

平成29年度 第1回阪南市都市計画審議会 会議録

【開催日時】平成29年9月6日（水） 午後3時00分から開催

【開催場所】阪南市商工会館 3階 研修室

【出席委員】委員15名中、15名の出席の下、開催した。

下村 泰彦、瀬田 史彦、日野 泰雄、三星 昭宏、土井 清史、有岡 久一、
大脇 健五、楠部 徹、見本 栄次、奥野 英俊、相良 修一郎、信 正夫、
吉田 美智子、佐藤 妙子、寺田 雄揮

【欠席者】なし

【傍聴者】なし

【案 件】

- ①阪南市立地適正化計画（素案）について（報告）
- ②南部大阪都市計画 住宅市街地の開発整備の方針の変更について（報告）

【結 果】

- ・会議及び会議録の公開について、承認を得た。

【質疑応答】

・ 阪南市立地適正化計画（素案）について（報告）

①計画策定スケジュール、住民説明会、シンポジウムの結果について

（会 長）説明会の出席者は7人程度と非常に少なかった。シンポジウムは40人ほどで、各地域から満遍なく来ていただいているとのことだったが、より幅広く本計画を知ってもらうことが重要だろう。

スケジュールの説明で、計画案作成後にパブリックコメントを実施するとの事だったが、その間に周知活動は何か予定しているのか。

（事務局）次回の都計審で報告する計画案を住民説明会で周知していくことは検討している。

（会 長）住民にとっては理解しづらい計画である。せつかく審議会にご参集頂いているので、各委員にもできる限り周りの方に伝えて頂き、可能であれば意見も聞いて頂きたい。

②都市構造の評価、課題の整理、基本的な方向性、都市の骨格構造について

（会 長）事務局から説明のあった内容に加えて、素案の内容について何か質問があればお願いしたい。

総合計画の方針に基づき、まちづくりを考えていく中で、立地適正化という観点でどのような議論をしていくか。従来から大きく変わった点はないと思うが、わかりにくい点などがあれば質問願いたい。別途、鉄道沿線のまちづくりが検討されているが、都市構造や阪南市の立地・位置づけを考えた場合、鉄道沿線の主要駅で拠点になるべき位置との兼ね合いなど、広域での立地も考えなければならない。本計画に位置づけている内容と大きな齟齬があると、広域の中での本市の役割が機能しなくなる可能性がある。その辺りもどのように進行していくのか。情報や国の助言等があれば紹介頂きたい。

（事務局）鉄道沿線まちづくりとして、泉州地域では泉州南広域連携勉強会が設置されている。また立地適正化計画は市町村単位というよりは広域の観点が必要という議論は以前からある。

大阪府の話では、今のところ立地適正化計画を作成している自治体と作成していない自治体があり、例えば泉州だと高石市と本市しか

計画に着手していないため、大阪府としては状況を見ながら進めていくと聞いている。国からは30、40年後にはさらに人口が減少し、広域で連携をしないと都市として維持できなくなるという話を聞いており、将来的には広域で考えていく必要があるという意見も頂いている。

(会 長) 高石市と本市が先行して計画立案を進めているという事だが、いずれ周辺の都市も含め、広域での位置づけは必要になる。広域での関連性や位置づけは今後、各市とも検討されると思う。本市は先行して計画作成しているので、将来を見越していろいろな意見を計画に織り込んで頂きたいと思う。
都市構造そのものは大きく変わることはないという事でよいか。

(全委員) 意義なし。

③拠点の考え方、拠点施設、誘導区域の考え方について

(会 長) 立地適正化計画の中で非常に重要な部分だが、意見や質疑等はないか。

(委 員) 中心拠点と地区拠点の考え方だが、以前は地区拠点をサブ拠点と表記していたものを、表現を変えている。地区拠点は地域交流、生活拠点、交通結節点という説明だが、本市の問題点は尾崎まで出て行かないと日常生活が完結しない事にある。コミュニティバス6ルートすべてが市役所や市民病院に行く形になっており、尾崎に出ないといかないと物事が解決しない。

尾崎以外では、西鳥取の拠点はある程度機能が揃っており、日常生活がほぼ完結できる。しかし他の地区拠点は、そこだけでは物事が解決しないので、隣の地区拠点か尾崎へ行くしかない。地区拠点の考え方が中途半端なのだと思う。

生活できなければ意味がなく、生活があって、そこから地区に交流が生まれる。だから生活が完結できる場所を生活拠点と考え、そこを拠点として位置づけるべきではないか。そう考えると、地区拠点の数が多すぎるのではないかと思う。

地区拠点は絞っていく必要があり、箱作と阪南スカイタウンは、現状2カ所とも拠点として物事が解決しない状況。箱作と阪南スカイ

タウンは一体ではないかと思う。東鳥取地区も東鳥取公民館の辺りと和泉鳥取駅とで拠点が2つに分かれているが、これも一体ではないかと思う。

拠点の位置づけは、中心、箱作、西鳥取、東鳥取の4カ所を生活拠点と考えたらどうか。

将来的には資料66ページにあるように、時間が経過すると人口は駅周辺に集約されていくのではないかと思う。だから箱作は阪南スカイタウンを含めて箱作駅周辺という一つの生活拠点として考える。東鳥取は自然田と鳥取中の境目あたりに公民館があると思うが、この辺りは生活サービス施設の空白地帯である。

なぜ空白地帯になるか考えると、バスを使わないと尾崎まで行けないという事が一つの難点になっているのではないか。そうすると東鳥取はいずれ和泉鳥取に集約されるのではないかと思う。だから生活拠点は、先に挙げた4拠点と考える。

先般のまちづくりシンポジウムに出席し、花巻市の事例を聞いた。花巻市は土地が広く阪南市の2.5倍あり、人口も阪南市の倍で10万近くある。そこですら拠点が4カ所しかない。

だから阪南市でも拠点を絞り、エリアごとに生活できることを考える。それで解決しなければ尾崎にも出ていくという考え方がいいのではないか。コミュニティバスも、全ルート尾崎駅周辺が起終点になっているが、考え方を変えなければいけないと思う。

(会 長) 事務局から今の意見についてコメント頂きたい。

(事務局) 尾崎に出ないと生活できないという点だが、確かに規模の大きな施設は尾崎に出る必要があると思う。西鳥取は、スーパーも病院もあり、一定の生活サービス施設がある。箱作は、前回の検討委員会でも施設がないという指摘を頂いた。

庁内や検討委員会での議論ではあるが、例えば阪南スカイタウンの住民は、親が車で子どもを保育園に預けに行き、そのまま車で貝塚市や泉佐野市など市外へ仕事に行くという生活スタイルになっている事が多いと聞いており、本市にパートタイムなどの就労先が少ないからではないかと想定している。

そこで例えばだが、旧下荘小学校跡地の1階部分に認定こども園をつくり、2階部分に民間企業に入ってもらい親の就労先を確保し、その運営は民間主導でしてもらおう。東京ではこのような取り組みを

している企業があるが、このように公共施設を利活用する事も考えてはどうかとの議論もしている。こうした可能性があるので拠点として残したいと考えている。

次に東鳥取地区だが、和泉鳥取駅については交通結節点の機能しか持っていないので交通結節点と言い切ってしまうとよかったのだが、交通結節機能を持つ拠点という表現としている。

東鳥取公民館周辺は小学校跡地や公民館があるので、これらを活用し、例えば地域で農作物を販売するなど生活に即したコミュニティや活動の拠点性を残していけると考え、今のところ拠点を6か所にしている。

本市の場合、既に計画策定している花巻市と比較した場合、市街化区域が広く、都市基盤を守ると考えるとしても人口減少などを勘案すると、集約していく事が望ましい区域と、今までどおりの生活ができる区域に分けたいと考えている。

(会 長) 以前の計画素案では、中心ゾーンや生活ゾーンというエリアの規定とエリアの中の拠点という考え方があった。事務局の話だと少し大きなゾーンがあり、その中に二つ中心がある。その中心が素案でいう地区拠点になっているのではないかと思う。ゾーンで言えば4つと考えた方がわかりやすいのではという話だと思う。

西鳥取以外は拠点の特性がイメージされていない。立地適正化計画では、皆が中心拠点に行けばいいのではなく、各拠点間の移動の活性化も同時に考えなければならない。地区拠点ごとに特徴があるから、人が相互の拠点を往来するようになる。

また検討委員会で議論している事例の件だが、仮に公共用地を子育て施設にするのであれば、そこが子育ての拠点となる。そして周りの地域からもそこに対して移動が生じるという移動の活性化も含めて拠点の特性を考えるべきである。

現時点では地区拠点の公共施設跡に利活用の可能性があるとか、駅と結節しているという表現に留まっているが、拠点特性があるからそれに見合った施設を誘導するといった議論に繋がればと思う。それが曖昧になっているので検討が必要である。

検討委員会でも議論されていると思うので、補足があればお願いしたい。

(委 員) 地区拠点は、昭和40年から50年頃に開発された住宅エリア、そ

れ以前のエリア、最近のエリアと、地域毎にまちの歴史やコミュニティ形成が違うという背景がある。

下荘地区であれば箱作駅周辺と阪南スカイタウンという2つエリアをくくった区域を一つのゾーンと見ることもできるかもしれない。

しかし、これまでのまちづくりの経緯や公共施設の空き状況等も考えて、箱作駅周辺と丘陵地である阪南スカイタウンは別々に地区の拠点として設定している。旧東鳥取町と山中溪方面も、まちの成立過程が違っていると思うので、2つの拠点があっていいのではと考えている。それぞれ地域の特色を活かした歴史のあるまちや新しいまち等の拠点設定をしたいと考えている。

地区拠点だけで生活が完結するかというと、地区拠点にすべての生活サービス機能は整っていないものの、ある程度の機能はそろっている。大きな施設については尾崎駅周辺だと思う。

花巻市のように広範なゾーンを4拠点に絞り込むという考え方よりは、ゾーンを細分化して都市計画だけでなく様々な手立てを打つ事で居住を促進しつつ一般居住区域もケアをし、5つの地区拠点を中心に居住を促進していくという事だと理解している。

(会 長) 言葉もしっかり定義していかなければいけない。居住促進区域を一つの大きなゾーンと考えれば、先ほど委員が話されたような拠点のあり方になる。

その大きなゾーンの代表ポイントを地区拠点にしているわけで、将来的にそれが1カ所に集約するようなこともあるかもしれない。

しかし居住促進区域の中で、下荘地区であれば箱作駅前と阪南スカイタウンの2カ所に拠点があるというのが現状の素案になっている。今後人口減少によって拠点がさらに集約していくかもしれないが、拠点を集約しなくてもいいように、この案のような拠点が持てるような都市を維持したいというのが現状の案だと思う。

(委 員) 委員の話のとおり、2つの地区拠点を1つに集約するという考え方もある。しかし徒歩圏域での地区拠点と考えると、素案の考え方も一つだと思う。

そこで必要になるのが各拠点を連動させる公共交通機関。それぞれの地区の特徴を補完し、往来が発生すると地区拠点が成立する。そういうネットワークも必要になるかもしれない。

(会 長) それをしないと現状ではすべてが尾崎に行くような交通の配置であり、他の地区への移動が非常に不便になってしまっている。

そういう事を防ぎ、誘導区域間や拠点間を人が移動できるようにするのであれば、そこに行く目的として地区拠点の特徴付けが必要である。

例えば、子育て施設についても保育ステーションのような考え方であれば拠点まで子供を送迎するための預かり場所になるので、子育ての拠点をどこに置くのか考える必要がある。

また、高齢者を含めた多世代交流はどこが中心になるのか等、それぞれの拠点について、将来めざしていく特色を記載したいが、現時点で記載があるのは尾崎と西鳥取だけであり、他の拠点は公共施設跡があるとか可能性があるとは書いているが、どのレベルまで計画書に書き込めるかだと思う。

将来的な全体配置の中で、拠点の場所、特徴をこうしたいという見通しを持つことができれば、土地利用も決まってくる。

本市の場合は総合こども館の話がなくなったが、将来的に子育ての中心をどこに置くのか。立地適正化ではバラバラに全ての施設を配置するのは効率が悪いので拠点化する。その中での拠点毎の特徴づけを、可能性としてでも書いていかなければならないのではないかな。

(委 員) 下荘小学校跡地にコミュニティ施設をつくる事を検討していると聞いている。仮にこの施設をつくるとしたら、旧下荘地区だけでなく周辺の新興住宅や阪南スカイタウンも含めたコミュニティ施設にならないと意味がないと思う。将来的にはその周辺が、阪南スカイタウンも含めて一体化する形になるのではないかなと思う。

(会 長) まさにそういうことであり、その地区のためだけでなく他の地区からもその地区へ行くような、特徴ある場所だという位置付けが欲しい。

素案には小学校跡地の利活用が検討されていると記載されているが、ここがコミュニティ施設になるのであれば、地区のコミュニティの中心的役割を担うといった事が書かれる。その地区ならではの特徴ある施設や役割が設けられれば、その地区の住民だけでなく他の地区の住民もそこへ行くことになる。

本計画は歩いて暮らせるまちづくりなので、それと併せて拠点間を公共交通で誰でも移動できるように再配置するという事も考えて

いく。今後は人口がさらに減少し縮小していく時代を迎えるが、その中でいかにして賑わいのあるまちづくりをするのが課題である。賑わいは人が移動しないとなくなっていくので、人の移動・交流を生むことが賑わいづくりにつながる事まで考えてもらっているのだと思う。

(委員) 意見が2点ある。1つは従来のやり方では、この取り組みはうまくいかないのではないかと。だから十分議論する必要がある。1年くらい議論するのは大した問題ではない。

その観点からすると説明会に集まった人が数人、シンポジウムにしても40～50人というのはあまりにも少ない。例えば、議員や市の職員が家族などを動員するだけで200～300人集まるのに、これでは本気なのかと言いたい。それくらい努力をして議論をしていくべきだと思う。

2つめは、これから課題になると思うが、そもそも車がないと暮らせないようなまちになってしまい、さらに今後は車が運転できない人が増えてくる。また、これまでのまちづくりでは300m、500mを歩ける人を前提にして公共交通を考えていたが、それでは立ち行かなくなってきた。こういった事がコンパクトシティの背景としてある。

高齢になってくると、極論を言えば50m100m歩くのが限度であり、車いすの方もおられることから、従来のような数100m単位の歩行移動は難しい。

こうした問題に対する前向きな取り組みというのが、居住促進区域と一般居住区域の説明に見られない。これから考えていかなければならない課題だと思う。

なぜかというと、居住促進区域のエリア設定自体が300mを前提にしているが、その範囲ですら歩けない人がたくさん出てきている。そういった現状を考えると、居住促進区域のように300m歩けばバス停があるということだけでは済まない問題もある。

それと同じ視点で、一般居住区域についてはさらに問題に触れられていない。「これまで通りクルマを使って自由に暮らせるね」という絵に引っかかりを感じる。

そういうところも切り捨てるのではなく、暮らせるようにするのが一般居住区域だということなら、これまで通りクルマを使ってというのが一般居住区域の概念ではないと思う。一般居住区域でも様々な

助け合いを含む環境整備をしていく必要がある。その辺のイメージが書かれてあって欲しいところではある。それが課題なのかなと思う。

私が関係している米原市では、この秋からコミュニティタクシーを全市展開する。コミュニティタクシーとはいわゆる乗り合いタクシーの事で、この方法だとほとんど家の前まで行け、徒歩圏としては50mくらいになる。全市的にコミュニティタクシーを展開することで、ここで言う一般居住区域の移動問題も解決する。

しかし米原市の場合、米原駅にコミュニティタクシーを集中するのか、現に運行しているバス路線があるので、そこにコミュニティタクシーを繋げていくのかという議論は残っている。さらに言うと、米原市内に大きな病院がないので、長浜市の市民病院に行くことになるのだが、そこへの移動問題もある。

いずれにしても、居住促進区域、一般居住区域において、特に移動問題については、しっかり議論して欲しいという意見である。

(会 長) 一般居住区域は人口密度の低下が見込まれ、これまでの集約型交通が難しくなるエリアになると思う。そういった意味では今紹介頂いたようなサービスの検討は当然あると思う。委員の意見としては、単に自家用車で自由にどうぞというイメージがあるので、そうではないだろうという事だと思う。

(委 員) ここで言う一般居住区域にあたるような場所では、他の自治体では助け合い交通が始まっている。国の高齢者の移動手段の確保に関する検討会に関わっており、先日、中間とりまとめを公表したところである。

一般居住区域に住む高齢者が、そこを離れたくないと言うのであれば、無理やり動かしてはいけないという事は重要であり、そこからこういった助け合い交通の話になる。

本市でもそういう人を切り捨てないために、助け合い交通も含めた様々な知恵を他市にも学びながらやっていければよいと思う。

(会 長) あくまでも切り捨てるという概念ではない。一般的な枠組みであり、それに該当しない部分は別で議論・検討しなければならないという事で誤解のないようお願いしたい。具体的な話については改めて紹介して頂けたらと思う。

大きな話として、中心拠点と地区拠点についてはご理解いただけたと思う。また中心区域や各地区拠点の特徴づけは、冒頭にあった子育て世代・高齢者等の多世代交流、賑わいづくりなどを実現するということになっているので、そのためにゾーンを決めて移動しやすい環境づくりを考える。すぐに実現できるものではなく、その一歩としてこの素案を作っているの、その観点からご意見等があれば、改めて事務局にご意見頂ければと思う。

続いて誘導のための施策、そして目標の達成度をどう設定するのか、ということも考える必要がある。

これらについては検討委員会で検討して頂いている。概略を説明して頂き、意見があればその意見を検討委員会で反映してもらおうという事で、事務局から現時点の状況を説明願いたい。

④誘導施策、目標値について

(会 長) 総合計画を含めた阪南市のまちづくり理念を実現するためには、拠点の配置と各拠点の機能強化が必要ということで立地適正化計画があり、拠点機能を増進するために何をすべきなのか、またそれはどのような指標で評価されるのかということについて、現在検討委員会で検討をして頂いているが、意見があればお願いしたい。

(委 員) 先ほども話があったが、本市には現状6ルートのコミュニティバスがある。そのうち尾崎から箱作の間は1日に10往復の便がある。しかし同じルートに南海電鉄が通っており、活用しない手はない。コミュニティバスは3台動かしていて、市がバス事業者に1台あたり3,000万円支払っている。しかし時間帯によっては空気を運んでいる。こういうやり方がいつまでも続くはずがない。本市では鉄道の一般乗客の利用率が全国に比べて低く、これを向上させるためには鉄道をどう活用するかを真剣に考え、併せてコミュニティバスのあり方も考える必要がある。

(会 長) この件は今回の立地適正化と密接に関係はするが、現在、公共交通の検討委員会で具体的に議論し検討されているところである。

(事務局) 本市のコミュニティバスだが、現状6ルートを4台で運行しており

全体で約3,700万赤字が出ている。現在、公共交通基本計画検討委員会で、市域の公共交通網で重複する区間を役割分担できないかという視点から、鉄道をうまく使えないかという議論をしている。併せて地域内を移動する交通手段として、コミュニティバスをどういう形で見直していくか検討していく予定である。

(会 長) 都市計画審議会に対しても、公共交通基本計画検討委員会で結論が出たら情報提供ができると思う。

また資料の施策一覧整理表があるが、この施策を実施する事でどのような目標を達成していくのか。具体的な定量的指標を設けて施策の評価をする必要があるだろう。検討委員会で引き続き議論をお願いしたい。立地適正化計画に関する報告についてはこれで終了とし、意見があれば事務局に報告して頂くようお願いしたい。

【質疑応答】

- ・ 南部大阪都市計画 住宅市街地の開発整備の方針の変更について（報告）

(会 長) 次回の審議会で意見をまとめさせて頂き、答申することになるので、今の時点で確認したい事など質問して頂けたらと思う。

(委 員) 阪南丘陵地区が重点地区に残った理由をもう一度教えて頂きたい。

(事務局) 事業者である大阪府が住宅の供給を図っていく意思があるため、阪南丘陵地区が重点地区に残っている。

(委 員) 大阪府下全体の重点地区の絞り込みは、そのような観点からか。

(事務局) そのとおり。南部大阪都市計画区域では、変更前は33地区の重点地区があったが、人口減少や社会情勢の変化に伴い今回5地区となった。

(会 長) 参考資料に新旧対照表があり、これをみるとわかりやすいと思う。資料を確認して頂き、次回の審議会までに事務局へ意見を提出して頂ければ、事務局から次回審議会の冒頭に回答して頂くことで審議をスムーズに進められると思う。不明な点があれば、立地適正化計画と併せて事務局に問い合わせ頂きたい。その他について、事務局から何かあればお願いしたい。

(事務局) 次回の本審議会案件及び会議の公開について説明する。付議案件として「南部大阪都市計画 生産緑地地区の変更について」。生産緑地については1地区を変更する予定である。諮問案件は、「南部大阪都市計画 住宅市街地の開発整備の方針の変更」について。報告案件は本日に引き続き「阪南市立地適正化計画について」を予定している。

(会 長) 諮問案件の「南部大阪都市計画 住宅市街地の開発整備の方針の変更」と報告案件の「阪南市立地適正化計画」についても引き続きの案件であるが、全ての案件について個人情報など問題もなく、会議の運営に支障を生じるような案件ではないと考えられるため、現時点で

は原則としては、会議を公開することでよいか。

(反対なしの声)

(会 長) 委員に事務局への意見提出をお願いしているが、具体的にいつまでに意見・質問等を提出したらよいか。

(事務局) 次回の都市計画審議会は、11月中旬から12月上旬の間で考えているので、10月16日(月)までに提出して頂きたい。様式は自由とする。

(会 長) 意見等あれば、10月16日(月)までに、事務局が用意された封筒での返信、または電子メール等、どのような形でもよいのでお願いしたい。

以上、すべての案件を終了する。

(事務局) これをもって平成29年度第1回阪南市都市計画審議会を終了する。

【午後5時00分閉会】