

## みんなで未来をつくる会 令和7年度 行政視察報告書(今治・松山)



### <視察期間>

10月30日(木)9:30～11:30

### <視察先>

愛媛県今治市

### <視察項目>

食と農のまちづくりについて

### <視察内容>

今治市は、愛媛県の北東部に位置し、瀬戸内海のほぼ中央部に突出した高縄半島の東半分を占める陸地部と、芸予諸島の南半分の島嶼部からなり、中心市街地がある平野部や、緑豊かな山間部、そして瀬戸内しまなみ海道、安芸灘とびしま海道が架かる世界有数の多島美を誇る島嶼部からなる変化に富んだ地勢となっている。

平成17年1月に12市町村が合併して人口は約18万人となり、松山市に次ぐ県下第2の都市となる。瀬戸内海の風光明媚な景観と、大山神社や村上海賊の伊予水軍城跡などの歴史遺産を誇る観光都市として、また、大型船の生産実績が国内の4分の1を占めるなど、造船・海運・船用産業が集積している。繊維産業も盛んで、特にタオルの生産は全国生産高の約6割のシェアを誇る。そ

のほか、自然環境を活かした柑橘類、木材などの農林業や、漁業も天然・養殖ともに盛んに行われている。

今治市では1982年、給食センターの建て替えが市長選挙の争点となり、自校方式を掲げる新人候補が当選。同年、農業協同組合の総会で、学校給食に地場産野菜や有機農産物を導入するように市に要望する決議が採択された。

平成18年には「食と農のまちづくり条例」が制定され、行政の責任が明確化されたほか、「地産地消の推進」を掲げるなど地域住民が地域の農林水産業を支えていくビジョンが示された。有機農業の推進においては、手間のかかる食材と衛生管理の徹底、地元食材の安定供給およびコストと給食費が今後の課題である。

安心安全な学校給食を提供するべく、文科省が定める「学校給食衛生管理基準」はもちろん、市独自の衛生管理マニュアルに従い、食材を納入する際には検収簿を提出するほか、毎月一度、食材選定会議を実施。また、管理システムを導入して市内21調理場ネットワークによる給食管理と情報交換をしながらメニューの多様化を図っている。

(公財)愛媛県学校給食会や全農えひめ、市内のJAの協力、学校給食課から差額を補助するほか、農林水産課が作付調整を行うなどの連携により、今治市産の減農薬米(特別栽培基準米)100%による米飯給食の実施に至っている。米飯の取り組みから発展して、今治市産の小麦パンや大豆を活用した豆腐などの給食も実施されている。また、3つの調理場で「立花地区有機農業研究会」が有機農産物を学校給食へ供給しており、野菜16.9%が有機農産物となっている。大きさや形が不揃いで虫食いもあるため、下処理は手作業となり効率は悪いが、香りや味が新鮮である。

令和3年度には「日本一おいしい給食プロジェクト」と題して、今治市内で活躍する中華・イタリアン・フレンチのプロシェフが監修した給食を実施。令和4年度には、和食のシェフも加わり、令和6年度には市民試食会も実施するなど、学校給食を一つの起点に食と農のまちづくりに取り組んでいる。

#### <質疑応答>

Q1: 食と農のまちづくりの取組による食文化、観光への影響は？

A1: あくまでも「食」は学校給食であり、今治市の食全体のブランド化までは辿り着いていない。まずは地産地消で今治市民に食べていただく取組である。

Q2: 減農薬による発達障害や不登校との関連について、医師会との連携調査はあるのか。

A2: 学校の健康診断等で調査はしたが、際立った変化は見られなかった。データは実証できていないが、学校給食は3食中の1食であり、家庭への広がりには難しい。

Q3: 減農薬のお米の生産を進める中で、市内の農業全体での農薬使用量は変化しているのか。

A3: 市内にJAが二つあり、有機農業と慣行農業で二分化している状況である。オーガニックビレッジ宣言をして、就農者がわずかに増加したが、有機農業の作付面積としては約4%と広がりに

苦慮している。有機農業への就農を希望して移住される方が増えているのが、一つの切り口かもしれない。

#### ＜考察＞

今治市の「食と農のまちづくり」は、給食を核とした地産地消の徹底を入口に、地域農業の再生と食育の強化、さらにオーガニックビレッジ宣言による持続可能な農業への転換を目指す取り組みである。特徴は、(1)行政・JA・給食会・農家が役割をシェアし協力する共同体的な運営体制、(2)学校給食という安定需要を起点にローカルマーケットを創出した点、(3)条例化により行政責任と地域ビジョンを明確にした点にある。特にパン用小麦や大豆など、新たな地場作物の需要を生んだことは、農業振興として大きな意義を持つ。一方で、給食は市民の食全体のごく一部であり、食文化のブランド化や観光振興までの波及には至っていない。

減農薬・有機化による健康指標への影響は検証が難しく、不登校や発達障害に有意差のある医学的なデータには至っていない。今後は減農薬・有機化の家庭食への広がりが望まれる。また、農業現場は小規模・高齢化が進み、有機農業の作付面積は4%にとどまるなど、担い手不足とコスト高が構造的課題となっている。一方で、有機志向の移住者が増加している点は長期的な成長の芽であり、地域の農地保全や新規就農支援にも直結する。今治市の事例は、給食を「需要の核」に据え、行政と農家が中長期ビジョンのもとで連携することで、地域農業と食育の再構築が可能であることを示す一方、観光・都市ブランド化へ発展させるには、家庭食や飲食業、観光産業を巻き込んだ「食のエコシステム形成」が次の焦点となるだろう。

\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*。\*



<視察期間>

10月31日(金)9:30～11:00

<視察先>

愛媛県松山市

<視察項目>

ウォーカブルなまちづくりについて

<視察内容>

松山市は、愛媛県の中部に位置し、瀬戸内海に面した平野部と、石鎚山系へと連なる山間部を併せ持つ都市である。市の中心部には松山平野が広がり、城山を中心とした市街地が形成されているほか、北部には瀬戸内海に面した港湾部、南部には農地や里山が広がるなど、都市機能と自然環境が近接した地勢となっている。人口は約50万人を擁し、愛媛県最大の都市として、四国地方における行政・経済・交通の中枢を担っている。県庁所在地として各種公共機関が集積するほか、松山城や道後温泉といった全国的に知られる歴史・観光資源を有し、観光都市としても高い知名度を誇る。

産業面では、第三次産業を中心とした都市型産業が発展しており、商業、サービス業、医療・教育機関が集積しているほか、周辺地域では柑橘類をはじめとする農業も盛んに行われている。また、港湾機能を活かした物流や、鉄道、路面電車、バスなど公共交通が発達した都市として、県内外からの人流・交流の拠点となっている。四国最大の都市圏を形成してきたが、モータリゼーション

の進展とともに市街地が拡散し、人口集中地区の外延化が進行してきた。一方で、人口は2012年をピークに減少局面へ転じ、2040年には現在から約6万人の減少、市民の約3人に1人が高齢者となることが見込まれており、都市構造の転換が喫緊の課題となっている。

こうした背景のもと松山市では、無秩序な都市の拡散を抑制し、持続可能で効率的な都市構造を構築するため、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を軸としたまちづくりを推進している。これは、中心市街地のみならず、郊外においても公共サービス機能を担う箇所を「地域生活拠点」として位置付け、それらの拠点を鉄道やバス、軌道などの公共交通ネットワーク(軸)で結ぶことにより、市全体としてコンパクトで利便性の高い都市を形成しようとするものである。

この考え方を具体化するため、松山市では平成31年3月に「松山市立地適正化計画」を策定した。同計画では、①多様な居住環境・ライフスタイルを支える、②安全・安心な暮らしを支える、③既存ストックを活かす、の3点を基本方針として掲げ、都市計画マスタープランで示された「拠点」と「軸」との整合を図りながら、都市機能の集積状況や将来人口見通し、人口密度といった視点から、都市機能施設の持続可能性を評価している。公共交通については、鉄道、バス、軌道、旅客船などを明確に位置付け、公共交通の利便性が高い地域を中心に「都市機能誘導区域」および「居住誘導区域」を設定し、民間投資や居住の誘導を図っている。これにより、公共交通と連動した都市機能の集約と、歩いて暮らせる生活圏の形成を目指している。

具体的な誘導施策の象徴的な事例が、「歩いて暮らせるまちづくり」として進められている、JR松山駅から道後温泉まで約5キロメートルに及ぶ都心軸の再編である。なかでもロープウェイ街周辺では、整備前は老朽化したアーケード、張り巡らされた電線、慢性的な路上駐車、空き店舗の増加といった課題を抱えていた。これに対し、道路空間の再配分として従来の2車線を1車線に減少させ、車道をスラローム状とすることで走行速度を抑制し、歩道幅を大幅に拡張した。あわせてロープウェイ駅舎の建て替えや、バスの待機所を離れた場所に配置することで、滞留と回遊を促す空間構成とした。無電柱化の実施に加え、地元が作成した任意の「まちづくりデザインガイドライン」に基づき、沿道建築物のファサード整備を進め、統一感のある景観形成を図っている。また、大量の放置自転車や暗い歩行環境、空き家・空き店舗、有効活用されていなかった副道といった課題に対しては、副道を活用した荷捌きスペースの確保など、実務面に配慮した設計を行っている。これらの取り組みは、段階的に「交通」に関する社会実験を実施し、その効果を検証しながら本整備へと反映させてきた点が特徴である。

現在は松山市駅前広場の再整備をはじめ、バスターミナルやアリーナ整備など、さらなる都市拠点の高度化が進められている。これら一連の取り組みを支える組織として、「松山アーバンデザインセンター(UDCM)」が設置され、行政、民間、大学、市民が連携する公民学連携のプラットフォームとして、社会実験やデザイン調整、合意形成の場を担っている。

#### <質疑応答>

Q1: 大規模で影響も大きい整備がスピード感を持って実施された印象が強い。地元住民含めて反対の声は？どう合意形成をしたのか？

A1: あまり反対の声はなかったのだが、テナントが多い地域だと地権者も多く苦慮した経緯がある。業界団体や地元組織の強弱が影響している。

Q2: 松山日赤病院の建て替えについて、移転場所や費用について病院側との調整は？

A2: 国の補助金を取ってこれないか努力はしてきた。難しい調整の末に建て替え用地を確保した。

Q3: 社会実験の評価の方法や期間は、UDCMが絡むことで変化があるのか？

A3: 社会実験は多様であり、一概には言えない。例えば、予算の関係で期間が縛られる社会実験もある。多様な社会実験を行う中でいろいろな失敗もあるが、UDCMに関しては学生の発想で取り組んでいただいているため、社会実験といっても質が違う印象である。

#### <考察>

松山市のウォーカブルなまちづくりは、人口減少と高齢化に対応するため、都市構造そのものを「拠点」と「軸」で再編する戦略性の高い取り組みである。無秩序な郊外化を抑え、公共交通の利便性が高い地域へ都市機能と居住を誘導する「コンパクト・プラス・ネットワーク」は、持続可能性・財政負担・生活利便のすべてを同時に改善しようとする長期的ビジョンである。特に、ロープウェイ街の再整備では、車中心から人中心の道路空間への思い切った転換(車線削減、歩道拡幅、無電柱化、デザインガイドラインによる統一感ある景観形成)が奏功し、まちなかの回遊性、歩きやすさ、店舗の魅力向上につながっている。小生が大学時代に幾度となく通った、ひなびた道後温泉街やロープウェイ街のイメージは20数年の時を経て、スタイリッシュでウォーカブルな装いに変化しており、蜷川実花とコラボしアーティスティックな企画を打つなど、長期的なデザインされたまちづくりの気概を感じた。

合意形成については、地元の反対が比較的少なかったとされるものの、テナントや地権者の多い地域では調整が難航した経緯があり、業界団体など地域組織の影響は大きい。つまり、ウォーカブル化の実現には、行政の構想力だけでなく、地域のキープレイヤーの存在が不可欠である。また、UDCMの存在は、社会実験の多様性や質の向上につながり、学生・市民が主体的に関わることで、トップダウン一辺倒ではない「参加型のまちづくり」を実現している点が松山らしい強みである。結果として、交通・建築・景観・公共交通・市民参加を一体化した都市デザインが可能となり、人口減少時代に持続可能なまちの形を先行的に提示しているといえるだろう。

