

令和6年度 第1回

大阪府都市計画審議会 会議録

日 時：令和6年8月2日（金）

午前10時00分～午後0時02分

場 所：大阪府中央区大手前3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 486 号 大阪都市計画都市再生特別地区の変更

議第 487 号 大阪都市計画都市高速鉄道の変更

議第 488 号 東部大阪都市計画区域区分の変更

議第 489 号 南部大阪都市計画区域区分の変更

議第 490 号 北部大阪都市計画道路の変更

令和6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 経 験 の 者	内 田 敬	大阪公立大学大学院教授	出	会長	
2		松 島 格 也	京都大学特定教授	出		会長代理
3		小 川 亮	大阪公立大学大学院教授	出		
4		越 山 健 治	関西大学教授	欠		
5		清 水 陽 子	関西学院大学教授	欠		
6		下 村 泰 彦	大阪公立大学名誉教授	欠		
7		藤 田 香	近畿大学教授	出		
8		水 谷 聡	大阪公立大学大学院准教授	出		
9		中 谷 清	一般社団法人大阪府農業会議会長	欠		
10		板 東 嘉 子	大阪商工会議所女性会副会長	欠		
11		千 葉 輝 顕	弁護士	出		
12	関係行政機関 の職員	相 本 浩 志	近畿農政局長	出	代理:農村振興部農村計画課長 後藤幸雄	
13		信 谷 和 重	近畿経済産業局長	欠		
14		長 谷 川 朋 弘	近畿地方整備局長	出		代理:企画部広域計画課長 大國 喜郎
15		岩 城 宏 幸	近畿運輸局長	出		代理:交通政策部次長 岩崎 靖彦
16		向 山 喜 浩	大阪府警察本部長	欠		
17	府 議 会 議 員	置 田 浩 之	府議会議員(維新)	出		
18		植 田 正 裕	府議会議員(維新)	出		
19		山 本 真 吾	府議会議員(維新)	出		
20		泰 江 ま さ き	府議会議員(維新)	出		
21		広 野 瑞 穂	府議会議員(維新)	出		
22		吉 田 忠 則	府議会議員(公明)	出		
23		大 橋 章 夫	府議会議員(公明)	出		
24		中 井 も と き	府議会議員(自民)	欠		
25	市町村の長を 代表する者	辻 宏 康	大阪府市長会会長	出		
26		田 代 堯	大阪府町村長会会長	欠		
27	市町村議会の 議長を代表 する者	石原 日出子	大阪府市議会議長会会長	出		
28		大 西 則 宏	大阪府町村議会議長会会長	出		
29	大阪市長及び 大阪市会議長	横 山 英 幸	大阪市長	出	代理:大阪市計画調整局長 山田 裕文	
30		竹 下 隆	大阪市会議長	出		

※ 委員30名中21名出席

令和6年度第1回大阪府都市計画審議会臨時委員名簿

番号	資格	氏名	職名	出欠	関連議案
1	大阪市都市計画 審議会委員	山田 かな	大阪市会議員（維新）	出	議第486号及び議第487号
2		吉見 みさこ	大阪市会議員（維新）	出	議第486号及び議第487号
3		山本 智子	大阪市会議員（公明）	出	議第486号及び議第487号

令和6年度第1回大阪府都市計画審議会 幹事・臨時幹事名簿（大阪府）

番号	職名	氏名	出欠	備考
1	大阪都市計画局長	尾花 英次郎	出	
2	大阪都市計画局 技監	上 溝 憲 郎	欠	
3	大阪都市計画局 副理事	森 岡 清 高	欠	
4	大阪都市計画局 計画推進室長	西 江 誠	出	
5	大阪都市計画局 拠点開発室長	日 田 哲 也	出	
6	大阪都市計画局 計画推進室 計画調整課長	木 村 佳 英	出	
7	政策企画部 危機管理室長	西 俊 光	※	代理:幹事(臨時) 防災企画課長補佐 篠崎 篤
8	政策企画部 企画室長	野 村 晶 子	※	代理:幹事(臨時) 推進課長補佐 川上 泰資
9	総務部 市町村局 振興課長	藤 原 幹	欠	
10	府民文化部 府民文化総務課長	山 田 祐 美 世	欠	
11	福祉部 福祉総務課長	光 野 秀 樹	欠	
12	健康医療部 健康医療総務課長	山 崎 幸 雄	欠	
13	健康医療部 環境衛生課長	上 澤 行 成	欠	
14	商工労働部 商工労働総務課長	長 畑 敬 延	欠	
15	環境農林水産部 みどり推進室長	田 中 武 次	※	代理:幹事(臨時) 森づくり課参事 早川 昌宏
16	環境農林水産部 循環型社会推進室長	金 丸 忠 司	※	代理:幹事(臨時) 産業廃棄物指導課長補佐 清水 雅巳
17	環境農林水産部 環境管理室長	中 島 秀 一	欠	
18	環境農林水産部 農政室長	塩 屋 泰 一	※	代理:幹事(臨時) 整備課参事 田中 好輝
19	都市整備部長	谷 口 友 英	欠	
20	都市整備部 事業調整室長	穴 戸 英 明	※	代理:幹事(臨時) 事業企画課長補佐 北浦 宏章
21	都市整備部 道路室長	山 野 光 昭	出	
22	都市整備部 交通戦略室長	松 本 次 朗	欠	
23	都市整備部 河川室長	小 池 重 一	※	代理:幹事(臨時) 河川整備課長補佐 宇都宮 福敬
24	都市整備部 下水道室長	丸 毛 篤 也	※	代理:幹事(臨時) 事業課長補佐 松本 龍
25	都市整備部 公園課長	難 波 孝 行	出	
26	都市整備部 住宅建築局長	財 部 祐 介	欠	
27	都市整備部 住宅建築局 居住企画課長	遠 藤 望	欠	
28	都市整備部 住宅建築局 建築指導室長	中 迫 悟 志	※	代理:幹事(臨時) 審査指導課長 生駒 康宏
29	都市整備部 住宅建築局 住宅経営室長	日 野 出 俊 夫	欠	
30	大阪港湾局 理事	坂 田 文 郎	※	代理:幹事(臨時) 計画課長代理 富山 和重
31	教育庁 教育総務企画課長	平 田 誠 和	※	代理:幹事(臨時) 総務企画課指導主事 田邊 史人
32	教育庁 施設財務課長	鳥 井 昭 宏	※	代理:幹事(臨時) 施設財務課長補佐 仲本 充徳
33	教育庁 文化財保護課長	道 上 正 俊	※	代理:幹事(臨時) 文化財保護課副主査 大澤 嶺
34	警察本部 交通規制課長	新 居 竜 也	※	代理:幹事(臨時) 交通規制課管理官 野崎 健二
35	大阪都市計画局計画推進室計画調整課参事	平 田 貴 栄	出	幹事(臨時)
36	大阪都市計画局拠点開発室長広域拠点開発課参事	牛 山 育 子	出	幹事(臨時)

令和6年度 第1回大阪府都市計画審議会 臨時幹事名簿（市）

番号	職 名	氏 名	関連議案番号	出欠
1	大阪市計画調整局計画部都市計画課長	細見 知彦	議第486号及び議第487号	出
2	大阪市計画調整局計画部開発計画課長	小田 博映	議第486号及び議第487号	出
3	枚方市都市整備部長	中村 克俊	議第488号	出
4	枚方市都市整備部都市計画課長	西倉 優子	議第488号	出
5	岸和田市まちづくり推進部長	奥野 光好	議第489号	出
6	茨木市都市整備部長	福井 龍也	議第490号	出
7	茨木市都市整備部都市政策課長	新開 邦弘	議第490号	出

目 次

1	開会	1
2	議第486号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更」について	7
3	議第487号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について	17
4	議第488号「東部大阪都市計画区域区分の変更」について	25
5	議第489号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について	33
6	議第490号「北部大阪都市計画道路の変更」について	42
7	閉会	50

1 開 会

(午前10時00分開会)

【司会】 お待たせいたしました。

定刻となりましたので、ただいまから令和6年度第1回大阪府都市計画審議会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私は、本日の司会を務めます大阪府都市計画局計画推進室計画調整課の中島と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の審議案件の1つ目の議第486号から議第487号につきましては、大阪の成長や発展を支える大都市のまちづくりを推進していくために、令和3年6月に策定しました「広域的な観点からのまちづくり等に係る都市計画に関する事務の委託に関する規約により、大阪市から大阪府へ事務を委託する案件であり、同規約第3条第6項の規定に基づき、都市計画法第19条第1項の規定により、大阪府都市計画審議会で審議する案件でございます。

この事務委託案件を審議するときには、同規約第5条第2項に定めますとおり、知事は大阪市都市計画審議会の委員3名を臨時委員として任命することとなっております。現在の御配席は、本事務委託案件を審議していただく委員の皆様にご着席いただいております。

本日の審議会は、最初の事務委託案件である議第486号から議第487号を審議していただく審議会としまして、臨時委員を含む委員数33名のうち24名の委員に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いることから、本審議会が成立していることを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、大阪府大阪都市計画局長尾花より御挨拶を申し上げます。

【大阪都市計画局長 尾花】 大阪都市計画局長の尾花でございます。

令和6年度第1回大阪府都市計画審議会の開会に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、本審議会に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

また、日頃より本府都市計画行政の推進に格別の御理解、御協力を賜りまして、この場をお借りいたしまして厚く御礼を申し上げます。ありがとうございます。

さて、大阪・関西万博2025の開催まで残り9か月を切りました。当局的オフィスのある咲州庁舎においては、万博開催地の夢洲に隣接しており、眼下に木造の大屋根リングをはじめとした全容を見渡すことができます。日々そのような形で夢洲を眺めてございますと、いよいよ開幕が近づいてきたという実感を強くいたしております。

この万博に先駆けまして、JR大阪駅の北側エリアにおきましては、来月9月6日に、緑に包まれたうめきた2期開発地の先行まちびらきを予定しております。高級ホテルやイノベーション施設とともに、大規模ターミナル駅に直結する都市公園として世界最大級となるうめきた公園の一部がオープンをいたします。

また、大阪北部におきましては、本年3月に北大阪急行が延伸されまして、新たな駅の周辺整備が進みつつあることをはじめ、府内各地で鉄道駅を中心とした再開発や幹線道路沿道の企業立地などのまちづくりが着々と進行しております。

本日御審議いただく案件につきましても、大阪駅周辺や大阪城東部地区の拠点開発に関する事項をはじめ、北部大阪の道路計画、東部・南部大阪における市街化区域編入に関する事項など、大阪のまちづくりの根幹をなす非常に重要な案件と認識をしております。

委員の皆様におかれましては、どうか忌憚のない御意見を賜り、御指導賜りますようお願いを申し上げます。開会の御挨拶とさせていただきます。何とぞよろしくお願い申し上げます。

【司会】 ありがとうございました。

では、本日審議会に御出席していただいております委員の皆様の紹介をまいります。

まず、学識経験者の委員の皆様を御紹介いたします。

内田委員でございます。

【内田 会長】 内田です。よろしくお願い致します。

【司会】 松島委員でございます。

【松島 委員】 松島でございます。よろしくお願い致します。

【司会】 小川委員でございます。

【小川 委員】 小川です。よろしくお願い致します。

【司会】 藤田委員でございます。

【藤田 委員】 藤田でございます。よろしくお願い致します。

【司会】 水谷委員でございます。

【水谷 委員】 水谷です。よろしくお願い致します。

【司会】 千葉委員でございます。

【千葉 委員】 千葉です。よろしくお願い致します。

【司会】 続きまして、大阪府議会議員の委員の皆様を御紹介いたします。

置田委員でございます。

【置田 委員】 置田です。よろしくお願いいたします。

【司会】 植田委員でございます。

【植田 委員】 植田でございます。

【司会】 山本委員でございます。

【山本 委員】 山本でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 泰江委員でございます。

【泰江 委員】 泰江でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 広野委員でございます。

【広野 委員】 広野です。よろしくお願いいたします。

【司会】 吉田委員でございます。

【吉田 委員】 吉田です。よろしくお願いいたします。

【司会】 大橋委員でございます。

【大橋 委員】 大橋です。よろしくお願いいたします。

【司会】 次に、関係行政機関の委員の皆様を御紹介いたします。

近畿農政局長代理の後藤委員でございます。

【後藤 委員】 後藤です。よろしくお願いいたします。

【司会】 近畿地方整備局長代理の大國委員でございます。

【大國 委員】 大國といいます。よろしくお願いいたします。

【司会】 近畿運輸局長代理の岩崎委員でございます。

【岩崎 委員】 岩崎です。よろしくお願いいたします。

【司会】 次に、市町村長及び議会の議長を代表する委員の皆様を御紹介いたします。

大阪府市長会会長の辻委員でございます。

【辻 委員】 辻でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 大阪府市議長会会長の石原委員でございます。

【石原 委員】 石原でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 大阪府町村議長会会長の大西委員でございます。

【大西 委員】 大西でございます。よろしくお願い申し上げます。

【司会】 大阪市長代理の山田委員でございます。

【山田 委員】 山田でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 大阪市会議長の竹下委員でございます。

【竹下 委員】 竹下です。よろしくお願いいたします。

【司会】 次に、臨時委員の皆様を御紹介いたします。

大阪市会議員の山田委員でございます。

【山田 委員】 山田です。よろしくお願いいたします。

【司会】 大阪市会議員の吉見委員でございます。

【吉見 委員】 吉見でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 大阪市会議員の山本委員でございます。

【山本 委員】 山本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 ここで、審議に入ります前に、お配りしております資料の確認をさせていただきます。

お手元の配付資料一覧を御覧ください。

これから読み上げます資料につきましては、現在御出席していただいている委員及び臨時委員の皆様全員にお配りしておりますので、御確認をお願いいたします。

1点目、「配付資料一覧」及び「委員配席図」です。

2点目、大阪府都市計画審議会条例・規則及び「広域的な観点からのまちづくり等に係る都市計画に関する事務の委託に関する規約」です。

3点目、「議題」及び「付議案件一覧」。

4点目、「委員名簿」及び「幹事名簿」。

5点目、右上に資料1-1と書かれました令和6年度第1回大阪府都市計画審議会議案書。

6点目、同じく右上に資料2-1と書かれました令和6年度第1回大阪府都市計画審議会資料。

7点目、同じく右上に資料3と書かれました「大阪都市計画都市再生特別地区の変更」に対する大阪市長からの意見。

8点目、同じく右上に資料4と書かれました議第486号議案で使います参考資料。

9点目、同じく右上に資料5と書かれました「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」に対する大阪市長からの意見。

以上が、議第486号から議第487号議案で使用する資料となっております。

次に、これから確認します資料につきましては、議第488号議案以降に使用するため、委員の皆様にもみお配りしております。先ほど確認しました9点の資料と併せまして御確認をお願いします。

10点目、右上に資料1-2と書かれました令和6年度第1回大阪府都市計画審議会議案書。

11点目、同じく右上に資料2-2と書かれました令和6年度第1回大阪府都市計画審議会資料。

12点目、同じく右上に資料6と書かれました議第488号議案で使います「公述人の意見に対する大阪府の考え方」となっております。

13点目、同じく右上に資料7と書かれました議第489号議案で使います「意見書の要旨と大阪府の見解」となっております。

14点目、同じく右上に資料8と書かれました議第490号議案で使

します「公述人の意見に対する大阪府の考え方」となっております。

15点目、同じく右上に資料9と書かれました議第490号議案で使
します「意見書の要旨と大阪府の見解」となっております。

以上、委員の皆様には計15点、臨時委員の皆様には計9点の資料をお
配りしております。

不足等ございませんでしょうか。

それでは、審議に入らせていただきます。

以降の議事につきましては、大阪府都市計画審議会条例第5条第1項の
規定により、会長が当審議会の議長となると定められておりますので、内
田会長に議事進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【内田 会長】 皆様、おはようございます。内田でございます。

それでは、審議に入らせていただきますけれども、本日の議題、計5
件となります。このうち、先ほど事務局からお話がありましたけれども、
最初の2件については大阪市から大阪府へ事務委託をされた議案でござい
ます。

では、まず1件目、議第486号「大阪都市計画都市再生特別地区の変
更」について、幹事より説明をお願いいたします。

2 議第486号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更」について

【幹事 西江計画推進室長】 大阪都市計画局計画推進室長の西江でござ
います。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議第486号の「大阪都市計画都市再生特別地区の変更」に
ついて御説明いたします。

資料1-1の1ページから3ページ、資料2-1の1ページから5ペー

ジに記載しておりますが、前方スクリーンで御説明いたしますので、前方のスクリーンを御覧ください。

「都市再生特別地区」は、都市再生特別措置法第36条において、「都市再生緊急整備地域のうち、都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列などの建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域」について定めることができるとされており、指定されている用途地域などの規制内容にかかわらず、新たに容積率、建蔽率、高さなどの建築制限を定めることが可能となります。

本日御審議いただきますのは、「都市再生特別地区」に「梅田一丁目中央地区」を追加するものでございます。

本地区は、地図上に赤く囲んでおります都市再生緊急整備地域として定められた「大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域」内に位置しております。

本地域の地域整備方針では、「風格ある国際的な中枢都市機能集積地の形成」や「先導的な多機能拠点の形成」などを目標に掲げております。

また、本地区は、都市再生緊急整備地域のうち、都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域に指定される、緑で囲んでおります「特定都市再生緊急整備地域」内であり、この地域整備方針において、「大阪、関西のみならず国土の発展、成長を牽引する国際競争力を備えた拠点を形成する」ことなどを掲げております。

「梅田一丁目中央地区」は、西日本最大ターミナルであるJR大阪駅の南側、ダイヤモンド地区と呼ばれる広幅員の幹線道路に囲まれた地区の中心部に位置しており、面積は約0.5ヘクタールです。複数の鉄道駅に近接した交通利便性が極めて高い地域で、周辺は高層ビルが立ち並ぶビジネス街であるとともに、ホテル、商業施設などの都市機能が集積する複合市街地となっています。また、地下街と建物が接続されております。

本地区にはもともと大阪マルビルが立地しており、現在は解体工事が進められております。

用途地域は商業地域に指定されており、指定容積率は1000%、指定建蔽率は80%となっております。

本案件の都市計画案策定に至るまでの経緯について御説明いたします。

本件は、事業者より大阪府に対して都市計画の手法を活用した建て替えを検討していきたいとの申出及び事業計画案の提示があり、都市計画や公共貢献の内容について協議を重ねてまいりました。

大阪府といたしましては、「高質な宿泊機能やにぎわいを創出する文化機能の導入」「国際的なイノベーション拠点の形成」「地下から地上のにぎわいを連続させる立体結節空間を備えた人中心の歩行者空間の整備」「防災・環境面への配慮」などといった面を高く評価するとともに、その内容が「都市再生緊急整備地域」及び「特定都市再生緊急整備地域」の地域整備方針にも合致することから、「都市再生特別地区」の都市計画案を作成するに至った次第でございます。

なお、協議経過の詳細につきましては、参考資料としてお配りしております。

それでは、まず、本計画における主な公共貢献要素について御説明いたします。

初めに、「高質な宿泊機能やにぎわいを創出する文化機能の導入」でございます。国内外からの観光客の誘致や国際的なビジネス活動の促進に資する高質なホテルを整備します。また、本格的な音楽鑑賞を主としながら、多様な舞台演出・演目に対応できる円形のコンサートホールや、観客参加型のデジタルアートをはじめとする先端技術を取り入れた幅広い文化・芸術体験を提供するミュージアムを整備し、大阪における文化観光の促進、

文化芸術の振興に寄与します。

次に、「国際的なイノベーション拠点の形成」でございます。イノベーション拠点の運営に当たっては、世界トップクラスの運営企業を誘致し、スタートアップが活動・交流するためのオフィススペースの整備や、イノベーションを生み出すコミュニティー形成を促進する多様なプログラムの提供などにより、国内外から人材・情報・投資を呼び込むことで、大阪・関西の成長・発展に寄与します。

また、文化機能や宿泊機能、イノベーション拠点の相互連携による相乗効果を発揮することで、各機能の連携や国際的なコンベンション、ビジネス交流イベントの誘致など、大阪駅周辺に集う多様な人々の交流・活動を促進し、新たな知見や人的ネットワークの構築、ビジネス機会の創出を図ります。

次に、「地下から地上のにぎわいを連続させる立体結節空間を備えた人中心の歩行者空間の整備」でございます。計画地は複数の駅から近く、多数の来街者が見込まれるため、地上及び地下の動線の拡充を図るとともに、地下と地上を接続することで、呼び込んだ来街者の滞留・交流や回遊促進を図ることとしております。

まず、地上の歩行者空間としまして、大阪駅からの来訪者にとって正面となる敷地北側のにぎわい創出に寄与する広場空間を設けます。この広場や壁面後退部分については、地区の東側道路と西側道路における歩車道再編による歩道の拡幅・美装化と合わせて一体的に整備を行い、人優先の魅力的な歩行者空間を創出します。

また、ダイヤモンド地区の東西軸である北消防署横通線において、歩道的美装化や一部拡幅、既存のサンクンガーデンなどのまちかど空間を修景整備し、町なかに人々の多様なアクティビティーを受け入れる緑あふれる

快適でゆとりある空間を創出し、地上のにぎわいの向上を図ります。

次に、地下2階から地上3階までを球状の吹き抜け空間としたシンボリックな立体結節空間の整備により、地下のにぎわいを地上まで立体的に連続させ、地区に集う多様な来街者の滞留・交流や周辺エリアへの回遊を促進します。

また、計画地と西梅田駅を接続する延長約80メートルの地下連絡通路及び駅改札口を新設します。既に整備されている地下や地上の重層的なネットワークに加え、地下連絡通路の整備などにより歩行者ネットワークを充実させ、周辺エリアと一体となって大阪駅周辺全体の活性化を図ります。

最後に、「防災・環境面への配慮」でございます。壁面をはじめとする建物緑化や敷地内外における緑化、建築資材などにおける木材利用、効率的なエネルギー機器やビルエネルギー管理システム等の採用などにより、環境に配慮したまちづくりを行います。

また、帰宅困難者対策として、周辺の屋外滞留者を受け入れる退避施設及び一時避難場所の確保や備蓄倉庫の設置、非常用発電設備などによる電力確保などにより、物資や電力・通信環境の提供を行うなど、防災性・安全性の向上に寄与します。

また、エリアマネジメント活動としまして、既に参画している既存のエリアマネジメント組織での活動を継続するとともに、まちかど広場など敷地内外で整備を行う空間を活用したマルシェの開催などによるにぎわいの創出や、日常の維持管理、違法駐輪抑制等の啓発活動などにより、ダイヤモンド地区のさらなる魅力向上に取り組めます。

本計画における公共貢献要素の御説明は以上でございます。

それでは、今回の都市計画変更の内容について御説明いたします。

梅田一丁目中央地区の面積は約0.5ヘクタールです。容積率は、公共

貢献要素を勘案し、2000%といたします。容積率の最低限度は、土地の高度利用を図るため、指定容積率と同じ1000%とし、建蔽率の最高限度は指定建蔽率と同じ80%といたします。

建築物の建築面積の最低限度は、敷地の細分化を抑制するため、2,000平方メートルを最低限度として定めます。高さの最高限度は、壁面の位置の制限に合わせて、6つに区分しております。また、歩行者ネットワークで御説明いたしました地下連絡通路を併せて整備することとしております。

壁面の位置の制限は、沿道をはじめ周辺環境に配慮した建物計画になるよう設定いたします。高さ7メートルまでの低層部②の壁面の位置の制限はオレンジで示す線、同様に、15メートルまでの低層部①は紫で示す線、60メートルまでの中層部②は黄緑で示す線、95メートルまでの中層部①は緑で示す線、145メートルまでの高層部②はピンクで示す線、192メートルまでの高層部①は青で示す線といたします。

事業完了後の外観イメージは、このように大阪駅前のランドマークとして長年多くの方に親しまれてきた円筒形のシルエットを継承し、マルビルの面影を残すものとなっております。

続きまして、これまでの経過について御説明いたします。

都市計画の案の作成に当たり、令和6年2月28日から2週間、公述人の募集を行いましたが、公述の申出はございませんでした。

令和6年5月30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が、意見書の提出はございませんでした。

また、「大阪府及び大阪市における一体的な行政運営の推進に関する条例」規約第3条に基づき、大阪市へ意見照会を行ったところ、大阪市都市計画審議会での意見聴取を行った上で、意見なしとの回答をいただいております。

ります。

御説明は以上でございます。よろしく御審議賜りますようお願い申し上げます。

【内田 会長】 御説明ありがとうございました。

では、ただいま幹事からありました説明について、御意見、御質問はございませんでしょうか。

千葉委員、お願いいたします。

【千葉 委員】 それでは、防災の点から質問をさせていただきます。先ほどの説明の中では退避スペースのお話が出てたと思うんですが、この退避スペースというのは大体どれぐらいの収容人数をお考えになっておられるでしょうか。

【内田 会長】 幹事、いかがでしょうか。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

本計画におきまして整備する退避施設、一時退避場所につきましては、帰宅困難者対策として一時的な避難所である一時退避施設を1階に設け、約560名を受け入れ、一定期間の退避するための施設である退避施設を地下2階に設け、125名の方を受け入れる計画をしております。

【内田 会長】 千葉委員、どうぞ。

【千葉 委員】 ありがとうございます。今おっしゃっていただいた収容人数に対して、当然、物資というものの準備のほうが大事になってくるかと思うんですが、この物資の準備ということも既に十分検討されているということで理解してよろしいでしょうか。

【内田 会長】 幹事からお願いします。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

備蓄倉庫につきましても検討を進めておられまして、一時的な避難の方、

退避施設に来られる方のための準備を進めておられます。

【千葉 委員】 ありがとうございます。

【内田 会長】 ほかの委員の方、いかがでしょう。今の関連でなくてもいいです。

松島委員、お願いいたします。

【松島 委員】 御説明ありがとうございました。

私のほうからは、歩行者空間のほうについて伺いたいと思います。まず、1階の北東側に多目的広場というのが出てきまして、それは顔として非常にすばらしいものだなと思っています。その後、ネットワークを考えて、地上と地下でするお話もあったんですが、ただ、現状のダイヤモンド地区の歩行者の動線を考えると、多くは恐らく地下から出てくるんじゃないかと思われまます。

そういったときに、御説明の中では、ビルの中に1か所、地下から地上へ3階ぐらまで吹き抜けを通してということの御説明があったので、基本的にはそこからの流入というものを想定されてると思うんですが、若干ちょっと規模感大丈夫かなというところが気になっておりまして、周辺のダイヤモンド地区でのエリアマネジメントの中で、周辺の皆様とも恐らく調整されてると思うんですが、地上と地下との歩行者動線ですね、そこについてどのようにお考えになってるのかというところをお聞かせいただければと思います。

【内田 会長】 幹事から回答をよろしく申し上げます。

【幹事 西江計画推進室長】 お答えします。

今回の計画におきまして、地下から地上へ上がる動線の確保と、それからダイヤモンド地下街の歩行者動線につきましては、規模に応じた歩行者の通行量の算定をした上で確定をさせていただいております。新たに西梅

田方面に乗り入れる地下通路が新設されますので、歩行者ネットワークとしては充実する、地下を通る分については充実する方向で考えております。

また、地上につきましては、地上の現在の車道の部分を一部車線を見直すことによりまして、歩道の空間を大きく取るというようなことを併せて実施される予定になっておりまして、これらによりまして、このエリア周辺での歩行者動線の確保というのは確実に行われるものと考えております。

【内田 会長】 松島委員、いかがですか。

【松島 委員】 恐らくこの今回の案件だけというよりは、周辺も含めて地上と地下とをどうつなぐかというお話かなという気もするんですけども、現状の都市計画の中で、そういった地上と地下とを結ぶ、新たな整備ではないかもしれないですけど、現状でどれぐらいになっていて、それを含めて十分な対応を取られているというふうに考えてよろしいということでもよろしいですか。

【内田 会長】 幹事、よろしいですか。

【幹事 西江計画推進室長】 御指摘のとおりでございます。また今後引き続き建物計画が具体的になるにつれて、大阪市とともに周辺との連続がよりよくなるようにいろいろ協議してまいりたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【内田 会長】 ほかの委員の方、いかがでございましょう。

広野委員、お願いします。

【広野 委員】 御説明ありがとうございました。

御説明のありましたように、このエリアというのは大阪の顔になる部分になると思いますけども、今、質問のほうで地下から地上への動線のお話というのをちょっとしていただいたんですけども、地上って果たして有効活用するための何か新たな手だてというのはお考えですか。

例えば雨が降ったら地上には人は出ないわけですよ。この猛暑の中で、ましてやこれだけビルに囲まれた中で、風の抜けるのも思うようにならない中に、地上に人を呼び込むというのは非常に難しいかなと。

ただ、やっぱり大阪の顔ということを考えると、ここが都市の中の位置、緑を感じるような、そういう空間として活用するのが非常に有効かなと思うんですけども、せっかくつくるものであれば、じゃあそういう対策等をどういうふうに考えるのか、その辺り、何かお考えがあればお聞かせいただけますでしょうか。

【内田 会長】 幹事、いかがでございましょうか。

【幹事 西江計画推進室長】 御指摘ありがとうございます。もちろん酷暑のときには歩道の活用というのはなかなか難しいかと思うんですけども、エリアマネジメント活動を既にこちらの事業者のほうの手がけられておられまして、地域と一体となってエリアマネジメント活動をより活発にしていこうという考えをお持ちでございます。このエリアマネジメント活動の中で、歩道を活かしたそういうにぎわい創出でありますとか、日頃の日常管理を含めた利活用について御検討いただけるものと聞いておりますので、御安心していただいて結構かと思えます。

【広野 委員】 分かりました。ありがとうございます。

【内田 会長】 ほかの委員の方、いかがでございましょうか。

全体的にこのエリア、期待するところが大きいんですが、地上は現状利用という難しいところがあるということで、今後、具体的にエリアマネジメントとかという話というのは、主体的にやられてるのは大阪市さんになると思います。委託されている内容としましては、本日の議案書に上がっておりますように、容積率だったりとか、外形的な部分についてということでございます。その点について反対の御意見はございませんでしょうか。容

積率とか外壁、壁面の制限とかございますけれども。

議案自体については特段御意見なしということによろしいですね。今後、具体的に進めていくに当たっては、いろんな御意見ございました。府と市と協議をしていかれるものというふうに理解しております。

では、確認取らせていただきますけれども、議第486号について、反対の方いらっしゃいませんか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声)

では、御賛成いただいたということにしたいと思います。

では、続きまして、議案の2番目ですけれども、議第487号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について、幹事より説明をお願いいたします。

3 議第487号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について

【幹事 西江計画推進室長】 それでは、議第487号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について御説明いたします。

資料1-1の4ページから7ページ、資料2-1の6ページから8ページに記載しておりますが、前方スクリーンで御説明いたしますので、スクリーンを御覧ください。

大阪メトロ中央線の大阪港駅から長田駅までを「大阪都市計画」の都市高速鉄道第4号線として定め、線路部分の位置や区域、構造や、主要施設として、大阪港駅ほか12駅や「森之宮車庫及び工場」などの名称と位置を定めております。

今回御審議いただく都市計画の内容は、主要施設に「(仮称)森之宮新駅」を追加するとともに、線路延長の変更や線路の構造を定めるものです。

今回の変更案につきましては、「大阪城東部地区」で進められているま

ちづくりに関連することから、案の説明に先立ち、これまでのまちづくりの経過を御説明いたします。

本地区につきましては、2020年1月に府、市及び公立大学法人大阪が新大学基本構想を策定し、大阪公立大学森之宮キャンパスの整備を決定したことを受け、新大学を先導役としたまちづくりを進めることとして、2020年9月に、まちづくりのコンセプトや土地利用の具体化のため、「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」を策定いたしました。その後、2022年12月に、大阪メトロより森之宮に新駅を整備する構想が公表されております。

また、「大阪のまちづくりグランドデザイン」では、大阪城東部地区を観光・学術・交流機能等が集積する拠点とし、新駅を活用して大阪城東部地区の交通アクセスを向上させることを掲げております。

さらに、2024年2月の「第6回大阪城東部地区まちづくり検討会」において、新駅を生かしたまちづくりとして1.5期開発の内容について案が取りまとめられ、同年5月に「1.5期開発の開発方針」を策定しました。

今回の変更箇所が位置します大阪城・周辺エリアについては、2022年策定の「大阪のまちづくりグランドデザイン」において、大阪公立大学を先導役としたまちづくりを推進し、観光・文化・学術・産業の融合エリアを目指すこととしており、中でも大阪城東部地区は、東西軸上及び阪奈都市軸上に位置する拠点として、その重要性が高まっています。

「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」では、「大学とともに成長するイノベーション・フィールド・シティ」をコンセプトとしており、エリア全体を4つのゾーンに分けています。①のイノベーション・コアゾーンについては、1期開発として森之宮キャンパスを開設します。そのほか、

②の「親水空間＋立体活用ゾーン」、③の「多世代居住複合ゾーン」、④の「拡張検討ゾーン」を位置づけております。

また、1.5期開発として、2024年5月に公表した「1.5期開発の開発方針」において、民間活力導入による大阪公立大学の1.5期キャンパスの設置や、その西側にアリーナ・ホールといった「大規模集客・交流空間」、そして新駅の駅前空間などを整備することとしております。

現在、本地区の東側では、大阪公立大学森之宮1期キャンパスが2025年秋の開設に向けて建設中でございます。加えて、今後、「1.5期開発の開発方針」に基づき、地権者である大阪メトロと公立大学法人大阪により、開発事業者の公募が実施される予定です。それによって、1.5期キャンパスが設置され、学生・教職員合わせて約6,000人規模の大学となり、また、大阪メトロ開発用地などの大規模用地において、大規模集客・交流施設として、1万人以上を収容できるアリーナ・ホールが設置される予定であり、交通需要の増加が見込まれます。

さらに、本地区は、2期開発など、将来において開発が一層進むため、本地区への交通需要のさらなる増加が予想されます。

このような今後のまちづくりを踏まえ、新駅を設置することによって、本地区への鉄道アクセスを強化し、周辺地域の交通利便性の向上と、より一層の活性化を図ります。

鉄道の計画としましては、地上・単線ホームの新駅を現在の「森之宮車庫及び工場」内に設置し、既存の森ノ宮駅から新駅までの間を単線の線路で接続するもので、既存の引込線を営業線化して使用することとしております。整備主体、営業主体は大阪メトロでございます。

都市計画としては、右の図でお示ししておりますように、既存の森ノ宮駅から（仮称）森之宮新駅までの営業線約1,120メートルを追加いた

します。追加する区間は、地下式410メートル、地表式710メートルです。これに伴い、都市高速鉄道第4号線の総延長を約1万5,990メートルから約1万7,110メートルに変更し、新駅の北端に新たに終点位置を追加します。また、主要施設として、「(仮称)森之宮新駅」約3,500平方メートルを追加します。

都市計画変更案につきましては、計画書にお示しするとおり、第4号線の延長を変更し、追加する区間について、地下式・地表式の内訳を定めまします。また、終点位置として、「大阪市城東区森之宮1丁目」を追加し、主要施設として、「(仮称)森之宮新駅」を大阪市城東区森之宮1丁目に追加するものです。

最後に、これまでの経過について御説明いたします。

都市計画の案の作成に当たり、令和6年2月20日に地元説明会を行い、令和6年2月22日から2週間、公述人の募集を行いましたが、公述の申出はございませんでした。

令和6年5月30日から2週間、都市計画法第17条に基づく案の縦覧を行い、意見書の提出はございませんでした。

関係機関への意見照会につきましては、大阪市へ「大阪府及び大阪市における一体的な行政運営の推進に関する条例」規約第3条に基づく意見照会を行ったところ、大阪市都市計画審議会での意見聴取を行った上で、意見なしとの回答をいただいております。

御説明は以上でございます。よろしく御審議賜りますようお願いいたします。

【内田 会長】 御説明ありがとうございました。

では、ただいま幹事からありました説明の内容につきまして、御意見、御質問はございませんでしょうか。

小川委員、お願いいたします。

【小川 委員】 御説明ありがとうございました。

新駅と森ノ宮駅のための具体的な運行計画など、現段階で分かっていることがありましたら御教授願いたいと思うんですが、いかがでしょうか。

【内田 会長】 幹事、いかがでございましょうか。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

運行計画や輸送計画につきまして、詳細につきましては、事業者のほうで開業前に決められるものでございますけれども、今回の都市計画の手続にあたりまして、大阪メトロからは次のとおり聞いてございます。

西側のコスモスクエア駅方面からも、東側の長田駅方面からも、どちらの方面とも「（仮称）森之宮新駅」に向かうためには乗換えが必要となること、運行につきましては、既設の森ノ宮駅から（仮称）森之宮新駅まで単線を往復することを予定されております。また、車両編成は中央線を運行する車両と同様で、6両の編成で運行されることを想定されております。また、便数につきましては、1時間当たり4本、15分間隔での運行を予定されております。

所要時間につきましては、通常の営業線におきましては1キロメートル当たり約2分程度を見込んでおられるんですけども、今回、森ノ宮駅から（仮称）森之宮新駅までの間が延長約1.1キロメートルございますので、通常2分程度のところ、曲線部、分岐部もございまして、速度制限等もございまして、通常より所要時間が延びる見込みとお聞きしております。

あと、運賃につきましては、対キロ区間制を採用される予定と聞いておまして、例えば3キロメートルまでが1区料金、3キロメートル以上7キロメートルまでが2区になるなど、営業キロに応じた運賃を予定される

と聞いております。

以上でございます。

【内田 会長】 ありがとうございます。小川委員、よろしいですか。

【小川 委員】 ありがとうございます。

【内田 会長】 では、ほかの委員の方、御質問、御意見ございませんでしょうか。

広野委員、お願いします。

【広野 委員】 すみません、説明ありがとうございます。

これ既存の森ノ宮駅との、今度新駅ができる新線との乗換えの移動というのがどうなんですか。これまた立体構造にしていくのか、それとも平面乗換えを可能にしていくとか、現状の森ノ宮駅をどう改修していくのかなというのが一つと、それから、駅なんで、俗に言うバリアフリー化ということがどこまで意識されてるのかなと。例えば現状の大阪メトロの森ノ宮駅ですと、例えば大阪城公園に行くにしても、エスカレーター1基しかないという事情があることによって、バリアフリー化とは名ばかりになってしまうという傾向があります。この辺りをどのようにお考えなのか、お聞かせいただけますでしょうか。

【内田 会長】 幹事、いかがですか。かなり踏み込んだ内容になっておりますけれども。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

既存の森ノ宮駅につきましては、北側の線路、今、検車場、車庫に入るホームを御利用される形になっておられますので、既存の森ノ宮駅につきましては、既存の、今の営業路線で使っている南側のホームから既存のエレベーター、エスカレーター、階段を使って北側のホームに乗り換えていただくような形を大阪メトロのほうでは今検討されております。新たにつ

つくられる「（仮称）森之宮新駅」につきましては、今後、駅の構造とか周辺の開発計画に合わせて検討されていくというふうにお聞きしているところでございます。

以上でございます。

【広野 委員】 ありがとうございます。現状の地上と駅自体の出入りを見直すということは案には入ってないんですかね。

【内田 会長】 広野委員、申し訳ございません。御指摘は重要ではありますが、今回の範囲からはちょっと超えております。

【広野 委員】 分かりました。じゃあまた別に聞きます。すみません。

【内田 会長】 またバリアフリーの基本構想の中で、ある程度の改修をする場合には、というような、別の組織の大阪市の委員会で、推進協議会のほうで検討されることになるんだろうと思います。

ほかの委員の方、いかがでございましょうか。

私から1点だけ、計画図面について確認ですけれども、この映ってる分の右側に相当するものが議案書、資料のほうに入っていますけれども、そこに既決定の部分というのと、今回新しいものというのが入っていて、確認取らせていただきたい内容は、都市施設として「森之宮車庫及び工場」という形でエリアとしては指定されていて、その中に営業線の部分、それから駅の部分がそこにはまり込むような形で今回、都市計画決定がなされるという関係と理解してよろしいですか。

【幹事 西江計画推進室長】 会長の御指摘のとおりでございます。

【内田 会長】 ですから、物理的には既に線は引いてあるんですけども、用途が違うから（今回、新規追加）というようなことですかね。

【幹事 西江計画推進室長】 はい。

【内田 会長】 委員の皆さん、いかがでしょうか。この点について御

質問、御意見よろしいですか。

では、御意見も出尽くしたようですので、採決に入りたいと思います。

議第487号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」についてでございますけれども、原案どおり承認することについて御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

ありがとうございます。御異議なしということですので、原案どおり可決いたします。

以上で、委託案件についての審議を終わります。

本議案につきましては、直ちに事務局において必要な手続をお願いします。

では、一旦進行を事務局にお返しいたします。

【司会】 内田会長、議事進行ありがとうございました。

本案件につきましては、いただいた御意見を踏まえ、必要な手続を進めてまいります。

以上をもちまして、事務委託案件の審議が終了しましたので、臨時委員の皆様は御退席をお願いいたします。

(臨時委員 退席)

では、審議会を再開いたします。

先ほど委員の御退席がございましたが、大阪府都市計画審議会条例第5条第2項の規定に基づく審議会の定足数を満たし、本審議会が成立していることを改めて御報告いたします。

引き続き内田会長に議事進行をお願いしたいと思います。

内田会長、よろしくをお願いいたします。

【内田 会長】 では、議事を進めてまいります。

審議案件は、議第488号からの3件でございます。

では、まず議第488号「東部大阪都市計画区域区分の変更」について、幹事より説明をお願いいたします。

4 議第488号「東部大阪都市計画区域区分の変更」について

【幹事 西江計画推進室長】 それでは、議第488号「東部大阪都市計画区域区分の変更」について御説明いたします。

資料1-2の1ページから3ページ、資料2-2の1ページから4ページに記載しておりますが、前方スクリーンにて御説明いたしますので、スクリーンを御覧ください。

区域区分は、都市計画区域において、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために設定するもので、一般的には線引きと呼ばれております。

区域区分の変更は、一斉見直しと随時編入の2種類があり、このうち一斉見直しは、大阪府ではおおむね5年に1度見直しを実施しており、直近では令和2年10月に第8回の一斉見直しを実施し、7地区を市街化区域に編入いたしました。

随時編入は、一斉見直しと合わせて、今後5年以内に事業実施が見込まれる区域を保留区域として設定しており、このうち、計画的かつ良好な開発事業や、土地利用の計画が明確となった時点で都市計画の進め、市街化区域に編入することとしております。

今回は、この保留区域に設定している枚方市村野駅西地区と茄子作地区を新たに市街化区域へ編入しようとするものでございます。

初めに、村野駅西地区の位置を御説明いたします。

村野駅西地区は、枚方市域の南西部に位置し、京阪交野線の村野駅に隣接しており、交通利便性に優れたエリアになっております。

当地区周辺は、河川を挟んだ地区の西部が市街化調整区域となっており、隣接する北部、東部、南部は既に市街化区域となっております。

次に、市街化区域への編入要件について御説明いたします。市街化区域への編入要件は、平成30年2月策定の「第8回市街化区域及び市街化調整区域の区域区分変更についての基本方針」に規定しており、要件を全て満たす場合に市街化区域へ編入するものとしております。主な5つの要件につきまして御説明させていただきます。

1点目、市町村都市計画マスタープラン等の上位計画に位置づけられている区域であること。

2点目、地域の生活拠点からの徒歩圏の区域または主要な幹線道路沿道の区域、ただし、住宅系土地利用は生活拠点からの徒歩圏に限るものであること。

3点目、現行の市街化区域に周囲のおおむね4分の1以上が接しており、現行の市街化区域と一体の市街地形成が図られること。

4点目、土地区画整理事業や地区計画を定めることにより、計画的な土地利用や都市基盤施設の整備を誘導すること。

5点目、災害リスクが高い区域においては対策を講じることとなっております。

これらの要件に対して、当地区については、1点目、当地区は枚方市都市計画マスタープランに、公共交通による交通利便性を生かし、周辺地域における居住者の生活利便の向上を図る「生活利便ゾーン」と位置づけられております。

2点目、当地区の土地利用について、生活拠点と位置づけられた村野駅

の駅前のまちとして、住宅を中心に、商業施設や文教施設を配置することとしております。

3点目、編入区域の周辺は現行の市街化区域に4分の1以上接しております。

4点目、枚方市において、地区計画や土地区画整理事業を都市計画に定めることとしており、計画的な土地利用などが確実にとなっております。

5点目、当地区は天野川の洪水浸水想定区域に含まれておりますが、事業実施に合わせて盛土を行い、想定される災害リスクの対策を講じる予定にしております。

以上、要件を全て満足していることから、市街化区域へ編入するものでございます。

次に、区域界について御説明いたします。区域界は、原則として、道路、河川などの地形地物で定めることとしており、当地区においては、「現行の市街化区域界」「道路界」で設定しております。

現況の土地利用については、区域の大部分を農地が占めており、編入区域の西側、国道168号の沿道は、住宅など一部既に都市的土地利用がなされています。また、地区内には、府立むらの高等支援学校、府立枚方支援学校やサプリ村野というコミュニティー施設があります。

なお、市街化区域編入後の土地利用計画は、主に既存の住宅を含む住宅系の土地利用とし、駅前街区や沿道施設街区では、商業系の土地利用が計画されています。また、既存のサプリ村野は公共施設街区としてグラウンドの形状を変えて維持され、共同活用街区は大学のグラウンド用地として活用される計画となっております。

また、営農継続を希望する方については、地区の南側に集約農地を計画しております。この農地につきましては、枚方市において生産緑地の指定

を行う予定です。

これらを実現するため、区域区分の変更に関連して、枚方市が決定する都市計画につきまして5件ございます。

1つ目は、用途地域として、編入区域全域に第一種住居地域の指定を行います。2つ目は、建築物の高さの最高限度を設定する高度地区として、第三種高度地区の指定を行います。3つ目として、地域の不燃化の促進のため、当地区においては、準防火地域の指定を行います。4つ目に、土地利用の方針と合わせて建築物の立地制限等を規定する地区計画を編入区域全域について定めます。5つ目として、当地区の既存住宅地と支援学校、京阪交野線の鉄道敷を除いた青色の範囲において、道路や公園等の都市基盤を整備する土地区画整理事業の決定を行います。

なお、当地区では、天野川に係る洪水被害として、2メートル程度の浸水が想定されていますが、事業に伴う盛土により平均1.5メートル程度の地盤のかさ上げを行った上で、地区計画により建築物の床面の高さを地盤より50センチ高くするよう規定されており、洪水への対策がなされる予定です。

続きまして、茄子作地区の御説明を行います。

茄子作地区は、枚方市域の南西部、交野市との市境付近に位置します。当地区は第二京阪道路の沿道、交野南インターチェンジに隣接しており、交通利便性に優れたエリアになっております。

当地区周辺は、地区の西部が市街化調整区域となっており、北部、東部、南部は市街化区域となっております。

本地区の市街化区域への編入要件につきましては、村野駅西地区と同様に、基本方針に基づき確認しております。

具体的には、1点目、当地区は枚方市都市計画マスタープランに、幹線

道路の沿道という立地条件を生かし、沿道型商業、工業及び流通業務の産業集積などを図る「沿道産業集積ゾーン」と位置づけられております。

2点目、当地区の土地利用について、第二京阪道路沿道の交通利便性を生かした、主に産業系土地利用を予定しております。

3点目、編入区域の周辺は現行の市街化区域に4分の1以上接しております。

4点目、当地区についても、枚方市において、地区計画や土地区画整理事業を都市計画に定めることとしており、計画的な土地利用などが確実になっております。

5点目、当地区には浸水害や土砂災害に想定される災害リスクはございません。

要件を全て満足していることから、市街化区域へ編入するものでございます。

次に、区域界について御説明いたします。

当地区におきましては、「現行の市街化区域界」「道路界」で設定しております。

現況の土地利用については、区域の大部分を農地が占めており、編入区域の北西側や東側など、既存の市街化区域の近辺で一部、住宅や商業施設など、既に都市的土地利用がなされております。

なお、市街化区域編入後の土地利用計画は、主に第二京阪道路沿道の交通利便性を生かして産業系の土地利用とし、地区北西部の沿道に商業系、地区東部の既成市街地周辺に住宅系の土地利用が計画されています。

また、営農継続を希望する方については、地区の東側に集約農地を計画しております。この農地は、枚方市において生産緑地の指定を行う予定です。

これらを実現するため、区域区分の変更に関連して、枚方市が決定する都市計画につきましては4件ございます。

1つ目は、用途地域として、産業系土地利用を予定している範囲の一部に工業地域、その他の範囲に準工業地域の指定を行います。2つ目として、防火・準防火地域については、本地区につきましては、準工業地域を指定予定の区域に準防火地域の指定を行います。3つ目として、土地利用の方針に合わせて建築物の立地制限等を規定する地区計画を第二京阪道路の道路敷を除いた範囲において定めます。4つ目として、本地区の既存住宅や商業施設と第二京阪道路の道路敷を除いた青色の範囲において、道路や公園等の都市基盤を整備する土地区画整理事業の決定を行います。

これらの計画につきましては、村野駅西地区関係、茄子作地区関係のものを併せて、令和6年7月25日に開催されました枚方市都市計画審議会において承認されております。

最後に、これまでの経過について御説明いたします。

都市計画の案の作成に当たり、令和5年12月11日から2週間、公述人の募集を行いましたところ、6件の公述申出があり、うち当日御出席いただいた5名の方に公述いただきました。公述意見の要旨と意見に対する大阪府の見解は資料6に記載してございます。また、この大阪府の見解は4月30日にホームページにて公表しております。

その後、令和6年4月30日から2週間、都市計画法第17条に基づく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。

また、枚方市へ都市計画法第18条に基づく意見照会を行ったところ、意見なしとの回答をいただいております。

御説明は以上でございます。よろしく御審議賜りますようお願い申し上げます。

【内田 会長】 御説明ありがとうございました。

ただいまの幹事からの説明につきまして、御意見、御質問ございませんでしょうか。

辻委員、お願いいたします。

【辻 委員】 すみません、和泉市の辻でございますけども、参考までに教えていただきたいんですけども、枚方市の茄子作というんですか、2つ目に説明いただきました。航空写真で見たらかなり農地、市街地全部農地なんですけれども、それを市街化区域に編入するのに条件5つぐらいございましたけども、その中に、市街化後は工業地域でありますとか準工業地域でということでございますので、下水道計画とか水道の整備という、こういうふうな条件というのは上がってこないのでしょうか。既にクリアしているのかも分からないですけれども、その点ちょっと教えていただけますでしょうか。

【内田 会長】 幹事、御回答よろしく申し上げます。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

こちらの地区、枚方市の茄子作地区という地区でございます。第二京阪沿道の好立地な場所となっております。お示しの下水道でありますとか水道などの基盤整備につきましては、今後、必要に応じて整備が進められていく予定となっておりますとお聞きしております。

以上でございます。

【内田 会長】 ここは区画整理が予定されているところですか。

【幹事 木村計画調整課長】 こちらは区画整理を予定されてございます。

【内田 会長】 辻委員、いかがでございましょうか。

【辻 委員】 結構でございました。ありがとうございます。

【内田 会長】 ほかの方、いかがでございましょうか。

関連して、今映っているところで1点だけ、西側の隣接しているところは結構農地としてもきれいな感じしますがけれども、ここは営農が続けられるような状況をこれから維持していく予定としていきますでしょうか。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

営農継続を希望されている方もいらっしゃいますので、こちらのほうにつきましては、区画整理後ですね、換地計画に合わせて農地を集約するような計画となっております。表示しております、少し黄緑色で示しております北側のほうに農地を集約して、営農を希望される方につきましては、引き続き営農していただく予定となっております。

【内田 会長】 （当該地区ではなく）西側の市街化調整区域は単に残ってるだけじゃなくて、積極的に残しているという理解でよろしいですか。

【幹事 木村計画調整課長】 失礼しました。西側のエリアにつきましては、現在、地域の皆様で今後のまちづくりについて検討されているところでございまして、今後どういう土地利用をされていくのかというのは検討されて決まっていくこととなっております。

以上でございます。

【内田 会長】 ありがとうございます。

委員の皆さん、いかがでございましょうか。

資料の6では、公聴会において公述人の方、公聴会でお聴きの方、賛成、反対、それぞれの地区において賛成、反対の御意見出ておりますけれども、その後の案の縦覧では特別御意見がなかったということ、さらに、枚方市の都市計画審議会により具体的な中身について7月に承認済みということでございます。

ということで、この案件についても特段問題はないかと存じますが、い

かがでございましょうか。御意見、御質問ございませんでしょうか。

御意見ないようですので、採決に入りたいと思います。

議第488号「東部大阪都市計画区域区分の変更」について、原案どおり承認することについて御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

ありがとうございます。御異議なしということですので、原案どおり可決します。

それでは、次の議案に参ります。

議第489号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について、幹事より説明よろしくお願ひします。

5 議第489号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について

【幹事 西江計画推進室長】 それでは、次に、議第489号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について御説明いたします。

資料1-2の4ページから6ページ、資料2-2の5ページから7ページに記載しておりますが、前方スクリーンで御説明申し上げますので、前方スクリーンを御覧ください。

区域区分の考え方及び変更の考え方につきましては、先ほどの議案で御説明したとおりでございます。

今回は、保留区域に設定している岸和田市山直東地区を新たに市街化区域へ編入しようとするものでございます。

初めに、山直東地区の位置を御説明いたします。

山直東地区は岸和田市の東部に位置しております。当地区は主要地方道岸和田牛滝山貝塚線と都市計画道路泉州山手線の交差点に位置しており、

交通利便性に優れたエリアになっております。

当地区周辺は、地区の北部、西部が市街化区域となっており、南部及び東部は市街化調整区域となっております。

当地区の市街化区域への編入要件につきましては、枚方市の2地区と同様に、基本方針に基づき確認をしております。

具体的には、1点目、当地区は、岸和田市都市計画マスタープランにおいて、交通結節点周辺において地域特性を生かした広域交流拠点の形成を図るため、主に工業・流通業務、商業系土地利用を配置する「産業地区」と位置づけられております。

2点目、当地区の土地利用について、産業系の立地を幹線道路沿道に誘導するとともに、住宅系の立地を生活拠点である山直市民センターからの徒歩圏に配置することとしております。

3点目、編入区域の周辺は現行の市街化区域に4分の1以上接しております。

4点目、岸和田市において、地区計画を都市計画に定めることとしており、計画的な土地利用が確実にとなっております。

5点目、当地区は近隣の牛滝川の浸水想定区域に含まれておりますが、地区計画により建築物の居室の床面高さの下限を設定しており、洪水など想定される災害リスクの対策を講じる予定にしております。

以上のように、要件を全て満足していることから、市街化区域へ編入するものでございます。

次に、区域界について御説明いたします。

当地区においては、「現行の市街化区域界」「道路界」「里道界」「水路界」などがございます。

現況の土地利用については、農地やため池が主となっており、岸和田牛

滝山貝塚線の沿道や、編入区域西側は沿道商業施設や既存の住宅が立地するなど、一部既に都市的土地利用がなされております。

市街化区域編入後の土地利用計画ですが、泉州山手線の沿道には産業系土地利用を、岸和田牛滝山貝塚線の沿道には商業系の土地利用を計画しております。また、生活拠点である山直市民センターの周辺には、既存の住宅地を中心とした住宅系の土地利用や公共施設等の誘導を予定しております。

また、編入区域内で営農継続を希望される方については、地区の南側に集約農地を計画しております。この農地は、岸和田市において生産緑地の指定を行う予定です。

なお、岸和田牛滝山貝塚線より東側のエリアでは、土地区画整理事業による整備が行われる計画となっております。

これらを実現するため、区域区分の変更に関連して、岸和田市が決定する都市計画につきましては3件ございます。

1つ目は、用途地域として、編入区域全域に対し準工業地域の指定を行います。2つ目、地域の不燃化の促進のため、岸和田市においては、市街化区域で建蔽率が60%以上の区域について準防火地域を定めております。当地区におきましては、編入区域全域に対し準防火地域の指定を行います。3つ目、土地利用の方針に合わせて建築物の立地制限等を規定する地区計画を、編入区域全域及び当地区と一体的にまちづくりが行われる既存の市街化区域、市街化調整区域を含めた範囲に対して定めます。

なお、当地区では、牛滝川に係る洪水被害として約1.5メートルの浸水が想定されていますが、地区計画により居室の床面の高さの最低限度を定めており、原則として床上浸水しないよう、対策がなされる予定です。

これらの計画につきましては、令和6年7月12日に開催されました岸

和田市都市計画審議会において承認されております。

続きまして、これまでの経過について御説明いたします。

都市計画の案の作成に当たり、令和6年2月8日から2週間、公述人の募集を行いました。公述の申出はございませんでした。

その後、令和6年6月4日から2週間、都市計画法第17条に基づく案の縦覧を行ったところ、意見書の提出が1件ございました。

また、都市計画法第18条に基づき、岸和田市へ意見照会を行うとともに、法第87条に基づき、堺市へ協議を行ったところ、両市ともに意見なしとの回答をいただいております。

それでは、資料7に記載しておりますが、意見書の要旨と意見書への大阪府の見解を前のスクリーンにて御説明いたします。

意見書の要旨について、区域編入の周知状況につきましては、市街化区域編入に異存はないが、現在、土地区画整理事業について、仮同意を得た準備組合設立に至っただけの状態。今後、本組合を立ち上げ、土地区画整理事業を行うことを視野に入れるべきであると思うが、5月に岸和田市が開催した都市計画変更の説明会の出席率は非常に低く、本地域における市街化区域編入はいまだ周辺地権者の十分な周知を行えていない。

課税による事業への影響、編入時期の延期につきましては、翌年以降、多額の固定資産税及び都市計画税が課されることとなり、地権者が事業などを待たずに転用、建築、売却などを行うことが予想される。土地区画整理事業の意義が失われ、立ち上がっている準備組合すら空中分解する懸念が生じ、泉州山手線の延伸及び土地区画整理事業へのイメージ悪化につながり、事業の賛同を得にくくなる可能性がある。そのため、市街化区域編入について、固定資産税・都市計画税の基準日以降となる令和7年1月2日以降とし、周知・熟慮期間として、せめてもう1年間の猶予をいただき

たいという御意見でございます。

この御意見に対する大阪府の見解といたしましては、区域編入の周知状況につきましては、権利者による「山直東まちづくり研究会」などにおける検討や説明会などを踏まえ、岸和田市より区域区分の変更の申出を受けており、大阪府にて都市計画案を作成しております。

この案作成に当たっては、都市計画法第16条に基づき、住民の意見のための公聴会の開催を府公報において公告し、府ウェブサイトや岸和田市広報紙に掲載するなどの情報提供を行いました。また、同法第17条に基づき、都市計画の案の縦覧を実施しました。

課税による事業への影響、編入時期の延期につきましては、区域区分の変更は、計画的な土地利用が確実な見込みとなったことを踏まえて、都市計画法に基づき遅滞なく実施するものであり、当該地区は地区計画による計画的な市街地整備が確実となったことから、市街化区域への編入を行うものでございます。

御説明は以上でございます。よろしく御審議賜りますようお願い申し上げます。

【内田 会長】 御説明ありがとうございました。

では、ただいまの幹事からの説明に関しまして、御質問、御意見お願いいたします。

藤田委員、お願いいたします。

【藤田 委員】 詳細に御説明いただきましてありがとうございます。

ちょっと理解不足だったら御容赦いただきたいんですけども、資料の2-2の7ページの計画図のほうを拝見させていただきますと、今回の対象となっている地区にため池らしきものが2つあって、先ほども御説明があったかと思えます。今後の産業利用ですとか、あとは集約農地周辺にた

め池があるという状況かと思うんですけれども、このため池についてお教えいただきたいなというふうに考えています。

まず1点目なんですけど、この2か所のため池というのを今後どのようにされるのかという計画がありましたら教えてください。

第2点目なんですけれども、もしこのため池がなくなったとして、境界の隣接している右側にもちょっと面積的に大きなため池がついてるかと思うんですけれども、その辺り、今、農業用水として使われてるのかどうか、その辺りも分からないところではございますが、昨今ため池の多面的機能というのがかなり議論されていて、従来の農業水利とか地域防災だけじゃなくて、またいろんな生態系とか豊かな景観というのも、そういったところでの評価というのが進んできておりますので、既に地元協議もされているかと思うんですけれども、このようなため池の多面的機能というのを踏まえた地域一帯の在り方というものについて御検討いただいているのか。いただけていないのであれば、ぜひ御検討いただきたいというふうに思います。ちょっとこの写真では見づらんですが、多分、工業用地に考えているところは埋めるのかなというふうに思ったりもいたしますので、ちょっとその辺り、補足な御説明と、今後のお考え等ございましたら併せて御説明ください。

以上です。よろしく申し上げます。

【内田 会長】 幹事から、事実関係としてこのため池はどのような状況なのか、そのいろんな面での影響についてどういった対応を考えているかということでございます。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

前のスライドにお示ししているんですけれども、まず、編入予定区域の中には2つのため池がございます。

まず、このうち中央部のため池なんですけれども、こちらのため池につきましては、東側エリアの農業の農地の農業用水に使われております。これらの農地につきましては、今後の土地利用計画におきまして、産業用地などになる予定でございますので、農業のための利用というのはなくなり、利水として不要となりますので、こちら中央部のため池につきましては、区画整理事業によりまして埋立てを行う予定となっております。

もう一つ、区域の南側のほうにため池がございまして、こちらのため池につきましては、この区域の西側エリアにございます農地の農業用水に使われてございます。また、こちらのため池の部分につきましては、地区計画の地区施設として公園となる予定であります。しばらくの間は農業利水のために機能が維持される予定となっております。今後の農業用水としての利用状況を見極めながら、水辺としての存続など、自然環境保全の観点も含めて地元協議の上、公園としての将来形態を決めていく予定と岸和田市からお聞きしております。

また、区域の東側のほうに区域外にあるため池につきましては、こちらのほうはまた引き続き農業用水として利水も考えておられますので、こちらのほうは残る予定となっております。

いずれにいたしましても、今後、農業、環境面の影響も考慮しながら、まちづくりを進めていかれるというふうにお聞きしております。

以上でございます。

【内田 会長】 藤田委員、よろしいですか。

【藤田 委員】 承知いたしました。ありがとうございます。

【内田 会長】 では、ほかの方、いかがでございましょうか。

辻委員、お願いいたします。

【辻 委員】 道路についてお聞かせいただきたいんですけども、堺の

方から延びてきております泉州山手線なんですけれども、この航空写真でも分かりますように、和泉市側のほうが2車線というか、対向車線が分かれてまして、その赤の線に入ってきてるところで一本になってるんですけどね。この道路の将来的な形態といたしましては、右側のように対向車線が分かれる計画をしているのか、それとも、この2つにつきまして、そのまま関空に入っていくという形態でいくのか、その辺の予定というか、将来的な展望をお教えいただきたいんですけれども。

【内田 会長】 幹事、いかがでしょうか。岸和田市決定の内容に踏み込んでるかとは思いますが。

このエリアは、区画整理があり、さらに幹線道路の整備というような形のものでというような点であって、道路のことについて御存じのものがあればお答えいただければと思います。

【幹事 木村計画調整課長】 泉州山手線の供用区間につきましては、このまま真っすぐ、セパレートといいますか、両側の沿道利用ができるような形での区画整理事業と調整しながら進められていく予定というふうに聞いてございます。

以上でございます。

【辻 委員】 分かりました。四、五年前まではこの泉州山手線がちょうど交差、T字路になってる、磯之上山直線のところでストップというか、その先、関空のほうまで、泉佐野まで行くという計画にはなかったんですけども、近年この予定が変わりまして、泉佐野までつなげていこうということになって、何年かかるかって非常に遠大な計画なんですけれども、そうやってきますと、この道路の形態も、今、磯之上山直線のところで終わってしまってますので、将来的にはどのようになるのかちょっと関心がありました、将来のことというふうに理解しました。ありがとうございました。

ます。

【内田 会長】 この審議会での議案としては、用途の変更、市街化区域に編入ということでございますので、道路の手続きはまた別途解決してもらえるものと思います。

ほかの方、いかがでございましょうか。よろしいでしょうか。

念のためですけれども、縦覧に対する意見書として、もうちょっと待つて下さいという意見が出てますけれども、岸和田市の都計審の場面ではどのような議論になったのでしょうか。特段岸和田市のほうでは出なかったという理解でよろしいですか。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

岸和田市の都市計画審議会におきまして、特にこの件に関する御意見等はございませんでした。

以上でございます。

【内田 会長】 ということでございます。

最終的な確認ですけれども、皆さん、御意見、御質問ございませんでしょうか。

それでは、採決に入りたいと思います。

議第489号でございますけれども、「南部大阪都市計画区域区分の変更」について、原案どおり承認することについて御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

ありがとうございます。御異議なしということですので、原案どおり可決いたします。

では、本日最後の議案となりますけれども、議第490号「北部大阪都市計画道路の変更」について、幹事より説明をお願いいたします。

6 議第490号「北部大阪都市計画道路の変更」について

【幹事 西江計画推進室長】 それでは、議第490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。

資料1-2の7ページから9ページ、資料2-2の8ページから10ページに記載しておりますが、前方スクリーンで御説明いたしますので、スクリーンを御覧ください。

まず、都市計画道路茨木寝屋川線の概要について御説明いたします。

茨木寝屋川線は茨木市北西部から寝屋川市南東部に至る路線であり、そのうち茨木市域については、延長約5,850メートル、2車線及び4車線で構成されております。

今回変更しようとする区間は、図の点線箇所であり、昭和38年1月14日に幅員20メートルの幹線街路として計画決定しております。本路線におきましては、図の点線区間を除いて既に完成しており、残る未着手区間、延長約1,500メートルが今回の変更区間でございます。

本区間の整備により、都市計画道路茨木寝屋川線が全線開通いたします。その主な整備効果は3点ございます。

1点目ですが、名神高速道路茨木インターチェンジや国道171号へのアクセス性の向上による物流などの効率化並びに広域緊急交通路である国道171号へのアクセス性の向上による防災機能の強化でございます。

2点目は、阪急茨木市駅周辺の府道八尾茨木線や府道枚方茨木線などにおける通過交通の転換に伴う茨木市街地の渋滞緩和でございます。

3点目は、南北のネットワーク機能強化による大阪中央環状線などの災害時における代替交通機能、いわゆるリダンダンシーの確保でございます。

続きまして、本区間の都市計画変更の内容について御説明いたします。

本区間は、府道八尾茨木線から都市計画道路茨木鮎川線までの延長約1,500メートルの区間でございます。最新の道路構造の基準などにより、幅員や構造を見直す必要が生じたため、関係機関との協議などを踏まえ、今回の変更案に至っております。主な変更内容は2点ございます。

1点目は、都市計画道路の幅員構成の変更です。幅員20メートルについて、一般部は21.5メートル、最小幅員はボックス構造部分の15.1メートル、最大幅員は本線と連結側道との交差点部の55メートルに変更しようとするものでございます。

一般部の標準的な幅員構成は図に示すとおりでございます。基準等に基づき、必要な車道や歩道などの幅を確保するとともに、本区間は設計速度60キロメートルであることから、新たに車道と歩道の間に構造的に分離した自転車道を設置しております。これにより、標準幅員を20メートルから21.5メートルに変更しようとするものです。

2点目は、阪急京都線西側に並行して走っている府道高槻茨木線と本路線の交差形状を平面交差から立体交差とし、その区間の構造を平面構造から掘割構造及びボックス構造に変更しようとするものです。高槻茨木線と交差する部分はボックス構造、前後区間は擦りつけのための掘割構造でございます。

こちらは掘割構造及びボックス構造とする区間の縦断イメージ図です。本区間を平面構造とした場合、阪急京都線との必要な離隔が確保できないことから、図のように、府道高槻茨木線及び阪急京都線と交差する箇所においては、掘割構造及びボックス構造に変更しようとするものです。

本区間の高さを決定するに当たっては、府道高槻茨木線の路面下からボックス構造の上面までの離隔を2メートル確保できるように、また、用水

路の機能復旧の位置や高さを確保できるよう計画しております。

次に、本区間を御覧のように5つに区切って、各区間における変更内容の詳細について御説明いたします。

まず、①の区間でございます。今回変更しようとする区間のうち一番北西に当たる、府道八尾茨木線と交差する箇所の変更内容でございます。本路線につきましては、写真のように、八尾茨木線が右にカーブしている箇所から直進する計画となっております。この区間は、幅員20メートルから23メートルを21.5メートルから24.5メートルに変更しようとするものです。標準幅員21.5メートルの断面構成は先ほど御説明したとおりです。交差点部につきましては、車両の走行軌跡等を考慮して、線形を南側に拡幅しています。

次に、②の区間における変更内容でございます。写真のように、府道高槻茨木線と阪急京都線が並行しており、赤い点線部は本路線と交差する高槻茨木線と阪急京都線の地下を通るイメージをお示ししております。縦断イメージのように、高槻茨木線、阪急京都線と本路線との交差形状を立体交差とし、掘割構造及びボックス構造に変更しようとする区間でございます。

この区間につきましては、本線部が掘割構造及びボックス構造となるため、府道高槻茨木線との接続のために、図のピンクで示しているように、側道を設けることとしております。具体的には、本路線から府道高槻茨木線へは、本線北側に設置する側道を通行し、高槻茨木線に接続いたします。そして、高槻茨木線から本路線へは、本線南側に設置する側道を通行し、本路線に接続します。また、本線部には歩道を設置せず、歩行者は新設する側道部の歩道を利用する計画としております。

次に、この平面図は、先ほどの図に車両の走行軌跡を重ねたものです。

今回の変更区間における最大幅員55メートルの箇所は、この円形交差点の部分でございます。全体が55メートルになるその要因につきましては、幅員構成をA-B断面に示すとおり、本線部が車道2車線、付加車線及び自転車道、そして側道部が車両の転回を踏まえた形状の車道及び歩道により構成されているため、全体が55メートルとなるものでございます。

次に、③の区間、阪急京都線より東側区間における変更内容でございます。本路線につきましては、写真のように、阪急京都線と交差いたします。②の区間と同様に、本線部が掘割構造及びボックス構造に変更しようとする区間でございます。

このうち、ボックス構造につきましては、縦断図をスライド左下にお示ししています。車道と自転車道で構成されており、幅員を現計画より縮小することとしております。今回の最小幅員となる15.1メートルはこのボックス構造部でございます。また、掘割構造につきましては、断面図をスライド右下にお示ししています。本線両端部に側道を設置することとしており、幅員は23.5メートルとしております。側道については、周辺道路と同等の幅員で、歩車道として計画しております。

次に、④の区間、掘割区間より東側から府道枚方茨木線までにおける変更内容でございます。写真のように、本路線につきましては、枚方茨木線を南北に横断する計画となっております。幅員は20メートルから21.5メートルに変更するもので、幅員構成は、先ほどの一般部の標準断面図のとおりでございます。

なお、枚方茨木線との交差点部については、車両走行軌跡等を考慮して、交差点形状を変更しようとするものです。

最後に、⑤の区間、府道枚方茨木線から都市計画道路茨木鮎川線までにおける変更内容でございます。写真のように、本路線の変更区間につつま

しては、茨木鮎川線と交差する箇所まででございます。この区間も幅員を20メートルから21.5メートルに変更するもので、幅員構成は先ほどの一般部の標準断面図のとおりでございます。

なお、茨木鮎川線との交差点部については、車両走行軌跡等を考慮して、交差点形状と幅員を変更しようとするものです。

続きまして、これまでの経過について御説明いたします。

都市計画案の作成に当たり、令和5年12月に4回地元説明会を開催しました。令和6年1月16日から2週間、公述人の募集を行いましたところ、1件の公述申出があり、令和6年2月20日に公聴会を開催しました。公述意見の要旨と意見に対する大阪府の見解はお配りした資料8に記載しております。なお、この大阪府の見解は、令和6年5月10日に大阪府ホームページにて公表しております。

さらに、令和6年5月10日から2週間、都市計画法第17条に基づく案の縦覧を行いましたところ、1件の意見書が提出されました。

なお、関係者への意見照会につきましては、茨木市へ都市計画法第18条に基づく意見照会を行ったところ、意見なしとの回答をいただいております。

それでは、資料9に記載しております意見書の要旨と、それに対する大阪府の見解を御説明いたします。前のスクリーンを御覧ください。

意見書の要旨については大きく2点あり、1点目は説明会での説明内容、2点目は地下道及び自転車道についてでございます。

説明会での説明内容につきましては、令和5年12月の説明会に突然、都市計画変更の内容を聞かされた。住民が考え、判断する期間を与えず、変更案を出すこと自体、他人事としか考えていない。住民の声を聞かなければならない行政としてはあってはならないことである。説明会では、断

面図と騒音、スケジュールの説明だけで、変更しなければならない理由が全く説明されていない。

地下道及び自転車道につきましては、地下道にすることは、住民にとって、騒音・振動・犯罪・交通事故・上下水道・ガス工事・分断など、将来にわたって最悪の生活環境に陥らせてしまう。地下道にすることで、府道高槻茨木線への接続のために新たに側道を造ったり、Uターンの場所を取ったり、自転車道を造ったり、余分なこととなっている。これは絶対に認められない。自転車道については、周囲の道路と同じ矢羽根にするべきである。という御意見でございます。

この御意見に対する大阪府の見解でございますが、まず、説明会での説明内容につきましては、今回の都市計画変更にあたって、案の作成に先立ち、説明会と公聴会を実施しました。その後、案を作成し、縦覧を実施しました。説明会の開催前に変更内容を示したリーフレットを送付し、町会等でも回覧いただいております。また、説明会以降も個別に説明を行うなど、住民の意見を聞くために必要な措置を行っております。

変更の理由については、社会情勢の変化を踏まえ、最新の道路構造令等に基づき検討を行った結果、幅員や構造などを変更しようとするものです。

地下道及び自転車道につきましては、既存の本路線の都市計画は、阪急京都線との交差点も含め現地盤レベルにおいて整備し、府道高槻茨木線と平面交差する計画となっておりますが、最新の技術基準に基づき検討したところ、鉄道の安全な運行のために、本路線の位置を現在の計画より深くする必要のあることから、地下を通る構造としております。

市街地の渋滞緩和や交通利便性向上を図る観点から、本路線と府道高槻茨木線とを接続することに際し、平面交差が不可能となることから、側道や交差点を設けることとしております。

側道については、想定される車両の通行等を考慮し、必要な線形を定めております。

自転車道については、歩行者や自転車の安全確保のため、原則として新設道路は矢羽根型の路面標示ではなく、幅員2メートル以上の自転車道を計画するものです。

本路線の変更区間については、環境影響評価法等の対象となる車線数や延長ではないものの、日常生活への影響を把握する観点から、環境に関する調査を実施しており、整備後の騒音、振動、大気ともに環境基準を超えないことを確認しております。

また、その他の意見の項目についても、関係機関と協議を行って、計画しております。今後、事業を行うに当たりまして、改めて地域や関係機関と必要な協議を行いながら進めてまいります。

説明は以上でございます。よろしく御審議賜りますようお願い申し上げます。

【内田 会長】 御説明ありがとうございました。

では、ただいまの幹事からの説明につきまして、御質問、御意見等よろしくお願いたします。

変更のポイントとしては、阪急との離隔を取るために、現地盤レベルでは無理なので、深く掘って、その結果として、幹線道路とともに立体交差になるため、アプローチのための側道が必要になってくる。計画決定の変更内容としては、それに伴って幅員が主に広がると。そこで整備もまた多くなるということでございますけれども、委員の皆様、いかがでしょうか。

では、千葉委員、お願いたします。

【千葉 委員】 御説明いただきありがとうございます。

この意見書の中で、いろいろと生活環境に悪影響があるということを中心

配されている点について、大阪府の見解としてはいろいろ調査をされているという回答がなされているのですが、意見書の中にある、例えば上下水道、ガス工事、分断とか、こういったところを心配される点は、当然、調査はされて、特に影響はないというふうな見解になっているという理解でよろしいでしょうか。

【内田 会長】 幹事、いかがでございましょうか。

【幹事 木村計画調整課長】 お答えいたします。

地下埋設物への影響につきましては、調査は済んでおりまして、今後、実施設計、工事等にあたりまして、具体的な内容については検討してまいることとしております。手続きにあたり、影響はないこと、支障のあることはないということを確認しております。

以上でございます。

【千葉 委員】 そうしたら、この意見書の方が心配されているような生活環境への悪影響はないという理解をさせていただきます。ありがとうございます。

以上です。

【内田 会長】 千葉委員、よろしいですか。では、ほかの方、いかがでございましょうか。

意見書にありますように、これから縮小社会に向かう中でということもありますけれども、安全・安心、円滑なという話で、自転車道のところに関しても、これは道路構造令に従っているということなので、いろんな立場によっては意見が分かれる可能性はございますけれども、手続きに従っているということになるかと思います。

いかがでございましょうか。御意見、御質問ございませんか。

御意見はないようですので、採決に入ります。

議第490号「北部大阪都市計画道路の変更」について、原案どおり承認することについて御異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声)

ありがとうございます。御異議なしということですので、原案のとおり可決いたします。

以上で、本日の全ての議案は終了いたしました。

本日御審議いただいた案件につきましては、直ちに事務局において必要な手続をお願いします。

委員の皆様には、長時間にわたる御審議並びに円滑な議事の進行に御協力いただき、ありがとうございました。

では、進行を事務局にお返しいたします。

7 閉会

【司会】 内田会長、議事進行ありがとうございました。

本日御審議いただきました内容を踏まえ、必要な手続を進めてまいります。

以上をもちまして、令和6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。

本日御出席いただきました委員並びに幹事の皆様、誠にありがとうございました。

(午後 0時02分閉会)