

平成25年度 第1回

大阪府都市計画審議会
会議録

日 時：平成25年7月31日（水）

午後2時～午後3時25分

場 所：大阪府中央区大手前三丁目1番43号

ホテルプリムローズ大阪2階 鳳凰の間

議 題

【審議案件】

議第355号「北部大阪都市計画道路の変更」について

議第356号「北部大阪都市計画道路の変更」について

議第357号「東部大阪都市計画道路の変更」について

議第358号「大阪都市計画道路の変更」について

議第359号「東部大阪都市計画道路の変更」について

議第360号「南部大阪都市計画道路の変更」について

議第361号「東部大阪都市計画下水道の変更」について

議第362号「東部大阪都市計画下水道の変更」について

【報告案件】

「第7回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（案）」について

「用途地域の指定のガイドライン（旧用途地域の指定基準）（案）」に
ついて

平成25年度 第1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 る	岡田 憲夫	関西学院大学教授	出	会長
2		小林 潔司	京都大学教授	欠	会長代理
3		松室 猛	地方行政研究会会長	欠	
4		児島 亜紀子	大阪府立大学教授	欠	
5		溝畑 朗	大阪府立大学教授	出	
6		嘉名 光市	大阪市立大学准教授	欠	
7		荻田 緋佐子	大阪商工会議所女性会参与兼常任委員	欠	
8		西村 多嘉子	大阪商業大学教授	出	
9		赤津 加奈美	弁護士	出	
10		井川 勝巳	大阪府農業会議会長	欠	
11		増田 昇	大阪府立大学教授	欠	
12		松村 暢彦	大阪大学准教授	欠	
13	関係行政機関 の 職 員	小栗 邦夫	近畿農政局長	出	代理:農村振興課長 佐藤 吉信
14		小林 利典	近畿経済産業局長	出	代理:地域開発室長 須山 季子
15		谷本 光司	近畿地方整備局長	出	代理:事業調整官 山岡 康伸
16		大久保 仁	近畿運輸局長	出	代理:企画観光部次長 山口 勝彦
17		田中 法昌	大阪府警察本部長	欠	
18	府 議 会 議 員	坂上 敏也	府議会議員(維新)	欠	
19		中谷 恭典	府議会議員(維新)	欠	
20		宮本 一孝	府議会議員(維新)	出	
21		橋本 和昌	府議会議員(維新)	出	
22		八重樫 善幸	府議会議員(公明)	出	
23		後藤 太平	府議会議員(公明)	出	
24		北川 法夫	府議会議員(自民)	出	
25		吉村 善美	府議会議員(民主)	出	
26	市町村の長を 代表する者	森山 一正	大阪府市長会会長	出	
27		松本 昌親	大阪府町村長会会長	欠	
28	市町村議会の 議長を代表 する者	堀川 静子	大阪府市議会議長会会長	出	
29		田島 乾正	大阪府町村議会議長会会長	出	
30	大阪市長及び 大阪市会議長	橋下 徹	大阪市長	出	代理:副市長 田中 清剛
31		美延 映夫	大阪市会議長	出	

※ 委員31名中19名出席

平成25年度 第1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	高槻市副市長	山本 政行	議第355号	出

平成25年度 第1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	出	
2	都市整備部技監	田中 義宏	欠	
3	都市整備部次長	田中 哲哉	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	出	
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	※	臨時幹事:事業課長 長井 順一
11	公園課長	山口 耕市	※	臨時幹事:公園課参事 増山 和弘
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	出	
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	欠	
19	住宅経営室長	岩田 恵二	欠	
20	危機管理室長	福井 淳太	出	
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	※	臨時幹事:福祉総務課総括補佐 山本 信幸
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 築澤 慎一
27	みどり・都市環境室長	西山 潤二	出	
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	出	
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:文化財保護課課長補佐 森屋 直樹
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1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	高槻市都市創造部長	梅本 定雄	議第355号	出
2	吹田市都市整備部長	森 正一	議第356号	出
3	摂津市都市整備部長	吉田 和生	議第356号	出
4	摂津市都市整備部都市計画課参事	嘉戸 善胤		出
5	守口市都市整備部長	高島 修	議第357号 議第358号	出
6	守口市都市整備部都市計画課長	中西 敬次		出
7	大阪市都市計画局計画部長	高橋 徹	議第358号	出
8	大阪市都市計画局計画部都市計画課長	寺本 譲		出
9	枚方市都市整備部次長	井上 浩一	議第359号	出
10	富田林市まちづくり政策部長	北野 俊夫	議第360号	出
11	富田林市まちづくり政策部 まちづくり推進課長	仲野 仁人		出
12	寝屋川市まち政策部長	茂福 隆幸	議第361号	出
13	寝屋川市まち政策部都市計画室課長	北川 博紀		出
14	交野市都市整備部長	藤重 章	議第362号	出
15	交野市都市整備部次長 兼下水道課長	藤井 大史		出

目 次

1	開会.....	1
2	議第355号 「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	3
3	議第356号 「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	8
4	議第357号 「東部大阪都市計画道路の変更」について 議第358号 「大阪都市計画道路の変更」について.....	13
5	議第359号 「東部大阪都市計画道路の変更」について.....	15
6	議第360号 「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	19
7	議第361号 「東部大阪都市計画下水道の変更」について.....	22
8	議第362号 「東部大阪都市計画下水道の変更」について.....	23
9	「第7回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(案)」及び「用途地域の指定のガイドライン(旧用途地域の 指定基準)(案)」について.....	24

1 開会

午後2時開会

【司会】 定刻となりましたので、ただ今から、平成25年度第1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。よろしくお願いいたします。

それでは最初に、お配りしております「資料」の確認をいたします。お手元の配布資料一覧をご覧ください。「資料」は9種類でございます。

「配付資料一覧及び委員配席表」（両面刷り）、

「大阪府都市計画審議会条例及び規則」、

「議題及び付議案件一覧並びに委員・幹事名簿」（両面刷り）、

「資料1 議案書」、

「資料2 審議会資料」、

「資料3-1 平成25年度第2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」

「資料3-2 北部大阪都市計画道路の変更（高槻市）に対する意見書の要旨」

「資料4 平成25年度第2回大阪府都市計画公聴会速記録」

「資料5-1 第7回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（案）」

「資料5-2 基本方針（案）の概要」（A3版）

「資料5-3 基本方針（案）に対する府民意見等の概要及び大阪府の考え方」

「資料6-1 用途地域の指定のガイドライン（旧用途地域の指定基準）（案）」

「資料6-2 ガイドライン（案）の概要」（A3版）

「資料6-3 ガイドライン（案）に対する府民意見等の概要及び大阪府の考え方」

以上でございます。

なお、議案説明時の「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しております。漏れている「資料」はございませんでしょうか。

次に、本日は、委員31名の方々のうち19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、よろしく願いいたします。それでは、審議会の開会にあたりまして、都市整備部長の村上からご挨拶を申し上げます。

【都市整備部長】（村上 毅君） 平成25年度第1回大阪府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。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、ご出席を賜り、誠にありがとうございます。また、日頃から都市計画をはじめ、都市整備行政の推進に、格別のご協力、ご指導を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、先月、ビルとしては日本一の高さ300メートルを誇る「あべのハルカス近鉄本店」タワー館がオープンいたしました。また、本年4月にはJR大阪駅北側にグランフロント大阪がナレッジキャピタルを核とする商業施設、オフィス等からなる複合施設としてオープンし、どちらも多くの来場者で賑わっております。

大阪、関西の成長を牽引するこうしたプロジェクトが進み、まちのありようが変わりつつある今、まちづくりの基本となる都市計画の役割はますます重要になっており、時代の変化に対応する取組が一層求められています。

本日も審議いただく案件は、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」に基づく「北部大阪都市計画道路の変更」など6件、幹線のルート変更に伴う「東部大阪都市計画下水道の変更」の2件のあわせて8件でございます。

また、報告案件は、「第7回市街化区域及び市街化調整区域の区域区分の変更についての基本方針（案）」など2件となっております。

委員の皆様方には忌憚のないご意見をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。

【司会】 ありがとうございます。続きまして、前回の審議会開催以降、新たに当審議会委員にご就任されました方が多数おられますので、本日ご本人にご出席いただいております新委員の皆様をご紹介します。初めに、府議会議員の委員の方々をご紹介します。

【司会】 橋本委員でございます。

【橋本委員】 橋本でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 八重樫委員でございます。

【八重樫委員】 八重樫でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 後藤委員でございます。

【後藤委員】 後藤でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 吉村委員でございます。

【吉村委員】 吉村でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 なお、宮本委員、北川委員におかれましては、昨年度に引き続きご就任いただいております。

【司会】 続きまして、大阪府市長会会長の森山委員でございます。

【森山委員】 森山です。よろしくお願いいたします。

【司会】 大阪府市議会議長会会長の堀川委員でございます。

【堀川委員】 堀川でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 大阪府町村議長会会長の田島委員でございます。

【田島委員】 田島でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 大阪市会議長の美延委員でございます。

【美延委員】 美延です。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 ご紹介は以上でございます。それでは、岡田会長に議事進行をお願いしたいと存じます。岡田会長よろしくお願いいたします。

2 議第355号北部大阪都市計画道路の変更について

【会長】（岡田憲夫君） 本審議会の会長を務めております岡田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様には、大変お忙しい中、また、大変お暑い中、ご出席いただきまして、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1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8議案でございます。

最初にご審議いただきますのは、議第355号です。その内容について幹事に説明をさせます。

【幹事】（川上隆君） 大阪府総合計画課長の川上です。よろしくお願いたします。それでは、議第355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大阪京都線の交差構造及び幅員の変更に関するものでございます。

本路線は、大阪府と京都府を結ぶ広域的な幹線道路として、高槻市赤大路町から東上牧1丁目までの延長約9,340メートルで計画決定されたもので、国道171号と全線重複し、このうち、都市計画道路枚方高槻線と交差する八丁畷交差点において、交差構造を立体交差から平面交差に変更するものであります。

この八丁畷交差点の現状は、平面交差で国道171号の右左折レーンの不足による慢性的な交通渋滞が発生しております。それにより、国道171号の神戸側では、右折レーンの渋滞による追突事故や接触事故が、また、京都側でも右折車を回避する接触事故がそれぞれ多発しております。

さらに、枚方方面から神戸方面への常時左折する車についても、国道171号の合流部で追突事故が多発しています。このため、八丁畷交差点の改良は、喫緊の課題となっております。

しかし、都市計画上の交差構造につきましては、国道171号の高架による立体交差であるため、計画どおりに整備すると、八丁畷交差点西側にある京口町交差点にまで高架構造物が延びてくるため、阪急高槻市駅とその南側の地域を結ぶ主動線に位置する当該交差点を横断できなくなることから、その影響が広範囲に及ぶものと考えられます。

このため、八丁畷交差点については、交差構造を立体交差から平面交差に計画変更し、本路線の京都側及び神戸側の各々に右左折レーンを増設し、交差点の交通渋滞や交通事故などの課題解決を図り、自転車・歩行者の利便性と安全性を確保するものであります。これにより、交差点前後の約610メートル区間の幅員22～35.5メートルを22～31.8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、本年4月26日に公聴会を開催し、1名の公述がありました。

さらに、本年6月12日から26日までの2週間、都市計画法17条に基づく案の縦覧を行いましたところ、2通の意見書が提出されました。

2通の意見書のうち1通は、公聴会の公述意見と同趣旨の内容であります。このため、公聴会での公述及び1通の意見書の要旨を続けて説明したのち、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、お配りしております「資料」3-1、3-2に記載しております。まず、公述の要旨は、次のとおりであります。

高槻市は、JR高槻駅と阪急高槻市駅を含む中心市街地で、歩行者中心のまちづくりを進めており、八丁畷交差点は、自動車交通だけでなく、多くの歩行者や自転車が往来する重要な交差点で、市のバリアフリー基本構想における重点整備地区の東の端に位置している。国道171号の東側或いは北側で、日あたり六千台以上の自転車・歩行者の断面交通量があると思う。

この交差点から北東500メートルほどの位置にある京大農場跡地が平成31年に安満遺跡公園として整備されると、さらに多くの歩行者や自転車が国道171号を横断して来訪することになる。

現状の課題は、枚方から神戸方面への常時左折可としていることから、交差点南側と西側で横断歩道が設置されておらず、歩行者は階段のみの歩道橋を渡るか、交差点の東側と北側の横断歩道を利用することになる。また、枚方から亀岡方面へ交差点を利用する自転車は、常時左折する車に阻まれ、歩道を徐行若しくは降りて歩道橋を渡らなければならないが、階段しかないため渡ることができない。

これらは当初計画の立体交差であれば、歩行者・自転車にとって国道171

号の自動車交通が立体で分離されるため、通行環境が大きく変わるものと思う。今回の変更で、右折の付加車線設置のため横断距離は長くなり、歩道橋が現在のままであれば、バリアフリーや歩行者、自転車を無視した交差点と言わざるを得ない。

そこで、バリアフリーや歩行者、自転車を考慮した提案が二つある。一つ目は、横断歩道を南側と西側にも設置し、歩道橋を撤去することが出来ないか。そのためには、神戸から枚方方面への右折車線が2車線に増えることに合わせて、枚方から神戸方面への左折車線を2車線にする、或いは現在よりも長く左折溜まりを設けることで、信号処理が可能になる。

二つ目は、それが難しい場合であっても、現在の階段しかない歩道橋にスロープを設置することは出来ないか。そうすることにより、車椅子やベビーカー、或いは自転車が渡れるようになる。

実際に都市計画変更になると、一度確定した用地境界を再び歩道橋の改修や車線を増やすために道路を拡幅することは難しいと思われる。今回の変更において、歩行者や自転車などにも配慮した交差点改良を実施することが望ましい。

現在の計画案では、高槻市が目指す中心市街地の在り方や、子育て世代などに安心して暮らせるまちづくりに、大きな影響を与えるというものです。

続いて、1通目の意見書の要旨は次のとおりです。立体交差から平面交差に変更する点については、時代の流れを捉えた適切な、ある意味で当然の判断である。今までの交通施策があまりにも自動車最優先、自転車・歩行者蔑視のものであったことからすれば大きな進歩である。

ただ、「自転車・歩行者の利便性と安全性の向上を図り」との文言が見られる割に、八丁畷交差点は、自動車最優先、歩行者・自転車蔑視のままであるとの印象がぬぐえない。交差点の西・南側には横断歩道がなく、「自動車を優先して歩行者を上げる」装置である歩道橋が残り、バリアフリーを推進する市の施策とも整合も感じられない。

また、近年、国土交通省と警察庁は自転車の車道通行の徹底と自転車通行帯の普及を推進していると聞いているが、神戸方面から車道の左側を走行してきた自転車が八丁畷交差点をまともに直進できるような自転車通行帯の整備もお願いしたい。そのような施策を盛り込まれない限り「自転車・歩行者の利便性

と安全性の向上を図り」などという文言はふさわしくないというものです。

これらに対する大阪府の見解は、現在の都市計画上の構造は立体交差となっていることから、仮に計画どおり整備するとなれば、八丁畷交差点西側にある京口町交差点まで高架構造物が延びてくるため、当該交差点を横断することが出来なくなります。この京口町交差点は、阪急高槻市駅とその南側の地域を結ぶ主動線に位置することから、現在、多くの歩行者や自転車が平面横断しているため、その影響が広範囲に及ぶものと考えられます。

そのため、八丁畷交差点を立体交差から平面交差に計画変更し、交通管理者と協議を進めて、右左折レーンを増設し、枚方から神戸方面への左折を信号制御にすることで、交差点の交通渋滞や事故などの課題解決を図り、周辺地域全体で自転車・歩行者の利便性・安全性を確保しようとするものであります。

なお、バリアフリーや歩行者・自転車に関してご提案いただいた点については、今後の自動車交通や周辺地域を含む歩行者・自転車の利用状況などの交通事情を注視し、道路管理者及び地元市の高槻市が協力し、必要があれば、その対応策について検討されるものと考えております。

続きまして、2通目の意見書の要旨とそれに対する府の見解を説明いたします。意見書の要旨は次のとおりです。

枚方方面から神戸方面への常時左折が規制された場合、京阪バス・高槻市営バスの運行に支障が出るようになる。これは近畿運輸局の圧力、運送会社からの圧力があるように見える。この計画により、他市からの京阪バス利用者に多大な影響があるというものです。

これに対する府の見解は、八丁畷交差点については、国道171号の右左折レーンの不足により慢性的な渋滞が発生し、その影響による交通事故も多発しています。特に枚方方面から神戸方面への常時左折可能である車線では、国道171号の合流部での接触事故や一旦停止に伴う追突事故などが多発するなどにより、その交差点の改良が大きな課題となっております。

そのため、八丁畷交差点を立体交差から平面交差に計画変更し、右左折レーンの増設による交通渋滞の課題解決と、枚方方面から神戸方面への左折を信号制御にすることで交通事故の課題解決を図ろうとするものであります。これにより、バス運行の利便性・安全性が向上するものと考えております。以上が、

公聴会での公述と縦覧した案に対する意見書の要旨及びこれに対する府の見解でございます。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） 　　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。それでは、ご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議第355号を原案と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】（岡田憲夫君） 　　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356号です。その内容について幹事に説明をさせます。

3 議第356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356号「北部大阪都市計画道路の変更」から議第360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。スクリーンをご覧ください。

まず、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っていますので、その方針について、簡単にご説明いたします。

見直しの背景として、本格的な人口減少社会の到来による将来の交通需要の減少及び公共投資の制約による都市基盤施設のより一層効率的な整備、維持に関するマネジメントの必要性が高まっています。

また、戦後復興期や高度経済成長期に数多く都市計画決定されたことから、成熟型社会の到来を迎えた今日とは、時代背景が大きく異なり、既にその意義を失っているものが多くあります。また、これらの都市計画道路には、幅員等において、現在の道路規格に適合しないものもあります。

このため時代に適合し、今後も必要な都市計画道路と、そうでないものを仕分けし、整備の必要性を判断することにより、行政責任を明確化するとともに、権利制限を解除していくものであります。

具体的な見直しの流れとしては、基本方針に基づくフローにより各路線の評価を行うこととしております。その中で、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、市街地形成、環境形成の4つの機能について評価を行ったうえで、必要性が低いものは廃止候補とし、必要性の高いものは、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）見直しの基本方針」の概要であります。なお、スケジュールにつきましては、平成25年度末までに、見直しを図る予定であります。

それでは、議第356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11ページをご覧ください。

本案件は、吹田市域における都市計画道路豊中岸部線ほか5路線の見直しに関するものでございます。まず、都市計画道路豊中岸部線は、豊中市界から大阪市界までの延長約5,950メートル、幅員22メートル、4車線で昭和43年に計画された路線であり、一部、府道豊中摂津線と重複しております。

本路線の豊中市界から新御堂筋までの未整備区間については、並行する現道の府道（旧）大阪中央環状線と都市計画道路南千里岸部線で、将来交通量が、一日当たり約41,000台となり、計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、交通処理機能としては、現道で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

また、本路線は、広域的なみどりの拠点を結ぶ道路であるため、環境形成機能の必要性はありますが、地形上の高低差が大きく、大規模構造物が必要になるなど、事業の実現性は低いものと考えております。このため、本路線の豊中

市界から新御堂筋までの区間については廃止としております。なお、本路線がつながる豊中市域については、豊中市全体の見直しの中で、廃止路線として手続きを進めているところであります。

次に、都市計画道路上新庄神境線は、大阪市界から安威川までの延長約1,440メートル、幅員12メートル、2車線で、昭和21年に計画された路線で、一部、府道相川停車場線と重複し、本路線の神崎川より北側の区間は既に整備されておりますが、神崎川より南側の区間は未整備であります。

本路線の未整備区間は、並行する国道479号の平成22年の道路交通センサスによる交通量が一日当たり約38,500台で、現道の交通容量に対して十分満足し、また平成17年の交通量と比較しても約16パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、国道479号で交通処理が可能と考えられ、そ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、歩道が未整備であります。今後、都市計画事業により拡幅することもないことから、本路線については全線廃止としております。

以上の2路線をフローに従って評価しますと、交通処理機能は、将来的にも交通量は増加せず、現道で交通処理が可能であり、その必要性は低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、豊中岸部線については、環境形成機能、上新庄神境線については、交通安全機能の必要性があるものの、30年以内に都市計画事業として着手する見込みがないことから、事業の実現性は低いと評価しております。このため、交通安全機能等について再検討した結果、都市計画の必要性は著しく高くないと評価し、廃止としております。

これにより、豊中岸部線は、新御堂筋より西側の延長約470メートル区間を廃止し、計画延長を約5,950メートルから約5,480メートルに変更するものであり、上新庄神境線は全線廃止するものであります。

次に、都市計画道路南千里岸部線は、豊中市界から都市計画道路豊中岸部線までの延長約5,030メートル、幅員18メートル、2車線で、昭和34年に計画された路線であり、大阪高槻京都線から西側の区間は、府道豊中摂津線と

重複し、既に整備されておりますが、大阪高槻京都線から東側の区間は未整備であります。

本路線の未整備区間はJR岸辺駅へアクセスする計画ではありますが、現道でその機能は確保されており、交通処理機能の必要性も低いものと評価しております。また、吹田操車場跡地のまちづくりが進められていることによる市街地形成機能と、広域緊急交通路である府道大阪高槻京都線に接続していることによる防災機能につきましては、吹田市が新たに計画している都市計画道路岸部中千里丘線が並行しており、この路線が代替機能を有することになり、その必要性は低いものと評価しております。このため、本路線の大阪高槻京都線の東側の区間については廃止としております。

次に、都市計画道路大阪高槻京都線は、大阪市界から一部摂津市を通過し、茨木市界までの延長約7,450メートル、幅員15メートル、2車線で、昭和34年に計画された路線で、府道大阪高槻京都線及び国道479号と重複しております。

現道の大阪高槻京都線については、平成17年と平成22年の道路交通センサスによる交通量が、ともに一日当たり約19,500台で、現状で混雑している状況です。今後、並行する現在事業中の4車線の都市計画道路十三高槻線が整備されると、計2路線で6車線となり、東西方向の断面交通量は、一日当たり約48,000台と予測され、合計6車線の交通容量に対して、十分満足するものと考えられることから、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、本路線については、計画幅員に対して歩道幅員が不足している箇所が、都市計画道路佐井寺片山高浜線と交差する片山二丁目東交差点部と、摂津市域の都市計画道路千里丘三島線と交差する千里丘交差点部の2箇所あります。

各々の区間について、一定の歩行空間が確保されていることから、今後、歩道の充実を目的とした都市計画幅員での拡幅の必要性は低いものと評価しております。このため、前後の計画幅員に合わせて、片山町二丁目東交差点部は幅員18～21メートルを幅員18メートルに、千里丘交差点部は、幅員15～19メートルを幅員15メートルに各々変更しております。

次に、都市計画道路春日豊津線は、豊中市界から都市計画道路服部西之庄線

まで、延長約2,890メートル、幅員8メートルで、昭和34年に計画された路線であります。本路線は、府道吹田箕面線と一部区間で重複し、平成22年の道路交通センサスによる交通量は、一日当たり約6,300台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、平成17年の交通量と比較しても約5パーセント減少しており、また、市道と重複する区間についても、2車線が確保されていることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

本路線の一部区間は、歩道が未整備であります。当該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ことから、この都市計画の必要性は低いものと考えております。このため本路線については全線廃止としております。

次に、都市計画道路服部西之庄線は、豊中市界から都市計画道路大阪高槻京都線までの延長約2,820メートル、幅員8メートルで、昭和21年に計画された路線であります。本路線は、府道豊中吹田線と重複し、平成17年と平成22年の道路交通センサスによる交通量はそれぞれ一日当たり約5,900台と約9,100台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、新御堂筋から都市計画道路春日豊津線までの区間は西行きの方通行で大きな混雑もないことから、交通処理機能としては、現道で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

本路線の一部区間は、歩道が未整備であります。当該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ことから、この都市計画の必要性は低いものと考えております。このため、本路線については全線廃止としております。

以上の4路線をフローに従って評価しますと、交通処理機能は、現道と新たな都市計画道路で交通処理が可能であり、その必要性は低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、その必要性が低いことから廃止としております。

これにより、南千里岸部線は、大阪高槻京都線より東側の延長約740メートル区間を廃止し、計画延長を約5,030メートルから4,290メートルに変更し、大阪高槻京都線は、二つの区間で前後の都市計画幅員に合わせて幅員

を変更するものであり、春日豊津線及び服部西之庄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、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】（岡田憲夫君） ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。それでは、ご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議第356号を原案とおり承認することにつきまして、ご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） ご異議がないようですので、原案どおり可決いたします。それでは次にご審議いただきますのは、議第357号、第358号です。これらの2つの議案につきましては、相互に関連する内容がございますので、幹事にまとめて説明をさせます。

4 議第357号東部大阪都市計画道路の変更について

議第358号大阪都市計画道路の変更について

【幹事】（川上隆君） 議第357号「東部大阪都市計画道路の変更」及び、議第358号「大阪都市計画道路の変更」の2案件は、相互に関連がございますので、一括してご説明いたします。「議案書」9ページから15ページ、「資料」13ページから19ページをご覧ください。

本案件は、守口市域における都市計画道路桜島守口線の見直しに関するものでございます。大阪都市計画道路桜島守口線は、大阪市此花区北港1丁目から守口市京阪本通1丁目までの延長約14,880メートル、幅員40メートルで、昭和21年に計画された路線であります。本路線の守口市域については、4車線の国道1号と重複し、平成17年と平成22年の道路交通センサスによる交通量は一日あたり約31,000台と約33,000台で、4車線の交通容量に照らしても問題なく、交通処理機能の必要性は低いものと評価しています。

また、本路線は、交通処理上、必要な4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います。このため、今後、都市計画事業で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ことから廃止としております。

以上をフローに従って評価しますと、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性が低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、その必要性が低いことから廃止としております。

これにより、大阪都市計画道路桜島守口線については、大阪市界から国道479号までの延長約130メートル区間について廃止とし、東部大阪都市計画道路豊秀佐太線については、国道1号の現道幅員27メートルで、国道479号から大阪市界まで延伸し、延長を約4,970メートルから約5,130メートル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。説明は以上です。

【会長】（岡田憲夫君） 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か。それでは、ご意見がないようですので、議第357号、第358号を一括表決することにさせていただきたいと思いますが、これらの2つの議案について原案どおり承認することにご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） ご異議がないようですので、本議案は承認されたものとさせていただきます。それでは、次にご審議いただきますのは、議第359号です。その内容につきまして、幹事に説明をさせます。

5 議第359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359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20ページ、「資料」21ページから26ページをご覧ください。本案件は、枚方市域における都市計画道路牧野穂谷線ほか5路線の見直しに関するものでございます。

まず、都市計画道路牧野穂谷線は、淀川から第二京阪道路までの延長約6,760メートル、幅員32メートル、6車線で、昭和32年に計画された路線で、一部、府道杉田口禁野線及び府道枚方高槻線と重複し、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、府道枚方高槻線、府道杉田口禁野線及び国道307号の3路線で、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量が約34,000台となり、合計6車線の交通容量に対して十分満足し、また、平成17年の断面交通量と比較しても約22パーセント減少している状況です。このため、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道3路線での交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

しかし、府道京都守口線から高槻市方面については、淀川を挟んで高槻市域と広域的なネットワークを形成し、新名神供用後の交通状況を確認して評価する必要があるため、現時点で存続としております。また、本路線の府道京都守口線から第二京阪道路までの区間については、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考えております。このため、本路線の府道京都守口線から第二京阪道路までの区間については、廃止としております。

次に、都市計画道路枚方津田線は、府道京都守口線から交野市界までの延長約6,170メートル、幅員22メートル、4車線で、昭和32年に計画された路線で、一部、府道杉田口禁野線、府道枚方茨木線及び府道交野久御山線と重複し、府道杉田口禁野線と重複する区間と第二京阪道路西側の延長約250メートルの区間は、既に整備されておりますが、都市計画道路枚方藤阪線から都市計画道路長尾津田線までの区間及び第二京阪道路から交野市界までの区間は、未整備となっております。

このうち、枚方藤阪線から国道1号までの区間においては、本路線に並行する東西方向の広域的な断面交通量が、府道杉田口禁野線、府道枚方茨木線及び府道枚方富田林泉佐野線の3路線で、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量が約39,000台となり、合計6車線の交通容量に対して十分満足し、また、平成17年の断面交通量と比較しても約14パーセント減少している状況です。このため、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道3路線での交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

また、本路線は交通処理上、必要な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、今後、都市計画事業で、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ことから、廃止としております。

第二京阪道路南側の区間においては、本路線に並行する南北方向の広域的な断面交通量が、府道交野久御山線及び第二京阪道路側道の2路線で、将来交通量が約21,000台となり、合計4車線の交通容量に対して十分満足するため、その必要性は低いものと評価しております。また、この区間は既に市街地が形成されているため、市街地形成機能の必要性は低いことから、廃止としております。なお、本路線がつながる交野市域については、交野市全体の見直しの中で、廃止路線として手続きを進める予定であります。

以上の2路線をフローに従って評価いたしますと、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性が低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、その必要性が低いことから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、牧野穂谷線は計画延長約6,760メートルのうち、府道京都守口線から第二京阪道路までの6,320メートルの区間を廃止し、淀川から府道京都守口線までの約440メートル区間については牧野高槻線に名称を変更し、また、この牧野穂谷線の変更に伴い、都市計画道路牧野長尾線については、現道の府道枚方高槻線に合わせ終点を変更するものであります。

枚方津田線は、計画延長約6,170メートルのうち、府道杉田口禁野線から国道1号まで及び第二京阪道路から交野市界までの計約2,030メートル区間

を廃止し、府道杉田口禁野線と重複する約330メートルの区間については、天之川禁野線に名称を変更するものであります。

次に、都市計画道路枚方交野線は、府道枚方茨木線から交野市界までの延長約2,160メートル、幅員14メートル、2車線で、昭和32年に計画された路線で、一部、府道枚方大和郡山線と重複し、全線未整備となっております。

本路線に重複する現道の交通量は少なく、また、並行する2車線の国道168号については、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量は約9,600台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、また、平成17年の交通量と比較しても約4パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道での交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

本路線の府道枚方茨木線から北川までの区間は、市街化区域に位置し、京阪交野線の宮之阪駅、星ヶ丘駅、村野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、北川から交野市界までの区間は、市街化調整区域に位置することから、新たな道路の必要性は低く、廃止としております。なお、本路線がつながる交野市域については、交野市全体の見直しの中で廃止路線として手続きを進める予定であります。

以上をフローに従って評価しますと、枚方交野線については、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性は低く、未着手区間が市街化調整区域に位置しているため、必要性は低いことから、廃止としております。

これにより、枚方交野線は北川から交野市界までの延長約130メートルの区間を廃止し、府道枚方茨木線から北川までの約2,030メートル区間については枚方村野線に名称を変更するものであります。

次に、都市計画道路牧野招提線は、京阪本線牧野駅前付近から府道枚方交野寝屋川線までの延長約1,640メートル、幅員16メートル、2車線で、昭和32年に計画された路線であります。本路線は、一部、府道枚方高槻線と重複し、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量が、約4,700台で、現道の交通容量に対しても十分満足し、また、平成17年の交通量と比較しても約28パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道での交通処理が可能と考えられ、その必要性

は低いものと評価しております。

本路線の牧野駅前付近から都市計画道路楠葉中宮線までの区間は牧野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、都市計画道路楠葉中宮線から府道枚方交野寝屋川線までの延長約1,030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、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いため、事業の実現性が低いものと考えており、廃止としております。

次に、都市計画道路枚方水口線は、国道1号から第二京阪道路までの延長約4,420メートル、幅員11メートル、2車線で、昭和32年に計画された路線で、国道307号と重複し、都市計画道路長尾津田線との交差付近が未整備となっております。本路線は、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量が約14,900台で、平成17年の交通量と比較しても約23パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道での交通処理が可能と考えられ、そ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いため、事業の実現性が低いものと考えており、廃止としております。

以上の2路線をフローに従い、評価いたしますと、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性が低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、歩道空間が確保されていない区間があるため、交通安全機能の必要性はあるものの、30年以内に都市計画事業として着手する見込みがないことから事業の実現性は低いと評価しております。このため、交通安全機能について再検討した結果、都市計画の必要性は、著しく高くないと評価し、廃止としております。

これにより、牧野招提線については、延長約1,640メートルのうち、都市計画道路楠葉中宮線から府道枚方交野寝屋川線までの延長約1,030メートルの区間を廃止し、牧野宇山線に名称を変更し、枚方水口線については、整備済み区間を含めて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、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】（岡田憲夫君） ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。特にご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議第359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】（岡田憲夫君） 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360号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

6 議第360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360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」21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、富田林市域における都市計画道路狭山池富田林線ほか3路線の見直しに関するものでございます。まず、都市計画道路狭山池富田林線は、大阪狭山市界から都市計画道路富田林駅南線までの延長約3,740メートル、幅員18メートル、2車線で、昭和33年に計画された路線であり、旧国道170号から西側の区間は、府道森屋狭山線及び府道富田林狭山線と重複し、大阪外環状線から西側の区間は、既に整備されておりますが、東側の区間は未整備であります。

富田林市中心部の東西方向の広域的な交通処理については、現道の国道309号、府道堺富田林線及び将来整備予定の都市計画道路狭山河南線の3路線で、将来交通量が約85,000台となり、3路線で、合計10車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能としては、都市計画道路狭山河南線等で交通処理が可能と考えられ、狭山池富田林線の必要性は低いものと

評価しております。

また、未整備区間は、大阪外環状線や富田林寺内町から富田林西口駅へアクセスする路線であるため、新たな市街地形成機能の必要性はありますが、当該区間は既に住宅地が形成されており、鉄道と交差するなどの課題もあり、事業の実現性は低いものと考えております。このため、未整備区間については、廃止としております。

以上をフローに従って評価いたしますと、交通処理機能は、現道等で交通処理が可能であり、その必要性は低く、全線、市街化区域に位置しているため、市街地形成機能等の諸機能について評価した結果、市街地形成機能の必要性はあるものの、30年以内に都市計画事業として着手する見込みがないことから、事業の実現性は低いと評価しております。このため、交通安全機能等について再検討した結果、都市計画の必要性は著しく高くないと評価し、本路線の大阪外環状線から東側の延長約960メートルの区間を廃止とするものでございます。

次に、都市計画道路喜志太子線は、近鉄長野線喜志駅から太子町界までの延長約1,500メートル、幅員18メートル、2車線で、昭和45年に計画された路線であります。本路線は、府道美原太子線と一部区間で重複し、並行する府道美原太子線と都市計画道路富田林太子線の2路線で、平成22年の道路交通センサスによる交通量が一日当たり約19,600台となり、計2路線で、合計4車線の交通容量に対して十分満足し、また、平成17年の断面交通量と比較しても約28パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。また、市街化区域内については、既に住宅地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考えております。このため、本路線については、全線廃止としております。

次に、都市計画道路若松別井線は、旧国道170号から河南町界までの延長約2,750メートル、幅員18メートル、2車線で昭和33年に計画された路線で、府道富田林五条線と一部区間で重複し、本路線の旧国道170号から金剛大橋付近までの区間は、既に整備されておりますが、それより東側の区間は未整備であります。石川から東側の東西方向の広域的な断面交通量については、

府道富田林五条線と府道富田林太子線の2路線で、平成17年と平成22年の交通センサスによる交通量が、ともに一日当たり約11,400台となり、計2路線で、合計4車線の交通容量に対して十分満足し、その必要性は低いものと評価しております。

また、金剛大橋西側の現道と重複している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、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都市計画幅員での拡幅の必要性が低いことから、交通安全機能の必要性は低いものと考えております。さらに、金剛大橋東側の新たに整備が必要となる区間のうち、市街化区域内については、既に住宅地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考えております。このため、本路線については、全線廃止としております。

次に、都市計画道路喜志甲田線は、羽曳野市界から都市計画道路大阪千早線までの延長約4,900メートル、幅員16メートル、2車線で昭和33年に計画された路線であります。本路線は、旧国道170号と重複し、平成17年と平成22年の道路交通センサスによる交通量は一日当たり約8,800台と約9,100台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、都市計画上の2車線が既に確保されており、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、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都市計画幅員での拡幅の必要性が低いことから、交通安全機能の必要性は低いものと考えております。このため本路線については、全線廃止としております。

以上の3路線をフローに従って評価いたしますと、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性は低く、市街化区域に位置する区間は、市街地形成機能等の諸機能について評価した結果、その必要性は低いものと評価しております。これにより、喜志太子線、若松別井線及び喜志甲田線は、全線廃止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】（岡田憲夫君） 　ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。特にご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議第360号を原案どおり承認することにつきまして、ご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） 　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361号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

7 議第361号東部大阪都市計画下水道の変更について

【幹事】（川上隆君） 　議第361号「東部大阪都市計画下水道の変更」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33ページをご覧ください。

本案件は、東部大阪都市計画寝屋川北部流域下水道の萱島直送幹線のルート変更に関するものでございます。東部大阪都市計画寝屋川北部流域下水道は、昭和40年に計画決定され、現在、施行中であります。処理区域は大阪府北東部の寝屋川市他8市となっており、処理区域面積は全体計画で6,731ヘクタールであります。

また、下水道人口普及率ですが、大阪府域全体では94.6パーセントであり、そのうち寝屋川北部流域では96.4パーセントとなっております。萱島直送幹線については、寝屋川市西部の汚水を集める流域幹線であり、集められた汚水は、門真寝屋川（三）直送幹線を経由し、最終的に「なわて水みらいセンター」で処理します。

現在、萱島直送幹線は未整備であり、萱島ポンプ場からの圧送方式により、市道と府道枚方交野寝屋川線に布設する計画となっておりますが、自然流下を基本とした下水道計画の検討をした結果、当該幹線を京阪電鉄寝屋川車庫の敷地の一部及び市道に布設するルートに変更を行うものです。

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】（岡田憲夫君） 　　ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。特にご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議361号を原案とお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】（岡田憲夫君） 　　ご異議がないようですので、原案とお認可決いたします。次にご審議いただきますのは、議第362号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

8 議第362号東部大阪都市計画下水道の変更について

【幹事】（川上隆君） 　　議第362号「東部大阪都市計画下水道の変更」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」35ページから37ページをご覧ください。

本案件は、東部大阪都市計画淀川左岸流域下水道の枚方交野幹線のルート変更に関するものでございます。東部大阪都市計画淀川左岸流域下水道は、昭和46年に計画決定し、現在、施行中であります。処理区域は枚方市・交野市となっており、処理区域面積は全体計画で5,882ヘクタールであります。

また、下水道人口普及率ですが、大阪府域全体では94.6パーセントであり、そのうち淀川左岸流域では92.5パーセントとなっております。枚方交野幹線については、枚方市と交野市の汚水を集める流域幹線であり、集められた汚水は、「渚水みらいセンター」で処理します。

現在、枚方交野幹線は交野市私部西5丁目まで完成しており、JR学研都市線までは現計画まで布設予定です。未着工の最上流部区間は、工事に伴う住宅地への影響を軽減することや、早期に枚方交野幹線を完成させ公共下水道の整備促進を図ることから、当該幹線ルートを河川敷の既存公共空間に変更を行うとするものです。

この案件について地元へは文書による変更内容の周知を行いました。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】（岡田憲夫君） 　　ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問ございませんか。特にご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議第362号を原案とお認することにつきまして、ご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） 　　ご異議がないようですので、原案どおり可決いたします。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きましては、直ちに事務局に必要な手続きを進めさせます。

引き続きまして、「第7回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（案）」及び「用途地域の指定のガイドライン（旧用途地域の指定基準）（案）」につきまして幹事から報告があります。

9 「第7回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（案）」及び「用途地域の指定のガイドライン（旧用途地域の指定基準）（案）」について

【幹事】（橋田雅弘君） 　　総合計画課参事の橋田でございます。それでは、報告案件につきまして、2件一括してご説明申し上げます。資料はお手元に、「資料」5-1及び5-2として「第7回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」の本編と概要版、「資料」6-1、6-2として「用途地域の指定のガイドライン」の本編と概要版を、また、添付資料としまして、パワーポイントの説明資料をご用意しておりますが、説明はパワーポイントにて行いますので前方のスクリーンをご覧ください。

はじめに、報告案件の1つ目でございます。「第7回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」につきまして、ご説明いたします。

市街化区域と市街化調整区域の区域区分、いわゆる線引きにつきましては、

市街地の無秩序な拡大を防止し、計画的な市街化を図るために行うものであり、大阪府では、現在、市街化区域が、約96,000ヘクタール、市街化調整区域が、約94,000ヘクタールとなっております。線引きにつきましては、昭和45年に当初決定を行った後、概ね5年毎に府下一斉に見直しを行っており、前回の見直しは平成22年度に行っていることから、今回は、平成27年度の見直しを予定しております。

今回ご報告させていただきますのは、次回見直しにあたっての大阪府の考え方を示した「区域区分変更についての基本方針」でございます。それでは、その概要をご説明させていただきます。

線引きにあたっての基本的な考え方でございますが、線引きにつきましては、人口や産業の見通しなどをもとに検討することとなっております。ここで、グラフでお示ししておりますのは、「大阪府人口減少社会白書」にある大阪府の人口の推移でございます。これを見ますと、今後、大阪府域においては、本格的な人口減少社会の到来が見込まれております。

さらに、急速な高齢化の進展、安全・安心や地域環境問題への意識の高まり、資源・エネルギー問題の深刻化、厳しい財政的制約など、社会経済情勢が大きく変化する中、これまでと同様に市街地を拡大することは、人口密度の低下など市街地の拡散を招くこととなり、公共交通の衰退、自動車交通への過度な依存、環境負荷の増大、都市施設の維持管理や福祉施策等の行政コストの増大、地域コミュニティの崩壊等、さまざまな問題を引き起こすことが懸念されます。

こうした諸問題を解決または回避するため、大阪の都市の特徴である「集約・連携型都市構造」の強化を図り、持続可能な都市の実現を目指していきたいと考えております。そこで、今後の都市づくりにあたっては、市街地の無秩序な拡大の抑制に努めることとし、新たな産業需要等、計画的な市街化を図る上で、特に必要なもののみ市街化区域に編入したいと考えております。市街化区域への編入を検討する区域でございますが、現行の市街化区域と連担している区域、飛地の区域、公有水面埋立事業による区域に、区分されます。

このうち現行の市街化区域と連担している区域につきましては、既に市街地を形成している区域、若しくは優先的かつ計画的に市街化を図る区域を対象に、

市街化区域への編入を検討してまいります。また、優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域として市街化区域へ編入する場合には、計画的なまちづくりをより一層担保するため、区域区分の変更と同時に、土地区画整理事業などに関する都市計画を定めることとしております。

さらに、新たな住宅系市街地の市街化区域編入については、市町村マスタープラン等に地域の生活拠点として位置付けられた鉄道駅等への徒歩圏の区域に限るものとしませんが、現在の土地利用の状況や都市基盤施設の整備状況等も考慮して行うものとしします。この考え方につきましては、平成22年度に改定しました都市計画区域マスタープランで示した内容に沿ったものでございます。

また、市街化区域への編入につきましては、ただ今、ご説明申し上げた現行の市街化区域と連担している区域のほか、一定規模以上の飛地の区域や公有水面埋立事業による区域についても、市街化区域への編入を検討することとしております。

なお、市街化区域への編入の時期につきましては、府下一斉の見直し時点で実施することを基本としておりますが、計画的な市街地整備の見通しがあるものの、事業の熟度が十分でないものにつきましては、府下一斉の見直し時点で、市街化区域の編入を保留する区域として、いわゆる「保留フレーム」を設定し、計画的な開発事業の実施が確実となった時点で、本審議会の議を経まして、市街化区域へ編入することも可能としております。

次に、市街化区域から市街化調整区域への編入、いわゆる「逆線引き」につきましては、現に市街化されておらず、計画的な市街地整備の見込みのない区域については、市街化区域から市街化調整区域への編入を進めるものとしております。以上が「第7回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」の概要でございます。

続きまして、報告案件の2つ目に入らせていただきます。「用途地域の指定のガイドライン」につきましては、ご説明申し上げます。本ガイドラインは、平成24年4月1日から用途地域指定の権限が、大阪府から市町村へ移行したことを受けまして、市町村が行う用途地域の指定や変更についての判断基準として、府の内規である現行の「用途地域の指定基準」を「用途地域の指定のガイドライン」へと名称を変更するとともに、内容についても一部修正を行ったもので

ございます。

ガイドラインは大きく2章で構成されます。第1章の「用途地域とその他の地域地区の基本的な考え方」においては、用途地域選定の考え方などについて定めているもので、今回ガイドラインの策定にあたって、一部修正等を行っております。また、第2章の「用途地域指定の作業基準」では、12種類の用途地域ごとの「地域のイメージ」、「具体的な容積率・建ぺい率の指定の考え方」、「区域の設定条件」や「併用制度」など、指定にあたっての作業基準を定めているもので、今回のガイドライン策定にあたり、従前の指定基準からの変更はございません。

それでは、ガイドラインの主な内容と変更のポイントについて、ご説明申し上げます。「用途地域選定の考え方」の項では、「住宅地」、「商業地」、「工業地」及び「住宅地と商業・業務施設等が複合的に立地する地域」等について、用途地域選定などの考え方や基本となる用途地域等について記載しております。

また、今回追記したものとしまして、「新たに市街化区域へ編入する区域」の考え方としまして、用途地域の指定による適切な施設立地の誘導や、地区計画等の指定による良好な地域環境や景観の創出の誘導について記述してございます。

次に「容積率・建ぺい率の基本となる考え方」の項では、安心安全と産業の振興、環境問題など都市づくりにかかる政策課題の解決のための貢献性をもとに、容積率や建ぺい率を定める旨、記載しておりますが、今回、「地域の実情に応じた容積率の見直し」について追記してございます。既成市街地の用途地域の指定状況につきましては、指定容積率に満たない土地利用となっている地域が見受けられます。特に、混合系用途地域で現在必要以上の容積率が指定されている地域において、新たに高層住宅が立地する場合などに、住環境・景観等の問題などが生じていることから、地域の実情に応じた容積率の見直し、いわゆるダウンゾーニングなどの検討を行い適切な土地利用の誘導を図ることとしております。

次に、「望ましい土地利用への誘導」についての追記でございます。良好なまちづくりを進める観点から、地域の実情に応じて専用系用途地域等へ見直し、例えば、準工業地域等の混合系用途地域については、土地利用転換の状況等を

考慮し、住居専用地域への見直しを進めるといった「専用系用途地域への見直し」について記述しております。

また、既存の土地利用状況を考慮して混合系用途地域を指定する場合であっても、緑化や建物の高さ等を規制する地区計画や高度地区等を活用し望ましい土地利用への誘導や地域環境の維持・保全を図るものとして、「混合系用途地域の指定」について追記しております。

また、大規模工場跡地等の土地利用転換や低未利用地における開発等で、面的に良好な環境が創出されたゾーンについては、用途地域の見直しや地区計画の指定により適切な土地利用を保全する「大規模工場跡地等における良好な地域環境の保全」について追記しております。

その他、「地域地区の境界線等の基本的な考え方」では、道路・河川等の地形地物の変更による見直しについて、また、都市計画施設の見直しに伴う境界線の考え方について、それぞれ追記しております。以上、「用途地域の指定のガイドライン」について、変更点を中心にご説明いたしました。

続きまして、ただ今ご説明申し上げました、「第7回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」及び「用途地域の指定のガイドライン」の策定にあたりまして行いましたパブリックコメントの内容につきまして、ご説明申し上げます。

策定にあたりまして、事前に市町村への説明及び意見照会を行うとともに、平成25年6月7日から1ヶ月間、パブリックコメントを実施し、府民の皆様方からのご意見を募集したところ、1件の提出がございました。ご意見の主な内容としましては、「区域区分変更についての基本方針」に対して2点、「用途地域の指定のガイドライン」に対して1点でございます。なお、お手元に「資料」5-3及び「資料」6-3として、その内容を記載したものをお配りしております。

まず「区域区分変更についての基本方針」に対するご意見ですが、1点目としまして、「市街化調整区域から市街化区域への区域区分の変更については、代替の緑地帯を設けるなど特別な配慮が必要ではないか。」というものです。

この意見に対する大阪府の考え方としまして、「本基本方針では、新たに市街化区域に編入する場合には、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など周辺環境にも配慮して行う。」としており、ご意見の主旨に沿ったものであると考えております。

次に、2点目ですが、「市街化調整区域については森林、農用地の適正な保全と整備に努めるため、産業廃棄物の置き場等に利用されないよう強固に規制する施策が必要と考える。」というものでございます。

この意見に対する大阪府の考え方としまして、「市街化調整区域における土地利用については、都市計画法を含め関係する法律が多岐にわたることから、各々の関係法令等に基づき適切に行われるものであり、法令を所管する部局において適切な運用が図られるよう調整・連携してまいります。」

次に、「用途地域指定のガイドライン」に対するご意見ですが、次の1点でございませぬ。「大阪府にしかできない市町村間の調整の役割をガイドラインにはっきり明記していただきたい。市町村に権限を譲渡していくという基本的な考え方は理解できるが、都道府県には、各市町村で大きく異なる用途地域の指定を調整する役割と責任があると思う。」というものです。

この意見に対する大阪府の考え方としまして、「都市計画法において都道府県は、市町村が都市計画を決定する際、都市計画法第19条第4項に基づき、1つの市町村の区域を超える広域の見地からの調整を図る観点又は都道府県が定め、若しくは定めようとする都市計画との適合を図る観点から適切に協議を行うとしております。本ガイドラインにおいても、同様の考え方を明記しております。パブリックコメントの意見に対する府の考え方は、以上でございます。

最後になりますが、今後のスケジュールでございます。本案に対して特段のご意見がないようでしたら、市町村に対して「区域区分変更についての基本指針」及び「用途地域の指定のガイドライン」を提示してまいります。

なお、区域区分の変更につきましては、市町村と連携を図りながら、具体的な市街化区域の編入箇所等の検討を行い、本審議会の議を経まして、平成27年度には、区域区分の変更を行いたいと考えております。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） ただ今の報告案件の説明につきまして、何かご質問、ご意見等はございませんでしょうか。橋本委員、どうぞ。

【橋本委員】 橋本でございます。ちょっとお尋ねさせていただきます。

私は、初めて耳にする言葉を聞いたのですが、先程から市街化地域について抑制するという言葉が何度か出ています。これは、明確にその方針でいくということでしょうか。言葉の説明の中でお話しされたのでしょうか。市街化地域を抑制するという言葉はどこを見ても書いていませんでしたので、ご説明の中にあつたことについて、ご答弁をいただきたいと思います。

それと、基本方針案の中に「鉄道駅等への徒歩圏の区域に限るものとする。なお、現在の土地利用の状況や都市基盤施設の整備状況を考慮して行う。」というところで併論して書いていますが、鉄道駅等の「等」について詳細にご説明をいただきたいと思います。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、説明をお願いします。

【幹事】（橋田雅弘君） ただ今、委員からご質問ありました点は、2点ございます。まず1点目の抑制という点でございますけれども、市街化区域の拡大については、新規に拡大する、新規に指定するところについては抑制していくという考え方でございます。それから、2点目のご質問でございますが、徒歩圏の鉄道駅等の「等」ですが、考えておりますのは、公共施設や生活利便施設などが立地している箇所ということで、サービスや交流拠点のにぎわいの創出や商業・業務等の充実を図る上で必要な施設がそろっているという地域を指しているということでございます。

【会長】（岡田憲夫君） よろしゅうございますか。橋本委員、どうぞ。

【橋本委員】 事前に、この件については、大阪府として市街化区域は完全に抑制するという方向性を明確に出すというのはいかがなものか、というご意見を申し上げたことがあります。抑制という言葉は、そのときにはお聞きしませんでした。市町村に応じた形での市街化地域の編入については大阪府としていろいろな形で指導をしていくということ、市町村とも連携をとっていくということは、お聞きしていましたが、明確に抑制するという方向性があるということについては今初めてお聞きしました。もう一度、お聞きします。大阪府内では市街化区域は明確に抑制するという方向性で間違いはないのですね。

【会長】（岡田憲夫君） 幹事、説明をお願いします。

【幹事】（川上隆君） 市街化区域と市街化調整区域を区分している中で、市街化調整区域の中の区域を市街化区域に新たに編入する場合という考え方に

については、基本的には市街地の拡大をさせないという意味から抑制という言葉を使っておりますが、基本方針案に書いていますように、どんな場合もすべて抑制するというわけではなく、例えば、駅周辺における生活拠点そういったものについては、マスタープラン等に位置付けられるなどのいくつかの条件がございますが、そういう条件を満たしていれば、市街化区域に編入していくということでございますので、「すべて市街化調整区域から市街化区域に編入をしない」というように、もし読み取れるようであれば、少し誤解を生じるような表現なのかもしれません。

基本的な方針として、市街化調整区域から新たな市街化区域への編入というのは、市街地の拡大を抑制するという観点で書いているということであって、一切の市街化調整区域から市街化区域への編入をしないということではございませんので、ご理解いただきたいと思えます。

【会長】（岡田憲夫君） はい、どうぞ。橋本委員。

【橋本委員】 一部誤解をしていたかもしれません。ただ、先程から抑制、抑制という言葉が明確に使われていたので、あえてお尋ねさせていただきました。では、今ご答弁いただいたとおりということで理解しますので、よろしくお願ひいたします。

【会長】（岡田憲夫君） そのほか、何かご質問等はございますか。よろしゅうございますか。世の中がいろいろな意味で変化している中で、大阪府として時代にできるだけマッチする形で、しかし柔軟な運用の仕方を含めて、ガイドラインの適用をいろいろ考えていただければいいのではないかと、私も今のご質問を受けて思いました。

何かご意見等ございましたらお受けしますが、よろしゅうございますか。それでは、これをもちまして、平成25年度第1回大阪府都市計画審議会を閉会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、誠にありがとうございました。

午後3時25分閉会