

## 議題（４）駅周辺の道路整備計画（案）について

### 1. バス専用レーン・優先レーンの整備

#### 1.1 整備の目的

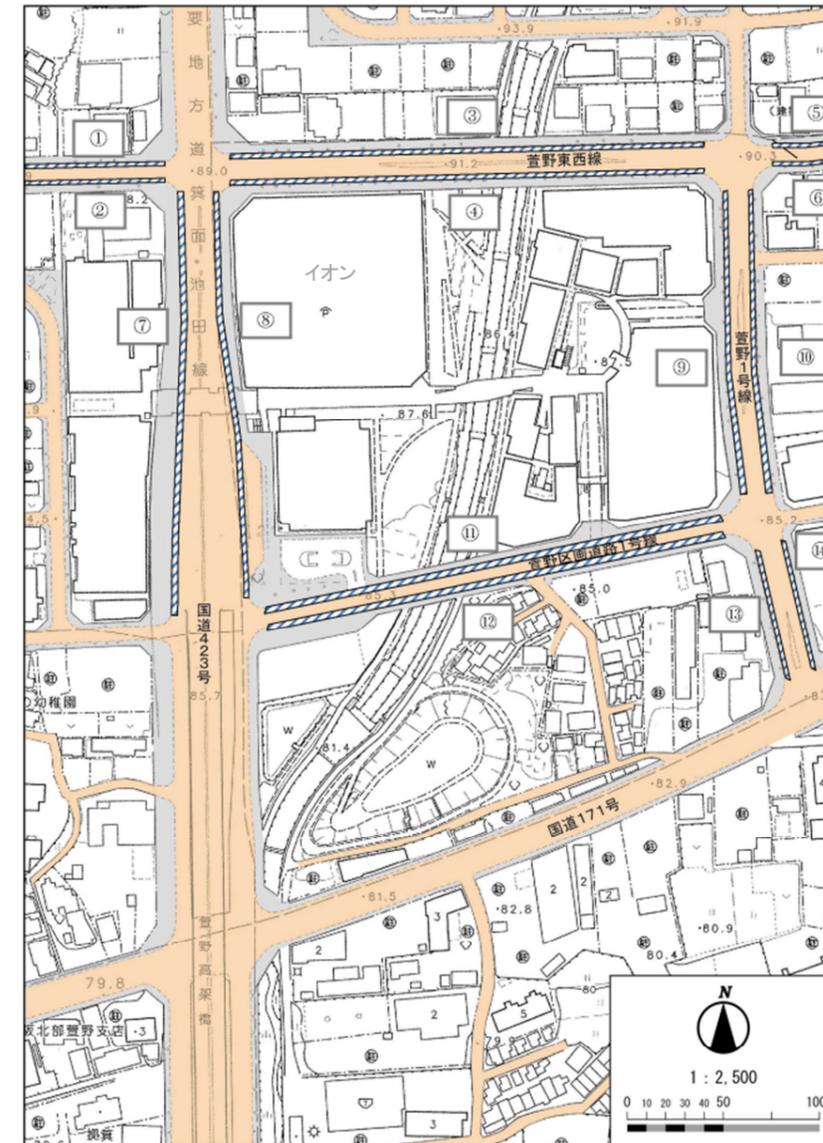
- 箕面市域の道路交通は、箕面グリーンロード、茨木箕面丘陵線、小野原豊中線などの幹線道路が開通して、道路ネットワークが充実してきた。
- 箕面森町、彩都の新市街地の人口定着等による交通需要、新名神の開通に伴う交通需要の増加、鉄道延伸による交通需要の変化及び総体的な交通量の変化が考えられる。
- これにより、駅周辺交差点の処理能力が低下すると路線バスの運行に支障をきたすことも想定される。
- 以上のことを考慮し、路線バスの定時性の確保等、運行の円滑化を目的としたバス専用レーン・優先レーンを必要に応じて整備する。



図 バス専用レーン導入事例（名古屋市）

#### 1.2 バス路線網再編後の駅周辺道路のバス交通量

- 将来の駅周辺道路のバス交通量を算出すると、国道 423 号南向き(⑧)で最も多く 106 台/時である。次いで萱野東西線西向き(④)、萱野 1 号線北向き(⑨)、萱野区画道路 1 号線東向き(⑪)で多くなっている。
- これらのバス交通の多い路線を対象として、バスレーンの整備のあり方を検討する。



	ピーク時間帯 バス交通量 (台/ピーク時)
①	74
②	0
③	0
④	92
⑤	37
⑥	41
⑦	0
⑧	106
⑨	88
⑩	0
⑪	88
⑫	0
⑬	7
⑭	7

図 駅周辺道路のバス交通量

### 1.3 各路線の整備方針

#### 1.3.1 国道423号

- 国道423号南向き車線は交通量が多く、当該箇所では混雑が発生すると、後続車両に与える影響が大きくなる。
- 現況の国道423号をみると、南向き車線にはトラックや乗用車が常時停車しており、(仮称)新箕面駅整備後には、さらに南向き車線での駐停車車両が増加することが懸念される。
- このことを踏まえ、駐停車車両の抑制とバスの定時性確保のため、国道423号南向き車線は現況の車線数を確保したうえで新たに終日路線バスに限定した専用レーンを整備する。
- 専用レーンは路線バスのみが利用可能とするため、補助標識の設置を行うことにより、他の車両の進入を防止する。
- バスの降車バースは駅近接部に切り込み型で整備する。

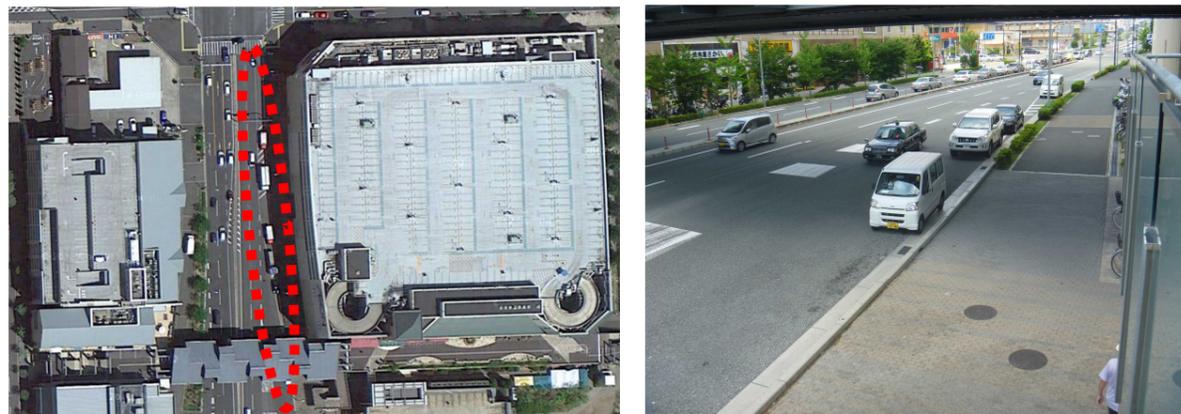


図 国道423号南向き路側の駐停車状況

#### 1.3.2 萱野東西線・萱野1号線

- 箕面市総合都市交通戦略では、新名神高速道路の開通や箕面森町・彩都の開発等に伴い、東西方向の交通量が大きく増加することが想定されている。
- 仮に将来における交通量の増加を見込んでも、坊島四丁目交差点や(仮称)新箕面駅北東交差点では交差点処理に支障をきたさない。
- 加えて、これらの路線では駐車場出入口があるため、バス専用レーンを整備すると、駐車場への進入車両とバスの動線が交錯するため非常に危険である。
- このことを踏まえ、萱野東西線西向き車線ではバス専用レーンを整備せず、バス運行本数のピーク時間帯のみバス優先レーンとして設定する。

表 交通量の変化要因と変化量

交通量の変化	変化量(推計値)
社会状況	2.8%減
新名神高速道路の開通、箕面森町の開発	86百台/日増
彩都の開発	38百台/日増
北大阪急行線の延伸	24百台/日増

資料：箕面市総合都市交通戦略(平成24年3月)

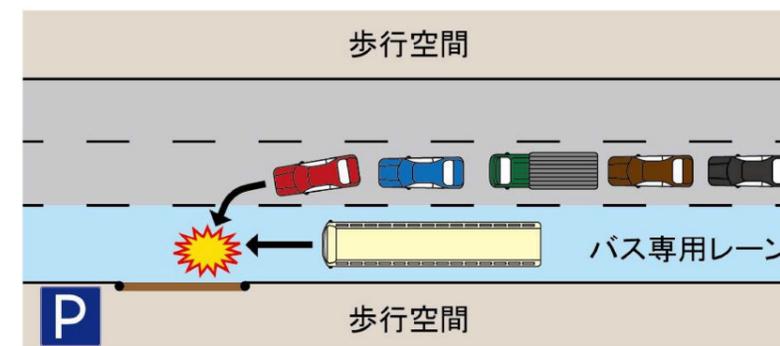


図 バス専用レーン設置時のイメージ

#### 1.3.3 萱野区画道路1号線

- 国道423号より萱野区画道路1号線を左折し、駅前広場へ進入するバスへの対応として、国道423号から駅前広場入口部までの区間にバス専用レーンとして整備とする。

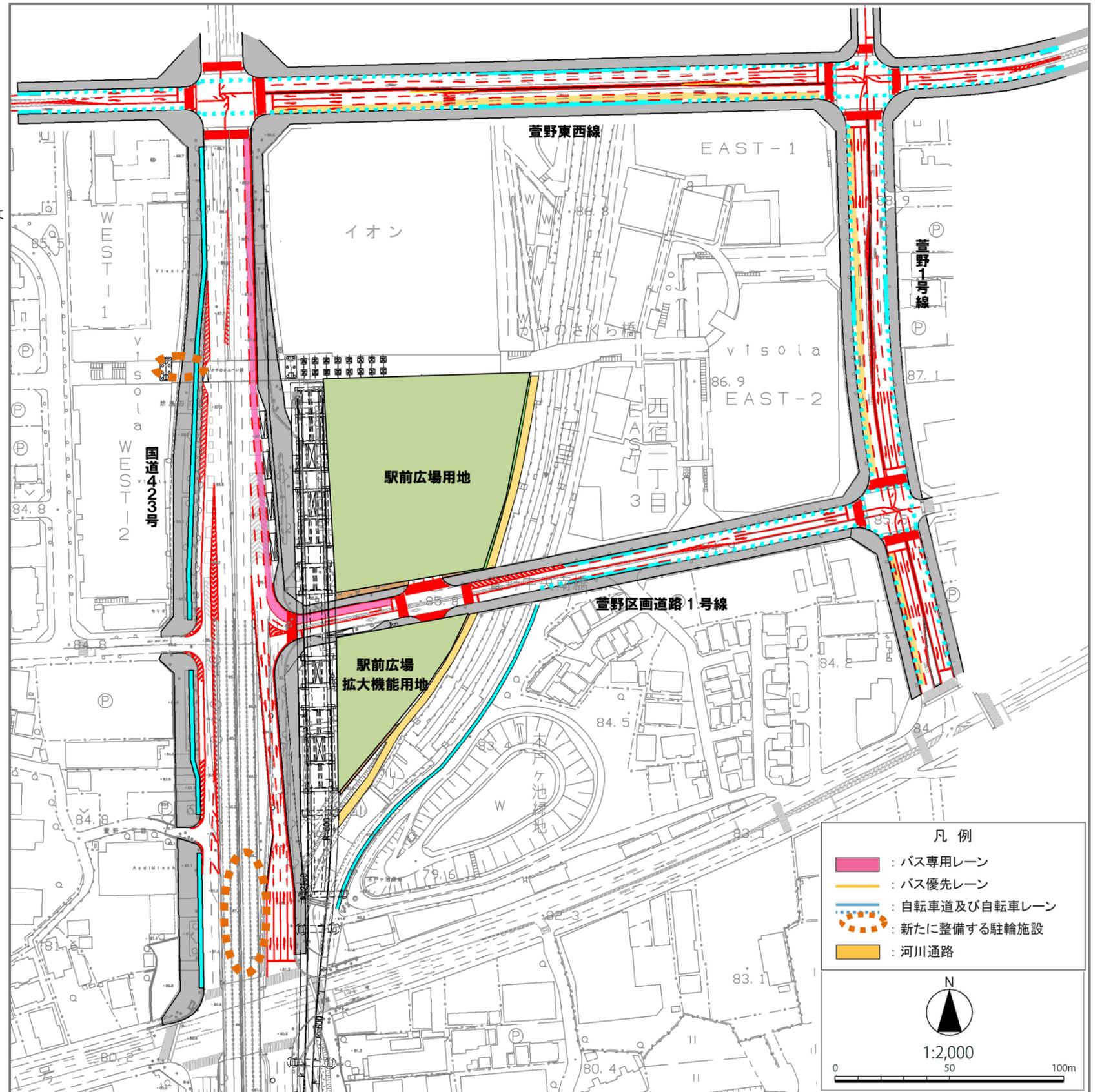
#### 1.4 バス専用レーン・優先レーン整備のとりまとめ

##### ① バス専用レーン（右図桃線部）

- 国道423号南向きと、萱野区画道路1号線（駅前広場入口部までの区間）に新たにバス専用の車線を整備する。
- これに伴い、国道423号にバス専用レーンの車線を新たに確保する。
- なお、専用レーンは終日バスのみ通行可として運用を行う。
- バス降車場4バースを国道423号南向き路側に配置する。また、降車場はバスベイ型とする。

##### ② バス優先レーン（右図黄線部）

- 萱野東西線及び萱野1号線の1車線をバス優先レーンとして運用する。
- 優先時間帯は午前ピーク時間帯を想定する。



## 2. 自転車・歩行者と自動車の分離等に係る整備

### 2.1 整備の目的

- 警察庁では平成23年10月に、自転車は「車両」であるということの徹底を基本的な考え方とし、車道を通行する自転車と歩道を通行する歩行者の双方の安全を確保することを目的とする総合的な対策を打ち出された。
- また、社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会の中とりまとめにおいて、道路政策の転換の視点として、「『クルマ』主役から、歩行者、自転車などクルマ以外の利用者も含めた『多様な利用者が安全・安心して共存』できる環境の整備」が挙げられ、高齢者を含む全ての道路利用者が、歩行、自転車、自動車、公共交通等の多様な交通手段を自由に選択でき、安全に利用できる環境を整備することが求められている。
- こうした背景を踏まえ、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局、警察庁交通局）が取りまとめられたところである。
- 一方、（仮称）新箕面駅整備に伴い、周辺道路では自転車・歩行者及び自動車が急激に増加することが想定され、安全性が相互に低下する可能性が高い。
- このことから、安全性の確保を目的として、新駅にアクセスする道路を対象として歩行者通行帯・自転車通行帯を整備する。
- 併せて、駅周辺地域については歩行者優先化の考え方に伴い、別途自転車通行の抑制施策を導入する。

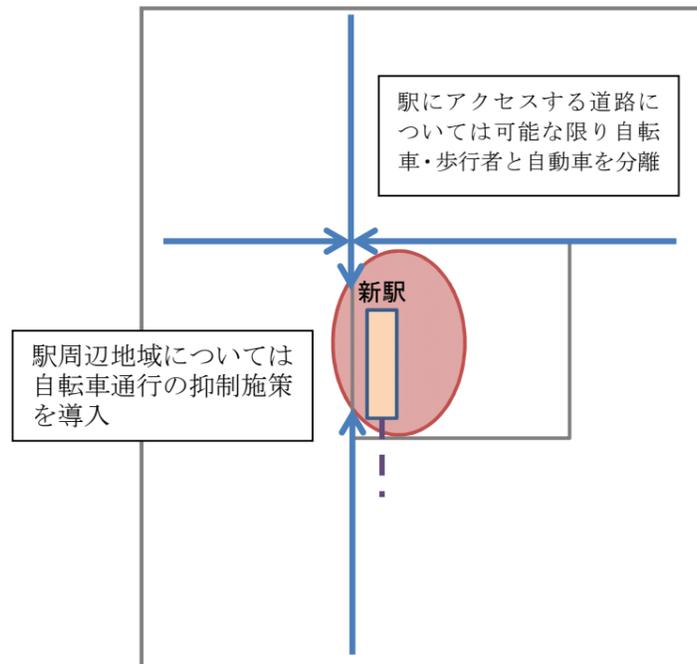
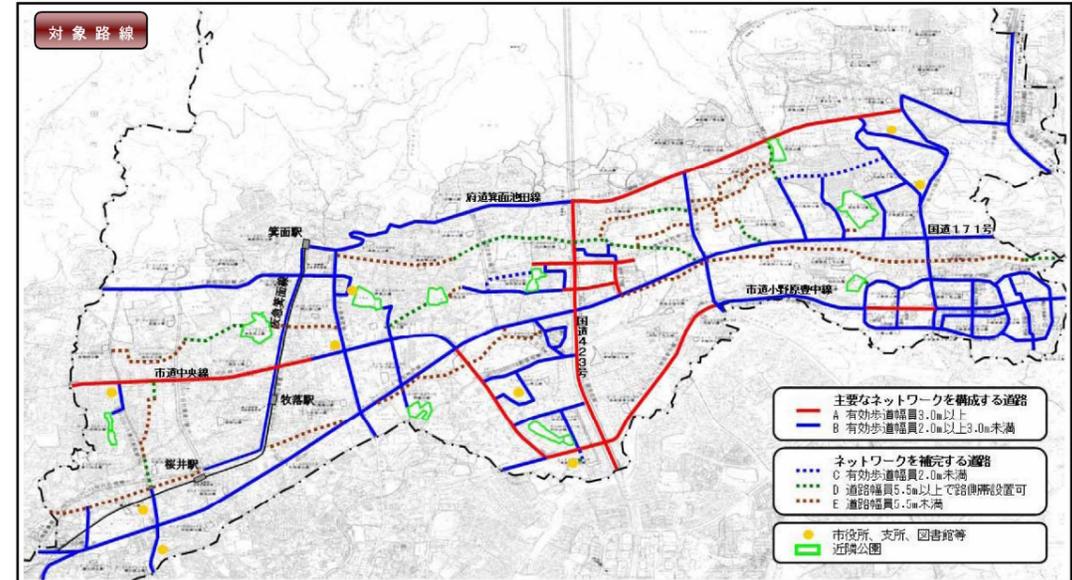


図 自転車通行帯の整備及び自転車通行の抑制イメージ

### 2.2 整備にあたっての前提条件

#### 2.2.1 自転車ネットワークを考慮した整備のあり方

- 「箕面市自転車のみちネットワーク化計画（素案）」では、有効歩道幅員や道路幅員をもとにネットワーク化の優先順位を設定している。
- 周辺地域から新駅へのアクセスを想定したうえで駅周辺道路の歩行者・自転車の分離を検討する。



資料：箕面市自転車のみちネットワーク化計画（素案）（平成21年8月）

図 箕面市における自転車走行空間ネットワーク化計画図

## 2.2.2 幅員構成再配分の考え方

### (1) 歩行者と自転車の分離について

#### 【標準部】

- 駅へアクセスする道路については、可能な限り自転車と歩行者を分離することにより双方の安全確保を図る。

#### 【交差点部】

- 交差点部では、前後の自転車通行空間と同様の形態をできる限り連続的に確保することが望ましい。
- ただし、交差点部では右折レーンの幅員を確保する必要があることから、自転車道または自転車専用通行帯を確保することに制約が生じる可能性がある。
- このことを踏まえ、交差点部で空間確保が困難な場合は交差点手前で自転車道または自転車専用通行帯を打ち切り、自転車と自動車を混在させる方針とする。

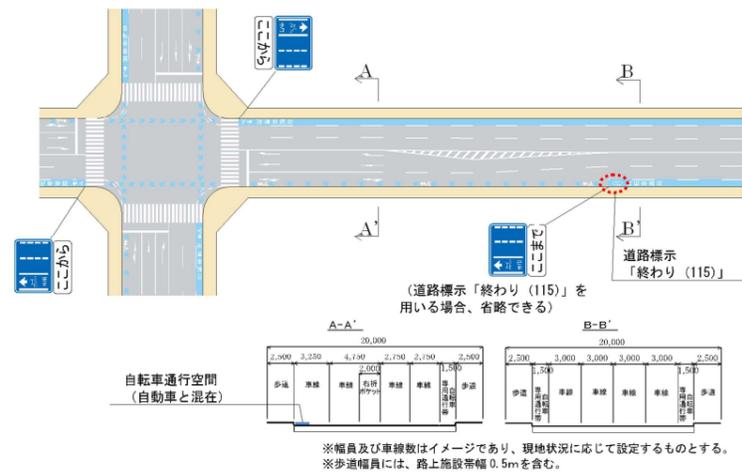


図 自転車と自動車を混在させる場合の自転車専用通行帯の確保イメージ

### (2) 地下埋設物について

- 萱野東西線、萱野1号線、萱野区画道路1号線では、電線共同溝をはじめとした地下埋設物を考慮した幅員構成再配分が必要である。
- 再配分に伴い地上機器の移設が発生する場合には、多額の費用を要することから、地上機器を移設しない形での再配分を基本方針とする。

## 2.2.3 自転車空間の整備形態

- 自転車と歩行者の分離については、自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）、自転車と自動車の混在通行の3つの形態が存在する。
- 当該地域では、歩行者と自転車の分離を行う区間においては、設計速度や想定される交通量をもとに、自転車専用通行帯（自転車レーン）を導入して分離を図る方針とする。
- また、自転車専用通行帯は一方通行であることから、両側に設置することを前提として検討する。

表 基本的な整備形態（イメージ）

基本的な整備形態	【整備イメージ】	自転車専用空間の必要幅員
自転車道		2.0m 以上 (やむを得ない場合 1.5m 以上)
自転車専用通行帯		1.0m 以上 (1.5m 以上が望ましい)
自転車と自動車を混在通行とする道路		—

資料：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

### 2.3 駅周辺地域の交通制限

- 近年、駅周辺道路では通行車の安全確保を目的として、多くの地域で「自転車乗り入れ禁止」や「自転車押し歩き促進」を行っている。
- (仮称)新箕面駅においては、下図に示す駅周辺道路の歩道部分において自転車乗り入れ禁止の啓発を行う。

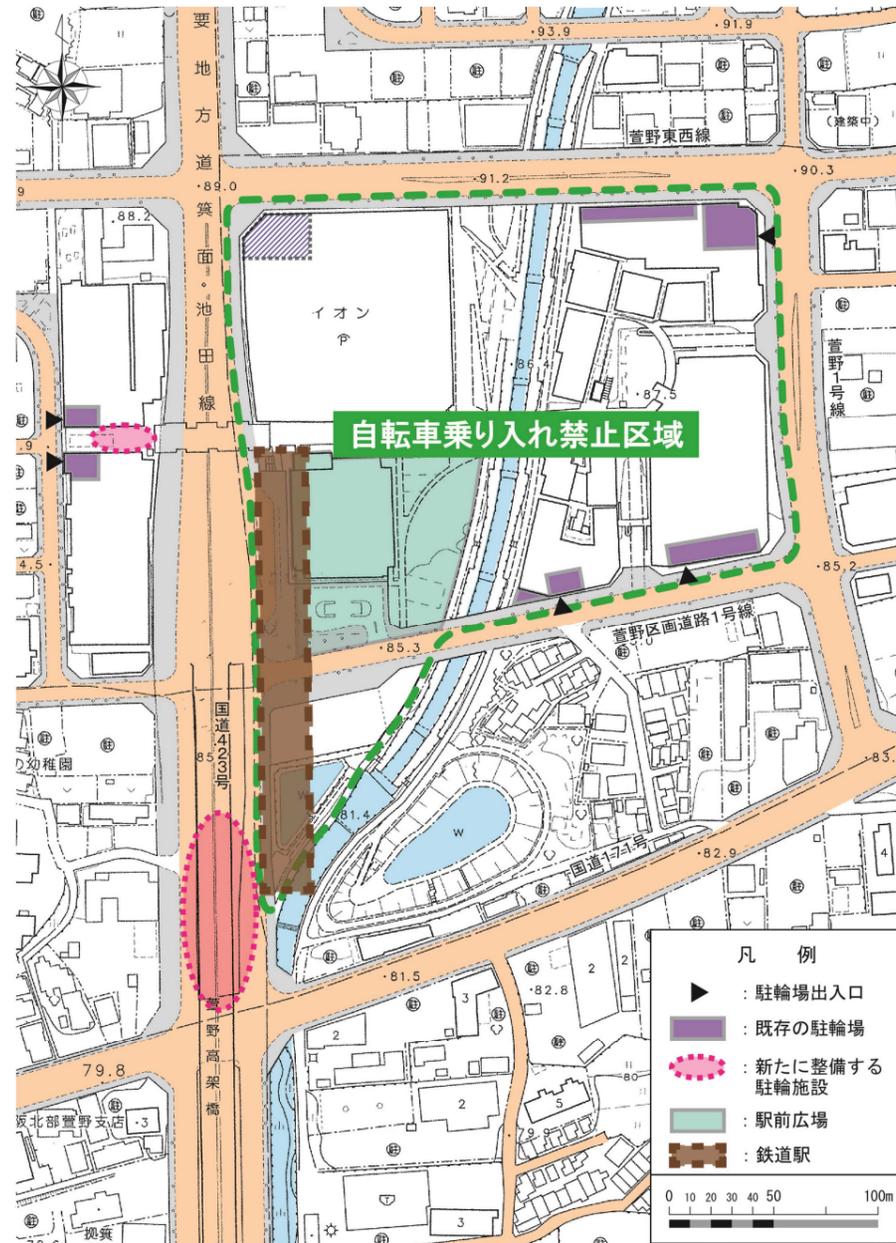


図 自転車乗り入れを抑制する区域

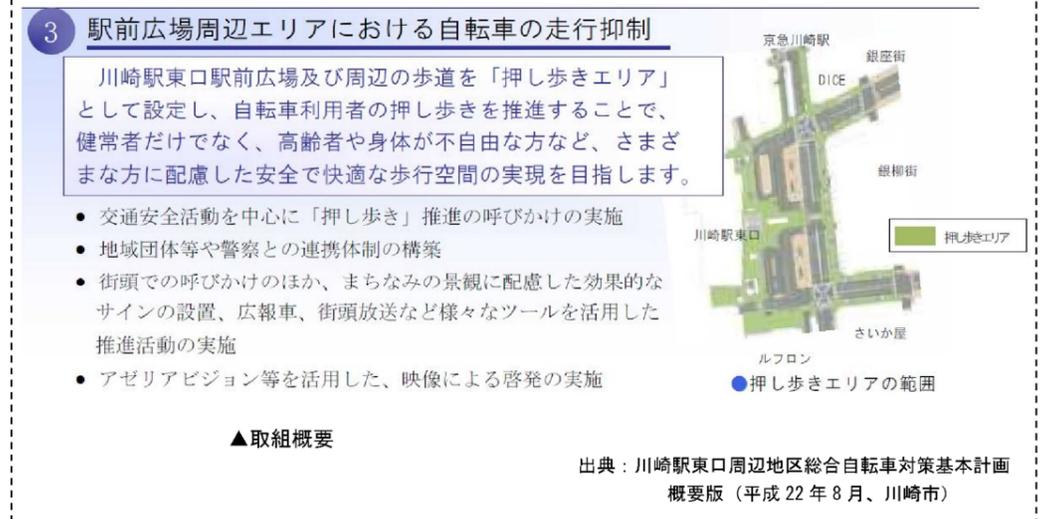
### (参考：駅周辺への自転車走行の禁止（横浜市）)

「横浜駅周辺大改造計画」において、横浜駅を中心とした周辺のゾーン（コア）は、自転車を押して歩くなど、特に歩行者への注意が必要なゾーンとして位置づけをしている。また、コアの周辺には、自転車通行空間として東西南北に自転車ルートを設置するとともに、コアの境界周辺に自転車等駐車を整備することが検討されている。



### (参考：駅周辺への自転車走行抑制（川崎市）)

川崎市の中心部である川崎駅東口駅前周辺地区では、「押し歩きエリア」として、自転車の走行抑制を行っている。



## 2.4 自転車ネットワークの連続性の確保方策

### 2.4.1 国道423号における自転車通行空間確保の考え方

- 国道423号南向きには公共交通優先化の観点からバス専用レーンを整備することにより、バスの通行が多くなることから、自転車の通行には危険を伴う。また、物理的にも自転車通行空間を確保することは困難である。
- このため、十分な歩道幅員を有する国道423号北向き（西側）の歩道に両側通行可能な自転車道の整備を行うことにより、自転車ネットワークの連続性を確保する。
- 整備区間は、国道423号の横断歩道の設置箇所を考慮し、坊島四丁目交差点－萱野交差点間の約360mとする。

### 2.4.2 萱野区画道路1号線と萱野特殊道路7号線の連続性確保の考え方

- 萱野区画道路1号線の駅前広場近接部については自転車乗り入れ禁止を推進していくことから、市道萱野特殊道路7号線を自転車ネットワークとして位置付けることにより、ネットワークの連続性を確保する。

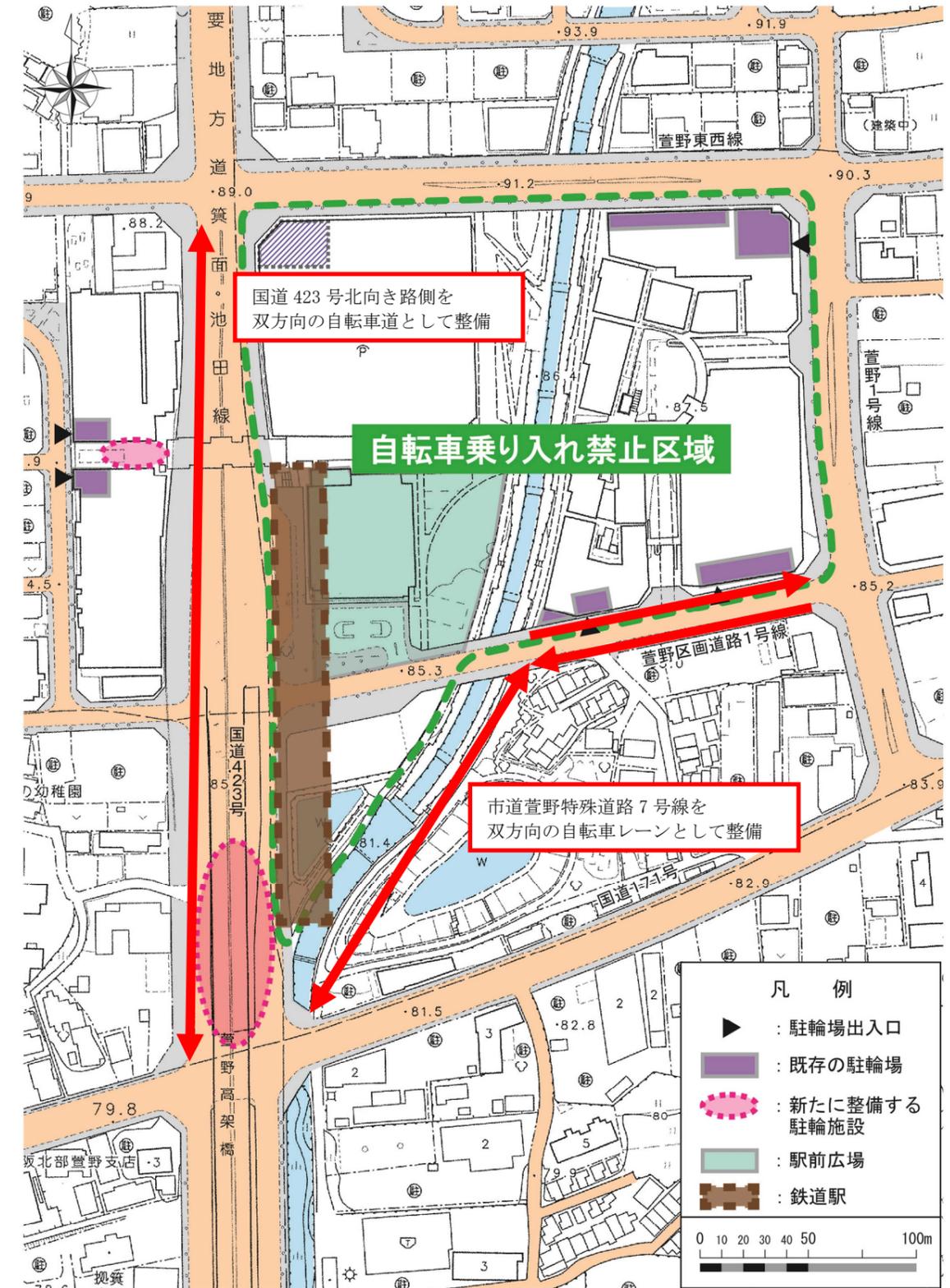
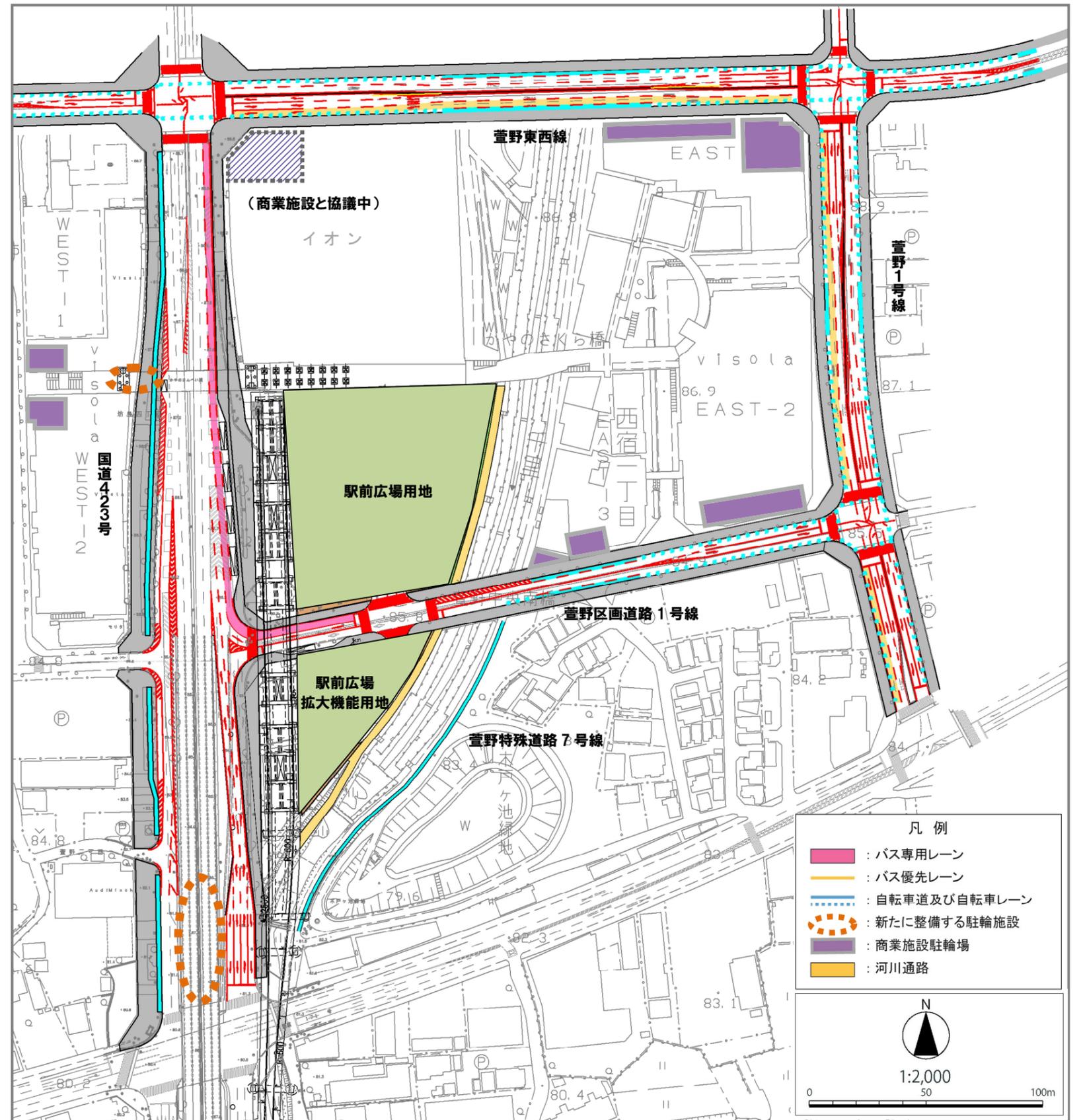


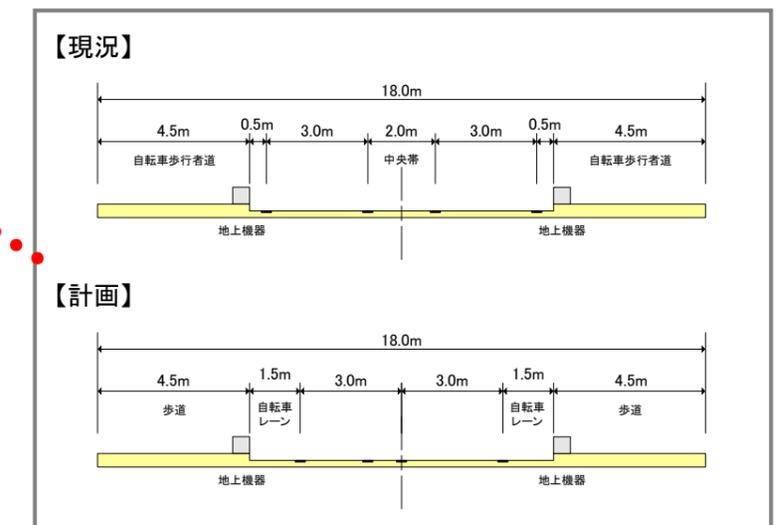
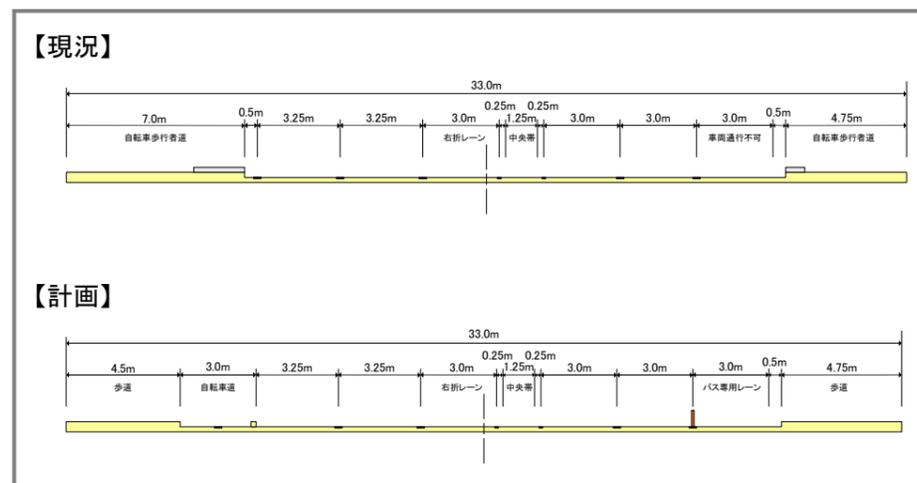
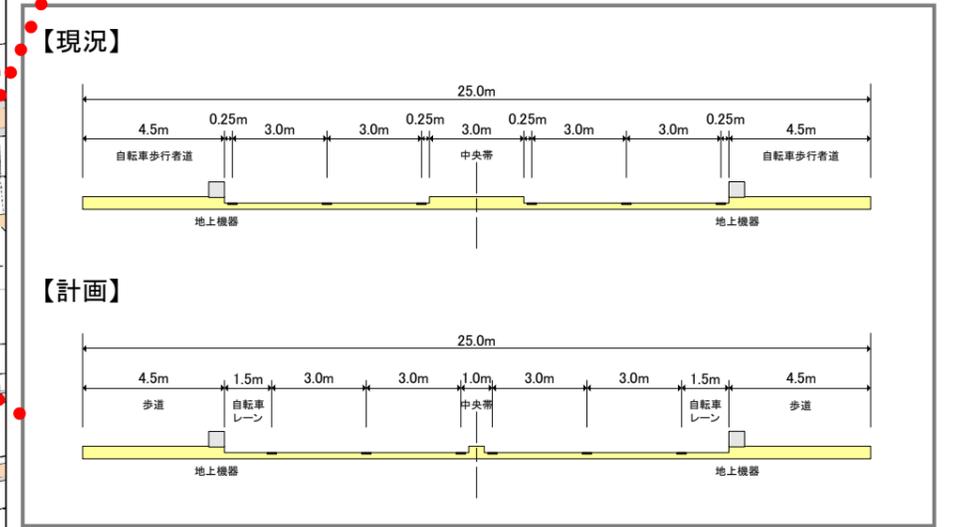
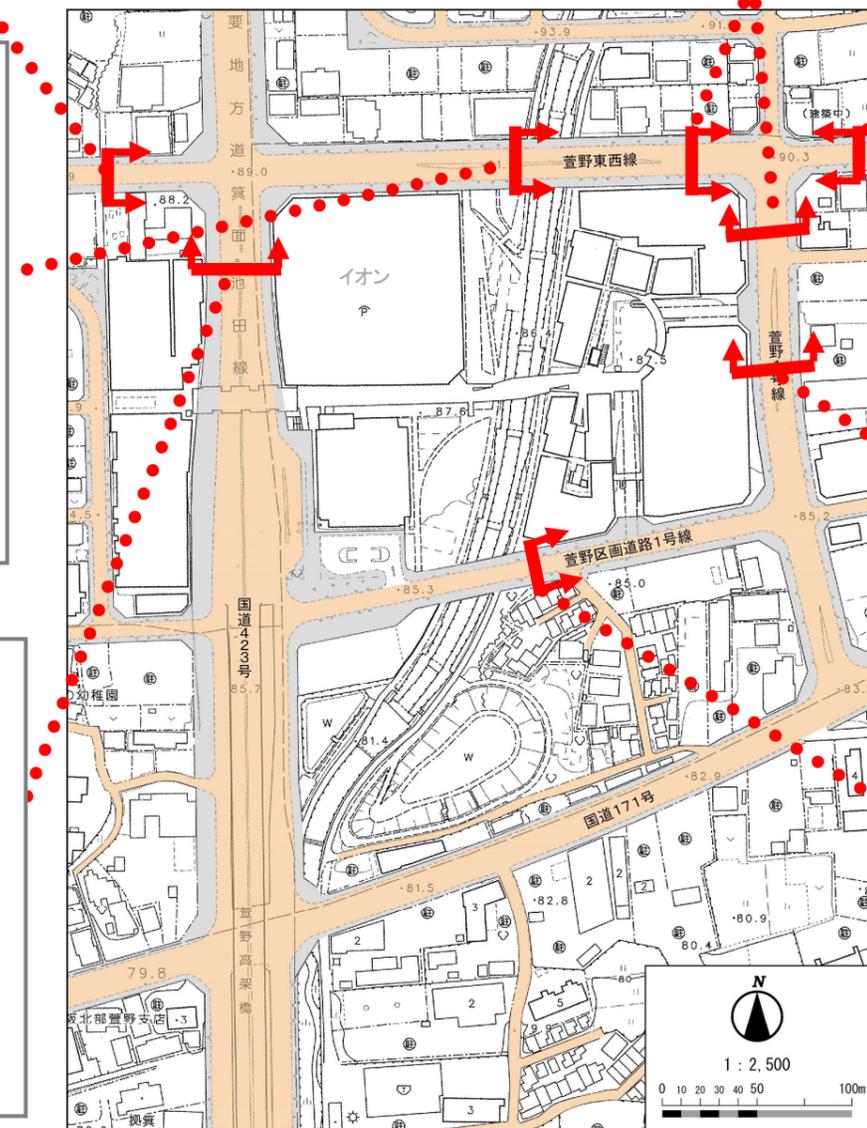
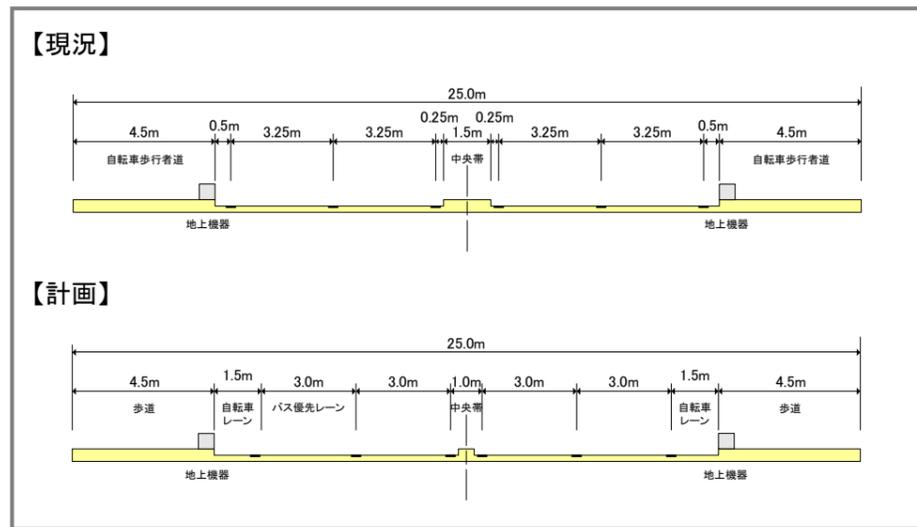
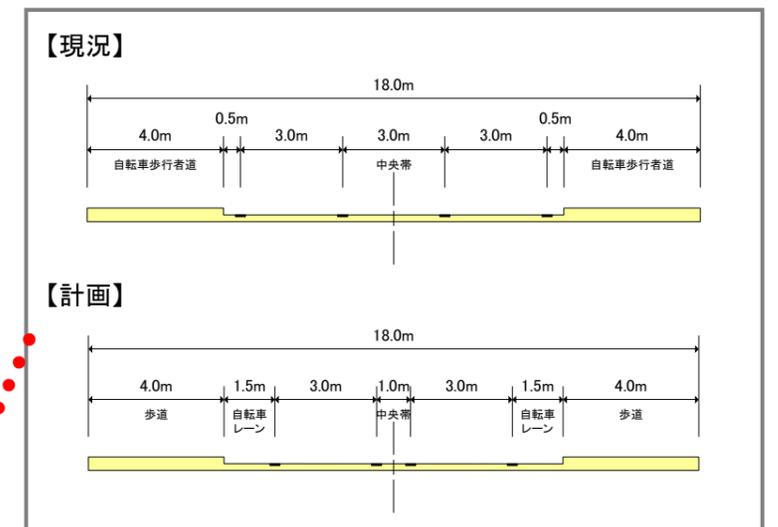
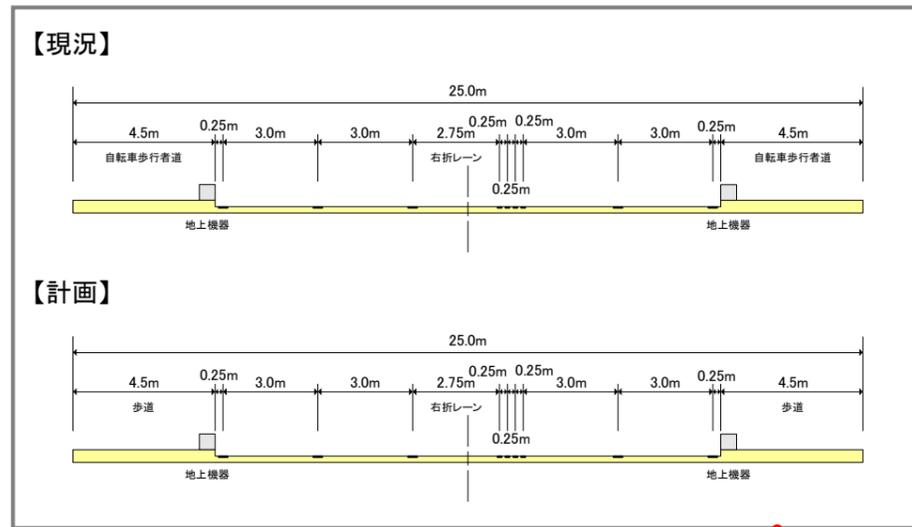
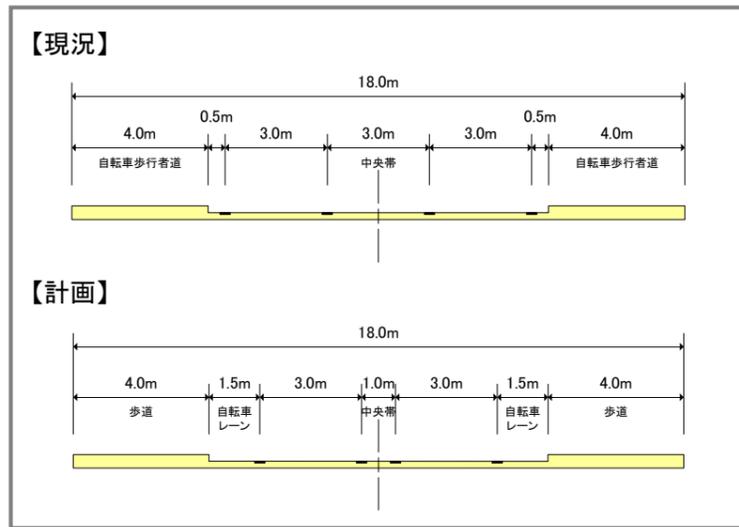
図 自転車ネットワークの連続性の確保イメージ

2.5 自転車・歩行者と自動車の分離等のとりまとめ（右図青線部）

- 萱野東西線、萱野区画道路1号線、萱野1号線に片側通行可能な自転車レーンを整備する。
- 国道423号北向き路側に、両側通行可能な自転車道（延長：約360m）を整備する。
- 駅前広場入口部の自転車通行を抑制するため、萱野特殊道路7号線に両側通行可能な自転車レーンを整備する。
- 以上の整備により、駅周辺部及び南北方向の自転車ネットワークの連続性を確保し、歩行者、自動車との分離を図る。



### 3. 駅周辺道路の幅員構成



#### 4. 交差点改良に係る整備

##### 4.1 坊島四丁目交差点

- 現況の坊島四丁目交差点では、北向き流入部の右折レーン後方において右折車両が滞留する状況が確認されている。
- 交通結節点整備にあたり、P&R 駐車場は大規模商業施設と連携した対応を図ることから、当該箇所の滞留がさらに長くなることが懸念される。
- この対策として、坊島四丁目交差点北向き流入部の右折レーンの延長を図る。



写真 坊島四丁目交差点の状況

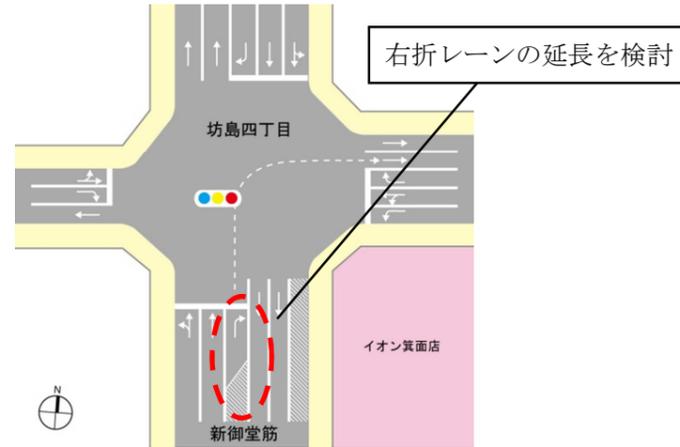


図 坊島四丁目交差点改良イメージ

##### 4.2 坊島四丁目交差点南側流入部における右折滞留長

- 各交差点のピーク時滞留長は以下に示すように現況で 64.4m、将来で 74.1m である。

表 坊島四丁目交差点南側流入部のピーク時右折滞留長

	係数		1 サイクル あたり 平均右折台数(台)		平均 車頭時間 (秒)		右折 滞留長 (m)
現況	1.5	×	6.93	×	6.19	=	64.4
将来			8.02		6.16		74.1

##### 4.3 滞留車線長の確保方策

- 坊島四丁目交差点南側は、現況では滞留車線 30m、減速車線 30m、本線シフト 130m となっている。
- ここで、本線シフトのゼブラ部分を活用することにより、本線シフト長の短縮を図り、滞留車線を確保する。

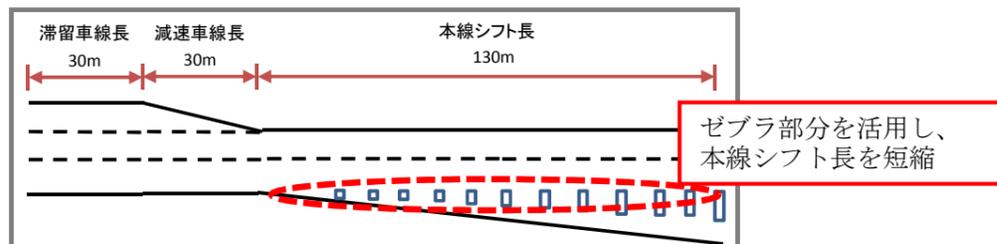


図 滞留車線長の確保イメージ

##### 4.4 必要となる滞留車線長の検討

- 現況と計画案において必要となる滞留車線長を算出すると、現況では 130m、計画案では 90m と算出されるため、40m 短縮可能となる。

表 坊島四丁目の交差点改良案

現況	計画案
<p>【横方向の車線シフト長】 6.5m</p> <p>【シフト長】 130m</p>	<p>【横方向の車線シフト長】 4.5m</p> <p>【シフト長】 90m</p>
<p>本線シフト長は約 40m 短縮可能となる</p>	