

令和6年度第1回交野市立地適正化計画検討部会 会議録

日 時 令和7年3月25日（火）14：00～16：00

場 所 交野市役所別館3階中会議室

出席者 澤木部会長、芝内副部会長、谷本委員、  
田中委員、加嶋委員、松本委員

竹内（都市まちづくり部長）、林（都市まちづくり部次長）、  
野田（開発調整課長）、古澤（都市まちづくり課長）、  
笠木（都市まちづくり課係長）、  
中原（都市まちづくり課係員）、塚本（都市まちづくり課係員）

欠席者 辻岡委員、友田委員

傍聴者 1名

事務局： 定刻となりましたので、ただ今から第1回交野市立地適正化計画検討部会を開催します。

本日、委員の皆様におかれましては、公私、何かとご多忙の中、当部会にご参集賜りまして、誠にありがとうございます。私は、本日、司会を務めさせていただきます、事務局の古澤でございます。よろしくお願い申し上げます。

当部会は昨年11月に開催いたしました、交野市都市計画審議会にて設置等のご承認をいただいたところでございます。

本日は、第1回目ということで、交野市立地適正化計画の策定にあたり、「交野市の現況と課題」「まちづくりの方針」「誘導区域設定の考え方」の確認を主旨としております。

それでは最初に、議事に入る前ではございますが、設置後、今回が初回の検討部会ですので委員の皆様をご紹介します。

なお、委嘱状につきましては、事務の都合上、大変失礼とは思いますが、お手元に配布させていただいておりますので、ご理解の程よろしくお願い申し上げます。

それでは、私の方から委員をご紹介します。谷本委員でございます。田中委員でございます。澤木委員でございます。芝内委員でございます。加嶋委員でございます。松本委員でございます。

なお、辻岡委員と友田委員につきましては、事前に欠席との連絡をいた

だいております。

続きまして、委員の出欠状況について報告いたします。本日の検討部会につきましては、部会委員8名中6人の出席をいただいておりますことをご報告させていただきます。

続きまして、事務局の紹介に移ります。事務局は、都市まちづくり部都市まちづくり課が担当します。都市まちづくり部 部長の竹内です。次長の林です。開発調整課 課長の野田です。都市まちづくり課 係長の笠木です。担当の中原です。担当の塚本です。

立地適正化計画策定支援業務を委託しておりますアルパック様より清水様です。同じく橋本様です。同じく城本様です。

最後に、改めまして、都市まちづくり課 課長の古澤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

事務局： それでは、「次第」に沿って進行してまいります。次第の2、部会長及び副部会長の選出に移ります。なお、部会長の選出までは、私が仮で進行を務めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

部会長及び副部会長につきましては、交野市立地適正化計画検討部会設置要綱第4条第2項の規定に基づき、委員の互選により選出することとされておりますことから、部会長及び副部会長の選出につきまして、委員の皆様からの推薦をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

委員： 部会長および副部会長については、当部会が都市計画審議会の部会であることも踏まえまして、これまでもご苦勞をおかけしておりますが、引き続き都市計画審議会の会長であられる澤木委員を部会長に、芝内委員を副部会長にお願いしたいと思うのですが、皆様いかがでしょうか。

(異議なしの声)

事務局： ただ今、委員より 澤木 委員に部会長を、芝内 委員に副部会長をお願いする旨の発言がございました。

皆様ご異議なしということで、澤木委員に部会長を、芝内委員に副部会長をお願いしたいと思います。お手数ですが、部会長席、副部会長席へご移動をお願いいたします。

事務局： それでは、部会長よりごあいさつを頂戴します。

部会長： 【挨拶】

事務局： ありがとうございます。それでは、これ以降の議事進行につきまして、澤木部会長にお願いしたいと思っております。部会長、よろしくお願いいたします。

部会長： 本日の会議には、傍聴の申出がありましたので、公開・非公開についてお諮りいたします。本日の会議は、公開ということでご異議ありませんか。

(異議なしの声)

部会長： 異議が無いようですので、公開といたします。傍聴者の入室を許可いたします。しばらくお待ち下さい。

(傍聴者入室)

部会長： 再開いたします。事務局から、注意事項についてご説明願います

事務局： 傍聴の方へお願いいたします。事前にお渡しした傍聴要領を守り、審議中はお静かに願います。また、携帯電話については、電源を切るか、マナーモードの設定をお願いいたします。

部会長： それでは、案件ごとに議事を進めたいと思っております。まず、本日の配付資料の確認を事務局よりお願いします。

事務局： まず、事前にお送りしておりました資料について、内容に修正がありましたので、お手元に【資料1】から【資料3】及び現況調査・分析編の修正済みのものをお配りしております。

それでは本日配布しております資料の確認をお願いします。まず、「本日の次第」でございます。次に次第3のスライド資料「立地適正化計画とは」、次第4のスライド資料「立地適正化計画策定について」でございます。また、こちらについては、22ページの拡大版として、A3の資料を配布しております。つづいて、【資料4】交野市都市計画総括図です。こちらは、市域全体を見るための、参考資料としてご使用ください。最後に、【資料5】今後のスケジュールについて と「委員名簿」、「交野市立地適正化計画検討部会設置要綱」を配布しております。

資料の過不足等ございませんでしょうか。

部会長： よろしいでしょうか。

それでは「次第」に沿って、議事を進めてまいります。次第の3「立地適正化計画策定とは」について事務局より説明を願います。

事務局： 「立地適正化計画策定とは」については、前回の都市計画審議会にて説明いたしました。改めてご説明させていただきます。担当の笠木よりご説明いたします。

事務局： 着座にて失礼いたします。まず、立地適正化計画とはどのような計画なのか、概要をご説明いたします。

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第81条に基づく計画で、人口減少、少子高齢化が予想される中、居住機能や都市機能の誘導により、コンパクト・プラス・ネットワークの形成に向けた取り組みを推進しようとするものです。

コンパクト・プラス・ネットワークとは、1箇所に全て集約させるという意味ではなく、中心拠点や生活拠点が公共交通で結ばれた、多極型の都市構造を指します。

概ね20年後の都市の姿を展望するとともに、概ね5年ごとの調査、分析、評価に努め、必要に応じて計画変更を行う必要があります。

立地適正化計画は、土地利用を規制等でコントロールするだけでなく、誘導施策等によりマネジメントするという新たな視点を持ち、都市計画マスタープランの高度化版と言われております。

立地適正化計画に記載する事項はこちらのとおりです。赤字の部分は、計画策定において、特に重要な項目となりますので、それぞれご説明いたします。

まず、居住誘導区域は、人口減少の中にあっても、一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域として設定します。都市全体における将来の見通し等を考慮しつつ、法令等の設定におけるルールに従いながら、都市経営が効率的に行われるよう定めることとなります。

続きまして、都市機能誘導区域は、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活の拠点に集約、誘導することにより、各種サービスの効率的な提供を図る区域です。都市機能誘導区域内に誘導を図る各種施設を誘導施設として設定することが必須であり、各種施策を通じてその誘導を図っていくこととなります。

都市機能誘導区域は基本的に居住誘導区域内に定められます。設定された区域によっては、交付金の活用や、金額の嵩上げ等を受けられる場合もございます。言い方を変えれば、区域の設定の仕方次第で活用したくても、交付金を受けることができない場合があるということになります。

最後に、防災指針についてです。こちらは、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる、都市の防災に関する機能を確保するための指針であり、本市の地形、開発動向、災害履歴等を考慮しつつ、災害リスク分析を通じて問題・課題を明らかにし、市民の安全・安心の確保に向けた検討を行う必要があります。

「立地適正化計画とは」についての説明は、以上になります。

部会長： ただいま、「立地適正化計画とは」について説明がありましたが、何かご質問等ございませんか。

部会長： 追加で情報を提供いただきたいのですが、立地適正化計画の策定は市町村に義務付けられたものではありません。周辺市における策定状況についてご紹介いただけますでしょうか。

事務局： 北河内7市においては、本市と四條畷市以外は立地適正化計画を策定しております。

部会長： 東部大阪都市計画区域においては、四條畷市と交野市2市が未策定で、現在交野市が策定へ向けて動いているという状況ですね。

その他ご質問等ございませんか。

ないようですので、続きまして、次第の4「立地適正化計画策定について」事務局より説明を願います。

事務局： ご説明いたします。立地適正化計画の策定には、市全体及び区域ごとの課題や目指すべき将来像を明確化することで、実現に向けた区域設定、誘導施策の検討が重要となります。

昨年より上位計画や現況調査を行うとともに、分析結果から、交野市立地適正化計画の方針等を勘案して参りました。

まず (1)交野市の現況と課題につきまして、担当の笠木よりご説明いたします。

事務局： 着座にて失礼いたします。

人口の状況について説明いたします。本市の人口は、平成22年をピークに減少に転じ、令和2年には7.5万人となっています。このまま推移すると、令和27年には約2割減の1.6万人まで減少する見込みとなっています。

高齢化率についてです。高齢化率は、令和2年時点で28.8%であり、今後、増加傾向を示しており、令和27年には6ポイント上昇し34.4%

となる見込みです。

人口密度についてです。本市の人口は、東部が山間部であることから、西部に集中しています。特に、京阪交野市駅、郡津駅周辺と JR 河内磐船駅・河内森駅・星田駅間において高く、120人/ha 超の地域があることが分かります。

高齢者人口密度です。市北部の府営住宅のある梅が枝周辺、JR 学研都市線沿いの藤が尾周辺で高齢者人口密度が高くなっており、60人/ha 超の地域が存在しています。

人口動態についてです。自然増減については、平成7年以降、一貫して減少傾向にあります。社会増減については、平成22年に一度、落ち込みを見せていますが、それ以降は増加傾向を示しています。

次に年齢別の人口動態です。令和2年、5年ともに0-9歳、30-39歳で転入が、20-24歳での転出が多くなっています。これはファミリー層の転入、進学や就学に伴う転出と推察されます。

人口密度の将来予測についてです。人口密度は星田北において増加、その他の広い地域で減少が見込まれます。一方、高齢者人口密度については、市全域で増加が見込まれます。

なお、プログラム上、星田の区画整理地内は白抜きになっていますが、今後、人口増が見込まれると思われれます。

また、その東側については人口増加と表示されていますが、実態は大きな物流施設が立地しています。プログラムでは、人口メッシュは町丁目を基データとし、土地利用メッシュの建物用地に人口を均等配分して作成しています。当該地は一部、住宅も含まれています。本来は建物現況のデータを用途割合で配分することが理想ですが、実際は建物ごとのデータが無いためこのような結果になっていると考えられます。

右図の高齢者人口密度についても同様の理由で赤色になっていると考えられます。

土地利用についてです。ここ10年程の間で、星田駅周辺において土地区画整理事業が進捗し、物流施設、商業施設、住宅の立地が進んでいます。また私部南のような市街化調整区域の一部で住宅開発等が進んだ地域もあります。

空家についてです。本市の空家率は府全体よりも低い水準となっています。しかし、平成20年以降、空家総数、空家率は増加していることが分かります。

交通の状況です。本市には2つの鉄道路線に加え、コミュニティバスを含むバス路線が市街化区域内に広がっています。コミュニティバスについては3月23日に京阪バスが撤退した路線を概ね網羅する形で、市が運行主体となっているものです。そのため、市街化区域の大半が鉄道徒歩圏、

バス停徒歩圏でカバーされています。

こちらは本市及び周辺市の交通分担率です。本市は、周辺市と比較して鉄道やバスの利用割合が低く、自動車の利用割合が高いことが分かります。

商業施設の配置の状況についてです。京阪交野市駅、JR 河内磐船駅、星田駅周辺に商業施設が集積しています。大半が商業施設徒歩圏でカバーされていることがわかります。

医療施設の配置の状況についてです。京阪交野市駅、JR 河内磐船駅、星田駅周辺に医療モールが立地しています。大半が医療施設徒歩圏でカバーされていることがわかります。

経済活動の状況についてです。

まずは工業統計です。事業所数、従業者数ともに平成30年をピークに減少しており、製造品出荷額は近年大きく減少しています。

続いて商業統計です。事業所数、従業者数は微増していますが、年間商品販売額は減少傾向となっています。

地価の状況です。住宅地の地価は横ばいで推移していますが、商業地においては2023年以降わずかに上昇傾向、工業地については2021年以降、上昇が続いています。

次に災害の状況です。土砂災害について、イエローゾーン、レッドゾーンは山裾を中心に指定されており、土石流や急斜面の崩壊による危険があります。

河川浸水について、河川浸水想定区域は京阪交野線沿いに広がっており、浸水深は1-3m程度となっています。

内水浸水について、河川浸水想定区域は市街化区域全域に広がっています。京阪交野線沿いや JR 片町線沿いには、浸水深1m以上となっている区域も見られます。

財政の状況です。現在の施設規模を維持し続ける場合、公共施設の更新費用は今後40年間で総額863億円、1年あたり21.6億円かかり、過去の投資的経費の平均約7.4億円の約4.4倍の費用がかかる見込みとなっています。

まちづくりの動向についてです。現在、市街化調整区域に位置する寺・向井田地区で新たなまちづくりに向けた検討が始まっており、令和4年10月には、「まちづくり検討会」が設立、土地区画整理事業を念頭においた取組が進んでいます。あわせて新駅の設置に向けた検討も行われています。資料の文字が小さいため、A3の拡大版をお手元に配布しております。新駅の検討については約30年前においても検討されたエリアですが、当時は新たなまちづくりが起こりませんでした。

以上のような現況分析を踏まえ、立地適正化計画に基づき取り組むべき課題を4つ設定しました。

1つ目は「鉄道駅周辺（特に交野市駅）の求心力低下への対応」です。交野市駅周辺の商業施設は縮小傾向にあり求心力の低下が伺えます。また、フレンドタウンのように幹線道路沿道への商業施設の立地も散見され、改めた交野市駅を中心とする鉄道駅周辺のあり方を考えていく必要があります。

あわせて、新駅整備を伴う新市街地整備が検討されている寺・向井田地区についても、今後、どういう位置づけにしていくのかを考える必要があります。

2つ目は「子育て層のさらなる定着につながる機能導入」です。本市においても少子高齢化の進展、将来の人口減少は否めない状況です。一方、ファミリー層の転入も認められ、住宅地としての一定の評価を得ています。今後も子育て層に選ばれ、彼らが定着していくために必要な機能は何かを考えていく必要があります。

3つ目は「激甚化する災害への対応」です。本市は比較的、大きな災害履歴はないものの、全国各地で甚大な被害をもたらす災害が頻発しています。市内でも土砂災害、浸水被害のリスクを抱えたエリアは認められ、激甚化する災害に備える必要があります。

4つ目は「公共交通の利便性低下への対応」です。京阪バスの路線撤退に伴い移動サービスをどう確保していくのか、自動車依存度が高く、バス利用者が少ない現状から、どのように公共交通の利用促進を図っていくのかを考える必要があります。

交野市の現況と課題の説明は以上です。

部会長： ただいま、「交野市の現況と課題」について、説明がありましたが、何かご意見・ご質問等ございませんか。

委員： 交野市の特徴が出ている現況の分析だと思いました。  
若い世代を中心に転入されているとのことですが、どの地域に転入されてきているのか、わかりますでしょうか。

事務局： 傾向としては、星田駅北側の区画整理で市街地が形成されている地域、調整区域の地区計画で開発されている地域、既存市街地の中で部分的に開発されている地域の転入に、若い世代の方が多傾向にあります。

委員： ありがとうございます。  
京阪バスの廃止路線に市がコミュニティバスを運行させているとのことですが、利用者の年齢層や利用者数はわかりますでしょうか。

事務局： 本市が独自に行った京阪バスの乗り込み調査におきましては、星田駅西側の山手の路線は、朝と夕方に1時間60名程度と、通勤通学に利用されている方が多く見られました。

対してその東側の南星台や妙見東を循環している路線は、ご高齢な方の利用が多く、朝は20名程乗車されている時間帯もありましたが、日中は0～1名でした。

また、過去に走行していた 交野市駅から交野警察を經由して河内磐船駅へ行く路線は、1時間1便程度走行していたのですが、コロナ禍以降1日3便に減便された中でも、1便あたり3人程度という実態でした。

部会長： 最初のご質問に関しまして、令和2年、令和5年の年齢別の社会増減は分譲住宅の開発が進んだ時期です。30歳代の子育て世代は住宅政策的には全期持ち家層と言われる世代であり、持ち家の取得をきっかけに転入された方が多いことが伺えます。

今後の人口動態を考えるうえでは、住宅供給が土地利用計画的に今後もなされていくのかという動向もあわせて考えていくことが大事だと思います。

その他ご意見・ご質問等ございませんか。

委員： 空き家の状況につきまして、交野市においては、どのような空き家が増えているのか、傾向はありますでしょうか。

事務局： 本市においては、地域ごとに傾向が分かれています。

古くからある集落では、狭隘な道路等、利活用において建築条件が厳しい特徴が見られます。

また、山側の昭和40年代後半から50年に開発された住宅地では、住民の高齢化が起因して空き家が増えつつあります。

ただ、本市が行った実態調査におきましては、5年間で6割の空き家が解消されており、空き家の増加と同時に、住宅の更新につきましても一定顕著に動いております。

委員： ありがとうございます。

続けて、農地や営農の状況等につきまして、傾向はありますでしょうか。

事務局： 農地につきましては、法人等を主体とした営農で区域が拡大しているところもありますが、近年は、区画整理において、大規模に減少したという状況でございます。

また、営農状況につきましては、従事者の高齢化や跡取りの課題を抱え

ております。

部 会 長： その他、ご意見・ご質問等ございませんか。

委 員： 寺・向井田のまちづくりにつきまして、立地適正化計画においては20年後の都市の姿を展望するなかで、新しいまちづくりがどれくらいの期間で完成されるのか、目安を教えてください。

事 務 局： 当該エリアにつきましては、区画整理によるまちづくりを予定しております。令和7年度中に保留区域として設定し、令和7年度から令和12年度の間、随時、市街化区域編入が可能な状態となるよう調整しております。

あくまで予定ではございますが、最短で令和8年度中に市街化区域編入、令和9年度中の事業開始を想定しております。

部 会 長： 新駅設置の可能性につきましては、どのように認識されておりますか。

事 務 局： 30年程前に検討した際は、新規の乗降客数が見込まれないことから保留となりました。今回、改めてまちづくりが進むことから、本市としては新駅設置の必要性を感じております。

現在、区域全体のまちづくり方針がまだ確定していないことから、JRと勉強会を重ね、調整中でございます。

まちづくりの詳細につきましても、来年度以降検討を進めて参ります。

部 会 長： 新駅設置となれば、それを踏まえた区画整理や道路計画になっていくわけですね。

事 務 局： 新駅設置となりますと、駅前広場等も必要となります。駅があるのとないのとは、土地利用に大きく差がありますことから、立地適正化計画における都市機能誘導施設の設定につきましては、まちづくりとセットで考えていきたいと思っております。

委 員： 令和8年度市街化区域編入、令和9年度区画整理事業開始とのことですが、具体的に新駅の話が詰められていない状況で、現実的に実現可能なのでしょうか。このような状況で、当該エリアに踏み込んで20年度の姿を構想する立地適正化計画の策定が可能なのでしょうか。

事 務 局： 本市の希望としては、駅ありきの土地利用、用途地域の設定を前提とし

ております。

また、手続き上、期間が必要な中で、なるべく早くまちづくりの事業化をという希望に応えられるよう進めて行きたいと思っております。

委員： 立地適正化計画の策定においては、新駅設置を前提として、令和9年度事業開始、令和12年頃のまちびらきを想定して計画を検討していけばよいのでしょうか。

事務局： 星田の区画整理事業においては、事業認可からまちびらきまでに3～4年程かかりました。当該エリアにつきましては、事業認可の時期は未確定ではありますが、事業認可から3～4年後には、まちの形が出来上がっていることを前提に考えていただければと思います。

また、立地適正化計画においては、当該エリアは市街化調整区域であるため、誘導区域に設定することはできません。

その中で、本部会におきましては、当該エリアの将来的な位置づけについて、どのように書込んでいくのかをご議論いただければと思います。

部会長： 市街化調整区域が誘導区域に設定できない中で、将来的なところをどこまで書き込むのか、次回以降議論して参りたいと思います。

その他、ご意見・ご質問等ございませんか。

それでは私の方から、スライド資料21ページの財政のページにつきまして、こちらの公共施設の更新費用とは、インフラ関係も含んでいるのでしょうか。

事務局： こちらは建物のみのデータになります。

部会長： 建物でしたら、都市機能誘導施設ということになるかと思いますが、コンパクトシティの形成には道路の延長を短くする等のインフラ的な施策が関わってきます。インフラ施設の維持・更新にかかる費用も計画に関わってくるかと思っています。

その他よろしいでしょうか。

それでは、続きまして(2)まちづくりの方針と誘導施策につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

事務局： 説明いたします。

こちらは交野市都市計画マスタープランの基本的な考え方です。都市計画マスタープランでは、目指すべき将来像を総合計画に合わせて「懐かしさと新しさが交わる みんなのところが和むまち かたの」に設定しまし

た。この将来像を空間面から実現する考え方として、「“活” かすまち かの」の実現を掲げ、5つの考え方を示しています。そして、それらを具体的に実現する方針として、都市のベースを整える分野別方針と都市の魅力を育み・伸ばす重点方針を設定しました。特に重点方針では「選ばれる都市づくり」を重要視し、「若い世代に選ばれる」まちづくりと「事業者を選ばれる」まちづくりを掲げています。

立地適正化計画は、安全、安心、快適に暮らし続けることができるという点に軸足を置いたものであることから、この若い世代に選ばれるという方針と関連性が高いと考えております。

立地適正化計画では、これら都市計画マスタープランの考え方を踏襲し、検討を進めていくことが前提となります。

こちらは、先ほどをご説明した、立地適正化計画に基づき取り組むべき課題の再掲です。この課題を解決していくため、まちづくりの方針と誘導施策を検討していきます。

まずはまちづくりの方針です。将来像については、都市計画マスタープランの高度化版であることから、都市計画マスタープランを踏襲したいと考えております。その上で、4つの課題に対応する4つのまちづくり方針を設定しました。

1つ目は「拠点の役割に応じた機能の充実・強化」です。都市計画マスタープランでは、市内の鉄道駅すべてが拠点に位置付けられ、拠点形成の方針が設定されています。その方針を踏まえ、都市機能や生活利便性の充実・強化を図っていきます。

また、寺・向井田地区においても、新駅整備を念頭においた位置づけについて検討していきます。

2つ目は「子育て層を軸に多様な世代が暮らしやすい居住環境づくり」です。若者やファミリー世帯などに魅力があり、住み続けたい機能導入や生活空間の形成を図ります。

また、若者だけでなく、高齢者も安全・安心、快適に住み続けることができる居住環境の形成を図ります。

3つ目は「安全・安心に暮らせる、災害に強い環境づくり」です。インフラの適切な整備、維持、管理により市民の安全・安心で暮らしやすい住環境の形成を図ります。また、自然が多い土地柄を踏まえ、自然に恵まれた都市環境を活かし、グリーンインフラ等を加味した災害に強い都市空間の形成を図ります。

4つ目は「市民の移動手段の確保」です。市民の重要な移動手段である公共交通の維持を図りつつ、地域特性にあった方策を検討します。そして、鉄道駅の交通結節機能の充実・強化を図りつつ、移動手段の多様化や連携について検討します。なお、令和7年度は地域公共交通計画の策定を予定

しており、そちらの動きも視野に入れつつ検討したいと考えております。

次に誘導施策（案）です。詳細は今後、各課に照会をかけながら詰めていく予定ですが、まずは大きな施策の方針を示しています。

方針①に対応するものとして、鉄道駅周辺（拠点）ごとの整備・誘導方針として、各鉄道駅の役割を明確にしながらどのような機能を充実・強化していくかを示します。

そして、寺・向井田地区については、将来の市街化編入を見据えた位置づけとともに、市街地形成の考え方を示します。

方針②に対応するものとして、心地よく魅力的な歩いて楽しいまちづくり、いわゆるウォークアブルな空間づくりに関する施策や、子育てしやすい環境づくり、住み替え支援や空家の適正管理・有効活用などに関する施策を位置づけていきます。

方針③に対応するものとして、既成市街地における市街地の防災性の向上や、治山治水対策、地域主体の防災力の向上を位置づけていきます。

方針④に対応するものとして、二次交通の維持と利用促進をあげており、地域にあった交通の検討やモビリティマネジメント、例えば、本市福祉部が行っている外出支援策との連携等を考えていきます。

そして、鉄道駅の交通結節拠点としての充実・強化として、駅前のバリアフリーやサイン整備などを図っていきます。

まちづくりの方針と誘導施策の説明は以上です。

部会長： ただいま、「まちづくりの方針と誘導施策」について、説明がありました  
が、何かご意見・ご質問等ございませんか。

委員： 交野市の特徴として、各駅がそれぞれ特徴を持ち、コンパクトに連続して繋がっている点が挙げられます。その中で各駅周辺をコンパクトにまとめ、それぞれの駅の特色を引き出すことで、より良いまちづくりが可能となるのではないのでしょうか。

また、将来像として「懐かしさと新しさが交わる」とありますが、ここで育った若者が交野市を出て行っても、子育て世代になり、懐かしさを感じて戻ってくるというのは、理想的な流れだと思います。そのためには、子どもと一緒に歩いて駅まで行けるような、子育てしやすいまちづくりが重要ではないのでしょうか。

最後に質問ですが、敷地が分割され、小さな建物が増えている現状は大きな問題だと感じています。そんな中で安心・安全・快適なまちづくりをどう実現していくのか、何かお示しいただけるものはありますでしょうか。

事務局： 本市は、住宅都市としてまちが広がってきた中で、山側の開発は多くの

エリアで地区計画を定め、一戸建ての敷地の規模については保たれていません。

今後は、住宅の更新が行われる中で、本市がこれまで守ってきた魅力を維持するための重要な要素であり、交野らしさを保つためにも大切にしていきたいと思います。

委員： 拠点の考え方につきまして、鉄道駅周辺の拠点というのは、今ある施設を更新するイメージでしょうか。それとも枚方市駅や京橋駅のような大きな駅をイメージしているのでしょうか。

事務局： 本市においては、枚方市駅や京橋駅といった広域的な都市拠点ではなく、住宅都市として発展してきたと認識しています。交野市としての拠点の考え方を定めていく必要があると考えております。

委員： 市内にある駅にも大小ありますが、現在の各駅の規模を保つのか、新たに整備していくのか、今後、どのような規模で整備していくのでしょうか。

事務局： 各駅によって周辺の状況に違いがある中で、拠点の考え方は今後議論いただく中で我々としてもお示しして行きたいと思っております。

委員： 誘導区域の設定につきまして、公共交通の緊急措置として走行しておりひめバスは、費用と利用者数から、地方自治法における「最小の費用で最大の効果」の考え方からすると個人的に思うところがございます。今後、山手で過疎化進む地域は、別の区域へ誘導する必要性が出てくるかもしれません。

そのうえで、誘導する区域として、住居・工業・農業の混在エリアの区域の振分けについてどのように考えていますか。

事務局： この後、(3)誘導区域の考え方 において、お示しさせていただこうかと思えます。

部会長： 拠点の性格付けにつきまして、参考に他市の拠点の考え方を共有させていただきます。

枚方市の立地適正化計画では、拠点を3ランクに分けており、枚方市駅は広域的な都市拠点、京阪本線の各駅は都市拠点、京阪交野線の各駅は生活拠点等としています。

このように拠点ごと性格に合わせて議論していくと分かりやすいかと思えます。

また、区域の設定は、非居住誘導区域や工業中心に誘導する区域を別途設定することも出来ます。議論していくなかで、必要があればそういった区域の設定もあり得るのかと思います。

事務局： それでは、誘導区域設定の考え方につきまして、ご説明いたします。

まず、居住誘導区域です。大きくは「都市計画マスタープランにおける位置づけ」「都市計画運用指針での区域設定の考え方」「基礎調査結果を踏まえた地域状況」の3つの視点に立ち、人口減少局面においても人口密度を維持し、交通ネットワーク等を通じて地域と地域が連携しながら、生活利便機能やコミュニティが持続的に確保された暮らしに対応できるように居住を誘導することとします。

具体的に区域設定をしていく上では、4つの考え方を示しています。

第一に、拠点へアクセス性が高く、都市基盤が整い、生活利便施設が立地している市街化区域をベースに居住を誘導します。

第二に、土地利用の状況を踏まえた居住誘導で、所謂、住宅が立地しない工業系土地利用のエリアや都市農地は除外していきます。

第三に、災害リスクを踏まえた居住誘導で、極めて災害リスクの高いエリアは除外します。

最後に、新しいまちづくりの動きを踏まえた居住誘導です。今回、検討対象となるのは寺・向井田地区ですが、基本、市街化調整区域の状況では居住誘導区域に設定することはできません。

しかし、今後、まちづくりが進むのは明白であることから、位置づけをどうしていくかを考えていく必要があります。

次に都市機能誘導区域です。大きな考え方は、居住誘導区域の場合と同じで、先程述べた3つの視点を踏まえつつ、各拠点の機能を強化し生活利便性を維持することで、地域の特色に応じた多様な暮らしを実現できるように都市機能を誘導することとしています。

具体的に区域設定をしていく上では、2つの考え方を示しています。

1つ目は、拠点の特色に応じた都市機能の誘導です。都市計画マスタープランにおける都市構造で示しているとおり、鉄道駅周辺はそれぞれ拠点としての独自の役割があります。その役割を考慮しつつ、すべての鉄道駅周辺を都市機能誘導区域にするのか、交野市駅など枢要(すうよう)な鉄道駅周辺を対象にするのかを考えていく必要があります。

2つ目は、新しいまちづくりの動きを踏まえた都市機能の誘導です。繰り返しになりますが、新市街地の整備が検討されている寺・向井田地区は、今後、本市の都市構造上、重要な場所となっていく可能性を秘めています。そのため、現時点では都市機能誘導区域には設定できないものの、新市街地形成のタイミングに速やかに都市機能誘導区域に設定できるよう準備

をしておく必要があると考えています。

なお、都市機能誘導区域においては、誘導施設もあわせて設定する必要がありますので、そちらも区域の誘導方針を踏まえて検討していきます。

最後に、これまで説明してきた区域設定の考え方をフローにしたものをお示ししておきます。

以上で説明を終わらせていただきます。

部会長： ただいま、「誘導区域の設定」について、説明がありましたが、何かご意見・ご質問等ございませんか。

委員： 災害リスクにつきまして、交野市は、特に洪水に関して低い印象があります。一方で土砂災害のリスクは存在すると認識しております。発災時の避難場所等の配置等について、検討はしているのでしょうか。

事務局： 本市においては地域防災計画で定められておりますので、整合性を図りながら検討を進めていく必要があると考えております。

部会長： 土砂災害特別警戒区域は居住誘導区域から外すことが、国土交通省による指針で定められていますが、土砂災害警戒区域については議論する必要がありますね。

委員： 駅周辺を拠点とするとのことですが、交野市は、幹線道路沿いの商業施設に集客が寄っている現状があるかと思えます。

車移動が多い中で、交通渋滞に関する考え方は、本計画に含まれるのでしょうか。

事務局： 現段階で渋滞に関する検討はしておりません。また交通計画との連動のなかで、拠点の考え方を明確にすることは非常に重要であると思っております。

委員： 車で駅の近くまで行って、ウォーカブルなまちづくりが出てくる等、そうした可能性も踏まえて、車の動線もある程度頭に入れておいた方がいいと思いました。

委員： 河内磐船駅は、市内で乗降客者数が一番多い駅ですが、寝屋川市でも区画整理が計画されていると聞きます、今後は星田駅が一番多くなると思っています。

人が多く集まる星田駅ですが、周辺の道路は幅員5mないような道路も

あり、バスの交通に危険性があります。

また、星田駅南には、市有地がありますが、拠点づくりとして位置づけが必要にも感じます。

こうした現状について、どのようにお考えでしょうか。

事務局： 星田駅の南側の再開発は検討しておりません。駅南側の市有地につきましては、現在駐車場として貸し出しております。活用について課題認識がありますが、現状何かする計画等はございません。

駅周辺の道路につきましても、渋滞のポイント等は認識しておりますが、バイパス的な対策等は検討しておりません。

委員： 寝屋川市の駅周辺では、マンション、倉庫、住宅、農地が計画されていると聞いております。星田駅が受ける影響の可能性を検討する必要性を感じます。

部会長： 非常に貴重なご指摘かと思えます。

星田駅の西側では区画整理によるまちづくりが進んでいるとのこと。また、交野市民も利用する津田駅は、枚方市の立地適正化計画においては「都市拠点」に位置付けられています。

隣接する周辺市とのバランスも見ながら機能配置できるよう、しっかりと議論していきたいと思えます。

委員： 梅が枝や藤が尾の府営住宅は、高齢化が進んでいるようですが、このエリアに住んでいる方々をどう誘導していくのでしょうか。既に高齢化が進んでいる地域はそのままなのか、分散させていくのか、どのように考えですか。

事務局： これからも検討していくべき誘導施策のひとつだと考えております。

今後は高齢者の移動手段が重要課題になってきます。単身になって、今は利用していないけど将来的なバスの必要性を感じるという声も聞きます。交野に愛着を持っている高齢な方が、効率よく生活するために立地適正化計画においては検討して参りたいです。

委員： 高齢化と公共交通はリンクしてくると思えますが、公共交通が届くところまで住民に降りてきてもらうという誘導の検討については、どのように考えておりますか。

事務局： 具体的な施策はありませんが、現状として、駅前のマンションには高齢

者による市内移動があると聞きます。そうした住み替えも誘導施策のひとつであると思います。

委員： 駅の性格付けの参考に聞きたいのですが、駅まで自家用車で乗って来られる方が多いのでしょうか。

事務局： 若い世代は徒歩や自転車が多い印象です。駅周辺に駐車場はありますが、自家用車で駅まで行かれて、電車で通勤される方はあまりおりません。だいたいの地域が駅から2キロ圏内にして、坂道の多い地域では電動自転車を利用されている方が増えております。

車で行くには距離が短く、歩くには少し遠いという理由で昔はバスの利用者が多かったようです。

部会長： 家族が駅まで送るということはありますか。

事務局： ございます。雨の日や夜の時間帯は混みあうこともあります。

委員： バスの利用が注目されるなか、自転車の利用も重要だと思います。サイクルレーンやサイクルステーション等、市の規模に合わせて自転車利用の空間的な整備も拠点整備と併せて必要があると感じました。

部会長： シェアサイクルの検討も必要と認識しておりますが、現状は各駅に駐輪施設を設けて対策しています。違法駐輪等の発生はないことから充足しているかと思われま

す。また、幹線道路沿いのカインズは、電動自転車の売り上げが全国的に有数と聞きます。坂道対策としても電動自転車の需要が高まっていると考えられます。

委員： 駅周辺のみでなく、住宅地から駅までのレーンや利用システムの整備が若い世代を呼び込むために重要と思います。

委員： 誘導区域について、規制がないなか誘導するにはインセンティブが必要となります。今後、どのように検討を進めるべきか、教えてください。

事務局： 具体的な施策はまだ持ち合わせておりませんが、誘導施策については今後他市の事例等も参考に、有効的な施策を検討していきたいと思っております。

基本的には立地適正化計画が単なる線引きにならないようにインセン

タイプ等を設けてゆるやかに誘導していきたいと考えております。

委員： 天野が原町5丁目の調整区域に第1種中高層住居専用地域が張り付いている区域につきまして、計画を考えるうえでは、住宅を誘導していく認識をもってよいのでしょうか。

事務局： 当該区域は、調整区域に用途地域珍しい事例になります。何か開発や事業が進んでいる状況ではなく、このような形になった経緯等を踏まえて確認していきたいと思えます。

委員： 今後、経緯も含め、これを活かすのか等についても聞かせてください。

部会長： 27ページの「移動手段の多様化や連携」とは、自転車も該当するということでしょうか。具体的に多様化の中身があれば教えてください。

事務局： 具体的には未検討ですが、自転車や自動運転のバス等、多様な移動手段と連携していく必要があり、それに応じて道路の整備も必要という認識はございます。社会情勢的に多様化に連携していく必要があるという意味で記載しております。

また、バスのドライバー不足が深刻化している中で、交野市の規模にあう交通手段を考える必要性を感じており、今後、高齢化が進むなか、今まで以上に公共交通の携帯を模索することが求められております。

部会長： 立地適正化計画には含まれませんが、人材育成も必要となってきます。大阪府の都市計画マスタープランでは、パーソントリップの分析結果として、交野市は自動車を市内に行くために使っている率が40%と、周辺市においては高い数値が出ています。そこを公共交通や自転車に置き換えていくのか、または自動車交通を認めて、駅広場をより利用しやすく整備するのか、交野市の特性として考える必要がありそうですね。

併せて住宅政策の方で、山手の大きな戸建て住宅地を運転ができる若い世代の住み、高齢者が駅周辺や施設へ住み替えする等、人の循環と住宅ストックの資産が上手く活用されるようになるといいですね。

部会長： その他いかがでしょうか。

ないようですので、これで終えたいと思えます。

次第の3及び4にていただいたご意見につきましては、必要に応じて部会長一任のもと、事務局で資料に反映させ、計画の方針を取りまとめいただくことにご異議ないでしょうか。

(異議なしの声)

部会長： それでは、本日いただいたご意見につきましては、事務局で資料に反映のうえ、計画の方針を取りまとめていただくようお願いいたします。

続きまして、次第5 その他 今後のスケジュールについて、事務局より説明を願います。

事務局： 今後のスケジュールについて、ご説明します。まず、本日いただいたご意見を反映させた構想を基に、計画の素案を作成いたします。

次回の検討部会において、素案を基に、誘導区域や誘導施設等の具体的な内容について、ご議論いただきたいと思います。詳細は追ってご連絡いたします。

本検討部会は、令和8年3月の成案化まで、複数回開催を予定しておりますので、よろしく願います。

部会長： 2回目は6月の下旬頃に具体的な内容について議論するというのでよろしく願います。

今後のスケジュールについてご質問ございませんか。

事務局より、何かございますか。

事務局： 特にございません。

部会長： それでは、素案の作成が整いましたら、第2回目の検討部会を開催し、計画の具体的な内容について議論したいと思います。開催日については決定次第、発送させていただきますのでよろしくお願いいたします。

本日は委員の皆様方におかれましては、長時間の慎重なご審議、ありがとうございました。

(以上)