

## 第6章 目指すべき都市構造と誘導方針

### (1) 都市の拠点設定と都市づくりの基本目標（誘導方針）

#### ア. まちづくりの基本方針

新居浜市のまちづくりの基本方針は、第五次新居浜市長期総合計画、及び新居浜市都市計画マスタープランを踏まえ、以下のように設定します。

##### ■基本理念

本市固有の恵まれた自然、育まれてきた歴史や文化等の風土が人々の生活の中で息づき、市民の自由な生活活動を支えるとともに、本市独自の個性が光る『ゆとりと豊かさにあふれ、活力と魅力のあるきらりと光るまち』を目指していきます。

##### ■将来都市像

第五次新居浜市長期総合計画に定める「一あかがねのまち、笑顔輝く一 産業・環境共生都市」を目指します。

#### イ. 都市構造上の課題を踏まえた都市づくりの視点

まちづくりの基本方針の実現に向けては、本市の都市構造上の課題を踏まえると、特に、「人口減少・超高齢社会を踏まえた、持続可能な定住環境の維持・増進」と「着実な課題解決への段階的かつ適切な都市活動の誘導」が重要と考えます。

このため、以下の視点を重視した都市づくりを進めていきます。

##### ■既存市街地の人口の低密化と拡散の抑制の重要性

- 既存市街地の人口の低密化と拡散が全体的に進行しており、空き地・空き家増大による居住環境の悪化や、人口減少による各種生活サービス施設の撤退・廃業、コミュニティや賑わいの低下、公共施設・サービスの維持に係る負担増加、それらによる居住地等としての資産価値低下や、新たな民間活動等の停滞など、様々な将来不安が懸念されます。
- さらには、人口集積性が低く都市基盤等が脆弱な郊外への市街地の拡散は、新たな公共投資の増大や、公共施設サービス・公共交通等の非効率な運営につながるなど、多くの問題を抱えています。

##### ■既存市街地の都市機能・人口集積を生かしたまちづくりの重要性

- 都市機能や人口集積が多く、比較的公共交通サービスも高い既存市街地の活力低下は、既存の機能や強みを生かしたまちづくりの停滞につながり、効率的効果的なまちづくりの観点からも問題があります。

## ウ. 都市構造上の課題解決に向けた都市づくりの基本目標（誘導方針）

本市の都市構造上の課題や、総合戦略も含めた上位・関連計画におけるまちづくりの方向性を踏まえ、都市づくりの基本目標（誘導方針）を以下のように設定します。

### ①まち全体の活力を牽引する、都市拠点の機能強化と連携強化

- 既存拠点の資源を生かした広域的な集客機能や生活サービス機能の強化
- 近接する拠点の相乗効果を高める各拠点の特色強化（役割分担など）
- 近接する拠点相互の連携・回遊軸の強化による都市拠点全体の集客性の向上
- 都市拠点との連携に留意した、地域拠点の生活サービス機能の維持

### ②都市機能・人口集積や公共交通利便性を生かした、都市拠点周辺の居住機能の強化

- 暮らしの高利便性を求めるニーズに対応した、まちなか居住の促進
- 若年層・子育て層の定住や、高齢者が安心して暮らせる居住環境など、総合戦略を踏まえた新たな居住層の吸引・定着に向けた先導的機能の導入検討
- 都市拠点周辺の都市機能集積性や公共交通利便性を生かした、歩いて暮らせるまちづくりの推進

### ③人口減少下での生活利便性の維持と、利便性を生かした周辺人口密度の維持

- 都市拠点以外における既存生活サービス機能の維持
- 既存生活サービス機能周辺における、利便性を生かした周辺人口密度の維持

### ④拠点利用利便性の高い公共交通サービスの維持・改善と、過度に自動車に依存しない暮らしの実現

- 拠点へのアクセス性や連携性を高める公共交通サービスの維持・改善
- 公共交通を利用しやすい総合的な環境の充実（乗り換え環境、バリアフリー、モビリティマネジメントなど）

### ⑤適切な土地利用のマネジメントに向けた総合的な取組の推進

- 防災対策の推進と連携した、適切な土地利用の誘導の推進
- 公的不動産の有効活用と連携した、適切な都市機能配置や土地利用の誘導の推進
- 土地利用の課題に対応した、適切な土地利用規制誘導方策の見直し検討
- 上記以外の必要性の低い都市機能や居住機能の立地の適切な抑制と誘導

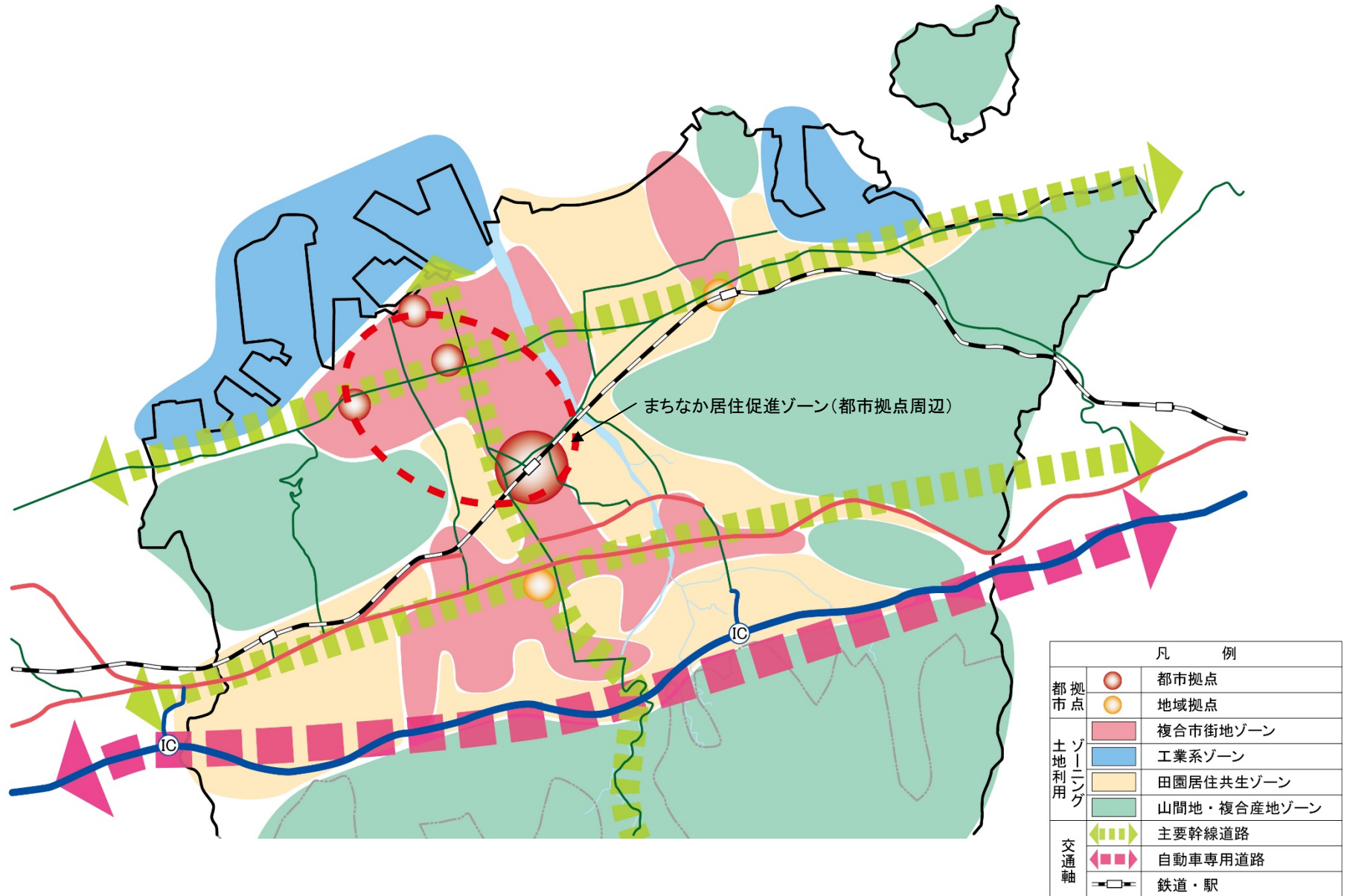
## (2) 目指すべき都市構造

### ア. 将来の都市構造

以上の方針等を踏まえ、本市の将来の都市構造を以下のように設定します。

区分	名称	基本的な方向性
拠点	都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市機能の集積状況を踏まえ、以下の4つの拠点を、まち全体の都市機能の充実や広域的な集客強化に資する拠点地区として、今後も商業・業務・文化等の都市機能の充実・強化を図ります。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR新居浜駅周辺地区</li> <li>・ 一宮町・繁本町周辺地区</li> <li>・ 昭和通り・登り道沿道地区</li> <li>・ 前田町周辺地区</li> </ul> </li> </ul>
	地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都市機能の集積性や交通拠点等のポテンシャルを踏まえ、以下の2つの拠点を、地域拠点として、生活サービスの提供、近隣商業サービス機能の充実に努めます。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 喜光地周辺地区</li> <li>・ JR多喜浜駅周辺地区</li> </ul> </li> </ul>
土地利用ゾーン	複合市街地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存市街地において、都市施設の効率的な整備と維持・保全を図るとともに、居住環境の維持・保全を図ります。</li> <li>● 特に、都市機能の集積性や公共交通利便性の高い都市拠点周辺では、空き家や低未利用地を生かしつつ、新たな居住層の受入れも含めて、まちなか居住促進ゾーンとして、高い利便性を生かしたまちなか居住の促進を図ります。</li> </ul>
	工業系ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 臨海部の工業集積を生かし、産業基盤等の整備と充実に努めます。</li> </ul>
	田園居住共生ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 既存市街地周辺の集落や農地等については、優良な農地の保全を図るとともに、地域コミュニティの維持に留意した居住環境の維持に努めます。</li> </ul>
	山間地・複合山地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 緑豊かな自然環境の保全を図るとともに、既存の観光レクリエーション資源を生かした交流環境の充実や、交通条件等の優れた地区への新たな産業立地の検討等を進めます。</li> </ul>
交通軸	自動車専用道路 主要幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 本市の広域的な連携や主要な骨格軸を形成する道路については、都市内外の連携やアクセス性を高める交通軸の強化を図ります。</li> </ul>
	鉄道・駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の主な軸や拠点を担う鉄道・駅については、運行サービスの改善・充実や公共交通を利用しやすいバス・タクシー・駐車場等の駅周辺の環境づくり等を図ります。</li> </ul>

図表 将来都市構造図



【参考】都市計画マスタープランにおける拠点地区の位置付け



将来都市構造図



凡 例		
区 分	項 目	
	行政区域	
	都市計画区域	
都市構造基本フレーム		複合臨海部
		平野部
		丘陵部
		複合山地部
		山間部
河川		河 川
		自動車専用道路
交 通		主要幹線道路
		都市計画道路
都 市 拠 点		都市拠点
		都市拠点地区
		地域拠点
		観光・レクリエーション拠点
		産業拠点
		交通・交流拠点
都 市 軸		歴史・文化拠点
		公有水面埋立地
都 市 軸		都市中心軸
		広域・地域交流連携軸
		健康・環境創造軸
		歴史文化軸

## イ. 基幹的な公共交通軸の方針

公共交通の課題や拠点設定を踏まえ、公共交通軸を以下のように設定します。

### ■基幹的な公共交通軸

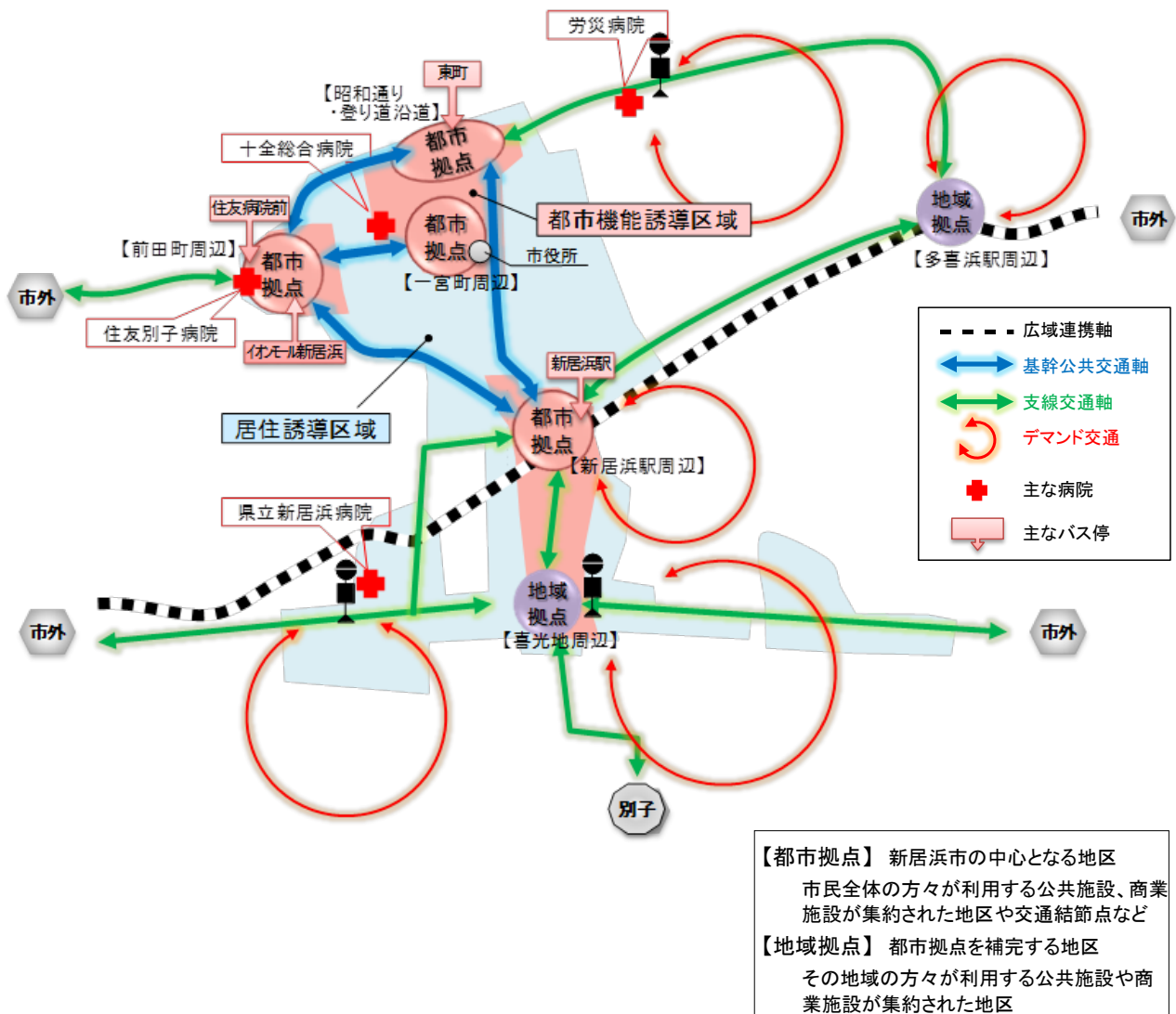
本市における公共交通は、都市機能集積の高い都市拠点であるJR新居浜駅周辺地区、一宮町・繁本町周辺地区、昭和通り・登り道沿道地区、前田町周辺地区が、高い運行頻度で結ばれています。

JR新居浜駅を中心に、都市拠点を結ぶ軸を『基幹公共交通軸』として位置付け、市民の拠点アクセス性や拠点間の周遊性を確保することとします。

### ■支線軸とデマンド型交通

基幹的な公共交通軸沿線以外は、市の郊外部や隣接市とJR新居浜駅等の拠点とを結ぶ『支線軸』、基幹公共交通軸や支線軸までアクセスする『デマンド型交通』により、市内外の移動を支えるネットワークを目指します。

図表 基幹公共交通軸と支線軸・デマンド型交通による公共交通ネットワーク

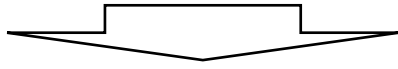


出典：新居浜市地域公共交通網形成計画

### (3) まちづくりのターゲット戦略

- 重視すべきターゲット(ターゲット層)の考え方 (上位関連計画に基づく政策方針)
- 20～30 歳代の転入をUターン促進等により段階的に増加 (人口ビジョン)
  - 10 歳代以外の年齢層の転出は定住促進により抑制 (50%減少) (人口ビジョン)
  - 本市ゆかりの層 (本市出身大卒者、地元企業OB等) の定着・Uターンの促進  
(若年層の進路希望等に関する調査 (愛媛大学・松山大学へ通う学生へのアンケート調査) によれば、居住地選択で重視する条件は、「就労の場」次いで「交通の便」)

- 都市構造上の課題を踏まえた基本目標(誘導方針)
- ①まち全体の活力を牽引する、都市拠点の機能強化と連携強化
  - ②都市機能・人口集積や公共交通利便性を生かした、都市拠点周辺の居住機能の強化
  - ③人口減少下での生活利便性の維持と、利便性を生かした周辺人口密度の維持
  - ④拠点利用利便性の高い公共交通サービスの維持・改善と、過度に自動車に依存しない暮らしの実現
  - ⑤適切な土地利用のマネジメントに向けた総合的な取組の推進



- 立地適正化計画制度を生かしたターゲット戦略の有効性
- 拠点周辺の高い利便性 (都市機能集積、公共交通利便性など) は、子育て世帯にとっても魅力であり、まちなか居住の促進が期待される
  - 若者・子育て世帯の増大に伴い、拠点内の公共施設等の利用人口が増えるとともに、若者層の往来も増え、まちなかにぎわい増幅が期待される
  - 拠点を中心に、多世代の交流が促進され、高齢者の生きがい・元気増進や、地区内外の交流やコミュニティの増進を通じて、まちへの愛着や誇りが拡大し、更なる定住促進への効果が期待される
  - Uターン促進により、まちや地域への愛着度の高い層の吸引・増大により、地域資源の活用促進や各地域での活性化の取組や交流・人材育成など、様々な面での大きな貢献と、関連活動の活性化が期待される

