

1. 上位計画における交通施策の考え方 ～公共交通を軸としたまちづくり～ (資料p.1～p.2)

● 道路・交通にかかる上位計画における、将来交通政策のあり方についての考え方を整理する。

第五次箕面市総合計画

- ・鉄道・バス等の公共交通の充実
- ・歩行者・自転車にやさしい交通基盤の整備

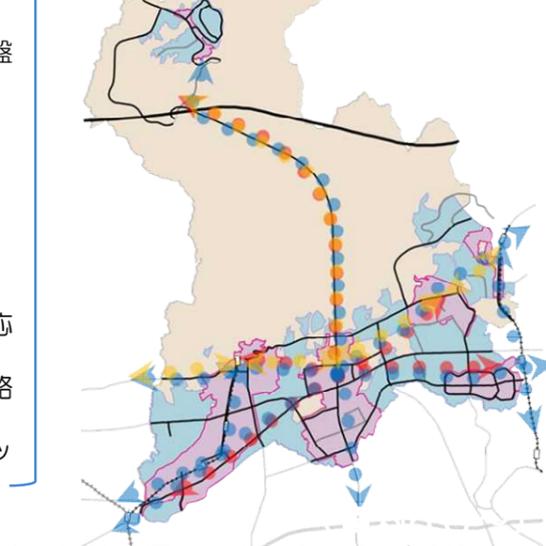
箕面市立地適正化計画

- ・公共交通軸へのアクセス確保
- ・市内東西移動の利便性向上
- ・新駅へのアクセス確保

箕面市総合都市交通戦略

- ・交通流の変化やバス路線網等に対応した道路ネットワークの形成
- ・バス定時運行のための都市計画道路の整備
- ・防災機能の確保に対応した道路ネットワークの形成

あるべき公共交通ネットワークのイメージ



▶ いずれも目指すべき方向性は「公共交通を軸としたまちづくり」

2. 箕面市の都市計画道路ネットワークの検証 (資料p.3～p.5)

● 箕面市の都市計画道路等の整備状況から現状のネットワークを検証する。

都市計画道路が果たすべき役割・機能を整理

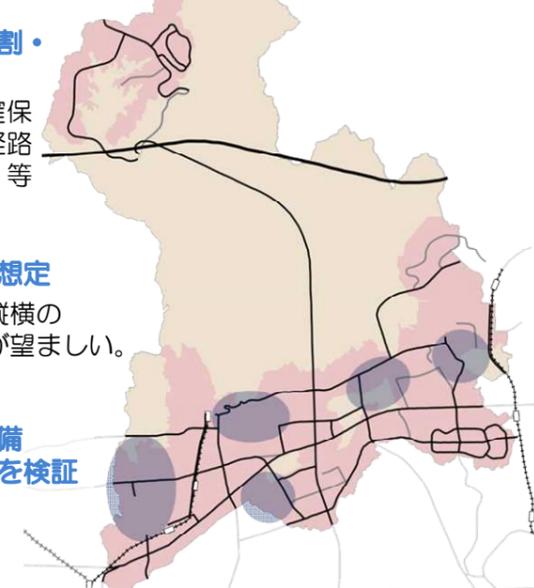
- ・人や物資の円滑な移動を確保
- ・災害発生時の避難・救助経路
- ・公共交通の利便性の向上 等

機能が十分に発揮される都市計画道路ネットワークを想定

- ▶ 一定の幅員のある道路が縦横の格子状に整備されることが望ましい。

箕面市の都市計画道路等の整備状況から現状のネットワークを検証

▶ 都市計画道路等が途切れている箇所がある。



3. 箕面市の将来あるべき都市計画道路ネットワークの想定 (資料p.6)

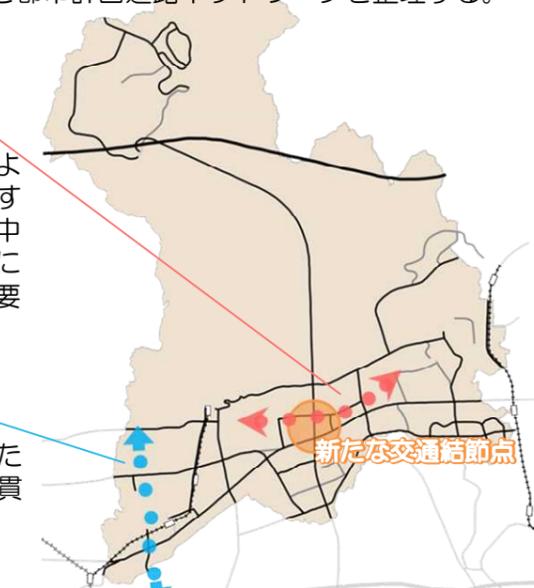
● 「公共交通を軸としたまちづくり」を実現するため、東西方向、南北方向でそれぞれ補強すべき都市計画道路ネットワークを整理する。

補強すべき東西軸

- ▶ 北大阪急行線の延伸により、かやの中央に誕生する新たな交通結節点を中心として、市域を東西に結ぶ東西軸の補強が必要

補強すべき南北軸

- ▶ 阪急箕面線で分断された西側のエリアで南北に貫く南北軸の補強が必要



4. 都市計画道路を検討すべき箇所の詳細と解決の方向性 (資料p.7～p.13)

● 都市計画道路等が途切れている箇所と補強すべき東西軸、南北軸を重ね合わせ、各エリアごとに現状の分析と課題を整理し、解決の方向性を導き出す。

エリア1

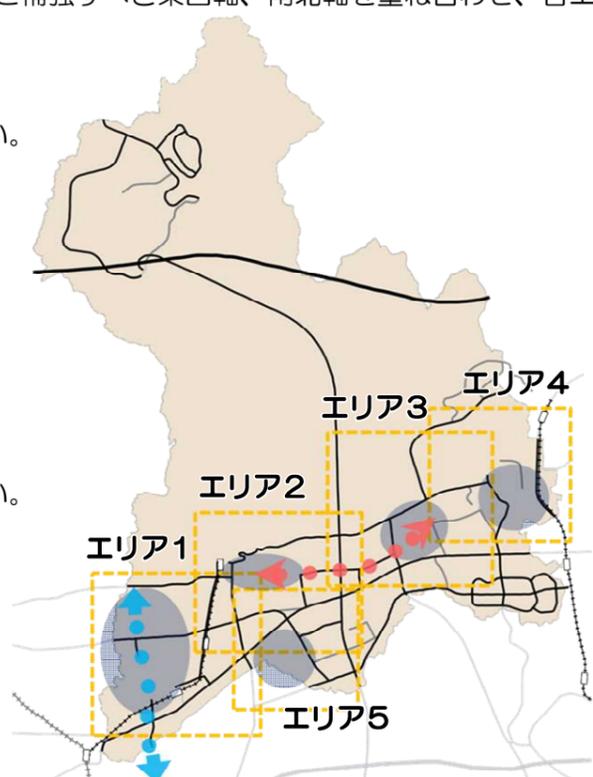
- ・中央線、豊中亀岡線の混雑度が高い。
- ・桜井駅へアクセスしづらい。

- ▶ 中央線の混雑緩和のため、桜井駅へのアクセス性の向上も視野に入れ、南北方向の路線を検討する。

エリア2

- ・中央線、豊中亀岡線の混雑度が高い。
- ・箕面今宮線の幅員が狭く、危険

- ▶ 豊中亀岡線、中央線の混雑緩和と箕面今宮線の安全性の向上のため、都市計画道路を繋ぐルートや駅を繋ぐルートなどで東西方向の路線を検討する。



エリア3

- ・山麓線の混雑度が高い。
- ・国道171号の混雑度が高い。

- ▶ 山麓線と国道171号の混雑緩和のため、かやの中央と粟生間谷、彩都方面を繋ぐ路線を検討する。

エリア4

- ・茨木能勢線の混雑度が高い。
- ・茨木能勢線の幅員が狭く、危険
- ・エリア南部の交通需要は小さい。

- ▶ 茨木能勢線の混雑緩和のため、山麓線と茨木箕面丘陵線を繋ぐ路線を検討する。

エリア5

- ・東西方向の混雑度が低い。
- ・中央線の混雑度が一部が高い。

- ▶ 東西方向の混雑度が低く、東西方向の都市計画道路を整備する必要性は低いため、都市計画道路を検討すべきエリアの対象外とする。

5. 今後の進め方 (資料p.14)

● 都市計画道路を検討すべき4路線について、今後各路線ごとに具体的なルート案を設定し、将来交通量による交通量配分等を実施して、「都市計画道路網(案)」を策定する。

