

# 寝屋川市都市計画道路整備方針（素案）パブリック・コメント

## 【意見のあらましと市の考え方】

《パブリック・コメントの概要》

○意見募集期間：平成25年2月15日～3月14日

○意見提出数：1名4件

寝屋川市都市計画道路整備方針(素案)に対するパブリック・コメント  
意見のあらましと市の考え方

番号	ページ	意見箇所	意見のあらまし	市の考え方
1	6	(全般に関わる意見)	「17,000km以上の区間」は「17km余りの区間」に変更しては。	17,000mに修正いたします。
2	7他	都市計画道路図について	都市計画道路網図には、隣接市の地域内の道路が表示されていないため、道路が突然途切れる感です。隣接市の地域内の幹線道路ぐらいは表示した方が、道路網図として理解しやすいものになると思う。	本整備方針は、本市域における未着手の都市計画道路整備の方向性を示すものです。 また、隣接市においても、現在都市計画道路の見直しに着手しており、今後の存続要否が定まっていない状況でありますので、表示内容の正確を期すため、原案どおりといたします。 なお、都市計画道路の見直しについては、今後においても隣接市との協議・調整を図りつつ、取り組んでまいります。
3	39	IV-6 費用便益から見た評価	都市計画道路寝屋川駅前線の事業費は、道路延長1メートル当たり1,100万円と聞いているが、寝屋川市民ほか国民の納めた税金が財源であることから、寝屋川市民ほかは等しく寝屋川駅前線から交通機能、空間機能及び市街地形成機能の便益を受ける権利を有する。 都市計画道路事業費の費用対効果は、事業費が高くとも、便益の対価としての納税が多額であれば、費用対効果が高まる。 都市を構成する市民、インフラ、経済・財政の一環として都市計画道路を考えなければならず、道路整備後において、できるだけ多くの市民が便益を享受できるよう、便益の対価としての納税が増えるよう図り続けることが重要であるため、これからの整備方針には、このことも謳うべきです。	IV-6においては、国土交通省が策定する「費用便益分析マニュアル」に準拠し、交通機能から見た便益を算出するとともに、これを参考値として取り扱うものです。 一方、道路整備による便益については、交通機能から見た便益だけでなく、ご指摘のとおり土地利用の促進などによる空間機能及び市街地形成機能等による便益もあります。 これらの交通機能以外については、IV-4「都市計画道路の機能から見た評価」において評価を行っておりますので、原案どおりといたします。

番号	ページ	意見箇所	意見のあらまし	市の考え方
4	45	(全般に関わる意見)	<p>人口の減少、高齢化、経済の停滞など、社会経済情勢は、多くの都市計画道路が決定された高度経済成長時代から大きく変化する中で、道路交通は、車優先から人優先に変わり、高齢化社会に対応した道路の整備が必要となっている。</p> <p>車道を狭めて歩道を広げる、歩行者の休息設備の設置、横断歩道の設置位置の見直し、不用な歩道橋の撤去、歩道橋の設置により交通に支障が生じている歩道の改善、自転車レーンの設置など既設の都市計画道路も含めて道路の構造をより安全で通行しやすいものに整備する必要があると思う。</p> <p>40年経っても造られない。今後もいつ造られるか分からない。そのような都市計画道路の新設のことよりも、すでに造られた都市計画道路をより便利なものにするの方が緊急性が高いと思います。都市計画道路の量と質が問われます。これからの整備方針には、道路新設のことだけでなく、このような道路整備のことも謳うべき。</p>	<p>本整備方針は、本市域における未着手の都市計画道路整備の方向性を示すものでありますので、原案どおりといたします。</p> <p>なお、既に整備された都市計画道路を含めた既存道路については、都市計画マスタープラン等を踏まえ、効率的な維持管理を行うとともに、市民との協働により、快適な道路環境・機能の保全に努め、市民生活の利便性、快適性の確保を図っております。</p>