

平成 25 年度第 2 回都市計画審議会議事録

日時：平成 26 年 2 月 5 日（水）午後 2 時～ 4 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 13 名出席

吉川会長、田中会長代理、佐久間委員、中野委員、今田委員、岡本委員、佐藤委員、日高委員、福田委員、岸委員、児玉委員、上田委員、大田委員

（事務局） 8 名

都市建設部 中野部長、大兼次長

まちづくり課 長課長、久保参事、平山課長補佐、金森主任、橋主任、石水主査

議題案件：

東部大阪都市計画道路（門真市決定）の変更について（議案第 3 号）

東部大阪都市計画道路（大阪府決定）の変更について（議案第 4 号）

事務局	<p>【開会】</p> <ul style="list-style-type: none">・資料確認・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 <p>私から第 3 号議案並びに第 4 号議案について、一括し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用してお説明させていただきますので、宜しくお願い致します。</p> <p>それでは、着席して説明させていただきます。お手持ちの議案書をご覧ください。表紙をめくっていただき、裏面が案件一覧表でございます。</p> <p>審議案件は議案番号 3、案件名 東部大阪都市計画道路（門真市決定）の変更について（付議）、決定権者 門真市議案番号 4、案件名 東部大阪都市計画道路（大阪府決定）の変更について（諮問）、決定権者 大阪府 でございます。</p> <p>それでは 1 ページをご覧ください。東部大阪都市計画道路（門真市決定）の変更について、門真市長から本審議会長あての付議書でございます。</p> <p>つづきまして、2 ページをご覧ください。計画書でございます。東部大阪都市計画道路大和田駅三ツ島線他 2 路線について変更、梶桑才線他 3 路線について廃止の内容となっております。</p>
-----	---

つづきまして、3ページをご覧ください。理由書でございます。梶桑才線他6路線について、「都市計画道路見直しの基本方針」に基づき、計画の必要性及び事業の実現性を評価した結果、一部区間の廃止または全区間を廃止するものでございます。

つづきまして、4ページ・5ページが新旧対照表でございます。黄色の文字が変更前で赤色の文字が変更後となっております。4ページは変更する3路線、5ページは廃止する4路線でございます。

つづきまして、6ページをご覧ください。位置図でございます。市決定の7路線について、黄色が廃止する区域となり、黒色が変更後の区域でございます。

つづきまして、7ページから11ページが計画図でございます。7ページは守口門真停留所線の全線廃止。8ページは梶桑才線の全線廃止。9ページは堂山常称寺線の全線廃止。及び新橋線の一部区間の廃止。10ページは藤田大和田駅前線の全線廃止。及び大和田駅三ツ島線の一部区間の廃止。11ページは門真南駅前線の一部区間の廃止でございます。

つづきまして、12ページをご覧ください。市決定路線の変更または廃止について、大阪府知事からの回答文でございます。以上が門真市決定路線でございます。

つづきまして、議案番号4 大阪府決定路線でございます。13ページをご覧ください。門真市長から本審議会长あての諮問書でございます。

つづきまして、14ページをご覧ください。大阪府知事から門真市長あての意見照会でございます。

つづきまして、15ページをご覧ください。計画書でございます。古川橋駅前線について延長の変更を行うものでございます。

つづきまして、16ページをご覧ください。理由書でございます。古川橋駅前線について、「都市計画道路見直しの基本方針」に基づき、計画の必要性及び事業の実現性を評価した結果、一部区間を廃止するものでございます。

つづきまして17ページをご覧ください。新旧対照表でございます。黄色が変更前、赤色が変更後となり、延長の変更に伴い、位置等が変更となるものでございます。

つづきまして 18 ページをご覧ください。位置図でございます。黄色が廃止される区間となり、黒色が変更後の区間となります。

つづきまして 19 ページをご覧ください。計画図でございます。黄色で表記されております 古川橋駅前線の一部区間延長約 450m が廃止されるものでございます。

議案書の説明は以上でございます。

ひきつづきまして、詳細につきましてはパワーポイントを使用して、説明させていただきます。資料につきましては、資料 4 をご覧ください。

それでは、議案第 3 号・第 4 号「東部大阪都市計画道路の変更」につきまして、一括してご説明させていただきます。

はじめに、都市計画道路に係る市の全体計画・取り組み状況についてご説明させていただき、2. 東部大阪都市計画道路の変更について、3. スケジュールとご説明させていただきます。

はじめに本市のまちづくりの方針についてご説明させていただきます。

本市の最上位計画であります、第 5 次総合計画で、本市のめざす将来の姿は、人・まちが元気であることを体感できる都市づくりを目指すこととし、「人・まち“元気”体感都市 門真」をまちづくりの基本理念としております。

将来都市構造といたしまして、4 つのまちづくり整備ゾーンや駅前の整備を進めるとともに、広域幹線道路や市内外の公園などを結ぶ地域ネットワークなどにより、基本的な都市構造を形成し、未来の発展へとつながる整備を進めるとしております。

平成 24 年 3 月に策定いたしました都市計画マスタープランの将来都市像につきましても、第 5 次総合計画に即して定められております。

つづきまして、都市計画マスタープランにあげております都市づくりの方針についてでございます。道路・交通の方針の中で、都市計画道路等の整備・見直しを挙げており、必要性や経路、構造の検証などを行い地域の実情等を踏まえ、良好な交通ネットワークの形成に配置し、整備を進めていくとしております。

市街地・住宅地の方針でございます。計画的な市街地の整備といたしまして、北部地域の密集市街地につきましては、住宅市街地総合整備事業や土地区画整理事業などの事業手法を統合的に活用し、計画的な市街地の整備に努めるとしております。

以上が全体的な方針でございます。都市計画道路見直しにつきましても、以上の方針を踏まえ、評価しております。

次に、道路整備の基本的な考え方についてであります。本市では、現在、次の2点の考え方にに基づき、安全・安心な道づくりに努めております。

1つ目は 国や府の補助制度を活用した住宅市街地総合整備事業等による安全・安心な道づくり、2つ目は、現道や水路などの既存ストックの有効活用による安全・安心な道づくりでございます。

次に、その基本的な考え方の詳細説明であります。

まず、住宅市街地総合整備事業等による安全・安心な道づくりについては、密集市街地が形成されている国道 163号以北、約 461 ヘクタールにおいては、市街地の改善を図るため住宅市街地総合整備事業等により、老朽建築物の建替えを促進、新設道路や道路拡幅等の公共施設整備を行い、面的整備を推進しております。

市街地整備の状況・計画でございます。青色が施行済みの地区、赤色が施行中の地区、緑色が施工予定地区となっております。住市総事業の主な実績といたしましては、昭和 62 年に着手した「朝日町地区」をはじめ、土地区画整理事業との合併施行で実施した「末広南地区」、「石原東・幸福北地区」、「上島町第 1 地区」、及び「新橋町地区」の 5 地区が面整備事業により完成しております。現在は、土地区画整理事業との合併施行で「石原東・大倉西地区」、「小路中第 1 地区」、防災街区整備事業を導入した「本町地区」本市の防災拠点整備地区として位置付けている「中町地区」「幸福町・垣内町地区」の 5 地区において面整備事業を実施しております。

また、面整備事業や主要生活道路の整備促進を図るための各種調査を行っている地区として、「大和田駅周辺地区」、「泉町・松葉町地区」などがございます。

以上が市街地整備の状況・計画でございます。

住市総事業実績の一例を紹介させていただきます。石原東・幸福北地区でございます。土地区画整理事業と合併施行で事業を行い、施工期間は平成7年～平成17年で、整備面積は0.8haでございます。文化住宅や長屋住宅などの老朽化した建物を除却し、道路幅員4.7～6.7mで整備し、新設の公園には40tの耐震性貯水槽、従来からありました幸福町公園には100tの耐震性貯水槽を設置するなど防災性を高めております。また、この地区につきましては、「花・芸術・ガレリア」という、まちのイメージコンセプトを定め、地区内の建物のデザインを統一し、協調したまちなみとなっております。

つづきまして、現在の取り組みといたしまして、中町・幸福町・垣内町のまちづくりを計画しております。市役所のある中町地区に「防災機能を有する公園」を整備するなど、本市の防災拠点となるよう災害に強いまちづくりを実施しております。以上のように、北部地域につきましては、住市総事業による密集市街地の改善、防災機能を有する公園の整備及びこの公園へアクセスする道路の整備などを推進し、北部地域の防災対策を考えております。

次に、既存道路等の有効活用による安全・安心な道づくりでございます。道路の安全対策として、既存道路等を最大限に活用し、現道にて可能な整備をおこなっております。整備手法といたしまして現道の隣接地の用地買収による歩道空間の確保、水路敷を活用した歩道空間の確保、路側帯のカラー舗装、側溝活用による有効幅員の確保などがございます。

整備事例でございます。従前は歩道空間の確保されていない現道があり、現道に沿って水路がございました。この水路を有効活用し、安全対策として歩道整備をおこなったものであります。

こちらは歩道空間のない2車線の現道がございましたが、路側線を引き直し、路側帯についてはカラー舗装をおこなったものであります。暫定的な整備でございますが、地元住民からは効果があったと喜んでいただいております。

このように将来的には歩道空間を確保し安全なまちづくりを目指しておりますが、既存道路でも可能な安全対策を

おこなっております。

つづきまして、交通量調査についてでございます。都市計画道路見直し評価の判断基準の1つとして、平成24年度に現況交通量の計測及び将来の交通量を推計しております。

まず、現況交通量調査でございますが、図面の赤丸、10箇所の交差点について調査員を配置し現地計測を行っております。測定箇所の選定につきましては、都市計画道路の整備の有無による影響が大きいと予測される箇所について選定いたしておりますが、今回見直しの対象となる都市計画道路の現道であっても、現況交通量が非常に少ないと見込まれる現道については選定いたしておりません。

現況交通量の計測結果のみでは、それが多いのか、少ないのか判明しない為、計測した現況交通量を当該現況道路の容量で割った値を図に示しております。

この値は「混雑度」でございます。道路の計画・事業評価等に用いられている指標であり、混雑度1.00未満は、「7:00から19:00までの昼間12時間を通して混雑することがない状態」となっており、混雑度1.0~1.25は「混雑する可能性のある時間帯が1~2時間あるものの、何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい」とされており、大阪府の都市計画道路見直しにおいては、この1.25未満を混雑しないと取り扱っております。

門真市もそれに準じておりますが、図にお示ししております結果を見ますと、1.00を超える箇所は無く、本案件に含まれていない都市計画道路桑才下馬伏線の現道であります。市道岸和田守口線の第二京阪以西はちょうど1.00となっておりますが、その他の路線については交通量に余裕があることが分かります。

次に将来交通量です。将来交通量の推計を行う前提といたしまして、「門真市決定路線については、全く整備を行わない」という条件のもと、推計値を算出しております。また、推計年度はH42年でございます。図面黄色の箇所が市決定都市計画道路の位置でございます。数値は交通量を交通容量で割った値、「混雑度」でございます。

路線については、府道以上の路線及び門真市道のうち原則として2車線以上を有し、府道、国道と連携して市関連

交通の幹線的な役割を担う道路を基準に選定いたしました。

図を見ますと、国道及び府道については 1.00 を超える箇所が見られるものの、市道に關しましては 1.00 を超える箇所は 1 箇所のみとなっております。

こちらは先ほどの現況交通量と同じく、本案件ではございませんが、都市計画道路桑才下馬伏線の現道であります、岸和田守口線の第二京阪以西でございます、1.01 がございます。

以上より、本案件であります都市計画道路について整備を行わなくとも、先ほどの現況交通量と同じく、市道の交通量は将来においても余裕があることが分かります。

つづきまして、各路線の評価につきましては、こちらのフローに沿って評価しております。未着手の計画道路について、交通処理機能・交通安全機能・防災機能・市街地形成機能・環境形成機能の必要性和 30 年以内に着手可能かの実現性を評価し、廃止・存続・変更の仕分けをおこなっております。

それでは、本日の審議案件についてご説明いたします。門真市決定路線が 7 路線と大阪府決定路線が 1 路線の合計 8 路線についてでございます。

門真市決定路線につきましては、守口門真停留所線、堂山常称寺線、新橋線、梶桑才線、藤田大和田駅前線、大和田駅三ツ島線、門真南駅前線でございます。

大阪府決定路線につきましては、古川橋駅前線でございます。

それでは、各路線の評価についてご説明いたします。

はじめに守口門真停留所線でございます。守口門真停留所線は昭和 34 年 3 月 17 日に計画決定された路線であり、門真市の北西部に位置し、堂山町から本町までの区間、計画決定された路線でございます。延長約 880m・幅員 16m・車線数は 2 車線で計画決定された路線であり、計画決定区間の一部には狭小な市道が存在し、市道を拡幅する形で計画区域が定められております。

守口門真停留所線の現況でございますが、守口門真停留所線の一部区間は市道門真停留所線と、市道門真御旅線に重複しております。

また、市道門真停留所線は南行き的一方通行となっております。この2つの市道は幅員3m前後の狭小な道路であり、車両の通り抜けは少なく、地区内も生活道路が多いため、周辺地区についても、車両の混雑はございません。本町の一部の区域は、防災街区整備事業で整備されており、この区間につきましては、幅員が約6.7mと広がっております。

また、大阪中央環状線が並行して位置しているため、大阪中央環状線で広域的な交通処理が可能となっております。

守口門真停留所線の評価でございます。路線は未着手でありますので、交通処理機能について評価いたします。重複する現道及び周辺地区の混雑はなく、大阪中央環状線が並行して位置しているため、広域的な交通処理は可能と評価し、交通処理機能としての必要性は低いと評価しておりますのでNOへ進み、市街化区域に位置しておりますのでYESへ進み、交通安全機能については重複する現道に歩道空間がないことなどから必要性は高いと評価しております。市街地形成機能はすでに市街地が形成されておりますので必要性は低いと評価しております。防災機能については、密集市街地に位置しているため必要性が高いと評価し、環境形成機能は環境計画や緑化計画などに位置付けがないため必要性が低いと評価しております。結果、交通安全機能と防災機能については、必要性が高いと評価しておりますのでYESへ進み、実現性の検討をいたします。重複する現道の沿道には家屋が建ち並んでおり、事業が困難であることから、実現性は低いと評価しておりますのでNOへ進みます。最後に、総合評価をおこないます。交通安全機能・防災機能について必要性を有していますが、都市計画道路事業の実現性は低いこと、建築制限が長期間かかっていることなどから、廃止候補路線としております。

見直し検討をおこなった結果、守口門真停留所線は、堂山町から本町までの全区間、約880mを廃止するものでございます。

次に堂山常称寺線でございます。堂山常称寺線は昭和43年5月20日に計画決定された路線であり、門真市の北西部に位置し、起点は先程、廃止候補の説明をいたしました、

都市計画道路守口門真停留所線から御堂町までの区間、計画決定された路線でございます。延長約 1,830m・幅員 16m・車線数は 2 車線で計画決定された路線であり、計画決定区間は一部のみ現道が存在しているものの、ほとんどの計画決定区間は現道がなく、家屋が建ち並んでおります。

堂山常称寺線の現況でございます。堂山常称寺線の一部区間は、市道門真守口線と重複しております。幅員約 5.5m 前後の狭小な道路で一部、一方通行となっており、路側帯をカラー舗装している区間があります。周辺地区は生活道路が多く、大阪中央環状線は車両の横断ができない形状であり、車両は混雑しておりません。また、一部の区間は住宅市街地総合整備事業施行予定区域と重複しております。計画決定路線と並行して、京阪電気鉄道沿いに府道守口門真線がございます。

堂山常称寺線の評価でございます。路線は未着手ですので交通処理機能について評価いたします。重複する現道及び地区内も含め混雑はなく、また、並行して存在する府道守口門真線で東西方向の広域的な交通処理が可能なため、交通処理機能の必要性は低いと評価しておりますので、N Oへ進み、市街化区域に位置しておりますので、交通安全機能等の評価をいたします。交通安全機能については、重複する現道に歩道空間がないことなどから必要性は高いと評価しております。また、防災機能については、密集市街地に位置しているため必要性が高いと評価しておりますので、Y E Sへ進み、次に実現性につきましては、計画区域には家屋が建ち並んでおり、実現性は低いと評価しております。総合評価でございます。交通安全機能・防災機能の必要性を有していますが、都市計画道路事業の実現性は低いこと、建築制限が長期間かかっていることなどから、廃止候補路線としております。見直し検討を行った結果、堂山常称寺線は、堂山町から御堂町までの、全区間約 1,830m を廃止するものでございます。

次に新橋線でございます。新橋線は昭和 44 年 5 月 23 日に計画決定された路線であり、門真市の北西部に位置し、門真市駅南側の新橋町地内に計画決定された路線でございます。延長約 380m・幅員 14m・車線数は 2 車線で計画決定された路線であり、一部整備済み区間があり、未整備区

間は現道がなく、家屋が建ち並んでおります。

新橋線の現況でございます。新橋線は一部整備済みとなっており、整備済み区間は市道新橋南北線として供用開始されており、南側の終点箇所は市道新橋末広線と接続しております。未整備区間には現道がなく、家屋が建ち並んでおります。新橋線と並行して、大阪中央環状線と市道門真中央線が位置しております。

新橋線の評価でございます。路線は未着手でありますので交通処理機能について評価いたします。地区内の混雑はなく、大阪中央環状線も並行して位置している為、交通処理機能としての必要性は低いと評価しておりますので、N Oへ進み、市街化区域に位置しておりますので、交通安全機能等について評価いたします。防災機能につきましては、密集市街地に位置しているため、必要性は高いと評価しておりますので、Y E Sへ進み、実現性につきましては、計画区域には家屋が建ち並んでおり、事業が困難であること、国道 163 号への接続部が大阪中央環状線と近接するため、信号処理等が困難であることなどから、実現性は低いと評価しております。総合評価といたしまして、防災機能については必要性を有していますが、実現性が低く、建築制限が長期間かかっていることなどから、廃止候補路線としております。見直し検討を行った結果、新橋線につきましては、未着手区間延長約 160mを廃止し、計画延長約 380mから約 220mへ変更するものでございます。

次に梶桑才線でございます。梶桑才線は昭和 43 年 5 月 20 日に計画決定された路線であり、門真市の北西部に位置し、浜町から柳田町までの区間、計画決定された路線であります。計画決定延長約 2,220m・幅員 18m・車線数は 2 車線となっており、計画決定区間には市道浜町桑才線が存在し、市道を拡幅する形で計画区域が定められております。

梶桑才線の現況でございますが、梶桑才線は現道の市道浜町桑才線と重複しております。幅員約 10m前後の道路で、2 車線確保されており、また、一定の歩道空間も確保しております。現道の現況交通量でございますが、国道 163 号以北では 1 日 6,100 台で混雑度が 0.61 となっており、国道 163 号以南では 1 日 5,700 台で混雑度が 0.57 となっており、現道は混雑していないと結果がでております。

梶桑才線の評価でございます。梶桑才線は未着手でありますので交通処理機能について評価いたします。現道の市道浜町桑才線は、都市計画と同等の2車線での交通処理が可能なため、交通処理機能としての必要性が低いと評価しておりますので、NOへ進み、市街化区域に位置しておりますので、交通安全機能等の評価をいたします。交通安全機能は現道の市道浜町桑才線が存在し、歩道空間についても一定の整備がされている為、必要性は低いと評価しております。市街地形成機能・防災機能・環境形成機能についても、一定の現道があるため、必要性は低いと評価しております。各機能の必要性は低いと評価しておりますので、NOへ進み、廃止候補路線としております。見直し検討を行った結果、梶桑才線は、浜町から柳田町までの全区間約2,220mを廃止するものであります。

藤田大和田駅前線でございます。藤田大和田駅前線は昭和43年5月20日に計画決定された路線であり、本市の北部に位置し、京阪大和田駅北側の常称寺町地内に計画決定された路線でございます。延長約250m・幅員16m・車線数は2車線で計画決定された路線であり、計画決定区間の一部には狭小な市道が存在しております。

藤田大和田駅前線の現況でございます。藤田大和田駅前線の一部区間は駅前広場（市道常称寺町側道2号線）と幅員3m前後の市道宮野藤田線と重複しております。周辺地区は駅前でもありますので、歩行者・自転車交通が多い地域でございます。計画道路と並行して、府道八尾茨木線、市道常称寺藤田線、府道木屋門真線が位置しております。

評価でございます。藤田大和田駅前線は未着手ですので交通処理機能について評価いたします。地区内に混雑はなく並行する府道八尾茨木線、府道木屋門真線、市道常称寺藤田線で交通処理が可能なため、交通処理機能としての必要性は低いと評価しておりますので、NOへ進み、市街化区域に位置しておりますので、交通安全機能等の評価をおこないます。交通安全機能については、大和田駅へのアクセス機能があり、歩行者・自転車交通が多く見込めるため、必要性は高いと評価しております。また、密集市街地に位置しているため防災機能についても高いと評価しておりますので、YESへ進み、実現性につきましては、計画区域

には家屋が建ち並んでおり、事業が困難であることから、実現性は低いと評価しております。総合評価として交通安全機能・防災機能としての必要性は有していますが、都市計画事業の実現性は低いこと、建築制限が長期間かかっていることなどから、廃止候補路線としております。見直し検討を行った結果、藤田大和田駅前線は、延長約 250m の全線を廃止するものでございます。

つづきまして、大和田駅三ツ島線でございます。大和田駅三ツ島線は昭和 43 年 5 月 20 日に当初決定された路線であり、門真市の中央部に位置し、京阪大和田駅から大東市域までの区間計画決定された路線であります。計画延長は約 3,090m・幅員 18～22m・車線数は 2 車線となっており、国道 163 号から第二京阪道路までの一部の区間が整備済みとなっております。未整備の区間につきましては、重複する現道がなく、一部、市街化調整区域内を通過いたします。市街化調整区域以外の未整備区間には家屋が建ち並んでおります。

大和田駅三ツ島線の評価につきましては、広域幹線道路の第二京阪道路以北と以南で土地利用形態が異なると判断し、第二京阪道路以北と以南を分けて評価を行っております。

第二京阪道路以北の評価からご説明いたします。第二京阪道路以北の大和田駅三ツ島線は京阪大和田駅から第二京阪道路までの区間、計画決定された路線であり、国道 163 号から第二京阪道路までは整備済みとなっております。未整備区間は幅員 22m・2 車線の計画となっており、現道がなく、家屋が建ち並んでおり、周辺地区も狭小な道路となっております。計画道路と並行して市道大和田茨田線が位置しており、2 車線の現道ではありますが、歩道空間は確保されておられません。以北につきましては、京阪大和田駅へ直結する路線でありますので、重要路線として位置づけております。現在、平行する市道大和田茨田線の歩道空間確保等も視野にいれ、周辺地域の安全対策・防災対策の検討をしておりますので、大和田駅三ツ島線の第二京阪道路以北につきましては、引き続き検討路線として、今回の見直しを保留としております。

次に第二京阪道路以南の評価でございます。大和田駅三

ツ島線の第二京阪道路以南は第二京阪道路から大東市新田境町の区間計画決定された路線であります。延長約 1,490 m・幅員 18m・車線数は 2 車線で計画決定された路線で、一部市街化調整区域を通過いたします。接続する大東市の計画道路は整備済みでございます。現況でございます。計画区域には重複する現道がなく、一部市街化調整区域を通過し、市街化区域には家屋が建ち並んでおります。現在、市街化調整区域では、第二京阪道路を活かしたまちづくりを検討しております。計画路線の周辺には第二京阪道路(国道 1 号)・市道島頭太子田線の現道が位置しております。評価でございます。路線は未着手ですので交通処理機能について評価いたします。一部市街化調整区域を通過するため、周辺地区の交通量は少なく、混雑していないこと、また、第二京阪道路・市道島頭太子田線が存在することなどから、交通処理機能の必要性は低いと評価しておりますので、NOへ進み、一部、市街化調整区域を通過しますが、主に市街化区域ですので、交通安全機能等の評価をします。現道もなく、市街化調整区域も含まれることから、都市計画道路での、交通安全機能、防災機能、環境形成機能の必要性は低いと評価し、また、市街地形成機能につきましても、市街化調整区域については、北島地区まちづくり事業を検討しておりますので、都市計画道路の必要性は低いと評価し、NOへ進み、廃止候補路線となっております。見直し検討を行った結果、大和田駅三ツ島線の第二京阪道路以南につきましても、延長 1,490mを廃止するものでございます。大和田駅三ツ島線につきましても、第二京阪道路以南を廃止し、以北については、今回の廃止はおこなわず保留といたします。計画延長約 3,090mから約 1,600mへ変更するものでございます。

門真南駅前線でございます。門真南駅前線は平成 6 年 8 月 17 日に計画決定された路線であり、門真市の南西部に位置し、三ツ島 3 丁目から先程、廃止案の説明をいたしました大和田駅三ツ島線までの区間、計画決定された路線であり、延長約 1,260m・幅員 18m・車線数は 2 車線となっており、一部の区間、地下鉄門真南駅周辺は整備済みとなっております。

現況でございます。門真南駅前線の未整備区間について

は、幅員約7～9mの市道三ツ島東西線と重複しております。2車線が確保されておりますが、歩道は確保されてなく、歩道空間については路側線やカラー舗装等の対策をしております。現道の現況交通量は1日6,500台で混雑度が0.65となっており、現道は混雑していないと結果が出ております。また、並行して、府道深野南寺方大阪線が位置しております。

評価でございます。路線は未着手ですので交通処理機能について評価いたします。重複する現道の市道三ツ島東西線は都市計画と同等の2車線が確保されていること。また、並行して府道深野南寺方大阪線が位置していることなどから交通処理機能の必要性は低いと評価しておりますので、NOへ進み、市街化区域に位置しておりますので、交通安全機能等の評価をおこないません。交通安全機能について、重複する現道に歩道がないことから必要性は高いと評価しておりますので、YESへ進み、実現性につきましては、家屋や工場が存在している為、都市計画事業の実現性は低いと評価しております。総合評価としまして、交通安全機能の必要性は有していますが、幅員18mの事業実施は困難であること、私権の制限が長期にわたっていることなどから、廃止候補路線としております。見直し検討をおこなった結果、門真南駅前線につきましては、未着手区間の延長約600mを廃止し、計画延長約1,260mから約660mへ変更するものでございます。

門真市決定路線は以上となります。

つづきまして、大阪府決定路線の古川橋駅前線でございます。古川橋駅前線は昭和34年3月17日に計画決定された路線であり、門真市北西部に位置し、市決定の廃止候補路線であります都市計画道路堂山常称寺線から京阪古川橋駅までの区間、延長約660m・幅員16m・車線数は2車線で計画決定された路線で、駅前広場は整備済みとなっております。

現況でございます。古川橋駅前線は一部整備済みとなっており、未整備区間は府道守口門真線と府道八尾茨木線に重複しております。両路線とも2車線確保されており、府道守口門真線は北側に歩道が設置されており、府道八尾茨木線にも一定の歩道空間は設置されております。また、府

道八尾茨木線の平成 22 年センサスの交通量は 1 日 10,673 台でございます。府道の交通量の容量は 15,000 台/日ですので、現道は混雑していないと結果が出ております。

評価でございます。路線は未着手ですので交通処理機能について評価いたします。重複する現道の府道守口門真線と府道八尾茨木線は都市計画と同等の 2 車線が確保されていることから交通処理機能の必要性は低いと評価しておりますので、NOへ進み、市街化区域に位置しておりますので、交通安全機能等の評価をおこないます。交通安全機能について、重複する現道の歩道幅員が不足していること、駅周辺の歩行者・自転車通行が多いことから必要性は高いと評価しておりますのでYESへ進み、実現性につきましては、家屋等が建ち並んでいる為、都市計画事業の実現性は低いと評価しております。最後に交通安全機能・防災機能の必要性が著しく高いかどうかの再検討を行います。ここで路線ごとの評価が分かります。南北方向の計画路線については交通安全機能の必要性は有しておりますが、都市計画事業の事業実施は困難であることから路線の評価は廃止候補としております。一方、東西方向の府道守口門真線と重複する計画路線は、駅へ直接アクセスする路線であり、歩行者、自転車通行が多いため、東西方向の計画路線は存続候補としております。見直し検討をおこなった結果、古川橋駅前線につきましては、古川橋駅へ直接アクセスする区間を存続とし、延長約 450mについて廃止いたします。計画延長約 660mから約 210mへ変更するものでございます。以上が各路線についての評価でございます。

廃止候補の評価をおこなった路線の中には、密集市街地については防災機能、狭隘な現道が重複する路線については交通安全機能の必要性は有しておりますが、実現性が低い為、廃止候補となっている路線がございます。今後の対策としましては都市計画道路を廃止いたしましても、前段で市の「道路整備の基本的な考え方」でも説明したように、密集市街地については住宅市街地総合整備事業等の面的な整備、重複する狭隘な現道の交通安全対策事業を推進し、安全・安心な道づくりを目指してまいります。

各路線の見直し検討をおこなった結果でございます。市決定路線の守口門真停留所線は延長約 880mの全線を廃

止。堂山常称寺線は延長約 1,830mの全線を廃止。新橋線は延長約 160mを廃止し、約 220mに変更。梶桑才線は延長約 2,220mの全線を廃止。藤田大和田駅前線は延長約 250mの全線を廃止。大和田駅三ツ島線は延長約 1,490mを廃止し、約 1,600mに変更。門真南駅前線は延長約 600mを廃止し、約 660mに変更。府決定路線古川橋駅前線は延長約 450mを廃止し、約 210mへ変更。以上の市決定7路線・府決定1路線について、廃止及び変更を行うものでございます。

最後にスケジュールでございます。今年の10月24日木曜日と10月27日日曜日に地元説明会を開催致しましたが24日は門真市立公民館で52名、27日には門真市民プラザで32名の出席がございました。その後、10月25日から11月8日まで公述募集をいたしましたが、公述申出がありませんでしたので、市・府ともに公聴会は開催しておりません。12月12日から26日に案の縦覧をおこないましたが、意見書の提出はありませんでした。

なお、大阪府決定案件につきましては、本審議会の意見を踏まえ来週の2月10日に開催されます大阪府都市計画審議会に付議される予定でございます。

門真市決定案件につきましては、本日の審議会でご承認をいただきましたら、今年度中に都市計画変更の告示を行う予定でございますのでよろしくお願いいたします。

以上で都市計画道路の変更について、説明を終わらせていただきます。

会長 説明は終わりました。これより審議に入ります。ご質問・ご意見のある方はお願いします。

委員 都市計画審議会に出席させていただきまして、常々言っておりますが、都市計画道路は地権者の皆様には色々と制限があつて、大変だったと思います。また、今これだけの検証をしてこられて廃止路線にすると言うことで異議はありませんが、門真市のまちづくりの上で道路の整備が一番大事だと思っております。説明の中で既存道路の有効活用と言う事がございましたが、特に大和田地区で大和田駅三ツ島線の京阪大和田駅から国道163号までの区間の道路整

事務局	<p>備が出来ないと思います。平行して存在する既存道路の市道大和田茨田線がありますが、電柱もあり本当に狭い道路で歩道はほとんどないと言う現状で、大和田駅周辺の方は困っておられると思いますので、今後、どの様に整備していかれるのか、考えがあれば教えていただきたいと思います。</p> <p>事業については土木課と調整しなければなりません、国道 163 号から大和田駅に直線的にアクセスする主要生活道路として、既存道路の市道大和田茨田線を活用した整備が考えられることから、用地買収を伴う道路の拡幅整備について調査や検討を行い、事業化の可能性を探ることを予定しております。予算がまだ確定していませんが、土木課の考えとして確認しております。</p>
委員	<p>以前にも申し上げましたが、道路を拡幅・整備するには大変なお金がかかると思います。その中で業者等をうまく利用して、開発時に少しでも道路を広げて行くなどすべての道路が出来るわけではないと思いますが、飛び飛びになってもそれが何年後、何十年後には広い道路になって行くと思いますので、よく加味して進めていただきたいと要望しておきます。</p>
委員	<p>各路線の評価についての説明の中で、特に交通安全機能と防災機能の必要性は有するが、長期未着手で私権の制限が長期にわたっているという事で廃止する路線の守口門真停留所線、藤田大和田駅前線、堂山常称寺線についてですが、密集市街地である為、住宅市街地総合整備事業も含めて防災機能等の確保は行うとの説明がありました。それが実際、具体的に進んで行くのかどうか、また、施行予定地域の指定がされていない所もあると思いますので、地域指定も含めて今後、進んで行くのかなと言う不安があります。現時点でどの様に考えているのか、説明していただけたらと思います。</p>
事務局	<p>具体的に進んで行くのかという所でございますけども、現在、ご説明出来る事は先ほど今後の計画等を含め説明さ</p>

	<p>せていただきました通りでございます。実際、住宅市街地総合整備事業の計画がない区域もございますけれども、今後も鋭意検討してまいります。</p> <p>今回の評価で都市計画道路事業として実現性がないと判断した路線については、市としては今後も都市計画道路事業としては実施しないと判断をしておりますので、実現性のないまま不要な権利制限をかける事には問題があると考え、廃止という判断をいたしました。</p> <p>現在、面的整備の計画がない所については今後、引き続き検討していきたいと考えております。</p>
<p>委員</p>	<p>長期に私権制限されているのはわかりますが、評価で交通安全機能や防災機能の必要性があるとのことですので、現時点ではなかなか難しいかもわかりませんが、住宅市街地総合整備事業や、既存道路の拡幅等も含めて、一定の方向性を出して行くべきだと思います。</p> <p>今の説明だと、必要性はあるけど住宅市街地総合整備事業など、出来るだけやって行きますとの内容ですが、もう少しはっきりした方向性はないのですか。</p>
<p>事務局</p>	<p>市としましても、資料6ページの方で「道路整備の基本的な考え方」で説明させていただきましたが、1つ目は「住宅市街地総合整備事業等による安全・安心な道づくり」、2つ目は「既存道路等の有効活用による安全・安心な道づくり」の大きく2点の方向性を持って事業着手をして行きたいと考えております。時間はかかると思いますが、この事を意識して事業に取り組んで行きますのでご理解をお願いいたします。</p>
<p>委員</p>	<p>新年度には、まちづくり条例の検討、策定をしていくと言う事で、予算が計上されようとしておりますが、その関連で何か考えがあったら説明していただきたいなと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>具体的にはまだありませんが、道路の安全対策も含め、考えていかなければならないと認識は持っております。</p>

委員	先ほど委員が質問された中で、大和田駅三ツ島線は今回の見直しで保留でしたが、平行する現道の大和田茨田線については拡幅をしていくという事ですか。
事務局	拡幅についてはまだ確定したところではございません。拡幅整備について調整や検討を行うという事です。
委員	調査の進捗具合によっては大和田三ツ島線の国道 163 号以北の部分は、廃止という事もあり得ると言う事ですか。
事務局	はい。
委員	交通安全機能については、必要性はあるが廃止をする路線が、新橋線・門真南駅前線、府道では古川橋駅前線ですが、現在出来る整備をしていくと説明がありまして、規制は外れたけども周辺の住民の皆さんに協力を求めて行く事が整備の上では必要かと思えます。 その点についてのお考えがあれば、説明していただきたいと思えます。
事務局	都市計画決定が外れたとしても、歩道整備等の必要性はあるという認識は持っておりますので、今後の整備にあたりましては、必要に応じ当該地権者に協力を求める事も視野に入れて、交通安全機能確保に努めて行きたいと考えております。
委員	不安な面はありますが、私権制限の関係でなかなか難しいものがあるかと思えます。ただ、今、答えていただいた国道 163 号以北の 460 ヘクターの部分については住宅市街地総合整備事業で地域指定もして、もちろん地域の方の声も必要ですけども進めてくということは現道についても幅員の確保という事がありますので、地域の皆さんに説明をして、皆さんにとっても安全な道路と言う事であれば理解を得られると思えますので、その点はしっかり進めて欲しいなという事で要望しておきたいと思えます。
事務局	わかりました。

委員	<p>長期未着手で実現性のない都市計画道路事業でなく、現実的で且つ防災性を向上させるのに効果的であり、さらには国・府の補助金を最大限活用出来る住宅市街地総合整備事業の推進、また既存道路を有効に活用して歩行者の安全確保に努めるなど、災害に強い安全安心なまちづくりを実現出来る様、強く進めて行く事を要望といたしておきます。</p>
事務局	<p>わかりました。</p>
委員	<p>確認ですけど、最後のスライドのところ地元説明会及び公聴会について、公聴会の申出もなかったという事ですが、説明会の中で住民の方の不安な声とか、今日の委員の皆さんの質問に類するような声と言うのがあったのでしょうか。</p>
事務局	<p>説明会の主な意見といたしましては、やはり重複する現道の安全対策や密集市街地における防災対策などがございました。</p> <p>それに対して市としては、様々な市の事業によって十分な安全対策及び防災対策を講ずる考えを示しております。</p>
委員	<p>前回の時に意見を申し上げて、今日の説明お聞きしたのですが、市の全体の計画の中から入っていただいて、あとで交通量等の話があって、具体的なつながりとかは別にして、すごくわかりやすかったと思います。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。</p>
会長	<p>残っている都市計画道路はどれか、数値で言えば今まで全延長がいくらだったのか、今回の廃止でいくらになるのか、それで、市のスタンスが見えてくると思います。たった 5%と言う話なのか、50%廃止しようとしているのか、そのスライドがあればよかったと思いますが今、わかれば教えていただけますか。</p>
事務局	<p>現時点での変更前の延長は、計画決定 26 路線で 41.69km</p>

	ありまして、整備済みが18路線で25.68km、整備率は約62%となっております。変更後の整備率等は現在把握できておりません。
会長	未整備の都市計画道路が廃止されるわけですから、整備率は増えるということですね。わかりました。
委員	スライドの10ページの所の計画の詳細を伺いたいのですが、「事業化検討区域」の所に、計画道路と言う点線が入っている市道がありますけど、ここはセットバック等を検討されていると言う趣旨と思いますが、そういう理解でいいでしょうか。
事務局	市道浜町桑才線の中町エリアについては一定のセットバックで現道を広げる計画になっております。
会長	都市計画道路の枠組みは、事業を進めて行きやすいという観点に限って言えば有効な方法だと思います。 しかし、廃止するということは、都市計画道路の枠組みを外して道路整備の基本的な考え方・方法自体を変えるわけですね。しかも、法的な担保がなくなりますので、整備は難しくなります。先ほど、住民の皆さんのご協力を求めると回答がありましたが、これは姿勢としたら高度なことだと思います。 一方、このような方法を取ってもらう事を担保として、都市計画審議会でも、承認していく事になると思います。そういう意味で、ぜひ今後、しっかりと事業を進めていただきたいと思います。 また、質問ですが、スライドの6ページ目に示された「道路整備の基本的な考え方」、市の方針と説明がありましたが、これは市としてどこまでオーソライズされているのかお聞かせいただければと思います。
事務局	都市計画マスタープランの道路の方針で、都市計画道路等の整備・見直しを挙げており、必要性や経路、構造の検証などの見直しを行うとしております。

会長	今回の見直しは都市計画マスタープランに基づき作成されたと言う理解でいいですね。
事務局	はい、そうです。
委員	会長の話を伺いまして提案ですが、今回の見直しで都市計画道路の私権制限は外れますが、安全機能を高めていかなければいけない道路が沢山あると思います。ですから、市として、この道路については歩道の確保も含めて問題意識をもっているという路線を指定し、住民の皆さんへ示すことによって、自主的に協力を求めていくことをしていければと思います。
事務局	住宅市街地総合整備事業に着手する際、最初に地権者に対して意識調査をやっていきますので、計画エリアがあるという意識付けはされると考えております。今後、建築指導課等と横の繋がりを密にして、開発担当者から情報提供を行い、エリア内で開発等があれば、事前に協力を求めて行く様なケースも出来ると思います。また、エリア内での計画が進んで行けば計画を公表し、協力も求めやすくなると思います。
委員	住宅市街地整備事業も大事ですが、現道を利用した安全確保については、市の認定道路で安全確保ができていない路線に関して市道〇〇線は、市が重視している路線・問題意識を持っている路線であると地域の方にも知らせて行くと言った手法も検討してみてもどうかと思います。
事務局	先ほど説明しました市道大和田茨田線拡幅の計画もありますので、そのような事も考えながら進めて行きたいと思います。
会長	日本全国で都市計画道路の見直しを進めており、どこも試行錯誤だと思っています。だから、都市計画道路に頼らない道路整備の方法について、例えば「門真方式」みたいな、住民への説明も含めて、新しい制度設計をしていただきたいと期待を含めてお願いいたします。

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。

それでは、お諮りいたします。

議案第3号「東部大阪都市計画道路（門真市決定）の変更について」及び議案第4号「東部大阪都市計画道路（大阪府決定）の変更について」は、原案のと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」の声）

異議なしと認め、議案第3号「東部大阪都市計画道路（門真市決定）の変更について」及び議案第4号「東部大阪都市計画道路（大阪府決定）の変更について」は、原案のとおり承認することに決定いたします。

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。それでは事務局に進行を返します。

司会

会長、ありがとうございました。本日の議案について原案どおりで承認いただいた事をお礼申し上げます。これにて、平成25年度第2回都市計画審議会を終了いたします。本日は長時間に渡りご協力賜りまして、どうもありがとうございました。

場所：門真市役所別館3階第3会議室