

令和7年度第1回 泉南市立地適正化計画策定等委員会

議事録

日 時：令和7年10月3日（金） 10時00分～12時00分

場 所：泉南市役所 第1委員会室

議事次第：

- 1 開会
- 2 会長等の選出
- 3 部会に属すべき委員の指名等
- 4 会議の目的、検討体制、検討内容、スケジュールについて
- 5 立地適正化計画とは
- 6 泉南市の現状と課題、基本的な方針について
- 7 その他
- 8 閉会

委 員：

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
泉南市農業委員会農地利用最適化促進委員	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（欠席）
市民生活環境部部長	眞田 知彦
都市整備部部長	伊藤 好幸

<事務局>

泉南市
都市整備部
都市政策課

(株) かんこう

山本市長
灘副参与
鵜戸課長、市川課長代理、
長濱係長、朝井主査、
古谷主任、中村係員
木戸脇氏、山田氏

《委員会概要》

1 開会

委嘱状の交付、委員の紹介、事務局の紹介、会議の成立の報告
市長挨拶、資料の確認

2 会長等の選出

会長に岡委員、副会長に下村委員が就任

3 部会に属すべき委員の指名等

部会に属すべき委員に岡会長、下村副会長、伊勢委員を指名。岡会長が部会長に就任。

4 会議の目的、検討体制、検討内容、スケジュールについて

事務局より資料1に基づいて説明

<質疑応答>

副会長 資料1の検討体制の中で都市計画審議会と当委員会との間に矢印関係が示されており、説明の中で「報告」という表現をされていたが、都計審の意見は参考程度でよいというイメージか。それとも都計審の意見を受けて、当委員会で再検討することになるのか。策定の途中段階であれば検討の余地はあると思うが、最終的には報告案件になるのではないかと考えている。

事務局 都計審が、立地適正化計画のためだけに開催されることは想定されていないので、開催のタイミングで都計審に意見照会をして、出てきた意見も反映できるタイミングで反映させながら、こちらの委員会に相談させてもらうという流れになると思うが、最終的なところではご指摘のとおり、報告という形になると思う。

副会長 11月に都計審があると思うが、これについてはどう対応するのか。

事務局 11 月には毎年定例的に都市計画審議会が開催されており、そこにこの件は上げる予定である。ここでは単なる報告ではなく、意見交換が行われることを想定している。最終的なところは、例えば3月に計画策定となり、そのタイミングで都計審がなければ、翌年11月に報告するといったケースも考えられる。

副会長 パブコメはするのか。

事務局 予定している。

副会長 パブコメの結果は、当委員会で検討したらよいと思うが、都計審との関係性をどうするのか、明確にしておいたほうがよいだろう。

事務局 了解した。都市計画マスタープランとの関係もあるので、都計審への報告のタイミングなども含めて事務局で改めて検討したい。

委員 ここで議論して決めた内容について都計審で何か意見を言われたら、変更しないといけないのか教えてほしい。

事務局 変更しないといけないという認識ではない。基本的には報告という形を想定している。ただ、都計審で出てきた意見も反映できるところは反映し、当委員会にも報告し議論を要する可能性がある。

委員 この委員会は5回開催される予定になっているが、5回も都計審の意見を聞くのか。

事務局 そうではない。立地適正化計画の進捗報告のためだけに都計審を開催することは想定されていないので、定例開催の都計審で報告することになる。直近では今月も都計審が開催される予定なので、その中で立地適正化計画の策定に向けて動き出したことは報告するつもりである。

委員 そこで意見が出されたら、参考にするということか。パブコメと同じ扱いか。

副会長 立地適正化計画は、居住誘導区域の設定の方法によっては、様々な方面から非常に意見が出る可能性のある計画である。その辺も含みおいてもらい、都計審からの意見をどう扱うかについては、内部で取り決めておいてもらえるとありがたい。

委員 都計審は委員の数も多く、議会の方も入っており、地元に関わることとなれば相当な意見が出る可能性がある。この委員会で議論して計画を策定していくのであれば、基本的にそれで進めたほうがよいと思うので、副会長の指摘のとおり、都計審の位置づけを明確しておいたほうがよい。

事務局 承知した。資料1のスケジュール表の点の表し方で、都計審が意思決定を行う場の一つであるように見えるということがあると思うので、その辺りも改めて検討したい。

5 立地適正化計画とは

事務局より資料2に基づいて説明

<質疑応答>

会長 今の説明について、質問・意見があればお願いしたい。

委員 これを進めることで莫大なお金がかかるのではないか。財政面で問題はないのか。現状でも駅の近くに大きな工場があったり、住居地域の中に工場があったりするので、その辺りの整理をどうするのか疑問である。用途変更をするのも大変だと思う。計画することはよいので、できることから始めるとしたら、最初に何から始めるのか。

事務局 ご指摘のとおり、現状では住宅地に工場が立地しているといったことがある。また、当然のことながら用途地域で土地の用途は色分けされている。そうした中で用途を変えていくハードルの高さはあるのだが、コンパクト・プラス・ネットワークの考えに則って、多少工場などの住宅ではない要素も入っているとしても居住を進めるべき区域はどこかを検討し、その区域を定めていく。逆にその区域外のところは基本的に居住を誘導しない区域になり、特に罰則などはないのだが、緩やかに居住誘導区域に住んでもらう方向で進めて、コンパクトなまちづくりを目指し、それぞれの区域を公共交通でつなぐことを考えていくということで、この計画の策定を進めたいというのが市の思いである。

委員 コンパクトシティは以前より言われているが、泉南市では住居地域に工場がある。代々営んできているので仕方がないのだが、計画を進めるにあたってはこれをどうするのが問題になるだろう。

事務局 ご指摘の要素は確かにあるのだが、工場に対して、居住を誘導するから立ち退いてもらうといった極端な議論にはならないと考えている。工場が操業されている現

状も踏まえて状況を分析しつつ、その先も見据えながら議論していただけたらと考えている。

委員 現状で住居地域に工場があるので、それを認めるか認めないかの議論から始める必要があるのではないか。

事務局 立地適正化計画の中では、認めるか認めないか、0か100かといった議論にはならない。居住誘導区域に工場はあるものの、共存していくようなまちづくりになると思う。

委員 そうだとしても、この計画で交通のネットワークも作るというっており、コミュニティバスを走らせる中で、工場が邪魔になることもあるのではないか。

事務局 計画において邪魔という考え方はない。居住を誘導する区域であって、その中で工場の立地を排除するという考え方もものではない。

委員 共存していくということか。

事務局 基本的にはそういう流れもあり得る。ただ、居住を誘導していく区域なので、今後その工場が移転するとなったときにどうしていくかというところは当然出てくると考えている。

委員 これは大事な問題。工場があつたら実際、居住を誘導することなどできないだろう。

事務局 ご指摘のところは理解できる。当然用途の変更にもつながってくる計画ではあるのだが、工場が立地してはいけないということではない。

議論を整理させてもらうと、土地の用途を定めた用途地域という規定があり、基本的に泉南市では住居地域と工業地域がそれぞれ定められている。それで基本は住居地域は住宅を建てる地域であり、工業地域は工場等を建てる場所となる。ただ、場所によっては住居地域であっても比較的緩い規制をかけていて、住宅も工場も立地してよいという考え方になっている地域もある。このように市としては、それぞれどのような用途の建物を建ててよいか、また建ててはいけないかということを明確に出している。それを前提として、居住誘導区域をどのように考えていくのかというのが今回の計画になる。用途地域の問題を議論するのも重要な問題であると思うが、今回は、あくまでも現在の市の都市計画の考え方をベースにしながら、居住区域をどうするかについて

議論いただきたい次第である。

委員 了解した。ただ、その居住地域の中に工場がある。それも非常に便利のよい場所にある。住みよいまちづくりをしていくことを考えると効率が悪い状況だ。

会長 この計画では20年後を見据えたまちづくりをしていく。工場もこの先どうなるかわからない。今後10年の間に絶対にこの形を完成させるといった類の計画ではなく、目指すところは20年後にこうなっていくという将来像を描いておいて、皆でそれに向かっていこうというものである。だから、すぐに立ち退きを促すような議論にはならない。

委員 うちの地域では住居地域に工場があることが問題になっていて、私のところにもいろいろな相談が来ている。地域の土地が転売されて、最終的な所有者から用途変更を要望する声も出てきている。これでは何をされるかわからない。

会長 用途変更は都計審に諮る必要があるので、簡単に変えられるものではない。まちづくりが間違った方向にいかないように、この計画を作るということもある。

委員 今以上に工場ができれば共存できない。この計画を進めるのであれば、これ以上工場ができないように規制をかけて、きちんと方向性を示してもらいたい。

会長 その未来図を示すのがこの場で議論する当委員会なので、この計画を通じて、将来、コンパクトな住みよい住宅地ができる方向になっていくと思う。工場の操業環境も考えていく必要があるだろう。この計画は住むところと都市機能だけを扱う計画ではないので。泉南市では駅の近くにも工場があり、そうしたところも含めてまちの将来ビジョンを作っていくことになる。

あとお金の問題はここでは扱わなくてよいか。この計画を策定することで、資金的な部分も見えてくるかもしれないので、少し情報収集をしておいてもらえるとよいだろう。

事務局 国から補助金を受けながら事業を進めている自治体もある。国のほうでも、コンパクト・プラス・ネットワークの仕組みづくりを進めていて、市が事業を実施するにあたり、立地適正化計画の位置づけがあることが補助金の要件になっているものもあるので、その辺りも見据えながらこの計画を作成していきたいと考えている。

委員 現在、私が所属する部署では企業誘致を行っている。話がまとまったら市は介入し

ないので、民間が主導して、民間の空き地バンクのような取組みを想定して進めている。それでこの計画では居住誘導地域などを定めていくわけだが、どれくらいの拘束力があるのか。現状の都市計画用途で、可能であれば積極的に企業誘致をしようという考えであるが、居住誘導のエリアが決まればそこに企業誘致はできなくなるのか思案している。

事務局 居住誘導区域とは、その中に住宅を呼び込んでいくという考えであり、その際に駅前に工場が立地してよいのかどうかという議論もあるのだが、主眼としては区域外に居住が進むのを抑制したいというものである。ただ区域外の居住を禁止するではなく、例えば区域外で宅地開発をしようとする場合は届出をしてもらい、必要に応じて指導をしていくことになる。こうしたものなので、居住誘導区域内に工場は誘致できないという縛りにはならないと考えている。

会長 区域内に誘導する施設はどちらかというとなり施設になるので、工場誘致の可否の議論がまず先にあるのではなく、人の生活がベースにあり、そのためには働く場所も必要なので、その意味で工場誘致の話も出てくるかもしれない。ただ、立地適正化計画の中で交通ネットワークをどう作るかを考える際に、工場への通勤をどうするかという話は出てくると思う。立地適正化計画では、それぞれの自治体の事情を反映させながら作成していくことになる。

副会長 立地適正化計画については、都市マスをベースに考えていけばよいと思う。計画において都市機能誘導区域と居住誘導区域を設定していくわけだが、それと公共交通のマスタープランといかに調整していくかというところが、今回の大きな観点になる。それと、説明にもあったように居住誘導区域を狭めていくことになるわけだが、これについては、私はこれまで府内の4つの自治体の立地適正化計画策定に関わってきたが、その考え方は自治体により様々である。居住誘導区域が市街化区域と全く同じ自治体では、ほとんど問題は生じない。ところが、独自に居住誘導区域を定めた自治体では、なぜこの地域だけが居住に適さない場所として外されるのかと問題視する意見が出されるケースがある。だから先ほども話したとおり、都計審との絡みもあるので、区域設定にはこういう理由で判断したとしっかり説明できるようなフォローアップが必要になる。

それから先ほど事務局から説明があった資料2の7ページに、立地適正化計画で定める8つの内容が挙げられており、これが目次にも関わってくる。ここに公共交通も絡めていくことになるわけだが、確か今公共交通の基本方針を作っていると思うので、反映させるタイミングが難しいとは思いますが、しっかりと都市機能誘導区域と各居住誘導区域をいかにネットワークさせるかということ、この検討の中に入れておく必要が

あるだろう。まちづくりにおいては、公共施設の長寿命化の推進と、立地適正化計画、都市マスがベースになるわけだが、そこに上乘せして公共交通関係をカバーしていく。コミュニティバスの少ないところはネットワーク化のフォローが必要かもしれないので、その辺りについて検討する術を、この8つの項目の上に置くべきかもしれない。

事務局 役所の動きで一つ報告させてもらう。地域公共交通計画は今のところ策定していないが、令和8年度、この立地適正化計画と同じタイミングでの策定を目指して取り組んでいる。そちらの委員会には当委員会委員にも参画いただいております、公共交通計画と立地適正化計画をつないでもらう意味も込めて、こちらの委員会にも参画いただいているということがある。

それから、公共施設の話も出してもらったが、総合管理計画についても令和8年度末の改定を目指して取り組んでいるところである。こちらとの連携も強く意識していかなければならないと考えている。

これらとの整合について、この委員会の前段の庁内会議で図っていきたいと考えており、加えて副会長から指摘いただいたように、7ページの8つの項目の検討に加えて、それらをこの計画とどうつないでいくかというところも重要になると考えている。

副会長 居住誘導区域を市街化区域と重ねる場合、他の自治体では、外れたところに対してもしっかりフォローしていくことを計画に書き込んでいるところもある。この計画においては、誘導区域外では、3軒以上の開発を行う場合は届出が必要といったことがあるが、区域外は住んではいけないというのではなく、将来的に人口密度が下がっていくと、広く生活環境を保持したり都市機能を確保していくことは難しくなるので、同じサービスを担保しようと思ったら、住民が住む地域を狭めて資源を集約していく必要があるということを住民に伝えていく必要がある。ただ、それだけだと、区域から外れた住民が不安を感じるので、区域外もフォローすると計画に書き込んだ自治体もある。もちろん書き込んでいない自治体もあるので、その辺りは総合的な観点から、委員の皆さんに意見を出していただいて議論してもらえればと思う。やはり区域外の地区が生じると様々な方面から意見や不安の声が出てくるので、そこへの対応についてもしっかりと検討しておくべきであろう。

6 泉南市の現状と課題、基本的な方針について

事務局より資料3に基づいて説明

<質疑応答>

会 長 膨大な資料であったが、人口や立地などのデータを見ると、見えていなかったものが見えてきて、大変興味深く感じた。あとは、公共施設がきちんとエリアの中にある

のだが、今後はあまり使われないものも出てくる可能性があるといったことも読めてくると思う。それで、これは案ということでしょうか。

事務局 その通りである。

会長 資料の最後のほうに記載のあった方針などについても案の段階であり、決定したものではないので、ご意見等があれば発言をお願いしたい。また全体的なところでの質問や感想等、何かお気づきのことがあれば発言いただきたい。

委員 先ほども会長や副会長から指摘されていることではあるが、この計画の位置づけは都市計画マスタープランの一部ということになるが、国も掲げているとおり、立地適正化計画と現在作成中の地域公共交通計画は車の両輪でたとえられることがあり、下村副会長が述べられたとおり、密接に有機的な連携をしながら作成し、実際に完成したときには連携した結果の形になっているものである。この計画の冒頭の 1-2 ページに計画の位置づけの図があり、そこで整合する関連計画として、すでに策定済みの計画が挙げられているが、この計画と地域公共交通計画は連携をとって策定したものであることを最終的に計画上で表記してもらいたいと考えている。

それから、先ほどの公共交通の人口カバー状況の説明の中で、バスの便数を入れるとまた見え方が変わってくるという話があった。実は泉南市の地域公共交通はほとんどがコミュニティバスで、各線の便数を見ると、多くても1日6便くらいとなっており、交通空白地ではないのだが、不便な地域ではある。これから都市機能誘導区域や居住誘導区域を決める際に、基本的な公共交通をどこにするかを考えることになるが、その折に便数は重要な要素になってくる。そこで各線の便数のデータも入れ、重複して運行しているところもあるので、そういう線は便数も多くなると思うが、そうしたことが表現できるようにデータを作成してもらいたい。

あとできればGTFS といって、バスの時刻表をデータに組み込むことによって、地図上でこの路線は全体で何便くらいあるかというのが、たちどころに把握できるようなフォーマットがある。こうしたものを活用してもらえると、バスの本数や便数が変わっても、その都度更新すれば、過去のデータも残しながら変遷のプロセスも見るできるので、このデータを整備しておくで大変便利である。地域公共交通会議のほうに言うべきことなのかもしれないが、会議の回数も多くないので、あえて境界線を見せずに伝えておきたいと思った。

会長 泉南市のコミバスは市の財政を相当圧迫しているのか。

事務局 相当というのがどういうレベルのことかわからないが、実は現状ではコミバ

スは先ほどの説明にもあったとおり、非常に利用人数が伸びていて、もっと便利にしてほしいという声がすでに数多く寄せられている。

第1回の地域交通の協議会でも話をさせてもらったのだが、コミバスの運賃は1回100円なので、当然運行経費は賄えておらず、賄えている割合は昨年は22%であった。コミバスは南海ウイングバスに運行を委託しており、昨年に市が公費負担した額は約4600万円となっている。これが多いかどうかの判断については何とも言えないが、近隣の自治体と比較すると特段に悪い状況ではないと考えている。

持続可能な公共交通ということがよく言われており、確かにそのとおりであるが、持続させることだけが目的なのではなく、多くの方、特に高齢者に利用してもらい、高齢者のQOLを上げていく、さらにできれば自家用車からも転換してもらい、少しでも地球環境のために貢献していくことも含めて、利用者を増やしていきたいと考えている。そのために我々が何ができるかと言えば、例えば増便するなどが考えられ、これからも議論を重ねて計画策定に向けて取り組んでいく。

会 長 通勤・通学にも利用されているのか。

事務局 はい。朝便というのがあり、駅に向かって運行している。ただ、利用者数は少ない。資料3の2-61ページにデータが記載されている。下のグラフで、路線別の1便あたりの乗車人数を示しており、その右側の路線3本が「朝回り」といって、朝7時台から運行しているのだが、利用者数は少なくなっている。一方でグラフの左側に記載されている便は1日4～6便運行しており、買い物等の生活関連で利用されており、乗車人数も多い状況となっている。詳細な利用状況については、アンケートで再度調べているところである。

副会長 公共交通体系について利便性を図るところで、今回の立地適正化計画と公共交通計画は両輪であるという話があり、まさにそのとおりだと考えている。それで、ここで公共交通の資料を作成したら、公共交通計画のほうで利用してもらえるかどうか。異なる計画ではあるが、異なるデータが出てくるのは適切ではないと考えており、同じタイミングで作成されているというのが、大変気になっており、公共交通体系は非常に重要な要素なので、こちらで作ったものをどうリンクさせていくかが問題になる。公共交通会議の方にこちらに来てもらっているので、ここでの考え方は盛り込んでもらえるものと期待しているが、あまり先んじてデータを作りすぎると、公共交通計画のほうと齟齬が生じないかも心配である。例えば、デマンド型とか自転車型といった移動手段も含めた公共交通体系を考えるのであれば、自転車型に向けてサイクルロードを整備するといった視点も必要になってくる。

このように計画を作成していく中で、両方の計画をリンクさせるべきところが多々

出てくると思うので、公共交通会議で議論されるときに、立地適正化計画の案を盛り込んでもらうのがよいのではないかと考えている。

事務局 先ほどの2-64ページに挙げられている、公共交通の人口カバー状況のデータなどは、公共交通会議のほうでも本当にほしかったデータであり、まさにこれを今後の検討に活用していきたいと思っている。

バスのデータなどは元々共有しており、加工の方法は違うこともあるが、これからも共有しながら進めていきたいと考えている。

副会長 この人口カバー率についても、90%で多いととらえるのか、残りの10%をどうするのかという視点でとらえるのかといったところが、計画作りにおいては重要になる。マスタープランの書き振りによっても異なってくるので、その辺りの意識のすり合わせといったことも必要になると考えている。

委員 区長会でもよく話しているのだが、高齢者を甘やかさないほうがよい。バスのことも役所に何か言ったら聞いてもらえると思っている。しかし高齢者には福祉のタクシーなどのサービスもある。だから90%もカバーしてくれているのは上出来である。自分の年代だから言えるのだが、高齢者にお金を注ぎ込むよりも、若い年代のために使ってもらったほうがよい。若者を中心にして魅力あるまちづくりをするための計画にもらったほうがよいと思っている。

事務局 我々としても様々な意見を聞いている。その中には、自動車の運転免許を返納したので、移動手段がバスしかない中で、朝のバスが混んでいて、高齢者が乗るのは難しく、日常の買い物も諦めて引きこもった生活を送っているといった悲痛な声も出ている。きちんと高齢者も利用しやすいバスを整備し、高齢者がバスに乗って外出し、元気になられたら、お金の話をして恐縮だが、医療費の節約にもなる。そうした大きな視点も持ちながら、できることには取り組んでいきたいと考えている。

副会長 私が住んでいるところでは、朝と夕方は南海バスが運行しており、昼間はコミバスが運行している。運賃は朝夕が170円で、昼間は100円となっており、1日の中で運行を分担している形もある。

各方面から検討されていると思うが、施設配置や居住の配置といかにリンクしていくかを工夫してもらえればと思う。公共交通体系の中で歩いて行ける距離はバス停で300m、鉄道駅で800mと設定されており、これが高齢者の場合は200~300mと言われており、バス停間隔はおよそ300mごとに設定されていると聞いている。そうした中、泉南市では妥当なカバー率になっていると理解しているが、それを誰が担うかという

問題はやはりあると思う。ある南部の町では過疎債で6割くらい賄っているという話も聞いている。泉南市では今後人口が減少していく中で、財源をいかに担保していくかということも重要になるだろう。おそらく総合戦略のほうで、人口確保に向けてどう取り組むか施策を掲げているだろうから、それをうまく活用しながら立適の目標を決めていくことを考えておられると思う。今回提示してもらった資料は非常に詳細なところまで網羅されているので、これをいかに活用し組み合わせ、どういう閾値・変化点を求めて、居住誘導区域をどこまでとするかについて、論理的に誰が聞いても納得できる手法を事務局提案してもらいたい。区域設定については、きちんと論証できる根拠を持っておかないと、必ず反対意見が出て前に進まなくなるので、部会でも十分に検討していきたいと思う。

委員 私は商業の分野から参加しているのだが、少し感じたことを述べさせてもらいたい。資料3の2-65ページに示されている買い物場所のデータなどは非常に大事なことだと思う。自分としては意外と市内の身近なところで日用品の買い物がされているという印象を受けた。そのくらい市内の商業が冷え込んでいるという実態がある。これから更なる人口減少が進み、また高齢化により住民の行動範囲が狭まる中で、もしコンパクトなまちが実現したら、地域の小さな商店なども商売がしやすくなり、地域経済の再生にもつながるのではないかと感じた。だからぜひコンパクトで住みやすいまちづくりを進めてもらい、それにより市内の商業が発展できれば、市の未来も明るいと希望が持てるので、スピーディーな取り組みに期待したい。

会長 ウォーカブルなまちづくりが言われる割に、小売店が少なくなっている。商業施設などの人が集まる場所ができれば、入ってくる人も増えてきて、新しい展開が生まれるかもしれない。

委員 農業委員会で農地利用最適化推進委員をしている。農業は担い手の減少が著しい状況である。農業において若い層は少なく、高齢者は年齢とともに営農できなくなっていく、どんどん農地がなくなっている。農業委員としては、農地はできるだけ残したいという思いを持っており、乱開発で農地が潰れるようなことのないまちづくりをしてほしいと考えている。

会長 自治体によっては、農業はかっこよいという機運ができていところもあるが、なかなか難しい問題である。これは立適だけでなく、総計など他の計画も含めて広く考える必要があるかもしれない。

委員 非常にわかりやすい資料で感心すると同時に、自分の住んでいるところが将来

的には壊滅的だということを感じた。ただ、それで自分の子ども世代は、集約される都市のほうに行くのだろうかという疑問も感じた。

先ほどの説明で、この立地適正化計画の策定に並行して委員会や部会があるという話だったと思うが、その辺りで若い人の意見をどれくらい聴取できているのだろうか。これから泉南市で新居を検討するような若い人が、これから集約されるような都市に向かってくるか、もしくはより住みやすいところを求めて他へ行くか、やはり比較すると思うので、こういう計画を作成するにあたっては、人口減少の部分も含めて、近隣の自治体の状況と比較することは必要ではないかと思う。まちづくりに成功した都市もあると思うので、そことの比較により泉南市もこうしたらよりよくなるという方向が見えるかもしれない。もしくは若い人の意見を聴取できるような委員会を設けてもよいかもしれないと感じた。

会 長 泉南市は、大阪市の郊外都市という位置づけではなく、住民がエリアで生活されている住みやすい都市という印象がある。高齢化しているとはいえ、大阪市に通勤するためのだけのベッドタウンではないので、独自の路線でいけたらよいと思う。

委 員 この計画では、資料で案が示されているとおり、まちづくりの方針を決めていくことになるが、ここの方針は財政的な縛りを受けることになると思う。その財政との絡みの中で、実際にどのくらいまで表現していくのか。例えば、方針3で公共交通について示しており、「都市地域と集落地域を結ぶ公共交通についても維持を図る」という形で、結構断定的に表現されている。これは市内に向けた拘束力を発揮するものということなのか。公共交通とは、ネットワーク化だけでなく、利便性を上げようとしたら、それに比例して財政出動が必要になると思うが、そこまで踏み込めるようなことを書いてよいのかというところが疑問である。

事務局 確かにご指摘のとおり、少々踏み込み過ぎている部分はあるかもしれない。この計画は都市マスの一部という位置づけであり、財政的な拘束力を受けないというものでもないで、市の方向性を確認しながら作成していくことになる。会長からも話があったとおり、今日お示ししたものは案であり、これを土台としながら様々な議論をしていただき、ブラッシュアップできればと考えている。

委 員 ともう一つ確認で、この計画は20年先を展望するという話であったが、20年経ったら空飛ぶ車が実走して、公共交通のあり方も劇的に変貌しているかもしれない。そういう科学的進歩やイノベーションは無視して、現状から20年先を見据えるということになるのか。

事務局 技術革新を想定した新しい交通というのは不確定要素が強すぎて、公共交通と

して機能するかどうかとも未知数なので、現状で計画に盛り込むことはできない。それが公共交通として確立されてくれば、概念としては入ってくるかもしれないが、計画としては現実的なところを踏まえることになる。

会 長 20 年後であれば運転手は必要なくなって、自動運転でコミュニティバスを走らせることもできるといった声も出てきてはいる。そうなってくれば、計画もまた変わってくるかもしれない。

事務局 公共交通の計画スパンとして、20 年というのは長すぎると考える。やはりマスタープランも踏まえて5年10年というスパンになると思う。さらに言えば、2年後にコミバスのダイヤ改定をするので、それに向けて財政負担がさらに必要になるのかどうかといったところも、しっかりと議論をしていき、少し先のベクトルをどう表現するのかということを考えていきたいと思っている。

会 長 その辺りが資料2の7ページに示されている計画内容の⑧の目標値の設定・評価方法といったところにも関係してくるだろうから、これから議論をして内容を詰めていければと思う。

副会長 まだ先の話だが、5年後の見直しは半分義務化されているようなものなのだが、KPIのような指標を作るわけではないので、5年見直しのときに何に着眼するのかについて、今のうちに意見交換をしておいたほうがよいと考えている。都市計画道路ができたとか、市街地面積がこれだけ減ったとかいったことを見ていくのかどうか。人口推移しかおそらく出てこない中で、立適の5年見直しのときに何をするのかについて、事務局はどう考えているか。

事務局 資料1のスケジュール表に記載のとおり、来年の10月頃に「計画推進に向けた方策の検討」を予定している。そこでおおよその方向性が決まったら、次に指標などを設定するかどうか議論いただく段取りで考えている。というわけで、1年かけてその辺りについて煮詰めていきたい次第である。

7 その他

事務局より資料2に基づいて今後の予定について説明

8 閉会

以 上