

第2回 久万高原町都市計画マスタープラン等策定委員会 議事録

令和3年6月23日(水)に第2回久万高原町都市計画マスタープラン等策定委員会を開催しました。



会議の流れ

- 1：開会
 - 2：議事
 - 1．目指すべき都市像について
 - 2．分野別の整備方針について
 - 3．誘導区域の設定について
 - 4．誘導施策・防災指針等の事例紹介
 - 3：閉会
- 委員（15名中12名出席）

委員等からの主な意見

【質疑応答など】

1．目指すべき都市像について

○将来フレームにおいて、2041年の目標人口を約5,000人として設定しているが、国の推計では約3,800人となっている。この差を埋める施策について、現時点でどのように考えているのか。

「第2期まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和3年3月）」において移住・定住促進等の取組が定められている。本計画においても、これらの計画を含めた各種計画と連携しながら施策を検討していく。

○目標人口を5,000人と設定した根拠はあるか。

将来人口は「第2期久万高原町人口ビジョン（令和3年3月）」に基づくもので、人口ビジョンでは、「2060年の人口4,000人以上を保持」の設定に併せて、今後の人口推移（グラフ）が示されている。その人口推移をもとに、2041年の目標人口を5,000人として設定している。

○今後、コンパクトシティを目指して中心部は人口密度をあげていき、効率化を図るようなイメージとなっているが、周辺地域の拠点はどのようにしていくのか。

周辺地域の拠点の考え方については、次回の委員会において、地域別構想の検討の際に、委員の皆様からご意見をいただきたい。

2．分野別の整備方針について

交通施設の方針の「その他交通施設」において、パーク・アンド・ライドの導入検討があるが、どのようなイメージか。

JR久万高原駅を交通結節点として周辺に駐車場を整備し、そこまでは自家用車を利用し、その後、

公共交通への乗り換えを想定している。

土地利用の方針について、「支所周辺に生活拠点を形成することにより中心市街地と連携」とあるが、具体的にはどのようなイメージか。

生活拠点形成エリアのイメージとしては、支所周辺において、日常生活に必要なサービス施設の維持・確保や、都市機能が集積する中心拠点と公共交通で結ぶことにより、『暮らしに必要な機能』として、中心拠点との役割分担を図ることとしている。

生活拠点がどの程度維持されるのか、期待感が見えてこない。今後、具体的にどのように実行していくのか。

生活拠点の形成は、今後、持続可能な地域づくりをしていくために重要であると考えているため、地域運営協議会等と連携しながら、支所周辺エリアとその周辺地域の生活を維持していきたい。また、移動手段としてもバスを維持するとともに、新たな交通手段の検討が必要と考える。

これまで久万商店街における「歩いて暮らせるまちづくり」については、ほとんど議論されてこなかったため、方針を示すことは重要。また、通学路にもなっているため、児童・生徒の交通安全にもつながってくる。

将来的に商店街では空き店舗が増えて、交通量の減少が考えられる。商店街において、人のための道路の検討はぜひとも必要。通学路としての安全確保のためにも、道路改修を施策として取り入れることは可能か。

他市町の先進事例等も踏まえ、具体の施策については、本委員会での意見を参考に計画に盛り込んでいきたい。

松山市では、ロープウェイ通りや花園町においては、道路改修のほか、商店街と連携して賑わいを創出する社会実験を行っている。本町の商店街においても社会実験を行い、その結果を踏まえた道路改修するのも一案である。

医療・福祉関連の方針について、「『新病院基本構想』に基づいた町立病院建替えによる、地域医療・保険・福祉の一元化」という文言があるが、保健福祉関係の部局との横断的な連携は進んでいるのか。町立病院とは適宜協議を行いながら、計画策定を進めている。

3. 誘導区域の設定について

誘導区域の設定と誘導施策、特に国の補助事業との関係はどうなっているのか。

都市機能誘導区域については、用途地域の面積に占める割合(以下、占有率)が50%未満であれば、事業費に対して国の補助率が最大1/2。占有率が50%を超える場合は最大45%の補助率となる。

一方で、居住誘導区域における事業の補助率については、一律で最大45%の補助率が適用される。現在の用途地域に対する都市機能誘導区域の割合は何%なのか。

49.5%となっている。

居住誘導区域の設定で、「敷地をまたぐ場合で同一の用途であると判断されたものは誘導区域に含める」とあるが、家屋倒壊等氾濫想定区域周辺で該当はあるのか。

該当はない。(家屋倒壊等氾濫想定区域については、全て誘導区域外としている。)

久万川の浸水想定については、危機管理の意識は大切であるが、想定最大規模(1000年に1度の確率)におけるエリアを示したものであり、必要以上に心配することではないと思うが、本計画は、将来のまちづくりに関する計画であることから、考慮すべきである。

4. 誘導施策・防災指針等の事例紹介

この資料（事例紹介の資料）は、今後の議論のきっかけで作成いただいているが、もう少し久万高原町の規模や実状にあったものを紹介してほしい。

○パーク・アンド・ライドよりも、拠点間を結ぶ公共交通網の形成が重要。また、新たな移動手段の導入としてデマンド交通はどうか。久万高原町ならではの参考となる事例を教えてください。

○「まち・ひと・しごと創生総合戦略」において具体的な取組が書かれてあるので、これらの中にまちづくりと連動できる取組みがあれば、ぜひ取り入れてほしい。

今後は、車社会に依存しないあり方も必要である。また、DX のことも考える必要があるため、計画に記載した方がよいのではないか。

今後、検討する。

国土交通省では、3D 都市モデルをベースとして、まちづくりにかかるあらゆるデータを連携・活用するデジタル基盤の整備を進めることで、まちづくりの進め方を根本から変革するまちづくりDX（デジタルトランスフォーメーション）を推進しており、スマートシティの新たなステージへの深化を図ることとしている。

本計画における施策は、どこまで具体的に記載するのか。

都市計画マスタープランについては、大きい方針を記載する。立地適正化計画については、計画策定から5年後に、設定した目標の達成状況を評価する必要があることや、補助事業による事業実施を踏まえて、少なくとも今後5年間で実施する施策については、具体的な記載を予定している。

都市計画マスタープランの自然的環境保全・活用の方針において、木質バイオマスボイラーによる熱利用や木質バイオマス発電の新規整備を視野に入れた木材の活用等の方針を掲げているが、立地適正化計画の居住誘導施策で木質バイオマス等、再生可能エネルギーを活用した事例はあるか。

今のところ、事例を聞いたことがない。再度、調査を行い、事例があれば報告する。

先進事例になくても、久万高原町らしくていいアイデアなのでぜひ導入について検討してほしい。