

平成31年(2019年)2月1日

都市計画道路網の見直しについて ～検討すべき路線の絞り込み～ パブリックコメント 実施結果公表

[案件の名称]

都市計画道路網の見直しについて ～検討すべき路線の絞り込み～

[結果公表閲覧期間]

平成31年(2019年)2月1日(金)から3月4日(月)まで(予定)

[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
- ・西南・桜ヶ丘・萱野南・小野原図書館

[実施結果概要]

- ◆募集期間 平成30年(2018年)11月1日(木)から11月30日(金)まで
- ◆意見の件数 23項目(7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:

箕面し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】都市計画道路を検討すべき路線の絞り込みについて (全体に関するご意見)	
1	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路網の抜本的な見直しをすることは、箕面萱野駅が新設される時期にあたり、時宜を得ていると考えます。 都市計画道路の見直し計画は、現時点では概ね妥当と考えられます。市内幹線道路をつなぐ道路に隘路が認められ、今回の見直し計画はそれらをつなぐものとして必須です。 今回の「パブリックコメント資料（以下「資料」という）」は、全体として妥当と思われまます。 パブコメに意見を求めた内容について賛成 	<ul style="list-style-type: none"> ご理解いただきありがとうございます。引き続き手続きを進めてまいります。
2	<ul style="list-style-type: none"> 第五次箕面総合計画は、概ね順調に推移されてきたように思われます。如何様な計画も時勢の変遷に伴い諸般の事情で形骸化、又は、そぐわない計画は勇断をもって見直されるべきでしょう。 	<ul style="list-style-type: none"> 北大阪急行線の延伸により、本市の将来像は都市構造上、大きく変わることになります。このため、平成28年2月には、全国初となる立地適正化計画を策定し、市の将来像の整理を行いました。その中で、本市の交通政策の基本的な考え方として、「公共交通を軸としたまちづくり」を指向しているものです。こうしたまちづくりを進める上で、都市計画道路の果たすべき役割は大きく、今般、将来を見据えた見直しに着手したものです。
3	<ul style="list-style-type: none"> 「一定の幅員のある道路が縦横の格子状に整備されることが、都市計画道路ネットワークとして望ましい」ことは確かにそうです。しかしこの理想を単に追うのではなく、箕面市の現状に合った「実現可能な道路計画」が望まれるのではないのでしょうか。 	<ul style="list-style-type: none"> いただきましたご意見のとおり、パブリックコメント資料4ページにも記載しておりますが、「都市計画道路ネットワークの構築にあたっては、地形や現状の土地利用等を考慮しつつ、適切に配置することが必要である」と考えています。
4	<ul style="list-style-type: none"> 市民の間にはモータリゼーションへの批判的意見があり、今回のように主に自動車交通を促進する幹線道路の整備について疑問を持つ声が出るかもしれません。 それにあらかじめ対応するために、まず今回の新たな幹線道整備の意義をハッキリ打ち出すことが望まれます。 例えば、箕面市では道路網が比較的良好に整備された新市街地に対し、戦前～戦後・高度成長初期までに形成された旧市街地では道路が狭いなど自動車交通の利便性・快適性、さらには歩行者の安全性に劣る傾向があります。そして、これらの旧市街地では住民の高齢化が進み、極端な場合は活気のないシルバー・タウンになってしまいかねず、若い世代の呼びこみが重要な課題となっています。 そのために、車利用をより多く行う若い世代のことも考慮して適切な自動車向け幹線道路の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 今回進めている都市計画道路の見直しの目的は、単に交通需要を満たすためではなく、高齢社会を見据えた「公共交通を軸としたまちづくり」を実現するためのものであり、その基盤となる都市施設として大きな役割を果たす都市計画道路がどうあるべきか検討を進めているものです。

	<p>が望まれます。</p> <p>こうした幹線道路が適切に整備されるなら、歩行者の安全、路線バスや自転車の通行の円滑化、緊急車両の機敏な通行など、モータリゼーションの弊害緩和や市民の安全のアップにつながるでしょう。</p> <p>さらに、市内移動時間の効率化・市民や事業者のコミュニケーション向上などに役立ち市民生活や経済活動にもプラスに働くと予想されます。</p> <p>時代の流れに合わなくなった古い都市計画を今の状態に応じて、先手をとって根本的な“大手術”をし、次なる箕面への都市基盤をつくるということで、市民的コンセンサスを得ていくことが望まれます。</p>	
5	<ul style="list-style-type: none"> 意見を求めた以外の都計道についてはどうするのか。存続させるなら何故今回のパブコメと同時に俎上しないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 今回のパブリックコメントには、未整備の都市計画道路についても、「検討すべきエリア」にすべて含まれています。 その上で、今回のパブリックコメントは、個別の都市計画道路を対象としたものではなく、全市域を対象に都市計画道路の「検討すべきエリア」と「検討すべき道の向き」についてご意見をお伺いしたものです。 今後、各エリアごとに、具体的に「どう道路を通すか」を検討し、都市計画道路の新設や廃止について改めてパブリックコメントを実施する予定です。
【2】都市計画道路を検討すべき路線の絞り込みについて（各エリアに関するご意見）		
2-1 エリア1		
6	<ul style="list-style-type: none"> 中央線と171号線を結ぶ南北線が課題です。 箕面池田線と中央線の南北道路は検討に値します。 このエリアの南北ネットワークの不足は、明らかです。基本的には、南の国道171号線や北の箕面池田線へのアクセスルートの整備が望まれるでしょう。 	<ul style="list-style-type: none"> 阪急箕面線より西側で南北に貫く大きな道路がないため、中央線の混雑度が高いことや、幅員の狭い生活道路を自動車を通り、危険な箇所が発生していることが課題であると考えています。今回の検討においては、その課題を解決するため、南北方向の都市計画道路を検討すべきとしております。
7	<ul style="list-style-type: none"> このエリアの南北ネットワークについてさらに検討すべきは、「田村橋通り線」の問題です。 この道路は、桜井駅から北へ中央線まで幅員20m（国道171号と同じ幅）で計画されています。今や時代錯誤の幅員といえるでしょう。しかも、その沿道、特に桜ヶ丘の「洋館通り」付近は、都市景観上の貴重な地域とされています。 この際、「田村橋通り線」の都市計画を放置せずきちんと見直す又は廃止後に再設定（主に※1の区間）することが望まれます。 念のため述べると、すぐ西側の「紅葉橋通り」の 	<ul style="list-style-type: none"> 田村橋通り線は昭和34年に都市計画決定された都市計画道路で現在、未整備です。今後、具体的なルート案を検討する段階で、併せて必要性を検証します。 必要性の検証に当たっては、歴史的、文化的資産の有無などの視点も加味した沿道の土地利用状況を併せて検討する予定です。

	<p>景観保全への配慮も必要でしょう。</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央線から桜井駅までの住宅地は、箕面市内で最も閑静で、景観レベルの高い住宅地です。田村橋通りには、大正住宅改造博覧会の跡地に今も残る洋館があり、このあたり一帯は景観形成地区・景観配慮地区に指定されています。この地域に、歩道付きの大型道路を新設することが地域住民の賛同を得られるとはとうてい思えません。 <p>しかも、この地域は、古くから開発された地域であるため高齢化が進み、東部地域と異なり、自動車移動人口が、将来大幅に増えるとは考えられません。</p> <p>従い、住民の反対と高いコストをかけてまでの必要性は乏しいと考えます。</p>	
8	<ul style="list-style-type: none"> 主には途中まで整備済みの「瀬川新稲線」、又は代わりの幹線道路の南北延長整備が望まれます。 中央線「桜ヶ丘3丁目交差点」から南に下り、桜ヶ丘人権文化センター前を通して、道幅が狭くなり、尾尻外科すぎて左折し、阿比太橋筋から171号線に出る車が多いですが、左折地点の道幅が狭く、車のすれ違いが困難で歩行者の苦情が非常に多いです。実際自転車事故も発生しています。早急な検討をし、それを市民又は自治会に報告をお願いしたいと思います。 	<ul style="list-style-type: none"> 瀬川新稲線は昭和34年に都市計画決定された都市計画道路で、一部整備済みの道路です。今後、具体的なルート案を検討する段階で、併せて必要性を検証します。
9	<ul style="list-style-type: none"> 「資料」では、桜井駅へのアクセス強化が述べられています。これはよく考える必要があります。かつて鉄道駅が都市の玄関口とされていた時代に対し、今ではモータリゼーションが進み駅の地位は相対的に低下しています。加えて、このエリアを東西に貫く中央線に千里中央←→石橋間のバス路線が整備され、エリア中北部の桜井駅への依存度が低下しています。また、桜井駅の利用圏は狭く朝夕の通勤・通学者は徒歩利用が主で、車でのアクセスは少ないようです。 <p>したがって、車については昼間の桜井商店街へのアクセスの円滑化が課題でしょう。昼間の車のアクセスは分散しており、桜井駅への大容量の自動車幹線道路の整備はほとんど必要ないと思われます。</p> <p>必要なのは、第一に周辺の極端な狭小道路※のネック解消による主に商店街への車によるアクセスの円滑化でしょう</p> <p>※1 駅から北への田村橋通りの一番通り～南小付近の区間（現在、一方通行）。</p> <p>※2 駅前の一番通り（西国街道）の田村橋通りから紅葉橋通りまでの区間。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 桜井駅周辺の幅員が狭く、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も当エリアの課題であると考えています。公共交通を軸としたまちづくりを進める上で、自動車だけでなく、バスや歩行者、自転車での鉄道駅へのアクセス性を向上させることが必要であると考えております。

	<p>※3 駅の東側踏切から国道171号線までの区間（踏切付近は最近拡幅されたが、残り区間の歩道整備などが課題）</p> <p>・今回のテーマである幹線道路整備の視点でいえば、瀬川新稲線について桜井駅との間を東西に結ぶ道路＝「桜井石橋線」などの枝線の整備（※2の区間を含む）で対応するのが現実的ではないでしょうか。</p>	
2-2 エリア2		
10	<p>・この路線は、過去に住民の反対運動が起こり、建設を断念させたと地域住民から聞いたことがあります。地域の利便性にそれほど寄与せず、通り抜けの車が大幅に増加することについての住民への説得材料は何なのでしょう。</p>	<p>・かやの中央に北大阪急行の新駅が出来ることにより、新たな交通結節点が誕生します。この新たな交通結節点を中心に市域を東西に結ぶバス路線網の構築を図るため、都市計画道路を検討すべきとしております。</p>
11	<p>・かやの中央このエリアの東西ネットワークの不足は、やはり明らかです。交通混雑が著しい箕面今宮線（桜通り・バス通り）は、かやの中央での新駅＝箕面萱野駅の整備に伴い予想される交通量増加などにパンクする可能性が高いことは目に見えています。さらにこのネットワークは単にエリアの東西を結ぶというレベルだけではなく、箕面市の公共公益機能（商業機能を含む）や外来客が多い観光機能などが集中する既存都市核である箕面駅周辺（市役所付近まで）と、大阪市方面に直結するとともに市域全体のバス路線の結節点となり商業機能が集積するかやの中央付近の新都市核とを結ぶ“都市中心軸”と位置づけられます。</p> <p>つまり箕面市の都市構造としては都市中心軸で結ばれた“ツイン都市核”が要となり、両都市核が切磋琢磨・共存共栄しながら発展するシナリオ＝ビジョンが想定されます。</p> <p>例えば、新しい箕面萱野駅が箕面の滝や勝尾寺などの観光の玄関口になっていくことも想定されます。かやの中央（キューズモール）がさらに魅力的なショッピング・センターになれば、箕面の滝の観光客などが立ち寄ることなども考えられます。</p> <p>本来は、市の「総合計画」の中で検討しておくべきでしたが、できていないようです。早急に既存都市核の衰退を防ぐ方策を含め、これからの都市発展ビジョンを打ち出し、その中でこの“都市中心軸”を通常の都市計画ではない特別の位置づけを与え、早期に整備すべきでしょう。</p> <p>早期に整備といっても、大きな問題は想定される東西幹線道路の間に閑静な住宅地域が広がって</p>	<p>・箕面池田線東行きが行き止まりとなっており、豊中亀岡線、中央線を通して国道171号や新御堂筋へ向かうため、豊中亀岡線や中央線の混雑度が高いことや、バス路線である箕面今宮線の幅員が狭く歩道の整備率も低いため、歩行者や自転車にとって危険な道路であることが課題であると考えています。当エリアの課題解決と公共交通を軸としたまちづくりを実現するため、東西方向の都市計画道路を検討すべきとしております。</p>

	<p>いることです。新しい幹線道路を通すことの困難性＝時間がかかることが予想されます。このため、閑静な住宅地域の環境を保全し早期に整備するため、この東西幹線道路の地下トンネル化も検討してもいいのではないのでしょうか。</p>	
12	<ul style="list-style-type: none"> エリア2については、北急延伸に伴い、ますます必要性が高まったが、北急延伸はかなり以前から決定しており、少なくとも着工後でも時間経過がある。これらを踏まえても検討が進んでいなかったのは市担当部署の怠慢と言わざるを得ない。 	<ul style="list-style-type: none"> 北大阪急行線の延伸により、本市の将来像は都市構造上、大きく変わることになります。このため、平成28年2月には、全国初となる立地適正化計画を策定し、市の将来像の整理を行いました。その中で、本市の交通政策の基本的な考え方として、「公共交通を軸としたまちづくり」を指向しているものです。こうしたまちづくりを進める上で、都市計画道路の果たすべき役割は大きく、今般、将来を見据えた見直しに着手し、一歩ずつ、段階を踏んで進めているものです。
2-3 エリア3		
13	<ul style="list-style-type: none"> この路線はエリア2と連動しており、エリア2の道路が完成するということが前提となります。エリア2の見通しを考えれば、171号と直結するのが、現実的ではありませんか。 小野原豊中線の開通により小野原西エリアは劇的に変貌を遂げました。箕面市の近未来は、二駅の誕生による相乗効果で「住みよさ」「シビックプライド」ランキングのランキングアップへと夢は膨らみます。今後の見直し計画では改めて東部エリアの発展資質の潜在力と大阪大学外国語学部の跡地の活用が相俟って、エリア3の開発が最優先されるべきでしょう。無論、エリア2も必然でしょう。他のエリアも当然のものと考えますが、敢えて優先順位を考慮すればの、門外漢の私見です。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を軸としたまちづくりを実現するため、新たな交通結節点が誕生するかやの中央と市東部で住宅が集積する粟生間谷、彩都方面を繋ぐ都市計画道路を検討すべきとしております。
2-4 エリア4		
14	<ul style="list-style-type: none"> この路線は、建設されれば、利便性は高まると思いますが、緊急性・必要性の高いものでしょうか。西部に在住のため、評価できかねます。 	<ul style="list-style-type: none"> 茨木能勢線の混雑度が高いことが課題であると考えています。その課題を解決するため、山麓線と茨木箕面丘陵線を繋ぐ都市計画道路を検討すべきとしております。
2-5 エリア5		
15	<ul style="list-style-type: none"> 対象となった路線のうち、除外した路線（エリア5）の除外理由が東西方向の交通量が少なくなっているが、都計道上位計画の基本的考え方との整合性とはズレがあり、それを無視した理由は？ 	<ul style="list-style-type: none"> エリア5は、パブリックコメント資料6ページに記載の上位計画で示される「あるべき公共交通ネットワークのイメージ」から外れたエリアであり、上位計画との整合性は図られていると考えています。当エリアは、東西方向の都市計画道路が途切れている箇所があるため、一旦、分析の対象としたもので、交通量、混雑度等から交通の流れの分析を行っ

		た結果、東西方向の都市計画道路を整備する必要性が低いと判断したため、都市計画道路を検討すべきエリアの対象外としたものです。
16	<ul style="list-style-type: none"> この路線は、具体的な路線案がないので、評価困難ですが、無理をしてまで新設する必要なしと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> エリア5については、東西方向の混雑度が低く、都市計画道路を整備する必要性は低いため、都市計画道路を検討すべきエリアの対象外としました。
【3】都市計画道路を検討すべき路線の絞り込みについて (その他のご意見)		
17	<ul style="list-style-type: none"> 既存の住宅地を貫通し、多くの立ち退きが必要な道路は、高額な立ち退き料が必要となります。また、1軒でも反対して居座られると、建設に長期間かかります。この道路が果たして、費用対効果の観点からみたコストパフォーマンスがあるのかという視点が必要でしょう。道路はあったほうがいいに決まっています。見直しにあたっては、当該計画道路建設のための立ち退き料を含めた「道路建設費見積もり」がなければ判断は困難です。これだけの費用(税金)をかけても、必要不可欠という民意を問う必要があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 今後実施する具体的なルート案の検討に際しては、概算事業費も併せて検討する予定です。また、都市計画道路を「検討すべき路線」ごとの具体的なルート案をまとめた「新たな都市計画道路網(案)」を策定した段階で、再度パブリックコメント、市民説明会を実施する予定です。
18	<ul style="list-style-type: none"> 現計画がたてられてから、長期間何も進捗していない個所が多いのは、何故でしょう。この検証が必要です。 エリア1で桜井駅周辺地域に計画されている道路は都市計画決定をされてすでに59年が経過しようとしています。まずこの道路計画の手順を地域住民に十分に説明し、その上で次の計画を検討してもらいたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 既に都市計画決定済みで未整備となっている都市計画道路については、具体的なルート案を検討する段階で、併せて必要性を検証します。
19	<ul style="list-style-type: none"> 交通量等検討するデータが平成21年度の交通量を基にしており、今日の実態と大きく異なると思われる。市担当部署の猛省を促す。 平成21年度のデータは実態との乖離も考えられますので、新駅誕生とのからみもありましょうが可能な限り早期での再調査が望まれます。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通量については、今回、現状の分析と課題の整理を行うに当たり、市域全体を対象とした交通量調査の既存データのうち、最も新しい平成21年度の調査結果を活用しています。なお、都市計画道路の整備状況については、平成21年に小野原豊中線が開通して以降、現状と大きな違いはありませんが、人口や市街地の状況の変化などもありますので、主要なポイントについて補足調査を実施する予定です。
【4】その他道路全般に関するご意見等 (【1】～【3】に含まれないご意見)		
20	<ul style="list-style-type: none"> 花とみどりの環境に優しい幹線道路へ 新たな幹線道路全体に、基本的には歩道とともに、自転車のすれ違いなどにも配慮して自転車道(帯)を整備してはどうでしょうか。 さらに交通機能を考えるだけでなく、できるだけ高木・低木・花壇などの植栽帯を設けて、“花とみどりの道(幹線道路)”などと銘打ってはどう 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車走行空間については、「箕面市総合都市交通戦略」(平成24年3月策定)において、自転車と歩行者、自動車との分離誘導策の具体案として、「新設道路では自転車道(レーン)の整備を検討する」としており、それに基づき整備を進めていきます。 その他いただきましたご意見は今後の施策

	<p>でしょうか。</p> <p>箕面市には、かつて閑静な住宅地を貫く中央線の整備に際して、4車線を改め2車線とし、幅広い歩道（自転車道（帯））やみどり豊かな街路樹帯を整備した全国に先駆けた優れた経験があり、この道は今でも市民に親しまれています。</p> <p>新しい幹線道路が、“花とみどりの環境に優しい道”として市民に歓迎されるよう整備されることを期待したいと思います。</p>	<p>検討の際、参考にさせていただきます。</p>
21	<ul style="list-style-type: none"> ・桜井商店街周辺での駐車場の整備です。要するに桜井駅そのものに幹線道路を直接に結びつける必要性は少なく、駅周辺地域での車利用の円滑化が大切でしょう。（つまり、今回のテーマではなく、別途に駅周辺整備計画の確立が望ましい） 	<ul style="list-style-type: none"> ・桜井駅周辺整備に際し、参考にさせていただきます。
22	<p>(メリット)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. パブコメ資料に記載のもの（アクセス性の向上、救急、防災） 2. 経済効果（車の流入増加、商業の立地） <p>(デメリット)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 騒音、振動 2. 排ガス、大気汚染、酸性雨 3. 周辺からの車の流入による総数の増加（「道路ができる」と車が増える）」 4. 渋滞がなくなるらない <ul style="list-style-type: none"> ・道路を広くすると渋滞はさらにひどくなる ・新たな道路は新たなドライバーを生む（誘発需要） ・道路の縮小・削減対策⇒道路の交通量は単純に再調整され、混雑度そのものは増加しない、公共交通機関に切り替え（例 京都市、富山市） 5. 事故の増加、生活道路への流入増加 6. 犯罪の増加 7. 生活環境の悪化 8. 健康被害 <ul style="list-style-type: none"> ・心疾患（心筋梗塞）、喘息等の増加 ・ヒートアイランド現象による熱中症の増加 9. 道路による地域の分断 10. 整備費用が巨額 11. 老朽化による維持費の発生 12. 立地の変化によるまちなみの変化 <ul style="list-style-type: none"> ・深夜営業の店舗の立地 ・沿道に駐車場が増加（排ガス、プライバシーの問題） ・住宅地に商業が進出、まちなみの悪化（例「閑静な住宅街」というブランド価値の喪失） 13. 自然破壊 <ul style="list-style-type: none"> ・田畑、緑地の減少 	<ul style="list-style-type: none"> ・いただきましたご意見は多岐に渡りますが、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。 今回のパブリックコメントは、単に自動車交通を処理することを目的としているのではなく、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、都市計画道路等の整備状況を踏まえ、全市域を対象に都市計画道路を「検討すべき路線」の絞り込みを行ったものです。 今後実施する具体的なルート案の検討に際しては、都市計画道路が有する機能に関する評価や沿道の土地利用状況等も勘案しながら進めていきます。また、「検討すべき路線」ごとの具体的なルート案をまとめた「新たな都市計画道路網（案）」を策定した段階で、再度パブリックコメント、市民説明会を実施する予定です。

	<ul style="list-style-type: none"> ・昆虫、動植物の生活の場が奪われる ・箕面固有のまちの魅力の衰退 <p>14. モータリゼーションの衰退</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車産業の変化 ・モビリティの多様化 <p>15. 計画倒れのリスク (考察と提案)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 「まちなみ、住環境を保護しながら渋滞をなくす施策」が求められている 2. 沿道住民にとってデメリットを上回るメリットがあるのか調査する 3. 沿道の自治会と協議し、出前で説明会を開催する 4. TDM (交通需要マネジメント)、モビリティ・マネジメント、交通まちづくりマーケティング、バス利用の促進など、道路ごとにより有効な施策がないかきめ細かく検討する 5. 人口減少時代に対応したコンパクトなまちづくり、モーダブルシフトの促進 6. 「クルマ依存」のデメリットに気づくこと <ul style="list-style-type: none"> ・肥満、病気の増加 ・高額な維持費 ・事故のリスク ・地域愛着の減退、地域マネー流出 ・子どもが傲慢で攻撃的になる ・攻撃的運転 ・まちのインフラコストの増大 ・公共交通の衰退 ・地球温暖化、大気汚染 7. マイカーの減少による渋滞の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少 ・インターネット、SNS の普及 ・高齢者の免許返納 ・若者の車離れ ・カーシェアリングの普及 ・コミュニティバス、福祉運送の整備・拡充、鉄道の延伸 8. 自動運転、GPS 技術による渋滞の緩和 9. 社会の変化を多角的に検討したうえで、未来の市民のことを考えた交通施策が求められている 	
23	<ul style="list-style-type: none"> ・そもそもパブコメで意見を求めている事項が何か、一読して理解するが判らず、市担当者の説明を受けてようやく判った。つまり意見を求める内容が判りにくい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のパブリックコメントは、全市域を対象に都市計画道路を「検討すべき路線」の絞り込みを行ったものであるため、分かりにくい箇所があったものと考えますが、趣旨を理解していただくため、パブリックコメントと並行して、市民説明会を市内 4 箇所で開催し、

<ul style="list-style-type: none"> ・パブコメは制度として必要だが、この種、市全体にわたる問題をテーマとすることはいかなものか。一般の市民は自分の関係する路線についての判断は可能だが、他のエリアの路線の判断はほとんど出来ない。従ってパブコメへの意識も低く、意見が出にくいと考える。都計審以外のメンバーで関心のある（市域をより理解している人々、団体）による意見聴取、検討を行う方が実態に即すると考える。 ・市民には、「パブリックコメント」を提出しても、返答がないだろうとあきらめの意見が多いですが。 	<p>内容の丁寧な周知に努めたものです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「箕面市パブリックコメント手続きに関する指針」において、パブリックコメント手続きを行うことが望ましいものについて、「市政全体における政策の基本的事項を定める計画の策定又は改定等」、「市民の権利を制限し、又は義務を課す制度等の制定及び改廃」と規定しています。この趣旨に基づき今回パブリックコメントを実施しています。また、「検討すべき路線」ごとの具体的なルート案をまとめた「新たな都市計画道路網(案)」を策定した段階で、再度パブリックコメント、市民説明会を実施する予定です。 ・パブリックコメントでいただいたご意見について、個別には回答いたしません。いただいたご意見とそれに対する市の考え方をまとめたものを公表する仕組みです。
---	--