

平成19年度 第1回

大阪府都市計画審議会 会議録

日時：平成19年8月1日（水）

午前10時30分～正午

場所：大阪府中央区大手前三丁目1番43号

プリムローズ大阪「鳳凰の間」

議 題

【審議案件】

議第247号「北部大阪都市計画用途地域の変更」について

議第248号「北部大阪都市計画道路の変更」について

議第249号「南部大阪都市計画道路の変更」について

議第250号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置（泉大津市）」について

【報告案件】

「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針」の策定について

「市街化調整区域における地区計画のガイドライン」の改正について

平成19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 える の者	岡田 憲夫	京都大学教授	出	会長
2		土井 幸平	大東文化大学教授	出	会長代理
3		松室 猛	大阪府選挙管理委員会委員長	出	
4		斉藤 弥生	大阪大学助教授	欠	
5		溝畑 朗	大阪府立大学教授	出	
6		細見 昌彦	大阪学院大学教授	出	
7		荻田 緋佐子	大阪商工会議所代表	出	
8		西村 多嘉子	大阪商業大学教授	欠	
9		上原 理子	弁護士	出	
10		森本 幸裕	京都大学教授	欠	
11		井川 勝巳	大阪府農業会議会長	出	
12		増田 昇	大阪府立大学教授	出	
13	関係行政機関 の 職 員	齊藤 昭	近畿農政局長	出	代理:農村計画部農村振興課長 松下 博
14		久貝 卓	近畿経済産業局長	出	代理:地域経済部地域開発室長補佐 藤下 康
15		布村 明彦	近畿地方整備局長	出	代理:企画部環境調整官 細川 雅
16		各務 正人	近畿運輸局長	出	代理:企画観光部交通企画課長 堤 俊哉
17		近石 康宏	大阪府警察本部長	出	代理:交通規制課長 西本 雄治
18	府 議 会 議 員	奴井 和幸	府議会議員(自民)	出	
19		北川 法夫	府議会議員(自民)	出	
20		西野 弘一	府議会議員(自民)	出	
21		中川 隆弘	府議会議員(民主)	出	
22		中島 健二	府議会議員(民主)	出	
23		鈴木 和夫	府議会議員(公明)	出	
24		岩下 学	府議会議員(公明)	出	
25		堀田 文一	府議会議員(共産)	出	
26	市町村の長を 代表する者	中司 宏	大阪府市長会会長	欠	
27		上垣 正純	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	山元 学	大阪府市議会議長会会長	出	
29		仁部 順行	大阪府町村議長会会長	出	
30	大阪市長及び 大阪市会議長	關 淳一	大阪市長	出	代理:大阪府計画調整局長 北村 英和
31		足高 將司	大阪府市会議長	出	

委員31名中26名出席

平成19年度 第1回大阪府都市計画審議会臨時委員名簿

番号	氏名	職名	関連議案番号
32	箕面市長	藤 沢 純 一	248
33	箕面市議会議長	中 川 善 夫	
34	高槻市副市長	吉 谷 幸 二	
35	茨木市長	野 村 宣 一	
36	茨木市議会議長	菱 本 哲 造	
37	堺市副市長	指 吸 明 彦	249
38	堺市議会議長	西 村 昭 三	

平成19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	福田 保	出	
2	都市整備部技監	井上 章	出	
3	都市整備部次長	水本 行彦	欠	
4	都市整備部総務課長	西井 忠好	欠	
5	事業管理室長	小川 哲治	欠	
6	総合計画課長	桶谷 剛史	出	
7	交通道路室長	村上 毅	出	
8	河川室長	吉田 八左右		臨時幹事 河川整備課課長補佐 寺前 真次
9	下水道課長	北山 憲	欠	
10	公園課長	荒木 美喜男	出	
11	港湾局長	古川 博司		臨時幹事 港湾局企画部長 井上 博睦
12	住宅まちづくり部長	戸田 晴久	欠	
13	住宅まちづくり部技監	吉田 敏昭	欠	
14	住宅まちづくり部理事	沢田 吉和	出	
15	住宅まちづくり部次長	小林 栄	欠	
16	居住企画課長	佐野 裕俊	欠	
17	市街地整備課長	高村 正則	出	
18	建築指導室長	志摩 宣彦		臨時幹事:審査指導課長 盛尾 久和
19	住宅経営室長	中島 俊行	欠	
20	企画室長	大江 桂子	欠	
21	市町村課長	中野 時浩	欠	
22	危機管理室長	飯尾 慎太郎	欠	
23	健康福祉総務課長	里中 亨	欠	
24	環境衛生課長	辻 精一郎	欠	
25	産業労働企画室企画課長	田中 精一	欠	
26	みどり都市環境室長	北田 博昭	出	
27	循環型社会推進室長	沢村 功		臨時幹事:産業廃棄物指導課長 福原 裕
28	環境管理室長	大槻 芳伸	出	
29	農政室長	岡本 康敬	欠	
30	水道部経営企画課長	井上 博司	欠	
31	教委事務局総務企画課長	北尾 悦幸	欠	
32	教委事務局施設課長	鈴木 博史	欠	
33	教委事務局文化財保護課長	丹上 務		臨時幹事:指定文化財グループ主査 地村 邦夫
34	府警本部交通規制課長	西本 雄治	欠	

代理として任命した臨時幹事が出席

平成19年度 第1回大阪府都市計画審議会臨時幹事名簿

番号	氏名	職名	関連議案番号
1	摂津市都市整備部理事	中谷久夫	247
2	摂津市都市整備部都市計画課長	小山和重	
3	箕面市都市計画部長	伊藤哲夫	248
4	高槻市都市産業部長	倉橋隆男	
5	茨木市都市整備部長	杉浦慶二	
6	堺市都市計画課長	窪園伸一	249
7	松原市都市整備部長	中野喬	
8	松原市都市整備部次長	音野清継	
9	泉大津市市民産業部長	根来和幸	250
10	泉大津市都市整備部長	生田正	
11	泉大津市生活環境課長	栢木晶夫	

目 次

1	開会	1
2	議第 247号 「北部大阪都市計画用途地域の変更」について	2
3	議第 248号 「北部大阪都市計画道路の変更」について	4
4	議第 249号 「南部大阪都市計画道路の変更」について	15
5	議第 250号 「産業廃棄物処理施設の敷地の位置 (泉大津市)」について	21
6	「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針」の策定について	24
7	「市街化調整区域における地区計画のガイドライン」の改正について	26

1 開会

午前10時30分開会

司会 それでは定刻となりましたので、ただいまから、平成19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中田でございます。どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、最初に委員の皆様のお手元の資料等の御確認をさせていただきたいと存じます。机の上の方に配席表、本審議会の条例、規則、それから議事次第、それから資料1から資料2、資料3。資料3から7につきましては一つのとり方をしております。それと資料の一番下になりますが、委員の名簿、幹事の名簿となっております。漏れているような資料はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

次に、本日は現委員数31名の方々のうち、現時点で25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、まず御報告申し上げます。

なお、本審議会は公開で行いますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、審議会の開会に当たりまして、都市整備部長の方からごあいさつを申し上げます。

都市整備部長（福田 保君） 皆さんおはようございます。大阪府都市整備部長の福田でございます。

本日は、委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、大阪府都市計画審議会に御出席をいただきまして、まことにありがとうございます。また、平素はこの都市計画を始め、都市整備行政の推進に対し、御指導、御鞭撻を賜っておりますことを、この場をおかりいたしまして厚く御礼申し上げます。

本日は、今年度第1回目の審議会でございます。府議会議員の皆様を始め、新しく委員に御就任いただいた方が多数おられますので、後ほど事務局の方から御紹介させていただきます。

さて、あす8月2日でございますが、関西国際空港の第2滑走路がオープンいたします。これにより、日本初の複数の長い滑走路を持つ24時間空港という、グローバルスタンダードな国際空港に生まれ変わる予定でございます。本日、御審議いただきます、第二名神、大和川線はこのアジアのゲートウエーを目指す関西国際空港と、日本の各地を結ぶネットワークの主要な路線でございます。経済、文化、観光などの分野で新た

な人、もの、情報の交流を支え、大阪、関西の発展に大きく寄与するものと確信しております。本日は、この2路線の都市計画変更を含め4件の審議案件、並びに2件の報告案件を用意してございます。委員の皆様方には忌憚のない御意見をいただきますよう、よろしくお願い申し上げます。開会のあいさつとさせていただきます。本日、どうぞよろしくお願い申し上げます。

司会 それでは続きまして、前回の審議会開催以降、新たに当審議会委員に御就任されました方々が多数おられます。本日、御本人に御出席いただいております新委員の皆様を御紹介させていただきたいと存じます。

初めに、大阪府議会議員の委員の方々を御紹介いたします。奴井委員でございます。続きまして、北川委員でございます。続きまして、西野委員でございます。続きまして、中川委員でございます。続きまして、中島委員でございます。続きまして、鈴木委員でございます。続きまして、岩下委員でございます。続きまして、堀田委員でございます。続きまして、大阪府町村議長会会長の仁部委員でございます。続きまして、大阪府市議会議長会の会長であります山元委員でございます。続きまして、大阪市会議長の足高委員でございます。

御紹介は以上となります。

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247号「北部大阪都市計画用途地域の変更」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、本日お忙しいところ、また大変お暑い中、朝早くから御出席をいただき厚く御礼を申し上げます。

ただいまから、平成19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、御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しました議案書のとおり、「北部大阪都市計画用途地域の変更」を含みます4の議案でございます。

最初に御審議いただきますのは、議第247号です。その内容につきまして幹事に説明させます。

幹事（桶谷剛史君） 総合計画課長の桶谷でございます。よろしくお願い

いたします。それでは議案の説明をいたします。

議第247号「北部大阪都市計画用途地域の変更」について御説明いたします。議案書の1ページから4ページ、資料の1ページから5ページでございます。

北部大阪都市計画区域にあって、摂津市北部の市街地に位置する南千里丘周辺地区は、同市の北部都市核であるJR千里丘駅周辺に近接し、また、阪急電鉄京都線や、主要な道路である千里丘三島線に接しております。また、摂津市役所から本地区に至る区域は、同市の総合計画及び都市計画マスタープランにおいて、都市核であるシビックゾーンに位置づけられ、文化施設や行政施設等の公共施設を中心に、商業・サービスなどの諸機能の充実・強化を図り、市民サービスの総合的な拠点、市民活動の中心としての整備を進めるとされております。

今回、南千里丘地区における大規模工場の移転、及び隣接する阪急京都線の新駅設置を契機として、土地区画整理事業による都市拠点整備が行われ、駅前広場を始めとする都市基盤が整備されるほか、市民交流ゾーンにおいては、旧総合福祉会館の機能や、保健センターなどの公共施設を集約した複合施設が検討されており、地域活性化ゾーンでは、小規模店舗など、利便施設の導入が検討されているほか、住宅供給ゾーン等で集合住宅の導入が予定されております。

そこで、新駅の設置及び駅周辺市街地の整備にあわせ、上位計画のシビックゾーンにふさわしい土地利用を図るため、用途地域を変更しようとするものでございます。

変更の内容でございますが、準工業地域、容積率200%、建ぺい率60%から、近隣商業地域、容積率300%、建ぺい率80%に変更しようとするものです。

併せて、用途地域境界線を、敷地境界及び水路敷から土地区画整理事業で整備される道路へ変更することに伴い、準工業地域を第二種中高層住居専用地域に変更しようとするものです。

なお、容積率200%、建ぺい率60%は変更ございません。

また、用途地域境界線を水路敷から土地区画整理事業で整備される公園へ変更する区域においては、第二種中高層住居専用地域、容積率200%、建ぺい率60%から、近隣商業地域、容積率300%、建ぺい率80%に変更しようとするものです。

なお、本審議会の審議案件ではございませんが、市決定の関連案件といたしまして、地区計画の決定、高度地区の変更、防火地域及び準防火地域の変更が、摂津市都市計画審議会において承認されております。

また、平成19年6月4日から2週間、都市計画法第17条に基づき案の縦覧を行いました。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） ただいま、説明を受けました議案につきまして、御意見、御質問はございませんでしょうか。

堀田委員 時間の関係がありますので、意見だけ述べさせていただきます。

この用途地域の変更は区画整理事業に伴うものですが、地元市の中では、財政危機の状況の中で、南千里丘開発に83億円も税金を投入していいのかという、そういう反対意見が出ていると聞いています。そして、この用途地域の見直しそのものについて、この区画整理内が幾つかの用途に分かれております。その中で住宅施設用地というのがあるんですけども、住宅施設用地の部分も近隣商業地域に指定されるというのは、用途地域の趣旨に反し、この点でも問題であります。

したがって、この用途地域の変更については反対させていただきます。

会長（岡田憲夫君） 反対意見が出ましたが、そのほか御意見、御質問はございませんでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

会長（岡田憲夫君） それでは、この議案につきましては御異議がございませんので、議第247号議案を原案どおり承認することにつきましては、賛成の方は挙手を願います。

（挙手多数）

会長（岡田憲夫君） 挙手多数ですので、この議案は原案どおり可決されました。

3 議第248号「北部大阪都市計画道路の変更」について

次に御審議いただきますのは、議第248号議案でございます。その内容につきまして幹事に説明をさせます。

幹事（桶谷剛史君） 議第248号「北部大阪都市計画道路の変更」について御説明いたします。議案書の5ページから9ページ、資料の7ページから19ページでございます。

本案件は、北部大阪都市計画道路1・1・207-1号、1・1・211-1号、1・1・211-2号、1・1・220-1号及び1・1・220-2号第二名神自動車道について、インターチェンジやジャンクションのコンパクト化などの変更を行おうとするものです。

第二名神自動車道は、名古屋市から神戸市に至る延長約170kmの我が国における道路ネットワークの骨格を形成する極めて重要な路線であり、名神高速道路や中国自動車道との適切な交通機能の分担による渋滞解消、所要時間の短縮、緊急時における代替ネットワーク機能の確保等によって、近畿圏と中京圏の連携を強化し、我が国の産業・文化・社会経済活動の振興に大きく寄与する路線でございます。

第二名神自動車道は、大阪府域におきましては、平成7年7月に都市計画決定され、平成10年12月、八幡 - 高槻間と箕面 - 神戸間に、平成11年12月、高槻 - 箕面間に、当時の建設大臣から日本道路公団に施行命令が出され事業が開始されました。

その後、道路関係四公団民営化推進委員会において公団の民営化について議論され、その基本方針として、現在建設中及び計画中の路線に係る規格・構造を見直すなど、建設コストの縮減を図ることが盛り込まれた意見書が平成14年12月に内閣総理大臣に提出されました。

これを受けまして、旧日本道路公団において、新たなコスト削減計画が平成15年3月に策定され、平成17年10月に民営化された後、事業者において、本路線について、これまでに実施した現地測量調査の結果をもとに、基本的な考え方として、安全性・確実性・快適な走行環境を確保しつつ、コスト縮減、自然環境や土地利用状況へのさらなる配慮などさまざまな観点から詳細な検討が実施されました。

その結果を受け、高槻市 - 箕面市間において、インターチェンジ、ジャンクション、本線の一部の線形、トンネル坑口位置、一部の道路構造及び名称等の変更を行うものでございます。

それでは、高槻市域から順に御説明いたします。

初めに、第二名神自動車道と名神高速道路を接続します高槻第二ジャンクションの見直しについて御説明いたします。

高槻第二ジャンクション周辺は、都市計画決定以降、名神高速道路の改築事業の完成や周辺地区の宅地化が進み、土地利用状況が大きく変化しました。現地での詳細な地形測量などに基づき設計を行った結果、極力、名神高速道路の用地や市道敷を有効利用することでジャンクションランプの線形見直しをするものでございます。

次に高槻第一ジャンクションの見直しについて御説明いたします。

詳細な測量・調査を行い、自然環境へさらに配慮し、切土面積の最小化を検討した結果、縦断線形を上げるとともに平面線形を見直すことで最小化を図ることが可能となったため、道路線形を変更するものでございます。

次に高槻市と茨木市の境界を通過するトンネル坑口位置の変更でございます。

これにつきましても、詳細な測量・調査に基づき設計を行った結果、東側坑口につきましては、トンネルの出入口の位置を、上り線・下り線とも約7メートル東側に変更するものでございます。西側坑口につきましては、碎石場付近の地形が大きく変化しておりますので、上り線で約100メートル、下り線で約270メートル東側に位置を変更しようとするものでございます。

次に、安威川と竜王山に挟まれた間のトンネルでございます。

現地において地質調査を行った結果、このあたりの地質は風化した岩であり、トンネル構造とするには適さない地質であったため、上り線のトンネルを切土の構造に変更し、これにより、幅員を変更しようとするものです。

次に、竜王山を通過するトンネルの東西の坑口位置でございます。

詳細な地形測量を行った結果から、東側の坑口を西側に約20メートル、西側の坑口は上り線を東側に約20メートル、下り線を西側に約20メートル位置を変更しようとするものでございます。

次に、茨木北インターチェンジと、国際文化公園都市を通過する箇所でございます。

現計画では、国際文化公園都市の東部地区の北端で、開削工法によるボックストンネルとする計画となっております。

また、パーキングエリアについてはトンネルを避けるため、茨木北インターチェンジに併設して建設する予定としておりました。このパーキングエリアの位置につきましては、旧集落を大きく分断するとともに、地形改変を大きくする原因となっていたため、関係者と協議を行った結果、上り線のパーキングエリアを国際文化公園都市区域内に、また、下り線のパーキングエリアを同区域付近に移動させることとし、併せて本線のトンネルを地表化し、さらに既存集落に極力影響を与えないようインターチェンジをコンパクト化することで、地形改変を抑制することが可能となったため、本線の構造とそれに伴う幅員の変更及びインターチェンジの線形の変更を行おうとするものです。

次に、佐保川周辺から鉢伏山を通過するトンネルの坑口位置の変更でございます。

詳細な測量・調査を行った結果、西側に約10メートル位置を変更しようとするものでございます。

次に、箕面市と川西市の境界を通過するトンネルの坑口位置、本線下り

線の線形及びインターチェンジの変更でございます。

トンネルの坑口位置につきましては、平成7年の都市計画の時点から砕石の採取が進み、詳細な測量・調査を行った結果、地形が大きく変化しておりますので、トンネルの坑口位置を、上り線で約55メートル、下り線で約60メートル西側に変更するものでございます。

本線下り線の線形につきましては、先ほどの坑口位置の変更によりまして、トンネル相互の離隔を縮めることが可能となったため、従来より北側に約10メートル移動させるものでございます。

さらに、インターチェンジにつきましては、詳細な測量・調査などの結果を踏まえ、建設コストの縮減、E T Cの普及による料金所の縮小化、交通機能や安全性の確保及び先ほどの本線の移動など総合的に検討した結果、地形改変面積を極力少なくすることが可能なコンパクトなインターチェンジ形式に変更しようとするものでございます。

最後に、名称についてでございますが、これまで都市計画区域の広域化後も、それぞれの市域ごとに市町村コードを付し、別々の都市計画施設として扱ってまいりましたが、より広域性の高い自動車専用道路については、各路線ごとに都市計画変更の機会に併せて、名称及び起終点を都市計画区域ごとに統合することとし、本路線についても北部大阪都市計画道路1・1・0-1号第二名神自動車道とするとともに、起終点等の変更を行うものでございます。

変更内容については以上でございます。

次に、都市計画法第17条に基づき、平成19年5月11日から2週間、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。

主な内容につきましては、資料3-1「北部大阪都市計画道路の変更に対する意見書の要旨」でございます。

変更案に関する意見について、1点目としまして、高槻ジャンクション並びに高槻インターチェンジはシンプルな形状への設計変更と、より実用的なインターチェンジの設置を高槻インターチェンジの廃案を含め検討すべきというものです。

この意見に対する大阪府の見解は、高槻ジャンクションは、今回、周辺の土地利用や自然環境へのさらなる配慮及びコスト縮減を図るため、見直した結果、最適な線形に都市計画変更するものであります。

高槻インターチェンジは、市域全体の利便性の向上を図る上でも必要な施設と考えております。

2点目としまして、高槻第一ジャンクション付近の建設予定地は、住宅地域から山一つや二つ先に入った位置に変更すべきというものです。

この意見に対する大阪府の見解は、当初、都市計画決定時に環境影響評価を実施し、環境保全目標を満足する結果となっているため、ジャンクションの位置について変更はございません。

その他の意見としましては、高槻以東の整備がなされていない時点の名神高速道路の交通量を提示するとともに、それを前提とした環境影響評価を実施せよという内容のものがございました。

なお、案の作成に当たり、平成18年11月27日に公聴会を開催いたしましたところ、2名の方が公述されました。

その主な内容につきましては、資料4-1「公述人の意見に対する大阪府の考え方」にございますが3点ございます。

まず1点目としまして、採石行為区域内を通過する部分については、発破による飛び石、自然発生的に生じる粉じんなどがあるため、通過する車両への安全を確保した道路構造とすることを都市計画変更の内容に明記するとともに、事業者は基本構造設計にこれを織り込んで計画していただきたいというものです。

この意見に対する大阪府の見解は、都市計画で定める道路構造については、車両への防護対策等具体的な構造まで定めることとはなっておりません。詳細な道路構造については、関係機関等との協議を踏まえて事業者において検討されます。

2点目、3点目につきましては、先ほどの意見書の1点目の内容と同趣旨であり、この意見に対する大阪府の見解も意見書に対する大阪府の見解と同様でございます。

案の作成に当たり、関係市に意見照会を行ったところ、案についての異議はございませんでした。なお、箕面市、高槻市から、事業実施に当たっての要望が出されております。

まず、箕面市でございますが、安全性や周辺環境への影響について、今後も十分な配慮がなされるよう、大阪府において事業者との調整等について適切に対応されたいというものでございます。

この要望に対する大阪府の見解を説明いたします。

まず、安全性につきましては、インターチェンジのコンパクト化に伴う安全性への配慮に関するものであります。

今回の変更案では減速車線長や最小曲線半径について、基準となる道路構造令を十分に確保した値を採用するとともに、交通管理者との協議内容を踏まえた上で安全性を確保した計画としており、さらに事業実施に当たっては、事業者が交通管理者と詳細協議し、必要に応じて車両の減速を促す舗装や注意喚起を促す看板の設置などの対策を講じるよう働き

かけてまいります。

次に、周辺環境への影響につきましては、当初の都市計画決定時と同様に、事業者において事業の実施までに詳細な調査を行い、影響があると認められた場合は、関係機関と協議して適切な措置を講ずることとしております。

次に、高槻市でございますが、事業者は、事業実施に当たっては、平成6年5月の高槻市都市計画審議会の附帯意見も踏まえ、詳細な環境調査を実施し、効果的な環境対策を講じること。また、事業の段階に応じて計画内容等について、関係住民に対して十分な説明を行うことというものでございます。

この要望に対する大阪府の見解は、当初の都市計画決定時と同様に、要望内容を踏まえた上で事業を実施し、適切な措置を講ずるよう、また、事業の段階に応じて計画内容等について関係住民に対して十分な説明を行うよう、事業者に求めてまいります。

説明は以上でございます。

会長（岡田憲夫君） ただいま説明を受けました議案につきまして、御意見、御質問はございませんでしょうか。

堀田委員 ただいま御説明がありました、線形の変更とかコンパクト化そのものについてもいろいろ議論があると思いますけども、きょうはそういう議論よりも、第二名神そのものがこれでいいのかなということをきちんと議論せないかんのかなと。こう申しますのは、第二名神の都市計画決定が行われたのは1995年、今から12年前です。この12年間に第二名神をめぐっているいろんな大きな問題が起こってますよね。改めて第二名神が都市計画として是か非かという議論をやっぱりやらざるを得ないだろうという気がするんです。また、そういう議論をやらずにきょうの都市計画変更をそのまま認めてしまっちは、早速、これに基づいて用地買収とか工事着工という段取りに進んでいくわけですから、きょうが一つの節目かなと思っています。

そこで、重大な事情の変更と申し上げましたが、そこを主に2点について、大阪府の考え方を聞きたいんです。

一つは、第二名神は採算性の前提が崩れてしまっているのではないかと、よく開発には必要性和その環境への配慮と、二つの両輪で行かんなんのです。ただ、必要性というのは、言いかえたら採算性であり、言いかえれば通行量です。ところが通行量予測において、著しい減少傾向が見られるのが、これは客観的な周知の事実になっているんじゃないかと思えます。そういう意味で、通行量や採算性の問題が現在の第二名神につい

ては、どのように考えられているのか。これからの都市計画そのものも適否にとって重大な支障を生じさせているのではないかと思っているんですけども、御見解をお伺いします。

会長（岡田憲夫君） 2点とおっしゃいましたが。

堀田委員 もう1点を順次、一緒に言っていていいんですか。

そしてもう1点は、アセスメント、環境影響評価の問題です。当然、平成7年の都市計画決定の際にアセスメントらしきものは行われていただろうと思います。ただ、それが十分なもんだったのかと。例えばその時点で、箕面の谷、川、沢への影響ですね、特に箕面の滝への影響、これは95年時点でちゃんと予測されていて、この程度やったらしゃあないなということになったのか。いろいろ文献を見ても、どうもその時点では、その点については何も調査していないと。そういうことで、大阪府道路公社が箕面トンネルもつくられて、こちらでは実際に箕面の滝に重大な影響が出ております。ほぼ同じ地域を通るわけですから、今度の第二名神でも箕面の沢や川に大きな影響があるんじゃないかと、箕面の滝にも大きな影響が出るんじゃないかと。それが本来、都市計画決定を決める前に決めておくべきことではないのかなと思いますので、その点については御見解を伺いたいです。

それからアセスメントという点では、もう一つ、トンネルの東出口の方の止々呂美付近、奥山川という川のことです。先日、箕面の市会議員さんに案内していただいて、奥山川の渓流をちょっと歩いてみたんですけども、奥山川の渓流一帯で木が枯れて、竹が次々枯れて、そういう植生が枯れることに伴って、斜面の土砂が崩壊してきているという現象を目の当たりにしてきました。そこからは私の推測なんですけども、恐らくこれは箕面トンネルによる地下水位の低下。道路公社の測定によりますと、現場付近では43メートル地下水位が低下したというデータが出ています。地下水位が低下したことによって植生が枯れていく、斜面が崩壊していくと、そういう現象が起きているように感じました。これが、箕面トンネルのことですけど、第二名神による第2箕面トンネルの場合も、ほぼ出口は同じ場所を通過しますので、さらに地下水位の低下が進行して、植生が枯れて、沢や川への影響が大きくなると。このことが、私、素人ですから、ただ危険を感じるだけなんですけどね、大雨が降れば、たちまち土石流が起これると、そういう状況が既に生まれているのではないかというように感じました。

こういう問題は事前にきちんと予測して、こんな危ないことはやめようよとかね、こんな危なかったらきちんと対策を打とうとかいうことがな

かったらあかんの、何もせんと道路公社の箕面トンネルが掘られてしまつて、現実に危険な状態になっていると感じております。ですから、第二名神についても、今からでもまだ、着工してないわけですから、ちゃんとアセスメントをやり直して、そして自然への影響が大きい場合には、計画自身も抜本的に見直す、時には廃止するということも必要じゃないかと思っております。この点についての御見解をお伺いします。

幹事（桶谷剛史君） 1点目の交通量が大きく変化しているのではないかと、採算性が不十分じゃないかということでございました。

当初計画決定の交通量では、平成7年にやりましたけど、平成2年の交通センサスをベースに平成22年を予測したものでございます。今回、この図面でお示したのは、下段が今回の予測値でございますが、平成11年の交通センサスをベースに、今、発生集中を予測しまして、平成32年に完成されておると想定するネットワークに流して、交通量をはじいたものでございます。これでいきますと、若干数字が下がっているということではございますけれども、直接、採算性に極端に響くということとは理解をしております。公団の民営化の議論の際にありましたのは、債務の償還を確実に行うということと、必要な道路については、コスト削減を行いつつ、着実に整備を行うということで、公団の民営化ということが議論されたわけでございます。採算につきましては、この路線、第二名神だけの路線で採算を確保するということではなくて、現在の西日本高速道路株式会社が所管する西日本域の全体の道路、全体の高速道路での収入、あるいは支出でもって採算を確保していくということでございます。

2点目のアセスメントにつきまして、都市計画時に十分行われていない、再度やるべきじゃないかということでございます。これにつきましては、当初のアセスでは、最初は環境影響評価の項目をアセス委員会等の意見を踏まえながら選定していくということになるわけですがけれども、この結果、当初は地下水というのが評価項目には該当していなかったということで、当初の都計段階では地下水についての詳細調査は行ってないということでございます。しかしながら、アセスの評価書におきまして、環境部局の意見を踏まえまして、次のように都市計画部局の見解を取りまとめております。地下水、湧水の利用状況等について事業の実施までに調査を行い、事業実施に伴う影響について実態把握に努め、影響があると認められた場合は、関係機関と協議して適切な措置を講ずることとすると。これがその当時の都市計画部局の考え方でございまして、今までも働きかけてはおりますが、今後とも事業者適切に対応するよう

に働きかけてまいりたいと考えております。

既に事業者におきまして、これは平成14年度以降にいろんな調査を始めております。この当時には、旧の日本道路公団でございました。今は西日本高速道路株式会社になっておりますけれども、14年度以降、全線にわたりまして、河川や沢の水量、あるいは井戸の利用状況等の聞き取り調査を開始いたしまして、現在も継続中でございます。今後、例えばトンネル掘削とか、切土の施工によります地下水への影響を把握するというので、さらなる調査を予定しておりますして、河川、沢等の四季を通じた連続水量の調査、あるいは井戸の水位の継続調査等を行いまして、工事による影響範囲とか、影響の度合いを推定するための解析を実施する予定といたしております。

そして、さらに学識経験者の意見を踏まえるために、新名神高速道路大阪府域地下水流対策検討委員会、こういうものが先月設置をされておりますして、今申しましたいろんな実態調査、詳細調査をもとに、環境が保全されるような対応策の検討が進められるというふうに聞いてございます。今の事業者であります西日本高速道路株式会社、これは各地でトンネル施工に伴う環境保全対策というものに豊富な実績を持っておりますので、府としても事業者に対しまして、環境に極力影響を及ぼさないような適切な措置を講じるよう働きかけていきたいと考えてございます。

堀田委員 1点目の答弁でありますけれども、通行量が第二名神の都市計画決定したときは、平成2年のセンサスをベースにしていた。ところが現在では、平成17年センサスが出てますから、相当長い期間の変化があって、少なくとも平成11年センサスベースと比べても、23%も減少している。これは軽微だと先ほど御説明ありましたが、軽微でない、23%というのは大幅な減少ですよ。ただ、さらに言いたいのは、国の方で抜本見直し区間というのが設定されたことによって、高速道路というのはずっと連続していてこそ一定の通行量というのを見込めるんでしょうけども、細切れでここはむだだと、ここは当分要らん、抜本見直しとかいろいろ設定されると、結局高槻 - 神戸北間という範囲で言うと、とてもじゃないけど、こんな1日に3万9,000台なんて信じられるような数じゃないわけじゃないですか。通行量がないっていうことは必要性がないと、採算もとれないと、そんな高速道路をつくっていいのかということとは、改めて検討せなあかんと思うんですが。

そこで質問ですけどね、この抜本見直し区間の設定によって、高槻 - 神戸北間の通行量はどうなっているかということをお明らかにしていただきたいんです。

それからアセスメントの方ですけども、当初は確かにやってないけども、事業実施までに十分調査するんだと、必要な対策とるんだとおっしゃっておられるんですね。ただ、その対策というのが何かと言いますと、例えば箕面の滝、箕面の川で言うと、トンネルから出てくる水をポンプでくみ上げたらいいと。箕面の滝に補給していったらいいと、これが対策だと言うんですよ。こんな対策が許されるのかと思うんですね。もちろん、やらないよりはやった方がいいですけど、しかし、第二名神高速道路で、さらに箕面トンネルが、これは細くなっていくわけです、箕面の滝が細くなっていくわけですね。それでも、まだポンプをふやして滝の水を補給したい。そんなことをやり続けたら、まさに自然に対する冒とくだと言えらると思うんです。

ですから、今度ばかりは、事業実施までにはという、そういうのんきなことを言わずに、現時点できちんと調査して、重大な悪影響が出る場合には、計画そのものを抜本的に見直すということをして通れないと思うんです。

そしてもう一つは、事業実施までには対策をちゃんとやると言いながら、箕面の滝にはまだポンプでごまかすという手がありますけども、しかし、奥山川の土石流の危険性ということにはどうなんでしょうか。まだ、何にもやっていない。ほったらかしです。大雨でも降ればえらいことになります。そういうことは、事業実施までに事業実施までにといいまして、既に箕面トンネル開通しています。開通しているのに、そんなこと何にもやらない。これも、これから道路公社の方は道路公社で別ですけども、第二名神については、まさにこれからなんですから、きちんと奥山川に対する影響についても、きちんとアセスメントするということが、これまでの経験からいっても後回しにやってはならない課題だと思うんですけども、いかがでしょうか。

幹事（桶谷剛史君） 先ほどの、高槻 - 八幡間の位置づけの話でございますけれども、高槻 - 八幡間は最新の、18年2月の国土開発幹線自動車道建設会議、国幹会議と言っておりますが、ここにおきまして、きちんと会社が、会社は今の西日本高速道路株式会社でございますが、会社が整備することということで位置づけられております。ただ、御指摘のように着工につきましては、主要な周辺ネットワークの供用後における交通状況等を見て、改めて事業の着工について判断するということとされております。こういうことで、ややもすると着工されないというような誤解を受けるわけですが、そうではございません。我々としては、会社がきちっと整備するという計画の中に、整備計画の中に入っているわけで

ございまして、先ほど示しました交通量、平成32年ということでございますけれども、その時点では高槻 - 八幡間も続いて整備されているという前提で、我々は交通量を予測したということでございます。

それから、先ほど申しましたアセスメントの関係の環境保全の対策ということでございますけれども、先ほど御紹介いたしました、新たにできました検討委員会、ここで言いますのは、事後対策のことを検討するというのではなくて、工事によりまして現在の環境が保全されるような対策、そういう事前の対策も含めて検討が進められるというふうに聞いてございます。そういうことで、事業実施までにそういう検討委員会の結論を得て、周辺の環境に極力小さいような工事になるということになると考えてございます。

堀田委員　そしたら箕面の滝、箕面の川については川の水の量が減らないと、減らないような工事をすると。ポンプでくみ上げる水をふやすというのは、そんなことはしないと理解していいんですか。

奥山川については、土石流が発生しないと、土砂の崩落もしないと、竹も木も枯れないと、そういう対策をきちっとやると、そういう工事にすると、そう理解してよろしいんですか。

幹事（桶谷剛史君）　箕面の川の水量が減らないかどうかという実態のことではなくて、もし影響があるとすれば、それを減らさないような対応策を、その委員会の中で検討されるというふうに理解しております。

堀田委員　委員さんからいっぱい意見があるでしょうから、私の意見もこれで最後にさせていただきますけれども。まず、採算性の面では、あの箕面トンネルは1日に4,461台、これは供用時4,461台車が通らなあかんのが、現時点では2,853台、わずか64%なんですね。だから、これだけ通ると何ぼ言うていても、実際には全然違う数字が出てくるというのがこの世界なんですから、平成32年までに3万9,900台通るなんて、私は信じられないですからね。そういういいかげんなことで計画を進めたらいかんということを意見として申し上げます。

箕面の滝、それから奥山川のことについては、実際にひどい事態が起きているわけですからね。この事態を全部解決できるんでしたらいいんですけども、結局、今の事態をそのまま放っておいて、どんどんトンネルふやすだけのことから、こういうやり方についても反対だということについても申し上げておきます。

会長（岡田憲夫君）　ただいま反対意見が表明されておりますが、そのほか御意見、御質問等ございませんでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

会長（岡田憲夫君） よろしゅうございますか。

それでは、この議案につきましては御異議がございますので、採決いたします。議第248号議案を原案どおり承認することにつきまして、賛成の方は挙手を願います。

（挙手多数）

会長（岡田憲夫君） 挙手多数ですので、この議案は原案どおり可決されました。

4 議第249号「南部大阪都市計画道路の変更」について

次に、御審議いただきますのは、議第249号議案でございます。その内容につきまして幹事に説明をさせます。

幹事（桶谷剛史君） 議第249号「南部大阪都市計画道路の変更」について御説明いたします。議案書の11ページから15ページ、資料の21ページから31ページでございます。

本案件は、南部大阪都市計画道路1・3・201-1号及び1・3・217-2号大和川線について、線形及び道路構造等の変更を行おうとするものでございます。

大和川線は、阪神高速湾岸線と接続する堺市堺区築港八幡町から阪神高速松原線と接続する松原市三宅中に至る延長約9.9km、車線数4車線の自動車専用道路で、大阪都市再生環状道路の一部を構成するとともに、近畿圏における社会・経済活動を支える重要な路線であります。大和川線は平成7年9月に都市計画決定され、平成11年10月に事業着手が認められ、現在まで事業の進捗に努めてきたところです。

また、平成17年2月には、三宝ジャンクション及び鉄砲ランプの線形変更、大阪泉北線廃止に伴う第二ジャンクションの廃止などの都市計画変更が行われ、その後平成17年10月に阪神高速道路公団が民営化され、さらに平成18年4月の堺市の政令市への移行を受け、現在では大阪府、堺市及び阪神高速道路株式会社の3者による共同事業として事業を行っております。

今回、工事着手に先立ち、技術革新による工法変更や関連する計画との調整、さらに、周辺環境に与える影響など詳細な検討を実施した結果、より安全性・利便性・効率性を向上させる道路計画とするため、堺市域、松原市域の一部の箇所において、都市計画の変更を行おうとするものです。

主な変更の内容は、三宝地区において、構造形式の変更、ランプ線形の変更、料金所施設の見直し及び排出路の廃止。次に、鉄砲から遠里小野地区付近において、鉄砲西ランプの追加及び遠里小野ランプの廃止、ランプの追加・廃止に伴う線形の変更並びに構造形式の変更。次に、常磐地区から天美西地区における線形の変更。さらに、三宝地区及び常磐地区における換気所の廃止。最後に、都市計画区域の広域化に伴う名称の変更と起終点等の変更でございます。

以上でございます。

続きまして、箇所ごとに変更内容を御説明いたします。

まず、三宝地区の変更についてでございます。

構造形式につきまして、施設更新をされる三宝下水処理場の施設配置計画との調整を進めた結果、本線縦断勾配を緩和しトンネル坑口位置を湾岸線西側から東側の処理場内へと変更することが可能となり、それに伴い構造形式を変更するものです。

また、料金所から湾岸線へ向かうランプは、現計画では大和川線から料会所へ向かうランプを避けるため、地下区間で下り勾配から上り勾配に移行する勾配変化点がございましたが、先ほどの本線縦断線形の見直しにより、大和川線から料金所へ向かうランプの縦断が高くなったため、地下区間や勾配変化点がなくなり縦断線形が改善できることとなりました。これにより、視認性も向上することから、走行安全性を確保しつつ、ランプ線形のコンパクト化を図るものです。さらに、三宝料金所におきまして、ETCの普及により、料金所の処理能力が向上することから、ブース数を4カ所から3カ所へ変更するものです。

また、過積載車両対策となる排出路については、料金所手前において、車両重量計とカメラを連動させる新たなシステムにより、過積載車両を監視する方式に見直した結果、本料金所における排出路を廃止しようとするものです。

三宝地区の変更については以上でございます。

次に、鉄砲から遠里小野地区におけるランプ配置の変更についてでございます。

現計画では、国道26号への交通集中が予想されたことから、ランプを分散配置することとし、国道26号の東側に鉄砲ランプ、大阪和泉南線の西側に遠里小野ランプを設けることで交通の分散を図っておりましたが、人口減少等の社会経済情勢の変化を踏まえた将来予測交通量に基づくランプ配置を再検討した結果、国道26号にランプ機能を集約することで利便性が向上すると判断されるため、遠里小野ランプを廃止し、鉄砲西ラ

ンプを追加するものです。

鉄砲地区から遠里小野地区の幅員につきましては、ランプ間隔が短いため、ランプからの流入車両と本線からの流出車両が交錯する織り込み交通対策として付加車線を設けておりましたが、鉄砲地区にランプを集約することで織り込み交通が解消することから、付加車線を廃止した結果、幅員について変更するものです。

次は、技術革新に対応した工法変更に伴う内容です。

これまでは地下構造の工法を、地表部から工事を行う開削工法としておりましたが、工事中の周辺環境への影響が軽減される、大口径のシールド工法を導入することが可能となり、一部の区間において構造形式、平面線形の変更と、これに伴う幅員の変更をするものです。

まず、南海高野線交差部付近につきましては、工法変更に伴い鉄道事業者と協議した結果、シールドマシンの発進位置を鉄道から離すこととし、堀割式と地下式の境界位置を西側へ移し、構造形式と幅員の変更を行うものです。

次に、堺・松原両市域にまたがる常磐・天美地区の変更についてでございます。

現計画では地下鉄御堂筋線を上越しする開削工法による地下構造形式で計画しておりましたが、先ほど御説明いたしました、シールド工法への変更に伴い、地下鉄を下越しすることとなったため、本線の縦断線形が深くなりました。

その結果、府道大阪高石線に接続するオン・オフランプについても深い位置で取りつくこととなり、ランプの分合流位置が、それぞれ大阪高石線から離れることとなりました。その結果、常磐東ランプ部の線形及び幅員の変更を行うものです。

さらに、常磐西ランプにつきましては、本線の縦断線形深くなったことから、ランプを本線上部に重ねることが可能となり、一部の幅員を縮小しようとするものです。

次に、換気所の廃止に伴う幅員の変更です。

全国的な自動車排出ガス規制の取り組みが進み、平成7年度以降、自動車1台当たりの煤煙排出係数が当初アセスの前提から著しく低減し、また、縦流換気方式を採用することで換気所の適正な配置を再検討した結果、現計画の三宝から南島間のトンネルで2カ所、遠里小野地区のトンネルで1カ所、遠里小野から天美北地区のトンネルで4カ所の計7カ所の換気所のうち、三宝換気所と常磐換気所の2カ所を廃止し、5カ所に変更するものです。この変更が環境に与える影響について検討いたしま

したところ、当初計画と同程度若しくはそれ以下となるため、環境保全上問題はないと考えております。

また、換気所の見直しにより、三宝地区、常磐地区において、幅員の変更が生じるものです。

最後に、名称等についてでございますが、これまで都市計画区域の広域化後も、それぞれの市域ごとに別々の都市計画施設として取り扱ってまいりましたが、自動車専用道路については、各路線ごとに都市計画変更の機会に併せて、名称及び起終点を都市計画区域ごとに統合することとし、本路線についても、南部大阪都市計画道路1・3・0-1号大和川線とするとともに、起終点等の変更をするものでございます。

変更内容については以上でございます。

次に都市計画法第17条に基づき、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。

主な内容のうち、都市計画案に関する意見としましては、お手元の資料3-2「意見書の要旨」の上段に示しております3点でございます。

まず、1点目は、常磐出入口の縦断勾配は8%となっているが、道路構造令で必要と定める登坂車線が設けられていない。また、急勾配のため大型車が発進する際、ディーゼルエンジンによる大騒音と排気ガスが周辺環境を悪化させるという意見です。

これに対する大阪府の見解は、登坂車線は低速車両が本線の円滑な走行の支障となる場合、付加車線として設置するもので、お示しの常磐出路は本線ではございませんので、登坂車線を設置する必要はございません。

また、常磐出路には十分な緩勾配区間が設けられており、予測される大型車交通量から、流出路の滞留車両は緩勾配区間で滞留することとなり、御懸念のような状況は発生しないものと考えております。

2点目は、常磐換気所を廃止したことにより、常磐出入口が煙突の働きをして、地下トンネルから高濃度の排気ガスが近隣住宅に噴出し、重大な健康被害が予想されるという意見です。

これに対する大阪府の見解は、トンネル内の換気方式は、出入口部から吸気し、換気所から排出する方式を採用しているため、トンネル内の排気ガスが、ランプの出入口から排出されることは基本的にはないものと考えております。

3点目は、堺市民及び大阪南東部市民の利便性向上のため、大阪松原線の北行き方面に接続するためのジャンクションが必要であるという意見です。

これに対する大阪府の見解は、利便性が向上すると示された地域では、

大和川線には常磐西ランプ及び天美ランプ、松原線には喜連瓜破ランプ、堺線には住之江ランプからアクセスできるため、意見で示されたジャンクションについては必要性が少ないものと考えております。

以上が意見書の概要に対する大阪府の考え方でございます。なお、都市計画案に直接関係しないその他の意見については、「意見書の要旨」の下段にその項目を示しております。

また、案の作成に当たり、19年3月28日に公聴会を開催いたしましたところ、2名の方が公述されました。その内容につきましては、資料4-2「平成18年度第5回都市計画公聴会の公述の意見に対する大阪府の考え方」に示しております。

公述意見のうち、都市計画案に関する主な意見に対する大阪府の考え方は次のとおりでございます。

まず、三宝付近の縦断を変更したことにより、本線への合流が困難になったという意見に対しては、本線縦断の見直しに伴いランプ縦断線形の改善の結果、より安全性が向上する計画と判断しております。

また、鉄砲西出口で渋滞した場合、大阪堺線への車線変更が大変危険であり、鉄砲ランプとの交差点部の国道26号が渋滞することは明らかであり、その対策が全くないという意見に対しては、将来予測交通量をもとに交差点飽和度を検証した結果、円滑な交通が確保できると考えております。

また、本線縦断勾配3%区間については、道路構造令の規定に反して、登坂車線が設けられていないという意見に対しましては、大和川線は、ジャンクション、ランプを除き全線にわたり設計速度は80kmで、かつ勾配も5%以下であることから、道路構造令上登坂車線を設置する必要はありません。

また、道路構造令第34条に規定される非常用施設の説明がないという意見に対しては、道路構造令第34条に規定される非常用施設については、事業実施時に交通管理者等と協議の上定めるもので、都市計画で定めるものではありません。

さらに遠里小野地区の掘り割り部をなくして、すべて地下式に変更してほしいという意見に対しては、構造形式については、工業系の用途地域において、原則として掘り割り構造を採用することとしており、本地域は工業地域であることから掘り割り構造を採用しております。

次に都市計画案の環境に関する意見として、常磐換気所の廃止により、異様に濃い排気ガスが滞留するためドライバー等への影響が心配という意見に対しては、トンネル内の排気ガスについては、排煙設備等の設置

によりトンネル利用者の安全走行の確保が図られるものと考えております。

また、万一の車両火災等での煙による被害拡大が心配という意見に対しましては、非常時での対応については、事業者と交通管理者で今後詳細な協議がなされることとなっております。

さらに鉄砲ランプ周辺の騒音の予測測定を出入口付近で測定していないという意見に対しては、騒音の予測地点については、当初アセスと同様に構造上最も周辺環境への影響が大きいと考えられる堀割構造部としており、適切なものと判断しております。

以上が公述意見の概要と大阪府の考え方でございます。

説明は以上でございます。

会長（岡田憲夫君） ただいま説明を受けました議案につきまして、御意見、御質問はございませんでしょうか。

堀田委員 意見だけ述べさせていただきます。

阪神高速大和川線が、交通量が減って採算がとれないのを、税金投入で赤字を補てんし、計画を強行しようというものです。したがって、計画そのものに反対であり、今回の計画変更にも反対です。

会長（岡田憲夫君） 反対の御意見がございましたが、その他。

西本委員 きょうは本部長が公務のため、代理出席させていただきます、交通規制課長の西本でございます。

計画変更に伴いますトンネル部の安全対策について意見を述べさせていただきます。

本件の大和川線につきましては、大阪都市再生環状道路としまして重要な役割を担うということは十分認識しているところでございますけれども、本路線につきましては、もともとトンネル部がございまして、安全対策には特に配慮すべきところでございますけれども、今回の都市計画変更におきまして、このトンネル部に『サグ』といわれます下りと上りの勾配が連続する区間がございまして、渋滞や交通事故の発生が懸念されるところでございます。この路線につきましては、大型車の混入率も高くなるという予測もあるようでございまして、それは交通事故、我々安全対策を十分講じていく必要があると考えております。

今後、事業実施に向けた詳細計画の検討委員会におきましては、非常用施設等の整備や、各種の安全対策につきまして万全なものとなるように、各関係機関と十分協議が行われると思っておりますけれども、特に安全面を最優先に考えた道路となりますよう、ひとつよろしくお願いしたいと、このようにお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

会長（岡田憲夫君） ありがとうございます。

ただいまのは、安全面で特に配慮するように、事業者に働きかけるようにという御要望というふうに伺ってよろしいでしょうか。

事務局の方から何か。

幹事（桶谷剛史君） ちょっと図面を出しましたけど、先ほども既に説明ありました、今回の変更案については、シールド工法を導入したということで、これは堺市の常盤地区付近でございます。地下鉄御堂筋線を下越しするというので、本線の縦断が左から行きますと3%下りまして、3%の上りに移行する区間というのが生じております。基本的に基準となります構造令は満足した計画になっておるということは事実なんでございますが、大和川線は大阪府下でも初のケースとなりますトンネル構造の都市高速ということでございます。府といたしましても、今、お示しにあったように事故等に備えた安全対策については、万全の措置を講じておく必要があると考えているところです。

御指摘のありました事業実施に向けた、各種安全対策等につきましては、今後、交通管理者を始めとする各管理者と早い段階から協議を進めるように事業者に働きかけていきたいと考えております。

以上でございます。

会長（岡田憲夫君） 西本課長、よろしゅうございますか。

それではその他、何か御意見等承ることございますでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

会長（岡田憲夫君） それでは、この議案につきましては御異議がございませんので採決いたします。また今、要望事項がございましたので、これに加えていただくこととなりますが。

それでは採決させていただきます。議249号議案、これを原案どおり承認することにつきまして、賛成の方は挙手を願います。

（挙手多数）

会長（岡田憲夫君） 挙手多数ですので、この議案は原案どおり可決されました。

5 議第250号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置（泉大津市）」について

最後に御審議いただきますのは、議第250号議案でございます。その内容につきまして幹事に説明をさせます。

幹事（盛尾久和君） 私、住宅まちづくり部審査指導課長の盛尾でござい

ます。私の方から説明させていただきます。

議第250号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置（泉大津市）」について御説明いたします。議案書の17ページから20ページ、資料は33ページから37ページでございます。

最初に建築基準法第51条ただし書きについて、その概要を御説明いたします。

建築基準法第51条の規定では、「汚物処理場、ごみ焼却場、産業廃棄物処理施設などの用途に供する建築物は、その敷地の位置が都市計画決定されていなければ、新築又は増築してはならない」とされておりますが、同条にはただし書があり、「特定行政庁において産業廃棄物処理施設は都道府県都市計画審議会、その他の施設は市町村都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合は、この限りではない」とされております。

本日、御審議いただきます案件は、このただし書の規定に基づき、民間事業者から特定行政庁に対し許可申請があり、特定行政庁が許可の判断に先立ち、本審議会に付議するものでございます。本審議会におきましては、当該敷地及びその周辺地域における都市計画や土地利用の状況などを勘案し、当該施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について御審議いただくものでございます。

続きまして、付議案件の御説明をいたします。

本案件の敷地の位置は、泉大津市臨海町1丁目26番地でございます。計画施設は、道路工事などにより発生する「がれき類」などを破砕し、それらを道路の再生路盤材や再生骨材などのリサイクル材とする施設であります。1日当たりの最大の破砕処理能力は2,700トンでございます。

なお、本施設は近接地で稼働中の施設の機能の一部を移転・拡充するものでございます。

敷地面積は9,962.5平方メートルで、敷地内には破砕施設、再生材のストック施設及び事務所として計1,313.5平方メートルの建築物の新築と、材料のストックヤードとしての土地利用を行います。また、南側及び東側に植栽を行います。

次に敷地及びその周辺地域における都市計画や土地利用状況について御説明いたします。

当敷地は泉大津市の北部に位置し、用途地域は工業専用地域に指定されており、さらに臨港地区の工業港区にも指定されております。

また、隣接して準工業地域、阪神高速湾岸線を境界にして東側には住居系の用途地域が指定されてございます。

周辺の土地利用状況については、近接地は工場、倉庫などが立地するほか、約600メートル離れた阪神高速湾岸線より東側には、公園、住宅等が立地しております。

また、当該敷地への搬出入は、幅員15メートルの前面道路を介し、府道大阪臨海線及び府道富田林泉大津線で行います。

なお、この建築基準法に基づく許可申請と並行して、事業者から廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく施設設置の許可申請がされており、その中で、生活環境影響調査が事業者によって実施されております。

この調査では、周辺環境に影響が考えられる施設稼働に伴う粉じん、発生交通量に伴う大気汚染、騒音及び振動について、現況調査等をもとに将来予測が行われております。

施設稼働に伴う粉じんの影響は、破碎機や振動ふるい機を施設内に設置し、さらに集じん機の設置及び散水等の十分な対策をとることから、影響は軽微であるとされております。

また、発生交通量による窒素酸化物、浮遊粒子状物質の排出量に対する影響は1から4%程度で軽微であるとされております。

発生交通量に伴う騒音レベルの増加は、最大の地点で昼間0.1から0.2デシベル、夜間0.1から0.3デシベル程度であり、軽微でありました。

また、振動レベルの増加については、最大の地点で昼間0.3から0.4デシベル、夜間0.6から1.5デシベル程度でございました。

なお、この地点での現況の振動レベルは30デシベルであり、1.5デシベル増加した場合、31.5デシベルとなるわけですが、人が振動を感じることでできる振動レベルでございます、55デシベルを大幅に下回るため、影響は軽微であるとされております。

以上のとおり、本計画による大気汚染、騒音及び振動については、生活環境への影響は軽微であるとされております。

また、事業者が地元の自治組織である泉北4区懇話会に説明会を行うとともに、平成18年11月28日から平成18年12月27日までの期間、大阪府循環型社会形成推進条例に基づく事業計画書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。

説明は以上でございます。

会長（岡田憲夫君） ただいま説明を受けました250議案につきまして、御意見、御質問等はございませんでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

会長（岡田憲夫君） ないようですので、表決に入ります。

議第250号議案を原案どおり承認することにつきまして、御異議ござい

ませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

会長(岡田憲夫君) 御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、御審議いただきました4議案につきましては、直ちに事務局に必要な手続を進めさせます。

6 「大規模集客施設の適正立地に関する運用指針」の策定について

引き続きまして、事務局から報告があります。

事務局(長井順一君) 総合計画課の長井でございます。

報告案件といたしまして、大規模集客施設の適正立地に関する運用指針の策定及び市街化調整区域における地区計画のガイドラインの改正について御説明をさせていただきます。

資料につきましては、資料6及び資料7でございます。33ページ以降でございます。

これらは、大規模集客施設の立地及び地区計画の対象区域などについての大阪府の考え方を示したものであり、本府が市町村の都市計画に同意する際の判断基準の一つとなるものでございます。

それではまず、大規模集客施設の適正立地に関する運用指針の策定について御説明いたします。

昨年度の都市計画法等の一部改正により、床面積が1万平方メートルを超える店舗、劇場等の大規模集客施設が立地可能な用途地域は、六つから三つに限定されるとともに、新たに立地が制限される三つの用途地域においては、大規模集客施設の立地を可能とする地区計画として、開発整備促進区が創設されることとなります。

そこで、大規模集客施設の立地が適正と考えられる区域や、地区計画、特別用途地区の活用など、都市計画における対応等を示した運用指針を策定するものでございます。

大規模集客施設の立地が適正と考えられる区域といたしまして、市街化区域におきましては、市町村の都市計画マスタープランや、総合計画などの上位計画で都市核などの位置づけがある区域、又は、上位計画で商業・業務地が形成されるとして位置づけ等がある区域、又は、地区計画の活用等により、計画的な整備を図る一定の規模以上の区域で、かつ鉄道駅の周辺、又は、幹線道路の沿道区域としております。

一方、市街化調整区域におきましては、おおむね市街化区域に囲まれた

幹線道路沿道の区域で、市町村の都市計画マスタープラン等で位置づけのある区域としております。具体的な適正立地のイメージといたしましては、上位計画で都市核として位置づけがあり、かつ鉄道駅の周辺500メートル以内に位置する場合や、地区計画を策定し計画的に整備を図る区域で、かつ4車線の幹線道路に面する場合などが考えられます。

また、適正な立地を誘導するための都市計画における対応といたしましては、大規模集客施設の立地が制限される三つの用途地域内であっても、計画的な土地利用転換を図る工場跡地など、その立地が適正と考えられる区域では、地区計画等の活用により立地を可能とする制限の緩和や、大規模集客施設の立地が可能な準工業地域内であっても、道路などの基盤整備が不十分であるなど、その立地が望ましくないと考えられる区域では、特別用途地区の活用等により立地を抑制するよう誘導する、制限の強化などについて示しております。

なお、運用指針の策定に当たり、学識経験者や市町村との意見交換会を開催し、いただいた御意見を参考といたしました。

また、平成19年6月13日から1カ月間パブリックコメントを実施し、府民の皆様からの御意見を募集したところ、2通の御意見をいただきました。資料6、45ページからでございます。

主な内容といたしましては、運用指針の法的な位置づけがあいまいである。鉄道駅周辺に大規模集客施設が立地すれば周辺の交通渋滞が懸念される。2車線の幹線道路沿道でも、インターチェンジに近く、広域幹線道路に接続する場合は適正立地と考えるべきであるというものでございます。

これに対する大阪府の見解としましては、第1点目につきまして、本運用指針は、大阪府としての基本的な考え方を示したものであり、市町村の定める都市計画に知事が同意する際の判断基準の一つとなるものでございます。また、地方自治法第245条の4の技術的助言の性格を有するものです。

第2点目につきましては、既存の都市基盤施設の有効活用や自動車を利用しない人への配慮等から、市街化区域の鉄道駅周辺に大規模集客施設が立地することは適正と考えられます。

なお、個別の大規模集客施設の立地による交通渋滞につきましては、具体的な計画が進められる中で、その対応が検討されるものであると考えております。

第3点目につきましては、大規模集客施設の立地により、周辺環境や交通施設等への影響が懸念されることから、交通施設等への影響に対応す

る幹線道路の定義といたしまして、4車線以上としております。

見解は以上でございます。

なお、いただいた御意見による運用指針の内容の変更はございません。

7 「市街化調整区域における地区計画のガイドライン」の改正について

続きまして、市街化調整区域における地区計画のガイドラインの改正について御説明いたします。資料7、49ページ以降でございます。

昨年度の都市計画法の一部改正により、市街化調整区域における大規模開発の許可基準が廃止されました。これにより、法改正後は、大規模開発については、地区計画の内容に適合して行われる場合に開発が許可されることとなります。

そこで、本ガイドラインの内容を一部改正するものでございます。

改正に当たりましての基本的な考え方は、人口減少・超高齢社会の進展等社会経済情勢の変化を踏まえ、市街地の拡散抑制、既成市街地の再整備などによる集約・連携型都市構造の強化を図ること。市街化調整区域は、市街化を抑制する区域という基本理念を堅持しつつ、緑豊かで良好な土地利用の継続に留意し、既存ストックなどを生かした土地利用を図ることとしております。

具体的な改正の内容といたしまして、まず1点目が規模要件の変更でございます。これまでのガイドラインでは、対象区域の面積を1ヘクタールから5ヘクタールとしておりましたが、今回の法改正を受けまして、大規模開発につきましても地区計画の対象とするとともに、都市計画提案制度の規模要件との整合を図るために、地区計画の対象規模を0.5ヘクタール以上に変更するものでございます。

2点目といたしまして、立地基準に関するものでございます。

次の6点でございます。既存集落地域、既成住宅開発地域、幹線道路沿道地域につきましては従来どおりで変更ございません。の市街化区域近隣接地域につきましては、地区の過半が市街化区域からおおむね500メートル以内に含まれる地域としていたものを、市街化を抑制するという観点から、全域がおおむね100メートル以内に含まれる地域に変更しております。

新たに地区計画の対象地域として次の二つを追加いたしました。

まず、の鉄道駅等周辺地域は、既存ストックを生かした土地利用の観点から地区の全域が、鉄道駅又は市役所、町村役場からおおむね500メー

トル以内の地域としています。

さらに、 の大規模集客施設の立地につきましては、大規模集客施設の適正立地に関する運用指針と同様の内容を記載しております。

なお、市町村の都市計画マスタープラン等に位置づけのある計画につきましても地区計画の対象と考えております。

また、市町村において地域の実情に応じた技術基準が設定できるよう、府下一律の技術基準を廃止するとともに、新しい制度に円滑に移行できるよう経過措置を設けております。

なお、ガイドラインの改正に当たり、市町村との意見交換会を開催し、いただいた御意見を参考といたしました。

また、平成19年6月13日から1カ月間、パブリックコメントを実施いたしましたところ、意見の提出はございませんでした。

これらの運用指針及びガイドラインは、本年11月30日の法施行に併せて運用を始める予定としております。

説明は以上でございます。

会長（岡田憲夫君） ただいまの説明に対しまして、何か御意見、御質問はございますでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

会長（岡田憲夫君） 御意見、御質問がございましたら、それではこれをもちまして、平成19年度第1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御協力いただきまして、ありがとうございました。