

令和元年7月12日

第3回
今治市都市計画マスタープラン
検討委員会議事録

都市建設部都市政策課

日 時 : 令和元年7月12日(金) 午後1時30分～午後3時30分

場 所 : 今治市役所 第2別館11階 特別会議室3、4号

- 次 第 :
- 1 開会
 - 2 委員会開催にあたって
 - 1) 事務局挨拶
 - 2) 資料の確認
 - 3 議事
 - 1) 前回資料の補足
 - 2) 分野別の整備方針
 - 4 閉会

(出席委員)

羽鳥 剛史	三好 哲	菊川 良明
岡田 泰司	村上 伸幸	渡辺 仁
田中 久恵	宇佐美 浩子	坂井 克巳
島村 裕之	新延 清	

以上11名

午後1時30分 開 会

事務局

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、第3回今治市都市計画マスタープラン検討委員会を開催いたします。前回同様、私、都市政策課の阿部が会の進行をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日の進行につきましては、お手元の資料にあります「第3回今治市都市計画マスタープラン検討委員会会議次第」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、事務局を代表しまして、都市政策課山本課長よりご挨拶申し上げます。

都市政策課長

都市政策課長の山本でございます。本日は、ご多忙の中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃より、委員の皆様方におかれましては、市行政全般にわたりまして格別のご理解とご協力をいただいておりますこと、この場をお借りしてお礼申し上げます。

今回の検討委員会につきましては本年度初の会合になります。昨年度は2回ほど開催させていただきました。前回の検討委員会では、今治市の現状、市民意向調査結果をもとに都市づくりの課題を抽出させていただき、これから本市が目指すべき都市づくりの目標等についてご検討いただきました。

今回の検討委員会では、昨年度ご検討いただきました本市の都市づくりにおける課題や目標を踏まえ、都市計画における分野別の整備方針、いわゆる本市の全体構想について話し合っただけだったと思っております。

今治市都市計画マスタープランは、今治市の将来像を実現する上で非常に大事な計画であり、今治の都市づくりの方針を示すものでございます。前回同様、委員の皆さまからは忌憚のないご意見をお聞かせいただけたらと思っております。簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いいたします。

事務局

それでは、会の進行に移りたいと思いますが、その前に、今回、当検討委員会の委員に異動がございましたので、ご紹介させていただきます。

(委員紹介)

事務局

また、本日は、近藤委員、松田委員が、所用のため欠席されております。従いまして、

ただいまの出席委員の数は 11 名となりますので、今治市都市計画審議会条例にあります、委員会開催に必要な定員、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。

それでは、会の進行に移りたいと思います。今治市都市計画マスタープラン検討委員会運営要領第 5 条第 1 項によりまして、羽鳥委員長に議事進行をお願い申し上げます。よろしく願いいたします。

羽鳥委員長

皆さま、こんにちは。今回は第 3 回ということで、昨年度から少し時間が経過しましたが、昨年、第 2 回の時点で、今治の都市づくりの課題を議論して、おおよその目指すべき都市像や、どこを拠点にするか、というあたりを議論してまいりました。本日は分野別の整備方針ということで、次回以降は地域別の整備方針になります。本日までは今治市全体の計画にかかわる内容になりますので、積極的な議論をよろしくお願いいたします。

それでは、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。田中委員と島村委員のご両名を指名いたします。よろしくお願いいたします。

次に、議事録の公開についてお諮りいたします。今治市の「付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しておりますが、委員の皆様方に自由に発言していただくため、発言者の指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。

委員

異議なし。

羽鳥委員長

それでは、本日の議事次第に沿って進めていきたいと思います。まず、「前回資料の補足」について、事務局より説明をお願いします。

事務局

資料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ければと思います。また、お手元の資料も同じ内容ですので、そちらをご覧くださいてもよいと思います。それでは、座ったままで説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

本日は前回資料の補足と分野別の整備方針の 2 つがございますが、その内容に入る前に、都市計画マスタープランの検討のフローについて説明させていただきたいと思います。

こちらに都市計画マスタープランの検討のフローを示しています。本日は、昨年度から引き続きまして第 3 回目となっております。

昨年度については、マスタープランの「基本的事項」及び「市民意向調査結果」を踏まえた「今治市の現状と課題」の整理、そして将来都市構造や都市づくりの方針といった「目指すべき都市像」について、検討を行ってきました。

本日は、「分野別の整備方針」ということで、「土地利用」や道路や下水道等といった「都市施設」「市街地・住環境」等の分野別の方針について、検討していただくことを考えております。

次回（第4回）では、それぞれの地域別に都市づくりの目標や方針を記載する「地域別の整備方針」を、第5回では、都市計画マスタープランの実現に向けた進め方や住民との取組方針などを記載する「推進方策等」について検討していただく予定としています。

なお、本日の検討事項に入ります前に、議事の1つ目として、前回の検討委員会でいただいた意見を踏まえた補足説明をさせていただき、分野別の整備方針の説明へと移っていききたいと思います。

前回の委員会でいただいた意見から、補足説明をさせていただくのは大きく2つあります。1つ目は、市民意向調査結果についてで、「子育て世代の意見はどのようになっているのか」という意見をいただきました。こちらについては、子育て世代として40歳代以下の321人を対象に主な項目の集計を行いましたので、こちらの内容について説明させていただきます。

こちらでは、「生活環境の満足度」について、各項目について満足度を尋ねています。左側に全体の結果、右側に40歳代以下の結果を掲載しています。この結果を比較すると、大きな傾向としては変わらないのですが、買い物などの「利便性」は全体の結果よりも満足度が高く、一方、交通事故や夜間照明といった「安全性」については満足度が低い結果となっています。「子育てのしやすさ」については、全体より0.05ポイント高くなっていますが、ほぼ同程度となっています。

一方、40歳代以下の方で今の住居からの住み替えについて意向を聞いたところ、「住み替えは考えていない」という方は53.3%おられました。反対に「住み替えを考えている」という方は45.8%となっています。

その理由については、右側のグラフで年代別に色分けをして表示しています。40歳代以下は青色で表示しており、この項目については、40歳代以下で意見が多かった上位5項目を表示しています。最も多かったのは「住まいの広さや設備などがニーズに合わなくなったため」、次いで「転勤・転職など仕事上の都合」との回答が多かったのですが、その他で、「子どもを育てる環境としてより充実した場所に移りたいため」という意見も一定存在していることがわかりました。このような意向を踏まえて、今回策定する都市計画マスタープランとしては、市街地等に対して、「子育て支援施設などを含めた都市機能の充実」や「まちなかへの居住促進」をうたっていく必要があると考えています。

続いて、前回資料の補足の2つ目になります。前回の検討委員会では、現状分析を踏まえた「都市づくりの課題」として、5つの課題を挙げていました。その中の1つに「公共

交通ネットワークの確保」があり、その理由として、「高齢化率が上昇し、交通弱者の増加が見込まれるため、公共交通ネットワークの維持・確保に取り組む必要があります」としていました。

いただいたご意見としては、「65歳以上の高齢化率は高くなるが実数としては恐らく現在より減少するため、交通弱者の増加には結びつかないのではないか」、また、「国では75歳以上になると免許証の更新に認知機能検査や高齢者講習が必要となるので、65歳以上を交通弱者とするのは早いのではないか」という意見をいただいています。

一般的に「交通弱者」という言葉は、高齢者のほか、子どもや障害者などを指しますが、その中の高齢者については、いただいたご意見を踏まえて、この都市計画マスタープランでは特に75歳以上の後期高齢者を想定することにしたいと思っています。

下のグラフは、65歳以上の人口を青色で表示し、その中で75歳以上を緑色で示しています。これによりますと、65歳以上の人口は、令和2年（2020年）に約5万4千人とピークを迎えますが、それ以降は実数としては減少に転じていきます。一方、緑色の75歳以上の人口は令和2年以降も増加を続け、マスタープランの目標年次である令和12年（2030年）でピークを迎えます。これらのことより、75歳以上の後期高齢者の人口は、目標年次までは実数としては増加することがわかります。

これらを踏まえて、課題①「公共交通ネットワークの確保」の理由の表現の変更を行いたいと思います。前回と変更して、「高齢化の進行に伴う交通弱者への対応を行うとともに、快適で利便性の高い交通環境を実現するため、公共交通ネットワークの維持・確保に取り組む必要があります」とさせていただければと考えています。

以上で、議事1「前回資料の補足」についての説明を終わります。

羽鳥委員長

ありがとうございました。何かご質問、ご意見等はございませんか。

A委員

市民アンケート調査の中で、住み替えについて、「子どもを育てる環境としてより充実した場所に移りたい」との回答がありました。具体的には、市街地に住んでいて自然が豊かな郊外地に行きたい方が多いのか。それとも逆に、郊外に住んでいる方が便利な市街地に住みたいということなのか。気になったので、傾向をつかんでいたら教えていただきたいと思います。

事務局

昨年度アンケート調査を行いました。A委員からありましたような、細かいところまでは今回のアンケート調査では調査しておりません。ただ、子どもを育てる環境としては、小学校や病院など、都市機能施設が充実した場所ではないかと考えています。

羽鳥委員長

かなり人数が減ってしまいますが、40歳以下で住み替えを考えている人は148名です。そのうちの14.2%なので約20名程度で、まちなかに住んでいる人が多いのか、郊外に住んでいる人が多いのか。そのあたりを見れば少しは傾向がわかると思いますが、ただ、気になるのは、そもそも今のまちなかが子育て環境として充実しているのか。そこは今治市としてどんな印象、あるいは他の計画でどういう感じにとらえているのか。何かありますか。

事務局

まちなか居住に関しては、子育て世代の人数がかなり絞られてきますので、アンケートの内容を確認すればある程度の状況はわかると思います。

羽鳥委員長

総合計画などで、まちなかの子育て環境をもっと充実させなければいけない。そういう位置づけになっているのですか。

A委員の意見は大事だと思います。特に地域別を考えると、子育て環境の充実というニーズは間違いなくあると思うので、どこかに明記する必要があると思いますが、その意味として、まちなかで子育て環境の充実を強調すべきなのか、自然豊かなエリアを中心に子どもたちが学べる環境を充実させるのか。両方やればよいのでしょうか、そのあたりは、どう強調していくかを考える上で、ある程度は把握しておいた方がよいと思ったのですが、どうでしょうか。今までの議論では、まちなかの子育て環境の充実が強いような気もしているのですが。

事務局

第2次今治総合計画の中には、「心を育む」という形で、「健やかに安心して暮らせるまちづくりを目指します」ということで、1番として「安心して子どもを産み育てていける基盤づくり」があります。2番は「いつまでも健やかに暮らしていける基盤づくり」、これは生涯を通じてという意味だと思います。

1番目の、「安心して子どもを産み育てていける基盤づくり」は、未来を担う子どもたちを安心して産み育てていけるように、出会い・結婚・妊娠・出産・子育て、各ライフステージという形で、ハードというよりも基盤づくりの中で、地域の実情に合ったニーズに対応するため、子育て支援サービス、教育・保育環境の充実を図るとともに、子育てでの孤立や不安を解消し、まちづくりで育てていける子育てネットワークの強化を推進します。そういう表現で、第2次今治総合計画では施策の大綱としてうたっています。

委員長からありましたように、都市計画の立場としては、コンパクトシティという方向性で考えると、まちなかの充実は方策の一つだと思っています。教育、あるいはそういう

施設については、次の地域別のところで話が出てくるのかと思っています。

羽鳥委員長

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

B委員

交通事故等の安全性については40歳以下では満足度が低くなっています。私にも子どもがいますので思い浮かぶのは、高齢者に限定して申し訳ないのですが、最近では高齢者の事故が多いと思います。公共交通ネットワークの確保のところ、75歳以上と定めているところで、免許更新を1つの目安に75歳以上に行っていると思いますが、公共交通ネットワークのところは、年齢を省いた上で整理をしていただきたい。これは要望です。修正案の文言に関して意見はありませんが、昨今の交通事故という意味を込めて整理をしていただきたいと思います。

事務局

ありがとうございます。今回の説明は、課題である公共交通ネットワークの維持・管理が必要という理由の一つとして、「高齢化の進行に伴う」という内容を考えた場合に、その根拠の一つとして、75歳以上の人口が増加傾向にありますという根拠づけの説明になります。実際には、「高齢化の進行に伴う」というところが、公共交通ネットワークの維持・確保に取り組む1つの理由とご理解いただければと思います。

羽鳥委員長

分野別の議論になるのかはわかりませんが、交通事故への安全性、都市施設や交通施設の整備、安全・安心の都市づくり、人にやさしい都市づくり、そのあたりに文言としては入ることになるのでしょうか。

事務局

はい。資料の25ページに「②交通安全対策の推進」という項目がありますので、そこで道路の状況や、カーブミラーや照明などの交通安全施設の設置をうたうようにしています。

羽鳥委員長

確かに、子育て世代にとっては懸念事項であることがよくわかるので、ぜひ後で議論ができればと思います。

前回の指摘事項への対応について、ほかのご質問、ご意見はございませんか。

それでは、この議論はここまでとして、分野別の整備方針の内容に移りたいと思いますが、説明がかなり長くなりますので、「土地利用」と「市街地・住環境整備」まで説明をい

ただいて、皆さまからご意見を聞くという形にしたいと思います。では、事務局より説明をお願いします。

事務局

議事2「分野別の整備方針」の説明に移らせていただきます。分野別の整備方針の構成は大きく6つあります。まずは「土地利用の方針」と「市街地・住環境の整備」について説明させていただきます。

まずは、「土地利用の方針」についてです。今治市の土地利用の方針の説明を行う前に、国が推進している土地利用に関する都市計画の潮流について、ご説明させていただきます。

現在、全国的に人口減少や高齢者の増加、市街地の拡散などによって、都市の生活を支える機能の低下や地域経済の衰退、厳しい財政状況が深刻化しています。このような都市が抱える課題に対応するため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」による都市づくりを推進しています。

それは、下の絵が概念図を示しております。赤色の円で示されている中心拠点や生活拠点に生活サービス等の都市機能（商業・医療・福祉など）の集約を行い、その周囲の薄い青色のエリアに居住の集約・誘導を行います。そして、それらを青や緑の線で示されている利便性の高い公共交通のネットワークで結んでいくという概念でございます。

この「コンパクト・プラス・ネットワーク」により、生活利便性の維持・向上に伴って、各世代が安心・快適に生活できる都市環境の構築、ビジネス環境の維持・向上による地域経済の活性化、行政コスト削減に伴う持続可能な都市経営、エネルギーの効率的な利用やCO₂排出削減などに伴う地球環境への負荷の軽減など、様々な効果があると見込まれています。今治市においても、大きくはこのような国の目指す方向性を踏まえて、土地利用の方針を決めていきたいと考えています。

それでは、今治市の土地利用の方針について説明させていただきます。なお、これ以降については、都市計画マスタープランにおける具体的な記載内容として、資料2に「見直し新旧対照表」を用意しています。資料2では、左側に今回の「見直し（案）」、右側に「現行計画の記載内容」を示しています。変更箇所については、それぞれ赤文字下線で表示していますので、詳細な記載内容については資料2でご確認いただければと思います。なお、変更案は、あくまでの現時点のもので、今後、庁内での調整や県との協議の結果等によって変更される可能性がありますので、ご了承いただければと思います。

資料2についても、お気づきの点などがあれば、ご意見をいただければと思っていますので、よろしく願いいたします。

それでは、スライドの説明に戻ります。土地利用の基本的な考え方として、「都市の健全な発展と活性化を図ることを目的に、住み、働き、学び、遊ぶという都市機能の充実と秩序ある土地利用を確立するため、将来都市構造を踏まえた主要用途の配置方針を定めます」としています。土地利用の方針では、「①土地利用の区分」と「②主要用途の配置方針」の

2つの項目があります。

まず、「①土地利用の区分」についてです。土地利用の区分としては大きく2つに分かれています。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ては、さらに商業系・工業系・住宅系の3つに分かれており、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。

もう1つ、青色の「保全系土地利用」については、「農地・集落地等」と「森林・緑地」の2つに分かれており、豊かな自然環境や優良農地の保全、農林水産業の振興を目指した土地利用を目指すため、原則として新たな住宅の開発は抑制していきます。

ただ、農地・集落地等において、コミュニティの維持や生活利便性の向上、交通利便性を活かした産業振興など、土地利用の有効活用を図るエリアとして必要がある場所については、3つの形成エリアを位置づけることとしています。こちらについては後ほど詳細な説明をさせていただければと思っています。

それでは、主要用途の配置方針の説明を行います。土地利用の全体的な図面に関しては、資料3としてお手元にA3で出力したものがございますので、必要に応じてご確認くださいければと思います。

まずは、「市街地系土地利用」の説明をさせていただきます。市街地系については、主に赤色の線で示している市街化区域の内側にそれぞれ位置づけを行うエリアとしています。まず、商業系市街地については、ピンクやオレンジ色で、「中心市街地」「商業業務地」「沿道サービス地」の3つが該当します。これらは、JR今治駅から今治港周辺、今治新都市第1地区、主要な商業施設、主要な幹線道路の沿道に位置づけており、商業・業務機能の集積、日常生活に必要な商業環境の充実、交通の利便性を活かした商業・業務施設等の適切な立地誘導を図るエリアとしています。

特に、中心市街地については、まちなか居住の取組を継続するとともに、空き家・空き地などの低未利用地の有効活用を図ることを方針として位置づけています。

工業系市街地については、青色で表示しており、「生産型工業地」と「流通業務地」の2つが該当します。これらは、今治港周辺や今治新都市第1地区、工業立地が進展している臨海部などに位置づけており、操業環境の整備・保全、多様な物流機能を担う流通産業や先端的産業の集積を図るエリアとしています。

また、今回の都市計画マスタープランの改定で、現行計画から大きく変更した部分として、都市計画区域外である陸地部や島しょ部を含めた計画にしていますが、工業系市街地については、島しょ部の造船所や製塩工場なども生産型工業地として位置づけています。

続いて、「住宅系市街地」についての説明です。こちらについては、黄色や明るい緑で示していますが、複合住宅地・一般住宅地・専用住宅地が該当します。場所としては、工業系用途や商業系用途が共存する住宅地、戸建住宅を中心とした低層住宅地や中低層住宅地などを位置づけており、他用途との調和のある共存の許容、良好な住環境の保全・創出を図っていくこととしています。

続いて、「保全系土地利用」についての説明です。保全系としては、薄い緑色の「農地・集落地等」や濃い緑色の「森林・緑地」があります。農地・集落地については、市街地以外の薄い緑色で示している場所になります。こちらでは農業の振興と優良農地の保全を行うこととし、既存集落地における快適で安全な生活環境の形成を図っていきます。

森林・緑地については、森林・緑地を保全していきますが、必要に応じてレクリエーションの場としての活用も図っていくエリアと位置づけています。

農地・集落地等については、原則として新しい開発は抑制していくエリアとしています。ただ、現在、今治市で運用している開発許可の立地基準では、前回の委員会で新築の動向をご覧いただいたように、市街化調整区域であっても自己用の住宅地については立地制限が緩和されており、郊外の開発が多くみられている状況です。今後は、必要に応じて立地基準に関する規制緩和の見直しも検討していきますが、まずは、第1段階として、エリアを絞って、必要なエリアについては開発を緩和していくというような運用を考えています。

そこで、3つのエリアを考えています。

1つ目は「沿道サービス地形成エリア」で、国道196号沿いのオレンジの点線で示しているエリアについては、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位置づけています。

2つ目は「地域拠点形成エリア」になります。こちらに関しては、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、ピンク色の円で示しているエリアを位置づけており、行政サービスや公共交通の結節点としての機能、生活利便性施設の維持・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」になります。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IC周辺に位置づけています。このエリアは、交通便利性を活かした工場・物流機能の立地を図るエリアとして設定しています。

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えており、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います。

その他、現行計画からの変更箇所としては、島しょ部全域に土地利用の方針を追加したことや、先ほど説明したエリアのほか、今治新都市の事業完了に伴う反映等、その他一部の変更を行っています。以上が土地利用の方針の説明になります。

続いて、「市街地・住環境整備」の説明を行います。市街地・住環境整備の基本的な考え方は、「拠点地域における必要な都市機能の充実や居住の誘導を推進するとともに、周辺市街地においては都市基盤施設等の既存ストックを有効活用した居住環境の向上を図ります。また、住宅・宅地については、少子高齢化や地域の実情などを踏まえ、適正な維持管理による良質なストックの形成を図る」としています。

小項目については3つあります。まず、1つ目「拠点地域における都市機能の充実と居住の誘導」についてです。こちらでは、土地利用の方針と同様、お手元の資料4にA3にプリントしたものがありますので、必要に応じてご覧いただければと思います。

こちらについては、中心市街地や今治新都市、また、用途地域が指定されている支所周辺といった、各拠点を位置づけています。これらの地域については、まちなか居住の推進や公民連携によるぎわいの再生、地域の生活拠点にふさわしい魅力とゆとりのある商業空間の確保などを図るエリアとしています。

特に、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を、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います。

2つ目、周辺市街地の整備では、拠点地域の周辺の市街化区域や用途地域の指定エリアの黄色に着色している部分を周辺市街地に位置づけています。この周辺市街地では、地区の実情に応じた施策を検討しながら、住環境の改善と防災性の向上、地区計画などの活用による計画的な市街地の形成を図っていくエリアと位置づけています。

3つ目、良好な市街地・宅地の供給では、少子高齢化などの変化や地域の実情に対応した、ゆとりと潤いのある住宅地の形成を図ります。市営住宅については、計画的な建替えや長寿命化などを実施し、良質な住宅ストックの形成を図ります。また、近年、増加傾向にある空き家については、「今治市空家等対策計画」に基づき、住民や関係団体などと連携した空き家対策を推進していきます。以上が、市街地・住環境整備の説明になります。

羽鳥委員長

ありがとうございました。今の2つの議題についてご質問、ご意見等はございませんか。

A委員

要望と質問があります。

まず、要望です。個人的なことですが、私は松山市の城北地区で、愛媛大学の近くに住んでいます。戦後、土地区画整理事業が行われ、近隣の公園なども整備されています。この4月から単身赴任で今治市の東門に住んでおり、東門から旭町まで徒歩か自転車で通勤しています。そこで感じたのは、今治市でも同様に区画整理が行われていると思いますが、松山市の城北、あるいは高級住宅地と呼ばれる岩崎町や持田町に比べて、今治市の方が圧倒的に街区は整備されており、街路の幅も広い。近隣公園も数が多く、面積も広い。住環境自体は松山と比べて整っている。都市インフラは十分整備されていると思いました。ただ、残念なのは、空き家の増加など、活気のあるまちではなくて、さびれてきているのかという思いがありますので、ぜひ、既存インフラの活用という意味でも、区画整理が終わったところを再度、まちなか居住を目指して取り組んでいただきたいという要望です。

これは質問です。国土交通省で今治小松自動車道の整備が進められており、今治インターがいつ開通するかはわかっていませんが、開通すれば196号の通過交通がなくなります。196号沿いにショップができていると思いますが、それらにかなり影響が出てくると思いますので、今治小松自動車道の開通後の都市計画像は、どのように考えておられるのか、お

尋ねたいと思います。

事務局

現在も、今治市の市街化調整区域の地区計画で、196号沿いについては商業施設の大規模な開発等が可能な区域としています。また、内容を見ましても、県外からの訪問者というよりは、196号沿いの商業施設はスーパーや大型の電器店となっていますので、基本的には市民を対象とした商業施設になっていると思います。

地区計画の方針としては、沿道サービス地ということで、飲食店など、沿道地に設置可能な施設等呼び込んでいこうという計画になっていますが、実情としては市民向けの小売店が出ています。その点では、今のところ、商業施設であればあまり影響はないと考えています。イオン等は県外のお客さんも来ていると思われませんが、196号沿いの地区計画については、現在のところあまり影響はないと考えています。

A委員

都市計画の範疇ではないのかもしれませんが、今治小松自動車道ができて、素通りされるまちではなくて、下りて楽しんでもらえるまちづくりが必要ではないでしょうか。

事務局

その点については、確かに商業施設もその一つであると思いますが、交流人口の拡大ということで、観光の方面で頑張っていかなければいけないのではないかと考えております。

羽鳥委員長

前半のまちなか居住については、土地利用と住環境の両方にかかわるテーマですので、今後、進めていくことになろうかと思います。後半の部分は、国道196号というよりも、素通りせずにまちなかに来てもらえるようにする。あるいは観光面で充実させる。そういった対応が大事だという気がします。

他にいかがでしょうか。

C委員

21ページ、保全系土地利用の農地・集落地等の中に「沿道サービス地形成エリア」や「工業地形成エリア」がありますが、これは大きくとらえると、市街化調整区域の線引き外しにつながってこないか。そういう感覚を受ける。点線のエリアが大きすぎるという感覚を受けます。

事務局

波線の赤丸は基本的にはイメージですので、実際はエリアを絞った運用を考えています。

C委員

「沿道サービス地形成エリア」については、これまで運用されていた国道 196 号沿いの 50mの緩和されているエリアですね。

事務局

はい、オレンジ色の点線で囲まれているエリアです。

C委員

それが、今回赤の点線の大きさに拡大されると全く違うイメージでとらえられてしまう。

事務局

運用としてはオレンジ色の点線部分になります。赤の点線はその場所を示しているもので、今回の資料用に示したものです。

C委員

わかりました。

羽鳥委員長

よろしいでしょうか。「沿道サービス地形成エリア」については、実際にはオレンジの領域がこのエリアになっているということです。ちなみに、「地域拠点形成エリア」と「工業地形成エリア」も具体的にエリア決まっているのですか。

事務局

「地域拠点形成エリア」と「工業地形成エリア」については、まだ細かいエリアは設定していません。

羽鳥委員長

都市マスではそこまで決めないということですね。

事務局

はい。「沿道サービス地形成エリア」に関しては、現在も運用方針がありますので、そのエリアを明確にしたという意味でオレンジ色の線を入れています。

羽鳥委員長

他にいかがでしょうか。

では、続いて残りの4点、後半部分に移りたいと思います。「分野別の整備方針」の都市施設の整備から説明をお願いします。

事務局

それでは、都市施設の整備から説明を行いたいと思います。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つに分けて方針を記載しています。

まずは、都市施設の整備の1つ目「交通施設」についてです。交通施設の基本的な考え方は、「地域を円滑で安全に移動できる道路ネットワークの形成と拠点間を結ぶ公共交通網による快適で利便性の高い交通体系の構築を図るとともに、交流人口の拡大と地域活性化を図る自転車・歩行者ネットワークの形成を推進します。」ここでは「歩行者・自転車ネットワーク」になっていますが、正しくは「自転車・歩行者ネットワーク」になりますので、申し訳ございませんが修正をお願いします。「道路施設や港湾施設については、整備・拡充を図るとともに、既存ストックに対して適切な維持管理・更新等を実施します。」これが基本的な考え方になっています。

こちらについては小項目が4つあります。順番に説明します。1つ目は「道路の整備」についてです。こちらについては、自動車専用道路、広域幹線道路、幹線道路などを位置づけています。幹線道路のネットワークの方針図については、お手元の資料5にA3に印刷したものがありますので、確認いただければと思います。

道路の整備については、陸地部では、現行計画から継続して位置づけるとともに、島しょ部においても新たに位置づけを行い、整備・充実を図っていくエリアになります。

こちらのスライドはネットワークの拡大図を示したものになります。紫色の自動車専用道路としては、瀬戸内しまなみ海道、今治小松自動車道を位置づけています。赤色の広域幹線道路としては、国道196号、国道317号を位置づけています。その他の県道や主要な都市計画道路、広域農道を青色の都市内幹線道路と位置づけています。道路ネットワークの方針は、これらに従って整備を推進していくという位置づけにしています。

続いて、「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ついては、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、ブルーラインの維持管理、案内板の設置と併せて、二次交通との連携を図り、豊かな地域資源を活かしたサイクルツーリズムを推進します。

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。

公共交通の整備については、「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。また、関係事業者などの協力を得ながら、路面バスや高速長距離バス、それから市民の生活交通に不可欠な離島航路の

維持・確保を図っていきます。

港湾の整備については、今治港については「今治港港湾計画」に基づき、港湾機能の整備や拡充を図り、波止浜港については地場産業を支える地域の拠点港湾として機能の整備・充実を図っていくこととします。以上が交通施設についての説明になります。

続いて、「下水道・河川」についてです。下水道・河川の基本的な考え方は、「下水道普及率の向上と良好な水循環・水環境の形成を図るため、市街地の状況や投資効果などを踏まえた効果的な公共下水道等の整備を図ります。既存の施設等については、適切な維持管理や更新等と併せて、防災機能の充実を図ります。また、浸水被害の軽減・解消と親水性や景観に配慮した親しみのある河川環境の形成を図る」としています。

こちらの小項目については2つあり、1つ目は「公共下水道の整備」です。これについては、市街地内の未整備区間を優先的に整備し、ストックマネジメントの観点から計画的な更新と適切な維持管理を図るとともに、耐震化等の自然災害に備えた取り組みを推進します。また、人口減少への対応及び施設管理の効率化を図るため、処理施設の統廃合を長期的に推進します。2つ目の「河川の整備」については、治水及び災害防除に努めるとともに、まちなぎわいや新しい魅力を創出するための水辺空間の整備を検討します。

都市施設の3つ目、「廃棄物処理施設及びその他の施設」になります。基本的な考え方は、「既存施設の有効活用と必要性に応じた計画的な整備を図るとともに、時代の要請に的確に対応した人と環境にやさしい設備の充実を目指していく」としています。

「一般廃棄物処理施設の整備」については、今治市クリーンセンター（バリクリーン）の稼働により、圏域内の処理施設の集約が完了したため、今後は施設の適切な維持管理を図ります。最終処分については、今後予想される最終処分量を見極めて、適正な規模の最終処分場整備について総合的に検討を行う、などを記載しています。

「その他の施設の整備」については、総合福祉センターや老人福祉センターなどについては、既存施設を主要な施設と位置づけ、設備の充実や利用環境の向上を図るとともに、地域福祉の拠点として福祉事業の推進を図ります。また、広域を対象とする火葬場の適切な維持管理を図ります。以上が都市施設の整備になります。

続いて、4番目の「自然的環境の整備及び保全」です。基本的な考え方については、「水源の森や美しい多島海、海事文化を物語る史跡など、先人から受け継がれてきた豊かな自然や歴史的風土を守り、よりよい環境で次の世代につなげていくとともに、これらの緑を核として多様な交流を育みながら緑豊かな都市環境の創出を図る」としています。

こちらの小項目は3つあります。1つ目は「豊かな自然や田園環境の保全」です。これについては、山地・丘陵地の樹林地、水辺地や身近な樹林地、市街地周辺部に広がる農地の保全などについて記載しています。2つ目の「都市公園等の整備」については、住民が日常的に利用する身近な公園については、人口動向や配置バランスを勘案しながら適正に配置をしていきます。また、総合公園や運動公園等については、多様な主体による管理運営手法を検討し、適正な維持管理や利用促進を図っていく、などとしています。3つ目の

「都市緑化」については、緑に関連する情報発信や各種行事を通じて市民の緑化意識の高揚を図ります。この自然的環境の整備及び保全の項目については、緑地の保全や緑化の推進を図る計画である「今治市緑の基本計画」と整合を図った内容としています。

続いて、「良好な景観の形成」についてです。良好な景観の形成の基本的な考え方は、「良好な景観の保全・育成、美しく風格のある景観の創出、潤いある豊かな生活環境の創造、個性的で活力ある地域社会の実現のため、また、観光交流資源として活用するため、今治市景観マスタープランに基づき、景観計画制度等を活用した今治らしい景観形成を推進します」としています。

小項目は2つあります。1つ目の「今治らしい景観」については、今治市の景観を「豊かな自然景観」「歴史、文化景観」「人と自然の共生景観」「新たな景観」「活気ある産業景観」の大きく5つに分類し、各分類の取り組み（基本目標と方針）を推進していきます。

2つ目の「景観行政の推進」においては、現在、今治市の都市計画区域外等で指定されている景観計画を活用し、大規模な開発行為などの景観への配慮を誘導していきます。また、屋外広告物についても、良好な景観形成を行うため、愛媛県屋外広告物条例に基づく規制を引き続き推進していきます。この良好な環境の形成についても、関連計画である「今治市景観マスタープラン」及び「今治市景観計画」と整合を図った内容としています。以上が良好な景観の形成になります。

最後、6つ目の「安全・安心な都市づくり」です。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います。

まずは、「災害に強い都市づくり」についてです。基本的な考え方は、「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する」としています。

小項目は4つあります。1つ目の「防災機能の強化」については、災害時の拠点施設や、公共施設等の建築物の不燃化・耐震化を促進していきます。また、防災上の課題を持つ密集市街地については、それぞれ地区の特性を踏まえた改善を図ることとしています。

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。特に今治港については、地震発生時の物資輸送拠点として、耐震岸壁の整備を行うなど、防災機能の強化に努めていくとしています。

3つ目「総合交通体系とライフラインの整備」では、老朽化が進行している都市基盤施設については、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。また、避難路や緊急輸送路の確保・整備を図るとともに、耐震バースなどの整備を図っていきます。

4つ目の「風水害等の防止」については、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。

最後になりますが、「安心・安全な都市づくり」の2つ目、「人にやさしい都市づくり」になります。基本的な考え方としては、「少子高齢化社会を迎え、高齢者をはじめ障害者や子どもなど、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」としています。

小項目は2つあり、1つ目は「バリアフリー環境の整備」になります。公共施設等におけるバリアフリー環境の整備・充実を図るとともに、市営住宅については、高齢者や障害者が安心して暮らすことができるようにバリアフリー化を推進していきます。

2つ目の「交通安全対策の推進」については、交通事故が多発している道路などの安全を確保する必要がある道路については、歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するための交通安全施設の設置を図ります。また、違法駐車や放置自転車の防止により、安全な交通環境の確保に努めるとともに、関係機関などと連携しながら住民の交通安全意識や交通マナーの向上を図っていく、ということを記載しています。

以上が分野別の整備方針の説明になります。

羽鳥委員長

ありがとうございました。ご質問、ご意見等をお願いします。

D委員

資料2になりますが、土地利用の見直し案で、「中心市街地活性化の観点から中高層住宅を中心とした…」と、“高”が入っています。変更した理由、要因、どういうデータから“高”が入っているのか。

事務局

現在、今治市においても、10階以上の高層マンションが駅前に建設されているように、近年は高層マンションの建設が見受けられるため、「中層住宅」から“高”を入れて「中高層住宅」としています。

D委員

現状に則してそうなっているのはわかりますが、これをそのまま続けるのかどうか。それと、土地利用の観点から、現行計画では入っていなかったため、本来は高層を建てるところではないという位置づけではないか。現状そうなっているのはわかりますが、それをそのままにしていくのか。そして要因、なぜか。それをお聞かせ願いたい。

事務局

もともとのマスタープランでは想定していなかったのではないかと考えています。ただ、今は今治市においても高層マンションが建ち、できた年はその地域の人口が増えています。高層マンションは中心市街地に建設されていますので、まちなか居住の意味からも今治市にとっては良いことであり、悪いことではないと考えています。

D委員

建てる場所はそこでよいのか。ルールを決めて、それを変えるには変えるだけの要因、データがあった方がよいのではないかと思う。公園や小学校があればいいですが、無いところに建ててよいのか。それを考えた上で“高”を入れているのか。いきなり“高”が入っているように私には見えた。

事務局

今回の都市計画マスタープランにおいても、中心市街地ににぎわいを呼び戻そうという基本的な考えがあります。現在、高層マンションが建築されている場所については、今回のマスタープランで用途を変えたりしたものではなく、もともと建築することが可能な場所です。ただ、今まではそういうニーズがあまりなかったのか、高層マンションの建築があまり見受けられなかったというのが現状です。

D委員

現状はそのあたりも小学校がなくなっています。予測として、こういう人が入ってくるから、この場所は高層マンション建ってもよい等のそれなりのビジョンを持っているのならいいですが、規制なく建ててもよいのか。

極端な意見ですが、社宅などが建つのは問題ないと思いますが、今たくさんマンションが建っています。建てる業者はいいですが、実際、住む人によって長く住める場所になるのか。今は人気があるからいいのかもしれませんが、ずっと続くのかという気がします。

きちんと都市計画をした上で、京都のように何メートル以上は建てたくても建てられない。そういうルールが土地利用にでもあるのではないかと思う。そこはクリアできているのですか。

C委員

私の考えを述べさせていただければと思います。先ほどの質問ですが、中心市街地の将来的な方針に基づいて書いていることで、現状ではなくて、将来的にJR今治駅から港までの間に中高層マンションができて人が住むということです。高層マンションができたなら、住む方々は文教地区である駅周辺の中学校へ行きたいでしょう。環境の良い中心市街地に来ることで生活環境も良くなり、市役所もあり、公共機関も近く、金融機関もある。そう

いった場所で、生活の利便性は非常に良いと思います。100坪に2世帯が50坪ずつ建てると2世帯にしかならない。ところが高層マンションを建てれば、居住地としてのエリアが広がり、入ってくる人も増える。将来的なことを思えば、5階建てで止める必要はなく、建築基準法上、問題がなければ高層マンションを建てて人を呼ぶことが望ましいと考えます。

人が来るから建てるのか。建てるから人が来るのか。どちらが先かはわかりませんが、それを受け入れられるだけの魅力が中心市街地にはないことはないと思います。そこは将来的な方針としてとらえた方がよい。私はそういう意見です。

D委員

その方針と、もう1つは、業者がそんなに高くない2階建てくらいの建物をたくさん建てていますが、そのニーズがこれからどちらを向いていくのか。行政が方向性を見せれば、どちらかに傾くのではないか。今は両方が建っている。本来、そういうことがあり得るのかと私は思います。

行政の方針が出れば、それなりにどちらかに収束して、効率の良い土地利用が出てくると思いますが、今の方針でよいのかどうか。それともはっきりしていないのかどうか。

現段階では、両方が建とうとしている。2階建ても多く、レンコン畑をつぶして建てています。そういう両極の政策が進むのがよいのか。それとも、行政がある程度、方向づけをしてあげるのがよいのか。

事務局

今回の見直し案には、中心市街地という意味合いで書いていますので、都市政策、都市計画の観点から、中心市街地は高さも含めて土地の高度利用を推進してほしいところになります。

レンコン畑をつぶして2階建てが建っているという話がありましたが、中心市街地から少し離れた場所で、市街化区域ではありますが中心市街地ではない。そういう場所には、都市計画の観点から、宅地化をしていただいて、住宅系であったり商業系であったり、都市計画の用途地域に合う建築物を建てていただきたい。

一方、中心市街地では高度利用を考えていただく。中心市街地の周辺については用途に合った建物で、用途によっては建築基準法上、高さ制限や面積制限も出てこようかと思えます。その用途に合ったものをフルに使って建築を進めていただきたい。そういうイメージを持っています。

中心市街地の中ではできるだけ高度利用ということで、10階建ての高層マンション等も今の基準でも可能ですから建っています。マスタープランに“高”が入っていなかったのを今回、文章上に新たに追加しますが、もともと制度上ではできていたことであります。そういうイメージでマスタープランを考えているところです。

羽鳥委員長

今後のまちなかの方針としては、現状を踏まえつつ、可能性があるのもので、そういう部分については高層マンションも受け入れる。そういう方針でいかがでしょうか。今の時点ではそうなりますが、そのあたりはここで議論すればよいと思います。

住んでいないので実情を知らないのですが、今いくつか建っている中で、まちなか居住のニーズは高いわけですね。実際に人も入っていると聞いていますが。

事務局

一番新しく建築された駅前の高層マンションには、まだ空きがあるようですが、銀座通に建ったマンションは売れ行きが良く、早くに完売になったと聞いています。

羽鳥委員長

まちへの波及効果というか、子育て世代も入っているわけですか。そこまではわかりませんか。

事務局

住んでいる方を調べてはおりませんが、銀座などは近くにスーパーがあり、買い物客などを見ると、若い世代もおられるのではないかと考えています。

羽鳥委員長

このあたりは重要で、細かいことは地域別になると思いますが、全体の方針の中で、中心市街地活性化という点で、今治としては高層マンションも受け入れるという方針案になっています。

E委員

ヘルパーやデイサービスなどの介護事業は、人気のある業界ではないので人手が集まりません。特に島しょ部では高齢化に伴い生産年齢が減ってきていて、募集しても人が集まらない。来てもらいたい人はたくさんいる状態です。今は市内陸地部から高い交通費をこちらが負担して派遣している職員も多数おります。今も四苦八苦していますが、10年後、支援を必要とする人がバラバラと拡大された市外に住んでいると供給が追いつかないのではないかと。

今回、住宅開発は原則として抑制しますという言葉が出ているので安心はしていますが、福祉サービスを受けられ、その地域で安心して暮らせるという観点から、中心市街地活性化の観点でまちなか居住を進めていく政策は重要だと思います。

生産人口が増えることはなく、子どもは1年に100人も生まれていません。今15歳の子どもが25歳になったときに何人になっているのか。人口が減り、よそから入ってこない限

り、決まっていることです。

最初に国の方針を説明いただきましたが、それに基づいてコンパクトなまちをつくっていくのは、喫緊の、活性化というよりも、暮らしやすいというか、暮らせるまちというか、言葉は思いつきませんが、将来、福祉や医療、介護のサービスを受けながら人生をまっとうできるまちにするためには、金儲けなど、そのような言葉に流されてはいけないのではないかと思います。コンパクトシティ、コンパクトなまちづくりに誘導できる施策であれば、“高”が入ってもかまわないと思います。

羽鳥委員長

ありがとうございます。幅広く、今後の今治自体、持続可能性という観点からも、こういった政策が大事ではないかのご意見だったと思います。

その他、この点についてご意見はございませんか。

事務局

他市の事例で申しますと、駅や病院が近い市街地の介護付き高層マンションに住み替えをされる郊外の方が増えていると聞いていますので、ただの分譲マンションではなくて、介護付きのマンションも念頭に入れた中で“高”を入れています。

C委員

D委員からエリアはそれでよいのかという話があったと思います。それについては、今治城の周辺の景観からすると、例えば西隅の一角に15階建ての高層ビルが建つと違和感があるという気はします。そういった意味でも、歴史的な風景を保全するという観点から、ここはやめてほしいというエリアがあっても、それはそれで筋は通ると思います。

羽鳥委員長

今の意見も踏まえて、もう少し幅広く文章を書けないか。中心市街地活性化は、幅広くとらえると福祉も入ってくると思います。もう少し幅広い目的のもとで、空き家等、いろんな可能性も踏まえて、魅力的なまちなか居住を目指していくという内容にしてもよいかと思います。C委員からご指摘があったとおり、景観上の配慮なども行うべきだと思います。全部を入れると文章が長くなりますが、もう少しオブラートに包んだ方がよいのかもしれない。エリアも戦略的に考えながら、やるべきところには高層マンションも建てていく。それがわかるような文章にしていただけませんか。

ちなみに、今、景観の規制はあるのですか。松山市では松山城が見えなくなったりすると、それで制限がかかったりしています。京都もそうです。

事務局

今のところ、景観上の建物規制はありません。

羽鳥委員長

ここにそれを入れると強いメッセージになるのですか。

事務局

そこに規制を入れるとなると、それぞれの分野で各課が考えていくところになります。大きな話になってきますので、そこまで踏み込んでマスタープランに書くのは難しいと思います。「こういう条件で」というのは無理ですが、将来の方向性としてうたっていくのは可能です。

羽鳥委員長

修正案を、もう少し幅広く書いていただければと思います。

事務局

検討させていただきます。

羽鳥委員長

お願いします。この話については、そういった形でよろしいでしょうか。

その他の点も含めて、ご意見、ご質問、いかがでしょうか。

C委員

資料2の8ページ、(1)交通施設、基本的な考え方で、赤文字で書かれている3番目に、「交流人口の拡大と地域活性化を図る歩行者・自転車ネットワーク形成を推進します」とあります。調べてきたのですが、今治市に在住している、住民票を置いている外国人の数は3,243名います。これは交流人口には含まれません。交流人口というのは、観光で来られた方になろうかと思いますが、そのほかに外国人も結構いると思います。

そういった中で、資料2の最後の25ページ、「人にやさしい都市づくり」の基本的な考え方等で、「少子高齢化を迎え、高齢者をはじめ障害者や子供など」とありますが、この資料の中に“外国人”という言葉はありません。交流人口を増やし、外国の方にもやさしい交通施設にしなければいけない状況の中で、交通弱者にしてもそうですが、どこかに外国人という言葉を入れておく方が、外国から来てくれる方にも配慮したマスタープランという意味合いが強調されて、よいのではないかと感じますので、検討していただければと思います。

せっかくF委員が来ていますので、お聞きしたいのですが、外国の方の事故は現在あつ

たりするのですか。外国の方が自転車に乗っているのをよく見かけます。

F委員

多くはないと思いますが散見されます。自転車利用者に関する事故は、学生の事故が圧倒的に多いので、外国人の方の事故は多くありませんが、実際には起きています。

C委員

そういうことも踏まえると、外国人にもやさしい交通施設のあり方を提案したいです。

羽鳥委員長

大事なことだと思います。交通安全のところは当然ですが、それ以外の項目においても、観光は、よくよく考えると、分野別には独立した項目として入ってこないのですか。

事務局

今のところ、そこまでは考えておりません。

羽鳥委員長

都市マスの中に外国の方に関する文言を入れるようなところはないのですか。

事務局

そちらにつきましては、C委員と委員長からいただいた内容について、できるだけ入れられるところを検討させていただき、文案もさらに検討させていただきます。

羽鳥委員長

ありがとうございます。

D委員

「災害に強い都市づくり」の「総合交通体系とライフラインの整備」、もしくは「人にやさしい都市づくり」の「交通安全対策の推進」に関連すると思いますが、「情報システム」を活用する旨を記載して頂きたい。災害があったときに各拠点の情報が有線の通信網であれば切れる可能性もある。その場合に災害用の通信ネットワークのような情報インフラを計画される考えはあるのか。それと交通については、これから高齢者の交通手段としていろんな考えがあると思いますが、例えばウーバーのようなもので、使用者のニーズを把握して配車をするなど、共有して使えるようなシステムをこれから考えていく。そういう考え方を持って、情報インフラ、なおかつ交通インフラを活用できるシステムづくりを、「安全・安心な都市づくり」の中に位置づけていただきたいと思います。

少なくとも災害に強い通信ネットワークなどの情報インフラ、具体的には有線だけではなく無線のネットワークを活用できるのかなどを踏まえた上で、場合によっては、「安全・安心の都市づくり」に入れていただきたいと思います。

事務局

防災危機管理課が防災部局としてあります。災害時の通信、情報のやり取りだと思しますので、今の状態がどうなっているかを確認させていただきます。次回に報告させていただければと思います。それを受けて、あるのであれば、こういう状態ですということになると思います。なければ、その部局が今どのような計画を立てているかということになるかと思しますので、災害については確認をさせていただければと思います。

交通システムですが、交通の中には、車のシェアであったり自転車のシェアであったり、いろいろあると思います。これは公共交通機関も含まれると思いますので、細かいシステム的な話になると、マスタープランよりも、さらに踏み込んだ実施計画の中でうたわれるものであると考えております。

計画を策定する中で、具体的なシステムづくりは、地域振興の担当部局もあれば、公共交通を担当している部局もありますので、それぞれのシステム構築は各課で考えていくことになるかと思えます。マスタープランでは、もちろん安全・安心をうたいますが、システム的なものになると計画部局、事業部局になると思います。1点目は確認させていただきます。

羽鳥委員長

確認して、適宜、入れ込んだりするということですね。その他、いかがでしょうか。

G委員

安全・安心な都市づくりになるかと思いますが、コンパクトシティを進めていくと農村部は過疎化がどんどん進んでいくと思います。その中で、イノシシの被害が多く、すでに人間が住むまちなかにも出てきているという状況になっています。そういう意味でも「安全・安心な都市づくり」の中に、人体に危害を加える動物からも守っていくという概念も、これから先は必要ではないか。そういう考え方も入れていただければと考えていますので、ご検討いただきたい。

羽鳥委員長

ありがとうございます。鳥しょ部が多いですか。

G委員

陸地部でもあります。人が住んでいるところにも出てきますし、農村部では夜になると

外を歩けません。

事務局

そのあたりも検討項目の1つとして検討したいと思います。

H委員

市民アンケートで「水辺環境」の満足度が低いのはとても残念だと思いました。他県から来る人は、しまなみ海道や海のまちというイメージが多いと思います。せっかく海の環境があるので、景観に関する見直しも今回は増えており、自然に関して力を入れていくと思いますが、景観の中でも水辺や海の優先順位を上げて、今治の特徴、今治のまちのデザインとして踏み込んでいけば、もっと特徴が出るのかと思います。

私は仕事上、今治港のことが気になります。は一ぱりーを建てる、遊歩道を整えるということで、港にも今治市としては力を入れていると思っていたのですが、あまり盛り込まれていません。防災のことや岸壁の強化などは書かれていますが、市街地の活性化という中で、当初は港ににぎわいを持たせて、商店街への動線ということも言われていたように思います。それがこの中にはあまり見られないので、港の活用はどうなっているのかと思いました。

海の駅があって、ヨットの方が来られたりクルーザーの方が来られたり、まだまだ人は少なく、パイは少ないですが、かさ上げしていけば、海のまちだったり、海のみちだったり、それが色として出て、今治のキャラクターが出てくるのかと思います。

事務局

ありがとうございます。港に関しては、確かに観光的なところがあり、全体構想では表しにくいところかと思います。次回の地域別構想では、今治市をいくつかの地域に分けてそれぞれのまちづくりについて検討いたしますが、そのなかで、港を中心とした中心市街地などが入っていきますので、そこで検討させていただければと思います。

羽鳥委員長

確かに、今治といえば、港や水辺は大事なので、当然、地域別では論点として入ると思います。

事務局

地域別構想の検討の中で、港や水辺の内容について、どう入れ込むかも含めて検討させていただきます。

羽鳥委員長

よろしくをお願いします。

D委員

前回、文化・教養・レクリエーション施設について、もっと充実させる取り組みというか、考え方を入れていただきたい、と申しました。前に私が言ったのは、どの程度の生産高、都市の人口であれば文化施設はどのくらいあればよいか、オペラハウスの話をしたと思います。それが今回あるのかと思っていたら出ていなかったの、次回に入るのであれば入れていただきたい。これは私だけの意見ではなく、他の方からもありました。それを思い出したので付け加えておきます。今治市はそれなりのベースになっているのか、そこまではないからできないということなのか、そうであれば諦めがつきます。そういう話をしたと思います。

事務局

指標ということですね。わかりました。

羽鳥委員長

次回までに検討してください。よろしいでしょうか。

分野別の大まかな内容については、基本的には了承いただいていると思いますが、確かに、皆さんのお話を聞くと、観光やインバウンド・外国人という流れ、あるいはICT・情報システムの技術的な革新もありますので、可能な範囲でそういった文言を入れておく。最近の流れを踏まえた上でのマスタープランであるべきなので、文言として入りそうなところがあれば、ぜひ入れ込んでもらえればと感じました。

資料2の文言については、見ていただいて、大きな変更点は難しいかもしれませんが、文言で気づいた点は、まだ修正の余地があるという理解でよろしいですか。

事務局

これから各担当事業課とも調整をかけながら、文章的なところは見ていただこうと思っています。これがそのままという状況ではないと考えていますので、ご意見をいただければ検討いたします。

羽鳥委員長

持ち帰って見ていただいて、修正点があればご指摘いただければと思います。

それでは、本日の議題は以上になりますので、事務局に進行をお返ししたいと思います。

事務局

本日は、ご多忙の中、また、貴重なご意見をいただきまして誠にありがとうございました。最後になりましたが、事務局を代表いたしまして、都市政策課山本課長よりお礼の挨拶を申し上げます。

都市政策課長

本日は、長い間、貴重なご意見をたくさんいただきまして本当にありがとうございます。今回ご検討いただきました分野別の基本方針につきましては、今後、今治市が進むべき方向性、将来像が少しずつ見えてきたように思っています。

この今治市都市計画マスタープランにつきましては、先ほどから議論をしていただいているように、本市の将来の都市づくりに大変重要なものです。次回も引き続きご忌憚のないご意見をいただきながら、策定していきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

本日はどうもありがとうございました。

事務局

次の開催は10月もしくは11月頃を予定しております。内容につきましては、本日議論していただきました分野別構想をもとに、本市を地域別に分類した地域別構想につきまして、皆さまにご検討いただきたいと考えております。

また、本日、皆さまに見ていただいた資料2につきましても、各事業課とヒアリングした結果をご提示できればと考えております。よろしくお願ひいたします。

それでは、これにて第3回今治市都市計画マスタープラン検討委員会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

午後3時30分 閉 会