四国中央市
立地適正化計画

見直し（案）

平成 30 年３月

令和３年　月変更

四国中央市

目次

はじめに 1

第 1 章　立地適正化計画とは 2
1．目的と役割 2
（1）策定の目的 2
（2）計画の役割 4
2．計画の位置づけ、期間等 5
（1）位置づけ 5
（2）目標年次 6
（3）対象区域 6

第 2 章　上位・関連計画 7
1．上位計画の方向性 8
（1）第二次四国中央市総合計画（平成 27 年 4 月） 8
（2）四国中央都市計画区域マスタープラン（平成 27 年 9 月改訂） 9
（3）四国中央市都市計画マスタープラン（平成 24 年 9 月） 10
2．上位・関連計画より踏まえるべき方向性 11

第 3 章　現状及び将来の見通しから見た都市の課題 15
1．人口の将来の見通し 15
（1）総人口の推移 15
（2）地区別人口の推移 16
（3）高齢化率の推移 19
（4）人口の将来見通しから懸念される課題 20
2．都市を取巻く現状及び将来の見通し 21
（1）公共交通の利便性・持続可能性 21
（2）生活サービス施設の利便性・持続可能性 25
（3）高齢者の福祉・健康 28
（4）災害に対する安全性 29
（5）財政の健全性 30
3．都市が抱える課題と解決すべき課題 32
（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 39

第 5 章　都市機能誘導区域 44
1．都市機能誘導区域の設定 44
（1）基本的な考え方 44
（2）区域設定の前提条件 45
（3）都市機能誘導区域の設定 55
2．誘導施設の設定 64
（1）基本的な考え方 64
（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 99

第 7 章　誘導施策 110
1．誘導施策の設定 110
（1）基本的な考え方 110
（2）重点施策の位置づけ 111
（3）誘導施策 113

第 8 章　評価指標と目標値 124
１．評価指標と目標値の設定 124
（１）基本的な考え方 124
（２）評価指標と目標値の位置づけ 124
（３）評価指標及び目標値、中間目標 126

第 9 章　進行管理 130
１．進行管理、見直し 130
２．計画の推進方策、体制 130

第 10 章　届出制度 131
１．都市機能誘導区域に係る届出 131
（１）届出対象行為 131
（２）届出運用フロー 132
２．居住誘導区域に係る届出 132
（１）届出対象行為 132
（２）届出運用フロー 133

第 11 章　まとめ 134

参考資料 136
１．策定経緯 136
２．誘導施設等の定義 140
３．誘導施策の検討課題と作業部会での意見 146
４．各部局の施策と目標指標に関する意見 160
５．公共交通の施策に関する意見 167

参考データ集 176
１．人口密度に関するデータ 176
２．公共交通に関するデータ 185

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、さら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を強くしています。今後、さら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や個人の負担が増大することが考えられます。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住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできる都市の構造『コンパクトシティ・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。
・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都市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住民が自家用車に過度に頼ることなく、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

コンパクトシティ プラス ネットワークによるまちづくり

第１章　立地適正化計画とは

１．目的と役割

（１）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。

■策定の目的

・都市計画マスタープランの将来都市構造を具現化する
・現在の暮らしやすさが将来も維持される持続可能なまちを実現する
・長期的な都市の活力や魅力を維持・向上させる

■目的の達成に向けて

・地域交通ネットワークの充実を図りながら、医療・福祉、商業などの生活サービス施設や住宅をコンパクトにまとまって立地することを誘導していく

参考：立地適正化計画制度の概要

〇概要

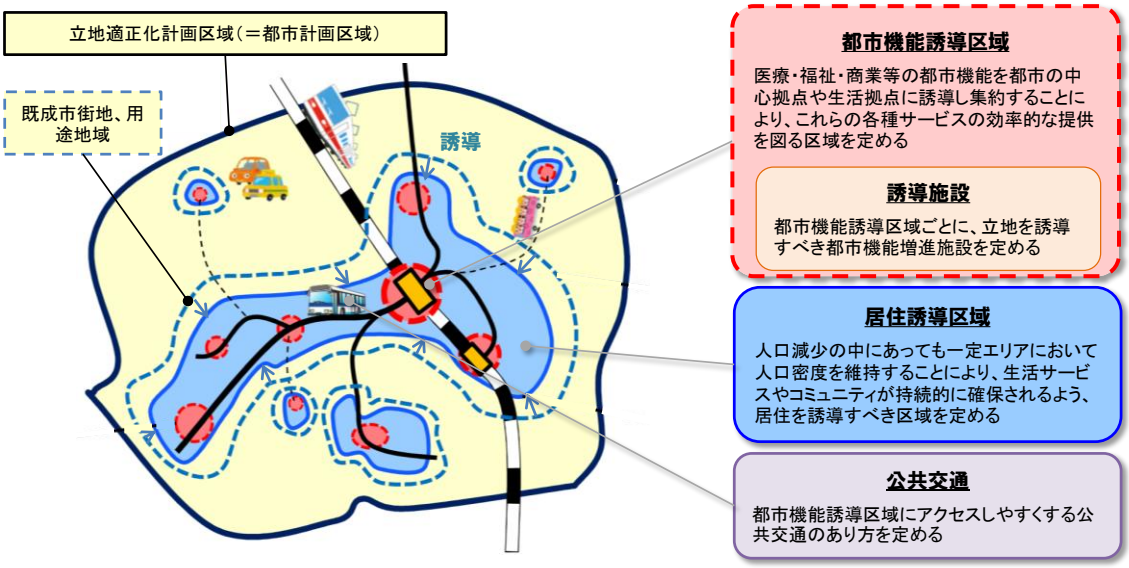
・都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づき、市が作成することができる計画です。
・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランとして作成するものです。
・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）となります。

〇定めるべき事項

・立地適正化計画では次の内容を定める必要があります。なお、区域を定めるほか、その他必要な誘導施策等についても記載します。

- 立地適正化計画の**区域**
- 立地の適正化に関する**基本的な方針**
- **居住誘導区域**（都市の居住者の居住を誘導すべき区域）
- **都市機能誘導区域**（誘導施設の立地を誘導すべき区域）
- 都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき**誘導施設**
- その他、必要な事項（公共交通等に関する施策など）

【立地適正化計画の区域イメージ】



（２）計画の役割

・立地適正化計画は、都市の一部の機能だけでなく、医療・福祉、商業、公共交通などのさまざまな分野が連携し、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりを総合的・一体的に進めるための指針となるものです。

・特に、インフラ整備や土地利用規制など従来の都市計画制度に加え、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し、新しいまちづくりを進めることが可能となります。

・そして、都市づくりの方向性や居住と都市機能の誘導施策を明示することで、市民や事業者が区域への居住や施設の立地に取り組みやすい環境を整備します。

■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

２．計画の位置づけ、期間等

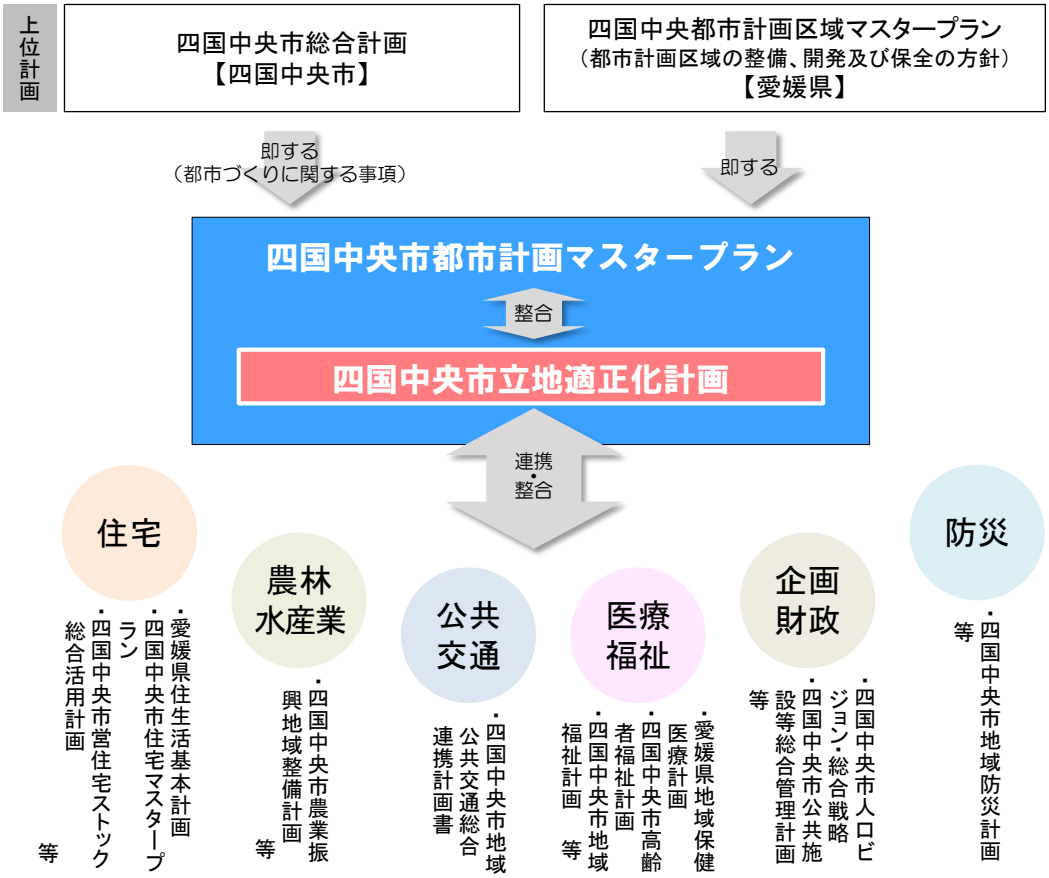
（１）位置づけ

・本計画は、都市再生特別措置法第 82 条に基づき、都市計画法第 18 条の 2 の規定により定める「四国中央市都市計画マスタープラン」の一部とみなされます。そのため、「四国中央市総合計画」及び愛媛県が定める「四国中央都市計画区域マスタープラン」を上位計画とするとともに、四国中央市都市計画マスタープランに掲げる都市づくりの理念や目標を基本としつつ、多極ネットワーク型コンパクトシティの形成に向けて、医療・福祉、商業、公共交通などの分野別計画などとも連携・整合を図りながら包括的な視点から定めます。

■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



（２）目標年次

・本計画は、おおむね 20 年先の都市の姿を展望して定めるものとし、目標年次を令和 19 年（2037 年）とします。ただし、本計画は、居住や都市機能の誘導を図りながら都市構造を再構築していく性格を有しており、短時間で実現するものではありません。長期的な時間軸の中で計画的に進めていくべきものであるため、その先の将来も考慮した検討を行います。

・なお、社会経済情勢の変化や都市計画マスタープランをはじめとした関連計画の変更等に応じて、本計画も随時見直していくものとします。

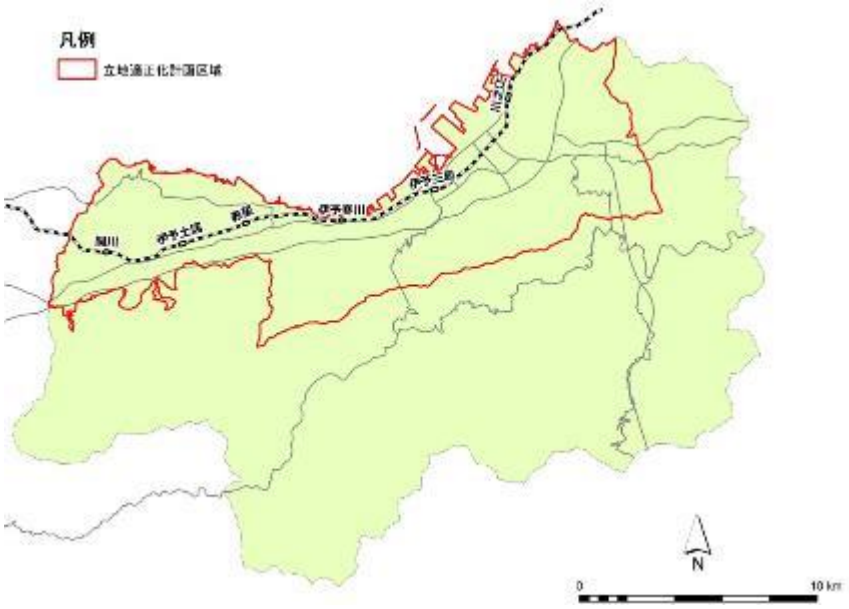
・また、まちづくりの効果や施策の実施状況を検証するため、おおむね５年毎に評価を行います。

■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

（３）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。

■対象区域
・四国中央市の都市計画区域全域



第２章　上位・関連計画

・コンパクトシティ・プラス・ネットワークによる持続可能なまちの実現にあたっては、都市計画分野だけでなく、医療・福祉、商業、公共交通などさまざまな分野との連携が必要不可欠となります。
・そのため、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。

表　上位・関連計画一覧

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

１．上位計画の方向性

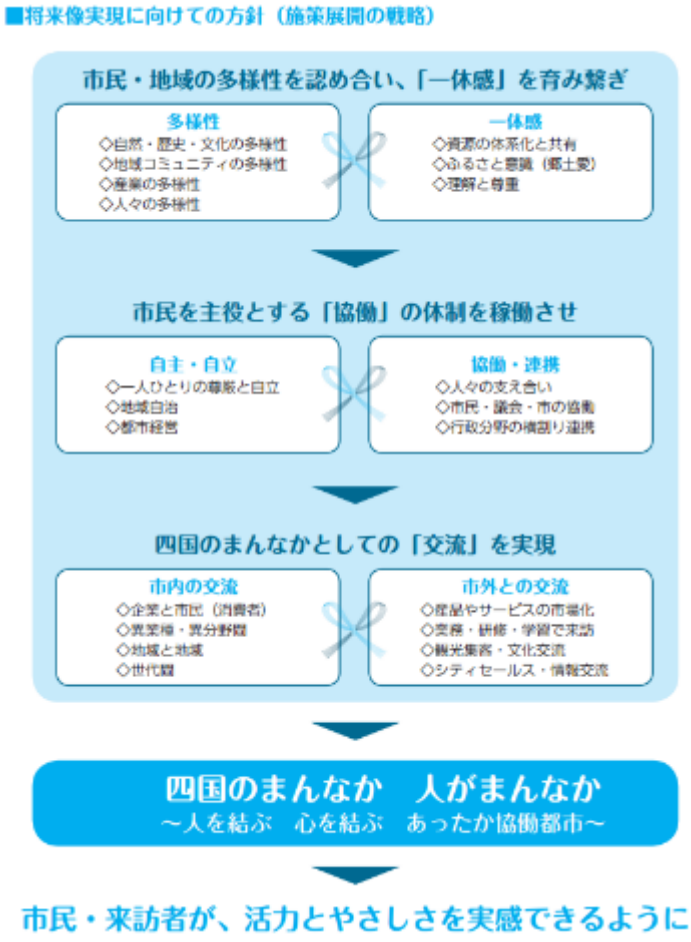
（１）第二次四国中央市総合計画（平成 27 年 4 月）

●まちづくりの理念

市民一人ひとりのしあわせづくりの応援

・まちづくりとは、そのまちに住み、しあわせな暮らしを実現しようと一生懸命に生きている市民を支え、応援することにほかなりません。
・市民が主体となったまちづくりを進めていくことが大切であり、市民一人ひとりのしあわせ、市民一人ひとりの笑顔があって、はじめてまち全体が活力に満ちて発展していくものといえます。
・こうした考えから、新たなまちづくりの理念を『市民一人ひとりのしあわせづくりの応援』とし、いつの時代にも市民が健康で、しあわせを感じられる質感の高いまち、そして、時代に対応してたくましく発展するまちづくりをめざします。

●将来像



（２）四国中央都市計画区域マスタープラン（平成 27 年 9 月改訂）

●まちづくりの目標

法皇の山なみと燧灘に育まれた 活力・交流・文化のまち 四国中央

・四国の交流軸のクロスポイントに位置するまちとして、法皇の山なみや燧灘の自然に育まれた環境の中で、紙の産業を育て、交通条件を活かし、歴史と伝統を大切にした、四国中央のまちづくりをめざす。

●まちづくりの方針

（１）臨海部への製紙関連工場等の集約と機能的な中心市街地及び良好な住環境を目指した秩序ある土地利用形成

（２）流通の効率化と市街地内部の通過交通を軽減する道路ネットワーク形成等

（３）中心市街地の活性化及び良好な住環境形成に寄与する土地区画整理事業等の推進

（４）川之江城一帯のレクリエーションの振興と自然に囲まれた美しくゆとりのある都市空間の形成

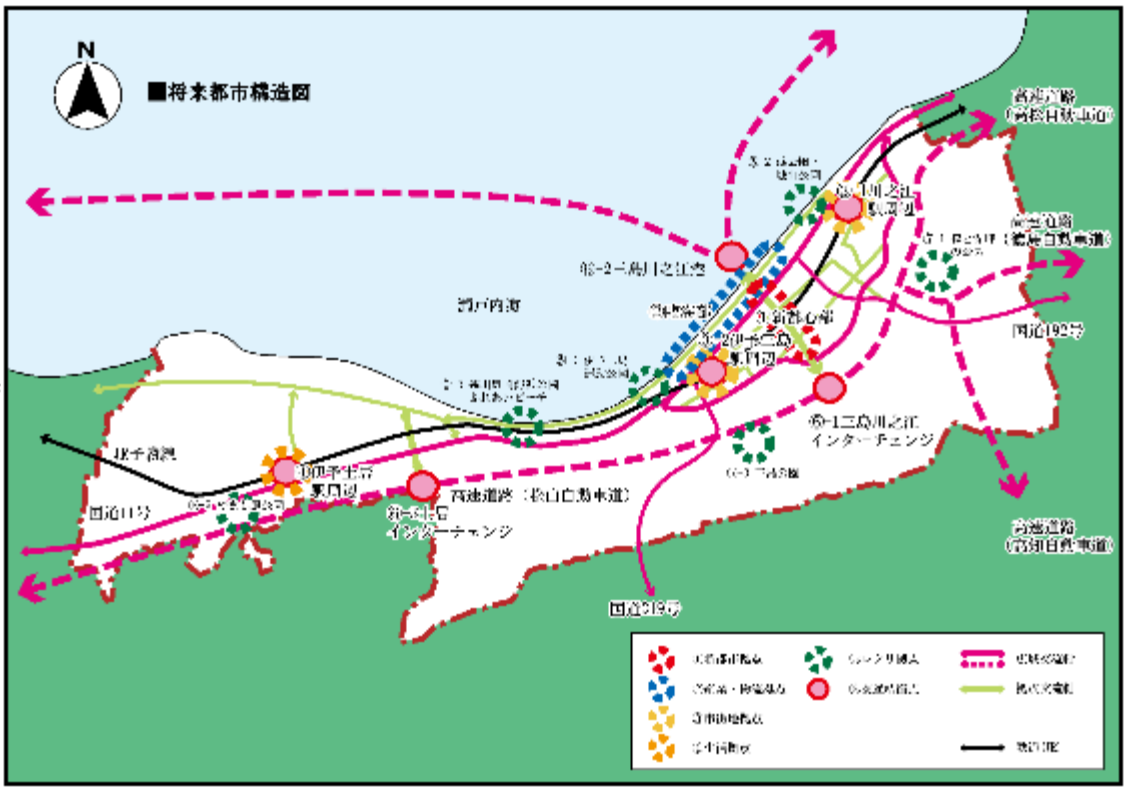
（３）四国中央市都市計画マスタープラン（平成 24 年 9 月）

●都市づくりの理念

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

●都市づくりの目標

（１）製紙関連産業の活性化
（２）魅力的な商業地の形成
（３）良好な住宅地の確保
（４）流通の効率化
（５）地域道路網の整備
（６）高齢者・障がいのある方にやさしい都市づくり
（７）地球環境にやさしい都市づくり
（８）都市防災機能の充実
（９）教育文化施設・社会福祉施設の充実
（10）供給処理施設などの整備
（11）景観に配慮した都市づくり
（12）公園・緑地の充実



２．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	産業地	**●新たな工業用地の確保** ・内陸部における工業用地の確保【総計】 ・新たな工業団地などを検討し、市内に点在する工場の移転用地の確保や新規企業の進出などに対応【都市マス】 **●工場の移転・集積** ・臨海部埋立地への工場誘致を進め、市街地の住工混在の解消に努めるとともに、地域基盤産業である製紙工場並びに関連施設の効果的集約【都市マス】
	農業地	**●農地の集約・集積** ・優良農地の集約化【総計】 ・農用地の効率的かつ総合的な利用集積を図るために農業委員会や農協等との連携を強化し、農地の貸し手と借り手の掘り起しや地域における合意形成を図る等により、農用地の流動化や農作業の受委託、農作業の共同化【農振】
	商業地	**●市街地における業務機能の集積** ・業務機能の集積【総計】 ・公共施設や空き家・空き店舗を利活用したレンタルオフィスの提供・斡旋【総戦】 ・市街地を中心に多様な業務支援機能、従業者の生活支援機能の集積【総計】 ・商店街の空地や空き店舗の情報を収集・提供するなど、まちづくりに有効な利用の促進【総計】
	市街地	**●拠点の充実** ・川之江地区は、駅、商店街、公共施設など生活に必要な機能を徒歩圏に配置【総計】 ・また、地域交流センターや道路等の整備により、商業・文化機能等の質的向上、ゆとりやうるおいの確保、交通結節機能の強化を図り活力のある市街地形成【区域マス】 ・JR 伊予三島駅、JR 伊予土居駅周辺においても、各地域の特性に応じて、歩いて暮らせるまちの形成【総計】 ・三島川之江インターチェンジから三島川之江港を結ぶゾーンを新たな都心部拠点として、人々が交流し賑わいのある都市づくり【総計】 **●公的賃貸住宅の供給** ・拡散型の新規開発から既成市街地を居住空間として再生するコンパクトな住宅市街地の形成を目指して、中心市街地における居住機能

視点		主な施策の方向性
		の誘導に資する市街地の再生や公的賃貸住宅の供給を進め、だれもが安心して快適に暮らせる徒歩生活圏の形成【県住】
	住宅地 ・ 住環境	**●生活支援機能の集積** ・様々な生活支援機能と買い物の場などを集約した場所づくり【総計】 ・生活支援・交流機能を複合的に備えた拠点づくり【総計】 **●住宅の確保（住み替え、空家の活用）** ・高齢者について、利便性の高い街なかへの住み替えを促すとともに、郊外部などで発生する戸建空家などを活用した若年世帯や家族世帯の世帯規模に応じた住宅への住み替えを検討【住マス】 ・空家の活用などによる低廉な家賃の住宅の確保等について、県・市の住宅関係部局と連携し、検討【高福】 **●高度利用と都市機能の更新** ・コンパクトな市街地形成を促し既存の住宅市街地を再生するため、合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新【県住】 ・供給処理施設、社会福祉施設、教育文化施設、火葬場等の都市施設については、既存施設の有効利用に努めるほか設備の更新を進めるとともに、必要に応じて新たな施設の検討【区域マス】 **●災害に強いまちづくり** ・防災上危険な市街地の解消を図るほか、各種法令・諸制度に基づく事業の推進による既成市街地の更新や新規開発に伴う指導・誘導による適正な土地利用の推進【地防】
	医療	**●病院の移転・統合** ・四国中央病院は、将来的には三島医療センターと合わせて 350 床規模の新たな病院として、移転・統合を検討【都市マス】
	福祉	**●社会福祉施設の整備** ・中心市街地に賑わいを取り戻すため、幅広い人が集い交流できる空間として、地域交流センターの建設を推進【区域マス】 ・総合福祉センター等の新たな施設については、適正な配置のもと、その整備推進【区域マス】 **●ふれあいの場づくり** ・公民館、集会所、小・中学校など公共施設の有効利用や、空き店舗などの地域資源の活用を検討し、地域におけるふれあいの場と活動拠点づくりを進める【地福】
	教育	**●小・中学校等の適正化・適正配置** ・小・中学校は、耐震化を進めていくとともに、既存施設の規模の適正化及び適正配置などにより、教育効果の向上と有効活用【区域マス】 ・工業技術等の専門教育を行うことができる高等教育機関について、適正に配置しその整備推進【区域マス】

視点		主な施策の方向性
②公共交通との連携	公共交通	**●鉄道の利便性向上と駅周辺の整備** ・JR 予讃線は、輸送力の増強や他の交通機関の乗り継ぎ強化等サービス水準の向上【区域マス】 ・JR 川之江駅、JR 伊予三島駅及び JR 伊予土居駅には駅前広場の整備拡充を図り、バスの乗り入れやタクシー及びキス・アンド・ライド等に対する利便性の向上（路線バス用ロータリー、バス停留所、自転車駐輪場などの整備）【区域マス】 **●バス交通の維持及び利便性の向上** ・路線バスは、バス会社と連携しながら現行路線の維持確保【総計】 ・路線バス及び高速長距離バスについては、三島川之江インターチェンジ付近の利便性向上を促進し、定時性の確保や他の交通機関との乗り継ぎ強化等の連携を図るとともに、環境に配慮した低公害車両の導入【区域マス】 ・都市内におけるバス交通の円滑化を図るため、バスターミナル等の充実【区域マス】 **●拠点を結ぶ公共交通の維持・充実** ・歩いて暮らせる集約型のまちづくりを進める中で、公共施設などを公共交通でつないでいくことを検討【総計】 ・市民文化ホール・市役所各庁舎・図書館などの公共施設、ショッピングセンターなどの商業施設、二次救急病院などの医療施設その他の拠点施設を結ぶ公共交通の維持・充実【都市マス】 ・デマンドタクシーやその他公共交通機関の維持・充実【都市マス】
	道路網	**●道路網の充実** ・高規格幹線道路、一般国道及び主要地方道等からなる広域幹線道路網の充実【区域マス】 ・主要地方道、一般県道及び市道からなる道路網の充実【区域マス】
	港湾	**●港湾周辺の交通環境の確保** ・港湾とインターチェンジ間のアクセス道、臨港道路、港橋改良など、周辺における円滑で安全な交通環境の確保【総計】
	その他	**●駐車施設の確保・適正配置** ・駐車施設については中心市街地等の利便性の高い場所での整備を推進するとともに、既存施設の有効かつ効率的な利用を図る施策を検討【区域マス】 ・商業・業務機能の集積の高い中心市街地においては、将来の駐車需要に応じた施設の確保に努め、その適切な配置により、利用サービスの向上を図るとともに、既存の駐車施設の有効かつ効率的な利用を推進【区域マス】
③近隣市との協調・連携		**●行政ネットワークの形成、連携強化** ・三好市・観音寺市との県域を越えた交流事業や共同事業の充実を図

視点	主な施策の方向性
	るとともに、広域的な行政ネットワークの形成と運用【総計】 ・県及び広域 20 市町との連携推進を図り、相互の発展を目指した施策の強化【総計】 ・県及び近隣市などと相互の発展を目指し、広域での産業、観光、シティ・セールスなどを中心とした連携の強化【総戦】
④公的不動産との連携	**●庁舎跡地等の有効活用** ・新庁舎建設後の既存庁舎及び公有財産の有効活用【総計】 ・公共施設等の統合・廃止により余剰となった施設や敷地については、売却の可能性を含め、有効活用することを検討【公総】 **●公営住宅地の有効活用・高度利用** ・公営住宅地の有効利用を図るため、住宅の建て替えにあたっては立地条件等を踏まえつつ高度利用を促進【県住】 ・民間事業者と連携しながら、公的賃貸住宅の建替え等に際して創出した余剰地を活用した交流スペースや介護保険サービス拠点、医療サービス拠点等の併設、高齢者福祉施設やサービス付き高齢者向け住宅などの整備を促進【県住】 **●公共施設の最適化、統廃合・集約化** ・公共施設管理の最適化を図ることで、公有財産の適正な管理を推進【総計】 ・公共施設等総合管理計画及び個別計画の策定により、公共施設の適正配置・管理を推進し、公共施設全体の総合的かつ計画的な管理【総戦】 ・公共施設等の統廃合・集約化を進める中で、民間の資金や経営能力を活用して建設し、その維持管理や運営を民間企業等に任す手法や民間企業等が建設した既存施設を利用して市民サービスを提供する手法を検討【総戦】

～凡例～

【総計】　第二次四国中央市総合計画
【区域マス】　四国中央都市計画区域マスタープラン
【都市マス】　四国中央市都市計画マスタープラン
【県住】　愛媛県住生活基本計画
【住マス】　四国中央市住宅マスタープラン
【高福】　四国中央市高齢者福祉計画
【地福】　四国中央市地域福祉計画
【農振】　四国中央農業振興地域整備計画書
【総戦】　四国中央市人口ビジョン・総合戦略
【公総】　四国中央市公共施設等総合管理計画
【地防】　四国中央市地域防災計画

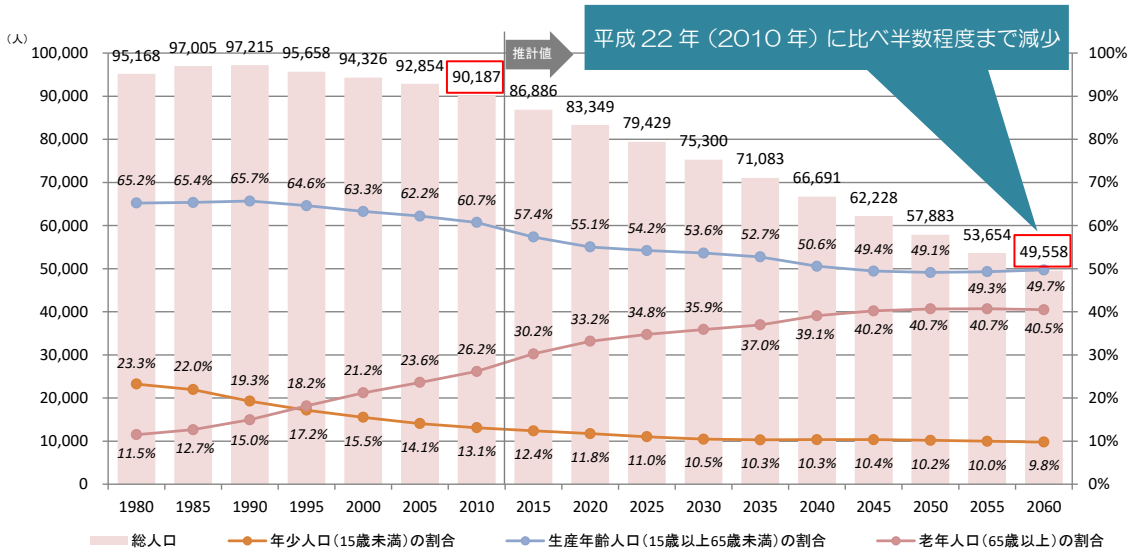
第３章　現状及び将来の見通しから見た都市の課題

・本計画は、20 年先を見据えた長期的な計画であるとともに、さらにその先も見据えた持続可能なまちづくりの実現に向けてコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造を形成するための計画です。
・そのため、都市の現状及び将来の見通しを十分に分析し、都市が抱える課題や解決すべき課題を明らかにした上で、目指すべきまちづくりの方針や都市の骨格構造、課題解決のための施策や誘導方針を設定することが重要です。
・ここでは、本市の人口の将来見通しを踏まえ、分野毎に都市の構造を読み解き、都市が抱える課題及び解決すべき課題を抽出しています。

１．人口の将来見通し

（１）総人口の推移

・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。
・年少人口及び生産年齢人口は年々減少している一方、老年人口は年々増加しています。高齢化率も、県平均とほぼ同水準で推移しており、今後、加速的に進行することが予測されています。
・そのため、市では総合計画や人口ビジョンなどの計画を策定し、人口減少に歯止めをかける取組みを進めています。



・急速な人口減少が予測される中で、高齢者は急増することから、人口減少・超高齢社会に対応した持続可能なまちづくりが求められています。

（２）地区別人口の推移

①　ＤＩＤ（人口集中地区）の推移

・本市では川之江及び伊予三島地域に DID（人口集中地区）が設定されており、DID の人口は平成 22 年（2010 年）で 36,047 人となっています。

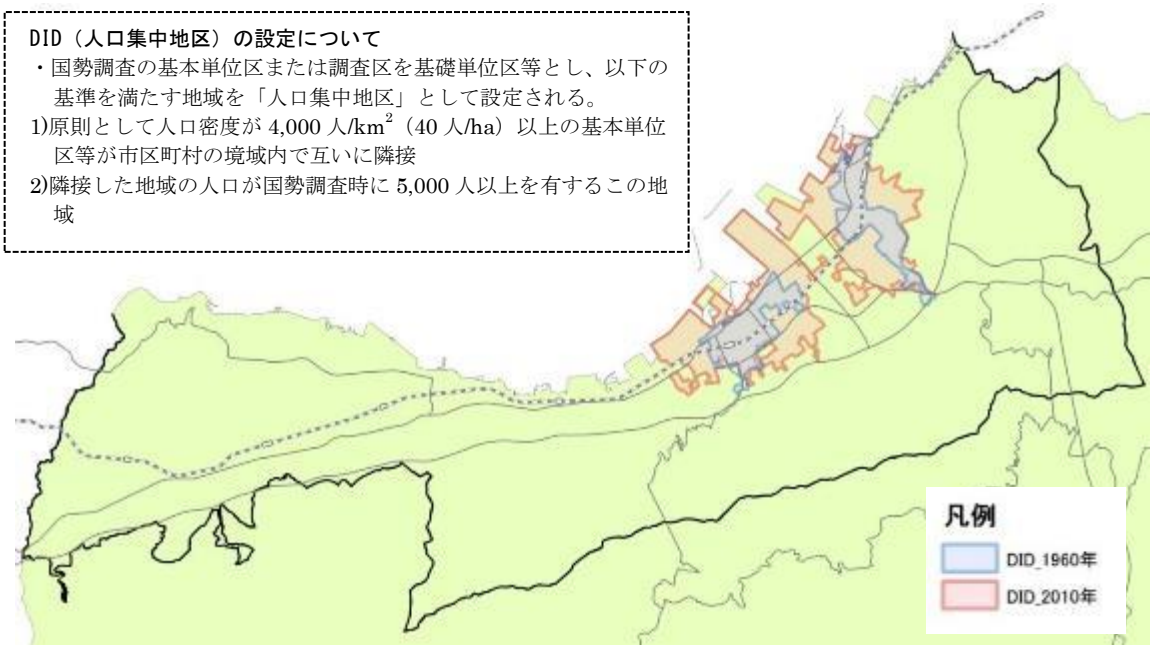
・DID の推移を見ると、面積は 50 年間で 3 倍程度に増加したものの、人口密度は昭和 40 年（1965 年）をピークに減少傾向にあり、平成 2 年(1990 年)には DID の基準である 40 人/ha を下回っています。

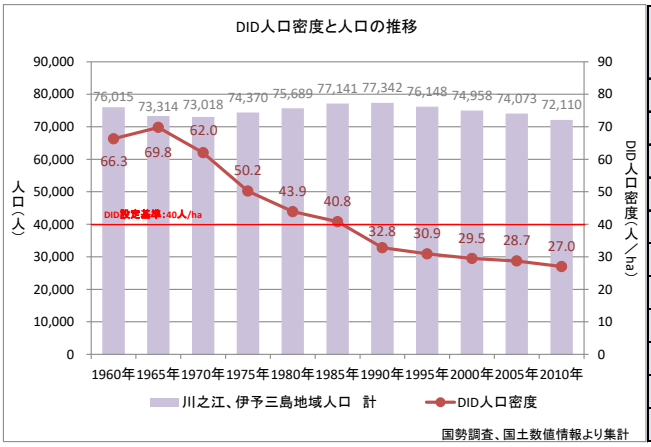
DID（人口集中地区）の設定について

・国勢調査の基本単位区または調査区を基礎単位区等とし、以下の基準を満たす地域を「人口集中地区」として設定される。

1)原則として人口密度が 4,000 人/km^2（40 人/ha）以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接

2)隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有するこの地域





ＤＩＤの推移

	人口（人）	面積（ha）	人口密度（人/ha）
1960年	29,822	450	66.3
1965年	28,611	410	69.8
1970年	28,516	460	62.0
1975年	34,110	680	50.2
1980年	34,705	790	43.9
1985年	35,903	880	40.8
1990年	38,382	1,170	32.8
1995年	38,593	1,250	30.9
2000年	37,461	1,269	29.5
2005年	36,996	1,287	28.7
2010年	36,047	1,335	27.0

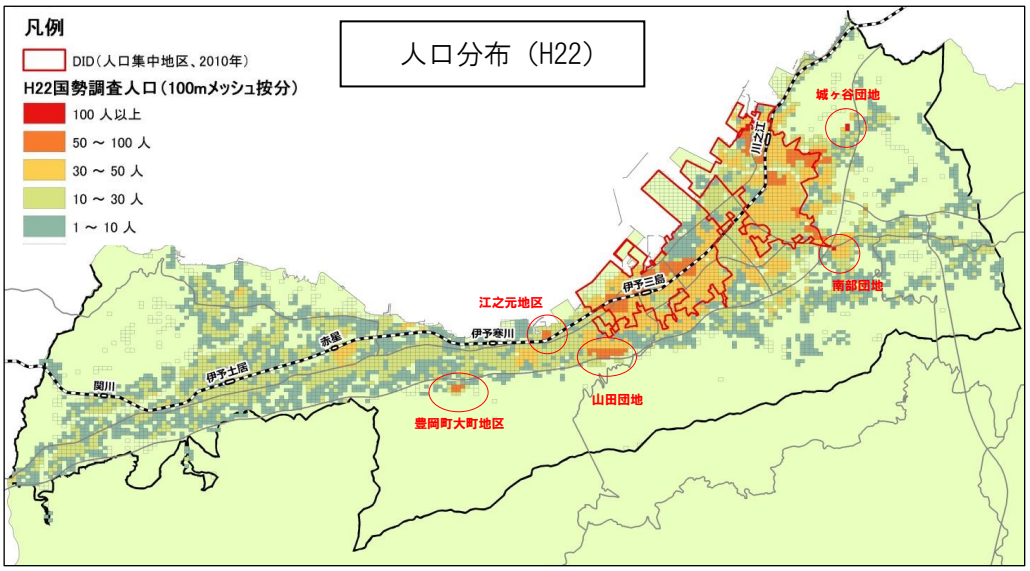
・現在、人口密度の低い市街地が拡大していることから、今後の人口減少を見通すとさらなる低密度化が懸念されます。

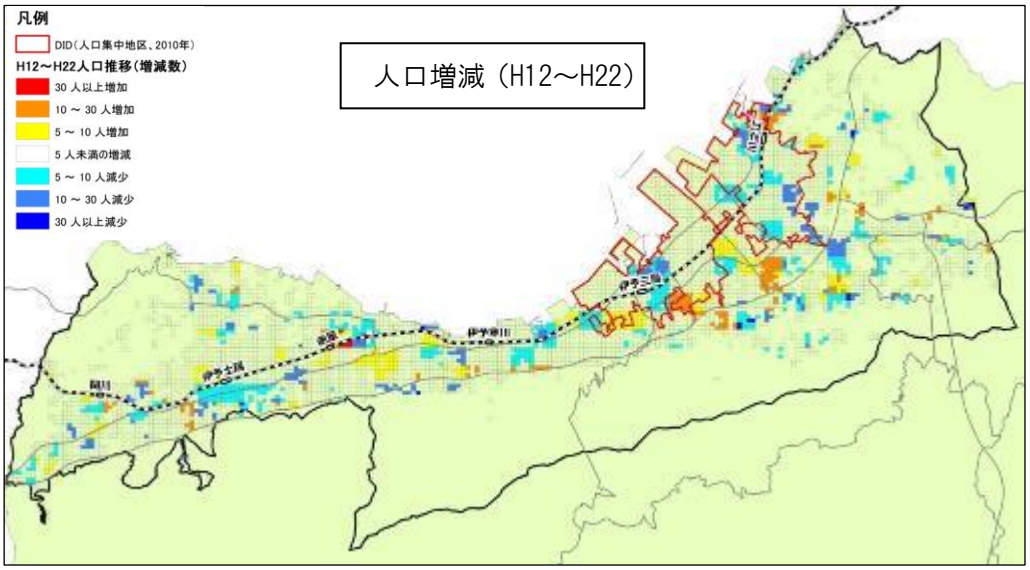
②地区別人口の推移（平成 12 年～平成 22 年）

・地区別の人口分布を見ると、JR 川之江駅及び JR 伊予三島駅周辺を中心に人口が集中するほか、金生川沿岸や市営住宅団地等でも集中が見られます。

・平成 12 年（2000 年）から平成 22 年（2010 年）の人口増減の推移を見ると、市街地の中心部となる JR 川之江駅や JR 伊予三島駅周辺で人口が減少しており、空洞化がうかがえます。

・一方、JR 赤星駅周辺では大幅な増加傾向にあるとともに、伊予三島地域の中曽根町や三島川之江 IC 周辺などの DID の外縁部で人口が増加しています。



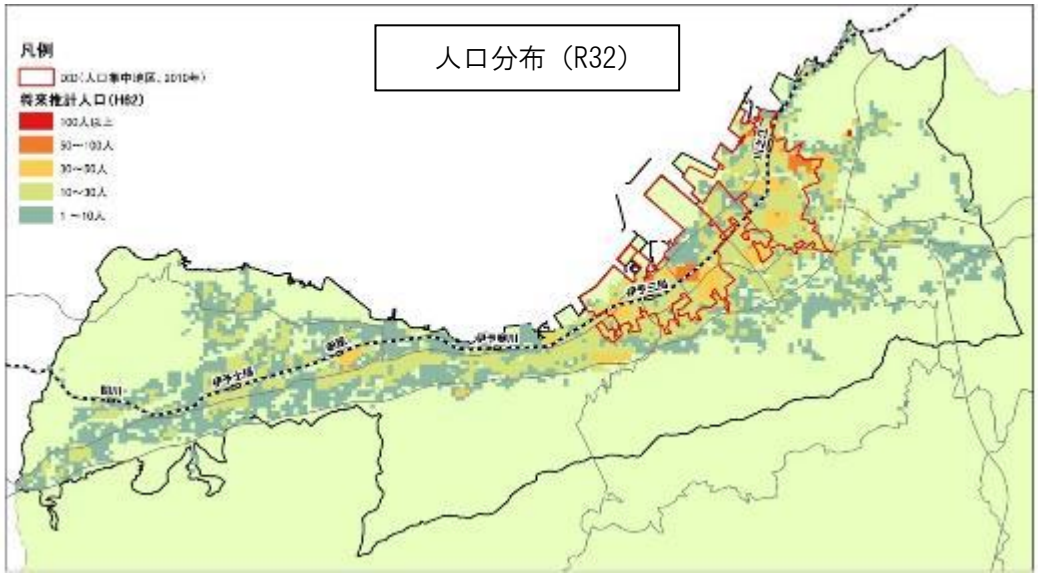


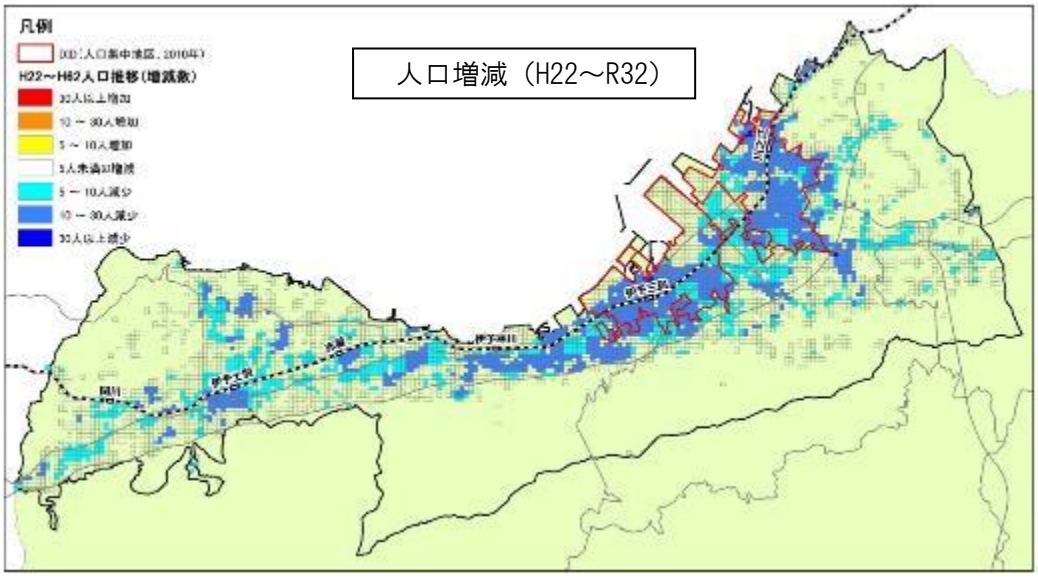
・DID 外縁部で人口が増加傾向にあり、さらなる市街地の拡大が懸念されます。

③地区別人口の見通し（平成 22 年～令和 32 年）

・地区別の人口分布の見通しを見ると、令和 32 年（2050 年）では 50 人以上の人口が集中するエリアが極端に減少する可能性があります。集中が見られる地区としては、金生町山田井周辺や JR 伊予三島駅周辺となります。

・平成 22 年（2010 年）から令和 32 年（2050 年）の長期的な人口増減を見ると、おおむね全ての地区で減少が見込まれており、特に JR 川之江駅西側や JR 伊予三島駅北側の中心市街地では、著しく減少する可能性があります。



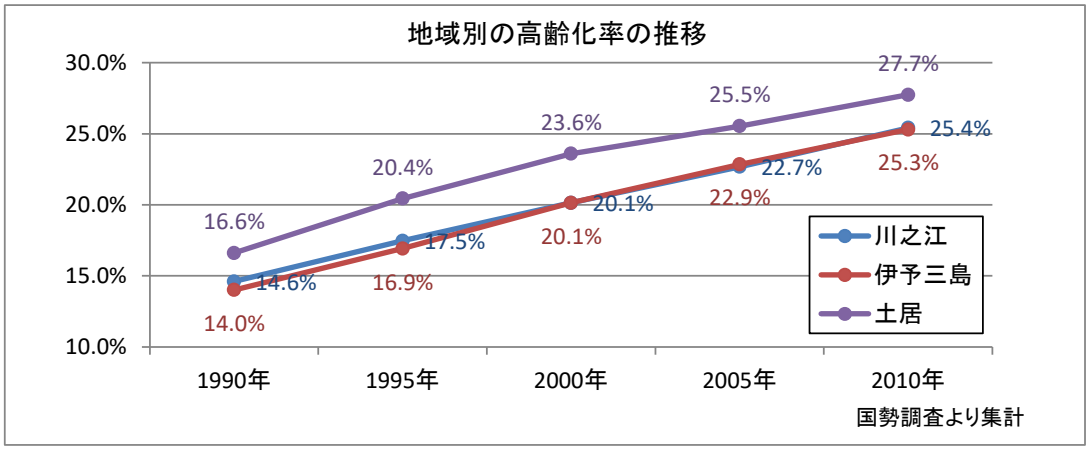


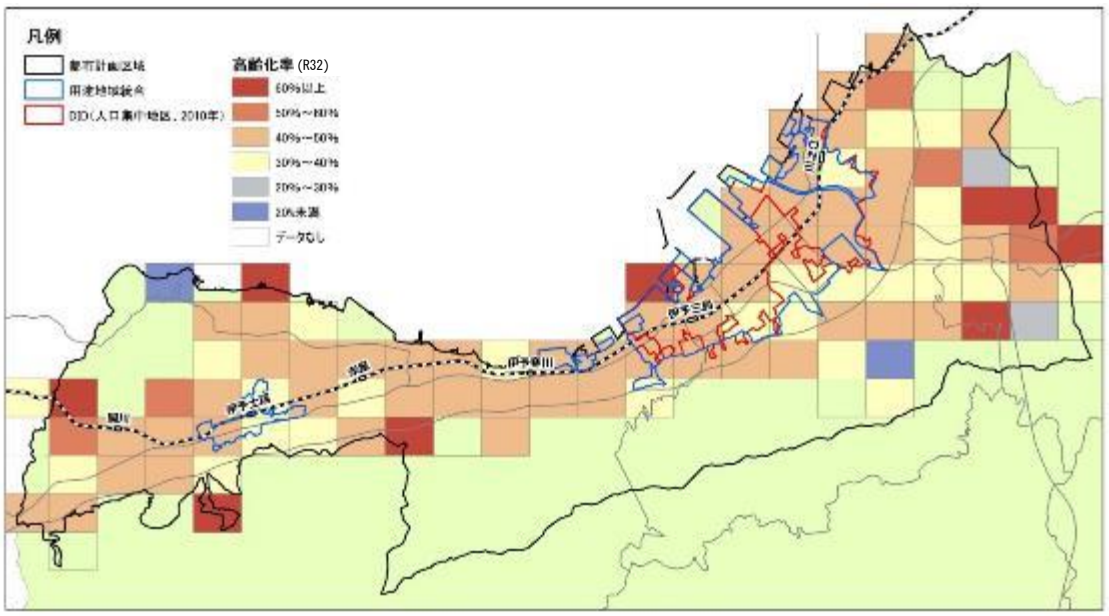
・おおむね全ての地区で減少が見込まれ、低密度化が進むとともに、中心部の空洞化が進行することで、生活利便性の低下やコミュニティの衰退が懸念されます。

（３）高齢化率の推移

・平成 2 年（1990 年）から平成 22 年（2010 年）の都市計画区域内の各地域の高齢化率を見ると、いずれも上昇傾向にあり、中でも土居地域が 27.7%と高くなっています。

・令和 32 年（2050 年）の高齢化率の分布状況を見ると、大半が 40%以上の高齢化率となっており、中でも都市計画区域外縁部で 60%を超える高い高齢化率が見込まれています。また、比較的中心部での高齢化が進むことが見込まれています。

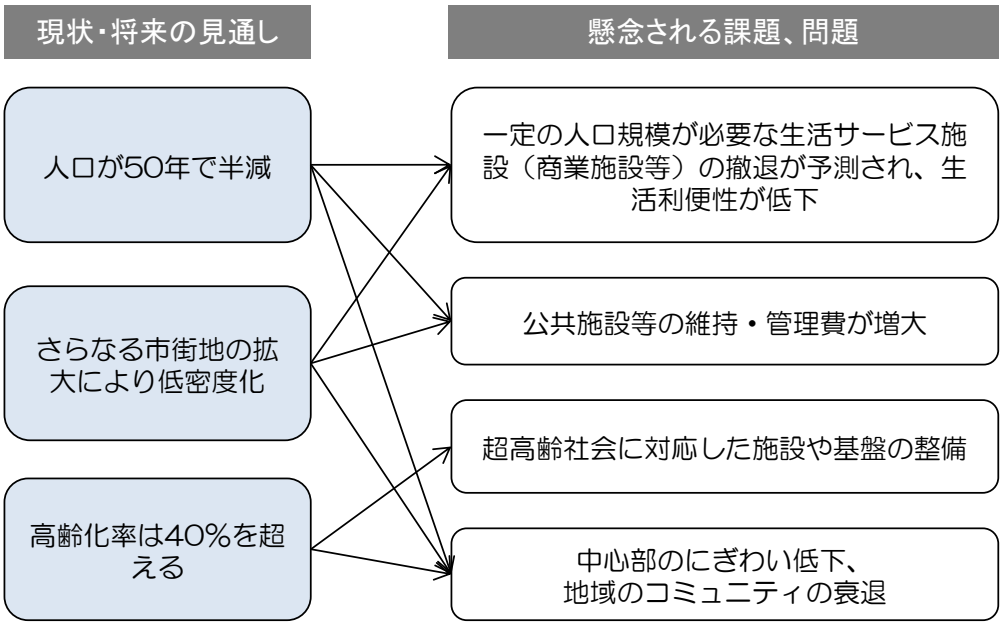




・中心部では高齢化が郊外部に比べて進行することが予測されており、にぎわいの喪失が懸念されます。

（４）人口の将来見通しから懸念される課題

・本市における人口の将来見通しから懸念される課題をまとめると次のとおりです。



２．都市を取巻く現状及び将来の見通し

（１）公共交通の利便性・持続可能性

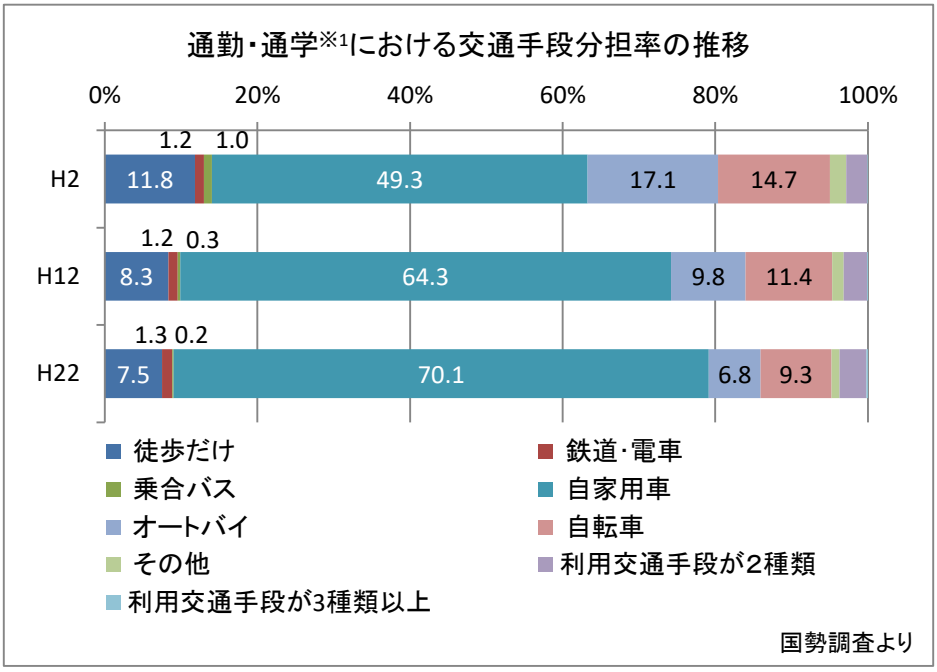
①　通勤・通学における交通手段分担率

・通勤・通学※1における交通手段の分担率を見ると、平成 22 年（2010 年）では自動車が 70.1%と最も高く、次いで「自転車」が 9.3%となっており、自動車に依存した生活がうかがえます。

・分担率の推移を見ると、「自動車」は 20 年間で 20 ポイント程度増加した一方で、「徒歩」や「オートバイ」、「自転車」などは減少傾向にあります。

・公共交通を見ると、「鉄道・電車」は 20 年前から増減は見られないものの、「乗合バス」については大幅な減少傾向にあります。

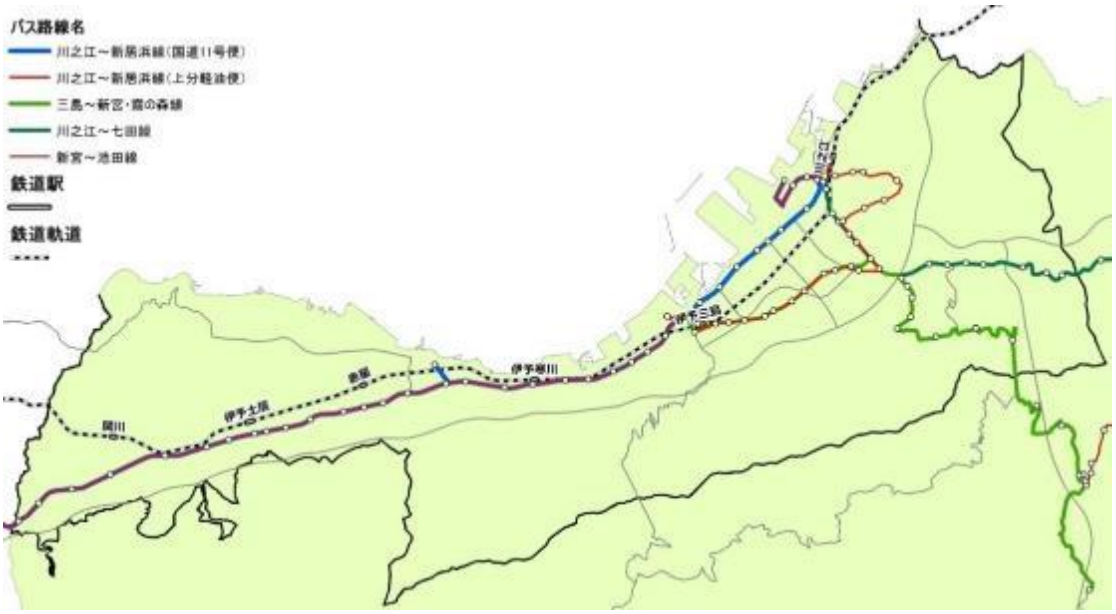
※1　常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者（15 歳以上の市民で市内外へ通勤・通学している者）



② 公共交通の利用状況

・市内には JR 予讃線及び路線バスが運行しているものの、利用者は極めて少ない状況にあります。

・最も多く利用される JR 伊予三島駅でも日乗降人員が約 2,000 人未満、路線バスについては川之江～新居浜線で 1 便（往復）あたり 30～35 人程度の利用となっています。



■駅別「乗降」人員（平成 28 年度）

駅名	関川	伊予土居	赤星	伊予寒川	伊予三島	川之江
「乗降」人員（人/日）	114	734	226	186	1,960	1,318

※「乗降」人員は、当該駅での乗車人数と降車人数の合計である。　市資料より

■路線バス輸送人員（H27.10～H28.9）

バス路線名	主な経由地（バス停）	運行回数	運行会社	輸送人員※
川之江―新居浜線〔国道 11 号便〕	土居・三島・港通り	1 日 10 往復（日祝 9.5 往復）	瀬戸内運輸	28.7 人/便
川之江―新居浜線〔上分経由便〕	市役所前・上分・川之江保健センター前・四国中央病院	1 日 7 往復（日祝 5.5 往復）		36.5 人/便
三島―新宮・天日線	三島駅前・市役所前・上分・三角寺口	1 日 2 往復（日祝 1 往復）		7.3 人/便
三島―新宮・霧の森線	三島駅前・市役所前・上分・三角寺口	1 日 2 往復（日祝 2 往復）		9.1 人/便
川之江―七田線	川之江駅・栄町口・上分・椿堂	1 日 1 往復（日祝運休）		4.6 人/便

※輸送人員は、乗降調査に基づく平均乗車キロ等から算出したもので、実人数ではない。　市資料より
平成 27 年 10 月～28 年 9 月の 1 往復あたりの人数。

■デマンドタクシー利用者数（平成 28 年度）

エリア別	川之江	三島	土居	三島嶺南	早朝夜間便
利用者数（人/日）	29.7	28.9	15.8	6.3	0

市資料より

③　公共交通の利便性・持続可能性

・バス路線については JR 新居浜駅～JR 伊予三島駅間の本数は充実しているものの、JR 川之江駅の発着路線は複線化しており、運行本数は限られます。

・ただし、山側の路線については利用者数が多く、地域住民の需要が高い路線となっています。

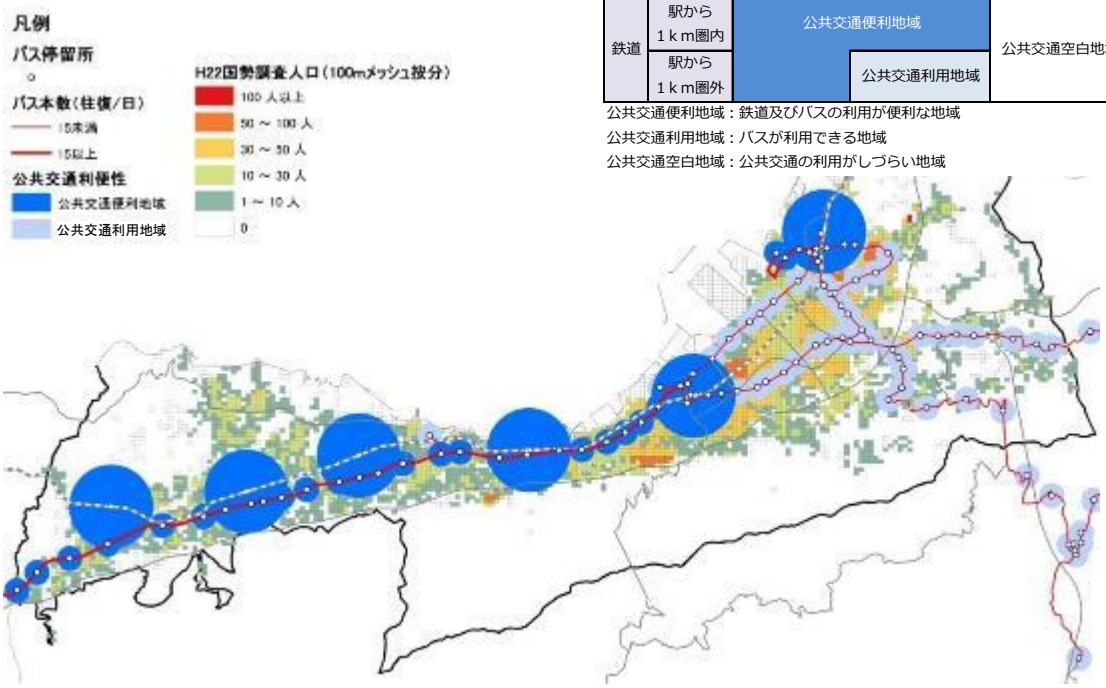
・一方、JR 伊予三島駅から土居地域にかけて公共交通便利地域が広がっています。

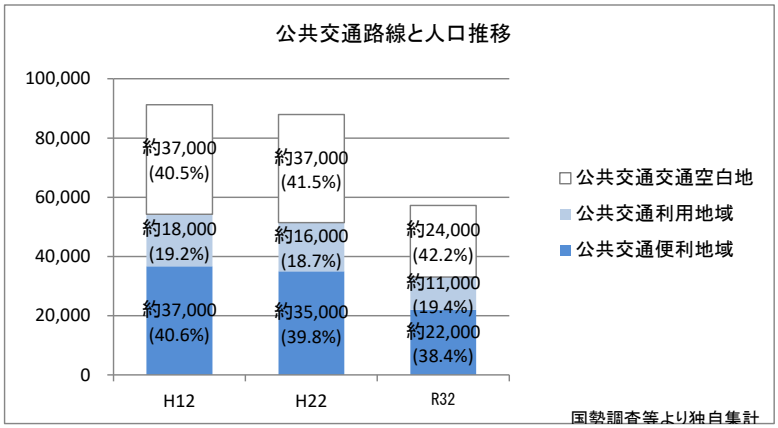
・公共交通便利地域の人口を見ると、平成 22 年（2010 年）では約 40%程度のカバー率となっており、公共交通空白地域が同程度となっています。

・令和 32 年（2050 年）には公共交通便利地域の人口が 1/3 程度に減少することから、路線の維持等が困難となる可能性があります。

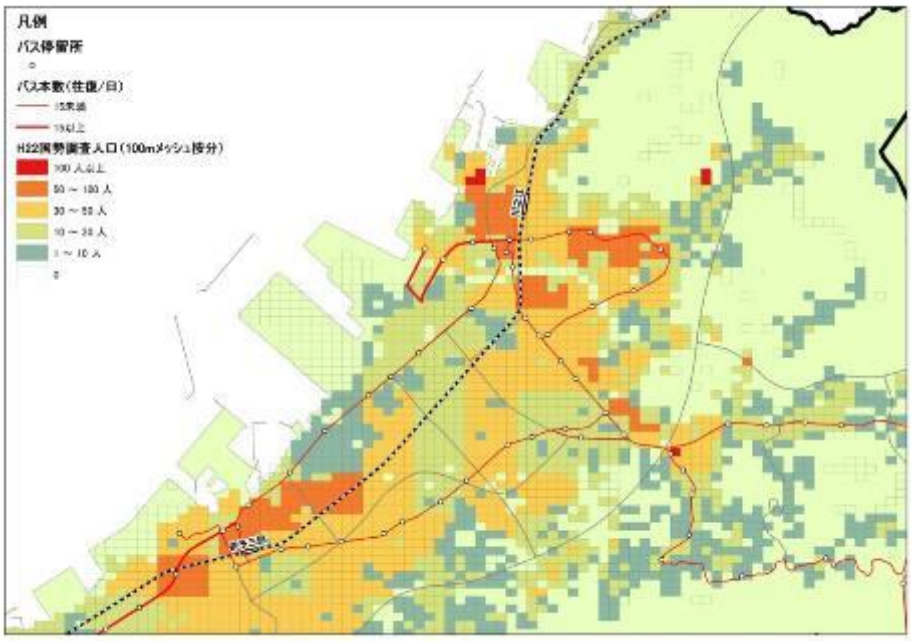
		バス		
		バス停から300m圏内		バス停から300m圏外
		運行本数 15往復/日以上	運行本数 15往復/日未満	
鉄道	駅から1ｋｍ圏内	公共交通便利地域		公共交通空白地域
	駅から1ｋｍ圏外		公共交通利用地域	

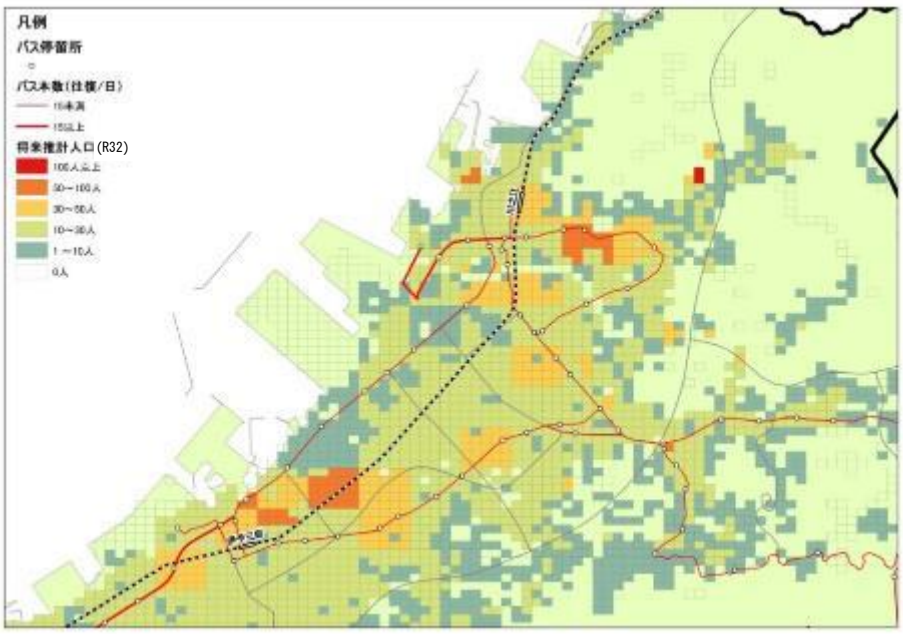
公共交通便利地域：鉄道及びバスの利用が便利な地域
公共交通利用地域：バスが利用できる地域
公共交通空白地域：公共交通の利用がしづらい地域





・中でも、川之江地域ではバス路線沿線の地区人口が大幅に減少することが見込まれるため、将来的にバス路線の維持が困難になる恐れがあります。



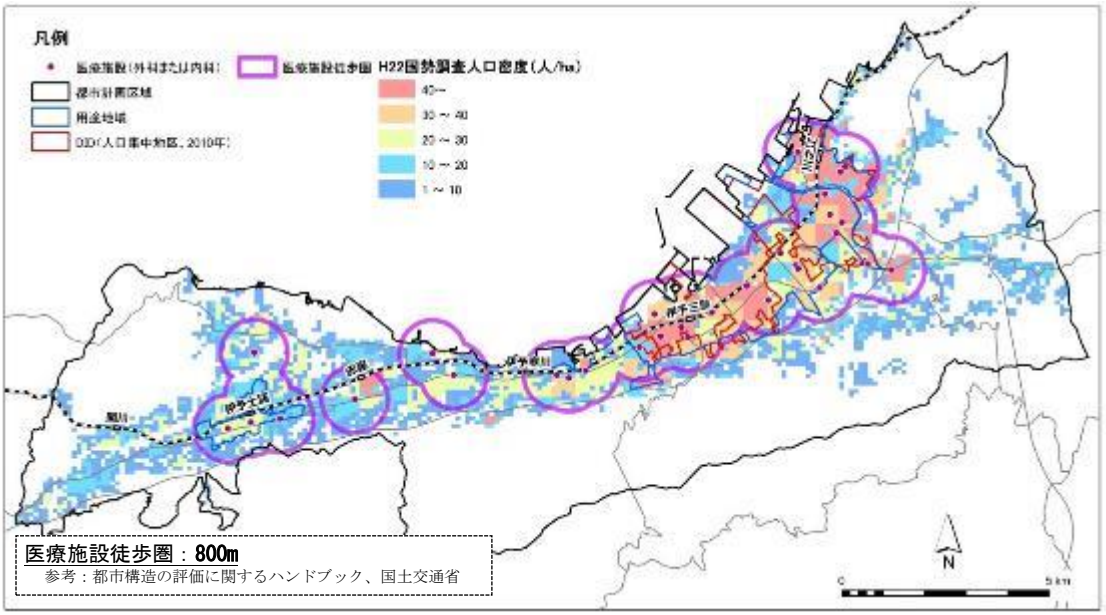


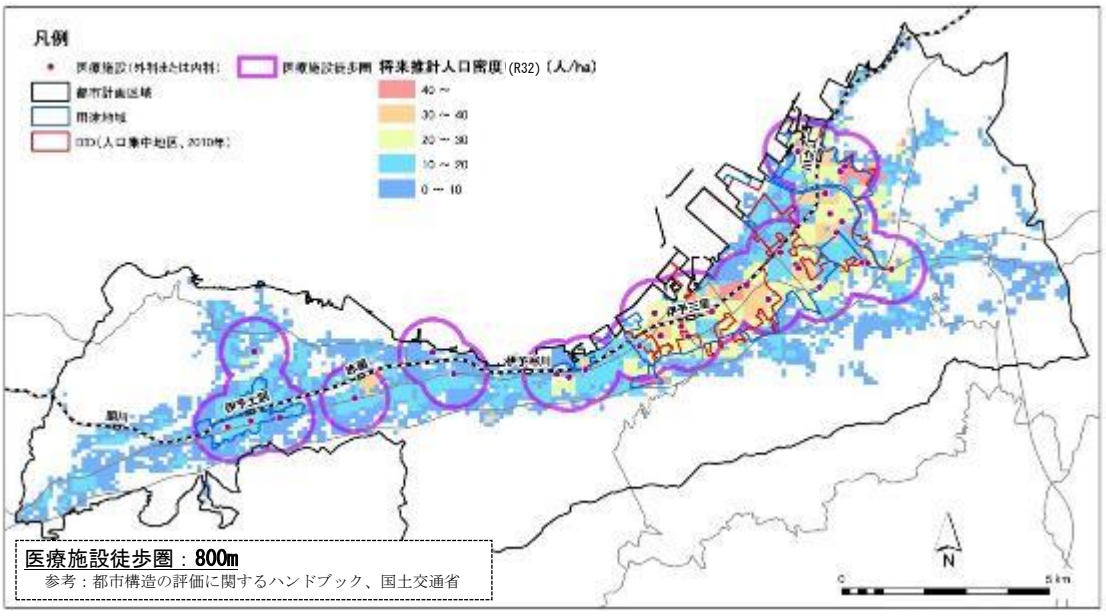
（２）生活サービス施設の利便性・持続可能性

①医療施設

・医療施設はおおむね市街地に立地しており、徒歩圏域に 73%程度の人口が居住しています。ただし、JR 関川駅周辺など郊外には施設が不足しています。

・JR 伊予土居駅周辺や JR 伊予寒川駅周辺では、医療施設周辺の人口密度が低下するとともに、施設が近接して立地していることから撤退も想定されます。



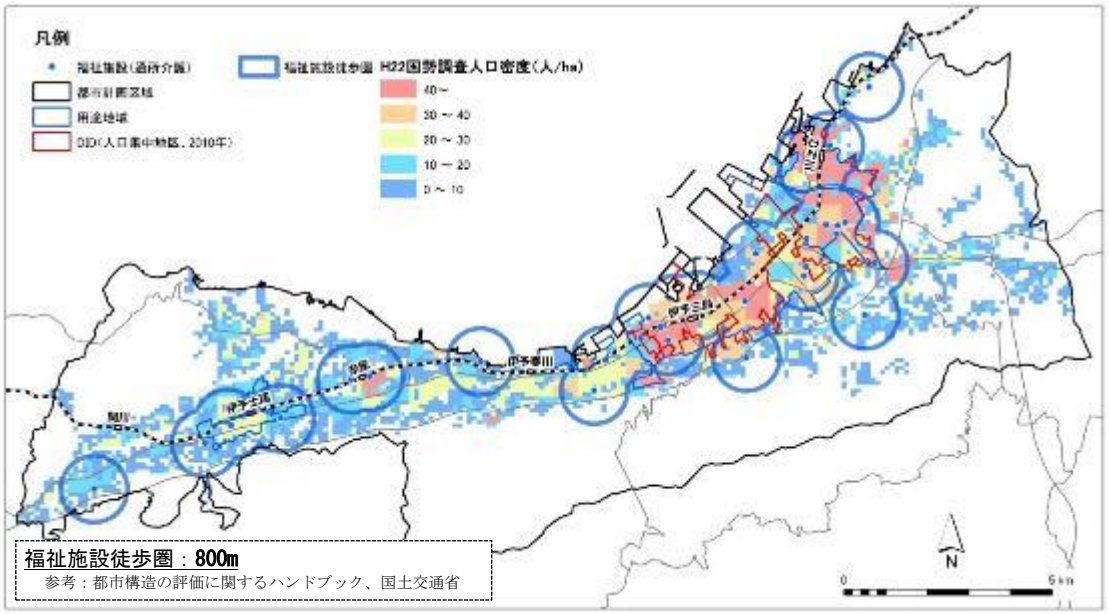


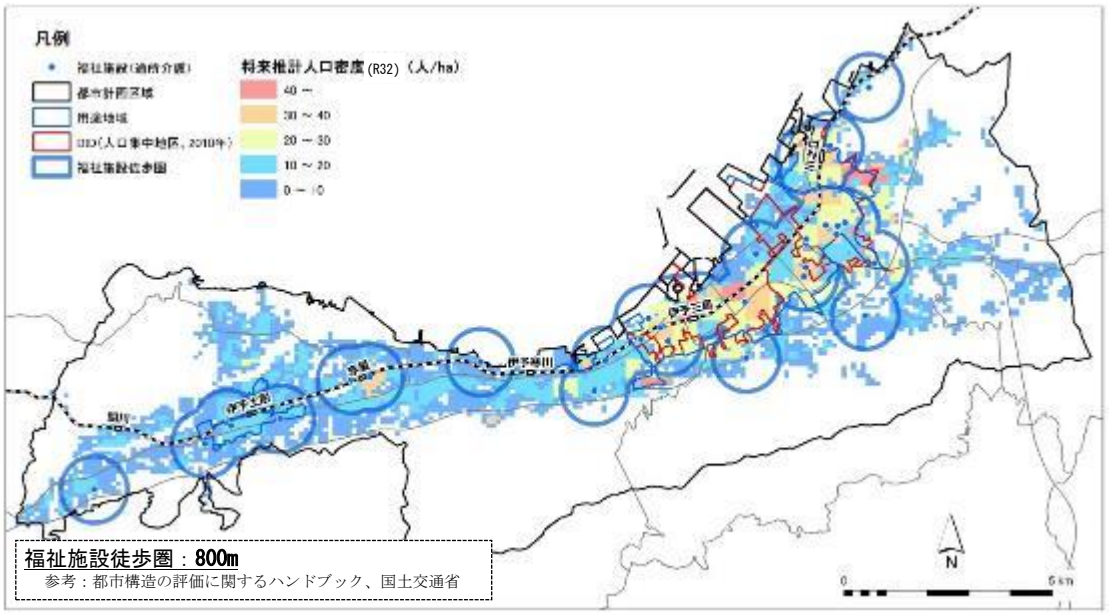
医療施設	H22			R32		
	カバー人口（人）	カバー率	１施設当たりのカバー人口平均(人)	カバー人口（人）	カバー率	１施設当たりのカバー人口平均(人)
徒歩圏内	約63,800	72.5%	約 1,724	約42,000	73.3%	約 1,135
徒歩圏外	約24,100	27.4%	-	約15,200	26.5%	-
計	約88,000	-	-	約57,300	-	-

②福祉施設

・福祉施設は用途地域内を中心に広く立地しており、徒歩圏域に 68%程度の人口が居住しています。

・高齢化が予測される中で、福祉施設の需要は増加することが予想されます。



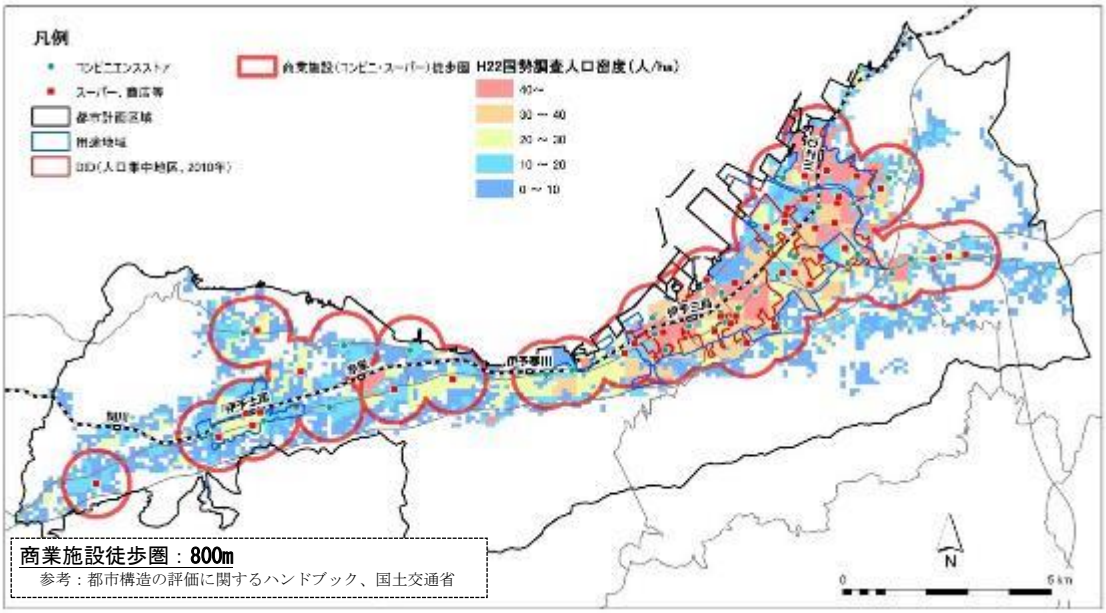


福祉施設	H22			R32		
	カバー人口（人）	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)	カバー人口（人）	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)
徒歩圏内	約59,900	68.1%	約 1,619	約39,100	68.2%	約 1,057
徒歩圏外	約28,100	31.9%	-	約18,100	31.6%	-
計	約88,000	-	-	約57,300	-	-

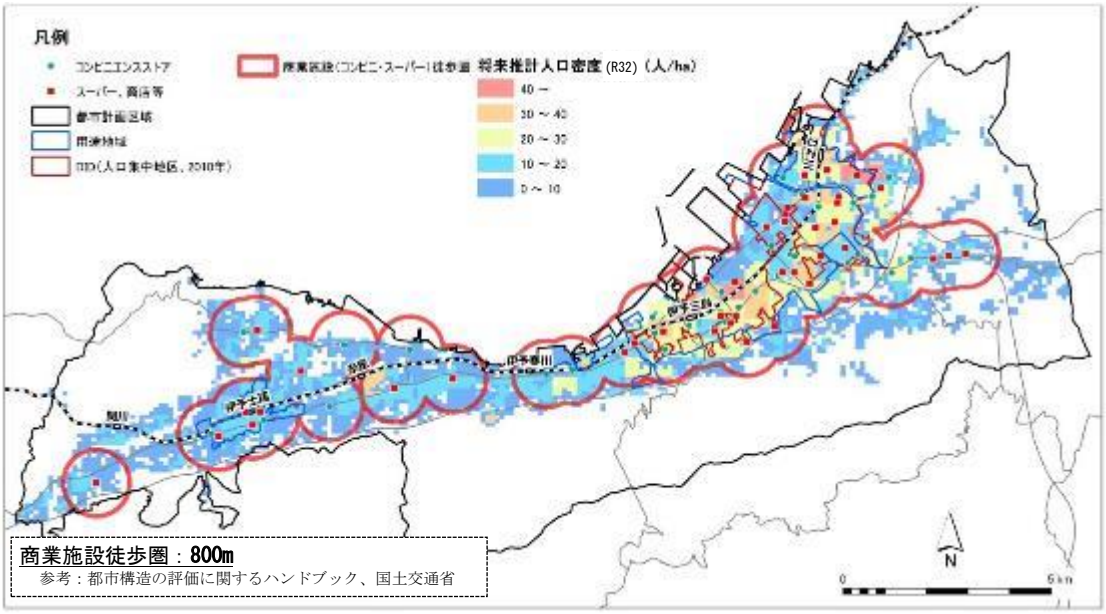
③商業施設

・商業施設は市街地に広く立地しており、徒歩圏域に 87%程度の人口が居住しています。

・また、JR 川之江駅及び JR 伊予三島駅周辺の中心部でも人口密度の低下が見込まれており、施設が集積していることから施設が減少していくことも考えられます。



商業施設徒歩圏：800m
参考：都市構造の評価に関するハンドブック、国土交通省



商業施設徒歩圏：800m
参考：都市構造の評価に関するハンドブック、国土交通省

商業施設	H22			R32		
	カバー人口（人）	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)	カバー人口（人）	カバー率	1施設当たりのカバー人口平均(人)
徒歩圏内	約76,800	87.3%	約 972	約50,600	88.3%	約 641
徒歩圏外	約11,200	12.7%	-	約6,700	11.7%	-
計	約88,000	-	-	約57,300	-	-

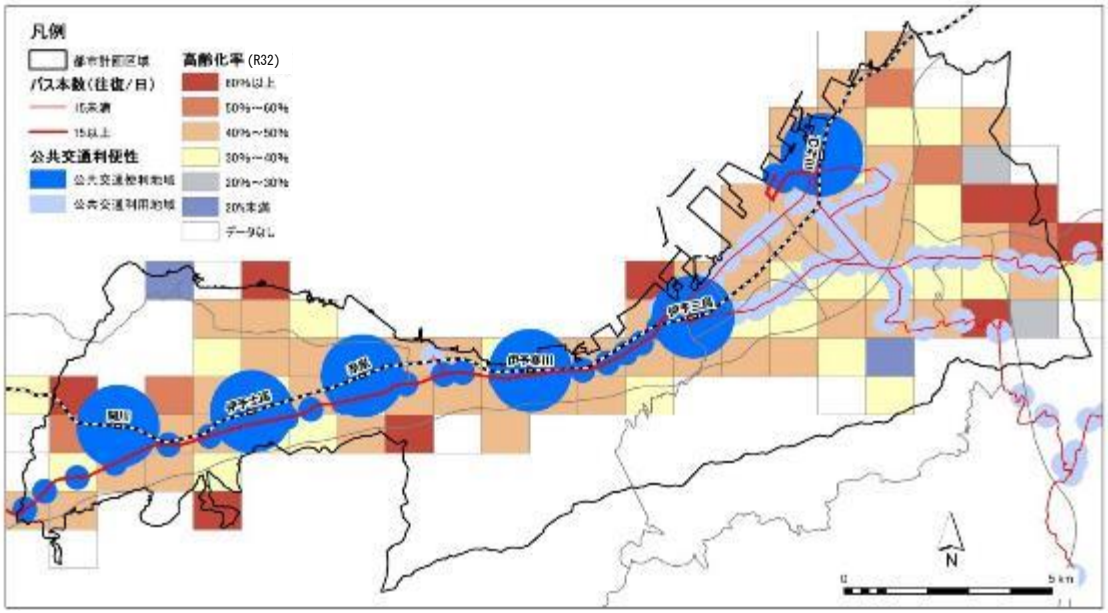
（３）高齢者の福祉・健康

・現在の公共交通の利便性の悪い地域（公共交通空白地域）において、令和 32 年（2050 年）の高齢化率が高いと予想される場所が見られます。

・それらの地域では、公共交通を利用して日常生活サービスが利用しづらいため、特に車の運転が困難な高齢者の生活利便性が悪くなるとともに、外出機会の低下にもつながり、高齢者の健康維持にあたっての課題となります。

・また、高齢化率の高い地域では、高齢者福祉サービスなどが一層必要となる一方で、既存施設は利便性の高い地域に立地していることから、サービスを受けることが不便な高齢者が増加することが考えられます。

・そのため、超高齢社会に対応したまちづくりを進めるためにも、公共交通路線周辺への居住を誘導するとともに、高齢者福祉サービスの充実や歩いて暮らせる基盤整備などが求められます。



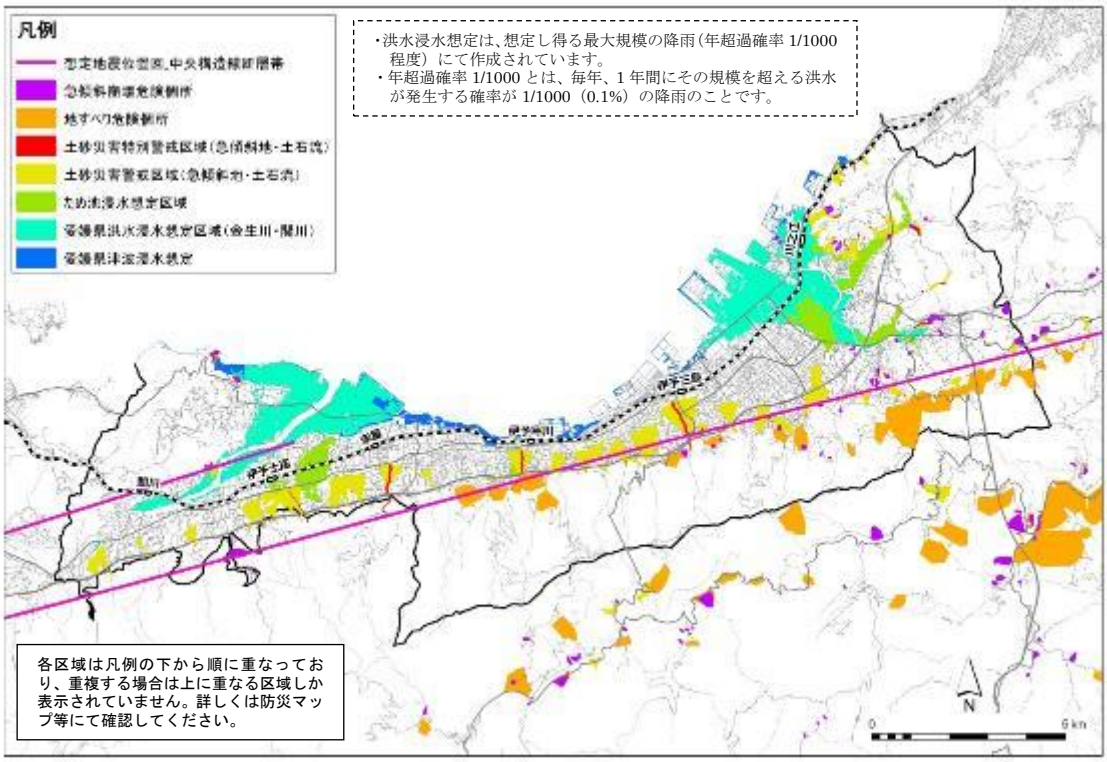
（４）災害に対する安全性

①全市の災害リスク

・本市は、北は燧灘、南は法皇山脈の山々に挟まれた地形条件であることから、沿岸部の津波や山麓部の土砂災害の発生が懸念されています。
・また、二級河川である関川、金生川の洪水やため池のはん濫、山麓部に通る中央構造線活断層帯などの危険性を有しています。
・南海トラフ巨大地震等の地震発生時における宅地地盤の滑動崩落や液状化による被害が懸念されています。このうち令和元年度には、大規模な盛土造成を行った造成地（大規模盛土造成地）が 34 箇所確認されています。
・本市の市街地は多くの災害リスクを有しており、安全な市街地の形成が課題となっています。

②地区別の災害リスク

・伊予三島地域では、JR 伊予三島駅周辺の DID において土砂災害特別警戒区域が指定されているほか、土砂災害警戒区域が指定されている山麓部へ市街地が拡大しています。
・川之江地域では、川之江港周辺の津波浸水や金生川の河川浸水等が想定されています。また、JR 川之江駅の東側では、河川浸水や土砂災害等が懸念される山麓部へ市街地が拡大しています。



（５）財政の健全性

①　歳入・歳出の状況

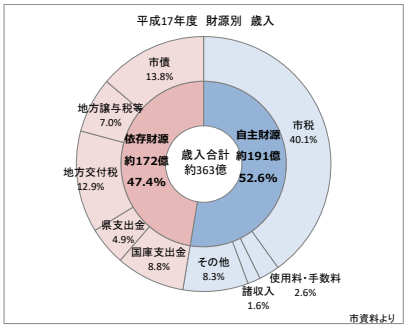
・歳入の状況を見ると、平成 17 年度（2005 年度）は自主財源が 52.6%と半数以上あったものの、平成 25 年度（2013 年度）では 46.6%と 6 ポイント低下しています。

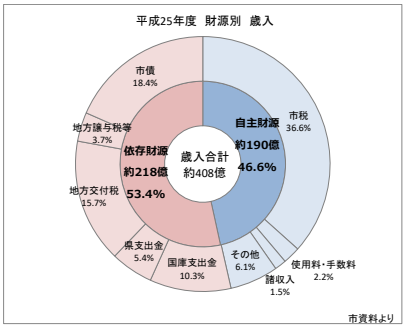
・今後の人口減少等により、自主財源の確保が困難になることが予想されます。

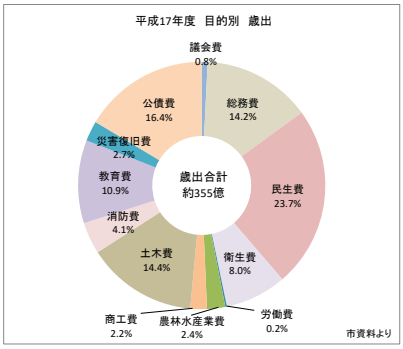
・目的別の歳出の状況を見ると、民生費が 23.7%から 31.2%と 7.5 ポイント増加しています。

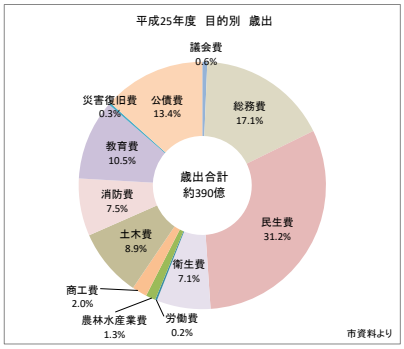
・性質別の歳出の状況を見ると、人件費等の義務的経費の割合が低下する一方で、投資的経費における建設事業費が増加傾向にあります。

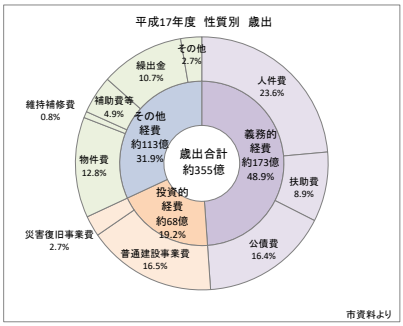
・自主財源の減少に加え、今後の高齢化の進行により、さらなる民生費の増加が懸念されます。また、今後都市インフラ施設や公共施設等の老朽化に対応するための投資的経費の増加が予想されることから、より効率的な行政運営が求められています。

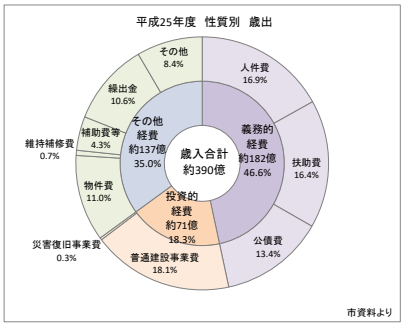












②　地価の推移

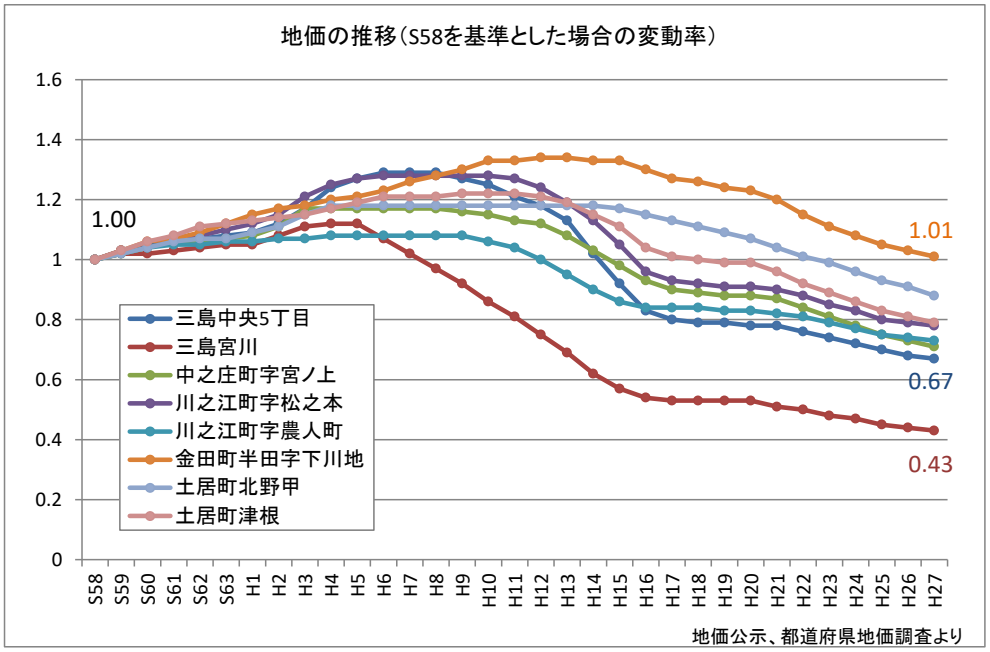
・本市の公示地価等の推移を見ると、いずれの所在地でも低下傾向に加え、いまだ下げ止まりとは言えない状況にあり、さらなる低下が懸念されます。

・中でも、三島宮川では昭和 58（1983）年に対して 43%まで低下しており、次いで、三島中央５丁目でも 67%に低下しています。

・市役所を含む JR 伊予三島駅周辺の地価が大幅な下落傾向にあり、拠点としての求心力や魅力の低下が起因している可能性があります。

・このように、中心市街地での地価が低下することで税収等への影響が懸念されます。

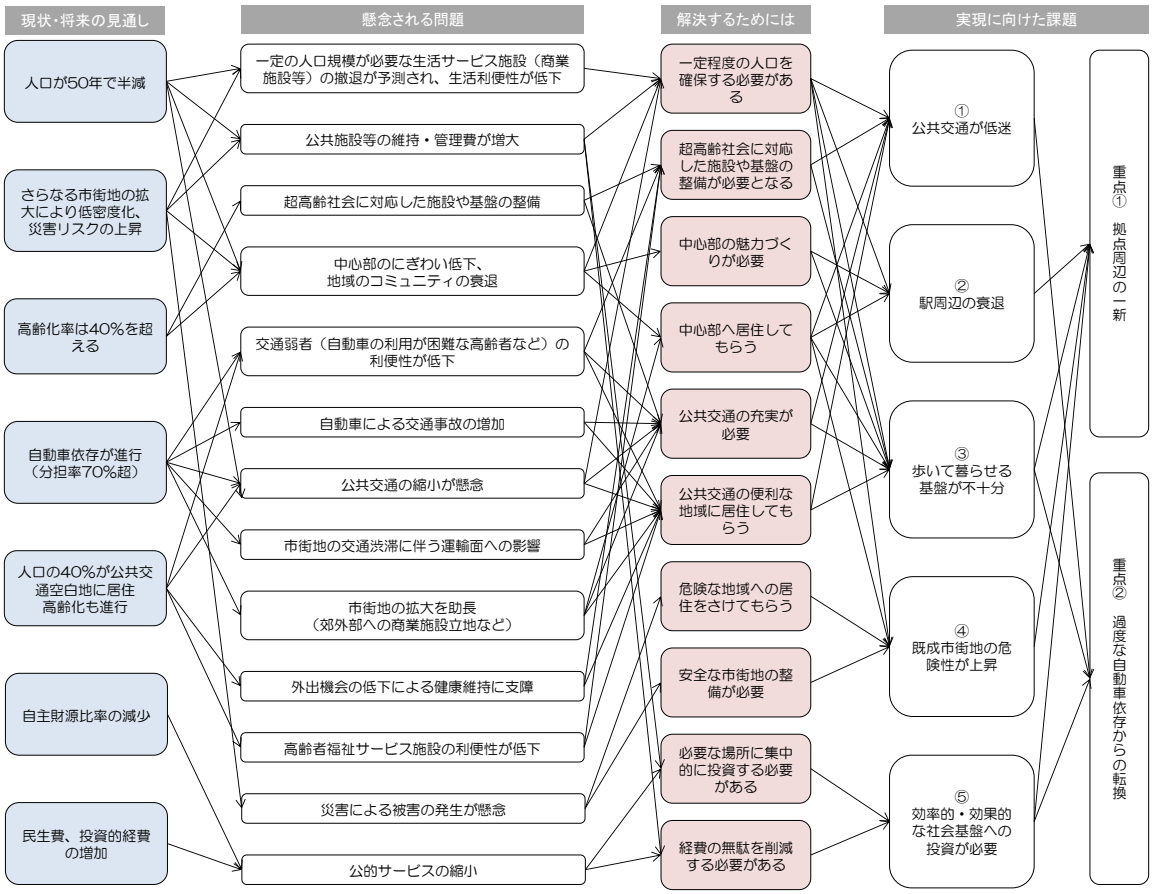
・一方で、金田町半田周辺では、全市的な傾向と同様に低下しているものの、上昇傾向が長期にわたって続いたことから、昭和 58 年と同程度の地価となっています。



３．都市が抱える課題と解決すべき課題

・「人口の将来見通し」や「都市を取巻く現状及び将来の見通し」を踏まえ、将来、本市において懸念される問題点が洗い出されました。これら懸念される問題を解決するためには、日常生活サービス施設の集積や公共交通の充実などにより地域の利便性を高めるととともに、それら周辺にまとまって居住を促す「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」によるまちづくりの実現が必要です。

・本市では、その実現に向けた課題として、「都市が抱える課題」と、その中でも特に「解決すべき課題」を次の通り整理します。



（１）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。
・一方、新たな交通システムとしてデマンドタクシーを導入し、公共交通空白地域の解消に取り組んでいます。
・ただし、既存の公共交通路線沿線に人口は集積しており、利用率の向上を図ることで公共交通の持続可能性はあることから、高齢化への対応を見据えた利便性の向上が求められます。

②駅周辺が衰退

・日常生活サービス施設（商業・医療・福祉）は広範に立地しているものの、公共交通と徒歩等で複数の施設を利用できる地域は少ない状況です。
・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。
・今後、人口減少に伴って身近な日常生活サービス施設が撤退する可能性もあり、居住地域の利便性が悪化することが懸念されます。
・日常生活サービスの維持・確保に向けて、人口が集中し利便性の高い駅周辺などの拠点を再興することが求められます。

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。
・急速に進む高齢化に対応した”歩いて暮らせるまち"の実現に向けて、基盤整備や利便性の高い地域への住み替え促進等が求められています。

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。
・また、古くから形成された市街地において狭あい道路や空き家などが存在し、歩道整備も不十分であることから、交通安全上の危険性が顕在化するとともに、地震時のリスクも上昇しています。
・そのため、山麓部や沿岸部への市街地拡大を抑制するとともに、既成市街地の適正な更新が求められています。

⑤効率的・効果的な社会基盤への投資が必要

・財政力は高く健全な財政状況にありますが、駅周辺の地価の減少や小売業の年間販売額の減少などに伴い、税収は減少傾向にあります。

・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。

（２）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、狭あ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。

第４章　まちづくりの方針

１．まちづくりの方針

（１）基本理念

・都市が抱える課題の解決を図るとともに、四国中央市都市計画マスタープランをはじめとする上位計画の将来都市構造を実現するため、立地適正化計画におけるまちづくりの基本理念を次の通りとします。

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～

・四国中央市のまちづくりは、上位計画に定められる将来都市構造の実現に向けて、四国の中央「まんなか」という位置の可能性や紙産業をはじめとした地域固有の文化・伝統を活かし、交流力・求心力が発揮される都市づくりを目指すことを基本理念とします。
・ただし、都市の現状や将来見通しを見ると、人口減少・少子高齢化を背景に、生活利便性の低下や地域コミュニティの衰退、公共交通の縮小など将来様々な問題が顕在化することが予想されます。
・そのため、立地適正化計画においては、人口減少下においても市民の生活利便性が確保され、活き活きと将来にわたって暮らせる持続可能な都市づくりを進めるため、生活に必要な機能の集約・複合化を進めるとともに、それらを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（拠点の形成）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、拠点と居住地を結ぶ公共交通の充実や結節点の強化などにより、ネットワークの充実を目指します。

○まちづくりの方針の設定にあたって

・まちづくりの方針は、都市が抱える課題や解決すべき課題、本市の地域特性、上位計画などを踏まえて設定しています。

（２）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。

①持続可能な多極型の集約都市構造を目指す

・本市では、都市計画区域内において合併前の旧市町（川之江、伊予三島、土居）の中心部が駅周辺に形成されています。いずれも行政機能をはじめ、商業施設などの日常生活サービス施設が立地するとともに、居住地が形成されています。

・しかし、公共交通や日常生活サービス施設の利便性が高い地域であるものの、人口減少や市街地の拡大による空洞化、商店街の衰退などが見られます。

・基本理念に基づく持続可能な都市づくりを進めるため、JR 川之江駅や JR 伊予三島駅、JR 伊予土居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都市機能の誘導を図り、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

・本市では、自動車交通を利用したライフスタイルが主流となっており、郊外部への日常生活サービス施設の立地や居住地の拡大が進み、コンパクトなまちづくりを進める上での課題となっています。

・一方で、JR 川之江駅や JR 伊予三島駅周辺などの公共交通の利便性が高い中心部では、狭あいな道路や歩道のない幹線道路などが見られるなど、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、空き家などの増加も見られ、防災・防犯上の危険性が増しています。

・そのため、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

・本市は、地形特性から主要な幹線道路や鉄道軌道などが東西に延び、その周辺に居住地が形成されてきました。しかし、自動車交通の発展などに伴って市街地は拡大し、鉄道や路線バスなどの公共交通の不便な地域に居住地が広がっています。

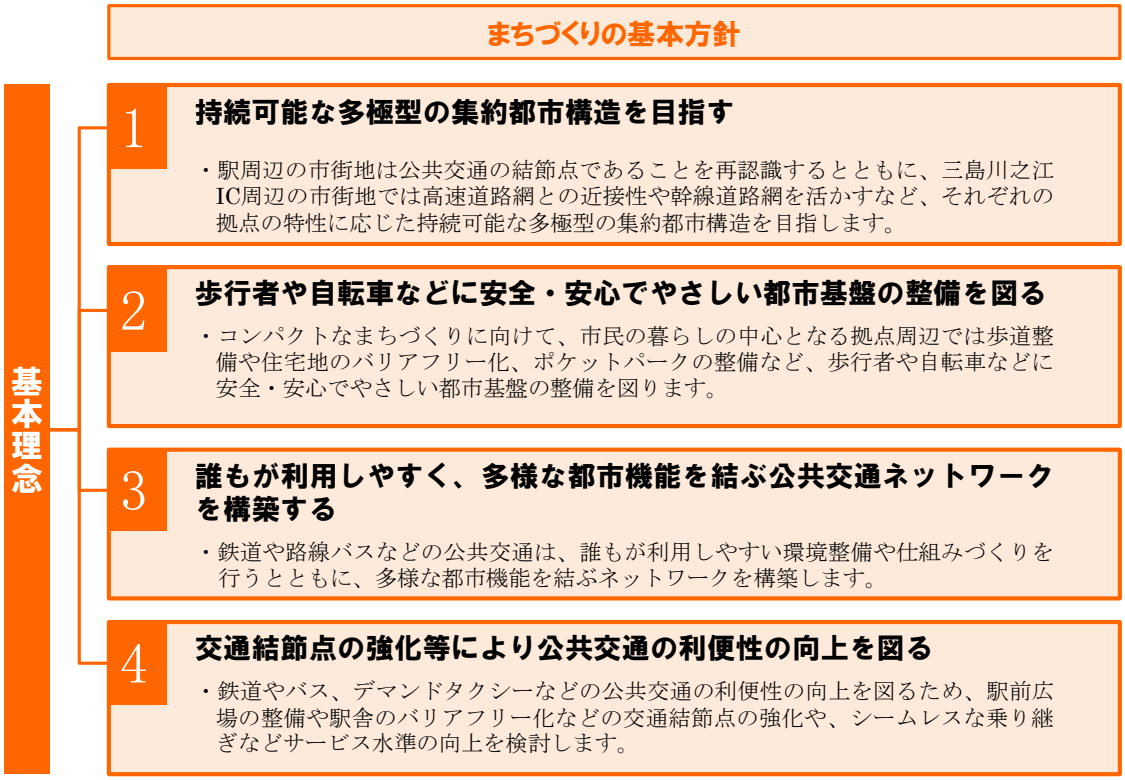
・そのような中、本市は人口減少・超高齢社会を迎えており、今後、高齢者をはじめとした交通弱者などの増加が予想されるとともに、身近な日常生活サービス施設は周辺人口の減少に伴う撤退が懸念されるなど、交通弱者の利便性の低下や自動車交通への依存が進行する恐れがあります。

・そのため、市民の生活利便性の確保に向けて、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進め、居住地と多様な都市機能を有する拠点を結ぶネットワークを構築します。併せて、公共交通の利便性が高い地域への居住誘導に取り組みます。

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

・鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者数は低迷しており、今後の人口減少に伴ってさらなる利用者数の減少が予想されることから、その維持が困難となる恐れがあります。一方でデマンドタクシーの利用者は多く、柔軟な交通システムに対する需要は高くなっています。

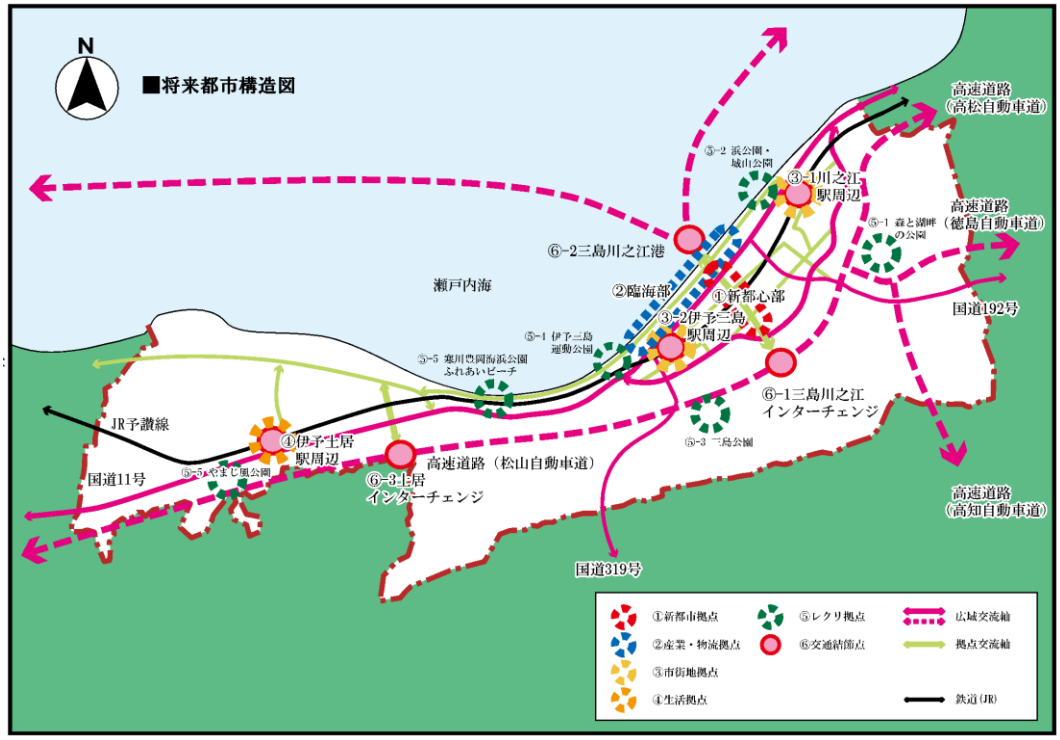
・公共交通沿線に一定の人口定着があることから、鉄道やバス、デマンドタクシーなどの公共交通の利便性の向上を図るため、駅前広場の整備や駅舎のバリアフリー化などの交通結節点の強化や、シームレスな乗り継ぎなどサービス水準の向上を検討します。



（３）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。

（参考：四国中央市都市計画マスタープランにおける将来都市構造）



主な拠点／軸	方向性
新たな都心部拠点 *(三島川之江 IC 周辺)*	・四国のまんなか都市にふさわしい魅力あふれる新たな都心部拠点として、流通・商業・文化などの施設誘致を進め、適正な土地利用と総合交通網の整備を図る
市街地拠点 *(JR 川之江駅周辺、JR 伊予三島駅周辺)*	・利便性の高い徒歩生活圏の核として、商業・文化・福祉・居住がコンパクトにまとまった地区づくりを目指し、身近で利便性の高い商業地域として再整備を図る
生活拠点 *(JR 伊予土居駅周辺)*	・既成市街地の再生と活性を図る核として、周辺の自然環境や農業環境の保全と活用、商業・居住環境の活性化を連動させ、地域の生活拠点として再整備を図る
交通結節点 *(高速 IC、鉄道駅他)*	・異種交通機関を有効に結び、お互いが円滑に機能を果たし、物流や交通がスムーズに流れるように交通網整備を図る
広域交流軸 *(高速道路、国道他)*	・都市間の連携強化の軸として整備を図る
拠点交流軸 *(拠点を結ぶ道路他)*	・早期に整備して円滑な地域内交通網の確立に向けて整備を図る

（参考：四国中央都市計画区域マスタープランにおける市街地像）

主な拠点／軸	方向性
都市拠点 *(JR 川之江駅周辺、JR 伊予三島駅周辺、三島川之江 IC 周辺)*	・にぎわいの核となる都市拠点として、商業機能の活性化、魅力形成を図る
生活拠点 *(JR 伊予土居駅周辺、国道 11 号沿道)*	・商業・サービス機能が集積する日常生活の中心として都市機能の強化を図る
交通拠点 *(高速 IC、鉄道駅他)*	・交通結節機能の充実を図る
市街地ゾーン *(拠点以外の市街地)*	・既成市街地では住環境の維持・改善を図る ・その他市街地では良好な住環境の形成を基本としつつ適正な利用を図る
農業・集落等ゾーン *(郊外部)*	・自然的環境である優良な農地の保全を図るとともに、既存集落地の生活環境の維持・改善に努め、自然と生活の共生を図る
交通軸（広域軸・都市軸） *(高速道路、国道他)*	・高速道路との連携を図りつつ、国道は広域軸としての機能充実を図る ・その他の各拠点とのネットワークを構築するための区域内における都市軸の形成を図る

①構造別の方向性

・立地適正化計画では、上位計画の将来都市構造に即しつつ、都市の現状・課題、将来見通しを踏まえ、多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けて次の「拠点」、「ゾーン」、「交流軸」の形成・強化を図ります。

○拠点

・本市のにぎわいの核となる都市拠点として、大型商業施設などの立地が進み人口が増加傾向にある三島川之江 IC 周辺を「新たな都心部拠点」、公共交通の利便性が高く古くから市街地が形成されてきた JR 川之江駅周辺及び JR 伊予三島駅周辺を「市街地拠点」と位置づけます。これらの都市拠点では、地域特性に応じた都市機能の誘導を進め、求心力のある魅力的な拠点の形成・強化を図ります。

・また、日常生活の拠点として、土居地域の中心である JR 伊予土居駅周辺を「生活拠点」、公共交通の利便性が高く近年宅地化が進む JR 伊予寒川駅周辺及び JR 赤星駅周辺を「地区生活拠点」と位置づけます。これらの日常生活の拠点では、周辺環境との調和・連携のもと、必要な日常サービス機能の維持・確保を図ります。

拠点		方向性
	新たな都心部拠点 （三島川之江 IC 周辺）	・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
	市街地拠点	・利便性の高い徒歩生活圏の核として、医療・福祉、商業、文化、居住がコンパクトにまとまった拠点づくり
	（JR 川之江駅周辺）	・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体感できる拠点
	（JR 伊予三島駅周辺）	・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
	生活拠点 （JR 伊予土居駅周辺）	・日常生活サービス施設が維持された、コンパクトで暮らしやすい拠点づくり
	地区生活拠点 （JR 伊予寒川駅周辺、JR 赤星駅周辺）	・公共交通の利便性の高い立地特性を活かし、生活機能が維持・確保される拠点づくり

○ゾーン

・公共交通の利便性が高く良好な住環境が整ったゾーンとして、既成市街地を中心とした公共交通沿線地域を「居住促進ゾーン」と位置づけます。公共交通の利便性を活かし、歩いて便利に暮らすことができる住環境の形成を図るとともに、適正な土地利用を進めます。

ゾーン		方向性
	居住促進ゾーン	・生活の利便性を活かし、歩行者や自転車などにやさしい良好な居住空間を形成 ・特に拠点周辺や公共交通沿線に居住を誘導

○交流軸

・市民の生活利便性を将来にわたって維持・確保するための交流軸として、既存の鉄道や路線バスのルートを「公共交通軸」と位置づけます。誰もが利用しやすい環境整備や仕組みづくりを進めるとともに、サービス水準の向上などにより利用促進を図り、拠点を結ぶネットワークを強化します。

・地域の産業や広域交流を活性化するための交流軸として、高速道路網などを「広域交通軸」として位置づけ、交通結節点機能の強化などを図ります。

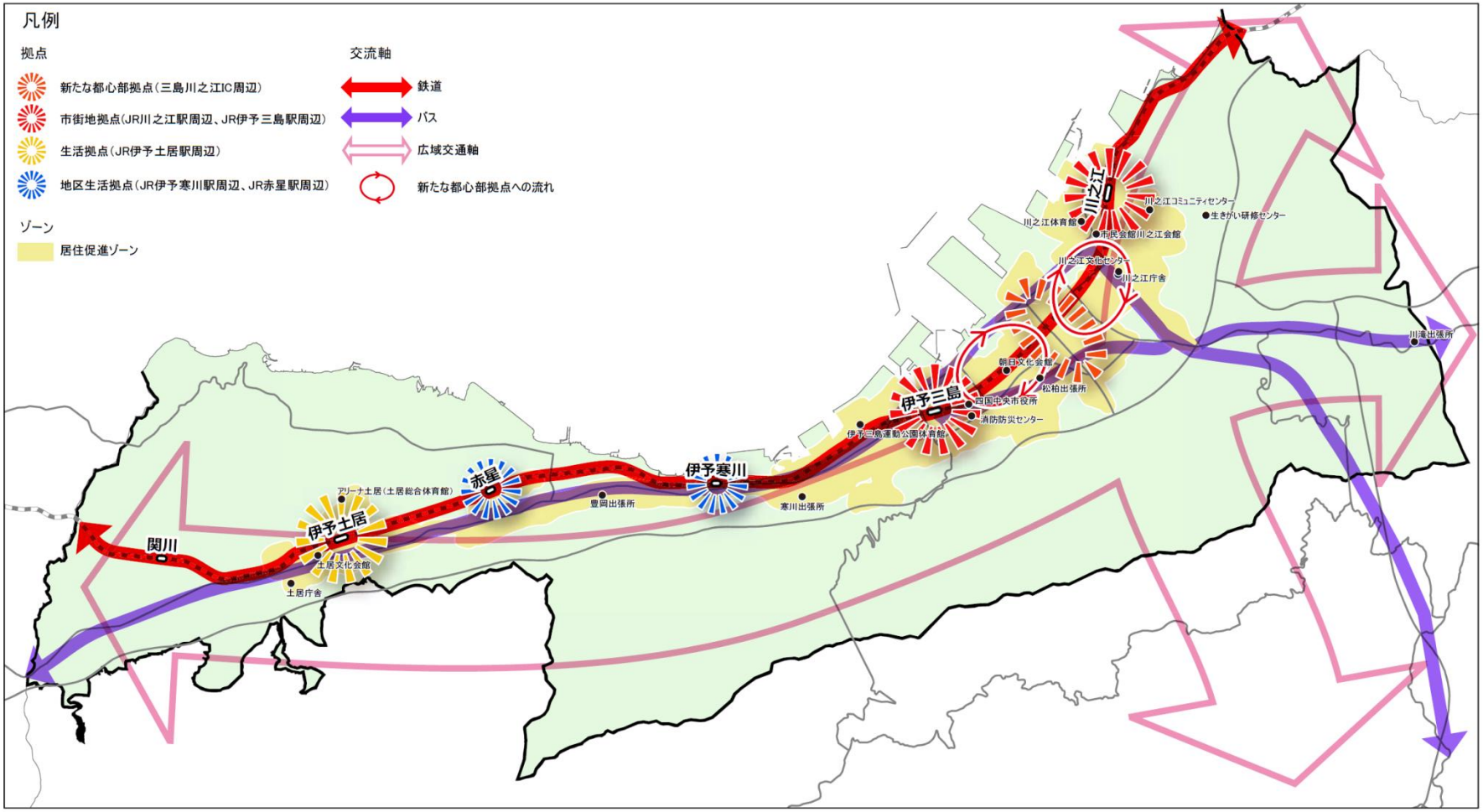
・また、拠点間の連携強化を図る新たな交流の流れとして、市街地拠点と新たな都心部拠点を結ぶ「新たな都心部拠点への流れ」を位置づけます。多様な方策を検討し、拠点を結ぶネットワークの構築を目指します。

軸		方向性
	公共交通軸 （鉄道・バス）	・既存路線の維持を図るとともに、サービス水準の向上等により利用促進を図り、多様な生活サービスを受けるための円滑な移動が可能となる軸を形成
	広域交通軸	・既存の高速道路網をはじめ、将来的な鉄道の高速化など、地域の産業や広域交流を活性化させるための軸を形成
	新たな都心部拠点への流れ	・拠点の連携強化に向けて、新たな都心部拠点への流れを検討

②将来都市構造

・立地適正化計画における将来都市構造は次の通りです。

将来都市構造図


凡例
拠点
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、JR伊予三島駅周辺）
生活拠点（JR伊予土居駅周辺）
地区生活拠点（JR伊予寒川駅周辺、JR赤星駅周辺）
交流軸
鉄道
バス
広域交通軸
新たな都心部拠点への流れ
ゾーン
居住促進ゾーン
川之江
川之江コミュニティセンター
川之江体育館
生きがい研修センター
市民会館川之江会館
川之江文化センター
川之江庁舎
川滝出張所
朝日文化会館
松柏出張所
伊予三島
四国中央市役所
消防防災センター
伊予三島運動公園体育館
伊予寒川
寒川出張所
豊岡出張所
赤星
アリーナ土居（土居総合体育館）
伊予土居
土居文化会館
土居庁舎
関川

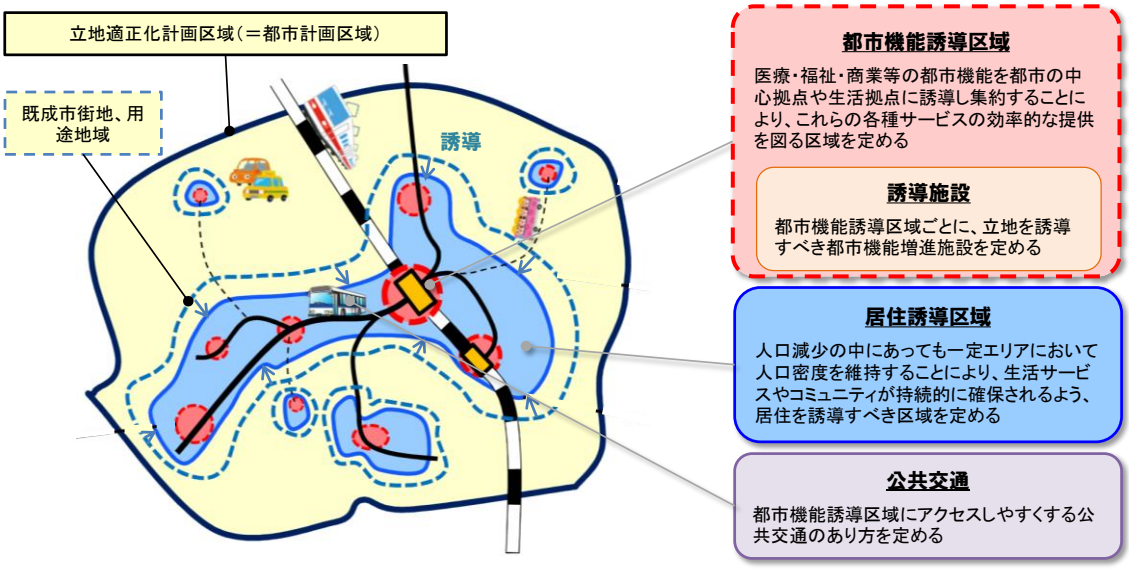
第５章　都市機能誘導区域

・持続可能なまちの実現に向けて、コンパクトシティ・プラス・ネットワークによるまちづくりを進めるため、立地適正化計画制度に基づき「都市機能誘導区域」及び「誘導施設」を定めます。
・都市機能誘導区域は、医療・福祉、商業等の日常生活に必要な施設を都市の中心部や生活の拠点に誘導することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。
・誘導施設とは、日常生活に必要な施設のうち、特に将来にわたって維持・確保する施設として設定し、積極的に都市機能誘導区域へ誘導を図る施設です。
・ここでは、本市における都市機能誘導区域及び誘導施設について、設定の考え方や対象となる区域や施設をまとめます。

１．都市機能誘導区域の設定

（１）基本的な考え方

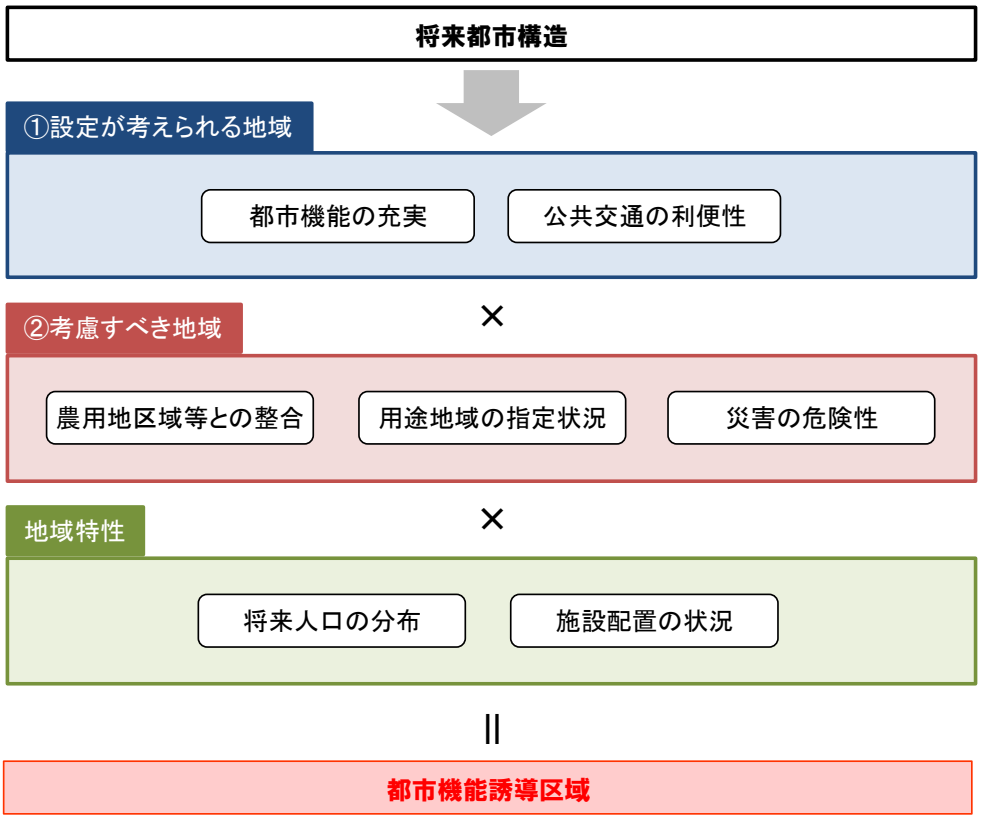
・都市機能誘導区域の設定にあたっては、現在の土地利用や将来のまちづくりの方針を基本とし、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車などにより容易に移動できる範囲で定めます。そのほか、公共交通によるアクセスの利便性が高い地域や歴史的中心地など、都市の拠点となるべき区域に都市機能誘導区域を設定します。
・特に、人口減少・超高齢社会の中で住民の生活利便性を将来にわたって確保するため、鉄道駅周辺をはじめ既存の都市機能が集積する利便性の高い地域に設定し、自動車交通に頼らなくても暮らせる都市構造の拠点を構築・強化する視点から検討します。



（２）区域設定の前提条件

・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。



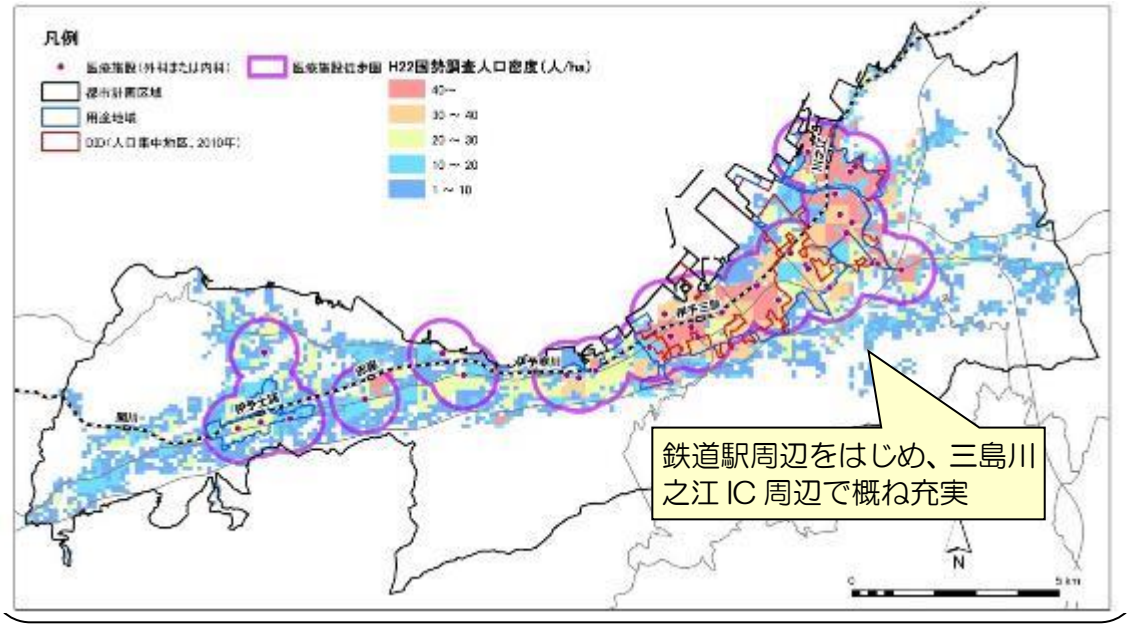
①都市機能誘導区域の設定が考えられる地域と範囲

・将来都市構造の拠点を基本に、日常生活サービスの立地状況や公共交通へのアクセス性を勘案し、三島川之江 IC 周辺、JR 川之江駅周辺、JR 伊予三島駅周辺、JR 伊予土居駅周辺、JR 伊予寒川駅周辺、JR 赤星駅周辺において、都市機能誘導区域の設定を行います。

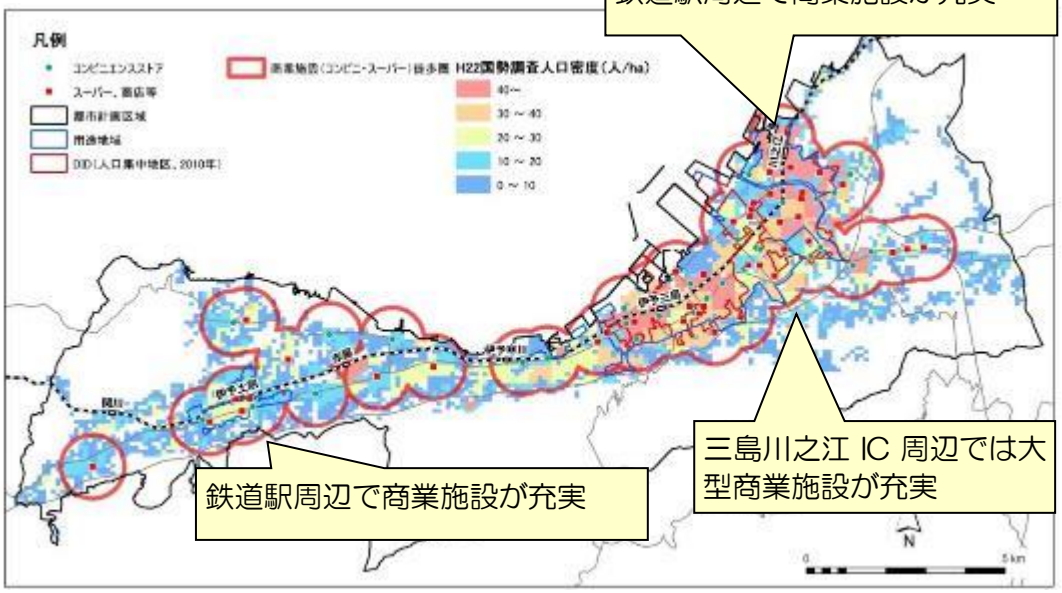
・なお、都市機能誘導区域の範囲としては、一定程度の都市機能が充実しており、かつ徒歩や自転車等により容易に移動できるものとし、鉄道駅などを中心に１㎞程度の範囲で設定します。

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

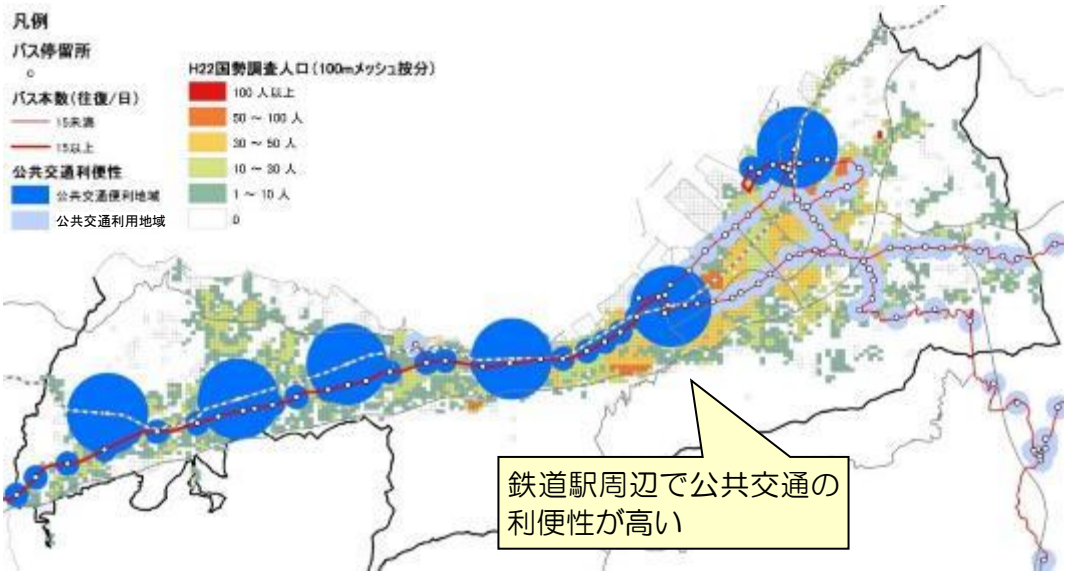
都市機能の充実（医療施設）



都市機能の充実（商業施設）



公共交通のアクセス性



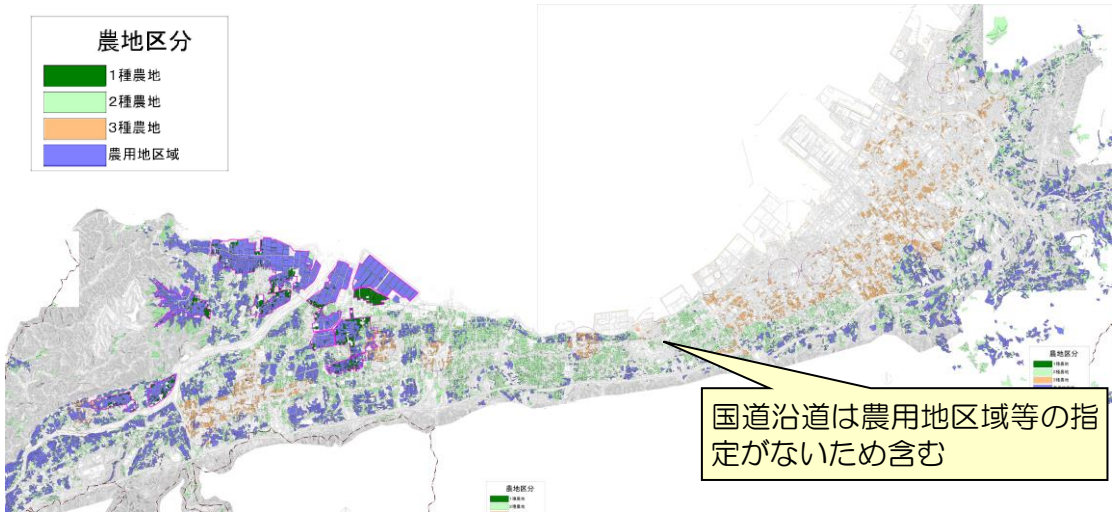
②考慮すべき地域（居住誘導区域に含まないこととされる区域／含めるか判断すべき区域）

・都市機能誘導区域の設定にあたっては、下表に示す農用地区域や災害の危険区域などの都市機能や居住の誘導を避けるべき地域を考慮し、設定します。

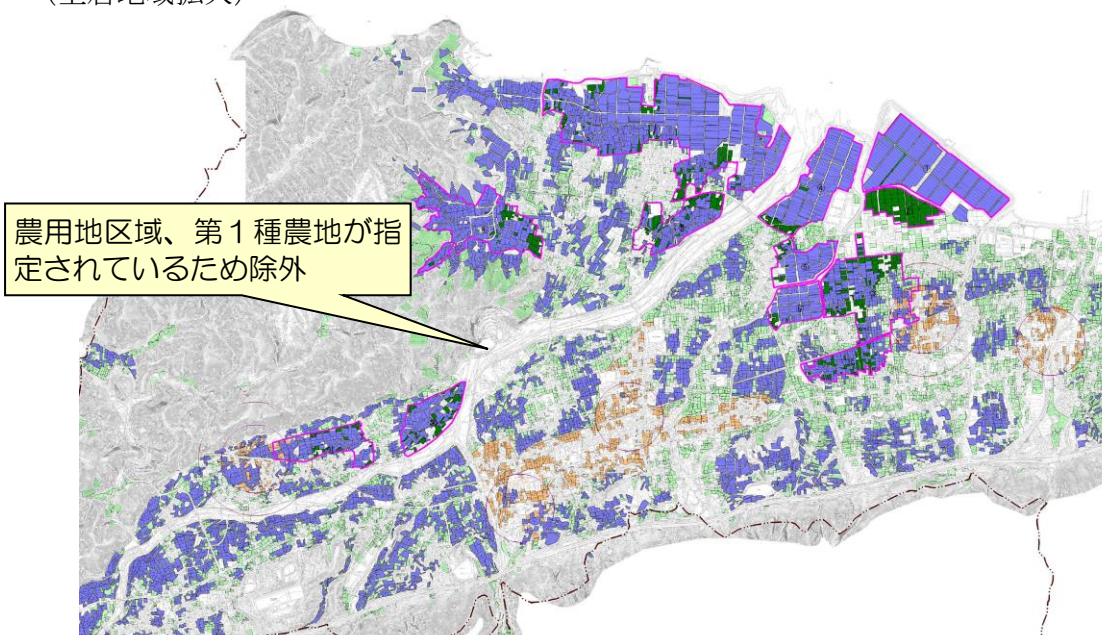
都市計画運用指針		対象	判断
含まない	市街化調整区域	－	－
	建築基準法第 39 条の災害危険区域のうち、条例により住宅の建築が禁止されている区域（A）	－	－
	農業振興地域の整備に関する法律第 8 条第 2 項第 1 号に規定する農用地区域又は農地法第 5 条第 2 項第 1 号ロに掲げる農地若しくは採草放牧地の区域	区域あり	除外
	自然公園法の特別地域	－	－
	森林法の保安林の区域	区域あり	除外
	自然環境保全法の原生自然環境保全地域又は特別地区	－	－
	森林法の保安林予定森林の区域	－	－
	森林法の保安施設地区又は保安施設地区に予定された地区	－	－
原則含まない	土砂災害特別警戒区域	区域あり	除外
	津波災害特別警戒区域	－	－
	災害危険区域（A の区域を除く）	－	－
	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
	津波災害警戒区域	－	－
	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
	都市洪水想定区域、都市浸水想定区域	－	－
	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
	条例により住宅の建築が制限されている区域（特別用途地区・地区計画等のうち、条例による制限区域）	－	－
	過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	－	－
	工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している地域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	－	－

－：本市に対象となる区域がない

農用地区域等との整合

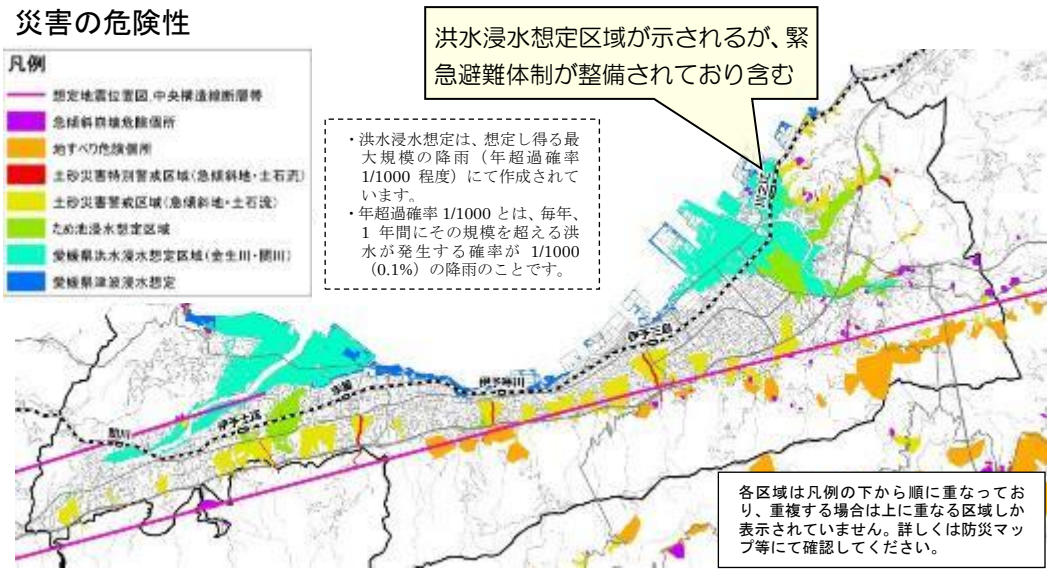


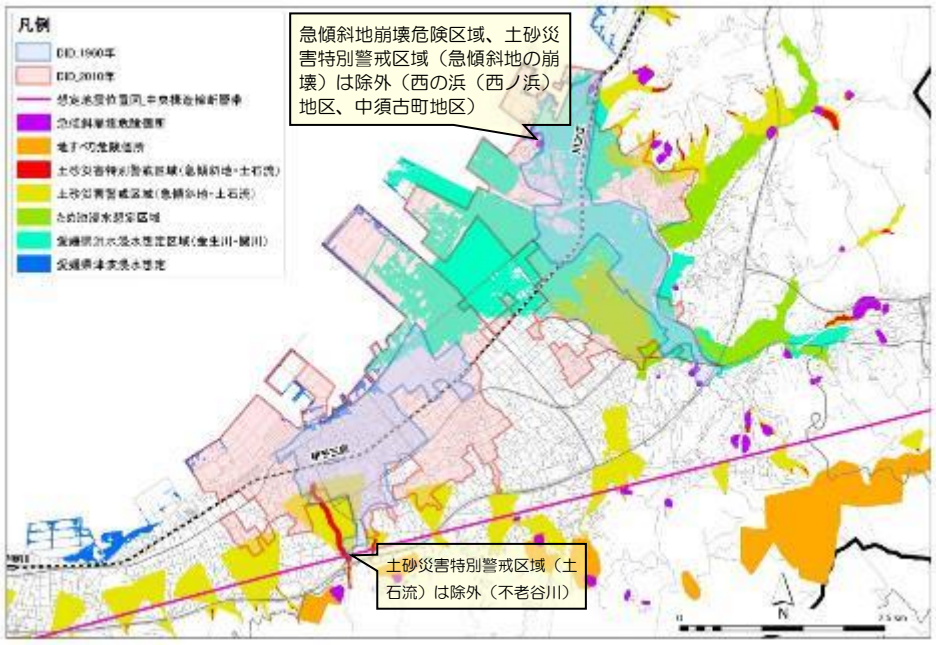
（土居地域拡大）



・農業の生産性の高い農用地区域等については、将来にわたって農業上の利用を確保するため都市機能誘導区域から除くこととします。

災害の危険性





（土砂災害の危険性）

・災害の危険性が高い、市内に存在する土砂災害特別警戒区域や地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域については、都市機能誘導区域から全て除きます。

（津波、洪水の危険性）

・沿岸部の津波浸水想定区域や関川・金生川の洪水浸水想定区域は、想定し得る最大規模クラスの条件によるもので、広範囲に危険性が示されています。

・しかし、ＪＲ川之江駅を中心とした既成市街地をはじめ、多くの市民が居住する地域であり、都市機能誘導区域や居住誘導区域から除くことは現実的ではありません。
・これらの危険な地域では、市をはじめ、国や県などと協力しながら防災対策を進めています。中でも、市においては自主防災組織や防災士の育成、防災訓練の実施、防災知識の普及に向けた出前講座などに取り組んでおり、緊急避難体制を構築しています。
・そのため、それらの取組みを継続して実施するとともに、関係機関と協力のもと地域の安全性を高めていくことを前提に、都市機能誘導区域へ含めることとします。

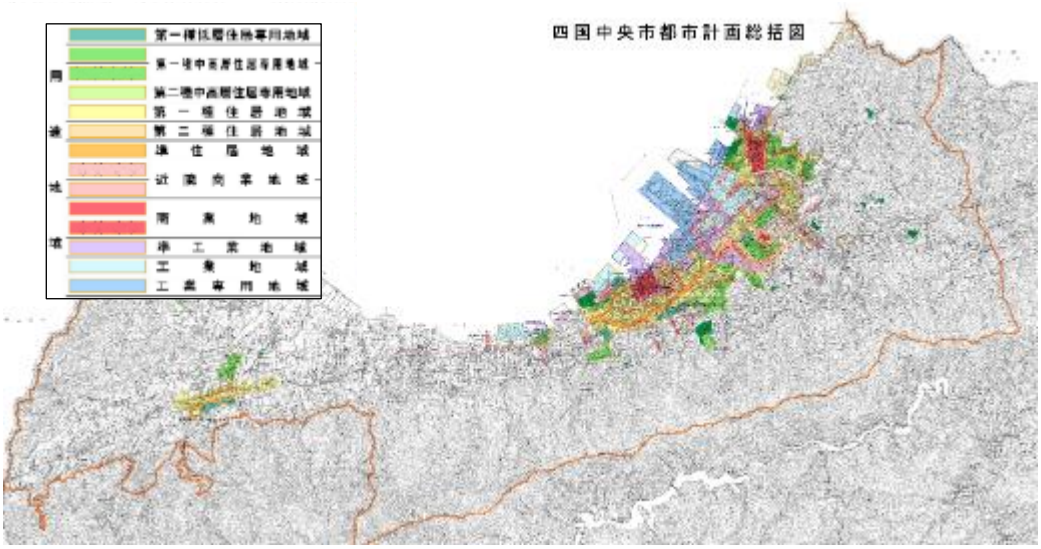
防災士の育成

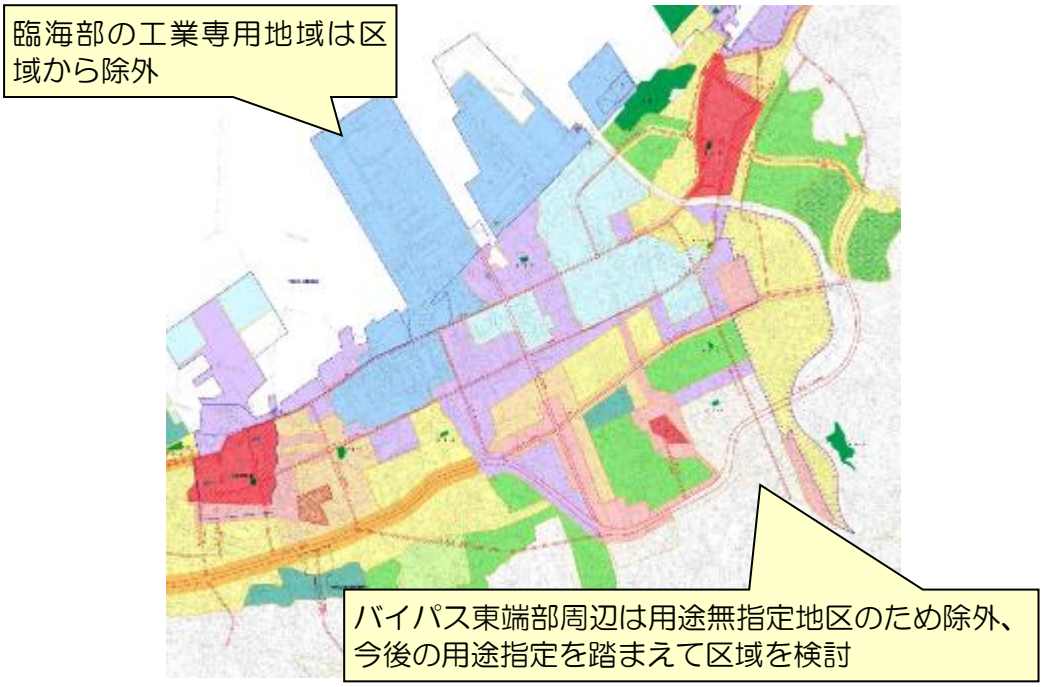
出前講座

防災訓練

防災マップの作成

用途地域の指定状況



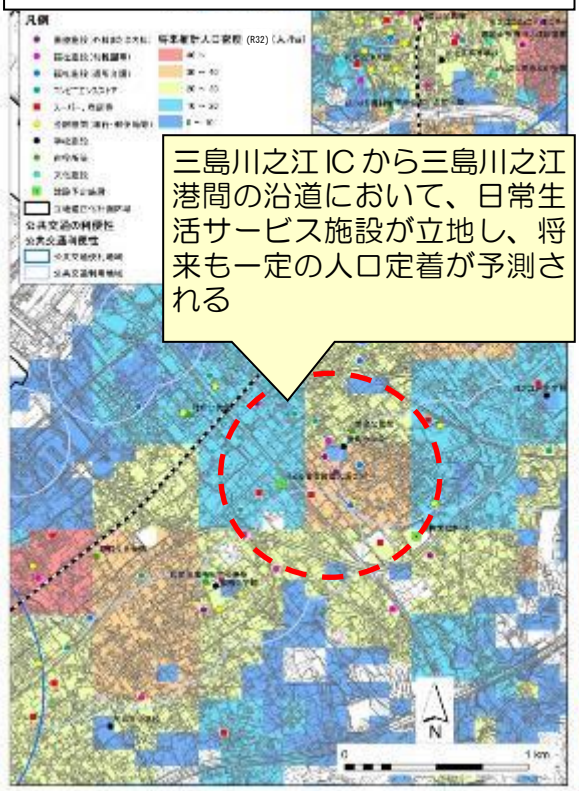


・臨海部の工業専用地域については、工業の業務の利便を増進するための地域であり、住居や商店等の建設ができないことから都市機能誘導区域から除くこととします。
・なお、工業地域や準工業地域については、現在の土地利用なども含めて区域に定めるか検討します。
・バイパス東端部周辺は、医療施設などが立地しているものの用途無指定地区であることから区域には含めません。しかし、今後の用途指定等を踏まえて区域への編入なども検討します。

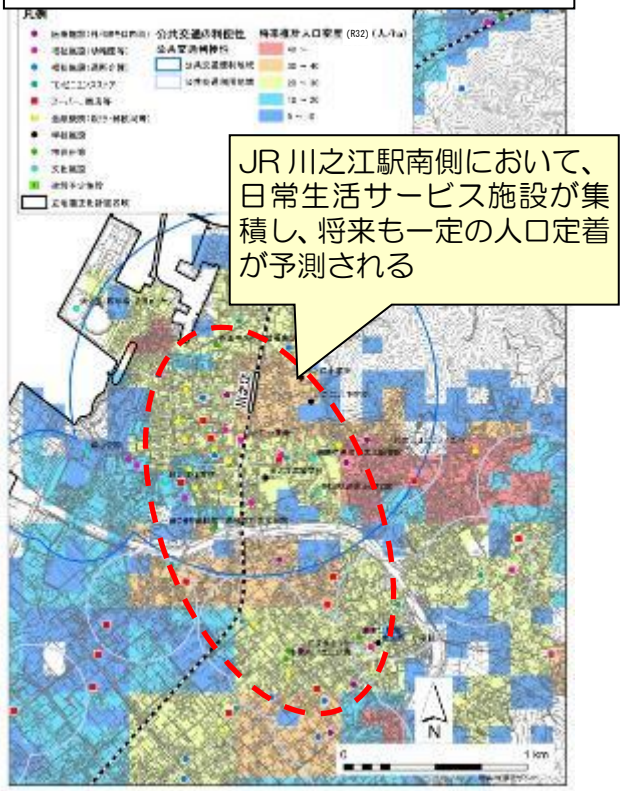
③地域特性

・都市機能誘導区域の設定が考えられる拠点周辺について、日常生活サービス施設の配置や公共交通のアクセス性、将来の人口推計などを考慮して設定します。

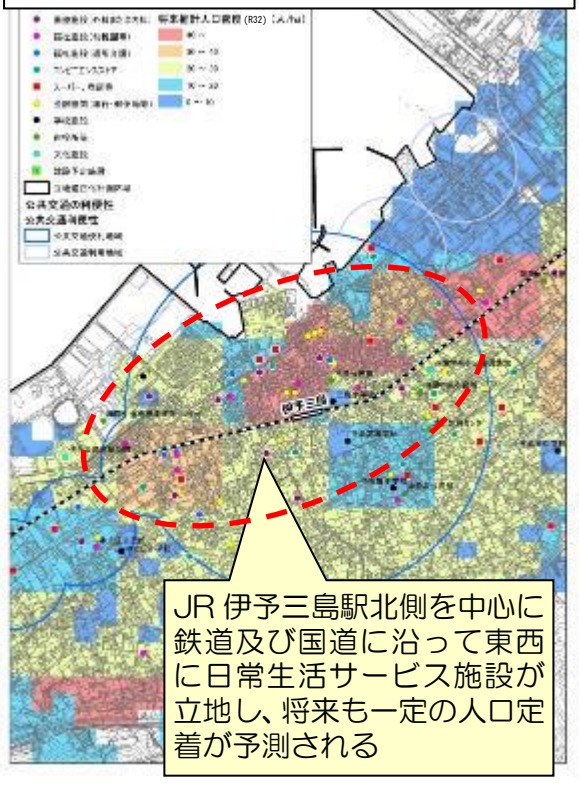
三島川之江 IC 周辺



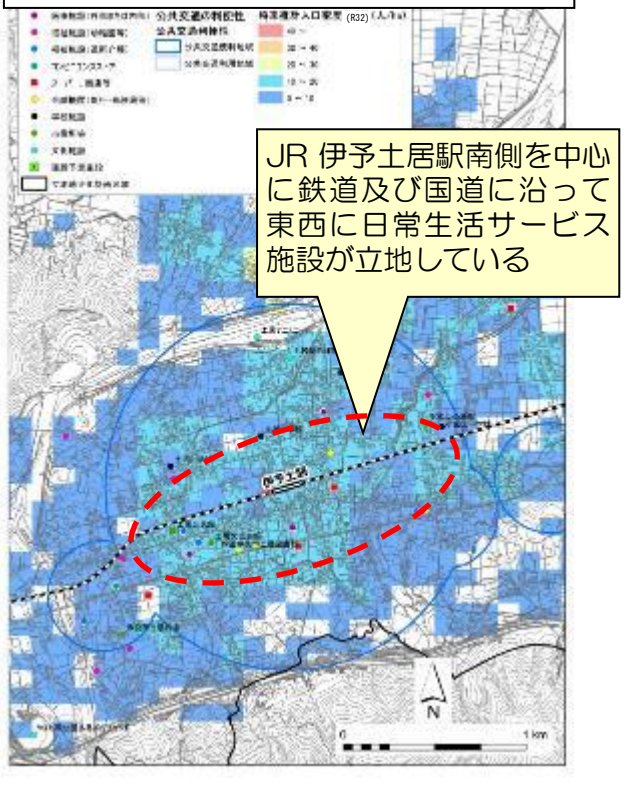
JR 川之江駅周辺



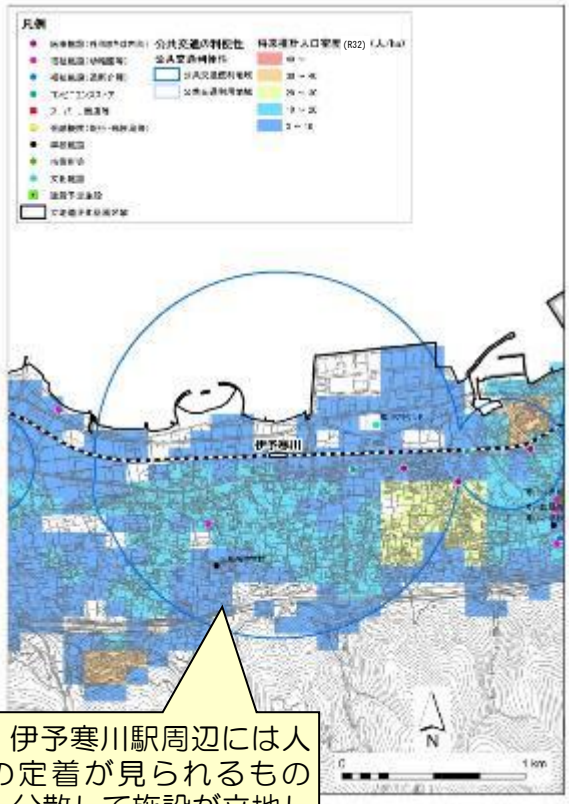
JR 伊予三島駅周辺

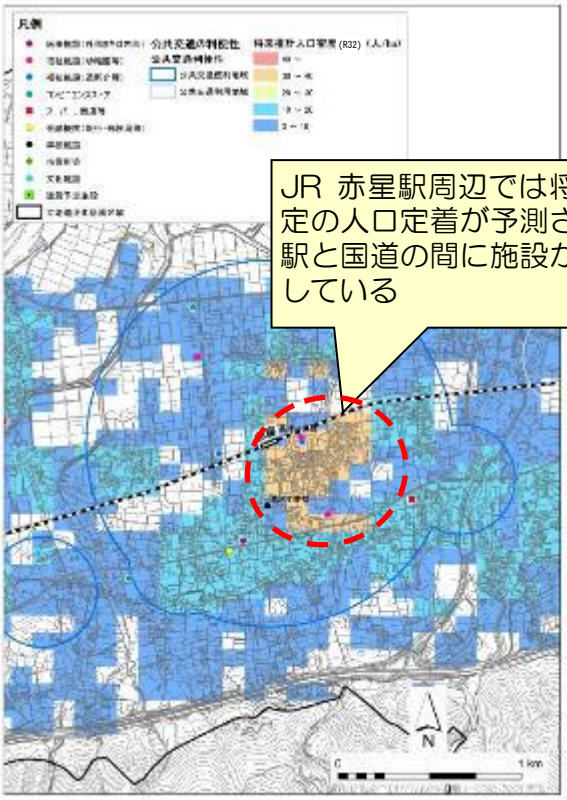


JR 伊予土居駅周辺



JR 伊予寒川駅周辺	JR 赤星駅周辺





JR 赤星駅周辺では将来一定の人口定着が予測され、駅と国道の間に施設が立地している

JR 伊予寒川駅周辺には人口の定着が見られるものの、分散して施設が立地している

（３）都市機能誘導区域の設定

・区域の設定にあたっては前述の①～③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、設定しました。

・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。

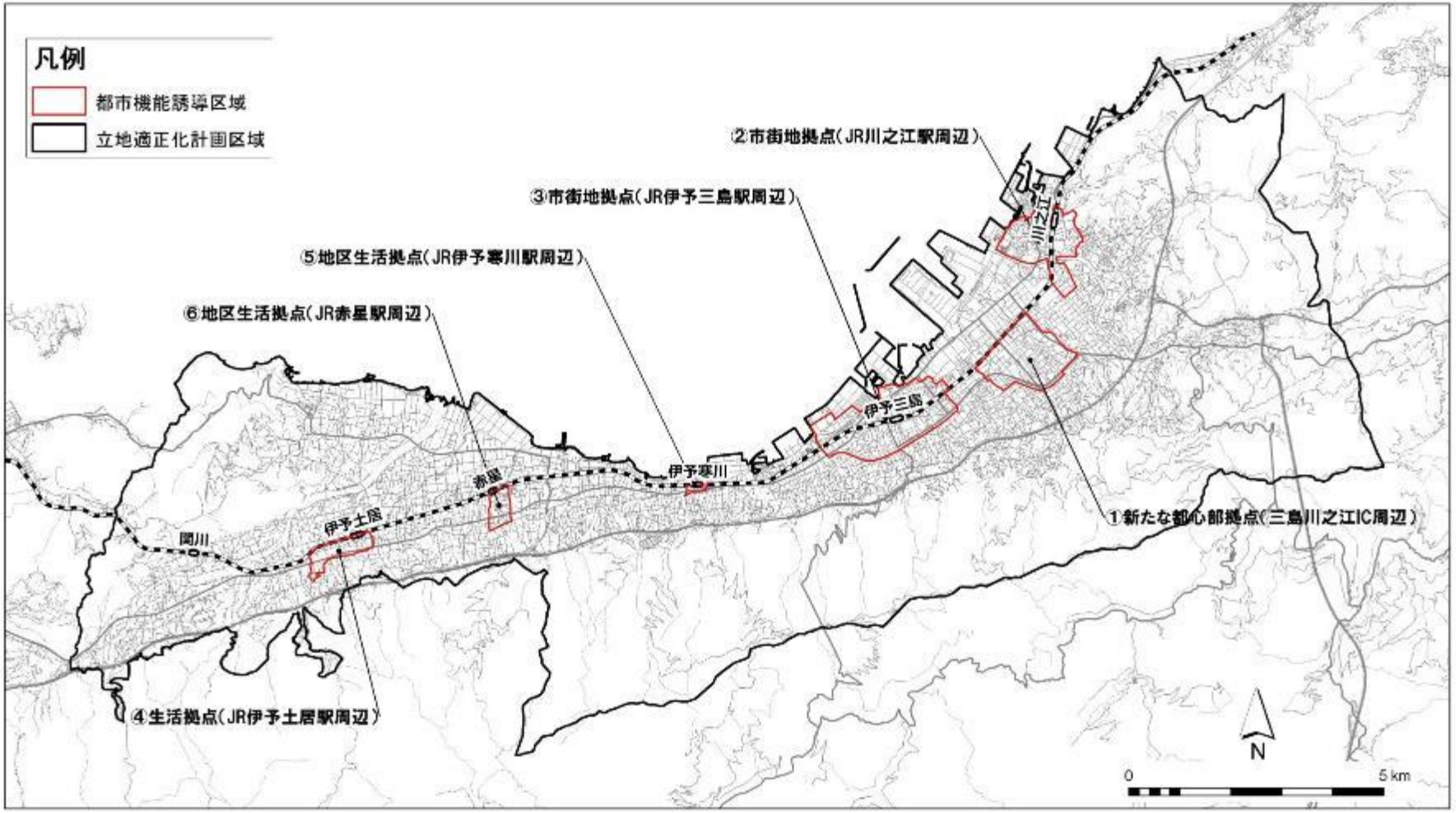
・さらに、駅周辺でかつ、人口が増加傾向にある JR 伊予寒川駅、JR 赤星駅の周辺を地区生活拠点として都市機能誘導区域に設定します。

○各拠点の区域設定の考え方

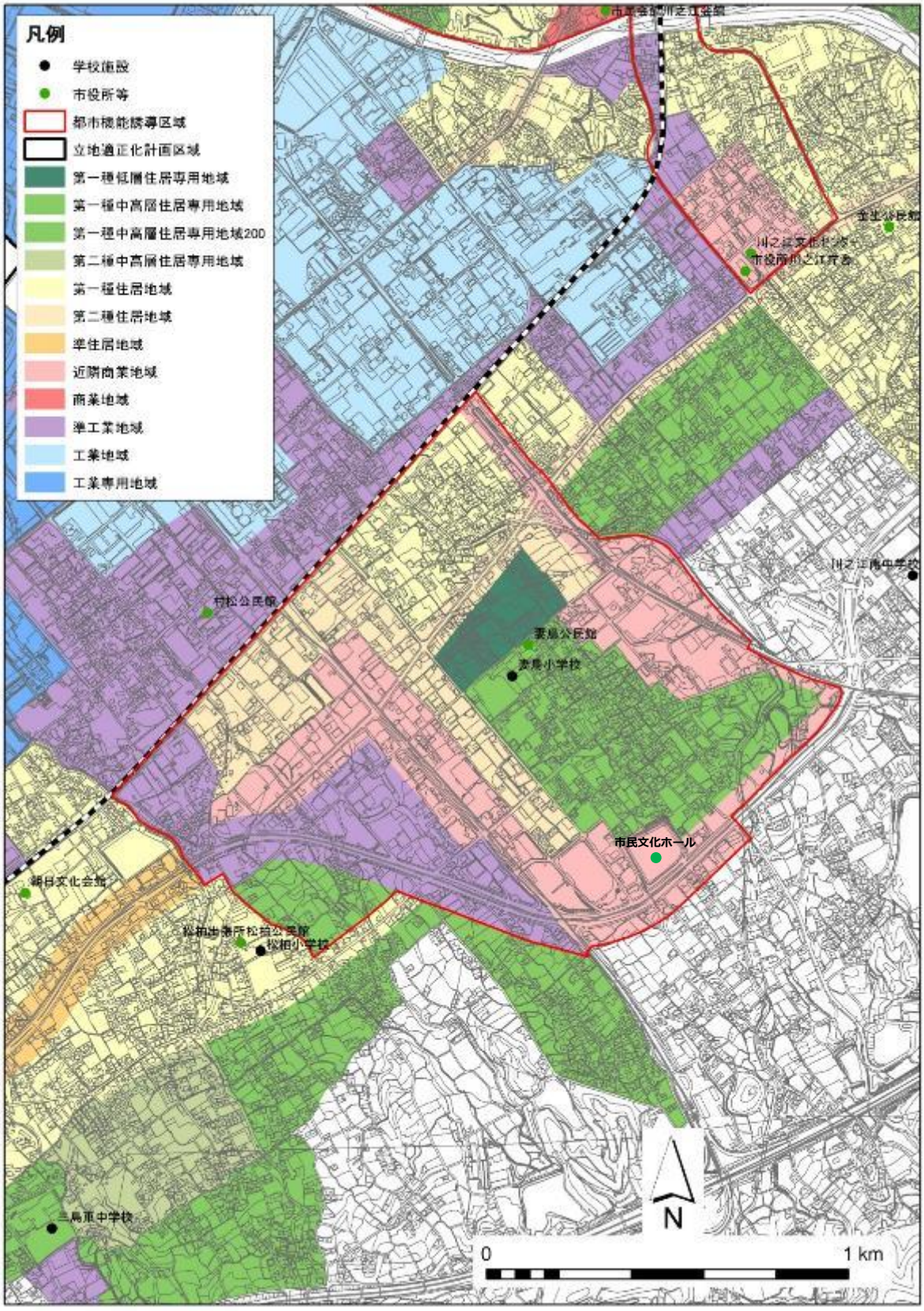
都市機能誘導区域	設定の考え方
①新たな都心部拠点 （三島川之江 IC 周辺）	・本市の新都市拠点であり、市民文化ホールが開館したことから、流通、商業、文化の発展を促すための都市機能を誘導する区域として設定します。 ・高速道路網結節点との近接性や、大型商業施設等の生活利便施設の立地状況を踏まえ、商業系の用途を中心に主要幹線道路（国道 11 号バイパス、国道 192 号等）に囲まれた範囲及びその周辺にて設定しています。
②市街地拠点 （JR 川之江駅周辺）	・JR 川之江駅周辺を中心に、都市再生整備計画による市街地整備が完了しており、中心市街地の賑わいの再生や、公共公益サービス機能の維持・向上を図るための区域として設定します。 ・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。
③市街地拠点 （JR 伊予三島駅周辺）	・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。 ・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。
④生活拠点 （JR 伊予土居駅周辺）	・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。

都市機能誘導区域	設定の考え方
⑤地区生活拠点 （JR 伊予寒川駅周辺）	・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。 ・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。
⑥地区生活拠点 （JR 赤星駅周辺）	・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。 ・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。

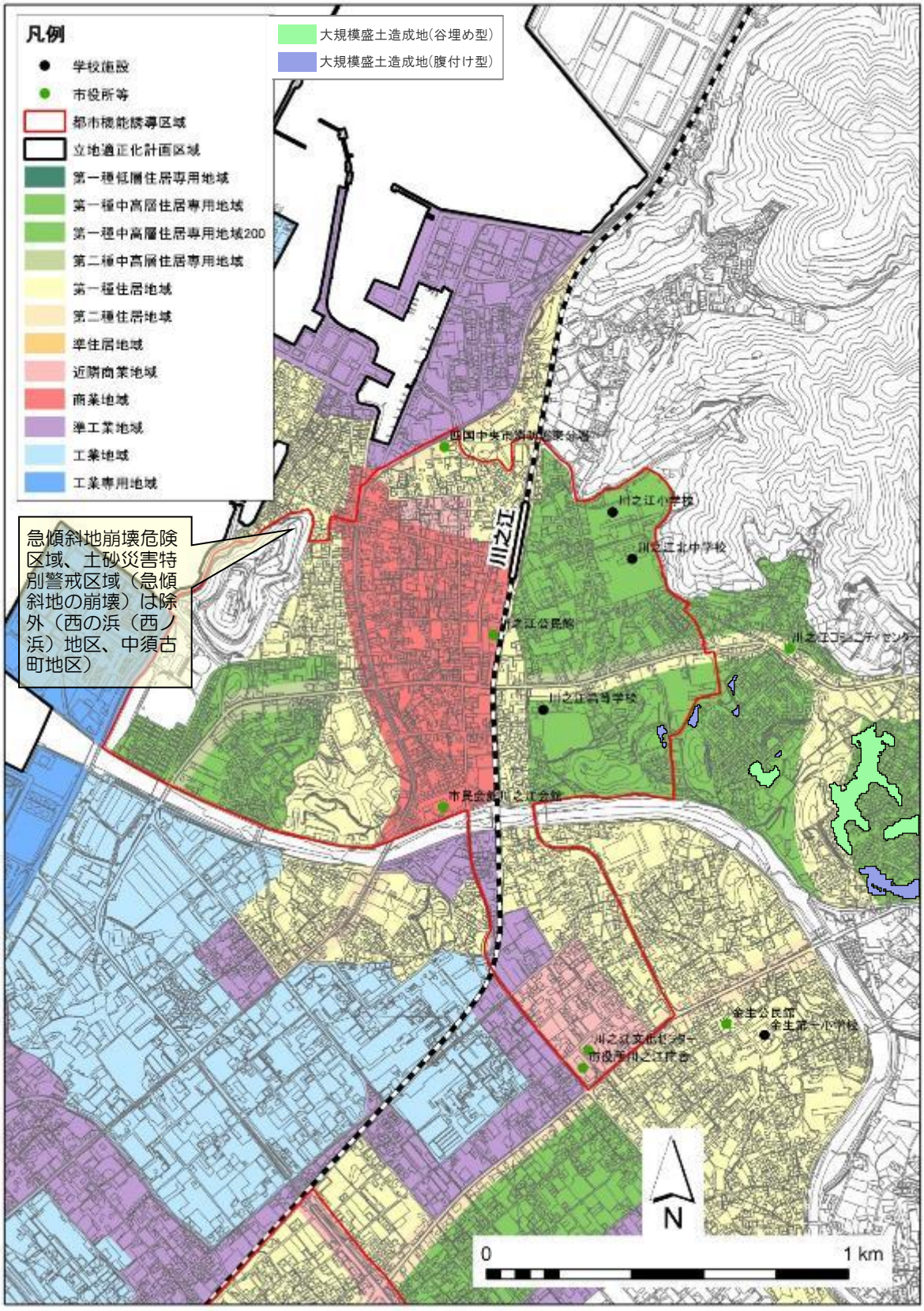
四国中央市 都市機能誘導区域



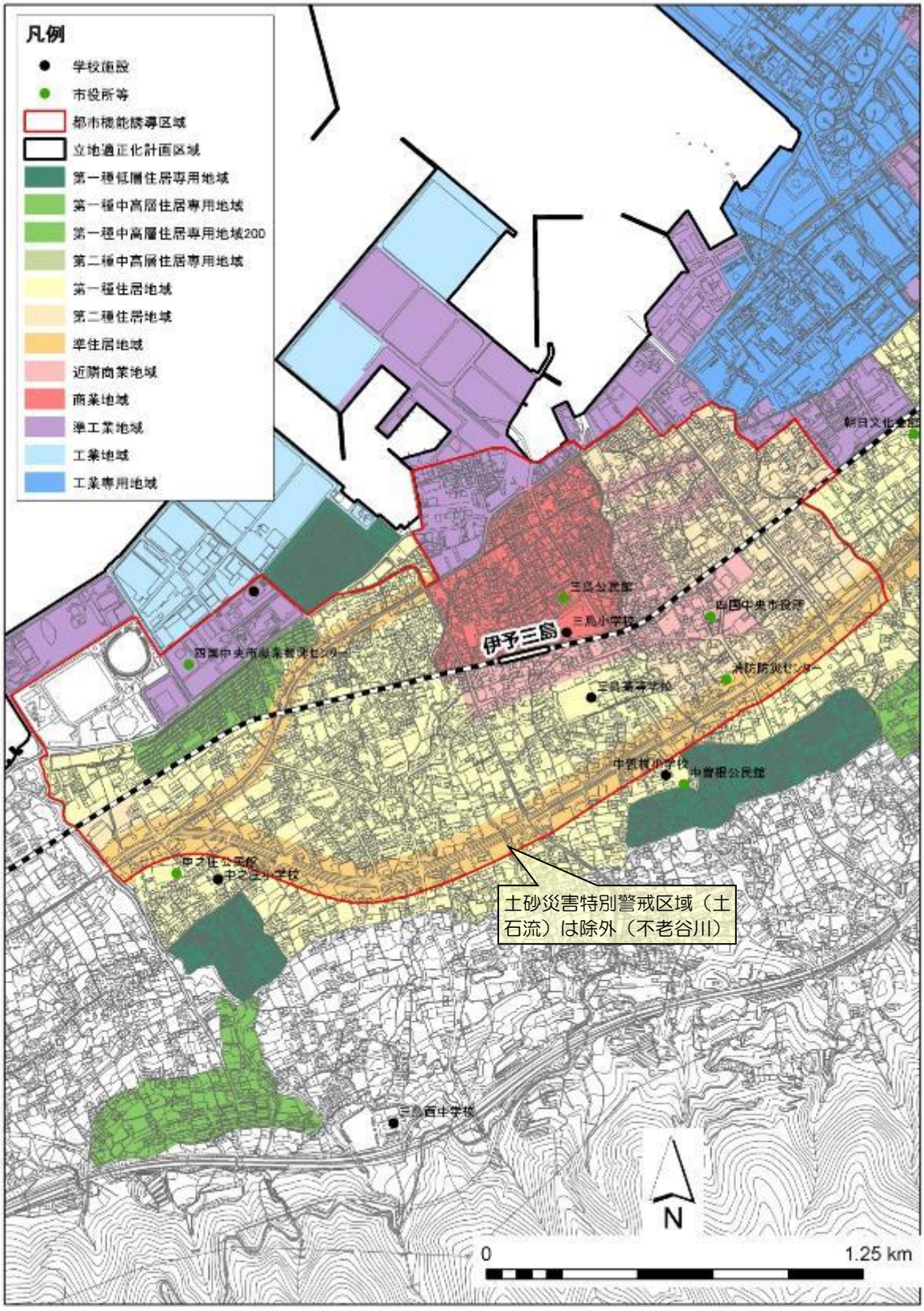
①新たな都心部拠点（三島川之江 IC 周辺）の都市機能誘導区域



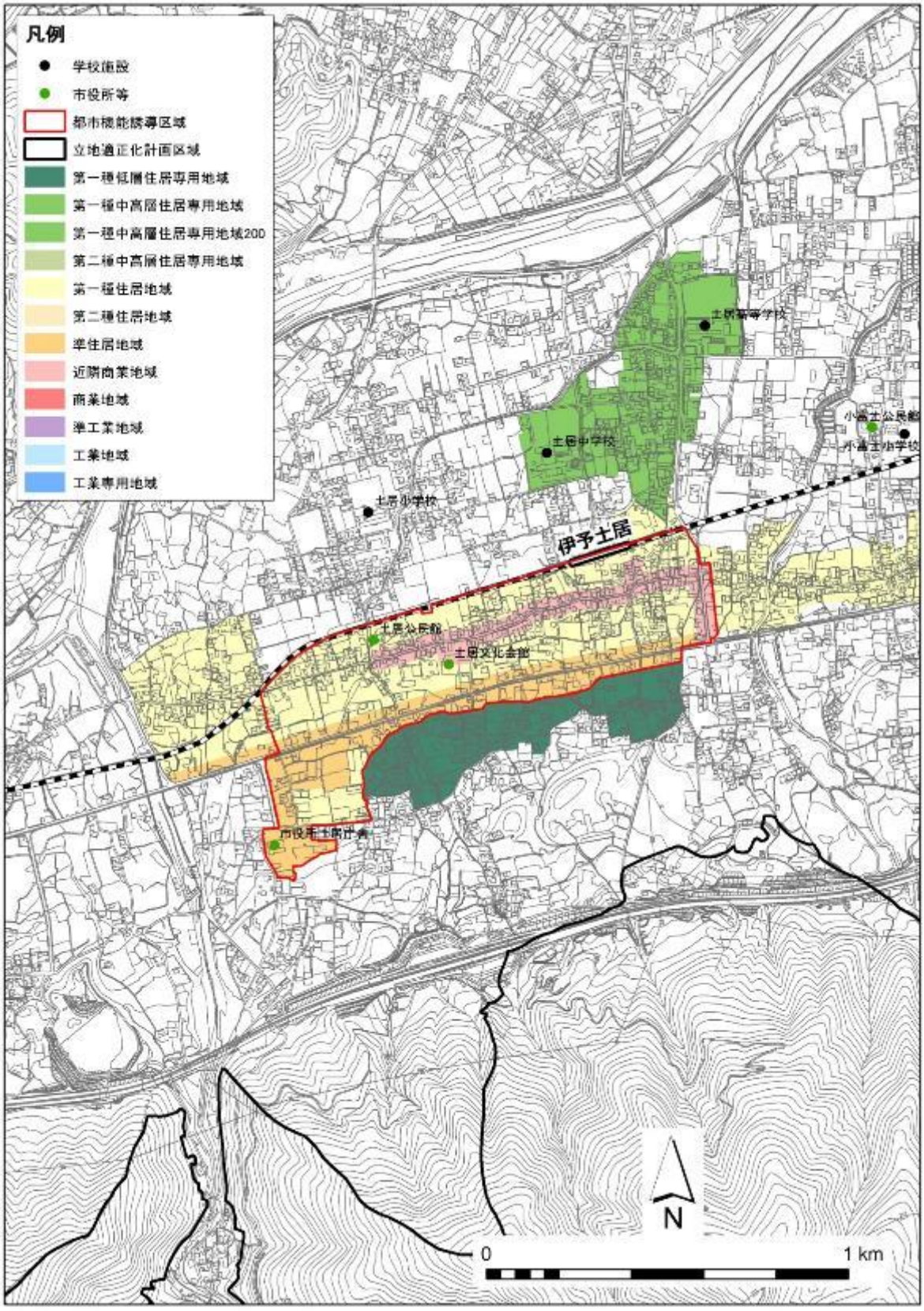
②市街地拠点（JR 川之江駅周辺）の都市機能誘導区域



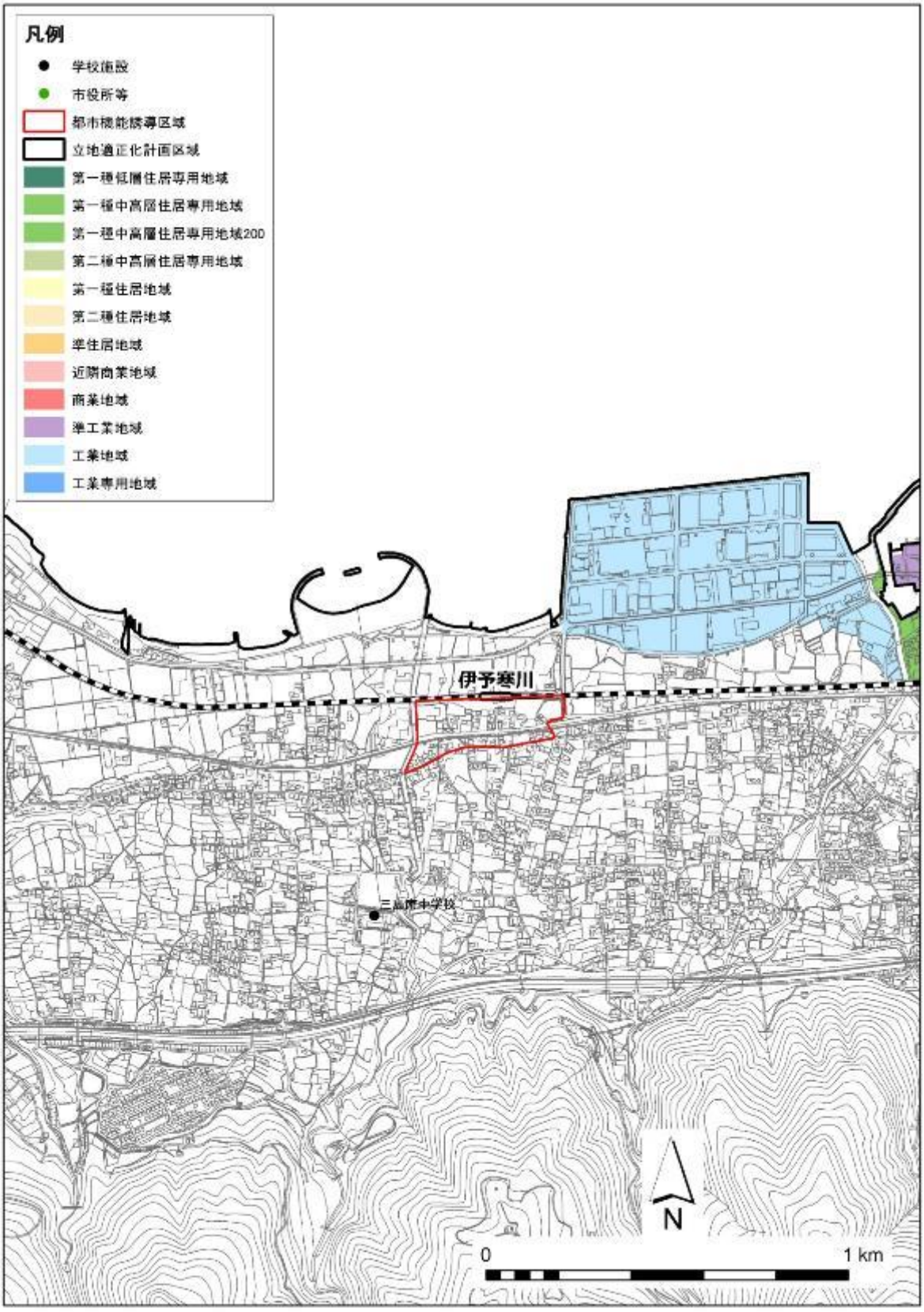
③市街地拠点（JR 伊予三島駅周辺）の都市機能誘導区域



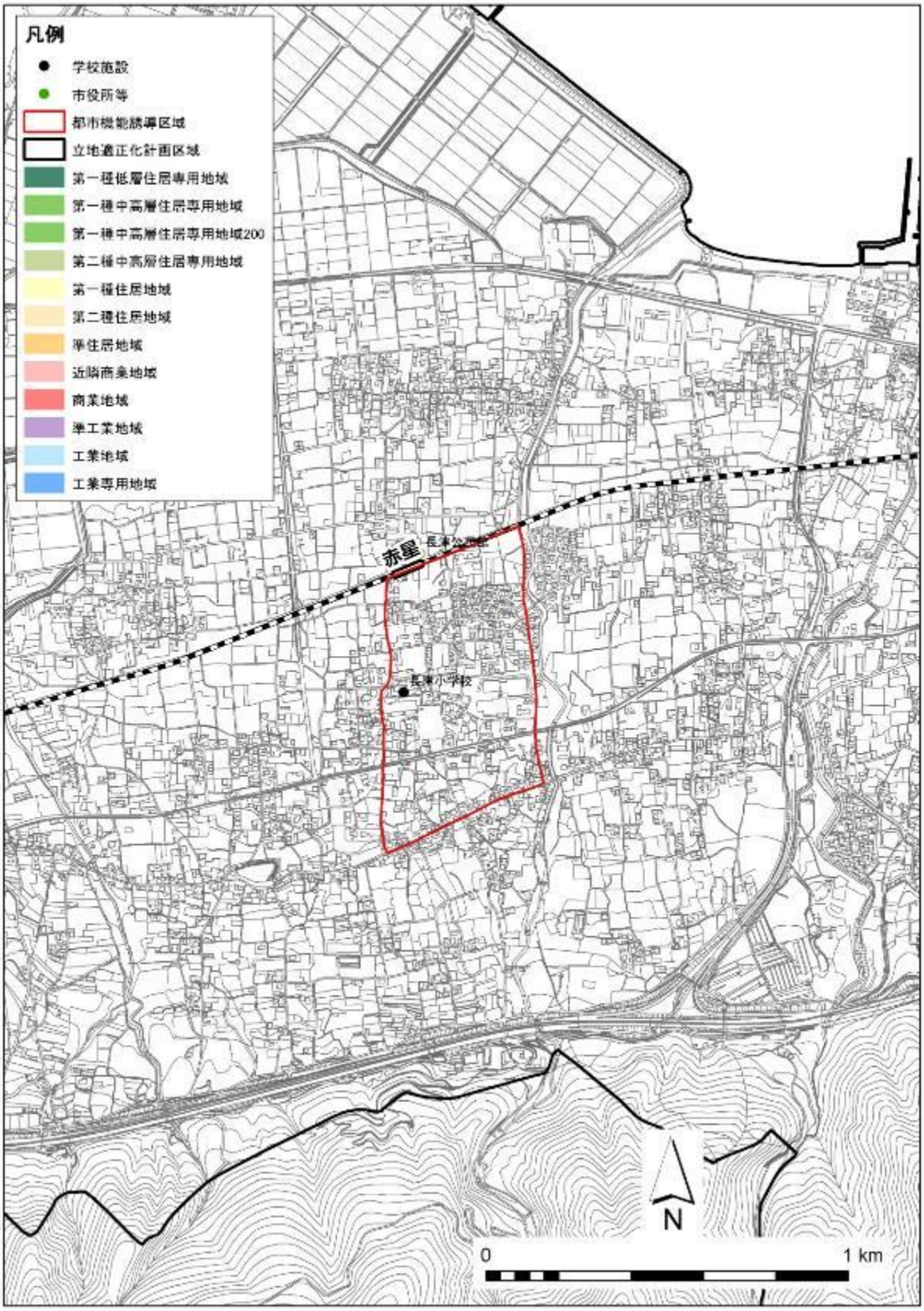
④生活拠点（JR 伊予土居駅周辺）の都市機能誘導区域



⑤地区生活拠点（JR 伊予寒川駅周辺）の都市機能誘導区域



⑥地区生活拠点（JR 赤星駅周辺）の都市機能誘導区域



２．誘導施設の設定

（１）基本的な考え方

・誘導施設は、都市機能誘導区域内への立地を促すことで、都市機能の増進に寄与する施設として設定するものです。

・その際、都市機能誘導区域のみならず、居住誘導区域や市全体の人口構成・将来人口、既存施設の立地状況等を踏まえ、都市機能誘導区域毎に必要な施設を定めることとなっています。

・また、誘導施設の設定と合わせて、区域への施設立地を促すため、民間事業者への支援施策等も検討していきます。

・なお、都市機能誘導区域内に誘導施設を設定することにより、区域外に誘導施設が立地する場合には行政への届出が必要となるものの、規制が生じるものではありません。

（２）誘導施設候補の抽出

・誘導施設は、都市再生特別措置法において、「医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの」とされています。

・そのため、上記の位置づけに即し、「①拠点づくりの方向性を踏まえて誘導が望まれる施設」や「②都市計画運用指針において想定される施設」、「③都市再構築戦略事業における交付対象施設」等を勘案し、誘導施設候補（想定される誘導施設）を抽出しました。

①拠点づくりの方向性を踏まえて誘導が望まれる施設

都市機能誘導区域	拠点づくりの方向性	方向性を踏まえて誘導が望まれる施設
新たな都心部拠点 （三島川之江 IC 周辺）	・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	○集客力のある商業施設やレクリエーション施設 ○市内外からのアクセス性を活かした広域的な医療施設、文化施設
市街地拠点 （JR 川之江駅周辺）	・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体感できる拠点	○生活サービスを維持するための商業施設 ○地区の高齢者の増加に対応した福祉施設 ○文化資源の活用に向けた博物館等の文化施設
市街地拠点 （JR 伊予三島駅周辺）	・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	○生活サービスを維持するための商業施設 ○地区の高齢者の増加に対応した福祉施設 ○行政機能の中枢となる本庁舎
生活拠点 （JR 伊予土居駅周辺）	・日常生活サービス施設が維持された、コンパクトで暮らしやすい拠点づくり	○生活サービスを維持するための商業施設 ○地区の高齢者の増加に対応した福祉施設
地区生活拠点 （JR 伊予寒川駅周辺） （JR 赤星駅周辺）	・公共交通の利便性の高い立地特性を活かし、生活機能が維持・確保される拠点づくり	○生活サービスを維持するための商業施設

②都市計画運用指針において想定される施設

誘導施設は、居住者の共同の福祉や利便の向上を図るという観点から、

・病院・診療所等の医療施設、老人デイサービスセンター等の社会福祉施設、小規模多機能型居宅介護事業所、地域包括支援センターその他の高齢化の中で必要性の高まる施設

・子育て世代にとって居住場所を決める際の重要な要素となる幼稚園や保育所等の子育て支援施設、小学校等の教育施設

・集客力がありまちの賑わいを生み出す図書館、博物館等の文化施設や、スーパーマーケット等の商業施設

・ 行政サービスの窓口機能を有する市役所支所等の行政施設

などを定めることが考えられる。

③都市再構築戦略事業における交付対象施設

対象施設	施設名	法的位置づけ
1) 医療施設	特定機能病院	医療法第4条の2
	地域医療支援病院	医療法第4条
	病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く） 診療所	医療法第1条の5
	調剤薬局	医療法第1条の2
2) 社会福祉施設	「社会福祉法」「老人福祉法」「身体障害者福祉法」「知的障害者福祉法」「生活保護法」「高齢者の医療の確保に関する法律」「地域における医療及び介護の促進に関する法律」「介護保険法」「児童福祉法」「母子及び父子並びに寡婦福祉法」「母子保健法」「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律」に定める施設又は事業の用に供する施設のうち、通所等を主目的とする施設	
3) 教育文化施設	認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条6項
	幼稚園	学校教育法第1条
	小学校	
	中学校	

対象施設	施設名	法的位置づけ
3) 教育文化施設	義務教育学校	学校教育法第1条
	高等学校	
	中等教育学校	
	特別支援学校	
	大学	
	高等専門学校	
	専修学校	学校教育法第124条
	各種学校	学校教育法第134条
	図書館	図書館法第2条
	博物館・博物館相当施設	博物館法第2条第1項、博物館法第29条
4) 商業施設	以下の要件を満たす施設 ・周辺に同種施設がないこと ・市町村が必要と判断したこと ・多数の者が出入りし利用することが想定されること（風俗法第2条第1項に規定する施設でないこと）	

■誘導施設候補（想定される誘導施設）の一覧

分野	誘導施設候補（想定される誘導施設）	法的位置づけ
① 医療施設	特定機能病院	医療法第 4 条の 2
	地域医療支援病院	医療法第 4 条
	病院 （特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）	医療法第 1 条の 5
	診療所	
	調剤薬局	医療法第 1 条の 2
② 社会福祉施設	老人福祉センター	老人福祉法第 20 条の 7
	老人デイサービスセンター	老人福祉法第 20 条の 2 の 2
	小規模多機能型居宅介護	介護保険法第 8 条の 19
	地域包括支援センター	介護保険法第 115 条の 46
	保育所	児童福祉法第 39 条
	児童館	児童福祉法第４０条
	発達支援センター	児童福祉法第４３条、子ども・若者育成支援推進法第 13 条
	その他福祉関連法に定める施設	
	認定こども園	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第 2 条 6 項
③ 教育文化施設	幼稚園	学校教育法第 1 条
	小学校	
	中学校	
	高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学、高等専門学校	
	専修学校、各種学校	学校教育法第 124 条、学校教育法第 134 条
	図書館	図書館法第 2 条
	博物館	博物館法第 2 条第 1 項、博物館法第 29 条
	劇場、ホール	
④ 商業施設	大規模小売店舗（1,000 ㎡超）	大規模小売店舗立地法
	食料品スーパー、食料品専門店	
⑤ 金融施設	郵便局	日本郵便株式会社法
	銀行、信用金庫等	銀行法、長期信用銀行法、信用金庫法、農業協同組合法
⑥ 行政施設	市役所本庁舎	地方自治法第 4 条、市条例第 1 号第 2 条（1）
	その他の行政施設	
⑦ 複合施設	地域交流センター	

※法等の位置づけ及び各施設の定義については参考資料にて詳述

（３）施設設定の考え方

・抽出した誘導施設候補について、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。

①医療施設

○誘導施設候補の位置づけ

誘導施設候補	新たな都心部拠点	市街地拠点		生活拠点	地区生活拠点	
	三島川之江IC周辺	JR川之江駅周辺	JR伊予三島駅周辺	JR伊予土居駅周辺	JR伊予寒川駅周辺	JR赤星駅周辺
特定機能病院	―	―	―	―	―	―
地域医療支援病院	△	―	―	―	―	―
病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）	●	●	●	●	―	―
診療所	△	△	△	△	△	△
調剤薬局	△	△	△	△	△	△

●：誘導施設
△：拠点づくりの方向性に沿って維持・確保が望まれる施設であるものの、現状の施設立地やその動向を踏まえると緊急性が低いため、不断の見直しの中で必要に応じて検討する施設
―：施設の立地・充足状況や利用圏域、施設特性（居住誘導区域等においても必要となる施設など）を踏まえて、誘導施設としての設定が適さない施設

○設定方針

・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ス性が高く、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。
・なお、新たな都心部拠点として位置づけている三島川之江 IC 周辺においては、市内外からの広域アクセスの利便性が高く、高次都市機能の集約を図る地区として、総合病院などの市の拠点的な位置づけとなる病院施設の立地が望まれます。
・診療所（調剤薬局含む）については、市民のかかりつけ医として居住地周辺の身近な場所への立地も望まれるとともに、既存施設も多く、拠点への集約等は望ましくないことから、誘導施設としては位置づけないこととします。

②社会福祉施設

〇誘導施設候補の位置づけ

誘導施設候補	新たな都心部拠点	市街地拠点		生活拠点	地区生活拠点	
	三島川之江IC周辺	JR川之江駅周辺	JR伊予三島駅周辺	JR伊予土居駅周辺	JR伊予寒川駅周辺	JR赤星駅周辺
老人福祉センター	—	●	●	●	—	—
老人デイサービスセンター	△	△	△	△	△	△
小規模多機能型居宅介護	△	△	△	△	△	△
地域包括支援センター	—	△	△	△	—	—
保育所	—	—	—	—	—	—
児童館	△	●	●	●	—	—
発達支援センター	●	—	—	—	—	—
その他福祉関連法に定める施設	—	—	—	—	—	—
認定こども園	●	●	●	●	△	△

●：誘導施設

△：△：拠点づくりの方向性に沿って維持・確保が望まれる施設であるものの、現状の施設立地やその動向を踏まえると緊急性が低いため、不断の見直しの中で必要に応じて検討する施設

—：施設の立地・充足状況や利用圏域、施設特性（居住誘導区域等においても必要となる施設など）を踏まえて、誘導施設としての設定が適さない施設

〇設定方針

・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。

・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。

・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ス性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。

・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。なお、全市的な方針として幼保一元化を掲げており、子育て支援施設である保育所や幼稚園については、誘導施設として位置づけないこととします。また、既存の施設位置での建替え等が想定されますが、それらを制約するものではありません。

③教育文化施設

〇誘導施設候補の位置づけ

誘導施設候補	新たな都心部拠点	市街地拠点		生活拠点	地区生活拠点	
	三島川之江IC周辺	JR川之江駅周辺	JR伊予三島駅周辺	JR伊予土居駅周辺	JR伊予寒川駅周辺	JR赤星駅周辺
幼稚園	—	—	—	—	—	—
小学校	△	△	△	△	△	△
中学校	△	△	△	△	—	—
高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学、高等専門学校	—	—	—	—	—	—
専修学校、各種学校	—	—	△	—	—	—
図書館	△	●	●	●	—	—
博物館	—	●	—	—	—	—
劇場、ホール	●	—	—	●	—	—

●：誘導施設
△：拠点づくりの方向性に沿って維持・確保が望まれる施設であるものの、現状の施設立地やその動向を踏まえると緊急性が低いため、不断の見直しの中で必要に応じて検討する施設
—：施設の立地・充足状況や利用圏域、施設特性（居住誘導区域等においても必要となる施設など）を踏まえて、誘導施設としての設定が適さない施設

〇設定方針

・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。
・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。
・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。
・小学校、中学校については、地域のコミュニティを形成している側面もあることから、今後、集約・複合化に関する方針の検討が進んだ段階で誘導施設として設定を検討します。

④商業施設

〇誘導施設候補の位置づけ

誘導施設候補	新たな都心部拠点	市街地拠点		生活拠点	地区生活拠点	
	三島川之江IC周辺	JR川之江駅周辺	JR三島駅伊予亀岡周辺	JR土居駅伊予土居周辺	JR寒川駅伊予寒川周辺	JR赤星駅周辺
大規模小売店舗（1,000 ㎡以上）	●	●	●	●	●	●
食料品スーパー、食料品専門店	△	△	△	△	△	△
コンビニエンスストア	―	―	―	―	―	―
映画館	●	―	―	―	―	―

●：誘導施設
△：拠点づくりの方向性に沿って維持・確保が望まれる施設であるものの、現状の施設立地やその動向を踏まえると緊急性が低いため、不断の見直しの中で必要に応じて検討する施設
―：施設の立地・充足状況や利用圏域、施設特性（居住誘導区域等においても必要となる施設など）を踏まえて、誘導施設としての設定が適さない施設

〇設定方針

・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の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。
・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に設定します。
・その他、小規模な商業施設（コンビニエンスストア含む）については、より身近な購買先として、居住誘導区域等の都市機能誘導区域外への立地も望まれることから、誘導施設として設定は行わないこととします。

⑤金融施設

〇誘導施設候補の位置づけ

誘導施設候補	新たな都心部拠点	市街地拠点		生活拠点	地区生活拠点	
	三島川之江IC周辺	JR川之江駅周辺	JR伊予三島駅周辺	JR伊予土居駅周辺	JR伊予寒川駅周辺	JR赤星駅周辺
郵便局	●	●	●	●	―	―
銀行、信用金庫等	●	●	●	●	―	―

●：誘導施設
△：拠点づくりの方向性に沿って維持・確保が望まれる施設であるものの、現状の施設立地やその動向を踏まえると緊急性が低いため、不断の見直しの中で必要に応じて検討する施設
―：施設の立地・充足状況や利用圏域、施設特性（居住誘導区域等においても必要となる施設など）を踏まえて、誘導施設としての設定が適さない施設

〇設定方針

・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。

⑥行政施設

〇誘導施設候補の位置づけ

誘導施設候補	新たな都心部拠点	市街地拠点		生活拠点	地区生活拠点	
	三島川之江IC周辺	JR川之江駅周辺	JR伊予三島駅周辺	JR伊予土居駅周辺	JR伊予寒川駅周辺	JR赤星駅周辺
市役所本庁舎	―	―	●	―	―	―
その他の行政施設	―	●	●	●	―	―

●：誘導施設
△：拠点づくりの方向性に沿って維持・確保が望まれる施設であるものの、現状の施設立地やその動向を踏まえると緊急性が低いため、不断の見直しの中で必要に応じて検討する施設
―：施設の立地・充足状況や利用圏域、施設特性（居住誘導区域等においても必要となる施設など）を踏まえて、誘導施設としての設定が適さない施設

〇設定方針

・行政施設は、合併前旧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。

⑦複合施設

〇誘導施設候補の位置づけ

誘導施設候補	新たな都心部拠点	市街地拠点		生活拠点	地区生活拠点	
	三島川之江IC周辺	JR川之江駅周辺	JR伊予三島駅周辺	JR伊予土居駅周辺	JR伊予寒川駅周辺	JR赤星駅周辺
地域交流センター	●	●	●	●	―	―

●：誘導施設
△：拠点づくりの方向性に沿って維持・確保が望まれる施設であるものの、現状の施設立地やその動向を踏まえると緊急性が低いため、不断の見直しの中で必要に応じて検討する施設
―：施設の立地・充足状況や利用圏域、施設特性（居住誘導区域等においても必要となる施設など）を踏まえて、誘導施設としての設定が適さない施設

〇設定方針

・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。
・なお、地域交流センターは、地区の中心拠点かつ交流機能として日常的に活用される施設を目指し、集会機能、会議機能、子育て支援機能、防災拠点機能などが集約された複合施設とします。

⑧設定方針のまとめ

・誘導施設候補について、分野別の設定方針は以下の通りとなります。

分野	誘導施設候補	誘導施設等として設定する施設					
		三島川之江IC周辺	JR川之江駅周辺	JR伊予三島駅周辺	JR伊予土居駅周辺	JR伊予寒川駅周辺	JR赤星駅周辺
医療	地域医療支援病院	△	—	—	—	—	—
	病院（特定機能病院及び地域医療支援病院を除く）	●	●	●	●	—	—
	診療所	△	△	△	△	△	△
	調剤薬局	△	△	△	△	△	△
社会福祉	老人福祉センター	—	●	●	●	—	—
	老人デイサービスセンター	△	△	△	△	△	△
	小規模多機能型居宅介護	△	△	△	△	△	△
	地域包括支援センター	—	△	△	△	—	—
	児童館	△	●	●	●	—	—
	発達支援センター	●	—	—	—	—	—
	認定こども園	●	●	●	●	△	△
教育文化	小学校	△	△	△	△	△	△
	中学校	△	△	△	△	—	—
	専修学校、各種学校	—	—	△	—	—	—
	図書館	△	●	●	●	—	—
	博物館	—	●	—	—	—	—
	劇場、ホール	●	—	—	●	—	—
商業	大規模小売店舗（1,000㎡超）	●	●	●	●	●	●
	食料品スーパー、食料品専門店	△	△	△	△	△	△
	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	●	●	●	●	—	—
	●：誘導施設 △：拠点づくりの方向性に沿って維持・確保が望まれる施設であるものの、現状の施設立地やその動向を踏まえると緊急性が低いため、不断の見直しの中で必要に応じて検討する施設 —：施設の立地・充足状況や利用圏域、施設特性（居住誘導区域等においても必要となる施設など）を踏まえて、誘導施設としての設定が適さない施設						

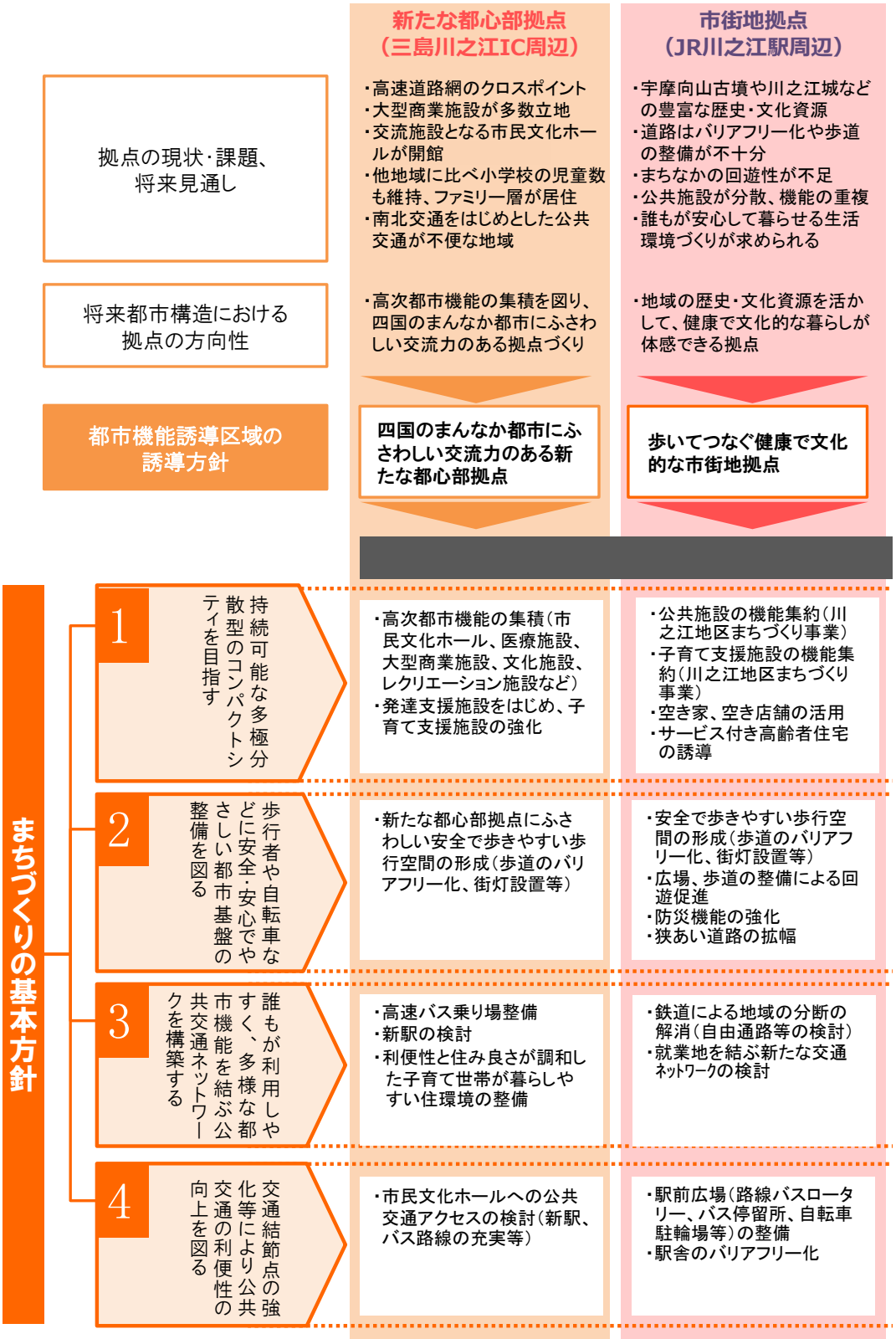
（４）誘導施設の設定

・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IC周辺	JR川之江駅周辺	JR伊予三島駅周辺	JR伊予土居駅周辺	JR伊予寒川駅周辺	JR伊予赤星駅周辺
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	●	●	●	●		

３．都市機能誘導区域別の誘導方針

・都市機能誘導区域別の誘導方針について整理します。なお、各拠点の現状・課題、将来見通し、将来都市構造における拠点の方向性を踏まえて設定しています。



市街地拠点
（JR伊予三島駅周辺）
・市役所本庁舎をはじめとした行政機能や業務機能が立地
・狭あい道路や老朽化した家屋が存在
・商店街をはじめ、空き家・空き店舗の増加
・公共施設の分散や機能の重複
・駅前広場が狭いなど公共交通を利用しづらい
・公共交通の結節点としての特性を活かして、歩いて暮らせる拠点
行政機能が集積し、利便性の高い市街地拠点
生活拠点
（JR伊予土居駅周辺）
・国道11号沿道に沿道型商業施設等が立地
・田をはじめとした農業用地と住宅が混在しており、人口密度は低い
・日常生活サービス施設が維持された、コンパクトで暮らしやすい拠点づくり
日常生活サービスが充実した生活拠点
地区生活拠点
（JR伊予寒川駅周辺/JR赤星駅周辺）
・JR伊予寒川駅周辺及びJR赤星駅周辺は、鉄道駅やバス停などが立地し公共交通の利便性が高い
・田をはじめとした農業用地と住宅が混在しており、人口密度は低い
・JR赤星駅周辺は、宅地化が進み人口の増加
・公共交通の利便性の高い立地特性を活かし、生活機能が維持・確保される拠点づくり
公共交通ストックを活かした生活拠点
実現化方策
・空き家、空き店舗の活用
・区画整理、再開発の検討
・行政機能の集積（本庁舎の建替え等）
・公共施設の機能集約
・サービス付き高齢者住宅の誘導
・商業施設の維持
・商業施設の維持
・安全で歩きやすい歩行空間の形成（歩道のバリアフリー化、街灯設置等）
・広場、歩道の整備による回遊促進
・防災機能の強化
・狭あい道路の拡幅
・安全で歩きやすい歩行空間の形成（歩道のバリアフリー化、街灯設置等）
・狭あい道路の拡幅
・安全で歩きやすい歩行空間の形成（歩道のバリアフリー化、街灯設置等）
・狭あい道路の拡幅
・鉄道による地域の分断の解消（自由通路等の検討）
・就業地を結ぶ新たな交通ﾈｯﾄﾜｰｸの検討
・駅へのアクセス道路の整備
・駅へのアクセス道路の整備
・区画整理や地区計画（宮川周辺地区）
・駅前広場（路線バスロータリー、バス停留所、自転車駐輪場等）の整備
・駅舎のバリアフリー化
・駅前広場（路線バスロータリー、バス停留所、自転車駐輪場等）の整備
・駅舎のバリアフリー化
・駅前広場（路線バスロータリー、バス停留所、自転車駐輪場等）の整備
・駅舎のバリアフリー化

（１）新たな都心部拠点（三島川之江 IC 周辺）

■現状・課題

・高速道路網のクロスポイントがあり、広域交通の要衝となっています。そのため、大型商業施設が多数立地しています。また、市民文化ホールが開館しています。
・商業施設などの立地に伴い宅地化が進んでおり、他地域に比べ小学校の児童数も維持しているなど、ファミリー層の居住が見られます。
・鉄道駅はなく、またバス路線は東西のみの運行となっていることから、南北交通をはじめとした公共交通が不便な地域となっています。

■拠点の誘導方針（ｽﾄｰﾘｰ）

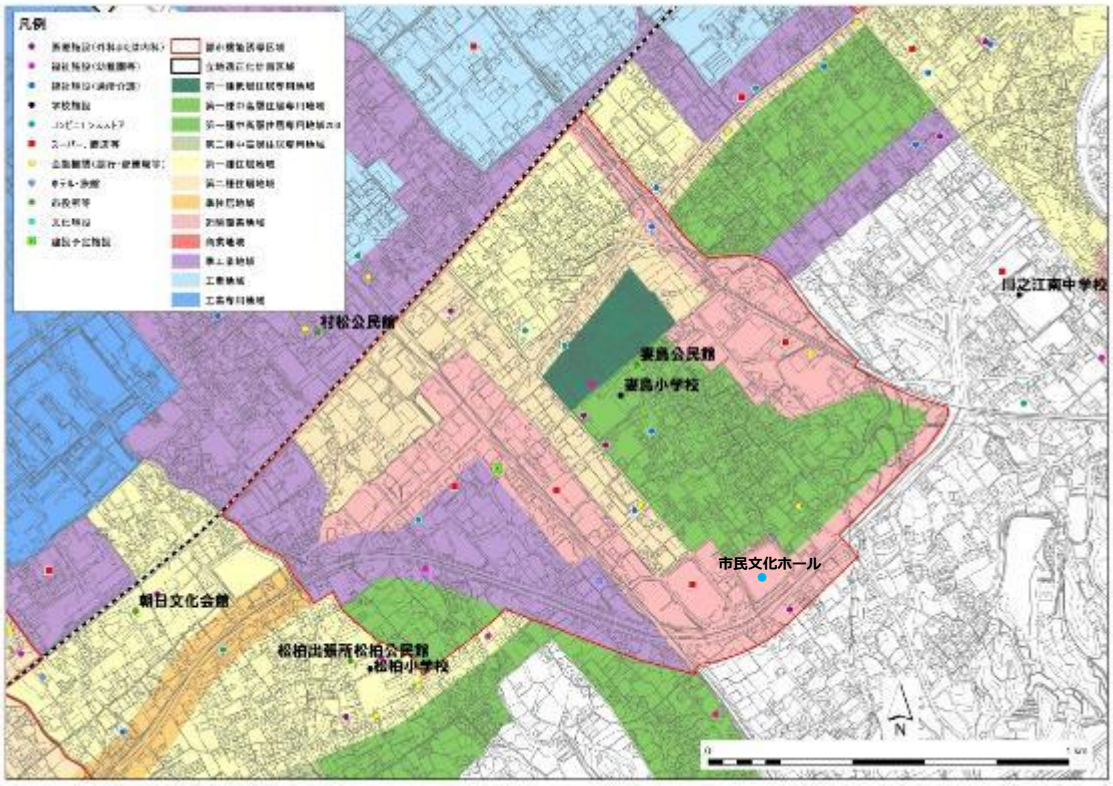
四国のまんなか都市にふさわしい交流力のある新たな都心部拠点

・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 ㎡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

■長期的な展望

・地域外からのアクセス性の向上に向けて、JR の増便や川之江・伊予三島間への新駅整備等、鉄道の利便性の向上を検討します。
・既存の路線バスのルートの充実等によって、バス交通の利便性向上を目指します。
・また、路線バスなどの交通広場（ロータリー）などの設置を研究・検討します。

（２）市街地拠点（JR 川之江駅周辺）

■現状・課題

・川之江駅周辺は、宇摩向山古墳や川之江城などの豊富な歴史・文化資源を有しており、それらを活用したまちづくりに取り組んでいます。
・中心市街地の道路はバリアフリー化や歩道の整備が不十分であり、まちなかの回遊性も不足しています。
・公共施設の配置が分散し、機能の重複がみられます。
・災害に対応できる体制づくりや施設整備、子どもが安心して遊べる場の確保など、誰もが安心して暮らせる生活環境づくりが求められています。

■拠点の誘導方針（ｽﾄｰﾘｰ）

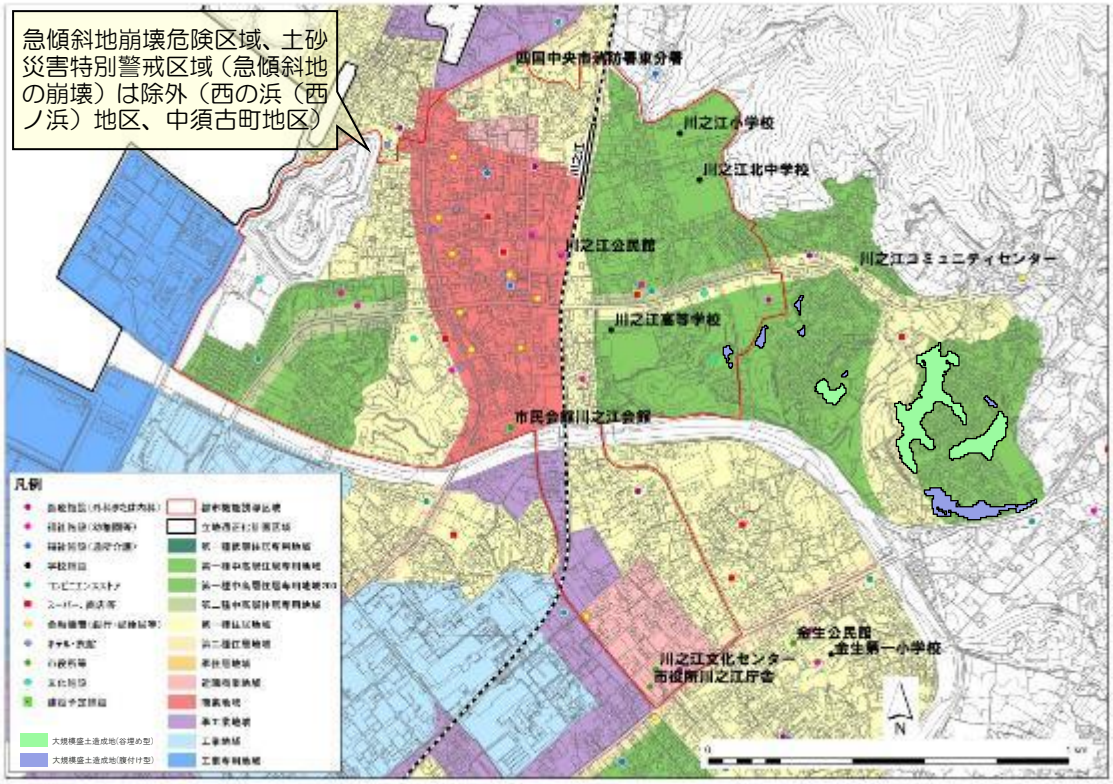
歩いてつなぐ健康で文化的な市街地拠点

・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。
・誰もが安心して健やかに暮らせる生活環境の形成に向けて、地域防災施設の整備など防災機能の強化を図ります。
・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
	博物館
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積 1,000 ㎡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

■長期的な展望

・城下町の風情・歴史漂う街並みを形成し、地域住民や観光客等の歩行者でにぎわう環境整備を目指します。

（３）市街地拠点（JR 伊予三島駅周辺）

■現状・課題

・市役所本庁舎をはじめとした行政機能や業務機能が立地した地域となっています。
・一方、古くから形成された市街地のため、狭あい道路や老朽化した家屋が存在しています。また、商店街をはじめ、空き家・空き店舗の増加が進んでいます。
・本庁舎の建替えが完了したものの、公共施設の分散や機能の重複が見られます。
・駅前広場が狭く、南北交通も不便であるなど公共交通を利用しづらい環境となっています。

■拠点の誘導方針（ｽﾄｰﾘｰ）

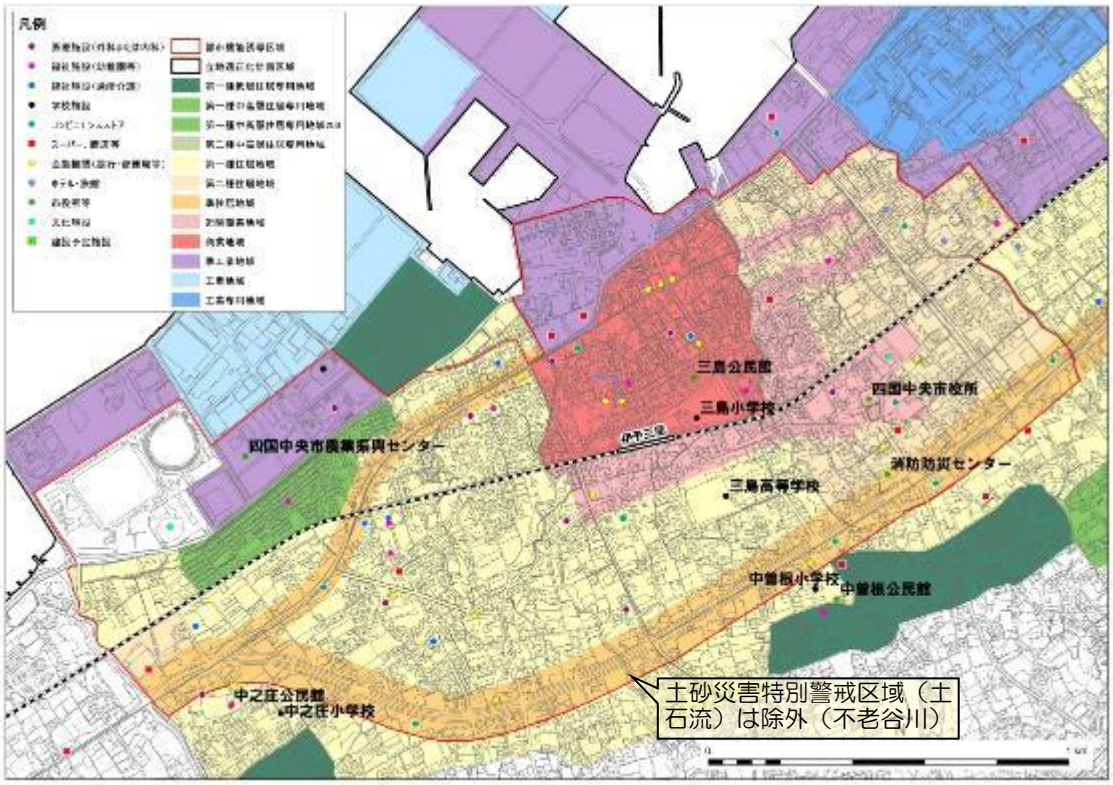
行政機能が集積し、利便性の高い市街地拠点

・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。
・本庁舎の建替えを契機に、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。
・公共施設や空き家、空き店舗等を活用したレンタルオフィスの提供・斡旋など、新たなビジネスチャンスに活かせる空間の確保を検討します。
・公共交通の結節点としての特性を活かし、就業地と駅を結ぶ新たな交通ネットワークを検討するなど、企業や就業者をサポートする都市機能の充実や、市内企業の就業者の街なか居住に向けた仕組みづくりを検討します。

■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	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 ㎡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

■長期的な展望

・居住と商業・業務施設のバランスのある発展を目指し、駅前の再開発に取り組みます（既存の商店街の活性化、高齢者・若年の就業者の街なか居住（社宅）など）。

（４）生活拠点（JR 伊予土居駅周辺）

■現状・課題

・国道 11 号沿道に沿道型商業施設等が立地しています。
・田をはじめとした農業用地と住宅が混在しており、人口密度は低くなっています。

■拠点の誘導方針（ｽﾄｰﾘｰ）

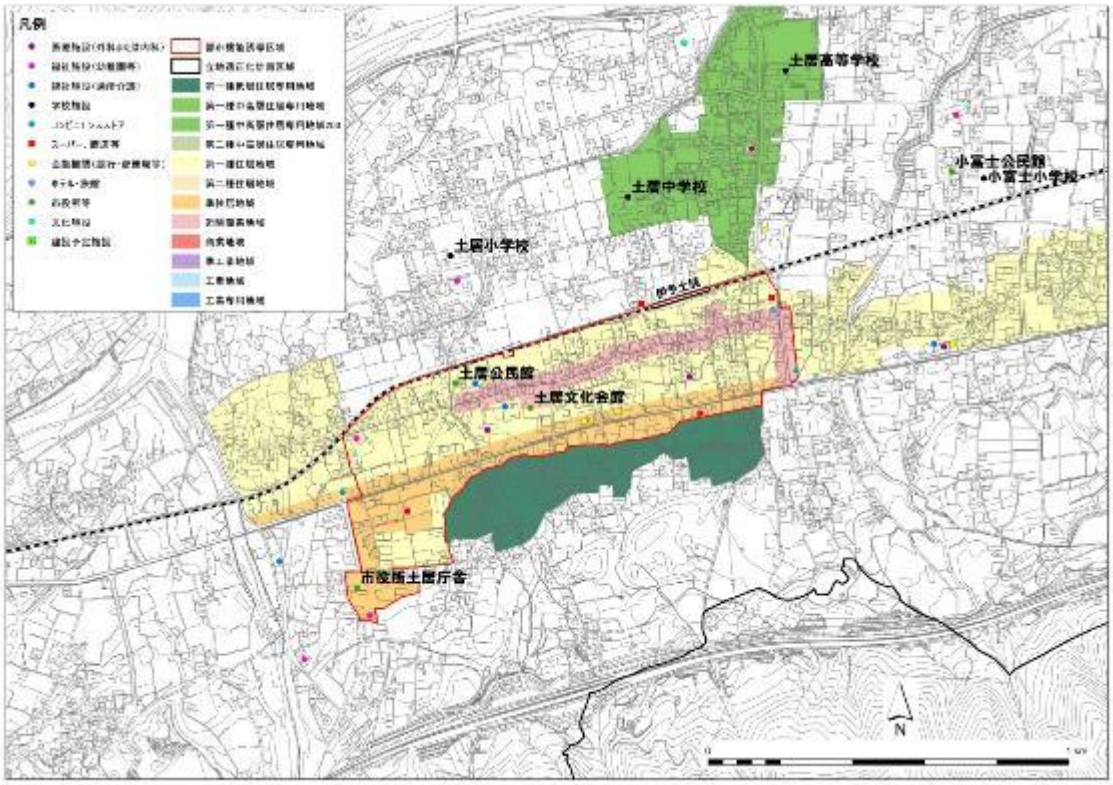
日常生活サービスが充実した生活拠点

・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、狭あ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 ㎡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

■長期的な展望

・周辺の自然環境や農業環境との調和を図りながら、土居地域全体を支える生活サービス施設の維持・活性化を目指します。

（５）地区生活拠点（JR 伊予寒川駅周辺）

■現状・課題

・JR 伊予寒川駅周辺は、鉄道駅やバス停などが立地し、公共交通の利便性が高い地域であるものの、その利用者は少なく利便性を活かしきれていません。

・田をはじめとした農業用地と住宅が混在しており、人口密度は低くなっています。

■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。

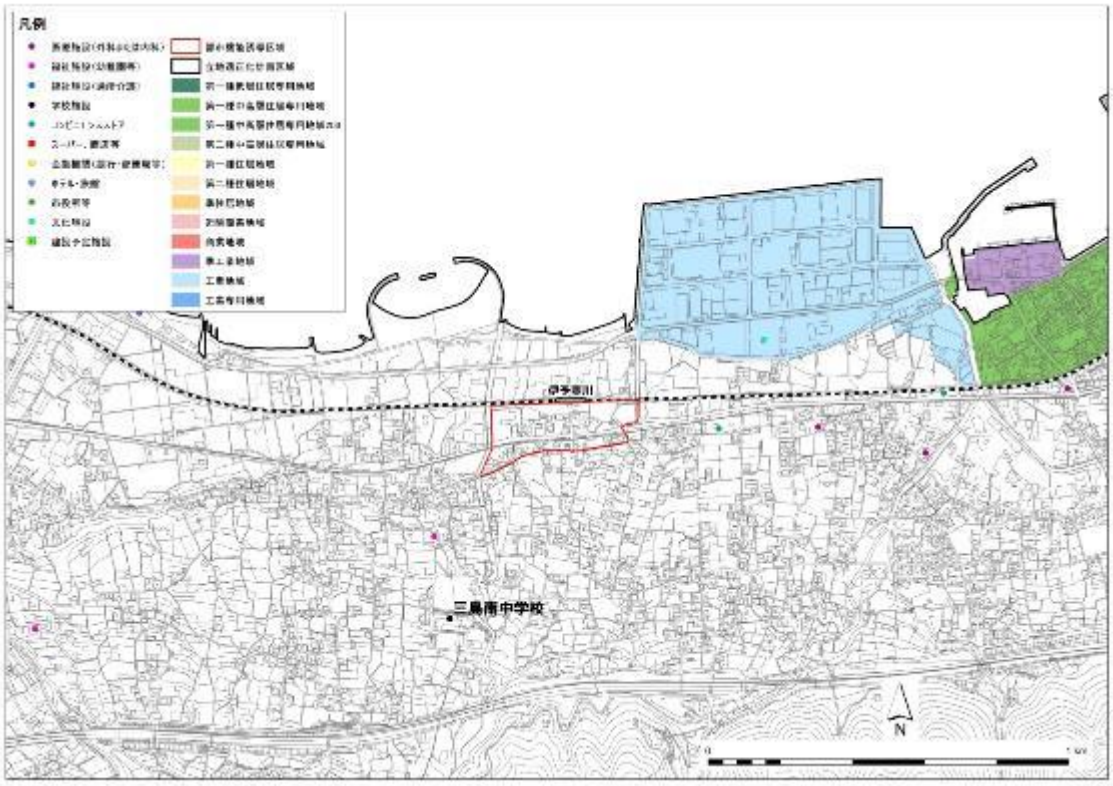
■実現化方策

・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 ㎡超）

■長期的な展望

・周辺の自然環境や農業環境との調和を図りながら、公共交通の利便性の高い住宅地の形成を目指します。

（６）地区生活拠点（JR 赤星駅周辺）

■現状・課題

・JR 赤星駅周辺は、鉄道駅やバス停などが立地し、公共交通の利便性が高い地域であるものの、その利用者は少なく利便性を活かしきれていません。

・一方で、宅地化が進み人口の増加が見られていることから、良好な住環境の形成が急務となっています。

■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

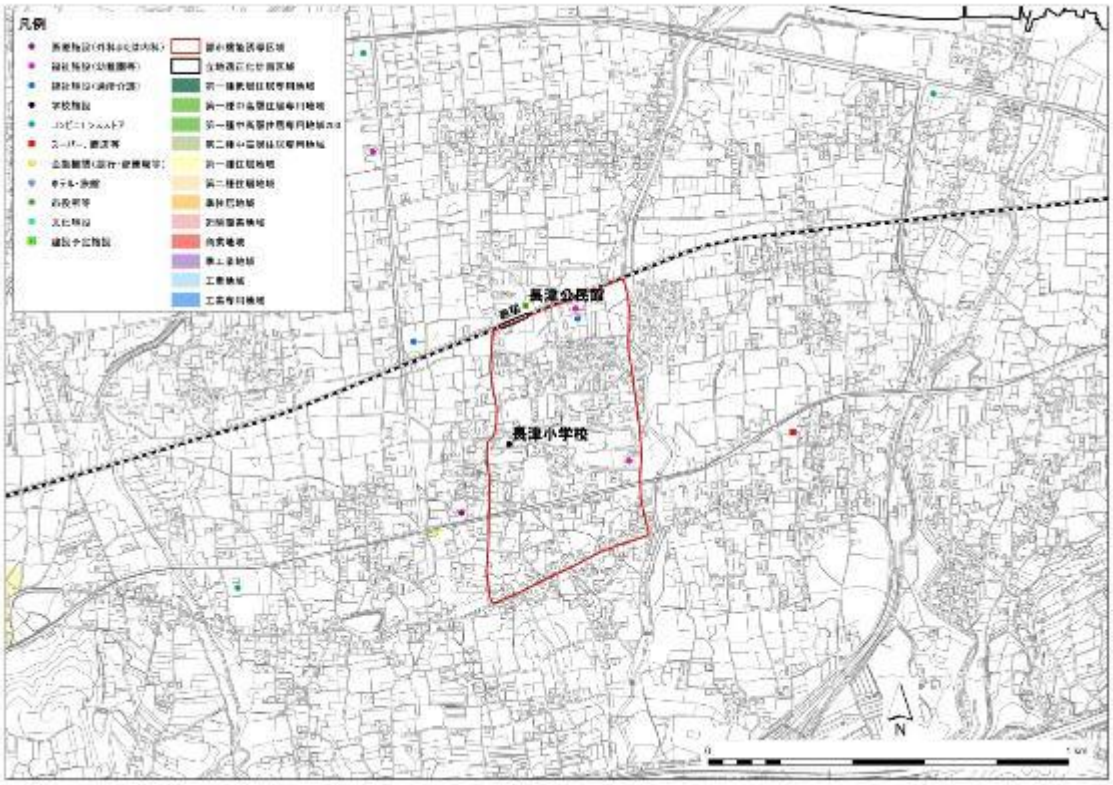
・公共交通の利便性の向上に向け、駅前の整備や駅へのアクセス道路の整備を検討します。

・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 ㎡超）

■長期的な展望

・周辺の自然環境や農業環境との調和を図りながら、公共交通の利便性を活かした住宅市街地を目指します。

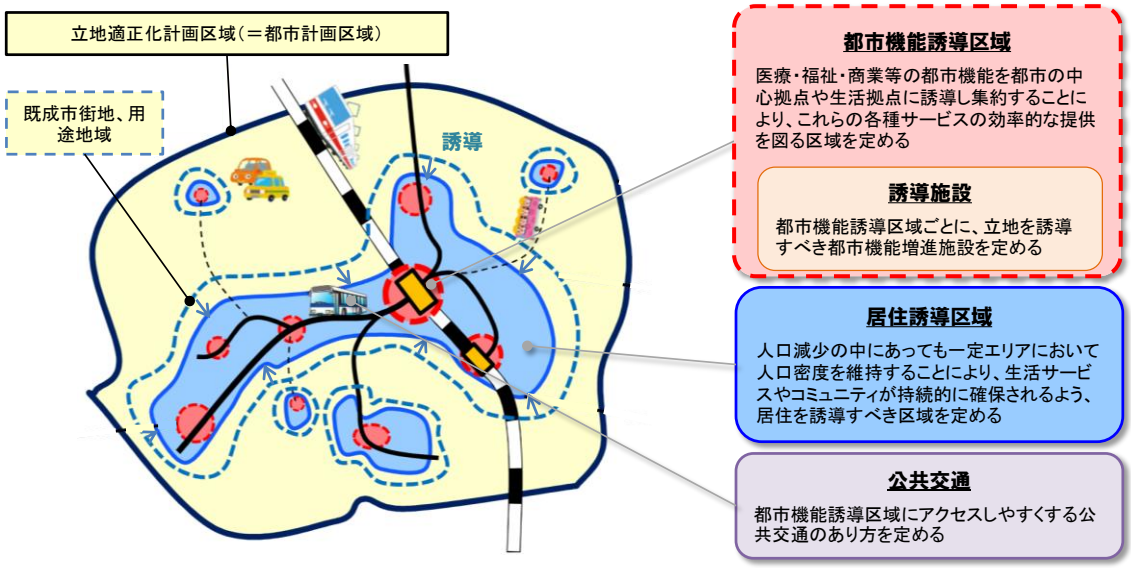
第６章　居住誘導区域

・持続可能なまちの実現に向けて、コンパクトシティ・プラス・ネットワークによるまちづくりを進めるため、立地適正化計画制度に基づき「居住誘導区域」を定めます。
・居住誘導区域は、人口減少下においても、医療・福祉、商業等の日常生活サービス施設や公共交通が持続的に維持されるよう、一定のエリアの人口密度を確保するために居住を誘導する区域です。
・なお、居住誘導区域は、生活に必要なサービスやコミュニティを維持するため、多様な暮らしを尊重しつつ、年月をかけてゆるやかに居住の誘導・集約を促していくもので、住む場所の選択肢のひとつとして設定するものです。

１．居住誘導区域の設定

（１）基本的な考え方

・居住誘導区域の設定にあたっては、都市機能誘導区域周辺において、現行の用途地域を基本に都市機能誘導区域へ容易にアクセスが可能で、かつ一定の人口密度を確保する範囲として定めます。
・特に、人口減少・超高齢社会の中で住民の生活利便性を将来にわたって確保するため、鉄道駅周辺をはじめ国道 11 号バス路線沿線などの利便性の高い地域に設定し、自動車交通に頼らなくても暮らせる都市構造を構築する視点から検討します。

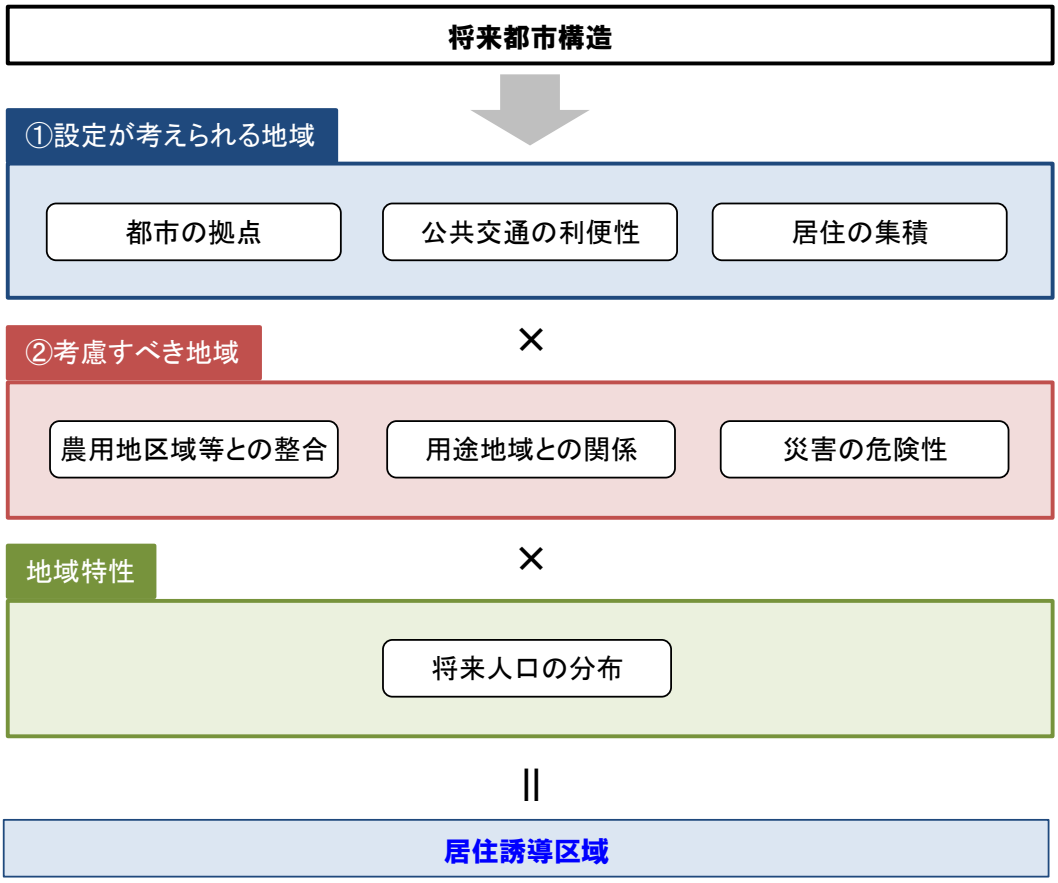


（２）区域設定の前提条件

・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。

・そのため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通等の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるものとします。

・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

・都市機能誘導区域の周辺を中心に、公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、一定程度の居住が集積している区域を基本に居住誘導区域の設定を行います。

・想定される区域について、本市の対象を以下の通りとしています。

都市計画運用指針	本市で想定される区域
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） ・市街地拠点（JR 伊予三島駅周辺） ・生活拠点（JR 伊予土居駅周辺） ・地区生活拠点（JR 伊予寒川駅周辺） ・地区生活拠点（JR 赤星駅周辺）
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

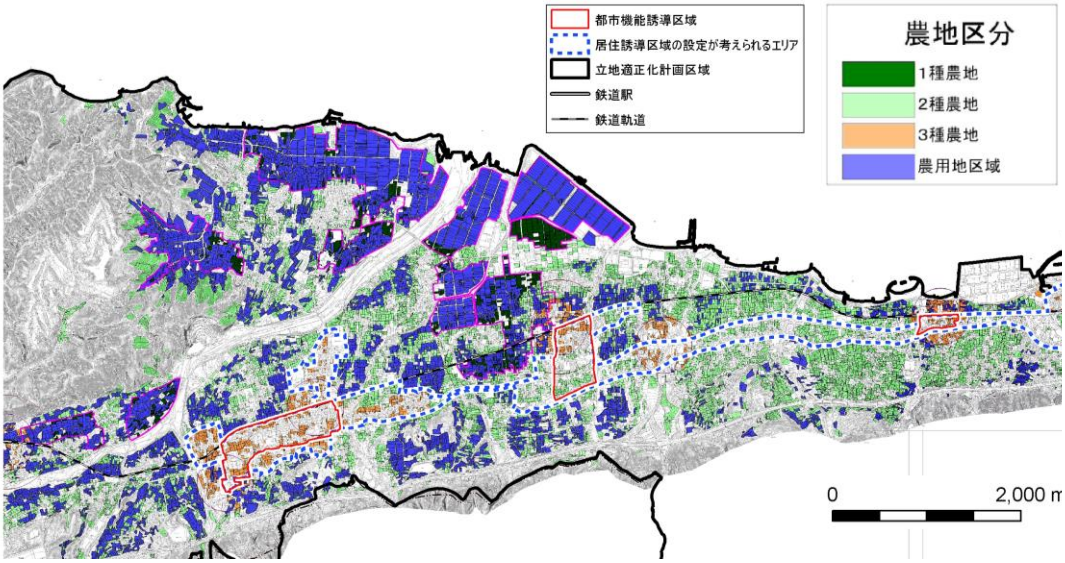
②考慮すべき地域（居住誘導区域に含まないこととされる区域／含めるか判断すべき区域）

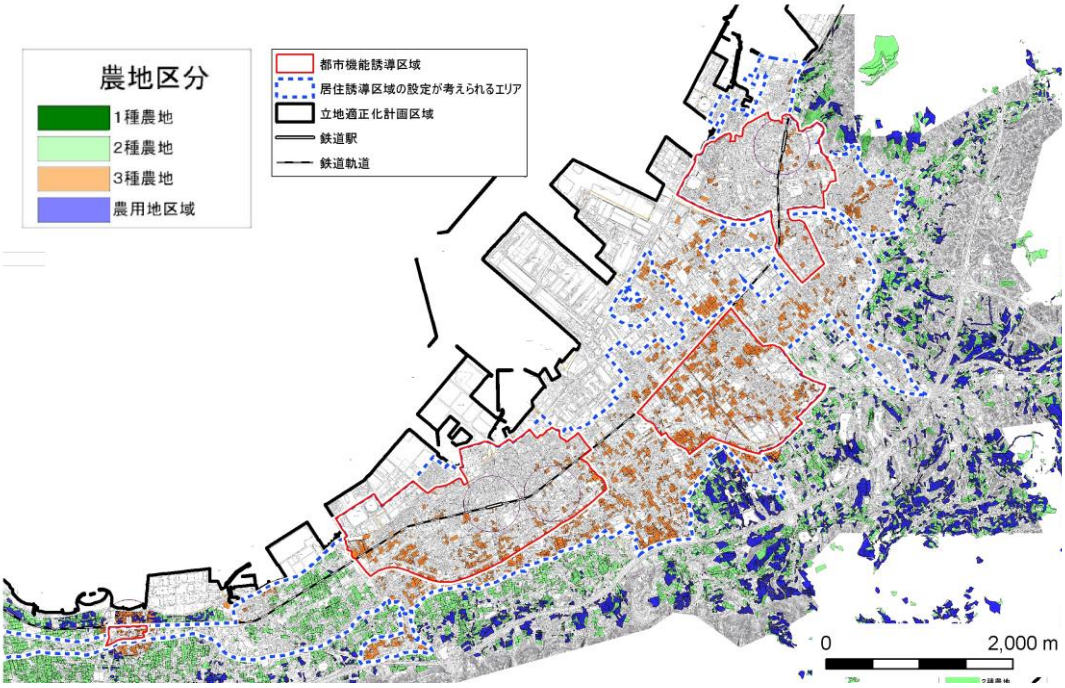
・居住誘導区域の設定にあたっては、都市機能誘導区域と同様に、下表に示す農用地区域や災害の危険区域などの居住の誘導を避けるべき地域を考慮し設定します。

都市計画運用指針（再掲）		対象	判断
含まない	市街化調整区域	－	－
	建築基準法第39条の災害危険区域のうち、条例により住宅の建築が禁止されている区域（A）	－	－
	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
	自然公園法の特別地域	－	－
	森林法の保安林の区域	区域あり	除外
	自然環境保全法の原生自然環境保全地域又は特別地区	－	－
	森林法の保安林予定森林の区域	－	－
	森林法の保安施設地区又は保安施設地区に予定された地区	－	－
原則含まない	土砂災害特別警戒区域	区域あり	除外
	津波災害特別警戒区域	－	－
	災害危険区域（A の区域を除く）	－	－
	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
	津波災害警戒区域	－	－
	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
	都市洪水想定区域、都市浸水想定区域	－	－
	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
	条例により住宅の建築が制限されている区域（特別用途地区・地区計画等のうち、条例による制限区域）	－	－
	過去に住宅地化を進めたものの居住の集積が実現せず、空地等が散在している区域であって、人口等の将来見通しを勘案して今後は居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	－	－
	工業系用途地域が定められているものの工場の移転により空地化が進展している地域であって、引き続き居住の誘導を図るべきではないと市町村が判断する区域	－	－

－：本市に対象となる区域がない

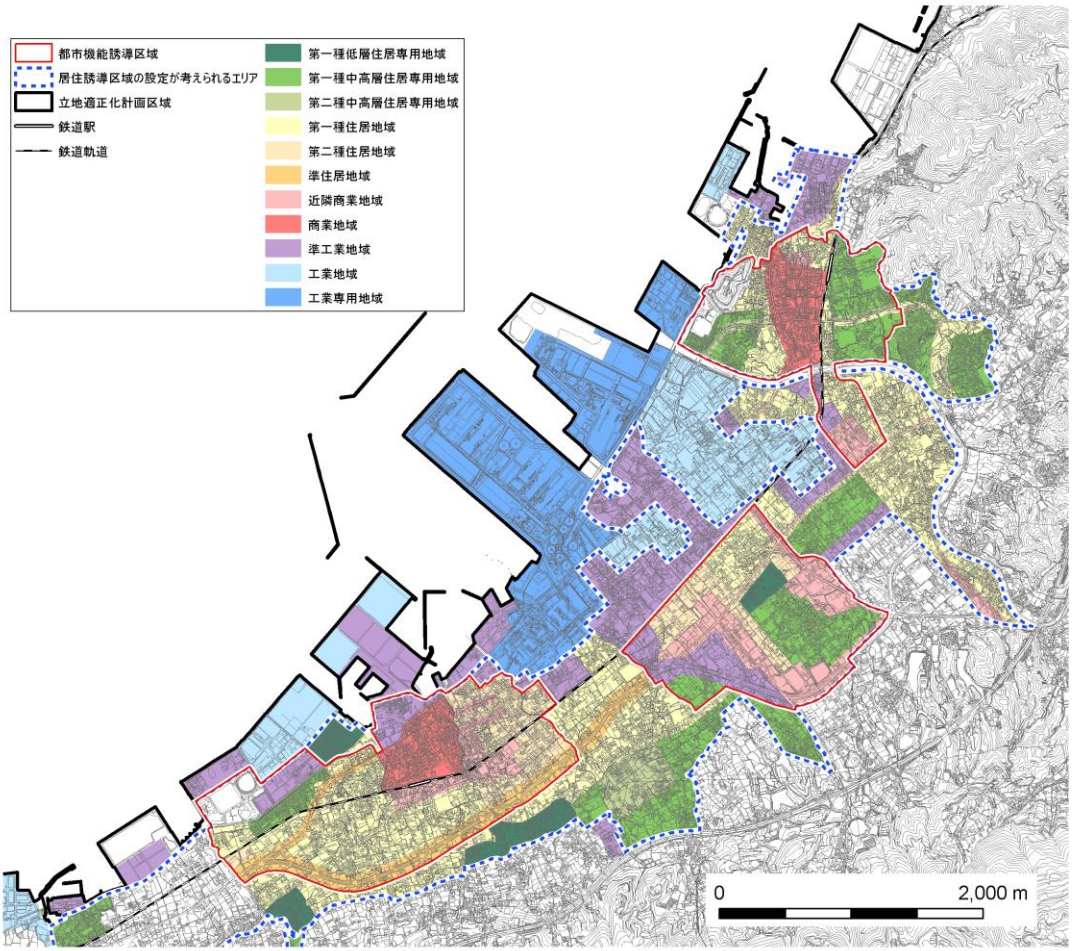
農用地区域等との整合





・農業の生産性の高い農用地区域等については、将来にわたって農業上の利用を確保するため居住誘導区域から除くこととします。

用途地域との関係

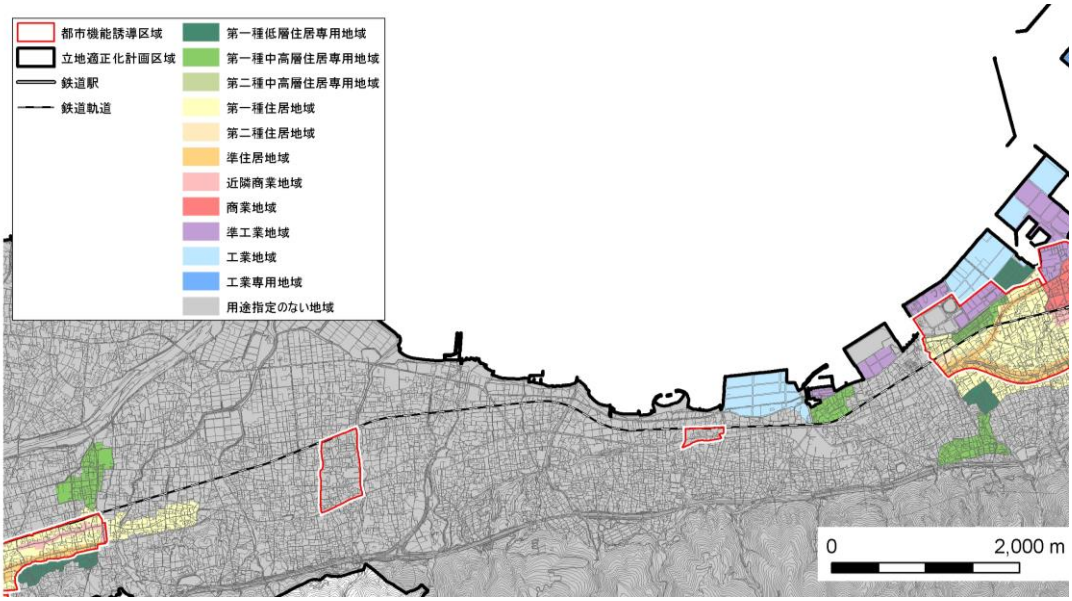


（工業系の用途地域について）

・居住誘導区域の設定にあたっては、将来にわたって良好な住環境の形成を図るべき居住系の用途地域を基本に設定します。

・そのため、都市機能誘導区域と同様に、臨海部の工業専用地域や工業地域については、住居等の建設ができないことや既に工場等が立地していることから居住誘導区域から除くこととします。

・なお、準工業地域については、現在の土地利用や災害の危険性などを踏まえて検討します。



（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 1km 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。

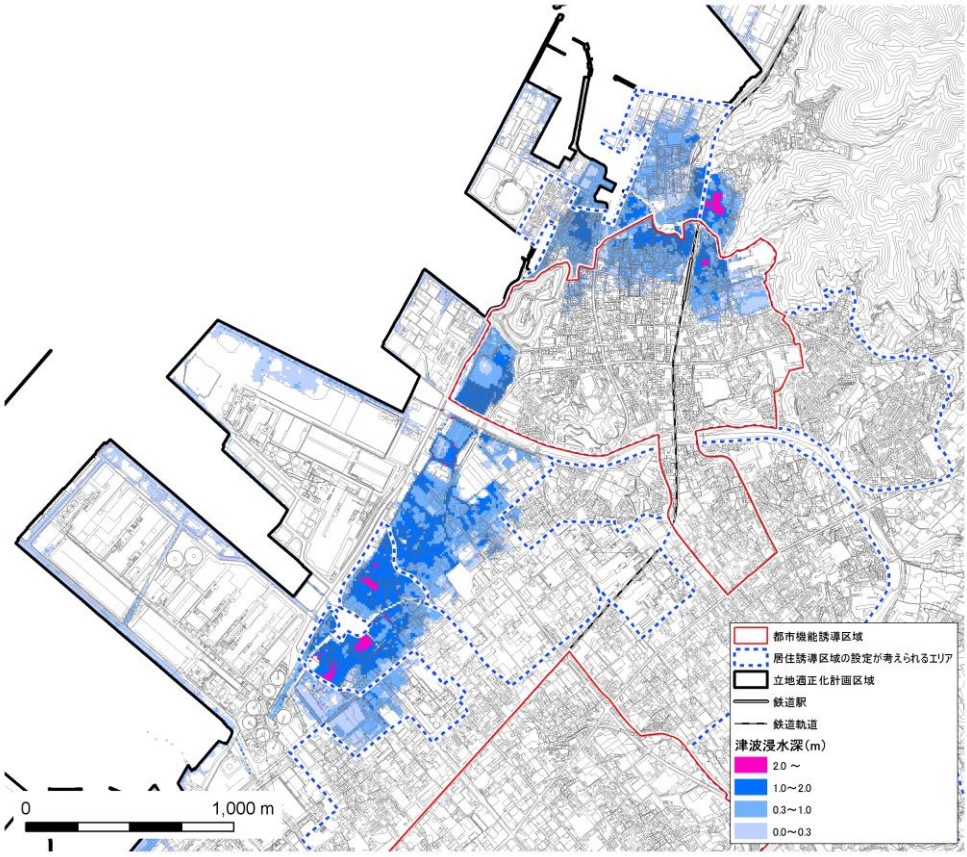
・なお、一部の地域では本市の地場産業である製紙工場が立地していることから、周辺の住環境の保全を図りつつ、職住近接による地域の活性化も見据え、特別用途地区の設定も視野に入れて検討します。

災害の危険性

・本市では、現在まとまった居住が見られる地域や今後良好な住環境の形成を図るべき地域（住居系の用途地域が指定されている地域）の大部分において、土砂災害をはじめ洪水浸水などの災害の危険性が示されています。

・しかし、これらの地域を全て居住誘導区域から除くことは現実的ではないため、都市機能誘導区域と同様※に緊急避難体制の状況、継続的な防災対策などを考慮し、居住誘導区域を設定します。

・なお、まとまった居住が見られない地域では、災害を未然に回避する観点から新たな居住を誘導するべきではないため、居住誘導区域から除くこととします。



（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。

※P51 参照

○ソフト対策（再掲）

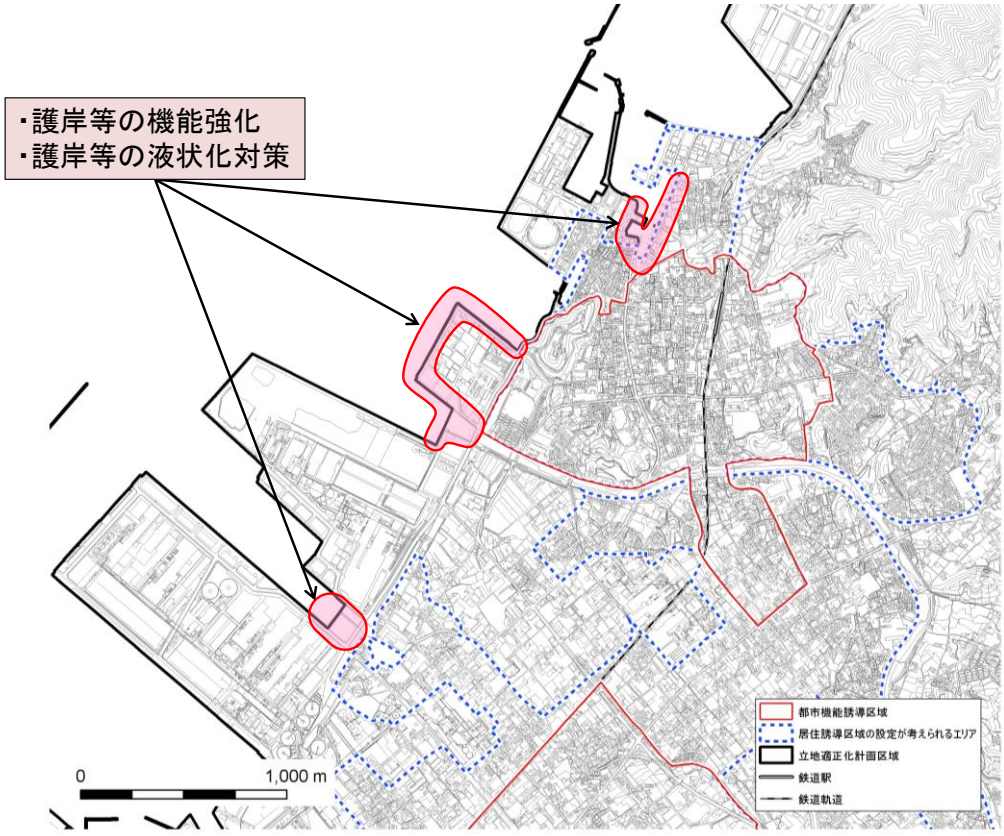
・自主防災組織や防災士の育成
・防災訓練の実施
・防災知識の普及啓発に向けた出前講座
・防災マップの作成

出前講座

防災マップ

○ハード対策

・燧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。



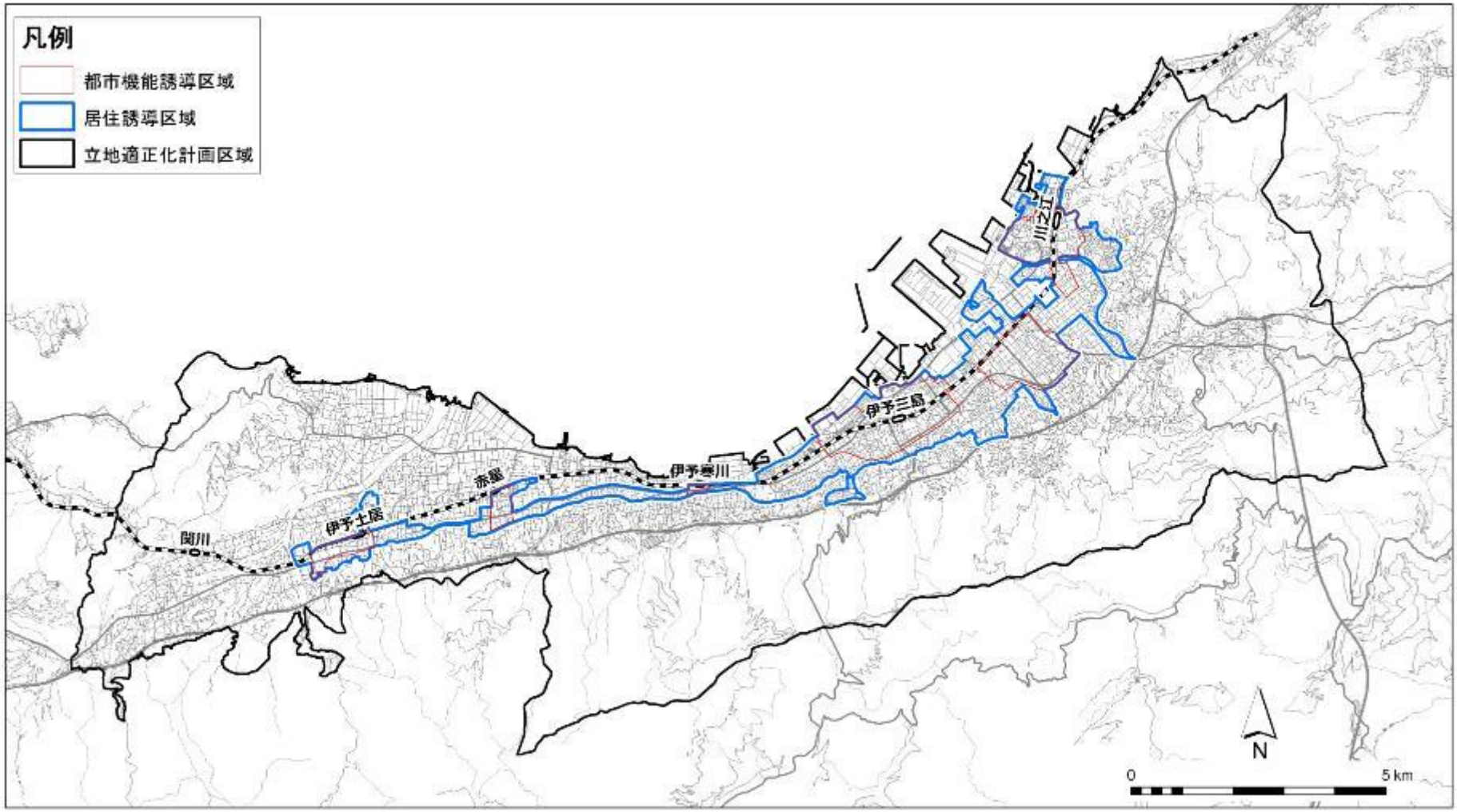
（３）居住誘導区域の設定

・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。

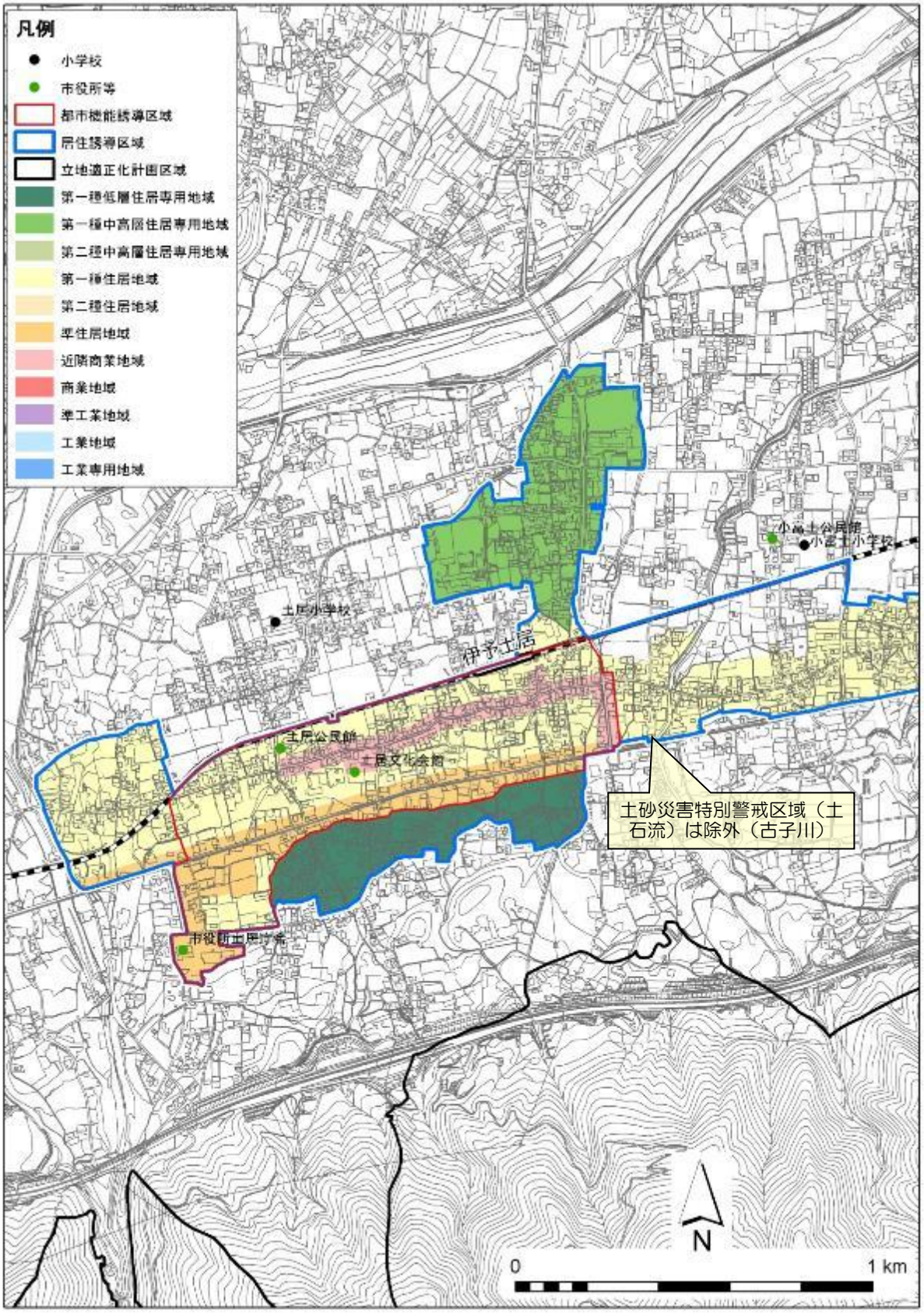
・本市では、６つの都市機能誘導区域とそれらを結ぶ公共交通軸の周辺において、一体的な居住誘導区域を設定します。

・これは、拠点毎に異なる都市機能を公共交通ネットワークによって享受できる範囲であり、将来にわたって日常生活の利便性が維持・確保されるよう、将来の人口推計を踏まえて設定しています。

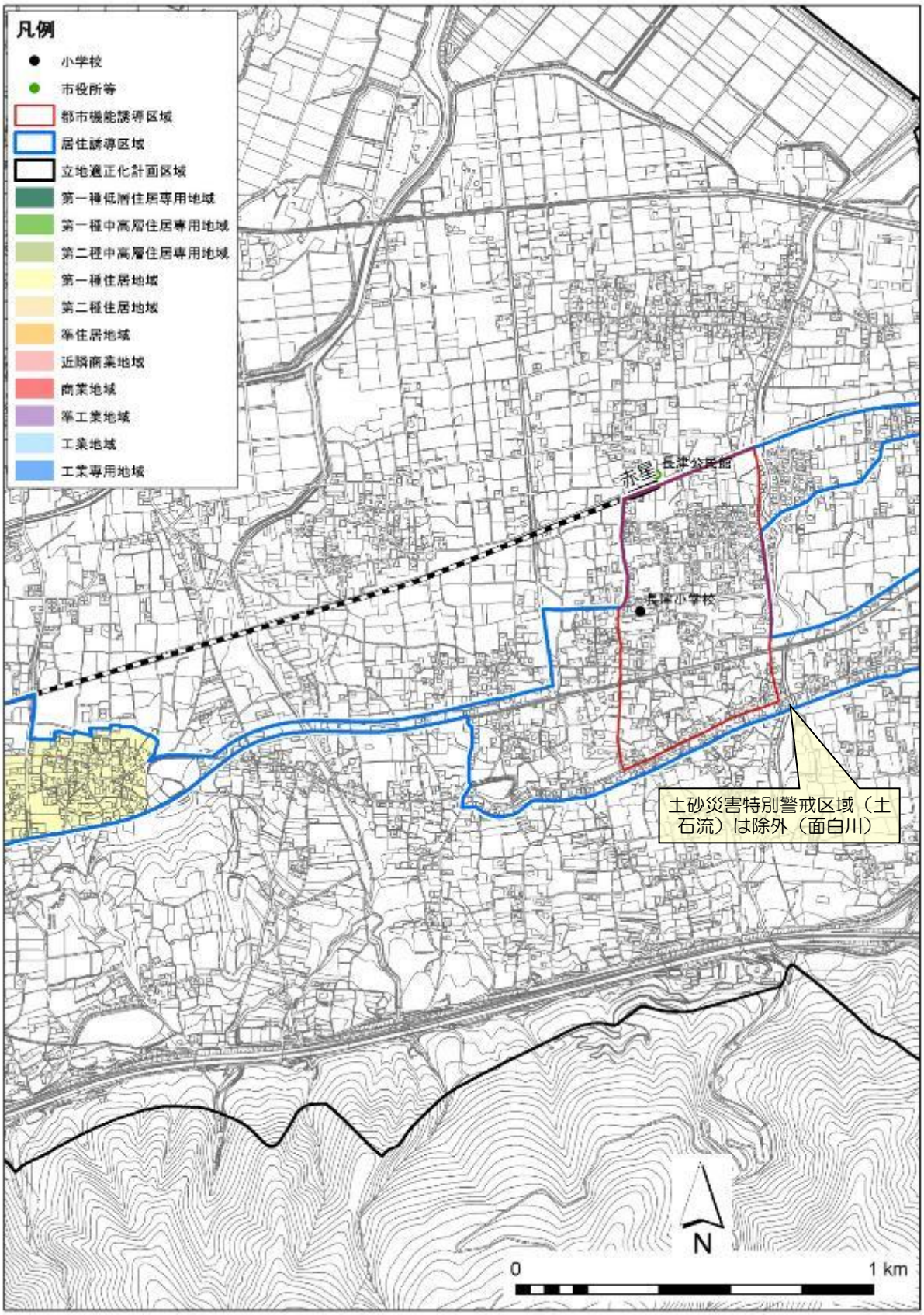
四国中央市 居住誘導区域



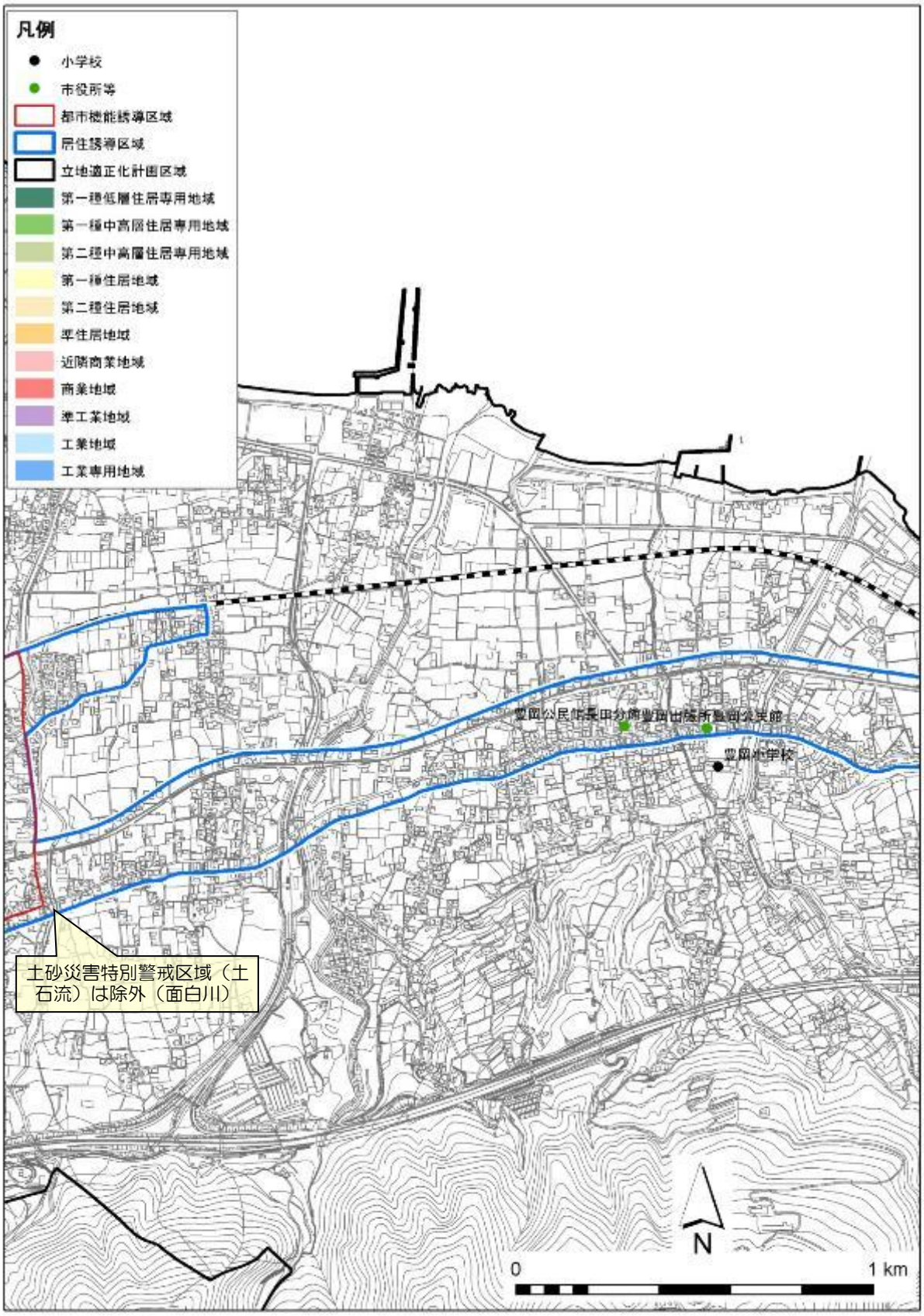
居住誘導区域拡大図（JR 伊予土居駅付近）



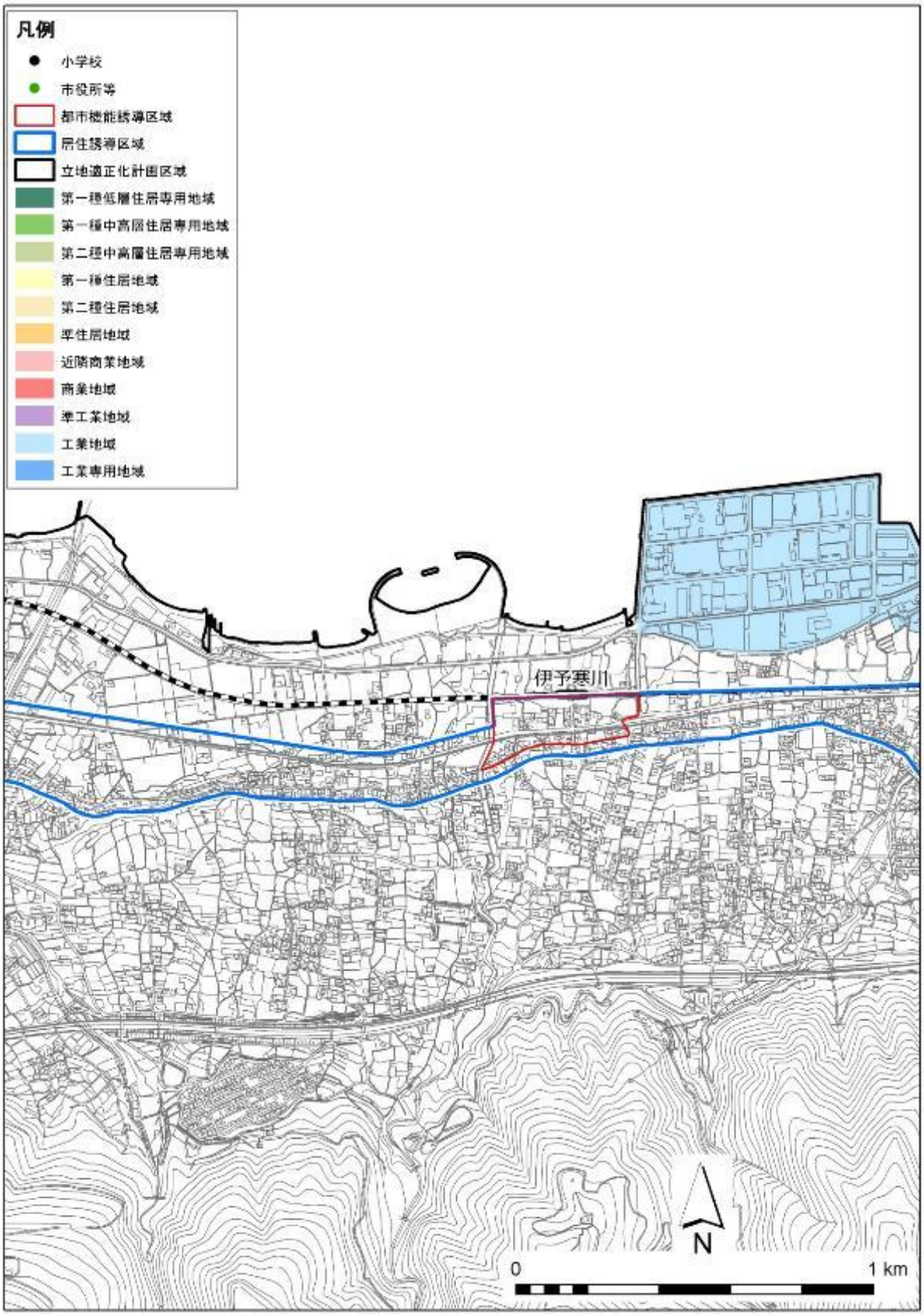
居住誘導区域拡大図（JR 赤星駅付近）



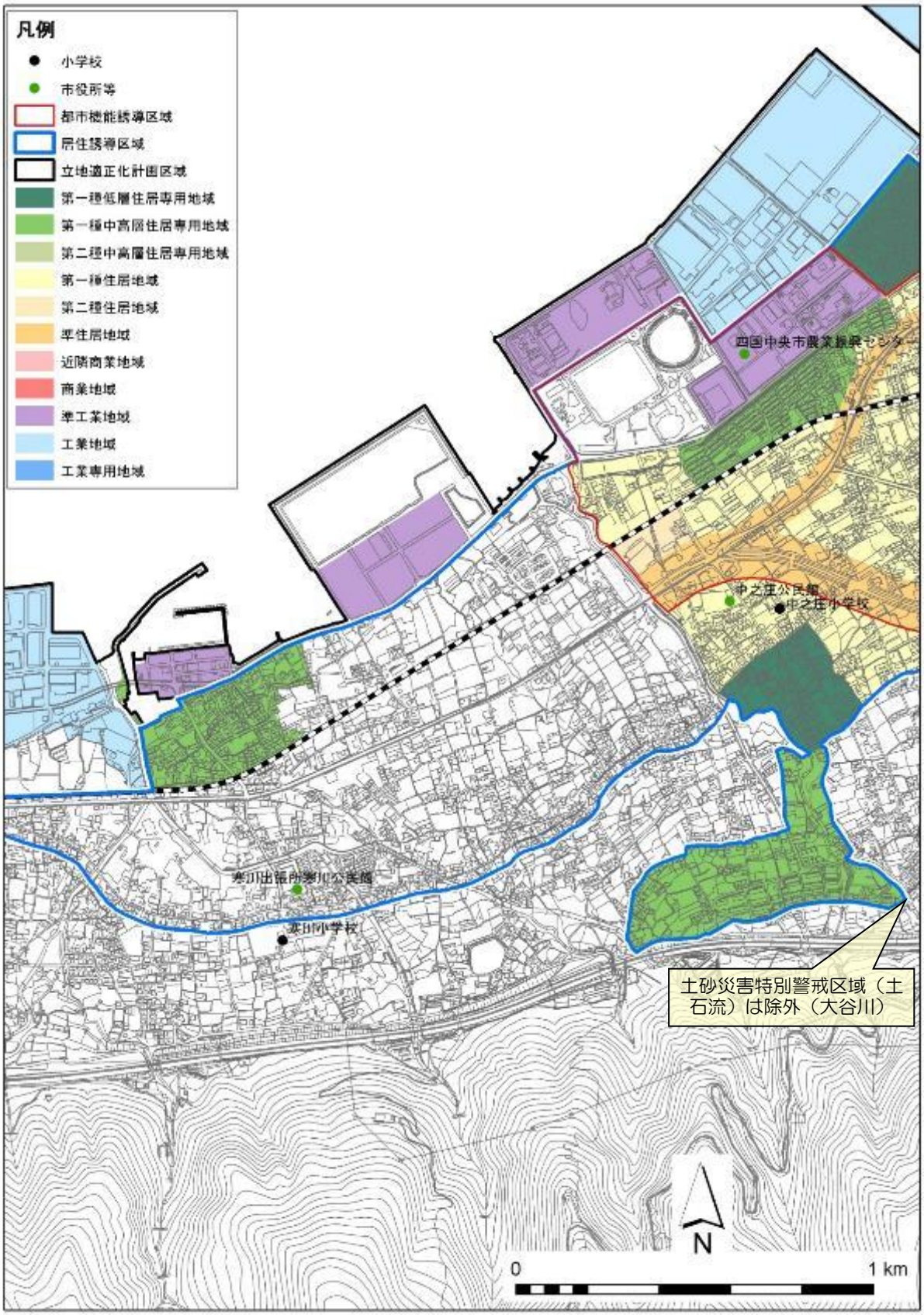
居住誘導区域拡大図（豊岡町付近）



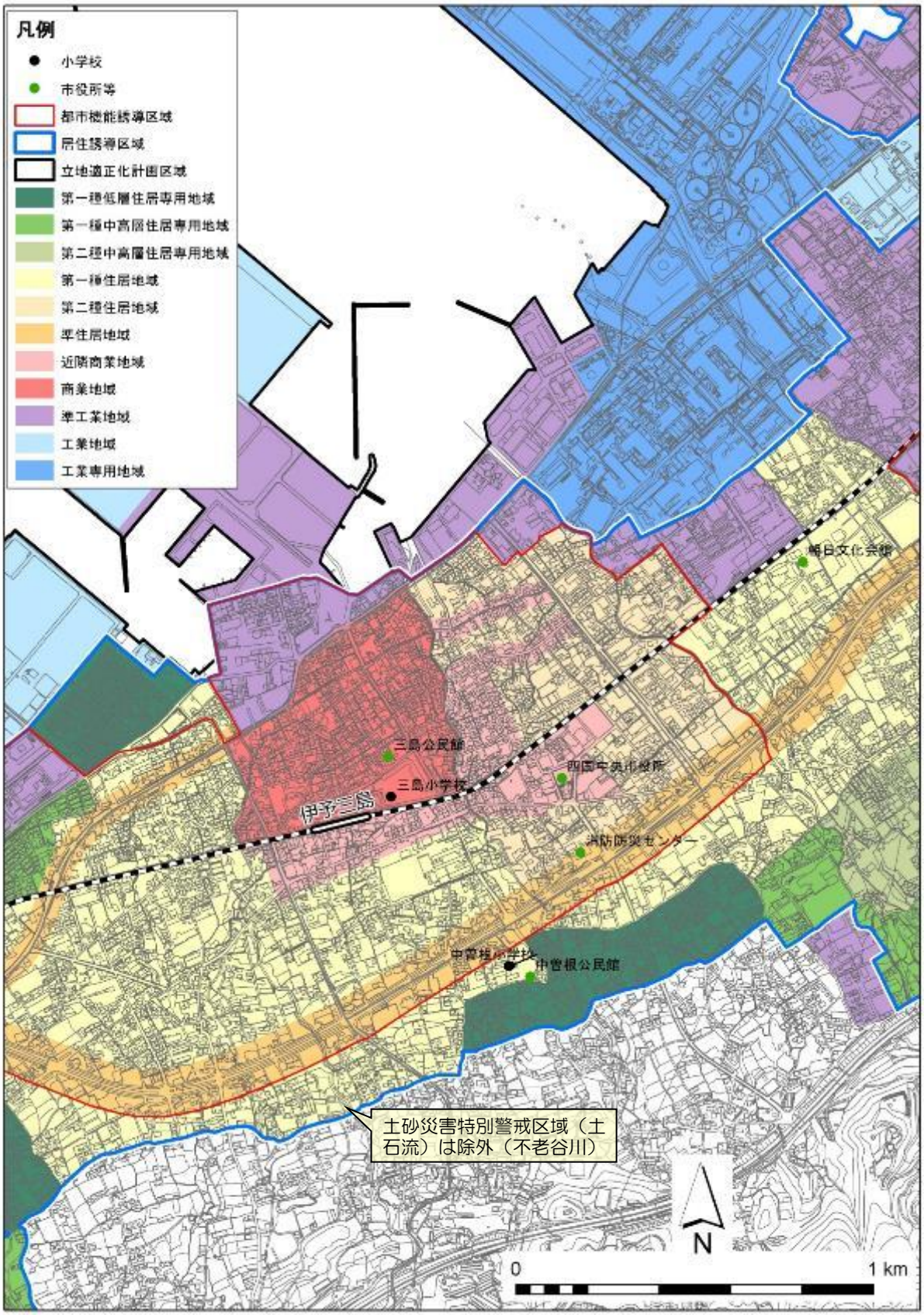
居住誘導区域拡大図（JR 伊予寒川駅付近）



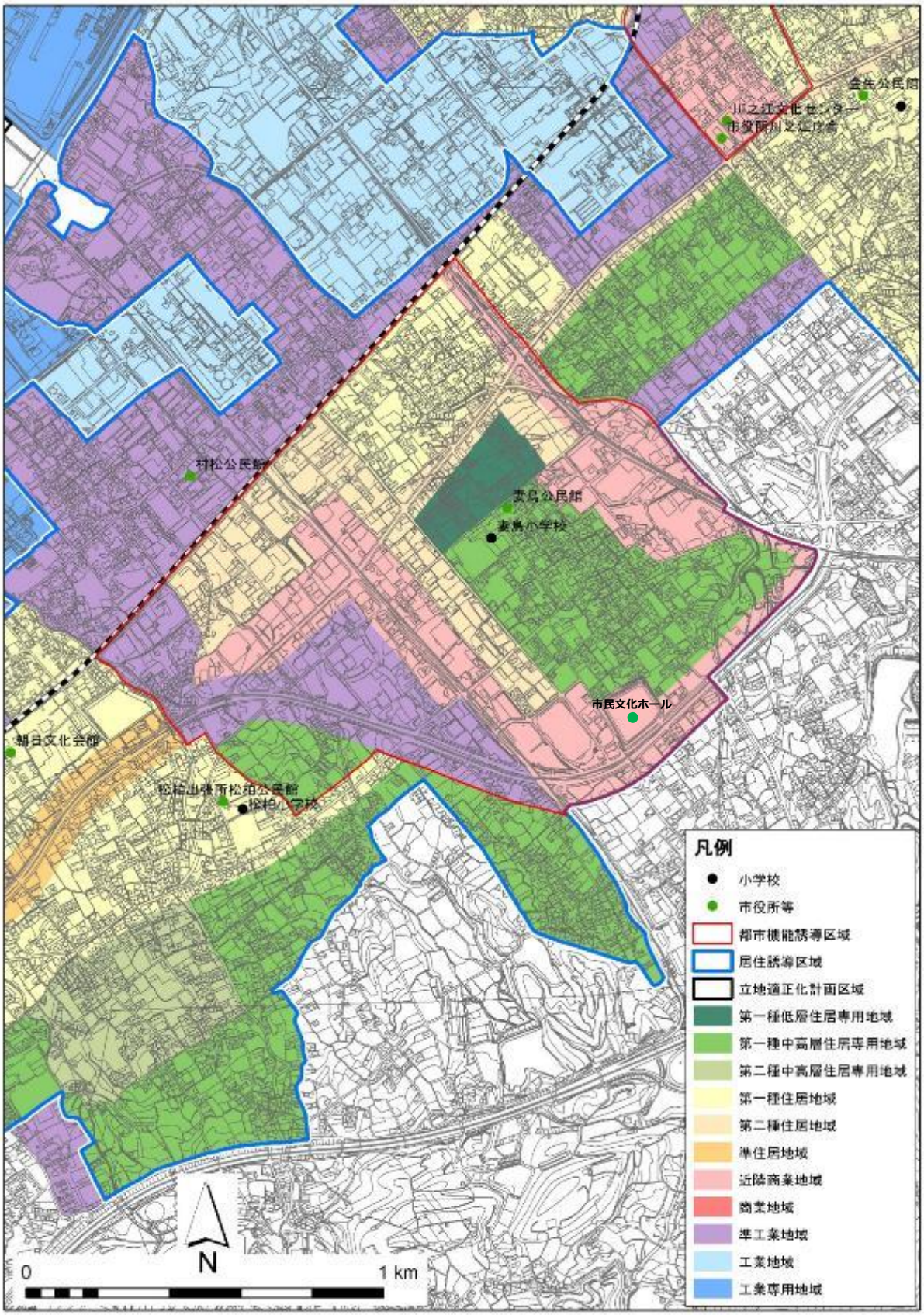
居住誘導区域拡大図（寒川町付近）



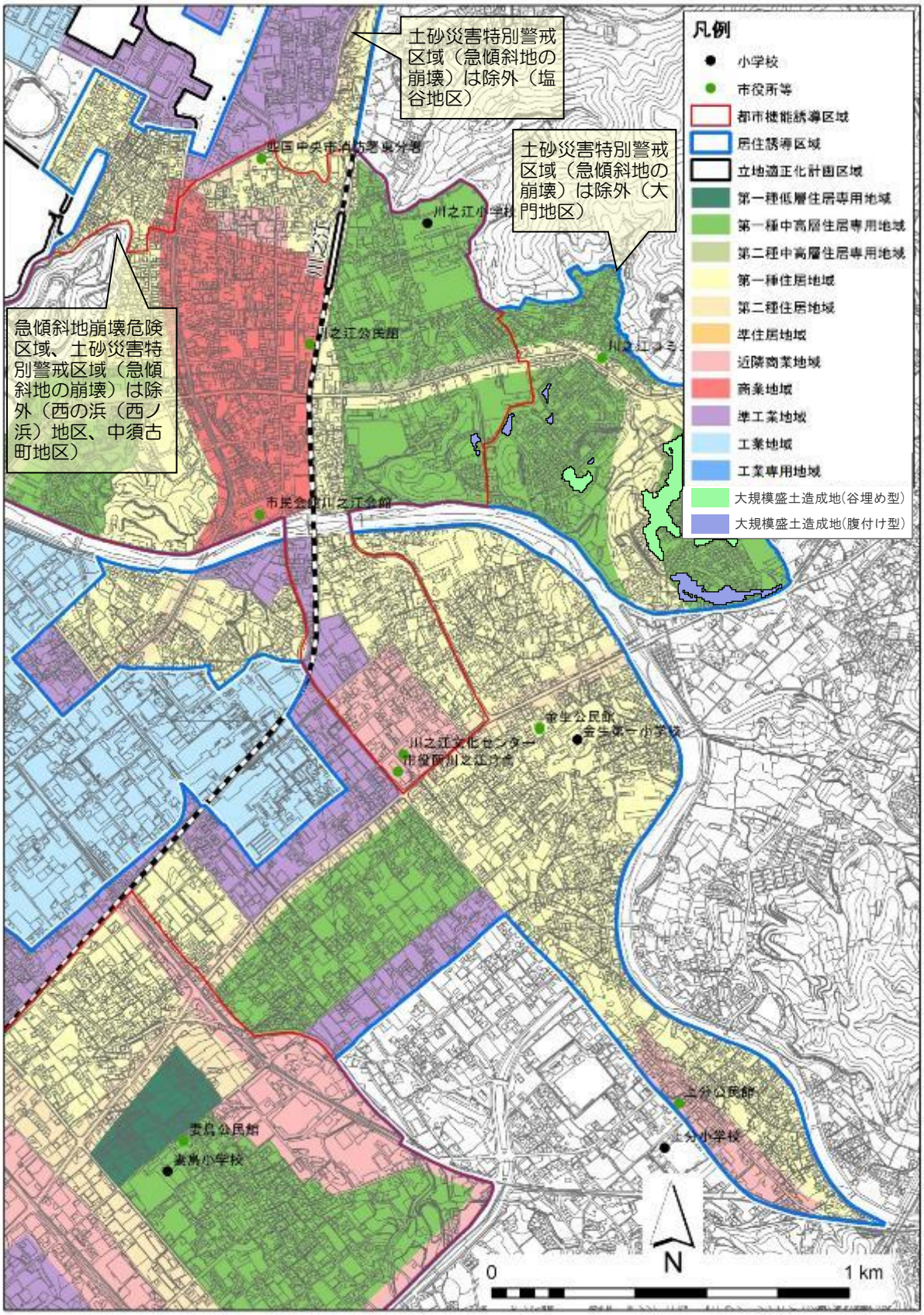
居住誘導区域拡大図（JR 伊予三島駅付近）



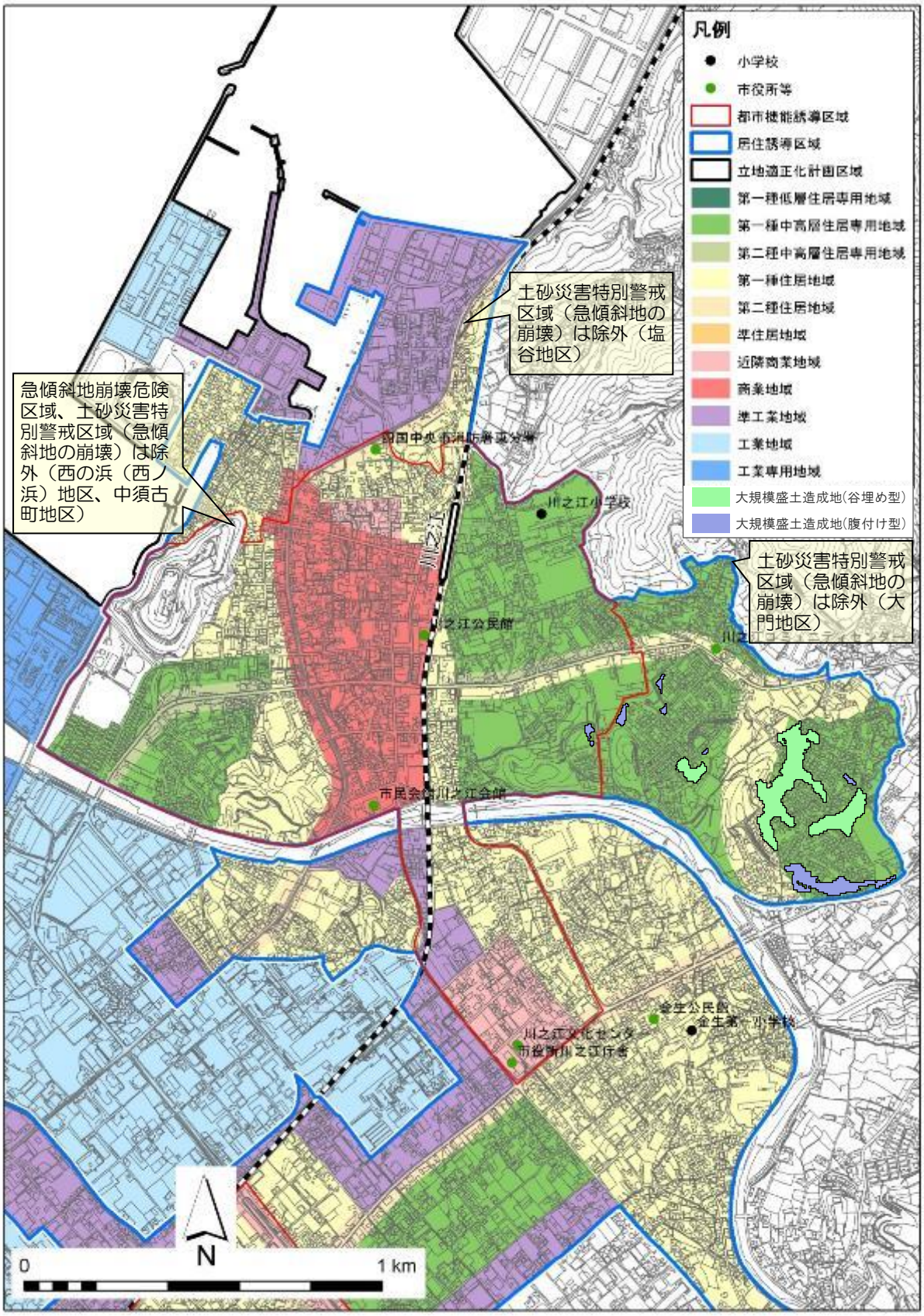
居住誘導区域拡大図（三島川之江 IC 付近）



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）



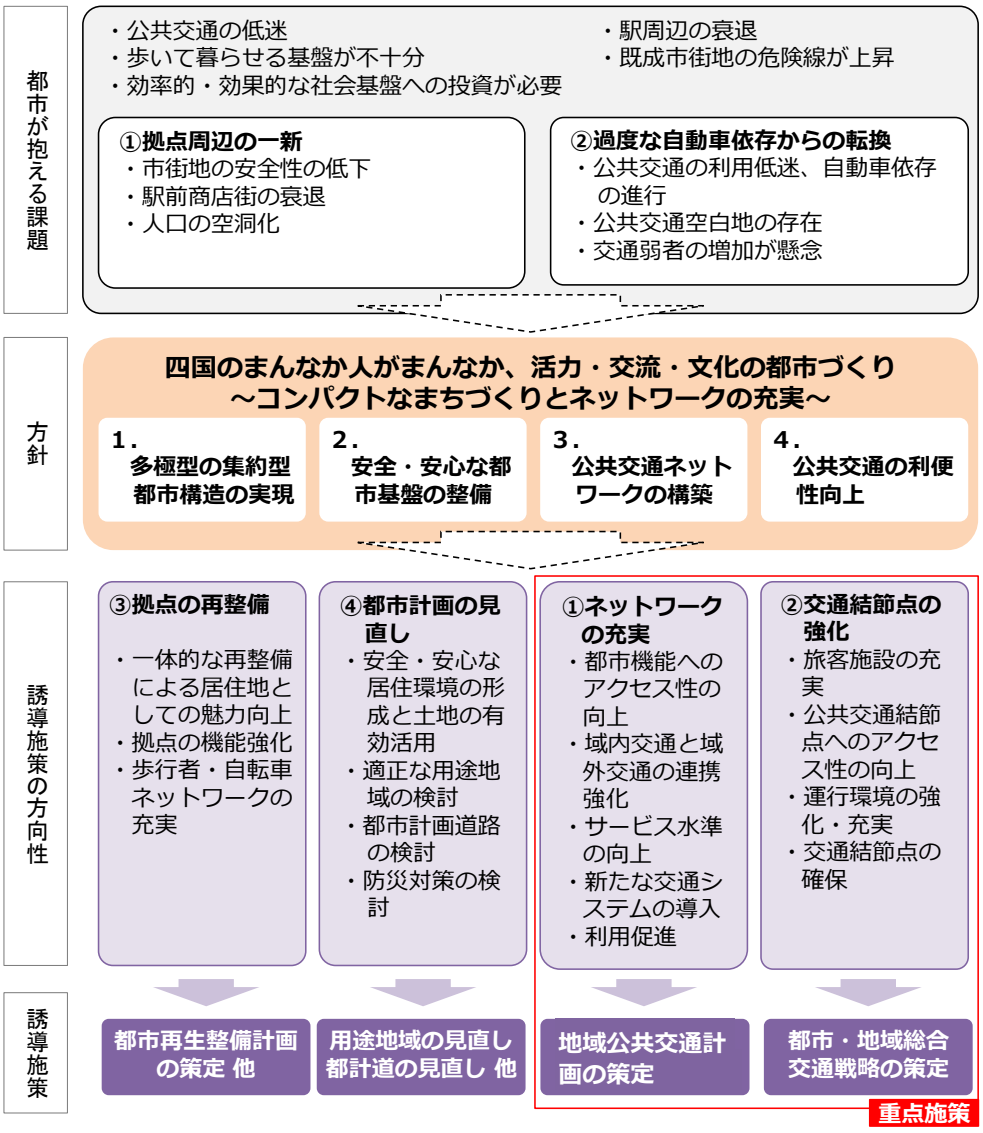
第７章　誘導施策

１．誘導施策の設定

（１）基本的な考え方

・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～」による多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向け、４つのまちづくりの基本方針に基づき、居住や都市機能の誘導を図るため誘導施策を設定します。

・誘導施策を計画的に実施し、将来にわたって生活利便性が維持・確保されるよう取り組みます。

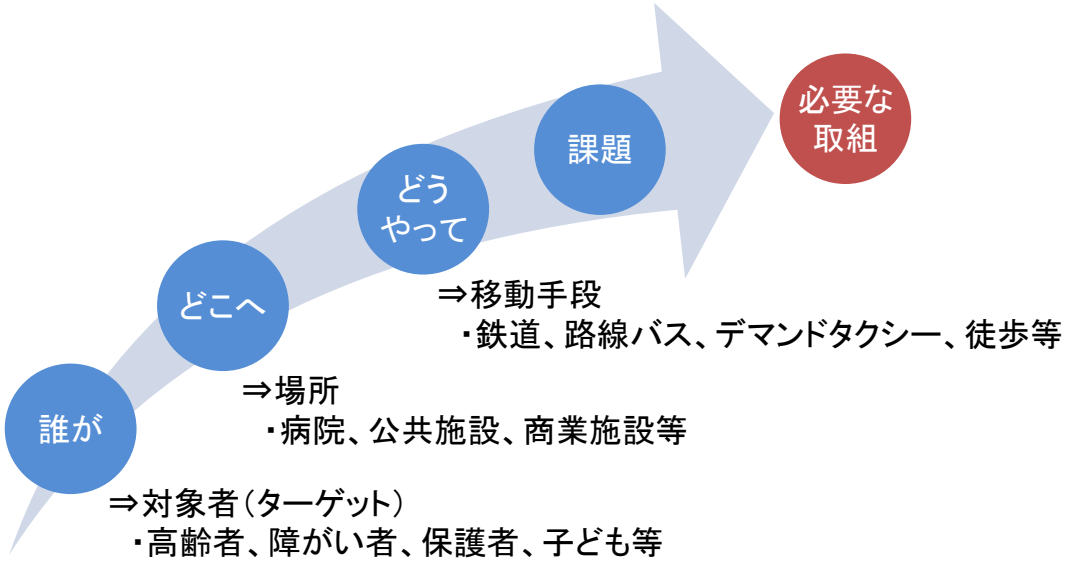


（２）重点施策の位置づけ

・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。検討過程で出された意見は参考資料にてとりまとめています。



対象者（例）
高齢者、障がい者、保護者、子ども、通勤者、歩行者、自転車

※移動手段に困っている！
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

理想の行動
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ようになる

プロセス・定性目標
地域公共交通計画（ソフト）の策定、都市・地域総合交通戦略（ハード）の策定、都市再生整備計画の策定

プロセス・定量目標
道路、歩道に対する不満度　H24年度51.5% → H31年度34.5%

結果・定量目標
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等

結果・定性目標
理想の行動が実現した結果、都市の利便性が確保され、住みやすいと感じられる。

重点施策のストーリー

（３）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

・将来にわたって生活利便性を維持・確保していくため、主要な都市機能へのアクセス性を向上させることが必要です。
〇市民文化ホール、紙産業技術センター等へのアクセスの検討
〇主要な生活サービス施設へのアクセスの検討

■域内交通と域外交通の連携強化

・市外への移動の利便性向上を図るとともに域内交通の活性化を図るため、域外交通との連携を強化することが重要です。
〇鉄道、路線バス、高速バスの乗り継ぎ強化の検討

■公共交通のサービス水準の向上

・既存の公共交通の利用を促すため、社会情勢の変化や利用者のニーズを踏まえつつ、交通事業者との連携のもと公共交通のサービス水準を向上させることが必要です。

（鉄道）
〇交通事業者との連携による運行本数・ダイヤ改正の検討
〇新たな鉄道駅の検討

（路線バス）

○交通事業者との連携によるバス路線の見直し・ダイヤ改正の検討

○NO 運賃デーやノーマイカーデー等による利用機会創出の検討

○効率的なバス運行に向けた検討（車両の小型化）

○路線バスの定時性の確保の検討

（デマンドタクシー）

○予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」の運行の検討

○乗り継ぎの簡素化、広域運行の検討

○予約方法、事前登録等の利便性の改善検討

○増便や利用料の見直しの検討

○デマンドタクシーの定時制の確保の検討

■新たな交通システムの導入検討

・公共交通の空白地を解消し、よりきめ細やかな公共交通網を形成するため、既存の公共交通との連携を図りつつ新たな交通システムの導入を検討することが必要です。

○コミュニティバスの導入の検討

○地域や企業等との協働による交通システムの導入の検討

○新幹線の導入に向けた関係機関への要望の検討

■利用促進方策の検討

・公共交通への理解を深めるとともに、利用方法やその利便性の周知を図るなど、利用促進方策について検討することが必要です。

○高齢者への回数券購入補助制度の維持・充実の検討

○デマンドタクシーの利用方法や利便性の周知（市 HP やコスモステレビ等）の検討

■持続可能な公共交通の方策検討

・公共交通の利用者数が低迷する中、将来にわたって市民の移動手段を確保するため、持続可能な公共交通の方策を検討することが必要です。

○民間事業者との連携の検討

○地域が支える公共交通のあり方の検討（病院や店舗等の運行目的地先からデマンドタクシー運行への協賛募集等）

■福祉サービスとの連携

・多様な福祉サービスと連携を図り、自ら自動車を運転しなくても移動しやすい体制を整えることが重要です。

○高齢者等による運転免許証の自主返納者への公共交通利用の支援に向けた方策の検討（回数券の配布等）

○高齢者福祉サービスとの連携の検討

○障がい者等への割引制度の導入の検討

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

・誰もが快適で利用しやすい公共交通サービスの提供に向けて、旅客施設等の充実を図ることが重要です。

（鉄道）

〇旅客施設のバリアフリー化の検討（エレベーターの設置、トイレの改修等）

〇利用者の利便性向上に向けた方策の検討（自由通路の整備、自動改札機の設置等）

（路線バス）

〇バス待合施設の充実に向けた検討（ベンチや上屋の設置等）

〇拠点バス停の環境改善の検討

■公共交通結節点へのアクセス性の向上

・公共交通の利用促進に向けて、公共交通結節点までの円滑な移動や乗り換えを確保するため、歩行者や自転車などのアクセス性を向上させることが重要です。

〇鉄道駅へのアクセス道路の整備の検討

〇駅前広場の整備の検討

■運行環境の強化・充実

・公共交通の円滑な運行を確保するとともに、公共交通空白地の解消や利用者のニーズに対応するため、交通結節点周辺の環境改善や新たな交通結節点の整備など運行環境の強化・充実を図ることが重要です。

〇バス路線における道路網の充実に向けた検討（道路拡幅等）

〇高速バス利用者駐車場へのアクセス道路の充実に向けた検討

〇公共交通空白地の解消に向けた新たな鉄道駅の検討

■市街地環境の変化に対応した交通結節点の確保

・三島川之江 IC 周辺などの商業施設や住宅などの立地が進む市街地では、市街地環境の変化に対応した新たな交通結節点の確保を図ることが重要です。

〇市の玄関口となる新たな鉄道駅の検討

〇高速バスを含めた IC 周辺の交通結節点の強化の検討

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、狭あ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＞

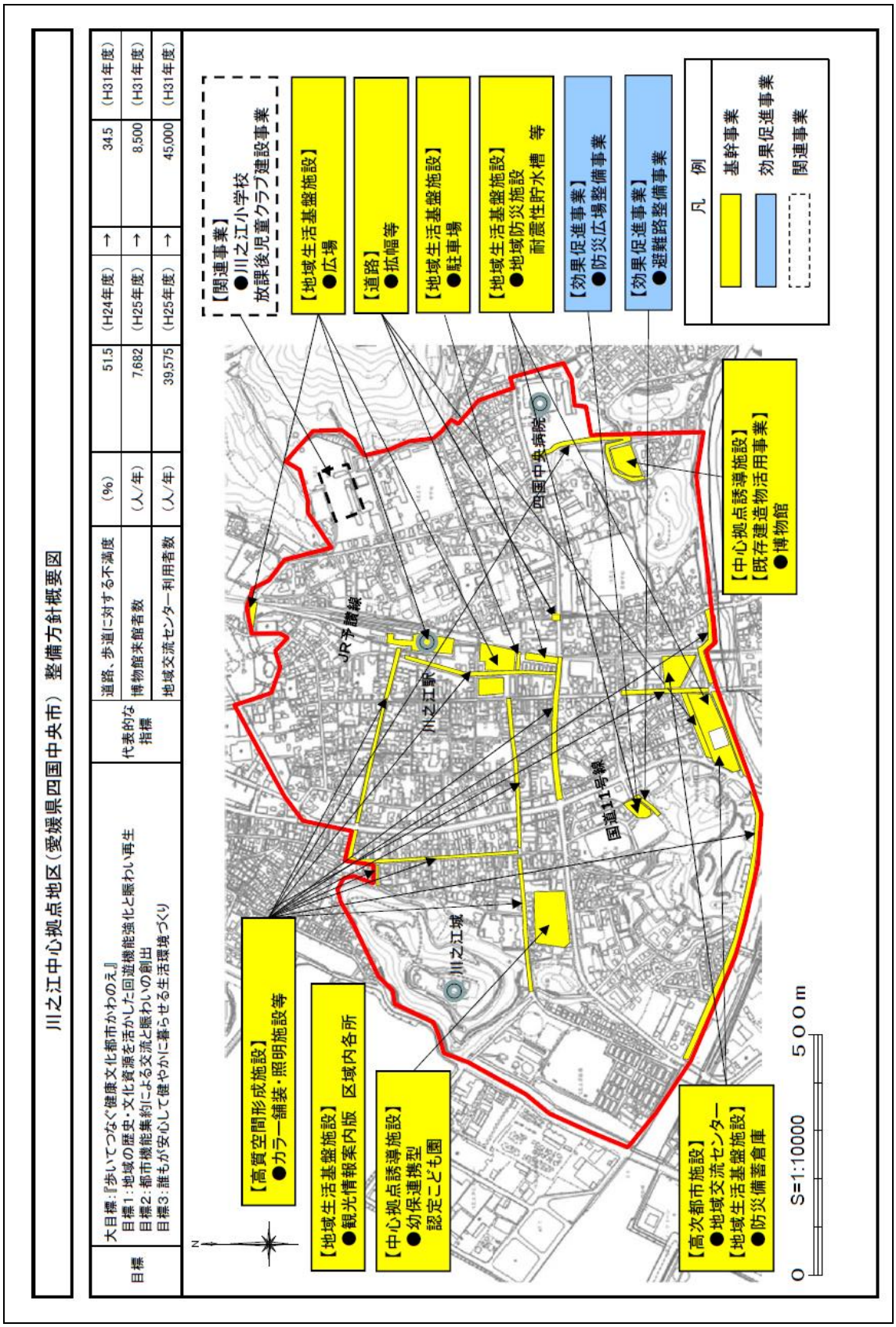
■拠点の機能強化

・公共交通結節点の利便性を再認識し、必要な都市機能の誘導や拠点の一体的な整備などにより、拠点の機能強化を図ることが重要です。
〇公共施設等の複合化による地域交流センターの整備の検討
〇拠点の一体的な整備の検討
〇公共交通結節点の強化の検討（新たな鉄道駅、バスターミナル等）

■歩行者・自転車ネットワークの充実

・歩いて暮らせる利便性の高い拠点の形成に向けて、歩行者・自転車ネットワークの充実を図ることが重要です。
〇歩道の整備、改修（バリアフリー化）の検討
〇自転車道の設定、整備の検討

◆川之江地区まちづくり計画に位置づけた事業（誘導施策）



社会資本総合整備計画（川之江地区まちづくり計画）

基幹事業

○都市再生整備計画（川之江中心拠点地区）事業

・中心拠点誘導施設：博物館整備
・既存建物活用事業（中心拠点誘導施設）：博物館整備
・地域生活基盤施設：観光情報案内板整備
・地域生活基盤施設：広場（ポケットパーク整備、駅前広場整備）
・道路：市道、県道等のバリアフリー整備
・高質空間形成施設：市道、県道の美装化
・高次都市施設：地域交流センター整備
・地域生活基盤施設：にぎわい広場整備
・地域生活基盤施設：駐車場（栄町第１駐車場整備）
・中心拠点誘導施設：幼保連携型認定こども園整備
・地域生活基盤施設：防災備蓄倉庫（地域交流センター内）
・地域防災基盤施設：耐震性貯水槽、マンホールトイレ、かまどベンチ

効果促進事業

○防災広場整備事業

・防災広場整備

○避難路整備事業

・避難路整備

○オープニングイベント事業

・にぎわい広場オープニングイベント

○情報ネットワーク設備構築

・まちなか無線 LAN 構築

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、狭あいな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

・居住の誘導や未利用地の活用に向けて、地域の特性に応じた適正な用途地域の指定を検討する必要があります。

〇居住の見られる用途無指定地区での用途指定（住居系の用途地域や特別用途地区等）の検討

〇働く場所の確保に向けて工業系用途地域の指定の検討

〇土地利用の変化に応じた用途地域の検討

■市街地環境の変化に対応した都市計画道路の検討

・居住地の利便性の向上や防災機能の強化等に向けて、市街地環境の変化に対応した都市計画道路を検討することが必要です。

〇長期未着手路線の廃止の検討

〇必要な道路の変更や追加（緊急輸送道路等）の検討

■防災対策の検討

・災害の危険性が高い地域において、住環境の整備や建築規制など必要な防災対策を検討します。

〇住環境整備や特別用途地区による建築規制などの検討

⑤その他、各部局の取組

・多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けて、各部局での取組と連携を図りながら、一体的に取り組むこととします。

・なお、各部局において以下の施策(案)をはじめ、必要な取組を今後検討していきます。

≪多極ネットワーク型のコンパクトシティの実現に向けた各部局の施策（案）≫

■都市機能誘導区域に係る施策（案）

（公共施設等の再編及び有効活用）

・人口減少等の中で将来にわたって持続可能な行財政運営を実現するとともに、必要な都市機能の維持・充実を図るため、地域コミュニティに配慮しながら、公共施設等の再編や有効活用に取り組むことが必要です。

〇公共施設等総合管理計画の進行管理

〇公共施設個別施設計画の策定

〇公的不動産の有効活用

（中心市街地の活性化）

・拠点の魅力や賑わいの創出により多様な都市機能の誘導を促進するため、中心市街地の活性化に取り組むことが重要です。

〇商店街の振興

■居住誘導区域に係る施策（案）

（安全な居住地の形成）

・災害の危険性が想定される中で、安全な居住地の形成を図ることが必要です。

〇災害危険箇所の周知（各種ハザードマップの作成と公表）

〇避難所・避難場所の充実（指定避難所のバリアフリー化、福祉避難所の増設、避難所運営マニュアル作成）

〇避難体制の強化（避難行動要支援者の個別計画作成）

〇土砂災害対策の推進に向けた関係機関への要望

〇大規模盛土造成地滑動崩落防止事業及び宅地液状化防止事業の推進（宅地耐震化推進事業）

（高齢者福祉の充実）

・高齢者が暮らしやすい居住環境の形成に向けて、高齢者福祉の充実に取り組むことが重要です。

〇健康づくりのソフト施策の推進

〇高齢者向け住宅の確保（公営住宅のグループホームへの検討）

〇高齢者の移動手段の確保

（住み替えの支援）

・居住誘導区域内の人口密度を維持するため、区域内への住み替えを支援することが重要です。

○居住誘導区域内への住み替えに伴う補助・支援の検討

（土地の有効活用）

・コンパクトな居住地の形成に向けて、居住誘導区域内における土地の有効活用を図ることが重要です。

○居住誘導区域内の農地転用の促進（土地の斡旋などの仕組みづくり）

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。

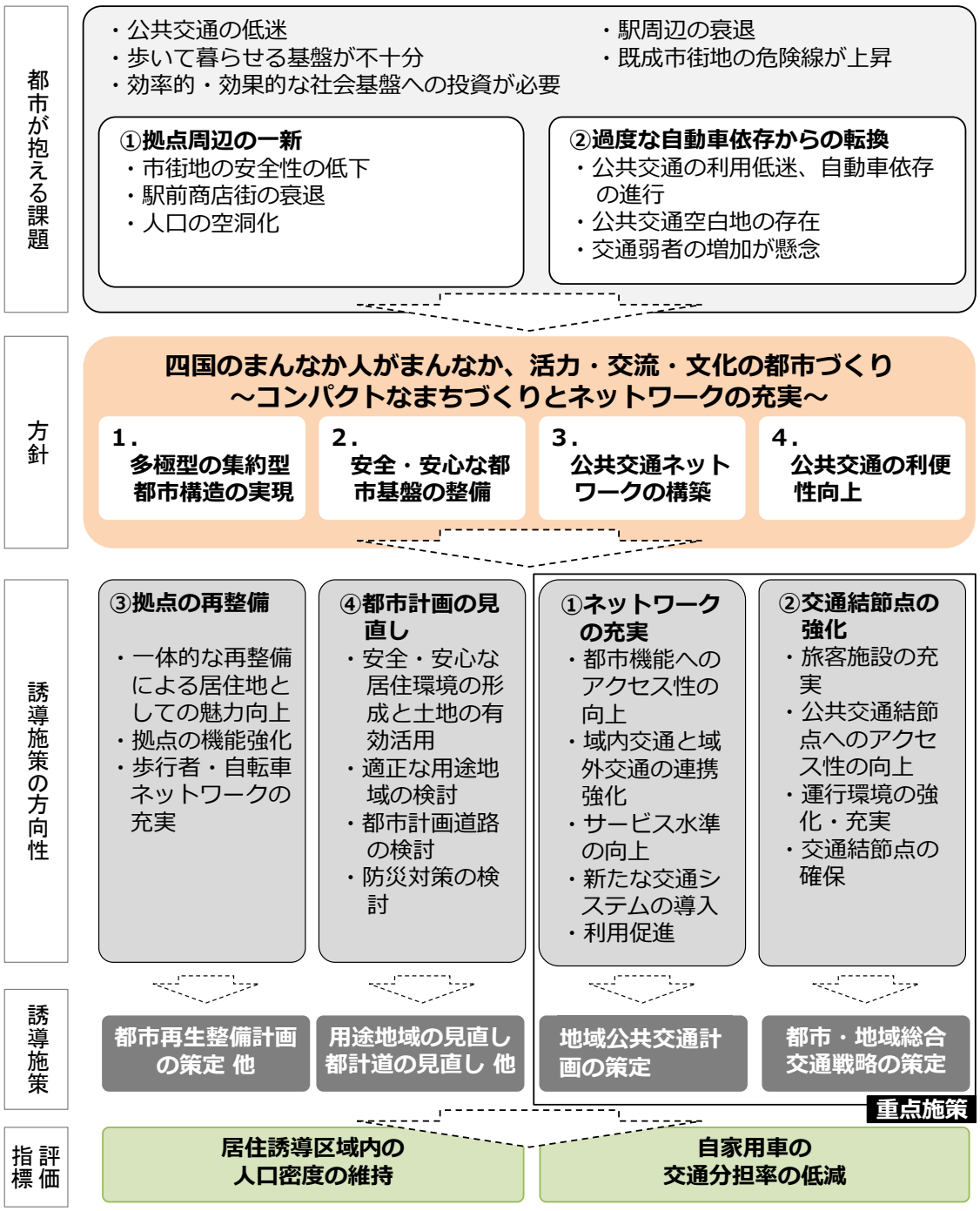
・これらの評価指標及び目標値を掲げ、その達成に向けて都市づくりを進めることで交流力や求心力が発揮され、地域コミュニティや地域経済、生活サービスが持続可能となる都市を目指します。

（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しました。

・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。


都市が抱える課題
・公共交通の低迷
・歩いて暮らせる基盤が不十分
・効率的・効果的な社会基盤への投資が必要
・駅周辺の衰退
・既成市街地の危険線が上昇
①拠点周辺の一新
・市街地の安全性の低下
・駅前商店街の衰退
・人口の空洞化
②過度な自動車依存からの転換
・公共交通の利用低迷、自動車依存の進行
・公共交通空白地の存在
・交通弱者の増加が懸念
方針
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～
1. 多極型の集約型都市構造の実現
2. 安全・安心な都市基盤の整備
3. 公共交通ネットワークの構築
4. 公共交通の利便性向上
誘導施策の方向性
③拠点の再整備
・一体的な再整備による居住地としての魅力向上
・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
・安全・安心な居住環境の形成と土地の有効活用
・適正な用途地域の検討
・都市計画道路の検討
・防災対策の検討
①ネットワークの充実
・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
・サービス水準の向上
・新たな交通システムの導入
・利用促進
②交通結節点の強化
・旅客施設の充実
・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
・交通結節点の確保
誘導施策
都市再生整備計画の策定 他
用途地域の見直し 都計道の見直し 他
地域公共交通計画の策定
都市・地域総合交通戦略の策定
重点施策
評価指標
居住誘導区域内の人口密度の維持
自家用車の交通分担率の低減
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ます。

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。

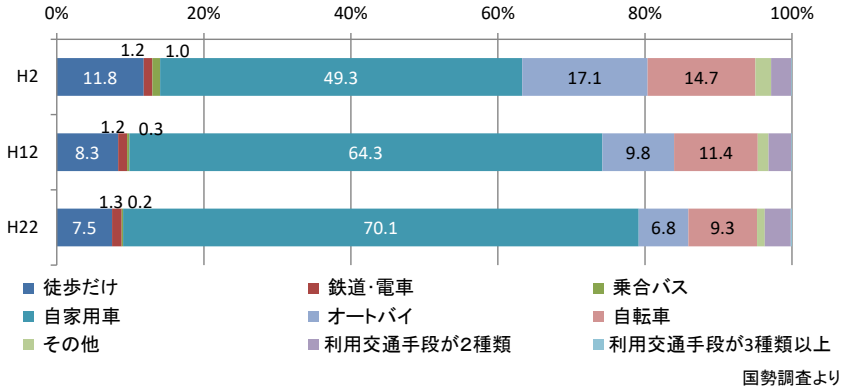
自家用車の交通分担率　70.1%　⇒　65%

■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)	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。

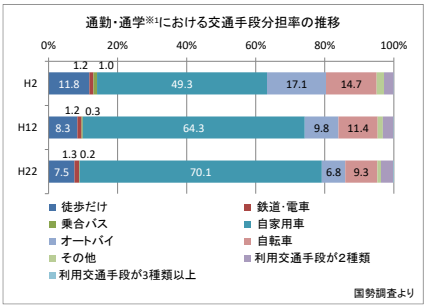
参考：通勤・通学※における交通手段分担率の推移

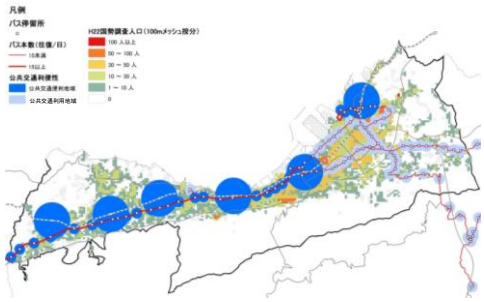


※　常住地による 15 歳以上自宅外就業者・通学者（15 歳以上の市民で市内外へ通勤・通学している者）

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。

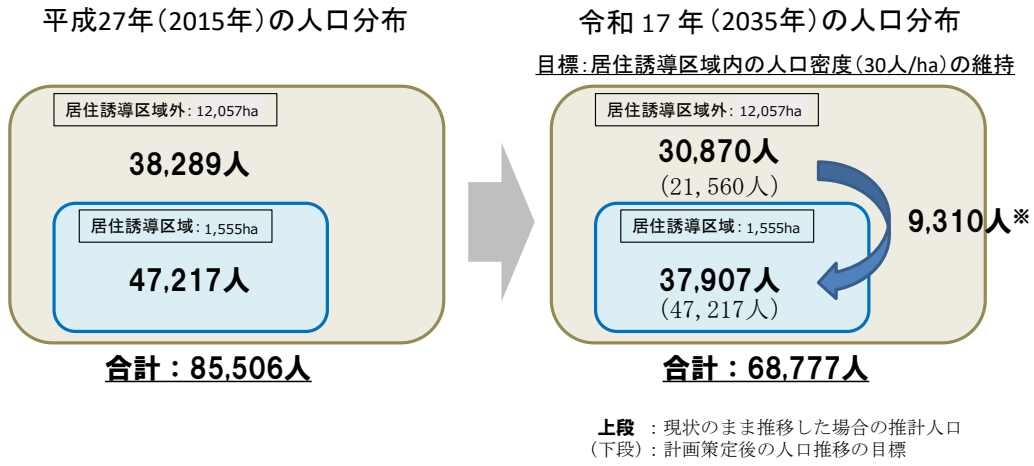
居住誘導区域内の人口密度　30.4 人/ha　⇒　30 人/ha

■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)	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。

参考：居住誘導のイメージ



※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。

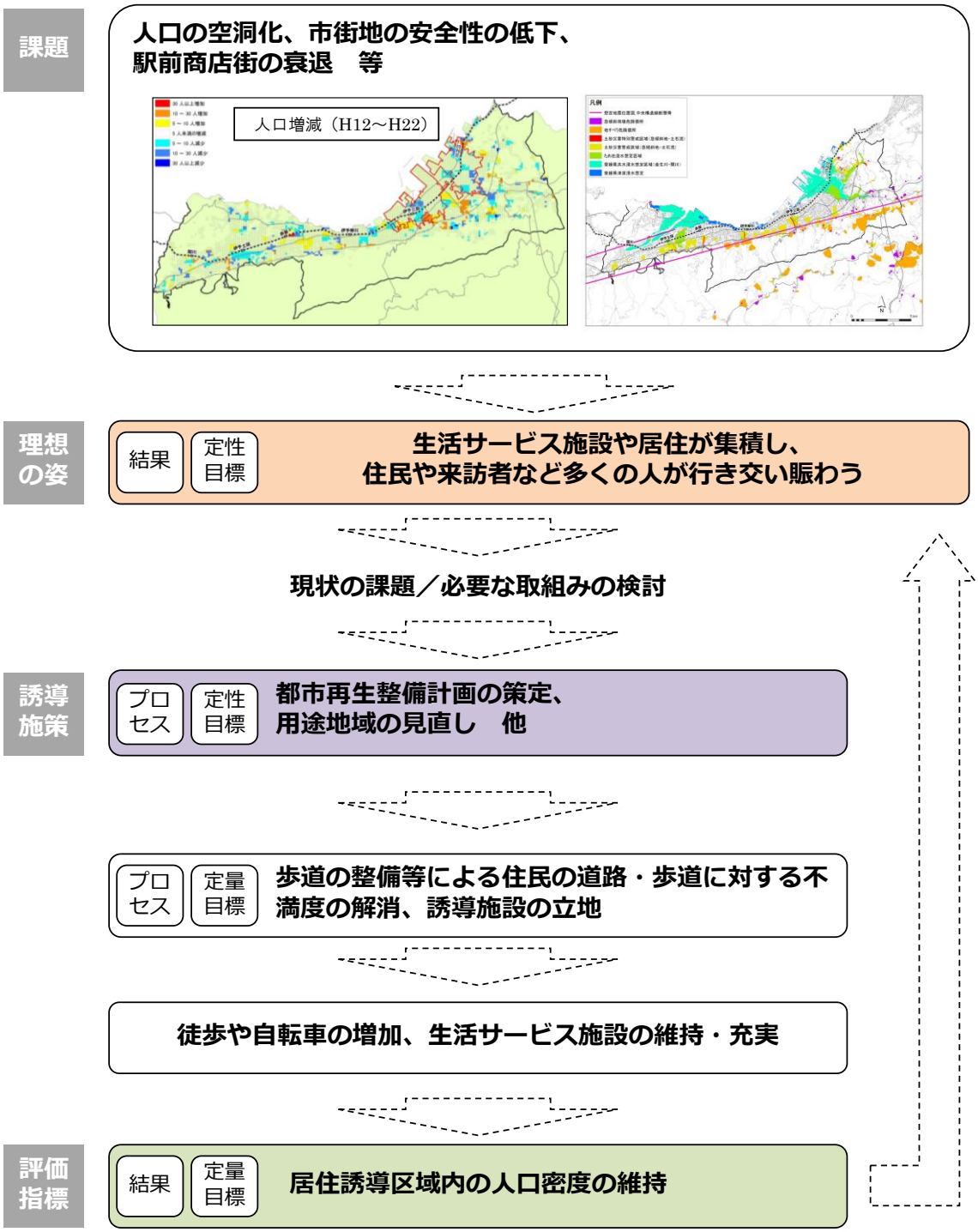


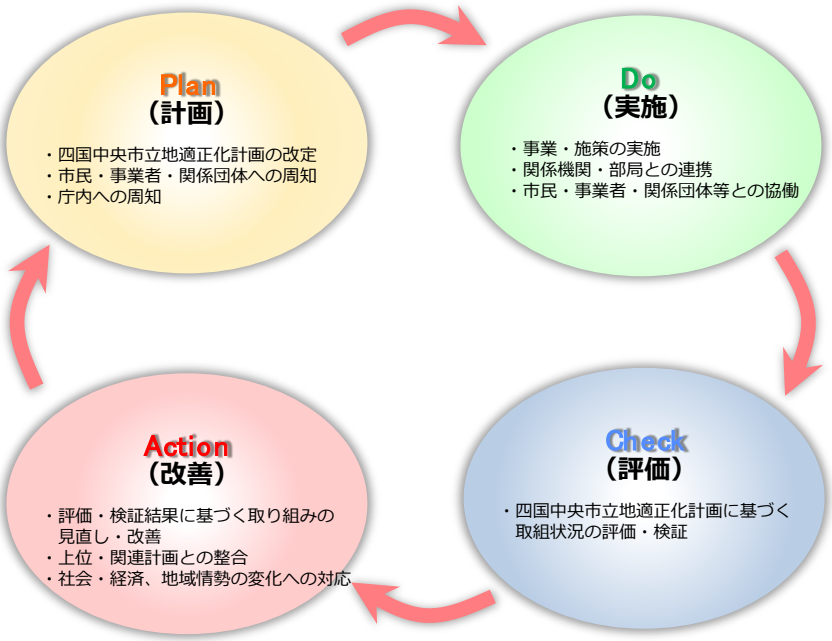
図　課題等と評価指標の関係性

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。

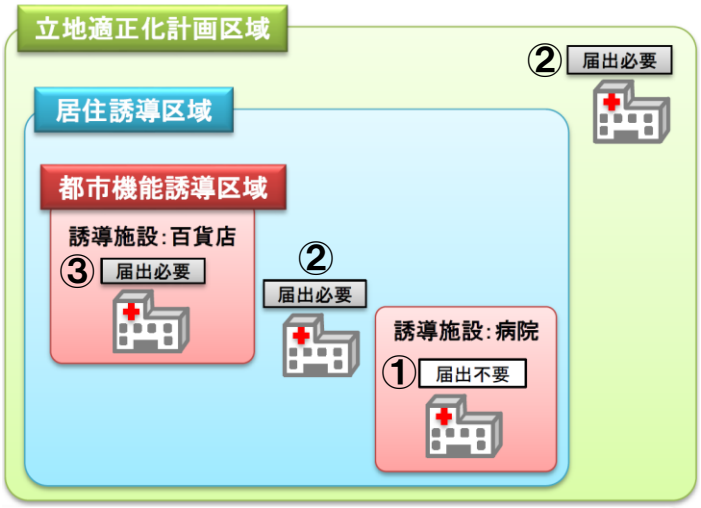
1．都市機能誘導区域に係る届出

・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

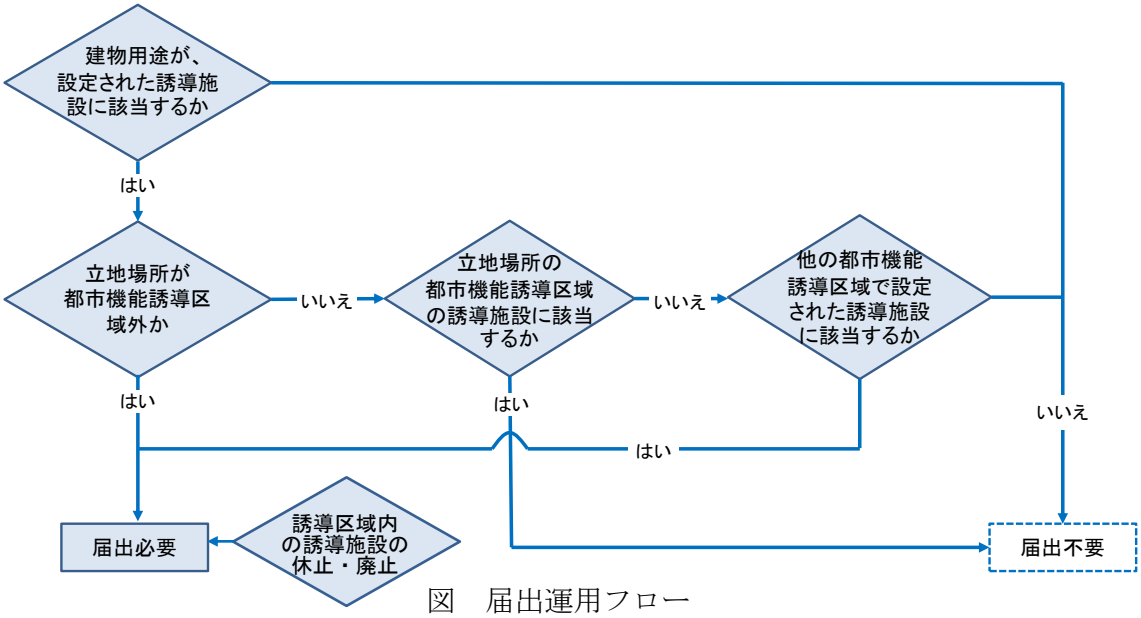


図　届出運用フロー

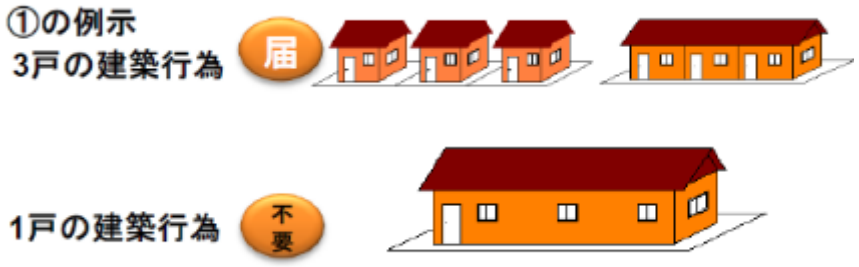
２．居住誘導区域に係る届出

・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	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 ㎡以上のもの

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 

（２）届出運用フロー

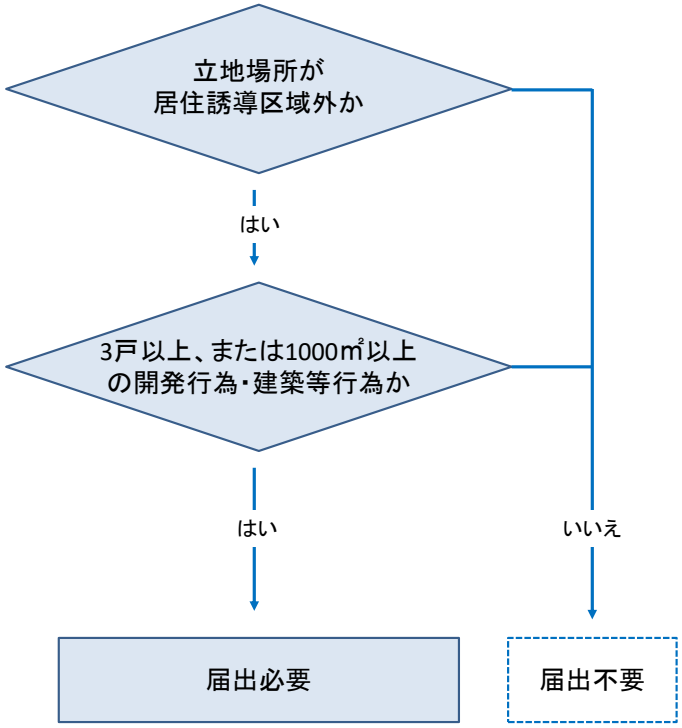


図　届出運用フロー

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。

凡例
鉄道サービス
バスサービス
新たな都心部拠点
市街地拠点
生活拠点
地区生活拠点
歩道、自転車道の
整備検討
新たな鉄道駅の検討
新たな交通システムの検討
バスターミナルの検討
便数の増加、
バス停の整備の検討
駅前広場の検討
川之江
新たな都心部
伊予三島
三島川之江ＩＣ
寒川
赤星
土居
関川
土居ＩＣ
歩道、自転車道の
整備検討

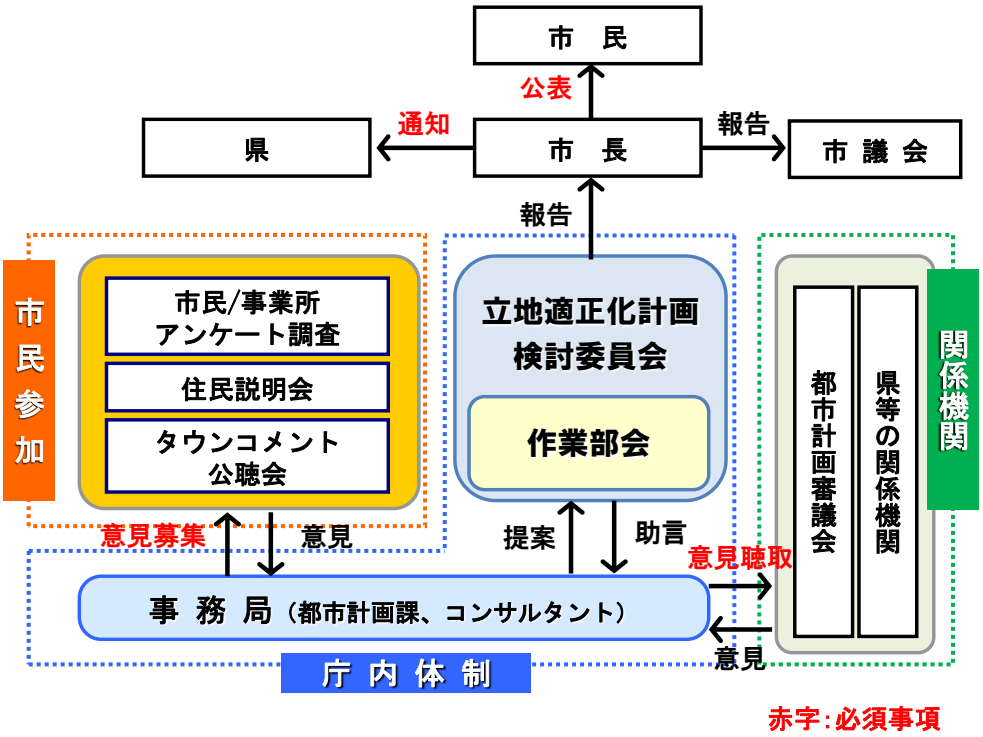
参考資料

１．策定経緯

（１）策定スケジュールと内容

年月		会議体	内容
平成27年	11月～12月	市民アンケート調査	
平成28年	1月～2月	事業所アンケート調査	
	2月22日	関係課長会	
	5月20日	第１回検討委員会	・策定スケジュールの確認 ・策定における課題の確認 ・作業部会の設置
	6月1日	作業部会（全体説明会）	・立地適正化計画の概要説明
	6月21日、22日	第１回作業部会	・検討のポイントの確認 ・区域設定の課題確認
	7月5日	第２回検討委員会	・まちづくりの方針（ターゲット）（案） ・拠点別の誘導方針と都市機能誘導区域（案）
	7月19日	第２回作業部会	・公共交通に関する検討 ・公共施設に関する検討
	7月29日	第３回検討委員会	・都市機能誘導区域の確認 ・都市機能誘導施設等の確認
	9月9日	第４回検討委員会	・都市機能誘導区域の確認 ・都市機能誘導施設等の確認 ・計画（素案）の確認
	9月28日	第５回検討委員会	・計画（素案）の確認
	12月21日～ 1月20日	タウンコメント	・計画（案）の意見募集
平成29年	1月10～12日	住民説明会	・計画（案）の説明
	1月25日	都市計画審議会	・計画の確認
	5月22日	第６回検討委員会	・居住誘導区域の設定 ・誘導施策等の設定
	5月23日、24日	第１回作業部会	・各部局の施策と目標指標の検討
	6月27日、29日	第２回作業部会	・公共交通の施策検討
	7月13日	第７回検討委員会	・居住誘導区域の確認 ・誘導施策の確認 ・計画（素案）の構成確認
	8月3日、4日	第３回作業部会	・計画（素案）の確認
	8月22日	全体会	・計画（素案）の確認
	9月29日	都市計画審議会	・中間報告
	12月1日～ 12月28日	タウンコメント	・計画（案）の意見募集
	12月20日～22日	住民説明会	・計画（案）の説明
	12月11日～26日	関係団体等への周知・説明	・計画（案）の説明
平成30年	1月26日	都市計画審議会	・計画の確認

（２）策定体制

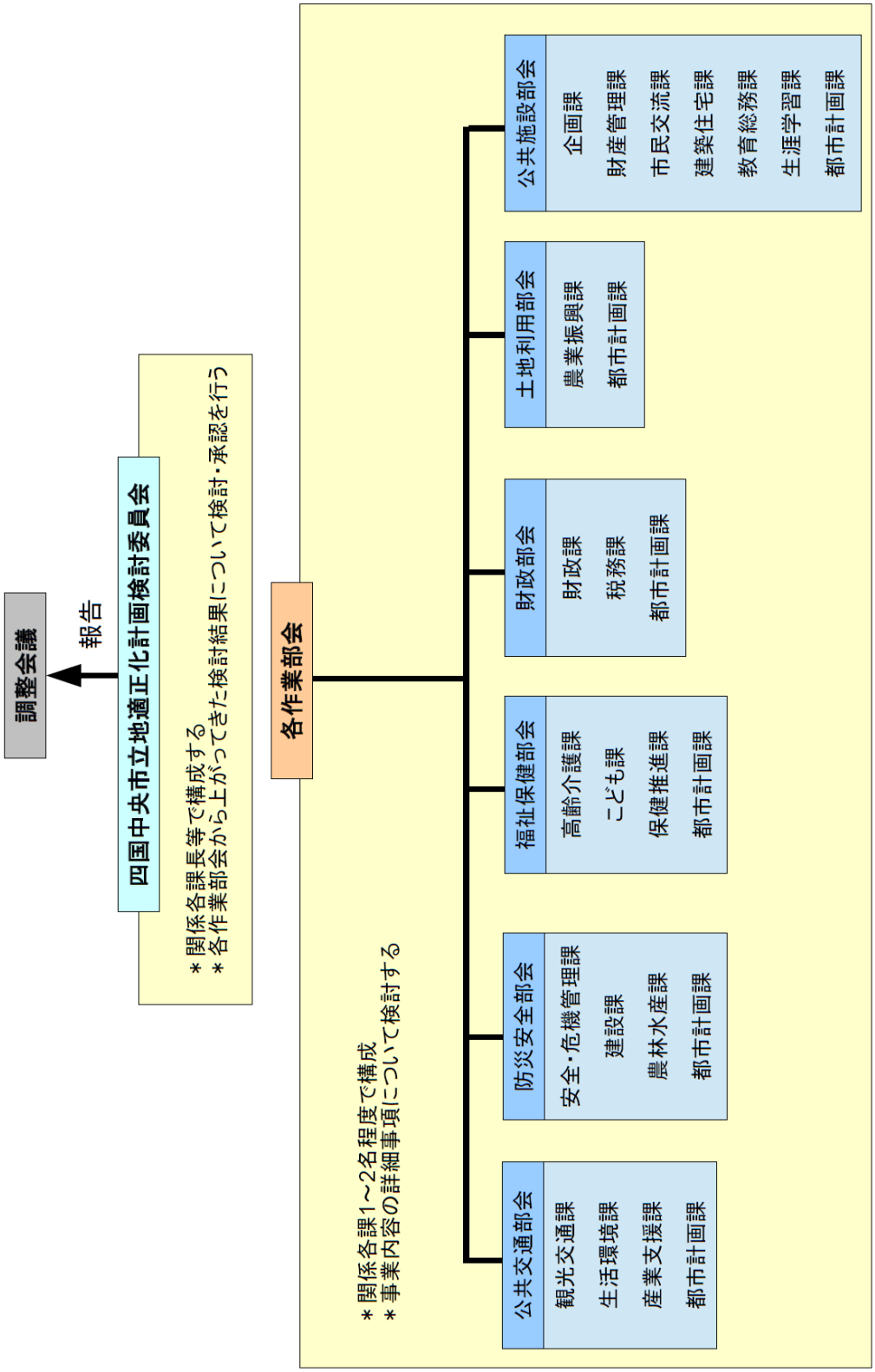


（３）検討委員会の体制

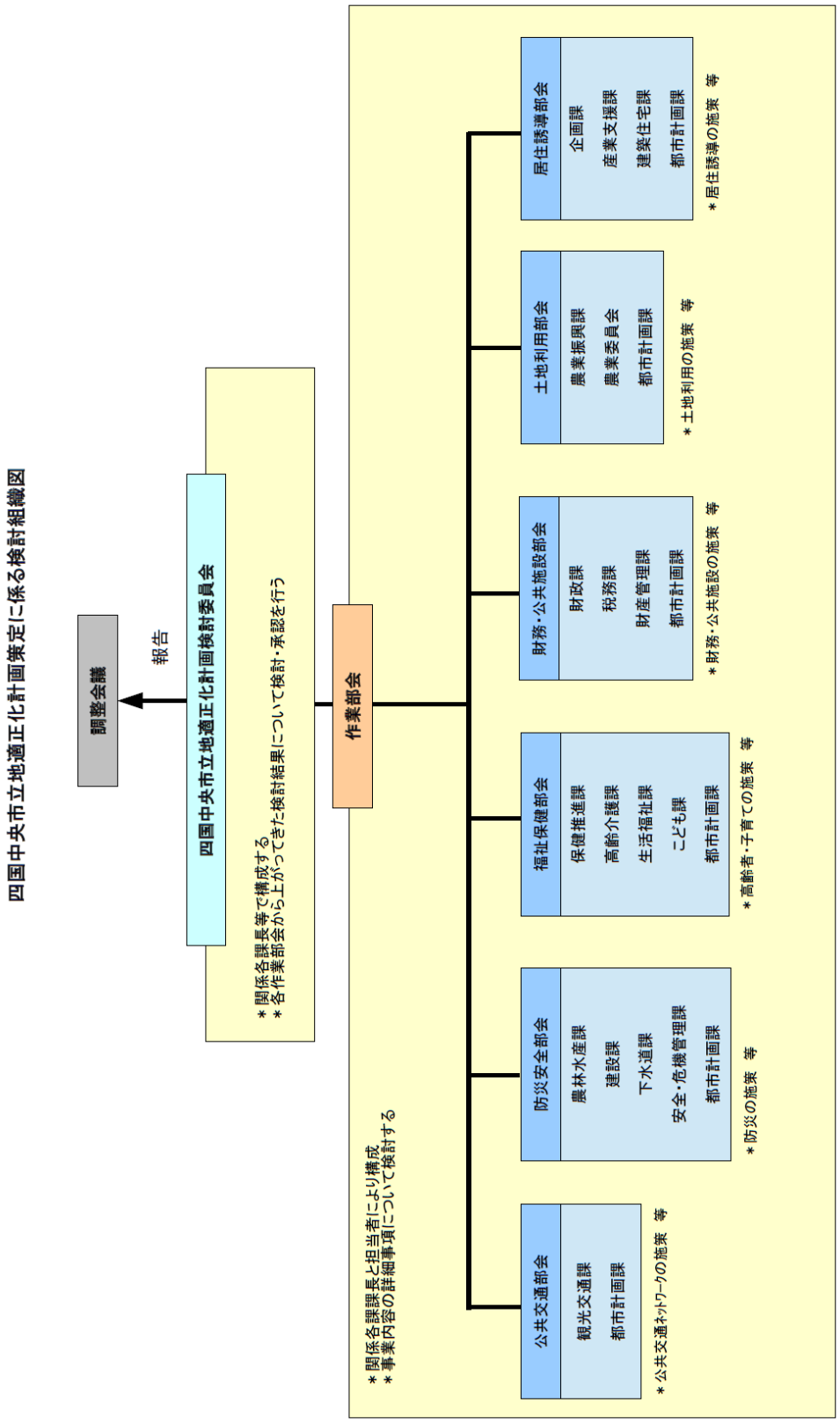
No.	所属部署・役職	備考	No.	所属部署・役職	備考
1	建設部長		13	観光交通課長	
2	都市計画課長		14	農業振興課長	
3	企画課長		15	農林水産課長	
4	財政課長		16	農業委員会事務局長	
5	財産管理課長		17	建設課長	
6	税務課長		18	建築住宅課長	
7	市民交流課長	平成 28 年度のみ	19	教育総務課長	平成 28 年度のみ
8	生活環境課長	平成 28 年度のみ	20	生涯学習課長	平成 28 年度のみ
9	保健推進課長		21	安全・危機管理課長	
10	高齢介護課長		22	生活福祉課長	平成 29 年度のみ
11	こども課長		23	下水道課長	平成 29 年度のみ
12	産業支援課長				

（４）作業部会の体制

■平成 28 年度



■平成 29 年度


四国中央市立地適正化計画策定に係る検討組織図
調整会議
報告
四国中央市立地適正化計画検討委員会
＊関係各課課長等で構成する
＊各作業部会から上がってきた検討結果について検討・承認を行う
作業部会
＊関係各課課長と担当者により構成
＊事業内容の詳細事項について検討する
公共交通部会
観光交通課
都市計画課
＊公共交通ネットワークの施策　等
防災安全部会
農林水産課
建設課
下水道課
安全・危機管理課
都市計画課
＊防災の施策　等
福祉保健部会
保健推進課
高齢介護課
生活福祉課
こども課
都市計画課
＊高齢者・子育ての施策　等
財務・公共施設部会
財政課
税務課
財産管理課
都市計画課
＊財務・公共施設の施策　等
土地利用部会
農業振興課
農業委員会
都市計画課
＊土地利用の施策　等
居住誘導部会
企画課
産業支援課
建築住宅課
都市計画課
＊居住誘導の施策　等

２．誘導施設等の定義

（１）医療施設

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
特定機能病院	・一般の病院などから紹介された高度先端医療行為を必要とする患者に対応する病院として厚生労働大臣の承認を受けた施設。 【要件】 ・一般の病院としての設備に加えて集中治療室、無菌病室、医薬品情報管理室を備え、病床数 400 以上、10 以上の診療科、来院患者の紹介率が 30%以上の条件を満たすもの。	愛媛大学医学部付属病院（東温市）	医療法第１条の５及び第４条の３
地域医療支援病院	・紹介患者に対する医療提供、医療機器等の共同利用の実施等を通じて、第一線の地域医療を担うかかりつけ医、かかりつけ歯科医等を支援する能力を備え、地域医療の確保を図る病院として相応しい構造設備等を有するものについて、都道府県知事が個別に承認する施設。 【要件】 ・病院の規模は原則として病床数が 200 床以上の病院であること。 ・他の医療機関からの紹介患者数の比率が 80%以上（承認初年度は 60%以上）であること。あるいは紹介率 40%以上かつ逆紹介率 60%以上であること。 ・他の医療機関に対して高額な医療機器や病床を提供し共同利用すること。 ・地域の医療従事者の向上のため生涯教育等の研修を実施していること。 ・救急医療を提供する能力を有すること。	喜多医師会病院（大洲市）、松山赤十字病院（松山市）、愛媛県立中央病院（松山市）	医療法第１条の５及び第４条
病院	・医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所であって、二十人以上の患者を入院させるための施設を有するものをいう。病院は、傷病者が、科学的でかつ適正な診療を受けることができる便宜を与えることを主たる目的として組織され、かつ、運営されるものでなけれ	四国中央病院、HITO 病院、他	医療法第１条の５

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
	ばならない。		
診療所	・医師又は歯科医師が、公衆又は特定多数人のため医業又は歯科医業を行う場所であって、患者を入院させるための施設を有しないもの又は十九人以下の患者を入院させるための施設を有するもの。	四国中央市急患センター、ふじえだファミリークリニック、他	医療法第1条の5
調剤薬局	・調剤を実施する薬局その他の医療を提供する施設。	三島中央薬局、宇摩調剤薬局、他	医療法第1条の2

医療法、厚生労働省 HP

（2）社会福祉施設

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
老人福祉センター	・無料又は低額な料金で、老人に関する各種の相談に応ずるとともに、老人に対して、健康の増進、教養の向上及びレクリエーションのための便宜を総合的に供与することを目的とする施設。	四国中央市老人福祉センター	老人福祉法第20条の7
老人デイサービスセンター	・日常生活を営むのに支障のある高齢者に対し、入浴、食事の提供、機能訓練、介護の方法や生活等に関する相談および助言、健康診査等のさまざまなサービスを日帰りで提供することを目的とする施設。	老人デイサービスセンターばんすい	老人福祉法第20条の2の2
小規模多機能型居宅介護	・利用者が可能な限り自立した日常生活を送ることができるよう、利用者の選択に応じて、施設への「通い」を中心として、短期間の「宿泊」や利用者の自宅への「訪問」を組合せ、家庭的な環境と地域住民との交流の下で日常生活上の支援や機能訓練を行う施設。	山田井の郷、高齢者複合施設ロイヤル新町	介護保険法第8条の19
地域包括支援センター	・地域の高齢者の総合相談、権利擁護や地域の支援体制づくり、介護予防の必要な援助などを行い、高齢者の保健医療の向上及び福祉の増進を包括的に支援することを目的とし、地域包括ケア実現に向けた中核的な機関として市町村が設置する。	四国中央市地域包括支援センター	介護保険法第115条の46
保育所	・保育を必要とする乳児・幼児を日々保護者の下から通わせて保育を行うことを目的とする施設（利用定員が二十人以上であるものに限り、幼保連携型認定こども園を除く。）。	川之江保育園、中曽根保育園、他	児童福祉法第39条

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
児童館	・地域において児童に健全な遊びを与えて、その健康を増進し、又は情操をゆたかにすることを目的とする児童福祉施設。	四国中央市川之江児童館、四国中央市みしま児童センター	児童福祉法第40条
発達支援センター	・障害を持つ児童を日々保護者の下から通わせて、日常生活における基本的動作の指導、独立自活に必要な知識技能の付与又は集団生活への適応のための訓練及び治療を目的とする施設。 ・また、子ども・若者育成支援に関する相談に応じ、関係機関の紹介その他の必要な情報の提供及び助言を行う拠点。	四国中央市発達支援センター	児童福祉法第43条、子ども・若者育成支援推進法第13条
その他 福祉関連法に定める施設	・上記のほか、社会福祉法、老人福祉法、身体障害者福祉法、知的障害者福祉法、生活保護法、高齢者の医療の確保に関する法律、地域における公的介護施設等の計画的な整備等の促進に関する法律、介護保険法、児童福祉法、母子及び寡婦福祉法、母子保健法又は障害者総合支援法に定める施設又は事業の用に供する施設のうち通所等を目的とするもの。		

老人福祉法、公益社団法人全国老人福祉協議会HP、介護保険法、児童福祉法、厚生労働省HP等

（3）教育文化施設

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
認定こども園	・就学前の子どもに教育・保育を一体的に行う施設で、いわば幼稚園と保育所の両方の良さをあわせ持つところ。保護者が働いている、いないに関わらず利用でき、保護者の就労状況が変化した場合でも、通い慣れた園を継続して利用できることが大きな特徴。	認定こども園金生幼稚園、緑ヶ丘認定こども園、他	就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律第2条6項
幼稚園	・義務教育及びその後の教育の基礎を培うものとして、幼児を保育し、幼児の健やかな成長のために適当な環境を与えて、その心身の発達を助長することを目的とした施設。	川之江幼稚園、三島東幼稚園、他	学校教育法第1条及び第22条
小学校	・心身の発達に応じて、義務教育として行われる普通教育のうち基礎的なものを施すことを目的とした施設。	川之江小学校、三島小学校、他	学校教育法第1条及び第29条
中学校	・小学校における教育の基礎の上に、心身の発達に応じて、義務教育として行われる普通教育を施すことを目的とし	川之江北中学校、三島西中学校、他	学校教育法第1条及び第45条

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
	た施設。		
高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学、.高等専門学校	・高等学校は、中学校における教育の基礎の上に、心身の発達及び進路に応じて、高度な普通教育及び専門教育を施すことを目的とした施設。 ・中等教育学校は、小学校における教育の基礎の上に、心身の発達及び進路に応じて、義務教育として行われる普通教育並びに高度な普通教育及び専門教育を一貫して施すことを目的とした施設。 ・特別支援学校は、視覚障害者、聴覚障害者、知的障害者、肢体不自由者又は病弱者に対して、幼稚園、小学校、中学校又は高等学校に準ずる教育を施すとともに、障害による学習上又は生活上の困難を克服し自立を図るために必要な知識技能を授けることを目的とする。 ・大学は、学術の中心として、広く知識を授けるとともに、深く専門の学芸を教授研究し、知的、道徳的及び応用的能力を展開させることを目的とした施設。 ・高等専門学校は、深く専門の学芸を教授し、職業に必要な能力を育成することを目的とする。	川之江高等学校、三島高等学校、土居高等学校	学校教育法第 1 条及び第 50 条他
専修学校、各種学校	・専修学校は、職業若しくは実際生活に必要な能力を育成し、又は教養の向上を図ることを目的として組織的な教育を行う施設。 【要件】 一　修業年限が一年以上であること。 二　授業時数が文部科学大臣の定める授業時数以上であること。 三　教育を受ける者が常時四十人以上であること。 ・各種学校は、上記の他、学校教育に類する教育を行う施設。	四国中央医療福祉総合学院	学校教育法第 124 条、第 134 条

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
図書館	・図書、記録その他必要な資料を収集し、整理し、保存して、一般公衆の利用に	川之江図書館、三島図書	図書館法第 2 条

	供し、その教養、調査研究、レクリエーション等に資することを目的とする施設で、地方公共団体、日本赤十字社又は一般社団法人若しくは一般財団法人が設置するもの。	館、他	
博物館	・歴史、芸術、民俗、産業、自然科学等に関する資料を収集し、保管し、展示して教育的配慮の下に一般公衆の利用に供し、その教養、調査研究、レクリエーション等に資するために必要な事業を行い、あわせてこれらの資料に関する調査研究をすることを目的とする機関のうち、地方公共団体、一般社団法人若しくは一般財団法人、宗教法人又は政令で定めるその他の法人が設置するもの。		博物館法第2条
劇場、ホール	・演劇・舞踊・音楽等を観賞する目的で公衆の集合する施設であって、これらの用に供する客席を有するもの。	土居文化会館（ユーホール）	消防法政令別表1の解釈より（東京都消防設備協同組合）

市HP、就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律、学校教育法、図書館法、博物館法、消防法施行令、東京都消防設備協働組合HP

（4）商業施設

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
大規模小売店舗(1,000㎡超)	・小売業（飲食店業を除くものとし、物品加工修理業を含む。）を行うための店舗であって、建物内の店舗面積の合計が1,000㎡を超えるもの。	イオン川之江店、フジグラン川之江店、他	大規模小売店舗立地法
食料品ｽｰﾊﾟｰ、食料品専門店	・1,000㎡以下の食料品を取り扱うスーパー及び専門店。 ・食料品スーパーは250㎡以上で食料品の取扱いが70%以上 ・食料品専門店は各種食料品の取り扱いが90%以上	木村チェーン三島店、他	経済産業省商業統計調査における業態分類の定義より
ｺﾝﾋﾞﾆｴﾝｽｽﾄｱ	・食料品を取り扱っており、売場面積が30㎡以上250㎡未満、14時間以上の営業時間の施設。		経済産業省商業統計調査における業態分類の定義より
映画館	・公開された映画を観賞する目的で公衆の集合する施設であって、これらの用に供する客席を有するものをいう。	TOHO シネマズ新居浜	消防法政令別表1の解釈より（東京都消防

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
			設備協同組合)

大規模小売店舗立地法、商業統計調査、消防法施行令、東京都消防設備協働組合 HP

（５）金融施設

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
郵便局	・郵便窓口業務、銀行窓口業務及び保険窓口業務を行う施設であって、銀行代理業を行う施設。	伊予三島郵便局、他	日本郵便株式会社法第２条の４、５
銀行、信用金庫等	・銀行は、内閣総理大臣の免許を受けて銀行業を営む施設。 ・信用金庫等は、長期信用銀行法に規定される長期信用銀行、又は信用金庫法に規定される信用金庫、農業協同組合法に規定される農業協同組合及び農業協同組合連合会にあって貯金又は定期積金の受入れを事業とする施設。	伊予銀行三島支店、他	銀行法第２条、長期信用銀行法第２条、信用金庫法、農業協同組合法

日本郵便株式会社法、銀行法、長期信用銀行法、信用金庫法

（６）行政施設

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
市役所本庁舎	・市条例における本庁舎。		地方自治法第４条、市条例第１号第２条（１）
その他の行政施設	・本庁舎以外の窓口サービス等を実施する行政施設。		

地方自治法、市条例第１号

（７）複合施設

施設	定義及び要件の概要	施設の例	根拠法等
地域交流センター	・地域住民の相互交流を目的とし、地域活性化の拠点として文化･交流等の都市活動･コミュニティ活動を支える中核的な施設であり、集会機能、会議機能、子育て支援機能､防災拠点機能などが集約された複合施設。		

３．誘導施策の検討課題と作業部会での意見

（１）ネットワークの充実（重点施策）

検討課題
■主要な都市機能へのアクセス性の向上 ・将来にわたって生活利便性を維持・確保していくため、主要な都市機能へのアクセス性を向上させることが必要です。 〇市民文化ホール、紙産業技術センター等へのアクセスの検討 〇主要な生活サービス施設へのアクセスの検討

部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	
福祉保健部会	・自家用車がなくても、公共交通を利用することで、保育園・幼稚園・その他の子育て支援関連施設や保健センター、医療機関等へ行けるような移動手段があること ・自家用車がなくても、公共交通を利用することで、公共施設利用や買い物、医療受診等のために必要な移動ができること ・ロコモ予防のための健康教室に参加するために必要な移動ができること
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	・駅から居住区域・商業施設等への公共交通を検討する

検討課題
■域内交通と域外交通の連携強化 ・市外への移動の利便性向上を図るとともに域内交通の活性化を図るため、域外交通との連携を強化することが重要です。 〇鉄道、路線バス、高速バスの乗り継ぎ強化の検討

部会の意見	
公共交通部会	・一貫田の南北農免道路あるいは紙産業技術センター南北連絡道路から、高速バス利用者駐車場（高速バス停階段下）への幅員 6m 以上の東西道路の整備。 ・デマンドタクシーの維持・充実（利便性向上等の改善検討）
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・ＪＲの最終便後の駅間移動手段の検討
居住誘導部会	・ＪＲ駅からの交通手段の確保

検討課題
■公共交通のサービス水準の向上 ・既存の公共交通の利用を促すため、社会情勢の変化や利用者のニーズを踏まえつつ、交通事業者との連携のもと公共交通のサービス水準を向上させることが必要です。 （鉄道） 〇交通事業者との連携による運行本数・ダイヤ改正の検討 〇新たな鉄道駅の確保の検討 （路線バス） 〇交通事業者との連携によるバス路線の見直し・ダイヤ改正の検討 〇NO 運賃デーやノーマイカーデー等による利用機会創出の検討 〇効率的なバス運行に向けた検討（車両の小型化） 〇路線バスの定時性の確保の検討 （デマンドタクシー） 〇予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」の運行の検討 〇乗り継ぎの簡素化、広域運行の検討 〇予約方法、事前登録等の利便性の改善の検討 〇増便や利用料の見直しの検討 〇デマンドタクシーの定時制の確保の検討

部会の意見	
公共交通部会	・予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」を運行し、拠点バス停（池之下、柏平田等）への送迎 ・予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」を運行し、拠点バス停（妻鳥バス停等）へ送迎 ・利用促進事業の実施（回数券配布等の特典付与） ・路線バスの維持確保の継続（市補助金の交付） ・公共交通にとって「定時性の確保」は、サービスの根幹に関わる重要事項であり、ネットワークの充実（公共交通）を図るためには、基盤となる「渋滞が無く円滑に通行できる道路環境」の確保は基本的な条件である。 ・当市では、東寒川・具定・中之庄・三島・村松の国道 11 号、金子～三島医療センター間の市道国道海岸線、川之江町（井地～東町）の国道 11 号、綿市交差点付近（妻鳥）の街路などの渋滞により、路線バスやデマンドタクシーの定時性確保が困難で、遅延が日常的に発生しており、利便性の低下が利用促進を阻害している面がある。
防災安全部会	・金額的な面を無視するのであれば、デマンドタクシーの増便・利用金額減が考えられるが、民営を圧迫することに繋がる。 ・便数を増やす、駅を利便性の高い場所へ設置する ・予約方法等の改善を検討し、気軽に使いやすい公共交通を目指す

福祉保健部会	・デマンドタクシー利用によるエリア越えの方法について、高齢者でも利用しやすい乗り継ぎ方法を検討する。（民間事業所の協力を得る必要があるが、「エリア越えのための指定時間便を設定し、エリア境の最寄り駅やバス停を運行する」や「走行したデマンドタクシーの終点を次のエリアの乗り継ぎ場所にする」など。） ・デマンドタクシーや路線バスの利用について、そのシステムを簡素化し、利用しやすくする。 ・路線を増やす ・民業を圧迫できないというスタンスから脱却できないとしたら、現状からの改善は難しい。
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・広域での運行の検討 ・デマンドタクシーは軒先から目的地までというメリットはあるが登録が必要であるため、利便性が疑問
居住誘導部会	・運行時間の検討 ・関川～川之江間往復の運行ダイヤ ・運行経路の大幅な見直し

検討課題
■新たな交通システムの導入検討 ・公共交通の空白地を解消し、よりきめ細やかな公共交通網を形成するため、既存の公共交通との連携を図りつつ新たな交通システムの導入を検討することが必要です。 〇コミュニティバスの導入の検討 〇地域や企業等との協働による交通システムの導入の検討 〇新幹線の導入に向けた関係機関への要望の検討

部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	・コミュニティバスは、市内を 5 つくらいの区域に分けてそれぞれの区域で運行する。別の区域へ行きたい時は乗り換える。 ・体育施設行専用のコミュニティバスを運行する。（各体育施設で利用予約を確認し、それに見合った運行ダイヤを組む。 ・市直営のコミュニティバスを運行させる。
福祉保健部会	・衛生利用測位システム（GPS）を整備し、位置の誤差を改善する。 ・政府の新たな成長戦略が示す無人走行バスの導入。 ・政府の新たな成長戦略が示す小型無人機ドローンによる荷物の配送に加え、人の移送も探る。 ・国が通知したコンパクトシティに向けた取組と整合する介護施設等の整備を推進する。 ・互助的に運転できる人が乗せていく仕組みづくりはどうか。（事故への責任問題等クリアすべき課題もある） ・商店組合や医療機関が乗り合いバスを巡回させる。そのための費用の助成。 ・無人運転バス

財務・公共施設部会	・車の自動運転技術が進めば目的地まで行くことができると考えられるが、当面は、病院への通院・買物支援を行うため、高齢者等の利用調査を実施しコミュニティバスによるきめの細かい定期路線を設定し運行する。 ・コミュニティバスを導入し、きめの細かい定期路線を設定する。路線バスとのすみわけをする。 ・市内一円の移動とする（コミュニティバスに切り替えていく。）
土地利用部会	・コミュニティバスの導入。乗車料金支払いはＪＲ四国と連携する。 ・市民ニーズの洗出しとバス運行会社との協議 ・コミュニティバスとのすみわけ ・コミュニティバスを導入するには路線バスとの競合を避けなければならないので、路線バスの縮小を検討する。
居住誘導部会	・理想としては 24 時間利用可能な体制。（タクシー業界とタイアップ） 利用対象者を交通弱者に限定する等、一定の制約は必要。 財源の確保 ・病院や店舗等の運行目的地先から運行協力費を貰う

検討課題
■利用促進方策の検討 ・公共交通への理解を深めるとともに、利用方法やその利便性の周知を図るなど、利用促進方策について検討することが必要です。 〇高齢者への回数券購入補助制度の維持・充実の検討 〇デマンドタクシーの利用方法や利便性の周知（市 HP やコスモステレビ等）の検討

部会の意見	
公共交通部会	・運行経路等の周知充実
防災安全部会	・1 カ月に 1 日、NO 運賃デーを設定し、利用客を増やす。 ・コスモステレビ等で利用方法や利便性を紹介する。
福祉保健部会	・新たな交通網を整備する費用やマンパワー確保の困難さを考慮すると、その労力と費用をタクシー費用の助成に当てるのも一案（費用の試算をする必要がある）今後増え続ける交通弱者を助成のみで支えるのは難しく条件付けも必要。 ・タクシーチケットの配布
財務・公共施設部会	・メリットの提供
土地利用部会	
居住誘導部会	

検討課題
■持続可能な公共交通の方策検討 ・公共交通の利用者数が低迷する中、将来にわたって市民の移動手段を確保するため、持続可能な公共交通の方策を検討することが必要です。 〇民間事業者との連携の検討 〇地域が支える公共交通のあり方の検討（病院や店舗等の運行目的地先からデマンド

タクシー運行への協賛募集等）

部会の意見	
公共交通部会	・路線バスの維持確保の継続（市補助金の交付） ・デマンドタクシーの維持・充実（利便性向上等の改善検討）
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	･経済性を十分に考慮した交通施策の決定､当該施策の優先度の決定。 ・民間業者との連携
土地利用部会	
居住誘導部会	・利便性と運行維持の確保 ・バス維持費の削減（大きいバスからマイクロバスへの切り替え）

検討課題
■福祉サービスとの連携 ・多様な福祉サービスと連携を図り、自ら自動車を運転しなくても移動しやすい体制を整えることが重要です。 〇高齢者等による運転免許証の自主返納者への公共交通利用の支援に向けた方策の検討（回数券の配布等） 〇高齢者福祉サービスとの連携の検討 〇障がい者等への割引制度の導入の検討

部会の意見	
公共交通部会	・高齢者への回数券購入補助制度の維持・充実
防災安全部会	
福祉保健部会	・高齢者の運転免許証の自主返納を促す。
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・高齢者福祉サービスとの連携。「オンデマンド性」の追求（利用したい時に利用できるシステム)。
居住誘導部会	

（２）交通結節点の強化

検討課題
■旅客施設等の充実 ・誰もが快適で利用しやすい公共交通サービスの提供に向けて、旅客施設等の充実を図ることが重要です。 （鉄道） ○旅客施設のバリアフリー化の検討（エレベーターの設置、トイレの改修等） ○利用者の利便性向上に向けた方策の検討（自由通路の整備、自動改札機の設置等） （路線バス） ○バス待合施設の充実に向けた検討（ベンチや上屋の設置等） ○拠点バス停の環境改善の検討

部会の意見	
公共交通部会	・バス停待合（屋根つき）。 ・利用したくなる快適なバス停の設置 ・鉄道駅の環境改善（駅前広場、エレベーター、トイレ等） ・拠点バス停の環境改善（市役所前・妻鳥・一貫田・野田バス停等）
防災安全部会	・公共交通利用を促進するためのハード整備（待合所の快適化、周辺整備）
福祉保健部会	・設置または改善を要望する。
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・ＪＲ四国へ自動改札機等必要なインフラ整備要請。
居住誘導部会	

検討課題
■公共交通結節点へのアクセス性の向上 ・公共交通の利用促進に向けて、公共交通結節点までの円滑な移動や乗り換えを確保するため、歩行者や自転車などのアクセス性を向上させることが重要です。 ○鉄道駅へのアクセス道路の整備の検討 ○駅前広場の整備の検討

部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	・駅前の再開発による集客（人が集まる場所を作る）
福祉保健部会	・住宅地から駅までの交通網の整備 ・エリア間の移動が、負担が少なく簡単に出来る方法等を検討する。
財務・公共施設部会	・バス停までの移動手段の確保
土地利用部会	
居住誘導部会	・JR 駅から遠い目的地までの交通手段の確保

検討課題
■運行環境の強化・充実 ・公共交通の円滑な運行を確保するとともに、公共交通空白地の解消や利用者のニーズに対応するため、交通結節点周辺の環境改善や新たな交通結節点の整備など運行環境の強化・充実を図ることが重要です。 〇バス路線における道路網の充実に向けた検討（道路拡幅等） 〇高速バス利用者駐車場へのアクセス道路の充実に向けた検討 〇公共交通空白地の解消に向けた新たな鉄道駅の確保等の検討

部会の意見	
公共交通部会	・路線バスが大型車両と離合できる道路整備。 ・国道 11 号便の一部経路変更 ・伊予三島・川之江間（市内最長区間）への新駅設置〔行き違い設備なし〕
防災安全部会	
福祉保健部会	・業界団体に対し県とともに働きかけを行う ・誘導区域と直結する高速道路インターチェンジの整備
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

検討課題
■市街地環境の変化に対応した交通結節点の確保 ・三島川之江 IC 周辺などの商業施設や住宅などの立地が進む市街地では、市街地環境の変化に対応した新たな交通結節点の確保を図ることが重要です。 〇市の玄関口となる新たな鉄道駅の確保の検討 〇高速バスを含めた IC 周辺の交通結節点の強化の検討

部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・JR 妻鳥駅の新設（特急が停まる市の中心的な鉄道駅） ・三島川之江 IC の高速バス停について、イオンにバスターミナルを設置すれば､文化ホールへのアクセスも良く路線バスとの乗り継ぎも良くなるのではないか
居住誘導部会	

（３）拠点の再整備

検討課題
■拠点の機能強化 ・公共交通結節点の利便性を再認識し、必要な都市機能の誘導や拠点の一体的な整備などにより、拠点の機能強化を図ることが重要です。 〇公共施設等の複合化による地域交流センターの整備の検討 〇拠点の一体的な整備の検討 〇公共交通結節点の強化の検討（新たな鉄道駅、バスターミナル等）

部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	・誘導施設の周辺整備 ・建設予算の優先配分（予算費目を分ける）
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

検討課題
■歩行者・自転車ネットワークの充実 ・歩いて暮らせる利便性の高い拠点の形成に向けて、歩行者・自転車ネットワークの充実を図ることが重要です。 〇歩道の整備、改修（バリアフリー化）の検討 〇自転車道の設定、整備の検討

部会の意見	
公共交通部会	・自転車道の設定・整備（市内を通る「別子翠波はな輪道（法皇湖１周コース含む)」や「四国一周サイクリングルート（吉野川ルート含む)」からの分岐ルートの設定・整備検討)【案内板や路面表示等など】
防災安全部会	・道路整備
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

（４）都市計画の見直し

検討課題
■適正な用途地域の検討 ・居住の誘導や未利用地の活用に向けて、地域の特性に応じた適正な用途地域の指定を検討する必要があります。 ○居住の見られる用途無指定地区での用途指定（住居系の用途地域や特別用途地区等）の検討 ○働く場所の確保に向けて工業系用途地域の指定の検討 ○土地利用の変化に応じた用途地域の検討

部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	
福祉保健部会	・現在の工業地域において商業施設などが立地し暮らしやすい環境が整っているため、用途地域の見直しなどにより居住誘導区域に含めることも検討が必要
財務・公共施設部会	
土地利用部会	・市道豊岡寒川海岸線沿線（寒川町・豊岡町）・11 号バイパス（上分町）周辺の用途地域の見直し
居住誘導部会	

検討課題
■市街地環境の変化に対応した都市計画道路の検討 ・居住地の利便性の向上や防災機能の強化等に向けて、市街地環境の変化に対応した都市計画道路を検討することが必要です。 ○長期未着手路線の廃止の検討 ○必要な道路の変更や追加（緊急輸送道路等）の検討

部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

検討課題
■防災対策の検討 ・災害の危険性が高い地域において、住環境の整備や建築規制など必要な防災対策を検討します。 ○住環境整備や特別用途地区による建築規制などの検討

部会の意見	
公共交通部会	
防災安全部会	・きめ細かい災害リスク情報の提供が必要である。 ・内水ハザードマップの作成と公表 ・ため池ハザードマップの作成（実施中）（ハザードマップ作成による避難誘導、区域の確認） ・指定避難所（89 カ所）のバリアフリー化 ・福祉避難所の増設（民間施設との協定締結）による要配慮者の避難所の確保。 ・避難所（福祉避難所）運営マニュアル作成による円滑な避難所運営。 ・避難行動要支援者の個別計画作成による災害弱者への援助強化。 ・応急仮設住宅建設予定地の確保 ・四国中央市自主防災組織連絡協議会の設立による「自助」・「共助」による地域防災体制の強化。 ・ため池の決壊を防止するための、老朽ため池の改修及び地震対策事業 ・基幹水利施設（かんがい排水施設、水路・農道等）の更新及び整備 ・漁港の整備
福祉保健部会	・高齢者の不安を解消するため居住誘導区域内に自主防災組織を設置するなど、共助の体制を整える。
財務・公共施設部会	
土地利用部会	
居住誘導部会	

（５）その他、各部局の取組

施策（案）
■都市機能誘導区域に係る施策（案） **（公共施設等の再編及び有効活用）** ・人口減少等の中で将来にわたって持続可能な行財政運営を実現するとともに、必要な都市機能の維持・充実を図るため、地域コミュニティに配慮しながら、公共施設等の再編や有効活用に取り組むことが必要です。 〇公共施設等総合管理計画の進行管理 〇公共施設個別施設計画の策定 〇公的不動産の有効活用 **（中心市街地の活性化）** ・拠点の魅力や賑わいの創出により多様な都市機能の誘導を促進するため、中心市街地の活性化に取り組むことが重要です。 〇商店街の振興

部会の意見	
公共交通部会	・公共施設等総合管理計画の進行管理 ・公共施設個別施設計画の策定 ・公的不動産の有効活用
防災安全部会	
福祉保健部会	
財務・公共施設部会	・買物支援は、移動販売車の増を民間に依頼したり、生協等が行っている宅配等をＰＲしていく。
土地利用部会	
居住誘導部会	・公営住宅の更新については、現地での建替えが基本に、既存の施設は長寿命化 ・建替えにあたっては、現在の基準を満たしつつ戸数を確保する ・現地での高度化や集約により、残地を売却という考えはある ・市内各商店街に補助金を交付し、それぞれが工夫を凝らしたイベント等を実施（日曜朝市、ふれあいイルミナイト、ナイトバザール等） ・H28 年度宝くじ助成事業補助金を活用し、川之江駅通り商店街、栄町商店街にイルミネーションと常夜灯を設置し地域振興をはかった。

施策（案）
■居住誘導区域に係る施策（案） **（安全な居住地の形成）** ・災害の危険性が想定される中で、安全な居住地の形成を図ることが必要です。 ○災害危険箇所の周知（各種ハザードマップの作成と公表） ○避難所・避難場所の充実（指定避難所のバリアフリー化、福祉避難所の増設、避難所運営マニュアル作成） ○避難体制の強化（避難行動要支援者の個別計画作成） ○土砂災害対策の推進に向けた関係機関への要望 ○大規模盛土造成地滑動崩落防止事業及び宅地液状化防止事業の推進（宅地耐震化推進事業） **（高齢者福祉の充実）** ・高齢者が暮らしやすい居住環境の形成に向けて、高齢者福祉の充実に取り組むことが重要です。 ○健康づくりのソフト施策の推進 ○高齢者向け住宅の確保（公営住宅のグループホームへの検討） ○高齢者の移動手段の確保 **（住み替えの支援）** ・居住誘導区域内の人口密度を維持するため、区域内への住み替えを支援することが重要です。 ○居住誘導区域内への住み替えに伴う補助・支援の検討 **（土地の有効活用）** ・コンパクトな居住地の形成に向けて、居住誘導区域内における土地の有効活用を図ることが重要です。 ○居住誘導区域内の農地転用の促進（土地の斡旋などの仕組みづくり）

部会の意見	
公共交通部会	・電動アシスト自転車（や三輪自転車）の高齢者購入補助の検討
防災安全部会	・交通安全対策 ・歩行者優先対策 ・居住誘導には、その地域の周辺施設（公共施設、銀行、買い物、病院、学校等の立地）や道路、公共交通の利便性の向上も重要ですが、中心市街地等で建物の建て替えが進みそうな地域については、地域住民の理解、熱意、条例制定等の課題はありますが地区計画や景観協定、建築協定などの制度を活用した住民の合意による、それぞれの地域特性を活かした魅力あるまちづくりにより、「ここに住んでみたい!」と思われるような取り組みも並行して進められたらいい

	と思います。
福祉保健部会	・公営住宅の GH への活用（H22 国交省住宅局より） ・障がい福祉計画 GH 等への地域移行（数値目標） ・高齢者でも安心して入居できる住宅施策の整備 ・住み慣れた地域を離れる不安を解消し、慣れるまでの間は住み慣れた地域に帰れる安心感を提供できる、1 年程度の体験生活用施設を居住誘導区域へ整備する。 ・誘導区域への転居、移転に伴う費用負担の軽減、所有する土地家屋等の処分方法や空家の活用方法等についての情報提供 ・残る空き家解体等管理や固定資産税免除等の制度化 ・誘導区域における転居先、移転先の選択時に他者との競合が生じる際の取扱い ・年をとっても「そこへ出ていきたい。利用したい」と思えるような施設（健康ランド等）があるといい ・子どもが室内でバタバタしてもご近所に響かない建物であること ・快適に暮らせて安く借りられること ・住宅マスタープランへの福祉計画のコラボ ・居住誘導区域内にある一つのステーションから歩いて行ける圏域内にかかりつけ医や金融機関、日用品の買い物ができる施設を居住誘導区域に誘致 ・相談申請窓口拠点の適正配置（保健・福祉等） ・居住誘導区域内に担当民生委員等毎に集いの場を設けて、高齢者の孤立を解消する。 ・誘導区域外の利便性の著しい低下や治安悪化の防止 ・気軽に安全にウォーキングができる環境が近くにあること ・解体を含め移転には多額のコストが見込まれることから、（福祉施設に限らず）確実に財源を担保するためにも、誘導すべき既存施設のリスト化（またはマップ化）は必要ではないか。 ●子育て支援事業 ・通常保育、延長保育、一時預かり事業 ・病児病後保育事業 ・幼保一元化 ・保育料の負担軽減 ・紙おむつ支給事業 ・婚活事業 ・地域子育て支援拠点、児童館事業 ・放課後児童クラブ事業 ・ファミリーサポートセンター事業 ・子育て総合相談事業 ・子育て利用者支援事業 ・児童虐待防止対策 ・ひとり親世帯の子育て支援 ・地域包括ケアの深化・地域共生社会　※別紙資料
財務・公共施設部会	・若者定住化施策の推進 ●選択と集中による施策展開 ・人口減少に伴う市税収入の減、合併算定替えの縮小による地方交付

	税の減等、今後の財政状況が厳しくなることが明白な中、誘導施策については、その効果が充分期待できる事業に限定する等、集中と選択を意識して検討していただきたい。また、概ね 20 年間という計画期間であることから、見直しもできる柔軟な目標設定とするなど、慎重な策定をお願いしたい。
土地利用部会	・株式会社による農業経営の参入促進。農地の集約促進。 ・居住誘導区域を拡大し、個人住宅転用可能な農地を柔軟に考えてみてはどうか ・居住誘導区域内の転用可能農地を斡旋できるような仕組みづくり。（分家住宅を建築する場合の土地交換を斡旋） ・小規模圃場整備の促進（補助制度の創設を含む）⇒条件不利地の解消及び耕作放棄地の解消⇒居住誘導区域外の転用抑制
居住誘導部会	・リフォーム補助 ・空き家対策として、老朽危険家屋の除却と空き家等の有効活用。 ・四国中央市住宅マスタープランにおいて、新たな住宅施策の方向性を打ち出す。 ・市営住宅長寿命化計画における、市営住宅建替事業の実施方針（効率的な管理・維持のための集約建替や用途廃止等の実施） ・愛媛大学社会共創学部 産業イノベーション学科 紙産業コースの施設建設にあたり、補助金を交付。H29 年度末完成予定 ・H30 年度より大学生入居（６月補正にて 5000 万円を予算計上）

４．各部局の施策と目標指標に関する意見

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
公共交通	●自転車道の設定・整備 ・自転車道の設定・整備（市内を通る「別子翠波はな輪道（法皇湖１周コース含む）」や「四国一周サイクリングルート（吉野川ルート含む）」からの分岐ルートの設定・整備検討）【案内板や路面表示等など】 ●自転車購入の補助 ・電動アシスト自転車（や三輪自転車）の高齢者購入補助の検討 ●路線バスネットワークの維持、充実 ・路線バスの維持確保の継続（市補助金の交付） ・運行経路等の周知充実 ●三島川之江 IC 周辺の公共交通ネットワークの充実 ・高速バスとの乗り継ぎ強化 ・紙産業技術センターへのアクセス確保 ●新駅の確保 ・JR 伊予三島・川之江間は公共交通空白地となっているため新たな駅の確保が必要 ●鉄道の高速化 ・新幹線の導入に向けて関係機関への継続的な要望 ●基盤整備 ・鉄道駅の環境改善（駅前広場、エレベーター、トイレ等） ・拠点バス停の環境改善（市役所前・妻鳥・一貫田・野田バス停等） ●路線バスの利用促進 ・利用促進事業の実施（回数券配布等の特典付与） ・高齢者への回数券購入補助制度の維持・充実 ●デマンドタクシーの利便性向上 ・デマンドタクシーの維持・充実（利便性向上等の改善検討） ●その他の交通 ・後期高齢者等へのタクシー割引券等の配布検討 ●公共交通の定時性の確保 ・公共交通にとって「定時性の確保」は、サービスの根幹に関わる重要事項であり、ネットワークの充実（公共交通）を図るためには、基盤となる「渋滞が無く円滑に通行できる道路環境」の確保は基本的な条件である ・当市では、東寒川・具定・中之庄・三島・村松の国道 11 号、金子～三島医療センター間の市道国道海岸線、川之江町（井地～東町）の国道 11 号、綿市交差点付近（妻鳥）の街路などの渋滞により、路線バスやデマンドタクシーの定時性確保が困難で、遅延が日常的に発生しており、利便性の低下が利用促進を阻害している面がある	・路線バス輸送人員 ・デマンドタクシー利用者数

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
防災 安全	●市街地整備 ・誘導施設の周辺整備 ・建設予算の優先配分（予算費目を分ける） ・居住誘導には、その地域の周辺施設（公共施設、銀行、買い物、病院、学校等の立地）や道路、公共交通の利便性の向上も重要ですが、中心市街地等で建物の建て替えが進みそうな地域については、地域住民の理解、熱意、条例制定等の課題はありますが地区計画や景観協定、建築協定などの制度を活用した住民の合意による、それぞれの地域特性を活かした魅力あるまちづくりにより、「ここに住んでみたい!」と思われるような取り組みも並行して進められたらいいと思います ●基盤整備 ・道路整備 ●安全対策 ・交通安全対策 ・歩行者優先対策 ●災害リスクの周知 ・内水ハザードマップの作成と公表 ・ため池ハザードマップの作成（実施中）（ハザードマップ作成による避難誘導、区域の確認） ●避難対策 ・指定避難所（89 カ所）のバリアフリー化 ・福祉避難所の増設（民間施設との協定締結）による要配慮者の避難所の確保 ・避難所（福祉避難所）運営マニュアル作成による円滑な避難所運営 ・避難行動要支援者の個別計画作成による災害弱者への援助強化 ●基盤整備 ・ため池の決壊を防止するための、老朽ため池の改修及び地震対策事業 ・基幹水利施設（かんがい排水施設、水路・農道等）の更新及び整備 ・漁港の整備 ●土砂災害対策の推進 ・土砂災害に対する基盤整備等の対策の推進に向けて関係機関への要望を実施 ・応急仮設住宅建設予定地の確保 ●地域防災体制の強化 ・四国中央市自主防災組織連絡協議会の設立による「自助」・「共助」による地域防災体制の強化 ●住み替え支援 ・上下水道の接続に対する支援等	■通学路の要対策箇所における安全の確保 ・登下校時の小学生の事故件数抑制率 ・登下校時の小学生の死傷者数抑制率 ・要対策箇所の整備率 ■道路構造物の適正な維持管理の推進 ・要修繕橋梁の長寿命化率 ・橋梁の老朽化による通行規制の発生件数 ■その他 ・道路交通における死傷事故抑制率（既存） ・事故危険個所の死傷事故抑止率（既存） ・自転車が関連する死傷事故抑止率（既存） ・歩行者が関連する死傷事故抑止率 ・自動車のすれちがいが不可能な道路の解消率 ・バリアフリー化率（地区限定） ・生活道路整備率 ・歩行空間の安全対策の達成率 ・住民の満足度（アンケート調査による） ・自転車・歩行者交通量 ■地震及び風水害等に備えた安全で安心な道づくり ・法面等防災対策の達成率 ・橋梁耐震補強対策の達成率 ■自主防災組織率

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
		・H29.4.1 現在の自主防災組織率：66.85%
福祉 保健	●保養施設の誘導 ・年をとっても「そこへ出ていきたい、利用したい」と思えるような施設（健康ランド等）があるといい ●施設誘導にあたって ・解体を含め移転には多額のコストが見込まれることから、（福祉施設に限らず）確実に財源を担保するためにも、誘導すべき既存施設のリスト化（またはマップ化）は必要ではないか ●複合機能施設 ・居住誘導区域内にある一つのステーションから歩いて行ける圏域内にかかりつけ医や金融機関、日用品の買い物ができる施設を居住誘導区域に誘致 ●グループホーム ・公営住宅の GH への活用（H22 国交省住宅局より） ・障がい福祉計画 GH 等への地域移行（数値目標） ●保健・福祉相談窓口 ・相談申請窓口拠点の適正配置（保健・福祉等） ●地域交流施設 ・居住誘導区域内に担当民生委員等毎に集いの場を設けて、高齢者の孤立を解消する ●環境整備 ・気軽に安全にウォーキングができる環境が近くにあること ・歩きやすい歩道への改修（フラット化） ・合わせて、健康づくりのソフト施策の実施 ●地域防災体制の強化 ・高齢者の不安を解消するため居住誘導区域内に自主防災組織を設置するなど、共助の体制を整える ●高齢者向け住宅 ・高齢者でも安心して入居できる住宅の整備（サービス付き高齢者向け住宅等） ●子育て世代向けの住宅 ・子どもが室内でバタバタしてもご近所に響かない建物であること ・快適に暮らせて安く借りられること ●公営住宅の活用 ・住宅マスタープランへの福祉計画のコラボ ●お試し住宅 ・住み慣れた地域を離れる不安を解消し、慣れるまでの間は住み慣れた地域に帰れる安心感を提供できる、１年程度の体験生活用施設を居住誘導区域へ整備 ●住み替えに伴う補助・支援 ・誘導区域への転居、移転に伴う費用負担の軽減、所有する土地家屋等の処分方法や空家の活用方法	・障がい福祉計画　H30.4 第 5 期計画次策定 ・施設入所者数の地域生活への移行促進 ・共同生活援助サービス（GH）見込み量 ・紙おむつ券利用枚数 ・子育て支援講習回数 ・児童館利用人数 ・子育て相談件数 ・自主防災組織の数、集いの場の数 （将来的に誘導区域への移転を希望する介護保険サービス事業所等の数） ・デマンドタクシーの停留所数、無人走行バスの台数

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
	等についての情報提供 ・残る空き家解体等管理や固定資産税免除等の制度化 ・誘導区域における転居先、移転先の選択時に他者との競合が生じる際の取扱い ●スマートIC整備 ・誘導区域と直結する高速道路インターチェンジの整備 ●移動手段の確保 ・自家用車がなくても、公共交通を利用することで、保育園・幼稚園・その他の子育て支援関連施設や保健センター、医療機関等へ行けるような移動手段があること ・自家用車がなくても、公共交通を利用することで、公共施設利用や買い物、医療受診等のために必要な移動ができること ・ロコモ予防のための健康教室に参加するために必要な移動ができること ●誘導区域外の対策 ・誘導区域外の利便性の著しい低下や治安悪化の防止 ●子育て支援事業 ・通常保育、延長保育、一時預かり事業 ・病児病後保育事業 ・幼保一元化 ・保育料の負担軽減 ・紙おむつ支給事業 ・婚活事業 ・地域子育て支援拠点、児童館事業 ・放課後児童クラブ事業 ・ファミリーサポートセンター事業 ・子育て総合相談事業 ・子育て利用者支援事業 ・児童虐待防止対策 ・ひとり親世帯の子育て支援 ・地域包括ケアの深化・地域共生社会 ●用途地域の見直し ・現在の工業地域において商業施設などが立地し暮らしやすい環境が整っているため、用途地域の見直しなどにより居住誘導区域に含めることも検討が必要	
財務・公共施設	●公的不動産の活用 ・公共施設等総合管理計画の進行管理 ・公共施設個別再編計画の策定 ・公的不動産の有効活用 ●定住対策 ・若者定住化施策の推進 ●選択と集中による施策展開 ・人口減少に伴う市税収入の減、合併算定替えの縮	

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
	小による地方交付税の減等、今後の財政状況が厳しくなることが明白な中、誘導施策については、その効果が充分期待できる事業に限定する等、集中と選択を意識して検討していただきたい ・また、概ね 20 年間という計画期間であることから、見直しもできる柔軟な目標設定とするなど、慎重な策定をお願いしたい ●公共施設マネジメント ・今後は、公共施設等総合管理計画に基づく、個別施設ごとの具体的な方針を定める計画として、個別再編計画を策定する必要がある ・内容としては、各施設の評価により得られた情報をもとに、次回の改修・更新等の機会を捉えた用途変更、複合化・集約化、廃止・撤去、耐震化等の優先順位の考え方や、実施時期を定めたものと定義する	
土地利用	●区域内の農地転用促進 ・居住誘導区域内の転用可能農地を斡旋できるような仕組みづくり（分家住宅を建築する場合の土地交換を斡旋） ●用途地域の見直し ・市道豊岡寒川海岸線沿線（寒川町・豊岡町）・11 号バイパス（上分町）周辺の用途地域の見直し ●農地転用 ・居住誘導区域を拡大し、個人住宅転用可能な農地を柔軟に考えてみてはどうか ●ほ場整備 ・小規模圃場整備の促進（補助制度の創設を含む）⇒条件不利地の解消及び耕作放棄地の解消⇒居住誘導区域外の転用抑制 ●移動手段の確保 ・居住誘導区域外の農家集落については、定期バスやデマンドの進化版などの公共交通により利便性の高い拠点までの移動手段を確保することができれば、居住の集約が進まなくてもメリットはあると思う ・併せて、拠点に施設が集約できるかが重要である ●移転後の土地・建物 ・誘導後の空き家などを公費で除却	・誘導区域内と外における農地転用目的の割合や面積について ・個人住宅建設に係る転用件数に占める居住誘導区域内の件数
居住誘導	●商店街振興 ・市内各商店街に補助金を交付し、それぞれが工夫を凝らしたイベント等を実施（日曜朝市、ふれあいイルミナイト、ナイトバザール等） ・H28 年度宝くじ助成事業補助金を活用し、川之江駅通り商店街、栄町商店街にイルミネーションと常夜灯を設置し地域振興をはかった ●公営住宅の維持 ・公営住宅の更新については、現地での建替えが基	・リフォーム補助活用数

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
	本に、既存の施設は長寿命化 ・建替えにあたっては、現在の基準を満たしつつ戸数を確保する ・現地での高度化や集約により、残地を売却という考えはある ●住宅施策 ・四国中央市住宅マスタープランにおいて、新たな住宅施策の方向性を打ち出す ・市営住宅長寿命化計画における、市営住宅建替事業の実施方針（効率的な管理・維持のための集約建替や用途廃止等の実施） ●働き手の確保 ・首都圏の学生と地元企業との交流会の実施 ・市内の企業ツアー ●リフォーム補助 ・リフォーム補助 ・空き家の有効活用を図るためのリフォーム補助の充実が必要だが、既存のリフォーム補助制度と差別化を図る必要がある ●空き家の活用 ・空き家対策として、老朽危険家屋の除却と空き家等の有効活用 ●大学建設 ・愛媛大学社会共創学部 産業イノベーション学科紙産業コースの施設建設にあたり、補助金を交付（H29 年度末完成予定） ・H30 年度より大学生入居（６月補正にて 5000 万円を予算計上） ●基幹産業の情報発信 ・当市の基幹産業である紙産業の情報発信を行うことにより、就学時から紙産業に興味を持ってもらい、将来的に地元定着を図るまた、紙産業の持続的な発展につなげる （小学生対象：青少年職業紹介） ・市産業の説明講演、企業の仕事見学を実施し、市内企業を知る機会を創出 （中学生対象：ものづくり体験講座） ・ものづくり講座、体験講座、工場見学、ワークショップ、発表会など、紙産業の一連の仕組みを体験学習し、紙産業に対する職業観を醸成 （高校生対象：紙産業ＰＲ事業） ・紙産業ＰＲパンフレットを作成 ・講座や企業見学に活用し、紙産業界への就職に興味を持ってもらう （大学生対象：合同就職説明会（年２回開催）） ・松山市にて県内外の就職活動生（大学生）を対し、市内企業の合同就職説明会を開催 ・市内企業約５０社、参加学生約８０名が参加 ●高速バスの乗り継ぎ強化	

部会	誘導施策に関する意見	目標指標に関する意見
	・三島川之江 IC の高速バス停について、イオンにバスターミナルを設置すれば、文化ホールへのアクセスも良く路線バスとの乗り継ぎも良くなるのではないか	

５．公共交通の施策に関する意見

（１）利用者や目的地を想定したアプローチ

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
公共交通	観光交通課	・新居浜市在住者	・伊予三島駅から、三島川之江インター高速バス停まで（最終、高知駅へ）	・路線バスで移動（高知駅へは、三島川之江インター高速バス停から高速バス松山ー高知線で移動）	・インター高速バス停付近（高速バス利用者駐車場付近）へは、路線バスは乗り入れていない（中型バスが通るには既存道路は狭い）	・路線バスが大型車両と離合できる道路整備 ・一貫田の南北農免道路あるいは紙産業技術センター南北連絡道路から、高速バス利用者駐車場（高速バス停階段下）への幅員６ｍ以上の東西道路の整備 ・バス停待合（屋根つき）
防災安全	農林水産課	・市民	・農業関係機関、市役所、農協、ホームセンター、病院	・コミュニティバス	・いろいろな交通機関とのアクセス	・コミュニティバスは、市内を５つくらいの区域に分けてそれぞれの区域で運行する ・別の区域へ行きたい時は乗り換える
	建設課	・誰もが	・行きたい場所へ	・公共交通を利用して	・便数が少ない ・現状でも公共交通の利用者が多いと思えない状況で便数を単純に増やすことが利便性の向上に繋がるのか ・税収減が見込まれる中、デマンドタクシーや路線バス等への市の負担も大きくなる ・また、これまで車社会で生きてきた方が、そもそも公共交通を便利と感じるのか	・金額的な面を無視するのであれば、デマンドタクシーの増便・利用金額減が考えられるが、民営を圧迫することに繋がる
	下水道課	・歩行者（住民、観光客など）へ	－	－	・過去の災害情報の予備知識や土地勘がないため、緊急時に迅速な対応がとれず、被災する可能性がある	・きめ細かい災害リスク情報の提供が必要である

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
	安全・危機管理課	・児童・生徒	・体育館や運動公園等体育施設等へ	・コミュニティバスやデマンドタクシーを利用して施設に行く	・いつでも行ける体育施設行のコミュニティバスやデマンドタクシーがない	・体育施設行専用のコミュニティバスを運行する（各体育施設で利用予約を確認し、それに見合った運行ダイヤを組む）
福祉保健	高齢介護課	・居住誘導区域内に移住した人が	・以前管理していた、居住誘導区域外にある土地や建物がある場所に	－	・居住誘導区域外の民家が点在し、交通網を整備できない	・衛星利用測位システム（GPS）を整備し、位置の誤差を改善する ・政府の新たな成長戦略が示す無人走行バスの導入 ・政府の新たな成長戦略が示す小型無人機ドローンによる荷物の配送に加え、人の移送も探る ・国が通知したコンパクトシティに向けた取組と整合する介護施設等の整備を推進する
	高齢介護課	・車の運転ができない高齢者（家族等の移動支援が受けれない想定）	・病院受診・買物	・公共交通機関を利用する	・交通の便が悪い。バスの運転手不足 ・タクシー代が高い	・新たな交通網を整備する費用やマンパワー確保の困難さを考慮すると、その労力と費用をタクシー費用の助成に当てるのも一案（費用の試算をする必要がある） ・今後増え続ける交通弱者を助成のみで支えるのは難しく条件付けも必要 ・互助的に運転できる人が乗せていく仕組みづくりはどうか（事故への責任問題等クリアすべき課題もある） ・商店組合や医療機関が乗り合いバスを巡回させる、そのための費用の助成
	生活福祉課	－	－	－	－	－

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
	こども課	・保護者と子ども ・こども	・保育園、幼稚園、認定こども園 ・児童館、子育て支援センター、病院 ・市民文化ホール	・鉄道、バス、デマンドタクシー、タクシー ・コミュニティバス ・自家用車	・バス停・駅から遠い、本数が少ない ・たくさんの子どもを連れて移動は大変	・バス停、駅、路線、本数を増やす ・タクシーチケットの配布
	保健推進課	①高齢者 ②乳幼児期のお子さんを育てている母親（保護者）で、平日移動用の自家用車がない方	①医療機関（四国中央病院・HITO 病院等） ②子育て支援センター・一時保育を実施している保育園・保健センター	①デマンドタクシー → 路線バス又は JR（この場合は川之江駅から再度路線バスまたはタクシーの利用が必要） ②利用しやすい公共交通機関	①デマンドタクシーによりエリアを越える移動について、高齢者にとっては、乗継方法が複雑で、待ち時間など、負担が大きい ②現在デマンドタクシーしかない	①②デマンドタクシー利用によるエリア越えの方法について、高齢者でも利用しやすい乗り継ぎ方法を検討する （民間事業所の理解を得る必要があるが、「エリア超えのための指定時間便を設定し、エリア境の最寄り駅やバス停へ運行する」や「走行したデマンドタクシーの終点を次のエリアの乗り継ぎ場所にする」など）
財務・公共施設	財政課	－	－	－	・持続可能な方策であること ・財源や財政収支について十分検討し、将来の財政負担を増やさないようにすること	・経済性を十分に考慮した交通施策の決定、当該施策の政策優先度の決定
	税務課	・運転免許証を返納した高齢者自分で運転できない又は車が無い高齢者・障がい者	・病院買い物	・デマンドタクシーの利用	・予約が必要 ・目的地が 1 箇所のため、2 箇所目に行こうとすると再度予約が必要 ・旧市町村の範囲での移動のため、圏域を超える場合は、乗り換えが必要	・車の自動運転技術が進めば目的地まで行くことができると考えられるが、当面は、病院への通院・買い物支援を行なうため、高齢者等の利用調査を実施しコミュニティバスによるきめの細かい定期路線を設定し運行する ・買い物支援は、移動販売車の増を民間に依頼したり、生協等が行なっている宅配等を PR していく
	財産管理課	・高齢者・障がい者	・都市機能誘導区域内（福祉施設・病院等）	・無償の交通機関	・緊急時の対応 ・介護員の確保 ・運用コスト	・民間業者との連携

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
土地利用	農業振興課	・大手農業法人等に勤務する 20 代～40 代の既婚で子育て中の市民 ・買い物や教育などの利便性の高い地域（妻鳥町や下柏町・一部の上柏町）の賃貸マンションに家族と住んでいる	・土居町藤原にある大手農業法人等が経営する大規模圃場（あるいは植物工場）へ	・JR およびコミュニティバスを利用する ・料金の支払いはどちらも「ICOCA」を使用してスムースに行っている	・四国中央市の次代を担う若者に「農業法人への就職」を「製紙会社等への就職」と同等なものと捉えてもらうような環境づくりが必要（現在の新規就農者のほとんどは定年退職者が親から受け継いだ農地を耕作するケース）	①株式会社による農業経営への参入促進、農地の集約促進 ②コミュニティバスの導入、乗車料金支払いは JR 四国と連携する ③JR 四国へ自動改札機等必要なインフラ整備要請
	農業振興課	・車・バイク等を運転しない高齢者中学生・高校生	・旧三島・旧川之江市境の商施設エリア等 ・市役所等公共施設 ・病院等医療機関 ・食料品及び日常生活用品の買い物 ・体育館等体育施設等	－	・デマンドタクシーは予約制であるため、急な用事の場合はタクシー等での移動となる ・コミュニティバスの運行において、市内は基本的に幹線道から中に入れば幅員が狭いうえ特に中山間地域は傾斜が急でコミュニティバスの運行には支障が想定される ・高齢者は、自宅からバス停までの移動手段を考える必要があり、バス停の位置・移動手段を考える必要がある ・特に新宮地区や嶺南地区は検	－

部会	課	誰が	どこへ	どうやって	課題	必要な取組み
					討する必要がある ・また、市外に出向く場合、既存の交通機関への接続や、待ち時間を少なくするための運行時間等の調整が必要	
	農業委員会	①高齢者が ②すべての市民が ③夜遅い時間に帰宅する市民が	①病院や商業施設へ ②JR 駅から自宅や目的地へ ③自宅へ	①デマンドタクシーを利用して移動する ②コミュニティバスを利用して移動する ③JR を利用して帰宅する	①事前登録が必要、区域間で乗り換え及び料金の支払 ②路線バスとの競合を解消する ③JR の最終便が 22 時台となっている	①広域での運行の検討 ②市民ニーズの洗出しとバス運行会社との協議 ③JR の最終便後の駅間移動手段の検討
居住誘導	企画課	・新都心から遠距離エリアの居住者	・新都心	・JR、バス ・タクシー ・デマンドタクシー	・JR、バス…本数が少ない ・デマンドタクシー…予約が面倒、乗り換えが面倒	・ＪＲ駅からの交通手段の確保 ・運行時間の検討
	建築住宅課	・市営住宅入居者（移動手段が限られる交通弱者を対象者）	・病院や買い物、公共施設利用等の生活行動範囲全般	・予約なしで気軽に乗れる巡回定期便の増設	・今の利用形態では、時間が限定される ・思いついた時に、直ぐに行動出来ない	・理想としては 24 時間利用可能な体制（タクシー業界とタイアップ） ・利用対象者を交通弱者に限定する等、一定の制約は必要 ・財源の確保

（２）現状の公共交通の課題からのアプローチ

■鉄道

部会	課	鉄道	
		課題	必要な取組み
公共交通	観光交通課	・新たな都心部拠点へは、鉄道でのアクセスができない（線路は通っているのに）	・伊予三島・川之江駅間（市内最長区間）への新駅設置〔行き違い設備なし〕
防災安全	農林水産課	－	－
	建設課	・便数が少ない、運賃が高い ・利用者が少ない、駅施設 ・待ち時間がある、終電が早い	・便数を増やす、駅を利便性の高い場所へ設置する、駅前の再開発による集客（人が集まる場所を作る）
	下水道課	－	－
	安全･危機管理課	・駅までは自力で行かないといけない ・便数も１時間に１本と少ない	－
福祉保健	高齢介護課	・電車の本数が少ない ・駅まで行く交通網がない	・住宅地から駅までの交通網の整備
	生活福祉課	・三島駅、川之江駅ともにエレベーターがなく、夕方以降は職員もおらず、車椅子を利用する障がい者等が利用できない状況である。スーツケース等を持った女性や高齢者も困るっているのではないか	・設置または改善を要望する
	こども課	－	－
	保健推進課	・JR 各駅までの移動と JR から目的地までの移動のそれぞれの方法	・デマンドタクシーや路線バスの利用について、そのシステムを簡素化し、利用しやすくする
財務・公共施設	財政課	－	－
	税務課	・主な利用者が高校生となっている。	－
	財産管理課	－	－
土地利用	農業振興課	・現在四国中央市で唯一人口流入が生じている妻鳥（および松柏の一部）地区に駅が存在しない	・JR 妻鳥駅の新設（特急が停まる市の中心的な鉄道駅）
		・高齢者等交通弱者の方の駅までの移動手段	

部会	課	鉄道	
		課題	必要な取組み
	農業委員会	・東西に伸びる路線のため南北に駅から移動する交通手段がない	・駅から居住区域・商業施設等への公共交通を検討する
居住誘導	企画課	－	・ＪＲ駅から遠い目的地までの交通手段の確保
	建築住宅課	・時間１本のダイヤを改正する	・関川～川之江間往復の運行ダイヤ

■路線バス

部会	課	路線バス	
		課題	必要な取組み
公共交通	観光交通課	・三島宮川・紙屋町・村松の住宅地からはバス停が遠い	・国道 11 号便の一部経路変更
防災安全	農林水産課	－	－
	建設課	・便数が少ない、運賃が高い ・行先のニーズを満たしにくい ・利用者が少ない	・利用したくなる快適なバス停の設置
	下水道課	－	－
	安全･危機管理課	・路線、運行時間が限られており、行きたいところに、行きたい時間には行けない	・市直営のコミュニティバスを運行させる ・１カ月に１日、NO 運賃デーを設定し、利用者を増やす
福祉保健	高齢介護課	・路線が少ない	・無人運転バス
		・バス停から遠い所は利用しにくい	・バス停までの移動手段の確保
	生活福祉課	・別紙記事のとおり精神障がい者に対する割引制度がない	・業界団体に対し県とともに働きかけを行う
	こども課	－	－
	保健推進課	・自宅付近に路線バスの停留所がない	・デマンドタクシーや路線バスの利用について、そのシステムを簡素化し、利用しやすくする
財務	財政課	－	－

部会	課	路線バス	
		課題	必要な取組み
・公共施設	税務課	・病院等へ寄るルートが設定され、利便性が向上したが、メインルートが11号線なので11号線のバス停より離れている住民にとっては不便	・コミュニティバスを導入し、きめの細かい定期路線を設定する ・路線バスとの住み分けをする
	財産管理課	・利用者の減少	・メリットの提供
土地利用	農業振興課	・当市の東端から西端への通勤には通常の路線バスは向いていない。	・コミュニティバスとのすみわけ
		・高齢者等交通弱者の方のバス停までの移動手段	－
	農業委員会	・土居地域から三島地域の間は主に国道 11 号の運行であるため、JR 同様南北の移動手段がない。	・ｺﾐﾊﾞｽを導入するには路線ﾊﾞｽとの競合を避けなければならないので、路線バスの縮小を検討する
居住誘導	企画課	・路線数が少ない ・本数が少ない	・利便性と運行維持の確保
	建築住宅課	・１日数本の運行ダイヤの改正	・運行経路の大幅な見直し ・バス維持費の削減（大きいバスからマイクロバスへの切り替え）

■デマンドタクシー等

部会	課	ﾃﾞﾏﾝﾄﾞﾀｸｼｰ等	
		課題	必要な取組み
公共交通	観光交通課	・三島地域の高速道路側道付近（恵之久保、山田団地、中曽根、松柏上部等）は、バス停が遠い ・バス通り（国道 11 号、県道上分三島線・川之江大豊線・川之江大野原線）から遠い、金生町下分・妻鳥町などは、バス停が遠い	・予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」を運行し、拠点バス停（池之下、柏平田等）へ送迎 ・予約型の乗合方式で、バス停乗降型の「路線バスリレー便」を運行し、拠点バス停（妻鳥バス停等）へ送迎
防災安全	農林水産課	－	－

部会	課	ﾃﾞﾏﾝﾄﾞﾀｸｼｰ等	
		課題	必要な取組み
	建設課	・地域を越える乗換えが不便 ・乗換えの都度、利用金額が必要 ・便利にし過ぎると民営を圧迫 ・高齢者の乗り物といったイメージがある	・予約方法等の改善を検討し、気軽に使いやすい公共交通を目指す
	下水道課	－	－
	安全･危機管理課	・利用者が固定化している	・コスモステレビ等で利用方法や利便性を紹介する
福祉保健	高齢介護課	・循環式路線が無い	・路線を増やす。 ・高齢者の運転免許証の自主返納を促す
		・エリアの区分があり利用しにくい	・民業を圧迫できないというスタンスから脱却できないとしたら、現状からの改善は難しい
	生活福祉課	－	－
	こども課	－	－
	保健推進課	・自宅～目的地～自宅、エリア外への移動が、複雑で負担が大きい	・エリア間の移動が、負担が少なく簡単に出来る方法等を検討する
財務・公共施設	財政課	－	－
	税務課	・予約の必要性、旧市町村での移動の範囲等が利便性に影響している	・市内一円の移動とする（コミュニティバスに切り替えていく）
	財産管理課	－	－
土地利用	農業振興課	・コストのことを考えると現在のデマンドタクシーは「通勤」には向いていない。	・高齢者福祉サービスとの連携。「オンデマンド性」の追求（利用したい時に利用できるシステム）。
		－	－
	農業委員会	・市内を地域ごとに分割し、区域間の移動では乗り継ぎが必要となり運賃も割高となる	・デマンドタクシーは軒先から目的地までというメリットはあるが登録が必要であるため利便性が疑問
居住誘導	企画課	・エリアを跨ぐ際の乗り換え	－
	建築住宅課	・恩恵を受ける目的地先からの資金調達	・病院や店舗等の運行目的地先から運行協力費を貰う

参考データ集

１．人口密度に係るデータ

（１）地区別の人口密度

地域	地区	立地適正化計画区域									居住誘導区域			
		面積 (ha)	2010年 人口 (人)	人口密度 (人/ha)	2015年 人口 (人)	人口密度 (人/ha)	2035年 人口※1 (人)	人口密度 (人/ha)	2050年 人口 (人)	人口密度 (人/ha)	面積 (ha)	2010年 人口 (人)	人口密度 (人/ha)	2015年 人口 (人)
川之江	川之江町	566.8	11,180	19.7	10,913	19.3	8,730	15.4	7,260	12.8	225.5	8,805	39.0	8,664
	川之江町余木	88.6	212	2.4	189	2.1	149	1.7	111	1.3	0.0	0	—	0
	川之江町長須	63.1	354	5.6	341	5.4	232	3.7	158	2.5	0.0	0	—	0
	金生町下分	201.6	5,382	26.7	5,281	26.2	4,059	20.1	3,265	16.2	112.0	4,406	39.3	4,422
	金生町山田井	898.9	3,559	4.0	3,565	4.0	2,922	3.3	2,540	2.8	12.0	401	33.6	409
	上分町	182.3	2,811	15.4	2,830	15.5	2,182	12.0	1,804	9.9	24.4	1,009	41.3	1,014
	妻鳥町	411.6	6,338	15.4	6,593	16.0	5,255	12.8	4,605	11.2	174.0	4,324	24.8	4,558
	金田町三角寺	289.6	62	0.2	42	0.1	33	0.1	15	0.1	0.0	0	—	0
	金田町金川	263.5	2,519	9.6	2,264	8.6	1,922	7.3	1,563	5.9	0.0	0	—	0
	金田町半田	820.0	1,347	1.6	1,248	1.5	1,051	1.3	874	1.1	0.0	0	—	0
	川滝町下山	132.9	517	3.9	480	3.6	382	2.9	301	2.3	0.0	0	—	0
	川滝町領家	313.6	262	0.8	224	0.7	189	0.6	145	0.5	0.0	0	—	0
	柴生町	231.0	438	1.9	390	1.7	309	1.3	232	1.0	0.0	0	—	0
	下川町	77.1	121	1.6	118	1.5	80	1.0	56	0.7	0.0	0	—	0
伊予三島	上柏町	593.9	2,894	4.9	2,918	4.9	2,366	4.0	2,049	3.5	53.9	1,568	29.1	1,679
	下柏町	141.2	3,185	22.6	3,216	22.8	2,748	19.5	2,486	17.6	96.1	2,918	30.4	2,942
	村松町	181.9	1,338	7.4	1,262	6.9	1,081	5.9	927	5.1	58.2	1,259	21.6	1,201
	三島紙屋町	46.0	83	1.8	74	1.6	67	1.5	57	1.2	0.0	0	—	0
	三島朝日	36.7	1,552	42.3	1,450	39.6	1,341	36.6	1,215	33.1	36.7	1,552	42.3	1,450
	三島宮川	54.3	2,484	45.8	2,241	41.3	1,932	35.6	1,601	29.5	49.8	2,470	49.6	2,226
	三島中央	89.5	2,637	29.4	2,458	27.5	1,972	22.0	1,573	17.6	58.9	2,630	44.7	2,451
	三島金子	47.4	1,504	31.7	1,392	29.3	1,113	23.5	878	18.5	31.1	1,473	47.4	1,371
	中曽根町	956.3	5,323	5.6	5,214	5.5	4,336	4.5	3,744	3.9	94.7	2,919	30.8	2,851
	中之庄町	187.0	4,230	22.6	4,205	22.5	3,329	17.8	2,788	14.9	109.4	3,290	30.1	3,263
	具定町	71.5	1,683	23.5	1,576	22.1	1,403	19.6	1,235	17.3	39.8	1,021	25.6	968
	寒川町	357.0	5,132	14.4	5,150	14.4	3,903	10.9	3,166	8.9	118.9	2,870	24.1	2,920
	豊岡町大町	166.3	1,685	10.1	1,743	10.5	1,252	7.5	992	6.0	25.0	446	17.8	451
	豊岡町豊田	31.9	386	12.1	327	10.2	316	9.9	274	8.6	6.0	159	26.5	85
	豊岡町五良野	55.4	198	3.6	206	3.7	146	2.6	114	2.1	0.0	0	—	0
	豊岡町岡銅	570.1	98	0.2	98	0.2	71	0.1	55	0.1	0.0	0	—	0
	豊岡町長田	112.4	1,661	14.8	1,583	14.1	1,245	11.1	996	8.9	19.6	404	20.6	395
	金砂町小川山	734.6	23	0.0	6	0.0	17	0.0	14	0.0	0.0	0	—	0
	富郷町豊坂	343.4	22	0.1	22	0.1	17	0.0	14	0.0	0.0	0	—	0
土居	土居町上野	476.3	1,805	3.8	1,700	3.6	1,310	2.8	1,013	2.1	0.0	0	—	0
	土居町北野	519.9	1,259	2.4	1,165	2.2	900	1.7	685	1.3	0.0	0	—	0
	土居町土居	171.3	1,916	11.2	1,800	10.5	1,444	8.4	1,161	6.8	42.4	770	18.2	744
	土居町入野	120.1	1,226	10.2	1,155	9.6	862	7.2	643	5.4	44.5	848	19.1	782
	土居町浦山	102.4	47	0.5	42	0.4	25	0.2	12	0.1	0.0	0	—	0
	土居町畑野	160.3	561	3.5	498	3.1	402	2.5	306	1.9	0.0	0	—	0
	土居町中村	142.1	1,081	7.6	1,022	7.2	847	6.0	706	5.0	16.6	204	12.3	198
	土居町小林	201.0	1,247	6.2	1,134	5.6	978	4.9	817	4.1	28.3	460	16.3	403
	土居町藤原	121.0	529	4.4	453	3.7	373	3.1	280	2.3	0.0	0	—	0
	土居町津根	389.6	2,866	7.4	2,899	7.4	2,335	6.0	2,016	5.2	50.8	1,185	23.3	1,194
	土居町野田	206.8	1,511	7.3	1,460	7.1	1,180	5.7	982	4.7	26.7	621	23.3	576
	土居町天満	962.0	1,666	1.7	1,583	1.6	1,247	1.3	996	1.0	0.0	0	—	0
	土居町蕪崎	231.4	1,028	4.4	976	4.2	724	3.1	541	2.3	0.0	0	—	0
その他		490.4	0	0.0	0.0	0.0	0	0.0	0	0.0	0.0	0	—	0
総計		13,612.0	87,962	6.5	85,506	6.3	68,777	5.1	57,265	4.2	1,555.1	48,012	30.9	47,217
	用途地域	1,726.2	43,617	25.3	42,752	24.8	34,472	20.0	28,985	16.8	1,252.2	42,203	33.7	41,456
	白地地域	11,885.8	44,345	3.7	42,754	3.6	34,305	2.9	28,280	2.4	302.9	5,809	19.2	5,761
	公共交通周辺※3	3,050.1	51,957	17.0	50,713	16.6	40,388	13.2	33,446	11.0	1,112.3	35,403	31.8	34,639
	その他地域	10,561.9	36,005	3.4	34,793	3.3	28,389	2.7	23,819	2.3	442.8	12,609	28.5	12,578
	川之江	4,540.6	35,102	7.7	34,478	7.6	27,494	6.1	22,929	5.0	547.9	18,945	34.6	19,067
	伊予三島	4,776.8	36,118	7.6	35,141	7.4	28,656	6.0	24,178	5.1	798.1	24,979	31.3	24,253
	土居	3,804.2	16,742	4.4	15,887	4.2	12,627	3.3	10,158	2.7	209.3	4,088	19.5	3,897

※1　国土数値情報　将来推計人口メッシュ（国政局推計）〔2050年人口〕と国勢調査実数値〔2010年人口〕から変化率を算出し、推計したもの。

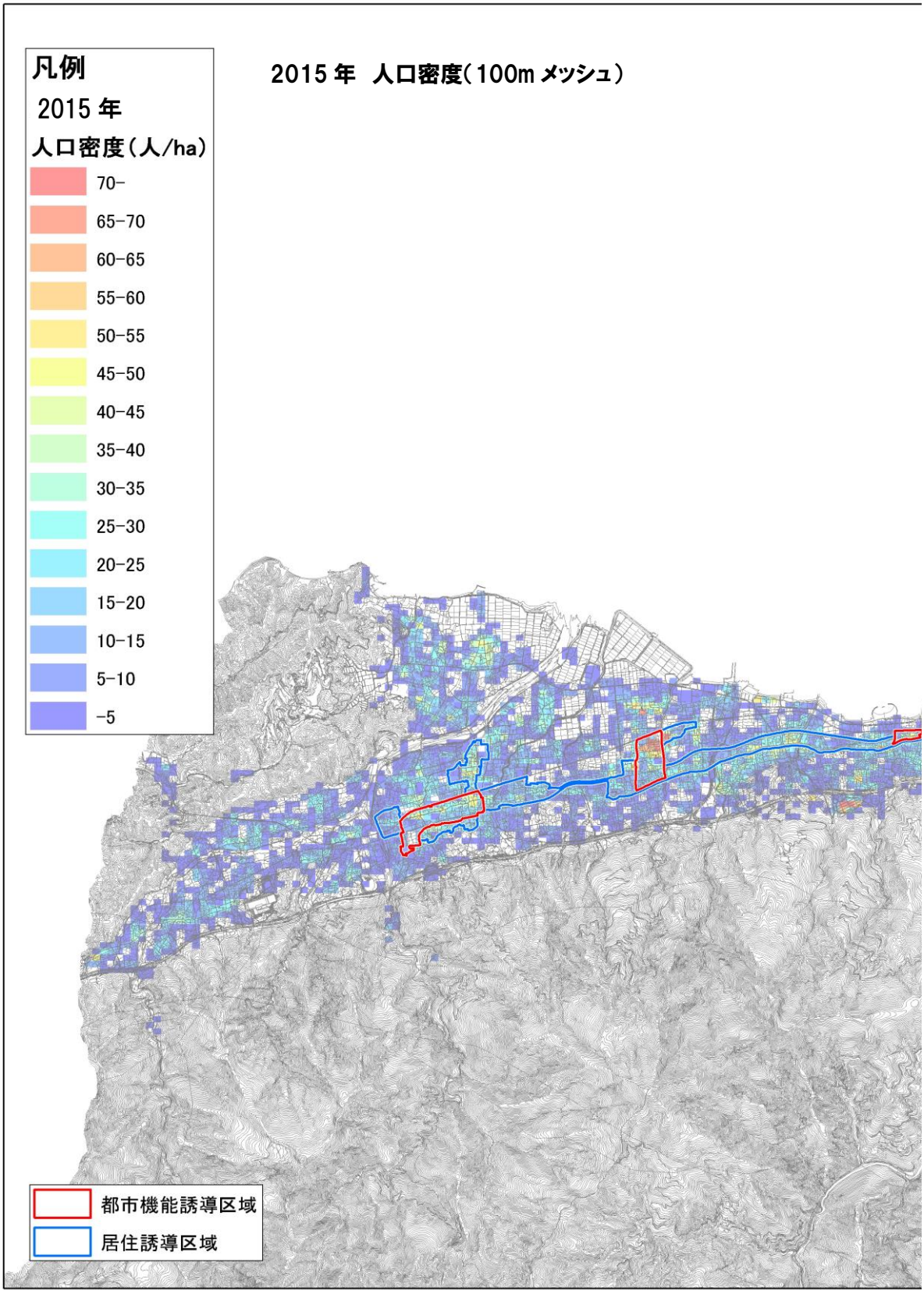
※2　区域番号：①新たな都心部拠点（三島川之江IC周辺）、②市街地拠点（JR川之江駅周辺）、③市街地拠点（JR伊予三島駅周辺）、④生活拠点（JR伊予土居駅周辺）、⑤地域生活拠点（JR寒川駅周辺）、⑥地域生活拠点（JR赤星駅周辺）

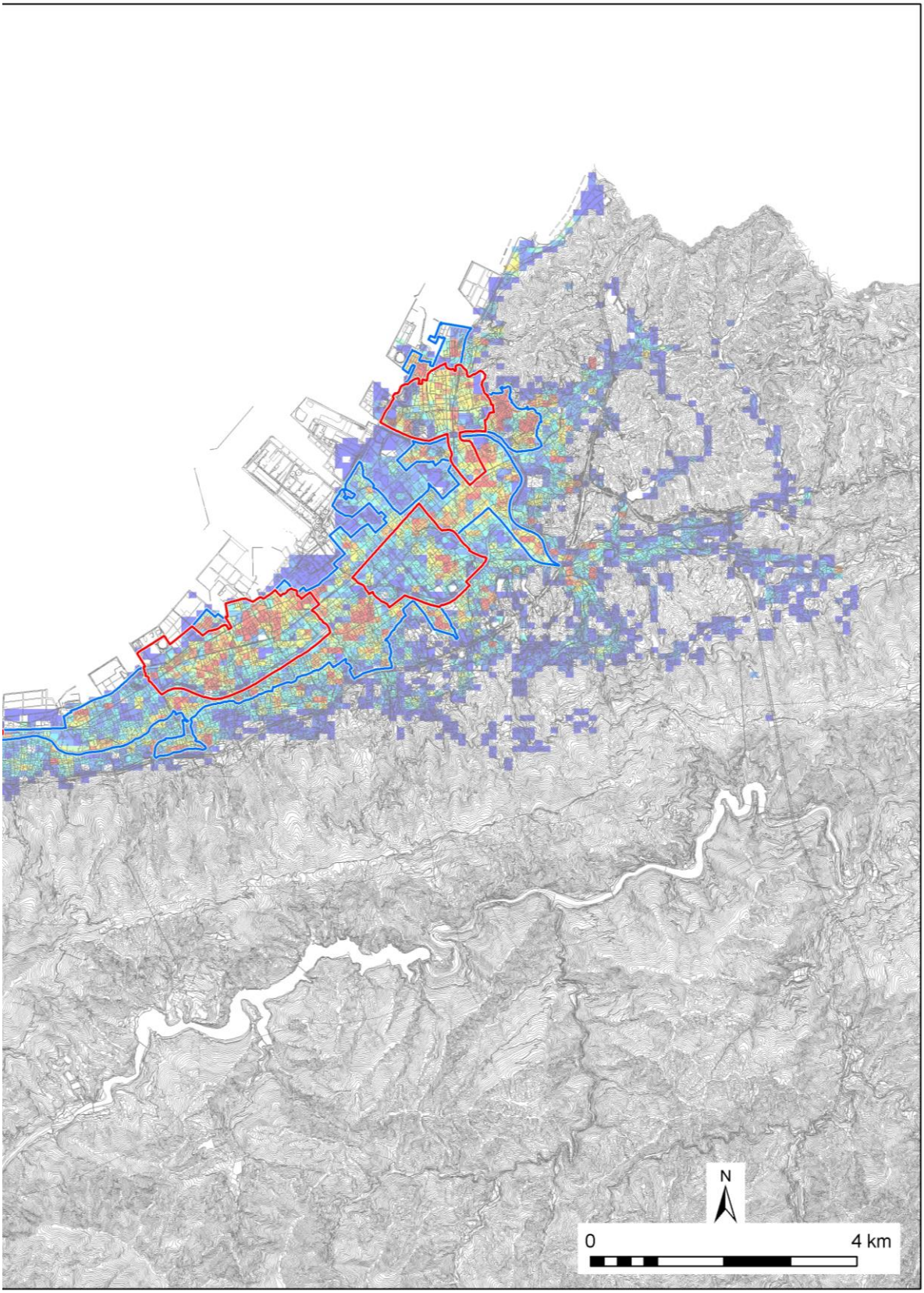
※3　公共交通の利便性が高い地域（鉄道駅から1km圏内、バス停から300m圏内）

					都市機能誘導区域									
人口密度 (人/ha)	2035年 人口※1 (人)	人口密度 (人/ha)	2050年 人口 (人)	人口密度 (人/ha)	区域番号 ※2	面積 (ha)	2010年 人口 (人)	人口密度 (人/ha)	2015年 人口 (人)	人口密度 (人/ha)	2035年 人口※1 (人)	人口密度 (人/ha)	2050年 人口 (人)	人口密度 (人/ha)
38.4	6,819	30.2	5,628	25.0	②	129.1	4,434	34.3	4,356	33.7	3,308	25.6	2,633	20.4
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
39.5	3,315	29.6	2,660	23.7	②	24.0	921	38.3	941	39.1	683	28.4	540	22.5
34.2	319	26.7	269	22.5		0.0	0	—	0	—	0		0	—
41.5	762	31.2	614	25.1	①	0.4	15	39.6	18	47.6	13	34.4	12	31.7
26.2	3,602	20.7	3,168	18.2	①	115.8	2,675	23.1	2,899	25.0	2,278	19.7	2,040	17.6
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
31.1	1,314	24.4	1,162	21.5		0.0	0	—	0	—	0		0	—
30.6	2,523	26.3	2,286	23.8	①	38.4	503	13.1	503	13.1	447	11.6	414	10.8
20.6	1,020	17.5	877	15.1	①	17.0	334	19.7	325	19.2	289	17.0	262	15.4
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
39.6	1,341	36.6	1,215	33.1	③	4.5	298	66.3	282	62.7	257	57.2	233	51.8
44.7	1,921	38.6	1,592	32.0	③	46.8	2,421	51.7	2,178	46.5	1,885	40.3	1,563	33.4
41.6	1,967	33.4	1,569	26.7	③	58.9	2,630	44.7	2,451	41.6	1,967	33.4	1,569	26.7
44.1	1,093	35.2	865	27.8	③	20.0	1,072	53.7	1,018	51.0	801	40.1	638	32.0
30.1	2,373	25.1	2,046	21.6	③	46.9	1,284	27.4	1,186	25.3	1,015	21.6	853	18.2
29.8	2,553	23.3	2,111	19.3	③	81.1	2,278	28.1	2,204	27.2	1,727	21.3	1,396	17.2
24.3	846	21.3	741	18.6	③	4.7	162	34.1	147	31.0	121	25.5	96	20.2
24.6	2,167	18.2	1,745	14.7	⑤	5.5	78	14.2	94	17.1	62	11.3	53	9.6
18.0	325	13.0	252	10.1		0.0	0	—	0	—	0		0	—
14.2	162	27.0	163	27.2		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
20.2	302	15.4	240	12.3		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
17.5	571	13.5	451	10.6	④	11.7	260	22.3	238	20.4	185	15.9	140	12.0
17.6	601	13.5	453	10.2	④	31.1	559	18.0	511	16.4	397	12.8	300	9.6
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
11.9	158	9.5	131	7.9	④	4.0	104	26.3	103	26.1	80	20.3	66	16.7
14.3	363	12.8	304	10.8		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
23.5	992	19.5	876	17.2	⑥	30.0	740	24.6	731	24.3	619	20.6	547	18.2
21.6	498	18.7	424	15.9		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
—	0		0	—		0.0	0	—	0	—	0		0	—
30.4	37,907	24.4	31,842	20.5		669.9	20,768	31.0	20,185	30.1	16,134	24.1	13,355	19.9
33.1	33,357	26.6	28,049	22.4	①	171.6	3,527	20.6	3,745	21.8	3,027	17.6	2,728	15.9
19.0	4,550	15.0	3,793	12.5	②	153.1	5,355	35.0	5,297	34.6	3,991	26.1	3,173	20.7
31.1	27,596	24.8	22,910	20.6	③	262.9	10,145	38.6	9,466	36.0	7,773	29.6	6,348	24.1
28.4	10,311	23.3	8,932	20.2	④	46.8	923	19.7	852	18.2	662	14.1	506	10.8
34.8	14,817	27.0	12,339	22.5	⑤	5.5	78	14.2	94	17.1	62	11.3	53	9.6
30.4	19,907	24.9	16,864	21.1	⑥	30.0	740	24.6	731	24.3	619	20.6	547	18.2
18.6	3,183	15.2	2,639	12.6										

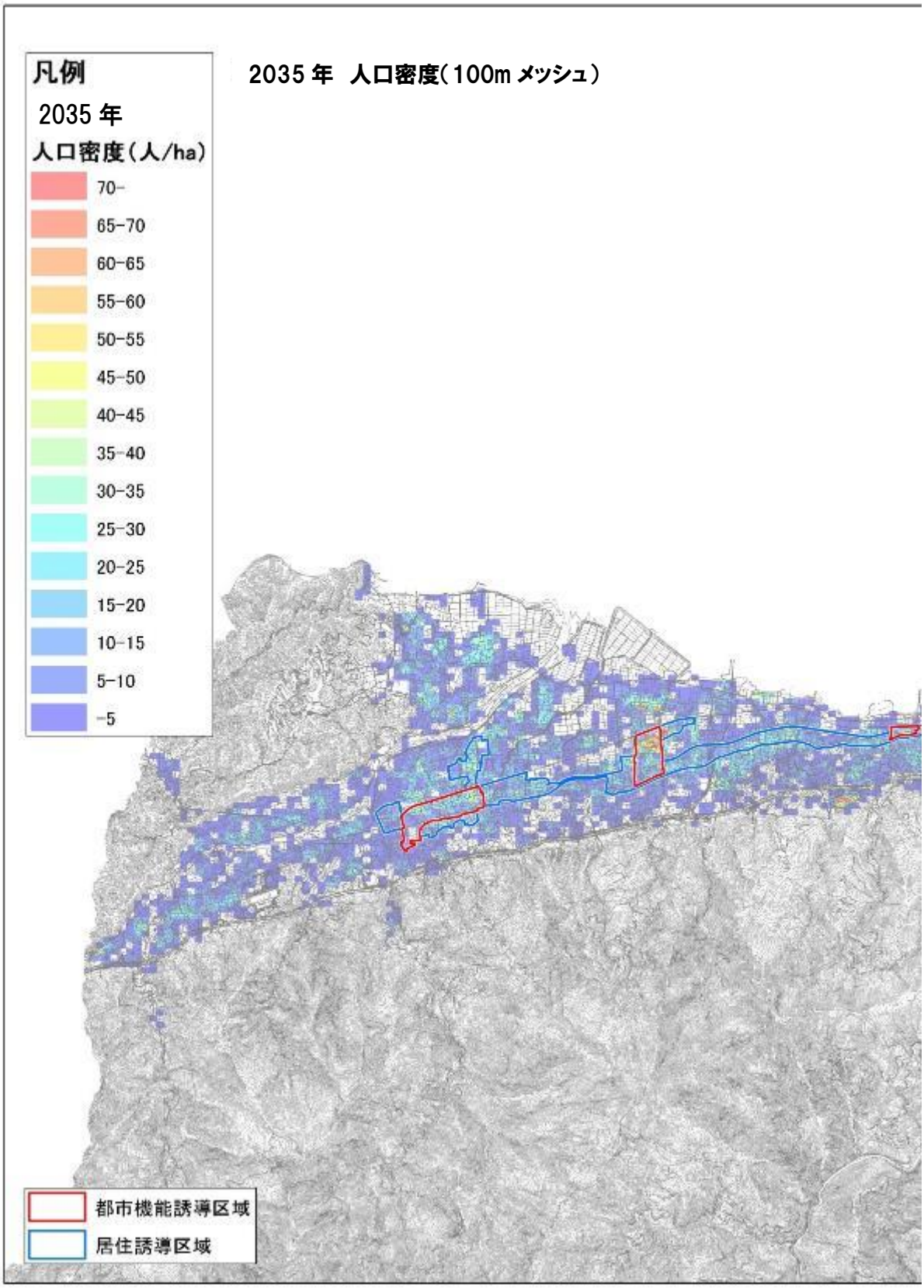
＊データ：国勢調査、国土数値情報　将来推計人口メッシュ（国政局推計）
＊人口は各区域に含まれる100mメッシュの代表点の合計であることから誤差を含む
＊面積は道路や河川などを含んだもの（グロス面積）
＊面積は四捨五入しており、各地区の面積の合計と総計は必ずしも一致しない

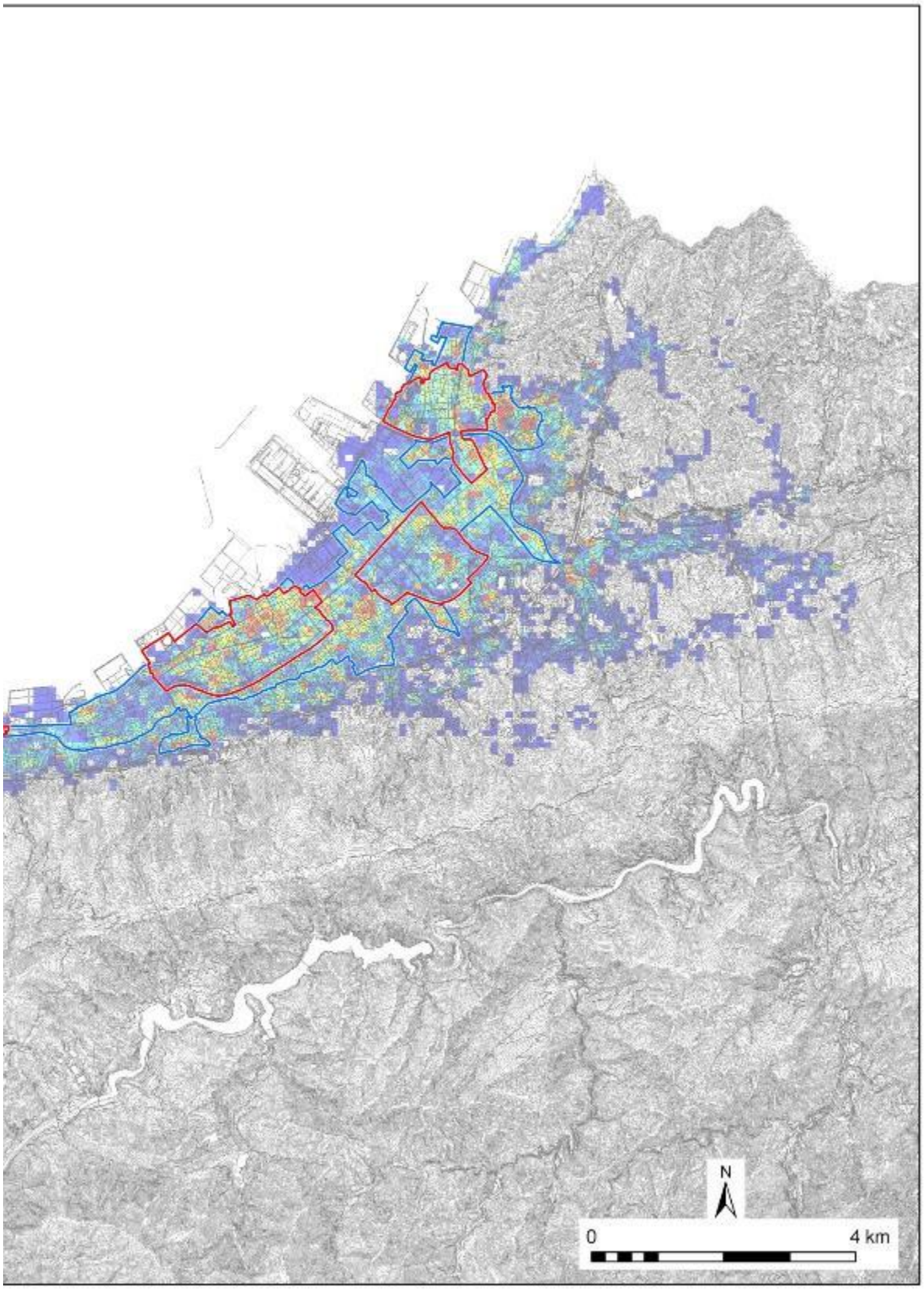
（２）2015 年　人口密度（100m メッシュ）



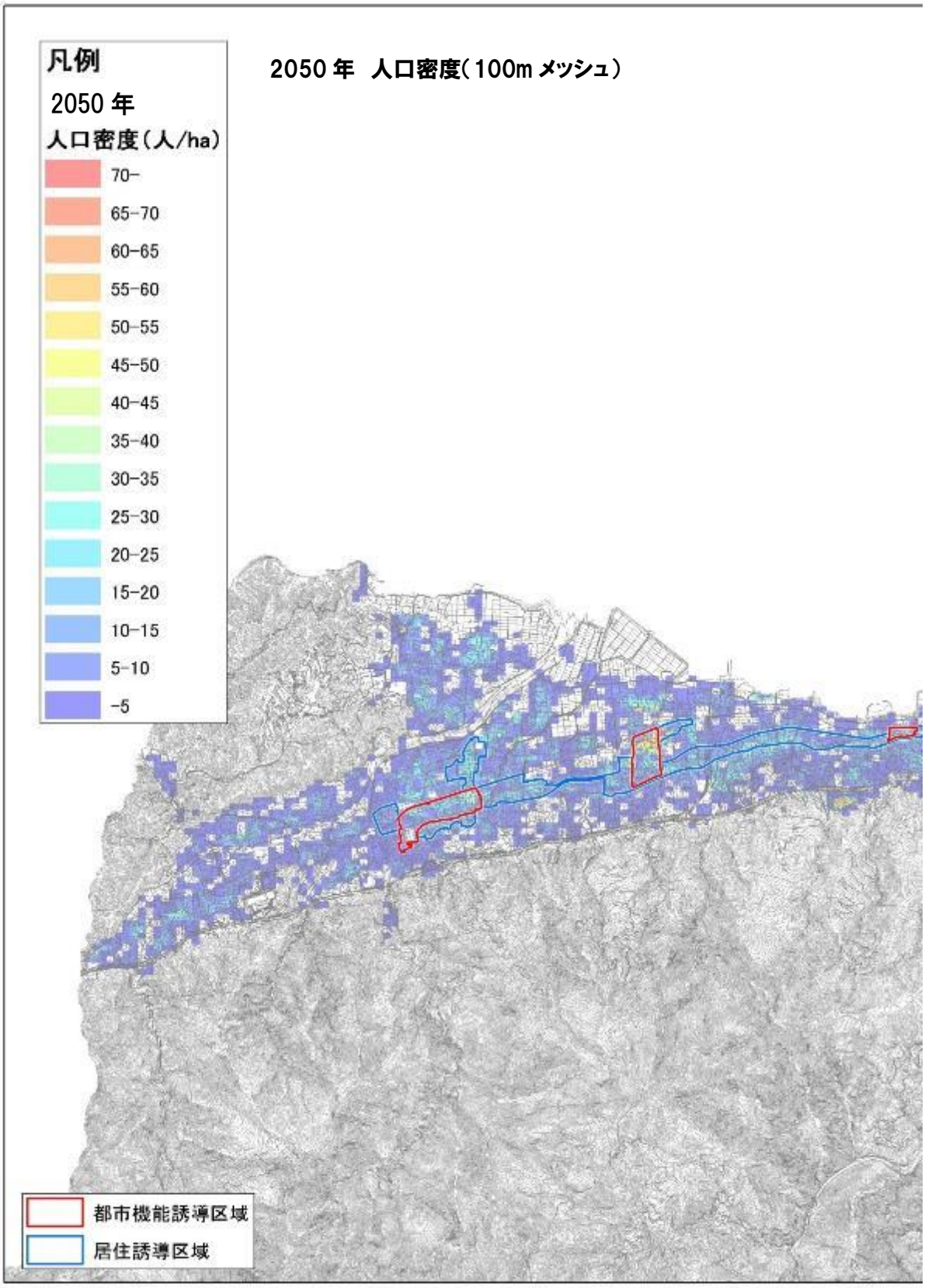

N
0
4 km

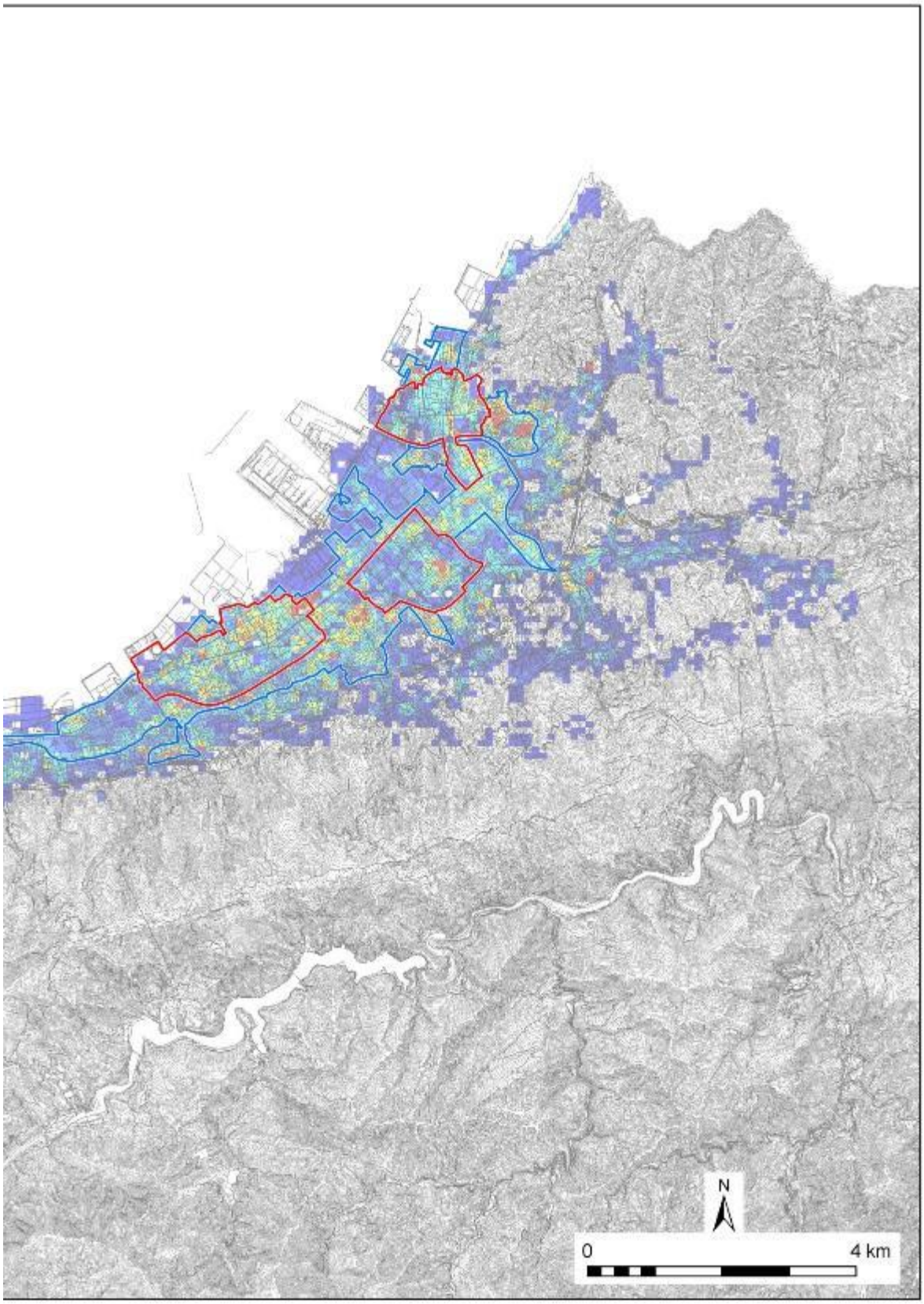
（３）2035 年　人口密度（100m メッシュ）推計




N
0
4 km

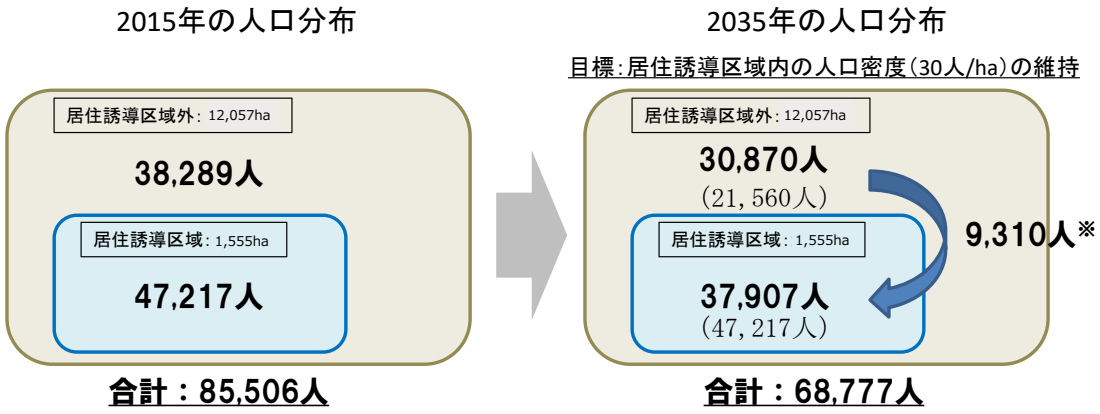
（４）2050 年　人口密度（100m メッシュ）推計




N
0
4 km

（５）居住誘導の可能性検証

年度	趨勢人口（人）	居住誘導区域内		居住誘導区域外（人）	人口密度(30.2人/ha)を維持するために必要な人口（人）	居住誘導区域外からの誘導可能性の判断
		人口（人）	人口密度（人/ha）			
2010 年	87,962	48,012	30.9	39,950	—	—
2015 年	85,506	47,217	**30.4**	38,289	0	—
2035 年（目標年度）	68,777	37,907	24.4	30,870	9,310（30.2%）	OK
2050 年	57,265	31,482	20.5	25,423	15,735（52.2%）	OK

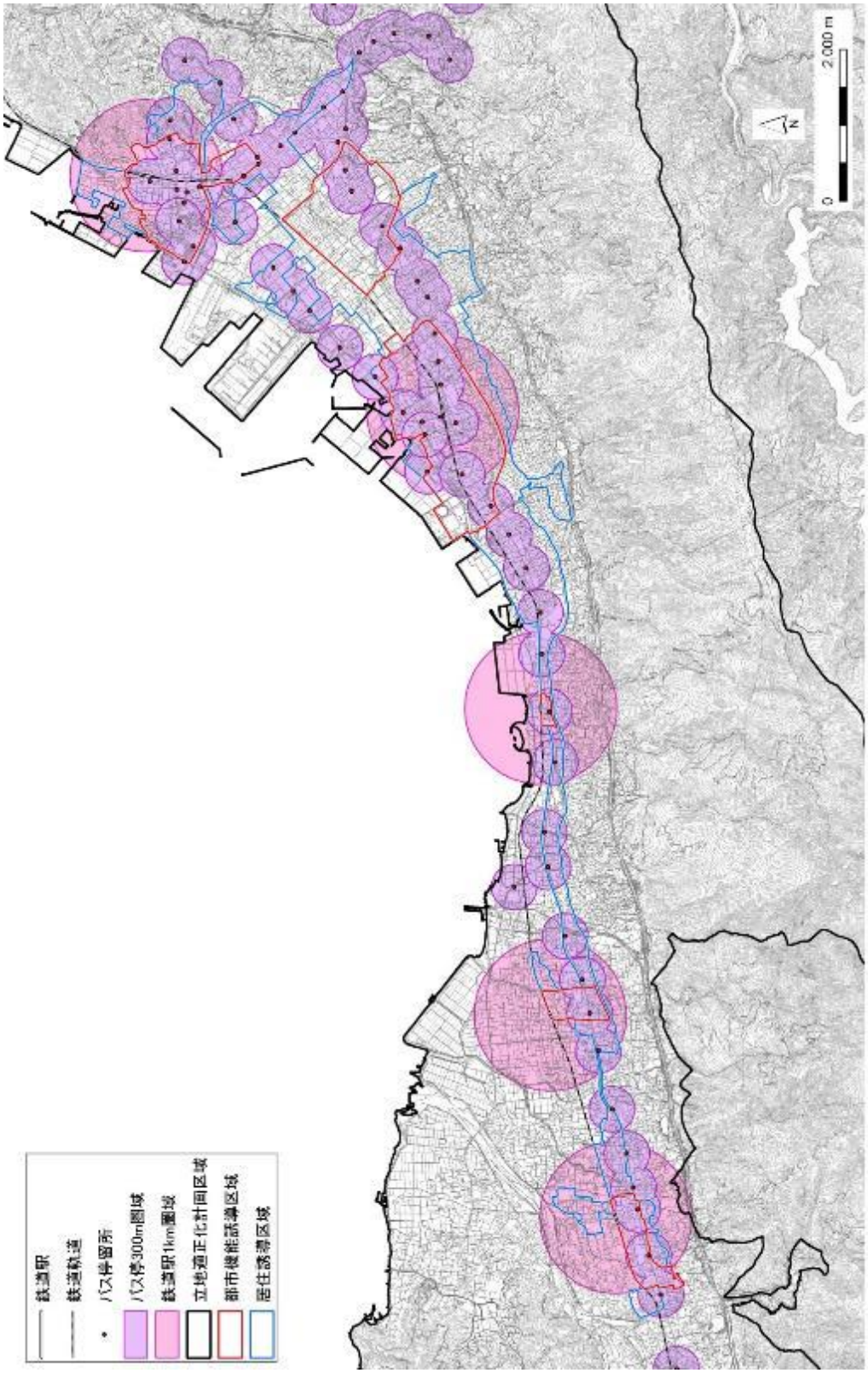


※現状のまま人口が推移すると、居住誘導区域内の人口は 47,217 人（2015 年）から 37,907 人（2035 年）に減少することが国立社会保障・人口問題研究所の推計により試算されています。人口密度を維持するためには、区域内の人口減少を抑制するとともに、区域外から 9,310 人を誘導する必要があります。

図　居住誘導のイメージ

２．公共交通に関するデータ

（１）公共交通利用圏



（２）公共交通利用者数と路線図

■駅別「乗降」人員（平成 28 年度）

駅名	関川	伊予土居	赤星	伊予寒川	伊予三島	川之江
「乗降」人員（人/日）	114	734	226	186	1,960	1,318

市資料より

※「乗降」人員は、当該駅での乗車人数と降車人数の合計である。

■路線バス輸送人員（H27.10～H28.9）

バス路線名	主な経由地（バス停）	運行回数	運行会社	輸送人員※
川之江―新居浜線〔国道 11 号便〕	土居・三島・港通り	1 日 10 往復（日祝 9.5 往復）	瀬戸内運輸	28.7 人/便
川之江―新居浜線〔上分経由便〕	市役所前・上分・川之江保健センター前・四国中央病院	1 日 7 往復（日祝 5.5 往復）		36.5 人/便
三島―新宮・天日線	三島駅前・市役所前・上分・三角寺口	1 日 2 往復（日祝 1 往復）		7.3 人/便
三島―新宮・霧の森線	三島駅前・市役所前・上分・三角寺口	1 日 2 往復（日祝 2 往復）		9.1 人/便
川之江―七田線	川之江駅・栄町口・上分・椿堂	1 日 1 往復（日祝運休）		4.6 人/便

※輸送人員は、乗降調査に基づく平均乗車キロ等から算出したもので、実人数ではない。
平成 27 年 10 月～28 年 9 月の 1 往復あたりの人数。

市資料より

■デマンドタクシー利用者数（平成 28 年度）

エリア別	川之江	三島	土居	三島嶺南	早朝夜間便
利用者数（人/日）	29.7	28.9	15.8	6.3	0

市資料より

図　路線図（鉄道及び路線バス等）

◆路線別の運行概要

	路線名	主な経由地（バス停）	運行回数	所要時間	運行会社	備　考
	川之江～新居浜線〔国道11号便〕	住友病院前・イオン新居浜・東城・土居・三島・港通り	1日10往復（日祝9.5往復）	1時間23分～1時間32分	瀬戸内運輸	※豊岡台病院には、川之江行き、新居浜行きとも各3便が停車。 ※三島医療センターには、川之江行き3便、新居浜行き2便が停車。
	川之江～新居浜線〔上分経由便〕	住友病院前・イオン新居浜・東城・土居・三島・三島駅前・四国中央市役所前・上分・川之江保健センター前・四国中央病院・川之江駅	1日7往復（日祝5.5往復）	1時間51分～1時間57分	瀬戸内運輸	※三島医療センターには、川之江行き、新居浜行きとも各6便が停車。（日祝には川之江行き4便、新居浜行き5便が停車）
	三島～新宮・霧の森線	三島駅前・四国中央市役所前・上分・三角寺口・新宮	1日4往復（日祝3往復）	55分	瀬戸内運輸	※霧の森には、1日2往復のみ延伸運行。それ以外は、新宮止まり。 ※三島駅前～霧の森の料金は850円
	川之江～七田線	川之江駅・栄町口・上分・椿堂	1日1往復（日祝運休）	29分	瀬戸内運輸	
	新宮～池田線	新宮診療所前・新宮・長手橋・川口駅前・池田駅前・阿波池田バスターミナル	1日4往復（日祝3往復）	1時間6分	四国交通	※池田線とは別に、応神橋～新宮診療所前（塩塚口経由）は1日1往復のみ運行。

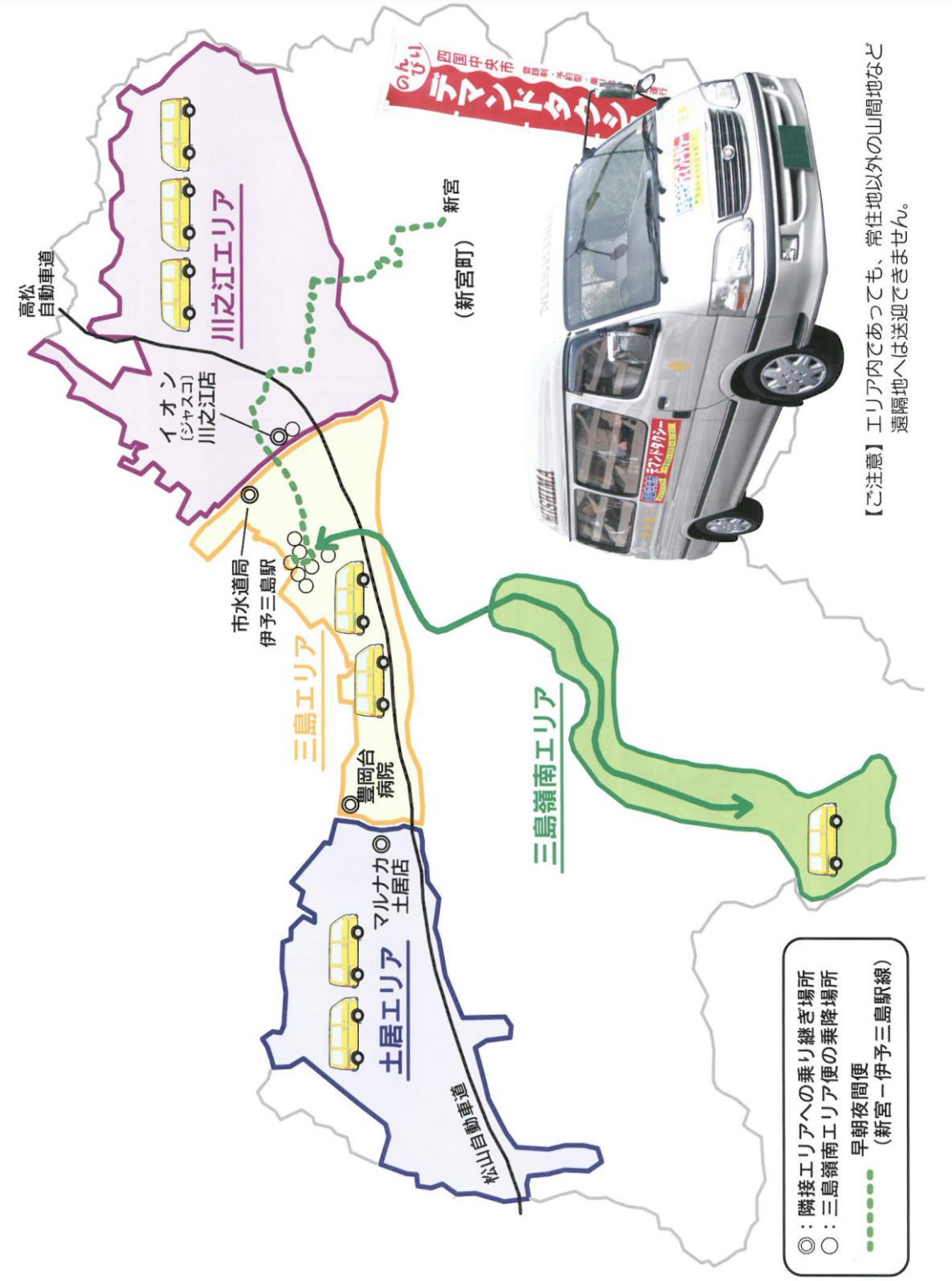


図　利用エリア（デマンドタクシー）

四国中央市立地適正化計画

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