

計画の背景



2

2 - 1 近年の社会状況

(1) 社会状況

①人口減少・少子高齢化

我が国の人口は減少局面を迎えており、2070年には総人口が9,000万人を割り込み、高齢化率は39%の水準になると推計されるなど、人口減少・少子高齢化はさらに進行していくものと予測されています。（出典：厚生労働省HP）

②都市基盤施設等の老朽化・ニーズの変化

社会資本ストックは高度経済成長期に集中的に整備され、今後急速に老朽化することが懸念されています。今後20年間で、建設後50年以上経過する施設の割合は加速度的に高くなる見込みであるため、一斉に老朽化するインフラを戦略的に維持管理・更新することが求められています。

③低未利用地の増加（都市のスポンジ化）

人口減少等の急速な進行に伴い、多くの都市で、空き家・空き地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」が顕在化しつつあります。特に地方都市では、これまでの都市拡大と自家用車に頼った生活様式により住宅や店舗等の郊外立地が進み、低密度な市街地が形成されています。

④地域公共交通の利便性低下

自家用車利用の生活様式によって公共交通の利用者が減少しています。その結果、交通事業者の不採算路線からの撤退による地域公共交通ネットワークの減少や運行回数などのサービス水準の大幅な低下が進行するとともに、地域交通を担う民間事業者の経営悪化が進行しています。

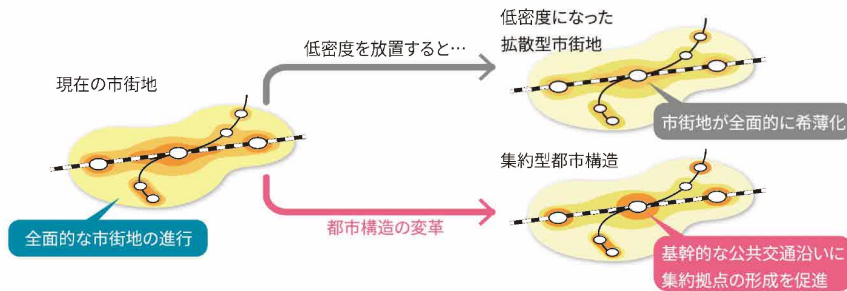
⑤激甚化・頻発化する災害への対応

近年、災害の激甚化・頻発化により、甚大な被害が発生しており、今後、気候変動に伴い災害リスクが更に高まっていくことが懸念される中、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策が重要となっています。

都市政策の方向性

上記の社会状況を踏まえ、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携したコンパクトなまちづくりを推進する必要があります。
今治市においても、コンパクトなまちづくりと連携した公共交通のネットワークによる集約型都市構造の形成を目指しています。

コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくり



(2) 現代の都市再生の取組

①ウォーカブルシティ（Walkable city）

ウォーカブルシティとは、街路空間を車中心から“人間中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組です。
これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能かつ高い国際競争力の実現につながっています。

関連事業 まちなかウォーカブル推進事業（国土交通省、2020～）
一休型滞在快適性等向上事業（国土交通省、2020～）

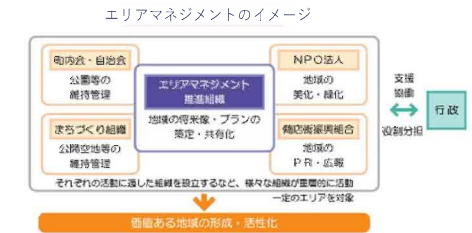


ウォーカブルなまちなかのイメージ（出典：国交省）

②エリアマネジメント（Area management）

エリアマネジメントとは、地域の価値を維持・向上させ、また新たな地域価値を創造するための、市民・事業者・地権者などによる絆をもとに行う主体的な取組とその組織、官民連携の仕組みづくりです。
地域の環境の維持・向上などのため、住民が中心となって行われる活動や、商業・業務地で行われる地域活性化活動など、多様な活動があり、総合的な地域環境の質が高まることが期待されます。

関連事業等 地域再生エリアマネジメント負担金制度（内閣府地方創生推進事務局、2018～）
エリアマネジメント推進マニュアル（国土交通省、2008）



③モビリティ・ハブ（Mobility hub）

モビリティ・ハブとは、公共交通機関やシェアモビリティ等複数のモビリティの結節の拠点となる施設です。
地域公共交通と連携することで、近隣の生活圏内における移動サービスの質の向上を図ることができます。

関連事業 都市・地域交通戦略推進事業【拡充】（国土交通省、2025～）
まちなかウォーカブル推進事業【拡充】（国土交通省、2025～）

地域公共交通と連携したモビリティハブのイメージ



④グリーンインフラ（Green Infrastructure）

グリーンインフラは、自然環境が有する多様な機能をインフラ整備に活用するという考え方で、社会資本整備や土地利用等に際して、自然環境が持つ多様な機能を賢く利用することで、持続可能で魅力ある地域づくりを進めるとともに、人が自然とよりよく関わることでできる緑と水の豊かな生活空間を形成することが求められています。

関連事業 グリーンインフラ創出促進事業（国土交通省、2022～）
グリーンインフラモデル形成支援（国土交通省、2020～）



並木道(スペイン・バルセロナ) グランモール公園(横浜市)

⑤プレイスメイキング（Placemaking）

プレイスメイキングとは、公共空間など、まちの空間の居心地を良くし、身近な場所に人の居場所（プレイス）をつくることです。
まちなかに人が居心地の良い居場所となる場所が増えることで、そのまちに暮らす人々の暮らしの質が高まることが期待されています。



プレイスメイキングの関連書籍等（出典：岡田聡、ソトノバ）

2-2 中心市街地における現状と課題

(1) 中心市街地における現状と課題

①居住人口の減少等による街の活力の低下

中心市街地では、モータリゼーションの進展に伴う都市の郊外化やライフスタイルの変化等により、居住人口が減少しており、人口・世帯数ともに減少傾向が続いています。また、今治市全体より減少の割合が大きく、街の活力が低下しているといえます。



中心市街地の人口・世帯数の推移

②公共施設・都市基盤施設の更新需要の高まり

今治市役所は耐震性への対応が求められており、シビックゾーンに集積する、警察署、裁判所等や、愛媛県の手予地方局今治支局など官公庁施設も、一部施設で老朽化による更新の需要が高まっています。またシビックゾーンには市による子育て支援のためのネウボラ拠点施設整備が計画されており、それらの施設更新・整備のあり方を中心市街地全体で検討していく必要があります。

戦災復興土地区画整理事業による広小路をはじめ、豊かな都市基盤施設が整備されてきましたが、居住人口や交通量の減少、次世代の暮らしのあり方を踏まえ、公共空間、公共施設のあり方を再検討する必要があります。



シビックゾーンの概要



今治市役所本庁舎



広小路

③公共交通利用者の減少

中心市街地は、鉄道や陸地部と島しょ部を結ぶ船舶、中心市街地内の主要地点を結ぶバスなどの公共交通が運行し、市の玄関口としての機能を果たしてきました。

しかし、瀬戸内しまなみ海道の開通に伴い定期旅客船航路が廃止されるとともに、鉄道及びバスの交通機関の年間乗降客数をみても、新型コロナウイルス拡大の影響等から令和2年度に大きく減少するなど、近年交通機能の低下がみられます。



鉄道及びバスの乗降客数の推移

④商店街などの空き店舗の増加

今治港と今治駅を結ぶ位置に今治商店街及び新町商店街をはじめとする商店街が立地し市民に親しまれてきましたが、定期旅客船航路の廃止等に伴い、近年は利用者が減少し、現在は空き店舗が多くみられる状況です。

一方、商店街でのイベント時には、多くの人で賑わっています。また空き店舗への新規出店が見られるなど、変化も見られており、これらの取組や動きを活かした、新しいかたちでの再生に向けた検討が求められています。



平常時の商店街



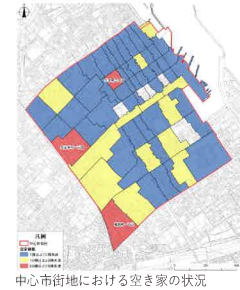
イベント時の商店街

⑤低未利用地（空き家・空き地）の増加

中心市街地の一部エリアでは、空き家比較的多くみられ、駐車場等の低未利用地も広く分布しています。

平成20年の大規模商業施設の撤退に伴って発生した低未利用地を活用した「芝っち広場」は、イベント等の開催時に開放されていますが、民間所有地であることから、平常時には立入できない状態となっています。

このような低未利用地の活用について中心市街地全体で考えていく必要があります。



中心市街地における空き家の状況



芝っち広場

⑥地域資源・観光資源の活用

中心市街地は、江戸時代に藤堂高虎によって築城された今治城による城下町として形成されてきました。今治城は現在、年間約9万人が訪れ市を代表する観光資源となっています。また城下町としての町割りも残り、ドンドビという地名やかつての外堀であった金星川、今治港へと流れる堀の水など、歴史を伝える地域資源が豊富です。これらの地域資源をより活かしたまちづくりを進めていく必要があります。



今治城

⑦今治港・「みなと再生」の取組の展開

海とともに発展してきた今治市にとって「みなと」は重要な存在であり、定期旅客船航路が廃止後は「交通」の港から「交流」の港を基本コンセプトに「みなと再生」の取組が行われ、コンコースや「みなと交流センター（はーばりー）」が整備されました。さらに、令和4年11月からは「せとうちみなとマルシェ」が定期開催されており、多くの人が訪れています。このみなとの賑わいをまちへと展開していくことが求められています。

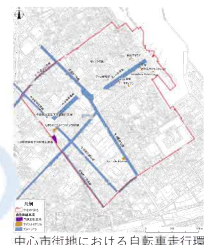


せとうちみなとマルシェ

⑧自転車まちづくりの推進

平成11年に瀬戸内しまなみ海道が開通して以降、今治市は「サイクリストの聖地」として知られ、国の「ナショナルサイクルルート」に指定されるなど、現在では国内外から多くの自転車愛好家が訪れています。

中心市街地においては、自転車利用者のための道路や今治駅前サイクリングターミナル等の施設など、「サイクリングのまち」の環境整備が進められており、今後より多くの人が自転車を楽しめるまちづくりが求められています。



中心市街地における自転車走行環境

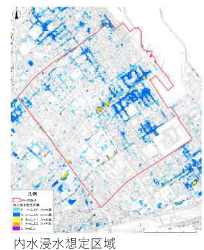


今治駅前サイクリングターミナル (Iimari Cycle Station)

⑨災害リスク・気候変動への対応

中心市街地の一部は内水氾濫での浸水被害が想定されており、都市災害リスクへの対応が求められています。

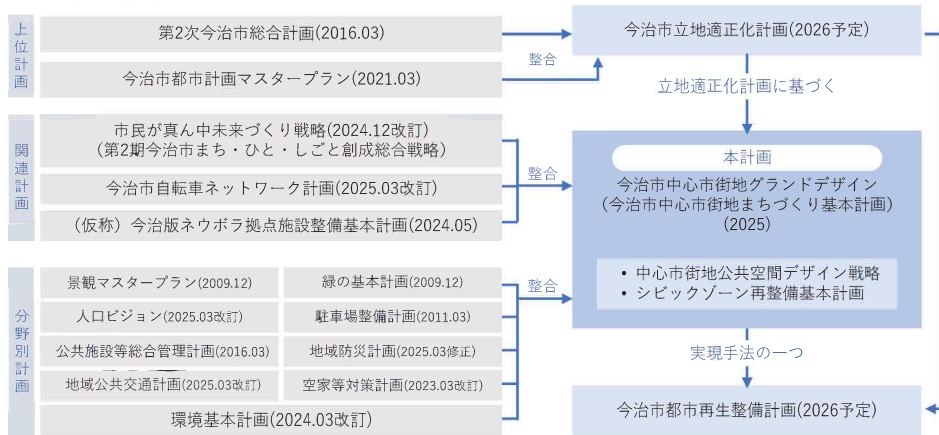
また全国的な気候変動などを踏まえ、変化する環境や自然と共生していくまちづくりを進めていく必要があります。



内水浸水想定区域

2-3 グランドデザインの計画の位置づけ

(1) 計画の位置づけ



(2) 上位計画・関連計画（抜粋）

①第2次今治市総合計画（後期基本計画：令和3～7年度）（令和2年12月策定）

本市の最上位計画である総合計画は、まちづくりの羅針盤となるもので、現状や課題を踏まえて、今後10年間の進むべき方向を明確に示すことで、目指すべき将来像の実現に向けた取組を推進するものです。

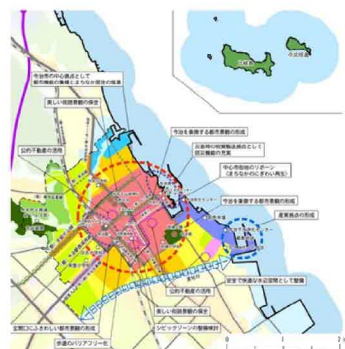
- 【中心市街地に関する部分（主な内容を抜粋）】
- 基本方針：まちなかや今治新都市の魅力を高め、交流とにぎわいを創造する基盤をつくります
 - 今治港周辺の活用の推進
 - “「交通」の港から「交流」の港へ”を基本コンセプトに、中心市街地への回遊を促す交流の結節点として、みなと交流センター「はーばりー」や海のコンコース等を有効活用し、今治港周辺のにぎわい創出を図ります
 - まちなかの魅力を高める取組の推進
 - ・高齢者や子育て世代でも利用しやすいまちなかの環境づくりに努め、まちなか居住を促進します
 - ・まちなかの魅力を創出する取組を支援し、まちなかで過ごす機会や場所、回遊性を高める取組を推進します
 - ・既存施設などを利用した、市街地空間のより効果的な活用を推進します
 - ・まちに関わる組織の連携強化により、市街地の活性化に向けた取組を推進します 等

②今治市都市計画マスタープラン（令和3年3月改定）

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に定める「市町村の都市計画に関する基本的な方針」で、今後のまちづくりの指針として、市が目指すべき将来像とその実現に向けた取組の方向性を取りまとめたものです。

- 【中心市街地に関する部分（主な内容を抜粋）】
- 地域別構想(今治地域・市街地地域) 地域づくりの方針
 - ・地域住民や地元商業者、さらにはNPO等と連携を図りながら、空き店舗や大規模店舗跡地、金屋川等を有効活用し、商業地域としての活性化を図るとともに、にぎわい創出事業や各種イベント等との連動により公共空間の質の向上を図ると、公民連携によるまちなかのにぎわい再生を推進します
 - ・官公庁施設等が集積するシビックゾーンについては、施設の建替え等に合わせて、歩きやすい都市空間や利用しやすい都市環境の検討を行うなど、便利で快適に暮らしていける市街地の形成を推進します
 - ・都市機能の集積による利便性を活かすとともに、公民連携によるにぎわいの再生を図り、居心地が良く歩きたくするまちなかの形成を推進します
 - ・本市のシンボルロードとなる（都）広小路線やケヤキ並木が連なる（都）今治駅天保山線などについては、緑とゆとり空間を保全し、美しい街路景観の維持を図ります 等

地域づくり方針図（今治地域・市街地地域）



③市民が真ん中未来づくり戦略（第2期今治市まち・ひと・しごと創生総合戦略）（令和6年12月改定）

第2期総合戦略は、まち・ひと・しごと創生法第10条に基づき策定するもので、第2次今治市総合計画において重点施策として位置付けている「ふるさと共創【走】システム」は、人口減少問題の克服と地域課題の解決を、「共に働く」「共に育む」「共に感じる」の施策に応じて分野横断的に取組を整理したものであり、これを地方創生のリーディングプロジェクトとしてとりまとめたものです。

【中心市街地に関する部分（主な内容を抜粋）】

- 《基本目標4》中心部と周辺部が連携した「選ばれるまち」いまばりを創る
- 今治市定住自立圏構想の理念である「集約とネットワーク」「役割分担と連携」に基づき、生活機能の強化、結びつきやネットワークの強化、圏域マネジメント能力の強化に取り組み、周辺地域の地域資源を磨きあげ、中心地域と連携した魅力的な圏域づくりを目指す
 - ・都市機能が集積した中心市街地を、定住自立圏域の生活機能を支え、にぎわいと交流が生まれる活力牽引拠点として再生するとともに、防災上の観点も取り入れた地域公共交通ネットワークと連携して、人口減少・高齢化の進行や地域の特性に応じた、都市部と周辺部が調和し、安全安心で利便性の高いコンパクトなまちづくりを推進する
 - コンパクト・プラス・ネットワークの本格的推進
 - ・公共交通ネットワークの再構築
 - ・海上交通の基盤強化
 - ・まちなか持続可能なにぎわいづくり推進事業
 - ・公園施設（遊戯施設）長寿寿命化事業
 - ・公共交通を活用した観光振興事業
 - ・海上交通の基盤強化
 - ・今治港を活用した交流・にぎわい創出
 - ・コンパクトなまちづくりの推進 等

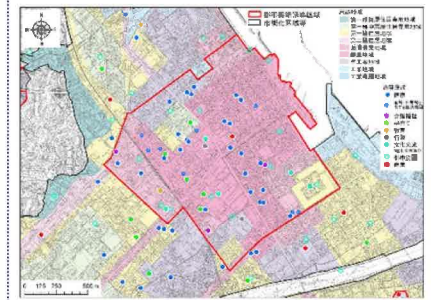
④今治市立地適正化計画（令和8年1月策定予定）

立地適正化計画は、平成26（2014）年8月に都市再生特別措置法が改正され、行政と民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するために創設されました。

【中心市街地に関する部分（主な内容を抜粋）】

- まちづくりの目標（中心市街地の魅力創生）
 - ・本市の中心として発展し、計画的な市街地整備が進められてきた中心市街地においては、公共施設等の再整備に伴い発生する施設跡地の活用や充実した都市基盤施設を活かした、人を中心とした居心地のよい空間の創出やまちの活性化に寄与する民間投資の誘導により、にぎわいの創出を図ります
 - ・子どもと家庭を取り巻く環境の変化に対応するため、市内中心部に点在する子育て支援施設を再編し、今治版ネウボラの中核を担う拠点施設の整備を行うなど、本市全体の子育て支援に必要な都市機能の充実を図ります
- 都市機能の誘導方針
 - ・今治駅や今治港といった本市の主要交通結節機能や充実した都市基盤を有する中心市街地として、商業・業務機能の集積を図るとともに、行政、医療・福祉、子育て等の高次都市機能の充実を図ります
 - ・公共空間の再編を契機として、持続可能な都市の実現に必要な都市機能を誘導し、まちなかの魅力向上を図ります 等

中心市街地における都市機能誘導区域の指定状況



※記載内容及び図面は作成段階のものであるため、策定時には内容が異なる場合があります

⑤今治市自転車ネットワーク計画（令和7年3月改定）

自転車ネットワーク計画とは、安全で快適な自転車通行空間(自転車が通行するための道路、又は道路の部分)をいう。)の効果的、効率的な整備を目的に、面的なネットワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態を示した計画です。

【中心市街地に関する部分（主な内容を抜粋）】

- 今治市における自転車ネットワーク形成の考え方（旧今治市街地）《道路基盤》中心市街地として密度の高い幹線道路網が格子状に形成されています
- 《道路交通》都市機能の集積に応じ、総じて自動車交通量とともに歩行者・自転車交通量が多く、歩行者・自転車・自動車の分離を図る必要があります
- 《日常交通》人口等の集積に応じ、日常における通勤通学や買い物行動での自転車利用が見込まれます
- 《観光レクリエーション交通》観光拠点や商業拠点、サウナ・スパ施設が立地しており、観光動線における自転車利用が見込まれます
- 既存の道路ストック（空間）を活用した、道路の再配分を含めた自転車ネットワークの形成
- 各種交通量が多い道路交通事情を踏まえ、完成形態としては、歩行者・自転車・自動車の分離による自転車通行空間の創出とネットワークの構築 等

優先的計画策定エリア内の自転車ネットワーク路線（区間）の整備形態（案）

