

四国中央市 立地適正化計画（見直し案）

平成 30 年 3 月

令和 5 年 4 月変更

四国中央市

目次

はじめに	5
第1章 立地適正化計画とは	6
1. 目的と役割	6
(1) 策定の目的	6
(2) 計画の役割	7
2. 計画の位置づけ、期間等	8
(1) 位置づけ	8
(2) 目標年次	9
(3) 対象区域	9
第2章 上位・関連計画	10
1. 上位・関連計画の方向性	11
(1) 第三次四国中央市総合計画（令和5年4月）	11
(2) 四国中央都市計画区域マスタープラン（平成27年9月）	12
(3) 四国中央市都市計画マスタープラン（平成24年9月）	13
2. 上位・関連計画より踏まえるべき方向性	14
第3章 現状及び将来の見通しから見た都市の課題	18
1. 人口の将来の見通し	18
(1) 総人口の推移	18
(2) 地区別人口の推移	19
(3) 高齢化率の推移	21
2. 都市を取巻く現状及び将来の見通し	22
(1) 公共交通の利便性・持続可能性	22
(2) 生活サービス施設の利便性・持続可能性	26
(3) 高齢者の福祉・健康	29
(4) 災害に対する安全性	30
(5) 財政の健全性	31
3. 都市が抱える課題と解決すべき課題	33
(1) 都市が抱える課題	33
(2) 解決すべき課題（重点課題）	34

第4章 まちづくりの方針等	35
1. まちづくりの方針	35
(1) 基本理念	35
(2) まちづくりの基本方針	37
(3) 将来都市構造	40
第5章 都市機能誘導区域	43
1. 都市機能誘導区域の設定	43
(1) 基本的な考え方	43
(2) 区域設定の前提条件	44
(3) 都市機能誘導区域の設定	56
2. 誘導施設の設定	65
(1) 基本的な考え方	65
(2) 誘導施設候補の抽出	65
(3) 施設設定の考え方	68
(4) 誘導施設の設定	75
3. 都市機能誘導区域別の誘導方針	76
(1) 新たな都心部拠点（三島川之江 IC 周辺）	78
(2) 市街地拠点（JR 川之江駅周辺）	80
(3) 市街地拠点（JR 伊予三島駅周辺）	82
(4) 生活拠点（JR 伊予土居駅周辺）	84
(5) 地区生活拠点（JR 伊予寒川駅周辺）	86
(6) 地区生活拠点（JR 赤星駅周辺）	88
第6章 居住誘導区域	90
1. 居住誘導区域の設定	90
(1) 基本的な考え方	90
(2) 区域設定の前提条件	91
(3) 居住誘導区域の設定	94
第7章 防災指針	105
1. 防災指針の概要	105
(1) 防災指針とは	105
(2) 防災指針の作成にあたって	106
2. 災害リスクの現状と課題	107
(1) 災害リスク分析について	107
(2) 課題の見える化	108

3. 防災まちづくりの方向性	114
(1) 防災まちづくりの推進に向けた将来像	114
(2) 防災まちづくりの推進に向けた取組方針	115
(3) 防災まちづくりの推進に向けた具体的な取組とスケジュール	119
第8章 誘導施策	125
1. 誘導施策の設定	125
(1) 基本的な考え方	125
(2) 誘導施策	126
第9章 評価指標と目標値	133
1. 評価指標と目標値の設定	133
(1) 基本的な考え方	133
(2) 評価指標と目標値の位置づけ	133
(3) 評価指標及び目標値、中間目標	134
第10章 進行管理	138
1. 進行管理、見直し	138
2. 計画の推進方策、体制	138
第11章 届出制度	139
1. 都市機能誘導区域に係る届出	139
(1) 届出対象行為	139
(2) 届出運用フロー	140
2. 居住誘導区域に係る届出	140
(1) 届出対象行為	140
(2) 届出運用フロー	141
第12章 まとめ	142
参考資料	144
1. 策定経緯	144
2. 誘導施設等の定義	147
3. 防災指針の現状と課題	153

はじめに

本市では、平成 24 年に「四国中央市都市計画マスタープラン」を策定し、“四国のまんなか人がまんなか、活力・交流・文化の都市づくり”の理念のもと、適正な土地利用の推進や都市施設の整備等に取り組んできました。

一方で、全国的に人口減少・少子高齢化等が進み、社会経済情勢が大きく変化する中、特に地方都市においてそれらの課題に十分対応した都市構造となっていないことから、更なる人口減少等の進行に伴い地域の衰退が加速し、存続の危ぶまれる都市の発生も危惧されています。

これまで、戦災復興期や高度経済成長期において、日本の都市は目覚ましい発展を遂げてきました。その間、都市の中心部への人口集中により建物が密集する市街地が形成される一方で、郊外部への無秩序な開発が進み市街地も拡大しました。その後、自動車交通の発展も相まって郊外への居住が一層進み、中心部の空洞化が進行しました。

このように無秩序に拡大した市街地では、拡散した公共施設の維持・管理に係る経費が増大するとともに、居住者の利便性の低下や自動車への依存する状況が生じています。今後、更なる人口減少により、一人当たりの公共施設に対する費用が増加するとともに、日常生活に欠かせない商業施設の閉店など、日常生活の利便性の低下などが考えられます。また、高齢化の進行に伴って、自動車の利用が困難となるなど交通弱者が急増することが考えられます。

そのため、国は平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法を改正し、新たに「立地適正化計画」制度を位置づけました。その中で、今後のまちづくりにあたっては、医療・福祉、商業などの施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市民が公共交通によりこれらの生活サービス施設等にアクセスできる都市の構造『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えが重要であることが示されました。

また、国は令和 2 年 6 月に都市再生特別措置法を改正し、コンパクトなまちづくりと併せて防災指針を位置付けることが示されました。

本市においても、全国的な傾向と同様に人口減少・少子高齢化が進むとともに、それらに伴う様々な課題に直面していることから、都市全体を見渡し、誰もが安心でき健康で快適に暮らせる持続可能なまちの形成の実現に向けて「四国中央市立地適正化計画」を策定します。

【望まれる都市像】

- 医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地
- 高齢者をはじめとする市民が自家用車に頼ることなく、公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセス可能
- 日常生活に必要なサービスや行政サービスが住まいなどの身近に存在

コンパクト・プラス・ネットワークによるまちづくり