

都市計画道路 ^{いばらき} 茨木 ^{ねやがわ} 寝屋川線
街路事業
[茨木市]

【事前評価】
(補足説明資料)

第7回審議会における ご指摘事項と対応①

【ご指摘事項】

本路線と府道高槻茨木線を接続する連結側道について、幹線道路同士を接続することが、定性的に必要なことは理解するが、道路網として、連結側道を整備する必要性を、接続しない場合と比較し説明されたい。

【対応(追加資料)】

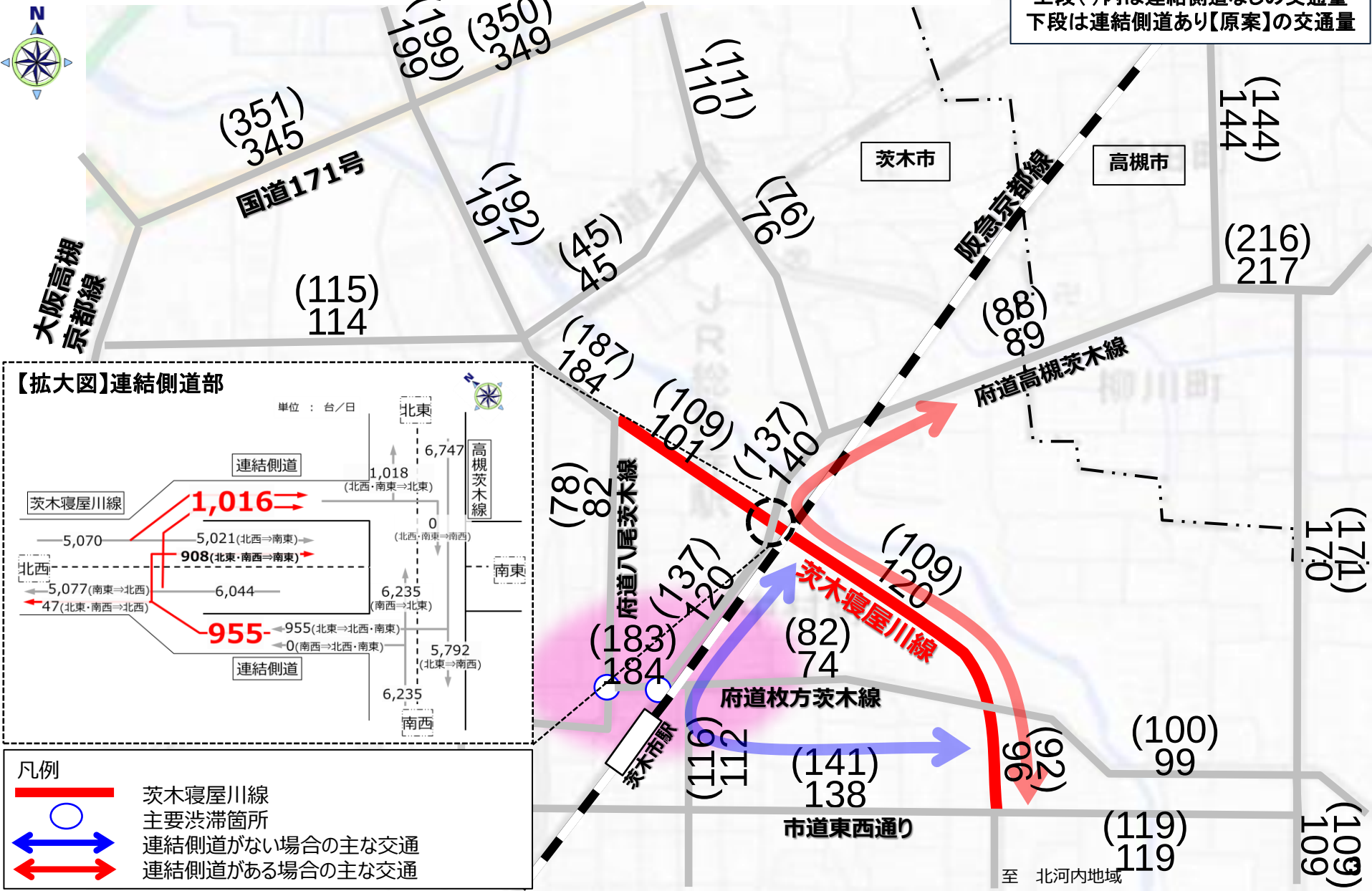
- ・高槻茨木線との接続(連結側道)の必要性【定量的分析】
(3～4ページ)
- ・高槻茨木線との接続(連結側道)の必要性【定性的分析】
(5ページ)

1. 府民意見に対する府の見解について

■高槻茨木線との接続(連結側道)の必要性【定量的分析】

交通量図【単位:百台/日】

上段()内は連結側道なしの交通量
下段は連結側道あり【原案】の交通量



1. 府民意見に対する府の見解について

■高槻茨木線との接続(連結側道)の必要性【定量的分析】(まとめ)

【便益】

- ・連結側道の整備なしの場合、駅周辺道路の交通量が増加(高槻茨木線+17百台/日 等)
- ・便益について、下表のとおり原案が優位

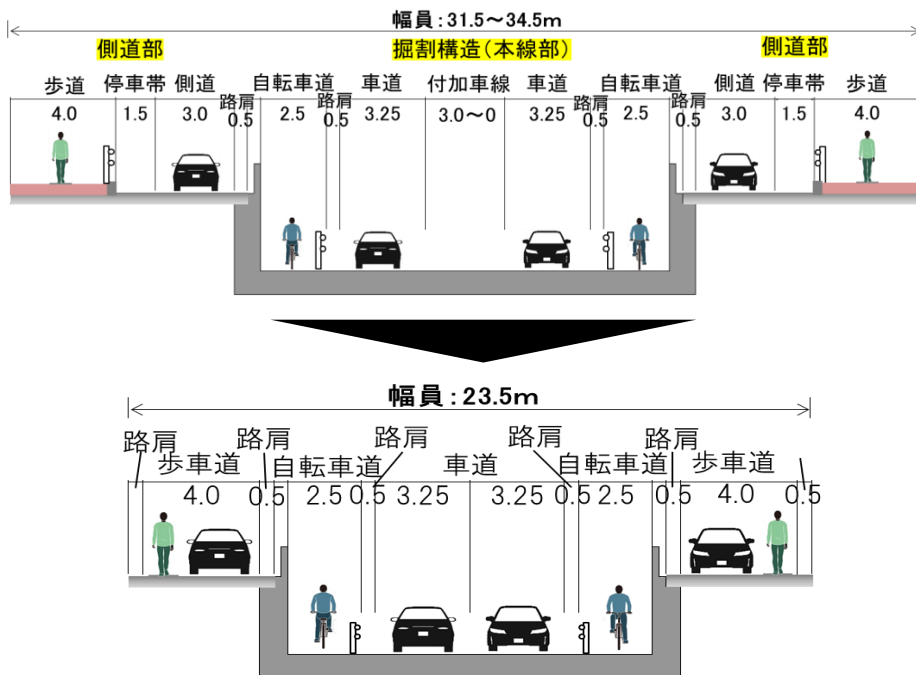
■便益比較表(供用後50年間の便益)

便益	【原案】 連結側道あり	連結側道なし	差
走行時間 短縮便益	332.4億円	218.9億円	▲113.5億円
走行経費 減少便益	34.4億円	17.5億円	▲16.9億円
交通事故 減少便益	2.7億円	1.0億円	▲1.7億円
合計	369.5億円	237.4億円	▲132.1億円

【事業費】

- ・事業費は、連結側道を整備しない場合、原案より約10億円削減できる。

■コスト削減(連結側道を副道(市道復旧)に変更) L=約240m



【比較検討結果】

- ・連結側道を整備しない場合、コスト削減に繋がるものの整備効果は原案より減少
- ・定量的な比較においても、連結側道は必要であると考え

1. 府民意見に対する府の見解について

■高槻茨木線との接続(連結側道)の必要性【定性的分析】



- 凡例
- 茨木寝屋川線
 - 主要渋滞箇所
 - 連結側道がない場合の主な交通
 - 連結側道がある場合の主な交通

この5年間における本市の状況・社会的背景 【茨木市都市計画マスタープラン抜粋】

- 中心市街地活性化に向けた検討 ① (拠点形成の取組)**
- 中心市街地における市の主要施設(市会館、元茨木川緑地)が更新期を迎えていることを契機として、市中心部の賑わい・交流拠点を形成する取組の検討が進んでいます。
 - しかし、本市の中心市街地は、JR茨木駅～阪急茨木市駅間に限られている(約1.3km)という特性から、拠点でつながる賑わいを、いかに中心市街地全体に面的に波及させていくかという視点が重要になります。

<市民会館跡地エリアイメージ図>



- 中心市街地活性化に向けた検討 ② (多様な主体による多様な活動・取組の創出)**
- 本市では、中心市街地活性化に向けた具体的な事業実施計画である「中心市街地活性化基本計画」の策定過程において、行政だけでなく民間でも単独で担うことが困難な領域の事業の担い手が必要であることから、その担い手となる「まちづくり会社(株式会社P1C・株式会社P2C)」を設立しました(令和元年(2019)8月)。
 - 今後展開する事業として、「クリエイティブ・マーケット整備事業」や「商店街賑わい空間整備事業」、「道路空間活用事業」等が検討されています。

- 今後、市が出資するまちづくり会社をはじめとして、多様な主体による多様な活動・取組が絶えず起こり続けるような活気のある地域にしていく必要が求められます。

- 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成**
- 地域課題解決に向けて、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと変革するような取組が求められるようになってきました(国土交通省「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」中絶とりまとめ)。
 - 本市では、特に中心市街地において、拠点で生まれる賑わいを面的に波及させていくことを目指し、人の回遊性向上を図ることが主要課題であり、国等における検討状況を注視し、必要に応じて本市施策への反映を行うしていく必要があります。

●**総持寺周辺における拠点づくり**

- JR総持寺駅が駅舎、市道総持寺駅前線の整備が進んでいます。また、東芝工場跡地において通学門学院大学新キャンパスが開学、国道171号西河原交差点において拡幅工事が予定されているなど、総持寺周辺において新しいまちづくりが進んでいます。
- 上記の流れを踏まえ、JR総持寺駅、阪急総持寺駅周辺において、東芝工場跡地と隣接する西河原公園までを含めた一体的なまちづくりを進め、市東部の拠点としての機能向上を図る必要があります。

施策展開方針

誰もが訪れたい中心市街地の形成

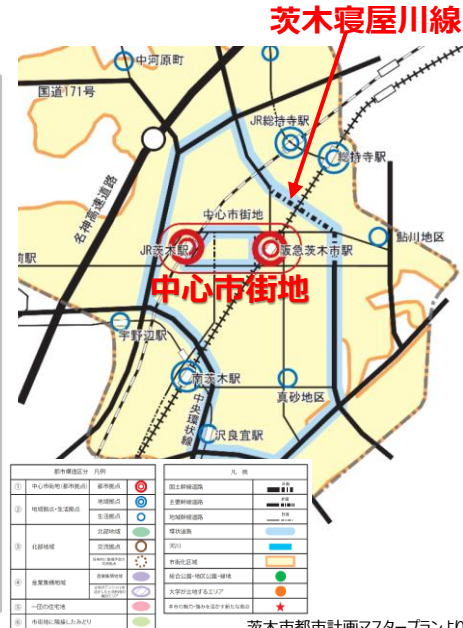
取組テーマ

●**歩いて楽しい中心市街地とするための交通環境の充実**

- 茨木松ヶ峰線などの立命館大学周辺道路の整備を進め、歩行者、自転車、自動車等の利用を区分し、双方に利用しやすい交通環境を整えます。
- 茨木駅前線と茨木松ヶ峰線等により「シビックセンター」環状道路を形成し、市中心部の交通環境の向上を図ります。
- シビックセンター環状道路については、歩行者と自転車、自動車の通行空間を分離、拡大するため、一方通行化の検討を進めます。
- 公共交通機関であるバス利用環境の向上に向け、乗り継ぎ運賃の値下げなど利便性向上について検討します。

●**広域交通(通過交通)と生活交通を分離する環状道路体系の整備促進**

- JR茨木駅周辺～阪急茨木市駅周辺の通過交通の流入を減らすため、広域的な機能を果たす環状道路体系の整備に向け、都市計画道路茨木寝屋川線の早期整備等について府と協議を行います。



茨木市都市計画マスタープランより



茨木市都市計画マスタープランより

地元茨木市の都市計画マスタープランにおいて、広域交通(通過交通)と生活交通を分離する環状道路として、本路線が位置付けられており、連結側道も含めて整備を行うことで、中心市街地への通過交通の流入が抑制され、地元市が目指す「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成にも寄与する。