

説明会でのご意見及びそれに対する市の考え方

・ 廃止候補路線について

意見等（要約）	市の考え方
<p>桜井豊中線の廃止に関して、豊中市と協議したとのことだが、豊中市が廃止するから箕面市も廃止するのか？</p>	<p>桜井豊中線の廃止については、本市として、検討のうえ廃止の判断をさせていただいたものです。その判断にあたっては、当然に豊中市との協議結果も考慮しています。</p>
<p>桜井豊中線の計画地にある現道は狭小で緊急車両の進入もままならない。それなのに桜井豊中線を廃止するのか。生活道路の整備が必要ではないか。</p>	<p>都市計画道路と生活道路は、担うべき機能や役割が異なります。今回の見直しに当たっては、「都市計画道路として求められる機能とは何か」という整理から始め、みなさんのご意見を伺いながら評価の基準を策定し、その評価結果において、桜井豊中線については都市計画道路として存続する必要性が低いと判断したものです。</p> <p>都市計画道路の整備に伴って、沿道で従来生活道路が抱えていた問題が解消する場合がありますが、都市計画道路はそれを目的として計画されるものではありません。</p> <p>幅員が狭小（4.6 m以下）な生活道路の問題は、別の取り組みの中で解消をはかることとなります。具体的には、狭小な道路沿道で家を建て替えされる際に、建築基準法に基づく道路中心後退の義務があり、その後退した部分の道路整備について、基準に適合した場合は、市の「狭あい道路整備事業」により補助金を出す制度があります。</p>

<p>桜井豊中線の廃止に伴って、沿道住民に対して何らかの補償や生活道路の整備などの代替措置はないのか。</p>	<p>長年にわたりご協力いただきましたことには感謝しております。しかし、過去の判例等から、都市計画区域内での建築制限については、公共の福祉のために受忍すべき限度の範囲内であり、都市計画道路を廃止しても、それまでの建築制限に対する補償などは生じないと考えています。</p> <p>また、都市計画道路桜井豊中線が担うべき交通量は、廃止された場合に周辺へ及ぼす影響も少ないことを検証しており、代替措置は設けないこととしています。</p>
<p>桜井豊中線の廃止理由の説明で、土地の傾斜の話があったが、計画段階からわかっていたことではないか。</p>	<p>桜井豊中線は昭和34年に都市計画決定されており、昭和27年に箕面都市計画街路が決定されて以降、人口及び交通量が急激に増加したことから、それに対応できる都市計画道路網を構築するために11路線の道路を追加決定した際のひとつです。傾斜地での計画であるため、整備の際は工事影響範囲が大きくなるものの、交通量がさらに増加して生活道路に自動車が大量に入り込むことを防止するためには、都市計画道路として必要であるとの判断が当時なされたものです。</p> <p>一方、道路整備は時間を要するもので、市内の都市計画道路の整備を順次進めつつも、この路線は未整備のまま長期間が経過しました。</p> <p>この間に社会経済情勢は大きく変化し、都市計画道路としての必要性が変化している可能性があることから、今回点検検証をおこないました。その結果、人口減少社会の到来や将来交通量の増加が下方修正されるなどの社会経済情勢に大きな変化が生じており、「工事影響範囲が本来の道路敷地より広範囲にわたる方々の立ち退きに及ぶような、大きな犠牲を払って整備する必要性」が認められなくなったとの結論に至ったことがこの路線をめぐっての大</p>

	<p>きな考え方の流れです。</p> <p>整備の影響範囲が非常に大きいということは前から変わりませんが、必要性をどう評価するかという考え方が変化しているのが実情です。</p> <p>従来から都市計画は100年の大計であるとされています。しかし、社会経済情勢が大きく変化する中では、それに対応した変更を行うことは、むしろ必要なことと考えております。</p>
--	--

・評価結果が存続となった都市計画道路の整備について

意見等（要約）	市の考え方
桜井石橋線はいつ整備されるのか。	<p>今回、存続となった路線については、従来どおり、市域全体での優先度にしたがい、市の財政状況もふまえながら、順次整備を図っていくこととなります。しかし、いつ、どの道路を整備するのか、どのような順番で事業に着手するのかにつきましては、事業効果や財源など様々な要素をもとに判断して進めていくため、現時点では、実施時期を明確にお示しできません。</p> <p>ただし、厳しい財政状況の中で、公共事業のさらなる効率化、また透明性の確保がもとめられており、こうした整備の優先順位を明示していく必要性については認識しております。</p> <p>都市計画道路は箕面市内で現在二路線の整備を進めています。一路線につき概ね10年から20年くらいの年月をかけて整備してきたのが過去の実績です。</p> <p>西部地区では昭和40年から約20年の年月をかけて中央線を整備し、その他では桜井石橋線や瀬川新稲線の事業に部分的に着手しております。</p> <p>また、工事は着手していませんが、都市計画道路の用地を買収させていただいている場合もあります。</p> <p>これに対し、東部地域は田畑が多く、無秩序な市街化を防止するために、用地を買収する道路事業で</p>
西部地域で都市計画道路の整備が遅れているのはなぜか。	

	<p>はなく、事業の中で公共用地を提供していただく面的な開発（土地区画整理事業等）により、道路整備が進められたという事情があります。</p> <p>今後、優先順位等を考慮して参りますが、整備については時間がかかります。これにつきましてはご理解をいただきますようお願いいたします。</p>
<p>田村橋通り線を現計画内容で整備するのは無理がある。立場や視点で様々な評価が分かれるところもあるので、事業者、住民の協働のなかで、廃止も含めて再検討すべき。</p>	<p>今回は、あくまで1本の路線としてみたときの必要性について評価した結果、田村橋通り線については存続とするもので、現計画のまま整備することまでの判断をしたものではありません。</p> <p>幅員や線形などについての見直しは、別途詳細な検討が必要と考えており、事業実施の目処に合わせ必要に応じて実施し、そのうえで変更となる場合もあると考えます。</p> <p>また、市域全体での見直しも今回限りでなく、概ね10年後にその時点の都市計画道路を取り巻く社会経済情勢を踏まえ、見直しを実施していきたいと考えています。</p> <p>現在、景観法に関する取組が進められており、田村橋通り線沿道についても、そのなかで景観形成に配慮すべき地区として一定の検討がなされる予定です。その議論を考慮し、また桜井駅前再整備の状況も踏まえながら都市計画道路としてどうあるべきか、また、具体的な整備のありかたをしっかりとめていきたいと考えております。その際にはご意見をいただいた協働という点にも十分配慮してまいります。</p>

・その他のご意見

意見等（要約）	市の考え方
<p>各路線の評価内容を見ると、住環境への配慮といった視点が欠けている。そういう視点でデメリットについても示すべき。</p>	<p>今回の見直しにおける評価の視点は、車両交通を円滑に処理し、道路交通網としての役割を担う都市計画道路について、「必要性」を評価する形で整理しております。</p> <p>実際に道路整備するにあたって考えられる住環境も含めた周辺へのマイナスの影響については、その整備の段階で具体的な整備内容なども見定めながら議論すべき事柄であると考えております。そうしたマイナス面については、今後道路整備の段階などで配慮すべき事項としてまとめ、整備の中での対応を検討していくこととなります。</p>
<p>都市計画道路の資金などは、どのように考えて計画されているのか</p>	<p>計画段階で試算しますが、道路事業の場合、計画から着手まで時間がかかることが多く、資金も含めた詳細な事業計画は具体的な事業の着手にあわせて策定しています。</p>
<p>都市計画道路は5年おきくらいに見直すなど、社会の変化にあわせる必要がある。また、常にその全体像を市民に周知しないと、変更といっても何が変更になったのかわからない。</p>	<p>市域内の都市計画道路網については、概ね10年後にその時点の社会経済情勢を考慮して、再度見直しを予定していますが、それまでも必要な場合には、適切に見直しを行います。また、見直し作業に関することは広報によりお知らせしてまいります。</p>

すでに 10 月なのに、この説明会での意見をまとめて 12 月に決定というのは可能なのか。

今後のスケジュールはどのようになるのか。

説明会をさせて頂いた後に都市計画の案を作成し、案の縦覧とそれに対するご意見を書面でいただくような機会を 11 月上旬に設けます。(別途もみじだよりによりお知らせします。)

その後、案といただいた意見書について、12 月中旬に予定する市都市計画審議会において審議していただき、12 月末頃に都市計画決定したいと考えています。

なお、説明会でいただいたご意見と、それに対する市の考え方については、11 月に実施する縦覧の際にあわせてご覧いただけるようにします。(本書がこれに該当します。)