

議 事 録

1. 会議の名称 平成27年度第2回池田市都市計画審議会
2. 開催日時 平成28年2月4日(木)
午後3時00分～午後4時20分
3. 開催場所 池田市役所3階議会会議室
池田市城南1丁目1番1号
4. 出席者 別紙のとおり
5. 議 題 審議案件
第1号 北部大阪都市計画道路の変更について(池田市決定)
諮問案件
第1号 北部大阪都市計画の整備、開発及び保全の方針の変更
(大阪府決定)
6. 議事経過 別紙のとおり
7. 公開・非公開の別 公 開
※非公開の理由
8. 傍聴者数 1 名
9. 問合せ先 池田市都市建設部まちづくり課
(072)752-1111 内線369
(072)754-6262 (ダイヤルイン)
mail : machi@city.ikeda.osaka.jp

平成27年度

第2回池田市都市計画審議会

会 議 録

日 時	平成28年2月4日(木)
	午後3時00分～4時20分
会 場	池田市役所3階 議会会議室

平成27年度 第2回池田市都市計画審議会議題

審議案件

第1号 北部大阪都市計画道路の変更について（池田市決定）

諮問案件

第1号 北部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について
（大阪府決定）

以上

委員数 15名

うち出席委員 14名

※ 池田市都市計画審議会条例第6条により、本審議会は成立

会長 安田 孝 委員

会長代理 加賀 有津子 委員

林 雅子 委員

中田 博之 委員

森本 豊秋 委員

馬坂 哲平 委員

前田 敏 委員

白石 啓子 委員

三宅 正起 委員

倉田 晃 委員

羽田 達也 委員

十川 壽一 委員

中串 喜比子 委員

松室 利幸 委員

市 関 係 者

池田市長	倉 田 薫
副市長	玉 手 忠 志
総合政策部長	三 好 健太郎
総務部次長	石 田 孝 明
都市建設部道路課長	和 田 富士夫

事 務 局

都市建設部長	鎌 田 耕 治
まちづくり課課長	脇 尾 真 次
まちづくり課副主幹	中 川 雄 司
まちづくり課主任技師	中 島 寛 友

傍 聴 者 1 名

平成27年度第2回池田市都市計画審議会 議事録

一、開会宣言

<資料確認等説明>

二、委員の出欠状況及び傍聴希望者の報告

<事務局報告>

三、市長挨拶

<市長挨拶>

四、第1号議案の審議

(会 長)

それでは、これより議事に入ります。

本日は審議案件と諮問案件がございます。審議案件については、当審議会で決議を行い、諮問案件については意見を頂戴することといたしますのでよろしくお願いいたします。

それでは、第1号議案『北部大阪都市計画道路の変更』でございます。

事務局より議案の説明をお願いします。

(事務局)

議案第1号 北部大阪都市計画道路の変更について説明いたします。

議案書につきましては1ページから8ページでございます。

今回の変更は、都市計画道路の見直しに伴う変更案件でございます。

池田市決定の都市計画道路のうち、長期未着手となっている10路線について、大阪府の見直し方針に基づき見直しを行った結果、9路線の変更を行うこととしており、すでに6路線については都市計画の変更を行っておりますが、本案件は、残り3路線の変更となります。

今回変更する3路線の変更箇所を示しております。

宮之前東畑線については幅員の変更を、井口堂畑線と猪名川堤線の2路線については一部廃止を計画しております。それでは各路線の説明をいたします。

宮之前東畑線でございます。

正式名称は、3・4・204-7号宮之前東畑線で、住吉二丁目地内の池田インターチェンジ付近から、畑四丁目地内の府道箕面池田線東畑交差点までを結ぶ、延長3,600m、幅員16～29mの幹線街路であり、当初計画は昭和35年10月に行っております。

なお、昭和42年8月に大阪万博開催の関連で計画変更を行っており、当時11～22mで

あった計画幅員を、現在の16～29mに変更しております。

整備状況は、全区間、都市計画事業として整備を行っておりますが、国道176号の荘園口東交差点ら東畑交差点までの約2,240mの区間については、計画幅員を変更する以前、計画幅員が11mであった時に整備を行っており、幅員16mの道路への拡幅については未整備のままとなっております。

こちらは未整備区間の現在の状況です。現道の幅員は約11mで両側に歩道の整備も行われております。現道はバス通りで、沿道にはすでに市街地が形成されており、道路を拡幅するためには多くの用地買収が必要であり、整備は困難な状況と言えます。

見直し評価は、未整備区間を対象とし、大阪府の基本方針に基づき、計画の必要性を評価し、必要性が低いと評価したものについては廃止候補とし、必要性が高いと評価したものについては、概ね30年以内に整備が可能かどうかで、存続候補、廃止候補を決定しております。

宮之前東畑線の見直し評価は、現状の道路のままでも交通処理ができていることから交通処理機能の必要性は低く、市街化区域に位置しますが、交通安全、市街地形成、防災、環境形成の4つの機能についても、ともに必要性は低いことから廃止候補としております。

宮之前東畑線の都市計画変更案です。

変更概要は、鉢塚三丁目地内の荘園口東交差点から、畑四丁目地内の東畑交差点までの約2,240mの区間における幅員16mへの拡幅計画を廃止し、計画幅員を現道の11mとするもので、それにより名称を3・4・204-7号から3・6・204-7号に、幅員を16～29mであったものを11～29mに変更するものです。

次に井口堂畑線でございます。

正式名称は、3・6・204-19号井口堂畑線で、天神一丁目地内の石橋交番付近から、旭丘二丁目地内の呉羽の里阪急バス停付近までを結ぶ、延長1,740m、幅員11mの幹線街路であり、当初計画は昭和14年10月に行っております。

整備状況は、昭和27年度から昭和33年度にかけて、石橋交番付近から、国道176号の井口堂交差点までの区間の整備を行っておりますが、国道より北側の約1,400mの区間については未整備となっております。

池田市道として整備が行われている箇所もありますが、大部分は住宅地として利用されており、道路整備を行うには多くの用地買収、立退きが必要であり、整備は困難な状況と言えます。

井口堂畑線の見直し評価は、国道176号と池田市道東畑住吉線が代替路線となるため、交通処理機能の必要性は低く、市街化区域に位置しますが、交通安全、市街地形成、防災、環境

形成の4つの機能についても、ともに必要性は低いことから廃止候補としております。

井口堂畑線の都市計画変更案です。

変更概要は、未整備区間である井口堂三丁目地内の井口堂交差点から旭丘二丁目地内の呉羽の里阪急バス停付近までの約1,400mの区間の道路計画を廃止するもので、それにより名称を井口堂畑線から天神井口堂線に、延長を1,740mから340mに、終点を旭丘二丁目地内から井口堂三丁目地内に変更するものです。

次に、猪名川堤線でございます。

正式名称は3・7・204-26号猪名川堤線で、西本町地内の国道176号呉服橋東詰交差点からダイハツ町地内の下水処理場北側付近までを結ぶ、延長2,610m、幅員6mの幹線街路であり、当初計画は昭和14年10月に行っております。

整備状況は、都市計画事業として整備は行っておりませんが、全区間、池田市道として整備を行っております。ただし、呉服橋東詰交差点から桃園墓地付近までの約880mの区間については、都市計画道路としての機能を果たしておらず、都市計画上未整備となっております。

こちらは未整備区間の現在の状況です。堤防沿いの計画であることから、未整備部分のほとんどは堤防敷きのため、用地買収が必要となる箇所はそれほどありませんが道路整備を行うためには堤防の改良が必要となります。

猪名川堤線の見直し評価は、府道伊丹池田線が代替路線となるため、交通処理機能の必要性は低く、市街化区域に位置しますが、交通安全、市街地形成、防災、環境形成の4つの機能についても、ともに必要性は低いことから廃止候補としております。

猪名川堤線の都市計画変更案です。

変更概要は、未整備区間である西本町地内の呉服橋東詰交差点から桃園一丁目地内の桃園墓地付近までの約880mの区間の道路計画を廃止するもので、それにより、延長を2,610mから1,730mに、起点を西本町地内から桃園一丁目地内に変更するものです。

最後に都市計画変更にあたっての経過報告をさせていただきます。

本案件につきましては、11月18日から20日までの3日間において、地元説明会を開催しており、合計60名の方にご出席いただきました。

説明会でいただいたご意見の中から、主なものを3点ご報告させていただきます。

宮之前東畑線の計画変更の内容について、「なぜ未整備区間の廃止ではなく、幅員の変更なのか。」というご意見をいただきました。

それに対し、市としては、「未整備区間を廃止とするものは、道路計画そのものの必要性が低い

と判断した場合であり、今回の場合は、すでに道路整備を行った区間における拡幅計画の必要性は低い、と判断したものであるため、計画幅員の変更としています。」とお答えさせていただいております。

井口堂畑線の計画を廃止する時期について、「住宅地内の通学路の交通安全対策など、新たな対策計画を示してから、都市計画を廃止すべき。」というご意見をいただきました。

それに対し、市としては、「必要性や実現性がないと判断した都市計画を残し、建築制限をかけ続けることは、不要な権利制限に繋がるため、当該計画については、速やかに廃止すべきと考えております。」とお答えさせていただいております。

現道の交通安全対策等について、「宮之前東畑線については、国道176号や中央線との交差点で、朝晩、必ず渋滞している。また、現道の歩道はアップダウンがあり、高齢者などが通行しにくい。」「井口堂畑線については、計画線に並行する通学路は道幅が狭く、交通事故も発生しているため対策が必要。」というご意見をいただきました。

それに対し、市としては、「現在のところ、新たな対策をお示しすることはできませんが、現状把握を行ったうえ、現道の道路改良や交通安全に関する啓発活動等を行っていかねばならないと考えております。」とお答えさせていただいております。

なお、1月4日から2週間、都市計画法第17条による案の縦覧を行いました。案に対する意見書の提出はありませんでした。

また、大阪府との協議においても、変更に対する異議はありませんでした。

以上、議案第1号の説明を終わります。

(会 長)

議案第1号の説明が終わりました。委員のみなさま、何かご意見、ご質問がございましたらよろしくお願いいたします。

(委 員)

宮之前東畑線で、計画幅員11mとあるが、今までの幅員が16mから29mのところは11m～29mとなって、16m部分が11mになるのか。

また、ここは車が多くてバスも通っておりどの位の交通量かわかる範囲で教えていただきたい。

(事務局)

幅員ですが、今の計画は16mから29mということで16m区間が国道176号から北方面となっています。

国道からインターチェンジの方に向いては、16mもあれば22mという区間もあり、最大29mの区間です。

今回11mからとなるのが、元々16mだったところを11mに変えて、都市計画上の計画幅員としては、全体区間をとして11mから29mという表記で計画変更させていただきます。

それから交通量の話ですが、国道については、交通量センサスで平成25年度の数値が出ていると思いますが、数字上把握できておりません。

(委員)

4つの評価する交通安全、防災、環境、市街化形成があるが、計画変更するのであれば16mを11mにするわけですが、あわせて他のところの22mから29mについても7m分を将来的に計画的にのるのかということを見ると、廃止の部分聞かせていただいたら、実質的に現状のレベルに計画を見直すのであれば、全部22mと11mにしたらどうなのか。

また、井口堂畑線について、池校道と違うところに道路が入っているが昭和14年と今の状況は全然違うが計画の背景が分かる範囲で教えてもらいたい。

(事務局)

宮之前東畑線の幅員の質問ですが国道176号から南側のインターチェンジまでは、最大29mという計画になっていますが、現状は今の起点となるインターチェンジ付近から国道176号までの区間については、計画幅員で既に整備が完了されている状況であるので、完了している部分に対してあえて変更する必要はないと考えています。

これから整備しなくてはならない部分に対して見直し評価をして、幅員を現道に合わせるが望ましいと判断しました。

井口堂畑線は、昭和14年に当初決定している路線です。

見直しを行うときに当時の都市計画決定の原義があるので過去に調べた経緯もあるが、古くて過去の説明文書は簡単で、おそらく田園ばかりであったので、そのようなところで線引きがされていたようです。

現道の池校道についても、航空写真等を見ても現状よりは建築物も少なかったと思われます。井口堂畑線の起点となる石橋交番所の交差点で、東に行く道路と駅へ行く道路も都市計画道路になっています。都市計画道路としてのネットワークを考えたときに、起点と国道176号の位置関係を見て、北に上っていったときに田園風景の中なので早期であれば実現可能という判断かなと推測されますが、本来の趣旨が掴めきれていないのが実情です。

(委員)

宮之前東畑線で、幅員を16mから11mという現状でほぼいろいろな店舗であるとか道路周辺に張り付いている関係で、これを11mに変更するのは現実的な考えと思います。

水月公園の入口で鉢塚のバス停あたりでは11mという幅員が確保されているのか、例えば渋谷高校のあたりですと、両サイドに比較的安全な歩道がある一方、水月公園のバス停のところはかなり歩道が狭く感じるわけです。現況の中で11mが確保されているのか、11mが確保されていないところがあって将来的に買収を含めた対応をする必要がある箇所があるのか。

(事務局)

道路敷きとして幅員については、11mは確保できています。車道と歩道の割合で言いますと、歩道の方が若干狭くなっております。

渋谷高校の前は渋谷高校の建設時と東側の区画整理ときに16mに後退しているので確かに広いです。説明会のときもご意見をいただいているが、都市計画事業としては一旦11mとしますが、道路改良については用地買収まで及ぶのかどうかでハードルが高いので、例えば今の現況で歩道を広げることができないか検討してまいりますと回答しています。南行きで国道に曲がる車が右折ラインを防ぐために直進車が込むというご指摘の中で交差点の改良は、新たな課題として、交通渋滞が起きないように改良が可能かどうかと検討すると回答しています。

(委員)

住民説明会でのご意見に対する、市側の回答と今の説明をとは少し違っているところがあり、「現在のところ新たな対策を示すことができないが現況把握を行ったうえで現道の啓発活動を行っていかねばならないと考えております。」の箇所で、やはり現況の中、11mで最終的に確定する以上は、具体的な安全対策を入れたほうが、住民の皆様にご安心いただけることが必要である。啓発活動と同時に現実的な安全対策をやっていく必要があると市の考え方を説明会で伝える必要があったのではないかと。

(事務局)

委員の言われるとおりでございます。この資料につきましては説明会のときに回答しました内容が若干省略されておまして、ここで説明しました同様なことは説明会のときに口頭で説明をしております。

先ほどの交通量の件ですが、平成22年のデータで、国道176号で、17,900台、箕面池田線で9,300台位の交通量です。

(会長代理)

先ほどの補足説明で確認ですけど、交通量のデータは平日の24時間交通ですか？

(事務局)

そのとおりです。

(会 長)

道路の計画と実現、日常の交通量、生活道路の安全といろいろな要因が絡んでいるので、地元で長期的検討を行いつつ改良も行っていく対応が必要になっていきます。

他にご意見などございませんか。無いようでございますので、お諮りいたします。議案第1号について原案のとおりご異議ございませんか。

<「異議なし」の声>

ありがとうございます。議案第1号 北部大阪都市計画道路の変更については、異議なしですので、原案どおり承認することにいたします。ただちに必要な手続を事務局にとらせませす。

五、諮問案件

(会 長)

続きまして諮問案件ですが、こちらは大阪府決定案件に関して大阪府より各市町村に意見を聴くものとして意見照会があったもので、本審議会の答申をもって、池田市の意見回答をされるということです。それでは、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

それでは、諮問案件の「北部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」について説明いたします。

本案件につきましては、議案書の9ページから72ページに理由書及び変更案である本編を添付しております。

別添として今回の主だった変更箇所を資料1に纏めております。

また、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」については「都市計画区域マスタープラン」と呼ばせていただきます。

はじめに都市計画区域マスタープランについて説明いたします。

都市計画区域マスタープランとは、都市計画法第6条の2に規定されており、都市計画の目標や、区域区分の決定の有無及びその方針、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針について都道府県が定めるものとされています。

次に北部大阪都市計画区域マスタープランの概要について説明いたします。

まず、大阪府の都市計画区域についてですが、大阪府の都市計画区域は本市が属している北部大阪、府東部の東部大阪、府南部の南部大阪、大阪市が属する大阪都市計画区域の大きく4つに分かれております。

そして、北部大阪都市計画区域の対象区域は、豊能地域と三島地域で構成されており、豊能地域は豊中市、池田市、箕面市、豊能町、能勢町、三島地域は吹田市、高槻市、茨木市、摂津市、島本町を対象としています。

対象人口は大阪府全体の約20%にあたる約175万人で、対象面積は大阪府全体の約26%にあたる約48,918haとなっております。

次に北部大阪都市計画区域マスタープランの沿革について説明いたします。

平成16年3月30日付に当初計画として策定され、平成17年9月6日付で一部改定した後、平成23年3月29日付で、現在の計画が策定されています。

次に都市計画区域マスタープランの構成について説明いたします。

第1章は都市計画区域マスタープランの概要でございます。

第2章は都市計画区域の特徴で、人口推移や土地利用状況産業及び就業者の状況等の特徴を示しています。

第3章は土地利用に関する方針で、区域区分の決定や用途地域の指定、市街化調整区域の土地利用、都市防災といった各方針となっております。

第4章は都市施設の整備及び市街地開発事業の方針で、交通施設の整備、下水道整備、河川整備、市街地開発事業、都市計画施設等の見直し、住宅・住宅地の各方針でございます。

第5章は都市魅力の創造として、都市環境、みどりの大阪の推進、都市景観に関する方針や目標を示しています。

今回の主だった変更箇所は、第3章に示す区域区分の決定に関する方針であります。

続きまして、北部大阪都市計画区域マスタープランの一部変更について説明します。

変更理由としましては、「北部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針のうち、区域区分（線引き）の決定に関する方針が目標年次である平成27年を迎えたことから変更を行う」とされており、新たな目標年次を平成32年とする内容で、大阪府より意見照会があったものです。

区域区分とは、市街地の無秩序な拡大を防止し、計画的な市街化を図るため、市街化区域と市街化調整区域に区分することをいい、この区域区分の見直しにつきましては、概ね5年毎に定期的な見直しがこれまで6回行われています。

変更内容につきましては資料1に示しておりますが、大きくは三点ございますので、分けて説明させていただきます。

一点目の変更点である第7回区域区分変更の実施につきましては、基本的な考え方として、市街化区域への編入について、変更前は「幹線道路沿道での産業誘致や鉄道駅周辺での住宅地整備等」とされていましたが、変更後では「主要な幹線道路沿道における産業系土地利用や、市町村都市計画マスタープラン等に地域の生活拠点として位置付けられた鉄道駅等への徒歩圏の区域にある住宅系土地利用を誘導する場合など」に変更されています。

また新たに市街化区域へ編入する区域は、「みどりの大阪推進計画」で市街化区域の緑被率20%を目標としていることから、緑化目標（緑被率20%等）を定めるとともに、景観にも配慮した土地利用を図るように定められています。

二点目の変更点として、目標年次における概ねの人口及び産業の規模、市街化区域の規模が時点修正されています。それぞれ、実績は、平成17年時点から平成22年時点、目標年次は平成27年時点から平成32年時点の数値へと変更されています。

三点目の変更点は市街化区域への編入を保留する区域です。

まず、保留区域とは、区域区分の見直しの時点では事業実施の確実性等など市街化区域への編入条件を満たしていませんが、目標年次の平成32年までに事業が実施され、市街地の形成が確実に見込まれる区域となります。

なお、保留区域は編入条件を満たした時点で市街化区域に随時編入となります。

現行のマスタープランにおける保留区域は島本町のみでしたが、今回の変更では茨木市が2地区、高槻市、島本町の4地区が設定されています。

最後に都市計画区域マスタープランの位置付けですが、都道府県や市町村が定める計画や市町村のマスタープランは、この都市計画区域マスタープランに即するものでなければならないことから、極めて重要な計画といえます。

以上が「北部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」についての説明でございます。

なお、住民の意見も反映させるため、11月10日～24日にかけて案の縦覧を大阪府及び本市において行いましたが、意見書の提出はございませんでした。

本市としましては、本市の市街化調整区域の土地利用については、阪神高速道路の木部ランプにおける木部生活交流拠点や細河地域の田園環境の保全と開発について、池田市都市計画マスタープランに位置付けておりますが、無秩序な開発は抑制するとともに、必要と認められる開発・建築行為についても、地区計画の活用や緑化の推進など、周辺の田園環境との調和を図ることとしており、今回の「北部大阪都市計画の整備、開発及び保全の方針の変更」による影響はないものと考えております。

以上で説明を終わります。

(会 長)

ありがとうございました。

直接、本市の都市計画に直結することではないかと思われ、今回の変更は東部に偏っていると思われませんが、いろいろな点について何かご意見ありましたらよろしくお願いします。

(委 員)

市街化調整区域の考え方を市もまとめていかなければいけない。少しでも市街化区域に改良できればいいのかな。検討が加えられているのか。木部交差点の関係の話の中で、その辺の状況について、話ができればよいのですが。

(事務局)

今後の市街化調整区域のあり方について、細河区域の市街化調整区域に懸念をされていつが、市長の挨拶の中にありましたように、細河の夢プランの中で、市民の意見を出し合って、参考にしながら、調整区域のあり方も考えていかなければならない。この区域マスタープランにつきましても、目標年次が平成32年となっています。全体的な見直しは、その時期になるが、市の都市計画マスタープランにつきましても、夢プランに関係してきますので、石橋も伏尾台もそうですが、プランが出てくる段階になってきますと、市のマスタープランも区域マスの即した見直しをしていかなければならないと考えています。

(委 員)

木部の交差点の関係についてお願いいたします。

(事務局)

木部交差点の関係は、以前の都市計画審査会においても、経過報告をした経過もあります。計画も間が空いて進んでおりませんが、木部のランプの流通などの重要性、新名神の開通後の

国道423号から木部へ下っていく交通やにぎわいを踏まえながら、地元の意見をいただきながら、いい方向に向いていけばと考えています。

(委員)

東山の道路際で整地しているが、道路際ではどこまでが商業地として許可をしているのか。

(事務局)

都市計画法の開発許可基準の中で、国道等の沿道においては、国道沿道サービス系、いわゆるドライブインレストラン、コンビニエンスストアは設置可能となっている。

区域につきましては、どこまで広げるのかというのは、うたっていないが、沿道に面している土地利用であれば、可能となっている。東山町の所については、コンビニエンスストア、休憩室も兼ねたドライブイン施設もできる申請が出ている状況です。

(会長)

資料によりますと、防災、まちづくりの広域計画とかで、災害に強い住まいとまちづくりが、平成9年度版となっているが、少し古くありませんか。その後改正してありませんか。

(事務局)

平成9年に、災害に強い住まいとまちづくりの計画が府のほうで作成されているが、現在府の方でも、東日本の震災・新潟の震災以降、ベースは9年度計画に基づいて、復興都市づくりガイドライン等いろいろなガイドラインは個別に作成されている。これからの災害につきまして、参考に都市づくりを考えてくださいと示されています。確かに平成9年は古いのでまた別の方面から伝えて行きたい。

(会長)

諮問案件に関して幅広く意見交換をしましたが、この諮問案件につきましては特に意見なしとさせていただきますよろしいでしょうか。

<「異議なし」の声>

以上で、本日の案件は終わりました。ありがとうございました。

次に、その他について事務局よりありましたらお願いします。

六、その他

(事務局)

<事務局報告>

七、閉会宣言

(会長)

ありがとうございました。

委員の皆様から色々なご意見を頂きまして、無事終了できましたことをお礼申し上げます。

これをもちまして、第2回の審議会の閉会とさせていただきます。

平成28年 3月10日

池田市都市計画審議会会長 安 田 孝