

第3回 大阪都市計画道路天王寺大和川線事業説明会 議事要旨

1 日 時 平成 28 年 8 月 31 日（水）19時から20時30分まで

2 場 所 阿倍野区民センター小ホール

3 参加者 125名

4 議事要旨

地域協働の取組により策定した『地域協働でまとめた天王寺大和川線の基本計画検討案』を基に、関係機関と協議・調整を行い、“駅前広場と道路の形態”について基本設計を実施したので、その内容について、今後の整備スケジュールやその考え方もあわせて、建設局から市民の皆さまに説明。

【主な意見・質問等】○：主な意見・質問 →：大阪市回答

○基本設計は、風かおるみちのコンセプトから変わっているのではないか。コンセプトは車より人であるのに、なぜ車優先の計画になっているのか。

→みち・みどり会議での地域案をベースに整備計画検討会議の議論を経て、取りまとめた検討案を踏まえ、現場状況を確認し、交通管理者とも協議しながら、基本設計を作成した。そのため、この基本設計は「風かおるみち」のコンセプトに基づく設計と認識している。

○整備順序についての説明はあるが、基本コンセプトと基本設計がどう関連しているかが疑問に思う。車両をどう流すかという観点の説明にしか聞こえない。もう一度案を練り直すことが大事だと思う。

→基本コンセプトが人中心であるので、この理念に沿い、また、基本計画検討案に基づき、基本設計を行っている。本日は、駅前広場や道路線形が決まらなると、残りの緑地部分が決まらないため、まずは道路の線形などを中心に説明している。

○阪神高速の計画は廃止されているのか。

→平成 16 年に廃止している。

○そもそもなぜ、本事業を実施するのか。

→阪神高速の計画廃止後、残された跡地をどのように活用すればよいのかを議論した結果、平成 16 年に天王寺大和川線を都市計画決定した。

○みち・みどり会議に我々○○町会は参加していないし、連絡も来ていない。意見も言えなかった。

→みち・みどり会議の設立に当たっては、地元の皆様の声を聴く必要があると認識していた。実際の会議には、●●連合として□□町会がご参加いただいていた。○○町会が不参加であった経過は確認する。

○我々の町会の意見は反映されないのか。

→基本的な道路線形や駅前広場の形状は確定するが、緑地整備や駐輪場の配置等に関する詳細事項は変更可能であるので、沿道の皆様の意見や要望をうかがいたい。

○そもそもみち・みどり会議の人数がおかしかったのでは。

→みち・みどり会議は、地元の連合町会や女性団体協議会、老人クラブ、身体障がい者団体協議会等の様々な団体が参加いただいた。あわせて、広くメンバーの公募もさせていただき、数多くの参加者に議論いただいた。また、みち・みどり会議の整備案策定にあたっては、パブリックコメントも実施し、広く意見を募っており、可能な限り、市民の皆様の声を聴いたと認識している。

○説明会に参加できない人もいますので、伝える努力をしてほしい。

→今回は説明会を3回実施して、開催曜日もずらす等配慮させていただいているので、ご理解いただきたい。

○総事業費の内訳は。

→用地買収：約 900 億円、工事約 40 億円（約 40 億円のうち駅前広場 1 つあたり約 1～3 億円 で 5 箇所整備し、残りが駅間工事費）

○現状道路は狭いが、不自由がない。道路整備すると交通量が増加し、住みにくい町になる。

→本路線は、人優先の考え方で道路の線形や交通規制を考慮しており、対面通行区間でも片側1車線道路である。また、幹線道路で交差する部分は中央分離帯を設け、横断できなくするなどしている。これにより、通過交通を抑制し、地域の方々が主に利用する道路となっており、歩道も十分に確保するなど人優先の計画と考えている。

○起点（国道25号）から美章園駅までの整備内容は。

→起点から近鉄南大阪線までの区間は、JRの線路の東側が交通規制により車両が進入できないため、災害時に緊急車両が円滑に進入できるように対面通行としている。

○起点（国道25号）から美章園駅までの整備は、最後になるのか。

→まずは駅前広場を整備して、そのあと駅間を整備する。当該区間は駅間となるが、駅間整備のスケジュールはまだ決まっていない。

○みち・みどり会議では、起点にモニュメントを設置するとあったがどうなっているか。

→基本計画検討案では、起点部は入口にふさわしい広がりのあるエントランス広場とされており、モニュメントを設置するようなものにはなっていないので、現在は考えていない。ただし、当該部分の緑地の整備内容の検討の際に、モニュメントを設置する要望があれば、あわせて検討していく。

○駐輪場整備は何台を見込んでいるのか。

→美章園駅：約750台、南田辺駅：約970台、鶴ヶ丘駅：約560台、長居駅：約1,000台、我孫子駅：約400台を整備可能なスペースを確保しているが、今後、精査していく。

○機械式の駐輪場であると、身体障がい者が止めることができない。身体障がい者向けの半額券をいただいているがこれでは使えないため、平面式の駐輪場の設置を検討できないか。

→意見を駐輪場整備の担当部署に伝える。

○我孫子町駅から大和川北岸線の一部区間では、現在、放置自転車の一時保管場所になっているが、将来はなくなるのか。

→撤去し、道路整備することとなる。

○基本設計の駅前広場の丸い絵は、ロータリーか。

→人のための駅前広場を示したものであり、車が入るロータリーではない。

○本路線においては防災活動も考慮した安全な道路整備がまず優先されるべきである。

→対面通行区間で車道幅員7.0mとしており、緊急車両も通ることが可能である。また、歩道・自転車道も合わせると標準幅員29mの区間であり、防災機能を備えることになる。

○防災上の観点から考えた場合、南田辺駅の北側はこの道路幅員（車道：7.0m、自転車道：2.5m、歩道：2.5m）で十分であるのか。

→民地から阪和線まで全体で12m以上の空間を確保しており、防災機能も有している。