

第2回 泉南市立地適正化計画策定等委員会 議事概要

日 時：令和8年2月6日（金） 10時00分～12時00分

場 所：第1委員会室

議事次第：

- 1 開会
- 2 第1回委員会、第1回作業部会の主な意見と対応方針について
- 3 居住誘導区域について
- 4 都市機能誘導区域、誘導施設について
- 5 その他
- 6 閉会

出席者：

関西大学 環境都市工学部建築学科 教授	岡 絵理子（会長）
大阪公立大学 名誉教授	下村 泰彦（副会長）
和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	伊勢 昇
泉南市区長連絡協議会会長	上中 喜美夫
泉南市商工会副会長（工業）	角野 豪紀
泉南市商工会副会長（商業）	北村 敏
泉南市農業委員会委員	向井 彰一
行政経営部部長	川端 豊
成長戦略室室長	伊藤 公喜
公共施設再編室室長	辻 嘉彦
市民生活環境部部長	眞田 知彦
都市整備部部長	伊藤 好幸（欠席）

<事務局>

都市政策課

（株）かんこう

市川課長代理、
長濱係長、朝井主査、中村
木戸脇、山田

《審議会概要》

1 開会

資料の確認、傍聴人の報告、会議の成立の報告

2 第1回委員会、第1回作業部会の主な意見と対応方針について

事務局より資料1に基づいて説明（説明内容、省略）

3 居住誘導区域について

事務局（かんこう）より資料2に基づいて説明（説明内容、省略）

＜質疑応答＞

委員 居住誘導区域に含める区域は、人口密度が40人/ha以上、または鉄道駅から半径800mあるいは500m圏内ということで、資料2の4-3ページと4-4ページの図を重ね合わせ、どちらかに入っているところが候補になるという説明であった。それは逆に言うと、重ね合わせて外れているところは候補から外れるということだが、4-11ページの居住誘導区域（案）を見ると、新家駅の北側辺りは本来居住誘導区域の条件を満たしていないものの、居住誘導区域の水色に塗られている。このように、厳密に見ると条件を満たしていないにもかかわらず区域に含まれているところについても理由の説明が必要ではないか。その説明がないと、居住誘導区域から外れた住民にすると、なぜこちらが外れたのに、同じ条件で入っているところがあるのかという不信感を生じる可能性がある。計画書の中にも説明を入れたほうがよいと思うが、まずここで理由を教えてください。

事務局 資料1の中で、バス圏域についてはバスの便数を考慮した資料を作成してはどうかという指摘をされており、参考資料3を作成した。これは、まだブラッシュアップが必要なため暫定的な資料であるが、こちらで確認してもらえると、今指摘されたところは緑と緑の間で黄色になっている部分だと思うが、ここに関しては人口の集積が今後も見込まれるものの、交通自体は薄くなっているところである。そこで、地域公共交通計画と連携を図る中で、交通不便をもう少し解消していきたいと検討している地域となっている。それで誘導区域に入れるのが先か、交通の充実させるのが先かという議論はあるのだが、市としては居住誘導区域に含め、交通不便を解消していく方向で検討しているところである。

委員 では、今説明された内容は、居住誘導区域の設定条件に加えられるということか。

事務局 はい。今後の方向性として、この資料と併せて表記することを予定している。

念のため確認だが、委員の指摘されている新家駅の北側とはどの辺りか。

委員 資料2の4-4ページの図で、新家駅の北側に地域拠点を示す青い着色部分から外れたところがある。そこは人口密度を見ても40人/ha以上になっていない。それで同4-2ページによると、居住誘導区域に含める条件として①人口密度、または②拠点の条件を満たすことが設定されているが、どちらにも該当していない。それで、同4-11ページを見ると、その部分も含めて新家駅の北側が居住誘導区域（案）に含まれているので、条件を満たしていないにもかかわらず区域設定されていることに説明が必要なのではないかと考えた次第である。

事務局 この部分については、人口密度は確かに40人/ha以下となっており、新家駅から500m圏域で見ても一部外れる部分がある。ただ、最終的な区域設定の線を地形地物で引いており、この部分は一団の住宅地であるため、飛び出した形になってしまうが、含めざるを得ない状況となっている。このように地形地物で線を引いている関係上、条件的に囲む区域から若干の出入りが生じている。

委員 この計画の総括的な目安が知りたい。例えば資料2の4-11ページで居住誘導区域の面積が875haとなっており、これは市域の5分の1程度だと思う。それが市街化区域の3分の2を占める設定になっているが、他の市町でも比率としては同じようなものか。市のスペックによって設定は異なってくると思うのだが、極端に狭かったらもっと広げるべきではという議論も出てくるのではと疑問に感じたので、他の自治体を俯瞰すると平均的にはどういう状況なのかを知りたい。個々の設定条件は理解できるのだが、もし総括的に見て目安のようなものがあるのなら、そこから逆説的に設定することもあり得るのか。

事務局 この計画案を作成している中で、他の自治体の状況等はあまり意識していない。ただ、大都市近郊、例えば大阪市に近いところであれば、市街化区域と居住誘導区域がほぼイコールというのは多分にある。一方で、隣の阪南市では居住誘導区域を絞った形で検討している。それで委員の話のように泉南市のスペックに照らしていくと、市街化区域イコール居住誘導区域ということにはなり得ない。そこを踏まえて、先ほど説明したように駅からの圏域や将来人口密度といった条件設定で線を引いていった次第である。

また、今説明があったように、各市町村の状況により区域設定のあり方は様々であるため、特に目安はないのだが、ただ国交省の意図としては、人口が減少していく中でまちをできるだけコンパクトにしていきたいということがある。だから、一つの目安として、広めに囲むとしても市街化区域の6～7割にしてほしいと、文章化されているわけ

ではないが、そのように指導していた時期はあった。だからその意味では、6～7割というところが判断基準として意識されている部分はあるが、やはり市町村によって状況が異なるので、市街化区域の7割に絞ってしまうと住めるところが足りなくなってしまうので、市街化区域を最大限使う必要があるところもあれば、人口減少が顕著なので、6割よりもさらに狭めるというところもある。資料2の4-11ページに、泉南市の市街化区域に対する居住誘導区域（案）の割合について65.9%と記載している。市街化区域に関西空港が含まれているので、少し特殊な部分はあるが、おおよそ全国平均レベルという印象である。

委員 資料2の4-8ページに記載されている「大規模盛土造成地」だが、本市ではJRより山手側に点在していると思う。これは説明にあったとおり市街化が進んでいるので、居住誘導区域から外すのは非常に困難だと思われ、4-8ページの下から3行目に「普段より、当該地域が大規模盛土造成地であることの十分な周知を図り防災意識向上を図ります」と記載されている。これについて、運用指針では、「立地適正化計画に宅地被害防止事業に関する事項を記載することが望ましい」と書かれているので、今回の本計画の策定にあたり、そうした内容を記載するのかどうか、わかっていることがあれば教えてもらいたい。

事務局 資料2の4-7ページにハザードに関する区域名称とそれを区域設定に含める・含めないといった判断について一覧の形で表現している。その同ページの23番に「大規模盛土造成地」を記載しているが、国の運用指針で定められている言葉としては、「その他の調査結果により判明した災害の発生のおそれのある区域」という表現で、「大規模盛土造成地」が特に指定されているわけではない。自治体独自で危ないかもしれないから検討するかどうかを判断する部分となっている。同様に「家屋倒壊等氾濫想定区域」についても、運用指針上で指定されているものではないが、市内で該当する区域が少なからずあるので、これを計画の中でどう判断するか明示するために、この中に入れた次第である。

委員 4-8ページの大規模盛土造成地に関する記述の中で、「防災意識の向上を図り」とあるが、それについて計画の中で何か掲げるのか。

事務局 防災意識向上の手法ということについては、この後に防災指針の内容が出てくるので、そこでの議論になるが、後段の防災指針と関連づけて、こちらの文言を変える可能性もある。防災部局とも連携を図りながら、精度を高めていく。

副会長 居住誘導区域が市街化区域のどのくらいを占めるのかという先ほどの質問については、高石市で立地適正化計画の策定に関わったときはほぼ全域に近い形であった。阪南市の立地適正化計画の策定にも関わっており、阪南市では、まだ国がハザードについてあまり言及していない時期だったが、しっかりハザードエリアを外して区域を指定している。それで、泉南市では外したところを「一般居住区域」と名付けているように、阪南市でも名前は違うが外したところの位置づけをして、きちんとフォローしていくことを掲げ、市民の不安をなくすという方向を示している。それから忠岡町の場合は、ほぼフラットなところなので、外したのはごく一部だけである。岸和田では都計審で判断していて、こちら市街化区域からあまり外れていない。阪南市と泉南市が絞り込みをしている状況で、地勢に合わせていると思う。

それからいくつか申し上げたい。浸水想定区域を居住誘導に入れる場合、某町では工場の屋上へ垂直避難をするという個別対応を場所に依拠して講じている。この計画案では4-8ページで避難に関する考え方を書いているが、遠方避難だけでなく個別にしっかりと避難に対する周知や指導を行っていく必要があるのではないかと。居住誘導区域にハザードエリアが入っていることが、後々問題にならないよう、市民への周知とどこへ垂直避難をするかといった地域ごとの具体的な避難方法を書いておくことも必要ではないかと考えている。

それと居住誘導区域の話に戻るが、4-5ページの図中で、赤い丸が大きく4つ示されているのは理解できるが、和泉鳥取駅のところでも少し駅勢圏が入っているので、ここをどうするかは、一つの判断になる。今の案では居住誘導区域から完全に外れていて、交通体系としては中心核や地域拠点に向いていくので、こちらのほうは交通もあまり考慮されないエリアになってしまう。この辺りの住民にはどのような説明をするのか、細かい議論を想定しておく必要があるのではと感じた。

あと、都市計画で保留になっている区域がないかどうか、保留地が解消されて新たに調整区域から編入されてくる可能性がないかを確認してもらいたい。もし保留地が設定されていて、数年後に住宅開発が起きたら、そこが居住誘導区域から外れたところになるので、その辺りの確認をさせてもらいたい。

事務局 今回の保留地及び区域区分の編入について。現状では関西空港に一部保留地があるが、今回空港・りんくう区域は居住誘導区域から外しており、立地適正化計画には関係ないと認識している。

副会長 新家駅周辺にはなかったか。

事務局 新家駅のところは保留地ではなく地区計画で、調整区域でも住宅開発ができるようになっている。

副会長 第二阪和のところに商業か工業の用途で保留にしているところはなかったか。

事務局 第二阪和ではなく岩出線の横に調整区域があり、産業系の土地利用を検討している。総合計画ではコンパクトなまちづくりと沿道の活用とでハイブリッド的なまちづくりを視野に入れており、都市マスでも同様に位置づけている。それを踏まえて、この立地適正化計画では、便利なところに居住にしてもらいたいという方向と、ロードサイドの活用により集客や働く場所をつくって交流人口を増やすという方向の2本立てで取り組むことを目指している。

事務局 それから避難についてのご指摘は、垂直避難などの避難方法について、この計画でいかに具体的に示すかという趣旨だと思う。

副会長 避難の明記は義務化されていないが、立適の5年見直しするときくらいに、しっかりとフォローし集中管理できる段取りを立てておく必要があるのではないかと。避難の概念的なものではなく、実際の事業的なところまで結びつけていくことを想定した計画を考えるべきで、本当に避難が必要になる場面が出てくる可能性もないとは言えないので、その時に支障が生じることのないようにしなければならない。

事務局 現在、市の防災部局と協議を進めている中で、避難ビルの話もしており、避難ビルから300mの範囲を丸で囲んだ図面を防災部局では整理をしているのだが、その中で、丸のかからない区域が発生している。それで避難場所に指定されていないところ、例えば臨海線の橋で海の上を通っているところがあり、そこは十分な高さがあるので、避難に使えるのではといった議論をしているところである。そうした具体的な議論を深めていきながら、どういう記載をしていくのがよいか、検討を重ねていきたいと思う。

副会長 4-8 ページに具体的な対応が列挙されている。これは対応がよくわかるので、非常に結構だと思うのだが、例えば、2)の①浸水想定区域の下から3行目に「避難指示などにより、早めの避難所などの安全な場所への誘導に努めること」とあるが、これは具体的にどうするのか、避難所は想定区域を全てカバーしているのか。他の市町の例を挙げると、避難所は全て住民センターと置き換えて、住民センターに逃げ込む旨を書き込んだところもある。それから②津波浸水想定区域の一番下に「当該地域が津波浸水想定区域内であることの十分な周知を図る」とあるが、南海トラフの発生可能性について既に20～30年も言われ続けてきた中で、どれくらいの市民に周知できているのか、住民への周知や避難経路の確認といった取り組みは都市整備部が行うのか、別の部局と連携して行うのか。こうしたことは非常に重要な話であり、実際に取り組むとなるとかなり大変な活動になるので、計画に入れるとなれば、十分な心構えをもって、そこまで

しっかりと方法を掘り下げていかないと、絵に描いた餅になってしまうと思う。部局間で横断的な連携が必要となる可能性もあるので、改めてその辺りをしっかりと確認してもらいたい。

事務局 庁内での議論を深めていく。

それから和泉鳥取駅周辺の扱いについて。資料2の4-5ページの図を参照してもらくと、和泉鳥取駅の駅勢圏と本市の市街化区域で重なっているのは、駅北東部のごく一部である。それと参考資料1で周辺市町の誘導区域の状況を整理しており、その1ページ目の阪南市の誘導区域を参照してもらくと、この図で赤色の枠から南へ下っていくと、青い線が市の境目と接しているところがあり、その辺りが和泉鳥取駅なのだが、阪南市のその部分と、本市の和泉鳥取駅圏の市街地とが連担しない形になっている。事務局としても、本市のこのエリアについては、交通利便が確保されたところであり、誘導区域に含めるかについて議論はしたのだが、エリアとしても非常に限定的で、かつ阪南市の居住誘導区域とも連担しないことから、今回は一般居住区域という設定としている。

会長 先ほどの防災関係の話だが、立地適正化計画で防災計画の部分を詳細に書き込んでいくのは難しいと思う。立適では、防災部局との連携を図るという形で記載し、具体的な取り組みについては、しっかり専門の部局で対応してもらうのがよいと考えている。

委員 泉南市には水門が2つあり、この耐震工事を樽井のほうから進めていると聞いている。水門は南海トラフ地震においては安全確保上で重要な役割を果たすので、この工事の進捗状況を教えてほしい。

それから、資料2の4-4ページで岡田浦駅の周辺は青色の丸印で地域拠点となっている。その駅前に西信達小学校があり、この土地が空くことになるが、これをどのように有効利用して集約したまちにしていくのか。新家の公民館の裏にも空いている土地があるが、放置されたままである。こういう土地は条件を付けて民間に売却し、開発したらよいのではないか。

あと、ため池については、南海トラフ発生時などに大変危ないと思っている。その辺りの対策も含めた計画にしてもらいたい。

会長 立地適正化計画はハザードマップと連携した内容としていく。

事務局 水門は1カ月に3回点検し、月に1回は開閉している。岡田の紺谷川や漁港のところにも小さな鉄扉があるが、その開閉も1カ月に1回必ず行っている。外からの浸水はこれらで対策できているのだが、ただ、内水氾濫については計算上で外に出すのが厳

しい部分もあるので、その辺りについて現在検討しているところである。また大里川の方については、建屋の耐震に少し不安がある。通常の建物としての耐震性はあるのだが、防災上重要な建物に位置づけられると、防災基準も非常に厳しくなるため、この建屋について耐震診断を行い対策を検討している。この建屋は下水道施設として都市整備の下水道課の管轄なので、こちらで検討を進めている。それからため池については、新家の引谷池などは耐震化が難しく、そうした耐震性の低いところについては、崩壊しないように水位を下げるという形で運用している。

委員 それは水利組合の了解を得ているのか。

委員 耐震診断の結果、通常の水位のままでは決壊する可能性があるため池について、決壊の可能性がなくなる水位まで下げる形で運用する旨、水利組合から了解を得た上で、対応させてもらっている。

事務局 避難については、副会長から提案があったとおり、ハードでの対応には限りがあるので、避難できる場所の検討など、ソフトでの対策について、防災指針でどこまで対応できるか検討したい。

委員 津波や浸水については、ハザードマップで注意喚起されており、市内の電柱にも海拔が表示されたりしており、意識している住民も多いのではないかと思う。一方で、大規模盛土造成地については、その危険性について住民は意識しているだろうか。

事務局 当該地では、住民に説明していると思う。また、大阪府では大規模盛土造成地マップを作成している。マップは危険かどうかを示すものではないが、どこが盛土造成地かの情報は、府のホームページで公開されている。

4 都市機能誘導区域、誘導施設について

事務局（かんこう）より資料2に基づいて説明（説明内容、省略）

<質疑応答>

委員 2点確認したい。資料2の5-3、5-4ページの図面上に“フードショップやまもと”が記載されているが、この店舗は営業していないのではないか。図面でスーパーマーケットと位置づけられていて、計画策定に関わる部分なので、確認してもらいたい。それと、6-6ページの「誘導施設の設定」で、既存の施設について「維持」と示されているが、例えば図書館や文化ホールなどは、広域の業務を展開している中で、他の政策

との兼ね合い上、問題はないのか疑問である。「維持」と明記すると、他の施策の視点から見て難しい状況になることも考えられるので、もう少しオブラートに包むような表現にできないだろうか。他の市町も同じ問題に直面していると思う。

会 長 公共施設の立地は、確かに広域的にカバーして集客力があるほうがよいとも言える。戦略的に考えてはどうか。

委 員 その反面、都市機能のところから公共施設を抜いてしまうと、内容の薄い計画のように見えてしまうということもある。難しいところなので、事務局に判断してもらいたい。

会 長 私から少し申し上げたい。資料2の最後のページに様々な誘導施設が挙げられているが、昨今は複合施設のことを注目されていて、私自身は小規模の複合施設の設置はメリットがあるのではと考えている。例えば図書館の中に観光施設やカフェ、本の販売スペースがあるような魅力的な施設があるとよいのではないかと思う。というのは、岡田浦や新家のエリアは、今後どれだけ新しい住民に来てもらえるかが重要になるが、駅周辺が寂しい状況であれば、ここに住みたいとは思ってもらえない。駅前の景色づくりという視点に立ち、一つの商業施設を誘致するよりも、複合施設が建築的にも景観的にも魅力ある姿で立地している駅前のほうが、まちづくりを考えていく上で意義があるのではないか。そう考えていくと、誘導施設として“スーパーマーケット”と書いてしまうのは、魅力ある駅前のイメージとは少し違うのではと感じている。そう書かざるを得ないところはあると思うが、施設の掲げ方として工夫の余地があるのであれば、検討してはどうかと思う。これらのエリアは資料2の5-1ページで③に該当する部分で、駅前で近隣商業地域であるのに、人口も集積しておらず、商業施設もないといったところをいかに活性化させるかという課題があると思うので、そうした新しい視点で考えてみることを提案したい。

委 員 資料2の6-6ページに挙げられている“子育て支援センター”は、和泉砂川駅の周辺に既にあるのか。

事務局 和泉砂川駅の山側の幼稚園だったところの跡地にある。

副会長 樽井のイオンのところを拠点化することは妥当だと思うが、元々の立適の考え方は、居住誘導区域があり、その中に市街地があり、その中にさらに都市機能誘導区域を設定するというものである。その考え方であれば、都市機能誘導区域は居住誘導区域の色合いを残しているのか、それとも居住誘導区域に都市機能誘導区域が設定された

ら、居住の色合いはなくなり、完全に二分化するのか、その辺りの考え方を整理しておく必要があるのではないか。イオンの場所は、居住誘導からも外れている場所なので、やはりまだ悩みどころであり、他市町の事例ではおそらく被っているところが多く、都市機能が飛び出している形はあまり見たことがない。それで、このケースでは居住誘導区域の性質を残した都市機能誘導区域なのか、都市機能誘導区域は居住誘導の概念を外して、都市機能のみを集中させた場所と考えるのか。ただ、都市機能誘導区域の中にも多くの人が入っている場所もある。その辺りの妥当性については問題ないのか。

事務局 確かに前提としては、今の指摘のとおり、居住誘導の色が下地にあり、その上に都市機能誘導を位置づけしていくのが原則的な考え方だと思っている。一方でりんくう区域にあるイオンは非常に特殊であると我々も捉えており、イオンの利用客の多くは車で来るという事実はあるのだが、ここがバスの起終点にもなっており、公共交通によるアクセスも可能である。加えて割合は少ないかもしれないが、樽井駅、岡田浦駅から徒歩による来客もある。そうした状況を踏まえ、今回は居住誘導区域外かつ都市機能誘導という設定とした。

副会長 それは理解しているが、言い方を変えると、ここまでを居住誘導区域に設定してはどうかということ。

会長 居住誘導とは言いがたい区域である。

副会長 ここに入るのはイオンだけか。

事務局 イオンと病院も入っている。ちなみに、参考資料1の最後のページに岸和田市の例を掲載しており、ここでは赤枠が都市機能誘導区域、オレンジ色の枠が居住誘導区域を示していて、これを見ると、都市機能誘導区域で居住誘導区域外というところは多分にある。すなわち、こういう設定は特殊ではあると認識はしているが、実際にその形で運用している事例が南大阪にもあるということは確認できている。

加えて、大阪以外に全国の事例を見てみると、ロードサイドなど、まちの中心から離れたところにショッピングセンターなどの施設を集めて、居住誘導区域外であるが都市機能誘導区域と定めている市町村は若干ではあるが、ないことはない。

副会長 それはきちんとネットワークできるような交通体系があるかどうか。ロードサイド型の捉え方によっては、やはりまちをコンパクトに集中させるという概念から外れてくる部分が出てくるので、その辺りの整合性をいかにネットワークで確保できるか、交通体系でフォローできるかというのがカギになってくると思う。今回は鉄道圏域

なので、その点は大丈夫なのだろう。

事務局　りんくうタウンでは地区計画を設定し、人が住めないエリアであったのだが、シルバーハウジングと特養が開設され、その部分だけ居住が可能になっている。イオンの場所は居住禁止になっているので、そこを居住誘導に含めることができない。

委員　今区長会でも問題になっているのだが、阪和線より山側で、特に新家地域では高齢者が多くなっていて、買い物難民がかなり増えている。その一因としては、イオンができて、住民がそこへ車で買い物に行くので、地域の中のスーパーマーケットが潰れてしまっていることがある。高齢者になると、車でイオンに行くことも段々難しくなってくる。こうした計画を作成するのであれば、そうした高齢者の現状にも配慮したものにしてほしい。

会長　公共交通など、他の計画でカバーすることも必要となる難しい問題であり、忘れずに検討していかなければならない。

事務局　山側は交通不便で買い物も難しいというご指摘であった。山側のほうにもバス停はあるのだが、バス停からさらに山のほうへ分け入って急な坂道を上がったところに住宅のある方にとっては、到底バスが利用できるような状況ではない。そうしたところについては、30～40人ほどのオーダーであるが、通常の路線バス以外で対応できる手段がないかを検討しているところである。例えば乗合タクシーとか、ボランティア輸送など、様々な方法の可能性について考えていくつもりである。来週公共交通会議があるので、そこでの議論も始めていくことをご報告させてもらう。

委員　生活する上で、スーパーマーケットや商業施設を誘致してくれるのは大変ありがたいことだが、生活の中で出てきた粗大ごみなどをすぐに処分してくれるようなごみ処理施設があると便利だと思う。岸和田市など近隣の自治体では、ごみ処理施設が近くにあって、廃棄物が処理しやすく、便利だと聞いている。

会長　海外の都市では、処理センターなどの施設を都市計画の中に盛り込んで、地域の中に必ず1カ所設けるようにしている自治体もある。ここに挙げられている施設だけが、生活を支える施設というわけではないので、泉南市らしい生活施設を考えてみるのもよいかもかもしれない。

泉南市には難しいことがいろいろあり、例えば、人口が集中しているところが拠点になっていない、すなわち拠点とは別のところで人口が集中している。車社会で市街地が薄く広がってきたためにできた形であるのだが、この方向転換をする必要はなくて、一人

1台ずつ車を運転する時代でなくなっていく中で、道路整備をして自動運転を可能とするにしても、公共交通で交通の便を確保して、必ずしも徒歩で暮らせることばかりを目指す必要もないのではないかと実は考えている。その辺りも含めて泉南市らしい立地適正化計画になればとよいと思っているところである。

事務局 公共交通担当から、もう1つ補足したい。参考資料3は公共交通担当のほうで作成したのだが、委員からの指摘で、バス路線が走っているというだけで、交通利便があると言えるのかという議論があったので、便数を反映した資料を作成した次第である。ただ、担当としては悩ましさも感じていて、この図面では、運行本数15本/日未満を不便と定義しているが、1日15便というのは結構な便数である。例えばこの市所前は往復で16便走っており、1時間に1本以上あるということで、十分な本数だと言えるが、それを市内の各所でクリアするのは非常に非現実的である。実は、バス停があるのに不便だと言われているのは、図面の左側の幡代や馬場の辺りのことで、この辺りを走っている南回りというバスは1日4便しかない。さらに、山のほうを走る山回りという路線があるが、これは6便走っていて往復するので1日12便あるが、それでも15便には届かない。だから泉南市では単独路線ではどれも“便利”の位置づけにならない。それをもって泉南市のバス交通を不便と判断されるのは非常に辛いところであり、15便という判断基準をどう扱うべきか、再精査していきたいと考えている。その結果として現状で公共交通不便地域に位置づけられている部分も、より便利にしていくことについて、これからも検討を進めていく。

会長 不便解消の話ではないが、駅のところに暖かく待てるカフェでもあれば、30分でも待てるものである。何もないと30分も待てないので、それぞれの拠点に居場所を作ることも一つの考え方になると思う。おそらくイオンはその意味で大変よい場所なのだろう。1時間に1本しか便がなくても、いくらでも待つ場所があるからである。交通網は待機場所も併せて考えてもらおうとよいと思う。

5 その他

事務局より今後の予定について説明（説明内容、省略）

6 閉会

以上