

## 第8章 評価指標と目標値

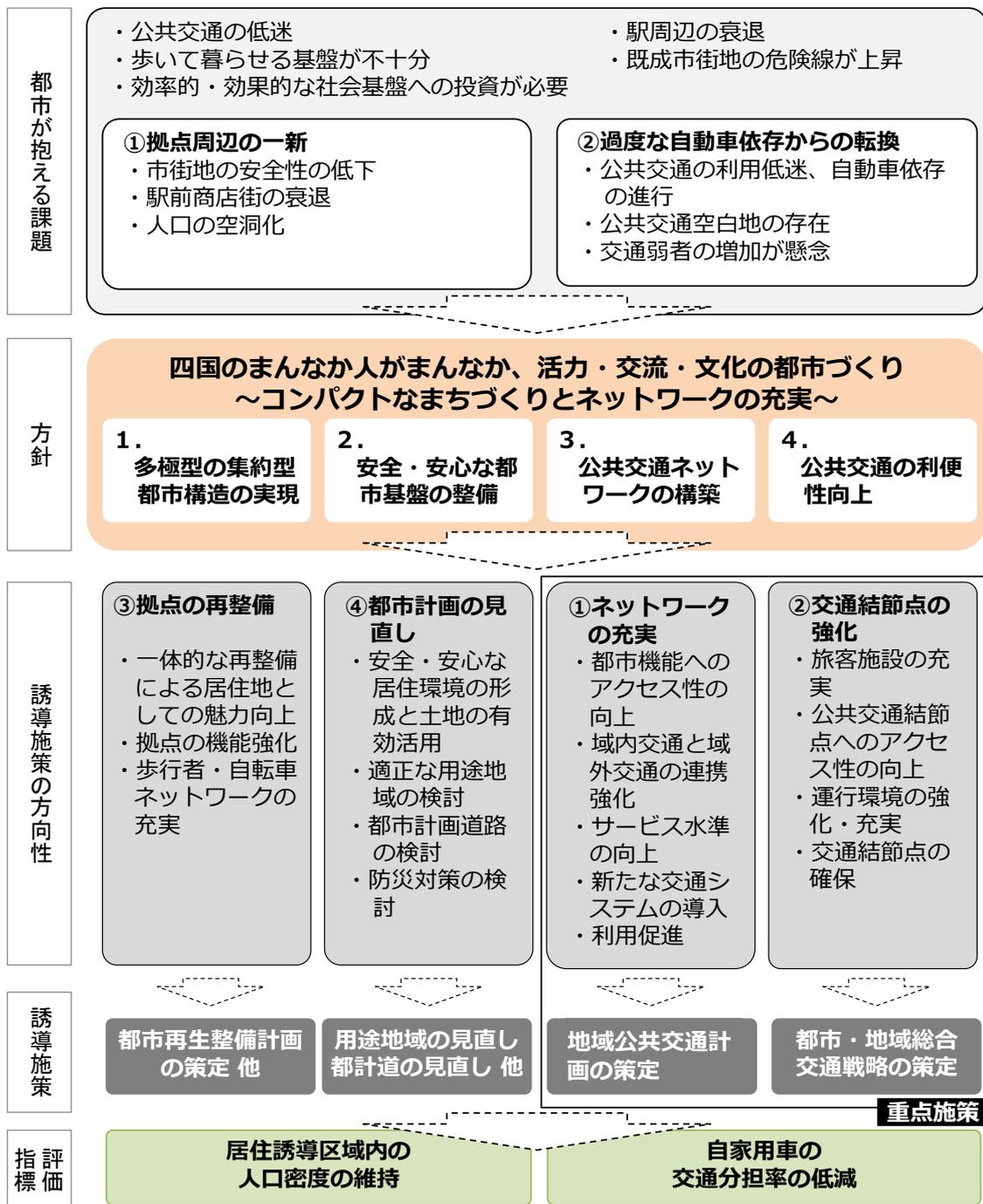
### 1. 評価指標と目標値の設定

#### (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。

#### (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、“公共交通の充実に関する指標”と“都市機能や居住の誘導に関する指標”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した。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なりました。
- ・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**

### (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します。

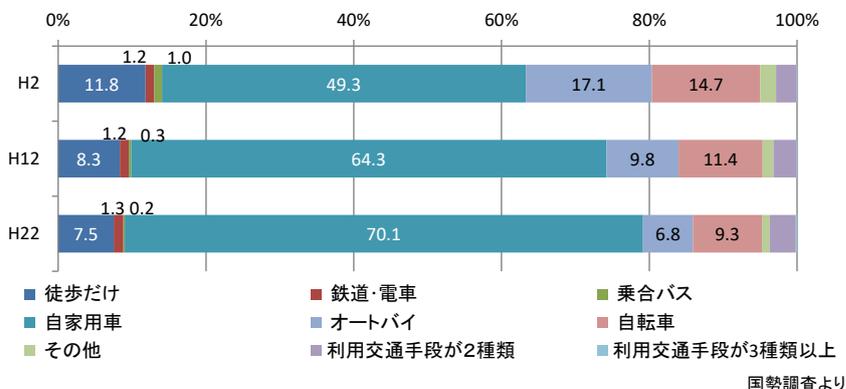
評価 指標	<b>①自家用車の交通分担率の低減</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者や自転車の通行しやすい環境の整備や公共交通の利便性の向上を図り、歩行者や自転車、公共交通利用者の増加によって、通勤・通学における交通手段分担率のうちの自家用車の占める割合の低減を目指します。</li> </ul>		
<b>自家用車の交通分担率 70.1% ⇒ 65%</b>			

#### ■評価指標及び目標値、中間目標

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。

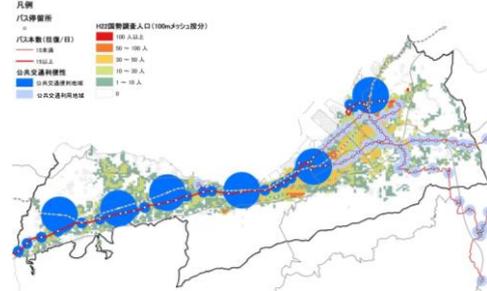
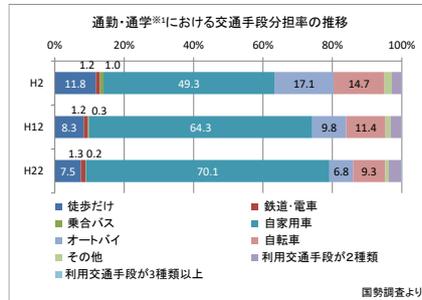
#### 参考：通勤・通学<sup>※</sup>における交通手段分担率の推移



※ 常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者(15歳以上の市民で市内外へ通勤・通学している者)

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**

図 課題等と評価指標の関係性

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

■評価指標及び目標値、中間目標

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)	
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)	令和4年 (2022年) ○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。

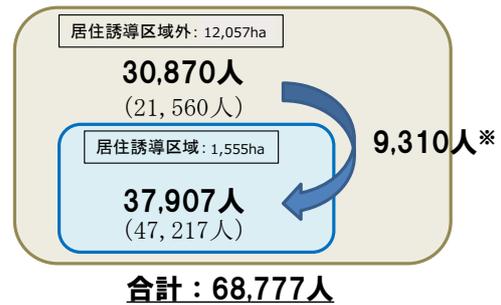
参考：居住誘導のイメージ

平成27年(2015年)の人口分布



令和17年(2035年)の人口分布

目標: 居住誘導区域内の人口密度(30人/ha)の維持

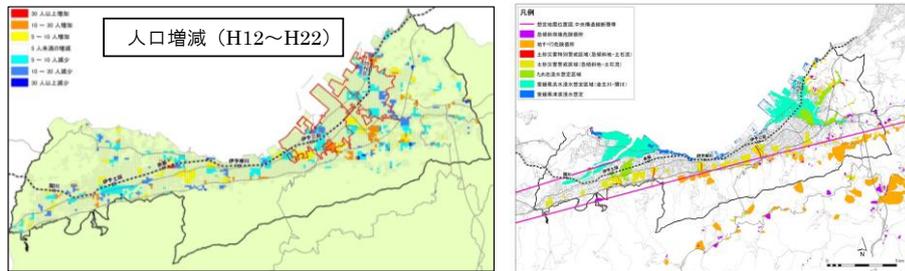


上段：現状のまま推移した場合の推計人口  
下段：計画策定後の人口推移の目標

※現状のまま人口が推移すると、居住誘導区域内の人口は 47,217 人(平成 27 年度)から 37,907 人(令和 17 年度)に減少することが国立社会保障・人口問題研究所の推計により試算されています。人口密度を維持するためには、区域内の人口減少を抑制するとともに、区域外から 9,310 人を誘導する必要があります。

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

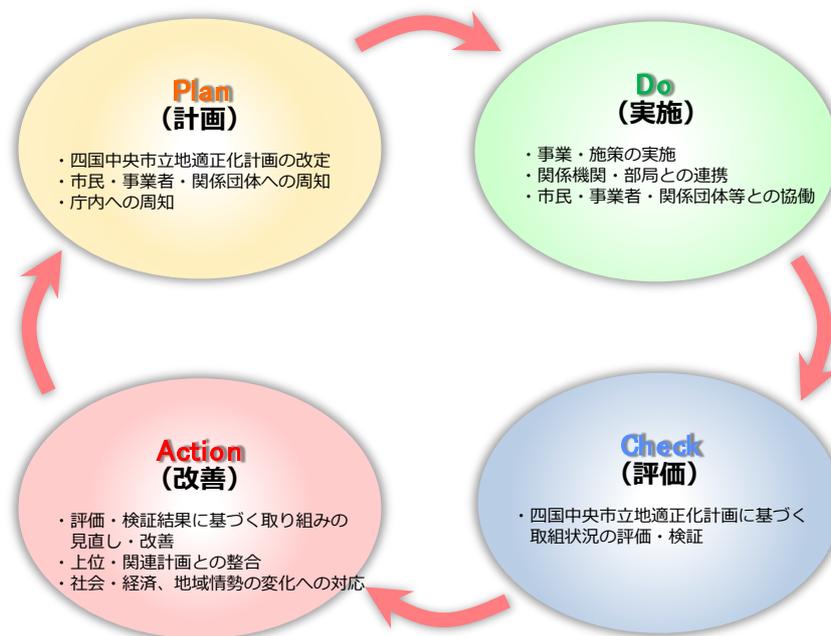
結果 定量目標 **居住誘導区域内の人口密度の維持**

図 課題等と評価指標の関係性

## 第9章 進行管理

### 1. 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。

## 第 10 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。

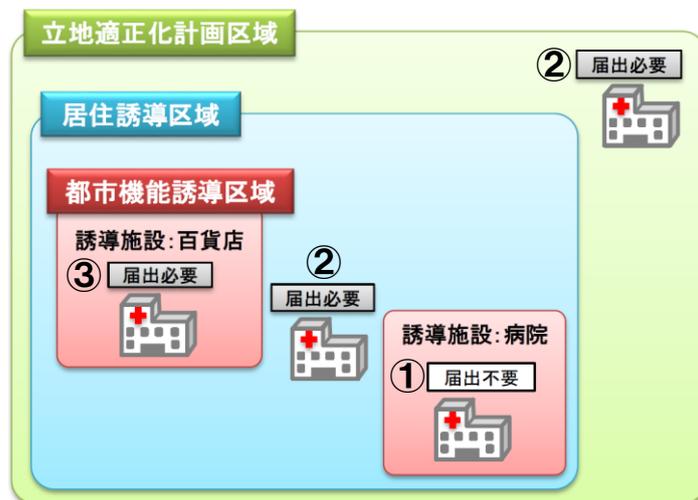
### 1. 都市機能誘導区域に係る届出

- ・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



- 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)

## (2) 届出運用フロー

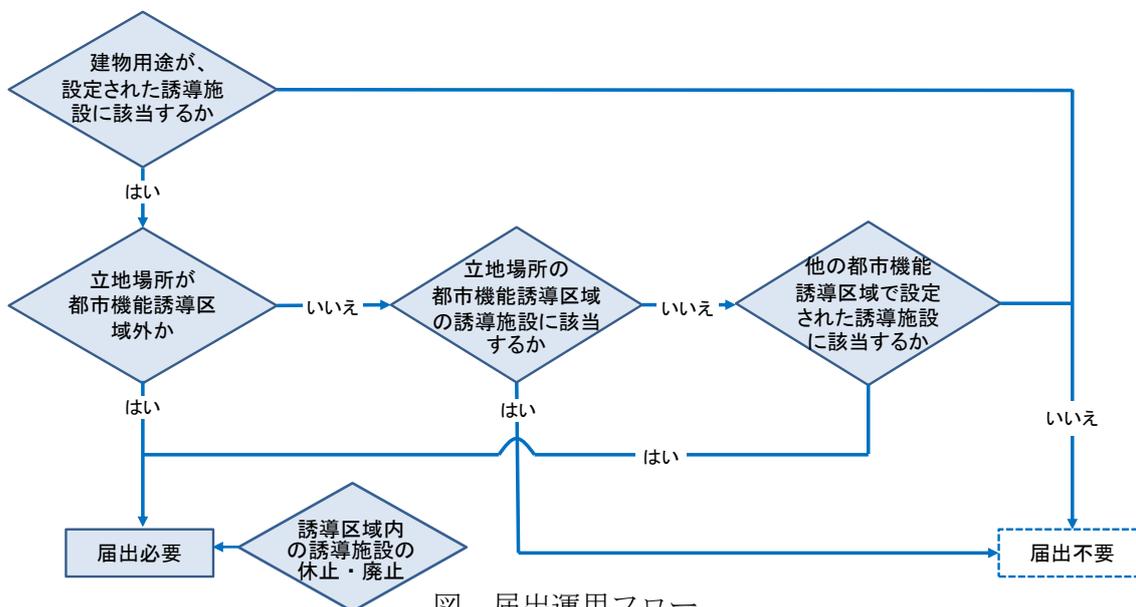


図 届出運用フロー

## 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は次の行為が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>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 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 <b>届</b> </p> <p>1戸の建築行為 <b>不要</b> </p>
--------------	---

(2) 届出運用フロー

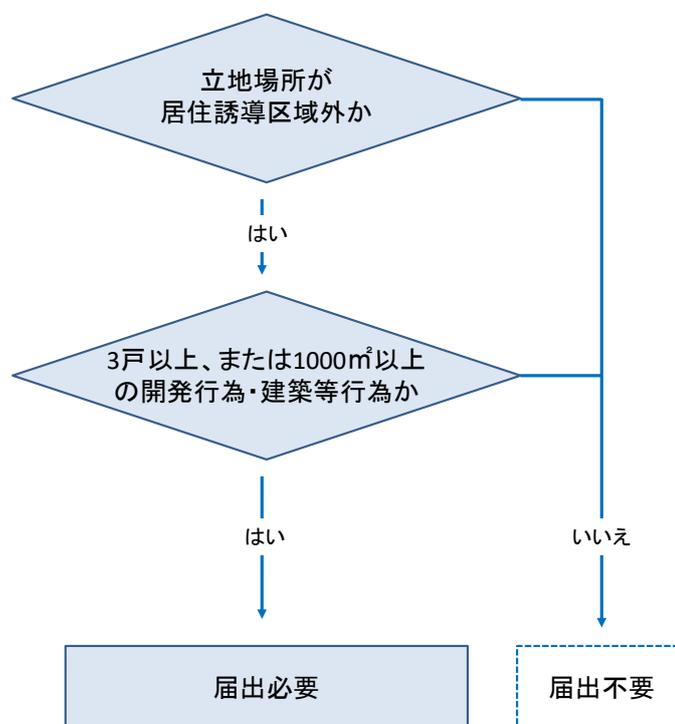


図 届出運用フロー

## 第11章 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、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、弱い中の強みである、路線バスとJR鉄道の利便性強化を図っていく必要性があります。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。

