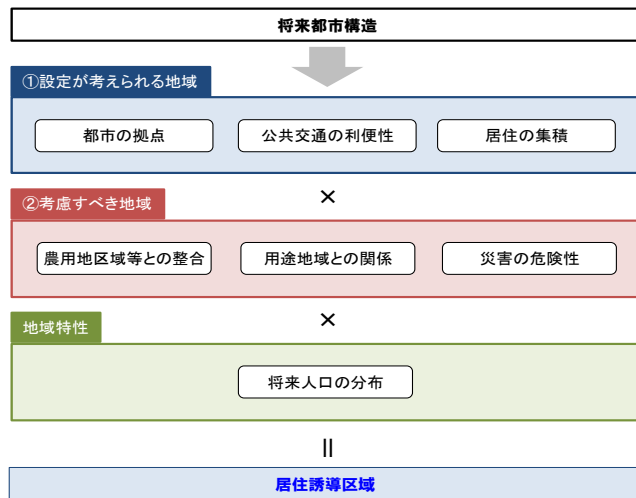


居住誘導区域

■ 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。



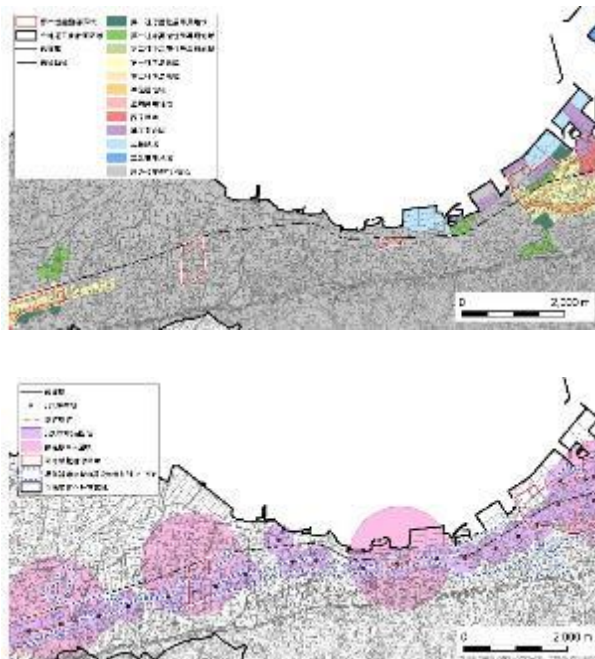
① 居住誘導区域の設定が考えられる区域

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	●都市の拠点とその周辺（都市機能誘導区域の周辺） ・新たな都心部拠点（三島川之江 IC 周辺） ・市街地拠点（JR 川之江駅周辺）他
	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	●公共交通の利便性が高い地域 ・鉄道駅周辺（1km 圏） ・路線バス乗降場周辺（300m 圏）
	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	●居住が一定程度集積している地域 ・住居系の用途地域、幹線道路沿道等

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

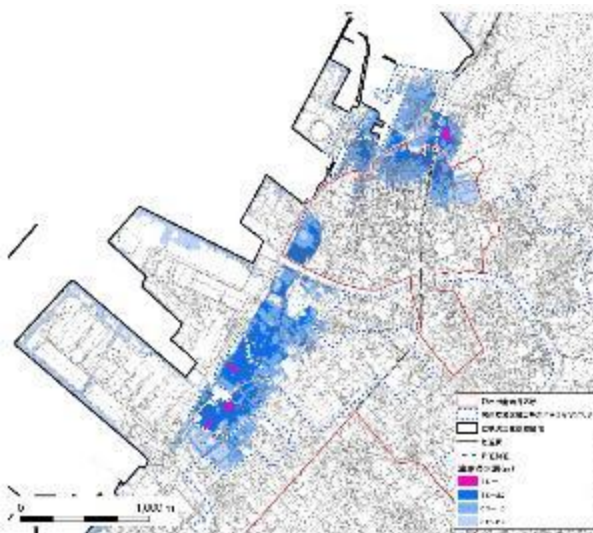
用途地域との関係



(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

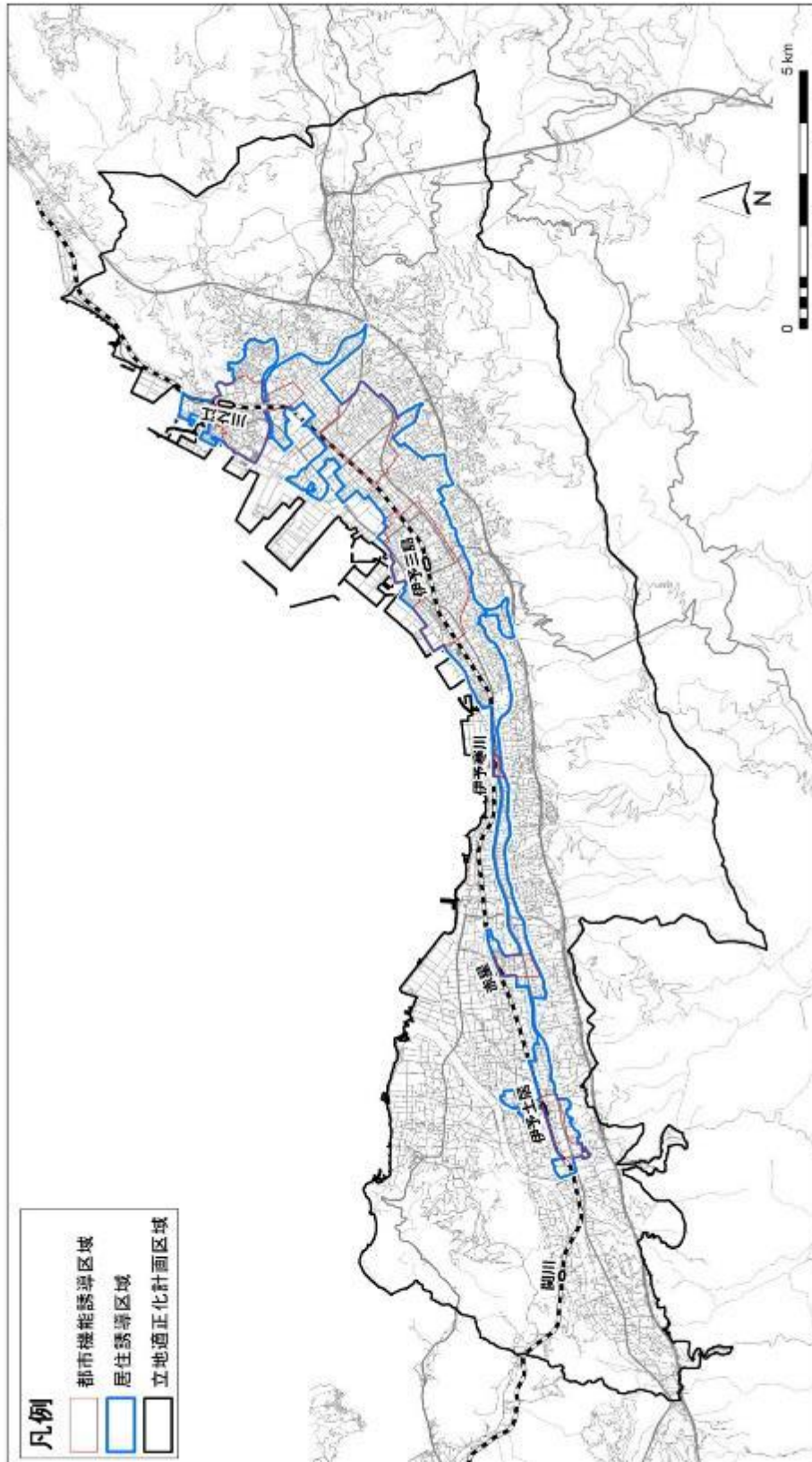
○ハード対策

- 沿岸海岸保全基本計画 (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。

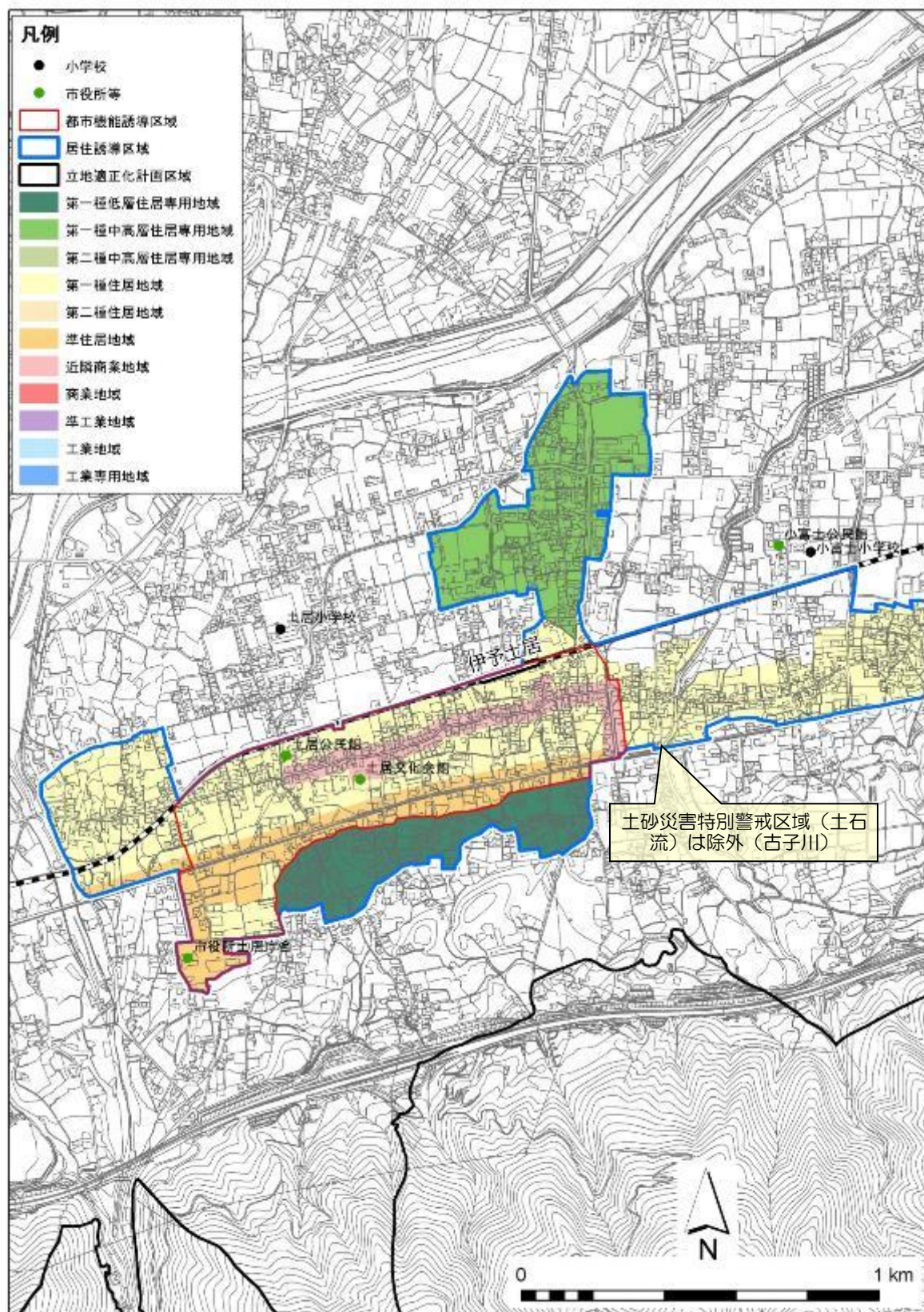
■居住誘導区域

- ・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結ぶ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。

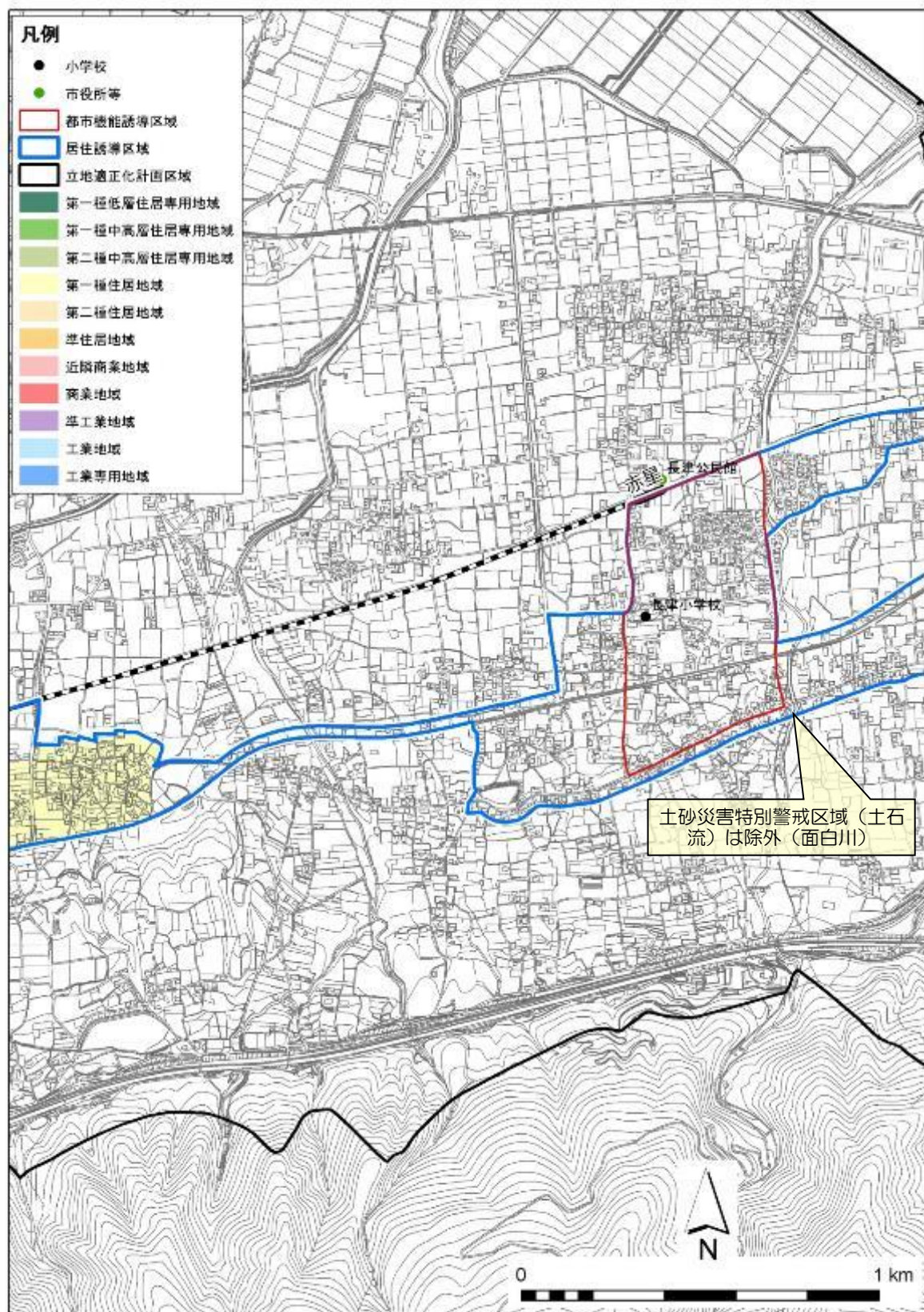
四国中央市 居住誘導区域



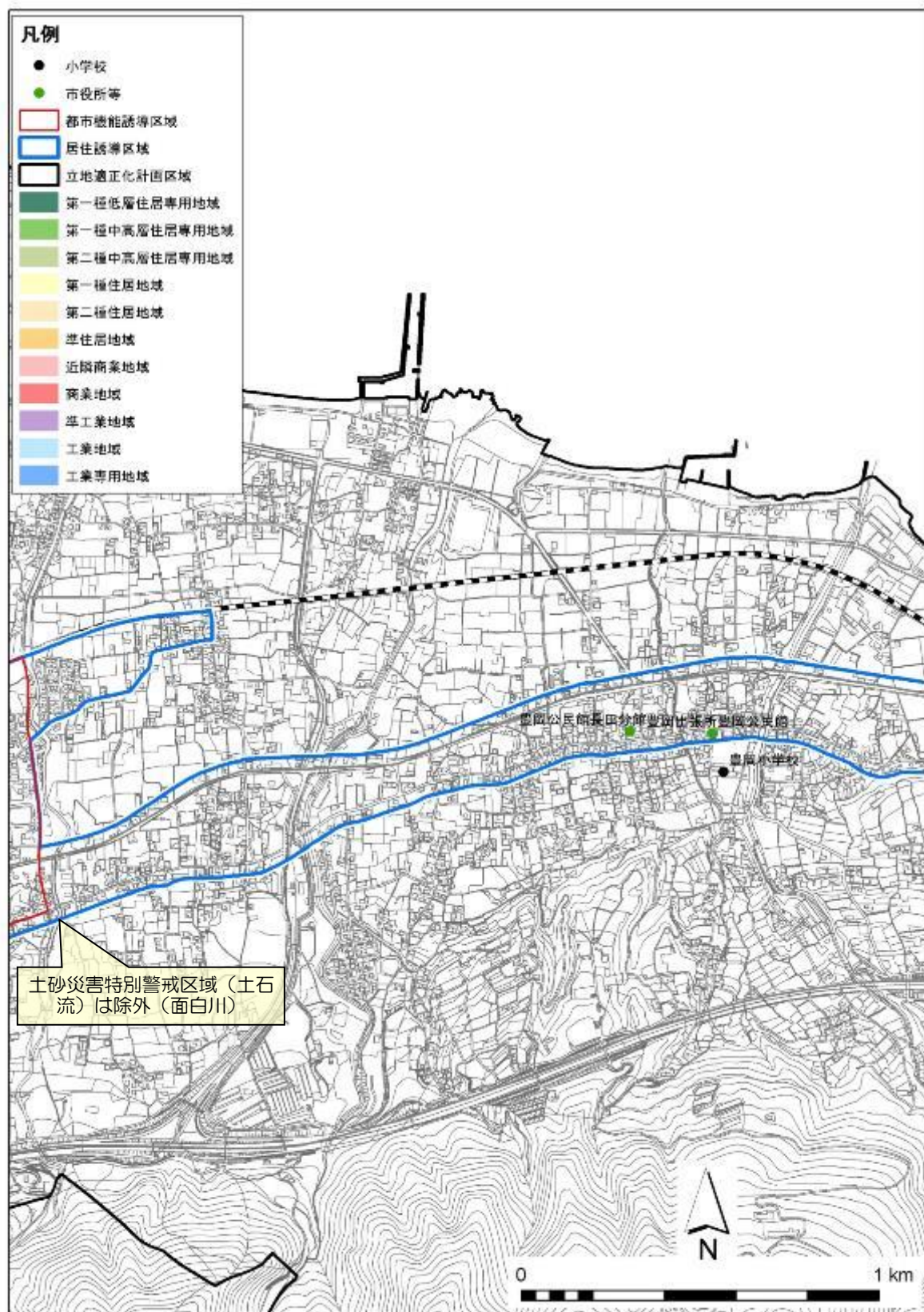
居住誘導区域拡大図（JR 伊予土居駅付近）



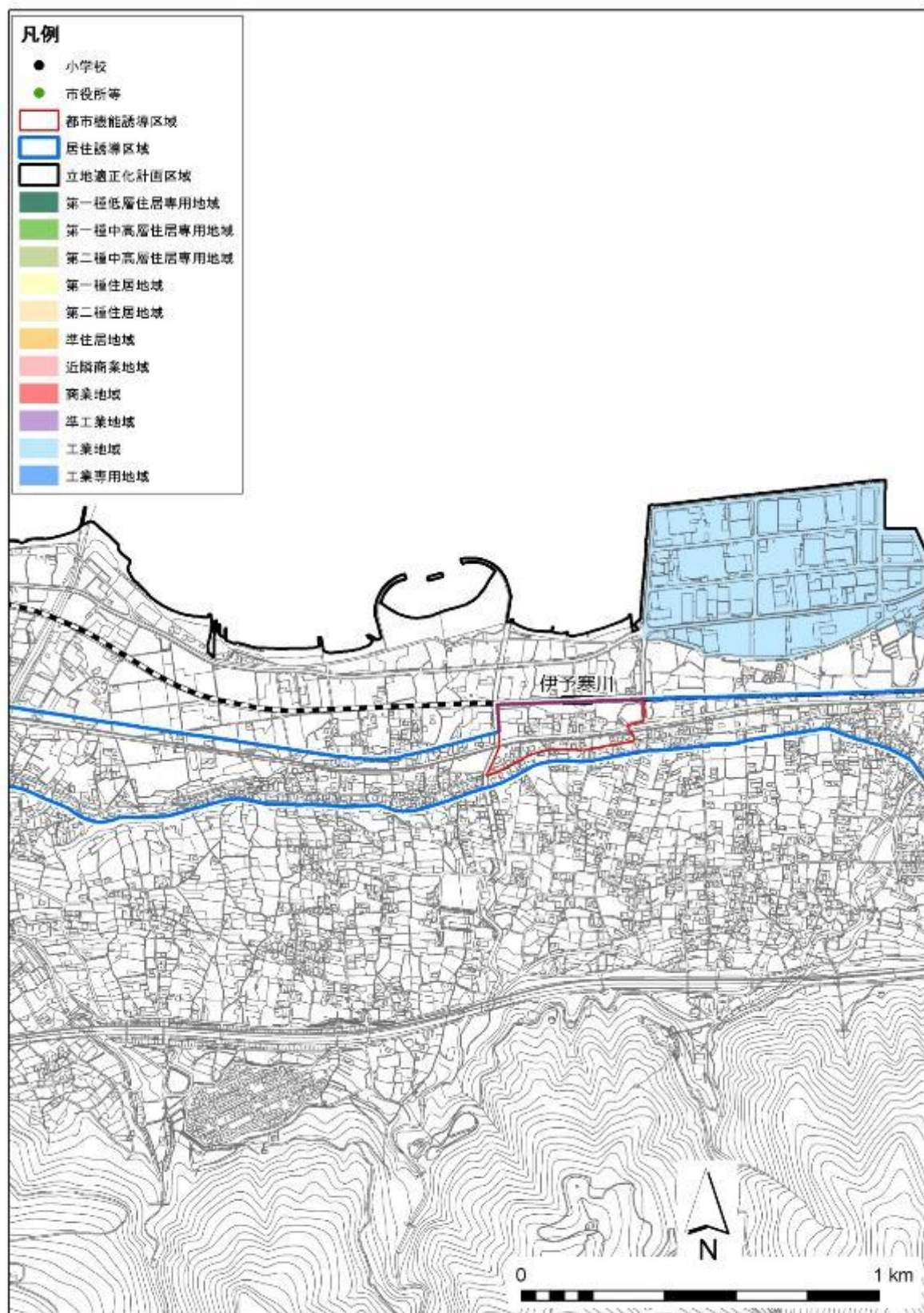
居住誘導区域拡大図（JR 赤星駅付近）



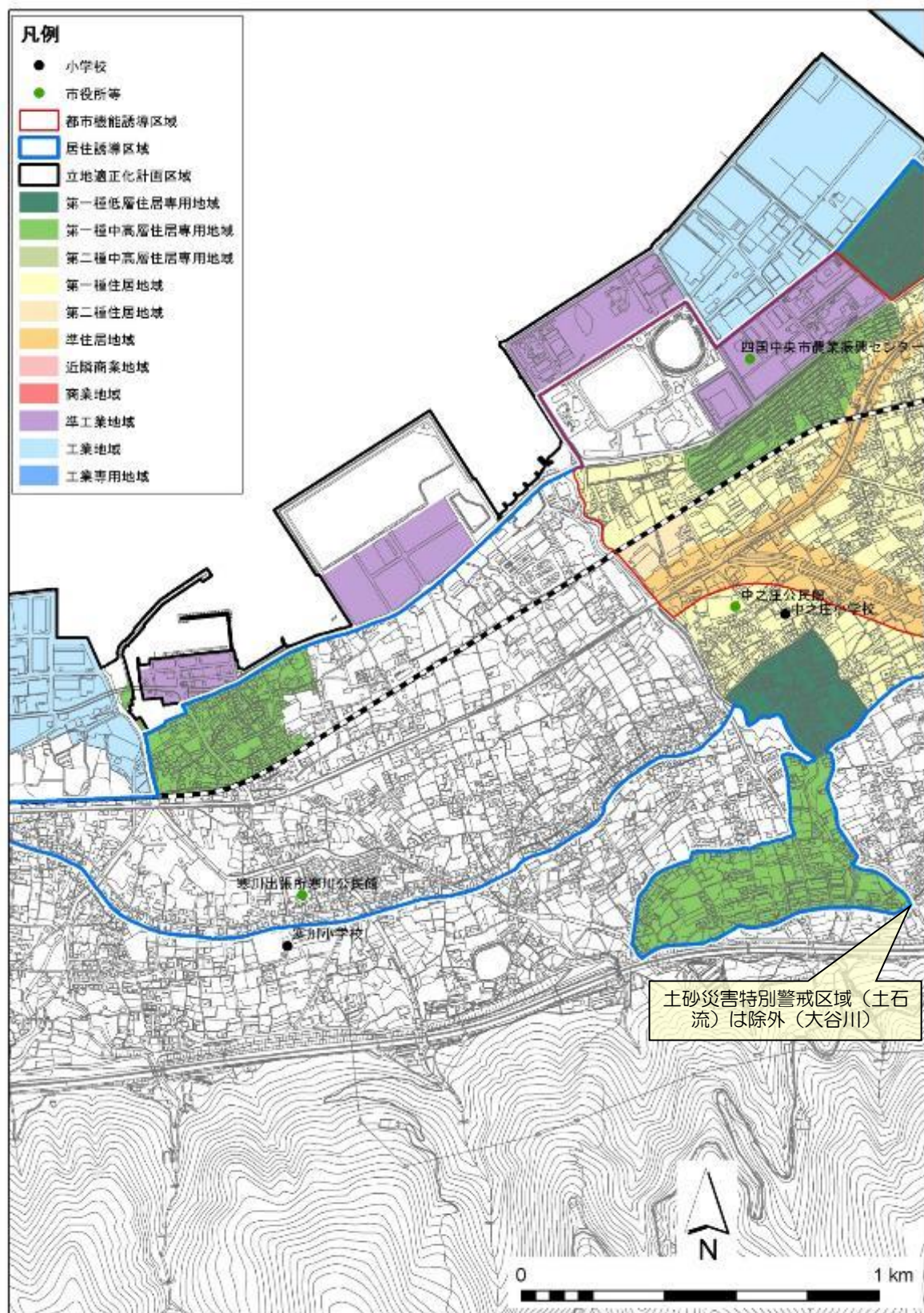
居住誘導区域拡大図（豊岡町付近）



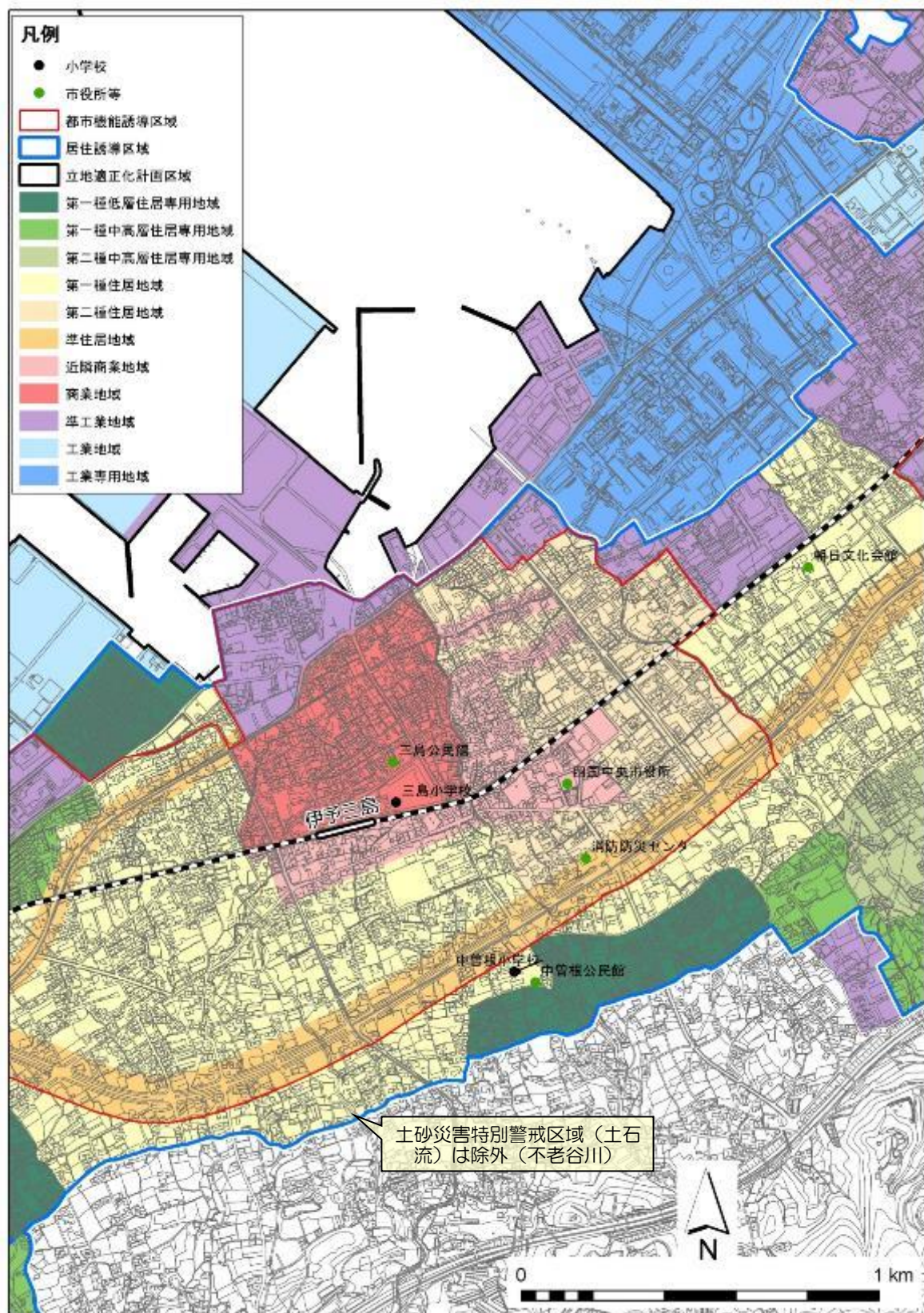
居住誘導区域拡大図（JR 伊予寒川駅付近）



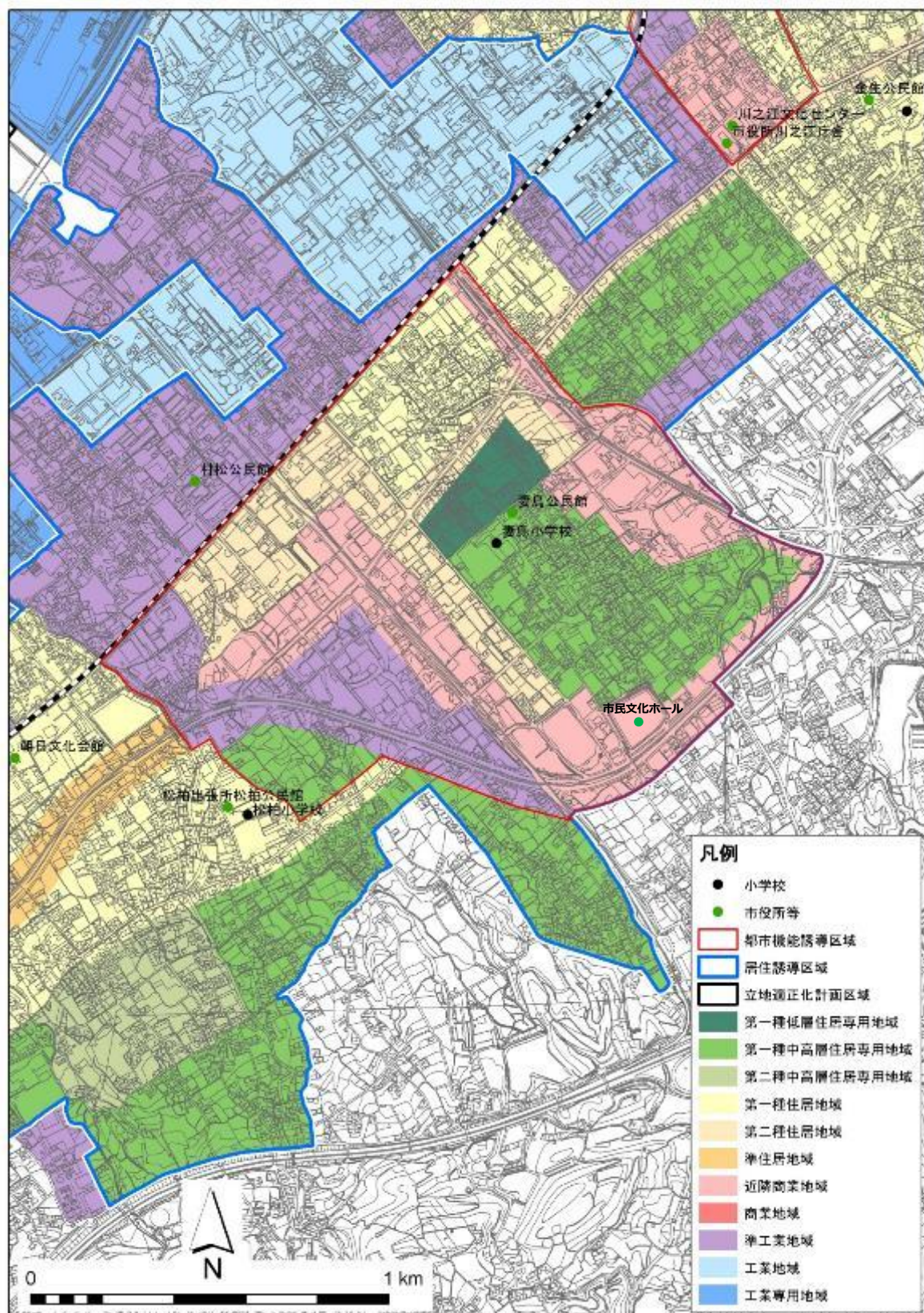
居住誘導区域拡大図（寒川町付近）



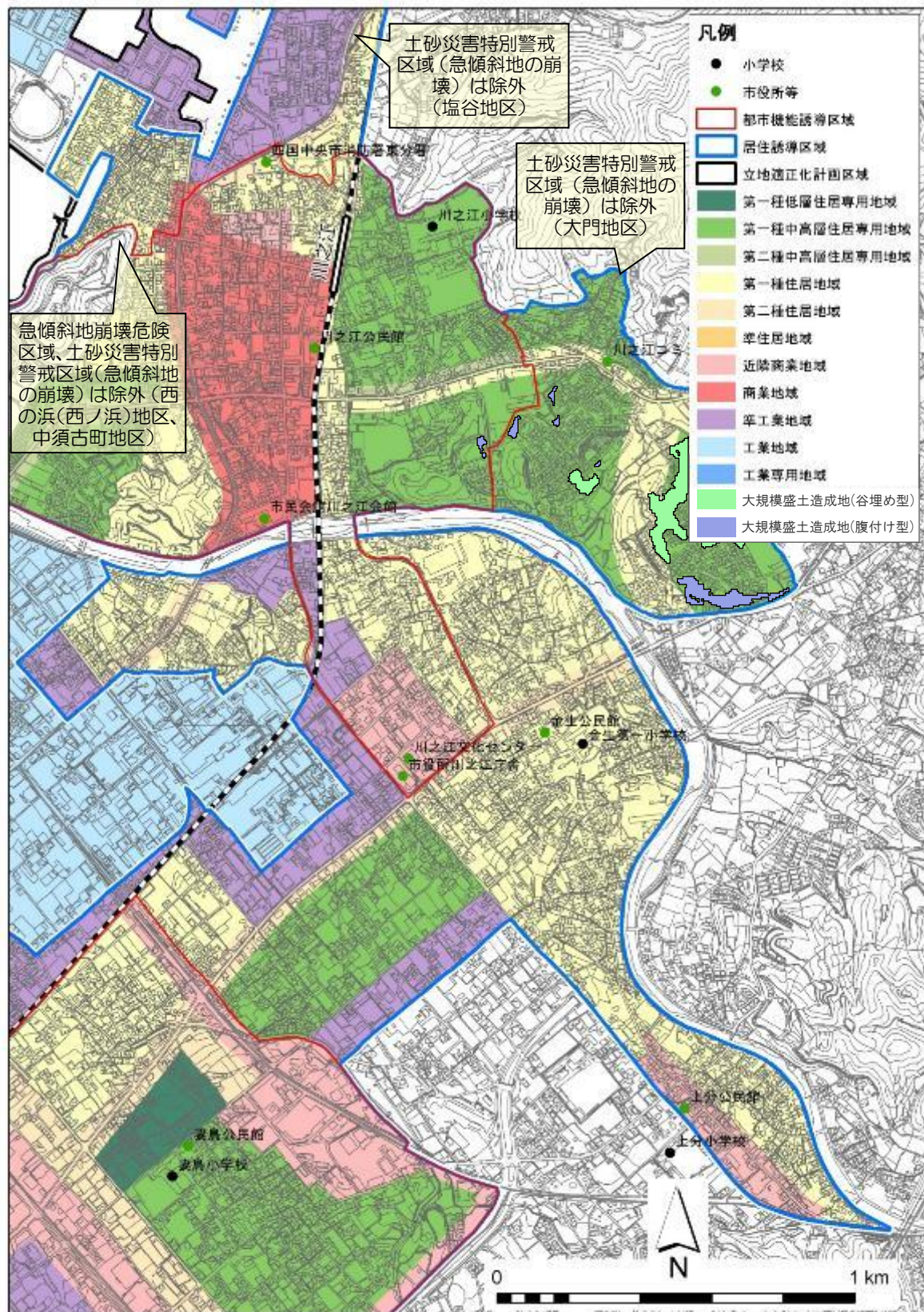
居住誘導区域拡大図（JR 伊予三島駅付近）



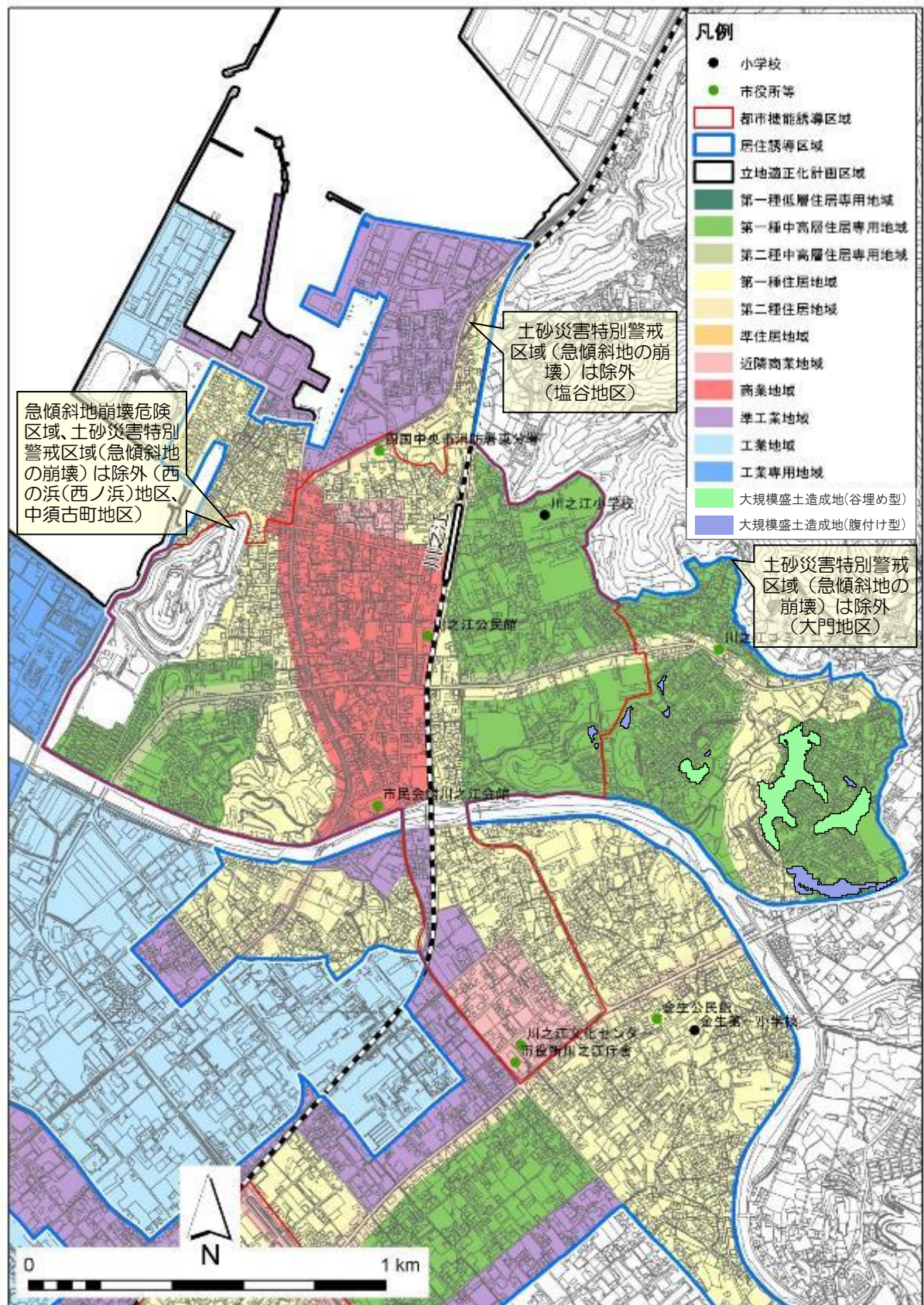
居住誘導区域拡大図（三島川之江 IC 付近）



居住誘導区域拡大図（上分町付近）



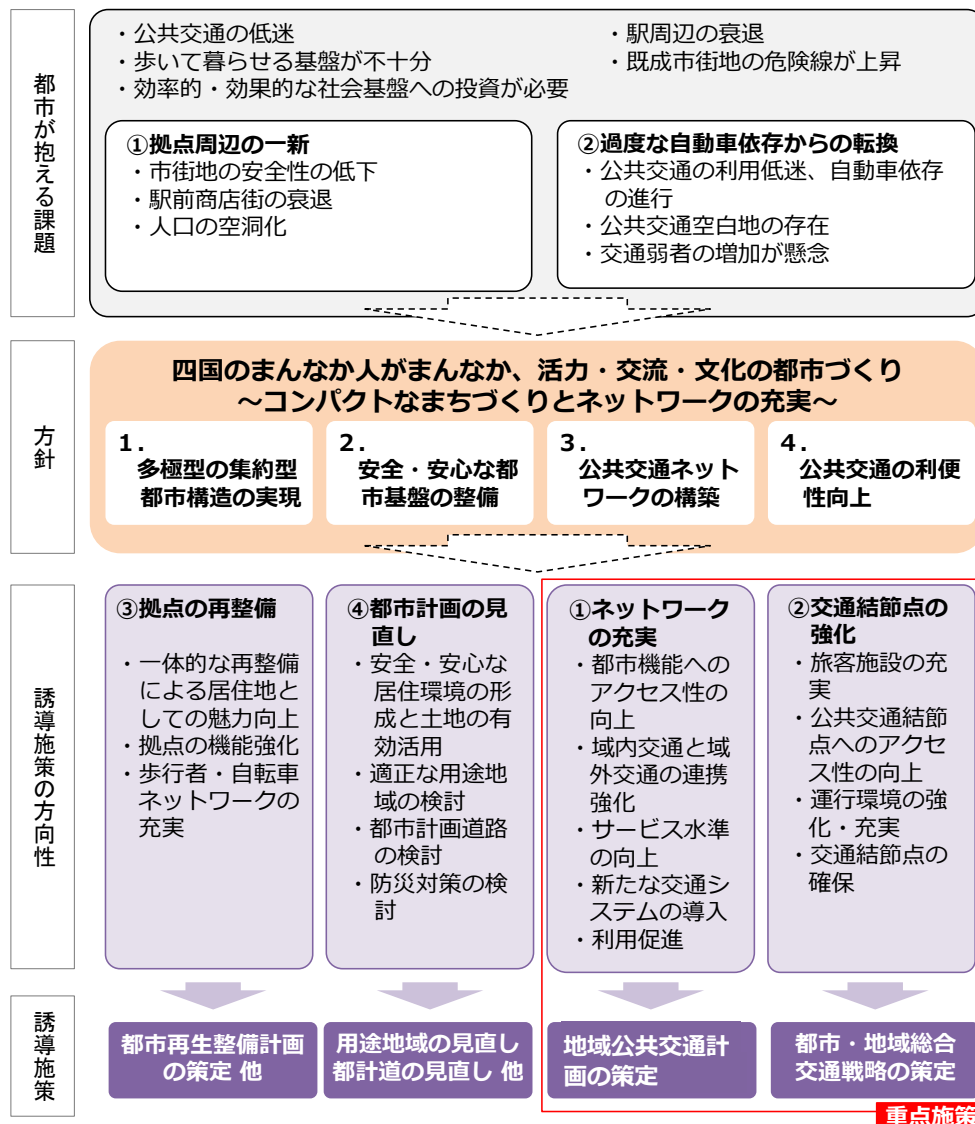
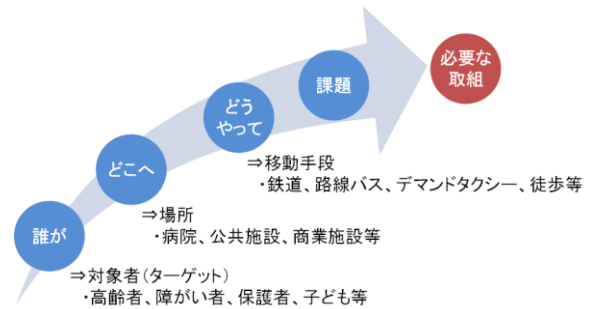
居住誘導区域拡大図（JR 川之江駅付近）



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 | ■ 域内交通と域外交通の連携強化 |
| ■ 公共交通のサービス水準の向上 | ■ 新たな交通システムの導入検討 |
| ■ 利用促進方策の検討 | ■ 持続可能な公共交通の方策検討 |
| ■ 福祉サービスとの連携 | |

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

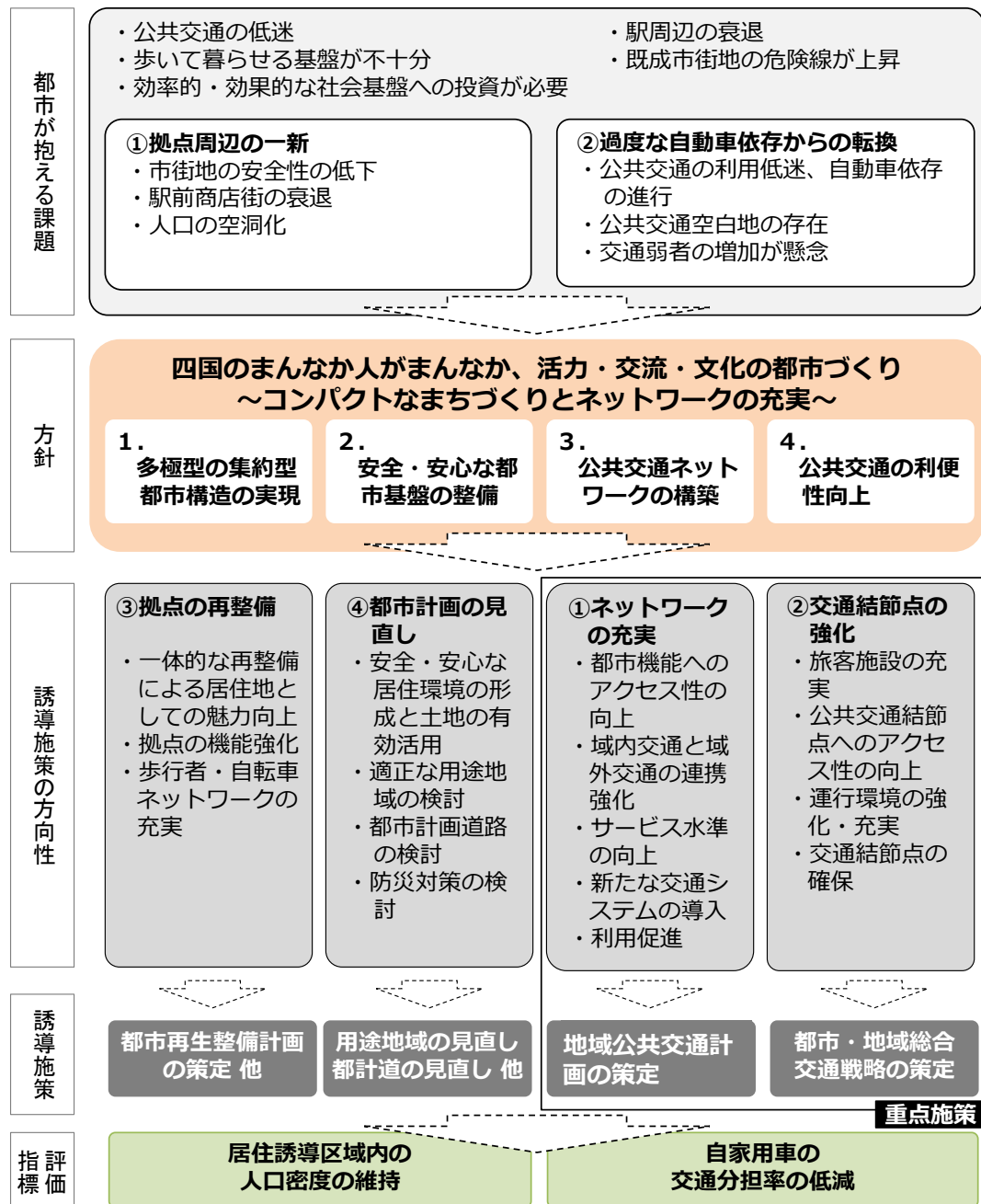
■市街地環境の変化に対応した都市計画道路の検討

■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。

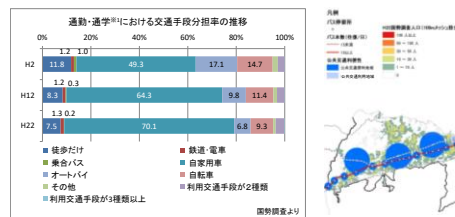
自家用車の交通分担率 70.1% ⇒ 65%

評価指標	基準値	目標値		中間目標
		令和 9 年 (2027 年)	令和 19 年 (2037 年)	令和 4 年 (2022 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 (%)	70.1% (H22) (2010)	70% (R2) (2020) → 維持	65% (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。

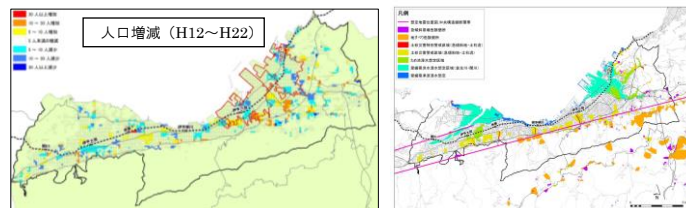
居住誘導区域内の人口密度 30.4 人/ha ⇒ 30 人/ha

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

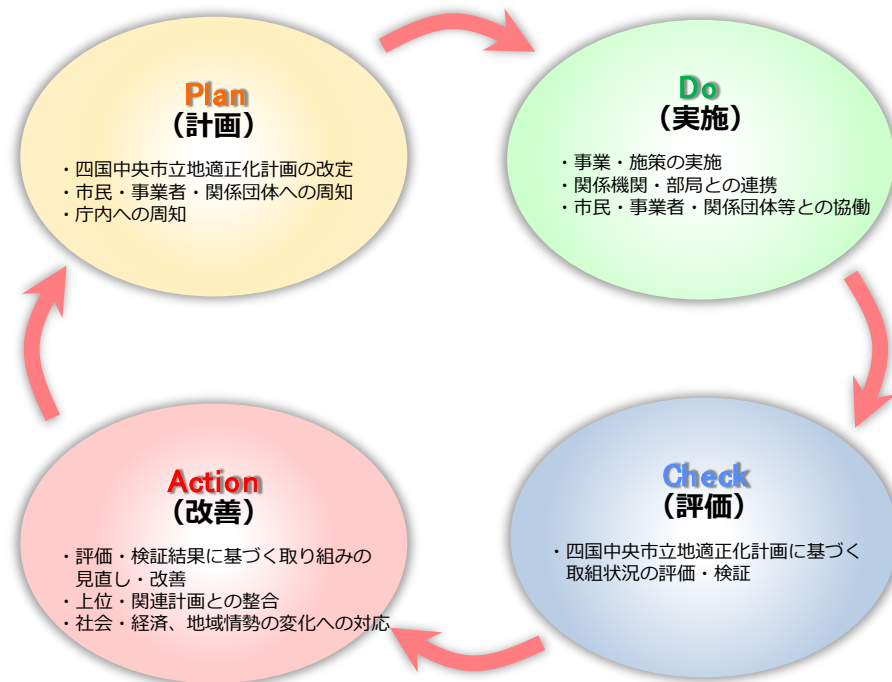
定量
目標

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・協力が必要不可欠です。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。

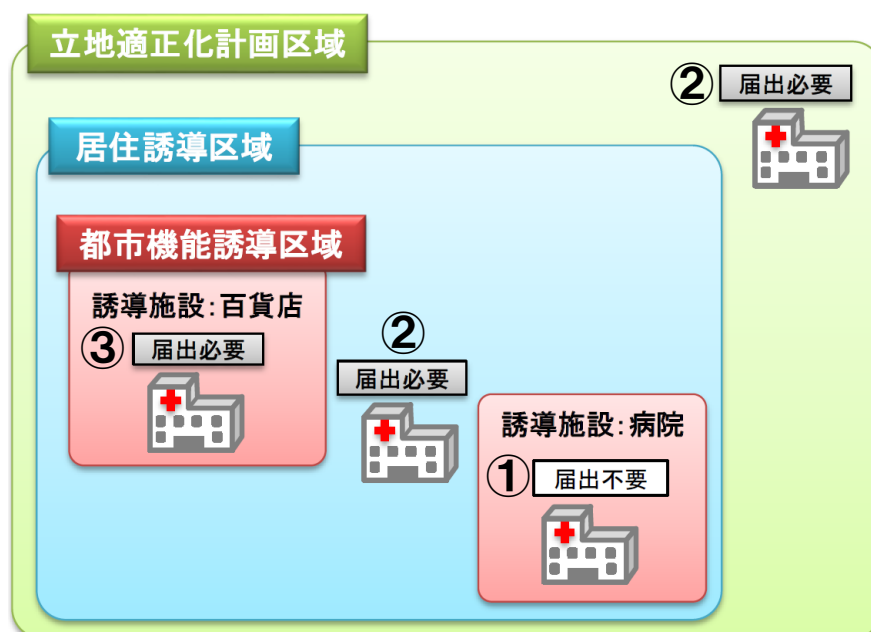
届出制度

- ・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

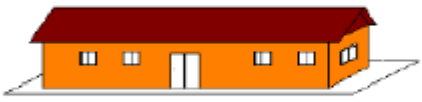


- ① 病院が誘導施設として設定された都市機能誘導区域であるため、届出が不要
- ② 病院が誘導施設として設定された都市機能誘導区域があるものの、その区域外であるため届出が必要
- ③ 他の都市機能誘導区域において病院が誘導施設として設定されているが、当該地区ではその設定がない(百貨店が設定されている)ため、届出が必要

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。

開発行為	①3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為 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 m²以上のもの ①の例示 3戸の開発行為   ②の例示 1,300m² 1戸の開発行為   800m² 2戸の開発行為  
建築行為等	①3 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 ①の例示 3戸の建築行為   1戸の建築行為  

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、不断的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曽根町 500 番地

TEL 0896-28-6231

FAX 0896-28-6189
