

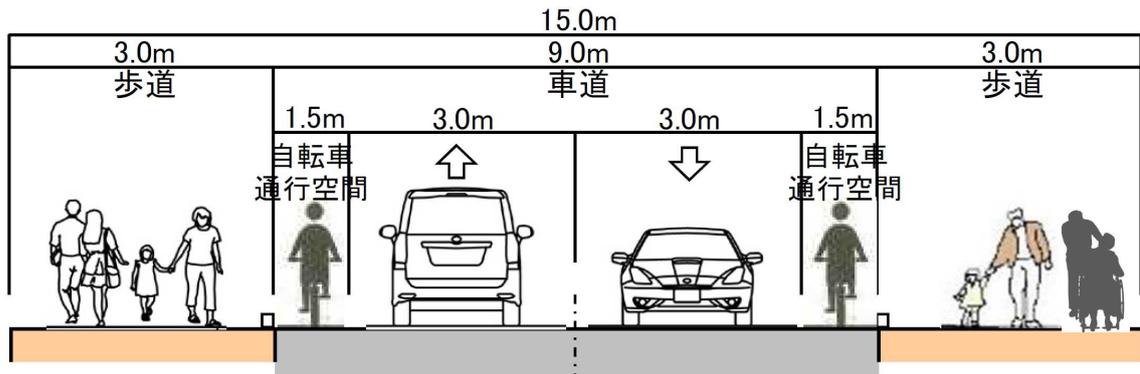
## 第74号議案 関係資料

北部大阪都市計画道路の変更（高槻市決定）について

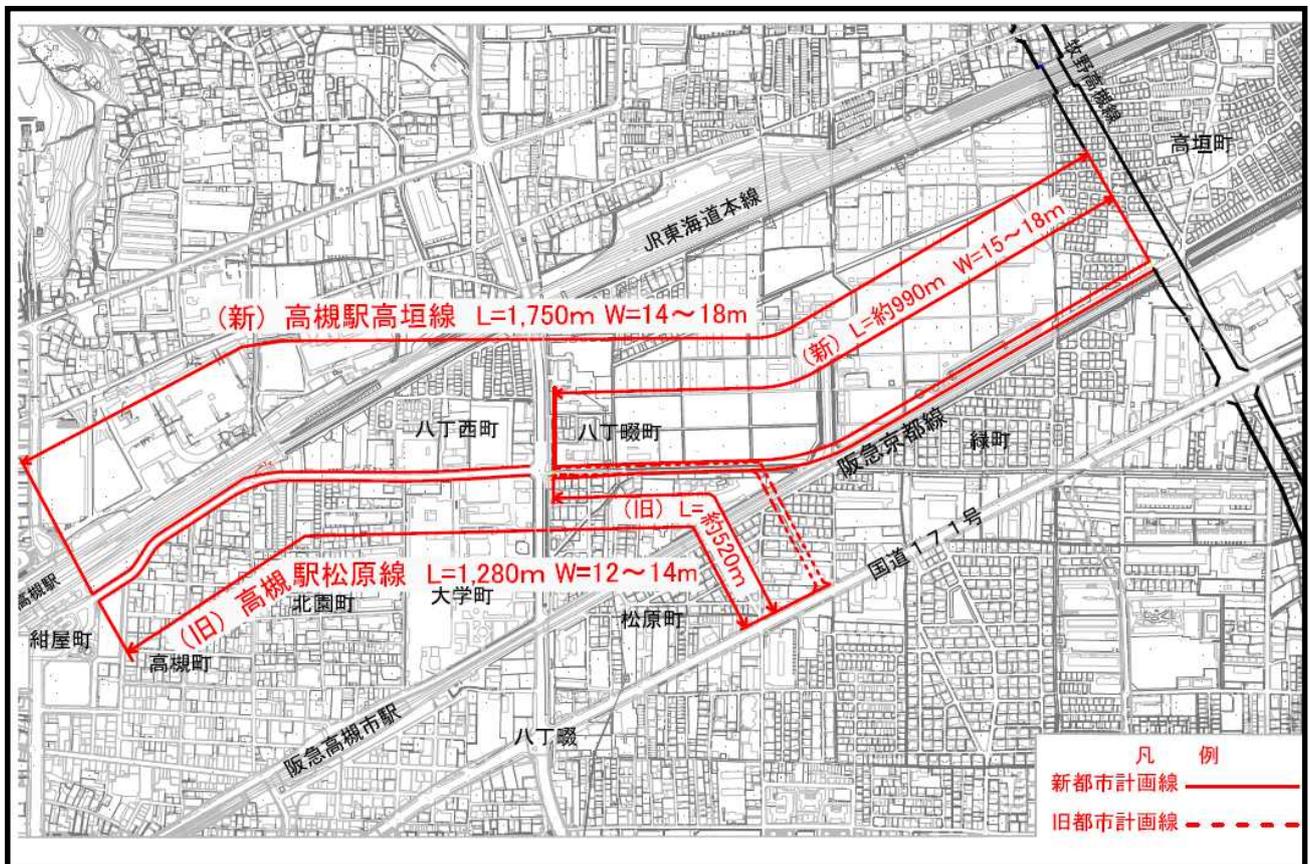
# 1 都市計画案の内容（縦覧）

## 1-1 計画内容

- 種 別 幹線道路
- 名 称 都市計画道路 高槻駅高垣線
- 位 置 高槻市紺屋町地内～高垣町地内
- 延 長 約 1,750m
- 車 線 数 2車線
- 幅 員 14m～18m



図（仮称）高槻駅高垣線の標準断面イメージ



## 1-2 都市計画変更の理由

平成31年度に一次開園予定の安満遺跡公園へのアクセス道路を確保するとともに、広域避難地となる公園への避難路を合わせて確保するため、都市計画道路 高槻駅松原線のルート変更を行い、終点及び一部区間の幅員変更並びに一部区間の廃止を行う。

また、終点の変更に伴い名称を高槻駅高垣線に変更する。

## 2 都市計画変更に関する手続き

### 2-1 経緯

平成26年6月	都市計画法に基づく説明会を実施（6月29日、30日）
平成26年9月	都市計画案の公告・縦覧、意見書の提出（9月5日～19日）
平成26年10月	関西電力(株)が鉄塔除却の方針を決定
	八丁西町交差点付近の道路線形見直し方針を決定(下図参照)
平成26年11月	平成26年度 第1回 高槻市都市計画審議会において、これまでの経過を報告（11月11日）
平成26年12月	都市計画法に基づく説明会を実施（12月21日、22日）
平成27年3月	都市計画案の公告・縦覧、意見書の提出（3月3日～17日）
平成27年8月	都市計画審議会（8月4日）
	都市計画決定（8月中旬予定）

### 2-2 道路線形の見直し

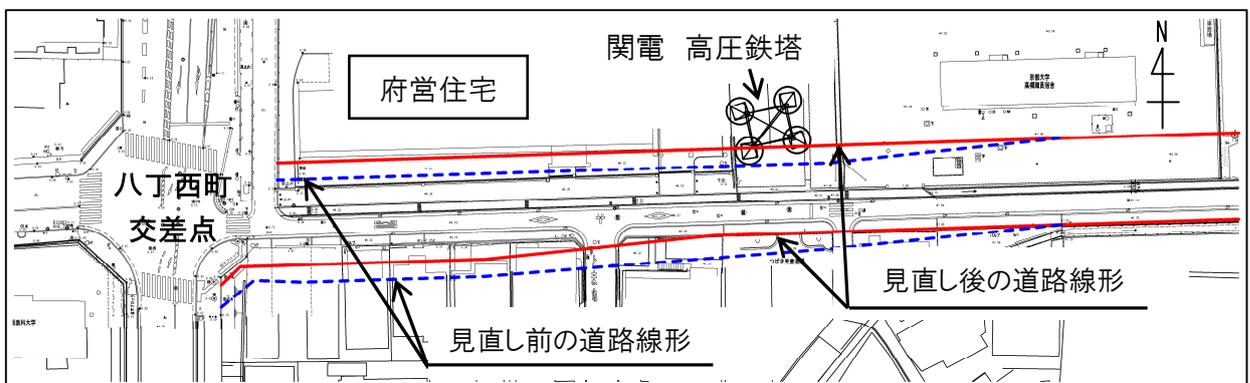


図 八丁西町交差点付近の道路線形

## 2-3 説明会

### (1) 道路線形見直し前

区 分	年 月 日	参加者数	場 所
地権者説明会	平成26年6月 1日(日)	28 人	市役所 13階会議室
都市計画法に基づく説明会	平成26年6月29日(日)	58 人	市役所 14階会議室
	平成26年6月30日(月)	26 人	
地元からの要望に基づく説明会	平成26年8月6日(水)	33 人	八丁畷自治会館
	平成26年8月27日(水)	31 人	

### (2) 道路線形見直し後

区 分	年 月 日	参加者数	場 所
地元説明会	平成26年12月11日(木)	14 人	八丁畷住宅集会所
	平成26年12月12日(金)	24 人	八丁畷自治会館
都市計画法に基づく説明会	平成26年12月21日(日)	19 人	市役所 14階会議室
	平成26年12月22日(月)	10 人	
地元からの要望に基づく説明会	平成27年2月27日(金)	19 人	八丁畷住宅集会所

## 2-4 都市計画案の公告・縦覧

### (1) 道路線形見直し前

期 間	意見書数	場 所
平成26年9月5日(金)～9月19日(金)	23 通	市役所 本館5階 道路課

### (2) 道路線形見直し後

期 間	意見書数	場 所
平成27年3月3日(火)～3月17日(火)	27 通	市役所 本館5階 道路課

### 3 説明会及び縦覧案に対する主な意見

#### 3-1 道路線形見直し前

意見の要旨		市の回答・見解
道路幅員に関する意見		
1	現在の都市計画では、当該区間の道路幅員は12mであるが、なぜ、標準幅員を15mに変更するのか。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
道路線形に関する意見		
2	なぜ、現在の都市計画道路のルートを変更するのか。	防災拠点となる安満遺跡公園の整備にあわせ、東西二方向からのアクセスを確保するとともに、市中心部の交通ネットワーク強化等を図るため、ルートを変更するものです。
3	八丁西町交差点の東側では、計画案より北側に府営住宅の用地があるのに、なぜ、もっと北側に道路線形を振るようには計画しないのか。	関西電力株式会社の鉄塔等の周辺建物の状況、経済性、事業スケジュールなどの事業の実現性、交通の安全性など、総合的に判断し、道路線形を計画しました。
都市計画変更の時期に関する意見		
4	平成22年に府営住宅建設の協議時点で、なぜ、将来の道路計画を考えて、建物位置を現在より北側にセットバックするように大阪府と協議しなかったのか。	当該敷地での府営住宅建設協議時点で、安満遺跡公園に関する具体的な計画がなかったため、都市計画道路の変更を行うに至らなかったものです。
都市計画手続きに関する意見		
5	都市計画の案は、もう決定したのか。	現在、本都市計画の案は、都市計画決定に向けて、必要な手続き等を進めている段階です。
6	今回の説明会で意見を言える機会は終わりか。	都市計画案の縦覧時に、意見書を提出することができます。
7	説明会での意見や提出した意見書は、どのように扱うのか。	頂いたご意見と意見に対する市の考え方を付して、都市計画審議会で審議して頂くこととなります。

## 3-2 道路線形見直し後

意見の要旨		市の回答・見解
道路幅員に関する意見		
1	現在の都市計画では、当該区間の道路幅員は12mであるが、なぜ、標準幅員を15mに変更するのか。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
2	八丁西町交差点の東側に、なぜ、右折レーンが必要なのか。また、右折レーンの滞留長はどれくらいの長さか。	交差点での交通を円滑に処理するために、高槻市道路法施行条例に基づき、右折レーンを設置するものです。 また、右折レーンの長さは、交通量推計結果等から、30mとしています。
3	歩道幅員を3mに決定した根拠は何か。	国が定めている道路構造令を参酌して定めた高槻市道路法施行条例に基づき、歩道幅員を3mとしました。
4	公園へのアクセスとして北側の歩道、自転車通行空間は必要であると思うが、南側歩道、自転車通行空間の幅員は狭くできるのではないか。	安全性、快適性、バリアフリーはもとより、歩道、自転車通行空間の連続性や将来の様々な土地利用を考慮して、両側に同幅員の歩道、自転車通行空間が必要と判断しました。
道路線形に関する意見		
5	なぜ、現在の都市計画道路のルートを変更するのか。	防災拠点となる安満遺跡公園の整備にあわせ、東西二方向からのアクセスを確保するとともに、市中心部の交通ネットワーク強化等を図るため、ルートを変更するものです。
6	八丁西町交差点から高垣町までの全線に渡って北側拡幅で計画している根拠は何か。	現在の京大農場内道路と阪急電車の高架下付近については、複数の道路が変則的に交差しており交通安全上の課題があることから、農場内道路を東側に付け替えることとしました。その他の道路については、主道路に直角交差することで安全性を高めるため、経済性や事業実現性を考慮して、既設水路や阪急電鉄用地などを基準に北側（安満遺跡公園側）に拡幅するように道路線形を計画しました。
7	道路線形見直し後は、道路と府営住宅の最小離隔は約30cmと聞いているが、さらに北側に道路線形を振れないのか。	関西電力が鉄塔を撤去される方針を決定されたことから、交差点の安全性向上や経済性等の観点から、道路線形の変更を行いました。
8	道路線形見直し後は、道路と府営住宅の離隔が近いと、もっと南側に道路線形を振れないのか。	

意見の要旨		市の回答・見解
都市計画変更の時期に関する意見		
9	平成22年に府営住宅建設の協議時点で、なぜ、将来の道路計画を考えて、建物位置を現在より北側にセットバックするように大阪府と協議しなかったのか。道路線形上避けるべき建物を自ら作り出した高槻市には重大な過失がある。その代償を沿道住民に負わず道路線形の都市計画変更は到底容認できるものではない。	当該敷地での府営住宅建設協議時点で、安満遺跡公園に関する具体的な計画がなかったため、都市計画道路の変更を行うに至らなかったものです。
都市計画手続きに関する意見		
10	今回の説明会で意見を言える機会は終わりか。また、説明会での意見や提出した意見書は、どのように取り扱うのか。	都市計画案の縦覧時に、意見書を提出することができます。 また、頂いたご意見と意見に対する市の考え方を付して、都市計画審議会で審議して頂くこととなります。
11	道路線形見直し前に提出した意見書はどのように取り扱うのか。	道路線形見直し前の意見書は、今回の意見書と同様に、意見書に対する市の考え方を付して、都市計画審議会で審議して頂くこととなります。



## ■ 説明会及び縦覧案に対する意見等

### 1 説明会での意見（線形見直し前）

#### （1）都市計画案（位置、面積、区域等）に対する意見

	意見の要旨	市の回答
1	当初聞いていた計画の幅員は15.5mで、家屋までは影響しなかった。18mとなると家屋まで削られる。元の幅員でよいのではないか。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
2	歩道や自転車通行空間を含め、15mの道路を整備することだが、幅員の根拠は、15m必要なのか。	
3	全幅で15mの道路が必要なのか。	
4	都市計画道路のルートを変更する必要があるのか。現在の都市計画（高槻駅松原線）の整備を進めるべきでは。	防災拠点となる安満遺跡公園の整備にあわせ、東西二方向からのアクセスを確保するとともに、市中心部の交通ネットワーク強化等を図るため、ルートを変更するものです。
5	ルート変更を行い、高垣町まで伸ばせば国道171号のバイパス効果が低くなると思われる。それでも変更を行うのか。	
6	旧都市計画道路でも2方向からのアクセスとなるのではないか。	
7	今回変更となる路線の北側の府営住宅はできたばかりである。今回の計画が分かっていたのであれば、なぜ先に北側で用地を確保しなかったのか。無計画ではないか。	当該敷地での府営住宅建設協議時点で、安満遺跡公園に関する具体的な計画がなかったため、都市計画道路の変更を行うに至らなかったものです。
8	新たに整備された道路が抜け道になる恐れがある。具体的な交通量の推計はあるのか。	将来の自動車交通量は、1日あたり3,000台～4,000台と推計しています。
9	なぜ、高槻駅高垣線の全延長のうち、八丁西町交差点以東のみを幅員変更しているのか。	八丁西町交差点以西は、既に整備が完了していることから、今回は、未整備部分を計画しました。

	意見の要旨	市の回答
10	道路整備計画の一部は都市計画道路ではないが同時に事業を進めるという説明があったが、都市計画道路の部分と何が違うのか。	都市計画法に基づく整備であるか否かの手続き上の違いになります。
11	なぜ、都市計画法は鉄筋コンクリート造の建物を制限しているのか。騒音・振動対策として、鉄筋コンクリート造の建物を建てたい者もいると思う。	制限を行う理由は、事業の実現性を高めるためです。 都市計画道路が敷地全体にかかっている場合は、敷地全体で制限されますが、敷地の一部に掛かっている場合は、かかっている部分のみ制限されます。それ以外に関しては、鉄筋コンクリート造の建築も可能です。
12	この計画は、もう決定したのか。	現在、本都市計画の案は、都市計画決定に向けて、必要な手続き等を進めている段階です。
13	今回の説明会で意見を言える機会は終わりか。	都市計画案の縦覧時に、意見書を提出することができます。
14	提出した意見はどのように取り扱うのか。	頂いたご意見と意見に対する市の考え方を付して、都市計画審議会で審議して頂くこととなります。

## (2) その他の意見・要望

	意見の要旨	市の回答
1	自分の土地がどのようになるのか先が見えない。今後、自分たちの生活がどのようになるのか不安である。	今後も説明会等を行うとともに、個別の土地・建物に関しては、別途説明します。
2	個別の敷地にどれくらい計画がかかっているのか具体的に知りたい。	詳細な測量については、本年度末から平成27年度にかけて行う予定です。概ねの位置については、この説明会終了後、会場に掲示している図面で説明します。
3	八丁西町交差点付近は幅員が18mあるが、当該道路に面している数件の家屋は削られるのか。	
4	京大農場南エントランス付近の交差点形状が複雑になっているが、整備により改善されるのか。	交差点については、農場内道路を東へ付け替えることにより、可能な限り変則交差点の解消に努めます。

	意見の要旨	市の回答
5	新名神高速道路が完成すると、八丁畷交差点から北側の渋滞がより深刻なものになり、八丁西町交差点で、本来南へ直進する車が、新しい道路へ流れていくのではないかと。	現在、良好な交通環境に向けた渋滞緩和のため、国道171号八丁畷交差点の改良や府道伏見柳谷高槻線の三車線化の整備について、国及び大阪府と協議を進めているところです。
6	府営住宅付近から南側へ抜ける生活道路に通過交通が流入しないよう配慮してほしい。	八丁畷交差点の改良等が完了すると、通過交通の流入は、現状より緩和すると考えています。また、生活道路への通過交通については、路面標示や看板等の設置による対策を検討します。
7	八丁畷交差点が渋滞していることもあり、自動車通行量の増加による騒音対策は検討しているのか。今後の対応方針は。	自動車の騒音対策は、自動車走行音が軽減される排水性舗装の採用を考えています。また、周辺では良好な交通環境の整備や渋滞対策等のため、八丁畷交差点では国道の道路拡幅も進めています。今後は、各種設計段階で、交通量や騒音等の検討を実施する予定です。
8	公園計画地南側の水路について、高低差がないため流れが悪く澱んでいる。公園整備でどうなるのか。	水路は、道路予定地に位置するため、今後、道路の実設計段階で検討します。
9	高垣町から国道171号野田交差点までの二次供用区間について、道路が狭く歩道がないが、整備後はどうなるのか。	八丁西町交差点から野田交差点の区間は、都市計画道路区間と同様に、両側に歩道を設置し、標準幅員15mの2車線で交差点は右折レーン3mを加えた18mの道路を整備する計画です。
10	道路の名称は、高槻駅高垣線ではなく高垣町52号線でないのか。	高垣町52号線は、都市計画道路の一部区間の市道名称です。
11	阪急高架の北側沿いに設置されている壁は残るのか。道路の遮音壁として活用できないか。	阪急高架の北側沿いにある京都大学の壁は、道路整備時に取り壊す予定です。騒音対策については、今後の設計の中で要否を含め検討します。
12	現在でも狭くて危険である2箇所のJR下の道路は、今回の道路を整備することにより迂回車両が増え、より危険になるのではないかと。	高垣町交差点については通過交通を公園側へ誘導する形状とすることに加え、路面標示や看板を設置し、JRアンダー方面への迂回車両を低減します。また、農場内道路についても、路面標示や看板の設置により迂回車両の低減を図ります。
13	農場内の南北道路について、特にJRアンダー部分が非常に狭く、トラブルの原因となっている。安満、山手町、日吉台、成合から公園へアクセスするにはこの狭い道路を利用するしかないが、有事の際は、この場所に自動車が殺到し、機能を果たさなくなると思われる。この道路を広げることはないのか。	JRアンダー部付近は、史跡の指定地になっており遺構の保護のため、道路の拡幅工事等ではできません。また、安満地域へ通過交通が流入することも考えられることから、現状の道路機能を維持した整備を考えています。

	意見の要旨	市の回答
14	農場内道路から安満地域への通過交通の流入抑制について、どのような方法を考えているのか。	農場内の道路は、公園施設の一部のように見せる方法や路面標示や看板の設置等により、通過交通の流入抑制について検討します。
15	国道171号松原町付近から京大農場入口につながる南北の道路はどのようになるのか。	当該道路は現状どおりで、拡幅は計画しておりません。
16	京大農場入口付近から国道171号までの一方通行道路はどのようになるのか。	
17	新しい道路が整備されることにより交通量が増加すると、京大農場入口付近の交差点が混雑すると思われる。信号設置は検討しているのか。	当該箇所は、警察と協議をおこない、京大農場内の道路を現状より東側に付替え、その他の従道路を計画道路に直交させることにより、変則交差点を可能な限り解消し、信号が不要な交差点形状を計画しています。
18	高垣町の歩行者専用トンネルの検討は、どうなったのか。	歩行者専用トンネルは、現在、設置の可能性について検討を行っています。
19	高垣町のJRアンダーは非常に狭いため、現状でも混雑しているが、新しい道路ができることにより、野田交差点から呼び込んだ車両が、高垣町交差点を直進し、当該箇所の混雑がよりひどくなると思われる。	高垣町交差点は、警察と協議しながら、できるだけ通過交通を公園側へ誘導できる形状を検討します。また、高垣町のJRアンダーについては、JRと協議しながら、拡幅や歩道改良の可能性を検討しています。
20	都市計画道路別所山手線は整備するのか。	都市計画道路別所山手線は、今回の事業にあわせて整備する予定はありません。
21	説明資料に都市計画道路野田大塚線がない。	図面は、公園の開園時期である平成33年度の道路整備状況を表現しているため、現在、都市計画道路の整備予定がない野田大塚線は記載していません。
22	府道伏見柳谷高槻線の拡幅計画の進捗は。	現在、府道伏見柳谷高槻線については、大阪府と市が三車線化の協議を進めているところです。
23	伏見柳谷高槻線の拡幅は、医大側に広げるのか、それとも松原町側に広げるのか。	
24	高槻東道路は、十三高槻線と接続するのか。	高槻東道路は、新名神高速道路の開通にあわせ、大阪府が整備している道路で、国道171号を介して十三高槻線につながる計画です。
25	都市計画道路牧野高槻線の計画は、廃止になったのか。	都市計画道路牧野高槻線は現在も都市計画決定されています。
26	公園計画地北側の西京高槻線の整備は、考えているのか。	府道西京高槻線は、今回の事業にあわせて整備する予定はありません。

	意見の要旨	市の回答
27	国道171号野田交差点の右折レーン設置について10年以上前に説明を聞いたが、未だに実施されていない。説明したのになぜ実施しないのか。	国道171号の野田交差点については、過去に一部暫定整備がされましたが、今回の事業にあわせ、管理者である国に対し、市として早期の整備を要望しています。
28	家庭ごとに事情が異なるが、立ち退きになると困る。今後のことを考えると、個々の補償について詳細を知りたい。	平成27年度より用地境界確定、物件調査を行い、平成28年度から、個別に補償についての詳細説明を行う予定です。
29	個別に補償の詳細を決めるということであれば、個々の交渉能力によって補償の内容が変わるのか。	補償の内容は、「公共用地の取得に伴う損失補償基準」を用いて算定するので、交渉相手によって補償内容の考え方や基準が変わることはありません。
30	都市計画施設に敷地がかかる場合とかからない場合でどの程度税金に影響するのか。	固定資産税は、敷地全体に占める区域の割合により最大で10%程度補正されます。
31	都市計画以外の道路用地も収用することはあり得るのか。	用地買収には収用という方法もありますが、任意買収を基本とします。
32	道路予定地の住人には、個別・具体的に説明してほしい。	今後、整備の進捗にあわせて説明します。
33	平成27年度から、関連工事が始まるが、大型車両の通行はどのように考えているのか。通行規制してほしい。	工事に関する計画は、工事の進捗にあわせて必要な時期に説明します。
34	道路を拡幅する時は、はじめに地元にご相談してほしい。急に言われても困る。	現在は、11月に予定している都市計画審議会に向けて、説明会を開催しています。権利者の方には、具体的に5月27日から説明会を開催しています。

## 2 縦覧した都市計画案に対する意見書（線形見直し前）

### （1）都市計画案（位置、面積、区域等）に対する意見

	意見の要旨	市の見解
1	道路幅員の変更は行わず、昭和44年に設定された幅員12mで設計を見直すこと。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
2	部分的に最大幅15mを超えることなく計画すべきです。住民の立ち退きは「ありき」で高圧鉄塔の移動に躊躇があるのはおかしい。	

	意見の要旨	市の見解
3	費用対効果を純粋に現実的に考えれば、当初から18m幅とする事は、あまりにも形（見栄・偏った理想）に囚われ過ぎた判断である。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
4	整備することには賛成ですが、本来市民のための事業に市民が犠牲になる重さを考えるとそれ程重大な事業が必要でしょうか。18m幅の拡張には同意できません。	
5	車道は2車線で道路幅12mで歩道と自転車道を調整する。交差点の15mの拡張については当地域内の計測で15.5mあるとのことで、この件については八丁畷町の民有地に立ち入らず府営住宅地にアクセスを望みます。	
6	車道は4mで1車線として道路幅12mで歩道自転車道を考える。交差点の拡張は民有地に立ち入らない条件で調整する。	
7	当該道路は昭和44年に12m道路として生活しておられ、それを一片の計画変更できなり15m道路（当該部分は18m）に変更するのはあまりにも住民を無視したやり方です。	
8	南側の拡幅を全面的に中止し、北側の府営アパートを起点に避難路を建設する。	
9	八丁畷自治会内の都市計画道路幅員15mに反対します。これまでの計画通り12mの幅員での建設を要望します。	
10	八丁畷住宅地内においては、南側住宅側の道路線は現在のままとし、道路の北側線は府営住宅側の南側壁面に出来る限り近づけて、幅員15mを確保する。18m幅とはしないこと。	
11	こどもの通学路、年寄り（老人）、障がい者（車イス）、の横断を考え12mの道路幅を要望します。	

	意見の要旨	市の見解
12	今度広がる道路側を少し3mをせめて1m又は2m位に変更していただく様ぜひお願いいたします。(少しは譲歩します)(自転車道を歩道内に・・・)	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
13	府営住宅のギリギリまで道をもってきて、15m幅にするほうが断然安くできると思います。部分的に道を広げて経済効果はありますか。かえって広い狭いできて交通渋滞がおこると思います。	
14	当該道路は道路交通、避難路という面からだけ考えれば15m幅員が理想的であろうが、暴走族、無謀速度違反運転、騒音問題、凶暴犯罪、ヒートアイランド現象などの負の面も考えて、1～3m減幅し、道路設計、防犯設備、緑化等を配慮して設計するのが望ましいと考える。	
15	この周辺道路幅の状況(すべて15m以下)、現在および近未来の車、自転車、歩行者の数から考えても、この部分だけに18m幅員の道路を設けることは非常識も甚だしい。	
16	八丁西町交差点の東約100mの間では、道路幅員は今回避難道路として適格15m幅員を確保できる。すなわち、現在の南側住宅の道路境界線は動かさず、その境界線から15m道路として確保することで、避難道路・都市計画道路の幅員とし15m幅員を満足できる。割り振りについては、東行直進車が極めて少ないことから、右折車線は設けず、車道の6m以外は歩行者、自転車用の道路とする事の方が望ましい。	
17	沿線住民に犠牲を強いるのではなく、道路幅員の狭小(歩道幅3+自転車用1.5m)、南側歩道(溝を含めて現在2m弱)に突出している電柱の撤去、送電線鉄塔の移設、府営住宅の移動等々、方策はいくつも考えられます。	

	意見の要旨	市の見解
18	西町交差点の右折レーンの敷設（幅員1.8m計画）も必要ない。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を1.5mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて1.8mとなります。
19	南側への拡幅は民有地の立退きをせず、現状のままにして、昭和44年の都市計画に沿って、北側への拡幅を望みます。	
20	車のレーンを増やしたり自転車道は本当に必要でしょうか。	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や「たかつき自転車まちづくり向上計画」に基づき計画しています。
21	1. 5m幅の自転車道は車の横を自転車で通るといふ危険きわまりない道路になると思います。車を運転する側にも自転車で通る側にもリスクの高いものとなります。そんな危険にさらされる自転車道より3mの歩道があればそちらを自転車で通るほうが安全だと誰もが思います。	
22	JR北側につくられた自転車道は利用されていないのが現状です。自転車道は必要ないということです。従って（仮称）安満遺跡公園南側に1.5m幅の道路は必要ないと考えます。	
23	歩道を使い、自転車と歩行者が一緒に往來することにすれば、自転車通行帯（3m）は新設しなくてよい。	
24	自転車道の設置は、かえって単車の侵入・通行などで混乱と危険を招くことになる。自転車道と車道の境界を単に白線によって区分するのではなく、縁石などで車道と分離し、異なった色彩で舗装する。一方歩道との境界は舗装色を変えることによって区分し、車道、自転車道、歩道の三者を明確に分離することが望ましい。	
25	自転車通行空間敷設は必要ない。計画の「歩道」「自転車歩行者道」として3mで十分だと考えます。	

	意見の要旨	市の見解
26	客観的に見ても計画より1.5mは道路は北に移動させられるはずですが、それでも北側に府営住宅と道路との間は、多少のゆとりもあり、建物の正面は反対側の北であり、南は植樹などで何とかなるはず、しかも土地は府のもので府と市の協議で何とかなるはず、建物を壊す必要もなく、問題はないと思われます。	関西電力株式会社の鉄塔等の周辺建物の状況、経済性、事業スケジュールなどの事業の実現性、交通の安全性など、総合的に判断し、道路線形を計画しました。
27	関西電力の送電鉄塔についても、道路にはみ出ることなく、地中に埋まっている部分は歩道になり、車の走行にも、歩道としての機能にも問題は無いと思われます。これも関西電力さんとの話し合いで大金を使っての移動をすることなく解決できるはずですが。	
28	道路を少々北へ振ることでなんら問題が出るわけではないと思われます。2mの提供なら、何とか家を建て替えることなく済ませられます、その分を、余裕のある府の土地で賄って欲しい。	
29	当時都市計画に、この道路の案件はのぼっておりません。今回、急ぎ、住宅地内に道路を作るとは、高槻市の都合によるものではありませんか。 以前からのぼっている都市計画道路を活用して頂きたいです。計画通りに高槻市内を区画整備していく必要があるのではないですか。	
30	安満遺跡計画は市民の意見を取り入れて反映させることによってより、望まれる公園にしようというコンセプトであるはずですが。それに関わる道路も同じ、と考えるとよいのではないのでしょうか。それとも道路は関係なく、迂回、バイパス用として別の考えなのではないでしょうか。	

	意見の要旨	市の見解
31	<p>反対して、以下を提案いたします。</p> <p>計画の執行を2段階に分けて頂きたい。第一段階は、計画通り12m道路とし、交差点付近は右折れ車線追加の15m幅にして頂きたい。数年間「試行」して不足であれば見直すことにする。(案-1; 12m-15m 案-2; 10m-13m)</p>	<p>幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。</p>
32	<p>第一段階として西交差点付近100mは現在の南側住宅の道路境界線は動かさず、幅員14~15mの車線2車線(右折車線なし)とし、残りは歩道、自転車道とする。その後、10~15年先にこの付近の道路状況、交通混雑状況からこの幅員では不十分であれば、その時に南側住宅地の立ち退きを求め、右折車線を含む18m道路の実現を計っては如何なものかと考える。</p>	
33	<p>通常道路計画は10年位前から計画されていると思います。なぜ3年前にこの話が出てこなかったのか不思議でなりません。</p>	<p>当該敷地での府営住宅建設協議時点で、安満遺跡公園に関する具体的な計画がなかったため、都市計画道路の変更を行うに至らなかったものです。</p>
34	<p>15m道路への変更は当該地域に立つ府営住宅が建ったあとだとの説明がありましたが、これが本当であれば重大な道路行政の手落です。</p>	
35	<p>府営住宅を建てられてまだ日も浅いのに、なぜ、その時に道路の計画がなされなかったのか。</p>	
36	<p>突然、幅員15mに拡張され、八丁畷自治会の家屋が道路拡張の対象となってしまいましたが、これは先の見通しを全く持たなかった市行政の責任であり、住民に犠牲を押しつけるのは納得がいきません。</p>	

	意見の要旨	市の見解
37	大阪府営住宅の建設計画が進行し、翌平成22年3月には着工されました。このとき、都市計画道路（幅員12m）に合わせて、北側に数mのセットバックをしましたが、2車線のままで、すでに車の通行量は増えていたにも関わらず、右折レーンを考慮した幅員15mの計画をしていなかったのは、高槻市の道路行政の大きな怠慢・過ちのほか、何ものでもありません。	当該敷地での府営住宅建設協議時点で、安満遺跡公園に関する具体的な計画がなかったため、都市計画道路の変更を行うに至らなかったものです。
38	京都大学農場跡地を防災公園にする説明会でも道路については12mとあり変更の説明はありませんでした。	計画幅員12mについては、安満遺跡公園への具体的なルートや幅員が定まっていなかったため、当時の都市計画道路の幅員を示したものです。
39	「防災機能」を持たせたために、幅員15m（当地域は18m）にするかのような話でしたが、防災公園という機能をこの公園に持たせるという高槻市の考えは、なにもここ最近のことではないです。事業の経緯の中で「平成17年1月高槻市から農場移転に伴う防災公園化検討についてURに協力要請」とあります。さらに同資料には、当該道路は「道路拡幅 現況：5～7m、計画：12m」と明示されています。	
40	平成16年の高槻市地域防災計画で市道高槻駅松原線を避難路として選定されている。つまり、市道高槻駅松原線は客観的事実として、時系列上、避難路として位置づけられた都市計画道路なので、15mも必要ないのではないか。なお、都市計画道路高槻駅松原線は高槻市地域防災計画で避難路としての必要な幅員の基準を既に満足しており、都市計画道路としての幅員を上げるためのほかの条例や基準、規定の類はない。	高槻市地域防災計画では、安満遺跡周辺を準広域避難地として指定した際に、当該避難地までの現在ある道路に対して、避難路として選定したものです。 今後、安満遺跡公園を防災公園として整備するため、これに求められる道路をこのたび整備するものです。

	意見の要旨	市の見解
41	<p>同じ道路での幅員の基準を、それぞれ異なる項目で該当させており、高槻市地域防災計画を不公平に適用した二重規範である。</p> <p>イ.「落下物、倒壊物による危険など避難の障害の恐れが少ないこと」の基準に該当した道路幅員</p> <p>ロ.「原則として幅員が15m以上の道路（ただし、沿道に有効な遮断帯が存在し、避難者の安全が確保できると認められる場合には幅員10m以上の道路）又は幅員10m以上の緑道」の基準に該当した道路幅員</p>	<p>高槻市地域防災計画では、安満遺跡周辺を準広域避難地として指定した際に、当該避難地までの現在ある道路に対して、避難路として選定したものです。</p> <p>今後、安満遺跡公園を防災公園として整備するため、これに求められる道路をこのたび整備するものです。</p>
42	<p>広域避難地（準広域避難地を含む）への避難路となる道路を新たに整備する場合、「避難路となる道路を新たに整備する場合は、「高槻市地域防災計画」で定める15m以上の幅員を確保する」ことを意図し、これを定めた条例や基準、規定の類が欠落している。</p>	
43	<p>計画幅員12mが、避難路を兼ねた都市計画道路の幅員として高槻市地域防災計画を満足していると高槻市は認識し、その根拠は高槻市地域防災計画の「ただし、沿道に有効な遮断帯が存在し、避難者の安全が確保できると認められる場合には幅員10m以上の道路」であると名言していることにほかならない。</p>	
44	<p>幅員決定フローは、どのような値を入力しても適切な値が出力されるものでなくてはならない。つまり、2種類の基準を用いて値を決定する場合、「幅員の小さいほうを選択」の値を採用するとしなければならない。つまり、高槻市のフローは根本的に間違った論理である。</p>	<p>幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。</p>
45	<p>広くなった道路の交通量がどんなに増えるのかと心配します。</p>	<p>将来の自動車交通量は、1日あたり3,000台～4,000台と推計しています。</p>

	意見の要旨	市の見解
46	J R 高槻駅から八丁西町交差点までは現状のままでよいのか。	J R 高槻駅から八丁西町交差点の区間について、都市計画道路としては整備済みであり、現状で求められる交通機能を発揮していると判断していることから、都市計画変更は行いません。

## (2) その他の意見・要望

	意見の要旨	市の見解
1	とくに夜半の高音響、暴走、騒音がひどく私達は体調を崩し入院したり、睡眠不足等医者通いが続き、でもガマンしていません。これから通行車両が増えると体調がもっと悪化しツライです。・・・12m計画に変更して下さい。	今後の実施設計の中で検討します。
2	南側を拡張すると現在の居住者の生存財産等を奪い環境を破壊。今後の人生をも大混乱に落とし入れる。	
3	若者が深夜などにバイク、自動車で暴走し、周辺の住民の生活環境を破壊する。	
4	道幅を広げると車がスピードを出し事故のもとになり。また沿道の家屋の振動も大きくなります。	
5	国道171号線のバイパス要素が大きいと見受けられますが、通行量が多くなると思われます。沿線住民にとって、暴走運転、騒音問題、治安の問題、夏場におけるヒートアイランド現象の増加、来園者の反対側歩道からの横断事故等の問題が発生する。	

### 3 説明会での意見（線形見直し後）

#### （１）都市計画案（位置、面積、区域等）に対する意見

	意見の要旨	市の回答
1	府営住宅建設時に建物の配置が北側に寄っている。幅員は18m必要なのか。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
2	幅員が15mとなっているが、関電の鉄塔が撤去されるからこの幅員となったのか。	
3	八丁西町交差点東側の右折レーンの必要性は。	
4	他の道路では右折レーンがないところがあるが、なぜこの道路は必要なのか。	
5	八丁西町交差点東側の右折レーンの滞留長は。	
6	歩道幅員3mの根拠は。	
7	歩道幅は3m必要か。	
8	道路幅員3mと歩道幅員3mの決定根拠は。	
9	歩道幅員について、市条例によると2m以上で良いのではないか。	
10	歩道幅について、電信柱の幅より大きな余裕スペースを確保する必要があるのか。	
11	歩道幅は2.0mで良い。	
12	公園へのアクセスとして北側の歩道、自転車通行空間は必要であると思うが、南側歩道は現状のままで良いのではないか。	安全性、快適性、バリアフリーはもとより、歩道、自転車通行空間の連続性や将来の様々な土地利用を考慮して、両側に同幅員の歩道、自転車通行空間が必要と判断しました。
13	自転車道は必要か。	「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や「たかつき自転車まちづくり向上計画」に基づき計画しております。
14	自転車道幅は1.0mで良い。	幅員については、車の速度、交通量、自転車を安全に走行できる側方余裕等を考慮して、1.5mとしています。
15	自転車通行帯は歩道の一部として整備すべき。	歩行者、自転車、自動車のそれぞれが安全に安心して通行できるようにするため、道路幅員や交通量等を勘案して、自転車の本来通行すべき車道に自転車の通行環境を整備します。

	意見の要旨	市の回答
16	全線に渡って京大農場側に道路線形を決めた理由はなにか。	現在の京大農場内道路と阪急電車の高架下付近については、複数の道路が変則的に交差しており交通安全上の課題があることから、農場内道路を東側に付け替えることとしました。その他の道路については、主道路に直角交差することで安全性を高めるため、経済性や事業実現性を考慮して、既設水路や阪急電鉄用地などを基準に北側（安満遺跡公園側）に拡幅するように道路線形を計画しました。
17	鉄塔があったときは、府営住宅の敷地に入らず、向かいの家を買収して道路になると聞いていた。線形変更の理由は。	関西電力が鉄塔を撤去される方針を決定されたことから、交差点の安全性向上や経済性等の観点から、道路線形の変更を行いました。
18	道路端から府営住宅まで30cm位というが、さらに北側に寄れないか。(以前、大阪府から、道路と建物の離隔の基準はないと聞いている。)	
19	高槻駅高垣線は国道171号のバイパス道路か、公園へのアクセス道路か。	防災拠点となる安満遺跡公園の整備にあわせ、東西二方向からのアクセスを確保するとともに、市中心部の交通ネットワーク強化等を図るため、ルートを変更するものです。
20	安満遺跡公園の構想段階で道路計画がなかったのはおかしいのでは。	
21	当初の12m幅員の時点で右折レーンを加えないで府営住宅の建設をスタートしたというのは、なぜか。	当該敷地での府営住宅建設協議時点で、安満遺跡公園に関する具体的な計画がなかったため、都市計画道路の変更を行うに至らなかったものです。
22	府営住宅建設時に右折レーンを考慮しなかったのはなぜか。	
23	住民の立場で見直して欲しい。妥協点を見出して欲しい。	都市計画案の縦覧時に、意見書を提出することができます。
24	この計画素案に対する修正や市民意見を反映した計画の見直しといった機会はあるのか。	また、頂いたご意見と意見に対する市の考え方を付して、都市計画審議会で審議して頂くこととなります。
25	住民の意見は全く聞き入れられないのか。	
26	説明会の意見は都市計画審議会にとりあげられるのか。	
27	今回の意見書に対して、今後、現計画案の変更の余地があるのか。	
28	前回提出した意見書の取扱はどうなるか。	道路線形見直し前の意見書は、今回の意見書と同様に、意見書に対する市の考え方を付して、都市計画審議会で審議して頂くこととなります。

	意見の要旨	市の回答
29	審議会の結果は住民に説明してくれるのか。	都市計画審議会は公開です。必要に応じて、説明会等を行います。

## (2) その他の意見・要望

	意見の要旨	市の回答
1	直線道路であると、スピードが出て、安全性が低下する。道路が直線である必要があるのか。	当該道路種別では、直線であることが望ましく、規制等により安全対策を図ってまいります。
2	阪急沿いの道路にはシケインがあるが、この新規道路にはつukらないのか。スピード抑制対策はしないのか。	
3	高垣町内で現在の道路より土地が高くなっている地域があるが、計画道路の高さはどうなるのか。	現段階では詳細な高さは把握しておりませんが、今後実施する詳細設計の中で検討してまいります。
4	この計画道路の交通量はどのように推定しているのか。	交通量予測は、交通センサスを基に推計しています。
5	この道路に横断歩道はできないのか。また、車が多くなり、敷地からの出庫ができない。	横断歩道は交差点に設ける計画です。また、敷地からの出庫は可能であると考えています。
6	車が多くなると道路の南側から公園側に渡るのが危険である。何か公園側に渡る方法を考えてもらえないか。	交差点に横断歩道を設ける計画です。
7	横断歩道の幅はどれくらいか。	横断歩道幅は、今後、警察と協議して決定してまいります。
8	この道路と交差する高垣町との交差点では、信号はできないのか。	当該交差点につきましては、警察と協議を行い、信号を設置しない形態で計画しています。
9	南側を通行する自転車をどのようにして北側の公園駐輪場に誘導するのか。横断歩道がない。	自転車通行空間の整備については、来園者のみを想定して整備するものではなく、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や「たかつき自転車まちづくり向上計画」に基づき計画しております。
10	電線共同溝の機器収納箱の設置場所は道路内でないといけないのか。	設置場所については、必ずしも道路上に設置する必要はありませんが、地上機器の数や民地側の用地確保等、計画段階では把握できないため、実施設計にて幅広く検討してまいります。
11	この道路は重量制限ができないのか。	通行規制に関しては、管轄する警察と協議してまいります。

	意見の要旨	市の回答
12	市内に4.5m(自転車1.5m+自動車3.0m)の広幅員な直線道路はあるのか。	市内では自転車レーンの整備事例がないので、同様の道路はありません。
13	美しが丘から八丁松原間の渋滞がこの新しい道路に流れてくるのでは。	現在、良好な交通環境に向けた渋滞緩和のため、国道171号八丁畷交差点の改良や府道伏見柳谷高槻線の三車線化の整備について、国及び大阪府と協議を進めているところです。
14	JRより北側の道路計画はどうなっているのか。また線路を越える道はどう考えているのか。	JRより北側の道路については、今回の事業にあわせて整備する予定はありません。また、山手緑町線のJRトンネルについては、今後、整備に向けて事業検討していく予定です。
15	新名神のインターチェンジから野田交差点まで道路の計画があると聞いたが、その計画はどうなっているか。	牧野高槻線は、現在、都市計画決定されているところですが、事業主体である大阪府から整備の予定は無いと聞いております。
16	国道171号の野田交差点は工事等の計画があるのか。	国道171号は、管理者である国に対し、市として早期の整備を要望しています。
17	道路用地にかかる場合、補償等はあるのか。	今後、個別の補償については、用地境界確定、物件調査を行い、詳細説明を行います。
18	府営住宅のエントランスの屋根はどうなるのか。	
19	用地買収はいつごろの予定か。	平成28年度より順次買収を行う予定です。
20	住環境、騒音、煤煙などの対策について市から示して欲しい。	自動車の騒音対策は、自動車走行音が軽減される排水性舗装の採用を考えています。その他、詳細については、今後の実施設計で検討します。
21	排気ガス対策を実施してもらえるのか。	
22	騒音、粉塵、プライバシーの問題について、市はどのように考えているのか。	
23	騒音、振動、粉塵、プライバシー、防犯面の問題について、どのように考えているのか。	
24	道路の接近、それに伴うエントランスの除却等も必要となってくる。騒音等については、説明があったが、今後、府営住宅の住民にも納得できるような十分な説明をお願いします。	
25	関電の鉄塔の撤去は会社が自発的に行うのか、それとも市が何か言ったのか。	平成26年10月に関西電力(株)が、配電計画の見直しを行い、府営住宅東側の高圧鉄塔が不要になったため、平成27年度に除却する方針を決定されました。
26	今まで鉄塔の移転計画は分からなかったのか。	

	意見の要旨	市の回答
27	本件について、大阪府住宅まちづくり部から一切話がない。大阪府はどのように言っているのか。	大阪府には、事前に協議し、今回の説明会の開催についても、案内しております。また、大阪府からは、入居者に十分説明するようにお願いされております。
28	大阪府住宅まちづくり部は、道路完成時の環境対策について、高槻市から十分な説明を受けていないと言っている。	大阪府へは何度も協議しているところですが、今回頂いた意見も踏まえてさらに協議を深めていきます。
29	本件について、大阪府と高槻市は話ができているのか。双方でしっかり話ししてもらい、住民が少しでも住みよいようにして欲しい。	
30	我々は望んで北園町から移ってきたわけではなく、大阪府の方針でやむを得ず移ってきた。	

#### 4 縦覧した都市計画案に対する意見書（線形見直し後）

##### （1）都市計画案（位置、面積、区域等）に対する意見

	意見の要旨	市の見解
1	南側へは広げず今の道路内で完成していただくようお願いいたします。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
2	車道の双方向通行については致し方ないとしても幅員の拡幅は反対です。	
3	高槻駅松原線の都市計画道路変更は、道路幅員の変更を行わず昭和44年に設定された幅員12mで設計を見直すこと。	
4	右折車線の始まりから、自転車レーンを歩道に合流させて、道路の最大幅を15mに止めるのが最良となります。	

	意見の要旨	市の見解
5	12m幅員の計画道路であっても自転車の走行、右折車の存在は考慮されているはず。それが一度も実行されず、検証もされないまま現在に至っているにもかかわらず、更に拡幅された15m、18mという幅員には根拠がありません。	幅員は、高槻市道路法施行条例に基づき、高槻市地域防災計画を踏まえ、標準道路幅員を15mとするものです。また、八丁西町交差点付近は、これに右折レーンの3mを加えて18mとなります。
6	標準幅員を10m道路とし、交差点部は右折れ車線追加の13m幅にして頂きたい。 上記を数年間「試行」して、どうしても不足であれば見直すことにする。	
7	標準幅員を12m道路とし、交差点部は右折れ車線追加の15m幅にして頂きたい。 上記を数年間「試行」して、どうしても不足であれば見直すことにする。	
8	ベランダから30cmのところの他人が通る歩道があるのは、どんなことがあっても納得いきません。少なくとも2mは離すべきです。	関西電力が鉄塔を撤去される方針を決定されたことから、交差点の安全性向上や経済性等の観点から、道路線形の変更を行いました。
9	府営住宅東側の鉄塔が撤去となった途端、当住宅ベランダ30cmまで迫る道路設計に変更した真意は理解出来ない。	
10	府営住宅東側のベランダ30cm、西側の方は80cmといわれても理解できません。	
11	西町交差点北向きの右折レーンは、本当に必要でしょうか。	
12	歩道、自転車通行帯は北側に集約すべき。	交差点での交通を円滑に処理するために、高槻市道路法施行条例に基づき、右折レーンを設置するものです。
13	歩道、自転車通行帯は北側に集約すべき。	安全性、快適性、バリアフリーはもとより、歩道、自転車通行空間の連続性や将来の様々な土地利用を考慮して、両側に同幅員の歩道、自転車通行空間が必要と判断しました。
14	両側の歩行者用歩道を交差点付近でそれぞれ標準幅員(3m)の半分の1.5mにします。	
15	歩道巾の見直しをお願いします。	
	歩道の幅は近隣の道路状況からみても2mで十分。	国が定めている道路構造令を参酌して定めた高槻市道路法施行条例に基づき、歩道幅員を3mとしました。

	意見の要旨	市の見解
16	歩道の3mは大変広くこの中で自転車も走行して十分は幅だと思います。両側の自転車道(1.5m×2)がなくなれば今の道幅で出来るのではないのでしょうか。	歩行者、自転車、自動車のそれぞれが安全に安心して通行できるようにするため、道路幅員や交通量等を勘案して、自転車の本来通行すべき車道に自転車の通行環境を整備します。
17	自転車空間道(距離約1km)本当に必要でしょうか。	
18	自転車通行空間は既存の道路の実効性から判断しても不要。	
19	自転車通行空間1.5mをなくす。	
20	高槻市は準広域避難地への避難路(都市計画道路高槻松原線)として必要な幅員の変更を怠り、その結果(仮称)都市計画道路高槻高垣線に道路線上避けるべき府営住宅を建設した高槻市には重大な過失がある。よって本件についての都市計画審議会での調査審議の中止を求めます。	当該敷地での府営住宅建設協議時点で、安満遺跡公園に関する具体的な計画がなかったため、都市計画道路の変更を行うに至らなかったものです。
21	府営住宅が建つにあたって私達町内は何度も市役所の方達と話し合いをしました。道路計画はずっと12mでした。なぜあの時道路幅を多く(広く)取っておかなかったのでしょうか?これは高槻市の大きなミスです。	
22	当初ルートのままよい。	
23	以前の高槻病院及び医大病院の様に東西の道幅を広くされているが、南北を広くした元の計画のままにしてください。	
24	京大農場時の現在の入口から南方向に延びる水路の上に道路を造ったらどうですか。	

## (2) その他の意見・要望

	意見の要旨	市の見解
1	分断された縦覧より総延長の道路計画(JR高槻駅から高垣町以東南北への道路計画、府道、国道171号)の合同説明会のようなものがあったとしてもよさそうですが。	今回は都市計画道路(仮称)高槻駅高垣線の手続きによる説明会を行っています。国道、府道、市道は事業主体が異なりますが、必要に応じて、説明させていただきます。

	意見の要旨	市の見解
2	道路拡張するなら、十分な補償（別の土地に同規模のマンション建設できる程度）を約束していただかないと今回の計画には納得できません。	今後、個別の補償については、用地境界確定、物件調査を行い、詳細説明を行います。
3	色々と環境が変わるので困ります。	今後の実施設計の中で検討します。
4	今現在でも何度か空き缶をベランダに深夜なげいれられた事があります。何かあった時に避難経路の確保を考えても不安です。	
5	防犯上不安です。同意できません。	
6	精神的に毎日不安を生じて落ち着くことが出来ませんので反対します。	