

協議会の検討体制と開催状況

平成28年11月15日

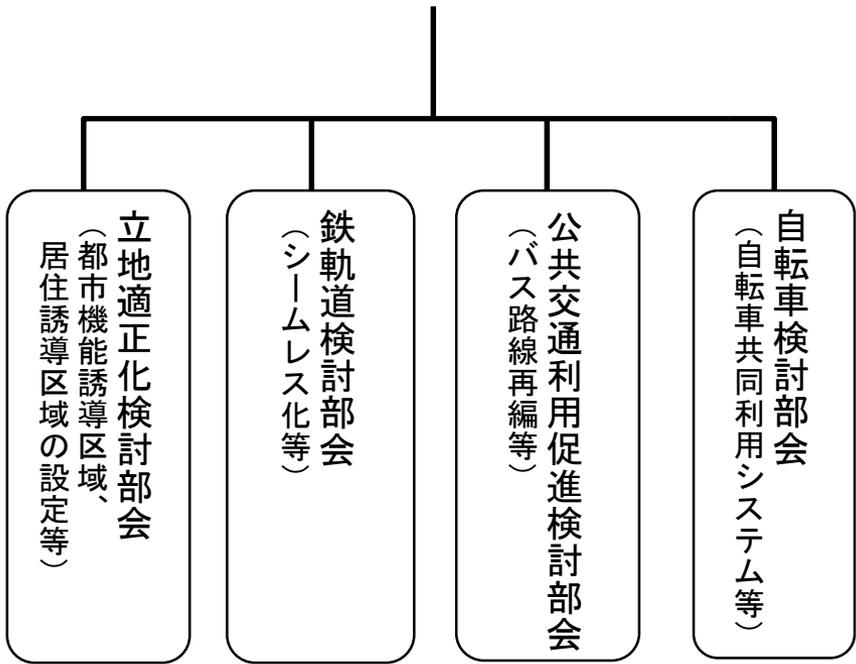
松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会

1 検討体制

協議会の役割と位置付け

松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会

(市長・学識経験者・行政機関・公共交通事業者・関係団体等)



計画案の提案・意見等

松山市

「人が集い笑顔広がる幸せ実感都市まつやま」の実現に向けて、「歩いて暮らせるまちづくり」や「中心市街地の活性化」など、本市のまちづくりを具現化するために、「松山市立地適正化計画」及び「松山市地域公共交通網形成計画」を活用。



情報整理
協議会運営
情報収集・
調査要請

事務局
松山市
都市整備部
都市・交通計画課

協力依頼
情報提供
調査協力

意見
計画(案)に
対する
意見聴取

市民

説明
意見

松山市議会

立地適正化
計画(案)に
対する
意見聴取
意見

松山市都市
計画審議会

松山市立地適正化及び交通網形成検討協議会

会長:市長 委員:学識経験者、松山河川国道事務所、愛媛運輸支局、愛媛県企画振興部、中予地方局建設部、愛媛県警察本部、JR四国、伊予鉄道、中島汽船、松山商工会議所、愛媛県バス協会、松山市タクシー協会、愛媛県トラック協会、松山宅建協会、松山市医師会、松山市社会福祉協議会、松山市高齢クラブ連合会、松山市障害者団体連絡協議会、子育てネットワークえひめ

立地適正化検討部会 (都市機能誘導区域、 居住誘導区域の設定等)

部会長
朝倉康夫(東工大教授)

部会員
松村暢彦愛媛大学教授
四国地方整備局建政部
松山河川国道事務所計画課
四国運輸局愛媛運輸支局
中予地方局建設企画課
JR四国
伊予鉄道
松山商工会議所
松山宅建協会
松山市医師会
松山市社会福祉協議会
松山観光コンベンション協会
道後温泉誇れるまちづくり推進協議会
まちづくり松山

鉄軌道検討部会 (シームレス化等)

部会長
吉井稔雄(愛媛大学教授)

部会員
羽鳥 剛史愛媛大学准教授
松山河川国道事務所計画課
四国運輸局愛媛運輸支局
愛媛県交通対策課
中予地方局建設企画課
愛媛県警交通規制課
松山東署交通第一課
伊予鉄道
愛媛県バス協会
松山市タクシー協会

公共交通利用促進検討部会 (バス路線再編等)

部会長
溝上章志(熊本大学教授)

部会員
松村暢彦愛媛大学教授
松山河川国道事務所計画課
四国運輸局愛媛運輸支局
愛媛県交通対策課
中予地方局建設企画課
愛媛県警交通規制課
JR四国バス
伊予鉄道
中島汽船
愛媛県バス協会
松山市タクシー協会
愛媛県交通運輸産業労働組合協議会

自転車検討部会 (自転車共同利用システム等)

部会長
倉内慎也(愛媛大学准教授)

部会員
井口梓愛媛大学准教授
松山河川国道事務所計画課
四国運輸局愛媛運輸支局
愛媛県自転車新文化推進室
中予地方局建設企画課
愛媛県警交通規制課
松山東署
JR四国
伊予鉄道
愛媛県バス協会
松山市タクシー協会
道後温泉誇れるまちづくり推進協議会
まちづくり松山

【これまでの開催状況】

時 期	内 容
平成27年 7月17日	第1回協議会（協議会の設立）
平成27年 7月27日	第1回自転車検討部会（既存レンタサイクルとの関係性、他都市事例）
平成27年 8月17日	第1回公共交通利用促進検討部会（現状把握、交通実態調査の手法）
平成27年 8月27日	第1回立地適正化検討部会 （改正都市再生特別措置法の概要、都市計画マスタープランと立地適正化計画）
平成27年 8月28日	第1回鉄軌道検討部会（鉄軌道交通の現状、これまでの取組み、検討項目）
平成27年11月17日	第2回自転車検討部会（導入意義、ターゲット）
平成27年12月22日	第2回鉄軌道検討部会（鉄軌道交通の将来像、シームレス化）
平成27年12月25日	第2回協議会（現状や課題、まちづくり方針の共有）
平成28年 2月 1日	第2回公共交通利用促進検討部会 {交通実態調査実施報告(速報版)、交通不便地域の定義} }
平成28年 2月 5日	第2回立地適正化検討部会 （人口の将来見通し、都市構造上の課題、まちづくりの方針、目指すべき都市の骨格構造と誘導方針）
平成28年 3月22日	第3回協議会（各検討部会での検討概要の報告、論点や進め方に対する意見）
平成28年 5月26日	第3回立地適正化検討部会 （人口の将来見通し、都市構造上の課題、まちづくりの方針、目指すべき都市の骨格構造と誘導方針、誘導区域・誘導施設、アンケート）
平成28年 6月 8日	第3回鉄軌道検討部会（路面電車の郊外線乗入れ、松山市駅前広場）
平成28年 6月 9日	第3回公共交通利用促進検討部会（交通実態調査結果報告、交通不便地域の定義、地区別カルテ方針）
平成28年 7月11日	第3回自転車検討部会（ターゲット、導入箇所・規模、料金設定）
平成28年 8月25日	第4回鉄軌道検討部会（松山市駅前広場の改変）
平成28年 8月31日	第1回協議会（平成27年度事業報告・収支決算、平成28年度事業計画・収支予算）

	第3回協議会での主な意見（H28.3.22）	事務局応答
	意見概要	
将来の人口見直し	<ul style="list-style-type: none"> 市の人口ビジョンは、様々な政策が見込まれるものであり、目標値と捉えた方がいいかもしれない。立地適正化計画の検討にあたっては、客観的に推計されている国立社会保障・人口問題研究所の推計人口を使うことが望ましい。 個人的には、なぜ国立社会保障・人口問題研究所の推計人口と松山市の人口ビジョンでの人口の二つを設定してはだめなのか。一つでなくてはならない理由は何か。 	<ul style="list-style-type: none"> 松山市としては、あくまで人口ビジョンを目標としている。人口ビジョンの人口と、国立社会保障・人口問題研究所の推計人口のギャップが、松山市がやらなければならない施策展開だと思っている。（事務局）
立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> 松山は既にコンパクトであると言われているが、更にコンパクトにしていくにあたり、地域交通や各地域の準拠点等で人口が少なくなっていく。そのようなものに目を向けて総合的にやってもらえれば。 郊外に住んで自動車で街中に通勤するのは結構しんどい。それに比べて、街中は非常に便利である。 家を貸し出すなどの仕組みもあるため、子育て世代は郊外に住んで、高齢になれば街中に住むというのも良いのではないか。 三津や久米など既成の市街地は、昔から生活のための機能は既に備わっている。県外の知り合いから、松山は既に十分コンパクトではないかとの話があった。 住宅についてはどうしても車社会の関係で広がっている。他に住むところがないということもある。市街化調整区域も多いため、都市計画の見直しも検討項目として入れるべきではないか。 住居を誘導するというのは街中に人を集めるということなのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画では、今後、具体的な線引き、ゾーニングを行っていく必要がある。それを部会で検討して、協議会に諮っていきたい。（事務局） 中心部だけに集約するというわけではない。郊外に住んでもらってももちろんかまわない。ただ、居住誘導区域に住むとメリットがある、区域外だと届出する必要があるなど、メリハリをつけるということである。（事務局）

	第3回協議会での主な意見（H28.3.22）	
	意見概要	事務局応答
立地適正化計画	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設等の集約・誘導について、事例に上げられている熊本市や札幌市のパブリックコメント時にどのような反応があったのか、教えてもらいたい。 熊本市の立地適正化計画の事例で、医療施設は集約していくということであるが、医師会としてはどうか。 立地を誘導することについて、届け出制度以外に、富山市のように補助金などで誘導促進する事例があるが、松山市はどう考えているのか。 山や島など、移動の利便性に劣る地域に住んでいる人に対して、便利なところに住めるような施策を行ってほしい。 	<p>（他都市でのパブコメ意見）</p> <ul style="list-style-type: none"> 食料・日用品等の小規模店舗も誘導施設に位置づけてほしい。[箕面市] 都市機能誘導区域外にも施設が立地できるとしても、区域内立地にインセンティブがある以上、区域外のポテンシャルが低下する。[熊本市] 高次な都市機能施設を都心の誘導施設に設定することは都心集中を助長する。[札幌市] など 医療業界では、地域包括ケアシステムの考え方で、住み慣れたところで自分らしい生き方ができるような仕組みを維持・構築していくことが命題になっている。今回の計画を立てていく中で、医療・福祉関係部署などの横の繋がりを持って進めてもらいたい。 医療業界で今一番の課題は医師不足の問題である。医師の高齢化も問題になっている。地域包括ケアシステムの構築と連携させてもらえればと思う。（医師会） これから検討することになるが、飴と鞭の両面から今後検討していく。（事務局）
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者などの交通弱者と言われる人の対応をどうするのが課題。フィーダー輸送やタクシー、コミュニティバスをどうフォローしていくのが重要。人口が減少する地方都市と、あまり減少しない地方都市に二極化していくと思われる。そういった観点で意見・方策を出していければよい。 	—

	第3回協議会での主な意見（H28.3.22）	事務局応答
	意見概要	
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー輸送は、利用者にとっては料金が安いことに越したことはないが、業界の最大の使命は安全に輸送することである。これを担保するためにはどうしてもコストがかかる。コストをカットした公共輸送はあり得ない。そこは配慮していくことが必要である。 ・自治体では、バスに対する期待が非常に高いが、一方で、高齢化問題がある。高齢ドライバーによる事故の問題もある。さらに、2030年の温室効果ガス削減の問題もある。公共交通に対する期待が高いが、経営状況はかなり厳しい。交通事業者に過度に期待するのは無理があり、どう支えるのかの視点で議論することが必要である。 ・交通不便地域の定義について、国の補助要綱ではバス停から1kmとなっているが、地域の特性を踏まえて決めるということで良いと思う。 ・高齢者の免許返納の推進が求められているが、返納してもバスの利便性が悪く、移動できなくなってしまう。公共交通をなんとかしてもらいたい。 ・子育てをしている人から、子どもを公共交通に乗せるのが容易でない、助けてもらえないとの話をよく聞く。 ・居住については、街中に比べて、郊外電車沿線の久米や余戸、山西などが子どもを通学されるのに便利だと聞く。郊外電車はバスのように遅れることがないので、良いとのことである。 ・いよ立花駅の周辺も中心市街地に近く、便利な地域であるが、駅に行くまで歩道もなく安全性に問題がある。 ・駅の近くに住まわせることは必要であるが、自転車で通学しやすい環境の整備も合わせて行う必要がある。 ・はなみずき通りではバスが30分～50分遅れることもある。道路の整備も力をいれてもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> — — ・実際問題として、高齢者が1kmを歩くのは容易でない。部会では具体的な数値で何パターンか提示して検討していきたいと考えている。（事務局） — ・全駅を有人化するのは困難で、今は委託駅として高齢者などにお手伝いして頂いている駅もある。身障者対応などはなかなか上手くできないところもあるかもしれないが、きちんと対応はしていきたい。（伊予鉄道） ・都市計画マスタープランの拠点の一つである、余戸駅はバリアフリー化を行った。次年度は久米駅もバリアフリー化を予定している。（伊予鉄道） ・都市計画マスタープランで拠点とされている久米駅や余戸駅、立花駅等の周辺は交通事故も多いところである。警察としても協力していきたい。（愛媛県警察本部）

	第3回協議会での主な意見（H28.3.22）	事務局応答
	意見概要	
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 車の利用をできるだけ抑制して、公共交通を利用してもらう方向に進んでいる。バリアフリーも進んできてはいると思う。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> 一番脅威なのは、収入の多くを担う通勤利用が減少することである。人口が減少していくとなると、経営についても心配である。 インフラ整備には多額の費用が必要であるため、今ある設備を上手く使う工夫が必要である。（パーク＆ライドなど） 今あるインフラを如何に活用するのか、交通結節点にどうアクセスさせるのかを考えていく必要がある。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> 自宅近くが公共交通がそれほど便利ではないところでも、自転車＋公共交通であれば時間も読める。自分なりの生活パターンを考えていくと、さほど不便ではないと思われる。 	—
	<ul style="list-style-type: none"> 伊予鉄道の利用者はこのところ横這い状態で、鉄道で2～3%よくなっている。ただ、人口の将来見通しを見ると非常に不安である。 土日祝日だけではあるが、今後、県下の小学1年生に無料パスを発行する予定である。小さい子どもに対する啓発も進めているところである。 	—
自転車	<ul style="list-style-type: none"> サイクル施策により自動車を何パーセント削減する等の目標あるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> サイクルポートの規模などを含めて検討中である。
その他	<ul style="list-style-type: none"> 資料内で、人口密度は一定以上という表現や、徒歩圏等の表現がわかりにくい。 具体的な一つのモデル、目安を出してもらえればわかりやすい。 	