

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～
4. 検討すべき路線4(山麓線～茨木箕面丘陵線)

[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) 19件(16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	<ul style="list-style-type: none"> ・茨木能勢線は、山麓線と同様に一日中交通量が多く、交差点などには、通学時に児童があふれたりするので、大変危険です。ですから、新しい道路ができれば、大分安全になるのではと期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のルート案は、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、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。 ・またこの計画路線の幅員構成については、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しています。
2	<ul style="list-style-type: none"> ・山麓線が行き止まりになっていて、東に繋がる道路も幅員狭いため、渋滞が発生しているので、山麓線をそのまま直進してほしい。 	
3	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメント資料にあるように、山麓線～茨木箕面丘陵線間ができることで、茨木能勢線や周辺の道路の混雑が解消されるのであれば賛成。 	
4	<ul style="list-style-type: none"> ・茨木能勢線はバス通りになっているが、歩道も十分に整備されておらず、歩行者にとって危険な路線。 	
5	<ul style="list-style-type: none"> ・北大阪急行線の延伸に伴いバス路線の再編を行うことから市道の整備は重要な課題であり、歩行者の安全を確保する上でも取り組んでほしい。 	
6	<ol style="list-style-type: none"> 1. 結論 賛成 2. 現状（都市計画道路予定及び周辺地域） <ol style="list-style-type: none"> ①小規模な農地で高齢な耕作者が耕作。相続によって小規模化が一層進む。 ②周辺の市街化区域でランダムな小規模宅地開発が進み、既存の道路の混雑渋滞の原因となっている。 ③府道山麓線が小野原・中村線との合流地点で終わり、茨木箕面丘陵線まで延伸が頓挫した結果として①、②の現状となっている。 ④千里中央、或いは箕面中心部からのアクセスが朝、夕の通勤、通学の直線的動線であり、彩都、間谷地区との有機的交通アクセスとして不十分。 ⑤このままでは、箕面の東端の過疎地になる可能性が大である。 3. 賛成理由 <ol style="list-style-type: none"> ①都市計画道路が茨木箕面丘陵線まで直接延伸することで、箕面中心部からのアクセスが進み、彩都、間谷地域の有機的交通網も可能となる。 ②小規模農地が開発され、農地の細分化が解決されるとともに、箕面東部地域の街作りの核となり得る。 ③モノレール川合新駅、阪大跡地の再開発。現在 	

	<p>ある緑と勝尾寺川という自然環境を活かした複合的街作りが可能となる。</p> <p>④国文4号線との連続により、箕面の東端から東の玄関への飛躍が望める。</p>	
7	<ul style="list-style-type: none"> 「検討すべき路線4」も同じで小野原中村線と茨木能勢線が交差する場所は通学時に赤信号になると歩道が狭いため児童が歩道いっぱいになり信号待ちをしている状況である。早急に整備する必要があると考える。 	<ul style="list-style-type: none"> 小野原中村線と茨木能勢線が交差する「粟生間谷交差点」の歩行者溜まりの確保や安全対策等の早期実現については、交差点付近の土地所有者への働きかけを継続していただく等、大阪府にも要望しているところです。
8	<ul style="list-style-type: none"> 計画画道路の実現により、既存の山麓線の交通の混雑が予想される。他の道路計画との関連も考慮して頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> エリア4の山麓線の2030年の交通量、混雑度の将来予測値については、現状のままである場合、交通量が7,079台、混雑度が1.11であるのに対し、新規路線を整備した場合、交通量が7,556台、混雑度が1.19となり、新規路線を整備した場合でも課題のあるような状況とはなりません。
9	<ul style="list-style-type: none"> 計画道路に接続する間谷の既存道路との連絡、特に間谷住宅との連絡。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画道路は、既存道路である山麓線や小野原中村線と接続し、茨木箕面丘陵線にも連絡しています。 間谷住宅（粟生間谷東5丁目、6丁目、7丁目）との連絡は、茨木能勢線もしくは茨木箕面丘陵線を経由することになります。
10	<ul style="list-style-type: none"> 路線4について（仮称）川合駅を早期に設置するためにも新たな路線で影響のある地権者や沿道住民に説明してほしい。（新型コロナウイルスはいつ終息するか分からないので説明会は不要） 	<ul style="list-style-type: none"> エリア4については、説明会の開催に代わり、新規路線の沿道25m以内の土地、建物の所有者の方々を対象に、書面での質問書の提出をお願いし、提出のあった質問書への回答を取りまとめて書面で通知することで対応しております。
11	<ul style="list-style-type: none"> 路線4 粟生間谷の道路について、コロナの影響で説明会が開催できない場合でも、個々に説明していただければ良い。区画整理の話をスムーズに進めるためにも都市計画道路の検討はただならぬ長引かせず、早く進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画の手続きについては、粛々と進めていきます。
12	<ul style="list-style-type: none"> 川合、山之口地域の道路について、地元で検討を進めているまちづくりの動きと合うように、都市計画道路の検討が遅れないようにしてほしい。地権者へ個別に説明するなどの対応をとってほしい。 	
13	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新たな都市計画決定する路線は山麓線の行き止まりを解消するものであり、早期に検討を進めていただきたい。 	

14	<ul style="list-style-type: none"> 川合・山之口地区において、地元でまちづくりの動きが進んでいるので、それと今回の都市計画道路の内容をあわせてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> エリア 4 においては、令和元年度 7 月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められており、この事業を具体化することになれば、その実施時期に合わせて道路も整備されることとなります。 地元の協議会が進めるまちづくりの動きとも調整を図りながら、今後検討を進めていきます。
15	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域は緑豊かな自然と勝尾寺川という自然環境に恵まれている。この環境を活かした街作りの為の計画道路を希望。 	<ul style="list-style-type: none"> エリア 4 においては、令和元年度 7 月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められており、この事業を具体化することになれば、その実施時期に合わせて道路も整備されることとなります。 恵まれた自然環境を活かしたまちづくりとなるように、地元の協議会が進めるまちづくりの動きとも調整を図りながら、今後検討を進めていきます。
16	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の入口に当たる所帯が今後ネックになるのではと思われる。今回コロナウイルス発生で国内でリーマンショック以上の景気悪化が予想される。特に地権者は減歩率、保留地処分等に不安感がある。勉強会で理解してもらう方法やコンサルタントの今後の対応など聞いてみたい。地元中心の協議会で対応荷が重すぎる。行政窓口が前面に立ってリードしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年 7 月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められております。土地区画整理事業における減歩率につきましては、まちづくり協議会のなかで土地利用等とともに検討されるものですが、市としてもサポートしていきたいと考えています。
17	<ul style="list-style-type: none"> ①計画道路と茨木箕面丘陵線との合流点、国道 171 清水交差点との距離が比較的近い。清水交差点（ニトリ）南行き通過時に混雑頻発、3 月 20 日（祝）17 時も通過に約 10 分かかった。丘陵線から 171 号へのスムーズな合流、オーバーバイパスの混雑解消も検討してほしい。 ②計画道路にも影響懸念しているのが、北側に近接している川合池を含む 3 池。老朽化、微小な水漏れも発生している。決壊の事態も考えるべき。現状利水の使用機会のごく限られているため、使用制限を含めて検討すべきだと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の計画道路と茨木箕面丘陵線との合流点と国道 171 号清水交差点の距離は約 800m あり、交差点間隔が確保されており、茨木箕面丘陵線の接続については、今後、管理者の大阪府と協議していきます。 エリア 4 においては、令和元年度 7 月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められており、この事業を具体化することになれば、その実施時期に合わせて道路も整備されることとなります。 川合池等に近接していること等については、道路が整備される段階において、地元の協議会が進めるまちづくりの動きとも調整を図り

	<ul style="list-style-type: none"> ③勝尾寺川の洪水対策。上流山間部の地滑りの懸念も考える。昨年の西日本豪雨では、地滑り⇒倒木、橋脚で堆積⇒周辺の洪水の現地（山口県岩国市）を見ました。同様の危険性を既存橋に感じる。豪雨時の計画道路周辺への対策も合わせて検討頂ければと思います。 	<p>ながら、今後検討を進めていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> 今回の計画道路が勝尾寺川を横断するため、河川管理者の大阪府と協議します。
18	<ul style="list-style-type: none"> 当該路線は比較的農地が多く、土地買収等は、住宅密集地に比較して容易であると考えられる。しかし、箕面市東部地区に残る数少ない、田園地帯であり、景観問題に配慮しなければならない。 一方、大阪モノレールは、彩都西駅－豊川駅の駅間距離が非常に長い。此の為、町の発展に伴って、箕面市に初めての新駅が粟生間谷東2交差点付近に建設が予想されるとなれば、府道4号茨木能勢線の通行量増加につながる。検討段階で、茨木能勢線の増加を懸念して、新路線を策定しているが、モノレール駅が建設されれば、新設路線立案の目的を失う。もともと、間谷東地区開発の計画段階から、府道4号は基幹道路として、西田橋～川合橋まで整備してきた経緯がある。特に粟生間谷西交差点から川合橋までは東山団地、粟生間谷東団地の基幹道路として整備された。加えて粟生間谷東～粟生間谷東2交差点の区間は、彩都粟生南地区造成工事の一環として整備された。従って、住宅地も道路敷を配慮して建設されている。故に府道9号から山之口バス停まで最短で直結すれば良いと考え、新規、都市計画道路⑧山麓線～茨木箕面丘陵線間について反対します。 	<ul style="list-style-type: none"> 恵まれた自然環境や田園地帯の景観にも配慮しながら、今後検討を進めていきます。 エリア4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であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。 府道9号（山麓線）から山之口バス停まで最短で直結するルートとした場合、ルート案4-aの場合と同様に、新規ルートと茨木能勢線が合流した箇所の交通量が現状の7,397台に対して9,444台に増加し、混雑度が現状の1.30から1.49に増加する見込みであるため選択することはできないと考えています。
19	<ul style="list-style-type: none"> 1. 「見直し案」は、本路線が「新規に都市計画決定する路線」と位置づけられた理由は、既存の「府道茨木能勢線」の「混雑度」が1.25以上であることを挙げている点について（「参考資料」24頁）。既存の「府道茨木能勢線」の混雑度が1.25以上であるとの「参考資料」の記述には、合理的な根拠がない。その理由は、以下のとおりである。 ①本年3月16日、私は、倉田市長に対し、「検討すべき路線1～3」について、それぞれの整備後の「混雑度」がいずれも1.25を超える「案」を採択していたことから、その理由は何か質問したが、倉田市長は明確に回答できなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> 「検討すべき路線の絞り込み」において、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た上で、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ています。エリア4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

②2009年10月28日(水)実施の「交通量調査実施結果」、「2-5.年次別交通量調査結果一覧表」(28頁)及び「参考資料」によると、調査実施年次の間隔が一定していないこと、また、各調査ごとの調査実施の時季、日時、曜日、天候等、の客観的諸条件の共通性が不明であること、さらに、調査頻度もわずかに年1回だけであり、これらの資料だけでは、本路線の「混雑度」を正しく確認できず、したがって、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づけるために必要な基礎資料が不十分であると質問したが、倉田市長は、明確に返答できなかった。以上から、本路線の「混雑度」が1.25以上であるとする「見直し案」の「参考資料」には合理的な根拠がなく、したがって、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づける何らの理由はない。

2. 2012年(平成24年)3月箕面市発行の「箕面市総合都市交通戦略」と「府道茨木能勢線の混雑解消策」

今から8年前、2012年(平成24年)3月箕面市発行の「箕面市総合都市交通戦略」(以下「交通戦略」という。)は、「(2)道路整備の必要性評価」において、「1)推計結果」として、「ケース3では、国文4号線から大阪都心へ向かう通過交通が萱野東西線を利用することが想定されるため、リンク3(箕面池田線)、リンク10(国道171号線)において混雑度が低くなった」、すなわち、「交通

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であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。

- ・今回のパブリックコメントの内容である、検討すべき路線ごとの具体的なルート案の絞り込みにおいては、混雑度の解消度合いについて、全路線に共通した基準を定めているものではなく、検討すべき路線ごとに、行き止まりになっている都市計画道路を繋ぐこと等を考慮してルート案を設定した上で、各ルート案の相対的な評価を行い、混雑度の解消の効果が高い路線を選択しています。エリア4については、パブリックコメントの参考資料p26にあるとおり、ルート案4-aと4-bを検証した結果、現状より混雑度の増加する4-aは選択していないものです。

- ・今回の検討に使用している「2009年交通量」及び「2019年交通量」については、土日祝日等の特異日を除く、平日の午前7時から午後7時までの12時間の交通量であり、比較に用いることが妥当であると考えています。

- ・混雑度については、過去に行った2009年の交通量調査のデータに加えて、2019年にも交通量を調査して確認しており、不十分であるとは考えていません。

- ・また、エリア4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であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。

- ・「検討すべき路線の絞り込み」において、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た上で、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ています。

- ・エリア4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

戦略」は、彩都方面から大阪都心への通過交通は「国文4号線」から「萱野東西線」の利用が想定されることから、「箕面池田線」及び「国道171号線」の混雑度が低くなると想定されると結論づけている。なお、ここでは、「茨木能勢線」は、明記されていないが、「国文4号線」及び「萱野東西線」の整備によって、混雑度が緩和されるのは、いうまでもなく、その近辺の道路であるから、「茨木能勢線」も緩和される路線に含まれると想定できる。なお、箕面市議会は、2018年（平成30年）11月10日開催した「地域別意見交換会報告書（最終版）【豊川北小学校区】」において、市民から国文4号線の山麓線への延伸計画について質問を受けた際、「国文4号線は、平成28年1月に開通した彩都の土地区画整理事業区域から府道茨木能勢線までの第1区間に引き続き、現在、府道箕面池田線までの第2区間の整備を進めています。第2区間の施工概要としては、延長が約600メートル、幅員が単路部9.5メートル、交差点部12.5メートルの道路が府道箕面池田線に帝釈寺交差点に接続する予定です」と回答している。「国文4号線」及び「萱野東西線」は、いずれも既に都市計画決定されており、したがって、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づけるにあたっては、それに影響を及ぼす可能性がある「国文4号線」及び「萱野東西線」が整備され、その完了をまって、その後の交通量の状況の変化をふまえ、本路線の都市計画決定の要否を検討するのが本筋だろう。以上から、現時点において、本路線を新規に都市計画決定する路線に指定する何らの理由はないというほかない。

3. 本路線の幅員が16m、その幅員の中に自転車道を含むことについて

本路線の幅員は、16mになっている（参考資料31頁）。では、本路線の幅員を16mに設定する理由は何か。この点について、「接続する山麓線」と同等の幅員とする」と記述するだけである（参考資料31頁）。また、本路線の幅員構成の中に、自転車道を含むことになっているようであるが、その理由も一切記述されていない（参考資料29頁）。本路線の幅員及びその構成に関する「参考資料」の記述は、極めて不親切であるといわざるを得ない。そもそもこのような不親切な資料で市民に意見を求めること自体無茶であろう。ところで、本路線の幅員を16mにすれば、その幅員は、

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であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。

- ・他路線の整備を待ってからという話ではないと考えています。

- ・パブリックコメント参考資料p31に記載しているとおり「接続する山麓線と同等の幅員とする」ことで、自転車道を含む幅員16mとなっております。

- ・現在山麓線には、自転車道はございませんが、将来的に本路線と山麓線との道路の連続性を確保できるように配慮しています。

山麓線と同一になる。ところが、本路線には自転車道が設置されることになるが、山麓線には自転車道が設置されていない。以上のとおり、本路線と山麓線間の移動の際には、自転車通行の安全が脅かされる危険がある。本路線の他の主な主要道路のいずれにも自転車道が設置されていないことから、山麓線と同様の危険が生じうる。そのうち、特に、「小野原中村線」は幅員 12m、「茨木能勢線」は幅員 7.5～9.1m といずれも 16m に満たないから、「山麓線」以上に、自転車通行の安全が脅かされる危険性が高いといわざるを得ないであろう。仮に、本路線に自転車道を整備するのであれば、周辺道路もすべて本路線と同様に、幅員 W=16m としたうえで、自転車道を整備すべきであろう。

4. 本路線の真の目的

「参考資料」によると、本路線の目的は、茨木能勢線の渋滞緩和である（24 頁）。この点に関し、箕面市議会は、2018 年（平成 30 年）11 月 10 日に開催した「地域別意見交換会報告書（最終版）

【豊川北小学校区】」を発行公表している。それによると、「栗生間谷交差点周辺が渋滞する。対策はあるのか」との質問に対し、市議会は、「本道路が大阪府が管理する茨木能勢線であるため、大阪府へ改善要望を行い、既に信号現示改良等の対策は実施しておりますが、今後も道路管理者である大阪府と大阪府警察に対して、改善を求めていきます」と回答した。茨木能勢線が本当に渋滞しているのであれば、この市議会の回答のとおり、先ず、府道管理者に対し改善を要求するのが原則であろう。箕面市長は、先ず、府道管理者に対し、「茨木能勢線」の渋滞緩和策の実施を求めべきであろう。箕面市長は、本路線の新設を提案するのであれば、その前に、「府道茨木能勢線」の混雑対策を箕面市が、しかも、新たな道路の建設という方法で対応する理由を市民に対し、明らかにすべきであろう。

ところで、倉田市長は、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づけようとする真の理由は、別にあると推察できる。倉田市長は、2019 年（平成 31 年）3 月、大阪府議会議員原田りょう発行の「全力通信特別号」において、「箕面市は北大阪急行線の延伸をはじめ、モノレール川合駅の検討・・・(略)・・・など様々な取り組みを進

・エリア 4 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であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。

・茨木能勢線の混雑度については、道路が受け持つことができる交通容量 5,700（台/日）に対して、交通量の予測値が 7,397（台/日）で混雑度が 1.30 となり、1.25 を超えているため、課題と認識しています。

・栗生間谷交差点周辺が渋滞していることについては、引き続き道路管理者である大阪府と大阪府警察に対して改善を求めていきます。

・「検討すべき路線の絞り込み」において、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た上で、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

めていきます。」と発信している。これをうけて、原田りょう議員は、「大阪府としても、・・・(略)・・・モノレール川合駅実現に向けた大阪モノレールへの働きかけなど、引き続きできることはしっかり対応していきます。」と応えている。また、2012年(平成24年)3月箕面市発行の「交通戦略」は、モノレール彩都線の「(仮称)川合駅については、周辺まちづくりとの一体整備が困難となり、整備できなかつたものである」と述べ、「(仮称)川合駅」の位置を図示している(23頁)。その位置図によると、(仮称)「川合駅」は、本路線が「茨木箕面丘陵線」と交差する箇所付近に位置していることが分かる。すなわち、倉田市長は、現時点において、本路線が「茨木箕面丘陵線」と交差する箇所付近に(仮称)「川合駅」を新設するとともに、その近辺において、駅前広場を設置する等、面的整備を行うことを計画していることは、本路線の幅員を16mとしていることから明らかである。というのは、本路線の幅員は16mで、自転車道を設置する計画であることは、先に述べたとおりであるが、「参考資料」は、「駅につながる路線は、自転車の交通量が多くなると予想されるため、原則として自転車道を確保するため、幅員を16mと」する(30頁)と明記している。すなわち、本路線は、(仮称)「川合駅」につながる路線だからこそ、現時点において、幅員16mで、自転車道を設置する計画を立てていると考えざるを得ないのである。以上のとおり、本路線が「新規に都市計画決定する路線」と位置づけられた真の理由は、本路線を(仮称)「川合駅」の新設及び駅前広場等の周辺地域の面的整備を行う地域に接近する道路とすることであり、「茨木能勢線」の混雑云々というのは、口実にすぎないといわざるを得ない。そこで問題となるのは、今般のパブリックコメントの募集に際し、新駅の新設及び新駅周辺の面的整備をその対象から除外し、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づけることだけを対象としている点である。都市計画はまちの将来の計画であるから、道路、公園等の都市施設(都市計画法11条1項)は、できるだけ明確にその都市計画に表現されるべきである。すなわち、本路線だけでなく、(仮称)「川合駅」や駅前広場などの「都市施設」に対する都市計画があるのであれば、全ての計画を公表し、提案して、パブリックコメントで意見を募集すべきであろう。ところが、なぜか、「参考

る路線を課題路線として検討すべき路線を整理しています。

- ・エリア4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であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。
- ・(仮称)川合駅の整備や面的整備があるからという話ではないと考えています。
- ・エリア4においては、令和元年度7月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められており、この事業を具体化することになれば、その実施時期に合わせて道路も整備されることとなります。
- ・恵まれた自然環境を活かしたまちづくりとなるように、地元の協議会が進めるまちづくりの動きとも調整を図りながら、今後検討を進めていきます。

資料」は、その点については沈黙している。箕面市長は、本路線新設の真の理由を公表しないまま、本路線の新設に限定して市民に意見を尋ねるのは、市民への背信といわざるを得ないであろう。

5. 本路線の計画の問題点

(1) 交差点

「参考資料」が示す「本路線」と「市道小野原中村線」との交差点は明らかに変則であり、交通事故等を誘発する危険な形状である。この交差点が安全であり、道路構造令に適合するのであれば、その理由を明らかにされたい。

(2) 本路線のルート

本路線は、「市道小野原中村線」との交差点から勝尾寺川を横断し、「茨木箕面丘陵線」に至るルートである。そこで、まず、本路線のルートの地盤面の高低差に着目すると、「市道小野原中村線」との交差点から勝尾寺川まで左岸までの間は、約9.7メートル、また、勝尾寺川右岸から「茨木箕面丘陵線」に至るまでの間は、約8.7メートルの高低差がそれぞれ認められる。総延長約1,050m、高低差18.4m、のルートである。そして、このような高低差がある地盤面に道路を新設する場合、新設道路と周辺土地の接続（すりつけ）が円滑かつ適切に行われなくてはならない。本路線の新設道路と周辺土地との接続（すりつけ）について、「参考資料」は、本路線は、「居住誘導区域内の東西方向の道路ネットワークが強化される」と評価しているとおり、本路線が居住誘導の機能を果たすためには、新設道路が周辺土地と円滑かつ適切に接続（すりつけ）されなくてはならない。ところが、勝尾寺川右岸から「茨木箕面丘陵線」に至るまでの間は、その周辺都市は、棚田状の水田が幾重にも連なっており、本路線は、その棚田状の水田の下から上までの間を縦断する計画である。いうまでもなく、道路の周辺の土地利用に際し、できるだけ段差がないように整備されなければならない。ところが、本路線の周辺土地は、幾重にも段差がある棚田であり、「参考資料」の計画では、本路線が整備されても、段差のある周辺土地に円滑かつ適切に接続（すりつけ）することは物理的に困難であるといわざるを得ない。以上のとおり、本路線のルートは、勾配のみならず、周辺土地との接続（すりつけ）が円滑かつ適切に

・ 交差点で接続している府道山麓線の部分は、現在の線形のまま表記しておりますが、今後、道路管理者である大阪府や公安委員会（警察）と協議し、道路構造令に適合する線形に修正した上で決定していきます。

・ 新設道路と周辺土地が適切に接続できるように検討します。

行えず、結局、居住誘導できない道路にならざるを得ない。

6. 府道茨木箕面丘陵線について

「府道茨木箕面丘陵線」の北行車線の側道から、「府道茨木能勢線」に進入する車両は、当該交差点で、「直進・左折・右折」に分かれるが、その交差点内で停滞する車両はあるものの、本路線が渋滞するという状況ではない。では、「府道茨木能勢線」において渋滞が生じているのであれば、その原因は何か明らかにされたい。又、「府道山麓線」を「府道茨木箕面丘陵線」まで延伸して、「茨木能勢線」の渋滞が緩和されるのか、具体的な客観的資料に基づき、根拠を明らかにするべきである。なお、「府道茨木箕面丘陵線」の北行車線及び南行車両それぞれの車両は、どのような経路で本路線に進入するのか、具体的な説明が見当たらない。また、その結果、府道茨木能勢線は混雑度が緩和されるのか、客観的資料に基づき、具体的に説明されたい。

7. 費用対効果

費用対効果分析は、事業により生み出される社会的な効果と事業に要する費用を比較することで事業実施の妥当性を評価する手法である。その際、効果を貨幣価値に換算したものを便益といい、費用と便益の比較を行うものを「費用対便益分析」、効果に貨幣価値以外の指標も取り込まれているものを「費用対効果分析」という。国土交通省道路局都市局は、平成30年2月、「費用便益分析マニュアル」を作成し、公表している。その概要は次のとおりである。「(1) 費用便益分析の趣旨 費用便益分析は、道路事業の効率的かつ効果的な遂行のため、新規事業採択時評価、再評価、事後評価の各段階において、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価し、併せて、評価を通じて担当部局においてより効果的な事業執行を促すことを企図するものである。・・・(中略)・・・

(2) 費用便益分析の基本的な考え方 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、

・混雑度は路線の交通容量に対する交通量の割合であり、その道路が処理できる能力に対しての交通量の状態を把握する指標となるものです。

・各路線の交通容量は道路構造令を基に算出しており、茨木能勢線の12時間の交通容量が5,700台です。茨木能勢線については、西行・東行の双方向を合わせた12時間の交通量が、交通容量に対して1.25以上であることから、混雑度の高い路線としています。

・この混雑を緩和するために、茨木能勢線と並行に本路線をバイパスとして整備することにより、茨木能勢線の混雑度が1.30から0.66に改善します。

・都市計画道路の決定では、車両が通過する台数の総量ができる限り改善できるように計画を考えています。

・都市計画道路が実際に整備されるまでには、①：市が都市計画道路の見直し案を作成する段階（現在の段階）、②：①の都市計画道路の見直し案を都市計画法に基づいた都市計画道路として位置付ける段階、③：②で位置づけた都市計画道路の事業を実施する段階があります。

・現在は①の手続きをしているところです。

・都市計画道路の事業実施を検討する段階において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。

災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。本マニュアルにおいては、それらの効果のうち、現時点委おける知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する」(1頁)。そして、「費用便益分析の結果や用いたデータ、計算手法等は、原則として公表するものとする」(19頁)。ところで、箕面市長は、現在、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置付けるため、パブリックコメントにより市民の意見を募っている。このパブリックコメント募集は、まさに、本路線を新規事業として採択するか否かの決定に関わる手続きであるから、当然、この国土交通省の「費用便益分析マニュアル」に準拠して、費用便益分析を行い、その結果や用いたデータ、計算手法等は公表されるべきものである。しかし、残念ながら、箕面市長は、これに関する資料は一切公表していない。費用対効果に関する資料すら公表されないまま、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置付けるか否か市民に判断させようとする今般のパブリックコメントは、無茶苦茶である。

8. 結論

以上のとおり、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置付けるとの見直し(案)には、そもそも理由がないことが明らかであるから、速やかにその提案を撤回することを要求する。

II 提言

今般の「見直し案」では、本路線だけがその対象になっている。しかし、前述したとおり、本路線は、(仮称)「川合駅」の新設及び駅前広場等の周辺に面的整備する地域に接続させるためのルートとして新設することを目的としたものであると考えられる。そうであれば、そもそも、都市計画はまちの将来の計画であるから、道路、公園などの都市施設(都市計画法11条1項)の整備計画をはじめ、まちづくりの全体像がそれに反映されるべきであろう。ところで、「見直し案」は、本路線の新設だけを提案しているが本路線の新設により、沿道周辺一帯の土地利用に対する影響は不可避である。そこで、本路線の新設の問題は、

- ・本路線は、「茨木能勢線」の混雑緩和などを目的としており、道路の沿道で土地利用を進めるためのものとは考えておりません。

その周辺地域における計画的なまちづくりの問題でもある。計画的なまちづくりが必要であると考えるならば、現時点でその方向性を明確に示し、広く市民の声を募るべきである。そして、計画的なまちづくりのためには、都市計画法に基づく面的整備手法を講じることが望ましいことはいうまでもない。地区内の面的整備と道路網整備を併せて施行することにより、交通環境が整備され、地区内の土地利用が増進し、地域課題が解決できることになる。この手法は、さらに、経費の節減及び財産の効率的運用（地方財政法8条）に資することにもなろう。以上から、本路線だけを先行して整備することを提案する「見直し案」は、都市計画制度を否定または無視する暴挙であると非難されるべきである。以上から、私は、対案として、粟生間谷東一丁目・二丁目地区の「まちづくり」という視点を基本に、本路線を含む面的整備を一体として提案するものである。なお、本路線は、交差点形状が変形的であることから、明らかに道路構造令に違反抵触する可能性が大きい。

そこで対案として代替の三案を提案する。
代替ルート（第1案）は、原案と同様、幅員 $W=16\text{m}$ とする案であるが、そのルートは、「市道小野原中村線」の新大井出橋から粟生間谷南のY字交差点に至る迄の中間点から東側に分岐し、そこから勝尾寺川を垂直に横断し、その先の棚田の段差を縦断するのではなく、段差を平行に横断し、「府道茨木箕面丘陵線」に至るルートである。代替ルート（第2案）は、代替ルート（第1案）とそのルートは同じであるが、ただし、幅員 $W=12\text{m}$ とするものである。ところで、「代替ルート」（第1案）では、当該地区の道路網の整備に関し、面的整備手法で土地利用を施行することで「都市施設」の道路等が公共減歩率により整備できる。ところが、新設道路の幅員を $W=16\text{m}$ で施行するため、公共減歩率が上昇し、地権者の負担が増加する。また、代替ルートを幅員 $W=16\text{m}$ とするのであれば、「山麓線」と同様、「市道小野原中村線」も同一の幅員に拡幅すべきである。なお、「市道小野原中村線」の新大出橋の北側すぐのところの西側に、一方後退ずみの箇所がある。その後退部分の幅員 $W=4\text{m}$ である。
代替ルート（第2案）は、代替ルート（第1案）の難点を解消すべく考えられたものであり、この

・いずれの案も山麓線の東端の行き止まりの箇所を改善することができず、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という課題を解決するものではないと考えます。

(案)では、幅員 $W=12m$ とするとともに、面的整備手法で土地利用に誘導することにより、「都市施設」の道路等が公共減歩でほぼ整備できることになり、公共減歩率が下降することにより、地権者の負担が軽減される。ところが、代替ルート(第2案)では、事業計画区域内の地権者が増加するため、事業の施行にあたり困難が予想される。そこで、代替ルート(第3案)は、幅員 $W=12m$ とするとともに、事業計画区域内の地権者の数を極力減らし、もって、事業の円滑化を図るという観点から考え出されたものである。

代替ルート(第3案)は、「市道小野原中村線」の勝尾寺川以南から大出橋に至る迄の中間点に、東側に分岐するルート($W=12m$)を、一級河川勝尾寺川右岸沿道に新設するものである。一級河川勝尾寺川右岸沿道区域(当該地区)を、面的整備手法で土地利用に誘導することにより、「都市施設」の道路等が公共減歩でほぼ整備できることになり、地権者の負担は低減しうる。さらに、その地域内の地権者数は少ないというメリットがある。以下、「代替ルート」(第3案)について考える。一級河川勝尾寺川右岸沿道区域(当該区域)を、面的整備手法で土地利用を誘導することで、「都市施設」の道路等が公共減歩でほぼ整備できることになり、地権者の負担を軽減しうる。当該地区の基幹新設道路の幅員 $W=12m$ を中心とした道路網が構築され、当該地区の土地利用が増進する。これによる費用対効果のメリットは計り知れない。「代替ルート」(第3案)の整備に伴い、当該地区の道路網が整備され、沿道周辺の土地利用が誘導される。そして、「府道茨木箕面丘陵線」の側道車両を本線に誘導して、阪急粟生間谷住宅前の府道茨木箕面丘陵線の交差点(T字路交差点)まで基幹道路()都市計画道路の幅員 $W=12m$)を整備する。これにより、当該地区の基幹道路(都市計画道路の幅員 $W=12m$)が連絡(市道小野原中村線、府道茨木箕面丘陵線、府道茨木能勢線)されることで、通過交通量や発生交通量が分散され交通環境や交通問題が改善される。したがって、府道山麓線を、府道茨木箕面丘陵線まで延伸する原案には、何らの理由はないことになる。以上から、本路線原案は、全く合理性のない提案であるといわざるを得ない。結局、当該地区の土地利用を面的整備手法で誘導する時期に併せて、当該地区の基幹道路を幅員 $W=12m$ と位置づける「代替ルート」(第3案)が支持されるべきであ

	<p>ろう。なお、代替ルート（第2案）、（第3案）は いずれも、新設道路の幅員を$W=12\text{m}$としている のは、その周辺道路には自転車道が整備されてい ないため、本路線をことさらに$W=16\text{m}$とする積 極的理由は見当たらないからである。</p>	
--	---	--