

平成25年度 第2回

# 大阪府都市計画審議会

## 会議録

【 抜 粋 】

日 時：平成25年12月19日（木）

午後2時～午後3時5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 える の者	小林 潔 司	京都大学教授	出	会長
2		矢 守 克 也	京都大学教授	出	会長代理
3		児 島 亜 紀 子	大阪府立大学教授	欠	
4		近 藤 明	大阪大学教授	出	
5		嘉 名 光 市	大阪市立大学准教授	出	
6		乾 惠 美 子	大阪商工会議所女性会常任委員	出	
7		滋 野 由 紀 子	大阪市立大学教授	出	
8		赤 津 加 奈 美	弁護士	出	
9		井 川 勝 巳	大阪府農業会議会長	欠	
10		加 我 宏 之	大阪府立大学准教授	出	
11		松 村 暢 彦	大阪大学准教授	欠	
12	関係行政機関 の 職 員	中 村 英 男	近畿農政局長	出	代理:農村振興課長 佐藤 吉信
13		小 林 利 典	近畿経済産業局長	欠	
14		池 内 幸 司	近畿地方整備局長	出	代理:広域計画課長 寺山 正樹
15		大 久 保 仁	近畿運輸局長	出	代理:企画観光部次長 山口 勝彦
16		田 中 法 昌	大阪府警察本部長	欠	
17	府 議 会 議 員	坂 上 敏 也	府議会議員 (維新)	出	
18		中 谷 恭 典	府議会議員 (維新)	出	
19		宮 本 一 孝	府議会議員 (維新)	出	
20		橋 本 和 昌	府議会議員 (維新)	出	
21		八 重 樫 善 幸	府議会議員 (公明)	出	
22		後 藤 太 平	府議会議員 (公明)	出	
23		北 川 法 夫	府議会議員 (自民)	出	
24		富 田 健 治	府議会議員 (民主)	欠	
25	市町村の長を 代表する者	森 山 一 正	大阪府市長会会長	欠	
26		松 本 昌 親	大阪府町村長会会長	出	
27	市町村議会の 議長を代表 する者	橋 本 邦 寿	大阪府市議会議長会会長	出	
28		田 島 乾 正	大阪府町村議長会会長	出	
29	大阪市長及び 大阪市会議長	橋 下 徹	大阪市長	出	代理:都市計画局長 佐藤 道彦
30		木 下 吉 信	大阪市会議長	出	

※ 委員30名中23名出席

平成25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	泉南市長	向井 通彦	議第368号	出
2	泉南市議会議長	中尾 広域		出

平成25年度 第2回大阪府都市計画審議会幹事名簿

番号	職名	氏名	出欠	備考
1	都市整備部長	村上 毅	欠	
2	都市整備部技監	田中 義宏	出	
3	都市整備部次長	小幡 斉	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	欠	
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	※	臨時幹事:市街地整備課課長補佐 渡部 恭三
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	出	
11	公園課長	山口 耕市	出	
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	臨時幹事:住宅まちづくり総務課課長補佐 中岡 正憲
14	住宅まちづくり部技監	横小路 敏弘	欠	
15	住宅まちづくり部理事	竹内 廣行	欠	
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	欠	
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	欠	
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	欠	
27	みどり・都市環境室長	西山 潤二	※	臨時幹事:みどり・都市環境室参事 波田 智行
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	欠	
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:文化財保護課副主査 関 真一
34	府警本部交通規制課長	今井 康雄	※	臨時幹事:交通規制課警視 三浦 裕

※ 代理として任命した臨時幹事が出席

平成25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	寝屋川市まち政策部長	茂福 隆幸	議第363号 議第364号	出
2	寝屋川市まち政策部都市政策室係長	住本 泰弘		出
3	大東市街づくり部都市政策課長	戸梶 重信	議第365号	出
4	大東市街づくり部都市政策課上席主査	永野 幸宏		出
5	羽曳野市都市開発部長	藤高 一豊	議第366号	出
6	羽曳野市都市開発部都市計画課長	椿原 稔		出
7	泉佐野市都市整備部都市計画課長	藤基 忠興	議第367号	出
8	泉南市都市整備部長	土井 聡	議第368号	出
9	泉南市都市整備部都市計画課長	稲垣 豊司		出
10	阪南市事業部長	草竹 靖典	議第369号	出
11	阪南市事業部副理事兼都市整備課長	川上 哲二		出
12	富田林市まちづくり政策部長	北野 俊夫	議第370号	出
13	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
14	泉大津市都市政策部次長	谷 誠次	議第371号	出
15	和泉市上下水道部理事	渡土 敏彦		出
16	和泉市上下水道部下水道整備課長	由比 淳		出
17	高石市土木部長	木寄 茂巳		出
18	高石市土木部上下水道課長	弓中 俊幸		出

# 目 次

2	議第363号	「東部大阪都市計画道路の変更」について	
	議題364号	「東部大阪都市計画緑地の変更」について.....	4
3	議第365号	「東部大阪都市計画道路の変更」について.....	7
4	議第366号	「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	13
5	議第367号	「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	16
6	議第368号	「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	17
7	議第369号	「南部大阪都市計画道路の変更」について.....	20

## 2 議第363号「東部大阪都市計画道路の変更」について

### 議第364号「東部大阪都市計画緑地の変更」について

【幹事】（川上隆君） 議第363号「東部大阪都市計画道路の変更」及び議第365号「東部大阪都市計画道路の変更」から議第369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、必要性が高いものは、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、見直しを行う予定であり、今回お示しいたします都市計画道路見直しの案件は、隣接市と接続する都市計画道路も含まれており、すべての隣接市との協議も整っているものであります。

それでは、議第363号「東部大阪都市計画道路の変更」及び議第364号「東部大阪都市計画緑地の変更」の2案件は、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1ページから7ページ、資料1ページから7ページをご覧ください。本案件は、寝屋川市域における都市計画道路池田秦線ほか2路線の見直し及び都市計画緑地深北緑地の変更に関するものでございます。

まず、都市計画道路池田秦線は府道京都守口線から枚方市界までの延長約4,380メートル、幅員16メートル、2車線で計画された路線で、一部、府道枚方交野寝屋川線と重複し、国道170号から枚方市界までの区間は未整備となっております。

寝屋川市東部地域の東西方向の広域的な交通処理については、府道枚方交野寝屋川線、都市計画道路梅が丘黒原線の2路線で、将来交通量が一日当たり約28,000台となり、2路線で合計4車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、本路線の国道170号から枚方市界までの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が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ものと評価しており、廃止としております。

次に、都市計画道路梅が丘黒原線は、都市計画道路打上線から守口市界までの延長約5,500メートル、幅員16メートル、2車線で、計画された路線で、府道八尾茨木線から国道170号までの区間は、府道枚方交野寝屋川線と重複し、既に整備されております。

また、本路線の国道170号から東側の区間については、事業中または事業

の実現性が高いことから都市計画を存続するものであります。本路線の府道八尾茨木線から守口市界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京都守口線、府道守口門真線及び国道163号の3路線で、平成22年の交通量が一日当たり約99,900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し、将来交通量の減少傾向を考慮すると、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、この区間は、現道がなく、市街化区域に位置しておりますが、既に住宅等が立地しているため、市街地形成機能等の必要性は低いものと評価しており、廃止としております。

次に、都市計画道路打上線は、交野市界の都市計画道路寝屋線から四條畷市界までの延長約2,010メートル、幅員12メートル、2車線で計画された路線で、府道枚方富田林泉佐野線と重複し、交野市界付近が未整備となっております。

本路線は、平成22年の交通量が一日当たり約11,000台で、現状の交通容量に照らしても問題なく、将来交通量の減少傾向を考慮すると、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評価しております。

改めて、交通安全機能について再検討をした結果、都市計画の必要性は著しく高くないものと評価したため、交野市界から都市計画道路打上2号線までの区間については、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、池田秦線は、延長約2,260メートルの区間を廃止し、計画延長を約2,120メートルとし、梅が丘黒原線は、延長約860メートルの区間を廃止し、計画延長約4,640メートルの区間を梅が丘高柳線に名称を変更するものであります。また、打上線については、延長約690メートルの区間を廃止し、計画延長を約1,320メートルとするものであります。

次に、寝屋川市決定の都市計画道路の見直しに関連して、都市計画緑地深北緑地を横断する都市計画道路門真河北線については、廃止路線として手続きを

進めていることから、道路の都市計画区域が廃止されるため、新たに緑地の区域として追加するものであります。これにより、都市計画緑地深北緑地については、面積約44.7ヘクタールから約45.6ヘクタールに変更するものであります。

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

**【会長】(小林潔司君)** ただ今、幹事から説明を受けました議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。それでは、ご意見、ご質問がないようですので表決に入りたいと思います。まず、これら2つの議案について、一括して表決を行うことにご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

**【会長】(小林潔司君)** ご異議がないようですので、これら2つの議案については一括して表決を行います。議第363号、364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】(小林潔司君)** 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365号です。この内容について、幹事に説明をさせます。

### 3 議第365号「東部大阪都市計画道路の変更」について

**【幹事】(川上隆君)** 次に、議第365号「東部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書9ページから11ページ、資料9ページから13ページをご覧ください。本案件は、大東市域における都市計画道路大阪住道線ほか5路線の見直しに関するものでございます。

まず、大東市域全体の広域的な交通処理機能について評価すると東西方向の断面交通量については、府道深野南寺方大阪線、府道大阪生駒線及び都市計画道路諸福中垣内線の3路線で、平成22年の交通量の合計が一日当たり約42,

000台となり、計3路線で合計6車線の交通容量に対して、十分満足している状況です。

また、南北方向の断面交通量については、府道八尾枚方線、国道170号及び旧国道170号の3路線で、平成22年の交通量の合計が一日当たり約68,000台となり、計3路線で、合計8車線の交通容量に対して、十分満足している状況です。このため、将来交通量の減少傾向を考慮すると、今回見直し対象の6路線の交通処理機能は、現道での対応が可能であり、都市計画道路の整備としての必要性は低いものと評価しております。

以上の広域的な交通状況を踏まえ、各路線についての内容を説明いたします。

まず、都市計画道路大阪住道線は、大阪中央環状線から旧国道170号までの延長約4,530メートル、幅員18メートル、2車線で計画され、府道大阪生駒線と重複し、国道170号から旧国道170号までの区間は既に整備されていますが、大阪中央環状線から都市計画道路諸福中垣内線までの区間は、事業中または事業の実現性が高いことから都市計画を存続するものであり、都市計画道路諸福中垣内線から国道170号までの区間は、未整備となっております。

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、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道路幅員での拡幅の必要性が低いものと評価しております。このため、都市計画道路諸福中垣内線から旧国道170号までの区間については、廃止としております。

次に、都市計画道路枚方八尾線は、門真市界から東大阪市界までの延長約2,010メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、府道八尾枚方線と重複し、府道大阪生駒線から都市計画道路諸福中垣内線までの区間は既に整備されていますが、門真市界から府道大阪生駒線までの区間及び都市計画道路諸福中垣内線から東大阪市界までの区間は未整備となっております。

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く、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討をした結果、廃止としております。

次に、都市計画道路北条線は四條畷市界から都市計画道路深野北北条線までの延長約650メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、府道大東四條畷線と重複し、全線未整備となっております。本路線の四條畷市界から都市計画道路四條畷駅前西線までの区間は、四條畷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、都市計画道路四條畷駅前西線から都市計画道路深野北北条線までの延長約420メートルの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、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ことから、交通安全機能について再検討をした結果、廃止としております。

次に、都市計画道路御領深野線は、都市計画道路福島太子田線から国道170号までの延長約2,450メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、府道深野南寺方大阪線と重複し、全線未整備となっております。本路線の都市計画道路福島太子田線から府道八尾枚方線までの区間は、案の作成にあたって開催した公聴会での意見を踏まえ、現時点では手続きを保留としております。

また、府道八尾枚方線から国道170号までの延長約1,490メートルの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、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ことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

次に、都市計画道路野崎鴻池線は、東大阪市界から国道170号までの延長約4,870メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、府道大阪生駒線から府道八尾枚方線までの区間は既に整備されておりますが、東大阪市界から府道大阪生駒線までの区間及び府道八尾枚方線から国道170号までの区間は未整備となっております。本路線の東大阪市界から府道大阪生駒線までの区間は鴻池新田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、本路線の府道八尾枚方線から国道170号までの区間については、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評価しており、廃止としております。

次に、都市計画道路北条中垣内線は、四條畷市界から都市計画道路諸福中垣内線までの延長約3,230メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、一部、旧国道170号と重複し、全線未整備となっております。本路線の四條畷市界から府道野崎停車場線までの区間は、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、市街地形成機能の必要性は低いことから、廃止としております。

また、旧国道170号と重複する区間のうち、府道野崎停車場線から府道大阪生駒線までの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。

府道大阪生駒線から都市計画道路諸福中垣内線までの区間については、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が困難であるため、この都市計画の必要性は低いことから、廃止としております。

これにより、各路線の変更内容については、大阪住道線は、延長約3,530メートルの区間を廃止し、計画延長約1,000メートルとし、枚方八尾線は延長約1,130メートルの区間を廃止し、計画延長約880メートルとし、北条線は、延長約420メートルの区間を廃止し、計画延長約230メートルとし、御領深野線は、延長約1,490メートルの区間を廃止し、計画延長約960メートルとし、野崎鴻池線は、延長約1,670メートルの区間を廃止し、計画延長約3,200メートルの区間を鴻池御領線に名称を変更するものであります。また、北条中垣内線については、全線廃止するものであります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、4月5日に公聴会を開催し、2名の公述がありました。さらに10月9日から23日までの2週間、都市計画法17条に基づく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。

まず、公聴会における公述の要旨につきましては、お配りしております資料3-1に記載しております。公述の要旨は、次のとおりであります。

私の公述は大東市御領自治会を代表するものである。公述対象は御領深野線

のうち、西御領から江端南の間、約1キロメートルの区間で、公述意見はこの区間の都市計画道路の廃止案に反対するというものです。その理由は、①当該区間は約60年前に建設された当時のままの2車線、道路幅員約6メートル、無歩道で非常に危険な状態にある。②物流基地としてトラック運送業等が事業展開しており、外部へ出る唯一の道路であるこの府道が都市計画道路であるとの認識から、いずれ拡幅整備されるものと期待して進出してきた。以上、都市計画道路廃止案の撤回を求めます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、都市計画道路御領深野線については、「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づき評価した結果、廃止としたものであります。しかし、ご指摘の都市計画道路福島太子田線から府道八尾枚方線までの約1キロメートル区間につきましては、大東市御領自治会から廃止案に対しての反対意見をいただいていることなどから、今回の手続きでは保留とし、今後、地元、大東市の意見を聞きながら、その対応を調整してまいりたいと考えております。

次に、二人目の公述の要旨は、次のとおりであります。都市計画道路北条中垣内線について、中垣内から野崎観音交差点までは、旧170号線の拡幅による計画で、野崎地区、寺川地区は既に完成しており、我々の住む中垣内地区400メートルを残すだけであります。中垣内地区の旧170号線は、人間として安心・安全に最低限生活するための交通処理能力、交通安全機能がありません。

大阪と奈良を結ぶ阪奈道路上り線と下り線を結ぶ、災害時防災機能が著しく高い都市計画道路北条中垣内線の一部、中垣内地区の存続の必要性、実現性を強く要望します。大阪産業大学、大阪桐蔭高校、大阪桐蔭中学校もでき、多くの学生を運ぶ大型シャトルバスが通勤通学の時間帯において、1時間当たり6往復の12台の路線バスが10往復の20台と合わせて、32台の大型バスが運行しています。通行量も多く、道路が狭く、大型バス同士の行き違い通行ができないために、待合による渋滞・騒音・振動・排気ガス・家屋の破壊・重大交通事故などの交通公害や、奈良への抜け道で交通量も増えています。地元の子供達は歩道のない危険な旧170号線で通学できずに遠回りし、曲がりくねった幅1メートルほどの里道で通学しています。

5 5年前から地権者の皆様は、建築時に制約を受けて都市計画道路実現に協力し、一日も早い歩道の完成を待っていました。隣接する地権者の皆さんは用地買収に対して全面的に協力体制にあります。見直しの必要性は十二分に満たしています。実現性にも、地権者の地区住民から事業に対する期待度や合意状況にも問題ありません。中垣内地区400メートルを存続・再検討し、中垣内地区に都市計画道路の早期実現をお願いします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、都市計画道路北条中垣内線については、「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づき評価した結果、交通処理機能、市街地形成機能等の必要性が低いため、廃止しようとするものであります。ご指摘の旧国道170号の中垣内地区の歩道未整備区間への対応につきましては、今後とも道路管理者として地元協力のもと、大東市と調整し検討してまいりたいと考えております。

次に、1名の方から意見書の提出がありました。意見書の要旨につきましては、お配りしております資料3-2に記載しております。その意見書の要旨と大阪府の見解につきましてご説明いたします。

昭和33年、府道大阪生駒線の道路拡張のため、所有地で家の建替えを行う時には、道路より4メートル控えなければいけないと府の方で決められていた。家を建てた場合、いずれ道路の拡張が行われた時には、建て替えた家自体を削らなくてはいけなくなる。また、最初から道路より4メートル控えての所有地での三世帯住宅の建築は、土地が少なくなり、到底建てる事ができない。そのために、所有地での家の建替えは、断念せざるを得なくなった。

しかし、別の場所に平成5年に土地付きの家を購入し、平成11年に二世帯住宅を建て替えることになった。土地購入に際しても、二世帯住宅の建替えに対してもローンを組み、今も返済している。府道大阪生駒線の拡張計画があり、いずれは、道路が拡張されることを信じて、他の土地の購入、建替えをしたにもかかわらず、ここに来ての計画の変更・廃止に対して、与えられた苦痛やローン返済の保証をしていただきたいと切に願う。

府道大阪生駒線の道路拡張案がなければ、所有地での住宅の建替えも行われていたと思う。他の場所への土地購入や家の建替えによる二重のローン返済にはならなかったと思うという意見であります。

これに対する大阪府の見解は、都市計画道路大阪住道線については、急激な人口の増加、交通量の増大に対処するため、昭和33年に計画決定され、必要な都市計画道路として計画を存続してきましたが、近年の社会経済情勢の変化に基づき、今回、その見直しを行ったものであります。具体的には「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づき、評価した結果、本路線の都市計画道路諸福中垣内線から旧国道170号までの区間について廃止しようとするものであります。

なお、本件都市計画による所有権の制限は、公共の福祉のために一般的に受忍していただく限度内の制限でありますので、ご理解をいただきたいと考えております。説明は以上でございます。

**【会長】（小林潔司君）** ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。それでは、特段、ご意見、ご質問がないようですので表決に入ります。議第365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】（小林潔司君）** 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。次にご審議いただきますのは、議第366号です。その内容について幹事に説明をさせます。

#### 4 議第366号「南部大阪都市計画道路の変更」について

**【幹事】（川上隆君）** 次に、議第366号「南部大阪都市計画道路の変更」についてご説明いたします。議案書13ページから15ページ、資料15ページから19ページをご覧ください。本案件は、羽曳野市域における都市計画道路堺大和高田線ほか3路線の見直しに関するものでございます。

まず、都市計画道路堺大和高田線は、松原市界から都市計画道路八尾富田林線までの延長約1,810メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、全区間が未整備であります。

本路線は、府道堺大和高田線と重複し、平成22年の交通量は一日当たり約

13,400台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、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しており、松原市界から府道郡戸大堀線までの区間については、松原市域で事業の実現性が高く、その影響が考えられることから存続とし、郡戸大堀線から都市計画道路八尾富田林線までの区間については両側に歩道が概ね確保されており、今後、歩道の充実に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と評価し、延長約1,180メートルの区間を廃止としております。

次に、都市計画道路島泉河原城線は、藤井寺市界付近から堺市界までの延長約4,530メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、一部、府道島泉伊賀線及び府道西藤井寺線と重複し、全線未整備であります。

羽曳野市域の南北方向の広域的な断面交通量については、現道の大阪外環状線、府道大阪中央環状線及び現在事業中の都市計画道路八尾富田林線の3路線で、一日当たり約98,000台と予測され、合計12車線の交通容量に対して十分満足することから、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

また、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、既に住宅地等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評価しております。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、都市計画道路誉田東阪田線は、西名阪自動車道付近の藤井寺市界から富田林市界までの延長約4,040メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、全線未整備であります。本路線は旧国道170号と重複し、平成22年の交通量がともに一日当たり約13,400台で、現道での交通処理が可能と考えられ、将来交通量の減少傾向を考慮すると、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線のうち、都市計画道路美陵古市線から都市計画道路郡戸古市線までの区間は、近鉄古市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、藤井寺市界から都市計画道路美陵古市線及び都市計画道路郡戸大堀線から富田林市界までの延長約

3, 770メートルの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、両側に歩道が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も低いものと評価しており、廃止としております。

次に、都市計画道路河原城大黒線は、堺市界から都市計画道路大黒上ノ太子線までの延長約4,640メートル、幅員12メートル、2車線で計画され、大半の区間が未整備であります。

羽曳野市域の東西方向の広域的な交通処理については、現道の府道堺羽曳野線及び南阪奈道路側道の2路線で、将来交通量が約27,000台となり、2路線で合計4車線の交通容量に対して十分満足することから、現道で交通処理が可能と考えられ、交通処理機能の必要性は低いものと評価しております。

本路線の堺市界から都市計画道路八尾富田林線までの区間は、都市計画道路八尾富田林線の事業進捗に応じて、交通状況を確認する必要があるため、現時点では存続としております。

また、本路線の都市計画道路八尾富田林線から東側の区間は、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、既に住宅地等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評価しております。このため、本路線の都市計画道路八尾富田林線から都市計画道路大黒上ノ太子線までの延長約3,800メートルの区間については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、都市計画道路堺大和高田線については、延長約1,180メートルの区間を廃止し、計画延長約630メートルとするものであり、都市計画道路島泉河原城線については、全線を廃止するものであります。

また、都市計画道路誉田東阪田線については、延長約3,770メートルの区間を廃止し、計画延長約270メートルの区間を誉田白鳥線に名称を変更するものであります。さらに、都市計画道路河原城大黒線については、延長約3,800メートルの区間を廃止し、計画延長約840メートルの区間を河原城学園前線に名称を変更するものであります。

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

んでした。説明は以上です。

**【会長】（小林潔司君）** ただ今、幹事から説明を受けました議案についてご質問、ご意見はございませんでしょうか。ご意見、ご質問がないようですので表決に入ります。議第366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】（小林潔司君）** ありがとうございます。ご異議がないようですので、原案どおり可決といたします。次にご審議いただきますのは、議第367号です。その内容について幹事に説明をさせます。

## 5 議第367号「南部大阪都市計画道路の変更」について

**【幹事】（川上隆君）** 次に、議第367号「南部大阪都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。議案書17ページから19ページ、資料21ページから23ページをご覧ください。本案件は、泉佐野市域における都市計画道路大阪岸和田泉南線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路大阪岸和田泉南線は、熊取町界から泉南市界までの延長約3,270メートル、幅員22メートル、4車線で計画され、熊取町界から国道481号までの区間は、府道大阪和泉泉南線と重複し、既に整備されておりますが、それ以南は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、第二阪和国道及び府道大阪和泉泉南線の2路線で、平成22年の交通量が一日当たり約49,000台となり、2路線で合計6車線の交通容量に対して十分満足し、将来交通量の減少傾向を考慮すると、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、未整備区間は現道がなく、一部が市街化区域内に位置しておりますが、既に住宅や工場が立地しているため、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。以上により、大阪岸和田泉南線については、延長約1,500メートルを廃止し、計画延長を1,770メートルに変更するもの

であります。

この案件について地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申出及び案の縦覧に対し、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】（小林潔司君）** ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございますでしょうか。ご質問、ご意見がないようですので、表決に入りたいと思います。議第367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】（小林潔司君）** 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368号です。その内容について幹事に説明させます。

## 6 議第368号「南部大阪都市計画道路の変更」について

**【幹事】（川上隆君）** 次に、議第368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25ページから27ページをご覧ください。本案件は、泉南市域における都市計画道路大阪岸和田泉南線ほか1路線の見直しに関するものでございます。

まず、都市計画道路大阪岸和田泉南線は、泉佐野市界から都市計画道路国道26号線までの延長約3,690メートル、幅員22メートル、4車線で計画され、一部、府道大阪和泉泉南線と重複し、全線が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、第二阪和国道及び府道大阪和泉泉南線の2路線で、平成22年の交通量が一日当たり約54,000台となり、2路線で合計6車線の交通容量に対して十分満足し、将来交通量の減少傾向を考慮すると、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、市街化区域内の区間については、既に市街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ことから、廃止としております。

次に、都市計画道路中小路岡田樽井線は、都市計画道路国道26号線から都

市計画道路信達樽井線までの延長約2,090メートル、幅員14メートル、2車線で計画され、一部、府道鳥取吉見泉佐野線と重複し、南海本線と並行する区間が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、府道泉佐野岩出線及び都市計画道路国道26号線の2路線で、平成22年の交通量が一日当たり約47,000台となり、2路線で合計6車線の交通容量に対して十分満足し、将来交通量の減少傾向を考慮すると、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、本路線の未整備区間は、歩道空間が確保されていないため、交通安全機能の必要性はありますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、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大阪岸和田泉南線及び中小路岡田樽井線の全線を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、10月3日に公聴会を開催し、1名の公述がありました。さらに、11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、意見書の提出はございませんでした。公聴会における公述の要旨につきましては、お配りしております資料5に記載しております。公述の要旨と大阪府の見解は次のとおりであります。

地域住民が大阪岸和田泉南線に対し、どのような思いを持っているのかを説明したい。JR新家駅は府道が踏切を跨いでいくので、電車の本数が朝夕一時間当たり12本で、その時に道路は600～700メートルの渋滞を起こしている。大阪岸和田泉南線は、オーバースパスまたはアンダーパスでJRの線路を跨ぐような形で、地域にとって安心安全になると思う。

また、新家駅まで送り迎えをしていたのが、特急も止まる日根野駅まで行けるようになるので、近隣住民にとっては、のどから手が出るような道路である。

大阪～和歌山間の道路は、湾岸線や旧国道26号などの5本がある。また、海山の道路は、岸和田から磯之上山直線や貝塚中央線などがある。縦の道路はたくさん整備されたが、横断する道路は昔のままで、片側1車線でセンターラインも取れず、大型トラック等産業の振興にも影響をしている。

また、大阪岸和田泉南線は地震時の避難路となる。5メートルの津波が来た

時に、第二阪和国道まで浸水するだろうと言われている。そうなれば、大阪和泉南線や阪和道、外環が救助や医薬品、物資の運搬のための道路になるであろうが、横断あるいは斜めに行く道路がないと困る。是非とも大阪岸和田泉南線は廃止ではなく、存続するようにお願いしたい。

今後、大雨や地震が来たときに、アンダーパスやオーバーパスでJRを跨ぐ大阪岸和田泉南線については、地域の住民として、もう少し待てといわれるのであれば待とうと思う。保安林や保全緑地、調整区域などに道路がつくなら、その両サイド100メートルか200メートルは市街化区域に編入し、地域が発展していくような流動的な考えを持っていただきたい。地域の住民はこの大阪岸和田泉南線を心待ちにしているので、よろしくご配慮をお願いする。

これに対する大阪府の見解は、都市計画道路大阪岸和田泉南線は、大阪南部の地域間を結ぶ広域的な道路ネットワークの一部を形成する路線でありますが見直し評価を行った結果、交通処理機能、市街地形成機能等の必要性も低く、民間の土地利用に長期の権利制限を課すことについて見直すべきと判断し、都市計画を廃止するものであります。

ご指摘のJR新家駅前の踏切による渋滞については、現在、大阪府と泉南市が連携し、都市計画道路砂川樫井線の延伸により、JR阪和線を跨ぐ新たな道路ネットワークを形成することで、その解消が図れるものと考えております。

また、泉南市域における海山方向の広域的な交通処理としては、府道泉佐野岩出線がその機能を有しているため、大阪岸和田泉南線の必要性は低いものと考えております。

次に、ご指摘の災害時の広域緊急交通については、平成25年8月20日に公表した津波防災地域づくり法に基づく大阪府域の津波浸水想定を考慮すると、大阪府地域防災計画において広域緊急交通路に指定されている第二阪和国道や府道大阪和泉南線、府道泉佐野岩出線等により、発災直後の応急対策にあたる緊急車両の通行は確保できているものと考えております。また、避難路については、泉南市地域防災計画において、現道を活かして設定されています。

なお、道路沿道の市街化区域の編入については、市が取り組む道路沿道などの地域のまちづくりの中で、必要に応じて市と調整してまいります。以上が公聴会での公述及びこれに対する大阪府の見解でございます。説明は以上でございます。

います。

**【会長】（小林潔司君）** ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご意見、ご質問はございますでしょうか。それでは、ご意見、ご質問がないようですので、表決に入りたいと思います。議第368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】（小林潔司君）** ご異議がないようですので、原案どおり可決します。次にご審議いただきますのは、議第369号です。その内容について幹事に説明させます。

## 7 議第369号「南部大阪都市計画道路の変更」について

**【幹事】（川上隆君）** 次に、議第369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25ページから27ページ、資料29ページから31ページをご覧ください。本案件は、阪南市域における都市計画道路鳥取自然田線の見直しに関するものでございます。

都市計画道路鳥取自然田線は、都市計画道路国道26号線から府道東鳥取南海線までの延長約2,560メートル、幅員11メートル、2車線で計画され、府道自然田鳥取荘停車場線と重複し、石田交差点から府道東鳥取南海線までの区間は概ね整備されておりますが、そこから西側は未整備となっております。

本路線は、平成22年の交通量が一日当たり約10,500台で、現道の交通容量に照らしても問題なく、将来交通量の減少傾向を考慮すると、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、都市計画道路国道26号線から、石田交差点までの区間については、都市計画上の2車線が既に確保され、計画幅員に対して歩道幅員が不足いたしますが、今後、都市計画事業により拡幅することもなく、事業の実現性が低いことから、交通安全機能について再検討した結果、廃止としております。以上により、鳥取自然田線については、延長約1,170メートルの区間を廃止し、計画延長約1,390メートル区間を石田自然田線に名称を変更するものであ

ります。

この案件について、地元説明会を開催し、変更内容について説明を行いました。また、公聴会での公述の申出及び案の縦覧に対し、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】(小林潔司君)** ただ今、幹事から説明を受けました議案について、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。ご質問、ご意見がないようですので、表決に入ります。議第369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】(小林潔司君)** 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。