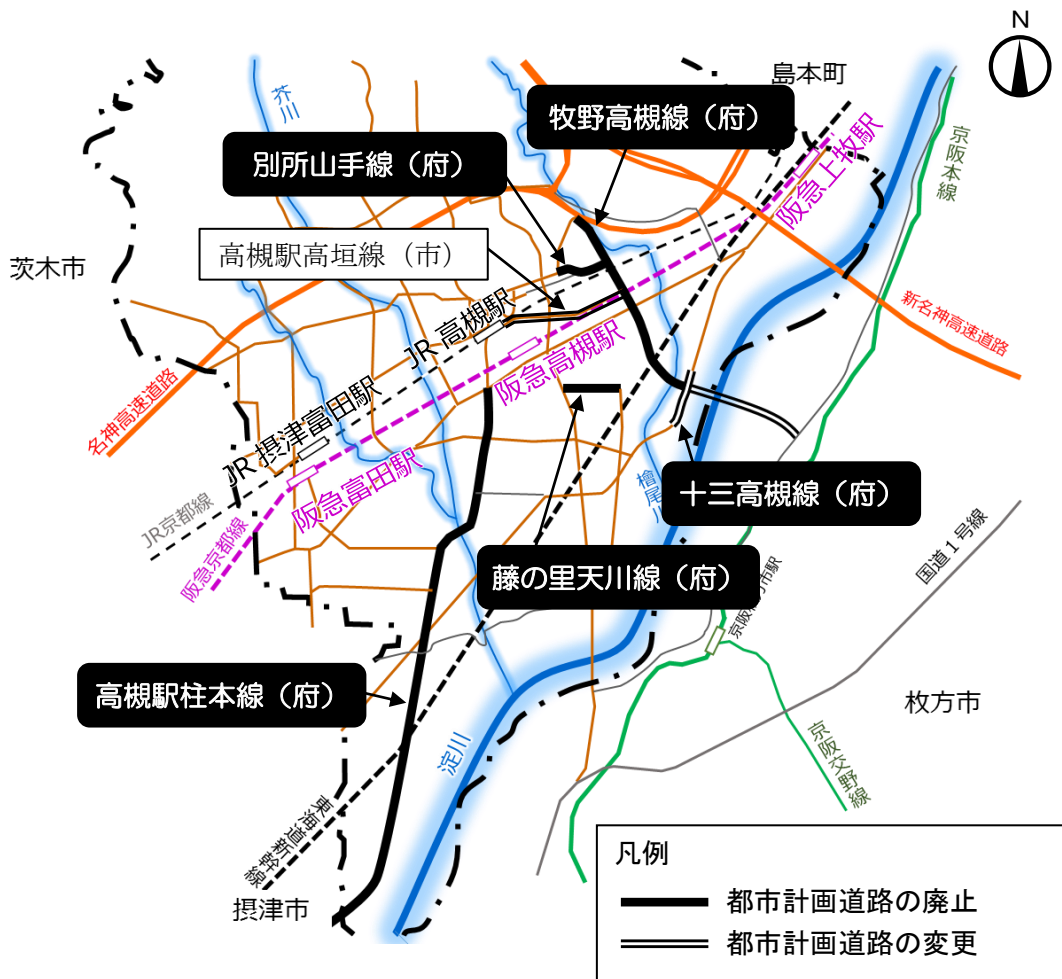


第 99 号議案 関係資料

北部大阪都市計画道路の変更（大阪府決定）に関する意見について

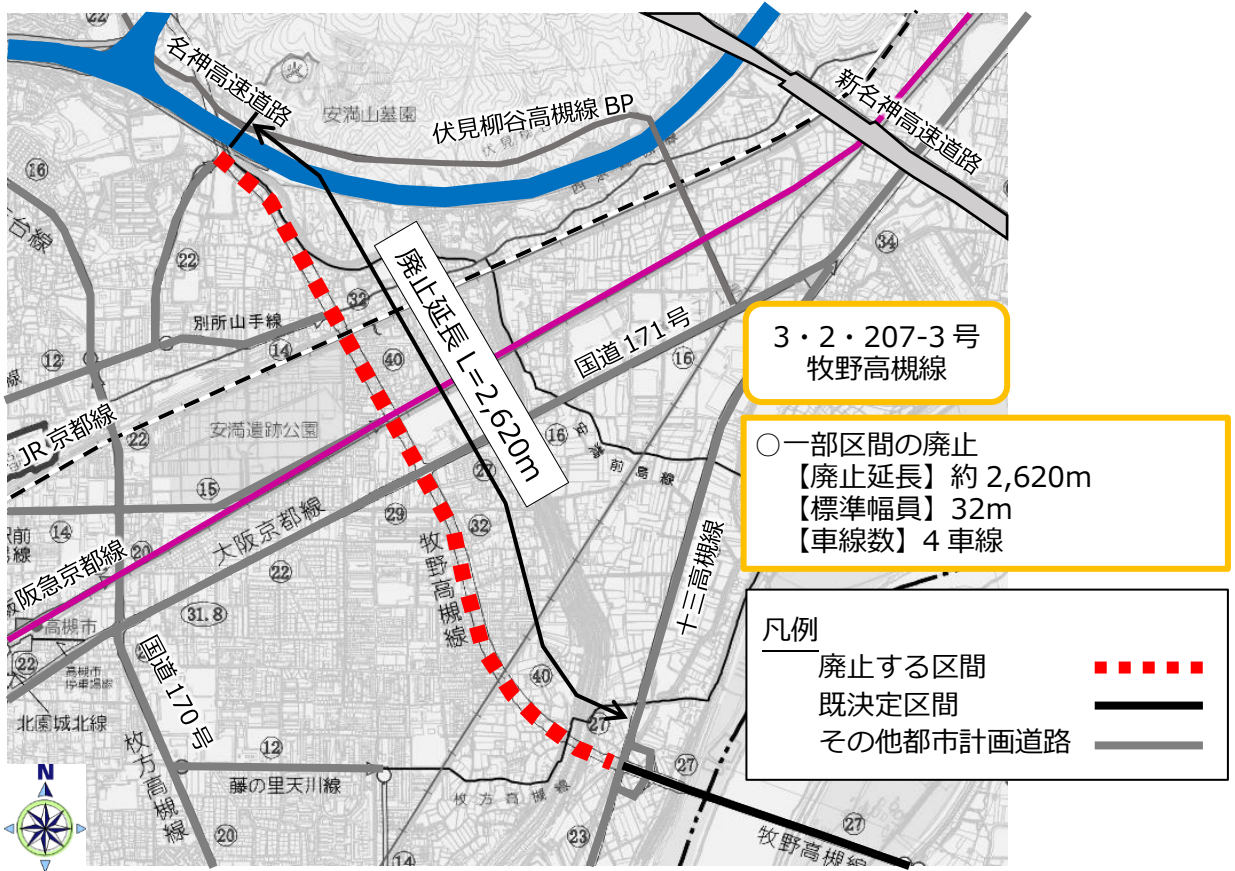
1 北部大阪都市計画道路の変更について

- ・平成30年度は大阪府が、藤の里天川線、別所山手線の廃止及び高槻駅柱本線、牧野高槻線の一部区間の廃止を行い、十三高槻線、牧野高槻線の一部区間の変更を行うものである。
- ・また、高槻市が牧野高槻線の一部区間の廃止に伴い、高槻駅高垣線の変更を行うものである。

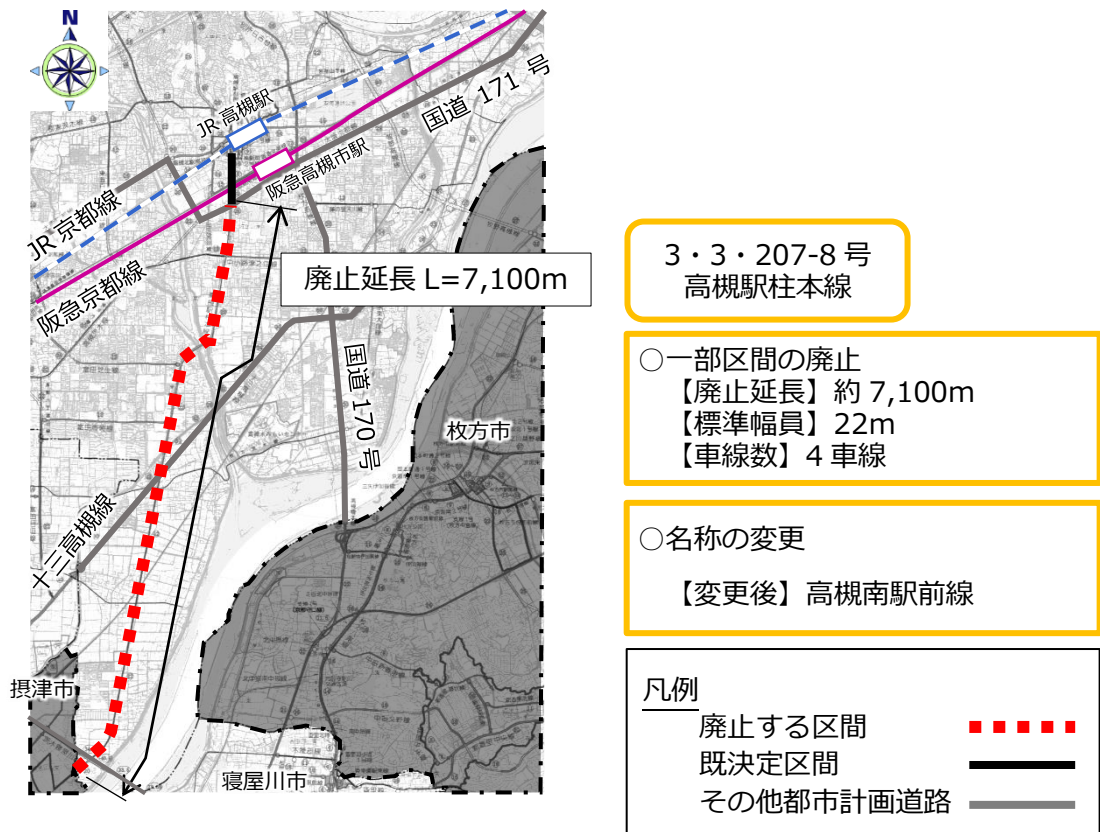


2 別所山手線、藤の里天川線、高槻駅柱本線、牧野高槻線（十三高槻線以北）

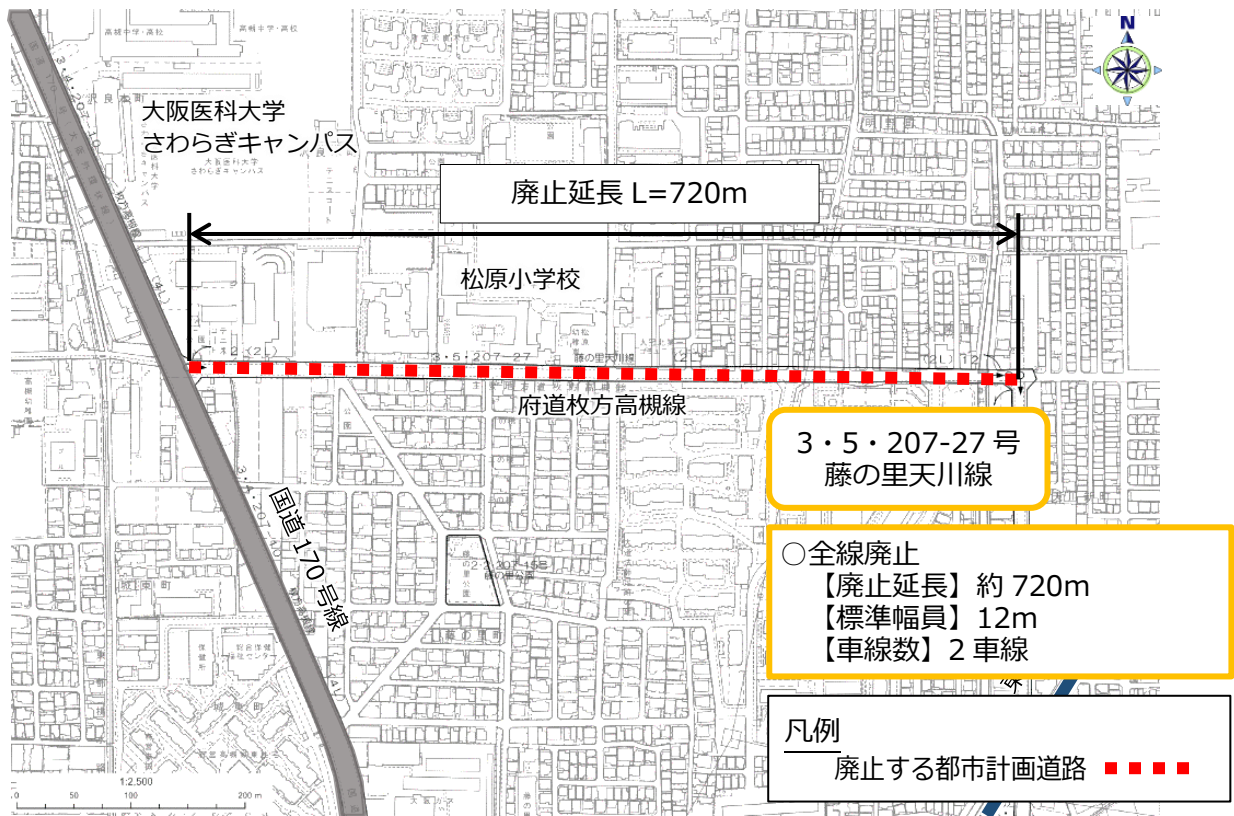
(1) 牧野高槻線



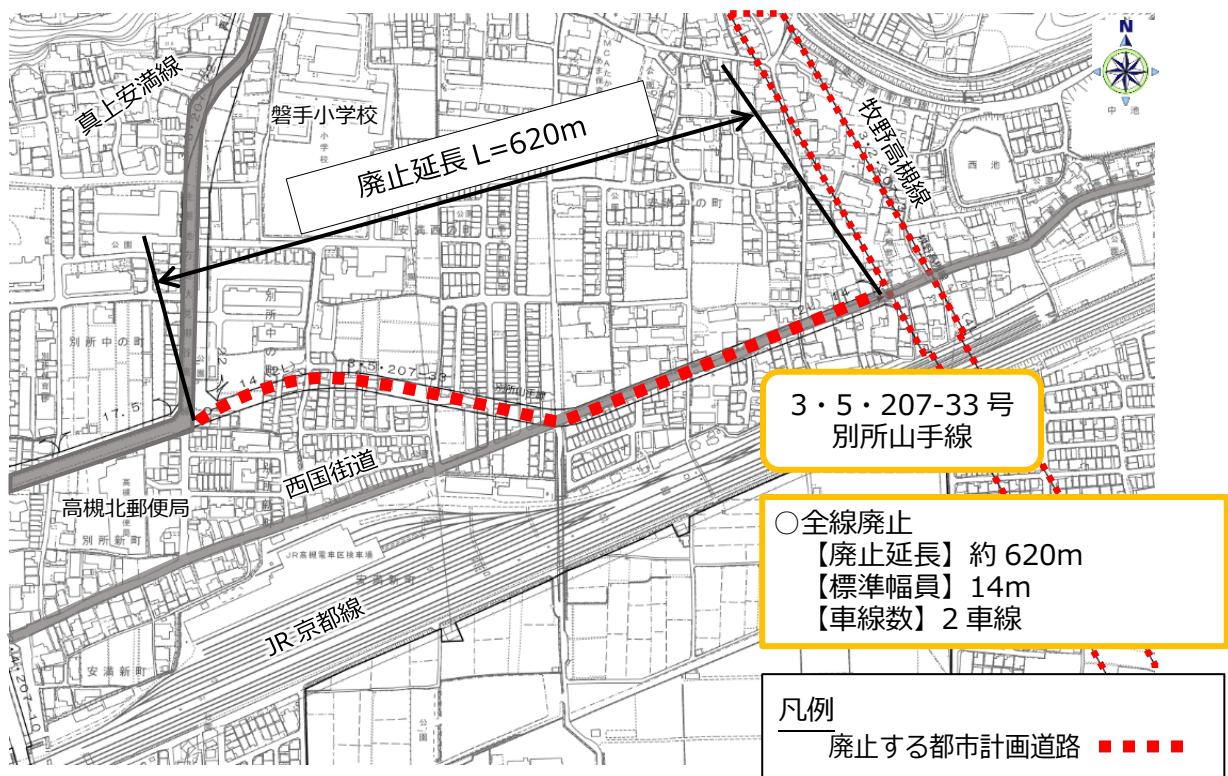
(2) 高槻駅柱本線



(3) 藤の里天川線



(4) 別所山手線

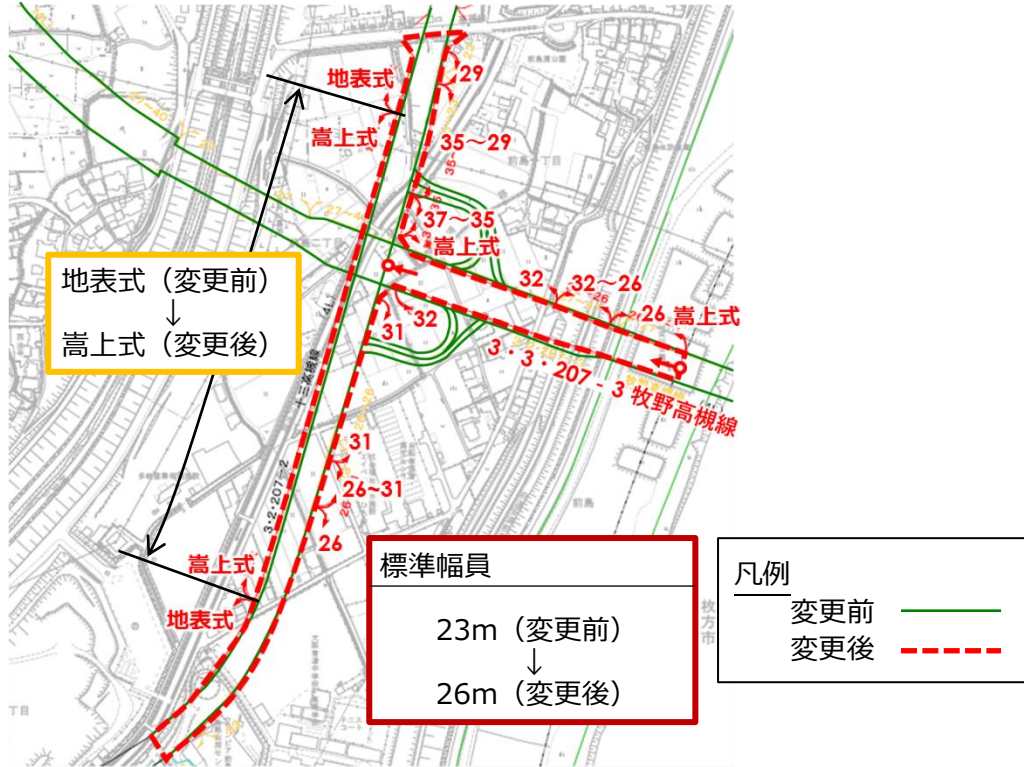


3 十三高槻線、牧野高槻線（十三高槻線～府道京都守口線）

(1) 道路幅員、構造形式の変更

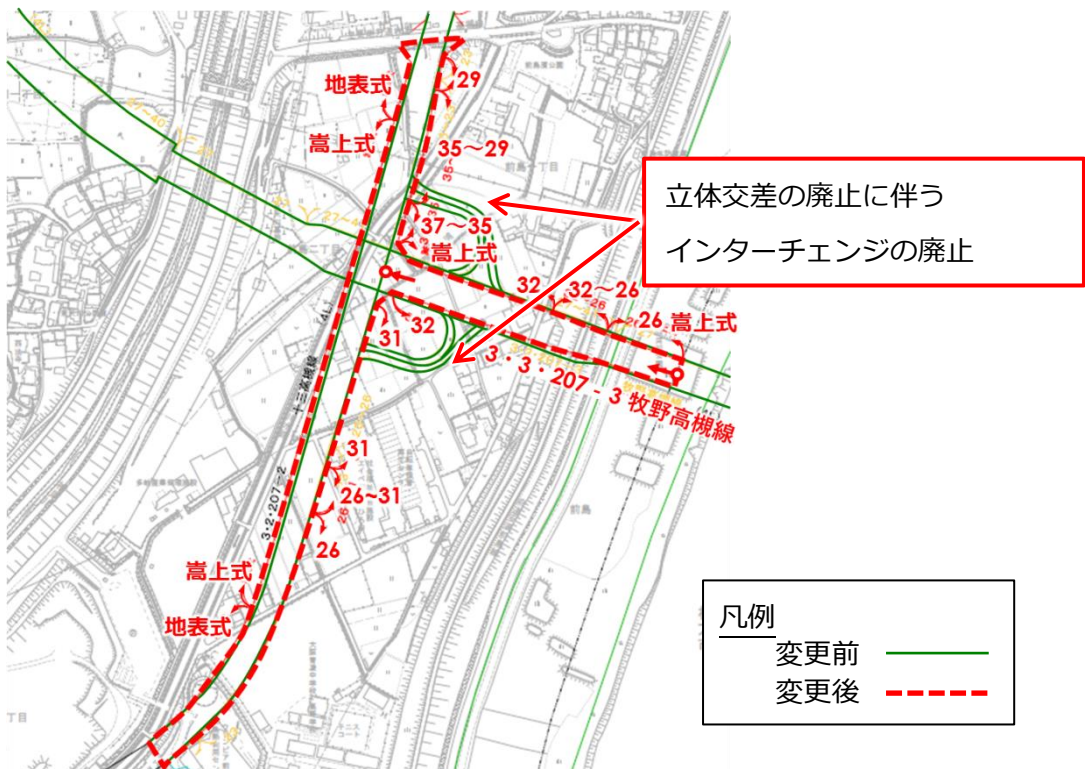
道路標準幅員を当初計画の 23m から必要な幅員として 26m に変更

一部区間の構造形式を地表式から嵩上式（概ね 5m 以上、連続 350m 以上）に変更



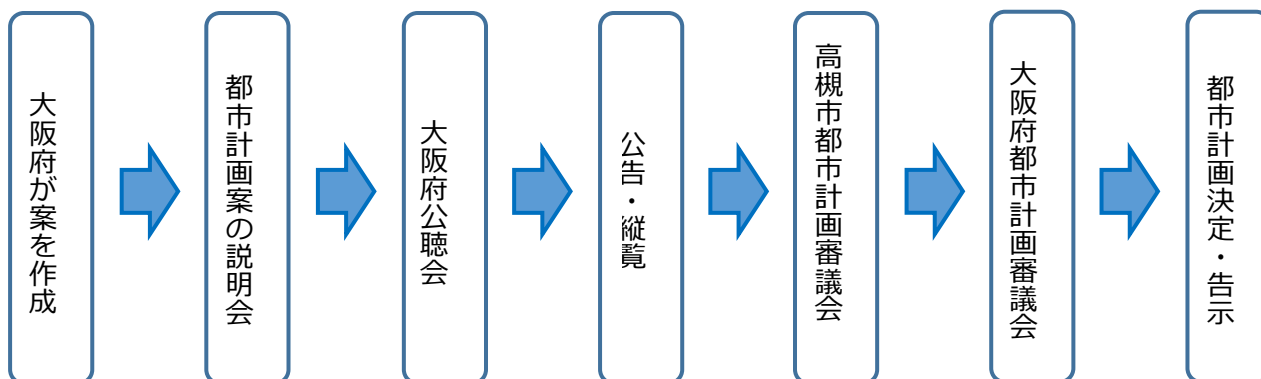
(2) 交差構造の変更

十三高槻線、牧野高槻線の立体交差を廃止



4 都市計画法に基づく手続き

4-1 都市計画手続きの流れ



4-2 説明会の開催、公聴会、縦覧について

区 分	期 間	参加者数	場 所
都市計画案の説明会	平成 30 年 7 月 13 日	73 名	高槻市役所
	平成 30 年 7 月 14 日	103 名	高槻市役所

区 分	期 間	参加者数	場 所
公聴会	平成 30 年 8 月 10 日	6 名	大阪府別館

区 分	期 間	意見書・ 提出者数	場 所
縦覧	平成 30 年 11 月～12 月	64 名 64 通	大阪府別館 高槻市役所

4-3 説明会の議事要旨

①牧野高槻線（十三高槻線～府道京都守口線）及び十三高槻線

No	意見	回答
都市計画道路の構造について		
1	様々な要望をしてきたが、叶えられていない。十三高槻線とのT字交差点が地盤から5.7m高さの橋桁となるとのことであるが、そのような場所で本当に街づくりができるのか伺いたい。この状態でのモデルケースを一度作ってもらわないと話が進まない。	大阪府としては、道路整備の際には、事業者として住環境への影響に必要な対策を行っていくとともに、高槻市の協力のもと地域が目指すまちづくりに応じて、必要な副道等の検討を行っていきます。
2	計画されている牧野高槻線と十三高槻線によって地域が完全に2つに分断される。地区を分断するような道路には断固反対する。	道路構造については、交通処理の観点から牧野高槻線と丁字交差点とするとともに、檜尾川及び府道枚方高槻線との交差や既存道路とのクリアランスを確保し、道路によりできるだけ地域分断とならないよう、橋梁形式としております。
3	当初計画では地表式であったが、現計画では嵩上げ式になっている。この変更理由は何か。牧野高槻線と繋ぐために嵩上式にしたのか。	
都市計画道路の位置について		
1	牧野高槻線の橋梁位置について、少しずらしたら問題無いという案を地域から出している。説明不足であり、日程ありきで進められている。道路は不要という意見も出ているが、何故作るのか。橋梁位置については、クリーンセンターあたりに持ってほしい。そうしたら平面道路になる。市にも地元に来てもらって、意見を言っている。	高槻市としては、牧野高槻線は防災面等からも必要な道路と考えており、地元の意見については関係課で共有を行っております。引き続き地域の方と丁寧な話し合いを重ねながら、事業を進めてまいります。 大阪府としては、両路線の検討に際しては、道路構造令等の基準に基づき、交通処理等を勘案するとともに、可能な限り新たな都市計画制限が発生しないようにしております。
2	地元にも説明に来るのか。ルートを変更してもらえれば地域としては話し合いに応じる。	地元の皆様にご意見を頂く場については、地元への説明を含め、都市計画手続きとして公聴会と公告縦覧で伺っておりますが、事業においても地域の皆様と対話を続けながら、進めていきたいと考えております。

環境影響評価について		
1	十三高槻線は環境アセスメントの対象区間が1km未満だから、本来は行わなくてよいという説明はいかなものか。	これまで前島の皆様とお話しする中で、環境悪化を心配される御意見を考慮し、大阪府環境影響評価条例及び高槻市環境影響評価条例の対象外ですが、事業者として、
2	環境影響予測評価を見るとすべて基準値を下回っている。整備後にも基準値を下回ると本当に確約できるのか。	騒音、振動、日照、大気について任意の環境予測評価を実施したものです。 環境影響予測については、将来の交通量である牧野高槻線が30,000台/日、十三高槻線が40,000台/日として予測しています。現時点では、大気、騒音、振動の予測の結果、環境保全目標は現時点で超過していませんが、日照については環境保全目標を超過する地点があるため、今後の詳細設計等で再度予測評価を行い、影響があると考えられた場合には環境保全基準に基づき適切に対処します。 また、道路整備の際には、住環境への影響に必要な対策の検討を行ってまいります。
都市計画道路の決定等に係る説明について		
1	説明の中で、昭和38年に都市計画されたとのことですが、住民に説明されたのか。	高槻市としては、住民説明に係る当時の記録は残っておりませんが、当時の交通ネットワークを考慮された上で都市計画決定されたものと考えております。
2	急に都市計画道路を廃止・変更すると説明があったが、早めに言ってほしい。	なお、十三高槻線は総延長18kmのうち8kmが高槻市内で、うち7kmが供用済みまたは事業中であり、残り1kmが未着手区間となっており、時間を要しておりますが、順次事業を進めております。今回、十三高槻の未着手区間と牧野高槻線の整備を契機として、再度都市計画を検討した中、変更が必要になったものです。

4-4 大阪府公聴会

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～F	<p>牧野高槻線において、十三高槻線とのT字交差部は、元来、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、十三高槻線以西の廃止が決まった現在においては、申し上げたルートに固執する必然性はなくなった。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するよう強く申し入れる。</p> <p>また、牧野高槻線を新名神高速道路に併設する案で、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。これまでの説明では、併設にはいろいろ問題があると言うが、どのような問題があるのか。</p> <p>十三高槻線については、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を拡張・整備し、2期の正式ルートとして使うことが一番良いのではないか。</p> <p>十三高槻線の2期工事だが、当初の計画では高さ2メートル前後の道路で、乗り入れが可能だった。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、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。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、土地の利用価値も上がることも予想される。また、まちづくりにも可能性が広がる。しかしながら、高架道路では地域住民の生活が分断され、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、当地域には一切のメリットはない。</p> <p>さらに、牧野高槻線の枚方市側は5メートルの副道を設けられている。枚方市側は高槻と農業用地利用状況は同じだが、高槻市側は一切側道、副道の用地はない。</p>	<p>牧野高槻線については、事業化に向けた検討を行った結果、既に都市計画決定されている区域において、幅員や構造等の変更を行うこととしたものであります。</p> <p>また、十三高槻線については、全長約18kmのうち、約17kmの区間で既に整備が進められておりますが、今回変更する残る約1km区間について、事業化に向けた検討を行った結果、既に都市計画決定されている区域において、幅員や構造等の変更を行うこととしたものであります。</p> <p>両路線の検討に際しては、道路構造令等の基準に基づき、交通処理等を勘案するとともに、可能な限り新たな都市計画制限が発生しないようにしております。</p> <p>なお、新名神高速道路への併設については、構造、施工方法、事業費等に多大な影響があるため、牧野高槻線が優位と考えております。</p> <p>また、道路構造については、交通処理の観点から牧野高槻線と丁字交差するとともに、檜尾川及び府道枚方高槻線との交差や、既存道路とのクリアランスを確保するとともに、道路によりできるだけ地域分断とならないよう、橋梁形式としております。</p> <p>さらに、道路整備の際には、事業者として住環境への影響に必要な対策の検討を行っていくとともに、高槻市の協力のもと、地域が目指すまちづくりに応じて、必要な副道等の検討を行っていきます。</p>