平成 25 年度第 5 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	地域住民が大阪岸和田泉南線に対し、どのような思いを持っているかを説明したい。また、関西新国際空港あるいは国土強靭化法が計画されているので、その２点についてお話させていただきたい。 ＪＲ新家駅は府道が、踏切を跨いでいくので、電車の本数が朝夕一時間あたり１２本で、その時に道路は６００～７００ｍの渋滞を起こしている。大阪岸和田泉南線は、オーバーパスまたはアンダーパスでＪＲの線路を跨ぐような形で、地域にとって安心安全になると思う。また、新家駅まで送り迎えをしていたのが、特急も止まる日根野駅まで行けるようになるので、近隣住民にとっては、のどから手が出るような道路である。 大阪～和歌山間の道路は、湾岸線、旧国道２６号、国道２６号、１３号線（府道大阪和泉線泉南線）、阪和道の５本がある。また、海山の道路は、岸和田から磯之上山直線、貝塚中央線、産業道路（府道土丸栄線）、大阪岸和田泉南線と岩出線がある。縦の道路はたくさん整備されたが、横断する道路は昔のままで、片側１車線でセンターラインも取れず、大型トラック等産業の振興にも影響している。少子高齢化になってくるから、インフラはいらないと申されているが、リニアが平成５７年には大阪まで全面開業になり、伊丹のドル箱路線の羽田～大阪間がなくなると思うので、関西国際空港は本来のハブ空港になる。 また、大阪～和歌山間の５つの道路、海山間には磯之上山直線以下５つあるが、大阪岸和田泉南線は地震時の避難路となる。５ｍの津波が来た時に、第二阪和国道まで浸水するだろうと言われている。そうなれば大阪和泉泉南線や阪和道、外環が救助や医薬品、物資の運搬のための道路になるであろうが、横断あるいは斜めにいく道路がないと困る。是非とも大阪岸和田泉南線は廃止ではなく、存続するようにお願いしたい。それと、ＪＲの鉄橋も８０年経過し、相当疲労もあると思うので、今後、大雨や地震が来たときに、アンダーパスやオーバーパスでＪＲを跨ぐ大阪岸和田泉南線については、地域の住民として、もう少し待てと言われるのであれば待とうと思う。 保安林や保全緑地、調整区域などに道路がつくなら、その両サイド１００ｍか２００ｍは市街化区域に編入し、地域が発展していくような流動的な考えを持っていただきたい。 地域の住民はこの大阪岸和田泉南線を心待ちにしているので、よろしくご配慮をお願いする。	都市計画道路大阪岸和田泉南線は、大阪南部の地域間を結ぶ広域的な道路ネットワークの一部を形成する路線でありますが、計画決定後長期未着手であるため、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、本路線は第二阪和国道及び府道大阪和泉泉南線で交通処理機能を代替することが可能で、市街地形成機能等の必要性も低く、民間の土地利用に長期の権利制限を課すことについて見直すべきと判断し、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。 ご指摘の JR 新家駅前の踏切による渋滞については、現在、大阪府と泉南市が連携し、都市計画道路砂川樫井線の延伸により、JR 阪和線を跨ぐ新たな道路ネットワークを形成することで、その解消が図られるものと考えております。また、泉南市域における海山方向の広域的な交通処理としては、府道泉佐野岩出線がその機能を有しているため、大阪岸和田泉南線の必要性は低いものと考えております。 次に、ご指摘の災害時の広域緊急交通については、平成 25 年 8 月 20 日に公表した津波防災地域づくり法に基づく大阪府域の津波浸水想定を考慮すると、大阪府地域防災計画において広域緊急交通路に指定されている、第二阪和国道や府道大阪和泉泉南線、府道泉佐野岩出線等により発災直後の応急対策にあたる緊急車輌の通行は確保できるものと考えております。また、避難路については、泉南市地域防災計画において、現道を活かして設定されています。 なお、道路沿道の市街化区域の編入については、市が取り組む道路沿道などの地域のまちづくりの中で、必要に応じて市と調整してまいります。