

## 第4回 鳥飼まちづくりグランドデザイン策定委員会

### 議事要旨

日時：令和3年10月1日（金） 13：05～15：00

場所：摂津市役所新館7階講堂

#### ■ 出席者

- |        |       |                             |
|--------|-------|-----------------------------|
| (1)委員  | 梅村 仁  | (大阪経済大学経済学部地域政策学科 教授)       |
|        | 紅谷 昇平 | (兵庫県立大学大学院減災復興政策研究科 准教授)    |
|        | 榎谷 佳純 | (摂津市社会福祉協議会会長)              |
|        | 島内 嘉紀 | (摂津市商工会事務局長)                |
|        | 溝口 重雄 | (摂津市自治連合会副会長)               |
|        | 吉田 政和 | (摂津市自治連合会副会長)               |
|        | 黒田 美幸 | (公募市民委員)                    |
|        | 林 沙也加 | (公募市民委員)                    |
| (2)事務局 | 福渡 隆  | (摂津市副市長)                    |
|        | 大橋 徹之 | (摂津市市長公室長)                  |
|        | 武井 義孝 | (摂津市建設部長)                   |
|        | 永田 享  | (摂津市建設部参事兼道路交通課長)           |
|        | 湯原 正治 | (摂津市市長公室政策推進課参事鳥飼まちづくり構想担当) |
|        | 細井 隆昭 | (摂津市市長公室政策推進課参事鳥飼まちづくり構想担当) |
|        | 井上 智之 | (摂津市市長公室政策推進課主幹鳥飼まちづくり構想担当) |
- (以上、敬称略)

#### ■ 内容

1. 開会
2. 副市長挨拶
3. 委員挨拶
4. 議事
  - (1) 前回委員会の振返り
  - (2) 鳥飼まちづくりグランドデザインについて（道路・交通）
  - (3) 鳥飼地域のエリア設定の考え方について
  - (4) その他

#### ■ 配布資料

【資料1】 前回委員会の振返り

【資料2】 鳥飼地域の市街化の変遷

【資料 3】鳥飼地域の構造

【参考資料 1】淀川三川合流地区 背割堤及び河川敷における自然木等について

【参考資料 2】高台まちづくりに係る住民意見の反映方法（案）

【資料 4】鳥飼地域の道路交通環境

【参考資料 3】摂津市におけるパーソントリップ調査結果（平成 22 年度調査結果）

【参考資料 4】平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査（交通センサス（最新データ））

※【資料 4】【参考資料 3】【参考資料 4】については第 3 回鳥飼まちづくりランドデザイン策定委員会にて配付

## 1. 開会

## 2. 副市長挨拶

○福渡隆副市長より開会の挨拶。

## 3. 委員長挨拶

○梅村委員長より挨拶。

## 4. 議事

### （1）前回委員会の振返り

○事務局より配布資料について説明がなされた。

### （2）鳥飼まちづくりランドデザイン（道路・交通）について

○事務局より配布資料について説明後、質疑応答がなされた。

委員長： 本日の資料では「住民の自動車利用の充実」について触れており、思い切った切り口と感じた。今回、摂津市としての交通に対する大きな方針が示されたので、それに対して委員の皆さまのご意見を伺いたい。

委員： 資料 4 の根拠が参考資料 3 のパーソントリップ調査であるとのことだが、これは 2010 年に調査されたものである。10 年前のデータを参考にしても、その間に様々な変化が生じているのではないか。

また、高齢化や自動車免許の返納が進んでおり、自動車を中心とした、「住民の自動車利用の充実」が鳥飼地域に適しているか疑問である。一方で、公共交通のことをもっと考えないと、移動範囲がますます狭小となる。「行きたいけど行けない」という状況が作り出されてしまうかもしれない。

現状がどのようになっているのかという内容を本日の資料に追加して頂きたい。

事務局： パーソントリップ調査における高齢者の移動の特徴をお伝えしたが、高齢化は着実に進行しており、更にはその傾向が強くなっていると考えている。市外への移動については、摂津市近郊での大型商業施設の開業等により、範囲は更に広がっていると考えている。

今回、自動車利用の充実について提案させて頂いたが、自動車利用だけを進めるとい

う視点では決してなく、鳥飼地域における渋滞状況等は課題であり、バス交通の定時性・速達性の確保の話もある。幹線道路と生活道路を分離させながら交通環境の改善を図るといった観点から提案させていただいている。

委員長： 高齢化率は高まっているが、高齢者への介護制度の充実等、近年政策は進んできている。先程の委員のご意見は、こうした全体的な分析が必要ではないかのご意見と認識している。

委員： パーソントリップ調査は現状を示すもので、交通や道路に関する市民意識調査等を実施し、住民のニーズ等を把握することで、将来の検討ができるようになるのでは。パーソントリップ調査後の変化という観点からすると、阪急摂津市駅の開業や吹田操車場跡地の開発等があった中で、鳥飼地域周辺の道路基盤は、渋滞はあるものの、大阪中央環状線等の広域的な道路ネットワークが整っているという認識である。広域的な道路ネットワークが存在すれば他地域から人が来やすい。また、地価が比較的安く、交通の便が良い所には一定規模の土地を必要とする園芸・ホームセンター・ゆったりしたカフェ等のロードサイド型の業態が立地しやすい傾向にあることから、遠くから人を引き付けるポテンシャルが鳥飼地域にはあると考える。

一方、鳥飼地域には淀川が位置しており、淀川対岸からのアクセスや、安威川以北側からも、住宅密集地等を抜けてのアクセスが必要であることから、課題はあると考えられる。このように、商業集客施設を鳥飼地域に立地させるためには、以上を踏まえて、通常とは異なる道路交通上の制約等が出てくるのではないかと考える。

長期的な視点から、電気自動車の普及、排気ガスの影響等、環境面への配慮から、自動運転の話も今後必ず出てくると思われる。また、行政担当者が思っている以上に社会環境の変化は早いので、トレンドは注視すべきである。「交通移動権」や「交通基本権」という話が近年取り沙汰されており、高齢者や障害のある方でも移動する権利が守られるということも重要と考える。

事務局： ご指摘のとおり、具体的な取組を検討していく上で、地域の方々の声をもう少し聞く必要があると考えている。単に交通利便性だけではなく、資料4にも記載のとおり、鳥飼地域には災害時の避難という問題もあることから、避難路の確保についても併せて、地域の方々の意見を聴取したいと考えている。

次に、自動運転については、既に他の自治体で社会実験が行われており、国においても2025年までに完全自動運転化を目指す方針が出されたことも認識している。こうした中で、滋賀県大津市では、市内に路線を持つバス事業者である京阪バスと共に様々な取組を進めている。

今年度上半期には市内を運行する阪急・京阪・近鉄バスを対象にヒアリングを実施した。今後も住民だけでなく事業者とのヒアリングにより、状況の把握に努めたい。

委員長： 鳥飼地域の交通に関する課題について、住民の声を拾い上げるような機会は近年あったのか。

事務局： 鳥飼地域においては、交通・教育に関して多くの課題があるという声を聞いている。交通に関する課題については、鉄軌道駅が南摂津駅一つであり、自動車に頼らざるを得ないといった点や、バスについても渋滞等により定時性・速達性が確保されず、便が悪いという話を把握しており、検討を進める必要があると認識している。

委員：地域内の移動はそれなりにあるが、地域外への移動があまりないというパーソントリップの結果については、当時と現在でもあまり変化がないと思われる。これを前提にすると、いかに快適な空間を鳥飼地域で整備出来るのかという点を基本に据えて物事を検討していくことが望ましい。100年先の科学技術の発展を想像することは困難なため、5～10年先の鳥飼地域において、どのように快適な空間を確保するのかを考えることが現実的である。道路交通に対する不満も10年前と大差はないと思うが、府道大阪高槻線の歩道の段差について議会で何度も議論されているにも関わらず、改善されないままであり、車いすやベビーカーが非常に通行しづらい状況である。これが地域の不満の一つであり、地域内の近場での移動においても利便性が担保されていないことが大きな不満につながっているのではと感じる。

エリア設定においても、駅前には常に地域の核と設定される。色々な物が集中し、賑わいがあり、そこから鳥飼地域全体に拡散的に発展させていくことを想定されているようだが、実情はどうか疑問である。南摂津駅は鳥飼地域の西端にあり、東部の住民にとっては遠く離れている一つの駅に過ぎない。それにも関わらず、南摂津駅を核に鳥飼地域全体の発展を考えることは現実的ではなく、地域全域を見据えながら、駅前と異なるコミュニティ拠点を各地域内にどのように確保するかが求められる。例えば、公園に定期的に移動販売車等呼び込み、併せて駐車場の整備や過ごしやすい木陰を創出することで、人が集まり交流や賑わいを生み出すことが期待出来る。そのような観点では公園が最もコミュニティ拠点として活用し易いと思われる。

これらも踏まえ、通過交通の幹線道路と地域内のネットワークを確保する道路を分離させ、通過交通はスムーズに流し、地域内の移動に関する利便性の確保や各地域内のコミュニティ拠点をいかにスムーズに結ぶかが問われる。

事務局：生活道路では、大阪高槻線での渋滞を避けるため、大阪高槻線以南の地域をかなりの速度で通り抜ける車が見受けられ、特に子育て世帯の安全性が脅かされている状況である。交通利便性も大切だが、安全の確保がより重要視されると認識している。このような中、ハンプ等による減速を促す取組や、ガードレールの設置がどのエリア・道路で求められているのかを地域の方々の声を聞きながら、検討を進めていきたいと考えている。

コミュニティ拠点の話については、エリアごとに人が集まることが出来る施設を整備する考え方もあるが、単なるハコモノ整備に留まってはいけないと認識しており、そのハコを使って活躍して頂く地域の方々のことを考えながら、様々な方とお話をさせて頂いている。

委員：教育委員会から、交通における危険箇所がないかどうかのヒアリングが行われているが、そうしたヒアリング内容は市の取組に反映されているのか。

事務局：教育委員会が主になって、交通管理者・道路管理者と意見交換しているところであり、現時点では道路交通課には情報がきておらず、今後、内容を確認した上で取組を精査させて頂く予定である。

委員：中長期的に物事を考えたいと思うが、市内では十三高槻線の混雑が酷く、鳥飼仁和寺大橋の無料化によりこれが緩和されると期待されている。市外に目を向けると、淀川沿川の道が茨木市・高槻市方面へ延長されており、高槻市には国道171号線を通行

するよりも円滑な移動が可能となった。このような道路が、市内には整備されていないことから十三高槻線等に交通が集中する結果となっているのではないか。整備が予定される河川防災ステーションに合わせて、堤防天端道路の整備の必要性を再三申し上げており、円滑な広域移動を可能にするべきではないか。一方、生活道路については、利便性が高い道路にするため、2～3年という短いスパンで取り組むのではなく、10～20年を視野に、河川防災ステーション整備と合わせた取組とし、広域的な移動を他市と連携して整備することが重要ではないか。

事務局：生活道路は幹線道路と分離させることで利便性を高めていきたい。他市との連携については、基礎自治体間での整備というよりも、幹線道路については大阪府が関係する話でもあるので、大阪府の動向も注視しながら考えていきたい。

委員：産業面からすると、近隣の中では鳥飼地域が最も交通利便性が良く、鳥飼地域の土地を探す事業者が多いものの、適地が空いておらず、茨木市等へ流れていくという状況である。

委員：河川防災ステーションへのアクセス道路については、堤防天端の道路整備しかあり得ない。整備予定地から大阪中央環状線や府道八尾茨木線へアクセスするにあたり、施設整備よりも先行して、堤防天端道路の整備を検討する必要がある。過去においては、当該堤防は府道としてバスも通行していた（昭和30年代）。更に遡れば、京街道として、京都に通ずる道でもあったという歴史がある。このような経緯から、府との調整を要するかもしれないが、道路整備に着手することが出来ると考えている。長期的に考える際に、大阪市営地下鉄谷町線の大日駅から高槻市方面への延伸計画がかつて議論され、路線決定された。しかし、現時点では中止に近い状況となっている。実際のところ、現在の延伸計画の実現性はどうなっているのか。

事務局：地下鉄延伸について詳細な回答は出来ないが、計画決定したものの具現化していない公共事業について、一般論として回答させていただく。例えばダム計画の場合、国が最善策として決定しても、住民と協議を進める中で状況の変化により、代替策や投資効果等を検討し、計画自体が変更となることは多分にある。一度決定した計画をその通り実現しなければいけないという訳ではなく、是々非々の話になるかと思う。

地下鉄延伸についても、現況や中長期的な予測等を踏まえ、整備するメリット、即ち、投資効果を立証し働きかけることで、地域住民も賛成されているのであれば、あとは国・沿線自治体の整備費用負担の問題だけである。大きなプロジェクトであればある程、丁寧に地域住民を含めた合意形成を図っていく必要がある。

鳥飼まちづくりを考えるにあたって、当策定委員会の中で防災を最初に議論した理由は、洪水時に浸水するリスクは、高まることはあったとしても、絶対になくなることはない。いつか起こるかもしれないリスクからどう守るのか。グランドデザインは100年先を見据えたものであるため、目先の話というより、いざという時のことも念頭に置きながら検討すべきではとのことから、最初に防災の話について議論頂いた。道路について、防災の観点から言うと、災害時に逃げる必要がある。逃げることを考えると、自動車を使用する方が多いのではないか。高齢者もピックアップして逃げる必要があるのではないか。このような点も踏まえたネットワークの形成を検討する必要があると考えており、自動運転もそうであるが、道路幅員が重要となってくると

考えている。災害時に道路が狭隘だと、何もかもが止まってしまう。道路幅員が確保されると、わずかでも交通が可能となる。有時に備え、狭隘道路の拡幅に努めることは重要であるが、一気に進めることは出来ないため、100年後を見据えた話になると思われる。グランドデザインでは、目先の話はどうするのかということもあり、短期で取り組むべき内容も含まれる。ただし、市全体の大きな流れの中で、投資の必要性を判断した上で、必要と判断される場所については、小手先ではなく根本的な対策が必要である。このような判断の上、道路整備を実施した方が良くと考え、本日の資料を作成している。

また、本日頂いたご意見の中には、道路ネットワークのみで対応する内容と、高齢者福祉対策等、道路ネットワーク以外で対応する内容がある。こうした切り分けをしっかりと行い、拾い上げていくことが重要と考えている。頂いたご意見については、いつ・何を・どのようにしていくのか考えながら、こちらから提案させて頂きたい。時間的な流れと、鳥飼地域の空間をどうしていくのかという観点からご意見を頂きたい。

堤防天端の道路整備については、委員ご指摘の通りであり、今すぐ実現可能かどうかは別にして、活用できるものはすべきである。そのためには、市として「堤防天端の道路整備をやりたい」と手を挙げ、国から「了承」と言わせる状況を作り上げる必要がある。後は市内部の話となるが、その整備費用の問題等を丁寧に積み上げていく必要がある。

大阪市営地下鉄谷町線延伸の件について、現状についての補足をさせていただく。実現に向けた手順としては国から整備すべきという答申に載せて頂かないと具体的な整備に向けて動いていけないという前提があり、その前段階として、大阪府の公共交通戦略に位置づけられた上で、近畿圏の交通計画に載せていかないといけない。また、地下鉄の延伸の検討については、延伸に要する整備費よりも運賃収入で採算が取れるかが大前提となってくる。現時点では、地下鉄2号線を延伸することで採算が取れるという判断に至っておらず、府の公共交通戦略にも掲載されていない。延伸に向けた道のりはまだまだ長いと思われるが、検討は続けていきたいと考えている。

委員：資料に自転車利用空間の確保という記載があるが、地図等にその表記がない。鳥飼地域は平坦地であるので、自転車利用が重要になってくると思われる。海外を見ても、大都市の自転車利用が進んでいる。鳥飼地域は比較的道路ネットワークの整備が進んでいることから、先行的に自転車利用のモデル地区として何か取組を考えられるのではないかと。

また、海外の乗合いタクシー・自動車のような取組が、日本では特区で行われているのみであるが、長期的にはそのような取組も考えられるのではないかと。

避難に関して、大川である淀川はすぐに氾濫することはなく、避難の時間は十分ある。ただし、自動車を持たない人はどのように避難するのかといった際に、地域内で相乗りできる交通サービスの仕組みがあれば、災害時も活用出来るのではないかと考えている。

バス交通に関して、鳥飼地域は複数のバス路線があるので、例えば、国が音頭をとつ

て、市域を越えたバスや異なるバス会社であっても同じスマホ一台で様々なバスの情報や運行状況が分かるようになると、利用者のストレスが大分減るのではないかと考える。そうした仕組みが将来的には標準化されるのではないかと考えている。

委員：道路の段差が多いことは以前から議論されていたことであり、歩行者等の横を車が速い速度で通り抜けていくので、子どもと自転車で一緒に走行していると安全面を懸念する。

また、自転車専用レーン（矢羽型路面標示）が整備されているが、逆走が見受けられ自転車の安全走行に係るルールが徹底されていないと感じる。

高齢者は自動車を手放すと困るという懸念が大きいようである。気軽に通院できるよう、送迎バスやタクシーが利用出来る環境が望ましい。現在も、要支援・要介護の方は無料で送迎サービスを利用出来ると聞いたが、利用者自身がサービスの存在を知る以上に、利用者の家族も知ることが出来るよう、LINEを活用した情報発信など、情報発信の仕組みを構築し、周知を強化する必要がある。

委員：市内のマミー・クリスタルという会社が京都市の委託を受けて、自転車の交通マナーを教える業務を務めていた。

事務局：道路の段差について、これまでの歩道はマウンドアップして、車道より一段上げる整備が常識であった。この場合、道路から敷地への進入口にどうしても段差が生じ、結果として歩道が波打つ形になっていた。一方、近年は、歩道と車道の境界部分にのみブロック等を積み、歩車道を同じ高さにする方法などもあり、歩道の舗装を更新する際には出来るだけ歩行者や自転車が安全走行できるよう、府とともに整備を進めていきたい。

自転車は軽車両であり、法律上は車道を走行することになっている。近年、歩道上での自転車による事故等も踏まえ、車道部分に青い自転車専用レーン（矢羽型路面標示）を設定し、自動車走行帯と自転車走行帯を離している。青矢羽根も車の進行方向と同方向に設定することが基本ルールとなっている。先程、逆走のお話があったが、これはルールを周知しきれていないことに起因していると思われるため、交通安全教室等の機会を通じて、啓発に努めていきたい。

鳥飼地域の道路交通は、広域ネットワークや避難を考えるにあたり、将来の大きな観点と地域内交通における動きとセットで検討する必要がある。急に100年後の姿を実現させるのではなく、1年ずつの積み重ねにより徐々に姿を変えていく。100年後の目標を定めて、これに向けた整備をすぐに進めるのは現実的ではなく、ニーズにも合致しないと思われる。

ランドデザインの中では、将来像の話もして頂きたいと考えており、5～10年先というよりは、まずは地域のニーズも踏まえながら、ランドデザインの中における表現の仕方はご議論頂きつつ、急にではなく徐々にランドデザインで示される姿へ向かうよう取組を進めていきたい。そのため、普段から地域の方々の声を聞きながら進めていく必要があると考えている。10～20年後の話であれば、また話も変わってくるかと思われるが、適宜調整をしながら、大きな観点に基づく議論と、当面の間に関するご意見等を頂ければと考えている。

### (3) 鳥飼地域のエリア設定の考え方について

○事務局より配布資料について説明後、質疑応答がなされた。

委員：資料4ページの右側上部に「離宮 鳥養院の跡」がある。また、府道八尾茨木線沿いに「黒丸城の跡」がある。この2点については発掘調査により存在が明らかになったのではなく、小字名で残っていることからこの場所にあったものとしているようである。室町時代、更には平安時代に、この鳥飼地域において「鳥飼猿楽」が発展していったが、同じように、その猿楽太夫（愛幸）が居た・上演していたとされる場所がある。この猿楽太夫（愛幸）は京都の東寺や御香宮等でも上演したという記録も残っている。このような人物が鳥飼地域に居たということ、そして、その能楽堂がどこにあったのかということであるが、旧鳥飼中学校跡地（摂津市鳥飼本町1丁目5～7付近）の一角に猿子田という小字があり、ここに能楽堂が存在し、その南側には内殿という小字があり、黒丸城にゆかりのある土地と類推されている。また、鳥飼五久には京都御所へ納めるための厩舎があったと言われている。このように、鳥飼地域には、猿楽の舞台があり、その演者や観客たちが存在したということで、文化的に評価出来る土地であると考えている。これらを踏まえると、鳥飼猿楽についても他の歴史的・文化的施設と同様に表示をし、顕彰すべきではないか。

奈良の西大寺周辺の平城宮跡や、阪急高槻市駅北側の安満遺跡公園はかつて田んぼが中心であったが、現在は立派な公園となり、昔と比べると想像も出来ないような素晴らしい場所となった。この鳥飼地域でも、夢を膨らませて、事例のような取組を進めてはどうか。公園だけでなく、道の駅や川の駅という形でも実現可能ではないかと考えている。

委員長：地域の歴史・文化を認識した上でのエリア設定が必要というお話と受け取った。ところで、大規模な民間事業所について、白地であるがそのまま良いのか。何かしらの位置づけは必要ではないか。

委員：大規模事業所も巻き込む形でエリア設定を進めていけば良いと考えている。

委員：エリア設定については、大枠の話として捉えており、それが正しいかどうかは一旦置いておき、今後どのようにしていくかが重要と考えている。

商業施設の立地を示す資料を見て、その少なさに愕然とした。南摂津駅前を歩きたくなる空間にする旨が資料には記載されているが、その実現には相当な改革が必要と感じる。ウインドウショッピングをしたくなる店舗やオシャレなカフェ等に加え、市内で収穫された野菜が購入できる店舗や土産店がある等をイメージしてみたが、こうした事業者を誘致するなどの抜本的な改革が必要ではないか。それがどこまで実現出来るのか気になった。

事務局：明確な期限を定め、具体的に何年後に何が整備出来るかといった話ではなく、「将来こうありたい」という話を基にランドデザインを作り上げたいと考えている。南摂津駅は鳥飼地域の玄関口であり、核となる場になると考えている。今後の高齢化社会を見据え健康づくり等を考えた際に、都市機能の集約と共に、健康にもつながり、歩いて楽しいまちにしたいという将来ビジョンを掲げながら、バックキャスト的にどのような取組が可能か、大きな方向性を出しながら南摂津駅前広場を考えて



いきたい。

委員：南摂津駅を利用する人にとっての発展意義は考えられるため、一概に否定は出来ないが、同駅が鳥飼地域の玄関口として、地域全体の発展を考えていくことは無理があると思っている。鳥飼地域の賑わい創出や発展に向けて、市は「駅を利用して賑わう・人が来ることによって賑わう・人を呼び寄せることが出来る」という賑わいのパターンを思い描いているようであるが、それは少し違うのではないか。確かに南摂津駅は鳥飼地域における唯一の鉄軌道の駅であり、そこから外部に繋がるという意味では先ほどのパターンが当てはまるかもしれないが、人の移動を見ても明らかなように、鳥飼地域は地域内で完結する移動が基本にあり、今後高齢化が進行することも踏まえると、移動がより近場で限定的にならざるを得ないと思われる。このような状況下で利便性をどうするのか、各エリアの一定の生活圏内に賑わい拠点をどのように整備するのかを考えた際に、市民農園があり、この市民農園の余剰作物を販売出来るようなスペースなど、人が集まり賑わいが生まれる場となることが想像される。また公園を使って、コミュニティ拠点として利用出来るよう整備し、毎月、数日でも定期的にキッチンカー等が集まるよう仕組みをつくり賑わい、人々が交流し合えるスペースとして活用するのであれば、地域の活性化に繋がるのではと考えている。こういったことをきっかけに小洒落たカフェやコミュニティ施設が広がってくれば、アクセス道路も生きてくるようになる。このような拠点を各エリアに整備するなどの方向に発想を変換した方が良いのではないか。

事務局：決して南摂津駅前だけを核とするのではなく、鳥飼地域全体で賑わいを創出していく必要があると考えている。南摂津駅前を活用し、外から賑わいを持ってくるだけでなく、鳥飼地域の内部での活性化が必要と考えている。例えば、田園（農業とのふれあい）エリアでは、コミュニティ拠点となるものが出来ればと考えている。他にもいくつかそのような拠点を創出し、これをネットワーク化することで、人の流れや賑わいに繋がると考えている。

委員：南摂津駅の賑わい創出は素直な考え方だと思う。一方、大規模事業所がこのエリアにあることは、本資料における全体の方針とはマッチしていないと思われる。極端な話になるが、地域の将来性だけを考えるのであれば、移転を視野に、商業施設を誘致することも戦略の一つとして考えられる。

これと関連し、あくまで仮定であるが、事業所が現在の工場敷地を手放すケースは2つのパターンがある。1つ目は、経営危機に陥り工場を手放すパターン。2つ目は、事業所の経営判断により工場を手放すパターン。後者に関して、近年、国際的なサプライチェーンを乱してはいけないという観点に基づき、取引先や株主から「災害リスクの高い場所に工場を置き続けて大丈夫なのか」という指摘を受けることが様々な企業でも発生している。鳥飼地域の事業所に関して、淀川が氾濫して製造が出来なくなることを避けるため、国内の他の工場で製造出来るように事業継続計画を作成するよう、取引先や株主から指摘を受ける可能性があると思われる。このような状況で工場の大規模な更新を迎えた際に、駅前の良い立地である現工場敷地を売却し、他の所へ移転することは経営判断的に充分起り得る話であり、現に阪神間において多くの工場跡地がマンションに変わってきている。長期的な戦略を検討する上では、

このような可能性も頭の片隅に入れておくべきである。

委員長： 大規模事業所などが立地している無色の箇所も何かしらのエリアの位置づけをし、色をつけた方が良いというのは、市全体の中で自分の居る場所の色がないと、「これはどういう意味なのか」と不信感を持たれることが懸念されるためである。特に何も意味付けがなされていないと、事業所が「もうこの土地から出ていってしまっても良い」という判断をする可能性がある。事業所に「居てください」というアピールのためにも、何かしらの位置づけが必要と考えている。

委員： 工場があると、工場勤務者が周辺の店舗で購買し、飲食をするなど、地域にとって欠かせない一種の集客拠点となる面もある。

事務局： 防災の観点からも、企業の力を取り込みたいと考えている。可能であれば、企業と共存していきたい。企業はCSR等、様々な活動をされているかと思うが、そうした活動も地域住民と一緒に盛り上げて進めていくことが出来れば、賑わい創出にもつながると思われる。「住民だけ」・「企業だけ」という括りではなく、「みんなで一緒に」というスタンスが必要と考えており、商工会にも協力頂いて、何か取組が出来ないか検討を進めていく予定である。

また、災害時には、企業も住民も避難のタイミングは同じであることから、例えば、企業がバスを出して避難する際に、近隣の要介護・要支援者を一緒に乗せて避難をしてもらうことが出来ないかと考えている。

委員： 各エリアには、実際に人が居住している。自動車で鳥飼地域を走行し、地域を眺めると、それぞれの地域に特色があり、意外な場所に住宅が立地しているなど、住居エリアと工場エリアの境界が非常に曖昧になっていることを実感した。

令和元年9月、市議会の総合計画及び総合戦略等調査特別委員会において、居住エリアで人口がどのように変化するのかについて市が答弁をしていた。市の特徴として、世帯数が多く、特に単独世帯が多い旨を答弁している。全国的には2040年頃に単独世帯の割合が40%を超える見込みだが、摂津市は2017年時点で、既に全世帯における単独世帯の割合が40%を超えていることに加え、高齢単独世帯と高齢夫婦世帯の増加が著しいとのこと。特に鳥飼小学校区では、2017年時点で高齢単独世帯が20.5%、高齢夫婦世帯が14%と、合計で約35%が高齢単独世帯と高齢夫婦世帯で占められているとのことである。高齢者人口の多い地域では今後さらに高齢単独世帯が増加すると市は答弁している。また、出生率について、全国は1.4に対して、摂津市は1.5であるものの、鳥飼地域の出生率は低下傾向であるとのこと。そして鳥飼地域の有配偶率は大阪府内の平均と比べても低いとのこと。有配偶出生率は、市全体では大阪府内の平均よりも高いが、鳥飼地域は非常に低い数値で推移しているとのことであった。こうした状況においても3階建ての住宅の建て替えが進むエリアがある。また、開発当時の長屋のまま残っているエリアや借地が多いエリアに住む高齢の単独世帯の方はこの5~10年でどうなるのかという問題意識がある。自己所有の敷地であれば建て替えも可能で、家族も居住することが出来るが、借地の場合は現在居住している方が転居または死亡しない限り手をつけることが出来ない。それぞれの地域において特徴があるので、こうした点も考慮しておく必要があると考える。なぜ鳥飼地域だけ有配偶率が低いのか分からないが、同委員会ではこうした観点から

の議論がなかったと捉えている。その他、出生率を 1.5 から 1.8（希望出生率）にするという話もあったが、政策的にこれをどう実現するののかも考えるとともに、エリアの特色も踏まえながら、検討を進める必要があるのではないか。次の次の世代がどうなるのかということにも目を向ける必要がある。若い世代が結婚せず、子どもをもたないことは、将来のまちづくりに与える影響は大きいと考えている。このような話を踏まえながら、どのようなまちづくりになるのかイメージしないといけない。

事務局： ご指摘の状況はこちらも認識しており、独居高齢者等への対策の必要性を感じている。高齢者対策としてやるべきことはしっかりとやるべきであり、ランドデザインはランドデザインとして動いていく必要があるので、その仕分けを今後しっかりと行う必要があると考えている。有配偶率の低さ等も認識しているが、これに対して行政が具体的に動くことの難しさが根底にあると思っている。ただ、鳥飼地域に居住されている方をどのようにイメージしていくかということは必要と考えている。当該テーマの扱い方については、委員長と相談させて頂く。

#### (4) その他

事務局： 第 3 回策定委員会においてコミュニティについてご議論頂いたが、現在、地域住民の方を対象に地域コミュニティに関するヒアリングを進めている状況であるので、その内容をまとめ次第、当委員会でお示しさせて頂きたいと考えている。したがって、コミュニティについては次回以降の当委員会において議論頂く場を設定したいと考えている。

道路・交通に関しては、本日頂いたご意見を基に、地域住民のニーズの聞き取り等に向けた意見交換の場を設けたいと考えているので、その結果がまとまり次第、当策定委員会で報告させて頂き、議論頂ければと思う。

本日の記録については事務局で作成後、HP にて公開する。次回策定委員会の日程は調整中であるが、11 月中旬から下旬での開催を予定しており、改めて連絡させて頂く。

委員長： エリア設定については、本日の議論を基に修正した図を提示して頂きたい。それと合わせて、コミュニティについて議論出来ればと考えている。

本日、議論頂いた道路・交通に関する話も踏まえて、事務局で検討頂きたい。

以上で、第 4 回鳥飼まちづくりランドデザイン策定委員会を閉会する。