

令和3年(2021年)12月7日

## 都市計画道路等の変更(素案)について パブリックコメント 実施結果公表

### [案件の名称]

都市計画道路等の変更(素案)について

エリア1: 田村橋通り線、桜井石橋線

### [結果公表閲覧期間]

令和3年(2021年)12月7日(月)から令和4年(2022年)1月14日(金)まで

### [閲覧場所]

・市ホームページ

(アドレス <https://www.city.minoh.lg.jp/machi/douromouminaoshi/pubkome.html>)

・みどりまちづくり部 まちづくり政策室 (箕面市役所 別館4階 49番窓口)

・行政資料コーナー (箕面市役所 別館1階 12番窓口)

・箕面市役所豊川支所、止々呂美支所

・西南・中央・東生涯学習センター、みのお市民活動センター、第二総合運動場

・西南・桜ヶ丘・小野原図書館

### [実施結果概要]

◆募集期間 令和3年(2021年)4月1日(木)から4月30日(金)まで

◆意見の件数(提出者数) 25件(25名)

◆いただいたご意見と市の考え方 次ページ以降に記載(ご意見は誤字、脱字を除き原文のままとしていきます。)

問い合わせ先:

箕面市みどりまちづくり部まちづくり政策室

電話 072-724-6810(直通)

	いただいたご意見	市の考え方
1	50年位前から話があり、道路自体が狭く車がすれ違うのがやっとなり、車も人も増えてきて、早く新しい道路が通じてくれないかとずっと思っていたので早くして欲しいです。賛成します。	ご意見確認しました。
2	<p>自宅の区域に関しては、計画から削除となるようですし、必要性もあまり感じないので、いいのではないかと思います。</p> <p>他の都市計画道路に関しては、よくわからないので得に意見はありません。</p> <p>ただ、計画道路に費用をかけるのであれば、できれば渋滞の緩和（牧落交差点、萱野交差点付近やいかりスーパー付近）になるような整備に力を入れてほしいです。</p>	<p>桜井石橋線や田村橋通り線については、中央線や豊中亀岡線の混雑緩和のため、南北路線を検討すべきものとしており、桜井石橋線など都市計画道路として途切れている路線において、一定の幅員をもった都市計画道路が格子状に整備されることで都市計画道路ネットワークとしての機能を発揮できると考えています。</p> <p>現状の道路の安全対策については、公安委員会（警察）と調整を図りながら個別に検討するものと考えています。</p>
3	<p>パブリックコメントの回答や市民への説明会を通して、都市計画道路の再検討をしているのは一定理解できる。費用対効果や景観、地形、交通状況など配慮すべき事項が多岐にわたる中で、当然のことではあるが、少しずつでもそれが実行されている様に思う。</p> <p>ただし、萱野東西線、芝如意谷線、国文都市線の事業費が公表され、整備に着手しているが、どれほどの経済効果や道路状況の改善が見込まれるかが具体的に示されておらず、説明が後付けにならないか疑問である。エリア1路線についても、混雑の緩和鉄道駅へのアクセスの改善を理由に廃止候補とはされていないという回答だったが、費用対効果などに関連された説明が皆無で道路整備ありきで前進している印象がぬぐえない。</p> <p>パブリックコメントでも他の方から牧落踏切や阪急箕面線の高架化を訴える意見があるにもかかわらず、2030年の将来交通量および混雑度の資料において、箕面5丁目交差点や箕面駅踏切の交通量予測がないのは説明が必要であると考え</p> <p>また、景観なども考慮して道路整備をおこなっていくような回答がいくつか見られるが、箕面市役所前交差点から稲1丁目交差点までの道路が都市計画道路の計画路線に含まれていないにもかかわらず、銀杏の木がすべて切られ、歩道幅・車道幅がどのように決定されたかのリリースもないまま整備される実態を目の当たりにすると、道路整備の優先順位を誰が決定し、どのように予</p>	<p>ご意見確認しました。</p> <p>今回の都市計画道路の見直しは経済効果を主眼とするものではなく、都市計画道路が途切れている箇所と本市の道路・交通にかかる上位計画で示される「あるべき公共交通ネットワーク」を重ね合わせ、検討すべきエリアを抽出し、各エリアの課題状況を把握する共通指標の1つとして混雑度を採用し、混雑度が1.25以上である路線を課題路線として検討すべき路線を整理し、混雑度解消の効果を高くするために都市計画道路の見直しを行っています。</p> <p>なお、費用対効果については、事業化の際に算出いたします。</p> <p>ご指摘の箕面市役所前交差点から稲1丁目交差点間については、車と自転車、自転車と歩行者の通行空間が十分に確保できていない状況だったため、周辺住民のご意見も伺いながら幅員を確保するため街路樹を除去し、安全な通行空間が確保できる道路幅員として、整備しています。</p>

	算が使われているのか疑問を感じる。パブリックコメント自体が形骸化しないか危惧する。	
4	<p>175 件もの立ち退きが必要な大工事であるにも関わらず、調査、検討、説明が全く足りていないと思います。</p> <p>・本当に中央線・豊中亀岡線は慢性的に混雑していますか？</p> <p>混雑度は 12 時間を一括しているため、個々の道路区間の評価の根拠としては厳密性を欠くという欠点をもっていると言われていています。実際に中央線・豊中亀岡線は昼間の 12 時間常に混雑しているわけではなく、休日の一部の時間帯でのみ混雑しているという認識です。</p> <p>また混雑度の数値についても、分母の交通容量の設定により変わる値であり、混雑状況の実態を反映した値になる保証はありません。時間帯毎の閑散時との到着時間の比較等、より実態に即した調査、説明を求めます。</p> <p>・本当に新道路は中央線・豊中亀岡線の混雑を緩和しますか？</p> <p>運転者は迂回路があったとしても、時間を大幅に短縮できなければ迂回路を選択しません。</p> <p>新道路建設により混雑度が減少するという説明がなされていますが、これも混雑度を用いているため厳密性を欠き、またどのような仕組みで混雑度が減少するのかの説明もありません。</p> <p>混雑度が減少する仕組みの分かりやすい説明を求めます。</p> <p>・新道路の建設以外に中央線・豊中亀岡線の混雑を緩和する方法はありませんか？</p> <p>新道路の建設以外にも、箕面市役所前交差点の信号改良（時間調整や、カメラを付けて混雑状態に基づいて制御する等）や、別道路の拡幅（南小の東側を通る道路の桜井 1 丁目部分の拡幅等）等が考えられると思いますので、よりコストが低く、実現性が高い方法もご検討願います。</p> <p>以上の疑問点に対し、納得ができる調査・検討が説明されない限り、本計画には反対です。</p> <p>以上、よろしく申し上げます。</p>	<p>混雑度は道路区間の交通混雑の状況を表現できる重要な指標であり、東京都における都市計画道路の整備方針、第四次事業計画の策定などにも活用されるなどその使用実績も大きく、これに取って代わることのできる指標は今のところ確立されていないものです。</p> <p>今回はこの混雑度という指標を用いて将来における混雑度緩和への貢献度などの課題解決への貢献度合いを定量的に検証し、複数案の検討を経て本素案としています。</p> <p>なお、混雑度の分母である交通容量は車線数、車線幅員等によって決定されるもので、任意に設定できるものではありません。</p> <p>機械的に算出される交通量予測によれば、瀬川新稲線と田村橋通り線の整備により、これまで中央線と豊中亀岡線で受け持っていた交通量を、箕面池田線、国道 171 号、瀬川新稲線、田村橋通り線に分散するため、中央線と豊中亀岡線の混雑度は緩和されます。</p> <p>今回の検討は、本市のめざす「公共交通を軸としたまちづくり」を進める上で、公共交通ネットワークとしての都市計画道路網を検討しているもので、現状の道路の安全対策については、公安委員会（警察）と調整を図りながら個別に検討するものと考えています。</p>
5	<p>田村橋通り線の土地の所有者です。中央線以南の路線を幅員 20m から 16m に変更することに対して、反対です。</p> <p>理由ですが、昭和 30 年代の高度成長期に設定された路線と聞いており、現在の様々な状況を踏まえると、田村橋通りを都市計画道路として存続</p>	<p>現在都市計画決定されている田村橋通り線については、生活道路への交通の流入の課題を残さず、混雑度の緩和に寄与することから必要と考えています。今回の素案では計画幅員を見直し、中央線以北については現状の 16m から 12m へ縮小し、また桜井駅につな</p>

	<p>させること自体に反対の意見を持っているからです。現在の様々な状況とは</p> <p>①田村橋通りの北側は山地で、これから人口の増加が見込めない</p> <p>②現在の道路網で不満はなく、住民の安全意識も高く、交通問題が表面化していない</p> <p>③with コロナの時代に、税金を道路ではなく、箕面市立病院などの医療や、小学校・中学校などの子供たちへの投資に向けて欲しいと考えている。</p> <p>④長い年月をかけて景観を成熟させてきた田村橋通りを毀損することは、市の損失になるのではないかと考えているなどです。田村橋通りを都市計画道路から削除し、令和時代の社会状況を鑑みて住民が真に必要とし投資する価値がある都市計画道路を策定していただきたいと考えています。</p>	<p>る中央線以南は自転車道を両側に整備することとして20mから16mへ縮小しています。</p> <p>西部地域から新都心かやの中央へ向かう際に中央線や豊中亀岡線を経由して迂回する現状では、混雑度が上昇し、住宅地内の生活道路への交通の流入の課題を残すと考えています。</p> <p>また、都市計画道路の整備は、市の財政状況や道路用地の取得状況等を勘案しながら、優先度が高いものから取り組んでいきます。</p> <p>なお、事業実施の際は、景観にも十分に配慮しながら進めていきます。</p>
6	<p>① ② ③について</p> <p>箕面市の都市計画は遅れており、道路が貧弱である。道路を新設しても、狭ければすぐに車であふれ、渋滞する。だから①②について幅員を狭くしないで、16M道路を新設すべきだ。③も諦めないで新設すべきだ。</p>	<p>今回の素案では計画幅員を縮小しても、混雑度の緩和が見込まれるため、田村橋通り線の中央線以北については現状の16mから12mへ縮小し、中央線以南は20mから16mへ縮小しており、桜井石橋線の瀬川新稲線以東についても、16mから12mへ縮小しています。</p> <p>また、桜井石橋線の瀬川新稲線以西については、池田市側へ繋がる都市計画道路（旧石橋駅裏線）が平成26年8月27日に箕面市域の区間も含めすでに廃止されているため、繋がる道路がないことから、今回の見直しにおいて廃止候補としています。</p>

<p>7</p>	<p>道路収用に関して</p> <p>①補償の担保 本来、土地所有者として先祖から受け継いできた土地を一部でも失いたくない状況下ですが、箕面市の都市計画である道路収用にも協力しなければならない考えです。しかしながら、私は借入金により賃貸住宅を建築していることもあり、建物収用にあたる場合には、その借入金に帯するしっかりとした金銭的補償を行って頂きたいと思えます。</p> <p>また、箕面市においては人口密度規制があり、低層住居専用地域においては1戸あたりの敷地規模が100㎡以上となっており、敷地一部収用後に再建築した場合でも建築できる戸数が減少する可能性があります。そのため、土地建物価格の補償のみでなく、土地収用により減少した分に関し、将来的な賃貸住宅収益性が失われることに対する相応な金銭補償を望みます。</p> <p>②用途地域など 都市計画道路を新規計画する中で、土地収用により土地面積が減少することに伴い、利用制限が発生することとなります。今までは高さ制限があり、利用度が低い場合もありましたが、今後に関して、土地面積が減少することに伴い、高さ制限撤廃などにより、高度利用を求めたいと考えております。用途地域に関しても、今後の箕面市及び近隣地域の発展などを促すためにも、計画道路周辺に関しては、低層住居専用地から近隣商業地域などに変更することを求めます。</p>	<p>道路整備に必要な用地を取得するにあたっては、「公共用地の取得に伴う損失補償基準」に基づいて適正に算定した補償額を原則として金銭で補償することとなります。</p> <p>具体的な補償内容については、それぞれの土地や用途の状況によって異なるため、都市計画決定後、事業化した後に個別に対応させていただきます。</p> <p>一般的な流れとしては、権利者のかたへ訪問し、概要の説明を行った後、建物や工作物の調査、土地価格の評価を実施し、補償額の算定を行います。</p> <p>当該地域の都市構造上の配置、土地利用の現況及び動向、背後の土地利用との調和、道路の整備状況等を勘案しながら決定しており、当該エリアにつきましては用途地域及び高度地区の変更はございません。</p>
<p>8</p>	<p>現状説明および意見は、下記①～③の通り</p> <p>①箕面市の地震災害防止政策の一環である市補助金による無料耐震診断を2018年4月に受けた結果、耐震性能が著しく劣るとの報告を受けたため、市の意向も鑑み、築43年の建屋を耐震住宅家屋に立て替えるべく、ハウスメーカーと契約済である。(完成は来年3月の予定)</p> <p>②住居というのは気心の知れた近隣住民と慣れ親しんだ地域を生活の基盤として生涯を送っていく事が大前提である。我が家の場合、それに加え、これから新築を予定していることから、我が家の真上を計画道路を通すのは基本的に避けていただきたい。</p> <p>③万一、現計画通りの道路計画が市政としての諸般の状況から、避けて通れない場合であり、かつ</p>	<p>道路整備に必要な用地を取得するにあたっては、「公共用地の取得に伴う損失補償基準」に基づいて適正に算定した補償額を原則として金銭で補償することとなります。</p> <p>具体的な補償内容については、それぞれの土地や用途の状況によって内容が異なるため、都市計画決定後、事業化した後に個別に対応させていただきます。</p> <p>一般的な流れとしては、権利者のかたへ訪問し、概要の説明を行った後、建物や工作物の調査、土地価格の評価を実施し、補償額の算定を行います。</p>

	我が家の真上を道路が通過するような事態になる場合は、現状の生活環境と資産価値（新築費用を含む）を毀損しないよう、十分な説明とともに納得いく手厚い保証をおこなった上で、政策を進めていただきたい。	
9	<p>・前案は昭和34年に作成したとのこと。なぜ前案が61年間も放置されていたのか？前案ですら実行できないのに、その案を改定する必要がどこにあるのですか？箕面市職員のお話では、予算は全くないと。実行できるあてもない事案にかかる無駄な時間を、もっと市民に役立つ仕事に回して下さい。また60年以上このまま放置するおつもりですか？なぜ市民を不安に陥れ、無責任なことをするのでしょうか？</p> <p>・新案実行の際は当家は立ち退きさせられます。その時の補償はどうなりますか？具体的に提示してから、この様な案を公にして下さい。</p> <p>・時期を明確にして下さい。明確に出来ない案を公にするべきではありません。当方の不動産価値が下がります。その補償もして頂かなくてはなりません。</p>	<p>都市計画は、整備時期を定めるものではありません。都市計画道路の整備は、市の財政状況や道路用地の取得状況等を勘案しながら、優先度が高いものから取り組んでいきます。</p> <p>また、道路整備に必要な用地を取得するにあたっては、「公共用地の取得に伴う損失補償基準」に基づいて適正に算定した補償額を原則として金銭で補償することとなります。</p> <p>具体的な補償内容については、それぞれの土地や用途の状況によって内容が異なるため、都市計画決定後、事業化した後に個別に対応させていただきます。</p> <p>一般的な流れとしては、権利者のかたへ訪問し、概要の説明を行った後、建物や工作物の調査、土地価格の評価を実施し、補償額の算定を行います。</p>
10	<p>この「田村橋通り線 中央線以南幅員拡張計画」はそもそも、50年前、小生の子供の頃からあったと記憶しております。50年以上前のものと、ご理解ください。</p> <p>50年前の阪急桜井駅構想ですから、現在に至っては、もはや、当時のような構想も、需要も、ニーズもなく、そもそも現状からの幅員拡張の必要性自体がなくなっております。</p> <p>現在は、そんな半世紀前の計画がゾンビのように残り、それを惰性で、無駄に進めているだけです。なお、隣接する池田市は、無駄な都市計画道路の幅員拡張計画は、合理的に廃止し、無駄を省いています。</p> <p>桜井駅から田村橋通りを上り、中央線以南は閑静な住宅街です。別に、渋滞が発生しているわけではなく、渋滞緩和の必要性もありません。</p> <p>例えば、東京都の世田谷区等も、閑静な住宅街の環境を保つため、無作為な道路の幅員拡張をしていません。逆に、道路の幅員を狭める障害物を設置し、大型車が侵入できないようにし、スピードも出させない工夫をしています。</p> <p>幅員の狭いことによって、生活道路への交通流入が抑えられ、交通事故も少なく、閑静な住宅の</p>	<p>現在都市計画決定されている田村橋通り線については、生活道路への交通の流入の課題を残さず、混雑度の緩和に寄与することから必要と考えています。今回の素案では計画幅員を見直し、中央線以北については現状の16mから12mへ縮小し、また桜井駅につながる中央線以南は自転車道を両側に整備することとして20mから16mへ縮小しています。</p> <p>西部地域から新都心かやの中央へ向かう際に中央線や豊中亀岡線を経由して迂回する現状では、混雑度が上昇し、住宅地内の生活道路への交通の流入の課題を残すと考えています。</p>

	<p>環境が保たれています。</p> <p>市長様におかれましては、もはや「田村橋通り線 中央線以南幅員拡張計画」の必要性、そのものがなくなっていることをご賢察いただき、無駄な計画の廃止を決定されますこと、希望いたします。</p>	
11	<p>エリア (1) 桜ヶ丘の案は廃案が望ましい。道を整備するのは大切な事ですが車のために道幅を変更すれば交通量が増加し、現在の住環境が保てなくなるのは、目にみえている。数十年前の案を今でも議題に上げている事がそもそも変！！もっと人にやさしい文化的な計画を立てて下さい。</p>	
12	<p>人も車も減る少子高齢化に向かっている今、この時代に今更道を拓げる必要性が全くありません。高度成長期にでさえ成し得なかったこの無意味な計画に莫大な税金を投入する事にも理解が出来ません。</p> <p>祖父母や両親が長年に渡り箕面市に協力し、納税してきたのはこんな荒等無稽な計画にムダ使いされるためではありません。市のために必要な発展には是非ともお金を使って頂きたい。でも少なくともここ桜ヶ丘の計画に関しては必要のない事です。町並みも美しく人、車の往来は十分に出来ます。</p> <p>これを計画された方、何を求めているのでしょうか。市民が人生をかけて築いた物を取り上げて行政が無意味な開発（もはや破滅ですが）する時代ではもうありません。箕面の大切な未来の為、税金の有意義な使い方をお考え下さい。</p>	<p>今回の検討は、本市の目指す「公共交通を軸としたまちづくり」を進める上で、公共交通ネットワークとしての都市計画道路網を検討しているもので、少子高齢化社会にも対応できるものであると考えています。</p> <p>現在都市計画決定されている田村橋通り線については、生活道路への交通の流入の課題を残さず、混雑度の緩和に寄与することから必要と考えています。今回の素案では計画幅員を見直し、中央線以北については現状の16mから12mへ縮小し、また桜井駅につながる中央線以南は自転車道を両側に整備することとして20mから16mへ縮小しています。</p> <p>西部地域から新都心かやの中央へ向かう際に中央線や豊中亀岡線を経由して迂回する現状では、混雑度が上昇し、住宅地内の生活道路への交通の流入の課題を残すと考えています。</p>
13	<p>高度成長の昭和の時代の時でさえ、それほど多くの車が通行することもなく、不便に感じるものがなかったのに、この平成、令和の時代になり人口減少、少子高齢化の時代に於て何を以て道を拓幅するのかその意図がわかりません。道路を拓げるためではなく、今現在の子供たちや今後生まれてくる子供たちのために税金を使うべきではないでしょうか。もし、バスを通行させるための道路の拓幅計画ならば、以てのほかと言わざるおえません。この大事な税金を不必要な道路拓幅のために使うことは全く賛成することはできません。反対です。</p> <p>〈追伸〉今現在の中央線が以前拓幅したときには、私も両親も喜んで賛成し、60坪の土地を提供させていただき協力しました。それは当時の箕面市の人口増加、発展のためにも道路の幅を拓げる</p>	

	必要があると判断したからです。	
14	<p>田村橋通り線について計画を断念・撤回すべきである。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行の道路幅で渋滞もなく、不便を全く感じない。</li> <li>・急な坂道で道路幅を広げることにより、速度超過で交通事故が多発する。</li> <li>・西部地域は60歳以上の高齢の居住者が多く「桜井駅前再整備」をしても活性化しない。</li> <li>・桜井の整備にこだわるのは1972年代廃案となった「阪急千里線桜井延伸計画」が名残惜しいからですか。</li> <li>・北大阪急行が延伸する東部地域は、若い世代が多くこちらに注力して活性化すべきである。</li> </ul>	
15	<p>当然反対です。何故ならこれ以上道を拓げる事に意味が無いからです。</p> <p>昭和10年代ほとんど何も無いこの土地に祖父母が店舗を構え、働き、納税をしてきました。そして40年以上前箕面市発展（中央線道路拡張）の為、土地の提供を一番に協力してきました。そこに必要があったからです。しかし今回の計画には全く賛同できません。今更これ以上道を拓げる必要は全くありません。</p>	
16	書類を拝見しましたが、この閑静な住宅地に16mもの道を作る意図が理解できませんし、必要も感じません。反対します！	
17	田村橋通り線（中央線以南）の道幅について、16mもの幅がはたして必要なのか疑問です。桜井～桜ヶ丘については閑静な住宅街であり、大変住み良い所です。こわさず、のこしていただきたいです。主人の意見は20m→16mになっても自分の土地はなくしたくないとの意見です。	
18	都市計画道路桜井石橋線の上で生活していますが今の市政運営では一握りの土地も家もコップ一杯の井戸水も協力しません。考えを改められるよう求めます。	
19	<p>特に桜井石橋線について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路設定（S34 戦後14年）当時の箕面市の社会状況、住環境下の図面上に引かれ設定が60数年が経過した現在大きく住環境も変わっており、既存道路の拡充でなく、住宅等の上に引かれた新設道路を設置する必要があるとは思えない。線引下の住民や地主への犠牲を強いる中で、本当に必要なのか。その大きさと費用、効果、等々考え直す必要があり、見直すべきです。</li> </ul> <p>計画設定下にあたる住民、地主等への60数年</p>	<p>桜井石橋線や田村橋通り線については、中央線や豊中亀岡線の混雑緩和のため、南北路線を検討すべきものとしており、桜井石橋線など都市計画道路として途切れている路線において、一定の幅員をもった都市計画道路が格子状に整備されることで都市計画道路ネットワークとしての機能を発揮できると考えています。</p> <p>南北路線を繋ぐ東西方向の路線についても、鉄道駅である桜井駅へのアクセス性の向上を視野に入れて検討した結果、桜井石橋線（瀬川新稲線以東）については、必要であるとしています。</p>



にわたる不利益（物的、精神的）をどのように考えているのでしょうか。この点について説明会での発言には、「桜ヶ丘中央線も細かったが、住民の犠牲の上で広くなり、良くなっている。」と平然とした発言がありました。不利益や犠牲を強いられた方々も同じ住民であり、市民です。そこにはどれだけの必要性があるのか等々、ほかに問題点を緩和、代替案はなど検討がなされるべきです。設定されているから実施するのではないはずです。

桜井石橋線（瀬川新稲線以西）の廃止は、池田市の計画廃止（H26）のためとの説明では理由にならないでしょう。今の考えではT字信号そばに西国街道、信号、箕面線踏切とひっついており、問題になるでしょう。池田市との市境沿いの道路、171号線バイパス下側道の中断、箕面線踏切の向きと危険性がもっと大きな問題です。都計道路と問題が別で、別途検討等と答えるでしょうが、セットで検討計画しないと住民の住環境等考えた施策にはなりません。

幅員を減少して（16m→12m）ことで設定の継続はないでしょう。現在、市内において幅員を減らして対面通行がしずらくなっても歩道を広げるなどが実施されており、車社会に対する考え方も行政においても変化している状況です。桜井石橋線（瀬川新稲線以東）については、ほぼひつついた様に西国街道がある中で西国街道の徐々に拡充整備する取り組みが妥当と考えます。

桜井駅周辺へのアクセスについても、駅前再開発も長年の紆余曲折を経ながら、縮小を繰り返し、大幅な縮小でようやくめどがたった状況でしょう。今後の社会変化や車社会の依存への変化、高齢者社会の観点から考えても幹線道路のアクセス整備としての桜井石橋線（瀬川新稲線以東）の必要性は低く、廃止すべきです。ほかの都計道路についても再検討する必要があると考えます。

以前から桜井駅の乗降客数は近隣住民の徒歩・自転車であり、大規模商店がなく、車でのアクセスの必要性は高くないと考えます。駅前再開発にしても中に大きく完成したのはマンションではないですか。

171号線バイパス下側道（中断）池田市との市境付近の切断と箕面線踏切のあり方（向き、幅）の整備が重要であり、危険性も高い。桜井駅への通行に南側からはホーム下階段のア

桜井石橋線（瀬川新稲線以西）については、池田市側へ繋がる都市計画道路（旧石橋駅裏線）が平成26年8月27日に箕面市域の区間も含めすでに廃止されているため、繋がる道路がないことから、今回の見直しにおいて廃止候補としています。

国道171号の池田市との市境界付近の交通の流れについては、公安委員会（警察）と調整を図りながら個別に検討するものと考えています。

今回の検討は、本市のめざす「公共交通を軸としたまちづくり」を進める上で、公共交通ネットワークとしての都市計画道路網を検討しているもので、少子高齢化社会にも対応できると考えています。

いただいたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。

	<p>ンダーパスしかなく、特に高齢者も多く非常に不便であり、駅南改札の必要性が高い。また、駅南側の東西にあたる既存道路の整備が必要と考えます。</p> <p>都計道路等において、住環境、道路整備、交通アクセスの改善には多くが良くなるのであればと反対は少ないでしょう。しかし、どれだけの費用としての税投資と必要性があるのか検討の上に対象当事者である住民が多く出ることを考え、行政として住民に寄り添って検討いただきたい。</p> <p>瀬川4丁目、5丁目の北向き傾斜地域は、急坂の上、東西移動ができない状況であり、より道路整備が必要と考えます。</p> <p>前回のようなパブコメにおける市の考え方欄の記入では理解にはならないと考えます。</p> <p>「今回の検討は、本市の目指す「公共交通を軸としたまちづくり」を進めるうえで、公共交通ネットワークとしての都市計画道路網を検討しているもので、現状の道路の安全対策については、公安委員会と調整を図りながら、個別に検討するものと考えています。」</p> <p>桜井石橋線（瀬川新稲線以東～桜井駅前）については、前述した一部の意見でなく、多くのことがなかなか書ききれません。結論としては上記計画道路は廃止であり、既存の西国街道を中として個別に拡幅、拡充していくことが全体的に妥当であると考えます。よろしくお願いいたします。</p>	<p>桜井石橋線や田村橋通り線については、中央線や豊中亀岡線の混雑緩和のため、南北路線を検討すべきものとしており、桜井石橋線など都市計画道路として途切れている路線において、一定の幅員をもった都市計画道路が格子状に整備されることで都市計画道路ネットワークとしての機能を発揮できると考えています。</p> <p>南北路線を繋ぐ東西方向の路線についても、鉄道駅である桜井駅へのアクセス性の向上を視野に入れて検討した結果、桜井石橋線（瀬川新稲線以東）については、必要であるとしていきます。</p>
20	<p>都市計画道路等の変更（素案）3ページ図から⑥桜井石橋線が廃止ということであれば③桜井石橋線も廃止し、同区間の少し南側にある旧西国街道を活用して道路北側を拡幅し、12m道路にする方が予算も少なく済むと思うし、効果に大差ないと思う。</p>	<p>桜井石橋線や田村橋通り線については、中央線や豊中亀岡線の混雑緩和のため、南北路線を検討すべきものとしており、桜井石橋線など都市計画道路として途切れている路線において、一定の幅員をもった都市計画道路が格子状に整備されることで都市計画道路ネットワークとしての機能を発揮できると考えています。</p> <p>南北路線を繋ぐ東西方向の路線についても、鉄道駅である桜井駅へのアクセス性の向上を視野に入れて検討した結果、桜井石橋線（瀬川新稲線以東）については、必要であるとしていきます。</p>

21	<p>箕面市は東西の交通が整備が不十分で問題が多い。北急、新箕面駅ができるが、現在の阪急箕面駅との間の公共交通はバスのみである。ところが箕面駅から北小学校南を経て白島へ通ずる道路は狭く、バス道ではあるが対面通行ですれ違いが困難な部分もある。萱野東西線の箕面駅付近に延長し、2車線で大型バスが頻繁に通行できるようにすることこそ、箕面市民の足を確保するために必要でないかと思う。去年、萱野東西線の西への延長は中止になり、現在は東への延長が計画されている。反対はあってもこの東西線の西への延長こそ、最優先に検討されるべきでないかと思う。私はエリア1 田村橋通り線拡張の地権者の一人ですが、この道は一方通行で、もみじ橋筋は対面通行、南北の交通は問題ないと思います。エリア1では桜井石橋線 瀬川までは狭く、対面通行が困難で拡張の意味はあるが、それ以外はあえて拡張する必要はないと思います。大部分の箕面市民の利便性を考慮して都市計画を策定すべきであると思います。</p>	<p>箕面池田線と萱野東西線を結ぶルートについては、周辺に未完成・未着手の都市計画道路が存在しており、これらの整備を優先し周辺の交通状況がどのように変化するかを見極めるため、令和2年9月に当該路線を取り下げたものです。</p> <p>また、当該路線と並行する市道箕面今宮線については、交通量が多くバス路線でもあり、箕面市域の重要な東西軸であるにも関わらず、十分な道路幅員が確保できていなかったり、歩道が連続していないことから、自動車や歩行者の通行の安全性に課題がある路線です。これら課題解決にむけ、歩行者・自動車が安心して通行できる道路整備計画を検討するとともに、早期整備可能な水路の暗渠化等による歩道整備に向け設計に着手しています。</p> <p>桜井石橋線や田村橋通り線については、中央線や豊中亀岡線の混雑緩和のため、南北路線を検討すべきものとしており、桜井石橋線など都市計画道路として途切れている路線において、一定の幅員をもった都市計画道路が格子状に整備されることで都市計画道路ネットワークとしての機能を発揮できると考えています。</p>
22	<p>1. 現在地に住居を求めたさい、何故田村橋通りに面して建築しなかったと業者にたずねたところ道路の拡張計画があるとの答えであった。もう30年数年前の話、その間拡張予定道路上に新築建て直しが今も行われている。 市の許可、業者の許可などどうなっているのか理解出来ない。従来の計画通りにやって至急とりくんで下さい。</p> <p>2. 田村橋通りの桜井駅から一方通行これは小学生、幼稚園の通園通学のためにも危険。駅に向かう道路のため人が多く自動車が道路と雨の日など傘もさせない。桜ヶ丘幼稚園児達は前はこの道を通っていたが危険などで通園の道を変更されている。警察に云ってもM市議員に云っても答えすらない。危険！急ぐ・・・！</p> <p>3. 市役所にかからないことを聞くためたずねたがやる気が感じられない。</p>	<p>都市計画道路の区域内であっても、都市計画法に基づき、基準を満たす住宅については、建築することが可能です。</p> <p>都市計画道路の整備は、市の財政状況や道路用地の取得状況等を勘案しながら、優先度が高いものから取り組んでいきます。現状の道路の安全対策については、公安委員会（警察）と調整を図りながら個別に検討するものと考えています。</p>
23	<p>2-2. 田村橋通り線、瀬川新稲線と桜井石橋線（瀬川新稲線以东）について 既存住宅地の中を突っ切る都市計画道路は、出来るだけ少ない方が良くと思います。新稲・桜が</p>	<p>令和元年度に実施したパブリックコメントにおいてルート案の検討を行っており、桜井石橋線に加え、瀬川新稲線だけを整備するパターン、田村橋通り線だけを整備するパタ</p>

	<p>丘・桜井・瀬川地区の国道 171 線へのアクセスを高めるには、田村橋通り線と桜井石橋線か瀬川新稲線と桜井石橋線のどちらかの組み合わせが良いと思います。</p> <p>2-3. 事業費についての概算も出ていない状態での都市計画道路整備案は、箕面の財政状況を考えると、計画の実現性と市役所のコミットメント度に不安を感じます。</p> <p>2-5. 以下は都市計画道路についての思い付きです。</p> <p>西部地区の渋滞の原因の一つが、長年箕面の発展に寄与してきた阪急箕面線との踏切だと思えます。例えば、箕面駅を箕面池田線より南に移動させることはできないでしょうか。箕面駅を抜ける道と箕面池田線の踏切が無くなると、渋滞が少し減るかもしれません。</p>	<p>ーン、瀬川新稲線および田村橋通り線の 2 路線を整備するパターンを検証した結果、瀬川新稲線と田村橋通り線の 2 路線を整備するパターンが最も混雑度緩和の効果が高く、なおかつどちらか 1 路線だけを整備する場合は、生活道路への交通の流入が発生するという課題が残るため、瀬川新稲線および田村橋通り線の 2 路線を残す計画となっています。</p> <p>いただいたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
24	<p>あまりにも案内から説明会の開催、意見書をお求めになるまでが、早すぎます。仕事等もあるので、説明会の日をあれほど一週間に固めてされても、都合のつけようがありません。だから、意見したくても結局、何も分からないままで意見のしようがないのが実際のところ。この案件はかなり前から話はあがっていたのは親から聞いていましたが、ここまで時間が立っているなら、もう少し余裕を持ったスケジュールの再考を求めます。その上で、意見書を求めてほしいです。今さら思い出したようにいきなり進められても、何がなんだか分かりません。意見のしようがありません。</p>	<p>本都市計画道路の見直しについては、平成 28 年から検討を始めており、平成 30 年度のパブリックコメントにおいて検討すべき路線を絞りこみ、令和元年度のパブリックコメントにおいて各路線の具体的なルート案をお示しして新たな都市計画道路網（案）を策定、今回 3 回目のパブリックコメントで素案を提示しています。</p> <p>周知については、コロナウイルス感染症の状況を鑑み、手指消毒やソーシャルディスタンスの確保等、感染症対策を徹底した上で、説明会を開催することとしました。</p> <p>その他、地権者への資料送付や自治会への回覧、もみじだよりへの案の掲載など、現在の状況を踏まえた上での周知を実施しました。</p>
25	<p>はじめに ～箕面で、今、求められる的確で信頼できる道路体系づくり～</p> <p>箕面市において、現在、進められている鉄道延伸・ニュータウン整備などの大きな都市変化は間もなく一段し、新たな都市成熟へ向かいます。その際、スムーズな交通とともに都市の可能性を最大限に引き出すために、的確で整合性のある都市計画道路の全市的体系を示すことが求められます。同時に、一部の住民の反対による幹線道路計画案の撤回や、さらには「都市計画道路ができるのは何十年も先だ」との市民の間の不信と不満などを踏まえ、市民の都市計画道路計画への批判を</p>	<p>今回の都市計画道路の見直しは経済効果を主眼とするものではなく、都市計画道路が途切れている箇所と本市の道路・交通にかかる上位計画で示される「あるべき公共交通ネットワーク」を重ね合わせ、検討すべきエリアを抽出し、各エリアの課題状況を把握する共通指標の 1 つとして混雑度を採用し、混雑度が 1.25 以上である路線を課題路線として、検討すべき路線として整理し、混雑度解消の効果を高くするために都市計画道路の見直しを行っています。</p> <p>箕面池田線と萱野東西線を結ぶルートについては、周辺に未完成・未着手の都市計画道路が存在しており、これらの整備を優先し</p>

払拭し市民の期待に応え厚い信頼性を得ることが急務です。  
以上から、一部住民だけでなく市民の全体の道路への意見とニーズを深く把握・分析し、単なる理念的・形式的・応急的な計画づくりにとどまらず十分な検討に基づく道路計画を立て、確固たる確信と豊かな知恵・工夫により道路の計画を実践・実現していく姿勢が強く求められると思われま  
す。  
その視点から、意見を述べ提案を行います。

## 1. 新旧都心の連携軸の形成

### 【意見】

○箕面市のこれからの都市づくりにおいて、かやの中央地区などの鉄道新駅を核とした「新都心」と、従来からの箕面駅一帯などの「既存（旧）都心」との連携が大きな課題です。この課題に応える先の幹線道路計画案（撤回案）は、基本的にはた正しかったと思われま

す。  
○両都心が適切な役割分担と相乗効果で、市内外から集客する商業的・文化的魅力、スムーズな広域的な通勤通学交通、観光面での利便性・回遊性などを生み出す、いわば《ツイン・シティ》の都市軸形成による都市発展を目指すべきでしょう。

○その都市軸の中心が、現在のか細い道路（箕面今宮線＝通称・桜通り）を克服する「両都心連結の新幹線道路」です。ところが、いったん打ち出されたこの「新幹線道路」案が、一部の地元沿道住民の反対を受けましたが、これはある程度の反対はあらかじめ予想されたにもかかわらず、そのことを十分に考慮せず住民に対してはやや唐突に具体案をいきなり示すなど、その住民コンセンサスづくりなど「計画づくり手順」がまずかったからだと思われま

す。  
○なお、箕面市には、過去に幹線道路整備の優れた経験があり、これに学ぶことが大切でしょう。

（参考：「中央線」整備の教訓）

約50年前ですが、市が中央線（幅16m・往復4車線・細い歩道＝当初計画）を拡幅する際に、やはり「静かな住宅地に幅の広い道路を通す」と沿道住民の猛反対にあいました。

この時、市は幅員構成を見直し（幅16m・往復2車線・広い歩道（自転車レーン＋歩道）街路樹帯＝現行＝全国的なモデル道路）、住民を「やむなし」との合意へ導きました。また整備に際しては短期間に一気に通す（工事する）のではなく、可

周辺の交通状況がどのように変化するかを見極めるため、令和2年9月に当該路線を取り下げたものです。

いただいたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。

能な区間の拡幅を繰り返し段階的に整備し数年間かけて全線を完成させました。  
市による住民意向を踏まえた巧みな対応が、教訓的だったといえるでしょう。

#### 【提案】

こうしたケースではいったん退いて（白紙に戻して）、改めて地元とともに市民の声を広く聞いて新旧都心を結ぶ必要性を実証し、全市民的なコンセンサスを形成することが大切でしょう。その上で、新旧都心を結ぶ「新幹線道路」案を複数つくり、再び地元及び全市民の議論により妥当な案に絞り込むのがいいと思われます。

《新旧都心を結ぶ「新幹線道路」の複数案の例》

- ①箕面今宮線の拡幅案
- ②箕面池田線と萱野東西線との直結案（先に提示・いったんは撤回した案）
- ③②案の地下道路案（少し南へ迂回すると、公共用地など施設用地が比較的多く（駅前第2駐車場・箕面保育園・芦原公園・蓮池埋め立て地・なか幼稚園・箕面団地・唐池公園・二中・浄水場等）、つまり補償住宅数が少なくなり、実現性が高まります。地表道路案。参照：別添空中写真）
- ④②の地下道路案

なお、現時点では間にあわないので具体ルートは示せないでしょうが、少なくとも両都心を、今後、検討する都市計画道路（幹線道路）でつなぐのと模式的な予定線（破線など）を示すのが妥当と思います。

#### 2. 「田村橋通り線」の都市計画決定廃止と市西部での新「南北幹線道路」

#### 【意見】

○「田村橋通り線」は、大部分が静かな住宅地（中央線付近の沿道地域及び田村橋通り北部区間は、市の都市景観形成地区等）の中に国道並みの幅20m（中央線以南）の道路を通すということで、かなり違和感のある道路計画で今まで機会あるごとに議論されてきました。

今回、市から初めてその幅の減少案（16m、中央線以南）が提案され、一步前進といえます。しかし、違和感の解消にはほど遠い印象です。

○ まず、道路幅員です。

当初にどういう理由で20mが設定(計画)されたかをさぐるべきでしょう。推定では、当時はまだ鉄道駅前のみが商業センターだった時代で、モータリゼーションに対応して市内各地に商業センターが分散立地する現況を見通せなかったと思われる。当時、市内で1~2位の商業繁栄地(1位?)だった桜井駅前の将来を過大評価し、そのシンボルなどとして20m道路を計画したとみられます。今となっては、明らかな時代錯誤の道路計画で、根本的に見直すべきでしょう。

問題は、現在及び将来の交通量(自動車・自転車・徒歩)に照らして「16m」は妥当かどうかです。エビデンスに基づく説明が望まれます。また「田村通り線」はかなりの急坂区間があり、歩道に接してへたに幅の広い「自転車歩行レーン」を設けるとかえって危なくはないでしょうか。その「レーン」を必要とするだけの自転車通行量が、あるでしょうか。

現状では、自転車・自動車の多くが、すぐ西側を並行し坂も緩やかな「紅葉橋通り線」を利用しています。

つまり、今回の中央線以南「16m」案は、それほどの根拠もない現行の「20m」案に引っ張られて設定された印象です。

○「田村橋通り線」の2つ目の問題点は、広域幹線の国道171号まで抜けていない計画だということです。今のモータリゼーション時代に対応できていない道路計画といえるでしょう。

○3つ目の問題点は、沿道景観の保全です。「田村橋通り線」の大半は(南小以北)は、戦前からの郊外住宅の名残りとしての良質な景観や環境の通り(道路)・沿道として評価されてきています。

いくら景観面で行政指導などが行われてたとしても、よほどの保全対策をしない限り新たな拡幅道路を通せば、その歴史に生まれた良さ・情緒などは失われるのではないのでしょうか。

○4つ目は、市西部の南北幹線3本のうち、「田村橋通り線」が西に片寄っている点です。瀬川新稲線—田村橋通り線の間が400mに対して、大阪箕面線(豊中亀岡線)—田村橋通り線の間は1,100mです。もう少し東寄りに南北幹線を通すのがいいと思われます。

#### 【提案】

○ 現行の「田村橋通り線」計画は明らかに時代

錯誤で、現状における必要性も低いものでしょう。

この際、都市計画道路自体を廃止してはどうでしょうか。その上で、非常に狭い桜井駅～南小区間については、一般道として拡幅します。問題解決は、こちらの方が早いでしょう。もし、「田村橋通り線」計画を残すのであれば、何らかの形で若葉幼稚園横の一番通り～国道 171 号区間（踏切を含む）の拡張計画が必要と思われます。

○ 「田村橋通り線」廃止に伴い、大阪箕面線―田村橋通り線間の適当な場所に、新たな「南北幹線道路」計画を設けるのがいいと思われます。

### 3. 2つの部分的な問題

3-1 桜井石橋線（瀬川新稲線まで）のルート是生  
○ 桜井石橋線が瀬川新稲線でストップするのはやむを得ませんが、その場合、その紅葉通りからのルートは西国街道（桜井一番通り）に沿ってまっすぐに西進させるのが自然な形状になり、適切と思われます。

3-2 につきましては「エリア 4 川合山之口線」に記載しております。

## 4. 的確で信頼できる都市計画道路体系づくりへ

### （意見）

以上を総合的に考慮すると、現時点で全市的な都市計画道路体系を固めてしまうことは得策ではないようです。

「新旧都心の連携幹線道路」という目玉を欠き、「田村橋通り線」を実現性のないまま残す（桜井駅前の狭い道路を拡幅できず、西部の「新南北幹線道路」も堤示できない）など、大きな宿題を抱えることとなります。

### （提案）

ご苦労さまですが、もう一度、振り出しに戻り、あらためて全体的な検討を行うのが望ましいのではでしょうか。

その際は、冒頭で示した《ツイン・シティ》の都市軸形成による都市発展のあり方などを含めて検討するのが望ましいと思います。（本来はこのあたりの構想を示すべきだった「第五次箕面市総



<p>合計画」が、将来の都市構造などについてほとんど触れておらず、その使命を果たしていない。)やむを得ず固める場合は、あくまで暫定案であることを示し、引き続き全市的な都市計画道路体系の検討を続けると説明するのがよいと思われます。よろしくお願いします。</p> <p>※必要なら、直接にお伺いして説明させていただきます</p>	
--	--