

## 平成 23 年度第 2 回都市計画審議会議事録

日 時：平成 24 年 2 月 9 日（木）午後 2 時

場 所：門真市役所別館 3 階第 3 会議室

出席者：

（門真市都市計画審議会委員）15 名中 14 名出席

立成会長、吉川会長代理、田中委員、中野委員、馬場委員、今田委員、  
武田委員、田伏委員、中道委員、福田委員、住岡委員、堀内委員、大田委員、  
上田委員

（事務局）13 名

都市建設部 市岡部長、木邨技監、渡辺管理監、中野次長、菅井次長  
まちづくり課 小野課長、大平参事、平山課長補佐、金森主任、橋主査、米元係員  
建築指導課 亀田課長、東補佐

議題案件：

東部大阪都市計画地区計画の決定について（付議）（議案第 2 号）

東部大阪都市計画用途地域の変更について（諮問）（議案第 3 号）

東部大阪都市計画道路の変更について（諮問）（議案第 4 号）

事務局	【開会】 ・資料確認
会長	・開会あいさつ ・門真市都市計画審議会条例第 6 条第 2 項の規定に基づく本会議成立の報告
事務局	【議案第 2 号、3 号説明】 私から、第 2 号議案並びに第 3 号議案について、併せてご説明させていただきます。なお、議案書の詳しい内容につきましては、後ほど、パワーポイントを使って、ご説明させていただきます。  それでは、お手元の資料の議案書をご覧ください。本議案に関する内容は、1 ページから 20 ページまでとなっております。  それでは、はじめの 4 ページの議案内容を朗読させていただきます。まず、1 ページをご覧ください。 東部大阪都市計画地区計画の決定（門真市決定）について（付議）標記の件について、都市計画法第 19 条第 1 項の規定により、次のとおり審

議会に付議します。

次に、2ページをご覧ください。

東部大阪都市計画用途地域の変更（大阪府決定）について（諮問）標記の件について、審議会に諮問します。

次に、3ページをご覧ください。

東部大阪都市計画用途地域の変更（大阪府決定）東部大阪都市計画用途地域のうち第一種住居地域、第二種住居地域、近隣商業地域及び準工業地域を次のように変更する。区域等につきましては、下表のとおりです。

次に、4ページをご覧ください。

理由、みどりの風促進地域に指定されている大阪中央環状線及び第二京阪道路の各沿道の一部区域において、土地の有効活用を図りながら、環境・景観・防災等に配慮した緑豊かなセミパブリック空間を創出し都市魅力の向上を図るため、用途地域の変更と併せて、本案のとおり地区計画の決定を行う。

朗読につきましては、以上とさせていただきますが、引続き5ページ以降の議案書の内容を簡単にご説明させていただきます。

まず、5ページですが、3ページで用途地域の変更内容を示していますが、その新旧表であります。

次に、6ページですが、各地区における面積、用途地域、建ぺい率、容積率の変更内容やその理由であります。

次に、7ページから9ページは、地区の場所を大枠で示すとともに、それぞれの地区の用途地域の変更内容を示しております。

次に、10ページから14ページが地区計画の内容を示す計画書、15ページから19ページが1/2500のスケールで、地区計画の地区の位置を詳細に示したものであります。

最後の20ページにつきましては、用途地域の変更について、大阪府知事より門真市長あてに、意見照会を求められたものであります。

それでは、詳細について、パワーポイントで、ご説明いたします。

資料につきましては、議案書と資料5を、併せてご覧ください。

まず、はじめに、基本的な事項であります、みどりの風促進区域についての説明ですが、これは、大阪府知事の重点施策として、府が実施している事業であります。

みどりの風促進区域とは、主要道路、河川を軸に、沿線の民有地を含めた緑化を促進し、厚みと広がりある みどり豊かな空間、セミパブリ

ック空間を、重点的に創出する区域であります。

次に、セミパブリック空間というものが、どういう空間なのかですが、民有地において公益的な利用を図る空間とされています。一般的には、歩道と歩道ぎわの民有地が一体的に利用できる様な空間のことをいいます。下の写真ですと、白の点線の空間をいいます。

次に、みどりの風促進区域が出来る背景ですが、平成21年12月に、府が策定した「みどりの大阪推進計画」がございますが、計画期間を2025年までとし、府域の緑地を約4割以上に増やすことや、みどりがあると感じる府民の割合を、現状の5割から8割にアップさせるなどが目標とされています。

これらの目標の実現に向け、4つの基本戦略が示されております。そのうちのひとつに示された基本戦略-2において、「みどりの風を感じるネットワークの形成」がございます。これを実現するための手法として指定されたのが、「みどりの風促進区域」であります。

みどりの風促進区域のねらいですが、緑化軸の形成による実感できるみどりの創出と、風とみどりの相乗効果によるクールスポットの形成であります。

次に、みどりの風促進区域の取組み内容ですが、大きくは、3つの柱に分かれます。

1つ目は、公共事業の重点化であります。主に主要道路や河川への重点緑化になります。2つ目は、周辺民有地における都市計画手法による緑化誘導であります。最後に、周辺民有地の緑化誘導策としての府民・企業等との協働であります。これは、企業タイアップや、自治会での植栽・管理による民有地の緑化誘導を想定されています。

本日、都市計画審議会において、ご審議いただきますのが、2つ目の柱であります都市計画手法による緑化誘導についてであります。

それでは、3つの柱の取組み内容をイメージ図において、ご説明します。まず、区域指定につきましては、幹線道路や河川の沿道、沿岸から100メートルの範囲を原則に、地形・地物に合わせて、設定されます。画面で言いますと、青い点線で囲んでおりますような感じになります。

そこに、道路や河川自体の重点緑化を実施し地域を指定して、地区計画を制定し区域全域において、府民・企業等との協働による緑化誘導を実施するものです。

1. 3の事業については、枚方土木がいくつかの箇所で実施しているときいております。

次に、本市における地区計画の実施の地域でございます。  
お手元の資料は、資料5の最後のページになります。  
まず、みどり色で囲まれた部分が、府が指定しましたみどりの風促進区域になります。先ほど、説明しましたように、沿道から100メートルの範囲を原則に、地形地物に合わせて指定されているため、この様なギザギザな形になっております。

次に、地区計画の区域ですが、道路沿道から25メートルの範囲で、黄色で示した部分が、沿道地区となります。

次に、京阪電鉄門真駅の南側の区域で、赤で示した部分が拠点地区となります。

地区の選定にあたりましては、まず、大阪府と門真市が合同で現況調査を行い、考察した内容を検討書に纏め、この制度が有効と考えられる地区を選定しております。

検討書の考察には「工業施設等も多く接道部の緑は総じて少ないため、敷地ごとの地道な緑化誘導が必要」などの内容であります。

次に、地区計画の誘導制度の概要を説明します。  
この誘導制度は、地区計画という手法を活用しますが、強制的な制度では、ありません。次の2つからの選択制となります。

まず①ですが、こちらは、従来の容積・建蔽の制限が適用されます。  
次に、②ですが、緑化等の要件を満たすことで、容積率又は建蔽率の制限の緩和を受けることができます。

沿道地区では、現在、容積率200%、建ぺい率60%で制限されていますが、緑化等の要件等を満たす場合は、容積率を200%から、300%に緩和する。又は、建ぺい率を60%から80%に制限の緩和を受けることができます。

また、拠点地区では、建ぺい率が、既に80%のため、これ以上に制限緩和が出来ないため、容積率のみを300%から、400%へ制限緩和することになります。ただし、容積緩和を受ける場合は、建ぺい率が60%以下に制限されます。

次に、容積率・建ぺい率の緩和を受けるための主な要件でございます。

本市の地区計画の詳細な要件内容につきましては、議案書の 10 ページから 14 ページに示しております。

まず、容積率緩和の場合ですが、敷地面積 300 m<sup>2</sup>以上、緑視率 25%以上、緑化率 20%以上、道路からのセットバック 3 メートル以上、接道長さ 15 メートル以上、高さ 20 メートル以下などです。

次に、建ぺい率の緩和の場合ですが、敷地面積 300 m<sup>2</sup>未満、緑視率 25%以上、緑化率 5%以上、道路からのセットバック 1 メートル、隣地からのセットバック 0.5 メートル、接道長さ 6 メートル以上などです。

次に、誘導制度を活用した場合のイメージでございますが、まず、容積緩和です。緑化はもちろんのこと、全面道路とのゆとりある空間の創出などが見込めます。

次に、建ぺい率緩和のイメージであります。

次に、活用した場合のイメージ写真であります。

緑化するだけで、建ぺい率又は容積率の緩和を受けられるといったイメージがありますが、先ほど、緩和の主な要件を説明しましたとおり、壁面後退や高さ制限など、一定の規制も受けますので、緑化の促進はもとより、道路面の空間創出や良好な景観の形成が見込まれると考えます。

次に、緩和の要件のひとつであります緑視率についてですが、主要道路から建物を見た時に、立面にある緑の面積の割合となっております。新しい緑の考え方を、基準に取り入れたものであります。

対しまして、緑化率についてですが、敷地を真上から見た水平面におけるみどりの面積の割合であります。

次に、新しい基準となります緑視率に関連して、緑視面積の算定方法を、ご説明いたします。

まず、(1)につきましては、樹高が 2.5 メートル以上の樹木の考え方です。樹木の生長を見込んでいるため、一定の計算式から面積を決めております。植栽時に、2.5 メートル以上 4 メートル未満の場合は 10 m<sup>2</sup>とし、4 メートル以上の場合を 15.1 m<sup>2</sup>とします。

(2)につきましては、2.5 メートル未満の樹高の樹木であります。主にサツキなどの低木が想定されます。これは、植栽時の数値で考え、道路側の植栽幅×植栽時の樹高で出た面積となります。

(3)につきましては、地被植物であります。主に芝生が想定されます。計算の考え方につきましては、地被植物の高さを 0.1 メートルとして、

道路側の植栽幅×0.1メートルで出た面積となります。

(4)につきましては、壁面緑化であります。こちらは、道路側の植栽幅×植栽高さとなりますが、高さの上限は1メートルとなります。

最後に、(5)ですが、これは(1)から(4)で算出された面積のうち、立面で見た時に重なり合う部分を控除するものであります。植栽する樹木と樹木の距離から早見表などで算出します。

次に、緩和制度に関連する都市計画の仕組みについて、ご説明いたします。

今回の都市計画の手続きでは、大阪府決定の用途地域の変更と門真市決定の地区計画の決定を行いますが、なぜ、この様な手続きが必要なのかも含めて、ご説明いたします。

都市計画地域におきましては、都市計画法第8条の規定に基づき、用途地域を定めることとされています。また、用途地域には、それぞれ、建ぺい率及び容積率の最低限度を定めることとされています。したがって、今回の地区計画の区域にも、容積率、建ぺい率の限度が定められています。次に、地区計画ですが、そもそも用途地域の制限を、さらに規制する制度でありますことから、制限を超えて緩和することができません。

今回、容積率と建ぺい率を緩和するためには、現在、定められている建ぺい率、容積率の限度を引き上げる必要があります。これは、大阪府に権限があるため、府の決定が必要となります。

次に、現在の容積率・建ぺい率を利用するか、緩和後の容積率・建ぺい率を利用するかを選択出来る仕組みとするために、地区計画による規制を活用し、容積率、建ぺい率を、元の率まで引き下げます。この時点で、建ぺい率、容積率は、もとの率に戻ることになります。

最後に、地区計画の中で、要件を満たす場合は、建ぺい率、容積率を引き上げる内容を盛り込みます。これにより、1. で引き上げた率まで緩和できることとなります。

数字の例で説明しますと、現在の建ぺい率、容積率が、それぞれ、60%、200%の地域があった場合に、まず、用途地域の変更で、80%、300%に引上げます。次に地区計画で、60%、200%に引き下げ、同じ地区計画の中で緩和の要件を示し、80%、300%に引上げます。これにより、選択制が実施できることとなります。

次に、緩和制度を実施した場合の建築確認等の申請について、ご説明いたします。

門真市域の建築確認申請は、特定行政庁であります門真市又は民間の指定確認検査機関で実施されることとなります。今は、指定確認検査機関を想定して説明いたします。

まず、建築主より、緑化等適合証明申請書を門真市に申請してもらいます。門真市により緑化率・緑視率のチェックを行い、適合証明書を建築主に交付します。

建築主は、その証明書を添付した建築確認申請書を門真市若しくは指定確認検査機関に申請します。その後は、通常どおり、確認済証の交付を受け、工事に着手し、緑化施設が完了した時点で、門真市に緑化施設工事の完了申請してもらいます。門真市から完了証明書を交付されれば、その証明書添付し、建築工事完了申請を行い、検査済証の交付を受けて、手続きが完了となります。

それでは、今回の都市計画に係る用途地域の変更について、ご説明いたします。

議案書の方は、3ページから9ページの内容になります。

大阪中央環状線北側の沿道地区の準工業地域においては、容積率200%、建蔽率60%から、容積率300%、建蔽率80%へ変更。拠点地区の近隣商業地域においては、容積率300%から400%へ変更。

次に、大阪中央環状線南及び第2京阪道路の沿道地区の準工業地域においては、容積率200%、建蔽率60%から、容積率300%、建蔽率80%へ変更。

沿道地区の第1種住居地域においては、用途地域を道路沿道にふさわしい第2種住居地域に変更し、容積率200%、建蔽率60%から、容積率300%、建蔽率80%へ変更いたします。

最後に、スケジュールについてであります。

平成23年9月28日に地元説明会を開催しまして、10月28日に府の公聴会、10月27日に市の公聴会を予定しておりましたが、公述申出人がなかったため公聴会につきましては、どちらも開催しておりません。

その後、11月10日から11月24日までと、12月14日から28日まで案の縦覧を実施しましたが、意見書の提出はございませんでした。

そして、本日の都市計画審議会において、地区計画の決定と大阪府の用途地域の変更に対する意見をお願いしております。

	<p>この後、2月14日に大阪府の都市計画審議会に用途地域の変更が予定されております。また、地区計画を制定するにあたり、建築物の制限等に関する条例が必要となりますので、これを3月議会に上程予定になっております。</p> <p>そして、4月1日より、地区計画並びに建築制限条例を併せて施行し、都市計画による緑化誘導がスタートする予定となっております。</p>
委員	<p><b>【質疑応答】</b></p> <p>都市計画スケジュール案で9月28日の地元説明会を行ったということですが、その内容とどんな形態で行われたのか、どんな意見が出されたのか確認したい。</p>
事務局	<p>9月28日に開催された地元説明会ですが、出席者は2名でみどりの風促進区域の都市計画に関する質問はございませんでした。当日、同時に都市計画道路の見直しに関する都市計画変更と合同で開催いたしましたので、そちらの方の質疑は少しだけございました。</p>
委員	<p>あと、大きく分けて区域指定というのは沿道地区の区域指定と拠点地区その2つがあると思うのですが、その内の沿道というのは25mの間の一定の区域で指定をされておりますが、それと拠点地区は門真市駅の南側になるかと思いますが、どの様な違いがあるのかということが1つと、容積率が400%ということになってはいますが、少し危惧するのは、地元説明会において意見が無かったということですが、とりわけ区域が限定されてはいますが、そもそも認知されていたのか心配です。意見を求めるとかそのようなことに対する考え方は。それと、そもそも何故ここが拠点地区なのか。</p>
事務局	<p>まず拠点地区の考え方ですが、駅前の地域でございまして、道路の反対側の商業地域で容積率が400%になっているところがございますが、その地域でしたら、マンション、共同住宅がたくさん建っている状況あります。今回指定している地域については駐車場等もあり、それほど高い建物もなく、駅前のこの制度の需要がある地域として指定しております。それと、地元への説明なのですが、今回は広報にも掲載しておりますし、HPへも説明会についてご案内しておりますし、エリアも広範囲でありますし、もともとみどりの風促進地域は規制がかかるわけではなく、選択出来るような制度になっております。指定後はPRが必要と思っておりますけれども、直接利害関係が生ずることではないということもあり、</p>



<p>委員</p>	<p>一般的な地元説明会等の案内になっております。</p> <p>利害関係がないということなのですが、選択制で容積率が 400%まで緩和されるわけですから、その建物の周辺について、その建物が高くなったら関係がありますし、そもそも容積率については、集団規定で、都市計画上定められている規定ということですので、まちをつくるということでその地域に関係がありますよね。とりわけ拠点地区でしか指定されていないわけで、広報等一般的に知らしめるということが不足していないか危惧します。その点について改めて説明していただきたいのと、緑視率について前回の都市計画審議会の中でもどのように担保するのかを質問いたしました。検査と書いてありますが、どのように検査するのか、検査が通らなければどうなるのか、罰則があるのかどうか等、担保の方法について心配いたします。このあたりについて説明してください。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず、拠点地区については一定、周辺への影響についてあるとは思いますが、高さ等につきましては今の建築基準法の制限を超えるということはありませんので、大きな影響は無いと考えております。ただし、本制度活用に係る PR は十分にしていける必要があると思っておりますが、地元説明会、縦覧等は通常の方法で充分であったと思っております。</p> <p>次に担保についてですが、今回、建築制限条例で建築基準法と同様の罰則規定を設けておりますので、条例で是正命令、罰金で担保していきます。あと、規則で当該建物が緑化の義務を受けている旨のプレートを設置するようになっております。周辺の方もそのプレートを見て、ここが緑化される建物と知ることとなりますので、一つの抑止力になると考えております。</p>
<p>会長</p>	<p>罰則の内容について詳細な説明を求めます。</p>
<p>事務局</p>	<p>罰則の内容については、条例は作成中ですが、通常建築基準法と同様に、違反した場合は、「当該建築物の設計者（設計図書を用いないで工事を施工し、又は設計図書に従わないで工事を施工した場合においては、当該建築物の工事施工者）に、500,000円以下の罰金に処する。」とそれに伴い、「建築主の故意によるものであるときは、当該設計者又は工事施工者を罰するほか、当該建築主に対しても同項の罰金刑を科する。」としております。</p>

委 員	<p>高さ制限で気になったのですが、建築基準法での高さの制限があるので大丈夫との説明でしたが、この制度の容積率の緩和では、建ぺい率が低くなり、容積率が高くなるということは、建築基準法の制限内であっても、これまでより高くなるということになる。沿道地区は 20m の高さ制限ですが、拠点地区は 31m までの制限ですよね。沿道地区ならば 7 階くらいですが、拠点地区ならば 10 階ぐらいまでの建物が建築可能になってくる。それで影響がないというのはおかしい。あと罰則規定についてですが、検査済証というのは緑視率を満たしていないと出ないのですよね。</p>
事 務 局	<p>補足なのですが、通常ですと緑化施設が完了した時点で、緑視率が満足しているということで、工事完了になります。先に建物が建って植栽が後になるということでしたら、検査済証がおりてから、改めて緑化についての検査を行うという流れも考えている。通常でしたら、緑化が完了し緑視率が満足するということですが、イレギュラーについても補足を考えております。</p>
委 員	<p>それは期限があるのですか。</p>
事 務 局	<p>そのあたりも考えていきます。</p>
委 員	<p>緩和制度の手続きで建物は緩和し、先に建てて、検査済証を発行するところが、緑視率については期限がなく、いつかやってくださいという様に聞こえたのですが。期限もない、いつの時点で緑化されていなければ罰則があるのか等、どのように担保するのか。</p>
事 務 局	<p>当然ながら、建築確認時の検査済証を出すときには緑化が終わっているということですが、理由に応じて順番を変えることも必要と考えております。もちろん、期限についても必要であると考えておりますが、検討中でございます。</p>
会 長	<p>先程の緑視率の担保につきましては、他の行政庁との関連もありますので、特に大阪府に対して強く要望をしてください。</p>
委 員	<p>説明から感じたことは、担保性が極めて不安定で、無いに等しいにも関わらず、選択性とはいいいながら緩和だけは確実にできるということですが、門真市が作った制度ではないですけれども、不備な点が多すぎま</p>

<p>委員</p>	<p>す。なので、意見なのですが、門真市で決定するということについては課題、問題があると思います。</p> <p>再度確認なのですが、「影響あると思いますか」「無いと思います」、「広報は十分ですか」「十分だと思います」では押し問答になってしまいます。みどりの風促進区域が、大きなエリアとして指定された後、その中で沿道区域、拠点区域をこれらの場所に指定した経緯を説明願います。そうでないと、ある意味どさくさにまぎれてやりたいことをやったという話になりかねないので、少し補足していただきたい。例えば拠点地区に関しては都市計画上の要請があった、あるいは、地域の要請としてどうすべきだという考えがあって、うまくこの制度を使えば良いというのがあった等の必然性に関する説明がないと、当該地区の説明ばかりされただけでは、納得できません。また、通常他市においても、このような地区を定めることが通常のプロセスなのかを説明してください。</p>
<p>事務局</p>	<p>まず、地区の選定に当たりましては、大阪府・門真市と現地を確認しており、主に沿道部で緑化が進んでいない場所や、壁面が道路いっぱいになっている状況と、戸建て住宅でいいますと、既に建ぺい率を超えている、既存不適格の物件がいくつかございますが、そのあたりの建替え促進等を含めて、沿道地区のエリアを選定いたしました。大阪中央環状線沿道につきましては、工場や倉庫が非常に多く、道路沿道 25m が区域になっておりますが、中規模の建物でしたら 1 敷地、戸建て住宅でしたら 2 敷地分が範囲内になると思われまます。また、25m というのは沿道のまちづくりの境目の一つとも考えられており、この範囲内で検討しております。今回、全ての沿道について区域指定しているわけではないのは、パナソニック企業が持っている敷地 2 箇所が大きく、既に緑が植えられており、一つの企業の敷地にこのような制度を導入することが相応しくないであろうということで、指定しておりません。更に、本制度は共同住宅等が建つであろう地域について考えられておりまして、工場地ばかりの地域についても相応しくないと考えております。</p> <p>拠点地区については、現状においても容積率が 300%と、駅近でポテンシャルの高い地域でございます。より有効活用を図る為、本制度を活用することで、建物の外観、空間の創出を合わせて緑化がプラスになるということで地域指定しております。</p>
<p>委員</p>	<p>沿道地区を指定したというのは、担保の問題があるとはいえ、消去法的に実現可能性のないところを省いていけば、今回の地域指定になると</p>

<p>委員</p>	<p>いう考えでよろしいですね。あと、拠点地区に関しては、本制度がどうというよりは、容積率を緩和するということに関して、有効か否かという議論をした方が良くはないでしょうか。</p> <p>6 ページのみどりの風促進区域の取組み内容の3本柱があるのですが、3つ目の「周辺民有地の緑化誘導策としての府民、企業等との協働」というところで、最後の地域協働等という箇所において、先程地域の自治会等との協力も得たと説明いただいたのですが、今まで駐車等があるので、大きなプランターを置き、緑化していただいています。何か月かするとそれがゴミ置きに変わること実情が多々あるのですが、地域協働の中でどのように取り組んでおられるのか。</p>
<p>事務局</p>	<p>みどりの風促進区域内での自治会等との地域協働事業についてですが、枚方土木事務所が主体となりまして、各自治会を回り、協力をお願いしました。その中で、大阪府から協力してもらえそうな企業に、木を貰うような調整を行っておりまして、樹木を貰いそれを大阪府の補助で植え、それを自治会で管理するという取組みをされております。結果、プランターが多いと聞いているのですが、協力して自治体で管理するという条件での活動になっていると聞き及んでおります。</p>
<p>委員</p>	<p>今の説明で、自治会の了承も得てということですから、作る時は自治会も良いが、後の管理については全くしてくれないということはない、また、自治会の役員も係わるということですよ。大阪府についても、樹木、草花の提供はしてくれるが、後の管理をしてくれない。ですので、管理が全くなされないというということが無いように是非とも担保を取るよう要望しておきます。また、自治会の方へ文章等の制約があれば緑も続くのですが、単なるゴミ箱にならないよう是非お願いしたいと思います。</p>
<p>委員</p>	<p>寝屋川市において、平成21年7月にワンルーム形式の開発の技術指針がまとめられまして、65㎡未満の住宅と、ワンルーム形式を1戸でも含む集合住宅ということで、位置づけされましたが、門真市とういのは大阪市に継ぐ計画が多い市でありまして、新しく開発される所はそのような制限を持たれまして、管理人室を設けて、常駐していただくとか、ワンルーム形式について、駐車場一体に設ける等の規制をかけている。門真市においてもそのようなことを考えていただけるのか、お伺いいたします。</p>

事務局	<p>ワンルームマンション規制についてですが、本市におきましても、現在検討中でございます。本年10月1日以降、ワンルームの規模、管理規約、管理人室について一定規模のマンションでしたら、管理事務所を設けていただいて、管理人を常置させるといった内容の要綱改正を予定しております。門真市開発指導要綱の中で改定予定でございます。あと駐車場数に関しては、従来より戸数に対する1/3の駐車台数を設けるように指導しております。寝屋川市では居住面積65㎡以下は協議ということですが、門真市は300㎡以上の敷地に対して、共同住宅に係る協議を求めて、適正な計画に誘導して参ります。</p>
委員	<p>先程、門真の駅前のパナソニック及び、中央環状線沿いのパナソニック両敷地は現在緑化が進んでいるということですが、将来、パナソニックをはじめ、その他企業の一定の規模でみどりの風促進地域の追加指定が可能な敷地が出来た場合、沿道地区の見直し等は行おうのか。</p>
事務局	<p>今回は、現状から検討した上、指定しておりますが、今後、みどりの風促進区域が増えるということを知り及んでおりますので、状況を勘案し、必要であれば変更することも考えております。</p>
会長	<p>要望でございますが、私共は都市計画について検討しておりますので、たびたび変更があってはならないと思います。ですので、現状の計画を推進すべきであり、あまり変更を行わないよう要望いたします。</p>
委員	<p>門真市を歩いていて緑が少ないということは、事実として皆さん共有していただけないかと思いますが、みどりの風促進区域で緑を増やしたいという狙いはよくわかる。ただ、府の事業が主軸であるということですが、スパンが長い事業でありますので、そこに市が重層的、政策的に付加していける考え方はあるのでしょうか。</p>
事務局	<p>門真市内に緑が少ないという現状は認識しておりますし、そのような声も聞いておりますので、緑化促進の手立てについて今後とも検討していく必要があると思っております。このみどりの風促進地域の中での話なのか、その他の地区、施策かは分かりませんが、同じ方向で考えたいと思っております。</p>
委員	<p>今すぐに具体的な事業をとというのは無理だと思いますが、そのような</p>

<p>会 長  一 同  委 員</p>	<p>方針を持って市内の緑が増えるのは良いことですので、是非とも推進していただきたいと思います。</p> <p>他にご意見、ご質問はございませんか。なければお諮りいたします。</p> <p><b>異議ありの声</b></p>
<p>会 長</p>	<p>採決前に改めて意見表明したいと思います。本制度については幾つかの問題があるように思います。一つは緑をどのように担保するのかということ。これは事務局の説明において期限等が分からないですし、結局、緑化になるのかどうかについても大変疑問に思いました。また、それと同時に拠点区域の設定についても、地域の要望等があったのかということについて説明がなかったのも、要望はなかった。行政が地域の指定を独自で行ったというように思います。それと同時に拠点区域は限られた区域でありますので、関係者への説明会の周知について十分であったのか。極めて不十分であったと思います。また、本計画は2025年までが計画の期間ですので、そう拙速に門真市で決定するというだけでなく、問題点を踏まえ、府が改善するなどを持って制度設計をしても決して遅くはないと思います。また、大阪府の都市計画審議会の会議録を見ますと、平成23年度第1回、8月に開催されていますが、南部の区域決定について議案が上がっており、関係市で決定されたとなっておりますが、一人の弁護士が反対をしています。これは、制度的な問題点を感じ、最後反対するのですが、府の都計審でも反対者がいるということですので、問題点があるように思います。そういった点も含めて表明いたします。</p> <p>担保、拠点地区の設定については大変重要な問題ですので、今後とも、府あるいは地元へ説明するなど、その関係機関へしっかりと要請等を行うよう申し入れいたします。</p> <p>ご異議がありましたので、審議会条例第6条第3項の規定により、採決いたします。</p> <p>議案第2号「東部大阪都市計画地区計画の決定について」原案のとおり承認することに賛成する委員は、挙手をお願いします。</p> <p>賛成多数です。</p> <p>よって、議案第2号「東部大阪都市計画地区計画の決定について」は、</p>

事 務 局	<p>原案のとおり承認することに決定いたします。</p> <p>合わせて、議案第3号「東部大阪都市計画用途地域の変更について」原案のとおり答申することに賛成する委員は、挙手をお願いします。</p> <p>賛成多数です。</p> <p>よって、議案第3号「東部大阪都市計画用途地域の変更について」は、原案のとおり答申することに決定いたします。</p> <p>続きまして、議案第4号の「東部大阪都市計画道路の変更について」を議題といたします。事務局より議案の説明をお願いします。</p> <p><b>【議案第4号説明】</b></p> <p>私から、第4号議案についてご説明させていただきます。</p> <p>なお、議案書の詳しい内容につきましては、後ほど、パワーポイントを使って、ご説明させていただきます。</p> <p>それでは、お手持ちの議案書をご覧ください。本議案に関する内容は、21ページから29ページとなっております。</p> <p>それでは、議案内容を朗読させていただきます。まず、21ページ目をご覧ください。</p> <p>東部大阪都市計画道路の変更（大阪府決定）について（諮問）  標記の件について、審議会に諮問します。</p> <p>次に22ページをご覧ください。</p> <p>東部大阪都市計画道路の変更（大阪府決定）</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 東部大阪都市計画道路中3・4・223-10号古川橋駅桑才線を次のように変更する。変更内容は表のとおりでございます。</li> <li>2. 東部大阪都市計画道路中3・3・223-5号藤田三ツ島線及び3・4・223-14号枚方八尾線を廃止する。</li> </ol> <p>次に23ページをご覧ください。</p> <p>理由 東部大阪都市計画道路のうち3・4・223-10号古川橋駅桑才線、3・3・223-5号藤田三ツ島線及び3・4・223-14号枚方八尾線について、「都市計画道路見直しの基本方針」（平成23年3月策定に基づき、計画の必要性を評価した結果、本案のとおり3・4・223-10号古川橋駅桑才線の一部区間を廃止し、3・3・223-5号藤田三ツ島線及び3・4・223-14号枚方八尾線を廃止するものです。</p> <p>朗読につきましては、以上とさせていただきますが、引き続き</p>
-------	---

24 ページ以降の議案書を簡単にご説明させていただきます。

24 ページは古川橋駅桑才線の変更と藤田三ツ島線及び枚方八尾線の廃止についての新旧対照表となっております。

25 ページは都市計画道路変更の箇所図となっており 26 ページから 28 ページが各路線の詳細図となっております。

最後の 29 ページにつきましては、東部大阪都市計画道路の変更について、大阪府知事より門真市長あてに、意見照会を求められたものです。

それでは、詳細について、パワーポイントを使用して、ご説明いたします。

資料につきましては、資料 6 をご覧ください。

座らせていただいて説明させていただきます。

それでは、東部大阪都市計画道路の変更についてご説明させていただきます。

はじめに都市計画道路の概要についてご説明させていただきます。

都市計画道路とは、都市の骨格を形成し、安心して快適な都市生活と機能的な都市活動を確保する重要な公共施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定された計画線であります。

都市計画道路の有する主な機能につきましては、

- 都市におけるネットワークのための交通機能。
  - 避難路や延焼防止のための防災空間機能。
  - 沿道の土地利用のための沿道サービス機能。
  - 都市の骨格を形成し、街区を構成するための市街地形成機能。
- などがございます。

都市計画決定後どのような制限がかかるかにつきましては、都市計画道路が計画決定されると、計画決定された道路の区域では、将来、道路の整備をスムーズに進めるため、堅固な建築物を建てることができなくなる建築物に対する制限がかかることとなります。

こちらが都市計画道路が計画決定された例になりますが、こちらでは既存する道路を拡幅する形で都市計画区域が定められております。

この都市計画区域内には 3 階建てまでの主な構造が木造や鉄骨造の建築物は建てられますが、マンション・ビルなど鉄筋コンクリート造の建築物は建てられなくなります。

このような制限が都市計画決定されてから事業実施までかかることに



なります。

続きまして、大阪府の都市計画道路の見直しに関する取り組み状況で  
ございます。

大阪府では、平成23年3月に「都市計画道路見直しの基本方針」が  
策定されました。これは、今後予測されている人口減少などの  
社会経済情勢の変化を踏まえ、将来の都市づくりの方向性と整合した  
都市計画道路のあり方を検討するものであり、都市計画決定後、事業着  
手されていない都市計画道路について、計画の必要性、事業の実現性を  
再点検し、計画の「存続」、「変更」、「廃止」の方向性を決定するた  
めの基本的な考え方を示したものであります。現在、この方針に基づき、  
事業未着手の都市計画道路について各路線の評価を行い、存続・変更・  
廃止についての検討がおこなわれております。

つづきまして都市計画道路の現状でございます。

都市計画道路は高度経済成長期の急激な都市の拡大等に対処するた  
め、昭和30年代から40年代前半にかけて数多く都市計画決定されまし  
た。その後、経済状況による財政の制約などにより、都市計画道路の整  
備のペースも急激に鈍化した結果、安定・成熟社会となった現在では、  
未整備の都市計画道路が数多く存在することとなっております。

つづきまして都市計画道路の見直しの必要性でございます。

長期未着手の都市計画道路の見直し背景には、建築制限の長期化、  
地域の活性化の阻害などの要因と、社会経済情勢の変化が挙げられます。  
社会経済情勢の変化の1つとして人口減少が挙げられます。

「人口増加、拡大型社会」から「人口減少、成熟型社会」を迎え、  
大阪府の将来推計人口は平成47年には117万人が減少するものと  
されています。

さらに、交通量の減少が挙げられます。

集中発生交通量は平成2年センサスから平成17年センサスを  
比較しますと30年後は28.8%減少とされており、実際の交通量について  
も平成11年をピークに減少しております。

さらに、公共投資の制限が挙げられます。

厳しい財政状況により公共投資は年々圧縮・抑制されております。  
また、これまで整備してきた都市基盤施設が一斉に更新時期を迎え、  
維持管理費も増大しております。結果として、新たな都市計画道路の整  
備は困難になってきており、効果的な整備・維持に関するマネジメント

の必要性が求められています。

このような社会経済情勢の変化に伴って、計画当初の必要性などの見直しを考える時期に来ており、将来の都市づくりの方向性と整合した都市計画道路のあり方を検証する必要があります。

つづきまして、都市計画道路見直し評価の方法でございます。

「都市計画道路見直しの基本方針」に基づきまして事業未着手となっている全ての路線を対象に交通処理機能、交通安全機能、防災機能、市街地形成機能、環境形成機能などの必要性和、30年程度の期間に事業着手可能か、道路構造上問題がないかなどの、事業実施の実現性といった観点から評価し、存続すべきか廃止すべきかを判断いたします。

つづきまして今回の議案であります門真市内における都市計画道路見直しについてご説明させていただきます。

今回の見直し対象の路線は3路線でございます。

古川橋駅桑才線延長750m藤田三ツ島線・延長2,000m、枚方八尾線・延長2,450m、でございます。

この3路線のそれぞれの評価についてご説明いたします。

まず古川橋駅桑才線でございます。

昭和43年5月20日に計画決定された路線で、京阪古川橋駅から市道岸和田守口線まで計画決定されたものであります。この路線のうち、京阪古川橋駅から国道163号を少し超えたところまでは整備済みとなっており、未着工区域については現道の府道八尾茨木線を拡幅する形で計画区域が定められております。

今回の見直し対象区間は国道163号から市道岸和田守口線までの計画延長750m・計画幅員18mとなっております。

こちらの路線の大阪府の評価は、交通処理機能、交通安全機能の観点から、計画の必要性は低く実現性も薄いことから廃止とされています。

本市とも協議を行った結果、古川橋駅桑才線については、750mの一部区間を廃止し、計画延長1,340mから590mへ計画変更するものであります。

つづきまして藤田三ツ島線でございます。

昭和43年5月20日に計画決定された路線であり、計画区域内は家屋が建ち並んでおり、ほとんど現道が存在しない区間になります。

<p>会 長</p>	<p>今回の見直し対象区間は守口市との市域境界から市道岸和田守口線までの計画延長 2,000m・計画幅員 22mとなっております。</p> <p>こちらの路線の大阪府の評価は代替え機能となる路線の観点及び区域の大部分に現道が無く実現性も薄いことから廃止とされています。</p> <p>本市とも協議を行った結果、藤田三ツ島線については、計画延長 2,000mを廃止するものです。</p> <p>つづきまして枚方八尾線でございます。</p> <p>昭和 34 年 3 月 17 日に計画決定された路線であり、現道の府道八尾枚方線を拡幅する形で計画区域が定められております。</p> <p>今回の見直し対象区間は国道 163 号から大東市との市域境界までの計画延長 2,450m・計画幅員 16mとなっております。</p> <p>こちらの路線の大阪府の評価は交通処理機能、交通安全機能の観点から、計画の必要性は低く実現性も薄いことから廃止とされています。</p> <p>本市とも協議を行った結果、枚方八尾線については、計画延長 2,450mを廃止するものです。</p> <p>最後に都市計画変更スケジュールでございます。</p> <p>平成 23 年 9 月 28 日に地元説明会を開催しております。</p> <p>その後、公聴会を予定しておりましたが、公述申出がありませんでしたので、中止となっております</p> <p>平成 23 年 12 月 14 日～28 日の期間、都市計画案の縦覧を行い、意見書の募集をおこないましたが、意見書の提出についてもございませんでした。</p> <p>本日の平成 24 年 2 月 9 日の門真市都市計画審議会で承認を頂き、平成 24 年 2 月 14 日に大阪府都市計画審議会が開催予定となっております、平成 24 年 3 月、今年度中に告示を行う予定でございます。</p> <p>最後に、報告でございますが、今回の見直しは大阪府決定路線をおこなったものですが。門真市決定路線につきましても、来年度に、見直し評価を行い、存続・変更・廃止について、検討していく予定をしております。</p> <p>以上で説明を終わらせていただきます。</p> <p>説明は、終わりました。これより、審議に入ります。</p>
------------	---

会 長	地元説明会・公聴会については路線ごとに行われたのか、地元説明会・公聴会についてももう少し詳しく説明をお願いします。
事 務 局	地元説明会は先ほどご審議いただきました緑の風促進区域と同時に同じ場所で開催いたしております。その結果、公述申出がなかったために、公聴会は開催しておりません。
会 長	都市計画道路を取り消すことについて、今まで関係権利者には大変厳しい規制がかかっていましたが、そのことについて行政庁としての考えをお願いします。
事 務 局	今まで権利制限を与えてきたということで、大阪府でも見直しにあたりまして、今後も権利制限をかけ続けるかどうかというところで、今後のことも考えた上で廃止すると聞いております。そのことに関しては、門真市としても今後も整備がされるかわからない道路に対して権利制限をかけ続けて良いものかということで、廃止についてはいたしかたないと考えております。
委 員	説明会でどのような意見が出されたかご説明いただきたい。
事 務 局	地元説明会は緑の風促進区域と合同でおこなっており、参加者については2名でした。意見につきましては、いつから廃止になるのか、現在は制限がかかっているのか、廃止にならないこともあるのかとの3点の意見が出ています。
委 員	今回の件につきましては、計画があるというだけで建築制限がされるということで、土地をもっておられる方にとっては、しんどい内容だと思いますので、それがなくなったということは良いと思いますが、他にも実現性があるかどうかわからない路線もあると思いますので、一方では廃止、一方では存続と、その整合性など、どのように説明されていくのか、お聞きしたいと思います。
事 務 局	今年度も大阪府と十分協議した中で廃止としておりますが、今後も同じような検討路線も出てくると思います。それは今後も十分検討した上で廃止するかどうか、存続の必要性について市の意見も入れて決めていく形で考えております。

委員	都市計画決定されてから廃止を行われるのは今回初めてのことですかね。廃止が行われると、他の箇所と同じ制限のかかっている地権者にも伝わるとお思いますので、「ここの道路はどうなるのか」、「ここも廃止してほしい」とかの意見もでてくると思いますので、そのようなことに対してどのようにアンテナをはるのか、そういった意見についてどのようにまとめていくのか、お聞きしたいとお思います。
事務局	都市計画道路の変更は、平成17年に一度行われており、今回の議案の古川橋駅桑才線の南側が廃止となっております。この時も大阪府の一斉見直しの中での廃止となっております。今回も同じく一斉見直しの中での廃止となっております。都市計画道路は過去にかなり多くの計画決定されておりますが、今は社会経済情勢などにより、都市計画道路に対する考え方は見直しの時点にきています。それに関しては府も市も同じ見解であります。先ほどと同じ様な回答になりますが、現状の通行や歩道状況などを加味した上で、十分検討して存続・変更・廃止について決定していきたいと思っております。
会長	議長より事務局へ申し入れしておきます。今後の社会経済情勢をみて、都市計画道路を部分廃止するということがありますが、今までは人口増加社会での手続きでありましたが、これからは人口減少社会に対応した住民説明会あるいは住民への告知等については、今までとは違うきめ細かなやり方をしていってもらいたいと要望いたします。
委員	古川橋駅桑才線の一部区間の廃止については、廃止区間のなかに門真運転免許試験場があり、車も多く、人の通行も多いです。計画道路の主な機能には人の移動も入っているので、安全確保のためには今回の廃止路線は整備していただきたいと思いますが、大阪府の考えもあるでしょうから仕方がないと思いますが、門真市の都市計画道路見直しについても来年から行われるということですが、以前に今回廃止路線の藤田三ツ島線について、現道の大和田茨田線を広くすることはできないかと質問させていただきましたが、門真市の見直しについては存続または廃止についてだけですか、新設の考えはないのですか。お聞きしたいとお思います。
事務局	来年度、門真市決定路線の見直しを予定しておりますが、第二京阪道路の開通で門真市の交通形態も変わって来ていると思います。その上で交通量も考慮し、将来の北島地区のまちづくりなどの視点からも検討し

<p>会 長</p>	<p>た中で、全体の路線の見直しを行い、新たに追加するのか、存続するのか、廃止するのかを検討していく予定をしております</p>
<p>委 員</p>	<p>議長から申し入れしておきます。いきなり審議会にかけるのではなく、都市計画道路の変更などは、どういう状況かを報告案件として事前に説明をしてから審議会にかけるよう要望しますので、検討をお願いします。</p> <p>前回も民間開発と伴って民間と協力して道路を広くする様な方策がないかと意見があったと思います。現状は都市計画法のしぼりの中では難しいところがあるとは思いますが、門真市全体を考えて道路を広くする施策がないかと思っておりますので、大和田地区の現状の道路状況なども事前にお話させていただいて、現状の道路を広くしていく施策がないか前向きに意見交換したいと思っておりますので要望しておきます。</p>
<p>会 長</p>	<p>只今の要望のとおり、次回の都市計画道路の変更については慎重に説明をされるよう要望しておきます。</p> <p>他に、意見はありませんか。意見がないようですので、審議を終了いたします。</p> <p>それでは、お諮りいたします。</p> <p>議案第4号「東部大阪都市計画道路の変更について」は、原案のとおり答申することについて、ご異議ございませんか。</p>
<p>一 同</p>	<p><span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">異議なしの声</span></p>
<p>会 長</p>	<p>異議なしと認め、議案第4号「東部大阪都市計画道路の変更について」は、原案のとおり答申することに決定いたします。</p> <p>以上で議案審議はすべて終わりました。議事の運営にご協力を賜りましたことを厚くお礼申し上げます。</p> <p>それでは事務局に進行を返します。</p>
<p>司 会</p>	<p>立成会長、ありがとうございました。</p> <p>おかげさまで、本日の議案について原案どおり承認、また答申いただいた事をお礼申し上げます。</p>

	<p>これにて第2回都市計画審議会を終了いたします。</p>
--	--------------------------------