

平成24年度第2回大阪府都市計画公聴会の 公述人の意見に対する大阪府の考え方

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。

○南部大阪都市計画道路の変更

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
A	<p>1. 長野富田林線は、昭和31年の計画決定後、半世紀経過している。規制のために世の中の進歩から取り残され、放置されるとなると危険と同居する関係住民、路線利用者の無念さは計り知れないものがある。全線廃止の案に対して、要望として、一部の見直しをやっていただきたい。用地確保が困難な場合は側溝を覆うことや一部電柱の地中化を図ることも可能である。これこそ、選択と集中によるインフラの整備になると考える。</p> <p>本路線については、道路規格に適合しないこと以外は、本計画道路廃止の事由とはならないと考える。特に、人口減少、交通量の減少については、昭和47年以降の周辺団地の大師町、日東町、清見台、美加の台、小吹台、近くの向野マンションという大規模な団地が開発され、加えて関西空港の開港、団地と外環を結ぶ向野バイパスの開通による迂回車が非常に増えている。さらに、沿線企業の業容拡大があり、本社、工場も増築されて、人員が増え、出入りの車、大型車も同時に増えており、人口、交通量は特に向野バイパスと河内長野駅前間は非常に多くなっている。</p> <p>当該地は河内長野市の中心市街地であり、南海・近鉄河内長野駅前を経由する幹線道路にも関わらず、幅員が狭く、歩道がない。従って、従来からバスやトラック等の行き違いに際しては歩行者が足の踏み場に苦労し、乳母車や車いすの通行は困難を極めている状況下であり、ますます交通安全面の危険度は増加しているのが現状である。</p> <p>そのため、道路沿いの事業者や住民の移転、撤退が相次ぎ、その空き地が駐車場化されるとともに、車の出入りが増え、危険がますます増える一方で、河内長野市の中心市街地の活気が失われている大きな原因の一つになっていると思う。</p> <p>少なくとも全線の廃止はやむを得ないと思いますが、一番交通量が多く危険度の高い、河内長野駅前から向野バイパス間、約3分の1になりますが、この間の現場を再調査していただいて、都市計画の原点に立って交通安全、防災機能面から近代都市の街づくりの最低必須事項として、当該地区の歩道の確保・新設を要請する。</p> <p>2. そもそも計画決定には目的があり、それに沿って計画され、実行し検証されるべきである。計画決定が昭和31年になされ、実施予定時期がその間に決められていると思うが、今日までのプロセスについて、計画の目的、内容、実行の検討、不可と判断に至った具体的な理由を聞きたい。</p> <p>3. 本都市計画道路の変更案についての市民説明会に関して、向野のマンション、アメニティの方々に対し周知を行ったか。</p>	<p>1. 都市計画道路長野富田林線について、平成23年3月に策定した「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づき評価を行いました。その結果、本路線は、重複する（旧）国道170号において、都市計画で定められた2車線が確保されていることから、交通処理機能の必要性は低く、また、歩道が未整備のため、交通安全機能の必要性はありますが、今後、都市計画幅員8mおよび11mで都市計画事業による拡幅は予定しておらず、すでに沿道には住宅や工場が建ち並んでいることなどから事業の実現性は低いものと考えております。</p> <p>このため、長野富田林線の全区間について、都市計画を廃止しようとするものであります。</p> <p>ご指摘の河内長野駅から向野バイパス間の歩道未整備区間への対応につきましては、今後とも道路管理者として地元、河内長野市と調整してまいりたいと考えております。</p> <p>2. 当初の都市計画の目的としては、市域の根幹となる重要な道路について、全面的改良を加える必要があったため、現道を拡幅する計画とされたものであります。</p> <p>これまで、事業費の制約等により、都市計画事業として、計画幅員による整備は行っておりませんが、現道の（旧）国道170号の交通安全対策として、河内長野市や地元と協議の上策定された「河内長野市移動円滑化基本構想」に基づき、菊水町付近の南海高野線の高架下に歩道を設置するとともに、高架下から河内長野駅前付近までの区間で側溝改修を行っております。</p> <p>3. 平成24年9月23日、25日の地元説明会の開催については、広報かわちながの9月号や当広報を掲載した市のホームページで、広く市民に周知しております。</p>