

阪神間都市計画道路の変更（3.6.862号 競馬場高丸線ほか1路線の変更）に係る意見書の要旨及び市の考え方

番号	意見書の要旨	市の考え方
I 賛成意見に関するもの（3項目）		
1	通学路の危険性を身にしみて感じている。	現況の通学路は狭隘道路に多くの歩行者、車が混在しており、その問題の解消はこの計画道路の大きな目的のひとつである。
2	地震などの災害時にこの計画道路は必要であり、命にかかわる問題である。	幅員の広い道路がないこの地域において、計画道路は災害時、緊急時における命の道としての役割を担う。
3	過去に2回事業化に向けての話がありながら、昭和32年の計画決定以来、長年事業化されていない状況であり、地権者は家屋の建替など、動けない状態に困っている。1日も早く事業を進めてほしい。 仮に今回、中断・延期となるようであれば、事業化は極めて困難であり、また地権者の更なる高齢化に伴う環境変化に対する対応が困難となるため、都市計画決定の廃止を要望する。	昭和32年の計画決定以来事業化されず、結果として長期間土地所有者の権利を制限してしまうこととなり、大変申し訳ないと考えている。市は必要性を認識しており、1日も早く事業を進めていくよう努力していく。
II 反対意見に関するもの（57項目）		
(1) 事業の目的について（11項目）		
4	都市計画変更をしなければならない理由は何か。また、そのことによる住民のメリット、デメリットは何かわからない。特にデメリットについては説明を受けていない。説明不足である。	都市計画変更を行うことによるメリットは、阪急軌道による地域の分断の解消に伴う日常の利便性の向上や、通学路としても利用される安全な歩行者動線の確保のほか、緊急時の活動経路として、また阪神・淡路大震災のような災害発生時における命の道として機能することなどであり、そのことがメリットである。デメリットは事業実施において家屋の移転など、個々の権利者にご迷惑をかけることや、既設道路の形状変更などが考えられる。そのことについても、説明会で説明を行っている。
5	現在、歩行者は決して多くなく、今後の人口増加が望めない中、当計画は不自然でメリットもない。安全面、経済効果でも不利である。幅員8mで十分である。幅員が14mでないと課題を解決できないという説明が理解できない。	現在、都市計画道路は平成42年の将来交通量を基にその必要性の検証や、設計を行っており、この計画道路は標準幅員14mの必要性や整備効果を確認している。
6	現在、大きな事故もなく、車はスムーズに流れている。児童も少なく、現状のままでいい。	
7	この地区にはバスが運行しており、全くその必要性を感じない。	
8	この計画道路に交通が集約され、生活道路の交通量は減少すると説明を受けている。その生活道路は歩行者が安全に通ることができるため、両側3mの歩道は不要である。	今後本格的な高齢社会を迎えることを見据え、この計画道路の整備効果ですべての歩行者や車椅子利用者また、自動車を運転する方々が受けられることを目指している。その役割を現在の標準幅員8mの計画道路及びこの計画道路付近にある複数の細い道路では担うことはできない。

9	<p>設計交通量 3,800 台/日の交通量で都市計画道路として認定されるのか。ネットで見た東京都の情報では、6,000 台/日に満たない区間については認定されない。</p>	<p>都市計画道路には様々な目的があり、多くの交通量を受け持つ道路は幹線道路に分類される。この計画道路は補助幹線道路であり、地域の利便性や防災性の向上に寄与する都市計画道路である。</p>
10	<p>元々阪急軌道により地域分断されており、その解消の必要性はない。逆に計画道路により鹿塩、仁川宮西町は地域分断され、利便性が損なわれる。</p>	<p>阪急軌道を渡る部分が狭隘道路で限定的であることは、日常の利便上も防災上も問題であり、その改善は必要である。この計画道路は歩道と車道</p>
11	<p>この計画道路は高低差があり、車がスピードを出すことや、分断地点すべてに信号が設置されるとは考えられないことから、特に高齢者や車椅子利用者には大きな危険が生じる。 また計画道路を横断して中学校、小学校、保育所、特別養護老人ホーム等に通うような環境となるが、広い道は車を優先させるので、短い時間で幼児や高齢者を横断させるのは危険ではないか。通学路には地下道の整備が必要である。</p>	<p>が分離されており、また横断部には適切な箇所に横断歩道を設けるため、安全に歩行、横断することができる。地域分断とはならない。</p>
12	<p>阪神・淡路大震災の経験から、迅速な復旧作業にはこの計画道路が必要であり、市民からの声もあるということが、市の示した唯一の具体的理由である。地震の際、家屋まで近づくためには、従来の狭隘道路を通らなければならないため、防災面の問題が必ずしも解消されない。</p>	<p>災害時に道路として必要な機能は主に緊急輸送路、避難路の確保、消防活動の場、延焼遮断帯としての機能があげられる。災害時には倒壊家屋や落下物等により道路幅員が狭まるが、幅員の広い道路はそのような場合でも封鎖される可能性が極めて低い。たとえその先の道路が狭く、緊急車両が中に入れなくても、近くまで車で寄りつくことが可能となり、防災性は大きく向上する。</p>
13	<p>はしご車が地域に入れることをメリットとして説明されたが、計画道路からは従来の狭隘道路を通らなければならないため、はしご車は地域に入れない。メリットがあるのは仁川団地だけである。</p>	<p>はしご車を含めた消防車や救急車などの緊急車両について、その到着が確実に早くなるのが大きなメリットである。 またはしご車を考えても、小、中学校やいくつかのマンションには計画道路を使用し、寄り付くことが可能となる。また仁川地域には今後開発されていく土地もあり、4階以上の高層住宅を建設される可能性がある地区でもある。</p>
14	<p>競馬場高丸線の約半分は仁川団地の道路であり、団地内には広い道路が複数あるため、計画道路の必要性がわからない。仁川団地の住民以外には関係のない問題である。過去に市から仁川団地のためと説明を受けている。 また、計画道路を仁川団地の入口までとすれば、土地の買収を行わなくてよいのではないか。</p>	<p>この計画道路は仁川団地を含む仁川地域全体にとって、安全で快適なまちづくりのための道路である。 仁川団地の道をそのまま利用した場合でも、私道を都市計画道路とするため、土地の買収は生じる。</p>

(2) 地域住民に対するこれまでの進め方や説明について（13項目）

15	<p>昭和32年から未実施である計画を、なぜ今事業化する必要があるのか。本 当の理由を知りたい。計画当時は住宅もなく、仁川団地、仁川小学校などの 建設予定を考えるとその整備は有効であった。</p> <p>しかし現在は多くの住宅があり、また都市計画変更により新たに影響を受 ける住民もあり、行政の一方的な都合で生活が破壊されることは許されるも のではない。</p>	<p>この計画道路は市街化が進む前に整備することが望ましかったと考える が、市街化された現在でも、まちづくりにおいてその必要性は高い。</p> <p>都市計画道路の整備は限られた事業費を有効に執行し、効率的、効果的な 整備を行う必要があるため「都市計画道路整備プログラム」を策定し、優先 順位を検討したうえで、その整備を進めている。</p> <p>地権者などの個別の問題については、今後具体的な調査をした上で、財産 権の補償と現状の機能の回復を目指し、各種法令・基準に基づき適正に行う。</p>
16	<p>都市計画法 第2条に「適正な制限のもとに土地の合理的な利用を図る」と あるが、計画決定された昭和32年より60年を経て、既成住宅地として成熟し ている街中に都市計画変更をし、実施することは適正な制限とは到底言えな い。法令違反といえる。</p>	<p>都市計画法に基づき昭和32年から、この計画道路の計画を決定しており、 建築について一定の制限をかけている。将来交通量を見据え、現在の 基準に適合した道路とするため、標準幅員の見直しの必要は生じたが、今 回の都市計画変更を含め、事業化することは適正である。</p>
17	<p>平成26年度から自治会長などと検討会を数回行っていたが、その内容は一 般住民にまったく知らされることはなかった。自治会長には本計画に対する 権限、能力、問題認識もなく、この会は既成事実化を図ったものであり、ま た住民との直接の話し合いを忘却した状況であり、進め方が不明朗である。 市の提案は無効である。</p>	<p>検討会の目的は計画変更の概略をまとめることであり、地域事情などにつ いて考慮する必要性から、自治会長やPTAの方に相談した。住民全体には、 この概略を基に平成28年2月、5月、7月に計3回の全体説明会を行った。</p>
18	<p>都市計画法 第16条に定める公聴会は開催されたが、法に書かれている「住 民の意見を反映させるため」ではなく、計画ありきのものであった。その会 での住民からの発言のほとんどが反対意見であったことを、どのように受け 止めたのか。</p>	<p>市は説明会の周知を広報、回覧、ホームページなどで行い、そこで出た 意見、提案、質問などその回答については配布資料やホームページで公 表し、説明会でも説明を実施した。現時点の計画段階では答えられない質 問に関しては、事業を実施する段階において明らかにしていくと回答をし ている。</p>
19	<p>住民からの意見、提案には全く返事がない。質問にはホームページで回答 としているが、その回答は市の言う、透明性、合理性、公平性には程遠い内 容である。まさに民主性が失われている。中止にすべきである。</p>	<p>また、参加者の発言のほとんどは反対意見であったが、発言されていな い方の中に賛成の方がいたこと、また地域の声を聞く中で賛成意見も聞い ている。</p>
20	<p>建設中、建設後のデメリットの洗い出しやその対策、補償についての明確 な回答もなく、信頼性を構築する意図が皆無である。これは、市の示す案の 説明（メリット）に対し、信頼性を損なわせる要因ともなっている。</p>	
21	<p>結論を急がず、意見交換会等を数多く重ね、住民の納得した上での道路建 設を求める。</p>	
22	<p>色々な負担を直に受ける鹿塩、仁川宮西町の住民に対しての情報開示、話 し合いの機会が極端に少ない。</p>	

23	<p>説明会は以下の不備により、法定説明会として到底受け入れられない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・変更案と対比されるべき、現計画の予算、工期が示されていない。 ・変更案と現計画を対比した、メリット、デメリットが示されていない。 ・変更により増加する、立ち退きの件数、事業費が示されていない。 ・現計画の資金調達、市民の負担が示されていない。 	<p>市では現在示している変更案以外についても検討を行ったが、この計画道路の機能や想定交通量などの条件から、条例に基づき道路構造令に準拠し検討した結果、人、自転車の安全を守ることのできる一番安全な計画が標準幅員 14m の変更案である。</p> <p>その変更案について説明を行った。</p>
24	<p>この地域の道路の整備の必要性は理解するが、幅員が 14m でないと課題を解決できないという説明に納得できない。</p>	
25	<p>事業着手をほとんど決めてから、仁川地域の全世帯に説明会のチラシを配布するとはどういうことか。平成 20 年の事業着手検討時にこれをすべきであった。</p>	<p>説明会は市の案について提示し、住民に説明できる段階において実施した。</p>
26	<p>鹿塩、仁川宮西町の住民にとっては無用で危険で、不快な犠牲を強いられる街づくりになる。</p>	<p>鹿塩、仁川宮西町の住民にとってもこの計画道路に通過交通が移るため、既存の生活道路の交通量が減ることにより、安全面が向上する。</p>
27	<p>昭和 32 年の計画当時と現在では地域の条件が大きく変わっているため、都市計画変更ではなく、新たな計画決定と位置付けるべきである。新たな計画決定策定にあたっては、国交省の「構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン」に依るべきであり、そのガイドラインの示す「計画内容が合理的」「計画策定のプロセスが適切」という最も重要な点が当計画には抜け落ちている。知らない住民や、理解していない住民がほとんどである。</p>	<p>市は説明会の周知、実施、内容の公開等を繰り返し行っており、計画変更についての説明を適切に行ってきた。</p> <p>また指摘のガイドラインは新たな路線を計画する（概略計画段階、ルート選定段階）上でのガイドラインであり、計画変更においては都市計画法の手続きに基づき適正に進めている。</p>
(3) 調査・設計について（3項目）		
28	<p>地形的に小仁川、弁天池に近く、また近接する荒地西山線の施工での湧水の経験から考えても、地質調査、環境影響調査を行った後に、事業を進めていくべきだ。</p> <p>特に阪急軌道との立体交差部は活断層が Y 字に分岐する地層であり、道路整備により既存の鉄道、道路の耐震性が弱め、崩落させるような危険性がないか検証すべきだ。</p> <p>また、仁川地域は水害が発生した広島安佐南区と同じく、六甲山系（花崗岩）であり、極めて崩壊しやすい土壌構造であるため、阪急軌道の下を深く掘ることや、宝塚第一中学校の南側の階段（通称、百段階）を埋めるのは危険である。</p>	<p>事業の進捗に応じ適宜必要な調査や設計を行っていく。</p> <p>地質調査や環境影響調査、阪急軌道との立体交差の設計においても、事業実施設計の段階で行い、既存の鉄道、道路を含めた周辺へ与える影響に留意して行っていく。</p>

29	<p>阪急軌道との立体交差点はゲリラ豪雨による冠水、水没事故が十分想定されるが、市からその説明が全くない。歩行者道路も併設されており、車両とともに歩行者の安全が担保されていない。</p>	<p>雨水の排水処理は宝塚市下水道施設設計指針の基準に基づき設計する。一般的にこの基準を超える雨量が発生し、冠水など事故の恐れが想定される場合においては、通行を禁止する電光案内板の設置などの対応を行っている。この計画道路においても、事業実施設計の段階で、具体的な対応策を考え対応する。</p> <p>また歩道は車道に比べ、通行の安全のため確保しなければならない必要高さが低いため、阪急軌道との立体交差点では、歩道の高さを車道より高くすることにより、勾配を緩く通行しやすい構造とする。</p>
30	<p>既存の仁川小学校前の交差点に、計画道路が加わるため、6又は8差路となることが想定される。車両、歩行者の安全の確保の説明を求める。</p>	<p>警察とも協議を行い、既設道路や既設交差点との離隔などを考慮し、4差路以上の交差点とならないような、安全な交差点の設計を行っている。</p>
<p>(4) 他の道路に係ることについて（11項目）</p>		
31	<p>この地域の生活道路は狭隘で緊急車両の通行に支障が多く、緊急車両などの通行や安全性を考えても、まず地域内の生活道路を優先して整備すべきである。生活道路の改修はいつ行われるのか。改修の費用を明らかにして、計画道路と比較して提示し、その整備の選択権を市民に委ねるべきだ。</p> <p>またこの計画道路は、現在の生活道路と近接しているが、なぜ必要か理解できない。</p>	<p>道路は幹線、補助幹線、生活道路等の種類があり、それぞれが系統的かつ段階的に結び合い機能し、生活道路の整備は都市計画道路と並行して整備を行っていく必要がある。</p> <p>一方、生活道路沿いに多数の家屋などが既に連立する仁川地域の現状から考えると、生活道路の全線的な拡幅整備などは難しく、沿道の開発時などにより段階的に拡幅整備を行うとともに、必要に応じ改良を行っていく。</p>
32	<p>仁川駅北西部の住民にとっては、仁川駅周辺にアクセスする南北の道路がもっとも重要な生活道路である。仁川集会所の自転車駐輪所付近の道路の現況は狭隘で、自転車と歩行者が混在し、さらに勾配もありシルバーカーや車椅子利用者には負担となっている。地域の歩行者の安全性の向上はこのような道路を優先して行うべきである。仁川のまちづくりに役立つ道路整備の優先性を検討するべきである。</p>	
33	<p>市道逆瀬川仁川線（旧県道）を幹線道路と位置付けているのであれば、競馬場高丸線より、市道逆瀬川仁川線の拡幅を優先すべきではないか。</p>	<p>市道逆瀬川仁川線は現在主要な生活道路として利用されている状況であり、生活道路整備条例にて隣地家屋などの建て替えの際、幅員を6.3mとする計画の道路であり、競馬場高丸線などの都市計画道路と並行して整備を行っていく。</p>
34	<p>市道逆瀬川仁川線（旧県道）については現在より高さが1m程度下がり、市道2872号線について現在より急勾配になると説明があったが、沿道の住民への具体的な説明が行われていない。急勾配は危険であり、認められるものではない。都市計画変更前に、具体的な検討を行うべきである。</p>	<p>指摘の市道の形状については阪急軌道との立体交差の構造と密接に関わるが、その設計については条例に基づき国の示す道路構造令を準拠し、事業実施設計の段階で調査、設計を行い適切に対応していく。</p> <p>なお、現在わかることについては、影響する沿道の住民の方に個別に説明を行っている。</p>

35	荒地西山線、及び宝塚池田線をまず完成させることが先である。	荒地西山線の小林工区については早期の完成を目指すとともに、平成 28 年度より競馬場高丸線の事業に着手する計画としている。 また現状で、宝塚池田線は現在の整備により、武庫川右岸、左岸を連絡し、渋滞解消に寄与しており、以西の整備は西宮市域への延伸も含め、山手幹線の整備の目途が見込めることが整備に着手する前提と考えている。
36	補助幹線道路である競馬場高丸線より先に幹線道路の山手幹線の整備を優先してほしい。	幹線道路は都市間を結ぶ道路であり、山手幹線は西宮市と繋がる計画であるが、西宮市においても整備の目途はたっておらず、現時点で整備を行うのは難しい状態である。
37	山手幹線が開通していない状態で、この計画道路が整備されると、既設道路へ通り抜けの交通量は増える。	この地区内への交通の流入が大幅に増加することは見込んでいないが、抜け道とならないよう、警察とも連携し対応していく。
38	街にとって路地は文化であり、宝塚第一中学校の南側の階段（通称、百段階段）は、貴重な財産であるため、壊さずに残してほしい。	現在仁川高丸地域は、狭隘道路を通らなければアクセスできない地域であり、利便上はさることながら、防災上や緊急時において大きな問題であるため、その改善は必要であり、この計画道路の整備がその役割を担う。 地域住民への説明は、地権者へは個別に、周辺住民には全体説明会にて説明を行っている。
39	道路は貫通しないと価値がなく、他市との関係もありその実現に目途がたっていない山手幹線の一部を、膨大な費用をかけて今造る必要があるのか。	
40	平成 8 年頃は仁川団地どまりの計画であったが、その後住民とのやり取りの中で、山手幹線の一部が追加された。これは極めて異例の計画追加である。周辺住民への影響と計画内容は説明できているのか。	
41	県道生瀬門戸荘線との交差部は既設の阪神競馬場西交差点と十字交差とならず、渋滞を助長するのではないのか。	阪神競馬場西交差点で県道と交差している道路は公道ではなく、JRA の私道である。JRA の私道の線形変更等、交差点の改良を含め対応を検討していく。
(5) 環境について (6項目)		
42	自然豊かな閑静な住宅地ということで土地を購入したが、日照、騒音、排気ガス、駐車場の使用不可、景観が損なわれるなどの問題が生じる。	指摘の騒音、排気ガス、日照などの問題については、事業実施設計の段階で調査、設計を行い適切に対応していく。 駐車場の使用不可など用地買収に伴う補償に関することについては今後、具体的な調査をした上で、財産権の補償と現状の機能の回復を目指し、各種法令・基準に基づき適正に行う。
43	道路環境についてバイクに対する見解を求める。	バイクについても自動車同様に安全性や利便性が向上する。暴走行為などについて住民からの懸念の声があがっているが、今後警察とも連携し対応していく。
44	既設道路と斜めに交差するような計画道路は、閑静な住宅の景観を著しく損なう。	既設道路との交差については、十分に見通しが保てるよう、また急な取り付けとならないように設計している。
45	ホテルやキレンジャク（渡り鳥）の生息地を侵すことになる。	ホテルやキレンジャクなどの調査については現在行っていないが、可能な限り保全できるよう、今後努力していく。

4 6	計画道路の整備を行ったとしても、周辺の用途地域は変更せず、絶対に商業地域にしないこと。落ち着いた住環境が崩れれば、周辺住民は迷惑するばかりである。	この計画道路の整備に伴う用途地域の変更はない。
4 7	工事の際、8 t、10 tトラックが生活道路を通れば、歩行者の安全自体が少なくとも10年以上脅かされることとなる。	工事の具体的な施工方法などについては現時点で計画できているものではない。今後事業を行う中で検討するが、原則的には既設道路には4tを越える車両は通行しないなど、歩行者、通学者の安全に配慮した計画とする。
(6) 代案について (4項目)		
4 8	現計画の幅員8mで整備し、自動車専用道路とする。既設の道路を歩行者専用にするれば予算も節約できる。	道路は段階的、系統的に網を成して機能するものであり、そのことにより、効率的な車両、歩行者、自転車等の動線が確保される。生活道路と結節する補助幹線道路には、これらすべての動線として安全に機能するよう整備する必要がある。 宝塚市は、今後本格的な高齢社会を迎えることを見据え、この計画道路の整備効果をすべての歩行者や車椅子利用者また、自動車を運転する方々が受けられることを目指している。その役割を現在の標準幅員8mの計画道路及びこの計画道路付近にある複数の細い道路では担うことはできない。 このため、この度都市計画道路の変更を行い、標準幅員14mの道路整備を計画している。
4 9	幅員14mは不要である。計画道路と既設道路（市道高丸山線）をお互い一方通行にすることで、計画道路の幅員を狭くでき、費用も安価となる。	互いの起終点が接続していない計画道路と既設道路にて、補助幹線道路の機能を分担させることは、その機能を低下させるため、妥当でないと考ええる。
5 0	現況の阪急軌道と市道高丸山線の立体交差部について、市道高丸山線を掘り下げることにより、高さ制限を解消するという案もあるのではないかな。	この計画道路を整備する目的は、指摘の高さ制限を解消することだけではなく、日常の利便性の向上など、健全なまちづくりに寄与するものである。
5 1	仁川高丸地域に消防車が常駐できるように出張所を建設すれば、緊急車両の問題は解決し、予算の節約となる。	この計画道路を整備する目的は、緊急車両の通行改善だけではなく、日常の利便性の向上など、健全なまちづくりに寄与するものである。
(7) 事業費や市の財政について (5項目)		
5 2	この計画は昭和30年代の高度成長期における、車優先社会を背景にした計画である。今日的な課題に即したまちづくりの観点から、車だけでなく、歩行者、子ども・高齢者の日常生活を豊かにするような市税の投入の検討をお願いする。	今後、少子高齢化社会が進展する中、福祉、教育に係る施策の重要性が高まる一方で、市民の安全や快適な生活の実現など、まちにとって長期的な利益をもたらすインフラ整備は投資すべき重要な課題である。都市計画道路の整備は限られた事業費を有効に執行し、効率的、効果的な整備を行う必要があるため「都市計画道路整備プログラム」を策定し、優先順位を検討したうえで、その整備を進めている。
5 3	事業費の50%は国の支援があるが、他は起債である。市の財政状況は脆弱であり、他に優先すべき課題が多い中、どこまで増えるがわからない無謀な計画に着手すべきでない。	

54	費用対効果の便益の内訳は車視点のものばかりである。また、3つの便益の算出根拠が明確ではなく、住民生活に与えるマイナス要素も考慮されていない。さらに費用においても、地下水や断層など地盤の課題を考慮されておらず、最終的には費用が便益を上回る可能性も否定できない。	費用対効果は国土交通省の示す指針やマニュアル等に基づき算出しており、便益については主たる効果及び十分な精度で計測が可能でかつ、金銭表現が可能である項目について算出している。また費用においてはこの計画道路に近接する荒地西山線を参考に算出を行っている。
55	荒地西山線の事業費、工期から考えると、本事業の供用目標10年、概算事業費60億円では行えず、実際は青天井に近い状態になるとしか考えられない。また市の説明では当初、競馬場高丸線の900mとして供用目標10年、概算事業費60億円と聞いていた。しかし現在は山手幹線を含む1300mでの供用としながら、目標、概算事業費の数字に変更がない。	競馬場高丸線より条件の悪い荒地西山線の阪急軌道との立体交差工事を参考に、施工期間や工事費を算定している。 供用目標10年、概算事業費60億円については、今回の説明の当初より山手幹線を含む計画で説明をしている。路線延長が増えたものではない。
56	土地収用にかかる費用は宝塚市の総予算内での占める割合はどの程度か。	現在、用地取得及び補償にかかる概算費用は25億円と試算しているが、各年度の執行額は確定しておらず、市予算の占める割合については回答できない。
(8) 地権者としての固有の問題について (4項目)		
57	現計画の幅員8mを確認し、土地を購入したが、本計画による拡幅で立ち退かなければならない。	指摘のとおり、都市計画変更による道路幅拡幅のため、移転や取り壊しといった影響は生じる。今後、個々に事情を聞き、具体的な調査をした上で、財産権の補償と現状の機能の回復を目指し、各種法令・基準に基づき適正に行う。
58	現計画どおり幅員8mで整備を行えば、おおよそ23世帯の立ち退き、家屋への影響を免れる。本計画は多大な住民の不利益、有用資源の無駄遣い、税金の無駄遣いにつながる。	補償に関することについては今後、具体的な調査をした上で、財産権の補償と現状の機能の回復を目指し、各種法令・基準に基づき適正に行う。 指摘の市道や環境問題、下水管の懸念については、事業実施設計の段階で調査、設計を行い適切に対応していく。
59	マンション固有の問題は以下のとおりあり、また市からの回答も得られていないため拡幅計画は反対。道路計画自体を廃止にすべきだ。 ・駐車場減少(4~5台分)及びそれに伴う建て替え時の容積率不足の問題。 ・マンション付近の急勾配な計画道路による、騒音、振動、排気ガスの問題。 ・計画道路による、既設下水管の分断の懸念。	地下水の懸念については、事業実施設計の段階で調査、設計を行い適切に対応していく。移転などが発生する場合は、個別に相談を行い、具体的な調査をした上で、財産権の補償と現状の機能の回復を目指し、各種法令・基準に基づき適正に行う。
60	昭和23年に弁天池が決壊し、阪急ガード下から漏水し水害が発生した。5、6年前には突然玄関に湧水が湧いた。排水溝を設け対応したが、計画道路の工事により水脈の変化も心配であり、まずは調査をしてほしい。 また、90年近く経つ親から受け継いだ家であり、他の地に移る気はない。	地下水の懸念については、事業実施設計の段階で調査、設計を行い適切に対応していく。移転などが発生する場合は、個別に相談を行い、具体的な調査をした上で、財産権の補償と現状の機能の回復を目指し、各種法令・基準に基づき適正に行う。