

公述人の意見に対する大阪市の考え方

■公述人 1

都市計画素案に係る意見の要旨	意見に対する大阪市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 素案作成の前に、当ビルの敷地及び建物の一部を使い、出入口を計画することが可能か、相談があつてしかるべきである。事前相談が難しかったとしても、説明会の前に当ビルの敷地及び建物の一部が出入口と抵触している旨の連絡をすべきである。</li> <li>・ 利害関係者には説明会の趣旨を明示的に告知すべきであった。</li> <li>・ 説明会の案内文に、意見聴取会の趣旨が明記されていないため、公述への対応をどのようにすべきか、準備が後手に回り大変混乱した。</li> <li>・ 都市計画手続きが具体的にどのような手順で進められるのか、行政及び事業関係者以外の一般の者は知らない。公述手続きにどのように対応すればよいか、申出書をどのように記載すればよいかでさえガイドラインがないため、問い合わせ、自ら考えない限り対応できない。</li> <li>・ 素案どおりになにわ筋線の事業が推進された場合は、当ビルの一部または全部を買収される可能性があり、当ビルを使用することは不可能になるので、私どももテナントも事業を継続できない。自らのみならず、テナントの事業も絶つことにつながる今般の計画には到底賛同できない。</li> <li>・ 従って、なにわ筋線の出入口が当ビルの敷地及び建物と抵触しない形へ計画素案を変更するようお願いする。</li> <li>・ 既存の地下鉄出口や地下の公共空間を利用し、既存の建築物への影響をより抑えた形で事業を進めることも可能であるように思われる。なにわ筋線の出入口と当ビルが干渉する限り計画素案に賛同できないので、設置位置の変更、または既存出口との統合等素案の変更を検討するようお願いする。</li> </ul>	<p>なにわ筋線は、大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道として整備し、既存の鉄道路線と接続することにより、鉄道ネットワークの強化や関西国際空港及び新幹線新大阪駅へのアクセス改善等、大阪の国際競争力強化、ひいては関西の活性化に資する事業である一方、都市の環境や市民の方の私権等に影響を及ぼす大規模な事業であることから、市民や利害関係者の方には、計画の素案段階から計画内容を説明する等により、ご理解をいただきながら進めるべき事業であると考えています。</p> <p>そのため、大阪市及び事業者となる関西高速鉄道株式会社は、都市計画の案の作成前である平成 31 年 3 月に、事業概要、ルート・構造、今後の手続きの流れ等について説明する都市計画素案説明会を開催するとともに、同年 4 月には公開の場で都市計画素案に対してご意見を述べていただく機会を確保するため、大阪市において意見聴取会を開催しました。なお、説明会後に説明会資料一式を本市ホームページに掲載しています。</p> <p>説明会の開催にあたっては、市民の皆様へ新聞折込や個別配布によりお届けしている本市各区の広報紙や本市ホームページにより広くお知らせするとともに、なにわ筋線予定地沿線の土地・建物所有者の方には、登記情報（平成 31 年 1 月時点）を基に説明会開催案内を郵送し、当日説明する項目等について個別にお知らせいたしました。</p> <p>説明会では全体での質疑応答もさせていただいたところですが、個別の事項については、説明会後に個別質疑の時間を設け、個別にご相談をお受けしたところです。</p> <p>なお、なにわ筋線のルート・構造等に関する個別相談等については、計画の素案段階の内容を説明会で公開してから随時応じることとしました。また、意見聴取会の開催にあたっては、説明会開催案内にて「後日、都市計画素案についてご意見をいただく意見聴取会を開催する」旨を事前周知</p>

	<p>したうえで、説明会にて公述申出方法等についてご案内するとともに、本市ホームページに公述申出書の具体的な提出方法や手続きに関する問い合わせ先を掲載することによりお知らせいたしました。</p> <p>なにわ筋線のルート・構造は、道路等の公共空間を極力活用することを前提として、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、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、整備コスト等について総合的に勘案し計画しています。</p> <p>なにわ筋線の出入口が当該敷地に抵触しているとの事ですが、当該敷地には、(仮称)南海新難波駅に必要となる立坑を計画しています。本駅は、近鉄線・阪神なんば線、地下鉄千日前線・四つ橋線といった既存鉄道との乗換利便性及び既存の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素案に示す位置に計画しています。駅のホーム端には、駅のホーム階から地下1階までの昇降設備、換気設備等の鉄道施設のために、地上から垂直に掘り下げる当該立坑が必要です。</p> <p>なお、ご懸念されている事業の継続につきましては、本事業は公共の利益となる事業として実施することになりますので、本事業に伴い生じる損失に対する補償については、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱に沿って事業者となる関西高速鉄道株式会社より補償されることとなります。補償については、事業者が、測量や建物調査等を実施し、個別の状況を確認させていただいたうえで、具体的な補償内容や移転時期等についてご説明し、補償を進めさせていただきます。</p>
--	---

■公述人 2

都市計画素案に係る意見の要旨	意見に対する大阪市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ なにわ筋線事業計画について、大きな財産に関わることであり、今日に至るまでに丁寧に説明をしてほしかった。</li> <li>・ 該当する方に対しては、大きな財産に対して補償関係も絡めて問題があるので、位置関係や地下道の深さ、騒音・振動について、もう少し丁寧に説明してほしかった。</li> <li>・ 本社ビルの建築を計画していたが、今回の事業計画によってこれができなくなったということで、本当に残念に思っている。</li> <li>・ ここは特に中心部であり、商業地域で、容積率が大体400%、600%であるが、地下にシールドが計画され、小規模の建物しか計画できないため、資産価値が著しく減少する。これは大きな問題ではないかと思っている。</li> <li>・ 容積率が600%であっても200%のものしか建てられなければ、これは当然瑕疵（かし）物件ということになって、現在の実勢価格として売却することはできない。まして瑕疵物件であり、売却することもできないのではないかと思っている。</li> <li>・ この事業計画については、死活問題であり、きちんとした説明を受け、理解できるまでは反対せざるを得ないと思っている。</li> <li>・ 用地の補償とか工事の着手に向けた調整を、一番最後にやるという説明であったが、人の財産に関わるような話であり、テナントの立ち退きの問題や解体の問題、次の移転先の補償、そういうものも全てを含めて同時進行でやっていかないと、最後に用地補償や工事着手に向けた調整をするということは到底無理だと思う。</li> <li>・ 「これは大変な計画なんだから本当に理解していただかないかな」というように、本当に当事者に寄り添って説明し、皆が理解し納得して、そういう下で都市計画を決定していくというようにやっていただきたいと切に願います。</li> </ul>	<p>なにわ筋線は、大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道として整備し、既存の鉄道路線と接続することにより、鉄道ネットワークの強化や関西国際空港及び新幹線新大阪駅へのアクセス改善等、大阪の国際競争力強化、ひいては関西の活性化に資する事業である一方、都市の環境や市民の方の私権等に影響を及ぼす大規模な事業であることから、市民や利害関係者の方には、計画の立案段階から計画内容を説明する等により、ご理解をいただきながら進めるべき事業であると考えています。</p> <p>そのため、大阪市及び事業者となる関西高速鉄道株式会社は、都市計画の案の作成前である平成31年3月に、事業概要、ルート・構造、今後の手続きの流れ等について説明する都市計画素案説明会を開催するとともに、同年4月には公開の場で都市計画素案に対してご意見を述べていただく機会を確保するため、大阪市において意見聴取会を開催しました。なお、説明会後に説明会資料一式を本市ホームページに掲載しています。</p> <p>説明会では全体での質疑応答もさせていただいたところですが、個別の事項については、説明会後に個別質疑の時間を設けるとともに、説明会資料等に問い合わせ先を記載し、随時個別にご相談をお受けしたところです。</p> <p>なお、なにわ筋線のルート・構造等に関する個別相談等については、計画の素案段階の内容を説明会で公開してから随時応じることとしました。また、本事業は大阪市環境影響評価条例の対象事業であり、事業に伴う騒音・振動等、環境に及ぼす影響については、本条例に則り予測・評価を行うとともに、環境保全対策について検討しており、今後、これらの結果を環境影響評価準備書として縦覧し、縦覧期間中に説明会を開催することとしています。</p> <p>なにわ筋線のルート・構造は、道路等の公共空間を極力活用することを前提として、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、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</p>

	<p>の影響、整備コスト等について総合的に勘案し計画しています。</p> <p>当該区間は、なにわ筋線が大阪府道 41 号大阪伊丹線（なにわ筋）から既設の JR 難波駅及び（仮称）南海新難波駅に接続するため、民有地の地下の通過が避けられない区間となりますが、なにわ筋線を整備する立体的な範囲を都市計画に定めることで、将来の建替え時における建築の自由度を高めるなど、民有地への影響を極力避けるよう努めています。</p> <p>なお、本事業は公共の利益となる事業として実施することになりますので、本事業に伴い小規模の建物しか計画できないといった、土地の利用が制限されることに対する補償については、公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱に沿って事業者となる関西高速鉄道株式会社より補償されることとなります。補償については、事業者が測量や建物調査等を実施し、個別の状況を確認させていただいたうえで、具体的な補償内容について説明し、補償を進めさせていただきます。</p>
--	---