

平成 30 年度第 1 回

大阪府都市計画公聴会 記録

「北部大阪都市計画道路の変更」について

- ・十三高槻線の一部区間の幅員、交差構造及び構造形式の変更、牧野高槻線の一部区間の廃止、幅員、起点、終点、延長及び名称の変更

「東部大阪都市計画道路の変更」について

- ・牧野高槻線の車線数、幅員、起点、終点、延長、構造形式及び名称の変更、京都守口線の一部区間の幅員及び交差構造の変更

「東部大阪都市計画道路の変更」について

- ・大阪中央環状線の一部区間の幅員の変更、大阪モノレール専用道の終点及び延長の変更

「東部大阪都市計画道路の変更」について

- ・大阪モノレール専用道の追加

「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について

- ・大阪モノレールの終点及び延長の変更

「東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更」について

- ・大阪モノレールの追加

- 1 と き 平成 30 年 8 月 10 日 (金)
午後 2 時開会～午後 4 時 20 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 高槻市、枚方市、大阪市、大東市、門真市、東大阪市
- 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 水谷 経輔
(2) 公述聴取者 住民等、行政関係者
(3) 公述人 10 名

大阪府都市整備部都市計画室

[開会]

【司会 (奥林補佐)】

ただいまから、平成 30 年度第 1 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。どうぞよろしくお願いいたします。

公聴会の開催に当たりまして、皆様に幾つか御協力をお願いします。

まず、この建物ですけれども禁煙となっておりますので、おたばこは御遠慮願います。

次に、携帯電話をお持ちの方にはお願いです。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。

また、公述と傍聴の皆様にはお願いですが、開催中の撮影や録音は御遠慮いただくようお願いいたします。

また、開催中の飲食は禁止とさせていただきますが、時節柄、小まめに水分補給をしていただくことは構いませんので、その点は周りの迷惑とならないように対応していただければと思っております。

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。大変御迷惑をおかけしますが、庁内放送の流れている間は、公述を中断していただくこととなりますがその点御了承ください。

また、本日の公聴会は長時間にわたることが想定されます。やむを得ず途中退出をする場合は、お近くの係の者にお申しつけの上、他の方の公述に影響のない範囲で御退出していただきますようによろしくをお願いいたします。またお戻りになられる際もその点を考慮いただくようお願いいたします。

その他、受付でお渡しした注意事項をごらんいただき、公聴会がスムーズに進行できますよう、御協力をよろしくお願いいたします。

本日は、会場の都合上、かなり込み合っておりますけれどもその点も御了承いただきますようお願いいたします。

それでは、公聴会を始めます。

本日の進行につきましては、大阪府都市整備部都市計画室計画推進課参事の水谷が議長として担当いたします。よろしくお願いいたします。

[公聴会に関する説明]

【議長 (水谷参事)】

本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

議長を務めさせていただきます大阪府都市整備部都市計画室計画推進課参事の水谷と申します。よろしくお願いいたします。座って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御説明いたします。

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まいりました。

公聴会はこれら原案につきまして公述人の方から御意見をお伺いし、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いただきました 11 名の方に御意見を述べていただきます。

次に、今後の手続きについて御説明いたします。

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。

公述いただいた御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 条に基づきます縦覧を行うための都市計画の案を作成いたします。

この案の縦覧は、都市計画法により 2 週間行うことが定められており、縦覧期間中に、関係市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あわせて掲載いたします。

この縦覧の手続きを経た後、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、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付いたします。

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、あわせて配付いたします。

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御説明いたします。お手元の配布資料次第をごらんください。

この後、今回公述の申し出をいただきました都市計画の原案の概要について御説明いたします。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します。

公述は、先ほど受付でお渡ししました番号札の順でお願いしますので、番号を呼ばれた方は、前方の演台までお越しいただきますようお願いいたします。

公述いただく内容につきましては、公述の申し出のときに御提出いただきました要旨に順序して公述いただきますようお願いいたします。

申し出をいただ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ませんので念のため申し添え致します。

公述いただく時間につきましては、既に御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 分間公述を続けていただく必要はございませんので適宜 30 分以内に終了していただければと考えております。

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、もとのお席にお戻りください。

最後に、公述人の皆様、そのほかの御来場の皆様をお願いします。

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いただくものであり、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いただいた方のみとなっております。

万が一、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などがあつた場合は、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いただくこともございますので、御注意ください。

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御説明いたします。

【説明者（原井補佐）】

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原井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。座って御説明させていただきます。

まず、北部大阪都市計画道路十三高槻線ほか 4 路線の変更案について、概要を説明させていただきます。

十三高槻線は、大阪市淀川区十三を起点とし、国道 171 号を終点とする広域幹線道路として都市計画決定されました。また、牧野高槻線は、枚方市域と高槻市域とを結ぶ広域幹線道路網の一部を構成する路線です。

十三高槻線について、高槻市の檜尾川から枚方高槻線までの約 1.0 km の未整備区間の幅員、交差構造及び構造形式を見直すとともに、牧野高槻線について、幅員及び交差構造形式を見直しました。

あわせて、牧野高槻線、高槻駅柱本線、藤の里天川線及び別所山手線について「都市計画（道路）見直しの基本方針」に基づき、計画の必要性及び事業の実現性を評価した結果、藤の里天川線及び別所山手線については全線を廃止し、牧野高槻線については一部区間を廃止し、高槻駅柱本線については一部区間を廃止して、名称を高槻南駅前線に変更します。

次に、東部大阪都市計画道路牧野高槻線ほか 1 路線の変更案について概要を説明させていただきます。

牧野高槻線について、広域幹線道路として計画内容を見直した結果、本案のとおり、延長、車線数、幅員及び構造形式等を変更するとともに、京都守口線について交差構造を変更します。

次に、東部大阪都市計画道路の変更案及び東部大阪都市計画都市高速鉄道の変更案について概要を説明させていただきます。

大阪モノレールは、大阪空港から門真及び彩都方面を結ぶ延長約 28 km、計 18 駅の都市高速鉄道です。

このたび、門真市駅から（仮称）瓜生堂駅まで南に延伸し、放射状に伸びる既存鉄道を環状方向につなぎ、広域的鉄道ネットワークを形成することを目的に都市計画を変更します。

具体的には、既存の門真市域の大阪モノレール及び大阪モノレール専用道の終点及び延長を変更するとともに、東大阪市域において大阪モノレール及び大阪モノレール専用道を追加します。

また、モノレールの導入空間を確保するため、大阪中央環状線の一部区間の幅員を変更します。

以上が、今回の都市計画変更案の概要でございます。

[公述人による公述 (北部大阪都市計画区域区分の変更)]

【議長 (水谷参事)】

それでは、ただいまから公述をお願いします。番号 1 番の方は前の演台へお越しく
ださい。それでは、お願いいたします。

【公述人 A】 (1 番)

私は、高槻市前島自治会〇〇の A と申します。本日の公聴会で公述させていただける
ことに感謝申し上げます。

私からは、3 点について意見を述べさせていただきます。

昭和 38 年に計画された計画道路について見直しが数度行われたと伺っております
が、50 年以上もたった今、私どもには余りにも突然のことで、前島地域の未来を考え
ると、今回の計画では到底認めることができません。

まず、1 点目の十三高槻線に関しての意見を述べたいと思います。

さて、十三高槻線の 2 期工事ですが、当初の計画では高さ 2 メートル前後の道路で、
近くの農地にも引込道路で直接往来できるようになっていました。もちろん一般車両の
乗り入れが可能でした。それが今回の計画案では、高さが 6 メートル前後の高架道路に
するというものです。変更するのなら、多くの人たちが利用しやすい、良い方向に変更
するのが普通のことだと思います。しかし、我が地域の上を道路だけが通り、24 時間、
車だけが行き来することになってしまいます。

大阪府の交通量予測では、1 日 4 万台と言われていています。1 時間で 1,660 台、1
分間で 27 台通行する計算になります。それだけ多くの車が通行すると、騒音はもとよ
り、排気ガス、振動、ごみ等の問題が将来起きる危険性があります。しかも今回の計画
では、当地域から高架道路に乗り入れできる側道もつかないということです。地域にと
って全く考えられません。

一般的に道路ができると利便性が良くなります。その道路を使用する人たちにも恩恵
があります。ところが、今回の大阪府の計画道路では、地域は土地を提供するだけで、
全く地域に根差した道路になっていません。土地さえ提供してもらえれば、あとは知り
ませんということなのではないでしょうか。これでは一体誰のための道路なのかという疑問を生
じます。大義のためなら地域の犠牲はやむを得ないと考えられているとしか感じません。
地域軽視、いや地域無視には怒りしか感じられません。腹立たしい限りです。

大阪府の都合だけで、一方的に計画の変更が決められることにも合点がいきません。
道路を利用する人たちにも、当該地区にも有意義な道路でなくてはなりません。そのた
めにも、当該地域と協議しながら変更手続きをすることが当たり前のことだと考えます
が、いかがでしょうか。

大阪府の当初計画の平面道路なら、当地域にもメリットがあります。土地の利用価値
も上がることも予想されます。また、まちづくりにも可能性が広がります。将来に向け
て前向きに、計画的に進めていくことができます。しかしながら、高架道路では当地域
には一切のメリットはありません。デメリットだけが重く重く当地域にかかってきます。

我々は、今までこの地域に住んできたのです。そして、これからも住み続けていくのです。大阪府は一地域の未来などどうでもよいとお考えなのでしょうか。

現在、十三高槻線の 1 期工事で南行きの暫定運用がなされています。来年の 3 月には対面通行も開始する旨、伺っています。牧野高槻線で交差することになっておりますが、十三高槻線の 2 期工事が始まっていない現在では、檜尾川左岸の道路を通り、現在の十三高槻線と合流することになります。この檜尾川左岸の道路を拡幅し、十三高槻線の 2 期工事の代替として運用することを切に願う次第です。

このような観点から、十三高槻線の大阪府の今回の道路計画案には反対です。

2 点目として、牧野高槻線について意見を述べたいと思います。

我々は、淀川を渡る橋の新設そのものに反対していることではないということを最初に申し上げます。

高槻市と枚方市の相互の交流だけでなく、さまざまな有意義なことが見込まれることは理解しております。しかしながら、枚方市側の起点は農地のみで、非常に工事を進めていくのに都合が良い場所になっています。枚方市のこれまでの取り組みでそのように計画されてきたと思います。

また、牧野高槻線、特に淀川を渡る橋の新設は枚方市民の長年の夢だったとも聞いております。ところが、一方、高槻市側は、現在住居があり、道路敷に係るところはもちろんのこと、道路周辺にも住居があります。淀川の堤防の高さが 10 メートルあり、そこから十三高槻線に取り次ぐところは 6 メートル前後という計画です。道路ができると、高さ 6 ないし 10 メートルの巨大な壁が家の横に続いていくことになります。毎日の生活を威圧感や圧迫感の中で営むことは、苦痛以外何ものでもありません。大阪府は周辺地域の住民のことを考えていただいているのでしょうか。周辺住民にとっては大きな環境の変化となります。これまでの静かで落ちついた環境が一変することになります。しかも悪環境への変化です。

大阪府によりますと、牧野高槻線の通行予想量は 1 日 3 万台ということで、先ほどの十三高槻線に比べると少ないものの、1 分間では 20 台前後の通行量です。牧野高槻線も同様に、日当たりの問題、排気ガスの問題、風向きの問題、騒音問題、振動問題、ごみ問題等環境の劣化が起こります。健康被害の懸念が今から恐ろしいです。健康被害が起こった場合の責任は誰がとるのでしょうか。

十三高槻線以上に地域の分断を引き起こしかねません。住居と住居の分断、また、農地と農地の分断によって全く住みづらい地域となってしまいます。大阪府の計画道路のせいで、地域住民の心の分断まで引き起こさないとも限りません。我々は、心身ともに健康で安全な生活をしていきたいとだけ考えているのです。

また、大阪府の計画では、十三高槻線と同様、当地域から乗り入れできる便利な道路が計画されていません。これはどういうことでしょうか。全く意味がわかりません。地域には全くの恩恵がありません。土地を提供すればそれでいいということでしょうか。土地だけを提供し、地域住民が便利に利用することもできないような道路は全く必要ありません。地域発展のことを考えると、当然、地域住民はもとより、利用できてよかったというような思いが出るような道路でなくてはならないと考えますが、間違っていますでしょうか。

3 点目は、地域のまちづくりの問題について意見を述べます。

十三高槻線、牧野高槻線がともに高架道路になってしまうと当地域は道路の底になってしまいます。我々の地域も高齢化が進んでいます。若い世代が後を継いで、住みたくなるようなまちづくりが必要です。将来への夢を語るができるまちづくりが大切です。

大阪府の計画案で進んでいくと、穴蔵のような地域でこれから未来永劫住み続けていかなければなりません。このような地域でどんなまちづくりが可能なのか我々にはわかりません。大阪府は我々に未来を語ることを否定されているのでしょうか。

以上の観点から、大阪府の計画案である牧野高槻線の道路計画については、十三高槻線以上に反対します。

最後に、我々は数回の大阪府の説明会で、地域にとっても大阪府、枚方市、高槻市にとっても無理のない実現可能な道路のありようについて提案してきました。その一つが、どこにも迷惑をかけないルートの変更です。ルートを少し変えるだけで問題解消につながることを考えました。しかしながら、大阪府は我々の提案に耳を傾けようとはしてくださいませんでした。それどころか、難しいの一点張りで、考えてもいただけませんでした。非常に残念な思いです。

再度申し上げますが、渡河橋の必要性は認めているのです。我々は、自分の地域だけが発展すればよいとは思っていません。大阪府、高槻市、枚方市にとって発展できる可能性の提案をしてきたつもりです。地域エゴで話し合いを続けてきたつもりは全くありません。十三高槻線 1 期暫定供用に向けての大阪府の対応は、地域住民の思いをくみ取っていただいたものであったと感じております。今回の道路計画案についても、引き続き、同じような対応をしていただきたいと思います。

今後も話し合いは続くと思いますが、地域住民の思いを考え、地域に寄り添った丁寧な話し合いを続けてほしいと切に願っております。地域とともに大阪府、高槻市、枚方市全てが発展できる話し合いを望んでいます。

よろしく申し上げます。

以上で、私の公述は終わります。

ありがとうございました。

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。お席にお戻りください。

それでは、番号 2 番の方、お願いいたします。

【公述人 B】（1 番）

私は、高槻市前島まちづくり推進会の事務局の B です。よろしく申し上げます。

本論に入る前に、初めに、十三高槻線 1 期に関し、周辺地権者の要望に対応して坂の両側に側道を設置いただいたこと、農地への往来のためのトンネルを設置いただいたことについて心からお礼を申し上げます。そして、1 期南行き供用時においても、地域の要望をもとに横断歩道の設置など、本来困難と思われていた安全対策を講じていただいたことについても、心から感謝を申し上げたいと思います。

それでは、牧野高槻線などの道路計画について私の意見を申し述べたいと思います。

住居地域を分断、かつ住居と農地を分断するなど地域の生活環境に重大な影響を及ぼすことに加えて、排気ガスや騒音、振動など健康面への著しい被害が強く懸念される牧野高槻線、十三高槻線の 2 期には、現在の計画において、住民の総意をもって反対であります。したがって、牧野高槻線のルート住民等々に被害のない下流地点のほうに変更いただくようお願いしたいと申し入れます。牧野高槻線のルートを、住民等々に全く悪影響のない下流地点のほうに変更いただくようお願いしたいと思います。

まず、牧野高槻線ですが、高さが約 6 メートルから 10 メートル、幅員が 26 から 33 メートルの高架及び垂直壁の道路です。この道路によって地域住民の生活が分断されます。これまで密接な関係を保ってきた世帯間の結びつき、あるいは互助性などがこれによって損なわれること。すなわち当集落が営々として築いてきた地域社会のきずながこれによって壊されるという懸念が極めて強いというふうに考えております。

また、先ほどありましたとおり、日に 3 万台を超える車両が頭上を通過する予定であり、これらに起因する公害は、これまで無縁であった地域住民の心身面の健康に極めて大きな影響を及ぼすであろうということが心配されます。なお、道路至近箇所に位置する民家も少なからず存在します。そういった直近の民家につきましては、いわゆる威圧感を含めて、今、申しあげましたような健康面への大きな被害がさらに心配されますので、この点についても重々お考えをいただきたいというふうに思っております。

十三高槻線との T 字交差部は、元来、牧野高槻線道路が成合付近まで延伸し、立体交差する計画時のものであって、十三高槻線以西、牧野高槻線の廃止が決まった現在においては、今、申しあげたルートに固執する必然性はなくなったというふうに考えております。したがって、住居地域の分断にならない下流地点のルートに変更いただくよう強く申し入れをいたします。

もう一度申し上げます。

十三高槻線との T 字交差部は、元来、牧野高槻線の道路が成合付近まで延伸し、立体交差する計画時点のものであります。現状、十三高槻線以西の牧野高槻線は廃止されましたので、今、申しあげた地点にこだわる必要はなくなったというふうに我々は考えます。

したがって、住居を分断することのない、生活を脅かすことのない下流地点のほうに牧野高槻線のルートを変更いただきたく思っております。

先ほど A が申しあげましたとおり、橋そのものを否定するつもりは全くございません。枚方との交流も含め、橋をかけていただくことについては大いに賛成であります。今のルートでは我々地域の生活、住民の生活が壊されるということを皆さん十二分に御認識いただきたいというふうに思います。

次に、十三高槻線 2 期について申し上げます。

高さ 6 メートル、幅員が 26 から 39 メートルの高架及び垂直壁の構造の道路によって、住居地域と農地が分断されます。高齢者などの日々の営みである農作業への行き来が、これによってかなり妨げられるという結果になると思います。高齢者の方々が今までどおり難なく農地に行き来ができるように、ぜひ、この辺の御配慮をお願いしたいと思います。

費用面等を考えた場合、あるいは地域への悪影響を考えた場合、府道枚方高槻線から檜尾川堤防、すなわち1期の仮設道路として使っているところを拡幅・整備いただきまして、2期の正式ルートとして使っていただくことが一番良いのではないかというふうに考えております。

なお、仮に今申し上げました檜尾川ルートが絶対に認められないという場合におきましては、十三高槻線の2期工事につきましても、1期と同様に平面道路、すなわち地表面から1.5メートル高程度の高さの平面道路にさせていただくことが、我々地域の絶対条件であることを改めて申し上げたいと思います。

元来、十三高槻線の2期も、今、申し上げました1期同様の構造の平面道路でした。ところが、行政側の事情などから、地域住民に対して何ら事前の説明、意向聴取等の機会を与えることなく、一方的に牧野高槻線の一部区間を廃止して十三高槻線に接続、平面交差をすることによって、1.5メートル程度の高さであった道路が6メートル高の道路になってしまったんです。

言うまでもなく、その辺の問題点は十分に皆さんわかっていただけだと思います。もともとは平面道路でした。それが一方的に一部区間を廃止することによって、それに接続することによって6メートルの高さの道路になってしまったんです。この辺の事情は、我々地域住民は誰一人聞かされておりません。その点を十分にお願ひしたいと思います。

そういったことで、ここで改めて、今、申し上げました地域住民に対してこれまで何ら事前の説明がなかったということについて、若干細かく補足させてもらいたいと思います。

これまで私ども役員への説明会においては、平成23年に計画変更についての説明会を実施しましたというふうに聞いておりました。我々としてもいろいろ調べました。そうしたところ、当地区においては、平成21年12月に茨木土木事務所の某課長補佐、主査、技術の方の3名が地域にお越しいただいて、当時の自治会長、副会長、会計、そしてまちづくり会長宛てに説明いただきました。なお、その席においての内容は、牧野高槻線について説明は一切なかった旨です。当時の記録を調べましても、十三高槻線のことを専ら書かれておりますが、牧野高槻線のことについては1行も、「ま」の字も書かれておりません。その辺から、いかに、その後、我々が牧野高槻線のことを聞いたのが唐突で突然であったということが御理解いただけたと思います。

そして、21年12月の主な内容を申し上げます。

道路の高さは農道から約2メートル、市道とは平面交差、そして農道とは2ないし2.8メートルのトンネル形式として、農道から十三高槻線に出入りできるようにします。道路の幅員は歩道も含めて23メートル、道路の用地幅は道路幅員と同じ23メートルで、垂直壁形式になる、このような内容でした。

なお、その後、十三高槻線の1期工事が先んじて始まりましたので、1期の工事が始まる前に説明会を数回実施いただきました。その席においても、牧野高槻線、あるいは十三高槻線2期のことについての説明は一切なされませんでした。

逆に、当地域においては、1期よりも2期のほうが、地域の立地条件から皆さんの関心事が高いために、1期の説明会にもかかわらず、2期の計画はどのようになっているんですかという質問が皆さんから相次ぎました。しかし、大阪府茨木土木の方々、2

期のことはまだ具体化しておりませんので、この席では説明させてもらうことができませんというのが当時繰り返された内容です。ましてや、2期のことがそのような状況の中で、牧野高槻線の件は一切出ておりませんことをここで申し上げておきたいと思いません。

そして、茨木土木事務所からまちづくり推進協議会の役員3名、私を含めてですが、これを対象に今の牧野高槻線、十三高槻線2期の道路についての説明があったのは、ことし平成30年1月23日、高槻市役所においてであります。説明したいことがあるので高槻市役所まで来てくださいということだったので伺ったときに、初めて内容を聞きました。しかし、その内容は既に大方の部分が確定しているような内容で、例えば、「牧野高槻線は十三高槻線以西が廃止になります。十三高槻線とはT字交差となります。道路は地表面から6メートル高の垂直壁の道路です」と、こういった内容の説明を受けました。我々は、公民館に張ってある図面を見て、牧野高槻線が枚方のほうから渡ってくる渡河橋とか、先ほど申し上げました成合方面に延伸するということは、いただいた地図では見ていましたが、実際のところは、このとき初めて聞いたというのが真実のところ。その辺のところを、皆さん十二分に御理解賜りたいと思いません。

そして、何と十三高槻線の2期道路は、当初、平面道路であったということを知ったのはこの7月13、14日なんです。ただいま申し上げました1月23日においては、十三高槻線の2期は6メートル高の道路であるというふうな我々認識でございました。ところが、7月13、14日、高槻市役所で開催されました大阪府の都市計画変更に伴う説明会において、牧野高槻線とT字交差することに伴い、地表面から6メートル高の道路になったんですということを知ったんです。だから、T字交差しなければ平面道路で、先ほど申し上げたとおり、地域にとっても非常にありがたい、利用価値のある道路であったろうというふうに思いません。

以上、申し上げましたように、住居地域を分断するなど地域の生活環境に壊滅的な影響を及ぼすなど、地域にとって極めて深刻で重大な道路計画が、平成21年度に一部役員だけにあった説明会以降一切行われることなく、平成30年1月に初めて聞いたということです。そういうことから、何ら経緯がわからないまま地域を無視し、著しく悪化する内容において実施されるということです。果たして、こんなことが民主主義の国で認められるのでしょうか。私は、これが行政の常套手段なのかと驚いている次第です。どうか皆さん、今日私が申し上げたことは決してうそは申し上げておりません。ぜひぜひこの問題について真剣にお考えいただきたいと考えております。

最後に、いま一度、地域住民の総意として切にお願いを申し上げたいことを申し上げます。

まず、十三高槻線以西が廃止になった牧野高槻線については、住居地域を分断、あるいは住民の生活を壊すことのないルートである下流地域のほうにルートを変更いただきたい。

もう一度申し上げます。

牧野高槻線は住居地域を分断、あるいは住民の生活を壊すことのない下流地点にルートを変えていただきたいと思いません。そして、十三高槻線の2期については、当初の計画である、すなわち第1期工事と同じ地表面から1.5メートル高の平面道路にしてい

ただきたいと思います。

繰り返しになりますが、今、申し上げた牧野高槻線渡河橋から渡ってくる道を淀川の堤防からもう少し下流にやっていただくことによって、その十三高槻線 2 期の位置はかなり高いところになりますので、それから北に当たる、いわゆる私どもの生活エリアの中にある十三高槻線の 2 期は平面道路にすることが容易に可能だと思いますので、その辺についても、ぜひお願いしたいと思います。

地域住民に一切説明をいただかなかつたこれまでの経緯についても十分にしんしゃくいただいて、将来にわたって子や孫が安心して快適に暮らせる地域として、その保全を行政がぜひ守っていただきますように、切に切にお願いを申し上げたいと思います。

冒頭申し上げましたように、十三高槻線の 1 期については、地域住民との話し合いの機会を繰り返し設けていただき、地域の意見等に本当に建設的に取り組んで対応していただきました。牧野高槻線、十三高槻線の 2 期の道路計画につきましても、切実な地域の訴えをどうか御理解いただき、地域にとっても、大阪府にとっても有意義な道路となるように、ぜひ今後進めていただきたいというように思います。

お願い事ばかりで恐縮ですが、以上で私の意見発表を終わります。

本当にありがとうございました。

よろしくお願いいたします。

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。お席にお戻りください。

次の方、お願いいたします。

【公述人 C】（1 番）

私は、高槻市前島の C と申します。

さきの A、B の説明内容の範囲内にて説明をいたします。

牧野高槻線、十三高槻線の 2 期工事は、ともに高架工事でありまして、しかも十三高槻線は T 字路で交差・接続されるということでありまして、これには三つの大きな問題点があります。

一つは、騒音、振動、排ガスなどの生活環境の悪化問題であります。

二つ目は、これまで住居間の密接な関係の分断及び住居・農地の分断など、死活問題が発生しております。

三つ目としては、高架構造では、地上との段差、分断によるさらなる一体条件が悪くなり、まちづくりの困難な問題が生じてきます。

この三つの問題により、この道路計画は絶対反対であります。

一つずつの道路計画の概要につきまして反対理由を 3 項目申し上げますと、まずは十三高槻線の 2 期工事につきまして、昭和 38 年に計画されたルートであります。平成 23 年以降数回の見直しがされているということは聞いております。地元への説明は一切なく、今から 1 年前ぐらいですか、説明が初めてありました。そのときの説明は、既にルートが決まっているかのように決定計画説明でありました。たとえ法的説明義務がなくても、前島地域に打診や意見を聞くことが重要であると考えます。したがって、こ

のような住民無視のやり方は問題であると考えております。

二つ目は、当初牧野高槻線は、枚方市を起点として、終点は新名神高速道路成合インターでありました。今回の見直しにより、終点側の成合までのルートが廃止となりましたので、高架構造による十三高槻線でT字交差で接続するということを説明されておりました。このような内容は問題であると感じております。

地域の住居と農地の分断、世帯間の密接な関係が高架壁により分断され、生活環境悪化が生じます。しかも、高架構造で側道もつかない。農作業の車、農機具など、どのようにして運搬するわけでありませうか。これら一切説明もなく、農業者によっても死活問題が発生します。

三つ目としては、前島地区は高槻市と環境問題に取り組んでいるところで、まちづくりも検討中でありませう。十三高槻線 1 期工事同様、平面であれば計画の多様性が考えられますが、それをさらに否定する高さ 6 メートルの高架構造となれば東西の土地の分断、地上との段差が生じませうして、一層、まちづくりの困難さが出てきてませう。したがって、2 期工事は平面道路にすべきというふうにて考えませう。

また、それができなければ、1 期工事仮設道路として檜尾川左岸堤防道路を通行する道路をそのまま拡張して、2 期正式ルートに活用すべきであるというふうにて考えませう。それぞれができなければ、この道路計画は絶対反対でありませう。これが十三高槻線の三つの項目でありませう。

次に、牧野高槻線の反対の三つの項目でありませう。

一つは、牧野高槻線の終点側が十三高槻線にT字交差すると説明を受けておられます。終点側の見直しで成合のインターチェンジのルートがなければ、この全体のルートの固執も必然的に必要ではないでせうか。したがって、下流地点にルート変更をすべきであるというふうにて考えませう。

二つ目は、牧野高槻線の渡河橋、淀川を渡る橋でありませうが、高さ 10 メートルから十三高槻線 6 メートルぐらゐの高さに取りつけるという説明を受けませう。道路幅 30 メートル前後の高架構造物ができると大きな壁になります。近隣では圧迫感、閉鎖感によって精神的苦痛が生じてきてませう。その上、住居地は南北に分断され、昔からの世帯間の密接な関係が閉ざされるということになります。これも生活環境変化による死活問題になります。そのため、先ほどの一つ目と同じように、下流地点にルート変更すべきだと考えておられます。

三つ目は、牧野高槻線の枚方市側は農作業のため 5 メートルの副道を設けられておられます。枚方市側は高槻と農業用地利用状況は同じでありませうが、高槻市側は一切側道、副道の用地はありません。このようなルートの中での違いとていませうか、大阪府は同じ地形と存じていながら、地元にて打診、あるいは説明の情報公開が一切ありません。地域住民が納得する説明をすべきだと考えておられます。

最後に、私たちは生活できないとていって地元を逃げ出すことはできません。生まれ育ったところが一番いいわけでありませう。将来の子供の代に、地元にて住んでよかつたと言えらうような計画を切実に考えておられます。どうぞ私たちの切実さを理解していただき、よろしくお願ゐいたします。

以上です。

【議長 (水谷参事)】

ありがとうございました。

それでは、次の方、お願いいたします。

【公述人D】(1番)

私は、高槻市前島のDでございます。

まず、冒頭申し上げますが、今回の公聴会が単なるスケジュールの消化に終わることなく、我々の意見をお聞きいただき、再度検討いただき、有意義な公聴会になりますよう切にお願い申し上げておきたいと存じます。

私の考え方も、さきに3人述べておりますけども、何ら変わることなく、大阪府の今回の道路計画につきましては全面的に反対であります。

また、多くの問題点は、さきの者が詳しく述べておりますので、私からは割愛させていただきますが、少し視点を変えて述べていきたいと思っております。

まず、高槻市の前島とはどのようなところなのか。

先ほどの方もところどころ説明はされておりますが、私のほうからも説明しておきたいと存じます。

前島のこのたび計画されている地区は、檜尾川が淀川に合流する位置にあるため、高い堤防に囲まれており、また檜尾川と淀川を結ぶ府道枚方高槻線の道路が通っておりまして、この道路もかなり高くなっておりますので、周りが全て高い堤防に囲まれた比較的小さな地区となっております。このような地区であります。田畑ばかりではなく、人々の暮らしや営みがあります。また、人々は、祭りや親睦会、その他の行事などにたくさんの方が参加され、大変にぎわっております。つまり、コミュニティ豊かな地区であります。

しかしながら、将来的には息子たちが就職や、あるいは結婚を機会に転居し、その後、実家に帰ってこないという家庭も多いなどの理由で、少子高齢化率が非常に高くなっております。団塊の世代が健康寿命を失っていくころには、加速度的に農業の後継者の不足、独居老人、老老介護、こういった問題が顕在化することと考えられております。そうした地区に割って入ろうとしているのが今回の道路計画であります。

先ほど事務局のBからもありましたが、事前に何の連絡もなく、私は言い方が違いますが、まるでおかみの命令だと言わんばかりのやり方で、ふんまんやる方ないという感じであります。しかも垂直壁で高さが6メートルほどということ、それと、三つのブロックに分断されるというものであって、今後、コミュニティ活動をさらに充実し、また、お互い助け合いながら生活していかなければならない状況が近未来に必ず到来することは明らかである中、村を分断し、人々のつながりを破壊することは許されないことであり、決して容認できるものではありません。

これらの解決策として、十三高槻線を檜尾川左岸堤防を拡幅して2期工事に代替する、こういった逆提案もしているところでありますけども、何ら具体的な回答はございません。この方法であると、堤防の強化にもつながるというメリットがあるのではないかと考えているところでございます。これが万一困難である場合は、歩行者、自転車、ある

いは車が自宅付近からすぐに道路に出入りできるように、つまり、せつかく近くに道路ができるんでありますから、地元の者も利用できる道路で当然あるべきであって、そのためには、十三高槻線の 2 期工事は、あくまでも当初予定どおり平面道路であるべきだということと考えております。

平面道路を利用できることよっての追加として、途中でああいうことが入りましたので、言い方が変わってしまいますけども、要は、平面道路にすることよって土地の高度利用が図れるというメリットも出てくるものと考えております。

それでですね、牧野高槻線のことでもありますけども、もちろん先に説明がありましたけども、十三高槻線から以西が廃止となることよって、現計画どおりのポイントに十三高槻線と接道する理由がなくなったわけであります。現計画では、前島にとって余りにもデメリットが多過ぎます。したがって、現在よりも大阪側にずらし、民家に影響のない位置まで変更されることを要求します。

最後ですけども、社会情勢の変化に柔軟に対応しながら、変革と挑戦の取り組みを継承・発展・定着させる。前例や既成概念にとらわれず、あるべき姿を追及し、次世代にツケを回さない。今、申し上げましたことは、大阪府の府政運営の基本方針の一部を申し上げたわけでもありますけども、どうかこの基本方針を念頭に置き、今回の道路計画を再検討いただきたいということを申し上げまして、私の公述とさせていただきます。

ありがとうございました。

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。

では、次の方、よろしくお願いいいたします。

【公述人 E】（1 番）

前島の E と申します。

これまで申し上げた方と一部重複する部分があると思いますが、よろしくお願いいいたします。

前島地区は高槻市の東部で、淀川に細長く接した約 80 世帯の調整区域の指定を受けた地区であります。公共機関は 1 時間に 1 本走るバスのみで、高槻市内では不便な陸の孤島と言っても過言ではないと思います。

また、前島といえば、ああ、あそこか、ごみ焼きのまちかとレッテルの貼られた産業廃棄物のまちという悪いイメージのあるところに、このようなまちの中心部に計画されているのが十三高槻線と牧野高槻線の 2 本の都市計画道路で、さらに前島を追い込む計画だと思っております。

現在の計画内容は、十三高槻線と牧野高槻線がそれぞれが高架式で、T 字状で交わる事で地区が三つのブロックに分断されることにより、前島地区の 80 軒がこれまで長年仲よく生活し、意思の疎通を図って歩んできたにもかかわらず、各ブロックが分断され、孤立化し、生活面で多大な影響が出て、小さなまちが成り立たなくなるのははっきりとしております。

また、府の予想によると、十三高槻線は 1 日に 4 万台、牧野高槻線は 3 万台の、合計

7万台もの車の通行を予測しております。これら通過車両の影響で、騒音や排気ガスの影響等により、健康被害や農地と住居地の分断など、さまざまな悪影響が出るのは明白なことであります。ここで十三高槻線と牧野高槻線の2本の道路について提案します。

現在、十三高槻線南行きが一部開通しており、来年春には1期工事が完了し、全面開通する予定と聞き及ぶところであります。それであれば、2期工事に着手せず、来年開通する檜尾川の左岸を通る道路をそのまま活用すれば、用地買収や建設費の削減になると考えます。1期工事が全面開通に際して現況を見るに、道路の拡幅用地も十分確保できるスペースがあると思われます。無駄を省く意味からも最良の策であると思うので、いかがなものでしょうか。

次に、牧野高槻線についてです。

現在、国が進めている新名神高速道路に牧野高槻線を併設する案です。新名神高速道路の工事と同時進行することは可能ではないでしょうか。併設すれば枚方市等の京都守口線の交通停滞や混雑を解消し、円滑な走行と環境問題もクリアできると思えます。これまでの説明では、併設にはいろいろ問題があると言いますが、どのような問題があるのでしょうか。何事もやってやれないことはないと思えます。

最後に、十三高槻線2期工事と牧野高槻線は、さきに申し上げたとおり、悪影響が出るのは明白であり、不要だと思えます。府の説明によると、都市計画道路は基本的に真っすぐであるのが原則であると説明するが、幾らでも曲がっている道路はあるのに、なぜ真っすぐ真っすぐの一点張りする理由がわかりません。これ以上、私たちを追い込まないでほしい。これ以上、環境悪化を助長しないでほしい。そういう意味で、私たちはそっとしてほしいというのが現在の気持ちです。何とぞこの計画をいま一度見直してほしいと思えます。

私は、道路の建設に反対しているわけではありません。ほかに良い案、つまり違うルートがないのか、もう一度考えてほしいのです。これが我々前島地区の総意でございます。

何とぞよろしく願いいたします。

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。

次の方、よろしく願いいたします。

【公述人F】（1番）

こんにちは。私は、高槻市前島に住んでおりますFと申します。既に前島地区より5人の皆さん方が反対意見を申し上げますので、私は時間もありませんが、本来は10ページぐらいあるんですが、割愛して、反対意見を申し上げたいと思えます。

今回の公聴会に意見を申し上げる機会をいただいたことは、この上ない幸せでございます。ありがとうございます。

公聴会の意見が審議会に付託されると聞き、後で申し上げますが、この機会が意見を述べられる最後と痛感しております。ぜひとも審議会の先生方にすがるしか方策はないのです。

私も参加し、既に 7 月 13、14 日に高槻市において説明会が開催され、多くの質問もされました。何ひとつ十分な説明もなく、終始、先ほど説明のあった既成事実のみの説明の内容でありました。1 ミリとも検討すら余地がないとの説明でありました。

今ここに住んでいる者として、住環境は命を維持していく最も大切なことと考えております。高槻十三線も現在の 1 期工事同様の仕様と聞き及んでおりました。これも課題はありましたが、府と話し合い、時間を費やし、種々検討いただいたことにより課題を克服してまいりました。また、私は、まちづくりの委員としてでもビジョンを考察し、検討の余地がありました。今回の牧野線については、前島地区内を高架で結ばれることに対し、大きな問題があります。牧野線の案の浮上しなかったときの説明では、第 2 工事の高槻十三線は盛土仕上げでありました。しかし、牧野線の終点は前島で終わるとのことで、以降は廃止する旨の説明が 13、14 日、唐突にありました。しかるに、前島以降廃止とするならば、先ほども申し上げましたとおり、あえて前島に到着する必要があるませんか。上牧でもどこでもいいのです。新名神に連絡しないならば、さらに府のほうで青写真をかけるのではないのでしょうか。

言葉は悪いですが、今回のどさくさ紛れに取り組む、住民を全く無視した取り組みと言わざるを得ません。このまま計画どおり進めば、10メートルの高架下に家が点在、存在するのです。振動、騒音、排気ガス、日照権等、住環境が最悪となり、いつ何時、空から落下物が落ちてくる、気がかりで、息もできがたい精神的な苦痛が伴ってきます。

説明会においてお願いも申し上げましたが、昭和 38 年に牧野線のルートは、私たちのおじいさんが恐らく説明を聞いてきたと思います。それ以降、全く話がなく、今年 56 年後の説明会において話があったのです。なぜ今回に至ったのかも説明がありませんでした。都市計画道路とは住民の意見を全く聞き入れず、強固に取り組んでいくのでしょうか。納得できません。他に理解する方法はないのでしょうか。

他府県では、住民のための公共事業評価委員会を設置し、10年間計画が続いていなければ廃案、計画の見直しが検討されるように聞いております。ちなみに兵庫県は、そのようにして住民の声を聞いております。大阪府はないのでしょうか。

このような取り組みがあれば、今回のような悲劇はなかったのではないのでしょうか。今回の案件は、本当に話があって、2カ月ぐらいから説明が始まっており、唐突過ぎると言わざるを得ない状況です。こんな簡単に進めていけるのとは、さすが公共事業、都市計画道路ですね。住民の声はどこで聞いていただけるのでしょうか。そんなに急いで住民をいじめるのですか。よりよい方法は、前島地区の前任者 5 人が提案申し上げた内容です。私はその中でも一例として、ルート変更等を考えております。今であれば、幸い大阪府の取り組みとして下流のほうには青凌高校が移転されると聞いております。そこを通っていただければ何ら住民を分断することもなく、住環境も現在と遜色なく生活できると考えております。どうか考察いただき、審議会委員の善良なる先生方にすぎる思いです。

最後に、ぜひともルート変更、もしくは牧野線の廃止をよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。よろしく申し上げます。

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。

それでは、番号札 2 番の方、よろしく願いいたします。

【公述人 G】(2 番)

私は、枚方市西牧野 4 丁目で牧野駅前ハイツの〇〇をしている G と申します。西牧野校区の自治会の連合会の〇〇をしています。きょうは公述人として意見を述べますので、よろしく願いいたします。

まず、初めに、議長に対してお願いをしておきますのは、水谷議長は計画推進課の参事であるわけです。推進を一生懸命されているわけですね。だから、議事は公正に進行していただくようお願いを申し上げます。よろしいでしょうか。

次に、本日の公述の意見陳述の記録は、先ほど司会のほうからもありましたが、公述人本人に確認してから公表すると、このことをぜひ守っていただきたい、こういうふうに強く申し上げておきます。

それから、大阪府のホームページに大阪府都市計画公聴会の目的が出ております。それを紹介しますと、「都市計画決定手続での住民参加の拡大を図るため、計画の作成段階における住民等の意見陳述の機会を保障することを目的とする」と、こういうふういうたわれているわけでありまして。これを実行するためには、大阪府の丁寧な説明と情報公開が必要です。地元説明から公聴会まで、一定の期間が必要であります。私どもでは、7 月 20 日・21 日、7 月 27 日に説明会が行われ、8 月 1 日が公述人の申し出締め切りです。そして、きょうの公聴会、3 週間足らずなんですね。これで住民が勉強し、調査をし、意見を述べるには極めて不十分であります。水谷参事の挨拶の中で、関係機関と協議を重ねてきたと言われました。これらの協議内容も本当なら今までに公開をすべきなんです。しかし、大阪府はほとんど公開をいたしておりません。私は、枚方市、それから大阪府に対して、現在、情報公開の請求をいたしております。開示をされるのは 8 月 15、6 日。問題があれば 1 カ月間それから延びるわけでありまして。

もう 1 点は、公述申し立てをしてからの窓口である計画推進課、事務局と申しますが、そことのやりとりの経過を少し申し上げます。改善されたものは一部省きます。

一つは、最初びっくりしましたのは、これまでの公述人と傍聴人のトイレの問題です。最初は、公述が終わるまでトイレは禁止です。やめておいてほしい。始まる前にトイレは済ませてほしい、こういうお話でした。これは人権問題です。私は今、尿もれパッドを持参してきております。こういうことをおっしゃるわけですね。再三のやりとりの中で少し改善されまして、私、先ほどトイレに行ってきましたけど、こういうやり方なんですね。本当に人権侵害を平気で事務局の方はおっしゃると。

ついでに、公述の申出人数、公述人数、傍聴の申込の人数、申込の日時を明らかにしてほしい、こういうことを言いましても、やっと昨日の夕方に明らかにされました。なぜ、これが大事かと申しますと、1 人 30 分、11 人きょうはされると言いますが、最大限 11 × 30 では 5 時間半なんですね。そうすると、午後 7 時半に最大終わる予定になると、こういうことをですね、公述人はこれだけで来ておるわけじゃありませんから、常日ごろ仕事をしたり、あるいはほかの用事もあるから、こういうのは大体こうなりますよというのが事前にね、これが世の中の常識であります。これが大阪府ではされ

てない、このことを強く指摘しておきたいと思います。

それから、8月2日時点での公述人の人数がわかれば、例えば2回に分けて行うとか、こういうのは当然配慮ができるわけですね。

それから、説明会の資料につきましても、公述人の申し出、傍聴申し込みを締め切り日を配付資料には掲載をしてないんです。説明会をパワーポイントで少し説明をされたようではありますが、高齢者はなかなかそこまでは行けません。資料配付をしていただきたいということをお願いしましたが、事務局はだめだと言いますので、これが説明会で配られた資料なんです。2枚だけなんです。

また、傍聴人の参加についても、やっと昨日言いまして、全体で16名、これは8月2日にわかったことなんですね。やいやい言って、やっときのう16名がわかりました。そしたら、いつ定員に達したのかと聞きますと、7月27日、私どもでは西牧野小学校で説明会があった日なんですね。もうそのときは定員満員だと。私の自治会では役員会をやって3名傍聴しようということで、8月1日にインターネットで申し込みをしたら、全員定員オーバーで落選なんですね。これもですね、本当に住民参加の拡大、こういうことを言うのであれば、もっと広い部屋がいっぱい大阪府にはあるんです。委員会室もあります。そこに直ちに手を回して、16人が入るような部屋を確保すればいいわけです。10人が大変だと。棒を口に入れたような感じばかりしているんですね。まさに公聴会の目的である住民の参加を促進する、こういう視点が全く欠けていることを指摘しなければなりません。

それから、本論の私の都市計画変更案に対する先に結論を申し上げます。

私は、都市計画変更案について、この公聴会のやり直しを含めた計画変更案の再検討を求めたいと思います。

なぜかと申しますと、先ほど申し上げましたように、情報がほとんど開示をされてない。住民側も勉強する時間も調査をする時間もない。こんなええ加減な、ずさんな公聴会ではだめだと思います。そういうことで公聴会のやり直しを含む計画変更案の再検討を強く求めます。

それから、手続き問題で少しその理由の関係で申し上げますと、私どものところに、7月6日に土木事務所の方がマンションの管理人室に説明会の資料を持ってみえました。私たちは、即、7月9日に自治会長名で交通量の問題を中心に質問状を土木所長に提出をいたしました。しかし、その質問の回答の一部が出てきましたのは8月8日、おとといです。こういう資料もなかなか出さないと。住民としては検討ができないわけですね。

それから、先ほど申し上げましたように、配付資料もA3の裏表1枚だけと、こういう状況であります。

8月1日、公聴会の公述人申し出の締め切り、傍聴締め切り、こういうことになって今日まで来ているわけですが、手続上は、先ほどから司会者の方も申されましたけど、住民の意見を聞かれるのはこの公聴会1回だけなんですね。いかに地元説明会を行い、これまでの情報を開示をし、住民の質問に答えるには、先ほどから繰り返しますが、説明から公聴会まで最低3カ月以上は私は必要ではないかな、そういうふうに考えております。

次に、私どもの京都守口線、61年前に都市計画決定がされました。1957年、昭和32年です。行政の方は、まだお生まれになってないと思いますけど、そのときに4車線が決定をされているんです。しかし、今まで2車線でずっと間に合ってきたんですね。

当時は、淀川と京都守口線の間は全て田んぼであったわけですが、今は住宅やマンションや店が張りついております。そこに現在、大体1日2万台、こういうふうに言われておりますけど、4万台になるというふうに説明会ではされました。しかし、沿線の騒音、振動、排気ガス、渋滞など、環境悪化は目に見えております。

三つ目に、淀川渡河橋ルートと京都守口線の交通量について申し上げますと、枚方大橋に集中する交通量の分散や渋滞緩和、淀川で分断されている地域間の交通促進、防災面の機能強化を目的とすると説明会ではされました。

私どもは、淀川高架橋について、他のルートも考えるべきだというふうに思っております。なぜなら、枚方市は平成26年3月、淀川渡河橋の検討、こういう8ページの冊子を出しました。淀川渡河橋の検討ということですね。これは全般的にされていますし、新名神橋の併設の検討もされています。併設橋はですね、困難な面も強調されていますが、果たしてそうなのか。

大阪府は、当時平成26年3月に枚方市からこの資料を受け取っております。この検討経過を住民に公開し、住民の理解を本来なら求めるべきであります。このこともほとんど言わない。しかし、これは枚方市も住民に公開しないということを言いますが、実際はインターネット、スマホでもさっと出てくるんですね。住民に隠して実際はスマホでもインターネットを見れると。頭隠して何とかと言いますが、そんな情報公開の仕方なんです。

それから、淀川渡河橋のこの資料では交通予測もされております。牧野高槻線は枚方市の検討資料と申しますが、検討資料では1日に2万3,000台。大阪府の予測では3万台、1.3倍違うんですね。京都守口線は枚方市の予測は2.6万台。府の予測は何と4万台、1.53倍違うんですね。先ほど申し上げましたように、枚方市の検討資料と大阪府の交通予測では大きな違いがあります。交通量が過大に予測されると、皆さんも御承知のとおり、道路も橋も4車線が必要になる、こういうふうに結論が出てくるわけです。これにつきましては情報も開示がされておられませんから、甚だ疑問であります。

それから、平成2年からの京都守口線の交通量はそんなに変化がないわけでありまして。これは大阪府のほうからやっと8日にいただきました交通量のセンサスの資料なんです。昭和40年から平成27年まで、昭和58年までは12時間の交通予測で、それ以降は24時間になっているんです。

それを見てもみますと、枚方市に市道牧野長尾線というのがありますが、その北側で測られたのでは、昭和40年の12時間交通量ですけど、1万9,154台、43年が1万7台、昭和58年1万2,784台、そんなに変化はありません。

昭和63年から平成27年までの8回の24時間調査では、最初が2万1,500台、1万9,000台、1万5,000台、1万7,000台、1万6,000台、1万6,000台、1万3,000台、1万2,000台と横ばいか減少傾向にあります。

次は、枚方市の堤町というのは淀川の堤防の上で、枚方大橋に近いほうなんですけど、30年間の交通量を昭和63年から平成27年の24時間調査の交通センサスを見ますと、最初は3万6,000台、3万2,000台、3万5,000台、3万4,000台、3万7,000台、3万4,000台、3万5,000台とほぼ横ばいなんです。これが枚方大橋に入っていく一つの道なんですけど。しかも京都守口線は昭和32年に、先ほど申し上げましたけど、幅員4車線で都市計画決定がされ、この61年間の長い間、現行2車線で間に合ってきた道路なんです。

今、日本の人口の減少、高齢化の中で運転免許証を返上する方、若者の自動車離れと考えれば、右肩上がりうなぎのぼりの一直線で交通量が増えるか甚だ疑問であります。大阪府は検討内容を全て情報公開で明らかにし、説明することが必要であります。

次に、牧野高槻線とその開通により、京都守口線の渋滞が懸念されるという問題ですから、牧野高槻線は1963年に都市計画決定がされました。この55年間の間に淀川の渡河橋は9本設置をされているんです。牧野高槻線が設置されてこなかったのは、そんなに必要性がなかったと判断するのが当たり前ではないかなと考えております。

大阪府説明会で牧野高槻線は防災上の必要性を繰り返し強調しますが、枚方大橋が老朽化していることも強調します。そうであれば、優先的に枚方大橋の耐震化、補強を行うべきではないでしょうか。

それから、交通量が京都守口線は現在2万台ですけど、先ほど申し上げましたけど、4万台の増加が予測をされております。しかし、地図がありませんから、口で言ってもなかなか御理解いただけませんが、市道牧野長尾線、樟葉のほうで、北側には幅員が拡幅される予定もありませんから、4万台になったとしても渋滞が起きてくる可能性はあるというふうに思っております。交通量の増大に伴う騒音、振動、排気ガス、渋滞から沿線の環境をこれ以上悪化させないためにも再検討をしていただきたい、こういうふうに思っております。

61年前に計画された都市計画決定の変更でありますので、高槻市域、枚方市域の都市計画決定の変更は十分、住民の声を聞いて行うことを強く求めたいと思います。

5つ目に、都市計画変更案の枚方大橋周辺の渋滞解消がうたわれておりますが、具体的な渋滞の状況なども明らかにされておられません。

6番目に、大阪北部地震についてであります。

大阪府は説明会で、財政的に余裕ができたので牧野高槻線が可能になったという意味の説明を行いました。しかし、本当に財政的に余裕ができたのでしょうか。

ちなみに、大阪府北部地震の後に開かれた第14回副首都推進本部会議の議事録によりますと、松井知事は、水道設備が老朽化しており、これを補修をすれば1兆円を超える大事業になると発言をされております。南海トラフ地震、東南海地震がいつ起こるか分からないとされている中、牧野高槻線より府民生活を直撃する水道が断水すれば大変な生活困難が起きます。この辺を検討いただいて、地震対策を優先させるべきであると私は思います。

大阪北部地震が6月18日に発生しましたが、大きな被害が出ましたが、淀川渡河橋との関係では、北部地震で防災上どのような問題があったのかを検証されたのか。大阪全体を見たときに、地震に強いインフラ整備、水道やガスや電気や下水道、これら

を行うに当たり、財政面でどうなのかを考える必要があると思います。

以上、申し上げましたように、2 週間程度の時間で私ども素人がいろいろ勉強して、こういう疑問がいっぱい出るわけですね。だから、私は、公聴会をもう一回やり直して、3 カ月位時間をとって、もっと情報も公開をして、住民の意見を聞くべきだと、こういうことを強く求めたいと思います。

時間も大分少なくなりましたので、私ども駅前ハイツの環境のことを一言だけ申し上げます。

私どものマンションは、1950 年に完成をしました。私も下見をしたときは、昼間は車が多いから大変だな。しかし、深夜は静かになると思いましたが、何と深夜は大型トラックがどんどん通るんですね。深夜は 5 割から 6 割が大型トラックなんです。トラックの運転手に聞くと、1 号線はアップダウンがあるので、燃料費を節約するために京都守口線を通る、こういうふうになっておりました。

自治会では 1978 年に不動産業者と交渉して、道路側片面、全面二重窓にさせました。こういうことでありますので、私どものマンション並びに京都守口線沿線の皆さんは、騒音、振動、排気ガス、渋滞を大変心配をされております。

ベルが鳴りましたので、簡単に申し上げます。

最後に、都市計画手続きの問題です

私、ちょっとびっくりしたのは、枚方の 7 月 21 日の説明会に政治家の方がみえたんですね。そこに、挨拶をさせる。とんでもないことだと思うんです。そして、司会者は住民の質問に対して「時間がありませんから」、政治家には挨拶させといて、住民の時間がない。そして、会館は 5 時まで借りているんですね。3 時半ぐらいの話ですけど、こういうふうに市民のほうに目を向かずどこを向いているか、強く指摘をしなければならないと思います。

終わりに、先ほど申し上げましたので、繰り返しませんが、再検討をお願いしたい。

それから、この 10 日間、計画推進課の担当者の皆さん、あるいは土木事務所の担当者の皆さんには何回も電話をして資料を明らかにしていただきました。していただけなかった部分もありますけど、そのことにつきましてはお礼を申し上げたいと思います。

これをもちまして私の意見陳述にかえます。

どうもありがとうございました。

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。

それでは、公聴会が長時間にわたっておりますことから、一旦休憩とさせていただきますと考えてございます。

約 10 分間の休憩時間を挟みまして、あちらの時計で 3 時 55 分ごろから再開のほうをさせていただきますと考えてございます。

よろしく願いをいたします。

[休憩]

【議長 (水谷参事)】

お待たせをいたしました。

それでは、引き続きまして陳述のほうを進めさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

番号札 3 番の方、よろしく願いいたします。

【公述人H】 (3 番)

大阪モノレールの延伸都市計画での (仮称) 門真南駅近くに居住し、駅周辺地域にある褥島自治会の〇〇を努めておりますHといたします。

今回お示しいただいた計画案について、地元の発展を願う立場から意見を述べさせていただきます。

門真市駅と (仮称) 瓜生堂駅を結ぶモノレール延伸都市計画には基本的には賛成です。ただ、公述人が関係する門真南駅周辺地区は、地下鉄鶴見緑地線の終着駅であるにもかかわらず、住宅補助制度などの行政サービスの格差も一因となり、大阪市に含まれる隣駅の鶴見緑地駅や横堤駅に比べて、長年、都市開発が遅れた状態が続いております。

門真南駅周辺地区の活性化、新たな開発、まちづくりが促進されるためには、少なくとも 2025 年までにモノレール門真市駅と (仮称) 門真南駅間が部分開業していることが必要であると主張します。

計画どおりの 2029 年開業となった場合は、この地域は、後で述べます幾つかのチャンスを生かすことができずに、他地域の発展を横目に、またもや取り残されるのではないかと危惧しております。

まず、部分開業が困難な理由の内容として明らかになっていることとして、大阪府から公開されている資料を見ますと、以下の記録があります。

平成 28 年 10 月 4 日付、「大阪府建設事業評価審議会における建設事業の評価について (意見具申)」という資料の中で、審議会委員からの質問に対する担当部局の回答として、以下の文言があります。

「新設する 4 駅はいずれも他の既存路線と結節しているため、利用者の利便性を考慮し、段階的な部分開業を検討できないか説明を求めた。これに対し、延伸区間の開業には新たに車両が必要となるが、既存の車庫に余裕がないため、延伸区間南端の (仮称) 瓜生堂駅付近に新たに車庫を整備する予定であることから、延伸区間全線の工事完了後に開業するとの説明を受けた」、そのようになっています。

先月 7 月 9 日に行われた地元説明会の際にも、部分開業はできないのかという質問が出されましたが、回答は同じく、「延伸には車両を増やす必要がありますが、既存の車庫の収容能力が限界。延伸に必要な車庫は延伸終点部の瓜生堂に計画していることから、今回の延伸計画区間での部分開業はできないと考えています」と、後から開示されました文書にも記載されております。

少し考えてみますと、既存の車庫の収容能力に余裕がないために部分開業ができないとの回答ですから、車両を増やす必要がほとんどない程度の延伸区間の部分開業は可能ではないでしょうか。地図上ではモノレール門真市駅から (仮称) 門真南駅までは 2.5 キロだけの延伸となります。簡単に検討してみますと、現在、大阪モノレールは 4 両

編成400人定員で、大日駅・門真市駅間は1.5キロ、所要時間2分、それから、大日駅・南摂津駅は2キロ、所要時間3分、ラッシュ時に片方向1時間に8本、7.5分間隔で運行しております。通常は6本、10分間隔で運行となっています。

一方、門真市駅と（仮称）門真南駅間は2.5キロですので、簡単に計算しますと、所要時間は3.5分程度となります。したがって、4両編成の車両が1組あれば2.5キロの延伸区間をラッシュ時の8往復が可能となる計算です。乗り降りや折り返しの時間を考慮しても、2組の追加車両があれば十分運行できるはずですし、新規に車両製造する場合でも、この程度なら既存の車庫への格納は可能ではないでしょうか。

それから、2025年にチャンスが集中している認識として、以下のことを述べさせていただきます。

一方、2025年に向かって地域の経済環境が大きく変化する兆候があり、具体的には、以下に述べるチャンスに乗り遅れないよう準備することが必要です。

1つ目のチャンスとして、鋭意誘致に取り組んでおられる大阪万博は順調に進んで、今年11月に開催決定の運びとなれば、2025年に向けて政府の支援を受けて産官挙げて成功を目指し、近畿一円はお祭り気分活性化するはずです。

2つ目のチャンスとして、先の国会でIR実施法が成立したのを受けて、IR開業は2020年代半ばだと言われています。大阪府はIRの誘致に期待をかけて準備されて行くはずですから、今後、観光都市としてインバウンドへの本格的な対応が進められ、国際都市化が進展するはずです。

3つ目のチャンスとして、門真市駅南側にあったパナソニックの事業所敷地が三井不動産に売却され、大型商業施設ができるらしいと報道されています。今後、土壌汚染対策などを含めて完成まで5年程度かかるとすると、2023年ごろには開業しているはずですし、門真南駅近くに既にある「三井アウトレットパーク大阪鶴見」などとの相乗効果が見込めるとも言われています。

最後に、4つ目のチャンスとして、（仮称）門真南駅は第2京阪国道の終点、門真ジャンクションに位置し、かつ計画されている淀川左岸線延伸部が、資料によりますと2026年供用開始予定となっています。この淀川左岸線が開通すれば、門真南地区が広域交通や物流の重要結節点になることは確実です。

以上述べましたこの地域に関係の深い2025年に向かう経済発展の兆しを考えますと、現計画の2029年開通予定では遅過ぎるため、門真南地区は都市開発のおくれを挽回できないばかりか、またもや取り残されかねないと感じております。

今後、詳細を再検討いただき、2025年までにモノレール門真市駅と（仮称）門真南駅間を部分開業していただくことが実現できれば、この地域に資金が集中的に投下され、沿線周辺の開発と設備投資が爆発的に推進されるはずです。

また、先ほど大まかな計算を示しましたとおり、部分開業の営業区間は2.5キロの延長で済むため、車庫をつくって新たな車両の投入を行うまでは必要ないかも知れず、部分開業のネックとされていた（仮称）瓜生堂車庫の完成を待つ必要はありません。

最後に、繰り返しになりますが、意見をまとめさせていただきます。

前述の周辺事情、すなわち大阪万博、IR実施法、パナソニック事業所跡地への大型商業施設、淀川左岸線延伸部が全て2025年前後に焦点を合わせて進められているこ

とから、このタイミングに合わせてモノレール門真市駅と（仮称）門真南駅間を部分開業することで、工程変更によるコストアップを補う以上の地域の産業振興への投資効果が得られるはずです。

さらに、延伸区間全線の完成を待って 2029 年に開業するよりも、早期に償却開始、4～5 年短縮というものが実現できます。

現状では、門真南駅周辺には未利用地が多く、駅周辺の開発と整備が計画的に進むことを期待しています。

関係の方々にはモノレール延伸都市計画の推進をしていただく一方で、工事工程の修正により、よりきめ細かな地域振興への御配慮をお願いいたします。

以上で、意見の公述を終わらせていただきます。

ありがとうございました。

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。

それでは、陳述番号 4 番の方が御都合によりまして退室をされましたので、陳述番号 5 番の方、よろしく願いをいたします。

【公述人 I】（5 番）

大阪モノレール、大阪モノレール専用道、特に若江稲田線について意見を述べさせていただきます。

沿線に住んでいる I と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、初めに、本日お伝えしたいこと、要点三つあります。

一つは、路線選定の根拠についてです。

根拠が余り開示されていませんので、詳細な意見がまだ述べられないという段階でございます。

二つ目は、環境保全目標の満足するというふうな記述がございますが、これに関しても根拠がほとんど提示されていませんので、提示を求めたいというところです。

三つ目については、住民への説明。

先ほども公述がありましたが、この公聴会の進め方について意見を述べさせていただきます。

それでは、1 点目です。

1 点目につきまして、大阪モノレール、大阪モノレール専用道について、荒本区間のみ中央環状線から迂回したような形で民家の前を通すという形になっています。この路線選定の理由について明確な根拠の公表を求めます。

騒音、振動、低周波音、日照障害、電波障害、大気質の全てについて、住民が住んでいる脇を通すことによって、これら全ての被害をこうむることになります。

直進した場合、中央環状線沿いに直進した場合と現在の案のように迂回した場合、費用にどれほどの差があるのか、明確な説明を求めます。

説明の資料に記載されている走行性、経済性、施工性、これらに関しては特に利便性に関する内容だというふうに理解しますが、それに安全性等も加えて、費用と効果の数

字的な根拠の開示を求めます。これらについて明確で住民が納得できる理由がないと、迂回に関しては反対せざるを得ないということになります。

続きまして 2 点目、情報の開示が少ないため、少し細かい意見になりますが、公述させていただきます。

モノレール供用時の騒音、振動、低周波音予測を軌道中心から 12.5メートルで環境保全目標値を満足しているというふうに説明されています。しかし、2018年7月30日に東大阪市役所に個別質問したところ、自宅の敷地から軌道中心までは11メートルでしたとの説明がございました。12.5メートルではなくて11メートルでも環境保全目標を満足するという根拠の提示を求めます。

また、口頭で説明がありました11メートルが、本当に確保されているのか。断面イメージも詳細が公表されていませんので、その詳細の提示を求めます。

説明会で配付されました用紙の若江稲田線断面Bのイメージでは、15メートルは確保されているかどうかの判断もできません。明確な根拠がなければ12.5メートル以上の距離を必ず確保するようにお願いします。

続きまして、日照障害予測というのは、中央環状線のみで調査された結果であると聞いています。また、橋脚の高さも規定、説明されていません。自宅周辺などの若江稲田線で環境保全目標を満足する根拠の提示を求めます。

次に、実際に環境保全目標を超えた場合についてです。

供用時、工事中のいずれにおいても、環境保全目標を超えた場合、生活環境被害に対して補償を求めます。

具体的な補償内容を事前に提示し、その内容が妥当であると判断するまでは、この都市計画の変更を認めることはできません。

さらに細かい話になりますが、レールの継ぎ目と橋脚の位置というのは、民家の前に建てるということは避けていただきたいと思います。これに関しては強く要望いたします。24時間生活している住民に対して、騒音、振動、日照、景観を十分に考慮・配慮するようお願いいたします。モノレールのレールに加えて、橋脚までもが目の前にあると、さらに精神的な被害をこうむることになります。橋脚が民家の前に建つということは一切認めることはできません。

最後に 3 点目、住民の説明、公聴会の進め方について意見を述べさせていただきます。

今回の公聴会、平日ですが、公聴会の開催日を土日を含めてふやしていただきたい。私も別の仕事をしておりますが、きょうはその仕事を休んで来たということになります。

また、傍聴人の制限もやめていただきたいと思います。これは先ほど公述があった方と同じ意見になります。一回の公述で傍聴10人は余りに少な過ぎると考えます。実際に今回傍聴希望としていた私の家族も、定員超過のため傍聴できないという通知がございました。

繰り返しになりますが、公述したくても平日の開催のみでは仕事を持つ者はほぼ出席することが不可能だと考えます。このあたり、公聴会のあり方について再度検討をお願いしたいと思います。

関連して、民家の前を通す計画ということであれば、近隣住民にしっかりと情報が伝わるように情報の公開、説明をお願いしたいと思います。

例えば、近年であるとダイレクトメールや、せめて通知文等での文書で告知すべきではないかというふうに考えます。

実際のところ、市政だよりに掲載しているというような回答をいただきました。しかし、市政だよりに掲載しているだけということであつたら見落とす方も多いと考えます。また、これは個人のことということになりますが、自宅は自治会もなく、隣組というものも特にございませぬ。そういった場合に市政だよりの配布・回覧もございませぬ。そうすると、情報が周りからほとんど入ってこないということになります。

今回の件は生活に影響がある大事なことなので、せめて路線の近くにある近隣住民には必ず情報が伝わるように、ダイレクトメールや通知文書等で告知が必要と考えます。

今回の公述に対して、明確かつ住民に配慮した合理的な回答がない限り、計画の変更というのは一切認めることはできません。

今後も、より丁寧な住民への説明、そして協議、この上で計画を修正いただきますよう切に願います。

よろしく申し上げます。

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。

それでは、続きまして、番号札 6 番の方、公述をお願いいたします。

【公述人 J】（6 番）

皆さん、こんにちは。

私は、サンコーインダストリー株式会社の総務部の J と申します。東大阪市の若江稲田線沿いで会社をやっております。

趣旨としまして、都市計画道路若江稲田線の計画に対し、反対いたします。

理由は 6 つございまして、まず、その 1 つ目、平成元年に我々は大阪市西区のほうから東大阪市に物流機能を移転させ、当初は 305 坪から始まりまして、30 年間かけまして設備投資を行い、IT 化を進めることで効率を上げ、業務を拡大してまいりました。

モノレールの設置並びに道路開設計画によって、当社の唯一の物流センターである東大阪物流センターの機能が著しく破壊され、莫大な被害をこうむります。

理由その 2、全ての施設がコンピュータによって組織的に結びついており、機能的に一体となっております。

以上の理由から、当社の東大阪物流施設全てを本件施設とさせていただきます。

当社は、ねじの卸商社であり、取り扱い品目は 93 万種類に及び、これは日本最大の取り扱い量でございます。即納体制を整えたことで、ねじ業界、強いては産業界において重宝されており、業務上、物流施設は当社の命と言うべきものであり、その機能を果たしているのが本件施設です。

理由その 3、本件施設のうち計画区域にかかわる施設の機能は次のとおりでございます。

四つございます。

一つが、第 1 倉庫と呼んでいるところでございます。第 1 倉庫、現在の土地面積は約

566 坪、機能は荷受け機能。メーカーより納品される商品を受け取る場所で、1 日〇〇社のメーカーさんが主にトラックで納品に来られております。

次に、仕分け機能。納品された商品の仕分けを 1 日に 100 パレット分、段ボール換算しますと約 2,000 ケースで仕分けています。

次に、保管機能。自動倉庫として 8 台の走行台車が走り、7,334 パレット収納できます。段ボール換算しますと約 14 万ケースが収納できます。

最後に出庫機能。顧客の受注による出庫が 1 日に約 1,500 ケース、物流センターへの補充出庫が 1 日に約 500 ケースあります。

次に、第 2 倉庫。現在の土地面積は約 140 坪、こちらも保管機能 1,296 パレットが収納。段ボール換算で約 2 万 6,000 ケースが収納できます。

次に、出庫機能。顧客の受注による出庫が 1 日に約 250 ケース、物流センターへの補充出庫が 1 日に約 150 ケース。

三つ目の建物が第 3 倉庫。土地面積は 178 坪、こちらも保管機能と出庫機能がございまして、保管機能は 630 パレット収納できます。段ボール換算でいきますと 1 万 1,000 ケースが収納できます。

出庫としましたら、顧客からの受注による出庫が大体 1 日約 100 ケースとなっております。

最後に、四つ目の建物が駐車場です。現在の土地面積は 176 坪、社員の 23 台の乗用車を駐車しております。

これらの倉庫内の商品は、コンピュータにより適正な倉庫に出荷指示がかける仕組みになっております。物流センターに運ばれて、日本全国、1 日に大体 2,000 社に配送されております。

理由その 4、本計画により、全面約 10 メートル削減される場合の状況を報告いたします。

まず、第 1 倉庫からでは、保管量が半分になり、荷受けメーカーが〇〇社になってしまいます。残土地で自動化をしても入出庫機能、保管量が半分になってしまい、当社が必要とする要件を全くもって満たさないというところがございます。

次に、第 2 倉庫。保管量が 60% となり、それに伴い出荷量も減少します。

第 3 倉庫。スプレー管などを保管している危険物の倉庫がこちらの第 3 倉庫にはございまして、それがなくなってしまう。なくなりますと、それらの商品を扱うことができなくなってしまいます。また、間口が削られますので、それによりましてリフトでのトラックへの積みおろし等ができなくなってしまいます。

駐車場は、6 台分が駐車できなくなります。

このような状況では、機能的に一体となっている本件施設ではお客様へのサービスレベルの低下は否めず、営業ができません。また、物流センターと近接した場所でこれらの代替施設を取得することは不可能でございます。

理由その 5、本件施設には高額な投資をしております、これらが撤去等により無駄となり、当社の損失はもちろん、社会経済的に見ても大きな損失と言えます。

第 1 倉庫〇〇円、第 2 倉庫〇〇円、第 3 倉庫〇〇円、駐車場〇〇円、物流センター全体のコンピュータシステムの見直し、原価不明、工事中の交通障害による支障、円滑な

配送ができないことによる顧客の損失、こちらも原価不明。

最後、その 6、当社のメイン物流センターは 30 年間にわたり高額な投資をしてコンピュータ化して整備されておりますので、移転は考えておりません。仮に本件計画が実行された場合において、現在のメインの物流センターを維持した上で保管倉庫の再配置をしたく、そのためには当社南側の府有地の空き地を代替地として提供され、メイン物流との間で大型トラックが円滑に移動できる道路の整備を希望します。それが可能なら本件計画に応じることは可能でございます。

以上です。

[閉会]

【議長（水谷参事）】

ありがとうございました。

以上で、申し出をいただきました方々の公述は全て終了いたしました。

本日は、お忙しいところ貴重な御意見をいただき、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 30 年度第 1 回大阪府都市計画公聴会を終了させていただきます。