

## 第5章 都市計画マスタープランの実現に向けて

### 5-1 都市像の実現に向けた取り組み

#### (1)「多極ネットワーク型都市構造」に向けた取り組み

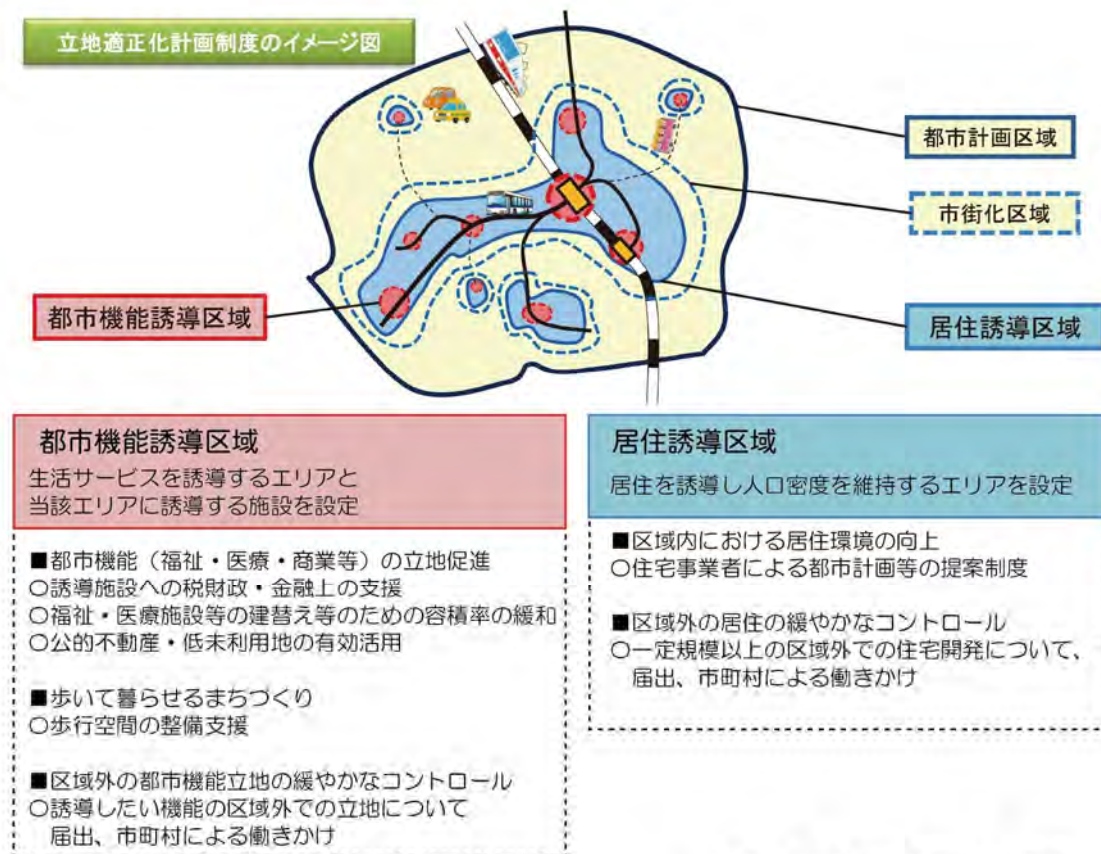
本市では、人口減少や高齢化等が進行する中、今後も持続可能な都市づくりを実現するため、将来都市構造で示した「多極ネットワーク型都市構造」の実現を目指し、様々な取り組みを推進します。

##### ① 適正な土地利用の誘導

平成26年8月に施行された「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」において、住宅および医療、福祉、商業その他の居住に関連する施設の立地の適正化を図るための計画である「立地適正化計画」制度が創設されました。今後は、本市においても立地適正化計画の作成を検討し、中心市街地等に都市機能および居住の段階的な誘導を推進することで、まちなかにおける生活利便性の向上やにぎわいの創出等を図ります。

一方、市街化調整区域においては、必要に応じて立地基準に関する規制緩和が行われている制度について、見直しの検討を行うなど、コンパクトな都市づくりを推進するため適切な土地利用の誘導を図ります。

#### ■ 立地適正化計画制度のイメージ



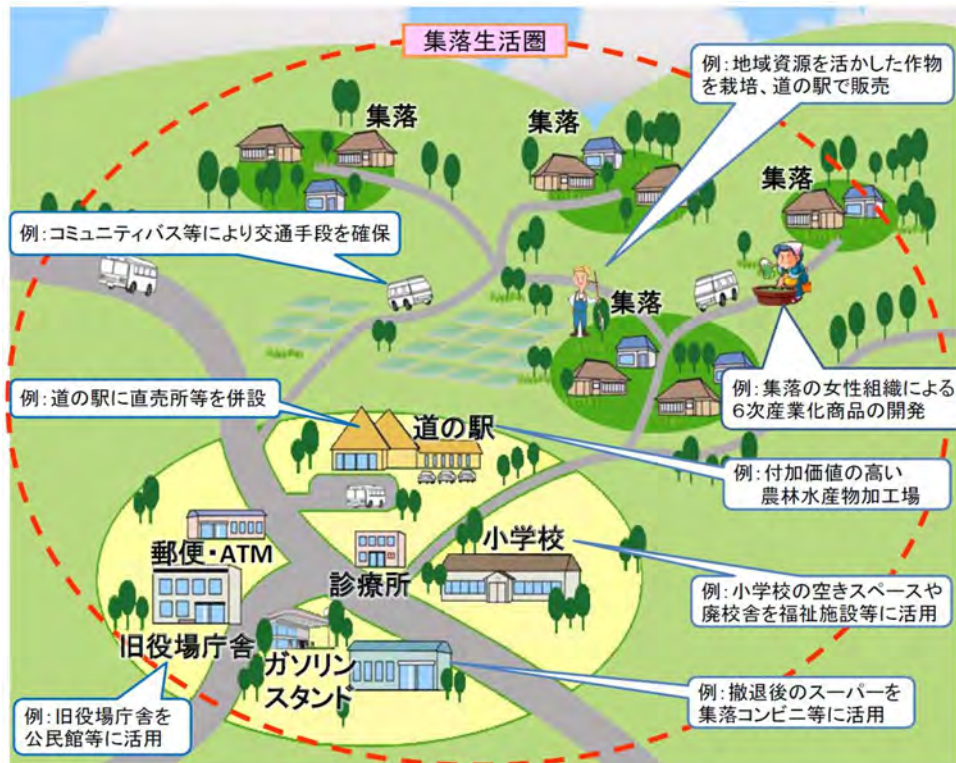
出典：国土交通省資料を基に作成

## ② 「小さな拠点づくり」の促進

都市計画区域外等の地域においては、人口減少等の進行が特に顕著であるため、生活利便施設等の維持が課題となっています。

このような地域においては、安心して暮らしていく上で必要な生活サービスを受け続けられる環境を維持していくために、集落生活圏において地域住民が行政や事業者、関係団体等と協力・役割分担をしながら、各種生活支援機能の集約・確保や地域資源を活用したしごと・収入を確保する取り組みである「小さな拠点づくり」の活用を検討します。

### ■ 「小さな拠点づくり」の取り組みイメージ



出典：内閣府

## ③ 公共交通政策との連携

本市では、住民や移動実態等を把握し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に必要な考え方や行政・交通事業者・地域の役割、具体的に取り組むべき内容を明らかにするため、「今治市地域公共交通網形成計画」（令和2年3月）が策定されています。

今後は、地域の需要や実情に応じた公共交通ネットワークの再編等の検討を行い、市民生活に必要な交通手段を維持・確保するとともに、公共交通沿線への居住の誘導や拠点間のアクセス利便性の向上を図り、「多極ネットワーク型都市構造」の実現を目指します。

## (2) ICT 等を活用したまちづくりへの取り組み

近年、ICT、IoT、人工知能（AI）、ビッグデータといった社会の在り方に影響を及ぼす新たな技術開発が進んでおり、まちづくりの分野においては、「スマートシティ」（都市の抱える諸課題に対して、ICT 等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区）として、これらの技術を取り入れた都市の構築に向けた検討が進められています。

本市においても、今後は住民や民間事業者等と連携し、まちづくりに活かされる ICT 等の様々な技術の活用を検討するとともに、スマートシティに関する体制の構築や計画の策定、事業の推進等に係る支援を検討し、都市の抱える諸問題の解決に向けた取り組みを推進します。

### 【本市を取り巻く課題と ICT 等の活用の例】

#### ●公共交通ネットワークの維持・確保

⇒MaaS（交通手段によるモビリティ（移動）を一つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念）の導入による公共交通の利便性向上および効率的な運行

#### ●都市施設の適切な維持管理

⇒無人航空機（ドローン）等のセンシング技術を活用した安全で効率的・効果的な点検等の実施

#### ●安全・安心なまちづくりの推進

⇒河川・潮位監視カメラや緊急情報一斉配信等による防災情報システムの充実と対応の迅速化  
ほか

### ■ スマートシティのイメージ



出典：国土交通省

### (3) サイクルシティの推進に向けた取り組み

令和元年11月、しまなみ海道サイクリングロードが、世界に誇りうるサイクリングルートとして、第1次ナショナルサイクルルートに指定されるなど、今後も引き続き国内外のサイクリストに情報発信するとともに、サイクリングロードのさらなる魅力向上に向けた取り組みを検討し、サイクルツーリズムを推進していく必要があります。

また、拡大する国内外のサイクリスト需要に対応するため、サイクリング拠点施設の拡張および新設整備等により受入態勢を整えるとともに、レンタサイクルサービスの質の向上およびE-BIKEの配備など、瀬戸内しまなみ海道の新たなステージに向けた受入環境の整備に努めます。

#### ■しまなみ海道サイクリングロード

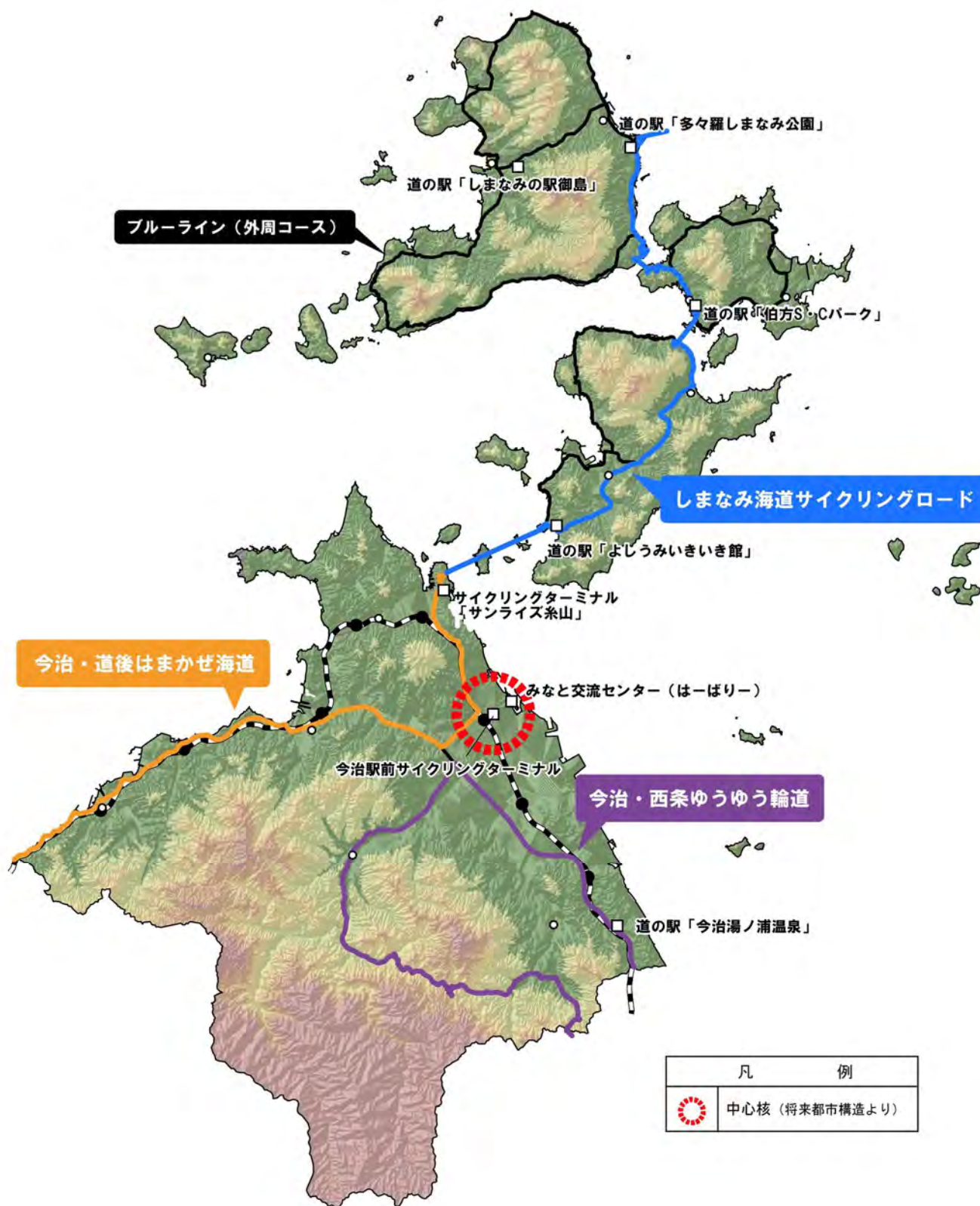


また、市外からのサイクリストや観光客の市街地への周遊促進を図るため、本市の玄関口となるJR今治駅までのアクセス道路の自転車通行空間の充実を図るとともに、今治駅前にサイクリングターミナルを整備し、ゲートウェイとしての快適なサイクリング環境の創出とともに交流人口の拡大を図ります(2020年夏の開業を予定)。

#### ■今治駅前サイクリングターミナル



■ ブルーラインを活用した今治市のサイクリングロード



資料：愛媛県自転車新文化推進計画を基に作成

## 5-2 住民等と行政の協働による取り組み

### (1) 都市づくりに関する情報の公開と参加機会の充実

住民等と行政の協働による取り組みを進めていくためには、住民等が都市づくりに対する理解と関心を高めていくことが重要となります。

そのため、都市計画に関する情報の公開・提供を積極的に進めるとともに、ワークショップの開催など、住民等と行政と一緒に議論できる場づくりを進めます。

また、身近な公園、道路、河川などの都市施設の整備に関しては、計画づくりの段階から情報の公開やワークショップ等を行い、住民・利用者の視点に立った整備を進めます。

### (2) 都市計画制度の運用における透明性の確保

都市計画は、その決定が直接土地利用の制限につながるものであることから、都市計画決定に係る手続きの透明性に配慮した適切な制度運用が求められます。

そのため、都市計画の案の作成にあたっては、地元説明会の充実、都市計画提案制度の適切な運用など、住民意向を把握し、案に反映するための取り組みの充実を図ります。

また、都市計画の決定にあたっては、案の内容や決定する理由、手続きスケジュールなどを分かりやすく広く周知します。

### (3) エリアマネジメント活動への支援

これまでのまちづくりは、行政が主体の都市計画や公共施設等の整備が中心となって展開されてきましたが、今後は市民、企業、NPO等が担い手となって、地域の価値の向上に取り組む「エリアマネジメント（地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるため、住民、事業主、地権者等による主体的な取り組み）」が重要となります。

今治シビックプライドセンター（ICPC）による、みなと交流センター（はーばりー）や今治港を起点にした中心市街地の活性化に向けた取り組み、FC 今治と連携した新サッカースタジアムの活用による地域連携や広域交流の推進など、公民連携によるプラットフォームを構築するとともに活動団体に対する助成を行うなど、エリアマネジメント活動への支援を検討します。

また、エリアマネジメント活動に不可欠であるまちづくりを担う人材を育成するため、住民等が関わり合いを持てるような交流機会の創出や担い手の育成に関するセミナーの開催、情報提供等を検討します。

#### ■ みなと交流センター（はーばりー）



#### ■ 新スタジアムのイメージ



(c) 2020 Imabari. Yume Village Inc.

## (4) 都市計画制度の活用

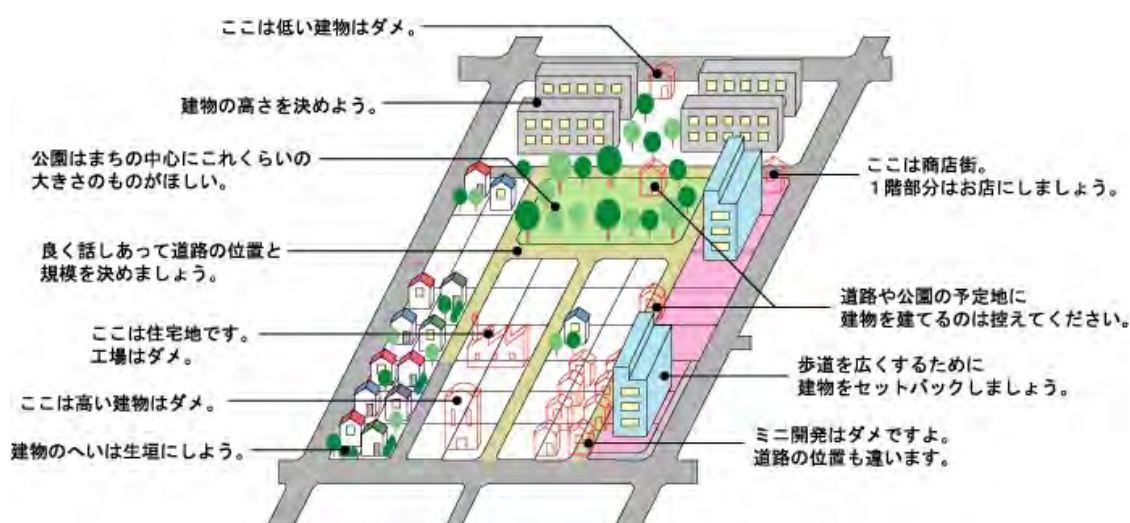
### ① 地区計画制度

地区計画は、生活に密着した身近な地区において、土地や建物の所有者などが主体となって話し合い、考えを出しながら地区の将来像を描き、その実現に向けて身近な生活環境を整備したり、保全したりすることを応援するきめ細やかな都市計画の制度です。

また、美しいまちなみの実現、土地の有効利用の促進など、自分たちが住むまちをより住みよく潤いのあるものにしていくためには、きめ細かなルールを設けることができる地区計画が有効です。

そのため、地区計画制度を活用しながら、特に地域住民が主体となったきめ細かな計画・ルールづくりを推進します。

#### ■ 地区計画の活用イメージ



#### ● 地区計画で定めることができるルール

- 地区施設（生活道路、公園、広場、遊歩道など）の配置
- 建物の建て方やまちなみのルール  
（用途、容積率、建ぺい率、高さ、敷地規模、セットバック、デザイン、生垣化など）
- 保全すべき樹林地

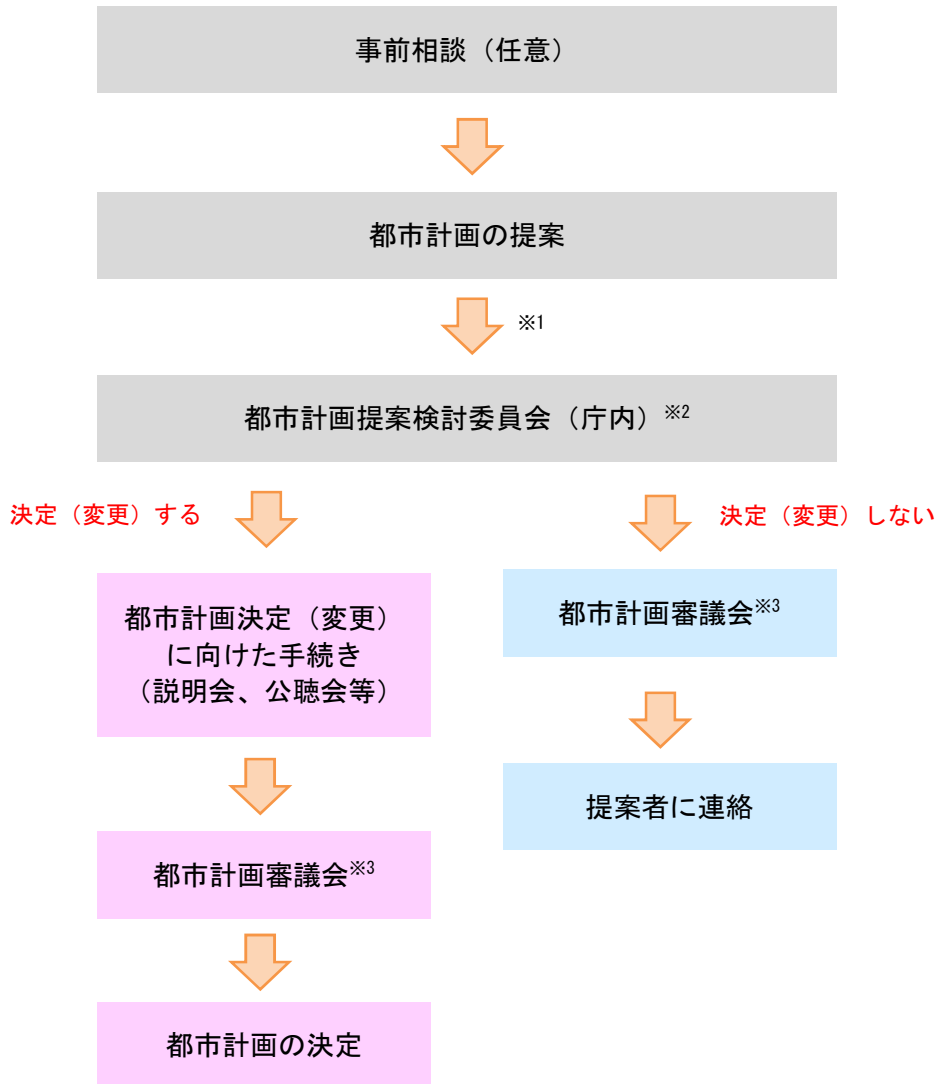
出典：国土交通省

## ② 都市計画提案制度

都市計画提案制度は、住民等がより主体的に都市計画に関わるために創設された制度で、土地所有者やまちづくり NPO 法人等が一定の面積以上の一体的な区域について、都市計画の決定又は変更について提案できるものです。

このような制度を活用し、まちづくりに関する住民の関心を高め、本市のまちづくりへの主体的な参画促進に努めます。

### ■ 都市計画提案制度の流れ



※1：都市計画の提案要件を満たし、提案案件として成立したものを都市計画提案検討委員会に諮ります。

※2：都市計画提案検討委員会では、技術的な視点およびまちづくりの総合的な視点により決定（変更）の基本的な方針を定めます。

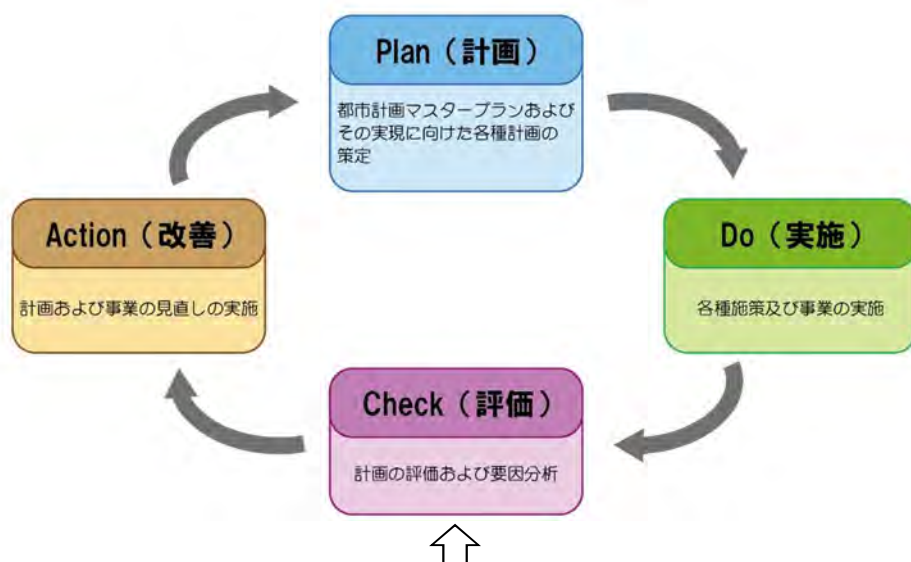
※3：決定（変更）する、しないにかかわらず、都市計画の提案があった案件について都市計画審議会に諮ります。

### 5-3 計画の進行管理

都市計画マスタープランは、中長期的な展望に立って定めた計画であり、経済社会情勢の変化等に対応しながら、都市計画マスタープランに掲げた事業等を着実に実施していくことが重要です。そのため、関係部局がこのマスタープランを共有し、個々の取り組みについて整合を確保するとともに、事業等の実施状況等を把握しながら、計画の進み具合を評価します。

計画の進捗については、定期的なフォローアップを通し、必要に応じて改善を図るなど、PDCA サイクル（「Plan（計画）」「Do（実施）」「Check（評価）」「Action（改善）」を繰り返し、継続的に改善する手法）で進行管理を行うとともに、社会や住民生活の変化等に対応した計画の運用がされるよう、総合計画等の上位・関連計画との整合を図りながら、計画内容の充実を図ります。なお、「Check（評価）」の段階においては、本計画で掲げている5つの都市づくりの目標毎に評価の視点を設定するとともに、今後の個別計画づくりの中で指標を作成し、それぞれの計画においても改善状況等について把握するなど、適切な進行管理を行うものとします。

#### ■ PDCA サイクルによる進行管理と評価の視点



| 都市づくりの目標 |                              | 評価の視点                                                                                                                |
|----------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 目標1      | 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   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適正な土地利用による拠点の形成と居住の誘導</li> <li>・ 拠点や地域を結ぶ交通体系（公共交通機関）の維持</li> </ul>         |
| 目標2      | 公民連携によるにぎわいの再生と住みよい環境の創出     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地の活性化と公民連携によるにぎわいづくり</li> <li>・ 自転車・歩行者空間等の充実による魅力的な都市空間の形成</li> </ul>  |
| 目標3      | 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 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 今後も必要な都市施設の整備と既存施設の有効活用</li> <li>・ 拠点や地域を安全に移動できる道路ネットワークの形成</li> </ul>     |
| 目標4      | 瀬戸内しまなみ海道を活かした広域交流の促進        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自然景観や歴史・文化的資源の保全と活用</li> <li>・ サイクリングと観光資源の連携による交流人口の拡大と地域活性化の促進</li> </ul> |
| 目標5      | 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   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 災害時の避難場所・避難路の確保および安全性の向上</li> <li>・ 分野横断的な防災・減災対策の推進</li> </ul>             |