

第9章 評価指標と目標値

1. 評価指標と目標値の設定

(1) 基本的な考え方

計画の必要性や妥当性を客観的かつ定量的に評価する観点から、本計画の遂行によって実現しようとする評価指標と目標値を設定し、その達成状況を把握することとします。

これらの評価指標及び目標値を掲げ、その達成に向けてまちづくりを進めることで、基本理念にて示す交流力や求心力が発揮され、地域コミュニティや地域経済、生活サービスが持続可能となる都市を目指します。

(2) 評価指標と目標値の位置づけ

評価指標は、まちづくりの基本方針や誘導施策の方向性を踏まえ、4つの誘導施策に基づく評価指標と目標値を設定します。

なお、設定にあたっては、関係課の既存計画等に位置づけられた成果指標や目標値を踏まえつつ、誘導施策の効果や基本理念の実現性を測る観点から検討します。また、5年毎に達成状況を確認することが重要であることから、継続的な調査が実施できるものとします。

■ 4つの誘導施策に基づく目標



(3) 評価指標及び目標値、中間目標

本計画では次の評価指標及び目標値、中間目標を設定します。

評価指標は、本計画の目標年次である令和19年(2037年)を最終年次、令和9年(2027年)を中間年次として目標値を設定します。中間目標は直近の5年間の目標とし、その動向を確認することで施策や計画の見直しに活かすものとします。

■ 拠点の再整備（都市機能）に関する目標

評価 指標	① 生活サービス施設（医療・福祉、商業）の人口カバー率の維持
	人口減少や少子高齢化の更なる進行に伴い、医療・福祉、商業等の生活サービス施設が撤退するおそれがあるほか、施設周辺において人口密度が低下するおそれがあります。また、医療・福祉施設においては高齢化に伴い、利用需要の増加が予測されます。これらの状況を踏まえ、誘導施策である拠点の再整備に向けた取組を推進し、それに伴う目標を「生活サービス施設の人口カバー率の維持」とします。
	医療施設における徒歩圏内の人口カバー率 (%) 77% ⇒ 77%
	福祉施設における徒歩圏内の人口カバー率 (%) 92% ⇒ 92%
	商業施設における徒歩圏内の人口カバー率 (%) 87% ⇒ 87%

■ 評価指標及び目標値、中間目標

評価指標	目標値		
	令和5年 (2023年)	令和9年 (2027年)	令和19年 (2037年)
医療施設における 徒歩圏内の 人口カバー率 (%)	77%	77%	77%
福祉施設における 徒歩圏内の 人口カバー率 (%)	92%	92%	92%
商業施設における 徒歩圏内の 人口カバー率 (%)	87%	87%	87%

※各種生活サービス施設の人口カバー率は、「第3章 現状及び将来の見通しから見た都市の課題（P22～P24）」にて数値を算出しています。

■ 都市計画の見直しと居住誘導の促進（居住）に関する目標

評価指標

② 居住誘導区域内の人口密度の維持

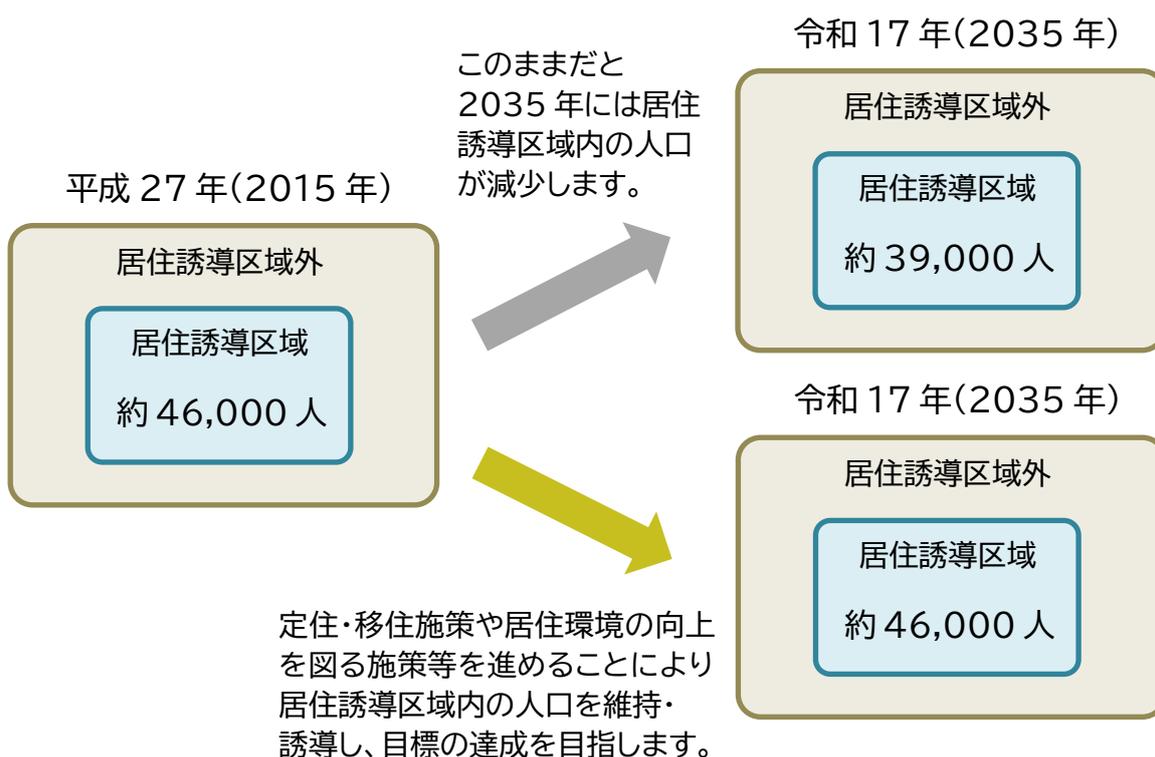
本市では、市街地が拡大する一方で、人口減少が進行していることからコンパクトなまちづくりの推進に向け、効率的・効果的な居住環境の整備を図りながら、居住誘導区域内の人口密度を維持することが重要です。これらの状況を踏まえ、誘導施策である都市計画の見直しや居住誘導の促進に向けた取組を推進し、それに伴う目標を「居住誘導区域内の人口密度の維持」とします。

居住誘導区域内の人口密度 30 人/ha ⇒ 30 人/ha

■ 評価指標及び目標値、中間目標

評価指標	目標値		
	平成 27 年 (2015 年)	令和 7 年 (2025 年)	令和 17 年 (2035 年)
居住誘導区域内の人口密度（人/ha）	30 人/ha	30 人/ha	30 人/ha

■ 居住誘導のイメージ



■ ネットワークの充実と交通結節点の強化（公共交通）に関する目標

評価
指標

③ 公共交通（路線バス・デマンドタクシー）の利用者数の増加

高齢化の進行により車を運転できない人や免許を返納する人の増加が懸念されます。また、公共交通利用者の減少への対応や公共交通が不便な地域の対応、公共交通の利用を促進することが重要です。これらの状況を踏まえ、誘導施策であるネットワークの充実と交通結節点の強化に向けた取組を推進し、それに伴う目標を「公共交通（路線バス・デマンドタクシー）の利用者数の増加」とします。

公共交通（路線バス・デマンドタクシー）の利用者数

122,439 人 ⇒ 14 万人

■ 評価指標及び目標値、中間目標

評価指標	目標値		
	令和元年 (2020 年)	令和 9 年 (2027 年)	令和 19 年 (2037 年)
公共交通（路線バス・デマンドタクシー）の利用者数（人）	122,439 人	13 万人	14 万人



路線バス（せとうちバス）



デマンドタクシー

■ 災害リスクに対応したハード・ソフト対策（防災）に関する目標

評価 指標	④ 指定福祉避難所の指定促進
	JR 川之江駅北側、川之江町や金生町下分の広範囲において洪水等による浸水が想定されています。これらの地域においては、避難所・避難場所から離れており、高齢者や障がい者などの避難が困難になるおそれがあります。これらの状況を踏まえ、災害リスクに対応したハード・ソフト対策を実施し、それに伴う目標を「指定福祉避難所の指定促進」とします。
	<p>指定福祉避難所の指定箇所数（居住誘導区域内）</p> <p>14 箇所 ⇒ 32 箇所</p>

■ 評価指標及び目標値、中間目標

評価指標	目標値		
	令和4年12月末 時点(2022年)	令和9年 (2027年)	令和19年 (2037年)
居住誘導区域内の指定福祉避難所の指定箇所数（ ）内は市全体	14 箇所 (18 箇所)	32 箇所 (43 箇所)	32 箇所(43 箇所) 【指定箇所数の 維持・向上を 目指す】



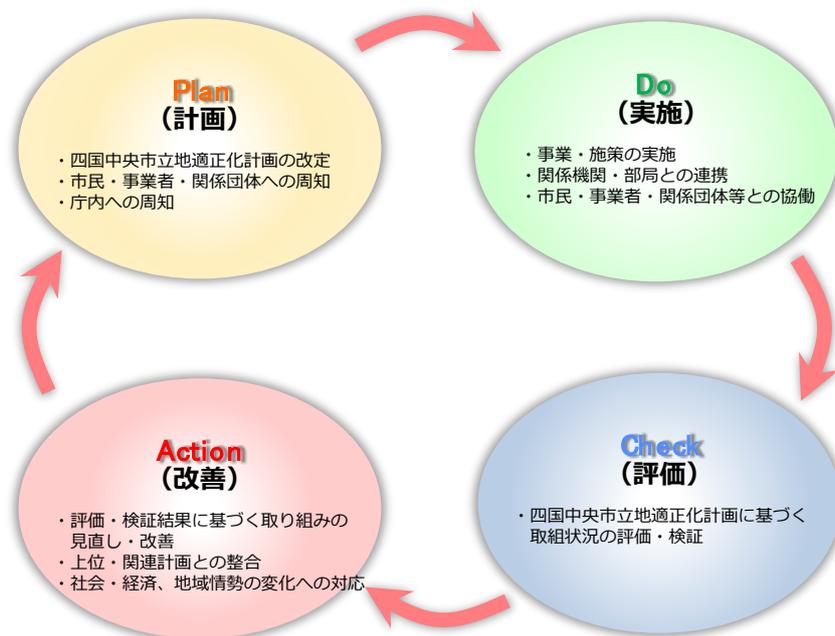
指定福祉避難所（四国中央市保健センター）

第10章 進行管理

1. 進行管理、見直し

本計画は、概ね20年後のまちを展望しつつ、概ね5年毎に評価を行い、必要に応じて見直しを行います。

そのため、PDCA サイクルの考え方にに基づき、継続的に計画の評価・管理及び見直しを行います。



2. 計画の推進方策、体制

計画の推進に当たっては、行政のみならず市民や事業者、NPO 等との連携・協力が不可欠です。民間活力の導入を図りながら、多様な関係機関と協働によるまちづくりを進めます。

第 11 章 届出制度

都市機能誘導区域外又は居住誘導区域外における開発や施設整備等を行う場合は、行為を行う 30 日前までに市長への事前届出が義務づけられています。ただし、この届出は立地を制限するものではなく、届出の機会に市と事業者がまちづくりの観点から協議を行うことで、より良いまちづくりに資する事を目的としているものです。また、都市計画法に基づく開発行為の許可等の手続きは別に必要となります。

1. 都市機能誘導区域に係る届出

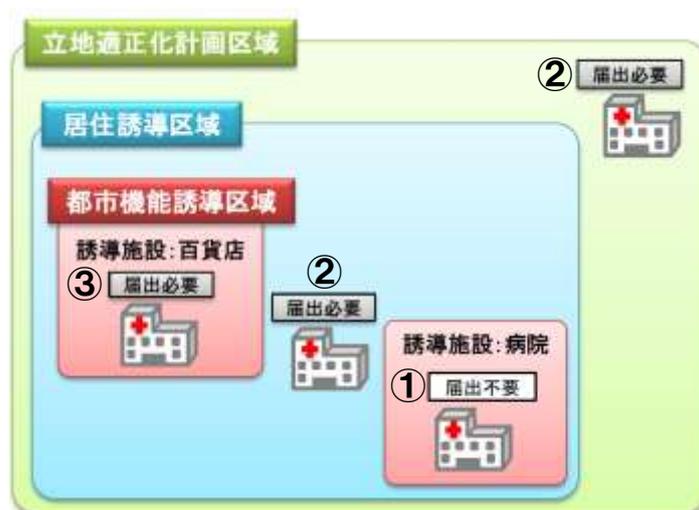
都市再生特別措置法第 108 条及び第 108 条の 2 に基づき、本計画で定めた都市機能誘導区域外で次の行為を行おうとする場合及び都市機能誘導区域内の誘導施設の休止・廃止は届出が必要となります。

(1) 届出対象行為

【届出の対象となる行為】

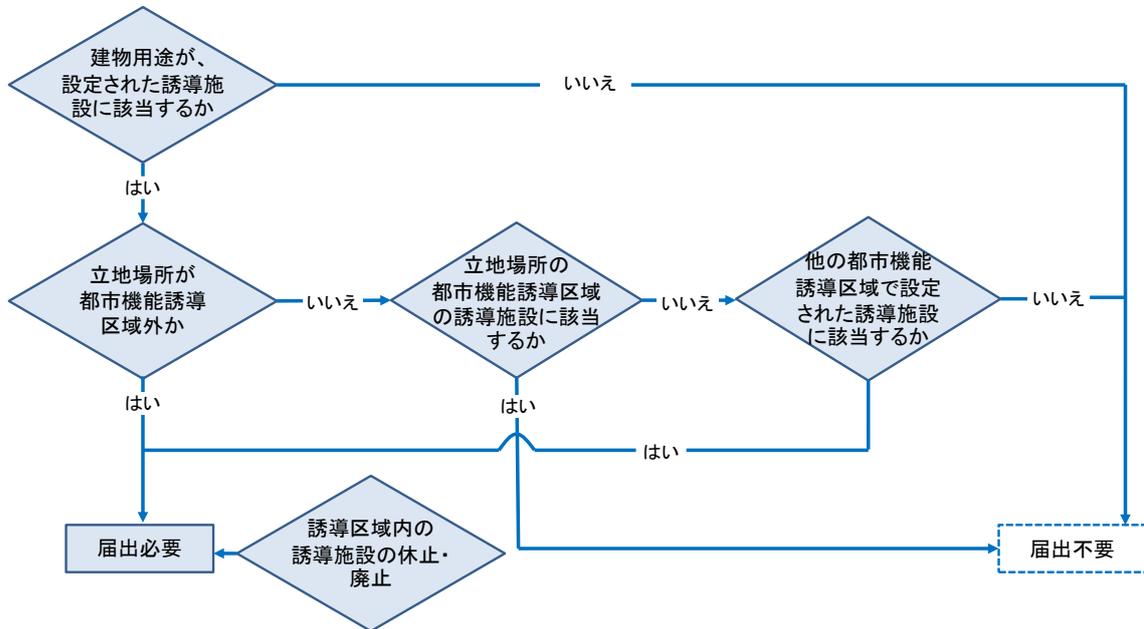
開発行為	・誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合
建築行為 等	・誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ・建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して誘導施設を有する建築物とする場合
休止・廃止	・都市機能誘導区域内の誘導施設を休止し、又は廃止する場合

■ 届出対象のイメージ（例：病院を建設しようとした場合）



- ① 病院が誘導施設として設定された都市機能誘導区域であるため、届出が不要
- ② 病院が誘導施設として設定された都市機能誘導区域があるものの、その区域外であるため届出が必要
- ③ 他の都市機能誘導区域において病院が誘導施設として設定されているが、当該地区ではその設定がない（百貨店が設定されている）ため、届出が必要

(2) 届出運用フロー



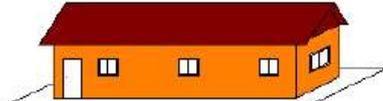
2. 居住誘導区域に係る届出

都市再生特別措置法第 88 条に基づき、本計画で定めた居住誘導区域外での次の行為は届出の対象となります。

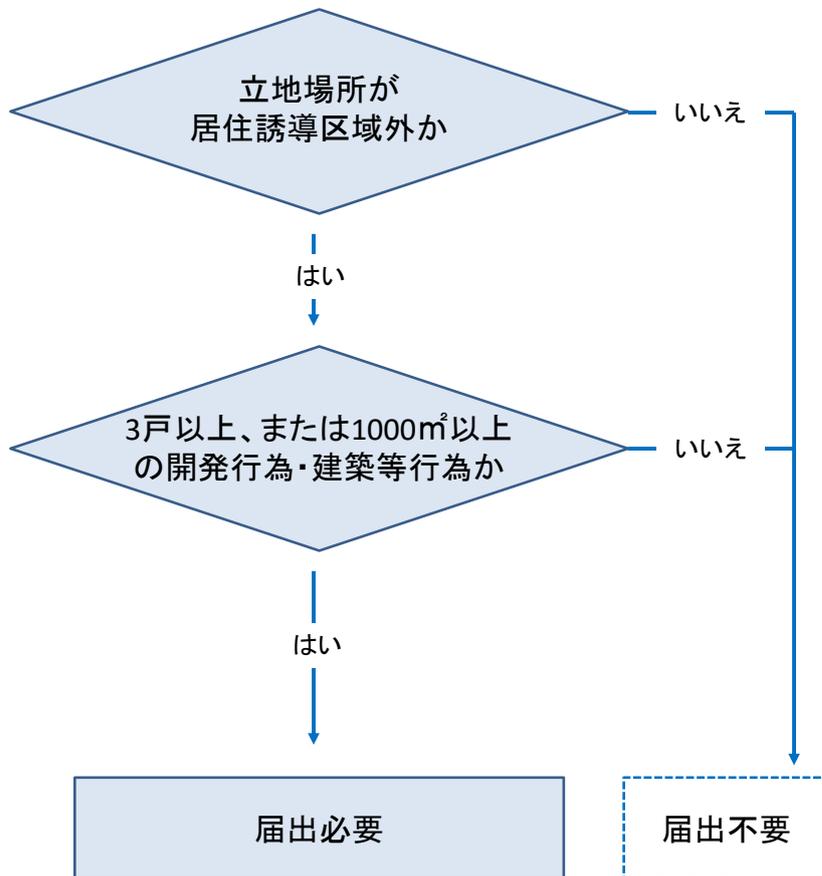
(1) 届出対象行為

【届出の対象となる行為】

開発行為	<p>① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為</p> <p>② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000 m² 以上のもの</p> <p>①の例示 3戸の開発行為 </p> <p>②の例示 1,300 m² 1戸の開発行為 </p> <p>800 m² 2戸の開発行為 </p>
------	--

建築行為 等	<p>① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等とする場合</p> <p>①の例示 3戸の建築行為  届</p> <p>1戸の建築行為  不要</p>
-----------	---

(2) 届出運用フロー



第12章 まとめ

四国中央市の立地適正化計画は、コンパクト・プラス・ネットワークを目指したものです。その中で、本市のまちづくりにおける重要な課題として脆弱な公共交通網があり、それらの弱みを改善していくことが必要となっています。しかし、その弱みの中にも、地形や都市構造上の強みがあります。

まず1点目は本市の特徴的な地形です。平野部が海岸と山間部に挟まれ、東西に約22kmと非常に細長く、南北の幅は狭いところで約1kmしかない独特の地形となっています。この細長い平野に、幹線道路である国道11号が走り、JRの鉄道が貫いています。

2点目は、国道11号に路線バスが走り、またJR鉄道の駅が市内に6駅あり、脆弱ながらも公共交通が息づいている点です。

つまり、東西に極端に細長い地形と、運行されている2つの公共交通によって、市内全域の幹線となるネットワークをすでに形成しており、脆弱ながら幹線交通網はすでにあるという、弱みの中の強みがある点に注目すべきです。

この弱い公共交通を補強するためには、路線バスとJR鉄道の利便性強化を図っていく必要があります。便数の増加や、バス停の整備、特に都市機能誘導区域での交通結節点としての拠点バス停の新設整備などを行えば、最小の経費で最大の効果が上がる可能性、ポテンシャルを大いに秘めています。

また、公共交通の強化を行うとともに、歩行者にやさしい歩行空間の整備や、自転車の通行に配慮した通行帯の整備なども必要となります。また、拡散したまちをコンパクトにしながら、人口密度を将来にわたって維持していく範囲として居住誘導区域を設定しました。さらに、都市機能については6箇所の拠点に集約していくために都市機能誘導区域も設定しています。

本市の立地適正化計画は、人口密度を維持しながらコンパクトな利便性の高いまちを目指していくものであり、20年後さらには50年後・100年後に持続可能な都市経営ができるように策定したものです。また、コンパクトな利便性の高いまちづくりと併せて、防災・減災体制が充実した地域づくりを進め、安全・安心なまちづくりを目指す計画でもあります。今後、この計画について、5年ごとに評価・修正を行いながら、不断の努力によりコンパクトなまちづくりを行っていくものです。

