

平成26年度 第1回

# 大阪府都市計画審議会 会議録

日 時：平成26年8月1日（金）

午後2時～午後3時27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

# 議 題

## 【審議案件】

議第382号「東部大阪都市計画道路の変更」について

議第383号「東部大阪都市計画公園の変更」について

議第384号「南部大阪都市計画公園の変更」について

議第385号「東部大阪都市計画区域区分の変更」について

議第386号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について

議第387号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置（建築基準法第51条  
ただし書き）」について

議第388号「大阪府における都市計画のあり方（諮問）」について

平成26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	小林 潔 司	京都大学教授	出	会長
2		矢守 克 也	京都大学教授	欠	会長代理
3		児島 亜 紀子	大阪府立大学教授	出	
4		近 藤 明	大阪大学教授	出	
5		嘉名 光 市	大阪府立大学准教授	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		塚口 博 司	立命館大学教授	出	
12	関係行政機関 の 職 員	曾根 則 人	近畿農政局長	出	代理:農村計画部長 茂木 重信
13		小林 利 典	近畿経済産業局長	欠	
14		森 昌 文	近畿地方整備局長	出	代理:企画部事業調整官 橋本 豊治
15		大久保 仁	近畿運輸局長	出	代理:企画観光部次長 岩本 修
16		三浦 正 充	大阪府警察本部長	欠	
17	府 議 会 議 員	永藤 英 機	府議会議員(維み)	出	
18		伏見 隆	府議会議員(維み)	出	
19		松本 利 明	府議会議員(維み)	出	
20		やまのは 創	府議会議員(維み)	欠	
21		藤村 昌 隆	府議会議員(公明)	出	
22		内海 久 子	府議会議員(公明)	出	
23		杉本 太 平	府議会議員(自民)	出	
24		半田 實	府議会議員(民主)	出	
25	市町村の長を 代表する者	森山 一 正	大阪府市長会会長	出	
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	内海 辰 郷	大阪府市議会議長会会長	出	
28		藤田 茂	大阪府町村議会議長会会長	出	
29	大阪市長及び 大阪府会議長	橋下 徹	大阪市長	出	代理:都市計画局長 川田 均
30		床田 正 勝	大阪府会議長	出	代理:副議長 杉田 忠裕

※ 委員30名中25名出席

平成26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	東大阪市長	野田 義和	議第382号 議第383号	出
2	東大阪市議会議長	天野 高夫	議第382号 議第383号	出
3	田尻町長	原 明美	議第386号	出
4	泉南市総合政策部長	西田 満	議第386号	出

平成26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	竹内 廣行	出	
2	都市整備部技監	吉村 庄平	欠	
3	都市整備部次長	神谷 雅之	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	※	臨時幹事:事業企画課長 森岡 武一
6	総合計画課長	友田 研也	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 仲 和幸
8	交通道路室長	浦田 隆司	※	臨時幹事:道路整備課長 安川 浩一
9	河川室長	山田 順一	※	臨時幹事:河川整備課主査 久保田 篤
10	下水道室長	中須賀 剛三郎	※	臨時幹事:事業課主査 村中 則政
11	公園課長	増山 和弘	※	臨時幹事:公園課課長補佐 吉田 宏司
12	港湾局長	井上 博睦	※	臨時幹事:計画調整課課長補佐 戸田 雅文
13	住宅まちづくり部長	堤 勇二	欠	
14	住宅まちづくり部技監	山下 久佳	欠	
15	住宅まちづくり部理事	井出 仁雄	出	
16	住宅まちづくり部次長	西田 昌弘	欠	
17	居住企画課長	三崎 信顕	欠	
18	建築指導室長	澤田 範夫	出	臨時幹事:審査指導課長 山添 光訓
19	住宅経営室長	前田 栄治	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:企画室計画課課長補佐 木村 克郎
22	市町村課長	堀井 善久	※	臨時幹事:市町村課副主査 角田 拓野
23	福祉総務課長	飯田 哲司	欠	
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	露口 正夫	欠	
27	みどり・都市環境室長	勝 又 章	※	臨時幹事:みどり推進課参事 山本 達也
28	循環型社会推進室長	磯田 浩	※	臨時幹事:産業廃棄物指導課長 中西 康雄
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:農政室整備課主査 片岡 一浩
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 赤坂 弘二
33	文化財保護課長	荒井 大作	※	臨時幹事:文化財保護課総括主査 岡本 敏行
34	府警本部交通規制課長	小坂 義之	※	臨時幹事:交通規制課管理官 久保田 耕一

平成26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	東大阪市建設局都市整備部長	中西 章三	議第382号 議第383号	出
2	東大阪市建設局土木部長	小西 啓之		出
3	貝塚市都市政策部長	文野 清人	議第384号	出
4	貝塚市都市政策部都市計画課長	亀岡 弘明		出
5	寝屋川市まち政策部長	茂福 隆幸	議第385号	出
6	寝屋川市まち政策部都市計画室長	大坪 史郎		出
7	泉南市都市整備部都市計画課長	稲垣 豊司	議第386号	出
8	田尻町事業部長	田伏 泰久		出
9	田尻町事業部都市政策課長	角 眞治		出
10	高石市土木部次長兼都市計画課長	藤原 正良	議第387号	出
11	高石市総務部生活環境課長	沼守 政光		出

## 目 次

1	開会	1
2	議第382号 「東部大阪都市計画道路の変更」について	4
3	議第383号 「東部大阪都市計画公園の変更」について	14
4	議第384号 「南部大阪都市計画公園の変更」について	17
5	議第385号 「東部大阪都市計画区域区分の変更」について	18
6	議第386号 「南部大阪都市計画区域区分の変更」について	20
7	議第387号 「産業廃棄物処理施設の敷地の位置(建築基準法第51条 ただし書き)」について	23
8	議第388号 「大阪府における都市計画のあり方(諮問)」について	25



## 1 開会

午後2時開会

【司会】 皆様、誠に恐れ入りますが、審議会の開催にあたりまして、事務局からご協力をお願いしたいことがございます。

まず、携帯電話をお持ちの方は、マナーモードに設定していただきますようお願いいたします。また、この会場は禁煙となっておりますので、喫煙はご遠慮願います。また、会議を傍聴される皆様におかれましては、先にお配りしております傍聴要領をお守りいただき、審議会開会中はご静粛にされますようお願いいたします。なお、本日は「クールビズ啓発運動」の一環として、幹事をはじめ事務局の服装は軽装とさせていただきますので、ご了承ください。

それでは、定刻となりましたので、ただ今から、平成26年度第1回大阪府都市計画審議会を開催いたします。私は本日の司会を務めます、総合計画課の森元と申します。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。お手元の配布資料一覧をご覧ください。資料は8点ございます。

- ① 「配付資料一覧及び委員配席表」（両面刷り）
- ② 「大阪府都市計画審議会条例及び規則」
- ③ 「議題及び付議案件一覧並びに委員・幹事名簿」（両面刷り）
- ④ 「資料1 議案書」
- ⑤ 「資料2 審議会資料」
- ⑥ 「資料3 平成25年度第11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」
- ⑦ 「資料4 南部大阪都市計画区域区分の変更（泉南市・田尻町）に対する意見書の要旨」
- ⑧ 「資料5 平成25年度第11回大阪府都市計画公聴会速記録」

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きます。漏れている「資料」はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

なお、ここで資料の訂正をお願いしたいと思います。「資料1 議案書」の30ページ、この中の枠囲みの中の住所でございますが、今現在、表示していますのは、「高石市高砂町」となっておりますが、「高石市高砂」と訂正をお願いいたします。それと「資料2 審議会資料」29ページでございます。2番の1、こちらも「高石市高砂町」となっておりますが、「高石市高砂」に訂正をお願いいたします。よろしいでしょうか。

次に、本日は、現委員数30名の方々のうち23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申し上げます。

なお、本審議会は公開で行いますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、審議会の開会にあたりまして、都市整備部長の竹内からご挨拶を申し上げます。

**【都市整備部長】（竹内 廣行君）** どうも皆様、こんにちは。大阪府都市整備部長の竹内でございます。平成26年度第1回大阪府都市計画審議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、ご出席を賜りまして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、ご指導を賜りましてこの場をお借りして厚くお礼申し上げます。

さて、道路をはじめとする都市インフラは、府民の安全安心な暮らしを支えるとともに、これからの大阪・関西の成長にも欠かすことができないものでございます。大阪府では、安全・安心の確保といった行政の原点を着実に実行するとともに、大阪・関西の成長の実現に向け、産業政策や観光政策などと連携した「都市経営の視点」による都市整備行政の推進に努めているところでございます。

こうした視点でのインフラ整備を進めるにあたりましては、まちづくりの基本となる都市計画の役割がますます重要になっておりまして、時代の変化に対応する取組みが一層求められているところでございます。

本日も審議いただきます案件は、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」に基づく「東部大阪都市計画道路の変更」な

ど6件に加えまして、「大阪府における都市計画のあり方」についても、諮問させていただきますこととなっております。

委員の皆様方には忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。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。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

【司会】 ありがとうございます。続きまして、前回の審議会開催以降、新たに当審議会委員にご就任されました方が多数おられますので、本日ご本人にご出席いただいております新委員の皆様をご紹介します。初めに、本年3月31日付けで辞任されました松村委員に代わり、新たにご就任いただきました学識経験者の委員をご紹介します。

【司会】 塚口委員でございます。

【塚口委員】 立命館大学の塚口でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 続きまして、ご就任された府議会議員の委員の方々をご紹介します。

【司会】 永藤委員でございます。

【永藤委員】 よろしく申し上げます。

【司会】 伏見委員でございます。

【伏見委員】 よろしく申し上げます。

【司会】 松本委員でございます。

【松本委員】 はい。よろしくお願いいたします。

【司会】 藤村委員でございます。

【藤村委員】 よろしく申し上げます。

【司会】 内海委員でございます。

【内海委員】 はい。よろしくお願いいたします。

【司会】 杉本委員でございます。

【杉本委員】 杉本でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 半田委員でございます。

【半田委員】 よろしく申し上げます。

【司会】 続きまして、大阪府市議会議長会会長の内海委員でございます。別の公務の関係で、遅れてお見えになります。

【司会】 大阪府町村議長会会長の藤田委員でございます。

【藤田委員】 藤田でございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 ご紹介は以上でございます。それでは、小林会長に議事進行をお願いしたいと存じます。小林会長よろしくお願いいたします。

## 2 議第382号「東部大阪都市計画道路の変更」について

【会長】（小林潔司君） はい。本審議会の会長を務めております小林でございます。よろしくお願いいたします。

委員の皆様には、本日お忙しいところ出席を賜り、厚く御礼申し上げます。

それでは、ただ今から、平成26年度第1回大阪府都市計画審議会の議事に入ります。今回ご審議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、「東部大阪都市計画道路の変更」を含みます7議案でございます。

最初にご審議いただきますのは、議第382号です。その内容について幹事に説明をさせます。

【幹事】（友田研也君） 総合計画課長の友田です。よろしくお願いいたします。それでは、議案について説明させていただきます。

議第382号東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の取組み状況につきましては、パブリックコメントにて府民意見を聴取し、平成22年度の都市計画審議会でご意見をいただいた上で、平成23年3月に「都市計画道路見直しの基本方針」を策定し、これに基づき、路線ごとに評価を行ってまいりました。

評価に対して、地元市町と協議が整ったものについて都市計画変更の手続きを行い、これまで23市4町にて、87路線約141キロメートルの都市計画道路を廃止しております。

本議案の説明に先立ち、見直しの基本方針について、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、およ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おります。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、説明責任を明確化するとともに、「権利者に対する制限に関しては、内容と同時に期間も考慮されなければならない」という最高裁判所判決での意見を踏まえ、長期間にわたる不要な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事業の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位置するか否かで評価を分けることとしております。今後は、都市構造を拡散型から集約連携型へと転換していく必要があることから、大半の区間が市街化調整区域内に位置する路線については、廃止候補としておりますが、概ね市街化区域内に位置する路線については、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、不特定多数の人が多く集まる駅前や広域防災拠点へアクセスする路線などを存続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、今回お示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ございます。

なお、歩道未整備区間の今後の対応については、「都市計画道路見直しの基本方針」に基づき廃止した路線についても都市計画の有無に関わらず、府道にお

ける歩道整備については、交通量の多い路線や通学路に指定された道路、バリアフリー法に基づく特定道路などを対象に優先整備区間を定め、進めているところであり、今後も地元の協力を得ながら必要な交通安全対策を図ってまいります。

それでは、議第382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1ページから11ページ、資料1ページから12ページをご覧ください。本案件は、東大阪市域における都市計画道路の変更に関するものでございます。

まず、東大阪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、平成42年度の将来交通量を予測した結果、合計が1日当たり約12万台となり、府道石切大阪線、国道308号、点線で示しております整備予定の都市計画道路大阪枚岡線、都市計画道路大阪瓢箪山線及び府道大阪東大阪線の5路線で合計14車線を備えることとなり、交通容量としては約13万台を確保し、将来交通量を充分処理できる状況でございます。また、南北方向の断面交通量については、同じく平成42年度の将来交通量を予測した結果、合計が1日当たり約20万台となり、府道旧大阪中央環状線、府道大阪中央環状線、府道八尾枚方線、整備予定の都市計画道路加納玉串線及び国道170号の5路線で合計22車線を備えることとなり、交通容量としては、約24万台を確保し将来交通量を充分処理できる状況でございます。

さらに、将来交通量の減少傾向を踏まえますと、東大阪市域の広域的な交通処理機能はこの10路線での対応で充足し、その他の広域的な都市計画道路の必要性は低いものと評価しております。以上のような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させていただきます。まず南北方向の路線から説明させていただきます。

都市計画道路渋川放出線は、都市計画道路渋川友井線から放出駅付近の大阪市界までの延長約5,020メートル、幅員25メートル、4車線で計画され、府道布施停車場線と重複している区間、布施駅の北側の一部区間及び国道308号と交差する付近は既に整備されております。また布施駅から都市計画道路大阪枚岡線までの一部区間は事業中であり、それ以外の区間は、未整備となっております。本路線のうち、国道308号から大阪市界までの区間は、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ことから廃止としております。

なお、都市計画道路渋川友井線から都市計画道路大阪八尾線までの区間及び都市計画道路大阪瓢箪山線から国道308号までの区間については、協議の結果、将来まちづくり計画との整合を図る上で必要な区間であるため、市の都市計画として存続してまいります。

次に、都市計画道路荒川森河内線は、都市計画道路荒川六万寺線から都市計画道路森河内横枕線までの延長約2,750メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、一部府道大阪東大阪線と重複し、都市計画道路森河内横枕線との交差点部付近を除いて整備済みとなっております。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計画幅員での拡幅の必要性も低いものと評価しており、都市計画上の整合も配慮し、国道308号から、都市計画道路森河内横枕線までの区間を廃止としております。

次に、都市計画道路友井稲田線は、八尾市界から都市計画道路大阪生駒線までの延長約5,900メートル、幅員25メートル、4車線で計画され、一部府道八尾茨木線と重複し大半の区間が未整備となっております。本路線のうち、八尾市界から国道308号までの区間及び都市計画道路森河内横枕線から都市計画道路大阪生駒線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廃止としております。残る区間については、既に完成しておりますが、協議の結果、市域のネットワークとして必要なため、市の都市計画として存続してまいります。

次に、都市計画道路友井長田線は、都市計画道路渋川友井線から都市計画道路森河内横枕線までの延長約4,390メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、府道旧大阪中央環状線と重複し、国道308号から南側の大半の区間は未整備となっております。本路線は、東大阪市域の南北方向の広域交通処理を担う路線であり、都市計画道路近江堂線から都市計画道路大阪枚岡線までの区間については、八戸ノ里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、また、事業の実現性も高いことから存続とするものです。また、都市計画道路渋川友井線から都市計画道路近江堂線までの区間及び都市計画道路大阪枚岡線から国道308号の区間については、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等を再検討し、その結果、廃止としております。

次に、都市計画道路東大阪中央線は、大東市界から八尾市界までの延長約5,370メートル、幅員30メートル、4車線で計画され、大東市界から新庄東付近の市道盾津西66号線までの区間及び国道308号から八尾市界までの区間が未整備となっております。本路線のうち、大東市界から都市計画道路大阪生駒線までの区間及び国道308号から府道八尾枚方線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廃止としております。なお、府道八尾枚方線から八尾市界までの区間については、今後、八尾市側の地域の道路ネットワークを検討する必要があることから、存続としております。また、都市計画道路大阪生駒線から国道308号までの区間については、概ね整備が完了しており、協議の結果、市の都市計画として存続してまいります。

次に、都市計画道路八尾枚方線は、大東市界から都市計画道路足代四条線までの延長約4,780m、幅員16m、2車線で計画され、府道八尾枚方線と重複し、国道308号との交差部付近を除き、未整備となっております。本路線は、東大阪市域の南北方向の広域交通処理を担う路線であり、都市計画上の2車線が既に確保され、交通処理機能としての更なる整備の必要性は低いものと評価しております。また、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、沿道は既に住宅等が立地していることから、計画幅員での拡幅の実現性は低いものと評価し、廃止としております。なお、近鉄奈良線と立体交差する約350m区間については、現在、事業中であることから、都市計画を存続するものであります。

次に、都市計画道路加納玉串線は、大東市界から八尾市界までの延長約

5, 780 m、幅員32 m、6車線で計画され、都市計画道路大阪枚岡線から南側の区間は、未整備となっております。本路線は、東大阪市域の南北方向の広域交通処理に対応する路線であり、交通処理機能の必要性が高く、事業の実現性も高いことから、都市計画を存続するものであります。なお、大東市界から都市計画道路大阪生駒線までの区間については、既に整備が完了しておりますが、接続する大東市側の都市計画道路の廃止に伴い、都市計画上の整合を図るため、廃止としております。

次に、東西方向の路線について説明させていただきます。都市計画道路徳庵鴻池線は、大阪市界から都市計画道路東大阪中央線までの延長約2,530メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、府道石切大阪線と重複し、全線未整備となっております。本路線は、重複する府道石切大阪線が東大阪市域の東西方向の広域交通処理を担う路線であり、都市計画上の2車線が既に確保され、交通処理機能としての更なる整備の必要性は、低いものと評価しております。また、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、沿道は、既に住宅等が立地していることから、計画幅員での拡幅の実現性は低いものと評価し、全線廃止としております。

次に、都市計画道路稲田石切線は、都市計画道路小阪稲田線から都市計画道路山麓線までの延長約6,810メートル、幅員20メートル、4車線で計画され、府道大阪中央環状線から都市計画道路新庄荒本北線までの区間及び府道石切大阪線と重複する一部区間は、既に整備されておりますが、それ以外の区間は未整備となっております。本路線は、一部重複する府道石切大阪線が東大阪市域の東西方向の広域交通処理を担う路線であることから、その重複区間である都市計画道路加納玉串線から国道170号までの区間は事業の実現性が高く、都市計画を存続するものとしております。しかし、国道170号から旧国道170号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、交通処理機能としての更なる整備の必要性は、低いものと評価しております。また、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等を再検討し、その結果、廃止としております。

また、都市計画道路小阪稲田線から府道大阪中央環状線までの区間、都市計

画道路新庄荒本北線から都市計画道路加納玉串線までの区間及び旧国道170号から都市計画道路山麓線までの区間については、大部分が府道石切大阪線とも重複せず、大半が現道もなく、既に住宅地等が形成されている市街化区域に位置しているため、市街地形成機能等の必要性は低いものと評価し、廃止としております。なお、府道大阪中央環状線から都市計画道路新庄荒本北線までの区間については、既に完成しておりますが、協議の結果、市の都市計画として存続してまいります。

次に、都市計画道路大阪枚岡線は、大阪市界から都市計画道路山麓線までの延長約8,660メートル、幅員27メートル、4車線で計画され、一部、府道大阪東大阪線、府道大阪枚岡奈良線、府道八尾茨木線及び国道308号と重複し、全線未整備となっております。本路線は、東大阪市域の東西方向の広域交通処理を担う路線であり、府道大阪中央環状線から国道170号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としております。また、大阪市界から府道大阪中央環状線までの区間については、現在2車線の府道が整備されており、交通処理機能としてのさらなる整備の必要性は低いものと評価しております。また、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計画幅員での拡幅の必要性も低いものと評価し廃止としております。また、国道170号から都市計画道路山麓線までの区間については、府道大阪枚岡奈良線及び国道308号がそれぞれ重複、並行しており、交通処理機能としての更なる整備の必要性は低く、当該区間は既に住宅等が立地していることから、事業の実現性は低いものと評価し廃止としております。

次に、都市計画道路大阪八尾線は、大阪市界から府道大阪中央環状線までの延長約3,290メートル、幅員16メートル、2車線で計画され、府道大阪八尾線と重複し、都市計画道路太平寺上小阪線から南側の区間は未整備となっております。本路線のうち大阪市界からJR長瀬駅前までの区間は、JR長瀬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存続としております。また、JR長瀬駅前から府道大阪中央環状線までの区間は、都市計画上の2車線が既に確保され、交通処理機能としてのさらなる整備の必要性は、低いものと評価しております。また、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、沿道は既に住宅等が立地していることから、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、都市計画道路大阪瓢箪山線の八戸ノ里駅北口駅前交通広場については、近鉄奈良線八戸ノ里駅北口に計画面積1,600平方メートルで、昭和21年に計画決定され、都市計画道路大阪瓢箪山線の一部を構成する広場となっております。乗降客の多い鉄道駅にある広場であり、歩行者や自転車の安全性や利便性向上の機能、鉄道・バス等の交通機関相互の乗継円滑化の機能がございしますが、現状において再精査したところ、いずれの機能も既に整備された約2,500平方メートルの広さを有する、八戸ノ里駅南口駅前交通広場にて代替機能が確保できるため、廃止するものであります。

続きまして、瓢箪山駅前交通広場については、都市計画道路瓢箪山駅前線の一部に含まれておりましたが、東大阪市における見直しにより、瓢箪山駅前線、足代四条線、瓢箪山駅前東西線が廃止されるため、市と協議の結果、都市計画道路大阪瓢箪山線からのアクセスで代替機能を確保できることから、本路線の一部として追加するものであります。これにより、各路線の変更内容についてまず、南北方向の路線は、渋川放出線は延長約1,120メートルを廃止し、それぞれ名称を高井田長堂線、布施駅前線及び寿渋川線に変更し、荒川森河内線は、延長約470メートルを廃止し、名称を高井田荒川線に変更し、友井稲田線は、延長約5,560メートルを廃止し、名称を長田西線に変更し、友井長田線は、延長約1,320メートルを廃止し、それぞれ名称を長田中線及び御厨南上小阪線に変更し、東大阪中央線は、延長約3,400メートルを廃止し、名称を東大阪中央線及び若江東線に変更し、八尾枚方線は、延長約4,430メートルを廃止し、加納玉串線は、延長約550メートルを廃止するものであります。なお、南北の交通については、最初に説明したとおり点滅している5路線で対応することとしております。

次に、東西方向の路線については、徳庵鴻池線は全線約2,530メートルを廃止し、稲田石切線は延長約5,280メートルを廃止し、名称を新庄西線及び川田石切線に変更し、大阪枚岡線は延長約5,370メートルを廃止し、大阪八尾線は、延長約2,260メートルを廃止するものであります。なお、

東西の交通については、最初に説明したとおり、点滅している5路線で対応することとしております。

また、大阪生駒線、鴻池駅前線及び山麓線については、区間の一部を市の都市計画道路として分割し、名称のみを変更するものであります。大阪生駒線は、それぞれ名称を三島東鴻池線、大阪生駒線及び徳庵稲田線に変更し、鴻池駅前線は、それぞれ名称を鴻池駅前線及び鴻池本庄線に変更し、山麓線は、それぞれ名称を北山麓線、枚岡駅前線及び南山麓線に変更するものであります。

さらに、大阪外環状線及び荒川六万寺線については、都市計画の内容は変わりませんが、見直しにより生じる路線番号の欠番を整理するため一連番号を変更し、また、大阪外環状線及び大阪瓢箪山線については、路線の再精査により路線延長の表示を変更しております。

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、本年3月18日に公聴会を開催し、1名の公述がありました。さらに4月14日から28日までの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、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3に記載しております。公述の要旨は次の通りであります。

平成18年の後半に、都市計画道路稲田石切線の沿道に本社ビルを建てる予定で土地を購入する際、都市計画道路が通っているということで、東大阪市に確認に行った。そこで、東大阪市の担当者から当該箇所両サイドの区間が整備されているので、ここは道路ができると言われた。建設予定の倉庫は、5階建ての重量鉄骨なので、都市計画道路にかかるはずということで、市の方が控えて建てて下さい、ということで控えた。

しかし、控えることで倉庫の間口が狭いことから、コンテナの通る場所を確保しないといけないので、倉庫の一部、通常収益が得られる箇所である、1階の30坪ほどを削った。その上で、平成19年1月19日に建築確認を行ったが、その時に再度確認すると、3階建て以上や鉄筋、重量鉄骨の建物は建てないでください、というふうに市の方に言われたので、その通りにやった。

ところが、先日、平成26年2月に説明会があり、この都市計画道路は無くなる、と聞いた。私どもには収益に関わることなので、ちょっと納得いかない

ので公述申出書を提出した。通常であれば、1階のフロア部分だと、30坪で月30万円くらいの収入が得られる予定だが、それを削った、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、都市計画道路稲田石切線については、急激な人口の増加、交通量の増大に対処するため、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」に基づき評価を行いました。

その結果、先ほども説明しました通り、東大阪市域の東西方向の広域的な交通処理としては、府道石切大阪線や国道308号など5路線で対応可能であり、府道石切大阪線は、すでに2車線が確保されているため、本都市計画道路稲田石切線による交通処理機能の必要性は、低いものと考えております。

さらに、本路線の都市計画道路小阪稲田線から府道大阪中央環状線までの区間及び都市計画道路新庄荒本北線から都市計画道路加納玉串線までの区間は、大半が現道と重複しておらず、既に住宅や工場等が立地していることから、都市計画道路による新たな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、これらの区間については、府民に対して将来の過度な財政上の負担を生じさせない、民間の土地利用に対して長期の権利制限を課さない、といった視点から都市計画を廃止しようとするものであります。なお、「都市計画（道路）見直しの基本方針」においても示しておりますが、盛岡市における訴訟の最高裁判決にありますように、都市計画による所有権の制限については、土地所有者が公共の福祉のために一般的に受忍して頂く限度内の制限である旨の判決がでておりますことから、ご理解を頂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）** はい。ありがとうございます。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。ございませんか。それでは特段ご意見、ご質問がございませんようですので、表決に入りたいと思います。議第382号を原案と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383号です。その内容について幹事に説明をさせます。

### 3 議第383号東部大阪都市計画公園の変更について

【幹事】（友田研也君） 議第383号「東部大阪都市計画公園の変更」及び議第384号「南部大阪都市計画公園の変更」については、「都市計画公園・緑地の見直し」に伴う変更案件でございます。

議案の説明に先立って、都市計画公園・緑地の見直しの基本方針について、説明をさせていただきます。都市計画公園・緑地の見直しにつきましては、大阪府都市計画審議会常務委員会でご検討頂き、パブリックコメントで府民の皆様からのご意見も伺い、「都市計画公園・緑地（府営公園）見直しの基本方針」を平成24年3月に策定したものでございます。この方針に基づき、府営公園19公園のうち、民有地に建築制限がかかっている11公園の未開設区域を見直しの対象としております。このうち昨年度石川河川公園について、見直しに伴う一部区域の廃止を行っております。

まず、この基本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、府域における一人当たり公園緑地面積が少なく、府民の8割が都市部のみどりが少ないと感じている中で、人口減少、少子高齢化や自治体の財政状況の悪化また、長期未着手の都市計画の見直しを重視する国の動向など、社会経済情勢がこれまでとは大きく変化しつつあり、一方で南海・東南海地震など災害リスクの高まり、ヒートアイランド現象などによる都市環境の悪化などへの早急な対応も求められております。このような中、今後都市計画公園・緑地では、建築制限の長期化への対応、またこれまで以上に事業に対する説明責任を果たす必要性が高まっており、一方で災害リスクへの対応、みどりを早期に確保していく必要があることなどの課題にも直面しております。

その上で基本方針では、都市づくりにおいて「みどり」の施策を重要視し、「みどり」の充実を一層しっかりと行っていける現実性のある施策を展開する

ために、都市計画公園・緑地だけでなく街路樹や河川空間等を活用した施設緑地、また風致地区などの地域性緑地を一体的、総合的に評価し、都市計画公園・緑地の見直しを行うこととしております。具体的な評価の手順としては、基本方針に基づくフローにより、公園緑地の見直し対象区域ごとに評価を行うこととしております。

まず、公園緑地としての必要性について、防災、環境、景観に資する「存在効果」、スポーツ、レクリエーションに資する「利用効果」、商業、観光、教育、文化等に資する「媒体効果」の3つの効果を基本に、都市計画上の確認としてマスタープランや緑の基本計画などの上位計画への影響や、関連する都市計画との整合などを評価することとしております。この評価により公園緑地としての必要性が高い場合は、次に公園緑地機能の代替性の評価を行います。一定の担保性のある地域性緑地等によるみどりの機能の代替性がない場合は、都市計画公園・緑地として存続とし、公園緑地として整備する必要性があるため、実現性を評価します。実現性が高いものについては「整備」、実現性が低いものについては「整備保留」とし、社会経済情勢に合わせ、概ね10年毎の見直しの中で再検証することとしています。

また、公園緑地としての必要性が高いが、代替性の評価において、公園緑地機能の代替性があると評価された場合は廃止とし、その機能の担保性を確保してまいります。公園緑地としての必要性も低いと評価された場合は、都市計画を廃止とし、廃止後の土地利用に対する配慮の必要性の検討を行うこととしております。以上が「都市計画公園・緑地（府営公園）見直しの基本方針」の概要であります。

それでは議第383号「東部大阪都市計画公園の変更」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13ページから15ページをご覧ください。

本案件は、東大阪市東部に位置する都市計画公園枚岡公園の見直しに関するものであります。本公園は生駒山麓の府民の森に隣接し、枚岡山及び額田山の一部を区域とするもので、計画面積約43.2ヘクタールで昭和51年に風致公園として計画決定され、現在、約1.2ヘクタールが未開設となっております。枚岡公園の未開設区域は、出雲井町地区の神津嶽山頂付近で、一部は既

に府有地であり、今回、未着手の民有地である、枚岡神社の神社地、約0.4ヘクタールを見直し対象とし、評価を行ったものであります。

この未着手区域は、当初計画で自然を生かした樹林地・散策路として計画され、隣接する府民の森と合わせた緑のネットワークの骨格の一部を形成しており、存在効果の環境機能及び景観機能について、必要性が高いと評価しております。一方で利用効果及び媒体効果については、既に神津嶽を迂回する散策路が整備されており、新たな公園整備の必要性は低いものと考えております。また、都市計画上の確認として、廃止による上位計画等への影響もございませんでした。

次に、必要性が高いと評価された環境・景観機能について、代替性を評価しますと、山頂部に枚岡神社の神津嶽本宮が整備され、境内及び周辺の森林が神社地として管理されていることから、緑地の機能が代替されていると考えております。このため、環境機能及び景観機能の必要性は高いものの、代替機能が確保されていると評価し、当該区域について廃止としております。この変更に合わせて、神津嶽の見直し対象区域に隣接する未開設区域について、既に府有地で、府民の森として管理していることから、見直し対象区域とあわせて廃止としております。さらに、山手町地区及び東豊浦町地区において、境界確定及び界線整理を行った結果、都市計画の区域を変更するものであります。

以上により、あわせて約1.2ヘクタールの都市計画が廃止され、枚岡公園の都市計画決定面積を約43.2ヘクタールから約42.0ヘクター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。説明は以上です。

**【会長】（小林潔司君）** はい。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。ご意見、ご質問がございませんようですので、表決に入りたいと思います。議第383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384号です。その内容について幹事に説

明をさせます。

#### 4 議第384号南部大阪都市計画公園の変更について

【幹事】（友田研也君） それでは、議第384号「南部大阪都市計画公園の変更」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17ページから19ページをご覧ください。

本案件は、貝塚市の臨海部に位置する都市計画公園「二色の浜公園」の見直しに関するものであります。本公園は、二色の浜海岸の一部と、その後背地を主な区域とする広域公園であり、計画面積約43.1ヘクタールで、昭和25年に計画決定され、現在約0.6ヘクタールが未開設となっております。今回、公園エントランス付近の未着手の私有地である、沢地区 約0.3ヘクタールについて、見直し評価を行ったものであります。

この未着手区域は、公園の管理事務所及び駐車場に隣接しており、当初、公園案内所及び駐車場の計画でしたが、存在効果の防災・環境・景観機能についての必要性は、低いものと評価しています。また、利用効果・媒体効果については、現在は、隣接する管理事務所案内機能を提供していること、駐車場については、既に常設の駐車場が整備され、また、夏季等の来場者が多い時期には、開設区域内のスポーツ広場や阪神高速湾岸線の高架下スペース等を臨時駐車場として供用していることから、整備目的は、すでに開設している区域で充足しており、新たな整備の必要性は低いものと考えております。また、都市計画上の確認として、上位計画等への影響もございませんでした。

このため、公園緑地としての必要性は低いものと評価し、当該区域について廃止としております。また、公園北側の芝生の丘に隣接する脇浜地区 約0.3ヘクタールについては、当初計画では緑地としておりますが、隣接する近木川の自然再生施設として「汽水ワンド」を整備し、今後、引き続き河川施設として管理していくこととなったため、今回面積約0.3ヘクタールの都市計画を廃止するものです。

以上により、あわせて約0.6ヘクタールの都市計画が廃止され、二色の浜

公園の都市計画決定面積を約43.1ヘクタールから約42.5ヘクター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。説明は以上です。

**【会長】（小林潔司君）** はい。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。ご意見、ご質問がございませんようですので、表決に入ります。議第384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）** ご異議がございませんようですので、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385号です。その内容について幹事に説明をさせます。

## 5 議第385号東部大阪都市計画区域区分の変更について

**【幹事】（友田研也君）** 議第385号「東部大阪都市計画区域区分の変更」についてご説明いたします。議案書の21ページから23ページ、資料の21ページから23ページでございます。

今回、区域区分を変更しようとする「小路地区」は、寝屋川市南部の市街化調整区域に位置します。本地区は、国・府・沿道市の合意のもと平成21年12月に第二京阪沿道まちづくり方針を策定、これを東部大阪都市計画区域マスタープランに反映し、「第二京阪道路沿道で計画的にまちづくりを推進する」としております。

第二京阪沿道まちづくり方針は、幹線沿道の立地ポテンシャルを有効に活用し、大阪の活力を創出するため、5つの土地利用方針に基づき、工場・業務・流通など企業ニーズに対応した土地利用を実現する沿道のまちづくりを誘導します。

東部大阪都市計画区域マスタープランにおいて、機動的・計画的にまちづく

りを進められるよう全線を保留区域とし、第二京阪沿道まちづくり方針の土地利用の方向性を示し、また、沿道各市の市都市計画マスタープランにも同様に第二京阪道路沿道における土地利用方針を位置付けてまいりました。

寝屋川市の都市計画マスタープランでは、「第二京阪道路沿道については、都市活力を支える産業集積や都市景観の形成を図るとともに、既成市街地における住環境の維持・保全を図りつつ、都市的土地利用と農地などが調和した計画的な土地利用を誘導するため、地域が主体となったまちづくりを推進する」としております。

本地区は、平成22年度にご審議いただきました府下一斉の区域区分の見直し時点において、市街化区域へ編入する熟度には達していなかったことから、計画的な市街地整備の実施が確実となった段階で、市街化区域への編入が可能となる「保留フレーム」を設定いたしました。今回、保留解除する区域は地元において協議・検討が重ねられ、このたび土地区画整理事業と地区計画による計画的な市街地整備の実施について合意形成が図られ、また、関係機関との協議が整ったことから、約13ヘクタールの区域を市街化区域に編入するものでございます。

本地区では、土地区画整理事業により、区画道路や公園・緑地、下水道など都市基盤施設を整備します。併せて、地区計画を定めることにより緑化率の最低限度20パーセントを確保するとともに、壁面の位置の制限、かき又はさくの構造の制限をするなど、環境・景観に配慮した土地利用を図ることにより、良好な市街地の形成が確実な区域となるため市街化区域へ編入するものです。

土地利用計画に関して、物流・業務施設地区は、第二京阪道路沿道のポテンシャルを活かした物流施設等を立地し、複合業務地区は、新しい市街地にふさわしい産業、サービス施設等を立地します。

用途地域については、準工業地域とし、地区計画において物流や商業・業務施設などの用途に制限するとともに、敷地面積の最低限度を定めます。

また、複合住宅地区は、既存集落との調和を図った住宅地を中心とする土地利用を図ります。

用途地域を第1種住居地域とし、地区計画において住宅及び比較的規模の小さな商業業務施設の用途に制限するとともに敷地面積の最低限度等を定めます。

市街化区域編入に関連する都市計画について、寝屋川市において土地区画整理事業の決定、用途地域、防火・準防火地域の変更地区計画の決定を行うこととしており、7月17日に開催されました寝屋川市都市計画審議会において承認されております。

都市計画の案の作成にあたり、平成25年12月2日から2週間、公述人の募集を致しましたが公述の申出はございませんでした。また、本年5月22日から2週間、案の縦覧を行いました。意見書の提出はございませんでした。説明は以上です。

**【会長】（小林潔司君）** はい。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。よろしゅうございますか。それでは、特段ご意見、ご質問がございませんようですので、表決に入りたいと思います。議第385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386号です。その内容について幹事に説明をさせます。

## 6 議第386号南部大阪都市計画区域区分の変更について

**【幹事】（友田研也君）** 議第386号「南部大阪都市計画区域区分の変更」についてご説明いたします。議案書の25ページから27ページ、資料の25ページから27ページでございます。

今回、区域区分の変更を行おうとする区域は、田尻町域及び泉南市域にまたがる区域で、関西国際空港の2期島国際貨物地区でございます。

関西国際空港は、平成6年9月に開港し、その後平成7年12月に2期事業に着手し、平成17年10月に第2滑走路の埋め立てが完了。その後、滑走路や誘導路などの工事に着手し、平成19年8月に第2滑走路、平成21年4月に国際貨物地区、平成24年10月にLCCターミナルが供用開始されました。

大阪府では、昭和45年の区域区分の当初決定時から土地利用を図ることを目的として、公有水面埋立法に基づく事業を実施している区域または事業が完了した区域については、市街化区域に指定してきております。

関西国際空港は、同法に基づき全域埋立により造られた施設であることから、全都市街化区域とするところですが、1期島の区域区分を決定する際に、海上空港であることや他に同様の事例もなかったことから、唯一の地権者である、関西国際空港株式会社や地元2市1町と協議等を重ね、関西国際空港の区域区分の考え方を整理しました。

1期島では、平成6年9月の開港とほぼ同時期に、大阪府都市計画地方審議会の承認をいただき、旅客ターミナル地区、国際貨物地区、国内貨物地区、駐機場地区などは市街化区域に、滑走路、誘導路を市街化調整区域に区分いたしました。

2期島では、この考え方にに基づき平成22年度には国際貨物地区、平成24年度にはLCCターミナル地区を市街化区域に編入しております。今回、変更しようとする地区は、2期島内の赤枠の地区でございます。

2期島は、平成22年度にご審議いただきました、府下一斉の区域区分の見直し時点において、土地利用が定まっていなかったため、土地利用が確実となった段階で市街化区域への編入が可能となる「保留フレーム」を設定いたしました。今回駐機場の用に供する部分が完成したことから、1期島において決定した区域区分の考え方にに基づき、約4ヘクタールの区域を市街化区域に編入しようとするものでございます。

市街化区域編入に併せて、準工業地域の用途を定める都市計画決定を泉南市及び田尻町において行うこととしており、7月20日に開催されました泉南市都市計画審議会及び7月10日に開催されました田尻町都市計画審議会において承認されております。

都市計画の案の作成にあたり、平成25年12月2日から2週間、公述人の募集をいたしましたが、公述の申出はございませんでした。また本年5月22日から2週間、案の縦覧を行いましたところ1通、意見書が提出されました。ご意見は3点あり、概要とそれに対する大阪府の見解をお配りしております、資料4に記載しております。

まず、ご意見の1点目としまして、事例がなかった1期島供用時と異なり、中部国際空港及び神戸空港という同様の海上空港の事例が存在しているので、両空港と同様の考え方に立脚して区域区分が再整理されるべき。また、駐機場は航空法により一般の人の立ち入りが厳しく制限されており、さらに設置基準では航空機を安全に駐機するため、駐機の方法等に応じ十分な面積を有するとともに、適切な形状を有することとされているため、駐機場が市街化することはない。したがって、市街化を図るべき区域に駐機場を編入しようとするのは、矛盾する。

ご意見の2点目としまして、内陸部は「市街地の形成」を要件としているにもかかわらず、関空島のみ「都市活動の有無」を市街化区域編入の要件としていることは、公平な裁量に欠けている。駐機場の機能や制限、運用実態からも駐機場が「都市活動」の場とみなされることは、理解し難いというご意見でございます。

これらご意見2点に対する大阪府の見解は、先ほどご説明したとおり本来、全都市街化区域とするところ、1期島時に関西国際空港株式会社、地元2市1町と協議等を重ね、駐機場については旅客の乗降、貨物の積卸し、給油及び機体整備等を行う場所であり、市街化区域へ編入することと整理しております。また、市街地の形成を検討する際は、健康で文化的な都市生活や機能的な都市活動を確保することなども考慮しており、関空島のみ都市活動の有無を市街化区域編入の要件としているわけではありません。なお、空港ごとに区域区分は異なっており、大阪府では2期島についても1期島と同様の考え方で区分することが適切であると考えております。

参考に、他の空港における区域区分についてもご説明いたします。伊丹空港は、全都市街化区域であり、羽田空港は、施設の拡張に伴い、沖合い展開した区域も含め、全都市街化区域でございます。また成田空港は、全都市街化調整区域であり、中部国際空港、神戸空港は市街化区域と市街化調整区域に区分されております。このように空港ごとに区域区分は異なっており、1期島の区域区分の考え方と同様に旅客ターミナル地区、国際貨物地区、国内貨物地区、駐機場地区などは市街化区域に、滑走路、誘導路を、市街化調整区域に区分することが適切と考えております。

ご意見の3点目としまして、都市計画税の負担の発生のほか、市街化区域編入の影響で固定資産税や不動産取得税の負担も増加し、他の海上空港と比べて不利な税負担を強いられている、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、区域区分の変更の要否は、税負担の観点から検討するものではなく、土地利用の状況から判断するものと考えております。説明は以上でございます。

**【会長】（小林潔司君）** はい。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。よろしゅうございますか。それではご意見、ご質問がございませんようですので、表決に入ります。議第386号を原案とお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）** 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387号です。その内容について臨時幹事に説明をさせます。

## 7 議第387号産業廃棄物処理施設の敷地の位置（建築基準法第51条ただし書き）について

**【幹事】（山添光訓君）** 議第387号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置」についてご説明いたします。私は、審査指導課長の山添と申します。よろしくお願いたします。議案書の29ページから31ページ、資料につきましても同じく29ページから31ページでございます。

本日、御審議いただきます案件は、建築基準法第51条のただし書きの規定に基づき、特定行政庁であります大阪府が、民間事業者の産業廃棄物処理施設建築許可を行うにあたり、本審議会にお諮りするものでございます。本案件の位置は、高石市の北西に位置し、臨海工業地域内で高砂3丁目78番でございます。用途地域は工業専用地域に指定されております。申請施設は、廃プラスチックや木くず、がれき類など産業廃棄物の中間処理施設でございまして、破砕機を1台設置し、1日の処理能力は廃プラスチック119トン、木くず

120. 1トン、がれき類139.5トンなどがございます。

敷地の面積は、1,017.56平方メートルで、建築面積は、破砕施設、事務所の合計306.64平方メートルとなります。

この写真は、申請地を搬入側より撮影したものでございます。周辺の土地利用については、敷地は北東部が海に面しており、他に周辺には工場、倉庫、事務所、ガスタンクなどが立地しており、病院その他の公共施設及び住宅はございません。最も近い住宅地は、敷地の東側にありますが、敷地より約2.3キロメートルの位置にあり、阪神高速道路湾岸線と大阪臨海線及び海で隔てられているところでございます。

当敷地への廃棄物の搬出入は、幅員7.5メートルの前面道路、幅員36メートルの高砂1号線を経て大阪臨海線へ向かうルートを主な経路といたしております。なお、事業者から平行して「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、施設の設置許可申請が提出されており、その中で生活環境影響調査が事業者により実施されております。表にございますよう、選定された項目は、大気質、騒音、振動でございます。

悪臭を発生するものは取り扱わず、水利用も散水程度で少量のため、これらの調査項目は対象となっております。調査範囲は事業者と大阪府が協議したところ、直近の住宅まで約2.3キロメートルと距離が離れているため、調査範囲は、申請敷地中心と敷地境界上を設定いたしました。また、運搬車両の走行に係る影響を把握するため、主要運搬経路沿いの地点なども設定しております。「生活環境調査」の結果でございます。大気質への影響については、施設稼働によるもの、運搬車両の走行に伴うもの、ともに増加はわずかであり「本計画による大気質については、生活環境への影響はほとんどないと見込まれる」と評価されております。

次に、騒音・振動への影響については、施設稼働によるもの、運搬車両の走行に伴うもの、ともに増加はわずかであり、「本計画による騒音・振動については、生活環境への影響はほとんどないと見込まれる」と評価されております。

また、大阪府循環型社会形成推進条例に基づき、事業者が地元説明会を行うとともに、平成25年10月18日から11月18日までの期間、事業計画書の縦覧を行った結果、意見書の提出が3通ありました。

意見書の主な内容としましては、事業所周辺の駐車について、他の車両の通行の妨げにならないよう駐車スペースを設けること、周辺への粉じんの飛散がないよう対策を講じることであり、これに対しまして、事業者は、車両待機場所を設け、路上駐車しないようにする、集塵機・散水施設・カーテンを設け、シャッターなど開閉を短時間で行うことで粉塵流出を抑制する、という対策を行う予定とのことでございます。

大阪府といたしましても、これらの意見に対し、適切な対策を講じるよう、事業者に通知しているとのことです。説明は以上です。

**【会長】（小林潔司君）** はい。ただ今、臨時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。よろしいですか。はい。それではご意見、ご質問がございませんようですので、表決に入ります。議第387号を原案とお認承することについて、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388号です。本議案は「大阪府における都市計画のあり方」について、知事から当審議会に対する諮問でございます。それでは諮問理由について、幹事に説明をさせます。

## 8 議第388号大阪府における都市計画のあり方について

**【幹事】（友田研也君）** それでは知事からの諮問であります議第388号「大阪府における都市計画のあり方」について、ご説明いたします。議案書の33ページから35ページでございます。

諮問の趣旨ですが、平成18年7月に本審議会より「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」について答申を頂きました。本答申では、都市づくりの基本目標として「ふる里大阪」として誇れる都市づくり、「集積と交流による都市活力」の再生・創出、「緑に縁取られた集約・連携型都市構造の強化」が提言されるとともに、連携性、先導性、広域性、マネジメントの観点にたった施

策の推進を掲げております。本答申を受けて「都市計画区域マスタープラン」を策定し、これに基づき都市政策を進めてまいりましたが、人口減少・超高齢社会の進展、経済のグローバル化による国際的な都市間競争の激化、家族形態の多様化、ICTの普及等によるライフスタイルの変化、市町村への権限移譲など、社会情勢が大きく変化しており、都市政策のあり方を今一度見直すべき時期に来ております。

大阪の厳しい財政状況の中、民間の力を最大限に活かした柔軟な手法により国際競争に打ち勝つ強い大阪を創造するとともに、公共交通ネットワークの充実、産業や雇用の確保、豊かなみどりの創出、良好な住環境の形成等により安全・安心に生き生きと暮らせる大阪を築いていく必要があります。

あわせて、東日本大震災等の大規模災害の教訓を踏まえた、都市の防災性の向上、歴史的・文化的資源を活かした都市魅力の創造、都市の低炭素化やエネルギー利用の合理化による、循環型都市構造の構築に向けて取り組む必要があります。

また、公的不動産等の既存ストックを効果的に活用した都市の再構築や新たな広域インフラの整備とあわせて、計画的な土地利用の誘導等を民間の資金やノウハウを取り入れて進めるため、都市づくりに係わる多様な主体の参画を基本とした、都市マネジメントの仕組みを整えていくことが求められております。

そこで、今後の都市政策を進めるにあたり、これらの社会情勢の変化や課題を踏まえ、大阪府における都市計画のあり方はいかにあるべきか、貴審議会に諮問するものでございます。今後審議会においてご議論いただき、今年度末にとりまとめを頂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）** はい。ただ今、諮問理由及び検討スケジュールについて説明をいただきましたが、本諮問に対しまして、専門的かつ集中的・機動的に検討を進めるため、本審議会に常務委員会を設けたいと思います。

説明を受けました議案について、常務委員会を設け、検討を進めることと、今後の進め方についてご意見、ご質問はございませんでしょうか。はい。

**【半田委員】** 半田ですけれども、自転車に対してこれから安全な道路にしていくことが議会でも議論になっていますので、道路につきましては、自転車レーンを導入する、というようなことも都市計画の中に入れていただきたいと思います。

思います。以上です。

**【会長】（小林潔司君）** はい。ありがとうございます。ただ今の、半田委員からのご意見は、ご示唆として受け取らせていただきたいと思います。よろしいですか。常務委員会の中で検討させていただきたいと思います。そのほかに、ご意見、ご質問はございますか。それでは、そのほかにご意見、ご質問がございませんようですので、当審議会に常務委員会を設置することについて、ご了承をいただけますでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

**【会長】（小林潔司君）** 常務委員会の委員につきましては、大阪府都市計画審議会条例第6条において、「常務委員会は会長及び会長が指名する委員若干名で組織する。」と規定されております。当審議会委員から学識経験者の方々を中心に選任することとし、委員の選任につきましては、私会長にご一任いただけますでしょうか。よろしいですか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

**【会長】（小林潔司君）** はい、それではご承認いただきましたので、今後、委員を選任し、常務委員会を設け、検討を進めていきたいと思っております。委員各位のご協力をよろしくお願いいたします。なお、常務委員会での検討内容につきましては、適宜皆様にご報告いたしますので、あわせてよろしくお願いいたします。

以上で、本日の審議は終了いたしました。本日ご審議いただきました議案につきましては、直ちに事務局に必要な手続きを進めさせます。それでは、これをもちまして、平成26年度第1回大阪府都市計画審議会を閉会とさせていただきます。委員の皆様方には議事の進行にご協力いただきまして、ありがとうございました。

午後3時27分閉会