

平成25年度 第3回

大阪府都市計画審議会 会議録

日 時：平成26年2月10日（月）

午後4時～午後5時35分

場 所：大阪府中央区本町橋2番31号

シティプラザ大阪2階 燦

議 題

【審議案件】

議第372号「北部大阪都市計画道路の変更」について

議第373号「北部大阪都市計画道路の変更」について

議第374号「北部大阪都市計画道路の変更」について

議第375号「北部大阪都市計画道路の変更」について

議第376号「東部大阪都市計画道路の変更」について

議第377号「東部大阪都市計画道路の変更」について

議第378号「東部大阪都市計画道路の変更」について

議第379号「東部大阪都市計画道路の変更」について

議第380号「南部大阪都市計画道路の変更」について

議第381号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について

平成25年度 第3回大阪府都市計画審議会委員名簿

番号	資格	氏名	職名	出欠	備考
1	学識経験の者 あ える の者	小林 潔 司	京都大学教授	出	会長
2		矢 守 克 也	京都大学教授	出	会長代理
3		児 島 亜 紀 子	大阪府立大学教授	欠	
4		近 藤 明	大阪大学教授	出	
5		嘉 名 光 市	大阪市立大学准教授	出	
6		乾 惠 美 子	大阪商工会議所女性会常任委員	欠	
7		滋 野 由 紀 子	大阪市立大学教授	出	
8		赤 津 加 奈 美	弁護士	出	
9		井 川 勝 巳	大阪府農業会議会長	欠	
10		加 我 宏 之	大阪府立大学准教授	出	
11		松 村 暢 彦	大阪大学准教授	出	
12	関係行政機関 の 職 員	中 村 英 男	近畿農政局長	出	代理:農村振興課長 佐藤 吉信
13		小 林 利 典	近畿経済産業局長	出	代理:地域開発室長 須山 孝子
14		池 内 幸 司	近畿地方整備局長	出	代理:事業調整官 山岡 康伸
15		大 久 保 仁	近畿運輸局長	出	代理:企画観光部次長 山口 勝彦
16		三 浦 正 充	大阪府警察本部長	欠	
17	府 議 会 議 員	坂 上 敏 也	府議会議員 (維新)	出	
18		中 谷 恭 典	府議会議員 (維新)	出	
19		宮 本 一 孝	府議会議員 (維新)	出	
20		橋 本 和 昌	府議会議員 (維新)	欠	
21		八 重 樫 善 幸	府議会議員 (公明)	出	
22		後 藤 太 平	府議会議員 (公明)	出	
23		北 川 法 夫	府議会議員 (自民)	出	
24		富 田 健 治	府議会議員 (民主)	出	
25	市町村の長を 代表する者	森 山 一 正	大阪府市長会会長	出	
26		松 本 昌 親	大阪府町村長会会長	出	
27	市町村議会の 議長を代表 する者	橋 本 邦 寿	大阪府市議会議長会会長	出	
28		田 島 乾 正	大阪府町村議長会会長	出	
29	大阪市長及び 大阪市会議長	橋 下 徹	大阪市長	出	代理:都市計画局長 佐藤 道彦
30		木 下 吉 信	大阪市会議長	出	

※ 委員30名中25名出席

平成25年度 第3回大阪府都市計画審議会臨時委員名簿

番号	職名	氏名	関連議案番号	出欠
1	豊中市副市長	田中 逸郎	議第373号	出
2	交野市長	中田 仁公	議第377号	出
3	岸和田市副市長	井上 幸浩	議第381号	出

平成25年度 第3回大阪府都市計画審議会幹事名簿

番号	職名	氏名	出欠	備考
1	都市整備部長	村上 毅	欠	
2	都市整備部技監	田中 義宏	出	
3	都市整備部次長	小幡 斉	欠	
4	都市整備総務課長	石田 幸祐	欠	
5	事業管理室長	芝池 利尚	欠	
6	総合計画課長	川上 隆	出	臨時幹事:総合計画課参事 高階 宏 臨時幹事:総合計画課参事 橋田 雅弘
7	市街地整備課長	池田 一郎	出	
8	交通道路室長	井出 仁雄	※	臨時幹事:道路整備課参事 松江 琢也
9	河川室長	吉村 庄平	※	臨時幹事:河川整備課主査 吉田 博文
10	下水道室長	中須賀 剛三郎	出	
11	公園課長	山口 耕市	※	臨時幹事:公園課課長補佐 中谷 善信
12	港湾局長	井上 博睦	欠	
13	住宅まちづくり部長	佐野 裕俊	欠	
14	住宅まちづくり部技監	横小路 敏弘	欠	
15	住宅まちづくり部理事	竹内 廣行	出	
16	住宅まちづくり部次長	西田 昌弘	欠	
17	居住企画課長	越智 正一	出	
18	建築指導室長	田村 卓司	出	
19	住宅経営室長	岩田 恵二	欠	
20	危機管理室長	福井 淳太	欠	
21	企画室長	榮野 正夫	※	臨時幹事:企画室計画課参事 三条 健二
22	市町村課長	堀井 善久	※	臨時幹事:市町村課副主査 森景 文英
23	福祉総務課長	飯田 哲司	欠	
24	健康医療総務課長	宮口 智明	欠	
25	環境衛生課長	桐山 晴光	欠	
26	商工労働総務課長	村上 和也	※	臨時幹事:商工労働総務課主査 石原 誠之
27	みどり・都市環境室長	西山 潤二	※	臨時幹事:みどり・都市環境室参事 波田 智行
28	循環型社会推進室長	山本 達也	出	
29	環境管理室長	谷口 靖彦	欠	
30	農政室長	北宅 久友	※	臨時幹事:農政室整備課課長補佐 中島 義昭
31	教育総務企画課長	見浪 陽一	欠	
32	施設財務課長	福本 芳次	※	臨時幹事:施設財務課課長補佐 羽柴 章司
33	文化財保護課長	荒井 大作	※	臨時幹事:文化財保護課副主査 関 真一
34	府警本部交通規制課長	今井 康雄	※	臨時幹事:交通規制課管理官 久保田 耕一

平成25年度 第3回大阪府都市計画審議会臨時幹事名簿

番号	職名	氏名	関連議案番号	出欠
1	高槻市都市整備部長	梅本 定雄	議第372号	出
2	豊中市都市計画推進部都市計画室長	柿本 昇一	議第373号	出
3	豊中市都市計画推進部都市計画室 都市計画チーム長	奥野 良典		出
4	茨木市都市整備部長	大塚 康央	議第374号	出
5	茨木市都市整備部都市政策課長	田邊 武志		出
6	摂津市都市整備部長	吉田 和生	議第375号	出
7	摂津市都市整備部都市計画課参事	嘉戸 善胤		出
8	門真市都市建設部長	中野 勝利	議第376号	出
9	門真市都市建設部まちづくり課長	良 義浩		出
10	交野市都市整備部長	藤重 章	議第377号	出
11	交野市都市整備部都市計画課長	近田 邦彦		出
12	八尾市建築都市部次長	吉村 公一	議第378号	出
13	八尾市建築都市部都市整備課長	米重 豊裕		出
14	柏原市まちづくりデザイン部長	乾 至克	議第379号	出
15	柏原市まちづくりデザイン部次長	大谷 充		出
16	松原市都市整備部理事兼次長	岩元 秀樹	議第380号	欠
17	松原市都市整備部まちづくり推進課長	西田 均		出
18	岸和田市まちづくり推進部長	森口 茂樹	議第381号	出
19	岸和田市まちづくり推進部都市計画課長	大井 伸一		出

目 次

1	開会.....	1
2	議第372号 「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	2
3	議第373号 「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	4
4	議第374号 「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	15
5	議第375号 「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	17
6	議第376号 「東部大阪都市計画道路の変更」について.....	18
7	議第377号 「東部大阪都市計画道路の変更」について.....	20
8	議第378号 「東部大阪都市計画道路の変更」について.....	23
9	議第379号 「東部大阪都市計画道路の変更」について.....	27
10	議第380号 「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	31
11	議第381号 「南部大阪都市計画区域区分の変更」について.....	32

1 開会

午後 4 時開会

【司会】 皆様、誠に恐れ入りますが、審議会の開催にあたりまして、事務局からご協力をお願いしたいことがございます。

まず、携帯電話をお持ちの方は、マナーモードに設定していただきますようお願いいたします。また、この会場は禁煙となっておりますので、喫煙はご遠慮願います。また、会議を傍聴される皆様におかれましては、先にお配りしております傍聴要領をお守りいただき、審議会開会中はご静粛にされますようお願いいたします。

それでは、定刻となりましたので、ただ今から、平成25年度第3回大阪府都市計画審議会を開催いたします。私は本日の司会を務めます、総合計画課の森元と申します。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは最初に、委員の皆様にお配りしております資料の確認をさせていただきます。お手元の配付資料一覧をご覧ください。資料は12点ございます。

- ① 「配付資料一覧」及び「委員配席表」〔両面刷り〕
- ② 大阪府都市計画審議会条例及び規則
- ③ 「議題」及び「付議案件一覧」並びに「委員・幹事名簿」〔両面刷り〕
- ④ 資料1 議案書
- ⑤ 資料2 審議会資料
- ⑥ 資料3-1 平成25年度第4回大阪府都市計画公聴会の公述人の意見に対する考え方
- ⑦ 資料3-2 北部大阪都市計画道路の変更（豊中市）に対する意見書の要旨
- ⑧ 資料4 平成25年度第4回大阪府都市計画公聴会速記録
- ⑨ 資料5-1 平成25年度第7回大阪府都市計画公聴会の公述人の意見に対する考え方
- ⑩ 資料5-2 東部大阪都市計画道路の変更（交野市）に対する意見書の要旨
- ⑪ 資料6 平成25年度第7回大阪都市計画公聴会速記録
- ⑫ 資料7 南部大阪都市計画区域区分の変更（岸和田市）に対する意見書の要

旨

以上でございます。なお、議事説明時の「パワーポイントの表示画面」を議案ごとにまとめた補助資料もお手元に配布させていただいております。漏れている資料は、ございませんでしょうか。

次に、本日は、現委員数30名の方々のうち24名の委員のご出席をいただいておりますので、大阪府都市計画審議会条例第5条第2項の規定により、本審議会の定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

なお、本審議会は公開で行いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、小林会長に議事をお願いしたいと存じます。小林会長、よろしくお願いいたします。

【会長】（小林潔司君） 本審議会の会長を務めております小林でございます。よろしくお願いいたします。委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところご出席を賜り、厚く御礼申し上げます。

それでは、ただ今から、平成25年度第3回大阪府都市計画審議会の議事に入ります。今回、ご審議いただきます案件は、あらかじめ皆様方のお手元にお届けいたしました議案書のとおり、「北部大阪都市計画道路の変更」を含みます10議案でございます。最初にご審議いただきますのは、議第372号です。

その内容につきまして、幹事に説明させます。

2 議第372号「北部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 総合計画課長の川上です。よろしくお願いいたします。

まず、議第372号「北部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書1ページから3ページ、資料1ページから3ページをご覧ください。本案件は、高槻市域における都市計画道路真上安満線の一部区間の幅員の変更に関するものでございます。

本路線は、高槻市中心部の北側を東西に結ぶ幹線道路として、府道枚方亀岡線から府道安満前島線までの延長約1,810メートル、2車線で計画され、府

道西京高槻線及び府道伏見柳谷高槻線と重複し、このうち、都市計画道路枚方高槻線及び都市計画道路別所日吉台線と交差する別所交差点から東側の約220メートルの区間において幅員を変更するものであります。

府道伏見柳谷高槻線については、高槻市北部地域と広域幹線道路の国道171号及び国道170号を結ぶ広域的な道路ネットワークを形成する路線として、現在利用されていることから、この別所交差点における西向き車線においては、左折する交通量の割合が高くなっておりませんが、現状は左折専用レーンのない1車線であるため、特に、午前中はこの交差点から東側に交通渋滞が発生している状況であります。

このため、この交差点改良の事業化にあわせて、交差点部の計画内容を見直した結果、本路線は、交通処理上必要な、車道2車線とその両側に幅員3.5メートルの自転車・歩行者空間を確保することを基本に、この交差点部においては、新たに右左折レーンを増設し、西向き車線の交差点の渋滞解消を図ろうとするものであり、併せて、東側の交差点部においても、右折レーンを計画するものであります。

これにより、都市計画道路真上安満線については、別所交差点から東側の約220メートル区間について、幅員22メートルを17.5メートルから20.5メートルに変更するものでございます。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び都市計画法17条に基づく案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。それではご質問がないようですので、表決に入りたいと思います。議第372号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（小林潔司君） ありがとうございます。ご異議がないようですので、原案どおり可決します。次にご審議いただきますのは、議第373号です。その内容について幹事に説明させます。

3 議第373号「北部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第373号「北部大阪都市計画道路の変更」から議第380号「南部大阪都市計画道路の変更」は、都市計画道路の見直しに伴う変更案件でございます。

都市計画道路の見直しにつきましては、平成23年3月に策定いたしました「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づき、路線ごとに評価を行うこととしております。具体的には、その方針に基づくフローにより評価を行っておりますので、その見直しの流れについて、簡単にご説明いたします。

まず、既に事業に着手している路線は「存続」させるものとし、未着手のものについては、必要性の評価を行います。交通処理機能の必要性が高いものは、実現性の評価へ移行し、必要性が低いものは、市街化区域内に存するか否かで評価を分けることとしております。

今後は、原則市街化区域の拡大を抑制する方針であるため、市街化調整区域内のものは、廃止候補としておりますが、市街化区域内のものは、交通安全や防災、市街化形成、環境形成の4つの機能について評価を行った上で、必要性が低いものは廃止候補とし、必要性が高いものは、事業の実現性を評価します。

概ね30年以内に事業着手できるものは、事業の実現性が高いと評価し存続候補としますが、実現性が低いものは、交通安全機能や防災機能について再検討し、その必要性が著しく高い場合は、存続候補とし、著しく高くない場合は、廃止候補としております。以上が、都市計画道路見直しの流れであります。

なお、今回お示しいたします都市計画道路見直しの案件は、隣接市と接続する都市計画道路も含まれており、すべての隣接市との協議も整っているものであります。

それでは、議第373号「北部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書5ページから8ページ、資料5ページから12ページをご覧ください。本案件は、豊中市域における都市計画道路伊丹空港線ほか6路線の見直しに関するものでございます。

まず、都市計画道路伊丹空港線は、国道176号から池田市界までの延長約600メートル、幅員18メートル、2車線で計画され、一部、府道大阪国際

空港線と重複し、阪急宝塚線と交差する区間が未整備となっております。本路線の現道は、大半が市道で、大きな混雑もないため、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、本路線の未整備区間は、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

次に、都市計画道路豊中岸部線は、伊丹市界から吹田市界までの延長約4,520メートル、幅員18メートル、2車線で計画され、大半の区間が、府道伊丹豊中線及び府道旧大阪中央環状線と重複し、府道大阪池田線から東側が、未整備となっております。

本路線と並行する東西方向の広域的な断面交通量は、現道の府道旧大阪中央環状線及び都市計画道路勝部寺内線の2路線で、1日当たり約27,000台と予測され、2路線で合計4車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

未整備区間のうち、阪急宝塚線から都市計画道路神崎刀根山線までの区間については、事業中または事業の実現性が高いことから、都市計画を存続するものであります。

また、府道大阪池田線から阪急宝塚線までの区間及び都市計画道路神崎刀根山線から都市計画道路熊野田新田線までの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して計画幅員が不足し、また、本路線は「豊中市みどりの基本計画」による環境形成機能の必要性が高くはありますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

また、都市計画道路熊野田新田線から吹田市界までの区間については、現道のない、市街化区域に位置しており、市街地形成機能及び環境形成機能の必要性が高くはありますが、概ね30年以内に事業着手が見込めず、事業の実現性が低いことから、廃止としております。

次に、都市計画道路大阪箕面線は、国道176号から箕面市界までの延長約3,920メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、国道176号から

都市計画道路曾根箕面線までの区間については、未整備となっております。

本路線は、府道豊中亀岡線と重複し、平成22年の交通量が、一日当たり約5,300台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、本路線の未整備区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

次に、都市計画道路熊野田新田線は、都市計画道路豊中岸部線から府道吹田箕面線までの延長約2,670メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、都市計画道路上野新田線から国道423号までの区間は既に整備されておりますが、それ以外の区間は未整備となっております。

本路線は、一部、府道旧大阪中央環状線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約13,000台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線の都市計画道路豊中岸部線から都市計画道路上野新田線までの区間は、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

また、国道423号から府道吹田箕面線までの区間は、大半が現道のない市街化区域に位置しておりますが、既に住宅地等が形成されているため、市街地形成機能の必要性は低いものと評価し、廃止としております。

次に、都市計画道路千里園熊野田線は、国道176号から都市計画道路勝部寺内線までの延長約5,440メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、一部、府道熊野大阪線と重複し、一部区間が未整備となっております。

このうち、府道旧大阪中央環状線から南側の未整備区間については、豊中市において事業の実現性が高いことから都市計画を存続するものであります。国道176号から都市計画道路曾根箕面線までの区間については、本路線に並行する東西方向の広域的な断面交通量が、府道旧大阪中央環状線及び都市計画道

路平塚熊野田線の2路線で、1日当たり約29,000台と予測され、2路線で合計4車線の交通容量に対して満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、当該区間は、大半が、現道がなく、既に住宅等が形成されているため、市街地形成機能の必要性は低く、広域緊急交通路である国道176号にアクセスいたしますが、府道豊中亀岡線等で代替ルートが確保されるため防災機能について再検討した結果、廃止としております。

次に、都市計画道路曾根箕面線は、都市計画道路平塚熊野田線から都市計画道路大阪箕面線までの延長約3,460メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、一部、府道豊中亀岡線と重複し、都市計画道路神崎刀根山線から府道旧大阪中央環状線までの区間が未整備となっております。

本路線に並行する南北方向の広域的な断面交通量については、旧府道豊中亀岡線及び府道豊中亀岡線の2路線で、1日当たり約30,000台と予測され、2路線で合計4車線の交通容量に対して概ね満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、当該区間は、都市計画上の2車線と、両側に歩道が確保されており、「豊中市みどりの基本計画」による、環境形成機能の必要性はありますが、概ね30年以内に事業着手は見込めず、事業の実現性が低いことから、廃止としております。

次に、都市計画道路服部吹田線は、国道176号から吹田市界までの延長約1,100メートル、幅員8メートルで計画され、全線未整備となっております。本路線は、府道豊中吹田線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約4,500台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、本路線は、歩道空間が確保されていませんが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

以上により、各路線の変更内容については、伊丹空港線は、延長約110メートルを廃止、豊中岸部線は、延長約2,470メートルを廃止し、西側の名称を伊丹豊中線に変更、大阪箕面線は、全線廃止、熊野田新田線は、延長約

2, 320メートルを廃止、千里園熊野田線は、延長約1, 800メートルを廃止するものであります。

曾根箕面線は、延長約280メートルを廃止し、大阪箕面線廃止に伴う、箕面市界から都市計画道路曾根箕面線までの延長約90メートルの区間を追加し、名称を南側は桜塚上野線に、北側は少路箕面線にそれぞれ変更するものであります。服部吹田線は全線廃止するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、8月29日に公聴会を開催し、2名の公述がありました。さらに、12月2日から16日までの2週間、都市計画法第17条に基づく案の縦覧を行いましたところ、7通の意見書が提出されました。

公聴会における公述の要旨につきましては、お配りしております資料3-1に記載しております。

まず、1人目の公述の要旨は次のとおりであります。

私たちのマンションは熊野田新田線の沿道に建ち、前面のみが出口となっている。マンションの敷地と熊野田新田線の道路の間に、道路拡幅予定だった土地があり、私どもの所有ではない。

分譲当初から、計画道路予定地なので事業主が所有する旨が説明されたが、今般この道路計画がなくなると、道路に接しない、建替えもできないマンションとなる。マンション前面道路のあり方について、私たちとマンション事業主と行政の3者で協議を主体的に行ってほしい。建築上の問題となれば豊中市も主体的に絡む話となると思う。

私たちのマンション前は、非常に交通量が増えており、バス停の場所は道路が広がっておらず、バス停車中も渋滞となり、直近の交差点では右折レーンもない状況で、熊野田新田線全体の計画中止に関してまでご意見するつもりはないが、一部の区間において、バスの停留所周辺の拡張や右折レーンの設置など実質的対策を検討してほしい。という意見でございます。

これに対する大阪府の見解は、当該マンションの接道問題につきましては、土地を所有しているマンション事業主とマンション管理組合とで話し合いを行っていただく内容であると考えておりますが、建築基準法上の許認可を行う豊中市に確認いたしましたところ、豊中市としては、将来のマンションの建替え

等に支障がないよう建築基準法の観点からアドバイスさせていただくと聞いております。

ご指摘の府道旧大阪中央環状線の当該マンション前の拡幅等の対応につきましては、今後とも道路管理者として地元、豊中市と調整してまいりたいと考えております。

次に、2人目の公述の要旨は、次のとおりであります。

大阪箕面線の廃線について意見を申し上げたい。阪急バス永楽荘4丁目から豊中駅までの間は、他の道路と比べて、非常に危険が多いと感じる。大阪箕面線は、歩道がなく、自転車・歩行者・車・阪急バスが頻繁に通行している。特にすれ違う場合には交通の流れが止まり、時々ストップしている状況が発生する。この道路を拡幅して生活道路としていただきたい。そのために都市計画が策定され、進んできたのだと思う。

もし廃止がやむを得ない場合は、この道路を一方通行にし、歩道を設けていただきたい。かなり不便にはなるが、生命の安全を脅かすような道路ではなく、安心して自転車、歩行者が通れる道路が必要ではないか。今回、廃止という場合は、まだそういった拡幅工事につながる工事をされていないものと、既に都市計画に協力して、用地を提供してきた人との差が生じ、非常に不公平となる。

大阪箕面線の道路の状況を見ても、バスが停車していてもそのまま通行可能な道は、私どものマンションの前しか現在はない。マンション建設当時に土地を提供し、道路用地に供与しているので、都市計画が見直される場合に、過去において提供した用地についても通行に差し支えない範囲において、見直していただきたい。というご意見でございます。

これに対する大阪府の見解は、都市計画道路大阪箕面線について、「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づき評価した結果、交通処理機能の必要性は低く、交通安全機能の必要性はありますが、事業の実現性が低いものと考えており、都市計画を廃止しようとするものであります。

ご指摘の府道豊中亀岡線の歩道未整備区間への対応につきましては、今後とも道路管理者として地元、豊中市と調整してまいりたいと考えております。

また、過去において提供された用地につきましては、豊中市に確認したところ、マンション建設当時に開発許可手続きの中で開発事業者と協議を行い、道

路用地として市に提供されたものであり、現在は、バスの停車スペースや歩道として植樹帯も含めて道路として供用されており、都市計画が廃止された後も引き続き、市において道路として管理を行うと聞いております。

次に、意見書については7通の意見書の提出がありました。

意見書の要旨につきましては、お配りしております資料3-2に記載しております。7通の意見書は同主旨でございますので、意見書の要旨と大阪府の見解につきまして、まとめてご説明いたします。

意見は、都市計画道路熊野田新田線及び都市計画道路豊中岸部線の八坂橋交差点から都市計画道路上野新田線までの区間に関するものであります。

まず、共通の意見であります。八坂橋交差点から上野新田線交差点までの現道は、歩行者・自転車のための空間確保が極めて不十分。特に熊野町バス停付近から熊野町東バス停付近までの間、南東側は、歩道があるものの、非常に狭く、路面状態が老朽化している。歩行者は対面歩行ができず、自転車との接触事故が多発している。また、北西側は、歩道がなく、路側帯がない部分が長スパンにわたって存在し、溝蓋もガタガタで、ない所もあり、高齢者、車椅子、小学生、幼児の母親たちが歩行するには危険な状態である。都市計画道路が廃止されると、前からあった古い建設物の撤去等をやらなくなる。

また、道路に近接してRC造など堅牢な建造物が建てられた場合、安全な歩道を確保しようとする、費用面や労力等が膨大なものとなり、極めて困難になると危惧する。「都市計画道路の廃止」の中止と、安全な歩道の整備工事を早急に願う。今「廃止」するのではなく、「存続」させた上で、行政としての考えを聞かせてほしい。というご意見でございます。

次に、個別の意見であります。都市計画廃止の方針は、府の「都市計画（道路）見直しの基本方針」にある交通処理機能、交通安全機能、防災機能、実現性等すべてに著しく違背するのみか、地域福祉に対する細やかな配慮が欠如している。

都市計画道路廃止ではなく、変更していただき、計画幅員16メートルを12メートル程度に縮小して、両側に3メートル程度の歩道を整備していただきたい。これによって、歩行者・自転車の安全が確保される上、施工にかかる負担が少なくなり、計画の実現性が高まる。

計画策定時の発展拡大時代は確かに終わったが、現在進行中の猛スピードの高齢化時代における、社会福祉・地域福祉的視点からの道路計画をお考えいただき、改めて計画を見直していただくことを願う。というご意見でございます。

これに対する府の見解は、都市計画道路熊野田新田線及び豊中岸部線について、平成23年3月に策定した「都市計画（道路）見直し基本方針」に基づき評価を行いました。

その結果、2路線が連続する八坂橋交差点から上野新田線までの区間については、重複する府道旧大阪中央環状線において、都市計画で定められた2車線が確保されていることから、交通処理機能の必要性は低く、歩道が未整備のため、交通安全機能の必要性がありますが、今後、都市計画事業による拡幅も予定していないことから、事業の実現性が低いものと考えております。このため、当該区間については、都市計画を廃止しようとするものであります。

なお、府道旧大阪中央環状線の歩道未整備区間への対応につきましては、今後とも道路管理者として地元、豊中市と調整してまいりたいと考えております。

最後に、審議案件の変更内容につきまして、都市計画法第18条に基づき関係市の意見を聴きましたところ、豊中市から意見をいただいております。豊中市からの意見と大阪府の見解を説明いたします。

「都市計画（道路）見直しの基本方針」のもと作成された都市計画道路の変更案は、妥当と言える。都市計画道路を廃止した後の府道の交通安全対策として、大阪箕面線、熊野田新田線、服部吹田線に重複している府道について、大阪府都市整備中期計画（案）に基づく整備対象路線として位置付けるなど、早期に交通安全対策を講じられたい。早期の交通安全対策の実現に向けて、地元、豊中市と協議・調整を行いながら、具体の方策について検討を進められたい。というご意見をいただいております。

これに対する府の見解は、府道の歩道未整備区間への対応につきましては、今後とも道路管理者として地元、豊中市と調整をしてまいりたいと考えております。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

【田中臨時委員】 会長、よろしいでしょうか。臨時委員として出席をさせ

ていただいております豊中市副市長の田中でございます。よろしくお願い申し上げます。座らせていただいて、意見を申し上げたいと思います。

先程、府の方からご説明があった内容の繰り返しになりますが、今回、大阪府さんと足並みを揃えて、府道及び豊中市道も含めまして、都市計画道路の見直しを同様の視点で進めてまいりました。

その結果、先程のご説明にもございましたように、都市計画道路を取り巻く状況の変化を考えた場合、やむを得ないものと豊中市としましても考えております。

これは、豊中市決定の都市計画道路においても同様の判断をしているところでございます。

しかし、先程、大阪府さんから紹介していただきました豊中市の回答のとおり、とりわけ、今回の付議案件である議第373号のうち、大阪箕面線・熊野田新田線・服部吹田線と重複しております現府道につきましては、市民の足となっております阪急バスの路線になっております。生活圈道路あるいは通勤・通学道路として市民に利用されており、かつ、バス路線でもありながら歩道がございません。交通安全上の課題がこのまま続くことについて、多くの市民や豊中市議会からもご意見をいただいております。

特に、大阪箕面線と重複しております府道につきましては、本市の都市計画審議会におきましても、多数の意見が述べられております。都市計画道路を廃止した後の安全対策を懸念する議論が中心でした。

市の都市計画審議会におきましても、昨今の状況から、都市計画道路の変化を見まして、都市計画の廃止については、一定の了解をしているところでございますが、府道の安全対策については、是非とも後退をさせないで、これを契機に地元、市とも協議をしながら、安全対策が進むようにという意見がありましたので、府からの意見照会に対して、市として回答をさせていただいた次第でございます。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

【会長】（小林潔司君） 豊中市の田中副市長にご確認をしますが、ただ今のご意見は豊中市長の意見の補足説明ということで承らせていただいて、よろしいでしょうか。

【田中臨時委員】 はい、結構でございます。

【会長】（小林潔司君） ありがとうございます。そのほかに、ご意見、ご質問はございますか。

【八重樫委員】 府議会議員の八重樫と申します。私からも地元市の選出の議員として、2点の確認をさせていただきたいと思います。

1つは、先程、大阪箕面線の交通安全対策については、今後も地元市と調整していくとい述べられていました。

しかし、道路に民家が張り付いていて、用地買収をしないと安全対策ができないような狭隘な道路の都市計画の廃止を決定するという事は、地元住民にとっては、これから大阪府は交通安全対策をしないということを宣言することに等しい内容であると思われて、本当に交通安全対策が進むのかどうかということを非常に懸念されています。

この点について、先程の府の見解では地元市と調整していくということでしたが、今後、交通安全対策をどのように行おうとされているのか、もう少し具体的にご回答をいただきたいと思います。

もう1つは、今回の都市計画の廃止の考え方におきまして、人口減少と交通量の減少について述べられておりますけれども、豊中市は昭和60年から人口がずっと減少してきましたが、5年前から人口は増加に転換しております。

前提となる条件が変わった場合に、都市計画の廃止を再度見直しされるというお考えはあるのでしょうか。この点について、お聞きをしたいと思います。

【会長】（小林潔司君） ただ今の八重樫委員からのご意見につきまして、幹事からご説明がありましたら、よろしくお願いします。

【幹事】（川上隆君） 今回の都市計画道路の見直しにおきましては、計画の必要性和事業の実現性の両面から評価を行いまして、不要な建築制限は解除しようということですが、先程ご指摘のありました大阪箕面線は、交通安全対策が必要な箇所、歩道未整備の箇所があるということは認識しております。

したがって、都市計画を廃止いたしましても現道対策ということで、現場等の点検を行った上で、交通安全事業の検討は継続していくというように考えております。

交通安全事業につきましては、現在、事業中の路線を最優先に進めておりまして、その他の歩道未整備区間については、交通量の多い路線、通学路、バリ

アフリー法に基づく特定道路等を対象に地域状況等を総合的に勘案して、事業の必要性や優先度について検討し、対応してまいります。

今回ご要望をいただいた歩道未整備区間の対応につきましては、道路管理者として地元、豊中市と調整して行きたいと考えております。

次に、人口減少の問題と、今後、人口増加に転じた場合はどうなるのかというご意見でございますが、現在の交通量の推計は、国の人口推計及び大阪府の人口推計に基づいて国土交通省等が推計する交通量に基づいて行っております。ただし、委員がおっしゃるように、今後、さらに長期の変動が豊中市域やその他の地域において起きるといふことがあれば、大きな計画の見直しをするといふことを否定するものではないと考えておりますが、現在の推計状況からいたしますと、やはり人口が減っていく、交通量が減っていくという予測の中で対処をしていくということで、ご理解をいただきたいと思っております。

【会長】（小林潔司君） 八重樫委員、よろしいでしょうか。

【八重樫委員】 はい、分かりました。府道ですので、交通安全対策については大阪府が主導して、しっかりと今後も行っていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【会長】（小林潔司君） 八重樫委員にご確認をしたいと思っておりますが、ただ今のご意見は、ご要望ということで、承らせていただいてよろしいですか。

【八重樫委員】 はい。

【会長】（小林潔司君） ありがとうございます。そのほかに、ご意見・ご質問はございませんでしょうか。それでは、ご要望をいただきましたが、ご異議はないようですので、表決に入りたいと思っております。

議第373号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【会長】（小林潔司君） ご異議がないようですので、原案どおり可決いたします。次にご審議いただきますのは、議第374号です。その内容については、幹事に説明をさせます。

4 議第374号「北部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第374号「北部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書9ページから12ページ、資料13ページから17ページをご覧ください。本案件は、茨木市域における都市計画道路大阪高槻京都線ほか1路線の見直しに関するものでございます。

まず、都市計画道路大阪高槻京都線は、吹田市界から高槻市界までの延長約5,320メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、府道大阪高槻京都線及び国道171号と重複し、府道南千里茨木停車場線との交差部の前後約310メートルの区間が未整備であります。

茨木市域の南北方向の広域的な断面交通量については、府道大阪高槻京都線及び都市計画道路十三高槻線の2路線で、1日当たり約60,000台と予測され、2路線で合計6車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、当該区間は、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が確保されており、今後、歩道の充実に目的とした計画幅員での拡幅の必要性は低いものと評価をしています。

このため、前後の計画幅員に合わせて、幅員16メートルから20メートルを幅員16メートルに変更しております。

次に、都市計画道路茨木寝屋川線は、都市計画道路京都神戸線から摂津市界までの延長約6,960メートル、幅員20メートル、2車線で計画され、府道茨木亀岡線、府道八尾茨木線及び府道茨木寝屋川線と重複し、一部区間が未整備であります。

このうち、府道八尾茨木線から都市計画道路茨木鮎川線までの区間については、交通処理機能の必要性が高く、事業の実現性も高いことから都市計画を存続するものであります。

また、都市計画道路京都神戸線から府道茨木亀岡線までの区間については、本路線と並行する東西方向の広域的な断面交通量が、国道171号、都市計画道路山麓線及び名神側道の3路線で、1日当たり約74,000台と予測され、3路線で合計8車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能

の必要性は低いものと評価しております。

また、当該区間は、一部、市道と重複していますが、既に住宅地等が形成されているため、市街地形成機能の必要性は低く、広域緊急交通路である国道171号にアクセスいたしますが、名神側道で代替ルートが確保されるため防災機能について再検討をした結果、廃止としております。

また、都市計画道路茨木寝屋川線の名神側道から国道171号までの区間及び都市計画道路十三高槻線から摂津市界までの区間については、車線数を現況の整備状況に合わせて、2車線から4車線に変更するものであります。

以上により、各路線の変更内容については、大阪高槻京都線は、延長約310メートルの区間の幅員16メートルから20メートルを16メートルに変更するものであり、茨木寝屋川線は、延長約1,110メートルを廃止し、延長約1,320メートルの区間の車線数を2車線から4車線に変更するものであります。

また、茨木寝屋川線の一部区間の廃止に伴い、京都神戸線の一部区域及び上郡佐保線の延長約4,260メートルを約4,280メートルにそれぞれ変更するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。ご意見、ご質問がないようですので、表決に入りたいと思います。議第374号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

【会長】（小林潔司君） ありがとうございます。ご異議がないようですので、原案どおり可決します。次にご審議いただきますのは、議第375号です。その内容について幹事に説明をさせます。

5 議第375号「北部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第375号「北部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書13ページから15ページ、資料19ページから22ページをご覧ください。本案件は、摂津市域における都市計画道路大阪鳥飼上上田部線ほか1路線の見直し及び都市計画道路茨木寝屋川線の構造変更に関するものでございます。

まず、都市計画道路大阪鳥飼上上田部線は、大阪市界から高槻市界までの延長約5,400メートル、幅員20メートル、2車線で計画され、府道大阪高槻線と重複し、大半の区間が未整備であります。摂津市域の東西方向の断面交通量については、府道大阪高槻線及び都市計画道路十三高槻線の2路線で、1日当たり約53,000台と予測され、2路線で合計6車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、本路線の未整備区間は、都市計画上の2路線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性が低いものと評価し、廃止としております。

次に、都市計画道路千里丘正雀一津屋線は、府道沢良宜東千里丘停車場線から府道大阪高槻線までの延長約3,460メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、大半の区間が未整備であります。

本路線は、大半の区間が、府道正雀停車場線及び府道正雀一津屋線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約14,000台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線の安威川より南側及びJR千里丘駅付近の現道のない未整備区間については、既に住宅地等が形成されているため、市街地形成機能の必要性は低いものと評価し、廃止としております。

また、本路線の安威川より北側の府道と重複する区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、

交通安全機能について再検討をした結果、廃止としております。

次に、都市計画道路茨木寝屋川線は、茨木市界から高槻市界までの延長約1,010メートル、2車線で計画され、府道茨木寝屋川線と重複しております。

本路線は、全線既に整備済みであります。現道の整備状況に合わせて、車線数を2車線から4車線に、構造形式を一部区間嵩上式から全線地表式に、また、その区間の幅員をそれぞれ変更するものであります。なお、本路線の変更による区域の変更はございません。

以上により、各路線の変更内容については、大阪鳥飼上上田部線及び千里丘正雀一津屋線については、全線を廃止するものであり、茨木寝屋川線については、車線数を4車線に、構造形式を全線地表式に変更するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。ご意見等がないようですので、表決に入ります。議第375号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

【会長】（小林潔司君） ご異議がないようですので、原案どおり可決します。次にご審議をいただきますのは、議第376号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

6 議第376号「東部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第376号「東部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書17ページから19ページ、資料23ページから25ページをご覧ください。本案件は、門真市域における都市計画道路古川橋駅前線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路古川橋駅前線は、都市計画道路堂山常称寺線から古川橋駅前ま

での延長約660メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、全線未整備であります。

本路線が府道八尾茨木線と重複する区間は、平成22年の交通量が、1日当たり約10,700台で、府道守口門真線と重複する区間は約14,500台のため、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線のうち、府道八尾茨木線から古川橋駅前までの区間は、古川橋駅へのアクセス機能を有し、まちづくりや安全対策の観点から、必要性が高いものと評価しております。

また、都市計画道路堂山常称寺線から府道守口門真線までの延長約450メートルの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

以上により、古川橋駅前線については、延長約450メートルの区間を廃止するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。ご意見がないようですので、表決に入ります。議第376号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【会長】（小林潔司君） ご異議がないようですので、原案どおり可決いたします。次にご審議いただきますのは、議第377号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

7 議第377号「東部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第377号「東部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書22ページから23ページ、資料27ページから29ページをご覧ください。本案件は、交野市域における都市計画道路村野神宮寺線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路村野神宮寺線は、枚方市界から第二京阪道路側道までの延長約2,260メートル、幅員14メートル、2車線で計画され、府道枚方交野寝屋川線から西側の区間は既に整備されておりますが、東側の一部区間は未整備であります。

本路線は、一部、府道枚方大和郡山線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約9,600台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線の幾野六丁目付近の市道から府道交野久御山線までの区間については、一部、未整備区間があり、事業の実現性が高いことから都市計画を存続するものであります。

また、府道枚方交野寝屋川線から市道までの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足しておりますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

また、府道交野久御山線から第二京阪道路側道までの区間については、大半が市街化調整区域に位置していることから、廃止としております。

以上により、村野神宮寺線については、延長約1,320メートルを廃止し、それぞれ名称を村野幾野線及び幾野倉治線に変更するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、昨年10月30日に公聴会を開催し、1名の公述がありました。さらに12月12日から26日までの2週間、案の縦覧を行いましたところ、1通の意見書が提出されました。公聴会の公述意見と意見書は同趣旨の内容であります。

このため、公聴会での公述及び意見書の要旨をまとめて説明したのち、大阪府の見解を説明いたします。

なお、これらの意見の要旨につきましては、お配りいたしております資料5-1、5-2に記載しております。

まず、公述及び意見書の要旨は、次のとおりです。

大阪府における将来の人口減少や財政上の負担等の経済情勢の変化について理解はできるが、今回廃止予定である村野神宮寺線は、府道枚方交野寝屋川線と第二京阪道路を東西に結ぶアクセス道路であり、併せて幾野の工業地域を横断しているため、大型トレーラーの出入りが頻繁に行われており、一部で対面通行ができない現状である。

さらに、第二京阪道路のアクセス道路としての利用も高まり、コンビニも2か所でき、交通量は増加の一途である。それに加えて、生活道路でもあるため、通勤・通学の為の原動機付きバイクや自転車の走行も大変多く、道路拡幅により歩道整備されることを熱望していたところである。

また、当該区間においては、このような道路状況のため、2名の若く尊い命が犠牲となる死亡事故が発生している。現在、この地域には、全然、歩道がない。計画を実行される順序として、やり易い所から工事をされるのは理解できるが、必要性のあるところが今回、中止になっている。

あまり利用されていない所が完了していて、是非とも拡げてもらわなければ不便だという所が後回しになってやり方が逆である。現在まだ工事がされていない場所の建物、工場を見ても、道路の拡張分かどうかは分からないが、下がって建物を建て、場所を提供する状態である。

自分の敷地なので、用を達するための使用はしているが、いざという時には、提供できるように準備しており、どうかそういう点も、そういう方々のためにも、是非この計画はできれば変更をお願いしたい。

廃止の再度見直しが不可能であるならば、せめて、交通安全機能の確保のため、最優先で未整備区間の道路拡幅及び歩道の設置をお願いしたい。というご意見でございます。

これらに対する大阪府の見解は、都市計画道路村野神宮寺線の府道枚方交野寝屋川線から市道幾野春日線までの区間については、「都市計画（道路）見直

しの基本方針」に基づき評価した結果、交通処理機能の必要性は低く、交通安全機能の必要性はありますが、事業の実現性は低いため、廃止とするものであります。

ご指摘の歩道未整備の当該区間への対応につきましては、今後とも道路管理者として地元、交野市と調整してまいりたいと考えております。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

【中田臨時委員】 臨時委員として出席させていただいております交野市長の中田でございます。この案件につきまして、考え方だけ申し述べさせていただきます。

4年前に第二京阪道路が開通いたしまして、本市の交通関係は大きく変化してまいりました。非常に良好な形になってきたと思っております。

ただし、村野神宮寺線につきましては、先程の公述意見等にございましたように、府道枚方交野寝屋川線と第二京阪道路のアクセス道路ということで、我々も非常に大事な道路であると思っております。

今後の動向等を踏まえ、廃止や見直しをするということは理解できますが、意見等にもございましたように、大型車等が通って非常に危険な道路でございますので、一刻も早く歩道の整備等を進めていただくように、お願いを申し上げます。

【会長】（小林潔司君） ただ今の交野市の中田市長からのご意見に対して、幹事から何かございますか。

【幹事】（川上隆君） 今回の路線におきましても、歩道が未整備となっている個所があるということは認識しております。

そういうところにつきましては、先程、ご説明させていただきましたように、今後とも地元市と調整してまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【会長】（小林潔司君） 交野市の中田市長にご確認しますが、ただ今のご意見はご要望ということで、承らせていただいております。

【中田臨時委員】 はい。

【会長】（小林潔司君） 他にご質問はございますか。ご要望はいただきましたが、特に反対意見ではございませんでしたので、表決に入りたいと思います。議第377号を原案どおり承認することについて、ご異議がございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【会長】（小林潔司君） ご異議がないようですので、原案どおり可決します。次にご審議いただきますのは、議第378号です。その内容について、幹事に説明させます。

8 議第378号「東部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第378号「東部大阪都市計画道路の変更」についてご説明いたします。議案書25ページから28ページ、資料31ページから37ページをご覧ください。本案件は、八尾市域における都市計画道路大阪八尾線ほか6路線の見直しに関するものでございます。

まず、都市計画道路大阪八尾線は、大阪中央環状線から大阪市界までの延長約4,570メートル、幅員25メートル、4車線で計画され、一部、府道大阪八尾線及び府道旧大阪中央環状線と重複し、都市計画道路久宝寺太田線から西側の区間は既に整備されておりますが、それ以外の区間は未整備となっております。

本路線に並行する南北方向の広域的な断面交通量については、現道の府道旧大阪中央環状線及び府道大阪中央環状線の2路線で、1日当たり約86,000台と予測され、合計8車線の交通容量に対して満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線の未整備区間のうち、都市計画道路渋川南本町線から国道25号までの区間は、JR八尾駅へのアクセス機能を有し、まちづくりや安全対策の観点から必要性が高いものと評価しております。

また、府道大阪中央環状線から都市計画道路渋川南本町線までの区間及び国道25号から都市計画道路久宝寺太田線までの区間は、交通処理上、必要な2

車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

次に、都市計画道路弥刀上ノ島線は、東大阪市界から国道170号までの延長約4,480メートル、幅員25メートル、4車線で計画され、一部、府道旧大阪中央環状線と重複し、全線未整備となっております。本路線に並行する東西方向の広域的な断面交通量については、現道の府道旧大阪中央環状線及び府道大阪港八尾線の2路線で、1日当たり約29,000台と予測され、合計4車線の交通容量に対して満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。本路線の府道八尾枚方線から国道170号までの区間は、今後、八尾市において整備を検討することから、存続としております。

また、東大阪市界から大阪中央環状線までの区間は、現道のない市街化区域に位置しておりますが、既に住宅地等が形成されているため、市街地形成機能等の必要性は低いことから、廃止としております。

また、大阪中央環状線から府道八尾枚方線までの区間は、両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性も低いものと評価しており、廃止としております。

次に、都市計画道路玉串柏村線は、東大阪市界から都市計画道路安中山ノ井線までの延長約5,090メートル、幅員18メートル、2車線で計画され、全線未整備となっております。本路線は、大半の区間を府道八尾茨木線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約9,400台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線のうち、近鉄河内山本駅から府道大阪港八尾線までの区間は、河内山本駅へのアクセス機能を有し、まちづくりや安全対策の観点から、必要性が高いものと評価しております。

また、東大阪市界から河内山本駅までの区間及び府道大阪港八尾線から都市計画道路安中山ノ井線までの区間は、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討

した結果、廃止としております。

次に、都市計画道路安中教興寺線は、JR八尾駅から（旧）国道170号までの延長約3,420メートル、幅員18メートル、2車線で計画され、大半の区間が未整備となっております。

本路線は、一部、府道山本黒谷線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約7,500台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線のうち、JR八尾駅から国道170号までの区間は、JR八尾駅や近鉄高安駅へのアクセス機能を有し、まちづくりや安全対策の観点から、必要性が高いものと評価しております。

また、国道170号から（旧）国道170号までの区間は、都市計画道路の幅員8メートルで歩道空間を確保することは困難であるため、この都市計画の必要性は低いことから、廃止としております。

次に、都市計画道路八尾枚方線は、都市計画道路大阪楽音寺線から都市計画道路弥刀上ノ島線までの延長約820メートル、幅員15メートル、2車線で計画され、全線未整備となっております。

本路線は、府道八尾枚方線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約10,000台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。本路線は、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性も低いものと評価しており、廃止としております。

次に、都市計画道路久宝寺太田線は、都市計画道路竜華東西線から藤井寺市界までの延長約4,200メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、都市計画道路大阪八尾線から北側は、既に整備されていますが、南側は未整備となっております。

本路線は、一部、府道旧大阪中央環状線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約11,000台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価してお

ります。

本路線の未整備区間は、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性は低いものと評価し、廃止としております。

次に、都市計画道路安中山ノ井線は、府道八尾停車場線から柏原市界までの延長約4,340メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、一部、府道柏村南本町線と重複し、大半の区間が未整備となっております。

府道八尾停車場線から国道170号までの区間については、本路線に並行する東西方向の広域的な断面交通量が、都市計画道路大阪柏原線及び国道25号の2路線で、1日当たり約82,000台と予測され、合計8車線の交通容量に対して満足しております。

また、国道170号から柏原市界までの区間については、本路線に並行する南北方向の広域的な断面交通量が、国道170号及び（旧）国道170号の2路線で、1日当たり約37,000台と予測され、合計6車線の交通容量に対して満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線の未整備区間のうち、都市計画道路、八尾中央線から府道八尾道明寺線までの区間は、今後、八尾市において整備を検討することから、存続としております。

また、府道八尾停車場線から都市計画道路八尾中央線までの区間及び府道八尾茨木線から柏原市界までの区間については、現道のない市街化区域に位置しておりますが、既に住宅地等が形成されているため、市街地形成機能等の必要性は低いものと評価し、廃止としております。

また、都市計画道路東大阪中央線から府道八尾茨木線までの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

これにより、各路線の変更内容については、大阪八尾線は、延長約3,120メートルを廃止し、名称を、北側は渋川植松線、南側は西木の本線にそれぞれ変更、弥刀上ノ島線は延長約1,040メートルを廃止し、名称を

宮町上ノ島線に変更、玉串柏村線は延長約4,840メートルを廃止し、名称を河内山本駅前線に変更、安中教興寺線は、延長約350メートルを廃止するものであります。

また、八尾枚方線については、全線を廃止し、久宝寺太田線は、延長約2,160メートルを廃止し、名称を久宝寺木の本線に変更、安中山ノ井線は延長約3,100メートルを廃止し、名称を安中八尾木線に変更するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。ご意見がないようですので、表決に入りたいと思います。議第378号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【会長】（小林潔司君） ご異議がないようですので、原案どおり可決します。次にご審議いただきますのは、議第379号です。その内容について、幹事に説明させます。

9 議第379号「東部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第379号「東部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書29ページから31ページ、資料39ページから44ページをご覧ください。本案件は、柏原市域における都市計画道路国分道明寺線ほか5路線の見直しに関するものでございます。

まず、都市計画道路国分道明寺線は、国道25号から藤井寺市界までの延長約1,450メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、全線が未整備となっております。

柏原市南部の東西方向の広域的な断面交通量については、重複する現道の府

道堺大和高田線及び国道25号の2路線で、1日当たり約24,000台と予測され、合計4車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

国道25号から都市計画道路玉手山線までの区間は、近鉄河内国分駅へのアクセス機能を有し、まちづくりや安全対策の観点から必要性が高いものと評価しております。

また、都市計画道路玉手山線から藤井寺市界までの区間は、都市計画上の2車線が確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性が低いものと評価し、廃止としております。

次に、都市計画道路上市今町線は、都市計画道路大泉本郷線から都市計画道路太平寺本郷線までの延長約500メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、都市計画道路大泉本郷線付近から都市計画道路柏原駅西線までの区間は、府道柏原停車場大泉線と重複し、既に整備されておりますが、それ以南は未整備となっております。

本路線は、広域的なネットワーク機能を持たず、現状で大きな混雑もないことから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。また、本路線の未整備区間は、歩道空間が確保されていないため、交通安全機能の必要性はありますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

次に、都市計画道路山の井高井田線は、都市計画道路大阪柏原線から国道25号までの延長約3,140メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、大半の区間が未整備となっております。

本路線が（旧）国道170号と重複する区間は、平成22年の交通量が、1日当たり約9,200台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、（旧）国道170号から国道25号までの、大半が現道のない区間の東西方向の広域的な断面交通量については、府道堺大和高田線及び国道25号の2路線で、1日当たり約24,000台と予測され、合計4車線の交通容量

に対して十分満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線の都市計画道路大阪柏原線から都市計画道路太平寺本郷線までの区間は、一部事業中及び今後大阪柏原線の整備に伴う影響が考えられることから存続としています。

また、都市計画道路太平寺本郷線から都市計画道路安堂線までの区間は、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

また、都市計画道路安堂線から国道25号までの区間は、大半の区間が現道のない市街化区域に位置しておりますが、既に住宅地等が形成されているため、市街地形成機能等の必要性は低いものと評価し、廃止としております。

次に、都市計画道路国分羽曳野線は、府道堺大和高田線から羽曳野市界までの延長約2,030メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、都市計画道路玉手山線付近から南側は未整備となっております。

本路線は、府道柏原駒ヶ谷千早赤阪線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約5,600台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線の未整備区間のうち、都市計画道路玉手山線付近から都市計画道路田辺旭ヶ丘線までの区間については、近鉄河内国分駅へのアクセス機能を有し、まちづくりや安全対策の観点から必要性が高いものと評価しております。

また、都市計画道路田辺旭ヶ丘線から羽曳野市界までの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

次に、都市計画道路安堂線は、都市計画道路山の井高井田線から国道25号までの延長約340メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、全線未整備となっております。

本路線は、(旧)国道170号と重複し、平成22年の交通量が、1日当た

り約9,200台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線は都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、片側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性は低いものと評価し、廃止としております。

次に、都市計画道路大正北条線は、国道25号から藤井寺市界までの延長約300メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、全線未整備となっております。

本路線は、(旧)国道170号と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約7,700台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線は都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員は不足いたしますが、両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性が低いものと評価し、廃止としております。

これにより、各路線の変更内容については、国分道明寺線は延長約760メートルを廃止し、名称を国分片山線に変更、上市今町線は延長約240メートルを廃止、山の井高井田線は延長約1,820メートルを廃止し、名称を山の井太平寺線に変更、国分羽曳野線は延長約1,190メートルを廃止し、名称を国分旭ヶ丘線に変更するものであります。

また、安堂線及び大正北条線については、全線を廃止するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】(小林潔司君) 　ただ今、幹事から説明を受けました議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。ご意見がないようですので、表決に入ります。議第379号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【会長】(小林潔司君) 　ご異議がないようですので、原案どおり可決します。次にご審議いただきますのは、議第380号です。その内容について幹事

に説明させます。

10 議第380号「南部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第380号「南部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書33ページから35ページ、資料45ページから47ページをご覧ください。本案件は、松原市域における都市計画道路天美三宅線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路天美三宅線は近鉄南大阪線から都市計画道路別所西線までの延長約2,670メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、都市計画道路大阪河内長野線から東側の区間は未整備であります。

本路線は、府道大堀堺線と重複し、平成22年の交通量が、1日当たり約6,200台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、本路線の未整備区間は、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足しており、国道309号から西側の区間は、今後、松原市において事業化を検討していくことから存続としておりますが、国道309号から東側の区間は、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。以上により、天美三宅線については、延長約1,230メートルを廃止するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。ご意見がないようですので、表決に入ります。議第380号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

【会長】（小林潔司君） ご異議がないようですので、原案どおり可決します。次にご審議いただきますのは、議第381号です。その内容について、幹事に説明させます。

11 議第381号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第381号「南部大阪都市計画区域区分の変更」についてご説明いたします。議案書の37ページから39ページ、資料の49ページから51ページでございます。今回、区域区分を変更しようとする「稲葉町地区」は、岸和田市中央部の市街化調整区域に位置します。

本地区は、南部大阪都市計画区域マスタープランにおいて「主要な幹線道路沿道で計画的にまちづくりを進める必要がある区域」としてあります。また、岸和田市の都市計画マスタープランには、「地域と新しい市街地がつながりを持つように配慮しながら岸和田中央線の整備に併せた拠点的なまちづくりを推進する」としてあります。

本地区は、平成22年度にご審議いただきました府下一斉の区域区分の見直し時点において、市街化区域へ編入する熟度には達していなかったことから、計画的な市街地整備の実施が確実となった段階で、市街化区域への編入が可能となる「保留フレーム」を設定いたしました。

その後、本地区は地元において協議・検討が重ねられ、このたび、土地区画整理事業による計画的な市街地整備の実施について合意形成が図られ、また、関係機関との協議調整についても整いましたことから、約47ヘクタールの区域を市街化区域に編入するものです。

本地区の市街化区域への編入は、現行市街化区域と連担しない飛地の区域であります。区域区分の見直しの基本方針に定める編入要件といたしまして、土地区画整理事業により、区画道路や下水道、公園・緑地など都市基盤施設を整備し、計画的な市街化を図ることが確実な区域であること。また、区域面積が概ね50ヘクタール以上であることから、飛地の市街化区域を編入するものです。

なお、市街化区域への編入にあたっては、緑化の目標として緑被率20パーセント以上を確保するとともに、景観にも配慮した土地利用を図るものとします。

また、計画的な市街化を図るため、岸和田市において、土地区画整理事業と併せて、各地区の土地利用計画に応じた用途地域や地区計画などの都市計画を定めます。本地区の北側区域については、岸和田中央線の沿道を生活利便関連施設地区とし、地域住民へのサービス機能を提供する生活利便施設など商業系の土地利用を図ります。用途地域については、第1種住居地域とし、地区計画において戸建住宅の規制や敷地面積の最低限度を定めます。

また、その後背地の区域を住宅地区とし、良好な低層住宅等を配置します。

用途地域を第1種低層住居専用地域とし、地区計画において住宅以外の用途を規制します。

次に、本地区の南側区域で、岸和田中央線の沿道を工業系業務地区とし、幹線道路に隣接する利便性を活かし、既成市街地と連携した新たな産業拠点として、周辺環境に配慮した工業系の土地利用を図ります。用途地域を工業地域とし、地区計画において住宅や遊技施設等を規制し、工場の操業環境を確保するとともに、建築物の高さの規制を行い、周辺環境への配慮も行います。

また、国道170号の沿道については、商・工業系業務地区とし、広域幹線沿道の立地を活かし、商業及び工業系の土地利用を図ります。用途地域を準工業地域とし、地区計画において住宅や遊技施設等を規制、敷地面積の最低限度、建築物の高さの規制等により、周辺地域に配慮した商業・工業施設の立地を目指します。

なお、これら土地区画整理事業の決定、用途地域、高度地区の変更及び地区計画の決定につきましては、市街化区域編入に併せて、良好な市街地形成を確保するため、岸和田市で都市計画決定されるもので、本年1月30日に開催されました岸和田市都市計画審議会において承認されております。

都市計画の案の作成にあたり、平成25年6月26日から2週間、公述人の募集をしておりましたが、公述の申し出はございませんでした。

また、今年の1月6日から2週間、案の縦覧を行いましたところ、1件の意見書が提出されました。意見書の主な内容といたしましては、次の2点であり

ます。

まず、1点目といたしまして、私の所有地が岸和田丘陵土地利用計画図案で農整備エリアに入るため、市に対して機会あるごとに市街化区域編入をお願いしたが、無視された。区域区分の変更は、阪和自動車道の岸和田和泉インターチェンジや泉州山手線の計画道路、あるいは隣接する和泉市に建設中のモール型大規模商業施設といった社会資本施設等から波及した経済効果を活用した計画が必要であるため、これら社会資本施設等を取り入れた都市計画とすべきではないか。

この意見に対する大阪府の見解といたしまして、区域区分は、無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成、都市近郊の優良な農地との健全な調和等、地域の実情に即した都市計画を進める上で根幹をなすものです。

南部大阪都市計画区域における区域区分の変更は、新たな都市的土地利用の需要を適切に把握し、人口、世帯数及び産業の見通しと、市街化の現況及び動向から、土地利用の目標年次における市街化区域の規模を想定し、「市街化区域及び市街化調整区域の区域区分変更についての基本方針」に基づき、計画的な市街化を図る上で、特に必要なもののみ行うこととし、加えて必要最小限の区域としております。

本地区は、都市計画区域マスタープラン及び岸和田市マスタープランに位置付けられ、また、岸和田市において区域区分の変更と同時に土地区画整理事業の都市計画決定が定められることから、計画的な開発事業が確実に図られるものであります。

また、土地利用計画案は、周辺環境や農地の状況などを考慮し、岸和田市・学識経験者・地元地権者等で構成する岸和田市丘陵地区整備機構協議会の提案を受け、市が策定したもので、都市整備エリア、農整備エリア、自然保全エリアに区分し、土地利用の整序を図ることから、都市整備エリアである本地区を市街化区域へ編入するものであり、貴所有地を含めた隣接地につきましては、農整備エリアに区分されております。

なお、ご指摘の社会資本施設等について、阪和自動車道の岸和田和泉インターチェンジや泉州山手線の計画道路等の都市施設は、都市全体として交通体系

が確立されるよう総合的、一体的に定められているものでございます。モール型大規模商業施設の建設地は既に市街化区域となっております。

2点目といたしまして、理由には「保留人口フレームを解除し」と書かれているが何のことか分からない。また、南部大阪都市計画区域区分の変更も、平成17年の配分する人口、保留人口が不明であるにもかかわらず、どうして平成27年の人口が出てくるのか。

この意見に対する大阪府の見解といたしましては、「人口フレーム」とは区域区分の変更において都市計画決定するもので、平成17年を基準年次とし、平成27年を目標年次として想定した市街化区域内と市街化調整区域内の人口です。

市街化区域内の人口には、目標年次の市街化区域に適正に「配分する人口」と、市街化区域への編入を予定する区域に配分する人口として、あらかじめ「保留する人口」を設定します。この保留する人口のことを保留人口フレームと言い、「保留人口フレームを解除する」とは、市街化区域編入の際に「保留する人口」を減じて「配分する人口」を増やすことを指します。

なお、この変更によって目標年次（平成27年）における人口フレームは、「配分する人口」を2,220,500人、「保留する人口」を1,800人と設定しています。説明は以上でございます。

【会長】（小林潔司君） ただ今、幹事から説明を受けました議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。ご意見がないようですので、表決に入りたいと思います。議第381号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【会長】（小林潔司君） ご異議がないようですので、原案どおり可決します。以上で、本日の審議は終了いたしました。本日ご審議いただきました議案については、直ちに事務局に必要な手続きを進めさせます。

【森山委員】 市長会会長の森山です。50年以上前にできた都市計画ですから世の中が様変わりして、都市計画を見直すことについては何も異議はありません。その上で大阪府にお聞きしたいと思います。

今まで、府議会などで都市計画の具体性について、いろいろと指摘があった

と思います。その都度、見直しておけば良かったと思うのですが、いろいろとチェックがあったので難しかったと思いますが、50年経って見直すので、いろいろな意見が出て当然だと思います。

私は、府下33市の代表でここへ来ていますので、個別のことについては聞きませんが、今日の10件の案件のうち7件の中に、「交通安全機能の必要性が著しく高くない」という文言があります。これは誰が決めたのか知りません。

50年間、都市計画がどうにもならなかったということは、そこにいろいろな問題があったということです。ですから、買収も工事もできなかったのです。

そこには短い区間であろうと、長い区間であろうと、交通安全の問題がかなり生じているはずなのです。

そういう意味からいたしますと、この7件は、交通安全機能の必要性が著しく高くないのではなくて、交通安全機能の必要性は著しく高いのです。

どういう意味で書いておられるのか、お聞きしたいと思います。

【会長】（小林潔司君） 幹事からお願いします。

【幹事】（川上隆君） 森山委員からご指摘のありました「著しく高くない」ということですが、確かに交通安全事業の必要性について「低い」、「高い」を本来区別するようなものではないと承知しているところですけども、今回、必要性と事業性を加味して検討してきた中で、多少そこに優先順位の差がついているということが1点ございます。

もう一点、この中で「著しく高い」と評価して残しているケースとしては、不特定多数の人が多く集まる駅前やバリアフリーに関わるような施設へのアクセスというようなものについては「著しく高い」という表現を使っています。

それ以外は著しく高くないのかと言いますと、言葉のあやとして、同じように交通安全の必要性があるところは多いと認識していますが、必要性と重要性、といったものを加味した中で、そういう駅やバリアフリー等の関連の施設へのアクセスというような必要性が高いところについては、「著しく」という言葉を使っています。

【森山委員】 説明は分かりませんが、「著しく高くない」と書く必要はないと思います。このようなことを申し上げるのは、今日の案件は、各市の中で、かなり危ないところばかりです。できたら。「著しく高くない」という文言

を削ってほしいと思いますが、不可能であれば結構です。

もう一つは、都市計画から外れたからといって大阪府は手を抜かれることなく、都市計画をしているとき以上に力を入れていただけると私は受け取っていますが、その点は間違いありません。都市計画が外れたから、当該市が勝手にやりなさいということはないですね。

勿論、協議していくのですが、今までより力が入らなくなったら意味がありませんので、その点はどうか。

【幹事】（川上隆君） 1点目の文言については、少し検討させてください。

2点目の「都市計画が外れたら力が抜けることはないですね」という点につきましては、どちらかと言えば、都市計画の幅員や都市計画の事業として行っている交通安全事業の方が少ないぐらいです。

あくまでも道路全体を評価して、交通量の多少や、通学路、バリアフリーなどを加味して行っていますので、都市計画から外れたからといって、順位が下がるということではございません。

【森山委員】 よろしくお願ひします。

【会長】（小林潔司君） それでは、これもちまして、平成25年度第3回大阪府都市計画審議会を閉会とさせていただきます。委員の皆様方には議事の進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

午後5時35分閉会