平成２５年度第５回

大阪府都市計画公聴会　速記録

「南部大阪都市計画道路の変更」（大阪岸和田泉南線の廃止）について

１　と　　き　　平成２５年１０月３日（木）
　　午前１１時開会～午前１１時３０分閉会
２　と　こ　ろ　　大阪府公館
　　大阪市中央区大手前２丁目１番４６号
３　対象市町村　　泉南市
４　出　席　者
（１）議長　大阪府都市整備部総合計画課　参事　高階　宏
（２）公述聴取者　行政関係者
（３）公述人
　　１人

［開会］

【司会（森元補佐）】　皆さま大変お待たせいたしました。ただ今から、平成２５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の森元と申します。どうぞよろしくお願いいたします。公聴会の開会にあたりまして、皆様にご協力をお願いしたいことがございます。

まず、この建物は禁煙となっておりますので、お煙草はご遠慮願います。

次に、携帯電話をお持ちの方は、電源を切っていただくか、マナーモードに設定していただくようお願いいたします。

それでは、公聴会を始めさせていただきます。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参事の高階が議長として担当いたしますので、よろしくお願いいたします。

［公聴会に関する説明］

【議長（高階参事）】　本日は、お忙しい中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。私は、本日の議長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参事の高階と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、開始にあたって公聴会の趣旨及び都市計画の手続きについてご説明申し上げます。本日、公述の対象となる都市計画の原案につきましては、大阪府が関係機関と協議を重ねながら作成したものです。これらの原案をもとに皆様方のご意見をお伺いして都市計画の案を作成するため、都市計画法第１６条の規定に基づいて、公聴会を開催することとしております。

本日は、去る９月１０日から９月２４日までの公述申出期間内に、あらかじめ公述の申出をしていただいた１名の方にご意見を述べていただきます。

次に、公聴会の進行についてご説明いたします。お手元の資料をご覧ください。

最初に、今回公述の申出がありました１件の都市計画の原案の概要について総合計画課の担当からご説明いたします。この説明が終わりましたら、この都

市計画の原案についての公述を行っていただきます。

公述に際しましては、私が公述をしていただく方の番号をお呼びしますので番号を呼ばれましたら、壇上の公述人席まで来ていただき、公述していただきますようお願いいたします。公述の内容につきましては、公述の申出のときに提出いただきました要旨に従っていただきますようお願いいたします。公述の申出をいただいた都市計画の案に関係がない内容については、公述することはできませんので念のため申し添えます。

公述を行う時間につきましては、既に通知していますとおり、今回は３０分以内とさせていただきますので、時間厳守でお願いいたします。終了の５分前になりましたらベルを１回鳴らします。終了時間になりましたらベルを２回鳴らしますので、速やかに公述を終了していただき、元の席にお戻りください。

なお、公述時間は３０分以内ですので、必ずしも３０分間公述していただく必要はありません。終了時間前に公述を終えていただいても結構です。

最後に、公述人ほかご来場の皆様にお願いを申し上げます。本日の公聴会は、意見を述べていただく場で、質疑応答を行う場ではありません。法令の規定により、あらかじめ公述の申出をいただいた方のみに公述をしていただくことになっております。

皆様方には、声を出したり拍手したりするなどの行為は慎んでいただきますよう、くれぐれもお願い申し上げます。もし、公聴会の秩序や進行を乱すような発言、あるいは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場合もありますので、ご注意ください。

それでは、公述に先立ち、本日の公述の対象となる都市計画の原案について、総合計画課の担当から概要を説明させます。

［都市計画の案についての説明］

【事務局（山野補佐）】　南部大阪都市計画道路３・３・２２８－２号大阪岸和田泉南線の廃止素案の概要についてご説明させていただきます。私は、大阪府都市整備部総合計画課施設計画グループ長の山野でございます。どうぞよ

ろしくお願いいたします。

まず、大阪府が現在進めております都市計画道路の見直しについてご説明させていただきます。本府では、今後予測される本格的な人口減少などの社会経済情勢の変化を踏まえ、より一層効率的な都市のマネジメントを行っていく必要があると考えております。そのためには、将来の過度な財政上の負担を生じさせない、また、民間の土地利用に長期の権利制限を課さない、といった視点から都市計画道路の見直しを行うことが重要であると考え、都市計画決定後、事業着手されていないすべての都市計画道路について、交通処理機能や交通安全機能、防災機能などの計画の必要性に加え、３０年程度の期間内に事業着手できるか否か等、事業実施の実現性といった観点から評価する「都市計画道路見直しの基本方針」を平成２３年３月に策定しております。今回の変更素案は、この基本方針に基づいて評価を行ったものでございます。

それでは、今回廃止を予定しております都市計画道路大阪岸和田泉南線についてご説明させていただきます。

本路線は、泉南市域において、泉佐野市界から都市計画道路国道２６号線までの、延長約３，６９０メートル、幅員２２メートル、４車線で、昭和４８年に計画決定された路線で、一部区間で府道大阪和泉泉南線と重複しております。

今回、都市計画道路大阪岸和田泉南線について、「都市計画道路見直しの基本方針」に基づいて評価を行った結果、並行する第二阪和国道および府道大阪和泉泉南線で広域的な交通処理が可能であることから、本路線による交通処理機能の必要性は低いものと考えております。

現道と重複する区間については、現道で一定の歩道空間も確保されておることから、交通安全機能の必要性は低く、また、市街化区域に位置する区間は、既に住宅等が立地していることから、新たな市街地形成機能の必要性は低いものと評価しております。このため、大阪岸和田泉南線の全線について都市計画を廃止しようとするものであります。以上が、今回の都市計画変更素案の概要でございます。

［公述人による公述］

【議長（高階参事）】　　それでは、ただ今から公述を始めていただきます。番号「１番」の方は、前の公述人席までお越しください。それでは、公述を始めてください。

【公述人Ａ】　　私は、大阪府泉南市に在住していますＡと申します。私は、市や府、あるいは評議員というような役席は一切しておりません。株式会社Ｂという不動産の管理会社の代表取締役をしております。

私は、本日このような席に寄せていただいたというのは、我々地域住民が、大阪岸和田泉南線に対してどのような思いを持っているかということを説明させていただきたいと思ったからです。また、関西新国際空港あるいは国土強靱化法というようなことが計画されておりますので、その２点についてお話させていただきたいと思います。このような機会を持っていただきましたことに対しまして、非常に感謝申し上げます。

ＪＲ新家駅は府道も通っているのですが、ＪＲの踏切を跨いでいきますので、朝や夕方は、電車の本数が大体１時間あたり上下合わせて６本、合計１２本となり、その時には、６００メートル、７００メートルの渋滞を起こします。

今度新しくできます大阪岸和田泉南線は、新家駅から１キロぐらい北側（天王寺側）に、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できます。地域にとって、非常に安心・安全になると思います。

今回廃止されるというところから１，５００メートルぐらいございますが、そこにイオン（日根野ジャスコ）がございます。そこは、片側２車線の非常に広い道路が、イオンの前を通って関西新国際空港に行きます空港連絡道まで来て止まっています。ここに接続されるということになりましたら、新家地域からでしたら関西新国際空港はメインとなっていますので、ＪＲ阪和線も本来でしたら和歌山行きがメインでしたが、現在では日根野からりんくうタウン駅・関西新国際空港に行くほうがメインになりました。

道路ができますと、新家駅周辺は非常に混雑緩和します。日根野駅は特急も止まります。大阪に通勤したり、通学したりしているところは、少し時間が遅くなれば日根野へ行こうということになります。片側２車線の道路でしたら、

日根野まですっと行けます。そうすれば、通勤・通学も今まででしたら雨が降ったときは、新家駅まで送り迎えをしていたのが、日根野まで行けるようになります。これは近隣住民にとっては、のどから手の出るような道路でございました。一応、その解決策として府のほうで考えていただいているということですが、この計画道路を見たときは素晴らしいと思いました。

大阪湾を見ましたときに、大阪～和歌山間の道路につきましては、海側から湾岸線、旧国道２６号線、国道２６号線、１３号線（府道大阪和泉泉南線）、一番上には阪和自動車道があります。これらの５本の道路があり、泉南市までは来ていませんが、泉佐野まで、あるいは関西新国際空港までは、阪神高速湾岸線が関西新国際空港まで来ています。これで、６本の大阪～和歌山間の縦の道路ができています。

そして海山の道路というのが、岸和田からこちらでしたら磯之上山直線、貝塚中央線、泉佐野は産業道路（府道土丸栄線）があります。大阪岸和田泉南線がはすかいになります。一番下では岩出線があります。これらが海山の道路にもなります。

このことから考えましたら、縦の道路はたくさん整備されていますが、横を横断する道路というのは昔のままです。昔のままの道路というのは、片側も１車線で、要するにセンターラインも取れないというような現状で、大型トラック等産業の振興にも影響しているというのが現在の状況です。

このごろは大型トラックも段々大きくなり、最高でしたら２５トンというような非常に大きなもので、今まで私たちが子どものときから考えておりました２トン車、４トン車、１０トン車が一番大きいというものではなく、タイヤも後ろ２輪、前２輪というように８つもコマがついているというような大型化がされております。

泉佐野市、田尻町、泉南市は、関西新国際空港の前面としての都市でございます。関西新国際空港ができた理由は、伊丹空港（大阪空港）が非常に騒音公害となり、気象条件等が非常にいい泉州地域に持ってきたいということでした。我々地域の住民としても伊丹空港を廃港してこちらに来ると思っていましたし、１１市協でも伊丹空港は廃止ということで決定されていたと思います。

そして、関西新国際空港ができたとたんに伊丹空港は存続となりました。泉

州地域、阪南、岬、田尻、泉南、泉佐野、貝塚、岸和田にインフラ投資や、インフラ整備が相当されるものと期待していましたが、関西新国際空港が、ハブ空港としてではなく、伊丹空港も併用するという非常に残念な結果になっています。

少子高齢化になってくるからインフラはいらないというように申されていますけれども、平成３９年（２０２７）年には品川～名古屋間にリニアが開通され、平成５７年（２０４５）年は大阪までの全面開業になります。

現在は、伊丹がドル箱路線といっていますが、どうして伊丹が必要かといいますと、東京～大阪間が、新幹線であれば３時間余り、飛行機であれば１時間で行けるからです。

これが、リニアが開通することによって東京～大阪間が１時間余りで行けるようになれば、ドル箱路線の東京～大阪間、羽田～大阪間はなくなってくると思いますので、ゆくゆくはこれが廃止されるであろうと思います。

そうなれば、本来の機能であるハブ空港として、地方から関西新国際空港に着いて飛行機から飛行機へビルトインの中で搭乗できます。そうなれば、着陸賃料も今は非常に高くて、ジャンボ機１機で８０万円、１００万円と聞いておりますが、賃料もだんだん下がってくれば泉州地域の泉佐野、田尻、泉南は保税地域になっておりますので、航空貨物として輸送されてきたものもそこで十分ペイできるのではないかと思います。

貨物として飛行機を利用できる単価は、大体１トンあたり１億円ぐらいのものであれば飛行機で輸送されてもペイできます。大体１キロ１０万円ぐらいの品物といえば、今でしたら医薬品、IC チップ、切り花などが対象になるのではなかろうかと思われます。

大阪～和歌山間には５つ、あるいは６つの縦の機関軸がございますが、海山というようなところには磯之上山直線以下、５つございますけれども、私は、大阪岸和田泉南線が南海、東海、東南海の地震が起こったときの避難路となると思います。

津波で５メートルぐらいの波が来たときには、私どもの地域では第二阪和国道までは津波で浸水するであろうと言われています。第二阪和国道まででしたら、湾岸線、旧国道２６号線、第二阪和国道がダメな場合は１３号線（府道大

阪和泉泉南線)、阪和自動車道、あるいは外環の道路が、災害などの救助や医薬品、物資の運搬のための道路になると思います。

そう考えますと、海山の道路はできていますけれども、横断あるいは斜めに行く道路がなければ困るのではなかろうかと思います。ですから、是非とも、廃止ではなく存続するようにお願いします。

泉州地域は非常に災害の少ない地域で、台風の被害も少ないです。しかし、昭和２７年には二七水害がございました。私どもの新家地域も、昭和池が決壊して、８人ほど上村という地域でお亡くなりになりました。桑畑地区でも３０人か、４０人お亡くなりになりました。当時、私は２歳で、記憶はありませんが、お父さんから聞いた話では、昭和５年にＪＲ阪和線が開通していましたが、樫井川と新家川には明治大橋や大正小橋などの橋が架かっていましたけれども、それ以外の橋はすべて流されたものの、阪和線だけは助かりました。そして、阪和線の鉄橋の上を自転車を持って家に帰ってきたという記憶があるということでした。

そういうことからしましても、ＪＲも昭和５年から８０年経過しており、相当疲労もあると思います。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を跨いていくことができる大阪岸和田泉南線ついては、我々地域の住民としてはもう少し待てと言われるのであれば待とうと思います。

自分の家からＪＲ新家駅あるいは反対側へ出ようとしたら渋滞で出られません。今までは、ここはいずれ混雑緩和になる、自分の代ではダメだけれども、子ども、孫の代になれば混雑緩和なると思ったら、通る時でも何ら違和感を覚えませんでした。

しかし、廃止と聞いてから、これが未来永劫続くのかなと思いました。非常に精神的なショックがありました。こういうようなことを踏まえてお願いしたいと思います。

道路を付けていただくと、どうしても市街地ではなく、調整地域、あるいは市街化ではないところに道路を付けていただくことになります。そうすると、保安林、あるいは保全緑地や調整地区などに道路が付くことになります。そうすると、そこの地域は農業用道路であれば水道も設置されません。そうなってきましたら、良い道路ではありますが、そこの両サイド１００メートル、２０

０メートルは市街化区域に編入していただいて、そこの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、道路をつくるときには市街化区域に編入ということも併せてお願いいたします。

そして、その土地の活用につきましては、我々民間にお任せ願います。我々は事業で失敗をしたら、倒産ということも考えられます。行政が事業をされた場合、倒産ということは考えられませんし、税金の投入ということになりますので、それはできるだけ控えていただきたいと思います。

行政は、道路・公園・河川の整備をしっかりしていただいて、弱者の救済になりますセーフティネット等で利益を求めるような行為は我々民間にお任せ願いたい、このように考えております。

地域の住民はこの大阪岸和田泉南線を心待ちにしておりますので、よろしくご配慮の程お願い申し上げておきます。本日はどうもありがとうございました。

［閉会］

【議長（高階参事）】　　ありがとうございました。以上で公述の申出がありました公述人の発言はすべて終了いたしました。

なお、今後の手続きについて申し上げます。まず、この公聴会で公述をしていただいた内容は、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、再度関係機関等との協議・調整を行い、都市計画法第１７条に基づく縦覧を行うための都市計画の案を作成いたします。都市計画の案の縦覧とともに、本日の速記録と公述意見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することとしております。この縦覧は都市計画法により２週間行うことが定められており、この縦覧期間中に関係市町村の住民及び利害関係人は大阪府に対し、都市計画の案に対する意見書を提出することができます。

この縦覧の手続を経た後、都市計画の案を大阪府都市計画審議会に付議することになりますが、その際におきましても、本日の公聴会の速記録とそれに対する大阪府の考え方を資料として提出いたします。

また、縦覧期間中に都市計画の案に対する意見書が提出された場合は、その

要旨も併せて審議会の資料として提出することになります。この都市計画審議会の議事を経て、都市計画の案が承認された後、都市計画が正式に決定されることになりますので、よろしくお願いいたします。

本日は大変お忙しいところ貴重なご意見をお聞かせいただき、ありがとうございました。また、会場の皆様方には都市計画公聴会へお越しいただき、ありがとうございました。これをもちまして、平成２５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。