

平成20年度 第2回

## 大阪府都市計画公聴会 速記録

「大阪都市計画道路の変更」について（大阪市）

- 1 と き 平成20年8月26日（火）  
午前10時開会～午前10時40分閉会
- 2 と こ ろ 大阪府職員会館多目的ホール  
大阪市中央区大手前3丁目1番43号
- 3 対象市町村 大阪市
- 4 出席者  
(1) 議長 大阪府都市整備部総合計画課 参事 生嶋圭二  
(2) 公述聴取者 大阪府・関係市町村職員、関係住民その他  
(3) 公述人  
1人  
公述人 A 大阪市の住民

## [ 開会 ]

【司会（吉田）】 皆さん、おはようございます。お待たせいたしました。ただいまから平成20年度第2回大阪府都市計画公聴会を開催いたします。私は、本日の司会を務めさせていただきます大阪府都市整備部総合計画課の吉田と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

公聴会の開会に当たりまして、皆様にご協力をお願いしたいことがございます。まず、この建物は禁煙となっておりますので、おたばこはご遠慮願います。次に、携帯電話をお持ちの方は、電源を切っていただくか、マナーモードに設定していただくようお願いいたします。

それでは、公聴会を始めさせていただきます。

本日の進行につきましては、大阪府都市整備部総合計画課参事の生嶋が議長として担当いたしますので、よろしくお願いいたします。

## [ 公聴会に関する説明 ]

【議長（生嶋参事）】 本日は、お忙しい中を朝早くからお集まりいただき、まことにありがとうございます。私は、本日の議長を務めさせていただきます大阪府都市整備部総合計画課参事の生嶋と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、開始に当たりまして公聴会の趣旨及び都市計画の手續についてご説明申し上げます。

先ほど、受付でお渡しいたしました都市計画の原案につきましては、大阪府が関係機関と協議を重ねながら作成したものでございます。これらの原案をもとに皆様方のご意見をお伺いして都市計画の案を作成するため、都市計画法第16条の規定に基づいて公聴会を開催することとしております。

本日の公聴会では、去る8月1日から8月15日までの公述申し出期間内に、あらかじめ公述の申し出をしていただいた1名の方にご意見を述べていただきます。

この公聴会で公述をしていただいた内容は、速記により記録としてまとめま

す。そして本日の公述内容を踏まえた上で、再度関係機関等との協議・調整を行い、都市計画法第17条に基づく縦覧を行うための都市計画の案を作成いたします。

また、本日の速記録と公述意見に対する大阪府の考え方を、都市計画の案の縦覧とともに公開し、大阪府のホームページにも掲載することとなっております。この縦覧は都市計画法により2週間行うことが定められており、この縦覧期間中に、関係市町村の住民の方及び利害関係人の方は、大阪府に対し都市計画の案に対する意見書を提出することができます。

この縦覧の手続を経た後、都市計画の案を大阪府都市計画審議会に付議することになりますが、その際におきましても、本日の公聴会の速記録とそれに対する大阪府の考え方を資料として提出いたします。また、縦覧期間中に都市計画の案に対する意見書が提出された場合は、その要旨もあわせて審議会の資料として提出することになります。

この都市計画審議会の議事を経て、都市計画の案が承認されまると、都市計画が正式に決定されることになります。

次に、本日の公聴会の進行についてご説明いたします。お手元の資料にございます公聴会の次第をごらんください。

最初に、今回公述の申し出がございました1件の都市計画の原案の概要について、総合計画課の担当からご説明いたします。なお、お配りしている資料のうち、今回公述の申し出がなかった都市計画の原案についての説明は省略させていただきます。

この説明が終わりましたら、この都市計画の原案についての公述を行っていただきます。公述に際しましては、私が公述をしていただく方のお名前をお呼びいたしますので、お名前を呼ばれましたら、壇上の公述人席まで来ていただきまして、お名前をおっしゃっていただいた後、公述をしていただきますようお願いいたします。

公述の内容につきましては、公述申し出のときに提出いただきました要旨に従っていただきますようお願いいたします。公述の申し出をいただいた都市計画の案に関係がない内容については、公述することはできませんので、念のため申し添えます。

公述を行う時間につきましては、既に通知させていただいておりますとおり

30分以内とさせていただきます。時間厳守をお願いいたします。終了の5分前になりましたらベルを1回鳴らします。終了時間になりましたらベルを2回鳴らしますので、速やかに公述を終了していただき、もとの席にお戻りください。なお、公述時間は30分以内ということにしておりますので、必ずしも30分間公述していただく必要はございません。終了時間前に公述を終えていただいても結構でございます。

最後に、公述人ほかご来場の皆様をお願いを申し上げます。

本日の公聴会は、意見を述べていただく場であり、質疑応答を行う場ではございません。法令の規定により、あらかじめ公述の申し出をいただいた方のみ公述をしていただくことになっております。皆様方には、声を出したり拍手をしたりするなどの行為は慎んでいただきますよう、くれぐれもお願い申し上げます。

もし、公聴会の秩序や進行を乱すような発言あるいは行為などがあった場合には、大阪府都市計画公聴会規則第12条に基づき、この会場から退場していただく場合もありますので、ご注意ください。

それでは、公述に先立ち、本日の公述の対象となる都市計画の原案について、総合計画課の担当から概要を説明させます。

## [ 都市計画の案について説明 ]

【事務局(平野補佐)】 大阪都市計画道路大阪池田線及び大阪東大阪線の都市計画変更原案の概要についてご説明をさせていただきます。私、大阪府都市整備部総合計画課施設計画グループ長の平野と申します。どうぞよろしくお願いいたします。座らせていただき、説明をいたします。

お配りしております資料でございますが、こういったリーフレットがお手元のほうにあるかと思いますが、こちらのほうをごらんください。

このリーフレットの表紙のところでございますけれども、阪神高速道路の地図が載っておりますが、今回都市計画変更の対象となります大阪池田線、すなわち阪神高速道路の環状線、及び大阪東大阪線、すなわち阪神高速道路の大阪港線は、都心部の都市活動や市民生活を支える重要な自動車専用道路でござい

ます。

現在、大阪港線東行きから環状線北行きへ進入しようとする場合に、信濃橋で直接接続されていないために、環状線を半周迂回するか、もしくは乗り継ぎ制度を利用して一般街路を経由して乗り継ぐ必要がございます。

また、大阪港線及び環状線ともに、この付近において分合流部が近接しておりますため、高速道路を利用している交通が錯綜している状況となっております。

今回の都市計画変更原案の内容でございますけれども、大阪港線の東行きから環状線北行きを直接接続する渡り線を追加いたしまして、これに伴い、環状線及び大阪港線の付加車線を追加するとともに、信濃橋の入り口を改築することによって、半周迂回による時間的な損失や、CO<sub>2</sub>削減など環境への負荷を軽減するとともに、より使いやすいネットワークの形成を図ろうとするものでございます。

今回の都市計画変更原案の概要は以上でございます。

## [ 公述人 A による公述 ]

【議長（生嶋参事）】 それでは、ただいまから公述を始めていただきます。  
Aさん、壇上の公述人席までお越しく下さい。

（公述人 A 登壇）

【議長（生嶋参事）】 それでは、公述をお願いいたします。

【公述人 A】 おはようございます。Aでございます。

やはり本日を迎えるに当たって、昨晩は緊張の余りあまり寝られず、また、通勤の電車の中では日課になっている読書も出来ないという緊張感を感じた中で、これより公述をさせていただきます。

また、公述人が1人にもかかわらず、こんな立派な席を設けていただいて恐縮です。一市民として非常に素朴な疑問を感じた事を公述させていただきたいと思っております。

私自身の立場なのですが、今回の拡幅工事予定区域に隣接した地域でホテル事業を運営している事業体に従事する人間でございます。ホテル事業を運営する立場の視点だけでなく、昔からここにお住みになっておられる方々との意見交換、その中から派生したいろんな問題についても公述させていただきたいと思っております。

本日、公聴会の席で公述をさせていただききっかけ、つまり、なぜ公述をしようと思ったかといいますと、今回の拡幅計画の説明会開催の通知が鞆町会を經由して6月の初旬にありました。実際にはたしか2回、町会単位の説明会があって、それから西区全体の説明会があり、これらに参加させていただいているような質問もさせていただいたんですが、そのときに、都市計画とこれら説明会での説明の内容に対する疑問、又、諸々、関連する疑問が起きました。これら感じた疑問をぜひ一度公述したいと思った事と、都市計画をキーにインターネットで検索している中で、東京外かく環状道路都市計画変更案に係る三鷹市長の素案というページを閲覧した時、今回の拡幅工事計画も、こんな素案の上に立って計画審議していただきたいと思ったからであります。ただ、この素案は、過去複数回実施された説明会、それに今回の公聴会、この結果実施される縦覧のどのレベルで作成公表されたのか、私には解りませんが……。今、平野さんから、道路行政からの見地で説明をされておられましたけども、道路を拡幅するような計画の場合は地域住民に対してどういう問題が起こるのかということを十分認識した上で道路計画をつくっていただきたい。いわゆる線的な都市計画で案をつくるのでなしに、面的な都市計画をぜひこの中に入れていただきたいと思って公述させていただきます。

それと、都市計画法総則第1条、第2条、第3条において、第1条では目的として、都市の健全な発展と秩序ある整備云々と。第2条では、都市計画の基本理念として、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと云々ということの基本理念とすると。又、第3条第3項には、都市計画は、国及び地方公共団体は、都市の住民に対し、都市計画に関する知識の普及と情報の提供に努めなければならないということが記載されています。これらの条項に基づいた形で我々に説明会がされたかどうか、その辺のところを公述させてもらおうつもりであります。

決して、今回の阪神高速の拡幅工事そのものを私自身は反対する立場ではあ

りません。先ほどおっしゃったように、大阪活性化の為にもぜひ必要な事というのは重々認識しておりますが、このために一車線増やす事だけの形の都市計画変更案はぜひやめていただきたいと思っております。

私自身、ホテル事業を運営している関係から、今回の都市計画変更案について、ホテル事業に従事する者の立場で話を数分させていただきますと、今回の拡幅工事が予定どおり着工されますと、環状線の拡幅部分がホテルにより接近した状況で事業を運営しなければならないという事態に陥ります。現状以上の騒音と振動と粉塵の影響を受け、更に高速道路上での交通事故が、直接的に建物所有者・宿泊者にとって大きな不安を与えることは明白な事実であり、ホテル事業そのものをも見直さなければならないということもまた明白な事実であります。

きょうも新聞に北浜で交通事故が報じられていました。側壁かどこかに衝突したとの内容でした。又8月には、東京で、5号環状線ですか、私はあまり東京は詳しくないのですが、タンクローリーが横転して大きな火災をし、そのときの状況がマスコミの映像としてブラウン管に写し出されておりました。かなり高速道路側壁とはスペースに余裕があったと思うのですが、マンションの壁面が焼け焦げてガラスが割れ散るという状況下におりました。今回の拡幅される場所というのは極めて短い区間で車線変更を常に意識しなければならない道路事情である事はご承知の通りであります。いつ何どき前述のような事故が起こってもおかしくない環境の中にあります。

今回の信濃橋の渡り線及びこれに伴う環状線拡幅工事、神戸線、それと大阪港線の拡幅及び環状線北行きへの直接接続とするということは、道路を利用する者にとって、この利便性は絶対に上がることは理解をしております。今回の諸々の計画は非常に経済効果多大な点云々、十分認識した上で公述をしております。

しかし、先ほども言いましたように、今回の拡幅工事は、隣接する土地で我々のように事業を行ってきた者、またそこで就労している者、それと長年そこで生活しておられる方々にとっては、廃業、移転、縮小等、事業環境や生活環境、また就労環境すらも激変することもご理解頂き隣接する者たちにとって、非常に痛みがある今回の計画であるということを十分に認識していただきたいと思っております。

これらの状況を踏まえた上で、拡幅部周辺地域の土地環境を整備し、徹底した配慮を行った上での都市計画変更案の策定を願うものです。車線3.5メートル増やせばいい、2.5メートル増やせばいい、道路さえ出来ればOKだというような線的な変更案で審議をされるのではなく、事故の問題、後で述べます振動の問題、それから派生する問題に対してどういうふうなことをされるのか、ぜひぜひ、拡幅部周辺地域の土地環境をも合わせて整備した変更案の策定を希望します。特に今回の場所は、大阪の中でも大動脈のところに対する都市計画の変更です。おそらくもう二度と行われなないかのような形の都市計画の変更の位置づけになるかと思しますので、ぜひその辺のところも配慮して都市計画の変更案の策定をしていただけたらと思っております。

例えば、周辺の跡地に緑地化をしていただくとか、拡幅部のちょうど西側に、南行き的一方通行道路があります。この道路を今回の拡幅計画と融合させるような街づくりを盛り込んだ将来に向けた変更であって欲しいのです。私は道路利用者の利便性のみに着目した道路事業者の方々の方針のみで事業計画を推し進めるということに対しては、絶対に異論を挟みたいと思っております。ぜひ、面的な都市計画、それから派生する街づくり、先ほど言いました健康で文化的な都市生活、機能的な都市活動を確保するという都市計画法の基本理念に基づいた形の都市計画変更案の策定をお願いしたいと思っております。

次に、今回の件に関し、説明会が何度かありました。ここで私自身が常に思った疑問があります。これは何かといいますが、私自身が所属する町会は鞆町会ですが、6月12日と7月4日に開催された説明会の席で、道路事業者からいろんな形で、振動、騒音云々に対してデシベルという数値測定での発言が何度かありました。これは私自身、今回の公述で一番言いたいことなんですけれども、振動に関して住民から質問があったのですが、そのときに報告された形は、サンプリングされたデシベル値中で、突出したデシベル値という部分があれば、その発生回数が何割以下だから、これは除外した形で振動の測定値を評価するという報告であります。例えば私自身、この場で初めて知ったんですが、振動というのが、普通40デシベルは体に感じない程度ということで説明をされた。70デシベルがいわゆる震度、振動という意味での震度で2ぐらいなんですとかというような説明があったんですけども、震度2に値する振動は、体感的には非常に感じるわけなんですけども、これは1時間に数度しか起こらないから

今回はこれは無視しているんです、大丈夫なんですという発言があったことです。振動値を切り捨て評価する。そういう形で評価されるということは、先ほど言いました、都市計画法そのものの中で、ほんとうに健康で文化的な都市生活云々に対する基本理念、これに対して逸脱した説明ではないかなと非常に思った次第です。

実際に振動に関して、私どものホテルに、7月2日だったと思いますが、7階の客室にお泊りになって、計測機器を持ち込まれまして、24時間計測を実際にされました。そのときに折れ線グラフが出ておりました。常に振動は計測され、これは当然構わないんですが、その中で突出した振動があって、振動を測っておられる方との意見交換の中でも、「これはすごいですね」というのが1時間に何回かあるんですが、説明会では実測数値としては、今回は計測されているけれども、全体的な中ではこれは無視される、いわゆる評価されない数値なんだという報告があったということです。いわゆる切り捨てる評価ですね。こういうふうな評価の報告がなされました。説明会に出席している方、工場事業者の方だったと思うんですが、我々は1,000に1つの商品にミスがないように努力をして生活してるんだと。我々自身、そこに生活する者、事業する者にとっては、その突出した数字が生活に大きな危機感を感じ、事業に大きな危機感を感じているんだと。それを全く無視した形で振動に対する測定値というものを評価されることは、これは私自身非常に耐えられない。ほんとうに市民、生活環境、そういうものを考えた報告だったのだろうかというところを、これからの審議の中でぜひ皆さんの中で検討して、どういうふうな解決策、どういうふうな対応策をとるべきかということを計画策定の中に入れていただきたいと思っております。

たまにしか起こらないから、またほとんど基準値内だからというふうな発言があったことについてはほんとうに大変遺憾で、自分自身それは大変ショックでした。我々事業を行っていく中で、通常に起こる振動、これはある程度仕方ない問題の範囲ではあるのかもしれないけれども、ぜひ都市計画の中で振動値について深く検討していただきたい。

思うのですが、振動、騒音、粉塵。まあ、道路ができる限り、環境変化というのが起こるのは私自身十分わかっているんですけども、これらの主たる発生原因は、騒音、これは道路を使う者のモラルから派生するものに対して我々

は非常に不安、不快、そういうものを感じるものです。例えば、通常の騒音が平均的に起こっておれば皆さん特に何とも思われないうんですが、いわゆる改造車両や暴走行為のバイクが爆音を鳴らすと、それが突出値になると思うんですが、そういうものが非常にかんにさわるというんですかね、不快感、嫌悪感を感じて……。全てではないにしろ、不快嫌悪の原因、これは道路利用者です。だから、これらから発生する原因の大半は、私自身は人間、道路利用者のマナーだと思います。振動というのは、これは構造体から来るものであって、その構造体から来るものは、おそらくは道路事業を行うときに構造上ここまでは絶対に突出した振動が起こるということを、現在の科学の中では判明しているはずなんですね。それを無視して切捨て評価でもって振動値がどうこうというのは非常におかしいんじゃないかと。そのレベルまで含めた都市計画というのがぜひされるべきではないかと私自身は思っております。ぜひ、この辺のところも一度議題に上げていただけたらと思っております。

我々、地域の事業者、地域住民は、先ほども言いましたように、この突出した騒音値、振動値が問題であって、これを切り捨てて基準範囲内だからという発言は、都市計画法の第2条、先ほど言いました基本理念、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと云々という基本理念に極めて反する発言であろうと思っております。特に、単に法令によって規定された数字の範囲だから問題がない、だから次に進めていこうという事業計画でなしに、真に、地域で事業をする者、地域で生活する住民に対しての実態値、これを認識していただいて、誠意を持った配慮を約束していただきたいと思っております。

説明会そのものの位置づけに関しましても、きょうの公述、公聴会に関してもそうなんですけれども、まず、今回の渡り線及び拡幅工事ありきで開催されておられるように認識します。すべてが既定路線上であるように思えてならないのです。説明会でも「反対する機会はあるんですか」との質問に対し、「多分もうないんです」という感覚の雰囲気での回答があったと思うんですけれども、結局は、じゃ、何が意見として反映されるのか。今、私自身が公述しなかったら、今回の公聴会そのものも開催されないかもしれませんというふうな発言があったので、こんなわかりきった話を公述させていただいている。今回の公述が、1つの形として残るならば、将来にわたっているんな形でこういう

ことも検討材料になる場合もあるのかなと思って話をさせてもらっております。

都市計画法第3条、国及び地方公共団体の住民の責務というのがうたわれておりますけれども、住民の責務も当然ありますが、ここで、3項で都市計画に対する知識の普及及び情報の提供に努めるとということが書いてあります。一層、住民、それと事業者に情報の提供を与えていただいて、地域からの発言というものを真摯に受けとめていただいて、地域で生活する者、事業する者の目線で都市計画変更案、単に道路運送の利便性からだけでなしに、実際に地においてそこで生活する者、事業する者の目線で、ぜひ都市計画の変更案を作成していただきたいと思っております。基本理念、責務を十分考慮した開発を私自身は祈念しております。

先ほどから再三言いますけれども、車社会、これの利便性のみで考慮した線的な都市計画変更案でなくて、市民生活と事業活動を十分に認識した面での都市計画変更案の審議をお願いしたいと思います。これがどういうふうな形で反映するか、これは私自身わかりませんが、ぜひ、今回の拡幅計画に近接した場所で生活をし、事業してきた者について、どういうふうな形でこれからいろんな問題が降りかかるのかということをよく審議の中に入れていただいて計画実行をお願いしたいと思います。

あの界限といいますのは、昔、横堀川、それと縦、東西には京町堀川が交差していたところで、船着場や船宿がたくさんあって大阪情緒いっぱい町並みであったところだと聞いております。私は、この場所で事業体に参与して25年ぐらいなので、当時のことは知る由もありませんけれども、今は車の排気音と熱風と振動被害、これが容赦なく、そこに生活する者、事業する者に降りかかって参っております。過去にここに阪神高速道路が計画され、この計画に協力した当時の住人・事業者はほんとうに良好な都市環境の形成に市民として協力してきたのかどうか、非常に疑問を感じているのではないのでしょうか。

阪神高速道路そのものが必要なのは重々わかりますが、そこでいわゆる環境被害というものについて甘んじて市民生活をしなければならない方が多数おられるということも認識いただき、今回の都市計画変更案は、将来この地域に住んで、また事業を営む者にとって誇れる変更であってほしいと思っております。過去、例えば御堂筋をつくるときに、当時、多分、先代の關市長だと思っておりますが、いろんな意見の中で御堂筋をつくられて、イチョウ並木を併設されました。今

世界に誇れる道というのはやっぱり大阪では御堂筋、こういうふうな都市計画の案であっていただきたい。せっかく改正するなら街並みをも盛り込んだ改正をぜひお願いしたいと思っております。

最後になりますけれども、今回、事業の進め方というしおり、これを何枚かいただいておりますけれども、この中で、都市計画事業の認可後、事業の説明会、工事説明会が、都市計画変更事業が認可されてから開催されるという絵図になっております。先ほどの外かく環状線、三鷹市長の素案というのは、どのポジションである素案が我々の目にとまるようになったのか。今回に当てはめましても、この様な素案に対する回答がないままの状態です。審議会を通過してしまう事に大変疑問を感じるどころです。

例えば、今回の拡幅部について、住人・事業者と接する部分が全体パースとしてどのようになるのか、また工事の手法に関しましても、今回の場合、拡幅部分が1車線増えるわけですから、おそらく、のこぎりのようなジョイントが横につくような形に道路が1本増えるんだと思うんですけども、今、問題となる振動は、ジョイント部分で多分起こるはずなんですけども、それが700メートル全部にこのような接続面ができるような工法をとられた場合、おそらくそこに住まれる方、事業をする者、これは大変な振動を日夜こうむることになると思います。計測値では2デシベルほど増えるだけだという判断を聞いておりますけれども、果たして実際にはどうなのか？その辺の不安を取り除くことなく計画の実施に向けた次のステップに進む事には非常に不安を感じる。これらの点についてもぜひ説明会の中で説明をしていただいて、納得できる話し合いをしたかった。これからでも審議会に議案されるまでに工事計画は？工事手法は？等機会があるならば開催していただきたい。三鷹市長の意見というのは、これらのことまで突っ込んだ形で書かれてあります。例えば工事期間中のトラックの進入路はどうするんだと。そういう問題までも、含めた形で記載されて、打ち合わせをし、その結果のなかで賛成か反対かの判断をするという形で意見を述べられている。そういう意味では私自身非常に参考になる形のものではなかろうかと思っております。

今回の拡幅計画で、いろんな形でいろんなことを考えるとき、私どもの一番の不安は振動対策であり、工事手法であり、これらがどのように対策され、一つ一つを解決した中でぜひこれからの事業というものを進めていただき、住

民・事業者を納得させる解決策を提起していただきたいと思います。

都市計画法の目的、理念、国・地方公共団体・住民の責務を重んじた審議をしていただくことが、唯一我々がお願いできる事ならば、ぜひぜひ、過去数回開催された町会単位の説明会で、地域住民、それと事業者が質問してきた私以外のいろんな質問、これも真摯に受けとめて、今回の公述以外の問題点、これも精査した上で都市計画変更案の作成を切に願うものであります。

私自身の公述はこれで終了させていただきます。ありがとうございました。

[ 閉会 ]

【議長（生嶋参事）】 どうもありがとうございました。以上で公述の申し出がありました公述人の発言はすべて終了いたしました。

本日は、大変お忙しいところ、貴重なご意見をお聞かせいただき、ありがとうございました。また、会場の皆様方には、都市計画公聴会へお越しいただき、ありがとうございました。

これをもちまして平成20年度第2回大阪府都市計画公聴会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。