

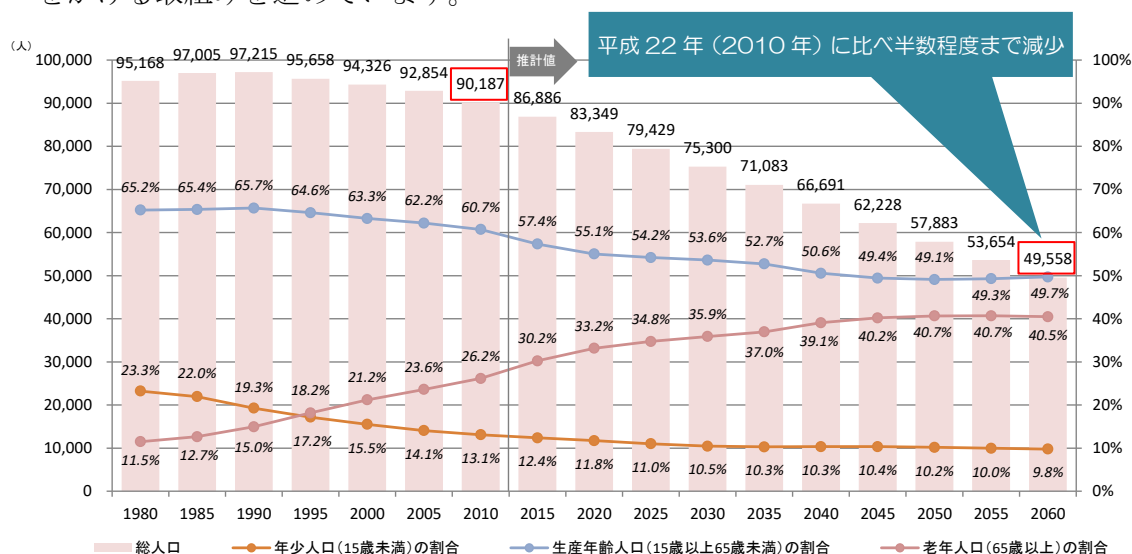
第3章 現状及び将来の見通しから見た都市の課題

- ・本計画は、20 年先を見据えた長期的な計画であるとともに、さらにその先も見据えた持続可能なまちづくりの実現に向けてコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を形成するための計画です。
- ・そのため、都市の現状及び将来の見通しを十分に分析し、都市が抱える課題や解決すべき課題を明らかにした上で、目指すべきまちづくりの方針や都市の骨格構造、課題解決のための施策や誘導方針を設定することが重要です。
- ・ここでは、本市の人口の将来見通しを踏まえ、分野毎に都市の構造を読み解き、都市が抱える課題及び解決すべき課題を抽出しています。

1. 人口の将来見通し

(1) 総人口の推移

- ・本市の総人口は、平成 2 年（1990 年）の 97,215 人をピークに、それ以降減少を続けています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると本市の人口は、令和 42 年（2060 年）には 49,558 人となり、平成 22 年（2010 年）の半数程度まで人口減少が進むと試算されています。
- ・年少人口及び生産年齢人口は年々減少している一方、老年人口は年々増加しています。高齢化率も、県平均とほぼ同水準で推移しており、今後、加速的に進行することが予測されています。
- ・そのため、市では総合計画や人口ビジョンなどの計画を策定し、人口減少に歯止めをかける取組みを進めています。



- ・急速な人口減少が予測される中で、高齢者は急増することから、人口減少・超高齢社会に対応した持続可能なまちづくりが求められています。

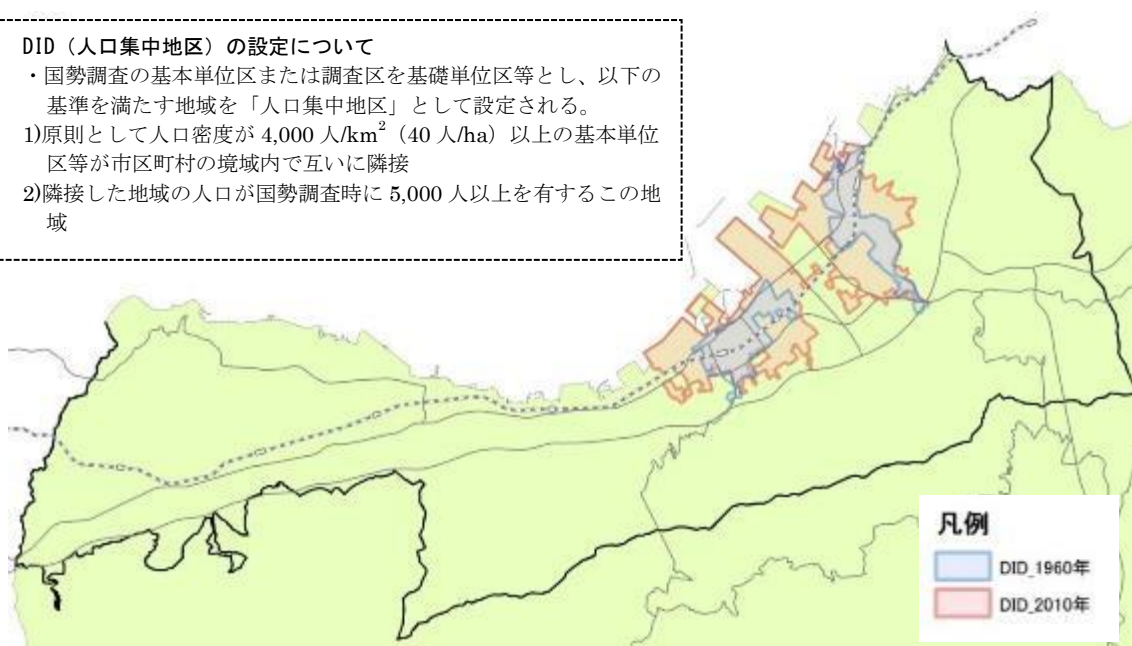
(2) 地区別人口の推移

① DID (人口集中地区) の推移

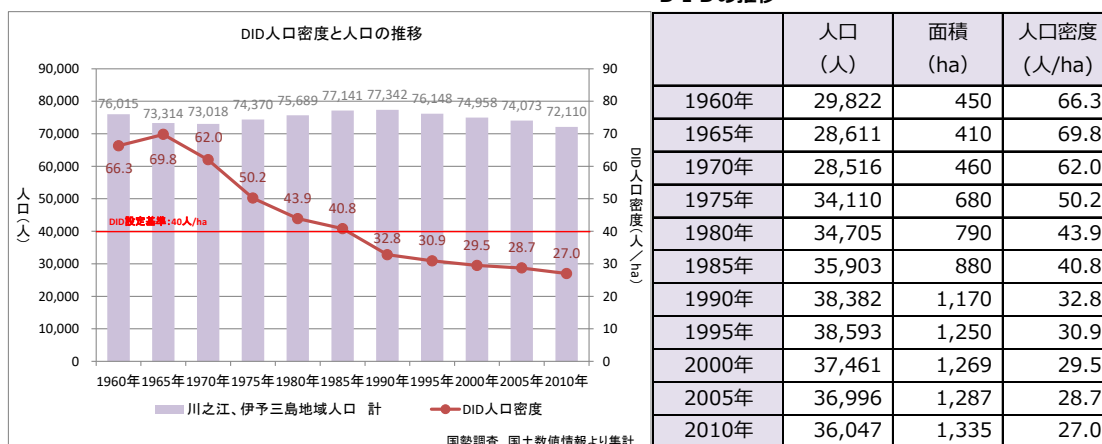
- ・本市では川之江及び伊予三島地域に DID (人口集中地区) が設定されており、DID の人口は平成 22 年 (2010 年) で 36,047 人となっています。
- ・DID の推移を見ると、面積は 50 年間で 3 倍程度に増加したものの、人口密度は昭和 40 年 (1965 年) をピークに減少傾向にあり、平成 2 年 (1990 年) には DID の基準である 40 人/ha を下回っています。

DID (人口集中地区) の設定について

- ・国勢調査の基本単位区または調査区を基礎単位区等とし、以下の基準を満たす地域を「人口集中地区」として設定される。
- 1) 原則として人口密度が 4,000 人/km² (40 人/ha) 以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接
 - 2) 隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有するこの地域



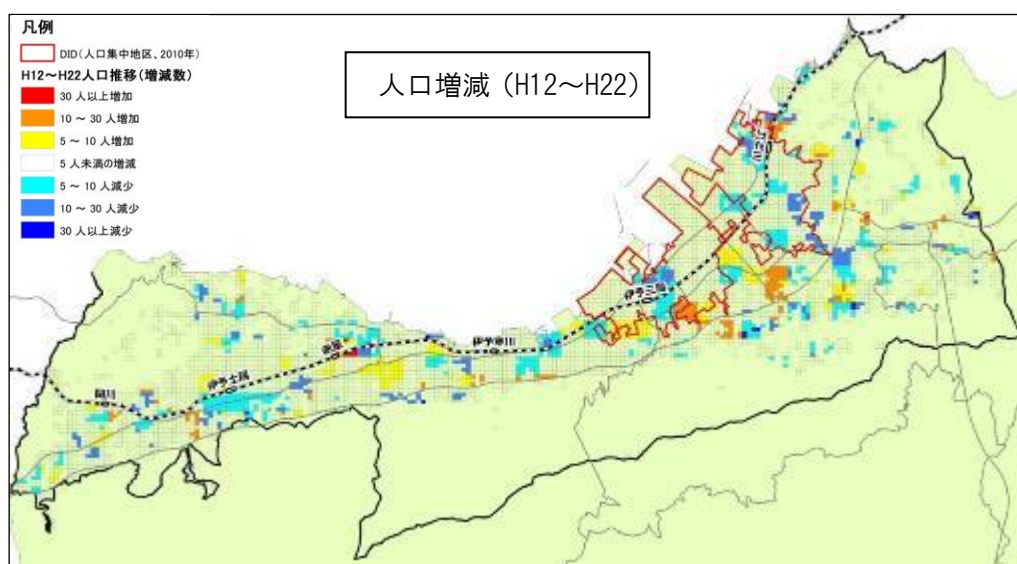
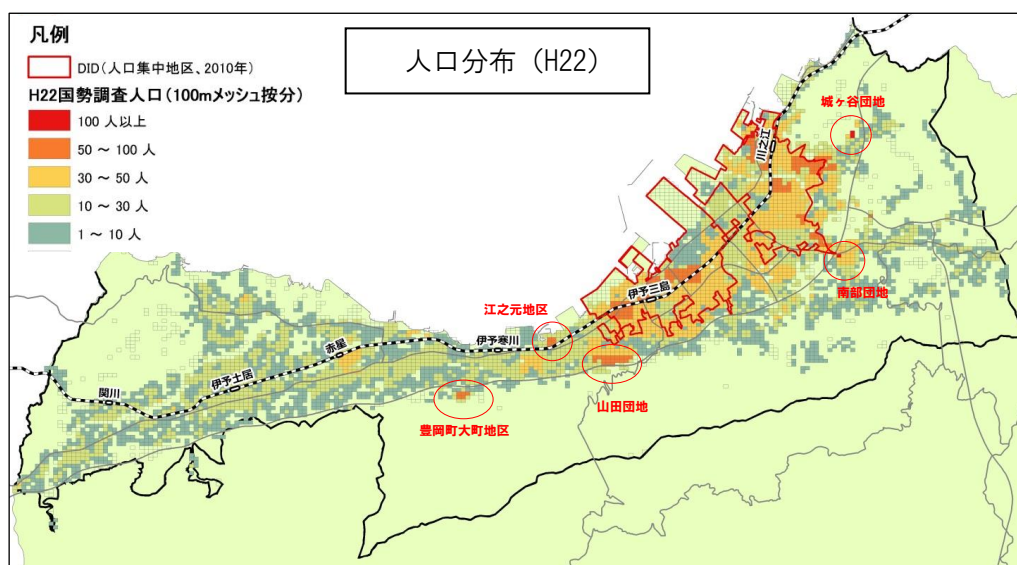
DID の推移



- ・現在、人口密度の低い市街地が拡大していることから、今後の人口減少を見通すとさらなる低密度化が懸念されます。

②地区別人口の推移（平成 12 年～平成 22 年）

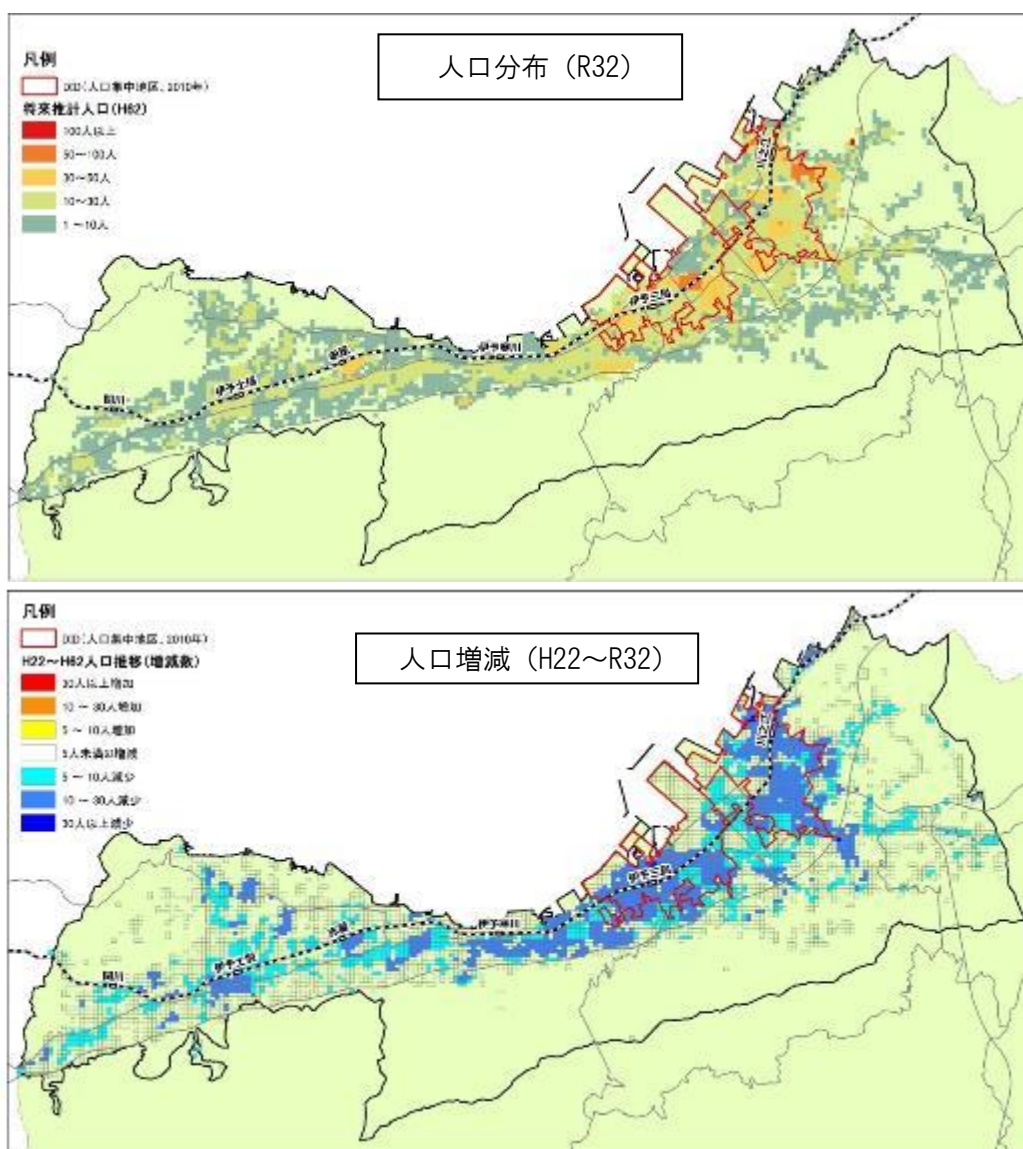
- ・地区別の人口分布を見ると、JR 川之江駅及び JR 伊予三島駅周辺を中心に人口が集中するほか、金生川沿岸や市営住宅団地等でも集中が見られます。
- ・平成 12 年（2000 年）から平成 22 年（2010 年）の人口増減の推移を見ると、市街地の中心部となる JR 川之江駅や JR 伊予三島駅周辺で人口が減少しており、空洞化がうかがえます。
- ・一方、JR 赤星駅周辺では大幅な増加傾向にあるとともに、伊予三島地域の中曽根町や三島川之江 IC 周辺などの DID の外縁部で人口が増加しています。



- ・ DID 外縁部で人口が増加傾向にあり、さらなる市街地の拡大が懸念されます。

③地区別人口の見通し（平成 22 年～令和 32 年）

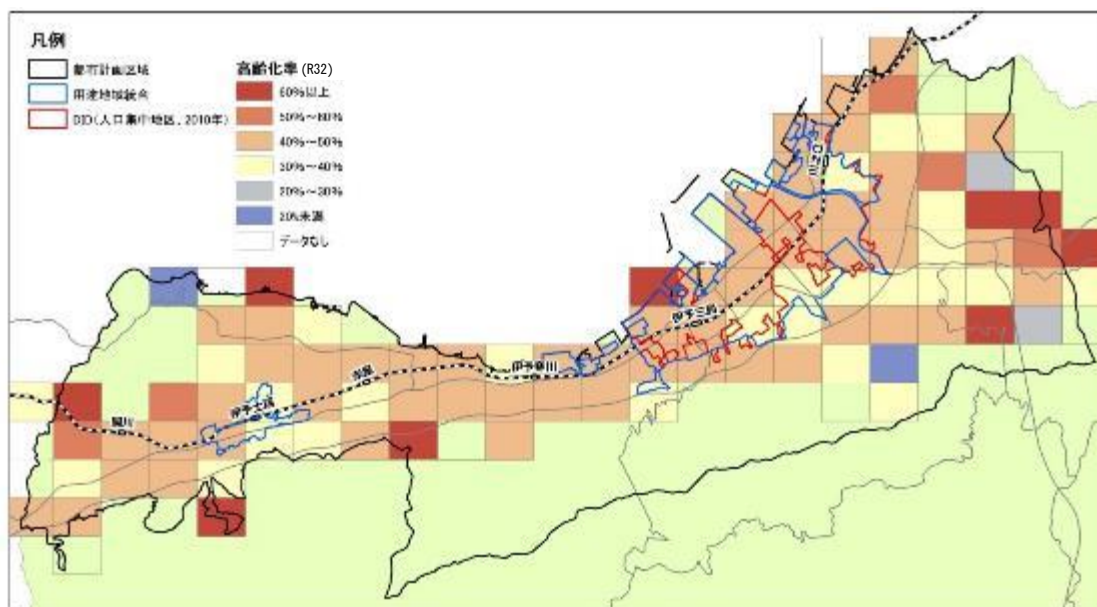
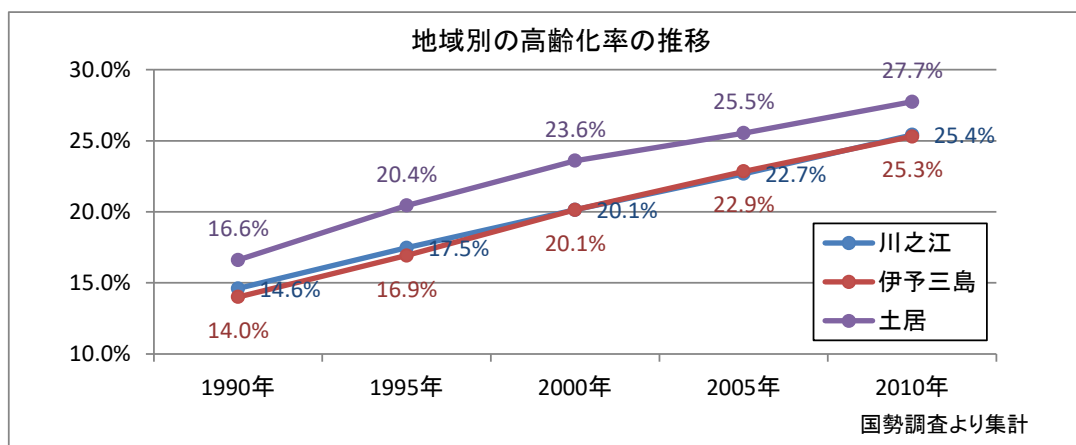
- ・地区別の人口分布の見通しを見ると、令和 32 年（2050 年）では 50 人以上の人口が集中するエリアが極端に減少する可能性があります。集中が見られる地区としては、金生町山田井周辺や JR 伊予三島駅周辺となります。
- ・平成 22 年（2010 年）から令和 32 年（2050 年）の長期的な人口増減を見ると、おおむね全ての地区で減少が見込まれており、特に JR 川之江駅西側や JR 伊予三島駅北側の中心市街地では、著しく減少する可能性があります。



- ・おおむね全ての地区で減少が見込まれ、低密度化が進むとともに、中心部の空洞化が進行することで、生活利便性の低下やコミュニティの衰退が懸念されます。

(3) 高齢化率の推移

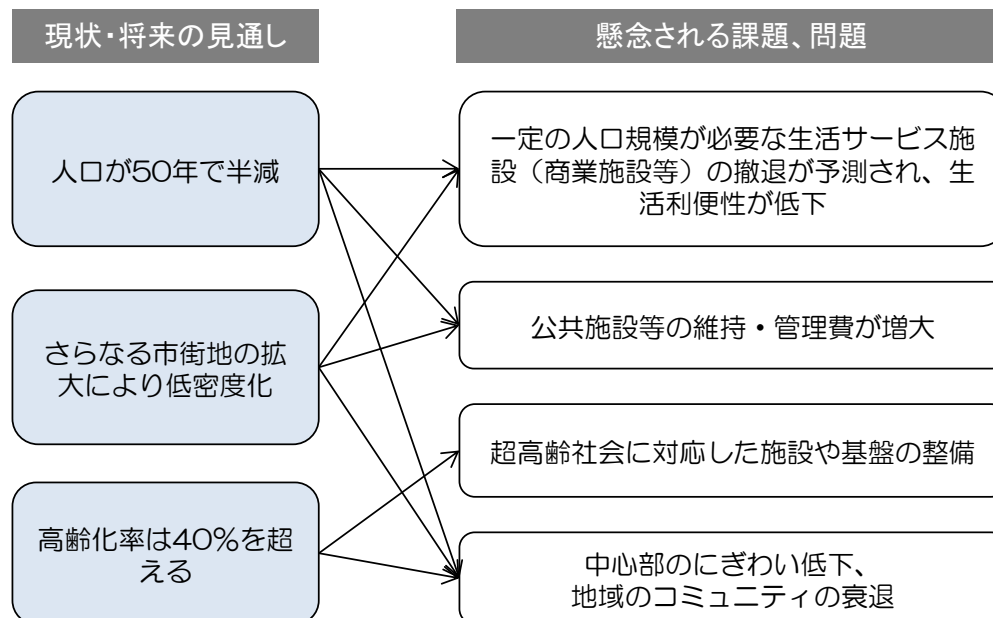
- ・平成 2 年（1990 年）から平成 22 年（2010 年）の都市計画区域内の各地域の高齢化率を見ると、いずれも上昇傾向にあり、中でも土居地域が 27.7%と高くなっています。
- ・令和 32 年（2050 年）の高齢化率の分布状況を見ると、大半が 40%以上の高齢化率となっており、中でも都市計画区域外縁部で 60%を超える高い高齢化率が見込まれています。また、比較的中心部での高齢化が進むことが見込まれています。



- ・中心部では高齢化が郊外部に比べて進行することが予測されており、にぎわいの喪失が懸念されます。

(4) 人口の将来見通しから懸念される課題

- ・本市における人口の将来見通しから懸念される課題をまとめると次のとおりです。



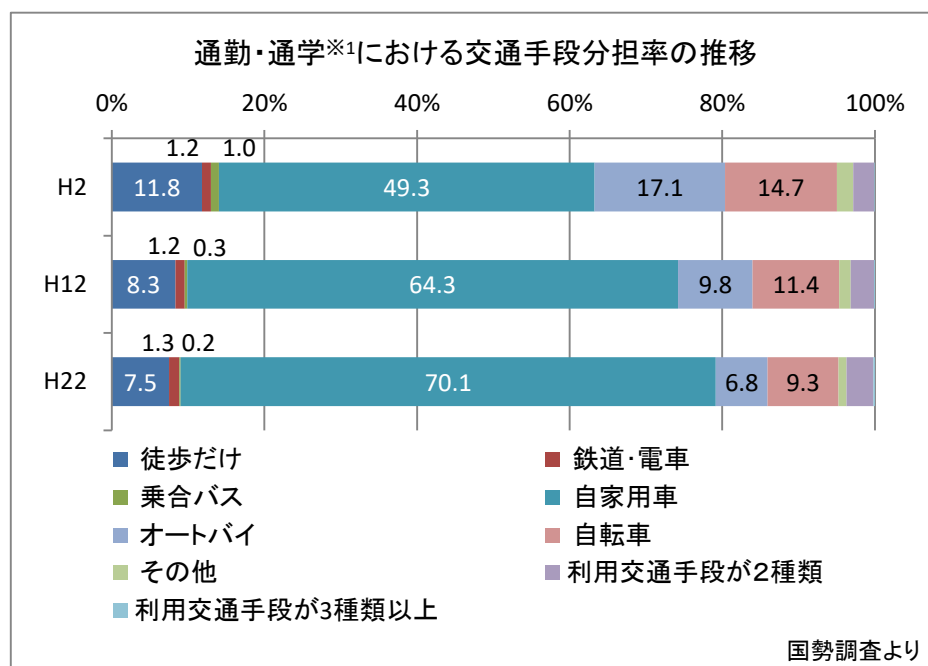
2. 都市を取巻く現状及び将来の見通し

(1) 公共交通の利便性・持続可能性

① 通勤・通学における交通手段分担率

- ・通勤・通学※1における交通手段の分担率を見ると、平成 22 年（2010 年）では自動車 が 70.1%と最も高く、次いで「自転車」が 9.3%となっており、自動車に依存した生活がうかがえます。
- ・分担率の推移を見ると、「自動車」は 20 年間で 20 ポイント程度増加した一方で、「徒歩」や「オートバイ」、「自転車」などは減少傾向にあります。
- ・公共交通を見ると、「鉄道・電車」は 20 年前から増減は見られないものの、「乗合バス」については大幅な減少傾向にあります。

※1 常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者（15 歳以上の市民で市内外へ通勤・通学している者）



② 公共交通の利用状況

- ・市内には JR 予讃線及び路線バスが運行しているものの、利用者は極めて少ない状況にあります。
- ・最も多く利用される JR 伊予三島駅でも日乗降人員が約 2,000 人未満、路線バスについては川之江～新居浜線で 1 便（往復）あたり 30～35 人程度の利用となっています。



■駅別「乗降」人員（平成 28 年度）

駅名	関川	伊予土居	赤星	伊予寒川	伊予三島	川之江
「乗降」人員（人/日）	114	734	226	186	1,960	1,318

※「乗降」人員は、当該駅での乗車人数と降車人数の合計である。

市資料より

■路線バス輸送人員（H27.10～H28.9）

バス路線名	主な経由地（バス停）	運行回数	運行会社	輸送人員※
川之江—新居浜線 〔国道 11 号便〕	土居・三島・港通り	1 日 10 往復 (日祝 9.5 往復)	瀬戸内 運輸	28.7 人/便
川之江—新居浜線 〔上分経由便〕	市役所前・上分・川之江保健 センター前・四国中央病院	1 日 7 往復 (日祝 5.5 往復)		36.5 人/便
三島—新宮・天日線	三島駅前・市役所前・上分・ 三角寺口	1 日 2 往復 (日祝 1 往復)		7.3 人/便
三島—新宮・霧の森線	三島駅前・市役所前・上分・ 三角寺口	1 日 2 往復 (日祝 2 往復)		9.1 人/便
川之江—七田線	川之江駅・栄町口・上分・椿 堂	1 日 1 往復 (日祝運休)		4.6 人/便

※輸送人員は、乗降調査に基づく平均乗車キロ等から算出したもので、実人数ではない。

平成 27 年 10 月～28 年 9 月の 1 往復あたりの人数。

市資料より

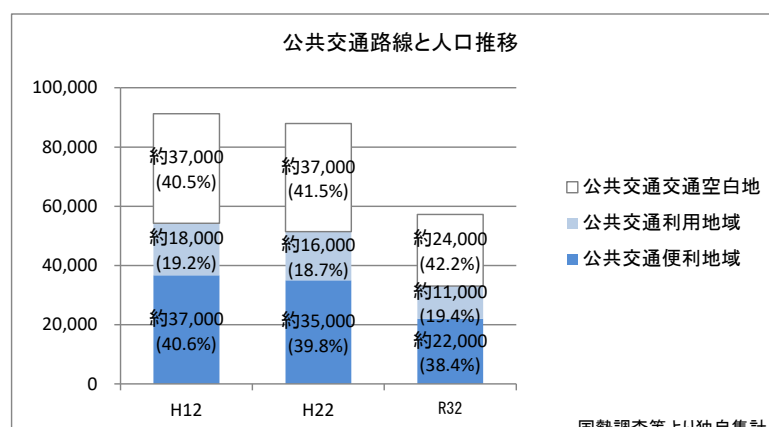
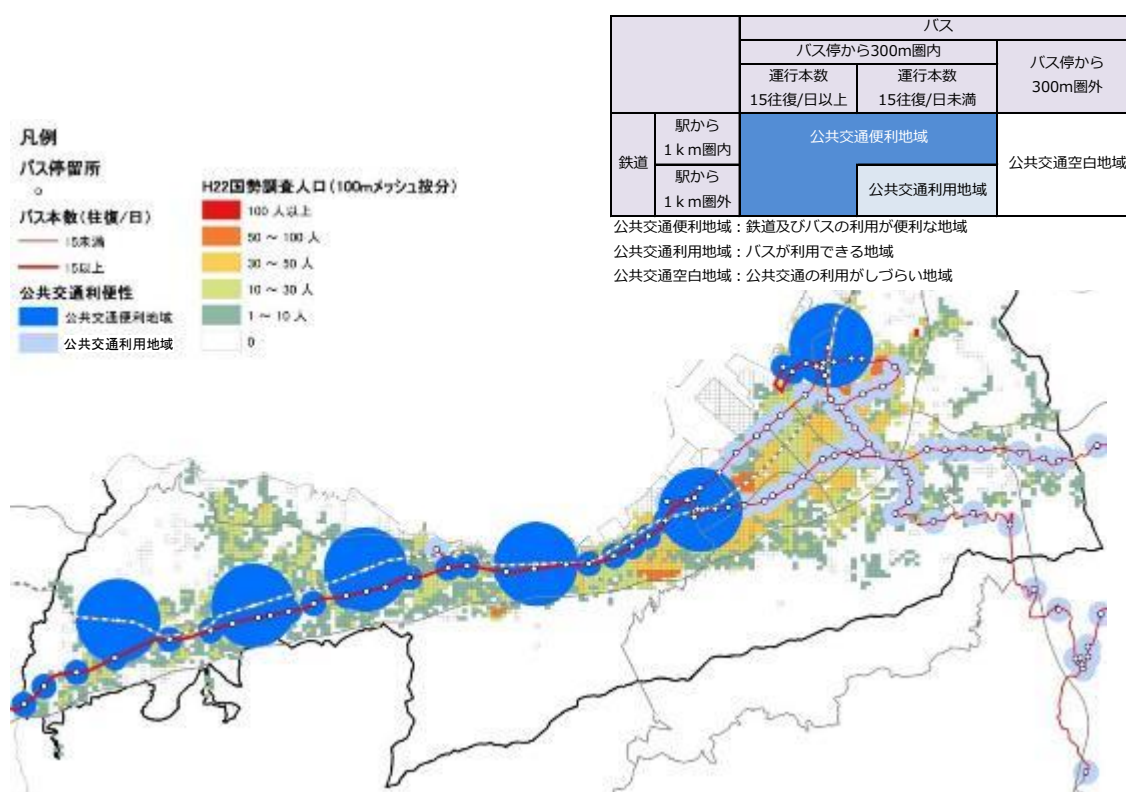
■デマンドタクシー利用者数（平成 28 年度）

エリア別	川之江	三島	土居	三島嶺南	早朝夜間便
利用者数（人/日）	29.7	28.9	15.8	6.3	0

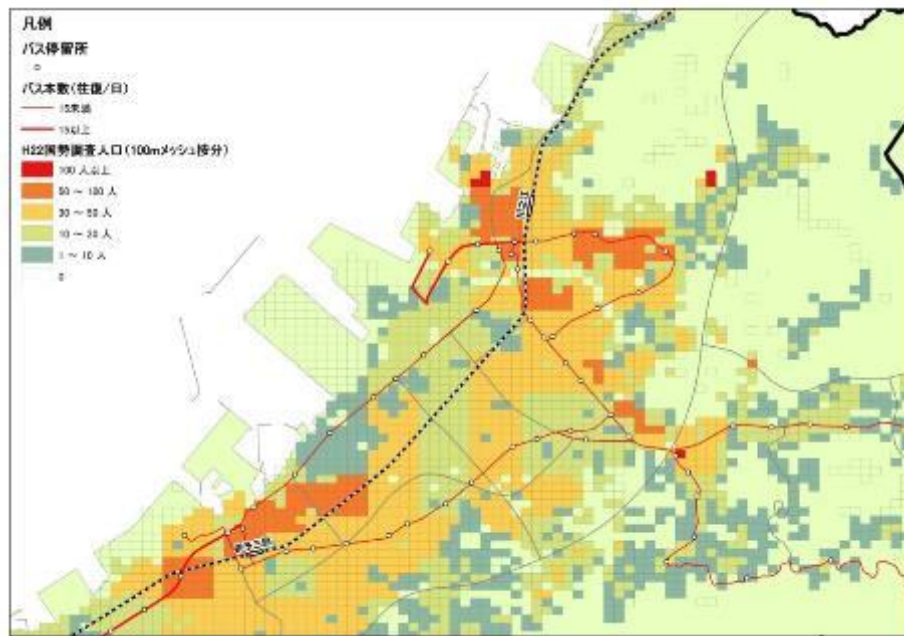
市資料より

③ 公共交通の利便性・持続可能性

- ・バス路線については JR 新居浜駅～JR 伊予三島駅間の本数は充実しているものの、JR 川之江駅の発着路線は複線化しており、運行本数は限られます。
- ・ただし、山側の路線については利用者数が多く、地域住民の需要が高い路線となっています。
- ・一方、JR 伊予三島駅から土居地域にかけて公共交通便利地域が広がっています。
- ・公共交通便利地域の人口を見ると、平成 22 年（2010 年）では約 40%程度のカバー率となっており、公共交通空白地域が同程度となっています。
- ・令和 32 年（2050 年）には公共交通便利地域の人口が 1/3 程度に減少することから、路線の維持等が困難となる可能性があります。



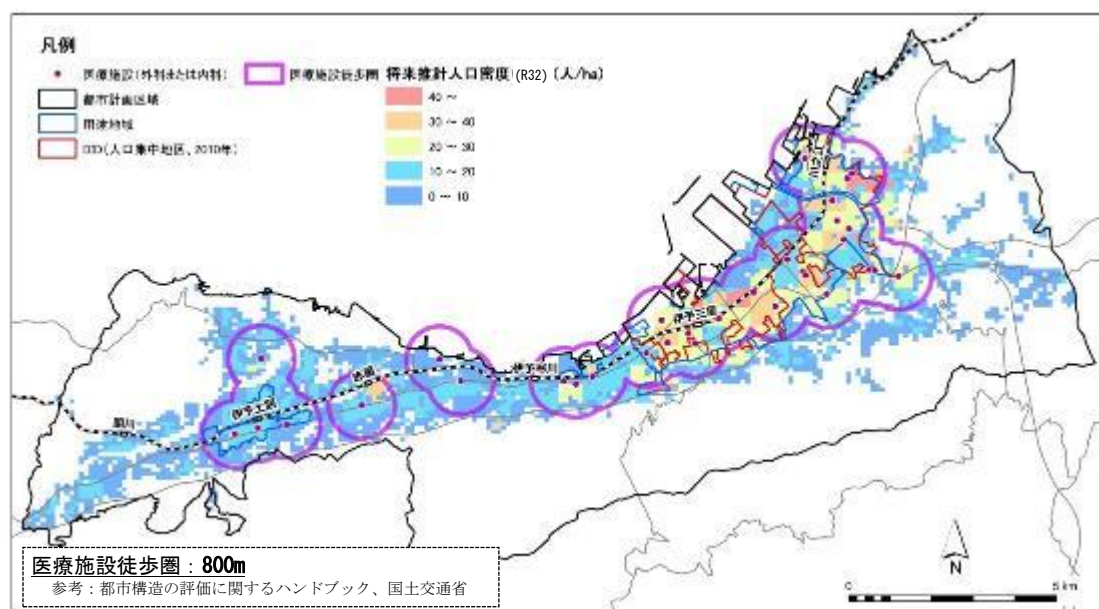
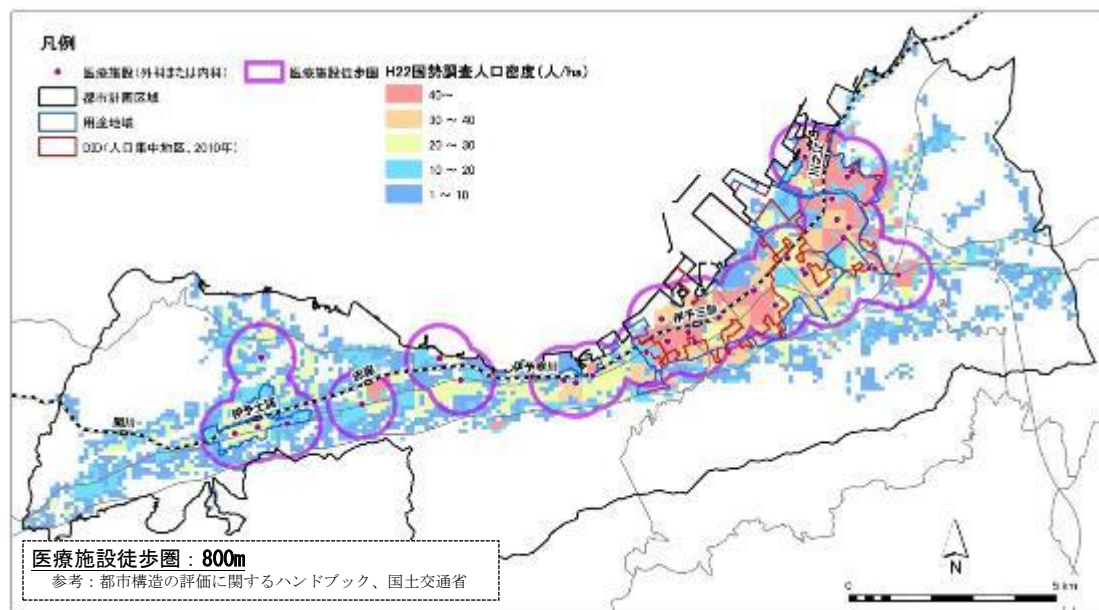
- ・中でも、川之江地域ではバス路線沿線の地区人口が大幅に減少することが見込まれるため、将来的にバス路線の維持が困難になる恐れがあります。



(2) 生活サービス施設の利便性・持続可能性

①医療施設

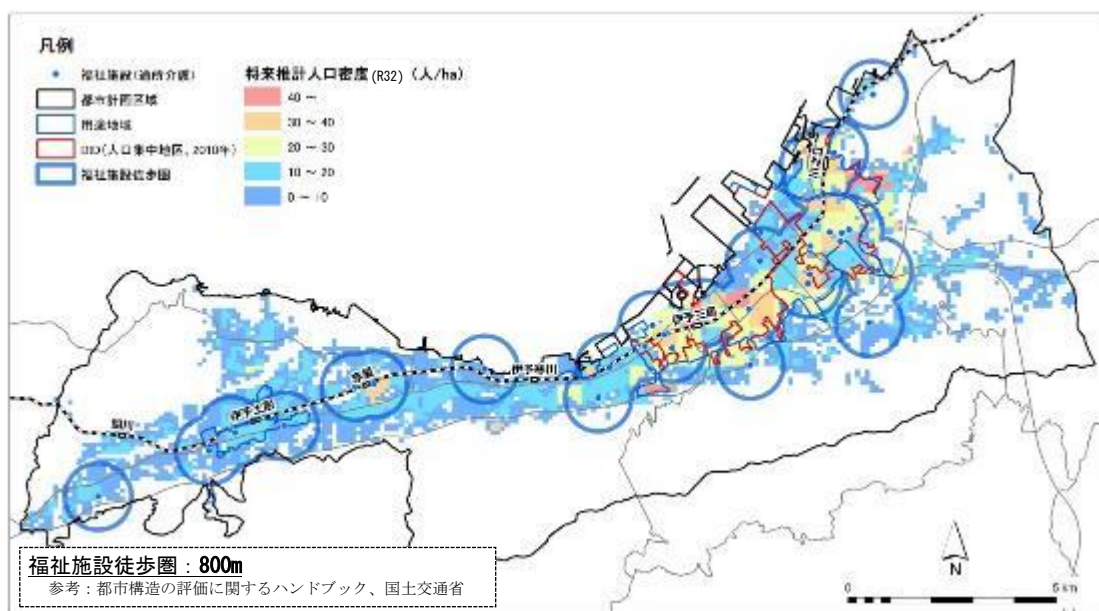
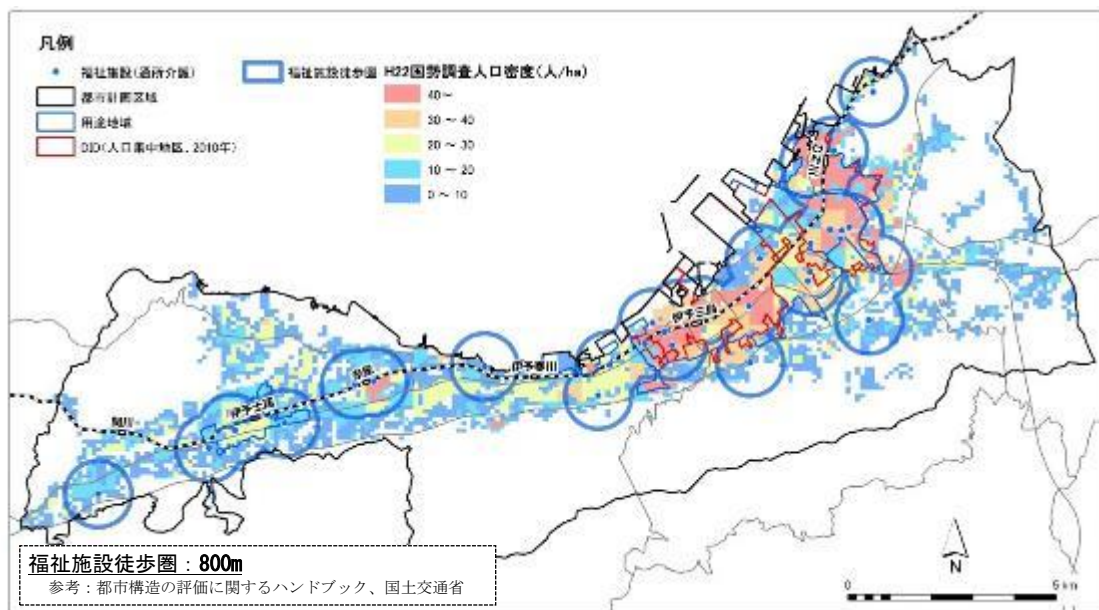
- ・医療施設はおおむね市街地に立地しており、徒歩圏域に 73%程度の人口が居住しています。ただし、JR 関川駅周辺など郊外には施設が不足しています。
- ・JR 伊予土居駅周辺や JR 伊予寒川駅周辺では、医療施設周辺の人口密度が低下するとともに、施設が近接して立地していることから撤退も想定されます。



医療施設	H22			R32		
	カバー人口(人)	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)	カバー人口(人)	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)
徒歩圏内	約63,800	72.5%	約 1,724	約42,000	73.3%	約 1,135
徒歩圏外	約24,100	27.4%	-	約15,200	26.5%	-
計	約88,000	-	-	約57,300	-	-

②福祉施設

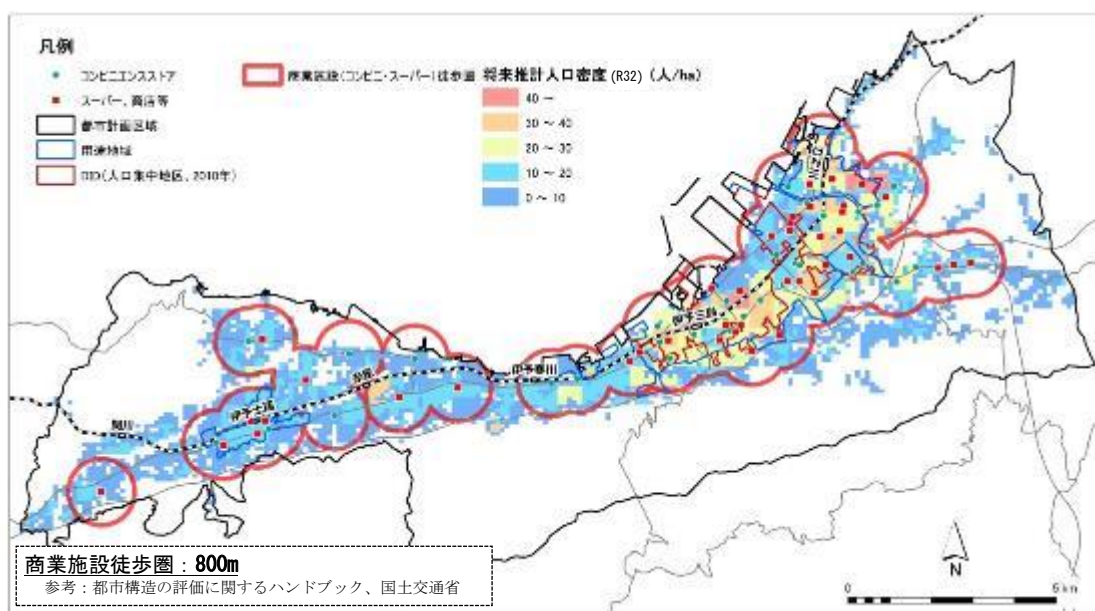
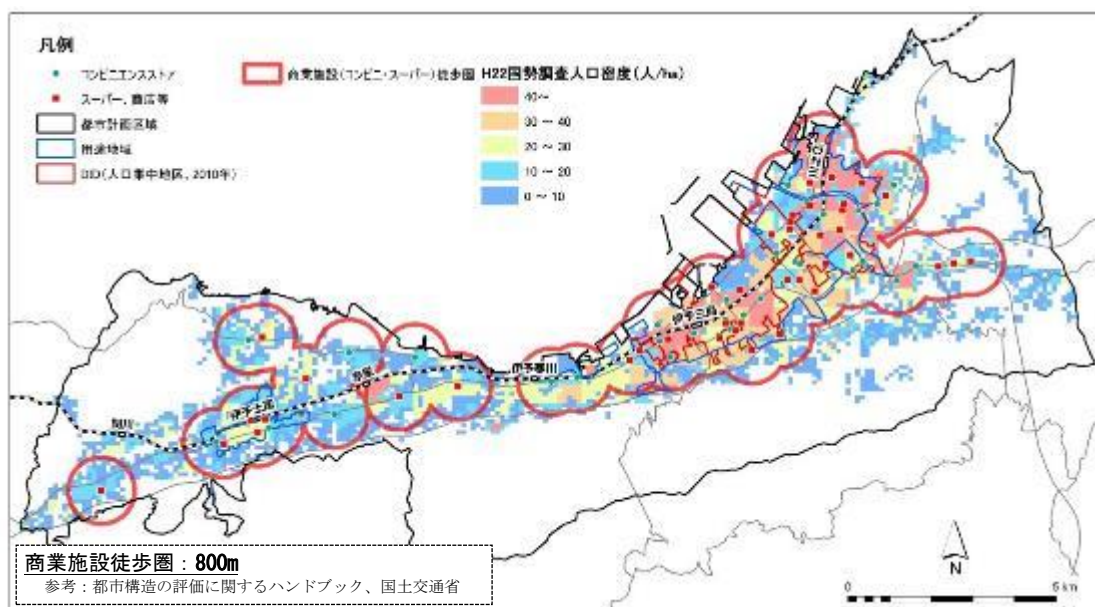
- ・福祉施設は用途地域内を中心に広く立地しており、徒歩圏域に 68%程度の人口が居住しています。
- ・高齢化が予測される中で、福祉施設の需要は増加することが予想されます。



福祉施設	H22			R32		
	カバー人口(人)	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)	カバー人口(人)	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)
徒歩圏内	約59,900	68.1%	約 1,619	約39,100	68.2%	約 1,057
徒歩圏外	約28,100	31.9%	-	約18,100	31.6%	-
計	約88,000	-	-	約57,300	-	-

③商業施設

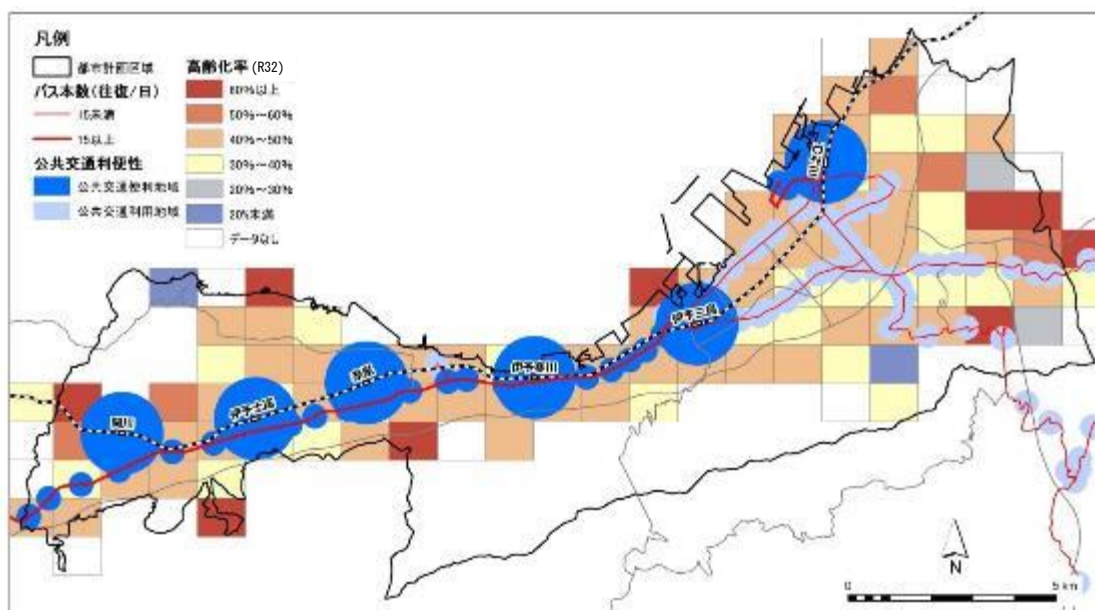
- ・商業施設は市街地に広く立地しており、徒歩圏域に 87%程度の人口が居住しています。
- ・また、JR 川之江駅及び JR 伊予三島駅周辺の中心部でも人口密度の低下が見込まれており、施設が集積していることから施設が減少していくことも考えられます。



商業施設	H22			R32		
	カバー人口(人)	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)	カバー人口(人)	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)
徒歩圏内	約76,800	87.3%	約 972	約50,600	88.3%	約 641
徒歩圏外	約11,200	12.7%	-	約6,700	11.7%	-
計	約88,000	-	-	約57,300	-	-

(3) 高齢者の福祉・健康

- ・現在の公共交通の利便性の悪い地域(公共交通空白地域)において、令和32年(2050年)の高齢化率が高いと予想される場所が見られます。
- ・それらの地域では、公共交通を利用して日常生活サービスが利用しづらいため、特に車の運転が困難な高齢者の生活利便性が悪くなるとともに、外出機会の低下にもつながり、高齢者の健康維持にあたっての課題となります。
- ・また、高齢化率の高い地域では、高齢者福祉サービスなどが一層必要となる一方で、既存施設は利便性の高い地域に立地していることから、サービスを受けることが不便な高齢者が増加することが考えられます。
- ・そのため、超高齢社会に対応したまちづくりを進めるためにも、公共交通路線周辺への居住を誘導するとともに、高齢者福祉サービスの充実や歩いて暮らせる基盤整備などが求められます。



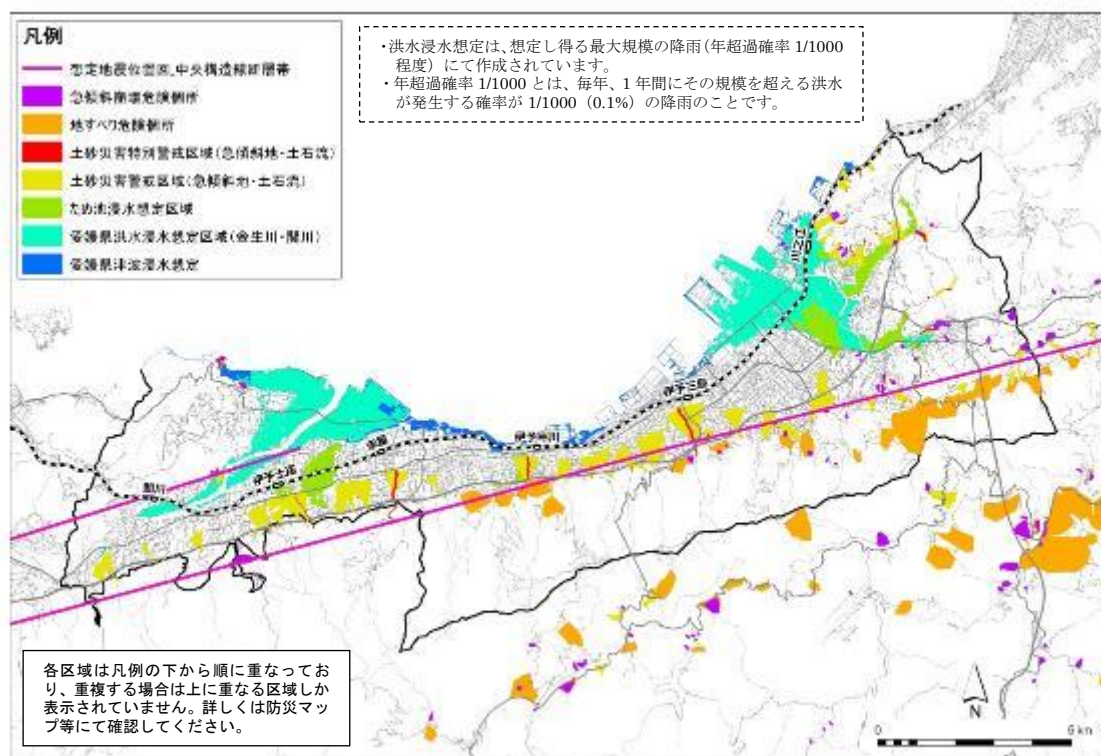
(4) 災害に対する安全性

①全市の災害リスク

- ・本市は、北は燧灘、南は法皇山脈の山々に挟まれた地形条件であることから、沿岸部の津波や山麓部の土砂災害の発生が懸念されています。
- ・また、二級河川である関川、金生川の洪水やため池のはん濫、山麓部に通る中央構造線活断層帯などの危険性を有しています。
- ・南海トラフ巨大地震等の地震発生時における宅地地盤の滑動崩落や液状化による被害が懸念されています。このうち令和元年度には、大規模な盛土造成を行った造成地（大規模盛土造成地）が34箇所確認されています。
- ・本市の市街地は多くの災害リスクを有しており、安全な市街地の形成が課題となっています。

②地区別の災害リスク

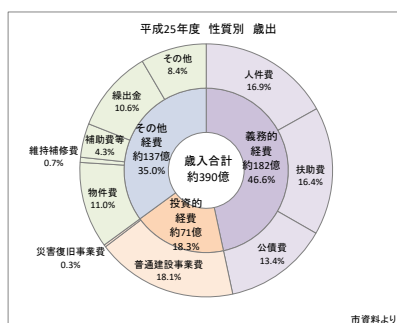
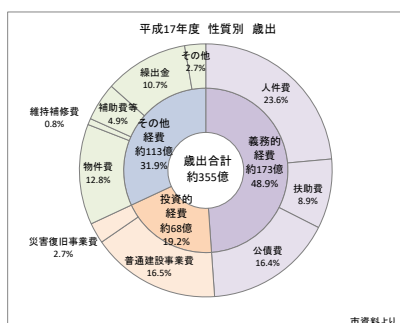
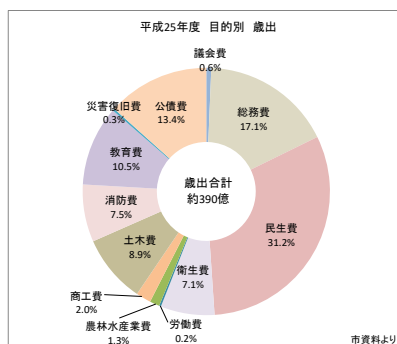
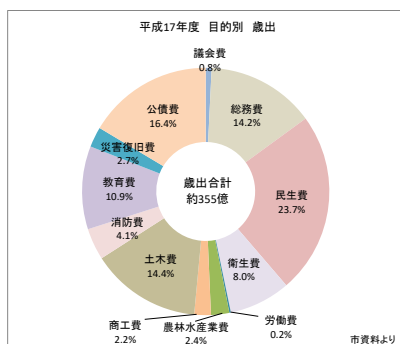
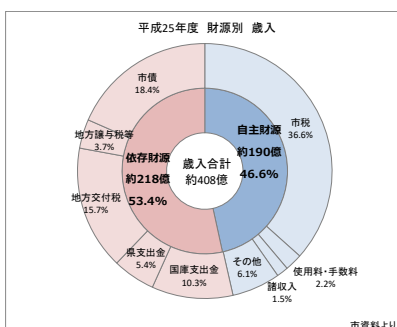
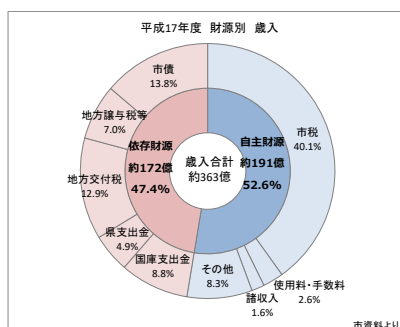
- ・伊予三島地域では、JR 伊予三島駅周辺の DID において土砂災害特別警戒区域が指定されているほか、土砂災害警戒区域が指定されている山麓部へ市街地が拡大しています。
- ・川之江地域では、川之江港周辺の津波浸水や金生川の河川浸水等が想定されています。また、JR 川之江駅の東側では、河川浸水や土砂災害等が懸念される山麓部へ市街地が拡大しています。



(5) 財政の健全性

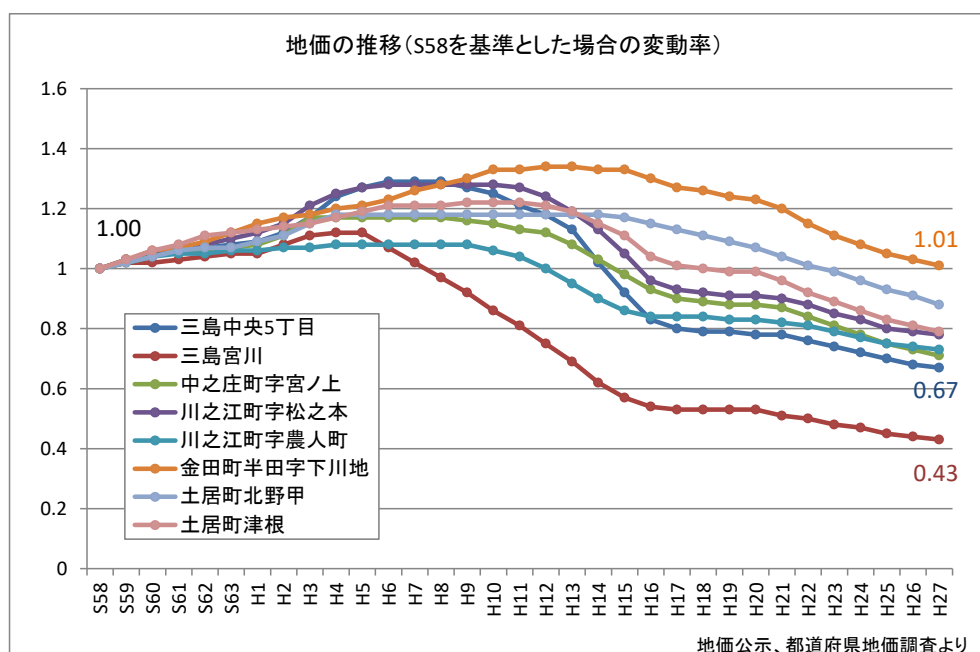
① 歳入・歳出の状況

- ・歳入の状況を見ると、平成17年度(2005年度)は自主財源が52.6%と半数以上あったものの、平成25年度(2013年度)では46.6%と6ポイント低下しています。
- ・今後の人口減少等により、自主財源の確保が困難になることが予想されます。
- ・目的別の歳出の状況を見ると、民生費が23.7%から31.2%と7.5ポイント増加しています。
- ・性質別の歳出の状況を見ると、人件費等の義務的経費の割合が低下する一方で、投資的経費における建設事業費が増加傾向にあります。
- ・自主財源の減少に加え、今後の高齢化の進行により、さらなる民生費の増加が懸念されます。また、今後都市インフラ施設や公共施設等の老朽化に対応するための投資的経費の増加が予想されることから、より効率的な行政運営が求められています。



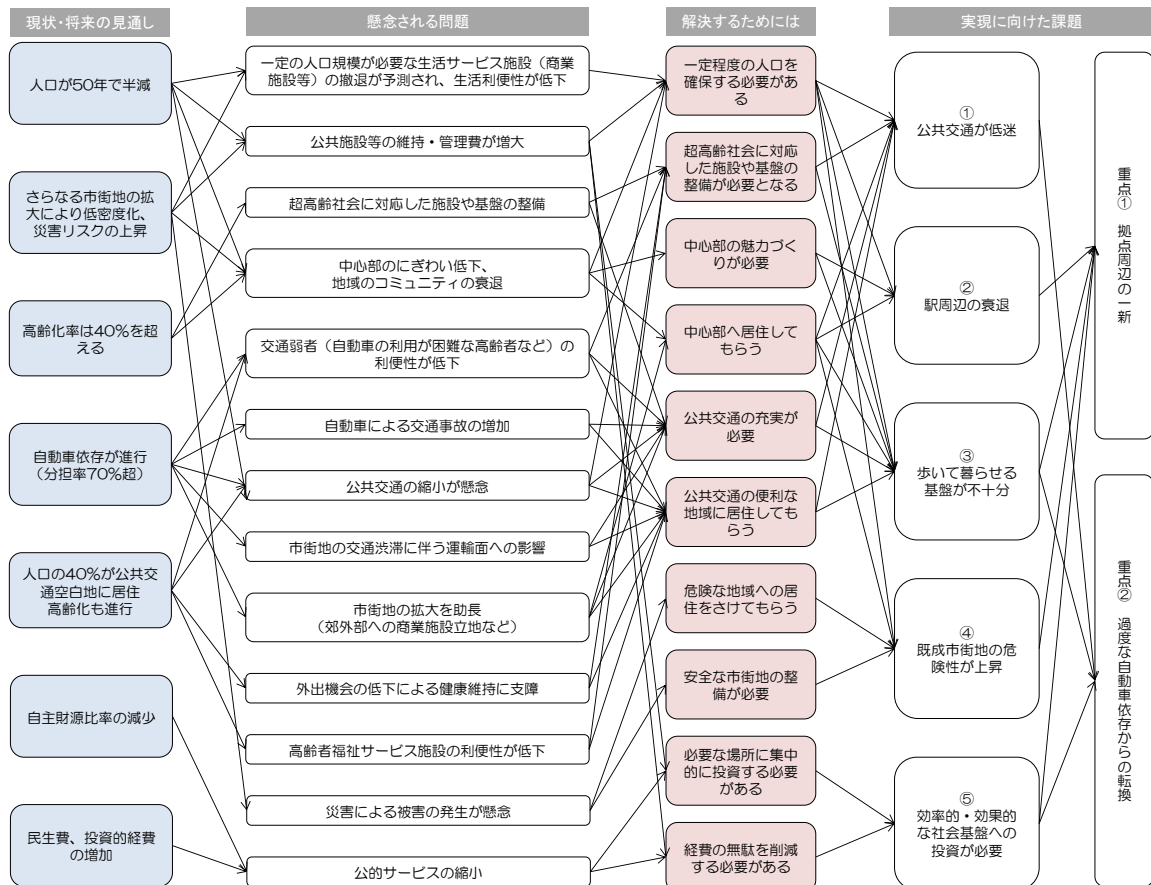
② 地価の推移

- 本市の公示地価等の推移を見ると、いずれの所在地でも低下傾向に加え、いまだ下げ止まりとは言えない状況にあり、さらなる低下が懸念されます。
- 中でも、三島宮川では昭和 58 (1983) 年に対して 43%まで低下しており、次いで、三島中央5丁目でも 67%に低下しています。
- 市役所を含む JR 伊予三島駅周辺の地価が大幅な下落傾向にあり、拠点としての求心力や魅力の低下が起因している可能性があります。
- このように、中心市街地での地価が低下することで税収等への影響が懸念されます。
- 一方で、金田町半田周辺では、全市的な傾向と同様に低下しているものの、上昇傾向が長期にわたって続いたことから、昭和 58 年と同程度の地価となっています。



3. 都市が抱える課題と解決すべき課題

- ・「人口の将来見通し」や「都市を取巻く現状及び将来の見通し」を踏まえ、将来、本市において懸念される問題点が洗い出されました。これら懸念される問題を解決するためには、日常生活サービス施設の集積や公共交通の充実などにより地域の利便性を高めるとともに、それら周辺にまとまって居住を促す「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」によるまちづくりの実現が必要です。
- ・本市では、その実現に向けた課題として、「都市が抱える課題」と、その中でも特に「解決すべき課題」を次の通り整理します。



(1) 都市が抱える課題

①公共交通が低迷

- ・公共交通の利用は極めて少なく、自動車へ依存している状況にあります。中でも、路線バスの利用者は大幅な減少傾向にあり、増便やルート変更が困難な状況です。
- ・一方、新たな交通システムとしてデマンドタクシーを導入し、公共交通空白地域の解消に取り組んでいます。
- ・ただし、既存の公共交通路線沿線に人口は集積しており、利用率の向上を図ることから、公共交通の持続可能性はあることから、高齢化への対応を見据えた利便性の向上が求められます。

②駅周辺が衰退

- ・日常生活サービス施設（商業・医療・福祉）は広範に立地しているものの、公共交通と徒歩等で複数の施設を利用できる地域は少ない状況です。
- ・商業施設においては、郊外部への大規模小売店舗の立地等に伴い、利便性の高い駅周辺の商業施設の衰退が進んでいます。
- ・今後、人口減少に伴って身近な日常生活サービス施設が撤退する可能性もあり、居住地域の利便性が悪化することが懸念されます。
- ・日常生活サービスの維持・確保に向けて、人口が集中し利便性の高い駅周辺などの拠点を再興することが求められます。

③歩いて暮らせる基盤が不十分

- ・高齢化率は上昇傾向にあるものの、公園や医療・福祉施設などが徒歩圏に少なく、また歩道等の基盤も整備が不十分な状況にあります。
- ・急速に進む高齢化に対応した”歩いて暮らせるまち”の実現に向けて、基盤整備や利便性の高い地域への住み替え促進等が求められています。

④既成市街地の危険性が上昇

- ・沿岸部の津波浸水や山麓部の土砂災害、河川の洪水等のさまざまな災害のリスクを有しています。
- ・また、古くから形成された市街地において狭あい道路や空き家などが存在し、歩道整備も不十分であることから、交通安全上の危険性が顕在化するとともに、地震時のリスクも上昇しています。
- ・そのため、山麓部や沿岸部への市街地拡大を抑制するとともに、既成市街地の適正な更新が求められています。

⑤効率的・効果的な社会基盤への投資が必要

- ・財政力は高く健全な財政状況にありますが、駅周辺の地価の減少や小売業の年間販売額の減少などに伴い、税収は減少傾向にあります。
- ・今後、合併算定替の縮小による地方交付税の減や人口減少・高齢化に伴う税収減が予測される中で、民生費等は増加傾向にあることから、健全な財政状況を維持するためにも、選択と集中による効率的・効果的な社会基盤への投資が求められています。

(2) 解決すべき課題（重点課題）

①拠点周辺の一新（基盤整備と機能充実）

- ・JR 川之江駅及び JR 伊予三島駅周辺は利便性が高く人口が集中しているものの、古くから形成された市街地であることから、狭あい道路や空き家などが存在し、防災・防犯・安全上の問題が顕在化しています。また、住宅や施設が立地しており、新たに活用可能な土地が不足している状況にあります。
- ・加えて、人口減少率は高く、商店街等の衰退による空洞化の傾向にあり、将来大幅な人口減少や日常サービス機能の低下が懸念されます。
- ・そのため、既成市街地の都市基盤について抜本的な改革を進めるとともに、都市機能の誘導を図り、利便性の高い魅力的な中心拠点を形成することが求められます。

②過度な自動車依存からの転換（公共交通の利便性向上）

- ・公共交通の利用が極めて少なく、自動車依存が進行している状況にあります。
- ・さらに、市街地の拡大に伴い公共交通空白地域が広範囲に広がっており、高齢化と相まって交通弱者が急増することが懸念されます。
- ・そのため、公共交通の利用促進や利便性・サービス水準の向上等を図るとともに、利便性の高いエリアへの居住誘導が求められます。