

# 第1回伊予市都市再生推進調査会

## 議事録（要旨）

■日 時：平成28年8月18日（木） 13：30～15：30

■場 所：郡中地区公民館（元伊予市ふるさと創生館）

■出席者：

### ◎委員

No	所 属	役 職	氏 名	備 考
1	愛媛大学	教授	前田 眞	会長
2	四国地方整備局 松山河川国道事務所	所長	横尾 和博	
3	愛媛県中予地方局建設部	課長	木村 圭策	
4	四国旅客鉄道株式会社 愛媛企画部	部長	窪 仁志	
5	伊予市社会福祉協議会	事務局長	宮岡 崇	
6	郡中景観まちづくり推進協議会	会長	高橋 宏文	
7	郡中地区区長協議会	会長	樋口 行則	
8	公募委員		西畑 征二郎	
9	公募委員		川口 清	

（欠席1名）

### ◎事務局

No	所 属	役 職	氏 名	備 考
1	伊予市都市住宅課	課長	三谷 陽紀	
2	伊予市都市住宅課	課長補左	皆川	
3	伊予市都市住宅課	係長	大西	
4	伊予市都市住宅課	主査	城戸	

上記のほか、業務委託先（株式会社 荒谷建設コンサルタント）より4名出席

## 1. 議事（質疑応答部分について）

### ① 資料2・3の説明後

- (会長) 説明の内容（資料2.3）について質問はないか。
- (●●委員) 資料2のP.19「高齢者の健康・福祉の状況」について中山、双海だけでなく現状のまちの中、米湊地域も同じような状況で、街中だけで考えると双海・中山と同じといった考え方もある。そのなかで、最近まちなかの空き家が増えている。一部解体しているなど歯抜けの状態のものが多い。  
福祉センターが一番端にあり、大きな工場が二軒、そのあたりが住宅地で空き家になっている。購入はしているが利用するところまで成り立っていない。  
現状としては、人口は極端に減ってきている。まちなかはひどい状況。  
地価の高騰や土地の形状が良くないことから、若い人は土地を購入しにくいのではないか。  
少しまちを外れた場所は住宅地が増えている状況。  
高齢者が増加している状況を踏まえた考え方をしていくことが必要。
- (会長) 中心市街地だけ見るとずいぶん空洞化が進んでいる状況があることがわかる。  
土地利用の更新をどのように進めていくか重要なテーマになってくる。その辺は都市機能誘導の中でどういった形で地区を更新していくのかはこれから考えていく。
- (事務局) 担当者としても今まちなかを見ると空き家が増えてきたり、取り壊しているが低未利用地のままだったりといった状況だと思っている。立地適正化計画というのはそれら（郊外に拡散した機能）をまた中心市街地から再構成しようという趣旨。またいろいろなお話を教えていただけたらと思っている。
- (会長) そのほか気づいた点などはあるか。
- (●●委員) 全体的に交通機関は良い。便利なところであるため、そういったところも踏まえて考えていく。
- (会長) （伊予市の）中心部は、公共交通には恵まれている立地の特性があると考え。上手く地区の特性を活かしたアピールをしながらまちづくりが進んでいくことによって外からの移住も含め新しい人が入ってくる要素にもなる。  
民間の方でも移住に向けての政策を推進している団体もあつたりする。
- (●●委員) 都市交通の状況でJR四国の状況が減少傾向に対して、伊予鉄はほぼ横ばいであるとなっているが、理由は。
- (●●委員) 伊予市内の鉄道の日平均の利用者数が減っている。JR四国は、伊予市内にある全ての駅の乗降人数を足している。鳥ノ木駅、伊予市駅、向井原、大平、中山、高野川、上灘、下灘、串、これだけの駅がある。伊予市は横ばい、そのほか落ち込みが激しいのは海回りにある各駅と、大平、向井原である。  
最新の資料では、27年度の1日平均で鳥ノ木が192人、伊予市が571人、向井原63人、大平16人、中山119人、高野川39人、上灘102人、下灘32人、串7人、といった状況。

一概にこのデータが全てではない。

- (会長) 中心部だけ見るとそこまで減ってはいない。  
ほかに意見はあるか。
- (●●委員) P.15 についてコミュニティバスが運行されているが、乗車率が良くない。多くて一人か二人。その状況でコミュニティバスを走らす意義があるのか。  
意義があるのであればもう少し早く対策をとって、なぜこの状況なのか分析し、対応していかないと、市民に疑問を持たれてしまう。  
ますます市民の関心が薄れてしまう。
- (事務局) コミュニティバスについては、実証運行ということで今進めている。その中で各路線の追加データを取りつつ、今後より良い運行ができるように検討したい。  
先ほどの意見は担当課に伝えておく。
- (●●委員) コミュニティバスは3年間として、3年後に見直しをする予定である。
- (会長) コミュニティバスに関しては検討委員会の方で検討する内容である。  
経済性だけでは判断できないことである。

## ② 資料4・5の説明後

- (会長) 今回の説明（資料4.5）においても質問や意見はないか。
- (●●委員) 国道378号の交差点を早く改良して欲しい。3年後の文化ホール完成時にはメイン道路になるが、現状では流れが悪い。
- (●●委員) (国道378号は) 県が管理する国道で、交差点改良を含め前後の歩道を設置についてすすめている。  
理解を得られないところもあり、現状は止まっている。  
文化ホールの開設にあたって、郵便局周辺などで歩道の整備を進めている。
- (●●委員) 地元からも陳情を市に出している。子どもの通学路、幼稚園の入り口もあり懸念している。近年事故もおきているため、極力早く進めて欲しい。
- (事務局) 郵便局の敷地を文化ホールの敷地にしたいといった話があり、伊予市としても、歩道整備に合わせて用地交渉の協力をしている。
- (●●委員) 特徴として中心の駅（、JRと伊予鉄の駅が）あって利便性が高いところにある。さらに国道56号は市街地の中心に近いところを通っている。駅と幹線道路に挟まれた場所は立地しやすいためそういった力を使うことで中心市街地の力にする。  
中心エリアと幹線道路が近いというのは特徴であるため、活用していけたら。  
末端の公共交通、コミュニティバスなど集まってくる鉄道駅の結節点機能が低い。
- (会長) 結節点機能というのは、具体的にはどんなものがあつたらいいのか。
- (●●委員) 一番わかりやすいのは、駅前広場でバス、鉄道、送り迎えの車が停められるような場所ができれば。  
そういったところに人が集まってくれば周辺にサービス施設が増えるため、そういった場所に都市機能誘導区域を設定するといいいのでは。
- (●●委員) 公共交通の交通結節点の話になるのだが、当社では厳しい経営が続いており、そ

ういった中で、「安心して」「末永く」「喜んで」の3つのキーワードで経営を進めているが、「末永く」というのは今の交通輸送サービスを維持提供していくために不要なものを処分していこうという取り組みを、要望のある自治体と進めている。

一つは駅舎で、ほとんどが有人駅であるが、当然人がいないところがあるため、徹底的にコンパクト化して不要なものは持たないという取り組みをしている。

ただ、地元の自治体が「こういった使い方をしたい」といった希望があれば当社としては無償で提供したい。その辺で活用してほしい。

交通結節点で駅前のロータリーが狭い、ごみごみしている、バスが停められない、キス・アンド・ライドができない、そういったことに対しても有効に遊休地が使えたら解決するのではないかと考えている。

- (会長) 今ある資源を上手く使っていったらということ。あまり拡張してしまうとコストがかかる。今のものを改善しながら使っていける環境があれば。
- (●●委員) あの辺に住んでいる人間として御社に要望がある。市役所のところにある踏切の遮断機が下りている時間が非常に長い。信号が青になっても進めない。3分も止める必要はあるのか。
- (●●委員) 踏切については、法律で決まっている。そこを運転する最速の列車が安全に通過するための距離が決まっている。鳴動点を列車が通過すると前後の踏切が動くように決まっている。これを変更するには相当なお金がかかる。
- (●●委員) おそらく特急と各駅停車があって同じ早さで遮断機が鳴り始めている。都心部では、特急と各駅停車で遮断機のなる時間を変えている。
- (●●委員) いま当社にはその機能を持った踏切はない。  
伊予市を停車する普通列車は、停車時間前に鳴動点をふんでいる。駅で待っているのに踏切が下りてしまう。  
そういったところは当社には多くある。普通列車と特急列車を識別して信号制御をするシステムというのがあるが高額である。
- (会長) なかなか厳しい状況である。
- (●●委員) その駅が中心市街地をつくる。一方で線路が通っている前後の駅でまちを分担するということにもなってくる。南側が立体交差、北側が平面交差、当然ハード的に道路側から見たら立体交差が望ましい。しかしコストがかかってしまう。
- (会長) その辺は優先順位もある。長期的には改善されていくと思っている。使いやすいまちになっていくことは大事である。
- (●●委員) 自由通路はほかの自治体でもされていると思う、ここは反対側の土地利用がないため計画はとくにはされていない。
- (事務局) 伊予市駅のあたり、駅前の整備も含めて、自由通路を作れば非常に役立つのではないと思う。都市再生整備計画という面的に整備できるメニューで事業をやっていて、駐車場は一部駅の近くに取得して整備する計画がある。将来的には駅前の広場にも何らかの手を入れて、伊予市の郡中のまちなかでは、景観計画を定めていて、景観のまちづくり団体ができている。そういうイメージ的なものを活用

して、駅前あたり何かできればという思いはある。しかし、なかなか担当者の思いだけでは進まない。

- (会長) 今回の計画にも方向性を位置づけておきながら改善の道を探していければいい。広域防災拠点ということでウエルピア周辺に拠点を作っていこうという方向が5ページに書いてある。津波などを含めて災害のリスクが低い拠点機能を配置する。交通ネットワークの都市形成軸だが、拠点連携環と地域連携軸、都市連携軸、国土連携軸、ネットワークの基本的な軸が書いてある。(P.6) 少し山側の住宅地を含めて、コミュニティバスで結んでいくような路線も含めて設定されている部分もあると考える。
- (●●委員) ウェルピアの防災拠点化という話について、ほかの特に大きな計画には関係ないのだが、国道56号は緊急輸走路として耐震性を高めている。国道56号までのアプローチの途中に橋梁が架かっていて、この辺の橋も耐震化されているかなど確認していただきたい。新しい道路など大丈夫か。
- (●●委員) 伊予川内線の橋梁は緊急輸送路上で耐震化を進めている。個別の耐震化状況は今具体的には答えられないが、他の橋梁についても順次耐震化については進めている。
- (事務局) ちなみにウエルピア伊予の建物の耐震化というのも、一部耐震機能を有しない体育館について今年度耐震補強をする計画で、その他の建物については耐震機能を有しているという診断結果である。
- (会長) 松山都市圏の調整は松山市とできているのか。
- (事務局) 一度松山市の担当者とは電話での連絡程度。松山広域都市圏域を構成する市でありますので情報交換しましょうということで、まだ実際にできてはいない。
- (会長) 質問だが、今回の中心市街地、都市機能誘導区域とかになりそうなところは旧市街地のようなところが多い。人が集まらなくなって虫くいの的になっている。かなり敷地の前面道路が狭かったり、敷地が細長かったりして方針が進まないのではないか。そういったことに関しては、手当てなどはあるのか。
- (事務局) たしかに、湊町あたりは狭くて実際建て替えは進んでいないことから虫食いになっている区域もある。そういったところは解決しようと思えば土地区画整理事業とか、大きく開けていく必要があるが、そこまで市がしようとしていない。ゆくゆくは検討していかないといけないのだが、今はそこまで手が回っていない。
- (会長) 何らかの公共事業が入れば、面的整備につながっていきやすいのでは。
- (事務局) 市街地の大部分が浸水想定区域になっている。防災的な観点から消防車が入れるようなところを増やしていく。そういった整備の仕方をしていけば住みよいまちになるのでは。しかし、地権者との関係によってなかなかすぐには進めにくい。
- (会長) ほかに何かあるか。
- (●●委員) まちの中心部は少子高齢化がひどい。子どもの愛護班があったがなくなった。その年代の若者から40代の人がいけないというのが現状。年数をかければ高齢化して空き家はどんどん増えていく。若者に入りさせる方法を考えなければ活性化にならない。
- (●●委員) そういうところが駅前であって、郊外に家ができてしまうと望んでいる方向と逆

に進んでしまう。そこを上手く更新して、新しい人が入って真ん中に集まっていくのが望ましい姿である。そういうところを目指していきたい。

(●●委員)

灘町など JR 沿線から海辺に至るエリアは、どんどん人口が減って、高齢化が進んでいる。交通状況を活かす方向ですすめるといいのでは。

(会長)

中心部の立地の良さや、暮らしやすさをどう活かしていけるか。

移住事業を展開していく。移住者からは、暖かくて住みやすい、地域の人達の支え、人との関係が作りやすいといったことが決め手であると聞いている。

そういったことを上手く打ち出していけるように。それに合わせてハード整備がついてくるようにすると良い。

8 ページの誘導区域の設定について。イメージのほかにあつたらいいという機能はないか。

1 回目ということで、皆さんの計画に対する思いや期待することなど含め話をお願いしたい。

(●●委員)

鉄道沿線、各自治体その他いろいろな団体の窓口として、当社の最大の使命である輸送、通勤通学輸送をやり通すというところが一番である。そういった中で人口が減るということは、利用者が減るということ。非常に会社としても危惧している。そういった中で様々なインフラの方針といったことになると、大変お金がかかる。現行設備をいかに効率よく、うまく工夫して使っていくかが一番。伊予市は松山から普通列車で 18 分特急列車だと 8 分。スピードとしては他の交通機関と比べても負けていない。値段も普通列車だと 260 円、通勤通学定期も半額近い値段になっている。そこらへんもいろいろな PR の仕方があると思うのだが、既存の施設をどう活用して活性化していくか、皆さんの意見を伺いたい。

(●●委員)

立場上、直接的にこういった計画等、関連することは少ないが会議に参加し最終的には趣旨、今回の計画趣旨、伊予市にかかわらず日本全国急速な少子高齢化、社会保障費の増大、生産年齢人口が減っていく中で財政的には厳しくなっていくと思っている。そうすると今ある施設を有効に活用していき、コンパクトなまちをつくっていく方向。できるだけ今のまちなかの活性化につながると良い。

(●●委員)

私自身中心地の住民であり商店街の活動メンバーでもある。まちなかの問題がそのままここに関わってくる。道はどうで、商店街は、高齢者をターゲットにという話もある。伊予市の巢鴨のおばあちゃんたちの原宿を目指そうといった話もあったがだんだんなくなっていった。イベントをしても打ち上げ発火で終わってしまう。商店も厳しくなってきた。コンパクトな集客が行政からできるとありがたい。一方景観の方で言えば、まず考えられるのは空き地にマンションが建つことだが、マンションが多くなるとまた景観の方から対応しないといけないのだろうかという立場になる。まちが安全で、また落ち着いて、人がいっぱい住んでくれる、そんな中心拠点ができると良い。

(●●委員)

住民の意見は挙がってきて要望書も出している。やはり一番大きな問題は空洞化していることであり、まちなかに住民をよんでもらいたい。住民がいないところにまちの存在も発展もない。どうしてもお年寄り早く電気を消して寝てしまうため、商店街も早く暗くなる。その辺りが寂しくなっている。それぞれの地区も

検討して活性化に努めている。

- (●●委員) もとは伊予市出身ではなく、数十年前に伊予市に家を建てた。どこに住むか決める段階では、安くて住みやすいところが良く、JR 沿線より海側になるとあまり土地がない、値段が高いため、安いところになると山手のところになってしまう。現実問題、空き家などに住み着くというのはなかなかできにくい。勉強不足だが、結果ありきで考えるとどうなのか思いつかない。
- (●●委員) ●●委員とほぼ同じ地区に住んでおり郡中港駅・JR 伊予市駅まで5分以内で行ける場所。商業地区である。十数年前にUターンして帰ってきた。少年時代と比べるとずいぶんイメージが変わっていた。昔と比べると汚いまちになったと感じる。50歳くらいの若者にそのことを話すと、そんなことはないと言われた。言いたいのは、JR 伊予市駅前にあばら家があった。今新しい病院が出来たときに2軒壊した。それらは伊予市の顔だと思う。もう少しきれいにしてほしい。木曜日の14時～16時まで郡中まちなか図書室をやっている。商店街としての意識が低くあまり関心がない。松山の人の方が関心を示してくれる。「まちづくり学校双海人」という団体もあり、そこに委員として入っている。自分の住むまちを少しでも良くしたいという思いで参加している。
- (●●委員) 社会資本・インフラの整備、道路や河川、防災の関係、そういったところの整備や維持管理をやっている。都市機能誘導区域、居住誘導区域、どこをどういったふうにするのか。ものを有効的に活用できる計画、地域づくりをしてほしい。協力できることは協力していきたい。今は松山に住んでいるが、前は伊予市に住んでいた。昔と比べたら非常に寂しいという印象。郡中を歩いてもシャッターが閉まっている。昔の賑わいとかそういったものを取り戻せるように。
- (●●委員) 中心部、旧市街地、行きたい人も行けないようなところをこれから誘導していく。単純な誘導だと絵にかいたもちになる。そこら辺の工夫をしていけたら。私も道路に携わっていた。その視点で見ると高速道路に近いのは大きなメリット。働く場所の確保、工場の誘致、移動に便利。ポテンシャルが高い。インターチェンジ周辺のポテンシャルを出させてあげる。
- (会長) いかに活性化していくのか。若者の定住をしっかりとすることが必要。鉄道駅舎の活用。コミュニティバスの活用。道路なども重要なポイントになってくる。結節点機能の充実。踏切の改良など。これからの方向性を考えていこうと思う。

(おわり)