

令和3年度 第2回 高石市都市計画審議会専門部会 議事録

【開催日時】 令和3年10月8日（金） 午後3時から開催

【開催場所】 高石市役所 別館3階 多目的ホール

【出席委員】 委員6名中6名の委員が出席され開催いたしました。

下村 泰彦 西野雄一郎 阿久井康平
岸部 信一 川村 千春 矢田 克嗣
(以上委員6名)

【欠席委員】 なし

【傍聴者】 なし

【日 程】 高石市都市計画マスタープランについて
高石市立地適正化計画について
その他

【質疑応答】

・案件 高石市都市計画マスタープランについて

(会 長) 前回の意見を受けて、世の中のトレンドや、日本全国における潮流を踏まえ、さらに本市の特有の諸事情を鑑みて、前回の、約10年前の都市計画マスタープランと特に違う点、前回意見が出た点について意見等があるか。

(委 員) 前回、質問した内容については、おおむね理解したが、3ページにある拠点とゾーンの臨海部のところで、シンボルロードの形成という文言が入っており、都市軸と拠点を示す図の臨海部との連携という矢印のところで、臨海部のほうが具体的にどういった拠点と連携するのかが、理解できないところがあったので説明を補足してほしい。この臨海部のゾーン形成は今後の企業誘致や市のビジョンと関わってくると思うが、個人的に高石市は海が近いのに、海を感じにくい。今後、企業が誘致されるのであれば、CSR的にもうちょっとパブリックな空間として開放するようなビジョンも可能性として考えられると思う。何か想定される、矢印の先のビジョンがあれば教えてほしい。

(会 長) 立地適正化計画では外れるが、海側の工業系の地域の中での今後の将来的な目標像がどのように位置づけられるのかという質問である。高砂公園の話もあるので、将来像を可能な限り答えてほしい。

(事務局) 本市は、臨海部は工業系で内陸部は住宅系という分離された都市構造であり、このシンボルロードは、臨海部と内陸部を結ぶ唯一のアクセス道路で、交通とりわけ物流においても重要な道路となっている。工業地域であるため海が感じられるという展開は今のところ難しいと思う。浜寺水路沿いの内陸臨海連携ゾーンにある低未利用地においては利活用を試みているが、シンボルロードを使った展開は今のところ考えていない。

(会 長) 海側は、現在は工業系土地利用になっていて、本市の懐を支える大事な企業が多くあり、法人税で稼ぐということもあるが、非常に大事な位置づけの地域である。堺の浜寺の辺りから、浜寺公園も含めて南へ下りたところで埋立地の前は白砂青松と謳われていた。浜寺公園の辺りはアメリカ軍が支配された時期はあるが、それを除いて埋立前は水辺の環境が非常によかった場所である。それが現行では工業系の地域、高度経済成長期に埋立地になって、海が居住環境から離れてきている中で、もう少し海を見渡せるような仕組みが考えられないかという意見だと思う。ちょうど内水面の水路で、浜寺の南側になるので、この辺りの低未利用地の活性化という可能性はあるのか。まだ資金がないとできない状態なのか。海岸、海辺というのが府の臨港地区に入っているため、あまり市として積極的に位置づけとか、絵を描いてそこを整備するとかというところまでは至らない、そういう理解の下に埋立地が一色になるという都市構造になっている推定はできるが、事務局は答えられる範囲でいいので、教えてほしい。

(事務局) 臨海地域の浜寺水路側である手前のエリアについては臨港地域に指定されており、奥のエリアについては臨港地域に指定されていない工業専用地域である。内陸臨海連携ゾーンでの低未利用地の活用を考えている旧図書館跡地や旧市民会館跡地のエリアについては、以前に大阪府と協議し、臨港地区ではあるが分区指定のない無分区となっている。また、防潮堤の外側であるため住宅系の建築制限はあるものの、一定の土地利用が可能な都市計画となっている。

(会 長) 目標像として大きくゾーンとして色を変えて書くところまではいかないのか。

(事務局) そうである。

(会長) しかし計画的に将来ここは色が変わっていく可能性もあるという理解でよろしいか。

(委員) 文言としてシンボルロードが気になったが、私どもは景観を専門としており、シンボルロードという都市軸に意味づけを持たせるに当たっては、ずっと景色が見渡せることを「ビスタ」というが、ビスタを通して向こう側の景色を見せるなどの操作をイメージする。風景操作という意味づけではなく、あくまでも物流のコースの軸を通すというところだと理解したが、このあたりのシンボルロードという定義づけをしておく必要があると思って聞いていた。

(会長) 大事なご指摘である。例えば、工場立地法に基づく工場の緑化面積と、20、25、30%と規模に応じて違うが、その辺を堺市の臨海部は、逆に20%まで緩和した。例えば要綱か、ガイドライン的にかもしれないが、シンボルロード沿線部分に緑化するような指導をこれから頑張ってやっていくなど。工場の裏の見えないところでもいいというわけではなくて、できるだけこの前面部分のシンボルロード側に緑を増やして、シンボルロードとして海を感じるかどうかは分からないが環境配慮、景観配慮することも取組の可能性があれば、ガイドラインになるかもしれない。積極的に窓口指導していくなど、可能性も含めて検討してほしい。

(委員) 3ページの将来の都市構造図だが、高石羽衣エリア、これは広域的な矢印が含まれているが、富木については、広域的な矢印がないが、これでいいのかがどうか1点ある。

臨海部のほうで近年、臨海の定期バスが運行されている。商工会議所のほうでも企業バスを、羽衣と高石のバスターミナルを利用しており、企業でしている分と、近年、提携の岸和田観光が運行している定期バス路線がある。臨海の奥の工場がパートを雇うときに、交通の路線がないということで就労をお願いしても条件で合わず、そこまで通勤できないということがあった。臨海の定期バスの運行があるので、記述したほうがいいのかというのが2点目である。

そして5ページの、工場の緑化等という文言は、臨海部の緑地の設備投資をどうかしてほしいという方向で検討していると聞いている。そのときに、この工場等の中に、緩和ということの表現も含まれているのかどうか。

上下水道について、昨日も地震があり水道管の老朽化によってかなり破損してきているという状況なので、耐震化・長寿命化ということで追記をしており、この表現で足りるのか委員に聞きたい。

最後に1点、高石市のコンパクトな市域の中で高石市の駅周辺に大型店舗が4店ある。羽衣は3店舗。一応、市のほうで子育てと、子供たちを駅周辺で預かってといったときに、子育てを離れたお母さんがパートで働けるというような高石であったり羽衣の駅周辺が、将来的な役割も果たしてきそうな感じなので、その辺りの表現をまちづくりなので入れるべきなのか、知恵があれば指導いただきたい。

(事務局) まず、都市軸で3ページ目の広域連携軸が羽衣、高石から出ているように見えていて、富木のほうに出ているように見えないということだが、現計画同様、市全体で南北に広域連携軸を持っているというイメージであるので、矢印の大きさなど、もう少し表現を工夫する。

2点目に、臨海への定期定路のバス路線については、図のほうで定期定路の路線を矢印で入れており、ちょうど2の3、将来の都市構造の3)の(2)補完的な公共交通軸というところで、福祉バスと高石臨海ラインという形で追記している。

3点目に、5ページの公園・緑地、都市施設の基本方針において、工場の緑化だが、確かに臨海エリアについては企業誘致の観点からも、他市でも工場立地で緑化を緩和する形で、企業離れを避けようという動きがある。本市でもそういう動きである。沿道から見える部分(緑視)で対応できるという話があったが、まだ緑視での要綱やガイドラインとまでは話がっていないが、条例のほうで緑化の基準をもって運用している。

あと、下水道についての長寿命化、耐震化の追記をした。これで事足りるのかということだが、基本的には施設に関して長寿命化の計画を立てて、それは長寿命化したほうがいいのか、入れ替えたほうがいいのかというライフサイクルコストを考えた上で、事故が起きないような形での更新ということを計画立ててやっていくということになるので、以前はこのような表記がなかったため今回追加をした。

(会長) 駅周辺、例えば高石地域周辺では4店舗、3店舗、大きな店舗があるという話と、例えば特に女性の就労機会を増やすということもあって、例えば駅周辺に保育施設を集中させて、駅に預けて働きに行くとか、これはネットワークの関係と立地適正化計画の関係にも大きく影響を及ぼすような都市施設というか関連施設なので、可能性も含めて委員からご質問があったと思う。

したがって、どこまで書き込めるか、そのときには新設の建物が難しければ、空き家の利用や集合住宅の1階に保育所を持たせたり、都市公園法か都市緑地法のほうに、都市公園の中に保育施設を建てることもできると改正されている。そのあたりの可能性も含めて、就労機会を増やす、立地適正化計画と総合戦略との両方にかかってくる話かもしれないが、その可能性が書き込めるかどうかを検討してもらう必

要があるかもしれないが一言もらいたい。

(事務局) 今の都市計画マスタープランのほうでの書き込みは難しいとは思いますが、立地適正化計画での都市機能としての集約の検討でとなると思う。また立地適正化計画についてはこの後、説明したい。

(会 長) 立地適正化と大きく関わる話だが3つの駅周辺に、どういう都市機能を集成させるかに係るような、保育所・保育関係・教育関係等のところでも意見交換したいと思う。そのときにもう一度話題に上げてほしい。

次に、目指すべき将来都市構造の輪の広がり、各3拠点からの輪の広がりの形でウォークアブルというところが意識されているのがこれで表現できていると思う。気になるのが、各3つを同じ輪の広がりしておくのか、急行停車駅でウェートをつけたら各駅周辺の方から意見が出るのか、3つは同じ核にしておかないといけないのか、どこかの駅だけ駅勢圏を広くしてもいい気がする。色や輪の大きさ違うのではないか。現行を考えると、同じ核が3つあるということで進めるということが図で表現されている。そのままいきたいということであれば尊重したいと思うが事務局の意見を聞きたい。

(事務局) 交通結節点や急行停車駅という見方をすれば、当然、羽衣駅のウェートが大きくなってくると思うが、高石駅では様々な事業を行い発展してきている状況や、ある程度の大きさの商業店舗が立地していたり、人が集まるような状況ができている。富木駅については今後どうしていくのかという位置づけを今回の都市マスや立地適正化計画でもさせてもらおう。今までの実情を踏まえ現計画同様、同率的な表記としている。

(会 長) 急行停車駅、駅勢圏、大体1キロとして、各駅停車500メートル、倍ぐらいの駅勢圏の違いということはよく議論される。書いておいてこれでいくことも一つで、急行停車駅以外の各駅停車駅に関しても、同じような核というか、都市核として位置づけ、底上げしていくことを市は狙いながらという判断をしていて、足りないところは補足していくということだと思う。意向はよく理解できた。

ほかにマスタープランの見直し、新たな視点で足りていないところがないか。ICT、いわゆる情報化の話があり、まちづくりを市民と一緒にやっていくという協働の話も聞かれている。今回の立地適正化計画の見直しの目標で前回と大きな違いは、国から指導があるのは、防災的な側面を考慮することで、前は人口推移で、特に人口密度だけだったのが、今回は防災という話を盛り込んでおかないと、府を通じ

て、国、府からも言われるのではないかと思っている。その当たり見える形で防災的な側面を入れておく必要があるかと思う。都市マスのほうでも位置づけていくということで、防災のまちづくりという視点も書かれているのでいいと思う。最近のトレンドや潮流は、これでフォローできてきているのではないかなとは思。私の見落としのところもあると思うので、意見がほしい。

前回から比べて大きく変わったという感じはないが、少なくとも一部数点のしっかり現在の潮流を見直した項目立てになっていると思う。書いておくと実行しないといけないので、書くということ自体が将来の都市計画部局、都市整備部局の事業との関連につながっていく。逆に、ここに書いていなかったら予算がつかないので、し書いておく必要がある項目があれば、委員から意見がほしい。

(意見なし)

それでは、都市計画マスタープランの原案については意見が出たので、事務局で検討いただく点もあるが、了解を得たということにしたい。次に立地適正化の説明があるが、検討していく上で、やはり何か都市マスのほうでもう一回触る必要があることが出てきたら、もう一回フィードバックして検討したい。

・案件 高石市立地適正化計画について

(会 長) 立地適正化、まず諸課題、将来像から見て、2ページ目の左上の基本方針として01から05、安全・安心まで5つの方針、これを実現目標とし、これを実行するために地域、核ごとに、高石駅、羽衣、富木の将来像とが書いてあり、それをネットワーク化するのにウォークアブル、歩いて楽しいまちづくり・自転車ネットワーク・福祉バスを含めたバスネット、この3本軸でネットワーク、市内の交通面をフォローしていく話が書かれている。3ページ目に全体の誘導区域の地図があり、その中で今、都市機能誘導区域の3地区についての説明があった。都市機能誘導施設としては子育て関係、図書館、文化的な公益的施設等々について追加し、充足していくという話であった。気づいた点があれば意見をお願いしたい。

(委 員) 基本方針04について、現状では低未利用土地や空き家の活用となっているが、空き店舗も入れてもいいのではないか。以前、駅周辺を見て歩いたときに空き店舗が結構ある場所が点在しており、そういった場所がそのままシャッターがあるような場所だと非常にもったいないし、空き店舗をそのままビジネスの場にしていくと雇用が生まれていくというところがあると思う。もちろん、空き家を住居兼店舗にするみたいなこともあるとは思。店舗を小商いみたいな形で市民が新しいことを始めていくということができれば、暮らしやすさにもつながっていくと思うので、ここでは空き家、空き店舗としてもよいのではないか。文言としては、低未利用地と

というのが都市計画マスタープランのほうでは書いていて、ここでは低未利用土地となっていたので、それはどちらか統一した方がいいと思う。

誘導施設についても、3ページの富木駅周辺地区のところで、誘導を検討する施設として地域住民と学生の相互交流を目的とした学生の住居を併設した施設と書かれているが、この学生というのがどういった学生を想定されているのか、あまり見えにくいところがあり、羽衣であれば羽衣国際というのがあるが、それ以外、恐らくJR沿線だとか周りの学生に絞る必要はないのではないかなと思ってる。むしろ地域住民同士が相互に交流していくようなことを目的とした住居併設施設でもいいのではないかなと思っていた。文言としては学生を抜くと、より富木駅周辺に何か施設を設けたりというところが出てくるのではないかなと思って聞いていた。

(会 長) 2つご質問があった。一つは、低未利用地でいいと思う。空き家と空き店舗については、空き家の中に空き店舗が入っているというイメージで書かれているのか、やっぱり空き家と空き店舗は居住系と商業系で違うという位置づけで、両方書いてもいいのではないかなという意見があったが、ほかのところとの書き方にも関係してくると思うので、検討してほしい。もう一つは富木の学生という言葉についてどうか。

(事務局) 低未利用土地については低未利用地の表記に統一する。空き店舗は空き家とは区別がされるものかと思うが、空き家や空き店舗であっても、それを利用して都市の活力の向上に使う方向性では一緒だと思うので、表記は考えさせてほしいと思う。学生の表記については、富木駅周辺地区の都市機能誘導施設ではなくて、今後検討していこうとしている施設の中にはなるが、以前に策定した際に、JR沿線の学生がアリオの近くに住んだり、楽しいところの近くで住みたいと思う方もいるのかなという意見があったので、こういう書き方になった。間口を広げるという意味合いで、学生の文言を削除して、地域住民との相互交流を目的とした住居併設型の施設というものへの変更をしてもいいと思う。

(会 長) 学生は抜いて対象は、地域住民でいいと思う。最初の質問は、国の空き家法に基づく空き家計画は本市は策定しているのか。空き家法では居住系だけでなく店舗も入れている、ほかの市で策定したときにはあまり意識せず、商業系も住宅系もその家を見ながら利用方法を考えないといけないという話をした。空き家の意味に店舗が入っているという気はするが、確認したい。

(事務局) ここに明記するかしないか、確認した上で修正するのであれば修正したいと思う。

(会 長) まちの方向性が空き店舗なのか居住するのかそこで商売するのか、そういう意味で大分方向性も違ってくるので、空き家で全部包括しているのかどうかというところも含めてちょっとご確認いただけたらと思う。

(委 員) 2 ページのところ、ウォーカブルネットワークの形成で、これは都市マスのほうとも密接に関わってくると思うが、各都市核においてという部分、冒頭で書かれており、1 ページ目のところでも都市核とは何かというところで、凡例を見ると、拠点ウォーカブルネットワークエリアという拠点から400メートル圏域で、その下が都市内ウォーカブルネットワークエリアで、これは拠点より1キロ圏域になっているが、せっかく3拠点が密接に関わっているので、ウォーキングロードのイメージがあるが、例えば各都市核及び都市核をつなぐネットワークみたいなことも想定されるのかと思う。富山市の政策では、拠点間をつなぐウォーカブルネットワークと同じような政策をしていたんですけども、ウォーキングロードというのを拠点間でつないで、例えばベンチを置いてみたり、アプリを開発して1日何歩歩けば具体的に健康増進につながるような行いもしていた。クローズで都市核だけにとどまらず、拠点間や都市核を連携するような政策につなげるために、都市核及び都市核をつなぐような文言が何かあれば、より有効的になってくると思う。

(事務局) イメージ図のほうでも都市核の拠点でのウォーカブルネットワークエリアから、水色のほうに広がっていくというのと、スマートウェルネスシティでつくっているウォーキングロードというのが既存でネットワークが形成されているが、これに加えて都市核から歩行空間を整備したり、そのネットワークがここにつながっていくということをイメージして、最初のイメージ図をつくっているの、意見があったように、個々の表記の仕方、今のイメージに合うような表記にしたほうがイメージとして伝わりやすいのかなと思う。

(委 員) 何か見せ方として圏域をここに載せて、またいでいる感が出るようにとか、そういうのが表現できれば、より拠点間連携につながるかと思う。

(会 長) 図で判断するところが結構多いので、やはりちょっと圏域図を入れてウォーカブルで、移動が歩いて可能というふうな表現にすればいい。ウォーカブルというのは、高齢者の方の一度に歩ける歩行距離が大体2、300メートルで休憩したい。例えばそれぐらいのスパンでバス停を置く、もしくはベンチを置いておくというハード的整備を連動させていく。歩道本体の整備については、例えば9メートル道路では片

側歩道がついてないことや、それ以上は両側歩道など、歩道整備も兼ねる。ポケットパークやポケットスペース的に休憩所を設けるなど、予算が大変だと思う。例えば府の風の道を掛け合わせて立面的な緑を確保するという計画があるので、それに合わせて何かできないか。事業を受けるときには合わせ技で補助金を取ってくるような仕組みを考えた方がいい。私もウォークアブルは大事だと思うので発言した。

関連して、自転車ネットワークの整備で都市計画の要素は2つある。1つは規制誘導で進める方法と、実際に道路をつくる都市計画事業がある。

今回書かれているのが、どちらかというとハード整備的な印象があるので、例えばレンタル自転車、お金出して乗り捨ては駅前でというようなソフト施策が考えられないか。レンタル傘のように自分の自転車ではない自転車を使う仕組みは各所でされており、あまりお金をかけないで事業ができるようなソフト施策もする必要があると思う。今後自転車ネットワークと書く限りは、考えていく必要があると思うので、今回書けるかどうかについては、事業計画や施策の体系の中で判断が必要だと思うが、総合的な側面も充実させていくことも検討してほしい。

議論されるのが総合病院、診療所は分散型なのか、大手の総合病院が、市民病院があれば、核のところにあって、診療所は分散型などにする市町村もあるが、ここでは分散施設として入れている。また子育て関係は今、羽衣駅周辺地区に集中している。この2つがよく議論になる施設で、気づいた点や意見があればお願いしたい。

- (委員) 診療所は分散で、病院は頻繁に行くところではないし、公立の病院ではなく、個人のものなので場所を特定するのは難しいと思う。ただし、小さいまちなので、そんなにこだわることはないという気がする。もう一つ、地区に分けて考えるのであれば、その地区、地区にどういう人の対象を思い浮かべて都市計画をするのか、疑問に思った。例えば高齢者が多い地区、この辺はまだ余裕があるから若い人を誘導するという事は全く考えなくていいのか。例えば一番最初の高石地区は家がびしっと立ち並んでいるので、これ以上若い人が誘導されることはなくこれから高齢者が増えていく地区になる。富木周辺はまだまだ土地に余裕があるから若い人が増えてくるのではないかなど、年齢区域で見ても平均年齢が若い地区と高齢の地区があるが、どの地区も同じように話を進めていいのか。問題なのは土地が空いているかどうか。平均年齢がどれぐらいかで、必要とされる施設も変わってくる。一方的に駅から近いからいいのか、遠いからだめということではなく、そこに住んでいる人の年齢区分も考えて、誘導施設は考えるべき。もちろん、ここに年いている人が少ないから、そこはバス通らなくてもいいと、そういう意味ではないが、ある程度は計画に年齢や空き土地が多いを含めて考えないと難しいのではないかなと思う。

(会 長) 駅ごとの誘導方針が同じ核で丸の大きさ、色塗りも一緒、3つが同じ都市核を目指すが地域別に、色が出ている。人口、社会増を誘導するという方向性、都市計画と確かに連動するところが多いと思う。どういうまちを目指すのかという、居住者も含めて、高石駅周辺、羽衣駅周辺の後ろに括弧書きで書くのであれば、本市の都市核の地域だけ3つ少しづつ種類が違う、これを一言でいったら、高石駅周辺というのはどういうまちづくりを目指しているのか、地域別では、羽衣駅周辺は学生が多いが、どういうまちの拠点づくりを目指すのか。これは都市マスのほうのところから引っ張ってくるイメージだと思う。

名称はつけにくいのか。つけると方向性があらわになるので意見がたくさん出てくる可能性があり、文章化しておくほうが無難なような気がする。この3つの都市核のイメージというのは都市計画マスタープラン連動型で引っ張ってくる必要があると思うので、人口密度で分析する側面の中で全面的に居住区域はほぼ前と一緒に、目指すべき方向性は明確にしておく必要もあるという気がしている。事務局のほうで検討してほしい。

(事務局) はい。現状、立地適正化計画のほうでも各駅周辺の特性から見えるもので、誘導施設と誘導区域の設定をする際にどういう施設でつなげていき、その地域がどういうものであるかを、都市マスのほうから立地適正化計画に落とし込んでいるので、一言でという書き方はしてないが、高石駅周辺であれば南部大阪と臨海とが交流する職住近接のまち(案)という書き方はしているが、イメージがしやすい言葉を高石駅周辺という横に書けるか検討したいと思う。

(会 長) それを書くことが、すなわち若者がたくさん来てにぎわうまちで、中心市街地とまでは言えないが、都市居住を目指す学生に空き家利用や共同住宅も含めて居住を推進していくなど。コミュニティーの強い地域においては高齢者が仲良く暮らせる、高齢者が充足するようなまちになっていく。まちづくりの方向性というのも見えて来ると思う。検討した結果、これでいきたいということであれば、それでまた都計審に上げれば良いと思う。

最後に立地適正化計画に防災を入れないといけないという指導が入っていると思うが、議論しておかなくてよいか。

津波想定と、洪水想定が中心になるが、当市は臨海に面しているので、災害想定の実情の仕方で海側には住めない状態になると困る。災害時には縦方向避難で公共公益施設や民間の高い建物に通常から避難場所としての利用することを覚書でしておいて、縦方向避難で行けるのでここは居住誘導から外さないとか、何かあったときには800メートル圏域内に逃げ込める場所があるということで、ここは居住誘導

から外さないとか、それを表記すれば高石市全域、居住誘導には向いていないということにならないとは思いますが、その辺の戦略、作戦、想定して立地適正化計画を考えているということを都計審のほうに報告しないと、ハザードマップの検討したのかどうかという意見が出てきたときに対応できないのではないかと。

(事務局) 立地適正化計画の資料の一番最後の4ページ目に災害について記載しており、前回に提示し再掲になるが、ハザードの確認をした上で、被害が残るのは、ここで抽出はしている。国と大阪府のほうで居住誘導に適さない面については提示されており、その中で本市として影響が出る部分としては、芦田川の河岸浸食が出てくるが、居住誘導区域を分断する形での居住誘導の設定というのはそぐわないというところで、現状ハザードのエリアに住まれている方に対しては、リスクを認識していただいた上で居住してもらう。災害発災時にはいち早く逃げられるような情報提供をできる形で、居住誘導としては市街化区域の今指定している区域を居住誘導として設定するという整理をしている。今回、立地適正化計画の中では防災指針という形で表記する必要があり、地域防災計画か避難の基本的には水平避難であったりとか、避難タワーや避難ビルへの避難という形での対応は、防災計画のほうではできているとは整理をしているので、その辺を載せた上での立地適正化計画の策定と考えている。

(会長) 検討過程、検討の図面、立地適正化の全体図、居住誘導、市域の誘導区域が3つで、という順番で検討して、それでハザードが出てきているところはこのような判断をしたという取組事例の説明があって、取りまとめということになると思う。論理的に考えていることの明記が必要になってくると思うので、添付図面ではなくて、検討課題に入れておきたい。構成がストーリー的に流れるようなことをしていただいて、提示していただければと思う。内容的にはよく理解できたと思うので、結構だと思う。

立地適正化計画は、居住者が減っていく中で、本市はやっぱり全域するというところで、問題ないと思うので、その中で高齢者福祉や子育て環境を区割りして施策を行い、まち・ひと・しごと総合戦略等々で言われているような、交流人口や居住人口を増やしたりという取組の一方で、都市計画マスターではないが、魅力ある都市をつくる。都市マスの土地利用の将来像であるとか、こういうふうな立地適正化計画の話は、直接総合計画につながっていく話なので明確に、しかも誰にも理解してもらえるような文章化や図表化ということが必要になってくるかと思うので、そんなに大きく狂いはないしおかしくないと思う。今日の意見の内容を踏まえて、微修正が出てくるかもしれないが、事務局で検討していただく点があったと思うので、そのあたりをよろしくお願ひしたいと思う。

今日で最後ということで、全体像まで見た。立地適正化計画の構成も最後は指針方策であるとか、評価基準を、マネジメント対策も取っていくというようなお話も最終ページにあったので、今後、5年、10年、この計画でやっていくということで、何か、大体議論は尽くし切ったかと思う。

部会については、意見交換についてはこれで終了し事務局に戻したいと思う。

【午後4時30分閉会】