令和２年(2020 年)７月２２日

都市計画道路網の見直しについて　～新たな都市計画道路網(案)の検討～
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　～新たな都市計画道路網（案）の検討～

１．検討すべき路線１（瀬川新稲線、田村橋通り線、桜井石橋線）

[結果公表閲覧期間]

令和２年(2020 年)７月２２日（水）から８月２０日（木）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、箕面文化・交流センター、
　第二総合運動場
・西南・桜ヶ丘・萱野南・小野原図書館

[実施結果概要]

◆募集期間　　令和２年(2020 年)３月１日（日）から６月３０日（火）まで
◆意見の件数（提出者数）　２１件（１９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	・こうした、長期の計画は、箕面市の将来の方向性を考える上において、非常に重要であり、かつ、その後の変化を加味して、定期的に見直すことが必要と考えます。また、こうした道路計画などは、変化を知るためのデータを定期的に集めることが欠かせない仕事と考えます。その意味で今回のパブリックコメントの実施は、時機を得たものと考えます。	・大阪府で策定する都市計画道路見直しの方針は、概ね 10 年ごとに策定されています。箕面市は、前回、平成 17～18 年度に都市計画道路を見直しました。今後も、国・大阪府の動向等を勘案して、見直しを検討していく予定です。
	・また、現代の道路計画は、とくに自家用車の増加による、自動車と歩行者の安全と利便性という観点でのチェックが必要と考えます。	・エリア 1 のルート案は、両側に歩道を整備することで歩行者の安全性も確保するとともに、中央線の自動車交通量の混雑を緩和する案となっています。
	・今回の都市計画道路線見直しについては、全体としては、箕面池田線、中央線、桜井石橋線（旧西国街道）および 171 号線などの東西を結ぶ幹線に対し、それらを南北に結ぶ道路を、どんな仕様でいつどのように建設してゆくかが、重要論点の一つと考えます。とくに桜井、牧落などの古い住宅地では、東西の道路を、南北につなぐ道路の狭隘が問題点だと思います。私は、桜ヶ丘在住者として、とくに、中央線と 171 号線をつなぐ南北道について、時期を含めた計画の具体化を期待しております。とくに「中央線」は、近年、自動車の通行量が増大しています。(桜ヶ丘地区では、スーパーマーケット「ライフ」の開店により、とくに混雑が増えています。) それに伴う、中央線と１７１号線を結ぶ南北の道路が少なく、とくに瀬川・新稲線」の交通量が増えているのを感じます。「瀬川・新稲線」の桜ヶ丘から半町に入るつなぎの道路に一車線の部分があり、その部分には、西側から 4 本の道路が集合しており、狭隘なボトルネックになっています。子どもや一般市民の歩行者も多く、事故の発生や、緊急時のネックになることなどを恐れます。瀬川新稲線（中央線の南側）の早期の完成を期待しております。	・中央線と国道 171 号を南北につなぐルートである瀬川新稲線及び田村橋通り線は、昭和 34 年に都市計画決定していますが、事業実施をする時期は決まっていません。
	・しかし、こうした桜ヶ丘地区の南北線、とくに田村橋筋、および紅葉橋筋は住宅地としての景観も優れており、箕面市の「都市景観配慮地区」として指定され、住宅と道路との境界の景観配慮が求められています。田村橋線の拡幅には幅員だけでなく、景観の配慮がなされなければ、地域住民として賛成できません。よろしくお願いいたします。	・都市計画道路の事業実施が決まり、道路を設計し工事を進めていく際には、景観面に配慮していきます。

	・しかしこうした拡幅を伴う工事は、住宅の一部撤去を伴うため、その土地家屋の持ち主が土地を手放すことが必要となり、そのようなチャンスを待っていては完成のめどがつかないのではないでしょうか。それにつけても昭和30年代の中央線の拡幅工事が思い出されます。あの時は、土地提供者に「代替土地」が提供されたように記憶しております。そうした配慮も検討されてはいかがでしょうか。	・市が都市計画道路の用地を取得するために、関係権利者の方々と協議させていただくにあたっては、代替土地の提供ができるかどうかも含めて話し合いを行い、協議を進めることが前提であると考えています。
	・当然、不動産業など、土地の売買に携わっている業者は、こうした都市計画を承知していると思いますが、不動産開発や土地売買に携わっている業者には、こうした都市計画の周知をお願いします。	・具体的な土地利用の相談を受けた際には、現在のパブリックコメントの状況等も周知しています。また、都市計画決定後には、市のホームページや窓口で周知する予定です。
2	・①瀬川新稲線の南側 計画には賛成です。桜ヶ丘郵便局方面から半町第三踏切に出るルートはどれも道が狭く、普通車同士が対向できない道路だらけで、特に尾尻外科周辺は道が入り組み、接触事故がおこらないか常々心配しながら通っている。南側計画ルート上は民家が密集しており、用地買収に難航すると思われるため、用地買収が完了するまでの間、幅員が確保できない道路は、一方通行にして、既存の道路でも安全に通行できるようにしていただきたい。	・都市計画道路の事業実施までの間の一方通行等の交通規制につきましては、公安委員会（警察）と調整を図りながら検討していきます。
	・②瀬川新稲線の北側 北側計画ルート上と西国巡礼街道が交わる地点に桜の大木がある。ここはずらしていただきたい。	・西国巡礼街道の桜の大木などについては、都市計画道路の事業実施が決まり、道路を設計し工事を進めていく際には、地域の方々と話し合いを行い対応方法を検討します。
	・③阪急と中央線の踏切 今回の計画に含まれていないが、阪急箕面線と中央線の踏切について、渋滞や危険な状態が放置されている。高架なりアンダーパスで踏切を回避することはできないか。踏切近くに信号のない交差点があることで、横断歩道を渡る歩行者と接触しそうになることがある。	・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。 ・横断歩道の安全対策につきましては、公安委員会（警察）と調整を図りながら検討していきます。

3	・先日 2020 年 6 月に都市計画の詳細を知った。我家はエリア①の瀬川新稲線にある。この計画には反対する。 （理由）池田市だが、徒歩 5 分位の所に国道 176 号から箕面池田線に南北に走っている大きな道路がある。人口密度からしても、住民を立ちのかせてまで、数百 m 毎に同じような南北に走る道路が必要とは思えない。特に中央線から箕面池田線の南北に走る道路は日中でも交通量はかなり少ない。こちらに引っ越してきて[redacted]年、空気や自然豊かな箕面を大好きになり、近所とのコミュニティも大変気に入っている。[redacted]この町をふるさとと思い一生過ごしたいと思っている。	・現在都市計画決定されている瀬川新稲線については、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であり、現在の都市計画決定のままとするものです。
4	・桜ヶ丘在住 70 年、「田村橋通り」に関して、中央線二丁目信号より南側桜井駅方向、道路、桜井駅から田村橋南近くまで一方通行（北行）、それを延長希望です。中央線まで。 ・近年車両通行量多く、車も大型化、坂道なので子供通学路、高齢者増加、車両通行量も増加。	・都市計画道路の事業を実施する段階には、一方通行等の交通規制についても見直しを行い、公安委員会（警察）と調整を図っていきます。 ・田村橋通り線を整備した場合の 2030 年の将来予測値は交通量が 5,952 台、混雑度が 0.94 であり、課題のある状況とはなりません。 ・田村橋通り線の中央線以南については、桜井駅へつながる路線であり、自転車の交通量が多くなると予想されるため、自転車走行空間として 2.0ｍの自転車道を両側に整備する 16m の幅員構成としております。
5	・田村橋通り線の幅員は、全体的に 12m統一が望ましい。周辺の都市計画道路に合わせてほしい。既存の住環境に配慮してほしい。	・田村橋通り線の中央線以南の幅員 16mについては、桜井駅へつながる路線であり、自転車の交通量が多くなると予想されるため、自転車走行空間として 2.0mの自転車道を両側に整備する幅員構成としております。
6	・田村橋通り線の幅員変更案の一部 16mには、利便性を感じない。歩道の確保をしつつ、既存の住環境をできるだけ変えず、目的を果たすには全般的に 12mで十分である。	
7	・田村橋通り線の幅員に関して、全般的に 12m統一が良いと思います。理由は流入先の桜井石橋線が 12mであり、それに合わせた 12m幅員で十分だと感じています。	

8	・前回では、各道路についての意見を提出しましたので、今回は場所を限っての意見を提出します。具体的な場所は、箕面市西部田村橋通りの拡幅と箕面池田線延伸についてです。結論から言えば、拡幅・延伸は必要なしと判断します。 ・もともとのこの都市計画道路網計画は、高度成長・モータリゼーションの発展のころの考えで計画されたものです。あれから 50 年近く経ち、道路をとりまく環境は激変しました。この両地区は、安定し成熟した戸建て住宅地となり、しかも老齢化が進み、箕面市のマンション規制もあって、若者人口はあまり増えていません。これが、箕面西部地区と東部地区との大きな差です。新都心かやの中央へ行くには、迂回して、171 号へでるか、山麓線に回ればいいだけの話です。 ・次にこれらの場所は、箕面の中でも高級住宅地で、地価が高い。この拡幅や延伸のために、どれくらいの買収費がかかるのか、算定したことがありますか。この金額と開通したときのメリットを考えると、コストパフォーマンスありと判断されますか。しかも買収に時間がかかり、到底完成するようには思えません。幅員を狭めたというような、姑息な考えでなく、大きな決断で計画廃棄となりませんか。過去の亡霊にとらわれる必要はないと思います。行政のシステムから考えると、こうした決断は難しいでしょうがね。今後の都市計画道路網についての重点は、新都心かやの中央を軸にした道路網の「完成」に特化すべきです。	・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であるものの、今回の見直し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、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。 ・箕面池田線の延伸（検討すべき路線 2）については、検討すべき路線 2 のパブリックコメントの実施結果公表時に市の考え方をお示しする予定です。 ・現状のままであると、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道路のネットワークとなっているため、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。 ・都市計画道路の事業実施を検討する段階においては、詳細な費用を算出し、費用対効果をふまえて判断するものと考えております。
9	・「新たな都市計画道路網(案)」に関するパブリックコメント田村橋通り中央線以南 増員 20m→16m 田村橋通りの増員(案)は半世紀以上前から、 計画されているものと記憶しております。今回の(案)は、増員 20m→16m に減員する案と理解しております。しかしながら、当該エリアは、長く閑静な住宅街を形成しており、桜ヶ丘には、大正時代の住宅博覧会の住宅も残っています。 道が狭い事が幸いし、交通量も少なく、自動車も自然に低速運転、安全で安心感があります。 また、住民の安全・安心の雰囲気を醸し出すことから、散歩道、ランニング道としても、朝、夕、重宝しています。田村橋通り中央線以南 増員 20m→16m のパブリックコメント、田村橋通り中央線以南 増員そのものの必要性を感じません。当該地区に限らず、少子高齢化時代を迎え、高度成長期に作成された都市計画、道路増員工事に税金を投入する時代は終わっ	・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緩和、混雑度の緩和に寄与することから、必要であるものの、今回の見直し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、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。 ・事業実施にかかる費用は、整備に着手する時期によって変動するため、費用が確定しない現在の都市計画決定の段階では、概算工事費等による比較検証を行っていくことを考えています。 ・都市計画道路の事業実施を検討する段階においては、詳細な費用を算出し、費用対効果をふまえて判断するものと考えております。

	ています。もはや増員しても、経済的なメリットがあるとは考えられません。それより、古くなった住宅街のインフラ更新、ガス・水道、下水設備の老朽化を懸念します。道路を増員するお金があるなら、そっちに回して頂きたい。さらに、当該地区は、閑静な住宅街を形成しており、交通量の増加で、閑静さが失われ、いらぬ資産価値の低下さえ懸念します。想像するに、日本の高度成長期につくられた都市計画を見直すことは、市の行政としては難しいかもしれませんが、時代の流れ、住民の本当の利益を考えると、過去の遺産の都市計画に固執すること、それは、愚策のように思います。箕面市みどりまちづくり部まちづくり政策室とされましては、田村橋通り中央線以南 増員そのものを廃案されることを推奨します。まちづくり政策室 の懸命な判断、田村橋通り中央線以南増員そのものを廃案のご判断を期待します。	
10	・検討すべき道路 1 について、幅が 16m から 12m に変更になろうとそもそも計画道路そのものに反対。 田村橋通りを通る道路で、中央線から箕面池田 9 号線に通じる道路に、費用対効果が見られるとは思えず、その説明が不十分である。 計画が上がった 40～50 年前の時点では、田畑が多かったのだろうが、住宅が立ち並ぶ現在の状況を考えても、買収する価値があるようには思えない。費用対効果について、明確な説明ができていない以上、廃案にすべき。先祖からの土地を手放してまでも、子孫に残す価値のある道路ではない。そこを強く考えていただきたい。	
11	・利便性向上により、南北の自動車の通行量の増加や、実際の車両の走行速度が上がり、静かで安全な住環境が損なわれることを懸念する。（特に池田・川西方面の車両流入など）ついては、「瀬川新稲線、田村橋通り線」の 2 線ではなく、いずれか 1 線に絞った整備をお願いしたい。 ・また、整備にあたって、中央線の混雑緩和のために、右折レーンの整備をお願いしたい。	・1 路線整備と 2 路線整備の混雑緩和の効果を検証した結果、2 路線整備の方がより混雑度が緩和する結果となっています。また、エリア 1 の南北方向の都市計画道路の交通量について、1 路線整備の場合、2 路線整備に比べて約 3,000～4,000 台交通量が少ないことから、1 路線整備では幅員の狭い住宅地内の生活道路への交通の流入が課題であると考えています。 ・都市計画道路の事業を実施する段階で、設計する際に、中央線の混雑をより緩和できるように、右折レーンの整備等も含めて検討していきます。

	・いわゆる「抜け道」として、信号を迂回して住宅地を通行する車両の速度に危険を感じることが現在もあり、整備後にこのような事象が顕著になることを懸念する。ついては、生活道路での速度超過の取り締まりなど、箕面警察の協力を得て、ソフト面でも安全な住環境の整備にも取り組んでほしい。	・都市計画道路の事業を実施する段階には、周辺の生活道路の交通規制等に関しての安全対についても、公安委員会（警察）と調整を図っていきます。
12	・南北方向の路線の強化という考え方は理解できるが、桜井石橋線の意味合いは大きくなく、検討路線から削除すべきである。 ・桜井石橋線の検討を継続するとしても、計画廃止した瀬川新稲線以西も含めた桜井駅へのアクセスも考慮し、ルートとしては旧西国街道の拡幅や無電柱化などの方向で検討すべきである。 ・何十年も前の計画である長期未着手路線をルート案とすると、現在の住宅地内を貫くルートとなり、課題が多く実現が困難である。 ・瀬川新稲線以西からの桜井駅へのアクセスは旧西国街道であり、現ルート案では寄与しない。 ・瀬川新稲線と桜井石橋線の接続がT字路になるのは非効率であり、新たな混雑につながる。 （阪急箕面線踏切、旧西国街道信号、新ルートT字路信号が短い区間で連続し、混雑を生み、危険も増す。）	・エリア1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路線として検討しておりますが、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おり、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ております。その結果、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。 ・今回のルート案を整備した場合の2030年の将来予測値は、瀬川新稲線が交通量5,510台、混雑度0.87、桜井石橋線が交通量4,748台、混雑度0.75であり、いずれも課題のある状況とはなりません。 ・都市計画道路の事業実施を検討する段階においては、各路線の信号の設置等について、公安委員会（警察）と調整を図りながら、検討していきます。
13	・桜井石橋線（瀬川新稲線以東）は、何十年も前の案で当時とは違い、現在は住宅を貫く事になる。桜井石橋線（瀬川新稲線以西）が廃止であれば瀬川新稲線以西にスムーズにぬけられない道を住宅を貫いてまで新たにつくる必要はない。検討路線から削除するべきである。 ・桜井石橋線（瀬川新稲線以東）のすぐ近くには、瀬川新稲線以西につながる旧西国街道が現在ある。この旧西国街道の幅をひろげる事や無電柱化をすすめる方向で検討するべきである。	
14	・特に桜井石橋線について、都市計画道路設定からすでに60年が経過する中、その間の住環境や道路環境が大きく変化しており、当時の図面上の設定がそのまま残されて来た現状であります。設定から30数年余り経過後に見直し案が広報紙に掲載されたと思いますが、“継続”というのみであったと思います。何故この継続か疑問に思った記憶があります。一度設定したものはなかなか廃止はしにくいという判断でありましょう。余程の大きな	

	事象でもなければ廃止の決定はしにくいでしょう。 計画設定上に住む住民及び地主等への不利益はいかなるものか。（地価への影響、建築規制等々）考慮いただきたいものです。旧西国街道がすぐそばを通り身近いキョリの中で新設の道路が本当に必要なのでしょうか。旧西国街道は桜井以西はたしかに車道としては広いとはいえません。“危ない”という声があるのも事実です。古くから半町村、瀬川村の住環境の中で、早くから開け、車が多くなった事から、旧西国街道の整備拡幅をせずに新設道路は便利、安全になるといえど、費用対効果も含め必要性が低いと思います。この 60 年という長い間に桜井以西の街道沿いの住宅が世代交代も含め売却等されて来ましたが、その時々の拡幅等の取り組みが為されておれば、今以上に改善されて来たはずである。それでも少しずつはきれいな 1 本ではなくても良くなっていると思います。 まったく道のない住居の上を線引きし新設道路をつくれば、より直接で、広く、安全なものがえがけますが、直接の市民、地主への不利益等多大なものがあります。新設は廃止にし、旧街道沿いを中心として、阪急箕面線沿いその他既存道路の拡幅整備等で十分住環境、交通環境の整備対応が可能と考えます。 桜井石橋線（瀬川新稲線以西）の廃止予定は池田市の計画廃止に伴うものと（H26）されているが、その手前の市内桜ヶ丘、瀬川（西南小西）の南北までを継続する事により可能ではないか。 桜井駅周辺のアクセスや桜井駅前再開発を考えても、桜井駅は住民の通勤客が中心であり、駅前再開発も長年の紆余曲折を経ながら、大幅な縮小で何とか目途のたった状況であります。今後の社会変化や車等の依存の低下を考えましても駅への幹線道路のアクセス整備はそれほど高い必要性があるとは考えられません。住民、地主への不利益等大きなギセイの伴う新設道路の設置より既存道路の部分的な拡幅であっても相当改善されるものと考えます。 幹線道路の新設は、小野原地区、カヤノ地区、彩都のように大規模開発等大きな街づくり計画に伴うものであり、桜井駅西住居地域は既存の道路整備にて行うべきである。 幅員については 16m から 12m にへらしてでも必要と考えるのでしょうか。地域によっては幅員を狭くし、対面通行も困難にする一方、中に自転車	

	道を設けたり、歩道を広くし、車通行が制限される方向の取組みが為されている現状もある中、今回の桜井以西の短いキョリの中での新設の計画道路の必要性は低いと考えるのが妥当と思います。 阪急箕面線の高架化が必要ではないでしょうか。特に桜井駅東、西部分及び牧落踏切（西国街道） パブリックコメントにおいても市内全域の道路整備、住環境及び交通アクセスを考えると莫大な税投資の上に便利、安全等良くなると考えると、直接の対象でない市民としては、多くは賛同し、反対意見は少なくなるものです。対象当事者等にとっては､そこに長く住みこの 60 年間の不利益や思いも今後含めて大きな負担になるものです。その事も十二分に考慮する必要があるでしょう。それぞれ同じ住民であり市民です。 過去の年月とともに莫大な投資、費用対効果、住民意識と今後の社会を考えてみる中で桜井石橋線全体を廃止の方向で判断すべきと考えます。 （別視点） 住環境の整備等の中で瀬川 4 丁目、5 丁目の北向き傾斜地域は急坂の上東西の移動が出来ない状況です。より住環境を考える必要があるのではないでしょうか。	
15	・廃止候補とする路線⑨桜井石橋線について貴資料 p4(1)隣接市の都市計画道路の廃止による見直しで桜井石橋線（瀬川新稲線以西）の廃止 当該路線は旧街道で、由緒ある歴史の道である。それだけに昭和 34 年 3 月 31 日の都計審で決定した路線であって、拡幅整備が終了したのは、桜井 1 丁目の阪急牧落踏切から桜井駅交差点までの区間である。これは箕面有馬電気鉄道（阪急）が大正 15 年（1926）頃、西国街道を通る併用軌道から専用軌道に切り替えたため、その跡地がそのまま道路として拡幅されたものである。 つまり、その他の地域は、昔ながらの旧い民家があり約 60 年間、殆ど計画の推進は行われなかった。今回、池田市の都市計画道路の廃止に伴って、瀬川新稲線以西を、都市計画道路から除外するとの提案であるが、理由が判らない。まして市境からかなり距離があるにも拘わらず、何故箕面市側手前で廃止するのか。担当者に聞いても明確でない。廃止区間には、旧箕面瀬川本陣（箕面自動車学校）があり、特に教習用自動車の交通が頻繁であり、指導教官が同乗しているとはいえ、免許未取得者が運転する為、速度も遅く、授業時間の関	・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既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。 ・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、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。

	係で渋滞を招きやすい。せめて、教習車が頻繁に通る瀬川西交差点までは、廃止すべきでないと思考する。故に本案は反対である。 但し、道路拡幅にあたっては、当該道路の南側は、箕面市に残る唯一の鰻の寝床、（江戸時代の税制の名残、間口 6 間、奥行き 19 間の家屋）が数件現存しているので、拡幅にあたっては道路北側で実施するよう強く要望する。	
16	・1.対象路線の検討では南北の移動を中心とした検討がなされているますが、現状桜井駅周辺の交通の課題は、桜井駅以西の旧西国街道の狭隘道路に車、人、自転車が溢れていることではないでしょうか。その部分の混雑の調査を行い、解消することが本地域の道路計画にはかかせないと考えます。 2.田村橋通り線、桜井石橋線、瀬川新稲線いずれの整備も必要と考えます。それらが整備される順番も安全な都市計画実現にはかかせないため、是非検討頂きたいです。 3.本計画には路線として入っていませんが、旧街道から国道 171 号線をつなぐ府道 118 号までの路線が現状の幅員で良いとは思えない混雑し、歩車が近接しているため、検討に加えていただきたいです。	・エリア 1 については、中央線の混雑緩和のため、南北路線を検討すべき路線として検討しておりますが、都市計画道路ネットワークの観点から、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ております。その結果、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。 ・桜井石橋線（瀬川新稲線以東）が整備されることで、西国街道の交通量は減ると考えられますが、都市計画道路の事業実施までの間の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。
17	・都市計画道路が決定された時期には、成長期で人口増加、車の増加が想定されていたと思います。現状では、人口の増加も陰りがあり、高齢化社会、車社会の減少が目に見えて分かってきている中で、新たに都市計画道路網を進めていく意義には理解できません。 若者の車離れ、高齢者の車事故の増加による車離れもあり、道路を拡幅する意味もないと考えています。今現状でも不便を感じていませんので、今後はより車が減少し、渋滞等も減ってくると思っています。いち市民の意見を参考にして頂けたらと思っています。	・エリア 1 については、既に都市計画決定済みの路線として、南北方向の瀬川新稲線、田村橋通り線、東西方向の桜井石橋線があります。 ・今回の見直しにおいて、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、決定済みの都市計画道路の必要性を検証しています。その結果、整備しても繋がる道路のない桜井石橋線（瀬川新稲線以西）は廃止候補としております。 ・その他の路線については、混雑の緩和や鉄道駅へのアクセス性の向上等の効果が見込まれることから、廃止候補とはしておりません。
18	・エリア 1 路線は、下記理由により計画を断念、撤回すべきである。 現行の道路幅で渋滞もなく、不便を全く感じない。 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。 投資効果が全くない。 現状で何ら問題がない。	

19	・都市計画道路（桜井石橋線）上で直接生活する市民として、計画によりどのように生活が変化するのか前もって十分に説明し、納得ができるようにしてもらいたい。	・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。
20	・コロナウイルスの感染拡大と経済状況が悪化している中で、都市計画道路の検討をしているのでなく、市民生活の不安をなくすことが大切であると思いますがいかがですか。	・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。
21	・駅広に「トイレ」を設置してもらえませんか。	・桜井駅前の施設整備を担当する部署にお伝えします。