

第4回 今治市総合都市交通体系調査 検討委員会

検討委員会概要

1. **開催日** 平成21年8月31日(月)午後1時30分～午後3時15分
2. **開催場所** 本庁第2館11階 特別会議室3号
3. **出席者**
 - 委員長(敬称略)**
柏谷 増男
 - 委員(敬称略・順不同)**
倉内 慎也、谷川 めぐみ、矢野 學、赤尾 宣宏、新居田 久佳、川田卓哉(代理)、竹内 靖正、植松 真二(代理)
五十川 康史、楠 正司、松本 正二郎、谷口 健一郎、越智 正規、日之西 正樹、青野 信悟
 - 事務局(敬称略)**
井出 直、田窪 真二、大澤 篤司、田鍋 文浩、武下 正芳、村上 僚希(愛媛県)
4. **会次第**
 1. 開会
 2. 開会挨拶
 3. 委員長挨拶
 4. 議事
 - (1) 前回検討委員会の議事について
 - (2) スケジュール等について
 - (3) ネットワークの評価の視点について
 - (4) 都市計画道路の見直しについて
 - (5) 自転車ヒアリング調査について
 5. 閉会

議事録

1. 開会

都市政策課長	<p>お待たせしました。少し時間を過ぎましたが、1名まだ遅れていますけども、ただいまより、第4回今治市総合都市交通体系調査検討委員会を開催させていただきます。座ったままで失礼させていただきます。</p> <p>委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席をいただき、まことにありがとうございます。まず、開会にあたりまして、都市整備部長よりごあいさつを申し上げます。</p>
--------	--

2. 開会挨拶

都市整備部長	<p>本日は、皆様方におかれましては月末の大変お忙しい中、また、選挙明けでお疲れのところ、ご出席をいただきましてまことにありがとうございます。第4回目の今治市総合都市交通体系調査検討委員会の開催にあたりまして、一言ごあいさつを申し上げます。</p> <p>前回の2月に行いました、第3回目の検討委員会におきましては、皆様方から多数の貴重なご意見を頂戴し、まことにありがとうございました。この第3回目の検討委員会におきましては、自動車交通の特性分析、現況交通量の推計、将来フレームの設定等についてご審議をいただきました。本日は、第3回目の検討結果を受けて、ネットワークの評価の視点や、都市計画道路の見直し等についてご審議をいただく予定となっております。</p> <p>また、本年度においては、G委員さんからご指摘のありました自転車通学について、高校へのヒアリング調査を行う予定となっておりますが、この調査についてご審議をいただきたいと考えております。これらの内容は、今治市の総合都市交通体系を策定する上での骨格となる大変重要な事項となっておりますので、よろしく願いいたします。</p> <p>また、当該調査の報告書につきましては、本年度末において取りまとめる予定でございますので、ご協力のほどよろしくお願い申し上げます。当委員会におきましては、交通政策全般にわたり、委員の皆様方の幅広いご意見を頂戴したいと考えておりますので、委員の皆様には、大変お忙しいところ恐縮でございますが、ご協力をいただきますようお願い申し上げます。開会のあいさつとさせていただきます。</p>
--------	---

	<p>できます。よろしくお願いいいたします。</p>
都市政策課長	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、本日はまず、異動などにより新しく委員とられました、4名の方をご紹介させていただきます。お手元に配布しております委員名簿の順にご紹介をさせていただきます。</p> <p>(委員紹介)</p> <p>本日の出席委員さんは16名でございまして、過半数を満たしておりますことをご報告させていただきます。</p> <p>では、議事に入ります前に、配布資料の確認をさせていただきます。まず、事前にお配りしております「会次第」、「委員名簿」、「第4回 今治市総合都市交通体系調査検討委員会 資料1の総合交通体系編」、「資料2の自転車走行環境改善編」、それと、本日お配りいたしました、「配席表」、「メモ紙」、「パワーポイント配布資料」でございます。そろっておりますでしょうか。資料の足りない方はいらっしゃいませんか。</p> <p>ないようですので、それでは、委員長から一言ごあいさつをいただきたいと思います。</p>
委員長	<p>皆さん、こんにちは。</p> <p>選挙のあくる日ということで、いろいろ夕べは遅くまで起きておられた方もいらっしゃるかとは思いますが。今日の朝のテレビを見ておりましたが、少子高齢化という中で、将来に対する不安がこの大きな振れになったのではないかなというコメントもありました。</p> <p>我が国の、特に私ももう65を超えて高齢者になったんですが、もうこれから人口もあまり増えないんだから、道路もそんなにも必要ではないんだろうかなというふうに考えられるかもしれませんが、今、社会が科学技術を軸にして、ものすごく大きな変化をしております。恐らく、第二の産業革命と言っていい時代だろうと思います。</p> <p>皆さん方も聞かれていると思いますが、もう自動車が売れない時代がやってきたわけですね。これは我々も考えられなかったようなことですし、また、車にガソリンが使われなくなるというのも案外数年先のことかもしれません。情報通信が非常に発達しておりまして、我々の住まい方とか企業のあり方も大きく変わっていますし、バイオ技術も本当に5年前は大昔と言われるような変化をしています。こういう変化が、世界の中で都市の姿や、都市の中で暮らす人々の行動等に大きく反映されております。そして、さらにそれがグローバル化しております。</p> <p>そういうことを考えますと、私たちの世代はともかくとして、我々にも子どもがおり、孫がおるわけですから、この人たちが今後、暮らしていく、あるいは仕事をしていく上で必要な社会資本整備ということになると、やはりこれは必要なんだと思います。新たな整備が必要なんだと思います。残念ながら私どもは、860兆円の借金を子どもや孫に残していくわけですが、単に社会資本整備のことだけじゃなくて、子どもや孫が豊かに明るく、また、安心して暮らせる社会資本整備のための土台を今から作っとなきゃならないんじゃないかなと思っております。</p> <p>今日は、将来の今治市の交通計画の基本となるようなところのご議論をしていただきたいと思っております。将来を見据えて、子どもや孫からやっぱり「いい計画をつくって、いい町をつくって下さって。」というふうに言ってもらえるように、皆さんの真剣なご議論をいただきたいと思います。ひとつよろしくお願ひします。</p>
都市政策課長	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、これからの議事進行は、委員長にお願いしたいと思います。どうかよろしくお願ひいたします。</p>

3. 議事

委員長	<p>それでは、議事を進めてまいります。</p> <p>まず、議事録の公開についてお諮りいたします。当委員会の議事録につきましては、今治市のホームページにおいて公表しておりますが、委員の皆さんにご自由に発言していただくために、発言者の氏名については公表しないこととしたいのですが、いかがでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p>
-----	---

	<p>はい。異議なしということでございますので、議事録につきましては、発言される方の指名を伏せた上で公表させていただくということにさせていただきます。</p> <p>それでは、お手元の会次第の「1. 前回検討委員会の議事について」に移ります。</p> <p>事務局から説明をお願いします。</p>
	<事務局説明>
委員長	<p>ありがとうございました。</p> <p>以上で、議案第1号についての事務局の説明が終わりましたが、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。</p> <p>それでは、特にご意見もないようですので、議題の2に移らせていただきます。</p> <p>それでは、「2. スケジュール等について」、事務局から説明をお願いします。</p>
	<事務局説明>
委員長	<p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、ただいま説明のありましたスケジュール等について、何か皆さんのほうからご質問、あるいはご意見ございませんでしょうか。</p> <p>それでは、ご意見がないようなので、次の議題に移らせていただきます。</p> <p>それでは、「3. ネットワークの評価の視点について」、事務局から説明をお願いします。</p>
	<事務局説明>
委員長	<p>ありがとうございました。</p> <p>以上で事務局の説明が終わりました。具体的な検討項目に入りましたので、皆さんご質問、ご意見がたくさん出てくるのではないかなと思っております。こんなこと聞いたら恥ずかしくないだろうかと思うようなことでも、そういうご意見をいただくことによって、その方がご理解されるだけではなくて、ほかの人も「ああ、やっぱり自分と同じようにここが分からなかったんだな。」というようなこともあり得ると思いますので、どうぞ、どしどしおっしゃっていただければありがたいかなと思います。</p> <p>どなたからでも結構ですので、よろしく願いいたします。</p> <p>ごいませんようでしたら、皆様がお考えになっている間に私のほうからもちょっとお願いしたいと思いますが、ネットワーク評価の項目の中で、高速広域交通で今治市と福山市、今治市と西条市というのがあるんですが、やっぱり今治市と松山市の関係というのがここに入っていないのは、どうしてですかね。</p>
事務局	高速広域交通の部門でして…。
委員長	ああ、高速交通に入らないからですか。
事務局	はい。しまなみ海道とか今治小松自動車道に関連があるところについて入れさせていただいています。
委員長	だから、高速道路がないから入らないということなんですが、広域の高速道路があるかないかというのとは手段であって、広域交通で今治市と他の主要都市との交通サービスがどうなるかということについては、松山市も西側に向いて行く場合には大事だと思うので、入れていただければと思います。
事務局	ご意見を頂戴して、松山市との所要時間についても評価指標の1つに加えたいと思います。
A委員	いいですか。
委員長	はい。A委員さん。
A委員	<p>すみません。今の委員長のご質問にも関連するんですけども、全体のこの整理の内容を拝見させていただいてまして、このサービス水準では高速広域交通と地域道路網とこの2つに集約をされているんですけども、この今日のスライドの資料28ページの下の方になると、広域交流軸・都市間交流軸・地域間交流軸とこの3つに分類をされていて、この関連として先ほど委員長の指摘に対して松山市を考慮に入れるというお話がありましたけど、広域という中で高速という言葉を取れば、広域交流軸と都市間交流軸と両方の視点が入って、うまく整理としても分かりやすくなるのかなと思います。</p> <p>というのが1点と、もう1点が、地域道路網の交通課題と評価指標の関連を見ておりまして、同じこのスライドの資料の30ページの上の④の中で、今治市中心部の平均混雑度というのがあって、その前の29ページのところにも②で混雑解消に向けた道路網の形成とあって、混雑という言葉が一緒</p>

	<p>なんで、どちらかにまとめるか、それともこの両方の視点があるという整理をされるのか、というのが疑問に思っ見ておりました。</p> <p>この活性化を支援するというのと、平均混雑度というのを指標にするという関連につきまして、どのようにお考えになっているのかというののちょっとお聞きしたいなと思いました。</p> <p>今ちょっと雑駁ですけど以上でございます。</p>
委員長	はい。
事務局	<p>まず、2点目の中心部の平均混雑度について、地域の活性化を支援する道路網の形成が不可欠のところは何で入っているのか。混雑という言葉が②の混雑解消に向けた道路網の形成が不可欠のところにあるので、そちらのところの評価指標で検討した方が良いのではないかなというようにご指摘だったと思うんですが、④の地域の活性化を支援する道路網の形成が不可欠のところにおいて、1つは市役所と各支所間との所要時間というのを評価の指標にしているんですけども、これに加えて、中心部における平均混雑度についても評価指標として設定をさせていただいております。というのは、地域の活性化を支援するために中心部が混雑をしておれば、各目的地になかなか行くことが難しいといひますか、行きにくいという面もございまして、そういう意味で、その中心部の部分を特に取り上げさせていただいた上で、別途にはなるんですけども、この④のところでも評価の指標の1つに加えてさせていただきます。</p> <p>もう一つ、最初のご質問なんですが、28 ページのネットワークといひますか、道路のイメージ図を入れさせていただいているものに、広域交流軸と都市間交流軸と地域間交流軸についてお示しをしております。3つに今治市の道路網の形態といひますか、種類を3つに分けさせていただいているんですけども、これと次の目標サービス水準との対応が難しいといひますか、何かうまいこと移行しないのではというふうな話だったと思うんですが、基本的には広域交流軸については、いわゆる高速広域交通といひますか、高速道路を広域交流軸として位置づけをさせていただいて、都市間交流軸については国道になるんですけども、具体的には国道の196号と317号を都市間交流軸として設定させていただいております。それ以外の主要な幹線道路について、地域間交流軸として位置づけをさせていただいているんですけども、この都市間交流軸と地域間交流軸との問題について次の地域道路網の形成のところになるのか、ないしは、都市間交流軸については上の高速広域交通の部門になるのかいひのはちょっと難しいところではあるんですけども、ご指摘いただひて見直しといひますか、こちらのほうで今後目標サービス水準等を設定する上での参考にさせていただけたらなと思っしております。</p> <p>以上でございます。</p>
委員長	<p>そのほか、何かご意見ございませぬか。</p> <p>はい、じゃあB委員さん。</p>
B委員	<p>28 ページの上段のところですけども、交通現況から見た課題の中で、いきなり長期未着手都市計画道路への対応が不可欠という言葉が出てきているわけなんですけども、これは後ほど出てくる課題であって、現況から出てくる課題ではないと思ひますので、とりまとめ方を少し工夫されたほうがいいんじゃないかなと思ひます。</p> <p>それと、29 ページの評価の視点ですけども、提案いただひている指標といひるのは基本的に見てみますと、車交通に対する評価指標が主なりストップアップになっているように思われませぬけども、自転車でありませぬとか歩行者といった観点の評価指標といひるものを取り入れていかないと、なかなか安全・安心な暮らしといひるところで、ただ単に事故発件数だけで評価するといひるのは少し乱暴過ぎるんじゃないかなと思ひます。例えば、歩行者であればバリアフリー化率であるだとか、そういったもう少し地域に密着したところの指標も取り入れられたほうが、より分かりやすくなるんじゃないかなと思ひます。</p> <p>以上でございます。</p>
事務局	<p>はい。ありがとうございます。</p> <p>交通現況から見た課題の部分については、長期未着手都市計画道路への対応については、4号議案のところから出てくる話なんですけれども、確かに現況の都市計画道路を見れば、長期未着手の都市計画道路が非常に多いという事実があるものから、こちらの部分に入れさせていただいております。今後のとりまとめ方については、工夫をさせていただきたいと思ひます。</p> <p>また、目標サービス水準について、自転車とか歩行者とかの視点を入れる必要があるんじゃないかと。例えば、バリアフリー化率なんかを入れておくべきだろうなと。安心・安全についての項目を</p>

	検討する上では必要だろう、というふうなご意見だったと思うんですが、こちらについては、確かに自転車とか歩行者というような項目について評価をさせていただいてないところ。バリアフリー化率なんかの設定については、評価の指標に入れるかどうか、今後検討をしたいなと思っております。
委員長	はい。よろしいでしょうか。 今のバリアフリー化率となると、かなり場所が限定されてくる可能性がありますので、むしろ普通にやられている歩道の設置延長とかいうのもいいじゃないですかね。自転車については、また後で集中的に議論があると思いますので、そのときにまたご議論をいただければと思います。 ほかに何かありませんか。
C委員	よろしいですか。
委員長	はい、どうぞ。C委員さん、どうぞ。
C委員	25ページの、3のネットワークの評価の視点の3. 1ですけど、国道196号線の経路のバス便は、今、廃止になって水ヶ峠越えになっているはずなんです。ちょっと訂正をしておいたほうが良いと思います。
委員長	25ページの。ああ、これですね。
C委員	25ページの上ですね。196号経路は去年の10月から317号ですかね、水ヶ峠越えにたぶん変更になっていると思いますので、ちょっとその点だけです。
委員長	その点、よろしくお願ひします。 それでは、どうぞ。D委員さんですか、はい。
D委員	目標サービス水準の中で、地域道路網5番の地域環境問題に対応した道路網の形成が不可欠ということで、これも先ほども出ています評価指標の件ですけども、CO2排出量も1つのベースにするということですが、車に変わっていわゆるCO2を排出しない交通手段への転換というの、この不可欠の中に入れられているんですけども、その中でも特にバス交通ですね。バス交通の今のサービス水準の評価。これも1回見てみたらどうかという気はするんですけど、いかがでしょうか。
事務局	第2回目の検討委員会のおきまして、公共交通部門については、この調査の中では非常に難しい問題が多々あるものですから、除外をさせていただいて、また別の機会に検討させて欲しいということでご提案させていただき、ご理解いただいたと思っております。 公共交通部門の代表的な手段であるバス交通というの、その時点でちょっと切り離しをさせていただいたところをごさいます、今回、指標の中にも、バスの部分については入れさせていただいてないところをごさいます。
委員長	バスについて、現況なんかのことは報告書に出るわけですかね。
事務局	はい。
委員長	だから現況とか課題は今の委員さんのご発言も踏まえて、書いていただければと思うんですね。それで、将来のことになると、じゃあどういう路線を通すかと、路線の再編成とか申請とかいうようなことになると、これはまたバス事業者さんのお考えもあって、将来バス運行もなかなか厳しくもなってきましたから、それはまた、市民のご要望があれば別途重点的にそういう検討もまたしていく必要があるかと思うんですが。今、事務局からの発言がありましたように、じゃあどういうバス路線を設定していくかというようなことは、ちょっとそう軽々とは言えないものですから、将来考えられる課題について、この中である程度定性的にまとめていただければありがたいかなと思っております。 ほかに、ご意見ありませんか。 じゃあ、E委員さん。
E委員	先ほどB委員さんのおっしゃったことと申しますか、あれと関連するんですけども、29ページの安全・安心ということに対応する評価指標として、事故発生件数というものがあると思うんですが、非常に様々な形態の事故がありますので、そこら辺を、例えば交差点で自動車が出会い頭的なものもあれば、左折のときの歩行者巻き込みみたいなものもあるでしょうし、歩道で高齢者と自転車が錯綜して接触したという事故など、いろんな形態があると思いますし、それぞれで事故件数別に警察さんですとか指標をまとめておられると思いますので、単純な事故発生だけでなく、どういう点での事故発生を削減するのかということを見ていかないと、なかなか実際の計画といいますか、整備の方針、あるいは実際にやったこととその成果という点で対応しないと思いますので、そこら辺はそんなに難しい話じゃないと思いますので、ぜひもう少し細かく評価指標を設定されたらどうかというふ

	<p>うに思います。</p> <p>それから、あと最近、安全・安心で多い評価指標としては、結構医療施設への所要時間みたいな話が出てくると思うんですけども、その辺りはいかがですか。実際、救急車って話になりますと、その挙動というのはまた一般車とは違うので、なかなか評価っていうのはしづらい部分はあるんですけども、その点も特に高齢化ということで、検討されてはというふうに思います。</p>
事務局	<p>はい、2点のほう、ご指摘いただいた内容を今後検討させていただいて、できれば評価指標のほうに加えたいと思います。</p>
委員長	<p>そのほか、はい。</p>
C委員	<p>ただいまの件ですけども、事故発生はほとんどが交差点と追突等でございます、ここでいう安全・安心な暮らしを支える道路というのは、歩行者・自転車これらの安全な通行というところに、やはり道路整備の方向性があるのではないかと思います。これはあくまでも、例えば道路整備をしても、片山交差点とか、ああいう交差点での混雑しておるときに、結局、無理矢理右折の矢印が出たときに、赤になっても無理に突っ込むとか、やっぱりそういう交通マナーとの絡みもありますので、これはやはり高齢者の横断中の事故とか、あるいは自転車の通行時の事故とか、そういうふうなところに視点を当てたほうがいいんじゃないかなという気はしますけれども。これはまた警察のほうで分析していますので、はい。</p>
委員長	<p>そのほか、何か。</p> <p>はい、じゃあ、B委員さん。</p>
B委員	<p>すみません。追加なんですけども、30 ページのCO2削減量の評価指標なんですけども、一般的にCO2削減するためにはたぶん公共交通への転換ということと、あと渋滞対策、あとはトリップ長を短くすると、要するに総走行台キロを下げてるやるといったような手法になるかと思うんですけども、この調査の中では具体的にどの手法をとってこういうCO2を削減しようとしているのか、ご説明いただければありがたいと思います。</p>
事務局	<p>はい。道路網のCO2の排出量につきましては、その道路整備が進みますと移動距離といいますが、移動時間が短くなりますものですから、そういうところで道路整備が進みますと、ある地点からある地点まで行くまでの時間短縮が図られると。時間短縮が図られたら車の排気ガスといいますが、そういうものが削減できるんじゃないかなろうかということで、道路整備の進んだ道路網がかなり出来上がった状況においては、そういう形で時間が短縮されることによってCO2の排出が抑制されるというような見方をしております、ここの評価指標の中に入れてさせていただいているところです。</p>
委員長	<p>そのほか、何かありませんか。はい。</p>
C委員	<p>参考なんですけど、月に2回、10日と20日安全の日、高齢者の安全の日と交通安全の日で、一応朝の出勤時間帯にパトカーでずっと回っているんですけども、やはり天候が悪い雨の日については、片山交差点から市内に向けての流入量が非常に多い。普通車ですね。天気の良い日は少ないということは、結局オートバイの利用ですね。これが天気の良い日はかなりあるということで、天候による交通量の差があるということと、もう一つは、やはり住民さんの意識。例えば松山であれば、少々の渋滞というのは当たり前で、あんまりそう混雑というのは感じないんですけど、ここで少し車が渋滞すると、非常に渋滞感が増すというようなやっぱり地域性による住民意識、ここら辺があるのではないかなという気がします。ですから、平素天気の良い日で平日を見ても、そんなにたまたま渋滞するようなことはありません。例えば、先ほど申しました片山交差点からドンドビ交差点まで天候の良い日は、何回か止まっても10分以内に来られる。ところが、雨天の日には実際走ってみますと20分ぐらいかかる場合がございます。ですから、そういう交通としての車の利用、これが1つ違うのかなと、そのような気はします。ですから、そういう点もちょっと考慮においておかれたらいかがかと思います。まあ、参考までです。</p>
委員長	<p>はい。市民の皆さんがいろいろ普段から困っているとか、これからはこういうふうにしてもらいたいとかいうようなことがあろうかと思うんですが、どうでしょうか。F委員さん、会議所のほうで各皆さん、企業の皆さんから「いやあ、これは困っているんだ。」とか、あるいは「もっとこれをこうしてもらったらいいな。」とかいうようなことございませんでしょうか。</p>
F委員	<p>商工会議所の活動の中にもあるんでございますけれども、今治の場合は交通運輸となってくると、非常に海運業者というエリアが多ございまして、いわゆる陸上交通に対する要望というのが割合出にくいんですが、そういうことで、委員会等、部会等を開いてみると、やはり陸上交通についてはあま</p>

	<p>り質問がでないというのが非常に残念な現象なんです。ただ、私いつも思うのは、データの中にもございましたけれども、乗車人員、自家用車の乗車人員というのが非常に少ないというか、もう通勤・通学の足になっておるといことなんです。これは、公共交通が今治の場合には非常に弱いというか、そういうことが言えるのか、また、バス路線と通勤される方の住居との間の距離が相当あるものですから、いわゆるオートバイであるとか、軽四とかそういうものを使って市内に入るといことになりまして、先ほども言われたように、雨が降るとやはり大きな交差点、片山、それから馬越、ドンドビとこういうところが集中されてきて、そして、やはり送り迎えの度に道路の横に寄って子どもさんを降ろすと、後ろが渋滞を起こすというようなことになっておりまして、若干、これはもう私は今治の市内にとってはやむを得んことかなというふうな感覚はしております。</p> <p>そんなところでございます。</p>
委員長	<p>はい。ありがとうございました。</p> <p>ほかに、また当てるようで申し訳ないですが、G委員さん、何かお考えのことがあったらお願いしたいと思いますが。</p>
G委員	<p>CO2のところなんですけれど、そういう時間が短縮されるからCO2が削減されるっていうふうに全然思わなくて、この説明を聞いて最初に伺ったときに、やっぱり木は植えるんだろうとか、何かそれとほかに、特殊な対策が必殺技があるのかなというふうには実は期待していたんですけど、道路が整備されることによって時間が短縮されるかどうかは、ちょっと分からないと思うんですね。それは何か、私も新たに整備された道に行くかどうかっていうのはその場その場の判断で、気分がいいから山のほうを行こうとかいこともきくとあると思うので、ちょっとこれはもうちょっと別なCO2排出量の対策を取っていただきたいということと、あと、老人問題とかのところ、中心部の居住を推進しようなどという話が出ているというふうに、さっき説明があったような気がしたんですけど、それは私はじめて聞いたことなんですけど、具体的にどういうふうな話でどういうふうに対策が取られているのか、ちょっとお聞きしたいなって個人的に思いました。</p>
事務局	<p>まちなか居住の関係だと思うんですが、まちなか居住の関係につきましては、今まだ具体的に進んだようなものはあまり目に見えてこないんですけども、現在やっているのは、中心部においてマンション等を建てた場合に、そのマンション等を建てる建設費用を補助しましょうと。一部ですけども1,000万だったと思うんですが、そういうふうな補助があります。この補助によってまちなかのほうで、マンション等を建てた、また建てているのが現在3棟あるんじゃないかと思うんですが、これは今後も順次補助をしていくような方向性があります。</p> <p>あと、何点かいろんなことを課が違うんですけども、市街地再生課というところでやっているところでございます、その辺で、また今後中心市街地の活性化などを見据えながらいろんな案が出てくるんじゃないかと思えます。それによって、少なくとも中心部というのは道路も出来ておりますし、下水もありますし、都市施設等が整っておりますから、折角の都市部の場所ですから、いい場所ですので戻って来ていただいて、今人口減少に拍車がかかっておりますけれども、それに歯止めをかけたいというところでございます。</p> <p>もう1点、目標サービス水準の地域環境問題に対応した道路網の形成が不可欠なところのCO2の排出量の点ですけども、確かにおっしゃられるとおり、非常にそのCO2の排出量のところを評価指標にはしているんですけども難しいところでございます、これについてはいろんな視点等もありますものから、その辺、また再考させていただいて、次回の委員会のおきにお示ししたいなと思えます。</p>
委員長	<p>高齢者の問題については、今一番大きく心配されているのは、高齢者70代以上の方というのは農村部に住んでいる方、あるいは都市の郊外部に住んでいる方、比較的自分の子どもの世代なんかと住んでいると、二世帯同居というような方も結構いらっしゃる。あるいは、そうでなくともすぐ側に自分の子どもがいると。そうすると、年をとってもその子どもに乗せてもらったらどこでも行けるわけですね。ところが、今の40代から50代ぐらいの方は、子どもと同居ということはあり得ない。それで、周辺部にどんどんそういう人たちが家を建てられて住まれていって、その人たちが30年後に70代とか80代になったときに車に乗れなくなるわけですね。そうすると病院にも行けない。買い物にも行けない。どこにも行けないような孤立集落になって、これは大変大きな深刻な問題になるわけですね。だから、そういうことを少しでも防ぐという面では、やはり中心部で、自転車でちょっと行ったり歩いたりするだけで、生活ができるような住み方っていうのはこれから考えていかないと。車</p>

	に乗らないで生活ができる、車に乗れなかったらもう生活できないというような住まい方になっては、これから大変なことになるというのが1つ背景にありますね。
G委員	ちょっと外れるんですけど、中心部には商店街とかも寂れてきておりますから、やっぱり私も高齢化社会になったらスーパーの近所で病院の近くに住みたいと思っていますので、そうすると郊外型になる現状が良いのかなと思って、中心部ってというのはむしろ避けるかなって自分で思いますし、さっきおっしゃったマンションとかも、一人暮らしの人は入れて下さらないとかいうケースも多々お聞きしておりますので、そういう意味では解決策にはちょっとなりにくいような気がします。
委員長	まあ、住み方いろいろありますので、また、それはもう一ついろんなところでお話をしたらと思いますが。 ほかに何かご意見、じゃあ、H委員さん。
H委員	先ほど地球環境問題の話も出ましたし、歩道整備率の問題も出たんですけど、自転車道のサービス水準といいますか、例えば幅員の広い道路でそこを一部自転車道にするとか、そういった道路にする地球環境問題にも優しいし、将来的にかなりサービス水準のファクターとしてはいいんじゃないかなるかという気はするんですけど、また後ほど自転車道の話もあると思いますけども、その道路の機能の1つとして、そういう自転車道の幅員を確保する道路については点をあげるとか、評価するというような視点も良いのではないかなと思いますけれども、その辺りどうでしょうか。
委員長	じゃあ、事務局、何か。
事務局	はい。この目標サービス水準のところでは、基本的にネットワーク自体を評価しようということで目標サービス水準を掲げておまして、ここでは、1つ1つの道路の部分といいますか、例えば自転車道についてのサービス水準という形ではちょっと設けさせていただいてない点があります。そういう意味では、自転車道のサービス率や設置率、そういうものの課題というのは、その評価指標の中に入れるというのが非常に難しいと思うんですけども、自転車道については、今後の第5号議案のほうでも検討するんですけども、この部門に入れるか入れないかというのも今後検討させていただきたいなと思っております。次回の検討委員会のときまでこの件については待っていただいて、お示しをしたいなと思っております。
委員長	恐らくネットワークの評価の視点というのが自動車交通の交通配分をして、その結果からというようなことが頭の中に事務局のほうはあったのかもしれませんが、いろんなやり方で、また自転車道の問題についてもネットワーク配分というようなことでなくて、補足的に何か入れることもできると思いますので、また次回までにでもちょっとその辺りを検討してみてください。 そのほか、何かありませんか。 じゃあ、次の、あと2つ議題がありますので、その次の「4. 都市計画道路の見直しについて」、説明をお願いいたします。
	<事務局説明>
委員長	ありがとうございました。 それでは、ただいま説明のありました都市計画道路の見直しについて、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。 特にご意見ございませんか。またこれは、後で具体的に候補路線等のご提案が、後の委員会でもたあるわけですね。じゃあ、またそのときにでも具体的に路線があがってくれば皆さんからご意見をいただけるだろうと思っておりますので、ひとつよろしく願いいたします。 それでは、最後に「5. 自転車ヒアリング調査について」、事務局から説明をお願いします。
	<事務局説明>
委員長	ありがとうございました。 ただいまの説明につきまして、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。 はい、どうぞ。
I委員	北高と南高の先生に対するアンケート調査ということでよろしいんですかね。今治市内で高校が8校あるかと思うんですけども、毎年1回、高校生の交通安全推進会議というふうなのを開催しております。そこからかなり細かい内容の要望があがってきております。もちろん要望があがってC委員さんとも入っていただいておりますし、できることとできないことがありますけれども、非常にいびつな道路というか、危ない道路も数多くございまして、一番高校生が乗っておって危険と感じた道路ですから、非常にといいますか、本当に実態をよく把握してるなというようなことで私も認識を

	しております。ですから、交通安全推進会議とこれとの整合性、その辺を十分とった上で、協議をし てもらえればなというふうに思いますので、あまり重複して、またこんなこと言っているの かというふうなことのないようにだけ十分注意をしといていただけたらと思います。
事務局	分かりました。
委員長	確かに、アンケートなんかでも同じようなアンケートが何度も送られてきて迷惑するというの がありますので、先方のご迷惑にならないように十分配慮して、既存のデータ等がある場合にはそれを活 用するというふうなやり方で慎重にやって下さい。 はい、どうぞ。
J委員	今、I委員のご指摘の部分については、年に1回ということで、11月に確かそういうふうな会 があると思うんです。それで、道路のほうの部といたしましては、やはりいろいろ歩道の問題とか照明 の問題とか確かに問題がたくさん出てきます。ある意味で小さい部分、細かいところが結構出て きておりますので、それについてはできる範囲で今現在対応しているところでございます。これについて参 考に少し報告をさせていただきました。
委員長	じゃあ、C委員さん、どうぞ。
C委員	先ほども月2回、ちょうど通勤時間帯、通学時間帯にパトカーを出していると言いましたけれど も、大西町からずっと桜井のほうまで走っているんですが、やはりここでいう今治北高、南高の自転車通 学生が通る道路については割と整備されておると。自転車道といいますか、歩道が割り広いですし。 ただ、そこにいたるまでの道路が結構細いところがあったり、狭いところがある。従いまして、東高 ですかね、桜井向いての狭い道路、広く整備されたところから、狭い道路に入って行くところで非常 に危険性がある。これはマナーの問題もあります、確かに。例えば、歩道であれば3列ぐらいで話な がら行っているのが、急に細くなっても同じように3列で通行するわけですね。ですから、非常に接 触する危険性が多いということで、マナーの問題もありますけれども、ちょっと北高、南高だけでは そこら辺の実態が全部出てこないかなという気がするんですね。先ほどI委員さんがおっしゃいまし たように市内の8校ですかね、それらの意見を集約すれば、かなり細かなところが出てくるのではな いかなと、このように思います。 それから、マナーに関しまして、やはり通学時間帯に傘さし運転が非常に多いんですね。次第に合 羽を着て通学する学生さんが最近少しずつ増えてきましたけれども、やはりまだそういうマナー面の 問題があるので、道路の整備プラスマナーのアップというところが今後の問題かなと、このように思 います。 まあ、参考までですけれども。
委員長	はい。ありがとうございました。 ほかに、何かご意見ございませんでしょうか。 じゃあ、どうぞ。
K委員	この自転車道の対象が高校生で、生活に関する自転車だけの調査なんですけど、しまなみ海道とい うのは、外部から結構サイクリストとして自転車で来られる方が増えてきていると聞いているんです よ。ですから、その辺りの人らが通ってくる道は、この高校生の生活道路とは、また離れているんじ ゃないかと思ひまして、そういう視点から見た自転車道の問題点とかそういうのを何かされればいい んじゃないかと思ひます。
委員長	はい。
事務局	今回の調査では、通勤とか通学に関しての自転車について調査をさせていただきたいと思ひまし て、通勤については19年の実態調査のときに一部行ったところがありまして、データとしてストッ クをしているところなんですけれども、通学部門がなかったものですから、今回改めて今治北高と南 高へのヒアリング調査を行いたいと考えております。この今治北高と南高については、まちなかに平 坦な部分が多いといいますか、まちなかについては自転車が利用しやすいといいますか中心部におい て自転車の何らかのネットワークみたいなものがあればなと思ひて、それを探るためにまちなかにあ る高校を対象にさせていただいたところがあります。これとは別に、しまなみ海道から通ってくるよ うなサイクリストといいますか、観光客を含めての調査というのは今回させていただいてない、さして もらおうと考えていないところなんですけれども、この調査においては、そういう意味ではちょっと 通勤・通学の部門を主に対象にさせていただきたいなと考えているところとして、観光部門について は、また違う調査において、別途検討していくものかなと思ひております。

委員長	そのほか、何かございませんでしょうか。 B委員さん、はい。
B委員	37 ページの検討フローのところなんですけれども、このフローはあくまでも現況で問題になっているところを抽出して、ポイント的に直していこうというフロー図になっているように見受けられるんですけども、やはり今後、例えば事務局のほうで言われました、道路の再配分の中で自転車道を検討していくとか、そういった視点に立てば、やはり自転車道というか、自転車を使う空間のネットワークをどう考えていくかと。要するに、今治市の中のネットワーク。どこどこを結ぶ自転車道を考えていくかということをしちゃんと整理されないと、なかなか新たな整備という形にはならないと思いますので、問題点の抽出とあわせて、そういったネットワークの議論もきちんとしていただきたいと思います。
事務局	はい。ご指摘いただいた点について、検討をしてみたいと思います。
委員長	よろしいですか。 それでは、いろいろご意見いただきましたので、自転車ヒアリング調査についての議題を終わりたいと思います。 それでは、予定しておりました議事をこれで終わりましたので、本日の会議を終了いたしたいと思います。 最後に、事務局から連絡事項をお願いいたします。

4. 閉会

都市政策課長	本日は貴重な意見をいただき、まことにありがとうございます。我々としても皆さんのご意見を参考にいろいろ検討していきたいと思っておりますが、何分、全てできるかどうかということもございますので、今後いろいろ検討して、また議案に諮らせていただきたいと思います。 次回の開催は、11 月の下旬頃を予定しております。詳しい日程が決まり次第、ご案内させていただきますので、よろしくをお願いいたします。 本日はどうもありがとうございました。
--------	--