

2024 年度東大阪市研究助成金
「近鉄大阪線沿線のまちづくり」に関する
調査結果報告書

2025 年 3 月

近畿大学総合社会学部総合社会学科
環境・まちづくり系専攻 田中晃代研究室
共同研究者 総合文化研究科 梶本達平

目次

第1章	はじめに.....	2
1	近鉄大阪線沿線の都市化.....	3
2	調査研究のスケジュール.....	4
第2章	近鉄大阪線沿線の住民意識の動向.....	5
1	調査対象者属性.....	5
2	調査対象者満足度.....	7
3	空き家の現状.....	9
4	暮らしやまちへの思い.....	11
5	KH coder による自由記述のテキスト分析.....	13
第3章	QGIS を活用した空き家・空き地の立地特性とまちづくり.....	18
1	東大阪市の都市計画.....	18
2	調査対象地域の特性.....	19
3	QGIS による空き家・空き地の立地特性.....	21
第4章	連続立体交差事業の事例分析.....	25
1	武庫川女子大学ステーションキャンパス（2月14日調査実施）.....	25
2	門真市古川橋駅周辺地区未来ビジョン（2月17日調査実施）.....	30
3	近鉄奈良線（東大阪市）踏切除去数9/進捗率97%（2月26日調査実施）.....	30
第5章	まとめ.....	33

資料編（pp. 34～40）質問紙調査

第1章 はじめに

近鉄大阪線俊徳道から久宝寺口の区間は、乗降客数が多いにもかかわらず、高架化されておらず、この区間では、実に7箇所緊急に対策が必要な「開かずの踏切」（踏切リスト（大阪府）、国土交通省、令和4年4月）として、市民の円滑な移動を妨げている。移動は権利であるという視点に立つと、沿線に住み続けるためには、周辺の環境改善が急務である。沿線の居住者が幸せに住み続けるための都市機能や都市空間とはどのようなものかを見据え連続立体交差事業を進めていくための産官学と府・市の連携のあり方や事業の協力体制について詳細な分析考察をおこなう。

近年、持続可能な開発目標（SDGs）においても、169のターゲットを掲げ、2030年の未来像をすべての人が共有し、現在と未来像のギャップを埋めるべくイノベーションを起こす必要があると指摘している（令和2年環境省活用ガイド）¹⁾。従来のまちの機能や空間利用のあり方を超えて、新たな機能や新たな空間利用あり方を今ある現状の土地利用や空間利用の歴史的な文脈の中から、多主体が連携してまちづくりのビジョンを共有し実現していく必要がある。さらに、昨今は、ポストSDGsの議論がなされ、国内総生産（GDP）ではとらえられない、幸福度や満足度などのwell-beingに関する指標化いわゆるbeyond GDPの指標の基準づくりが求められている²⁾。

また、対象とするエリアは、近鉄大阪線俊徳道から久宝寺口の区間の高架化されていない沿線である。「高架化」する必要性があるのかどうかの検証も含めて、沿線の「土地利用」「空間利用」ととどまらず、鉄軌道のあり方や駅舎のあり方も含め、市民や企業の暮らしやニーズに適合した新たなまちのあり方が求められる。沿線周辺には、民有地だけでなく公共的な空間もあり、鉄軌道と併せて、検討していかなければならない。公共的な空間の維持管理や自治体の民間開放なども考慮しつつ、公共交通に乗りしてもらい土地や空間の利用のあり方を提案していければと考えている。

連続立体交差事業に関しては、都市計画分野からみた場合、2000年代初頭は、木下ら³⁾の「高架下空間の土地利用形態に関する研究」や大坂谷ら⁴⁾の「東室蘭連続立体交差事業研究会の活動からみた鉄道高架事業の可能性と課題」があるが、いずれも高架下の空間利用や鉄道高架事業の採択基準に関するものが多く、駅やその周辺のまちづくりを意識した報告・論文は管見の限り見られない。数年が経過し、中村ら⁵⁾の「高架下空間の活用に関する研究」や中村ら⁶⁾の「連続立体交差事業を実施した地方都市中心駅周辺地区の拠点形成に関する研究」など高架化と周辺の土地利用や面的整備のあり方に言及する論文や報告が出てきた。特に、後者の報告は、全国の連続立体交差事業168区間のうち、三大都市圏を除いた74区間の地方都市の事業の分類をし、「姫路駅周辺」「帯広駅周辺」「熊本駅周辺」「佐賀駅周辺」の具体的な整備の手法を記載している。連続立体交差事業を行う上で、各地区のまちの課題解決の為に、多様な事業・計画を同時に進め、それぞれにあった個性的な手法を組みあわせていくことが必要であるとの指摘もある。

そこで、本研究では、それらの研究をさらに進化させて東大阪市の近鉄大阪線長瀬駅から弥刀駅の鉄道駅周辺と沿線のまちづくりという視点から調査研究することを目的とする。まちづくりに関しては、市民ニーズ、空き家・空き地の現状、歴史的な変遷をベースに駅周辺の開発手法や道路整備に関する手法についても言及しており、ソフト面とハード面の両方から、分析考察をおこなっている。

¹⁾ 環境省（令和2年）「持続可能な開発目標（SDGs）活用ガイド」（第2版）、令和2年

²⁾ 日経新聞（2025）「八重洲の再開発、テーマは「ウェルビーイング」」都市未来面

³⁾ 木下 雅史，中村 攻，木下 勇，椎野 亜紀夫（1999）「高架下空間の土地利用形態に関する研究」都市計画論文集 34 巻 pp.13-18

⁴⁾ 大坂谷 吉行，青山 剛（2002）「東室蘭連続立体交差事業研究会の活動からみた鉄道高架事業の可能性と課題」日本建築学会技術報告集，8 巻 15 号 pp.313-318

⁵⁾ 中村 真之，村木 美貴（2006）「高架下空間の活用に関する研究」都市計画論文集 41.3 巻 pp.565-570

⁶⁾ 中村 楓子，小林 剛士，鶴 心治，白石 レイ（2024）「連続立体交差事業を実施した地方都市中心駅周辺地区の拠点形成に関する研究」日本建築学会中国支部研究報告集 47 巻 pp.670-673

1 近鉄大阪線沿線の都市化

明治三十七年より、東大阪市域では、「鴻池」「大戸」「西」「東六郷」「楠根」「菱江」等の諸村において耕地整理が開始された。当該地域においても、「長瀬村横沼耕地整理組合」「長瀬村第一から第四耕地整理組合」が昭和5年に設立された（東大阪における耕地整理 - 中河内群西六郷村耕地整理組合の場合 -）⁷⁾。

下図1927年～1935年（昭和7年）では、既に近鉄大阪線が開通しており、昭和初期には、「長瀬駅」から「長瀬川沿い」「小若江村」「近江堂村」にかけてと、「弥刀駅」から「友井村」にかけて近鉄大阪線沿線の宅地化がみられる。東大阪市史によると、「布施・小阪・長瀬・弥刀・楠根・意岐部を加えた二町四村の昭和五年から十年の5年間の増加人口は、市域全体の増加数の八割超えていた」（東大阪市史Ⅱp. 672）⁸⁾と記載がある。記載のとおり、昭和初期には、急激に農地から宅地への土地利用の転用がされていたことがわかる。

1925年には、近畿大学の前身である日本大学専門学校が「弥刀村」に設置され、1940年に日大から経営分離し、大阪理工科大学に改称され、戦後、世耕弘一が総長・理事長に就任し、現在の近畿大学の礎を築いた。さらに、近鉄大阪線「長瀬駅」に近い場所に、「東洋のハリウッド」と呼ばれ、現代劇を世に送った帝国キネマ撮影所が1928年に移転してきた。長瀬撮影所は、現在、樟蔭学園の施設「樟徳館」という名称で国の登録有形文化財として保存されている。帝国キネマ長瀬撮影所は、地域の象徴としての役割を担うところまでには至っていないものの、近鉄大阪線沿線の宅地化に拍車をかけたものと推察される。さらに、近鉄大阪線開通後の下図1947年～1950年では、源氏ヶ丘は、区画が整理されているが、長瀬駅前に位置する吉松町については、区画整理がされないまま宅地化されていることがわかる。

また、近鉄大阪線大阪上本町駅から河内国分駅間の沿線の概要については、「俊徳道駅を出てしばらく進むと高架区間は終わり、終日、近畿大学の学生などで賑わう長瀬駅に着く。そこから先は狭い住宅街を進み、2面4線の弥刀駅に達する。弥刀駅からすぐ河内国分寄りには引き込み線と折り返し設備があり、かつては近畿大学の学生を運ぶ弥刀駅折り返しの列車が使用していたが、現在も信貴線（後述）の車両入れ換えや回送列車の方向転換等に用いられることがある。弥刀駅を過ぎると再び高架に上がり、高々架の近畿自動車道と地上の大阪府道2号大阪中央環状線に差し掛かる手前で八尾市に入り、久宝寺口駅。そのまま高架を進んで近鉄八尾駅に達する。」と記載がある。さらに、運行形態（普通）についても「朝夕ラッシュ時は大阪市内方面から長瀬駅を最寄りとする近畿大学方面への通学需要があるため、優等列車とは逆方向に向かう列車に激しい混雑が発生するため、朝ラッシュ時は下り列車、夕ラッシュ時は上り列車の方がそれぞれ運転本数が多く設定されている。」（Wikipedia）とされ、近鉄大阪線沿線の宅地化と近畿大学の学生数の増加が相まって長瀬駅の乗降客数が著しく増加した。

⁷⁾ 藤井定義（1973）『東大阪における耕地整理 - 中河内群西六郷村耕地整理組合の場合 - 』東大阪市

⁸⁾ 東大阪市（1973）『東大阪市史Ⅱ』p. 672

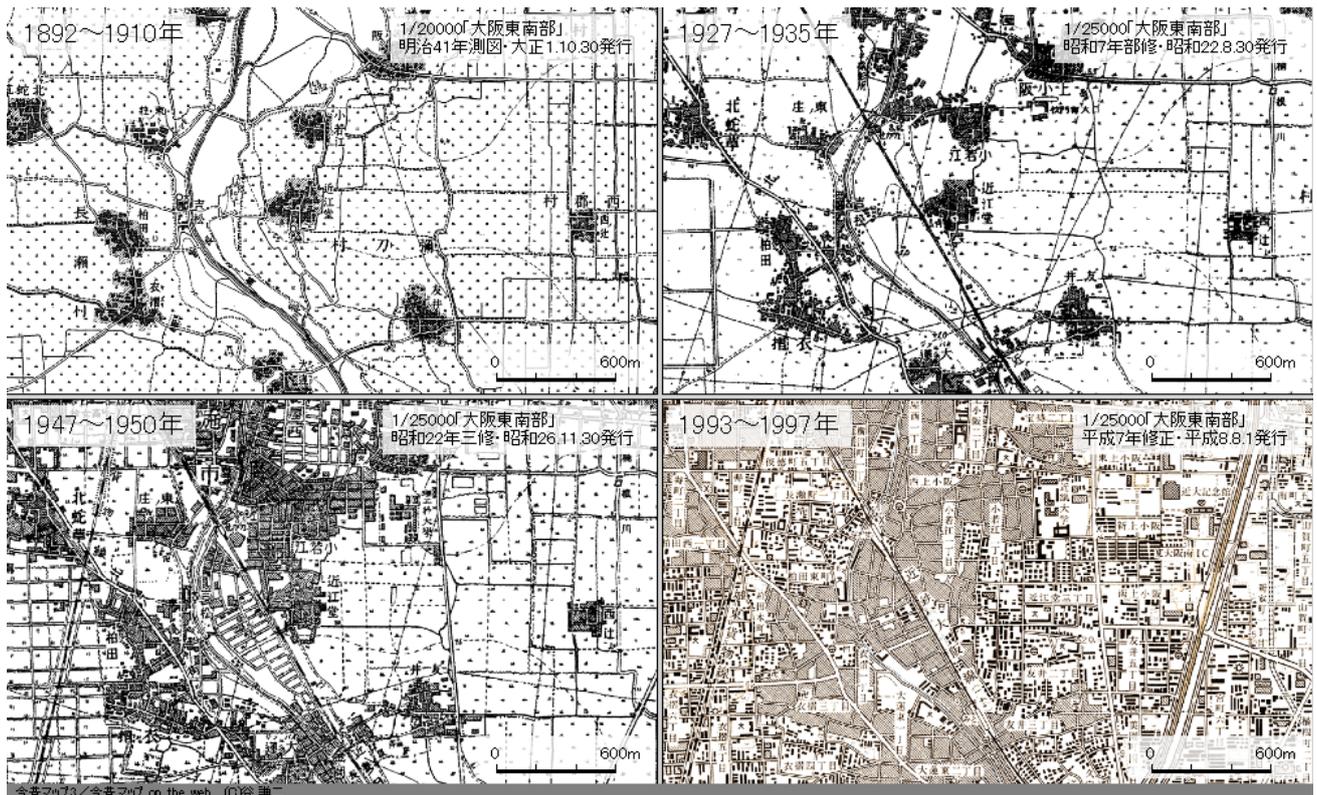


図 1-1 今昔マップ 3 (4 画面比較) による都市化の進行
(都市化の進行：向かって上左→上右→下左→下右)

2 調査研究のスケジュール

具体的には、以下のスケジュールで研究を進めていく。

- 3 2024 年 4 月～7 月：近鉄大阪線俊徳道から久宝寺口までの区間の土地利用や空間利用の把握（国土地理院地図 Vector 使用）
- 4 2024 年 8 月～10 月：沿線利用者や居住者の暮らし方の質問紙調査と統計的処理
- 5 2024 年 11 月～1 月：連続立体交差事業の視察と関係者によるヒアリング調査
高架化の必要性の有無と高架化を検討した場合のまちづくりプロセスのモデル提示
- 6 2025 年 1 月～3 月：武庫女ステーションキャンパス等鉄軌道の駅舎の利活用や駅前広場整備、高架化利用など駅まち空間の先進的事例の視察

一方で、調査研究を進めるだけでなく、当該区間のまちづくりのビジョンに関して、2024 年 11 月頃をめどにエリアマネジメント実践者を集め話し合いの「場」を用意し、事業を進めるうえでのまちづくりのあり方を議論するプラットフォームの設置につなげていきたい。

研究結果の報告には、以下の内容の取りまとめをおこなう。

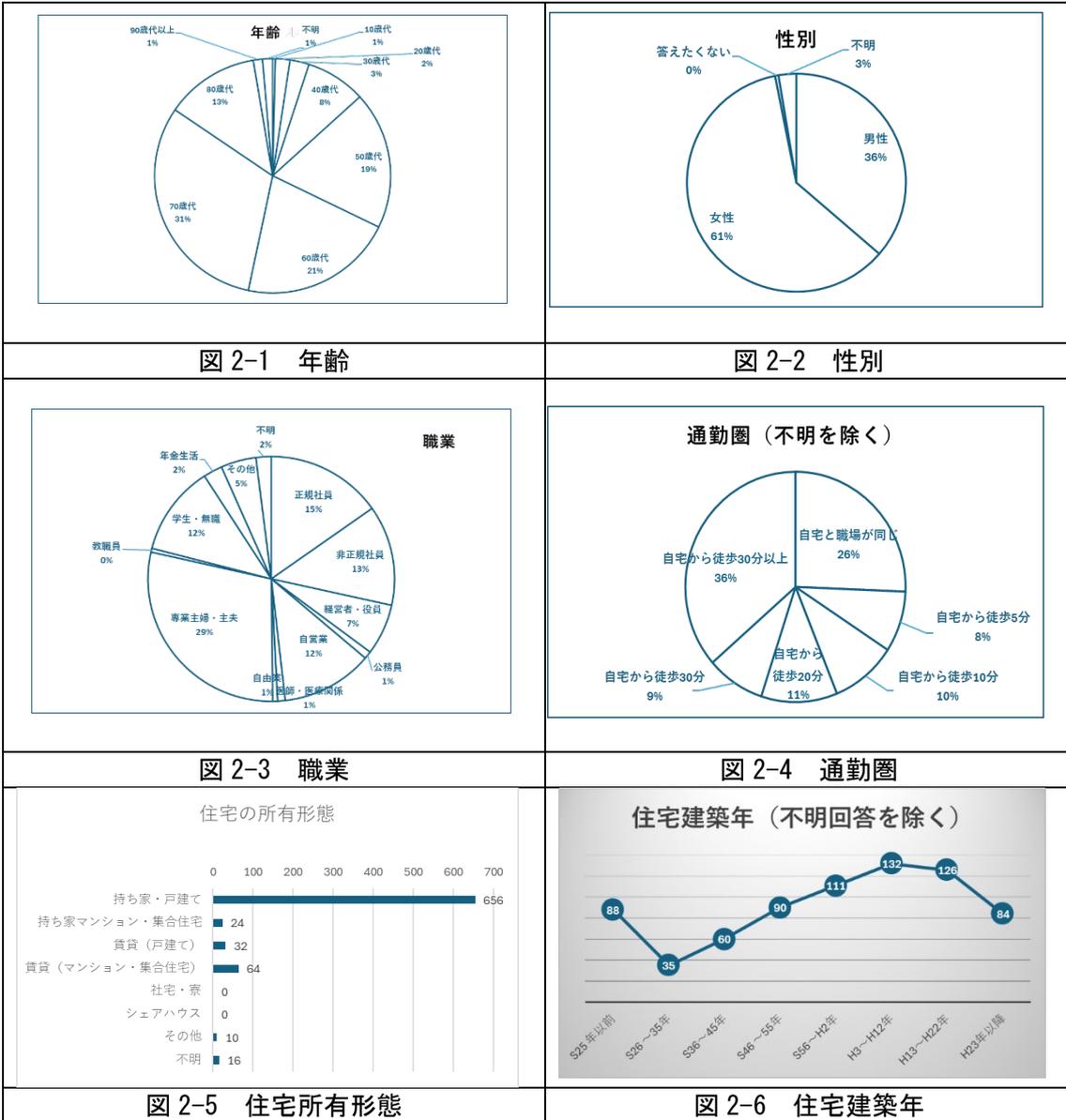
- 近鉄大阪線俊徳道から久宝寺口までの区間の土地利用や空間利用等駅まち空間の現状調査
- 沿線利用者や居住者の暮らし方の質問紙調査の分析考察
- 近鉄大阪線沿線の立体交差事業実施に向けての課題と展望
- 比較近鉄大阪駅沿線のまちづくりのあり方の検討

は調査分析終了済みを示す

第2章 近鉄大阪線沿線の住民意識の動向

近鉄大阪線長瀬駅から弥刀駅までの沿線自治会を対象に各自治会につき 30 部を均等割付し、長瀬北 (76)、上小阪 (148)、長瀬東 (133)、菱屋西 (198)、弥刀東 (180)、弥刀 (270) の 6 校区を対象に 1,005 部の質問紙を配布した結果、801 部の回収 (回収率 80%) となった。配布回収については、事前に 6 校区のそれぞれの校区連合自治協議会会長に協力を依頼し、単位自治会への配布および回収に至った。

1 調査対象者属性



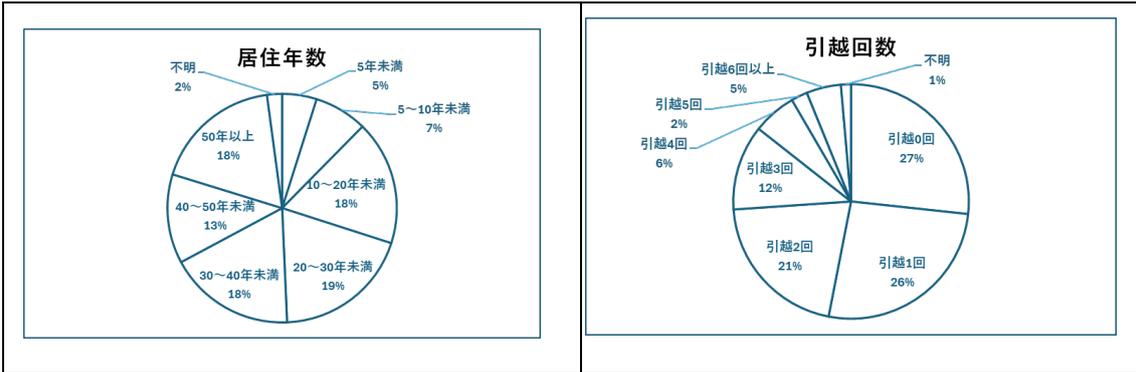


図 2-7 居住年数

図 2-8 引越回数

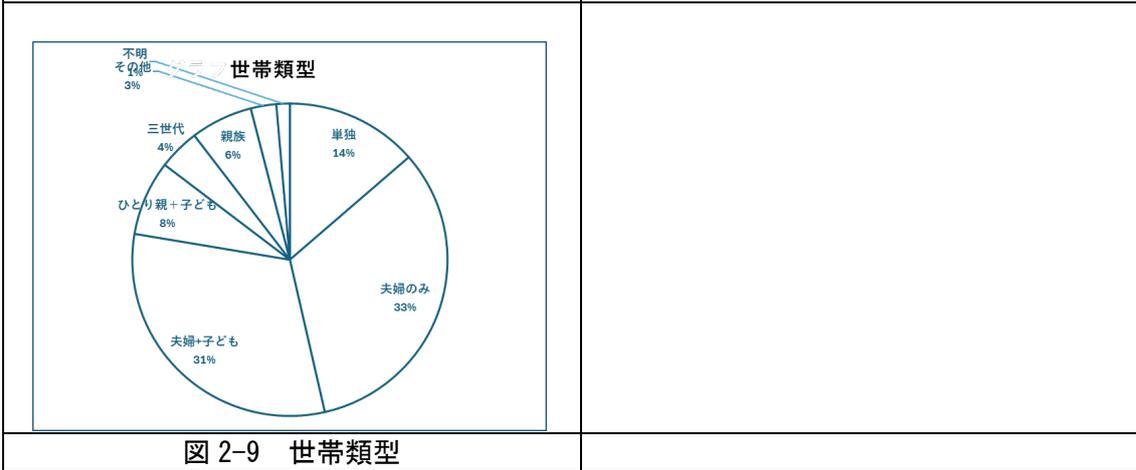


図 2-9 世帯類型

調査対象者について、図 2-1 から図 2-9 に記載している。回答者は、50 歳代から 70 歳代が中心である。また、性別に関しては、女性が 6 割である。専業主婦・主夫が 3 割、非正規・正規・自営業等 4 割が就労している。また、回答者の 8 割が持ち家・戸建て住宅である。建築年を見ると、昭和 25 年以前と平成 3 年～平成 12 年に建設数が増加している。また、居住年数は、10 年以上居住している回答者が、8 割を超えている。引越し回数についても 3 割が引越しを経験していない。世帯類型は、「夫婦のみ」と「夫婦+子ども」がそれぞれ 3 割となっている。単独世帯は、1 割強となっている。

2 調査対象者満足度

校区別満足度平均値（不明回答を除く 559 サンプル対象）

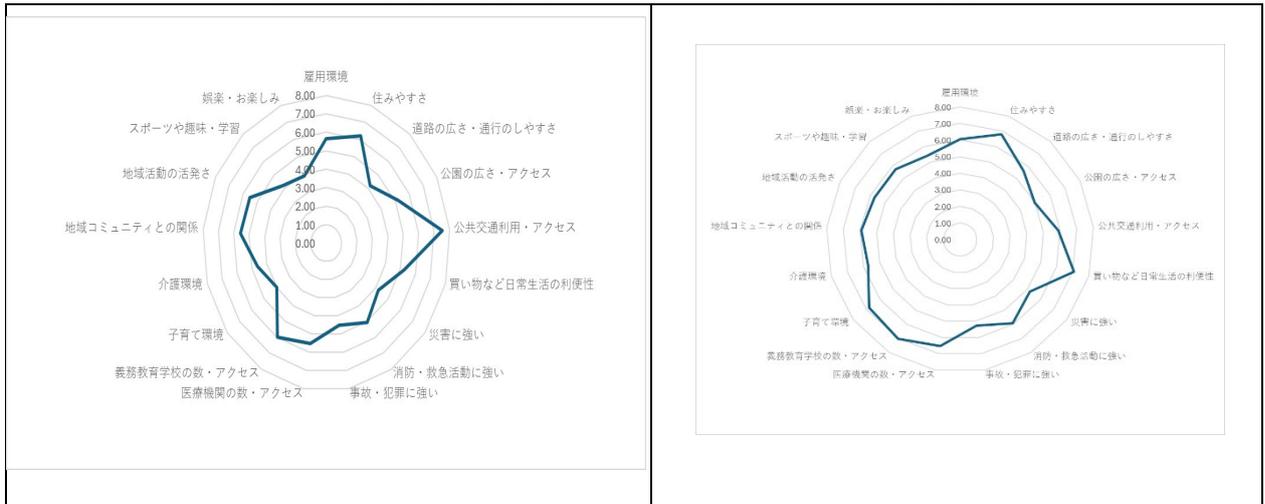


図 2-10 長瀬北校区

図 2-11 上小阪校区

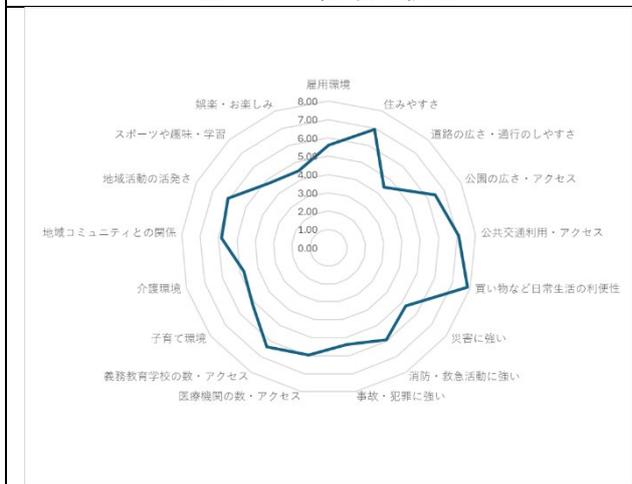


図 2-12 長瀬東校区



図 2-13 菱屋西校区

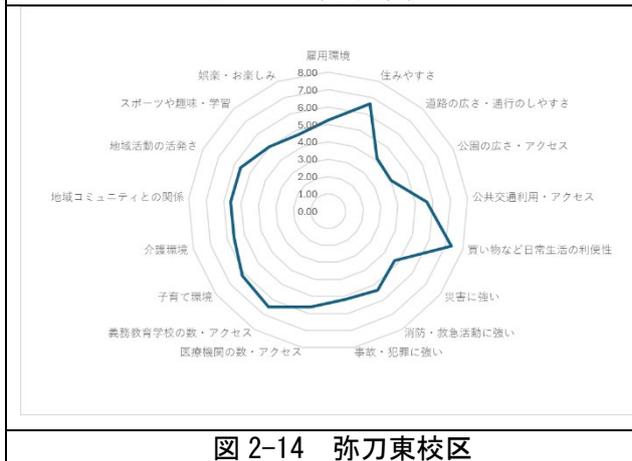


図 2-14 弥刀東校区

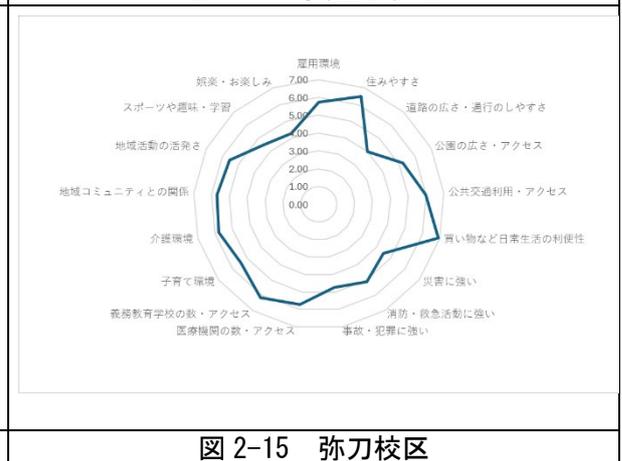


図 2-15 弥刀校区

不明回答を除く 559 サンプルに、さらに、「子育て環境」「介護環境」以外の項目を除き、満足度の「住みやすさ」を目的変数に、それ以外を説明変数にして重回帰分析にかけたところ、表 2-1 のような結果が見いだされた。

表 2-1 重回帰分析の結果（「フリーの統計ソフト HAD（清水裕士）」を使用した分析）

変数名	住みやすさ	95%下限	95%上限	VIF
雇用環境	.159 **	0.089	0.230	1.487
道路の広さ・通行のしやすさ	.218 **	0.145	0.292	1.604
公園の広さ・アクセス	.153 **	0.083	0.224	1.476
公共交通利用・アクセス	.102 **	0.031	0.173	1.499
買い物など日常生活の利便性	.283 **	0.207	0.359	1.696
災害に強い	-.035	-0.128	0.059	2.574
消防・救急活動に強い	.033	-0.063	0.128	2.724
事故・犯罪に強い	.040	-0.053	0.133	2.547
医療機関の数・アクセス	-.060	-0.154	0.035	2.652
義務教育学校の数・アクセス	-.003	-0.087	0.080	2.054
地域コミュニティとの関係	.198 **	0.091	0.306	3.438
地域活動の活発さ	-.118 *	-0.225	-0.010	3.432
スポーツや趣味・学習	-.012	-0.132	0.108	4.305
娯楽・お楽しみ	.063	-0.056	0.182	4.207
R^2	.526 **			
** $p < .01$, * $p < .05$, + $p < .10$				

「住みやすさ」を目的変数として、有意な差がある項目は、「雇用環境」「道路の広さ・通行のしやすさ」「公園の広さ・アクセス」「公共交通利用・アクセス」「買い物など日常生活の利便性」「地域コミュニティとの関係」であったが、住みやすさにもっとも関係している項目は、標準化係数 0.283 の「買い物など日常生活の利便性」であることがわかった。

【分析結果】

図 2-10 から図 2-15 の校区別の満足度について、不明を除く 559 サンプルのなかで、いずれの校区においても共通する点は、「道路の広さ・通行のしやすさ」「公園の広さ・アクセス」の公共空間の満足度が低い点である。それにあわせて、「災害に強い」「消防・救急活動に強い」「自己・犯罪に強い」「介護環境」の満足度が低い。

近年、暮らしの豊かさや安心安全を測るまちの付加価値、魅力を引き出す公共空間のデザインについて、マルシェスタンドやガーデニングなど市民参加や住民参加で実現している事例（西村亮彦都市研究所「公共空間デザイン」参照）も増加傾向にある。こうした参加型まちづくりによって近鉄大阪線沿線のシークエンス景観やシーン景観を生み出していくことが期待される。

一方、長瀬北校区では、「買い物など日常生活の利便性」の満足度が他の校区と比較して低い。また、長瀬北校区や長瀬東校区、弥刀東校区、弥刀校区は、「医療機関の数・アクセス」「義務教育学校の数・アクセス」「子育て環境」については、総じて満足度が低いことから、これらの項目は、都市機能としてあわせて検討する必要があるといえる。

また、回答数が限られている「子育て環境」「介護環境」以外の項目を除き、「住みやすさ」との関係性について重回帰分析を試みた場合、最も有意差があったのが、「買い物など日常生活の利便性」であった（表 2-1）。

3 空き家の現状

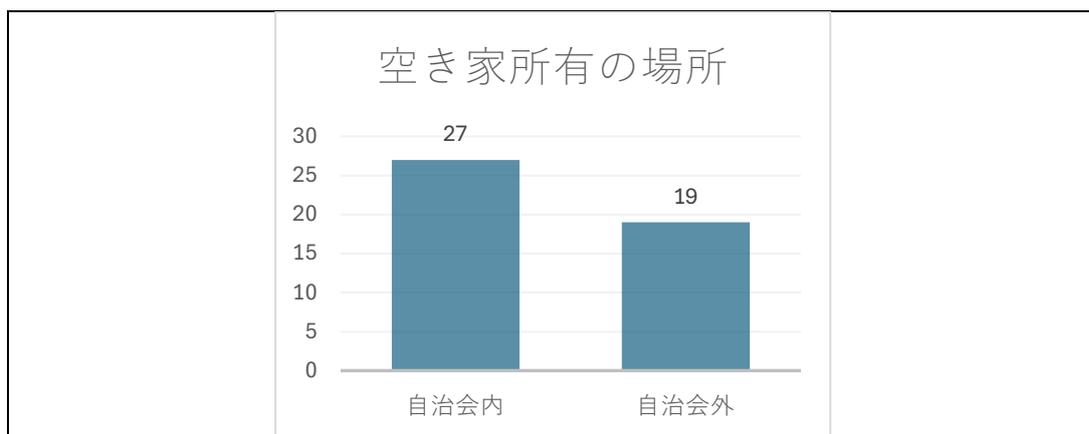


図 2-16 空き家所有の場所（複数回答可）

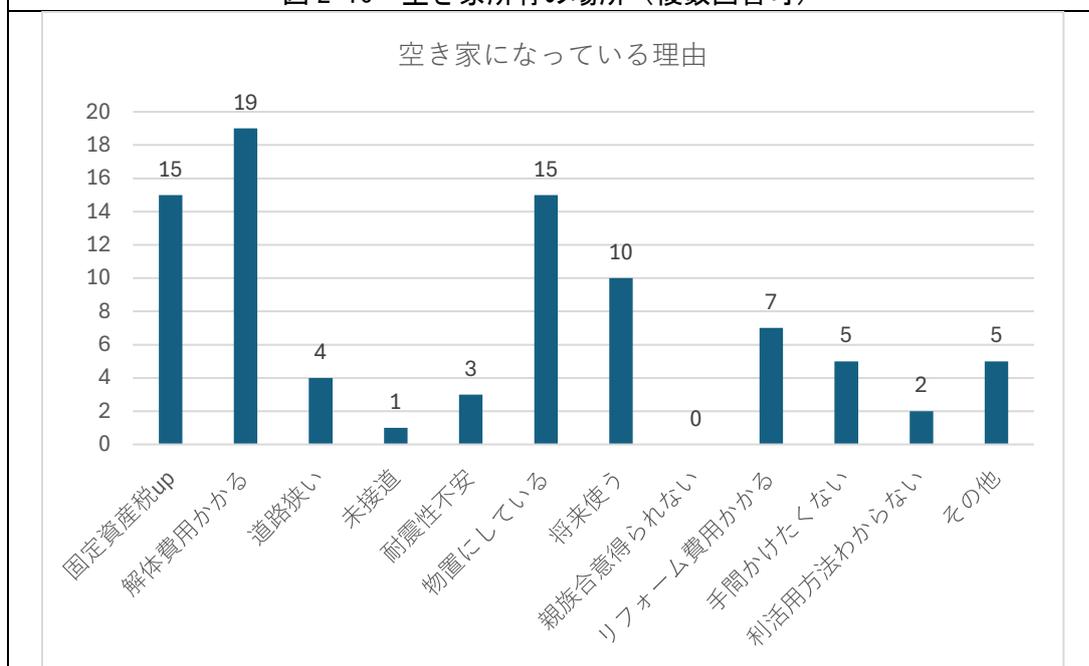


図 2-17 空き家になっている理由（複数回答可）

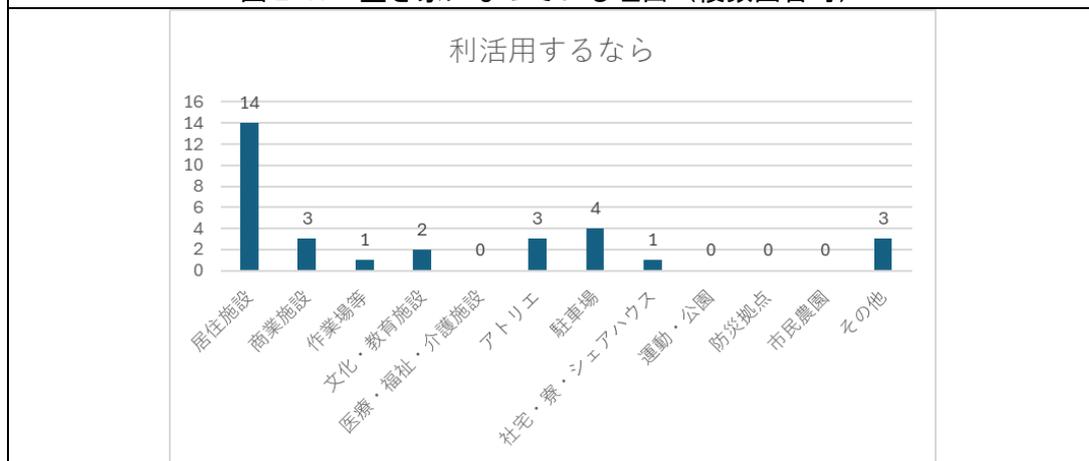


図 2-18 利活用するなら（複数回答可）

【分析結果】

801 のサンプル中、45 の空き家所有者の回答があった。空き家になっている理由の自由回答のなかには、「広島県という遠方である世帯主の逝去や経済的理由があり手出しできないため」「もう売先は決まっているが主人がなくなって名義変更が終わっていないのと相手も急いでないので」「家賃の未納があるから」「借屋所有し空き部屋有り」「一部居住者あり」等の記載があった。

空き家の利活用希望については、45 サンプルのうち 17 サンプル 38%が希望していたものの、利活用は「居住施設」が大半を占めており、利活用の機能の単一化がみられる。質問紙調査の回答者の属性では、通勤圏に関して 44%が自宅もしくは徒歩 10 分以内であるため、快適性や利便性等の生活の質を重視するならば、空き家の利活用機能の複合化が望まれるといえる。具体的には、空き家・空き地の利活用に関して、「居住施設」以外に「駐車場」や「商業施設」「アトリエ」「文化施設」などがあげられているが、モノづくりで有名な東大阪市の工場に関係する「作業場」、学生のための「寮・シェアハウス」等の機能の出現回数が少ない（図 2-16、図 2-17、図 2-18）。「その他」の機能もあわせて、地権者に対して利活用事例のモデルを見せる工夫が必要である。



写真 1 大阪市城東区蒲生 4 丁目ビールの醸造工場（2022. 7. 31 筆者撮影）

■エリアリノベーションについて

「まず、“ミックスリース”とあって、同じ業態は絶対に入れないようにしています。そこをコントロールするのが私の役割で、重要なポイントです。テナントを選ぶ際には、まず業種がダブらないようにすること、次にまちの行事に積極的に参加すること、三番目が経済的な条件というように優先順位をつけて話を進めています。さらに、“景観”も重要視しています。私は建物の外観のデザインについても口を出します。まちのイメージは 7 割視覚から入るといいますし、ここは住宅街なので、電飾看板などは一切 NG にして、落ち着いた雰囲気です統一感を持たせています。」

■リノベーションについて

「ビールの醸造工場を造り、来年から各店舗に供給する予定です。サブリースによって、障がい者の支援を行っている社会福祉法人に貸し出し、事業運営をしてもらっています。障がい者の平均時給はびっくりするほど安いのが実態です。私はこれを変えたかったので、平均の 5 倍の給与を出すことにしました。ビールを造る製造工程の 8 割が実は清掃などの地道で根気のいる仕事です。その仕事をしてもらうことで、障がい者にとってはトレーニングになるでしょうし、対価も健常者並みに支払うべきだと思います。そして、支援を募金のような形式で頼るのではなく、『がもよん』ビールを飲んだら 50 円が障がい者支援施設に寄付される方が、感謝の気持ちが沸き、気分よく飲めると思います。まちづくりにおいて、福祉のコンテンツは絶対必要です。“可愛い”とか“美味しい”というだけでは、薄っぺらなまちになります。社会的弱者にとっても住みやすいとなれば、まちの魅力に深みが増すと思います。福祉の面でも『がもよん』らしい仕組みでチャレンジしていきたいと考えています。」

一般社団法人がもよんにぎわいプロジェクト和田欣也氏コメントより引用

https://www.zentaku.or.jp/about/research_project/renovation/renovation-10646/

4 暮らしやまちへの思い

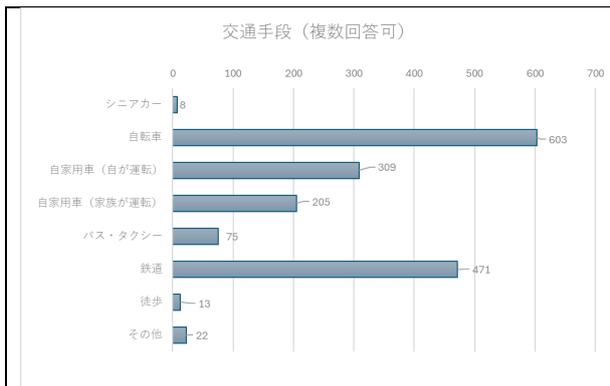


図 2-19 交通手段 (複数回答可)

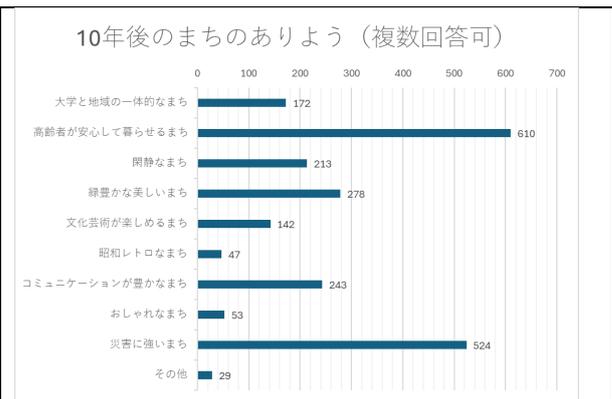


図 2-20 10年後のまちのありよう (複数回答可)

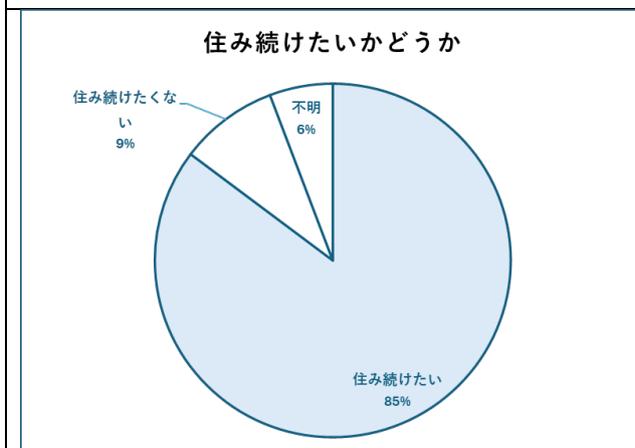


図 2-21 住み続けたいかどうか

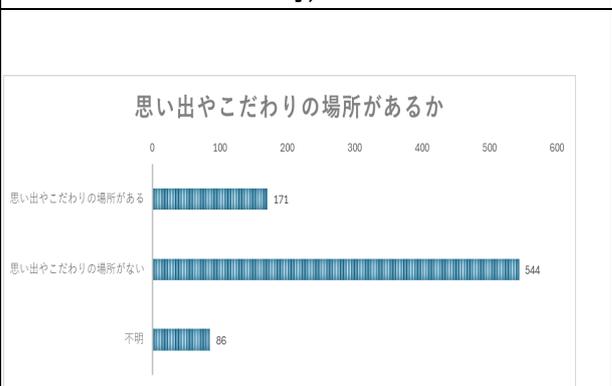


図 2-22 思い出やこだわりの場所があるか

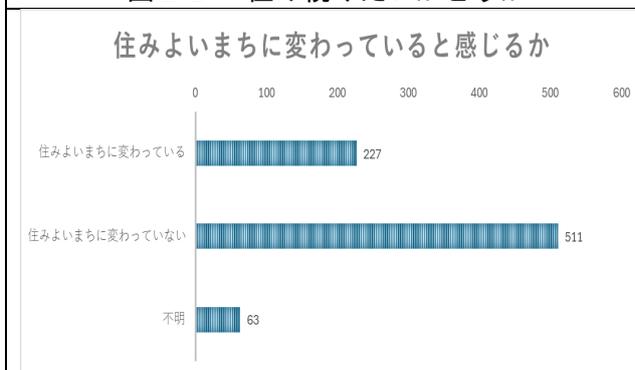


図 2-23 住みよいまちに変わっていると感じるか

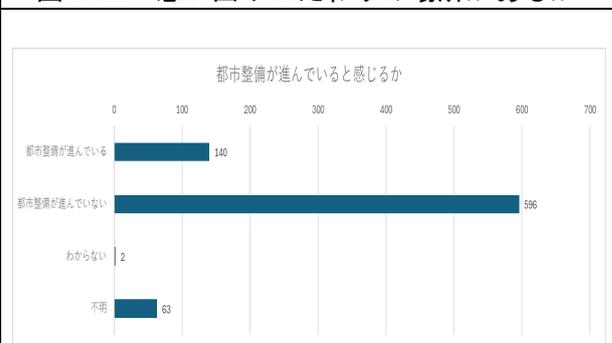


図 2-24 都市整備が進んでいると感じるか

χ^2 検定 住み続けたい×愛着や誇り 1.06031E-37 P>0.05 有意差なし
 χ^2 検定 住み続けたい×思い出やこだわりのある場所の有無 0.015814358 p<0.05 有意差あり

表 2-2 住み続けたい×思い出やこだわりのある場所の有無

	思い出やこだわりの場所あり	思い出やこだわりの場所なし	合計
住み続けたい	158	458	616
住み続けたくない	9	62	71
合計	167	520	687

表 2-3 思い出やこだわりのある場所上位 10

順位	思い出やこだわりのある場所	出現場所
1	公園緑地（長瀬、金岡、大蓮、八戸ノ里、久宝寺）	45
2	各地域の小中学校	32
3	生まれ育った土地・子どもと一緒に暮した場所・近所	25
4	神社（波牟許曾神社、長瀬、御劔、彌刀）	13
5	川沿い（長瀬川沿い）	12
6	商店・スーパー・商店街	8
7	公共施設（各公民分館等、長瀬人権文化センター、近江堂リージョンセンター）	7
	桜並木（長瀬川遊歩道）	7
8	駅及び駅周辺（小阪、河内小阪、長瀬）	6
9	近畿大学・附属高校	5
10	各地域の保育所・幼稚園	3
	合計	163

出現場所は、175であった。そのうち類型化を繰り返し、上位10を選定した（全体の約93%）。また、それ以外出現場所が2である「ラグビー場」以外は、「プラネタリウム」「景観」「古い民家」「交差点」「樟徳館」「生駒山」「線路沿い」「地藏尊」「土の道」「すべて」はすべて1であった。

【分析結果】

図 2-19 の日常の交通手段に関しては、自転車と鉄道利用が多いが、徒歩は非常に少ない。利便性が高いにもかかわらず、徒歩圏で何でも済ませることができるコンパクトなまちにはなっていないということである。また、図 2-20 の 10 年後のまちのあり様については、住民は、「高齢者が安心して暮らせるまち」「災害に強いまち」が群を抜いて多く感じていることがわかる。付加的に「緑豊かなまち」や「コミュニケーション豊かなまち」「閑静なまち」を求めていることもわかった。

図 2-21 の「住み続けたい」と感じている住民は、85%と多く、「思い出やこだわりのある場所」との関係性もあるという結果が χ^2 検定からみいだせた（表 2-2）。「住み続けたい」に関係する「思い出やこだわりのある場所」の出現場所が 175 サンプル回答あった（表 2-3）。しかも近鉄大阪線沿線の周辺が主な場所であるところも興味深い。出現場所が1つしかない場所で歴史的な価値ある場所や民家についても地域住民への周知が必要であることがわかった。一方で「住みよいまちには変わっていない」（64%）や「都市整備が進んでいない」（74%）と感じている住民も多く、近鉄大阪線沿線のまちづくりの早期実現が望まれる（図 2-23、図 2-24）。

5 KH coder による自由記述のテキスト分析

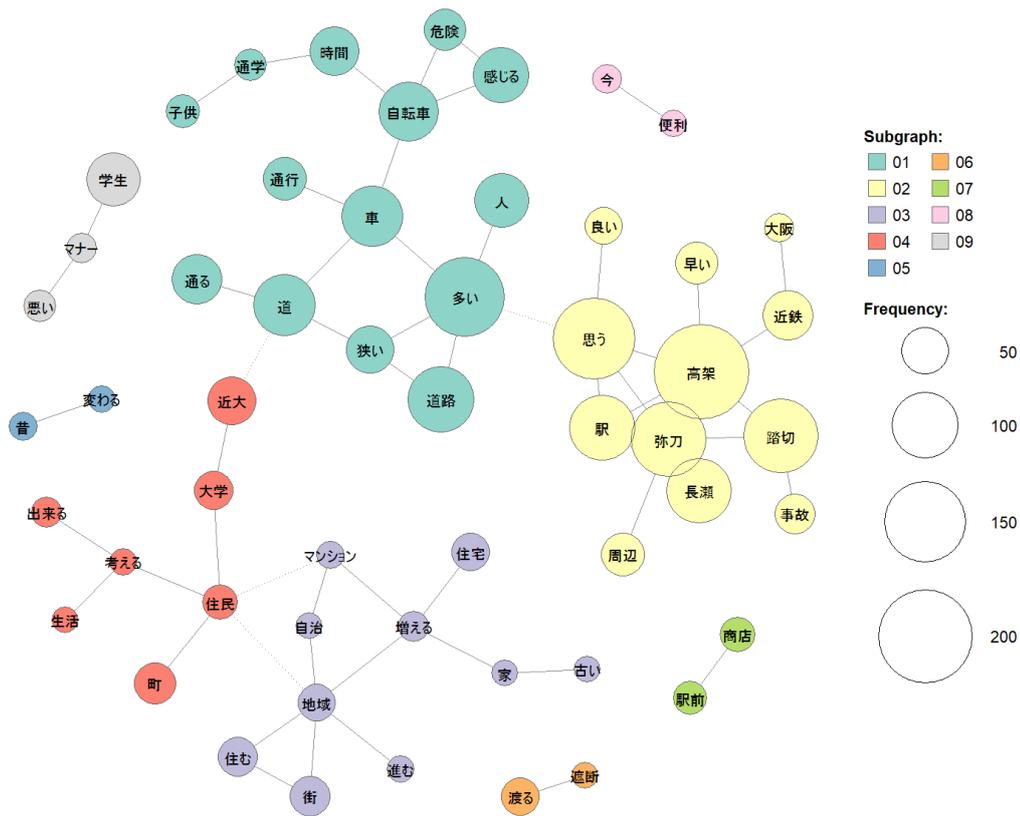


図 2-25 共起ネットワーク図 (60 Word 使用)

【分析結果】

KH coder を使用し、質問紙調査の自由記述のテキスト分析をおこなった。大きくは9つの意見のグループに分類できていることがわかった。以下は、9つのグループを多い順に記載している (図 2-25)。

- 1 道幅が狭く、人や車、自転車が錯綜し、通学時間帯の子どもの危険も危ぶまれる (緑)
- 2 近鉄大阪線の朝夕の弥刀駅や長瀬駅周辺および踏切横断事故などから、早期の鉄道高架化を望む (黄)
- 3 学生向けワンルームマンションが増える一方で、古い民家も多く、まちとしての自治の機能の必要性が増す (紫)
- 4 近畿大学の学生と地域住民がともにまちに対して考える「場」が必要になる (赤)
- 5 地域が以前と変わっていると感じる (青)
- 6 暮らしのなかで遮断機を渡ることが多い (オレンジ)
- 7 駅前の商店街の店舗が閉まり、なくなりつつある (緑)
- 8 以前より利便性向上 (桃)
- 9 近畿大学生のマナーが悪い (灰)

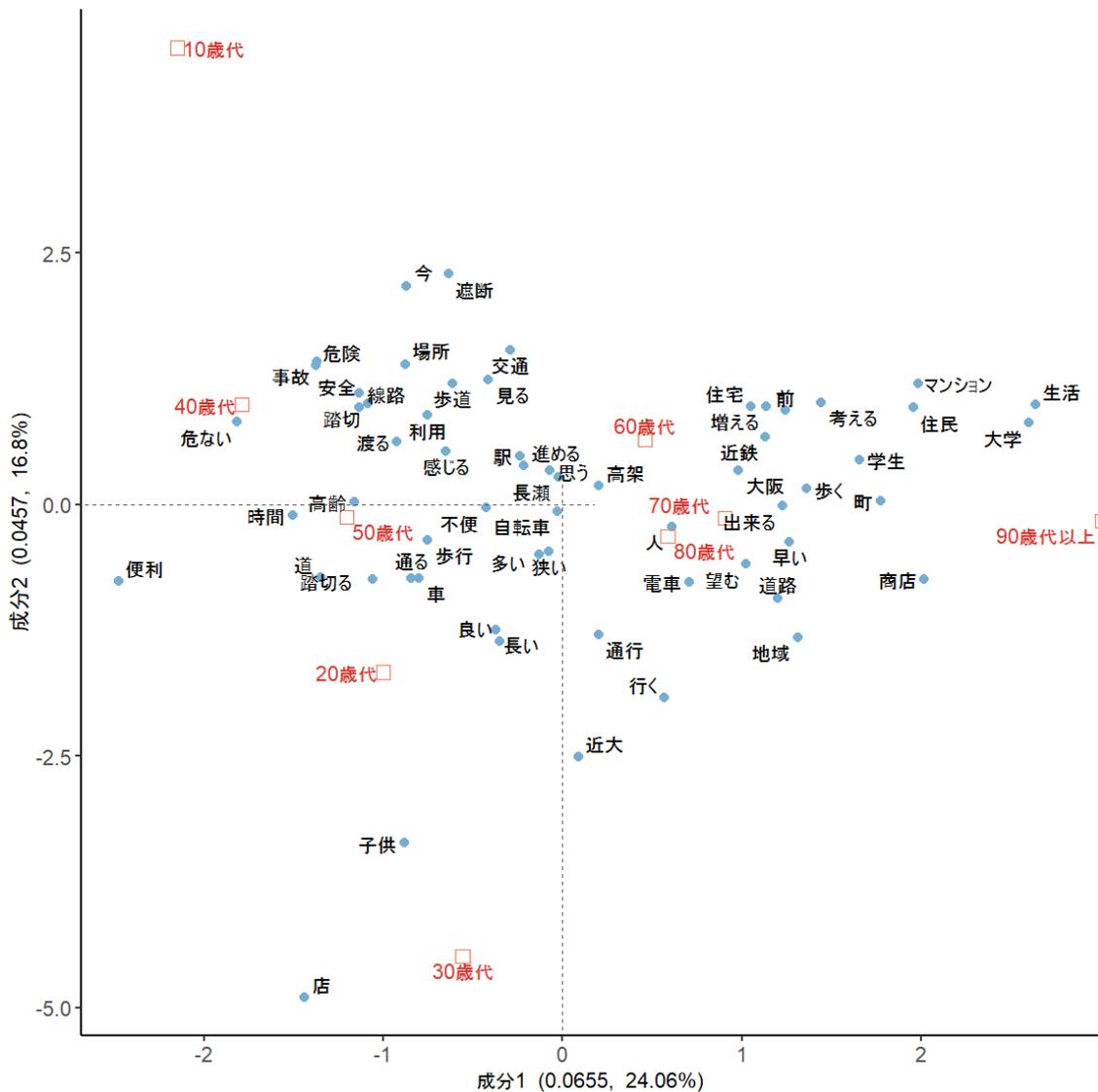


図 2-26 対応分析 (年齢)

【分析結果】

上記は、年齢でみた記述とテキスト分析の対応である。60歳代から90歳代の高齢者は、地域環境の悪化を憂い、道路環境の整備や近鉄大阪線の高架化の早期実現を望んでいる。一方で、40歳代や50歳代の子育て世代も子どもの通学時の踏切や歩道の安全性を危惧して、都市整備の必要性を感じていることがわかる。

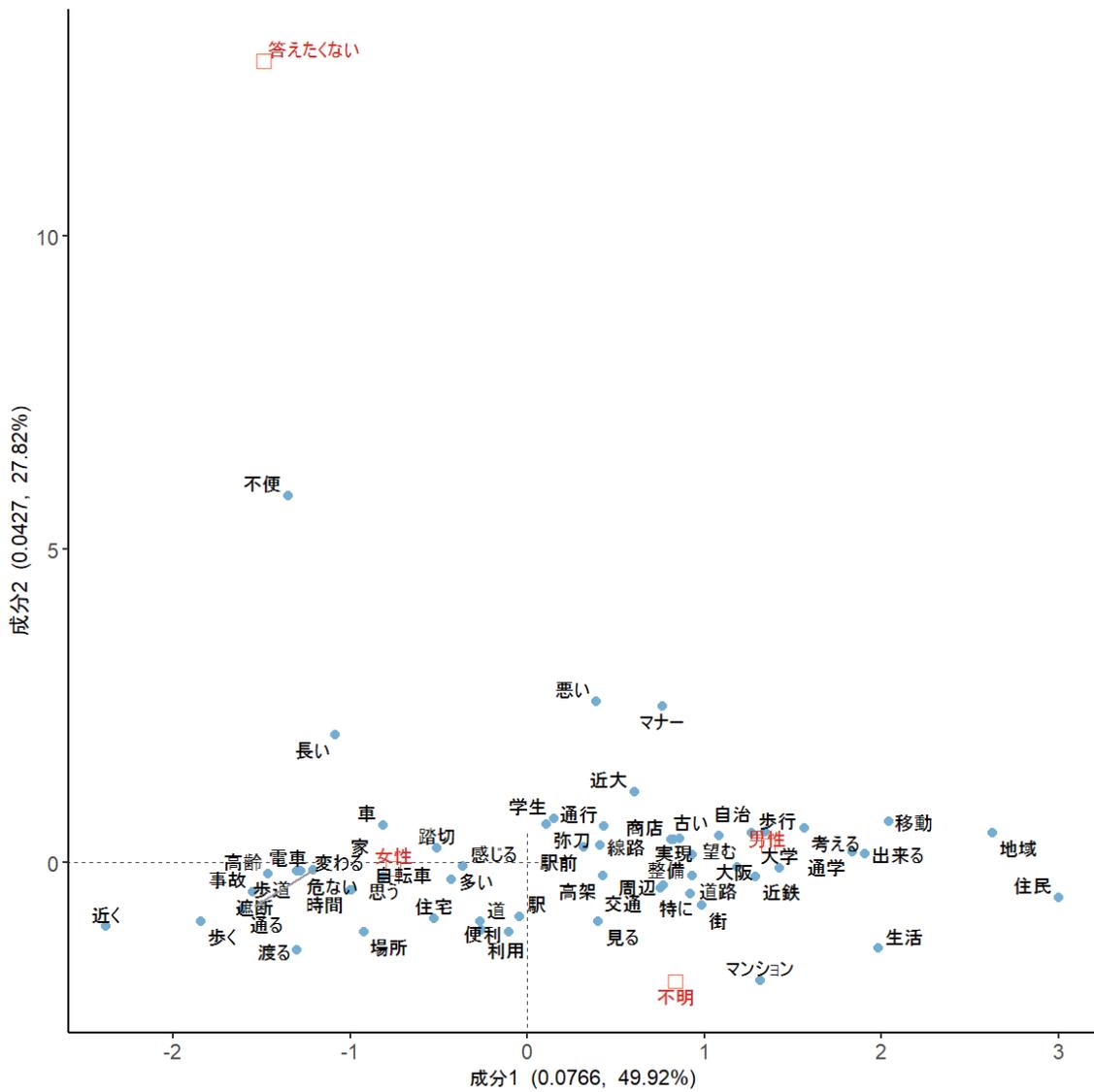


図 2-27 対応分析 (性別)

【分析結果】

上記は、性別でみた記述とテキスト分析である。男性については、大学や商店を巻き込んだ都市整備・まちづくりの検討が必要だと感じている傾向がある。その1つが近鉄大阪線の高架化であると考えている。一方で女性については、高齢者などの踏切横断による危険や不便を感じている傾向がある。

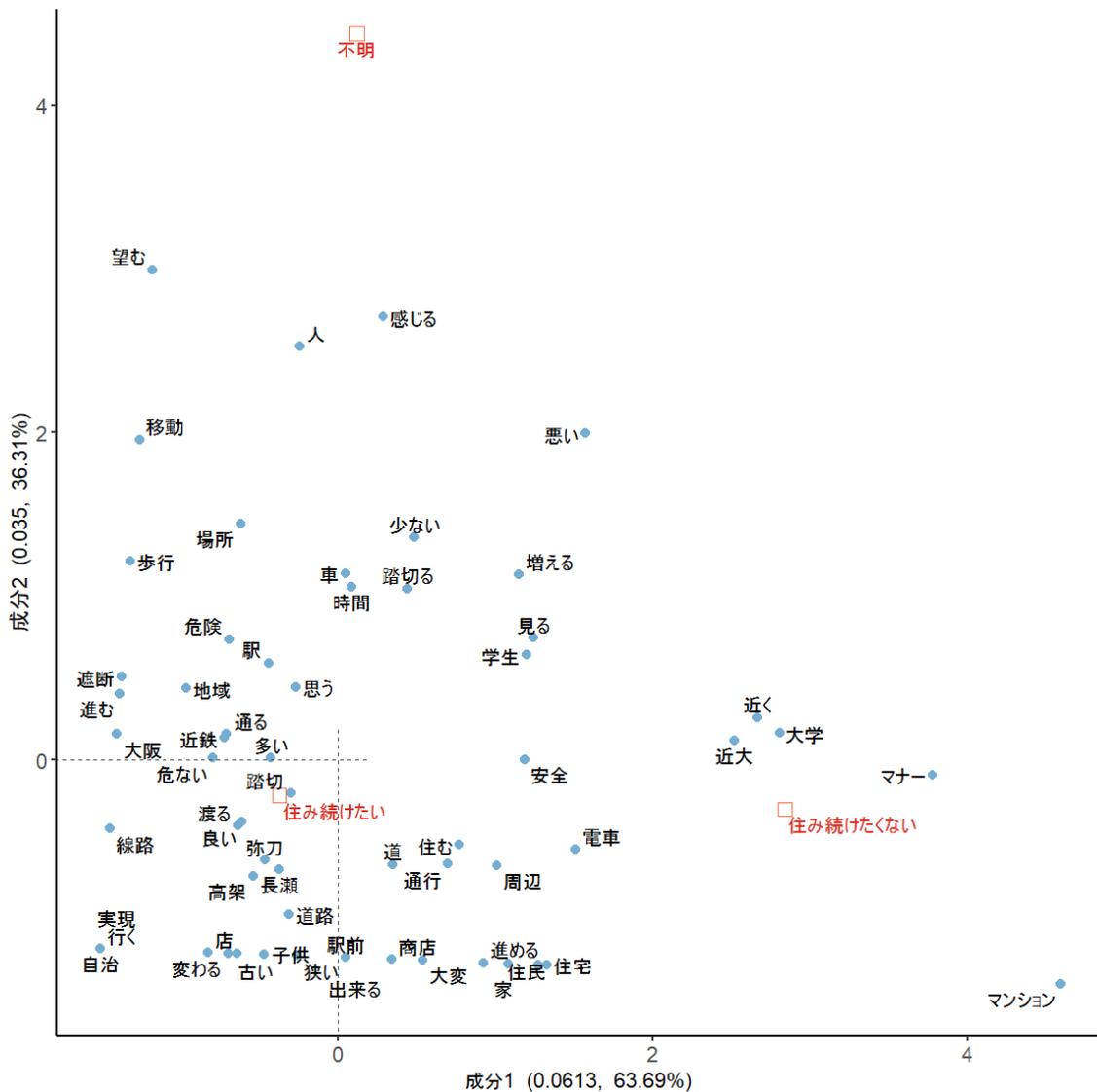


図 2-28 対応分析（住み続けたいかどうか）

【分析結果】

上記は、「住み続けたいかどうか」でみた記述とテキスト分析である。「住み続けたい」と感じている住民に近鉄大阪線の高架化の実現が期待されている一方で、「住み続けたくない」と感じている住民は、近畿大学の学生のマナーの悪さを感じている。

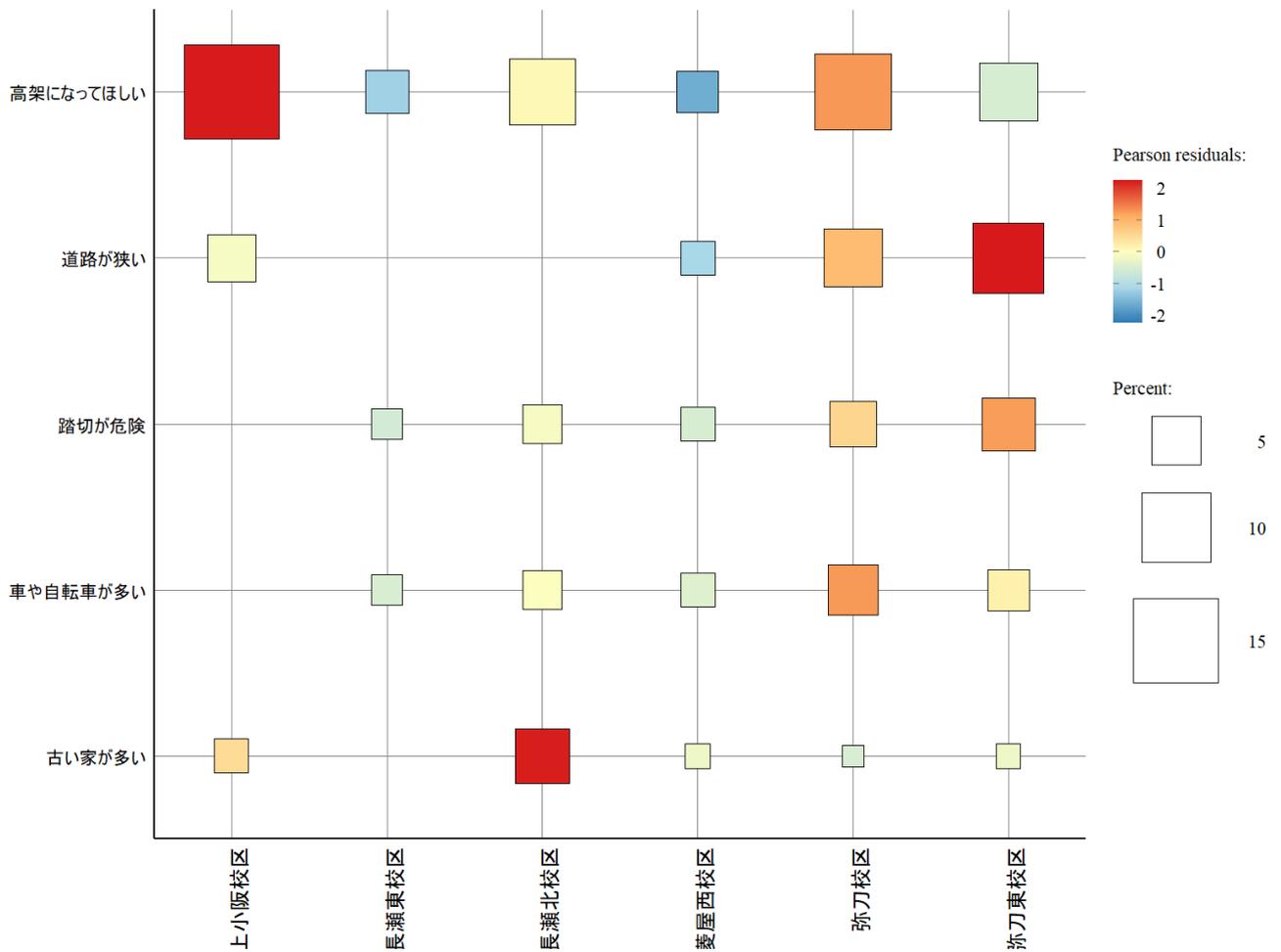


図 2-29 コーディングによるクロス集計

【分析結果】

これまでのテキスト分析からコーディングルールを作成し、校区別にクロス集計をおこなった結果が上記の結果である。

コーディングルールは、以下のとおりである。

- * 高架になってほしい
高架 and 早い
- * 道路が狭い
道路 and 狭い
- * 踏切が危険
踏切 and 危険
- * 近大生のマナーが悪い
近大生 and マナー and 悪い
- * 車や自転車がが多い
車 and 自転車 and 多い
- * 古い家が多い
古い and 家 and 多い

第3章 QGIS を活用した空き家・空き地の立地特性とまちづくり

1 東大阪市の都市計画

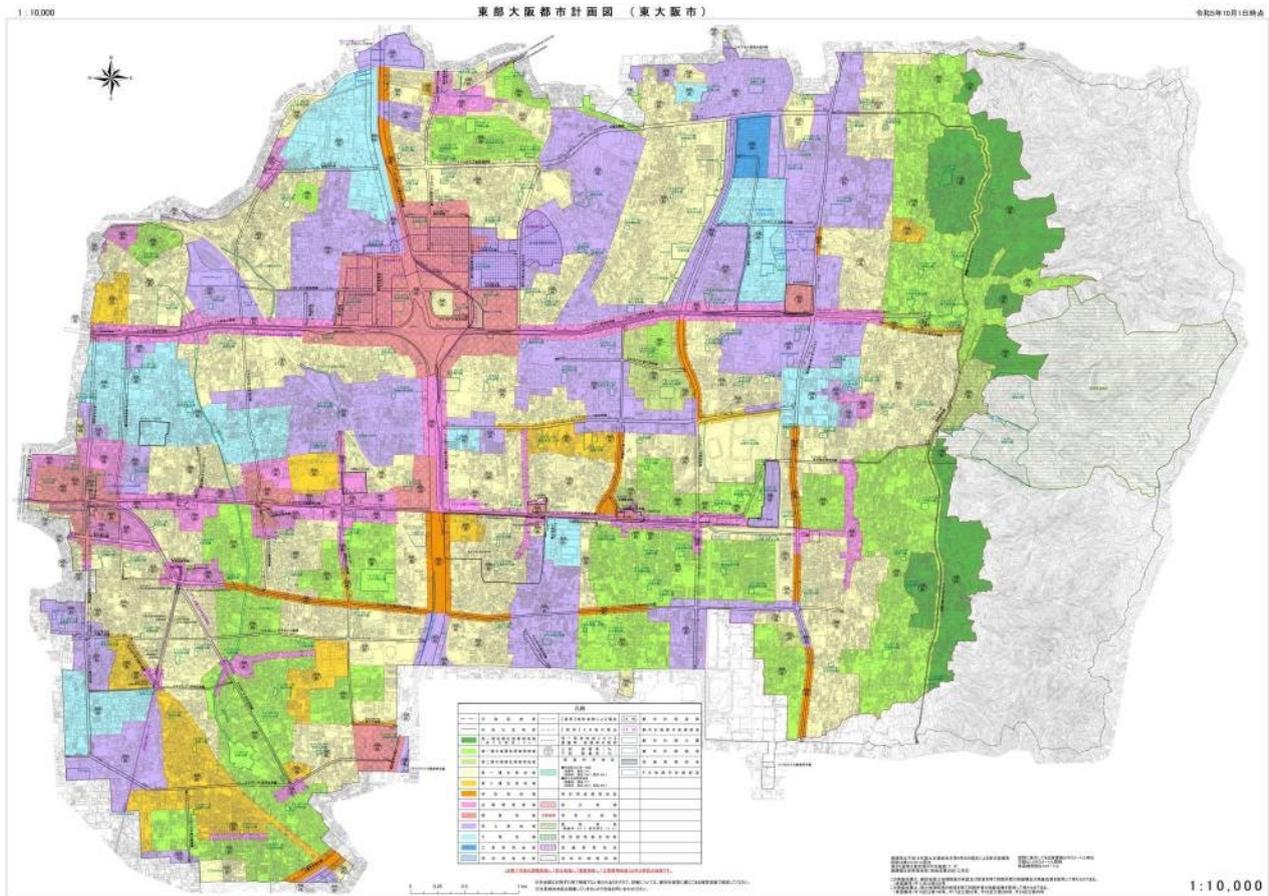


図 3-1 都市計画図（市内全域）

調査対象地域の大半は、第一種中高層住居専用地域である。「住宅」「兼用住宅」「店舗等」「公共施設・病院・学校」「特定行政庁が認めた工場・倉庫等」の用途のみ可とし、規模・階数の制限がされている。また、建蔽率 60%以下、容積率 500%以下とされ、暴力団事務所の開設禁止や風俗営業等の規制もある。

東大阪市都市計画道路・交通広場一覧表（R4.4.1 現在）によると、近鉄大阪線長瀬駅および弥刀駅に近接するところでは、都市計画道路と鉄軌道が二箇所横断している。一箇所目の「太平寺上小阪線」は、最新変更（平成 26 年 8 月 28 日）され、計画延長 2,7400m と整備が検討されている。二箇所目の弥刀駅に隣接する「渋川友井線」は、最新変更（平成 26 年 8 月 28 日）され、計画延長 3,170m となっており、大阪中央環状線まで計画されている。さらに三箇所目の大阪中央環状線から弥刀駅までの「足代金岡線」は、鉄軌道を横断していないものの、都市計画道路渋滞緩和策として、最新変更（平成 26 年 8 月 28 日）され、計画延長 3,300m が予定されている。以上、いずれの道路も、代表幅員 15m～18m が予定されているが、「足代金岡線」のみ新規ルートとして検討されている。長瀬駅から弥刀駅までの沿線は 4m 未満の路地も多く、地域住民のみならず大学生など人・自転車・車の流れが他地域と比べ錯綜しており、車の流れをスムーズにすることで、人や自転車に関する事故の減少が見込まれる。また、地震時等の災害において消防活動困難区域などの指定がされている危険な密集住宅市街地が残っているなどまちの課題も多く抱えており、これらを解決するためにも、一刻も早い鉄軌道の高架化と都市計画道路整備、沿道の街路整備が望まれるといえる。以上、連続立体交差事業は、長瀬駅から弥刀駅周辺の道路拡幅事業、駅前再開発事業や防災街区等の面的整備の連動により、交通の流れがスムーズになることが予測される。

2 調査対象地域の特性

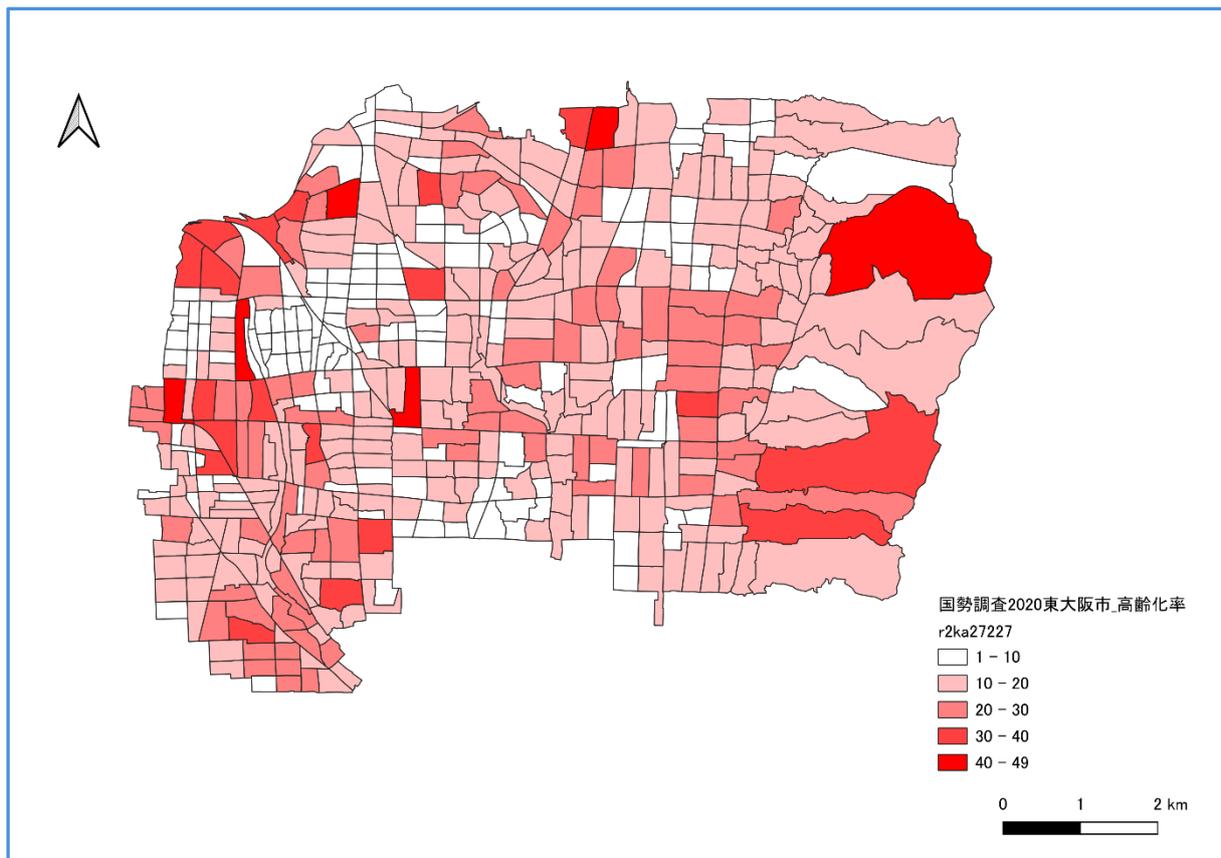


図 3-2 東大阪市の行政区域
(下段は、みんなの行政地図の地図を引用)

東大阪市の高齢化率は28.9%（国勢調査2020年）となっており、対象地域では、20%後半から30%台となっており市内では、少し高齢化が進んでいる地域として留まっている。



図 3-3 対象地域の年齢構成比 (2020 年国勢調査)

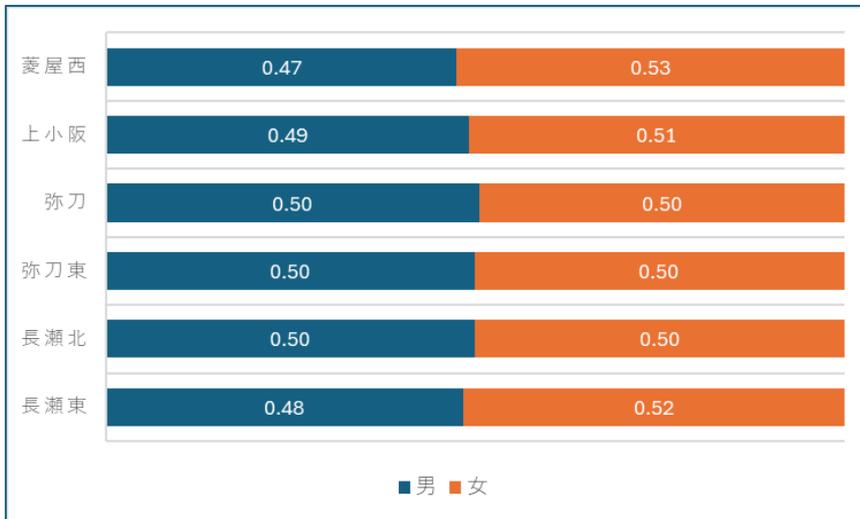


図 3-4 対象地域の性別構成比 (2020 年国勢調査)

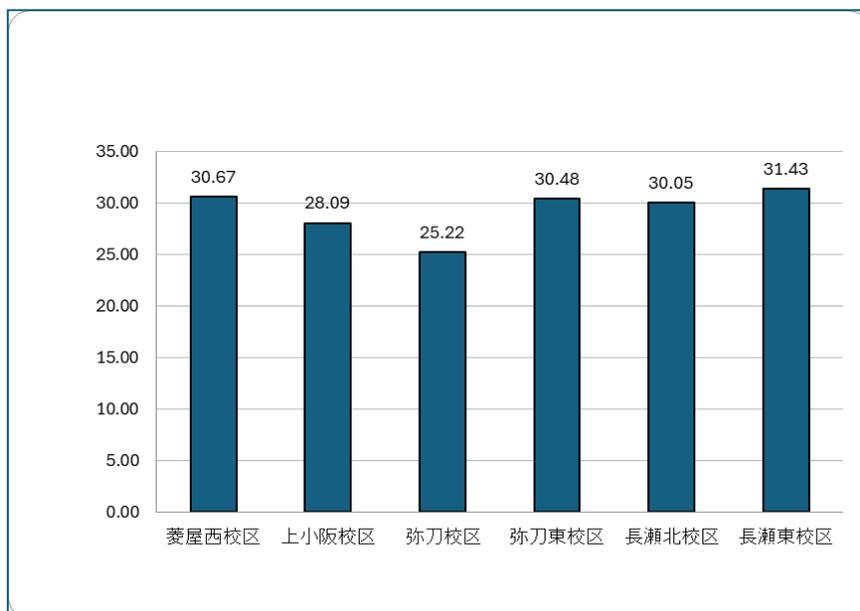


図 3-5 対象地域の高齢化率 (2020 年国勢調査)

3 QGISによる空き家・空き地の立地特性

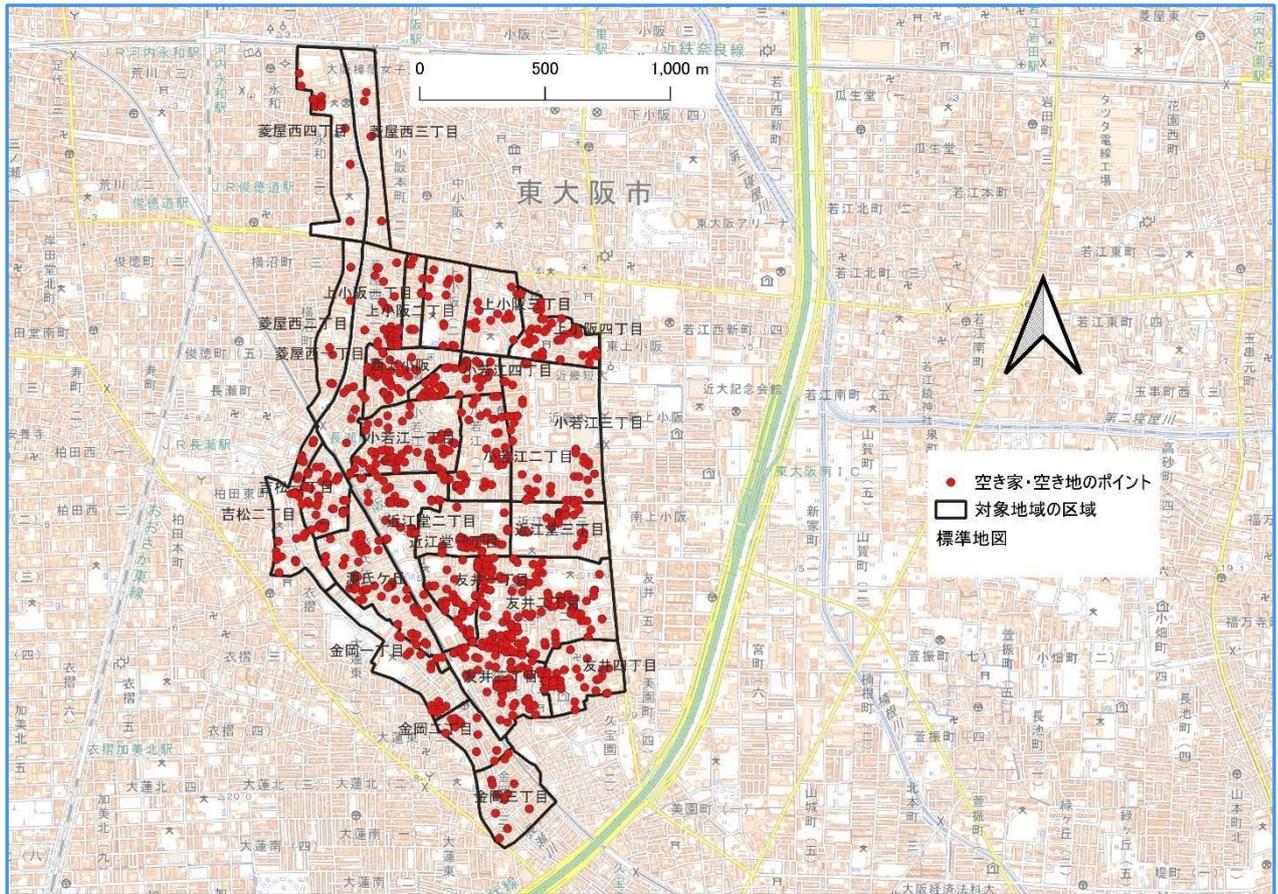


図 3-6 空き家のポイント地図 (共同研究者：梶本達平作成)

QGISによる空き家・空き地のポイントデータでは、近鉄大阪線沿道の友井町一丁目から四丁目周辺と西上小阪から隣接する小若江四丁目が集まっていることがわかる。また、アパート、マンションや文化住宅、長屋住宅の多い吉松一丁目二丁目や源氏ヶ丘も今後の高齢化率の増加により、空き家・空き地の増加が推察される。

対象地域の空き家・空き地ポイントデータ作成者

- 菱屋西 (1丁目・2丁目・3丁目・4丁目) 川口・中村
 - 上小阪 (1丁目・2丁目・3丁目・4丁目) 涌本・吉田
 - 西上小阪・小若江 (1丁目・2丁目・3丁目・4丁目) 涌本・吉田・梶本
 - 近江堂 (1丁目・2丁目・3丁目) 松本・角南
 - 友井 (1丁目・2丁目・3丁目・4丁目) 吉岡・浅原・鈴木
 - 吉松 (1丁目・2丁目) 川口・中村
 - 源氏ヶ丘 松本・角南
 - 金岡 (1丁目・2丁目・3丁目) 吉岡・浅原・鈴木
- 全部で8エリアを田中ゼミの有志4チームで分担して調査を実施した。

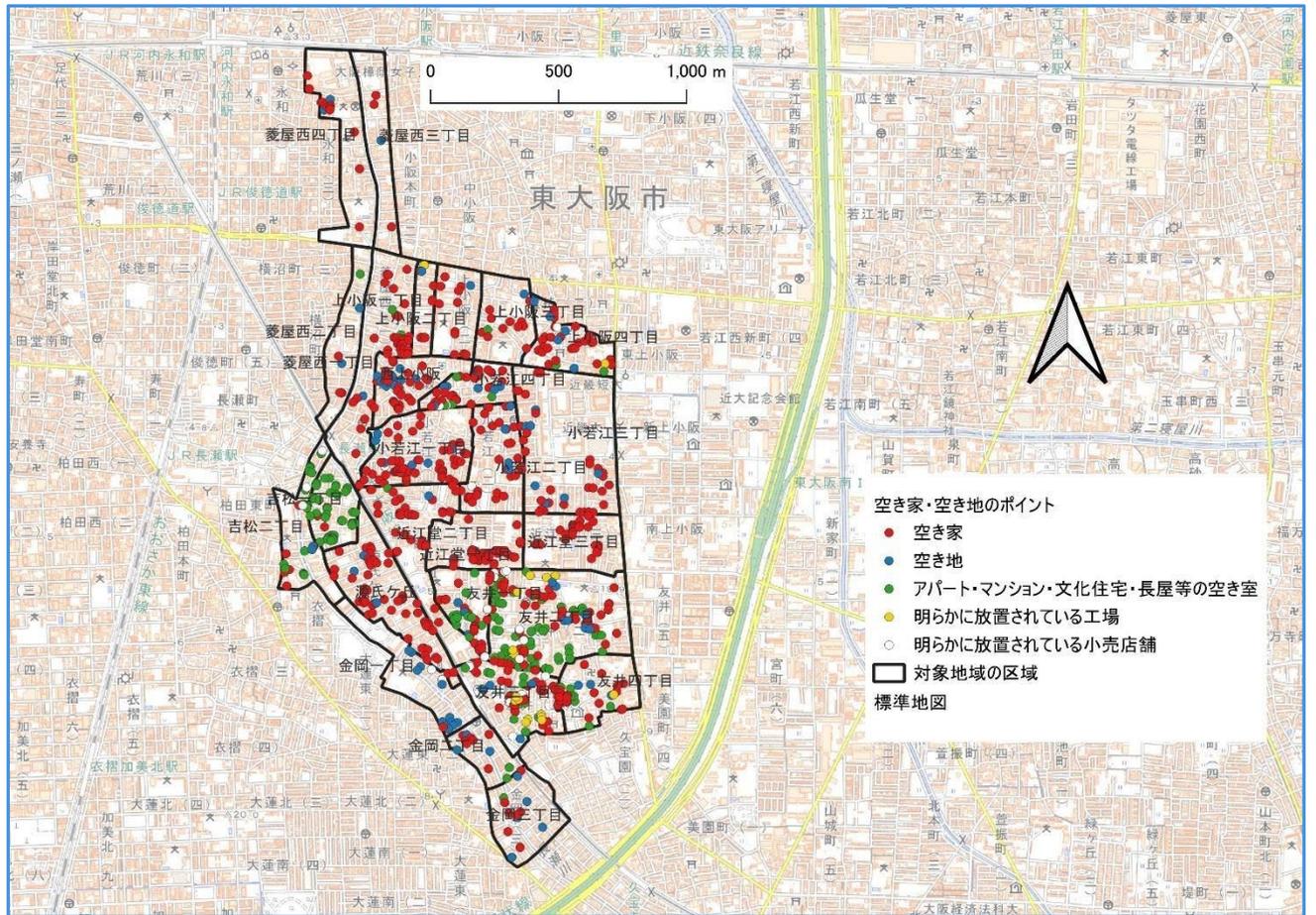


図 3-7 空き家の形態（共同研究者：梶本達平作成）

QGIS による空き家の形態については、戸建ての空き家の多い地域に、更地になった空き地が、西上小阪、小若江、吉松、友井で目立っていることがわかる。明らかに放置されている工場などは、駅から少し離れた地域に多く見られる（友井三丁目、四丁目）。また、吉松一丁目および二丁目および友井町にも、アパート・マンション・文化住宅・長屋等の共同住宅の空き室も多くみられることがわかる。

対象地域の空き家・空き地ポイントデータ作成者

- 菱屋西（1丁目・2丁目・3丁目・4丁目） 川口・中村
 - 上小阪（1丁目・2丁目・3丁目・4丁目） 涌本・吉田
 - 西上小阪・小若江（1丁目・2丁目・3丁目・4丁目） 涌本・吉田・梶本
 - 近江堂（1丁目・2丁目・3丁目） 松本・角南
 - 友井（1丁目・2丁目・3丁目・4丁目） 吉岡・浅原・鈴木
 - 吉松（1丁目・2丁目） 川口・中村
 - 源氏ヶ丘 松本・角南
 - 金岡（1丁目・2丁目・3丁目） 吉岡・浅原・鈴木
- 全部で8エリアを田中ゼミの有志4チームで分担して調査を実施した。

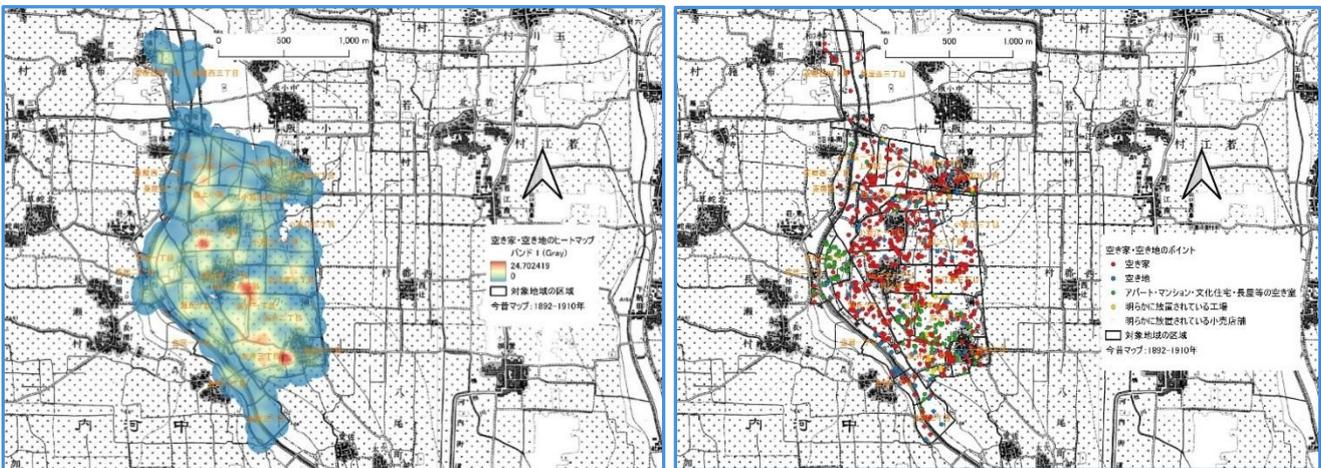
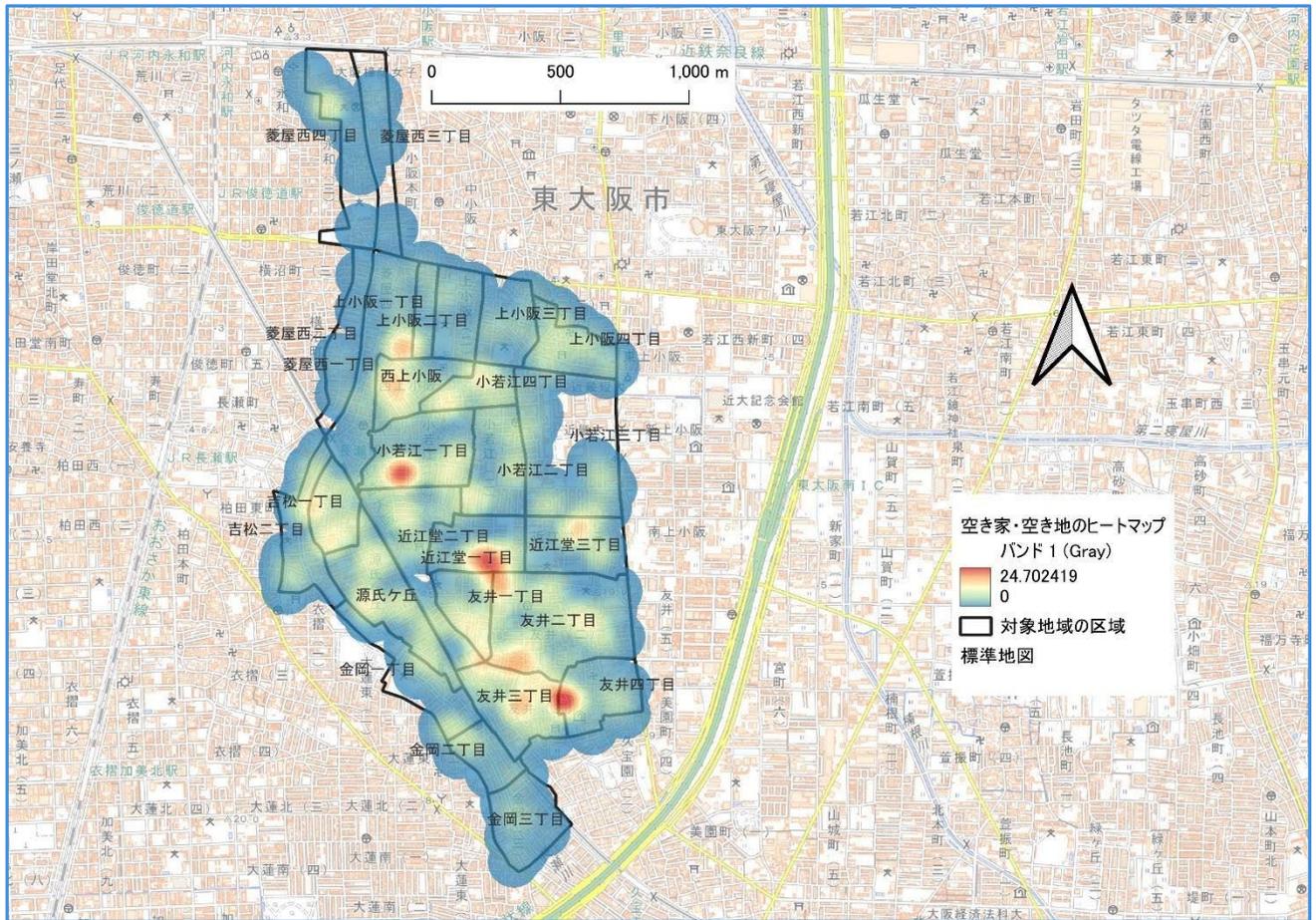


図 3-8 ヒートマップ (共同研究者：梶本達平作成)

上段は、QGIS による空き家・空き地のヒートマップである。小若江一丁目、近江堂一丁目、友井町一丁目と四丁目の境界に多いことがわかる。下段は、QGIS による現状の空き家・空き地のヒートマップ (左)・ポイント図 (右) と 1892 年-1910 年の古地図 (今昔マップ 3) を重ねた図である。旧集落周縁部に空き家・空き地が多い。旧集落の中心は、土地の区画が広い庄屋などの屋敷があり、昭和初期の急激な都市化とともに、その集落の周辺に長屋や文化住宅が建設され、長年の時を経て、その周縁部のみ、空き家・空き地となっていることがわかる。質問紙調査においては、平成 3 年から平成 12 年までの間で第 2 の住宅建設の波があり、今後、それらの住宅が老朽化し、さらに、空き家が増加する可能性もあり都市基盤を早急に整備する必要があるといえる。こうした都市部における集落の成り立ちと都市化との関係性を明らかにし、それに対応した計画が望まれる。例えば、都市化に伴う、狭小の住宅地へ

の対応として、面的に防災街区整備事業や住宅市街地総合支援事業＋沿道区画整理型街路事業を検討し、集落の中心部については、庄屋などの屋敷を保全する方向で、地区計画を策定するなどメリハリをつける計画づくりが望ましい。

また、吉松町1丁目2丁目にアパート・マンション・文化住宅・長屋等のいわゆる共同住宅が空き家が多くなっている。これは、昭和初期の耕地整理以降、徐々に建設された共同住宅が老朽化し、そのままの状態空き家になり、老朽化していると考えられる。東大阪市遺跡調査会保護調査会（1976）⁹⁾によると、昭和51年度の調査では、この一帯は、江戸時代後期に造られた新田経営を偲ばせる文化財があることがわかっている。現在は、長瀬北小学校南校舎プールとなっている。長瀬川に面したこの吉松町2丁目5番地には新田開発跡が存在し、「中世において、「吉松の渡し」と呼ばれる「渡し場」があり、元来は、旧長瀬川の河川敷であった。」とされている。長瀬川は、1704年の大和川付替えにより新たに名付けられた井路川¹⁰⁾であり、八尾市や柏原市に流れる淀川水系の農業用排水路であるが、市内外を問わず多くの商人が、野菜や米などの物資を運んできた人・モノ・金や情報が集まる地域であったといえる。旧長瀬川から農業用水を得るタイプの新田開発であり、この新田開発跡一帯は、地理的には低湿地で、川の取水口の開閉や用水路の管理・清掃などの作業もあることなどから、数百年にわたり組合員の「土地管理」と「年貢徴集」等の共同作業がなされていたため、宅地開発の際には、地主のみならず、水利組合、部落有財産管理委員会などの関与もあり、土地・建物の所有権が一般の宅地と比較すると複雑化していることが容易に理解できる。土地・建物の所有権が複雑であることで、住宅の建替えにも時間を要する。借家人が退出後も空き家の状態で残されているとの推察ができる。

⁹⁾ 東大阪市遺跡調査会保護調査会（1976）『吉松新田開発跡調査報告〈東大阪の歴史2〉』、昭和51年3月31日発行

¹⁰⁾ 天野光三、前田泰敬、二十軒起夫（1987）「東大阪地域における河川と舟運について（その2）」、第7回土木史研究発表会論文集、1987年6月

第4章 連続立体交差事業の事例分析

以下、高架化事業においてエリアマネジメント組織が活動している地域と、高架化およびその周辺の土地利用に関してインタビューを実施した。

1 武庫川女子大学ステーションキャンパス（2月14日調査実施）

調査日時：2025年2月14日（金）10：00～
場 所：武庫川女子大学ステーションキャンパス（以下、MSC）内ラビーズカフェ
対 象：武庫川女子大学生活環境学部 学部長兼鳴尾エリアマネジメント連絡会であり高架下利用のプロデューサー 三好庸隆

(1) 高架下利用の変遷-駐輪場の計画から MSC に至るまで

2014年から2015年にかけて、大学（理事長）から高架下利用について、駐輪場計画のみならず、大学と連携した利用計画を検討するよう三好氏に連絡があった。2010年には、駅舎のデザイン等空間の検討チームが発足し、さらに、その高架下については、ハード・ソフトも含めた利用を検討するチーム（三好氏、(株)PPI 計画・設計研究所）が発足された。

MSC の視察が多い理由には、高架下の底地は阪神電気鉄道株式会社であったが、定期借地権を学校法人武庫川学院が利用し、建築物に対して投資をおこなったという点にある。それについては、鳴尾駅の乗降客数の約5割弱（2023年：11,106人（学生数・教職員数）/23749人乗降客数）の半数が武庫川女子大学にかかわる関係者であるということも重要なポイントである（表4-1）。

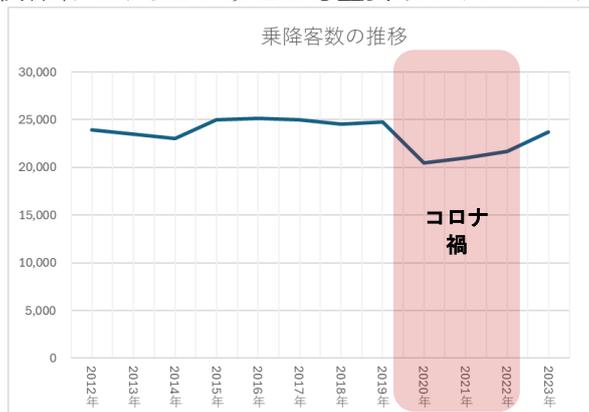


図4-1 鳴尾武庫川女子大前駅の乗降客数の推移¹¹⁾

2019年の学校法人武庫川学院の設立80周年記念事業に向けて、その時期にあわせて、スケジュール調整がされ、ミニ放送局やアネックスⅠからⅡまでの設計、内装のデザインへと工程が進んでいった。また、当初計画されていた駐輪場600台を200m圏域に駐輪場を配置して12パターンの街区計画を策定している（2025年2月現在 駐輪場台数（原付バイク込）：市営597台、民営：158台）。

内装デザインに関しては、ラビーズカフェとレクチャールームの間を2mの幅の扉をつくり行き来可能にしたり、MSC内の通路空間にあるトイレの利用のみ開閉をラビーズカフェの管理とし、通路空間は24時間開放にして自由通路とし位置づけた。

隣接する街区では、2019年に駅前が変わると同時に、既存の駅前公園の駐輪場を撤去しステージを設け、小さな時計台を設置、その一部を「みんなのアートBOX」として鳴尾連合自治会に寄贈した。BOXには、世界一小さい美術館として芸術作品を展示し、連合自治会がBOXを管理し、BOXのなかの芸術作品は、学校法人武庫川学院教育学部に委託している。また、沿道の側道（100m区間）は、アスファルト舗装であったが、インターロッキングにして良好な街路空間を演出している。高架下利用とその周辺の公共空間は、プロデューサーとしての三好氏が関与している

(2) エリアマネジメント団体の芽と組織づくり

2010年以降は、「駅舎の空間デザインチーム」と「高架下利用のチーム」に役割分担され、後者の

¹¹⁾ 2018年までの乗降客数は「国土数値情報（駅別乗降客数データ）」（国土交通省国土政策局・令和元年度）を、以降は西宮市統計書を参照している。

チームで三好氏をはじめ、事務局長、部長級以上が参加した学内の検討委員会が設置された。次のステップでは、学内に限らず、「阪神電気鉄道株式会社と大学との委員会」、「阪神電気鉄道株式会社と大学と西宮市との委員会」を交互に開催し、委員会の組み合わせによって、プロジェクトのスキームを作っていた。

学校法人武庫川学院の設立 80 周年記念事業にあわせて、2019 年に向けてのスケジュール調整がされた。その後は、商業系コンサルタントやインテリアデザイン（株式会社ライフイノベーション）などの事業者と連携し、高架下利用のための空間づくりを完成させていった。そうした組織づくりがベースになって、学校法人武庫川学院、阪神電気鉄道株式会社、株式会社阪神ステーションネット、株式会社みなと銀行、株式会社ライフイノベーション、株式会社ライフコーポレーションによる「鳴尾エリアマネジメント連絡会」が発足された。コロナ禍があけた 2022 年からは年に 2 回の大学生と地域住民による駅前公園のステージや周辺エリアの歴史や魅力に触れる体験、ハロウィンにちなんだワークショップやゲームを実施している（阪神電気鉄道株式会社 PR Times より）。

(3) 沿線の面的整備事業・道路整備事業の関係

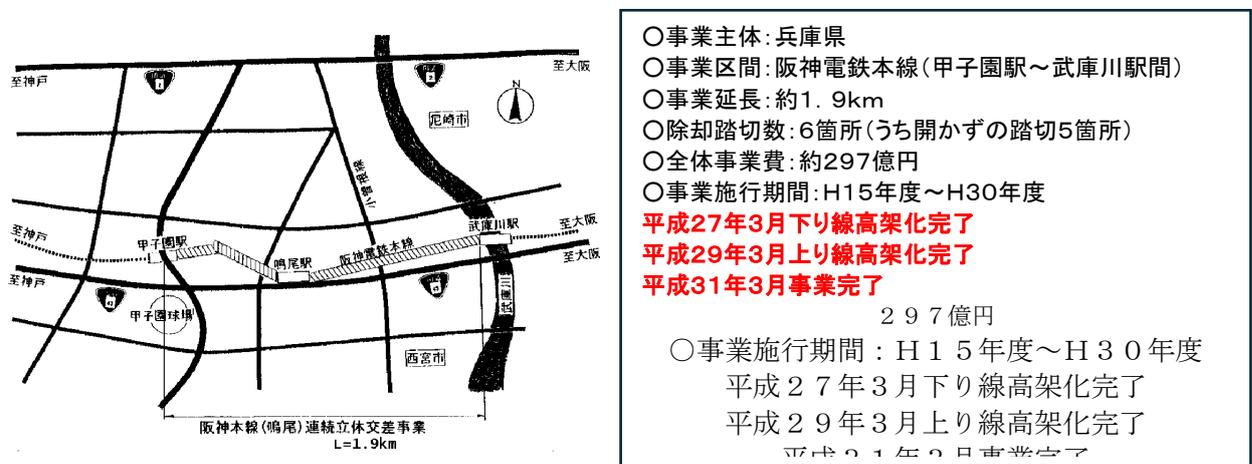


図 4-2 阪神電鉄本線鳴尾駅付近連続立体交差事業（事業概要）

<https://web.pref.hyogo.lg.jp> より抜粋

施行面積：1.2ha
 総事業費：734 百万円
 施行期間：H15～R2
 減歩率：10%

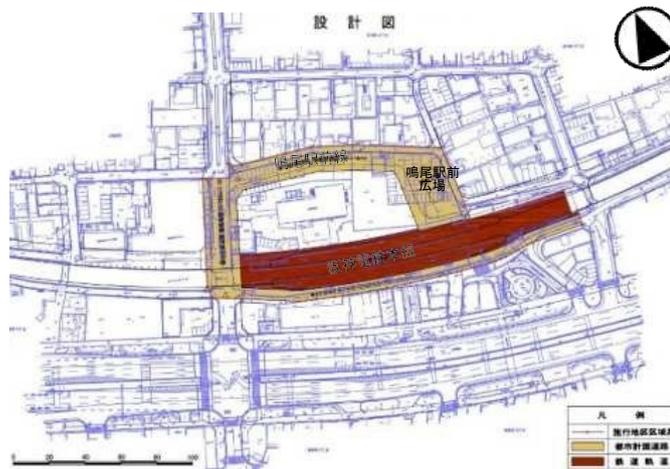


図 4-3 阪神鳴尾駅周辺土地区画整理事業・沿道区画整理型街路事業（西宮市）

<https://www.nishi.or.jp> より抜粋

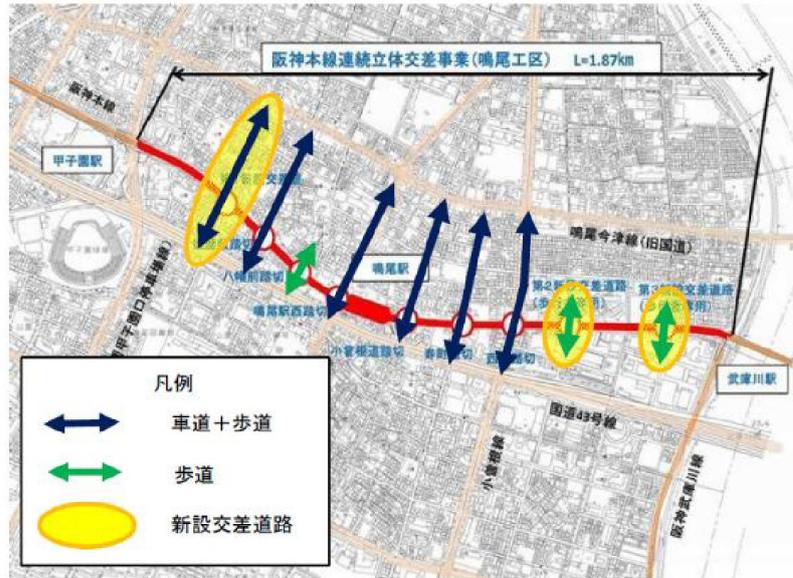


図 4-4 南北市街地の一体化
<https://web.pref.hyogo.lg.jp> より抜粋

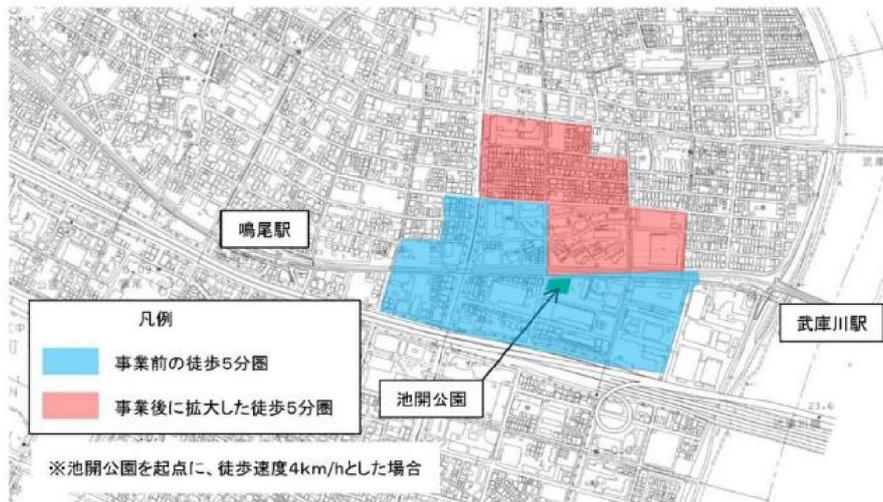


図 4-5 徒歩 5 分圏の拡大
<https://web.pref.hyogo.lg.jp> より抜粋
 ■以下整備前整備後の写真は、<https://web.pref.hyogo.lg.jp> より抜粋

整備前

整備後



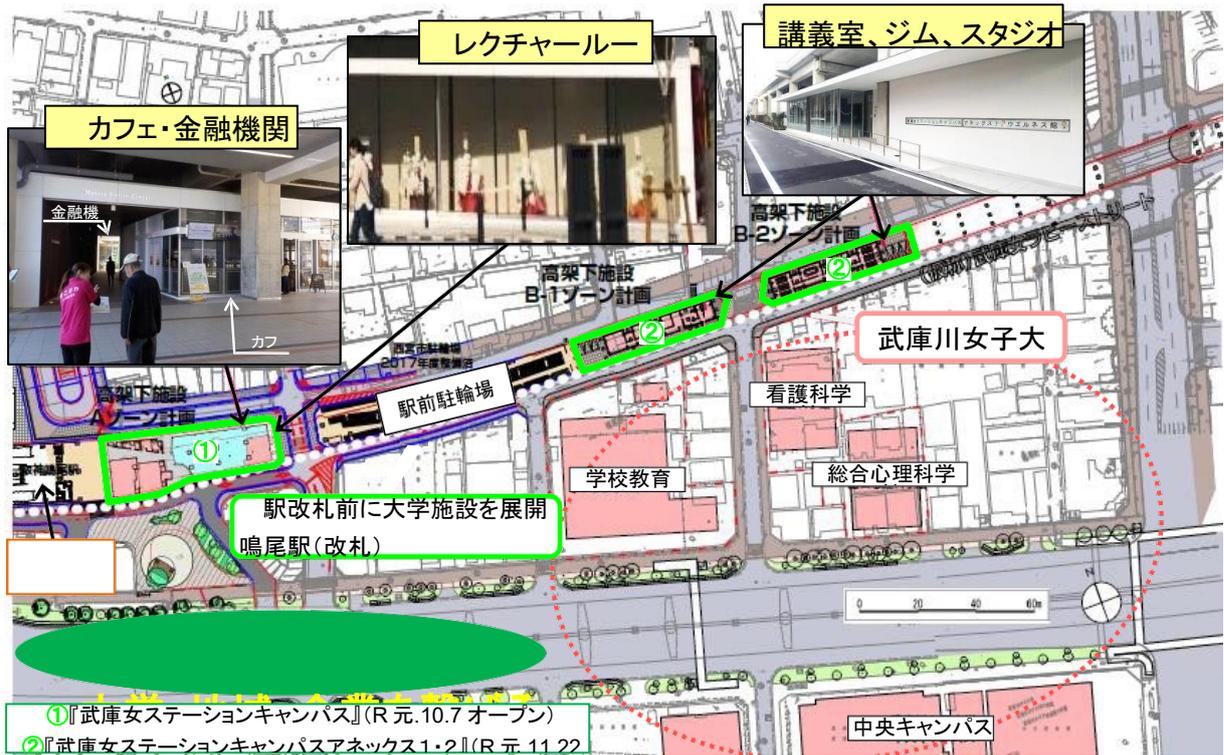


図 4-6 阪神電鉄本線鳴尾駅付近連続立体交差事業（事業概要） <https://web.pref.hyogo.lg.jp> より抜粋

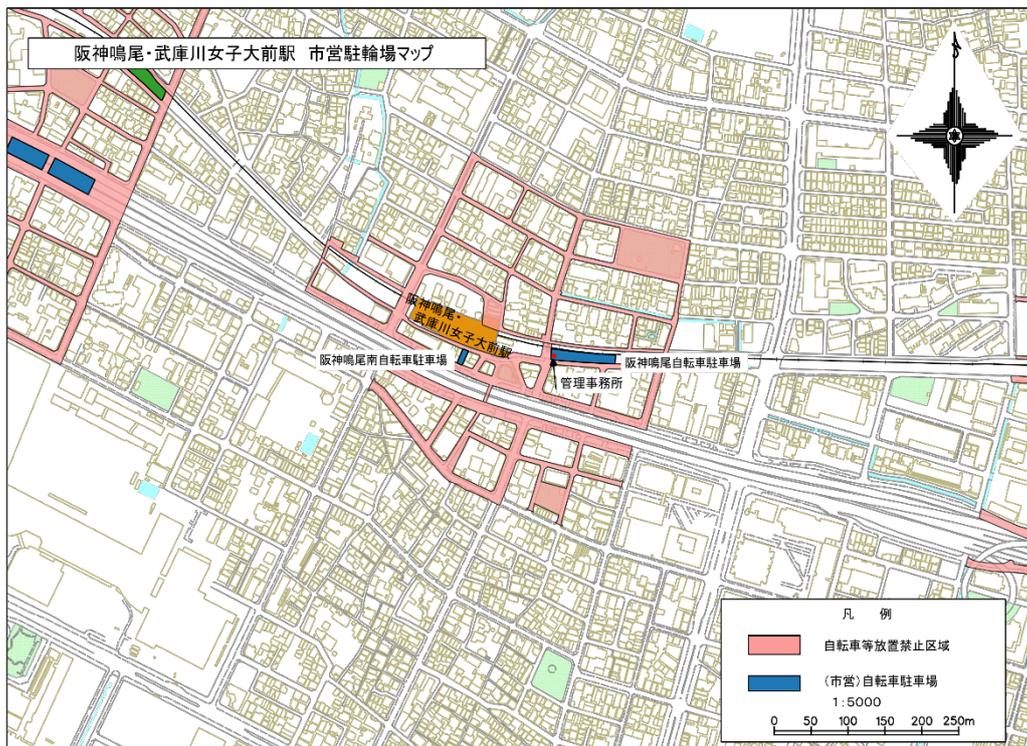


図 4-7 阪神鳴尾・武庫川女子大前駅駐輪場マップ（西宮市ホームページより引用）



写真1 駅構内



写真2 MSC内の通路空間のトイレ



写真3 みんなのBOX



写真4 電柱の地中化



写真5 ステーション北側駅前広場



写真6 シェアサイクル

(2025. 2. 14 筆者撮影)

阪神電鉄本線鳴尾駅付近連続立体交差事業は、武庫川女子大学の沿革を見る限り、学部学科の増設にあわせて、タイミングよく実施された事業であると言わざるをえない。駅舎と大学が近接することで、MSCの発想が生まれたといえる。面積的にも小規模であるがゆえ、高架下利用と周辺環境とが統一感をもったデザインで整備されている。近年、「まちなかキャンパス長岡」のように「共生社会」や「循環型経済」の実現に向けて、大学や高校がともに知恵を出し合い新たなコミュニティ形成と地域交流をする「まちなかキャンパス」という手法が増えているが、そうした発想は、駅舎や高架下利用にも生かされているといえる。

2 門真市古川橋駅周辺地区未来ビジョン（2月17日調査実施）

調査日時：2025年2月17日（月）10：00～

場 所：光亜興産株式会社 2階

対 象：まちづくりグループまちづくり事業部 三好 洋平、山田 直樹

(1) 土地区画整理事業等面的整備事業の変遷

光亜興産株式会社は、1964年に設立以来、門真市を中心に、当初は、「土地を持たない不動産業」として特に農地を持つ地主の税務サポート等土地活用や資産運用のサポートを実施してきた。そうした流れで、農地を借り上げ土地活用をおこなうといったスタイルをとってきた。現在は、まちづくり事業への取り組みとして、土地区画整理事業（組合施行、街区別土地利用計画の策定、住宅市街地総合整備事業（密集市街地の再生）、まちづくり支援、まちづくり会社の設立支援、施設運用支援、まち育て活動とまちづくりのハード・ソフトを合わせた事業展開をおこなっている。全国初の沿道区画整理型街路事業と土地活用により、いわゆる短冊換地にし、地主の将来の容易な土地転売を防止する策を講じている¹²⁾¹³⁾。1990年代に入り、門真市に点在する「文化住宅」の建替えを促進するため、住宅市街地総合整備事業¹⁴⁾＋土地区画整理事業＋道路整備事業を展開し、密集市街地の整備をおこなってきた。土地処分については、おおそ7割が転出しているという実績がある。

(2) エリアマネジメント団体の芽と組織づくり

2000年代になり、中心市街地活性化法（1998年施行）による中心市街地の衰退や空洞化の是正のためにタウンマネジメント組織「ラブリータウン古川橋会」（古川橋駅南）が立ち上がり、イルミネーションなどのフェスタやまちあるきが実施されるようになった。こうした動きがのちに古川橋駅の北のエリアマネジメント組織「古川橋駅周辺地区まちなか再生推進協議会」（令和5年）の設立に至っている。当団体で「古川橋周辺地区未来ビジョン」を策定し、子ども中心のエリアマネジメントや多様なつながりづくり、人材育成、賑わいづくり、市街地再生とレジリエンス向上を目指し活動している。

3 近鉄奈良線（東大阪市）踏切除去数9/進捗率97%（2月26日調査実施）

調査日時：2025年2月26日（水）10：00～

場 所：東大阪市役所建築部市街地整備課

(1) 近鉄奈良線高架化事業の変遷

昭和52年度に近鉄布施駅立体交差化が完了し、その後、近鉄奈良線および近鉄大阪線の連続立体交差事業が検討された。高架化事業は、再開発事業等面的整備事業と組みあわせて実施されるため、若江、河内花園の再開発事業とあわせて、近鉄奈良線が優先的に実施された。平成26年には、全線高架切替が完了した。高架した利用については、路線の中央部に近鉄不動産によるガレージハウスが企画提案され実現しているが、高架化されてから既に10年が経過しているが、駅側の利活用が進まず、賑わいづくりという点では今後期待したいとのことである。鉄道会社と公共のみならず、関係機関を増やし、賑わいづくりに寄与することが望まれる。

(2) 近鉄大阪線沿線のまちづくりにむけて

近鉄大阪線沿線は、大規模な再開発事業は必要ないと思われるが、近畿鉄道株式会社と公共だけではなく、近畿大学等の協力も得て、多様なかたちの高架下利用が検討されることを期待する。また、土地の区画が狭いため、大阪府の都市再開発方針に示す通り、再開発事業や沿道区画整理型街路事業

¹²⁾ 国土交通省都市局市街地整備課（令和5年）「柔らかい区画整理の手引き～小規模な区画の再編・活用のすすめ～」

¹³⁾ 小澤 英明（2021）「短冊換地の法律問題」区画整理士会報 2021.5 No.210

¹⁴⁾ 国土交通省「住宅市街地総合整備事業（拠点開発型、街なか居住再生型）」

<https://www.mlit.go.jp/>（アクセス日：2025-2-18）

等を実施し、地域の防災性を高めるなどの必要があるのではないかとのことである（図 4-8、4-9）。

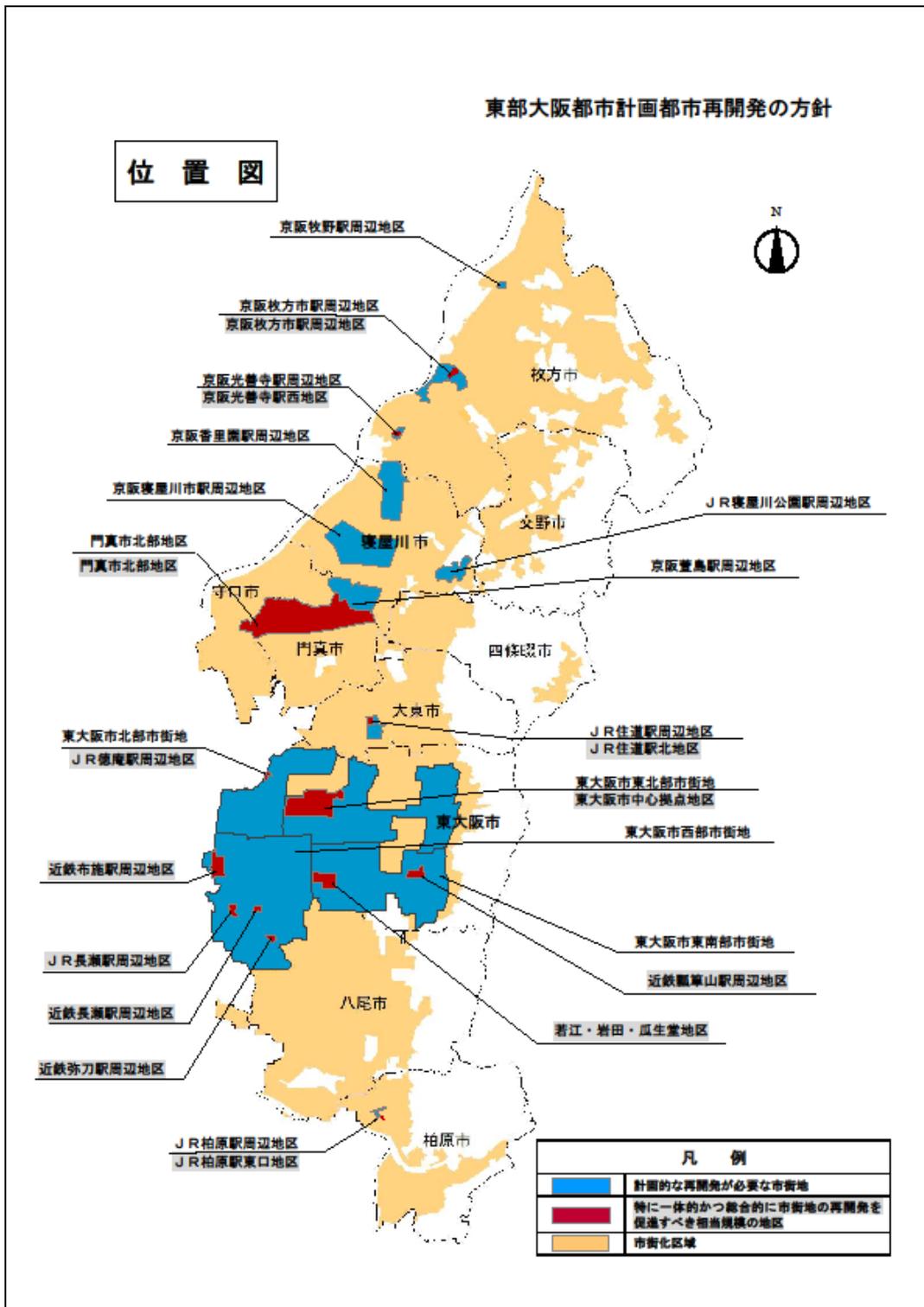


図 4-8 東部大阪都市計画都市再開の方針（大阪府ホームページより引用）

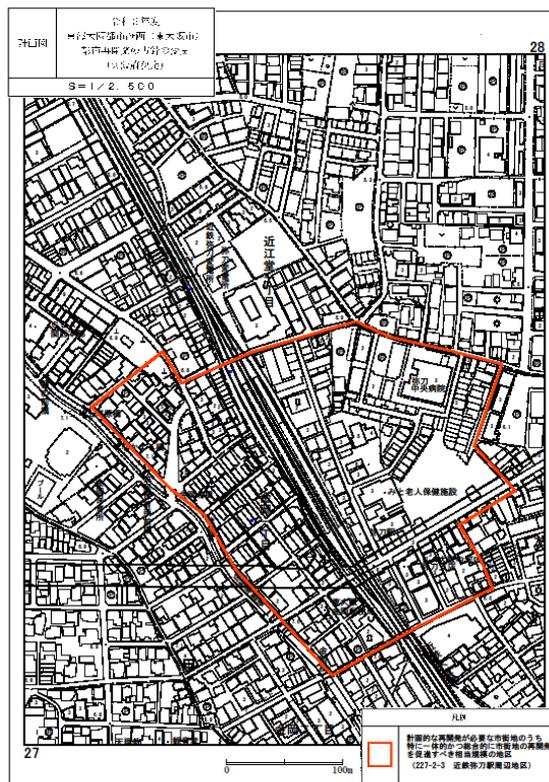
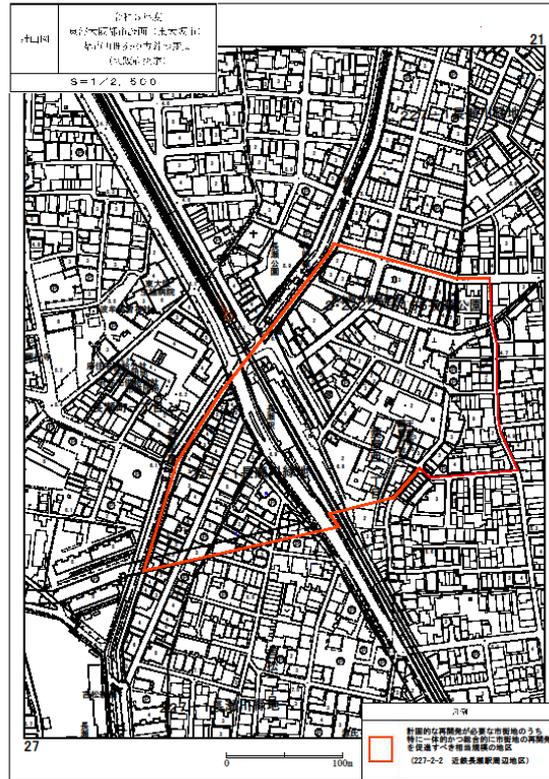


図 4-9 近鉄長瀬（上段）と弥刀駅（下段）周辺の再開発促進地区（大阪府ホームページより引用）

第5章 まとめ

本調査は、第一段階で、近鉄大阪線沿線の地域住民のニーズを把握し、第二段階で、周辺の空き家・空き地調査、第三段階で都市化の変遷や歴史的資源等の地域資源をおこない、以下の知見を得ている。

- (1) 第一段階の地域住民への質問紙調査において、いずれの対象校区においても共通する点は、「道路の広さ・通行のしやすさ」「公園の広さ・アクセス」の公共空間の満足度が低い点である。それにあわせて、「災害に強い」「消防・救急活動に強い」「自己・犯罪に強い」「介護環境」の満足度が低い。こうした満足度の低さが、10年後のまちのあり様について、「高齢者が安心して暮らせるまち」「災害に強いまち」の志向につながっていると考えられる。一方、対象校区ごとに見ると、長瀬北校区では、「買い物など日常生活の利便性」の満足度が他の校区と比較して低く、長瀬北校区や長瀬東校区、弥刀東校区、弥刀校区は、「医療機関の数・アクセス」「義務教育学校の数・アクセス」「子育て環境」について、総じて満足度が低いことから、これらの項目は、都市機能としてあわせて検討する必要があることがわかった。
- (2) 第一段階の地域住民への質問紙調査において、早期に鉄道の高架化の面的整備の実現を望む声が多かった。あわせて、子育て世代に、朝夕のラッシュ時の人や車や自転車が錯綜する道路の整備や、踏切の危険さを訴える声が「上小阪校区」「長瀬北校区」「弥刀校区」で目立った。基盤整備、特に幅員の狭い細街路の整備も重要な点であるといえる。
- (3) 第一段階の質問紙調査において、85%の住民が、住み続けたいと感じていることがわかった。次世代にその意向を受け継ぐためにも、愛着や誇り、記憶に残る思い出の場所を増やしていく魅力あるまちづくりが望まれる。第三段階においても歴史的価値のある文化財が存在し、それらを近鉄大阪線沿線のまちづくりとして活かしていく必要がある。大和川つけかえ史跡訪問ガイドブック柏原・八尾コース（国土交通省近畿地方整備局）によると、1999年よりアクアフレンズなどの市民団体が長瀬川沿いの植栽による「水辺環境づくり」活動を展開しており、活動の機会を増やすことで、地域の愛着や誇りにつながるといえる。
- (4) 第一段階の質問紙調査において、空き家・空き地の現状では、家主の声があまり拾えなかったが、「もし、利活用するとしたら」という問いに対して、「居住施設」が多かった。住宅系の市街地という点から見ても想定できることではあるが、土地や建物活用のモデル事例をデータ化して、権利者に伝える工夫が必要である。
- (5) 第二段階の周辺の空き家・空き地調査においては、第三段階の歴史的変遷調査も考慮すると、都市基盤整理がされていない地域に多く空き家・空き地が多くみられ、しかも、共同住宅の空き室が多い状況となっていることがわかる。こうした地域は、道路幅員も狭く、狭小住宅が多く、沿線の高架化に伴って、面的整備が必要になってくると考える。
- (6) 第二段階の周辺の空き家・空き地調査においては、第三段階の歴史的変遷も考慮すると、農村集落であった「小若江村」「近江堂村」「友井村」の集落の存在と集落内に現存する管理の行き届いた古民家の存在を抜きにして考えることは出来ない。その集落の周辺は、共同住宅が密集しており、空き室状態や空き家になっていることが調査からわかっている。集落景観を保全しつつ、共同建替えや協調建て替えが望ましい。
- (7) 第三段階の歴史的変遷や地域資源の調査においては、長瀬川の沿道に沿って文化財が点在しており、さらには、この長瀬川については、井路川と呼ばれ、灌漑用水と農作用運搬船の水路として使用された人工的な水路とされ、隣接する八尾市や柏原市に流れ、淀川から大和川にかけての産業振興と舟運の水域のネットワークを形成してきた経緯がある。明治中期以降の鉄道の開設にともない、こうした舟運は衰退していったが、歴史の変遷のことも鑑みると、鉄道沿線のみならず長瀬川を活かした魅力あるまちづくりの検討が必要ではないかと考える。

いずれにしても、小さな空間整備を地域でネットワークしていく整備手法を選択するものであると考えられる。

文責：田中晃代

謝辞：質問紙調査に、ご理解、ご協力いただいた校区連合自治協議会の皆様、空き家・空き地調査に協力いただいた田中研究室ゼミの学生、QGISに関してアドバイスをいただいた飯塚公藤教授、さらに、高架下利用の事例調査にご協力いただいた武庫川女子大学生生活環境学部長・研究科長三好庸隆教授、光亜興産株式会社様、研究助成に採択いただいた東大阪市の公民連携室及び交通戦略室、市街地整備課の職員の方々に、ここに感謝申し上げます。

資料編

近鉄大阪線沿線のまちづくりに関する住民アンケート調査
協力をお願い

平素は近鉄沿線のまちづくりに関して大変お世話になっております。近畿大学総合社会学部総合社会学科環境・まちづくり系専攻田中晃代（教授）と梶本達平（総合文化研究科大学院1年生）と申します。近鉄長瀬駅から弥刀駅にいたって、駅の乗降客数が多いことで、通行人が踏切をスムーズに行き来することができず、不便を強いられている市民や事業者の方も多いのではと考えております。そこで、早急な近鉄大阪線の高架化事業実施を進めていくために、まちに住み続けられることができるようまちづくりの将来像の策定を目指しております。その策定の一助になればと思い、質問紙調査を企画させていただきました。質問紙調査には、ご回答者のお名前や詳細なご住所などの個人情報をご記入いただく必要はございません。回答をもって調査への同意が得られたものとさせていただきます。また、集計結果は、統計的に処理いたしますので、個人が特定されることはありません。調査研究の成果は、自治会へご報告するなど今後の地域活動に際して参考にしていただくことを想定しています。なお、学会等に発表することをご了承ください。お忙しいところ、申し訳ありませんがご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

お忙しいなか、大変恐縮いたしますが、校区自治連合会長様には、11月30日迄に、ご提出いただきたく宜しくお願いいたします。

近畿大学総合社会学部総合社会学科
環境・まちづくり系専攻
教授 田中 晃代
連絡先：(06) 4307-4207
近畿大学大学院総合文化研究科文化社会学専攻
都市学コース1年生
梶本 達平

※本調査は、東大阪市の研究助成を受け公民協働で検討しております。

(1) あなたご自身のことについて伺います。問2から問12までは該当する数字に○をつけてください。

問1 お住いの自治会名を記入ください（自治会）

問2 年齢について

- ① 10歳代
- ② 20歳代
- ③ 30歳代
- ④ 40歳代
- ⑤ 50歳代
- ⑥ 60歳代
- ⑦ 70歳代
- ⑧ 80歳代
- ⑨ 90歳代以上

問3 性別について

- ① 男性
- ② 女性
- ③ 答えたくない

問4 ご職業について

- ① 正社員
- ② 非正規社員
- ③ 経営者・役員
- ④ 公務員
- ⑤ 自営業
- ⑥ 自由業
- ⑦ 医師・医療関係者
- ⑧ 専業主婦・主夫
- ⑨ 教職員
- ⑩ 学生 無職
- ⑪ その他（具体的に)

問5 職場までの距離について

- ① 自宅と職場が同じ所
- ② 自宅から徒歩で5分程度
- ③ 自宅から徒歩で10分程度
- ④ 自宅から徒歩で20分程度
- ⑤ 自宅から徒歩で30分程度
- ⑥ 自宅から徒歩で30分以上

問6 居住形態について

- ① 持ち家・戸建て
- ② 持ち家（マンション・集合住宅）
- ③ 賃貸（戸建て）
- ④ 賃貸（マンション・集合住宅）
- ⑤ 社宅・寮
- ⑥ シェアハウス
- ⑦ その他（具体的に)

問7 住宅が建設された時期について

- ① 昭和25年以前
- ② 昭和26年～昭和35年
- ③ 昭和36年～昭和45年
- ④ 昭和46年～昭和55年
- ⑤ 昭和56年～平成2年
- ⑥ 平成3年～平成12年
- ⑦ 平成13年～平成22年
- ⑧ 平成23年以降
- ⑨ わからない

問8 現在お住いの家の居住年数について

- ① 5年未満
- ② 5年～10年未満
- ③ 10年～20年未満
- ④ 20年～30年未満
- ⑤ 30年～40年未満
- ⑥ 40年～50年未満
- ⑦ 50年以上

問9 引越回数について

- ① 0回
- ② 1回
- ③ 2回
- ④ 3回
- ⑤ 4回
- ⑥ 5回
- ⑦ 6回以上

問10 家族類型について

- ① 単独世帯（一人暮らし）
- ② 夫婦のみの世帯
- ③ 夫婦と子どもからなる世帯
- ④ ひとり親と子どもからなる世帯
- ⑤ 三世帯同居
- ⑥ 親族同居
- ⑦ その他（具体的に)

問11 ご家族で未就学児のお子さんの有無について

- ① あり
- ② なし

問12 ご家族で介護が必要な方の有無について

- ① あり
- ② なし

(2) お住いのまちの満足度についてお伺いします。問13から問29までで枠で囲っている0から10段階の点数評価で該当する点数評価に○をつけてください。

問13 雇用環境について

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問14 住みやすさについて

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問15 道路の広さ、通行のしやすさ

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問16 公園の広さ、アクセスしやすさ

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問17 公共交通の利用のしやすさ、アクセスしやすさ

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問18 買い物など日常生活の利便性

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問19 災害に強いまちづくりができていますか

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問20 急病に対して消防・救急活動に強いまちづくりができていますか

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問21 事故や犯罪に強いまちづくりができていますか

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問22 医療機関の数、アクセスしやすさ

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問23 義務教育学校の数、アクセスしやすさ

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問 24 子育て環境（問 11 で未就学児のお子さんがあると答えた方のみ記載ください）

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問 25 介護環境（問 12 で介護が必要な方がありと答えた方のみ記載ください）

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問 26 地域コミュニティとの関係性

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問 27 地域活動の活発さ

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問 28 スポーツや趣味、学習を楽しむ場があるか

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

問 29 娯楽・お楽しみの環境

不満足← 0・1・2・3・4・5・6・7・8・9・10 →満足

(3) 空き家・空き地の現状を把握や利活用についてお伺います。該当する数字に○を入れてください。

問 30 空き家の所有について

- ① 所有している
- ② 所有していない

問 31 問 30 で「空き家を所有している」と答えた方に伺います。空き家の場所について

- ② お住いの自治会内
- ② お住いの自治会外

問 32 問 30 で「空き家を所有している」と答えた方に伺います。空き家になっている理由（複数回答可）について

- ① 取り壊すと固定資産税が高くなる
- ② 解体費用がかかる
- ③ 敷地に接する道路が狭い
- ④ 敷地が道路に接していない
- ⑤ 耐震性に不安がある
- ⑥ 物置に使用している
- ⑦ 将来使うかもしれない
- ⑧ 親族の合意が得られない
- ⑨ リフォーム費用が出せない
- ⑩ 労力や手間をかけたくない
- ⑪ 利活用の方法がわからない
- ⑫ その他（具体的に _____)

問 33 問 30 で「空き家を所有している」と答えた方に伺います。空き家の利活用について

- ① 利活用を考えている
- ② 利活用を考えていない

問 34 あなたは、空き家をどのような施設に利活用したいとお考えですか。

問 33 で①を選択された方に伺います。（複数回答可）

- ① 居住施設
- ② 商業施設
- ③ 作業場や工場・事業所
- ④ 文化施設・教育施設
- ⑤ 病院・福祉介護施設
- ⑥ アトリエ

- ⑦ 駐車場
- ⑧ 社宅・寮・シェアハウス
- ⑨ 運動・公園施設
- ⑩ 防災拠点
- ⑪ 市民農園
- ⑫ その他（具体的に _____)

(4) あなたの暮らしやまちへの思いについてお伺いします。該当する数字に○をつけてください。

問 35 日常の主な交通手段について（複数回答可）

- ① シニアカー
- ② 自転車
- ③ 自分が運転する自家用車
- ④ 家族が運転する自家用車
- ⑤ バス・タクシー
- ⑥ 鉄道
- ⑦ その他（具体的に _____)

問 36 10年後のまちの在りようについて（複数回答可）

- ① 大学と地域の一体的なまち
- ② 高齢者が安心して暮らせるまち
- ③ 閑静なまち
- ④ 緑豊かな美しいまちなみ
- ⑤ 文化芸術が楽しめるまち
- ⑥ 昭和レトロなまち
- ⑦ コミュニケーションが豊かなまち
- ⑧ おしゃれなまち
- ⑨ 災害に強いまち
- ⑩ その他（具体的に _____)

問 37 住み続けたいかどうかについて

- ① 住み続けたい
- ② 住み続けたくない

問 38 愛着や誇りについて

- ① まちへの愛着や誇りがとてもある
- ② まちへの愛着や誇りがまあまあある
- ③ まちへの愛着や誇りがあまりない
- ④ まちへの愛着や誇りがまったくない

問 39 思い出の場所・こだわりの場所について

- ① ある（具体的に _____)
- ② ない

問 40 あなたがお住まいの地域は、住みよいまちに変わっていていると感じますか。

- ① 住みよいまちに変わっていると感じる
- ② 住みよいまちに変わっていると感じない

問 41 あなたがお住まいの地域は、都市整備が進んでいると感じますか。

- ① 都市整備が進んでいる
- ② 都市整備が進んでいない

(5) 長瀬駅から弥刀駅までの沿道のまちについてなんでも忌憚のないご意見をお聞かせください。
(自由記述)

アンケート調査にご協力いただきありがとうございました。