令和7年度 第1回 羽曳野市都市計画審議会

○日 時 令和7年5月29日(木) 午前10時から午後11時40分まで

○場 所 羽曳野市役所 別館3階会議室

○議 事

意見聴取

議案第1号 羽曳野市都市計画マスタープランの改定

議案第2号 羽曳野市立地適正化計画の策定

○審議会委員(敬称略)

出席者 井上 隆晴、奥野 晋也、原 誠、吉川 耕司
黒川 実、阪本 菜津代、樽井 佳代子、外園 康裕、南 玲
小谷 拓幹、土屋 はるみ、岡田 秀樹、
岸本 景太(※地福 広海の代理委員)、永橋 宏隆、
米野 義浩(臨時委員)、宮本 義博(臨時委員)

欠席者 西堀 泰英、石橋 安恵、川口 正(所属団体退団に伴い欠席)、中川 哲男、
村田 明彦

○傍聴者 なし

会議内容

1 開会

(事務局)

- ・臨時委員を含め、委員総数 21 名中 16 名出席（委員総数の 2 分の 1 以上）のため、羽曳野都市計画審議会条例（以下「条例」という。）第 5 条第 2 項の規定により、審議会成立。
- ・委員の紹介、都市計画マスタープランの改定と立地適正化計画の策定のための公共交通関係の臨時委員の紹介、及び欠席委員の報告。

2 市長あいさつ

- ・山入端市長より挨拶
挨拶後、市長は公務のため退席。

3 傍聴についての報告

(事務局)

- ・5 月 22 日に市ウェブサイトにて、本審議会が傍聴可能であることを周知した旨、本審議会の傍聴希望者がいなかったことを報告。

4 議案審議

- ・条例第 5 条第 1 項の規定により、吉川会長が議長となり、議事を進行

意見聴取

議案第 1 号 羽曳野市都市計画マスタープランの改定

議案第 2 号 羽曳野市立地適正化計画の策定

（関連性が高いため、一括で説明・審議）

○議案説明

(事務局)

- ・現況把握と課題抽出（都市計画マスタープラン・立地適正化計画共通）
- ・羽曳野市都市計画マスタープランの改定（案）
（まちづくりの目標・方向性・将来都市構造、全体構想）
- ・羽曳野市立地適正化計画の策定（案）
（まちづくりの方針・将来都市構造、都市機能誘導区域）
- ・今後のスケジュール

○事前質問

(委員)

都市計画マスタープランの改定について、基本目標（案）「様々な都市機能の充実」や「誰もが住みたくなる」は、人口減少、少子高齢化、経済活動の縮小の実態を踏まえると、無理をしているような印象も抱いてしまう。目標なので多少の背伸びはするべきと思うが、過度に背伸びをしていないある程度実現可能な目標と考えてよいか。

(事務局)

ある程度実現可能な目標と考えであり、新規施設等の立地誘導は難しくても、現状で一定の都市機能の確保は図られており、これら機能維持など可能な範囲での取り組みを想定し設定した目標となります。

(委員)

立地適正化計画の策定について、基本方針3「公共交通を中心とした移動しやすく快適なまち」ですが、第6回近畿圏パーソントリップデータによると、羽曳野市の公共交通分担率は15%で、一方自動車は38%、徒歩は22%（発生集中量ベース）。公共交通を中心とすることは実態を表しているか。

これはコメントだが、将来に自動車運転を卒業する高齢者が増える可能性がある。そうした高齢者の生活（通院や買物など）を考えると、都市機能誘導区域への都市機能の誘導はとても重要になる。あるいは幹線道路沿道に立地する商業施設等への公共交通アクセスを検討することも必要になるかもしれない。

(事務局)

現状は例示いただいたデータのとおりであっても、ここでは将来的に目指す基本方針として、設定しているものとなります。

高齢者の増加等により、自動車等の交通用具の利用者の割合が減少することを想定すると、公共交通の役割がより重要となると考えております。そのため、公共交通の利用を促し、過度に自動車交通に依存しない社会を実現するため、『公共交通を中心とした移動しやすく快適なまち』を基本方針の1つとしています。

○質疑応答

(委員)

公共交通を中心としてというと、鉄道は動かせるものではないため、市内の移動となるバスがどうかということになると思う。バスについて、乗客の多い路線もあるが、肌感覚として乗客数の減ってきている路線も気になっている。営業上しんどいところがあれば、市としてなにができるのか考えていかないといけない。また、市も公共施設循環福祉バスを既にいっぱい走らせているというふうにも思っている。色々と改善していただいているのはわかって

いるが、それでももっとバス停を増やしてほしいという声もよく聞く。公共交通を中心にと
いうことができるのかと思う。

その他、恵我ノ荘駅でよく駐輪場がどこにあるかと聞かれる。なにか具体的な対策を講じ
て欲しいと思っている。

(事務局)

恵我ノ荘駅の自転車置き場について、市立の自転車置き場もあるが、距離があり知られて
いない現状もあるということなので、自転車置き場がここにあるということをしっかりと周
知していくことが必要と思っています。

(会長)

公共交通において、アクセスも大事となる。鉄道へのアクセスのためにも、今回の計画に限
った話だけでなく、しっかりと検討いただきたい。

バスについては、臨時委員から意見をいただけますか。

(臨時委員)

さきほど委員からご指摘があったとおり、バス業界を取り巻く環境で営業上一番困っている
のは職員です。平均年齢が53歳で、10年、15年後を考えていくと、採用を強化していくこ
とや、その原資のために料金改定なども実施しつつ、企業としても努力を続けている状態と
なっています。そのほか、運送経費や車両代も上がってきています。限られた人材等を投入
していくには、バス利用が多いところへとなってしまいます。

一方、公共交通という側面としてのバスの役割も理解していますが、市の方でも維持が必要
と判断されるのであれば、支援をいただくといったことも含め、維持していくということも
考えられると思います。

(会長)

確かに大変な状況ですね。無理強いするのではなく、市ともうまく連携しながら、持続可能
な公共交通を運営していただきたい。

(委員)

人口減少ありきの話となっていると思うが、この減少を食い止めるためにもということもある
と思う。石川以東では市街化調整区域が多く開発も行われぬ。計画では、環境保全の方向
性となっている。

この計画はどの程度のスパンで考えられているのか。そして、石川以東や南阪奈道路以南な
どでは人が減って行って、人も何もないような状況に持っていくのか。それとも、なんらか
の開発なども方向性として考えているのか。

たことを受け、大阪府では自動運転バスを持ってくる取り組みを行っている。人口減少における運転手不足の解消を、ITに頼るというのを1つの方向性として国も大きく舵を切ろうとしている。南河内の自動運転バスの実証実験をやろうとしているため、注目してほしい。

ただ、この自動運転のバス導入に際しては、道路環境の整備が必要となるため、そういった将来の可能性も踏まえて、今後のバスルートやネットワーク等の整備等の視点も取り入れられたらどうか。参考意見まで。

(事務局)

人口をはじめ各種データについて把握した上で、今回の計画作業を進めております。最終的にはデータとともに提示します。

委員ご指摘のバス路線が上ノ太子駅への乗り入れ先となっており、現在では太子町の循環バスが乗り入れています。また、自動運転バス運行に関しては、道路整備や建物等の情報や3Dの地図データなど、いろいろな整備が必要と聞いています。今後、取り組み事例等も情報収集しながら、検証し、計画に反映できるものについては今後考えてまいります。

(委員)

石川の東部人口減少が進んでしまう、仕方がないとも思っています。循環バスが多く運行されていると聞いていますが、それでも移動が大変だと聞きます。バスは環境的に難しいかもしれないが、もっと小さな自動運転のモビリティなども出てきているそうなので、検討してみしてほしい。

また、市内の5つの駅のうち、東の2つは市街化調整区域にあるが、駅の周辺何キロは住宅立地可能にするなどはできないか。駅利用者が増え、本数の増加につながるのではないか。

(事務局)

都市計画マスタープランで東の2つの駅周辺には土地利用検討ゾーン（面型）として位置づけています。今すぐ何かできるというものでもありませんが、駅周辺での住環境を検討できる位置づけとしております。

(委員)

今後立地適正化計画を策定していく上で、住居が減っていくところにおいて、下水道は整備せず、浄化槽としていくのか、それとも整備を続けていくのか。整備には税金もかかるわけで、そういうところはどう考えているのか。

(事務局)

上下水道の事業に関しては、上下水道整備方針と図面で示しています。灰色の市街化調整区域でも下水道の接続しているところもあり、逆に市街化区域でも未整備区域がある状況です。今後の整備や処理区域としては、浄化槽等と比較した費用対効果も踏まえ、所管課が計画をたてて、その中で方針を出し、整備していくと聞いております。

(委員)

趣旨としては、今回の計画を立てるにあたり、不必要に税金を掛けずに済むように、下水道の方とともに一緒になって協議し、無駄のない整備を進めてほしい。

(事務局)

この計画については、下水道の方にも確認をさせていただきながら進めております。また、区域設定においても内容を共有しながら、お互いの計画に必要な内容を整理しながら進めてまいります。

(委員)

商工会は、地域の活性化が仕事です。その観点からも、都市計画は密接な関係です。

駐輪場についてお話が出ていますが、各駅で民間委託してされているものについていうと、地元の利用が少ないです。一方、駅に送迎されている自家用車が多い。しかし、古市駅ではそういうスペースがない。都市計画で駅まわりの整備が必要です。バス・タクシーの乗降スペースはあるが、一般車の乗降スペースがなく、駐車場もない。

駅周辺の整備を人が集まるところとして考えてほしい。恵我ノ荘駅南側の道路拡幅整備についても、駅周辺の計画もしっかりと記載してほしい。

また、大型の商業スペースの誘致について。外環沿いにやっと整備できたものもあるが、近隣他市の最近の大型施設をみると、すごい人でにぎわっている。住む人の増加や、雇用の創出につながるので、まちの活性化のために、メイン道路沿いへの誘致に力を入れてほしい。

(事務局)

古市駅周辺での混雑状態等については認識しております。古市駅の東西には駐車場がありますが、使っていただけるように今後もしっかりと周知をしていきたいと考えています。また、駅前周辺の検討もと考えています。

大型の商業施設については、外環・八尾富田林線・南阪奈道路沿道において、土地利用検討ゾーンの路線型として位置付けています。ただ、周辺で施設が増えてきており、誘致は難しいところと思いますが、沿道のポテンシャルとして引き続き活用等考えていきたいと思っております。

(委員)

市の南西側の地区に居住しているが、居住地域では世代の入れ替わりがあることで、子どもの減少が現状では緩やかに思う。立地適正化計画は20年後にこういうイメージにという計画と思うが、今後新しく入居してくる方がどうなっていくかということも考えて、計画してほしい。

(会長)

公共交通において、鉄道についても、臨時委員から何か意見等あればお願いできますか。

(委員)

鉄道としても、人材を確保することが大変です。運輸の職員の半数が50代で、毎年定年退職もありすし、最近の働き方改革の機運でお盆や正月、GWなどで働く乗務員がいなくなってしまう。一番の懸念は乗務員不足で、今は南大阪線では10分に1本準急を運行していますが、満員状態のため本数を減らすわけにいかないため、駅員を巡回対応にするなどして乗務員数を捻出している。それ以外にも様々な形態で人を少しでも雇ってなんとか実施している状態です。鉄道は絶対に存続しなければと思っていますが、協力もお願いしたい。

(会長)

教育の場で鉄道や公共交通で働く魅力を伝えてもらってみるといのもどうでしょう。

(委員)

計画にあたり公共交通がポイントになると思う。公共交通に関する部署で、このような会での協議を通して、具体的に計画を進めていくことが必要と思う。

(事務局)

今回の立地適正化計画の後になりますが、地域公共交通計画を策定していく予定と聞いておりますので、今頂いたような話は、そういった計画の中でということになると思います。

(委員)

私が所属する団体では、古墳、世界遺産をもっと活用していけないかと考えています。今後、駅周辺に資料館を建てるなり、古墳を活かした発展などは考えていたりしますか。

(事務局)

案内板や周知について考えていきます。また、アクセスとしては、HELLO CYCLINGという時間使用できるレンタサイクルが、観光的利用にもつながるものとして取り組みがあります。こ

のような民間との構成・連携といった考え方も、計画に入れていきます。

古墳関連として具体的な施設を整備するという内容はありません。

(事務局)

現在、同一の敷地内で庁舎整備の検討を進めています。その上層階には古墳に関する展示物や眺望できる空間をと考えております。また、観光バスを駐車できるスペースも計画しておりますので、魅力発信という部分で今後を考えています。

(会長)

他に質疑等はありませんか。

(委員全員)

質疑等なし

(会長)

都市計画マスタープランは全市的な計画となると思うが、立地適正化計画はその計画の中でも選択と集中に該当する計画となると思っている。委員意見等も参考に計画づくりを進めてほしい。

5 閉会