

平成 25 年度第 1 回都市計画公聴会の 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。

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>私の公述は、大東市御領自治会を代表するものである。公述対象は御領深野線のうち、西御領から江端南の間、約 1 km の区間で、公述意見はこの区間の都市計画道路の廃止案に反対するというものです。理由は、大阪府知事宛て、大東市御領自治会会長名義で役員ほか御領住民等の賛同署名付きの陳情書において、府道拡幅工事实施を実現するのに必要な用地買収のためには、都市計画道路の存続が必須条件と述べられているからです。</p> <p>以下は、その背景理由を申し述べる。</p> <p>①道路の現状が非常に危険な状態にある。</p> <p>当該区間は約 60 年前に建設された当時のままの 2 車線、道路幅員約 6 m で無歩道の状態です。1 車線幅約 3 m に対して、大型車両はバックミラーが付くと車幅が約 3 m に近いいため、相互通行するのが難しい。また、歩道がないため、車両は人や自転車を追い越すことが困難なため、反対車線に対向車がない時を見定めてセンターラインオーバーの走行を余儀なくされている。この区間の危険度を示す交通事故件数は、過去 4 年 2 か月の間に 34 件発生し、過去 1 年間に 2 人の生命が失われている。</p> <p>②都市計画道路に対する地元の期待と廃止された時の損失について</p> <p>御領地区区画整理事業によって、域内に 8 m 幅の道路が整備され、物流基地としてトラック運送業等が事業展開している。いずれの企業も外部へ出る唯一の道路であるこの府道が、都市計画道路であるとの認識から、いずれ拡幅整備されるものと期待して進出してきたが、都市計画道路が廃止され、現状のまま放置されると各企業は期待外れの立地として、御領より出て行く可能性も予見されて、地域経済への計り知れない損失を恐れるものである。</p> <p>次に、都市計画道路廃止案の背景理由に対する私共の意見を申し述べる。過去約 60 年間に人口が約 600% になったのに、当該府道は約 60 年前に建設されたままの状態、同じ府道の約 1 km の区間で、死亡事故と危険度が増大している。約 60 年間、大阪府道路予算がこの府道整備に全く使われなかった。</p> <p>以上の結論として、都市計画道路廃止案の撤回を求めます。</p>	<p>都市計画道路御領深野線について、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、重複する府道深野南寺方大阪線において、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、一部区間において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、都市計画事業による拡幅を予定していないことから、事業の実現性は低いものと考えております。このため、御領深野線の全区間について、都市計画を廃止と評価したものであります。</p> <p>しかし、ご指摘の都市計画道路福島太子田線（西御領）から府道八尾枚方線（江端南）までの約 1 km 区間につきましては、大東市御領自治会から廃止案に対して反対意見を頂いていることなどから、今回の手続きでは保留とし、今後、地元、大東市の意見を聞きながら、その対応を調整してまいりたいと考えています。</p> <p>なお、本路線の府道八尾枚方線（江端南）から大阪外環状線までの区間は、都市計画の廃止で手続きを進めてまいります。</p>

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>都市計画道路北条中垣内線について、中垣内から野崎観音交差点までは、旧 170 号線の拡幅による計画で、野崎地区、寺川地区は既に完成しており、我々の住む中垣内地区 400mを残すだけであります。</p> <p>中垣内地区の旧 170 号線は、人間として安心・安全に最低限生活するための交通処理能力、交通安全機能がありません。大阪と奈良を結ぶ阪奈道路上り線と下り線を結ぶ、災害時防災機能が著しく高い、都市計画道路北条中垣内線の一部中垣内地区の存続の必要性、実現性を強く要望にまいりました。</p> <p>集中豪雨にも大津波にも、影響を受けないのが中垣内地区の旧 170 号線だけです。外環状線の代替機能があり、旧 170 号線のすぐ傍にある中垣内浜公園は、平成 26 年に都市計画公園により緊急時防災公園として生まれ変わります。</p> <p>また、大阪産業大学、大阪桐蔭高校、大阪桐蔭中学校もでき、この多くの学生を運ぶ大型シャトルバスが通勤通学の時間帯において、1 時間当たり 6 往復の 12 台と、路線バスが 10 往復の 20 台と合わせて、32 台の大型バスが運行しています。通行量も多く、道路が狭く、大型バス同士の行き違い通行ができないために、待合による渋滞・騒音・振動・排気ガス・家屋の破壊・重大交通事故などの交通公害や、奈良への抜け道で交通量も増えています。</p> <p>地元の子供達は、歩道のない危険な旧 170 号線で通学できずに遠回りし、曲がりくねった幅 1 mほどの里道で通学しています。</p> <p>55 年前から地権者の皆様は、建築時に制約を受けて都市計画道路実現に協力し、一日も早い歩道の完成を待っていました。隣接する地権者の皆さんは、用地買収に対して全面的に協力体制にあります。</p> <p>見直しの必要性は十二分に満たしていません。実現性にも地権者の地区住民から事業に対する期待度や合意状況にも問題ありません。中垣内地区 400mを存続・再検討し、中垣内地区に都市計画道路の早期実現をお願いします。</p>	<p>都市計画道路北条中垣内線について、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」に基づき評価を行った結果、一部区間が重複する（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、一部区間において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、都市計画事業による拡幅を予定しておらず、府道大阪生駒線から都市計画道路諸福中垣内線までの区間は、都市計画道路の幅員 8 mで歩道空間を確保することは困難であることから、この都市計画の必要性は低いものと評価しています。このため、北条中垣内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（旧）国道 170 号の中垣内地区（府道大阪生駒線から都市計画道路諸福中垣内線までの区間）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協力のもと、大東市と調整し検討してまいりたいと考えています。</p>