

令和7年度第3回東大阪市都市計画審議会

令和8年1月29日(木)

午後2時00分～午後4時00分

東大阪市役所 18階大会議室

<事務局>

これより、議案第1号「東部大阪都市計画火葬場の決定」について、説明いたします。前方のスクリーンを用いて説明いたしますので、よろしく願いいたします。本日は、こちらの5つの項目に沿って、説明いたします。ではまず、東大阪市の斎場の現状と課題について、説明いたします。

東大阪市では、市立斎場として長瀬斎場、小阪斎場、楠根斎場、岩田斎場、額田斎場、荒本斎場の6つの斎場がございます。これら6つの斎場で年々増加する火葬需要に対し、施設・設備の更新を行いながら対応してきました。なお、今米斎場もかつて稼働しておりましたが、平成30年の台風被害により稼働停止後、立地条件などの関係で改修が困難であることから令和6年3月末に廃止となりました。建物に関しては、長瀬斎場、額田斎場以外は、昭和56年以前に建てられた旧耐震基準の建物であり、小阪斎場、岩田斎場、荒本斎場が耐震診断未実施で、岩田斎場は火葬炉裏の部分のみ耐震性がある状態です。火葬炉設備に関しては、長瀬斎場を除くいずれの斎場も設置年度が古く、旧式のものとなっています。定期的な点検・メンテナンスは行っていますが、安定した火葬能力を維持するためには20～25年の周期で更新が必要とされており、どの斎場においても大規模な更新が必要な状況となっています。長瀬斎場は、煙突の老朽化が深刻で早急に改修が必要であったこと、また交通アクセスや立地条件が良いこと等から、今後の火葬需要を賄う斎場の一つとして活用を行っていくことを前提に大規模改修を行い、令和5年1月に旧式の火葬炉6基から最新の火葬炉4基を備えました。

東大阪市の高齢者の人口と火葬需要について説明します。こちらのグラフでは高齢者人口の推移を示しています。本市における65歳以上の高齢者人口は令和15年から増加に転じ、令和22年まで増加することが見込まれています。「国立社会保障・人口問題研究所」が公表している死亡者数推計によると令和17年頃にピークを迎えるとされており、これらのことから今後の火葬需要の増加が予測されます。

こちらの表は、既存斎場の利用状況を示しています。現状における一日あたりの最大火葬可能件数は35件となっており、令和5年度の火葬実績は7,034件です。死亡者が増加する冬季においては、一日当たり平均27.18件、最大33件の火葬を行っており、高い稼働率となっております。

課題を整理します。長瀬斎場と額田斎場以外の斎場の建物は、旧耐震基準のものであり、また、長瀬斎場以外の斎場の火葬炉は、いずれも老朽化が進行し、旧式の火葬炉が設置されているため、大規模改修が必要となります。最新の火葬炉は、旧式より大型化しているため、既存火葬炉と同基数を更新するスペースが不足しています。高齢化の進展に伴い火葬需要は増加することが想定されますが、既存斎場の設備では、老朽化を要因として稼働不可能な状況になってしまった場合、ピークを迎える火葬需要への対応が困難となります。これらの課題を踏まえて、今後も火葬需要に安定的に対応していくために、将来的な社会変化へも柔軟に対応できるよう計画的に斎場整備を進めていくことが求められています。

次に、新斎苑建設の検討経緯について、説明いたします。既存斎場が抱える課題を解決するために、本市では、「東大阪市斎場整備基本構想（改訂版）」を策定しました。その中で、増加する火葬需要への対応や管理運営の効率化等を図るために、長瀬斎場を除く既存斎場を集約して、新しい斎場、新斎苑を整備する方針としました。つぎに「東大阪市新斎苑整備基本構想」は、既存斎場の課題を整理し、新斎苑を整備するうえでの基本的な条件や、基本理念・基本方針等について検討・整理し、その基本的な考えを示すものとして策定しました。さらに、新斎苑建設予定地の選定について、詳細に選定条件の整理を行い、選定条件に基づき比較・評価を行った上で、建設予定地を選定しました。なお、基本構想の策定にあたっては、市民の方々が故人を偲ぶうえでよりよい斎場とするため、斎場建物の建設のみに焦点を合わせるのではなく、建物周辺と一体的な空間を計画することで、一般的に持たれる斎場に対するネガティブなイメージを払拭し、周辺住民の方々に自然な形で親しみを持っていただける優れた景観の形成と、市民が日常的に集える憩いの場を提供することを目指して、住民説明会及びワークショップでの意見や要望を十分に踏まえながら、検討を行いました。

新斎苑で必要となる火葬炉数を「火葬場の建設・維持管理マニュアル」を参考に算定します。こちらの表の死亡者数推計については、「国立社会保障・人口問題研究所」が公表している各種推計値を、年間火葬件数については、既存斎場の過去の実績値を用いて算出しています。表の結果より、2035年から2039年のピーク時より、1基1日あたりの平均火葬件数を2件とした場合、必要火葬炉数は、本市全体で16基、新斎苑で12基となりました。

新斎苑の建設予定地選定にあたっては、関係法令、自然環境条件、社会環境条件及び道路交通条件などの整理を行い、建設予定地として適しているかどうかの検討・評価を実施したうえで、各種の条件を考慮して建設予定地の選定を行う必要があります。使用用途の確定していない3,000㎡以上の公有地で、こちらに示す通り、5つの建設候補地を抽出しました。3,000㎡は、新斎苑の必要火葬炉数である12基を整備する火葬場の最低必要敷地面積です。

こちらの1から5の条件を建設予定地の選定条件としました。1、関係法令の適合 関係法令

に適合していること、住居系用途地域ではないこと、100m以内に住宅が比較的少ないこと 2、敷地の条件 十分な広さを有する敷地であること 3、アクセス条件 敷地までのアプローチ動線を有すること、主要道路及び広域交通拠点からアクセスしやすいこと 4、災害時の機能維持 災害に対して危険性が低いこと、「大阪府広域火葬計画」に適合していること 5、その他（経済性、工事の容易さ等） ライフラインの整備状況、用地買収等による遅延の恐れがないこと、埋蔵文化財包蔵地に指定されていないこと これらの多角的な視点により、抽出した5つの建設候補地について、比較・検討を行いました。

候補地AからEを各選定条件に対し評価した表がこちらとなります。この結果より、全ての条件を満たす「候補地Eの布市・中石切エリア」を新斎苑建設の最適地と評価し、建設予定地として選定しました。建設予定地については、地域住民や事業所に対し説明会やワークショップを令和5年から令和6年までで計10回、新斎苑整備課より行ってきました。対象住民は、布市町三丁目、中石切町六丁目、元町一・二丁目在住の方で、対象事業所は、建設予定地から約100m以内に位置する事業所です。各説明会で10名～20名にご参加いただきました。一部反対意見があるものの、本市住民に一定の理解を得られたと判断し、令和7年2月の庁議において、予定地として決定しました。

こちらは、火葬場建設予定地として決定した候補地Eの布市・中石切エリアの航空写真です。赤色範囲が建設予定敷地範囲です。建設予定地は恩智川沿いに位置し、対岸には加納東公園があり、周辺には運輸倉庫や工場などの事業所が多く、敷地境界から200m東側には大阪外環状線があります。また、建設予定地北東側には、グラウンドがあり、東側には、し尿を下水道へ希釈投入して処理する東大阪市東事業所があります。建設予定地北側と東大阪市東事業所の範囲は、平成22年までし尿処理施設があり、土壌調査を行った結果、一部、土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域に指定されています。建設予定地南側は東大阪市環境部東部環境事業所があります。

こちらは建設予定地の現況写真です。写真①は建設予定地北側の空き地部分です。写真②は建設予定地南側の東部環境事業所です。写真③は建設予定地西側の恩智川沿いの状況です。こちらは建設予定地の周辺道路の現況写真です。写真④は、建設予定地東側にある大阪外環状線の状況です。写真⑤は、大阪外環状線から建設予定地までの道路です。写真⑥は、建設予定地西側にある搬入橋から大阪外環状線方向への道路です。

次に、都市計画案について、説明いたします。都市計画法第11条より、火葬場は都市施設の一つとして位置づけられており、「都市計画に都市施設の種類、名称、位置及び区域を定めるもの」とされています。都市施設を都市計画に定める意義として、計画段階で整備に必要な区域を明確にすることで、円滑かつ着実な整備を図ることができると、土地利用や各都市施設間

の計画の調整を図ることにより、総合的かつ一体的に整備を進めることができること、また将来の都市において必要な施設の規模・配置を広く住民に明確に示し、地域社会の合意形成を図ることができます。今回、都市計画決定する内容はこちらです。名称は東大阪市火葬場 位置は東大阪市布市町三丁目・中石切町六丁目 面積は約2.3ha 区域は赤い線で示す範囲です。

次に、都市計画決定区域の周辺地域への影響の確認について、説明いたします。火葬場の位置決定については、基本構想で選定した新斎苑建設予定地が都市計画決定の位置として適正であるか、用途地域、周辺の土地利用状況、災害リスク、アクセス経路及び交通量増加への影響、生活環境への影響の5つの項目について、確認を行いました。まず用途地域についてです。火葬場は、第一種低層住居専用地域、第二種低層住居専用地域、田園住居地域、第一種中高層住居専用地域の4地域を除く用途地域で建築することが可能です。近年の火葬炉設備は環境性能が向上し、大気汚染等の心配はほとんど無いものの、可能な限り、都市計画決定区域は、非住居系用途地域が好ましいと言えます。都市計画決定区域の用途地域は、準工業地域となっており、火葬場が建築できる用途地域となっています。

こちらは、都市計画決定区域周辺の土地利用状況についてです。東大阪市墓地、埋葬等に関する法律施行条例より、火葬場は、住宅や病院、児童福祉施設等から100m以上離れていなければなりません。500mと100m範囲どちらにおいても工場地が約6割を占めており、住居系を示す一般市街地は、500m範囲では約1割をしめていますが、100m範囲では存在しません。よって、都市計画決定区域の周辺に住環境等は無状態です。こちらはハザードマップを示しています。都市計画決定区域は、寝屋川流域における洪水発生時に、最大2mの浸水の可能性があると言われております。また、一部、洪水時に川の流れによって土地が削り取られて家屋が倒壊する恐れがある河岸浸食エリアに指定されています。建物の浸水被害については、建物内の設備の配置や構造等で対策を講じ、河岸浸食については、浸食エリアに建物が被らないよう東側に配置することで災害リスクへの対策が可能です。こちらは、都市計画決定区域へのアクセス経路及び交通量増加の影響についてです。都市計画決定区域への車両アクセスは、東側の大阪外環状線からと西側の搬入橋からの2つの経路が考えられます。西側道路は幅員が狭く、主要道路が近くにないため、アクセスがしづらいですが、東側道路は、幅員が広いので車両の対面通行がしやすく、また、市の主要道路の一つである大阪外環状線からのアクセスがしやすいため、主な経路として利用されることが想定されます。よって東側の大阪外環状線からのアクセスについて検証します。火葬場整備により発生する交通量について、石切陸橋北交差点の各地点交通容量比と交差点需要率を算定し、交差点の飽和状況を評価します。表の結果より、各地点交通容量比と交差点需要率ともに上限値を超えていないため、問題なく交通処理が可能であると言えます。

最後に周辺環境への影響についてです。近年では技術の革新により、火葬炉設備の環境性能は格段に向上していますが、都市計画決定区域の周辺環境保全の観点から、周辺環境にどのような影響を及ぼすかについて、大気質、騒音、振動、悪臭の各項目について生活環境影響調査を行いました。いずれの項目においても、各表の結果のとおり、生活環境の保全上の目標と整合が図られる結果となっております。

以上のことから、新斎苑建設予定地が都市計画決定する火葬場の位置として適正であるため、こちらを都市計画決定区域としました。

最後に、都市計画に関する手続きについて、説明いたします。

はじめに、本日の都市計画審議会に至るまでの都市計画手続きの経過を説明いたします。令和7年9月7日日曜日と9月8日月曜日に説明会を開催しました。説明会では、主に、土壌汚染、区域、位置、公聴会の意見書の提出、都市計画審議会、地価への影響等について質疑がありました。次に公聴会について、令和7年9月10日水曜日から24日水曜日まで公述及び傍聴申出を受け付け、3名の公述申出と4名の傍聴申出があり、令和7年10月9日木曜日に実施しました。公述人の意見とそれに対する市の考えの全文は、お配りした資料に記載しております。そのうち、今回の都市計画決定に係る公述の要旨とそれに対する市の考えについて説明いたします。

意見1、火葬場の位置について 火葬場は、住宅から程遠い山中などの地域に新設すべきである。との意見に対する市の考えとして、火葬場の位置の選定については、令和7年2月に策定した東大阪市斎場整備基本構想（改訂版）および東大阪市新斎苑整備基本構想において、「関係法令への適合」「敷地条件」「アクセス条件」「災害時の機能維持」「その他経済性、工事の容易さ等」の選定条件を設定し、評価を行った上で当該位置を選定しています。次に意見2、地価への影響について イメージが影響を及ぼし不動産価値の下落があった場合、市はどのような対応をされるか。との意見に対する市の考えとして、地価は、様々な要因で決まることから一概に火葬場が要因で地価が下がるとは言えないため、地価の変動があった場合における補償等の対応は考えておりません。プラスの要因となるよう、整備事業において、敷地内の緑地整備や周辺整備等により良好な空間整備に努めてまいります。次に意見3、区域範囲について 憩いの場を整備するには狭いため、敷地北側にあるグラウンドも区域に含めてほしい。との意見に対する市の考えとして、区域は、人々が集える憩いの場を創出するための緑地や外構整備を考慮した上で設定しています。また、グラウンドは、現在も利用されているため、区域に含めておりません。最後に意見4、交通影響への対策について 火葬場建設により交通渋滞が発生することを懸念する。との意見に対する市の考えとして、火葬場の建設により発生する交通量について、大阪外環状線からのアクセス経路となる石切陸橋北交差点が渋滞なく処理できるかについて、交通

量調査を実施し、交差点の各地点交通容量比と交差点需要率を評価したところ、問題なく交通処理が可能であるとの結果となっております。

以上より、これら公述内容に対する都市計画案の変更は行っておりません。

その後、都市計画法第19条に基づく知事協議を行い、令和7年10月28日火曜日に異議なしとの回答をいただいております。そして、11月4日火曜日から11月18日火曜日までの2週間、案縦覧を実施しました。縦覧期間中の意見書の提出は、ありませんでした。

本日の都市計画審議会でご了承いただければ、都市計画決定告示に向けた手続きを進め、令和8年2月頃の告示を予定しております。

以上で、議案第1号の説明を終わらせていただきます。

<議長>

説明ありがとうございました。説明が終わりましたので、審議を始めたいと思います。委員の皆様、ご意見ご質問ございませんでしょうか。

<委員1>

確認をさせていただきたいことが何点かあります。まず配布していただいているスライドの新斎苑建設の検討経緯のところ、選定条件の設定でAからEまでの5つの候補地について検討いただいている中で、この三角の印が意味するものについて確認させてください。特に(5)のその他の経済性、工事の容易さ等のところで②の用地買収等による遅延の恐れがないことについて、現在公有地で、大部分がすでに更地になっているという状況の中で、三角の意味を教えてくださいというのが一点です。

それと、搬入橋の方から外環状線の石切交差点に至る建設地内の現況道路部分ですね、これはいわゆる公衆用道路なのかどうなのか、それが区域に入っているということの意味合いを少し教えていただければなということです。

最後に、都市計画決定区域の周辺地域への影響の確認のところ、土地利用の現況を調査いただいて非常にわかりやすくなっております。例えば建築基準法第48条但し書き許可などで、どの範囲の方々の意見を聴取するかという事例を幾つか把握しておりますけれども、東大阪市さんは100メートルの範囲をここに書き出されていますから、その根拠となるものがあれば教えていただきたい。以上3点でございます。

<事務局>

まず搬入橋から東の一部道路区域のように見えるところなんですけれども、こちらは公衆用道

路ではなくて、一般歩行者の方は通行ができるようにはなっており、下水などが通っている公共的な空間とはなっておりますが、道路として認定しているものではございません。ですので、歩行者であるとか自転車の方々については通行ができますが、バリカーなどが設置されておりまして、車両が通行するということができないような状況となっております。ただですね、現状は歩行者の方が利用されて、現に通過されているといったところで、外観的には道路形態に見えるといったところもございまして、そこは、区域には含ませていただくんですけども、火葬場整備の際に、この通行、現状通行されている方々についても配慮した上で土地利用計画については考えていきたいといったところとなっております。

次に100メートル範囲の質問につきましては、本市の墓地埋葬に関する条例で、住宅であるとか、福祉施設から100メートル以内のところに火葬場を建築してはならないと、原則論にはなるんですけども、そういった規定がございまして、そちらに基づいて周辺100メートルのところに、そういった住宅などが無いといったところを確認しております。

もう1点、建設地の選定における三角の意味については新斎苑整備課の方でご回答させていただきます。

<説明課>

三角になっている意味でございまして、土壌汚染区域であること、また、し尿処理施設があったところに杭が残っています。その杭撤去の対策等に費用と期間が必要となる可能性があることから三角という評価をさせていただいております。

<委員1>

よくわかりました。念のためですが、先ほど2番目に回答いただいた、現況道路だけでも公衆用道路ではないとのこと。ただ、これまで自転車或いは歩行者の通行があつて、長年そういう状況が続いている実態があるという場合には、これまでの公共施設整備では、できるだけこれまでの機能を損なわない形で対処されていると思いますので、整備段階においてご配慮いただければというふうに考えます。

<委員2>

ご説明ありがとうございます。1点だけ確認させていただきたいのですが、先ほどの表を見るとAとEでほぼほぼ二択っていうのが現実的な回答だったと思うんですけど、これ何が決定的な差になったかっていうと、おそらくバツがついている、十分な広さを有する敷地であること、ここが大きなポイントなのかなと思うんです。ただ、候補地の抽出条件で面積条件を設けているにもかかわらず

ず、敷地の面積の基準のところでもたまたまマルとバツが決定的についてしまうという、この辺の整合性はどういうふうに理解したらよろしいでしょうか。

<説明課>

まずは候補地としましては3,000㎡ということで抽出はさせていただいたんですが、やはり単に建物を建てるだけじゃなくて、周辺緑地や広場を一体的に整備するという意味で、なるべく広めの土地で建設したほうが良いということで評価をさせていただいた結果が表の結果となります。

<委員2>

承知しました。ありがとうございます。

<委員3>

2つございます。先ほどから議論しているこの表において、結果的に候補地が選定されたときに三角の評価がありますが、今回具体的に設計や構想等を進めていく中で、その三角の3点について、より改善するような方向に設計を考えると、別の手段をもとにその影響についてできるだけ軽減するような方法をとるとか、そういった対応がどのように行われたかについて、現時点の内容で結構ですのでご説明いただければと思います。

それから2点目は、今回の法律の手続き内容についてはご説明いただきましたが、途中で市民の方とワークショップをされているという説明があったと思います。これもまた一例で結構なのですが、ワークショップでどのような意見があり、それについてどういうふうな結果となったのか、その経緯についてもご説明いただければと思います。

<説明課>

1点目でございますが、例えばアクセス条件で三角の評価をさせていただいていますが、現状の接続道路がアクセスしにくいということもありますので、道路の拡幅を現時点では検討しておりません。

もう1点のワークショップにつきまして、主な意見としましては環境への配慮という点で、定期的なモニタリングや太陽光発電の設置などといったご意見があったのと、施設名に地名を入れて欲しくないというご意見や、先ほども話がありましたけども公害対策、あと、斎場のイメージの払拭ということで公園も一体として整備して欲しいといった、一般的な嫌悪施設のイメージを払拭して欲しいというような意見がございました。

<委員3>

多くの方々からご意見があって、それだけで終わるのはいかがかなと思います。というのは、こういった施設はもちろんできる前からいろんなご意見を伺い、市民の方々もその計画や構想に参画していくというのがいいと思うのですけれども、実際具体的にでき上がって運用が始まると、それまで思ってもみなかったことについて、良い方向にいけばいいのですが、思っている以上に違ったというようなことが出てきますと、その運営に関して、少し問題を抱えてくることになります。具体的な形で事業が進み始めて問題点がより明確になった場合には、市民の方々それぞれの考えが変わったり、懸念事項だったことが明確に問題事項になっていったりするというようなことも考えられますので、市民の方々からのご意見を丁寧に引き継いでいただいて、実際にプロジェクトが進んだ際にも丁寧な対応をしていただきたいと思います。市民の方々からの意見は今後事業を進めていく上で十分なヒントになろうかなと思いますので確認させていただきました。

<委員4>

念のため確認させていただきたいのですけれども、前提となっている設定のところ、土壌汚染が後から判明したという話をご説明いただいたかと思いますが、もうすでにそれは除去ができていいのかご説明いただけたらという点と、この選定の三角のところは土壌汚染が考慮されていたというふうな理解でよいかどうか。先ほどの議論にあったその他の②のところの三角は土壌汚染があったことを含めてのという理解で合っているかどうか、念のためご説明いただければと思います。経済性、工事の容易さ等というところの①②③の項目には土壌汚染という項目はないのですが、この②のところでは遅延の恐れがないかどうかで、その点を考慮いただいたという理解でいいかどうか併せて教えていただければと思います。

<説明課>

土壌汚染につきましては、土壌汚染調査の結果、ダイオキシン類等の汚染は確認されませんが、過去にし尿処理施設がございましたのでその埋設物があった地点では土壌汚染が一部確認されております。中央部分について土壌汚染は無く、現状のまま問題はありません。調査結果をもちまして、市の公害対策課に区域指定申請を行いまして、健康被害の有無について判断いただいたところです。健康被害はなく、実際の工事の際に届け出を有する形質変更時要届出区域に指定されています。今後工事する際につきましては、適切に措置して対応していきたいと考えております。評価につきましては、これに伴ってその工事が遅れるってということは、現状ベースでは考えておりません。

<委員4>

土壌汚染対策の工事が必要な程度ではないということを説明いただいたので、ここでは含めていないということで理解しました。

<議長>

先ほどのワークショップでご意見が出ているって説明がありましたけれども、これから設計していく段階で、市民の皆さんに対して理解を求めるために説明していくとか、何かアイデアだとか出していただけるといことは考えておられるのでしょうか。

<説明課>

来年度以降につきましても、引き続き住民説明会を開催していきまして、事業の進捗を随時共有させていただきながら、ご意見を賜りながら進めていきたいと考えております。

<委員1>

土壌汚染の件で念のために確認ですが、検査されたところはそれまでに水槽、或いは施設があったところで、おそらく化学物質の影響ということだろうと思います。火葬炉が12炉ぐらいの大きさの建物なのでそんなに地下を掘削されるようなことはないと思っています。ただ、掘削すれば自然由来の鉛とかが出てくる可能性が高い地域で、敷地内での処理で対応できる範囲だというふうには思っているのですが、そういう形で経済性を検証されているという理解でよろしいですね。

<説明課>

ご指摘の通りでございまして、過去にし尿処理施設があって、その施設が廃止されたときに土壌汚染の調査をしております。その際に、有害物質があるということが判明していた部分につきましては調査を行っており、その部分につきましてはもちろん斎場の建物を建てることから外すことを想定しております。

<議長>

その他ご意見ありませんか。

特にご意見がないようですので、お諮りいたします。

付議案件となっております、議案第1号「東部大阪都市計画火葬場の決定について」の件につきましても、原案のとおり決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「東部大阪都市計画火葬場の決定(東大阪市決定)について」の件につきまして、原案のとおり決めます。

<議長>

続きまして、議案第2号「東部大阪都市計画道路の変更について」の審議となりますが、議案第3号「東部大阪都市計画道路大阪八尾線の変更について」は、議案第2号に関連した内容であるため、議案第2号及び3号はまとめて審議させていただきます。それでは、議案第2号「東部大阪都市計画道路の変更について」及び議案第3号「東部大阪都市計画道路大阪八尾線の変更について」の説明を求めます。

<事務局>

ただいまから、議案第2号 東部大阪都市計画道路の変更(東大阪市決定) 議案第3号 東部大阪都市計画道路大阪八尾線の変更(大阪府決定)に関して、ご説明いたします。まず、議案第2号の本市決定分からご説明いたします。

それでは、前方のスクリーンをご覧ください。次第に沿ってご説明します。都市計画道路の変更を行うにあたり、都市計画道路の必要性の検証を行いましたのでその検証方法について、ご説明いたします。

今回、都市計画道路の見直しを行うために、東大阪市都市計画道路見直し基本方針を令和6年5月に策定しております。この基本方針は、令和6年5月20日の都市計画審議会にて諮問し決定したものです。この方針で定めた評価フローに沿って、見直し対象路線の抽出、将来まちづくり計画との整合性の検証、道路機能の検証、廃止による影響の検証を行うことで存続か廃止かを判断いたしました。

同様に都市計画道路の一部である駅前交通広場についても検証を行っています。基本方針に基づき見直し対象路線を抽出した結果、赤線で示した路線と、紫で示した駅前交通広場が見直しの対象となりました。対象路線については、他の都市計画道路や主要道路との交差点間で区間分けを行い、未着手区間である点線で示した箇所が含まれば見直しの対象とし、交差点間ですべて整備済みであれば見直しの対象外となっています。対象路線は15路線で区間数が30区間、駅前交通広場は7カ所が対象となります。

必要性の検証における評価基準についてご説明いたします。将来まちづくり計画との整合性

の検証としては、本市の将来まちづくり等に適合するかを評価項目とし、評価基準としては都市計画マスタープランに示す事業にあげられているか、また、総合計画の実施計画にあげられているかを評価しました。この基準を満たす路線は、市として事業を実施することが上位計画で示しているため、道路機能の評価を行わずに存続となります。

次に、本市の将来像を踏まえた道路機能の検証として交通機能の評価についてご説明します。2-1 物流拠点や産業拠点から広域都市軸へのアクセス向上に資する道路であるかという評価項目に対しては物流拠点や産業拠点と物流軸を結ぶ路線であるかを評価基準として評価を行いました。その他の交通機能の評価項目に対しても、それぞれの評価基準をもとに評価しています。道路機能の評価としては交通機能と同様に、都市環境機能、都市防災機能、市街地形成機能につきましても、評価基準をもとに道路機能の有無を検証しています。

続いて、2番の検証結果をご説明します。今回の見直しにおいて、廃止と評価した路線は2路線です。1つ目が、柏田長瀬線で、全線廃止となります。2つ目が、南山麓線でこちらは、東花園枚岡神社線との交差点より南側の区間を廃止と評価しています。その他の路線や駅前交通広場については存続と評価しています。

それでは、廃止と評価した路線について、それぞれご説明いたします。まずは、柏田長瀬線についてご説明します。図の赤線で示した路線が柏田長瀬線です。柏田長瀬線は、大阪八尾線を境に、西側を区間①、東側を区間②として分割し、それぞれ評価を行いました。区間①については、図の灰色で示したところが、ものづくり推進地域に指定されていることから、交通機能の評価項目である、物流拠点や産業拠点から広域都市軸である大阪中央環状線へのアクセス向上に資する道路であるとして評価しましたが、ものづくり推進地域内で近接している大阪八尾線を代替路線と評価したことからこの機能については評価されませんでした。

次に区間①、②共に、乗降客が2万人以上の鉄道駅である、近鉄長瀬駅に接続する両側歩道の路線ということで評価しましたが、駅に対して同じ西側の太平寺上小阪線、足代金岡線を代替路線と評価しました。その他に評価できる道路機能が無いことから柏田長瀬線は必要性が低いと評価しました。廃止による影響の検証としては、これらの区間と接続する他の路線の評価に影響を与えなかったため、廃止による影響もないと判断し両区間を廃止と評価しました。柏田長瀬線の廃止に伴い、大阪八尾線に影響が出た為、大阪八尾線の一部区間についても廃止することとなりました。こちらに関しては議案第3号の内容となります。

大阪八尾線は図のオレンジで示した路線です。起点が大阪市との市境である岸田堂西2丁目、終点が長瀬町3丁目の延長1030mの道路となっています。今回、一部区間を廃止する、緑の線で囲った箇所を拡大しご説明いたします。

大阪八尾線がオレンジの部分となります。赤で示した柏田長瀬線と大阪八尾線の隅切り部が

柏田長瀬線の廃止により不用となったため、この隅切り部を含む延長としては50mの区間を廃止し、図のように終点の位置を変更するものです。大阪八尾線については大阪府が計画の決定権者となるので、大阪府で廃止の手続きを行っています。大阪八尾線に関して、これまでに行った都市計画の手続きをご説明します。公聴会は公述申出が無かったため開催されていません。法17条による案の縦覧に対しても意見書の提出はなかったとのことです。現在は大阪府から本市に対し、法第18条に基づく意見照会をいただいていますので、本審議会での結果を踏まえ回答いたします。

続いて、本市決定の南山麓線についてご説明します。南山麓線は北側は府決定の枚岡駅前線に接続し、南側は八尾市の都市計画道路と接続する路線となっており、東花園枚岡神社線との交差点で区間分けを行い評価しました。区間①については、大阪府決定路線である枚岡駅前線とのネットワークを評価し存続としています。区間②については、八尾市の都市計画道路と連結する路線として評価されますが、隣接市へのアクセス道路は、並行する旧の大阪外環状線を代替路線と評価し、その他に評価できる機能がないことから、本区間については必要性が低いと判断しました。また、廃止による影響もないと判断し、区間②を廃止と評価しました。

こちらの表はすべての路線についての評価結果です。将来まちづくり計画と整合する路線、道路機能が1つでも評価できる路線は必要性が高いと評価しております。

こちらが見直しの案です。15路線のうち、13路線が全区間について存続となりました。一部廃止としては南山麓線が、2840mの区間を廃止とし、170mの区間を存続としました。柏田長瀬線については、1340mの全区間を廃止としました。今回廃止する区間は合計で4,180mとなります。

こちらが駅前交通広場についての評価結果です。道路と同様に、将来まちづくり計画と整合するもの、広場機能が1つでも評価できるものは必要性が高いと評価しており、すべての駅前交通広場である7カ所、23,700m²について、存続としました。以上が見直しの案となります。

こちらが見直し後の都市計画道路網となります。補足となりますが、都市計画道路だけで見ると、ところどころでネットワークが途切れている箇所があるように見えますが、今は都市計画決定をしていない主要な現道があるので、それらを赤で表示すると、道路ネットワークが見やすくなるのではないかと思います。

続いて、3番の経過と今後の手続きについてご説明します。令和7年の8月3日と5日に今回の内容についての説明会を開催し、それぞれ10名、4名の方が来場されましたが、質問や意見はございませんでした。都市計画公聴会を令和7年9月11日に開催予定でしたが、公述申出が無かったため中止いたしました。令和7年11月4日から18日までの2週間、都市計画案の縦覧を行い、意見書の提出が1件ありました。意見書の要旨については、別途ご説明いたします。本

審議会を経て、都市計画変更告示を令和8年4月～5月頃に予定しております。

それでは、都市計画法第17条第2項の規定により提出された意見の要旨と、東大阪市の見解をご説明いたします。意見については1名の方から南山麓線に関して3点ほどいただいています。

1点目としまして、代替路線とした旧大阪外環状線は瓢箪山駅付近がアーケード商店街で通行不能な区間があることや、商店街以外の区間も歩道がなく狭いため、車・自転車・歩行者が近接し危険であり代替路線として不適當。との意見をいただきました。それに対する市の見解をご説明いたします。隣接都市間相互の円滑な交通処理を行うための交通機能のみを評価しており、同機能の代替路線を評価しているため、指摘されている機能について評価を行ったものではありません。商店街の区間は規制によるもので、評価に影響を与えるものではありません。代替路線については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果を踏まえ検討しており、旧大阪外環状線や大阪外環状線は、令和3年度時点で混雑度が非常に低く、将来も減少傾向にあると見込まれていることから代替路線として評価可能としています。

2点目としまして緊急交通路確保のため南山麓線は必要とのご意見をいただき、市の見解としては、緊急交通路については、「東大阪市地域防災計画」において、大阪外環状線を広域緊急交通路に、旧大阪外環状線を地域緊急交通路に指定しており、南山麓線を緊急交通路に指定する計画はありません。地域の防災面や交通安全については道路拡幅等を個別に判断するなどし、交通安全対策事業などを実施してまいります。

3点目としまして、南山麓線の位置は、現在の計画より西に寄せるべきで、さらに新たに東西道路の都市計画決定も行うべき。との意見をいただき、市の見解としては、新たなまちづくりに関する計画が定められるなど、都市計画として道路の必要性が高まれば、事業化の目途と合わせて新たに計画を定めるものと考えております。

以上で、議案第2号、第3号の説明を終わらせていただきます。

<議長>

説明が終わりましたので審議を開始致します。委員の皆様ご意見ございますか。

<委員3>

2点確認のための質問と、1点はコメントです。1点目ですけれど、都市計画道路を評価するにあたって、将来のまちづくり計画、特に立地適正化計画との整合の話ですが、廃止候補に挙がっている都市計画道路を前提として、将来まちづくり、立地適正化計画が決められてはいないか、ということを確認したいと思います。つまり、道路があるから立地適正化計画が成り立つ、立地適正

化計画があるから道路が存続だっというロジックになっていないだろうかという確認です。

2つ目は、意見書のご質問とはちょっと違う意味での代替路線についての質問ですが、代替路線があるから廃止して大丈夫といったときの、代替路線と主要道路との交差点容量も大丈夫かということが確認されているかについてです。

3点目は、これはもうコメントに近いのですが、今、都市計画道路については、確かに歩行者や自転車の安全性や利便性の向上という項目はあるものの、自動車を中心とした評価体系になっています。しかし、これからの都市計画道路は、車中心の道路というとらえ方よりも、やはり歩行者中心とか、バリアフリーであるとか、新しい移動手段への対応など、考慮すべき人たちが極めて多様になっていきますので、都市計画道路の評価における自動車以外の方々への配慮の項目はより重要視されていく時代になってくるのではないかと思います。今日の判断についてはこれで良いと思いますが、今後、同様の評価をされる中でこういった視点は重要視されるべきだというコメントです。

<事務局>

まず1つ目の将来まちづくり、立地適正化計画との整合の件につきまして、完全に都市計画道路網と立地適正化計画の計画自体が関係ないというところではないのですが、本市は鉄道網が発達していることと合わせまして、交通機関といたしましても高速道路や、主要な幹線道路というのがございまして、こちらを物流軸であるとか、交通軸として位置付けさせていただいております。それらの道路につきましては、もちろん立地適正化計画の方向性の中で、まちづくりにどういうふうに活かしていくのかというところを大前提に考えさせていただいておりますが、個別の幹線道路につきましては、大きく立地適正化計画に影響を与えるものではないといったところとなっております。

2点目の代替路線の混雑度についてですが、まず本市の主要幹線道路の交通量につきましては、人口減少であるとか、自動車の利用者数の減少といったところでコロナ禍を経て、よりそれが顕著に表れてきており、平成27年から令和3年においても全体として10%以上交通量が減少しております。今回その代替路線における混雑度のところについては確認させていただいております。混雑度が1を超えますと渋滞が顕著に現れてくるので、そこは注視しなければならないのですが、代替路線の混雑度といたしましては、1を大きく下回るような状況となっております。この傾向につきましては今後も続いていくことを想定しておりまして、委員ご指摘いただきましたその個別の交差点容量については各交差点の検証といったところまでは行ってはいないものの、大きく交通量としては減少していく、また混雑度としても減少が見込まれているといったところから支障がないという判断をしております。

最後にコメントとしていただいた今後の道路網の考え方として、車中心から人中心のといった

観点は必要とは思いますが、そちらにつきましては、今後我々都市計画を進めていくに際しまして、人中心のまちづくりであるとか、またグリーンインフラの整備であるとか、活力ある拠点の整備といったところはやはり検討すべき必須事項となってくると考えておりますので、それらの観点につきましては今後しっかりと持った上で、都市計画を進めていきたいというふうに考えております。

<委員1>

2点だけ確認をさせてください。いずれも南山麓線のことですけれども、まず八尾市側の都市計画との関連があって、接続する道路を計画されているわけですが、八尾市側の動向がどうなのかということです。東大阪市側はこれを廃止しようということですが、それによる八尾市側の影響がどうなのかということを見込みで結構ですので確認をさせてください。

それと同じく、この南山麓線沿いは都市計画図で見ると、住居専用地域ということですが、立地適正化計画、或いは災害関連の区域指定等との関係を念のために教えていただくとありがたいです。

<事務局>

まず1点目の八尾市の接続というところですが、今回2路線を廃止させていただいたところで、1路線目の柏田長瀬線につきましても大阪府決定の路線との接続というところがございまして、そちらについては大阪府と協議をさせていただいて、3号議案の大阪八尾線の一部廃止といったところとなっています。

南山麓線につきましても、八尾市の都市計画道路、楽音寺大竹線との接続があるといったところになっておりまして、こちらの廃止について検討している段階において、八尾市と協議をさせていただきました。今回の都市計画道路の廃止の影響を踏まえた上で、八尾市の方でどう判断するかというところを確認させていただきました。

八尾市といたしましても、そちらの都市計画道路が東大阪市の都市計画道路と接続していることから、ここが廃止されると接続する部分がなくなってくると。ただ、八尾市としても拠点への接続であるとか、その他道路機能として必要な機能があるかどうかについては、八尾市として検証した上で適切に判断、対応していくといったところを聞いております。東大阪市との接続といったところの部分ではなくなるのですが、八尾市側の道路としては道路の必要性を個別判断されていくといったところを確認しております。

2つ目の立地適正化計画との関係につきまして、今回対象となっております南山麓線はほぼ土砂災害警戒区域に入っております。かつ、このエリアに含まれていることから立地適正化計画の中での居住を誘導するような区域からは除外させていただいているといったところとなっております。

す。

<委員1>

八尾市さんの方で適宜ご判断をされるということで、一応協議済みということでしょうし、今お示しいただいたように、今後、宅地需要が単純に増加するというようなことにはならないという地域だということですね。周辺には土砂災害特別警戒区域も存在している、そういった状況からすると、もし宅地造成をするなら面的に整備することを考えていかないとだめで、都市計画道路の整備だけで云々というものではないというふうに理解いたしました、そのような理解でよろしいでしょうか。

<事務局>

委員のご理解の通りです。

<委員2>

まず1点目ですが、駅前交通広場の見直し結果一覧を見せていただきたいのですが、3-1のところですね、歩行者や自転車の安全性や利便性の向上のところ。感覚的な話で申し訳ないのですが、長瀬駅前交通広場に丸がついていて、弥刀駅前交通広場に丸がついていないというのは、個人感覚的には疑問です。どちらかというとなりの方が、危ないのではないかな、というふうに思っているのですが、まずこのあたり、どういう判断で丸がつくのか、選定理由を1点教えていただきたいと思っております。

もう1点が道路の柏田長瀬線についてですね。こちらは代替路線があるということですが、結局このあたりって、踏切とこの辺りの都市計画道路は切っても切り離せない関係にあるのかなと思っております。この代替路線、歩行者目線での代替機能があるというふうなお話をいただいたのですが、正直、車がかかなり激しい状態になっていまして、長瀬駅前線は線路の西側は一方通行になっていますので、実は道のことを考えると、柏田長瀬線を残す理由ってというのは、1点あるのかなというふうに私自身は感じています。なので、今回の決定をどうこうというわけではないのですが、やっぱりこの踏切をどう考えるかっていうことも、あわせて見解を述べる必要があるのかなというふうに思っております。これにつきましては、私からの意見となります。前半については質問でございますのでよろしくお願いいたします。

<事務局>

まず1つ目の、駅前交通広場の件ですけれども、長瀬駅と弥刀駅の交通広場で、丸がついているかついていないかの説明についてといったところですが、今回評価させていただいておりますの

が乗降客の多い駅に隣接する駅前交通広場について評価をさせていただいております。その評価基準といたしまして、直近の乗降客数として、1日あたり2万人以上の乗降客数のある駅について駅前としての歩行者や自転車の安全性や利便性の向上を図る必要があるかといったところで評価をさせていただいております。ご指摘の通り、実態として、駅利用者だけではなくてその駅周辺において、混み混みしているといいますか、通行の際に支障がある、自転車の方が非常にたくさんいらっしゃるというような状況は長瀬駅、弥刀駅両方に見られるところではあるのですが、今回の評価については、乗降客数の状況によって評価させていただいております。

併せまして、2点目のコメントをいただいた踏切の話ですけれども、こちらにつきましても、やはり踏切があることの影響として、委員ご指摘いただいた通り駅周辺の状況において長瀬だろうが弥刀だろうが踏切があるといったところが非常に大きく影響しているというふうに考えております。

近鉄大阪線に接しております道路についても、一方通行になっておるところについてはその踏切の影響によって、一方通行にならざるをえないといったところで一方通行になっているところがあるというふうに考えております。今回の柏田長瀬線の評価につきましても、歩行者の利便性といった観点で評価をさせていただいておりますので、代替機能があるというような評価をさせていただいておりますが、やはり今後、踏切部分の影響についてどう解消していくのか、今回の都市計画道路だけではなくて、今後のまちづくりを見据えた上で、検討を進めていかなければならないというふうには考えております。

<委員2>

承知しました。多分これ今出させていただいているのは、直近の乗降客数ですよね。たぶん最近見た市の資料で乗降客数ってどんどん減少してきているはずで、2万人という基準を続けると、ほとんどのところが消えていくのではないかなというふうに思っております。ですので、そういうデジタルの基準だけではなくて、実際足を運んでいただいて、アナログの判断、こういうのをちょっと加味していただけた方が、今後は良いのかなというふうに思いますので、そのあたり、またぜひご検討よろしくをお願いします。

<委員5>

駅前交通広場の機能について、具体的にどのような機能をイメージすればよいか、例えば俊徳道の駅前にも広場空間などがあるが、そういうイメージということか。

<事務局>

現在、駅前交通広場で供用されていますのが、一番わかりやすい例として布施駅のバス、或い

はタクシーの乗り場が設置されている部分をイメージしていただければ結構です。あと俊徳道につきましてもそうですし、永和においても当然形状は違いますが整備されています。今回対象としている瓢箪山であるとか額田についてはまだ未整備、計画のみということですので駅前広場というものは現状ないという状況でございます。

<議長>

俗に駅前広場と言われているものでは、まちづくりとして位置付けられて、しっかり整備されているものがいっぱいある一方、一般的にここが駅前広場だという形で、地元を受け入れられているような広場があります。布施駅の南側のところは都市計画として位置付けられた駅前交通広場としてイメージしやすい広場です。

他にいかがでしょうか。特にご意見がないようですので、お諮りいたします。

付議案件となっております、議案第2号「東部大阪都市計画道路の変更について」の件につきまして、原案のとおり決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2号「東部大阪都市計画道路の変更について」の件につきまして、原案のとおり決します。

続きまして、諮問案件となっております、議案第3号「東部大阪都市計画道路大阪八尾線の変更について」の諮問案件につきまして、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3号につきまして、原案に異議がないものといたします。

それでは、以上をもちまして本日の日程を終了いたします。議事進行にご協力いただきましてありがとうございました。