

(仮称)石原町二丁地区地区計画の審査結果

<p>① 上位計画や都市計画の方針との整合性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 堺市都市計画マスタープランでは、市の活力を創出する産業地を形成するため、市街化調整区域の幹線道路沿道において、農地や自然環境との調和に配慮しながら産業機能の立地を図るなど地域の実情に応じた取組を推進するとしており、提案された(仮称)石原町二丁地区地区計画(以下「当該地区計画」という。)は、大阪中央環状線沿道という交通利便性の高さを活かし、周辺の農地や自然環境との調和に配慮した工場や流通業務施設等の立地誘導とあわせて都市施設(道路・緑地)を一体的に整備するものであり、上位計画や都市計画の方針と整合するものである。 ・ 立地誘導にあたっては、住宅の立地は当該地区計画により制限されており、集約型都市構造形成の方向性とも整合性が図られている。 ・ 狭隘な道路が多い石原町地域において、工場や流通業務施設への立地誘導とあわせて、地区施設(道路・緑地)を一体的に整備することは、産業機能の増進と地域活力の向上に寄与するものである。 ・ 以上のことから、当該地区計画は、上位計画や都市計画の方針との整合性が図られている。
<p>② 立地条件や都市基盤整備の状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本地区は、6車線の幹線道路である大阪中央環状線に区画道路1号(幅員12m)を接続させるほか、既存の工業地域と接する地区となっている。 ・ 阪和自動車道、阪神高速道路等の広域交通網へのアクセス性の高い地区である。 ・ 道路については、地区北側の大阪中央環状線と地区南側の後背地とを接続する区画道路1号(幅員12m、延長約340m)、区画道路1号と東側市道とを接続する区画道路2号(幅員5~6.5m、延長約110m)を整備するとされている。 ・ 緑地については、広域緊急交通路に指定されている大阪中央環状線沿道に、地域防災・地域活動にも利用できる緑地を整備するとされている。 ・ 地区施設である区画道路1号、区画道路2号や緑地については、いずれも開発者が行うこととされている。 ・ 以上のことから、立地条件や都市基盤整備の状況としては特筆すべき問題点はない。
<p>③ 交通処理計画の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の交通予測に基づき、大阪中央環状線との交差点における交通処理は可能とされている。 ・ 周辺道路の混雑緩和に配慮して、通勤手段は公共交通機関の利用を推奨する旨を進出企業に申し伝えるとしている。 ・ 大阪中央環状線の混雑緩和のため、搬出入車両、通勤車両はできる限り大阪中央環状線でUターンさせず、迂回するルートを進出企業に申し伝えるとされている。 ・ 開発後の交通対策についても、実態を踏まえて進出企業や関係機関等とも協議・検討を行うとされている。 ・ 以上のことから、交通処理計画上の交通処理は可能とされており、また、開発後の交通対策についても、実態を踏まえて進出企業や関係機関等とも協議・検討を行うといった基本的な取組姿勢が示されている。

<p>④ 周辺環境への配慮に関する事項</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 壁面の位置の制限（2m）を設けているほか、敷地外周に緩衝機能を有する緑地を配置することとしている。 ・ 緑地の整備や建築敷地に緑化率 15%以上の緑化施設を設けることにより、地区全体で緑被率 20%以上を確保することとされている。 ・ CASBEE（建築環境総合性能評価システム）については、流通業務施設において A ランク以上の取得をめざすとされている。 ・ 施設の夜間照明により周辺の営農環境や居住環境に影響が出にくいように、高さや形状、向き等に配慮することとされている。 ・ 開発による雨水流出増を抑制するため、敷地ごとに調整池を設置するとされている。 ・ 建物の外観は奇抜なデザインを避け、周囲の風景と調和するシンプルなデザインとするとされている。 ・ 建物の高さは、隣接する建築物の高さと同程度の 31m 以下とするとされている。 ・ 以上のように、周辺環境に与える影響を低減すべく、緑地の確保、周辺農地・景観への配慮事項などが示されているが、今後、日影図等で周辺農地への影響を示していく必要がある。
<p>⑤ 周辺住民との調整の状況や地域貢献の内容</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当該地区計画は、地区内の自治連合会と協議しながら、検討を進めてきたものとされている。 ・ 事業者による事前説明においては、周辺地権者からの地区計画や開発計画に反対する意見はなかったとされている。 ・ 令和 5 年 9 月に実施した都市計画素案の説明会では、開発計画そのものに反対する意見はなかったが、大阪中央環状線の交通渋滞や大雨時の下流域への影響を懸念する意見があった。 ・ 公聴会では、1 名の方が公述され、区画道路 1 号や周辺道路に関すること、事業計画に関することなどに対する意見があった。 ・ 大阪中央環状線と後背地とを接続する幅員 12m の区画道路 1 号、及び幅員 5～6.5m の区画道路 2 号を整備することにより、狭隘な道路が多い石原町地域の交通環境の改善につながるとされている。 ・ 災害時の活動支援拠点の機能を有した緑地を整備することにより、物資の受け入れや非常用テント設営が可能となり、地域の防災機能が向上するとされている。 ・ 進出企業が設置する防犯カメラを活用して、進入路付近や区画道路内を撮影することで、当該地周辺の防犯機能を高めることとされている。 ・ 開発による雨水流出増を抑制するため、敷地ごとに調整池を設置するとされている。（再掲） ・ 以上のことから、交通渋滞等を懸念する意見はあるものの、立地についての大きな反対はない。また、地域貢献の内容についても今後具体化に向けた協議、調整は必要であるが、地域の防災や防犯など地域に資する取組姿勢が示されている。
<p>⑥ 事業の実現性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地区内地権者の全員合意が得られている。 ・ 関係機関と各種協議・調整が進められており、基本的な協議・調整がなされている。 ・ 地区施設の整備は開発者が行うが、本地区計画の達成には、開発許可が必要となり、当該地区計画で定められた地区施設に適合していることが求められることから、地区施設の整備が担保されている。 ・ 以上のことから、開発にあたっての詳細な協議、調整は必要であるが、基本的な協議・調整がなされていることから、事業の実現性があると考えます。
<p>まとめ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各項目のことを総合的に勘案した結果、提案された地区計画について、都市計画決定の必要があるとして手続きを進めることは妥当と考える。 ・ なお、開発後の交通対策については、提案者は実態を踏まえて積極的に取り組む必要がある。また、周辺環境への配慮事項や地域貢献の内容についても今後地元、関係機関等と協議、調整をし、具体化を進める中で、積極的に対応していく必要がある。