

1 . 調査の背景と目的

大阪国際空港は昭和 34 年（1959 年）7 月、運輸省より空港整備法による第一種空港に指定され、大阪国際空港と改称し今日に至っている。以後、昭和 30 年～48 年（1955～73 年）のわが国の高度経済成長の過程で、同空港は目覚ましい発展を遂げていった。一方、昭和 39 年（1964 年）6 月にジェット旅客機が就航して以来、航空機による騒音等の公害が深刻な問題となった。

昭和 42 年（1973 年）8 月に「公共用飛行場周辺における航空機騒音による障害の防止等に関する法律」（以下「航空機騒音防止法」という）が制定され、昭和 45 年（1970 年）から移転補償事業による当該地域の民間所有の土地買収が始まったものの、これらの移転補償事業による土地買収方法は権利者からの申し出による買収であったため、市域内には蚕食状態の移転跡地（以下「跡地」という）が点在する結果になった。

その後、航空機の低騒音化等による発生源対策の進捗により、航空機騒音等が改善されることにより、第 2 種区域騒音エリアの縮小見直しが、昭和 62 年（1987 年）、平成 10 年（1988 年）の 2 度にわたって実施された。

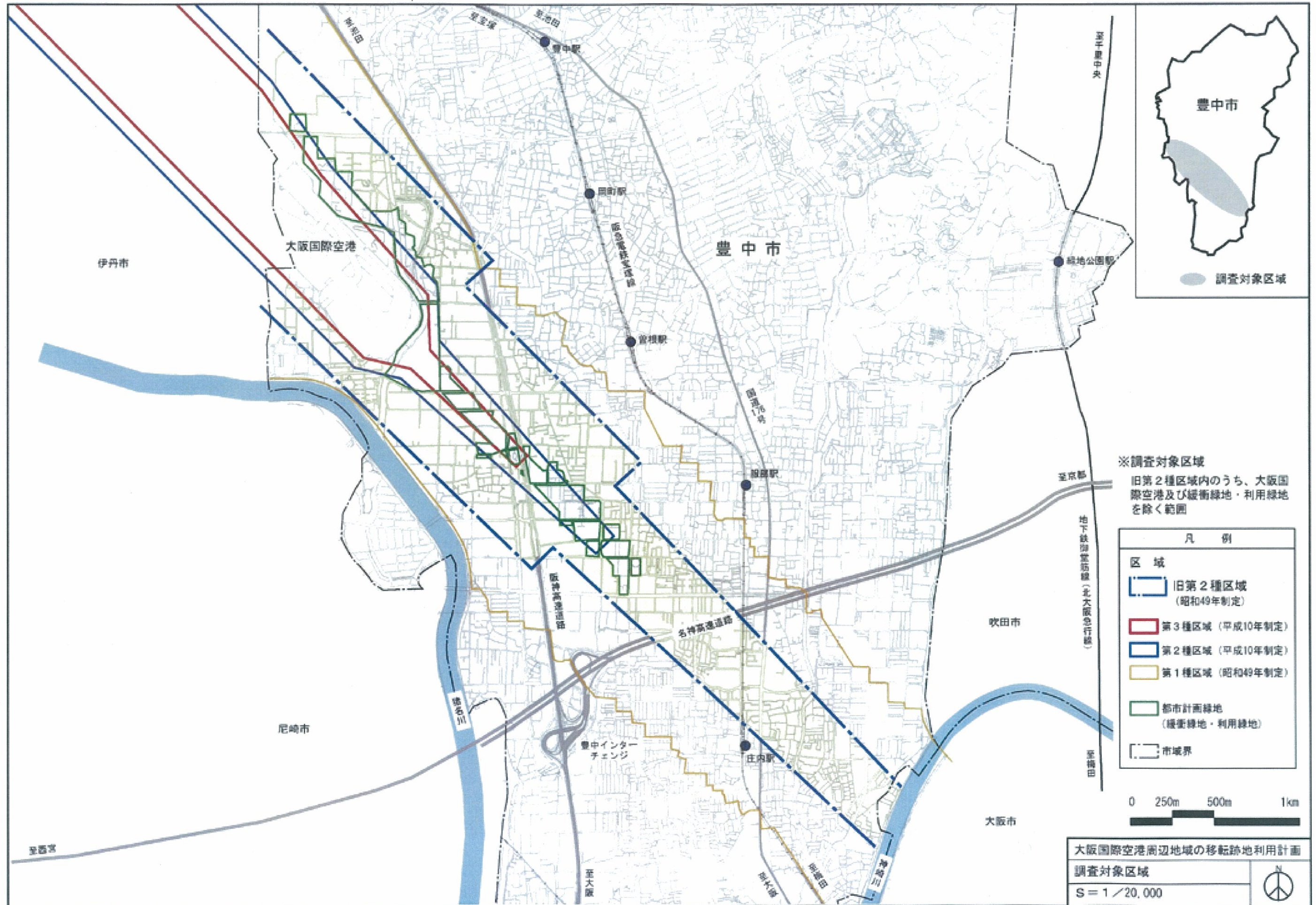
一方、昭和 62 年（1987 年）2 月には大阪府側で、平成 5 年（1993 年）3 月には兵庫県側において空港周辺地域における緑地整備をすることが、都市計画決定され大阪国際空港周辺緑地事業（緩衝緑地や利用緑地）として、跡地の一部において整備事業が進められてきたが、現在においても未利用地等が市域内に数多く点在し、当市のまちづくりの阻害要素となっている。

本調査では、第三次豊中市総合計画における当市の将来像として「活力あふれる個性的・自律的なまち」として目指すところの「まちづくり」と「産業再生」の視点に立って、長期間にわたりまちを分断し空洞化させている跡地と、その周辺の低未利用地を含む土地の利用計画の策定を目的とするものである。

このため、本年度は個別の跡地について土地条件等により類型化し、土地再編・整備手法について提案するとともに地元意向調査を行い、また、「大阪国際空港周辺地域の移転跡地利用計画の策定調査」に係わる研究会を設置し、跡地の利用計画について関係者間での課題の共通認識や意見交換等を実施した。

なお、策定調査は跡地の有効活用事業推進のための基礎調査として行ったものであり、事業化に向けては現行制度上の課題や検討項目が多く残されているため、関係機関との調整が必要である。さらに、事業化に際しての具体的な跡地の有効活用については今後の検討課題とする。

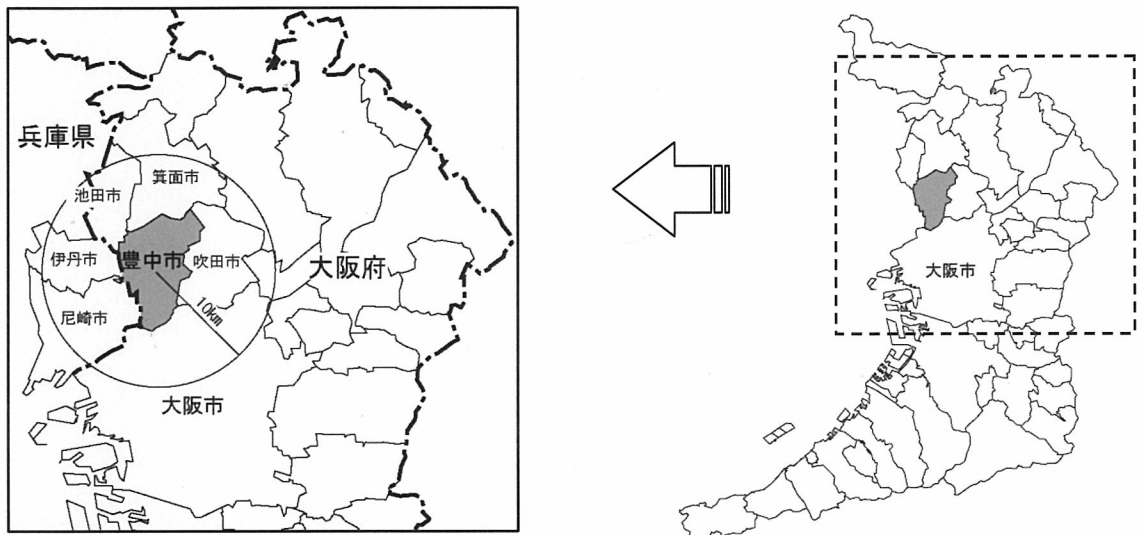
〈調査対象区域〉



2. 地域の現況

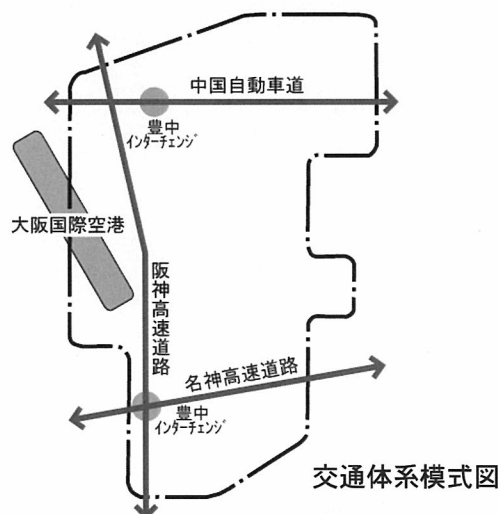
(1) 本市の位置等

- 豊中市は大阪府の中央部の北側、神崎川を隔て大阪市の北に位置し、東は吹田市、西は尼崎市、伊丹市、北は池田市、箕面市に接しています。地形は北東の千里山丘陵部、中央の豊中台地、西・南の低地部とからなる。
- 市域
東西6km、南北10.3km 面積36.6km²（全域市街化区域）。海拔1～134m。



大阪府における豊中市の位置

- 自動車専用道路については、北に中国自動車道、南に名神高速道路、西に阪神高速道路があり、広域的な高速自動車道路網が整備されている。また、本市西部には大阪国際空港があり、交通機能が集積された利便性の高い都市である。

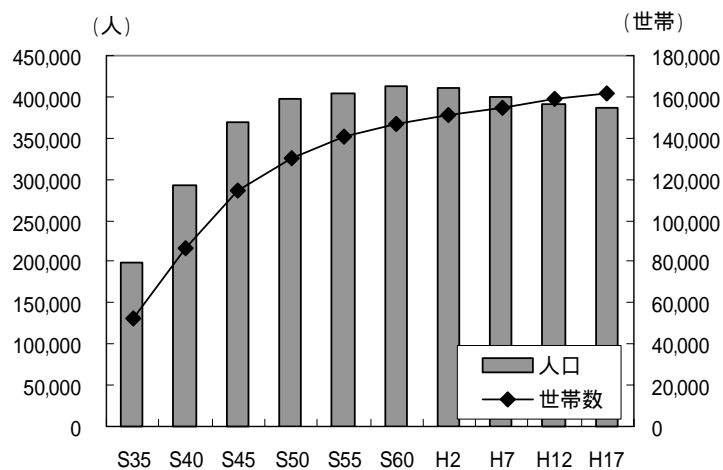


- 本市はまちづくりの基本理念として、第3次豊中市総合計画（2001-2020）において「人と地域を世界と未来につなぐまちづくり」を掲げ、その実現に努めている。

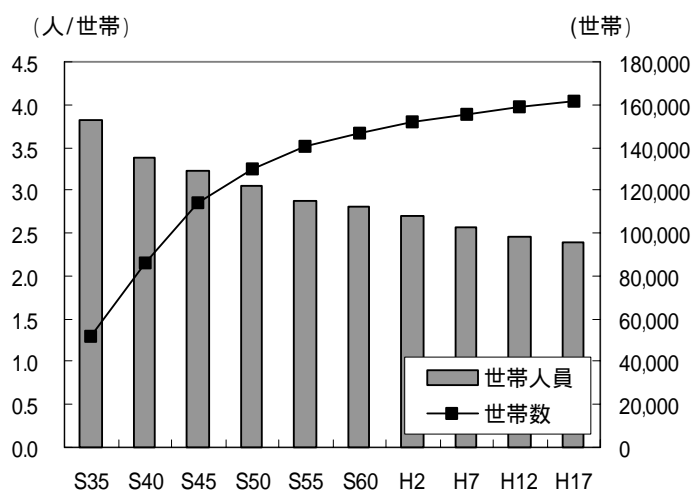
(2) 本市の人口・世帯数

人口・世帯数の推移

- ・本市の人口及び世帯数は平成 17 年（2005 年）時点で人口 386,610 人、世帯数 161,209 世帯となっている。（出典：「平成 17 年度国勢調査 豊中市速報値」）
- ・人口動向は、昭和 60 年（1985 年）の 413,213 人をピークに微減傾向が続いている。
- ・世帯数は、増加を続けており、人口のピークである昭和 60 年から平成 17 年までに約 14,700 世帯が増加している。
- ・世帯人員は減少傾向が続いており、平成 17 年（2005 年）時点で、平均世帯人員は 2.40 人/世帯となっている。（出典：「平成 17 年度国勢調査 豊中市速報値」）



人口・世帯数の推移図



世帯数・世帯人員の推移図

出典：各年国勢調査

(3) 本市の産業動向

事業所数・従業者数の推移

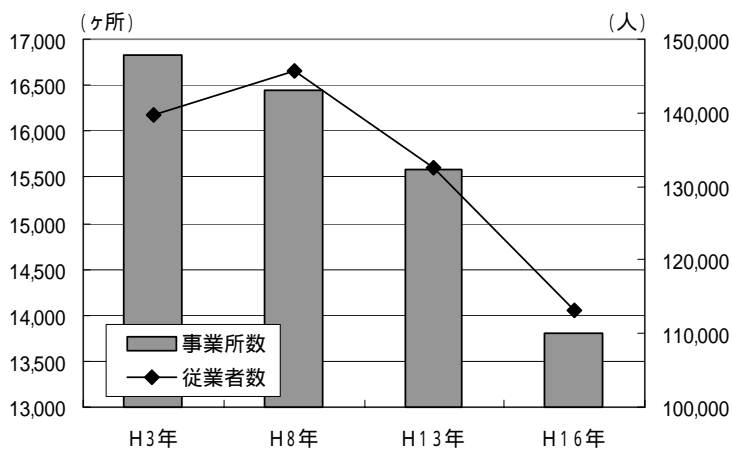
- ・平成3年から平成16年にかけての本市及び大阪府全体の事業所数及び従業者数の推移を以下に示す。
- ・本市の事業所数は、府下の傾向と同様、平成3年以降減少傾向が続いている。
- ・本市における事業所数減少の要因として、平成6年の関西国際空港開港による空港関連業務施設の移転及びそれに伴う商業施設の衰退等が考えられる。

	平成3年		平成8年		平成13年		平成16年	
	事業所数	増減率	事業所数	増減率	事業所数	増減率	事業所数	増減率
大阪府	541,343	-	533,566	1%	483,964	9%	428,302	12%
豊中市	16,831	-	16,444	2%	15,590	5%	13,797	12%

事業所数の推移

	平成3年		平成8年		平成13年		平成16年	
	従業者数	増減率	従業者数	増減率	従業者数	増減率	従業者数	増減率
大阪府	5,074,032	-	5,220,923	3%	4,778,808	8%	4,067,294	15%
豊中市	139,692	-	145,640	4%	132,598	9%	113,110	15%

従業者数の推移



本市の事業所数・従業者数推移図

出典：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

- ・製造業を中心に市内事業所の平成3年と平成16年を比較して見ると、事業所数が約26%の減、従業員数で約36%の減となっている。

	平成3年		平成16年	
	事業所数	増減率	事業所数	増減率
豊中市	2,097	-	1,559	26%

製造業数の推移

	平成3年		平成16年	
	従業者数	増減率	従業者数	増減率
豊中市	29,753	-	19,029	36%

製造業従業者数の推移

出典：総務省統計局「事業所・企業統計調査」

(4) 本市の交通条件

- ・本市には、中国自動車道、名神高速道路のインターチェンジを始め、阪神高速道路等も整備され、JR新幹線・新大阪駅にも至近距離にある等、広域交通機能が集積された立地となっている。

道路

- ・自動車専用道路は、北部に中国自動車道、南部に名神高速道路が東西方向に通っており、各インターチェンジも市内に位置する。
また、西部に阪神高速道路大阪池田線が南北方向に通っている。
- ・広域幹線道路は、東部に国道423号(府道御堂筋線)、国道176号、西に府道大阪南池田線が南北方向に通っている。
また、北部に府道大阪中央環状線が東西方向に通る、中部には府道豊中吹田線が通っている。

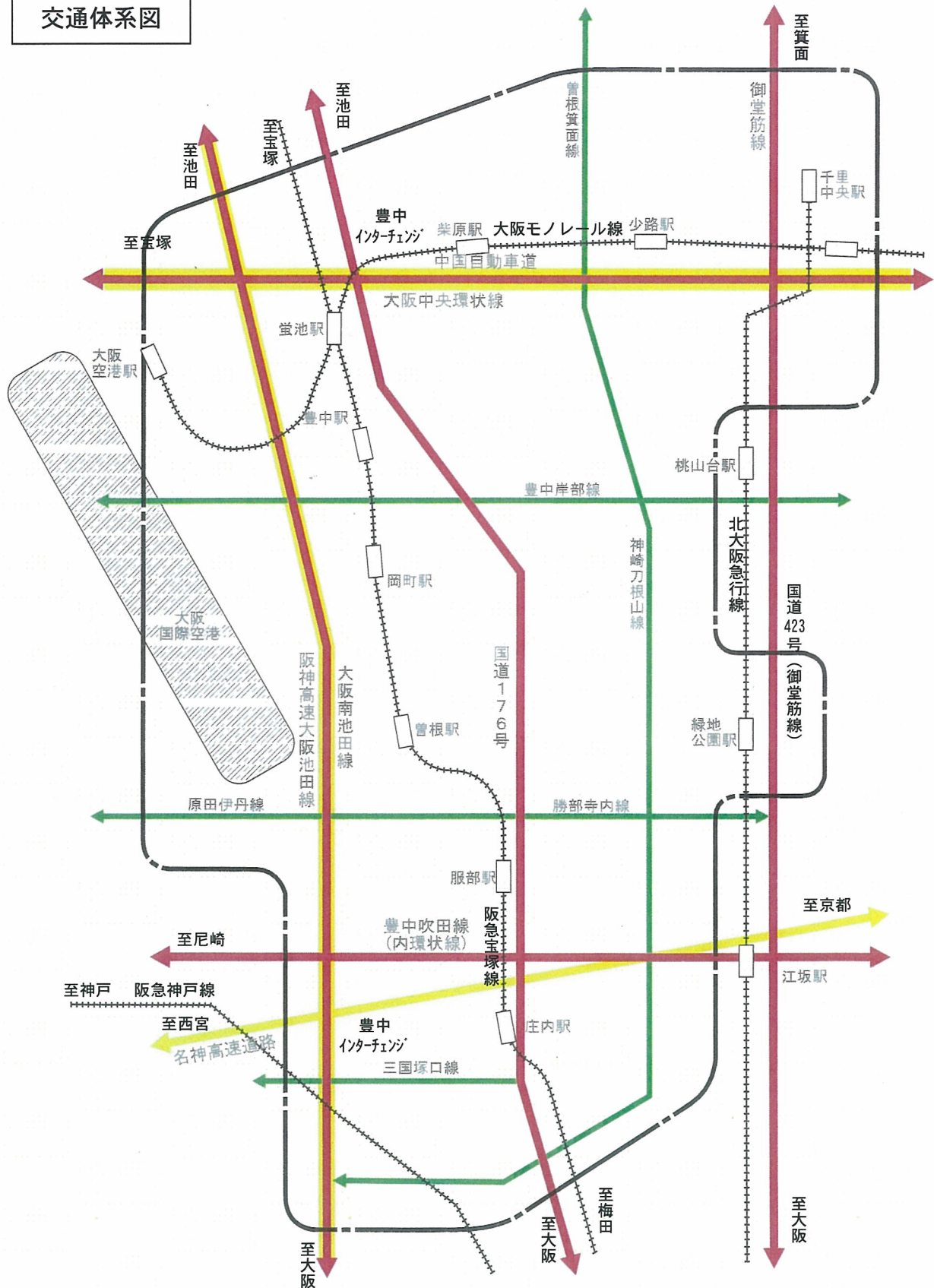
鉄道

- ・鉄道は、中央部に阪急電鉄宝塚線、東部に北大阪急行線が南北方向に通っている。
また、北部に大阪モノレール線が東西方向に通る、南部に阪急電鉄神戸線が東西方向に通っている。

空港

- ・西部に大阪国際空港が位置し、空港の全体面積約3.2k㎡のうち、本市域は0.8k㎡であるが空港関連業務施設が数多く立地しており、大阪国際空港の玄関口となっている。
- ・空港への主要なアクセスは、いずれの交通機関も本市からとなり、自動車専用道路は、中国自動車道豊中インターチェンジ、名神高速道路豊中インターチェンジ、阪神高速道路池田線大阪空港ランプからのアクセスがある。
- ・鉄道は、阪急電鉄宝塚線蛍池駅から大阪モノレール線大阪空港駅によるアクセスとなっている。
- ・本市南部から西部にかけては、航空機進入路直下であり、騒音の著しい地域であり、本市域内の騒音指定区域(第1種～第3種区域)は、南部市域面積の約半分を占め、また、航空機騒音対策事業の主な対象区域である第2種及び第3種区域の面積のうち、約半分が本市となっている。(昭和62年時点)

交通体系図



凡例

- 広域幹線道路
- 都市幹線道路
- 自動車専用道路
- +++++ 鉄道及びモノレール

出典：豊中市都市計画マスタープラン

※上図は本策定調査に伴い「豊中市都市計画マスタープラン（交通体系図）」を加工したものである。

(5) 豊中市都市計画マスタープラン

豊中市都市計画マスタープランは「豊中市総合計画」及び「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発または保全の方針」に基づいて定める計画であり、全体構想と地域別構想から構成されている。また、計画目標年次は2020年度としている。

○まちづくりの目標

- 都市計画マスタープランでは、将来都市像の実現を目指すための都市計画における施策展開の基本的方向をサブコンセプトとして示している。

〈サブコンセプト〉

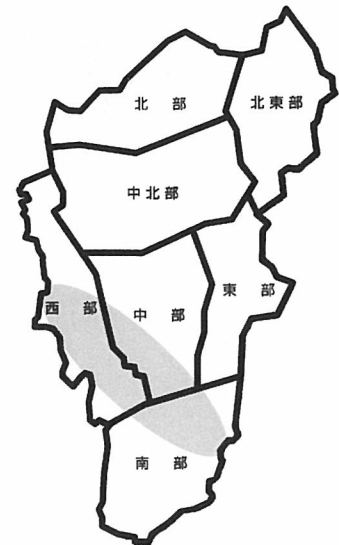
- 活力あふれる便利で快適なまち
- みどり豊かなうるおいのあるまち
- 安全でゆとりのあるまち
- 地域の個性を活かすまち

○対象地域

- 都市計画マスタープランの全体構想は市域全域を対象とし、地域別構想は市域を7つに区分した「地域」ごとに設定している。

〈地域区分〉

北部地域、北東部地域、中北部地域、中部地域、西部地域、東部地域、南部地域



● 本調査対象区域

○地域別構想

全市を区分した地域のうち、本提案内容の対象にあたる地域は西部地域、中部地域、南部地域であり、以下に3地域の地域別構想を示す。

西部地域 〈地域の将来イメージ〉

空港と共存し活性化を目指すまち／自然環境や緑地と調和するまち

〈まちづくりの課題〉

- 空港機能等を活かした地域の活性化
- 住宅地と流通業務施設、農地等の共存する市街地の形成
- 新産業軸としての大阪南池田線沿道利用の誘導

中部地域 〈地域の将来イメージ〉

環境の整った快適なまち／人々のふれあいのあるまち／文化のいきづつまち

〈まちづくりの課題〉

- 曽根駅周辺のまちなみの魅力の向上
- 服部駅周辺地区の市民の日常生活拠点としての充実強化
- 天竺川の水とみどりの軸としての充実強化

南部地域 〈地域の将来イメージ〉

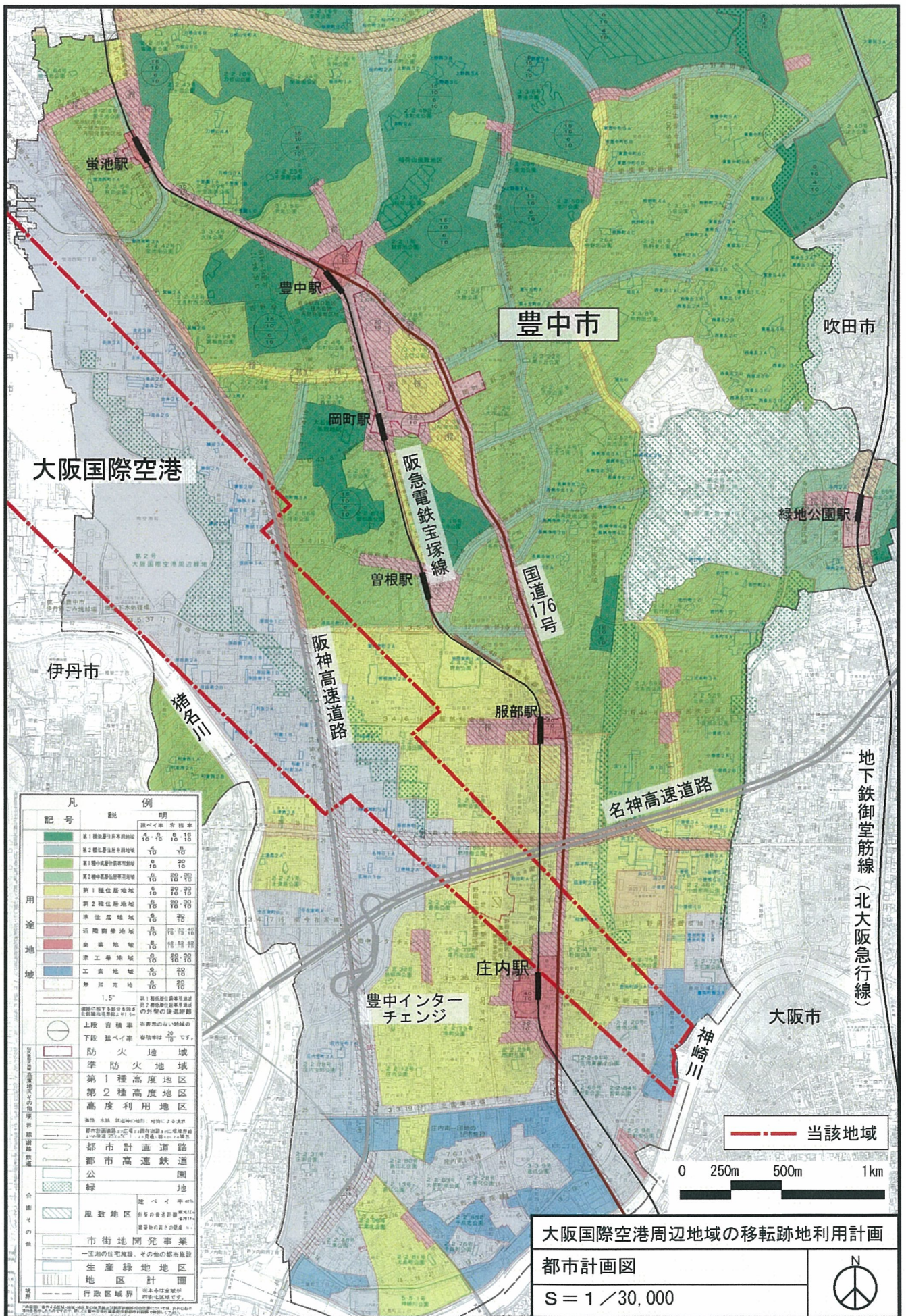
住商工共存の便利で快適なまち／活気あふれるまち／災害に強いまち

〈まちづくりの課題〉

- 住環境の整備と老朽木造住宅の建て替え促進等による、便利で快適な都市居住地としての再生、市街地の防災性の向上
- 公害防止対策や環境整備による住工共存市街地の形成
- 庄内駅周辺地区での庶民的なまちを活かしたにぎわいのある中心核の形成

(6) 当該地域における都市計画等

- ・地域西部の阪神高速道路以西の用途地域は主に準工業地域であり、空港縁辺部は大阪国際空港周辺緑地として位置づけられている。
- ・地域中部の用途地域は、幹線道路沿道が一部準住居地域となっている他は第 1 種住居地域と準工業地域で、幹線道路沿道は準防火地域に指定されており、地域中部の中央部は大阪国際空港周辺緑地に指定されている。また、地域中部の一部で第 1 種中高層住居専用地域がみられる。
- ・地域南部の用途地域は、阪急電鉄庄内駅を中心に商業系の用途地域となっており、駅周辺は商業地域及び近隣商業地域で、国道 176 号沿道は近隣商業地域となっている。また、庄内駅周辺及び国道 176 号沿道は準防火地域に指定されている。
- ・地域南部の用途地域は神崎川へ向かい第 1 種住居地域、準工業地域、工業地域へと変化していく。神崎川沿いの用途地域は主に工業地域となっている。



※上図は本策定調査に伴い豊中市都市計画図を加工したものである。

3 . 地域の課題

(1) 環境上の課題

当該地域にはネットフェンスに囲まれたまま未利用地となっている移転跡地が長年にわたり点在し、まちの空洞化を引き起こしている。また、これらの移転跡地が農地や宅地と混在しているため、景観的にも阻害要素となっている。

また、住居地域においては、周辺住民のコミュニティ意識の低下を招き、住環境に悪影響を及ぼし、当該地域南部に広がる密集市街地については、既存の事業手法により、整備改善を進めており一定の成果もあるが、なお防災面での課題が残っている。

(2) 産業振興上の課題

当該地域のうち、都市計画法に基づく用途地域である準工業・工業地域は、歴史的に中小事業所の集積により発展してきた経緯があり、現在でも事業所間が機能の相互補完を行っている。余儀なく行われた移転補償事業による事業所の転出により、相互補完の準工業・工業地域としてのポテンシャルが著しく低下した結果、更なる事業所の転出を招き、地域産業の衰退を招いている。

また、平成6年の関西国際空港開港に伴い、地域の基幹産業であった大阪国際空港周辺の空港関連産業（整備業務・国際貨物業務等）の移転や撤退が起こり、その結果、地域産業の空洞化が起きると同時に商業やサービス業等の衰退も起こり、産業の活力の低迷が著しい。

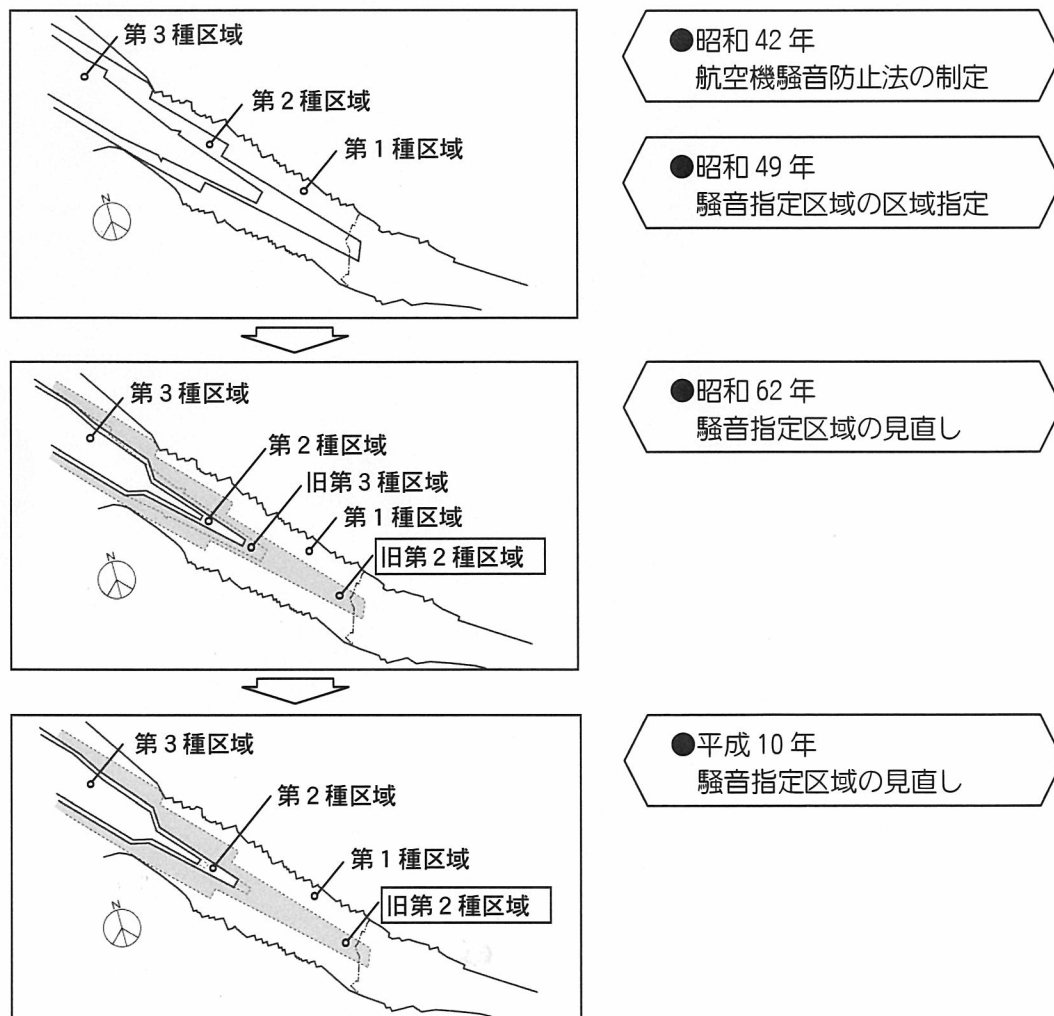
4. 移転跡地の概要

4-1. 移転跡地の概要

(1) 移転補償事業の概要

- 大阪国際空港周辺地域では、昭和42年に制定された航空機騒音防止法に基づき、航空機騒音による障害が特に著しい第2種区域以上において、空港周辺環境対策事業の一環として移転補償事業による土地の取得が行われてきた。
- 一方、航空機の低騒音化等による発生源対策の進捗等により、航空機騒音等が改善されることにより、騒音区域の見直しが昭和62年と平成10年の2度にわたって行われ、第2種区域が縮小された。
- このようなことから、見直しにより第2種区域であったが、現時点では第2種区域外となっている地域において、移転跡地が多数散在しており、その結果、地域を空洞化させている。

○航空機騒音防止法による騒音指定区域の変遷



代表的な移転跡地



隣家の支え壁がある移転跡地



密集市街地に点在する移転跡地



接道していない移転跡地



接道していない移転跡地



農地間に点在し接道していない移転跡地



幹線道路沿道の移転跡地

(2) 空港周辺緑地整備事業

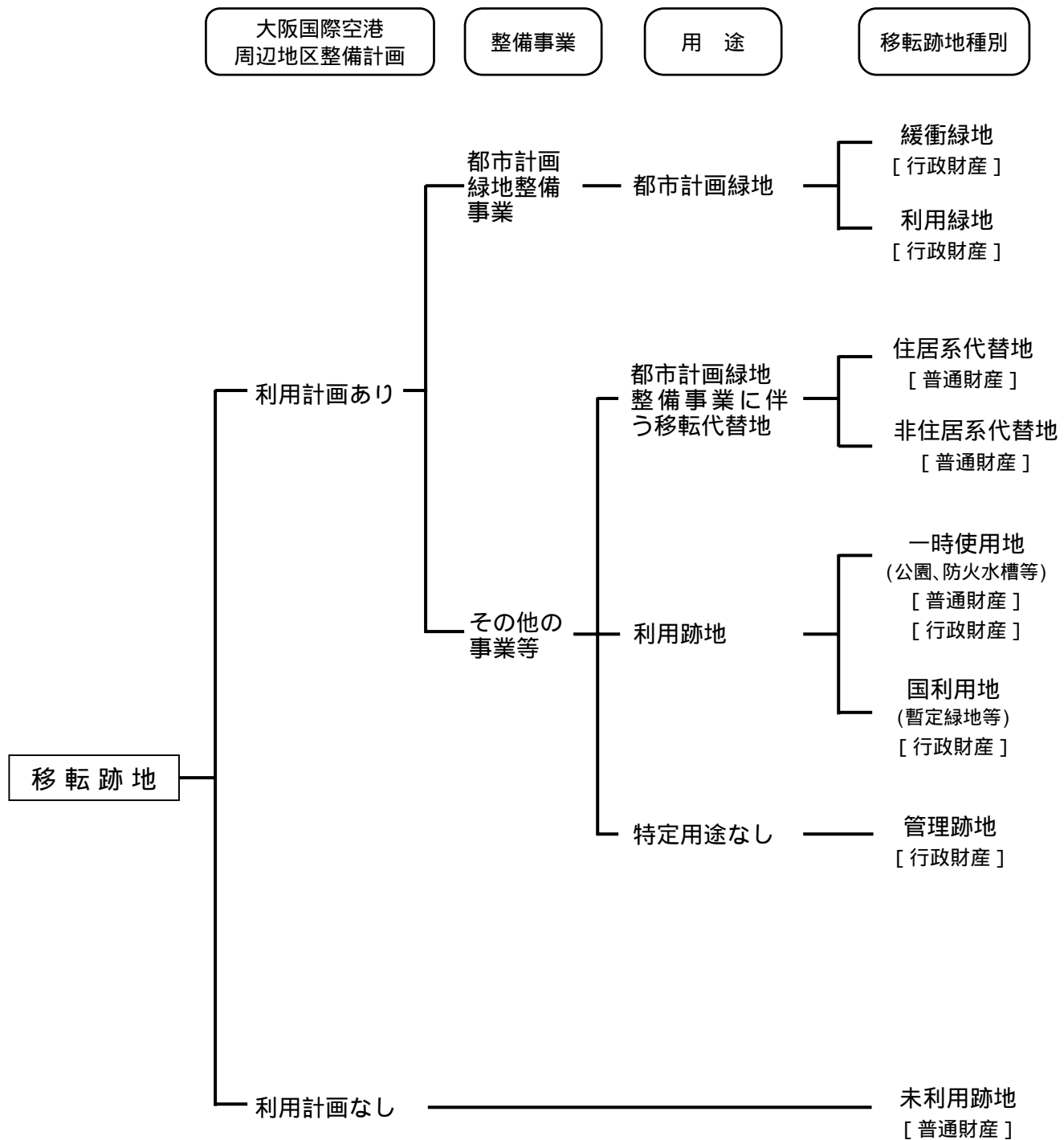
- ・大阪国際空港周辺地域では、昭和62年(1987年)2月に大阪府側、平成5年(1993年)3月に兵庫県側で緑地を設けることが都市計画決定され、緑地が整備されることとなった。
- ・緑地整備事業に伴い移転を希望する権利者の移転先として第2種区域外の一部の移転跡地が代替地として位置づけられている。

4 - 2 . 移転跡地の現況

(1) 移転跡地の種別体系

種別体系

・ 移転跡地は、利用計画等により以下の 8 種に分けられる。



移転跡地の内容

- ・ 緩衝緑地、利用緑地 [緑地事業用地]
...緑地として整備することが都市計画決定されている移転跡地であり、現在も整備が進められている土地。
- ・ 住居系代替地、非住居系代替地 [緑地事業代替地]
...本来、都市計画緑地整備事業に伴う移転者への代替地として確保され、原則として、代替者への斡旋をし、入居を促進すべき土地。
- ・ 一時使用地（公園、防火水槽等）
...「大阪国際空港周辺整備計画」で利用跡地として位置づけられ、既に公園や防火水槽等として利用されている土地。
- ・ 国利用地（暫定緑地等）
...「大阪国際空港周辺整備計画」で利用跡地として位置づけられ、既に国利用地や緑地として暫定的に利用されている土地。
- ・ 管理跡地
...「大阪国際空港周辺整備計画」で特定用途がない移転跡地で、未利用地となっている土地。
- ・ 未利用跡地
...「大阪国際空港周辺整備計画」での利用計画がなく、未利用の土地。

以上の結果、本調査対象は、「未利用跡地」、「住居系代替地・非住居系代替地（緑地事業代替地）」、「管理跡地」、及び土地の再編等を検討する一部の「一時使用地（公園・防火水槽等）」とする。

「緩衝緑地」、「利用緑地」については、本調査の調査対象ではないが、今後の検討課題の1つとして記載する。

(2) 移転跡地の集計

- ・航空機騒音防止法に基づき、国が買い上げた移転跡地のうち、本事業の主な対象地である「未利用跡地」、「代替地」は合計 236 ヶ所、面積 11.7ha である。
- ・その他の移転跡地として「緩衝緑地」、「利用緑地」、「一時使用地」、「国利用地」、「管理跡地」がある。
- ・上記以外に本事業対象外の土地として「野田土地区画整理事業用地」及び「売却済」がある。
- ・本事業の主な対象地である「未利用跡地」、「代替地」の構成を以下に示す。

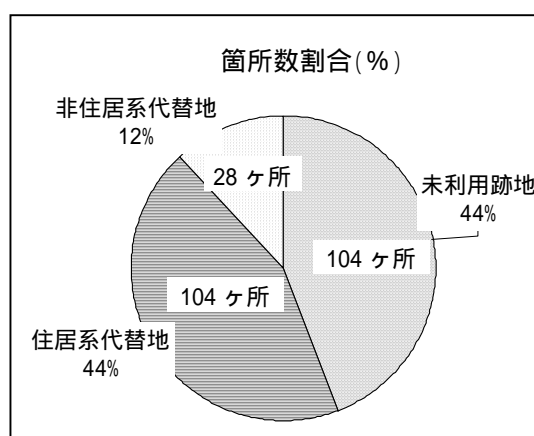
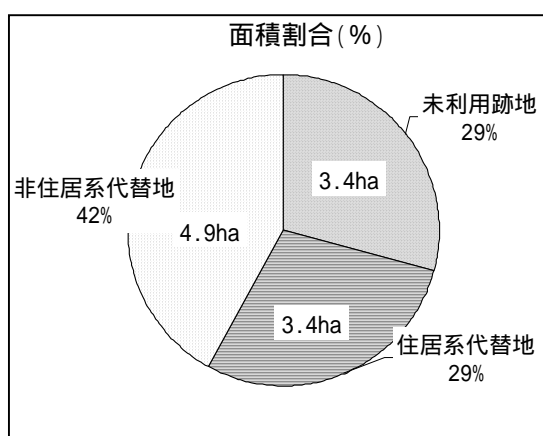
豊中市域内移転補償跡地一覧表(一時使用地、土地利用されている跡地等を除く)

平成18年1月作成

NO.	利用種別	箇所数	面積(ha)	備考
1	未利用跡地	104	3.4	
	住居系代替地	104	3.4	
	非住居系代替地	28	4.9	
2	代替地計	132	8.3	
	合計	236	11.7	有効活用の検討を行っている土地

対象外

NO.	利用種別	箇所数	面積(ha)	備考
3	野田土地区画整理事業地	1	2.2	
4	売却済	2	0.1	「未利用跡地」1カ所、 「非住居系代替地」1カ所
	合計	3	2.3	対象外となる土地



財務省ホームページよりデータ抽出

「行政財産等の使用状況実態調査のフォローアップ結果について」

(有効利用化財産処理計画の全面見直し：平成17年6月28日)

(3) 移転跡地の特性

・地域別分布

移転跡地は本市都市計画マスタープランの地域別構成による西部・中部・南部内の約325haの限定された地域内に236箇所、約11.7haが点在している。

また、移転跡地は密集市街地に多く点在し、建築基準法上の道路に接道していない土地も多い。

地域	地域面積 (ha)	旧第2種区域面積 (ha)	移転跡地面積 (ha)	移転跡地箇所数
西部	約 490	約 185	6.8	79
中部	約 530	約 75	2.9	112
南部	約 560	約 65	2.0	45
合計	約 1,580	約 325	11.7	236

・面積別件数分布

面積別件数分布をみると約半数が200㎡未満であり、その内65㎡未満の土地が全体の約13%を占める。これらは国による買い上げ以前は、住宅として土地利用されていた土地が大半であるが、土地利用としては敷地面積が小さい。

面積	件数	件数割合
65㎡未満	30	13%
65㎡～100㎡未満	35	15%
100㎡～200㎡未満	50	21%
200㎡～500㎡未満	69	29%
500㎡～3,000㎡未満	46	19%
3,000㎡以上	6	3%
合計	236	100%

(4) 土地の類型化

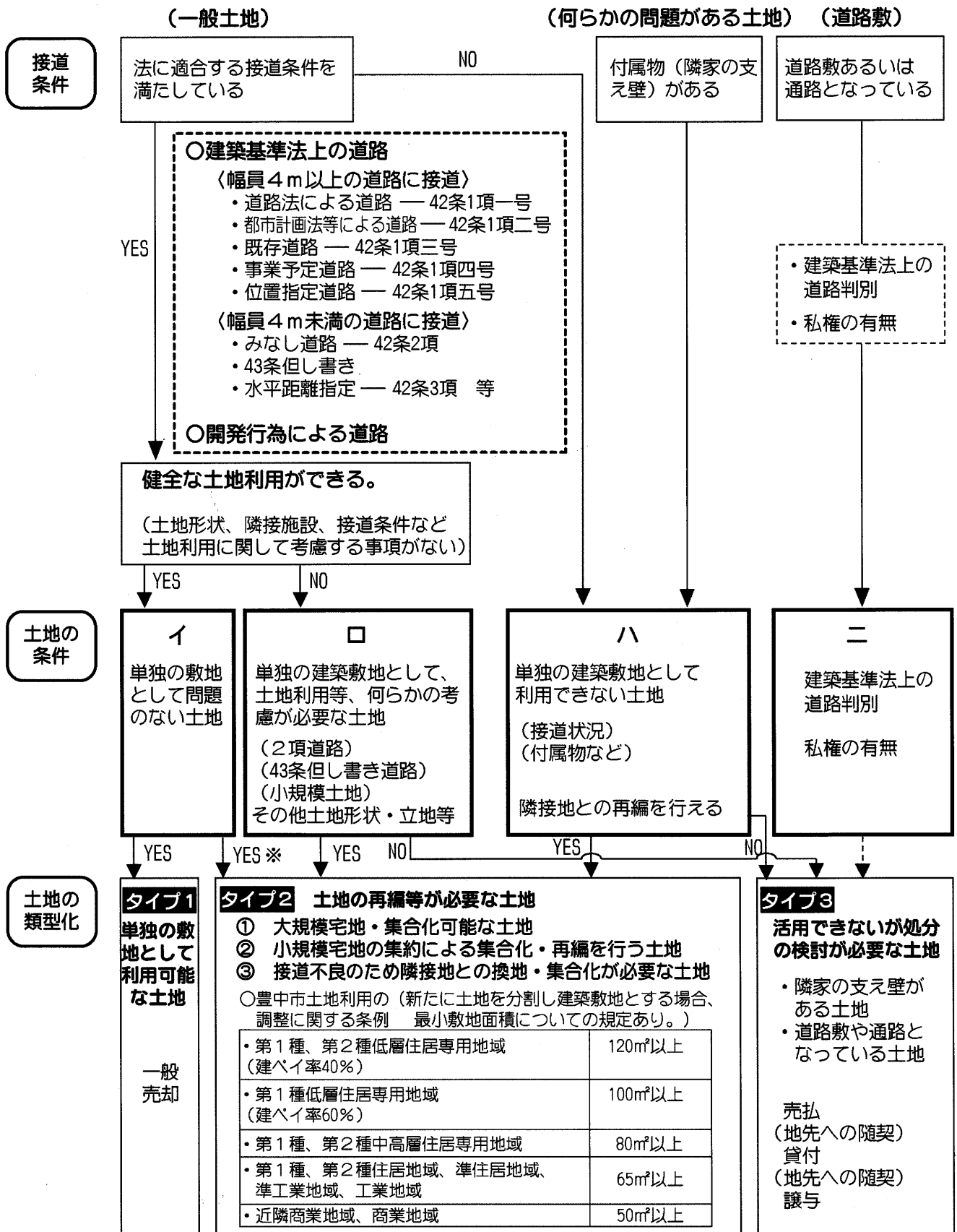
土地利用における条件整理

- ・ 移転跡地の土地利用を検討するため、土地形状や隣接施設、接道状況等による土地の条件整理を行った。
- ・ 土地利用における条件整理により、単独利用が可能であるか、土地の再編や集合化が必要であるか等による土地の類型化を行った。
- ・ 土地の類型化タイプを大別すると以下の3タイプとなる。

土地の類型化

- 1 : 単独の敷地として利用可能な土地
- 2 : 土地の再編等が必要な土地
- 3 : 活用できないが処分の検討が必要な土地

○土地の類型化フロー



※隣接地との再編等により土地利用の効率が高まるもの

(5) 接道状況の整理

- ・移転跡地の接道状況を整理するため、建築基準法上の道路種別を明らかにした上で判定を行う。
- ・各移転跡地の接道条件については、本市建築確認申請書を参考にした。

なお、本調査では周辺土地や隣接地等の建築確認申請書をもとに道路種別を判定したため、事業化に際しては、接道状況を再度確認する必要がある。

接道状況の考え方

- ・42条1項1号、同3号、同5号は道路幅員が4m以上あり、建築基準法上の道路として規定されている道路であるため、接道状況が整っていると判定した。
- ・42条2項道路は建築基準法上の道路であり、接道状況が整っていると判定したが、道路幅員が4m未満である場合が大半であるため、「後退整備が必要な場合あり」とした。
- ・43条但し書き規定による道路は、建築基準法上の道路として認められない場合があるため、本調査では接道状況が整っていないと判定した。

接道条件一覧表

法	内容	建築基準法上の道路判定 (本調査での取り扱い)
42条1項1号	道路法等による道路...幅員4m以上の道路	
42条1項3号	既存道路...基準時(法制定時)において幅員4m以上の道 [公道、私道]	
42条1項5号	位置指定道路...幅員4m以上の道路 [私道]	
42条2項	みなし道路、2項道路 [公道、私道]	後退整備が必要な場合あり
43条但し書き	43条但し書き規定による道路扱い	×

(6) 土地の類型化による移転跡地の集計

- ・対象となる移転跡地の土地の類型化による種別構成、集計を以下に示す。

土地の類型化	利用形態	箇所数	面積(ha)
1	未利用跡地	36	1.4
	住居系代替地	63	2.3
	非住居系代替地	17	3.4
	小計	116	7.0
2	未利用跡地	30	1.8
	住居系代替地	37	1.0
	非住居系代替地	11	1.5
	小計	78	4.3
3	未利用跡地	38	0.2
	住居系代替地	4	0.1
	非住居系代替地	0	0.0
	小計	42	0.3
合計		236	11.7

対象外

種別	箇所数	面積(ha)
野田地区土地区画整理事業用地	1	2.2
売却済	2	0.1
合計	3	2.3

財務省ホームページよりデータ抽出

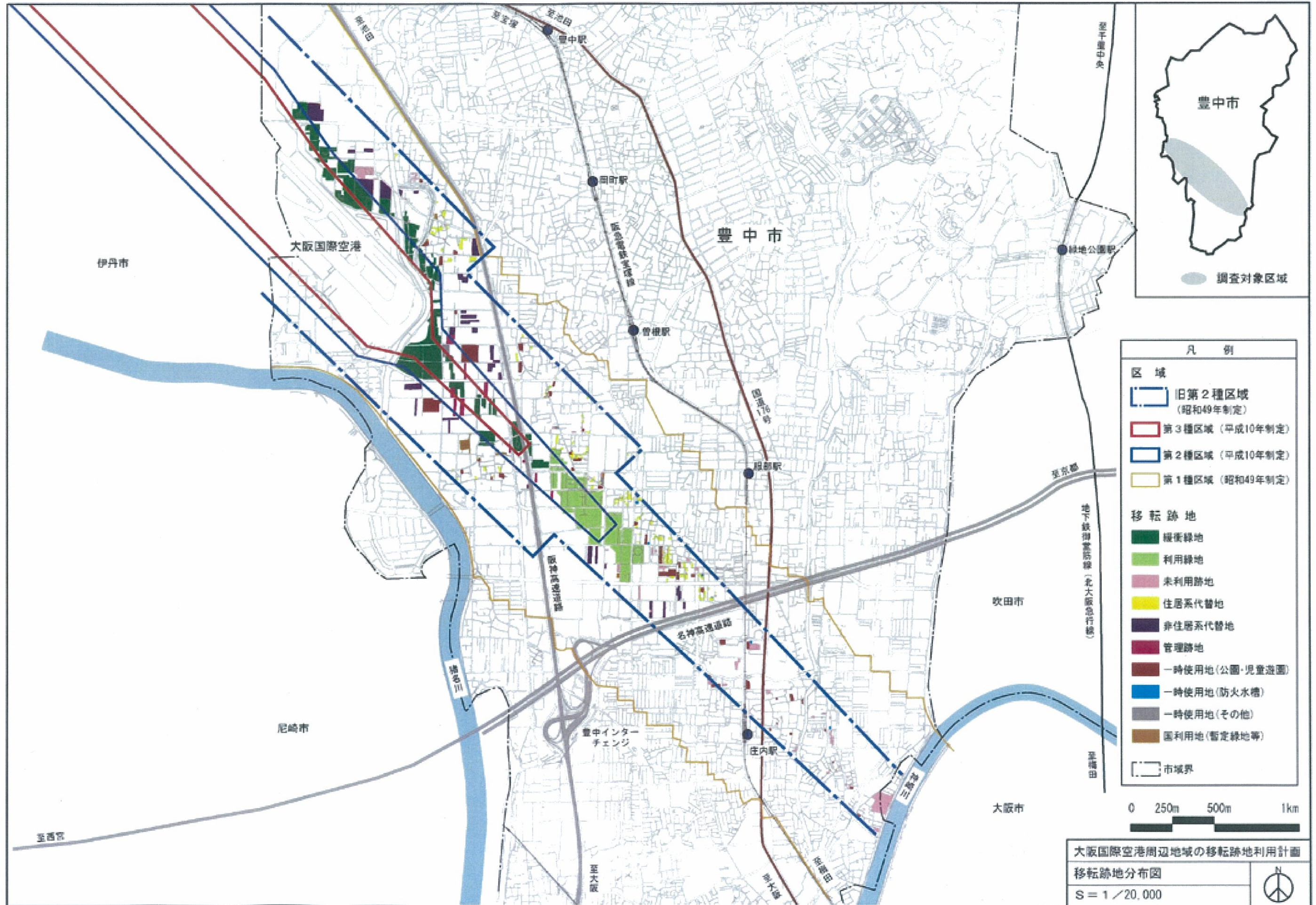
「行政財産等の使用状況実態調査のフォローアップ結果について」

(有効利用化財産処理計画の全面見直し：平成17年6月28日)

土地の類型化

- 1: 単独の敷地として利用可能な土地
- 2: 土地の再編等が必要な土地
- 3: 活用できないが処分の検討が必要な土地

(7) 移転跡地分布図



5 . 土地の再編・整備手法の提案

- ・当該地域に点在する、単独での利用が困難な移転跡地を有効利用するための土地の再編・整備手法を下記に提案する。

(1) 課題

- ・移転跡地の土地形状・隣接地との関係・接道状況等により、以下のような課題が考えられる。

土地の接道状況における課題

- ・移転跡地は密集市街地に多く点在し、建築基準法上の道路に接道していない土地が多い。

土地面積による課題

- ・土地面積別の件数をみると約半数が 200 m²未満であり、その内 100 m²未満の土地が全体の約 3 分の 1 を占める。また、65 m²未満の土地が全体の約 13% を占める。
- ・「豊中市土地利用の調整に関する条例」によると、開発行為等を行う場合、当該地域では一部を除き 65 m²以上の土地面積が必要である。

(2) 提案内容

- ・移転跡地を有効利用するための土地の再編・整備手法に関する提案内容を以下に示す。

不整形な土地の交換

- ・不整形な土地であるため、土地の交換による再編等を行い、有効利用を図る。

狭あい道路に接する土地整備

- ・狭あい道路に接するため、道路の拡幅整備等による基盤整備を伴う有効利用を図る。

建築基準法上の道路に接していない土地整備

- ・建築基準法上の道路に接していない土地については、道路のとりつけ、整備等の基盤整備による有効利用を図る。

小規模土地の地先払い下げ

- ・土地面積が狭小であるため、隣接地との集合化や再編等による有効利用を図る。

6 . 移転跡地利用計画の策定調査に係る地元意向調査

(1) 移転跡地利用計画の概要説明

説明者

- ・ 政策推進部企画調整室職員

説明内容

- ・ 移転跡地利用計画の策定調査について、豊中市航空機公害対策連合協議会（以下「航対連」という）自治会等へ説明。

移転跡地利用計画の策定調査実施の説明

日 時	調 整 先
4 月 25 日	豊中航空機公害対策連合協議会会長

策定調査内容の概要説明（航対連各地区会長）

日 時	調 整 先
7 月 19 日	豊中航空機公害対策連合協議会（兼利倉公害対策連合会）会長
7 月 21 日	豊島北校区航空機公害対策連合会会長 高川公害対策委員会会長（区域内に移転跡地なし） 原田校区航空機公害対策連合会会長
7 月 22 日	豊島校区航空機公害対策連合会会長 豊南校区自治会連合会航空機騒音対策部会副会長 千成校区航空機公害対策連合会会長（校区内に移転跡地なし） 庄内校区航空機公害対策委員会会長（校区内に移転跡地なし）
7 月 25 日	走井地区航空機被害対策委員会会長 野田校区航空機公害対策協議会会長

策定調査内容の概要説明（各校区会長等）

日 時	調 整 先
8月16日	豊南校区副会長 野田校区会長
8月17日	豊島北校区会長 他1名
8月18日	豊島校区会長 走井校区(兼走井自治会)会長

(2) 地元意見のまとめ

- ・地元としては、まちの荒廃や産業の衰退を身近なものとして経験しており、必然的に跡地有効活用に対して大きな関心を寄せている。また、住宅地の空洞化に伴い、昼夜を問わず治安上の不安を訴える声もあがっている。
これらの事由を含め、移転跡地の有効活用によせる期待は大きい。
- ・移転跡地の有効活用にあたっては「まちづくりに参加したい」との意見も多く、同様に「知らない間に建物が建ってしまうことがないようにしてほしい」との意見もあり、跡地に対する関心の高さを表している。
また、隣地売却や地先払い下げ等の要望も多く聞かれた。
- ・国が移転跡地の売却を行う場合、事前に地元に対して「売却に関する基本的な考え方や跡地の有効活用の方法」について説明する事が必要だとの意見が多数を占める。
今後とも国が行う跡地処分方策を注視していきたいとの意見もあった。