

令和2年1月21日

今治市都市計画審議会議事録

都市建設部都市政策課

日 時 : 令和2年1月21日(火) 午前10時00分～午前11時10分

場 所 : 今治市役所 第2別館11階 特別会議室3、4号

議 案 : 議案第1号 今治広域都市計画道路の変更について(愛媛県決定)

議案第2号 今治広域都市計画道路の変更について(今治市決定)

報告第1号 今治市都市計画マスタープランについて

(出席委員)(五十音順)

越智 忍

叶 貴美

黒川俊継

近藤貞明

島村 裕之
(水本誠委員の代理)

高橋節哉

西野 毅

長谷部眞一

平田秀夫

松岡一誠

松村暢彦

眞鍋次男

森田 博

結田静夫

渡辺文喜

以上15名

午前 10 時 00 分 開 会

都市建設部長

お待たせいたしました。お時間が参りましたので、ただいまより令和元年度第 2 回今治市都市計画審議会を開催させていただきます。私、都市建設部長の一色でございます。会の進行につきましては、お手元の資料「今治市都市計画審議会会次第」に従いまして、進めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず初めに、本日の審議会では代理出席の方がいらっしゃいますのでご紹介させていただきます。愛媛県今治警察署長 水本誠様の代理の今治警察署交通課長でいらっしゃいます島村裕之様でございます。

したがって、ただいまの出席委員の数は 15 名でございます。当審議会条例にあります、開催に必要な定員である過半数を満たしておりますので、これより、当審議会を開催いたします。

それでは、松村会長より当審議会の開催にあたりまして、ご挨拶をいただきたいと存じます。

松村会長

おはようございます。会長の松村です。都市計画審議会ということで今治の都市計画を考えていく非常に重要な会議だと思っておりますが、最近、計画するということに関して、いろいろ思うことが多いです。昨日ちょうど国土交通省の方と i-都市再生のプロジェクトについてディスカッションをしておりましたが、最近の都市計画というと、ビッグデータの時代ということでデータのもたさんの数が出てきて、それで現状分析をしてというところから始まるのが非常に多いです。ですけれども、計画というのは人間がする行為です。ですので、たくさんのデータを持ってきてそれで AI の最新テクノロジーを駆使しても計画はできないんですね。それは我々人間が責任を持って、いろんな専門家のメンバーが集結して初めて計画ができるというのを昨日痛感しました。翻って我が身を考えると、私の先生方、今から 40 年 50 年、今治ですと柏谷先生とかその時代のことを考えてみますと、データとしては非常に不十分だったかもしれませんが、将来のことを考えるという力は少なくとも非常に力強いものがあったのではないかと感じました。ですので、是非こういう場で皆さんの計画する力を発揮していただいて、より良い今治の都市計画というものに少しでも貢献することができたらなというふうなことを思いながら今日 JR 四国の電車の中で頑張らないかなと思いついて参りました。ですので、是非こういう場で皆さんの忌憚ないご意見を頂戴したいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

都市建設部長

ありがとうございました。それでは、今治市都市計画審議会条例第 6 条第 1 項によりまして、松村会長に議事進行をお願い致します。よろしくお願いいたします。

松村会長

それでは早速ですが、これより議事を進めてまいります。まず、議事録署名人の指名をさせていただきます。黒川委員と高橋委員のご両名にお願いします。よろしく願いいたします。

続いて、議事録の公開についてお諮りいたします。今治市の「附属機関等に関する基本指針」により、議事録については原則公開とし、会議終了後、市のホームページに掲載することとなっておりますが、委員の皆様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、よろしいでしょうか。

委員

異議なし。

松村会長

はい。異議なしということで議事録については、発言される方の氏名を伏せて、一部公開とさせていただきますことといたします。

それでは、議案第1号「今治広域都市計画道路の変更について（愛媛県決定）」に移ります。事務局より説明を求めます。

都市政策課長

都市政策課の山本でございます。座ったままで、ご説明させていただきます。

計画内容の説明につきましては、前方のスライドで行いますので、スクリーンをご覧ください。よろしくお願いいたします。

それでは、「議案第1号 今治広域都市計画道路の変更（愛媛県決定）について」ご説明いたします。本議案は、今治広域都市計画道路の内、路線番号1、3、1今治小松線について変更するものでございます。都市計画の決定権者は愛媛県となっております。

こちらが、「位置図」でございます。赤色でお示しする路線が「今治小松線」です。自動車専用道路である今治小松自動車道の今治市区間となっております。また、青色で示しております路線は、議案第2号でご説明いたします「別名矢田線」でございます。

それでは「今治小松線」の概要および変更理由についてご説明いたします。今治小松線は四国縦貫自動車道と西瀬戸自動車道を連絡する今治小松自動車道の一環として整備が進められております、延長約11,550m、計画幅員22mの自動車専用道路でございます。今治市小泉（今治IC付近）を起点、今治市孫兵衛作（西条市境）を終点とし、高速交通ネットワークの一端を担う高規格道路として平成3年12月に都市計画決定されました。平成3年12月の都市計画決定後、工事実施と平行して道路規格の見直しや縦断計画の変更、橋梁部・トンネル部の詳細設計等が行なわれ、現計画との差異が生じたため、今回、都市計画の変更を行うものでございます。

こちらが、「計画書の写し」でございます。お手元の資料1ページの右側にも掲載しておりますのでご確認ください。スライドの表の中で赤色でお示したものが今回変更となった個所でございます。区域の延長は、約11,550m、車線数は4車線、幅員は22mでござ

ざいます。中段に構造形式による内訳を示しております。嵩上式として上から3つを合計したものが約7,500m、地下式が約420m、地表式が約3,630mとなっております。構造形式でございますが、嵩上式とは道路が高架橋構造となっている区間、地下式とはトンネル構造の区間、地表式とは平面構造いわゆる盛土となっている区間を示しております。今治小松線全区間のうち約65%が嵩上式となっております。

続きまして変更内容についてご説明いたします。こちらは総括図でございます。お手元の資料2ページにも掲載しておりますのでご確認ください。総括図には主な変更箇所を赤枠で示しております。まず、工区全体の変更といたしまして①土工区間の変更がございます。また、②に示します非常駐車帯位置の変更、③の1及び2に示します橋梁部路肩幅員の変更、④に示しますトンネル幅員及び都市計画幅の変更、⑤に示します今治湯ノ浦インターチェンジの変更、以上が主な変更点となっております。

それでは、①から⑤の変更内容につきまして具体的にご説明いたします。まず初めに、「①土工区間の変更」についてご説明いたします。1つ目は、現況道路の機能復旧を目的に側道を設置したことにより切土部分が増加したため、都市計画幅を変更しております。2つ目はコスト削減のため縦断計画の見直しを行ったことにより、盛土部分が減少したため都市計画幅を変更しております。続きまして、「②非常駐車帯位置の変更」についてご説明いたします。非常駐車帯とは故障車・緊急車両・道路管理車両等が停車することを目的に道路の路肩に設置されているスペースです。現計画では非常駐車帯の設置間隔を200mとしておりましたが、平成16年に改定された「道路構造令の解説と運用」では標準の設置間隔が500mとなっておりますので、その基準を採用し、非常駐車帯の設置間隔を変更しております。続きまして「③橋梁部路肩幅員の変更」でございます。同じく、平成16年に改訂された「道路構造令の解説と運用」では、長大橋の運用基準が変更されております。基準改訂に伴い、新たに長大橋に分類された橋梁は総括図に示しております、高大寺川橋と朝倉第4高架橋の2橋でございます。現計画では橋長100m以上のものを長大橋としておりましたが、基準改訂後は橋長50m以上のものが長大橋と分類されております。それに伴い、対象となる2橋の路肩幅員を2.5mから1.75mに変更しております。続きまして「④トンネル幅員及び都市計画幅の変更」でございます。今回の変更では平成30年度の事業再評価における計画交通量の見直しにより、道路区分を第1種2級から第1種3級へと変更しております。標準的な箇所における幅員構成の変更はありませんが、トンネル部についてのみ路肩幅員を1mから75cmへと変更しております。また、都市計画幅におきましては現計画ではトンネル幅までとしておりましたが、詳細設計によりトンネルの補強としてロックボルトの施工が必要となりましたので、ロックボルト及び余裕幅を含めた都市計画幅に変更しております。最後に「⑤今治湯ノ浦インターチェンジの変更」でございます。現計画では、東予丹原インターチェンジ方向のハーフランプとして計画しておりましたが、現在の交通需要予測を踏まえ、また、インターチェンジの利便性の向上を目的にフルランプへと変更しております。以上が、主な変更内容でございます。

続きまして、説明会の開催概要についてご説明いたします。広く市民の意見を求めるために令和元年8月6日の午後2時から同日の午後7時からの2回、今治市民会館大会議室において説明会を開催し、1回目に12名、2回目に11名、合計23名のご参加をいただ

きました。なお、説明会の開催につきましては、第2号議案でご説明いたします「別名矢田線」と同日に開催いたしました。こちらはその時の状況写真でございます。本計画内容に関しましての意見等はございませんでしたが、質問が2件、要望が1件ありましたのでご報告いたします。まず1つ目の質問でございますが、「東日本大震災クラスや南海トラフ地震が起きた場合、道路の安全性は大丈夫か。」との質問に対し、「東日本大震災クラスの地震が発生した場合でも、地震による損傷が限定的にとどまり、道路としての機能の回復が速やかに行える性能をもつような設計を行っております。」と回答いたしました。2つ目の質問でございますが、「用地の進捗率について説明があったが、これは、市道である別名矢田線も含めたものか。」との質問に対しまして、「市道も含めたもの。」と回答いたしました。また、前向きなご意見といたしまして、「地元にとっても高速道路が完成すると生活が便利になるので、早期の開通をお願いしたい。」というご要望をいただき、「重要な路線であるため、早期の開通に向けて進めてまいりたい。」と回答いたしました。以上が説明会の内容でございます。

続きまして、公聴会についてご説明いたします。公聴会につきましては令和元年8月13日までの公述申出期間内に申出書の提出がございませんでしたので中止いたしました。次に都市計画法第17条第1項に定めるところの案の縦覧を令和元年11月12日から11月26日までの2週間、愛媛県都市計画課および今治市都市政策課において行いました。縦覧者数は8名で縦覧期間中に意見書の提出はございませんでした。以上が、都市計画決定の手続きに関する住民周知結果でございます。

最後に、今後の手続きでございますが、お手元の資料5ページにもございますように、「今治小松線」は愛媛県が定める計画となっておりますので、主な手続きにつきましては県が進めてまいります。本日の審議会は、12月3日に愛媛県知事から依頼のあった都市計画道路今治小松線の変更に係る意見照会を受けて開催いたしました。本日ご審議いただいた内容につきましては、本市の意見として、知事へ回答いたします。その後、愛媛県にて県の都市計画審議会に諮ったのち、国土交通大臣の同意を得たうえで、本年度中に都市計画の変更告示を行なう予定でございます。

以上で、「議案第1号今治広域都市計画道路の変更（愛媛県決定）」について、ご説明を終わらせていただきます。ご審議の程、よろしく願いいたします。

松村会長

ありがとうございました。それではご質問等ございましたら、お願いします。いかがでしょうか。

今回の変更ですが、切土・盛土部の変更ということで、土工区間の変更、道路構造令の改定に伴う非常駐車帯位置、橋梁部やトンネル部の路肩幅員の変更、こういった箇所が変更になっているということです。そのほか、インターチェンジがハーフからフルランプに変更と非常に結構なことではないかと思えます。

また、住民説明会でも早期開通を望むというような前向きな意見もあったということで、地元からも非常に要望されている道路だと思います。

よろしいでしょうか。特にご意見もないようですので、本議案につきましては、原案のとおり答申することにご異議ございませんか。

委員

異議なし。

松村会長

それでは、議案第1号「今治広域都市計画道路の変更について（愛媛県決定）」は、原案のとおり答申することに決定いたしました。

続きまして、議案第2号「今治広域都市計画道路の変更について（今治市決定）」に移ります。事務局より説明を求めます。

都市政策課長

引き続き、前方のスライドでご説明いたしますのでスクリーンをご覧くださいようお願いいたします。

それでは、「議案第2号 今治広域都市計画道路の変更（今治市決定）について」ご説明いたします。

本議案は今治広域都市計画道路の内、路線番号3、4、47 別名矢田線について変更するものでございます。都市計画の決定権者は今治市となっております。

こちらが「位置図」でございます。赤色でお示しする路線が「別名矢田線」です。本路線は1号議案でご説明いたしました今治小松線と並走する区間があり、その区間は今治小松線の側道を兼ねたものとなっております。

続きまして変更理由についてご説明いたします。別名矢田線は今治小松線と一体的に機能する幹線道路網の一つとして整備が進められている、延長約2,310m、計画幅員16mの幹線街路でございます。今治市高橋（国道317号）を起点、今治市矢田（国道196号）を終点とし、今治小松線の決定に併せ、平成3年12月に都市計画決定されました。平成3年12月の都市計画決定後、内容変更を2回行なっておりますが、今回の今治小松線の変更に伴い詳細設計を行った結果、法面部及び交差点の形状が変更となったため、都市計画の変更を行うものでございます。

こちらが「計画書の写し」でございます。お手元の資料6ページの右側にも掲載しておりますのでご確認ください。区域の延長は、約2,310m、構造形式は地表式、車線数は2車線、幅員は16mでございます。なお、別名矢田線につきましては、都市計画幅の変更のみとなっておりますので、計画書自体の変更はございません。

続きまして、変更内容につきましてご説明いたします。こちらは総括図でございます。お手元の資料7ページにも掲載しておりますのでご確認ください。総括図には変更箇所を赤枠で示しております。①に示します切土部分の増加、②に示します交差点周辺区域の変更が主な変更点となっております。

それでは、2つの変更内容につきまして具体的にご説明いたします。まず初めに「①切土部分の増加」でございますが、今治小松線の変更に伴う詳細設計により法面形状が確定

したことによるものでございます。図の内、桃色が現決定の区域、赤色が今回追加する区域を示しております。次に「②交差点周辺区域の変更」でございますが、同じく詳細設計により、平面交差する市道との交差点形状が確定したことによるものでございます。こちらが、交差点の詳細な平面図でございます。図の内、桃色が現決定の区域、赤色が追加する区域、黄色が廃止する区域を示しております。本線と市道日高中央線および市道別名高橋線が交差する箇所におきまして交差点形状を見直したため、今回の詳細設計に基づき都市計画区域を変更しております。以上が、別名矢田線の主な変更内容でございます。

続きまして、説明会の開催概要でございますが、同時に開催いたしました「第1号議案の今治小松線」と同じ内容となりますので説明は省略させていただきます。

続きまして、公聴会についてご説明いたします。今治市都市計画公聴会規則に基づき、令和元年7月30日から8月13日までの2週間、今治市都市政策課において公聴会縦覧を行い、公述申出書の受付をいたしました。8名の方が都市計画案の縦覧に来られましたが、公述申出書の提出はございませんでしたので公聴会は中止いたしました。

次に、都市計画法第17条第1項に定めるところの案の縦覧を令和元年11月12日から11月26日までの2週間、今治市都市政策課において行いました。縦覧者数は7名で、縦覧期間中に意見書の提出はございませんでした。以上が、都市計画決定の手続きに関する住民周知結果でございます。

今後の手続きでございますが、当審議会でご審議いただいたのち、愛媛県知事の下承を得たうえで、本年度中に都市計画の変更告示を行なう予定でございます。

以上で、「議案第2号今治広域都市計画道路の変更（今治市決定）」について、ご説明を終わらせていただきます。ご審議の程、よろしくお願いいたします。

松村会長

それでは議案第2号につきまして、ご質問ご意見等ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

先ほどは県決定のものでしたが、本件は市決定ということで、変更点としては今治小松線の縦断などが決まってきたので詳細設計により一部切土区間の変更ということと、交差点の形状が決まったため、形状の変更ということですが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは特にご意見もないということですので、本議案につきましては、原案のとおり答申することにご異議ございませんか。

委員

異議なし。

松村会長

それでは、議案第2号「今治広域都市計画道路の変更について（今治市決定）」は原案のとおり答申することに決定いたしました。

それでは続きまして、報告第1号「今治市都市計画区域マスタープランについて」に移ります。事務局より説明を求めます。

都市政策課長

引き続き、説明は前方のスライドで行いますので、スクリーンをご覧くださいませようをお願いいたします。

それでは、報告第1号「今治市都市計画マスタープランについて」ご説明いたします。

まずは策定スケジュールでございますが、こちらが本年度のスケジュールとなっております。本年度7月1日に開催いたしました都市計画審議会では「都市づくりに関する市民・事業者アンケート結果」それらを踏まえた「都市づくりの課題」についてご報告いたしました。その後、検討委員会を2回開催し、分野別整備方針や地域別整備方針について検討しております。本日は第2回目の中間報告といたしまして「目指すべき都市像」及び「分野別の整備方針」についてご説明させていただきます。また、この2月には、第5回目の検討委員会を予定しており、マスタープラン実現へ向けての推進方策等について検討いたします。これらの工程を踏まえ、都市計画マスタープランの原案を策定する予定としております。

こちらは来年度のスケジュールでございます。まずは、マスタープランの原案を市議会および当審議会で報告させていただいたのち、市民の意見を反映させるため、パブリックコメントや住民説明会を開催いたします。そのあと、市民意見等が反映された原案について当審議会でご承認いただき、来年度中に公表したいと考えております。

それでは「目指すべき都市像」についてご説明いたします。「目指すべき都市像」は4つの項目で構成しております。1つ目は「都市づくりの理念」です。目指すべき都市の方向性について記載します。2つ目は「都市づくりの目標」です。都市づくりの課題を踏まえた目標について記載します。3つめは「将来フレーム」です。将来人口の設定など、将来的な市街地の規模について記載いたします。4つ目は「将来都市構造」です。都市づくりの理念や目標を踏まえた将来の都市のイメージを記載いたします。都市計画マスタープランはこれら本市が目指すべき都市像をもとに、具体的な方針について定めていくものがございます。

まずは「都市づくりの目標」についてご説明いたします。本市における都市づくりの目標は、前回ご説明いたしました本市の現状やアンケート結果などから導かれた課題を踏まえ、5つの目標を設定いたしました。

1つ目は「適正な拠点配置と土地利用による持続可能な生活圏の形成」です。人口減少が予測される中、今後も生活の質の維持・向上を図っていくため、日常生活を支える都市機能の維持に必要な利用圏人口を確保することが必要となります。ここでは、既存の市街地や集落に「生活拠点」を配置し、居住の誘導を図ります。また、それらの拠点や地域を結ぶ公共交通機関を充実させることで、交通利便性の向上を図っていきます。

2つ目は「公民連携によるにぎわいの再生と住みよい環境の創出」です。中心市街地には旧小学校跡地といった低未利用地もありますが、それらを有効活用していくことで、にぎわいの再生を図ります。このときに、公的な事業だけではなく、民間の資金や技術、ノ

ノウハウを取り入れ、効率的な管理運営を行っていくことと併せ、地域に不足する機能の誘導を行うなど、民間活力の活用を図っていきます。

3つ目は「都市施設の効果的な整備による快適で機能的な都市活動の確保」です。道路、公園、下水道といった今後も必要な都市施設については引き続き整備を進めていき、老朽化が進行する施設等については、既存の施設を有効に活用するなど、経済的で快適な都市空間を形成していきます。また、道路については、拠点や地域を円滑で安全に移動できる道路ネットワークを、計画的に整備していきます。

4つ目は「しまなみ海道をいかした広域交流の促進」です。近年注目されているサイクリングと、しまなみ海道をはじめとする多彩な観光資源を連携させることによって、交流人口のさらなる拡大や地域活性化の促進を図ります。

最後の5つ目は、「市民にやさしく災害に強い安全・安心なまちづくりの推進」です。近年は特に災害が多く発生しており、南海トラフ地震も懸念されているため、都市施設の耐震化を速やかに取り組んでいくと同時に、施設のバリアフリー化も検討し、安全・安心なまちづくりを推進していきます。以上5つが「都市づくりの目標」でございます。

続きまして「将来フレーム」についてご説明いたします。将来人口につきましては、上位計画及び関連計画で使用しております「国立社会保障・人口問題研究所」の推計値を採用し、目標年次である令和12年の人口を約13万人と設定いたしました。都市計画マスタープランではその設定人口に基づいた取り組みを講じていきます。また、市街地の規模につきましては、将来人口の減少が予測されていること、今後は既存市街地や集落への居住誘導を図ること等を目標としておりますので、新たな市街地の拡大は行わないものとしております。

最後に、将来都市構造についてご説明いたします。スライドの図面と同じものをお手元の資料12ページに掲載しておりますので併せてご覧ください。将来都市構造におきましては、拠点間を交通ネットワークで結ぶ都市構造を目標として策定いたしました。

まず、今治市役所周辺の中心市街地でございますが、図面で大きな赤丸で囲んでいる区域を「中心核」と位置づけております。中心核は「都市機能の集約を図るエリア」として、市域全域を対象とした商業・業務、行政機能等が集積するエリアです。さらにはJR今治駅や今治港などの主要な交通拠点としても位置づけております。

次に、少し小さめの赤丸で囲んでおります、今治新都市の2箇所につきましては「副次核」とし、中心核の機能を補完するエリアとして位置づけております。

桃色の円で囲んでおります「生活拠点」ですが、支所周辺エリアを位置づけており、地域住民の居住、日常生活における利便性の向上を図るエリアとしています。具体的には支所機能のほかに一定の生活サービスの維持を図っていくエリアとして位置づけ、そのエリア内に居住を誘導していくことで生活利便性を維持していきます。

青色の円で囲んでいるエリアは「産業拠点」です。既存の工場等が集積している臨海部や今治朝倉インターチェンジ周辺に位置づけており、工業・流通機能の強化・育成を図る拠点としています。それらの拠点を広域交通道路である「広域交通軸」やバス・フェリーなどの「補助交通軸」で結び、連携強化を図っていきます。以上が、目指すべき都市像の内容でございます。

続きまして「分野別の整備方針」についてご説明いたします。分野別の整備方針は全体構想とも呼ばれ、「土地利用」、「市街地・住環境整備」、「都市施設の整備」、「自然環境の整備及び保全」、「良好な景観の形成」、「安全・安心な都市づくり」の6つの整備方針について記載しております。

それでは、「土地利用」についてご説明いたします。土地利用の方針では、「土地利用の区分」と「主要用途の配置方針」の2つの項目について定めます。

まず「土地利用の区分」でございますが、大きく2つに分類しております。1つ目は「市街地系土地利用」です。市街地系土地利用に関しましては、商業系・工業系・住宅系の3つに分類しており、活発な交流・産業活動の促進と、それと調和した良好な住環境の創出を図ることとしています。2つ目は「保全系土地利用」です。「農地・集落地ゾーン」と「森林・緑地ゾーン」の2つに分類しており、原則として新たな住宅の開発は抑制する方針としておりますが、次のスライドに示す3つのエリアについては、コミュニティの維持や産業振興など、必要と判断される場合において地域住民との合意形成や周辺環境との調和を図りながら地区計画等によって計画的な土地利用を検討します。

こちらが3つのエリアを示したものでございます。1つ目は「沿道サービス地形成エリア」です。国道196号沿いの赤色の破線で示しているエリアにつきましては、周辺環境に配慮した適正な商業・業務施設等の立地を図るエリアとしております。2つ目は「地域拠点形成エリア」です。用途地域が指定されていない支所周辺、つまり玉川支所や朝倉支所、島しょ部の支所の周辺などを位置づけており、行政サービスや公共交通の結節点としての機能、生活利便施設の維持・確保を行うエリアとしています。3つ目は「工業地形成エリア」です。こちらは、紫色の円で示しておりますが、今後、完成が予定されている今治朝倉インターチェンジ周辺に位置づけています。このエリアは交通利便性を活かした工場・物流機能の立地を図るエリアとしております。

これらの3つのエリアについては、市街化調整区域の地区計画との連動を考慮しており、周辺の環境に配慮した形で土地の有効活用を図っていくことを想定しております。以上が土地利用の方針でございます。

続きまして「市街地・住環境整備」についてご説明いたします。市街地・住環境整備の方針として①「拠点地域における都市機能の充実と居住の誘導」、②「周辺市街地の整備」、③「良好な住宅・宅地の供給」の3つに分類しております。特に①「拠点地域における都市機能の充実と居住の誘導」でございますが、中心市街地では、公共施設の再編に伴い発生する学校跡地等の公的不動産の有効活用など、今治新都市では、民間投資を適切に誘導するなど、公民連携による都市機能の整備・拡充を図っていくエリアとしております。

続きまして、「都市施設の整備」についてご説明いたします。都市施設の整備では、「交通施設」、「下水道及び河川」、「廃棄物処理施設及びその他の都市施設」の3つに分けて方針内容を記載しています。

ここでは、都市づくりの骨格となる「交通施設」についてご説明いたします。交通施設の整備方針として4つに分類しておりますので、順にご説明いたします。

1つ目は「道路の整備」です。幹線道路ネットワークとして自動車専用道路、広域幹線道路、補助幹線道路などを位置づけ、整備・充実を図っていく方針としております。

2つ目は、「自転車・歩行者ネットワークの形成」です。瀬戸内しまなみ海道におきましては、広域的な観光・レクリエーションの架け橋として位置づけ、これに接続して市内に点在する観光・レクリエーション施設を結ぶ自転車・歩行者ネットワークの形成を図っていきます。また、昨年11月には、サンライズ糸山からJR尾道駅までのしまなみ海道サイクリングロードが、「ナショナルサイクルルート」に認定されております。これを国内外のサイクリストに発信するとともに、さらなる魅力向上に向けた取り組みを推進します。さらには、安全で快適な自転車通行空間の整備を行うため、自転車ネットワーク計画に基づき、計画的な取り組みを推進します。

3つ目は、「公共交通等の整備」です。「今治市地域公共交通網形成計画」を策定し、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの形成と利用促進を図ります。

4つ目は、「港湾の整備」です。今治港におきましては「今治港港湾計画」に基づき、港湾機能の整備や拡充を図る方針としております。以上が交通施設の整備方針でございます。

続きまして「安全・安心な都市づくり」についてご説明いたします。ここでは、「災害に強い都市づくり」と「人にやさしい都市づくり」の2つの方針を記載しております。

まずは、「災害に強い都市づくり」についてご説明いたします。基本的な考え方として、過去の災害の教訓を生かすとともに、今後発生が予測される南海トラフ地震等に備えた、災害に強い都市構造を形成するため、身近な生活環境の安全を確保するための、防災機能を強化します。また、災害発生時においては、円滑な物資輸送等を行うため、防災拠点等の充実と併せて、緊急輸送道路の、防災機能の向上を図るなど、分野横断的な、災害ネットワークの構築を推進します。

災害に強い都市づくりの方針を、4つに分類しておりますので、順にご説明いたします。

1つ目は「防災機能の強化」です。災害時の拠点施設や、公共施設等の建築物の不燃化・耐震化を促進してまいります。

2つ目は「防災施設の整備」です。公民館や小中学校などは、地域の防災拠点として災害発生時の活動拠点となる機能の充実を図ります。特に、災害情報管理システムの活用に関しましては、屋外拡張スピーカーの設置やコミュニティラジオ放送局の電波を利用した緊急告知放送など、情報伝達システムの構築を推進します。

3つ目は、「総合交通体系とライフラインの整備」です。老朽化が進行している都市基盤施設におきましては、防災拠点や緊急輸送路等の耐震補強を優先的に行うなど、総合的なインフラマネジメントを推進します。

4つ目は、「風水害等の防止」です。ハード、ソフト対策をあわせた総合的な治水対策の推進やハザードマップを活用し、住民への周知を図ります。

最後に、「人にやさしい都市づくり」についてご説明いたします。基本的な考え方として、少子高齢化が進む中、高齢者をはじめ障がい者や子どもなど、すべての人が積極的に社会参加や交流ができるよう、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れ、バリ

アフリー環境の整備や交通安全対策の推進を図ります。以上が分野別の整備方針の説明となります。

以上で、「今治市都市計画マスタープランについて」の中間報告を終わらせていただきます。

松村会長

ありがとうございました。それではただいまご説明いただいた内容につきましてご質問やご意見等ございましたらお願いします。

着実に手堅くされているような印象がありますが、質問と申しますか、自転車ネットワークについて聞かせていただければと思います。広域的な自転車ネットワークを使うことが想定されるのは主に観光客ではないかと思いますが、そういう場合にはただ単に自転車で走りたいというわけではなく、何か目的地が必要ではないかと思います。そのようなときに、都市計画の中では“ここ”というような所を保全していったり、作っていったりということが必要だと思います。例えば桜井ですが、私の息子が受験ということもあって今年の初詣で綱敷天満宮に来たのですけども、非常に賑わっているし、街並み自体もちんと評価できるという感じの街並みも残っているのではないかと思います。例えばああいうような場所であったり、市街地であれば丹下健三先生が作られたような建造物であったりはまだまだ残っていて、建築を志している人にとって今治は格別なものがあって、丹下健三といえば野球で言えば王貞治と長嶋茂雄と一緒にしたくらいの物凄く超有名なですけども、まだまだいろんな資源が残っているのではないかと思います。景観マスタープランでもいろいろ保全というところまで書かれているのではないかと思います。都市計画マスタープランのなかで広域自転車ネットワークと観光資源の保全、それから創出というところをもう少しリンクしてもいいのではないかと思います。そのあたりについて検討会の方でどんな意見がでてきているのか、そこについて少しお伺いさせていただきたい。

都市政策課長

自転車ネットワーク計画につきましてですが、今治市では現在最後の策定業務中でございます。そして今年度3月末に決定、4月公表という形で進んでおります。内容といたしましては、先ほど会長が言われたように広域的なことももちろん含む中で、まずは中心市街地とそこに入って来るフィーダー路線というような形で路線を選定いたしました。その設定としましては、平成30年度に自転車の交通量調査等を行いまして、重点的な路線をピックアップしております。今回のネットワーク計画は既存の道路を歩行者・自転車・自動車これらをどういった配分にしていくかということで新たに道路を拡張するという計画ではございませんので都市計画決定された幅員の大きな道路というのがメインになっております。基本的には中心市街地の通勤通学あるいは自転車を利用する市民の方にまず自転車のことを知っていただいて安全安心して自転車を利用していただく。併せてフィーダー路線としまして、やはりしまなみ海道の方からたくさん来ていただいておりますサイクリ

スト・観光客に対しての路線も位置付けております。この路線につきましては愛媛県管理の国道であったりしますので、愛媛県と協力して整備を進めていくというところがございます。そのあと周辺市街地に広がっていきたいという計画を策定中でございます。以上がネットワークの概略でございます。それと併せて中心市街地の道路の整備、あるいはフィーダー路線については各道路管理者にお願いをして整備を進めていくというような形で、今回のマスタープランの中で資料 14 ページに都市施設の整備ということで書かせていただいております。今のマスタープランの中には交通施設の中で①道路の整備の中の項目として自転車歩行者の項目をあげております。これを今回特出ししたような形で自転車歩行者ネットワークの形成ということで道路整備に合わせた整備ということで、道路の整備の項目ではなくて一つの大きな項目としてマスタープランのほうにもうたい込んでいこうと考えております。

松村会長

ありがとうございます。自転車を使う量から言えば当然のことながら日常的に使われているような方々が多いし、そういう意味では自転車歩行者の安全性を高めるというような意味合いでいうと、先ほどご説明いただいたような中心市街地のネットワークを作っていくというのは非常に重要なことだと思います。その一方で都市計画という、なにも作るばかりではなく、保全する方法も考えていく必要があるのではないかと思います。それが今治市において、たとえば内子のような歴史的な市街地は現存していないかもしれませんが。とは言いながらも、まだまだ誇れるものがあるんじゃないかなと思いますので、そのあたりも視野に置きながらネットワーク計画、特に広域の方ですね。観光客が使うような路線のネットワークを視野において考えていただけるとより使われる自転車ネットワーク計画になると思います。どうしてもネットワーク計画という線だけになりがちです。では、この線を使ったらどこに行けるのかとか、そういうことがないとなかなか使ってくれないこともありますので。というようなことを感じました。他どうでしょうか。

A 委員

資料 14P の一番下、今治市空き家対策等対策計画とありますが、私の地域では、将来、地域がかなり過疎化していきだろうと思っております。空き家ができて更地になると消防車も入らないような生活道路が、まだ今なら拡張できるのではないかと思います。そうすると地域から若い人たちがここで生活しようとなるかもしれません。道路の整備というと大きい道路ばかりがうたわれていますが、できたら一番身近な生活道路を整備するという方向で考えていただきたい。私どもの身近なところでも空き家になって壊したらいいのに壊してないところもあるし、壊して更地になっているところもあります。その更地が並ぶと今まで道路が拡張できなかったところが用地買収をかけたらちょっと道路が大きくなるよ、消防車が入るよというような道路ができるのではないかと思います。そうすると

また若い人たちがそこで生活をしてくれるのではないか、こんなふう思うのですが、市道ではないため、地域がいくらお金を持っていないとなかなかできないことだと思うんですが、これはやっぱり行政のほうも地域が過疎化しないようにという考え方で取り組んでいただけたら非常にありがたいと思っています。

松村会長

ありがとうございます。この件につきましていかがでしょうか。

事務局

貴重なご意見ありがとうございます。今回ご説明させていただいている内容ですが、都市計画マスタープランということで、今治市の大きな整備方針や将来を見据えた方向性ということをお話しております。また、生活道路等に関しましては、考えていかないといけないことだと思っておりますが、今回の説明の中では、幹線道路など大きな道路についての説明をさせていただいたところでございます。また、担当事業課等にはこういうご意見があったことの話もしておきます。

松村会長

特に先ほどA委員からご指摘いただいた内容というのは同じく資料14Pの(3)市街地・住環境整備の②周辺市街地の整備で地区の実情に応じた施策を検討しながら住環境の改善を防災性の向上や地区計画等の活用による計画的な市街地の形成というところが関係してくるのではないかと思います。当然地区計画を立てていただくためには地域住民の方の協力が必要不可欠ですけれども、そういうことをやっていくと良好な住宅地が形成されるということになります。それも適材適所で今治の全体像を考えた時に防災地区計画をかけて住環境を改善していくというような優先順位はあろうかと思います。それが先ほどご説明頂いたような今治市全体の構造から考えた時に、この場所にはこれが必要だという位置づけになっていくと地区計画等の制度を使いながら住環境を改善していくのではないかと思います。是非そのような機運を高めていくような動きを地元でやっていただくことによって、具体的な形になっていくのではないかと感じています。マスタープランの中にもどこの地区計画というわけではないですが、大項目として入っているというような位置づけでいいかと思います。

事務局

先ほどの空き家につきましては、現在副会長である近藤先生に会長になっていただいて空き家対策計画っていうのを策定しております。やはり空き家については今治市でも大変な存在になっております。皆さんにお願いしたいのですが、老朽危険空き家につきましては今治市におきましても除却補助をしております。まだまだ皆様に周知できておりませんので、もし近所で危険な空き家があるということであれば是非その方に市の補助があることを告知していただけたらと思います。

副会長

空き家の方に携わらせていただいている側から申し上げますと、やはり整合性だと思います。空き家の方はどこそこの地区に危ない家がある、ここにもある、じゃあこれって補助金の制度があるからというすごく具体的なところに落ちていって、そちらのほうでいろいろ議論してじゃあどうしよう、こうしようっていう。かたや、今日議題で出ておりますマスタープランの方はいわゆるどこの地区がどうかではなく、全体的な見通しというか、それこそ会長が冒頭で言われていた計画というところだと思います。その、いわゆる現場、具体的な空き家の問題と今回説明されている全体の抽象的な計画の両輪でやっていたらと思っております。空き家の方は具体的なこういう地区にはこういうものがあってどうかというのをやっております。そちらもまた年を追って続けていくことだと思っております。

事務局

よろしいでしょうか。先ほど会長からのご質問で、丹下健三建築群など観光資源の保全という話ができましたので、少し追加でご説明させていただきます。この件につきましては、資料15ページの左側の(6)良好な景観の形成の中で記載しております。会長の話の中で、今治市景観マスタープランという言葉もでてきましたが、都市計画マスタープランにおきましても、今治市景観マスタープランに基づき、「今治らしい景観」という位置づけで「豊かな自然景観」であるとか「歴史、文化景観」などについて保全していくという取り組みを進めます。というところでマスタープランにも掲げております。

松村会長

是非、しまなみだけではない。という形の方が、より今治市にとって発展するような気がします。

B委員

すみません、後退してかまいませんか。都市計画道路の変更については分かりましたけれども、本日は国土交通省四国地方整備局の方が来てくれておりますので、できたら大まかな形でも構わないので今後の計画をわかる範囲で、本線についても或いは清水校区の側道がどうなるのかというところを少し具体的に教えて頂きたい。

道路課長

清水校区の蒼社川より小松側ということによろしいでしょうか。こちらについては国で5mの側道を整備していただいておりますので、一部現道を利用する道路もありますけれども高速道路の直近に両サイドにできるような計画になっております。

B委員

先ほどの説明では矢田別名線については8月に住民周知の会を開催したということですが、こちらについては住民に説明するような会はあるのでしょうか。

都市政策課長

今回説明させていただいた都市計画決定の手続きの中で、必ず必要な手続きとして住民説明会をさせていただいております。個々の側道については都市計画決定の路線ではありませんので都市計画の手続き上の住民説明会を開催する予定はありません。

B委員

自分たちの立場上、側道がどれくらいの幅で高さがどのくらいでどういうふうな状況でできていくのか。それと最終的にはいつごろできるのかとよく聞かれるんですけど、それらはどんなんでしょうか。

C委員

事業の見通しと致しまして、おそらく開通時期に関して地元の皆様からのお問い合わせが多いのではないかとと思いますが、現在用地買収と必要な埋蔵文化財調査を行いつつ、またそれらの終わったところについては改良工事を進めているところでございます。

一方で、用地取得につきましては、概ね順調に進めているものの、依然として条件が合わずに用地が取得できていないところがございます。そうなりますと、その部分の埋蔵文

化財調査ができないということになります。このように工事にかかる前の前捌きのものが終わらないとなかなか工事工程が決まらないため、開通時期も公表できないというような状況になっております。こういった不確定のリスクが解消されますと開通時期も公表することも検討しております。

松村会長

ありがとうございます。是非とも地元の方でも協力いただけるような動きがあればいいのではないかと思います。

A委員

今治湯ノ浦インターチェンジがハーフランプからフルランプに変更ということで素晴らしい変更だと思いますが、今治北インターチェンジがハーフランプとなっています。あのハーフランプは橋が開通した時には松山方面に行く思いがあまりなかったので広島に渡りさえすればいいのではなかろうかということでハーフなったと思うのですが、それが完成するに近づいてフルインターになったらいいのという声がすごく上がっています。湯ノ浦は変更できたけど、北インターをフルインターにするのは難しいのでしょうか。

都市政策課長

この話は、本四高速の管轄になるので私どもの方ではお答えできにくいところであります。

A委員

今後、今治小松線が開通したら松山、高松、高知方面に行きたい人が北インターから乗りたいと思っても乗れないので今治インターまで行かないといけません。できたらそちらの方で働きかけをしていただきたい。最近はインターでもいろんなインターがあるらしいので、大きなインターではなく、非常にコンパクトなインターもあると聞いています。

都市政策課長

A委員が言われているのはスマートインターのことだと思いますが、基本的には本四高速の管轄ですので今ここでわかりましたということは言えません。

松村会長

その他いかがでしょうか。

今回の審議会を受けて、今後第5回検討委員会があり、そのあと原案ができて、来年度策定公表というような運びということですね。

他、何かございませんか。全体を通じてでもかまいません。

よろしいでしょうか。では他にご意見もないようですので「報告第1号今治市都市計画マスタープランについて」の中間報告を終わります。

以上をもちまして、本日の議案はすべて終了いたしました。

これにて、令和元年度第2回都市計画審議会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

午前11時10分 閉 会

議事録署名人
