

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3:(仮称)石丸粟生外院線、皿池公園の区域変更

[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	<p>(仮称)石丸栗生外院線について提言する。この計画道路は必要であると思う。現状の道路許容を見てみると、山麓線はパンク寸前の状態であり、国文4号線の計画や、彩都の開発での人口増加に伴う交通量増加に山麓線一本では持たない。そこへ地下鉄延伸での終着駅になる「箕面萱野駅」が出来ると身動きが取れない状態になるのは目に見えている。</p> <p>解決策の一つとして、不本意ではあるが、栗生外院地区を通る(仮称)石丸栗生外院線を今のうちに計画して買収することを提言する。撤回になった箕面地区の道路新設のように殆どが住宅街でないし、一部の住宅に迷惑がかかるが本腰を入れての用地買収を至急するのが得策の市政策と思える。16m幅でも将来は渋滞が起こるのではないかと、とも考えられる重要な幹線道路になる。</p> <p>与党・野党の駆け引きをしている場合ではなく、市議一団になって、どのようにして国からの資金を手に入れるか考え、まだ時間があるのではなく、もう時間がないとの切羽詰まった前向きな心境で市の行政に取り組んでほしい。</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国の交付金を活用し、取り組んでいきます。</p>
2	<p>④⑥について</p> <p>賛成。彩都の住民増と彼等の車利用により、山麓線は渋滞が多発している。この計画どおり道路を新設または拡幅してほしい。さらに④⑥の道は、第二総合運動場の東に道路を作り国道171につないで欲しい。</p>	<p>ご意見確認しました。</p> <p>現在、山麓線の帝釈寺北交差点と国道171号の勝尾寺口交差点をつなぐ道路が存在します。</p>
3	<p>土地所有者や居住者の立ち退きや移転等、当該地権者等の声に耳を傾け、十分な補償に誠意をもってあたることを前提に消極的賛成とします。</p> <p>皿池公園西側の想定される道路拡張エリアに立ちそびえる桜やクスノキなどの樹木伐採にも心痛む思いでいっぱいです。</p> <p>国文4号線計画時点で山麓線、国道171号線への混雑が想定されたにもかかわらず、対応策を練るわけでもなく放置したことが今日の事態を招いているものと考えます。公共交通を軸としたまちづくりとして北急延伸に絡んだ道路整備計画が進められようとしています。すべての市民が大規模な財政負担を伴うような新規の道路整備を望んでいるわけではないと思います。市内東西移動の利便性向上、新駅へのアクセス等となっているが、地権者の反発や移転</p>	<p>本路線は、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線間をつなぎ、歩道と自転車道も併せて整備する計画路線となっています。これにより、歩行者や自転車が安全に通行できるように歩道や自転車道の空間を確保するとともに、山麓線や国道171号のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させるものです。</p> <p>本路線が整備されることで、計画路線周辺において、通行の安全性が高まるとともに、中部地域や東部地域にお住まいの昔から箕面に定住している世帯や、今後長く定住する予定の世帯の方が箕面萱野駅周辺の施設等を利用しやすくなり、地域間の交流を促す等のメリットがあると考えています。</p> <p>補償内容については、公共事業の補償基</p>

	<p>(移設)、長期にわたる多額な財政負担を強いてまで強行する必要があるのか考えてしまいます。</p>	<p>準に基づき決めていくことになりますが、十分な話し合いを行い協議を進めることが前提であると考えています。</p>
<p>4</p>	<p>(仮称)石丸栗生外院線について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既に報告させていただいていますが栗生外院自治会で意向調査をした結果、国文都市4号線が開通すれば当然交通量も増え、安全対策上からも本路線は必要との理解をする人がいる反面、既存建物を取り壊すような計画には承服できない等絶対反対、見直しの声が多くあることを踏まえていただきたいと思います。 ・私は必要な路線と理解したうえで次の点について提言しておくものである。 <p>①パブリックコメント資料19及び32ページのNo34から42地点は1m前後の盛り土をするとのことであるが既存道路との高低差が気になる場所である。</p> <p>②新池については防災面、灌漑用水面等について関係者等と十分に協議願いたい。</p> <p>③お地蔵さんの移転には十分配慮願いたい。</p> <p>④聚楽館の進入路、駐車場を含め建物全体に影響するので十分に配慮願いたい。</p> <p>⑤農業を継続したい人がいる一方で土地の有効活用を考え、本路線周辺地域の土地区画整理の意見もあるので他地域の地権者も含め関係者として協議する場を検討してもらいたい。</p>	<p>池の水量を確保する対策については、営農に影響が出ないように、関係者の方々と十分な話し合いを行い対策を検討します。</p> <p>都市計画道路の事業実施の段階で、地域の方々と十分な話し合いを行い対応方法を検討します。</p> <p>また、土地区画整理事業に関する協議については、地元からご要望があれば、市としても場の設定など支援をしていきます。</p>
<p>5</p>	<p>私は今回計画変更されたエリア3の道路にこのままでは建物がかかります。その建物の収益で生活しており、その収入源である建物を奪われると生活ができなくなります。建物にかかる件数はかなり素案上では少なく道路計画されておられますが、建物に対する補償枠はこれまでどおりでお考えなのでしょうか。</p> <p>また必ず都市計画道路としての計画でないといけないのでしょうか。その他の方法(土地収用法の適用がないもの)で計画は出来ないのでは</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> <p>都市計画道路は都市の骨格を形成する重要な都市施設であり、人口が集中する都市部において、住民が快適、安全に生活するために、なくてはならない社会資本であり、住民全体の利</p>

	<p>しょうか。接続するためだけの目的道路であるため、反対です。</p>	<p>益のため、公共の福祉の限度において整備していくものです。</p> <p>本素案は、道路、交通に係る本市の上位計画で示されている、あるべき公共交通ネットワークの考え方にに基づき、公共交通を軸としたまちづくりを実現する趣旨のもと作成しており、本路線については、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線間をつなぎ、歩道と自転車道も併せて整備する計画路線となっています。</p> <p>これにより、歩行者や自転車が安全に通行できるように歩道や自転車道の空間を確保するとともに、山麓線や国道171号のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させるものです。</p>
6	<p>石丸栗生外院線について、道路予定の場所に事業用の賃貸物件があるが、移転して同等の物件を確保してくれるのか。</p> <p>道をつくります、どいてください、お金は払います、で済ませるのか。収入が減る分はどうしてくれるのか。</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>
7	<p>①この度の計画により道路となる農地に関して個人へ課税されることとなる税への税制上の補償や負担は市としてどのように行う計画なのか具体的に明示していただきたい。（現在相続猶予を受けている農地はどうなるのか生産緑地指定を受けている農地はどうなるのか等。）</p> <p>②この度の計画で道路が通ることにより分断・削減され、農作が困難となると思われる土地に関して市はどのような対策や補償を計画されているのか具体的に明示いただきたい。（農地に必要となる農業用水路や通路を行政側で新設するのか、予定地となった田畑を全面買い取ってもらうことは可能なのか等）</p>	<p>土地の状況や納税猶予の税目、残地面積等により適用される制度が変わる場合がありますので、詳細な内容については事業実施段階で個別に対応させていただきます。</p> <p>残地については、著しく利用価値が減少し、従来の利用目的に供することも処分することも困難と認められるなどの場合には、市が買い取ることもあります。その他にも近隣の土地と交換となる場合等ありますが、実際の補償についてはそれぞれの土地の状況によって内容が異なるため、都市計画決定後、事業計画を定め、都市計画事業の大阪府の認可を受け、測量等の事業着手後、個別に対応させていただきます。</p>

8	<p>粟生新池を小さくした場合、水田用水の十分な確保が困難となる年（日照り続き等により）の対策はあるのか。</p> <p>国文4号線付近から新水路をつなげると説明があったが、水源がなければ水路だけ作っても無意味である。</p> <p>奥戸池から直で水を補充できる専用の水路の検討を望む。（私案です）</p> <p>工事期間中の稲作用水はどうなるのか。稲作を中止させて、補償あればよいという問題ではない。また、汚水の水田への流入は稲の育成に悪影響がある。さらに休耕すれば翌年の稲作にも大きな影響がある。</p>	<p>池の水量を確保する対策については、営農に影響が出ないよう、関係者の方々と十分な話し合いを行い、対策を検討します。</p> <p>工事期間中の利水については、極力影響のないよう、事業実施段階に個別に対応させていただきます。</p>
9	<p>石丸粟生外院線について、稲作をしている。農地の真ん中を道が通る、もはや残された土地では稲作は困難である。同じ面積の農地をすぐ近くで確保してくれるのか。</p> <p>長年つくって、また、大切な土である。新しい農地で0から土づくりを始めるというのか。ただ、代替地を提供すれば良いものではない。もし、自分がその立場になったらどう思うのか。市民に寄り添えないからトラブルになる。</p> <p>「16m+両側30cmの側溝の計画である」と聞いたが、本当に16.6mだけですか。後出しじゃんけんは市がすることではない。多くの市民の利便性のために、少数の同じ市民が涙を流すのは不公平である。</p> <p>渋滞の発生を防ぐためなら、彩都トンネルから新御堂筋に山間を通して直結する道路を早急につくるべきである。これ以上農地を減らすと災害に弱いまちとなるであろう。</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> <p>道路の幅員については、道路構造令等に基づき計画しており、現在想定している交通量においては、現計画の16mの幅員が必要となります。</p> <p>国文都市4号線については、すでに都市計画決定をし、事業を進めているところであり、彩都トンネルから新御堂筋に山間を通して直結するルートに変更する予定はございません。</p>
10	<p>①土地が2つに分割されるのは嫌②土地の用途基準緩和③電気、水道などこれからの農業をしやすくする設備④特に道路については反対ではないが⑤田んぼを作る時の水の搬入路はどうなるのか</p>	<p>市街化区域の幹線道路の沿道の用途地域については、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て決定します。</p> <p>営農に影響が出ないよう、関係者の方々と十分な話し合いを行い、対策を検討します。</p>

<p>11</p>	<p>現在の計画に反対です。今回計画されているエリア3の計画道路についても、エリア2計画道路同様に「一時中断」いただきたい。地元住人にも計画されている道路に対して詳しく周知、説明ができていないため。</p> <p>また地元限定の説明会ぐらいするべき。(地元の役員に対してだけではなく。)</p> <p>この村を分断する16m道路は危険。仮に道路を計画決定されたとしても、居住している住人に対して、そこに住み続けるか、安全な地に引っ越すか等の選択させる時間を何十年かは確保さすべき。(※建物の老朽化を待つ、土地や建物を売却するなどの猶予が必要。)</p> <p>箕面市としてこんなハイペースで計画から決定をされたいなら、粟生外院の村の下だけをトンネルにして計画いただけましたら幸いです。粟生外院周辺の住民は現在ある道路を利用し、彩都方面の方々は通過するだけのトンネル利用。地域住民には危なくないし、騒音もうるさくないし合理的ではないでしょうか。ここの計画道路では新駅に行くか、今宮に出るかだけで、他どこにも出れない計画道路になっていますので。</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込み、令和元年度のパブリックコメントにおい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。なお、今回の計画案についての説明会は、4月1日から4月6日の間に5回実施しており、当該エリアの近辺ですと四中開放教室やみのお市民活動センターで実施しています。それに係る周知ももみじだより及び自治会向けの回覧で3月と4月に実施しています。</p> <p>また、本路線は、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線間をつなぎ、歩道と自転車道も併せて整備する計画路線となっています。これにより、歩行者や自転車が安全に通行できるように歩道や自転車道の空間を確保するとともに、山麓線や国道171号のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させるものです。</p> <p>本路線が整備されることで、計画路線周辺において、通行の安全性が高まるとともに、中部地域や東部地域にお住まいの昔から箕面に定住している世帯や、今後長く定住する予定の世帯の方が箕面萱野駅周辺の施設等を利用しやすくなり、地域間の交流を促す等のメリットがあると考えています。</p> <p>ご提案いただいた粟生外院の下をトンネルで路線を通す案については、事業費の増大や施工期間の長期化が想定され、また、ルート上の土地に対し、地上権の設定等も必要となることから、合理的なルート案ではないと考えます。</p>
<p>12</p>	<p>私はエリア3に今回計画変更された道路(あくまでも素案でしょうが)に、このままでは建物がかかります。過去にも都市計画道路で移転を余儀なくされました。現在箕面市で計画決定されている計画道路のほとんどが数十年前から(※60年も経過している箇所もある)計画されていると思いますが、そちらから優先して進めて頂けませんでしょうか。</p> <p>また、進みにくい箇所は今回の計画変更で計画幅員を狭めるなど変更点もあるようです</p>	<p>本路線は令和5年度の開業を目指す北大阪急行線の新駅への東部からのアクセスに直結する路線であり、公共交通ネットワークを構築し、歩道と自転車道も併せて整備するため、自転車や歩行者が安全にアクセスする上でも必要なものと考えており、現在整備に着手している路線に次いで整備が急務となっている路線です。</p> <p>また、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</p>

	<p>し。今回新たにエリア3に道路を計画されたいとのことですが、このエリア3の計画位置も含め、もう少しゆっくり進めて頂きたい。建物の老朽化も必ずきますので、計画決定は先にして頂きたい。国文4号線のように、周囲の土地と、道路との高低差が発生する道路ではないので、急を要することではない。いつでも計画しやすい。</p> <p>また、今回計画されたい道路の大半が「市街化調整区域」内に該当しているため、計画決定を発令しなくても、建物の建築ももとより制限されている区域のためリスクはありませんし。また、なぜ今コロナ禍の真っ最中で計画を急いでいるのでしょうか。計画倒れや、計画ミスなどはもうあり得ません。これから先々、市にとっても住民にとっても大事な大事な決定事項です。既存道路との接続の位置と大幅な高低差が発生するなどの変更等は必須項目です。計画の延期や、パブリックコメント期間を延長し、市から住民への説明方法も含め、もうそろそろ改善を求めます。いつまでもこんなやり方では住民は納得できません。特に私の人生の中で2回目の移転になる出来事は望んでいない。</p>	<p>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> <p>また、既存道路等と高低差が発生する場合は、事業実施の段階で、地域の方々と十分な話し合いを行い対応方法を検討します。</p>
13	<p>計画されているエリア3の道路について、白紙撤回して下さい。または、エリア2の計画と同様に「検討を一時中断」してください。地元住民にも詳しく目周知できていないため。</p> <p>昨年から現在もまだコロナ禍の中で、どんどん一方的に進めているように感じます。このような状況下でこのスピード感が怖く感じます。市としては、これまでの資料送付等の説明が十分とお考えなのでしょうか。わかりやすく地域住民に伝えることが大事だと思う。</p> <p>とにかく交通量が増え、スピードも出す車が多くなり、危険。信号もあるのかないのか。現在ある道路からその道路に進入するには、場所がカーブのところだし危なそう。</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> <p>都市計画道路の事業実施の段階で、地域の方々と十分な話し合いを行い、交差点の安全性については公安委員会（警察）とも協議しながら、対応方法を検討します。</p>
14	<p>今回の（仮称）石丸粟生外院線の変更素案について反対いたします。当方は計画されている（素案）に建物等がかかっています。協議の軽</p>	

<p>減、総事業費の軽減、実効性の高い計画道路（なるべく道路が建物にかからないように）という事業計画で考えておられることはこの素案を見れば一目瞭然です。</p> <p>少しでも話を聞いて頂き、調整等の話でも聞いていただくことはできませんでしょうか。このクラスの道路となれば、粟生外院の村では騒音や事故、横断等様々なリスクを将来にわたり抱えていきます。ただただここを通過して行く方々には良いことだけでしょうが……。勝尾寺口からこの素案計画道路への接続も鋭角すぎます。南からの接続交差点、西からの接続交差点の「外院橋」での見通しもかなり悪くなります。外院橋接続交差点部では計画予定の道路が、大人の目線の位置まで盛り上がり、既存の道路からの進入は危なすぎると思います。</p> <p>特に高齢化が進む中、バリアフリー化が社会通念上の計画であるが、これだけの高低差ができてしまうと、ここ粟生外院の住人も高齢者が多く、デメリットのほうが多いと思います。</p> <p>つきましては、双方ともに書類送付というやり方ではなく、メリット・デメリットも含めもう少し高齢者の方々にも分かりやすく説明頂きたい。郵送されてきた素案では高低差の発生度合いなど理解できていない方がかなり多いと思われま。どうせ計画するのであれば、協議の軽減、総事業費の軽減、実効性の高い計画中心ではなく、もう少し良くなるよう、もう少し地元を傾けて頂きたいと思うのは当方だけではないと思います。</p> <p>今の緊急事態が早く落ち着き、粟生外院の住民に再度説明機会が早く来ることを望みます。またその日が到来するまで、パブリックコメント、アンケート、メール、その他書類等だけで計画を進めないで頂きたい。粟生外院の地域で生活されている方々への配慮としても最低限お願い申し上げます。</p>	<p>都市計画道路の事業実施の段階で、地域の方々と十分な話し合いを行い、交通量の増加や現道との取り付け、視認性の確保、高低差についても交通管理者等と十分に協議してまいります。</p> <p>本都市計画素案の目的でもある公共交通を軸としたまちづくりの実現は、少子高齢化社会に対しても対応できるものであると考えています。</p> <p>今回のパブリックコメントにおいては、本都市計画道路の路線にある地権者等へ直接資料を郵送しており、通常のパブリックコメントに比べると手厚く周知を行っています。説明会についても、コロナウイルス感染症の状況を鑑み開催の可否を検討しましたが、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、説明会も開催することとしました。</p> <p>その他、自治会への回覧、もみじだよりへの案の掲載も2か月に渡り実施しています。</p> <p>また、都市計画道路の事業実施の段階で、地域の方々と十分な話し合いを行い、対応方法を検討します。</p>
<p>15 現在の計画では、賛成できず、反対。予定されたい道路にかかる方々、また隣接する方々には、前回送付された（素案）34ページ中、15ページ以降の書類が理解されていない方が多い。パース等を用いて分かりやすく伝えることが必要である。将来のために計画される分には結構ですが、様々な部分にまだ変更が必要である。</p>	<p>現在は計画段階であり、それぞれの土地の測量や詳細設計も実施していませんので、パース等はありません。縦断図や横断図はあくまでも参考資料です。</p> <p>事業実施の段階では測量や河川に与える影響等を調査したうえで、詳細な道路構造についてお示しします。</p>

<p>16</p>	<p>①本都市計画道路と周辺の農地保全について 本都市計画道路が通る第二グラウンド周辺には市街化調整区域が広がっている。現状、この市街化調整区域は水田として耕作されてる農地もあるが、遊休農地として放置されている農地、資材置き場や駐車場として利用されている土地も多く存在している。</p> <p>特に、資材置き場への大型車両が第四中学校の通学路への影響など課題も多い。今後、農業従事者の世代交代が進む中で都市計画道路が整備されるとその沿道は農地としてよりますます資材置き場や駐車場に変わっていき、周辺環境はされに悪化することは容易に想像できる。</p> <p>このため、将来的な都市計画道路の整備に際しては、土地区画整理事業により市街化区域に編入し営農意欲のある土地所有者は集合農地区へ、その他の土地所有者は住宅街区へ集約し、良好な住環境と都市農地の保全に務めることを検討する必要がある。</p> <p>北大阪急行線延伸により、萱野駅に近く利便性のよいこの区域の将来を見据えたまちづくり無しに都市計画道路のみの整備は無秩序な乱開発を招くことから避けるべきであり、土地所有者の合意形成の下で区画整理事業を進めるなど、現時点での都市計画道路の整備とまちづくりの考えはどうか。</p>	<p>当該路線が通るエリアについては、ご指摘のとおり北大阪急行線の延伸により新設される箕面萱野駅から近接した場所であり、市街化調整区域が広がっているエリアとなります。</p> <p>まちづくりについては、必要に応じて地権者等と検討してまいります。</p>
<p>17</p>	<p>都市計画予定道路について思うこと この度上記の件 主に萱野東西線～国文都市4号線間に16メートルもの道路が計画され、その道路に関係する個々の住民は協力せよとの通知にまず、何を根拠にこの場所に目をつけられたのだろうかということです。</p> <p>開発に携わってこられる皆さんには今更の質問と思われるかもしれませんが、未来に繋げて市民のためになるだろうと想ってのことから取り掛かれたのですか。どのようなメリットがありますか。デメリットも考えた上でメリットのほうが多いからなのではないでしょうか。確かに整頓されすっきりした美しい箕面市になるかもしれません。交通の便も千里北急行が来てよくなるでしょう。便利さ、美しさ、に重きをおくのがはて？さて？本当に市民の事を思っているのでしょうか。市民税の取り立ても開発に伴い市民の負担につながり、現に社会は子供の貧困者が6人に1人いると言われる今それぞれ家計が苦しい人達が多いということをご存じの上での事業</p>	<p>本路線は、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線間をつなぎ、歩道と自転車道も併せて整備する計画路線となっています。これにより、歩行者や自転車が安全に通行できるように歩道や自転車道の空間を確保するとともに、山麓線や国道171号のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させるものです。</p> <p>本路線が整備されることで、計画路線周辺において、通行の安全性が高まるとともに、中部地域や東部地域にお住まいの昔から箕面に定住している世帯や、今後長く定住する予定の世帯の方が箕面萱野駅周辺の施設等を利用しやすくなり、地域間の交流を促す等のメリットがあると考えています。</p>

でしょうか。

賢明な諸先生方の展望は、間違いないのでしょうか。一見豊かそうな、開けた美しい箕面市の中に今日明日をどのように暮らしていこうかと思いを悩んでいる人のことを考えての上での、開発事業計画なののでしょうか。皆さんも今は豊かでも明日は分からないのです。現在、豊かな暮らしの人たちは大きな夢を描いて設計図を描いて楽しみながらの会議を毎日されているのでしょうか。もっと底辺に目を向け市民を愛した真実味のある政策に取り組んでほしいです。この事業は1部のエリートクラスの意見が優先されていないかを反省してほしいと思います。

国文都市4号線には反対です。特に僅かしかない私物の土地で一番大切にしている農地になぜ迂回のための広場を必要とするのか。また、みどりのまちづくりとは矛盾しています。長閑な田園を通り菜の花やまた稲穂を眺めながら日ごろの忙しい日々を忘れ、名所の勝尾寺に向かう人々が一変して車天国に押しやられ危険な道路にかかわるといことです。

(仮称)石丸粟生外院線については現在予定されている山麓線より南北に向けての道路は、私宅ワンルーム物件を除き、外院の里 三叉路信号方向へ移動させてくださるようお願いいたします。勝手に生活物件を道路にしないでください。

今は海外留学生ばかりをお預かりしているため、コロナのため来日は、ままならず、3分の1しか入居しておりません。確かに道路になっても良いと思われたのかもしれませんが、小路学生寮として阪大生の学生さんだけをお預かりして57年目になる(第1回入居者、現在78歳の方の故郷)場所です。

両親から引継ぎ当時は食事つき学生寮として取り合いました。生活の糧です。それを地区の代表者だけの意見で大胆にも道路に線引きされたものと恐ろしくさえ思われます。主人は、すでに村の代表者が出て決まったものはもう言っても無駄だと諦めていましたが、こんな大切な大きな事業はその決め方は間違っていることを申し上げたく長々と書かせていただきます。

特に僅か27戸の村で役員は、順番でなされている当地域で、時の役員、及び資産家、知識人の一言が取り上げられたら、本当に恐ろしいものと今更に思った次第です。

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1回目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、令和元年度に実施した2回目のパブリックコメントで新たな都市計画道路網(案)を策定しています。

今回ご提示している素案は、以上のプロセスを踏まえ決まったものであり、地区の特定の方の意見で決まったものではありません。

	<p>つきまして、今後このような個人個人の資産にかかわる大きな事業は軽率に線引きしないでください。今一度お願いします。</p> <p>山麓線より外院の里 3 差路の信号方向に持って行ってください。そして16メートルもの幅を8メートルの幅にしてください。小さな村にそんな広い道路は不要です。空気の良い静かな村を高速で走り抜ける車道を想像するだけで未恐ろしく感じています。</p> <p>以上よろしくお願ひいたします。</p>	<p>今回の都市計画道路の見直しは、北大阪急行線の延伸に伴い「公共交通を軸としたまちづくり」を実現するため、市全体の公共交通ネットワークを見直しており、本路線は前述のとおり、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線間をつなぎ、歩道と自転車道を含めた幅員にすることにより歩行者や自転車が安全に通行できるようにするものです。</p>
18	<p>私は立ち退きを望みません。家は現状のまま、整骨院の継続を強く望みます。今回の自宅の道路拡張案には納得できるものではありません。順番から言って向かい側がカットされてもいいのではと思っています。前回私の自宅のほう協力させています。</p>	<p>本路線は山麓線と国道171号の混雑緩和のための路線で、萱野東西線を東伸し、新家奥線を経由して、国文都市4号線と繋げるものとなっています。具体的なルートについては、道路構造令に基づく所要交差点間隔から新家奥線への接続が可能な区間を絞り込み、接続可能なルートの範囲で、建築物等の立地状況を考慮し、なるべく影響が少ないルートを選定しています。</p>
19	<p>今回計画されている石丸粟生外院線の道路は、計画を延期すべきか、白紙撤回を要望します。地元地域の住人に計画詳細も周知できていないため。また私の父は賃貸業をしており、今回計画されている石丸粟生外院線の道路が、かかってしまえば、賃貸収入が大幅に減り、生活が苦しくなると、今後私の仕事内容も考えなくてはならない状況になりそうです。私にまでも負担がかからないようにしてもらいたいです。反対です。</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新たな都市計画道路網(案)の策定を、今回3回目のパブリックコメントを実施しています。</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> <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</p>

		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。
20	自宅出入口に面している道路が狭いため、これ以上交通量が増すと事故原因になると思います。	都市計画道路の事業実施の段階で、地域の方々と十分な話し合いを行い、交差点の安全性については公安委員会（警察）とも協議しながら、対応方法を検討します。
21	現在、自宅出入口の車両（交通量）がかなり多く、さらに増すと事故原因になりうる。	
22	反対です。家の前の道路がどんなふうになるのか説明もなしに勝手に話を進められても困る。家の前の道路が上がるのか。渋滞になりうるのか、事故の危険が高くなる。下の交差点を曲げてほしい。大きな交差点を家の前につけてほしくない。	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新たな都市計画道路網（案）の策定を、今回3回目のパブリックコメントを実施しています。 都市計画道路の事業実施の段階で、地域の方々と十分な話し合いを行い、交差点の安全性については公安委員会（警察）とも協議しながら、対応方法を検討します。
23	肺が悪い祖父と生活しているので、空気が悪くなるのが心配です。	本路線については自動車道と沿道との間に、歩道2.5mと自転車道2mの整備を想定しており、自動車道から一定の離隔が確保されます。
24	計画道路とは、そもそも利便性、混雑緩和等を踏まえて計画していただきたい。計画されることは自由ですが、前回のルート案AとB以外にもないのでしょうか。 単に彩都～新駅の輸送としてしか見えなく、近隣に住まう住人の利便性や南の勝尾寺口からや、東の外院の里方面からの接続は考えてられない。あくまで、国文4号線と接続するだけでの道路だけなのではないでしょうか。都市計画道路がその役目だけならこの先、数十年後にまた検討すべきことが出てくると思う。現在の計画では反対です。収入源もなくなり、廃業となるため。	本路線は、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線間をつなぎ、歩道と自転車道も併せて整備する計画路線となっています。これにより、歩行者や自転車が安全に通行できるように歩道や自転車道の空間を確保するとともに、山麓線や国道171号のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させるものです。
25	1-1. 現在整備中の萱野東西線、国文都市4号線、芝如意谷線（萱野東西線以南：以下以南と略す）について、事業額とは箕面市が支払う必要なお金ですか。また大雑把な内訳として①2020年度までに既に執行済み額②本年度以降令和R5までに必要な額について教えてください。これらは市道ですか。それとも府道ですか。現時点で、萱野東西線は、道路の形が既にはっきり見えています。国文都市4号線の既設部分から皿池公園までは農地・林などが広がっているようです。	ご意見にある3路線についてはすべて市道で、事業費については事業にかかる総額をお示ししており、実際に事業をする際には、交付金の活用を検討しております。 事業費としては、萱野東西線は2020年度までに約7割ほどを執行しております。 国文都市4号線については、現在までに執行した額はございません。 芝如意谷線は2020年度までに約6割ほどを執行しております。

<p>芝如意谷線（以南）は鍋田川の橋は姿を見せ、曲がり池の埋め立てが進捗中で道の姿が見えてきています。</p> <p>1-2. 大阪北急行の延伸工事費が総工費で 224 億円（650 億から 874 億へ）、市分担分で 112 億円以上増加になると聞き及んでいます。現在整備中の 3 路線の事業費への影響はないのでしょうか。</p> <p>概算事業費（各約 25 億、約 18 億、約 22 億）からの増減はありませんか。</p> <p>1-3. 将来交通量及び混雑度については、2030 年度の予想として出されております。今回紹介されたすべての都市計画道路が出来たとしての予想のようです。整備中の上記 3 路線以外は、R6（2024 年）以降に着手時期を検討（時期未定）と整備の考え方にはあります。3 路線が整備された時点での将来交通量・混雑度予想は当然あるかと思いますが、公開していただけますか。公開できない理由があるのでしょうか。</p> <p>1-4. 箕面萱野駅や箕面阪大前駅でしたか、それらが開業し、整備中の 3 路線が完成した時点では、その道を公共交通機関（バス）が通る予定はあるのでしょうか。これら 3 道路近辺には今のところ人家が沢山には無いように思えます。</p> <p>1-5. 今回追加を予定している都市計画道路の仮称石丸粟生外院線は国文都市 4 号線に接続するようですが、これは府道 4 号線になりますか。</p> <p>2-5. 仮称石丸粟生外院線と芝如意谷線（萱野東西線以北）については、「北急の新駅、箕面萱野駅へのアクセス道路等について着手時期を検討（時期未定）：R6 以降」では、時期を失することにならないよう、事業費が膨らまないような前対応を祈ります。</p>	<p>北大阪急行線の延伸については、別の事業になりますので影響はございません。概算事業費については、整備時における社会情勢の変化等は考慮していないため、あくまでも現時点での目安をお示ししているものです。</p> <p>本素案は、北大阪急行線の延伸に伴い、道路、交通に係る本市の上位計画で示されている、あるべき公共交通ネットワークの考え方にに基づき、公共交通を軸としたまちづくりを実現する趣旨のもと作成しており、個別の路線についての整備効果を見るものではなく、市域全体の交通の流れを見るものです。よって、3 路線のみが整備された時点での将来交通量や混雑度は算出しておりません。</p> <p>ご意見の 3 路線をバスが通るかどうかにについては、他室で実施したパブリックコメントでのルート案において、3 路線を通過するルート案をお示ししておりますが、詳細については今後検討してまいります。</p> <p>石丸粟生外院線は市が計画する道路ですので、府道ではなく、市道になる予定です。</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国の交付金を活用し、取り組んでいきます。</p>
--	--