

(案)

令和2年(2020年)7月 日

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～

パブリックコメント 実施結果公表

[案件の名称]

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～

1. 検討すべき路線1 (瀬川新稲線、田村橋通り線、桜井石橋線)

[結果公表閲覧期間]

令和2年(2020年)7月 日 () から8月 日 () まで

[閲覧場所]

- ・市ホームページ
(アドレス https://www.city.minoh.lg.jp/machi/***.html)
- ・みどりまちづくり部 まちづくり政策室 (箕面市役所 別館4階 49番窓口)
- ・行政資料コーナー (箕面市役所 別館1階 12番窓口)
- ・箕面市役所豊川支所、止々呂美支所
- ・西南・中央・東生涯学習センター、みのお市民活動センター、箕面文化・交流センター、第二総合運動場
- ・西南・桜ヶ丘・萱野南・小野原図書館

[実施結果概要]

- ◆募集期間 令和2年(2020年)3月1日(日)から6月30日(火)まで
- ◆意見の件数(提出者数) 21件(19名)
- ◆いただいたご意見と市の考え方 次ページ以降に記載(ご意見は誤字、脱字を除き原文のままとしています。)

問い合わせ先:

箕面市みどりまちづくり部まちづくり政策室

電話 072-724-6810(直通)

	いただいたご意見	市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> ・こうした、長期の計画は、箕面市の将来の方向性を考える上において、非常に重要であり、かつ、その後の変化を加味して、定期的に見直すことが必要と考えます。また、こうした道路計画などは、変化を知るためのデータを定期的集めることが欠かせない仕事と考えます。その意味で今回のパブリックコメントの実施は、時機を得たものと考えます。 ・また、現代の道路計画は、とくに自家用車の増加による、自動車と歩行者の安全と利便性という観点でのチェックが必要と考えます。 ・今回の都市計画道路線見直しについては、全体としては、箕面池田線、中央線、桜井石橋線（旧西国街道）および171号線などの東西を結ぶ幹線に対し、それらを南北に結ぶ道路を、どんな仕様でいつどのように建設してゆくかが、重要論点の一つと考えます。とくに桜井、牧落などの古い住宅地では、東西の道路を、南北につなぐ道路の狭隘が問題点だと思います。私は、桜ヶ丘在住者として、とくに、中央線と171号線をつなぐ南北道について、時期を含めた計画の具体化を期待しております。とくに「中央線」は、近年、自動車の通行量が増大しています。（桜ヶ丘地区では、スーパーマーケット「ライフ」の開店により、とくに混雑が増えています。）それに伴う、中央線と171号線を結ぶ南北の道路が少なく、とくに瀬川・新稲線」の交通量が増えているのを感じます。「瀬川・新稲線」の桜ヶ丘から半町に入るつなぎの道路に一車線の部分があり、その部分には、西側から4本の道路が集合しており、狭隘なボトルネックになっています。子どもや一般市民の歩行者も多く、事故の発生や、緊急時のネックになることなどを恐れます。瀬川新稲線（中央線の南側）の早期の完成を期待しております。 ・しかし、こうした桜ヶ丘地区の南北線、とくに田村橋筋、および紅葉橋筋は住宅地としての景観も優れており、箕面市の「都市景観配慮地区」として指定され、住宅と道路との境界の景観配慮が求められています。田村橋線の拡幅には幅員だけでなく、景観の配慮がなされなければ、地域住民として賛成できません。よろしく願いいたします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪府で策定する都市計画道路見直しの方針は、概ね10年ごとに策定されています。箕面市は、前回、平成17～18年度に都市計画道路を見直しました。今後も、国・大阪府の動向等を勘案して、見直しを検討していく予定です。 ・エリア1のルート案は、両側に歩道を整備することで歩行者の安全性も確保するとともに、中央線の自動車交通量の混雑を緩和する案となっています。 ・中央線と国道171号を南北につなぐルートである瀬川新稲線及び田村橋通り線は、昭和34年に都市計画決定していますが、事業実施をする時期は決まっていません。 ・都市計画道路の事業実施が決まり、道路を設計し工事を進めていく際には、景観面に配慮していきます。

	<ul style="list-style-type: none"> しかしこうした拡幅を伴う工事は、住宅の一部撤去を伴うため、その土地家屋の持ち主が土地を手放すことが必要となり、そのようなチャンスを待っているのでは完成のめどがつかないのではないのでしょうか。それにつけても昭和30年代の中央線の拡幅工事が思い出されます。あの時は、土地提供者に「代替土地」が提供されたように記憶しております。そうした配慮も検討されてはいかがでしょうか。 当然、不動産業など、土地の売買に携わっている業者は、こうした都市計画を承知していると思いますが、不動産開発や土地売買に携わっている業者には、こうした都市計画の周知をお願いします。 	<ul style="list-style-type: none"> 市が都市計画道路の用地を取得するために、関係権利者の方々と協議させていただくにあたっては、代替土地の提供ができるかどうかも含めて話し合いを行い、協議を進めることが前提であると考えています。 具体的な土地利用の相談を受けた際には、現在のパブリックコメントの状況等も周知しています。また、都市計画決定後には、市のホームページや窓口で周知する予定です。
<p>2</p>	<ul style="list-style-type: none"> ①瀬川新稲線の南側 計画には賛成です。桜ヶ丘郵便局方面から半町第三踏切に出るルートはどれも道が狭く、普通車同士が対向できない道路だらけで、特に尾尻外科周辺は道が入り組み、接触事故がおこらないか常々心配しながら通っている。南側計画ルート上は民家が密集しており、用地買収に難航すると思われるため、用地買収が完了するまでの間、幅員が確保できない道路は、一方通行にして、既存の道路でも安全に通行できるようにしていただきたい。 ②瀬川新稲線の北側 北側計画ルート上と西国巡礼街道が交わる地点に桜の大木がある。ここはずらしていただきたい。 ③阪急と中央線の踏切 今回の計画に含まれていないが、阪急箕面線と中央線の踏切について、渋滞や危険な状態が放置されている。高架なりアンダーパスで踏切を回避することはできないか。踏切近くに信号のない交差点があることで、横断歩道を渡る歩行者と接触しそうになることがある。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の事業実施までの間の一方通行等の交通規制につきましては、公安委員会(警察)と調整を図りながら検討していきます。 西国巡礼街道の桜の大木などについては、都市計画道路の事業実施が決まり、道路を設計し工事を進めていく際には、地域の方々と話し合いを行い対応方法を検討します。 いただいたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。 横断歩道の安全対策につきましては、公安委員会(警察)と調整を図りながら検討していきます。

<p>3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・先日 2020 年 6 月に都市計画の詳細を知った。我家はエリア①の瀬川新稲線にある。この計画には反対する。 （理由）池田市だが、徒歩 5 分位の所に国道 176 号から箕面池田線に南北に走っている大きな道路がある。人口密度からしても、住民を立ちのかせてまで、数百 m 毎に同じような南北に走る道路が必要とは思えない。特に中央線から箕面池田線の南北に走る道路は日中でも交通量はかなり少ない。こちらに引っ越してきて ■■■ 年、空気や自然豊かな箕面を大好きになり、近所とのコミュニティも大変気に入っている。■■■■■ ■■■■■この町をふるさとと思いい生過ごしたいと思っている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在都市計画決定されている瀬川新稲線については、生活道路への交通の流入の課題を残さず、混雑度の緩和に寄与することから必要であり、現在の都市計画決定のままとするものです。
<p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・桜ヶ丘在住 70 年、「田村橋通り」に関して、中央線二丁目信号より南側桜井駅方向、道路、桜井駅から田村橋南近くまで一方通行（北行）、それを延長希望です。中央線まで。 ・近年車両通行量多く、車も大型化、坂道なので子供通学路、高齢者増加、車両通行量も増加。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の事業を実施する段階には、一方通行等の交通規制についても見直しを行い、公安委員会（警察）と調整を図っていきます。 ・田村橋通り線を整備した場合の 2030 年の将来予測値は交通量が 5,952 台、混雑度が 0.94 であり、課題のある状況とはなりません。 ・田村橋通り線の中央線以南については、桜井駅へつながる路線であり、自転車の交通量が多くなると予想されるため、自転車走行空間として 2.0m の自転車道を両側に整備する 16m の幅員構成としております。
<p>5</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・田村橋通り線の幅員は、全体的に 12m 統一が望ましい。周辺の都市計画道路に合わせてほしい。既存の住環境に配慮してほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・田村橋通り線の中央線以南の幅員 16m については、桜井駅へつながる路線であり、自転車の交通量が多くなると予想されるため、自転車走行空間として 2.0m の自転車道を両側に整備する幅員構成としております。
<p>6</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・田村橋通り線の幅員変更案の一部 16m には、利便性を感じない。歩道の確保をしつつ、既存の住環境をできるだけ変えず、目的を果たすには全般的に 12m で十分である。 	
<p>7</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・田村橋通り線の幅員に関して、全般的に 12m 統一が良いと思います。理由は流入先の桜井石橋線が 12m であり、それに合わせた 12m 幅員で十分だと感じています。 	

8	<ul style="list-style-type: none"> ・前回では、各道路についての意見を提出しましたので、今回は場所を限っての意見を提出します。具体的な場所は、箕面市西部田村橋通りの拡幅と箕面池田線延伸についてです。結論から言えば、拡幅・延伸は必要なしと判断します。 ・もともとのこの都市計画道路網計画は、高度成長・モータリゼーションの発展のころの考えで計画されたものです。あれから50年近く経ち、道路をとりまく環境は激変しました。この両地区は、安定し成熟した戸建て住宅地となり、しかも高齢化が進み、箕面市のマンション規制もあって、若者人口はあまり増えていません。これが、箕面西部地区と東部地区との大きな差です。新都心かやの中央へ行くには、迂回して、171号へでるか、山麓線に回ればいいだけの話です。 ・次にこれらの場所は、箕面の中でも高級住宅地で、地価が高い。この拡幅や延伸のために、どれくらいの買収費がかかるのか、算定したことがありますか。この金額と開通したときのメリットを考えると、コストパフォーマンスありと判断されますか。しかも買収に時間がかかり、到底完成するようには思えません。幅員を狭めたというような、姑息な考えでなく、大きな決断で計画廃棄となりませんか。過去の亡霊にとられる必要はないと思います。行政のシステムから考えると、こうした決断は難しいでしょうがね。今後の都市計画道路網についての重点は、新都心かやの中央を軸にした道路網の「完成」に特化すべきです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在都市計画決定されている田村橋通り線については、生活道路への交通の流入の課題を残さず、混雑度の緩和に寄与することから必要であるものの、今回の見直し案では計画幅員を見直し、中央線以北については現状の16mから12mへ縮小し、桜井駅につながる中央線以南は自転車道を両側に整備することとして20mから16mへ縮小しています。 ・箕面池田線の延伸（検討すべき路線2）については、検討すべき路線2のパブリックコメントの実施結果公表時に市の考え方を示す予定でいます。 ・現状のままであると、西部地域から新都心かやの中央へ向かう際に中央線や豊中亀岡線を経由して迂回する道路のネットワークとなっているため、混雑度が上昇し、住宅地内の生活道路への交通の流入の課題を残すと考えています。 ・都市計画道路の事業実施を検討する段階においては、詳細な費用を算出し、費用対効果をふまえて判断するものと考えております。
9	<ul style="list-style-type: none"> ・「新たな都市計画道路網(案)」に関するパブリックコメント田村橋通り中央線以南 増員 20m→16m 田村橋通りの増員(案)は半世紀以上前から、計画されているものと記憶しております。今回の(案)は、増員 20m→16m に減員する案と理解しております。しかしながら、当該エリアは、長く閑静な住宅街を形成しており、桜ヶ丘には、大正時代の住宅博覧会の住宅も残っています。道が狭い事が幸いし、交通量も少なく、自動車も自然に低速運転、安全で安心感があります。また、住民の安全・安心の雰囲気醸し出すことから、散歩道、ランニング道としても、朝、夕、重宝しています。田村橋通り中央線以南 増員 20m→16m のパブリックコメント、田村橋通り中央線以南 増員そのものの必要性を感じません。当該地区に限らず、少子高齢化時代を迎え、高度成長期に作成された都市計画、道路増員工事に税金を投入する時代は終 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在都市計画決定されている田村橋通り線については、生活道路への交通の流入の緩和、混雑度の緩和に寄与することから、必要であるものの、今回の見直し案では計画幅員を見直し、中央線以北については現状の16mから12mへ縮小し、桜井駅につながる中央線以南は自転車道を両側に整備することとして20mから16mへ縮小しています。 ・事業実施にかかる費用は、整備に着手する時期によって変動するため、費用が確定しない現在の都市計画決定の段階では、概算工事費等による比較検証を行っていくことを考えています。 ・都市計画道路の事業実施を検討する段階においては、詳細な費用を算出し、費用対効果をふまえて判断するものと考えております。

	<p>わっています。もはや増員しても、経済的なメリットがあるとは考えられません。それより、古くなった住宅街のインフラ更新、ガス・水道、下水設備の老朽化を懸念します。道路を増員するお金があるなら、そっちに回して頂きたい。さらに、当該地区は、閑静な住宅街を形成しており、交通量の増加で、閑静さが失われ、いらぬ資産価値の低下さえ懸念します。想像するに、日本の高度成長期につくられた都市計画を見直すことは、市の行政としては難しいかもしれませんが、時代の流れ、住民の本当の利益を考えると、過去の遺産の都市計画に固執すること、それは、愚策のように思います。箕面市みどりまちづくり部まちづくり政策室とされましては、田村橋通り中央線以南 増員そのものを廃案されることを推奨します。まちづくり政策室 の懸命な判断、田村橋通り中央線以南増員そのものを廃案のご判断を期待します。</p>	
<p>10</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 検討すべき道路 1 について、幅が 16m から 12m に変更になろうとそもそも計画道路そのものに反対。 <p>田村橋通りを通る道路で、中央線から箕面池田 9 号線に通じる道路に、費用対効果が見られるとは思えず、その説明が不十分である。</p> <p>計画が上がった 40～50 年前の時点では、田畑が多かったのだろうが、住宅が立ち並ぶ現在の状況を考えても、買収する価値があるようには思えない。費用対効果について、明確な説明ができていない以上、廃案にすべき。先祖からの土地を手放してまでも、子孫に残す価値のある道路ではない。そこを強く考えていただきたい。</p>	
<p>11</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性向上により、南北の自動車の通行量の増加や、実際の車両の走行速度が上がり、静かで安全な住環境が損なわれることを懸念する。(特に池田・川西方面の車両流入など) については、「瀬川新稲線、田村橋通り線」の 2 線ではなく、いずれか 1 線に絞った整備をお願いしたい。 ・ また、整備にあたって、中央線の混雑緩和のために、右折レーンの整備をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1 路線整備と 2 路線整備の混雑緩和の効果を検証した結果、2 路線整備の方がより混雑度が緩和する結果となっています。また、エリア 1 の南北方向の都市計画道路の交通量について、1 路線整備の場合、2 路線整備に比べて約 3,000～4,000 台交通量が少ないことから、1 路線整備では幅員の狭い住宅地内の生活道路への交通の流入が課題であると考えています。 ・ 都市計画道路の事業を実施する段階で、設計する際に、中央線の混雑をより緩和できるように、右折レーンの整備等も含めて検討していきます。

	<ul style="list-style-type: none"> ・いわゆる「抜け道」として、信号を迂回して住宅地を通行する車両の速度に危険を感じるものが現在もあり、整備後にこのような事象が顕著になることを懸念する。ついては、生活道路での速度超過の取り締まりなど、箕面警察の協力を得て、ソフト面でも安全な住環境の整備にも取り組んでほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の事業を実施する段階には、周辺の生活道路の交通規制等に関する安全対についても、公安委員会（警察）と調整を図っていきます。
12	<ul style="list-style-type: none"> ・南北方向の路線の強化という考え方は理解できるが、桜井石橋線の意味合いは小さくなく、検討路線から削除すべきである。 ・桜井石橋線の検討を継続するとしても、計画廃止した瀬川新稲線以西も含めた桜井駅へのアクセスも考慮し、ルートとしては旧西国街道の拡幅や無電柱化などの方向で検討すべきである。 ・何十年も前の計画である長期未着手路線をルート案とすると、現在の住宅地内を貫くルートとなり、課題が多く実現が困難である。 ・瀬川新稲線以西からの桜井駅へのアクセスは旧西国街道であり、現ルート案では寄与しない。 ・瀬川新稲線と桜井石橋線の接続が T 字路になるのは非効率であり、新たな混雑につながる。 (阪急箕面線踏切、旧西国街道信号、新ルート T 字路信号が短い区間で連続し、混雑を生み、危険も増す。) 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア 1 については、中央線や豊中亀岡線の混雑緩和のため、南北路線を検討すべき路線として検討しておりますが、桜井石橋線など都市計画道路として途切れている路線において、一定の幅員をもった都市計画道路が格子状に整備されることで都市計画道路ネットワークとしての機能を発揮できると考えており、南北路線を繋ぐ東西方向の路線についても、鉄道駅である桜井駅へのアクセス性の向上を視野に入れて検討しております。その結果、桜井石橋線（瀬川新稲線以東）については、必要であるとしています。 ・今回のルート案を整備した場合の 2030 年の将来予測値は、瀬川新稲線が交通量 5,510 台、混雑度 0.87、桜井石橋線が交通量 4,748 台、混雑度 0.75 であり、いずれも課題のある状況とはなりません。 ・都市計画道路の事業実施を検討する段階においては、各路線の信号の設置等について、公安委員会（警察）と調整を図りながら、検討していきます。
13	<ul style="list-style-type: none"> ・桜井石橋線（瀬川新稲線以東）は、何十年も前の案で当時とは違い、現在は住宅を貫く事になる。桜井石橋線（瀬川新稲線以西）が廃止であれば瀬川新稲線以西にスムーズにぬけられない道を住宅を貫いてまで新たにつくる必要はない。検討路線から削除するべきである。 ・桜井石橋線（瀬川新稲線以東）のすぐ近くには、瀬川新稲線以西につながる旧西国街道が現在ある。この旧西国街道の幅をひろげる事や無電柱化をすすめる方向で検討するべきである。 	
14	<ul style="list-style-type: none"> ・特に桜井石橋線について、都市計画道路設定からすでに 60 年が経過する中、その間の住環境や道路環境が大きく変化しており、当時の図面上の設定がそのまま残されて来た現状であります。設定から 30 数年余り経過後に見直し案が広報紙に掲載されたと思いますが、“継続”というのみであったと思います。何故この継続か疑問に思った記憶があります。一度設定したものはなかなか廃止はしにくいという判断でありましょう。余程の大きな 	

事象でもなければ廃止の決定はしにくいでしょう。

計画設定上に住む住民及び地主等への不利益はいかなるものか。(地価への影響、建築規制等々)考慮いただきたいものです。旧西国街道がすぐそばを通り身近いキョリの中で新設の道路が本当に必要なのでしょうか。旧西国街道は桜井以西はたしかに車道としては広いとはいえません。“危ない”という声があるのも事実です。古くから半町村、瀬川村の住環境の中で、早くから開け、車が多くなった事から、旧西国街道の整備幅をせずに新設道路は便利、安全になるといえど、費用対効果も含め必要性が低いと思います。この60年という長い間に桜井以西の街道沿いの住宅が世代交代も含め売却等されて来ましたが、その時々々の幅等等の取り組みが為されておれば、今以上に改善されて来たはずである。それでも少しずつはきれいな1本ではなくても良くなっていると思います。

まったく道のない住居の上を線引きし新設道路をつくれれば、より直接で、広く、安全なものがえがけますが、直接の市民、地主への不利益等多大なものがあります。新設は廃止にし、旧街道沿いを中心として、阪急箕面線沿いその他既存道路の幅整備等で十分住環境、交通環境の整備対応が可能と考えます。

桜井石橋線(瀬川新稲線以西)の廃止予定は池田市の計画廃止に伴うものと(H26)されているが、その手前の市内桜ヶ丘、瀬川(西南小西)の南北までを継続する事により可能ではないか。

桜井駅周辺のアクセスや桜井駅前再開発を考えても、桜井駅は住民の通勤客が中心であり、駅前再開発も長年の紆余曲折を経ながら、大幅な縮小で何とか目途のたった状況であります。今後の社会変化や車等の依存の低下を考えましても駅への幹線道路のアクセス整備はそれほど高い必要性があるとは考えられません。住民、地主への不利益等大きなギセイの伴う新設道路の設置より既存道路の部分的な幅であっても相当改善されるものと考えます。

幹線道路の新設は、小野原地区、カヤノ地区、彩都のように大規模開発等大きな街づくり計画に伴うものであり、桜井駅西住居地域は既存の道路整備にて行うべきである。

幅員については16mから12mにへらしてでも必要と考えるのでしょうか。地域によっては幅員を

	<p>狭くし、対面通行も困難にする一方、中に自転車道を設けたり、歩道を広くし、車通行が制限される方向の取組みが為されている現状もある中、今回の桜井以西の短いキョリの中での新設の計画道路の必要性は低いと考えるのが妥当と思います。</p> <p>阪急箕面線の高架化が必要ではないでしょうか。特に桜井駅東、西部分及び牧落踏切（西国街道）パブリックコメントにおいても市内全域の道路整備、住環境及び交通アクセスを考えると莫大な税投資の上に便利、安全等良くなると考えると、直接の対象でない市民としては、多くは賛同し、反対意見は少なくなるものです。対象当事者等にとっては、そこに長く住みこの60年間の不利益や思いも今後含めて大きな負担になるものです。その事も十二分に考慮する必要があるでしょう。それぞれ同じ住民であり市民です。</p> <p>過去の年月とともに莫大な投資、費用対効果、住民意識と今後の社会を考えてみる中で桜井石橋線全体を廃止の方向で判断すべきと考えます。</p> <p>（別視点）</p> <p>住環境の整備等の中で瀬川4丁目、5丁目の北向き傾斜地域は急坂の上東西の移動が出来ない状況です。より住環境を考える必要があるのではないのでしょうか。</p>	
<p>15</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・廃止候補とする路線⑨桜井石橋線について貴資料p4(1)隣接市の都市計画道路の廃止による見直しで桜井石橋線（瀬川新稲線以西）の廃止当該路線は旧街道で、由緒ある歴史の道である。それだけに昭和34年3月31日の都計審で決定した路線であって、拡幅整備が終了したのは、桜井1丁目の阪急牧落踏切から桜井駅交差点までの区間である。これは箕面有馬電気鉄道（阪急）が大正15年（1926）頃、西国街道を通る併用軌道から専用軌道に切り替えたため、その跡地がそのまま道路として拡幅されたものである。つまり、その他の地域は、昔ながらの旧い民家があり約60年間、殆ど計画の推進は行われなかった。今回、池田市の都市計画道路の廃止に伴って、瀬川新稲線以西を、都市計画道路から除外するとの提案であるが、理由が判らない。まして市境からかなり距離があるにも拘わらず、何故箕面市側手前で廃止するのか。担当者に聞いても明確でない。廃止区間には、旧箕面瀬川本陣（箕面自動車学校）があり、特に教習用自動車の交通が頻繁であり、指導教官が同乗しているとはいえ、免許未 	<ul style="list-style-type: none"> ・桜井石橋線（瀬川新稲線以西）については、池田市側へ繋がる都市計画道路（旧石橋駅裏線）が平成26年8月27日に箕面市域の区間も含め既に廃止されているため、繋がる道路がないことから、今回の見直しにおいて廃止候補としています。 ・今回の検討は、本市の目指す「公共交通を軸としたまちづくり」を進める上で、公共交通ネットワークとしての都市計画道路網を検討しているもので、現状の道路の安全対策については、公安委員会（警察）と調整を図りながら個別に検討するものと考えています。

	<p>取得者が運転する為、速度も遅く、授業時間の関係で渋滞を招きやすい。せめて、教習車が頻繁に通る瀬川西交差点までは、廃止すべきでないと思考する。故に本案は反対である。</p> <p>但し、道路拡幅にあたっては、当該道路の南側は、箕面市に残る唯一の鰻の寝床、(江戸時代の税制の名残、間口 6 間、奥行き 19 間の家屋) が数件現存しているので、拡幅にあたっては道路北側で実施するよう強く要望する。</p>	
16	<ul style="list-style-type: none"> ・1.対象路線の検討では南北の移動を中心とした検討がなされていますが、現状桜井駅周辺の交通の課題は、桜井駅以西の旧西国街道の狭隘道路に車、人、自転車が増えていることではないでしょうか。その部分の混雑の調査を行い、解消することが本地域の道路計画にはかかせないと考えます。 ・2.田村橋通り線、桜井石橋線、瀬川新稲線いずれの整備も必要と考えます。それらが整備される順番も安全な都市計画実現にはかかせないため、是非検討頂きたいです。 ・3.本計画には路線として入っていませんが、旧街道から国道 171 号線をつなぐ府道 118 号までの路線が現状の幅員で良いとは思えない混雑し、歩車が近接しているため、検討に加えていただきたいです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア 1 については、中央線の混雑緩和のため、南北路線を検討すべき路線として検討しておりますが、都市計画道路ネットワークの観点から、南北路線を繋ぐ東西方向の路線についても、鉄道駅である桜井駅へのアクセス性の向上を視野に入れて検討しております。その結果、桜井石橋線（瀬川新稲線以東）については、必要であるとしています。 ・桜井石橋線（瀬川新稲線以東）が整備されることで、西国街道の交通量は減ると考えられますが、都市計画道路の事業実施までの間の現状の道路の安全対策については、公安委員会（警察）と調整を図りながら個別に検討するものと考えています。
17	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路が決定された時期には、成長期で人口増加、車の増加が想定されていたと思います。現状では、人口の増加も陰りがあり、高齢化社会、車社会の減少が目に見えて分かってきている中で、新たに都市計画道路網を進めていく意義には理解できません。 ・若者の車離れ、高齢者の車事故の増加による車離れもあり、道路を拡幅する意味もないと考えています。今現状でも不便を感じていませんので、今後はより車が減少し、渋滞等も減ってくると思っています。いち市民の意見を参考にして頂けたらと思っています。 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア 1 については、既に都市計画決定済みの路線として、南北方向の瀬川新稲線、田村橋通り線、東西方向の桜井石橋線があります。 ・今回の見直しにおいて、本市の目指す「公共交通を軸としたまちづくり」を進める上で、決定済みの都市計画道路の必要性を検証しています。その結果、整備しても繋がる道路のない桜井石橋線（瀬川新稲線以西）は廃止候補としております。 ・その他の路線については、混雑の緩和や鉄道駅へのアクセス性の向上等の効果が見込まれることから、廃止候補とはしておりません。
18	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア 1 路線は、下記理由により計画を断念、撤回すべきである。 ・現行の道路幅で渋滞もなく、不便を全く感じない。 ・急な坂道で道路幅を広げることにより、速度超過で交通事故が多発する。 ・投資効果が全くない。 	

	現状で何ら問題がない。	
19	<ul style="list-style-type: none">都市計画道路（桜井石橋線）上で直接生活する市民として、計画によりどのように生活が変化するか前もって十分に説明し、納得ができるようにしてもらいたい。	<ul style="list-style-type: none">いただいたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。
20	<ul style="list-style-type: none">コロナウイルスの感染拡大と経済状況が悪化している中で、都市計画道路の検討をしているのではなく、市民生活の不安をなくすことが大切であると思いますがいかがですか。	<ul style="list-style-type: none">いただいたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。
21	<ul style="list-style-type: none">駅広に「トイレ」を設置してもらえませんか。	<ul style="list-style-type: none">桜井駅前の施設整備を担当する部署にお伝えします。

(案)

令和2年(2020年)7月 日

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～
パブリックコメント 実施結果公表

[案件の名称]

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～
3. 検討すべき路線3 (萱野東西線～国文都市4号線間)

[結果公表閲覧期間]

令和2年(2020年)7月 日()から8月 日()まで

[閲覧場所]

- ・市ホームページ
(アドレス https://www.city.minoh.lg.jp/machi/***.html)
- ・みどりまちづくり部 まちづくり政策室 (箕面市役所 別館4階 49番窓口)
- ・行政資料コーナー (箕面市役所 別館1階 12番窓口)
- ・箕面市役所豊川支所、止々呂美支所
- ・西南・中央・東生涯学習センター、みのお市民活動センター、箕面文化・交流センター、第二総合運動場
- ・西南・桜ヶ丘・萱野南・小野原図書館

[実施結果概要]

- ◆募集期間 令和2年(2020年)3月1日(日)から6月30日(火)まで
- ◆意見の件数(提出者数) 15件(11名)
- ◆いただいたご意見と市の考え方 次ページ以降に記載(ご意見は誤字、脱字を除き原文のままとしています。)

問い合わせ先:

箕面市みどりまちづくり部まちづくり政策室
電話 072-724-6810(直通)

	いただいたご意見	市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> • 全体的に賛成です。裏道、抜け道と言われる、幅員の狭さのわりに交通量の多い道路の手当が計画されていると感じました。「検討すべき路線3」の付近に住んでいますが、一部歩道がない部分を、小学生が登校しているので事故にならないか心配していました。交通量に見合った広さの道路になり、歩行者の安全につながると思います。 	<ul style="list-style-type: none"> • 今回のルート案は、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線間をつなぎ、歩道と自転車道も併せて整備する計画路線となっています。 • この計画路線は、歩行者や自転車が安全に通行できるように歩道や自転車道の空間を確保するとともに、山麓線や国道171号のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させるものです。
2	<ul style="list-style-type: none"> • 全体で賛成です。特に検討すべき路線3について、現在一部歩道が無い部分があるのでとても危険に感じます。広い道路を拡張してもらうことで山麓線の渋滞緩和にもなるし、歩行者の安全も確保できると考えます。 	
3	<ul style="list-style-type: none"> • 北大阪急行線の延伸に伴いバス路線の再編を行うことから市道の整備は重要な課題であり、歩行者の安全を確保する上でも取り組んでほしい。 ※「検討すべき路線3」は国文都市4号線が開通すると接続している山麓線の交通量の増加は目に見えており、迂回路として帝釈寺前の道路を通行する車両も増加する。この道路は歩道が一部しかなく通学路にもなっているのかねてから非常に危険に感じている。幅員16mで歩道と自転車道を併せ持つ道路を整備していくことに大賛成である。 	
4	<ul style="list-style-type: none"> • 国文都市4号線は近々開通する予定だが、開通すれば皿池公園の前の住宅地の道路まで車両がスピードを上げ直進してくるのではないかと心配である。歩道と自転車道がしっかり整備される今回の案は大賛成なので、コロナウイルスの対策で大変だろうけど、遅らせずに早く決定し、取り組んでほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> • このパブリックコメントの実施結果公表の後、都市計画決定に向けて関係機関との協議を進めていく予定です。
5	<ul style="list-style-type: none"> • かやの中央に北大阪急行の新駅が出来ること、森町地域の人口増、そもそもの市の公共機能へのアクセスの悪さ、これらを踏まえると、市域を東西に結ぶ都市計画道路エリア2、3および4については箕面市の全体にとってメリットのある案と考えますので、是非検討を進めるとともに、実現をいただきたいと考えます。 	<ul style="list-style-type: none"> • 都市計画の手続きについては、粛々と進めていきます。

6	<ul style="list-style-type: none"> • 全体の説明会が開催できない場合、個々に説明してはどうか。とにかく都市計画道路の検討は早く進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> • エリア 3 については、説明会の開催に代わり、新規路線の沿道 25m 以内の土地、建物の所有者の方々を対象に、書面での質問書の提出をお願いし、提出のあった質問書への回答を取りまとめて書面で通知することで対応しております。
7	<ul style="list-style-type: none"> • 皿池公園西側の道路は、歩行者がいると対向車とすれ違うにも一時停止や相当な減速が必要である。そこを小学生が登下校しているので、国文都市 4 号線が開通するとますます交通量が増え、事故につながりかねない。道路の開通自体は市民の利便につながることであるからよいと思うが、交通量に見合った歩道の整備を早急に進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> • 都市計画道路の事業実施までの間の歩道の安全対策につきましては、公安委員会（警察）と調整を図りながら検討していきます。
8	<ul style="list-style-type: none"> • 1. 現在、171 号線勝尾寺口～山麓線帝釈寺北までの内、勝尾寺口～外院の里西（三叉路）までは歩道あり、外院の里西～帝釈寺北は歩道がありません。この間は、歩行時、とても危険性があります。 • 2. 今回の計画が実施されると、この南北の道路と計画道路の交差点より外院の里西まで、更に、車が増加するので、危険性がもっと増加します。 • 3. よって、外院の里西～計画道路の交差点まで歩道を設置して頂きたい。 • 4. この間は、自転車通学も多く、計画道路と関係なく、早期の整備を望みます。車と自転車のハットする場面をよく見かけます。 	
9	<ul style="list-style-type: none"> • 当該道路は比較的農地が多く、土地買収等は、住宅密集地に比較して容易であると考えられる。しかし、それだけに地下鉄完成後を見越して、住宅開発が活発になる。その為、第三小学校、第四中学校の生徒増加、校舎建て増しなどの懸念がある。（用地拡大の余地を考える）加えて新住民の増加は、通学路となる為、道路建設の反対運動に繋がる事が予測される。また近くに老人福祉施設箕面の郷があり、道路建設工事の支障にならないか、十分配慮する必要がある。前述の通り、都計審立案部署と、実際の施行部署との疎通が解消しなければ、他の道路計画と同様の結末になると懸念する。（なかなか完成はしない。） 	<ul style="list-style-type: none"> • 今回のルート案は、大部分が市街化調整区域を通るものですが、いただいたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。 • 都市計画道路の整備は、市の財政状況や土地区画整理事業等のまちづくりの動き、道路用地の取得状況等を勘案しながら、優先度が高いものから順に実施しています。

<p>10</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国文4号線計画修正案でも解る様に、協議の軽減、総事業費の軽減、実効性の高い道路計画の3本の矢の事業計画で考えておられると思います。 ①南へ伸ばし外院の里住宅西側交差点で何故4差路としないのか。市全体で見てもこの道路計画だけ不自然。彩都からの阪急バスの利用を中心とした考え方が中心なのでしょうか。交差すればバスも多様な路線が考えられ、利便性、公共交通機関利用の向上に繋がると思います。 ②今回の萱野東西線～国文都市4号線間の直線部分を逆に南へ16～20m程動かしてみてもどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のルート案は、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線の途切れている箇所をつなぐルートとしております。 現状道路との接続につきましては、都市計画道路の事業実施の段階で、道路の利用状況等を踏まえて設計していくことを考えています。 ・ご指摘の線形とした場合、新家奥線との交差点の曲線が急になること及び路線上に立地している建物の件数が多くなります。
<p>11</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・私共所有物件 [REDACTED] の8割が道路にかかる設計に驚いております。まちづくりの担当者の皆様の大切な物件に線引きされた道路地図を見られたらどんな気がするか考えてみて下さい。市の計画に従わねばならないのでしょうか。強制的に取り上げられるのは納得がいきません。私の案ですが、地図に引かせて頂きました。これでご検討下さいますようお願いいたします。 彩都から山麓線に下ってくる道路についても、私共の農地で車の方向転換用に中途半端な土地を残される設計との事で「市の発展の為協力せよ」との事とは申せ、失礼極まりないです。せめてワンルーム分は絶対に残しておきたく思っております。是非私共の線引きした道路希望をご検討下さいますようお願いいたします。是が非でもという事でしたら、私共の希望する代替地を頂けるなら、考えても良いです。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のルート案は、都市計画道路である国文都市4号線と萱野東西線の途切れている箇所をつなぐルートとしておりますが、道路の曲線部分については、交差点等の安全性を考え、ゆるやかな線形にする等の配慮をしております。 ・ご指摘の線形とした場合、新家奥線との交差点の曲線が急になります。 ・都市計画を定めた時点において、強制的に取り上げるということではなく、市が都市計画道路の用地を取得するために、関係権利者の方々と協議させていただくにあたっては、代替土地の提供ができるかどうかも含めて話し合いを行い、協議を進めることが前提であると考えています。
<p>12</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面市のアピールポイントである豊かな自然、田畑を壊してまで道路を作る必要はないと考えます。以下の説明責任を果たしてもらった上で、計画を進めていただきたいです。 ・道路を作る目的は？ どういうメリットを期待(想定)しているのか。 ・誰の為の道路か？ 箕面市民にどういうメリットがあるのか。 	<ul style="list-style-type: none"> ・エリア3における山麓線及び国道171号の交通量の混雑は、周辺的生活道路への自動車の流入や交差点等において歩行者、自転車安全に通行する妨げとなっており、改善していく必要があると考えています。 ・また、豊かな自然や田畑を守っていくために、都市計画道路の対象範囲外に残る農地については、営農環境が整い農業を存続できるよう、取り組んでまいりたいと考えています。 ・今回のルート案は、歩行者や自転車が安全に通行できるように歩道や自転車道の空間を確保するとともに、山麓線や国道171号のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させ

		<p>るものです。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・計画路線周辺において、通行の安全性が高まるとともに、中部地域や東部地域にお住まいの昔から箕面に定住している世帯や今後長く定住する予定の世帯の方が箕面萱野駅周辺の施設等を利用しやすくなり、地域間の交流を促す等のメリットがあると考えています。
13	<ul style="list-style-type: none"> ・3月15日に道路実施要項を貰って大変困惑しています。今回の都市計画において、我自宅、XXXXXXXXXXがかかるように思われます。詳しい説明を至急お願いします。 	<ul style="list-style-type: none"> ・お電話や窓口等でのお問い合わせ、説明が聞きたいということについては、個別対応を実施しております。 ・また、検討すべき路線3については、説明会の開催に代わり、新規路線の沿道25m以内の土地、建物の所有者の方々を対象に、書面での質問書の提出をお願いし、提出のあった質問書への回答を取りまとめて書面で通知することで対応しております。 ・市役所の中だけ手続きを進めるのではなく、パブリックコメントや個別対応を行っていきます。
14	<ul style="list-style-type: none"> ・説明を聞きたい。ルート位置を示した経緯。一部ルート変更。見直しを提案。 	
15	<ul style="list-style-type: none"> ・先ず、頂いたスケジュールで通常の見解交換、説明会開催等が出来る、コロナウィルスが落ち着くまで止めて頂きたいと思います。反対・賛成とではなく、地権者や利害関係を有する方々の多くが高齢者多く、話し合い、集会、不要な外出等が規制・中止等になっております。この状況下の中で役所の中だけで協議、報告、告示等へ進んで行くとなれば問題が増えると思われま。 	

(案)

令和2年(2020年)7月 日

～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～
パブリックコメント 実施結果公表

[案件の名称]

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～
4. 検討すべき路線4(山麓線～茨木箕面丘陵線)

[結果公表閲覧期間]

令和2年(2020年)7月 日()から8月 日()まで

[閲覧場所]

- ・市ホームページ
(アドレス https://www.city.minoh.lg.jp/machi/***.html)
- ・みどりまちづくり部 まちづくり政策室 (箕面市役所 別館4階 49番窓口)
- ・行政資料コーナー (箕面市役所 別館1階 12番窓口)
- ・箕面市役所豊川支所、止々呂美支所
- ・西南・中央・東生涯学習センター、みのお市民活動センター、箕面文化・交流センター、第二総合運動場
- ・西南・桜ヶ丘・萱野南・小野原図書館

[実施結果概要]

- ◆募集期間 令和2年(2020年)3月1日(日)から6月30日(火)まで
- ◆意見の件数(提出者数) 19件(16名)
- ◆いただいたご意見と市の考え方 次ページ以降に記載(ご意見は誤字、脱字を除き原文のままとしています。)

問い合わせ先:

箕面市みどりまちづくり部まちづくり政策室
電話 072-724-6810(直通)

	いただいたご意見	市の考え方
1	<ul style="list-style-type: none"> ・茨木能勢線は、山麓線と同様に一日中交通量が多く、交差点などには、通学時に児童があふれたりするので、大変危険です。ですから、新しい道路ができれば、大分安全になるのではと期待します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・今回のルート案は、山麓線東端の粟生間谷南のT字交差点から茨木箕面丘陵線までつなぐもので、茨木市方面との相互交通において茨木能勢線のバイパス機能となり周辺交通の混雑度を緩和させる効果が見込まれます。 ・またこの計画路線の幅員構成については、歩行者や自転車が安全に通行できるように歩道や自転車道の空間を確保しています。
2	<ul style="list-style-type: none"> ・山麓線が行き止まりになっていて、東に繋がる道路も幅員狭いため、渋滞が発生しているので、山麓線をそのまま直進してほしい。 	
3	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックコメント資料にあるように、山麓線～茨木箕面丘陵線間ができることで、茨木能勢線や周辺の道路の混雑が解消されるのであれば賛成。 	
4	<ul style="list-style-type: none"> ・茨木能勢線はバス通りになっているが、歩道も十分に整備されておらず、歩行者にとって危険な路線。 	
5	<ul style="list-style-type: none"> ・北大阪急行線の延伸に伴いバス路線の再編を行うことから市道の整備は重要な課題であり、歩行者の安全を確保する上でも取り組んでほしい。 	
6	<ol style="list-style-type: none"> 1. 結論 賛成 2. 現状（都市計画道路予定及び周辺地域） <ol style="list-style-type: none"> ①小規模な農地で高齢な耕作者が耕作。相続によって小規模化が一層進む。 ②周辺の市街化区域でランダムな小規模宅地開発が進み、既存の道路の混雑渋滞の原因となっている。 ③府道山麓線が小野原・中村線との合流地点で終わり、茨木箕面丘陵線まで延伸が頓挫した結果として①、②の現状となっている。 ④千里中央、或いは箕面中心部からのアクセスが朝、夕の通勤、通学の直線的動線であり、彩都、間谷地区との有機的交通アクセスとして不十分。 ⑤このままでは、箕面の東端の過疎地になる可能性が大である。 3. 賛成理由 <ol style="list-style-type: none"> ①都市計画道路が茨木箕面丘陵線まで直接延伸することで、箕面中心部からのアクセスが進み、彩都、間谷地域の有機的交通網も可能となる。 ②小規模農地が開発され、農地の細分化が解決されるとともに、箕面東部地域の街作りの核となり得る。 ③モノレール川合新駅、阪大跡地の再開発。現在 	

	<p>ある緑と勝尾寺川という自然環境を活かした複合的街作りが可能となる。</p> <p>④国文4号線との連続により、箕面の東端から東の玄関への飛躍が望める。</p>	
7	<ul style="list-style-type: none"> 「検討すべき路線4」も同じで小野原中村線と茨木能勢線が交差する場所は通学時に赤信号になると歩道が狭いため児童が歩道いっぱいになり信号待ちをしている状況である。早急に整備する必要があると考える。 	<ul style="list-style-type: none"> 小野原中村線と茨木能勢線が交差する「粟生間谷交差点」の歩行者溜まりの確保や安全対策等の早期実現については、交差点付近の土地所有者への働きかけを継続していただく等、大阪府にも要望しているところです。
8	<ul style="list-style-type: none"> 計画画道路の実現により、既存の山麓線の交通の混雑が予想される。他の道路計画との関連も考慮して頂きたい。 	<ul style="list-style-type: none"> エリア4の山麓線の2030年の交通量、混雑度の将来予測値については、現状のままである場合、交通量が7,079台、混雑度が1.11であるのに対し、新規路線を整備した場合、交通量が7,556台、混雑度が1.19となり、新規路線を整備した場合でも課題のあるような状況とはなりません。
9	<ul style="list-style-type: none"> 計画道路に接続する間谷の既存道路との連絡、特に間谷住宅との連絡。 	<ul style="list-style-type: none"> 計画道路は、既存道路である山麓線や小野原中村線と接続し、茨木箕面丘陵線にも連絡しています。 間谷住宅（粟生間谷東5丁目、6丁目、7丁目）との連絡は、茨木能勢線もしくは茨木箕面丘陵線を経由することになります。
10	<ul style="list-style-type: none"> 路線4について（仮称）川合駅を早期に設置するためにも新たな路線で影響のある地権者や沿道住民に説明してほしい。（新型コロナウイルスはいつ終息するか分からないので説明会は不要） 	<ul style="list-style-type: none"> エリア4については、説明会の開催に代わり、新規路線の沿道25m以内の土地、建物の所有者の方々を対象に、書面での質問書の提出をお願いし、提出のあった質問書への回答を取りまとめて書面で通知することで対応しております。
11	<ul style="list-style-type: none"> 路線4 粟生間谷の道路について、コロナの影響で説明会が開催できない場合でも、個々に説明してくれれば良い。区画整理の話をスムーズに進めるためにも都市計画道路の検討はただならぬ長引かせず、早く進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画の手続きについては、粛々と進めていきます。
12	<ul style="list-style-type: none"> 川合、山之口地域の道路について、地元で検討を進めているまちづくりの動きと合うように、都市計画道路の検討が遅れないようにしてほしい。地権者へ個別に説明するなどの対応をとってほしい。 	
13	<ul style="list-style-type: none"> 今回の新たな都市計画決定する路線は山麓線の行き止まりを解消するものであり、早期に検討を進めていただきたい。 	

<p>14</p>	<ul style="list-style-type: none"> 川合・山之口地区において、地元でまちづくりの動きが進んでいるので、それと今回の都市計画道路の内容をあわせてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> エリア 4 においては、令和元年度 7 月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められており、この事業を具体化することになれば、その実施時期に合わせて道路も整備されることとなります。 地元の協議会が進めるまちづくりの動きとも調整を図りながら、今後検討を進めていきます。
<p>15</p>	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域は緑豊かな自然と勝尾寺川という自然環境に恵まれている。この環境を活かした街作りの為の計画道路を希望。 	<ul style="list-style-type: none"> エリア 4 においては、令和元年度 7 月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められており、この事業を具体化することになれば、その実施時期に合わせて道路も整備されることとなります。 恵まれた自然環境を活かしたまちづくりとなるように、地元の協議会が進めるまちづくりの動きとも調整を図りながら、今後検討を進めていきます。
<p>16</p>	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路の入口に当たる所帯が今後ネックになるのではと思われる。今回コロナウイルス発生で国内でリーマンショック以上の景気悪化が予想される。特に地権者は減歩率、保留地処分等に不安感がある。勉強会で理解してもらう方法やコンサルタントの今後の対応など聞いてみたい。地元中心の協議会で対応荷が重すぎる。行政窓口が前面に立ってリードしてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 令和元年 7 月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められております。土地区画整理事業における減歩率につきましては、まちづくり協議会のなかで土地利用等とともに検討されるものですが、市としてもサポートしていきたいと考えています。
<p>17</p>	<ul style="list-style-type: none"> ①計画道路と茨木箕面丘陵線との合流点、国道 171 清水交差点との距離が比較的近い。清水交差点（ニトリ）南行き通過時に混雑頻発、3 月 20 日（祝）17 時も通過に約 10 分かかった。丘陵線から 171 号へのスムーズな合流、オーバーバイパスの混雑解消も検討してほしい。 ②計画道路にも影響懸念しているのが、北側に近接している川合池を含む 3 池。老朽化、微小な水漏れも発生している。決壊の事態も考えるべき。現状利水の使用機会のごく限られているため、使用制限を含めて検討すべきだと思う。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の計画道路と茨木箕面丘陵線との合流点と国道 171 号清水交差点の距離は約 800m あり、交差点間隔が確保されており、茨木箕面丘陵線の接続については、今後、管理者の大阪府と協議していきます。 エリア 4 においては、令和元年度 7 月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められており、この事業を具体化することになれば、その実施時期に合わせて道路も整備されることとなります。 川合池等に近接していること等については、道路が整備される段階において、地元の協議会が進めるまちづくりの動きとも調整を図り

	<ul style="list-style-type: none"> ・③勝尾寺川の洪水対策。上流山間部の地滑りの懸念も考える。昨年の西日本豪雨では、地滑り⇒倒木、橋脚で堆積⇒周辺の洪水の現地（山口県岩国市）を見ました。同様の危険性を既存橋に感じる。豪雨時の計画道路周辺への対策も合わせて検討頂ければと思います。 	<p>ながら、今後検討を進めていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回の計画道路が勝尾寺川を横断するため、河川管理者の大阪府と協議します。
<p>18</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・当該路線は比較的農地が多く、土地買収等は、住宅密集地に比較して容易であると考えられる。しかし、箕面市東部地区に残る数少ない、田園地帯であり、景観問題に配慮しなければならない。 ・一方、大阪モノレールは、彩都西駅－豊川駅の駅間距離が非常に長い。此の為、町の発展に伴って、箕面市に初めての新駅が粟生間谷東2交差点付近に建設が予想されるとなれば、府道4号茨木能勢線の通行量増加につながる。検討段階で、茨木能勢線の増加を懸念して、新路線を策定しているが、モノレール駅が建設されれば、新設路線立案の目的を失う。もともと、間谷東地区開発の計画段階から、府道4号は基幹道路として、西田橋～川合橋まで整備してきた経緯がある。特に粟生間谷西交差点から川合橋までは東山団地、粟生間谷東団地の基幹道路として整備された。加えて粟生間谷東～粟生間谷東2交差点の区間は、彩都粟生南地区造成工事の一環として整備された。従って、住宅地も道路敷を配慮して建設されている。故に府道9号から山之口バス停まで最短で直結すれば良いと考え、新規、都市計画道路⑧山麓線～茨木箕面丘陵線間について反対します。 	<ul style="list-style-type: none"> ・恵まれた自然環境や田園地帯の景観にも配慮しながら、今後検討を進めていきます。 ・エリア4については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いいため、歩行者、自転車にとって危険な路線であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。 ・府道9号（山麓線）から山之口バス停まで最短で直結するルートとした場合、ルート案4-aの場合と同様に、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台に増加し、混雑度が現状の1.30から1.49に増加する見込みであるため選択することはできないと考えています。
<p>19</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・1. 「見直し案」は、本路線が「新規に都市計画決定する路線」と位置づけられた理由は、既存の「府道茨木能勢線」の「混雑度」が1.25以上であることを挙げている点について（「参考資料」24頁）。既存の「府道茨木能勢線」の混雑度が1.25以上であるとの「参考資料」の記述には、合理的な根拠がない。その理由は、以下のとおりである。 ①本年3月16日、私は、倉田市長に対し、「検討すべき路線1～3」について、それぞれの整備後の「混雑度」がいずれも1.25を超える「案」を採択していたことから、その理由は何か質問したが、倉田市長は明確に回答できなかった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・「検討すべき路線の絞り込み」において、都市計画道路が途切れている箇所と本市の道路・交通にかかる上位計画で示される「あるべき公共交通ネットワーク」を重ね合わせ、検討すべきエリアを抽出した上で、各エリアの課題状況を把握する共通指標の1つとして混雑度を採用し、混雑度が1.25以上である路線を課題路線として検討すべき路線を整理しています。エリア4については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩

<p>②2009年10月28日(水)実施の「交通量調査実施結果」、「2-5.年次別交通量調査結果一覧表」(28頁)及び「参考資料」によると、調査実施年次の間隔が一定していないこと、また、各調査ごとの調査実施の時季、日時、曜日、天候等、の客観的諸条件の共通性が不明であること、さらに、調査頻度もわずかに年1回だけであり、これらの資料だけでは、本路線の「混雑度」を正しく確認できず、したがって、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づけるために必要な基礎資料が不十分であると質問したが、倉田市長は、明確に返答できなかった。以上から、本路線の「混雑度」が1.25以上であるとする「見直し案」の「参考資料」には合理的な根拠がなく、したがって、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づける何らの理由はない。</p> <p>2. 2012年(平成24年)3月箕面市発行の「箕面市総合都市交通戦略」と「府道茨木能勢線の混雑解消策」</p> <p>今から8年前、2012年(平成24年)3月箕面市発行の「箕面市総合都市交通戦略」(以下「交通戦略」という。)は、「(2)道路整備の必要性評価」において、「1)推計結果」として、「ケース3では、国文4号線から大阪都心へ向かう通過交通が萱野東西線を利用することが想定されるため、リンク3(箕面池田線)、リンク10(国道171号線)において混雑度が低くなった」、すなわち、「交通</p>	<p>道の整備率も低いため、歩行者、自転車にとって危険な路線であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・今回のパブリックコメントの内容である、検討すべき路線ごとの具体的なルート案の絞り込みにおいては、混雑度の解消度合いについて、全路線に共通した基準を定めているものではなく、検討すべき路線ごとに、行き止まりになっている都市計画道路を繋ぐこと等を考慮してルート案を設定した上で、各ルート案の相対的な評価を行い、混雑度の解消の効果が高い路線を選択しています。エリア4については、パブリックコメントの参考資料p26にあるとおり、ルート案4-aと4-bを検証した結果、現状より混雑度の増加する4-aは選択していないものです。 ・今回の検討に使用している「2009年交通量」及び「2019年交通量」については、土日祝日等の特異日を除く、平日の午前7時から午後7時までの12時間の交通量であり、比較に用いることが妥当であると考えています。 ・混雑度については、過去に行った2009年の交通量調査のデータに加えて、2019年にも交通量を調査して確認しており、不十分であるとは考えていません。 ・また、エリア4については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いため、歩行者、自転車にとって危険な路線であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。 ・「検討すべき路線の絞り込み」において、都市計画道路が途切れている箇所と本市の道路・交通にかかる上位計画で示される「あるべき公共交通ネットワーク」を重ね合わせ、検討すべきエリアを抽出した上で、各エリアの課題状況を把握する共通指標の1つとして混雑度を採用し、混雑度が1.25以上である路線を課題路線として検討すべき路線を整理しています。 ・エリア4については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとな
--	--

戦略」は、彩都方面から大阪都心への通過交通は「国文4号線」から「萱野東西線」の利用が想定されることから、「箕面池田線」及び「国道171号線」の混雑度が低くなると想定されると結論づけている。なお、ここでは、「茨木能勢線」は、明記されていないが、「国文4号線」及び「萱野東西線」の整備によって、混雑度が緩和されるのは、いうまでもなく、その近辺の道路であるから、「茨木能勢線」も緩和される路線に含まれると想定できる。なお、箕面市議会は、2018年（平成30年）11月10日開催した「地域別意見交換会報告書（最終版）【豊川北小学校区】」において、市民から国文4号線の山麓線への延伸計画について質問を受けた際、「国文4号線は、平成28年1月に開通した彩都の土地区画整理事業区域から府道茨木能勢線までの第1区間に引き続き、現在、府道箕面池田線までの第2区間の整備を進めています。第2区間の施工概要としては、延長が約600メートル、幅員が単路部9.5メートル、交差点部12.5メートルの道路が府道箕面池田線に帝釈寺交差点に接続する予定です」と回答している。「国文4号線」及び「萱野東西線」は、いずれも既に都市計画決定されており、したがって、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づけるにあたっては、それに影響を及ぼす可能性がある「国文4号線」及び「萱野東西線」が整備され、その完了をまって、その後の交通量の状況の変化をふまえ、本路線の都市計画決定の要否を検討するのが本筋だろう。以上から、現時点において、本路線を新規に都市計画決定する路線に指定する何らの理由はないというほかない。

3. 本路線の幅員が16m、その幅員の中に自転車道を含むことについて

本路線の幅員は、16mになっている（参考資料31頁）。では、本路線の幅員を16mに設定する理由は何か。この点について、「接続する山麓線」と同等の幅員とする」と記述するだけである（参考資料31頁）。また、本路線の幅員構成の中に、自転車道を含むことになっているようであるが、その理由も一切記述されていない（参考資料29頁）。本路線の幅員及びその構成に関する「参考資料」の記述は、極めて不親切であるといわざるを得ない。そもそもこのような不親切な資料で市民に意見を求めること自体無茶であろう。ところで、本路線の幅員を16mにすれば、その幅員は、

っている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いため、歩行者、自転車にとって危険な路線であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。

- ・他路線の整備を待つからという話ではないと考えています。

- ・パブリックコメント参考資料 p 31 に記載しているとおり「接続する山麓線と同等の幅員とする」ことで、自転車道を含む幅員16mとなっております。

- ・現在山麓線には、自転車道はございませんが、将来的に本路線と山麓線との道路の連続性を確保できるように配慮しています。

山麓線と同一になる。ところが、本路線には自転車道が設置されることになるが、山麓線には自転車道が設置されていない。以上のとおり、本路線と山麓線間の移動の際には、自転車通行の安全が脅かされる危険がある。本路線の他の主な主要道路のいずれにも自転車道が設置されていないことから、山麓線と同様の危険が生じうる。そのうち、特に、「小野原中村線」は幅員 12m、「茨木能勢線」は幅員 7.5～9.1m といずれも 16m に満たないから、「山麓線」以上に、自転車通行の安全が脅かされる危険性が高いといわざるを得ないであろう。仮に、本路線に自転車道を整備するのであれば、周辺道路もすべて本路線と同様に、幅員 W=16m としたうえで、自転車道を整備すべきであろう。

4. 本路線の真の目的

「参考資料」によると、本路線の目的は、茨木能勢線の渋滞緩和である（24 頁）。この点に関し、箕面市議会は、2018 年（平成 30 年）11 月 10 日に開催した「地域別意見交換会報告書（最終版）」

【豊川北小学校区】を発行公表している。それによると、「栗生間谷交差点周辺が渋滞する。対策はあるのか」との質問に対し、市議会は、「本道路が大阪府が管理する茨木能勢線であるため、大阪府へ改善要望を行い、既に信号現示改良等の対策は実施しておりますが、今後も道路管理者である大阪府と大阪府警察に対して、改善を求めていきます」と回答した。茨木能勢線が本当に渋滞しているのであれば、この市議会の回答のとおり、先ず、府道管理者に対し改善を要求するのが原則であろう。箕面市長は、先ず、府道管理者に対し、「茨木能勢線」の渋滞緩和策の実施を求めべきであろう。箕面市長は、本路線の新設を提案するのであれば、その前に、「府道茨木能勢線」の混雑対策を箕面市が、しかも、新たな道路の建設という方法で対応する理由を市民に対し、明らかにすべきであろう。

ところで、倉田市長は、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づけようとする真の理由は、別にあると推察できる。倉田市長は、2019 年（平成 31 年）3 月、大阪府議会議員原田りょう発行の「全力通信特別号」において、「箕面市は北大阪急行線の延伸をはじめ、モノレール川合駅の検討・・・(略)・・・など様々な取り組みを進

- ・エリア 4 については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いいため、歩行者、自転車にとって危険な路線であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。
- ・茨木能勢線の混雑度については、道路が受け持つことができる交通容量 5,700（台/日）に対して、交通量の予測値が 7,397（台/日）で混雑度が 1.30 となり、1.25 を超えているため、課題と認識しています。
- ・栗生間谷交差点周辺が渋滞していることについては、引き続き道路管理者である大阪府と大阪府警察に対して改善を求めていきます。

- ・「検討すべき路線の絞り込み」において、都市計画道路が途切れている箇所と本市の道路・交通にかかる上位計画で示される「あるべき公共交通ネットワーク」を重ね合わせ、検討すべきエリアを抽出した上で、各エリアの課題状況を把握する共通指標の 1 つとして混雑度を採用し、混雑度が 1.25 以上であ

めていきます。」と発信している。これをうけて、原田りょう議員は、「大阪府としても、・・・(略)・・・モノレール川合駅実現に向けた大阪モノレールへの働きかけなど、引き続きできることはしっかり対応していきます。」と応えている。また、2012年(平成24年)3月箕面市発行の「交通戦略」は、モノレール彩都線の「(仮称)川合駅については、周辺まちづくりとの一体整備が困難となり、整備できなかつたものである」と述べ、「(仮称)川合駅」の位置を図示している(23頁)。その位置図によると、(仮称)「川合駅」は、本路線が「茨木箕面丘陵線」と交差する箇所付近に位置していることが分かる。すなわち、倉田市長は、現時点において、本路線が「茨木箕面丘陵線」と交差する箇所付近に(仮称)「川合駅」を新設するとともに、その近辺において、駅前広場を設置する等、面的整備を行うことを計画していることは、本路線の幅員を16mとしていることから明らかである。というのは、本路線の幅員は16mで、自転車道を設置する計画であることは、先に述べたとおりであるが、「参考資料」は、「駅につながる路線は、自転車の交通量が多くなると予想されるため、原則として自転車道を確保するため、幅員を16mと」する(30頁)と明記している。すなわち、本路線は、(仮称)「川合駅」につながる路線だからこそ、現時点において、幅員16mで、自転車道を設置する計画を立てていると考えざるを得ないのである。以上のとおり、本路線が「新規に都市計画決定する路線」と位置づけられた真の理由は、本路線を(仮称)「川合駅」の新設及び駅前広場等の周辺地域の面的整備を行う地域に接近する道路とすることであり、「茨木能勢線」の混雑云々というのは、口実にすぎないといわざるを得ない。そこで問題となるのは、今般のパブリックコメントの募集に際し、新駅の設置及び新駅周辺の面的整備をその対象から除外し、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置づけることだけを対象としている点である。都市計画はまちの将来の計画であるから、道路、公園等の都市施設(都市計画法11条1項)は、できるだけ明確にその都市計画に表現されるべきである。すなわち、本路線だけでなく、(仮称)「川合駅」や駅前広場などの「都市施設」に対する都市計画があるのであれば、全ての計画を公表し、提案して、パブリックコメントで意見を募集すべきであろう。ところが、なぜか、「参考

る路線を課題路線として検討すべき路線を整理しています。

- ・エリア4については、茨木能勢線の混雑度が高いことその他、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけていることや、茨木能勢線の幅員が狭く、歩道の整備率も低いいため、歩行者、自転車にとって危険な路線であることも考慮し、検討すべき路線を整理しています。
- ・(仮称)川合駅の整備や面的整備があるからという話ではないと考えています。
- ・エリア4においては、令和元年度7月に川合・山之口地区まちづくり協議会が発足し、組合施行による土地区画整理事業の検討が進められており、この事業を具体化することになれば、その実施時期に合わせて道路も整備されることとなります。
- ・恵まれた自然環境を活かしたまちづくりとなるように、地元の協議会が進めるまちづくりの動きとも調整を図りながら、今後検討を進めていきます。

資料」は、その点については沈黙している。箕面市長は、本路線新設の真の理由を公表しないまま、本路線の新設に限定して市民に意見を尋ねるのは、市民への背信といわざるを得ないであろう。

5. 本路線の計画の問題点

(1) 交差点

「参考資料」が示す「本路線」と「市道小野原中村線」との交差点は明らかに変則であり、交通事故等を誘発する危険な形状である。この交差点が安全であり、道路構造令に適合するのであれば、その理由を明らかにされたい。

(2) 本路線のルート

本路線は、「市道小野原中村線」との交差点から勝尾寺川を横断し、「茨木箕面丘陵線」に至るルートである。そこで、まず、本路線のルートの地盤面の高低差に着目すると、「市道小野原中村線」との交差点から勝尾寺川まで左岸までの間は、約9.7メートル、また、勝尾寺川右岸から「茨木箕面丘陵線」に至るまでの間は、約8.7メートルの高低差がそれぞれ認められる。総延長約1,050m、高低差18.4m、のルートである。そして、このような高低差がある地盤面に道路を新設する場合、新設道路と周辺土地の接続（すりつけ）が円滑かつ適切に行われなくてはならない。本路線の新設道路と周辺土地との接続（すりつけ）について、「参考資料」は、本路線は、「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」と評価しているとおり、本路線が居住誘導の機能を果たすためには、新設道路が周辺土地と円滑かつ適切に接続（すりつけ）されなくてはならない。ところが、勝尾寺川右岸から「茨木箕面丘陵線」に至るまでの間は、その周辺都市は、棚田状の水田が幾重にも連なっており、本路線は、その棚田状の水田の下から上までの間を縦断する計画である。いうまでもなく、道路の周辺の土地利用に際し、できるだけ段差がないように整備されなければならない。ところが、本路線の周辺土地は、幾重にも段差がある棚田であり、「参考資料」の計画では、本路線が整備されても、段差のある周辺土地に円滑かつ適切に接続（すりつけ）することは物理的に困難であるといわざるを得ない。以上のとおり、本路線のルートは、勾配のみならず、周辺土地との接続（すりつけ）が円滑かつ適切に

・交差点で接続している府道山麓線の部分は、現在の線形のまま表記しておりますが、今後、道路管理者である大阪府や公安委員会（警察）と協議し、道路構造令に適合する線形に修正した上で決定していきます。

・新設道路と周辺土地が適切に接続できるように検討します。

行えず、結局、居住誘導できない道路にならざるを得ない。

6. 府道茨木箕面丘陵線について

「府道茨木箕面丘陵線」の北行車線の側道から、「府道茨木能勢線」に進入する車両は、当該交差点で、「直進・左折・右折」に分かれるが、その交差点内で停滞する車両はあるものの、本路線が渋滞するという状況ではない。では、「府道茨木能勢線」において渋滞が生じているのであれば、その原因は何か明らかにされたい。又、「府道山麓線」を「府道茨木箕面丘陵線」まで延伸して、「茨木能勢線」の渋滞が緩和されるのか、具体的な客観的資料に基づき、根拠を明らかにするべきである。なお、「府道茨木箕面丘陵線」の北行車線及び南行車両それぞれの車両は、どのような経路で本路線に進入するのか、具体的な説明が見当たらない。また、その結果、府道茨木能勢線は混雑度が緩和されるのか、客観的資料に基づき、具体的に説明されたい。

7. 費用対効果

費用対効果分析は、事業により生み出される社会的な効果と事業に要する費用を比較することで事業実施の妥当性を評価する手法である。その際、効果を貨幣価値に換算したものを便益といい、費用と便益の比較を行うものを「費用対便益分析」、効果に貨幣価値以外の指標も取り込まれているものを「費用対効果分析」という。国土交通省道路局都市局は、平成30年2月、「費用便益分析マニュアル」を作成し、公表している。その概要は次のとおりである。「(1) 費用便益分析の趣旨 費用便益分析は、道路事業の効率的かつ効果的な遂行のため、新規事業採択時評価、再評価、事後評価の各段階において、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価し、併せて、評価を通じて担当部局においてより効果的な事業執行を促すことを企図するものである。・・・(中略)・・・

(2) 費用便益分析の基本的な考え方 費用便益分析は、ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較することにより分析、評価を行うものである。道路の整備に伴う効果としては、渋滞の緩和や交通事故の減少の他、走行快適性の向上、沿道環境の改善、

- ・混雑度は路線の交通容量に対する交通量の割合であり、その道路が処理できる能力に対しての交通量の状態を把握する指標となるものです。
- ・各路線の交通容量は道路構造令を基に算出しており、茨木能勢線の12時間の交通容量が5,700台です。茨木能勢線については、西行・東行の双方向を合わせた12時間の交通量が、交通容量に対して1.25以上であることから、混雑度の高い路線としています。
- ・この混雑を緩和するために、茨木能勢線と並行に本路線をバイパスとして整備することにより、茨木能勢線の混雑度が1.30から0.66に改善します。
- ・都市計画道路の決定では、車両が通過する台数の総量ができる限り改善できるように計画を考えています。

- ・都市計画道路が実際に整備されるまでには、①：市が都市計画道路の見直し案を作成する段階（現在の段階）、②：①の都市計画道路の見直し案を都市計画法に基づいた都市計画道路として位置付ける段階、③：②で位置づけた都市計画道路の事業を実施する段階があります。
- ・現在は①の手続きをしているところです。
- ・都市計画道路の事業実施を検討する段階において詳細な費用を算出し、費用対効果をふまえて判断するものと考えております。

災害時の代替路確保、交流機会の拡大、新規立地に伴う生産増加や雇用・所得の増大等、多岐多様に渡る効果が存在する。本マニュアルにおいては、それらの効果のうち、現時点委おける知見により、十分な精度で計測が可能でかつ金銭表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、道路投資の評価手法として定着している社会的余剰を計測することにより便益を算出する」(1頁)。そして、「費用便益分析の結果や用いたデータ、計算手法等は、原則として公表するものとする」(19頁)。ところで、箕面市長は、現在、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置付けるため、パブリックコメントにより市民の意見を募っている。このパブリックコメント募集は、まさに、本路線を新規事業として採択するか否かの決定に関わる手続きであるから、当然、この国土交通省の「費用便益分析マニュアル」に準拠して、費用便益分析を行い、その結果や用いたデータ、計算手法等は公表されるべきものである。しかし、残念ながら、箕面市長は、これに関する資料は一切公表していない。費用対効果に関する資料すら公表されないまま、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置付けるか否か市民に判断させようとする今般のパブリックコメントは、無茶苦茶である。

8. 結論

以上のとおり、本路線を「新規に都市計画決定する路線」と位置付けるとの見直し(案)には、そもそも理由がないことが明らかであるから、速やかにその提案を撤回することを要求する。

II 提言

今般の「見直し案」では、本路線だけがその対象になっている。しかし、前述したとおり、本路線は、(仮称)「川合駅」の新設及び駅前広場等の周辺に面的整備する地域に接続させるためのルートとして新設することを目的としたものであると考えられる。そうであれば、そもそも、都市計画はまちの将来の計画であるから、道路、公園などの都市施設(都市計画法11条1項)の整備計画をはじめ、まちづくりの全体像がそれに反映されるべきであろう。ところで、「見直し案」は、本路線の新設だけを提案しているが本路線の新設により、沿道周辺一帯の土地利用に対する影響は不可避である。そこで、本路線の新設の問題は、

- ・本路線は、「茨木能勢線」の混雑緩和などを目的としており、道路の沿道で土地利用を進めるためのものとは考えておりません。

その周辺地域における計画的なまちづくりの問題でもある。計画的なまちづくりが必要であると考えるならば、現時点でその方向性を明確に示し、広く市民の声を募るべきである。そして、計画的なまちづくりのためには、都市計画法に基づく面的整備手法を講じることが望ましいことはいうまでもない。地区内の面的整備と道路網整備を併せて施行することにより、交通環境が整備され、地区内の土地利用が増進し、地域課題が解決できることになる。この手法は、さらに、経費の節減及び財産の効率的運用（地方財政法8条）に資することにもなろう。以上から、本路線だけを先行して整備することを提案する「見直し案」は、都市計画制度を否定または無視する暴挙であると非難されるべきである。以上から、私は、対案として、粟生間谷東一丁目・二丁目地区の「まちづくり」という視点を基本に、本路線を含む面的整備を一体として提案するものである。なお、本路線は、交差点形状が変形的であることから、明らかに道路構造令に違反抵触する可能性が大きい。

そこで対案として代替の三案を提案する。
 代替ルート（第1案）は、原案と同様、幅員 $W=16\text{m}$ とする案であるが、そのルートは、「市道小野原中村線」の新大井出橋から粟生間谷南のY字交差点に至る迄の中間点から東側に分岐し、そこから勝尾寺川を垂直に横断し、その先の棚田の段差を縦断するのではなく、段差を平行に横断し、「府道茨木箕面丘陵線」に至るルートである。代替ルート（第2案）は、代替ルート（第1案）とそのルートは同じであるが、ただし、幅員 $W=12\text{m}$ とするものである。ところで、「代替ルート」（第1案）では、当該地区の道路網の整備に関し、面的整備手法で土地利用を施行することで「都市施設」の道路等が公共減歩率により整備できる。ところが、新設道路の幅員を $W=16\text{m}$ で施行するため、公共減歩率が上昇し、地権者の負担が増加する。また、代替ルートを幅員 $W=16\text{m}$ とするのであれば、「山麓線」と同様、「市道小野原中村線」も同一の幅員に拡幅すべきである。なお、「市道小野原中村線」の新大出橋の北側すぐのところの西側に、一方後退ずみの箇所がある。その後退部分の幅員 $W=4\text{m}$ である。
 代替ルート（第2案）は、代替ルート（第1案）の難点を解消すべく考えられたものであり、この

・いずれの案も山麓線の東端の行き止まりの箇所を改善することができず、山麓線東端が行き止まりとなっている付近で交差点が連続するため、周辺の渋滞状況に拍車をかけているという課題を解決するものではないと考えます。

(案)では、幅員 $W=12m$ とするとともに、面的整備手法で土地利用に誘導することにより、「都市施設」の道路等が公共減歩でほぼ整備できることになり、公共減歩率が下降することにより、地権者の負担が軽減される。ところが、代替ルート(第2案)では、事業計画区域内の地権者が増加するため、事業の施行にあたり困難が予想される。そこで、代替ルート(第3案)は、幅員 $W=12m$ とするとともに、事業計画区域内の地権者の数を極力減らし、もって、事業の円滑化を図るという観点から考え出されたものである。

代替ルート(第3案)は、「市道小野原中村線」の勝尾寺川以南から大出橋に至る迄の中間点に、東側に分岐するルート($W=12m$)を、一級河川勝尾寺川右岸沿道に新設するものである。一級河川勝尾寺川右岸沿道区域(当該地区)を、面的整備手法で土地利用に誘導することにより、「都市施設」の道路等が公共減歩でほぼ整備できることになり、地権者の負担は低減しうる。さらに、その地域内の地権者数は少ないというメリットがある。以下、「代替ルート」(第3案)について考える。一級河川勝尾寺川右岸沿道区域(当該区域)を、面的整備手法で土地利用を誘導することで、「都市施設」の道路等が公共減歩でほぼ整備できることになり、地権者の負担を軽減しうる。当該地区の基幹新設道路の幅員 $W=12m$ を中心とした道路網が構築され、当該地区の土地利用が増進する。これによる費用対効果のメリットは計り知れない。「代替ルート」(第3案)の整備に伴い、当該地区の道路網が整備され、沿道周辺の土地利用が誘導される。そして、「府道茨木箕面丘陵線」の側道車両を本線に誘導して、阪急粟生間谷住宅前の府道茨木箕面丘陵線の交差点(T字路交差点)まで基幹道路()都市計画道路の幅員 $W=12m$)を整備する。これにより、当該地区の基幹道路(都市計画道路の幅員 $W=12m$)が連絡(市道小野原中村線、府道茨木箕面丘陵線、府道茨木能勢線)されることで、通過交通量や発生交通量が分散され交通環境や交通問題が改善される。したがって、府道山麓線を、府道茨木箕面丘陵線まで延伸する原案には、何らの理由はないことになる。以上から、本路線原案は、全く合理性のない提案であるといわざるを得ない。結局、当該地区の土地利用を面的整備手法で誘導する時期に併せて、当該地区の基幹道路を幅員 $W=12m$ と位置づける「代替ルート」(第3案)が支持されるべきであ

	<p>ろう。なお、代替ルート（第2案）、（第3案）はいずれも、新設道路の幅員を$W=12\text{m}$としているのは、その周辺道路には自転車道が整備されていないため、本路線をことさらに$W=16\text{m}$とする積極的理由は見当たらないからである。</p>	
--	---	--

パブリックコメント手続実施要項

作成日:令和2年(2020年)2月28日

案件の名称	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～ 1. 検討すべき路線1(瀬川新稲線、田村橋通り線、桜井石橋線) 2. 検討すべき路線2(芝如意谷線、箕面池田線～萱野東西線間) 3. 検討すべき路線3(萱野東西線～国文都市4号線間) 4. 検討すべき路線4(山麓線～茨木箕面丘陵線間)
パブリックコメント手続実施の目的	都市計画道路網の見直しを実施するにあたり、具体的なルート案である「新たな都市計画道路網(案)」を取りまとめたことから、広く市民のみならずさまざまな声を聴き、意見を反映させる
実施部署名	みどりまちづくり部 まちづくり政策室
(問い合わせ先)	みどりまちづくり部 まちづくり政策室 (電話:072-724-6810)
パブリックコメントの対象となる資料	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	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
閲覧方法と閲覧場所	(1)市ホームページ (アドレス https://www.city.minoh.lg.jp/machi/douromouminaoshi/pubkome.html) (2)みどりまちづくり部 まちづくり政策室 (箕面市役所 別館4階 49番窓口) (3)行政資料コーナー (箕面市役所 別館1階 12番窓口) (4)箕面市役所豊川支所、止々呂美支所 (5)西南・中央・東生涯学習センター、みのお市民活動センター (6)西南・桜ヶ丘・萱野南・小野原図書館 (7)箕面文化・交流センター (8)第二総合運動場 ※(2)～(4)は、市役所開庁日の8時45分から17時15分まで ※(5)～(8)は、施設の開館日、開館時間
意見等の提出期間	令和2年(2020年)3月1日から令和2年(2020年)6月30日まで(郵便の場合は必着)
意見等の提出方法	次のうちいずれかの方法で提出してください。 (1)閲覧場所の窓口への提出 (箕面市役所まちづくり政策室、行政資料コーナー、豊川支所、止々呂美支所、西南・中央・東生涯学習センター、みのお市民活動センター、西南・桜ヶ丘・萱野南・小野原図書館、箕面文化・交流センター、第二総合運動場) (2)郵便による送付 (〒562-0003 箕面市西小路4丁目6番1号 箕面市役所まちづくり政策室) (3)ファクシミリによる送付 (FAX 072-722-2466) (4)電子メールによる送付 (Email : machi@maple.city.minoh.lg.jp) ※ 閲覧場所の窓口にて意見書のひな形をご用意していますので、ご利用ください。(自由な形式で提出していただいてもかまいません。)
意見等を提出できるか	(1)本市にお住まいのかた (2)本市に事務所又は事業所がある事業者 (3)本市にある事務所又は事業所に勤務しているかた (4)本市にある学校に在学しているかた (5)本市に対して納税義務を有しているかた (6)上記(1)から(5)に該当するかたで構成された団体 (7)箕面市域内の土地の所有者その他利害関係を有するかた
意見等を提出する際の必要記載事項	(1)意見を提出しようとする素案の名称 (2)氏名及び住所(上記の「意見等を提出できるかた」のうち(2)～(4)に該当するかたにあつては、名称及び所在地、(6)に該当するかたにあつては、団体名及び団体事務局の所在地) (3)上記の「意見等を提出できるかた」のうち、該当する区分
提出された意見等及び市の考え方の公表方法	お寄せいただいたご意見は、住所・氏名などの個人情報を除き、類似のご意見などは集約させていただいた上で、そのご意見に対する市の考え方と対応も含めて、「閲覧方法と閲覧場所」に記載の方法・場所で公表します。なお、意見提出者への個別回答はいたしませんのでご了承ください。また、個人情報については他の目的で利用することはありません。 ※公表期間:ご意見に対する市の考え方について、令和2年(2020年)8月頃を予定
備考	

(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～

パブリックコメントの
対象となる資料

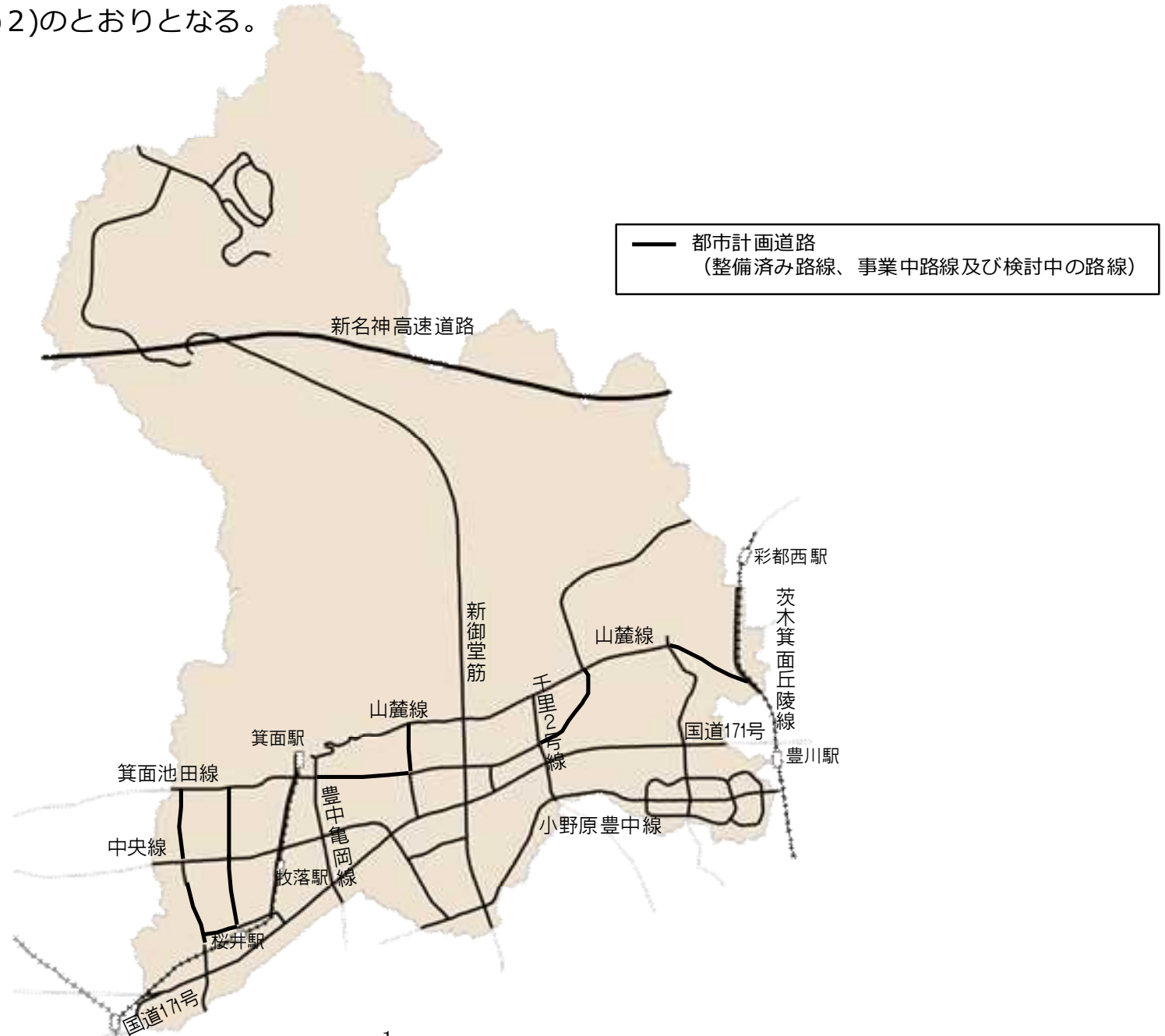
- 1 新たな都市計画道路網（案）のまとめ …… p 1～2
- 2 具体的なルート的位置を示した資料 …… p 3～12

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. 新たな都市計画道路網（案）のまとめ 市全域のまとめ

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(p2)のとおりとなる。

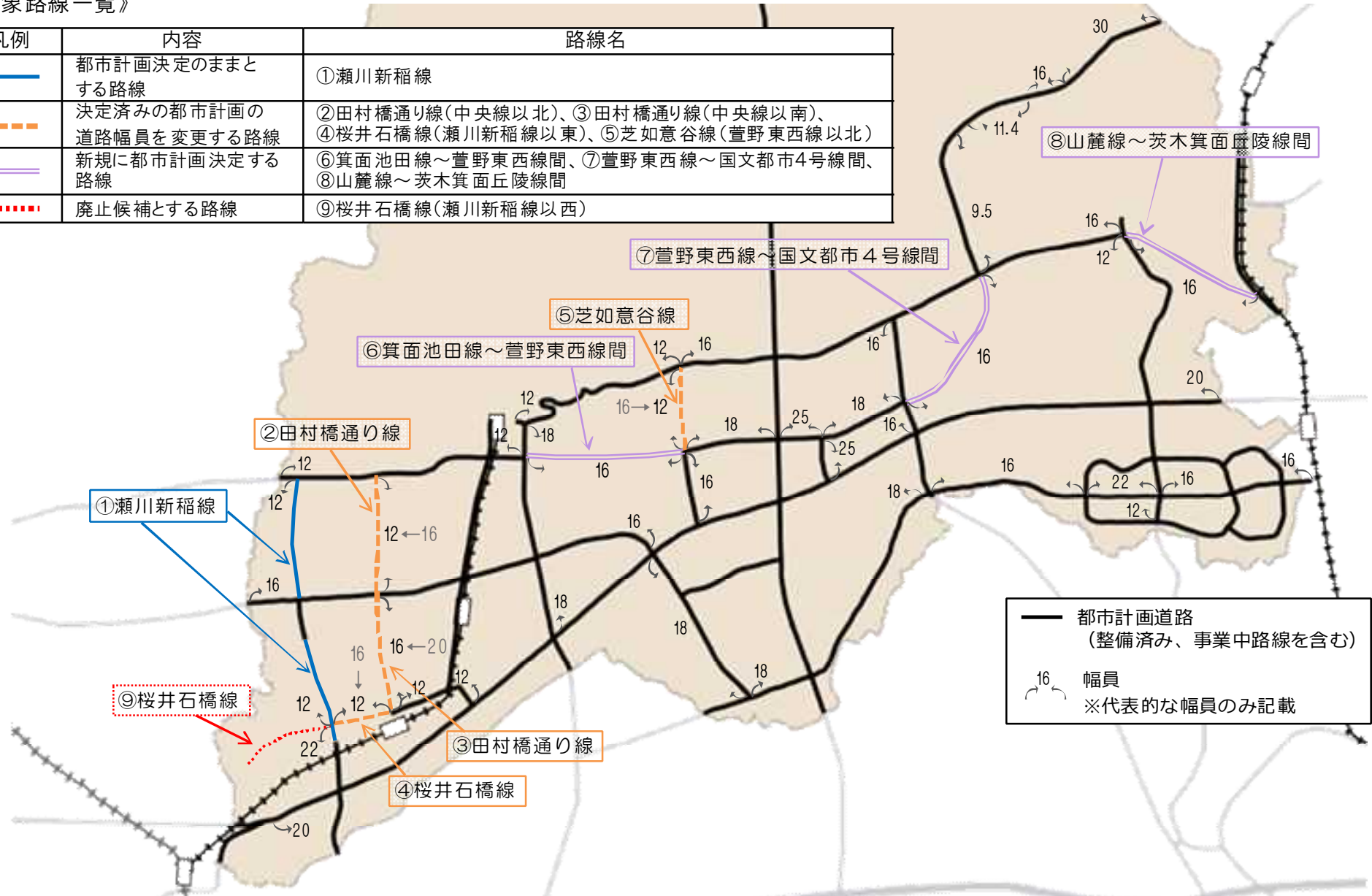


1. 新たな都市計画道路網（案）のまとめ 幅員を含めた詳細

幅員を含めた新たな都市計画道路網（案）は下図のとおりとなる。

《対象路線一覧》

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)



2. 具体的なルートの位置を示した資料

お住まいの場所等の都市計画道路のルート案が確認できるように、検討すべき路線ごとに具体的な位置を示した縮尺1/2500の平面図を作成しています。

※このルート図は、都市計画手続きの前に内容について広く意見を伺うために、市が任意で作成したものです。都市計画手続きにおいて、変更が生じる可能性があります。

検討すべき路線1の具体的な位置を示した資料 … p 4～6

該当箇所の住所：桜井1,2丁目、桜6丁目、桜ヶ丘1,2,3,4丁目、半町1,2丁目、
瀬川2丁目、新稲4,5,6,7丁目の各一部

検討すべき路線2の具体的な位置を示した資料 … p 7～9

該当箇所の住所：箕面4,5,6丁目、坊島1,2,3丁目、如意谷1,2丁目の各一部

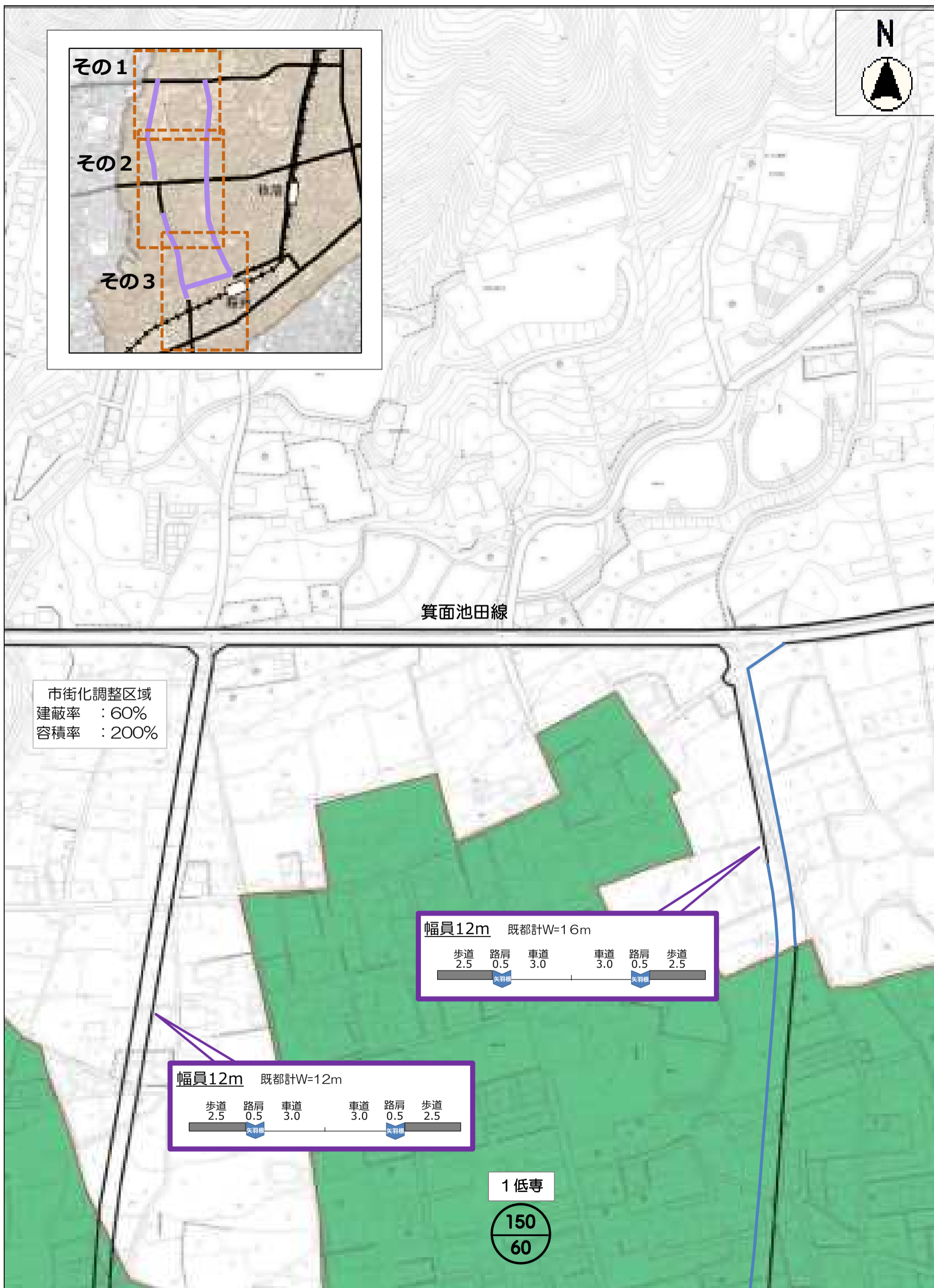
検討すべき路線3の具体的な位置を示した資料 … p 10

該当箇所の住所：石丸1丁目、外院1丁目、粟生外院2,3,5丁目の各一部

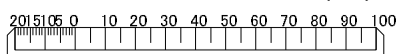
検討すべき路線4の具体的な位置を示した資料 … p 11～12

該当箇所の住所：粟生間谷東1,2丁目、粟生間谷西3丁目の各一部

2. 具体的なルートを示した資料

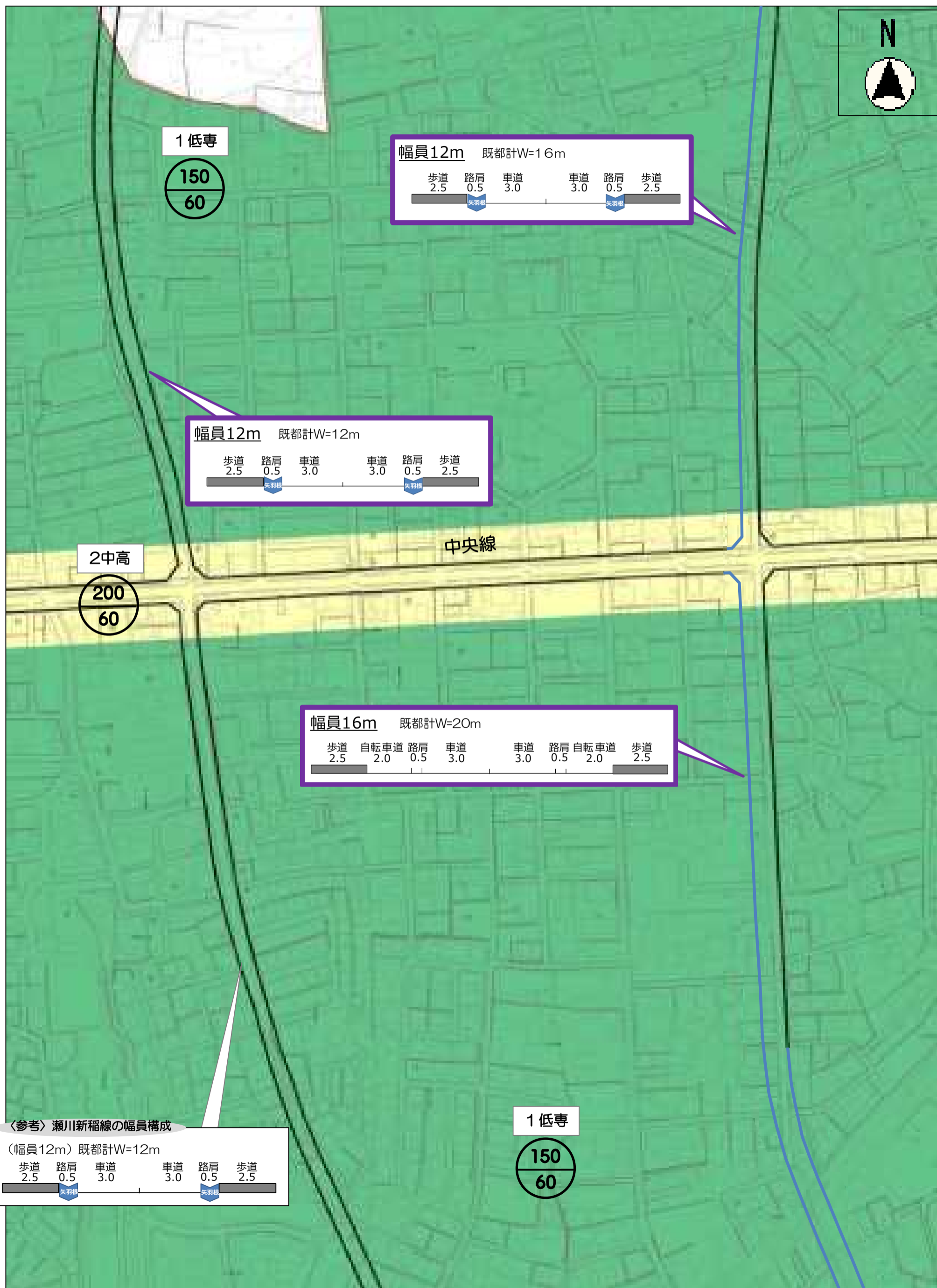


縮尺 1 : 2500 (A3)



※このルート図は、都市計画手続きの前に内容について広く意見を伺うために、市が任意に作成したものです。都市計画手続きにおいて、変更が生じる可能性があります。

2. 具体的なルートを示した資料

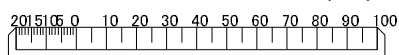


〈参考〉瀬川新稲線の幅員構成

(幅員12m) 既都計W=12m

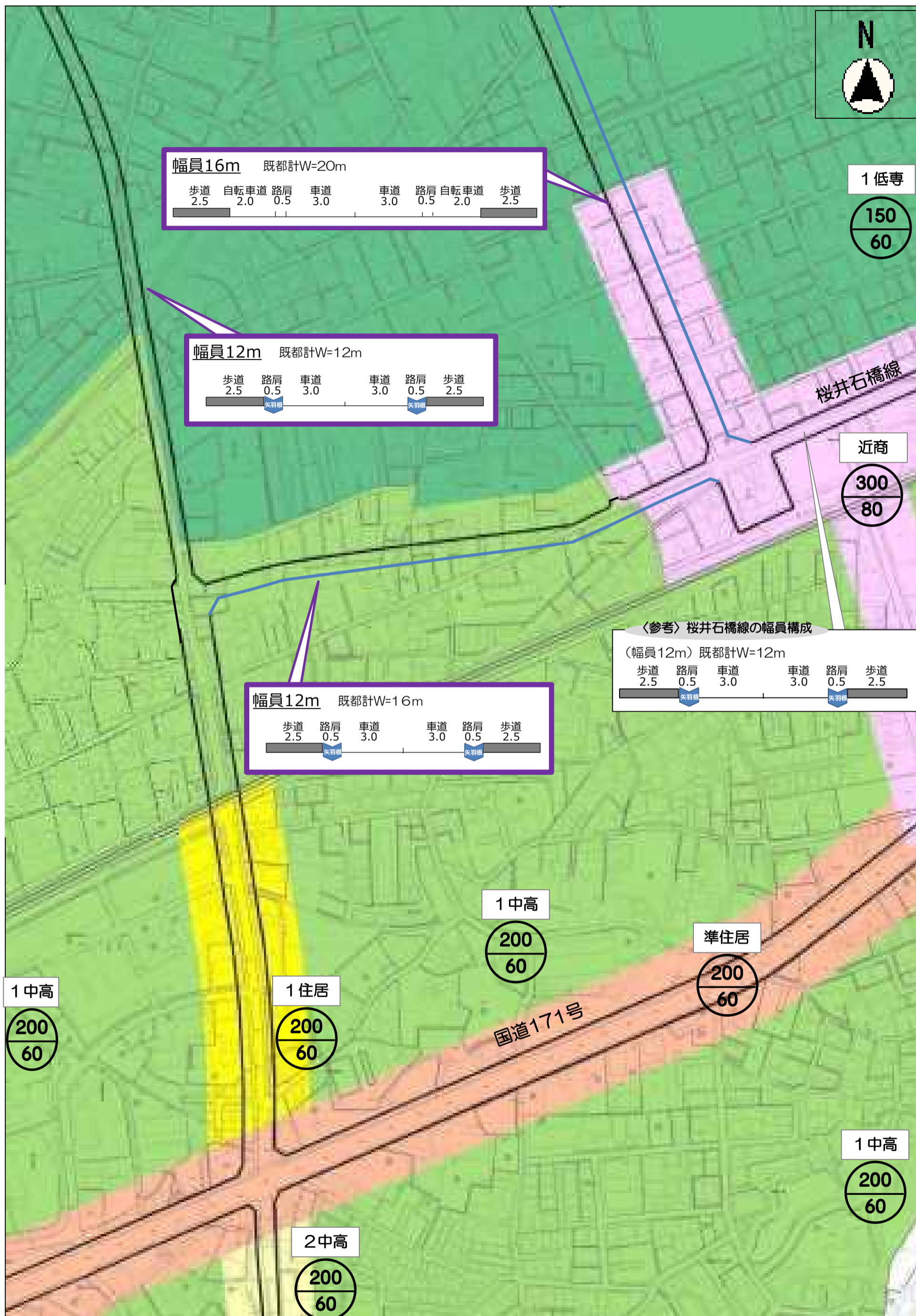
歩道	路肩	車道	車道	路肩	歩道
2.5	0.5	3.0	3.0	0.5	2.5

縮尺 1 : 2500 (A3)



※このルート図は、都市計画手続きの前に内容について広く意見を伺うために、市が任意に作成したものです。都市計画手続きにおいて、変更が生じる可能性があります。

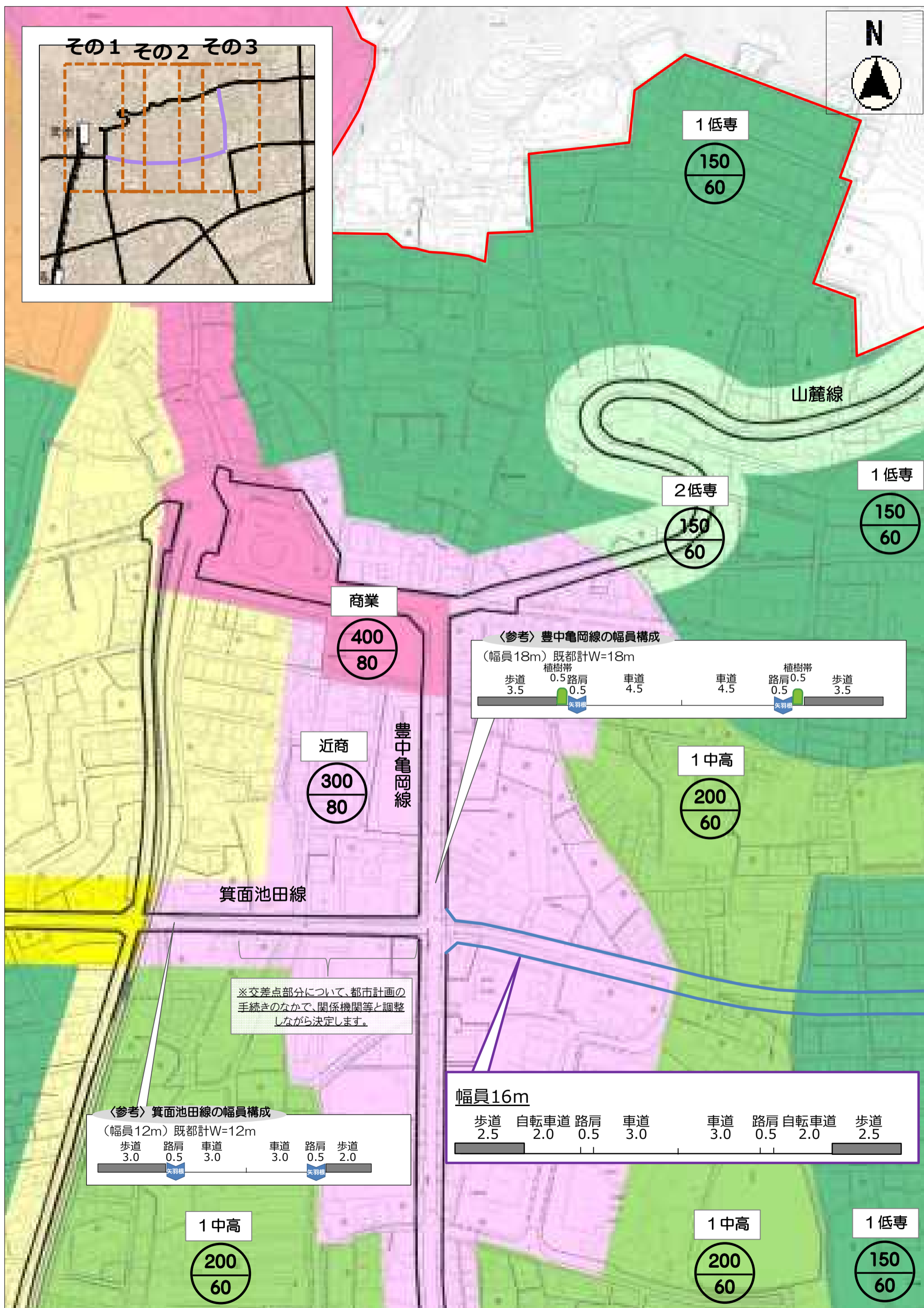
2. 具体的なルートを示した資料



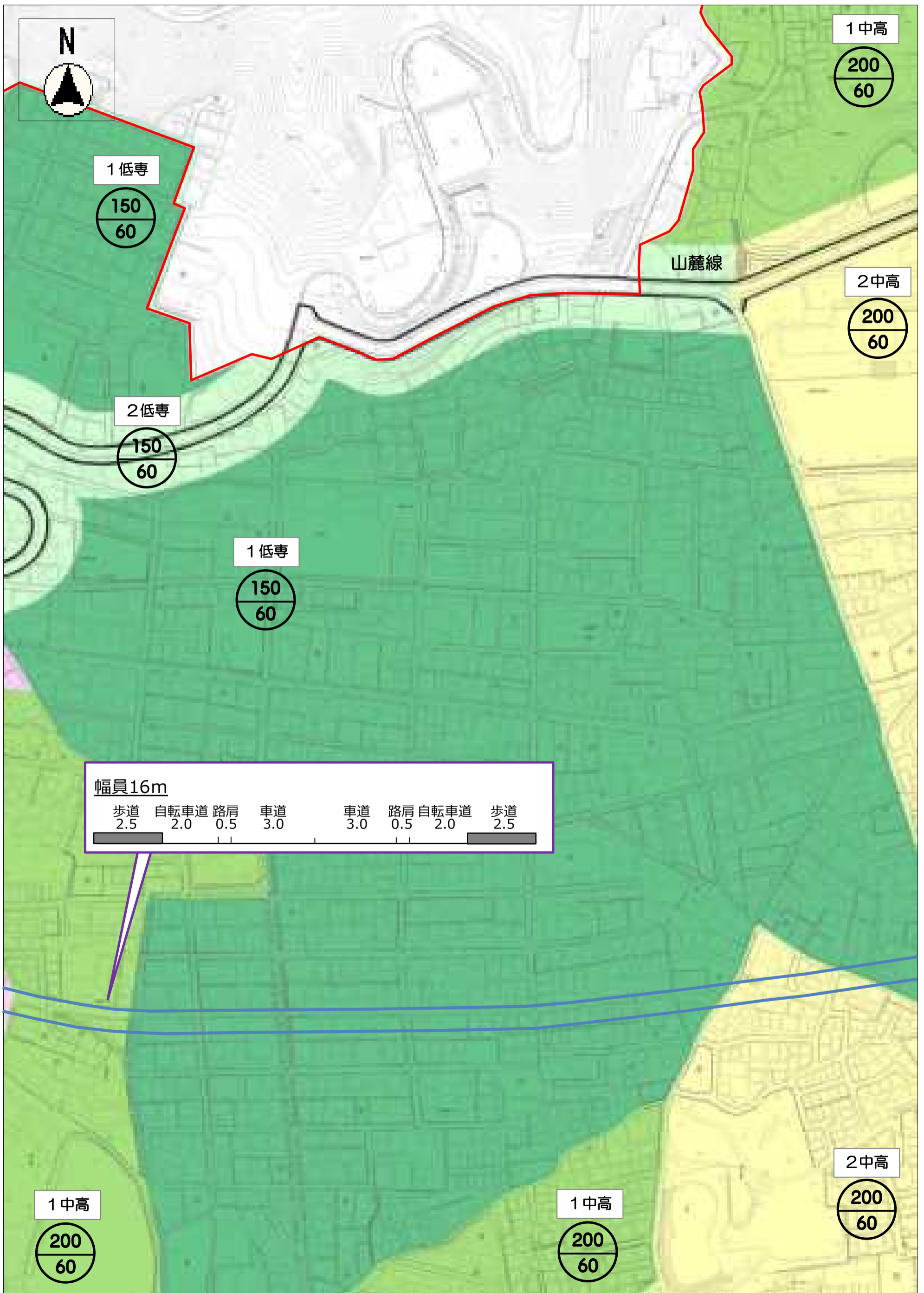
縮尺 1 : 2500 (A3)

※このルート図は、都市計画手続きの前に内容について広く意見を伺うために、市が任意に作成したものです。都市計画手続きにおいて、変更が生じる可能性があります。

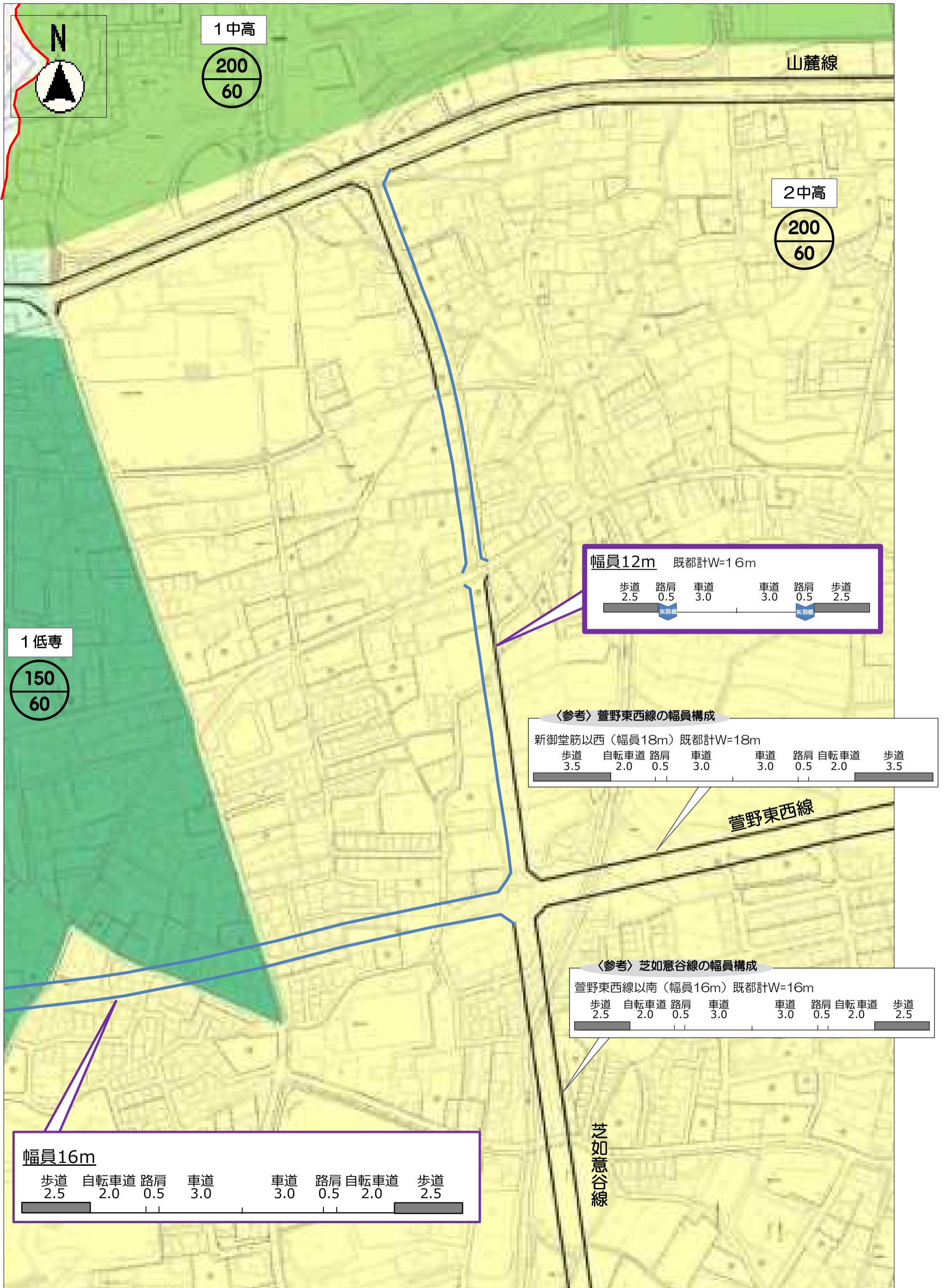
2. 具体的なルートを示した資料



2. 具体的なルートを示した資料



2. 具体的なルートを示した資料

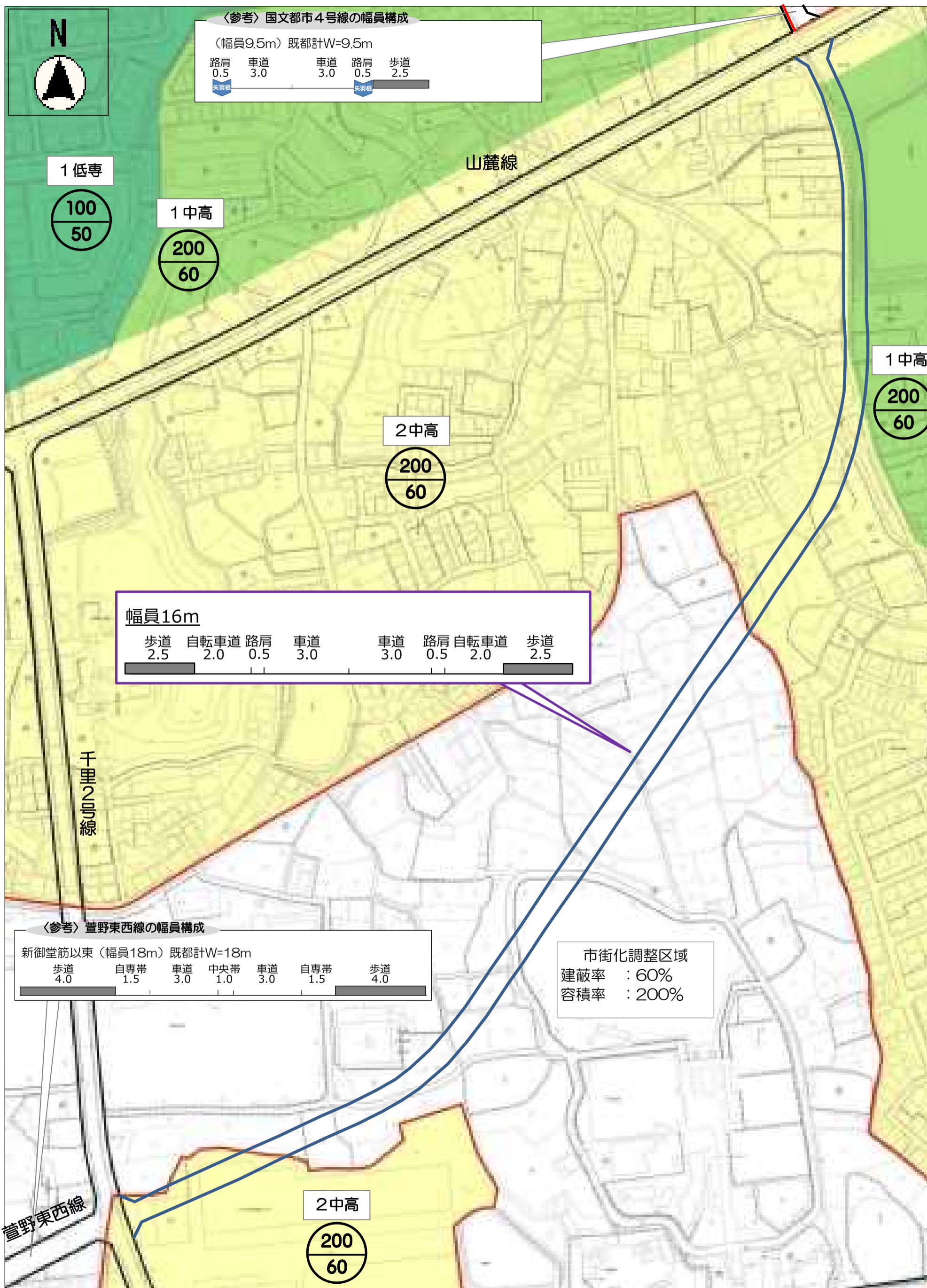


縮尺 1 : 2500 (A3)

2015105.0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100

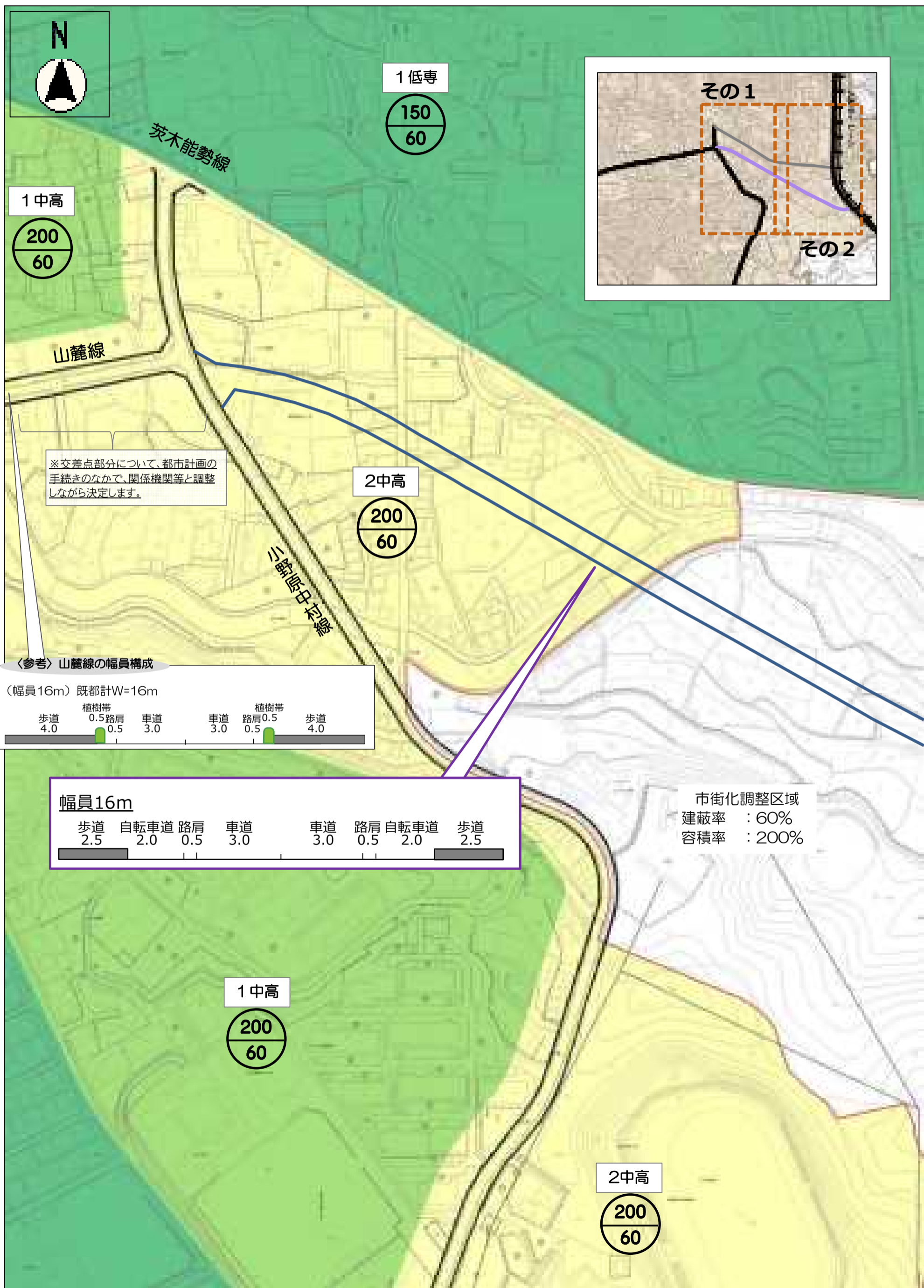
※このルート図は、都市計画手続きの前に内容について広く意見を伺うために、市が任意に作成したものです。都市計画手続きにおいて、変更が生じる可能性があります。

2. 具体的なルートを示した資料



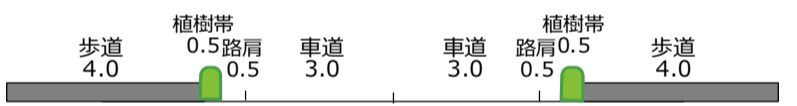
※このルート図は、都市計画手続きの前に内容について広く意見を伺うために、市が任意に作成したものです。都市計画手続きにおいて、変更が生じる可能性があります。

2. 具体的なルートを示した資料

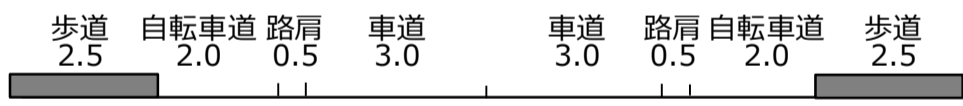


〈参考〉山麓線の幅員構成

(幅員16m) 既都計W=16m

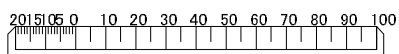


幅員16m



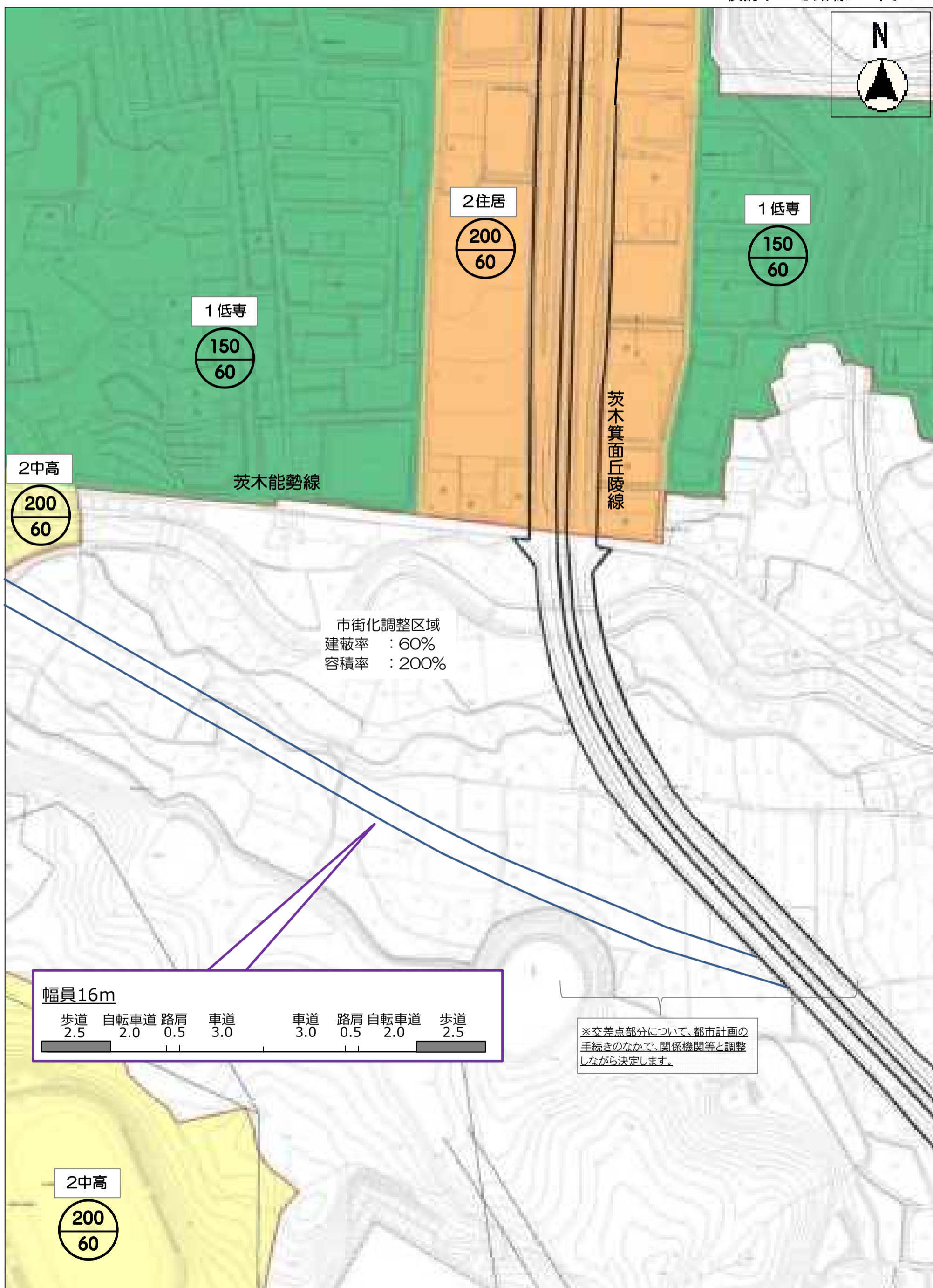
市街化調整区域
 建蔽率 : 60%
 容積率 : 200%

縮尺 1 : 2500 (A3)

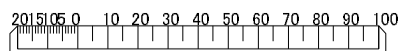


※このルート図は、都市計画手続きの前に内容について広く意見を伺うために、市が任意に作成したものです。都市計画手続きにおいて、変更が生じる可能性があります。

2. 具体的なルートを示した資料



縮尺 1 : 2500 (A3)



※このルート図は、都市計画手続きの前に内容について広く意見を伺うために、市が任意に作成したものです。都市計画手続きにおいて、変更が生じる可能性があります。

(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

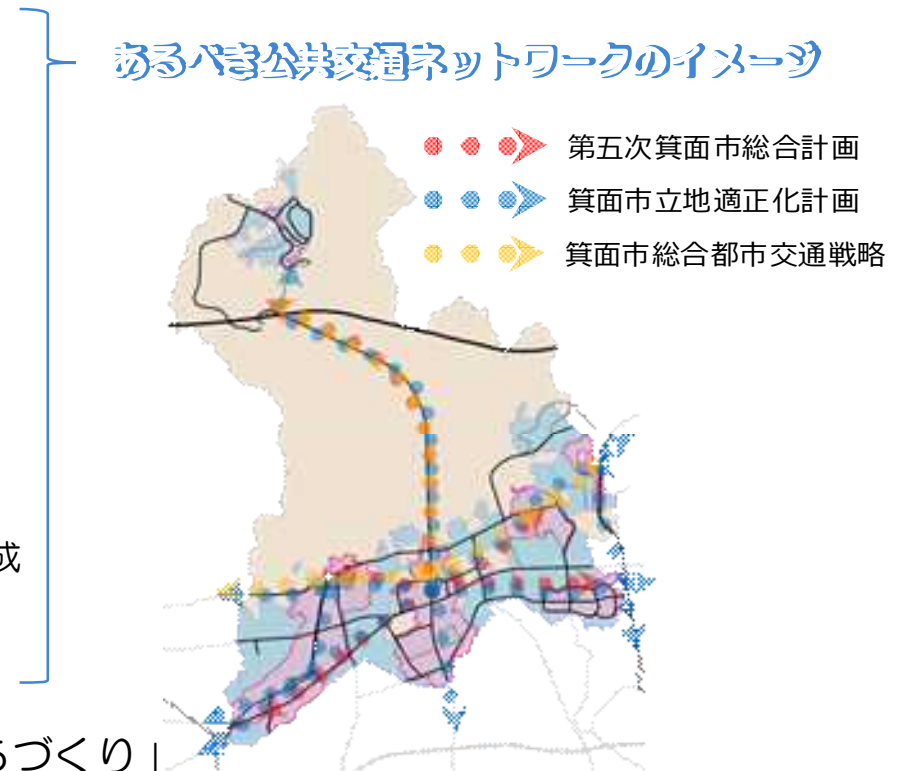
箕面市立地適正化計画

- ・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



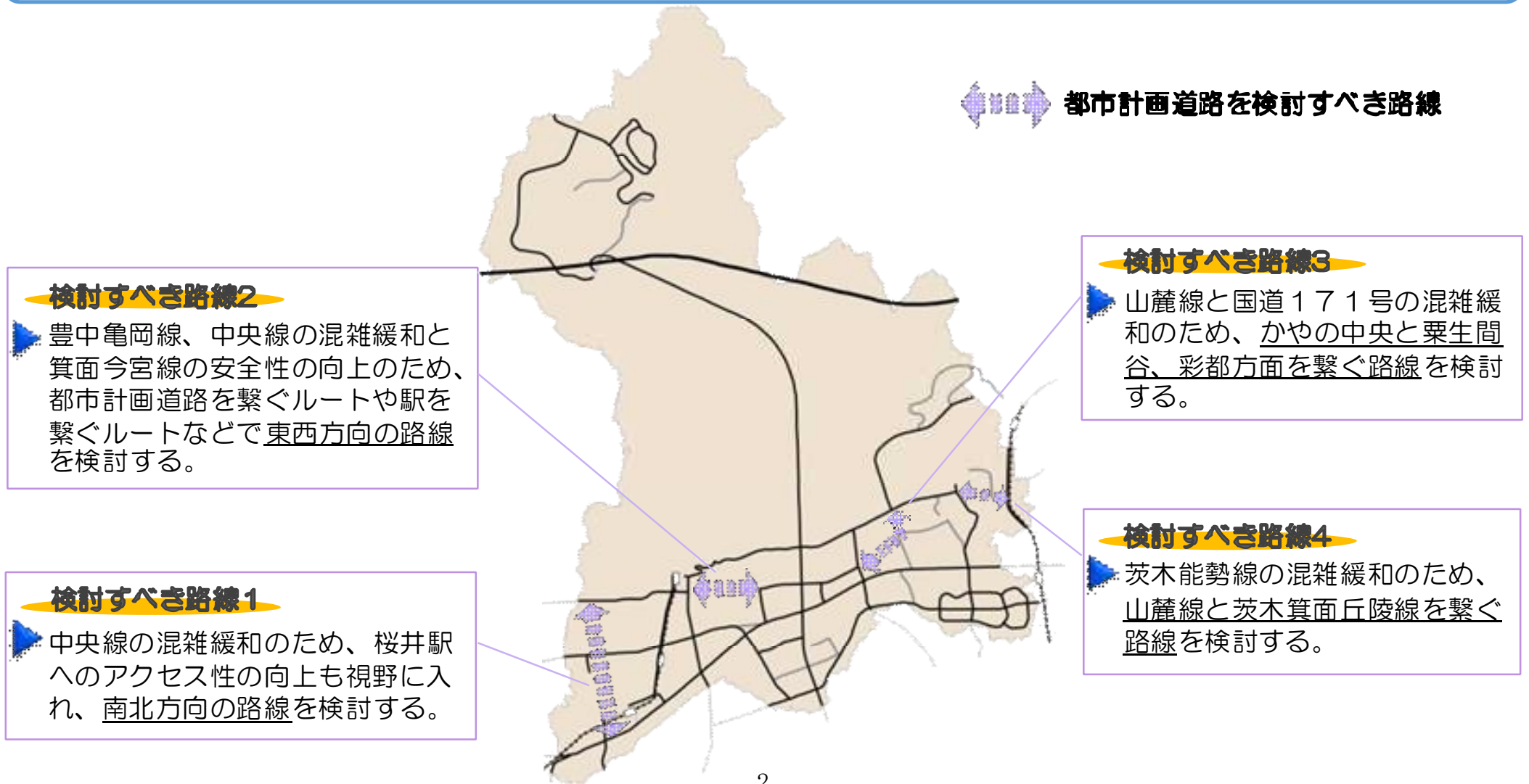
▶ いずれも目指すべき方向性は「公共交通を軸としたまちづくり」

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

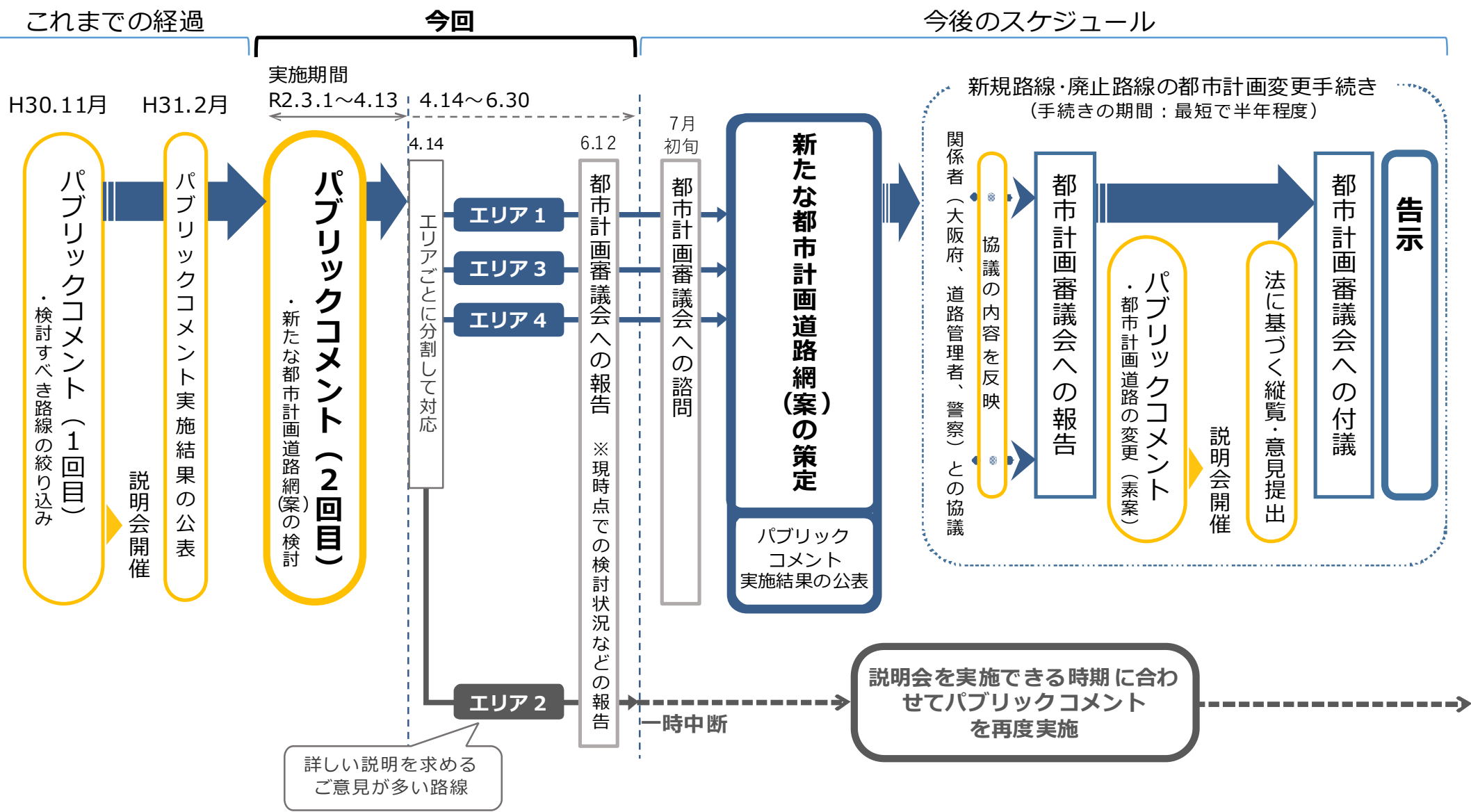
検討すべきエリアごとに現状の分析と課題を整理し、解決の方向性を検証した結果、下図に示す4つの路線を検討すべき路線として選定し、都市計画道路網(案)を検討することとしました。

(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。



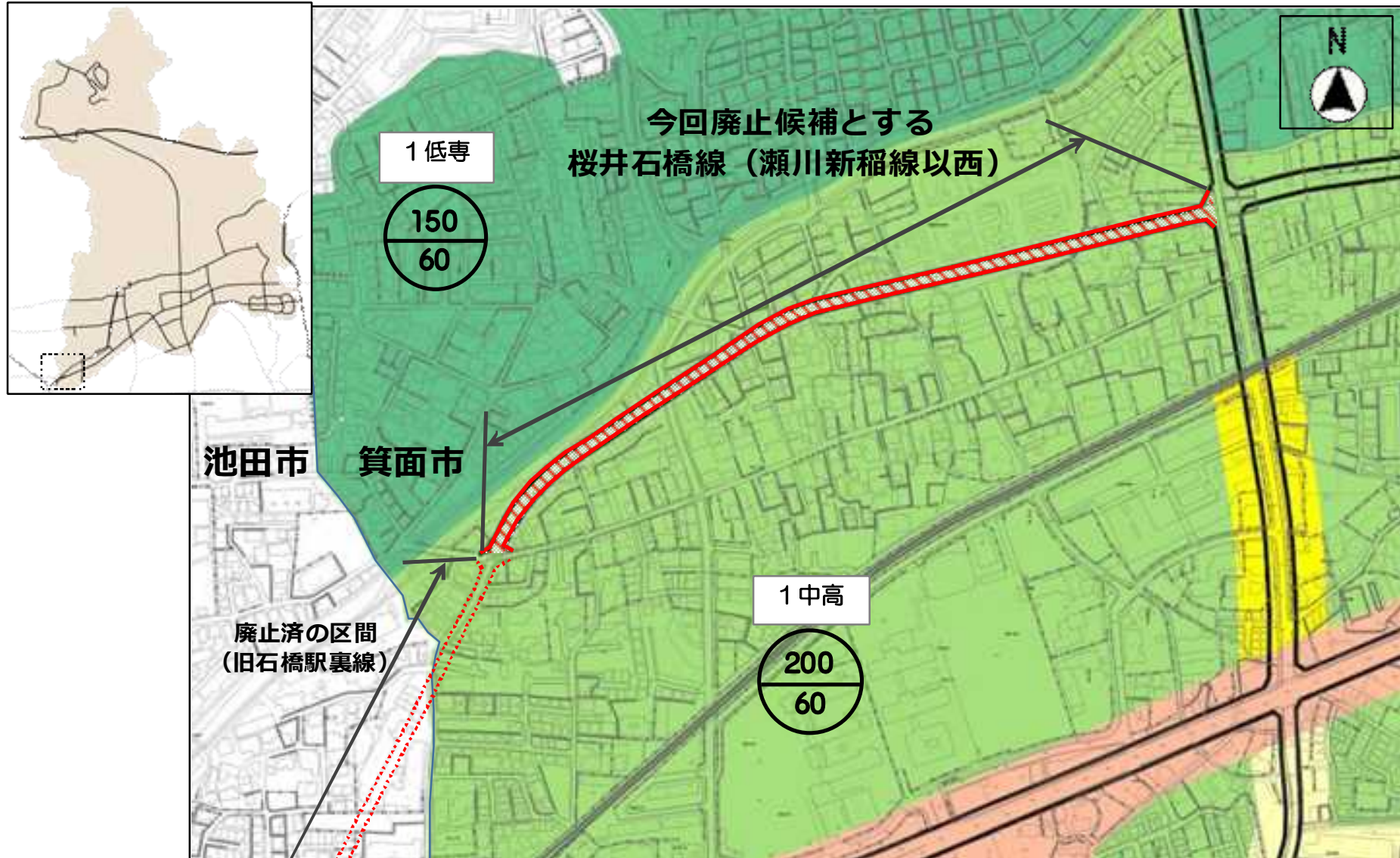
3 新たな都市計画道路網(案)の検討

(1)隣接市の都市計画道路の廃止による見直し

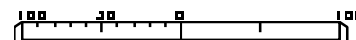
(1) 隣接市の都市計画道路の廃止による見直し

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

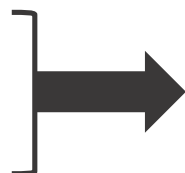
…検討すべき路線ごとに課題解決の方向性について振り返り、以下の考え方に基づきルート案を設定する。

- ・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※p6参照」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



…p6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



…p28～31で説明

◇ 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

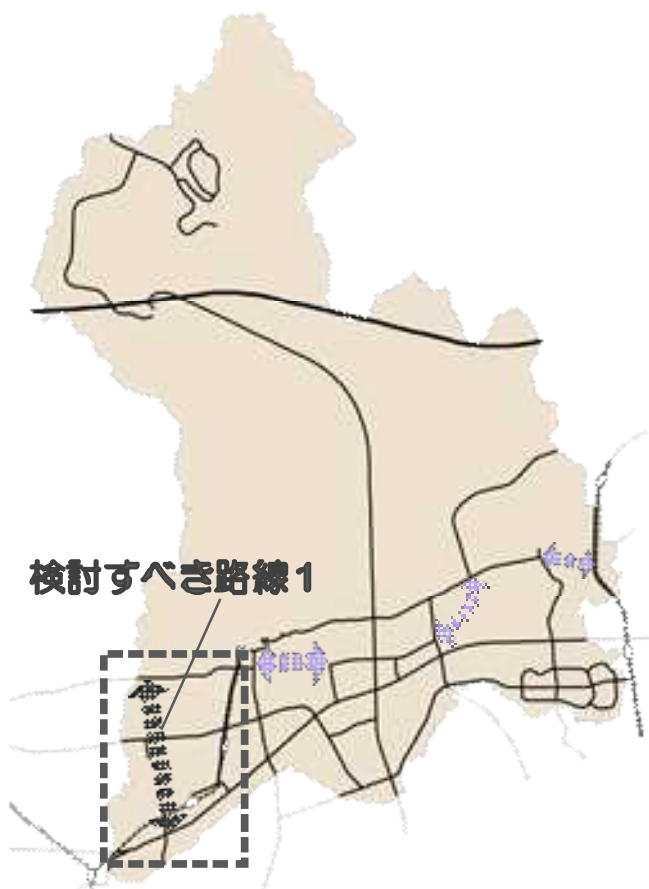
絞り込んだルート案について、「都市計画道路の評価指標」を用いて評価する。

「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。

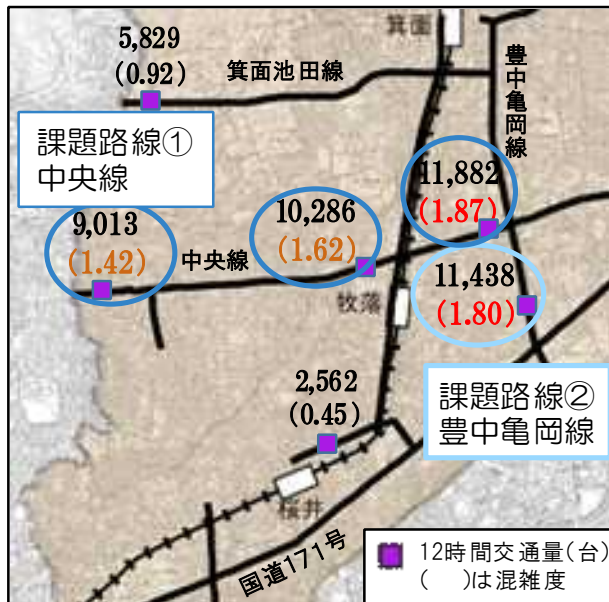
《混雑度の一般的な解釈・交通状況の推定》

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。 ・何時で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。

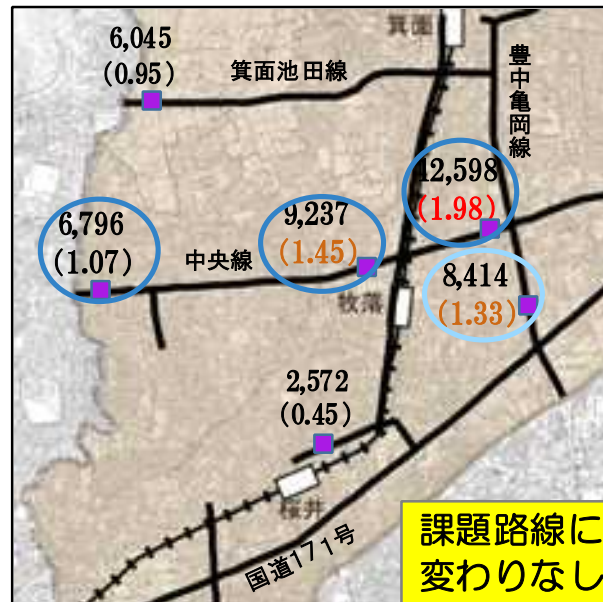
混雑度1.25以上で課題のある状態

2010年交通量(12h)



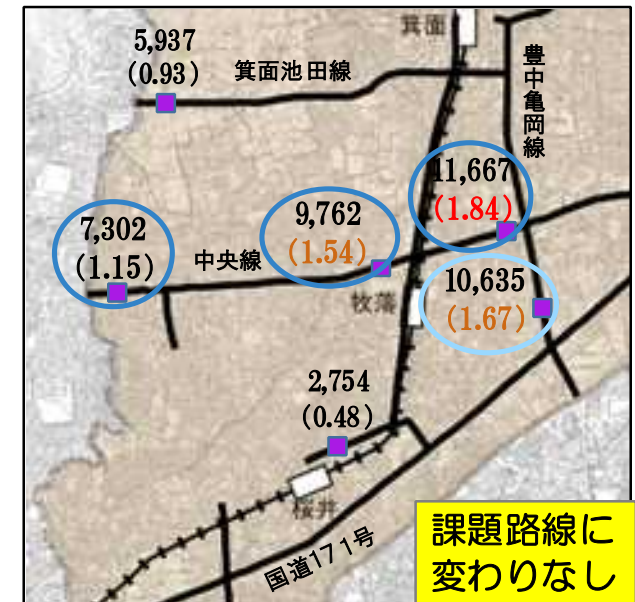
前回パブリックコメントの交通量

2019年交通量(12h)



今年度補足調査した交通量

2030年交通量(12h)

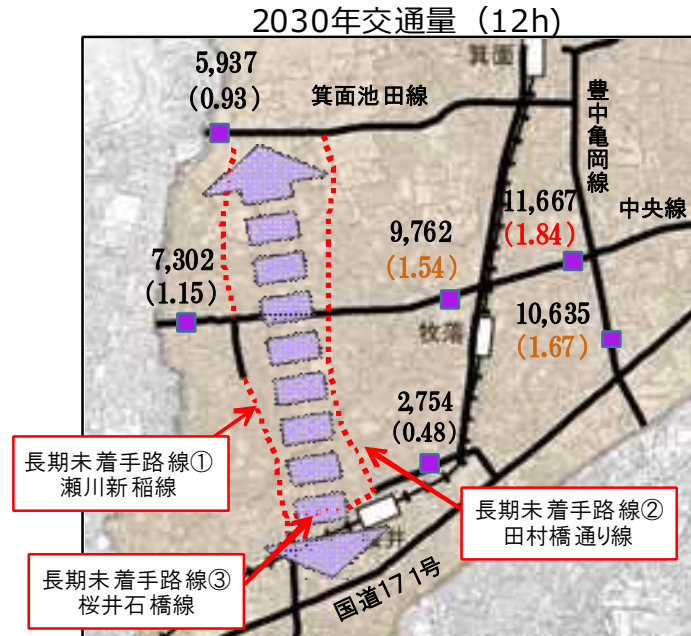


検討に使用する将来交通量

(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 1**

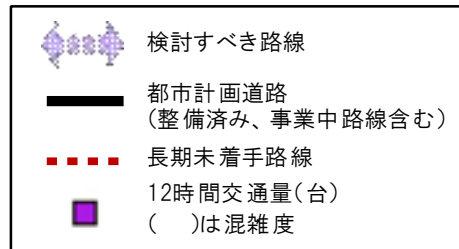
STEP 1 検討すべき路線の確認

● 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。



エリアの課題

- ・ 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。



課題解決の方向性

- ・ 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

● ルート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。

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

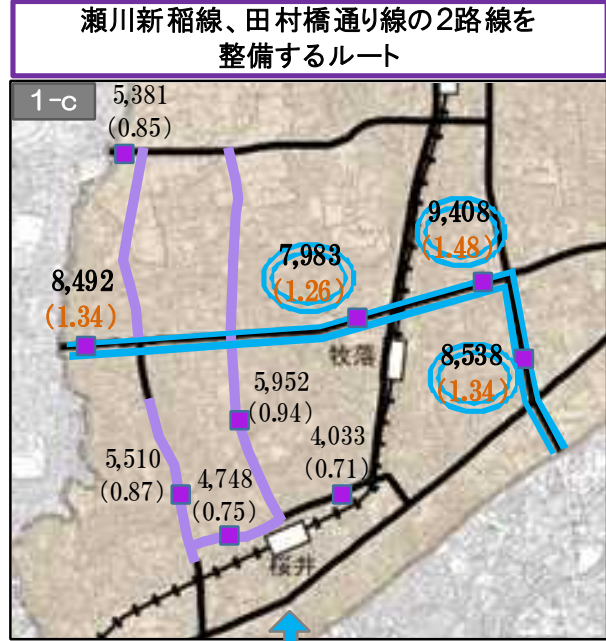
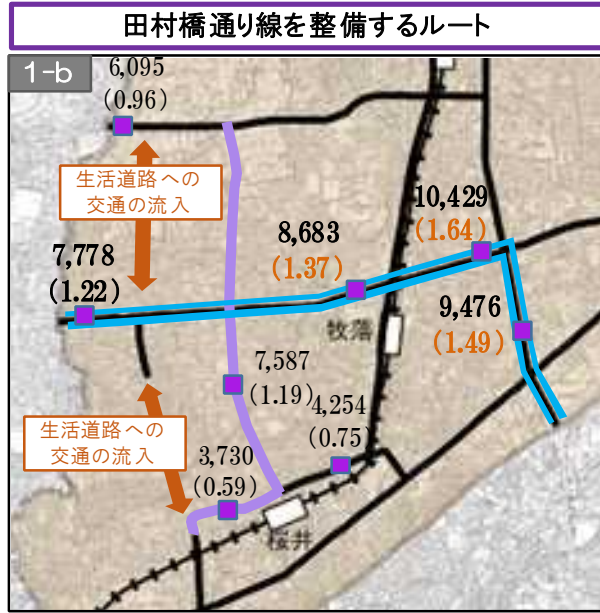
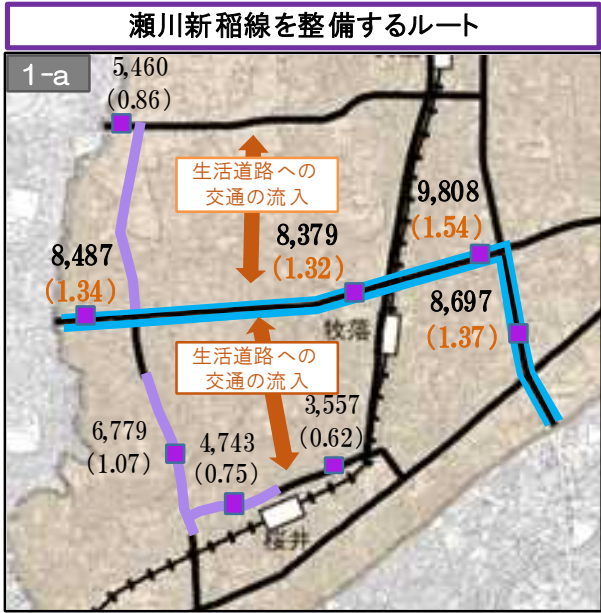
ルート案1-c 瀬川新稲線、田村橋通り線の2路線を整備するルート

(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。



課題路線である中央線、豊中亀岡線とともに、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1,000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。

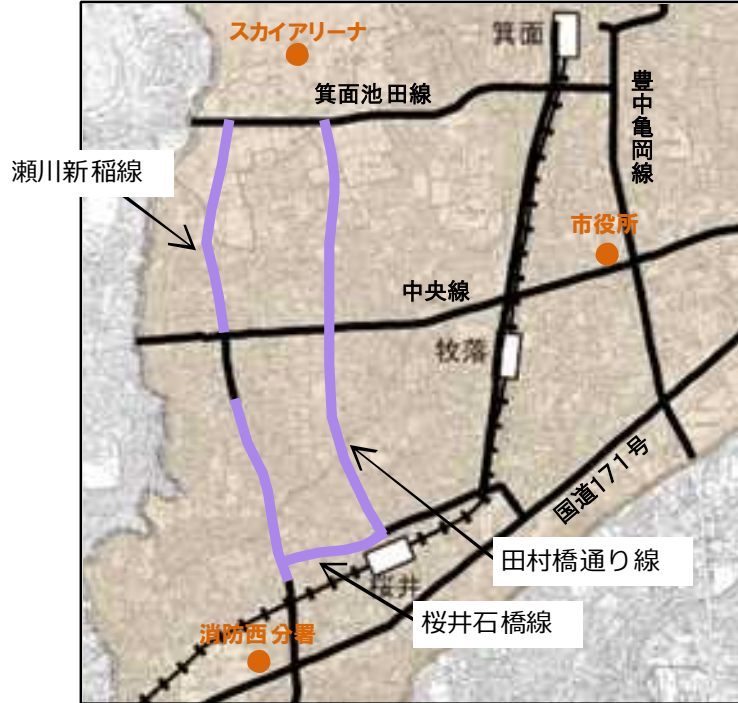
検証結果

(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

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。

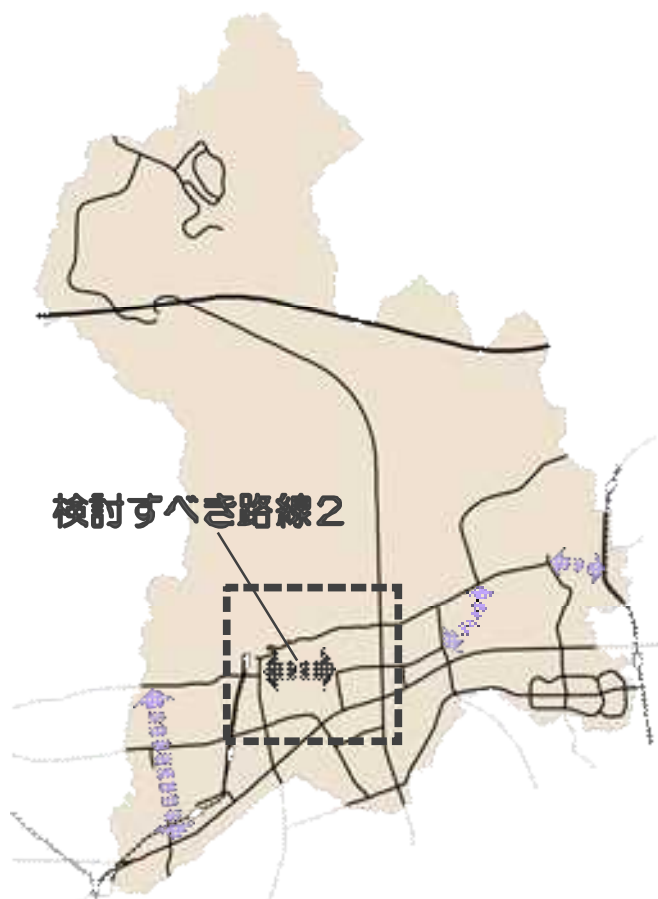


評価項目	評価指標	評価
A. 交通処理機能	A-① 広域幹線道路へのアクセス性の向上	国道171号へのアクセス性が向上する。
	A-② 混雑度の緩和	エリアの課題である中央線、豊中亀岡線の混雑度が緩和する。
	A-③ 隣接市町との連続性の確保	豊中市との連続性が確保される。
B. 交通安全機能	B-① 自転車走行空間の安全性の向上	エリア内の南北方向及び桜井駅への自転車走行空間の安全性が向上する。
	B-② 既存鉄道駅へのアクセス性の向上	桜井駅へのアクセス性が向上する。
	B-③ 公共交通の円滑化	既存バス路線が東西方向のみであり、南北方向ができることで公共交通の円滑化に寄与する。
C. 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。
- ・ 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。

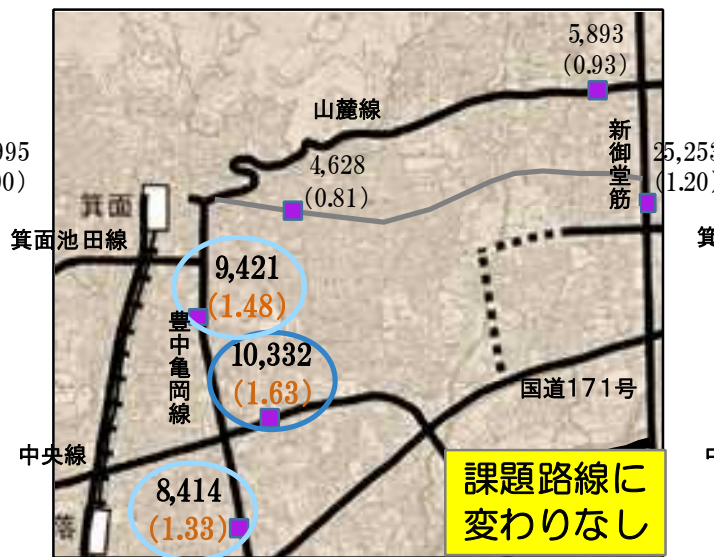
混雑度1.25以上で課題のある状態

2010年交通量(12h)



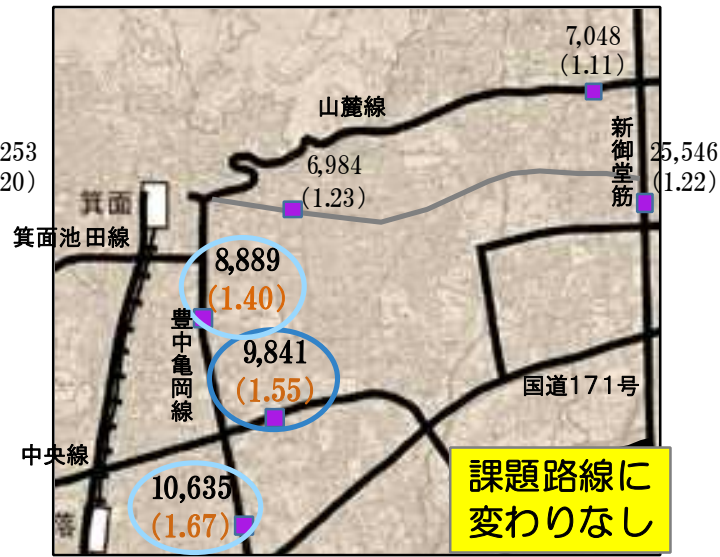
前回パブリックコメントの交通量

2019年交通量(12h)



今年度補足調査した交通量

2030年交通量(12h)



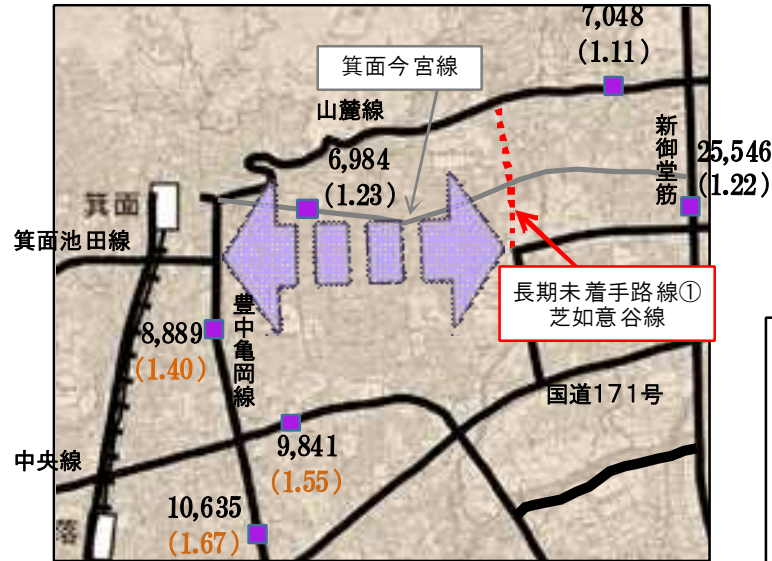
検討に使用する将来交通量

(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。

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。
- ・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

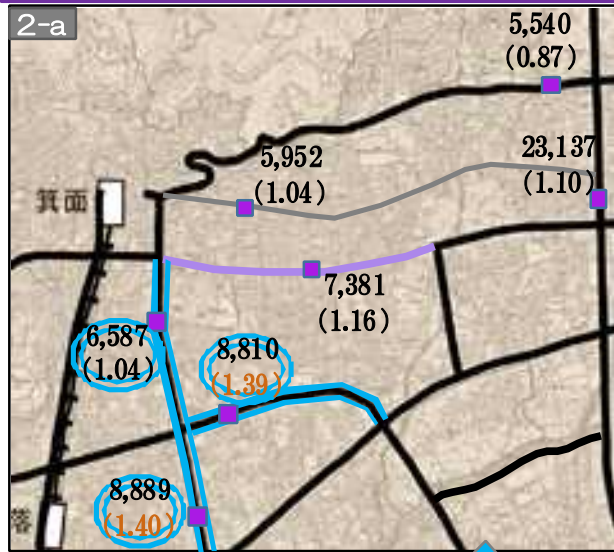
(2) 検討すべき路線1~4のルート案の検討 **検討すべき路線2**

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

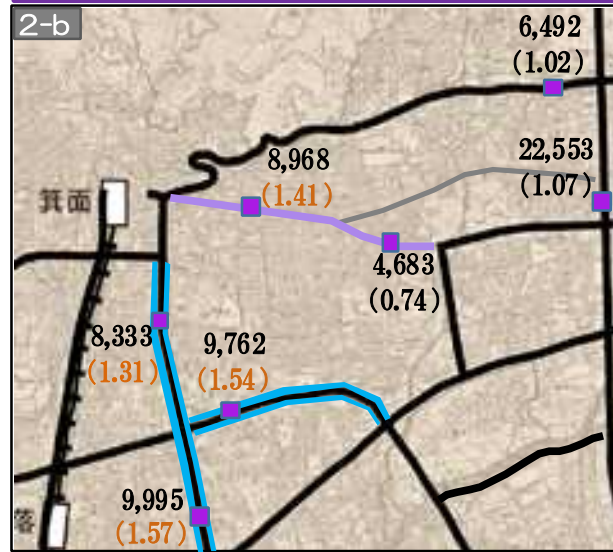
STEP 2 ①ルート案の検証

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。

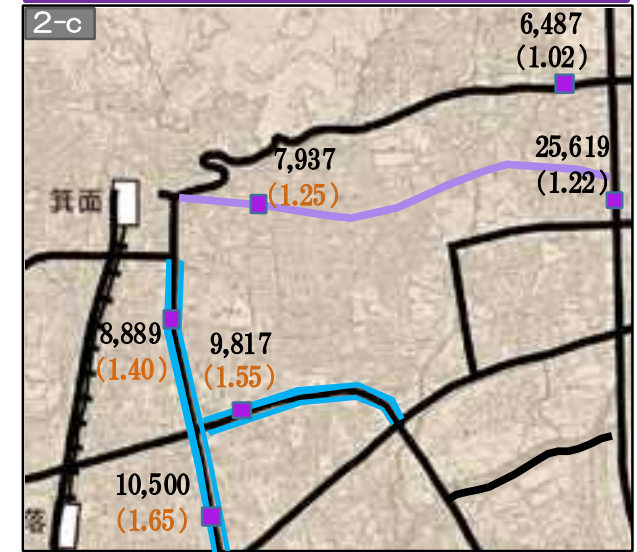
箕面池田線~萱野東西線を整備するルート



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。

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**

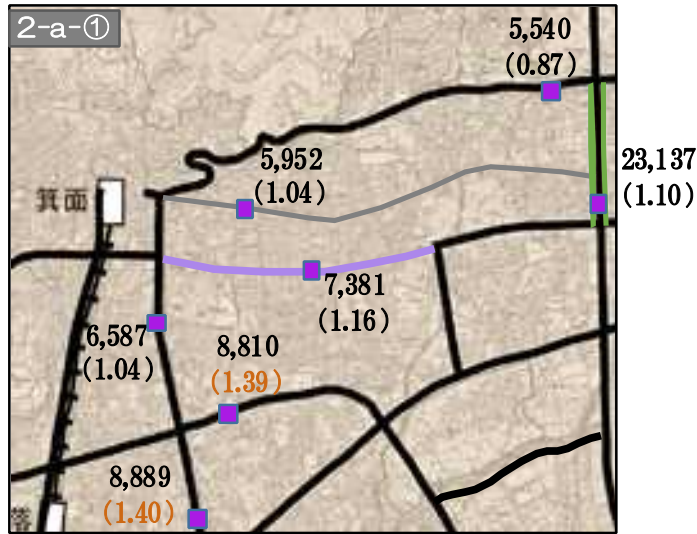
都市計画道路網の見直しについて
~新たな都市計画道路網(案)の検討~
参考資料

STEP 2 ②ルート案の検証《長期未着手路線の検証》

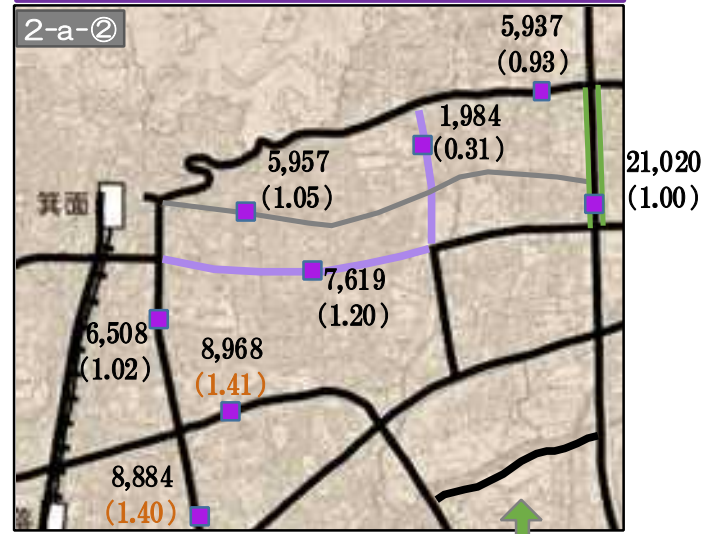
検討すべき路線の方向の他に長期未着手路線が存在するため、長期未着手路線(芝如意谷線)の整備による周辺道路の混雑度緩和の効果を検証する。

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%)

※ () 内は、現状とルート案の各交通量の比率を表したもの。
90.8%

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**

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

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。

- ・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**

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）

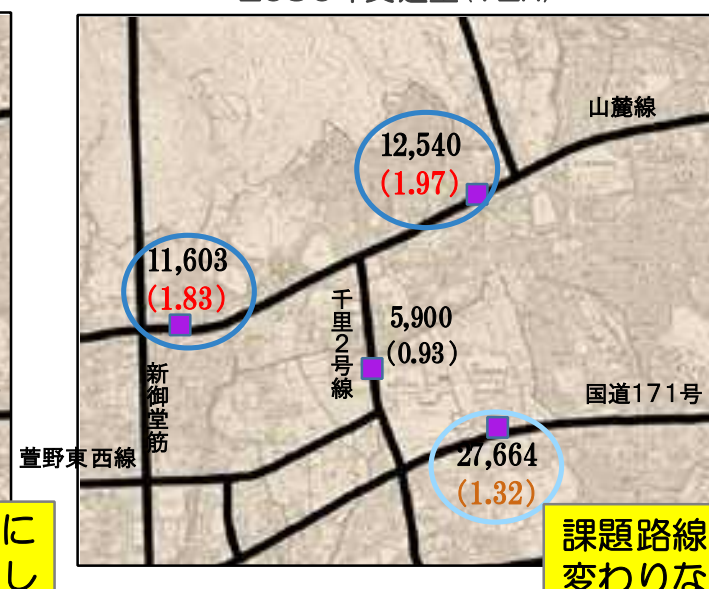
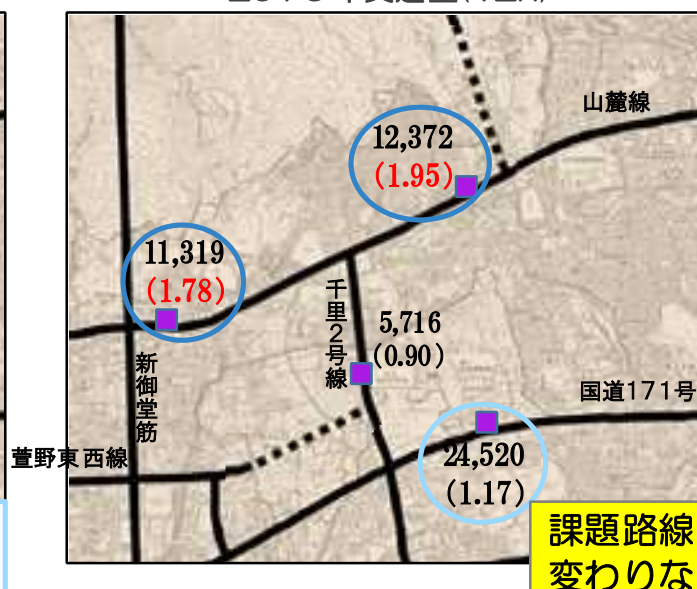
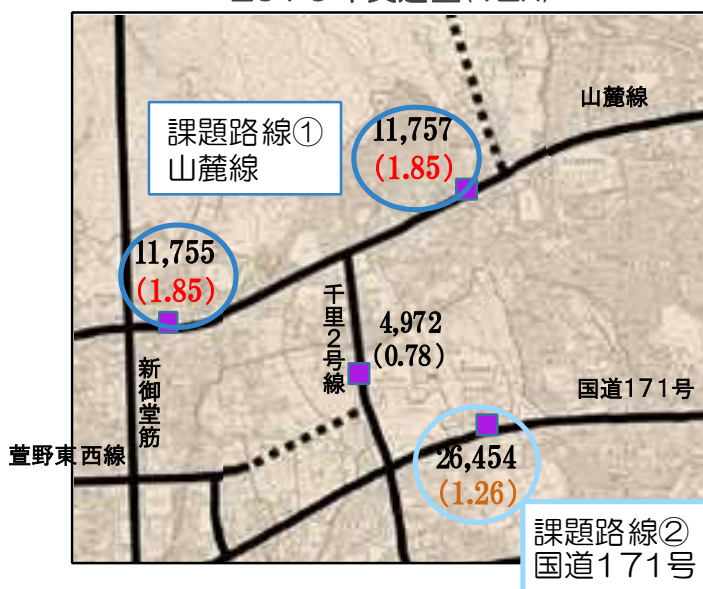
混雑度	交通状況の推定
1. 0 未満	・昼間12時間を通じて、道路が混雑することなく円滑に走行できる。
1. 0 以上 1. 25 未満	・昼間12時間のうち、道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時）ある。 ・何時間も混雑が連続するという可能性は、非常に小さいと考えられる。
1. 25 以上 1. 75 未満	・ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状態 ・ピーク時のみの混雑から、日中の連続的混雑への過度状態と考えられる。
1. 75 以上	・慢性的混雑状態と考えられる。

混雑度1.25以上で課題のある状態

2010年交通量(12h)

2019年交通量(12h)

2030年交通量(12h)



課題路線に
変わりなし

課題路線に
変わりなし

前回パブリックコメントの交通量

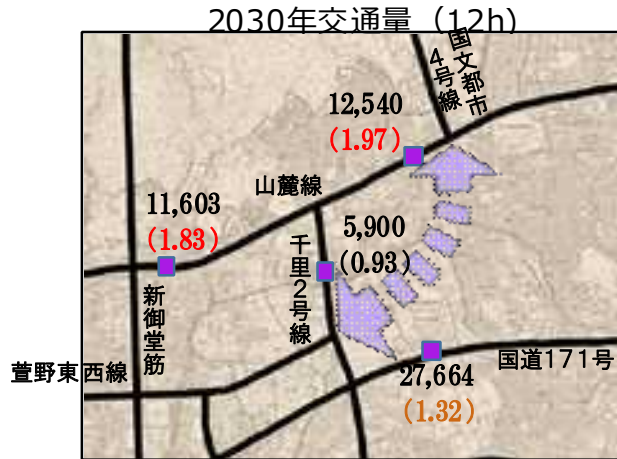
今年度補足調査した交通量

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**

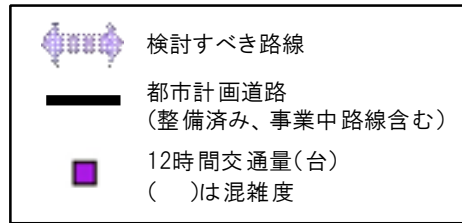
STEP1 検討すべき路線の確認

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。



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。



課題解決の方向性

- ・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

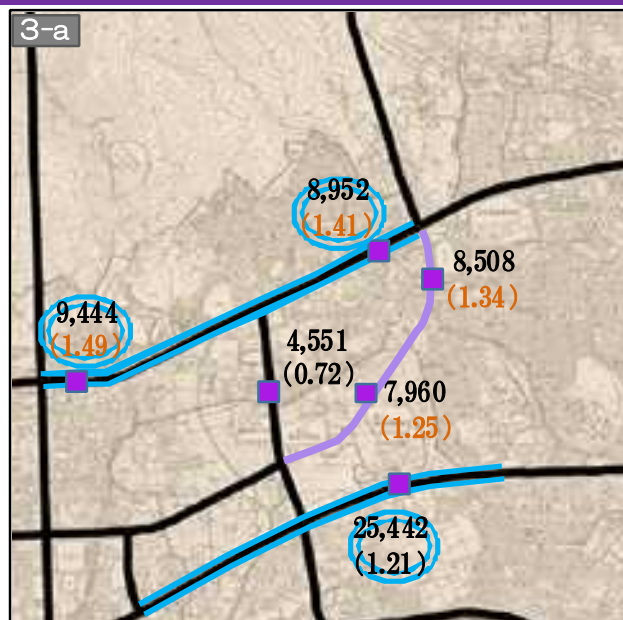
萱野東西線～国文都市4号線を整備するルート

(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だ。

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**

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

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	箕面萱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	萱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	箕面萱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。

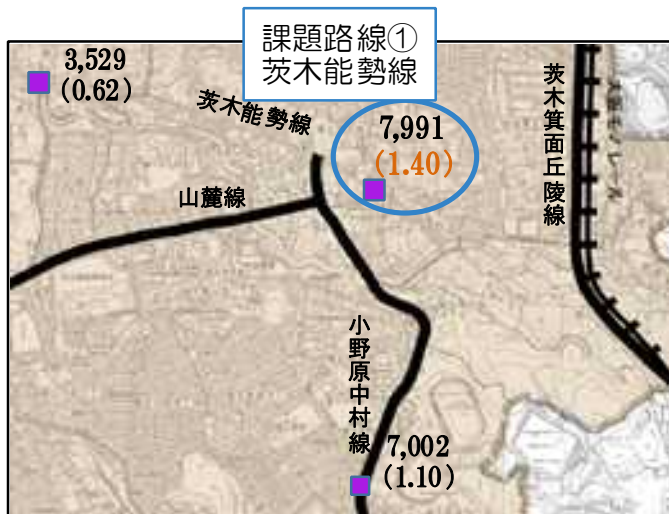
《混雑度の一般的な解釈・交通状況の推定》

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。

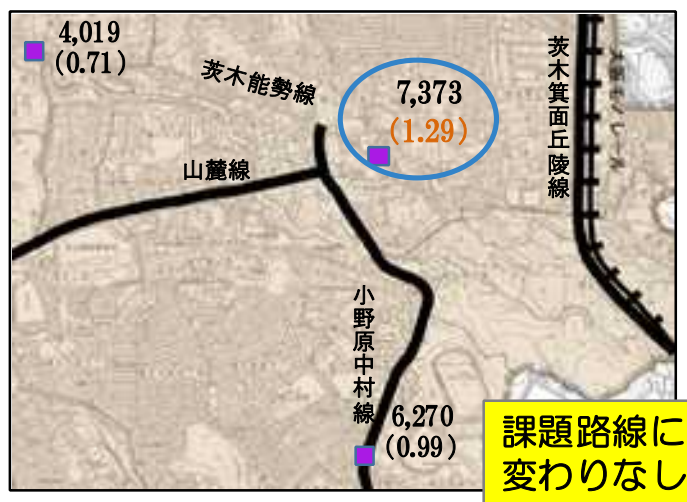
混雑度1.25以上で課題のある状態

2010年交通量(12h)



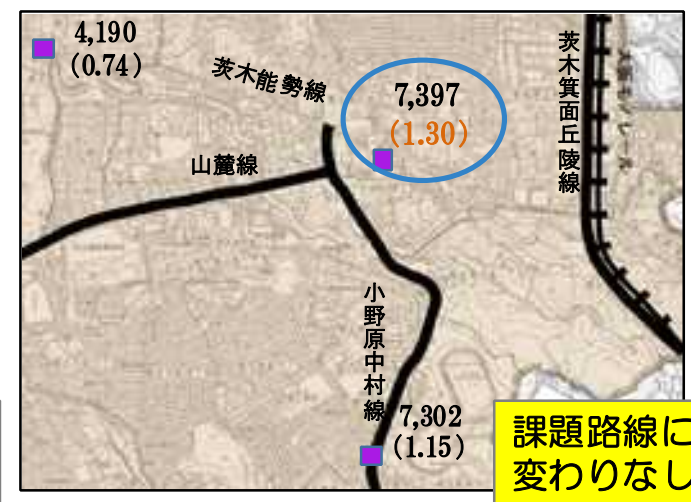
前回パブリックコメントの交通量

2019年交通量(12h)



今年度補足調査した交通量

2030年交通量(12h)

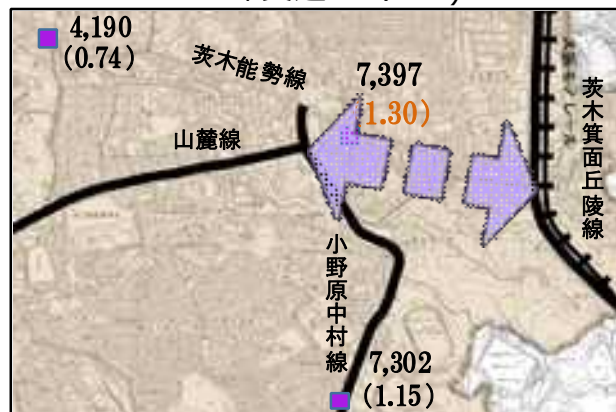


検討に使用する将来交通量

(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**

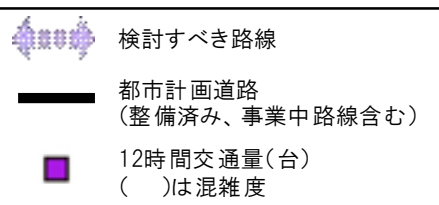
STEP1 検討すべき路線の確認

■ 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)



エリアの課題

- ・山麓線の東行きが粟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。



課題解決の方向性

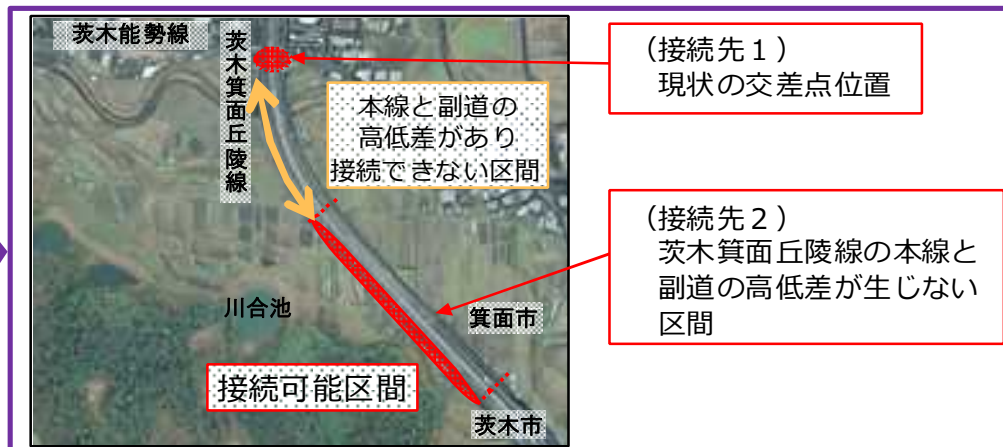
- ・茨木能勢線の混雑緩和のため、山麓線と茨木箕面丘陵線を繋ぐ路線を検討する。

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。

- ・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。



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

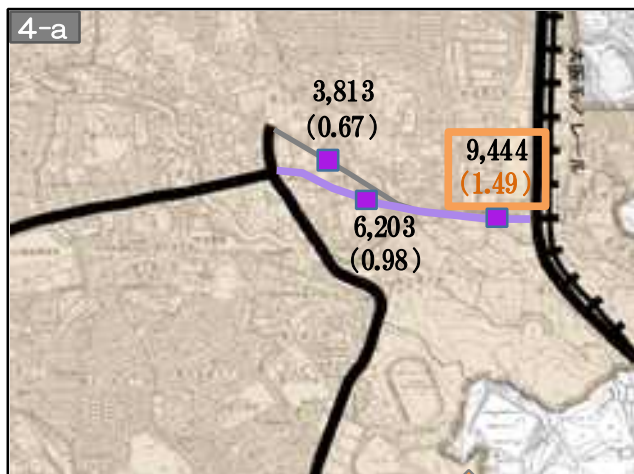
(2) 検討すべき路線1~4のルート案の検討 **検討すべき路線 4**

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

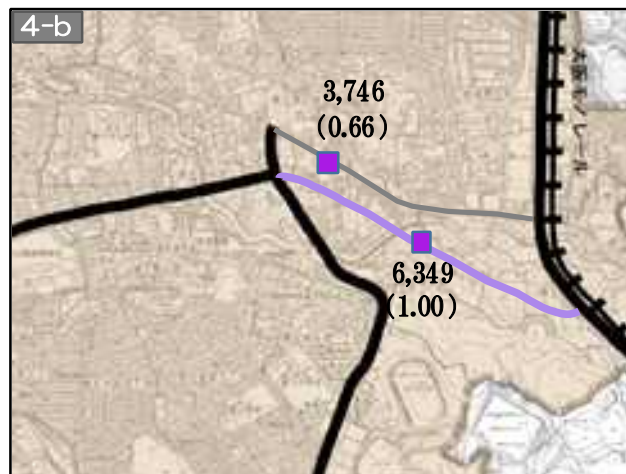
STEP 2 ルート案の検証

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。

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	<u>9,444 (127.7%)</u>	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。

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**

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

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	モル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。**

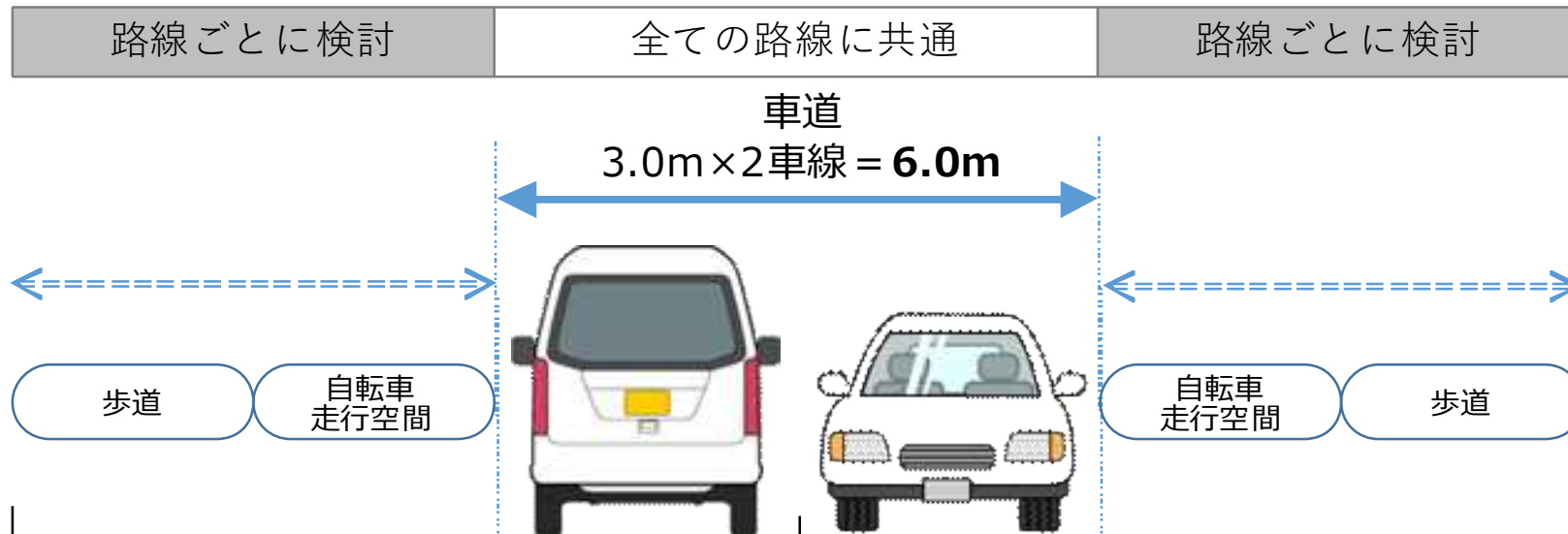
STEP 4 幅員の検討

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)



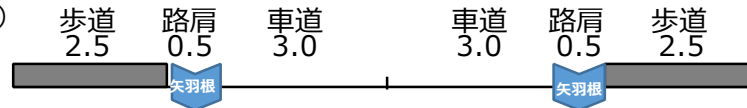
【2】本市に適用する幅員パターンの検討

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「2m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5m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1mが必要である。これらを合計すると、車道3m×2車線+歩道両側5m+路肩両側1m=12mとなり、両側に歩道を整備する場合は、最小で12m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)

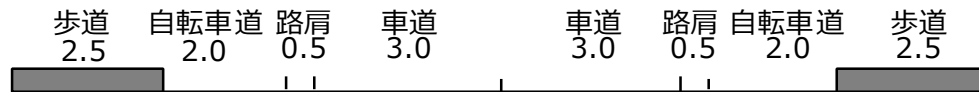


② 両側に歩道と自転車道を整備するために必要な幅員

「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「2m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12m+自転車道両側4m=16m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。

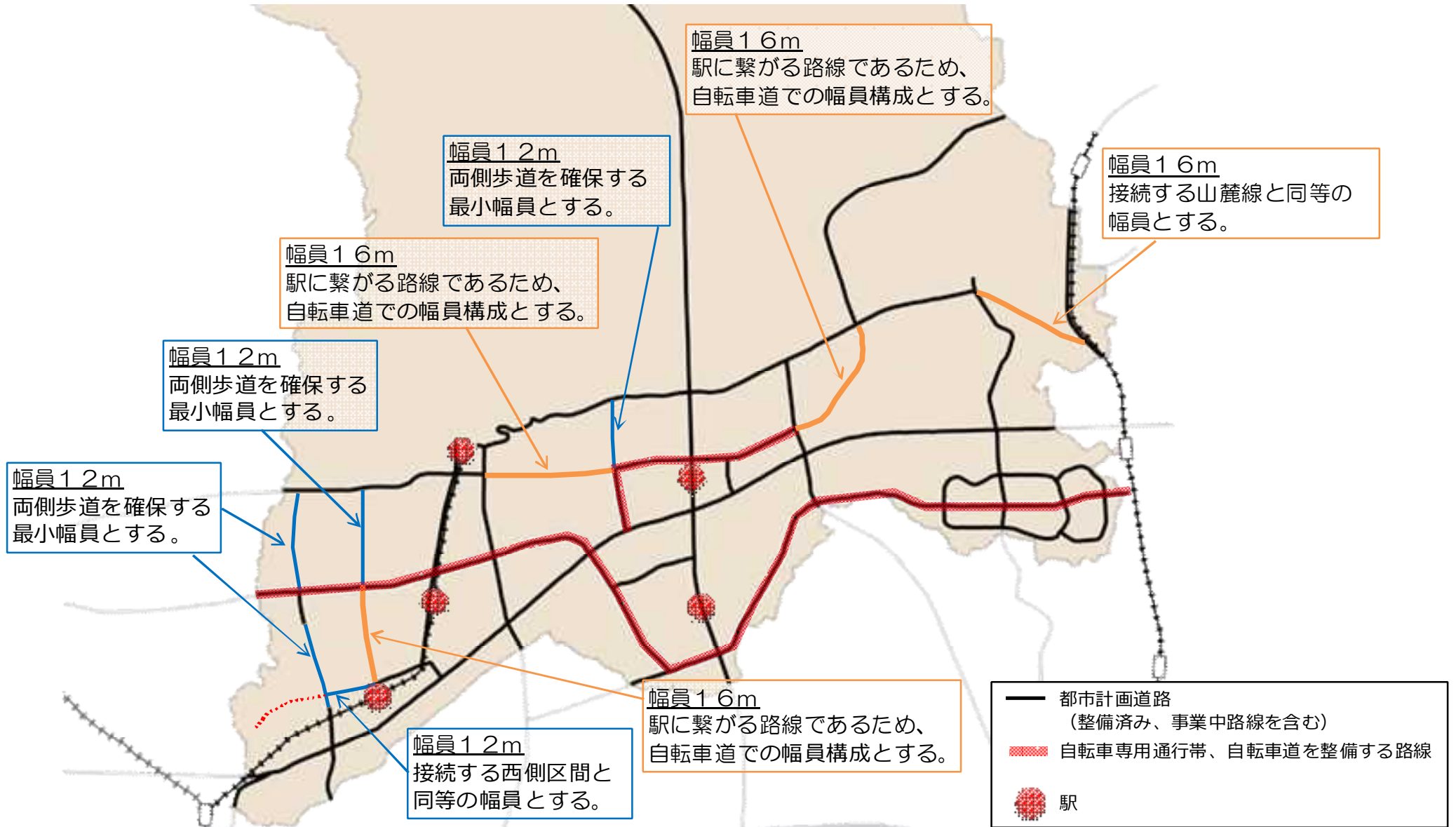
【3】2パターンの幅員をどの路線に当てはめるかの考え方

- (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変わらないなど)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

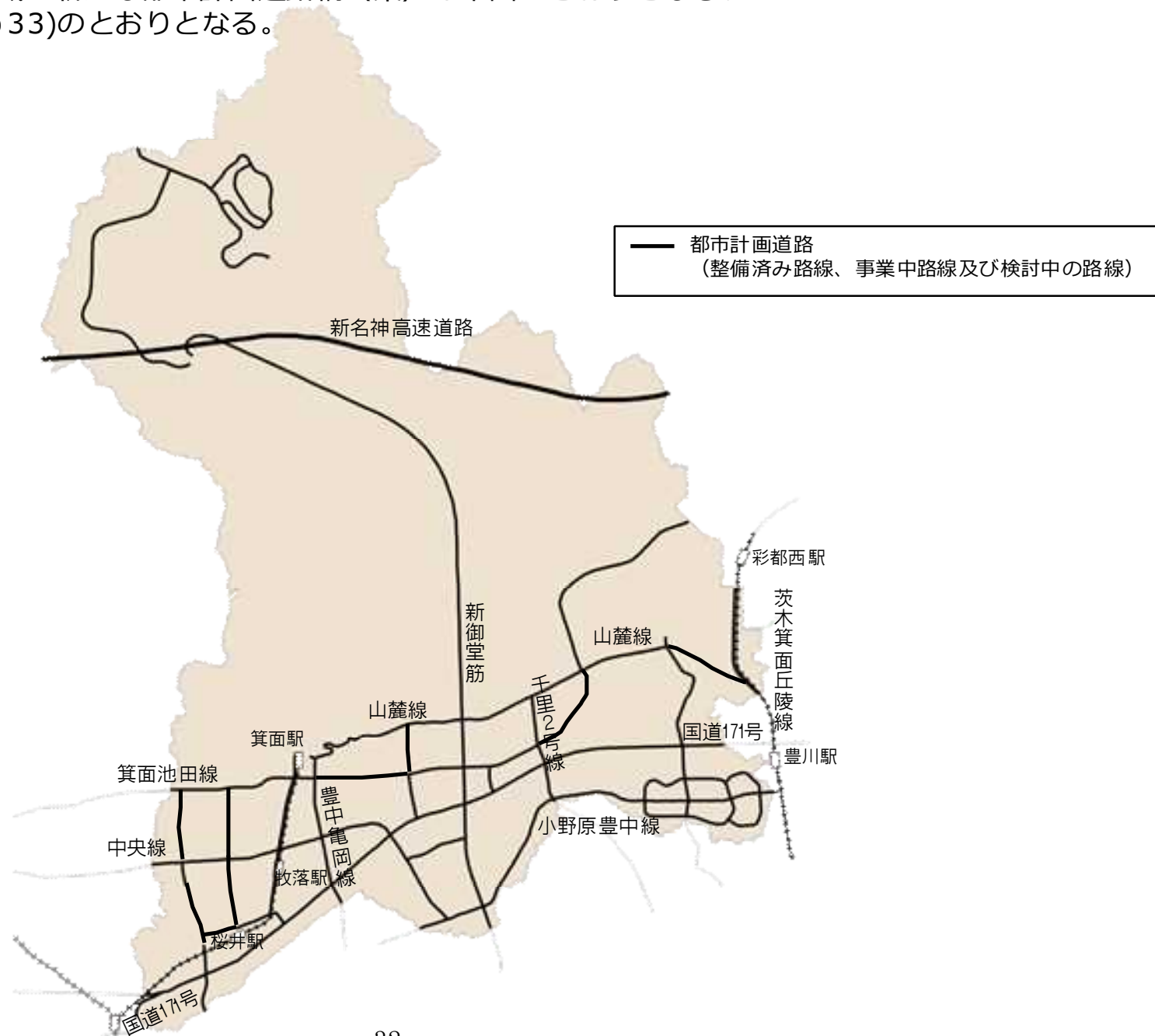
検討すべき路線ごとの幅員の検討結果(路線1～4のまとめ)



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**

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(p33)のとおりとなる。



4. 新たな都市計画道路網(案)のまとめ 幅員を含めた詳細

幅員を含めた新たな都市計画道路網(案)は下図のとおりとなる。

《対象路線一覧》

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)

