

北部大阪都市計画道路の変更（茨木市）に対する意見書の要旨と大阪府の見解

都市計画案に係る意見の要旨	大阪府の見解
<p>令和5年12月に突然聞かされ、正しい意見（反対）がなかったら、この8月に、大阪府事業評価審議会を経て、事業認可などは、経験からして、すぐに下りてしまう。そうなってしまえば、法的にどうすることもできなくなる。</p> <p>住民に何一つ知らせないで、十分に考え、判断する期間をあたえず、一方的に上位下達的なプッシュ型の変更をだすこと自体、他人事としか考えていないことになる。そして、まず地域、住民の声を聞かねばならない府の行政としてあってはならない。</p> <p>地元説明会（12/21）にも参加、発言したが、なぜ変更がだされたのか、その根本的な原因と、その内容（地下道化）は、全くわかりやすく説明されなかった。</p> <p>まず、変更しなければならない理由が、全く説明されていない。</p> <p>断面図と騒音、スケジュールの説明だけで肝心なことをわかりやすく説明していない。地元説明会は、名ばかりのものといわざるをえない。</p> <p>そして、地下道化することは、該当する地域・住民にとっては、まず騒音（振動を含め）・洪水・犯罪・交通事故・上下水道・ガス工事・分断など、将来にわたって、日常生活にとって最悪の生活環境におちいらせてしまう。</p> <p>そこで、地下道（案）にするため、自転車道を1.5mから2mにしてつくる計画のため、それがためにさらに、府道高槻茨木線に対処するため、新たに側道をつくったり、Uターンの場所をとったりして、余分なことになっている。</p> <p>これは絶対に認められない。</p> <p>つまり、現在の都市計画どおりに、フラットで必要な歩道と最近の周囲の道路と同じ自転車道（矢羽根）にすべきである。</p> <p>重ねて、今度の茨木寝屋川線の計画変更（案）は、府は取り下げて廃案にして、現在の都市計画どおりに進めていかれることを強く主張する。そのことが将来にわたっての、府の健全な発展につながる。何年経とうとも、この案を認めないことに変わりはない。</p>	<p>都市計画道路茨木寝屋川線のうち、茨木市域については、昭和38年に都市計画決定しており、その後、段階的に整備を進め、現在に至っております。</p> <p>今回の都市計画変更にあたって、案の作成に先立ち、説明会と都市計画法第16条に基づく公聴会を実施しました。</p> <p>その後、都市計画変更案を作成し、都市計画法第17条に基づく案の縦覧を2週間実施しました。</p> <p>説明会の開催前には、変更内容を示したリーフレットを地権者の方々へ送付し、町会等でも回覧いただいております。説明会は、令和5年12月に4回実施し、変更の理由や内容等を、図を用いて視覚的に丁寧に説明し、説明会以降も個別に説明を行うなど、住民の意見を聴くために必要な措置を行っております。</p> <p>変更の理由については、社会情勢の変化を踏まえ、最新の道路構造の基準や府の条例に基づき計画内容を見直した結果、幅員や構造等を変更しようとするものです。</p> <p>現在の本路線の都市計画は、阪急京都線との交差点も含め現地盤レベルにおいて整備し、府道高槻茨木線と平面交差する計画となっておりますが、最新の技術基準に基づき検討したところ、鉄道の安全な運行のために、本路線の位置を現在の計画より深くする必要があることから、地下を通る構造としております。</p> <p>そして、市街地の渋滞緩和や交通利便性向上を図る観点から、本路線と府道高槻茨木線との接続に際し、平面交差が不可能となることから、側道や交差点を設けることとしております。</p> <p>側道については、想定される車両の通行等を考慮し、必要な線形を定めております。</p> <p>また、自転車道については、歩行者や自転車の安全確保のため、原則として新設道路は矢羽根型の路面標示ではなく、自転車通行空間を確保する必要があることから、本区間において構造的に車道及び歩道を分離した幅員2m以上の自転車道を計画するものです。</p> <p>なお、本路線の変更区間については、環境影響評価法等の対象となる車線数や延長ではないものの、日常生活への影響を把握する観点から、環境に関する調査を実施しており、整備後の騒音、振動、大気ともに環境基準を超えないことを確認しております。</p> <p>地下を通る構造の採用に対するその他の意見の項目についても、関係機関と協議を行い計画しております。今後、事業実施にあたっては、改めて地域や関係機関と必要な協議を行いながら進めてまいります。</p>