

# 令和7年度第3回第1部会高砂市総合政策審議会

## 議事録（要旨）

開催日時	令和7年10月23日（木）10：00～12：10					
開催場所	高砂市役所分庁舎1階 大会議室					
部会長	浦山 剛史					
委員 (名簿順、 敬称略) 出欠	欠席	松本 克英	出席	前田 弘子	欠席	塩崎 篤史
	出席	濱田 耕資	出席	濱中 美佐子	欠席	眞榮 和絃
	出席	松田 勝巳	欠席	東野 アドリアナ	欠席	大西 正起
	出席	後藤 純次	欠席	新井 誠三	出席	漣 隆司
	出席	藤田 光人	出席 (代理)	野北 浩三		
議事	協議事項 (1) 第5次高砂市総合計画令和7年度実施計画（兼行政経営プラン）の中間評価について (2) 第5次高砂市総合計画後期基本計画について (3) その他					
資料	事前配付資料 令和7年度第3回高砂市総合政策審議会第1部会会議次第 高砂市総合政策審議会委員部会名簿（第1部会） 資料1 第5次高砂市総合計画実施計画令和7年度実施計画（基本目標2, 4） 資料2 関連政策別市民満足度調査結果（基本目標2, 4） 当日配布資料 資料3 第5次高砂市総合計画後期基本計画（素案） 参考資料 シミュレーション別将来人口推計					
議事の経過						
開会	<本日の資料の確認> <本日の進行について説明> <出席者・事務局紹介> <会議の成立> <部会長挨拶>  本日は、中間評価が行われたことに対し、基本目標2と基本目標4について皆さんのご意見をいただく。グループに分かれて意見を出し、その後、各グループで話した内容を発表していただき、各部長職の方に直接回答をもらうかたちで進めたい。  次に、目標人口について、以前に2030年の人口目標として81,000人と定めたが、その点について、改めて検討していただきたい。よろしくお願ひする。					

## 協議事項 1

### 第5次高砂市総合計画令和7年度実施計画（兼行政経営プラン）の中間評価について

（事務局）

資料を基に各政策の中間評価及び市民満足度調査結果との関係について説明

（部会長）

今の説明に対して、各グループで話し合っていただき、ご意見ご質問をまとめて発表いただきたい。

まずは、基本目標2から進める。政策2-1から2-5まであったが、満遍なく意見を出していただきても、そうでなくとも差し支えない。議論ができなかつたものについては、次回審議会でご意見をいただく予定としている。

＜グループワーク＞

（部会長）

グループ全体としての意見だけでなく、個人で個別に話したいことも含めて話していただいてよい。発表をお願いする。

（委員代理）

KPIが上がることで市が目指す最終目標に寄与すると考えるが、このKPIがどこから出てきているのか分からぬ。

資料1の13ページ公共交通政策のデータについて、資料2の2-2を見ると重要度は高いにも関わらず、満足度が低い。市としてはJR、山陽電鉄の乗客者数を増やすことが望ましいと捉えていると考えているが、乗客者数は減少している。

一方、この満足度との関係性が理解しづらい。乗客者数を増やすことによって満足度が上がるのかどうかが分からぬ。

ここからは私の意見となるが、満足度のデータを紐解いていき、なぜ満足度が低いのか、どうすれば上がるのか、という話をきちんと住民とすり合わせて、それに対する施策を実施する必要があると考える。

（部会長）

まず、個別にご意見を出していただき、回答はまとめて行っていただく。

（委員）

今年の春から息子が大阪に出ていった。大阪も色々と手厚かったが、高砂市の方が手厚いことをしていると感じたことが多くあったようだ。それでも人口が減ってきているのは、少子化が大きな要因だと考える。

先ほどJRの乗客者数について話があったが、計算すると平成30年度に対し、令和5年

度では、1日あたりの乗客者数が約2,000人減っている。おそらく、こどもが減り、転出超過が増え、電車に乗っての通勤や通学が減っているのではないか。その要因を明確にして、外からどのように人を呼び込むのかを考える必要がある。

また、農業政策について、私がこの審議会に初めて出席したときに「もっと農業関係のことを広げないといけないのではないか。」という話をした。その意見はどのように反映されたのか。これからはそのような具体的な課題をある程度絞り、一つずつ解決していくことで変化が出てくると考える。

(委員)

私も鉄道の乗客者数が大幅に減っていると捉える。例えばJRについては平成30年度、令和元年度のコロナ禍前の水準では、年間乗客者数が500万人ぐらいあった。

一方で、直近のデータとして令和5年度には435万人と年間で65万人程減少している。1日あたり2,000人弱くらい減少している。この原因は何か。

JRと山陽電鉄を比較すると、山陽電鉄の方が乗客者数についてコロナ禍前の水準に戻っている割合が高い印象を受ける。

コロナが5類に変わったのが令和5年5月だったと記憶しており、この減少がコロナによる影響なのか、そうではなく高砂市だけのものか、そのあたりを分析すべきと考える。令和6年度の乗客者数が分かれば、何が起こっているかを推測しやすいのではないか。

(委員)

JRの乗客者数が戻らず、山陽電鉄の乗客者数の方が回復している。高砂市において、北側で人口が減少し、南側で人口が増加している傾向があると考えている。要因としては、南側には商業施設や働く場所が集中していることだと考える。こうした背景がある中で、北側をもう少し活用できる何かがないのか。買い物ができるかどうかも大切である。仕事終わりに話ができる、遊べる場所というのを検討していくために、駅周辺の施設の充実を図っていくのがよいのではないかと考える。

また、コミュニティバスの令和5年度の乗客者数が増えているが、これは山陽電鉄やJRで通勤されていた方が、仕事を退職されたりして、バスを活用されているのではないか。こうした背景を踏まえ、コミュニティバスの乗客者数は年を追うごとに増えていくのではないかと考える。資料では令和5年度までの数値が記載されているが、山陽電鉄やJRで令和6年度、7年度の数字を調査すると、その傾向が見えてくるのではないかと考える。それを積み重ねて、乗客者数の増加など、交通の利用について考える必要があるのではないか。

(委員)

個人的な意見であるが、資料2の政策2-4、5の環境や防災について、市民満足度調査では満足度が高まっていると考える。市で実施している政策について、目で見えるかたちで、よい結果になっていることがうかがえる。資料2の22ページの交通事故年間死者数0などもそれに含まれる。交通に関する取組を結構実施されていることが、様々な記事や情報発信からも見える部分であり、それが結果に表れているのはよい傾向だと考える。

まちづくり政策で満足度が低下している。私は高砂駅から南側のところに住んでいるが、

子どもの頃には西友があり、商店街も活性化していた時期があった。その頃に比べると、人が少なくなっている。自治会レベルでは、本当に高齢者の方が多い。皆さん横のつながり、コミュニケーションをとり、お互いを見守って生活しているという姿が見える。その点では、地域の仲間意識、まちのコミュニケーションがとれていると考える。

高砂町にもコンビニやドラッグストアなどができるが、目立ったスーパーなどは荒井町などにある。資料1の15ページにある前年度の意見や評価のところにも個別具体的に書かれているが、市民が困っているのは買い物が多いのではないかと考える。商業の活性化をしていく取組が目に見えて広がってきていることが分かると、気運も高まってくるのではないか。

個人的には、ヤクルトの取組に共感している部分がある。ヤクルトレディと呼ばれる方々が、1件1件家を訪ねて、市民の方が元気でいるのを見守りながらヤクルトを届けている。

市民が商業施設に行って買い物ができなくても、来てもらえるというサービスがあればいいと考える。これは行政だけでなく、民間の方々も巻き込む必要があるが、こうすることで、市民の満足度を高めていくことができるのではないか。

(委員)

私はイオンの北側に住んでいるため、スーパーもあり、道も広くて通りやすく、ドラッグストアも並んでいて便利である。私と同じような年齢の人は、自家用車を廃車にしたり、免許を返納したりしている。知人にはコミュニティバスのバス停が遠く、そこまでの歩く時間が長いため、誰かに送ってもらえると嬉しいと言う人もいる。

コミュニティバスが、もっと小さいバスで、もう少し町の中に入ってくれたらいいという方もいたが、難しい話であるとは考えている。私が住んでいるところは便利だが、住んでいる場所によって、不便な人はとても苦労している。

(委員)

政策2-5で、防犯・消防・防災に関する満足度が非常に上がってきている。我々の企業の中でもBCP（事業継続計画）策定というかたちで、防災に取り組んでいるが、その中で防犯、防災の満足度が上がっているというのは非常に素晴らしい話である。さらに、政策2-4で「緑、水辺、公園など自然が豊かなまち」も満足度が上がってきている。住みたいまちづくりに近づいているのかと思う反面、政策2-1の「住民が望む、暮らしに良好な住環境のまち」での満足度が大きく下がっている。この満足度が下がってきている背景や理由が何かを調査すると1つ施策につながると考える。

市民満足度調査は、市民の方々に向けた調査だと認識しているが、高砂市に住んでない多くの人が高砂市の企業に勤めている。ここは非常に大きなポイントであると考える。通勤者は山陽電鉄を使っている人が圧倒的多数だと考える。それ以外の通勤手段としては、車が主となっている。この車が1番大変で、朝8時前後ぐらいになると、通常15分程度の距離で大きな交通渋滞が起き、1時間ほどかかることがある。当然、渋滞が増えると事故も増える。

その中で感じることとして、高砂のまちは南北の交通が非常に弱いということだ。JRと山陽鉄道のつなぎが圧倒的によくない。JRを使うことが、高砂市の企業で働くということの足かせになっている。

山陽電鉄沿いの人は高砂市に就職しても、JR沿線の人は高砂市への就職を敬遠する傾向があると考える。その中で、政策2-2に記載されているコミュニティバスについて、市民の足、通勤の足という、この2つの観点で物事を考えることが必要ではないか。

JRでの通勤で1つの足かせになるのは、自宅の最寄り駅から、新快速が停車しない宝殿駅まで行く必要があることである。さらに宝殿駅から荒井駅に行こうとすると、大渋滞を起こしており、コミュニティバスも時間が全く読めなくなるため、皆さん敬遠する。もう少し本数を増やす、または、加古川駅のバスと乗り入れをして、そこに乗る人数を増やすと、加古川市、高砂市のバスの活性化になる。乗客が増えれば、企業に勤める人も増え、車の渋滞も緩和される可能性がある。

そうすると、高砂市の企業に人が集まり、企業が発展し、まちが発展する。そして、そこで住む人も増えてくる。こうした好循環ができればよいと考える。

(委員)

政策2-1の「まちなみ景観に配慮したまち」が顕著なデータになっていると考える。理由として、満足度が下がっている一方で、重要度は上がっている。つまり、市民の皆さんが非常に重要と思っているが、満足していない。同様のグラフは他にもあるが、その要因を理解していく必要がある。

市民満足度調査のサンプル数について、今年4月に800人以上の市民の皆さんから得られた結果のこと。令和5年度は約700の方から回答が得られたとのことから、今回、回答者数が増えている。忙しい中、市民の皆さんにご回答していただいたことに敬意を表したい。その中で、この結果が、市民の皆さんにどうフィードバックされるのかが重要だと考える。

公共交通に関して、JRやコミュニティバスで高砂市に通う社員は、宝殿駅から南への道路に渋滞があり、通勤が大変である。これが解消できればよい。

企業でマイクロバスのようなものを導入し、駅まで迎えに行き、社員に乗ってきてもらうことで、非常に通勤しやすく、渋滞も軽減される利点が出てくると考える。こうしたマイクロバスシステムを導入された企業に対する市からのインセンティブなどがあれば、企業も導入を検討し、1つでも前に進めるのではないかと考える。

先ほどお話をあったヤクルト販売員の見守りも非常によい取組だと考える。新聞も販売店が色々あり、毎日配達している。そして、ある家に新聞が溜まっていると家の人に何かあったのではないかという見守りの一面もある。今後も活かす必要があると考えている。

資料2の26ページ「職員が市民に寄り添うまち」について、満足度が上がっている。この上がり方は他のグラフと比較しても突出しているように見受けられる。これ非常に重要である。国や県、企業も高砂市に住んでいる方に様々な施策を講じられるだろうが、やはり市が市民の皆さんに寄り添うのが1番大事だと考える。非常にいい流れを作っているため、今後も進めていただきたい。

(部会長)

満足度が低い政策に対して住民に聞き取り等調査をしているのか、JRの利用者数減少の要因、コミュニティバス、商業施設といったところで色々聞きたいことがあるが、時間の関

係で絞って回答していただきたい。

満足度が低い要因について住民への調査等を計画されているのかを伺う。

(都市創造部長)

現在、地域公共交通計画を策定中であり、そちらでもアンケートをとっている。市民満足度調査結果では公共交通の満足度が低くなっているが、地域公共交通計画策定に係るアンケートでは、公共交通に乗っていて満足しているという結果も出ている。計画策定の中で、様々な方と話をすると、いつでもどこでも行けるという方と、バスや電車に時間を合わせて生活スタイルを変えるという方の2パターンがある。そのため満足度については、地域公共交通計画を策定する中で、もう少し詳しく考えていきたい。地域公共交通計画を新たに策定し、令和8年度から10年間実施していく。その間、アクションプラン、実施計画等を作つて対応していきたい。

(生活環境部長)

「毎日の生活を支える買い物ができるまち」についても満足度が低下している。買い物難民という言葉がよく聞かれるが、地域によって買い物がしやすい地域とそうでない地域があり、地域によって差が生じている。

ご指摘があった、高砂町は特に西友というスーパーが撤退して以降、大型スーパーがない。ドラッグストアはあるが、生鮮食品を扱うスーパーがない。こちらは、ずっとお声をいただいている。事業者を待つても来ず、積極的に取り組むのが難しいところもある。

そこで、昨年度から行政も事業者と相談を行い、その中で移動スーパーを展開できるという事業者が出でてきた。自治会とも調整した中で、15分ずつではあるが、移動スーパーが止まれる場所として、市内全域で50か所以上の候補が出でている。それを11月17日から順次展開していただく。そこで、事業者が進めることであるが、歩いて行ける範囲で買い物ができるについて、行政として事業者をつないで調整を行っている。

そして農業政策について、市内でも耕作していない土地もあり、新規就農者は少ない。ただ支援はしており、2名ほど新しく希望者があり、市内の耕作地を多く借りられる人も出てきた。そうした方の支援していき、成功事例として紹介できると考えている。

(部会長)

商業の件と農業の件を一緒に回答いただいた。もう1点、環境や防犯・消防・防災に関する満足度が上がっており、まちが住みやすくなっているにも関わらず、住環境の満足度が下がっているという話があった。

先ほどの商業の話も関係はしてくるだろうが、それ以外で、下がっている要因として考えられるものとしては、何があげられるか。

(都市創造部長)

要因としては「まちなみ景観に配慮したまち」において、空家活用と危険空家除去への支援が考えられる。高砂市も全国と同じような空家の状況にあるが、令和5年度から令和9年度にかけて、空家等対策計画を進めている。その中で、空家等対策推進事業のKPIについて

て、中間実績で空家バンクの登録件数が5件となり成約件数も1件増えている。

あわせて、空家バンクの対策セミナーを民間企業と実施している。空家が課題になっているため、それについて考えていく。

また、まちなみの景観は個人の感覚による。去年は、除草の話が挙げられ、それもまちなみの景観の1つということで今年度取り組み、地域の方々からはお褒めの言葉もいただいている。今後もまちなみの景観について対応していきたい。

(部会長)

令和7年度の市民満足度調査で、特に大きく下がっているところであるため、住民への聞き取り調査等で少し掘り下げていただくことも必要ではないかと考える。

(都市創造部長)

マイクロバスについては既に運行を開始しており、今後拡大していこうと考えている。

また、JRの乗客者数の令和6年度実績値については今後資料が出てくる。地域公共交通計画において、JRだけでなく山陽電鉄、じょうとんバス、タクシーなど全ての利用状況を毎年把握していく予定である。

まちづくりについては、まちづくり協議会が今年の3月に高砂駅や荒井駅周辺について協議会から計画が出ている。それを踏まえて活性化を進めたい。

宝殿駅と荒井駅間の渋滞については、交通渋滞を解消するために道路の改装なども考えていかなければならない。その中で、ご意見があった企業バスについては、ある企業が10年前にバスを走らせたが、交通渋滞でなかなか到着しないということもあり、利用者が少ないため断念した経緯もある。道路状況を見ながら考えていきたい。

(部会長)

続いて基本目標4について、議論をお願いする。

<グループワーク>

(部会長)

出し合ったご意見について発表をお願いする。

(委員)

基本目標4に関して、市民満足度調査では全体的に向上しているイメージで、いい内容だと考える。

気になったのは、職員の育成についてである。私自身、民間団体などで実行委員会に出席しているが、市役所の方、中でも若手の方が率先してこうした取組に出向いており、地域活性化の取組をしてくれている認識がある。そういう意味では、まちに対する愛着とか誇り、市民の方々がたくさん参加される事業に行き、色々感じ取ったうえで業務を行ってくれているのだと考え、非常にありがたく感じている。

政策4-3の「情報の公開と活用が進み、市民サービスが向上するまち」について、私も

高砂市民なので、情報を見る機会はある。年齢的なものもあるかと思うが、SNSなどのデジタルで発信される情報の方がタイムリーに分かるという点で、便利に活用している。

高砂市でもInstagram、Facebookも活用されており、アプリケーションを使って困りごとが検索できるシステムもある。それらも非常によいと考えている。

その他、市民サービスにまつわるところで、令和4年度に新しい庁舎になった。庁舎に入ってワクワクする部分もあり、よい方向に変わってきていると思う。昨年、私も高砂市に移り住んできたが、行政サービスを受ける中で、非常にスピード感を持って対応いただいた。そういう部署間の連携や、行政サービスについて様々な部署の方がそれを認識できていれば、市民がたらい回しにされることも少なくていいと考える。

(委員)

今回、職員の方に対する満足度が大きく上がっており、皆さん興味を持っているところだと考える。どういう教育システムによって職員の皆さん対応が向上したのか。

以前、市の職員の方が12人ぐらい退職されたという話があった。退職された理由も含めて、実際に市でどのような検討をされたか。これだけ職員の満足度が向上しているため、どのような取組をされたのか伺いたい。

また、先ほど話があった新庁舎について、雰囲気が変わってきたということもあり、職員の方もそれにより気持ちが上がっているのではないかと感じた。

(部会長)

職員に対する満足度が上がっている理由として、政策が個別にあるのか、何か他に要因があるのか、回答を願う。

(総務部長)

令和6年3月に「高砂市人材育成基本方針」を改定した。目指すべき職員像として「市民に寄り添い、思いやりをもって行動する職員」「幅広い視野と改革心をもって行動する職員」「多様な主体と連携・協働する職員」を掲げて取り組んでいる。

具体的な取組として、自己啓発として資格取得に対する助成を行っている。また、新しい人事評価システムを導入した。それについては、職員が当該年度に達成すべき目標を定め、それが達成できているかどうかを基準にしている。その中で1番大事にしているのが、上司（評価者）が必ず面談を実施し、良い点、改善すべき点について、当該職員に指導を行うことを行っている。

評価制度とはずれるが、市民に寄り添うことについては、アスパ高砂に高砂市市民サービスコーナーを設置し、これまで実施していなかった平日19時まで、土日祝日は9時から17時までの窓口対応を開始している。今まで休みを取らないと役所に来られなかつたことが解消され、評価いただいていると聞いている。

また、令和7年1月からおくやみコーナーを設置した。亡くなられた方のご遺族の方が市役所に来て様々な部署を回らずに、1つの部屋で手続きを完了している。

今後も人材育成には当然に取り組むが、先ほど指摘があった、若手職員の退職等の課題もある。報酬に関しては民間の方が高いというところもあり、いかに公務にやりがいを見出し

てもらうかが課題である。

(部会長)

今の関連で離職率について、例えばKPIに入れるといった考えはないか。

(総務部長)

今の段階では考えていない。

## 協議事項 2

### 第5次高砂市総合計画後期基本計画について

(事務局)

資料3を基に素案について説明

(部会長)

ただ今の内容についてご議論いただき、ご意見ご質問を発表していただきたい。特に、人口について、以前この審議会で81,000人を目標にするという話があった。しかし、今回のシミュレーションによると、81,000人を達成しようとすると、現状372人の転出超過者数を100人に減らす。そして合計特殊出生率も1.4を下回っているところ、1.64にする必要がある。非常に実現が難しいだろうという値が出てきた。

そこで皆さんにも話し合っていただき、これが妥当なのか否か、ご意見を頂きたい。

#### <グループワーク>

(委員)

まず、当初の84,000人から減らすかたちで修正することは避けられないと考える。ただ、設定した後に大切なのは、その目標を達成するために具体的に何を施策として立案し実行するかである。

当初の84,000人の目標設定は、2020年に設定したとのことだが、その程度ストレッチを利かせた目標だったのか。当時は到達できるという見込みの目標設定だったのか、それともチャレンジングな目標設定だったかである。

2020年時点に目標を設定した時点では転出超過者数が年間370人、出生率が1.5という状況に対し、84,000人の目標の設定はかなりチャレンジングな設定だったということを改めて理解した。

また、81,000人の是非については、転出超過者数を100人まで抑えるということ、出生率を1.64にしないといけないことから、84,000人の目標を設定したときほどではないが、チャレンジングな目標である。そのため、具体的に何を決めて実行に移していくのかが重要である。

(委員)

数値目標だけを先に決めることが非常に難しい。目標値設定の根拠が非常に少ない状態で決めてしまうには問題が多い。1番大きな問題は転出超過者数だと考える。これが令和2年度から6年度までの平均が372人だが、この先の5年でどう変動するか予想がつかない。

転出超過者数が増えると、若年層の転出傾向が強いという実態も出てくると考える。そうすると、出生数も当然それに連動していく部分もあり、81,000人の目標はハードルが高いという感覚である。ただ、その場合に目標値として80,000人妥当か、80,300人妥当なのかの判断は非常に難しい。

80,000人を目標にしても、転出超過者数は年平均200人と現在より下げる必要がある。これに対する根拠として、まちづくりが影響してくる。実際の数値が取組と連動する関係性が見えない限り、目標値の設定は難しい。そうするとAIで出すことも1つの選択肢だと考えるが、目標値と最終実績値があまりに乖離すると何をしていたのかという話になるため、感覚的には80,000人、80,300人という目標達成に近いかたちで設定が必要ではないか。最終的には、このバランスを考えていく必要がある。

(部会長)

具体的な数値を定めるのは難しいところだと考えるが、結局は目標を達成する前提がどうなのかという話である。目標達成のための転出超過者数と合計特殊出生率が出ており、市として実施する政策から目標値を設定するというプロセスが自然だと考えるが、そこが分からぬといいうご意見だった。

利便性、住みやすいまちなどの取組はあるが、ここに直結する目標であることが明確でない限り、妥当性については私も含めて皆さんも判断しづらいのではないかと考える。回答が難しいかもしれないが、この点についてお考えをお聞かせ願う。

(事務局)

人口の目標設定については、事務局でも何が適切なのか難しいところである。

昨日、審議会の第2部会があった。この審議会でいただいたご意見を基に、庁内で検討を行っていく。12月中旬頃にパブリックコメントを実施する予定にしているため、最終的な事務局案については、事前に皆さんに素案というかたちで資料を送らせていただく。

1月末から2月頭には令和7年度最後の総合政策審議会を予定しており、資料を皆さんに見ていただいたうえで、最終的な人口目標も含めてご意見をいただこうと考えている。

(部会長)

今後もこの人口の話は何度も出てくるかと考える。そのときは関連する政策、関連する目標や計画をもう少し見せていただけると目標設定について考えやすい。

## 協議事項 3

### その他

(事務局)

先ほどお話があったとおり、次回の審議会は1月末から2月頭での開催を予定している。日程については改めてご連絡させていただく。