

平成24年度第4回  
大阪市都市計画審議会  
会議録

日 時 平成25年3月27日（水）  
午前9時30分  
場 所 大阪市役所本庁舎 7階 市会特別委員会室



平成24年度第4回 大阪市都市計画審議会 会議録

○日 時 平成25年3月27日（水） 午前9時30分開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 7階市会特別委員会室

○議 題 報 告

- ・「大阪市都市計画審議会専門部会 御堂筋の活性化に関する検討調査 とりまとめ」について
- ・大阪府都市計画審議会における大阪市関連議案「大阪都市計画道路の変更について」

議 案

議第194号「大阪都市計画地区計画の変更について」

議第183号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」

議第184号「大阪都市計画道路の変更について」

議第185号「大阪都市計画道路の変更について」

議第186号「大阪都市計画用途地域の変更について」

議第187号「大阪都市計画特別用途地区の変更について」

議第188号「大阪都市計画高度地区の変更について」

議第189号「大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」

議第190号「大阪都市計画風致地区の変更について」

議第191号「大阪都市計画駐車場整備地区の変更について」

議第192号「大阪都市計画公園の変更について」

議第193号「大阪都市計画地区計画の変更について」

○出席委員 23名（欠は欠席者）

会長	角野幸博	委員	尾上康雄
会長職務代理者	橋爪紳也		寺戸月美
委員	飯田克弘		青江達夫
欠	石田佐恵子		村上満由
	梅宮典子		山下昌彦
欠	大久保規子		木下一馬
	加賀有津子		河崎大樹
欠	嘉名光市		改発康秀
欠	上甫木昭春		辻淳子
欠	庄司健一		島田まり
	塚口博司		前田修身
	長尾謙吉		足高將司
欠	中川大		床田正勝
	長町志穂		福田賢治
	花川典子		
○臨時議員	1名	川上隆	

---

開会 午前9時30分

○幹事（寺本） それではお待たせいたしました。ただ今より平成24年度第4回大阪市都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、朝早くから大変お忙しいところお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。私、本審議会の幹事をつとめております大阪市計画調整局計画部都市計画課長の寺本でございます。司会進行をつとめさせていただきます。よろしくお願い致します。

まず、傍聴の皆様と報道機関の方々に申し上げます。携帯電話等は電源をお切りいただきますか、マナーモードに設定をしていただきまして審議の妨げにならないようご協力をお願い致します。

それでは、審議に先立ちまして私のほうからお手元の資料の確認をさせていただきます。ちょっと今日は資料が大変、多くございますので、順番に確認をお願い致します。上からまず会議次第、それから委員名簿、次に本日も審議いただきます予定の議案書が11冊ございます。まず、議第183号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」、および議第183号議案関連の議第183号参考資料と書かれたもの、それから議第183号大阪都市計画都市再生特別地区の変更に対する意見書の要旨、次に議第184号、議第185号「大阪都市計画道路の変更について」の議案が1冊になったものが議案書としてございます。それから続きまして議第186号「大阪都市計画用途地域の変更について」、議第187号「大阪都市計画特別用途地区の変更について」、議第188号「大阪都市計画高度地区の変更について」、議第189号「大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更について」、議第190号「大阪都市計画地区の変更について」、議第191号「大阪都市計画駐車場整備地区の変更について」、議第192号「大阪都市計画公園の変更について」、議第193号「大阪都市計画地区計画の変更について」、次に議第184号から議第193号関連資料といたしまして、議第184号大阪都市計画道路の変更、議第185号大阪都市計画道路の変更に対する意見書の要旨、それから3番目の資料といたしまして、別紙「長期未着手の都市計画道路の見直しにかかる都市計画の変更一覧」、それとあわせまして「長期未着手都市計画道路の見直しについて概要版」、および「長期未着手都市計画道路の見直しについて」という冊子をご用意させていただいております。

引き続きまして、議第194号「大阪都市計画地区計画の変更について」の議案書、および議第194号大阪都市計画地区計画の変更に対する意見書の要旨でございます。

また本日、報告案件に関する資料といたしまして、大阪府都市計画審議会に付議させていただきます大阪市関連議案報告であります、資料1「大阪都市計画道路の変更について」という冊子をご用意させていただいております。最後に、先日行われました専門部会で検討調査をいたしておりました報告書といたしまして、資料2「大阪市都市計画審議会専門部会 御堂筋の活性化に関する検討調査 報告書」がございます。大変多くございます。本日の資

料以上 22 点になるかと思えます。お手元の方でのご確認をよろしくお願いを致します。よろしいでございましょうか。

また本日は、臨時委員といたしまして議第 183 号および議第 184 号に関しまして、大阪府都市整備部総合計画課長の川上隆様にご出席をいただいております。

本日、取材の申し込みが多数ございます。本日は共同通信社様、毎日新聞社様、テレビ大阪様、読売テレビ様の 4 社より写真撮影、録音等の申し出がございましてのであわせてご報告をさせていただきます。

それではこれよりご審議をお願いいたしますが、本日の審議会につきましては議第 183 号および議第 184 号につきまして、臨時委員を含めまして 30 名中 24 名の委員の方々が、その他の議案につきましては 29 名中 23 名の委員の方々がそれぞれご出席をいただいておりますので、大阪市都市計画審議会条例第 6 条第 2 項の規定に基づきまして本審議会が有効に成立していることをご報告させていただきます。

また、本日傍聴のお申し出が多数ございます。大阪市都市計画審議会傍聴規定に基づきまして、先着順で定員 10 名となっておりますが、本日 18 名の傍聴の希望者の方がお見えになっているとのご報告でございます。つきましては定員を超えます傍聴希望者のお取り扱いにつきまして、審議会としてまずお諮りいただければと存じます。それでは角野会長、議事進行をよろしくお願いたします。

**○角野会長** おはようございます。議事に入ります前に本日の会議録の署名につきまして、審議会運営規定第 8 条の規定により飯田委員と村上委員をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それから、先ほど幹事から説明がありました傍聴者の定員に関しまして、委員の皆様にお諮りしたいと思います。傍聴規定では傍聴の定員が 10 名と定めておりますが、今回につきましては多少席の余裕もございまして、特例として規程に定める定員を超えての傍聴を認めてまいりたいと存じますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

異議ございませんようですので、今述べましたとおり、傍聴を認めてまい

ります。そのように取り扱うよう傍聴希望者に事務局から伝えるよう指示いたします。

**○角野会長** それでははじめますが、会議が円滑に進行しますよう委員の皆様方ご協力よろしくお願い致します。本日は審議案件が3案件それから12議案と多数であり、また意見陳述の申し出もございますので、まず議事の運営上、報告案件の説明から受けてまいりたいと思います。

では、報告案件のうち、大阪市都市計画審議会専門部会「御堂筋の活性化に関する検討調査 とりまとめ」につきまして幹事よりご報告をよろしくお願い致します。

**○幹事（寺本）** それではまず報告案件でございます「御堂筋の活性化に関する検討調査」につきまして、私の方からご説明をさせていただきます。お手元の資料報告書と、前のスクリーンを使いましてご説明をさせていただきますと思います。

昨年の11月より都市計画審議会専門部会におきまして検討してまいりました「御堂筋の活性化に関する検討調査」の最終とりまとめにつきまして、ご報告をさせていただきます。

資料2でございます「御堂筋の活性化に関する検討調査 報告書」と、前のスクリーンをご覧ください。

昨年の12月27日の都市計画審議会におきましてご説明いたしました、中間とりまとめ以降の専門部会における議論の内容を中心に、ご報告させていただきます。

まず、前回ご説明させていただきましたエリアごとの取り組みの方向性につきましては、御堂筋を歩いて楽しむ24時間稼動するエリアとして再構築するため、淀屋橋～本町間と本町～長堀間でお示しております、建物低層部にぎわい機能の導入に向けたインセンティブの付与につきまして、「事業者のご意見も聞きつつ効果的な施策とすること」、といったご意見が専門部会からございました。

また、「にぎわい機能や建築物等のデザインにつきまして、質の良いものを導入していくため、ガイドラインの作成や第三者委員会の設置につきましては「おおむね賛成」のご意見でございます。「それらを的確に運用できるような

位置づけとすること」、といったご意見をいただいております。

その他、エリアマネジメントにつきましては「精力的に行っていくべき」、「沿道の歩行者が足を止めるような仕掛けが必要である」といったご意見、それから、「防災に関しましては重要である」ということで、「誘導する仕組みが必要である」、などといったご意見がございました。

次に、淀屋橋～本町間におきます具体的な誘導方策でございますが、形態制限の緩和につきましては、高さ 50 メートルの軒線を基壇部としてひきつづき継承し、セットバックを 4 メートル以上としてシミュレーションを行った結果をお示しするとともに、高さ 50 メートルの基壇部を越えます部分での高さ制限につきましては、競争力の強化やビルの複合化に対する民間の自由度を確保しながら、建替えを促進し沿道の活性化と新たなまちなみの早期実現を図るため、撤廃をしてまいることとして、議論を重ねてまいりました。

このようなご意見と議論を踏まえまして、中間とりまとめより追加・変更のございました内容についてご説明をさせていただきます。

淀屋橋～本町間におきます形態制限の緩和につきましては、さらに検討を行いました結果、最高高さについて一定のルールを設ける案ということにさせていただきます。

現在は「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」によりまして、御堂筋に面する壁面を、御堂筋から 4 メートル後退した位置で高さを 50 メートルに統一し、さらに 10 メートル後退すれば高さ 60 メートルまで建築することができるという形態制限を行っているところでございます。

今後、この御堂筋に面します壁面の連続性とそれからさきほど申しました基壇部いわゆる 50 メートルの高さの軒線の統一の継承ということを行っていくため、御堂筋から 4 メートル後退した位置に高さ 50 メートルの壁面をそろえる、それから高さ 50 メートルを越える部分につきましては、そこからさらに 4 メートル以上後退するような壁面の位置の制限を定める、ということと考えてございます。

また、民間の方、沿道の方などの自由度を確保しながら建替えを促進しつつ、建物低層部ににぎわい機能を連続させ、人中心の歩いて楽しめる空間としていくために、高さ 50 メートルを越える部分の高さにつきましては、御堂

筋の採光あるいは通風といった環境確保の観点から、また御堂筋への開放感や快適性を考慮いたしまして、道路幅員プラス先ほど申しました4メートルのセットバック距離に対しまして、高さの関係を1：2以下にするということと考えてございます。

なお、今回想定している容積率につきましては、1,300パーセントから1,500パーセントまではオフィス用途のビルの高さ100メートル程度、また複合用途のビルですと高さが140メートル程度の建物となることが想定されると考えてございます。

また、エリアごとの将来像の実現のために、にぎわい機能の導入、空地の確保、環境や防災面への配慮といった貢献項目の積み上げに応じまして、容積率の割り増しを可能にするといった都市計画的手法を検討してまいることとしております。

なお、前のスクリーンにもお示ししておりますが、その際のイメージパースをこのように専門家にもご提示させていただいて、こうした融合策によりまして将来めざすべきまちなみのイメージパースを前のスクリーンにお示しをさせていただいているとおりでございます。

最後に、本日ご報告させていただきました報告書に基づきまして、今後、専門部会で取りまとめていただきました方策の実現に向け、25年度中を目途に、地区計画案の作成あるいはガイドラインづくりなどの、具体的な制度設計といった必要な手続きに入ってまいりたいと考えてございます。

「御堂筋の活性化に関する検討調査」に関する説明は以上でございます。よろしくお願い致します。

**○角野会長** はい。ありがとうございます。本日は部会長をつとめていただいた橋爪委員がご出席ですので、補足説明がございましたらお願い致します。

**○橋爪委員** 専門部会部会長の橋爪でございます。今回の「御堂筋の活性化に関する検討調査」におきましては、専門部会では沿道の活性化および景観を中心にデザインシミュレーションを行いながら検討をいたしてまいりました。先ほど幹事より報告ありましたような内容とりまとめを行います。この間専門家等から、さまざまなご意見、課題の指摘等もございました。28ページ29ページをご覧ください。

意見課題等です。あと関連内容対応方針につきまして 28 ページ 29 ページに記載をしております。全体的に、最後に私から主な検討課題の 4 点を整理いたしました。1 点目、基壇部と最高高さを誘導する都市計画的手法。2 点目、高級賃貸レジデンスの誘導方策。3 点目、第三者委員会の具体的制度設計。4 点目、ビル建替え動向の把握。以上の 4 点について今後行政で引き続き検討をいただきたい課題があるということを明記をいたしました。補足は以上でございます。

**○角野会長** ありがとうございます。ただいまの説明につきまして、何かご質問等ございますでしょうか。

**○尾上委員** 尾上です。今の説明にあったんですけども、都市の景観ということで御堂筋もともと 100 尺であったものが、平成 7 年にこれが緩和されて 50 メートルと 60 メートルか、というふうになりました。それでお聞きしたいのは、この 30 メートルから 50 メートルに緩和して、それで大阪御堂筋の活性化という問題で、活性化が出来たのかどうか、その辺の検証というか、あるかお聞きしたいです。

**○角野会長** はい。分かりました。ただいまのご質問でございますが、これは幹事の方からお願い致します

**○幹事（寺本）** 100 尺規制いわゆる 31 メートルから 50 メートルに代わったときの効果といいますか、建替えはどうかというご質問かと思えます。報告書のページでいいますと 7 ページにそういう歴史的な定義というのを少しまとめさせていただいております。今、尾上委員からご紹介がありましたように 31 メートルの規制を見直しましたのが平成 7 年、この時に 50 メートルに高さの規制をそろえておまして、私先ほどご説明させていただきましたように道路幅員に対する高さ、いわゆる 1 : 1 の高さで統一していくということを決めさせていただいております。そこから平成 7 年以降 11 件のビルが建て替わっているという状況でございます。この 50 メートルラインで高さを緩和したことによって一定効果があったのかなと思っておりますが、一方で先ほどご質問のありました、18 ページをご覧いただけたらと思えますが、ここに左側に建物のいわゆるまちなみ誘導制度による建物の高さが建て替わった時期がございます。平成 11 年から平成 21 年分まで 8 件建替わっております

が、最近の5年でいいますと、建替えがなされてきていないというのが現状でございます。先ほど言いましたように、こうした状況で沿道のポテンシャルを活かして、民間の建替えを促進するためにいわゆるオフィスビルの高規格化とか複合用途化など民間需要を確保できるような形態制限、高さ規制の緩和というものが必要ではないか、ということで今回見直しに至ったということでございます。以上です。

**○角野会長** よろしゅうございますか。

**○尾上委員** 私の意見ですけれどもね。やっぱり大阪の景観の象徴であります御堂筋なので、これがよりいっそう、高く上に伸びていくということで本当にそれが景観的にいいのかどうか。もともと100尺で銀杏並木があって、この高さというのか、その景観というものが一番ベターやと思うんですけれども、それが緩和されて、ところが実際それが緩和されてどれだけの効果があったのかっていうと、もうひとつよく分かっていないんです。今回また上げることによって、実際本当にそのビルが皆高くなれば、それだけ床面積が増えて、いろんな企業がいろんなそういうところがきて、そうなるのかどうか、そういうところで大阪今全体としてかなり、うめきたも阿倍野もそうですけれども、かなり開発が進んで、そういうので本当に大丈夫なのかという心配からね、意見を言わせていただきました。

そういうことで、できるだけ景観と大阪の活性化という面でよりいい方向をめざして欲しいと思います。

**○角野会長** はい、ありがとうございます。ご質問、ほかにもございませんでしょうか。よろしゅうございますか。それでは本日は、専門部会でおこなってまいりました「御堂筋の活性化に関する検討調査」についてとりまとめ結果の報告を受けたわけでございます。今後はこの都市計画審議会といたしましては、部会長から指摘がありました課題を踏まえまして、本調査結果を了とし、今後これに基づき行政側において御堂筋に関する都市計画案について検討していくということでよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ声あり)

はい。ありがとうございます。

それでは、本報告をもちまして「御堂筋の活性化に関する検討調査」にかかる専門部会は廃止いたします。専門部会の委員の皆様、お疲れ様でした。ありがとうございました。

それでは本日の議案の審議に移ります。先ほど幹事から報告がございましたように、本日の議案といたしましては大阪市長から付議のありました議案、議第 183 号から議第 194 号の 12 議案でございます。まず、議事進行の都合上、議第 194 号議案の地区計画の変更につきまして、幹事より説明をお願い致します。

**○幹事（高橋）** 本審議会の幹事をつとめております、大阪市計画調整局計画部長の高橋でございます。どうぞよろしくお願い致します。

それでは、議第 194 号「大阪都市計画地区計画の変更について」ご説明させていただきます。前のスクリーンをご覧ください。

当地区は、西日本最大のターミナルである JR 大阪駅の西に位置しまして、JR 福島駅及び阪神電鉄福島駅から徒歩圏内にあり、また、都市計画道路加島天下茶屋線、通称、新なにわ筋に面した交通至便な地区でございます。

当地区におきましては、平成 16 年に「大淀南二丁目地区地区計画」を都市計画決定し、都心に近接する立地特性を活かしまして、居住機能、にぎわい・文化機能及び業務機能等が複合した個性ある拠点の形成と良好な市街地環境の創出を図るため、A 地区におきまして、先行して住宅整備が進められました。

その後、平成 18 年に当地区の土地利用計画の具体化に伴いまして、土地の複合・高度利用を図り、地区南側に位置するシンフォニーホールと連携した魅力ある市街地環境の創出を図るため、地区計画の変更を行っております。

今回、その地区計画の内容に加えまして、ますます多様化する都市機能や市民ニーズに対応するため、健康福祉・医療機能を導入することで、さらに都市機能が連携した個性ある複合拠点の形成を図るため、地区計画の変更を行うものでございます。

それでは、地区計画の都市計画案の策定に至るまでの主な経過につきまして、ご説明させていただきます。

まず、平成23年5月に、事業者より、B地区に医療機関を誘致したいという申し出がございました。本市としましては、「医療機関は、様々な関係者と協議・調整を図る必要があるとともに、特に、A地区地権者の理解を得ることが重要である」旨を事業者にお伝えしてまいりました。

これを受けまして、事業者は、A地区地権者への説明会を行い、その後、平成24年5月に、事業者より「地区計画の変更について、A地区地権者に対して説明を行い、理解を得られた」旨の報告とあわせ、地区計画の変更手続きの要請がございました。本市としましては、本地区において、多様な都市機能が連携した、個性ある複合拠点の形成をめざすとともに、医療機関が立地することに対する多方面への影響にも配慮する必要があることから、その立地を地区計画に明確に位置付け、今回、地区計画の変更手続きを進めることといたしました。

平成24年5月25日から6月8日にかけて、地区計画の原案の縦覧、引き続き6月15日まで地区内地権者に対します意見聴取を行いましたところ、5通の意見書の提出がございました。

その要旨につきましては、1点目は「一定規模の病院が建設される事は合意しているが、地区計画の変更により、合意した規模以上の病院が建設されるかもしれない」、2点目は「これまでの協議において、事業者が不誠実な説明や対応を行った。進め方も性急で変更の目的に疑問を感じる。地区計画変更に関する説明の場は一度きりで、理解を得るための説明責任を果たしていない」というものでございます。

平成24年8月26日に開催されました説明会におきましては、本市も参加し、意見書の提出を受けておりますので、これらの地区計画変更の主旨・経過等をご説明させていただきました。その際、事業者からも、再度、計画の内容について、ご説明するとともに、手続きを性急に進めたことなどへの謝罪がございました。

説明会以降、引き続き進められました事業者及びA地区地権者間の協議において、A地区地権者から、夜間の救急搬送の取りやめ、救急車のサイレン音の停止、広場の適正な設備・管理運営、緑地整備や掲示する屋外広告物に配慮することによる、良好な住環境の確保も要望がされております。この要望

対しまして、事業者からは、敷地南側から新たに夜間出入口を設けるとともに、医療機関の社会的使命から救急搬送の制限はできないが、サイレン音などについて、運用面で配慮すること、また広場や緑地の整備・管理運営などについても見直しを行うと回答したと聞いております。

本市では、こうした両者の協議内容を踏まえましてあらためて地区計画の変更案の作成を行いまして、平成24年11月6日に、本市・事業者・A地区地権者の3者協議の場におきまして、「病院の割合を過半以下とする」、「住環境の保全を図るため、騒音に配慮する」内容などを追記した変更案を提案いたしました。

その後、平成25年2月11日付でA地区地権者より、「謝罪がなく、事業者は説明責任を果たしていないため、地区計画の変更反対する」旨の意見書を頂戴しておりますが、本市といたしましては、3者協議の場で提案した変更案は、これまでの協議を踏まえ、地権者の意見を反映したものであり、当該意見書においても、変更案そのものについての反対意見は述べられていないことから、この変更案を公衆の縦覧に供し、本審議会にお諮りすることとした次第でございます。

それでは、今回の主な変更点につきまして、ご説明させていただきます。議案書3ページから13ページの計画書及び説明図及び前のスクリーンをご覧ください。

まず、「地区計画の目標」につきましては、これまで導入することとしておりました商業・業務機能、にぎわい・文化機能、居住機能等の機能に加えまして、健康福祉・医療機能を導入することで、さらに多様な都市機能が連携した個性ある複合拠点の形成を図ることとしております。

「土地利用の方針」につきましては、B地区において、大阪駅周辺地区の都市機能との近接性を活かした商業・業務機能、居住機能等、安心して豊かな暮らしを支える健康福祉・医療機能及びC地区と連携したにぎわい、文化機能を導入した複合市街地の形成を図ることとしております。また、地区の歩行者利便性・回遊性の向上を図るため、B地区内に多目的通路を確保することとしております。

さらに、B地区には、防災性の向上を図るとともに、地区のにぎわいの場

となるアメニティ豊かな広場を適切に配慮する。また、広場と一体的につながるオープンスペースを確保し、周辺地域との連続性・回遊性に配慮するなど、憩いの場として適切な管理運営を行うことなどとしております。

次に、「地区施設の整備方針」につきましては、多目的広場の北側の入口部分は25メートル以上の幅員を確保することとしております。また、地区の防災性の向上を図るため、多目的広場に備蓄倉庫を整備するとともに、地区の歩行者の利便性・回遊性の向上を図るため、多目的広場と区画道路とを結ぶ多目的通路を確保することとしております。

「建築物等の整備方針」につきましては、B地区において、病院を整備する場合、その割合は過半以下を目途とすることや、建築物の整備にあたっては、効率的なエネルギーの活用や、ヒートアイランド対策等、環境への負荷軽減に配慮することとしております。また、住環境の保全を図るため、騒音に配慮することとしております。

この案の縦覧につきましては、平成25年3月1日から3月15日にかけて行いましたが、別冊としてお手元にお配りしております「意見書の要旨」にございますとおり、意見書の提出が21通ございました。

賛成意見といたしましては16通、反対意見としては5通、ございましたので、とりまとめました意見の要旨と本市の見解を述べさせていただきます。

大淀東連合振興町会長、A地区マンション居住者ほか14通の、賛成の意見書の要旨については、2点ございます。

1点目は「朝日放送本社の移転後、昼間人口が大幅に減り、多くの飲食店も閉店し、とても寂しい地区になってしまった。病院を含む複合施設の計画は、地域の活性化の観点と、今後の少子高齢化社会に向けた安全・安心な暮らしという点で心強く、大きな期待を寄せている。」というものでございます。

2点目は「施設計画自体は、すでにA地区地権者とB地区地権者が合意に至っている。また、地区計画の変更において、変更される内容は、特段問題がない。」というものでございます。

この意見に対する本市の見解でございますが、地区計画の目標にも記載しておりますとおり、都心に立地する特性を活かして、多様な都市機能が連携した個性ある複合拠点の形成をめざすこととしており、また、周辺地域全体

の安全・安心なまちづくりにも貢献するものと考えております。

以上が賛成の意見書の要旨と本市の見解でございます。

続きまして、A地区マンション管理組合ほか4通の反対意見書の要旨については3点ございます。

「B地区開発事業者による地区計画変更手続きに瑕疵があると考え、以下の事由により地区計画変更案の取り下げを要求します。」

1点目は「事業者が提出した地区計画変更の原案は、地区内地権者の同意がないので無効である。事業者は住民説明会も開かずに、住民の理解を得たとの虚偽の報告を市に行い、変更申請を提出、現在変更手続きが進行している。」というものでございます。

2点目は「地区計画の決定に対する地区内地権者の合意には、100%に近い賛成が必要であるにもかかわらず、本地区区計画には住民の7割以上が反対の意思表示をしている。」というものでございます。

3点目は「今回の地区計画の変更は、宅地建物取引業法に違反している。」というものでございます。

反対意見に対する本市の見解でございますが、1点目・2点目につきましては、繰り返しになりますが、事業者より地区計画の変更手続きの要請を受け、地区計画の原案の縦覧を実施し、再度説明会において、経過等の説明を重ねたうえで縦覧で出てまいりました意見などを踏まえ、変更案を作成し、3者協議の場で確認したのち、変更案の縦覧を実施し、都市計画審議会に諮ることとした次第でございます。

また、地権者の合意につきましては、都市計画法第16条におきまして、地権者全員の合意のもとで進めるという主旨ではございませんでして、都市計画に定める地区計画等の案は、土地の所有者その他政令で定める利害関係を有する者に、意見を求めて作成することとされておりまして、今回、地権者より出てまいりました意見を反映した内容に変更しておりますので、この点につきましても手続き上、問題はないと考えております。

なお、3点目につきましては、本審議会で議論する内容ではございませんので、本市の見解は控えさせていただきます。

以上が反対の意見書の要旨と本市の見解でございます。

よろしくご審議賜われますよう、お願い申し上げます。

**○角野会長** ただいまの議案につきましてこれから審議に入るわけですが、都市計画案の縦覧の際に、意見書を提出された方4名から審議会あてに意見陳述の申し入れが出ております。つきましては審議会運営規定第9条第3項に基づき、これら4名の方の意見陳述をそれぞれ3分以内で非公開で認めてまいりたいと思うのですが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

**○角野会長** はい。異議なしと認めまして、今述べましたとおり意見陳述を認めてまいりますので、そのように取り扱うよう陳述希望者に事務局から伝えるよう指示いたします。

**○幹事(寺本)** 幹事の寺本でございます。では、これから陳述の手続きを開始させていただきたいと思っております。非公開によります意見陳述でございますので、大変お手数でございますけれども、委員の皆様におかれましては、別室向かいの第5委員会室に場所をご用意させていただいておりますので、事務局がご案内いたします。ご移動をよろしくお願い致します。なお、傍聴の皆様、報道機関の皆様におかれましては陳述終了までこのまましばらくお待ちいただきますようよろしくお願い致します。それではご移動をよろしくお願い致します。

(意見陳述)

**○角野会長** それでは皆さん席に戻っていただきましたので、引き続き会議を進めさせていただきます。

先ほど、幹事より説明がございました、あるいは意見陳述を受けましたけれども、この議第194号の議案につきまして、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。はい、じゃあ、お願いします。

**○寺戸委員** 先ほど、陳述者の方からのご意見をお伺いいたしました。この地区計画の変更に対しての賛成の方、反対の方、それぞれのご意見を伺ってき

たところですが、なぜですね、ちょっと1つの疑問があるんですけど、このような理解と合意の形成がこのように違ってきているのかというところを、説明を大阪市からして、そういう、この間の説明の中の、ずっと合意で進められてきたと、おっしゃっておられましたけれども、なぜ、このような、今日の場に、こういうふうな結果になっているのかというところを少し説明いただければと思います。

**○角野会長** はい、わかりました。では幹事、説明をお願いします。

**○幹事（寺本）** それでは、私から補足的なご説明になりますけれども、ご説明させていただきます。私どもといたしましては、地区計画といいますのは、地区の方々のご理解のもと、進めてまいり、また民間の事業者の方からのご提案をいただいて、進めてまいりという計画でございまして、この間にやっけてきているものでございます。私どもといたしましては、昨年5月に、事業者の方からのお申し出もございまして、原案の縦覧をし、地区内の方々のご意見をいただいたうえで、この、秋口まで時間はかかりましたけれども、さきほど、ご説明で申しましたとおり、地区内の方のご懸案である点について、十分踏まえたうえで、例えば、病院の用途を過半以下に抑えるとか、救急車ということで、具体的に申されましたので、そのサイレンの問題をどうするかということも含めて、地区計画で書き込める部分については、十分に踏まえさせていただいて、その上で、私が出向きまして、8月には説明会をさせていただいております。秋に、案のご提案をさせていただいた時も、地権者の皆様に対しまして、ご説明をどうするかというお伺いもさせていただいたところでございます。この間、事業者においても、いろんな代替案、いわゆる高層建物がマンションと一緒に並ぶということでもございましたので、そこの高さをなんとか低く抑えるですとか、あるいは、壁面を少しセットバックしていただくとか、そういった工夫も色々させていただいた次第でございます。ただ、当初ございました救急車のサイレン、いわゆる騒音につきましては、救急医療という面から、緊急の救急車をお断りするというわけにもいきませんので、色んな代替案を示して、協議を重ねてきたところでございますが、住民の皆様の十分なお理解をいただけなかったということでもございます。ただ、周辺の皆様を含めて、今回のこの計画に対するご期待という部

分もございましたので、案を縦覧させていただき、審議会の方でも議論させていただくという次第でございます。以上でございます。

○**角野会長** よろしゅうございますか。はい、どうぞ。

○**寺戸委員** 先ほど、名前を申し上げるのを忘れておりました。寺戸でございます。今、説明がございましたけれども、私ですね、昨年の2012年9月13日の計画消防委員会に陳述されました、陳情第131号の大淀南二丁目地区地区計画に関する陳述書について、質疑をさせていただいた者として、この地区計画の、進めておられるこの変更についての、やっぱり、健康福祉、また、医療機能ですね、この地域に来るということを、私どもは反対の立場ではございません。ただしですね、今後、この計画が決定されるような状況になりましたら、例えば、その今の事業主さんと地区の地権者の方の、今後、どういうふうに協議が進めていかれる、その合意のままで本当にスムーズにやっていけるのかどうか、そこら辺、私は懸念しているところでございまして、そういうかたちでは、いかがお考えなのでしょうか。

○**角野会長** では幹事、お願いいたします。

○**幹事（寺本）** お答えさせていただきます。具体的には、これから建築計画を事業者の方で詰めていかれるということになろうかと思っております。その中では、当然、近隣の方々への工事説明ですとか、色んな場面が出てくることだと思いますので、それについては、事業者に対しても、真摯に協議・調整を図っていただくということを我々としても求めていくということになろうかと思っておりますので、今後も引き続き、色々な面で協議・調整ということになってくると思っております。以上でございます。

○**角野会長** よろしゅうございますか。他はいかがでしょうか。はい。では、意見がございませんようですので、審議確認したいと思います。議第194号議案について、ご異議はございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○**角野会長** はい。異議なしと認めますので、原案どおり可決いたします。

続きまして、議第183号議案につきまして、幹事から説明をお願いします。

○**幹事（高橋）** それでは、議第183号「大阪都市計画都市再生特別地区の変更について」ご説明させていただきます。表題に議第183号と記載されてお

ります議案書をご覧いただきながら、前のスクリーンでご説明させていただきます。

当地区は、阪神梅田駅をはじめ、JR大阪駅、阪急梅田駅、地下鉄3駅に近接する、各ターミナルの乗り換え動線上に位置しておりまして、大阪市内でも特に、公共交通の利便性が高い地区でございます。周辺では、近年、「大阪ステーションシティ」や、大型商業施設がリニューアルし、さらにこの4月には、業務、商業、居住機能に加えまして、知的創造拠点でもございます「ナレッジ キャピタル」を有します「グランフロント大阪」がまちびらきの予定でございます。当地区は、都市再生緊急整備地域として定められました「大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域」内に位置しております。また、平成23年の都市再生特別措置法の改正により定められました「特定都市再生緊急整備地域」内にも位置しておりまして、この地域における特例としまして、「都市再生特別地区」に位置付けることにより、道路の上空また路面下を「重複利用区域」として、建築物の敷地として利用することが可能となっております。

今回は、特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針にあります「海外からの企業・人材の受け皿として、さらなる都市拠点化を推し進め、国全体の成長を牽引する都市・大阪の中核として、より一層強力な国際競争力を有する地域を形成する」という整備目標に向けまして、阪神百貨店および新阪急ビルを一体的に建て替えることにより、重層的で快適な歩行者空間を形成、海外企業の誘致に向けた環境整備、環境や安全・安心に配慮した持続的なまちづくりの推進などを図り、都市の再生に貢献しようとするものでございます。

そこで今回、「梅田一丁目地区」を、「都市再生特別地区」に追加しようとするものでございます。なお、本市では、現在15地区を決定しております。

それでは、都市計画案の内容をご説明させていただきます。議案書3ページから14ページの「計画書・説明図1～3」にございますけれども、前のスクリーンでご説明させていただきます。

区域の面積は、約3.8ヘクタールでございます。「容積率の最高限度」を2,000パーセントとしまして、「最低限度」を1,000パーセントとしますとともに、「建ぺい率の最高限度」を80パーセント、「建築面積の最低限度」を

2,000 平方メートルとするものでございます。

次に、「高さの最高限度」及び、「壁面の位置の制限」につきましては、「高層部」の高さの最高限度を 190 メートルとし、壁面の位置の制限は、緑色の線でお示ししているとおりでございます。「中層部」の高さの最高限度を 85 メートルとし、壁面の位置の制限は、水色の線でお示ししているとおりでございます。

次に、都市計画道路「広路 5 大阪駅前線支線 2 号線」の上空に重複利用区域を定めるとともに、道路空間としては、地上より高さ 5.5 メートルを確保したうえで、その上空の 79.5 メートルの範囲を建築限界の範囲として、定めるものでございます。なお、公共貢献の内容については、後ほど、ご説明させていただきます。

次に、都市計画案策定に至るまでの、主な協議経過について、ご説明させていただきます。別冊の議第 183 号の「参考資料」及び、前のスクリーンをご覧ください。

平成 24 年 2 月に、事業者より、阪神百貨店・新阪急ビルの一体建て替え計画の具体化に伴い、事業計画案の提示がございました。本市としましては、協議にあたり、整備内容が特定都市再生緊急整備地域の地域整備方針に即したものであることが重要としたうえで、事業者からの提示内容は、特定都市再生緊急整備地域の特例制度でございまして、都市計画道路の上空を利用するとともに、容積率の最高限度を 2,000 パーセントとするもので、主な公共貢献として、「地下通路大阪駅前 1 号線の拡幅整備」、「地下動線のバリアフリー化」、「道路空間再編による、歩道拡幅・美装化」、「歩行者デッキの整備」、「地上・地下・デッキを結ぶバリアフリー動線の確保」などを実施する内容でございました。本市としましては、都市の再生に資するものと一定の評価ができるものでございましたが、「歩行者ネットワークの更なる強化」「都市の国際競争力に資する機能」「その他、大阪駅周辺における防災性の向上、環境面への配慮の観点から公共貢献と評価できる導入機能の充実」の点で更なる検討を求め、事業者と継続して協議を行うことといたしました。

その後、平成 24 年 9 月に、事業者から都市国際競争力に資する導入機能および、公共貢献要素の追加がなされた事業計画案の提示がございまして、「梅

田新歩道橋の改修」、「カンファレンスゾーンの一体整備」、「帰宅困難者対策」、「環境に配慮した省エネルギー機器の採用」、「エリアマネジメントの実施」など、新たな公共貢献要素が示されました。

本市といたしましては、公共貢献の充実は認められるものの、大阪の玄関口にふさわしい機能、都市の国際競争力強化としてのソフト面での取り組み、更なる環境への配慮などをあらためて、求めたものでございます。

これを受けまして、同年12月には、「梅田新歩道橋におけるにぎわい空間の創出」、「カンファレンスゾーンを人材育成の場としての活用」、「海外からの観光客向けサービス機能の導入」、「子育て機能の導入」、「環境・防災への配慮としての地下水利用」、などの具体策の提示がございました。

以上の、事業者との継続的な協議を経て、本市としましては、当開発の主旨が地域整備方針に合致するとともに、当事業計画における公共貢献内容が容積率の割増しに見合うと判断しまして、都市再生特別地区の都市計画案を作成するに至った次第でございます。

続きまして、今回計画における事業者による具体的な公共貢献要素について、ご説明をさせていただきます。

それでは、まず地下における整備内容をご説明させていただきます。地下の歩行者ネットワークの強化としまして、まず、東西方向につきましては、すでに都市計画決定済みであります「地下通路大阪駅前1号線」の拡幅整備を行うこととしております。

阪神百貨店北側から、西梅田方面につながる地下道は、現在、幅員が狭く、視認性の悪いクランク形状となっているため、歩行者が交錯し、大変混雑しております。そこで、このクランク形状を解消するとともに、歩行者環境の向上を図るため、通路幅員を15メートルに拡幅するとともに、店舗側のショーウィンドーと一体となった、にぎわい空間の創出を図るものであります。

また、南北方向につきましても、大阪駅前第4ビル方面や地下鉄東梅田駅への歩行者動線については、段差が多くあるなど課題を抱えておりまして、その改善策として、スロープ化や、エレベーターの整備による段差解消、結節拠点となる広場空間の整備、地下街の段差解消および、地上へのアクセスとなるエレベーターの整備などを行い、良好な歩行者ネットワークの形成を

図ることとしております。

これらの地下動線の整備改善により、周辺の都市再生特別地区において、整備されました地下動線との連続性が確保され、大阪駅周辺における地下歩行者ネットワーク全体の向上に資するものと考えております。

さらに、現在、阪神百貨店と新阪急ビルに分散されております、駐車場出入口を集約するとともに、地下車路を整備し、既存の大阪駅前ビル地下駐車場ネットワークと連携させることにより、周辺道路の交通負荷を軽減し、歩行者の安全性の向上を図ることとしております。

次に、地上における整備内容をご説明させていただきます。地上の歩行者ネットワークの強化としまして、御堂筋の道路空間の再編により、阪神・阪急前交差点の車線構成の変更や、中央分離帯の削減などによる歩道の拡幅・美装化を行うこととしております。

また、当地区西側において、大阪駅前の憩いの空間となる多目的広場を整備するとともに、歩行者の結節拠点となる箇所には広場空間の確保、その広場を繋ぐ歩行者空間の整備、重複利用区域を含む阪神百貨店・新阪急ビル敷地間道路の再整備など、ゆとりとにぎわいのある歩行者空間の創出を図ることとしております。

次に、デッキレベルおよび建築物の上層階における整備内容をご説明させていただきます。デッキレベルの歩行者ネットワークの強化としまして、梅田新歩道橋のグレードアップ・耐震化を図るとともに、にぎわい空間の整備を行うことにより、安全で快適な歩行者空間の創出を図ります。

また、建築物の2階レベルに梅田新歩道橋と接続した大阪駅前第4ビル方面につながる、南北方向の歩行者デッキを整備することにより、大阪駅周辺のデッキネットワークの強化を図ることとしております。

これらの歩行者空間の整備により、当地区において、地下・地上・デッキレベルでの重層的な歩行者ネットワークが形成され、歩行者の利便性・安全性の向上が図られるものとなっております。

また、都市環境の改善としまして、ヒートアイランド現象を緩和するため、計画建築物の中層基だん部におきましては、壁面緑化と合わせ約1,500平方メートルの屋上緑化を実施するとともに、約1,000平方メートルの屋上広場

を整備し、にぎわいと交流の場を創出することとしております。

さらに、国際的な情報発信機能を確保するため、建築物の11階に、「商談型の見本市・展示会に対応したカンファレンスゾーン」として、「市場ニーズに見合った規模の大・小ホール」、「商談スペースとしての会議室」、「移動・休憩・交流を円滑にするロビー等の共用空間」などを一体的に整備します。

また、カンファレンスゾーンにおきましては、国際的な商談の誘致をめざすとともに、「ビジネス情報の発信の場」、「国際的に活躍する人材育成の場」、「多様な人材や情報と出会える交流の場」を創出し、国際競争力の強化を図ることとしております。

さらに、海外からの観光客誘致に向けた取り組みといたしまして、建築物低層部の商業施設における免税手続きなどのサービス機能を導入し、海外企業や海外からの観光客への支援を行うとともに、託児所等の子育て支援機能も合わせて、導入するものであります。

また、災害時におけるターミナルゾーンとしての帰宅困難者対策としまして、歩行者デッキ、カンファレンスゾーンや屋上広場を約2,000人の収容が可能な帰宅困難者の一時避難場所や滞留スペースとして活用することにより、防災性の向上を図ることとしております。

また、都市環境の改善を図るための環境対策としましては、計画建築物に導入する設備機器について、省エネルギー化を推進し、通常の建て替えと比べCO2発生量約25パーセント削減をめざすこととしており、その中でも、地下水利用による生活用水の確保については、環境面とあわせ、災害時にも効果を発揮する内容となっております。

案の縦覧につきましては、平成25年3月1日から3月15日にかけて行いましたが、別冊として、お手元にお配りしております「意見書の要旨」がございますとおり、意見書の提出が1通ございましたので、その要旨と本市の見解を述べさせていただきます。

意見書の要旨は3点でございます。

1点目は「地下で東西を結ぶ通路が整備されると聞いた。現状、狭く曲がりくねっており、朝晩は混雑している通路で、天井も低く、水漏れなどもあり、歩行環境として快適とは言えない状態なので、広い通路が整備されるの

は大変良いことである。縦覧図書では、地下通路について表現されていないので、整備内容を示していただき、利用者や周辺関係者の意見も取り入れ、明るく快適で、歩きたくなる空間として検討いただきたい。」というものでございます。

2点目は、「現在、西梅田の地下に滝があるが、夏場は湿気がひどく、冬場は水が流れていない時期もあり、環境美化のための設えが、逆に環境を損ねている。また、滝があることで道が曲がりくねっており、歩きにくい状況にある。今回の地下通路の整備にあわせ、当該部分も一体的に整備すれば、見通しも良く、回遊性も向上し、歩行者環境が改善される。」というものでございます。

3点目は、「工事期間中、地下での歩行者動線は確保されるのか。東西の地下通路は、西梅田・大阪駅・東梅田を繋ぐ大動脈であるので、十分な配慮をしていただきたい。」というものでございます。

この意見に対する本市の見解でございますが、今回、すでに都市計画決定済であります「地下通路 大阪駅前1号線」の拡幅整備によるにぎわい空間の創出を図るものでございまして、工事期間中の歩行者動線につきましては、できる限り歩行者の通行機能の確保に努めるよう、事業者において検討するよう指摘してまいります。また、西梅田の地下の滝に関しましては、東日本大震災以降、関西電力よりの要請を受け、夏季および冬季は運転を停止し、節電していると管理者から聞いておりまして、その点に関しましては、ご理解いただきたく思っております。当該部分における歩行者動線の改善につきましては、「地下通路 大阪駅前1号線」の詳細設計段階で、スムーズな歩行者動線が確保できるよう、事業者において検討するよう指摘してまいります。

説明は以上でございます。よろしくご審議賜りますよう、お願い申し上げます。

**○角野会長** ただいま、幹事より説明がありました議第183号議案につきまして、ご意見・ご質問を頂戴したいと思います。

**○尾上委員** はい

**○角野会長** 尾上委員、お願いします。

**○尾上委員** まず1点ね、容積率の基準がね、今回は2,000パーセントという

ことで、これは、国内最大級に緩和するということになるんですけども、この判断基準というんですか、ものさし、これについて教えてください。

○**角野会長** じゃあ、幹事お願いします。

○**幹事（寺本）** お答えさせていただきます。まず、今回の2,000パーセント評価についてのお尋ねでございますが、先ほどご説明させていただきましたとおり、当該地区は、都市再生緊急整備地域の中に位置してございまして、この都市再生緊急整備地域の整備方針というものに基づきまして、今回、評価をさせていただいております。それは、国際的な、いわゆる中枢業務機能、あるいは、学術研究機能、商業機能、情報発信機能、居住機能といった都市機能をより一層重積しまして、複合した市街地の形成を図るということめざすということを一定の評価基準としております。今回の「梅田一丁目地区」につきましては、導入される機能、あるいは実施される基盤整備など、地区の、いわゆる更なる活性化というか、歩行者の利便性・回遊性向上、あるいは、魅力あふれるまちづくりが進められるかなど、都市機能の高度化、都市環境の向上などに資するものということで評価してございまして、具体的には、地下歩行者通路の拡幅整備など、環境面、防災面でも色々貢献いただいているということをお話しさせていただきまして、容積率を2,000パーセントということにさせていただいております。以上でございます。

○**角野会長** はい、尾上委員。

○**尾上委員** 隣の、東側の梅田阪急ビルは、1,800パーセントであったんですよ。今回、ここは2,000パーセントというのは、これ自身は、事業者の方から、2,000パーセントという提案をしてきたのか、今も説明があったように、大阪市として、局として、そういう提案があつて、応えたのか、色んな注文を付けて、公共貢献するのであれば、ここまで引き上げますよというようにしたのか。もともと、2,000パーセントというのは、提案されたのでしょうか。そこをちょっとお願いします。

○**角野会長** はい、幹事お願いします。

○**幹事（寺本）** 先ほど、冒頭幹事からご説明させていただきましたように、今回のスタートは、事業者の方から様々な貢献、ビルの建て替えを含めて行いたいということで、容積率の関係につきましても、2,000パーセントとし

たいということは、事業者の方からご提案があり、我々として、どういった機能貢献、いわゆる基盤整備をしていただけるかということ、判断させていただいたということでございます。

**○尾上委員** 今回の答弁、回答でいうと、ちょっとやっぱり、2,000 パーセントというところの判断が、ちょっと分かりにくいというか。1,800 と 2,000 は、なぜそういうことになるのかというのが、事業者から来た時に、どれだけの公共貢献という、こういうんですけれど、やっぱり大事なのは、公共貢献というよりも、その都市景観なり、利便性なり、経済の活性化なり、そういうところが大事なわけで、公共貢献というのはやっぱり行政が、きちっと持てばいいというように私は思うんです。そこは、容積率を上げる理由にはならないというように思っています。もう一つだけ、聞きたいことがある。こういうかたちで、容積率がどんどん緩和されて、御堂筋もそうですけども、高いビルがいっぱい建つんですけれども、今は、東南海地震、最近で言いますと東日本大震災、あの影響で、旧のWTC、今の大阪府の咲洲庁舎、あそこは800キロ離れたところの地震で、震度3でエレベーターが止まって、もう大変なことになりましたので、そういう超高層ビルの防災性というのが、今の古いビルを建て替えて、それは、歓迎しますよというんでしょうけれども、今、新たに出されてきている長周期地震動とか、色んな関係で超高層ビルという方向に向かっているというのは、僕は危険だなと思っているんです。防災面で本当に帰宅困難者の問題とかそういうのは、当然起こることなんですけれど、実際に、地震が起これば、超高層ビルというのは、すべてのエレベーターが止まると思うんですけれども、そういう時に、どういう対策、シミュレーションというがあるのでしょうか。具体的にそこは、どうでしょう。

**○角野会長** はい。幹事、お願いします。

**○幹事（寺本）** お答えいたします。超高層建築物の安全性をどう考えるかというご質問かと思いますが、一般的に、高層建築物の揺れる周期は、低層建築物よりも長いと言われてございます。委員もご指摘のように、地震波を受けての地震波の周期によって、それを受けて同調するということが懸念されております。建築の中で申しますと、高さが60メートルを越える建築物につきましては、建築物の耐震性の安全性を確認するために、評価機関という

ころに評価を依頼するということになっておりまして、それは、国土交通大臣の認定をもらうということになっております。先ほど、古いビルとご指摘いただいていたのですが、やはりこちらの阪神百貨店、それから、新阪急ビルも、新阪急ビルは昭和 37 年のビルでございます。また、大阪神ビルにつきましても、これ 3 期に分かれておりますが、1 期は昭和 16 年と、非常に古いビルとなっております。こういったビルをリニューアルしていただくという意味は大きいのかなと思っておりますし、ビルの建築につきましては、新たに、新耐震基準にもとづいて、適正にやっていただけるというように思っております。以上でございます。

**○角野会長** はい、尾上委員。

**○尾上委員** この、防災問題等々の問題、まあこれは、この前にも言いましたけれども、やっぱり、何が起こるか分からないということではなしに、現実には、そういう大地震による被害が出ています。先ほど言いました、旧 WTC は、東日本大震災の時、エレベーター 4 基に、最大 5 時間閉じ込められて、スプリンクラーが破損して、天井ボードが、壁面パネルが 10 箇所損傷とか。もちろん東京新宿のビルの映像で出てましたよね。このビル、10 メートルほどゆれてるんですわ。そこで働いている職員は恐怖でね。そういうことも働いて、やっぱり、超高層ビルに向かっていく、この間の開発傾向いうのか、都市計画の中で、御堂筋もそうですけども、うめきた関係だけでも、相当なそういう状況に進んでいます。そういう意味でも、防災対策問題というのは、やっぱり、もっときちんと持つ必要があるし、あえて、私が思うのはやっぱり、上に延びるんじゃなしに、これから、高齢化社会がどんどん進む時に、なぜ、上に行くのかなど。もっと低層に、本来行くべきだと私は思っていますので、その意見だけ申し上げます。以上です。

**○角野会長** 最後はご意見ということによろしいですか。

ほかにご意見・ご質問ございませんか。

それでは、確認したいと思います。議第 183 号議案につきまして、ご異議はございませんでしょうか。

(「異議あり」と呼ぶ者あり)

**○角野会長** ご異議があるようですので、採決といたします。

まず、議第 183 号議案については、臨時委員を含めまして採決してまいります。議第 183 号議案に賛成の方は、挙手をお願いいたします。

挙手多数ございますが、念のため、反対・保留の方はいらっしゃいますでしょうか。反対の方、挙手をお願いします。反対 2 名。はい。保留のかたいいらっしゃいますか。ございませんか、はい。

それでは、賛成多数でございますので、議第 183 号議案は原案どおり、可決されました。

続きまして、議第 184 号から議第 193 号議案および報告案件「大阪都市計画道路の変更」につきまして、相互に関連しておりますので、その内容につきまして、幹事から一括して説明していただきます。

**○幹事（高橋）** それでは、議第 184 号と、議第 193 号及び「資料 1」の報告案件、これらは全て、長期未着手の都市計画道路の見直しに関わるものでございますので、一括してご説明申し上げます。それでは、前のスクリーンをご覧ください。

本案件につきましてのこれまでの経過でございますけれども、平成 24 年 6 月の大阪市戦略会議での方針決定を受けまして、平成 24 年 7 月から 8 月にかけて未着手の都市計画道路の存在する 22 区で説明会を開催したところ、総数で 255 名の方にご参加いただきました。

また、並行して 7 月から 9 月にかけて、パブリック・コメントによる意見募集を実施したところ、市民の皆様から 88 通、180 件のご意見の提出があり、頂いたご意見について検討を進めてまいりました。

その後、平成 24 年 10 月の第 1 回の本審議会で中間報告をさせていただいた後、パブリック・コメントや説明会等で頂いたご意見についての本市の考え方を、市会や地元で改めて説明をさせて頂き、平成 25 年 1 月に、本日お手元にお配りしております、冊子になっております「長期未着手の都市計画道路の見直し方針」及び「見直し（案）」の取りまとめを行うとともに、本日、都市計画案の策定に至った次第でございます。

今回の都市計画道路の見直しに関連しまして、都市計画道路の境界を基準とした区域になっております用途地域、特別用途地区、高度地区、防火地域及び準防火地域、風致地区、駐車場整備地区、公園、地区計画の 8 つの都市

計画についても、変更案を策定しております。

まず、都市計画道路の変更案でございますけれども、長期未着手の都市計画道路の見直しでは、事業未着手路線について、代替となる路線の有無を考慮に入れながら、次の4つの視点から必要性を検証しました。1点目が、放射・環状の幹線街路網を確保する「道路ネットワークの確保」、2点目が、密集市街地における延焼遮断空間や避難路を確保する「都市防災性の向上」、3点目が、現道を拡幅する路線における「安全・円滑な通行機能の確保」、それから4点目が、地域の個別特性により、整備効果が期待される路線は計画を存続する「路線ごとの個別特性」、こういった4つの視点に該当し、整備の必要性があると判断した路線につきましては、計画を「存続」とし、それ以外の路線につきましては「見直しを行う」こととしました。

その結果、現在の幅員でもこれらの機能を満足するものについては、拡幅を取りやめ現道のままとし、4つの視点に当てはまらないものを「廃止」といたしました。こうした点から、都市計画道路区域の変更・廃止、起終点の変更などに伴う、都市計画道路の名称や番号の変更の案を策定いたしております。

それでは、個別の路線の変更案について、ご説明いたします。

お手元にお配りしております、右肩に「別紙」と記載しましたA3の「長期未着手の都市計画道路の見直しに係る都市計画の変更一覧」、これを用意しておりますけれども、これに基づきまして、前のスクリーンで説明させていただきます。

最初に、桜島守口線に関連する3路線の変更でございます。桜島守口線は、此花区北港から守口市京阪本通の延長約14,480メートル、幅員40メートルの路線で、国道1号や都島通の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、主に都島区の東野田町付近から旭区の今市付近の区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。まず都島区役所付近から野江4丁目交差点の区間です。これは、新設型の路線で、幅員40メートルの計画となっております。当該路線と、後ほどご説明いたします都島阿倍野線の、JR大阪環状線に沿った新設型で、幅員27メートルの区間とあわせまして、廃止いたします。道路ネットワークとしましては、東側では都市計画道

路「豊里矢田線」の新設拡幅、西側では、都市計画道路「都島阿倍野線」の拡幅区間の計画がございまして、こういった道路で一定機能が代替することができます。

次に、野江4丁目交差点から関目5丁目交差点を經由して旭区今市の守口市との市境に至る区間の拡大図でございまして、現道4車線24メートルから27メートルを40メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現在、都島通や国道1号として、京都方面の放射軸の道路ネットワークを形成しており、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としては、図のとおり、いったん桜島守口線を全線廃止した後、まず、桜島東野田線を追加します。起点を先ほどと同じ此花区北港、終点は都島区東野田町に変更し、延長10,580メートルとして、桜島守口線と同じ区域で、新たに追加いたします。

この桜島守口線の変更に関連し、北野都島線も変更します。

北野都島線は北区豊崎から都島内代町の延長約3,810メートル、幅員27メートルから40メートルの路線で、都島通の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、都島本通の区間でございまして、

未着手となっている区間の拡大図です。都島本通交差点から、野江4丁目交差点の区間について、現道4車線27メートルを、40メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現在、都島通として、北区から国道1号を接続し、京都方面への放射軸の道路ネットワークを形成しており、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としては図のとおり、都島本通交差点から野江4丁目交差点の区間で、黄色の区域を廃止しまして、当該区間の計画幅員40メートルを現道幅員27メートルに変更します。また、都市計画道路のネットワークを確保するため、北野都島線の終点を変更し、先ほどご説明しました、桜島守口線の野江4丁目から関目5丁目を經由して、守口市境界の今市に至る区間を現道の幅員で追加し、延長を3,810メートルから6,890メートルに変更します。あわせて、都市計画道路名称を、北野都島線から北野今市線に変更します。

続きまして、大阪府決定であります桜島守口線についてご報告いたします。

資料としましては、右肩に「資料1」と記載してありますA4の資料がございますけれども、前のスクリーンでご説明させていただきます。

桜島守口線につきましては、国道の区間を含む路線であるため、守口市域の部分は、大阪府知事により都市計画決定されるものであり、本審議会により審議されるものではございませんが、本審議会の議案と密接に関連するものであるため、事前に本審議会にご報告するものでございます。

守口市域の京阪本通1丁目交差点付近の拡大図です。大阪府において、本区間の桜島守口線を廃止するとともに、東部大阪都市計画道路「豊秀佐太線」の起点を大阪市域界まで延長し、現道の幅員で追加するという内容で、変更の手続きが進められているところでございます。この桜島守口線の廃止及び豊秀佐太線の変更につきましては、本年7月頃の大阪府都市計画審議会にて審議される予定でございます。

以上が、桜島守口線に関連する変更でございます。

続きまして難波片江線と難波住吉線についてご説明させていただきます。

難波片江線は、中央区難波から生野区小路東の延長約5,460メートル、幅員30メートルの路線で、今回変更を行うのは、中央区の難波付近から天王寺区の生玉町付近の区間でございます。

未着手となっている難波西口交差点から生玉公園付近の区間の拡大図でございます。これは新設型の路線で代表幅員30メートルの計画、これを廃止いたします。当該路線については東大阪方面の放射軸の道路ネットワークとして、北側で並行する都市計画道路泉尾今里線、通称・千日前通など、周辺道路で一定機能が代替することができます。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により、起点を、谷町筋と交差する生玉南交差点に変更し、延長を5,460メートルから4,230メートルに変更します。この起終点の変更にあわせて、都市計画道路名称を難波片江線から生玉片江線に変更します。

難波住吉線は、中央区難波から住之江区西住之江の延長約7,670メートル、幅員27から40メートルの路線で、国道25号や26号の区間を含みます。今回変更を行うのは、中央区難波付近の区間です。

未着手となっている区間の拡大図でございます。先ほどの難波片江線を廃止する難波西口交差点付近で、現道5車線31メートルから40メートルを40メートルに拡幅する計画となっております。当該路線につきましては、現在国道25号として堺方面の放射軸の幹線道路ネットワークを形成しており、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としましては、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員40メートルを現道幅員31から40メートルに変更します。

また、先ほどご説明しました難波片江線を廃止した区間につきまして、北側の御堂筋線と接続し、都市計画道路のネットワークを確保するため、起点の変更により延長を7,670メートルから7,700メートルに変更します。

続きまして、芦原杭全線です。芦原杭全線は、浪速区塩草から東住吉区桑津の延長約5,000メートル、幅員27メートルの路線で、国道25号の区間を含みます。今回変更を行うのは、浪速区から天王寺区の区境付近でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。通天閣や天王寺公園の北側の、恵美須交差点から一心寺前交差点の区間で、現道4車線22から24メートルを27メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現在、国道25号として、八尾方面の放射軸の道路ネットワークを形成しており、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員27メートルを現道幅員22から24メートルに変更します。

続きまして、九条深江線です。九条深江線は、西区千代崎から東成区深江南の延長約7,150メートル、幅員27メートルの路線で、国道308号の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、東成区の区間です。

未着手となっている区間の拡大図でございます。国道308号の今里交差点から新深江交差点の区間で、現道4車線24から27メートルを40メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現在、国道308号として、東大阪方面の放射軸の道路ネットワークを形成しており、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 40 メートルを現道幅員 24 から 27 メートルに変更します。

続きまして、泉尾今里線です。泉尾今里線は、大正区三軒家西から東成区大今里西の延長約 6,780 メートル、幅員約 27 メートルから約 60 メートルの路線で、千日前通の区間を含みます。今回変更を行うのは、大正区と東成区の区間です。

未着手となっている区間の拡大図でございます。まず、大正区三軒家西付近の区間でございます。新設型の路線で、幅員 27 メートルの計画、これを廃止いたします。当該路線については、道路ネットワークとして、南側の市道浪速鶴町線、通称、大浪通など周辺道路で一定機能が代替することができます。

次に、東成区の玉津 3 丁目交差点から今里交差点の区間の拡大図でございます。現道 4 車線 22 メートルを 40 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現在、千日前通として先ほどご説明いたしました九条深江線と接続し、東大阪方面の放射軸の道路ネットワークを形成しており、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめま

す。

変更の内容としては、まず大正区三軒家西の区間についても、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により起点を岩崎橋付近に変更し、延長を 6,780 メートルから 6,130 メートルに変更します。この起終点の変更にあわせ、都市計画道路名称を泉尾今里線から岩崎橋今里線に変更します。

東成区玉津 3 丁目交差点から今里交差点の区間の変更の内容としましては、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 40 メートルを現道幅員 22 メートルに変更します。

続きまして、加島天下茶屋線です。加島天下茶屋線は、淀川区加島から西成区潮路の延長約 13,370 メートル、幅員 25 から 30 メートルの路線で、十三筋の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、淀川区の十三付近の区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。十三筋の田川北 1 丁目交差点から十三交差点の区間で、現道 4 車線 24 メートルを 25 メートルに拡幅

する計画となっております。当該路線について、現在、十三筋として、尼崎方面の放射軸の道路ネットワークを形成しており、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としましては、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 25 メートルを現道幅員 24 メートルに変更します。

続きまして、福町十三線です。福町十三線は、西淀川区福町から淀川区新北野の延長約 4,210 メートル、幅員約 15 メートルの路線で、姫島通の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、淀川区の十三付近の区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。十三公園より北側の区間が未着手となっております。新設型の路線で、この幅員 15 メートルの計画を廃止いたします。当該路線について、都市計画道路淀川北岸線、通称、淀川通と加島天下茶屋線、通称、十三筋を接続する道路ネットワークとして、東側の国道 176 号十三バイパスなど周辺道路で一定機能が代替できると考えております。

変更の内容として、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により終点を淀川北岸線の、淀川通の新北野中前交差点付近に変更し、延長を 4,210 メートルから 3,630 メートルに変更します。

続きまして、長柄塚線です。長柄塚線は、北区樋之口町から住吉区遠里小野の延長約 12,850 メートル、幅員 27 から 40 メートルの路線で、あべの筋の区間を含みます。今回変更を行うのは、阿倍野区松虫交差点から堺市との市境付近の区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。まず、阿倍野区松虫交差点付近から住吉区播磨町交差点付近の区間でございます。現道 4 車線 24 メートルを 40 メートルに拡幅する計画となっております。

次に、住吉区播磨町交差点付近から堺市との市境の遠里小野橋までの区間でございます。現道 4 車線 24 メートル、堺市との市境でございます遠里小野橋の区間は一部 19 メートルですが、40 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現在、あべの筋として、堺方面の放射軸の道路ネットワークを形成しており、現道でも幹線道路として一定機能が確

保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としましては、阿倍野区から住吉区の区間ですが、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 40 メートルを現道幅員 24 メートルに変更します。なお、松虫交差点から北側におきましては、阪堺電車の軌道敷が車道内に敷設されていることから、計画幅員を存続します。

住吉区から堺市の区間でございますけれども、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 40 メートルを現道幅員 24 メートルまたは 19 メートルに変更します。

続きまして、堺筋線です。堺筋線は、北区西天満から西成区玉出東の延長約 7,980 メートル、幅員 22 メートルから 27 メートルの路線で、堺筋の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、堺筋の西成区の区間です。

未着手となっている区間の拡大図で、天下茶屋東 1 丁目交差点付近です。現道 4 車線 22 メートルを 27 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 27 メートルを現道幅員 22 メートルに変更します。

続きまして、東野田河堀口線です。東野田河堀口線は、都島区東野田町から天王寺区北河堀町の延長約 5,850 メートル、幅員 27 メートルの路線で、土佐堀通や上町筋の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、土佐堀通の中央区大手前付近の区間と、上町筋の上町付近の区間でございます。

まず、中央区大手前付近、土佐堀通の寝屋川橋付近でございます。現道 4 車線で 22 メートル、一部橋梁区間は 20 メートルを 27 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

次に、中央区の上町筋の上町交差点から上本町 1 丁目交差点付近の区間でございます。現道 4 車線 22 メートルを 27 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としましては、中央区大手前付近ですが、図のとおり、黄色の

区域を廃止し、当該区間の計画幅員 27 メートルを現道幅員 20 メートル、22 メートルに変更します。

次に、中央区上町付近ですが、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 27 メートルを現道幅員 22 メートルに変更します。

続きまして、都島阿倍野線です。都島阿倍野線は、都島区都島本通から天王寺区堀越町の延長約 7,830 メートル、幅員約 27 メートルの路線で、玉造筋の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、都島区の区間、天王寺区玉造筋の玉造付近、国分町付近、天王寺駅付近の 4 区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。まず、都島区東野田町の J R 環状線付近の区間でございます。先ほどもご説明いたしましたように、新設型の路線で、幅員 27 メートルの当該路線については、計画を廃止いたします。

次に、玉造筋の天王寺区玉造交差点から下味原交差点の区間の拡大図でございます。現道 4 車線 23 メートルを 27 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

次に、玉造筋の国分町交差点付近の区間の拡大図でございます。現道 4 車線 23 メートルを 27 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線についても、現道で幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

次に、玉造筋の天王寺駅北側付近の区間の拡大図でございます。新設型の路線で、幅員 27 メートルの計画を廃止いたします。当該路線については、谷町筋に接続する道路ネットワークとして、現在の玉造筋など周辺道路で一定機能が代替できるものと考えております。

変更の内容としては、図のとおり、都島区東野田町の区間を廃止し、都島阿倍野線を二つに分割します。

まず、北側の都島区の区間ですけれども、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により、北側区間の終点を東野田町付近とし、延長を 930 メートルに変更します。この終点の変更にあわせ、都市計画道路名称を、都島東野田線に変更します。

次に、南側の区間ですが、天王寺駅北側の一部区間の廃止にあわせ、名称を玉造筋線に変更します。まず、玉造付近の区間ですが、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 27 メートルを現道幅員 23 メートルに変更します。次に、国分町交差点付近の区間ですが、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 27 メートルを現道幅員 23 メートルに変更します。また、天王寺駅北側の区間を廃止することにより、終点を南河堀町に変更し、延長を 6,040 メートルに変更します。

続きまして、難波足代線です。難波足代線は、浪速区日本橋から生野区巽東の延長約 5,250 メートル、幅員約 18 メートルから 30 メートルの路線で、勝山通の区間を含みます。今回変更を行うのは、天王寺区の夕陽丘町付近の区間と、生野区の勝山通の区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。まず、松屋町筋の学園坂交差点から谷町筋の警察署西交差点の区間でございます。新設型の路線で、幅員 30 メートルの計画を廃止いたします。当該路線については、東西方向の道路ネットワークとして、北側の都市計画道路泉尾今里線、通称、千日前通や、南側の都市計画道路芦原杭全線、いわゆる国道 25 号などの周辺道路で一定機能が代替することができます。

次に、勝山通の J R 大阪環状線付近から今里筋の大池橋交差点の区間の拡大図でございます。現道 4 車線 22 メートルを 25 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現道でも幹線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としては、図のとおり、天王寺区夕陽丘町の区間を廃止し、難波足代線を分割します。まず、西側の浪速区から天王寺区の区間ですが、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により、西側区間の終点を学園坂交差点付近とし、延長を 440 メートルに変更します。この終点の変更にあわせ、都市計画道路名称を、日本橋東西線に変更します。

次に、東側の天王寺区から生野区の、延長 4,410 メートルの区間ですが、名称を勝山通線に変更します。図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画幅員 25 メートルを現道幅員 22 メートルに変更します。

続きまして、木津川平野線です。木津川平野線は西成区南津守から平野区

西脇の延長約 6,590 メートル、幅員約 25 メートルの路線で、松虫通の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、西成区南津守の区間です。

未着手となっている区間の拡大図でございます。尼崎堺線、通称、新たにお筋より西側、木津川までの区間でございます。新設型の路線で、幅員 25 メートルの計画を廃止いたします。当該路線については、東西方向の道路ネットワークとして、南側の府道大阪港八尾線など周辺道路で一定機能が代替することができます。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により、起点を尼崎堺線との交差点に変更し、延長を 6,590 メートルから 6,050 メートルに変更します。

続きまして、大和川北岸線です。大和川北岸線は、住之江区平林南から東住吉区矢田の延長約 7,190 メートル、幅員約 15 から 30 メートルの路線で、大和川通の区間を含んでおります。今回変更を行うのは、東住吉区矢田の区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。豊里矢田線より東、約 300 メートルの区間でございます。新設型の路線で、幅員 15 メートルの計画を廃止いたします。当該路線については、豊里矢田線に接続する道路ネットワークとして、府道住吉八尾線などで一定交通機能が代替することができます。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により、終点を豊里矢田線との交差部に変更し、延長を 7,190 メートルから 6,890 メートルに変更します。

続きまして、田辺出戸線です。田辺出戸線は、東住吉区東田辺から平野区长吉出戸の延長約 3,800 メートル、幅員 16 から 22 メートルの路線で、今回変更を行うのは、今里筋付近、東住吉区と平野区の区境付近の区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。今里筋の湯里東交差点付近の区間です。現道 2 車線 15 メートル、一部区間については 14 メートルを、16 メートルに拡幅する計画となっております。当該路線について、現道でも 2 車線道路として一定機能が確保されているため、拡幅を取りやめます。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域を廃止し、当該区間の計画

幅員 16 メートルを現道幅員 14 から 15 メートルに変更します。

続きまして、平野瓜破線、矢田瓜破線、瓜破長吉線について、関連するため、一括でご説明いたします。

まず、平野瓜破線ですが、平野区平野東から平野区瓜破南の延長約 3,250 メートル、幅員約 21 から 33 メートルの路線です。今回変更を行うのは、瓜破霊園付近の区間でございます。

矢田瓜破線ですが、東住吉区住道矢田から平野区瓜破東の延長約 1,720 メートル、幅員約 20 メートルの路線でございます。

瓜破長吉線ですが、平野区瓜破東から平野区长吉六反の延長約 2,160 メートル、幅員約 16 から 22 メートルの路線でございます。

未着手となっている区間の拡大図でございます。まず、平野瓜破線については、敷津長吉線、通称、長居公園通、瓜破霊園北交差点より南の、大和川を渡る区間が対象となっております。新設型の路線で、幅員 21 から 33 メートルの計画を廃止いたします。当該路線について、大和川を横断する南北方向の道路では、広域の道路ネットワークとしては都市計画道路新庄大和川線、通称、内環状線、また、地域の道路ネットワークとしては府道 179 号線、及び府道 186 号線など周辺道路で一定交通機能が代替できると考えております。

変更の内容としましては、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により、終点を喜連東に変更し、延長を 3,250 メートルから 1,700 メートルに変更します。この起終点にあわせ、都市計画道路名称を、平野瓜破線から平野喜連線に変更します。

次に矢田瓜破線ですが、森小路大和川線から内環状線と交差し、瓜破霊園付近で先ほどの平野瓜破線に接続する区間が対象となります。新設型の路線で、幅員 20 メートルの計画を廃止いたします。当該路線については、東西方向の道路ネットワークとして、北側の都市計画道路敷津長吉線、通称、長居公園通など、周辺道路で一定機能が代替できると考えております。

変更の内容として、図のとおり、黄色の区域、延長約 1,720 メートルを廃止します。

続いて、瓜破長吉線についてですが、東側は土地区画整理事業によりすで

に整備されておりますが、瓜破霊園の中を通る新設型の路線で、幅員 16 から 22 メートルの計画を廃止します。当該路線について、東西方向では、広域の道路ネットワークとしては、北側の都市計画道路敷津長吉線、通称、長居公園通がございます。また、地域の道路ネットワークとしては平野区第 2697 号線など、周辺道路で一定機能が代替することができると考えております。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止により起点を長吉長原西付近に変更し、延長を 2,160 メートルから 1,530 メートルに変更します。この起終点の変更にあわせ、都市計画道路名称を、瓜破長吉線から長吉線に変更いたします。

続きまして、加美平野線、正覚寺線についてご説明いたします。

まず、加美平野線ですが、平野区加美北から平野区平野東の延長約 2,570 メートル、幅員約 25 から 36 メートルの路線です。

未着手となっている区間の拡大図でございます。東大阪市との市境界である平野下水処理場付近から、J R おおさか東線や国道 25 号と交差し、八尾市域を越え、柴谷平野線、通称、南港通に接続する区間でございます。新設型の路線で、幅員 25 から 36 メートルの計画を廃止いたします。当該路線について、南北方向の道路ネットワークとして内環状線や大阪中央環状線、国道 25 号と南港通を接続する道路ネットワークとしては、先ほどご説明しました平野瓜破線の未着手区間など、周辺道路で一定機能が代替することができると考えております。

変更の内容として、図のとおり、黄色の区域、延長約 2,570 メートルを廃止します。

続いて、正覚寺線ですが、平野区加美正覚寺から加美北の延長約 2,000 メートル、幅員約 16 メートルの路線で、今回変更を行うのは、国道 25 号付近の区間でございます。

未着手となっている区間の拡大図です。国道 25 号より北の、約 600 メートルの区間です。新設型の路線で、幅員 16 メートルの計画を廃止いたします。当該路線について、南北方向の道路ネットワークとして、東側の市道加美第 12 号線など、周辺道路で一定機能が代替することができると考えております。

変更の内容として、図のとおり、黄色の区域を廃止します。この廃止によ

り、起点を加美正覚寺付近に変更し、延長を 2,000 メートルから 1,390 メートルに変更します。

続きまして、鶴見放出線についてです。鶴見放出線ですが、鶴見区鶴見から今津の延長約 2,300 メートル、幅員約 25 から 36 メートルの路線です。

未着手となっている区間の拡大図でございます。都島茨田線、通称、花博通付近から、東野田茨田線、通称、鶴見通と交差し、寝屋川を越え、JR 放出駅周辺の区間でございます。新設型の路線で、幅員 25 から 36 メートルの計画を廃止いたします。当該路線について、南北方向の道路ネットワークとして、西側の都市計画道路新庄大和川線、通称、内環状線など、周辺道路で一定機能が代替することができると考えております。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域、延長約 2,300 メートルを廃止します。

続きまして、相川北江口線でございます。相川北江口線ですが、東淀川区相川から北江口の延長約 1,860 メートル、幅員約 18 から 30 メートルの路線です。

未着手となっている区間の拡大図でございます。吹田市との市境界である阪急相川駅付近から、摂津市との市境界である井高野周辺の区間でございます。新設型の路線で、幅員 18 から 30 メートルの計画を廃止します。当該路線について、東西方向の道路ネットワークとして、神崎川の堤防道路である市道東淀川区第 524 号線など、周辺道路で一定機能が代替することができると考えております。

変更の内容としては、図のとおり、黄色の区域、延長約 1,860 メートルを廃止します。

これまでご説明してきた内容を、前の画面に表示しております。「存続」する路線を緑の太線で、拡幅を取りやめ現道幅員に変更する路線を緑の点線で、廃止する路線を黄色の点線で示しております。

本市の事業未着手の都市計画道路 55 路線、約 85 キロメートルのうち、24 路線、約 34 キロメートルで見直しを行い、事業未着手の都市計画道路の約 4 割に相当します。一方、「存続」とした路線は、43 路線、約 51 キロメートルです。都市計画道路の見直し後、今後整備を行っていく路線の整備優先度

関する本格検討を開始し、優先すべき道路の考え方を整理するとともに、関係機関との調整に取り掛かってまいります。存続路線の事業実施については、概ね30年での事業着手をめざしております。

都市計画道路の変更についての説明は以上でございますが、本案件につきましては、平成25年1月25日から2月8日での約2週間、案の縦覧を行いましたところ、別冊としてお手元にお配りしております意見書の要旨にございますとおり、意見書の提出が1通ございましたので、その要旨とこれに対する本市の見解を述べさせていただきます。

ご意見は、長期未着手の都市計画道路の見直しにおいて「存続」といたしました、都市計画道路十三吹田線についてでございます。「長期未着手であり、現地の車道は10年ほど前から大型車が増えている。その車道を自転車がスピードを出して走行しており、危険である。さらに、歩道は、幅1メートルほどのところを歩行者と自転車が交錯しており、歩行者は常に危険を感じている。歩道を広くしてほしい。」というものでございます。

このご意見に対しまして、本市の見解を述べさせていただきます。都市計画道路十三吹田線の木川付近ですが、まず現状は、道路幅員15メートルの中でガードレールを設置し、車道と歩道を分離することにより、歩行者の安全の確保を図っているところでございます。路線の整備についてでございますが、現状、多くの事業中路線の整備を進めていることに加え、事業着手から整備までの期間を勘案すると、当該路線の整備までにはかなり長期間を要すると考えております。このため、既存道路内での歩行者や自転車のより安全な通行空間の確保について、交通管理者等、関係機関と調整しながら、当面の対策を検討してまいります。

見解については、以上でございます。

続きまして、ただいまご説明いたしました都市計画道路の変更を受けまして、関連する都市計画の変更について順にご説明させていただきます。

まず、用途地域につきましては、2種類の変更方針がございます。

一つ目が線種の変更でございます。都市計画道路を基準とした用途地域・容積率の指定を行っている区域については、すでに周辺地域より高度利用が図られるなど、幹線道路沿道のまちづくりがすすめられているため、今回の

都市計画道路の廃止または変更に合わせて用途地域・容積率の変更は行わないことといたします。これによりまして、引き続き廃止または変更する都市計画道路を基準とするため、線種の変更を行います。

二つ目が区域の変更でございます。都市計画道路の中心線を用途地域・容積率の境界線としている区域については、今回の都市計画道路の廃止または変更に伴い、その境界線を現況道路の中心線とします。これによりまして、道路区域内で区域のずれが生じるため、この部分について用途地域・容積率の変更を行います。

これらの変更方針に基づき、線種の変更については、前のスクリーンにお示ししておりますとおり、16 か所・12 路線、区域の変更については、11 か所・8 路線において行います。

続いて、特別用途地区でございます中高層階住居専用地区・第1種についてご説明いたします。都市計画道路を基準に指定を行っている区域については、すでに住宅の確保を図り、職住のバランスのとれたまちづくりがすすめられているため、今回の都市計画道路の廃止に合わせて特別用途地区の区域変更は行わないことといたします。これによりまして、引き続き廃止する都市計画道路を基準とするため、線種の変更を行います。

変更箇所は、スクリーンでお示ししておりますとおり、1 路線のみでございます。

次に、高度地区についてご説明いたします。都市防災不燃化促進事業に関連して避難路の沿道 30 メートルに高度地区・最低限第2種を指定しておりますが、この避難路と交差する未着手の都市計画道路の区域内については、これまで原則2階建以下の木造、鉄骨造などの建築物しか認められておりませんでしたので、高度地区の区域から除外した形で指定しておりました。今回の都市計画道路の廃止や変更により、土地の高度利用を図り、都市の不燃化促進に対応するため、これまで除外しておりましたこれらの部分について高度地区に含めるよう、区域の変更を行います。

変更箇所は前のスクリーンでお示ししておりますとおり、6 路線でございます。

次に、防火地域及び準防火地域についてご説明いたします。変更方針とし

ては2種類ございます。

一つ目が区域の変更でございます。先ほどご説明しました用途地域と同様に、都市計画道路の中心線を境界としている区域については、今回の都市計画道路の廃止または変更に伴い、その境界線を現況道路の中心線とし、区域の変更を行います。また、これまで防火地域内で未着手の都市計画道路区域内では、原則2階建以下の木造、鉄骨造などの建築物しか認められておりませんでしたので、準防火地域として指定としていた部分について、都市計画道路の廃止または変更に伴い、都市の不燃化の促進を図るため、防火地域に変更します。

二つ目が線種の変更でございます。都市計画道路を基準に指定を行っている区域については、すでに都市の不燃化が図られているため、今回の都市計画道路の廃止または変更に合わせて、区域変更は行わないことといたします。これによりまして、廃止または変更する都市計画道路を基準とするため、線種の変更を行います。

これらの変更方針に基づき、区域の変更については、26か所・15路線、線種の変更については、15か所・12路線において行います。

次に、風致地区についてご説明いたします。都市計画道路を区域境界線としている風致地区の区域について、引き続き自然風致の維持を図るため、都市計画道路の変更に伴い、変更後の都市計画道路を区域境界線とします。これによりまして、区域のずれが生じるため、この部分について風致地区の区域を変更します。

変更箇所は前のスクリーンでお示ししておりますとおり、1路線でございます。

駐車場整備地区は、都心中心部において、路外駐車場等の設置及び建築物の駐車施設の附置を総合的に行うため、商業地域や近隣商業地域及びその周辺地域に指定してございまして、都市計画道路等の幹線道路や鉄道、河川、用途地域の境界を、地区の区域境界としております。今回、区域変更や廃止を行う都市計画道路を区域境界としている箇所について、直近の幹線道路や用途地域の境界に駐車場整備地区の区域境界を変更します。

変更箇所はスクリーンでお示ししておりますとおり、4路線4箇所ござい

ます。

次に、公園についてご説明いたします。都市計画道路の区域に面して指定している、周辺が宅地で囲まれた都市計画公園について、都市計画道路の廃止または変更に伴い、道路への接続を確保し、公園機能の向上を図るため、これまで都市計画道路区域内で暫定的に公園として整備されている区域を、都市計画公園に追加するよう、区域の変更を行います。変更箇所はスクリーンでお示ししておりますとおり、2路線2箇所でございます。

最後に、地区計画についてご説明いたします。今回変更します都市計画道路の沿道で指定しています地区計画でございますが、都市計画道路の整備促進等を目的としております。今回の都市計画道路の変更により、整備促進を図る必要がなくなるため、地区計画を廃止します。地区計画につきましては、スクリーンでお示ししておりますとおり、1路線でございます。

これらの関連する都市計画の変更につきましても、地区計画の原案と、地区計画を除く案件の案については、平成25年1月25日から2月8日までの2週間、地区計画の案については3月1日から3月15日の約2週間、それぞれ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。

よろしくご審議賜りますようお願い申し上げます。

**○角野会長** ご苦労様でした。それではただいま説明がございました議第184号から193号議案及びそれから、報告案件ですか、「大阪都市計画道路の変更」につきまして、幅広いご意見、お願いいたします。

**○福田委員** 福田と申します。

今、長期未着手の都市計画道路について、全部で24路線それぞれ説明がありました。もう、聞いていてくたびれるぐらいありましたけど、この24をまとめてするまで、なぜ今までもうちよっと早くせんかったかということでもあります。私はそのことで、市会ですっとこの問題について取り上げてまいりました。特に、一番にあがっておりました、桜島守口線。これは昭和21年の5月にですね、計画決定されているんですね。そうすると、今日まで67年間、まあいわば計画道路という網のかぶったまま、ほったらかしになってた道路なんでありませう。

で、計画調整局は、私も市会で何回か、もっとこれ早く見直しをするんや

ったらするということで、早くやってほしいということをおっしゃっていましたが、計画調整局は名前の通り調整ばかりしてですね、いっつも前に進まなかったんですね。

で、この、特に私の地元であります国道1号線が1.9キロメートル旭区にございます。私の自宅も事務所も国道1号線に近いところにありますから、その道路の様子はよくわかっております。なぜこれが、今日まで見直しがされなかったのかということが、いつも指摘をしておりました。で、この1号線は旭区の中心部を南北に走っておりまして、そのために旭区のまちづくりなり、沿線の開発といったことが、非常に遅れたといいますか、遅きに失したといいますか、また、足踏みさせられたといいますか、発展を阻害された要因になったということだけは間違いございません。

で、そうなりますと、今日、こういうことでおそらく見直しということになると思いますけれども、67年間も見直しをせずにほっておいてですね、今さら、今度、計画調整局は都市計画局と名前が変わるそうでもありますけれども、こういった今までの反省を含めて、どういったまちづくりを指導していかうとしているのか。また、これからなんか、「存続」が43路線あるわけですね。これまた長い間ほったらかしのままになって、事業ができないということになると、大阪のまちづくりに、多大な影響を及ぼす、マイナスの影響を及ぼすということにもなると思いますけれども、この点について、ちょっと委員会的質問になって恐縮でありますけれども、答弁してください。

**○角野会長** それでは、幹事。

**○幹事（佐藤）** 幹事をしております計画調整局長の佐藤でございます。

今、委員からご指摘いただいた点は、今、説明しましたように、この都市計画ルールを全面的な見直しの次の仕事と考えます。どうしても道路ですので、ネットワークを形成しますから、ある区間だけという見直しというにはとどまらないということで、全市的な視点、ネットワークの視点で見直しをして、ちょうど私が計画部長のころに学識経験者の方に入っていていただいて委員会を立ち上げ、どういう視点で見直していくのかということ、4年前だったと思うんですけれども、議論してまいりました。この間、それぞれの路線ごとにどういう課題があるのかということも含めて、私、局長になって、

縦覧させていただいて、今日の審議会になったということでございまして、関一市長の時代に、大阪市の都市計画の根幹ができたわけですが、それを全面的に見直すという作業であると思っております。

ただ、委員の方からご指摘ありましたように、それが長期に着手しないということによる、まちなみの不成形みたいなものを突破するためには、やっぱり廃止ということを踏み込まなければならないということで今般来たわけでございますけれども、じゃあ、そのあとどうするのかという問題をですね、大阪市にとどまらず、全国の都市計画道路の廃止に伴って、そこをどうしていくのかという、その議論でございます。

これは個々に、例えばすでに建て替わってるところが多いゾーンであるとか、あるいは、その建て替えが今まで進まなかったところは逆にはずすことで建て替えが進んでいくんですけれども、今まで線があることを前提に建て替わったような建物があるようなところがある程度固まっているところについては、ここは検討課題ということなんですけど、例えば地区計画制度を使うとか、あるいは個々の建物ごとに、なにかそういう新しい制度を考えなければいけないとか、ちょっとここはですね、ぜひ次の、といいますか、まちづくりのなかで具体的な判断として、新しい制度をつくるということも含めて、我々のほうで責任もって考えていきたいと思っております。以上でございます。

○**福田委員** 会長。

○**角野会長** はい。

○**福田委員** もう、それ以上の議論はまた別の場でいたします。

あとですね、ちょっと具体的な問題で、今、言いましたように、旭区部分、大阪市で今日決まると思いますけども、あと守口まで約130メートルあるんですね、この網のかかっているのは。これは大阪府の、さっき府知事という話ありましたが、府の都計審で決められると思いますけれども、これいつごろ決められるのか、お聞きします。それが1点。

それからもう1点は、このいわば、都市計画道路の見直しということで網がはずれますと、今まで24メートルあった国道1号線が、今までは8メートル、8メートルセットバックしないと高い建物、建てられなかったわけです。

それが、発展を阻害してたと私、さっき申し上げたわけです。そうすると、その8メートル、8メートル両側のこのセットバックがなくなるということになりますと、建築制限が解除されるということに、同時になってくると思います。この建築制限の解除はいつごろになるのか。それだけお聞きしておきます。

あとは、またいずれ別の場で話します。

**○角野会長** では、幹事、お願いします。

**○幹事（寺本）** お答えいたします。2点お問い合わせがあったかと思いますが、一つ目のまず、守口市域の130メートル区間でございます。先ほど報告案件にあげさせていただいております、こちらにつきましてもすでに地元への説明は今年に入って行われてございます。手続きにつきましては、大阪府の都市計画審議会にお諮りいただくということで、今後の予定でございますが、本年6月ごろ縦覧の予定、7月ごろの審議会付議という予定でお聞きをしているところでございます。

それから2点目の建築制限の解除ということでございますが、本日の審議会でのこの案件をご議論いただきまして、ご了解をいただきましたならば、速やかに関係機関、国等との調整が必要となってまいりますので、協議、手続きを進めさせていただきまして、速やかに解除できるようにしていきたいと思っております。手続きにつきましては、4月中旬ごろを目途に手続きを終えられるよう、努力していきたいと考えてございます。以上でございます。

**○角野会長** はい、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょう。それでは確認いたします。議第184号から議第193号議案につきまして、ご異議はございませんでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

はい、ご異議ございませんので、原案どおり可決いたします。

これをもちまして本日の審議は終了いたしました。本日決議いただきました件につきましては、ただちに必要な手続きをとらせていただきます。

それでは、これで審議会を閉会いたします。ありがとうございました。

閉会 午後12時5分終了

---

大阪市都市計画審議会委員 飯田克弘 印

大阪市都市計画審議会委員 村上満由 印