

平成24年度 第2回

大阪府都市計画審議会  
会議録

【 抜 粋 】

日 時：平成25年2月8日（金）

午後2時～午後3時20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

平成24年度 第2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	熊本大学教授	出	会長
2		小林 潔司	京都大学教授	出	会長代理
3		松室 猛	地方行政研究会会長	出	
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	出	
7		荻田 緋佐子	大阪商工会議所女性会参与兼常任委員	出	
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	出	
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	欠	
15		谷本 光司	近畿地方整備局長	出	代理:事業調整官 藤村 正純
16		大黒 伊勢夫	近畿運輸局長	出	代理:企画観光部次長 深津 安郎
17		田中 法昌	大阪府警察本部長	欠	
18	府議会議員	久谷 眞敬	府議会議員(維新)	出	
19		奥野 康俊	府議会議員(維新)	出	
20		宮本 一孝	府議会議員(維新)	出	
21		奥田 康司	府議会議員(維新)	出	
22		三浦 寿子	府議会議員(公明)	出	
23		杉本 武	府議会議員(公明)	欠	
24		北川 法夫	府議会議員(自民)	出	
25		柴谷 匡哉	府議会議員(民主)	出	
26	市町村の長を 代表する者	向井 通彦	大阪府市長会会長	欠	
27		松本 昌親	大阪府町村長会会長	出	
28	市町村議会の 議長を代表 する者	大久保 学	大阪府市議会議長会会長	出	
29		福岡 邦彬	大阪府町村議会議長会会長	出	
30	大阪市長及び 大阪府会議長	橋下 徹	大阪市長	出	代理:副市長 田中 清剛
31		辻 淳子	大阪府会議長	出	

※ 委員31名中24名出席

平成24年度 第2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	河内長野市副市長	向井 一雄	議第346号	出
2	河内長野市議会議長	岸本 秀俊	議第346号	出
3	寝屋川市副市長	中西 勝行	議第349号、第351号 及び第353号	出
4	枚方市副市長	梅崎 茂	議第350号、第352号 及び第353号	出
5	大阪市計画調整局長	佐藤 通彦	議第354号	出

平成24年度 第2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	田中 哲哉	欠	
4	都市整備総務課長	石木 慎一	欠	
5	事業管理室長	芝池 利尚	※	臨時幹事:参事 武井 義孝
6	総合計画課長	川上 隆	出	臨時幹事:総合計画課参事 山田 俊英 臨時幹事:総合計画課参事 山城 徹也
7	市街地整備課長	磯崎 弘治	出	
8	交通道路室長	中根 慎治	※	臨時幹事:道路整備課参事 森岡 武一
9	河川室長	辰谷 義明	※	臨時幹事:河川整備課主査 吉田 博文
10	下水道室長	大屋 弘一	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	※	臨時幹事:計画調整課課長 中田 憲正
13	住宅まちづくり部長	佐野 裕俊	出	
14	住宅まちづくり部技監	横小路 敏弘	※	臨時幹事:大都市まちづくり推進室参事 友田 研也
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	岡本 富士男	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	吉村 庄平	※	臨時幹事:危機管理課参事 芳本 竜一
21	企画室長	酒井 隆行	※	臨時幹事:企画室参事 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 田辺 寛
23	福祉総務課長	古川 美信	欠	
24	健康医療総務課長	柴田 明彦	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	矢追 武	欠	
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:農政室整備課長補佐 丹後 晋哉
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	欠	
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 岡田 賢
34	府警本部交通規制課長	今井 康雄	※	臨時幹事:交通規制課警視 三浦 裕

※ 代理として任命した臨時幹事が出席

平成24年度 第2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	池田市都市建設部長	清水 敏	議第343号	出
2	池田市都市建設部まちづくり課長	小山 英之		出
3	能勢町環境創造部長	森村 保	議第344号	出
4	能勢町環境創造部地域整備課土木建築係長	馬瀬 師彦		出
5	守口市都市整備部都市計画課長	高島 修	議第345号	出
6	河内長野市都市建設部長	宮川 祐次郎	議第346号	出
7	河内長野市都市建設部まちづくり推進室長	深海 秀友		出
8	藤井寺市都市整備部長	伏見 光二	議第347号	出
9	藤井寺市都市整備部次長	北野 敏彦		出
10	大阪狭山市都市整備部次長 兼都市整備課グループ課長	竹谷 好弘	議第348号	出
11	大阪狭山市都市整備部都市整備課グループ 主幹	浄閑 容典		出
12	寝屋川市理事兼まち政策部長	久本 歩	議第349号、第351号及び第353号	出
13	寝屋川市まち政策部都市計画室長	茂福 隆幸		出
14	枚方市都市整備部長	小山 隆	議第350号、第352号及び第353号	出
15	大阪市計画調整局計画部長	高橋 徹	議第354号	欠
16	大阪市計画調整局計画部都市計画課長	寺本 讓		出

# 目 次

2	議第343号	「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	3
3	議第344号	「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	6
4	議第345号	「東部大阪都市計画道路の変更」について.....	7
5	議第346号	「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	11
6	議第347号	「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	14
7	議第348号	「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	16

## 2 議第343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、本日大変お忙しい中、ご出席いただきまして、厚くお礼を申し上げます。それでは、ただ今から、平成24年度第2回大阪府都市計画審議会の議事に入ります。

今回、ご審議を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12議案でございます。最初にご審議いただきますのは、議第343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）** 総合計画課長の川上です。よろしくお願いいたします。議第343号「北部大阪都市計画道路の変更」から議第348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。

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おりますので、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は、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ることにあります。

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、

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も多くあります。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、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。

おおむね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、見直しのスケジュールにつきましては、昨年度から平成25年度までの3年間の都市計画審議会でご審議いただく予定であり、今回は第3回目でございます。

それでは、議第343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、池田市域における都市計画道路五月山線ほか1路線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路五月山線は、池田市城山町の都市計画道路菅原新町線から木部町の国道173号までの延長約1,070メートル、幅員8メートルで昭和27年に計画された路線であり、府道箕面池田線と重複する区間は、既に整備され



ておりますが、箕面池田線から国道173号までの区間は未整備であります。

この未整備区間においては、3車線の国道173号が並行し、平成22年の道路交通センサスにおける交通量は、一日当たり約2万9,000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14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、現道での交通処置が可能と考えられ、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の大半は、都市計画緑地五月山緑地と重複しており、市街化調整区域に位置していることから、新たな道路の必要性は低く、全線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、将来的にも増加せず、現道で交通処理が可能であり、その必要性は低く、未着手区間の大部分が市街化調整区域に位置しているため、必要性は低いものと評価し、延長約1,070メートルの全線について、廃止するものでございます。

また、この五月山線の廃止に伴い、都市計画道路池田山之手線については、都市計画道路菅原新町線まで起点を変更した結果、延長を約2,330メートルから約2,570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出及び都市計画法第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】（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。無いようですので、それでは表決に入ります。議第343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）** それでは、ご異議が無いようですので、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344号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

### 3 議第344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344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7ページ、資料5ページから7ページをご覧ください。

本案件は、能勢町域における都市計画道路能勢東西線の見直しに関するものでございます。都市計画道路能勢東西線は、能勢町今西の府道島能勢線から能勢町大里の府道宿野下田線までの延長約1,940メートル、幅員14メートル、2車線で平成7年に計画された路線であります。

本路線は、府道茨木能勢線と能勢猪名川線に一部重複し、府道茨木能勢線の平成22年の道路交通センサスにおける交通量は、一日当たり約4,300台で、現状で大きな混雑はなく、現状の交通容量に照らしても問題なく、また、平成17年の交通容量と比較しても、約14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、現道での交通処理機能が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

本路線が、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いため事業の実現性が低く、また、新たに整備が必要となる区間についても、今後新たな市街地形成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。

以上をフローに従って評価いたしますと、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、その必要性が低く、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、一部、歩道未整備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、延長約1,940メートルの全線について、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出及び案の縦覧に対して、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。それでは、無いようですので、表決に入ります。議第344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）** ご異議が無いようですので、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345号です。その内容につきまして、幹事に説明をさせます。

#### 4 議第345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345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9ページから11ページ、資料9ページから12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八島大久保線ほか3路線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路八島大久保線は、守口市八島町の国道1号から寝屋川市界までの延長約4,420メートル、幅員18メートル、2車線で昭和47年で計画された路線で、本路線の府道大阪中央環状線から西側の区間は、既に整備されています。府道大阪中央環状線から東側の東西方向の広域的な断面交通量については、府道京都守口線、府道守口門真線及び国道163号の3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9万9,900台となり、合計10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20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。

本路線の府道大阪中央環状線から府道八尾茨木線までの区間については、府道北大日竜田線が重複し、都市計画上の2車線が確保されていますが、計画幅

員に対して歩道幅員が不足するもので、交通安全機能や防災機能の必要性は高く、事業の実現性も高いものと評価し、存続としております。

また、府道八尾茨木線から寝屋川市界までの約310メートルの区間については、一部、市道と重複するものの、大半の区間は新たな整備が必要となるもので、交通安全機能や防災機能についても必要性が低いものと考えており、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、府道大阪中央環状線から府道八尾茨木線の区間は、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、交通安全機能、防災機能の必要性が高く、今後30年以内に事業着手が可能であり実現性が高いため存続とし、府道八尾茨木線から寝屋川市界の延長約310メートルの区間は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、八島大久保線の変更内容については、計画延長を約4,420メートルから約4,110メートルに変更するものであります。

次に、都市計画道路金田藤田線は、府道北大日竜田線から門真市界までの延長約1,140メートル、幅員18メートル、2車線で昭和47年に計画された路線であります。本路線は、府道八尾茨木線と一部重複し、平成22年の道路交通センサスにおける交通量は、一日当たり約1万700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19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、その必要性が低いものと評価しております。

本路線が、府道と重複する区間については、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、今後、都市計画事業により拡幅することもないため、事業の実現性が低く、また、新たに整備が必要となる区間についても、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、全線廃止するものでございます。

次に、土居駅高瀬線は、京阪土居駅から大阪市界までの延長約1,050メー

トル、幅員12メートル、2車線で昭和34年に計画された路線であります。本路線は、北行き一方通行の府道平野守口線と大半の区間が重複し、並行する南行きの一方通行の市道とあわせて土居駅へのアクセスが可能であり、現状で大きな混雑もなく、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、本路線は歩道が一部未整備の区間がありますが、今後、都市計画事業により拡幅することもないため、事業の実現性も低いものと考えております。このため、本路線について、全線廃止としております。

次に、深野大阪線は、大阪中央環状線から大阪市界までの延長約1,780メートル、幅員12メートル、2車線で昭和24年に計画された路線であります。本路線は、府道深野南寺方大阪線と市道に重複し、並行する府道深野南寺方大阪線と国道163号の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4万7,400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し、また、平成17年の断面交通量と比較しても約10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、本路線が現道と重複する区間は、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。

以上の金田藤田線、土居駅高瀬線及び深野大阪線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、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、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出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございません。

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。

**【北川委員】** 府道北大日竜田線について八尾茨木線までの区間は継続して行われ、その先の310メートルは廃止されるということですが、それから先の区間は、寝屋川市さんがどのように考えておられるかによって大きく変わると思います。その点について、ご説明をお願いします。

**【幹事】（川上隆君）** ただ今のご質問に対して、お答えいたします。寝屋川市との調整につきましては、廃止の方向で協議をしております。

**【北川委員】** そうすると、同時に廃止される方が正しいのではないのでしょうか。ここだけ廃止しても、その先も府道はつながっているわけでしょう。先に守口市にかかる区間だけ廃止するということですが、寝屋川市にかかる区間も含めて、府道としての廃止はどうなるのでしょうか。十分なお説明をお願いします。

**【会長】（岡田憲夫君）** 幹事、お願いします。

**【幹事】（川上隆君）** 寝屋川市とは、基本的に廃止の方向で、協議が整っている状況です。今回、同時に廃止することができれば一番良かったのですが、都市計画の手続として、寝屋川市域のその他の路線との関係で、どうしても若干のズレが出てまいります。当然、両市間等での協議が整っていない場合は、この審議会に諮ることは避けております。

今回は、守口市域が先行するというものではございますが、基本的に、両市間で大阪府を含めて協議が整っているという理解のもとで諮らせていただいているところでございます。

**【会長】（岡田憲夫君）** 北川委員、よろしいでしょうか。

**【北川委員】** 整っているという前提ということですね。

**【会長】（岡田憲夫君）** 北川委員としては、異議はないと理解してよろしいでしょうか。

**【北川委員】** はい。

**【会長】（岡田憲夫君）** その他、何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。それでは、特にその他にご意見、ご質問が無いようですので、表決

に入ります。議第345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）** ご異議が無いようですので、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346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346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346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13ページから15ページ、資料13ページから15ページをご覧ください。

本案件は、河内長野市域における都市計画道路狭山三日市線ほか1路線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路狭山三日市線は、大阪狭山市界から都市計画道路三日市駅前線までの延長約4,990メートル、幅員20メートルから25メートル、大阪外環状線以北は2車線、以南は4車線で、昭和31年に計画された路線であります。

本路線は、国道310号及び国道371号が重複し、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1万9,000台、1万6,000台で、現状は混雑している状況です。今後、4車線の都市計画道路大阪河内長野線が整備されると、2車線の現道とあわせて6車線となり、南北方向の断面交通量は一日当たり約5万3,000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ため、本路線の交通処理機能の必要性は低いものと考えております。

また、本路線が重複する現道は、歩道が一部未整備の区間がありますが、今後都市計画事業により拡幅することもないため、事業の実現性も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、都市計画道路長野富田林線は、近鉄長野線汐ノ宮駅付近から河内長野

駅付近までの延長約1,940メートル、幅員11メートル、2車線で昭和31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22年の道路交通センサスにおける交通量は、ともに一日当たり約9,000台で、現状の交通容量に照らしても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、事業の実現性も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、南北方向の広域的なネットワーク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、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、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、昨年10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、昨年12月13日から27日までの2週間、案の縦覧を行いましたところ、意見書の提出はございませんでした。

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に記載しております。公述の要旨と大阪府の見解は次のとおりです。

1点目として、長野富田林線の全線廃止の案に対して、要望として一部の見直しをやっていただきたい。用地確保が困難な場合は、側溝を覆うことや、一部電柱の地中化を図ることも可能である。

昭和47年以降、周辺に大規模な団地が開発され、加えて関西空港の開港、団地と大阪外環状線を結ぶ向野バイパスの開通による迂回車が非常に増えている。また、沿線企業の業容拡大があり、本社、工場も増築されて人員が増え、出入りの車、大型車も同時に増えており、人口、交通量は特に向野バイパスと



河内長野駅前間は多くなっている。

当該地は河内長野市の中心市街地であり、南海、近鉄河内長野駅前を經由する幹線道路にも関わらず、幅員が狭く、歩道がない。従って、従来からバスやトラック等の行き違いに際しては、歩行者が足の踏み場に苦勞し、乳母車や車いすの通行は困難を極めている状況下にあり、ますます交通安全面の危険度は増加しているのが現状である。少なくとも、全線の廃止はやむを得ないと思うが、一番交通量が多く、危険度の高い河内長野駅前から向野バイパス間について、現場を再調査して、交通安全、防災機能面から近代都市の街づくりの最低必須事項として、歩道の確保・新設を要望する。

これに対する大阪府の見解は、平成23年度3月に策定した「都市計画(道路)見直しの基本方針」に基づき評価を行いましたところ、本路線は重複する(旧)国道170号において、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、また、歩道が未整備のため交通安全機能の必要性はありますが、今後、都市計画幅員8メートルおよび11メートルで都市計画事業による拡幅は予定しておらず、既に沿道には住宅や工場が建ち並んでいることから、事業の実現性は低いと評価し、廃止するものであります。ご指摘の河内長野駅から向野バイパス間の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、河内長野市と現道対策について調整してまいりたいと考えております。

2点目として、そもそも計画決定には目的があり、それに沿って計画され、実行し検証されるべきである。計画決定が昭和31年になされ、実施予定時期がその間に決められていると思うが、今日までのプロセスについて、計画の目的、内容、実行の検討、不可と至った具体的な理由を聞きたい。

これに対する大阪府の見解は、当初の都市計画の目的としては、市域の根幹となる重要な道路について全面的改良を加える必要があったため、現道を拡幅する計画とされたものであります。これまで、事業費の制約等により、都市計画事業として、計画幅員による整備は行っておりませんが、現道の(旧)国道170号の交通安全対策として、河内長野市が地元と協議の上策定された「河内長野市移動円滑化基本構想」に基づき、菊水町付近の南海高野線の高架下に歩道を設置するとともに、高架下から河内長野駅前付近までの区間で側溝改修

を行っております。

3点目として、本都市計画道路の変更案についての市民説明会に関して、向野のマンション、アメニティの方々に対し周知を行ったか。

これに対する大阪府の見解は、平成24年9月23日、25日の地元説明会の開催については、広報かわちながの9月号や当広報を掲載した市のホームページで広く市民に周知しております。以上が公聴会での公述及びこれに対する大阪府の見解でございます。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本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。それでは、無いようですので、表決に入ります。議第346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）** ご異議が無いようですので、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347号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

## 6 議第347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347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17ページから19ページ、資料17ページから20ページをご覧ください。

本案件は、藤井寺市域における都市計画道路堺大和高田線ほか2路線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路堺大和高田線は、柏原市界から羽曳野市界までの延長約3,260メートル、幅員16メートル、2車線で昭和39年に計画された路線であります。本路線は、府道堺大和高田線と重複し、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1万3,000台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、また、平成17年の交通容量と比較しても約24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、本路線の大阪外環状線から旧大阪中央環状線までの区間は、既に整備されておりますが、その他の区間は、未整備となっております。このうち、西側の羽曳野市界から旧大阪中央環状線までの区間については、藤井寺駅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、東側の大阪外環状線から柏原市界までの延長約1,510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、両側に歩道がおおむ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が低いことから、廃止としております。

次に、都市計画道路津堂藤井寺線は、八尾市界から都市計画道路古室春日丘線までの延長約2,200メートル、幅員12メートル、2車線で昭和39年に計画された路線であります。本路線は、府道（旧）大阪中央環状線及び府道大阪羽曳野線と重複し、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1万1,000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40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、全線にわたり片側に歩道がおおむね確保されているものであります。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が低いことから、全線廃止としております。

次に、都市計画道路北条道明寺線は、柏原市界から羽曳野市界までの延長約2,230メートル、幅員12メートル、2車線で昭和39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8,000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13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、両側に歩道がおおむ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が低いことから、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、堺大和高田線は、計画延長を約3,260メートルから約1,750メートルに変更し、津堂藤井寺線及び北条道明寺線については、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本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。ご質問が無いようですので、それでは、表決に入ります。議第347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）** ご異議が無いようですので、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348号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

## 7 議第348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348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21ページから24ページをご覧ください。

本案件は、大阪狭山市域における都市計画道路狭山環状線ほか1路線の見直しに関するものでございます。

大阪狭山市域における南北方向の広域的な断面交通量について確認いたしますと、国道310号及び府道河内長野美原線の平成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1万9,000台、1万1,000台で、現状は混雑している状況です。今後、4車線の都市計画道路大阪河内長野線が整備されますと、2車線の現道とあわせて6車線となり、南北方向の断面交通量は、一日当たり約5万2,000台と予測され、合計6車線の交通容量に対して、十分満足しているものと考えております。この広域的な交通状況を踏まえ、各路線について内容を説明いたします。

都市計画道路狭山環状線は、都市計画道路金剛駅前線から都市計画道路狭山駅前線までの延長約2,750メートル、幅員16メートル、2車線で昭和39年に計画された路線であります。本路線は、府道森屋狭山線から南側の区間は既に整備されておりますが、北側の区間は未整備となっております。このうち、都市計画道路狭山駅前線から都市計画道路大阪河内長野線までの区間は狭山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、必要性が高いと評価しております。

また、都市計画道路狭山公園線から府道森屋狭山線までの区間については、大阪狭山市駅と金剛駅をつなぐ路線で、大阪狭山市として必要性が高いものと評価しております。残りの都市計画道路大阪河内長野線から都市計画道路狭山公園線までの未着手区間については、現道もなく、市街化区域に位置しておりますが、周辺は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が低いことから、廃止としております。

次に、都市計画道路狭山三日市線は、都市計画道路大阪河内長野線から河内長野市界までの延長約570メートル、幅員20メートル、2車線で、昭和39年に計画された路線であります。本路線は、国道310号と重複し、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、両側に歩道がおおむね確保されており、このため、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、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いたしますと、交通処理機能は、南北方向の広域的ネットワークでの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、市街地形成機能及び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、狭山環状線については、計画延長約2,750メートルのうち、都市計画道路大阪河内長野線から都市計画道路狭山公園線までの約1,150メートル区間を廃止し、都市計画道路狭山駅前線から都市計画道路大阪河内長野線までの770メートルの区間については池尻中自由丘線に、都市計画道路狭山公園線から都市計画道路金剛駅前線までの830メートルの区間については半田狭山線にそれぞれ名称を変更し、狭山三日市線については、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義案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。それでは、無いようですので、表決に入ります。議第348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）** ご異議が無いようですので、原案どおり可決いたします。