

第80、81、82、83号議案 関係資料

北部大阪都市計画道路の変更（高槻市決定）について

北部大阪都市計画用途地域の変更（高槻市決定）について

北部大阪都市計画防火地域及び準防火地域の変更（高槻市決定）について

北部大阪都市計画高度地区の変更（高槻市決定）について

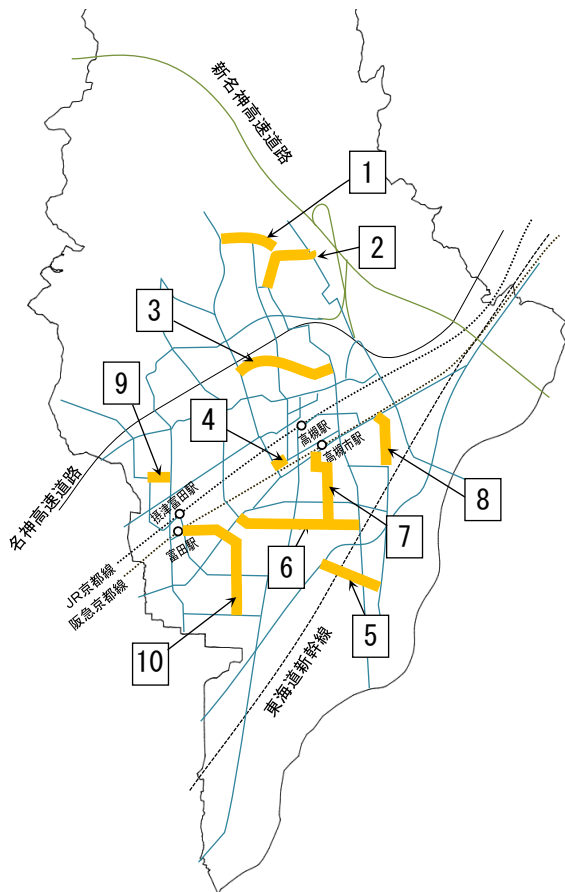
1 都市計画道路の見直しについて

1-1 主な経過

年月	主な経過
平成24年 4月～ 平成26年 4月～ 平成27年 1月 平成27年10月～ 平成28年 2月	大阪府が府決定路線の見直し素案を発表されたことを受け、高槻市が協議開始 高槻市が市域全体の都市計画道路網の見直し検討に着手 高槻市が「高槻市都市計画道路見直し基本方針」を策定 大阪府と高槻市が個別路線について協議を開始 高槻市が「高槻市都市計画道路見直し最終案」を公表
平成28年 7月、8月 平成28年 11月～12月	高槻市が都市計画法に基づく説明会を実施 高槻市が都市計画案の公告・縦覧を実施

1-2 平成28年度の都市計画変更内容

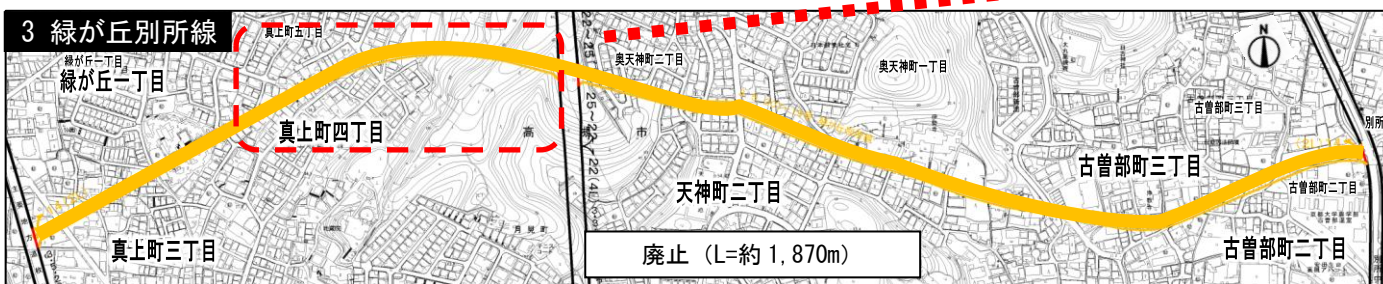
- ・平成28年度は、大阪府との協議が整った下記の10路線について、変更（廃止）と当該路線の廃止に伴う地域地区（用途地域等）の変更を行う。



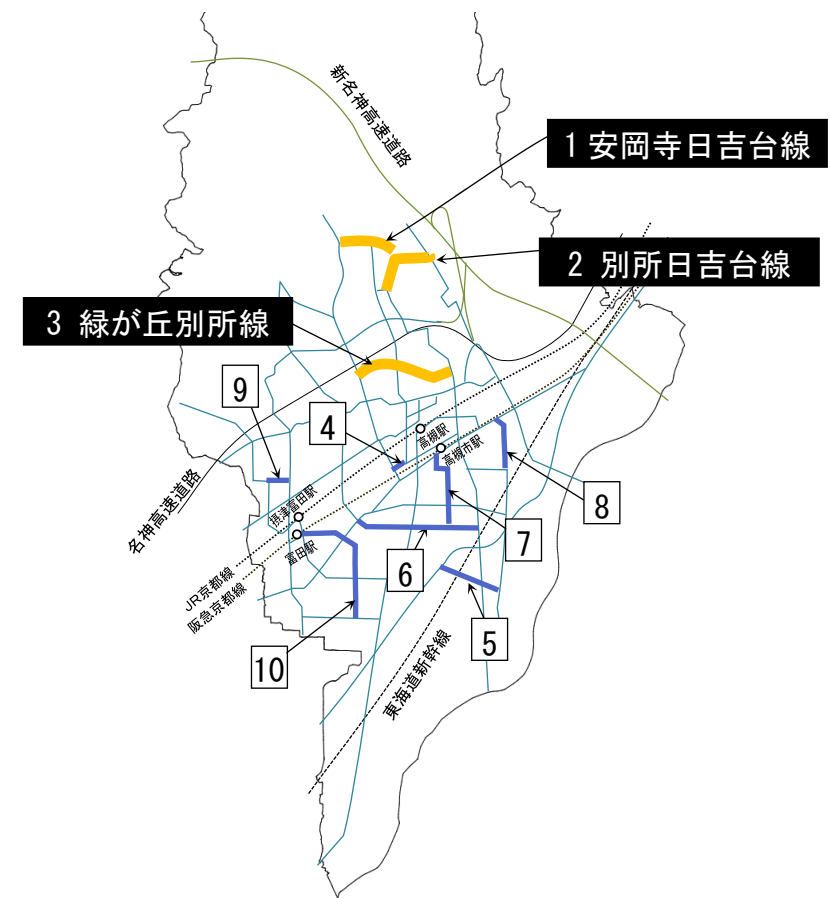
番号	都市計画名	主な変更内容	地域地区の変更		
			用途地域	準防火地域	高度地区
1	安岡寺日吉台線	廃止	—	—	—
2	別所日吉台線	一部区間の廃止	—	—	—
3	緑が丘別所線	廃止	有	有	有
4	阪急北側線	一部区間の廃止	—	—	—
5	大塚登町線	廃止	—	—	—
6	辻子下の口線	一部区間の廃止 名称の変更	有	—	—
7	北園西冠線	一部区間の廃止 名称の変更	—	—	—
8	野田大塚線	一部区間の廃止 名称の変更	—	—	—
9	宮田塚原線	一部区間の廃止	有	—	有
10	富田牧田線	一部区間の廃止 名称の変更	有	—	有

変更内容

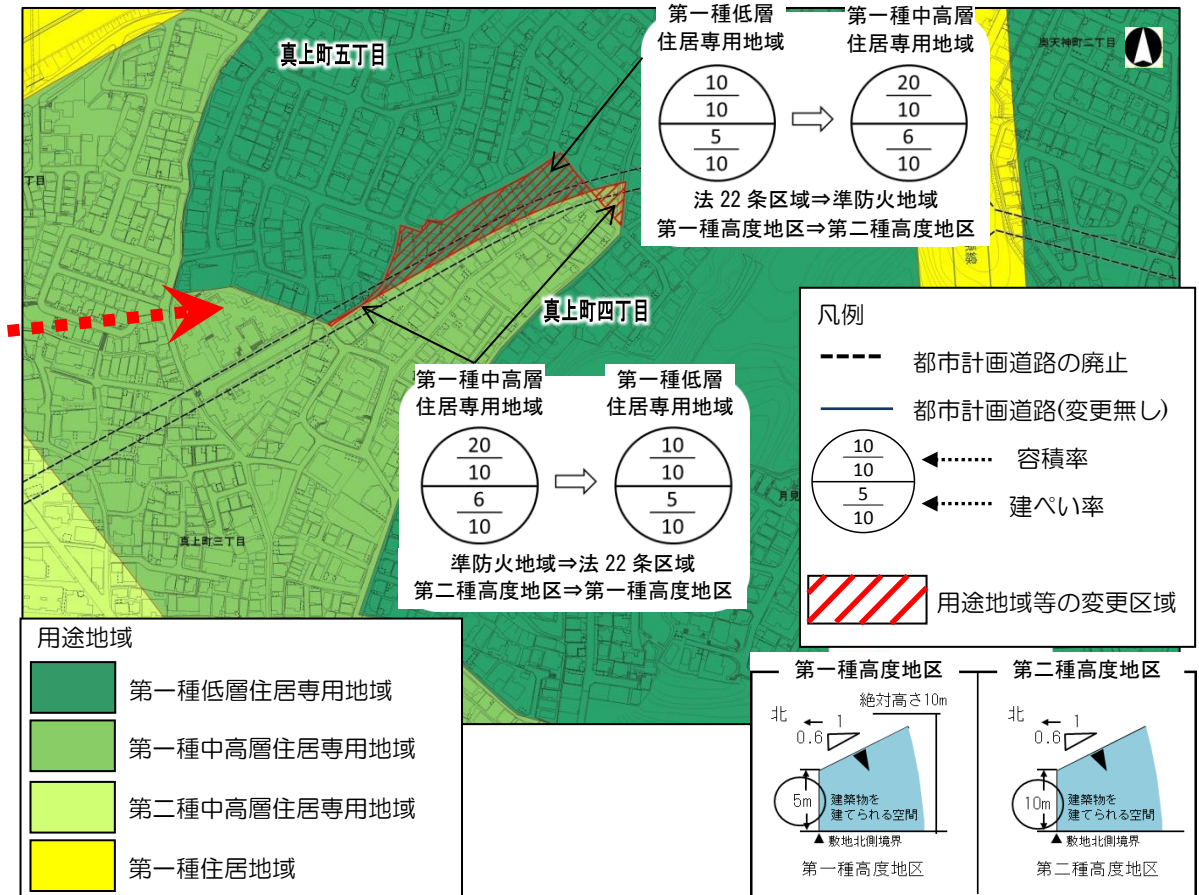
○都市計画道路の廃止



位置図

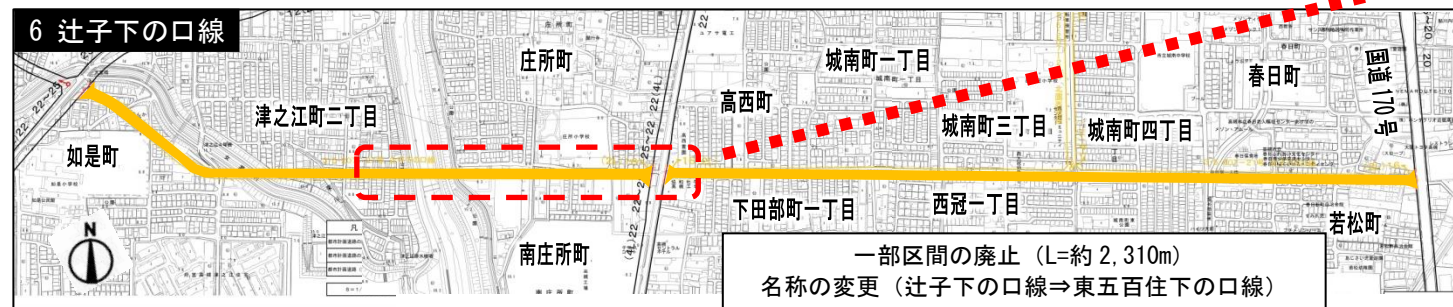
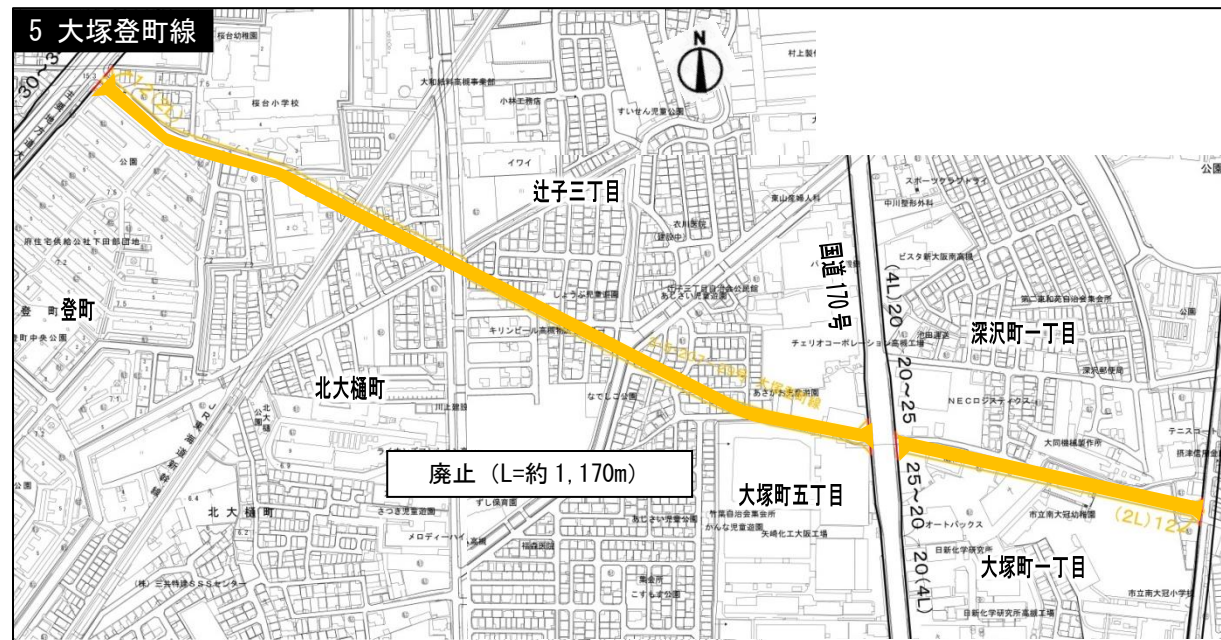
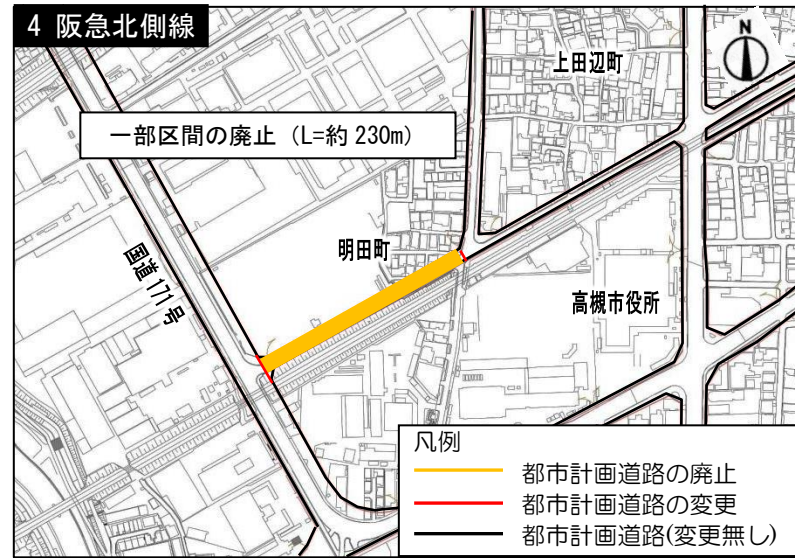


○用途地域、準防火地域、高度地区を変更する区域

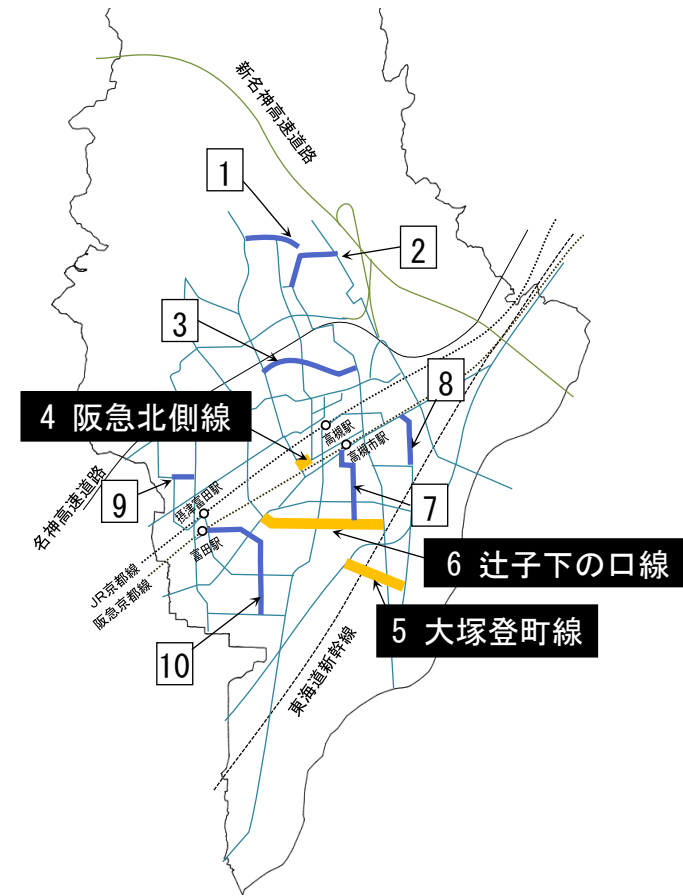


変更内容

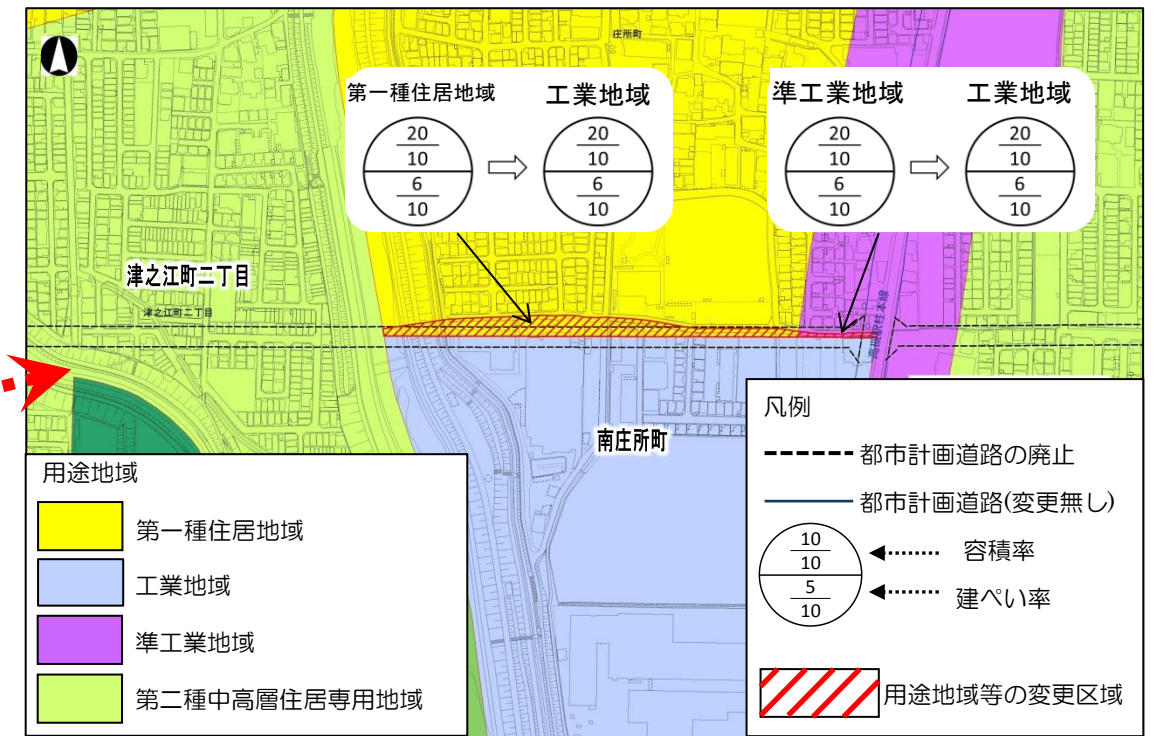
○都市計画道路の廃止



位置図

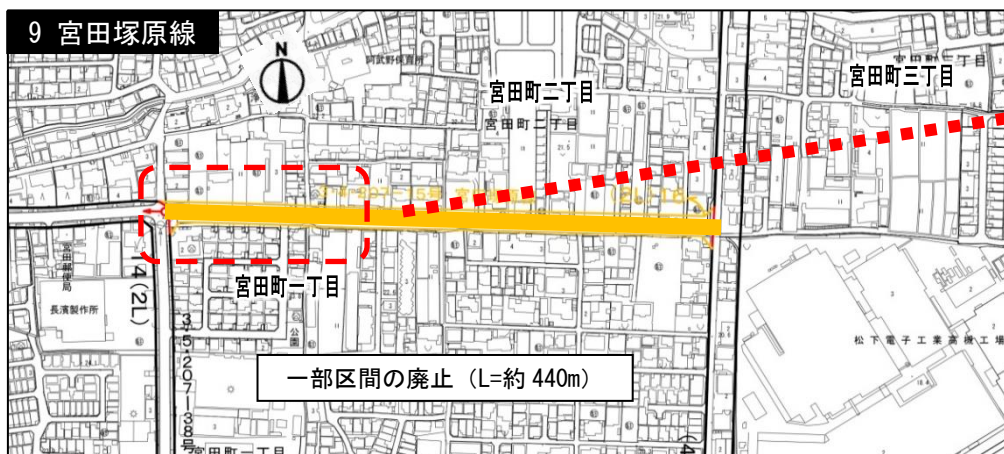
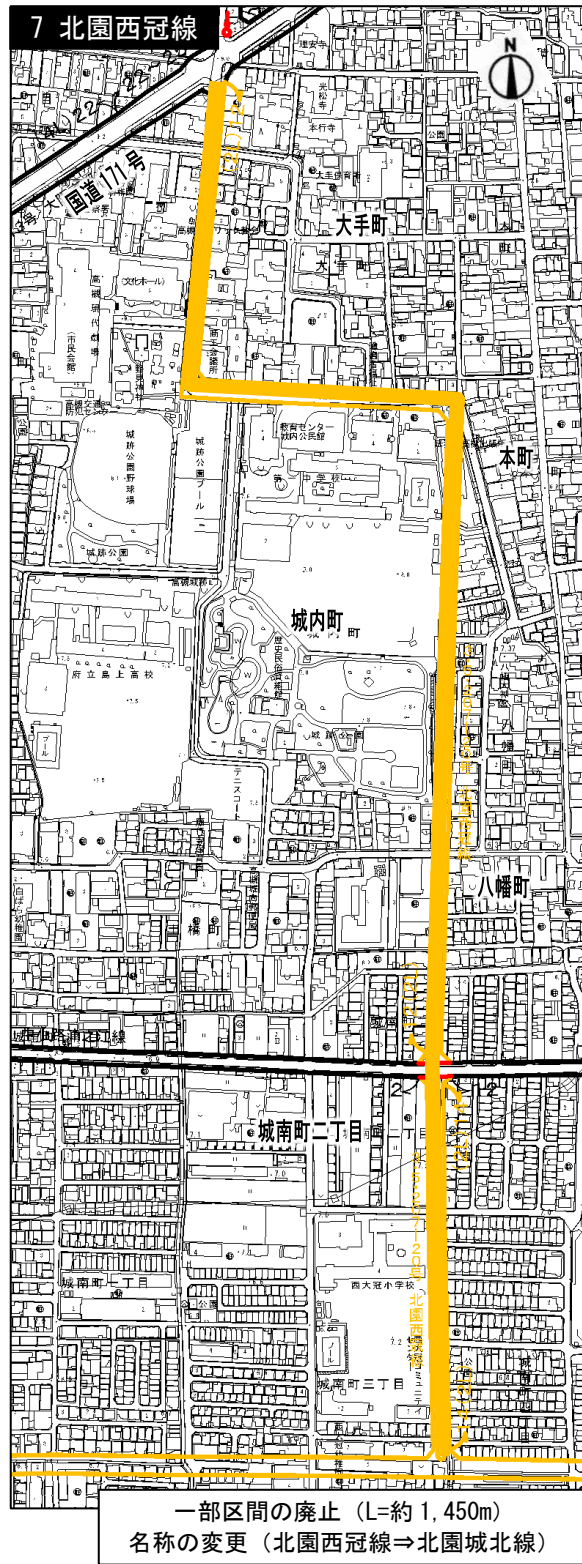


○用途地域を変更する区域

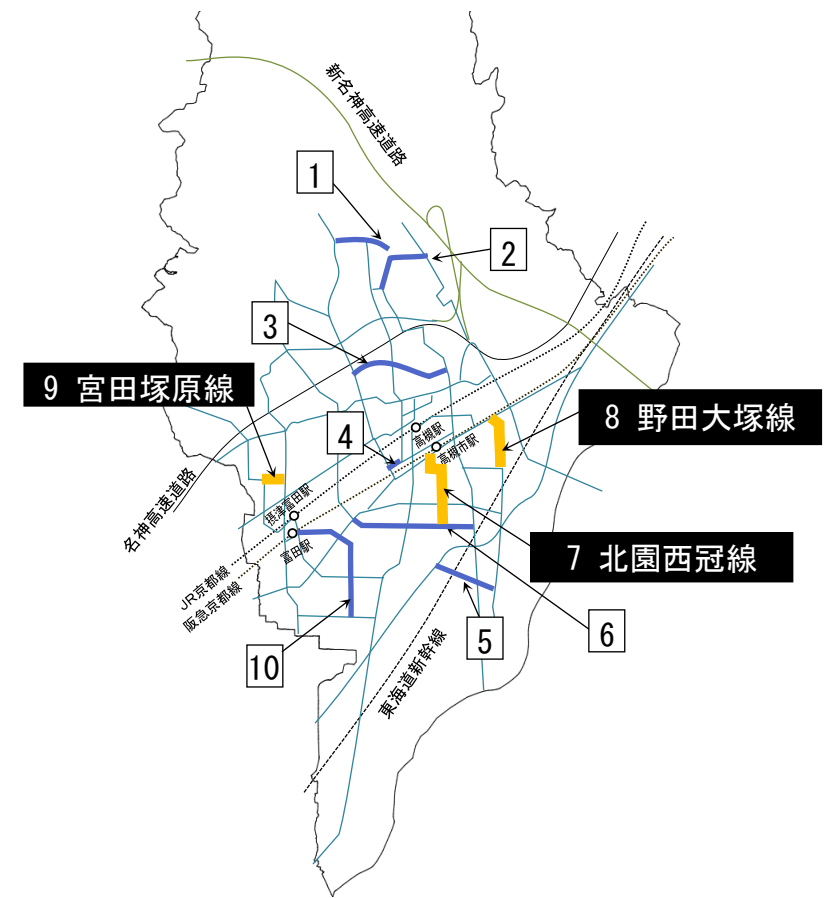


変更内容

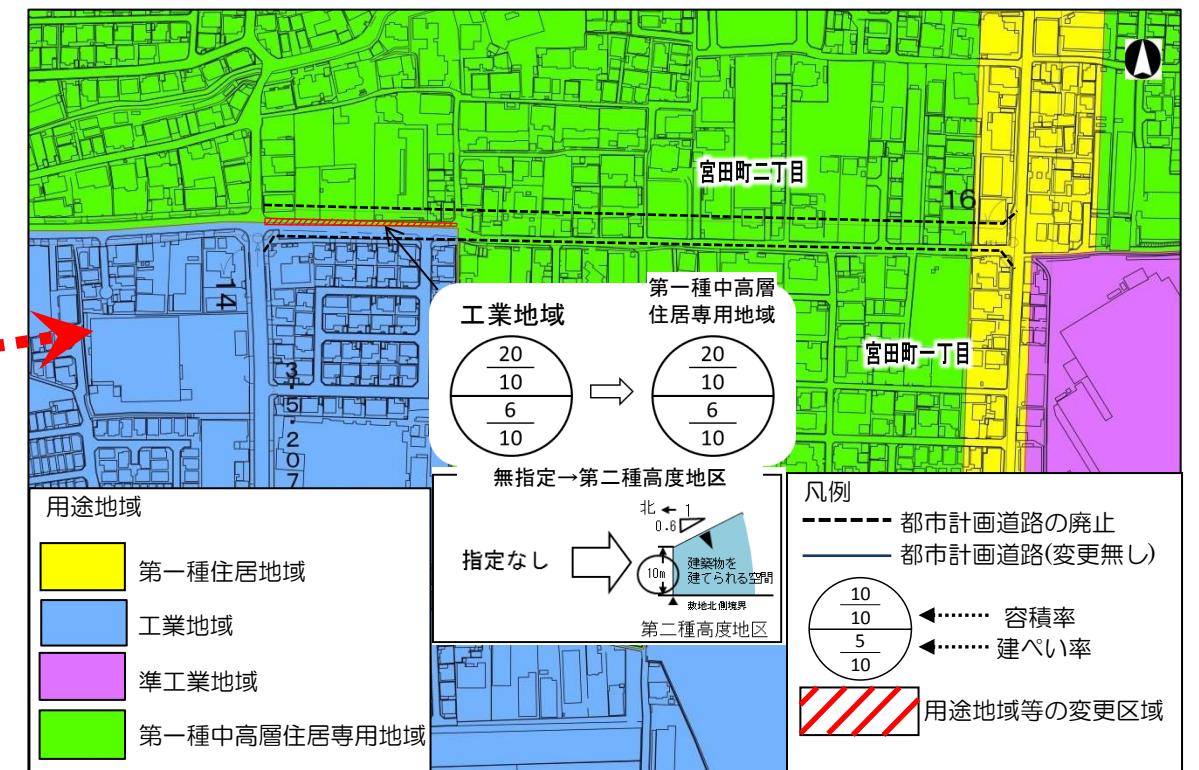
○都市計画道路の廃止



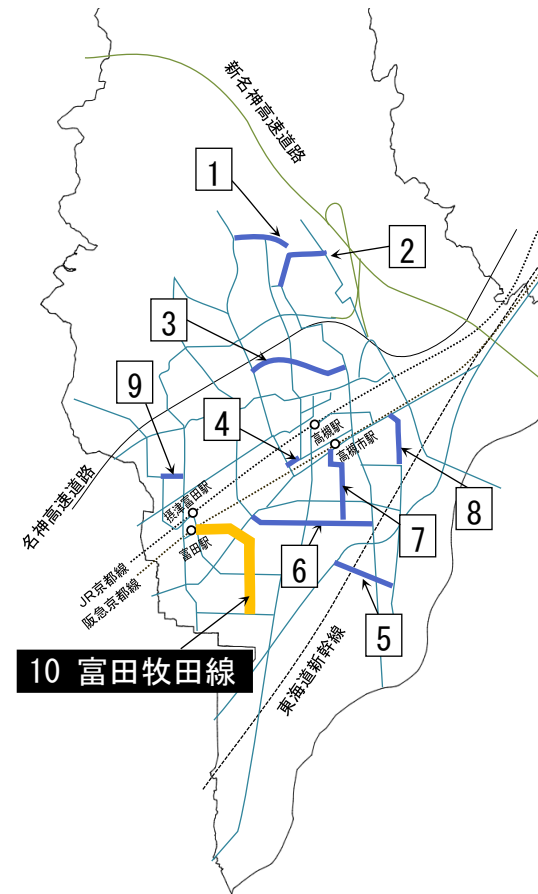
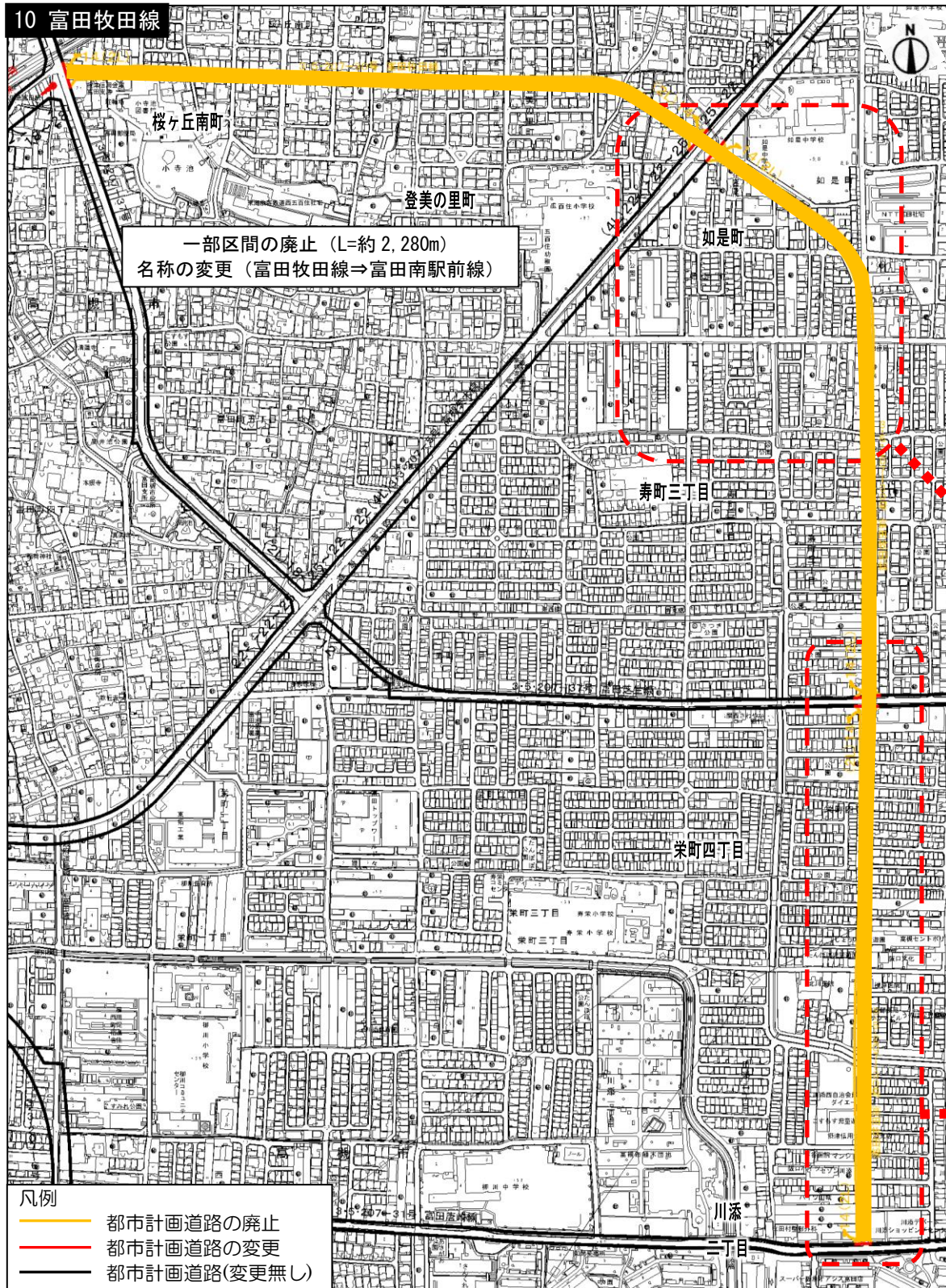
位置図



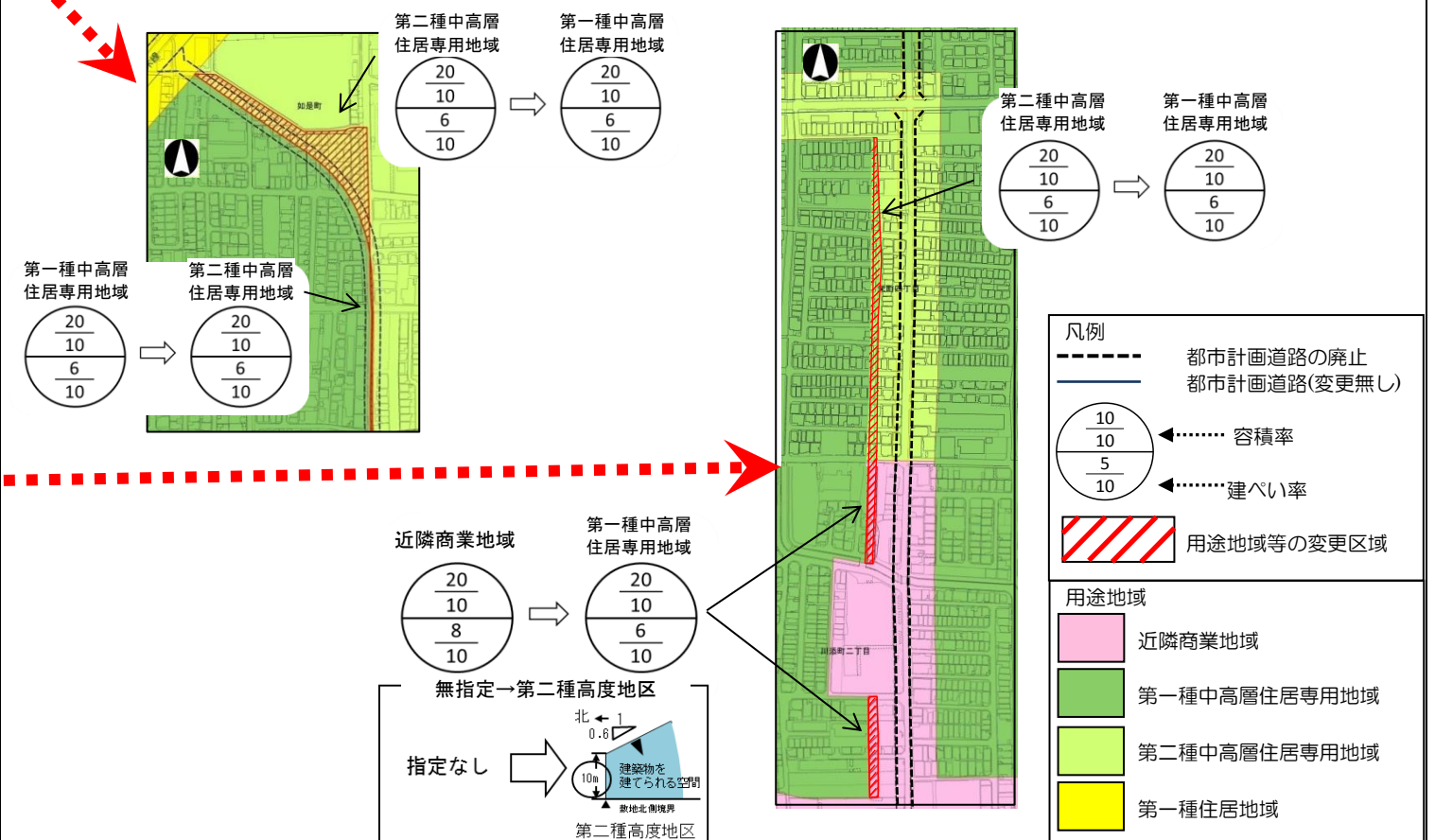
○用途地域、高度地区を変更する区域



○都市計画道路の廃止

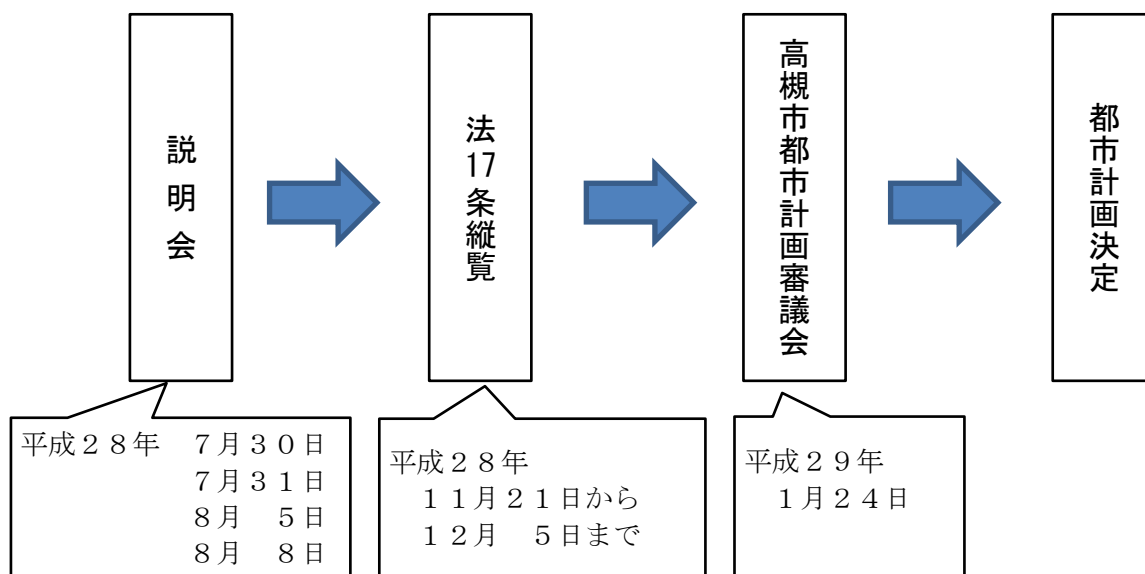


○用途地域、高度地区を変更する区域



2 都市計画法に基づく手続き

2-1 都市計画手続きフロー



2-2 説明会の開催（法第16条）

開催会場	高槻市総合センター14階 大会議室
開催日時	(第1回) 平成28年7月30日(土) 15:00～ (第2回) 7月31日(日) 10:00～ (第3回) 8月 5日(金) 19:00～ (第4回) 8月 8日(月) 19:00～
参加者数	197名
主な意見の数	30件 (都市計画に関する意見: 2件 その他意見: 28件)

2-3 都市計画の案の縦覧（法第17条）

縦覧場所	高槻市役所本館6階 都市づくり推進課
縦覧期間	平成28年11月21日(月) ～ 12月5日(月)
縦覧人数	5名
意見書の提出	なし

2-4 説明会での主な意見と市の回答

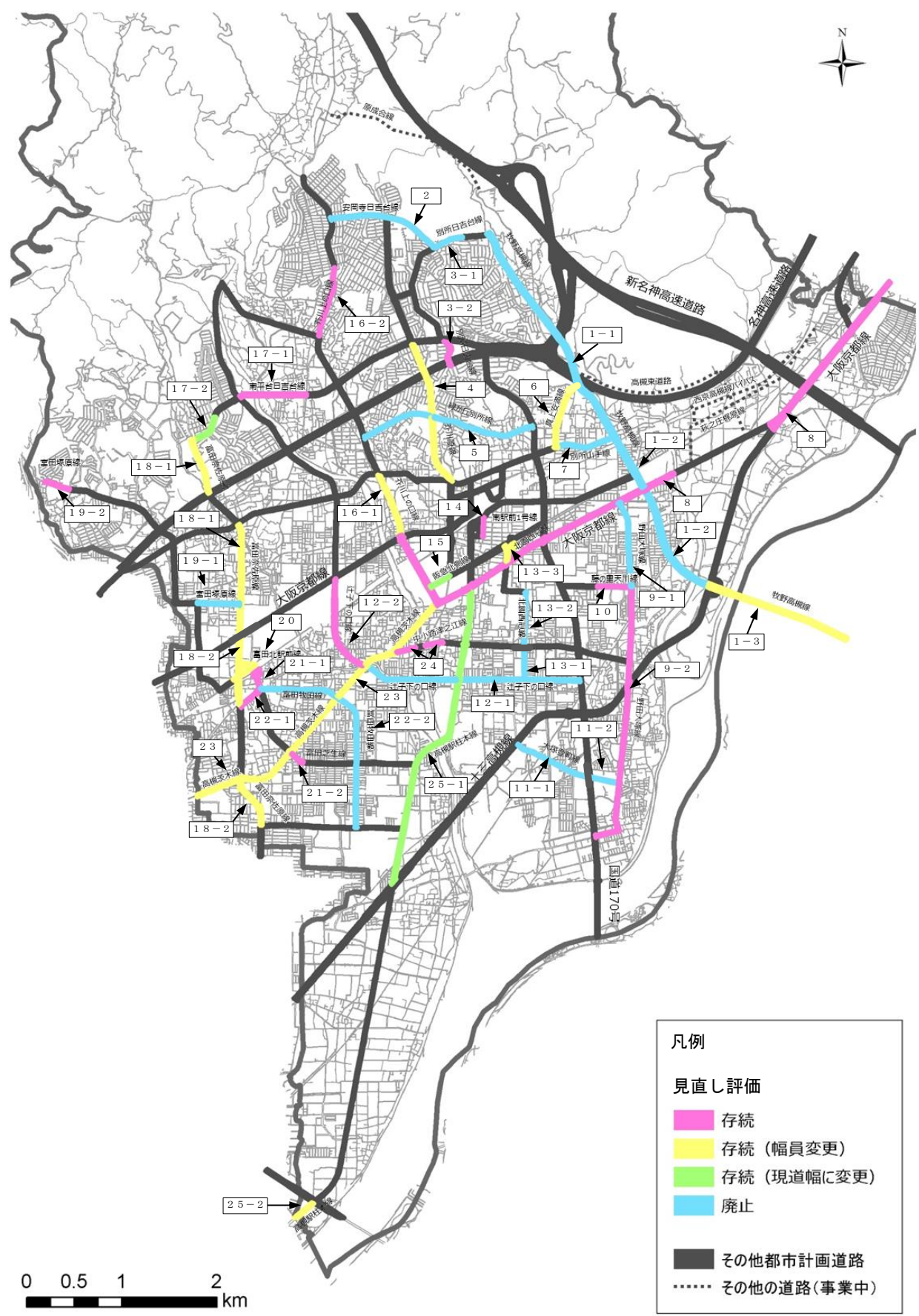
○都市計画道路

意見内容	市の回答	対応
<p>宮田塚原線について、府道萩谷西五百住線の渋滞による迂回の車が当該路線に流れ、交差点付近等で事故が頻発している中、なぜ廃止にするのか。廃止するのであれば、別途安全対策を講じるべきであり、安全が確保されない状況での廃止は反対である。</p>	<p>今回廃止しようとする路線は、社会情勢の変化を踏まえ、都市計画道路としての必要性を再検討し、判断したものです。安全対策については交通安全事業等に対応してまいります。</p>	<p>説明会の素案どおり。</p>

○都市計画用途地域

意見内容	市の回答	対応
<p>富田牧田線の廃止に伴う用途地域の変更について、建築物の用途も変更されることから既存不適格建築物が生じることになるため、用途地域の変更を行うべきではない。</p>	<p>都市計画道路を根拠として用途地域の境界を設定している区域につきましては、廃止に伴い基本的に周辺の地形・地物等に合わせ変更を行うものです。当該箇所につきましては、ご意見を踏まえて用途地域の変更に伴う既存の建物への影響について再度検討を行ってまいります。</p>	<p>当該変更区域について、既存不適格建築物が生じないように区域の変更案を作成しました。</p>

— 平成27年度 高槻市都市計画道路見直し最終案 —



凡例
 見直し評価
 存続
 存続(幅員変更)
 存続(現道幅に変更)
 廃止
 其他都市計画道路
 其他の道路(事業中)

※都市計画道路が廃止された場合も、現在の道路は今までどおりご利用いただけます。

図中番号	路線名	見直し対象延長(m)	計画幅員(m)	総合評価 (※交通量推計で廃止や幅員変更による交通処理に係る問題は特に無いことを確認済み)	高槻市	大阪府
					見直し評価(H27年度)	見直し案(H23年度)
1-1	牧野高槻線	2,000	32	新名神高速道路へのアクセスといった交通機能等を有するが、現道の伏見柳谷高槻線等で代替可能であることから、「廃止」と判定する。	廃止	存続2
1-2		2,900	32	新名神高速道路へのアクセスといった交通機能等を有するが、現道の伏見柳谷高槻線等で代替可能であることから、「廃止」と判定する。	廃止	存続2
1-3		670	32	国道170号(渡河部)の渋滞解消といった交通機能を向上させる必要性を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	存続2
2	安岡寺日吉台線	1,190	14	都市機能上の必要性が無いことから、「廃止」と判定する。	廃止	-
3-1	別所日吉台線	350	12	ミッシングリンクの解消といった交通機能を有するが、整備時の交通量が少ないことから、「廃止」と判定する。	廃止	-
3-2		340	16	都市計画マスタープランに位置付けている放射状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有することから、「存続」と判定する。	存続	-
4	芥川原線	1,380	22	並行路線である日吉台芥川線の渋滞解消といった交通機能を向上させる必要性等を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	-
5	緑が丘別所線	1,870	14	都市機能上の必要性が無いことから、「廃止」と判定する。	廃止	-
6	真上安満線	970	22	都市計画マスタープランに位置付けている放射状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	存続2
7	別所山手線	620	14	都市機能上の必要性が無いことから、「廃止」と判定する。	廃止	廃止
8	大阪京都線	5,460	32	都市計画マスタープランに位置付けている放射状幹線道路等の都市の骨格形成機能等を有することから、「存続」と判定する。	存続	存続
9-1	野田大塚線	880	14	主要幹線同士の連絡といった交通機能等を有するが、現道の野田東天川線、野田大塚線(藤の里天川線～十三高槻線)の整備で代替可能であることから、「廃止」と判定する。	廃止	-
9-2		2,480	14	歩行者の交通安全機能を向上させる必要性等を有することから、「存続」と判定する。	存続	-
10	藤の里天川線	350	12	同上	存続	廃止
11-1	大塚登町線	1,290	12	広域防災拠点へのアクセスといった防災機能等を有するが、十三高槻線及び国道170号により代替可能であることから、「廃止」と判定する。	廃止	-
11-2		320	12	都市機能上の必要性が無いことから、「廃止」と判定する。	廃止	-
12-1	辻子下の口線	2,360	16	主要幹線同士の連絡といった交通機能を有するが、中小路津之江線で代替可能であることから、「廃止」と判定する。	廃止	存続
12-2		1,070	16	地域交流の促進といった交通機能を有することから、「存続」と判定する。	存続	存続
13-1	北園西冠線	350	12	都市機能上の必要性が無いことから、「廃止」と判定する。	廃止	-
13-2		590	12	広域防災拠点へのアクセスといった防災機能等を有するが、北園西冠線整備済み区間で代替可能であることから、「廃止」と判定する。	廃止	-
13-3		180	22	鉄道駅へのアクセスといった交通機能等を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	-
14	南駅前1号線	70	9	鉄道駅へのアクセスといった交通機能等を有することから、「存続」と判定する。	存続	-
15	阪急北側線	226	12	現状片側歩道であるものの歩道未整備が阪急高架用地であり、道路機能的には概成していることから、「存続(現道幅に変更)」と判定する。	存続(現道幅に変更)	-
16-1	芥川上の口線	750	22	都市計画マスタープランに位置付けている環状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	廃止
16-2		590	12	都市計画マスタープランに位置付けている放射状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有することから、「存続」と判定する。	存続	廃止
17-1	南平台日吉台線	727	22	都市計画マスタープランに位置付けている環状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有することから、「存続」と判定する。	存続	-
17-2		360	22	現道幅に変更しても交通処理能力に問題は無く、両側に歩道が整備済みであり、道路機能的には概成していることから、「存続(現道幅に変更)」と判定する。	存続(現道幅に変更)	-
18-1	富田奈佐原線	1,740	22	都市計画マスタープランに位置付けている環状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	廃止
18-2		1,320	22	同上	存続(幅員変更)	存続
19-1	宮田塚原線	440	16	都市機能上の必要性が無いことから、「廃止」と判定する。	廃止	-
19-2		280	16	歩行者の交通安全機能を向上させる必要性等を有することから、「存続」と判定する。	存続	-
20	富田北駅前線	70	22	鉄道駅へのアクセスといった交通機能等を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	-
21-1	富田芝生線	135	18	歩行者の交通安全機能を向上させる必要性等を有することから、「存続」と判定する。	存続	存続
21-2		170	12	現道区間の渋滞解消といった交通機能を向上させる必要性等を有することから、「存続」と判定する。	存続	存続
22-1	富田牧田線	270	18	鉄道駅へのアクセスといった交通機能等を有することから、「存続」と判定する。	存続	存続
22-2		2,280	14	集約型都市構造の形成といった市街地形成機能等を有するが、富田芝生線で代替可能であることから、「廃止」と判定する。	廃止	存続
23	高槻茨木線	3,350	22	都市計画マスタープランに位置付けている放射状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	廃止
24	中小路津之江線	320	12	歩行者の交通安全機能を向上させる必要性等を有することから、「存続」と判定する。	存続	廃止
25-1	高槻駅往本線	3,590	22	都市計画マスタープランに位置付けている放射状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有する一方で、現道幅に変更しても交通処理能力に問題は無く、両側に歩道が整備済みであることから、「存続(現道幅に変更)」と判定する。	存続(現道幅に変更)	廃止
25-2		240	20	都市計画マスタープランに位置付けている放射状幹線道路といった都市の骨格形成機能等を有する一方で、幅員変更しても交通処理能力に問題は無いことから、「存続(幅員変更)」と判定する。	存続(幅員変更)	廃止

※大阪府見直し案の「存続2」は、現時点においては必要と判断されるが、将来交通量の変化等を踏まえて概ね10年以内に再検証を要する路線