

8. 目標値の設定

立地適正化計画を策定した場合、おおむね5年毎に計画に記載された施策・事業の実施状況について調査、分析及び評価することが望ましく、そのために立地適正化計画の策定に当たってあらかじめ、計画の必要性や妥当性を市民等の関係者に客観的かつ定量的に提示する観点から、計画の遂行により実現しようとする目標値を設定することとされている。

立地適正化計画の目的は、急速な人口減少が見込まれている中で、コンパクトなまちづくりとそれに連携した公共交通のネットワークを形成することにより、医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスを支える人口密度を維持することにある。

以上より、居住誘導区域における人口密度及び公共交通、災害リスク低減について定量的に把握し効果について評価を行い、必要に応じて計画の見直しを講じることとする。

8-1 居住誘導区域の人口

「八幡浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」第1章に示される人口ビジョンでは、社人研の推計値であるパターン1に対し、市民生活や社会経済への影響を回避するために、高齢者や女性の社会進出を促進や生産性の向上等を通して、活力あるまちづくりの実現を期待したシミュレーション3を採択することとしている。

シミュレーション3のレベルの人口維持には、この八幡浜市立地適正化計画だけでなく、「八幡浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」に掲げられる様々な施策の実現とその効果の発現が前提となり、それらはすべてが立地適正化計画区域や居住誘導区域内で行われるとは限らないが、それらの施策と、人口の定着する地域を居住誘導区域に誘導する本計画との連携により、居住誘導区域において、パターン1に対するシミュレーション3の差分（プラス成分）の発生が望まれる。そこで、2020年以降5年毎の差分について居住誘導区域の人口に加えた場合の居住誘導区域の人口を指標（定量的目標値）として、今後計画の達成状況を評価していくこととしている。

2020年の居住誘導区域内における人口は、当初計画の推計人口より大幅に減少しており、当初目標の達成が厳しい状況であるが、観光振興の推進等により目標達成を目指すこととする。

表8-1 評価指標1：居住誘導区域の人口における目標値

	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2035年 (R17)	2040年 (R22)	2045年 (R27)	2050年 (R32)	2055年 (R37)	2060年 (R42)
パターン1	38,370	35,502	32,794	30,055	27,388	24,850	22,438	20,141	18,010	16,049	14,253
シミュレーション3	38,370	35,282	32,489	29,925	27,637	25,631	23,975	22,615	21,619	21,045	20,948
差分	0	-220	-305	-130	249	781	1,537	2,474	3,609	4,996	6,695



	2010年 (H22)	2015年 (H27)	2020年 (R2)	2025年 (R7)	2030年 (R12)	2035年 (R17)	2040年 (R22)	2045年 (R27)	2050年 (R32)	2055年 (R37)	2060年 (R42)
居住誘導区域の人口(社人研データの伸び率適用)	16,885 (現況)	14,240 (現況)	12,310 (現況)	12,181 (推計)	12,052 (推計)	10,935 (推計)	9,874 (推計)	8,863 (推計)	7,925 (推計)	7,062 (推計)	6,272 (推計)
差分による増分	0	0	0	0	249	781	1,537	2,474	3,609	4,996	6,695
目標値*	—	15,623	14,431	12,181	12,301	11,716	11,411	11,337	11,534	12,058	12,967

※当初計画にて設定した目標値

	現状値 (R2)	中間値 (R12)	目標値 (R22)
人口	12,310人	12,301人	11,411人

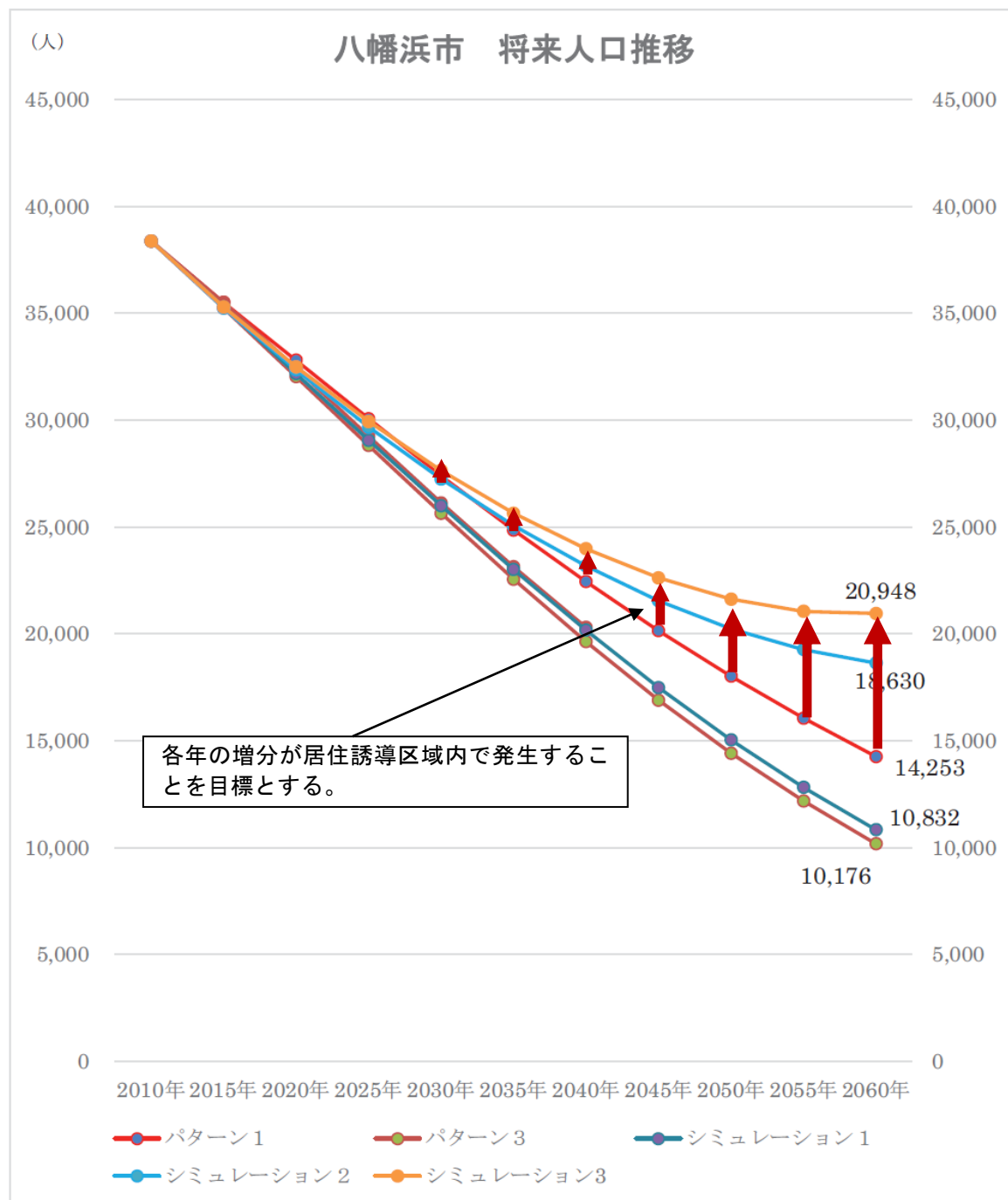


図 8-1 八幡浜市人口ビジョン（八幡浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略より）

中心市街地において人口減少と高齢化の傾向が顕著にみられ、今後、居住誘導区域内において人口密度の大幅な低下が想定される。居住人口の維持とともに、関係人口の増加が課題である。

8-2 公共交通

(1) 鉄道駅利用者数

「八幡浜市地域公共交通計画」では、「施策1 市中心部の移動しやすさ向上（八幡浜駅駅前バス乗り場の配置見直しや鉄道・航路とバスの接続見直しなど）」、「施策2 公共交通の周知・利用機会創出（八幡浜市公共交通MAPの継続的な発行など）」、「施策3 保内地区の移動しやすさ向上（保内庁舎の公共交通拠点としての機能強化など）」、「施策4 持続可能な公共交通づくり（公共交通ネットワークの軸となる路線の一体的な利便性向上など）」を推進し、鉄道駅利用者数を八幡浜・千丈・双岩の3駅合計値が、コロナ禍前の水準まで回復することを目標としている。

本計画では、「八幡浜市地域公共交通計画」の各種施策と連携を図り、八幡浜・千丈・双岩の3駅合計の駅利用者数を評価指標として設定し、コロナ禍前の水準に戻し、その後も維持していくことを目標とする。

表8-2 評価指標2：鉄道駅利用者数における目標値

	現状値 (R3)	中間値 (R12)	目標値 (R22)
鉄道駅利用者数 (日平均)	1,400人／日	1,800人／日 (R9以降、維持)	1,800人／日 (R9以降、維持)

(2) フェリー利用者数

「第2期八幡浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、港湾の整備促進や八幡浜港みらいプロジェクトの推進により、フェリー利用者数が増加することを目標としている。

本計画では、「第2期八幡浜市まち・ひと・しごと創生総合戦略」の各種施策と連携を図り、フェリー利用者数を評価指標として設定し、事業の推進とともに増加させ、事業完了後も維持することを目標とする。

表8-3 評価指標3：フェリー利用者数における目標値

	現状値 (R5)	中間値 (R12)	目標値 (R22)
フェリー利用者数	573,034人	750,000人 (R7以降、維持)	750,000人 (R7以降、維持)

8-3 災害リスク低減

「7. 防災指針」に示す具体的な取組みを着実に実施し、居住誘導区域の安全性を評価するため、「7-5 防災に関わる取組みの評価方法」の考え方に基づき、具体的な取組みに対応した評価指標を設定する。

(1) 徒歩避難が困難な人口

都市中心（八幡浜地区）における居住誘導区域の中でL2津波の水位が1mに達するエリアのうち、徒歩避難が困難となる区域（津波避難困難区域（津波避難緊急事業計画において設定））について、車を含めた避難が可能となるよう、避難施設等の整備を進め、L2津波による避難が困難な人口を減少させることを目標とする。

表 8-4 評価指標 4：徒歩避難が困難な人口

	現状値 (R3)	中間値 (R12)	目標値 (R22)
徒歩避難が困難な人口	2,584人	336人	0人