

平成30年度第2回東大阪市都市計画審議会

平成31年1月24日（木）

午後1時58分～午後2時52分

東大阪市庁舎 18階 大会議室

<議長>

- ・ 諮問案件の議案第1号「東部大阪都市計画道路の変更（大阪府決定）」の件及び、議案第2号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更（大阪府決定）」の件、また、付議案件の議案第3号「東部大阪都市計画道路の変更（東大阪市決定）」の案件については、大阪モノレール南伸に関連する都市計画であることから、日程第2の議案第1号から日程第4の議案第3号を一括して説明を求める。その後一括して審議の後、これも議案第1号から議案第3号について一括して諮りたい。 それでは議案の説明をお願いします。

<説明課>

- ・ 大阪府決定の諮問案件、議案第1号「東部大阪都市計画道路の変更」について、議案第2号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」についてに加え、東大阪市決定の付議案件、議案第3号「東部大阪都市計画道路の変更」についての、3つの議案を一括して説明する。
- ・ まず初めに大阪モノレール南伸事業について説明する。こちらは大阪モノレール開業区間と今回南伸する区間を示した図になる。 赤色の丸で示している箇所にモノレール新駅が設置される計画となっており、南伸する区間は、門真市駅から近鉄奈良線までの約8.8kmの区間となっている。 本地域においては、（仮称）鴻池新田駅、（仮称）荒本駅、（仮称）瓜生堂駅の3つのモノレール新駅が設置される予定となっている。 大阪モノレール本線は、既存の鉄道と接続することを目的としており、今回の南伸区間も新たに4路線の鉄道と接続することとなる。 現在大阪モノレール南伸区間が2029年に開業となるよう、府市で手続を進めている。
- ・ 次にルート設定の考え方について説明する。モノレール新駅の各駅間を結ぶルートについては、大阪中央環状線などの道路空間を通すことを基本とし、走行性、経済性、施工性などを考慮し、大阪府が設定した。 図面に示している図は、今回の南伸区間の代表的な断面をあらわしたものであり、北から南を向いたとき

の模式図となっている。モノレール導入の基本的な位置は、近畿自動車道と中央環状線の本線との間を通ることが基本となっているが、一部の地域については新たに道路を整備し、モノレールの導入空間を確保することとなる。

- ・ 次にモノレールを導入するに当たり、必要となる幅員について説明する。

軌道の建築限界を確保することから、幅は約7.6mとなる。

これはモノレール車両と走行時における揺れなどの余裕幅を見込んだ範囲を確保した。また、モノレールの側方空間は、沿線に隣接した建物等において、火災等が発生したときの消防活動空間として確保するものであり、必要幅は軌道の建築限界から約6mとなる。

- ・ 次に駅前交通広場の考え方について説明する。モノレール駅の設置にとまなない、駅周辺にはさまざまな交通手段により利用者が集中することから、安全性や利便性を向上させる必要がある。また都市の拠点として、地域魅力の向上にもつながることから、駅前交通広場が必要であると考えている。駅前交通広場の整備によって得られる機能は、交通結節機能やバリアフリーへの対応などの交通機能、景観の向上や防災拠点として活用可能な空間を確保する環境機能がある。

- ・ 次に駅前広場区域の検討方法について説明する。

新駅周辺における必要となる駅前広場面積については、国が基準とする駅前広場計画指針をもとに、各駅の需要予測、近隣鉄道駅の交通分担率等を用いて算出した。算出された面積を下回ることがないように、各駅前広場が担う機能を考慮した上で、施設配置を検討し駅前広場の計画区域を定めた。

- ・ 次に駅へのアクセスの考え方について説明する。

モノレールの駅舎は中央環状線など道路内の上空に設置されることから、駅までのアクセスには幹線道路の横断や地上高さ約9mの垂直移動が必要となる。

モノレールの発着に合わせて一度に大量の利用者が集中することを考慮すれば、幹線道路の横断を防止すること、またエレベーター等のバリアフリー対応も必要となる。こうしたことから各駅には、バリアフリー化された立体横断施設の整備を検討する。また他路線との乗り換えには、移動距離が長く幹線道路の横断や垂直移動が必要となる場合においても同様に、安全で快適な歩行空間を確保することが必要であり、合わせて検討を行う。

- ・ 続いて東大阪地域における都市計画の案について説明する。

東大阪市内で都市計画決定する都市計画施設の位置関係は図のとおりであり、赤い線で示している箇所が都市高速鉄道大阪モノレールと大阪モノレール専用道の

計画ルートとなる。また青い線で示しているものが、本市が決定する都市計画道路及び駅前広場となる。計画の内容については、北から説明する。

- まず東大阪北インターチェンジ付近までの区間は、近畿自動車道と中央環状線の本線との間を進み、JR学研都市線や東大阪北インターチェンジのオフランプの上空を通過する。またJR学研都市線の南側に（仮称）鴻池新田駅を設置する計画としている。駅の設置に合わせ、駅前広場の都市計画決定及び駅への主要アクセス施設となる立体横断施設を検討、またJR鴻池新田駅とは一定の距離があることから、安全で快適な乗り継ぎが可能となるよう、乗継経路の検討を行っている。なお、図は（仮称）鴻池新田駅の駅前交通広場の参考図であり、事業の際には施設配置が変更になる場合がある。交通機能として、歩行空間の確保、バス停車スペース、タクシー停車スペース、福祉車両の停車スペースの確保を検討し、環境機能として滞留スペースの確保、植樹帯の設置、災害時の避難スペースとしての活用を検討した結果、このような施設配置となっている。面積は約2,000㎡となっており、駅前広場を追加するために都市計画道路大阪中央環状線を都市計画変更する。それから中間東大阪休憩所の一部区域を通過し、南側付近から中央環状線の本線と側道の分離帯にモノレールをシフトさせ、トラックターミナル入口交差点まで南伸させる。トラックターミナル入口交差点を超えると、中央環状線からそれて東大阪市役所荒本駅方面に向かう。現在イオン東大阪店のある場所に（仮称）荒本駅を設置する計画としている。そこから市役所の東側付近を通り、阪神高速東大阪線の上空を横断し、東大阪ジャンクションの南東側のふちに沿って、再度中央環状線に合流する計画となっている。合流箇所付近において、阪神高速オフランプの下をくぐり抜け、近畿自動車道側へシフトする。なお中央環状線をそれ、阪神高速東大阪線に至る区間は、側方空間の確保の観点から都市計画道路若江稲田線の決定、駅設置部分には駅前広場機能を確保するため、都市計画道路新庄荒本北線の区域変更を都市計画決定する予定である。またこの決定に合わせ、駅への主要アクセス施設となる立体横断施設の検討、近鉄荒本駅と一定の距離があることから、安全で快適な乗継が可能となるよう、乗継経路の検討を行っている。
- 若江稲田線はモノレール導入に必要な側方空間の確保、そして安全な交通処理がなされるように、道路の区域を定めている。道路の線形より当該道路は区域内に新たな通過交通を誘導させる計画ではなく、地区の住

民等が通行する生活道路としての位置づけが望ましいことから、区画街路として都市計画決定する。幅員が19.6mから23.2mとなっているのは、側方空間と北側の私有地の間に生じる既存の市道空間を都市計画道路の範囲に含めるためである。

- ・ こちらの図は都市計画道路新庄荒本北線の変更箇所の参考図である。歩行空間の確保、バス停車スペース、タクシー停車スペース、福祉車両の停車スペースの確保を検討し、環境機能として滞留スペースの確保、植樹帯の設置を検討した結果、このような施設配置に至った。都市計画道路新庄荒本北線の変更区域は、モノレールの側方空間を確保することを目的に区域を定めている。側方空間として必要な空間だけで約5,500㎡あり、この空間で必要となる駅前広場の機能を確保することができる。

- ・ 次に府道八尾茨木線、通称産業道路との意岐部東交差点付近から南側の説明をする。近畿自動車道と中央環状線の本線との間に公共用地があるが、ここにはモノレール車両基地を設置する計画としており、モノレールを通す空間が確保できないことから、中央環状線の本線と側道との間にある分離帯を通し、近鉄奈良線まで南進させ、近鉄奈良線との交差部に（仮称）瓜生堂駅を設置する計画としている。なお、近鉄奈良線にも新駅を設置する予定。駅の設置に合わせ、駅前広場の都市計画決定及び駅への主要アクセス施設となる立体横断施設の検討を行っている。

- ・ こちらの図は（仮称）瓜生堂駅の駅前交通広場と道路区域変更の参考図である。

今まで説明した駅前広場より規模が大きいのは、広域的な交通ターミナル機能の導入を計画しているためである。本地域は、前回の都市計画審議会でご意見を伺った『東大阪市立地適正化計画』では、拠点として位置づけていること、大阪モノレールの現時点での終着駅であることにより、南側の交通需要が見込まれることから、他の駅前交通広場に求める機能に加え、拠点を形成する広域的な交通ターミナル機能の導入を考えている。駅舎へのアクセスについては、それぞれ幹線道路を横断することなく、駅舎に到達できるよう、4方向に横断施設を計画している。近鉄奈良線南側については、瓜生堂駅前交通広場内に設置を考えている。そして近鉄奈良線北西側については、現在の都市計画道路大阪瓢箪山線の区域内に考えているが、北東側については現在の道路区域内に設置することが困難であることから、今回都市計画道路大阪瓢箪山線の区域を変更し、立体横断

施設が設置できる空間を確保する。

- ・ 今回都市計画変更する内容を決定権者別にまとめると、大阪府決定の都市計画変更は、大阪モノレール専用道、都市高速鉄道大阪モノレール延長約5,040m追加し、(仮称)鴻池新田駅、(仮称)荒本駅、(仮称)瓜生堂駅、(仮称)瓜生堂車庫を追加する。
 - ・ 次に東大阪市決定の都市計画変更は、大阪中央環状線に大阪モノレール鴻池新田駅前交通広場約2,000㎡、瓜生堂駅前交通広場約5,600㎡を追加する。
 - ・ 次に大阪モノレールの側方空間を確保するために、延長約600m、幅員19.6mから23.2mの都市計画道路若江稲田線を追加する。
 - ・ 次に大阪モノレール(仮称)荒本駅の側方空間の確保のため、新庄荒本北線の区域を変更する。
 - ・ 次に立体横断施設設置空間を確保するため、大阪瓢箪山線の区域を変更する。
- 続いて、都市計画に関する手続について説明をする。

まず、本日の都市計画審議会に至るまでの都市計画手続の経過を説明する。

平成30年7月10日から7月15日までの間に、新駅が設置される付近の行政サービスセンター、または市役所において、合計3回の地元説明会を開催した。

説明会での主な質疑内容は、モノレールの開業時期、既存の鉄道との乗継について、市役所前イオンが今後どうなるかなどモノレール事業に関連したさまざまな質疑があった。また、今回計画決定しようとする区域の土地の権利者の方々からは、都市計画の内容にご賛同いただける意見、土地の補償、買収時期に関する要望など、さまざまな意見をいただいた。

- ・ 次に、地元説明会後の8月9日に都市計画公聴会を実施し、2件の公述申出があった。その後、公聴会での意見や関係機関との協議を重ね、都市計画の案を作成し、11月ごろに2週間の縦覧を実施した。そして意見書提出の期間中に2件の意見書が提出された。公聴会での公述申出、意見書の提出はそれぞれ同じ方が意見を述べられており、意見内容と本市の考え方についてまとめて説明する。
- ・ 公聴会における公述の要旨と本市の考え方については、資料1-1、1-2に記載しており、意見書の要旨と本市の考え方については、お配りした資料2-1、2-2に記載している。
- ・ まず、今回計画決定を予定している若江稲田線沿線にお住まいの方で、モノレ

ールの軌道が家に近いので、環境リスク、地震による倒壊時の危険性の観点から道路の幅員を広げてほしい。地元説明会、案の縦覧等の都市計画手続の周知が市政日より、ウェブサイトだけでは不十分である。周知方法について検討すべきではないか。というのが一つ目の公述、意見書の要旨であり、これらの意見に対する本市の考え方としては、都市計画道路若江稲田線は、東大阪市道路の構造の技術的基準を定める条例に基づき、安全な交通処理がなされるように道路幅員を定めている。また、府が任意の環境調査を行った結果、いずれの官民境界においても、モノレールの環境保全目標は参考とする基準以内であること、かつ所要の耐震性を確保するように設計施工することとなっている。これらの理由から、都市計画道路若江稲田線の計画幅員は適切であると考えている。今後発生しうるさまざまな手続の周知方法の参考とさせていただく。府市ともに沿道の皆様に丁寧に説明し、協議しながら事業を進めていく。以上が本市の考え方となる。

- ・ 次に、今回計画決定を予定している都市計画道路若江稲田線の区域内で操業されている企業の方からの意見である。

約30年かけて設備投資を行い、全ての施設がコンピューターによって組織的に結びついており、機能的に一体となっている。道路が整備されることにより、建物、土地の一部が削減となれば甚大な被害となる。代替地として近接する土地の提供や事業の継続が成り立つような補償がなされるのであれば、計画に応じることが可能であるというのが、2つ目の公述、意見書の要請である。

これらの意見に対する本市の考え方としては、都市計画道路若江稲田線は大阪モノレール南伸事業の一環であり、大阪モノレールを導入するために必要な道路計画である。当該道路の線形は、近鉄けいはんな線との乗継や、地域の活性化に期待できる線形となるよう、大阪府と協議を進め作成した。用地の取得に当たっては、法に基づいたさまざまな手法について検討させていただき、権利者の方々にご理解いただけるよう努めていく。府市ともに沿道の皆様に丁寧に説明し協議しながら事業を進めていく。以上が本市の考え方となる。

- ・ 本市が決定する都市計画については、都市計画法に基づき、大阪府知事と協議を行い、平成30年11月12日付で異議なしの回答を得ている。大阪府決定の都市計画については、来月2月上旬の大阪府の都市計画審議会付議され、了承されれば平成31年3月ごろに告示されることとなる。本市が都市計画決定する案件についても今回の都市計画審議会付議ができれば、都市計画決定告示に向けた手続を進め、大阪府決定と同時期の平成31年3月ごろの告示を予定して

いる。以上で議案第1号から議案第3号の説明を終わる。

<議長>

- ・ 委員の皆様のご意見・ご質問をいただきたい。

<審議委員1>

- ・ 安全な歩行空間ということで、鴻池新田、荒本、瓜生堂とそれぞれ計画があるが、立体横断施設ということで陸橋を想定していると思うが、安全かつ快適ということを考えれば、屋根つきで計画されているのかどうか。あと、荒本及び瓜生堂であるが、それぞれ点線で計画案が出ているが、交差点の4方向とも人の導線が考えられると思うので、予算・費用もあると思うが、交差点4方向に陸橋を敷設するような案があるのか、また意見があったのか確認したい。

<議長>

- ・ 陸橋の件の質問ですが、事務局お願いします。

<説明課>

- ・ 鴻池新田駅については中環をまたいで東西に立体横断施設というものを計画している。荒本駅については、今現時点では西へ道路を渡る横断施設を検討している。また、屋根つきで検討している。

<議長>

- ・ ほかにはいかがか。

<審議委員2>

- ・ 荒本駅に関してですが、結構駅が高い位置にくることになるかと思いますが、そこを駅から下におりる円滑な降り方とか、その配慮とか何か施設的なものでなされているのかどうかと、もう一つは、特段駅前広場のようなのはつくらないようですが、地域の拠点性から考えると、駅前広場的なスペースとかの必要性を検討されていたら、その結果を教えていただけたらと思う。

<議長>

- ・ 事務局どうか。

<説明課>

- ・ 駅の高さは、モノレール自体が阪神高速を横断するような高さになることから、30m弱の高さになるかと認識をしており、その中で乗客を安全に降ろすために、エレベーター等々の設置は考えられる。あと駅前広場は、つくらないのではなく、駅の下に空間があるので、そこで駅前広場の機能というものを、そこで設置できるということで、駅前広場としての都市計画決定の担保は行わないというこ

とである。

＜審議委員 2＞

- ・ わかりました。ありがとうございます。

＜審議委員 3＞

- ・ 計画決定段階なので確認だけです。公聴会を開かれて、意見が出されているので念のために確認ということです。2つ目の意見で、これまでの個別の公共用地の取得にかかわる損失補償のことを念頭に書かれておるような意見なので、それはともかくとして、確認したいのは、都市計画道路若江稲田線は、最小範囲で、かつ今後の用地の取得にかかわる現状の建築物・構築物・その他の除去も含めて、一番よい計画をお立てになっているという理解でよろしいか。

＜説明課＞

- ・ 委員おっしゃるとおり、この案が一番合理的であるという判断のもと、計画をさせていただいている。

＜議長＞

- ・ よろしいでしょうか。このモノレールの南伸は、大型のインフラ整備ですので、いろいろなところを触って行って、延伸できるような形に計画をつくっていかなければいけないということですが、今後いろいろなことが検討されていくと思いますが、まずは基本計画としてこの方法を採用して、進めていくということだと思えますけども。

＜審議委員 4＞

- ・ 公聴会で出た意見で2つ、公述の方A、Bということで出ているのですが、これ出ている意見に対して具体的に今後どういうふうに、近隣の沿道の方含めて、公述人の方も含めて、工事を進めていかれるのかを、現段階で具体的にどうされていくのかということを知りたい。

＜説明課＞

- ・ 今回公聴会並びに都市計画に基づく案の縦覧をさせていただいたときに、意見書としてお二人の方に意見を出していただきましたが、そのお二人の方については、事業所の方も含めて、既に接触を始めている。今回、本日の都市計画審議会を迎えるにあたり、一定のご理解は得ていると認識している。その他、用地買収を生じる権利者の方が二十数名ほどおられる。その方々についても、事前に、接触を開始しており、事業に対して協力を随時求めておるところでございます。今日、都市計画決定ができますれば、2月8日の大阪府都市計画審議会を

経て、事業決定、事業認可あるいは特許の取得を経まして、改めて正式に地権者、権利者の方々に対して丁寧な説明を始めていきたいと考えている。

<審議委員 4>

- ・ モノレールの計画に関してはさまざまな意見があると思う。 昨今災害の問題、地震の問題というのは一番市民の方にとっては気になる問題だと思うので、そのモノレールが横を通っていくということであれば、ここに書かれているように横倒しにならないかというような、住んでいる限りつきまとう問題だと思う。

丁寧に説明されるということですが、具体的に今後どういうふうな周知の仕方とかも含めて、丁寧な説明をする必要があるのではないかと思いますし、意見が出ているわけですから、モノレールの南伸の、私的には是非も含めていろいろ必要かどうかというのはあるのですけども、申出されている会社や市民の方に対しての説明をどういうふうにしていくのか、具体的に我々にも示していただければ、判断材料になるかと思うので、今後を教えてください。

<説明課>

- ・ 都市計画決定を前提にという形でお話をさせていただきますが、都市計画決定を賜りましたら、改めまして事業に対する事業説明会というものを開かせていただきたいと考えております。 また周知方法については、当然私どもの媒体を通して、市政だよりあるいは、自治会、それから法に基づいた告示行為というものの経て、周知に努めたいと考えておりますし、特に土地をお持ちの権利者の方については、当然直接、郵送になるかどうかという連絡方法については、今後検討してまいります。 当然直接連絡をしていきたいと。 モノレールの是非につきましては、本市としても大阪府としても、南北方向の脆弱なその交通網を何とかしたいという思いがあるので、モノレールについては、ぜひとも完成をさせたい、成功させたいという思いを持っているところでございます。

<議長>

- ・ よろしいでしょうか。ほかにはご意見、ご質問はありませんか。

(「なし」の声あり)

それでは、ご意見・ご質問がないようですので、大阪モノレール南伸に関する都市計画の検討について一括してお諮りいたします。議案第1号「東部大阪都市計画道路の変更(大阪府決定)」の件、議案第2号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更(大阪府決定)」、議案第3号「東部大阪都市計画道路の変更(東大阪

市決定)」の件につきましては、原案に対して異議なしとしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

<議長>

- ・ 異議なしと認め、議案第1号「東部大阪都市計画道路の変更（大阪府決定）」、議案第2号「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更（大阪府決定）」の件、議案第3号「東部大阪都市計画道路の変更（東大阪市決定）」の件につきましては、原案に対して異議なしといたします。

続きまして、日程第5、議案第4号付議案件の件「東部大阪都市計画道路（小阪稲田線）の変更（東大阪市決定）」につきまして、事務局より説明願います。

<説明課>

- ・ それでは議案第4号「東部大阪都市計画道路（小阪稲田線）の変更について」説明する。
- ・ まず初めに変更の内容について説明する。小阪稲田線の変更を予定している区域は平成26年度に大阪府が廃止した都市計画道路大阪枚岡線との交差点である。
- ・ 次に示すのが変更区域の拡大図で、黄色で示したラインが現在の都市計画区域、赤色で示したラインが変更を予定している都市計画区域になる。交差点南側の隅切り部の辺長を現在の16.4mから10mに変更する。
- ・ 続いて、変更の理由は、大阪府の都市計画道路大阪枚岡線が平成26年に廃止されたことによる。交差点を形成する道路の幅員が計画の29mから現況の15mとなったことから、自動車、歩行者、自転車等の安全かつ円滑な通行を確保することを検討した結果、都市計画道路の隅切り部の区域を変更する。
- ・ 経過について具体的に図でお示しすると、こちらが平成26年変更前の都市計画区域である。青色で着色した区域は既に整備が済みであり、赤色で着色した区域は事業認可を取得し、事業中の区域になる。幅員は図に示したとおりである。こちらは平成26年変更内容を示したものである。黄色で着色した都市計画道路大阪枚岡線が廃止されました。当時の見直しは、未着手路線を対象としていたので、整備済み、事業認可取得済みの区域は変更の見直し箇所に含まれていなかった。赤色のラインで示した都市計画区域は、事業認可区域に合わせて延長されている。
- ・ こちらが今回予定している都市計画変更案で、今ご説明した経過を踏まえて検

討した結果、都市計画道路の隅切り部の区域を変更する。

- ・ 続いて都市計画に関する手続、今後のスケジュールについて説明する。
今回の変更にあたって、都市計画法に基づく手続として、公聴会を平成30年10月26日に予定していたが、公述申出の提出がなかったため、開催されなかった。都市計画の案の縦覧を平成30年11月14日水曜日から、11月28日水曜日までの2週間行ったが、その間に意見書の提出は無かった。大阪府との協議は平成30年11月に実施しており、平成30年11月30日付で大阪府知事より異議なしの回答をいただいている。都市計画決定は、本審議会において、ご承認いただければ都市計画決定告示に向けて手続を進めていく。以上で議案第4号「東部大阪都市計画道路（小阪稲田線）の変更について」説明を終わる。

<議長>

- ・ それでは委員の皆様方のご意見・ご質問をいただきたい。ご質問ありませんか。都市計画道路の廃止にともなう幅員が現状のままであって、拡幅されないという状況にともなう隅切りの変更ですので、決定上やむを得ない話かなというふうに思いますがよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

<議長>

- ・ それではお諮りさせていただきたいと思う。
議案第4号「東部大阪都市計画道路（小阪稲田線）の変更（東大阪市決定）」の件につきまして、原案に対し異議なしとしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

<議長>

- ・ 異議なしと認め、議案第4号「東部大阪都市計画道路（小阪稲田線）の変更（東大阪市決定）」の件につきましては、原案に対して異議ないものとする。
それでは、これもちまして本日の日程を終了する。

閉会 午後 2時52分