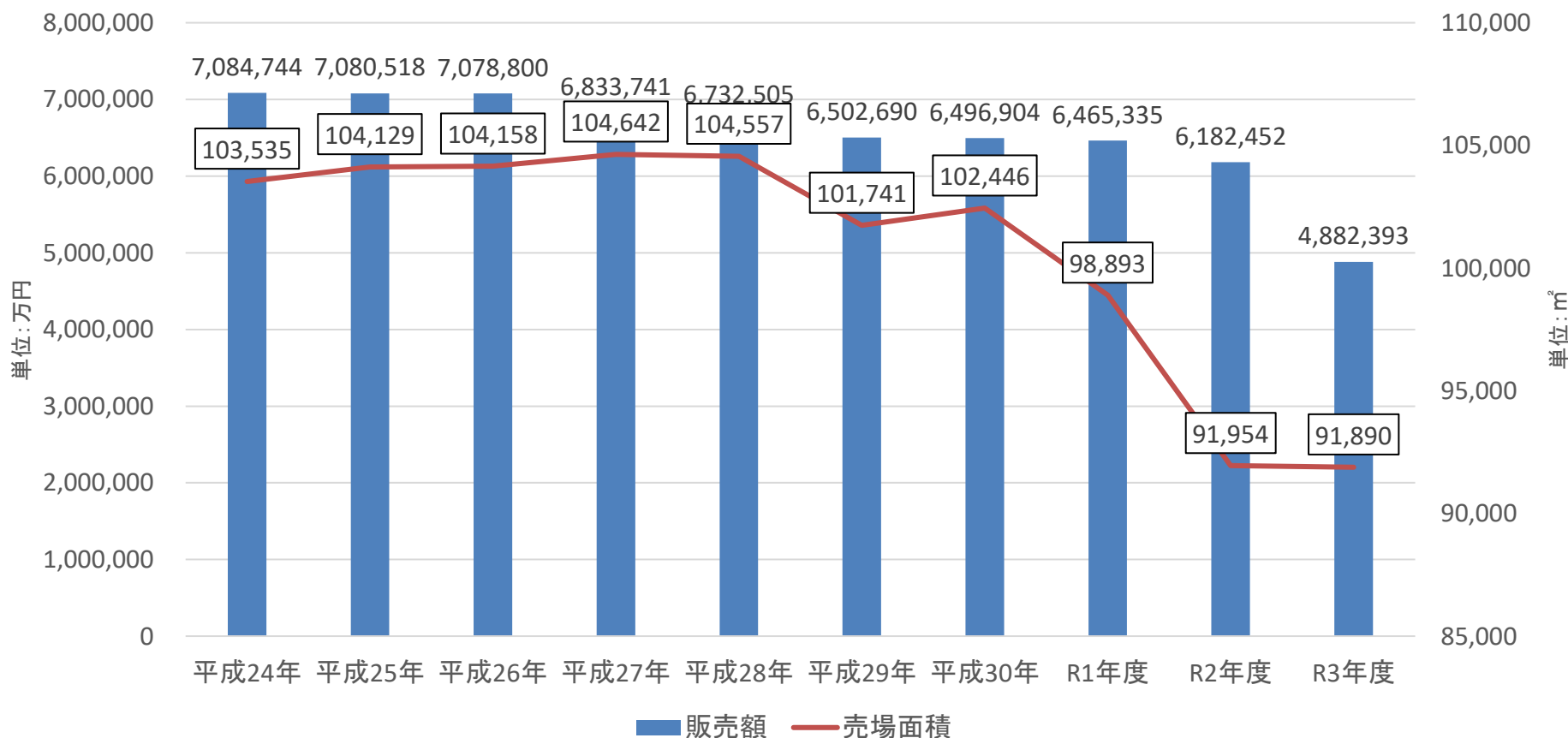
4. 中心市街地の現状と課題

(4) 経済 ① 商業販売額と売場面積



- ・ 商業販売額は減少傾向にあり、令和3年度に大きく減少している。
- ・ 売場面積は平成30年度から著しく減少している。

大規模小売店舗の販売額と売場面積の推移

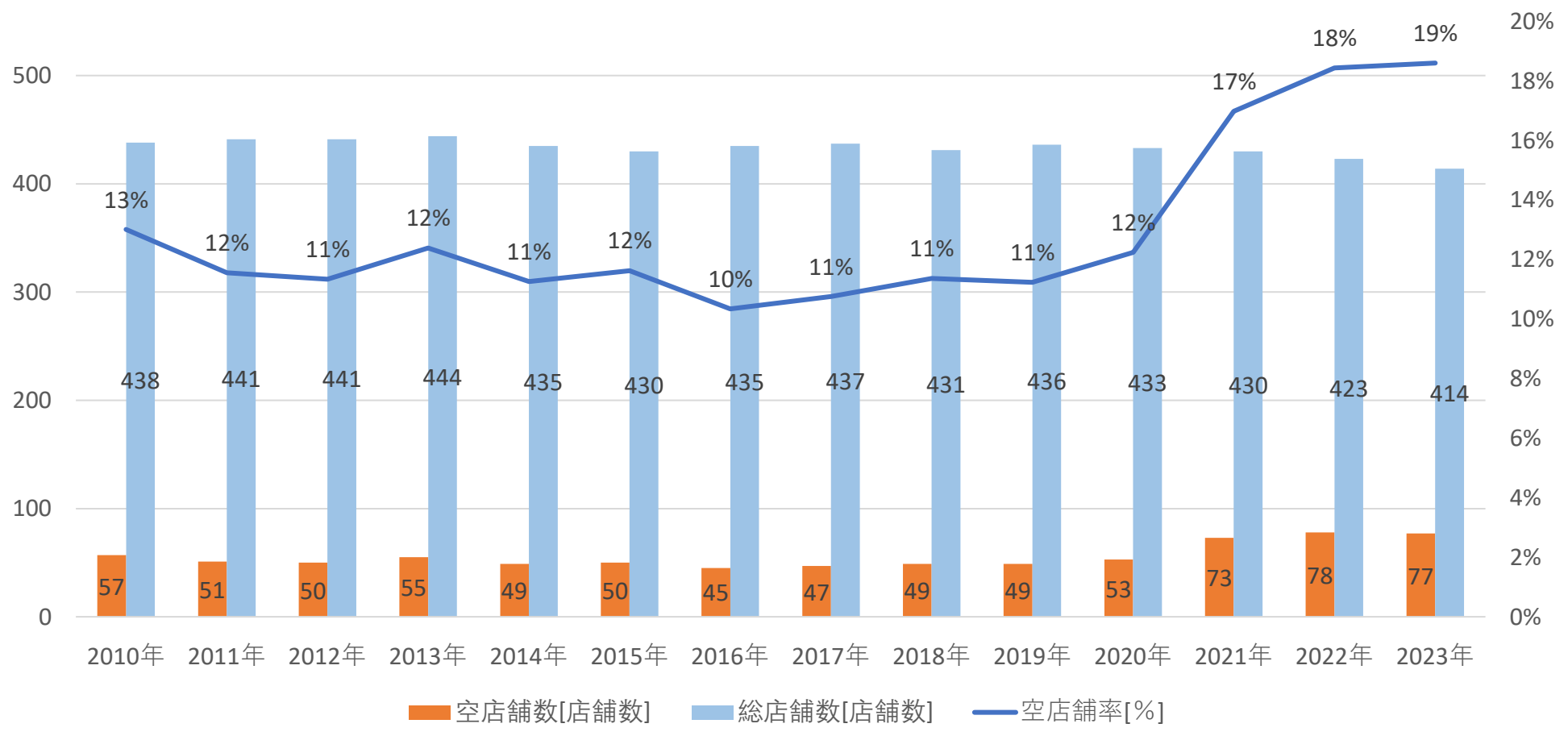


4. 中心市街地の現状と課題

(4) 経済 ②空き店舗の推移



- コロナ禍以降、中央商店街（大街道、銀天街、まっちかタウン）の総店舗数は減少傾向で、空き店舗数は増加している。

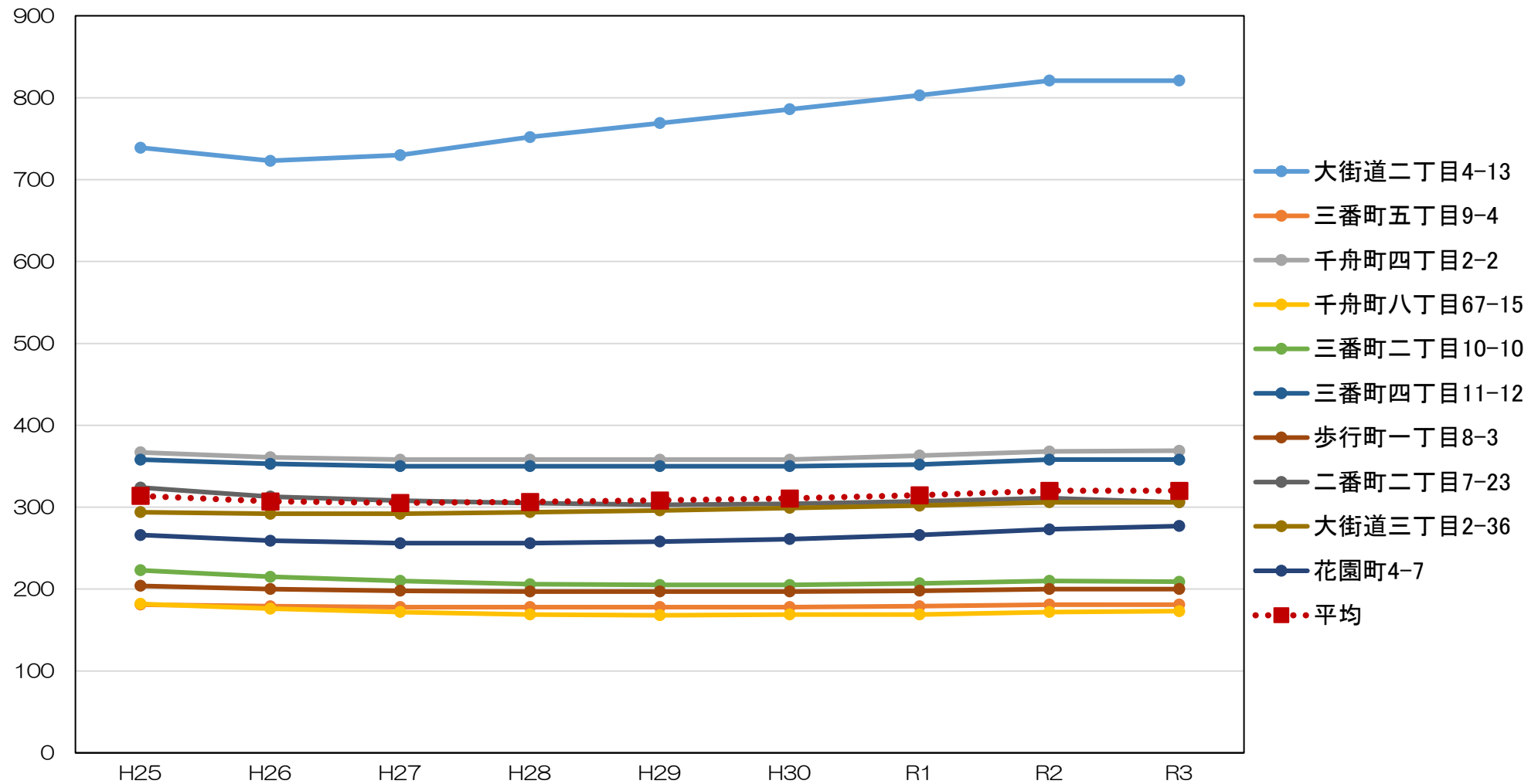


4. 中心市街地の現状と課題

(4) 経済 ③地価



・一部の地点を除き、どの地点も大きな変化は見られない。



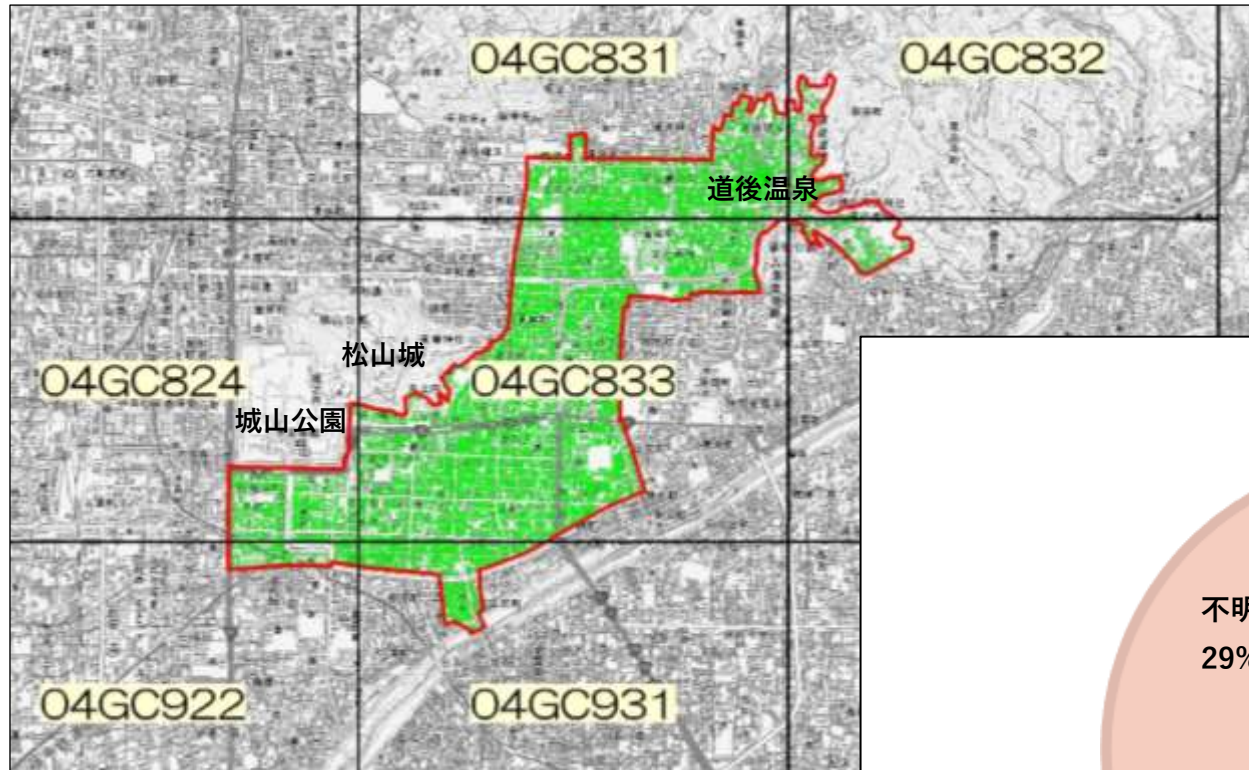
4. 中心市街地の現状と課題

(5) 建物 ①建築物の老朽化

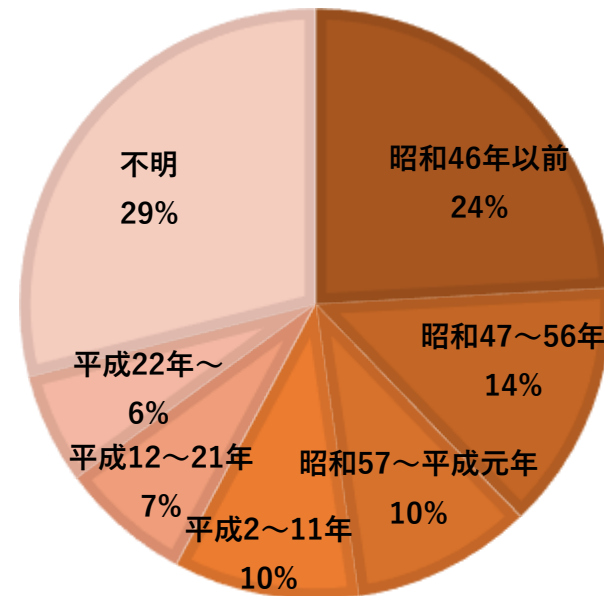


- ・平成元年以前に建てられた（築30年以上）建築物が約48%を占める。

調査区域図



建物建築年数割合



資料：松山市都市計画基礎調査
(2020年2月)

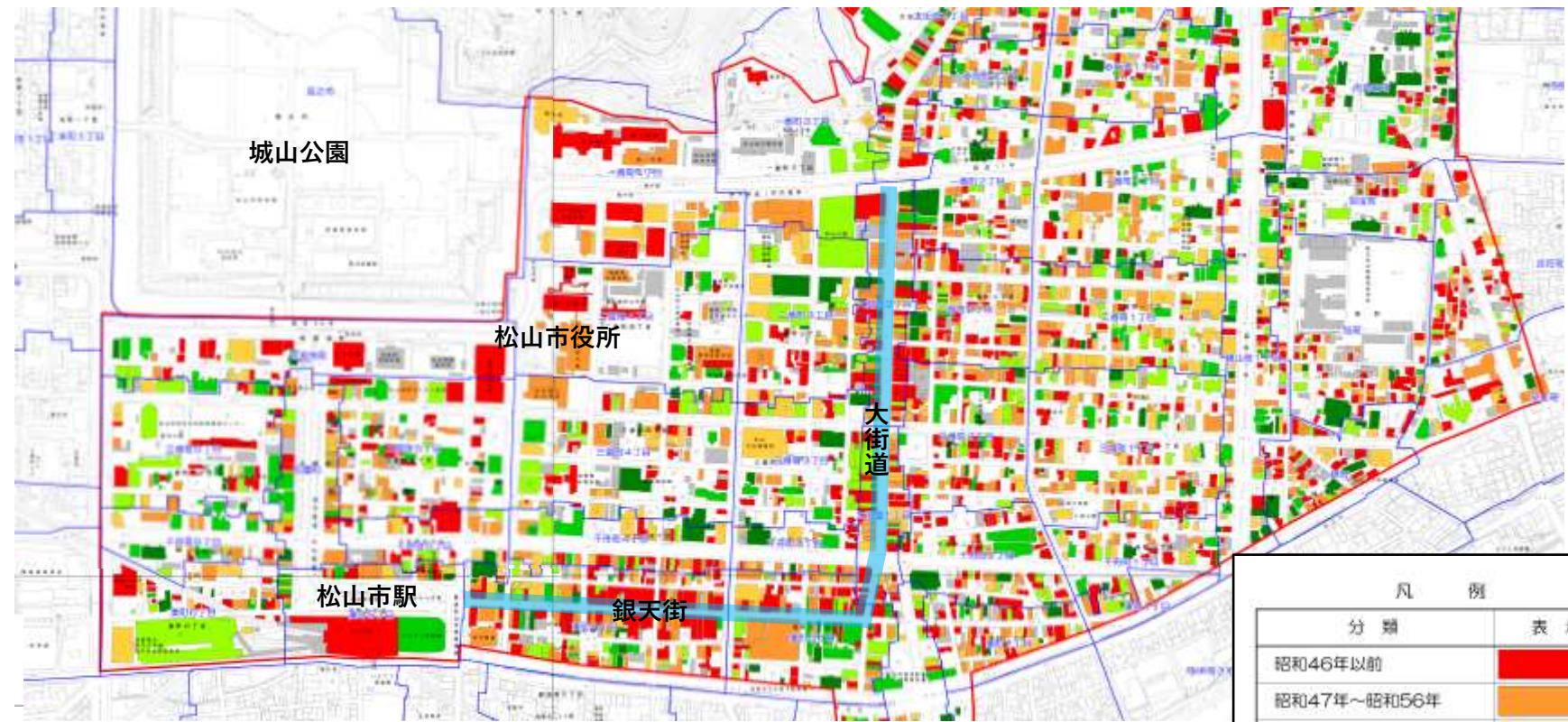
4. 中心市街地の現状と課題

(5) 建物 ①建築物の老朽化



- ・ 築年数の高い建物が多く、特に銀天街・大街道沿いに築年数の高い建物が分布している。
- ・ 規模の大きい建築物は築年数が高い傾向にあり、不燃化や耐震化等が課題です。

建物建築年別現況図



凡 例	
分類	表示
昭和46年以前	赤色
昭和47年～昭和56年	オレンジ色
昭和57年～平成1年	黄色
平成2年～平成11年	黄緑色
平成12年～平成21年	緑色
平成22年～	濃緑色
建築年不明	灰色

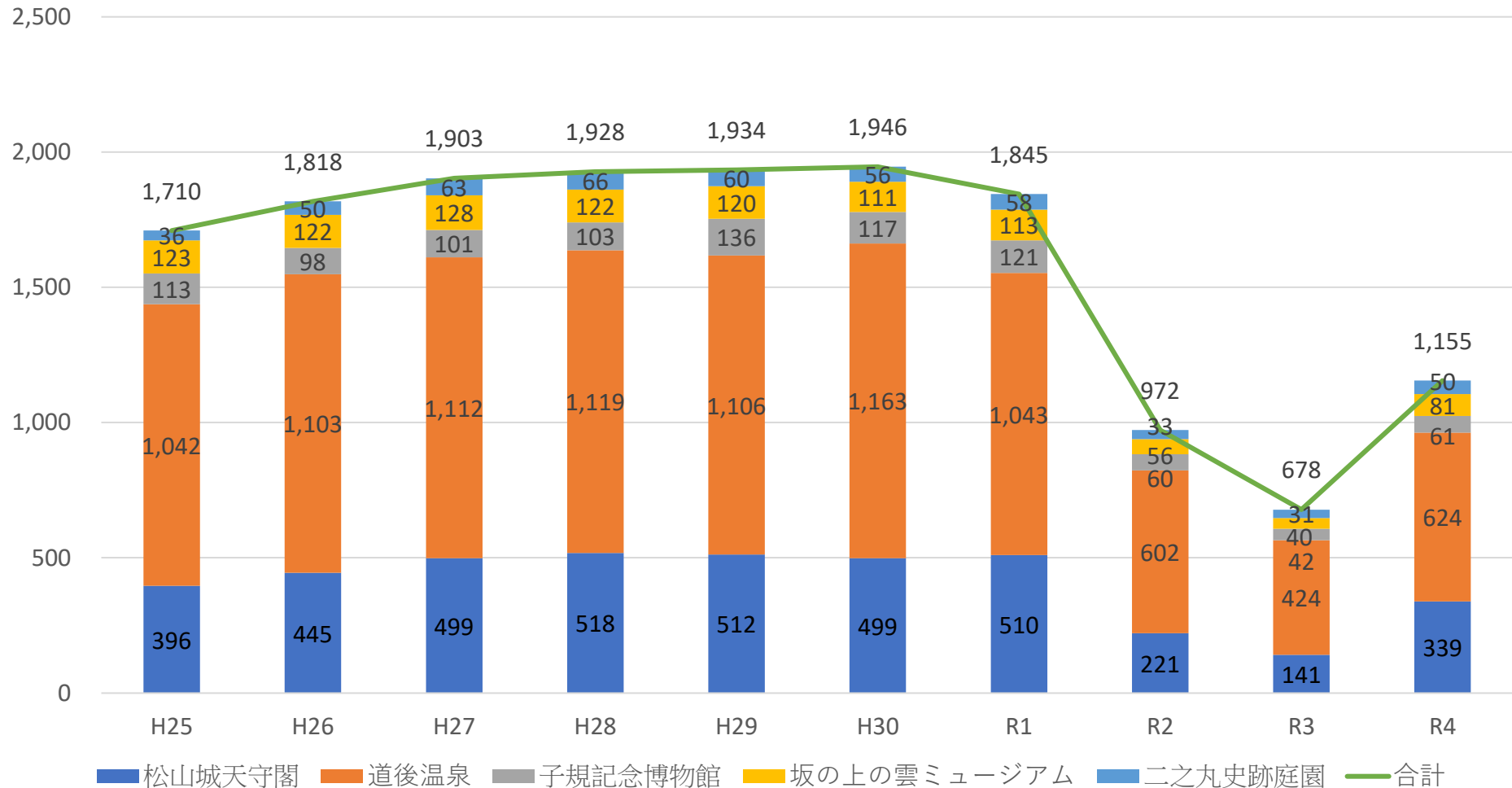
資料：松山市都市計画基礎調査（2020年2月）

4. 中心市街地の現状と課題

(6) 観光 ①観光施設入込客数



- コロナ禍（令和元年度）以前は、増加傾向にあった。
- 道後温泉の割合が大きい。



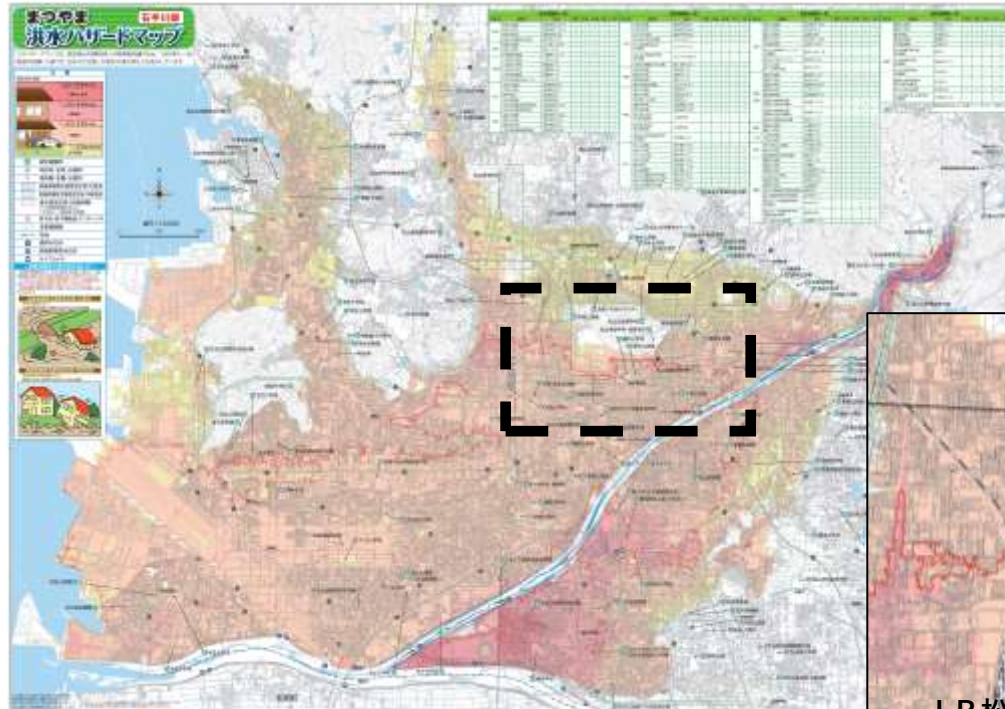
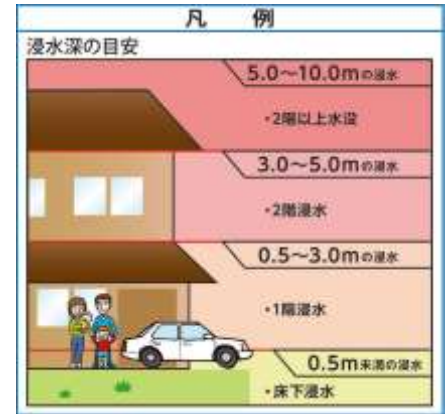
資料：松山市「松山市独自調査」

4. 中心市街地の現状と課題

(7)防災 ①災害発生リスク



- ・全国各地で、洪水浸水など甚大な被害が頻発している。
- ・当地区にも災害発生危険性のある箇所が分布している。



資料：松山市
「まつやま洪水ハザードマップ」
(石手川版)

4. 中心市街地の現状と課題

(8) 課題の整理

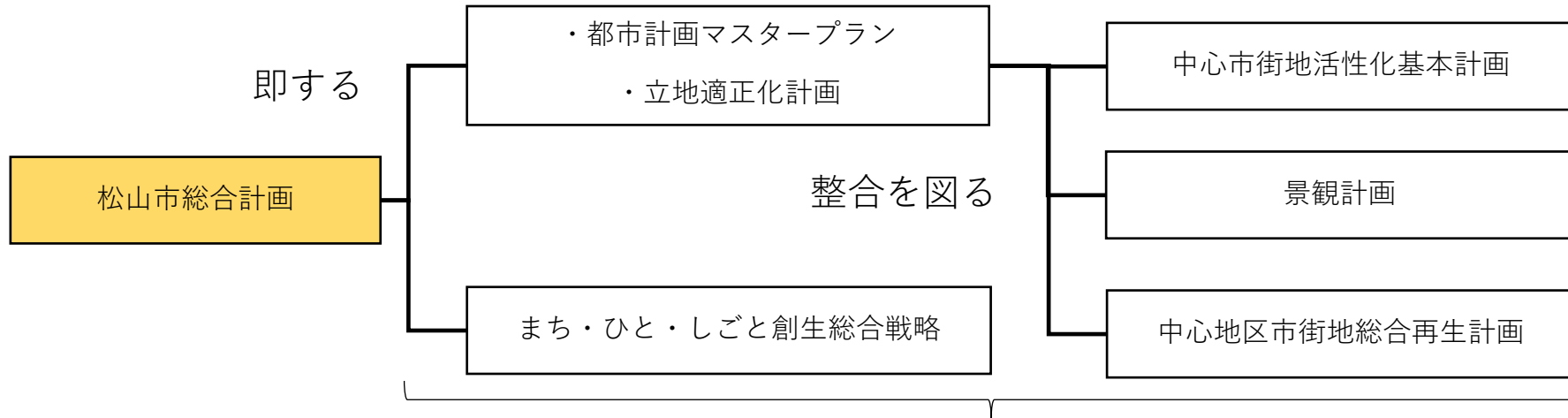


項目	課題
人口	① 都心居住の停滞
交通	① 歩行者通行量の減少
経済	① 販売額及び売場面積の減少 ② 空き店舗の増加
建物	① 老朽化建物の増加、建物更新の遅れ
観光	① コロナ禍による観光施設入込客の減少
防災	① 建物老朽化による倒壊の危険性 ② 洪水浸水への耐性の低さ

5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

(1) 上位計画・関連計画の整理



整合を図る

(仮称) 松山駅東地区都市再生緊急整備地域

■ 松山市総合計画
 将来都市像
 『人が集い笑顔広がる
 幸せ実感都市まつやま』

まちづくりの理念

- 『様々な世代の人がつながり、支え合い、いきいきと暮らせるまちを目指す』
- 『夢や理想を抱き、挑戦し続けるまちを目指す』
- 『魅力や活力にあふれ、持続的に発展するまちを目指す』

■ 都市計画マスタープラン
 地域の将来像
 『四国の顔となる都心として、賑わいあふれるまち』

地域づくりの将来目標

- 魅力ある商業・観光・居住空間の形成
- 人や環境にやさしい道路・交通の充実
- 快適で美しい都心環境の形成

■ 立地適正化計画
 ・誘導施設（都心地区）
 医療施設、総合福祉施設、商業施設（温浴施設）等

■ まち・ひと・しごと創生総合戦略
 目指す未来像

1. つながる未来を応援する（少子化対策）
2. 松山への定着と新しい人の流れをつくる（移住定住対策）
3. 魅力ある仕事と職場をつくる（地域経済活性化）
4. 住み続けたいまちをつくる（持続可能なまちづくり）

■ 中心市街地活性化基本計画
 基本方針

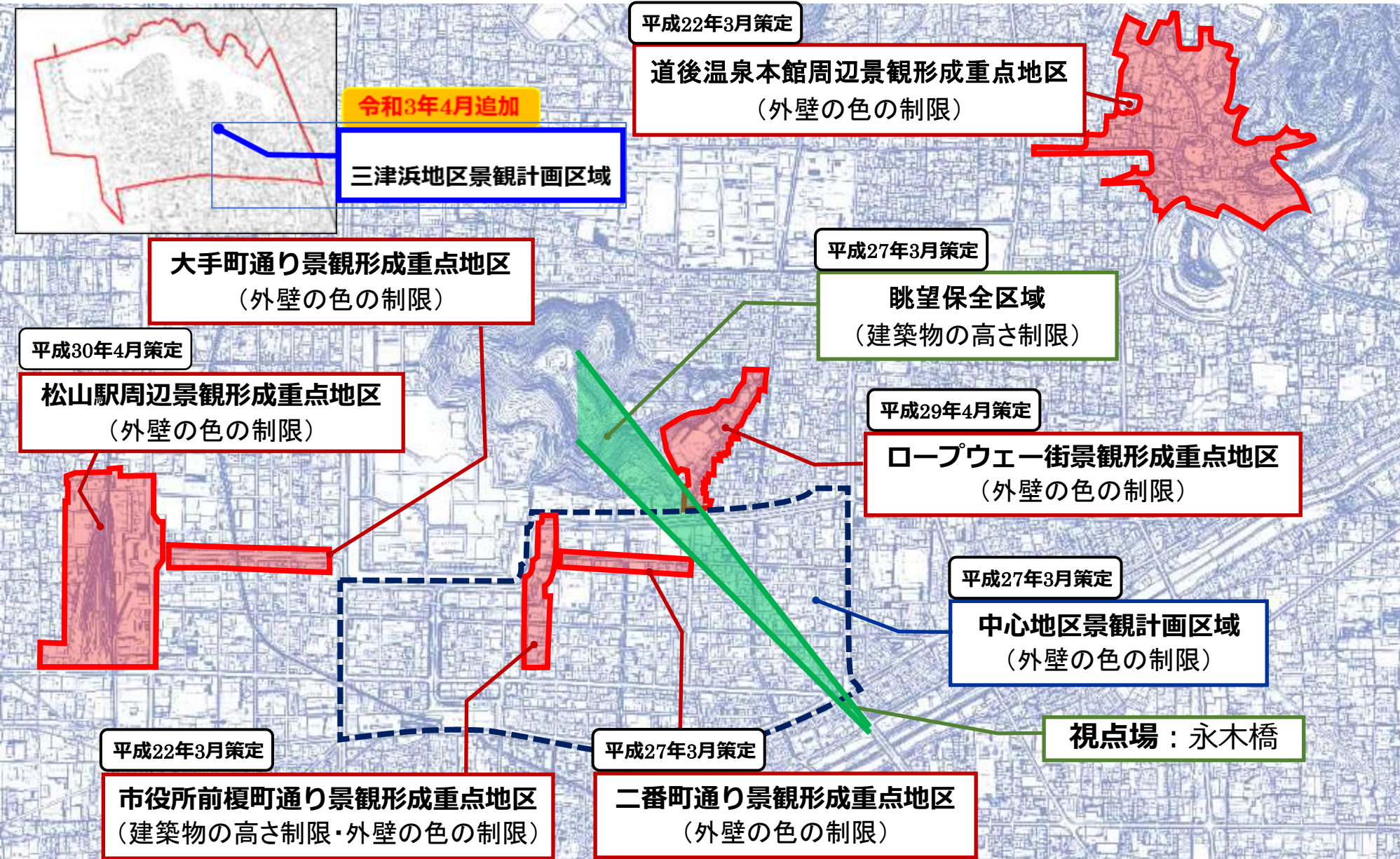
1. 出かけたくなるまち
2. 愛着と誇りを持てるまち
3. 便利で豊かなまち

■ 中心地区市街地総合再生計画
 基本方針（重点整備区域）

1. 拠点を中心とした生活圏を再構築する整備を進める
2. 機能の混在と施設の小規模分散化を図る整備を進める
3. 生活環境の充実を図る（高質空間）整備を進める
4. 段階的な歩行者街路整備を進める

5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

(1) 上位計画・関連計画の整理 ①松山市景観計画 (区域/主な制限)



5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

(1) 上位計画・関連計画の整理 ② 松山市中心地区市街地総合再生計画



■ 中心市街地再生の将来像 (ビジョン図)



5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

(1) 上位計画・関連計画の整理 ②松山市中心地区市街地総合再生計画



- 都市と景観（デザイン）の整合・調和を図りながら、一体的かつ総合的に市街地整備を促進すべき地区における具体的な整備方針や整備手法等を定め、今後の中心市街地に必要とされる様々な都市機能の誘導や再開発事業等による都市機能の更新等、市街地再生の整備を推進することを目的に策定

都市再生ビジョンコンセプト

「歩いて暮らせるまちづくり」



「拠点とネットワーク」

拠点の再活性化により、つながりのある関係性(ネットワーク)を再構築

「歩いて暮らせるまちづくり」の強化

5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

(2) 歩いて暮らせるまちづくりへの取組



松山市では、これから本格化する人口減少や少子高齢化など、取り巻く環境が急激に変化する中、持続可能な都市づくりを目指し、都心部の機能強化や生活拠点の形成など、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の形成に取り組んでいます。

これまでの取組

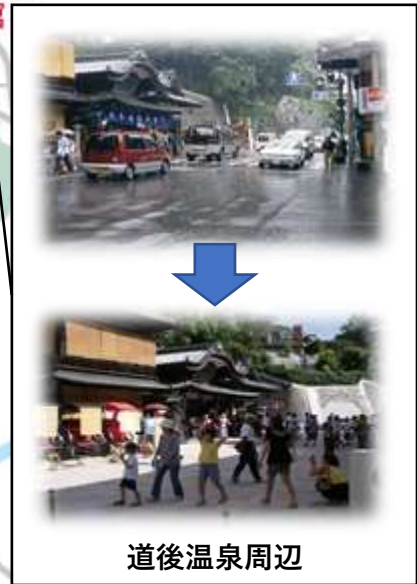
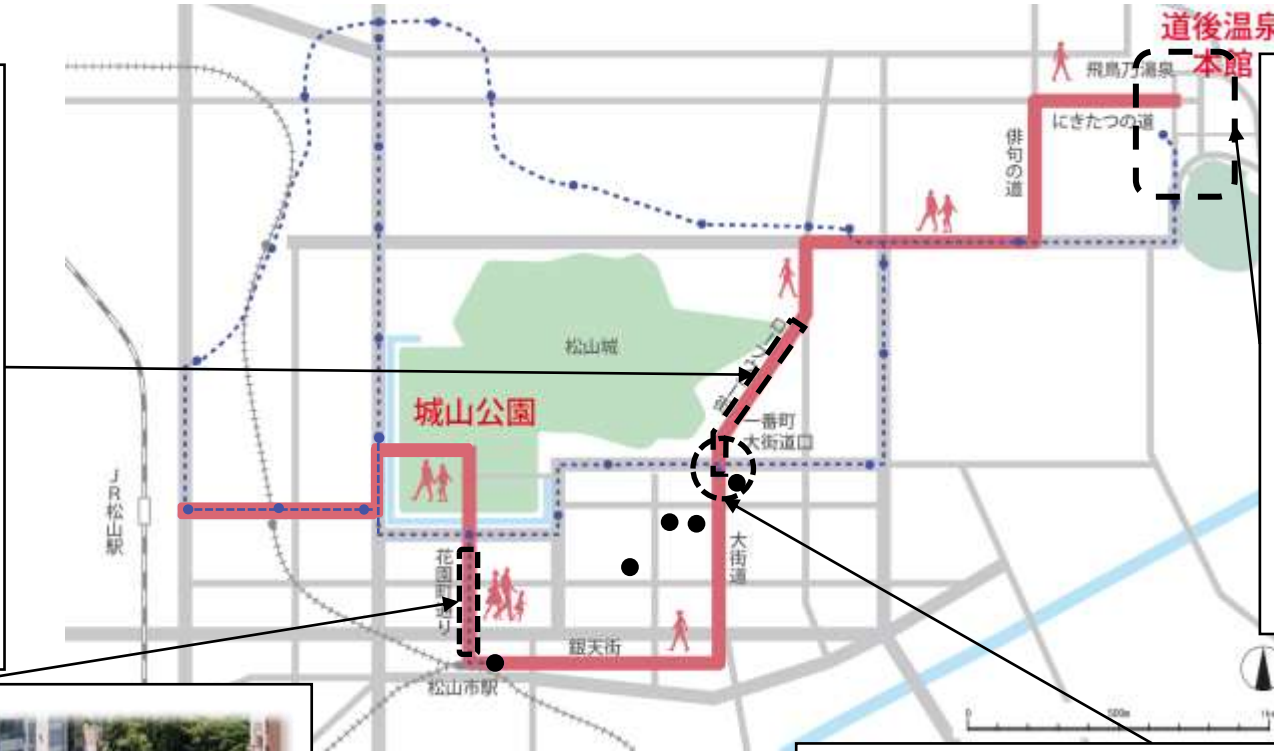
Before

After

2車線を1車線に (スローゾーン)
歩道を広く (スロースタイル)

(スピードゾーン)

ロープウェー街



整備前

整備後

4車線を2車線に
歩道を広く

車の車線を減らして、歩道を広げ、自転車道を新たに整備

花園町通り

●：優良建築物等整備事業



5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

(2) 歩いて暮らせるまちづくりへの取組



■現在の取組

- 都市再生整備計画区域を設定し、さらに内側の狭い範囲でまちなかウォークアブル区域を設定し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなか形成を推進。
- 本市の2大交通結節点である「松山市駅」、「JR松山駅」の拠点開発を進め、両駅を結ぶネットワーク強化に向けた施設等整備を行う。
- 国指定史跡松山城の景観を眺望しながら、集い憩える緑豊かな都市公園（城山公園）の整備を行う。



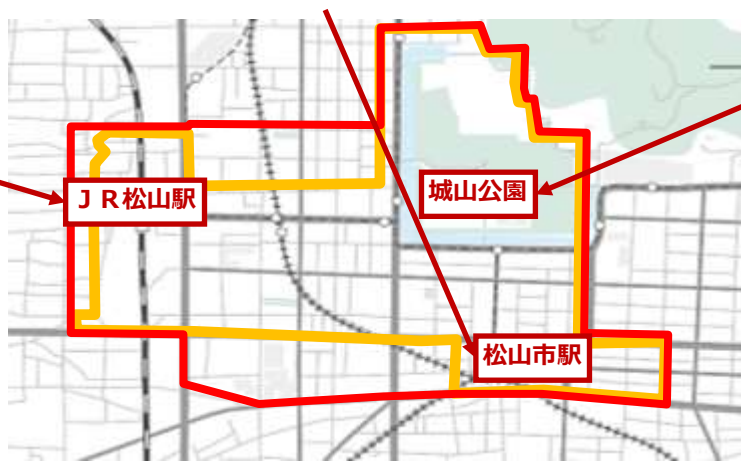
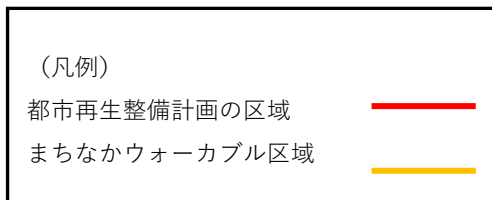
JR松山駅周辺（完成予想図）
 ■ 松山駅周辺土地区画整理事業（平成20年度～令和8年度）
 ■ バスタプロジェクト



松山市駅前広場（完成予想図）
 ■ 松山市駅前広場の整備（令和4年度～令和8年度）



城山公園：堀之内地区（完成予想図）
 ■ 城山公園（堀之内地区）第2期整備（令和3年度～令和9年度）



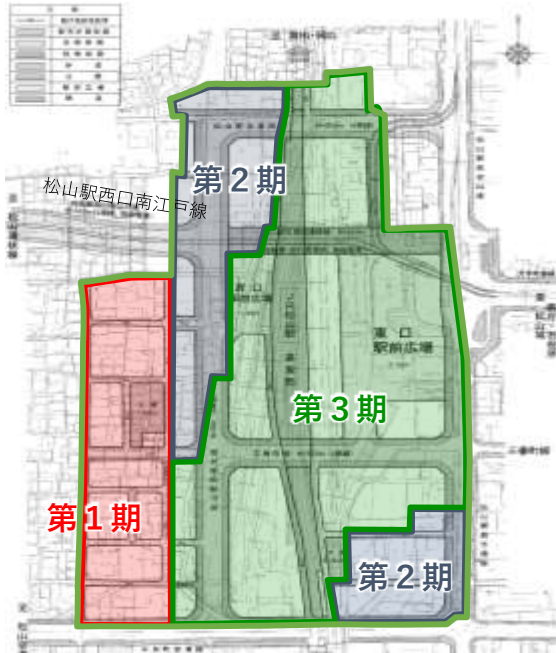
5. まちづくりの方向性・都市再生の経緯

(2) 歩いて暮らせるまちづくりへの取組



■各事業の進捗状況

松山駅周辺土地区画整理事業



第1期区域
(整備済)

第2期区域
～令和6年度
(施工中)

第3期区域
令和6～
8年度

松山市駅前広場の整備

対策区分	詳細内容	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
<対策1> 広場整備	広場整備	実施設計 撤去工事	東西ロータリー整備工事			交流広場整備工事
	市内電車の線路移設	実施設計	認可等手続	移設工事		
<対策2> 周辺道路の交通円滑化	千舟町通りの車線変更	工事				
<対策3> 周辺の駐輪対策	第4別館前立体式駐輪場	実施設計		整備工事		
	中之川通り路上駐輪場	実施設計	整備工事			

(注) スケジュールは現時点での想定です。関係者との調整や予算措置状況などにより変更となることがあります。

令和8年中
の完成

6.指定を目指すエリア設定について

6. 指定を目指すエリア設定について



- ① 既存計画等との整合
 - ・ 各種上位計画との整合を図り、重点的・緊急的な開発を促進すべきエリアを想定
- ② 現状に見合った開発誘導
 - ・ 持続可能な開発誘導となるエリアを想定
 - ・ 広範囲の地域設定は効果の低下が懸念されるため、限定した一定のエリアを想定
- ③ 連鎖的な開発の相乗効果
 - ・ 開発事業が連鎖的に展開され、これらの事業間の連携で拠点性が更に向上するよう、特に都市機能を誘導すべきエリア、土地利用を活性化させるべきエリアを想定
- ④ 開発機運との整合
 - ・ 具体的な計画や事業が既に進行している地区や、開発が想定される地区を中心に、地域指定の効果が着実に発現できるエリアを想定

都市再生緊急整備地域の
指定を検討するエリア



7.地域整備方針の検討について

7.地域整備方針の検討について



視点

①松山市・中心市街地の現状と課題

人口減少、都市施設や建築物の老朽化、市街地の拡散、賑わいの創出
都市機能の強化、厳しさを増す財政状況、災害リスクの増大

②産学官金のプラットフォーム（準備協議会）

開発事業者、地域金融機関、学識経験者、行政（国県市）

③松山市の上位計画、まちづくりの方向性

総合計画、まち・ひと・しごと総合戦略・都市計画マスタープラン、
立地適正化計画、都市再生ビジョン、景観計画 等

④都市再生の基本的な考え方

革新的な技術（AI、IoT等）、質の高い投資、SDGs、災害リスク軽減、
Society5.0、インバウンド、子育て支援、大学・企業との連携、環境



地域整備方針（素案）

- ・ 地域名称
- ・ 整備の目標
- ・ 増進すべき都市機能
- ・ 公共施設の整備等
- ・ 緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に必要な事項

キーワード

①都市整備

松山駅周辺土地区画整理事業、バスタ、
新幹線、松山市駅前広場整備、市街地再
開発、景観形成

②まちづくり

四国全体の活力を牽引、『坂の上の雲』
のまちづくり、コンパクトシティ、歩い
て暮らせるまちづくり、脱炭素社会、交
流人口拡大、地域資源の保全・活用

③まちづくりの方向性

市街地整備2.0、ウォークアブル、
スマートシティ、5G、MaaS、官民連携、
エリアマネジメント、公共空間の利活用、
新たな環境整備

④社会情勢の変化への対応

生産年齢人口の減少、災害の激甚化、
東京一極集中、新しい生活様式、
産業育成支援、商業・観光振興

7.地域整備方針の検討について



地域整備方針（素案）の記載内容

① 地域名称

⇒指定を受ける地域の名称：（仮称）松山駅東地域

※中核市では「都心地域」等の名称を使用できない制限あり。

② 整備の目標

⇒松山市が将来目指すべき都市としての方向性や将来像について

③ 増進すべき都市機能

⇒松山市が目指す都市としての将来像の実現に向けて必要となる都市機能について

④ 公共施設の整備等

⇒③の都市機能に関連する公共的な整備等について

⑤ 緊急かつ重点的な市街地の整備の推進に必要な事項

⇒目標実現に向けて必要な手段等について