

平成18年度第4回大阪府都市計画公聴会 速記録

1 対象となる都市計画案

「北部大阪都市計画道路（第二名神自動車道）の変更」

2 とき

平成18年11月27日（月）

午前10時開会、10時30分閉会

3 ところ

大阪府庁新別館北館4階

大阪府職員会館多目的ホール

大阪府中央区大手前3丁目1番43号

4 対象市町村

箕面市、高槻市、茨木市

5 出席者

・議長 大阪府都市整備部総合計画課 福西参事

・公述人 2名

司会（南田主査） 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、北部大阪都市計画道路の変更案に対する平成18年度第4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主査の南田でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

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、本会場は禁煙となっておりますので、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きますか、マナーモードに設定をお願いいたします。報道関係者の方をお願いいたします。報道機関による写真撮影は、公聴会の開会后5分間はフリーで、その後は公聴会の妨げにならない範囲で取材をよろしくをお願いいたします。

それでは、公聴会を始めさせていただきます。

なお、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の福西参事が議長として担当いたしますので、よろしくお願い申し上げます。

議長（福西参事） 本日は、お忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。私は、本日の議長を務めます大阪府都市整備部総合計画課参事の福西でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

ただいまから、平成18年度第4回大阪府都市計画公聴会を開催いたします。

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申し上げます。

今回、あらかじめ提示しております都市計画案は、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。本日は、この原案をもとに皆様方のご意見をお聞きし、都市計画の案を作成するため、公聴会を開催した次第でございます。事前に公述の申し出をしていただいた2名の方にご意見を述べていただきます。

なお、本日の公述の内容は、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、関係機関等と協議・調整に入りまして、正式に都市計画案を作成いたします。

次に、本日の速記録と公述意見のうち、今回決定しようとする都市計画に関するものに対する大阪府の考え方を公開しまして、大阪府のホームページにも掲載いたします。この公開は、都市計画案の縦覧とともに行います。縦覧期間は2週間で、この期間中に住民及び利害関係人は大阪府に、都市計画案に対する意見書を提出することができます。その後、都市計画案を大阪府都市計画審議会へ付議することとなりますが、その際には本日の公聴会の速記録と大阪府の考え方を、また、都市計画案に対する意見書が提出されていまして

ら、その要旨も含めて提出し、審議会の資料といたします。都市計画審議会で承認されましたら、その旨の答申をいただいた後、都市計画が正式に決定することになります。

次に、本日の公述の方法について申し上げます。まず、今回作成しようとする都市計画案の概要を申し上げます。その後、今回の変更案について公述を行っていただくことになります。公述に当たりましては、私からお名前を申し上げますので、公述される方は壇上の公述席まで来ていただきまして、公述をお願いします。その際、まずお名前を述べていただきたいと思っております。

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発言をお願いいたします。当該都市計画案に関係がない内容につきましては公述できませんので、念のため申し上げます。

また、発言の時間は、既にお知らせしておりますとおり、10分以内でございます。時間厳守をお願いいたします。公述の開始後、制限時間の2分前になりましたらベルを1回、制限時間になりましたときはベルを2回鳴らしますので、あらかじめご了承ください。

最後に、公述人の方々及び会場の皆様をお願いいたします。本日は、意見を述べていただく場でありまして、質疑応答を行う場ではございません。あらかじめ公述の申し出をしていただいた方のみにも公述をしていただくことになっております。

傍聴される方々は、声を出したり拍手するなどの発言や行為は慎まれますよう、くれぐれもお願いたします。もし、本公聴会の秩序や進行を乱すような発言あるいは行為があった場合には、大阪府都市計画公聴会規則第12条に基づきまして、この会場から退場していただくこととなりますので、ご注意ください。

それでは、公述の前に、本日の公述の対象となる都市計画案につきまして、事務局から概要を説明させます。受付でお渡ししました資料をごらんください。

それでは、事務局、お願いします。

事務局(小寺課長補佐) 大阪府都市整備部総合計画課課長補佐の小寺でございます。どうぞよろしく申し上げます。座らせて説明させていただきます。

北部大阪都市計画道路(第二名神自動車道)の変更素案についてご説明いたします。

お配りしております資料をごらんください。

北部大阪都市計画道路(第二名神自動車道)は、将来における一層の都市高速機能を確保するとともに、大都市圏の交通路の強化を図る路線として平成7年7月に都市計画決定がなされ、現在、西日本高速道路株式会社が事業主体となり、事業を進めているところで

ございます。これまで、国において設置された道路関係四公団民営化推進委員会において、公団の民営化に関する審議がなされてまいりました。民営化関係法の成立に当たり、旧日本道路公団において新たなコスト削減計画が策定され、第二名神自動車道についても、これまで実施された現地調査の結果をもとに安全性、確実性、快適な走行環境を確保しつつ、コスト縮減、自然環境や土地利用状況へのさらなる配慮などをさまざまな観点から詳細な検討が行われました。その結果、大阪府におきまして、高槻、茨木、箕面市域の一部におきまして都市計画変更を行うものでございます。

その主な内容でございますが、まず、高槻市域につきましては高槻第一ジャンクション、高槻第二ジャンクション、トンネル坑口位置の変更です。高槻第一ジャンクションにつきましては、現地測量、地質調査等の結果を踏まえ、縦断線形を上げることで地形の形状変更面積の最小化を図り、より自然環境に配慮した道路構造に変更するものです。高槻第二ジャンクションにつきましては、都市計画決定以降、名神の改築事業の完成や周辺地区の宅地化が進むなど、周辺の土地利用状況が大きく変化した状況を踏まえ、さらなる住環境への配慮が可能なジャンクションランプの線形の見直しを行うものです。原地区におけるトンネル坑口につきましては、現況地形を精査し、その位置を変更するものです。

次に、茨木市域につきましては、茨木インターチェンジ、一部のトンネルの地表化、トンネル坑口位置の見直しでございます。茨木インターチェンジと一部のトンネルの地表化につきましては、トンネルの地表化及びインターチェンジをコンパクト化することにより、地形の形状変更面積を大幅に抑制することで、より自然環境に配慮可能な道路構造に変更するものです。安威川、竜王山、佐保川付近における各トンネル坑口につきましては、現況地形を精査し、その位置を変更するものでございます。

最後に、箕面市域につきましては、箕面インターチェンジ、本線下り線の線形、トンネル坑口位置の見直しを行うものでございます。箕面インターチェンジにつきましては、E T Cの普及による料金所の縮小、交通機能や安全性の確保、自然環境へのさらなる配慮などを総合的に検討した結果、地形の形状変更面積を極力少なくすることが可能なインターチェンジ形式に変更するものです。本線下り線の線形変更につきましては、先ほどのインターチェンジ形式の変更に伴い、従来より北側に約10メートル移動させるものです。また、北山川付近におけるトンネル坑口につきましては、現況地形を精査し、その位置を変更するものです。

今回の都市計画変更素案の概要は、以上でございます。

事務局（福西参事） それでは、ただいまから公述を始めていただきます。

最初に、日鉄鉱業株式会社さん、壇上の公述席までお越しく下さい。

公述人 日鉄鉱業大阪支店です。よろしくお願いします。

弊社の長尾山採石所は、箕面市下止々呂美467番地において、昭和39年より大阪府の認可を受け、採石事業を行っております。当社は、道路や施設などの社会資本整備のための基礎素材である採石製品を大阪北部並びに兵庫県東部地区の生コン工場、アスファルト合材工場、建設現場などのユーザーに納入し、その役割と責任を果たしていると自負しております。

周知のとおり、バブル崩壊後、公共事業の減少、建設需要の低迷により、採石需要は減少してはりましたが、昨今の状況から見ますと、ようやく底を脱し、徐々に回復している基調にあるところであります。今後においても、当地域の採石供給源としての役割と責任は大きく、それにこたえていきたいと思っております。

さて、第二名神自動車道は弊社事業地内を東西に、橋脚、盛り土の上、トンネルで通過する計画であることは、既に事業者より説明を受けております。特に、橋脚、盛り土上部分はあかりといわれる覆いのない高速道路構造であると聞いております。今般の北部大阪都市計画道路の変更案の当社にかかわる部分は、構造等の変更(トンネル坑口位置の変更)とあり、弊社事業地内を通過する部分の高速道路の構造は示されておられません。

第二名神自動車道のような、社会的に大きな意義を持つ公共の道路建設に反対するものではありませんし、でき得る限りの協力はしなくてはならないと考えております。ただし、事業地内、特に採石行為区域内を通過する部分については、発破による飛び石、自然発生的に生じる粉じんなど、高速道路を通行する車両の安全を確保した道路構造にしてもらわなければなりません。この安全性を考慮した道路構造にするためには、基本構造設計の段階から対策を検討し、計画に織り込んでおくことが必要であると思っております。先日行われた地元説明会では、道路の基本構造など重要な変更は都計審の審議事項であると説明がありました。

つきましては、当該区域を通過する部分について、通行する車両の安全を確保した道路構造とすることを都市計画変更の内容に明記し、事業者は基本構造設計にこれを織り込んで計画していただきたく、意見するものであります。

以上、意見公述を終わります。

事務局（福西参事） ありがとうございました。

次に、社会福祉法人四季の会理事長の岡崎幹郎さん、壇上の公述席までお越しください。

公述人 社会福祉法人四季の会の理事長をしております岡崎でございます。

私どもの法人は、高槻市梶原におきまして保育所「梶原ピッコロ保育園」を運営いたしております。梶原ピッコロ保育園は、1978年に多くの市民の協力によりまして設立された、市民立ともいべき保育園であります。保育園が設立されてから、30年もの年月が経過したわけではありますが、この間、ピッコロ保育園が一貫して堅持してまいりました保育の柱が3つあります。第一の柱は、四季の自然に恵まれた梶原の地で、自然環境を十分に生かした保育を展開することです。二番目の柱は、できる限り農薬や食品添加物を使用しない食材を用いた、安全性の高い給食を提供することです。三番目の柱は、一斉一律の管理型保育ではなくて、子ども一人ひとりの子供たちの育ちを大切にしたい保育を実践することです。この三つの柱に支えられましたピッコロ保育園の保育活動に対しましては、地域の人々から強い共感を寄せられているだけではなくて、大阪府及び高槻市の保育部局からも高い評価をいただいております。

ところが、本年、2006年8月、大阪府より第二名神自動車道へのアクセス道路を梶原地区に建設するとの計画が発表されました。そして、もしアクセス道路が計画どおりに建設されましたならば、ピッコロ保育園の保育事業に重大な支障が生ずることを危惧しなければならぬという事態になりました。

具体的に申し上げますと、梶原地区は十数年前に行われた名神自動車道の拡幅工事のために大気汚染や騒音など、地域の環境が一段と悪化したのであります。とりわけ、私どものピッコロ保育園では、それまで年中行事のように行っていました裏山での園外保育が著しく困難になりましたし、園児たちがサワガニやオニヤンマを観察していました谷川がコンクリートで塗り固めた水路に変えられたために、子供たちは川遊びができなくなってしまいました。また、拡幅工事のさなかには、野外活動をしていた園児たちのすぐ前に、子どもの頭ぐらいの大きさの落石がありまして、あわや人身事故寸前ということもあったことを申し添えておきます。

この上に、さらに第二名神関連のアクセス道路が建設されることになれば、大気汚染、騒音、振動、低周波などの道路公害は一層深刻なものになるでしょう。今日、アレルギー性の皮膚炎、鼻炎、気管支ぜんそく、さらには花粉症などで苦しむ子どもや大人が急増していますが、これらの疾患はトラックなどのディーゼルエンジン車の排気ガスが大きな原因であると言われております。保育園の子どもたちや地域の住民がこれ以上、このような症

状で苦しむのを黙認するわけにはいきません。その上さらに、梶原地区の田畑の広がる野の道では、保育園の子どもたちが毎日のように花を摘んだり、虫を追ったり、稲の生育を観察したりしているのですが、こののどかな田園風景の真ただ中に地上25メートルもの高架道路が計画されているわけで、もしこれが建設されるならば、コンクリートの醜悪な構築物によって、梶原の景観は大きく損なわれることになるでしょう。

梶原の野を歩きますと、朝には美しい日の出を見ることができます。夕方には、西の空に沈む大きな落日を見ることができます。韓国では、子どもたちに朝日や夕日を見せる運動があると聞いていますけれども、朝日や夕日を見て感動する心を育てることが、子どもたちにほんとうに生きる力を培うことになるのだと思います。しかし、計画されているアクセス道路は、子どもたちの心をはぐくみ、生きる力を養う、かけがえのない景観を切り裂いてしまうことになるのです。

以上、申し述べてきましたように、第二名神のアクセス道路が計画どおりに建設されますと、環境と景観の両面で梶原ピッコロ保育園の事業に大きな支障が生ずることになります。

そこで、第二名神自動車道の都市計画変更にあたって、以下のことを提案したいと思います。第一に、第二名神自動車道の高槻八幡間は、国幹会議において抜本的見直し区間というふうに指定されました。言いかえますと、第二名神の高槻以東については、凍結もしくは中止になったわけですので、神戸高槻ルート of 第二名神自動車道は高槻において現名神自動車道と接続するほかにないこととなります。そうだとすれば、第二名神と現名神をつなぐジャンクションは必要不可欠ということになりますが、高槻よりも東に伸びる第二名神はないのですから、複雑大規模なジャンクションではなくて、「コスト削減」のためにもシンプルな構造のジャンクションで十分だと考えております。これが一点です。

もう一点は、ジャンクションに加えて高槻にインターチェンジをつくって、171号線などからこれにアクセスすることが計画されていますが、高槻にインターチェンジをつくるべきかどうかということは、もう一度考え直してみたほうがよいのではないかと私は思っています。というのは、171号線を車で東へ10分ほど走りますと、名神自動車道の大山崎インターチェンジがあります。この大山崎インターから名神自動車道、さらには高槻以西の第二名神自動車道に容易に乗り入れることができるからであります。けれども、高槻にインターチェンジをつくって、これに附帯するアクセス道路をつくるということになりますと、既に詳しく申し述べましたように、環境や景観を大きく損ねて、周辺の住民

の生活に重大な影響を与えることとなります。

それだけではなくて、大阪府は現在、極めて厳しい財政状況にあることが伝えられています。例えば、財政構造の弾力性を示す経常収支比率は、13年連続で全国ワーストワンの数字を私は見ました。このような厳しい財政状況からすると、大阪府としては節減できる経費は極力抑制すべきであって、必要不可欠とは言えない高槻インターチェンジと、それへのアクセス道路の建設に多額の支出を行うことは見直すべきだと思います。

まとめて申し上げますと、環境面、景観面からの地域住民への影響、それから大阪府財政の深刻な現状から考えて、第一に現名神自動車道と接続するジャンクションをシンプルな構造に変更していただきたいと思います。第二に、高槻インターチェンジとこれに付随するアクセス道路は建設計画を見直していただきたい。以上の2点を提案いたします。

今般の第二名神自動車道の都市計画変更に当たって、大阪府都市整備部は「コストの削減」と「自然環境に対する配慮」の二つを指針とされたわけですが、この点から考えても、私が申しあげました2つの提案は、十分に再考に値する選択肢だと思います。大阪府都市整備部及び西日本高速道路株式会社におかれましては、どうか慎重、真剣にご検討いただきますようお願いいたしまして、私の公述を終わります。

事務局（福西参事） どうもありがとうございました。

以上で、申し出がありました公述人2名の発言は終わりました。

本日は、大変お忙しい中、貴重なご意見をお聞かせいただきまして、また、会場の皆様方には公聴会へご出席いただきまして、ありがとうございました。

これをもちまして、平成18年度第4回大阪府都市計画公聴会を終了させていただきます。