

令和 7 年度

第 2 回羽曳野市都市計画審議会

議 事 録

日 時	令和 7 年 8 月 22 日（金） 午前 10 時 00 分から午前 11 時 40 分まで
場 所	羽曳野市誉田 4 丁目 1 番 1 号 羽曳野市役所 別館 2 階研修室

令和 7 年度 第 2 回 羽曳野市都市計画審議会

○日 時 令和 7 年 8 月 22 日（金） 午前 10 時から午前 11 時 40 分まで

○場 所 羽曳野市役所 別館 2 階研修室

○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 奥野 晋也、西堀 泰英、原 誠、吉川 耕司
黒川 実、阪本 菜津代、樽井 佳代子、南 玲
石橋 安恵、土屋 はるみ、中川 哲男、八尾 清隆
岡田 秀樹、岸本 景太（※地福 広海の代理委員）、永橋 宏隆
村田 明彦、森 憲一（臨時委員）

欠席者 井上 隆晴、外園 康裕、小谷 拓幹
米野 義浩（臨時委員）、宮本 義博（臨時委員）

○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 22 名中 17 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 傍聴についての報告

(事務局)

- ・8 月 15 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。

3 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

○議案説明

(事務局)

- ・前回会議までの内容のふりかえり（都市計画マスタープラン・立地適正化計画）
- ・中間パブリックコメント意見および市の見解
- ・全体構想の修正箇所の説明
- ・羽曳野市都市計画マスタープランの改定（案）（地域別構想）

○事前質問

(委員)

古市地域の将来像としている内、特に「求心力の高い交通結節点のまち」を実現することは、羽曳野市にとってとても重要なことと思う。この求心力を高めるための方針とはなにか。

(事務局)

まちづくりの方針で挙げているように、空き店舗の有効活用などによる、既存商店街の活性化による商業的なにぎわいの創出や、駅前の混雑緩和解消といったアクセス性の向上などで、交通結節機能における利便性の向上を図る方針としています。

(委員)

丹比、埴生、羽曳が丘、西浦の各地域の将来像において「適切な土地利用」または「適切な沿道利用」との記述があるが、具体的にはどのような土地利用か。

(事務局)

これらの記述については、南阪奈道路沿道やインターチェンジ周辺、また国道 170 号大阪外環状線などの沿道における土地利用についてとなります。

これらの箇所については、『沿道ポテンシャルを活かした施設立地がなされることにより、適切な土地利用となる。』という考え方から、土地利用検討ゾーンや商業業務誘導地区といった区域設定を行うことで土地利用誘導を図ってまいります。

(委員)

まちづくり方針には「商業機能の誘導」と「商業業務施設の立地促進」と類似の記述があるが、「誘導」と「立地促進」の違いはなにか。

(事務局)

『誘導』は、さきほどの説明でもあった土地利用検討ゾーンのように、大まかに立地を誘導するといった、方向性・考え方としての意味合いとなります。例としては、大阪外環状線沿いでは、この誘導の考え方を元に、商業系の誘導をしております。

『立地促進』は、実際の整備手法があつての立地となり、先の商業系の誘導の考え方を根拠に地区計画を決定し、立地が実現しているところになります。

○質疑応答

(委員)

恵我ノ荘駅のホームは狭いが、拡張計画はあるか。

丹比、駒ヶ谷地域で、駅から遠くバスの本数が少ない地域では、高齢化が進む中で、免許返納をしてからの移動手段についての不安の声も多く、地域に合わせた交通網が必要と思う。

市には担当部署がないと聞いているが、計画的に進めるには担当部署が必要ではないか。

(会長)

前半については臨時委員から、後半については事務局から意見をいただけますか。

(臨時委員)

お客様が危ないというのが一番あつてはならないことであるため、会社としても危険な箇所の見直しについて、会社および管轄の駅長に意見があつたことを共有します。

(事務局)

近鉄バス、公共施設循環福祉バスがあるが、包括的な担当部署は決まっておりません。各課所管内容に基づいて連携をとって、必要な対応をとる形で進めていくこととなります。

(委員)

古市駅について、西駐車場利用するように周知されていると思うが、それでも朝夕は特に駅前の混雑がひどく、危険で、事故が起きないか心配している。

駒ヶ谷駅前の活性化の記載はうれしく思う。飛鳥の方で、空家等で民泊に取り組む考えを持っている人もいるが、市としての方向性は。

循環バスの本数を増やし、待合スペースにミストを設置し、工夫いただいているところだが、広瀬、東阪田、壺井などの交通について、タクシー券の配布等の支援策はないか。

(事務局)

古市駅前について、離れた場所になってしまうが、古市駅西駐車場で待っていただけるよう、無料時間の拡大等により、利用の促進を図っております。

民泊について、都市計画の方では直接的な手続等の関連がなく、把握できない部署となっています。民泊の法律上での取り扱いは、あくまで住宅の利活用の範囲となります。地域特性を活かしてといった考え方もあるかとは思いますが、ただ、ニュース等にも出てきますように、地域との考え方の違い等を生んでしまう可能性もあります。民泊制度を活用していくとしても、建物管理部局等と連携していかなければならないと考えております。

タクシー券について、所管の違いもあり、具体策として検討状況は把握できていませんが、まずは公共施設循環福祉バス等、公共交通として市が可能な対応について、交通網の内容を管理する部署と連携を図っていくところとなります。

(委員)

駅周辺の空家に民泊ができる場合、ルールづくりが必要ではないか。地域の人の声を聞いてもらい、どこまでしていいのか、駅前だからいいのか、一緒に考えていただきたい。

(事務局)

法律上の要件の整合を図りながら、最終的には住民の方との考え方の違い等がないような方向で調整ができればと思います。

(委員)

計画で書いていたように、空き家の有効活用を打ち出していくのであれば、“有効活用する場合はきちんとしたまちのルール作りをした上で”といった文言が入るよう要望する。

(事務局)

関係部署の考え方を入れながら、もしくは関係部署が所管する計画等に基づいて、計画策定の連携等を図っておりますので、空き家の担当部署にも確認をさせていただきます。

(委員)

古市駅前や恵我ノ荘駅の駅前広場がないところについては、駅前広場の整備手法の検討や整備と書かれているが、まちづくりの方針の中で上ノ太子駅は交流拠点としての機能充実と書かれている。すでに駅前広場があるところで交流拠点の機能充実というのは具体的にはどんなことを目指しておられるのか。

(事務局)

上ノ太子駅や駒ヶ谷駅からは、壺井や通法寺のあたりへのアクセスが考えられる駅となります。本市の観光部局としては、通法寺が源氏発祥の地として、観光地としていきたい考えのようです。また、上ノ太子駅は太子町の窓口となっており、駅前に案内板等を設置しており、観光面も含め、駅前の利便性の向上を目指した考え方として記載しております。

(委員)

事前質問への回答を踏まえて、コメントさせていただきます。

地域の求心力の質問をさせていただいた。羽曳野市に限らず、商業機能誘導促進等、今は各地域で人口や商業需要など、いろいろなものが取り合いになっており、あちらもこちらものうのはなかなか難しい印象がある。求心力を高めるためにはやはり何らかの取り組みが必要で、選択と集中という言い方もあるが、そういったことも必要と思う。

都市計画マスタープランを改定して、10年、計画に沿ったまちづくりを進められていくわけだが、この計画の次の段階でそういったまちになっているのかということを考えながら、今回の計画を作っていくのが大事なことと思う。その視点で、古市駅前がどうなっているのかも頭に入れておく必要があり、いろんな取り組みをされるにあたり、計画を策定された後に、実際に事業をするときに、円滑に進められるような準備もしておいた方が良くと思う。

(委員)

古市駅の駅舎や近商ストアが将来的に建て替えをされる際には、駅前ロータリー等、市のまちづくりにご協力していただけるように要望する。

(委員)

上ノ太子駅周辺ににぎわいを創出しようとするのであれば、周辺の土地を所有する民間事業者についても声をかけて同時進行するなど、一体的な取り組みをしてほしい。

(会長)

他に質疑等はありませんか。

(委員全員)

質疑等なし

意見聴取

議案第2号 羽曳野市立地適正化計画の策定

○議案説明

(事務局)

- ・羽曳野市立地適正化計画の策定（案）
（誘導区域・誘導施設の設定、防災指針、誘導施策、目標値及び施策達成状況の評価方法）
- ・今後のスケジュール

○事前質問

(委員)

居住誘導区域に飛び地となっている地区があるが、そうした地区に積極的に居住を誘導するべきかどうかの検討はされたのか。

(事務局)

石川沿い西側で、南阪奈道路北側で一部、飛び地構成ができています。その箇所について回答します。

この場所につきましては南阪奈道路の開通に伴い、南側の工業地から土地利用が分断された地区となっております。

該当地は約2ヘクタールほどの区域で、130戸程の住宅が立地しています。

都市計画マスタープランの方で示しているように1世帯あたりの人員が2.09という状況からして、将来的にも、人口密度の維持が今後も期待できる区域であると考えられたため、居住誘導区域に設定しております。

(委員)

都市計画マスタープランでは、都市機能誘導区域が指定されていない丹比、埴生、羽曳が丘、西浦の各地域で商業業務施設の誘導や立地促進の記載があるが、立地適正化計画との関係をどのように整理されているのか。

(事務局)

都市計画マスタープランにおいての各地域での商業機能の誘導については、幹線道路沿道などの限定した範囲の土地利用が主なものとなることから、施設へのアクセスは自家用車が多くなっていると考えられ、市街化調整区域内の幹線道路沿道等の土地利用検討区域等で示す範囲についての土地利用については、市街地を今後広げていく考え方ではないという形からの土地利用を示しているところです。

また、立地適正化計画における都市機能誘導区域内での商業機能の記載については、今後の高齢化社会を見据えて、地域公共交通による移動を主とした方でも現在の住環境生活サービスを継続して享受することができる環境にするために必要となる施設、という考え方に基づいて整理したものとなっております。

○質疑応答

(委員)

人口減少が進む中、コンパクトシティの必要性は理解している。石川東側が居住誘導区域に入らないのは致し方がないと思うが、現在居住する方々の生活の確保等、今後どのように暮らしていけばよいか。行政サービスのフォローも考えつつ進めていただくよう要望する。

(事務局)

都市計画マスタープランでも、防災指針でも記載しているとおり、当然市域全域での考え方があり、その中で地域毎におけるそれぞれのすみわけ、まちづくりを進めてまいります。

(委員)

土砂災害警戒区域外でも災害が起こっている状況を受けて国が基準を変更し区域を見直す。大阪府でも5月に報道提供をさせていただいているとおり、府内に既存の約8,300区域とは別に約4,300か所が調査対象として抽出されており、羽曳野市も今後何年後かに区域が追加される可能性がある。既知のことと思うが、適切な連携を図るためにも情報共有する。

(事務局)

法律で“概ね五年毎に施策の実施状況についての調査、分析及び評価を行うよう努め、必要があるときは計画を変更するもの”とされているとおり、状況把握と反映をしていきます。

(委員)

土砂災害警戒区域に指定されている箇所について、災害が起きないようにする工事等も同時に進めてくれるのか。

(事務局)

工事等の対策については、回答しかねるが、土砂災害特別警戒区域に立地している建物等の移転の補助については、以前より本市でも取り組んでおり、継続的にご案内していると確認しております。

(委員)

補足しますと、国や府は危険箇所を抽出して、それをお知らせするところまでになります。まずは住んでいる方に危険箇所であることを知ってもらい、次に防災計画で災害時にはどう避難したらいいのかを市と一緒に考えていく。それでは対応できないエリアは、転居補助等を用意する。というのが国のスキームになっています。大きなものであったり要介護施設があったりすると、国の補助金が入って急傾斜地の対策工事ができる場合などもありますが、全ての箇所でできるわけではなく、補助にも基準があるものとなります。

(会長)

区域の見直しのお知らせについては、ハザードマップ等の更新もされるのですよね。

(事務局)

そのような見直し等があった場合、大阪府から市へ情報をいただける窓口は確立しています。そういった情報を適時反映する手法は、関係部署中での調整を図った上でとなります。情報が更新されているようなところにつきましては、更新した情報をお知らせする形になると考えております。

(委員)

今回の居住誘導区域からの除外箇所は地域公共交通部分を考慮して指定したと理解した。都市計画マスタープランの議論でもあったが、公共交通をこれからどうしていくのかということを、立地適正化計画でもしっかり連携していく必要があると承知されていると思うが、懸念としては、10年・20年の計画の中で、公共施設循環福祉バスがその間持続可能なのかどうかは考えておく必要があるのかと思う。

先の回答の中で、都市機能誘導区域以外の商業施設の説明中でも触れられていたところかと思うが、この計画を作るということは、そういった観点とあわせて公共交通網の維持確保についても進めていくことが大事になってくると思う。

市の中に公共交通の部署が今はないということで、部署が必要というわけではないが、しっかりと市としてそういった公共交通網の確保について取り組んでいくってことを考えていただきたい。

(会長)

立地適正化計画の目標値で、人口密度が現状値より少なくなるとしながら、駅の乗降客数の目標値を基準値の維持として設定していますが、鉄道において、需要喚起に向けた方策みたいなものがあれば、臨時委員から何かあれば教えていただけますか。

(臨時委員)

年々乗降客数は減っており非常に厳しいですが、需要喚起に向け様々な企画をしております。

1つは、駅長室に入ることができ、お客様に周辺マップを渡して歩いていただき、古市駅と古市の街並みを知ってもらう企画です。あとは、先月の令和7年7月7日、777の日ということで、記念入場券の企画を実施しております。

また、羽曳野市の何かの記念などに、一緒にやれたらという思いもありますので、またどうぞよろしくお願いしたいです。

(会長)

情報ありがとうございます。

(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)

交通に関する意見をたくさんいただいたように思います。交通については交通事業者はもちろん、警察とも交通安全の面で、うまく連携を図っていく必要があり、各計画に書くというのは難しいかもしれないが、まずは連携をしていただきたいと思います。

民泊やタクシー券の意見を踏まえ、都市計画マスタープランに勝手に情報を書くわけにいかないところについて、しっかりと部署間の連携をとっていただくだけでなく、さらには近隣市町村との連携も必要があるように思います。住民にとっては行政区域というのは見えないものです。

副会長も強調されていたように、人口減少社会に対して選択と集中によるメリハリというか、優先順位をつけていかなければと思います。ただし、誘導しているところから外れた地域の住民にも、そういった説明をした上で、今の生活を保てるようにといった考えをもう少し盛り込んでもらえたらというふうに思います。

5 閉会