

令和元年度第4回
大阪市都市計画審議会
会議録

日	時	令和2年1月31日（水）
		午前10時00分
場	所	大阪市役所本庁舎 屋上(P1)階 共通会議室

令和元年度第4回大阪市都市計画審議会会議録

○日 時 令和2年1月31日（金） 午前10時00分開会

○場 所 大阪市役所本庁舎 屋上（P1）階 共通会議室

○議 題 議第248号 「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」（なにわ筋線）
議第249号 「大阪都市計画道路の変更について」（敷津東南北線・戎本町南北線）

○出席委員 24名（欠は欠席者）

会長	澤木 昌典	委員	大西 しょういち
会長職務代理者	欠 加我 宏之		岡田 妥知
委員	井上 典子		野上 らん
	宇都宮 浄人		東 貴之
欠	浦西 秀司		竹下 隆
	岡井 有佳		大橋 一隆
	黒坂 則子	欠	辻 淳子
	佐藤 由美		足高 將司
	島田 洋子		多賀谷 俊史
	上善 恒雄		田中 ひろき
欠	高岡 伸一		佐々木 哲夫
	中嶋 節子	欠	西崎 照明
	松島 格也		中田 光一郎
	松中 亮治		井上 浩
	吉田 長裕		

開会 午前10時00分

○幹事（西江） それでは、定刻になりましたので、ただいまより令和元年度第4回大阪

市都市計画審議会を開催させていただきます。

委員の皆様方には、大変お忙しいところをお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

私は、本審議会の幹事を務めております大阪市都市計画局都市計画課長の西江でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、傍聴の皆様と報道機関の方々にお願い申し上げます。携帯電話は電源をお切りいただくかマナーモードに設定していただき、審議の妨げにならないようご協力をお願いいたします。

なお、本日は学識経験者の加我委員、浦西委員、高岡委員、並びに市会議員の辻委員、西崎委員におかれましては、本日ご欠席とのご連絡をいただいております。

それでは、審議に先立ちまして、お手元の資料の確認をさせていただきます。

上から順に、「会議次第」、「委員名簿」、次に、本日ご審議いただきます予定の議案書が1冊ございます。議第248号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」、議第249号「大阪都市計画道路の変更について」でございます。

次に、2冊目といたしまして、先ほど申し上げました議第248号、議第249号の2議案に対する「意見書の要旨」がございます。

それから、3冊目といたしまして青い表紙の「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価書」と4冊目にその内容をまとめました白い表紙の「要約書」がございます。以上6点でございます。お手元でございますでしょうか。

それでは、これより審議をお願いいたしますが、本日の審議会では29名中24名の委員の方々がご出席いただいておりますので、大阪市都市計画審議会条例第6条第2項の規定に基づき、本審議会が有効に成立していることを報告させていただきます。

また、本審議会の会議の傍聴につきましては、大阪市都市計画審議会傍聴規程に基づき、先着順での定員10名となっておりますが、本日はさらに6名の傍聴希望者がお見えになっているところです。つきましては、この定員を超える傍聴希望者の取り扱いにつきまして、後ほど審議会としてお諮りいただければと存じます。

それでは、以後の進行につきましては、澤木会長をお願いいたします。

よろしくお願いします。

○澤木会長 皆さん、おはようございます。

それでは、議事に入ります前に、本日の会議録の署名につきまして、審議会運営規程

第8条の規定によりまして、会長のほうから指名させていただきたいと思います。本日の会議録の署名につきましては、佐藤委員と東委員にお願いしたいと思います。よろしくをお願いいたします。

それから、先ほど幹事から説明のありました傍聴者の定員に関しまして、委員の皆様にお諮りしたいと思います。

傍聴規程におきましては、傍聴の定員を10名と定めておりますが、今回につきましては、多少席の余裕もあるようですので、特例として規程に定める定員を超えての傍聴を認めてまいりたいと存じますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○澤木会長 それでは、傍聴を認めてまいりますので、傍聴希望者に事務局から伝えるよう指示いたします。お願いいたします。

○幹事(西江) それでは、改めまして傍聴の方々にお願い申し上げます。

携帯電話は電源をお切りいただくかマナーモードに設定していただき、審議の妨げにならないようご協力をお願いいたします。

○澤木会長 それでは、会議が円滑に進行いたしますよう、委員の皆様のご協力をよろしくをお願いいたします。

なお、ご意見、ご質問につきましてはできるだけ簡潔に述べていただきますよう、お願いいたします。

先ほど、幹事から報告がございましたように、本日の議案といたしましては、大阪市長より付議のありました議第248号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」、議第249号「大阪都市計画道路の変更について」、この2件でございます。これらにつきましては、相互に関連をいたしておりますので、この内容につきましては、幹事から一括して説明をお願いしたいと思います。

それでは、幹事のほう説明よろしくをお願いいたします。

○幹事(寺本) 当審議会の幹事を仰せつかっております大阪市都市計画局計画部長、寺本でございます。私のほうからご説明をさせていただきます。

それでは、議第248号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」及び議第249号「大阪都市計画道路の変更について」ご説明をさせていただきます。

先ほど会長からもございましたように、この2件につきましては、新規の都市高速鉄道なにわ筋線について相互に関連する内容でございますので、一括してご説明をさせて

いただきます。

なお、少し本日ご説明する内容にボリュームがございますので、少しお時間いただくことになるかと思えます。ご了承いただきますようお願いいたします。

表紙に議第248号、議第249号と記載されております議案書、参考資料及び前のスクリーンをごらんください。

今回新たに追加いたします都市高速鉄道なにわ筋線は、現在うめきた2期区域において地下化事業を進めおりますJR東海道線支線の（仮称）北梅田駅と大阪の都心部を経由して、JR難波駅及び南海新今宮駅をつなぎ、JR阪和線及び南海本線の両路線を結ぶ路線で、新大阪駅と関西国際空港とをつなぐ大阪都市圏の南北の骨格となる主動線を新たに形成しようとする路線でございます。

（仮称）北梅田駅を起点といたしまして、JR難波駅及び南海新今宮駅を終点としておりまして、中間には中之島駅、西本町駅、南海新難波駅を新設する計画でございまして、起点から西本町駅の区間は、JR西日本及び南海電鉄の車両が相互乗り入れとなる区間となり、西本町駅以南につきましては、JR及び南海の単独区間となります。

中之島駅は、中之島エリアの中心地に整備し、京阪中之島駅との乗り換えが可能となり、南海新難波駅はなんばのまちの中心地に整備し、御堂筋線、千日前線、四つ橋線のなんば駅及び近鉄難波線、阪神なんば線の大阪難波駅と乗りかえが可能となります。

なお、今回ご説明いたしますなにわ筋線の駅の名称は全て仮称ということで扱わせていただきます。

なにわ筋線の主な整備効果について、まずご説明をさせていただきます。

まず、広域鉄道ネットワークの拡充による効果でございます。なにわ筋線の整備により、関西国際空港から大阪梅田方面や新幹線駅である新大阪駅までが直結され、所要時間が短縮されるとともに、南海本線利用時における南海難波駅での途中乗りかえが解消され、関西国際空港から新大阪駅間のアクセス改善、利便性向上が図られます。

次に、都市高速鉄道ネットワークの強化による効果でございます。

一つ目は、なにわ筋線沿線地域の利便性の向上であり、整備区間を始め沿線の方々の通勤、通学、ビジネスなどの利便性の向上が図られてまいります。

二つ目は、沿線の拠点開発の促進でございまして、新大阪駅や関西国際空港と直結され、沿線のポテンシャルが向上しますので、うめきた地区や中之島西部地区をはじめ、沿線の拠点開発の促進が期待できます。

三つ目は、その他の効果といたしまして、平常時には、御堂筋線などの南北に並行する路線の混雑緩和が図られます。また、何らかの要因でこれらの並行路線が運行できなくなった場合には代替ルートとしての機能を果たしますので、鉄道ルート多重化による災害時に強い鉄道ネットワークの形成が図られます。

また、ＪＲ線と南海線の一体的な鉄道ネットワークが形成されることにより鉄道利便性の向上が図られます。

なにわ筋線のこれまでの経過についてご説明をいたします。

平成元年５月に国の運輸政策審議会答申において位置づけられ、その後平成16年にも再度整備路線に位置づけられております。その後、なにわ筋線の路線線形などの技術的検討や事業スキーム等の検討を踏まえ、平成29年11月に、ＪＲ東西線の整備及び保有主体である関西高速鉄道をなにわ筋線の整備主体とし、大阪府、大阪市、ＪＲ西日本、南海電鉄及び関西高速鉄道において、事業化に向けた手続きを行っていくことを決定しました。

それ以降、なにわ筋線の事業計画のさらなる検討を進め、平成30年には環境影響評価方法書の縦覧を実施いたしました。平成31年３月には北区、福島区、中央区、西区、浪速区の関係５区におきまして都市計画素案の説明会を実施し、同年４月には都市計画素案に対する意見陳述を行う機会を確保するための意見聴取会を開催いたしましたところでございます。その後、都市計画案を作成し、令和元年７月から８月にかけて、都市計画案及び環境影響評価準備書の縦覧、合わせて説明会を実施いたしました。また、平成元年７月には、国土交通省よりなにわ筋線の鉄道事業許可が交付され、なにわ筋線の整備及び保有主体は関西高速鉄道、営業主体はＪＲ西日本、南海電鉄となることが決まりました。令和元年12月には、環境影響評価準備書に対しまして、環境の立場から市長の意見が述べられ、これを踏まえ、環境影響評価書を作成したところでございます。

本日の本審議会には環境影響評価書の写しの提出と合わせまして、お諮りをさせていただきます。

それでは、議第248号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更について」ご説明をさせていただきます。

議案書の３ページの計画書でございます。

起点は北区梅田３丁目地内から、終点は浪速区湊町１丁目地内及び浪速区戎本町２丁目地内までの延長約7,230メートル、線路線数は２でございます。

構造形式は、起点から西本町駅までの共同運営区間を経て、ＪＲ区間の終点までと、南海区間の浪速区敷津東２丁目地内までの延長約6,420メートルを地下式としております。南海区間は、そこから高架構造の南海新今宮駅に接続させるため延長約280メートルを地表式とし、交差する国道25号の北側付近から終点南海新今宮駅までの延長約530メートルを嵩上式としております。

なにお筋線のルートや構造につきましては、鉄道の技術的な基準、鉄道ネットワークの強化による利便性の向上といった整備効果、地域への影響、交差する道路、河川、他の鉄道等のインフラ施設への影響及び整備コスト等につきまして、総合的に勘案して都市計画の区域を定めようとしております。

また、道路等の公共空間をできる限り活用することとしておりますが、起点付近の福島付近、ＪＲ難波駅に接続する堀江付近、南海新難波駅付近などの地下式の区間と、南海単独区間の終点付近の地表式、嵩上式の区間におきましては、公共空間だけでは都市計画の区域を定めることができず、民有地にも区域を定めることとしております。

これらのうち、地下式区間につきましては、現在のまちなみやにぎわいを維持できるよう、既存建築物への影響をできるだけ抑えけるとともに、一定規模の建築を可能とするという観点から、南海新難波駅のホーム端と地上をつなぐ昇降設備の設置部分を除きまして、立体的に都市計画を定めようとするものでございます。

この都市計画の立体的な範囲につきましては、鉄道躯体に維持管理に必要な範囲といたしまして、保護層0.5メートルを含めた範囲といたします。離隔距離の最小限度は、鉄道躯体を建築行為などから保護するため、立体的な範囲として上方4.5メートルといたします。載荷重の最大限度は、鉄道躯体が支持地盤より深い位置にある場合には、ただいま映しておる図面でございますけれども、深い位置にある場合は支持地盤に建築物の杭を設置することができますので、指定容積率と建蔽率から想定する建築階数をもとに定めようとしておりまして、指定容積率800%の範囲では10階建てに相当する1平方メートル当たり200キロニュートン、指定容積率600%の範囲は8階建てに相当する1平方メートル当たり160キロニュートンといたします。

鉄道躯体が支持地盤より浅い位置にある場合、今右側のほうにお示ししておる場合がございますが、支持地盤まで杭を設置せずに建築できる規模を考慮いたしまして、5階建てに相当する1平方メートル当たり100キロニュートンといたします。

次に、都市計画区域についてご説明をさせていただきます。

議案書の9ページから53ページの説明図でございます。

前のスクリーンでは、平面図の左側を北として表示しておりますのでごらんください。

まず、起点から中之島駅までの区間でございまして、J R東海道線支線の北梅田駅の区域界を起点といたしまして、そこから、断面図のとおり地下式の複線シールド、国道2号との交差部につきましては箱型トンネルとし、堂島川の玉江橋では橋梁への影響を抑えるため単線シールドを縦並びにし、これら区域を都市計画に定めようとしております。

民有地の地下を通過する箇所では、スクリーンの平面図等でお示ししておりますハッチング部分のとおり立体的な都市計画を定めることとしておりまして、この区間は、鉄道躯体が支持地盤より浅い位置に計画されておりますので、載荷重の最大限度は1平方メートル当たり100キロニュートンとしております。

次に、中之島駅付近でございます。

断面図のとおりホームが上下2層に分離した構造で設置し、土佐堀川の常安橋を通過した後は単線シールド横並びとなり、道路内にこれらの区域を都市計画に定めようとしております。

次に西本町駅の周辺でございます。

西本町駅では、断面図のとおり、ホームの両端に列車が停車する1面2線の構造とし、駅南側でJ R区間と南海区間に分離し、J R区間は複線シールド、南海区間は単線シールドになり、いずれも道路内にこれら区域を都市計画に定めようとしております。

次に、西本町駅から既設のJ R難波駅及び南海新難波駅へ接続する区間でございます。

当該区間は、民有地の地下を通過して、J R区間の終点となるJ R関西本線の区域界及び南海新難波駅方面へそれぞれ接続させるため、断面図にございますように分岐した両路線をできる限り平面的に重ねることによりまして、高層建築物をできるだけ避けて区域を定めようとしております。

J R区間の民有地の地下を通過する部分では、前のスクリーン濃いハッチングのほうでございますが、立体的な都市計画を定めることとしておりまして、この区間は、鉄道躯体が支持地盤より浅い位置に計画しておりますので、載荷重の最大限度は1平方メートル当たり100キロニュートンとしております。

南海区間も、同様に民有地の地下を通過する箇所では、前のスクリーン、上が濃いハッチングのところでございますが、立体的な都市計画を定めることとしまして、この区

間は鉄道躯体が支持地盤より深い位置にありますので、載荷重の最大限度は指定容積率800%の範囲は1平方メートル当たり200キロニュートン、指定容積率600%の範囲は1平方メートル当たり160キロニュートンとしております。

次に、南海新難波駅の周辺でございます。

南海新難波駅は、地上への土地利用に配慮し、断面図、縦断面図のとおり駅のホームをシールド形式としており、ホーム端には、ホーム用のシールドの発進、到達立坑を設けることとしております。この立坑部分は、地上とホームをつなぐ階段や、エスカレーター等の駅の昇降設備などを設置いたします。

南行き、今図面赤く濃くなったところでございますが、ホーム用の立坑を除く民有地の地下を通過する部分は、ハッチングしておりますとおり、立体的な都市計画を定めることとしております。鉄道躯体が支持地盤より深い位置にあることから、載荷重の最大限度は指定容積率600%の範囲は1平方メートル当たり160キロニュートンとしております。

また、北行き区間では南行同様に立坑部分を除きまして、立体的な範囲を定めることとしておりまして、載荷重の最大限度は、こちらも1平方メートル当たり160キロニュートンとしております。

南海新難波駅から国道25号までの区間でございます。

通称パークス通りの道路区域内を通り、高架構造の南海新今宮駅に接続させるため、木津市場付近でトンネル構造の地下式から、掘割構造、盛り土擁壁構造の地表式区間を経て、嵩上式となります。

最後に南海区間の終点付近でございます。

嵩上式にて、南海新今宮駅に接続することとしており、終点を南海新今宮駅の駅中心としております。

続きまして議第249号「都市計画道路の変更について」ご説明をさせていただきます。議案書は57ページの計画書、及び61ページ、62ページの説明図でございます。

なにわ筋線の地表式及び嵩上式の区間におきまして、鉄道施設が整備されることに伴い既設道路の機能が損なわれ、その機能復旧を行うため、都市計画道路、敷津東南北線及び戎本町南北線を定めようとするものでございます。

まず、敷津東南北線でございますが、都市計画案についてご説明をさせていただきます。

起点は、なにわ筋線が地表式に変わる木津市場前の浪速区敷津東1丁目地内から、終点は国道25号と接続する浪速区敷津東3丁目地内までの、延長約360m、構造形式は地表式、2車線、標準断面図のとおり幅員は27メートルとしております。

次に、戎本町南北線でございます。

起点は国道25号と接続する浪速区戎本町1丁目地内から、終点は木津中学校前の同じく浪速区戎本町1丁目地内までの、延長約70メートル、構造形式は地表式、2車線、断面図のとおり鉄道施設の両側に幅員7メートルの道路を設けるものでございます。

都市計画案のご説明は以上でございます。

次に、なにわ筋線が沿線地域に与える環境影響についてご説明をさせていただきます。

お手元、水色の少しぶ厚目の環境影響評価書と、白い要約書をごらん下さい。

なにわ筋線の都市計画を定めるに当たりましては、その延長が3キロメートルを越えるため、大阪市環境影響評価条例に基づき、なにわ筋線が環境へ及ぼす影響について、都市計画決定権者が、調査、予測、評価を行いました。学識経験者からなる専門委員会や環境保全の立場からの市長の意見等も踏まえ、環境影響評価書を作成し、その写しを本審議会にご提出させていただいております。

今回、環境影響評価を実施した項目は、施設の存在に係るものとしまして、地上構造物が新たにできることから景観などを、施設の利用に係るものとして、列車の走行により生じる騒音、振動などを、建設工事に係るものとして、建設機械の稼働により生じる大気質、騒音などを選定しております。

これら18の項目について大阪市環境影響評価技術指針に基づき、現地の調査・予測・評価を行い、その内容を環境影響評価専門委員会にてご審議いただき、その内容等を踏まえて、評価書として取りまとめております。

本日はこれらの項目のうち、鉄道施設が及ぼす影響が大きく、市長意見等においても示されたものを、今前のスクリーンに黄色のハッチングをさせていただいており、大気質、騒音などについて、ご説明をさせていただきます。

まず、建設機械の稼働に係ります大気質については、主要な工事区域周辺におきまして、予測、評価を行っております。全ての地点において環境基準等を踏まえた環境保全目標を満足すると評価しております。さらなる環境影響の低減を図るべく、市場性を考慮しつつ、最新の排出ガス対策型の建設機械を採用してまいります。

次に、騒音については、列車の走行による影響として地上区間のうち、掘割区間、盛

り土擁壁区間、高架区間のそれぞれの区間の環境保全対象施設の位置において予測をしております。

なお、今回の列車の本数につきましては、運行できる最大想定本数である1日当たり560本としております。

環境保全目標につきましては、「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音対策の指針について」に基づき、近接側の軌道から12.5メートルの地上1.2メートルの評価地点におきまして、昼間は60デシベル、夜間は55デシベルとなっております。環境保全対策として、全区間を通じまして消音バラストの敷設、掘割区間、盛り土擁壁区間においては防音壁、ノイズリデューサーの設置、掘割区間についてはさらに壁面の吸音化も実施いたします。その結果、それぞれの区間の評価地点におきまして、予測結果は昼間は60デシベル以下、夜間は55デシベル以下となり環境保全目標を満足すると評価しております。さらなる環境影響の低減を図るべく、沿線に近接した住居等におきまして、高さ方向で指針に示された騒音レベルを超える地点があるため、セミシェルターなどの最新技術を踏まえた対策内容及び実施個所について検討し、騒音の低減に努めてまいります。

建設機械の稼働に係る騒音は、主要な工事区域周辺において、予測、評価を行っております。環境保全目標は、騒音規制法等に基づき85デシベルとなっております。予測の結果、全ての地点において環境保全目標を満足すると評価いたしております。さらなる環境影響の低減を図るべく、市場性を考慮しつつ、最新の超低騒音型の建設機械を採用いたします。

次に列車の走行による振動については、トンネル区間、掘割区間、高架区間において、予測・評価を行っております。

環境保全目標は、人が振動を感じ始めるとされる振動感覚閾値である55デシベルとなっております。軌道の構造におきまして、弾性まくら木直結軌道、ロングレールを採用するなど環境保全対策を実施することで、いずれの地点においても環境保全目標を満足すると評価しております。

鉄道の地上構造物の存在による景観につきましては、なんば駅に最も近い予測地点でありますパークス通りの北から南方向の眺望を前のスクリーンにお示しをしております。上側の写真が現況でございまして、下側の合成写真が予測の結果となります。現況は、パークス通り、阪神高速道路の高架部、中高層建築物により構成をされております。予

測の結果、整備により新たに出現します地上構造物、鉄道構造物により景観が変化すると予測をしております。

景観変化が予測されたことから、設計に当たりましては、景観形成基準を遵守するよう関係機関と協議を行うなど、周辺環境と調和した景観形成を図るとともに、近隣住民への情報提供や専門家への意見聴取の検討を行うなど、景観への影響をできる限り軽減してまいります。

以上の内容を踏まえた環境影響に対する全体評価につきましては、18項目のうち大気質などの12項目については基準等を満足する、または影響が小さいと評価いたしました。

また、水質・底質など、6項目につきましては、環境保全対策を実施することで、環境への影響が回避または低減されていると評価いたしております。さらに、事業者におきましては、大阪市環境影響評価条例に基づき、工事中及び開業後に建設機械の稼働に係る騒音や列車の走行による騒音等の事後調査を実施する計画としております。

以上のことから、対象事業に係る環境の保全について、適正な配慮がされていると評価いたしております。

環境影響評価の説明は以上でございます。

本都市計画案及び環境影響評価準備書については、令和元年7月26日から8月26日まで縦覧を行いましたところ、別冊としてお手元にお配りしております「意見書の要旨」にございますとおり、意見書が3通提出されておりますので、その要旨と本市の見解をご説明させていただきます。

ご意見の内容を大別いたしますと、都市計画区域に関するもの、手続きに関するもの、環境への影響に関するもの、鉄道事業に関するものの4点でございます。

まず、都市計画区域に関するものにつきましては4点ございます。

1点目といたしまして、事業計画に係る土地と都市計画区域の位置関係を丁寧に説明してもらいたい。宅地の測量図に測量数値を記入してもらいたいというご意見でございます。このご意見に対する本市の見解としましては、都市計画区域につきましては、都市計画の法定図書である縮尺2,500分の1の計画図で確認できるほか、お問い合わせに対しましては、事業者である関西高速鉄道より計画図や設計図面作成のもととなります縮尺1,000分の1の平面図でご説明をしております。

土地に対する都市計画区域を地籍測量図などに示すことにつきましては、事業者が都市計画決定後に速やかに手続きを進め、土地の測量等を実施し、お示しすることとなり

ます。

2点目といたしまして、（仮称）西本町駅からJR難波駅に接続するために民有地の地下を通過する部分、シールド深さ約10メートル、載荷重の最大限度が1平方メートルあたり100キロニュートンの計画において、当該敷地に計画している建築物、鉄筋コンクリート12階建て共同住宅にも耐え、支障のないシールドになるように計画の見直しを求めるとのご意見でございます。

このご意見に対する本市の見解といたしましては、本日前段でご説明いたしましたなにお筋線のルートや構造については、鉄道の技術的な基準、鉄道ネットワークの強化による利便性向上といった整備効果、地域への影響、交差する道路、河川、他の鉄道等のインフラへの影響及びコスト等について、総合的に勘案して都市計画区域を定めようとしております。

当該JR区間のトンネル構造物は、既設のJR難波駅に接続するために地盤の浅い位置に計画しております。トンネル構造が良好な地盤より浅い位置にあることから、5階建てに相当する1平方メートルあたり100キロニュートンを超える規模の建築物に求められる良好な地盤に達する基礎くいは設置をすることができません。当該区間は、現在のまちなみやにぎわいを維持できるよう、既存建築物への影響をできるだけ抑えるとともに、一定規模の建築を可能とするという観点から立体的に都市計画を定めようとしておりまして、高層建築物をできる限り避ける計画としております。

3点目といたしまして、（仮称）南海新難波駅の出入り口立坑が民有地に干渉する位置に計画されているため、建物への影響が最小限になるよう位置等を見直してもらいたいというご意見でございます。

このご意見に対する本市の見解といたしましては、南海新難波駅は、近鉄線、阪神なんば線、千日前線、四つ橋線といった既存鉄道との乗りかえ利便性の確保及び阪神高速道路等の既存インフラ施設への影響、鉄道整備の技術的な制約条件等から都市計画案の位置に計画をしております。出入り口の敷地となる駅のホーム端には、昇降設備に加え換気設備等の鉄道施設の整備のため、地上からホーム階まで垂直に掘り下げる立坑が必要であると考えております。

次に、4点目といたしまして、（仮称）南海新難波駅から南海新今宮駅の区間において、なにお筋線の高架構造物設置に伴い必要となる既存道路パークス通りの機能復旧の区域が民有地にかかる計画となっているため計画内容を見直してもらいたいというご意

見でございます。

このご意見に対する本市の見解としましては、国道25号北側のパークス通りは、なんばパークスを初めとする商業集積エリアと国道25号をつなぐ役割の道路であり、今回なにお筋線の地表式及び嵩上式の区間については当該道路空間内に鉄道施設が整備されるため、都市計画道路「敷津東南北線」として鉄道施設の両側に道路の機能復旧を行うことといたしております。

都市計画道路「敷津東南北線」は、計画交通量により道路規模を定めまして、道路として必要な区域を確保するとともに、民有地への影響が最小限となるよう計画をいたしております。

次に、手続きに関するものにつきまして、都市計画素案説明会、意見聴取会等の情報周知期間が短く、都市計画に関する情報提供が不十分である。素案説明会や意見聴取会で出された意見について十分な検討が行われているとは言いがたいというご意見でございます。

このご意見に対する本市の見解としては、素案説明会は、区の広報紙3月号や2月28日に掲載の市のホームページにより事前に広く周知し、加えて都市計画区域にかかる土地・建物所有者の方へは開催案内を個別に郵送により周知をさせていただいた上で、平成31年3月11日から19日の期間に計5回開催をしております。また、意見聴取会は、素案説明会会場での周知のほか、同説明会の開催案内や市のホームページで周知した上で、4月9日に開催をしております。

なお、素案説明会の後には、個別にご質問等も受け付け対応を行ってまいっております。また、市のホームページに同説明会の資料も掲載をさせていただいております。

都市計画素案は、鉄道ネットワークの強化による交通利便性向上といった整備効果等のほか、既存のインフラ施設への影響、地域への影響等も総合的に勘案し、民有地への影響を極力抑えるよう十分に検討した上で作成をしております。

素案説明会や意見聴取会でいただいたご意見については、内容の分析と検討を行った上で、都市計画素案を都市計画案としております。

次に、環境への影響に関するものにつきまして、シールドによる振動及び騒音がどれだけ生じるか具体的に説明していただきたいというご意見でございます。

このご意見に対する本市の見解としましては、工事中の振動は、シールドマシン自身が大きな振動を発生させるものではないため、地上部において、振動が環境に及ぼす影

響は小さいというふうに考えております。列車の走行に伴う振動は、人が振動を感じ始めるとされている振動感覚閾値である55デシベルを下回ると予測しており、環境に及ぼす影響は小さいと考えております。また、騒音につきまして、工事中及び列車の走行の騒音は、シールドトンネルが閉じられた空間内にあるため、地上部において、騒音が環境に及ぼす影響は小さいと考えております。

なお、シールドマシンの発進、到達基地であります立坑部においても工事中の振動、騒音の予測を行っており、その結果、環境保全目標を満足すると評価しております。

次に、鉄道事業に関するものにつきまして3点ございまして、今回の都市計画変更案に関連するものとしたしまして、ご参考までに本市の考えをお示しいたします。

1点目といたしまして、災害等に強いネットワークの形成という事業の目的や効果が明らかではないというご意見でございます。

このご意見に対する本市の見解としては、なにわ筋線の整備により、南北の鉄道ルート多重化が進むため、災害等に強いネットワークの形成が図られると考えております。

次に、2点目といたしまして、なにわ筋線の開業目標2031年までの工程や、事業費内訳を教えてもらいたいというご意見でございます。

このご意見に対する本市の見解といたしましては、事業者は、都市計画決定後に速やかに手続きを行い、土地の測量や補償等を進め、2025年度末までに用地取得等を完了させ、2031年春に開業することを目標に進めていくこととしております。事業費約3,300億円の内訳といたしましては、設計・工事費約2,750億円、用地費約550億円としております。

次に、3点目といたしまして、用地取得により建物取り壊しとなれば、貸ビル業や賃貸業が継続できなくなる。地下に鉄道が通る土地では区分地上権が設定され、建築が制限されるため、土地の資産価値が低減する。用地を実勢価格で買い取るか、代替地を用意してもらいたいというご意見でございます。

このご意見に対する本市の見解といたしましては、用地取得や区分地上権の設定範囲などの補償に関する事案につきましては、公共用地の取得に伴う損失補償基準に基づき、事業者が都市計画決定後に速やかに手続きを行い、土地の測量や建物調査等を実施した上で進めていくこととなります。

ご説明は以上でございます。長くなりました。申しわけございません。よろしくご審議賜りますよう、お願い申し上げます。

○澤木会長 どうもありがとうございました。

ただいまの説明のありました議案につきまして、これから審議に入るわけでございますけれども、都市計画案の縦覧の際に意見書を提出された方3名の方から、当審議会宛てに意見陳述の申入書が出ております。つきましては、審議会運営規程第9条第3項に基づきまして、これら3名の方の意見陳述をそれぞれ5分以内で、非公開で認めてまいりたいと存じますけれども、いかがでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○澤木会長 異議ないということでございますので、今述べましたとおり、意見陳述を認めてまいりますので、そのように取り扱うよう、意見陳述の方に事務局から伝えたいと思います。

○幹事（西江） では、これより陳述の手続きを開始したいと思います。傍聴の皆様方、報道機関等の皆様方につきましては、非公開による陳述となりますので、大変お手数ではございますが、事務局でご案内をいたしますので、一旦ご退室をお願いいたします。

<意 見 陳 述>

○幹事（西江） よろしゅうございますか。

それでは、傍聴・報道の方々も席に戻られましたので、引き続き会議を進めさせていただきます。

会長、よろしくお願いいたします。

○澤木会長 それでは、先ほど幹事より一括して説明のございました議第248号、議第249号の議案につきまして、皆さんのほうからご意見・ご質問をいただきたいと思います。

ご意見、ご質問のほうはございませんでしょうか。

井上浩委員どうぞ。

○井上（浩）委員 日本共産党の井上でございます。

両議案につきまして何点かお尋ねをしたいと思います。

まず、なにわ筋線整備後の利用人数はどのように想定されているのでしょうか。

○澤木会長 ただいまの質問につきまして、幹事に説明を求めますので、よろしくお願いいたします。

○幹事（藤川） 大阪市都市計画局交通政策課長の藤川でございます。お答えさせていた

できます。

なにわ筋線の需要推計につきましては、一定の前提条件のもと算出してございまして、1日当たり約24万人の利用を見込んでおります。

以上でございます。

○澤木会長 井上委員どうぞ。

○井上（浩）委員 事業効果として、関空アクセスの改善ということも言われているんですが、関空から大阪梅田間で短縮される平均的な時間について、現在既に進められているＪＲ東海道線支線地下化及び新駅設置事業による効果を含まない場合、ＪＲと南海電鉄でそれぞれ何分短縮されるでしょうか。

○澤木会長 幹事、回答をよろしくお願いいたします。

○幹事（藤川） お答えします。

現在、関西空港から大阪梅田までの所要時間はＪＲの利用で約64分、南海の利用で約54分となっております。ＪＲ東海道線支線地下化及び新駅設置事業に伴い、うめきたに（仮称）北梅田駅が設置された場合、南海利用の所要時間は変わりませんが、ＪＲ利用での関空から大阪梅田への所要時間は約49分となります。また、なにわ筋線が開業することによりまして、関空から大阪梅田までの所要時間はＪＲを利用した場合で約44分、南海電鉄を利用した場合で約45分となりますので、なにわ筋線のみの短縮効果はＪＲ利用で約5分、南海利用で約9分となり、南海利用の場合は乗りかえも不要となります。

以上となります。

○澤木会長 井上委員どうぞ。

○井上（浩）委員 昔、狭い日本、そんなに急いでどこへ行くという標語がよく使われていたけれども、今のご答弁によりますと5分あるいは9分短縮する事業だということがあります。

利用人数の見込みが1日約24万人ということでありましたが、関空アクセスのための利用者として関空から北梅田駅または関空から新大阪駅までを利用する人は24万人のうち何人と想定しているでしょうか。

○澤木会長 幹事のほう、説明よろしく願いいたします。

○幹事（藤川） お答えいたします。

なにわ筋線の利用者予測数約24万人のうち、関西空港駅発着でなにわ筋線内駅において乗降または他の鉄道へ乗りかえする利用者やなにわ筋線を通過する利用者は合わせて

約1.7万人となっております。そのうち、なにわ筋線内の新設駅であります（仮称）北梅田駅、（仮称）中之島駅、（仮称）西本町駅、（仮称）南海新難波駅の近辺にお住まいの方など、それらの駅を最終目的地とする利用者につきましては約900人でありまして、関空から北梅田駅までの利用者はその内数となっております。それ以外の利用者につきましては、なにわ筋線を通過またはなにわ筋線内の駅で他の鉄道で乗りかえる利用者となりまして、こちらは約1.6万人となりますが、関空から新大阪駅までの利用者はその内数となります。見方を変えますと、本路線は関空アクセスはもとより大阪市内外から多くの方に通勤・通学やビジネスなどの利用でなにわ筋線沿線地域へのアクセスが見込まれるものであると考えられます。

以上でございます。

○澤木会長 井上委員どうぞ。

○井上（浩）委員 今のご答弁によりますと、24万人のうち900人及び1.6万人というご答弁でありました。

なにわ筋線の整備により新大阪へのアクセス改善としては、大阪南部地域と新大阪駅までの所要時間が10分、10分以上短縮されるということではありますが、これはどの路線を利用した場合と比べての時間短縮なのでしょうか。

○澤木会長 はい、事務局お願いいたします。

○幹事（藤川） お答えします。

なにわ筋線の整備によりまして、大阪南部地域と新大阪駅までの所要時間が10分以上短縮される利用者に関しましては、現在南海本線、南海高野線、泉北高速鉄道などの南海線を利用しまして、難波駅で御堂筋線に乗りかえ新大阪駅へ向かうルートの利用者がなにわ筋線を利用することによりまして、難波駅で乗りかえをせずに新大阪駅へアクセスする場合を想定しております。

以上でございます。

○澤木会長 井上委員どうぞ。

○井上（浩）委員 10分以上短縮という根拠は、乗りかえをしないで済むということでありました。

最後のご質問です。この意見書の要旨にもありますが、つけかえ道路の整備も含め、なにわ筋線の事業費の3,300億円について、用地費や工事費などの内訳、また国や府、市の負担割合はどのようになっているのでしょうか。

○澤木会長 ただいまの質問について、事務局に説明を求めますのでよろしくお願いします。

○幹事（藤川） お答えいたします。

なにわ筋線につきましては、平成31年3月に償還型上下分離方式の地下高速鉄道整備事業費補助として事業者であります関西高速鉄道が国の新規補助採択を受けてございます。全体事業費は先ほどの説明でもございました、既設道路の機能復旧を行います2本の都市計画道路、敷津東南北線及び戎本町南北線の整備も含めまして、約3,300億円と見込んでおります。この補助制度のスキームから国の負担は補助金として約770億円、地方の負担は補助金が約850億円、出資金が約330億円となります。また、地方負担につきましては、府市で折半することにしてございまして、本市負担は補助金が約425億円、出資金が約165億円の合計約590億円になります。

工種別につきましては、用地費が約550億円、工事費が約2,750億円になってございます。

以上でございます。

○澤木会長 井上委員どうぞ。

○井上（浩）委員 非常に巨額の公共事業であります。

意見書の要旨を拝見いたしましても、地元理解が十分得られているとは私は思えません。巨額の公共事業だということで、1分短縮に330億円というやゆもありますけれども、私は市議会におきましても費用対効果という問題を一番重視して取り上げてきたところであります。さらに、なにわ筋線は、都心中心部への過剰な投資に当たるのではないかという観点からも問題提起をしましてまいりました。もう既に大阪市中心部は過密と言えるほど縦横に鉄道路線は張りめぐらされております。その上また新たな地下鉄道ということが必要なのかということは、立ちどまって冷静にこれは検証しなければならないということを繰り返し指摘してきたところでございます。利便性の高い市内中心部は人口増加が、著しい人口増加が続いております。その一方で周辺部は人口が減少するという傾向がございます。生活環境の点でも都心部に人口を集中させるということによって、例えば保育園や小学校などが不足するという深刻な事態も招いているわけであります。本当に都市計画上必要な事業なのかと、この観点から交通政策に取り組むことが何よりも私は重要だというふうに考えるものであります。

このなにわ筋線の議論が進む一方で、地下鉄8号線の延伸については、2006年度の国

土交通省の予算概算要求に盛り込まれた経過があります。その後2010年10月大阪市会において地下鉄8号線、今里～湯里六丁目間の早期整備を求める決議が全会一致で上げられております。地下鉄8号線の延伸については全く進まずに、なにわ筋線のほうはすすい進もうとしているということで、私はこれはバランスのとれたまちづくりが阻害されてしまうのではないかという点、そして何よりも先ほども申し上げましたが、巨費を要する事業でありますので、財政悪化あるいは環境悪化を招くのではないかということをお大変懸念いたしておりますので、反対である旨申し上げまして、私の質問を終わります。

○澤木会長 ありがとうございます。

そのほかの方からご意見、ご質問がございましたらお願いします。

島田委員どうぞ。

○島田委員 意見といいますか、先ほどご説明がありました環境影響評価書の説明のところで1点だけ確認したいことがございます。列車の走行による列車騒音の影響評価の結果のところ、鉄道の騒音というのはすごくやっぱり沿線の日常の、住民の方の日常生活に大変密接に関連することですので、1点だけ詳しく説明していただきたいことがあります。列車走行の騒音に対して環境保全措置ということをお、この今日配られた要約書の9ページのところですね。そこに詳しくこのような措置をすべきであるというふうに書かれていて、大変重要なことだと思っうんですが、5つ目のところに沿線に近接した既存の住宅及び中高層住宅等の環境保全対策施設の高さ方向で、指針に示された騒音レベルを超える地点があるため、セミシェルターなど最新の技術も踏まえた具体的な対策内容や実施個所について検討し、適切な措置を実施すべきというふうに明記していただいているんですが、もう少し沿線の住居の実際の高さですとか高さ方向で騒音レベル、どれだけ超えているのかというところをもう少し詳しく説明していただけたらありがたいのですが、よろしくお願いします。

○澤木会長 ただいまの質問につきまして幹事に説明を求めますので、よろしくお願いいたします。

○幹事（水谷） 大阪市都市計画局幹線道路担当課長の水谷でございます。よろしくお願いいたします。

今委員のほうから高さ方向の騒音につきまして、ご質問いただきました。ではまずスクリーンに掘割区間のコンター図を出していただけますか。

まず、なにわ筋線でございますけれども、先ほど来説明をさせていただいておりますように、ほぼ地下でございます。木津市場の南側から地表部に顔を出しまして、騒音についてこのあたりから問題になりますので、このあたりについてご説明をさせていただきたいと思います。

まず、なにわ筋線の沿線でございますけれども、今一番高いもので33階建て、100メートル程度のマンションがございます。そのほか中高層の共同住宅など環境を保全すべき施設がございますので、これらの建物に対しまして、掘割区間、擁壁区間、それから高架区間、この3つの区間におきまして予測をしております。

高さにつきましては、先ほど建物の高さというのがございましたけれども、今申しましたように100メートル程度の建物を中心に中高層、15階建てとか、そういったものがございます。

予測結果につきましてですけれども、配付をさせていただいておりますこの青色の評価書259ページ以降にもお示しをしておりますけれども、代表的なものとしたしまして、掘割区間の結果をこちらの前のスクリーンのほうでお示しをいたしますので、こちらをごらんいただければと思います。この図につきましては、縦軸のほうから説明させていただきますと、鉄軌道の近い側の中心をY軸にとりまして、そこからの距離をX軸の方向にとってございます。例えばこちらでしたら20メートルの地点ということで、騒音といたしましては、こういう曲線で示しております、これが65デシベルの地点、70デシベルの地点ということをあらわしております。

これを踏まえさせていただきまして、まず国の指針に示された騒音レベルを超えているというご質問でございましたので、まず国の指針についてご説明をいたします。国の指針につきましては、この軌道中心から12.5メートル離れた高さ1.2メートルの地点でどうかということを評価せよということになってございます。なおかつ昼間におきましては60デシベル内というのが国の指針になってございまして、こちらの点につきましては、この線が60デシベルでございますので、国の指針上はこの60デシベルを何とかクリアしていると、満足しているという結果になってございます。一方、高さ方向でございますけれども、こちらに見ていただきましたように60デシベル、65デシベルでございますので、例えば60デシベルでしたら、おおむね高さでいうと5メートルぐらいの地点からずっと高さ方向で60デシベルよりも超えたような形になってございまして、最大でおおむね37メートルぐらいの地点というふうにこのコンター図になってございますけれども、

72デシベルの値を示してございます。このあたりをもちまして、国の指針値に示された60デシベルを超えた地点があるというふうな説明を先ほどさせていただいたところでございます。

こういった結果を踏まえまして、高さ方向につきましては基準、守るべき基準というのはございませんけれども、この60デシベルという数字もございますので、住居などの建物に対する高さ方向への対策といたしまして、今後セミシェルターなど最新の技術を踏まえた検討を行うなど適切な処置を実施してまいりたいというふうに考えているというところでございます。

以上でございます。

○澤木会長 そのほかご質問。

済みません。島田委員。どうぞ。

○島田委員 ありがとうございます。

今示していただいたように、詳細な予測結果と評価をしていただいて、影響評価書にもきっちり対策をすることを明記していただいておりますので、事業は実際に実施に当たっては周りのいろんな状況も踏まえて適切に検討して進めていっていただきたいと思っています。

以上です。

○澤木会長 それでは、そのほかのご意見、ご質問のある方、お願いします。

吉田委員、どうぞ。

○吉田委員 大阪市立大学の吉田と申します。

今回の案件ですけれども、公共性の高い案件だというふうに認識している一方で、先ほどからご意見等ありましたように一部民有地の取得とか制限の係る案件ということで大変重く受けとめております。それで、今日ご説明のありましたことに関して3つ質問があります。

まず1つ目は、J R難波駅の地下構造物、今回の地下で接続する駅なんですけれども、これはもう既に過去にできたものだと思うんですけれども、この構造物ができたときに、既に民有地の地下を使って鉄道延伸計画というのがあったのかどうか。また、それにかかわる都市計画決定の範囲はどういうふうになっていたのかといったところについて少し関連性を教えていただきたいというのが1点目です。

それから2つ目は、この高速鉄道なんですけど、基本的には地下鉄道であるというこ

となんですが、先ほどご説明のあったとおり線形の制約とか、それから地上に接続せざるを得ないということで、一部民有地の取得や地上構造物の制限が発生するということです。これに対して、本案件においてどのような考え方、それから制度を活用して地上への影響を減らそうとしているのかといったところについて、もう少し具体的に詳しく教えていただきたいと思います。特に立体的都市計画という、余り聞きなれないようなところをおっしゃっていただいと、キーワードであったと思うんですけど、そのあたり少しご説明いただきたいと思いますということです。

それから最後3つ目なんですけども、本審議の範囲とそれに関することです。恐らく意見の中でもあったと思うんですけど、この計画そのものと、それから事業の内容にかかわることというのが両方出てきているわけです。我々この審議会の中ではどちらかというと計画そのものがそもそも妥当かどうかというようなところで、それが決まらなるとなかなか事業が進まない。具体化できないという側面があるかと思いますので、そのあたりの関係性について、特に土地利用の制限ですね。そういったところの手続きが今後どのように進められていくのか、そのときに大阪市、それから事業者の役割について少し追加でご説明いただきたいと思いますということです。

以上です。

○澤木会長 ただいまの3つの質問に対しまして、事務局に説明を求めますのでよろしくお願い致します。

○幹事（西江） 都市計画課長の西江でございます。

最初のご質問は、J R難波駅の地下構造物についてだということですので、ちょっとお待ちください。ここですね。ここだと思います。これがJ R難波駅の地下構造物なんですけども、都市高速鉄道J R関西本線として、平成元年に既にこれより南側の道路との立体交差が、連続立体交差事業に関するものとして既に都市計画を定めております。上の部分が、この建屋が出てるんですけど、これ湊町リバープレイスでして、湊町リバープレイスの地下の部分にJ R難波駅のこの構造物、引き上げ線なんですけども、これがあるというような状況になっておりまして、それをなにお筋線の終点の1つとさせていただいているということでございます。

次に、立体都市計画のお話をご質問いただきましたので、先ほどご説明させていただいたこれですね。そもそまなにお筋線と今回の都市計画案の作成に当たりましては、鉄道としての線形の制約条件がございます中で、都市鉄道のネットワークの強化によりま

す交通利便性の向上といったような整備効果の発揮と既存のインフラの施設、あるいは民有地に対する影響などの配慮などのさまざまな条件を総合的に勘案して都市計画案を作成したものでございます。特に、既に高度な土地利用が図られております都市部において、新たな鉄道を整備するためには、都市空間を重層的に活用していくことが重要でございまして、道路下などの公共空間を鉄道の収容空間としてできるだけ活用すると、それとともに民有地の地下を鉄道が通過する部分につきましては、既成市街地の保全や更新の観点から地下に鉄道構造物を整備しても、地上の土地利用ができるように都市計画上の配慮が必要であると考えたものでございます。そこで、載荷重でありますとか鉄道構造物からの離隔距離というような条件はあるんですけども、この条件を満たす既存建築物につきましては、鉄道を整備した後も引き続き利用できる、あるいはその条件を満たす規模であれば再建築できるというふうにするために、民有地に係る都市計画区域の大部分に地下の鉄道構造物の範囲を立体的にここだけ都市計画するという立体都市計画の制度を活用するということにしたものでございます。

それから、3つ目に都市計画の内容とその事業の役割分担といいますか、関連性ということをご質問いただきましたが、本審議会におきましては既にご説明させていただき、議案書にも示させていただいています、都市計画に定める内容、例えばその区域、今ありました区域などについて妥当性をご審議いただきまして、その後に大阪市が都市計画に定めようとするものでございます。実際の用地の取得でありますとか、その工事の実施などについてのご説明、整備、管理などにつきましては事業の実施主体となります関西高速鉄道株式会社が行っていくということになってございます。

以上です。

○澤木会長 吉田委員、いかがでしょうか。

○吉田委員 ご説明ありがとうございました。

公共性の高い計画と、それからその一方で民有地の制限等は避けられないということで大変心苦しい状況ではあるんですけども、事業はまたこの決定の後に具体的に進められるというところなんですけど、結果的には意見陳述にもありましたように関係者の協力が得られないと計画は実現できないということだと思いますので、このあたりについては特に事業の実施に当たって、民間財産の取得、それから多大な影響があるというようなところの重みを理解しつつ、できるだけ最大限の配慮を事業のほうで検討していただきたいというふうに思います。

以上です。

○澤木会長 そのほかの方々、ご意見、ご質問ございますでしょうか。

特にございませんでしょうか。

(発言する者なし)

○澤木会長 ご意見、ご質問がないようですので、ただいまから議第248号議案から順に表決を確認してまいりたいと思います。

議第248号「大阪都市計画都市高速鉄道の変更」につきましては、先ほど井上委員からご異議があるということでございましたので、採決という形をとらせていただこうと思います。

議第248号議案に賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○澤木会長 挙手多数でございますので、議第248号議案は原案どおり可決させていただきます。

続きまして、議第249号議案「大阪都市計画道路の変更」につきまして、これにつきましても井上委員からご異議をいただいておりますので、採決という形とさせていただきます。

議第249号議案に賛成の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

○澤木会長 挙手多数でございますので、議第249号議案も原案どおり可決されました。

以上をもちまして、本日の審議は終了いたしました。

本日決議をいただきました案件につきましては、直ちに必要な手続きを行っていただくようにいたします。

それでは、これで審議会を閉会といたします。どうもありがとうございました。

閉会 午前11時38分

大阪市都市計画審議会委員 佐藤 由美 ㊞

大阪市都市計画審議会委員 東 貴之 ㊞