

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4:(仮称)川合山之口線、山麓線の区域変更

### [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) 37件(1,165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	今回の新たな路線は山麓線の行き止まりを解消するものであり、期待しています。	ご意見確認しました。 茨木能勢線の混雑度が高い要因のひとつとして、山麓線の東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続することが挙げられます。本路線を整備することで、山麓線の行き止まりが解消されるため、混雑度は低下するものと考えています。
2	山麓線が箕面茨木丘陵線まで直接延伸することで東部地域の活性化につながると思います。	
3	山麓線が行き止まりで渋滞が発生している。山麓線をそのまま延伸してほしい。	
4	粟生間谷交差点付近では、朝の通学時間帯に児童による歩行者の対流が発生しています。茨木能勢線の渋滞を解消し、児童が安全に通行できるように（仮称）川合山之口線を整備してほしい。	ご意見確認しました。 ご意見のとおり、山麓線から小野原中村線を経由してクランク形状で茨木能勢線に接続している現在の形状では、粟生間谷交差点に通学児童が集中し、大変危険な状態となっています。本路線を整備することで、児童の通学路が増え、交通量も分散されるため、通学児童への危険性が減少します。
5	茨木能勢線の交差点には、通学時に児童があふれていて大変危険です。新しい川合山之口線に期待します。	
6	茨木能勢線は幅員が狭いにもかかわらず、東西を結ぶ主要な道路のため交通量が多く、小中学校へ通学する生徒が危険にさらされているため、（仮称）川合山之口線を整備することは上記観点からも望ましい。 （仮称）川合山之口線へ工事車両や物流車両を誘導し、茨木能勢線の通行を禁止してほしい。 （仮称）川合山之口線を南北に横断するところには第六中学へ通学する生徒が安全に横断できる施設の設置が望ましい。	
7	茨木能勢線は幅員が狭く、歩道が設置されていない区間もあります。歩行者、自転車、大型車の通行も多い、粟生間谷交差点（三叉路）の歩車分離信号等、様々な要因が重なり、渋滞が発生しています。 （仮称）川合山之口線が整備されれば、車、歩行者、自転車が分散することによって、茨木能勢線での通行もしやくすくなり、渋滞も解消されると思います。	
8	茨木能勢線について、（仮称）川合山之口線が整備され、通行できるとこれまで歩行者や自転車は幅員が狭くて歩道が整備されていない茨木能勢線を通っていたが、安全確保に効果がある。 山麓線の交通渋滞の解消になる。	
9	茨木能勢線は幅員が狭く、歩道の整備も低いいため、歩行者や自転車にとって危険です。そのためには早めに川合山之口線を整備していただきたい。	
10	（仮称）川合山之口線の整備により、茨木能勢線の交通量が減少し、歩行者や自転車の安全確保に効果がある。	

<p>11</p>	<p>先づ最初に、4月6日の説明会に参加させて頂き、19時～20時の1時間で退席させて頂きましたが、残念ながら、地権者の反対集会の様で大変残念な限りでした。未だに先祖代々の土地を・・・と長時間質問やら文句やら解らないことを申し立ていまして、将来のことは考えていない発言にはうんざりでした。</p> <p>本論に戻りますが、私は将来を見据えた計画をお願いしたいと思います。人口減少だから道路は不要、幅は狭くて良いとの意見には反対です。将来、高齢者が増えると、新しい交通手段も変わり、高齢者でも自分で行きたい所に自分で行く！！環境にやさしい、自転車等の見直しにより、皆が快適に生活出来る道路整備を進めるべきです。現状は歩行者、自転車や超低速走行車（シェアカー、電動車イス）はヒヤヒヤしながら狭い道路を通行している訳ですから、歩道、自転車道、車道と区分した道路整備を一度には予算的に無理でも、長期的にコツコツと推進すれば達成出来ると思います。</p> <p>その意味に於いては、都市道路の推進には大賛成です。府道かもしれませんが、彩都トンネル経由の道路も西田橋～トンネル間も変な経路で、しかもヘアピンカーブを有し、ヘアピンカーブの曲線も事故の生ずる曲線で恥さらしの状況ですが、この様なことにならない道路整備を望みます。</p>	<p>ご意見確認しました。</p> <p>茨木能勢線の課題のひとつとして、歩道の整備率が低いと、自転車や歩行者の安全性が十分に確保できていないことがあります。川合山之口線に自転車道と歩道を整備することで、自転車と歩行者の安全性は向上します。</p> <p>また、ご意見のとおり今回の検討は、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。</p>
<p>12</p>	<p>⑤について</p> <p>賛成。また彩都の茨木方面への道路が未開通のため、車が箕面に来ている。茨木側の開通を働きかけて欲しい。</p> <p>パブリックコメントは賛成者はあまり送らないで、反対者が送る。その結果前市長の最後に発表だけして、パブリックコメントで反対多数で箕面、萱野間の道路が中止になっていたが、もう一度計画を復活させるべきだ。今の箕面駅白島間の道路は狭すぎだし、山麓線も坂とカーブが厳しい。パブリックコメントで意見を聞くのは大事だが、そこで反対の声だけ聞くのも結局公共の利益にならない。そこまで聞きたければ住民投票を実施して決めれば良い。</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>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>13</p>	<p>(仮称)川合山之口線について</p> <p>①小野原中村線と並行するスイミングスクール～小野原中村線に接続するルートと川合山之口線の交差部分は、平面交差するのか跨ぐような形になるのか。</p> <p>②もし、平面交差でスイミングスクールの方から新ルートに進入することが可能となるなら、間谷住宅居住者が利用されると予想され、スイミングスクール付近の交差点はスイミングスクール利用者の車両と合わせて、今以上に混雑するのではないか。</p> <p>③新型コロナウイルスの影響で地権者等への説明会が開催できなかったことは理解できるが、立ち退き予定地の居住者に対して事前説明が必要でなかったか。(4/6の説明会では、ある地権者が当初は住居等がかからないと聞いていたのに、素案を見て驚愕したとの話があった)</p> <p>④本計画については、地権者及び周辺住民に対するの説明はもとより、当該区域の自治会長へもパブリックコメント実施の案内だけでなく、計画の詳細についても報告すべきではないか。(地権者等から自治会長に相談があっても、詳細が分からないと対応できない)</p> <p>⑤都市開発に協力すべきことは理解できるが、地権者等にだけ負担をかけるのではなく、地権者等にもメリットとなるような計画を作成していただきたい。</p>	<p>小野原中村線と(仮称)川合山之口線は平面交差を計画しています。</p> <p>新規路線が整備されることで、交通に係る選択肢が増えることになり、ひとつの路線が負担する交通量は分散します。</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)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、新型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。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>地権者の方々含め、みなさまにご理解いただけるよう努めてまいります。</p>
<p>14</p>	<p>エリア4に関わる土地建物の所有者です。都市計画道路等の変更案に関して私個人的には「川合・山之口地区まちづくり」に関連していることもあり条件次第で賛成したいと考えております。計画を進めるにあたって様々な調整が必要だとは思いますが計画道路に関わる予定の土地・建物所有者に対して条件等を含めた交渉を同時並行して進めて頂けないでしょうか。土地・建物の運用に関して検討する時間が少しでも欲しいので是非ご検討をお願いしたいです。</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」等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>

15	<p>エリア4の道路新設に反対します。</p> <p>府道4号茨木能勢線の混雑解消や、自転車や歩行者の安全確保を理由に道路を新設するとのことですが、わざわざ莫大な費用をかけて、たくさんの緑を壊してまで、必要な道路とは感じません。間谷地域に住んでおり、朝昼晩と府道4号を利用しますが、混雑は感じません。歩道の整備率が低いのであれば、今後整備すれば良いのではないのでしょうか。新設道路は、モノレール川合駅の新設も見込んでいるのかもしれませんが、川合駅の必要性も感じません。市民から集めた大切なお金、税金を億単位でこの道路に使うのであれば、市民が本当に必要としているほかのことに使っていただきたいです。</p>	<p>本路線は、山麓線東端の粟生間谷南のT字交差点から茨木箕面丘陵線までつなぐもので、歩道の整備だけでなく茨木市方面との相互交通において茨木能勢線のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させる効果が見込まれます。</p> <p>なお、この計画路線の幅員構成については、歩道に加え自転車が安全に通行できるように自転車道も確保しています。</p>
16	<p>2-1. 仮称川合山之口線について</p> <p>大阪大学外国語学部が新船場に移転した状況下では、府道4号線の歩行者・自転車・バイク等の通行量はかなり減少し、危険度と混雑度はかなり減少するのではないのでしょうか。また、国文都市4号線ができる彩都西方面への交通量は緩和されるのではないのでしょうか。仮称川合山之口線が、茨木箕面丘陵線に接続することで、府道9号線（山麓線）から合流する府道4号線の東行きの流れのどれだけを担えるか疑問です。西行きについては国道171号からの仮称川合山之口線利用は利便性が高そうですが、店舗周辺の渋滞が増加しそうです。</p>	<p>交通量を調査した2019年の段階において、すでに2007年の大阪大学と大阪外国語大学の統合により、通学する学生数が減少していましたが、混雑度は1.25以上を示しております。</p> <p>また、大阪大学の跡地についても今後の活用によっては、一定程度の交通量が発生するものと考えております。</p> <p>なお、2030年度の交通量と混雑度については、国文都市4号線が整備されている前提で算出しております。</p>
17	<p>整備効果として、山麓線合流地点、茨木能勢線の混雑度緩和の効果が期待できるとなっているが、地元で別途進められている川合・山之口地区のまちづくり運動（区画整理事業）、モノレール新駅建設支援を主眼にした道路整備計画ではないのか。今日まで歴代市長から引き継がれてきた調整区域内の農地保全政策を後継者不足等により増えている遊休農地等への打開策として農地保全をやめ、一挙に市街化へと政策転換を推し進めようとするものではないのか。</p> <p>緑豊かな自然環境、季節により移り変わる田園風景は、本市、とりわけ東部地域住民の貴重な財産であり、それを求めて箕面市東部地域に移り住んでいる住民は少なくない。特にコロナ禍の昨今、今回の対象エリアを散策するウォーキング者等の数は、これまでになく増大しており、この田園風景・自然景観は、他のなにものにも代え難い自然空間であり、開発後の住宅地や商業施設が林立</p>	<p>本路線については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いいため、歩行者、自転車にとって危険な路線となっていることを解消するために都市計画決定しようとするものであり、市街化のための路線ではありません。</p> <p>また、川合・山之口地区のまちづくりについては、令和元年7月に地元発意のもと、川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、地元が主体となって組合施行による土地区画整理事業の検討を行っています。それに対して、市は技術的な支援は行っていますが、主体となってまちづくりを進めているのは、あくまでも地権者の方々です。</p>

	<p>する市街地では創出し得ない地域の財産である。地域の活性化に名を借りた住宅や商業施設などを誘致しようとする同エリアのまちづくり、市街化促進政策には反対です。農業後継者不足や遊休農地への解決策を主眼とする地元川合・山之口地域の市街化調整区域内におけるまちづくり（区画整理）は地権者の総意（合意）で自主的に取り組まれるべきであり、多額の公的資金を投入してまで市街化を推し進めようとする今般の道路整備計画には反対です。茨木能勢線の混雑緩和は問題ではあるが国文4号線の全面開通、（仮称）石丸栗生外院線の開通により渋滞緩和も推察され、まちづくりに名を借りた豊川地域の自然環境破壊、開発優先の道路整備計画には賛同できない。</p>	
18	<p>3-2 川合山之口線の府道茨木能勢線までの延伸 山麓線を東進させる川合山之口線を、モノレールが通る茨木箕面丘陵線をくぐるなどして、府道茨木能勢線までの延伸させるのが適切と思われます。これにより川合山之口線を東進して来た車が、茨木箕面丘陵線（モノレール）の南進ルートに乗れるし、府道への走行も円滑に行われます。</p>	<p>茨木箕面丘陵線については、南北に延びる車道と車道の間にはモノレールの橋脚があるため、川合山之口線を通すことはできません。</p> <p>なお、現行案においても川合山之口線から茨木箕面丘陵線へは、右左折ともに可能な計画となっています。</p>
19	<p>市計画道路（素案）エリア4に反対します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>勝手にルートを図に書いて、それを案に物事を進めているが、ルート案を公表する前に土地・建物所有者への事前相談がないのはオカシイ。皆、自分の所有でない所であれば関係ないので、所有者が反対している所は、前提として道路案から抜くべきである。</li> <li>本件道路の沿線は、介護施設や水泳教室、住宅施設等が多数立地し、社会的弱者（高齢者やお子さん）の方が多数生活されており、本件道路が開通すると交通事故の多発、通過交通の排ガスや騒音等で沿線住民の健康被害が予想されます。</li> <li>「山麓線」延伸のためには数十億円という巨額な市民の血税が必要です。しかし、費用対効果の観点から、「山麓線」の延伸をしても、それに見合う効果はなく、血税の無駄遣いです。</li> <li>「山麓線」は、都市計画道路です。その「山麓線」の東端には、南北に交差する市道「小野原中村線」があります。「山麓線」及び「小野原中村線」の両路線は、同一日、同一番号で都市計画決定されています。（昭和42年1月17日建告示第66号、昭和55年11月25日府告示第1623号、平成19年1月5日府告示第12号）。両路線の最初の都市計画決定は、今から54年前の昭和42年（1967）年前です。当時、「山</li> </ul>	<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、新型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>本路線については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いこと、歩行者、自転車にとって危険な路線となっていることを解消するために都市計画決定しようとするものです。</p>

	<p>麓線」を都市計画決定する際、施行者は、「小野原中村線」の都市計画決定を併せて行うことにより、「小野原中村線」と交差する箇所を終点とする「山麓線」の都市計画決定を行ったのです。そのうえで、「山麓線」及び「小野原中村線」を一体的に事業を進めたのです。</p> <p>・施行者は、「山麓線」及び「小野原中村線」の両路線の整備により、両路線の間の円滑な交通が確保できると判断したからにはほかなりません。決して、山麓線を「東端の行き止まり」の状態、中途半端のまま事業を計画し実施したわけではないのです。</p> <p>そして施行者は、道路用地の提供その他事業への協力を得るため、地元住民に対し、「山麓線」及び「小野原中村線」にかかる都市計画事業は今回の計画決定で完了したことから、府道山麓線はさらに東へ延伸させることはしないと明確に約束していました。地元住民は、その施行者のことばを信頼して、用地提供や事業に協力したのです。そのおかげで、両路線の都市計画事業が完了できたのです。</p> <p>それ以降、今日まで、施行者は、その約束を堅く守ってこられましたので、山麓線の延伸などという話はこの間、一切ありませんでした。</p>	<p>昭和42年の山麓線及び小野原中村線の都市計画決定において、山麓線の延伸はしない旨の約束について、事実関係を確認することはできませんでしたが、山麓線から小野原中村線を経由してクランク形状で茨木能勢線に接続している現在の形状では、茨木能勢線の渋滞に加え、クランク形状による車両溜まりの発生やそれによる事故リスクの増加、通学時間帯における交差点への児童の集中など、多くの課題が発生しています。</p> <p>これらの課題を解消するためにも本路線は必要なものであると考えています。</p>
20	<p>・都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</p> <p>1. 昭和42年頃、都市計画道路である山麓線の計画（案）が公表された。その当初（案）では、山麓線は、現在の東行終点（現・市道小野原中村線との交差点）からさらに東に直進し、府道茨木能勢線と交差する箇所まで延伸することになっていた。</p> <p>しかし、当時、地元住民の反対等により、山麓線は、現在の市道小野原中村線との交差点を終点とすること、そして、山麓線の車両の誘導のため、都市計画道路として「市道小野原中村線」を新設することで決着し、そのとおり都市計画決定が行われ、都市計画道路の整備が進められたという歴然たる事実がある。</p> <p>「山麓線」及び「小野原中村線」の二路線の都市計画決定の告示年月日及び告示番号が共通（昭和42年1月17日建告示第66号、昭和55年11月25日府告示第1623号、平成19年1月5日府告示第12号）である事実がそれを証明している。</p> <p>そして、山麓線の計画が決着した当時、今後、</p>	<p>昭和42年の山麓線及び小野原中村線の都市計画決定において、山麓線の延伸はしない旨の約束について、事実関係を確認することはできませんでしたが、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いこと、歩行者、自転車にとって危険な路線となっているという事実には変わらず、本路線はそれらの問題を解消するために都市計画決定しようとするものです。</p>

山麓線を東に延伸させることはないとの施行者側からの説明があったことから、地元地権者は、用地買収や補償協議などに応じて事業に協力したという経緯がある。

箕面市の担当者は、そのような昔の話はしらないとうそぶいているようだが、しかし、去る4月6日に、東生涯学習センターで開催された説明会において、山麓線の延伸の問題は、中井市長の時代に、都市計画道路「小野原中村線」の新設により決着済であったと発言された方が何人もおられた事実があることから、昭和50年頃に山麓線の終点が現状のままで決着した事実は、誰も否定できないであろう。

裁判所が認めているとおり、行政活動にも信義則が適用される。したがって、箕面市は、市長が代わっても、市民との約束は、誠実に守らなければならないことはいうまでもない。信義則違反は違法となり、箕面市又は市長が法律上の責任を負うこともありうる。

前倉田市長は、よそから来た旅人だから、仮に、過去のいきさつは知らないとしても、行政主体としての箕面市が自ら山麓線延伸はできないことを決定し市民に約束したのであるから、その事実を知った時点で、山麓線延伸計画を撤回すべきであった。

それに対し、上島市長は、地元箕面市に定住する村人であり、しかも、地元の事情に精通しているはずだから、過去のいきさつは知らないとは絶対にいえない。したがって、上島市長も、箕面市が過去に山麓線延伸はできないと決定した事実を謙虚に受け止め、英断をもって、今般の山麓線の延伸計画を撤回すべきである。

2. 山麓線の計画が決着したことから、その東側の延伸箇所に位置する土地及びその周辺一帯では、スイミングプール、老健施設、マンション、住宅、店舗等が建設され、現在のとおりの町が形成された。

もちろん、それらの建物や施設を建設するには、開発許可や建築確認等の各種法令所定の手続きを経る必要がある。そこで、建築主は、対象地における現在のみならず将来の土地利用の規制等についても細心の注意を払って調査・研究し、問題がないことを確認したうえで、安心してそれぞれの事業を実施した。

その一例を挙げる。

老健施設の開業に係る表敬訪問のやりとりについて、事実を確認できるものは見つかりませんでした。

表敬訪問のやりとりが仮に事実であったとしても、それは現在の土地利用をそのまま保全しておくことを市が担保したものではありません。



平成4年頃、大野記念病院がグリーンビラにおいて老健施設を開業するに当たり、同病院の〇〇理事長が中井市長に表敬訪問された際、〇〇理事長は、「静かで、緑豊かで、老人にはとてもよい環境であることから、この箕面の地を選びました」と述べたところ、中井市長は、「このよい環境は今後も変わることがありません。安心して箕面にお越しく下さい」と応えた（同病院・高橋理事（談））事実がある。

3. 今般、山麓線の延伸計画が突然公表され、間谷地区の住民はみんな寝耳に水だと、大変驚いている。

昨年3月に中村自治会の集会において、山麓線の延伸計画の話が出たが、出席者は、異口同音に、事前に何の相談も協議もないし、地権者も全く知らない、こんな無謀な計画は到底賛成できない、という反対論で終始していた事実がある。

また、平成30年12月19日付、間谷区長他間谷地区の8自治会長の連名で、「粟生間谷地区の新たなまちづくりに関する要望書」なる文書が前倉田市長宛てに提出された事実がある。私は、昨年12月頃に、その事実を知ったので、その要望書に署名捺印された間谷区長他間谷地区の自治会長らに確認したところ、「この要望書には、山麓線の延伸は含まれていない。山麓線の延伸は一切要望していない。自分が、仮に、その対象地の地主であれば、山麓線の延伸には絶対反対する。」と明言されている事実がある。

さらに、本年4月6日、箕面市まちづくり政策室が主催した説明会の参加者は、ほぼ全員が山麓線の延伸計画に反対する趣旨の発言を行った事実がある。

ところで、本年4月6日、箕面市まちづくり政策室が主催した説明会の議事録は、早急に公開するよう、強く申し入れる。

パブコメ募集期間中に、わざわざ箕面市が主催した説明会であり、多忙な市民各位が貴重な時間を割いて出席され、熱心かつ真剣な議論が行われたその説明会の詳細については、市当局はもちろん、広く市民一般にも周知すべきものであるから、その内容は今般のパブコメに当然反映されるべきである。

そこで、箕面市は、その議事録をいつ公開するのか明らかにされたい。そして、仮に、その公開が遅れ、貴重な市民の声が今般のパブコメに反映

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。

本路線は前記に示す課題解決のため市発意で計画している都市計画事業であり、ご意見にある「粟生間谷地区の新たなまちづくりに関する要望書」に係る地元発意のまちづくりとは、事業の目的も施行者も異なります。

なお、当該要望書において間谷地区の8自治会長は連名で、山麓線と茨木箕面丘陵線を結ぶ幹線道路の整備を市に対して要望されています。

本年4月6日の説明会については、当日もお伝えしましたが、同月1日から実施していたパブリックコメントの内容を説明する場であって、意見聴取の場ではなく、また議論を行う場でもありません。ご意見については正確性を期すため、あくまでも書面の提出をもって受け付けるものとしています。そういった趣旨から、説明会で出された意見をパブリックコメントとして扱うこともございません。

できないことになったら、箕面市は、何のために説明会を開いたのか、その理由を明らかにするとともに、どのような責任をとるのか、明らかにされたい。

4. 以上のとおり、間谷地区の住民は、こぞって、山麓線延伸に反対している。そこで、山麓線延伸の話は、だれが言い出したのか、明らかにすべきである。

山麓線の延伸計画のほか、川合山之口の区画整理、モノレール新駅新設などのさまざまなプロジェクトに予算を計上したのは、前倉田市長その人であるから、それらの計画を決定し、進めようとしたのは、前倉田市長であることは否定できないであろう。その前倉田市長については、現職中から建築や不動産関連企業などの応援を受けていると噂に聞いていたが、現在も、〇〇に所属しているようである。私が開発協会や開発公社に在籍していた当時、500億～600億円相当の市民の財産の確保に努めたが、今はそれらはすべてなくなると聞いている。それらの市民の財産は、いつ、だれが、どうしてなくなってしまったのか、そして、現在は、どのようになっているか、明らかにされたい。

5. 川合山之口の区画整理に関し、「そのまちづくり協議会」は、今般の山麓線延伸計画に明確に反対している。それにもかかわらず、箕面市は、現在も、山麓線延伸を進めようとしている。

山麓線延伸計画と川合山之口の区画整理は、いずれも箕面市がそれぞれに予算を確保して進めていこうとしている事業である。ところが、一方では、山麓線延伸をすすめる、他方では、それに反対する市民の声に基づいて区画整理を進めようとしている。箕面市は、互いに正反対の事業をそれぞれ進めようとしているのである。このようなおかしい現象は、前倉田市長が山麓線延伸と川合山之口の区画整理をそれぞれ別の部局に担当させたことに由来する。その結果、箕面市は、いつも二枚舌で、追求する担当部局がどうあれ、一体のものにとらえざるを得ないのである。

そして、両事業を一体のものとしてとらえることができるからこそ、両事業間の問題点が見えてくるのである。

例えば、都市計画道路の担当部局は、山麓線の延伸を推進しようとしている。これに対し、区画整理の担当は、川合山之口のまちづくり協議を組

本路線に限らず、今回の都市計画道路の見直しは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。

本路線は前記のとおり課題解決のため計画している路線であり、その計画の趣旨において川合・山之口地区のまちづくりとは関係ありません。

また、川合・山之口地区のまちづくりについては、令和元年7月に地元発意のもと、川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、地元が主体となって組合施行による土地区画整理事業が進められています。それに対して、市は技術的な支援は行っておりますが、主体となってまちづくりを進めているのは、あくまでも地権者の方々です。

なお、令和3年8月には、地権者に対して川合山之口線を含んだ土地利用計画案が示されましたが、地権者の方々には賛成されており、反対されている事実はございません。

また、川合山之口線の整備費については、土地区画整理の区域内であれば、補助金の導入が可能となり、地権者による整備費の負担は発生しません。

	<p>織化して組合施行の区画整理を推進しようとしている。</p> <p>都市計画道路の担当部局は、山麓線の延伸道路を川合山之口の区画整理の幹線道路と位置づけることにより、その山麓線の建設資金は、川合山之口のまちづくり協議会の組合員が負担する減歩率58%でまかなう、すなわち、他人のふんどしで相撲をとる、という意図が透けて見える。</p> <p>しかし、それでは、まちづくり協議会の組合員に負担が重くのしかかることになる。上島市長、この事実をどのように考えているのか、明らかにされたい。</p> <p>市民の負担を軽減して、よりよいまちづくりを進めるのが市長の仕事ではないか。すでに、まちづくり協議会は、山麓線延伸によらないまちづくりの計画を立てている。山麓線を延伸しなくても、川合山之口の区画整理を進められる方法があり、かえって、その方が、まちづくり協議会の組合員の負担を大きく軽減することができるのである。</p> <p>6. 上島市長、謙虚に市民の声に耳を傾けてください。私は、今般の山麓線の延伸計画には絶対に反対である。仮に、この計画をこのまま進めるのであれば、命をかけてでも阻止します。それでもあえて進めるのであれば、末代まで反対し続けます。</p> <p>7. 最後に、今の箕面市の担当者に一言。</p> <p>今の箕面市の担当者は、特定の人に顔を向けて迎合し、市民には背を向けて仕事をしている、主客が転倒していると思えてならない。</p> <p>私は、15年間、箕面市で、開発、区画整理、用地、道路などの各部門で様々な仕事に従事した経験があるが、その私から見て、今般の山麓線の延伸計画は無茶苦茶だ。</p> <p>私は、全体の奉仕者として、常に市民に顔を向けて仕事してきた。特定の人に顔を向け、迎合して仕事するようなことはしなかった。</p>	
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（素案）エリア4に反対します。（別添「都市計画道路山麓線延伸計画に反対する土地所有者等の現状」のとおり、市街地の殆どが反対しています。）</li> <li>・皆、自分の所有地が掛からなければ腹も痛まないし、反対しない。それを逆手にとって、行政は民主主義だからとか、反対者が少ないから計画を進めるとするのはオカシイ。</li> </ul>	<p>都市計画道路の見直しについては、反対や賛成の数で決めるものではなく、路線としての必要性などを勘案して総合的に判断するものです。</p> <p>なお、平成30年に間谷地区の8自治会長連名で提出された要望書において、8自治会長は市に対して山麓線と茨木箕面丘陵線を結ぶ幹線道路の整備を要望されています。</p>

・エリア4において、行政という立場で計画を進めようとしているが、これが民間企業であれば土地・建物所有者の同意が無く、反対されていたら成り立たない計画である。

・箕面市は、「茨木能勢線」が混雑し、歩行者や自転車が危険であることを理由に、「山麓線の延伸」が必要と主張しています。しかし、箕面市の「山麓線」の延伸計画には、「茨木能勢線」の歩行者や自転車の安全対策は含まれていません。「山麓線」を延伸しても、「茨木能勢線」の混雑と歩行者や自転車の危険の原因はなくなりません。

・粟生間谷地区の「まちづくり」は、彩都地区の「特定土地区画整理事業」に関連した総合的な「まちづくり」がプロデュースされたはずであり、その基本計画に整合するように各種事業が実施されています。しかし、府道山麓線を府道茨木箕面丘陵線まで延伸する都市計画道路の計画は当初から存在せず、その必要性もなかったのです。

・道路ネットワーク構築等からと大義を振りかざしているが、所有者が案の段階で再三反対しているのだから、それ以上は辞めてください。ごく少数の面積所有者が反対してるならまだしも、市街地で多くの所有者（道路案面積）が反対しているのだから、その声を無視せず計画は辞めるべきだ。市街地で道路にかかる内5,000㎡程分の土地所有者等が反対しているのに案の段階で無視して進めるのはオカシイし、問題だ。

・箕面市は、山麓線の延伸の理由として「山麓線東端が行き止まり」であることを理由にあげています。しかし、「山麓線」と「小野原中村線」が同時に都市計画決定された当時、大阪府や箕面市は、地元住民に対して、「山麓線」は、これで完結したから、将来、さらに延伸させることはしないと約束しました。

今回の箕面市の「山麓線」の延伸計画は、その当時の約束を一方的に反故にするもので、断じて、許せません。

・R3年4月6日に市が東生涯学習センターで説明会を開いた時に、他の3名程の方からも「山麓線の延伸が昔に無くなったのに、何故今もう一度、再計画しているのか」と質問があったが、何故今更再計画しているのか？それは地元との約束を破ることになり、大きな問題だ。

・山麓線の延伸が無くなったので事業したり、家

川合山之口線が整備されることで、茨木能勢線を通行する車両が減少し、歩行者及び自転車についても、歩行空間及び自転車の走行空間が確保された川合山之口線を利用することで、安全な通行が確保されます。

昭和42年の山麓線及び小野原中村線の都市計画決定において、山麓線の延伸はしない旨の約束について、事実関係を確認することはできませんでしたが、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いため、歩行者、自転車にとって危険な路線となっているという事実は変わらず、本路線はそれらの問題を解消するために都市計画決定しようとするものです。

	<p>を建てたりしている人がいるのに、市の勝手な行動でその人たちへ悪影響をおよぼすのは、問題である。</p>	
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</li> <li>・実際に住んでいるが、新たな道路の必要性を感じない。</li> <li>・道が増えると、それだけ危険な箇所も増える。</li> <li>・「山麓線」の延伸計画は、「茨木能勢線」の歩行者や自転車の危険性を除去する何らの実益をもたらすものではありません。</li> <li>・地域に根ざして生活されている大多数の方が山麓線を延伸する必要性を感じていないのに、立ち退き等を求められ被害を被ることは理不尽なことであり、土地所有者等の関係者の大多数が反対されています。</li> <li>・本件道路の沿線は、介護施設や水泳教室、住宅施設等が多数立地し、社会的弱者（高齢者やお子さん）の方が多数生活されており、本件道路が開通すると交通事故の多発、通過交通の排ガスや騒音等で沿線住民の健康被害が予想されます。</li> <li>・周知方法も広報紙やHPに掲載するだけで、「知らないうちに勝手に決まった」と言っている方が説明会でも多数おられたが、そんなやり方は問題だ。市は手続きに乗っ取りやっていると考えているかもしれないが、そんなやり方で個人の財産を侵害するのはおかしい。適切な補償をするからと考えているかもしれないが、そんな問題ではない。先祖代々守ってきた土地は唯一無二なものである。</li> <li>・市の人で我々と同じ立場になって物事を考えているのか？自分たちの代だけの人間では無く、先祖代々の人達やその周りの支えがあって土地を維持している。そんな所を安易に道に計画するのは即刻辞めてください。</li> <li>・自治会でも一度もこの件について、協議されたことはない。それが、土地所有者の意向も無く、また、地元での意向調査もなく決めるのはおかしい。</li> </ul>	<p>山麓線から小野原中村線を経由してクラック形状で茨木能勢線に接続している現在の形状では、茨木能勢線の渋滞に加え、クラック形状による車両溜まりの発生やそれによる事故リスクの増加、通学時間帯における交差点への児童の集中など、多くの課題が発生しています。</p> <p>川合山之口線が整備されることで、茨木能勢線を通行する車両が減少し、歩行者及び自転車についても、歩行空間及び自転車の走行空間が確保された川合山之口線を利用することで、安全な通行が確保されます。</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）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>
23	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</li> <li>・自分たちが小さな時から手入れしている土地を奪うことはやめて欲しい。横暴である。</li> <li>・何十年、自分の先祖を含めると、何百年と手入れし、管理してきた大切な土地を取り上げるのは横暴だ。</li> <li>・市のやり方はおかしいです。私の周りでも、役所に入れば収入も身分も安定しているからと就</li> </ul>	<p>本路線については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いため、歩行者、自転車にとって危険な路線となっていることを解消するために都市計画決定しようとするものです。</p>

	<p>職した人がいますが。市で働いている人はこの件でも、個人の財産を勝手にルートとしようとしています、自分の腹は痛みません。民間なら、こんなおかしな計画は成り立ちません。もっと皆が納得いくように話を進めるのが役人の仕事ではないのですか？</p>	
24	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</li> <li>・私の両親、祖父母その前の曾祖父母と皆が一生懸命に管理している土地を勝手に道路案にしないで。</li> <li>・役所の人は、他人の土地を承諾もなく使おうと考えているのですか。法にのっとっていたら何をしても良いのか。</li> <li>・30年程前の役所の財政はもっと貯蓄があり潤っていたと聞いています。それが、今は財政不足に陥りそうな位悪いと聞いています。自分達の財産を管理できない人が、無暗に計画を立て北大阪急行でも200億以上の失敗をしています。むやみにお金を使うのではなく、お金がないなら事業をやめるべきだ。</li> </ul>	<p>本路線については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いことを解消するために都市計画決定しようとするものです。</p>
25	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</li> <li>・家の前に道がついたら困る。畑等を含め土地が分断されるなんて絶対に反対。彩都ができるだけでも川合の駅ができると言われ駅前でも土地の価値が上がるからと言われ、駅前の所の狭い所を代替地として土地を譲ったが駅が出来ず市に騙された。</li> <li>・2回程行政及びその関係者と計画道路の件で話し合ったが山麓線の延長は無くし、大出橋辺りより進入路を付ける事で話が付いていると思っていた。</li> <li>・市街化農地（生産緑地）が分断され、残地が不正形となるため生産性が見込めず、農業を継続することができない状況になる。</li> <li>・私たちの「まち」、粟生間谷地区及びその近隣では、現在、「山麓線の延伸」のほか、「川合・山之口地区における土地区画整理」、「モノレール彩都線の（仮称）川合駅の新設」が予定されています。都市の健全な発展と秩序ある整備をはかるためには、これらの事業が総合的かつ統一的に計画され実施されなければなりません。ところが、箕面市は、「山麓線」の延伸だけを率先して都市計画決定しようとしています。</li> </ul> <p>しかし、これでは、粟生間谷地区及びその近隣の都市の健全な発展と秩序ある整備ができなくなります。</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」等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>本路線については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いことを解消するために都市計画決定しようとするもので、その計画の趣旨において川合・山之口地区のまちづくりとは関係ありません。</p> <p>なお、令和3年8月には、地権者に対して川合山之口線を含んだ土地利用計画案が示</p>

		<p>されましたが、地権者の方々は賛成されており、反対されている事実はありません。</p>
26	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</li> <li>・市民の大切な税金は、子育てや福祉、新型コロナウイルス感染症等の医療費に重点的に配分されるべきだと感じています。</li> <li>・土地所有者が反対しているのに無理やり事業を進める事の無いように。</li> <li>・自分達の土地に桜や果物を植え、大切に育てて良好な住環境を造ってきたのに、それらを破壊するのは不当である。</li> <li>・私達は長年農業をしてきて、これからも生きがいとして自給自足の精神にのっとり、土地を農地として維持所有することとしてるので、「山麓線」の延伸により土地が分断され、残地が不整形となるなどして生産性が見込めず、農業を継続することができない状況になります。</li> </ul>	<p>豊かな自然や田畑を守っていくために、都市計画道路の対象範囲外に残る農地については、営農環境が整い農業を存続できるよう、取り組んでまいりたいと考えています。</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」等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>
27	<p>都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の大切な税金は、子育てや福祉、新型コロナウイルス感染症等の医療費に重点的に配分されるべきだと感じています。</li> <li>・土地事業者が反対しているのに無理やり事業を進める事の無いように。</li> </ul> <p>(同じ意見が他4件)</p>	<p>本路線については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いいため、歩行者、自転車にとって危険な路線となっていることを解消するために都市計画決定しようとするもので、子育てや福祉、医療と同じく市民にとって必要なものであると考えています。事業実施については、財政状況も鑑みながら、優先順位の高いものから取り組んでいきます。</p> <p>地権者の方々含め、みなさまにご理解いただけるよう努めてまいります。</p>
28	<p>都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・排ガス、騒音、交通事故率の上昇等による入所者住環境の悪化。</li> <li>・綺麗な緑が無くなる。</li> <li>・人の命を預かっている施設であり、道路により避難場所を奪ったり、住環境を悪くしないで欲しい。</li> </ul> <p>(同じ意見が他93件)</p>	<p>山麓線から小野原中村線を経由してクラック形状で茨木能勢線に接続している現在の形状では、茨木能勢線の渋滞に加え、クラック形状による車両溜まりの発生やそれによる事故リスクの増加、通学時間帯における交差点への児童の集中など、多くの課題が発生しています。</p> <p>川合山之口線が整備されることで、茨木能勢線を通行する車両が減少し、歩行者及び自転車についても、歩行空間及び自転車の走行空間が確保された川合山之口線を利用することで、安全な通行が確保され、より良い住環境が整います。</p> <p>また、道路整備時においては、財政状況を</p>

		鑑みながら進めるとともに、環境対策及び安全対策を十分に実施いたします。
29	<p>都市計画道路（素案）エリア4に反対します。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路が増えると、それだけ危険も増える。</li> <li>・また、緑地が減るし、排ガスも多くなる。騒音も増える。</li> <li>・必要性を感じない道路に予算を使うのは無駄である。</li> <li>・市が財政不足に陥る可能性があるのに、新規事業計画する必要無い。 (同じ意見が他 552 件)</li> </ul>	<p>前記のとおり、山麓線から小野原中村線を通して茨木能勢線を利用する現在のクランク形状には安全上の課題が多く、川合山之口線を整備する方が安全であると考えます。</p> <p>道路整備の際には環境対策を十分に実施いたします。</p> <p>前記のとおり、本路線は必要なものと考えています。</p> <p>財政状況を鑑みながら、事業を進めていきます。</p>
30	<p>No. 26 の意見に加え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・来客者への危険が増える。 (同じ意見が他 481 件)</li> </ul>	<p>前記のとおり、山麓線から小野原中村線を通して茨木能勢線を利用する現在のクランク形状には安全上の課題が多く、川合山之口線を整備する方が安全であると考えます。</p>
31	<p>No. 26 の意見に加え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・この場所に建設されると車がこむ。</li> </ul>	<p>川合山之口線が整備されることで、茨木能勢線を通行する車両が減少するため、混雑度は軽減されます。</p>
32	<p>No. 26 の意見に加え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北大阪急行でも増額が見込まれ予算不足が懸念されているのに、不必要な道を付ける必要は無い。</li> <li>・コロナで医療費や福祉、子育て費用を必要としている方は多くいる。そちらに配分すべき。 (同じ意見が他 3 件)</li> </ul>	<p>山麓線から小野原中村線を経由してクランク形状で茨木能勢線に接続している現在の形状では、茨木能勢線の渋滞に加え、クランク形状による車両溜まりの発生やそれによる事故リスクの増加、通学時間帯における交差点への児童の集中など、多くの課題が発生しています。</p> <p>川合山之口線が整備されることで、茨木能勢線を通行する車両が減少し、歩行者及び自転車についても、歩行空間及び自転車の走行空間が確保された川合山之口線を利用することで、安全な通行が確保されるため、必要な路線と考えています。</p> <p>上記のとおり、子育てや福祉、医療と同じく市民にとって必要なものであると考えています。</p> <p>事業実施については、財政状況も鑑みながら、優先順位の高いものから取り組んでいきます。</p>
33	<p>No. 26 の意見に加え</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自然確保の為、道路はムダ。</li> </ul>	<p>山麓線から小野原中村線を経由してクランク形状で茨木能勢線に接続している現在</p>



		<p>の形状では、茨木能勢線の渋滞に加え、クランク形状による車両溜まりの発生やそれによる事故リスクの増加、通学時間帯における交差点への児童の集中など、多くの課題が発生しています。</p> <p>川合山之口線が整備されることで、茨木能勢線を通行する車両が減少し、歩行者及び自転車についても、歩行空間及び自転車の走行空間が確保された川合山之口線を利用することで、安全な通行が確保されるため、必要な路線と考えています。</p>
34	No. 26 の意見に加え ・自然確保、反対です。	<p>恵まれた自然環境や田園地帯の景観にも配慮します。</p>
35	No. 26 の意見に加え ・箕面の自然をつぶさないでください。 クリーン箕面を市長よろしくお願い致します。	
36	No. 26 の意見に加え ・環境を汚さないで。	<p>道路整備の際には環境対策を十分に実施します。</p>
37	<p>No. 26 の意見に加え</p> <p>令和2年度第5回「箕面市都市計画審議会」議案書のうち、「都市計画道路（各路線）の見直しについて」と題する「説明資料」中「エリア4」の道路（仮称川合山之口線）の道路構造等に関し、お尋ねします。</p> <p>1. 今まで審議会に公式に公表されていた「エリア4」の道路の位置や形状等は、審議会が開催される度毎に変更が生じている。令和2年度第5回「箕面市都市計画審議会」に提出された議案書の道路の位置形状等も同様に大きく変更されている。</p> <p>そこでお尋ねします。今まで「エリア4」の道路の位置形状等が度々変更された理由は何ですか。今後は、変更は一切ないですか。</p> <p>なお、仮に、今後も変更の可能性があるのであれば、計画案をきちっと固めて後に、市民の意見を求めるべきではないですか。市民はみんな真剣に考えているのですから。</p> <p>2. 府道山麓線沿道商業施設等の車両出入り口が本線シフト区間や右折滞留区間内で出入りするため、通過交通の増加に伴い、日常的に交通渋滞が発生して、（仮称）川合山之口線は、市内でも危険な道路になることは絶対にありませんか。市民はみんな真剣に考えているのですから。</p>	<p>都市計画道路の線形については、道路管理者や河川管理者、交通管理者等の関係機関と協議の上、現在パブリックコメントでお示ししている線形になっています。</p> <p>車両の出入りについては、開発時において必要に応じてガードマンを配置するなど、安全確保することで協議が整っており、今後も安全の確保が徹底されるよう指導してまいります。</p>

<p>3. (仮称)川合山之口線も、府道山麓線と同様の 本線シフト区間長や右折滞留区間長になってい ますか？</p> <p>4. (仮称)川合山之口線の NO.16 付近の南北の 市道の出入り口は信号処理をするのですか。</p> <p>5. (仮称)川合山之口線の NO.22 付近から NO.35 付近にかけて、何で、変な曲線を入れているので すか。</p> <p>6. (仮称)川合山之口線を府道茨木箕面丘陵線 に連絡すると、交差点が変則 T 字路交差点になり ますが、この様な構造の交差点が市内で他に存在 しますか？</p> <p>7. 本件 T 字路交差点の車両動線が平面図に示さ れていますが、信号処理をすることが前提です か？</p> <p>8. (仮称)川合山之口線から府道茨木箕面丘陵 線の南行き車線に乗り入れする場合、本線の右折 区間から進入するのですか。</p> <p>9. 府道茨木箕面丘陵線の南行き車線から、(仮称) 川合山之口線に直接乗り入れできない構造のため、 本線側道から横断ボックス（高さ 3.8m）を 経由し、本線北行き車線の側道から本線へ乗り入 れして、(仮称)川合山之口線に至る通行ルート しかとれないのですか。</p> <p>10. 平成 16 年 2 月に車両制限令の一部を改正（3 月施行）され、道路管理者が道路構造の保全及び 交通の危険防止上支障がないと認めて指定した 道路を通行する車両にあつては 4.1m に引き上げ ましたが、府道茨木箕面丘陵線はその対象となっ ていますか。</p> <p>11. 即ち、本件交差点は、平成 16 年に改正され た車両制限令の高さ 4.1m を遵守できていますか。 もし、その基準に低触する場合は、法律上は欠陥 道路になりませんか。</p>	<p>現計画では山麓線と同様の本線シフト区 間長、右折滞留区間長となっています。</p> <p>信号処理については、今後事業化する段階 で交通管理者と詳細協議をしていきます。</p> <p>直線で接続することも検討してありまし たが、関係機関との協議の中で、茨木箕面丘 陵線との接続をなるべく直角に近いかたち で行うこととなり、川合山之口線の茨木箕面 丘陵線からの線形を全体的に南に振ったた め、少し曲線がついています。</p> <p>市内に同様の構造をした交差点は存在し ませんが、他市では事例があります。</p> <p>信号処理を前提としています。詳細につい ては、今後事業化する段階で交通管理者と協 議していきます。</p> <p>本線が(仮称)川合山之口線のことを指し ているとすれば、ご意見のとおりです。</p> <p>茨木箕面丘陵線の南行き車線からの川合 山之口線への進入については、本線側道から 横断ボックスを経由した後、側道から本線へ の乗り入れはせずに、側道からそのまま川合 山之口線に進入する計画となっております。</p> <p>重要物流道路に指定されておられませんの で、対象ではありません。</p> <p>前記 10 の回答のとおり、3.8m の規制がか かっています。</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>なお、現状では横断ボックスの高さは、3.8mしかないから、すべての車両が相互乗り入れできない構造となるのではないですか。</p> <p>12. 府道茨木箕面丘陵線の南行き車線の大型車両の通行に伴い、側道から直角に交差する横断ボックス（高さ3.8m）の幅員等が道路構造令等の安全基準に適合していますか。</p> <p>13. 本県道路等の関する構造上の化懸念から、さらなる車両通行規制等を課す必要が生じる場合、早急にその旨を公表し、広く市民の意見を求めてください。</p> <p>14. 変則字交差点を平面図ではなく、一般市民が容易に理解できるよう三次元モデル（立体模型）で車両の乗り入れ等を明示してください。</p> <p>（総括）</p> <p>栗生間谷地区の「まちづくり」は、彩都地区の「特定土地区画整理事業」に関連して、総合的な「まちづくり」がプロデュースされたはずであり、その基本計画に整合するように各種事業が実施されています。</p> <p>ところで、彩都地区のまちづくりの計画の策定に際し、府道山麓線を府道茨木箕面丘陵線まで延伸することというのは、その必要性がなかったため、当初からそのような計画は存在しなかったのです。</p> <p>箕面市は川合山之口地区の区画整理に便乗して、山麓線（仮称川合山之口線）を府道茨木箕面丘陵線に延伸させようと昨日今日に思いついただけであり、「全く無計画の思いつき計画」だと指摘せざるを得ません。箕面市が提案する計画道路（仮称）川合山之口線の位置や形状が場当たり的で一貫しないのはそのためである。</p> <p>箕面市は、このような無理筋の、かつ無計画な、しかも、欠陥のある都市計画道路の計画を直ちに取り下げ、改めて、広く、市民の声を聞いて、よりよいまちづくりを市民とともに進めましょう。</p>	<p>道路構造令に適合しています。</p> <p>必要に応じて適切に対応します。</p> <p>その予定はございません。</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おり、市民の声を聞きながら進めているもので、思いつきの無計画な欠陥のある都市計画道路案ではありません。</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------