

4. 都市計画道路見直しの基本的指針

4.1 都市計画道路見直しの基本的指針検討の流れ

(1) 検討手順

以下の手順で検討を進め、「箕面市都市計画道路見直しの基本的指針(都市計画審議会素案)」としてとりまとめた。さらに、都市計画審議会素案に関するパブリックコメントを実施した上で、その結果を反映して都市計画審議会案をとりまとめる。

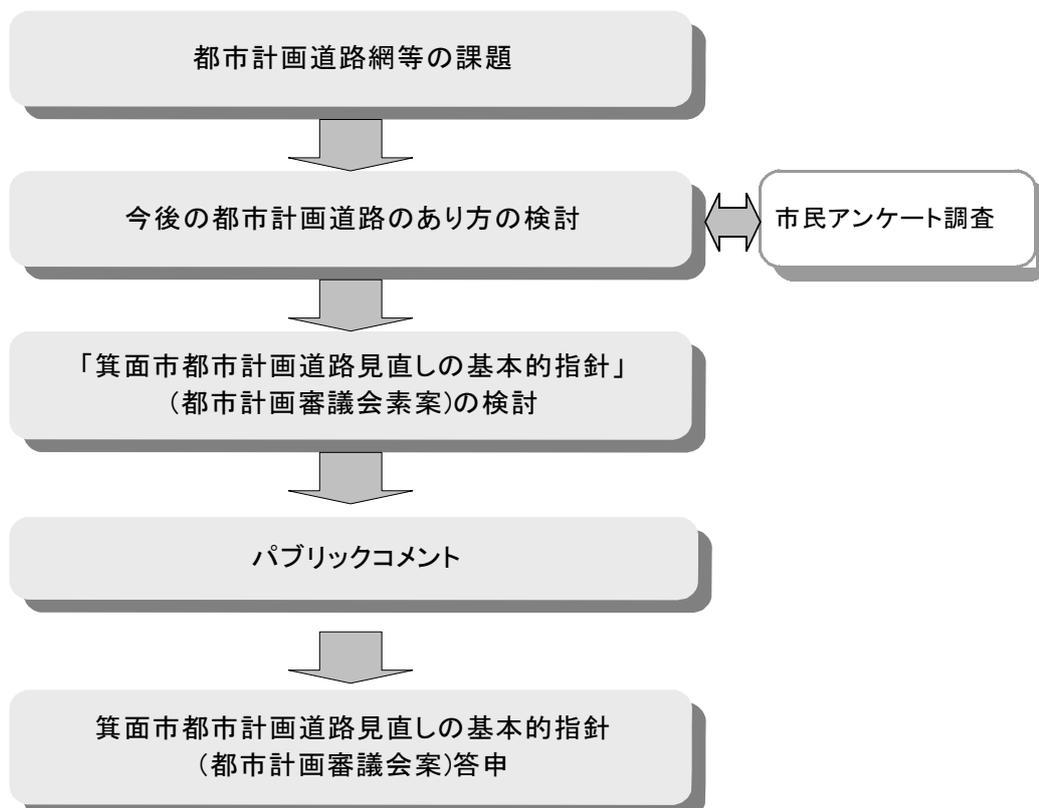


図-4.1 検討手順

(2) パブリックコメント実施概要

「箕面市都市計画道路見直しの基本的指針(都市計画審議会素案)」について、以下の要領で市民意見の募集を行った。

1) 募集期間 :平成18年2月1日(水)～平成18年2月20日(月)

2) 募集方法

資料の閲覧 :箕面市ホームページ

市役所、豊川支所、止々呂美支所、中央生涯学習センター、東生涯学習センター、桜ヶ丘図書館、西南公民館、みのお市民活動センターでの閲覧

意見書の提出:閲覧場所への持参、郵便、ファクシミリ、**e-mail**

3) 結果

閲覧施設での資料配付数 :21部

意見書の提出者数 :4名

(3) パブリックコメントによる素案の変更

パブリックコメントでいただいた意見をもとに、「箕面市都市計画道路見直しの基本的指針(都市計画審議会素案)」について再検討し、以下のように変更した。

Step3 見直し検討路線の評価「[3]路線の有する機能【緑と良好な景観の形成】」

意見 :この項に示されている「箕面市都市景観基本計画」が、平成3年に策定されたものであり、相当の年数が経過しています。この「基本計画」に基づくことは当然として、その後の箕面市における景観行政や世論の進展結果を適切に反映することが望まれる。

対応 :箕面市都市景観基本計画(平成3年3月)策定後に箕面市都市計画マスタープラン(平成8年8月)が策定されているため、箕面市都市計画マスタープランを基礎資料として、景観法に基づく景観計画検討会の評価と連動できるように変更する。

4.2 箕面市における都市計画道路の見直し方針

(1) 都市計画道路見直しの基本的な考え方

長期間未着手の都市計画道路がこれからも箕面市の将来都市像に沿った計画となっているか、市街地形成機能や交通機能、都市防災機能等様々な観点から定量的及び定性的に評価し、必要性の判断を総合的に行い、存続又は廃止の位置付けを行う。

(2) 都市計画道路見直し検討の手順

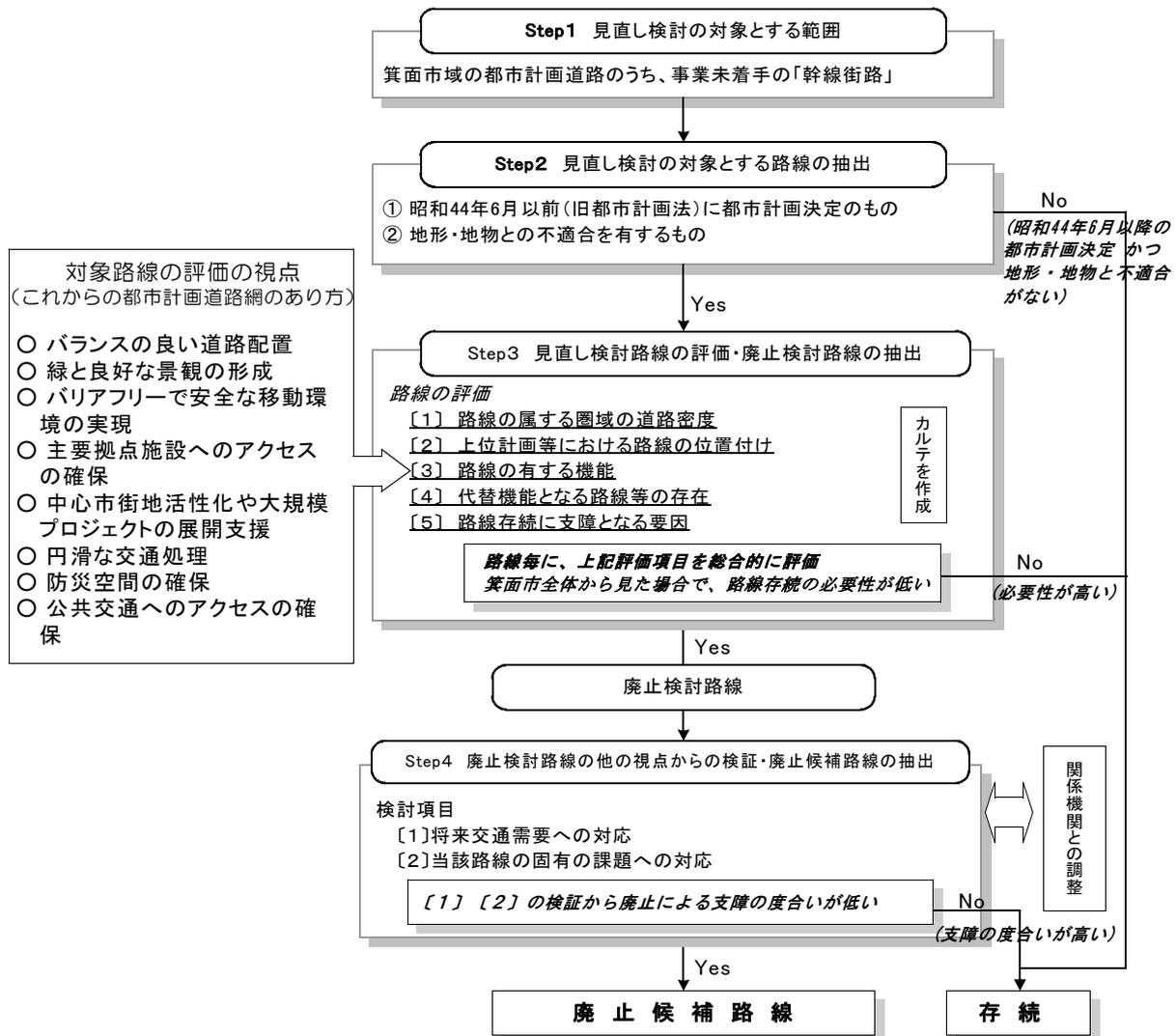


図-4.2 箕面市における都市計画道路見直し検討フロー

(3) 見直し検討の対象とする範囲

箕面市の都市計画道路のうち、事業未着手の幹線街路

(4) 見直し検討の対象とする路線の抽出

見直しの評価対象は、事業未着手の幹線街路のうち

①旧都市計画法による都市計画決定のもの 又は、

②地形・地物との不適合を有するもの

とする。

(5) 見直し検討路線の評価・廃止検討路線の抽出

以下の5項目に着目し、路線を評価する。

[1] 路線の属する圏域の道路密度

[2] 上位計画等における路線の位置付け

[3] 路線の有する機能

[4] 代替機能となる路線等の存在

[5] 路線存続に支障となる要因

路線毎に、上記評価項目に関する評価カルテを作成し、総合的に評価し、箕面市全体から見た場合に必要性が低い路線を廃止検討路線とする。

具体的評価基準については、4.3 で検討する。

(6) 廃止検討路線の他の視点からの検証・廃止候補路線の抽出

以下の2項目に着目して、廃止検討路線を廃止した場合の影響を検証する。

[1] 将来交通需要への対応

[2] 当該路線の固有の課題への対応

廃止検討路線に対して、【将来交通需要との対応】及び【当該路線の固有の課題への対応】による検証を行った結果、どちらも支障の度合いが低いと判断できる場合のみ、当該路線を廃止候補路線として、位置づける。

4.3 都市計画道路網のあり方と見直し検討路線の評価方法

- 都市計画道路の役割を踏まえ、〔1〕路線の属する圏域の道路密度、〔2〕上位計画等における路線の位置付け、〔3〕路線の有する機能、〔4〕代替機能となる路線等の存在、〔5〕路線存続に支障となる要因、の5項目について評価する。
- 〔3〕路線の有する機能については、箕面市における都市計画道路網のあり方を踏まえて評価方法を検討する。

表-4.1 (1)箕面市における路線の評価方法(案)

評価項目	基本的な考え方	箕面市における評価基準(案) (□に、該当する場合、必要性が高いと評価する)
[1] 路線の属する圏域の道路密度	箕面市全域で、現況の道路密度が基準となる道路密度をみだしているか点検する。	□ 現況道路密度が基準道路密度の1/2を下回る場合。
[2] 上位計画等における路線の位置付け	箕面市総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画あるいはその他の行政計画において、特段の位置付け(重要な路線として路線名が具体的に挙げられている等)があるか、などを調べる。	□ 対象路線が大阪府や箕面市が策定する総合計画、整備・開発・保全の方針、都市計画マスタープラン等各種上位計画の中で、 ① 複数の市町村間を広域的にネットワークする「広域幹線道路等」に位置付けられている場合。 ② 箕面市の「中心核」として位置付けられた地域において、シンボルロード等としての整備が位置付けられている場合。
[3] 路線の有する機能	バランスの良い道路配置	□ 評価対象区間を境界とする隣接区域(補助幹線街路で囲まれた区域)を一つの区域として道路密度を算定した結果、道路密度<基準道路密度の場合。
	周辺地域の道路配置バランスを保つ上で必要な路線であるかを調べる。 住環境としての魅力を高めるために、高齢者を含めて、すべての人の交通を確保するために、バス等の公共交通機関が、歩ける範囲で利用できる区域を拡大出来る路線であるかどうかを調べる。	□ 公共交通サービスエリアを拡大出来る道路として、現況では道路がないために公共交通サービスが提供されていないエリアに計画される路線。
緑と良好な景観の形成	箕面市都市計画マスタープラン等で景観形成の軸となる道路として位置付けられているかどうかを調べる。	□ 箕面市都市計画マスタープラン等で、シンボルロード、緑景観軸、沿道景観軸として位置付けられている場合
バリアフリーで安全な移動環境の実現	箕面市交通バリアフリー基本構想で特定経路、準特定経路に指定されているか、もしくは供用時に特定経路、準特定経路に指定されることが想定されるかを調べる。	□ 箕面市交通バリアフリー基本構想で特定経路、準特定経路に指定されている道路となっている、もしくは供用時に特定経路、準特定経路に指定されることが想定される路線。
	歩行者・自転車道のネットワークを形成する路線として位置付けられているか、現況の計画幅員で、現在の法令基準上必要な自転車道や歩道の幅員を確保できているか、などを調べる。	□ 箕面市の総合計画やマスタープラン等の中で、歩道、自転車道のネットワークを形成する路線として位置づけられている路線(現況では位置づけられた路線は無いが将来的な指定も視野に入れる)。 □ 上記で位置づけられた区間について現況の計画幅員内で、自転車歩行車道3m、植樹帯1.5m(植樹帯は平地部のみ)を両側に設置しても2車線以上が確保できる(平地部16m以上、山地部13m以上)。

□:箕面市で今回設定した項目、他の項目は大阪府の考え方に準ずる

表-4.1(2) 箕面市における路線の評価方法(案)

評価項目	基本的な考え方	箕面市における評価基準(案) (□に、該当する場合、必要性が高いと評価する)	
<p>[3] 路線の有する機能</p> <p>主要拠点施設へのアクセスの確保</p>	<p>「都市中心部間の連絡機能を有しているか」「第二名神高速道路インターチェンジにアクセスしているか」「鉄道駅や主要な公共施設にアクセスしているか」、などを調べる。</p>	<p><input type="checkbox"/> 複数の市町村にまたがる都市計画道路の一部をなしている。</p> <p><input type="checkbox"/> 圏域を構成する国道、主要地方道、あるいは一般府道など主要幹線道路どうしを連絡する道路(未着手都市計画道路も含む)の一部をなしている道路。</p> <p><input type="checkbox"/> 他の未着手都市計画道路等の起終点(交差方向)がある。</p> <p><input type="checkbox"/> 第二名神高速道路インターチェンジに直接アクセスしている。</p> <p><input type="checkbox"/> 主要な公共公益施設又は、集客施設に直接アクセスしている。</p>	
	<p>中心市街地活性化や大規模プロジェクトの展開支援</p>	<p>土地区画整理事業や再開発事業などの面的整備(予定も含む)地内の幹線道路となっており、その事業を支援するものであるか、などを調べる。</p>	<p><input type="checkbox"/> 土地区画整理事業、再開発事業、および再整備地区内の幹線道路となっている。</p> <p><input type="checkbox"/> 土地区画整理事業、再開発事業、および再整備地区に直接アクセスしている。</p>
	<p>円滑な交通処理</p>	<p>混雑度が著しく大きい幹線道路のバイパス的な役割を果たし、当該現道の交通量の低減や沿道の環境改善が期待できるか、などを調べる。</p>	<p><input type="checkbox"/> 圏域内の国道、主要地方道、あるいは一般府道などの主要幹線道路のうち、混雑度が1.25以上の道路から分岐している、または、当該道路に隣接(最遠500m以内)している。</p>
	<p>防災空間の確保</p>	<p>防災計画、緊急時の交通路として位置付けられているか、緊急時の避難地や防災拠点へのアクセス道路となっているか、消防活動困難区域を解消する防災道路機能を有しているかを調べる。</p>	<p><input type="checkbox"/> 密集市街地内の防災環境軸に位置付けられている。</p> <p><input type="checkbox"/> 広域避難地へ直接アクセスしている。</p> <p><input type="checkbox"/> 広域緊急交通路(京都神戸線、御堂筋線)へ連絡している。</p> <p><input type="checkbox"/> 災害に強いすまいとまちづくり促進区域内の基本安全軸に位置付けられている。</p>
	<p>公共交通へのアクセスの確保</p>	<p>「鉄道駅にアクセスしているか」などを調べる。</p>	<p><input type="checkbox"/> 鉄道駅に直接アクセスしている。</p>

：箕面市で今回設定した項目、他の項目は大阪府の考え方に準ずる

表-4.1(3) 箕面市における路線の評価方法(案)

評価項目	基本的な考え方	箕面市における評価基準(案)
[4] 代替機能となる路線等の存在	上記の評価対象路線の有する機能に対して、同様の機能を有する路線(対象路線の都市計画で定められた幅員内の現道を含む)が存在するか調べる。	<p>■ 「路線の有する機能」で評価された項目の内、「バランスの良い道路配置」、「主要拠点施設へのアクセスの確保」、「円滑な交通処理」、「防災空間の確保」、「公共交通へのアクセスの確保」については、次のいずれかに該当する場合、代替路線が存在するとみなす。</p> <p>(1) 評価路線から概ね250m以内(最大離隔距離)に、評価路線と概ね同じ方向の連続した現道があり、これが上記で記述された機能を満たしている場合*</p> <p>(2) 評価路線の区域内に連続した現道がある場合(現道拡幅タイプ) 但し、現道の混雑度が1.25を超過する場合は、代替路線とはみなされないものとする。 *補助幹線道路であることから250mとした。(幹線道路は500m)</p>
[5] 路線存続に支障となる要因	現状において、右記のような課題を有しているか調べる。	<p>■ 評価路線が以下のような課題を有している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現計画のまま整備すると道路面と現地盤との間に大きな段差が生じる構造となり、沿道利用ができなくなるため、駅や公共施設などへのアクセス機能が発揮できない。 ・ 歴史的文化遺産等の上を通過しており、それを保存しつつ道路整備を実施することは非常に困難。 ・ 主に通過交通を分担する幹線街路であるが、都市計画決定後長期間が経過しているため、その間に周辺地域が宅地化され、幹線街路の計画位置としては、相応しくなくなっている。

：箕面市で今回設定した項目、他の項目は大阪府の考え方に準ずる

4.4 箕面市都市計画道路見直しの基本的指針のとりまとめ

都市計画審議会素案に関するパブリックコメントを実施し、いただいたご意見をもとに素案の再検討を行い、都市計画審議会案(添付資料)をまとめた。これをもって市に対する答申(案)として都市計画審議会に提示する。

都市計画道路見直し検討小委員会について

(1) 小委員会の構成員

表-4.2 小委員会の構成員

専門分野	氏名	備考
交通計画	新田保次	大阪大学大学院 工学研究科教授 審議会委員
まちづくり	弘本由香里	大阪ガス(株)エネルギー・ 文化研究所総括企画員 審議会委員
交通計画・防災	松村暢彦	大阪大学大学院 工学研究科助教授 臨時委員
環境	澤木昌典	大阪大学大学院 工学研究科教授 臨時委員
公共政策	山内直人	大阪大学大学院国際 公共政策研究科教授 臨時委員
法律	高橋明男	大阪大学大学院 法学研究科教授 臨時委員
行政(実務)	小寺康裕	大阪府建築都市部 総合計画課課長補佐 臨時委員

(2) 小委員会の活動スケジュール

