

令和6年度 政務調査研究報告書

(様式C)

会派名	会派きぼう (文責: 西森 六三)	支出伝票No.	
事業名	「地域資源を活用した観光推進」について (愛媛県今治市)		
事業区分 (該当へ〇)	① 調査研究費 ② 研修費 ③ 広報費 ④ 広聴費 ⑤ 陳情等活動費 ⑥ 会議費 ⑦ 資料作成費 ⑧ 資料購入費 ⑨ 人件費 ⑩ 事務所費		

(1) この事業の目的: どんな課題を解決するため あるいは誰・何を対象に何を意図するのか

地域資源を活用したレンタルサイクルを基軸とした観光をもとに民間運営の観光協会の運営等を学び、今後の飯田市の観光の在り方の参考として学ぶ

(2) 実施概要

調査・研修の場合の 実施日時と 訪問先・主催者	日 時	訪問先・主催者等
	令和 6 年 11 月 6 日 (水) 14 時 00 分 ~ 15 時 00 分	今治市民会館 3 階会議室 (座学) 一般社団法人しまなみジャパン
	15 時 30 分 ~ 17 時 00 分	今治市しまなみ海道サイクリングコース (体験)

1 視察先 (市町村等) の概要

人口: 151,608 人。世帯数: 75,955 戸。面積: 419.21 km²。人口密度: 362 人。高齢化率: 29.3%。一般会計の財政規模は、歳入: 82,705,586 (千円)。歳出: 77,619,506 (千円)。実質収支比率: 10.2%。標準税収入: 25,728,234 (千円)。実質公債費比率: 9.6%。議員定数: 32 人

今治市は、愛媛県北東部の東予地方に位置する市。今治市と尾道市を結ぶしまなみ海道があり、大島、伯方島、大三島などの島々を結んでいる。計量特定市に指定されている。

古くから瀬戸内海の海上交通の要所であった。今治藩今治城の城下町として発展した。平成の市町村合併により人口は県下第 2 位となった。瀬戸内工業地域の一角として、特に造船・今治タオルの地場生産が盛ん。今治市に本社を置く今治造船は造船業で日本一の規模を誇る。また、焼き鳥などでも知られている。西瀬戸自動車道 (しまなみ海道) によって広島県尾道市と、また一部の島は安芸灘諸島連絡架橋 (とびしま海道) によって広島県の呉市と橋で結ばれている。

(視察対応者) 一般財団法人しまなみジャパン専務理事 坂本大蔵、
一般財団法人しまなみジャパン事務局長 レンタル事業部長 村上肇
今治市議会事務局

2 視察内容【座学】

・瀬戸内三海道 (三海道) とは、「瀬戸内しまなみ海道」を中心に、西側に位置する「安芸灘とびしま海道」と、東側に位置する「上島ゆめしま海道」の三つの海道をいい、いずれも島々が橋でつながっている。

・特に、広島県尾道市から愛媛県今治市を結ぶ「瀬戸内しまなみ海道」約 70 km サイクリングロードは、瀬戸内海国立公園の多島景色と橋の織り成す絶景を楽しめ、2019 年ナショナルサイクルートの指定を受け、サイクリストの聖地として年間 32 万人を超えるサイクリストが訪れている。

・1954 年、今治市出身の代議士・砂田重政氏が今治～尾道ルートの建設を提案。
・2010 年、愛媛県の知事に就任した中村時広知事は政策の一つに「愛媛マルゴト自転車道」構想を打ち出し県内に 26 ものサイクリングコースを設定し県と市が連携して整備した。また、今治市の菅良二市長と連携し、2 者はしまなみ海道をサイクリストの聖地とし整備推進を図った。

・航路でしか連絡されていなかった島々、建設過程で島民の生活道として「歩いて島を渡り行き来をしたい」との願いを当時の首長達の訴えから、建設作業ヤードスペースの後利用として、歩道・自転車道・原付バイク道の設置に繋がる。

報告内容・実施したこと

・サイクルルートに選定された一般道路には、専用サイクルロード以外は「ブルーライン」：車道左端に20 cm幅で塗装され、要所までの距離表示もサインする。

目的 { サイクリング推奨ルートを明示し、多くの方に分かり易い案内を行う。
 車道を走行する自転車利用者に対し、左側走行の原則の注意喚起をする。
 自動車運転者に対して、自転車への注意喚起をする。

・ビジターセンター的な案内所を持っていない。しまなみ海道来訪人数13万人のうち3万人の海外利用者のほとんどがデジタルコンテンツによる申し込みやキャッシュレス決済となっている。また、国内のサイクリスト達も現金の携帯を避けキャッシュレス決済を好む傾向にある為、ビジターセンター設置よりもコンテンツの充実とリアルタイムの情報発信が重要となっている。

・民間のレンタルサイクル店やサイクルショップ及び移住若者たちによるカフェ・レストラン・ゲストハウス等が起業され、それらが情報発信や案内所の役割を担っている。

3 質疑応答

Q1、しまなみ海道開通前後における、地域資源活用の経過は

A1、地域資源として先ず海峡を唯一無二歩いて自転車でも渡れる「しまなみ海道」2019年ナショナルサイクルルートに指定された全長70kmのサイクリングコース、自然、景色、村上海賊、ブルーライン、橋の美術館、DMOの存在などが繋がったこと。

Q2、サイクリングの具体的なツアープログラム開発に至った着眼のきっかけと、具体化の経緯は

A2、島暮らしにて人口及び車の数が多くなかった、高規格道路で結ばれ車の主要な流れはそれらが担い、一般道は比較的安全なサイクルコースとして選定できた。「愛媛マルゴト自転車道」構想が後押しとなる。また、島の周回道路がサイクルロードレースコースとして適地となり、大三島にて大きな国際大会の開催ができたことも大きな要素となった。1999年5月1日開通時当初から「サンライズ糸山サイクルステーション」にてレンタルサイクル業を行う。その後ニーズに答える形で別のサイクルステーションでの乗捨て返却を可能としたことで事業拡大された。それ以来25年間レンタルサイクル業がメインの自己資金運営が出来ている。

Q3、民間・行政それぞれの関わり方は

A3、民間は、長年にわたりサイクリング客や観光客を受け入れてきた。さらに、サイクリング客を呼び込みたいと活動する地元団体が増えつつある。

行政は、事業の施策化や通行空間(走る環境)の整備を行う。

行政と民間によるブランディングをさらに進めることとしている。

Q4、今後の展望は

A4、地域でしっかり儲けることができる体制となることが大事と考える。海外からの利用客への対応の充実や観光サイクル客へ電動アシスト付き自転車やE-bikeの充実を行う。

他の民間レンタルやサイクルショップ事業者の正業が成立するような賑わいの創出が大事。

(一社)しまなみジャパンがDMOとして、各事業の単価アップのみならず、総量を拡大させ収入確保にしていきたい。

最終的には「しまなみを自転車のテーマパークにする」

2 視察内容【体験】

初心者向け来島海峡大橋コース（片道6キロ）をサイクリング

①➡③：清水・福澤・長谷部

③➡①：竹村・西森

① 「サンライズ糸山」

サイクルステーションにてレンタルサイクル

クロスバイク・シティーサイクル：3.000円(税込)

電動アシスト付き自転車：4.000円(税込)

E-bike：8.000円(税込)

タンデム自転車：4.000円(税込)

電動アシスト付き自転車を借りる

② 「来島海峡大橋」

ループ橋を上りきると目の前に現れた雄大な風景、橋のはるか下に海を見下ろしながら走るのって気持ちいいが、午後からは風が強く大変でした。

③ 「道の駅ようみいきいき館」

時間が遅かったので閑散としていましたが、海鮮の炉端焼きが屋台ででき、周遊船の乗り場があり、自転車で来て船で島並を巡るなどもプランニングができる。

・橋の天板までの高度差が有り専用取付け道路の坂がきつく感じられるが、電動アシスト付き自転車であれば何の苦も無く走行できました。



4、感想

- ・観光地づくり法人(DMO)にて地域全体を観光地化に巻き込む核が必要と知る。
- ・自主財源を作り出す。法人として自立運営ができる収入源を確立させることが大切と知る。
- ・国定公園内の大規模な橋梁に自転車歩行者専用道路を作る壮大な発想に驚かされた事と地域の人たちの熱い思いの結晶と知る。
- ・サイクルルートの選定と提供、ブルーラインによる目的の達成は素晴らしいと思えた。
- ・サイクリストのニーズ（観光サイクリスト・ロードサイクリスト・競技サイクリスト）に対応できるコースリストの開発をさらに模索している点は素晴らしいと思えた。

5、今後飯田市に活かせること等

- ・観光地として提供できる資源のリストアップとブラッシュアップが必要。
- ・観光協会はDMOとして地域を巻き込んだ発展をする必要性がある。
- ・「儲かる・儲ける」の発想が大切なこと。

(3) この事業実施後の対応及び方向性

○会派として調査継続中。



令和6年度 政務調査研究報告書

会派名	会派きぼう（文責： 長谷部春生 ）	支出伝票№	
事業名	「みんなで歩いて暮らせるまちづくり（街路整備）」について（愛媛県松山市）		
事業区分 （該当へ ○）	①調査研究費 ②研修費 ③広報費 ④広聴費 ⑤陳情等活動費 ⑥会議費 ⑦資料作成費 ⑧資料購入費 ⑨人件費 ⑩事務所費		

(1) この事業の目的：どんな課題を解決するため あるいは誰・何を対象に何を意図するのか

中心市街地の丘の上のまちづくり、リニア駅周辺のまちづくりに対して、コンパクトで人流を生み出せるまちづくりの参考とするため

(2) 実施概要

調査・研修の場合の 実施日時と 訪問先・主催者	日 時	訪問先・主催者等
	令和6年11月7日（木） 9時00分～11時00分	愛媛県松山市役所

報告内容・実施したこと	<p>1 視察先（市町村等）の概要</p> <p>愛媛県松山市（四国最大の50万都市） 面積：429.35㎓²（面積の半分が都市計画区域）人口：499,326人（令和6年4月1日現在） 令和5年度：人口密度：1,162.8人。高齢化率：29.2%。 一般会計の財政規模は、歳入：224,500,645(千円)。歳出：219,165,701(千円) 実質収支比率：2.6%。実質公債費比率：7.8%。議員定数：43人</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現存12天守のひとつ、名城松山城を中心として発展した城下町 ・3000年の歴史を誇る道後温泉 ・正岡子規に代表される俳句のことば文化 <p>これらの再生しながら受け継がれてきた風土と文化を、未来へ向かって受け継いでいくことを掲げている。</p> <p style="text-align: center;">（視察対応者）松山市都市整備部都市交通計画課 副主幹：依光慶典 松山市都市整備部都市交通計画課 主任：牛田悠登 松山市議会事務局 次長：野本克彦</p> <p>2 視察内容</p> <ul style="list-style-type: none"> ○松山市の現状 <ul style="list-style-type: none"> ・市街地の拡散及び都市機能の流出による中心市街地の活力低下 ・ライフスタイルの変化や多様化や一人暮らし高齢者の増加 ・厳しい財政状況 ・地球温暖化とそれに伴う災害リスクの増大 ・自然環境や都市の個性喪失 ・市民参加意欲の高まり ○課題 <ul style="list-style-type: none"> ・都市機能の強化 ・多様な生活ニーズへの対応 ・自然環境や地球環境の保全 ・地域資源の保全・活用による地域づくり ○松山市の目指すべきまちの姿 <ul style="list-style-type: none"> ・中心拠点と地域生活拠点の存在 各拠点はコンパクトで質の高い都市 →歩いて生活できる機能、日常的な生活支援機能、駅周辺の生活支援機能や環境の充実 ・拠点間は公共交通、デマンド交通の強化を図る <div style="margin-left: 400px; margin-top: 10px;"> } <u>今までと異なるまちづくりを考える必要</u> </div>
-------------	--

○歩いて暮らせるまち松山の取り組み事例

1 ロープウェイ街

歩行者や自転車に配慮した空間づくり

歩道を広く、2車線を1車線へ、自転車道も整備

無電柱化、任意のまちづくりデザインガイドラインに基づく沿道建物のファサード整備

ロープウェイ駅舎整備と駐車場の移転によるトランジットモール化

路面電車の電停のバリアフリー化

【整備効果】

歩行者数の増加（3.5倍増）、地価の上昇（平米あたり60千円の増）

官民連携の景観形成 道路を歩行者天国にしたイベントの実施（都市景観大賞、国交大臣賞）

2 道後地区

メインの温泉街は歩行者優先の広場と歩道で形作る、

車の通る道を温泉街の外周エリアに車線も広くして再整備

【整備効果】

温泉街は安全でゆっくりと散策を楽しむ空間に

観光客を気にせず車の通り抜けが良くなる

3 花園町通り

大量の放置自転車、暗い歩行環境、多くの空き店舗、有効活用されていない副道の課題
リニューアルまでの過程

公民学の連携～ワークショップ、現地まち歩き、有識者関係者との懇談会、模型による
空間確認、イベント出店者の利便性を考え電源及び上下水道を出展ブースに設ける。駐
輪場を歩道向きに設置し歩道への自転車入り込みを規制する。

【整備効果】

歩行者数の増加（2倍増）、地価の変化（平米あたり30千円の増）、地元主催のイベント
の誕生（全国街路事業コンクールで国交大臣賞）

4 松山市駅前広場

人の往来、人の賑わい、松山の歴史文化、これらをつなぐ交通交流の拠点として整備

人の流れる動線を意識し、バス乗り場、路面電車電停空間を分離して整備し、歩行者空間
の確保と店舗前空間を得ることができた。（整備中）

3 質疑応答

Q1、この取り組みのきっかけは

A1、平成11年に「歩いて暮らせるまちづくり」モデルプロジェクトの公募があり、選定されたことがスタート。ハード面もソフト面に対しても重点的に支援がいただけた。

当地に松山大学があり、これらを含めた研究者達による理想の街の姿が描けたことも大きい

Q2、事業実施あたり苦労した点は

A2、地元との合意形成に苦労した。社会実験→整備という流れでおこなったが、現状維持を望む声も多くあった。市としては整備を進めるために、地元会合に積極的に参加し、徐々に理解してもらえた。地元のキーパーソンを味方につけられたことも大きかった。

Q3、健康増進等に寄与する等具体的な成果は

A3、整備前は歩道の利活用はなかったが、現在は日曜市、マルシェ、産直市と三つのイベントを定期的実施し、賑わい創出に関連するイベントを開催できている。

Q4、失敗事例は

A4、敷石の浮き問題、敷石の色味が原因と思われる事故の発生があげられる。

4、感想

- ・歩いて暮らせるまちづくりとして「遅い交通」に配慮して「道路空間の再分配」を実施
- ・ライフスタイルに定着しているため合意形成が容易でない。
- ・社会実験やCGの作成、シミュレーションなどを活用し地元とイメージを共有しまちづくりを推進できる。
- ・整備後の効果が見える化し、住民の空間活用の支援も重要と知る。
- ・整備が評価され、シビックプライドが醸成され、他の事業にも波及効果がある。
- ・産官学の連携の中でも大学の研究者や学生等の参画を快く受け入れて実動の場の提供に繋がっている所がすごいと思った

5、今後飯田市に活かせること等

- ・丘の上を歩いて回れる街への参考となるのでは(リンゴ並木や旧中央公民館周辺利用)
- ・定期的なマルシェ・産直市・テント市等のイベントスペースや広場には電気及び上下水道の施設は必要と思える。
- ・信大のランドスケープデザイン課程がある、学との連携とフィールドの提供は新たなまちづくりに大いに推奨するべきと思う。

(3) この事業実施後の対応及び方向性

○会派として調査継続中。

