

# 四国中央市 立地適正化計画

(概要版)

見直し(案)

## 目次

立地適正化計画とは .....	1
上位・関連計画 .....	2
現状及び将来の見通しから見た都市の課題 .....	3
まちづくりの方針等 .....	4
都市機能誘導区域・誘導施設 .....	5
居住誘導区域 .....	17
誘導施策 .....	29
評価指標と目標値 .....	32
進行管理 .....	35
届出制度 .....	36
まとめ .....	38

平成 30 年 3 月

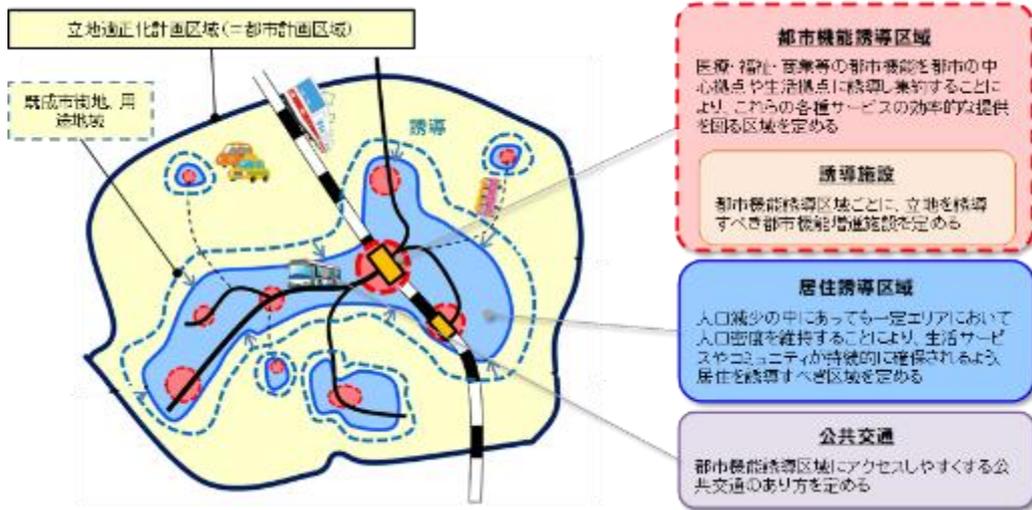
令和 3 年 月 変更

四国中央市

# 立地適正化計画とは

## ■ 策定の目的

- ・本計画は、都市計画マスタープランの高度化版として、その将来都市構造の具現化に向けた取り組みを推進するとともに、人口減少・超高齢化社会において現在の暮らしやすさの持続が可能なまちを実現するため、医療・福祉、商業などの日常生活サービス施設や住宅の立地の適正な誘導を総合的に推進していくことを目的に策定するものです。
- ・具体的には、従来の土地利用に関する計画等に加え、「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」の指定により、居住や都市の生活を支える機能を緩やかに誘導するとともに、地域交通との連携を図ることで、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを進めていくものです。



## ■ 計画の役割

- ・医療・福祉、商業、公共交通などのさまざまな分野が連携した総合的・一体的なまちづくりの指針となる。
- ・居住や各種の生活サービス機能の立地を緩やかに誘導する仕組みを構築する。
- ・市民や事業者が拠点等への施設立地に取り組みやすい環境を整備する。

## ■ 計画の位置づけ

- ・都市計画マスタープランの一部
- ・多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けて多様な分野との連携・整合を図る

## ■ 目標年次

- ・おおむね20年後（西暦2037年頃、令和19年頃）
- ・都市計画マスタープランの見直しに応じて、本計画の見直しも検討
- ・おおむね5年毎に施策の実施状況等を評価・検証

## ■ 対象区域

- ・本計画の区域は都市再生特別措置法第81条第1項に基づき、四国中央市の都市計画区域全域を立地適正化計画区域とします。



## 上位・関連計画

- ・本計画は、上位計画である「四国中央市総合計画」や「四国中央都市計画区域マスタープラン」に即しつつ、各分野の計画との連携・整合を図りながら策定します。
- ・具体的には、次の上位・関連計画を踏まえた検討を行っています。なお、上位・関連計画の変更等があった場合にはその内容を踏まえ、必要に応じて本計画も見直すこととします。

資料名	機関	策定日
第二次四国中央市総合計画	四国中央市	平成 27 年 4 月
四国中央都市計画区域マスタープラン	愛媛県	平成 27 年 9 月改訂
四国中央市都市計画マスタープラン	四国中央市	平成 24 年 9 月
愛媛県住生活基本計画	愛媛県	平成 29 年 3 月改訂
四国中央市住宅マスタープラン	四国中央市	平成 20 年 3 月
四国中央市市営住宅ストック総合活用計画	四国中央市	平成 20 年 3 月
第 6 次愛媛県地域保健医療計画	愛媛県	平成 25 年 3 月
四国中央市高齢者福祉計画	四国中央市	平成 27 年 3 月
四国中央市地域福祉計画	四国中央市	平成 18 年 3 月
四国中央農業振興地域整備計画書	四国中央市	平成 19 年 10 月
四国中央市人口ビジョン・総合戦略	四国中央市	平成 28 年 2 月
四国中央市地域公共交通総合連携計画書	四国中央市	平成 21 年 12 月
四国中央市公共施設等総合管理計画	四国中央市	平成 29 年 3 月
四国中央市地域防災計画	四国中央市	平成 28 年 8 月修正

### ■ 上位計画の方向性

- ・四国中央市都市計画マスタープラン（平成 24 年 9 月策定）では、『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、都市づくりの目標や将来都市構造の実現に向けて取り組んでいます。



### ■ 上位・関連計画より踏まえるべき方向性

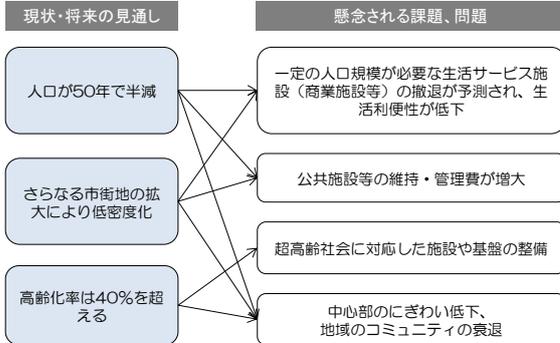
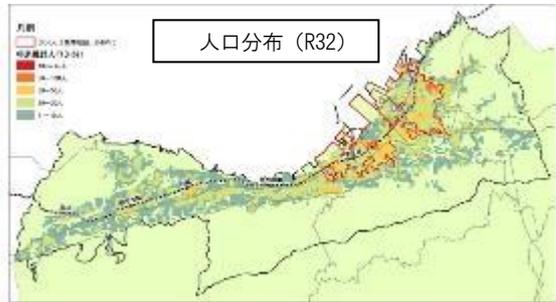
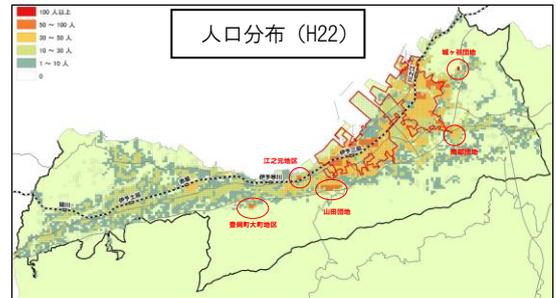
- ・上位・関連計画から、立地適正化計画の検討にあたって踏まえるべき施策の方向性について、以下の通り整理します。

視点	主な施策の方向性
①都市機能の誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな工業用地の確保</li> <li>・工場の移転、集積</li> <li>・農地の集約、集積</li> <li>・市街地における業務機能の集積</li> <li>・拠点の充実</li> <li>・公的賃貸住宅の供給</li> <li>・生活支援機能の集積</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・住宅の確保（住み替え、空家の活用）</li> <li>・市街地の高度利用と都市機能の更新</li> <li>・病院の移転、統合</li> <li>・社会福祉施設の整備</li> <li>・ふれあいの場づくり</li> <li>・小・中学校等の適正化・適正配置</li> </ul>
②公共交通との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の利便性向上と駅周辺の整備</li> <li>・バス交通の維持及び利便性の向上</li> <li>・拠点を結ぶ公共交通の維持・充実</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路網の充実</li> <li>・港湾周辺の交通環境の確保</li> <li>・駐車施設の確保・適正配置</li> </ul>
③近隣市との協調・連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政ネットワークの形成、連携強化</li> </ul>
④公的不動産との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・庁舎跡地等の有効活用</li> <li>・公営住宅地の有効活用・高度利用</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共施設の最適化、統廃合・集約化</li> </ul>

# 現状及び将来の見通しから見た都市の課題

## ■ 人口の将来見通し

- 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。



## ■ 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。

### ② 駅周辺が衰退

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。

### 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。

### 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。

### ⑤ 効率的・効果的な社会基盤への投資が必要

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。

## ■ 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。

# まちづくりの方針

## ■ 基本理念

**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  
～コンパクトなまちづくりとネットワークの充実～**

- ・人口減少下においても市民が生き生きと暮らせる持続可能な都市づくりに向けて、生活に必要な機能を集約・複合化を進めるとともに、利便性の高い地域へ誘導しながらコンパクトなまちづくりを目指します。
- ・また、それら生活に必要な機能を誰もが利用しやすい環境を構築するため、公共交通をはじめとしたネットワークの充実を目指します。

## ■ まちづくりの基本方針

- ・まちづくりの基本理念に基づき、多極ネットワーク型のコンパクトシティを目指すため、次の4つのまちづくりの基本方針を踏まえて取り組みます。

**まちづくりの基本方針**

**基本理念**

- 1

**持続可能な多極型の集約都市構造を目指す**

  - ・駅周辺の市街地は公共交通の結節点であることを再認識するとともに、三島川之江IC周辺の市街地では高速道路網との近接性や幹線道路網を活かすなど、それぞれの拠点の特性に応じた持続可能な多極型の集約都市構造を目指します。
- 2

**歩行者や自転車などに安全・安心でやさしい都市基盤の整備を図る**

  - ・コンパクトなまちづくりに向けて、市民の暮らしの中心となる拠点周辺では歩道整備や住宅地のバリアフリー化、ポケットパークの整備など、歩行者や自転車などに安全・安心でやさしい都市基盤の整備を図ります。
- 3

**誰もが利用しやすく、多様な都市機能を結ぶ公共交通ネットワークを構築する**

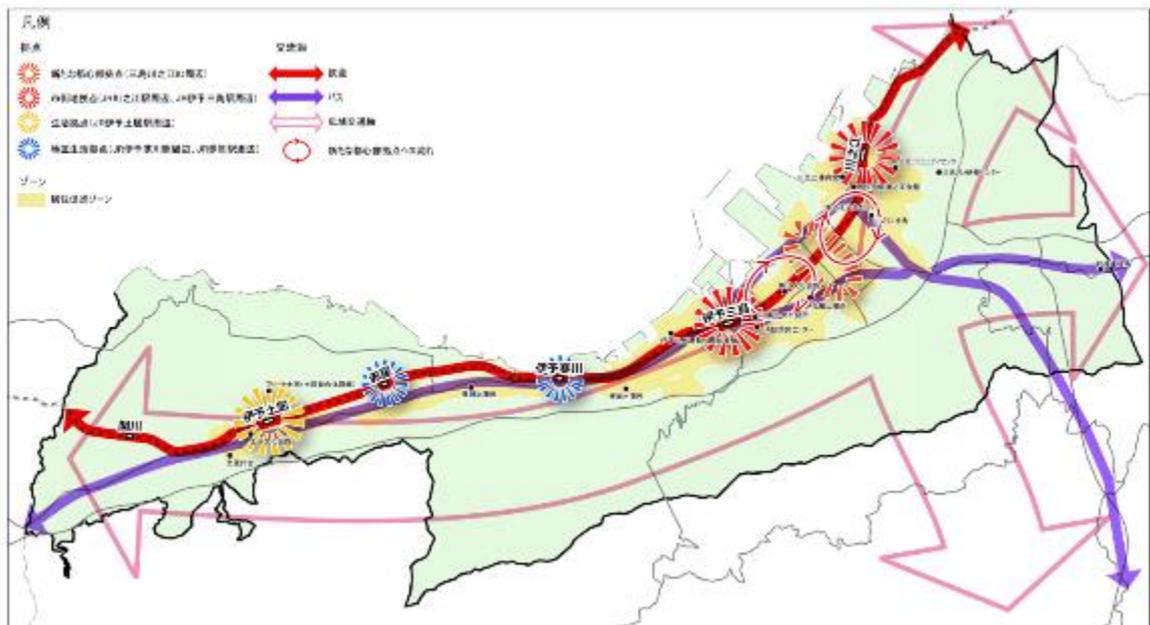
  - ・鉄道や路線バスなどの公共交通は、誰もが利用しやすい環境整備や仕組みづくりを行うとともに、多様な都市機能を結ぶネットワークを構築します。
- 4

**交通結節点の強化等により公共交通の利便性の向上を図る**

  - ・鉄道やバス、デマンドタクシーなどの公共交通の利便性の向上を図るため、駅前広場の整備や駅舎のバリアフリー化などの交通結節点の強化や、シームレスな乗り継ぎなどサービス水準の向上を検討します。

## ■ 将来都市構造

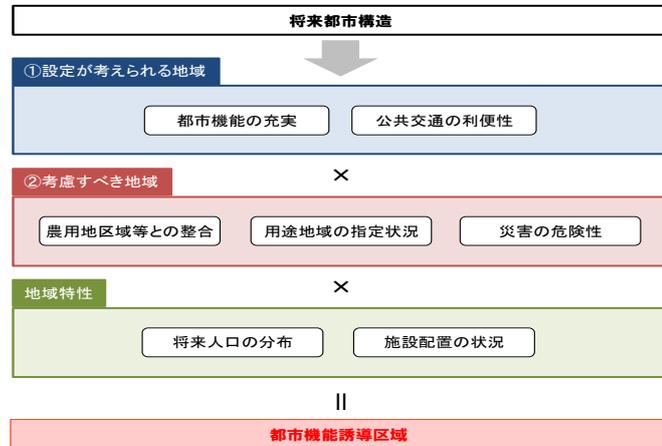
- ・上位計画における将来都市構造等に即しつつ、多極ネットワーク型のコンパクトシティの形成に向けた将来都市構造を掲げます。



# 都市機能誘導区域・誘導施設

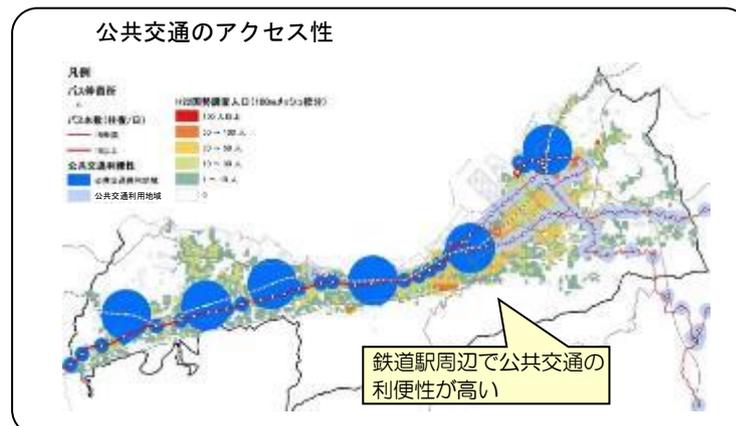
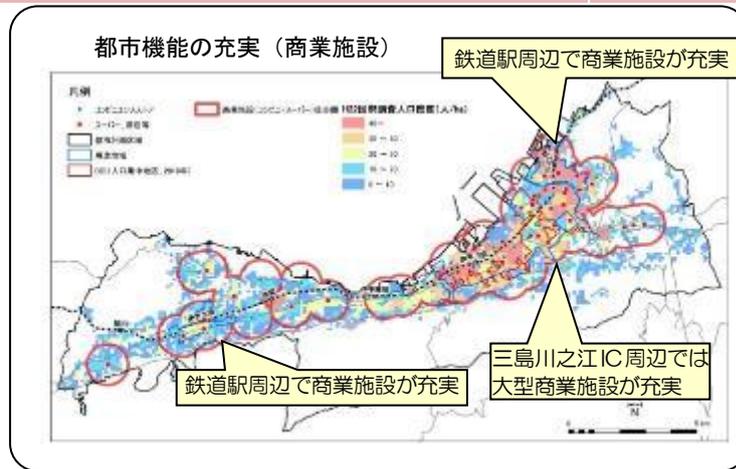
## ■ 都市機能誘導区域の設定

- 都市機能誘導区域の設定にあたっては、都市計画運用指針の考え方に基づき、「①都市機能誘導区域の設定が考えられる地域と範囲」を対象に、「②考慮すべき地域（居住誘導区域に含まないこととされる区域/含めるか判断すべき区域）」や地域特性を踏まえて検討を行っています。
- なお、都市機能誘導区域は、原則、居住誘導区域に含まれるため、「居住誘導区域に含まないこととされる区域/含めるか判断すべき区域」を考慮しています。



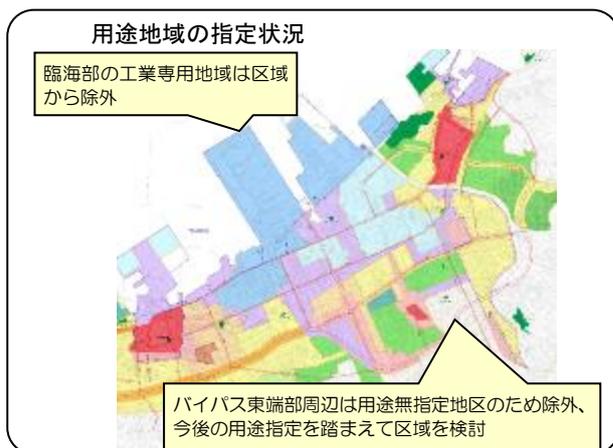
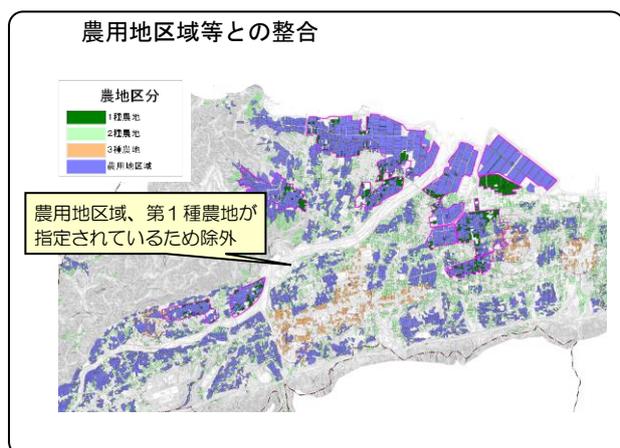
### ① 設定が考えられる地域

都市計画運用指針		対象
地域	鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域	JR 川之江駅周辺 JR 伊予三島駅周辺 三島川之江 IC 周辺 他
	周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域	JR 伊予土居駅周辺 JR 伊予寒川駅周辺 JR 赤星駅周辺 他
範囲	一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲	鉄道駅などを中心に 1km 程度の範囲



②考慮すべき地域（居住誘導区域に含まないこととされる区域／含めるか判断すべき区域）

都市計画運用指針		対象	判断
含まない	農業振興地域の整備に関する法律の農用地区域又は農地法の農地若しくは採草放牧地の区域	区域あり	除外
	森林法の保安林の区域	区域あり	除外
原則含まない	土砂災害特別警戒区域	区域あり	除外
	地すべり防止区域	区域あり	除外
	急傾斜地崩壊危険区域	区域あり	除外
適当か判断を行う	土砂災害警戒区域	区域あり	警戒避難体制等が整備されている場合は含める
	浸水想定区域	区域あり	警戒避難体制等が整備されている場合は含める
	その他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域（大規模盛土造成地）	区域あり	造成宅地防災区域に指定された場合、除外
慎重に判断を行う	法令により住宅の建築が制限されている区域（工業専用地域・流通業務地区等）	区域あり	除外

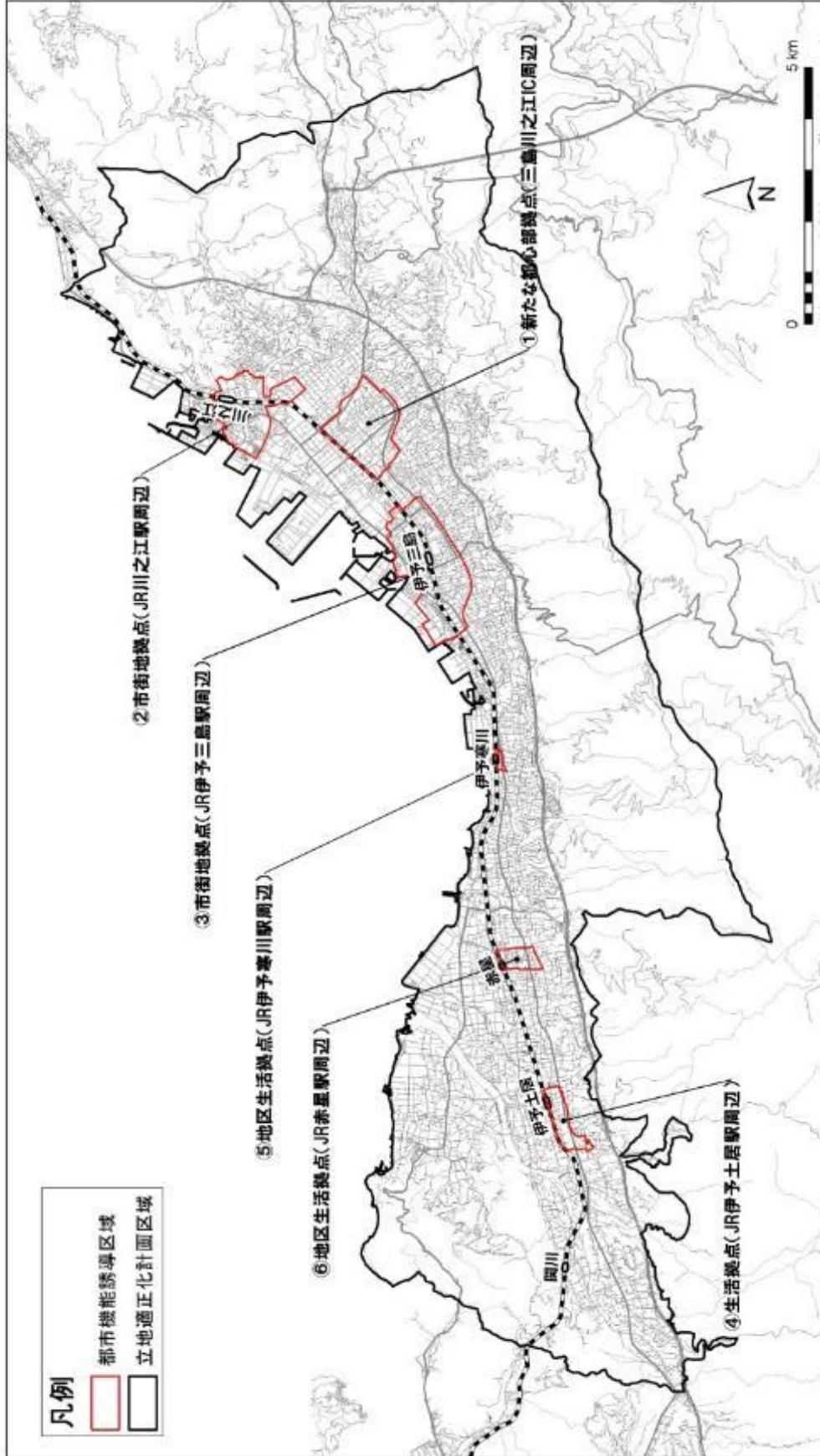


## ■ 都市機能誘導区域

- ・区域の設定については前述の前提条件を踏まえ、拠点周辺の商業系・住居系の用途地域を中心に土地利用の現況や人口の定着状況等を考慮し、設定します。
- ・本市では、本計画の将来都市構造に基づき、4つの拠点（新たな都心部拠点、市街地拠点（JR 川之江駅周辺、JR 伊予三島駅周辺）、生活拠点）を都市機能誘導区域に設定します。
- ・さらに、駅周辺でかつ、人口が増加傾向にある JR 伊予寒川駅、JR 赤星駅の周辺を地区生活拠点として都市機能誘導区域に設定します。

都市機能誘導区域	設定の考え方
①新たな都心部拠点 （三島川之江 IC 周辺）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市の新都心部拠点であり、市民文化ホールが開館したことから、流通、商業、文化の発展を促すための都市機能を誘導する区域として設定します。</li> <li>・高速道路網結節点との近接性や、大型商業施設等の生活利便施設の立地状況を踏まえ、商業系の用途を中心に主要幹線道路（国道 11 号バイパス、国道 192 号等）に囲まれた範囲及びその周辺にて設定しています。</li> </ul>
②市街地拠点 （JR 川之江駅周辺）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 川之江駅周辺を中心に、都市再生整備計画による市街地整備が完了しており、中心市街地の賑わいの再生や、公共公益サービス機能の維持・向上を図るための区域として設定します。</li> <li>・商業系の用途を中心とした公共交通の利便性の高い範囲である都市再生整備計画区域に加え、行政サービス機能を有する川之江窓口センター周辺を含む主要幹線道路（新たに整備された塩谷・小山線、県道 5 号川之江大豊線、県道 9 号大野原川之江線）に囲まれた範囲で都市機能誘導区域を設定しています。</li> </ul>
③市街地拠点 （JR 伊予三島駅周辺）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の結節点としての特性を活かし、徒歩生活圏の核として、身近で利便性の高い商業地域としての再整備を図るための都市機能を誘導する区域として設定します。</li> <li>・市役所本庁舎等の行政機能をはじめとした、多様な都市機能の集約を図るため、既存の日常生活サービス施設の立地状況や新たな開発動向を踏まえ、商業系の用途を中心に国道 11 号及び国道 11 号バイパスに囲まれた範囲及びその周辺にて設定しています。</li> </ul>
④生活拠点 （JR 伊予土居駅周辺）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 伊予土居駅南側や国道 11 号沿道に商業施設等が立地していることから、それら日常生活サービス施設を維持するため、旧国道及び国道 11 号沿道の商業・住居系の用途を中心に、土居文化会館や土居庁舎を含む一体として、区域を設定します。</li> </ul>
⑤地区生活拠点 （JR 伊予寒川駅周辺）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅やバス停が立地し、公共交通の利便性の高い地域であるとともに、周辺には既存の住宅地が形成され、また住宅市街地総合整備事業（江之元地区）などの整備も進んでいます。</li> <li>・そのため、特に利便性の高い地域に日常生活に必要な施設を確保するため、JR 伊予寒川駅南側から旧国道までの範囲にて区域を設定します。</li> </ul>
⑥地区生活拠点 （JR 赤星駅周辺）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅やバス停が立地し、公共交通の利便性の高い地域であるとともに、区域マスタープランに示す駅周辺の面的な基盤整備による住宅市街地の形成を図る地域となります。</li> <li>・そのため、必要な日常生活サービス施設を確保するため、既存の日常生活サービス施設の立地や居住地の形成状況を踏まえ、JR 赤星駅南側から旧国道までの範囲にて区域を設定します。</li> </ul>

# 四国中央市 都市機能誘導区域



## ■ 誘導施設の設定

- ・既存の施設や整備予定施設の立地・充足状況、都市機能誘導区域毎の特性やまちづくりの方向性を考慮し、誘導施設の設定方針を検討しました。施設の分野別に整理します。

分野	設定方針
医療	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一定数の病床数が確保されている病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）は、今後の高齢化により利用者増が予測されるため、公共交通によるアクセシビリティが高く、一定程度の人口が集中する地域において誘導施設として設定します。</li> </ul>
社会福祉	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者福祉施設は、通所を行う施設を誘導施設として設定することを基本とし、特に利用者が公共交通等を利用して通うことが想定される施設として、老人福祉センターを市街地拠点及び生活拠点に設定します。</li> <li>・子育て支援施設についても、通所を行う施設を誘導施設として設定することを基本とし、地域における児童の健全な遊びの場を誰もが利用しやすい場所へ確保するため、児童館を誘導施設として設定します。なお、一定程度の人口が集中し、公共交通の利便性が高い市街地拠点及び生活拠点において設定します。</li> <li>・また、障害や発達課題のある児童への支援体制の構築や就学前からの療育事業の充実等に向けて、発達支援センターを誘導施設として設定します。なお、全市的に対応する施設として、市内における交通アクセシビリティや利用圏の人口を勘案し、三島川之江 IC 周辺に設定します。</li> <li>・子育て世帯の居住誘導を図るため、子育て支援施設として認定こども園を誘導施設として設定します。</li> </ul>
教育文化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域の身近な場所に立地が望まれる図書館については、市街地及び生活拠点に誘導施設として設定します。</li> <li>・また、JR川之江駅周辺の市街地拠点については、健康で文化的な拠点の形成に向けて博物館を誘導施設として設定します。</li> <li>・三島川之江 IC 周辺の新たな都心部拠点については、広域交通の利便性を活かした交流力の強化を図るため、市内外からの集客が見込まれる劇場、ホールを誘導施設として設定します。</li> </ul>
商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設については、現在市民の日常生活において購買先を中心となっている大規模小売店舗を誘導施設として設定し、その維持・確保を図ります。</li> <li>・また、三島川之江 IC 周辺の新たな都心部拠点については、広域交通の利便性を活かした交流力の強化を図るため、現在、近隣市への流出が顕著に見られる娯楽施設である映画館を誘導施設として設定します。</li> </ul>
金融	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郵便局や銀行等の金融施設については、市民の日常生活サービスに必要であるとともに、事業所においても重要となることから、その機能を維持するため、既存の立地特性を踏まえ誘導施設として設定します。</li> </ul>
行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>・行政施設は、合併前日市町の中心部であり、公共交通の利便性が高く人口も集中している拠点に望まれることから、本庁舎及びその他の行政施設について市街地拠点及び生活拠点に誘導施設として設定します。</li> </ul>
複合	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地に相応しい都市機能の集約強化を進めるため、また、地域のコミュニティの醸成と住民主体のまちづくりの誘発を促すために、賑わいの拠点となる地域交流センターを誘導施設として設定します。</li> </ul>

・本市では各都市機能誘導区域において、以下の誘導施設を設定します。

分野	誘導施設	誘導施設として設定する施設							
		三島川之江 I 周 辺	J C 川之江 周 辺	R JR 伊予 三 島 駅 周 辺	JR 伊予 土 居 駅 周 辺	JR 伊予 寒 川 駅 周 辺	J 赤 星 駅 周 辺	R 赤 星 駅 周 辺	
医療	病院 (特定機能病院及び地域医療支援病院を除く)	●	●	●	●				
社会 福祉	老人福祉センター		●	●	●				
	児童館		●	●	●				
	発達支援センター	●							
	認定こども園	●	●	●	●				
教育 文化	図書館		●	●	●				
	博物館		●						
	劇場、ホール	●			●				
商業	大規模小売店舗 (1,000㎡超)	●	●	●	●	●	●		
	映画館	●							
金融	郵便局	●	●	●	●				
	銀行、信用金庫等	●	●	●	●				
行政	市役所本庁舎			●					
	その他の行政施設		●	●	●				
複合	地域交流センター	●	●	●	●				

## ■ 都市機能誘導区域別の誘導方針

### ① 新たな都心部拠点（三島川之江 I C 周辺）

#### ● 拠点の誘導方針（ストーリー）

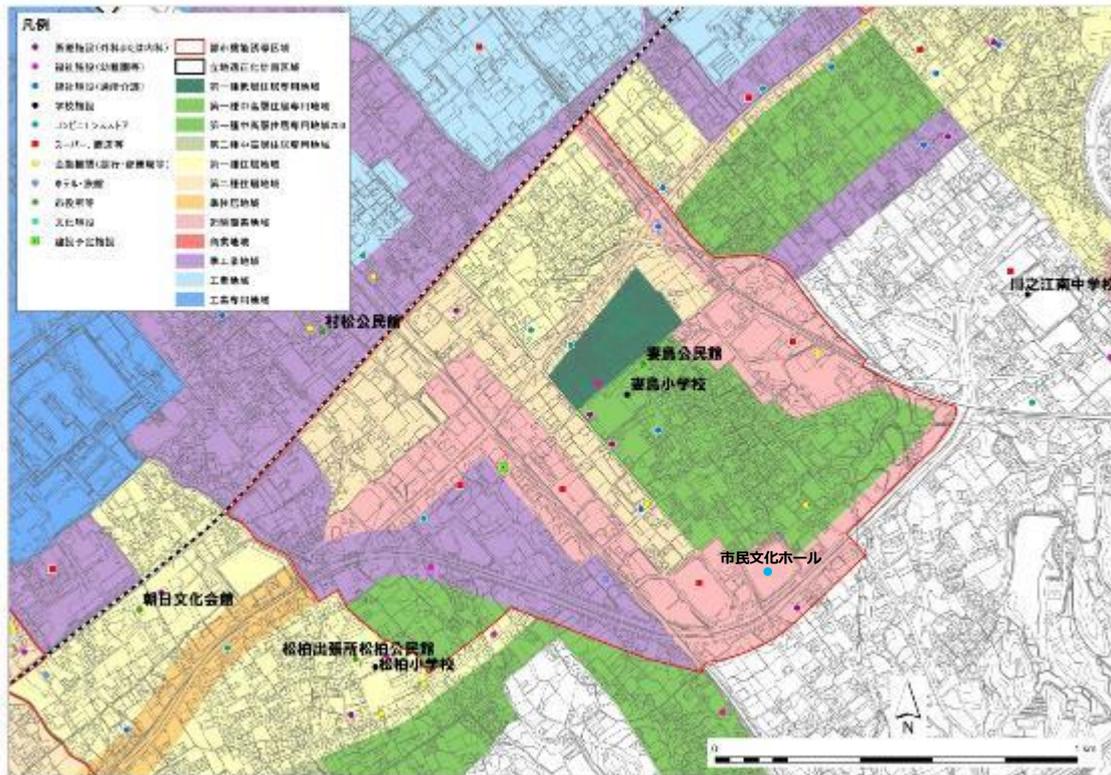
#### 四国のまんなか都市にふさわしい交流力のある新たな都心部拠点

- ・ 高速道路網結節点との近接性を活かして、高次都市機能の集積を図り、四国のまんなか都市にふさわしい交流力のある拠点づくりを目指します。

#### ● 実現化方策

- ・ 市民文化ホールをはじめ、市内外から見て魅力のある施設を整備・誘致します。
- ・ 発達支援施設をはじめとした子育て支援施設の強化を促進するとともに、利便性・にぎわいと住み良さが調和した住環境の整備を進めます。
- ・ 公共交通の充実を図るため、路線バスの充実や新たな交通システムを検討するとともに、広域交通の利便性向上に向けて、高速バス乗り場の整備を検討します。

#### ● 都市機能誘導区域と誘導施設



分野	誘導施設
医療施設	病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）
社会福祉施設	発達支援センター 認定こども園
教育文化施設	劇場、ホール
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> 超） 映画館
金融施設	郵便局 銀行、信用金庫等
複合施設	地域交流センター

## ② 市街地拠点（JR 川之江駅周辺）

### ● 拠点の誘導方針（ストーリー）

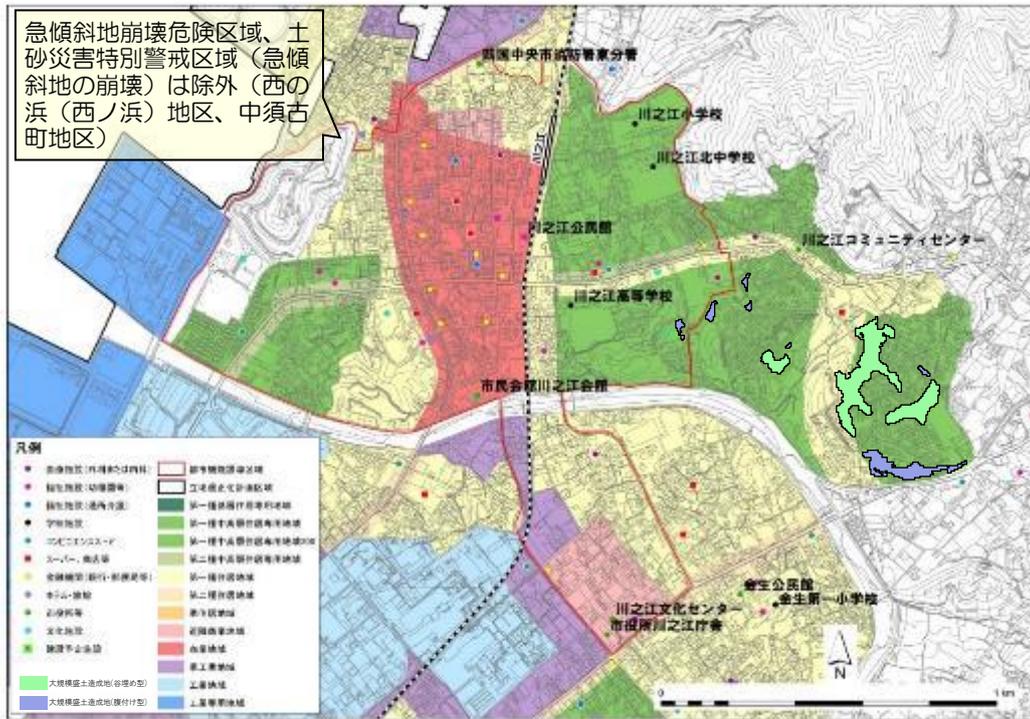
#### 歩いてつなく健康で文化的な市街地拠点

- ・地域の歴史・文化資源を活かして、基盤整備や歩行者ネットワークの充実を図り、健康で文化的な暮らしが実感できる拠点を目指します。

### ● 実現化方策

- ・貴重な歴史・文化資源を有効活用するとともに、市民が愛着と誇りをもてる観光交流機能、教育文化機能を充実させ、まちなかへの回遊性向上及び新たな賑わいの創出を図ります。
- ・配置が分散し、機能の重複がみられる公共施設の機能を集約し、乳幼児から高齢者まで幅広い世代間の交流と賑わいの拠点となる施設を整備し、世代間の交流と賑わいの創出を図ります。
- ・また、公共施設の機能集約により、まちなかにオープンスペースを創出し、賑わいの空間、徒歩回遊の拠点施設として整備することで、地区内の回遊性向上と賑わいの創出を図ります。

### ● 都市機能誘導区域と誘導施設



分野	誘導施設
医療施設	病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）
社会福祉施設	老人福祉センター
	児童館
	認定こども園
教育文化施設	図書館
	博物館
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> 超）
金融施設	郵便局
	銀行、信用金庫等
行政施設	その他の行政施設
複合施設	地域交流センター

### ③ 市街地拠点（JR 伊予三島駅周辺）

#### ● 拠点の誘導方針（ストーリー）

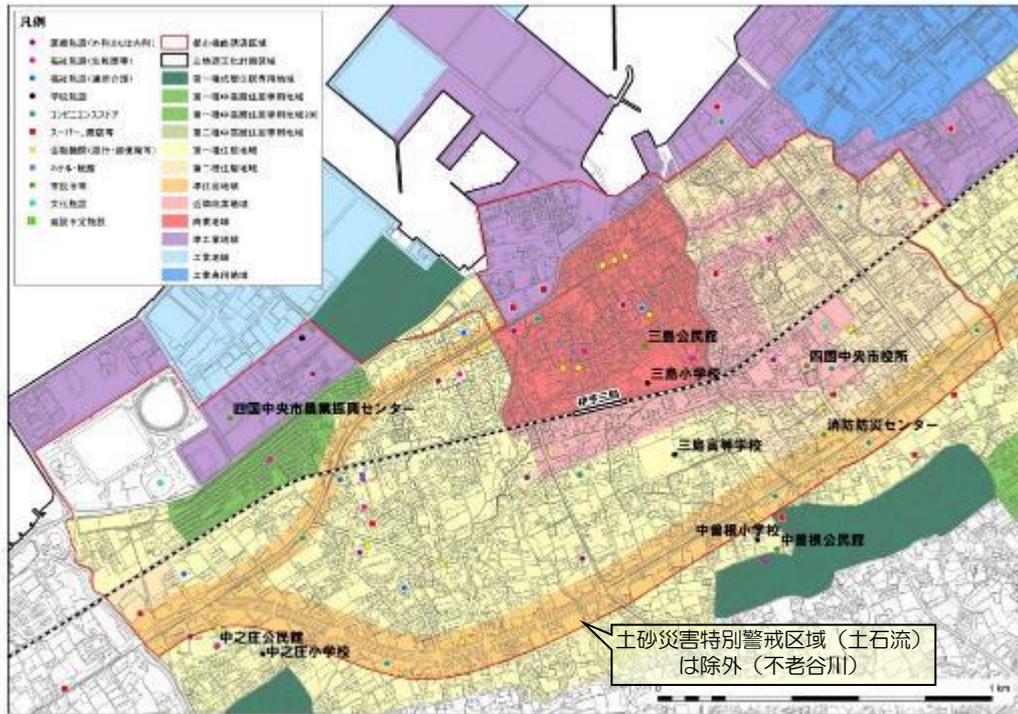
**行政機能が集積し、利便性の高い市街地拠点**

- ・公共交通の結節点としての特性を活かして、行政機能をはじめとした多様な都市機能の集約を図り、歩いて暮らせる拠点を目指します。

#### ● 実現化方策

- ・良好な住環境の形成や公共交通の利便性向上に向けて、区画整理や再開発による駅周辺の再整備を検討します。
- ・狭あい道路の解消を進め、歩いて暮らせる環境を整えます。
- ・本庁舎の建替を契機に、既存施設の活用も含めた公共施設の集約を検討します。
- ・公共交通の利便性の向上に向けて、駅前広場の整備や施設のバリアフリー化、鉄道による地域の分断の解消に取り組みます。

#### ● 都市機能誘導区域と誘導施設



分野	誘導施設
医療施設	病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）
社会福祉施設	老人福祉センター
	児童館
	認定こども園
教育文化施設	図書館
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> 超）
金融施設	郵便局
	銀行、信用金庫等
行政施設	市役所本庁舎
	その他の行政施設
複合施設	地域交流センター

## ④ 生活拠点（JR伊予土居駅周辺）

### ● 拠点の誘導方針（ストーリー）

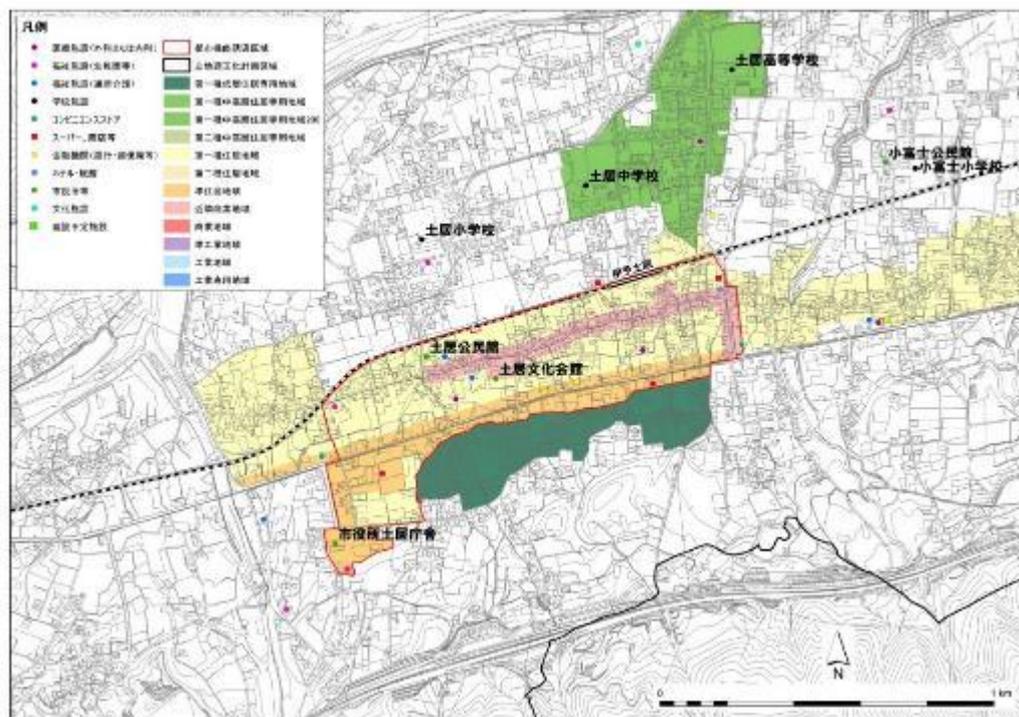
#### 日常生活サービスが充実した生活拠点

・人口減少が進む中で既存の日常生活サービス施設が維持されるよう、駅周辺への居住を誘導し、コンパクトで暮らしやすい生活の拠点を目指します。

### ● 実現化方策

- ・公共交通の利便性の向上に向け、駅前の整備や駅へのアクセス道路の整備を検討します。
- ・土居地域全体を支える日常生活サービス施設の維持に向けて、狭い道路の拡幅など駅周辺に住みやすい環境整備を検討します。
- ・沿道型の商業施設の利便性の向上や居住地の安全性の確保に向け、安全で歩きやすい歩行空間の整備を検討します。
- ・新たな都心部拠点などとの連携強化に向け、公共交通の充実に努めます。

### ● 都市機能誘導区域と誘導施設



分野	誘導施設
医療施設	病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）
社会福祉施設	老人福祉センター
	児童館
	認定こども園
教育文化施設	図書館
	劇場、ホール
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> 超）
金融施設	郵便局
	銀行、信用金庫等
行政施設	その他の行政施設
複合施設	地域交流センター

## ⑤ 地区生活拠点（JR伊予寒川駅周辺）

### ● 拠点の誘導方針（ストーリー）

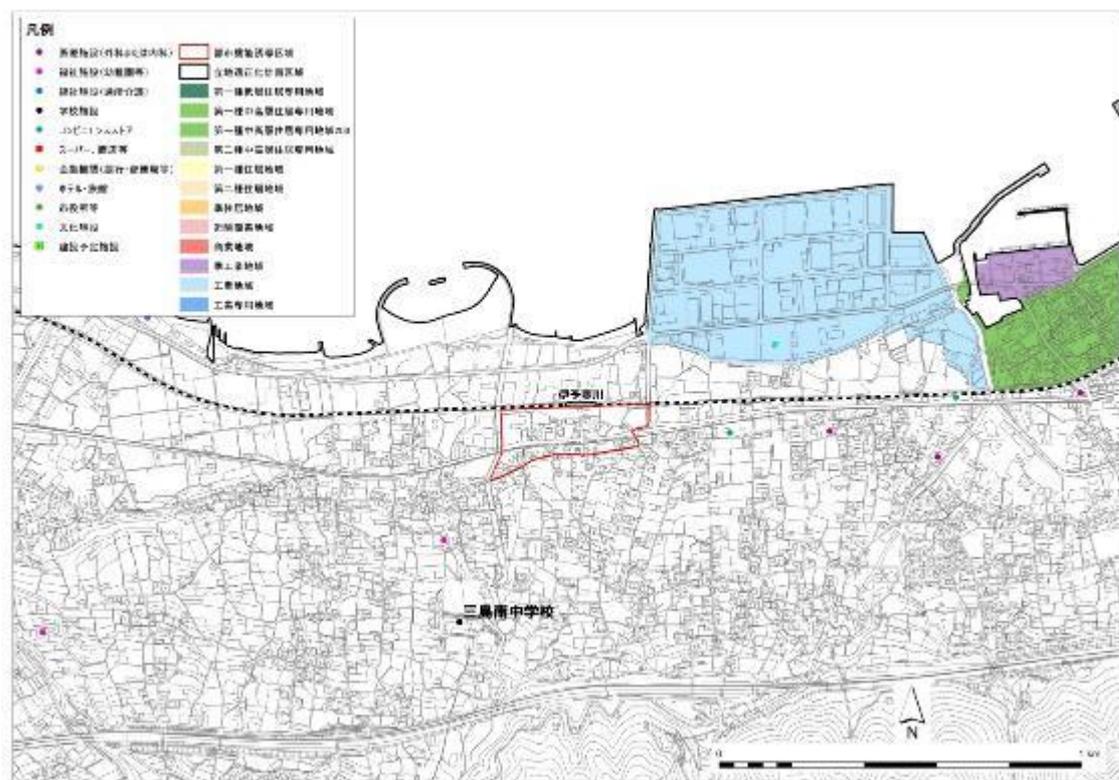
#### 公共交通ストックを活かした生活拠点

- ・既存の公共交通（鉄道・バス）の利便性の高い立地特性を活かして、居住に必要な生活機能の維持・確保を図り、生活拠点の形成を目指します。

### ● 実現化方策

- ・公共交通の利便性の向上に向け、駅前の整備や駅へのアクセス道路の整備を検討します。
- ・地区の日常生活サービス施設の確保に向けて、商業施設の立地を誘導するとともに、狭あい道路の拡幅など駅周辺に住みやすい環境を検討します。
- ・居住地の安全性の確保に向け、安全で歩きやすい歩行空間の整備を検討します。

### ● 都市機能誘導区域と誘導施設



分野	誘導施設
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> 超）

## ⑥ 地区生活拠点（JR 赤星駅周辺）

### ● 拠点の誘導方針（ストーリー）

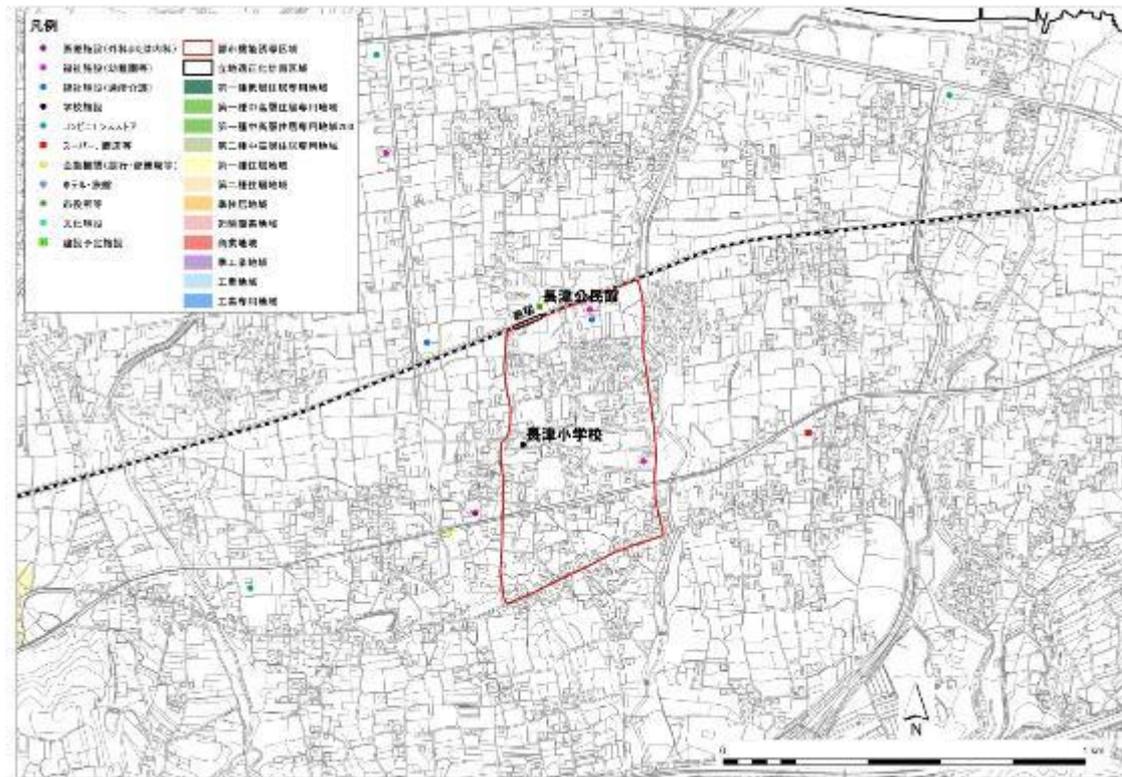
#### 公共交通ストックを活かした生活拠点

- ・既存の公共交通（鉄道・バス）の利便性の高い立地特性を活かして、居住に必要な生活機能の維持・確保を図るとともに、面的な整備による住宅市街地の形成を図ります。

### ● 実現化方策

- ・公共交通の利便性の向上に向け、駅前の整備や駅へのアクセス道路の整備を検討します。
- ・地区の日常生活サービス施設の維持・確保に向けて、商業施設の立地を誘導するとともに、狭あい道路の拡幅など駅周辺に住みやすい環境の整備を検討します。
- ・居住地の安全性の確保に向け、安全で歩きやすい歩行空間の整備を検討します。
- ・秩序ある良好な住環境の形成に向けて、公園などの基盤整備を検討します。

### ● 都市機能誘導区域と誘導施設

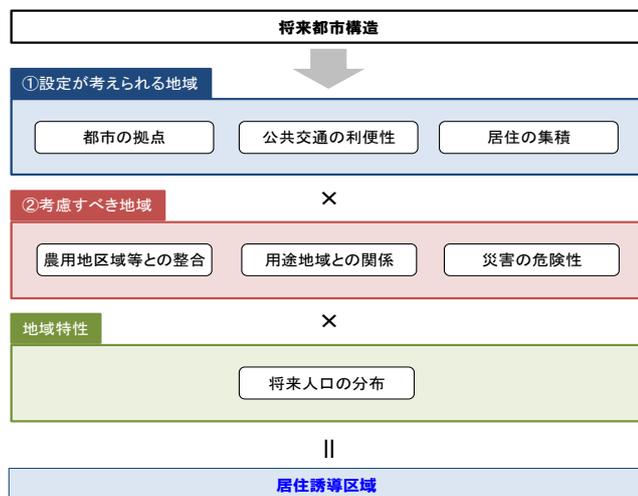


分野	誘導施設
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積 1,000 m <sup>2</sup> 超）

## 居住誘導区域

### ■ 居住誘導区域の設定

- ・居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域とされています。
- ・居住誘導区域の設定にあたっては、都市計画運用指針の考え方にに基づき、「①居住誘導区域の設定が考えられる地域」を対象に、「②考慮すべき地域（居住誘導区域に含まないこととされる区域／含めるか判断すべき区域）」や地域特性を踏まえて検討を行っています。



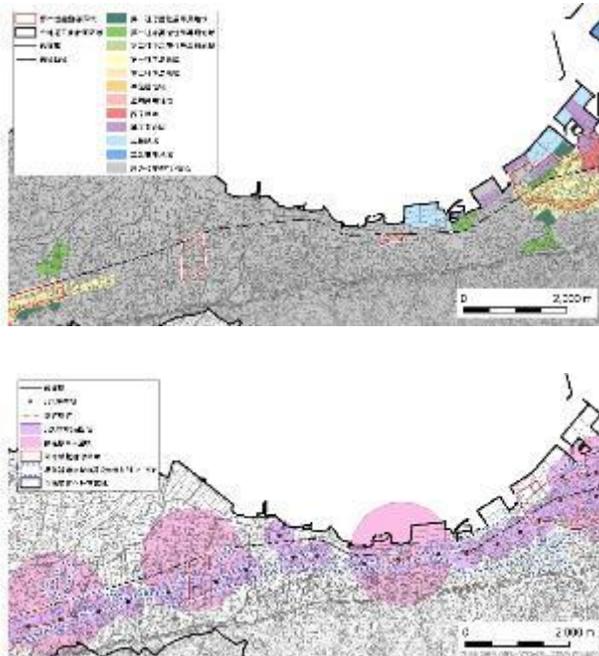
### ① 居住誘導区域の設定が考えられる区域

都市計画運用指針		本市で想定される区域
地域	都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●都市の拠点とその周辺（都市機能誘導区域の周辺）</li> <li>・新たな都心部拠点（三島川之江 IC 周辺）</li> <li>・市街地拠点（JR 川之江駅周辺）他</li> </ul>
	都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通の利便性が高い地域</li> <li>・鉄道駅周辺（1km 圏）</li> <li>・路線バス乗降場周辺（300m 圏）</li> </ul>
	合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>●居住が一定程度集積している地域</li> <li>・住居系の用途地域、幹線道路沿道等</li> </ul>

### ② 考慮すべき地域（居住誘導区域に含まないこととされる区域／含めるか判断すべき区域）

都市計画運用指針		対象	判断
含まない	農業振興地域の整備に関する法律第 8 条第 2 項第 1 号に規定する農用地区域又は農地法第 5 条第 2 項第 1 号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域	区域あり	除外
	森林法の保安林の区域	区域あり	除外
原則含まない	土砂災害特別警戒区域	区域あり	除外
	地すべり防止区域	区域あり	除外
	急傾斜地崩壊危険区域	区域あり	除外
適当か判断を行う	土砂災害警戒区域	区域あり	警戒避難体制等が整備されている場合は含める
	浸水想定区域	区域あり	警戒避難体制等が整備されている場合は含める
	その他の調査結果等により判明した災害の発生のおそれのある区域（大規模盛土造成地）	区域あり	造成宅地防災区域に指定された場合、除外
慎重に判断を行う	法令により住宅の建築が制限されている区域（工業専用地域・流通業務地区等）	区域あり	除外

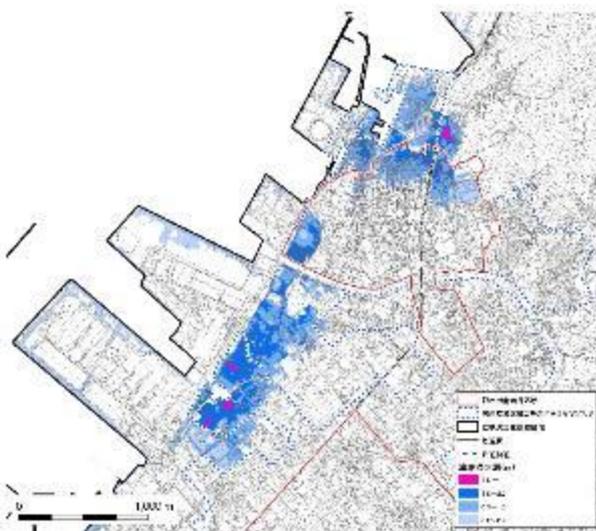
## 用途地域との関係



(用途地域の指定がない地域について)

- 用途地域の指定がない地域のうち、国道 11 号を走る路線バスのバス停から 300m 圏域、鉄道駅から 1 km 圏域の地域は、徒歩による公共交通の利便性が高い地域です。また、これらの地域の多くは現在まとまった居住が見られます。
- そのため、既存の居住環境の維持・向上を図るとともに、利便性を活かしたコンパクトな居住地の形成に向けて、今後、住居系の用途地域に指定することを前提に居住誘導区域に含めることとします。
- なお、一部の地域では本市の地場産業である製紙工場が立地していることから、周辺の住環境の保全を図りつつ、職住近接による地域の活性化も見据え、特別用途地区の設定も視野に入れて検討します。

## 災害の危険性



(愛媛県津波浸水想定について)

- 南海トラフ巨大地震による愛媛県の津波浸水想定では、三島川之江港で最高津波水位 3.5m、寒川海岸で最高津波水位 3.6m が想定されています。
- 津波浸水が想定される区域のうち、居住の集積している三島川之江港周辺や川之江漁港周辺については、今後も次のソフト対策とハード対策による避難体制の構築や継続的な防災対策の推進を図ることとし、居住誘導区域に設定します。

### ○ソフト対策

- 自主防災組織や防災士の育成
- 防災訓練の実施
- 防災知識の普及啓発に向けた出前講座
- 防災マップの作成

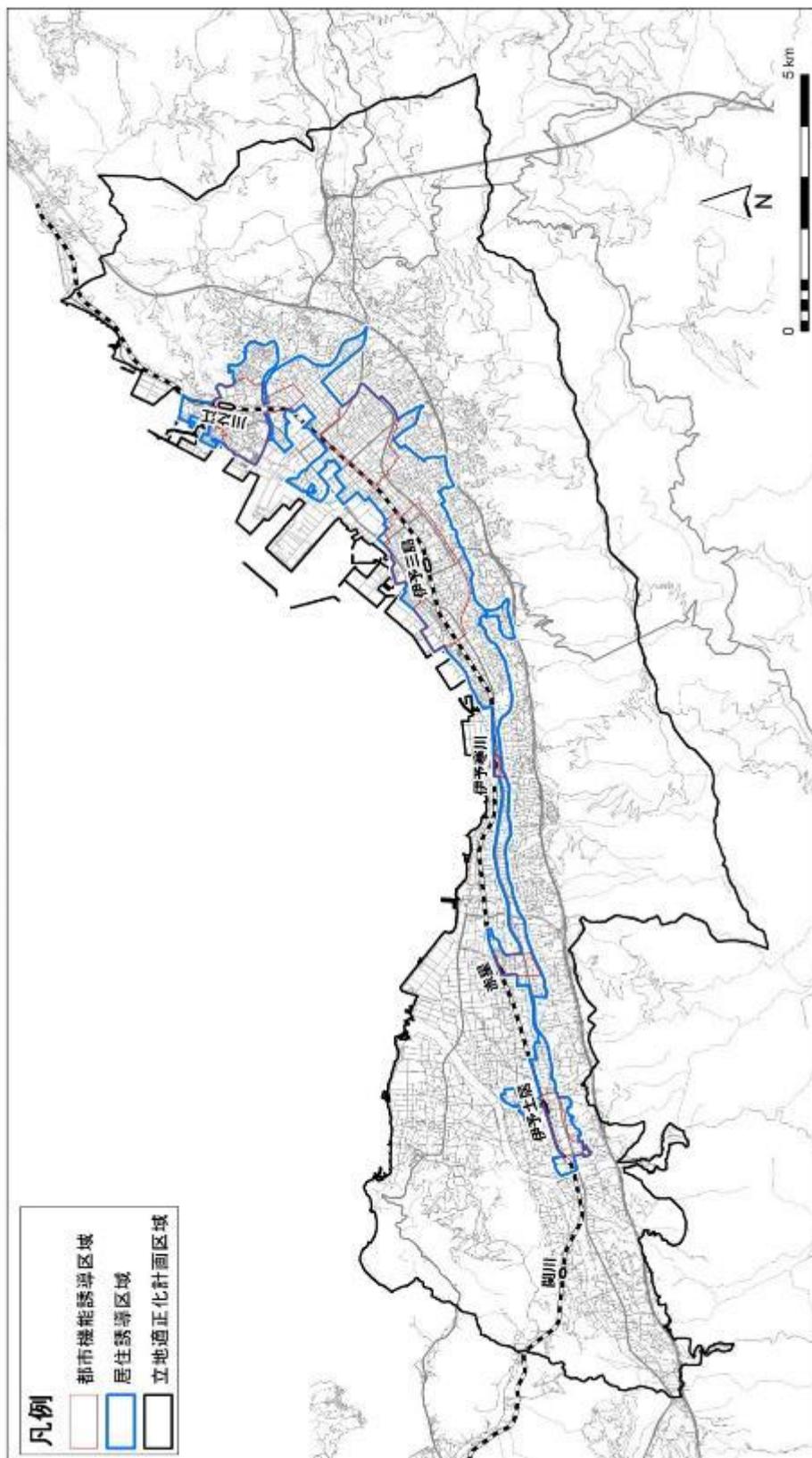
### ○ハード対策

- 宍灘海岸保全基本計画 (H27. 3、愛媛県) において、三島川之江港海岸が重点整備海岸として選定されています。今後、計画に基づく護岸等の機能強化、液状化対策を関係機関との連携により推進を図ります。

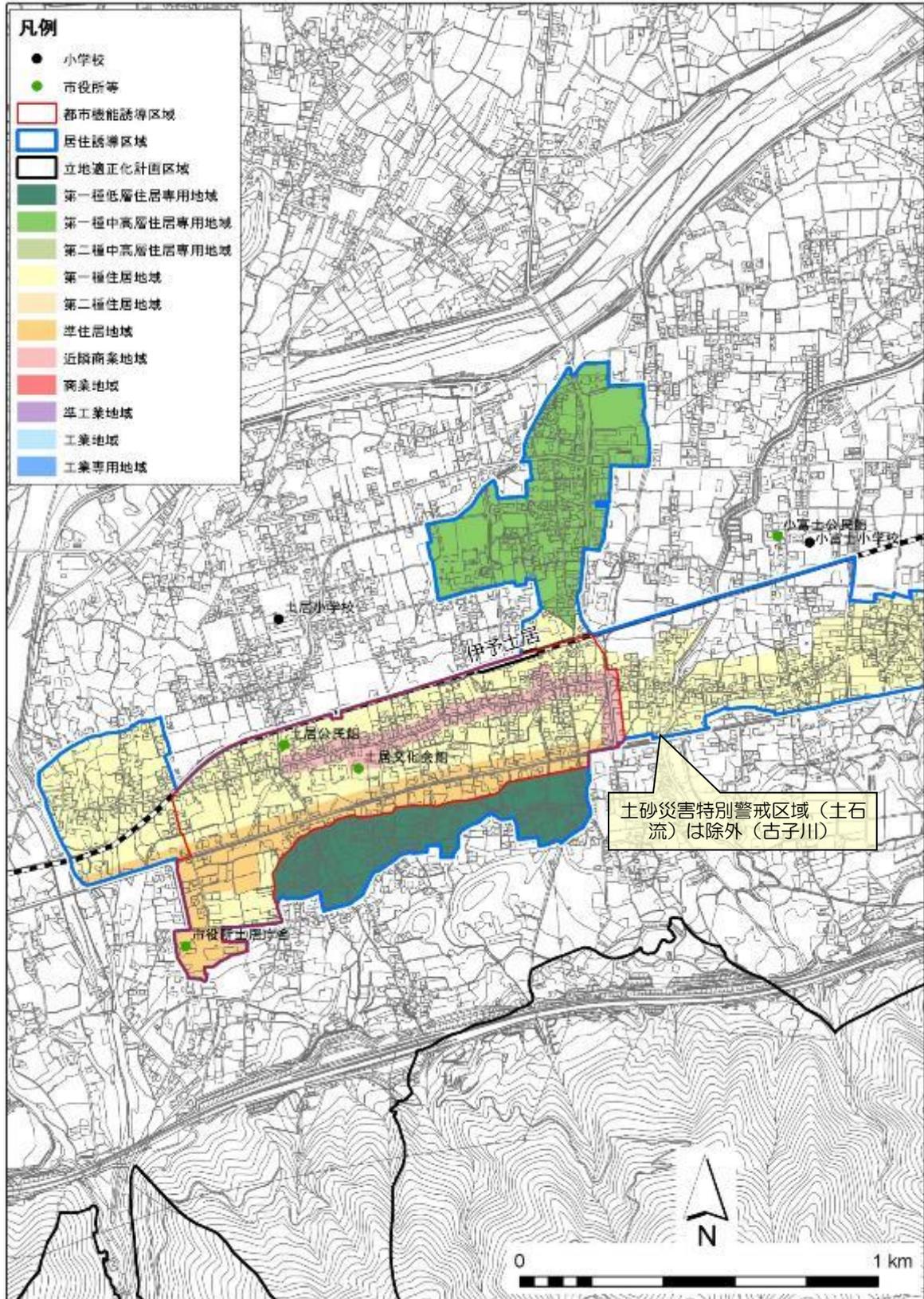
## ■居住誘導区域

- 区域の設定にあたっては前述の①及び②の前提条件を踏まえ、住居系の用途地域を中心に、土地利用の状況や人口の集積・将来見通し、公共交通の利便性等を考慮し、設定しました。
- 本市では、6つの都市機能誘導区域とそれらをつなぐ公共交通軸の周辺において、一体的な居住誘導区域を設定します。

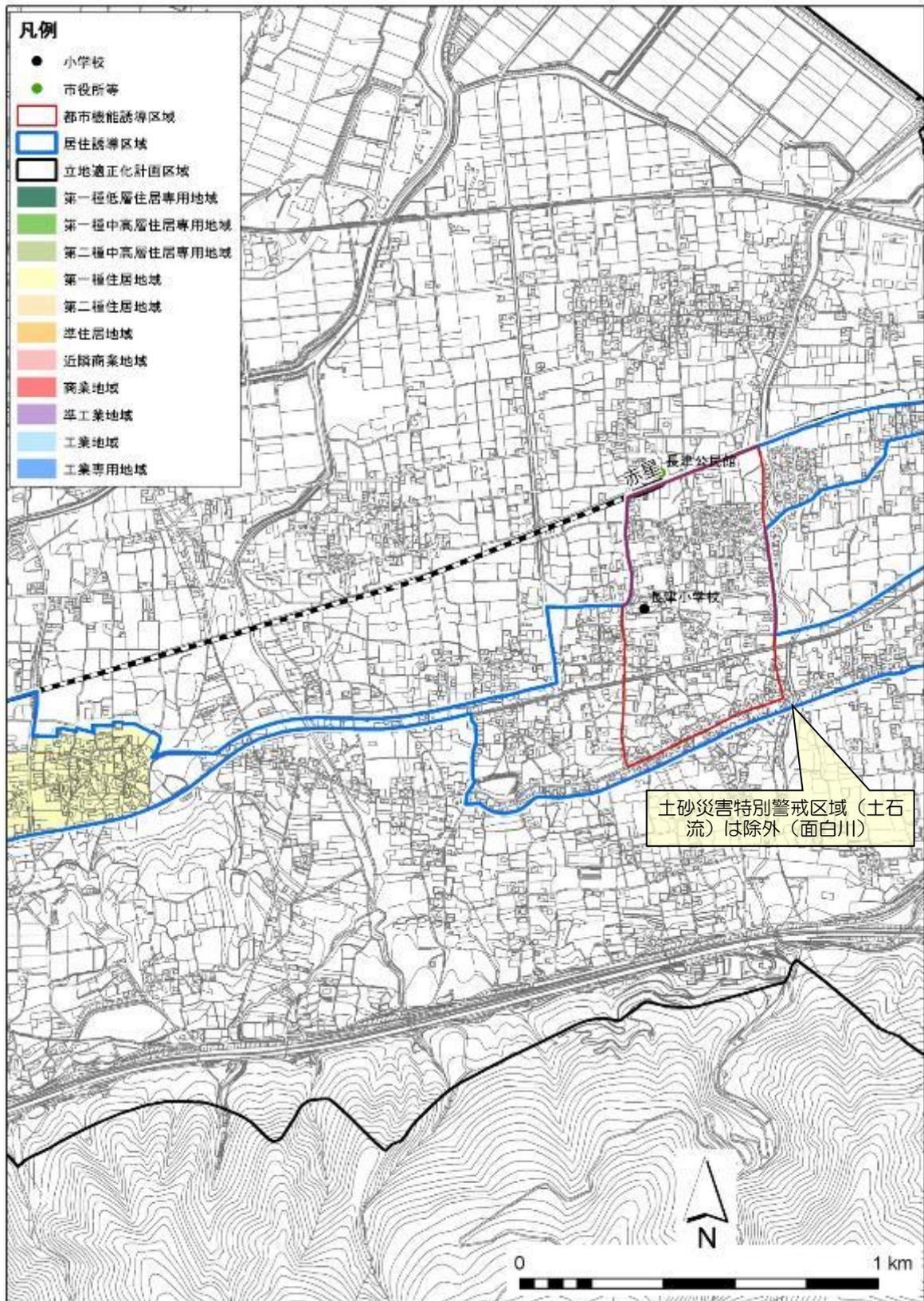
### 四国中央市 居住誘導区域



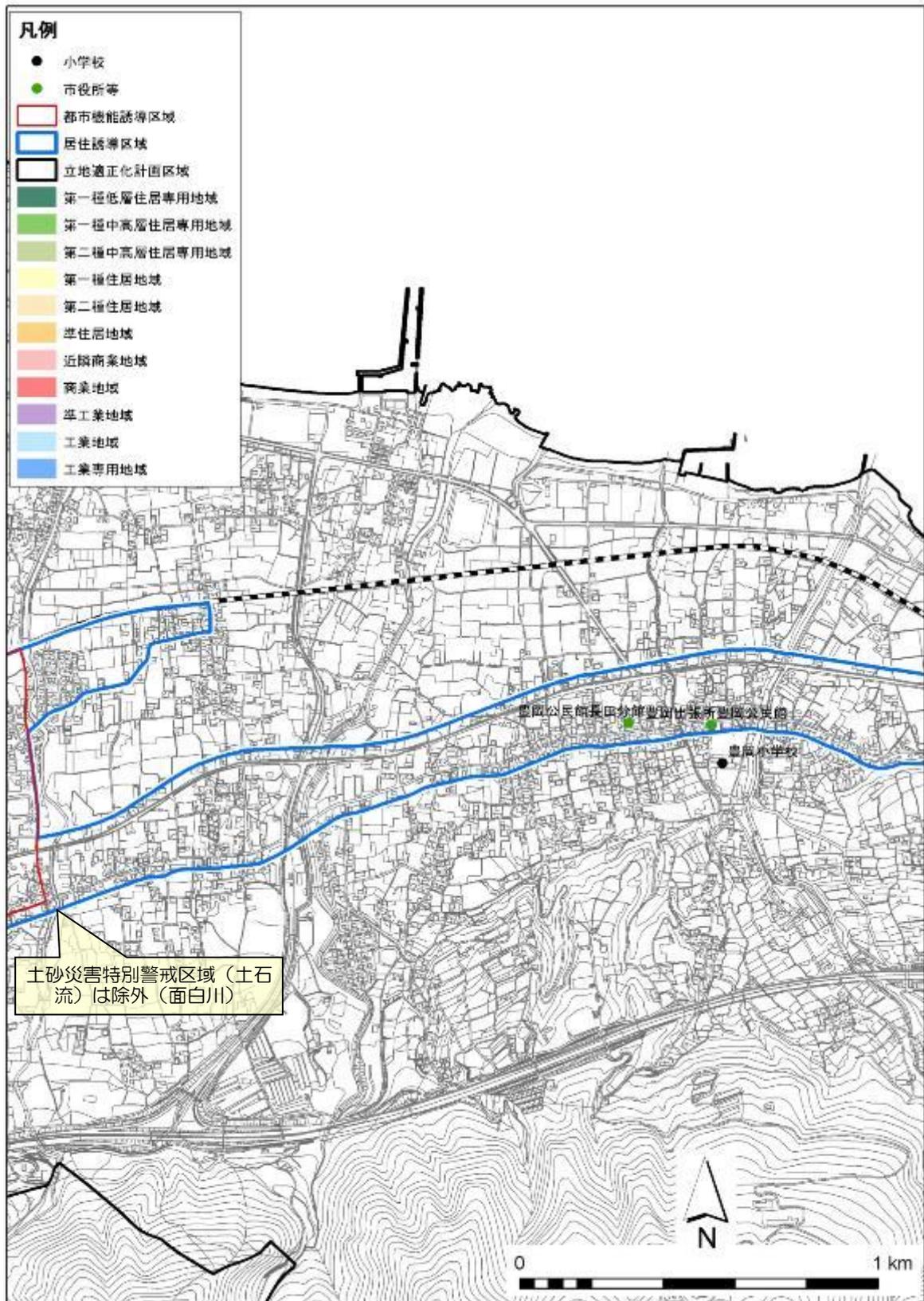
居住誘導区域拡大図（JR 伊予土居駅付近）



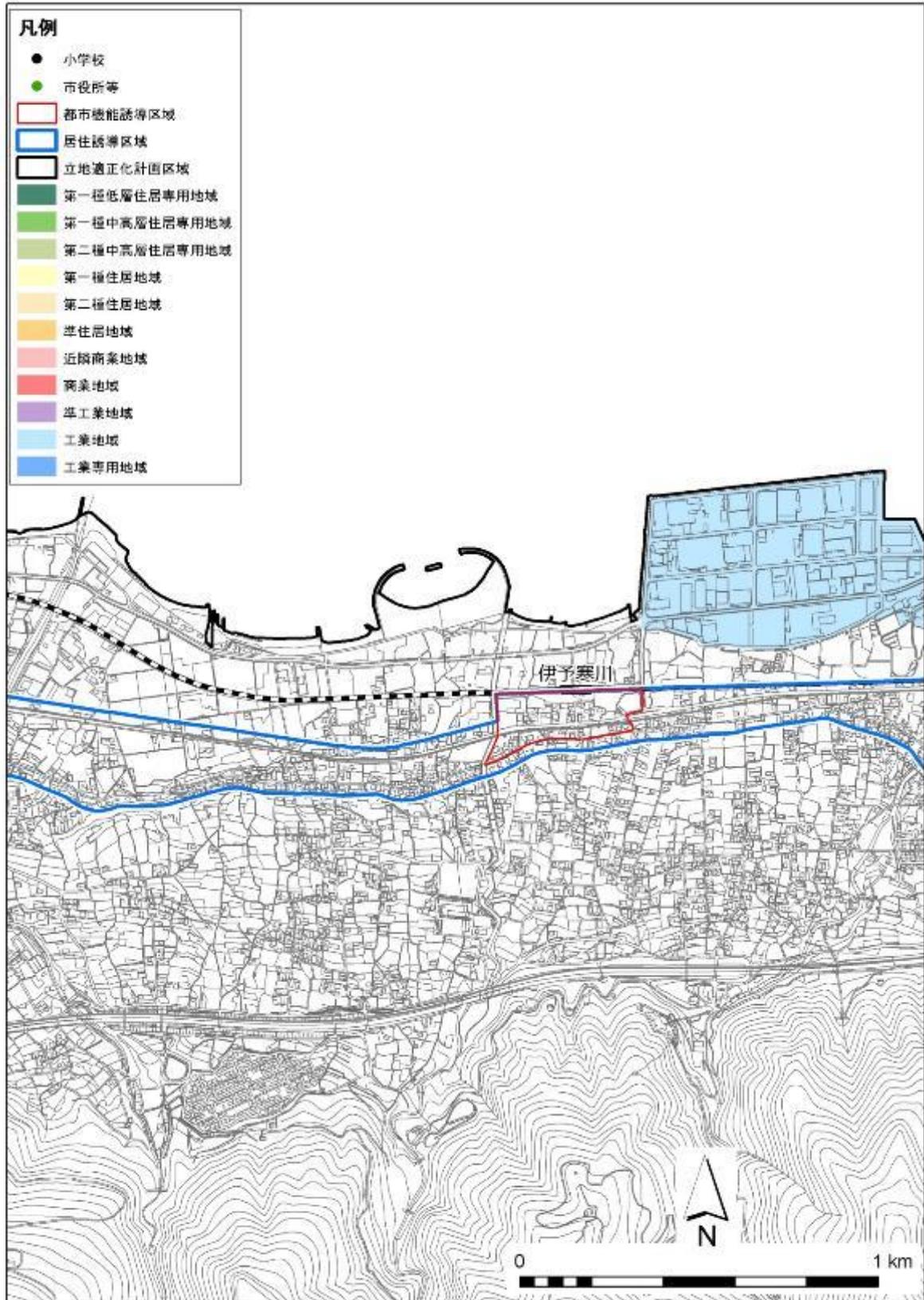
居住誘導区域拡大図（JR 赤星駅付近）



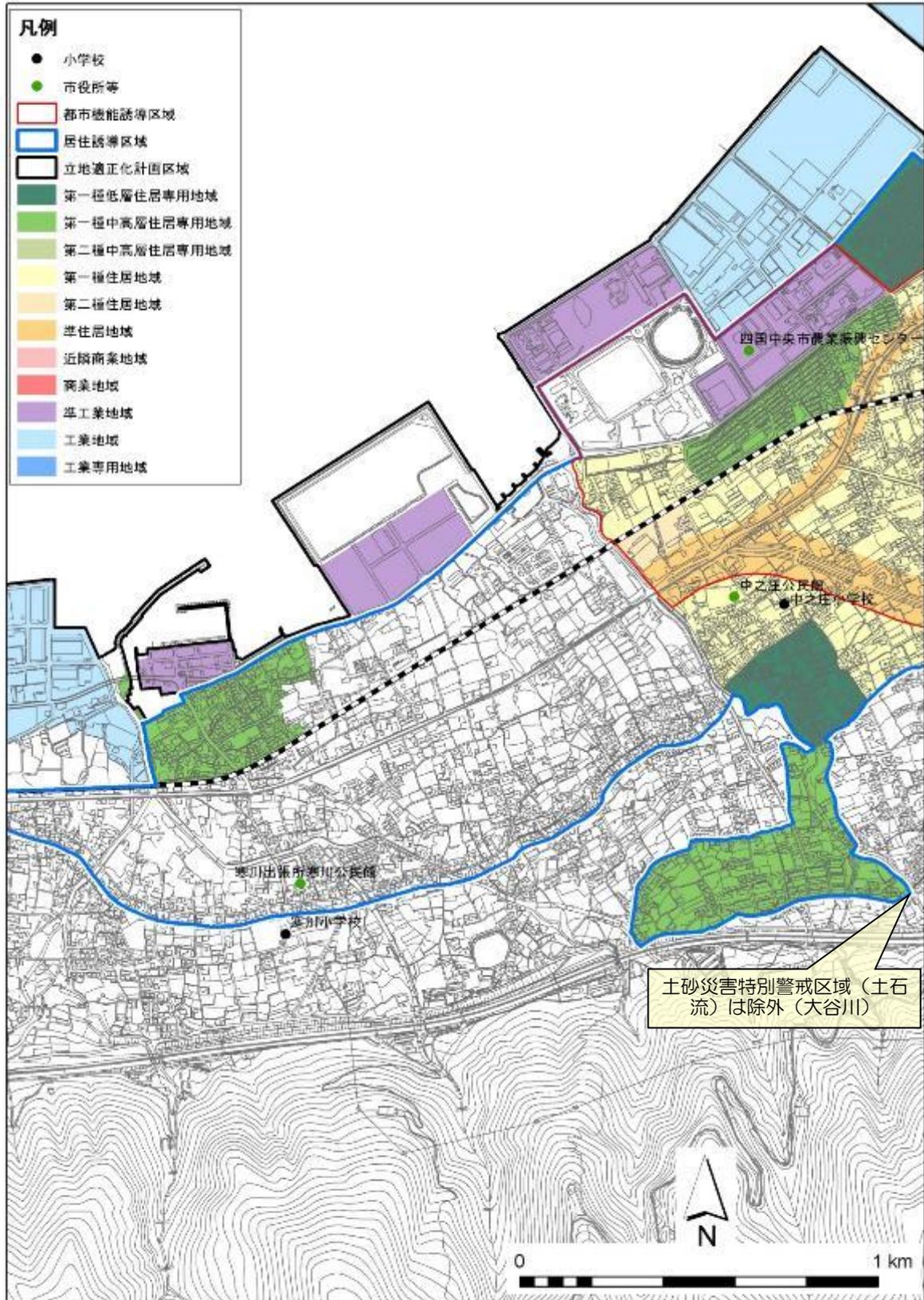
居住誘導区域拡大図（豊岡町付近）



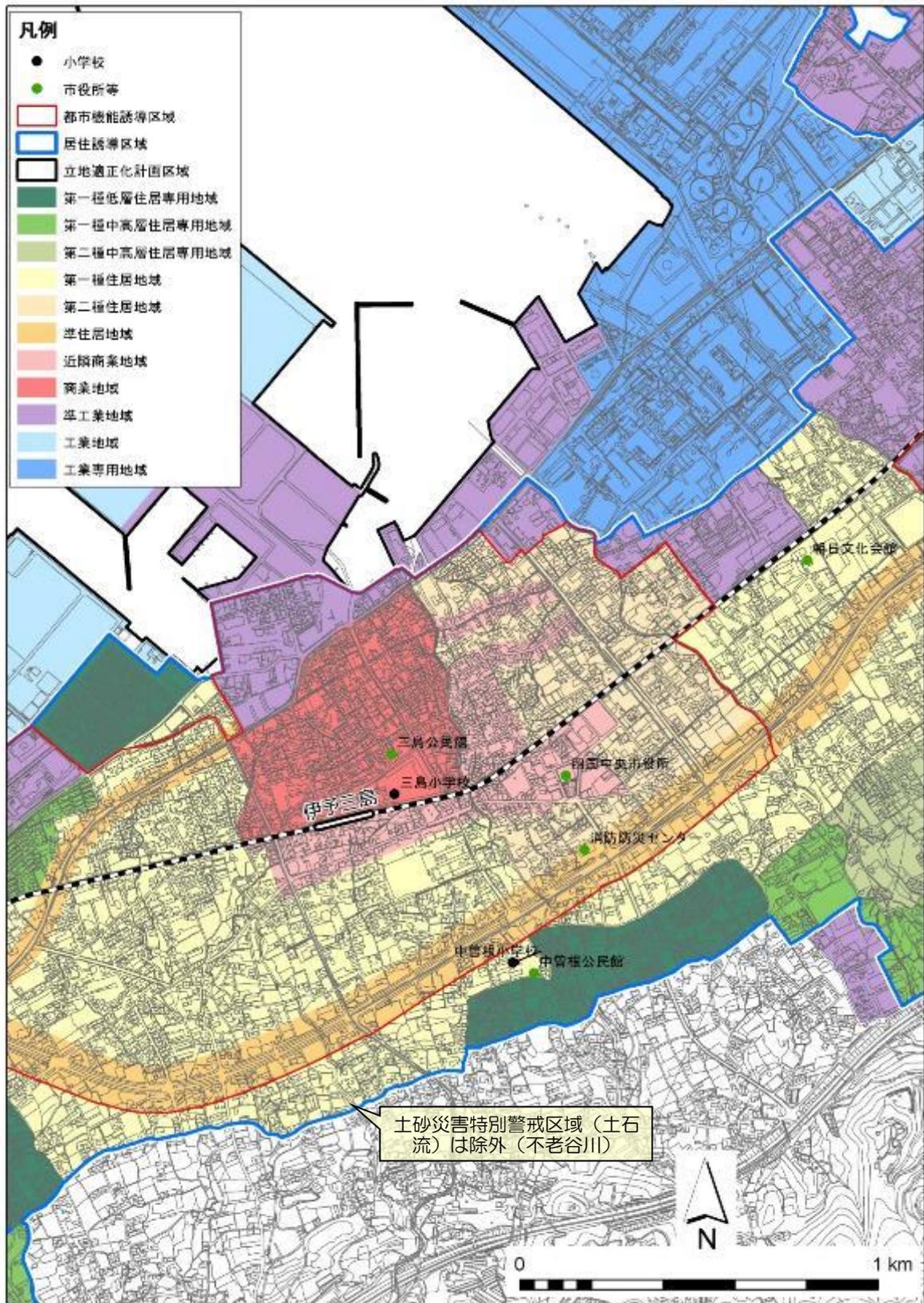
居住誘導区域拡大図（JR 伊予寒川駅付近）



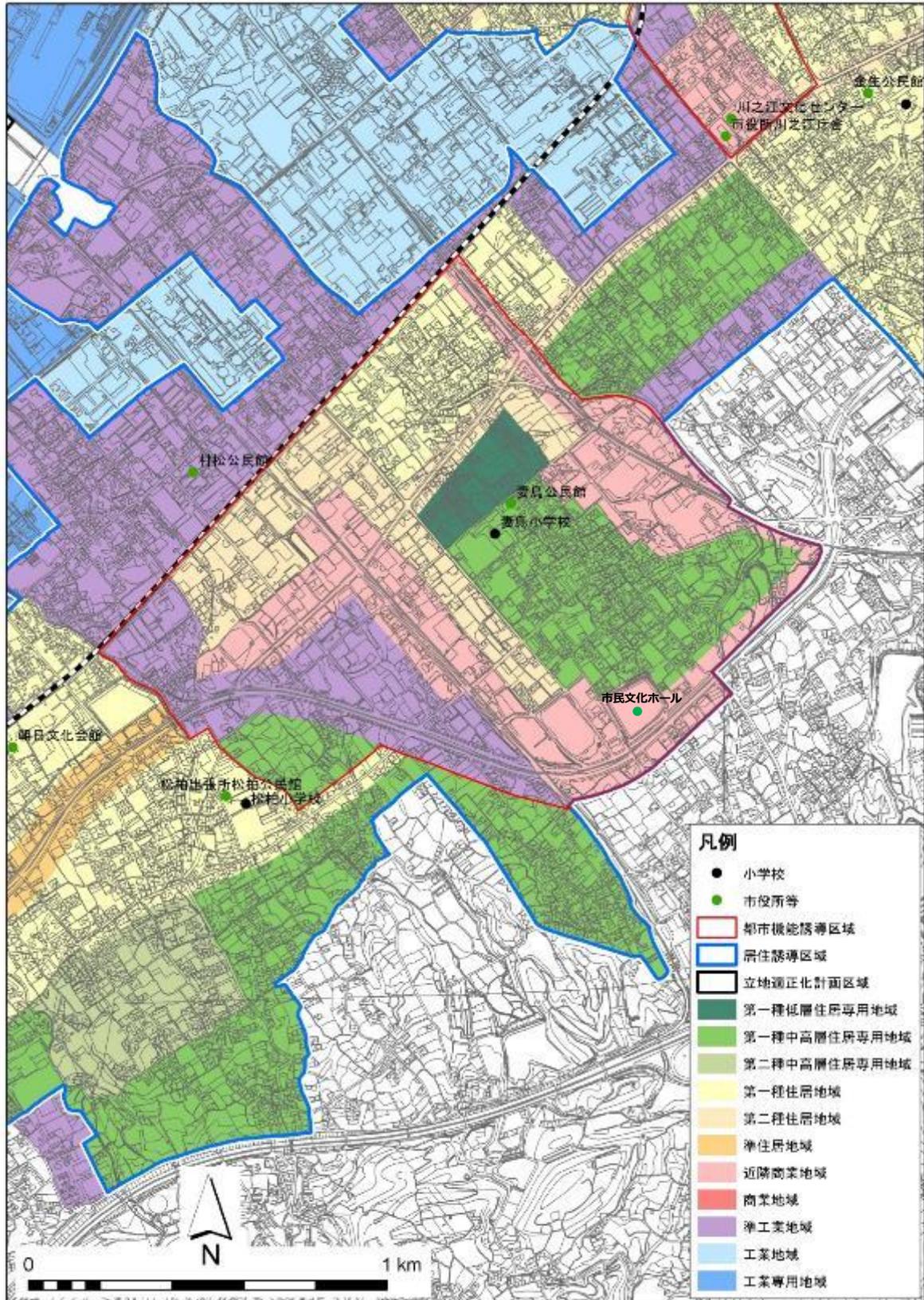
居住誘導区域拡大図（寒川町付近）



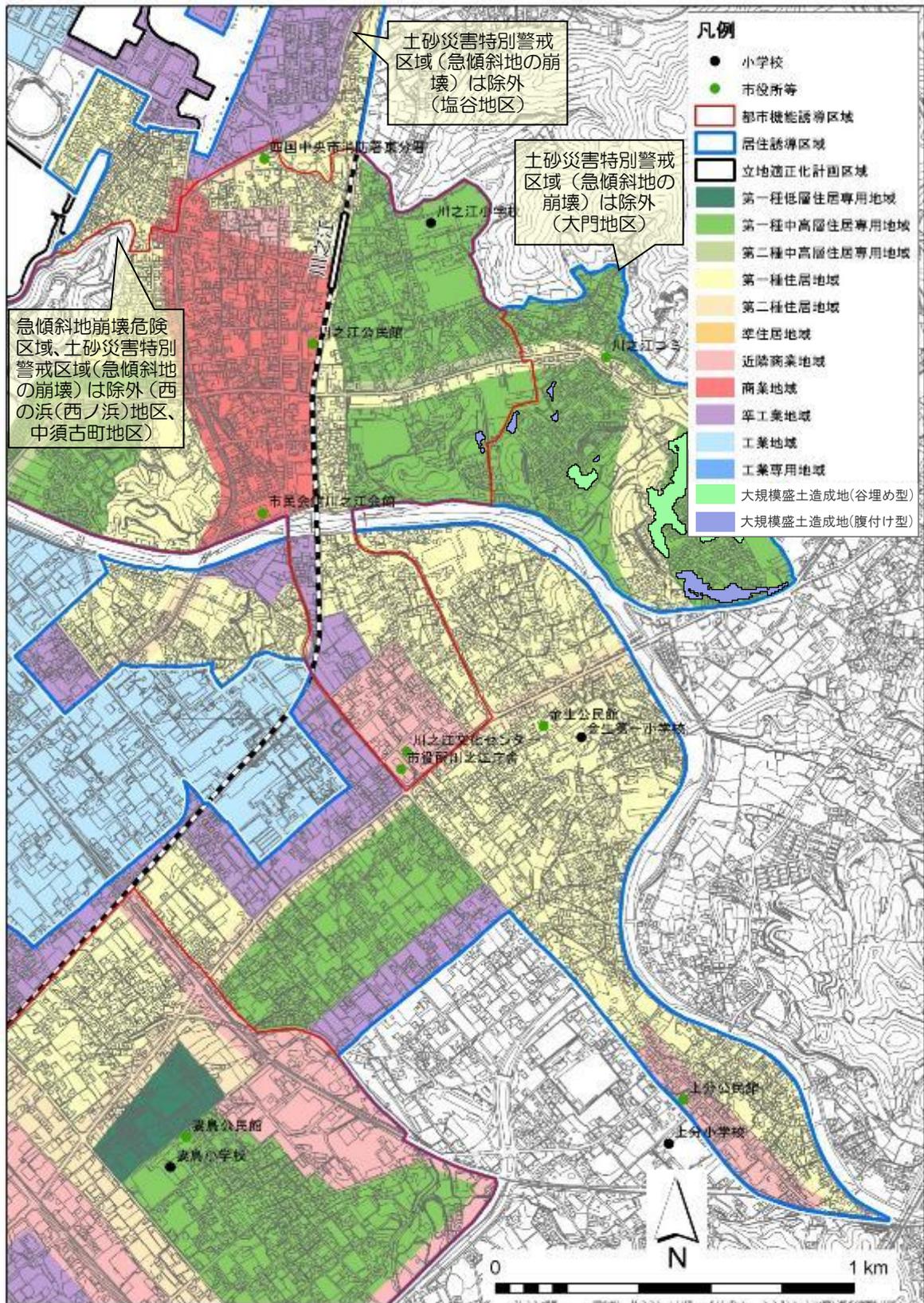
居住誘導区域拡大図（JR伊予三島駅付近）



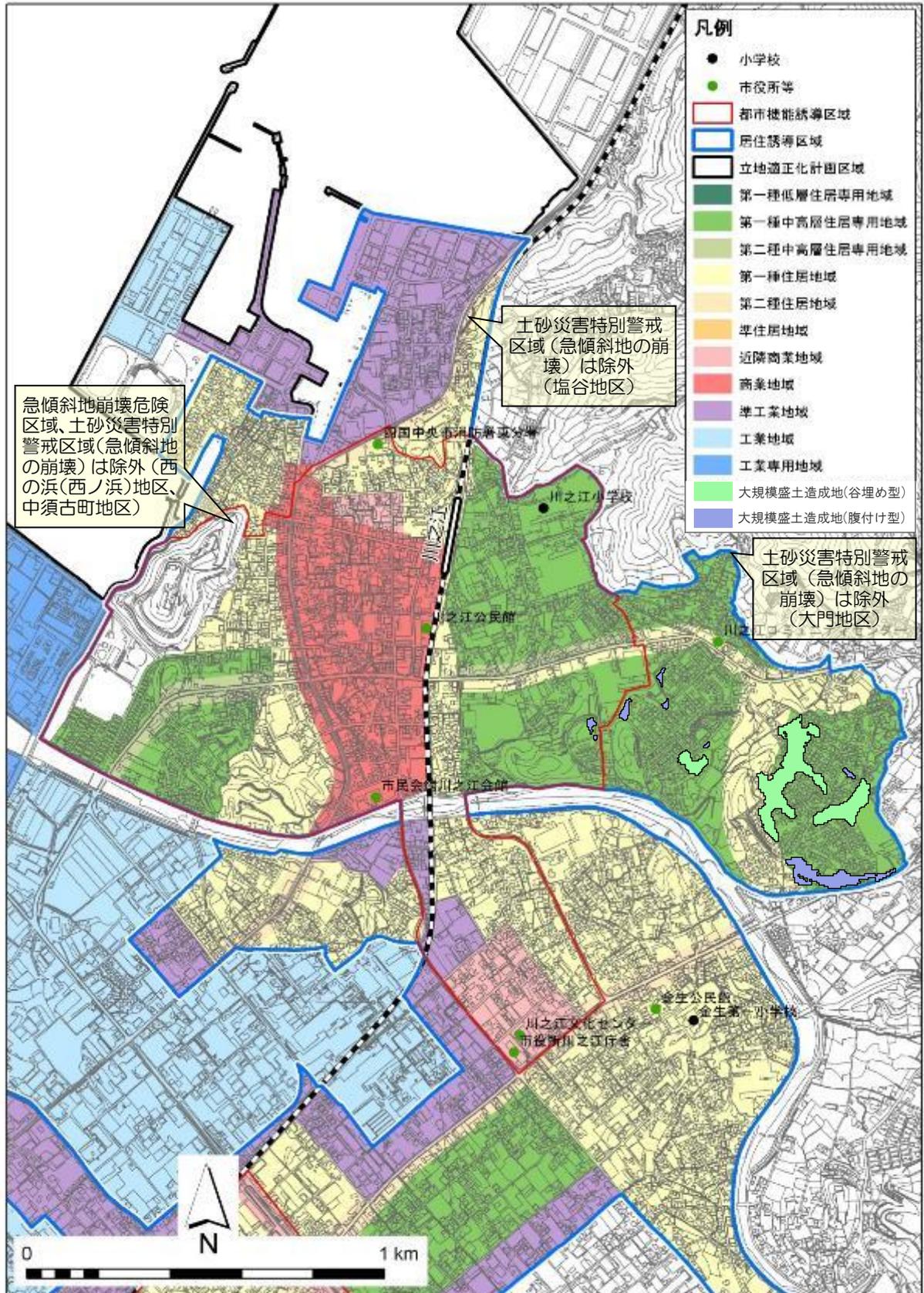
居住誘導区域拡大図（三島川之江 IC 付近）



居住誘導区域拡大図（上分町付近）



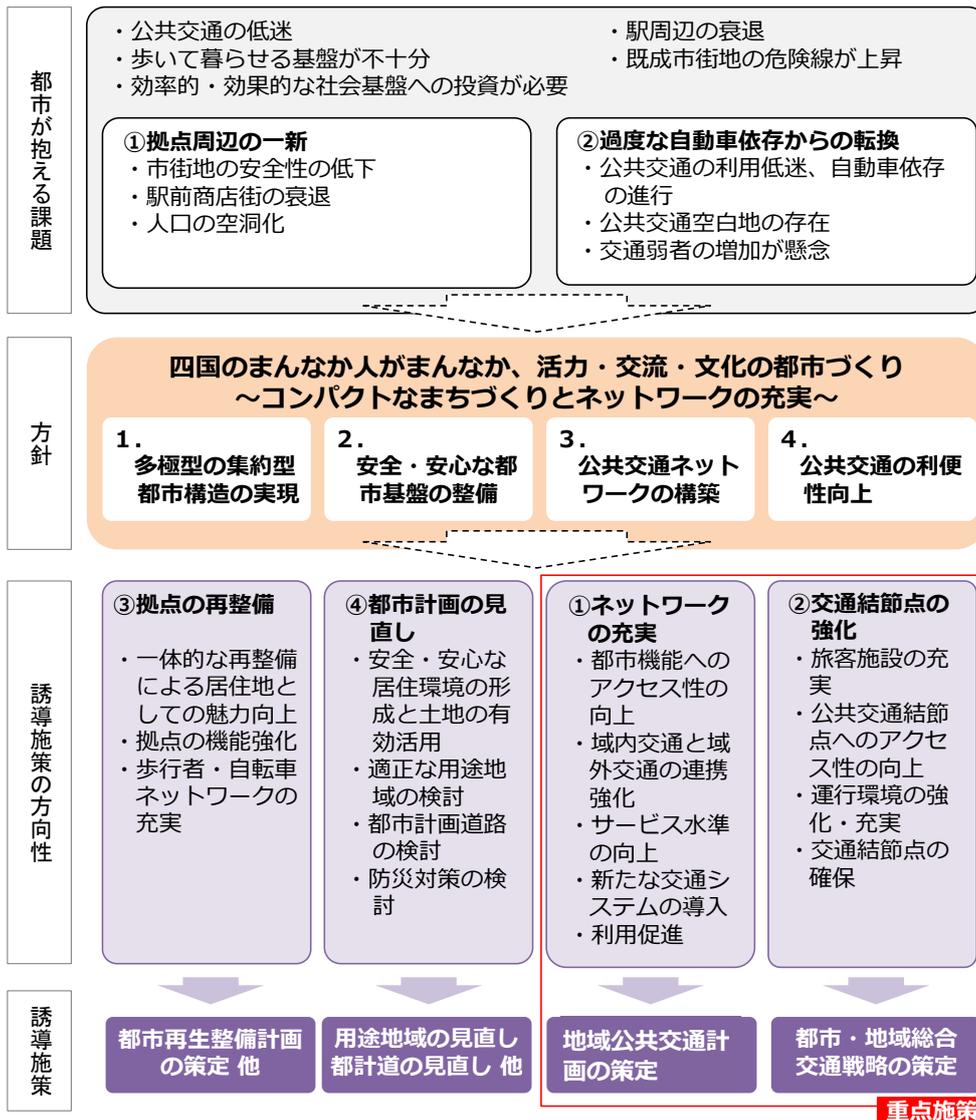
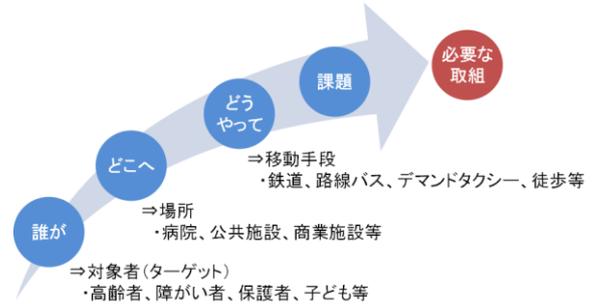
居住誘導区域拡大図（JR川之江駅付近）



# 誘導施策

## ■ 誘導施策の設定

- ・ 誘導施策については、まちづくりの基本方針に沿って定めます。
- ・ 本市は合併前の旧市町の中心部周辺や三島川之江 IC 周辺において都市機能が一定程度集積しているものの、居住地は拡大しています。そのため、自動車に依存したライフスタイルとなるとともに、公共交通の利用は低迷しており、コンパクトなまちづくりを進める上で大きな課題となっています。
- ・ そのため、誘導施策において公共交通ネットワークの充実や交通結節点の強化を図ることが本市において最も重要であることから、それらを重点施策と位置づけ、積極的に取り組みます。
- ・ 重点施策の検討にあたっては、“誰が” “どこへ” “どうやって” 移動するかという視点から課題を抽出し、必要な取組みを検討しました。



重点施策

## ■ 誘導施策

### ① ネットワークの充実（重点施策）

- ・本市には鉄道や路線バス、デマンドタクシー等の公共交通が運行しています。しかし、基幹的な公共交通である鉄道及び路線バスについては利用者が低迷しており、また徒歩においてそれらの利用が困難な地域（公共交通空白地）に居住が広がっています。
- ・将来にわたって生活利便性を維持・確保するためには、高齢者をはじめとした交通弱者などの移動手段の確保が必要であるとともに、市民文化ホールなどの多様な都市機能を結ぶネットワークづくりが必要です。
- ・そこで、既存の公共交通網の充実や新たなネットワークの検討など地域公共交通網に関する総合的なあり方を検討するため、地域公共交通計画の策定を行います。
- ・なお、具体の事業については、本計画の検討段階で出された課題を踏まえて検討することとします。

#### 誘導 施策

#### ・ 地域公共交通計画の策定

##### < 検討課題 >

- 主要な都市機能へのアクセス性の向上
- 公共交通のサービス水準の向上
- 利用促進方策の検討
- 福祉サービスとの連携
- 域内交通と域外交通の連携強化
- 新たな交通システムの導入検討
- 持続可能な公共交通の方策検討

### ② 交通結節点の強化（重点施策）

- ・鉄道や路線バスなどの基幹的な公共交通は、沿線人口の減少等に伴ってさらなる利用者の減少が想定され、その維持が困難となる恐れがあります。
- ・さらに、既存の公共交通結節点である鉄道駅等の施設が老朽化しているとともに、利用者ニーズに十分に対応したものでない状況にあります。
- ・将来にわたって生活利便性を維持・確保するためには、公共交通結節点における施設の充実や周辺の整備による利便性の向上が必要となっています。
- ・そこで、駅前広場の整備や駅舎のバリアフリー化、周辺のアクセス道路の整備等の総合的な交通に関する整備方針を検討するため、都市・地域総合交通戦略の策定を行います。
- ・なお、具体の事業については、本計画の検討段階で出された課題を踏まえて検討することとします。

#### 誘導 施策

#### ・ 都市・地域総合交通戦略の策定

##### < 検討課題 >

- 旅客施設等の充実
- 公共交通結節点へのアクセス性の向上
- 運行環境の強化・充実
- 市街地環境の変化に対応した交通結節点の確保

### ③拠点の再整備

- 本市では、合併前の旧市町の中心部や三島川之江 IC 周辺において、行政機関や商業施設などの都市機能が立地しています。一方で、中心部は古くから形成された市街地であるため、狭い道路や建物が密集しており建替えや新たな住宅の建築が難しく、郊外での宅地化が進行しています。これにより、利便性の高い中心部の空洞化や商店街の衰退などが見られます。
- 将来にわたって生活利便性を維持・確保するためには、利便性の高い既成市街地の一体的な再整備により居住地としての魅力を向上させ、コンパクトなまちづくりを進めることが必要となっています。
- 現在、市街地拠点（JR 川之江駅周辺）において川之江地区まちづくり事業を進めていることから、それらの事業を進めるとともに、三島川之江 IC 周辺や JR 伊予三島駅周辺、JR 伊予土居駅周辺での拠点の再整備に向けて都市再生整備計画の策定を行います。
- なお、具体的な事業については、本計画の検討段階で出された課題を踏まえて検討することとします。

#### 誘導 施策

- ・都市再生整備計画の策定（三島川之江 IC 周辺、JR 伊予三島駅周辺、JR 伊予土居駅周辺）
- ・川之江地区まちづくり事業の推進

#### < 検討課題 >

■ 拠点の機能強化

■ 歩行者・自転車ネットワークの充実

### ④都市計画の見直し

- 用途地域の指定がない郊外部において無秩序な宅地化が進むとともに、宅地の分散によって事業用のまとまった土地の確保が困難になっています。また、公共交通の利便性が高い中心部において、狭い道路や歩道のない幹線道路が見られるなど、歩いて暮らすための基盤が不十分な状況にあります。加えて、一部の居住地においては、南海トラフ巨大地震による津波浸水や想定最大規模降雨による洪水浸水などが想定されています。
- 将来にわたって居住地の生活利便性を維持・確保するため、用途地域や都市計画道路の見直し、防災対策等の都市計画を推進し、安全・安心で誰にでもやさしい居住環境を形成するとともに、限られた土地の有効活用を図ることが必要です。
- そのため、公共交通の利便性が高く一定程度の人口が集積するものの用途地域の指定がない上分町付近や寒川町付近については、地場産業の維持を図りつつ良好な居住環境の形成を図るため、住居系の用途地域や特別用途地区の指定等を検討します。また、豊岡寒川海岸線沿道については、自動車交通の利便性が良く大規模な未利用地が残されていることから、工場や商業施設等の働く場所を確保するため、工業系や商業系の用途地域の指定を検討します。
- 都市計画道路については、長期未着手路線の廃止、緊急輸送道路など必要な道路の変更や追加を検討します。
- 防災対策については、江之元地区の住環境整備や特別用途地区による建築規制などを実施しており、災害の危険性が高い地域で新たに検討します。

#### 誘導 施策

- ・用途地域の見直し
- ・都市計画道路の見直し
- ・防災対策の推進

#### < 検討課題 >

■ 適正な用途地域の検討

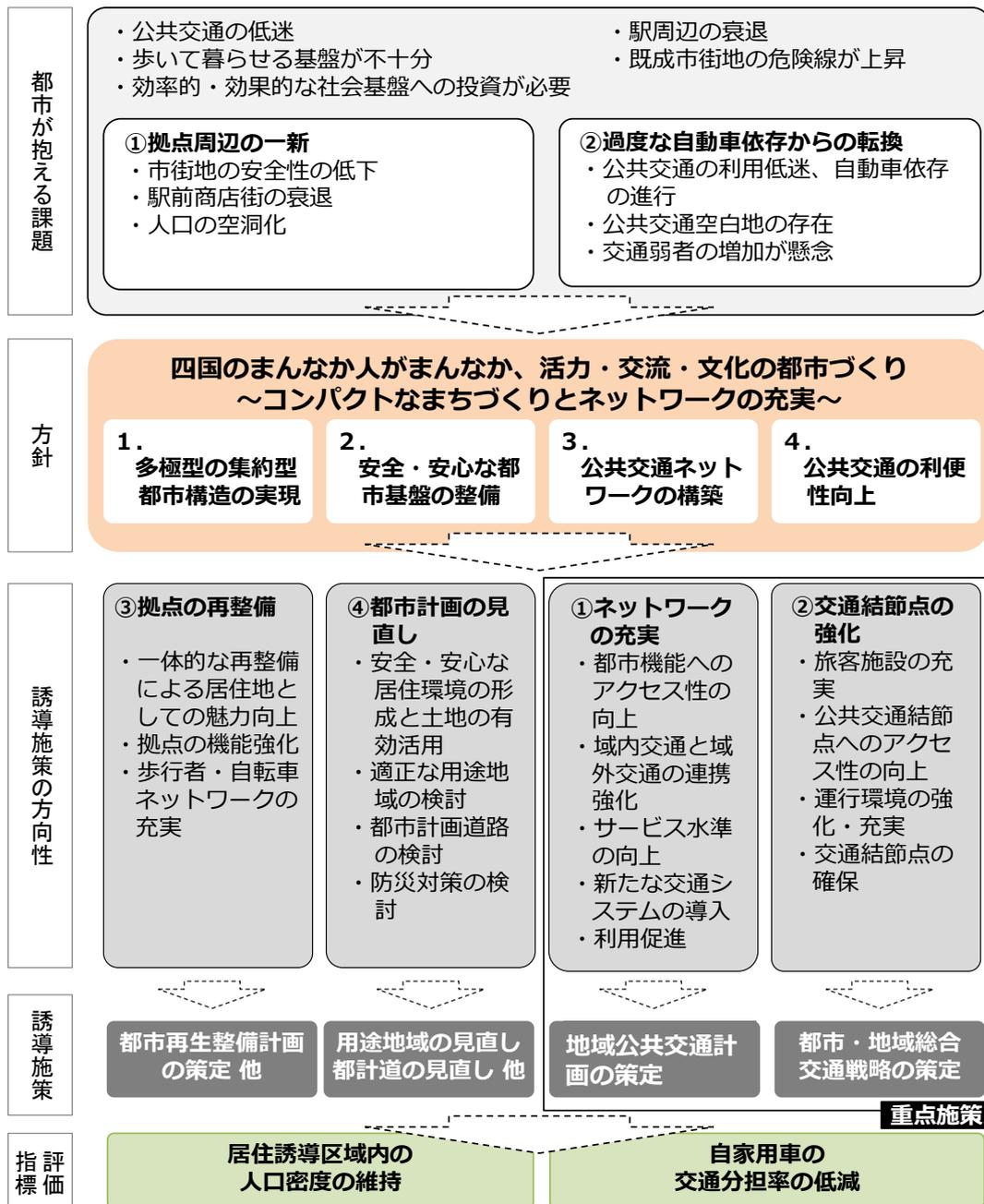
■ 市街地環境の変化に対応した都市計画道路の検討

■ 防災対策の検討

## 評価指標と目標値

### ■ 評価指標と目標値の設定

- ・計画の必要性や妥当性を客観的かつ定量的に提示する観点から、本計画の遂行によって実現しようとする目標値（及び評価指標）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、その達成に向けて都市づくりを進めることで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。
- ・本計画では、基本理念の実現性を客観的に測るものとして「評価指標と目標値」を定めるほか、誘導施策の取組状況を確認するための「中間目標」を設定します。



人口が維持され、徒歩や自転車、公共交通による行動が増える

**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な都市**

## ■ 評価指標と目標値、中間目標

### 評価指標

#### ① 自家用車の交通分担率の低減

・歩行者や自転車の通行しやすい環境の整備や公共交通の利便性の向上を図り、歩行者や自転車、公共交通利用者の増加によって、通勤・通学における交通手段分担率のうちの自家用車の占める割合の低減を目指します。

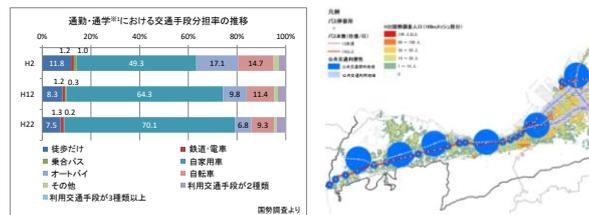
**自家用車の交通分担率 70.1% ⇒ 65%**

評価指標	基準値	目標値		中間目標 令和4年 (2022年)
		令和9年 (2027年)	令和19年 (2037年)	
通勤・通学における交通手段分担率のうち自家用車の占める割合 (%)	<b>70.1%</b> (H22) (2010)	<b>70%</b> (R2) (2020) → 維持	<b>65%</b> (R12) (2030) ↓ 低減	○地域公共交通計画の策定に着手 ○都市・地域総合交通戦略の策定に着手

注：評価値の算出にあたっては国勢調査（10年毎の大規模調査）の結果を用いることとし、計画の目標年次（令和19年）及び中間年次（令和9年）における直近の調査年を目標設定している。

### 課題

#### 公共交通の低迷、空白地の存在



### 理想の姿

**結果** **定性目標** デマンドタクシーやコミュニティバス等の公共交通を利用して、誰もが行きたい時に行きたい場所へ行ける

#### 現状の課題／必要な取組みの検討

例) 検討の対象と想定される課題  
 高齢者・障がい者 ⇒ 病院に行きたい・買い物に行きたい  
 保護者 ⇒ 検診を受けに行きたい  
 子ども ⇒ 市民文化ホールに行きたい・映画館に行きたい  
 通勤者 ⇒ 渋滞を避けたい・飲み会がある  
 歩行者・自転車 ⇒ 安全に歩行・通行できる道がほしい

### 誘導施策

**プロセス** **定性目標** 地域公共交通計画の策定、都市・地域総合交通戦略の策定

**プロセス** **定量目標** 歩道の整備等による住民の道路・歩道に対する不満度の解消、公共交通のサービス水準の向上

徒歩や自転車、公共交通利用者の増加

### 評価指標

**結果** **定量目標** 自家用車の交通分担率の低減

評価  
指標

②居住誘導区域内の人口密度の維持

・生活利便性の高い拠点の再整備や良好な居住環境の形成を図り、居住誘導区域内の人口密度の維持を目指します。

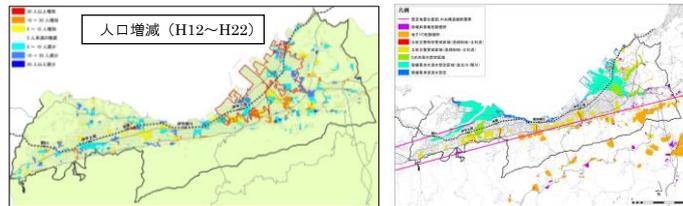
居住誘導区域内の人口密度 30.4人/ha ⇒ 30人/ha

評価指標	基準値	目標値		中間目標
		令和9年 (2027年)	令和19年 (2037年)	令和4年 (2022年)
居住誘導区域内の 人口密度(人/ha)	30.4人/ha (H27) (2015)	30人/ha (R7) (2025)	30人/ha (R17) (2035)	○都市再生整備計画の策 定に着手 ○用途地域の見直しに着 手 ○都市計画道路の変更手 続きに着手
		→ 維持	→ 維持	

注：評価値の算出にあたっては国勢調査（5年毎）の結果を用いることとし、計画の目標年次（令和19年）及び中間年次（令和9年）における直近の調査年を目標設定している。

課題

人口の空洞化、市街地の安全性の低下、  
駅前商店街の衰退 等



理想  
の姿

結果 定性  
目標 生活サービス施設や居住が集積し、  
住民や来訪者など多くの人が行き交い賑わう

現状の課題／必要な取組みの検討

誘導  
施策

プロ  
セス 定性  
目標 都市再生整備計画の策定、  
用途地域の見直し 他

プロ  
セス 定量  
目標 歩道の整備等による住民の道路・歩道に対する不  
満度の解消、誘導施設の立地

徒歩や自転車の増加、生活サービス施設の維持・充実

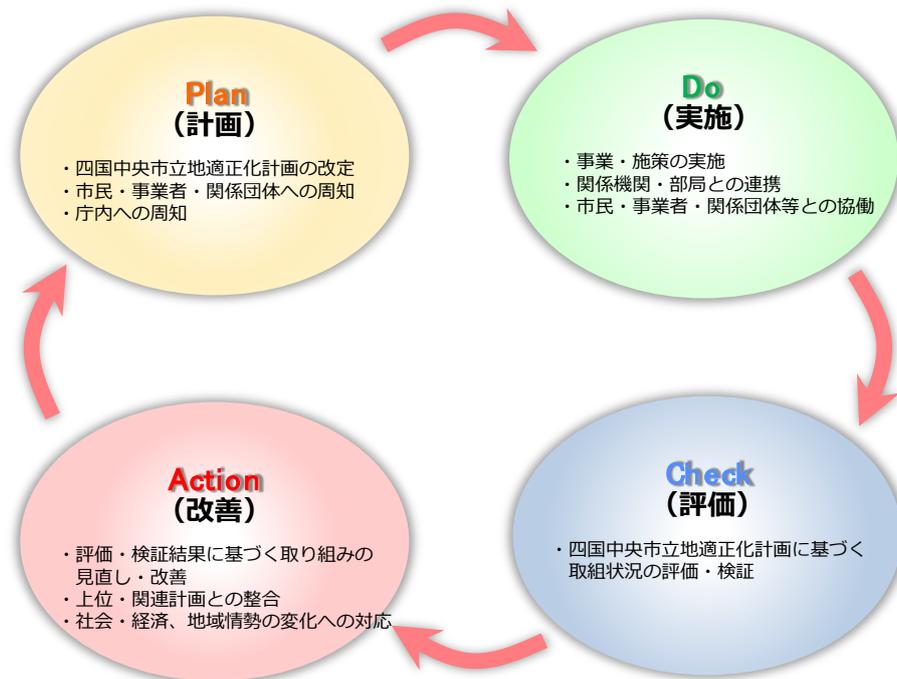
評価  
指標

結果 定量  
目標 居住誘導区域内の人口密度の維持

## 進行管理

### ■ 進行管理、見直し

- ・本計画は、おおむね 20 年後のまちを展望しつつ、おおむね 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基づき、継続的に計画の評価・管理及び見直しを行います。



### ■ 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。

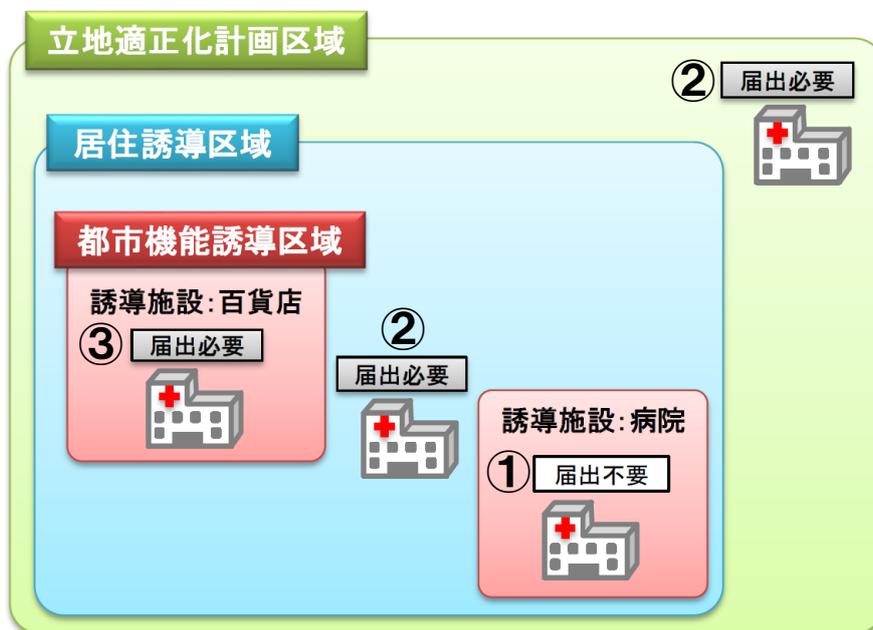
## 届出制度

- ・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を行う場合には、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。

### ■ 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。

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



- 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

図 届出対象のイメージ (例：病院を建設しようとした場合)

## ■ 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は次の行為が届出の対象となります。

<p>開発行為</p>	<p>①3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為</p> <p>②1 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 m<sup>2</sup>以上のもの</p> <p>①の例示 3戸の開発行為  </p> <p>②の例示 1,300m<sup>2</sup> 1戸の開発行為  </p> <p>800m<sup>2</sup> 2戸の開発行為  </p>
<p>建築行為等</p>	<p>①3 戸以上の住宅を新築しようとする場合</p> <p>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  </p> <p>1戸の建築行為  </p>

## まとめ

- ・四国中央市の立地適正化計画は、コンパクトシティ・プラス・ネットワークを目指したものです。その中で、本市の都市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今後の都市づくりに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、J R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J R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、弱い中の強みである、路線バスとJ R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バスターミナル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るのです。
- ・また、公共交通の強化を重要施策にするとともに、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。これらの施策を進めていくことで、徒歩・自転車・公共交通などの交通分担率が上昇していくことが見込まれます。その裏返しとして、自家用車の交通分担率の低減を図っていくものです。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、行きたい時に行きたい所へいける快適な都市づくりを推進し、人口密度を維持しながらコンパクトな利便性の高い都市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。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、よりよい都市の形成に向けて、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。



## **四国中央市 立地適正化計画【概要版】**

---

作成日／令和3年（2021年） 月

作成者／愛媛県四国中央市 建設部都市計画課  
〒799-0413

愛媛県四国中央市中曾根町 500 番地

TEL 0896-28-6231

FAX 0896-28-6189

---