

(案)

都市計画道路網の見直しについて

～新たな都市計画道路網(案)の検討～

参考資料

- 1 これまでの経過について ……p1～2
- 2 都市計画道路網の見直しのスケジュール ……p3
- 3 新たな都市計画道路網(案)の検討
 - (1)隣接市の都市計画道路の廃止による見直し ……p4
 - (2)検討すべき路線1～4のルート案の検討 ……p5～31
 - ・検討の流れ ……p5～6
 - ・検討すべき路線1 ……p7～11
 - ・検討すべき路線2 ……p12～17
 - ・検討すべき路線3 ……p18～22
 - ・検討すべき路線4 ……p23～27
 - ・幅員の検討 ……p28～31
- 4 新たな都市計画道路網(案)のまとめ ……p32～33

令和2年3月

箕面市みどりまちづくり部まちづくり政策室

1.これまでの経過について

◇都市計画道路見直しの必要性

第五次箕面市総合計画をはじめ、道路・交通の上位計画においては、いずれも北大阪急行線の延伸による都市構造上の大きな変化を前提に目指すまちづくりの方向性を定めており、「公共交通を軸としたまちづくり」という一つの考え方にまとめることができます。

こうしたまちづくりを実現する上で都市の基盤となる都市計画道路の果たすべき役割は大きく、将来を見据えた公共交通ネットワークを構築するためには、都市計画道路の見直しが必要です。

箕面市の上位計画における交通施策のあり方

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

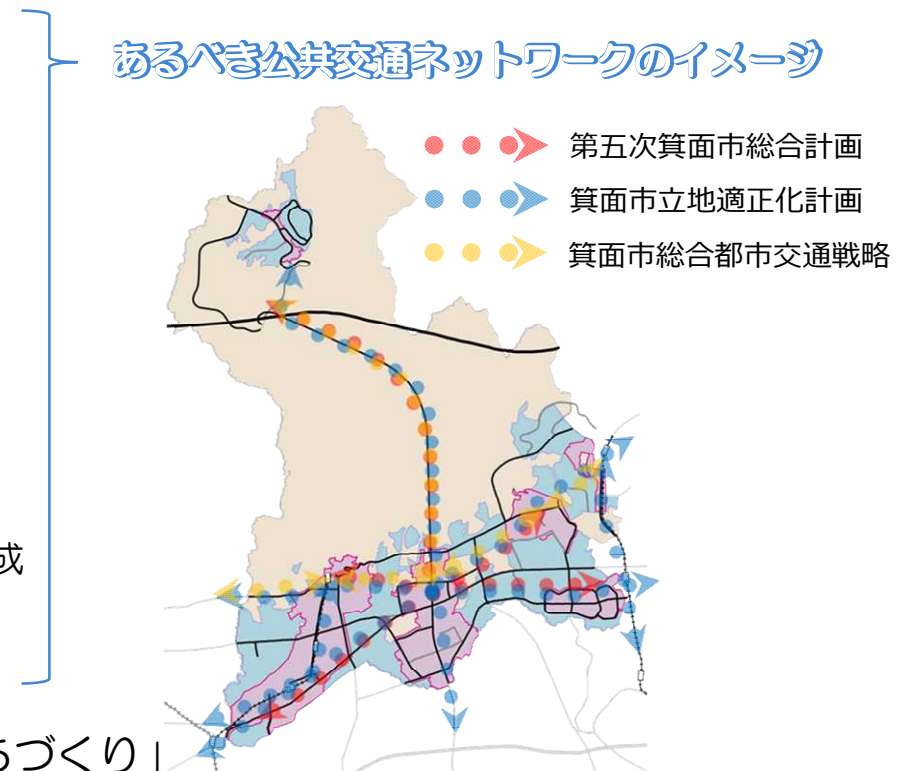
箕面市立地適正化計画

- ・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



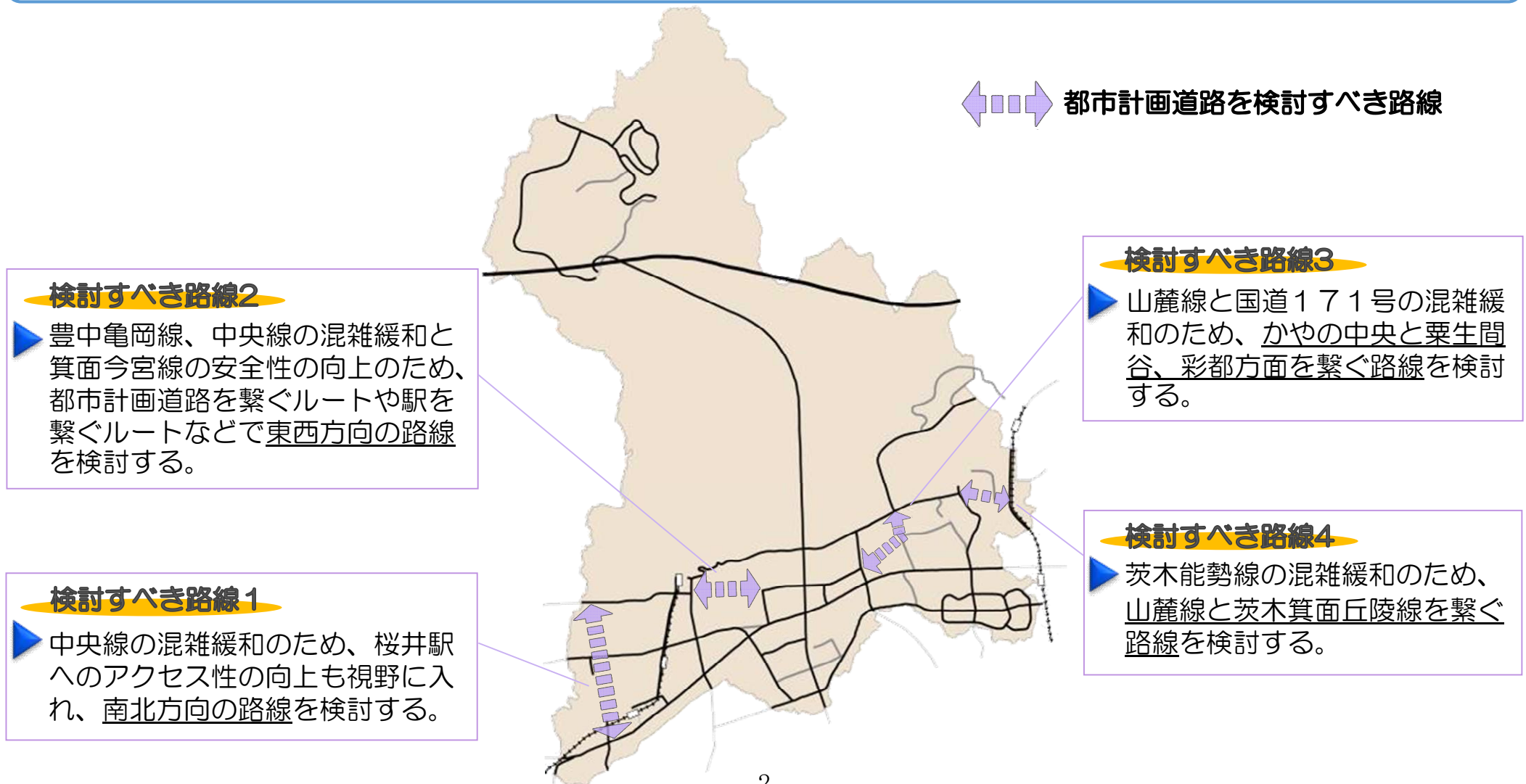
▶ いずれも目指すべき方向性は「公共交通を軸としたまちづくり」

1.これまでの経過について

◇都市計画道路を検討すべき路線の決定

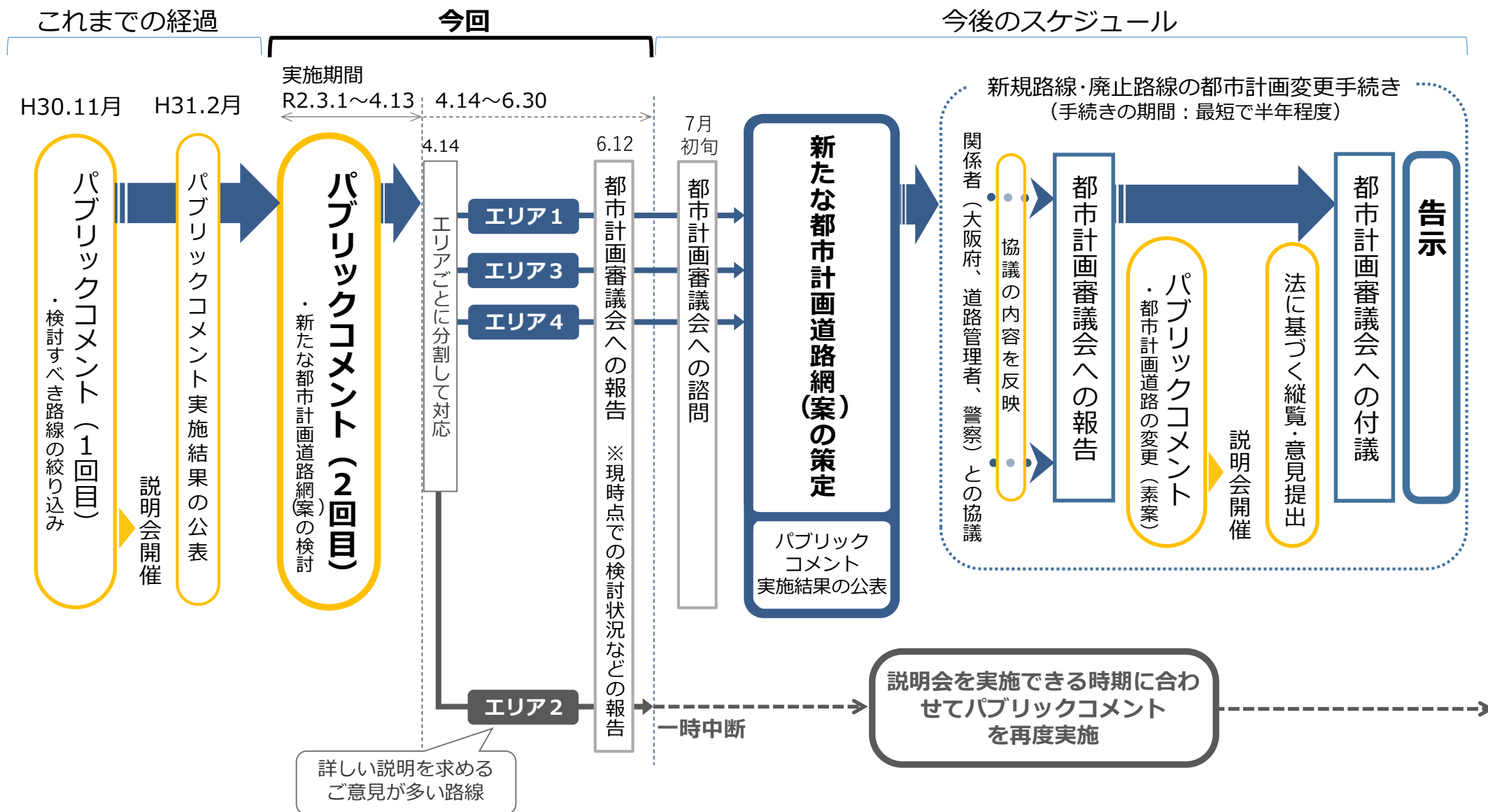
検討すべきエリアごとに現状の分析と課題を整理し、解決の方向性を検証した結果、下図に示す4つの路線を検討すべき路線として選定し、都市計画道路網(案)を検討することとしました。

(平成30年11月1日～11月30日にパブリックコメントを実施し、意見を募集したものです。結果、この内容で検討を進めることとしています。)



2. 都市計画道路網の見直しのスケジュール

この度、「公共交通を軸としたまちづくり」を実現するため、具体的なルート案を決定し「新たな都市計画道路網(案)」を作成しましたので、広く市民のみなさまのご意見をお伺いするため、パブリックコメントを実施します。



3 新たな都市計画道路網(案)の検討

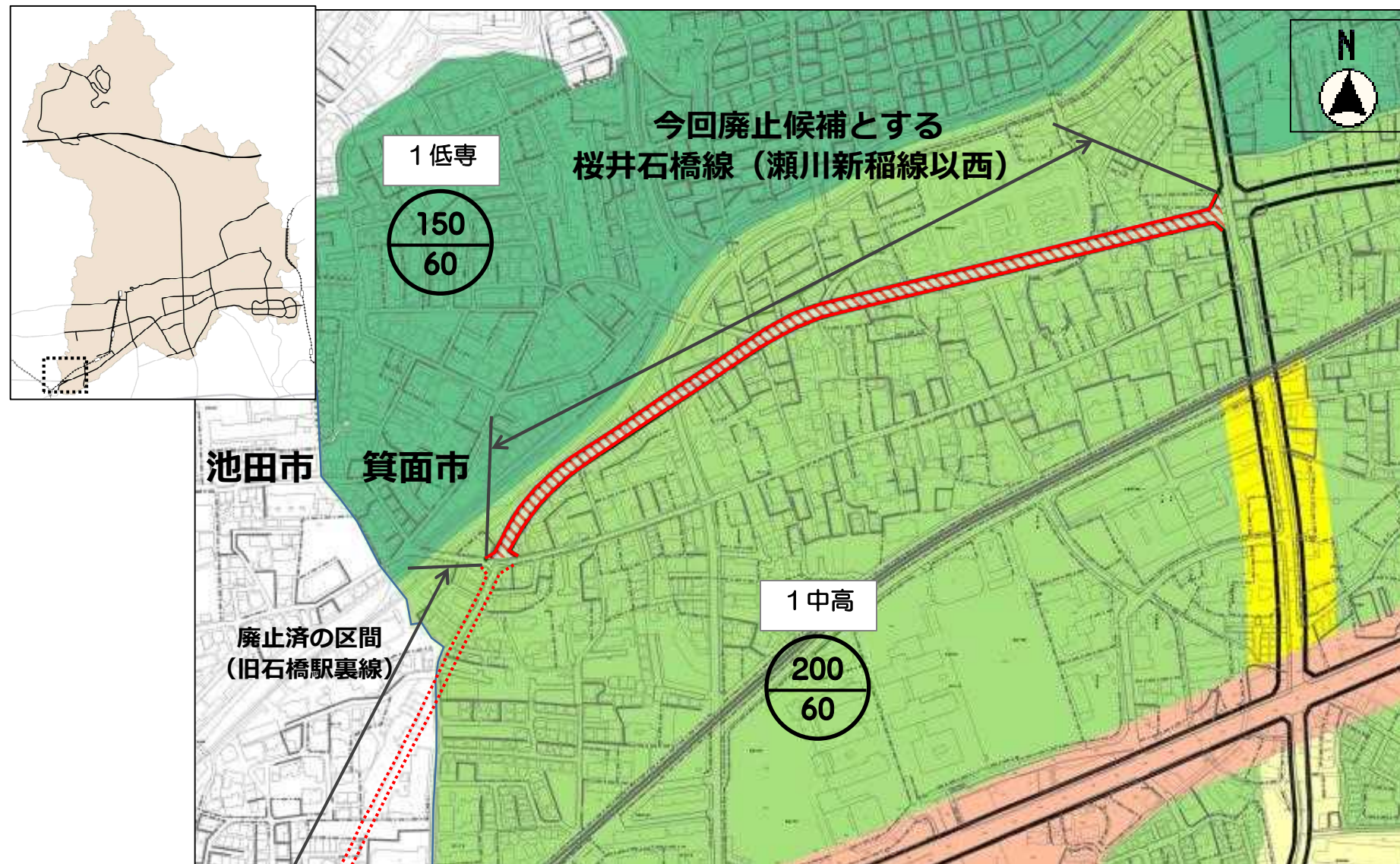
(1)隣接市の都市計画道路の廃止による見直し

(1) 隣接市の都市計画道路の廃止による見直し

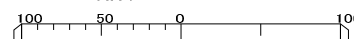
桜井石橋線（瀬川新稲線以西）の廃止について

桜井石橋線から池田市側へ繋がる都市計画道路（旧石橋駅裏線）については、平成26年8月27日に全区間廃止されている。（図中点線部分）

桜井石橋線（瀬川新稲線以西）から繋がる道路がないため、桜井石橋線（瀬川新稲線以西）については、廃止候補路線とする。（図中実線部分）



縮尺 1 : 5000 (A4)



3 新たな都市計画道路網(案)の検討

(2)検討すべき路線1～4のルート案の検討

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討

検討の流れ

◇検討の流れ

以下の検討の流れに沿って、ルート案を決定する。 **検討すべき路線ごとに検討**

➡ 検討すべき路線 1 …p7～11, 検討すべき路線 2 …p12～17, 検討すべき路線 3 …p18～22, 検討すべき路線 4 …p23～27

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認

…これまでの検討において、2010年交通量を使用していたが、調査時点から10年近く経過しており、交通量の妥当性について改めて検証する必要があるため、2019年交通量の補足調査を行った。検討に先立ち、2010年交通量、2019年交通量、2030年将来交通量における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

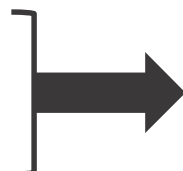
STEP 1 検討すべき路線の確認とルート案の設定

…検討すべき路線ごとに課題解決の方向性について振り返り、以下の考え方にに基づきルート案を設定する。

- ・途切れている都市計画道路を繋ぐ。
- ・途切れている箇所が片方の場合、接続先を複数検討する。
- ・「都市計画道路の評価指標※p 6 参照」のすべての項目で機能が評価できる。

※検討すべき路線上に長期未着手路線が存在する場合は、長期未着手路線をルート案とする。

※検討すべき路線上に現道が存在する場合は、現道の拡幅をルート案とする。

STEP 2 ルート案の検証**STEP 3 ルート案の評価**

… p 6 で、ルート案の検証と評価の考え方について説明

決定した各ルート案について、幅員を検討する。 **市全域で検討**

STEP 4 幅員の検討

… p 2 8 ～ 3 1 で説明

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討

検討の流れ

都市計画道路網の見直しについて
～新たな都市計画道路網(案)の検討～
参考資料

◇ルート案の検証と評価の考え方

STEP 2 ルート案の検証

① 定量評価できる混雑度に着目しエリアの課題への貢献度を検証

設定した各ルート案は「都市計画道路の評価指標」のすべての項目で評価できるルートを選択しているため、ルート案の検証では、指標の中でも定量的に評価できる混雑度の緩和に着目し、各エリアの課題となっている箇所の将来混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

② 検討すべき路線の方向の他に長期未着手路線が存在する場合

長期未着手路線の整備による周辺道路の混雑度緩和の効果を検証する。

STEP 3 ルート案の評価

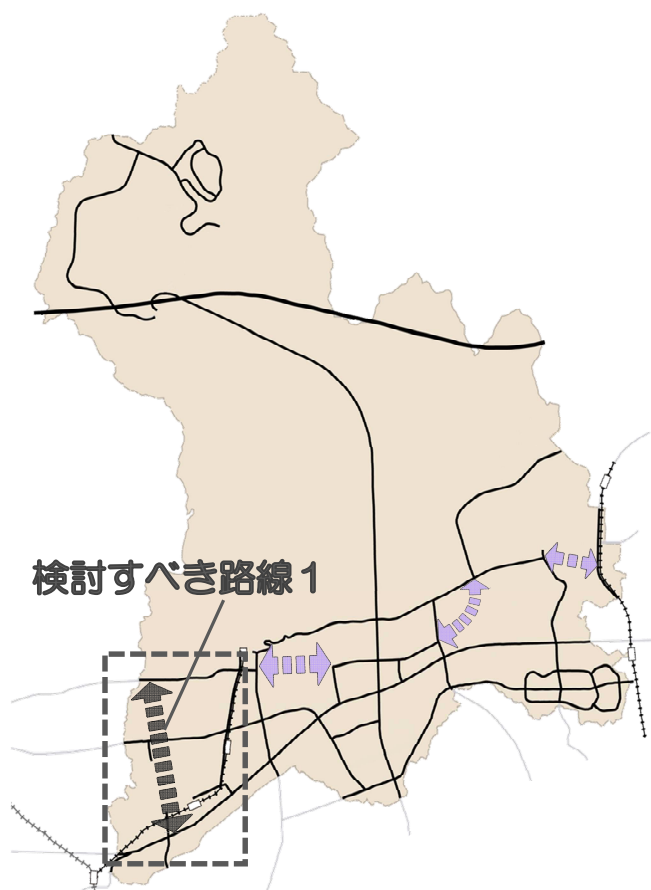
絞り込んだルート案について、「都市計画道路の評価指標」を用いて評価する。

「都市計画道路の評価指標」

評価項目	評価指標	評価の考え方
交通処理機能	A-① 広域幹線道路へのアクセス性の向上	新名神自動車道、新御堂筋、国道171号、茨木箕面丘陵線など広域幹線道路へのアクセスが円滑に行われるか
	A-② 混雑度の緩和	混雑度の緩和に寄与できるか
	A-③ 隣接市町との連続性の確保	隣接市町の都市計画道路と連続しているか
交通安全機能	B-① 自転車走行空間の安全性の向上	安全で快適な自転車ネットワーク形成に寄与できるか
	B-② 既存鉄道駅へのアクセス性の向上	阪急電鉄、大阪モノレール及び北大阪急行線の駅へのアクセスが円滑に行えるか
	B-③ 公共交通の円滑化	バス等、公共交通サービスを見据えたネットワークの形成ができるか
市街地形成機能	C-① 居住誘導区域の基盤形成	居住誘導区域について、必要な道路が整備できるか
	C-② 都市機能誘導区域間のアクセス性の向上	都市機能誘導区域間のアクセスが円滑に行えるか
	C-③ 主要施設へのアクセス性の向上	公共施設等、主要施設へのアクセス性の向上に寄与できるか
	C-④ 北大阪急行線延伸に合わせたまちづくりへの寄与	北大阪急行線の新駅を中心としたネットワークが形成できるか
防災機能	D-① 緊急通路のネットワーク確保	緊急交通路の補完、災害時の迅速かつ的確な応急活動の支援に寄与できるか
	D-② 被害抑制機能の向上	火災発生時の延焼帯の役割や、避難路の補完を担えるネットワークの形成ができるか

検討すべき路線 1

(位置図)



(検討の流れ)

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認 p8

…2010年交通量、2019年交通量、2030年将来交通量における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

STEP 1 検討すべき路線の確認とルート案の設定 p9

…エリアの課題解決の方向性、検討すべき路線について振り返り、ルート案設定の考え方に基づきルート案を設定する。

↳ ・ 検討すべき路線上に長期未着手路線が存在するため、
長期未着手路線をルート案とする。

STEP 2 ルート案の検証 p10

…設定した各ルート案について、将来混雑度を比較し、エリアの課題となっている箇所の混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

STEP 3 ルート案の評価 p11

…絞り込んだルート案について、「都市計画道路の評価指標」を用いて評価する。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線 1

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認

- これまでの検討において、**2010年交通量**を使用していたが、調査時点から10年近く経過しており、交通量の妥当性について改めて検証する必要があるため、**2019年交通量**の補足調査を行った。検討に先立ち、**2010年交通量**、**2019年交通量**、**2030年将来交通量**における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

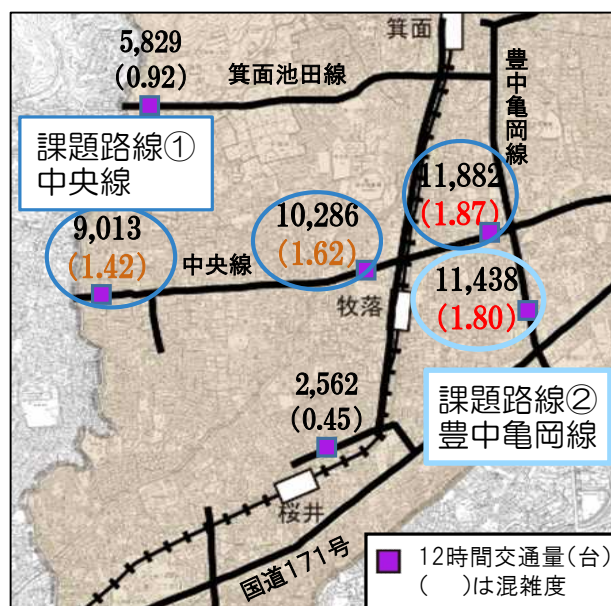
《混雑度の一般的な解釈・交通状況の推定》

出典：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会）

混雑度	交通状況の推定
1. 0 未満	・ 昼間 1 2 時間を通じて、道路が混雑することなく円滑に走行できる。
1. 0 以上 1. 2 5 未満	・ 昼間 1 2 時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が 1 ～ 2 時間（ピーク時）ある。 ・ 何時間も混雑が連続するという可能性は、非常に小さいと考えられる。
1. 2 5 以上 1. 7 5 未満	・ ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態 ・ ピーク時のみの混雑から、日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1. 7 5 以上	・ 慢性的混雑状態と考えられる。

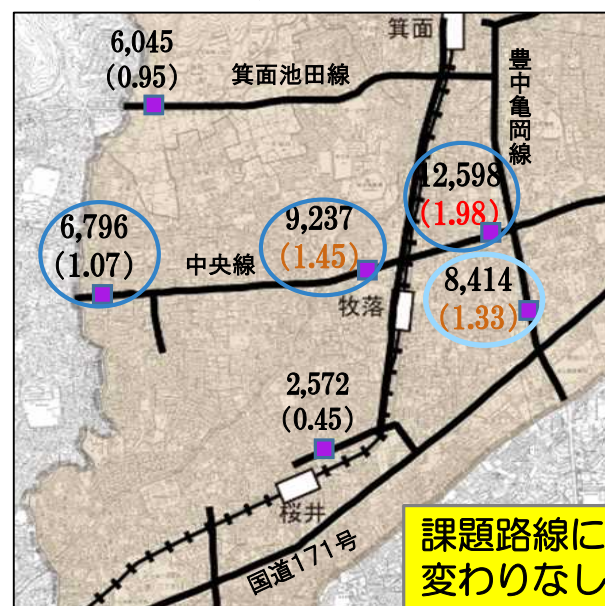
混雑度1.25以上で課題のある状態

2010年交通量(12h)



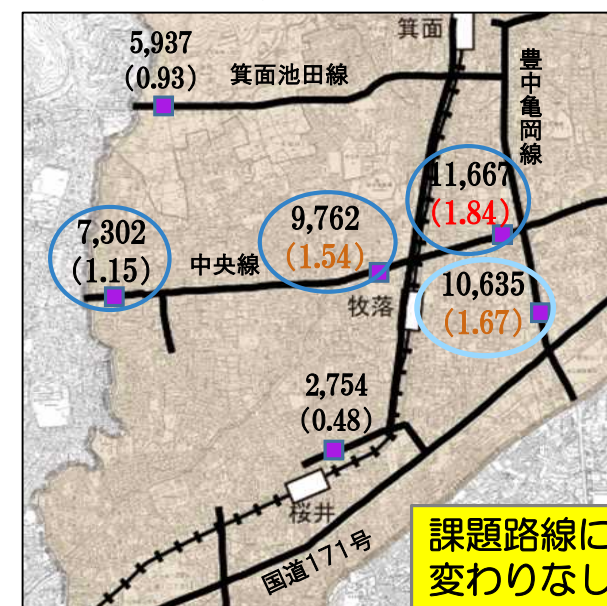
前回パブリックコメントの交通量

2019年交通量(12h)



今年度補足調査した交通量

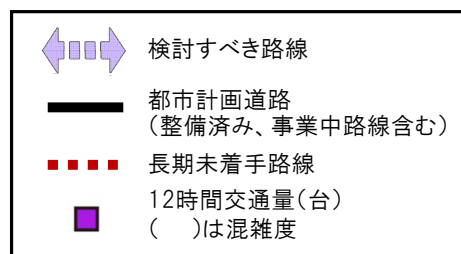
2030年交通量(12h)



検討に使用する将来交通量

-

- ・阪急箕面線より西側で南北に通る大きな道路がなく、中央線から豊中・亀岡線を通り国道171号や中央環状線、新御堂筋へ向かうため、中央線の混雑度が1.54～1.84、豊中・亀岡線の混雑度が1.67と高い。
- ・桜井駅の1日あたりの乗車人数は約1万人であるが、駅周辺道路の幅員が4.0～8.3mと狭く、歩道も整備されていないため、アクセスしづらく危険である。



- ・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。
- ・長期未着手路線を含めた総合的な検討が必要

STEP 1 ルート案の設定

- ・検討すべき路線上に長期未着手路線が存在するため、長期未着手路線をルート案とする。

ルート案1-a 瀬川新稲線を整備するルート

ルート案1-b 田村橋通り線を整備するルート

ルート案1-c 瀬川新稲線、田村橋通り線の2路線を整備するルート

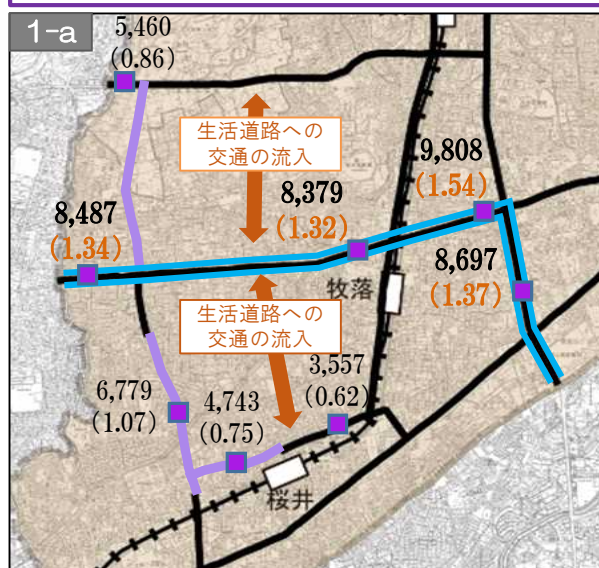
(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線 1

都市計画道路網の見直しについて
～新たな都市計画道路網(案)の検討～
参考資料

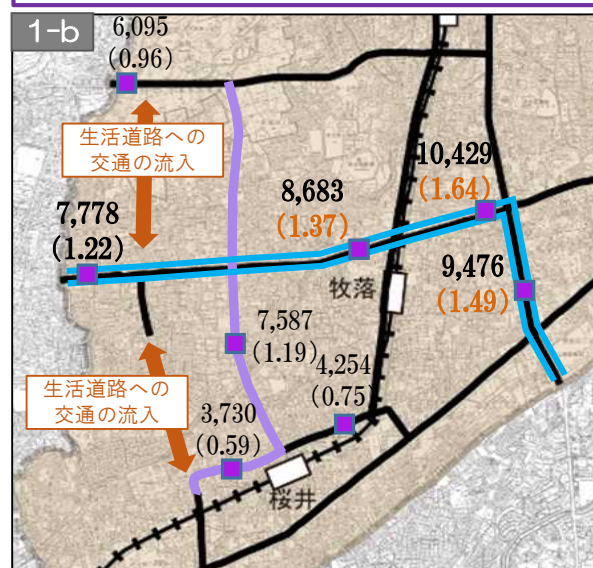
STEP 2 ルート案の検証

- 設定した各ルート案について、将来混雑度を比較し、各エリアの課題となっている箇所の混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

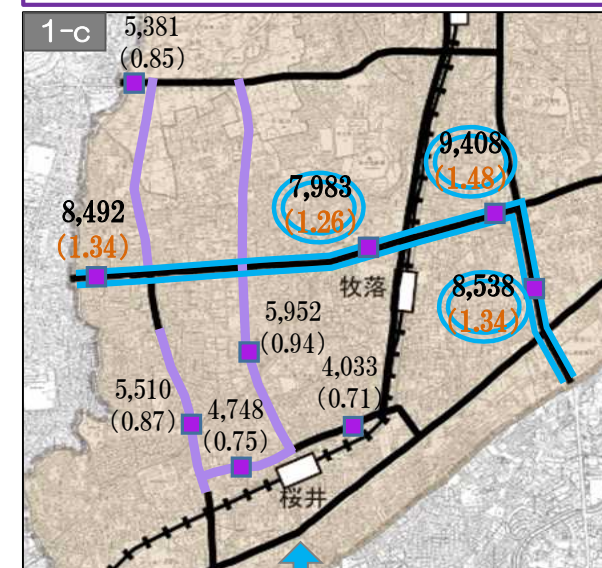
瀬川新稲線を整備するルート



田村橋通り線を整備するルート



瀬川新稲線、田村橋通り線の2路線を整備するルート



- 課題路線である中央線、豊中亀岡線ともに、混雑度が高い区間（阪急箕面線の踏切前後）における交通量が、ルート案1-cの場合、現状に対して80.3%から81.8%程度と最も低く、混雑度緩和の効果が最も高い。

位置	現状のネットワーク	1-a	1-b	1-c
中央線（阪急箕面線の踏切西側）	9,762	8,379 (85.8%)	8,683 (88.9%)	7,983 (81.8%)
中央線（阪急箕面線の踏切東側）	11,667	9,808 (84.1%)	10,429 (89.4%)	9,408 (80.6%)
豊中亀岡線	10,635	8,697 (81.8%)	9,476 (89.1%)	8,538 (80.3%)

※ () 内は、現状とルート案の各交通量の比率を表したものの。

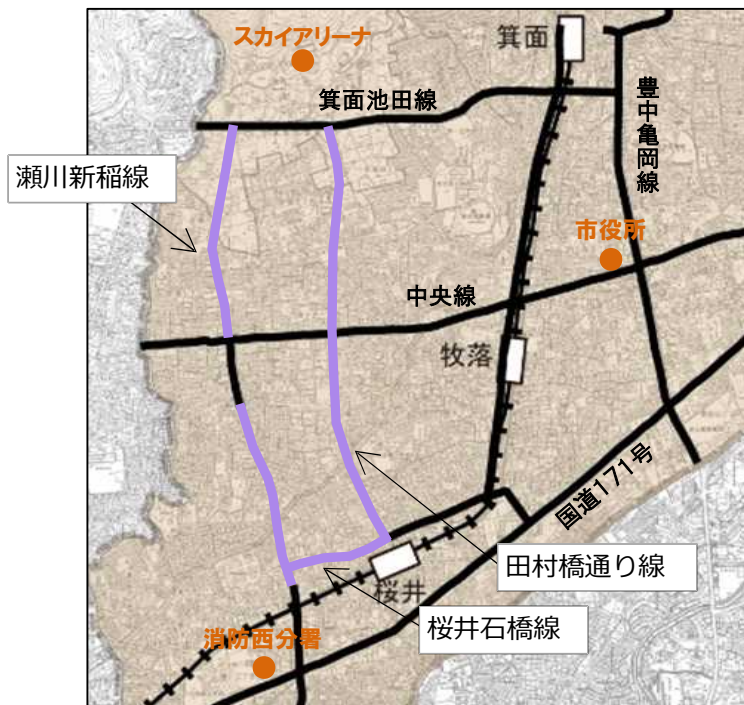
- 南北方向の交通量に着目すると、ルート案1-cの場合2路線合計で約11,000台であるのに対し、ルート案1-aの場合約7,000台、ルート案1-bの場合約8,000台に留まっており、3,000～4,000台の交通量が幹線道路からいなくなっている。これらの交通量は、都市計画道路が整備されていないエリアの幅員の狭い道路を通行しているものと推測されるため、ルート案1-a、1-bについては、生活道路への交通の流入が課題である。

▶ 瀬川新稲線、田村橋通り線の2路線の整備とし、ルート案1-cを選択する。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線 1

STEP3 都市計画道路の評価指標を用いた路線の評価

● ルート案 1 -cについて、都市計画道路の評価指標を用いた評価を行う。

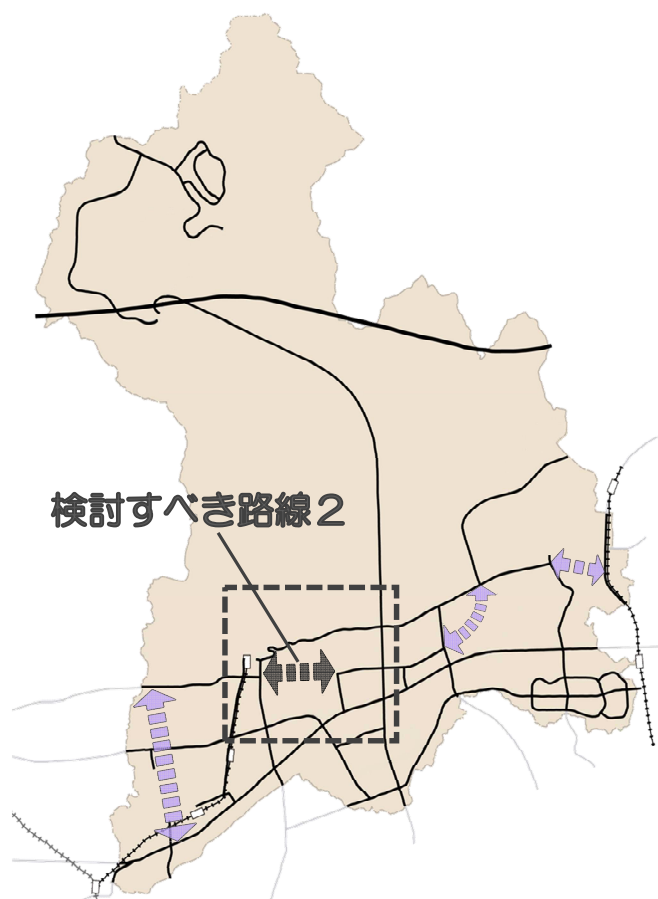


評価項目	評価指標	評価
A. 交通処理機能	A-① 広域幹線道路へのアクセス性の向上	国道171号へのアクセス性が向上する。
	A-② 混雑度の緩和	エリアの課題である中央線、豊中亀岡線の混雑度が緩和する。
	A-③ 隣接市町との連続性の確保	豊中市との連続性が確保される。
B. 交通安全機能	B-① 自転車走行空間の安全性の向上	エリア内の南北方向及び桜井駅への自転車走行空間の安全性が向上する。
	B-② 既存鉄道駅へのアクセス性の向上	桜井駅へのアクセス性が向上する。
	B-③ 公共交通の円滑化	既存バス路線が東西方向のみであり、南北方向ができることで公共交通の円滑化に寄与する。
C. 市街地形成機能	C-① 居住誘導区域の基盤形成	既存の都市計画道路が東西方向のみであり、南北方向ができることで居住誘導区域内の道路ネットワークが強化される。
	C-② 都市機能誘導区域間のアクセス性の向上	—
	C-③ 主要施設へのアクセス性の向上	スカイアリーナ等の施設へのアクセス性が向上する。また消防署西分署から西部エリアへのアクセス性が向上する。
	C-④ 北大阪急行線延伸に合わせたまちづくりへの寄与	—
D. 防災機能	D-① 緊急通路のネットワーク確保	格子状のネットワークが確保されることで緊急通路が強化される。
	D-② 被害抑制機能の向上	既存の避難路が東西方向のみであり、南北方向の避難路が確保されることで被害抑制機能が向上する。

▶ 全ての項目において評価できる路線である。

検討すべき路線2

(位置図)



(検討の流れ)

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認 p13

…2010年交通量、2019年交通量、2030年将来交通量における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

STEP 1 検討すべき路線の確認とルート案の設定 p14

…エリアの課題解決の方向性、検討すべき路線について振り返り、ルート案設定の考え方に基きルート案を設定する。

- ↳ 途切れている都市計画道路を繋ぐ。
- ・ 検討すべき路線上に現道が存在するため、現道の拡幅をルート案とする。

STEP 2 ①ルート案の検証 p15

…設定した各ルート案について、将来混雑度を比較し、エリアの課題となっている箇所の混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

②ルート案の検証《長期未着手路線の検証》 p16

…検討すべき路線の方向の他に長期未着手路線が存在するため、長期未着手路線（芝如意谷線）の整備による周辺道路の混雑度緩和の効果を検証する。

STEP 3 ルート案の評価 p17

…絞り込んだルート案について、「都市計画道路の評価指標」を用いて評価する。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線2

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認

- これまでの検討において、**2010年交通量**を使用していたが、調査時点から10年近く経過しており、交通量の妥当性について改めて検証する必要があるため、**2019年交通量**の補足調査を行った。検討に先立ち、**2010年交通量**、**2019年交通量**、**2030年将来交通量**における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

《混雑度の一般的な解釈・交通状況の推定》

出典：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会）

混雑度	交通状況の推定
1. 0未満	・昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく円滑に走行できる。
1. 0以上 1. 25未満	・昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時）ある。 ・何時間も混雑が連続するという可能性は、非常に小さいと考えられる。
1. 25以上 1. 75未満	・ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態 ・ピーク時のみの混雑から、日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1. 75以上	・慢性的混雑状態と考えられる。

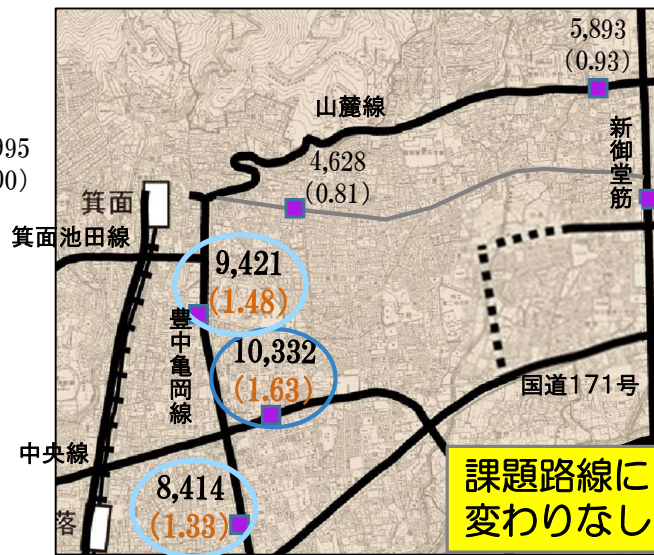
混雑度1.25以上で課題のある状態

2010年交通量(12h)



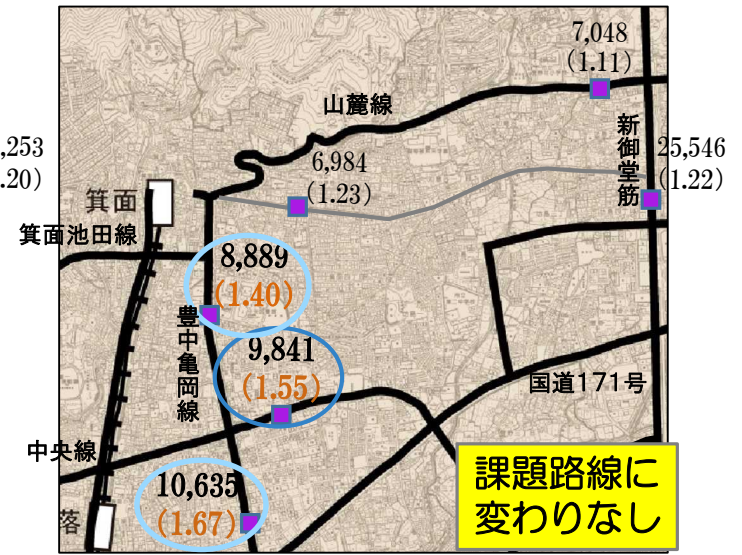
前回パブリックコメントの交通量

2019年交通量(12h)



今年度補足調査した交通量

2030年交通量(12h)



検討に使用する将来交通量

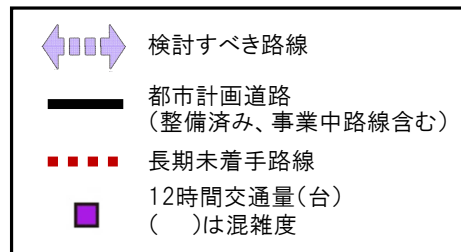
(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 **検討すべき路線2****STEP1 検討すべき路線の確認**

- エリアの課題解決の方向性、検討すべき路線について振り返りを行う。

2030年交通量(12h)

**エリアの課題**

- ・ 箕面池田線東行きが箕面5丁目交差点で行き止まりになっており、豊中亀岡線、中央線を通して国道171号や新御堂筋へ向かうため、豊中亀岡線の混雑度が1.40～1.67、中央線の混雑度が1.55と高い。
- ・ 箕面今宮線はバス路線であり、箕面駅とかやの中央を結ぶルートであるが、幅員が5.5m～10.4mと狭く、歩道の整備率も約30%と低いため、歩行者や自転車にとって危険である。

**課題解決の方向性**

- ・ 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。
- ・ 長期未着手路線の必要性の検証する。

STEP 1 ルート案の設定

- ルート設定の考え方にに基づきルート案を設定する。

- ・ 途切れている都市計画道路を繋ぐ。
- ・ 検討すべき路線上に現道が存在するため、現道の拡幅をルート案とする。

ルート案2-a 箕面池田線～萱野東西線を整備するルート

ルート案2-b 山麓線～萱野東西線を整備するルート

ルート案2-c 箕面今宮線を拡幅するルート

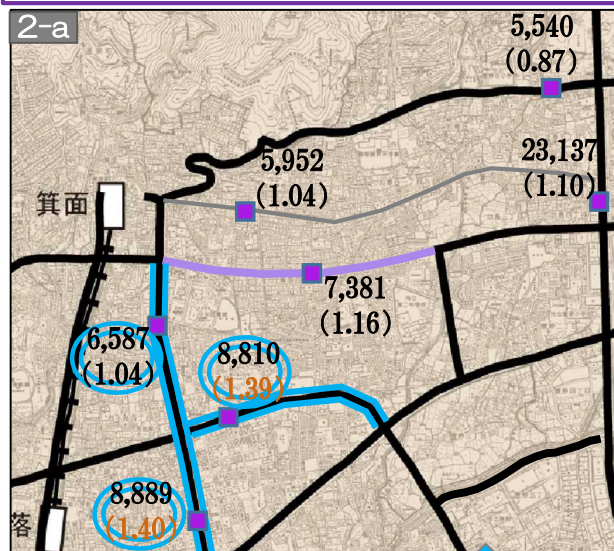
(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線2

都市計画道路網の見直しについて
～新たな都市計画道路網(案)の検討～
参考資料

STEP 2 ①ルート案の検証

- 設定した各ルート案について、将来混雑度を比較し、各エリアの課題となっている箇所の混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

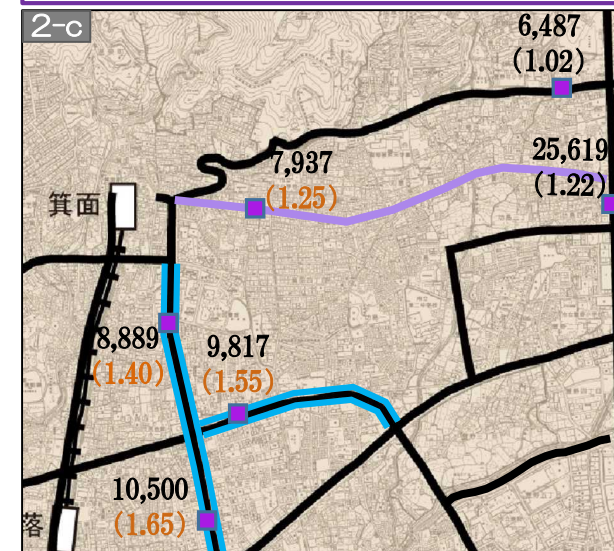
箕面池田線～萱野東西線を整備するルート



山麓線～萱野東西線を整備するルート



箕面今宮線を拡幅するルート



- 課題路線である豊中亀岡線、中央線ともに混雑度が高い区間における交通量が、ルート案2-aによる場合、現状に対して74.1%から89.5%程度と最も低く、混雑度緩和の効果が最も高い。

検証結果

位置	現状ネットワーク	2-a	2-b	2-c
豊中亀岡線（中央線北側）	8,889	6,587 (74.1%)	8,333 (93.7%)	8,889 (100.0%)
豊中亀岡線（中央線南側）	10,635	8,889 (83.6%)	9,995 (94.0%)	10,500 (98.7%)
中央線（豊中亀岡線東側）	9,841	8,810 (89.5%)	9,762 (99.2%)	9,817 (99.8%)

※ () 内は、現状とルート案の各交通量の比率を表したものの。

▶ ルート案2-aを候補とする。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線2

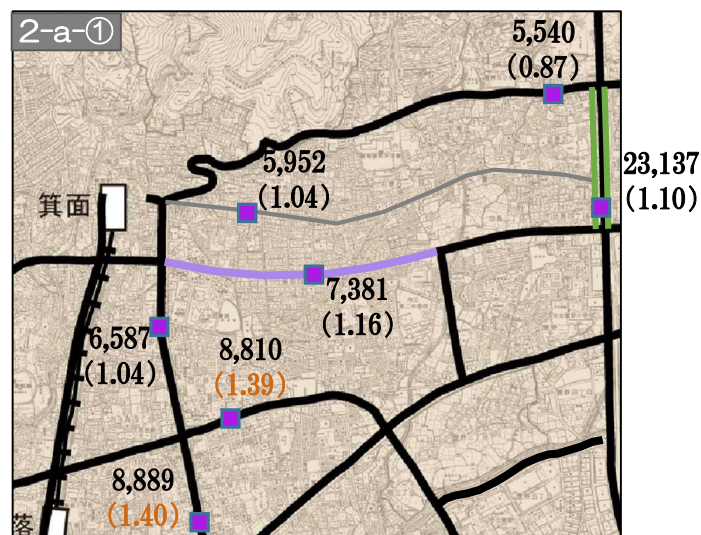
都市計画道路網の見直しについて
～新たな都市計画道路網(案)の検討～
参考資料

STEP 2 ②ルート案の検証《長期未着手路線の検証》

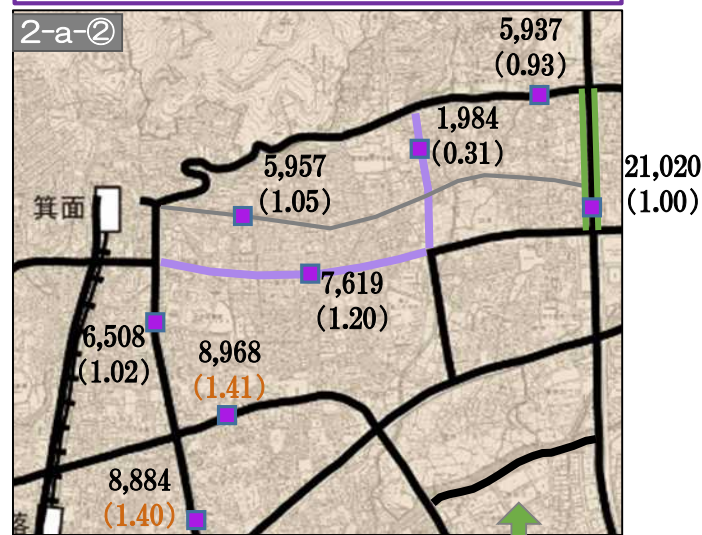
- 検討すべき路線の方向の他に長期未着手路線が存在するため、長期未着手路線（芝如意谷線）の整備による周辺道路の混雑度緩和の効果を検証する。

前ページ(p15)で選択したルート案2-aと、ルート案2-aに芝如意谷線を追加したルート案での将来交通量を検証する。

箕面池田線～萱野東西線を整備するルート



箕面池田線～萱野東西線+芝如意谷線を整備するルート



- 芝如意谷線を整備するルート案2-a-②では、新御堂筋の交通量がルート案2-a-①に対して、90.8%(21,020台/23,137台×100)と低く、混雑度の緩和の効果が期待できる。

検証結果

位置	現状ネットワーク	2-a-①	2-a-②
豊中亀岡線（中央線北側）	8,889	6,587 (74.1%)	6,508 (73.2%)
豊中亀岡線（中央線南側）	10,635	8,889 (83.6%)	8,884 (83.5%)
中央線（豊中亀岡線東側）	9,841	8,810 (89.5%)	8,968 (91.1%)
中央線（豊中亀岡線東側）	25,546	23,137 (90.6%)	21,020 (82.3%)

90.8%

※ () 内は、現状とルート案の各交通量の比率を表したものの。

▶ 箕面池田線～萱野東西線間の整備及び芝如意谷線の整備とし、ルート案2-a-②を選択する。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線2

STEP3 都市計画道路の評価指標を用いた路線の評価

● ルート案2-a-②について、都市計画道路の評価指標を用いた評価を行う。



評価項目	評価指標	評価
A. 交通処理機能	A-① 広域幹線道路へのアクセス性の向上	新御堂筋へのアクセス性が向上する。
	A-② 混雑度の緩和	エリアの課題である中央線、豊中亀岡線の混雑度が緩和する。
	A-③ 隣接市町との連続性の確保	池田市との連続性が確保される。
B. 交通安全機能	B-① 自転車走行空間の安全性の向上	エリア内の東西方向の自転車走行空間の安全性が向上する。
	B-② 既存鉄道駅へのアクセス性の向上	箕面駅へのアクセス性が向上する。
	B-③ 公共交通の円滑化	箕面萱野駅と箕面駅を結ぶルートであり、公共交通の円滑化に寄与する。
C. 市街地形成機能	C-① 居住誘導区域の基盤形成	居住誘導区域内の東西方向の道路ネットワークが強化される。
	C-② 都市機能誘導区域間のアクセス性の向上	都市機能誘導区域間のアクセス性の向上に寄与する。
	C-③ 主要施設へのアクセス性の向上	メイプルホールや萱野中央の施設等へのアクセス性が向上する。また消防本部から市内中心部へのアクセス性が向上する。
	C-④ 北大阪急行線延伸に合わせたまちづくりへの寄与	箕面萱野駅が隣接する新御堂筋とのネットワーク形成に寄与する。
D. 防災機能	D-① 緊急通路のネットワーク確保	東西方向、南北方向の緊急通路の代替路線の選択肢が増えることで機能が向上する。
	D-② 被害抑制機能の向上	避難路の代替路線の選択肢が増えることで被害抑制機能が向上する。

▶ 全ての項目において評価できる路線である。

検討すべき路線3

(位置図)



(検討の流れ)

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認 p19

…2010年交通量、2019年交通量、2030年将来交通量における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

STEP 1 検討すべき路線の確認とルート案の設定 p20

…エリアの課題解決の方向性、検討すべき路線について振り返り、ルート案設定の考え方に基づきルート案を設定する。

- ↳ 途切れている都市計画道路を繋ぐ。
- ・ 萱野東西線を東伸した新家奥線への接続先について、道路構造令に基づく所要交差点間隔から接続可能な区間を絞り込み、ルートを想定する。

STEP 2 ルート案の検証 p21

…設定した各ルート案について、将来混雑度を比較し、エリアの課題となっている箇所の混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

STEP 3 ルート案の評価 p22

…絞り込んだルート案について、「都市計画道路の評価指標」を用いて評価する。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線3

都市計画道路網の見直しについて
～新たな都市計画道路網(案)の検討～
参考資料

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認

- これまでの検討において、**2010年交通量**を使用していたが、調査時点から10年近く経過しており、交通量の妥当性について改めて検証する必要があるため、**2019年交通量**の補足調査を行った。検討に先立ち、**2010年交通量**、**2019年交通量**、**2030年将来交通量**における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

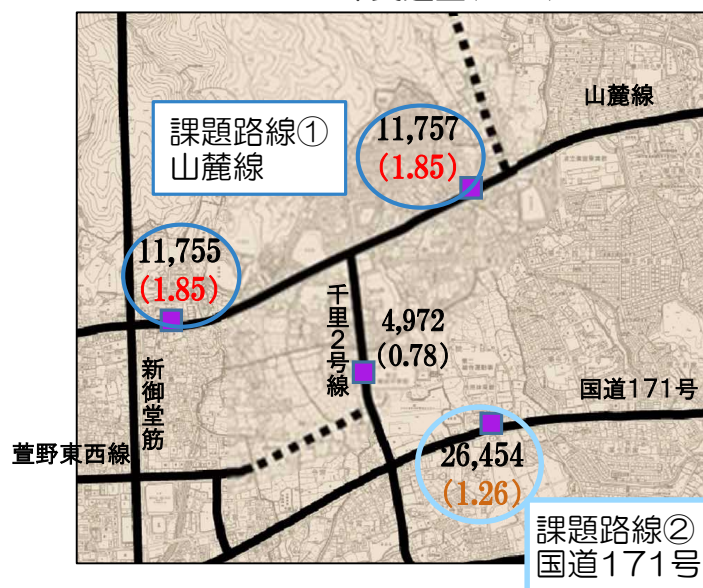
《混雑度の一般的な解釈・交通状況の推定》

出典：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会）

混雑度	交通状況の推定
1. 0未満	・昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく円滑に走行できる。
1. 0以上 1. 25未満	・昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時）ある。 ・何時間も混雑が連続するという可能性は、非常に小さいと考えられる。
1. 25以上 1. 75未満	・ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態 ・ピーク時のみの混雑から、日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1. 75以上	・慢性的混雑状態と考えられる。

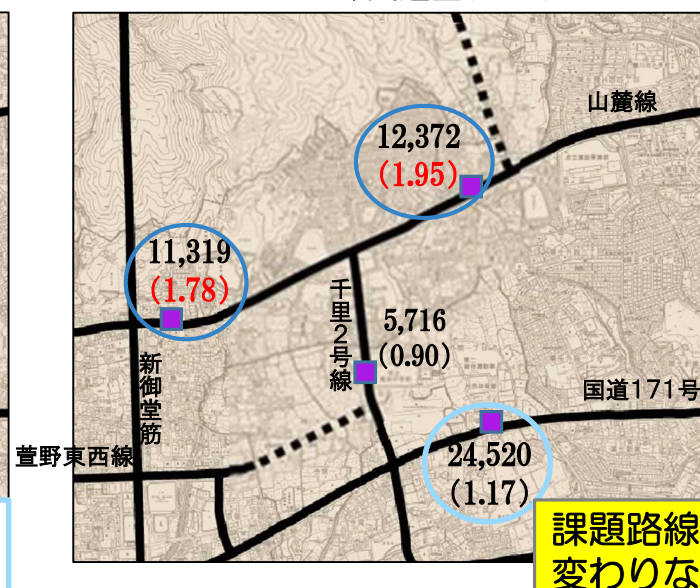
混雑度1.25以上で課題のある状態

2010年交通量(12h)



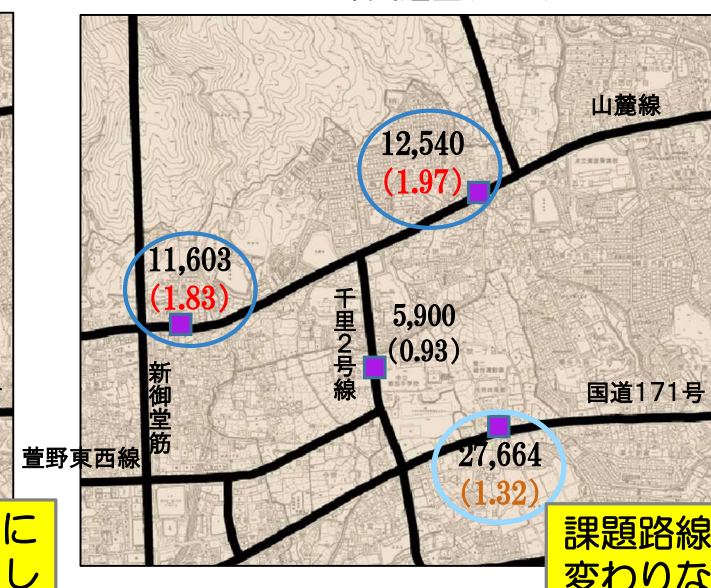
前回パブリックコメントの交通量

2019年交通量(12h)



今年度補足調査した交通量

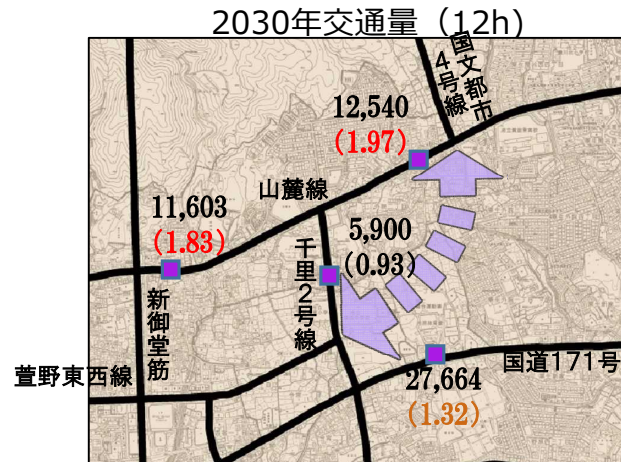
2030年交通量(12h)



検討に使用する将来交通量

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 **検討すべき路線3****STEP1 検討すべき路線の確認**

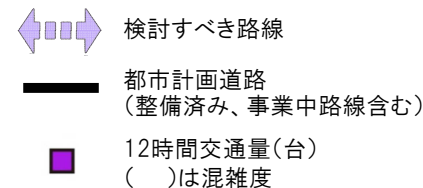
- エリアの課題解決の方向性、検討すべき路線について振り返りを行う。



課題解決の方向性

エリアの課題

- ・市東部で住宅が集積する粟生間谷、彩都方面からかやの中央や新御堂筋に向かう自動車が山麓線を通過するため、山麓線の新家奥線より西側の混雑度が1.97と非常に高い。
- ・国道171号の混雑度が1.32と高い。



- ・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。

STEP1 ルート案の設定

- ルート設定の考え方に基づきルート案を設定する。

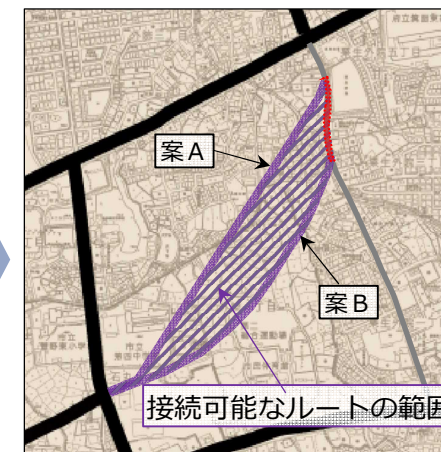
- ・途切れている都市計画道路を繋ぐ。

- ・萱野東西線を東伸した新家奥線への接続先について、道路構造令に基づく所要交差点間隔から接続可能な区間を絞り込み、ルート案を想定する。

1. 道路構造令に基づく所要交差点間隔から接続可能な区間を絞り込む



2. 接続可能な区間からルート案を想定する。



- 案A：直線ルート
- 案B：曲線ルート

接続可能なルートの範囲で、建築物等の立地状況を考慮したルートとする。

ルート案3-a

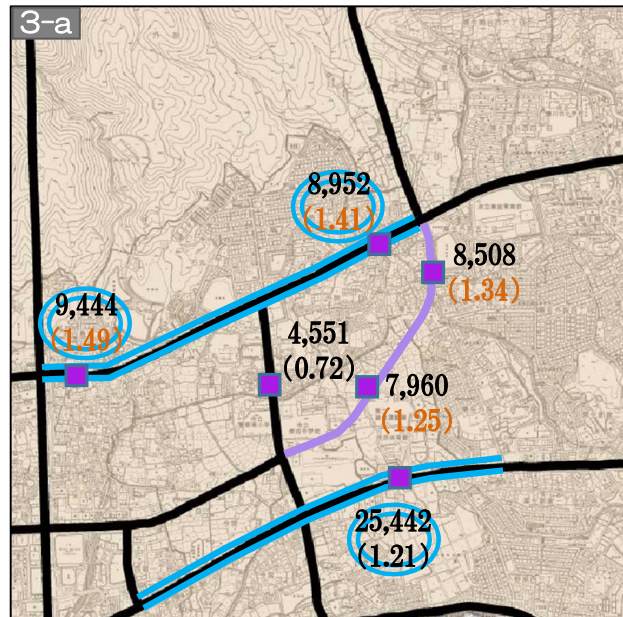
萱野東西線～国文都市4号線を整備するルート

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線3

STEP 2 ルート案の検証

- 設定した各ルート案について、将来混雑度を比較し、各エリアの課題となっている箇所の混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

萱野東西線～国文都市4号線を整備するルート



- 課題路線である山麓線、国道171号ともに混雑度が高い区間における交通量が、ルート案3-aの場合、現状に対して71.4%から92.0%程度と低く、混雑度緩和の効果が期待できる。

検証結果

位置	現状ネットワーク	3-a
山麓線（千里2号線西側）	11,603	9,444 (81.4 %)
山麓線（千里2号線東側）	12,540	8,952 (71.4%)
国道171号線	27,664	25,442 (92.0%)

※ () 内は、現状とルート案の各交通量の比率を表したものの。

▶ ルート案3-aを選択する。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線3

STEP3 都市計画道路の評価指標を用いた路線の評価

● ルート案3-aについて、都市計画道路の評価指標を用いた評価を行う。



評価項目	評価指標	評価
A. 交通処理機能	A-① 広域幹線道路へのアクセス性の向上	新御堂筋へのアクセス性が向上する。
	A-② 混雑度の緩和	エリアの課題である山麓線、国道171号の混雑度が緩和する。
	A-③ 隣接市町との連続性の確保	—
B. 交通安全機能	B-① 自転車走行空間の安全性の向上	エリア内の東西方向、南北方向の自転車走行空間の安全性が向上する。
	B-② 既存鉄道駅へのアクセス性の向上	—
	B-③ 公共交通の円滑化	箕面荻野駅と彩都方面を結ぶルートであり、公共交通の円滑化に寄与する。
C. 市街地形成機能	C-① 居住誘導区域の基盤形成	南北方向ができることで居住誘導区域内の道路ネットワークが強化される。
	C-② 都市機能誘導区域間のアクセス性の向上	東西方向ができることで都市機能誘導区域間のアクセス性の向上に寄与する。
	C-③ 主要施設へのアクセス性の向上	荻野中央の施設等へのアクセス性が向上する。
	C-④ 北大阪急行線延伸に合わせたまちづくりへの寄与	箕面荻野駅と市東部のネットワーク形成に寄与する。
D. 防災機能	D-① 緊急通路のネットワーク確保	東西方向、南北方向の緊急通路の代替路線の選択肢が増えることで機能が向上する。
	D-② 被害抑制機能の向上	避難路の代替路線の選択肢が増えることで被害抑制機能が向上する。

▶ 全ての項目において評価できる路線である。

検討すべき路線4

(位置図)



(検討の流れ)

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認 p24

…2010年交通量、2019年交通量、2030年将来交通量における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

STEP 1 検討すべき路線の確認とルート案の設定 p25

…エリアの課題解決の方向性、検討すべき路線について振り返り、ルート案設定の考え方に基つきルート案を設定する。

- ↳ 途切れている都市計画道路を繋ぐ。
- ・ 茨木箕面丘陵線の接続先について、現道の状況から接続可能な箇所を絞り込み、ルート案を想定する。

STEP 2 ルート案の検証 p26

…設定した各ルート案について、将来混雑度を比較し、エリアの課題となっている箇所の混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

STEP 3 ルート案の評価 p27

…絞り込んだルート案について、「都市計画道路の評価指標」を用いて評価する。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線4

STEP 0 交通量（現況、将来）の確認

- これまでの検討において、**2010年交通量**を使用していたが、調査時点から10年近く経過しており、交通量の妥当性について改めて検証する必要があるため、**2019年交通量**の補足調査を行った。検討に先立ち、**2010年交通量**、**2019年交通量**、**2030年将来交通量**における課題路線の混雑度を比較し、エリアの課題状況に変化があるかを検証する。

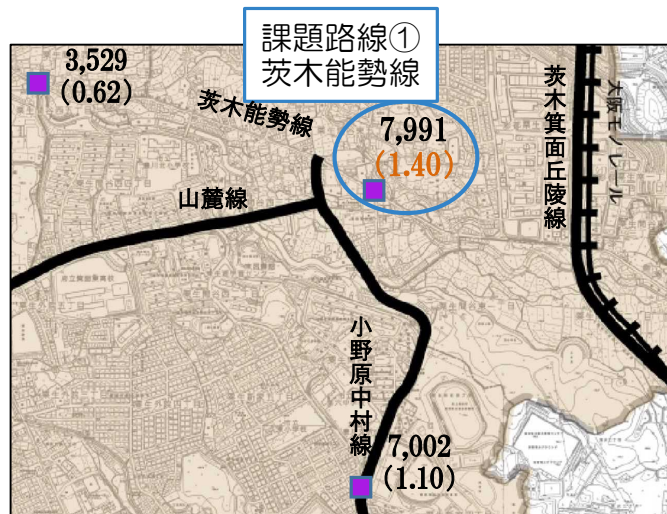
《混雑度の一般的な解釈・交通状況の推定》

出典：道路の交通容量（社団法人 日本道路協会）

混雑度	交通状況の推定
1. 0未満	・ 昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく円滑に走行できる。
1. 0以上 1. 25未満	・ 昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時）ある。 ・ 何時間も混雑が連続するという可能性は、非常に小さいと考えられる。
1. 25以上 1. 75未満	・ ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態 ・ ピーク時のみの混雑から、日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1. 75以上	・ 慢性的混雑状態と考えられる。

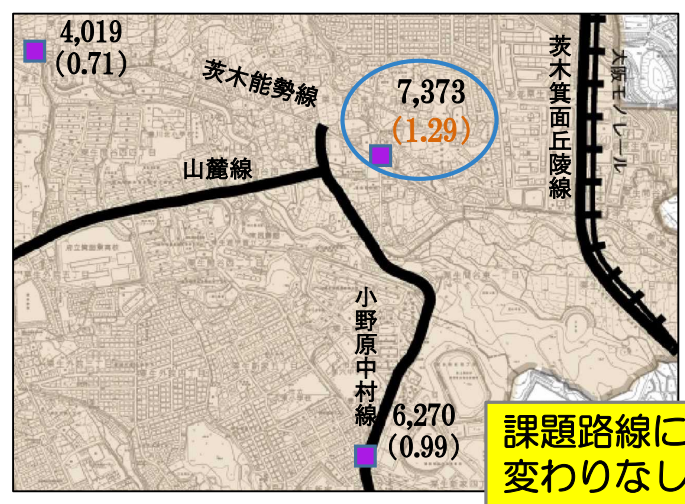
混雑度1.25以上で課題のある状態

2010年交通量(12h)



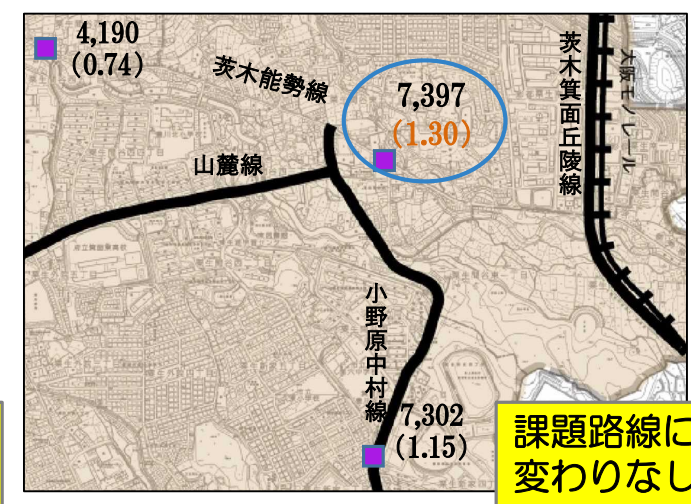
前回パブリックコメントの交通量

2019年交通量(12h)



今年度補足調査した交通量

2030年交通量(12h)

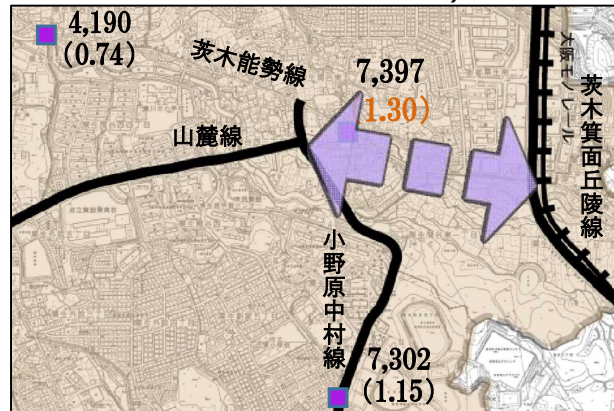


検討に使用する将来交通量

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 **検討すべき路線4****STEP1 検討すべき路線の確認**

- エリアの課題解決の方向性、検討すべき路線について振り返りを行う。

2030年交通量(12h)

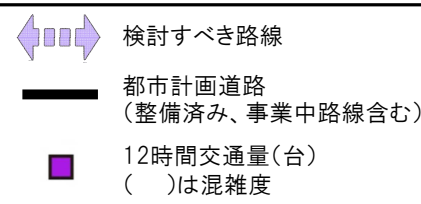


課題解決の方向性

- 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。

エリアの課題

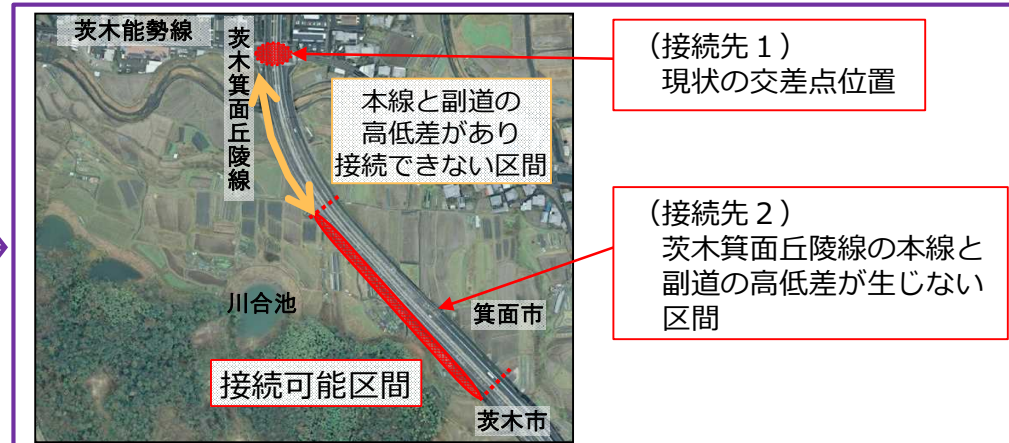
- 山麓線の東行きが栗生間谷で行き止まりになっており、茨木市方面へ向かう自動車が小野原中村線を経由して茨木能勢線を通るため、茨木能勢線の混雑度が1.30と高い。
- 茨木能勢線の幅員が7.5m～9.1mと狭く、歩道の整備率も約40%と低いため、歩行者や自転車にとって危険である。

**STEP 1 ルート案の設定**

- ルート設定の考え方に基づきルート案を設定する。

- 途切れている都市計画道路を繋ぐ。

- 茨木箕面丘陵線の接続先について、現道の状況から接続可能な箇所を絞り込み、ルート案を想定する。

(接続先1)
現状の交差点位置(接続先2)
茨木箕面丘陵線の本線と
副道の高低差が生じない
区間

ルート案4-a

山麓線～接続先1を整備するルート

ルート案4-b

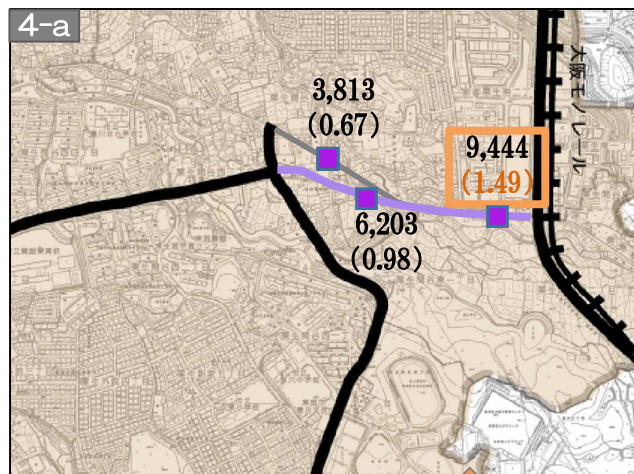
山麓線～接続先2を整備するルート

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線4

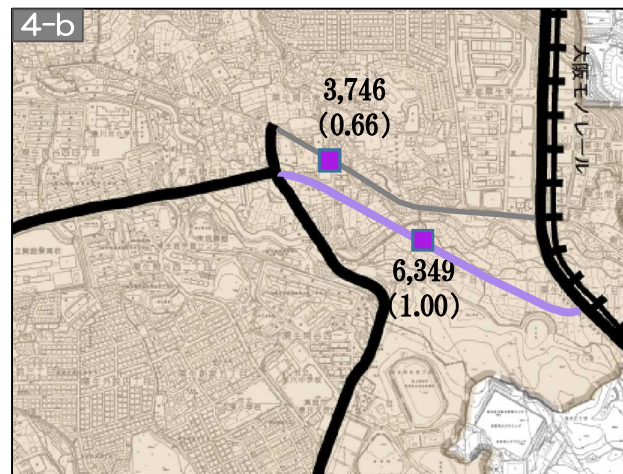
STEP 2 ルート案の検証

- 設定した各ルート案について、将来混雑度を比較し、各エリアの課題となっている箇所の混雑度の緩和への貢献具合やその他の課題解決への貢献具合を検証し、ルート案を絞り込む。

山麓線～接続先1を整備するルート



山麓線～接続先2を整備するルート



- 課題路線である茨木能勢線について、ルート案4-aと4-bともに混雑度緩和の効果があるが、ルート案4-aの場合、新規ルートと茨木能勢線が合流した箇所の交通量が現状の7,397台に対して9,444台（127.7％）に増加し、混雑度が現状の1.30から1.49と大幅に増加するため、選択することはできない。

検証結果

位置	現状ネットワーク	4-a	4-b
新規路線	—	6,203	6,349
茨木能勢線（新規路線合流地点西側）	7,397	3,813（51.5％）	3,746（50.6％）
茨木能勢線（新規路線合流地点東側）	7,397	9,444（127.7％）	3,746（50.6％）

※（ ）内は、現状とルート案の各交通量の比率を表したものの。

▶ ルート案4-bを選択する。

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討 検討すべき路線4

STEP3 都市計画道路の評価指標を用いた路線の評価

● ルート案4-bについて、都市計画道路の評価指標を用いた評価を行う。



評価項目	評価指標	評価
A. 交通処理機能	A-① 広域幹線道路へのアクセス性の向上	茨木箕面丘陵線へのアクセス性が向上する。
	A-② 混雑度の緩和	エリアの課題である茨木能勢線の混雑度が緩和する。
	A-③ 隣接市町との連続性の確保	茨木市との連続性が確保される。
B. 交通安全機能	B-① 自転車走行空間の安全性の向上	エリア内の東西方向の自転車走行空間の安全性が向上する。
	B-② 既存鉄道駅へのアクセス性の向上	モノレール彩都西駅が隣接する茨木箕面丘陵線に直結するルートであり、アクセス性の向上に寄与する。
	B-③ 公共交通の円滑化	公共交通の円滑化に寄与する。
C. 市街地形成機能	C-① 居住誘導区域の基盤形成	居住誘導区域内の東西方向の道路ネットワークが強化される。
	C-② 都市機能誘導区域間のアクセス性の向上	東西方向ができることで都市機能誘導区域間のアクセス性の向上に寄与する。
	C-③ 主要施設へのアクセス性の向上	—
	C-④ 北大阪急行線延伸に合わせたまちづくりへの寄与	—
D. 防災機能	D-① 緊急通路のネットワーク確保	東西方向の緊急通路の代替路線の選択肢が増えることで機能が向上する。
	D-② 被害抑制機能の向上	避難路の代替路線の選択肢が増えることで被害抑制機能が向上する。

▶ 全ての項目において評価できる路線である。

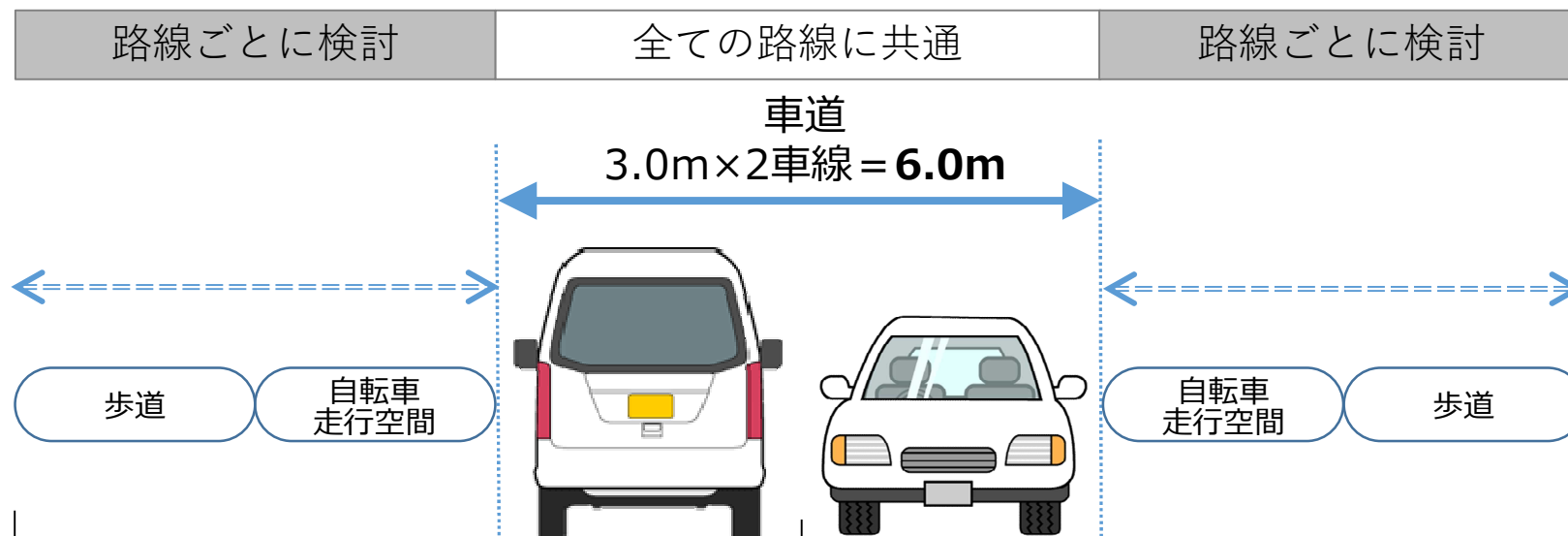
STEP 4 幅員の検討

検討すべき路線 1 ～ 4 で決定したルート案の幅員を検討する。

【1】幅員を決める要素

- ・今回検討している路線は、すべて2車線道路で、車道の幅員は3mになる。
- ・道路構造令で、交通量が4,000台～10,000台の都市部の道路は「車線数2」「幅員3m」と定められており、今回検討している路線はすべて、整備後に交通量が10,000台を超えないと予測されているためである。
- ・道路全体の幅員の変化は車線数と車道幅員には影響せず、歩道と自転車走行空間に影響する。幅員が広いと歩道や自転車走行空間を広く取ることが出来るが、一方で用地買収の対象が増加し、整備の難易度や整備に要する時間が増大するので、これらのバランスで幅員を決めていくことになる。

(イメージ図)



【2】本市に適用する幅員パターンの検討

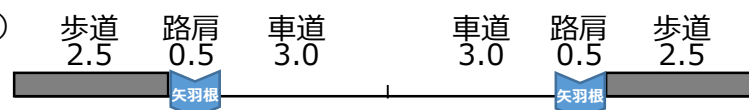
① 両側に歩道を整備するために必要な幅員

歩道幅は、道路構造令で「2 m以上」と定められ、歩道に横断防止柵や標識等を設ける場合は「+0.5m」とされており、道路の両側に歩道を整備するには、合わせて5 mが必要である。また、車道と歩道の間には路肩が0.5m、両側合わせて1 mが必要である。

これらを合計すると、車道3 m×2車線+歩道両側5 m+路肩両側1 m=12 mとなり、両側に歩道を整備する場合は、最小で12 mの幅員が必要となる。なお、この場合、自転車走行空間は、路肩に青い矢羽根の自転車レーンとなる。

〈参考〉幅員構成

(幅員12m)



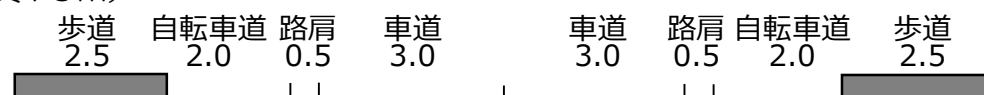
② 両側に歩道と自転車道を整備するために必要な幅員

「自転車道」は、歩道と路肩の間に自転車専用の車線を整備するもので、その幅員は道路構造令で「2 m以上」と定められている。

よって、両側に歩道と自転車道を整備するためには、上記【2】の12 m+自転車道両側4 m=16 mが必要である。

〈参考〉幅員構成

(幅員16m)



▶ 上記2パターンで整備することが妥当である。

【3】2パターンの幅員をどの路線に当てはめるかの考え方

- (1) 駅につながる路線は、自転車の交通量が多くなると予測されるため、原則として自転車道を確保するため幅員を16mとしつつ、併せて、接続先の道路との連続性(急に幅員が広くなったり狭くなったりしない、自転車走行空間が急に变化しないなど)も考慮する。
- (2) 上記(1)以外の路線は幅員を12mとし、両側歩道を確保する。

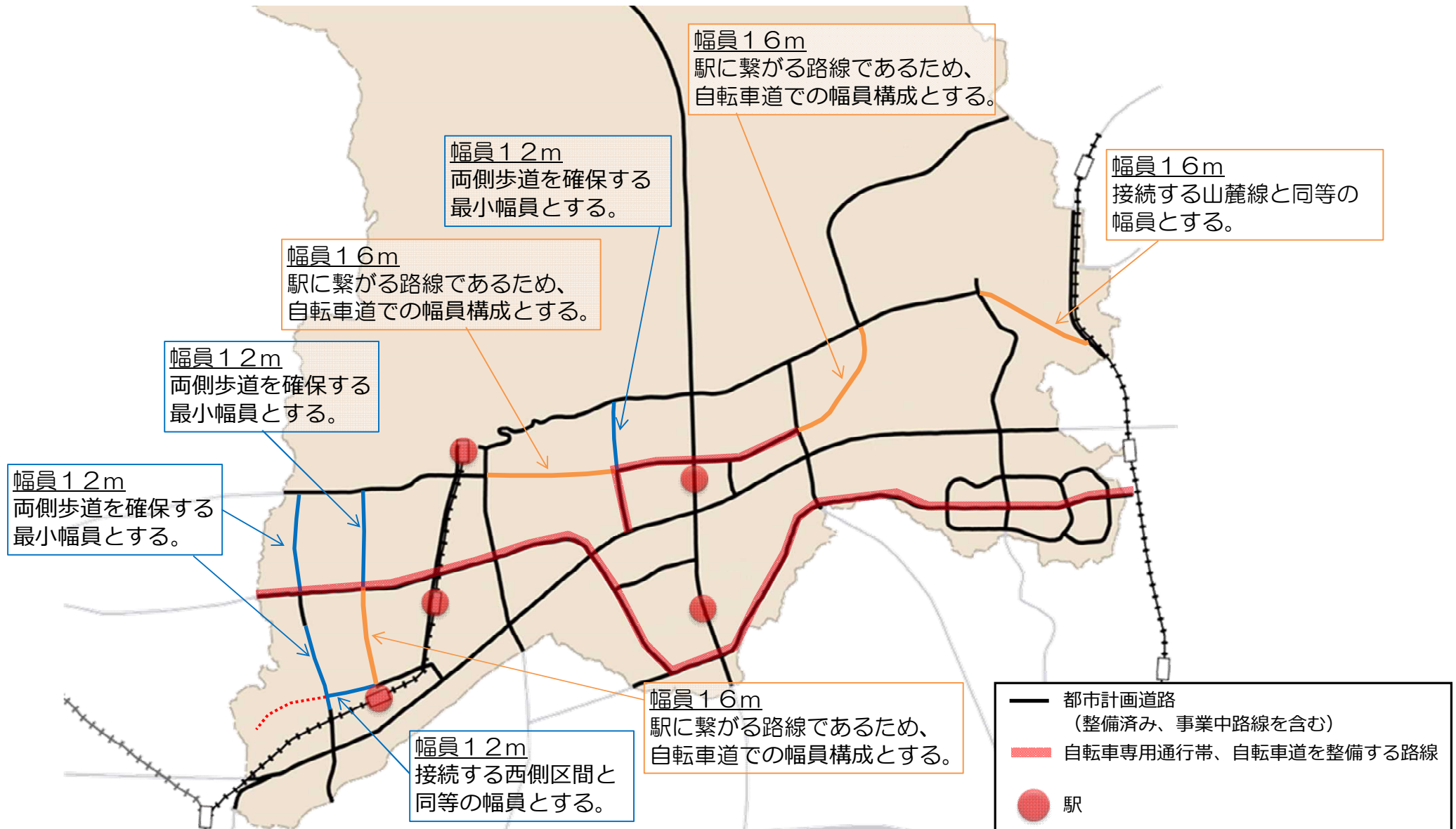
▶ 以上の検討を路線ごとに当てはめた結果は次ページ(p 31)のとおり

(2) 検討すべき路線1～4のルート案の検討

幅員の検討

都市計画道路網の見直しについて
～新たな都市計画道路網(案)の検討～
参考資料

検討すべき路線ごとの幅員の検討結果(路線1～4のまとめ)



4 新たな都市計画道路網(案)のまとめ

4. 新たな都市計画道路網(案)のまとめ **市全域のまとめ**

都市計画道路網の見直しについて
～新たな都市計画道路網(案)の検討～
参考資料

以上の検討を反映した箕面市全域の新たな都市計画道路網(案)は下図のとおりとなる。
幅員を含めた詳細は次ページ(p 33)のとおりとなる。



《対象路線一覽》

凡例	内容	路線名
	都市計画決定のままとする路線	①瀬川新稲線
	決定済みの都市計画の道路幅員を変更する路線	②田村橋通り線(中央線以北)、③田村橋通り線(中央線以南)、 ④桜井石橋線(瀬川新稲線以東)、⑤芝如意谷線(萱野東西線以北)
	新規に都市計画決定する路線	⑥箕面池田線～萱野東西線間、⑦萱野東西線～国文都市4号線間、 ⑧山麓線～茨木箕面丘陵線間
	廃止候補とする路線	⑨桜井石橋線(瀬川新稲線以西)

