

午後2時00分～午後3時20分

＜議長＞

- ・ 日程第2に入る。議案第1号、東部大阪都市計画生産緑地地区の変更（東大阪市決定）の説明をお願いします。

＜説明課＞

- ・ プレゼン用ソフトを用いて議案第1号 平成30年度東部大阪都市計画生産緑地地区の変更（東大阪市決定）について説明。

◎平成30年度生産緑地地区の変更の概要について

- ・ 区域の変更を伴うものについて、変更箇所を図で示し、追加変更及び廃止変更並びに区域変更をそれぞれ説明、続いて、今年度のまとめとして地区数や面積の増減について説明、最後に、今回の変更にあたって手続きに関する報告。
- ・ 議案書6ページの位置図で、区域を変更する地区を図上赤色で着色いたしております。枠で囲んでおります地区名称は、赤色が地区追加、オレンジ色が区域変更、黄色が地区廃止を示している。
- ・ 今回変更する生産緑地地区は、新たに地区を追加するものが4地区、区域の変更を行うものが12地区、地区を廃止するものが11地区、合計27地区である。
- ・ まず、追加及び区域変更する生産緑地地区は、平成29年6月1日から平成30年6月末日までに、生産緑地地区追加指定の届け出を受けた12地区であり、新たに生産緑地地区の指定を行うものが4地区、既に指定している生産緑地地区の拡大を行うものが8地区である。どちらも良好な都市環境の保全・確保のため有効な機能を有するものと判断し、都市計画変更するもの。
- ・ スライド表示のものは、新たに生産緑地地区として追加指定する地区で、それぞれの農地を生産緑地地区として指定することで、良好な都市環境の形成を図る。なお、生産緑地地区の規模面積を500㎡以上から300㎡以上へと緩和する条例が施行されたことにより、生産緑地地区の対象となり得たのは、中鴻池町2-E-2及び楠根2-K-8の2地区になる。
- ・ 続いて、既に指定している生産緑地地区を拡大する地区が合計で8地区あり、こちらのスライドと次のスライドで表示している。それぞれの農地を生産

緑地地区として拡大することで、良好な都市環境の形成を図る。

- ・ 続いて、生産緑地地区の規模面積を500㎡以上から300㎡以上へと緩和する条例が施行されたことによる状況について説明する。地区面積が300㎡以上500㎡未満となる追加指定相談は5件あったが、届け出後3件が取り下げされ、規模面積の緩和により、生産緑地地区となり得た地区は2地区となった。来年度以降も農地所有者に対し周知を行い、生産緑地地区の増加を図れるよう努めていく。
- ・ 続いて、廃止変更の概要について説明する。廃止及び区域変更する生産緑地地区は、平成29年度中に生産緑地法による買い取り申し出がなされ、平成30年6月末日までに生産緑地法の行為制限が解除になった15地区あり、生産緑地地区の廃止を行うものが11地区、既に指定している生産緑地地区の一部の廃止を行うものが4地区ある。どちらも生産緑地としての目的を有しなくなったことから、都市計画変更により廃止する。
- ・ スライド左側に生産緑地地区を廃止する11地区、スライド右側に既に指定している生産緑地地区の一部を廃止する4地区の一覧を表示している。それぞれの農地は、生産緑地法第10条に基づく買い取り申し出がなされ、生産緑地としての目的を有しなくなったことから廃止する。
- ・ 以上のことから、今回の生産緑地地区の変更をまとめると、地区追加は4地区で0.26ha増、区域変更は追加と廃止を合わせて12地区で0.12ha減、地区廃止は11地区で1.56ha減となり、合計で7地区減、1.42ha減となる。本市の生産緑地地区全体としては、変更前が664地区、約112.71haであったものが、変更後は657地区約111.29haとなる。
- ・ 今回の変更にあたって、都市計画法に基づく手続として、都市計画の案の縦覧を平成30年10月12日から10月26日金曜日までの2週間行い、その間に意見書の提出はなかった。大阪府との協議は、平成30年10月に実施しており、平成30年10月5日付で、大阪府知事より、「異議なし」の回答をいただいている。本審議会での承認後は、速やかに都市計画決定を行い、平成30年12月中に告示したいと考えている。

#### <議長>

- ・ 委員の皆様のご意見・ご質問をいただきたい。  
私のほうから、廃止された地区については、この次の土地の使い方については、

把握しているか。

#### <説明課>

- ・ 買取り申出された土地のその後の使われ方については、宅地転用や駐車場利用が考えられるが、詳細は確認していない。

#### <議長>

- ・ 特に意見が無いようなので諮りたい。 原案に対して異議はないか。  
(「異議なし」の声あり)

#### <議長>

- ・ 異議なしの発言をいただいたので、議案第1号、東部大阪都市計画生産緑地地区の変更（東大阪市決定）については、原案に対して異議なしとする。

#### <議長>

- ・ 続いて、議案第2号、立地適正化計画の策定について、説明を求める。

#### <説明課>

- ・ 議案第2号の立地適正化計画について説明する。

本日の内容は7項目あり、①立地適正化計画制度の背景と概要について、②東大阪市の現状と課題、③立地適正化計画の考え方、④誘導区域について、⑤誘導施策、⑥計画策定後の手続、⑦策定の経過及び今後の予定と7つの項目に分けて説明する。

- ・ ①立地適正化計画制度の背景と概要を説明する。

本格的な人口減少・高齢化社会の到来に伴い、市街地での人口密度の低下に伴い、医療・福祉・商業施設などの生活サービス機能の低下、空き家の増加や住環境の悪化等による都市機能の低下が懸念されている。これらの問題への対応策として、市街地拡大を防止し、医療・福祉・商業施設や住宅などが一定のエリアに集約する都市構造へと転換することで、持続可能な都市・地域を形成すること、コンパクト・プラス・ネットワークを形成することが求められており、その具体的な施策を推進するため、平成26年に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創設された。

- ・ 立地適正化計画とは、市町村が都市全体の観点から作成する居住機能や福祉・医療・商業などの都市機能の立地、公共交通の充実などに関する包括的なマスタープランで、おおむね20年後の都市の姿を見据え、居住機能や都市機能の立地

を緩やかに誘導し、コンパクトで利便性の高いまちを目指していく計画である。

- ・ 立地適正化計画では、鉄道駅などを初めとした拠点の周辺に、医療や福祉、商業施設などを誘導し、集めることによって、各種サービスの効率的な提供を目指す都市機能誘導区域を設定する。また、人口減少の中においても、一定の人口密度を確保し、住民のコミュニティが持続的に確保されるよう、居住誘導区域を設定する。運用指針に基づき、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定する。

- ・ ②東大阪市の現状と課題を説明する。

課題の1点目は、安全性に課題がある地域の存在である。色づけされた生駒山麓のエリアは、土砂災害特別警戒区域などが大阪府によって指定されており、土砂災害などのおそれがある区域となっている。このように安全性に課題がある地域に住宅が存在している。

- ・ 課題の2点目は、生産年齢人口の減少と高齢者の増加である。国立社会保障・人口問題研究所の推計値によると、東大阪시는、平成22年から平成52年までに、年少人口が約3万1,000人、生産年齢人口が約12万3,000人減少する。高齢者においては約3万4,000人増加し、高齢化率が約40%まで上昇するとされている。

- ・ 課題の3点目は、駅周辺のにぎわい減少、都市の魅力欠如である。国が実施している商業統計調査によると、駅前商店街にある商店数は、平成9年に2,500件であったが、平成19年には1,700件となっており、10年間で約3分の1が減少している。駅周辺のにぎわいが減少し、都市の魅力が欠如していることがわかる。

- ・ 課題の4点目は、住工の混在が進んでいることである。住宅環境の保護や工業、商業などの利便増進を目的として定めている用途地域の面積は、1990年以降の20年間で大きく変化していない中で、用途地域別の人口を見ると、住居系用途地域内で減少し、工業系の用途地域内で増加している。このことから、住工が混在していることがわかる。

- ・ 東大阪市の抱える課題に対して施策を展開しなければ、市街地の魅力がさらに低下し、人口、店舗などが大幅に減少することが予想されている。人口、店舗、企業が減少すれば、市民税、固定資産税、法人税などの税収も減少し、その結果、市民サービスの低下につながる。市民サービスが低い地域では市街地の魅力が低下し、魅力が低下してしまった場所には、人口だけでなく店舗や企業が減少し

ていく。このように本市の都市構造上の課題により負の連鎖が発生し、さらなる人口減少につながり都市経営が困難な方向へ向かっていく状況にある。この負の連鎖を打開するために立地適正化計画を策定し、市街地の魅力低下を防ぐことが必要であると考えている。

- ・ ここまで説明した内容を踏まえ、立地適正化計画におけるまちづくりの方針を説明する。本市が抱える課題を、強みである鉄道網を生かして解決するため、まちづくりの方針を、「鉄道網を活かした、快適で魅力・活力あふれるまちづくり」とし、「安全で歩いて暮らせるまち」「新たな拠点の構築」「活力あるモノづくりのまち・効率的な物流のあるまち」を目指す。

- ・ ③立地適正化計画の考え方を説明する。

当計画は、都市再生特別措置法及び国の作成ガイドラインに基づき、策定を行った。東大阪市都市計画マスタープランに即していることから、目標年次を2030年とする。ただし、都市を取り巻く状況の変化を踏まえ、5年ごとに見直しを行うこととする。

- ・ 居住誘導区域と都市機能誘導区域、誘導施設を設定する必要があり、この設定の考え方について説明する。

居住誘導区域の考え方であるが、東大阪市の大半は市街化区域であり、将来も高い人口密度を維持することが予測されている。市街化区域を基本とし、法令及び国のガイドラインに基づき、設定することができないエリアを除き、居住誘導区域を設定する。

- ・ 次に、都市機能誘導区域の考え方であるが、まず1つ目に、高速道路や鉄道、鉄道とモノレールが結節する駅周辺を区域として設定する。2つ目に、既に駅周辺に子育て支援施設を初めとするサービス施設が立地されている駅周辺を区域として設定する。3つ目に、都市計画マスタープランにおいて、中心商業業務地区に位置づけられているエリアの駅周辺を区域として設定する。

- ・ 誘導施設の基本的な考え方であるが、誘導区域内に既に立地または立地予定している公共施設については積極的に維持する。また、商業施設については、既に立地している施設を積極的に維持するとともに、新たな施設を区域内に誘導する。

- ・ ④誘導区域について説明する。

まず、居住を誘導する区域を説明する。誘導する区域の設定の考え方であるが、1つ目に、他の施策によって住宅の立地が制限されているエリアを除外した。

例えば東地区の濃い茶色の市街化調整区域や紫色の工業専用地域や流通業務地区などがある。2つ目には、安全性に課題のある区域を運用指針に基づき除外した。茶色部分の生駒山麓で指定されている災害区域や土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域等を除外した。3つ目には、新たな住工混在の発生を抑制することを目的として、緑色のモノづくり推進地域を除外した。(スライドP19図) この考え方に基づき、青色で塗られている部分を本市の居住誘導区域として設定した。(スライドP22図)

ただし、規制をかけるものではなく、緩やかに誘導を図りたいというものである。

- ・ 次に、都市機能を誘導する区域の考え方である。まず、本市の都市構造の中の物流軸については産業を支える上で都市間の物流機能は重要であり、阪神高速道路と近畿自動車道の2つの高速道路を物流の軸として位置づける。それぞれの物流軸が結節する荒本・長田地区については物流機能の中心的役割を担っており、今後のまちづくりにおいて拠点と位置づける。(スライドP21図)
- ・ 次に、生活軸については、市民が生活する上で利用が想定される公共交通(鉄道、モノレール)を生活の軸として位置づける。それらが結節する駅周辺を、今後のまちづくりにおいて拠点として位置づける。(スライドP22図)
- ・ 3つ目に、結節点以外の拠点となる地域である。布施から八戸ノ里の地域については、都市計画マスタープランにおいて、中心商業業務ゾーンとして位置づけられていることから、拠点に位置づける。そして、瓢箪山地区や長瀬地区においては、子育て施設を初めとする公共サービス施設が立地しており、積極的に維持していくことを目的に拠点として位置づける。
- ・ 続いて、都市機能誘導区域の設定基準について説明する。運用指針によると、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内において設定されるものとなっている。各拠点に位置づける駅周辺の徒歩圏である800メートル圏内の商業系の用途地域において主に設定する。また、駅から半径800メートルの徒歩圏内に子育て支援施設がある区域については、子育て環境を整備することを目指して、都市機能誘導区域に含めるよう設定する。(スライドP25図)
- ・ 説明した拠点地区及び拠点周辺に設定した都市機能誘導区域をまとめると、スライドの図になる。

- ・ 具体的に地区ごとに説明する。  
医療や福祉、商業施設などを誘導する都市機能誘導区域と、そこに誘導する施設であるが、これらを決める際の根底となる拠点ごとの誘導方針を簡単に説明する。
- ・ まず、都心拠点と位置づけた荒本・長田地区周辺には、都心にふさわしい広域かつ高度な都市機能を維持、誘導し、本市全体の活力とにぎわいの創出を図る。誘導施設については、地区ごとに異なるが、東大阪市は既に都市機能が駅前に集約されていることもあり、公共施設については、主に今後もその機能を維持していくという考え方に基づいている。当地区では、福祉施設、子育て支援施設、教育・文化施設、行政施設を維持し、商業施設を維持、誘導する。
- ・ 次に、瓜生堂地区周辺は、都市拠点との近さを考慮し、都市拠点を補完するエリアとして都市拠点と一体的に都市機能を維持、誘導する。当地区では、医療施設、教育・文化施設、行政施設を維持し、商業施設を維持、誘導する。
- ・ 鴻池新田地区周辺では、地域を支える都市機能や日常生活で必要となる基礎的な都市機能を誘導する。当地区では、教育・文化施設、行政施設を維持し、商業施設を維持、誘導する。
- ・ 布施地区周辺は、にぎわい拠点として商業・業務機能等を維持、誘導する。当地区では、医療施設、子育て支援施設、教育・文化施設、行政施設を維持し、商業施設を維持、誘導する。
- ・ 長瀬地区周辺では、地域を支える都市機能や日常生活で必要となる基礎的な都市機能を誘導する。当地区では、子育て支援施設を維持し、商業施設を維持、誘導する。
- ・ 瓢箪山地区周辺では、地域を支える都市機能や日常生活で必要となる基礎的な都市機能を誘導する。当地区では、医療施設、子育て支援施設、教育・文化施設、行政施設を維持し、商業施設を維持、誘導する。
- ・ 高井田地区周辺では、周辺にモノづくり推進地域が指定されており、駅周辺への都市機能誘導により、モノづくり推進地域内での新たな土地利用混在の抑制を図る。
- ・ このほか、本市独自に設定した区域として、ラグビーのまち誘導区域を設定する。当地区で、ラグビー場周辺で、市民のふるさと意識向上や市内外へのイメージ発信のため、花園中央公園、ラグビー場を活用し、来訪者拡大を目的とした施設のさらなる誘導を目指す。

- ・ また、本市独自に設定した区域として、モノづくり推進区域を設定する。東大阪市住工共生のまちづくり条例に基づき、市民の良好な住環境とモノづくり企業の操業環境を保全することを目指す。当地区においては、モノづくり企業の施設を維持、誘導する。
- ・ 以上の内容を踏まえてまとめると、本市の都市機能誘導区域や居住誘導区域はスライドの図のようになる。
- ・ 次に、当計画の方針の実現に向けて連携して取り組む⑤誘導施策を説明する。
- ・ 目指すまちづくりの方針の1つ目の安全で歩いて暮らせるまちの実現に向け、市民、企業、行政が一体となり連携して取り組む施策を説明する。
  - i 公共交通網の形成を目指す。 ii 住環境関連の施策を実施する。 iii 育児子育て環境を整備する。 iv 空き家の利活用や跡地の有効活用に向けた施策に取り組む。
  - v 商業振興として、にぎわいのある商店街づくりを応援する。 vi 土砂災害関連として、安全性に課題のある地域を縮小するよう働きかけていく。 vii 災害に関する訓練、講演会等を実施し、市民の防災意識向上を目指す。 これらの施策に取り組み、安全で歩いて暮らせるまちの実現を目指す。
- ・ 2つ目の新たな拠点の構築の実現に向け、連携して取り組む施策を説明する。
  - i モノレール関連施策として、モノレール南伸に伴い、都市の魅力を増大させるための施策を検討する。 ii ラグビー関連施策としては、市内外へのイメージ発信のため、花園中央公園ラグビー場を活用し、来訪者拡大を目的とした施設を誘導することにより、にぎわいを回復させ、都市の魅力の増大を図る。 これらの施策を実行し、新たな拠点の構築の実現を目指す。
- ・ 3つ目の活力あるモノづくりのまち、効率的な物流のあるまちの実現に向け、連携して取り組む施策を説明する。
  - i 市内製造業向けの支援を実施する。
  - ii 都市計画手法を活用した住工共生のまちづくりを推進する。 iii 流通業務地区の今後に向けた協議調整を実施する。 これらの施策を実行し、活力のあるモノづくりのまち、効率的な物流のあるまちの実現を目指す。
- ・ 次に、⑥計画策定後の手続を説明する。 誘導区域が指定されると、誘導区域の外で一定規模以上の住宅を建築する場合や、住宅建築のための開発行為を行う場合などに、市への届け出が義務づけられるが、当計画によって新たな規制は発生しない。
- ・ 立地適正化計画における施策を実施した場合の目標値を説明する。本市が抱える課題に対応させる形で目標値を設定している。 まず、安全性に課題のある



地域が存在し、その地域に住宅地が形成されているという課題について、2030年時点の当地域の人口密度を目標値とし、居住を誘導することによって、当地域の人口密度を1ha当たり85.3人未満となることを目指す。

次に、生産年齢人口の減少、高齢者の増加という課題に対しては、2030年時点の居住誘導区域内における生産年齢人口密度を目標値とし、施策を実施しなければ、1ha当たり59.2人になるところを、人口ビジョンを採用して、1ha当たり59.6人となることを目指す。

駅周辺のにぎわい減少、都市の魅力欠如という課題に対しては、2030年時点の誘導区域内の駅から800m圏内の人口を目標値とし、施策を実施しなかった場合、荒本・長田駅周辺は2万750人、東花園駅周辺は2万790人になるところを、それぞれ荒本・長田駅周辺は2万1,340人、東花園駅周辺は2万1,410人になることを目指す。

住工の混在という課題に対しては、2030年までにモノづくり推進区域内で立地した一定規模以上のモノづくり企業の平均年間件数を目標値とし、年平均で5件の企業が当区域内で立地することを目標とする。

- ・ 本計画は、目標年次を2030年と設定しており、おおむね5年ごとに、まちづくり方針や誘導方針、誘導区域の設定方法など、その有効性をPDCAサイクルにより再評価し、見直しを行い、効果的に計画を推進していく。
- ・ 次に、⑦策定経過及び今後の予定を説明する。

策定の経過としては、平成26年8月に、都市再生特別措置法が改正され、当計画の制度が創立された。これを受け、平成28年度に都市計画審議会へ必要性について諮問を行い、東大阪市の都市構造の分析を行った。平成29年度には、当計画の委員会を設置し、合同会議を開催するとともに、パブリックコメントを実施し、素案を策定した。平成30年度には、策定した素案を市民等に周知し、5月24日から5月26日にかけて、3カ所で地元説明会を開催した。参加者からの具体的な意見としては、「本市において立地適正化計画はなぜ必要か」、「まちづくりの施策は他部署と連携することが必要ではないか」、「今後策定予定の総合計画との調和、整合が必要ではないか」、「立地適正化計画策定により、国からの補助があるのか」等の意見があった。7月には素案に対して、2回目のパブリックコメントを実施するとともに、検討委員会を開催した。

また、大阪府が主催する近隣市への説明会を実施した。8月には公述申し出を述べる公聴会の場を設けたが、公述申し出がなかったため中止となった。

その後、国及び大阪府との協議を踏まえ、案を策定した。

今後の予定としては、検討委員会を実施した後、市民及び関係団体への計画の周知を行う。そして、3月に公表を予定している。以上で説明を終わる。

### <議長>

- ・ それでは、委員の皆様方の御意見、御質問をいただきたい。

### <審議委員1>

- ・ 立地適正化計画で、モノレールの延伸事業についてであるが、事前にいただいた資料では、駅から800m圏域、ほぼ10分以内でアクセス可能な人口のカバー率が2010年で65.2%ということと、健康な全ての世代が自転車で無理なくアクセス可能な人口カバー率は90.6%ということで、市内の鉄道の利便性が非常に高いと書いているが、本市の財政状況が非常に厳しい中、鉄道がかなり整備もされていて、健康な方が自転車で無理なくできるアクセスできる人口カバー率も90%を超えているというところから、モノレールの延伸事業自体を事業効果も含めて総点検して、是非も含めて見直しをするということが必要ではないかと考えている。

また、解決すべき課題を幾つか上げているが、人口減少に伴い、ますます本市は厳しい財政状況になるということであるが、モノレールに最大70億円使うということで、プラスアルファ、駅前広場もつくって、それ以外を誘導していくのにさらなる市民の税負担が増えるわけであるが、財政状況も含めて、必要なのかということを含めて指摘したい。また、そのあたりをどう考えているか。

あと、商業にかかわって、東大阪市の全体で商業業務地が増加しているが、商業集積地域の商店数が急激に減少しているというところをどう分析されたのか。

あと、人口減少社会に突入しているが、市街地が拡大を図っているというところを具体的にどう考えているのか。公共交通、鉄道を含めてかなり利便性が高いので、ある程度いろいろなところにお住まいの場合でも、駅前に行けるといふところもあるし、どこに住んでいても利便性がいいということで、市街地が拡大を続けているというところの考えを教えてほしい。

### <説明課>

- ・ まず1点目については、人口減少が東大阪市においても顕著であり、20年後に40万人を割ると、少し目を背けたくなるような結果が出ている。

それを立地適正化計画で下げ止まりをまずかけたいというのが1点である。

その中で、一番影響が出るのが税収の減少ということになってくるかと思う。

委員御指摘のとおり本市の場合、モノレールの事業化を決定している。現在の基本的な考えとしては、70億円という上限額を確実に守りながら、かつ確実に効果的なまちづくりを進めていかなければならないことを念頭に、今後審議いただく都市計画案にまとめていきたいと考えている。

- ・ それから、商業地の問題にも言及があったが、この辺については、経済部と連携しながら、経済部が今後考えていく施策について、可能な限りここで取り上げたいと考えている。
- ・ 人口減少が進む中で、逆に市街地の拡大が進んでいる。これは本市だけの状況ではないかもしれないが、本市の特徴的な状況として、建て替えではなく、住み替えという行動が顕著に出ている。土地をお持ちの方、家をお持ちの方は家が老朽化すると、基本、建て替えをするよりも、近傍あるいは地域的なものはあるが、地域の中で新たなお住まいを求められて、購入されて住み替えられるという経過も踏まえても、不動産の取引については、ある程度、好調という言い方がどうかとは思いますが、数多く出ているというのも、不動産業界からは聞いている。一方で空き家が発生してきているというような状況がある。今、空き家対策課という特別な課があり、その施策との連携、あるいは住み替えというものを規制するというのは、なかなか行政側としてやりにくい部分があるが、5年ごとの見直しの中で有効な施策を見つけていきたいと思っている。

#### <審議委員1>

- ・ 市街地は拡大を続けているということで、鉄道の利便性が高い都市構造機能で、かつ生活利便性も高いと、住宅の立地の範囲も拡大しているということも書かれているが、一方で高齢化率が2040年に約40%に上昇するということで、便利な鉄道までどう高齢者の皆さんが足を運べるのか、もしくは商業施設や役所等の公共施設も含めて集約する中で、どう高齢者の皆さんが活用できるような足を確保していくのかというのが、同時に大事になってくると思うので、都市の公共交通の戦略というものを、今モノレールが中心になっていると思うので、高齢者の方が例えばスーパーや病院、市役所、リージョンセンターなどへしっかりと移動できるようなことが必要ではないかと思う。

それが、市街地が拡大を続け、住み替えのこともあるが、高齢者の皆さんも安心して住めるまちづくりの一つ大きなところではないかと思う。

だから、モノレール事業については、是非も含めて見直しが必要でなかろうかと思う。そこにお金（税金）を多額に使うのであればということで発言をさせ

ていただいた。

公共交通も、いろいろバスもあるが、その辺をどう考えているか。

#### <説明課>

- ・ 今、委員指摘のとおり、本市の場合、モノレールが30年に開業される。

御存じのとおり800m圏内にもほぼ市域が確保される。自転車での交通というものも踏まえると、もうほぼ全域という中で、ただ、高齢者の方、今後の生産年齢人口の減少と高齢者の増加というのが本市の大きな課題である。

3分の1以上が高齢者の方、65歳以上の方ということも予測されている。そういう高齢者の方、あるいは体が不自由な方についての移動手段というものの確保も、当然市の行政として考えていく必要があるかと思う。

現在、立地適正化計画は若干先行しているが、総合交通戦略という計画も現在策定作業に入っており、終盤を迎えている。その中で高齢者の方、あるいは移動に対して何らかの不自由な思いをされている方についての移動施策については、例えばバス網の再構築、あるいはオンデマンドタクシーの利用等々を含めて、今、有効な手立てをバス事業者あるいは交通事業者と協議を重ねているところである。

今年度末、もしくは年度またぎになるかもわからないが、その辺も含めて、また紹介をしたいと考えている。

#### <審議委員1>

- ・ ぜひそこを、重点的に検討していただきたいと思う。

空き家の対策も出たけれども、一定緩やかに集約化、誘導していくということなので、とにかく空き家が今後増えていくというのと高齢化の問題もあるので、地域間格差がやはり出てしまうようなことであれば、新しく東大阪市で住みたいという方が、やはりそこで住むということに躊躇されることが出てくると思うので、そこもちょっと留意して計画を進めてほしいと思うので、そこだけ最後にお聞きしたいと思う。

#### <説明課>

・ 委員からさまざま意見があったが、その点も含めて、各部局との連携が非常に重要なことになってくるかと思う。その辺、御指摘いただいた点も踏まえて、貴重な意見として、今後のPDCAサイクルの中で検討・検証をしていきたいと思っている。

## ＜審議委員 2＞

- ・ 別に御提示いただいている計画そのものに関して異論があるわけではないが、考えを教えていただきたいことが2点ある。

1つは、都市計画行政として、お考えになりにくいかもしれないが、全国的に見ると建築行政としては、都市計画の用途地域制による規制あるいは誘導というものに対して一定限界があって、建築基準法第48条の特例用途許可というものを、積極的に使っていかざるを得ないのではないかという議論がここ数年来あって、ことしの全国建築審査会会長会議でも、主要課題になったと報告を受けている。そうすると、これはある意味、都市計画制度とうまくリンクしていかないと、相互で齟齬が起こってしまいかねないが、連携というのが誘導施策の中で上げていた7つの中を見る限りは、具体的に言及されていないので、これはどういうふうにお考えかというのが1点。

それと、関連で、実際にどのような土地がどのように使えるかというのは、現実の土地の区画とか、あるいは所有者の属性等の影響を受けてしまうわけで、臨機応変に対応していかなければならないということで、今現在はクラウドファンディングなり、あるいはシェアリングエコノミーといわれているいろいろな新しい情報の取次というものをうまく使いながら、より多くの人たちから資金を集めたり、あるいは利用を求めるようなビジネスを使って取り組んでいこうという、具体策が結構、特に国の建設・不動産行政では出ている。不動産ストックビジネスという言い方を国はされていると思うが、このような動きとの連動ということからすると、この誘導施策の中では空き家の話とかにかかわってきたり、あるいは公的不動産（PRE）の活用方針とかにかかわってくると思うが、ここには将来こういうふうにしていきたいというふうにかかれていますが、現実には積極的に取り組んでいかないといけないと思う。

先ほど別の件で説明があったかと思うが、新しい住宅が増えていくが、それはあくまでも移転が起こるだけで、古いものは空き家になっていくと。これは住宅ではなくても同じような現象が起こっていて、これは大阪市域でも同じことで、結局地域の食い合いになってしまうということですから、そのような意味では、もう少し具体的に土地利用に関しても、これはコミットするかどうかという、その辺は難しいところはあるにしても、一定具体的にイメージを持たないとここに書かれていることというのは、なかなか誘導という意味で、その機能を発揮でき

ないようにも思うが、その辺について考えがあれば、聞きたい。

### <説明課>

- ・ 1点目は、用途地域の見解と48条特例許可の積極的な運用というか、48条に対する考え方としては、確かに現在用途地域は8種類から13種類用途になって、また田園住居地域等も創設された中で、細分化されているとはいうものの、実情にきちんと合わせた形での用途地域というものが指定できるかというのは、課題はあろうかと思う。その中で、一定の許可というものがある。審議の上で許可をいただくということにはなるが、この辺の連携というか、都市計画部局でのその施策取り組みというのは、なかなか難しい実情もあるのかなというふうには考えているが、今後この立地適正化計画を有効的に進めるには、建築部局との連携も必要であるので、私どもは特定行政庁であるので、建築主事とも連携をしながら、もう少し有効的な将来が見通せるような土地利用というものを描いていく方法というのを探っていきたいと考えている。

それから、2点目は、どのような土地がどのように使えるかという部分についてであるが、この計画を立てるに当たって、施策をあらわすには非常に苦慮をしたところである。経済部で市場動向をつかんでいる部分もあるが、やはり私有財産という意味での不動産をどうするのかというのは、非常に行政として難しい部分がある。そういった点も踏まえて、不動産協会や宅地宅建協会との情報交換をある程度させていただきました。今後この計画を立てたことによって地価がどう動くのか、人口の動きがどうなるのか、建物等の取引がどうなるかというのは、やはり専門家である不動産協会さんであるとか、宅地宅建協会さんの御意見を十分に聞いてまいりたい、積極的にそういう協議の場を設けていきたいというふうに考えております。

### <審議委員2>

- ・ ここから意見ということであるが、私有財産に関して、なかなか公共は直接的にはコミットしにくいということはよくわかる。しかし、そのまま放置しているのかという話がある中で、ここでも書かれているように、地区計画あるいは特別用途地区という制度、都市計画制度のことは書いているが、片方で現実には市民の方は非常に使い勝手が悪いという指摘があり、それを補完するような新たな施策が必要ではないかということで、某市では現実的にそのような会議を設け、いろいろな事業者団体の方と、袋路の活用再生ということで、プラットフォームも現実的に設置して、金融機関、建築業界あるいは不動産流

通業界等と一緒にやり始めているものがあるので、東大阪市においても、お考えになっていくべきではないかなと思ったので、これは意見として申し上げる。

#### <議長>

- ・ 委員の発言の趣旨は、計画も非常に重要であるが、それを具体的に動かしていく不動産にかかわる再整備事業的なものを育てる必要があるのではないかとということだと思う。
- ・ この適正化計画というのは、現状の課題を打破するために、テーマとして大きくクローズアップされているインフラの整備とかも含めて、市街地が、密度が低い状態で下がっていくと、いろいろな弊害が集積するので、何とか駅の周辺とか居住環境としているところに人が集まっていく、都市活動が集まっていくことを目指したいということをやろうとする第一歩であるので、この施策は5年ごとに見直すという話になっているが、今回決めるのは、その第1の施策の最初のスターティングメンバーのようなものだと思う。5年後にまた見直していく必要があるかと思う。
- ・ 先程委員の発言の建築基準法第48条の特例というのは、土地の使い方は非常に厳しく土地を規制されているが、それではなかなか動かないので、特例を使ってやる方法があるが、特例は非常に手続が煩雑であるということで、なかなか特例を有効に使っても進まない。御存じのとおり京都市が市内全域の建物の最高の高さを抑えて、京都市の良さを出そうとしたのであるが、それでは現状の都市の活動に合わないので、今度、最高の高さの一部をある区間について全面的に緩和するということが発表されているが、そういう形で手直しをすることによって、少しずつ現実に合わせていくということになるかと思う。他に意見はないか。
- ・ それでは、委員からいただいた意見を踏まえつつ、なお、今後に向けて計画を、必要な手直し等を考えていくというふうことで、議案第2号、立地適正化計画の策定の件につきましては、原案に対して異議なしとしてよろしいか。

(「異議なし」の声あり)

#### <議長>

- ・ では、異議なしと認め、議案第2号、立地適正化計画の策定の件につきましては、原案に対して異議ないものとする。

## <議長>

- ・ 続いて、日程第3、報告案件であるが、モノレール南伸事業について説明願う。

## <説明課>

- ・ それでは、議案第3号、大阪モノレールの南伸に関する都市計画の変更について報告する。本日は、3つの項目に沿って報告する。
- ・ まず初めに、大阪モノレール南伸事業について報告する。  
スライドは、大阪モノレール開業区間と今回南伸する区間を示した図であり、赤色の丸で示している箇所にモノレール新駅が設置される計画となっている。  
南伸する区間は、門真市駅から近鉄奈良線までの間の約8.8km区間となっている。本市域においては、(仮称)鴻池新田駅、(仮称)荒本駅、(仮称)瓜生堂駅の3つのモノレール新駅が設置される予定となっている。
- ・ 大阪モノレール本線は、既存の鉄道と接続することを目的としており、今回の南伸区間も、新たに4路線の鉄道と接続することとなる。現在、大阪モノレール南伸区間が2029年に開業となるよう、府市で手続を進めている。
- ・ 次に、ルート設定の考え方について説明する。  
モノレール新駅の各駅間を結ぶルートについては、大阪中央環状線などの道路空間を通すことを基本とし、走行性、経済性、施工性などを考慮し、大阪府が設定した画面に示している図は、今回の南伸区間の代表的な断面をあらわしたものであり、北から南を向いたときの模式図となっている。
- ・ モノレール導入の基本的な位置は、近畿自動車道と中央環状線の本線と間を通ることが基本となっているが、一部の地域については、新たに道路を整備し、モノレール導入空間を確保することとなる。
- ・ 次に、モノレールを導入するに当たり必要となる幅員について説明する。  
軌道の建築限界を確保する必要があることから、幅は約7.6mとなる。これは、モノレール車両の走行時における揺れ等の余裕幅を見込んだ範囲を確保するものである。また、モノレールの側方空間は、沿線に隣接した建物等において、火災等が発生したときの消防活動空間として確保するものであり、必要幅は軌道の建築限界から約6mとなる。
- ・ 次に、駅前交通広場の考え方を説明する。  
モノレール駅の設置に伴い、駅周辺にはさまざまな交通手段により、利用者が集中することから、安全性や利便性を向上させる必要がある。また、都市拠点と



して地域魅力の向上にもつながることから、駅前交通広場が必要であると考えている。駅前交通広場の整備によって得られる機能は、交通結節機能やバリアフリーへの対応などの交通機能、景観の向上や防災拠点として活用可能な空間を確保する環境機能がある。

- ・ 次に、駅へのアクセスの考え方について説明する。

モノレールの駅舎は、中央環状線など道路内の上空に設置されることから、駅までのアクセスには、幹線道路の横断や地上高さ約9mの垂直移動が必要となる。モノレールの発着に合わせて、一度に大量の利用者が集中することを考慮すれば、幹線道路の横断を防止すること、またエレベーター等のバリアフリー対応も可能となる。こうしたことから、各駅にはバリアフリー化された立体横断施設の整備を検討する。また、他路線との乗りかえには移動距離が長く、幹線道路の横断や垂直移動が必要となる場合においても同様に、安全で快適な歩行空間を確保することが必要であり、あわせて検討を行う。

- ・ 続いて、東大阪市域における都市計画の案について説明する。

東大阪市内で都市計画決定する都市計画施設の位置関係は、スライドのとおりであり、赤い線で示している箇所が、都市高速鉄道大阪モノレールと大阪モノレール専用道の計画ルートとなる。また青い線でお示ししているものが、本市が決定する都市計画道路及び駅前広場となる。計画の内容については北から説明する。

- ・ まず、東大阪北インターチェンジ付近までの区間は、近畿自動車道と中央環状線の本線との間を進み、JR学研都市線や東大阪北インターチェンジのオフランプの上空を通過する。また、JR学研都市線の南側に（仮称）鴻池新田駅を設置する計画としている。駅の設置にあわせ、駅前広場の都市計画決定及び駅への主要アクセス施設となる立体横断施設の検討、またJR鴻池新田駅とは一定の距離があることから、安全で快適な乗り継ぎが可能となるよう、乗り継ぎ経路の検討を行っている。

それから、中環東大阪休憩所の一部区域を通過し、南側付近から中央環状線の本線と側道の分離帯にモノレールをシフトさせ、トラックターミナル入り口交差点まで南進させる。

トラックターミナル入り口交差点を越えると中央環状線からそれて、東大阪市役所、荒本駅方面に向かう。現在、イオン東大阪店のある場所に（仮称）荒本駅を設置する計画としている。そこから市役所の東側付近を通り、阪神高速東

大阪線の上空を横断し、東大阪ジャンクションの南東側の縁に沿って、再度、中央環状線に合流する計画となっている。合流箇所付近において、阪神高速オフランプの下をくぐり抜け、近畿自動車道側へシフトする。

なお、中央環状線をそれ、阪神高速東大阪線に至る区間は、側方空間の確保の観点から、都市計画道路若江稲田線の決定、駅設置部分には駅前広場機能の整備を行うため、都市計画道路新庄荒本北線の区域変更を都市計画決定する予定である。また、この決定にあわせ、駅への主要アクセス施設となる立体横断施設の検討、近鉄荒本駅と一定の距離があることから、安全で快適な乗り継ぎが可能となるよう、乗り継ぎ経路の検討も行っている。

次に、府道八尾茨木線（通称産業道路）と意岐部東交差点付近から南側の説明をする。近畿自動車道と中央環状線の本線との間に公共用地があるが、ここにはモノレール車両基地を設置する計画としており、モノレールを通す空間が確保できないことから、中央環状線の本線と側道との間にある分離帯を通すこととし、近鉄奈良線まで南進させ、近鉄奈良線との交差部に（仮称）瓜生堂駅を設置する計画としている。なお、近鉄奈良線にも新駅を設置する予定である。駅の設置にあわせ、駅前広場の都市計画決定及び駅への主要アクセス施設となる立体横断施設の検討を行っている。

- ・ 続いて、都市計画に関する手続について説明する。

まず、本日の都市計画審議会に至るまでの都市計画手続の経過を説明する。都市計画の案を作成するにあたり、平成30年7月10日から7月15日までの間に、新駅が設置される付近の行政サービスセンター、市役所において、合計3回の地元説明会を開催した。

- ・ 説明会当日に質疑があった主な内容については、モノレールの開業時既存の鉄道との乗り継ぎについて、市役所前イオンが今後どうなるかなど、モノレール事業に関連したさまざまな質疑がありました。また、今回計画決定しようとする区域の土地の権利者からは、都市計画の手続や用地等の補償に関する意見があった。
- ・ 次に、地元説明会の後に実施した都市計画公聴会の経過について説明する。説明会開催後の7月18日から8月1日の約2週間の間、公述申し出の期間を設け、2名の方から公述申出書の提出があった。公述内容の概要はスライドに示している。都市計画道路若江稲田線を対象とする意見であり、環境影響が気になるので、道路の幅員を広げてほしいという意見、用地買収されることで操業環

境に大きな被害を受けるので、道路計画に反対であるとの意見がありました。

- ・ 今回お示しする内容の概要になりますが、平成31年1月24日に開催を予定しております東大阪市都市計画審議会において、公述申出に対する本市の考え方をお示しする。地元説明会、公聴会を経て、都市計画の案を作成し、平成30年11月14日から11月28日の間、都市計画法に基づく都市計画の案の公告、縦覧を行っている。今回報告した内容は、大阪モノレール南伸事業の概要と都市計画手続の経過説明となる。本市が都市計画決定を予定している道路、駅前広場の詳細については、平成31年1月24日に開催を予定しております東大阪市都市計画審議会でご了承いただければ、都市計画決定告示に向けた手続を進め、平成31年3月ごろに告示を予定している。
- ・ 最後になるが、今後の事業スケジュールについて説明する。今年度に都市計画変更の決定を行い、平成31年度以降に事業認可取得を行う。事業着手時に再度、事業説明会を開催し、用地測量、境界確定、物件調査などを経て用地買収、そしてモノレールや駅前広場などの工事を行うこととなる。以上で大阪モノレールの南伸に関する都市計画の変更についての報告を終わる。

#### <議長>

- ・ ありがとうございます。こちらは報告案件であるので、委員の皆さんに御審議していただくものではありませんが、今後市が検討や手続を進めるにあたり、御意見、御提案がありましたら、いただきたいと思う。いかがでしょうか。

#### <審議委員1>

- ・ (仮称)鴻池新田駅周辺のところですが、駅ができるところからJR鴻池新田駅まで一定の距離があります。地域の方からも駅からやはり遠過ぎると。安全面も含めてどう乗り継ぎを確保してくれるのかというのは、かなりよく意見が出るのですが、乗り継ぎの経路の整備検討ということで掲げられていますけれども、結節点になれるような距離なのかどうかというのもあると思うので、少なくとも駅から降りたときに、スムーズにどう安全に高齢者の方も含めて移動ができるのかというのは、要望も大きいところだと思うが、そこら辺はどう考えられているか。進めていかれるにあたり聞きたい。

#### <説明課>

- ・ 現在、都市計画案の縦覧中であり、そのあたりの施策・事業については、現在検討を重ねているところであるので、1対1の答弁という形にはならないかも

しれないが、この駅間距離というのが長いというのは、当然我々の課題であると思っています。ですので、そのJRの高架下の利用でありますとか、歩道空間の整備みたいなものを今後も鋭意努力して検討してまいりたいというふうに考えている。

#### <審議委員 1>

- ・ よろしくお願ひしたいと思ひます。

それからもう一個気になっているのが、やはり荒本駅です。この（仮称）荒本駅のところの商業施設のイオンさんがそこを更地にして府に返すということを知っているのですが、府営住宅が近くにあり、近隣にも幾つか住宅があるので、実際になくなってしまつて、その後買い物するところとかの意見も出ました。商業施設の維持拡張をしていくというところでも、これもしっかりとどうするかというのを進めていただきたいというふうに思っている。

近畿自動車道からこの荒本駅に行く中に入っていく線、これは市の税金で整備するということになっているのか、府から出るか、お金の配分はどうなっているか。

#### <説明課>

- ・ まず1点目のイオン跡の商業展開については、先日の市議会でもお認めいただきました予算を活用して、その府有地の今後の活用方法について、今現在検討を進めているところである。先ほど御審査いただき、お認めいただいた立地適正化計画でもそうですが、都市拠点、都市の商業施設の展開というのは大きい課題であると考えている。当然ここには商業施設が必要であると考えている。そういった点については、今後も留意して考えていきたいというふうに考えている。
- ・ 当然ながら、府の負担というものも求めていくといひますか府と市との会談の中でも、一定の負担というものを話し合っているといひ聞している。負担割合については、今後整備計画に基づいて決めていくものと考えているが、当然府の負担もある。

#### <審議委員 1>

- ・ 厳しい財政状況なので、府のほうに話をさせていただきたいと思ひ。

#### <議長>

- ・ ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

（「なし」の声あり）

- それでは、委員からいただいた意見等を踏まえ、なお、検討を深めていただ  
いて進めていただきたいと思います。それでは、これをもちまして本日の日程を終  
了いたします。 議事進行に御協力いただきまして、ありがとうございました。