

平成24年度 第2回

大阪府都市計画審議会  
会議録

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

# 議 題

## 【審議案件】

- 議第 3 4 3 号「北部大阪都市計画道路の変更」について
- 議第 3 4 4 号「北部大阪都市計画道路の変更」について
- 議第 3 4 5 号「東部大阪都市計画道路の変更」について
- 議第 3 4 6 号「南部大阪都市計画道路の変更」について
- 議第 3 4 7 号「南部大阪都市計画道路の変更」について
- 議第 3 4 8 号「南部大阪都市計画道路の変更」について
- 議第 3 4 9 号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について
- 議第 3 5 0 号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について
- 議第 3 5 1 号「東部大阪都市計画道路の変更」について
- 議第 3 5 2 号「東部大阪都市計画道路の変更」について
- 議第 3 5 3 号「東部大阪都市計画下水道の変更」について
- 議第 3 5 4 号「大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」  
について

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	大阪府町村議長会会長	出	
30	大阪市長及び 大阪市の議長	橋下 徹	大阪市長	出	代理:副市長 田中 清剛
31		辻 淳子	大阪市の議長	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

1	開会.....	1
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
8	議第349号 「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について	
	議第350号 「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について	
	議第351号 「東部大阪都市計画道路の変更」について	
	議第352号 「東部大阪都市計画道路の変更」について	
	議第353号 「東部大阪都市計画下水道の変更」について.....	19
9	議第354号 「大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」に ついて.....	27



## 1 開会

午後2時開会

**【司会】** お待たせをいたしました。定刻となりましたので、ただ今から、平成24年度第2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山本でございます。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。お手元の資料をご覧ください。資料は12点でございます。

1点目「配付資料一覧及び委員配席表」

2点目「大阪府都市計画審議会条例及び規則」

3点目「議題及び付議案件一覧並びに委員・幹事名簿」

4点目「資料1 議案書」

5点目「資料2 審議会資料」

6点目「資料3 平成24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」

7点目「資料4 平成24年度第2回大阪府都市計画公聴会速記録」

8点目「資料5 東部大阪都市計画都市高速鉄道 京阪電気鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）に係る環境影響評価書」

9点目「資料6 環境影響評価書の概要」

10点目「資料7-1 平成23年度第3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7-2 東部大阪都市計画都市高速鉄道 京阪電気鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）に対する意見書の要旨と大阪府の見解」

11点目「資料8 平成23年度第3回大阪府都市計画公聴会速記録」

12点目「資料9 大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）の概要」

以上でございます。

なお、付議予定案件にあげておりました議第348号のうち、「狭山堺線の

廃止」につきましては、協議未了のため、本審議会には、付議しないこととなりました。これに伴いまして、資料1の22～23ページ、資料2の21ページ～24ページをそれぞれ修正しております。

資料5につきましては、審議会委員のみ配布しておりますので、御了承願います。

また、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21名の委員の御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、都市整備部田中技監からご挨拶を申し上げます。

**【都市整備部技監】（田中義宏君）** 大阪府都市整備部技監の田中でございます。平成24年度第2回大阪府都市計画審議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶させていただきます。

本日は岡田会長をはじめ、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。

大阪府では、昨年3月に策定をいたしました「大阪府都市整備中期計画（案）」に基づいて、都市経営の視点で、インフラ整備や維持管理の重点化などの都市インフラ政策に取り組んでいるところです。

国の緊急経済対策も活用しながら、引き続き、府民の皆様が安心して暮らせる、戦略的なインフラマネジメントに努めてまいります。

また、大阪府では、大阪市と共同で「グランドデザイン・大阪」を策定し、魅力あふれる大都市・大阪の実現をめざしております。今後も、府市の壁を取り払い、新たな大都市制度づくりに取り組んでまいります。

本日も審議いただきます案件は、大阪市と協議して進めてまいりました「大阪都市計画区域マスタープランの改定」と、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、京阪本線の連続立体交差化に伴う「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」など5件のあわせて12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頂きますよう、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。どうぞよろしくお願いいたします。

**【司会】** それでは、岡田会長に議事進行をお願いしたいと思います。岡田会長、よろしくお願いいたします。

## 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、既に整備されております。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あります。

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あります。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、都市計画の手续として、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。それでは、次にご審議いただきますのは、議第349号、350号、351号、352号、353号です。これら5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。

- 8 議第349号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について**  
**議第350号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について**  
**議第351号「東部大阪都市計画道路の変更」について**  
**議第352号「東部大阪都市計画道路の変更」について**  
**議第353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349号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」から、議第353号「東部大阪都市計画下水道の変更」までの5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25ページから48ページ、資料2の25ページから41ページをご覧ください。

本案件は、寝屋川市・枚方市域における京阪電気鉄道京阪本線の連続立体交差化を行うため、都市高速鉄道を変更し、それに関連して道路及び下水道の変更を行うものであります。

それでは、都市高速鉄道の変更について、ご説明いたします。京阪本線について、寝屋川市駅、枚方市駅において、既に鉄道が高架化されておりますが、その間の区間は平面構造となっていることから、踏切遮断による慢性的な交通渋滞や事故の発生に加え、市街地が分断されるなどの様々な問題が生じております。このような問題を解消するため、京阪本線については、寝屋川市幸町地内から枚方市岡南町地内までの延長約5,100メートルの区間において、連続立体交差事業により高架化し、都市交通の円滑化と地域の活性化を図ろうとするものであります。

寝屋川市域の都市高速鉄道の変更につきましては、枚方市界までの都市計画を延伸することで、延長約5,280メートルとし、国道170号付近から枚方市域界までの延長約1,820メートル区間の構造形式を嵩上げ式とするものであります。

枚方市域の都市高速鉄道の変更につきましては、寝屋川市界まで都市計画を延伸することで延長約5,420メートルとなり、寝屋川市界から枚方公園駅付近までの延長約2,990メートルの区間の構造形式を嵩上げ式とし、延長約290メートルの区間の線形及び構造形式を変更するものであります。新たに高架となります駅は、香里園駅、光善寺駅、枚方公園駅の計3駅で、除却され

まず踏切は、21か所でございます。

次に、都市計画道路の変更についてご説明いたします。まず、都市計画道路枚方八尾線については、大半の区間を現道の府道八尾枚方線と重複し、枚方市の枚方公園駅から寝屋川市の香里園駅までの区間は、京阪本線と並行して計画された路線であります。

本路線の枚方市域については、枚方公園駅から都市計画道路桜新地伊加賀線までの区間において、本路線を廃止して、新たに環境側道を計画決定することから、延長約2,560メートルを約2,370メートルに変更し、桜新地伊加賀線から寝屋川市界までの区間は、自転車や歩行者の安全性を確保するため、幅員8メートルを14メートルから16メートルに変更するものであります。

また、寝屋川市域については、香里園駅付近から旧国道170号までの区間は、都市高速鉄道と並行する線形に、旧国道170号と重複する区間は、都市計画道路木屋田井線を廃止して都市計画道路枚方八尾線とすることから、延長約4,710メートルを約4,770メートルに変更します。また、自転車や歩行者の安全性を確保するため、幅員11メートルを14メートルから17.5メートルに変更するものであります。

この都市計画道路枚方八尾線の変更に伴い、木屋田井線については、延長約1,100メートルを約860メートルに、枚方八尾線との交差付近の幅員11メートルを11メートルから17.5メートルに変更するものであります。木屋郡線については、都市計画道路枚方八尾線の線形変更に伴い、延長約700メートルを約710メートルに変更するものであります。

次に、東部大阪都市計画下水道寝屋川北部流域下水道についてご説明いたします。まず、枚方中継ポンプ場につきましては、現在の計画区域が高架後の京阪本線及び環境側道と一部重複することから、その区域を廃止するものであります。このため、面積を約1,100平方メートルから約750平方メートルに変更するものです。また、寝屋川枚方幹線につきましては、鉄道高架構造物の杭基礎と近接するため、延長約300メートルの区間について線形を変更するものであります。

続きまして、寝屋川市・枚方市における京阪電気鉄道京阪本線が沿線地域に与える影響につきまして、ご説明いたします。本案件は、環境影響評価条例の

対象事業に該当するため、環境影響評価を実施したものです。環境影響評価に係る資料は、資料5及び資料6です。その環境影響評価の概要を資料6にまとめておりますので、その内容をスクリーンでご説明いたします。

資料6は7ページからです。これは、環境影響評価の項目をお示ししており、施設の存在及び供用に係るものとしたしましては、騒音、振動、低周波音、日照障害、電波障害、景観、地球環境の7項目です。

次に、8ページの騒音につきましては、国の指針に基づき、予測評価を行っています。具体的には、近接側軌道中心から水平に12.5メートル、地上高1.2メートルの予測・評価を行っております。予測地点は、寝屋川市域8か所、枚方市域12か所の計20か所です。騒音の予測値は、各地点において、等価騒音レベルで昼間54から70デシベル、夜間50から66デシベルとなっており、「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を達成していることから、環境保全目標を満足しております。

次に、11ページの振動につきましては、騒音と同じ20地点で予測しております。振動の予測値は、振動レベルのピーク値で42から56デシベルで、振動規制法に定められている道路交通振動の限度のうち、最も厳しい基準の60デシベル以下であり、環境保全目標を満足しております。

次に、12ページの低周波音につきましては、予測地点が、国道1号との交差点部、都市計画道路中振交野線との交差点部、旧国道170号との交差点部の3か所で予測しており、適切な環境保全措置を講じることにより、列車の走行に伴う環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていると評価しております。

次に、15ページの日照障害につきましては、国の基準に基づき評価をしており、事業による影響が認められる場合には、適切に対応することとしております。電波障害につきましては、ケーブルテレビへの接続による対応が可能であり、事業による影響が認められる場合には、適切な対策を講じることとしております。景観につきましては、各種景観計画を遵守するとともに、周辺環境と調和した景観形成を図ることから、景観形成について十分な配慮がなされていると評価しております。

次に、22ページの駅施設の供用に伴う地球環境につきましては、適切な環

環境保全措置を行うことにより、国又は大阪府が定める環境に関する計画又は方針に定める目標の達成と維持に支障を及ぼすものではないと評価しております。

次に、23ページから28ページの工事実施に係る環境影響評価の結果につきましては、大気質、騒音、振動、土壌汚染、人と自然の触れあいの活動の場、文化財、廃棄物、発生土、地球環境の各項目において、適切な環境保全措置を講じることにより、環境保全目標を満足しております。

次に、29ページから34ページには、環境保全措置として、環境影響評価の項目ごとに調査・予測及び評価を行った結果、環境を保全するための措置の内容をお示ししております。

また、35ページから36ページには、事後調査の方針として、事後調査を実施する環境項目をお示ししております。

次に、37ページの準備書に対する住民意見と都市計画決定権者の見解につきましては、大阪府環境影響評価条例に基づき、準備書を平成24年3月1日から1か月間縦覧したところ、3名の方から意見書の提出があり、これらの意見を踏まえて、大阪府環境影響評価審査会で審査され、環境保全上の見地から知事意見として取りまとめられています。39ページから41ページに、その知事意見とそれに対する都市計画決定権者の見解をお示ししております。

知事意見の内容といたしまして、工事中の大気質、騒音、振動については、工事関連車両の走行に当たっては、当該区間内の幹線道路を可能な限り使用することで、生活道路の使用を最小限に抑えること、併せて、それに係る環境影響を最小限に抑えること、というものです。

次に、騒音・振動については5点の意見をいただいております。1点目といたしまして、事業計画地に近接する中高層住居では、鉄軌道騒音の影響が大きく増加することが見込まれる。また、高架化により音が直接伝搬することとなる住居等においては、現状よりも鉄軌道騒音の増加が懸念される。そのため、これらの地点についても事後調査を実施し、その結果を踏まえ、必要に応じて防音壁の嵩上げ等、追加の環境保全措置を講じること。

2点目といたしまして、鉄軌道振動について、予測結果に不確実な要素があることから、供用後の事後調査の結果を踏まえて、必要に応じて路盤強化など

の対策を講じること。また、この他に、工事中の対策や府道八尾枚方線についてのご意見をいただいております。

次に、低周波音としては、高架橋、橋梁の詳細な設計に際しては、その時点での最新の知見に基づいた検討を行い、低周波音の影響の一層の低減に務めることというものです。

次に、景観については枚方宿周辺の高架構造物等の詳細な設計に際しては、周辺の歴史的な街並みと調和したデザインとするよう、また、駅舎の設計に際しては、寝屋川市及び枚方市とも連携して、駅周辺が地域の玄関口としてふさわしいものになるよう配慮することというものです。

これらの意見に対する都市計画決定権者の見解は、大気質、騒音、振動、低周音については、必要に応じて、事前・事後の調査を行うとともに、追加の環境保全措置を行うなど、環境の一層の低減に努め、景観については、周辺の歴史的な街並みと調和したデザインで駅周辺が地域の玄関口としてふさわしいものとなるよう配慮します。今後、事業実施に際して、対応すべき事項については、事業者へ伝え、必要な時期において適切に対応することとしております。以上が環境影響評価の概要であります。

次に、都市計画の案件について、平成23年7月から計10回、地元説明会を開催し、都市計画の内容について説明を行いました。また、平成23年9月の公聴会で1名の公述があり、平成24年3月の縦覧では1名の方から意見書の提出がありました。

まず、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7-1に記載しております。公述の要旨は次のとおりです。

まず、1点目といたしまして、環境側道の計画幅員は6メートルとなっているが、耐震基準を準拠した構造であっても、倒壊しない保証はない。地震時の構造物倒壊を考慮して幅員を計画すべきである。鉄道高架高さがおおむね10メートルであるため、環境側道の幅員も10メートルとすべき。また、鉄道東側の都市計画道路枚方八尾線の幅員が14メートルから16メートルであり、鉄道を挟んだ東西において安全性に不平等が生じているため、両側10メートルずつの幅員にならないのか。というものでございます。

これに対する見解は、連立事業に伴う環境側道は、高架構造物により影響を

受ける日照の確保、鉄道騒音の低減、沿道地域の利便性の向上などを目的として、鉄道の両側に幅員6メートルを基本に設置するものであり、高架構造物の倒壊対策を目的として設置するものではありません。今回の連立事業による高架構造物については、最新の設計基準に準拠して設計を行うこととしており、十分な耐震性能を有するものであります。

一方、現道の府道八尾枚方線は、自転車歩行者の交通量が多いにもかかわらず、十分な歩行空間が確保されていないことから、本路線の自転車・歩行者通行の安全確保を目的として、都市計画道路枚方八尾線の計画幅員を14メートルから16メートルに拡幅変更するものであります。

2点目といたしまして、鉄道の東側は用地買収が発生しないのに、西側のみ用地買収が行われ、西側住民が一方的に不利益を被ることになる、というものでございます。

これに対する見解は、鉄道東側を用地買収して、鉄道を現在の位置より東側へ移動するとなれば、現道の府道八尾枚方線の地下埋設物の移設が必要です。また、国道1号交差部のトンネル設置が発生するため、工事期間が長期化することにより、周辺住民にご迷惑をかけるとともに、周辺交通への影響が大きくなります。さらに、原案に比べて工事期間中の影響として、光善寺駅に設置している橋上駅舎の利用ができなくなることや、バスターミナルを有する枚方公園駅東側駅前広場の利用制限が発生することで、駅利用者にとって利便性の低下が生じることとなります。

このような問題点を回避するとともに、鉄道と並行する都市計画道路枚方八尾線の拡幅を検討した結果、現計画である鉄道西側への別線方式を最適と判断したものであります。

3点目といたしまして、平成20年度に事業に関する地元説明会があったのに、計画内容の周知が不十分であり、住民の土地利用計画に対する配慮がない、というものでございます。

これに対する見解は、平成20年8月に開催した地元説明会は、平成19年に策定した「沿線まちづくり構想」と「鉄道高架化の基本方針」について、説明しております。その後、都市計画が具体化してきたことから、平成23年7月から地元説明会で詳細の説明をしてきております。

次に、昨年3月の縦覧において、1名の方から意見書の提出がありましたので、その意見書の要旨と大阪府の見解につきましてご説明いたします。お配りしております資料7-2をご覧ください。意見書の要旨は次のとおりでございます。

1点目としまして、現道の府道八尾枚方線は本事業完成後には、自動車、自転車、歩行者の交通量が大幅に増加すると予想されます。特に自転車は駅付近の駐輪場が整備されますし、今以上に移動手段としての利用度が増しているだろうと推測されます。そこで、自転車歩行者道は交通安全の観点から自転車と歩行者が分離して通行できるようにしていただきたい、というものでございます。

これに対する見解は、歩行者と自転車の通行空間は分離することが望ましいと考えられます。都市計画道路枚方八尾線の整備にあたりましては、今後、地域の実情を十分踏まえ、工事着手前に交通管理者等の関係機関と協議を行い、検討します。

2点目としまして、枚方八尾線の幅員が整備されるに伴い、電線類地中化をし、景観機能等の向上を図っていただきたい、というものでございます。

これに対する見解は、電線類の地中化につきましては、大阪府電線類地中化マスタープランに基づき、工事着手前に電線管理者等と協議を行い、快適な歩行者空間の形成、良好な景観の保全と形成、都市防災の向上を図ることができるよう検討します。ガス、上下水道も含めた共同溝については、都市計画道路枚方八尾線の規模等から設置する計画はございません。

3点目としまして、高架下の敷地や空間の扱い方に十分な配慮が求められます。特に商業的な利用は限定的であることを願いますし、使用が可能な領域の使用許可については、駅や地域にふさわしい使用がなされるよう、理念を持つ明確な基準の設定とそれによる厳選を望みます。また、高架下は死角の多い空間を供しますので、治安面上、衛生面上、的確な管理が行き届くような構造物であるように強くお願いしたい、というものです。

これに対する見解は、高架下の利用については、現在、未定であり、今後、関係機関との協議にあたって、駅や地域にふさわしい使用がなされ、治安上、衛生上、的確な管理が行き届くよう配慮いたします。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。

**【赤津委員】** 京阪線の連続立体高架化に伴う騒音の件は、知事意見や環境アセスメントの際にも出ましたので、重複した意見になると思いますが、在来鉄道の指針に拠るだけでは、高架化される場合に、地上部分について騒音が低減されることは当然です。問題は、高架化されることによって、高架高欄に近づく中高層建物については、従来よりも、地面を走っていたときの沿線騒音と同じ数値、あるいは、構造物との共鳴その他によって、それ以上の騒音・振動に晒されることが予想されます。

これは、小田急事件でも問題になりました。私は、阪神なんば線の事案をしていましたので知っているのですが、実際、在来鉄道の指針というのは、地面を走る鉄道をもとに画一的に決められています。この沿線の中高層建物についての騒音・振動の影響は事後調査をされるということですから、しっかりやっていただいて、きちんとした防音対策を取っていただけるようお願いしたいと思います。できれば、事後調査をいつ頃、どのような計画で行われるのか決まっていれば教えていただきたいと思います。

**【会長】（岡田憲夫君）** それでは、幹事から説明願います。

**【幹事】（川上隆君）** 高架構造物になった状況における騒音・振動が心配だというご指摘と思われれます。知事意見の都市計画決定権者の見解として資料6の39ページにも記載しておりますが、工事前、工事中、工事後も鉄軌道の騒音調査を行い、必要な対策を行っていくように考えております。その時期については、これから事業認可を受けて具体的な事業スケジュールを決めていくということになります。その中で決めていこうと考えておりますので、現時点で、いつ頃とご説明できませんが、そのような対策を行っていくということで、ご理解をいただきたいと思います。

**【会長】（岡田憲夫君）** 赤津委員、よろしいでしょうか。

**【赤津委員】** 私の記憶では、大阪府環境影響評価条例でも事後調査を行うように書いていたと思いますので、事業認可を受けた後に決めますというのは、あまり納得されないのではないかなと思います。これは意見ということで結構です。

**【会長】（岡田憲夫君）** その他、ご質問、ご意見等、ございませんでしょうか。赤津委員のご発言は、ご異議ということでしょうか。

**【赤津委員】** 意見ということで、結構です。

**【会長】（岡田憲夫君）** 分かりました。その他、ご質問等ございませんでしょうか。それでは、表決に入らせていただきます。これら5つの議案につきまして、一括して表決を行うかどうかをお諮りしたいと思います。一括して表決を行うことに、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）** ご異議が無いようですので、この5つの議案につきまして、一括して表決を行います。議第349号、350号、351号、352号、353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354号です。その内容につきまして、幹事に説明をさせます。

## 9 議第354号「大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」について

**【幹事】（川上隆君）** 議第354号についてご説明いたします。議案書の49ページから120ページでございます。大阪市内を区域とする大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（大阪都市計画区域マスタープラン）の改定でございます。前のスクリーンとあわせて、資料9をご覧ください。

大阪府は都市計画区域が、大阪、北部大阪、東部大阪、南部大阪の4区域ございますが、北部、東部、南部大阪の各都市計画区域マスタープランについては、平成22年度第3回の本審議会でご審議いただき、平成23年3月に都市計画決定したところでございます。

昨年6月に2050年を目標とする大都市・大阪の将来像を示した「グランドデザイン・大阪」が府・市共同で策定されることとなったため、この計画と

整合を図った上で、2020年（平成32年）を目標年次として、大阪都市計画区域マスタープランを策定することとしたものです。大阪府や市が定める都市計画は、本マスタープランに即することになります。また、「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」の答申と、大阪府国土利用計画（第四次）に適合させ、「グランドデザイン・大阪」と整合を図りながら、本マスタープランの改定を行うものです。

本マスタープランは、5章構成としております。第1章では、本マスタープランにおける都市づくりの将来像を、大阪府国土利用計画（第四次）の土地利用の将来像である、「にぎわい・活力ある大阪」、「みどり豊かで美しい大阪」、「安全・安心な大阪」とし、また、本マスタープランの都市づくりの基本方針も、大阪府国土利用計画（第四次）の土地利用の基本方針である、国内外から多様な企業が集まる都市の形成、鉄道駅を中心とした集約・連携型都市構造の強化、みどり豊かで環境負荷の少ない都市・地域づくり、災害に強い都市・地域づくりの推進などとしております。

第2章では、「都市計画区域の特徴」として、人口、土地利用、産業、都市構造及び安全・安心の観点から、都市計画区域の状況を示しています。本都市計画区域における今後10年間の人口予測は、約7万人の減少が見込まれています。加えて、15歳から64歳までの生産年齢人口が15万人減少すると予測されています。

次に、土地利用については、ほぼ全域が市街化区域であり、農地や森林がほとんど存在せず、市街化調整区域は河川敷や埋め立て地の一部に存在するのみとなっています。また、社会経済情勢の変化等により、工業用地が減少しており、大阪経済の活力の低下が懸念される状況にあります。本都市計画区域は、ほぼ全域が鉄道駅から半径1キロメートルの鉄道駅勢圏に、人口の大半が集中し、鉄道駅を中心とした分布となっています。以上のような特徴を踏まえ、都市計画の方針を定めるものとしています。

第3章では、「土地利用に関する方針」を示しています。まず、区域区分については、ほぼ全域が市街化している状況から、土地利用の適正な規制と誘導を図るため、引き続き適応いたします。

次に、用途地域の指定の方針についてですが、戦略的な土地利用の誘導とし

て、おおむねJR環状線に囲まれた都心地域及び新大阪駅周辺地域は、まちなぎわいに資する既存機能の更新・高度化を進める、うめきたや咲洲等の都市再生緊急整備地域等に指定されている地域は、都市の活性化に資する商業・業務・文化機能の導入により、都市再生特別地区を活用し、土地の高度利用を図ることとしています。望ましい土地利用への誘導としては、混合系用途地域は、土地利用転換の状況を考慮した上で、必要に応じて適切な用途地域への見直しを進める、などとしています。

次に、都市防災に関する方針では、他の3区域の都市計画区域マスタープランを本審議会でご承認いただいた後に発生した東日本大震災を受け、今回の区域マスタープランには、震災対策の項目を追加し、帰宅困難者対策の促進等を謳っています。

第4章では、「都市施設の整備及び市街地開発事業に関する方針」を示しています。交通施設の整備に関する方針のうち、都市高速鉄道等については、公共交通を中心としたまちづくりを促進し、併せて、阪急京都線・千里線等の連続立体交差事業の推進、関西国際空港へのアクセス強化を図るための鉄道ネットワークの検討などを示しています。道路については、淀川左岸線延伸部等の具体化を進め、道路整備や交差点改良等による効率的なネットワークを形成するとともに、歩行者・自転車走行空間の確保に務め、歩道のバリアフリー化を進めます。また、港湾については、阪神港の国際競争力を強化し、国際ハブ化を目指した取組を進め、大阪港、神戸港はもとより大阪湾諸港の港湾管理の一元化に向け、効率的な運営を行うこととしています。

次に、下水道整備の方針としては、本区域では99.9パーセントの普及率となっているため、今後は、合流式下水道の改善や、施設の耐震化、浸水対策の促進を行うこととしています。

河川整備の方針は、人命を守ることを最優先するという基本的な理念に基づき、洪水が発生した場合、河川に洪水を閉じ込めるといった「防ぐ」施策だけでなく、河川氾濫等が発生した時に、府民が的確に避難行動が取れるといったような「逃げる」施策や、「凌ぐ」施策を強化することを示しています。

次に、市街地開発事業の方針は、密集市街地の整備促進や、うめきたや阿倍野地域に代表される都市再生緊急整備地域における事業促進を図ること等とし

ています。

次に、都市計画施設等の見直しの方針については、今年春の都市計画決定に向け、都市計画道路の長期未着手路線の見直しを進めています。今後は、必要に応じて見直しを行っていきます。また、都市計画公園については、今後のあり方について検討し、見直しの考え方を取りまとめ、速やかに見直し作業や手続きを進めていくこととしています。

次に、住宅・住宅地の方針は、住宅が適切に評価され、円滑に流通するよう、既存住宅市場、リフォーム市場の環境整備・活性化等への取組を実施し、住宅の耐震化を積極的に促進、密集市街地は、老朽木造住宅の建替え、避難路の確保、地域防災活動拠点となる広場の整備等を進めることとしています。

第5章では、「住みたい」、「訪れたい」と思える都市を目指し、都市の魅力を高め、都市再生、都市環境、みどり、都市景観について示しています。

まず、都市再生に関する方針では、大阪駅周辺地域や大阪コスモスクエア駅周辺地域等の都市再生緊急整備地域における整備や、水の回廊と呼ばれる都心部のエリアを中心に、水と光の首都大阪の実現を目指します。

都市環境に関する方針は、低炭素・省エネルギー社会の実現のため、歩いて暮らせるまちづくりを促進し、環境負荷の少ない集約・連携型都市構造の強化を促進します。ヒートアイランド対策として、「みどりの軸」の形成や、民有地や公共施設の緑化等を促進することとしています。また、みどりの充実を図るため、平成21年度に策定した「みどりの大阪推進計画」で、緑地を大阪府域面積の4割以上、市街化区域における緑被率20パーセントの確保を掲げており、本区域でも、この目標達成に貢献できるよう都市のみどりづくりを推進します。

最後に、都市景観に関する方針は、美しい都市景観を創出し、都市魅力を向上させるため、都市計画等による地域のルールづくりの促進や、無電柱化、みどり空間の充実、屋外広告物規制といった景観に関する施策を総合的に実施していくことが重要であるとしています。

なお、今回、本区域マスタープランの改定案の作成にあたり、平成24年10月に公述人の募集をいたしましたが、公述の申出はございませんでした。また、平成24年12月21日から平成25年1月10日まで、案の縦覧を行

いましたが、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354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。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。それでは、これをもちまして、平成24年度第2回大阪府都市計画審議会を閉会いたします。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3時20分閉会