

平成22年度 第1回

大阪府都市計画審議会 会議録

日 時：平成22年8月3日（火）

午前10時～午前11時50分

場 所：大阪府中央区大手前三丁目1番43号

大阪府新別館北館「多目的ホール」

議 題

【審議案件】

議第288号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について

議第289号「南部大阪都市計画用途地域の変更」について

議第290号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置（高槻市）」について

議第291号「大阪府景観計画の変更」について

【報告案件】

都市計画道路の見直しについて

都市計画区域マスタープランの改定について

平成22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	岡田 憲夫	京都大学教授	出	会長
2		小林 潔司	京都大学教授	出	会長代理
3		松室 猛	地方行政研究会会長	出	
4		児島 亜紀子	大阪府立大学教授	出	
5		溝畑 朗	大阪府立大学教授	欠	
6		嘉名 光市	大阪市立大学准教授	出	
7		荻田 緋佐子	大阪商工会議所女性会参与	出	
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	出	
11		増田 昇	大阪府立大学教授	欠	
12		新田 保次	大阪大学教授	出	
13	関係行政機関 の 職 員	塚本 和男	近畿農政局長	出	代理:農村振興課長 田部 健一
14		永塚 誠一	近畿経済産業局長	出	代理:地域開発室長 藤下 康
15		上総 周平	近畿地方整備局長	出	代理:復興事業調整官 佐古 康廣
16		原 喜信	近畿運輸局長	出	代理:交通企画課長 浪越 祐介
17		舟本 馨	大阪府警察本部長	欠	
18	府 議 会 議 員	西野 修平	府議会議員(維新)	出	
19		宮本 一孝	府議会議員(維新)	出	
20		徳永 慎市	府議会議員(自民)	出	
21		北川 法夫	府議会議員(自民)	出	
22		中岡 裕晶	府議会議員(民主)	欠	
23		山添 武文	府議会議員(民主)	出	
24		八重樫 善幸	府議会議員(公明)	出	
25		堀田 文一	府議会議員(共産)	出	
26	市町村の長を 代表する者	倉田 薫	大阪府市長会会長	欠	
27		中 和博	大阪府町村長会会長	欠	
28	市町村議会の 議長を代表 する者	大島 一夫	大阪府市議会議長会会長	出	
29		廣谷 武	大阪府町村議長会会長	出	
30	大阪市長及び 大阪市会議長	平松 邦夫	大阪市長	出	代理:計画調整局長 北村 英和
31		荒木 幹男	大阪市会議長	出	

※ 委員31名中25出席

平成22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	泉南市長	向井 通彦	議第288号、議第289号	出
2	泉南市議会議長	堀口 武視		出

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

※ 代理として任命した臨時幹事が出席

平成22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	泉南市都市整備部長	土井 聡	議第288号 議第289号	出
2	泉南市都市計画課長	稲垣 豊司		出
3	田尻町事業部長	小池 俊治		出
4	田尻町都市政策課長	寺島 潔		出
5	高槻市都市産業部長	小林 守	議第290号	出
6	高槻市建築指導課長	篠原 祥郎		出

目 次

1 開会.....	1
2 議第288号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について 議第289号「南部大阪都市計画用途地域の変更」について	3
3 議第290号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置(高槻市)」について	12
4 議第291号「大阪府景観計画の変更」について.....	17
5 「都市計画道路の見直し」について.....	23
6 「都市計画区域マスタープランの改定」について.....	31

1 開会

午前10時開会

【司会】 それでは、お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただ今より平成22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、本日の司会を務めさせていただきます総合計画課の山本と申します。よろしくお願いいたします。

それでは初めに、委員の皆さんにお配りしております資料の確認をさせていただきますと思います。お手元の配布資料一覧をご覧ください。資料は11点でございます。まず第1点目、配布資料一覧及び委員配席表。両面刷りのものがございます。2点目、大阪府都市計画審議会条例及び規則。3点目といたしまして、議題及び付議案件一覧、並びに委員・幹事名簿でございます。4点目、資料1といたしまして議案書。5点目、資料2といたしまして、審議会資料。なお、この審議会資料につきましては18ページの記載に一部誤りがございましたので、訂正した用紙を1枚挟み込んでございます。続きまして、6点目といたしまして、資料3（仮称）高槻バイオコークス加工場に係る生活環境影響調査結果。7点目、資料4といたしまして、南部大阪都市計画区域区分及び用途地域の変更に対する意見書の要旨。8点目、資料5といたしまして、平成21年度第5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。9点目といたしまして、資料6、平成21年度第5回大阪府都市計画公聴会速記録。10点目といたしまして、資料7、都市計画道路の見直しについて。最後11点目は、資料8、都市計画マスタープランの改定についてでございます。

なお、議案説明時の「パワーポイントの表示画面」を議案ごとにまとめた補助資料もお手元に配布させていただいております。資料の漏れはございませんでしょうか。

次に、本日は現委員数31名の方々のうち、22名の委員のご出席をいただいておりますので、大阪府都市計画審議会条例第5条第2項の規定によりまして、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、よろしくお願いたします。それでは、審議会の開会にあたりまして、都市整備部長の井上からご挨拶を申し上げます。

【都市整備部長】（井上章君） 皆様、おはようございます。大阪府都市整備部長の井上でございます。平成22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、一言ご挨拶をさせていただきます。委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、また真夏の暑い時季にもかかわらず、ご出席を賜り誠にありがとうございます。また、日頃から都市計画をはじめ、都市整備行政の推進に格別のご協力、ご指導を賜り厚くお礼申し上げます。

本日は、今年度初めての都市計画審議会であり、新しく就任された委員もいらっしゃると思いますので、後ほど事務局からご紹介をさせていただきます。

今、日本では、投資余力の低下や人口減少が顕在化する一方で、国際的な都市間競争が激しくなると予想されております。これまで培った社会資本や地域の魅力を活かした都市づくり、そして誰もが住みたい・または訪れたい都市づくりが求められております。このような中で、適切な土地利用コントロールや、ライフサイクルコストを意識した施設整備など、社会情勢に応じた都市づくりの展開、また都市空間のみどりの充実など、地域魅力の向上のために、都市計画の役割は非常に大きいものと考えております。委員の皆様方におかれましては、ご専門の立場からのご意見、ご指導を引き続きよろしくお願い申し上げます。

本日ご審議していただく案件は、「南部大阪都市計画区域区分の変更」など4件と、「都市計画区域マスタープランの改定」など2点の報告案件でございます。委員の皆様方には、忌憚のないご意見をいただきますとともにご審議いただきますよう、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。

【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させていただきます。はじめに、府議会議員の委員の方々をご紹介させていただきます。

宮本委員でございます。

【宮本委員】 宮本です。よろしくお願いします。

【司会】 徳永委員でございます。

【徳永委員】 徳永です。よろしくお願いします。

【司会】 北川委員でございます。

【北川委員】 おはようございます。北川です。

【司会】 山添委員でございます。

【山添委員】 おはようございます。よろしくお願いいたします。

【司会】 八重樫委員でございます。

【八重樫委員】 おはようございます。八重樫でございます。よろしくお願いいたします

【司会】 なお、西野委員、堀田委員におかれましては、昨年度に引き続きご就任いただいております。

続きまして大阪府市議会議長会会長の大島委員でございます。

【大島委員】 おはようございます。大島です。よろしくお願いします。

【司会】 大阪市会議長の荒木委員でございます。

【荒木委員】 おはようございます。荒木でございます。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、岡田会長に議事進行をお願いしたいと存じます。岡田会長、よろしくお願いします。

2 議第288号「南部大阪都市計画区域区分の変更」について

議第289号「南部大阪都市計画用途地域の変更」について

【会長】（岡田憲夫君） 皆様、おはようございます。本審議会の会長を務めております岡田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。委員の皆様には、本日朝早くから、また大変お暑い中お集まりいただきまして、ありがとうございます。厚く御礼申し上げます。

それでは、ただ今から平成22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、ご審議をいただきます案件は、あらかじめ皆様方のお手元にお届けいたしました議案書のとおり、「南部大阪都市計画区域区分の変更」を含みます4議案でございます。

最初にご審議いただきますのは、議第288号及び議第289号です。この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。

【幹事】（梶山善弘君） おはようございます。大阪府都市整備部総合計画課長の梶山でございます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、議案の説明をさせていただきます。議第288号「南部大阪都市計画区域区分の変更」及び議第289号「南部大阪都市計画用途地域の変更」についてご説明いたします。議案書の1ページから7ページ、資料の1ページから7ページでございます。今回、区域区分及び用途地域の変更を行おうとする区域は、泉南市域と田尻町域に位置する関西国際空港の2期島国際貨物地区及び2期島の整備に伴い1期島において土地利用が変更された区域です。

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滑走路の埋立が完了。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滑走路が供用されました。

また、2期島国際貨物地区は平成19年3月に埋立が完了し、平成21年4月に駐機場が供用を開始しております。

国際貨物地区は、駐機場以外に、空港消防所、受配電施設がすでに立地しており、建物上屋は、今後企業誘致を図った上で建築する予定と聞いております。

今回の2期島の区域区分の変更は、1期島の区域区分の考え方にに基づき行うため、初めに1期島で決定した区域区分の基本的な考え方についてご説明いたします。

1期島の区域区分は、平成6年9月の開港とほぼ同時に、大阪府都市計画地方審議会の承認をいただき決定しており、1期島では、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、誘導路は市街化調整区域に区分しています。

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

を目的に、公有水面埋立法に基づく事業実施中の区域及び事業が完了した区域は、市街化区域としてきました。

このことからすれば、関西国際空港は全域が埋立により造られた施設なので、全域を市街化区域とするところですが、陸地から約5キロメートル沖合いに造られた海上空港であることや、民営空港であることを考慮し、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関係する2市1町と協議を重ね、関西国際空港の区域区分の考え方を整理いたしました。

その内容は、先ほどお示ししたとおり、全都市街化区域に編入するのではなく、都市活動が行われる地区である旅客ターミナル地区、国際貨物地区、国内貨物地区、駐機場地区などを市街化区域に編入し、それ以外の滑走路、誘導路を市街化調整区域とするものでございます。

次に、2期島についてご説明いたします。2期島は、平成17年度に本審議会でご審議いただきました第5回の区域区分の一斉見直しの時点において、土地利用が定まっていなかったため、土地利用が確実になった時点で、随時に市街化区域に編入できる区域と決めました。その後2期島では、滑走路、誘導路、国際貨物地区の埋立が完了し、土地利用が定まったことから、1期島の区域区分の考え方を踏襲し、埋立事業が完了したため、すでに市街化調整区域となっている区域のうち、都市活動が行われる地区である国際貨物地区を市街化区域に編入し、それ以外の滑走路、誘導路などは市街化調整区域のままとするものです。

併せて2期島の整備に伴い、1期島において、貨物のコンテナなどの置き場から1期島の駐機場地区と第2滑走路を結ぶ誘導路に土地利用が変更された区域を、市街化区域から市街化調整区域に編入しようとするものです。

また都市計画法において、市街化区域については少なくとも用途地域を定めるものとされていることから、2期島国際貨物地区については、市街化区域の編入に併せて、準工業地域、容積率200%、建ぺい率60%の用途地域の指定を行おうとするものです。

更に2期島の整備に伴い、1期島において市街化区域から市街化調整区域に編入する区域については、市街化調整区域への編入に併せて用途地域を廃止するとともに、それに隣接する区域において準工業地域を工業地域に変更しよう

とするものです。

今回、ご審議いただいております区域区分及び用途地域の変更につきましては、平成22年6月18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ところ、2通の意見書が提出されました。1通は関西国際空港株式会社から、もう1通は関西国際空港用地造成株式会社からでございます。

なお案の作成にあたり、平成22年3月30日に公聴会を開催しており、意見書を提出された2社が公述をされております。意見の内容は2社ともほぼ同様の内容であり、意見書の意見と公述された意見は同じ趣旨で、その主な内容としましては、次の5点でございます。

まず1点目といたしまして、「関西国際空港は航空法により空港以外での用途の整備はできないため、無秩序な市街地拡大はもちろんのこと、計画的でない施設整備により、質の悪い市街地形成等の問題は生じ得ない。したがって、都市計画法の区域区分制度の目的・意義に照らしても、同制度を適用する必然性がない」というご意見でございます。

これに対する大阪府の見解は、都市計画法において、「近畿圏整備法に規定する既成都市区域又は近郊整備区域の全部または一部を含む都市計画区域については、区域区分を定めるものとする」と規定されており、関西国際空港は近郊整備区域に含まれることから、区域区分を定めることとしております。

2点目としまして、次の3つの理由から「駐機場地区は市街化区域ではなく、市街化調整区域に区分することが妥当である」というご意見でございます。

1つ目としまして、都市計画法第7条の規定では「市街化区域とは、既成市街地か計画的に市街化すべき区域」との定義であるため、航空法で市街化が禁止されている駐機場地区を市街化区域に編入することは不適切である。

2つ目としまして、「都市活動」を市街化区域編入の理由とすることは、都市計画制度上明確な判断基準が示されていない。大阪府の内陸の市街化区域編入案件の編入理由は「市街地形成等」であり、「都市活動」を理由とした編入の事例がない。そもそも、厳しい立入り制限が課せられている駐機場地区で都市活動が営まれることは社会通念上も合理的な理由はない。

3つ目としまして、関西国際空港1期島供用後に開港した海上空港、中部空港や神戸空港では駐機場地区等は市街化調整区域に区分されており、他の海上

空港の制度運用の方が適切と考える。という理由でございます。

これに対する大阪府の見解は、先ほどご説明したとおり、2期島においても、1期島の区域区分の考え方と同様に、駐機場地区は旅客の乗降、貨物の積卸し、給油及び機体整備といった都市活動が行われることから市街化区域へ編入することが適切だと考えております。

次に他の空港における区域区分についてご説明いたします。

伊丹空港は全域市街化区域であり、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、全域市街化区域です。また成田空港は全域調整区域であり、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います。

このように、空港毎に区域区分が異なっており、大阪府では、2期島については1期島と同様の考え方で区域区分を行おうと考えております。

3点目としまして、「2期島消防用地及び管理運営用車両通路について、空港消防所の役割は、空港における航空機の火災やその他の事故へ対処することであり、通常の消防署のように市街地の消防活動を目的としたものではない、また、管理運営用車両通路は、主に航空機の運航を支援する特殊車両の通行のため設けられたもので、かつ一般の人の立ち入りが厳しく制限されている区域であり、これらの施設は、滑走路、誘導路、駐機場と並び航空機運行に必要なものとして整備しており、市街化調整区域とすることが妥当と考える」というご意見です。

これに対する大阪府の見解は、1期島では、空港消防用地及び管理運営用車両通路は、旅客ターミナルや駐機場と一体的な利用がなされていることから市街化区域としており、2期島においても同様の扱いをし、市街化区域とするものです。

4点目は、「駐機場地区では、航空法により航空機の安全な運行に障害となる建築物や植栽の設置が禁止されているため、建物の用途や形態等の建築制限を課す用途地域の指定そのものが必要ない」というご意見です。

これに対する大阪府の見解は、都市計画法において、市街化区域については少なくとも用途地域を定めるものとされており、駐機場地区は旅客ターミナルと一体的な利用がなされることから1期島と同様に市街化区域として用途地域を指定するものです。

5点目としましては、「1期島は旅客ターミナルビルや航空貨物取扱施設などが完成してからの市街化区域編入であるのに、2期島では市街化されることがあり得ない駐機場整備のみの段階で市街化区域編入が行われるが、1期島と同様に市街地が形成されてからの市街化区域編入とすべき」というご意見でございます。

これに対する大阪府の見解ですが、1期島では、部分的に埋め立てが完了した区域毎に旅客ターミナルビルなどの工事に着手しており、既に土地利用が固まっていたことから、全域埋立完了後、直ちに地元市町において都市計画審議会が開かれ、具体的な都市計画手続きが開始されました。その結果として、区域区分の決定と空港の開港がほぼ同時期になったものです。旅客ターミナルビルなどの施設の供用開始に合わせて区域区分の決定時期を定めたものではありません。

2期島国際貨物地区は、平成17年度の第5回の区域区分の一斉見直し時点において、土地利用が確実になった時点で、一斉見直しの時期に係わらず、随時に市街化区域へ編入できる区域と定めており、平成19年3月に埋立が完了し、平成21年4月には本地区の駐機場が供用されるなど、この地区の土地利用が明確になったことから、都市計画公聴会などの都市計画手続きを経て、今回市街化区域へ編入するものであり、時期は適切であると考えています。

参考までに、今回の都市計画の変更案に係るものではありませんが、関西国際空港株式会社から「1期島の駐機場地区についても市街化調整区域にすべきである」「2期島国際貨物地区の市街化区域編入により、税負担が増える」といったご意見もいただいております。

説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） ただ今、幹事から説明を受けました本議案につきまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

堀田委員、どうぞ。

【堀田委員】 公聴会の公述人の速記録と、大阪府からの回答、公述人の意見の要旨と回答という文書をあらかじめ読ませていただきました。あらかじめ読ませていただくと、なぜ区域区分をこの関空に適用するのかとか、なぜ市街化区域を設けるのかとか、それぞれもっともなことが書かれているなど感

した。それに対する回答は、いわゆる手続き論ばかり言っているだけで肝心なところがきちんと答えられてない。そこで、肝心なところを改めて、また同じような回答が出るかと思うんですが、一度だけはきちっと念のためにお尋ねしたいんです。肝心なところというのは、この都市計画法で区域区分や用途地域を定めるといえるのは、無秩序な市街化の形成を抑制するとか、良好な市街地の形成を促進するとか、そういう都市計画上の趣旨で区域区分とか用途地域が定められていると理解しているし、関西国際空港株式会社の公述人もそのことを主張されております。そう考えますと、この敷地の中では別の法律によって建設工事などが規制されておりますし、ましてそこにマンションができたりデパートが林立したりということはありません。そういうところに区域区分や用途地域を定めるといえるのはおかしいのではないかとというのが一番根底にあることです。そこについては回答の中でも触れられてないと思いますので、そこを分かりやすくご説明をお願いします。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、ただ今の堀田委員のご質問に対しまして、幹事のほうから回答をお願いします。

【幹事】（梶山善弘君） 先ほどご説明いたしました、埋め立てをしたところというのは、土地利用をするということで埋め立てをするわけでございます。都市的活動を行う目的で埋め立てするわけですから、今まで、原則全都市街化区域にしてきたわけでございます。その中で、先ほども説明いたしましたように、海上空港であるということ、設置者が民間会社であるということも考慮し、議論をして今回の案ができ、それを踏襲して今回も同じように整理をするということでございます。例えば、分かりやすく申しますと、線路などの鉄道施設が鉄道事業に供される場合、そこが調整区域かと言いますと調整区域ではない。線路というのは細いから、それは別だという議論もあるかもしれませんが。しかし操車場などの広い空間でも、鉄道施設に供される場所は市街化区域ということもございます。また新幹線特例法というのがございますが、その中でも、新幹線の線路敷に立ち入ることに対してはいろんな罰則、あるいは懲役刑も課せられるということもあります。それと同様なことからして、別の法律で立ち入りを禁止されているということと、市街化区域にする、しないというのはまた別の問題であると考えております。

【会長】（岡田憲夫君） はい、堀田委員、どうぞ。

【堀田委員】 鉄道のことを例に出されましたけれども、今議論しているのは鉄道のことでなくて空港のことですから、次元の違うことを持ち出されても困るんです。焦点は、海を埋め立てて土地利用を図ろうとするところは全て区域区分を定める、これが大阪府の大方針であるとおっしゃっているわけですね。海のままでしたら区域区分はないですね。埋め立てたら当然、土地利用をするわけです。でも、土地利用するといっても、この都市計画法が念頭においている無秩序な市街地形成の抑制とか、良好な市街地の形成とか、都市計画の目的とは次元の違うところで土地利用が行われるわけですから、そこに都市計画法の手続きを適用する根拠にはならないと思うんです。そこをご説明いただけますか。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、幹事からもう一度説明をお願いします。

【幹事】（梶山善弘君） 大阪の場合、地先公有水面を都市計画区域としており、埋立が竣工した時点でその土地は調整区域になります。そして、全都市街化区域にすべきというご意見もある中で、いろんな関係者と協議して今回お示しするような案で区域区分を行おうとするものでございます。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員、どうぞ。

【堀田委員】 この問題は、今回始まったことではなく、関空ができた時から最初から始まっていました。関空ができた時には、たぶん、今回市街化調整区域にせよと主張している関西国際空港株式会社自身もこれで良いと考えたんですね。だから今日まで続いている。同じように処理しようとしているだけだと思いますが、ただ、そうはいっても、そもそも手続きとしては何かおかしい、都市計画法の趣旨から外れているというのは意見として申し上げておきます。なぜこれがこんな形で議論になっているのか、それは、先日の公聴会の公述人の意見を見ておりましたら、都市計画税がずいぶん違うという問題です。関西国際空港株式会社の場合は、これまで100億円を超える都市計画税を払ってきたと書かれております。このへんが事の本質だという気がします。そこで、伊丹空港とか成田空港とか、全国にいろんな空港がありますが、それぞれの空港は固定資産税とか都市計画税というのはどんなふうにお支払いになっているのでしょうか。

【会長】（岡田憲夫君） 堀田委員、ちょっと本論から外れているような気がするんですが、参考情報としてお聞きになっているんでしょうか。

【堀田委員】 本論の議論をするための情報としてお聞きしております。

【会長】（岡田憲夫君） では、もし参考としてお聞きになっているのでしたら、幹事のほうから参考として情報を提供していただきます。

【幹事】（梶山善弘君） 空港で民間の会社が運営しているのは関西国際空港、中部国際空港、それと最近、成田が民営化されたということで、3つでございます。他のところは公営で、固定資産税・都市計画税の義務があるのは、今申し上げた3つの空港でございます。ちなみに中部空港については、先ほども言いましたように区域区分の制度を適用しております。

【会長】（岡田憲夫君） できれば、ここで一度、他の方からの質問を受けたいと思うんですが。

【堀田委員】 最後の意見だけ。

【会長】（岡田憲夫君） はい、どうぞ。

【堀田委員】 今、3つほど民営化空港を挙げられましたが、それ以外はほとんどが国営空港。国営空港の場合には、都市計画税・固定資産税はかからないが、その代わりに、国有資産等所在市町村交付金という固定資産税に代わるものがかかる。それは、一般的には固定資産税の半額程度だということになっています。そのことが空港、空港だけに限りませんが、公共施設にむやみに固定資産税をかけることは好ましくないということで国有資産等所在市町村交付金制度というのが適用されていると思うんです。ということで、空港だけの公共施設は一般的に固定資産税に類似の負担が軽くなっているが、民間空港は国有地ではないですから、固定資産税も都市計画税もかかるわけです。そこで民間空港の課税をどうするのかという議論に移ってくる。その場合に、全部が市街化調整区域であれば負担は軽く、全部が市街化区域であれば負担が重い。もちろん、今挙げた中では全部が市街化区域というのはないようですが、しかし、全部が市街化調整区域という空港もなかったのかな。ターミナルビルだけはどこも市街化区域で、残りは市街化調整区域。その割合の持って行き方で、空港における固定資産税の負担が天と地ほど違うと言っても良いと思うんです。そこで今回の問題が出てきている。この関西国際空港では、固定資産

税・都市計画税の負担が、単純に言ったら全国一高い空港だと言っても過言ではないかと思うんです。今、関西国際空港は単年度黒字が出ているといたしますが、国の補給金を得て成り立っているような空港であり、そういうところに、片方では固定資産税や都市計画税というのを他の空港よりもたくさん取り、片方では他の空港よりもたくさん補給金を出すというのは何か変だなという気がするんです。ですから、関空だけこういう飛び離れた高負担のやり方は止めるべきではないか、即ち、今回の市街化区域にしようという議案は好ましくないと思いますので、反対の意見を述べておきます。

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。じゃあ、掘田委員はご異議があると理解してよろしいんですね。それでは、その他何かお伺いすることはございますでしょうか。よろしゅうございますか。その他、ご意見・ご質問がないようでしたら、この議案につきましてはご異議がございませんので、採決をさせていただきます。

なお、この議案は2つございまして、これを一括して採決することにつきまして、まずご異議ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） それではご異議がないようですので、一括審議をさせていただきます。議第288号及び議第289号を原案どおり承認することにつきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

（賛成者挙手）

【会長】（岡田憲夫君） それでは、挙手多数ですので、この件は原案どおり可決されました。

3 議第290号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置（高槻市）」について

【会長】（岡田憲夫君） それでは、次の審議案件ですが、議第290号です。この内容につきまして幹事に説明をさせます。

【臨時幹事】（小林守君） それでは、議第290号「産業廃棄物処理施設の敷地の位置（高槻市）」についてご説明をいたします。私は臨時幹事の高槻市都

市産業部長の小林でございます。よろしくお願いいたします。

議案書の9ページから11ページ、資料も同じく9ページから11ページでございます。

最初に、付議案件の説明に先立ちまして、建築基準法第51条ただし書きについて、その概要をご説明いたします。建築基準法51条の規定では「汚物処理場、ごみ焼却場、その他政令で定める産業廃棄物の処理施設などの用途に供する建築物は、その敷地の位置が都市計画決定されていなければ、新築又は増築してはならない」とされておりますが、同条にはただし書きの規定があり、「特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合はこの限りではない」と規定しております。本日ご審議いただきます案件は、このただし書きの規定に基づき、事業者である大阪府森林組合から特定行政庁である高槻市に対し許可申請があり、本市が許可する際の判断に先立ち、本審議会に付議するものでございます。本審議会におきましては、「当該敷地及びその周辺地域における都市計画や土地利用の状況などを勘案し、当該施設の敷地の位置に関する都市計画上の支障の有無について」、ご審議いただくものでございます。

なお、本審議会に先立ちまして、高槻市の都市計画審議会において意見を聞いてございます。その際には、地元自治体と十分協議するようにとの要望等がございましたが、反対意見はございませんでした。

次に、今回の処理施設で製造されるバイオコークス及びペレットにつきましてご説明いたします。今回製造しますバイオコークスとは、乾燥させた木くずを細かく砕き、加圧及び加熱処理によりフライパン並みの硬度を持つまで圧縮してでき、石炭コークスの代替えとして利用できる植物性の固形燃料でございます。また、ペレットとは原料である木くずを細かい粒状まで砕き、それを圧縮して棒状に固めて成型したものでございます。木質バイオマスボイラーやペレットストーブの燃料として利用されてございます。

次に、森林・林業におけるバイオコークスの魅力について説明させていただきます。スギ・ヒノキなどの樹木はその年齢にもよりますが、半分ほどしか用材として利用されず、残りは林地残材として放置されることが多いのが現状でございます。バイオコークスの製造を森林・林業施策に組み込むことにより、

未利用であった部分が原料として利用することができ、収益力の向上につながるることになります。また、間伐材の有効利用や放置林をなくすことにより、森林の健全化が図られ、オペレーター等作業員の雇用の創出にもつながる波及効果が期待できることにもなります。

次に、バイオコークスの現在の実証実験の状況をご説明いたします。平成20年4月末から7月初旬にかけて、近畿大学が、トヨタ自動車のエンジン部品を製造しているトヨタ自動織機の愛知県東知多工場にて実用大型鑄造炉、キューポラ炉で実証実験をおこない、その結果、通常の製品製造過程において、バイオコークスが石炭コークスの少なくとも11.4%を代替できることが確認されております。また本年5月末以降も継続して実証実験を実施しているところでございます。

次に、バイオコークスの環境保全効果について説明いたします。石炭は燃焼時に多くの温暖化ガスを放出し、1トンの石炭コークスで3.2トンもCO₂が排出されるとされております。ところが、地表のバイオマスは植物が成長する際、光合成によりCO₂を吸収し、酸素を放出いたします。そのため、バイオコークスは燃やしても地表のCO₂の増減がない、いわゆるカーボンニュートラルとされております。また、現在排出権取引が国際間で行われ、わが国などの先進国が目標値をオーバーした温暖化ガスを途上国に省エネ技術の提供や資金提供などで行われております。そのCO₂排出権取引でCO₂1トン当たり1,300円程度の取引価格を参考にいたしますと、石炭コークスからバイオコークスに1トン代替した場合、4,160円の経済効果が生まれることとなります。また、化石燃料に含まれるような硫黄分はなく、原料は添加物等を加えず製造するもので、他の有毒ガスも排出いたしません。このことはペレットも同様でございます。

次に、高槻市における「バイオコークス事業」の位置づけを説明いたします。高槻市では、国が進める「バイオマス・ニッポン総合戦略」に沿って、高槻市全域を対象といたしまして、平成21年度に「高槻市バイオマスタウン構想」を策定し、本年4月30日に国において認定を受けたところでございます。本構想の中で、市域の約2分の1の面積を占める森林資源の有効活用を図るため、現行の木質ペレットの生産に加えて、「バイオコークス」の製造の事業化により、

間伐材等の未利用木質バイオマスの利活用の促進を図ることとしており、本構想の核となる事業として、バイオコークス事業を位置づけているところでございます。特に、バイオマスタウン構想における森林整備に関係しましては、従来の木材利用と木質ペレットや、バイオコークスの事業をきっかけとして、木質バイオマスの利活用により、持続可能な森林整備が促され、下流域に人口密集地域を抱える本市の災害防止など安全・安心のまちづくりに貢献することを目指しております。

続きまして、施設の計画内容等の説明をさせていただきます。今回申請された処理施設の計画内容でございますが、施設名といたしましては、今回計画施設がバイオコークス加工場、既存施設がペレット工場棟、堆肥作業棟で、処理能力は1日あたり最大処理量100.6トンでございます。また、既存の処理能力は1日あたり30.8トンでございます。処理内容は、今回計画分がバイオコークス加工処理及びチップ化処理で、既存処理は減容固化処理いわゆるペレット加工処理及び堆肥化処理でございます。処理される材料は、本市の林業の整備により発生する間伐材や、公園街路樹の剪定により発生する木くずである生木でございます。本案件の敷地の位置は、JR高槻駅より北へ約15キロメートルほど行った、本市の北部地区である檜田地区に位置しており、府道枚方亀岡線より府道柚原向日線を東へ約1.2キロメートル行ったところに位置しております。申請地の地名地番は、高槻市大字中畑小字寺谷33番、41番から44番、511番及び512番。

次に、区域区分でございますが、本敷地を含め周辺は市街化調整区域で、用途地域の指定はございません。

ここが計画地でございます。

これが、敷地周辺の航空写真でございます。

周辺の土地利用状況ですが、敷地に隣接して住宅地が建っているほか、府道柚原向日線沿いに住宅、自動車工場及び喫茶店等が点在しています。それ以外は森林及び田んぼとなっています。また、隣接しております住宅は事業者である森林組合の社宅でございます。

次に、施設の配置等でございます。敷地面積は、従前の敷地より北側に1,972.97平方メートル拡大し、合計で8,235.28平方メートルでござ

ございます。今回の敷地の増加したこの部分に、バイオコークス加工場を増築するものでございます。既存施設としまして、ペレット工場棟、堆肥作業棟がございまして、また、屋外粉碎機作業ヤードがございまして、それぞれの施設の建築面積及び延べ床面積は、増築されるバイオコークス加工場が建築面積600平方メートル、延べ床面積600平方メートルで、既存のペレット工場及び堆肥作業棟が合わせて建築面積894.32平方メートル、延べ床面積881.82平方メートルとなっております。また敷地の周囲には、幅員3メートル以上の植樹帯を設けることとしております。

次に、当該施設への搬出入経路は、開発により築造されました幅員6メートルの前面道路を介しまして、幅員約6.8メートルの府道柚原向日線及び府道枚方亀岡線で行います。この搬出入経路につきましては、地元説明会において事故等のないようにして欲しいとの要望があり、事業者は適切に対応すると回答しております。

つづきまして、生活環境影響調査の予測結果についてご報告いたします。

事業者から、廃棄物の処理及び清掃に関する法律に基づく施設設置許可申請がされており、その申請に対し、事業者により生活環境影響調査が実施されております。生活環境影響調査では、大気質、騒音、振動及び悪臭につきまして、施設の稼働及び運搬車両について影響調査が行われています。全ての調査項目におきまして、法令等の基準値を下回る予測結果となっております。なお、その数値結果につきましては、本日配布いたしました資料3（仮称）高槻バイオコークス加工場に係る生活環境影響調査結果を参照してください。以上のとおり、「本計画による大気質、騒音、振動及び悪臭については、生活環境への影響は軽微である」と分析されております。

最後に、本許可申請についての高槻市の考え方につきましては、都市計画上の観点では、まず土地利用の視点からは当該施設は市街化調整区域にあり、当該施設の立地によって市街化が促進されるものではないこと。次に、交通環境の面においては、施設立地に伴い府道柚原向日線の増加する交通量は4%となっており交通環境への影響はほぼないこと、さらに、周辺環境の面では、生活環境影響調査の予測結果からは周辺環境への影響はほぼないとされていること。

以上のことから、当該施設の位置については、都市計画上支障がないものと

判断してございます。以上で説明を終わらせていただきます。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、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。ございませんか。

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290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した。

4 議第291号「大阪府景観計画の変更」について

【会長】（岡田憲夫君） それでは、次にご審議いただきますのは、議第291号でございます。この内容につきまして、幹事に説明をさせます。

【幹事】（奥田憲裕君） 住宅まちづくり部建築指導室建築企画課長の奥田でございます。よろしく申し上げます。議第291号「大阪府景観計画の変更」につきましてご説明いたします。議案書の13ページから50ページ、資料の13ページから18ページでございます。

まずはこれまでの経過についてご説明いたします。本府では、平成10年に「大阪府景観条例」を制定し、景観形成の取組みを進めて参りました。平成17年6月に景観法の全面施行を受け、平成20年4月に景観法委任条例として改正、同年10月に景観計画を策定し、第1次指定として7区域を景観計画区域に指定いたしました。今回の変更は、さらに第2次指定として4区域を追加指定しようとするものでございます。

次に、景観計画策定の流れについてご説明いたします。本日、本審議会に提示させていただいております案につきましては、大阪府景観条例において設置している景観審議会でのご審議を経て作成いたしました。また景観法では、景観計画策定までの手続きとして、パブリックコメント等による住民意見、また関係市町村及び都市計画審議会の意見を聞くことが義務付けられております。

景観計画は、景観法において都市計画区域における整備、開発及び保全の方

針いわゆる都市計画区域マスタープランと整合することと規定されており、また景観法の運用指針では、景観計画と、高度地区や地区計画の中の都市計画による規制誘導手法を、互いに景観形成の相乗効果を発揮するものとなるよう留意することとされているため、本日は都市計画との適合の観点からご意見をお伺いするものでございます。

次に、景観計画についてご説明いたします。景観計画の策定主体は、各地域を管轄する景観行政団体です。景観行政団体は、景観施策を主体的に担う団体として、政令市、中核市、そしてその他の区域につきましては都道府県が景観行政団体と定められております。ただし、都道府県知事と協議し、同意を得た市町村は景観行政団体になることができます。現在、箕面市等11市町が景観行政団体となっております。景観計画には、景観形成を進めようとする区域で、地域の特色に応じて景観を整備すべき方針、基準等を定めております。その区域では、届出により規制誘導を図ることを主目的としております。景観計画の区域内で建築等を行う場合、景観行政団体に届出を行うこととなりますが、届出の内容が景観計画に定める基準に適合しない場合は、変更命令ができますし、命令に従わない場合の罰則も規定されております。

景観法に基づく景観計画で、どのようなことを定めるのかについては、景観法第8条第2項に規定がございます。必須事項として計画の区域、そしてその区域における景観形成の方針、届出対象に対する規制のもととなる制限の基準等を定め、さらに必要に応じて屋外広告物の表示等に関する事項等を定めることができますとされております。

次に、府が第一次指定として既に景観計画を定めている区域についてご説明いたします。議案書の16ページでございます。赤色ハッチの部分が、現在、府内の景観行政団体である11市町で、ピンク色ハッチの部分が独自の景観条例を制定している3市でございます。これらの市町につきましては、府の景観計画の対象外となります。景観計画区域の第一次指定としましては、7つの区域を指定しており、道路系として「国道171号沿道」等5つの区域、河川系として「淀川等沿岸」、山なみ・緑地系として「生駒山系」の区域です。道路沿道の区域では道路の端から50メートルの区域を基本とし、また河川沿岸では河川区域の端から500メートルの区域を基本として区域設定をしております。

また沿道、沿岸に、商業系の用途地域など大規模な建築物の立地が想定される区域につきましては、景観計画の区域に含めることとしております。

それでは次に、今回第二次指定として定める景観計画の区域についてご説明いたします。第二次指定として今回、4つの区域を指定しようとするもので、河川系として「大和川沿岸」、「石川沿岸」の区域を、山なみ・緑地系として「北摂山系」、「金剛・和泉葛城山系」の区域を今回新たに追加するものです。指定区域設定の考え方は第一次指定と同様でございます。

次に、良好な景観の形成に関する方針についてでございます。区域毎に景観の状況や特性について調査した上で、まず区域全体の景観形成の目標の設定を行っています。また、その目標を達成するための景観づくりの方針として、地域全体で取組む方針を定め、さらに詳細に場所を活かす方針を順次定めております。そして最後に、公共施設等及び公益施設の景観形成についてもその方針を定めております。事業者には届出の際に、この方針に対して、どのような配慮を行ったかを文書で取りまとめて届出していただきます。

次に、良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項でございます。区域内で建築行為等を行う際にはこの制限を遵守して頂く義務があり、届出によりその計画内容を確認することになるのですが、適合しない場合には、指導、勧告、変更命令等の措置を講じることとなります。良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項の詳細は議案書の46ページから49ページに記載のとおりでございます。

次に、これは景観制限事項の内容をまとめたものですが、第一次指定に引き続き、河川系と山並み・緑地系を指定することから、同じ内容となっております。建築物等の外観やデザインに配慮をいただくよう屋上の高架水槽を見えにくくする措置や、外壁面のダクトを見えにくくする措置を規定する他、色彩については、外壁及び屋根等の基調となる色彩は著しく派手なものとし、外壁については、長大な壁面等は適切な緑化や分節等により単調にならないような工夫する、意匠につきましては、周辺の景観となじまない著しく突出した意匠とし、緑化につきましては、道路に面する敷地には緑を適切に配置する、としており、具体的には協議の中で指導を行うこととしております。

次に、届出の対象となる行為及び規模について説明いたします。届出対象の

行為及び規模につきましては、大阪府景観条例及び施行規則に規定しております。まず行為につきましては、新築・増築等又は色彩の変更を行うもので、また規模につきましては、高さが20メートルを超えるもの又は建築面積、築造面積が2,000平方メートルを超える建築物や煙突、携帯電話の電波塔の工作物が対象となります。どちらも着工30日前までの届出が必要となります。

次に、今回指定するそれぞれの区域についてご説明いたします。こちらが新たに景観計画区域に追加しようとしている「大和川沿岸区域」の区域図になります。今回指定する区域は、大和川の府域内の流路延長約21キロメートルの内、大阪市と堺市域を除く青色の線で囲んだ枠内の約16キロメートルを指定するものです。また「景観づくりの目標」等については、議案書33ページから34ページに記載のとおりでございます。

次に、「石川沿岸区域」の区域図でございます。今回指定する区域は、流路延長約36キロメートルの内、富田林市高橋より下流の青色の線で囲んだ枠内の約12.6キロメートルを指定するものです。ただし景観行政団体である太子町は除きます。また「景観づくりの目標」等につきましては、議案書35ページから37ページに記載のとおりです。

次に、「北摂山系」の区域図でございます。今回指定する区域は、兵庫県との県境から国道176号、国道171号、名神高速道路、檜尾川、JR東海道線の北側から全域の緑色の枠線で囲んだ区域を指定するものです。なお箕面市、茨木市、高槻市につきましては景観行政団体であり、また池田市の五月山地区については、市の景観保全条例の景観保全地区に指定されておりますため、府の景観計画区域の指定からは除いております。また「景観づくりの目標」等につきましては、議案書38ページから40ページに記載のとおりでございます。

次に、「金剛・和泉葛城山系」の区域図でございます。最初に資料の訂正につきましてお詫び申し上げます。冒頭に司会者の方から説明がございました資料18ページの「大阪府景観計画 金剛・和泉葛城山系区域 位置図②」につきまして、岬町域の一部の区域表示に間違いがございましたので、正しい位置図を差込みさせていただいております。右上に「丸に正しい」と記載しているものが訂正分でございます。申し訳ございません。よろしく願いいたします。今回指定する区域は、北側を大和川、西側を大阪外環状線、国道26号に囲ま

れた緑色の枠線で囲んだ区域を指定するものでございます。なお景観行政団体である太子町、岸和田市、及び独自の条例を持っている泉佐野市域は、府の景観計画の指定からは除きます。また「景観づくりの目標」等につきましては、議案書43ページから45ページに記載のとおりでございます。

最後に、経過及び今後の予定でございますが、本日ご提示させていただいております案につきましては、景観審議会の答申を踏まえて府として作成したものであり、これを成案とするため、本日ご意見をいただくものでございます。なおパブリックコメント及び市町村長への意見聴取については既に行っております。つきましては、今後8月中を目途に、大阪府として景観計画を変更、公表し、11月には施行してまいりたいと考えております。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、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、ご質問をいただきたいと思えます。

なお本議案につきましては、先ほど説明もありましたが、景観法の規定に基づき都市計画審議会の意見を聴くこととなっております。何かご意見、ご質問等はございませんでしょうか。特にご発言になることはございませんでしょうか。

もしご発言がない場合ですが、私のほうから1つお伺いしたいことがあります。景観審議会で審議を終えてこの景観計画をまとめたということですが、その審議会において例えばどのような意見があったのか、少しご披露をいただけないでしょうか。

【幹事】（奥田憲裕君） 景観審議会ではどのような議論、意見があったのかということですが、景観審議会では府と市町村の役割分担ということで、府は広域的観点から景観計画を作成し、市町村は府の計画と整合を図りながら地域に即した景観計画の策定を推進する、そういった役割分担をしていくという観点で議論をいただきまして、府の今回の景観計画区域の設定についていろいろご意見がございました。1つは河川軸の設定でございまして、大和川、石川の2つを今回設定しておりますが、それぞれの上流部が大阪を代表する景観として認識できるかという議論がございまして、その結果、大和川沿岸区域につきましては、上流部は奈良県側から大阪への入口にあたり良好な景観を形成

する必要があるというご意見から、区域に含めるとし、石川沿岸区域につきましては、上流部は非常に狭くなっており、人口も少なくなっているということから、一定の川幅があつて堤防や沿川に道路等が整備され、届出対象となる建築物等が立地している富田林市の高橋より下流部を区域に設定することが妥当ではないかというご意見をいただきました。それから北摂山系でございますが、南側の市街地から見えない、豊能町とか能勢町とか、高槻市の北部等の山間部の地域をどうするのかという議論がございまして、やはり周辺の山並みと一体となった田園風景の保存というのは重要であるというご意見から、区域に含めております。さらに金剛・和泉葛城山系につきましては、南河内・泉州地域で地形や地域特性が違うということから、各々の地域特性に応じたゾーンニングの考え方が必要とのご意見をいただき、各々の地域特性に応じた景観づくりの方針ということにいたしました。以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。景観審議会でご議論をいただいたいくつかのポイントをご紹介します。何か、特段お伺いすることはございませんでしょうか。

西野委員、どうぞ。

【西野委員】 議案書21ページの外環の沿道区域の（3）について、私、地元が河内長野なので少し気になった点があります。本文の中で「美しい街路樹」という文言が入っており、確かに美しい街路樹は良いと思うんですが、美しい街路樹である一方、落ち葉がひどく、沿道にお住まいの方からクレームが非常に多いということもございます。その点についてどう考えておられるのか教えていただきたいです。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、事務局から回答をお願いします。落ち葉に対する対策等をどのように考えているかというご質問です。

【幹事】（奥田憲裕君） 大阪外環状線について、美しい街路樹という表現をしていることに対し、落ち葉は景観上問題があるという住民からのクレームがあるということもございますが、この景観計画では、基本的にはその沿道に立つ建築物の景観を適切に周囲の景観と馴染むように、良好な景観形成へと誘導していくということが一番の目的で作成しております。ただ、この中に公共施設等に関する方針等もございまして、維持管理についても適切におこなってい

くということで表現させていただいております。

【会長】（岡田憲夫君） 美しい街路樹を維持するのは大変良いことではあるが、それが引き起こす落ち葉等の問題についても対応が必要だというご示唆かと思いますが、今のご指摘は特に意見としてこの審議会で取り上げるということではなく、関連したご懸念とご質問と解釈してよろしいでしょうか。

【西野委員】 そういう懸念があるので、十分配慮してほしいということです。

【会長】（岡田憲夫君） 分かりました。それでは、もしご質問等がなければ、本景観計画につきまして意見なしということで回答したいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） それでは、意見なしと決定させていただきます。

それでは、審議案件につきましては、以上で全て終了いたしました。本日も審議を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。

5 「都市計画道路の見直し」について

【会長】（岡田憲夫君） 次に、報告案件でございます。まず、都市計画道路の見直しについて、幹事から報告があります。

【幹事】（久保幸太郎君） 大阪府都市整備部総合計画課参事の久保でございます。よろしくお願ひ申し上げます。それでは「都市計画道路の見直し」につきましても報告させていただきます。前面のスクリーンを用いまして順次ご説明をさせていただきます。

本日説明をさせていただきます「都市計画道路の見直し」につきましては、見直し方針を今年度中に策定してまいりたいと考えております。本日は都市計画道路の現状及び見直しのための方向性についてご説明をさせていただき、11月末ごろまでに見直しの基本方針素案を作成したうえで、第2回及び第3回の都市計画審議会の場で改めてご報告をさせていただきます。ご意見を賜り

ますとともに、パブリックコメントも実施してまいろうと考えておりますので、よろしくお願いいたします。資料といたしましてはお手元に資料7をお配りしております。

まずはじめに、全国の都市計画道路の状況でございますが、平成21年3月末時点におきまして、全国の都市計画道路の総延長約6万6千キロメートルのうち、約4割にあたる延長約2万5千キロメートルが未着手となっており、今後本格的に到来する「人口減少」「経済成長の鈍化」「高齢化社会」あるいは「市街地拡大の収束」等の社会経済情勢の変化からも、時代に即した見直しが必要であると考えられます。そのような中、大阪府ではこれまで「未着手路線の長期化」「社会経済情勢の変化」「地方分権時代の到来」を背景といたしまして、旧都市計画法時代に計画決定いたしました路線を対象に、平成15年度から平成18年度にかけて、大阪府下全域を対象に都市計画道路の見直しに取り組んでまいりました。前回の見直しでは、長期間未着手となっております都市計画道路を対象に、これからの大阪の将来像に沿った計画となっているかどうかを「交通機能」や「市街地形成機能」、「都市防災機能」等の観点から定量的及び定性的に評価をし、都市計画道路の「必要性」の判断を総合的に行ってまいりました。その結果、大阪府決定分約90キロメートル、市町村決定分約33キロメートルの合計123キロメートルの都市計画道路を廃止しております。

しかしながら大阪府内の都市計画道路は、政令市を除いた計画総延長約2,000キロメートルのうち、その4割にあたります約730キロメートルが現在でも未整備のままとなっております。更に、この未整備となっている都市計画道路のうち、約9割にあたる延長670キロメートルが都市計画決定後30年以上経過しており、60年以上経過したものも依然として130キロメートルも存在しております。また都市計画法第53条による都市計画道路の区域内における建築許可申請についても、政令市を除き、平成19年度から21年度の3年間で約1,500件以上もの申請が出てきております。前方のスクリーンには大阪の将来人口予測を示しておりますが、平成22年現在と平成47年を比較いたしますと、全国では25年間で約13%減少すると予測されるなかで、大阪府では約16%減少すると予測されております。

また少子高齢化により65歳以上の高齢人口も、平成47年までに現在と比

較して約24%増加していく一方で、自動車を運転する割合の高い働き盛りの生産年齢人口は、平成47年までに25%も減少することから交通需要も自ずと減少すると考えられます。

また年々財政状況も厳しくなり、道路の整備に必要な財源につきましても、既にピーク時の平成7年度と比較しますと65%も減少するなど相当厳しい状況にまで落ち込んでおります。

これまで整備した大量の道路や橋梁などの施設が近い将来一斉に更新期を迎えるとともに、「人口減少」「高齢化」社会の到来、勤労者世代の減少による「投資余力の減退」も避けられないと考えられることから、今後必要な都市計画道路すべてを整備するには、膨大な時間と事業費が必要となります。

次に、ここ数年来、全国で都市計画制限に係る訴訟提起が行われておりますが、例えば岩手県におきまして、60年以上未着手となっている都市計画道路の権利制限に対して損失補償を請求するという事件についての最高裁判所の判断が平成17年11月に示されました。判決によりますと、補償については原告の主張は棄却されたものの、3人の裁判官のうちの1人の裁判官から「都市計画の制限が損失補償を伴うことなく認められるのは、その制限が、都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、合理的理由があることを前提としたものであることから、その土地における建築一般を禁止するものではなく、建築制限が木造2階建て以下等の容易に撤去し得るものに限って建築を認めるという程度のものであるとしても、60年をも超える長きにわたって課せられる場合に建築制限の期間を考慮することなく、損失補償が必要でないとする考えは大いに疑問である」とする補足意見が出されており、建築制限の期間を考慮せずに受忍の範囲内とするこれまでの考え方について一石を投じる意見が示されております。

またそれ以外にも、静岡県伊東市で、都市計画変更による道路拡幅にかかることを理由に住宅などの建築申請を許可しないのは違法であるとして、建築不許可とされた地権者が県知事に対して不許可処分の取り消しを求めた訴訟の上告審では、「現在人口が減少している地域まで将来の交通量増加を予測するなどした県の計画は、合理性を欠いていることから、合理性を欠く都市計画に適合していないことを理由とした不許可処分は違法である」として上告を棄却し、

県による道路確保の都市計画変更決定自体を違法と認め、不許可処分取り消しを命じた高裁判決が確定するといった司法判断も示されております。以上のような状況の他、先の2月府議会におきましても、知事が社会情勢に即した都市計画道路の見直しを積極的に行う旨の方針を示されたことや、府議会での議論も踏まえまして、今回、再度都市計画道路の見直しを一層積極的に実施しようとするものでございます。

今回の見直しにあたってのポイントは、1点目に成熟型社会の本格的到来等、社会情勢の変化を的確に捉え、長期未整備路線の「必要性」を更に精査すること。2点目として、「必要性」に加え新たに事業整備時期などの時間軸を評価軸として導入し、「必要性」とともに「実現性」についても評価、判断の要素とし、これらを総合的に判断すること。3点目は、長期未着手路線の改善がなかなか進まないこと、特に前回の見直し方針の策定から10年近い時間が経過したことから、新法による都市計画決定路線についても、一定期間経過したものについては見直しの対象とするといったものでございます。ご覧いただいておりますのは、見直しの概念を図に示したものでございます。横軸に「必要性」、縦軸に「実現性」の大きさを表示しております。「実現性」につきましても、総務省が実施しております住宅土地統計調査によりますと、日本における住宅建て替えのサイクルはおおよそ30年であることから、都市計画制限がかかっている住宅についても都市計画法第53条による建築許可申請は概ね30年に一度の割合で行われると考えられます。そこで、実現性について、この「30年」をひとつの目安として、この間に整備するものと整備困難なものに分けたなかで、「必要性」「実現性」の高いものについては「存続」、「必要性」「実現性」が低いものについては「廃止」。次に、一定の必要性が認められるものの、実現までにどうしても時間がかかるものにつきましても、歩行者空間の確保等の「交通安全」の機能や「防災」の機能が低い路線は「存続」、そうでない路線については「廃止」といったように整理を進めてまいりたいと考えております。

次に、「必要性」「実現性」についての考え方の一例をフローでお示いたします。大阪府決定の都市計画道路につきましても、すべての路線を対象としたうえで、第一段階として事業主体が既に決まっている路線かどうかを確認し、事業主体が決まっている場合については、路線毎に作成するカルテのなかで着

手済であれば「存続」させるものとし、未着手であったり事業主体が定まっていなくても、物流拠点や産業拠点あるいは防災拠点へのアクセス機能を持つものかどうか、周辺道路が混雑しているかいないか、また代替路線が整備されているかどうかといった交通ネットワークの視点や、自動車だけではなく歩行者に対する交通安全上の視点、災害救助及び緊急輸送路、あるいは延焼遮断機能が必要な道路であるのかどうかといった防災上の視点、具体的なまちづくりに資する路線がどうかといった視点とともに、概ね30年以内に整備し得るかどうかといったことも評価をしたうえで、都市計画道路を取り巻く状況の変化を見極め、地元市や関係者との協議を重ね、またどうしても30年以内の整備が困難と思われる一定路線につきましては、防災機能や交通安全機能を有するかどうかの判断をするとともに再検討を行ったうえで、路線または区間毎に「存続」又は「廃止」すべきかの判断を行ってまいりたいと考えております。なお「存続」であっても「幅員変更」を行う必要があるかないかの検討を行いながら、見直しの判断をしてまいりたいと考えております。

次に作業の進め方でございますが、都市計画道路には大阪府が決定する道路、市町村が決定する道路の2種類がございます。仮に大阪府が大阪府決定路線のみを見直す場合であっても、大阪府決定路線とネットワークする多くの市町村決定路線が存在していることから、見直しの検討を行う際には市町村とともに検討してまいることが必要不可欠であります。従いまして、現在都市計画道路を取り巻く状況把握や見直しを実施するためのカルテの評価項目検討の段階から、市町村とともに検討しているところでございます。

最後に、冒頭にも申し上げましたように、都市計画道路見直しにおける今後の予定といたしましては、本年度中の基本方針策定に向けて次回の第2回及びその次の第3回の都市計画審議会で改めてご報告をさせていただき、ご意見を賜りながら基本方針を完成させてまいりたいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。報告は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） それでは、ただ今説明がありました報告案件につきまして、何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

【赤津委員】 これは具体的にどこの場所とか、どこの路線とかいうのは、どこを見たら分かるのでしょうか。

【幹事】（久保幸太郎君） 現在は見直しのための統一的な考え方の整理をしており、この考え方が整理できたあと、全ての路線それぞれが何年経過しているというのが分かりますので、それらの考え方を当てはめまして、廃止をするなどの見直しをするか、見直しをすればどういうタイミングでやるのかということ、個別具体的に全てカルテで評価し素案を作ることになります。さらに素案ができた段階で関係する市町村さんと調整をしながら、最終的な決定・判断に持って行きたいと考えております。

【赤津委員】 今の時点で、全部まとめてリストアップされているということはないですか。公表はされてないですか。

【幹事】（久保幸太郎君） 現在着手をしていない路線のリストはございます。何年経過しているのかをそれぞれリストにしたものはございますが、その評価はまだこれからです。

【赤津委員】 そのリストというのはホームページなどで公表されているのでしょうか。あるいはまだ内部資料の段階なののでしょうか。

【幹事】（久保幸太郎君） まだ現在公表しておらず、内部資料という段階でございます。

【会長】（岡田憲夫君） 赤津委員、よろしいでございませうか。

【赤津委員】 はい。

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。

では、西野委員、どうぞ。

【西野委員】 見解を教えてくださいたいのですが、例えば、何十年も塩漬けの都市計画道路があり、片や並行する道路を府が整備あるいは拡幅しようとしている場合、この都市計画道路があるために国庫補助がおりないという現実があると思います。それで府が諦めたり、地元市町村が諦めたりというケースがあるんですが、住民からすれば理不尽な話で、この道は作ってもらいたいのだけれども、この都市計画道路も夢としてちゃんと置いておきたい、そういうケースですね。両方作られないということが実はあるんですが、そういう場合に、こういう理由で必要だから、都市計画道路は残しておくが補助はちゃんとおろしてくれと、府自体が国に対してものを言うていくということは今後考えてないのかを教えてくださいませんか。

【幹事】（久保幸太郎君） ただいまのご質問で、都市計画道路でない道路の整備についての補助と、それに並行する着手されていない都市計画道路との関係について、未着手の都市計画道路が存在するために、それに並行する道路の整備について、補助採択要件を満足しないということはないと思います。2つも道は要らないであろうと、補助する側が補助の審査をする上で必要な判断を求めてきた場合には、どちらの道路を優先して整備するのか、都市計画道路が優先されるものでないとするならば、それについての見直しの方針も含めて、明らかにしていく必要があるのではないかと思います。

【西野委員】 大阪府が、どちらかの道路で良いということを決定的にすることですか。

【幹事】（久保幸太郎君） 個別具体的にカルテで評価をします。例えば交通量进行处理する上で、両方の道がないと将来においても処理できないという場合については、当然存続の判断をしていくことになると思います。また今後、人口や交通量が減っていく中で、両方の道が必要ないという判断に至る可能性もございます。こうした場合は、どちらを選択するほうがより意味があるのか、合理性があるのかということ、もろもろのデータも含めて整備をする必要があります。また2つの道路の事業者が異なっている場合、例えばひとつが市、ひとつが府の場合であれば、どちらの合理性が高いかを含めて、双方で協議をして決めていくというプロセスになろうかと思います。

【西野委員】 都市計画道路は総延長が長いですから、並行する道路の起点が同じとしても方向や終点が違う。ただ、一部数百メートル並行するだけで駄目だというケースがよくあるんです。それでも、どちらかが要らなくて、どちらかにしなければいけないという考え方なんですか。

【幹事】（久保幸太郎君） 方向あるいは路線の長さが違うとなると、おそらくその2つの道路の性格は異なることになります。先ほど、時間軸を導入すると説明しましたが、一定の時間の中で効果を出し得ないような可能性のあるものについては見直しの対象にしていくことも考えております。そういう意味では、並行していても、近い距離の交通を捌く道路が予定道路以外に存在していて、その整備の効果が早く実現するのであれば、そのあたりは各路線の評価候補として関係する代替道路をどう考えるのかということを検討の上、決めて行き

たいと考えております。

【会長】（岡田憲夫君） 西野委員からは1つの具体例として、起こりうるようなケースについてどういう判断をするのかというご質問だったと思います。たぶんこういう見直しをする時には、判断をする理由や道路の位置付け、個別の区間だけではなく全体のネットワークとの絡み、またご質問があったような管理主体などいろんな問題があるかと思いますが、ですから、このような見直しというのは今後必要になってくるんでしょうが、いろんなケースが想定されますので、分かりやすく説明ができるような工夫と基準作りということが求められていると私自身は解釈しております。そういう取り組みも含めて、現在作業をされようとしている、あるいは作業中であるということによろしゅうございますか。

はい、山添委員、どうぞ。

【山添委員】 都市計画道路の見直しについては、以前も実施したということですが、先ほど見直しのポイントについて概要説明をいただきました。その中で、実現性という時間軸の問題について説明がありましたが、インフラ整備をしていくのには、人口や財政、都市環境などのいろいろな問題があり、今の大阪府の現状を見渡せば非常に厳しい状況が続く中で、1つは道路ネットワークを構築することによって、1つは街づくりを積極的に推進し政策を実現することによって、活性化が図れ、人口が増加するというところもあると思うのですね。今の前提は、何も手を打たなければこのまま人口が減少して、こういった整備の実現は難しいという流れになっているように聞こえるわけです。この計画道路の見直しについて、もう少し具体的な基準を示すのがいつ頃できるのかといったことも含めて、内部でどう具体的に調整をされようとしているのか教えてください。

【幹事】（久保幸太郎君） ただ今のご質問にございました具体的な見直し基準については、現在、各路線の状況の把握と併せまして、路線の状況を見ながら基準の洗い出しを行っているところです。大きくは、交通ネットワーク機能や交通安全機能、細かくは、例えば並行する路線の存在、バス路線の有無、駅につながる道路であるかどうか、あるいは全く新しい都市計画道路なのか現道を拡幅するタイプなのか、また沿道の市街化区域や市街化調整区域の状況、整

備の難易度、そういったことを包括的にとりまとめて評価をできるようにしてきたいと考えております。スケジュールにつきましては、これらの観点をまとめあげる素案を概ね11月ぐらいには作成しまして、いろんな場で検討を進めてまいりたいと考えております。

【会長】（岡田憲夫君） 山添委員、よろしゅうございますか。

【山添委員】 また、いろいろな場で申し上げたいと思います。

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。

西村委員、どうぞ。

【西村委員】 スライド16番の右のほうにカルテとあり、おそらくここで塩漬け原因等を含めた検討というのがなされると思いますが、次の17番にカルテの評価項目検討とあります。評価項目を市町村と共に検討するというのは絶対不可欠と思いますが、市町村と共に検討という記載から、このカルテ作成時に、同時に並行して市町村と共に検討すると理解して良いですね。

【幹事】（久保幸太郎君） そのようにご理解いただいて結構でございます。

【西村委員】 そういたしますと、市町村の場合には独自で決定路線もありますし、すでに整備中や整備済の路線もありますから、市町村との検討ということは重大なことでするので力を入れてやっていただきたいと思います。希望として申し上げます。

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。貴重なコメント、アドバイスをいただいたと思います。まだ作業中ということですが、いろんな場でご意見をいただきながら、成案ができるように努めていただきたいと思います。道路の見直し関係につきましてはこれで終了とさせていただいてよろしゅうございますか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。

6 「都市計画区域マスタープランの改定」について

【会長】（岡田憲夫君） それでは、最後にもう1点ございます。都市計画区

域マスタープランの改定につきまして、幹事から報告があります。

【幹事】（梶山善弘君） もう少しだけお時間をいただきまして、都市計画区域マスタープランの報告をさせていただきたいと思っております。都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、いわゆる都市計画区域マスタープランの改定についてご説明いたします。

お手元にお配りしております資料8をご覧ください。本マスタープランは、大阪府域の北部、東部、南部、それに大阪都市計画区域において、今後10年間の都市計画の方針を決めていくなど、非常に重要な計画です。このため、今年度内に予定している案件として、付議に先立ちご説明いたします。昨年度の2月の審議会におきましてもご説明いたしましたが、現行のマスタープランが目標年次である平成22年を迎えること、また平成18年7月の本審議会で「成熟社会における大阪の都市づくりのあり方」の答申をいただき、その答申にある、成長によって得た豊かさを維持しながら質的充実を図ること、増大するリスクに的確に対応すること、多様な担い手が参画することなどを踏まえた内容とするため、現在市町村等との意見交換も実施し、改定作業を進めているところでございます。

本マスタープランは、現在改定作業中の国土利用計画に適合させた上で、都市計画の決定の方針などを定めるもので、大阪府や市町村が定める都市計画や、市町村が都市計画の指針として定める都市計画に関する基本的方針、いわゆる市町村の都市計画マスタープランは、本マスタープランに即することとされており、都市計画を定める際に極めて重要な計画でございます。まちづくりの主体は市町村でございますが、大阪府域は市街地が連担し、いわば一体的な都市空間を形成していることから、広域的な観点から4つの都市計画区域について調和のある土地利用計画方針等を示すことが本マスタープランの重要な意義であると認識しています。

このような点を踏まえて、今回のマスタープランの構成を考えています。まず第1章では、「都市計画区域マスタープランの役割」として、上位計画である国土利用計画を踏まえ都市づくりの方針を定めています。この国土利用計画では、将来像として「にぎわい・活力ある大阪」「みどり豊かで美しい大阪」「安全・安心の大阪」とし、農地、森林、宅地などの土地利用面積の目標値を

定めることとしています。国土利用計画の概要につきましては、資料8の最後に添付しています。

第2章では、「都市計画区域の現状と課題及び今後の方針」として、人口、産業、土地利用及び都市構造の観点から都市計画区域の状況を分析しています。特に、以下の3つの視点で今後10年間の都市計画を進めていくこととしています。まず、人口や公共投資余力の減少が予測されることから、住宅系市街地の拡大の抑制をするとともに、都市施設等の見直しを進めていきます。次に、成熟した都市を目指すために、良好な景観形成等をはじめ都市の魅力を高め、国際的な都市間競争力を向上させるとともに、人口の定着、交流人口の拡大を図ることが必要としています。そして、大阪は数多くの鉄道駅を中心とした市街地が形成されているため、公共交通の利便性の向上により集約・連携型都市構造の強化を促進していくことが必要あるとしています。

第3章では、「土地利用に関する方針」として、区域区分の決定に関する方針、市街化調整区域の土地利用の方針、用途地域の指定の方針、都市防災に関する方針の4項目で構成しております。大阪府が行った人口の中位推計では、10年後の平成32年までに約28万人人口が減少すると推定されるなど人口減少社会を迎える中、行政投資を効率的に行いつつ都市の活力を維持するため、原則として住宅系市街地の拡大を抑制することとし、既存ストックの有効活用や既成市街地内の低未利用地の有効活用を優先することが必要としています。また大阪府域の工業用地がこの10年間で約1,000ヘクタールも減少している状況に対し、「大阪のにぎわい・活力」を高めるため、第二京阪道路や大阪外環状線等の幹線道路沿道等の市街化調整区域については、幹線道路の効果を最大限に活かし活力の向上を図るため、農業との調和を図りつつ計画的な市街地整備を行い、産業系の土地利用を誘導することとします。一方、市街化調整区域は、農地や森林が有しているみどりの空間機能、生産機能、防災機能などの観点から保全を基本といたします。これらの視点を踏まえ、市街化区域の見直し方針や調整区域での地区計画の方針などを定めます。次に、都市防災に関する方針についてですが、防火・準防火指定地域の指定割合は、東京都全体で約8割に達していることに比べ、大阪府全体では3割にも満たず、都市計画区域別では1割にも満たない区域もあり、府民の安全確保の観点から見て大き

な課題であると考えています。準防火地域の指定は市町村決定の都市計画ですが、本マスタープランにおいて、原則として建ぺい率60%以上の区域を対象に準防火地域・防火地域の指定を促進することとしております。

次に、第4章では「都市施設等に関する方針」として各都市施設等の方針を示しています。主な点としましては、河川整備委員会で示された耐水型都市づくりにおける土地利用規制等の検討や、昨年12月に策定した第二京阪道路沿道まちづくり方針の考え方、また先ほど説明いたしました、政令市を除く区域の都市計画道路の長期未着手路線等の都市施設等の見直しの方針を示すこととします。

第5章では、成熟した都市を目指すため、「住みたい」「訪れたい」と思える都市魅力を創造するため、都市環境、みどり、景観について示しています。まず都市環境においては、低炭素社会の実現やヒートアイランド対策が重要であり、そのために鉄道駅圏における公共交通を主体としたまちづくりを促進することや、引き続き大気汚染・水質汚濁等の環境基準の達成を目指すこととしております。みどりの確保につきましては、昨年度に策定いたしました「みどりの大阪推進計画」にある、緑地を大阪府域面積の4割以上、市街化区域における緑被率20%の確保を掲げています。このため、工場跡地等の土地利用転換を図る地区や、市街化調整区域から市街化区域に編入する場合、原則として地区計画制度等の活用により少なくとも緑被率20%以上を確保することとします。なお、市街化調整区域の山林や農地については保全に努めることといたしております。更に、海と山をつなぐ主要道路や幹線を軸に、沿線の民有地を含めた区域を公民の緑化を重点的に進める区域として、「(仮称)みどりの風促進区域」として位置づけることとしており、具体的には別途定めます。次に、美しい都市景観を創出し都市魅力を向上させるため、無電柱化、みどり空間の確保、屋外広告物規制、建物高の規制といった景観に関する施策を総合的に実施していくことが重要であると考えています。当面は、石畳と淡いまちづくり支援事業を中心としたエリアで事業を促進するとともに、きめ細やかな景観まちづくりが進められるよう全ての市町村が景観行政団体となることが重要であるとしております。最後に改定のスケジュールですが、現在は計画をまとめていく過程であり、今後も市町村等との意見交換を進めるとともに、パブリ

ックコメント等を実施し案の内容を固めていくこととしております。東部大阪、北部大阪、南部大阪については今年度内、大阪都市計画区域については来年度当初の都市計画審議会への付議を予定しております。説明は以上でございます。

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。それでは、この最後の報告につきまして、何かご質問、ご意見等ございますか。よろしゅうございますか。現在作業の過程であるということですが、良い形で提案できるようにしていただきたいと思えます。

それでは、ご意見がないようでしたら、これで報告案件を終わらせていただきたいと思えますが、よろしゅうございますか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

【会長】（岡田憲夫君） ありがとうございます。それではこれを持ちまして、平成22年度第1回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、大変長い時間、議事の進行にご協力いただきましてありがとうございました。

午前11時50分閉会