

平成18年度第5回大阪府都市計画公聴会 速記録

1 対象となる都市計画件

「南部大阪都市計画道路（大和川線）の変更」

2 とき

平成19年3月28日（水）

午前10時開会 10時52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 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、南部大阪都市計画道路の変更案に対する平成18年度第5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、まことにありがとうございます。私は、大阪府都市整備部総合計画課参事の福西でございます。本日の議長を務めさせていただきます。よろしく申し上げます。ただいまから、平成18年度第5回大阪府都市計画公聴会を開催いたします。まず、開始に当たって、公聴会の趣旨及び都市計画の手続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、これら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、大阪府のホームページにも掲載します。この公開は、都市計画案の縦覧とともに行います。この縦覧期間は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れば、その要旨もあわせて提出し、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されることとなります。

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となります。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、公述をお願いいたします。その際、まずお名前を述べていただきたいと思います。

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い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、30分以内でございますので、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、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や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、この会場から退場していただくこととなりますので、ご注意くださいようお願いいたします。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いて、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、よろしく申し上げます。

事務局（北窓主査） 大阪府都市整備部総合計画課施設計画グループの北窓と申します。よろしく申し上げます。そうしましたら、座って説明させていただきます。南部大阪都市計画道路（大和川線）の変更素案についてご説明させていただきます。お配りしております資料をごらんください。

南部大阪都市計画道路（大和川線）につきましては、阪神高速湾岸線と接続

する三宝ジャンクションを設ける堺市堺区築港八幡町から阪神高速松原線と接続する松原市三宅中に至る延長約9.9キロメートル、車線数4車線の自動車専用道路です。この大和川線は、大阪南部地域において、臨海部と内陸部を連絡することにより高速ネットワーク道路を形成し、東西交通の混雑緩和を図ることなどを目的に平成7年に都市計画決定され、平成11年には、当時の阪神高速道路公団が国の事業承認を受け、事業に着手いたしました。その後、平成17年10月の阪神高速道路公団の民営化並びに平成18年4月の堺市の政令市移行を受け、現在では、大阪府、堺市、阪神高速道路株式会社の3者による共同事業として、平成26年度末の全線供用開始を目指し、事業が進められています。今回、本格的工事着手に先立ち、技術革新による工法変更や関連する計画との調整など、詳細な検討を実施した結果、より安全性・利便性・効率性を向上させることが可能な道路構造とするため、堺市域、松原市域の一部の箇所におきまして都市計画の変更を行おうとするものです。では、主な変更の内容でございますが、堺市域の三宝ジャンクション付近におきましては、本線縦断線形の見直しに伴う構造形式の変更、ランプ線形のコンパクト化、料金所施設の見直しです。まず、本線縦断の見直しにつきましては、三宝ジャンクションから三宝下水処理場間の本線縦断線形について検討調整を進めた結果、より走行性・安全性が向上する縦断勾配の緩和を図ることが可能となったことから、トンネル坑口位置を湾岸線西側から東側に移行し、それに伴う構造形式を変更するものです。また、ランプ線形のコンパクト化につきましては、先ほどの本線縦断線形の見直しにより、ランプにつきましても地下区間や勾配変化点の解消が可能な縦断勾配の緩和が図られることから、走行安全性を確保しつつ、線形のコンパクト化を図るものです。さらに、三宝料金所におきまして、ETCの普及に伴い、ブース数を4ブースから3ブースへ変更するとともに、排出路を廃止しようとするものです。次に、堺市域の鉄砲・遠里小野地区におきましてランプ配置を変更するものです。これは、人口減少等の社会経済情勢の変化に伴い、将来予測交通量に基づくランプ配置を再検討した結果、国道26号にランプ機能を集約することが可能となったことから、遠里小野ランプを廃止し、鉄砲西ランプの追加を行うものです。これにより、ランプ集約による利便性を高めるとともに、鉄砲ランプと遠里小野ランプ間での織り込み交通が解消され、

より安全性・走行性の向上を図るもので、それに伴い、鉄砲・遠里小野地区付近の幅員を変更するものです。

次は、技術革新による工法変更に伴う変更です。これまではトンネルの掘削工法を開削工法としておりましたが、技術革新により、可能な範囲におきまして大口径のシールド工法を導入することが可能となったことから、構造形式・平面線形の変更とそれに伴う幅員の変更をするものです。まず、堺市の遠里小野付近におきまして、交差する鉄道の安全を確保するため、掘削機械の発進位置を鉄道から離す必要があることから、掘り割り式と地下式の境界位置を西側へ移すことに伴い、構造形式の変更を行うものです。また、堺・松原両市域にまたがる常磐・天美地区におきましては、シールド工法への変更に伴い本線の縦断線形が深くなることから、府道大阪高石線に接続するオン・オフランプの位置・延長に変更が生じ、線形及び幅員を変更するものです。

最後に、換気所の廃止に伴う幅員変更です。平成7年度以降の自動車排出ガス規制により、自動車1台当たりのばい煙排出量及び排出係数が大幅に低減されたことから、換気計画の見直しを行いました。換気所の適正な配置を検討した結果、現計画では7カ所ある換気所のうち、堺市域の三宝換気所と常磐換気所を廃止し、それに伴い幅員を変更しようとするものです。

今回の都市計画変更素案の概要は以上でございます。

議長（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、Aさん、壇上の公述席までお越しくください。

公述人（A） Aです。よろしくお願いします。初めに、公述時間10分を30分に設定していただいたことについて、太田知事に深く感謝いたします。

意見の要旨。

1、本件変更案は、都市計画法及び河川法などの法律に違反しています。以下述べる事項を是正した後、法令に基づく再手続を求めます。

意見。

1、都市計画法第17条に基づき、都市計画案の縦覧等について、堺市は本件変更案を住民に縦覧させなければなりません。説明会前日の3月2日、堺市都市計画課にはA4サイズのコピー4枚が壁に張り出してあるだけでした。同法令規定の2,500分の1の図面ではありませんでした。さらに、鉄砲・遠

里小野ランプ地区の変更には、線形の見直し案が記載されていません。単にランプの追加・廃止だけの記載になっています。今回、鉄砲・遠里小野ランプの地区では、線形の見直しのため、事業区域の線引きが変更になっています。新たに事業地になった土地や買い取り対象地区から外れたところがあります。阪神高速道路は、作成した変更案の図面を大阪府及び堺市に提出せず、さらに、説明会前にも住民に縦覧させていませんでした。当然、大阪府、堺市、堺市民、地権者及び関係者は真実の計画を知りません。

2、都市計画法第16条第1項、公聴会の規定に基づき、本年3月4日に堺市民会館で説明会が行われました。説明会は、本件都市計画原案の作成の段階において住民の意見をできるだけ反映させるためのものですが、その変更原案の内容について、共同施工者である大阪府、堺市、阪神高速道路は、事前に具体的な説明を広報などで周知させていません。よって、地権者及び住民は変更案を十分に把握することができませんでした。

3、3月4日、当日の説明会で初めて、2,500分の1の変更図面を見ることができました。図面は会場の後ろの壁面の高い位置に張りつけてあり、気づかない人も多く、ほとんどの人は見ていません。また、細い線のため、詳細は不明でした。また、共同施行者らの説明は一部の簡単な説明で不十分でしたから、会場から多くの質問・意見が出されました。例えば、地権者の説明は、売り渡し後では大幅に相違すること、公共施設洪水時のわき水対策、図面の縦覧、断面図等の説明、火災時の対応、換気所廃止による大気汚染。走行の安全性疑問、出入り口廃止による交通渋滞等について、阪神高速道路は具体的な数字を示して文書による説明をしていません。阪神高速道路は、簡単な説明で十分と考えていたのでしょうか。これでは住民の意見を反映することはとてもできません。さらに具体的な説明が必要です。よって、3月4日の堺市民会館での説明会は、適法なものではなく、無効と言わざるを得ません。再度の説明会開催を求めます。

4、さらに、本日の公聴会も、施行者から真実の説明を受けていないため、住民の意見を反映させることができません。公聴会も無効と言わざるを得ません。ただ、予備的に当日の説明会では住民から多くの貴重な意見が出たのですから、施行者らは、大阪府都市計画審議会に住民の意見を反映させるべく、真

実の変更案を新たに縦覧させ、意見をまとめた上、審議会に意見書を提出する義務があることを申し述べておきます。

5、また、都市計画法第66条の事業の施工について周知させるための措置では、同法施行規則第53条の事業地内の土地建物等の先買いに関する周知措置において、事業区域内の適当な場所に掲示することとなっていますが、阪神高速道路は同法省令に違反して当初より掲示していません。また、説明会の当日、掲示について、阪神高速道路の担当者は回答できませんでした。

6、同法令に基づく大阪府の掲示物は、松原市から西側に300メートルほど離れた堺市北区の常磐東公園のそばに掲示してありました。その場所は堺市民ならご存じですが、西除川を渡ったところにあり、常磐町3丁の住民しかわからない場所です。東側は今池の下水処理場があって、松原市民も遠く迂回しなければ見に来れません。さらに、堺市が政令指定都市になった平成18年4月1日以降、大阪府の掲示物がどこにあるか探すことができませんでした。掲示していないのであれば違法であり、大阪府も同法施行規則53条の周知措置違反と言わざるを得ません。

7、堺市は去年、政令指定都市になり、大阪府の事業を受け継ぎ、大阪府が堺市北区常磐町に掲示した看板にしわくちゃなテープを張って訂正し、法令の掲示をしています。看板は金網から離れた位置にあり、小さな文字で読めません。堺市の工事区間約7キロメートルのうち6キロメートルの区域内では、法令の掲示物を見ることができませんでした。あたかも堺区住民には周知させないための差別的掲示と言わざるを得ません。当然、堺区にも掲示する必要があります。せめて1キロメートルごとの掲示が必要です。現状では、堺市も同じく同法施行規則53条の周知措置違反と言わざるを得ません。

8、都市計画法第60条第3項3号の資金計画書に基づく説明をしていません。阪神高速道路は、本件大和川線の通行量の減少に伴う変更案を提出していますが、法令の改正により採算性が重視されています。過度の経費節減のため安全性を軽視した変更案になったり、また、騒音対策の欠如、大気汚染の局地的増加を強いることがあってはなりません。既に何百億円の資金が借り入れされているのですから、税金がむだに使われることがないように、資金計画を具体的に公開し、説明を求めます。既に過度の用地取得費と長期間金利負担によ

り採算性があるのでしょうか。

9、都市計画法第59条第6号の規定により、本件事業での公共の施設が廃止または移転、変更を余儀なくされていることについて、堺市長は共同施行者に市の財産について意見を述べる義務があります。それは、本件事業により公共施設本来の機能を阻害しないための職務専念の義務です。その機能回復について、施行者らは、平成5年からの堺市の公共施設の機能回復について阪神高速道路及び大阪府と覚書・確認書を作成していますが、現在まで何の進展もありません。

ただ、七道高層住宅の大規模移転建設工事は、阪神高速道路からのお金で機能回復を行っています。阪神高速道路は堺市と協議して入居者の移転費用を1戸当たり約80万円と見積もり、移転費用を出しましたが、堺市は入居者に開示したのでしょうか。堺市は建てかえ事業を優先するあまり、強制移転による住民の生活補償を二の次にしていたのではないのでしょうか。また、住民が接する堺市道路などの公共施設の機能回復は、いまだに計画すらない状態です。

そのため、道路法の公共道路がただの空地扱いになり、建築確認がとれない状態になっているところもあります。堺市はその不利益な事実を住民に告知していません。まさに堺市長の14年に及ぶ不作為の怠慢と言わざるを得ません。

10、都市計画法第67条第1項の規定の土地建物等の先買いについて、実際、地権者が阪神高速道路に対し、平成16年12月6日付用地取得申出書を提出しました。阪神高速道路は、50日後の翌年1月24日付買い取り拒否の回答を行いました。また、地権者は平成17年1月24日に残地取得請求書を阪神高速道路本社に持参しましたが、その場で受け取りを拒否され、さらなる請求に対し阪神高速道路は、71日後の同年4月5日に買い取り請求を拒否した事実があります。

しかし、阪神高速道路は、都市計画法第67条第2項の規定により、本件買い取りの届け出があった日から30日以内に回答すべき義務を果たしていません。通常、閣議決定した公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱を遵守して、阪神高速道路は土地収用法の規定に従い、買い取り申し出の受け付けをしなければなりません。法律に違反して受け付けを拒否しました。

この地権者さんは本件の都市計画事業に早くから協力していた人です。その

結果はどうでしょう。阪神高速道路は、契約後、宅建業者に指摘されて初めて補償の重大な瑕疵に気づくというお粗末さです。さらに、法令の救済を求めるため、まじめに協力してきた地権者は、土地収用法の請求の受け付けまで拒否されました。阪神高速道路さん、それではあまりにもひどいと言えませんか。

1 1、これが反対に、住民が阪神高速道路から買う立場であれば、消費者契約法により重要事項の説明を受けられますが、売る立場や補償を受ける立場の住民は保護の対象になっていません。また、阪神高速道路が宅建業者であれば、業法により弁済の救済を受けられますが、残念ながら救済の道はほぼありません。

現状では、年配の交渉人さんはいわゆる派遣社員さんです。阪神高速道路の子会社が契約した社員であり、その人たちは、年配であるけれども資格を持った宅建主任者ではなく、何らの資格を持っていないばかりか、経験も未熟です。本来なら消費者契約法に違反する説明をすれば罰せられますが、交渉人は、買う立場であるから罰せられません。

また、地権者への説明は口頭でするので、交渉人が地権者に説明した事項と阪神高速道路に報告した事項が同じとは限りません。そのため、住民が売り渡した後にどれほどの損害を受けているか後で知ることになりました。そのことを阪神高速道路及び施工者らは熟知しています。

それでも、施行者らは住民に対し文書での説明を拒否しています。これから交渉を受ける人は十分に注意し、阪神高速道路はもう民間企業なのですから、疑ってかかるぐらいの用心が必要と思われます。また、行政当局も当てにならないのは実証済みと言わざるを得ません。

1 2、そこで、阪神高速道路に買い取りを拒否されたので、その地権者さんは、都市計画法第69条の規定により、土地収用法第76条第1項を適用して大阪府収用委員会に残地の請求申請に出向きました。

しかし、その日に委員会は、阪神高速道路がその地権者の土地の収用手続きを行っていないとして受け付けを拒否しました。この請求について却下の処分すら行わない対応は、大阪府では法律が機能していないことを明らかにするものです。よって、本件の都市計画事業への協力は、住民の財産を一方的に奪い去るための協力であると言わざるを得ません。本件の計画変更も違法の手續と言

わざるを得ません。

13、また、水利調整を行っていません。大和川周辺の農地について、井戸からの取水を行っている地権者に対し、損失補償の協議を行っていません。また、工場の取水についても、損失補償の協議を行っていません。大和川の水底は防水工事がなされていません。毛細血管のごとく地下水脈が広がっています。さらに、大和川の水底地盤の高さと堺市の地盤の高さは同じレベルにあり、場所によっては大和川の水底地盤が高くなっているところもあります。すなわち、洪水時には大和川の水位は住宅の道路面より上になります。それは、昭和57年の大和川増水時に、わき水が道路を覆い、住民が退避勧告を受け、多くの住民が避難したことから明らかです。

大和川の地下水脈と堺市北部の農地の水利はつながっているとと言えます。本件事業計画では、地下40メートルにも及ぶ掘削を行い、大和川地下水脈を遮断し、地下水を利用する者に重大な被害を与える蓋然性があります。万一、地盤沈下や井戸水等がかれた場合、さらに大阪市にわき水が出た場合、その原因が本件事業であることを予見していた証拠として本日申し述べる次第です。

14、鉄砲ランプ付近では、計画道路が国道26号線の大和川大橋の東側に沿って北へ、川幅の中央部、ちょうど大阪市との境界まで約100メートルの橋を建設する計画があります。それは、大和川の河川区域に橋脚を建設する工事です。すなわち、本件都市計画事業は河川法の適用を受けるということです。しかるに、3月22日現在まで施工者らは、国土交通省、近畿整備局、大和川河川事務所と協議を行っていません。よって、国土交通大臣がした本件事業の認可は時期尚早と言わざるを得ません。

15、河川法第20条の規定により、河川管理者以外の者の施工する工事等において、あらかじめ政令による承認を受けて工事を行うこととなっています。阪神高速道路はこの承認を取得していません。これで安全な計画でしょうか。

16、さらに、平成6年11月21日付建設省都計発146号の通達において、3項2号に、高規格堤防整備事業の実施に当たっては、市街地の一体的整備を図ることが重要であるから、関係機関、つまり本件施行者ら阪神高速道路及び堺市は積極的に協力して地区計画を策定することとなっています。さらに、同3項3号において、高規格堤防の事業実施においては、本件事業と同じく、

都市計画法第59条の事業認可及び事業承認を取得して、都市計画事業として行うこととなっています。

つまり、阪神高速道路が実際の工事を開始するのは、河川局が本日のように公聴会を開き、堤防の認可を取ってから阪神高速道路の建設が始まるということです。そのことを施行者らは知っていながら住民に説明していません。

17、河川法第6条第4項の規定により、河川管理者は高規格堤防特別区域を省令により公示する義務がありますが、現在まで計画の案すら作成されていません。また、高規格堤防の予定区域原案も作成されていません。あたかも高規格堤防の計画が進んでいるように思われがちですが、原案ですらできていないのです。このままでは事業の完成は30年後と予想します。

しかし、ここで注意しなければならないことは、現在の堤防の高さまで盛り土をして地面を上げるということです。つまり、道路完成の数年後、地下トンネルの上に何十トンもの土が乗るとということです。さらに、掘り割り部分では、側壁の壁を継ぎ足す工事をするとということです。今回、変更案では説明がありません。行政機関は追加工事の協議を行っていません。果たして安全な計画案でしょうか。

18、また、河川法第16条の2第4項の規定により、河川整備基本方針に沿って河川整備計画を定める場合、公害防止計画との調整を図り、河川整備計画の案で公聴会を開催しなければなりません。また、同条7項の計画変更についても同じです。だから、構造安全のため、一体整備計画をしなければなりません。

既に南島町の三宝樹脂さんのところでは、近畿地方整備局が土地を借りて、高規格堤防のモデル盛り土をしています。工事が終了すれば、盛り土のまま三宝樹脂さんに返還されるそうです。実態はスーパー堤防が始まっていると言えるでしょう。それでも阪神高速道路からは何の計画説明もありません。

19、河川法第22条の大和川洪水時における緊急措置では、掘り割り構造区域から大雨や流水があった場合、走行中の車両搭乗者は重大な危機に遭遇します。流水は道路の底部を走り、排水ポンプの能力を超え、みるみる低位の道路へ増水し、車両を飲み込んでしまうでしょう。そのときに、今回の構造形式の変更が意味する結果がわかるのではないのでしょうか。

今年3月13日の朝日新聞に、地下鉄今里筋線の水漏れの記事がありました。12キロメートルの区間に、開業3カ月足らずで71カ所の水漏れがあり、20カ所は処置が追いつかない状態ということです。どうして水漏れになったのでしょうか。既設路線を避けて深い土中を掘り進めた結果、地下水圧が高くなったのが原因とされ、当局は、水漏れをとめるすべが見つからないと頭を悩ませています。水漏れ自体をとめるのは技術的に難しいとのこと。

本件変更により、掘削深度は40メートルと言われています。本件の計画変更案を河川局と協議もせず、その結果、水漏れを防止できず、堤防の決壊を招く原因にならないでしょうか。

次に、個々の変更案について述べます。

三宝地区について。

三宝下水処理場では、地下式から地表式に変更するため、処理施設がなくなります。共同施行者は、公共施設の廃止について全く説明していません。

また、本線の勾配が緩やかになると、走行速度80キロメートルの本線車線へ低速車は急加速して合流しなければなりません。それは、新三宝料金所から300メートル進んだ付近で、曲線半径35メートルの急カーブを220度回転したところに本線への合流地点があるからです。急カーブの上に、道路構造令第15条の速度30キロメートルの走行車両が短距離で80キロメートルの速度に加速し本線に合流するのは、ベテランのドライバーですらたやすいことではありません。この合流点付近では重大な事故の危険性があることを指摘しておきます。そして、線形の変更をする必要がないことを強く申し上げます。

さらに、北側・南港方面の海岸線から大和川線に入るカーブは、直角カーブと言えるほどの急カーブです。初めは緩やかなカーブですが、西南方向に到達したあたりでは、側壁が真正面に立ちはだかるように見えます。進入速度がやや速いだけで、壁面への衝突事故が避けられない蓋然性があります。高齢者、障害者などの運転者の立場で、緩やかな線形の変更を求めます。

次に、料金所の数を4個から3個に減らす案ですが、阪神高速道路は料金体系を見直しています。走行距離により通行料金を増額する方式に変えていきます。例えば、1区間を500円、2区間を700円、全区間を1,500円というふうに、つまり高速道路のように出口で精算することになるかもしれません。

そうすると、E T C車の後日精算対策のため、あえてE T Cを使わない車が増えるかもしれません。料金所は4カ所必要です。

また、ここは湾岸線と大和川線の交差する地点ですから、物流量の飛躍的な増加が見込まれるところです。交通渋滞の解消からも、料金所の減少はやめるべきです。また、10トン車や特殊車両が大変多いところです。一般車道からの進入口を狭めるのではなく、料金所と同等の広さを確保することが必要です。

次に、鉄砲・遠里小野ランプについて。

阪神高速道路資料29ページの遠里小野ランプの出口の図面は誤りです。遠里小野入り口の反対側に出口が建設されています。どの図面が正しいか阪神高速道路は説明していません。

また、国道26号線の鉄砲西出口で渋滞した場合、250メートル手前の地点まで渋滞になると、将来その地点は、大阪堺線との合流分岐点があり、車線変更のため大変危険です。

また、鉄砲西の出入り口は、国道26号線が北行き、左上り坂カーブ地点での接続となり、一般車両が渋滞することは明らかです。また、国道を挟んで向かい側には高速道路の出入り口があり、信号機設置により周辺道路が渋滞することは明らかです。また、変更案では、特にダイヤモンドシティ・プラウから北花田町周辺の交通渋滞を悪化させるものとなっています。変更案には渋滞対策のための計画が全くありません。

さらに、幹線道路の沿道の整備に関する法律施行令第2条の騒音基準の計画は誤りです。65から70デシベルの予想測定を静かな場所で測定しています。変更案の出入り口付近での騒音測定を行っていません。緩衝地帯が必要です。

次に、構造形式の変更について。

開削工法の説明とシールド工法の説明がありました。しかし、高規格堤防による盛り土を説明していません。既に阪神高速道路の縦断図には、スーパー堤防の設計中心や天端、いわゆるてっぺんの高さを記載しています。また、地中深度や曲線半径を記載していますが、小さくて読めません。そして、平面図ではわかりませんが、遠里小野から常磐西まで2.5キロメートルのトンネルは、高低差があり巨大なカーブがあって、前方の視界は暗やみです。それは、米子自動車道に4キロメートルの長いトンネルがありますが、実際走ってみると、

速度感覚と走行位置の感覚が麻痺し、危険であることがわかります。走っても走っても抜け出せないトンネルです。大和川線の8キロメートルにも及ぶ地下の走行は、果たして安全なのでしょうか。

勾配が3パーセントの区間は、道路法の道路構造令21条の規定により登板車線が必要であり、線形の見直しを誤っています。また、道路構造令34条に規定の非常用施設の説明がなく、線引きの変更案に包括されているのでしょうか。

長い上り坂と上り渋滞、長い下り坂と下り加速、見えない勾配、大カーブ、極端な明暗の変化、渋滞時に排気ガスの滞留、大騒音の反響、どれをとっても構造だけの問題ではありません。高齢者、障害者、運転技術の未熟なドライバーには、魔の大和川線と呼ばれるのではないのでしょうか。さらに運転者の立場に立った安全な構造変更案を求めます。

次に、換気所の廃止について。

常磐換気所を廃止すると、松原市の換気所から浅香山浄水場の換気所まで2.5キロメートルの間、換気所はありません。常磐のランプの400メートルの間だけ大気が排出されます。そこは自然換気のため、気温の高低差、風速の強弱で排出が変化します。夏、冬は外気との温度差でトンネル内の排気ガスは外へ流れますが、外気と同じ気温では排気ガスはその場に滞留すると思われます。すなわち、車の窓をあければ、新鮮な空気がないばかりか、異様に濃い排気ガスが充満し、車内に入り込んできます。換気所がない長いトンネルを、汚染物質ガス充満の真ただ中を走るわけです。

さらに、トンネル内での車両火災事故時に、この排気所を廃止したことで人命にかかわる惨事が起こらないことを祈るばかりです。

次に、住民説明について。

いまだに施行者らは変更図面の縦覧をさせていません。堺市の都市計画課担当者は、阪神高速道路の変更図面を折り畳んで所持し、変更前の図面を住民に縦覧させています。このような状態で住民は変更案に対して意見を述べることができるのでしょうか。とてもできません。

そして、変更案の縦覧図は、堺市大和川対策室の棚に折り畳んで収納されています。とても住民に縦覧させているとは言えません。住民は、その縦覧図面

があることすら知らないのではないのでしょうか。

最後に、本件の計画変更手続は、法律を身勝手に解釈し、形式に流された手抜き説明会・公聴会と言わざるを得ません。都市計画法及び河川法等の法令を遵守し、ついの住まいとして何十年も住みなれた我が家を出ていく住民の生命と財産を守る立場に立って、さらに、この計画道路を走る運転者や搭乗者の立場に立って、再度、変更案の作成を求めます。

さらに、住民に文書や写真、立体模型による情報開示を行い、住民が十分把握できるようにした上、再度の説明会を開催し、また公聴会を開催することを求めます。

そして、法律に従い変更手続をすることを大阪府及び堺市、都市計画審議会並びに共同施行者らに強く求めるものです。

以上、ありがとうございました。

議長（福西参事） ありがとうございました。次に、Bさん、壇上の公述席までお越しください。

公述人（B） おはようございます。公述の許可をいただきありがとうございます。

私は、堺市大和川沿いに位置します錦綾小学校区の錦綾校区自治連合協議会及び錦綾まちづくり協議会の を承っておりますBと申します。よろしくお願ひいたします。座らせていただきます。

まずもって、私がまちづくりに取り組み出しましたのも、関西国際空港ができて魚の宝庫ということを見まして、やはり緑、森が大切だという思いで、緑の町にするという思いでやってまいっております。また、子供のために、地域がよくなるためにという思いで行っております。

さて、本題の大和川線の件ですなんですけど、錦綾校区に限って申し上げますけど、錦綾校区は唯一、内陸部におきまして工業・準工業地域が多い地域でございます。また、住宅と工場等が混在しておりまして、今の社会情勢のため、東大阪市と同じように歯抜けの状況になっております。

また、大和川線の件ですけど、結論は、掘り割りをなくしてすべてトンネルはシールド工法でやっていただきたいということでございます。

また、ランプの廃止等につきましては、長年、十数年ほど、まちづくり勉強

会で地域住民の方々と討議しまして、ランプを廃止していただき、活用したいなというまちづくりの構想を練っておりました。

また、ここに校区地図がございますけど、ちょうどこちらが大阪市側で、ここが遠里小野東自治会地区です。そして、ここが遠里小野西地区になるんですけど、今、シールド工法に着手しようとしていますのは、この遠里小野東自治会地区におきまして行おうとしております。この地域は工場と住宅が混在して、非常に狭い土地でございます、車の離合もできないという現状でございます。ですから、できましたら、遠里小野西地区の遠里小野町1丁目の部分でシールドを開始していただきたい。そうしましたら、土砂の運搬、大型重機、また、安全性とか効率性等におきまして非常に有効じゃないかなと考えております。また、トンネルを掘った掘削土砂もダンプで運ぶ必要もなく、コンベヤーで貯蔵できるということでございます。そうしまして、高野線の補強、また大阪和泉泉南線の補強等の対策も軽減化できるんじゃないかというように考えております。

また、長大トンネル、また水底トンネルということで、法律で規制されております。長さ5キロメートルということなんですけど、現在の参考図面によりますと、天美から遠里小野出入口の辺、地下式で4.9キロメートルとなっております。ですけど、今の技術でもってすれば、トンネルが5キロメートル以上になっても可能じゃないかという考えでございます。掘り割りがなくなりましたら、掘り割りも片側がトンネルになっております。そして、片側が開放という構造でございます、すべてシールドでトンネルになりましたら、環境問題、騒音、その他、地域住民のためにもなるんじゃないかという思いでございます。

また、昨日の27日の日刊工業新聞で、長距離換気ダクトの新製品が開発されたということも載っておりました。

また、この長大・水底トンネルにつきましては、昭和27年に制定され、半世紀が過ぎております。見直しされ、運用されていると思っておりますが、現在も首都の中央環状、京都の新十条、飛驒トンネルの審議会が開催されている模様でございます。これは水素ガスの問題かと思うんですけど、今現在タイヤにもセンサーがつく時代で、センサー、ICタグなど、技術の多用化が可能でございます。

ます。

また、衛星など通信・情報技術の活用、また自動消火器機器の活用等によりまして、まず車両自体の安全化を図れば可能かと思われております。

ICタグ、携帯電話などによる通行経路・運行状況の衛星と監視カメラ等による安全確認、また、追突防止・車両距離測定センサーなどの活用による注意喚起・警告発信示など、車両構造の変更で危険物車両の走行も可能じゃないかと考えております。

また、構造物に対しましては高温耐震の監視カメラ等が多く、また、名阪道路でも天理付近の事故が減少しております。カメラを多用して注意喚起を促すと。

そして、トンネルの保守点検、いろいろ技術的工法があろうかと思えますけど、避難用トンネルの設置、また、大型車両用と小型車両用の上下分離トンネル等、方策は幾らでもあろうかと思えます。費用と常に言われますけど、安全及び国の事業だから費用をかけて将来の子供たちのためにいいものをつくっていただきたいという思いでございます。

そして、この長大・水底トンネルが5キロ以上どうしてもだめだという場合でございましたら、常磐のランプ、東西の出入り口付近の開口部分を広げていただきまして、遠里小野地区の掘り割り構造をぜひともシールド工法にしたい、そういう思いでございます。

そしてまた、遠里小野ランプの廃止によりまして車線部分を活用しまして、パーキングを設置していただき、換気所などを利用しまして地上への連絡口をつくり、屋外グラウンドの休息、将来できましたら、自転車の駅、水の道・花の道の散策など、都心の憩いのパーキング場として活用していただけたらと思っております。

そして、最後に、東西鉄道の併設構想でございます。大和川線とは直接関係ございませんけど、新日鐵用地の商業化により現在も商業施設がたくさんできております。アクセスが大変困難になっております。また、常磐のダイヤモンドシティ、これも非常に混雑しております。また、大阪市が、舞洲へのいろんなスポーツ施設、今、港湾の設備等を考えておられるそうですけど、アクセス、また、臨海工業地帯の通勤手段から関西国際空港へのアクセスなどを考えまし

て、近鉄南大阪線より、法的にも技術的に可能なら高速道路の下に地下鉄方式で循環鉄道をつくっていただきたいと思っております。集客力もできますし、現在、弊社にも東大阪、また柏原、奈良方面から通勤される方は1時間半以上かかっております。堺への通勤・通学時間の短縮のためにも、人材の確保のためにも、また堺市の合併条件の美原区へのアクセスのためにも、南大阪環状地下鉄の実現をできたらと思っております。

また、アンチジャイアンツ派としまして、東京への集中を緩和させるために、関西国際空港をハブにした大大阪圏の拡充を願っております。

以上でございます。ご清聴ありがとうございました。

議長（福西参事） 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名の発言はすべて終わりました。

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5回大阪府都市計画公聴会を終了させていただきます。