

平成28年度第2回

大阪府都市計画公聴会 速記録

「東部大阪都市計画道路の変更」について

- ・八尾富田林線の位置、延長、車線数、幅員及び名称等の変更

「南部大阪都市計画道路の変更」について

- ・八尾富田林線の車線数、幅員及び名称等の変更

- 1 と き 平成28年5月13日(金)
午後2時開会～午後2時50分閉会
- 2 と ころ 大阪府庁別館7階 会議室
大阪府中央区大手前三丁目2番12号
- 3 対象市町村 八尾市、藤井寺市
- 4 出席者
(1) 議長 大阪府都市整備部都市計画室計画推進課 参事 山野 光昭
(2) 公述聴取者 行政関係者、住民
(3) 公述人 5人

[開会]

【司会 (奥林補佐)】

2 時になりましたので、お待たせしました。ただ今から、平成 28 年度第 2 回大阪府都市計画公聴会を開催致します。私は本日の司会を務めます大阪府都市整備部都市計画室計画推進課の奥林と申します。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 3 点ほどご協力をお願いしたいと思います。まず、この建物は禁煙になっております。おタバコはご遠慮願います。次に携帯電話をお持ちの方は電源を切って頂くか、マナーモードに設定して頂くようお願いいたします。また、この部屋では 3 時になりますと庁内放送が流れます。大変ご迷惑をおかけしますが、庁内放送の流れている間は、公述を中断して頂くこととなります。あらかじめご了承ください。それでは公聴会を始めさせていただきます。本日の進行は大阪府都市整備部都市計画室計画推進課参事の山野が議長として担当致します。よろしくお願いいたします。

[公聴会に関する説明]

【議長 (山野参事)】

本日はお忙しい中、お集まり頂き、誠にありがとうございます。

議長を務めます大阪府都市整備部都市計画室計画推進課参事の山野と申します。よろしくお願いいたします。座ってご説明させていただきます。

まず、公聴会の趣旨及び都市計画の手続きについて、ご説明致します。公述の対象となります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て参りました。公聴会は、これら原案について、公述人の方からご意見をお伺いし、これを踏まえて都市計画の案を作成するために、都市計画法第 16 条の規定に基づいて、開催するものでございます。本日は公述申し出期間内に申し出頂きました 4 件、5 名の方にご意見を述べて頂きます。

次に、今後の手続きについてご説明致します。本日の公聴会の内容は録音により速記録として取りまとめます。公述頂いたご意見を踏まえまして、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致します。この案の縦覧は、同法により 2 週間行うことが定められており、縦覧期間中に、関係市町村と住民及び利害関係人の方々は、大阪府に対し、案についての意見書を提出することができます。また、大阪府のホームページにおいては、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も合わせて、掲載致します。この縦覧の手続きを経たのち、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、審議会におきまして、本日の公聴会の記録と公述意見に対する大阪府の考え方を資料として、配布致します。また、案に対する意見書が提出された場合は、その要旨につきましても合わせて、配布致します。この都市計画審議会の議事を経て、案が承認されれば、都市計画が正式に決定されることとなります。

続きまして、本日の公聴会の進行について、ご説明致します。お手元の次第をご覧ください。このあと、今回、公述の申し出を頂きました都市計画の原案の概要について、

ご説明致します。この説明が終わりましたら、これら原案についての公述をお願い致します。公述は、先ほど受付でお渡ししました番号札の番号の順でお願い致しますので、番号を呼ばれた方は前方の演台までお越し頂きますようお願い致します。公述頂く内容につきましては、公述の申し出の時にご提出頂きました要旨に沿って、公述頂きますようお願い致します。申し出を頂いた都市計画の案に関係のない内容については公述することができないことを、念のために申し添えます。また 2 名で公述申し出を頂いた公述に際しましては、必ず、一人ずつ公述頂きますようお願い致します。公述頂く時間につきましては、すでにご通知しておりますとおり、30 分以内とさせていただきます。必ずしも 30 分公述頂く必要はございません。終了時間前に、公述を終えて頂いても結構です。開始から 25 分経過しましたら、ベルを 1 回鳴らします。開始から 30 分経過しましたら、ベルを 2 回鳴らしますので、速やかに公述を終了してください。公述終了後は、元の席にお戻りください。

最後に公述人の皆様、そのほかのご来場の皆様をお願い致します。本日の公聴会は、法令の規定によりまして、都市計画の原案に対する意見を述べて頂くものであり、質疑応答を行う場ではございません。また公述できる方は、あらかじめ申し出を頂いた方のみとなっております。もし公聴会の秩序や進行を乱すような発言や発声、あるいは拍手をするなどの行為があった場合は、大阪府都市計画公聴会規則第 12 条に基づきまして、この会場から退場して頂く場合もございますので、ご注意ください。それでは、公述に先立ちまして、その対象となります都市計画の原案の概要について、大阪府の担当者からご説明致します。

【説明者（濱田補佐）】

大阪府都市整備部都市計画室計画推進課都市施設計画グループ長の濱田でございます。どうぞ、よろしくお願い致します。

それでは、東部大阪都市計画道路 3・2・212-47 号八尾富田林線及び南部大阪都市計画道路 3・2・226-1 号八尾富田林線の変更案の概要について、ご説明させていただきます。

八尾富田林線は、八尾市内の都市計画道路、大阪柏原線を起点と致しまして、藤井寺市・羽曳野市・堺市を經由し、富田林市内の都市計画道路、狭山河南線に至る全長約 11.4 キロの都市計画道路であります。本路線は中河内と南河内を結び大阪中央環状線及び大阪外環状線の交通を補完する南北方向の重要な広域幹線道路であるとともに、八尾空港に拠点を置きます、大阪府中部広域防災拠点及び大阪府広域医療搬送拠点へのアクセス道路として機能し、広域緊急交通路となる防災上重要な道路でもあります。

今回、平成 9 年に都市計画決定された八尾市域及び藤井寺市域の約 3.6 キロの区間について、八尾空港用地の活用や車線数及び交差道路との交差構造等を再検討致しました結果、八尾空港用地を活用したルートに変更し、災害時には一般車両の通行を制限し、緊急車両のみを通行させる事で通常時の交通処理に必要な 4 車線に変更しますとともに、交差点での交通処理が可能な箇所については、立体交差から平面交差に変更するものです。八尾市域におきましては、位置、延長、車線数、幅員及び名称等を変更します。藤井寺市域におきましては、車線数、幅員、名称及び交差構造を変更致します。

以上が、今回の都市計画変更案の概要でございます。

【議長 (山野参事)】

それでは、ただ今から公述をお願い致します。番号 1 番の方は、前の演台へお越し下さい。よろしいでしょうか。それではお願いします。

【公述人 A】 (1 番)

A でございます。本日はこのような場を設けていただき、この場を借りて厚くお礼申し上げます。ありがとうございます。

それでは私のほうから意見を述べさせていただきます。結論から先に申し上げますと今回の計画案には反対であります。今回の計画案に関わる場所で私どもは 4 5 年商売しております。そして今後とも引き続きやっっていこうと考えています。今回の計画が事業化され工事が着手となりますと、撤去及び立ち退きというステップを踏むこととなりますが、新たな場所でまた商売を始めるというふうな簡単なものではなくて、やはり 4 5 年もの間ですね、長年近隣のお客様方にご愛顧いただいて信頼関係を築き上げたものをすべて失うことになる。周辺にも法人各社会社もたくさんございまして、法人契約としても百数十件ございます。これらをすべて失うやもしれない。私どもにとりましては正に死活問題であります。したがって今回の計画の目的そのものが、本当に必要な目的であるのかどうかを深く追求したいと考えております。

まずこの計画の目的は防災拠点へのアクセス道路の充実化であります。であればまず現状存在する道路、既存道路では、想定されている車両、これがさばけないということをお示し願いたい。災害発生時、当然八尾空港という利点から空路も想定されているでしょうし陸路もあると。今回陸路に相当する計画道路でしょうが、地震等災害発生時、当然先ほどもご説明のありましたとおり一般車両を規制されたうえで緊急車両が物資等を運ばれるうえで車両がくると、その車両の台数が実際地震等災害発生時からピーク時もあるでしょうし、平均あるいは閑散時もあるでしょうが、それぞれがどの方向からどれくらいの車両がくるんだ、そういった諸々の前提条件をふくめた数値解析及びシミュレーション等の結果を示していただきたい。今回計画にあたり設計するにあたってこれらの数値がかならず行政側で計算、シミュレーションされているはずですので、それらを先ず示していただきたい。でその数値等をですね、近隣利害関係者にまず説明していただいて、納得していただいた上で確かに新たな道路が必要だな、あるいは車線としてこの位の車線数が必要だなという事をご理解していただいた上で、次の審議会へのステップに進む、というふうにしていただきたいし、そうして欲しいと願います。そもそも、そのシミュレーション等をした結果が、既存の車線道路で十分まかなえるという事が仮に証明できたとすれば、そもそも今回の計画される道路は全く必要のない道路ということが証明されるわけです。また一方、必要な道路、確かに今じゃ不十分だなということがわかれば、それはそれで、そもそもここに防災拠点を設けたところに問題があるのではないかとも思ってしまいます。防災拠点を設けたけれども調べたところ、周りを調べたところ、どうも道路が足りない、道路がないから道路造りますわと、撤去します、買収します、立ち退いて下さい、というずさんな計画の進め方もこれはこれで受け入れられるものではないと思っております。

次に八尾空港の西側に南北に旧中環道が走っておりますが、防災拠点とこの旧中環道を結ぶ道路が必要であるというのであれば、先ずその旧中環道から八尾空港に対して入退場用の道路が既に存在しています。一方防災拠点側は今回の変更計画案によれば八尾空港敷地内を有効利用した道路ができる、というのであれば、その防災拠点から八尾空港空地をうまく利用した、用地を利用した道路と、旧中環道から八尾空港への行き来できる入退場道路を繋げればすべて解決するはずですが。にも関わらず今回の計画案では途中から南側にカーブ、旋回した道路、新たに新しい道路を造ろうとする計画です。なぜこんな道路を新たにカーブ道路を造る必要があるのでしょうか示していただきたいです。4月17日でしたか、説明会によれば、この質問に対しては緩やかなカーブが道路運転ドライバーにとっては理想だというご回答があった記憶です。しかし、理想論で道路をつくられて、撤去立ち退きを命じられる住宅、企業もあるでしょうし、工場もあります。それを命じられる側は、たまったものではありません。白い地図、白地図に都市計画をしているわけではないんです。住宅や工場等があるんです。その辺を配慮願います。また、高架道路を造るがために緩やかなカーブを造っているんだというのであれば、何故そんな豪華な高架道路を造る必要があるのか、また何故旧中環道の東側に、西側ではなく東側に造るのかもお示し願いたい。結果として旧中環道と新たにできる計画道路が並行して南北に走るということになりますが、私にはこの旧中環道と計画道路それぞれの道路に対する繋がり、アクセスの方法が非常に美しくない。非常に煩わしい繋がり方のように思います。結果として、場合によっては、ドライバーとして考えれば、事故を起こしてしまうのではないかと思われるつながり方。このまま計画道路が進んで、出来上がってしまうと、かなり禍根を残す道路になってしまうのではないかとさえ感じております。

次に今、旧中環道がすでにありますが、この旧中環道は災害発生時等一般車両規制ということもありますが、今の旧中環道で車両が捌ききれないということを示していただきたい。私にはどう考えても、今ある現状の南北の旧中環道で十分であると思えてなりません。どうしても車線を増やしたいというのであれば何故西側につくらないのでしょうか。西側は河川が並行して流れておりますが、ゆったりした敷地で目測するに 2 ないし 3 車線レベルの道路が旧中環道の西側に並行であります。建屋もないですから、買収も解体も一切必要ない敷地があります。にも関わらずこちら側には正に金科玉条のごとく一切手を付けず、一方東側、建屋が立ち並ぶのを軒並み根こそぎ解体撤去して買収して立ち退きを命じて、できる道路がまた正に豪華な高架道路 4 車線道路が出来上がります。今、旧中環道を残す計画となっておりますが、旧中環道は割と車幅がゆったりした道路ですので太田橋交差点付近では南行に 2 車線、直進左折専用レーン 1 車線に右折専用レーン 1 車線つまり計 2 車線が太田橋交差点付近では南行に存在しています。今回造る高架道路は 4 車線道路です。すなわち片側 2 車線ですから、南行に 2 車線、そのうえその東側にさらに一方通行南行の道路が 1 車線造られます。計太田橋交差点付近では南向きに道路が 5 車線出来上がります。5 車線ですよ。5 車線必要なことを数値で示していただきたい。といいますが、数値計算するまでなく、明らかに過剰な車線数です。八尾市の八尾南地区ですよ。たかだか 1 キロかそこらですから。それに対して南向きに 5 車線道路が必要とは到底思えません。大阪市の中央区かそこらで、御堂筋や堺筋や谷

町筋や四ツ橋筋や松屋町筋、そういった大阪の中心部の幹線、南北に走る幹線道路並の道路です。想像してみてください。車が 5 台横並びに同じ方向を向いて走ってくる道路が八尾南地区にたかだか 1 キロに必要だと到底思えません。全く無駄だと思います。財政難と聞いており、こんな道路必要ないと私は断言します。これは私の考えなんで、もし間違っていたらお詫びしますが、もう何か大風呂敷を広げるだけ広げて多額の予算を獲得するだけ勝ち取ろうという計画、莫大な計画を作って予算を勝ち取るだけ勝ち取ろうとするような計画に思えてならないような計画はやめていただきたい。そういう計画で我々を振り回すのはやめていただきたいと、こう感じております。

大和川を越えるために高架道路が必要だと言うのであれば、例えば、八尾市の大正出張所、大正コミュニティセンターですが、あの横に側道があって大和川に上るような道路がすでにあります。それを活用するなどの方法をとられてはいかがだと思います。

私、冒頭に今回の計画の目的は、防災拠点へのアクセス道路の充実化であると言いました。4 月 15 日及び 17 日の説明会において目的は 3 つご説明がありました。残りの 2 つのうちの先ずひとつは、八尾南駅周辺の都市化でありました。しかし私、今回の計画道路を造ればかえって八尾南駅周辺は、さびれていくと思います。老原地区から藤井寺地区の間をバイパスでつなぐ道路です。したがって高速道路でいうところのインターチェンジ入口出口を造らないエリアです。電車で行けば急行快速の通過駅にしてしまうわけです、八尾南エリアを。むしろひょっとすると老原や藤井寺地区のほうが都市化するかもしれません。住宅が増え、会社が増え、工場もでき、場合によっては土地の価格が上がるかもしれません。だけど八尾南駅はむしろ都市化ではなく、むしろ逆にさびれていくように思います。現状、八尾南駅周辺が都市化していて太田橋交差点が非常に込み合うと。直進の車両すら信号を 2 つ 3 つずっと待たないと、この太田橋交差点をやり過ぎないと車が通過できないくらい混雑している、だからバイパスの高架道路を造るんだという手順ならわかります。でも現状八尾南周辺は都市化しておりませんし、そもそも太田橋交差点は直進車両がそんなに混み合って信号 2 つも 3 つも待たなきゃならないようなことはいまだかつて一度も見たことはありません。したがってこの八尾南駅周辺の都市化を目的としているのは後付けで、とりあえずこの計画に対して目的 1 つじゃ足らんから、2 つ 3 つ増やそやないかという形で後付けで作った目的だと思います。本当に八尾南駅周辺を都市化したいのならこんなバイパス道路を計画するわけがないと思っています。ぜひあのやっていただきたいですが、老原地区があって藤井寺地区があって八尾南駅がありますが、この道路に対して八尾南駅周辺から車にのって、このバイパス道路にのって藤井寺、藤井寺からこのバイパス道路に乗って八尾南駅、あるいは八尾南駅周辺から車に乗ってこのバイパス道路に乗って老原、老原から車に乗って八尾南駅周辺という道路の動線をぜひ確かめていただきたい。非常に煩わしい道路になるはずですが。したがって、むしろ八尾南駅周辺の住民なり企業は出ていくんじゃないかとすら思います。八尾南駅周辺が都市化とは真っ向反対の計画としか思えてならない。ここに私は目的に論理矛盾があるんじゃないかと思っています。もう 1 つの目的は中央環状線と外環状線を補完する道路だと、その一環であるという説明がありました。しかし、これも私に言わせれば、今回の計画道路ができた結果を、評価して作った目的としか思えません。八尾南あたりに 1 キロ 2 キロの道路を造った結果評価として、ああ一環になるか

もな、よしこれを目的にしよう、として目的に掲げたように思えます。本当に中環、外環を補う南北の道路を造るのであれば八尾市に限って言えば、本丸は国道 25 号線、JR 関西本線大和路線ですか、あるいは近鉄線。八尾市中心部には東西に幹線、国道・JR・近鉄と大きな幹線が 3 つ東西に走っています。ここをどう南北に道を造るのが最大のポイントであります。今回の計画は 4 車線道路ですが、少なくとも 6 車線、少なくとも 4 車線並の道路を 25 号線、JR、近鉄を越えていく道路を造るはずで。ところが私が想定するに、想像するに皆さんも同じ考えかと思いますが、かなり難しいと、予算も相当かかる。買収費用も莫大な買収費用が想定されるし、かなりの年月がかかって現実不可能じゃないかと。その住民の方々から反対に相当あうでしょうし、買収にもなかなか応じないことが相当考えられます。したがって、現実目途のたっていないような中環、外環を補う道路の一環だと言われても、まさしく幹の部分の部分が全く目途がないのに枝葉末節を中環、外環を補う道路と言われても、ここにも大きな論理矛盾があると思っています。

とにもかくにも目的 3 つ掲げておられましたが、実際のところ目的はただ 1 つ、防災拠点へのアクセス道路の充実化が唯一の目的であります。実際、私はこの案内、変更計画案を当社に送っていただいて、電話で八尾土木事務所にお電話してみたところ、電話の回答の方も防災拠点の道路の件だとお話しされてました。4 月 15 日、17 日の説明会においても、熊本地震を例にとって防災に対する強化だという話がありました。であれば唯一防災拠点へのアクセス道路の充実化が唯一の目的であれば、じゃあその目的が本当に必要な目的かどうかを追及して吟味していただきたい。本当に既存の道路では捌けないのか、捌ける道路なら全く今回の道路、全く意味のない無駄遣いはなはだしい計画道路になります。ぜひそこを先ず示していただいて冒頭の繰り返しになりますが、今回の設計にあたっては行政側のシミュレーション結果をもとにその数値で設計されているはずですから、その数値をまず開示していただいて、確かに今の道路では足らんなど、確かにこれくらいの車線がいるなどということをお納得させていただいた上でないと、この計画を進めることは駄目だと思っています。私の考えでは、今の既存道路で十分であるというふうに結論付けております。以上です。

【議長（山野参事）】

ありがとうございました。お席にお戻りください。続きまして、番号 2 番の方は、前の演台へお越し下さい。よろしいでしょうか、それではお願いします。

【公述人 B、C】(2 番)

B と申します。今日はもう 1 名、C さんと合わせて 1 つの件という形で発表させていただきます。で、ちなみにちょっと見にくいんですけども、私の所属する町会はこの範囲ですね、この範囲で直接この道路と関わる、一番この接するところの町会にあたります。で、先ほど非常に高度なご意見たまわって感心させていただいておったんですけども、そこまでのいろいろ考えた末での話ではございません。ちょっとお断りさせていただきます。

で、先だつての説明会でのおりには、一応概要ということで、ちょっと突っ込みます

と、実際には測量も踏まえて計画が固まってこないとなかなか具体的にお答えしにくい、このような回答がどうも多かったようで、それであれば、そこへの希望というような形で意見を述べさせていただきたいなというふうに思っております。で、その意見の、今回の計画道路の変更案ですね、これに先立ちましてちょっと前提として、ある意味本体からずれるかもしれませんが、前回平成 9 年度に提示されました当初の計画案、これについて若干意見を申し添えさせていただきます。で、当初私どもの関連する地域におきましては空港北濠、これ沿いに主に道路を通すというような形で計画がありまして、そのおりに非常に町会自体の体制がぐらつくほどいろいろ混乱が生じました。で、この地域ですね、実は戦前のまた話になるんですけども、この空港が出来る、この過程でこの地域の農地がある意味強制的に買収された。実際の売買の場なんですけれども、はんこ押すような場面の横で、警察官がサーベルをガチャガチャ鳴らすというような感じでもって、はんこを押さざるを得なかった。こんな話がわたしども聞かされております。まあそれは置いとしまして、この大きな空港ができることによりまして、当地域、大正地区というんですけれども、これで南北に分かれてしまいました。この私どもの住みます木の本、南木の本地域は、先ほどの旧中環の道路の東側にあたるわけなんですけれども、一種の袋小路のような場所になりまして、いわゆる市街化というような観点ではなかなか発展しづらい、一種取り残されたような場所になっておりました。まあ、その結果、ある意味素朴さが残る、住環境的には、そこそこというような形で続いていたわけなんですけれども、先ほどの平成 9 年度の計画ですね、これによりまして大きくこの区域が分断されると、通常に分断でなく片っぽは、飛行場で完全に行き止まりですね、いわゆるこの旧来からの地域と隔離されたような状態になると、非常にパニックが起こりまして、ごたごたしていたんですけれども、結果この案が消滅したような形になって、ずるずると来ておりました。そこで今回の計画が出てまいりまして、その点から言いますと、この空港用地を使うという点で非常に前の案から比べますと好ましいというか受け入れやすいそのような計画案であるというふうに思います。ただまだ完全に我々の代に受け入れられたかという点、現在大阪府のホームページで示されております図面から読み取りますと、私どもの町会の範囲で民家として 15 軒ほど、それから民間のマンションで 2 棟、さらに西隣にあたるんですけれども、西南町会というのがありまして、そこは 3 軒くらいの民家、都合 18 軒ほどの民家と 2 棟のマンション、その他数えますと工場等の事業所にあたるものが数軒ございます。まあ、せっかくここまで変更していただきましたので、1 番目のご意見述べられました方がおっしゃっていましたが、現在の空港内の用地ですね、これを極力活用して、この部分につきましては住民への影響が出来るだけないようになんとかお願いできないか、という気持ちでございます。基本そういうことなんですけれども、片言申し添えさせていただきますが、現実計画が具体化しまして実際立ち退き交渉というような段階に至ることになれば、またいろいろ心配されている方の心境がますます深まってまいると、いうふうに思います。それにつきまして、あらかじめですね、交渉主体やら今後の計画も含めたタイムテーブル、その他、買収等に進むのであれば、いわゆるこういった用地の買収にあたっての補償の仕組みですね、価格も含めて、あるいは住居の転居の必要がある場合の用地の確保等の協力があるのか、いろいろポイントがあると思われまいます。そういったものをまず明示しておいていただき

まして、実際に経験されている方ってのは、非常に少ないと思います。当然、お家を動かさないといけないというような状況ですね、これはまた事業所さんとのケースほど深刻ではないかもしれませんが、個人の住環境、生活ですね、そのものの根幹に関わる部分ですので、そういったものが出来るだけ仮に必要で欠かせないというようなことであれば、まず考えられる措置としての諸条件ですね、こういったものをお示しいただければと。その計画案が進みました場合、もう少し直接的な説明会、こじんまりとした説明会あたりでもご用意していただきまして、本当の当事者が質問できるような雰囲気の場合、説明会を作っていただければなというふうに思っております。基本まとめ直しますと、出来るだけこの計画の範囲で住民の立ち退きというような問題がなければ万々歳ですし、避けられない場合でもそれが少なくなるような設計、これをぜひともお願いしたい。ということで私の方の意見を述べさせていただきます。あと、もう少しこの地域のことから計画道路へのアクセスに関わる問題につきまして、C から述べていただきます。私の方からはこれで終わらせていただきます。

C です。今回の 4 月 17 日の段階で大阪柏原線が一応そこまでつながらなく、南木の本田井中線で一応終了ということを確認しましたが、そうやってきたら南木の本の自治会としても結構車の出入り口が南木の本田井中線っていうことになりますねんけども、その間は結構道幅も狭く、歩道もないような状態なんで、生活道路としては結構苦しいかなと思っております。なお、南木の本としましては、そこへ行くまでに一応八尾空港の中に防災拠点がありますんで、その周辺に八尾空港の北濠とこれの北側に平野川があるんですね。で、そこでその間を一方通行にしてもらうことによって、結構南木の本の中に入ってくる車が少なくなると思うんですけども、要は南木の本の南北の道ってというのは、生活道路ってというのは、小学生、中学生の通学路となっており、また歩道もないようなけっこう狭い道なんですよ。で、そこに今回の道路がアクセスとしてつながれた場合、近隣が結構迷惑かかりますんで、出来たらそれは避けていただいて、南木の本のアクセスとしては、空港の北濠と平野川を一方通行にさせていただいて、そこから防災拠点との間で迂回路として利用出来たら、結構南木の本の中を抜ける車が大変少なくなると思うんですけども、南木の本としては、今の狭い道を結構利用されるよりも、出来たら南木の本の中を通らなく、平野川とか、北濠のところでそれと南木の本田井中線に抜けていただいたらありがたいなあと思うんですけども、よろしく申し上げます。

【議長(山野参事)】

ありがとうございました。お席にお戻りください。続きまして、番号 3 番の方は、前の縁台へお越しくください。よろしいでしょうか。それではお願い致します。

【公述人D】(3 番)

南木の本に居住しているものです。前の 3 人の方が、私が思っていることをほとんど話してくださったので、重複していると思うんですけども、実際に、前回の変更前の道路よりかは、空港沿いの住宅のほうへの侵入が随分と緩和していると思うんですけども、まだ、変更後の道路の路線を見てみると、もう少し、空港沿いの道路を利用できるのではないかと考えております。なので、空港道路沿いの住居の方に、侵入しないで、

道路を設計していただけるようお願いしたいと思います。以上です。

【議長 (山野参事)】

ありがとうございました。お席にお戻りください。続きまして、番号 4 番の方は、前の縁台へお越してください。よろしいでしょうか。それではお願い致します。

【公述人 E】 (4 番)

E です。今日はこの場をですね、場をお借りしまして意見を述べさせていただきます。こないだの説明会の時も、ちょっと私、述べさせていただいたんですけども、その時に今回この都市計画道路の、つきましては、案ですかと、もう決まったことですかという質問を述べさせていただいたんですけども、今日の話ではまだ案ですよと、いうふうにちょっと私理解したんです。そういうこともありまして、これから、いろんな修正の余地はあるのかなという風に思いました。その時に、ちょうどこの、21 年前の平成 9 年のときに、この話があったときにも、述べさせてもらったんですけども、その時点で、観測をいろいろとされましたと、で交通量もみまましたと、という形でその観測地点も 2 点という話があったんですが、今回も同じ場所で、その 2 点を測ったと、ということで、大変その、2 点がですね、私にとりましては、不可解といいますか、ちょっと疑問だと。といいますのも、実際の車が通っている道、先ほどの藤井寺線とかですね、田井中線もそうなんですけども、そういう道路の中で、きちっと 24 時間、観測をしていない、ていいますか、してるかどうかわかりませんが、こないだの話ではそれをしていないと、いう風に聞こえました。そこをきちっともう一度、明確にしてほしいのと、もう一つ観測地点を増やすと、いうことも踏まえまして、交通量をみてほしいと思います。で、なぜそんなことを言うかと言うと、これちょっと古いデータですけども、平成 22 年、2010 年度におきまして、交通量で 24 時間の交通量を見ますと、ちょうど太田のところを見ますと、24 時間でだいたい 1 万台通行してますよと、これが、平成 17 年度、2005 年時点ですと、ちょうど 5 年前になりますか、そのときは 1 万 8 千台交通してましたということで行きますと、減ってるんですよ。そういうことを含めると、交通の緩和量を見ますと、1.08%というかたちになってまして、合せて、他の道路のどこを見ますと、たとえば大阪の平野区長吉長原ありますけども、その交通量が 7 万 8 千台、というような交通量ですね、先ほどの 1 万と比べますと約 8 倍近い、それから、西久宝寺ですが、あのあたりでいきますと 7 万 5 千とか、ちなみにちょっとこれ、別なんですけど、門真でいくと 48 万とかですね、という桁の違いの交通量があると、しますと、今われわれはここで住んで、南木の本線を含めまして、田井中線を含めまして、交通量が極端に少ないと、少ない中で、今回のこの道路を拡張してやる、その意味合いがですね、私にはちょっと理解できないんですね。そのへんを明確にしていけないと、せっかくこの道路を、お金をかけてやるにあたっては、まあ住民もそうですけども、やっぱりこの姿勢が、問われるんじゃないかという風にちょっと思います。先ほどちょっとありましたけども、1 番、2 番、3 番の方、皆様言われました同じようなことになりますが、先ほど田井中で一応行き止まりですよと。で、もともと大阪の柏原線まで繋がりますと、そこに大きな、その横断の道路を予定していましたと、しかしそこが凍結なっていると

ときに、この 25m の道路を、田井中まで伸ばしていっても、あとはそこで 6m ぐらいしかないと思うんですが、その道路に繋げるとしますと、そこでもう完全に糞づまりになるという形になりますので、結局この道路を作った意味合いがまったくないという風に思います。実際にこの部分を、もうちょっときちっと交通量を含めまして、明確に測定をし、データも出していただきたいという風に思います。

それと、先ほど防災、まあ今回この 3 つの目的があるというふうに言われてますけども、防災道路の分ももう一つの目的ですと、いう話やったんですが、この防災が、今回の熊本地震でもご存じですけども、大変燦々たる状態が起こってます。で 1 道路で、陥没してしまうとかですね、欠落してしまうと、土砂災害でもう通れないとなりますと完全に不通になってしまいます。で、この大阪の地域につきましては、平坦なところですから、土砂災害とかないと思いますが、この地震が起きた時に、この 25m 道路を造ってその時に陥没しました、地割れが起きました、道路が通れませんか、したときに緊急車両自身も完全にそこでストップしてしまう、でちょうど説明会の時も言いましたけども、これは、本来 25m の大きな道路をつくるんじゃなくて、もっと分散化して、3 か所なり、その例えば 1 道路が駄目だったら、次の道を使うとか、そういうことももうちょっと考えていかないといけないのでは。でそうなりますと 25m 道路よりも、例えばその半分の 12m とかですね、それは、例えば、この八尾空港の、あれは志紀のほうですが、北側からずーっと曲がってですね、そこに逃げ道をつくるとか、という形ももっともって考えていただきたいのと、防災センターが今 1 か所しかないと、これもちょっと不都合になるんじゃないかと、実際に防災センターも含めまして、複数個所を、設置するべきだと、ちょうど今八尾南駅の北側、あれは、旧飛行場の、跡地になるんですかね、ちょうど国の所有だと思えますけども、見てもらったらわかりますが、燦々たる雑草の広大な空き地になっています。ああいったところをもっと活用すべきではないかと、思いますし、分散することによってそれだけの収容力も増しますし、物資輸送もきちっと対応が取れると、いう形になりますので、そこをもう少し、考えていただきたいと思えます。

それと、先ほどちょっとありましたけども、中小企業の皆様方の会社が、あの地域にたくさんありまして、先ほども 1 番の方がおっしゃってましたけども、立ち退きすることによって、生活ができないと、今後の見通しが立たないと、という中で、大きな問題を抱えている、という形になりますので、そこきちっと、フォローするならするで、はっきり明確にさせていただきたいと、そうしないと、安心してこの話を聞けないだろうと思えます。

それと、今回のこの道路を、先ほどスロープしながら高架にしていくという話があったんですけども、果たしてそれは必要かどうか、先ほど 1 番の方も申し上げておりましたけども、私もそう同感です。その辺のところを、これだけの交通量の少なさで必要であるかと、いうことも含めて、再度検討をお願いしたいと思えます。21 年前までなかった、ちょうど、久宝寺の路線、あれはどないなるんですかね、中環のところからまっすぐ西に向けて大きな道路ができています。久宝寺のところから中環に抜ける道もたくさんできています、そういったところは 21 年前にはなかったんですね。もう一つは久宝寺まで、JR の久宝寺までは、その、道路、直線はなかったんですね、今回それができ

ました、それを見てますと、1 日見ても交通量はそんな多くないんですね。そういう中で十分、今回のいろんなその想定されている中でも十分対応とれる道路ができていると思っています。そのへんももうちょっとこうきっちり測定をし、また、判断をしてやってもらいたいと思います。

それと、この中環と外環は交通は多いと、いうこともあって交通緩和という話があったんですが、ちょうどこの南木の本からずっとこの太田にかけてですね、この道をつくるよりも、外環と中環にちょうど大和川の河川敷あります。そこをちょっと広げて、河川敷を強化して、その道路をもっと広くつくり、あそこから、西東という流れる道路をとる方がよりその費用も掛かりませんし、先ほどのその立ち退きってことも完全になくなりますので、そういうところを、もうちょっと検討をお願いしたいという風に思います。そういった中で、まあ色々こういうやり方なり、他色々ありますので、今回のこの提案の中で、もう少しその辺の中身を、知って、強めて、いろんなパターンの中で、これ一番最善の姿だと、いったものをもう一度考えていただきたいと、その中で、我々の方に説明をしていただいて、我々としても、いろんなことを考えですね、対応させていただきたいという風に思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。私の話は以上です。

[閉会]

【議長 (山野参事)】

ありがとうございました。お席にお戻りください。以上で申し出を頂きました方々の公述はすべて終了致しました。本日は、お忙しいところ、貴重なご意見を頂きありがとうございました。

【司会 (奥林補佐)】

会場の皆様方には、都市計画公聴会へお越し頂きありがとうございました。進行のほうにもご協力頂きありがとうございました。これをもちまして、平成 28 年度第 2 回大阪府都市計画公聴会を終了させていただきます。