

## 平成 23 年度第 3 回大阪府都市計画公聴会の公述人の意見に対する考え方

公聴会において公述人から述べられた意見のうち、今回変更しようとする都市計画に関するものに対しての大阪府の考え方は、次のとおりです。

### ○東部大阪都市計画都市高速鉄道京阪電気鉄道京阪本線(枚方市域)及び東部大阪都市計画道路枚方八尾線(枚方市域)の変更

公述人	都市計画案に係る意見の概要	意見に対する大阪府の考え方
B	<p>①環境側道の計画幅員は 6m となっているが、耐震基準を準拠した構造であっても、倒壊しない保証はない。地震時の構造物倒壊を考慮して幅員を計画すべきである。</p> <p>鉄道高架高さが概ね 10m であるため、環境側道の幅員も 10m とすべき。</p> <p>また、鉄道東側の枚方八尾線の計画幅員が 14～16m であり、鉄道を挟んだ東西において安全性に不平等が生じているため、両側 10m ずつの幅員にならないのか。</p> <p>②鉄道の東側は用地買収が発生しないのに、西側のみ用地買収が行われ、西側住民が一方的に不利益を被ることになる。</p> <p>③平成 20 年度に事業に関する地元説明会があったのに、計画内容の周知が不十分であり、住民の土地利用計画に対する配慮がない。</p>	<p>①連立事業に伴う環境側道は、高架構造物により影響を受ける日照の確保、鉄道騒音の低減、沿道地域の利便性の向上などを目的として、鉄道の両側に幅員 6m を基本に設置するものであり、高架構造物の倒壊対策を目的として設置するものではありません。</p> <p>今回の連立事業による高架構造物については、最新の設計基準に準拠して設計を行うこととしており、十分な耐震性能を有するものであります。</p> <p>ただし、今回は鉄道の東側に府道八尾枚方線があり、地域を南北につなぐ主要幹線道路で、自動車交通量が多い中、鉄道と平行して存在しています。現在、自転車歩行者の交通量が多いにもかかわらず、現道は十分な歩行空間が確保されていない状況であります。このため本路線の自転車・歩行者通行の安全性確保を目的として、都市計画道路枚方八尾線の計画幅員を 14～16m に拡幅変更するものであり、10m では不足します。</p> <p>②鉄道東側を用地買収して、鉄道を現在の位置より東側へ移動するとすれば、府道八尾枚方線の地下埋設物の移設、国道 1 号交差部のトンネル設置が発生するため、工事期間が長期化することとなり、周辺住民にご迷惑をかけると共に、周辺交通への影響が大きくなります。</p> <p>また、原案に比べて工事期間中の影響として、光善寺駅に設置している橋上駅舎の利用ができなくなることや、枚方公園駅前広場の利用制限が発生することで、駅利用者にとって、利便性の低下が生じることとなります。</p> <p>このような問題点を回避するとともに、鉄道と平行して計画する枚方八尾線の拡幅を検討した結果、現計画である鉄道西側への別線方式を最適と判断したものであります。</p> <p>③平成 20 年 8 月に開催した地元説明会(枚方市域 4 回・寝屋川市域 5 回開催)は、平成 19 年に策定した「沿線まちづくり構想」と「鉄道高架化の基本方針」を報告すると共に、具体的な計画案の作成に向けて今後実施する予定の現地測量、土質調査等に関する説明を行ったものであります。その後、現地測量等を行った結果を基に、計画案の検討を行い、都市計画素案が確定したことから、平成 23 年 7 月から地元説明会で具体的な計画内容を示すことができたものであります。</p>