令和８年９月 14 日

第１回　今治市都市モビリティ計画審議会議事録

建設部　都市政策局　都市政策課

第 1 回今治市都市モビリティ計画審議会　会議録
（全文版）

1　日時　令和 8 年 9 月 14 日（月）午後 2 時 30 分～午後 4 時 30 分

2　会場　みなと交流センター「はーばりー」みなとホール

3　次第

1)開会

2)招集挨拶

3)議案

o 議案第 1 号　会長の選出について

o 議案第 2 号　副会長の選出について

o 議案第 3 号　今治市持続可能な都市モビリティ計画について

4)閉会

4　出席者

委員

・愛媛大学工学部 学部長　森脇亮

・愛媛大学社会共創学部 学部長　松村暢彦

・聖カタリナ大学健康社会学部 准教授　近藤益代

・今治明徳短期大学　地域連携センター長　大成経凡

・国土交通省四国運輸局交通政策部交通企画課 課長　岡崎北斗

・国土交通省四国地方整備局建政部都市・住宅整備課 課長　藤井彰俊（※オンライン参加）

・愛媛県土木部道路都市局 局長　東山健二（※オンライン参加）

・愛媛県土木施工管理技士会 専務理事・事務局長　坂井克巳

今治市

・今治市長　徳永繁樹

（事務局）

・今治市 建設部 部長 矢野圭悟

・今治市 建設部 都市政策局 局長 田鍋文浩

・今治市 建設部 都市政策局 都市政策課 課長 阿部和也

・今治市 建設部 都市政策局 都市政策課 課長補佐 中村平

・今治市 建設部 都市政策局 都市政策課 計画係長 宮脇順一

・今治市 建設部 都市政策局 都市政策課 主査 東條一樹

・業務受託者　復建調査設計・計量計画研究所 共同企業体

１．開会

事務局

お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまより「第１回今治市都市モビリティ計画審議会」を開催いたします。私、今治市役所都市政策課長の阿部でございます。どうぞよろしくお願いいたします。これよりは、失礼いたしまして着座にて進めさせていただきます。

本日は初会合であり、会長及び副会長がまだ選出されておりませんので、選出されるまでの間、私が進行を務めさせていただきます。本日の審議会でございますが、開催するにあたりまして、皆様に委員へのご就任をお願い申し上げましたところ、快くお引き受けいただきましたこと、厚くお礼申し上げます。各界でご活躍されている皆様方から、専門的かつ貴重なご意見、ご指導をいただきながら、本審議会の運営を進めてまいりたいと存じますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、はじめに徳永市長からご挨拶をいただきます。市長、よろしくお願いいたします。

２．招集挨拶

今治市長　徳永市長

ご紹介をいただきました、市長の徳永です。本日は大変お忙しい中、こうして皆さんにお集まりいただき、心から感謝申し上げます。本来であれば、皆さんとゆっくり議論をさせていただきたいと思っているところですが、現在、警報が発表されている状況であります。そのため、挨拶をさせていただき、しばらく皆さんと時間を共有した後、市役所へ戻らせていただくことについて、あらかじめお詫び申し上げたいと思います。

さて、本日の審議会は、都市モビリティの計画についての審議会ということであります。私はこの分野の専門家ではありませんが、現在、今治市では「100 年に一度」と称して、まちづくりに取り組んでおります。人が集う拠点の再整備ということもあれば、拠点と拠点をつないでいく線をどのように引いていくのかということも計画しているところであります。また、その線をどのように生かしていくのかという観点から、市民の皆さんともさまざまな議論をしているところです。

来年の５月には、ありがたいことに、愛媛県、松山市、そして今治市において、テクニカルビジットではありますが、Velo-city が開催されます。この開催誘致が決定した頃から、「SUMP（サンプ)」という言葉が今治市の中でも、どんどん飛び交うようになりました。持続可能なモビリティプランということであります。

私は今年の６月、Velo-city がイタリアのリミニで開催されましたので、現地を訪問させていただきました。リミニはアドリア海に面した、非常に観光地、リゾート地として知られた場所でありました。そこで私が目の当たりにしたのは、単なる自転車施策が進められているということではなく、都市計画そのものが SUMP なのだということでありました。

ヨーロッパは地震が少ないということもあると思いますが、まちづくりを非常に長い時間をかけて形成していくという点については、私たちも見習うべきところがあるのではないかと思っています。
例えば、ある一帯には車をまちなかに流入させないという考え方が、市民の皆さんの中にしっかりと浸透していました。そのような様子を見させていただき、「私たちが取り組まなければならないのは、このようなまちづくりではないのか」と、自分なりに気づいたところでもございます。

先ほども関係者の皆さんとお話ししていたのですが、Velo-city の開催がゴールだとは思っておりませ

ん。そこで気づいたこと、学んだことを、今治のまちなかのまちづくりにどのように落とし込んでいくのかということが、私たちに問われています。そして、どのように市民の皆さんを巻き込んでいくのかということも、考えていく必要があるのではないかと思っております。

委員になっていただいた皆さんは、本当に専門性の高い方々、あるいは広範な視野をお持ちの方々ばかりと伺っております。

ぜひ、「沈黙は金」というような会議ではなく、さまざまなご提案をどんどんいただき、「これはこのようにしたらどうか」といった前向きな議論を展開していただければ、大変ありがたいと思っております。

ぜひとも長いお付き合いになろうかと思いますが、進化の果てに市民の皆さんの幸せがあると信じ、私たちも頑張ってまいります。

ぜひご指導、ご鞭撻を賜りますようお願い申し上げ、私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。

事務局

ありがとうございました。それでは、早速でございますが、会の進行に移らせていただきます。本日の審議会でございますが、委員の皆様との情報共有や議事内容の確認のため、会議の様子を録画させていただきたいと思っております。

なお、今後の計画策定の過程を記録・発信するため、録画した映像の一部を、オープンハウス等の取組の様子と合わせて編集し、ショートムービー等に使用させていただく場合がございます。

あらかじめご了承いただければと思います。よろしくお願いいたします。

本日は初会合となりますので、私の方から委員の皆様をご紹介させていただきます。お手元の名簿順にご紹介させていただきますので、お名前をお読みいたしましたら、一言ご挨拶をいただきますようお願いいたします。

（委員紹介）

事務局

続きまして、事務局の紹介をさせていただきます。

（事務局紹介）

事務局

続きまして、本日の資料を確認させていただければと思います。

（配布資料の確認）

３．議案

議案第１号　会長の選出について

事務局

それでは、これより議案の審議に移らせていただきます。まず初めに、会長及び副会長の選出につい

てでございます。当審議会の会長及び副会長につきましては、今治市都市モビリティ計画審議会規則第5条第2項により、委員の互選によって定めることとなっております。会長の選出につきまして、ご意見等ございましたらお願いいたします。

A委員

今回策定します計画は、まちづくりと移動・交通のあり方を一体的に考える計画でございます。そのため、幅広い視点から議論を導いていただける方に会長をお願いしたいと考えております。松村先生は、これまでまちづくりに関わってこられた経験に加えまして、モビリティ分野についても専門的な知見を有しておられます。今治の地域特性を踏まえたご意見をいただき、審議会の議論を取りまとめていただくことが期待できますので、会長として推薦いたします。

事務局

ただ今、松村委員を会長にとのご推薦がございました。松村委員を会長に推薦することでよろしいでしょうか。

委員

（一同異議なし）

事務局

ありがとうございます。異議なしということでご賛同いただきましたので、松村委員が会長に選出されました。

議案第2号　副会長の選出について

事務局

続きまして、副会長の選出についてでございます。ご意見等ございましたらお願いいたします。

B委員

愛媛大学では、土木と建築にまたがる幅広い学びを通じて、防災、まちづくり、環境対策など、社会に貢献する人材を養成する取組が進められています。森脇先生には、土木と建築にまたがる幅広い知見を生かしてご意見をいただき、会長を補佐していただけるものと考えております。そのため、森脇先生を副会長として推薦いたします。

事務局

ただ今、森脇委員を副会長にとのご推薦がございました。森脇委員を副会長に選出することでよろしいでしょうか。

委員

（一同異議なし）

事務局

ありがとうございます。異議なしということでご賛同いただきましたので、森脇委員が副会長に選出されました。それでは、松村委員に会長を、森脇委員に副会長をお務めいただくこととなりました。松村会長、森脇副会長には、会長席、副会長席へご移動をお願いいたします。それでは、松村会長より就任のご挨拶をお願いいたします。

松村会長

ただ今、会長に選出いただきました松村と申します。よろしくお願いいたします。今回の持続可能なモビリティの計画づくりについて、非常に楽しみにしております。通常の行政の委員会や審議会では、一定の流れに沿って、いつまでに何を決めなければならないという形で進むものが多いと思います。しかし、この計画については、計画書を作ることがゴールではありません。計画を作る過程でいろいろな実践を行い、実践しながら計画を作っていくという、非常に自由度が担保された取組になっています。さらに、モビリティという言葉が非常にいい言葉だと思っています。

今日、森脇先生と一緒に松山市からここまで来ました。森脇先生でなければ、「JR で行きます」と言っていたと思います。しかし、森脇先生と松山から今治までの 1 時間半を一緒に過ごし、いろいろな話をすることが楽しいと思いましたので、一緒に来ることにしました。これはどういうことかというと、モビリティというのは、個人的には生き方だと思うんですね。公共交通がどうのこうの、自転車がどうのこうのというだけではなく、今治でどういう生き方が楽しそうなのかということが、モビリティの根本にあると思います。この審議会には、専門分野の異なる方々、また、今治のことをよくご存じの方々に来ていただいております。今治がちょうど動き出そうとしているこのタイミングで、今治をどのように動かしていけるのか、どのような暮らし方や生き方が今治で展開されるとよいのかを考えていきたいと思います。計画書を作ることをゴールにするのではなく、いろいろなことを話し合い、実際に取り組みながら進めていける会にしたいと思っております。皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございました。それでは続きまして、森脇副会長から一言お願いいたします。

森脇副会長

森脇でございます。私は、建築や社会、工学を融合した人材育成の取組を進めております。そういった観点からも、今後いろいろな意見を述べさせていただきたいと思っております。また、今治地域の行政や産業界の皆様と一緒に人材を育成し、地域で必要とされている課題を解決するための技術や仕組みについても、取組を進めています。今治には、タオル、造船、しまなみ海道など、非常に大きな特徴や資源があります。そうした点と点を結んでいく上で、モビリティは非常に重要になると思っています。今治に住んでいる方々にとっての生活の足という意味だけでなく、外から見た時に今治の魅力を引き出す道具として、モビリティを考えることも重要です。例えば、「このモビリティに乗ってみたい」、「これに乗ってまちを散策してみたい」、「新しい発見につなげたい」と思ってもらえるような、魅力的なモビリティが今治で実現すれば、非常に面白いまちになると思います。私自身も、わくわくするイメージを

持って参加しております。皆様のご意見を聞きながら、私自身も勉強し、汗をかきながら、松村会長を支えていきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございました。それでは、今治市都市モビリティ計画審議会規則第5条第4項の規定により、ここからの議事進行を松村会長にお願いいたします。

松村会長

それでは、議事を進めていきたいと思います。まず、議事録署名人の指名についてですが、大成委員にお願いしたいと思います。続きまして、議事録の公開についてお諮りします。今治市の情報公開に関する指針により、議事録については原則公開とし、会議終了後にホームページへ掲載することとなっております。ただし、委員の皆様に自由で活発な発言をしていただくため、発言者の氏名については公表しないこととしたいと考えておりますが、いかがでしょうか。

委員

（一同異議なし）

松村会長

それでは、異議なしということで、本審議会の議事録につきましては、発言者の氏名を伏せた形で公開することといたします。

議案第3号　今治市持続可能な都市モビリティ計画について

松村会長

それでは、議事に移ります。議案第3号「今治市持続可能な都市モビリティ計画について」、事務局より説明をお願いします。

事務局

それでは、資料4から資料6まで続けてご説明させていただきます。計画の内容については、前方のモニター及びお手元の資料に沿ってご説明いたしますので、よろしくお願いいたします。

まず、資料4の説明に入ります。資料4は、SUMPとは何か、今治市の現状、市民ニーズの把握、市民参画の進め方、今後のスケジュールという構成になっております。最初に、欧州で言われているSUMPとはどういうものなのかについてご説明します。SUMPは、持続可能な都市モビリティ計画というものであり、都市とその周辺地域における人々と企業のモビリティニーズを満たし、住民のより良い生活の質を実現するために策定される戦略的な計画です。ここでいう「持続可能」という言葉は、特定の交通手段を維持するという意味ではありません。地球環境への負荷を低減しながら、地域社会をどのように持続可能にしていくのかを、移動の観点から考える計画です。従来の交通計画との違いとしては、交通の流れではなく人に焦点を当てること、交通量や容量、速度だけではなくアクセシビリティや生活の質を考えること、個別の交通手段ではなく徒歩、自転車、公共交通、自動車、新しいモビリティ

サービスなどを統合的に考えることが挙げられます。日本では、2010 年代から地域公共交通計画が全国で策定されるようになり、交通計画といえば地域公共交通計画という認識が広がっています。一方で、都市交通マスタープランや都市・地域総合交通戦略といった計画も以前からあります。地域公共交通計画は公共交通を主な対象とする計画であるのに対し、都市交通マスタープランや総合交通戦略は、複数の交通手段を対象とした計画であるという違いがあります。今治市の SUMP がどのようなものなのかについては、現時点で明確に定義できるものではありません。人口減少や少子高齢化が進む中で、今治市が活力と魅力を保ち、次の世代に引き継がれていくために、市民一人ひとりが安心して様々な活動や暮らしを送ることのできる地域をどう作っていくかが問われています。その根幹をなすものの一つが、人の移動のあり方です。島しょ部をはじめ、今治市が有する地域ごとの自然や資源を地域全体の活力につなげるためには、人、地域、資源を結びつけ、地域間の交流や連携を促す移動のあり方を考えることが重要です。多様な交通手段を一体のものとして捉え、今治市全体として持続可能な移動の方向性を示していくことが、今治市の SUMP の大きな役割になります。ただし、具体的にどのようなものにするかは、今後の審議会での議論や市民参画を通じて整理していきたいと考えています。

計画づくりのコンセプトとしては、「人を真ん中に」ということを掲げています。一人ひとりの暮らしのニーズに耳を傾け、対話を重ねながら計画を築いていきます。また、「作る計画から育てる計画へ」という考え方も重視します。計画を作ってから取組を始めるのではなく、計画を作りながら様々な取組を実施し、その結果を次の計画に反映していくという考え方です。今治市の SUMP で大切にしたいこととして、3 つの考え方があります。

1 つ目は、目の前の問題を解決するだけでなく、次世代のために移動はどうあるべきかを考え、更新していくことです。

2 つ目は、計画づくりにとどまらず、多様な主体を巻き込み、移動・交通のあり方を考える社会的な動きをつくることです。

3 つ目は、計画を作ることではなく、地域をより良いものに変えていくことを重視し、そのために必要な投資や予算の確保にも取り組むことです。

一般的な計画では、現状を分析し、目標を設定し、実施する手段を検討するという流れが中心になります。今治市の SUMP では、ありたい姿やビジョンを描き、そこに向けて様々な取組を実行し、少しずつ地域を更新していくという考え方を重視したいと思っています。

今治市の SUMP と地域公共交通計画の違いについては、SUMP では、人々の活動の選択肢を広げるために、徒歩、自転車、公共交通、自動車、新しいモビリティサービスを組み合わせ、人々の移動性を高めることを目指します。地域公共交通計画が、現在存在する問題に対して公共交通を対象に改善を考える計画であるのに対し、SUMP は、将来のありたい姿を定め、そこから逆算して、交通手段に関わらず、まちづくりやコミュニティのあり方と一体的に移動を考える計画です。

また、今治市の SUMP では、市民の多様な生活活動に着目します。人が移動するのは、移動先で何かをしたいからです。施設があるだけでは十分ではなく、自宅から施設まで移動できることが、その活動を実現するために重要になります。日常生活、子育て、教育、仕事、経済活動、交流、観光、地域活動、生きがいなど、様々な活動ができるようにするために、移動だけでなく、移動以外の条件も含めて考えていくことが重要です。計画の検討にあたっては、活動や移動の実態を把握し、将来のビジョンを決め、そのビジョンの実現に向けて、どのような取組ができるのかを検討していきます。今年度は活

動・移動の実態整理を中心としながら、実施できる取組についても併せて検討していきたいと考えています。市民会議や市民参加の様々な場面を通じて、市民の皆さんとコミュニケーションを取りながら、計画づくりと、SUMP という社会的な動きをつくっていきたいと考えています。

検討体制としては、庁内の各部局による庁内検討会を設けるほか、若手職員によるワーキンググループも設置し、様々なアイデアを出してもらうこととしています。また、市民会議、市民、関係機関、関係団体の皆様から意見をいただきながら検討を進めます。

ここからは、今治市の現状について説明します。今治市の人口は減少傾向にあり、歯止めがかからない状況が続いています。中心部でも、この 20 年間で約 1 割の人口減少が発生しており、島しょ部では 3 割から 4 割の人口が減少しています。公共交通については、コロナ禍により減少した利用者数が、現在もコロナ禍以前の水準まで戻っていません。また、全国的に若い人たちの外出率が低下しています。特に 20 代の外出率については、その傾向が顕著であり、休日の外出率も大きく低下しています。一方、観光客については、インバウンド等の影響もあり、コロナ禍前の水準に戻りつつあります。自転車を軸とした観光についても、レンタサイクルの貸出数に回復・増加の兆しが見られます。今治市に今後も住み続けたいという意向は、旧今治市、陸地部、島しょ部を問わず、比較的高い状況にあります。一方で、公共交通については、「やや不満」や「非常に不満」と回答する方が多く、住み続けたいという意向がある一方で、公共交通に対する満足度が低いという状況が見られます。人口分布を見ると、旧今治市の市街地部に人口が集積している一方、陸地部の山間地や島しょ部では人口が分散し、低密度になっています。また、人口が低密度になっている地域には、高齢化率が 50%を超える地域も分散しています。

将来の都市構造については、中心市街地を中核とし、今治新都市を副次核としながら、各地域に生活拠点を設定し、持続可能なまちづくりを進める方向が示されています。中心市街地では、合同庁舎や道路整備なども予定されていますので、今後のまちづくりや拠点のあり方と合わせて、モビリティ計画を検討する必要があります。今後 10 年間では、居住誘導区域や中心部においても人口減少が見込まれています。人口減少を前提に、市民の豊かな生活や Well-being（ウェルビーイング）を実現するために、どのような移動が必要なのかを計画に取り入れていく必要があります。

デジタル庁が示している Well-being 指標を見ると、今治市では、移動・交通分野について、客観的な指標だけでなく、主観的な満足度も低い状況にあります。客観的な評価と市民の主観的な評価との間に乖離があり、交通や移動について、市民の満足度が低いことが特徴として見られます。ここまでが、今治市の現状についての説明です。

続いて、市民参画の進め方についてご説明します。市民参画では、市民アンケート、中高生アンケート、来訪者への聞き取り、関係団体へのヒアリング、オープンハウスなどを実施する予定です。

市民アンケートでは、今治市を中心市街地、周辺部、陸地部の沿岸部・内陸部、島しょ部などに分けて、地域ごとの移動実態を把握します。また、若い世代の意見を把握するため、市内の中学校や高校に対してウェブアンケートを実施する予定です。市民アンケートは、単に交通手段の利用状況や満足度を聞くのではなく、交通を通じた暮らしの調査として実施します。どのような生活や移動を望んでいるのか、どこへ移動しているのか、移動にどのような制約があるのか、その結果、どのような活動を諦めているのか、活動を諦めることで生活や交流、自己実現にどのような影響があるのかを把握します。さらに、移動環境が改善した場合に、どのような暮らしを望むのかについても聞く予定です。具体的には、回答者の属性、日常の活動や移動、移動目的、移動先、移動手段、移動上の困りごと、移動制約によっ

て諦めている活動、本人や家族への影響、今後重視する交通政策などを尋ねます。

関係団体へのヒアリングでは、分野横断的に課題やニーズを把握し、移動上の困りごとの背景や、困りごとによって生じている機会損失を深掘りします。審議会に先立ち、一部の団体にはプレヒアリングを実施しています。先行して実施した自治会関係者へのヒアリングでは、地区内の店舗や銀行が減少し、地区内で生活が完結しないため、市街地まで出る必要があるという話がありました。その際、家族の送迎に頼らざるを得ない場合があり、高齢者も免許を返納できず、自家用車に依存せざるを得ない状況があるということでした。また、移動や外出ができなくなることで、引きこもりや地域からの孤立につながる懸念も示されました。子どもについては、家族による送迎が必要であり、送迎ができない家庭では、学習や体験の機会が失われるのではないかという意見がありました。

オープンハウスについては、休日に 3 か所程度で実施するほか、平日にもサブ会場を設け、市民が日頃訪れる場所で意見を聞くことを想定しています。

今年度は、本日の審議会を踏まえ、アンケート、オープンハウス、関係団体へのヒアリングなどを実施し、2 月の審議会で各種調査の実施状況や結果を報告したいと考えています。令和 8 年度は活動・移動の実態把握と課題の洗い出し、令和 9 年度は将来ビジョンの検討、令和 10 年度以降は具体的な取組の検討と計画策定を進める予定です。

続いて、資料 6 のデザインブックについて説明します。このデザインブックは、AI を使って簡単に作成したものですが、今後、精度を高めていきたいと考えています。SUMP はヨーロッパで生まれた考え方ですが、今回作るものは、今治の暮らしや地域の特性を踏まえた今治の SUMP です。穏やかな瀬戸内海と、これまで育まれてきた人や地域のつながりを重ねて表現しています。SUMP は計画を作って終わるものではなく、多くの方の声を聞き、未来を描き、小さく始め、実践し、試して学び、その経験を次の取組へつなげていく循環です。現在は、その循環を「結ぶ」「描く」「巡る」「紡ぐ」という 4 つの言葉で表現しています。デザインブックには、あえて余白を設けています。市民の皆様の声や思い、そこから生まれるアイデアを、この余白に重ねていきたいと考えています。このデザインブックを 3 年間の取組をつなぐ軸として活用し、今治に暮らす一人ひとりの声を重ねながら、暮らしと仕事の未来を共に描いていきたいと考えております。以上です。

松村会長

説明ありがとうございました。大量の情報を、段取りよく説明していただいたと思います。ここから 30 分から 1 時間程度、いろいろな話ができればと思います。まずは、SUMP とは何か、市民ニーズの把握、市民参画の進め方について、それぞれご意見をいただき、その後は自由に議論できればと思います。一般的な計画策定では、現状分析から目標を設定し、そのための手段を決めるという流れが中心になります。今回の計画は、実行しながら変更していくことができる計画であり、ありたい姿やビジョンを描きながら進めるものです。これからの計画策定の新しいトレンドになると思います。

このような考え方を踏まえ、今治でどのようなことを実現できたらよいのか、「こういうことをやったらどうか」というアイデアをいただければと思います。A 委員は自転車の観点から、いろいろな場所を回られていると思いますので、自転車の観点から、今治でさらに楽しめそうなことについて、ご意見をいただけますでしょうか。

A委員

デザインブックでは、しまなみ海道が人の集まる場所として表現されています。しまなみ海道の現状を見ると、開通した当時は今治発の利用者の方が尾道発よりも多かったのですが、現在は尾道発が 7 割、今治発が 3 割程度となっており、利用の流れが逆転してしまっています。今治市内まで来ていただき、交流していただくことは重要ですが、その先をどうするのかも考えなければなりません。本州から来た方は、新幹線などで尾道まで来て、しまなみ海道を渡り、大阪や東京へ戻ることができます。

一方、今治市内まで自転車で来た方が、その後どのように帰るのかという、帰りの足を考えておく必要があります。今治駅をモビリティハブとして、自転車を返却したり、自転車を鉄道に載せたり、サイクルトレインを利用したり、松山空港へ移動したりできるようにすることが重要です。松山空港へのアクセスや、JR を利用して岡山方面へ向かう場合の輪行など、いろいろな選択肢を組み合わせて、使いやすい仕組みにしていく必要があります。また、しまなみ海道だけでなく、今治には桜井などにも魅力的な場所があります。しかし、そこまで自転車で行こうと思う人は、まだ多くありません。「このルートを通れば行ける」という感覚が不足しているからだと思います。そのため、自転車ネットワーク計画を活かしながら、観光面でのネットワークと連携させることが必要です。

しまなみに来た方が、今治市内をさらに楽しみ、回遊して帰っていただけるような仕組みを、SUMP の中で考えていければと思います。

松村会長

ありがとうございます。

C 委員

しまなみ海道だけではなく、今治には桜井などにも魅力的な場所があります。そこへ自転車で行く人が少ないのは、自転車で走るルートが十分に見えていないからだと思います。自転車ネットワーク計画を尊重しながら、観光施策と連携させ、今治市内をさらに楽しんでもらえるようにしていく必要があります。

D委員

まず、JR 今治駅までは来てくれる方が多いのですが、レンタサイクルを返して、そのまま JR に乗って松山へ行ってしまう方も多いと聞いています。外国人の方が多く来られていますので、駅周辺に酒場などがあれば、時間を過ごす間に市内でお金を使ってもらえると思います。しかし、そうした場所がないため、ローソンなどでお酒を飲みながら時間をつぶしている方もいて、治安や雰囲気の面で課題があると思います。

また、今治市では、しまなみ地域通訳案内士という資格をつくり、インバウンド向けに英語でガイドできる人材を育成しています。単に英語を話すだけではなく、自転車に乗って英語でガイドできる人材です。2 年前から毎年 15 人前後の方が講習を受けていますが、せっかく育成した人材をどのように活用するのか、活用した人が活動によって収入を得られる仕組みをどうつくるのかという課題があります。

モビリティハブなどに人材をうまく組み込むことができれば、ガイドの活用の場も広がると思います。

Ｅ委員

来訪者への意見聴取については、もう少し工夫ができると思います。イベントに来られる方から話を聞くことも重要ですが、来訪者が実際に移動している場所で意見を聞くことも必要です。例えば、駅周辺の宿泊施設に泊まっている方、駅に到着した方、港に到着した方などに、今治市内でどのような移動上の困りごとがあるのかを聞いてみてはどうでしょうか。現地での聞き取りだけでなく、投書箱を設置したり、QR コードを使ったオンラインの意見募集を行ったりする方法も考えられます。計画を立てずに来訪する方もおり、現地で次にどこへ行けばよいのか、どのような交通手段があるのか分からず困る場合があります。そうした時に、どのような交通手段があればよいのか、どこへ行きたいのかを聞くことができれば、外国人を含む来訪者の多様なニーズを把握できると思います。

Ｃ委員

重要なご意見だと思います。そのようなニーズをどのように吸い上げていくかが重要です。その際には、MaaS（マース）、つまり一つのチケットで複数の交通モードを利用できる仕組みへのニーズも出てくると思います。

レンタサイクルを借り、別の交通手段に自転車を載せて移動し、目的地でまた自転車を使うといった、複数の移動手段を組み合わせられる仕組みです。こうしたニーズがあることを、目に見える形で示していかないと、関係者の理解を得ることは難しいかもしれません。

Ｆ委員

複数の交通モードをシームレスに利用できることは、非常に重要です。先ほどは観光客向けの話が中心でしたが、住民にとっても同じことが言えます。資料 11 ページに示されているように、若者がどんどん外出しなくなっている傾向があります。コロナ禍などの影響もあると思いますが、どのようにまちへ出てくるのか、どのように外出するのかということが、だんだん難しくなっていることも要因の一つではないかと思います。

観光客にとっても、住民にとっても、複数の交通手段をシームレスに利用できる環境を整えることが必要です。そのための手段として、MaaS は非常に重要なツールになると思います。

Ｃ委員

若者の外出率が下がっているということは、大きな問題です。

Ｄ委員

本学は、留学生が多い学校です。今回の調査内容を見ると、今治市に住んでいる外国人の意見を聞く調査が入っていないように思います。いろいろな審議会に出ていますが、外国人住民の意見が抜けていることが多いと感じています。今治市には、技能実習生や特定技能の方々が多く住んでいます。技能実習を終えた後、特定技能へ移行して、今治に住み続けようとする方もいます。留学生についても、今治で学び、将来このまちで働きたいと思う人がいます。そういう方々が、今治というまちをどう感じているのかを聞く必要があります。

インバウンドで来るサイクリストの意見を聞くことも大事ですが、既に今治に住んでいる外国人、今後も住み続けたいと考えている外国人の意見も、同じように重要です。今治の海事産業はこれから発展していくと思いますが、日本人だけでは人手が足りませんし、AI だけでも足りません。外国人の方々と一緒に地域をつくっていく必要があります。そのためには、教育や子育ての問題も含めて、外国人が今治で暮らしていくために何が必要なのかを考えなければなりません。

C委員

外国人住民への情報提供や意見聴取は、ニーズに合わせて丁寧に行う必要があります。愛媛県の中でも、外国人住民が多いのは今治市です。そのため、外国人の方々が今治でどのように暮らしているのか、どのような移動上の課題を抱えているのかは、ぜひ把握しておかなければならないと思います。

E委員

私は冒頭にも海事産業について触れましたが、愛媛大学の今治サテライトでは、学生が今治に来て学ぶ取組を始めています。今治の海事産業は、大西や波方などに工場が多くあります。しかし、今治市の中でも、海事産業の現場は少し遠いという距離感を持たれているように感じます。今治の大きな魅力であるはずなのに、市民から見ると心理的にも物理的にも距離があるということです。その距離をどう縮めていくのかが課題になります。

海事産業で働く方や、造船所の寮に住む方、外国人の方々が、どのように通勤・通学するのかを考える必要があります。駅から駅までは JR を使えたとしても、駅から工場までの移動がなければ、公共交通を使うことはできません。駅から先の交通を整備し、海事産業の現場へアクセスできるようにすることが重要です。また、造船所や海事産業を身近に感じてもらうために、工場見学などの取組と交通を組み合わせることも考えられます。海事産業を地域資源の一つとして捉え、観光や産業、働く人の生活を支える交通として、うまく接続していく必要があります。

C委員

車がないと勤めることが難しい企業もあります。そのような企業では、事業所の通勤バスがあるのであれば、それを強化していくことも一つの方法だと思います。

B委員

自転車を利用する人が増えることはよいことですが、安全性を確保しなければ、事故が増える可能性もあります。学生が松山から今治へ就職した時に、「今治はヘルメットのルールがしっかりしているので、ヘルメットをかぶって来てください」と言われたそうです。それ以来、私自身も学生にヘルメットを着用するよう伝えるようになりました。観光客が来てくださることは嬉しいですが、自転車の利用者が増えることで事故が増えないよう、安全に乗れる環境を整える必要があります。

外国人住民の視点も非常に重要です。今治や松山で暮らしている外国人の方が、地域の中で邪魔者のように扱われていると感じる場面もあります。外国人住民に対して、地域が十分に関心を持っていない場合もありますので、外国人の方々の意見を直接聞くことが必要です。

また、タクシー会社にもヒアリングをしてみるといいと思います。タクシーを利用する人は、なぜバ

スではなくタクシーを利用するのか。家族の送迎ではなく、なぜタクシーを使うのかを聞くことで、移動上の不便さが見えてくると思います。卒業生から、夏休み期間中はタクシー会社が忙しいと聞いたことがあります。朝、子どもを家まで迎えに行って学童へ送り、学童から習い事へ送り、習い事が終わったらまた送るというように、タクシーが子どもの移動を支えている場合があります。中学生や高校生がなぜタクシーを使っているのか、高齢者がなぜタクシーを利用しているのかを把握することで、通常のアンケートでは見えない不便さが出てくると思います。ヒアリングは非常に重要です。ウェブアンケートだけでは、高齢者の意見を十分に拾えない場合があります。

市民アンケートでは、自由記述欄を設けて、しっかり書いていただけるようにしてほしいと思います。本人の移動には問題がなくても、家族の移動には問題がある場合があります。子どもや高齢者、障害のある家族などについて、回答者から見た不便さや不安を書いてもらう設問があってもよいと思います。そうすることで、本人が直接回答しにくい方の移動上の困りごとも把握できるのではないかと思います。

C委員

自転車の安全については、私も何とかしたいと思っています。日本では交通安全教育をしっかり行っていると警察は説明しますが、警察が主に対象としているのは小学校からです。しかし、小学校に上がる時点で、子どもはすでに自分流の自転車の乗り方を身につけてしまっています。自転車に乗り始めるのは、データによれば幼稚園の段階です。乗れるようになったといっても、転ばずに走れるというだけで、交通ルールを理解しているわけではありません。そのため、小学校 1、2 年生の交通事故が多くなります。ドイツの例を聞いたことがありますが、州によって違いはあるものの、親が子どもに道路の歩き方から教えています。1 歳児健診の段階で、親が道路側を歩き、子どもと手をつないで歩く方法を学びます。2 歳児になると、一人で歩く時に安全に歩くにはどうするべきかを学ばせます。自転車の乗り方だけでなく、一時停止などのルールを教えることも、親の役割とされています。日本では、学校が教えてくれるという考え方になりがちですが、就学前から家庭、保育園、幼稚園、学校、行政が連携して教える必要があります。市単位で取り組み、1 歳児健診や 2 歳児健診などの場で、保護者に安全な歩き方や自転車のルールを伝えることができれば、10 年程度続けることで大きく変わると思います。

ヘルメットを着用する子どもも増えてくると思います。交通安全を一つの機関だけの取組にするのではなく、SUMP の中で、行政や関係機関が横断的に取り組むことが必要です。

G委員

いろいろな貴重なご意見を聞かせていただき、ありがとうございます。アンケートを取る上では、移動手段が属性によって大きく異なることを意識する必要があります。私は高校時代まで今治に住んでいました。今治では、公共交通を使っている方は限られているのではないかと思います。一定の年齢になると自家用車を使う方が多く、中高生は自転車を使う方が多いと思います。最近は外国人の方や観光客も増えていますし、大学の獣医学部ができたことで、学生という新たな年齢層も生まれています。

そのため、属性ごとの移動手段や、目指すべき姿を分析できるような設問にすることが重要です。現在の移動実態と、将来あるべき姿との間にどのようなギャップがあるのか、そのギャップがどの属性や地域にあるのかを分析する必要があります。その分析と、市民の意見を聞くことを繰り返すことで、よ

りよい計画ができるのではないかと思います。

C委員

どのように意見を聞き、どのように実践するかが重要です。今治には、実践しながら検証していく力があると思います。例えば、広小路について、札幌の大通公園のような空間をつくることも考えられるのではないかと思います。車の需要が減っているのであれば、広小路を緑や広場のある空間にし、イベントを開いたり、緑を楽しんだりできる場所にすることができます。そうすれば、学生や若い人たちがまちへ出てきて、自転車や自動車、公共交通を利用する可能性もあります。社会実験と合わせて、「こう変えたら移動手段がこう変わる」、「これだけ人の動きが変わる」ということを試していくことができると思います。

A委員

G委員のご意見に関連して、交通手段の分担率を把握できないかと思います。数値がなければ、市民の皆さんに説明する際の説得力が弱くなります。現在の移動手段がどのような割合になっているのか、可能であれば示していただきたいと思います。また、mobi(モビ)が今後どうなるのか、その見通しも示した上でアンケートを実施していただければと思います。住民が今後どのような交通を利用できるのかが分からないままでは、将来の移動について回答しにくいと思います。

C委員

mobi(モビ)は重要です。小学生がmobiを利用して、自分の意思で移動できるようになれば、大きな意味があります。公共交通を子育て政策として捉えることもできます。夕方、保護者が塾へ送り、帰りに迎えに行くという生活ではなく、子どもが自分の意思で移動できるようになれば、子どもの自立や成長にもつながります。mobiのある生活が、子どもや家族にどのような変化をもたらすのかという視点も、アンケートで把握できるとよいと思います。

E委員

中心市街地の再開発については、現状ではニーズがないように見えるものでも、再開発後の姿を示すことで、新しいニーズが出てくる可能性があります。現在のニーズと、将来の空間ができた後のニーズは異なる可能性があります。再開発の絵姿を示した上で、「ここにどのような交通手段があればよいか」を聞くことも考えてはどうでしょうか。

また、防災の観点からは、日常生活だけでなく、災害時の移動についても聞いておく必要があります。今治では、火災や西日本豪雨などの災害がありました。災害時に移動で困ったこと、どのような移動手段があればよかったのかを聞くことで、平常時にも災害時にも活用できる仕組みを考えるヒントになると思います。関係団体へのヒアリングの際に、当時どのような状況だったのかを聞いていただければ、新しい発想につながると思います。

C委員

オープンハウスでは、将来の中心市街地の姿や、どのような交通手段が想定されているのかを示しな

がら意見を聞くとよいと思います。例えば、将来像を示したパネルにシールを貼ってもらうなど、量的に意見の傾向を把握する方法も考えられます。

D 委員

中心市街地については、わくわくするビジョンを入れなければ、そこへ人を呼び込むことは難しいと思います。11 月に実施される社会実験には、中心市街地に関心のある方が来られると思いますので、そういう方々の声を拾うことが重要です。私は先日、日本島嶼学会の関係で、今治の関前地域へ行きました。関前には有人島が 3 つあり、それぞれに魅力があります。その魅力を説明すると、参加者からは「行ってみたい」という声が出ました。しかし、実際には、1 日で 3 つの島を回ることができる航路がありません。関前地域が生き残るためには、観光が一つの重要な手段になると思います。岡村島には、とびしま海道からサイクリストが来ています。1 日で 3 島を回ることができれば、観光客にとっても便利ですし、島民にとっても航路の利便性が高まります。

しかし、船員が不足しており、曜日によって便が運休している状況があります。松山の中島でも同じような問題が起きています。島しょ部では人口減少が進み、産業も弱くなっています。若者に住んでほしいというのが長年の目標ですが、住み続けるための産業が十分ではありません。大島石についても、墓じまいなどにより需要が落ち、採石業が下火になっていると聞いています。関前については、まだ取り組む余地があるのに、十分に着手できていないと感じます。観光と島民の生活利便性を両立させるためにも、航路と移動のあり方を考える必要があります。

C 委員

島しょ部の移動については、公共交通の中で議論すべき重要な課題です。例えば、「行ける・行けないマップ」のようなものを作ることが考えられます。ある地域から別の地域へ公共交通で行けるのか、行った後に帰ってこられるのかを把握する必要があります。今は Google マップなどで調べることができますので、単に路線があるかどうかではなく、目的地まで行けるのか、帰ってこられるのかという視点で確認することが重要です。関前地域についても、どこへ行けるのか、行った後に帰ってこられるのかを把握しておく必要があります。

F 委員

「行ける・行けないマップ」のような整理をしている自治体は他にもあると思いますので、参考にしていただければと思います。

また、公共交通は子育て政策にも深く関わっています。国土交通省では、現在、交通空白の問題に力を入れています。交通空白がなぜ問題なのかを深掘りすると、移動の足がないことで、例えば子どもの移動を家族や地域住民が負担しなければならなくなり、家族や地域住民にとっては本来であれば送迎に費やした時間でできた社会活動ができなくなってしまい、ひいては地域の生産性低下、活力低下にもつながりかねない状況に陥ります。

この点について、アンケートでは、現在、自分自身の移動についての質問が中心になっていますが、親が子どもの送迎をしている場合や、自分の親を送迎している場合など、その送迎によってどのような負担や困りごとが生じているのかも把握してはどうでしょうか。例えば、送迎によって自分の使いたい

時間が使えなくなっている、仕事や生活に影響が出ているといったことを質問できれば良いと考えます。送迎がすべて悪いというわけではありませんが、送迎する側の負担や、送迎する側が本来どのような生活を望んでいるのかを把握することは重要です。

もう一点、中高生へのアンケートについてです。中高生本人の将来の進路を聞くことは重要ですが、進路については親の意向もあると思います。中高生本人の意見と、親から見た意見の両方を聞くことで、より実態を把握できるのではないでしょうか。

市民アンケートの設問では、教育、仕事、自己実現への影響が一つの項目に含まれています。設問の中には、親から見た子どもの教育や通学に関する選択肢と、回答者自身の仕事や自己実現に関する選択肢が混在しているように見えます。選択肢によって回答者の視点が変わるため、回答しにくくならないかという点が気になります。親の立場から回答する設問と、本人の立場から回答する設問を分けるなど、工夫してもよいと思います。

C委員

送迎する側の人についても考える必要があります。以前、送迎される側だけでなく、送迎する側にとっても、送迎が社会とのつながりになる場合があるという話を聞きました。特に高齢男性が社会から切り離された時に、地域の送迎を担うことで、地域とつながることができます。地域のデマンド交通のドライバーになることは、タクシーとは別の形で社会参加する方法になる可能性があります。

また、今治市では、客観的には一定程度公共交通が存在しているにもかかわらず、市民の満足度が低いという状況があります。すべてをオンデマンド交通に置き換えるのではなく、現在ある公共交通の便利さを実際に使って感じてもらうことも重要です。便利な公共交通があることを、どのように実感してもらうかを考える必要があります。

B委員

アンケートの複数回答の中に「その他」がありますが、「その他」を選んだ後に自由記述ができるのでしょうか。自由記述ができれば、選択肢では拾いきれない意見を聞くことができます。また、公共交通の運賃について、利用者がいくらまでなら許容できるのかを聞いてもよいと思います。いくらを超えると利用が難しくなるのか、どの程度であれば行政の支援が必要になるのかを把握することは重要です。利用者の金銭感覚を把握することも、公共交通を考える上で役立つと思います。

C委員

運賃に対する金銭感覚は、非常に重要だと思います。公共交通の料金については、利用者の立場から、いくらまでなら使えるのかを把握する必要があります。

E委員

今の「いくらまでなら」という話にも関連しますが、単なる移動ではなく、移動先や移動中に価値があれば、一定の料金を払ってもよいという人はいると思います。例えば、人力車では、単に移動するだけでなく、車夫が地域の歴史や建物について説明してくれます。そのような話を聞くことで、訪れた場所に対する理解が深まり、移動そのものが体験になります。今治にも、丹下健三が設計した建物など、

魅力的な建築物があります。しかし、それを知らずに来ている人も多いと思います。建物の背景や、広小路が海を意識して設計されたことなどを知れば、単なる広い道ではなく、今治の歴史やまちの成り立ちを感じることができます。

そのような情報を付加価値として移動と組み合わせれば、観光資源や地域資源の再発見につながります。今治城などの歴史や地域の物語を移動と絡めることで、まちを体験する魅力を高めることができます。公共交通事業者と競合するのではなく、交通に付加価値を加え、地域の生業として成立させる方法もあるのではないかと思います。

D委員

道後では人力車が増えており、外国人の方が車夫をしている例もあります。今治で同じようなことをそのまま行うということではありませんが、まちの歴史や魅力を説明しながら自転車やモビリティで案内する仕組みは考えられると思います。実際に、ガイドとして人を案内するには許可が必要で、制度上の調整もあります。しかし、そうした取組ができれば、中心市街地の活性化につながります。

また、電動三輪車のようなモビリティを今治で走らせることができれば、面白いと思います。海外で製造されたものでも、今治の海事産業やものづくりの特徴と組み合わせ、今治で乗れるものにできれば、わくわくする取組になります。一般の公道で走らせることができれば、中心市街地の新しい移動体験になると思います。

E委員

今治は特区であるため、制度上の工夫によって実現できる可能性があると思います。

事務局

いろいろなご意見をいただき、ありがとうございます。私も、事前にプレヒアリングで連合自治会の方々からお話を伺いました。その中には外国人の方もおり、自治会の活動に参加されているケースもありました。一方で、移動手段として自転車に依存している方、車に乗れない方、歩行が困難な方もいらっしゃいました。今治市には、非常に多様な属性の方々が暮らしていると感じました。また、地区内であれば、知り合い同士の乗り合いや助け合いで、近くのスーパーなどへ行くことはできます。しかし、病院や市街地など、広域の移動になると、友人にお願いしにくく、家族に依存せざるを得ない場合があります。家族も仕事などで忙しく、病院への送迎が難しいという話もありました。

島しょ部では、橋を利用して有料で移動しなければならないという金銭的な負担もありますし、移動距離が長いことによる時間や労力の負担もあります。今治市の中でも地域によって移動の負担や格差が異なりますので、こうした違いを今治市の SUMP の中でどのように扱うのか、引き続き検討していきたいと思います。

事務局

本日のお話をずっと伺っていると、観光、安全、子育て、福祉、教育、産業、まちづくり、歴史など、非常に多くの分野にわたって、移動との関係から議論をしていただきました。このように幅広い分野を横断して議論できていることが、今治市の SUMP につながるのだと強く感じました。その中で

も、特に送迎については、もう少し掘り下げて考える必要があると思いました。私自身も子育てをしていた時期には、子どもの送迎が大きな負担になっていました。会社へ行かなければならない、別の用事もある、そのうえで子どもを送迎しなければならないという状況が、日々の負担になっていました。しかし、送迎をしなければ、子どもが塾に行けなかったり、友達との関係を築く機会が失われたりすることもあります。こうした送迎の負担は、将来、子どもを育てたいと思えるかどうかということにもつながる、大きな問題だと思います。

今朝、マラソンのためにジョギングをしていたところ、横断歩道を渡る小学生のために、お母さんが横断中であることを示しながら見守っている場面を見ました。これは送迎とは異なりますが、子どもたちの安全を確保するために、地域の方々が自分の時間を使ってボランティアで取り組んでいる活動です。こうした取組を送迎にも広げられないかと思いました。例えば、高齢者が地域の見守り活動の一環として子どもたちの送迎を担い、その中で自分の経験や思いを子どもたちに伝えることができれば、高齢者にとっても社会とのつながりになります。

一方、子どもたちにとっても、地域のさまざまな世代と関わりながら移動することで、新たな経験や可能性を得る機会になると思います。このように、送迎を単なる移動手段として考えるのではなく、地域の見守り、高齢者の社会参加、子どもの成長や教育など、さまざまな分野と組み合わせて考えることができるのではないでしょうか。分野横断的に新しい取組に挑戦しながら課題を解決していくことができれば、これまでになかった新しい施策や仕組みを生み出せるように思います。そうした可能性を、この審議会のような場を通じて広げていければと思います。

松村会長

可能性は無限大ということですね。ありがとうございます。他にご意見やご提案はございますでしょうか。本日は、本当にたくさんのご意見をいただくことができ、非常にありがたく思っております。

本日出された意見は、観光、安全、子育て、福祉、教育、産業、まちづくりなど、さまざまな分野にまたがるものでした。事務局には、こうした分野横断的な意見をうまく整理していただき、具体的な実践につなげながら、計画として取りまとめていただきたいと思います。さらに、計画として整理した内容が、次の実践につながっていくという循環をつくることができればよいと考えております。

委員の皆様には、今後とも引き続きご協力をいただければと思います。私からは以上です。それでは、事務局にお返しします。

事務局

閉会前に、アンケートの件でご意見をいただきましたので、事務局から提案がございます。中高生アンケートの内容について、改めて委員の皆様にメール等でお送りし、ご意見をいただきたいと思います。そのご意見を踏まえて内容を整理した上で、実際のアンケートに入らせていただければと思います。お手数をおかけしますが、よろしくお願いいたします。

４．閉会

事務局

松村会長、本日はどうもありがとうございました。委員の皆様におかれましても、ご多忙の中、ま

た、天候が危うい中、お集まりいただきありがとうございました。本日は第 1 回目ということで、皆様からどのような意見をいただけるのかと思いながら、わくわくもし、ドキドキもしながら会議に臨ませていただきました。非常にたくさんのご意見をいただきまして、今治らしい SUMP について、今後の検討内容に対するご助言をいただけたものと思っております。資料 6 の表紙には、「今治 SUMP」と記載しております。今後は、この言葉を広めていきたいと思っています。現在、庁内でも「SUMP とは何なのか」、「持続可能な都市モビリティ計画とは何なのか」という話をよく聞かれます。私どもも、皆様のご意見をいただきながら、少しずつ作っていきたいと考えています。審議会を重ね、検討を重ねる中で、今治の SUMP という考え方が浸透するように頑張っていきたいと思いますので、今後もよろしくお願いいたします。

これから、オープンハウスや関係者ヒアリングなどを通じて、多くの方の声を聞いていきたいと考えております。市民参画がこの計画の大事なところですので、一人ひとりの声にしっかりと耳を傾けながら、今治 SUMP にどう反映していくのかを、今後一緒に考えていきたいと思います。引き続き、委員の皆様から忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

それでは、少しお時間も長くなってしまいましたけれども、これをもちまして、第 1 回今治市都市モビリティ計画審議会を閉会いたします。本日はどうもありがとうございました。