

平成22年度 第2回

大阪府都市計画審議会 会議録

日時：平成22年12月17日（金）

午前10時～午前11時40分

場所：大阪府中央区大手前三丁目1番43号

大阪府新別館北館「多目的ホール」

議 題

【審議案件】

議第292号「東部大阪都市計画土地区画整理事業の変更」について

議第293号「南部大阪都市計画道路の変更」について

議第294号「北部大阪都市計画事業国際文化公園都市特定土地区画整理事業
の施行規程の変更（第5回）及び事業計画の変更（第4回）に対
する意見書」について

【報告案件】

都市計画区域マスタープランの改定について

都市計画道路の見直しについて

平成22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 経 験 の 者	岡田 憲夫	京都大学教授	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	欠	
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	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	欠	
10		井川 勝巳	大阪府農業会議会長	出	
11		増田 昇	大阪府立大学教授	欠	
12		新田 保次	大阪大学教授	出	
13	関係行政機関 の 職 員	塚本 和男	近畿農政局長	出	代理:農村振興課長 田部 健一
14		永塚 誠一	近畿経済産業局長	出	代理:地域開発室長 藤下 康
15		上総 周平	近畿地方整備局長	出	代理:復興事業調整官 佐古 康廣
16		原 喜信	近畿運輸局長	出	代理:交通企画課長 浪越 祐介
17		舟本 馨	大阪府警察本部長	欠	
18	府 議 会 議 員	西野 修平	府議会議員(維新)	出	
19		宮本 一孝	府議会議員(維新)	出	
20		徳永 慎市	府議会議員(自民)	出	
21		北川 法夫	府議会議員(自民)	出	
22		中岡 裕晶	府議会議員(民主)	出	
23		山添 武文	府議会議員(民主)	出	
24		八重樫 善幸	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	倉田 薫	大阪府市長会会長	欠	
27		中 和博	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	大島 一夫	大阪府市議会議長会会長	出	
29		廣谷 武	大阪府町村議長会会長	欠	
30	大阪市長及び 大阪市会議長	平松 邦夫	大阪市長	出	代理:計画調整局長 北村 英和
31		荒木 幹男	大阪市会議長	出	

※ 委員31名中22名出席

平成22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	門真市副市長	小西 清	議第292号	出
2	岬町長	田代 堯	議第293号	出
3	岬町議会議長	竹内 邦博		出

平成22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	井上章	欠	
2	都市整備部技監	村上毅	出	
3	都市整備部次長	伏井安信	欠	
4	都市整備総務課長	中村大介	欠	
5	事業管理室長	石橋洋一	※	臨時幹事:事業管理室課長補佐 尾花 英次郎
6	総合計画課長	梶山善弘	出	臨時幹事:総合計画課参事 久保 幸太郎 臨時幹事: " 松本 広司
7	市街地整備課長	武井道郎	出	
8	交通道路室長	竹内廣行	※	臨時幹事:交通道路室参事 柴崎 啓二
9	河川室長	田中義宏	※	臨時幹事:河川整備課主査 中谷 亮治
10	下水道室長	大屋弘一	出	
11	公園課長	漆畑良隆	出	
12	港湾局長	中尾恵昭	欠	
13	住宅まちづくり部長	吉田敏昭	出	
14	住宅まちづくり部技監	佐野裕俊	欠	
15	住宅まちづくり部理事	小川哲治	出	
16	住宅まちづくり部次長	明瀬正武	欠	
17	居住企画課長	山下久佳	※	臨時幹事:居住企画課参事 川上 隆
18	建築指導室長	中嶋俊行	出	
19	住宅経営室長	横小路敏弘	出	
20	危機管理室長	吉村庄平	欠	
21	企画室長	山地英彦	※	臨時幹事:企画室主査 里村 征紀
22	市町村課長	手向健二	※	臨時幹事:市町村課主査 山田 拓哉
23	福祉総務課長	小原理恵	欠	
24	健康医療総務課長	村上慶太郎	※	臨時幹事:健康医療総務課総括主査 西村 聖子
25	環境衛生課長	桐山晴光	欠	
26	商工労働総務課長	土肥洋子	欠	
27	みどり・都市環境室長	田川静一	欠	
28	循環型社会推進室長	福原裕	欠	
29	環境管理室長	笠松正広	出	
30	農政室長	上田博夫	※	臨時幹事:整備課参事 小林 勝
31	水道部経営企画課長	清水豊	※	臨時幹事:経営企画課副主査 中條 健二
32	教委事務局教育総務企画課長	藤井睦子	欠	
33	教委事務局施設課長	田中稔崇	欠	
34	教委事務局文化財保護課長	野口雅昭	※	臨時幹事:文化財保護課主査 竹原 伸次
35	府警本部交通規制課長	小田宮稔	欠	

※ 代理として任命した臨時幹事が出席

平成22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	門真市地域整備課長	山下 義照	議第292号	出
2	門真市都市政策課長	中野 勝利		出
3	岬町都市整備部長	松永 英三	議第293号	出
4	岬町事業課長	家永 淳		出

目 次

1 開会.....	1
2 議第292号「東部大阪都市計画土地区画整理事業の変更」について.....	2
3 議第293号「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	4
4 議第294号「北部大阪都市計画事業国際文化公園都市特定土地区画整理事業の施行規程の変更(第5回)及び事業計画の変更(第4回)に対する意見書」について.....	12
5 「都市計画区域マスタープランの改定」について.....	22
6 「都市計画道路の見直し」について.....	27

1 開会

午前10時開会

【司会】 大変お待たせしました。定刻となりましたので、ただ今から、平成22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、総合計画課の山本と申します。よろしくお願いいたします。

それでは最初に、委員の皆様にお配りしております資料の確認をさせていただきますと存じます。お手元の配布資料一覧をご覧ください。資料は12点ございます。1点目、配布資料一覧及び委員配席表。両面刷りでございます。2点目、大阪府都市計画審議会条例及び規則でございます。3点目、議題及び付議案件一覧並びに委員・幹事名簿、両面刷りでございます。4点目、資料1、議案書（その1）。5点目、資料2、審議会資料（その1）。6点目、資料3、議案書（その2）。なお、意見書につきましては、個人情報保護の観点から、提出者の住所・氏名などを黒塗りにより非公開とさせていただいております。7点目、資料4、審議会資料（その2）。先程の「意見書の要旨」及び「事業計画書（案）」等の資料でございます。8点目、資料5、南部大阪都市計画道路の変更に対する意見書の要旨。9点目、資料6、平成21年度第4回大阪府都市計画公聴会の公述人の意見に対する考え方。10点目、資料7、平成21年度第4回大阪府都市計画公聴会速記録。11点目、資料8、都市計画区域マスタープランの改定について。なお、資料8につきましては、北部・東部・南部の地域ごとに、8-1、8-2、8-3と分かれてございます。最後12点目、資料9、都市計画道路の見直しについて。資料9につきましては、概要をまとめた9-1と、本編の9-2がございます。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させていただいております。漏れている資料はございませんでしょうか。

次に、本日は、現委員数31名の方々のうち、22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させていただきます。なお、

本審議会は公開で行いますので、よろしくお願いたします。

それでは、審議会の開会にあたり、都市整備部技監からご挨拶を申し上げます。

【都市整備部技監】（村上毅君） 都市整備部技監の村上でございます。平成22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。委員の皆様方におかれましては、年末のお忙しい中、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、ご指導を願い、厚くお礼申し上げます。

本日ご審議していただく案件は、東部大阪都市計画土地区画整理事業の変更など3件でございます。また、都市計画区域マスタープランの改定及び都市計画道路の見直しの2件の報告案件がございます。この報告案件のうち、都市計画区域マスタープランの改定は、今後人口が減少していくという大きな転換期において、府や市町村が定める都市計画の指針となるもので、個々の都市計画を定める際に極めて重要な役割となるものでございます。また都市計画道路の見直しは、事業未着手の都市計画道路について、今後3年間で都市計画変更の作業を進めるための基本方針を報告するものです。

委員の皆様におかれましては忌憚のないご意見をいただきますよう、よろしくお願申し上げます。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たします。

【司会】 ありがとうございます。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、よろしくお願いたします。

2 議第292号「東部大阪都市計画土地区画整理事業の変更」について

【会長】（岡田憲夫君） 本審議会の会長を務めてさせていただいております岡田でございます。どうぞよろしくお願いたします。委員の皆様には、本日特に年の瀬も押し迫ったところでお集まりいただきまして誠にありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。

それではただ今から、平成22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、東部大阪都市計画土地区画整理事業の変更を含みます3議案でございます。

最初にご審議いただきますのは、議第292号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

【幹事】（梶山善弘君） 大阪府都市整備部総合計画課長の梶山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。議第292号「東部大阪都市計画土地区画整理事業の変更」についてご説明いたします。議案書の1ページから3ページ、資料の1ページから3ページでございます。

今回、都市計画変更を行います、東部大阪都市計画四宮土地区画整理事業は、門真市の東部に位置し、国道163号と主要地方道八尾枚方線が交差する区域に位置し、今年3月に供用開始された第二京阪道路が本地区を横断しております。四宮土地区画整理事業は、昭和42年に面積約65ヘクタールで都市計画決定したものでございます。都市計画決定後、昭和43年から土地区画整理事業に着手し、現在、一部未着手区域となっている約1ヘクタールを除く区域は、事業は全て完了し、換地処分済みでございます。

変更内容でございますが、未着手区域である約1ヘクタールにつきましては、約8割は第二京阪道路の区域であり、残りの0.2ヘクタールの土地は国道163号や区画街路に接道しており、土地利用として問題がないため、この未着手区域を削除するものでございます。次に、都市計画法17条に基づき、平成22年9月16日から30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。また公聴会については、公述申出がなかったため開催しませんでした。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、ないようですので、表決に入ります。議第292号を原案通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、原案通り可決いたします。

3 議第293号「南部大阪都市計画道路の変更」について

【会長】（岡田憲夫君） それでは、次にご審議いただきますのは、議第293号でございます。その内容について幹事に説明させます。

【幹事】（梶山善弘君） 議第293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。議案書の5ページから7ページ、資料2の5ページから8ページ、資料5、資料6及びスクリーンをご覧ください。

本案件は、南部大阪都市計画道路1・4・366-1号第二阪和国道の孝子インターチェンジのランプ形式の変更及び3・5・366-1号国道26号線につきまして、ランプ形式の変更に伴う、延長及び一部区間の幅員の変更を行うおとするものでございます。

第二阪和国道は、堺市から阪南市自然田までの約33キロメートルは平面で4車線から6車線で供用され、自動車専用道路で計画されている自然田から箱の浦ランプまでの約6キロメートルは、暫定2車線で供用されております。現在、阪南市自然田から和歌山市の大谷ランプまでの区間で、暫定2車線で事業が進められています。

それでは、変更内容についてご説明いたします。自動車専用道路区域は昭和63年2月に都市計画決定し、その中の孝子ランプは国道26号と接続し、大阪方面から和歌山方面への直接乗り入れ形式のハーフランプとなっています。孝子ランプより和歌山県側に集落がある孝子地区から利用するには、ランプ入口を一度通り過ぎた上で、Uターンしないと乗り入れ出来ない接続形式となっており、孝子地区の住民の方々にとっては大変不便な計画となっています。今回、直接乗り入れ形式から平面交差形式に変更することにより、孝子地区からの乗り入れが改善され、利便性の向上が図れるものでございます。また、孝子ランプの形式変更に伴い、国道26号線の取付け部に右折レーン設置の変更が生じるため、国道26号線の一部区間の幅員の変更、及び終点の変更を行います。

次に、案の作成にあたり、平成22年1月5日に公聴会を開催いたしましたのでご報告させていただきます。1名の方が公述され、ご意見としましては、次の3点でございます。

まず、1点目といたしまして、和歌山行きの孝子ランプをやめにして大阪行きの深日ランプをフルランプにする都市計画変更を求める。地元説明会で、深日ランプをフルランプにすると、南海電気鉄道を越える高架道路が3本に増える等により割高となる説明があったが、深日ランプと同じような形状である阪和自動車道の海南インターや印南インターは、1本の道路にまとめられている。このようなランプ形状はほとんどの自動車専用道路で見られ、国の説明は素人に対する意図的な説明である。孝子ランプを住宅地の密集地にわざわざ設置する必要はなく、深日ランプをフルランプにすれば、コスト削減が可能であり、孝子地区をトンネルで直線化すれば、通行車両のガソリン削減とCO₂の削減も可能であるというご意見でございます。

これに対する大阪府の見解は、大阪行きの深日ランプ、和歌山行きの孝子ランプは、多奈川、深日及び孝子地区からの交通処理を円滑に行うために必要なランプとして計画されたものです。また孝子ランプは、現道の一般国道26号の異常気象時通行規制区間内にあり、大雨による通行止めの時にも、落石や土砂崩れなどの危険がある現道の一般国道26号を通過せずに、孝子地区から和歌山への移動が可能となり、防災性の向上及び沿道住民の利便性向上が図られるものでございます。深日ランプをフルランプとしても、橋梁費が増大し、土工量も増える等の理由により、コスト縮減にはつながりません。深日ランプには隣接して6世紀後半に築造されたと思われる金谷山古墳群が存在しており、フルランプ構造にすることで古墳群の区域を含め地形を大きく改変する必要があり、史跡保全の観点からも深日ランプの形状は現計画が適切であり、孝子ランプの設置は必要であると考えております。

2点目といたしまして、孝子地区はスリバチの底のような形状の集落であり、無風状態がかなり多く発生し、排気ガスがよどんでいるため、現状でも喘息患者が多数いる。排気ガスが関係していると思われる杉花粉等のアレルギー発生増加の恐れが高い。山間部のため騒音がこだまして増幅するといった環境面での問題や不安がある。また孝子ランプは、南海電気鉄道を橋梁で横断するため、原因が特定されない低周波音による被害の可能性が大であるというご意見でございます。

これに対する大阪府の見解は、孝子地区における大気質については、当初都

市計画決定の際に実施した環境影響評価において、二酸化窒素の予測値が0.025 ppmであり、環境基準をはるかに下回ることを確認しています。今回の都市計画変更においても、最新の交通量予測データにより、事業者が自主的に、二酸化窒素、浮遊粒子状物質及び騒音について環境影響予測を行っており、二酸化窒素については98パーセント値で0.026 ppm、浮遊粒子状物質については0.059 mg/m³という結果が得られており、環境基準を大きく満足する結果が得られています。騒音についても、昼間、夜間ともに環境基準を満足する結果が得られています。山間部で音が反響するこだまは、反射時に草木や地面に吸収、伝搬経路が長いことによる距離減衰が起きることから、低減するものと考えます。排気ガスと杉花粉との因果関係は明確ではないが、環境基準を大きく満足する結果が得られているところです。橋梁により発生する低周波音が人体に及ぼす影響について、証明しうるデータは得られていませんが、当初決定時の環境影響評価書においても、供用後予測し得なかった影響が見られた場合、事業者が必要に応じて環境に及ぼす影響について調査を実施し、その結果を踏まえて適切な措置を講じているところと見られます。

3点目といたしましては、深日ランプと孝子ランプが上下別々であれば、高速道路を逆走する危険性が高いというご意見でございます。

これに対する大阪府の見解は、ランプが原因である逆走事故については、出口ランプからの誤進入が主な原因であり、フルランプ、ハーフランプに起因するものではないと考えており、事業者は逆走防止対策として標識等による十分な案内や警戒等の対策を行い、安全性に配慮した道路計画とするとしております。

次に、都市計画法第17条に基づき、平成22年9月1日から15日までの2週間、案の縦覧を行いましたところ、1通の意見書が提出されました。意見書の主な内容といたしましては8点あり、意見の要旨と府の見解を説明いたします。

まず、1点目といたしましては、防災性の向上・代替路線としては、深日ランプのフルランプが不可能であれば、淡輪ランプまで行けばよく、孝子ランプの必要性は極めて低い。数年に一度の異常気象通行規制と毎日の良好な住環境は比較にならない。和歌山地区への人の移動の95%は西地区であり、スーパ

一マーケットしかり、医療機関等も西地区、もちろん緊急医療も西地区である。第二阪和国道のバイパスは遠回りになり利便性は極めて低く、孝子ランプは不要であるというご意見でございます。

これに対する大阪府の見解は、ランプの位置及び方向につきましては、現道の一般国道26号のバイパスとしての機能的な交通処理が図られるよう、周辺の土地利用や地形条件から、昭和63年に決定したものでございます。孝子ランプを使用する場合と比べ、孝子地区から和歌山方面へ淡輪ランプを經由して行くには、11キロメートル以上も多く走行する必要があると、緊急搬送時間の短縮が見込めず、淡輪ランプでは代替できないと考えております。緊急医療機関につきましては、現道の一般国道26号が通る西地区の緊急医療機関のほか、和歌山市中心部にある医療機関への所要時間が短縮されます。第二次緊急医療機関では対応できない重篤な緊急患者に対応できる、和歌山市内にある第三次緊急医療機関へは、第二阪和国道を使用した方が早く、搬送可能箇所も増えます。

2点目の都市計画審議会の公開についてですが、大阪府都市計画審議会は原則公開とされています。

3点目の都市部での環境基準と山間部での基準が同一ではいけないというご意見ですが、環境基準は環境基本法に基づき定められ、全国一律の基準となっております。

4点目といたしまして、バイパス道路は土盛りで、大川の流れを数箇所変えており、豪雨による土砂くずれや川の氾濫を考えると極めて危険である。狭隘な谷間を半分にする土盛りは、地震等の災害時に瞬時に住宅が流される危険がある。下孝子の農地の約半分が道路となり、水の逃げ場がなくなるというご意見でございます。

これに対する大阪府の見解は、蛇行している大川の付け替えに関しては、第二阪和国道の整備に伴い流れを良くし、河川断面を大きくする方向で整備をするものであり、河川管理者と密接に協議・連携し適切に進められることから、安全性は高まるものと考えられます。孝子ランプは南海本線を越える橋梁部分以外は盛土形式としていますが、盛土は安定勾配で計画されており、法面部分は周辺環境との調和に配慮した緑化をすることとしており、防災上問題ないと

考えます。

その他、第二阪和国道の本線の計画ルートに関して、事業者である国からの説明についての不信感に関して、岬町の情報公開に関して、公害調停と裁判に関して、それぞれご意見をいただいておりますが、今回の孝子ランプの変更にかかる意見ではないと考えております。

これらの意見の要旨につきましては、お配りいたしております資料5に記載してございます。以上が意見書の要旨及びこれに対する大阪府の見解でございます。

以上で説明は終わります。

【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。

【堀田委員】 まず質問ですが、今回の孝子ランプの形状変更で、孝子ランプより和歌山寄りの方が和歌山に行こうとする際、第二阪和国道を利用するためには、ランプの形状を変更しなければいけないというご趣旨ですね。そこでお伺いしたいのは、こういうランプの変更によって実際に需要はどの程度見込まれるのかという利用の程度、予想ですね。それともう1つは、ランプの形状を変更することによって、買収面積とか、あるいはコストとか、変化があるんじゃないかと思っておりますけれども、それはどのようになっているのでしょうか。

【会長】（岡田憲夫君） お願いします。

【幹事】（梶山善弘君） 今回の都市計画変更に際して、交通量のシミュレーションを行いましたところ、当初の都市計画決定の際には孝子ランプの通行量は1日500台になりましたが、今回の見直しに当たりまして、1日2,000台という推定結果となっております。それからコストについては、当初は26億円だったものが、この計画変更によって23億円、3億円縮減することとなりました。面積については、変更前の用地買収面積は約2万4,000平方メートル、変更後は2万5,100平方メートルということでございます。補償対象の物件数は11件から4件減少することです。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員、どうぞ。

【堀田委員】 孝子ランプの利用者の予測は、当初は500台だったが2,000台になるとの事ですが、それは、孝子ランプよりも大阪寄りの人が孝子ランプを利用

するのが500台から2,000台になるという事ですね。私が質問したのは、孝子ランプより和歌山寄りの人が孝子ランプから和歌山に行くというのはどのぐらいを予想しているかということですので、そこをご説明願います。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、幹事。

【幹事】（梶山善弘君） 孝子の方が何台という数字は手元にはございませんが、孝子の集落にお住まいの人口は今、420人でございます。420人のお住まいをされている方々にとって利便性が高まるということでございます。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員、どうぞ。

【堀田委員】 孝子ランプより和歌山寄りの人、いわゆる中孝子と上孝子の方は、420世帯住んでおられて、その方たちが孝子ランプの形が変わって便利になる。便利になって利用されるのは何台か、数字は手元に持ってないとおっしゃっているけど、私はその数字を先日お宅の方からいただきました。計画での表現は0台です。0台とは100台未満のことという注釈付きですけれども、ゼロ台ということ。要するに、ランプの形状を変更して確かに便利になる人はいらっしゃるけれども、利用者数というのは僅かなもので、数字で書くと0台だとなっています。

ただ、コストの方を聞きますと、買収面積は増えるけれども、ランプ設置にかかるコストは逆に安くなるから、お金をたくさんかけて一部の人のために良くしようということではない。一部の人に良くなるけれども、それは計画としてより合理的な、安い方向に行くということですから、良い話かなと思うんですが、そんな良い話だったら何で当初計画の時に、今回提案されているような形で決まらなかったんですか？

【会長】（岡田憲夫君） それでは、幹事。

【幹事】（梶山善弘君） 当初、昭和63年の都市計画決定時は、先ほどもご説明いたしましたが、和歌山方面に向かう交通の円滑化を図る観点から、直接乗り入れ、要するに信号でストップしないで直接流入する、あるいは直接入出できる、深日ランプと併せてフルランプという形で計画されていたものでございます。今回、420人の方々にとって利便性が高まる、より良い計画にするため平面交差形式にしたということでございます。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員、どうぞ。

【堀田委員】 形状を変更したら、数は少ないけれども便利になる人がおり、コストは安くなるということですから、私はこの件については反対することはないと思っ

ているんですが、ただ、そんな良いことだったら何で最初からそうしておかなかったんですかと質問したんですけど、答えられなかった。当初の計画の時の都市計画審議会の記録も全部読み返したんですが、当時は淡輪・深日・孝子ランプ、3つを岬町内につくることがどうしても必要であり、だからこのルートしかないということで、孝子地区のど真ん中を通り抜けるような現在のルートになったんです。本来はバイパスですから、バイパスとしての役割を最大限発揮しようと思えば、狭い谷あいの町を通るのではなくて、むしろ山にトンネルを抜いて、その地区に環境面・公害面での悪影響を出さないとする計画にすべきだったのではないかと思います。しかし、3つのランプがどうしても必要とされ、それに対し、そのうちの孝子ランプは本当に必要ですかという意見が、孝子地区の中でも澎湃と湧き起こったというか、たくさん意見が出たんです。ですからその時も、当初の計画では淡輪ランプは8,200台、深日ランプは6,100台、孝子ランプは500台と、全然違うんですね。しかし、とにかく3つのランプが必要だということで、谷間の真ん中に道路を通す計画を立てたんです。

今回、意見書が出ておりますが、私も意見書を見ただけではあかんなと思ひまして、現場に行ってまいりました。確かに谷あいの狭い谷です。田んぼが細く長く続いて、家もぼつぼつあります。そこの田んぼのところをズバツと高速道路が走っています。これもその地域の環境にとって大変なことで、わざわざそこに通さなくても、山の中にトンネルを抜いたら良いやないかと住民が考えるのは当たり前のことなんですね。しかし、孝子ランプはどうしても必要だといって、そのルートにした。しかし、その孝子ランプというのはあまり真剣に考えておらず、ああいう形よりもっと良い形があった。しかし、そんなことも考えずにとにかく必要だと言って、昭和63年から30～40年後になって、このランプの計画書って変やな、もっと安く上がる良い方法があるという話が今頃登場するんですね。

ですから、私はこういう問題については、原点に立ち返って、住民の意向を大事にしながら、バイパスとしての機能を発揮できるように、トンネル方式などに計画変更することをぜひとも求めておきたいと思ひます。また、この谷間を高速道路が通ることによって環境基準を超えることはないというご説明がありましたけれども、大阪市内のど真ん中の賑やかなところで環境基準を考えるのと、静かな山あいの町の空気の良いところで環境基準を考えるのと、私は違うと思うんです。先ほど見たのでも、0.

0.4 ppmから0.06 ppmの範囲より以下であるというご説明をしておりますね。これは全国共通の基準みたいですが、やはりああいふ山里にはもっと厳しい基準を置くというのが本来ですから、基準を超えてないから問題ないという説明では、住民は納得しないということを申し上げて、意見として述べさせていただきます。

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。ご意見をいただきましたが、これは反対されるということではないと理解してよろしいんですか。

【堀田委員】 そう申し上げました。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、その他、どうぞ。

【新田委員】 2点質問ですけど、本件変更に伴って利便性・安全性及び防災機能の向上といったことが出ておりますが、利便性は理解できたんですけども、平面交差で右折進入・右折退出が出てきますから、その安全対策をどのように図られるかというのが1点。それから、防災機能の向上をもう少し詳しく説明していただけたらと思います。以上2点です。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、幹事。

【幹事】（梶山善弘君） 当初の説明でも申し上げましたが、右折レーンを設けて右折進入するのに対し、誤進入防止のための表示や、あるいは路面上の表示などを工夫して設置し、誤進入がないように計画されるということでございます。それから防災の話でございますが、この孝子地区を含めて、現道の国道26号については、異常気象時通行規制区間になっております。これは集落も含めてということでございます。ここでは地域外に連絡する道路は、現在の国道26号だけでございますので、第二阪和国道とランプができることによって、異常気象時通行規制区間の6.1キロの外に出られる道路が2本になるということでございます。そういう意味で、いわゆるリダンダンシーが高まり、防災機能が高まるということでございます。

【会長】（岡田憲夫君） 新田委員。

【新田委員】 右折進入にかかる信号機もセットで設置されるわけですね。それは分かりました。それから、防災機能向上は和歌山方面・大阪方面、両方に逃げられるということで、機能向上ということで理解してよろしいですか。

【会長】（岡田憲夫君） では、幹事。

【幹事】（梶山善弘君） 孝子ランプは和歌山方面行きのハーフランプなので、孝子ランプを使って第二阪和国道を使う場合は和歌山方向へアクセスできるという

ことでございます。

【会長】（岡田憲夫君） 新田委員、よろしゅうございますか。

【新田委員】 はい。

【会長】（岡田憲夫君） 何かこの他にご意見はいかがでしょうか。その他にな
いようですので、これにつきましては、反対意見はないと判断させていただきます。

それでは表決に入ります。議第293号を原案どおり承認することについてご異議
ございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。ご異議がないようですので、
原案どおり可決いたします。

4 議第294号「北部大阪都市計画事業国際文化公園都市特定土地区画整理事業 の施行規程の変更(第5回)及び事業計画の変更(第4回)に対する意見書」について

【会長】（岡田憲夫君） それでは、次にご審議いただきますのは議第294号
でございます。その内容について、幹事に説明をさせます。

【幹事】（武井道郎君） 都市整備部市街地整備課長の武井でございます。議
第294号「北部大阪都市計画事業国際文化公園都市特定土地区画整理事業の
施行規程の変更（第5回）及び事業計画の変更（第4回）に対する意見書」に
ついて、説明させていただきます。「資料3 議案書（その2）」、「資料4 審
議会資料（その2）」をご覧ください。

本案件は、独立行政法人都市再生機構が施行する、特定土地区画整理事業の
施行規程および事業計画変更に対して、土地区画整理法第71条の3に基づき、
利害関係者から提出された意見書について、国土交通大臣がその意見書を採択
すべきであるかを審査するにあたり、大阪府都市計画審議会の意見を求めるも
のでございます。

まず、利害関係者から提出された意見書の取り扱いについて、手続きの流れ
をご説明いたします。「資料4 審議会資料（その2）」の121ページをご覧
ください。利害関係者から提出された意見書に対し、本審議会のご意見をいた

だきます。知事は提出された意見書と、本審議会の意見を付して、国土交通大臣に送付いたします。国土交通大臣は、利害関係者から提出された意見書の内容を審査いたします。利害関係者から提出された意見書に示された意見について、採択すべきであると国土交通大臣が認める場合においては、国土交通大臣は施行者に対し、事業計画に必要な修正を加える事を命じ、施行者は事業計画を修正したうえ、以下、今回同様の手続きを行なうこととしております。意見書について、採択すべきでないとして国土交通大臣が認める場合においては、国土交通大臣から意見書提出者に、その旨が通知されることとなります。

それでは、事業計画および施行規程の変更の概要、並びに経過についてご説明いたします。事業計画書は、「資料4 審議会資料（その2）」の3ページから98ページに、施行規程は99ページから116ページに添付しております。

「国際文化公園都市地区」は、茨木市の北西部及び箕面市の東部に位置し、市境界を跨ぐ東西約5.1キロメートル、南北約4.1キロメートルの区域でございます。地区内には、大阪モノレール彩都線の「彩都西駅」があり、地区から南方約1キロメートルに国道171号が東西に通っております。本事業は、北大阪地域の拠点として、国際交流、学術文化、研究開発機能を備えた新市街地の形成と、良好な居住性能及び居住環境を有する住宅・宅地の供給を行うことを目的に、平成4年5月に都市計画決定され、面積約742.6ヘクタール、計画人口約5万人として、独立行政法人都市再生機構を施行者とし、平成6年9月に建設大臣の事業計画認可がなされ、事業が進められております。

今回の第4回事業計画変更は、主に中部地区の事業推進に必要な変更を行うものであり、主な変更内容としては、「中部地区の公共施設および土地利用計画の変更」、「西部・中部・東部の3工区の設定」、「資金計画の変更」の3点となっております。本年2月に本府及び茨木市により行なわれた、都市計画の変更内容と整合を図っております。また西部地区においても、現地の概成や関係機関との協議の結果に伴い、土地利用計画の変更を行っております。

それでは、変更内容について具体的に説明させていただきます。まず、「中部地区の公共施設および土地利用計画の変更」についてでございますが、主な公共施設の変更内容としては、都市計画施設である「国文都市3号線」の幅員及び線形の変更、また近隣公園である「国文都市4号公園」の位置、面積及び形

状の変更を行い、都市計画の変更内容と整合を図っております。また、土地利用計画の変更内容としては、「国際文化施設地区」から「国際文化施設地区1」及び「国際文化施設地区2」に変更するものでございます。「国際文化施設地区1」については、現計画どおり、ライフサイエンス分野の研究開発機能や交流機能等の導入を図るものであり、「国際文化施設地区2」については、地域経済を活性化させるため、さらに商品開発型の企業等の立地を図ることを目的に、研究開発だけでなく、生産機能を持った施設の立地を可能とするもので、これらも都市計画の変更内容と整合を図っております。

続いて「西部・中部・東部の3工区の設定」については、西部地区の地権者の権利の早期確定を図ることを目的に、換地処分に向けた準備を進めるため、また中部地区の減歩率を変更し、事業採算性を確保する一方、西部地区や東部地区の地権者に影響が生じないようにするため、工区設定を行なうものでございます。

最後に「資金計画の変更」については、「資金計画書」に定める歳出、いわゆる事業費を、中部地区の造成計画等の見直しに伴い、約2,904億円から約2,782億円に変更し、歳入は、保留地処分金を含む都市再生機構負担金について、約2,711億円から約2,589億円に変更しております。

続きまして、施行規程の変更内容について説明いたします。今回の変更内容は、事業計画の工区の設定に伴い、施行規程においても、工区の設定および工区ごとの住所の表記を追加するものでございます。今回、都市再生機構が、国土交通大臣に事業計画変更の認可を申請するにあたり、土地区画整理法第71条の3の規定により、同機構から大阪府知事、並びに茨木市長、箕面市長に対し、今回変更する事業計画についての意見照会がありました。大阪府は、本事業計画により、中部地区の研究開発を中心とした企業の立地が促進され、研究開発拠点としての機能の充実が図られるものと判断して、「異議なし」の回答を7月に行いました。なお、茨木市、箕面市においても、同様の回答を行っております。その後、都市再生機構は、8月2日に認可申請を行い、申請を受けた国土交通大臣は、変更する施行規程及び事業計画を9月7日から20日まで縦覧し、大阪府において10月4日まで意見書を受け付けたところ、茨木市内の住民から1通の意見書が提出されました。

それでは、提出された意見書の概要についてご説明いたします。意見書の写しを「資料3 議案書(その2)」の5ページから7ページにお示ししています。また、意見書の要旨及びそれについての施行者の見解を、「資料4 審議会資料(その2)」の1ページにお示ししておりますので、このページをご覧ください。このページを中心に説明させていただきますので宜しくお願いします。意見書の要旨といたしましては、「彩都中部地区における事業計画の変更について、変更すべきでない。即ちこれらの無謀な彩都中部地区事業計画変更を中止して、文字通り「計画中止」を強く求める」というもので、その理由としては、次の4点でございます。

まず、理由の1点目は、「西部地区の現状からして、中部地区の事業採算性が成立する見通しは皆無で、ひいてはまちづくりや、大阪府や茨木市・箕面市など、地方公共団体の行財政に重大な支障となることは必至である」というもの。

理由の2点目は、「誘致施設用地として、国際文化施設地区1・2が計画され、種々の募集手続きはなされていますが、契約成立は、経済情勢の激変により流動的で、そのリスクを「機構」が負うとしているが、結局国民の税金で後始末することになる」というもの。

理由の3点目は、「製造施設や物流施設など、具体的には、工場や倉庫などの建設で、西部地区をはじめ周辺の住環境を悪化させ、住民の財産価値を低下させるとともに、今後の彩都や茨木市の街づくりに重大な障害になる。また、各種対策を講じることにより、当初計画と比較して、地域環境に大きな変化はないとしているが、環境アセスメントを実施しないで主張するのは根拠がない」というもの。

最後に、理由の4点目は、「事業計画の緑地面積では自然環境の保全に不十分である。また中部地区は、自然豊かな里山が保全されている地域であり、オオタカ等の生息環境への影響も考慮に入っていない。周辺には文教施設や、レクリエーション施設が多数存在し、事業計画の変更は不適切である」というものでございます。

この意見書について、本審議会にてご審議いただき、意見をいただくこととなりますが、円滑にご審議いただくために、この意見内容に対する施行者からの見解を伺っております。施行者の見解は、次のとおりでございます。「彩都中

部地区における事業計画の変更については、大阪府、茨木市及び地権者を含む関係者と確認した「開発整備の基本方針」を踏まえ、都市計画に則して、関係行政機関と協議・調整を行った上で定めたものであります。提出された意見に対しては、以下の通りと考えており、本事業計画により適切な事業実施が可能であるとと考えております」との見解でございます。

また、意見書にある理由に対しての施行者の見解は、次の通りでございます。理由の1点目に対する見解は、「本事業の資金計画（収入）は、国庫補助金、公共施設管理者負担金、及び保留地処分金を含む都市再生機構負担金で構成し、事業費支出に見合った適切な資金計画であると考えております。なお、今回の変更において、工事費の削減や保留地の増加を行い、事業採算性の向上を図っており、本事業計画は地方公共団体の行財政に支障を与えるものではないと考えております」というもの。

理由の2点目に対する見解は、「彩都中部地区への施設誘致は、大阪府、茨木市及び地権者を含む関係者と連携して取り組んでおり、企業立地の需要を確認しつつ、事業推進を図ることとしております。また、本格造成工事は、保留地譲渡契約の成立後に着手することとしております」というもの。

理由の3点目および4点目に対する施行者の見解は、「施設の立地については、周辺の住環境や財産価値を低下させることがないように、地区計画等により適切な誘導が図られるものと考えております。今回の変更による環境アセスメントについては、法や条例に基づく実施は不要であることを確認しておりますが、地域環境（大気質、騒音）への影響を検討し、その結果については関係行政機関の確認を受けております。オオタカについては、彩都中部地区に関連する場所で営巣を確認したことを受けて、専門家で構成する自然環境調査検討会を設置し、オオタカとの共存を図るための対応策について、指導・助言をいただきながら事業を進めていくこととしております。これらを踏まえ、中部地区の公園及び緑地計画については、今回の変更において、約8.4ヘクタールから約12.6ヘクタールに増加させ、地区外周部に配置し、周辺地域への緩衝機能を確保するとともに、自然環境に配慮した緑化を図る計画としております」というものでございます。以上が施行者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） 本議案は、ただ今、幹事が説明しましたように、国際文化公園都市特定土地区画整理事業につきまして、都市再生機構が策定し、国土交通大臣が縦覧に供した施行規程及び事業計画に対し、意見書が1通提出されました。審議会といたしましては、事業計画の修正を求める意見書を採択すべきか、または不採択とすべきかという、国土交通大臣に送付する意見についてご審議いただくことになっております。

それでは、本議案につきまして、ご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

堀田委員、どうぞ。

【堀田委員】 事業計画の変更案と意見書を読ませていただきました。いろいろおっしゃっておりますけれども、意見書の中心的な内容としては、国際文化公園都市開発は採算性を度外視した無謀な開発だという主張を、最初からおっしゃっておられます。そこで、資料4の事業計画書（案）の中身を読ませていただきました。この資料4の計画書（案）に、上段・下段の2段書きになって、下段の方は古い現在の計画、上段の方は変更後の新しい計画として、いっぱい数字の訂正が行われています。それを全部読んだんですけれども、資料4の35ページをぜひ見ていただきたい。資料4の、45ページと35ページ、1つのページに2つのページ番号が打ってありますので気を付けて見てください。そこに、保留地の予定地積という表があるんです。3つ表がありますが、真ん中の表です。真ん中の表の総括というところの、右の方を見ると、整理後の平方メートルあたりの予定価格がある。つまり、国際文化公園都市開発で区画整理事業をきちっとしたら、保留地処分の予定価格は23万8,000円と書いてあります。この数字については、変更する必要はどこにもないということで、当初の計画そのままの数字が載っています。

しかし、バブルが弾けてから地価が下がり続けてきたということは、世間の一般常識にもなっています。それがこの整理後の平方メートルあたりの予定価格が23万8,000円で、これで売れるとしている。こんな記述をそのまま残しているのでは、果たして全体が適切な資金計画になっていないのではないかと疑問になりました。この23万8,000円ということが指一本触れずに残っている理由について、現実性から適切なのかどうか、分かりやすくご説明をお願いします。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、幹事から説明をお願いします。

【幹事】（武井道郎君） 区画整理事業におきましては、今回の変更による中部地

区の土地評価について検討した結果、土地の増進率については変更はないと見込まれますので、今回の事業計画変更については、整理前後の単価の変更は行わないとしております。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員。

【堀田委員】 今の説明は分かりません。区画整理事業というのは、公共減歩と保留地減歩があり、保留地減歩については、完成宅地を適正な価格で売却し、そのお金で収入を見込んで開発していこうというものです。売却する時の基準となるのが、ここに書いてある予定価格です。これが23万8,000円でいけるんだったら問題ないんですよ。23万8,000円でいけなかったら、資金計画の大元がガラッと狂うんですよ。ちなみに、大阪府自身が進めてきた水と緑の健康都市開発事業では、確か平方メートルあたり14万5,000円という予定価格を組んでいたけれども、14万5,000円で売れるわけがないということで、2001年から見直しをかけまして、かなり大幅に下がったと思います。その結果、どこからか資金を投入しなければいけない。大阪府自身が税金で750億円を投入しようとし、これは天下に公表して、そうしたんです。もちろんそんな税金投入に私は反対でありますけれども、しかし少なくとも府民、国民の目に見える形で、この14万5,000円が売れるわけがないとって下げたんですよ。ところが、国際文化公園都市開発の方では23万8,000円。何でこの金額で良いんですかと聞いたら、増進率がどうのこうのと。この金額で売れるんですか、適正なんですかと聞いているんですから、それをちゃんとお答えいただかないと。逃げたらだめだと思いますよ。

【会長】（岡田憲夫君） 幹事、お願いします。

【幹事】（武井道郎君） 区画整理事業の場合、まず施行前単価と施行後単価というのを、ある時点で設定します。それにより施行前後の単価差である増進率を見ていきますので、現時点での施行後単価の変更はいたしません。ただ、実際の資金計画におきましては、実勢価格で土地取引されますので、資金計画を検討する段階で、保留地がどれだけとれて、それが実際にどれぐらいの金額で売れるのかということを検討した上で、収入を見込みます。そうすると当然、支出についても、例えば全体の造成費がどのくらいかかり、利子がどのくらいになるかということを検討した上で、支出の総額を決定します。その様なところを検討した上で、国庫補助金がどれだけ入るのか、公共施設管理者負担金がどれだけ入るのかというものを見比べた中で計画して

いきます。今回の事業計画変更においては、先ほど説明させていただきましたように、当初の事業計画の認可時点における単価というもので増進率を確認しつつ、全体の資金計画を作成しています。施行前後単価については、増進率を見るためのものございますので、基本的には変更しないが、実際の具体的な作業については実勢価格で検討しております。以上です。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員。

【堀田委員】 ペーパーの訂正はしないけれども、実際はこんな値段で出来るわけがないと思っているから、ちゃんと資金計画が成り立つようにやっていきますということなんですね。そうしたら、23万8,000円はいくらで見たらいいんですか。そして、資金計画はそれで成り立っているんですか。教えてください。

【会長】（岡田憲夫君） 幹事、どうぞ。

【幹事】（武井道郎君） 若干、委員のご発言を修正させていただきます。当初の事業計画上の施行後単価につきましては、間違っているのではなく、ある時点での価格にて表示したものであり、あくまで増進率を見るためのものございますので、それは間違えてごさいません。しかし当然ながら、資金計画については、実勢価格で具体的に検討しております。

次に、具体的な検討内容につきましてご説明させていただきます。まず西部地区ごさいますけれども、概算事業費につきましては、およそ1,340から1,350億円と聞いております。収入に関しましては国庫補助金、公共施設管理者負担金のほか、主には保留地処分金を含む都市再生機構負担金を見込んでおりまして、実際に支出と収入のバランスはとれると確認しております。それと、中部地区につきましても、今回概算事業費を140から150億円と見込んでおりまして、この事業収支が合うように保留地面積を設定しております。保留地面積が約22.7ヘクタールほどごさいますので、実勢の販売価格を掛け算しますと、だいたい全体の概算事業費の支出と収入が合うことを確認しております。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員、どうぞ。

【堀田委員】 ペーパーとしてはある瞬間での表現だったから、この表現は変えなくて良いとおっしゃっているんだけれども、私が気にしているのは、表現の問題というよりも、実際にこの事業が平方メートルあたり23万8,000円で土地が売れるということを前提にして始まった計画で、その23万8,000円が今日ではとても

そんな値段で売れない。そうしたら、どうやって採算が取れるんですかと聞きたいんです。今、バランスが取れているとおっしゃっていますが、実際どうやってバランスが取れているんですか。私が調べたのでは、阪急不動産が無条件宅地分譲というのをやっています、この販売単価がだいたい14万円ぐらいで売っている。23万8,000円のところです。半値近い値段で売らないと売りようがない。それでも苦戦しているところもあるようですけれども、そんなところでどうやってバランスが取れるんですか。水と緑の健康都市の場合には、税金を750億円投入するということでバランスを取ったんです。ここの場合はどうなんですか。府には来ないですか。

【会長】（岡田憲夫君） 幹事、説明をお願いします。

【幹事】（武井道郎君） もう少し具体的に説明させていただきますと、先ほど言いましたように、中部地区におきましては、全体事業費を140から150億と見込んでおります。保留地面積が約22.7ヘクタールございます。先ほど委員は十数万円と言っていましたが、今回、平方メートルあたり7万円程度という形で見込んだ場合、だいたい150数億円という形になります。事業費が140から150億でございますので、その金額と見合った形になり、妥当な金額だと思っております。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員。

【堀田委員】 中部地区はこれから開発・造成していくというところですからね。思い切り経費を見直すというか、設計も変えるということで、いろいろ対処があるから、そのほうは比較的バランスは取りやすい。これからの話ですから。でも西部の方は、先ほどおっしゃった1,340から1,350億円もお金がかかるとおっしゃっていますが、このバランスは取れるんですか、そこを聞いているんです。

【会長】（岡田憲夫君） 幹事、お願いします。

【幹事】（武井道郎君） では西部地区についてご説明させていただきます。西部地区につきましては、全体の事業費が、先ほど説明させていただきましたように、だいたい1,340から1,350億円を予定しておるところでございます。収入につきましては、国庫補助金、公共施設管理者負担金、その他に先ほど言った保留地処分金もでございます。保留地面積が約53ヘクタールございますので、平方メートルあたり11万円程度という形で見込んだ場合、保留地処分金が約600億円弱という形になります。収入の不足分につきましては、都市再生機構負担金を見込んでおりますので、それで収支を賄うと聞いております。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員、他の方のご意見もお聞きしたいと思います。

【堀田委員】 これが最後です。質問じゃなしに意見にしておきます。今、1, 340から1, 350億円、これは西部地区の事業費ですね。それが補助金と管理者負担金と、そして機構の負担金でバランスが取れている。バランスが取れていると言いながら、実は機構の負担金の中で、保留地処分で出てくるお金が600億円弱だと言うが、それでは全然足らぬのですね。もちろんあの土地の区域の中で、機構自身が持っている土地を、換地処分を受けて売り、その収入があるんでしょうけど、機構としては赤字になるという気がするんですよ。そうしたら、機構の他のところから持ってこないと成り立たない。機構の、URの賃貸住宅というのは大阪府内にもたくさんあります。たくさんの方が住んでいます。家賃が高いと言って困ってはります。そういうURが、どこからお金を持ってくるのか知らないけれども、23万8,000円の土地が14万円、あるいは7万円、大幅に下落する。その補填のために機構の財産が使われているということは、区画整理事業としては正しくない。従って、私は今回提出されております意見書については採択するように求めたいと思います。よろしくお願い致します。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員、今のはこの意見書をそのまま採択すべきというご発言だと理解してよろしゅうございますか。その他、他の委員の方からご意見はございませんでしょうか。

もしございませんようでしたら、ただ今の堀田委員からのご意見ですが、この意見書を採択すべきというご意見につきまして採決をいたしたいと思います。議第294号につきまして、意見書にかかる意見を採択すべき、即ち事業計画を修正すべきという意見に賛成の方は挙手をお願いしたいと思います。

（賛成者挙手）

それでは、挙手少数ですので否決されました。

それでは、本審議会の意見を、意見書にかかる意見は採択すべきでないということに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） それではご異議がないようですので、そのように提出します。

以上で、本日の審議が終了いたしました。本日ご審議いただきました議案につつま

しては、直ちに事務局に必要な手続きを進めさせます。

5 「都市計画区域マスタープランの改定」について

【会長】（岡田憲夫君） 報告案件がございます。引き続きまして、都市計画区域マスタープランの改定について、幹事から報告があります。

【幹事】（梶山善弘君） それでは、都市計画区域マスタープランの改定についてご説明させていただきます。本件につきましては、来年の2月に予定しております本審議会での付議を考えております。北部大阪、東部大阪、南部大阪の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、これをいわゆる都市計画区域マスタープランと申しておりますが、この改定について、本日時間をいただきまして、事前にポイントをご説明させていただきます。前の画面と合わせて、資料8をご覧ください。

骨子につきましては、前回の本審議会におきましてご説明したところですが、本年1月より、市町村との意見交換を都市計画区域毎に各6回、個別には事案毎に数回に渡る議論を行い、市町村の意見を尊重しつつ、大阪府の意見にご理解も得ながら、成案として取りまとめを行いました。

本マスタープランは、5章構成としており、順次、概要を説明いたします。現行のマスタープランは、本年が目標年次であり、平成18年7月に本審議会からいただいた「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」の答申と、本年10月に策定されました大阪府国土利用計画（第4次）に適合させて、都市計画区域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、今後10年間の都市計画の決定の方針などを定めるもので、大阪府や市町村が定める都市計画や、市町村の都市計画マスタープランは、本マスタープランに即することとされており、都市計画を定める際に、極めて重要な計画でございます。

本マスタープランにおける、都市づくりの将来像は、大阪府国土利用計画（第4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4次）の土地利用の基本方針である、

国内外から多様な企業や人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、産業、土地利用、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。3つの都市計画区域における今後10年間の人口予測は、5万人から9万人の減少が見込まれています。加えて、いずれの区域も、15歳から64歳までの生産年齢人口が、大幅に減少すると予測されています。次に、土地利用については、これまでの成長社会の中で、市街化区域を拡大してきた結果、農地や森林の面積が減少し、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。また、いずれの都市計画区域も、鉄道駅から半径1キロメートルの鉄道駅勢圏に、人口の概ね7割以上が集中し、鉄道駅を中心とした人口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こととしています。

第3章では、「土地利用に関する方針」を示しています。まず、区域区分の方針においては、本格的な人口減少社会の到来などを踏まえ、住宅系市街地の拡大を抑制することを基本とし、新たに市街化区域へ編入する区域は、幹線道路沿道での新たな産業誘致や鉄道駅周辺での住宅地整備など、特に必要なものに限定しております。併せて、良好な市街地形成を図るため、市街化区域への編入に際しては、土地区画整理事業や地区計画等の都市計画決定を行うとともに、緑被率を20%以上確保することを条件としています。本マスタープランの改定と同時に、これらの基本的な考え方にに基づき、第6回区域区分変更を実施することとしており、加えて、将来、市街化区域への編入を前提として許可された大規模開発や地区計画による開発等により既に良好な市街地が形成されているものについても、市街化区域へ編入することとしています。さらに、第7回区域区分変更を実施する場合の考え方として、鉄道駅を中心とした集約・連携型都市構造を強化するため、新たな住宅系市街地の市街化区域への編入は、鉄道駅の徒歩圏に限定することとしています。また、第二京阪道路や大和川線などの幹線道路沿道や駅周辺地区、埋立地などの市街化調整区域については、「大阪のにぎわい・活力」を高めるため、事業の実施が確実となった時点で、随時

市街化区域へ編入できるよう保留区域に設定し、計画的な市街地整備を行い、産業系等の土地利用を誘導します。

次に、用途地域の指定の方針についてですが、今回、本マスタープランの改定と同時に行う第6回一斉見直しは、産業振興や都市景観の向上を目指した誘導や、準工業地域など混合系用途地域の指定時の適切な誘導を行うとともに、土地利用転換等により創出された良好な住環境を保全するために、特別用途地区や地区計画などを活用することとしています。第6回一斉見直し後は、これらの方針に加え、適切な土地利用や街並み誘導のための高度地区の活用を促進することや、建ぺい率や容積率などの緩和によるみどりの風促進区域内の緑化を促進するとともに、地域の実情に応じた容積率の指定を検討することとしています。また、大規模集客施設については、府民ニーズもあり、4車線以上の幹線道路沿道や鉄道駅周辺などに適正に立地を誘導します。

次に、市街化調整区域の土地利用の方針については、市街化調整区域は、維持・保全することを基本とし、特に周辺山系の維持・保全や農空間の保全・活用の取り組みを進めることとしています。また、市街化調整区域において、既存集落の活性化を図る場合や、学校や病院などを立地する場合、市町村が地域の実情に応じた開発が必要と考える場合などには、地区計画の決定が条件となりました。地区計画は市町村が決定する都市計画であり、地域主権の考えからも地域の事情に詳しい市町村が独自に定めるべきですが、無秩序な市街地の拡散を防止し、既存ストックを活かした土地利用を図るため、既存集落地域、市街化区域隣接地域、鉄道駅周辺や、幹線道路沿道地域など地区計画の対象となる地域を示しています。

次に、都市防災に関する方針のうち、市街地の不燃化対策については、防火・準防火地域の指定割合が、東京都全体で約8割に達していることに比べ、大阪府全体では3割にも満たず、1割にも満たない都市計画区域もあります。大火に対する脆弱な構造を改善する必要があるため、建ぺい率60%以上の区域を対象に、原則として、防火・準防火地域の指定を促進することとしております。なお、東部大阪においては、第二京阪道路沿道まちづくり方針を盛り込んでいます。また、東大阪市や大東市における住工混在問題への取組を踏まえて、地区計画や市独自の条例により、地域のルールづくりを促進することとしていま

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するとともに、近畿地方交通審議会答申第8号を踏まえ、鉄道ネットワークの充実に向けた検討を行うこととしています。併せて北部大阪では、JRおおさか東線の整備推進、東部大阪では、近鉄奈良線等の連続立体交差事業の推進、南部大阪では、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等を示しています。

道路については、バイパス整備や交差点改良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や歩道のバリアフリー化を進めます。併せて、新名神高速道路や、大阪都市再生環状道路の整備を進めることとしており、南部大阪においては、府県間連絡道路の整備も進めることとしています。

なお、北部大阪と南部大阪では、空港や港湾に関する項目を記載しています。空港については、国土交通省成長戦略が着実に実施されることを国に働きかけることとしています。堺泉北港は、阪神港の内航ハブ港を目指すため、内航定期航路網の充実・強化を図ることとしています。

次に、下水道整備の方針は、未整備地域の整備を促進するほか、整備済区域における未接続の早期解消を図ること等としています。

次に、河川整備の方針は、河川整備委員会で議論された「今後の治水対策の進め方」を踏まえ、人命を守ることを最優先するという基本理念に基づき、地先の危険度評価により、想定外の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」「凌ぐ」施策を強化することを示しています。また、東部大阪においては、引き続き、寝屋川総合治水対策を実施していきます。さらに、淀川や大和川については、早期に治水安全度を高める観点から、堤防強化や流下能力の向上対策などの治水対策を早急に進め、スーパー堤防については、阪神高速大和川線との一体整備やまちづくり等複合的に効果のある事業中地区に限定されるよう、国に働きかけることとしています。

次に、市街地開発事業の方針は、都市再生緊急整備地域における事業促進や、

密集市街地の整備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は、都市計画道路の長期未着手路線等の見直しを進めることとしていますが、後ほど、詳しく説明いたします。

次に、住宅・住宅地の方針は、人口減少社会等に伴い生じた空き家や空き地を、みどりの確保や福祉・生活サービス機能等へ転換することが必要であることや、密集市街地での特定防災街区整備地区等の活用により、耐火建築物等への建て替え誘導や、地区防災施設の整備促進を行うこと等を踏まえ、現在、住宅まちづくりマスタープランの改定を進めており、その内容に基づき施策を進めることとしています。さらに、北部大阪においては千里ニュータウンの再生、南部大阪においては泉北ニュータウンの再生の取組をそれぞれ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、都市環境、みどり、都市景観について示します。まず、都市環境に関する方針は、低炭素社会の実現のため、歩いて暮らせるまちづくりの促進や、交通環境家計簿の普及等により、クルマ中心のライフスタイルから、公共交通への利用に転換するため、モビリティマネジメントの実施を行っていくこと、ヒートアイランド対策として、「みどりの風の軸」におけるクールスポットの形成を進めていくこと等としています。みどりの確保につきましては、昨年度に策定した「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%の確保を掲げています。「みどりの風促進区域」として、軸となる道路等の緑化を重点化、沿線の民有地における緑視率等に基づく緑化誘導のため、建ぺい率や容積率等の緩和、区域内緑化のための府民や企業等との協働等を必要に応じて組み合わせ、みどり豊かなセミパブリック空間の重点的な創出により、府民実感につながる「みどりの風の軸」の形成を図ります。

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、無電柱化、みどり空間の確保、屋外広告物規制、建物高さの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。当面は、石畳と淡い街灯まちづくり支援事業を中心としたエリアで、事業を促進するとともに、全ての市町村が景観行政団体となり、景観計画を策

定し、きめ細かな景観まちづくりを進めることが重要であるとしています。また、北部大阪では、都市魅力を向上させ、交流人口の拡大を図るため、万博記念公園南側ゾーンにおける複合型施設の立地の促進を図ることとしています。

以上が、本マスタープランの概要です。なお、大阪都市計画区域については、来年度中の策定を予定しております。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） ただ今の説明に対して、何かご質問、ご意見はございませんか。よろしゅうございますか。

それでは、特にご質問がなければ、次の報告案件に行きたいと思いますが、よろしゅうございますか。

6 「都市計画道路の見直し」について

【会長】（岡田憲夫君） 引き続きまして、都市計画道路の見直しにつきまして、幹事から報告があります。

【幹事】（久保幸太郎君） 総合計画課参事の久保でございます。続きまして、都市計画道路の見直しの基本的方針（素案）について、ご報告させていただきます。本日説明させていただきます「都市計画道路の見直しの基本的方針（素案）」につきましては、今年度中に成案として策定してまいりたいと考えております。そのため、本日は基本方針（素案）について、内容をご説明させていただき、ご意見を賜った上で、後日、パブリックコメントを行い、見直しの基本方針（案）を作成し、次回の本審議会において、改めてご報告させていただこうと考えておりますので、よろしくお願いたします。資料といたしまして、お手元に資料9-1、9-2をお配りいたしております。

まず、見直しを行っていく背景として、1点目は、大阪府における人口の動態でございます。今後、平成47年には、現在より117万人、比率にして13%の人口が減少すると予測されています。また、生産年齢人口が減少する一方で、高齢者は現在の1.5倍に増えると予想され、都市の活力を維持する上で、社会資本整備においても選択と集中を進め、効率化を図っていく必要性が益々高まっていくものと考えられます。

次に交通量の推移ですが、これまでは、右肩上がりの経済成長を前提として交通量の推計を実施してきたものと考えられますが、昨今の社会情勢の変化から、発生集中交通量、将来走行台キロの推計についても、過去の交通センサスが行われる度ごとに予測値が下方修正されてきている状況でございます。

一方、大阪府の都市計画道路の状況につきまして、ご覧いただいております資料は、これまでの年度毎に計画した道路の延長を示しております。このグラフでは、大きく3つの時代に分けることができると思います。一つは、戦前から戦後にかけて多くの道路を計画した時代、二つ目は、昭和40年前後の高度経済成長期の時代、三つ目は、新しい都市計画法が施行され、線引き制度が導入されて、都市の秩序ある発展をコントロールしてきた今日までの時代です。

一つ目は、戦後の復興のために多くの道路が計画されたと考えられますが、既にその意義はなくなり、また、二つ目の高度経済成長期は、都市部で急激に人口や交通量が増大し、都市が大変な勢いで拡大していった時代です。そして、この時代の都市計画は、急激な量的拡大に対応することを目的とした延長重視の計画であったと言えます。しかしながら、成熟社会が到来している今日、高度経済成長の時代のものとは、自ずと都市計画道路の必要性や意義が異なっているものと考えられます。さらに、数十年前の古い都市計画道路は、例えば、4車線道路でも幅員が16メートルや18メートルであるなど、幅員や歩道に対する考え方である道路の技術的な規格が現在のものとは大きく異なるものもあるため、見直しが必要なものも少なくないと考えられます。

以上のことから、今回の見直しは、今日の都市計画道路の「量」と「質」について時代に適合した見直しを行うことで、事業目途など、行政の説明責任を明確にし、不要な権利制限の改善を行うものでございます。

次に、都市計画道路の見直しによる効果についてご説明いたします。一つは、「土地利用・土地の流動性」が高められるものと考えられます。長期にわたる制限を見直すことで、地権者が建物の更新、建替えの適否について判断しやすくなるものと考えられ、また、市街化区域においては、制限がなくなることや事業の見通しが立つことで、土地の有効活用が図りやすくなり、不動産取引などの土地の流通性が高まるものと思われれます。また、事業の見通しを一定、明確にすることで、住民の期待に対する行政の説明責任の明確化が図られ、更に、

長期優良住宅の建築等、住宅使用期間の長期化に効果があると考えられます。

次に、見直しにあたって目指すべき将来像についてご説明いたします。人口の減少局面を迎えると、一層、都市の活力・競争力の強化について取り組んでいく必要があります。新エネルギーやバイオなどの次世代型産業の誘致や、国際物流機能の強化などに資する広域幹線ネットワークの強化が必要となります。また、集約・連携型の都市構造の強化に向け、鉄道駅周辺に都市機能を集約したり、環境負荷の小さい、環境型の都市づくりの実現のため、緑や安心して歩ける充実した歩行空間、自転車走行空間の確保など、質的に充実した多様な街路機能の積極的な検討も必要であると考えます。更に、災害リスクが高まっていることから、災害に強い都市を造っていくことも重要な視点であると思います。これらの将来像を実現するという観点から、次のような見直しの考え方に基づいて、見直しのための評価を行ってまいりたいと思います。

今回の都市計画道路の見直しは、必要性に加え、実現性の評価を行うこととしております。都市活力を維持していくためには、現在の道路だけでは、未だ十分とは言えないと考えております。そのため、今後は、人口の減少とともに交通量は減少していくと予測されますが、将来交通量と交通容量のつりあう点について考えると、今後、概ね30年程度の整備は、まだ必要であると考えられます。また、借地権の存続期間や生産緑地法による行為制限の解除期間が30年であることなど、通常、土地の利用について予測のつく範囲が30年と考えられることや、府民が実感できる計画の期間は30年程度と考え、実現性の期間を概ね30年としています。

次に将来像に基づいた具体的な見直しの視点ですが、現在、見直しを進めております「都市計画区域マスタープラン」におきましても、成熟型社会に向けた大阪の都市づくりのあり方として、市街化区域への編入は原則抑制する方針を定めようとしており、「必要性」においては、この観点との整合性をまず見ていくこととします。市街化調整区域内での新たな道路整備は、開発抑制の方向の下では、その必要性が高くないこと。更に、道路整備によって沿道に不必要な開発を招く恐れがあることから、これらの点について十分に検討する必要があると考えます。

二つ目の視点として、都市の活力・競争力を高める観点から、交通処理機能

に対する評価においては、国際競争力の強化に資する物流機能の強化や高速道路アクセスなどの機能を有するものを積極的に評価してまいりたいと考えます。

三つ目の視点は、今後、本格的な高齢社会が到来することから、安全な道路づくりの視点は時代の要請であり、高齢者や女性の社会参加を促進する観点からも、歩行空間の確保など、交通安全機能について点検することとし、また、平成18年度に当審議会から答申をいただきました「成熟社会における今後の大阪の都市づくりのあり方」にも示されております、「集約・連携型都市構造の強化」を実現するため、鉄道駅周辺への都市機能の集約を促進する効果を有する路線かどうかについても、評価いたします。さらに、沿道の民地とコラボレーションした、実感できるみどりの確保や、快適な自転車・歩行者空間の確保など、環境形成機能についても評価してまいりたいと考えています。

六つ目として、将来高い確率で起こるとされる、南海・東南海地震などの災害に対するリスクから住民の生命や財産を守るため、広域避難地へのアクセス機能を有する路線かどうかや、特に密集市街地内での延焼遮断機能などの防災機能の有無も点検の大きな柱の一つと考えています。

実現性については、現在の投資余力を前提として、概ね30年以内に優先的に整備していくべきものや、それらが着手できるかどうかについて、カルテの作成の中で確認してまいります。

また、事業の難易度に対する評価として、補償物件の多寡や大規模工場、歴史文化遺産などの支障物件の状況等や、住民の合意状況、期待度についても可能な範囲で評価の対象にすることも考えています。

次に見直しのパターン及びその内容についてご説明いたします。見直しの詳細は、今後のカルテによる点検・評価で明らかにしてまいります。現時点においては、次の7つのパターンを想定しています。パターン1、2は、交通量の変化や代替道路の存在によって廃止するパターンであり、パターン3は、現計画の車線数の変更を実施するパターンです。パターン4は、自動車専用道路や鉄道等の導入空間を含めた広幅員の都市計画道路について、その実現性を再度検討したうえで、幅員の変更を行おうというものです。パターン5は、高齢社会の到来を迎え、歩行の安全性を考慮し、歩道機能の確保や、環境対応型社

会を見据えた緑陰で覆われた街路空間の創出など、これまでの車線数中心の量的な対応から、質的に充実した多様な機能になるよう、断面構成の再検討を行うものです。パターン6は、良好な街並みや寺社仏閣・古墳など、歴史的資源を維持するため、線形の変更を考えるもので、パターン7は、現在の都市計画幅員でなくても、部分的な歩道の設置等で、現状機能が概ね発揮できる路線については、必要最小限の幅員にあわせた変更を行うというものでございます。

最後に見直しの流れについてご説明いたします。大阪府決定の都市計画道路につきましても、すべての路線について、機能的にまとまりのある区間ごとにカルテを作成し、評価をすることとしております。その中で、既に事業に着手しているものは「存続」させるものとし、未着手の路線については、はじめに、交通処理機能について評価を行い、必要性が高いものは、実現性の検討へ移行いたします。また、交通処理機能が必ずしも高くないものについては、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、市街化区域への編入を抑制する方針であるため、必ずしも必要性が高くないと考えられる市街化調整区域内のものは、廃止も視野に入れて検討を行うことといたします。一方、市街化区域内に存する路線は、交通安全機能や防災機能等の諸機能について評価の上、実現性のチェックを経て、存続、廃止の評価を行います。尚、交通安全や防災の機能が非常に高いものについては、人命に係るものであることから、着手目途に係わらず、都市計画制限によるセットバック効果も考慮し、存続の余地について検討を加えることとしたいと考えております。これら見直し案の策定を市町村と調整するとともに、適宜地元説明会等を開催するなどして、地域住民の理解を十分に得られるよう調整に努め、所要の手続きに入ってまいりたいと考えています。

尚、これらの見直しにつきましても、将来の社会経済情勢や財政状況の変化に伴い、必要性等が更に変化する可能性もあることから、概ね10年程度の定期的な見直しを行うことを基本とし、今後の状況の変化により、適宜必要な見直しを行ってまいりたいと考えております。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） ただいまの説明に対しまして何かご意見、ご質問等ございませんか。

新田先生、どうぞ。

【新田委員】 資料9-1の一番下に、見直しにあたって目指すべき将来像、集中・選択の方向性という4項目が挙がっておりますが、もう一つ追加で検討していただきたいのは、安全・安心というのを一つ入れていただきたいと思っています。それと関連して、資料9-1の2枚目の右の図でフローが出ておりますけれども、交通安全機能のところで、環境負荷の小さい都市とリンクしているのがちょっと分かりにくいので、先ほど言ったような安全・安心を入れると上手くリンクするんじゃないかと思っておりますので、ご検討していただきたいと思います。

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。幹事から何か。

【幹事】（久保幸太郎君） ご指摘ありがとうございます。ただいまご指摘いただきましたような形で修正をさせていただきたいと思います。今、少し分かりにくいということで、環境負荷の関係と交通安全との関係は、歩道を設置する、あるいは自転車道を充実するというところで、モーターでないような交通手段を今後どんどん導入していけるような機能を、安全性の面と、環境負荷の面の両方をリンクするという意味で書かせていただいておりますが、ご指摘いただいたような形で直させていただきたいと思います。

【会長】（岡田憲夫君） いただいたご意見を良い形で反映していただければと思います。災害というのは、広く解釈すると安全・安心のまちづくりという意味合いですから、安全・安心、それから快適、そういったものがそれぞれの機能から抜けているということもあろうかと思えます。いずれにしても、今の21世紀の都市をつくっていく上で、先生がおっしゃっているようなキーワードというのは常に意識していくべきではないかと思えます。個人的な意見ですが併せて申し上げました。その他、何かございますか。

西村先生。

【西村委員】 11ページの目指すべき将来像で、活力・競争力のある都市の形成の、二つ目の物流機能の強化と謳ってあるのは、確かに活力・競争力のある都市の形成には不可欠なんです。他の項目の中の、例えば環境であるとか、先ほどおっしゃられた安全・安心の問題との兼ね合わせというあたりで、環境負荷とどうリンクさせるのか、物流機能の強化という中に、何か実際的な配慮をされる内容を、今後計画を見直す時に検討いただきたいと希望します。

【会長】（岡田憲夫君） 幹事の方から何かございますか。

【幹事】（久保幸太郎君） ただいまご指摘をいただきました活力の面と、環境との関係で言いますと、例えば高速道路のネットワークを強化することで、沿道の交通混雑の解消が、例えば炭素の発生を抑制するといったこともありますので、これ自体はそういう観点でのつながりがあるかと思えます。

【会長】（岡田憲夫君） よろしゅうございますか。いろいろいただいた意見を良い形で反映して、参考にして進めていただきたいと思います。その他、ございませんか、よろしゅうございますか。それでは、ご報告に関しましてはこれで終わりとさせていただきます。

それでは、これをもちまして平成22年度第2回大阪府都市計画審議会を閉会とさせていただきます。委員の皆様方には議事の進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

午前11時40分閉会