

平成25年度 第1回

大阪府都市計画審議会

会議録

【 抜 粋 】

日 時：平成25年7月31日（水）

午後2時～午後3時25分

場 所：大阪府中央区大手前三丁目1番43号

ホテルプリムローズ大阪2階 鳳凰の間

平成25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 る	岡田 憲夫	関西学院大学教授	出	会長
2		小林 潔司	京都大学教授	欠	会長代理
3		松室 猛	地方行政研究会会長	欠	
4		児島 亜紀子	大阪府立大学教授	欠	
5		溝畑 朗	大阪府立大学教授	出	
6		嘉名 光市	大阪市立大学准教授	欠	
7		荻田 緋佐子	大阪商工会議所女性会参与兼常任委員	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	出	
10		井川 勝巳	大阪府農業会議会長	欠	
11		増田 昇	大阪府立大学教授	欠	
12		松村 暢彦	大阪大学准教授	欠	
13	関係行政機関 の 職 員	小栗 邦夫	近畿農政局長	出	代理:農村振興課長 佐藤 吉信
14		小林 利典	近畿経済産業局長	出	代理:地域開発室長 須山 季子
15		谷本 光司	近畿地方整備局長	出	代理:事業調整官 山岡 康伸
16		大久保 仁	近畿運輸局長	出	代理:企画観光部次長 山口 勝彦
17		田中 法昌	大阪府警察本部長	欠	
18	府議会議員	坂上 敏也	府議会議員(維新)	欠	
19		中谷 恭典	府議会議員(維新)	欠	
20		宮本 一孝	府議会議員(維新)	出	
21		橋本 和昌	府議会議員(維新)	出	
22		八重樫 善幸	府議会議員(公明)	出	
23		後藤 太平	府議会議員(公明)	出	
24		北川 法夫	府議会議員(自民)	出	
25		吉村 善美	府議会議員(民主)	出	
26	市町村の長を 代表する者	森山 一正	大阪府市長会会長	出	
27		松本 昌親	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	堀川 静子	大阪府市議会議長会会長	出	
29		田島 乾正	大阪府町村議会議長会会長	出	
30	大阪市長及び 大阪市の議長	橋下 徹	大阪市長	出	代理:副市長 田中 清剛
31		美延 映夫	大阪市の議長	出	

※ 委員31名中19名出席

平成25年度 第1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	高槻市副市長	山本 政行	議第355号	出

平成25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	村上 毅	出	
2	都市整備部技監	田中 義宏	欠	
3	都市整備部次長	田中 哲哉	欠	
4	都市整備総務課長	石田 幸祐	欠	
5	事業管理室長	芝池 利尚	出	
6	総合計画課長	川上 隆	出	臨時幹事:総合計画課参事 高階 宏 臨時幹事:総合計画課参事 橋田 雅弘
7	市街地整備課長	池田 一郎	出	
8	交通道路室長	井出 仁雄	※	臨時幹事:道路整備課参事 松江 琢也
9	河川室長	吉村 庄平	※	臨時幹事:河川整備課主査 吉田 博文
10	下水道室長	中須賀 剛三郎	※	臨時幹事:事業課長 長井 順一
11	公園課長	山口 耕市	※	臨時幹事:公園課参事 増山 和弘
12	港湾局長	井上 博睦	欠	
13	住宅まちづくり部長	佐野 裕俊	欠	
14	住宅まちづくり部技監	横小路 敏弘	出	
15	住宅まちづくり部理事	竹内 廣行	出	
16	住宅まちづくり部次長	西田 昌弘	欠	
17	居住企画課長	越智 正一	出	
18	建築指導室長	田村 卓司	欠	
19	住宅経営室長	岩田 恵二	欠	
20	危機管理室長	福井 淳太	出	
21	企画室長	榮野 正夫	※	臨時幹事:企画室計画課参事 三条 健二
22	市町村課長	堀井 善久	※	臨時幹事:市町村課副主査 森景 文英
23	福祉総務課長	飯田 哲司	※	臨時幹事:福祉総務課総括補佐 山本 信幸
24	健康医療総務課長	宮口 智明	欠	
25	環境衛生課長	桐山 晴光	欠	
26	商工労働総務課長	村上 和也	※	臨時幹事:商工労働総務課主査 築澤 慎一
27	みどり・都市環境室長	西山 潤二	出	
28	循環型社会推進室長	山本 達也	出	
29	環境管理室長	谷口 靖彦	出	
30	農政室長	北宅 久友	※	臨時幹事:農政室整備課課長補佐 中島 義昭
31	教育総務企画課長	見浪 陽一	欠	
32	施設財務課長	福本 芳次	※	臨時幹事:施設財務課課長補佐 羽柴 章司
33	文化財保護課長	荒井 大作	※	臨時幹事:文化財保護課課長補佐 森屋 直樹
34	府警本部交通規制課長	今井 康雄	※	臨時幹事:交通規制課管理官 久保田 耕一

平成25年度 第1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	高槻市都市創造部長	梅本 定雄	議第355号	出
2	吹田市都市整備部長	森 正一	議第356号	出
3	摂津市都市整備部長	吉田 和生	議第356号	出
4	摂津市都市整備部都市計画課参事	嘉戸 善胤		出
5	守口市都市整備部長	高島 修	議第357号 議第358号	出
6	守口市都市整備部都市計画課長	中西 敬次		出
7	大阪市都市計画局計画部長	高橋 徹	議第358号	出
8	大阪市都市計画局計画部都市計画課長	寺本 譲		出
9	枚方市都市整備部次長	井上 浩一	議第359号	出
10	富田林市まちづくり政策部長	北野 俊夫	議第360号	出
11	富田林市まちづくり政策部 まちづくり推進課長	仲野 仁人		出
12	寝屋川市まち政策部長	茂福 隆幸	議第361号	出
13	寝屋川市まち政策部都市計画室課長	北川 博紀		出
14	交野市都市整備部長	藤重 章	議第362号	出
15	交野市都市整備部次長 兼下水道課長	藤井 大史		出

目 次

3	議第356号	「北部大阪都市計画道路の変更」について.....	8
4	議第357号	「東部大阪都市計画道路の変更」について	
	議第358号	「大阪都市計画道路の変更」について.....	13
5	議第359号	「東部大阪都市計画道路の変更」について.....	15
6	議第360号	「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	19

3 議第356号北部大阪都市計画道路の変更について

【幹事】（川上隆君） 議第356号「北部大阪都市計画道路の変更」から議第360号「南部大阪都市計画道路の変更」は「都市計画道路の見直し」に伴う変更案件でございます。スクリーンをご覧ください。

まず、都市計画道路の見直しにつきましては、平成23年3月に策定いたしました「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づき、路線ごとに評価を行っていますので、その方針について、簡単にご説明いたします。

見直しの背景として、本格的な人口減少社会の到来による将来の交通需要の減少及び公共投資の制約による都市基盤施設のより一層効率的な整備、維持に関するマネジメントの必要性が高まっています。

また、戦後復興期や高度経済成長期に数多く都市計画決定されたことから、成熟型社会の到来を迎えた今日とは、時代背景が大きく異なり、既にその意義を失っているものが多くあります。また、これらの都市計画道路には、幅員等において、現在の道路規格に適合しないものもあります。

このため時代に適合し、今後も必要な都市計画道路と、そうでないものを仕分けし、整備の必要性を判断することにより、行政責任を明確化するとともに、権利制限を解除していくものであります。

具体的な見直しの流れとしては、基本方針に基づくフローにより各路線の評価を行うこととしております。その中で、既に事業に着手している路線は「存続」させるものとし、未着手のものについては、必要性の評価を行います。

交通処理機能の必要性が高いものは、実現性の評価へ移行し、必要性が低いものは、市街化区域内に存するか否かで評価を分けることとしております。今後は、原則市街化区域の拡大を抑制する方針であるため、市街化調整区域内のものは、廃止候補としておりますが、市街化区域内のものは、交通安全や防災、市街地形成、環境形成の4つの機能について評価を行ったうえで、必要性が低いものは廃止候補とし、必要性の高いものは、事業の実現性を評価します。

概ね30年以内に事業着手できるものは、事業の実現性が高いと評価し存続候補としますが、実現性が低いものは、交通安全機能や防災機能について再検討し、その必要性が著しく高い場合は、存続候補とし、著しく高くない場合は、廃止候補としております。以上が「都市計画（道路）見直しの基本方針」の概要であります。なお、スケジュールにつきましては、平成25年度末までに、見直しを図る予定であります。

それでは、議第356号「北部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。「議案書」5ページから8ページ、「資料」5ページから11ページをご覧ください。

本案件は、吹田市域における都市計画道路豊中岸部線ほか5路線の見直しに関するものでございます。まず、都市計画道路豊中岸部線は、豊中市界から大阪市界までの延長約5,950メートル、幅員22メートル、4車線で昭和43年に計画された路線であり、一部、府道豊中摂津線と重複しております。

本路線の豊中市界から新御堂筋までの未整備区間については、並行する現道の府道（旧）大阪中央環状線と都市計画道路南千里岸部線で、将来交通量が、一日当たり約41,000台となり、計2路線で、合計6車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能としては、現道で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

また、本路線は、広域的なみどりの拠点を結ぶ道路であるため、環境形成機能の必要性はありますが、地形上の高低差が大きく、大規模構造物が必要になるなど、事業の実現性は低いものと考えております。このため、本路線の豊中

市界から新御堂筋までの区間については廃止としております。なお、本路線が
つながる豊中市域については、豊中市全体の見直しの中で、廃止路線として手
続きを進めているところであります。

次に、都市計画道路上新庄神境線は、大阪市界から安威川までの延長約
1,440メートル、幅員12メートル、2車線で、昭和21年に計画された路
線で、一部、府道相川停車場線と重複し、本路線の神崎川より北側の区間は既
に整備されておりますが、神崎川より南側の区間は未整備であります。

本路線の未整備区間は、並行する国道479号の平成22年の道路交通セン
サスによる交通量が一日当たり約38,500台で、現道の交通容量に対して十
分満足し、また平成17年の交通量と比較しても約16パーセント減少してい
ることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、国道4
79号で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しておりま
す。

また、本路線の未整備区間は、歩道が未整備であります。今後、都市計画
事業により拡幅することもないことから、本路線については全線廃止としてお
ります。

以上の2路線をフローに従って評価しますと、交通処理機能は、将来的にも
交通量は増加せず、現道で交通処理が可能であり、その必要性は低く、全区間
が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した
結果、豊中岸部線については、環境形成機能、上新庄神境線については、交通
安全機能の必要性があるものの、30年以内に都市計画事業として着手する見
込みがないことから、事業の実現性は低いと評価してあります。このため、交
通安全機能等について再検討した結果、都市計画の必要性は著しく高くないと
評価し、廃止としてあります。

これにより、豊中岸部線は、新御堂筋より西側の延長約470メートル区間
を廃止し、計画延長を約5,950メートルから約5,480メートルに変更す
るものであり、上新庄神境線は全線廃止するものであります。

次に、都市計画道路南千里岸部線は、豊中市界から都市計画道路豊中岸部線
までの延長約5,030メートル、幅員18メートル、2車線で、昭和34年に
計画された路線であり、大阪高槻京都線から西側の区間は、府道豊中摂津線と

重複し、既に整備されておりますが、大阪高槻京都線から東側の区間は未整備であります。

本路線の未整備区間はJR岸辺駅へアクセスする計画ではありますが、現道でその機能は確保されており、交通処理機能の必要性も低いものと評価しております。また、吹田操車場跡地のまちづくりが進められていることによる市街地形成機能と、広域緊急交通路である府道大阪高槻京都線に接続していることによる防災機能につきましては、吹田市が新たに計画している都市計画道路岸部中千里丘線が並行しており、この路線が代替機能を有することになり、その必要性は低いものと評価しております。このため、本路線の大阪高槻京都線の東側の区間については廃止としております。

次に、都市計画道路大阪高槻京都線は、大阪市界から一部摂津市を通過し、茨木市界までの延長約7,450メートル、幅員15メートル、2車線で、昭和34年に計画された路線で、府道大阪高槻京都線及び国道479号と重複しております。

現道の大阪高槻京都線については、平成17年と平成22年の道路交通センサスによる交通量が、ともに一日当たり約19,500台で、現状で混雑している状況です。今後、並行する現在事業中の4車線の都市計画道路十三高槻線が整備されると、計2路線で6車線となり、東西方向の断面交通量は、一日当たり約48,000台と予測され、合計6車線の交通容量に対して、十分満足するものと考えられることから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、本路線については、計画幅員に対して歩道幅員が不足している箇所が、都市計画道路佐井寺片山高浜線と交差する片山二丁目東交差点部と、摂津市域の都市計画道路千里丘三島線と交差する千里丘交差点部の2箇所あります。

各々の区間について、一定の歩行空間が確保されていることから、今後、歩道の充実を目的とした都市計画幅員での拡幅の必要性は低いものと評価しております。このため、前後の計画幅員に合わせて、片山町二丁目東交差点部は幅員18～21メートルを幅員18メートルに、千里丘交差点部は、幅員15～19メートルを幅員15メートルに各々変更しております。

次に、都市計画道路春日豊津線は、豊中市界から都市計画道路服部西之庄線

まで、延長約2,890メートル、幅員8メートルで、昭和34年に計画された路線であります。本路線は、府道吹田箕面線と一部区間で重複し、平成22年の道路交通センサスによる交通量は、一日当たり約6,300台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、平成17年の交通量と比較しても約5パーセント減少しており、また、市道と重複する区間についても、2車線が確保されていることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

本路線の一部区間は、歩道が未整備であります。当該都市計画道路の幅員8メートルで、歩道空間を確保することは困難であることから、この都市計画の必要性は低いものと考えております。このため本路線については全線廃止としております。

次に、都市計画道路服部西之庄線は、豊中市界から都市計画道路大阪高槻京都線までの延長約2,820メートル、幅員8メートルで、昭和21年に計画された路線であります。本路線は、府道豊中吹田線と重複し、平成17年と平成22年の道路交通センサスによる交通量はそれぞれ一日当たり約5,900台と約9,100台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、新御堂筋から都市計画道路春日豊津線までの区間は西行きの方通行で大きな混雑もないことから、交通処理機能としては、現道で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

本路線の一部区間は、歩道が未整備であります。当該都市計画道路の幅員8メートルで、歩道空間を確保することは困難であることから、この都市計画の必要性は低いものと考えております。このため、本路線については全線廃止としております。

以上の4路線をフローに従って評価しますと、交通処理機能は、現道と新たな都市計画道路で交通処理が可能であり、その必要性は低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、その必要性が低いことから廃止としております。

これにより、南千里岸部線は、大阪高槻京都線より東側の延長約740メートル区間を廃止し、計画延長を約5,030メートルから4,290メートルに変更し、大阪高槻京都線は、二つの区間で前後の都市計画幅員に合わせて幅員

を変更するものであり、春日豊津線及び服部西之庄線は全線廃止するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。それでは、ご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議第356号を原案とおり承認することにつきまして、ご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） ご異議がないようですので、原案どおり可決いたします。それでは次にご審議いただきますのは、議第357号、第358号です。これらの2つの議案につきましては、相互に関連する内容がございますので、幹事にまとめて説明をさせます。

4 議第357号東部大阪都市計画道路の変更について

議第358号大阪都市計画道路の変更について

【幹事】（川上隆君） 議第357号「東部大阪都市計画道路の変更」及び、議第358号「大阪都市計画道路の変更」の2案件は、相互に関連がございますので、一括してご説明いたします。「議案書」9ページから15ページ、「資料」13ページから19ページをご覧ください。

本案件は、守口市域における都市計画道路桜島守口線の見直しに関するものでございます。大阪都市計画道路桜島守口線は、大阪市此花区北港1丁目から守口市京阪本通1丁目までの延長約14,880メートル、幅員40メートルで、昭和21年に計画された路線であります。本路線の守口市域については、4車線の国道1号と重複し、平成17年と平成22年の道路交通センサスによる交通量は一日あたり約31,000台と約33,000台で、4車線の交通容量に照らしても問題なく、交通処理機能の必要性は低いものと評価しています。

また、本路線は、交通処理上、必要な4車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が概ね確保されています。このため、今後、都市計画事業で歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性は低いことから廃止としております。

以上をフローに従って評価しますと、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性が低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、その必要性が低いことから廃止としております。

これにより、大阪都市計画道路桜島守口線については、大阪市界から国道479号までの延長約130メートル区間について廃止とし、東部大阪都市計画道路豊秀佐太線については、国道1号の現道幅員27メートルで、国道479号から大阪市界まで延伸し、延長を約4,970メートルから約5,130メートルに変更するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上です。

【会長】（岡田憲夫君） 　　ただ今、幹事から説明を受けました議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。それでは、ご意見がないようですので、議第357号、第358号を一括表決することにさせていただきたいと思いますが、これらの2つの議案について原案どおり承認することにご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） 　　ご異議がないようですので、本議案は承認されたものとさせていただきます。それでは、次にご審議いただきますのは、議第359号です。その内容につきまして、幹事に説明をさせます。

5 議第359号東部大阪都市計画道路の変更について

【幹事】（川上隆君） 議第359号「東部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。「議案書」17ページから20ページ、「資料」21ページから26ページをご覧ください。本案件は、枚方市域における都市計画道路牧野穂谷線ほか5路線の見直しに関するものでございます。

まず、都市計画道路牧野穂谷線は、淀川から第二京阪道路までの延長約6,760メートル、幅員32メートル、6車線で、昭和32年に計画された路線で、一部、府道杉田口禁野線及び府道枚方高槻線と重複し、全線未整備となっております。本路線に並行する東西方向の広域的な断面交通量については、府道枚方高槻線、府道杉田口禁野線及び国道307号の3路線で、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量が約34,000台となり、合計6車線の交通容量に対して十分満足し、また、平成17年の断面交通量と比較しても約22パーセント減少している状況です。このため、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道3路線での交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

しかし、府道京都守口線から高槻市方面については、淀川を挟んで高槻市域と広域的なネットワークを形成し、新名神供用後の交通状況を確認して評価する必要があるため、現時点で存続としております。また、本路線の府道京都守口線から第二京阪道路までの区間については、大半の区間が現道のない、市街化区域に位置しておりますが、既に住宅地が形成されているため、市街地形成機能等の必要性は低いものと考えております。このため、本路線の府道京都守口線から第二京阪道路までの区間については、廃止としております。

次に、都市計画道路枚方津田線は、府道京都守口線から交野市界までの延長約6,170メートル、幅員22メートル、4車線で、昭和32年に計画された路線で、一部、府道杉田口禁野線、府道枚方茨木線及び府道交野久御山線と重複し、府道杉田口禁野線と重複する区間と第二京阪道路西側の延長約250メートルの区間は、既に整備されておりますが、都市計画道路枚方藤阪線から都市計画道路長尾津田線までの区間及び第二京阪道路から交野市界までの区間は、未整備となっております。

このうち、枚方藤阪線から国道1号までの区間においては、本路線に並行する東西方向の広域的な断面交通量が、府道杉田口禁野線、府道枚方茨木線及び府道枚方富田林泉佐野線の3路線で、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量が約39,000台となり、合計6車線の交通容量に対して十分満足し、また、平成17年の断面交通量と比較しても約14パーセント減少している状況です。このため、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道3路線での交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

また、本路線は交通処理上、必要な2車線が確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業で、歩道の充実を目的とした計画幅員での拡幅の必要性が低いことから、廃止としております。

第二京阪道路南側の区間においては、本路線に並行する南北方向の広域的な断面交通量が、府道交野久御山線及び第二京阪道路側道の2路線で、将来交通量が約21,000台となり、合計4車線の交通容量に対して十分満足するため、その必要性は低いものと評価しております。また、この区間は既に市街地が形成されているため、市街地形成機能の必要性は低いことから、廃止としております。なお、本路線がつながる交野市域については、交野市全体の見直しの中で、廃止路線として手続きを進める予定であります。

以上の2路線をフローに従って評価いたしますと、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性が低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、その必要性が低いことから廃止としております。

以上により、各路線の変更内容については、牧野穂谷線は計画延長約6,760メートルのうち、府道京都守口線から第二京阪道路までの6,320メートルの区間を廃止し、淀川から府道京都守口線までの約440メートル区間については牧野高槻線に名称を変更し、また、この牧野穂谷線の変更に伴い、都市計画道路牧野長尾線については、現道の府道枚方高槻線に合わせ終点を変更するものであります。

枚方津田線は、計画延長約6,170メートルのうち、府道杉田口禁野線から国道1号まで及び第二京阪道路から交野市界までの計約2,030メートル区間

を廃止し、府道杉田口禁野線と重複する約330メートルの区間については、天之川禁野線に名称を変更するものであります。

次に、都市計画道路枚方交野線は、府道枚方茨木線から交野市界までの延長約2,160メートル、幅員14メートル、2車線で、昭和32年に計画された路線で、一部、府道枚方大和郡山線と重複し、全線未整備となっております。

本路線に重複する現道の交通量は少なく、また、並行する2車線の国道168号については、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量は約9,600台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、また、平成17年の交通量と比較しても約4パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道での交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

本路線の府道枚方茨木線から北川までの区間は、市街化区域に位置し、京阪交野線の宮之阪駅、星ヶ丘駅、村野駅へのアクセス機能を有し、まちづくりや安全対策の観点から必要性が高いものと評価しております。また、北川から交野市界までの区間は、市街化調整区域に位置することから、新たな道路の必要性は低く、廃止としております。なお、本路線がつながる交野市域については、交野市全体の見直しの中で廃止路線として手続きを進める予定であります。

以上をフローに従って評価しますと、枚方交野線については、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性は低く、未着手区間が市街化調整区域に位置しているため、必要性は低いことから、廃止としております。

これにより、枚方交野線は北川から交野市界までの延長約130メートルの区間を廃止し、府道枚方茨木線から北川までの約2,030メートル区間については枚方村野線に名称を変更するものであります。

次に、都市計画道路牧野招提線は、京阪本線牧野駅前付近から府道枚方交野寝屋川線までの延長約1,640メートル、幅員16メートル、2車線で、昭和32年に計画された路線であります。本路線は、一部、府道枚方高槻線と重複し、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量が、約4,700台で、現道の交通容量に対しても十分満足し、また、平成17年の交通量と比較しても約28パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道での交通処理が可能と考えられ、その必要性

は低いものと評価しております。

本路線の牧野駅前付近から都市計画道路楠葉中宮線までの区間は牧野駅へのアクセス機能を有し、まちづくりや安全対策の観点から、必要性が高いものと評価しております。また、都市計画道路楠葉中宮線から府道枚方交野寝屋川線までの延長約1,030メートルの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対し、歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもないため、事業の実現性が低いものと考えており、廃止としております。

次に、都市計画道路枚方水口線は、国道1号から第二京阪道路までの延長約4,420メートル、幅員11メートル、2車線で、昭和32年に計画された路線で、国道307号と重複し、都市計画道路長尾津田線との交差付近が未整備となっております。本路線は、平成22年の道路交通センサスによる一日当たり交通量が約14,900台で、平成17年の交通量と比較しても約23パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道での交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。

また、本路線の未整備区間は都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもないため、事業の実現性が低いものと考えており、廃止としております。

以上の2路線をフローに従い、評価いたしますと、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性が低く、全区間が市街化区域に位置しているため、交通安全機能等の諸機能について評価した結果、歩道空間が確保されていない区間があるため、交通安全機能の必要性はあるものの、30年以内に都市計画事業として着手する見込みがないことから事業の実現性は低いと評価しております。このため、交通安全機能について再検討した結果、都市計画の必要性は、著しく高くないと評価し、廃止としております。

これにより、牧野招提線については、延長約1,640メートルのうち、都市計画道路楠葉中宮線から府道枚方交野寝屋川線までの延長約1,030メートルの区間を廃止し、牧野宇山線に名称を変更し、枚方水口線については、整備済み区間を含めて全線廃止するものであります。

この案件について地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） 　　ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。特にご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議第359号を原案どおり承認することについて、ご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） 　　ご異議がないようですので、原案どおり可決いたします。次に、ご審議いただきますのは、議第360号です。その内容について、幹事に説明をさせます。

6 議第360号南部大阪都市計画道路の変更について

【幹事】（川上隆君） 　　議第360号「南部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。「議案書」21ページから23ページ、「資料」27ページから29ページをご覧ください。

本案件は、富田林市域における都市計画道路狭山池富田林線ほか3路線の見直しに関するものでございます。まず、都市計画道路狭山池富田林線は、大阪狭山市界から都市計画道路富田林駅南線までの延長約3,740メートル、幅員18メートル、2車線で、昭和33年に計画された路線であり、旧国道170号から西側の区間は、府道森屋狭山線及び府道富田林狭山線と重複し、大阪外環状線から西側の区間は、既に整備されておりますが、東側の区間は未整備であります。

富田林市中心部の東西方向の広域的な交通処理については、現道の国道309号、府道堺富田林線及び将来整備予定の都市計画道路狭山河南線の3路線で、将来交通量が約85,000台となり、3路線で、合計10車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能としては、都市計画道路狭山河南線等で交通処理が可能と考えられ、狭山池富田林線の必要性は低いものと

評価しております。

また、未整備区間は、大阪外環状線や富田林寺内町から富田林西口駅へアクセスする路線であるため、新たな市街地形成機能の必要性はありますが、当該区間は既に住宅地が形成されており、鉄道と交差するなどの課題もあり、事業の実現性は低いものと考えております。このため、未整備区間については、廃止としております。

以上をフローに従って評価いたしますと、交通処理機能は、現道等で交通処理が可能であり、その必要性は低く、全線、市街化区域に位置しているため、市街地形成機能等の諸機能について評価した結果、市街地形成機能の必要性はあるものの、30年以内に都市計画事業として着手する見込みがないことから、事業の実現性は低いと評価しております。このため、交通安全機能等について再検討した結果、都市計画の必要性は著しく高くないと評価し、本路線の大阪外環状線から東側の延長約960メートルの区間を廃止とするものでございます。

次に、都市計画道路喜志太子線は、近鉄長野線喜志駅から太子町界までの延長約1,500メートル、幅員18メートル、2車線で、昭和45年に計画された路線であります。本路線は、府道美原太子線と一部区間で重複し、並行する府道美原太子線と都市計画道路富田林太子線の2路線で、平成22年の道路交通センサスによる交通量が一日当たり約19,600台となり、計2路線で、合計4車線の交通容量に対して十分満足し、また、平成17年の断面交通量と比較しても約28パーセント減少していることから、交通処理機能としては、将来交通量の減少傾向を考慮し、現道で交通処理が可能と考えられ、その必要性は低いものと評価しております。また、市街化区域内については、既に住宅地が形成されているため、市街地形成機能の必要性は低いものと考えております。このため、本路線については、全線廃止としております。

次に、都市計画道路若松別井線は、旧国道170号から河南町界までの延長約2,750メートル、幅員18メートル、2車線で昭和33年に計画された路線で、府道富田林五条線と一部区間で重複し、本路線の旧国道170号から金剛大橋付近までの区間は、既に整備されておりますが、それより東側の区間は未整備であります。石川から東側の東西方向の広域的な断面交通量については、

府道富田林五条線と府道富田林太子線の2路線で、平成17年と平成22年の交通センサスによる交通量が、ともに一日当たり約11,400台となり、計2路線で、合計4車線の交通容量に対して十分満足し、その必要性は低いものと評価しております。

また、金剛大橋西側の現道と重複している未整備区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした都市計画幅員での拡幅の必要性が低いことから、交通安全機能の必要性は低いものと考えております。さらに、金剛大橋東側の新たに整備が必要となる区間のうち、市街化区域内については、既に住宅地が形成されているため、市街地形成機能の必要性は低いものと考えております。このため、本路線については、全線廃止としております。

次に、都市計画道路喜志甲田線は、羽曳野市界から都市計画道路大阪千早線までの延長約4,900メートル、幅員16メートル、2車線で昭和33年に計画された路線であります。本路線は、旧国道170号と重複し、平成17年と平成22年の道路交通センサスによる交通量は一日当たり約8,800台と約9,100台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、都市計画上の2車線が既に確保されており、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、本路線は、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実を目的とした都市計画幅員での拡幅の必要性が低いことから、交通安全機能の必要性は低いものと考えております。このため本路線については、全線廃止としております。

以上の3路線をフローに従って評価いたしますと、交通処理機能は、現道で交通処理が可能であり、その必要性は低く、市街化区域に位置する区間は、市街地形成機能等の諸機能について評価した結果、その必要性は低いものと評価しております。これにより、喜志太子線、若松別井線及び喜志甲田線は、全線廃止するものでございます。

この案件について地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申し出及び案の縦覧に対し、意見書の提出はございませんでした。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんか。特にご意見、ご質問がないようですので、表決に入ります。議第360号を原案どおり承認することにつきまして、ご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

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