

令和8年度 第2回河内長野市都市計画審議会 議事録

日時：令和8年8月3日（月）

午前10時～午前11時30分

場所：河内長野市役所

8階 802会議室

次 第

1. 開会

2. まち創造戦略部長挨拶

3. 委員紹介

4. 審議会成立の報告

5. 報告案件

（案件1）河内長野市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の改定について（報告）

6. 閉会

出席者

（第3条第2項第1号）

峯 満寿人

若林 靖

工藤 敬子

宮本 哲

浦山 宣之

奥村 亮

嘉名 光市

船井 弘三

高比良 昌也

道端 俊彦

欠席者

垣内 俊夫

松枝 俊明

（第3条第3項）

山本 淑子

（第3条第2項第2号）

江川 直樹

西尾 元嗣

奥野 豊

1. 開会

2. まち創造戦略部長挨拶

〈河上まち創造戦略部長〉

令和8年度第2回都市計画審議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。委員の皆様には平素から本市の都市計画行政にご尽力を賜っておりますこと、心からお礼申し上げます。

また、本日はお忙しい中、本審議会にご出席を賜り誠にありがとうございます。

さて、本日の案件は、河内長野市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の改定についての1件でございます。委員の皆様におかれましては、専門的な見識に基づく活発なご審議をいただき、本市の都市計画行政にお力添えを賜りますようお願い申し上げまして、簡単ではございますが挨拶といたします。本日はよろしく願いいたします。

3. 審議会成立の報告

委員16名の内、出席者14名。2分の1以上の出席により審議会は成立。

4. 報告案件

(案件1) 河内長野市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画の改定について

- ・事務局から報告案件資料(都市計画マスタープランの改定)に基づき説明を行った。
- ・委員からの意見や質問、それに対する応答は以下の通りである。

〈道端委員〉

私は本計画案を非常に意欲的なプランとして推進しておりますが、その中で公共交通について具体的に教えてください。金剛バスが廃止された中でEVによる公共交通が出てきたりとか、自動運転化や、南花台でのクルクルであったりとか、オンデマンド型の交通とか、もしくはまた総合的なマースなど、河内長野市は今後の公共交通の在り方について、どのように考えておられているのかということをお聞きかせください。

〈事務局〉

公共交通につきましては、既存の鉄道や、各駅と地域を結んできた路線バスなどの公共交通に加えて、多様な拠点と拠点を結ぶような新しい公共交通ネットワークの形成を図っていきたくて考えております。そのことにより市民の生活圏を広げ、誰もが日々の暮らしの中でまちの変化を感じることのできるネットワーク型コンパクトシティを形成していきたくて考えております。また、将来的には自動運転技術等も踏まえた新しいモビリティなども組み合わせることで、誰もが移動しやすい公共交通ネットワークの形成を図って参りたいと考えております。

〈道端委員〉

ご説明ありがとうございました。府の方もしっかり連携しながらやっていきたいと思うますので、どうぞよろしくお願いします。また1点お願いいたします。総合計画ではカレンダーを作っていたりしていますが、都市計画マスタープランも少し分かりやすく市民の方に伝える方法がないか。例えば交通のことなどはよく聞かれます。高齢者になって免許を返納した方にとっては、バス便が減り、今後どうなっていくのだろうという不安があります。市民の方から、将来的なことや、まちの都市整備のことも聞かれるので、分かりやすく市民の方に伝えることが大事だと思います。その点はよろしくお願いいたします。

〈江川会長〉

市民に分かりやすくという話がありましたが、駅と地域を結ぶのは南海バス。拠点間を結ぶのはモックルコミュニティバスという風に進めていくという解釈でよろしいでしょうか。

〈事務局〉

既存のモックルコミュニティバスにつきましては、各駅と市役所やキックスなどの行政拠点を結ぶバスでございます。先ほどご説明させて頂きました新公共交通については、第3の公共交通として、行政拠点以外の道の駅、高向・上原や小山田など、新しく拠点整備を行っているエリアについて、市民の皆様が地域のどこからでもアクセスできるような移動ネットワークを形成していきたいと考えています。

〈江川会長〉

わかりました。それに加え、拠点エリアと言いますか、ゾーンと言いますか、その中で移動、そういうのもそれなりに設計していくという事ですね。

〈事務局〉

現在既に実装していますクルクルなど、エリア内での移動支援も組み合わせることで、市民の皆様が「好きなときに、好きなところへ。」行くことができる公共交通環境を形成していきたいと考えています。

〈山本委員〉

前回6月の時にも要望させていただきましたが、南花台地域からのバスが三日市町駅までしか行かないため、河内長野駅に行くためには電車に乗り換えなきゃいけない。そういう不便さがあることについて要望したんですけど、その件については何にも進んでいないでしょうか。

〈事務局〉

現在、モックルコミュニティバスは各駅乗り入れが可能になりましたので、市域東側の三日市町駅、河内長野駅そして千代田駅というルートを通っています。今回検討しています新しい公共交通については、西側の地域を走らせるように考えています。具体的には、奥河内くろまろの郷や上原・高向の商業地とか市役所までを中核路線としてイメージしていき、そこをつなぐような形で、南部開発団地のルートや小山田町などの北西エリアのルートなど、3つのルートを新たに走らせるような形で考えています。できましたらこの10月から実施したいと考えています。

〈山本委員〉

以前に試験的に走った奥河内くろまろの郷を経由するルートですか？

〈事務局〉

はい。令和6年度に南部の開発団地から奥河内くろまろの郷を経由し河内長野市役所などを結ぶルートについて実証実験を行いました。よく似たルートを検討しています。ただ前回とは少し違う部分もありますので、詳細につきましては正式に決定次第、広報等で周知させていただきます。

〈山本委員〉

前回の実証実験時では、南花台から乗っても、奥河内くろまろの郷などを経由して、河内長野駅まで行かないといけないため、とても時間がかかりました。そういったルートのバス便ができて住民の皆さんは絶対乗らないと仰っています。住民の声としては直接河内長野駅へ行きたいのに、なぜできないのでしょうか。クルクルは南花台の中だけです。三日市町駅まで出ても、河内長野駅に行こうと思ったら電車に乗らないといけない。今まで通りバスがあればいいんですけども、南花台の住民は直接河内長野駅にアクセスできないのが現状です。以前のように奥河内くろまろの郷経由なら、また同じ結果だと思います。

〈事務局〉

昨年10月に南海バスさんにおいて、運転手不足などの問題により公共交通のリデザイン、バス路線の再編が行われています。

再編するにあたっての考え方として、「バスの停留所は残す」という方針と、「1つのルートにつき1駅、ワンウェイワンルート」という方針を南海バスさんが示しています。要は一つの出発ルートについては、一つの駅で完結するということです。今まででしたら南部の開発団地から三日市町駅に行ってから河内長野駅というルートがございましたが、ワンウェイ、ワンルートの法則に基づいて廃止となりました。南海バスさんもバスの運転手さんがいないということでの苦渋の決断といった形での決定です。例えば、京阪バスさんなどの大阪北部でもかなりのバス路線が廃止となっています。南海バスさん自身もですね、

なんとかこの地域のバス路線は最低限を守っていきたいという想いで再編をされたということでございます。

ただ一方で、やはり本市でも都市計画マスタープランにも記載のとおり、市民の方々の交通を便利にしたいという想いがございます。おそらく現在のご不便をおかけしているかとは思いますが、新公共交通を導入させていただいて、皆さんの生活圏を広げる、そして積極的に外に出ていただきまして、市内の各拠点にて楽しんでいただくとか、そういった取り組みをしていきたいと思っております。

〈工藤委員〉

南花台のバスのことで意見させていただきます。南花台から奥河内くろまろの郷まで公共交通機関でアクセスするにあたっては、現在はバスと南海電車を乗り継いで片道 620 円かかります。往復で 1240 円。時間にしたら 5、60 分かかります。この行程を自動車で行ったら 10 分、自転車で行ったら 7 分。元気な人は南花台とくろまろの郷の裏道で来たら 20 分です。免許返納された方にとって駅を経由せずに行けるというのは、良い事業だと考えています。

そして、私からのお願い事について。毎年毎年夏がすごく暑くなっています。高齢者の方が歩きたいと思ったら歩ける時間が相当少なくなっています。夜 8 時 9 時でもまだ暑い日があったりするため、健康のために歩きたいが歩く場所がないとおっしゃっています。私の父などは、ウォーキングのためにららぽーとに連れて行ってくれと言います。ですから、スポーツ施設の集約などで今後体育館などの建て替えがあると思うのですが、その時に都会の大きいところとかだったら、1 階にバスケットボール場や バレーボール場とかがある、その 2 階に歩けるようになっているところもあるようですので、高齢者の方の健康促進を考えていただいて、そのような施設を導入して頂けたらと思います。また加えて市内各地の住宅地からその体育館に行くことのできる公共交通ルートもあつたらいいなと思います。10 年先を見据えたビジョンだと思いますのでよろしくお願いします。

〈浦山委員〉

今の移動支援に関する施策については私共も議会で議論させていただいていて、今年の秋に実証実験を進めていただいていると思うのですが、背景にある南海バスさんの大型バスの免許取得者の減少に対して、二種免許をお持ちの方を対象として、将来のために例えばタクシー会社等との連携などを見据えて頂き、加えてコンパクトカーなどの導入も視野に入れていただきたいと思っています。

あと、拠点間を結ぶという事ですが、コースの話に関して言えば、例えば開発団地でバスに乗る上で、どうしても坂道が問題になります。山を切り開いている部分があるので、どうしても坂道が存在し高齢者等はバス停に行くにも坂を道登らないといけない。拠点に行く上にしてもバスに乗っていくのでそのバス停に行くにあたっての坂道のことも考えていただきたいと思っています。そういった課題をふまえ、生活をもっと豊かになるような

施策にしていいただければと思います。

<事務局>

- ・事務局から報告案件資料(立地適正化計画の改定)に基づき説明を行った。
- ・委員からの意見や質問、それに対する応答は以下の通りである。

<若林委員>

今年の法改正で追加された特定業務施設等について、例えばインキュベーション施設であれば、企業誘致といったところが非常に重要になってくると思いますが、こういった形で誘致を進めていくのか。またそれに対してこういった補助金が想定されて可能性としてあるのか、この2点をまず教えてください。

あともう1つ、防災に関する最後の104ページのところですが、土砂災害のところの推計値1,700人から1,500人という話がありましたけれど、この推計値というのは自然減のことではないかなと思いますので、それに対して1,500から1,200というところだと思います。こういったところも、今住んでいる方、レッドゾーンの場合、転居支援とかあると思いますが、どれぐらい周知されているのか、実績も含めて教えてください。

<事務局>

1点目の特定業務施設等につきまして、各施設ともに具体的な誘致計画等がある状況ではございません。誘導エリアとして想定しておりますのは、都市機能誘導区域に新たに位置づけました南花台小学校跡地及び美加の台小学校跡地をはじめ、現在は大阪府の所管でございますが長野北高校跡地など今後の活用が望まれるエリアでございます。具体的な活用方針につきましては、地域住民の皆様の合意形成及び事業者等のニーズをふまえながら、策定していくことになると考えております。

今回の特定業務施設等の位置づけについては、それらエリア内にて土地活用を行う際、各施設を位置付けることで都市再生特別措置法に基づく補助金や緩和措置等の支援を受けることができるようになりますので、今後の可能性を広げた位置づけとさせて頂いております。

レッドゾーンにおける転居支援については、公園河川課にて国・府の制度設計及び補助金に基づき進めている事業でございます。担当課にて周知は行っていますが、府内においてもほとんど実績がない状況と聞き及んでおります。ただ今年度はじめて1件具体的な相談があったということを聞いておりますので、今回の立地適正化計画の改正と合わせてこのような制度があるということについて、しっかりと担当課と連携し取り組んで参りたいと考えております。

<若林委員>

跡地活用について、住民との合意形成は非常に重要だと思います。前倒しで進めてくだ

さい。また、災害が非常に増えていますので、自分の住んでいるところがどうなんだ、ということは非常に重要なポイントですので。そういったところも周知のほど宜しくお願いいたします。

<宮本委員>

この特定業務施設等というのは、都市再生特別措置法の改正の中で、このアイテムがかなり具体的に謳われているのでしょうか。

先ほども、インキュベーション施設ありきではないですよという説明がありましたが、そういった意味では全ての施設についてありきではないと言う事なののでしょうか。例えば美加の台に宿泊施設を位置づけていますが、これについてどんなイメージがあるのか、さっぱり市民はわからないと思いますが、もうちょっと説明欲しいなと思います。

それともう一つ商業施設ですがこれはスーパーマーケットだと思いますが、今、美加の台にあるスーパーマーケットは、1,000 ㎡以下という事でよろしいのでしょうか。

<事務局>

美加の台にある既存のスーパーマーケットにつきましては、1,000 ㎡未満であるため、本計画における都市機能誘導施設の対象とはなっておりません。

特定業務施設等の各施設につきましては、国の方で具体的に設定されているものでございます。

具体的なイメージではないですが、今後様々な可能性があることを見越した位置づけとさせて頂いております。例えば小学校跡地において、スポーツのグラウンドとして整備した場合、せっかく小学校の建物があるのであれば合宿所など、もちろん地域住民さんの合意形成の上ですが、そのような宿泊施設の可能性があることで、地域の雇用や交流等が生まれる可能性があるかもしれないと考え、幅広に位置づけを行っております。

<宮本委員>

美加の台のスーパーマーケットについては1,000 ㎡に若干足りないという状況ですね。それでも、この表であるなしというのが表現されてしまうと、違和感がありますので、もうちょっと何か説明が必要ではないでしょうか。

<江川会長>

面積が少し足りないようなら、そのような表現ができるのかできないのか、気にはなりますよね。

<事務局>

この整理表に※印などを付けさせていただいて、食品スーパーは1,000 ㎡以上の施設のみというような表現を記載することで誤解のないようにさせていただければと思います。

〈嘉名副会長〉

実は今の議論は、部会でも同じ議論がありました。例えばドラッグストアは実質スーパーマーケットとして身近な生活を支えてくださっているのですが、この計画上の要件に満たない。市民の利便性みたいなものを図る上ではカウントをしておいた方がいいのではないか、というような議論です。一方で、それをどうやって把握するのか、つまり、1,000㎡以上の施設は届出があるから把握することができます。技術的に難しいところがありますが、ただやっぱり市民の皆さんの生活の実態に合うように考えることが必要で、生活の利便性のある施設としては載せていけばと思います。それから今の特定業務施設の話、もう少しだけ続けさせていただきますと、これは元々ありませんでした。ところが、今はメニューに上がっていますが、福祉とか教育分野とか、商業とか行政とか、こういう施設は誘導しようということですが、まあ多くは都市機能誘導というのは駅前ですね。駅前で何か施設誘導するときに行政が例えば市役所の分館立てるとか図書館建てるとかそれぐらいのことなら行政の問題で誘導できるのですが、それ以外の民間施設が立地するとすると、基本的にはマンションくらいしかないというのが全国の自治体の実態です。マンションが悪いわけではないのですが、もう少し仕事につながるものや、地域のにぎわいにつながるもの、ホテルやアリーナ、スタジアムといったものも例示として出されていますがそういうようなものも誘導できるようにしようというのが、つい最近の法改正で出てきた話です。今、皆さんも同じような状況だと思いますが、これをもとに何か施設誘導しようということが決まっている訳ではないのです。今のところは幅広く受け皿を広めておこうということです。そういう意味では、二重丸と丸以外の何かを作った方が趣旨を伝えることができるかもしれません。二重丸とは少し意味合いが違う、つまり今決まっているわけではなく、これから具体的に検討するけど、幅広く誘導していくという事を明示できれば良いかもしれません。

〈事務局〉

ありがとうございます。参考にさせていただきます。

〈江川会長〉

複合している施設は対象となるのでしょうか。

〈事務局〉

複合施設であっても、施設要件を満たす場合は対象となります。

〈浦山委員〉

目標値の設定についてお聞きしたいのですが、104 ページの交通に関する目標値の公共交通の徒歩圏人口カバー率をもう少し詳しく教えていただけないでしょうか。この分母と分

子がどうなのかという事、あとここで、この状況で何を見ようとしているのかを教えてくださいませんか。

〈事務局〉

公共交通徒歩圏人口カバー率につきましては、まず鉄道駅については 800m 圏内、バス停については 300m 圏内を公共交通徒歩圏内とさせていただきます、その中にお住いの人口を分子として、河内長野市全体の人口を分母としております。

バス停等がなくなってしまうと、この円自体がなくなってしまうので、徒歩圏内の人口の維持とあわせて、バス停の維持にも努めていくことを意識した目標値でございます。

〈浦山委員〉

わかりました。全人口分の徒歩圏内の人口で表してあるという事ですね。まあ言いますとそこに立地適正な施設の誘導をして、都市の豊かさを見ていくという事ですね。また、公共交通の当然維持にもという視点もあるし、先ほどの公共交通の新ネットワークの部分もしっかり充実させていくことによって現状維持からそれ以上のプラスアルファという事があると理解します。

〈工藤委員〉

誘導施設の確認ですけど、まず図書館には公民館内の図書館は含まれないのでしょうか。また、金融機関の中にゆうちょ銀行の窓口は含まれないのでしょうか。ゆうちょ銀行の窓口は三日市にも南花台にも美加の台にもあると思うのですが。

〈事務局〉

一応、施設の定義としまして、図書館につきましては、図書館法第 2 条第 1 項に適合する図書館とさせて頂いております。あと、金融機関につきましては、ゆうちょ銀行や JA バンクなど金融機関としての機能がある施設もございますが、そこは対象外とさせて頂いております。機能として有しているのは事実かと思いますが、本計画は現行計画からの部分改定という点もございますので、施設の定義につきましては現行どおりとさせて頂いております。

〈工藤委員〉

ゆうちょ銀行の口座を持っておられる高齢者の方がとても多いかなと感じるところではあるので、そこは今後考えていった方が良いのではと考えます。

〈嘉名副会長〉

施設の定義については難しいところなんですけど、本編の 84 ページの方で対象に指定施設というのが上がっておりますが、これは先ほどのドラッグストアの件もそうですしコンビニ

ニも同様です。コンビニが1個近くにあるだけで大幅に暮らしが変わります。そこは反映させるべきかと思いますが、今回は時点修正というところですのでやむを得ないと考えています。次回の改定時には、しっかりその点をふまえて調査しなおすことが必要かなと思います。

誘導施設をどこまで含めるかというのは、なかなか難しいところがあるし、方法として技術的にも難しいところがあることは事実です。しかしながら、そこは市民の肌感とは合うように摺合せする手法を研究させていただきます。

それから、少し全体の話をする、今、河内長野市は2027年で人口が9万5千人で10万人を切った状態です。これは、市議会議員の方々にはよくご存じですけども。10年後には大体8万人ぐらい、2047年、20年後には6万5千人になって、大体市の人口が20年後には3分の2になる。3分の1の人口が減るという事です。つまりそういった中でこの町の形をどうやって維持するかというか、非常に大きなこの20年になってくる、その最初の10年ということ、この10年でも15%の人口減が見込まれているという事ですので、それをどうしていくかということですね。総合計画ではとにかく元気出してこうというような非常に重要なメッセージですが、やっぱりそれを都市計画でどう受けるかということかと思います。仕事を作るとか、子育てしやすいとか、それから空き家は、逆に言うと宝の山じゃないのかという事で、新しい人に住んでもらえるきっかけになるよね。それからスポーツとか広域防災というような町の拠点がありますし、それから先ほど来出ている拠点機能の充実、これは駅前もそうですし、南花台もあるということでそういうところを充実していけば、人口が減っていても暮らしやすいという事になるでしょうし。暮らしやすいと感じていただけるのであれば、河内長野に住んでみようかなという方も出てくるかと思います。交通の話については、実はなかなか我々もわからないところがあります。2030年に自動運転レベル4が一部で実用化されることによって、今は人手が足りないという状況ですが、技術の進展で自動運転が実現すれば、もう少し高頻度輸送ができるかもしれません。将来の技術の進展はわかりませんが、今この10年20年スパンの計画で決めきるというのは確かに難しいです。このあたりはぜひ技術開発に期待したいと思います。

ですから、目先の話はなかなか書き込めないというところでは、市民の皆さんにはご不満を抱くかもしれませんが、計画はもう少し長い目線なので、そこはご容赦いただいて、これからは多分これを実現していくために都市計画をどんなふうにするかという事です、例えば駅前の容積率を緩和するとか、固定資産税の減免だとか具体的な方法を都市計画でどんなことができるのかということを検討いただければと思います。

〈奥村委員〉

事務局の方に、再三お願いしていることですが、資料の送付等が遅いと私は感じています。3日前という形では我々は読むことができません。今回は大きな計画でボリュームも多いため、ある程度は理解できますが、普段から資料の送付が遅いと感じています。その部

分、改善いただきますよう、よろしくお願いいたします。