

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5回審議会における ご指摘事項と対応①

【ご指摘事項】

全体事業費が大きい、その中で事業費が大きくなる要因となっている、阪急京都線交差部のアンダーパス構造の必要性について、都市計画変更の経緯も踏まえ説明を補強されたい。

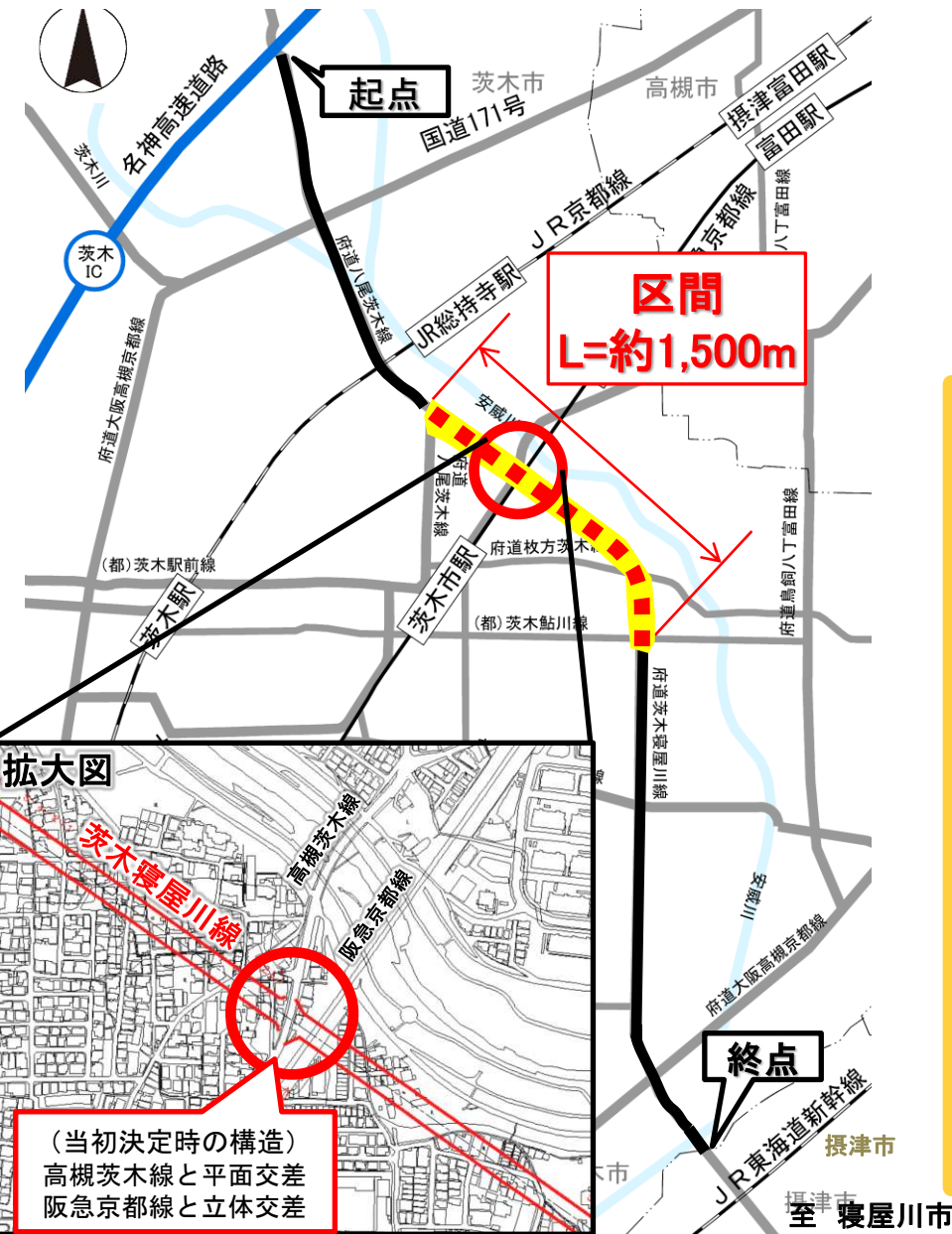
【対応(追加資料)】

- ・令和6年度都市計画変更の概要(3ページ～4ページ)
- ・アンダーパス構造を採用した経緯(5ページ～7ページ)

1. 令和6年度都市計画変更の概要

【参考】

■都市計画道路 茨木寝屋川線(茨木市域)の概要



【全体延長】 約5,850m

【車線数】 2車線: 約4,530m
4車線: 約1,320m

■都市計画変更区間

【延長】 約1,500m

【都市計画決定(当初)】
昭和38年1月14日

【幅員】 20m

【構造】 阪急京都線と立体交差
(鉄道高架)

1. 令和6年度都市計画変更の概要

【参考】

■都市計画変更の概要

【都市計画決定(変更)】

令和6年9月13日

【変更内容】

① 標準幅員20m

⇒ 標準幅員21.5m (一般部)

* 最小幅員15.1m

〔ボックス構造部〕

* 最大幅員55m

〔本線と
連結側道との
交差点部〕

② 構造(一部区間)

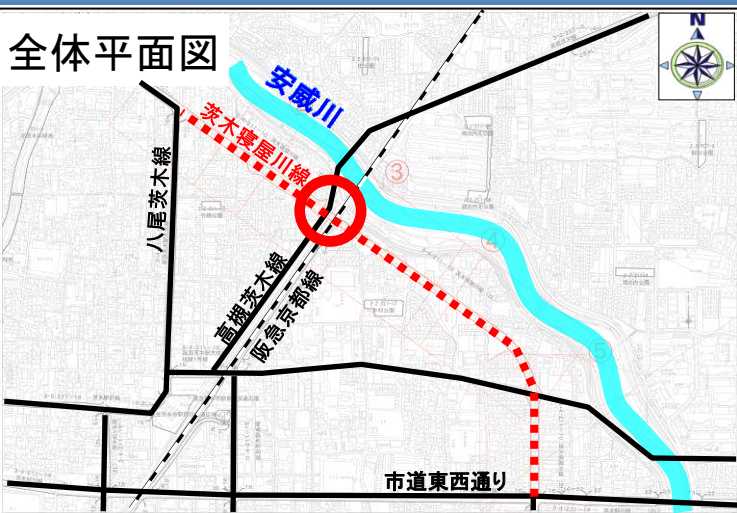
平面構造

⇒ 掘割構造+ボックス構造

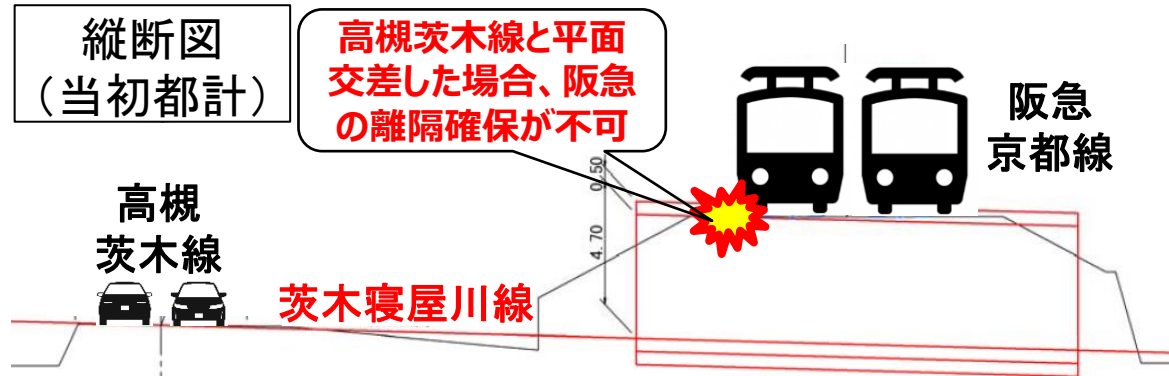


1. アンダーパス構造を採用した経緯

【参考】

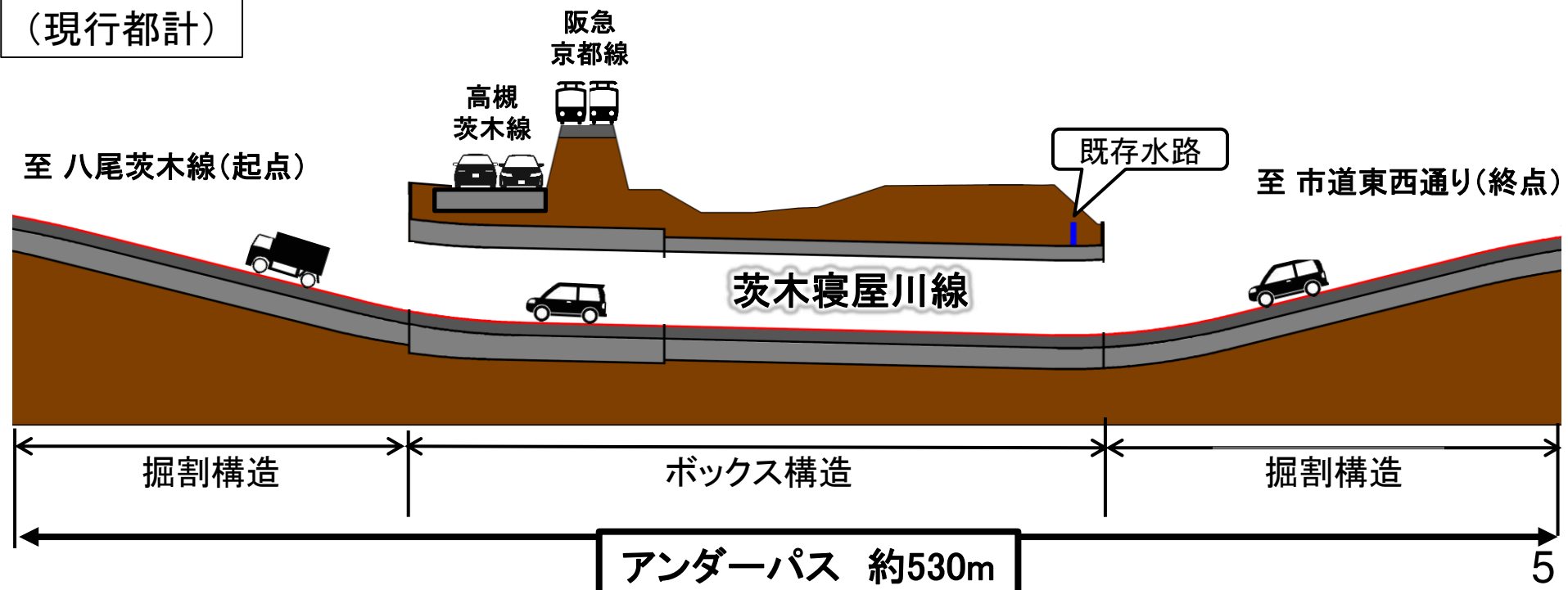


縦断図
(当初都計)



縦断図
(現行都計)

アンダーボックスを、当初計画よりも低い位置に設置する必要が生じ、高槻茨木線との平面交差が不可能となったことから、交差構造を大きく変更

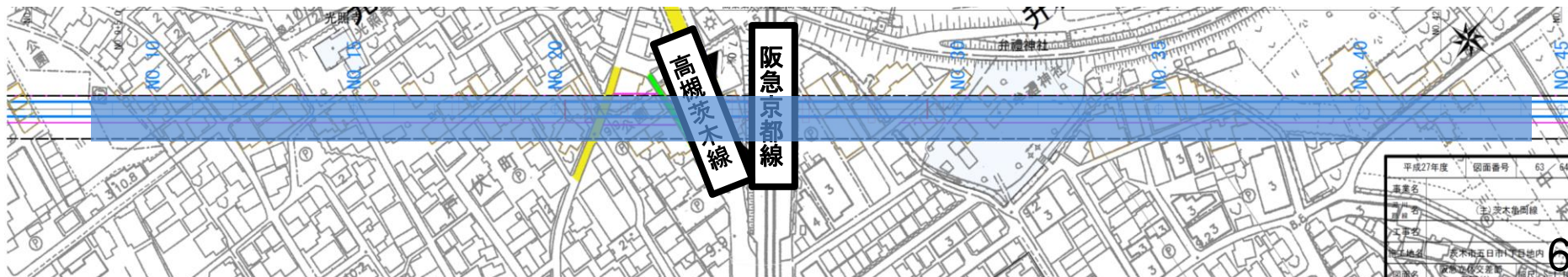
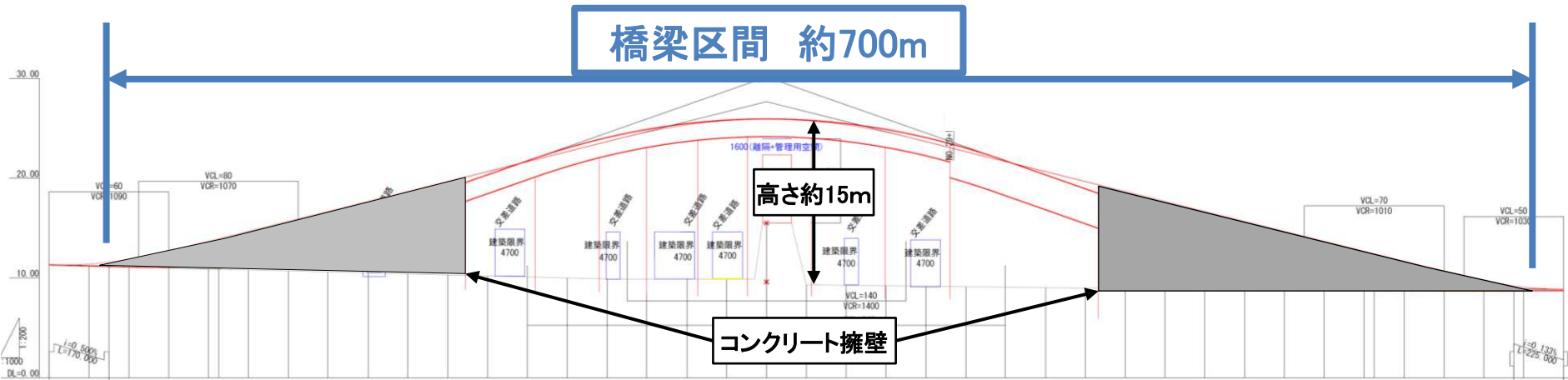


1. アンダーパス構造を採用した経緯

【参考】

■比較検討(アンダーパス以外の検討について)

	橋梁構造(案) (府道高槻茨木線、阪急京都線を上越し)
ルート概要	高槻茨木線、阪急京都線を橋梁形式にて立体交差する計画
課題	・アンダーパスに比べて、延長が長くなる(約530m→約700m) ・既成市街地に橋梁(高さ約15m)を新設され、また橋梁区間の前後区間はコンクリートによる擁壁が築造されることで、景観や日照、電波などへの追加対策が必要
不採用とした理由	・地域分断や日照阻害など地域に与える影響が大きく、実現性に劣る ・構造高さが高いことや、側道を設置する延長が長くなることから、事業費等において優位性がない

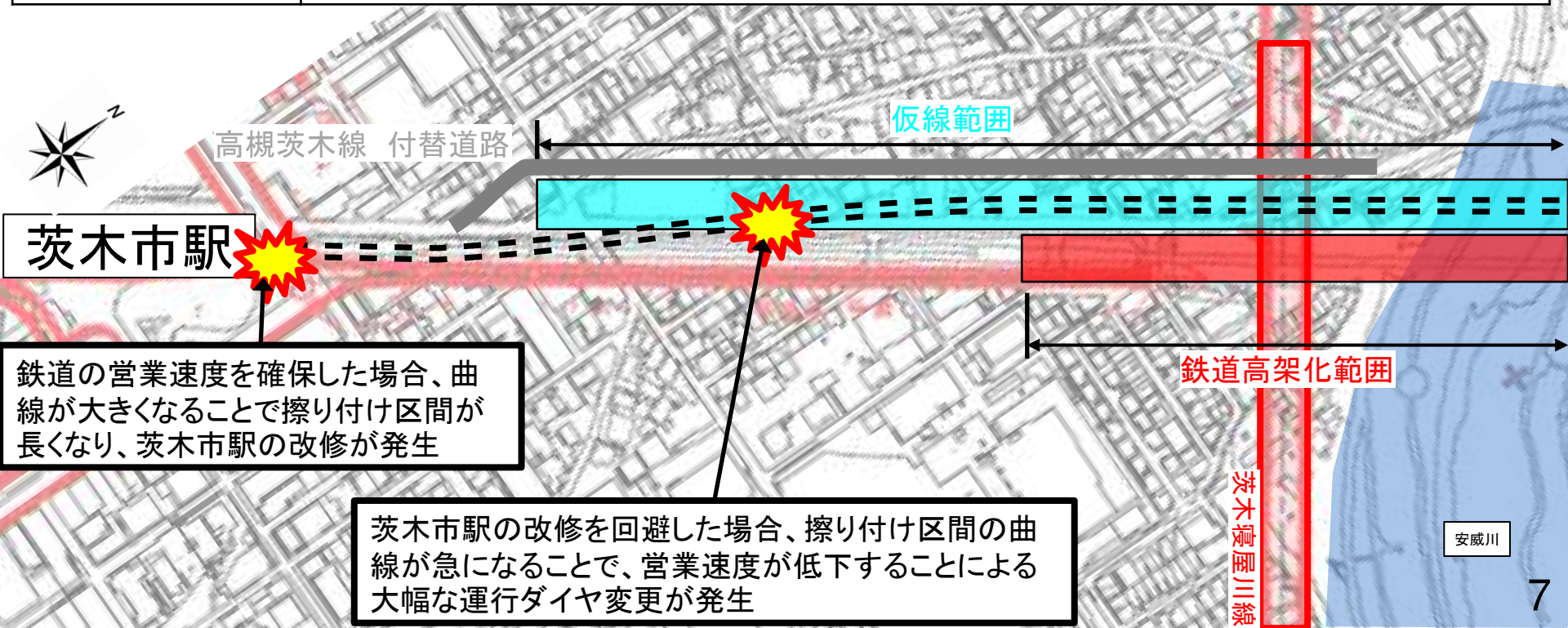


1. アンダーパス構造を採用した経緯

【参考】

■比較検討(アンダーパス以外の検討について)

	阪急京都線高架化(案) (本路線を現地盤高で整備)
ルート概要	阪急京都線を高架化(嵩上げ)し、本路線と府道高槻茨木線と平面交差する計画
課題	・阪急京都線を高架化(嵩上げ)した場合、阪急茨木市駅の改修や大幅な運行ダイヤの見直しが必要 ・高架化(嵩上げ)工事に伴う仮線設置のための用地が必要 ・上記仮線設置に伴い、府道高槻茨木線の付け替え道路の整備が必要
不採用とした理由	・道路や鉄道の切り替えを伴うため、周辺地域をはじめ社会的影響が非常に大きい ・工事費等が大きく、事業費において優位性がない



第5回審議会における ご指摘事項と対応②

【ご指摘事項】

事業効果について、定量的な説明や、路線全体での説明について補強されたい。

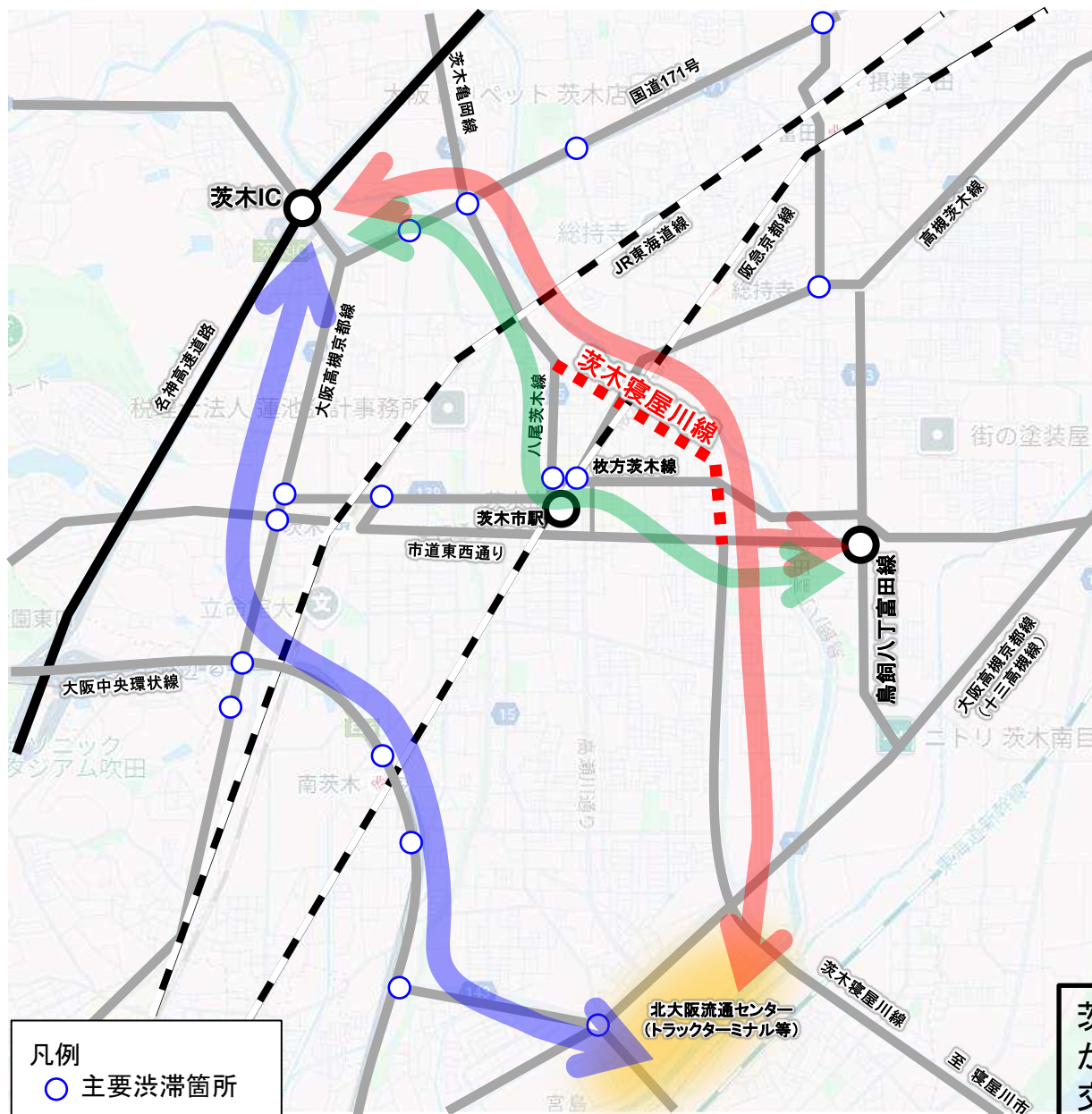
【対応(追加資料)】

- ・事業効果について(定量的な説明)(9ページ～10ページ)
- ・事業効果について(定性的な説明)(11ページ)

2. 事業効果について（定量的な説明）

【参考】

■整備による時間短縮効果



茨木IC～北大阪流通センター

大阪高槻京都線
大阪中央環状線經由
約30分

**約10分
短縮**

国道171号
茨木寝屋川線經由
約20分

茨木IC～鳥飼八丁富田線

枚方茨木線經由
(茨木市駅前通過)
約20分

**約7分
短縮**

国道171号
茨木寝屋川線經由
約13分

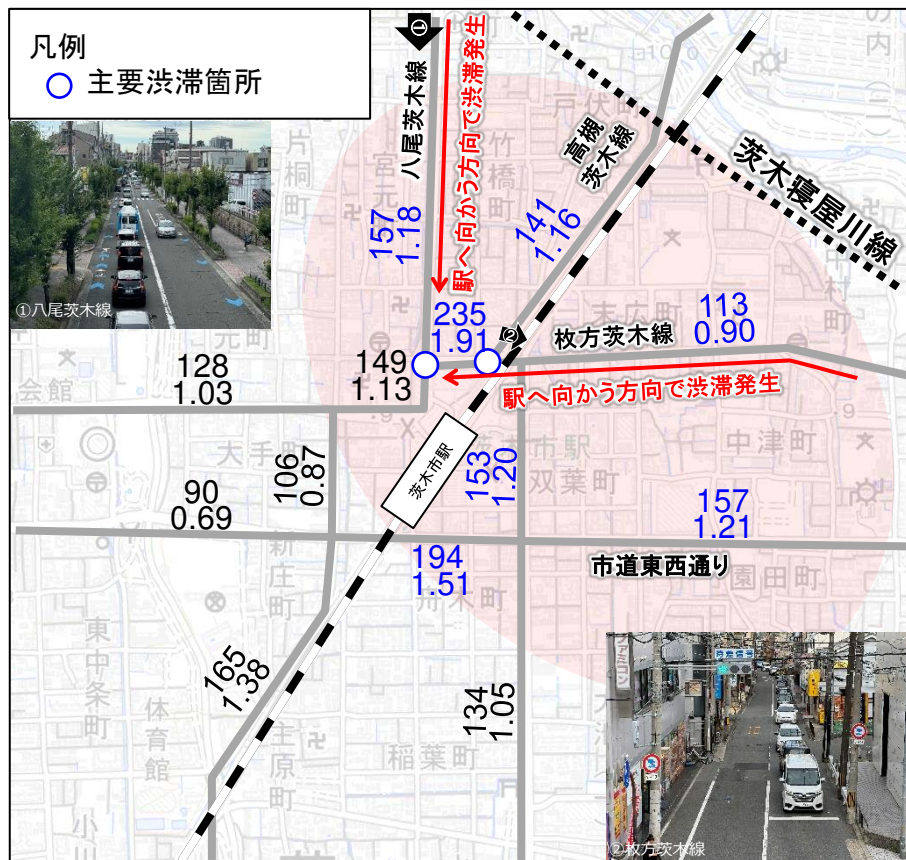
茨木寝屋川線の整備により、時間短縮が図られ、また主要渋滞箇所における交通負荷の軽減も図ることができる

2. 事業効果について（定量的な説明）

【参考】

上段：交通量(百台)
下段：混雑度

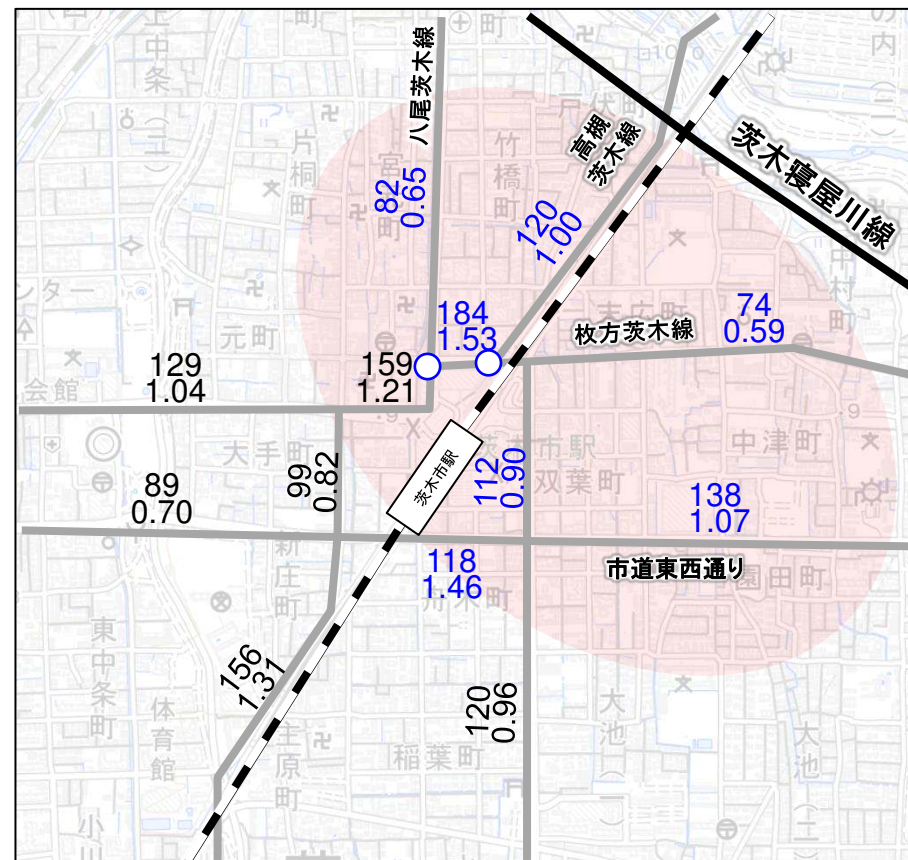
整備なし(R22)



〔混雑度の一般的な解釈・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	ピーク時間帯はもとより、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。

整備あり(R22)

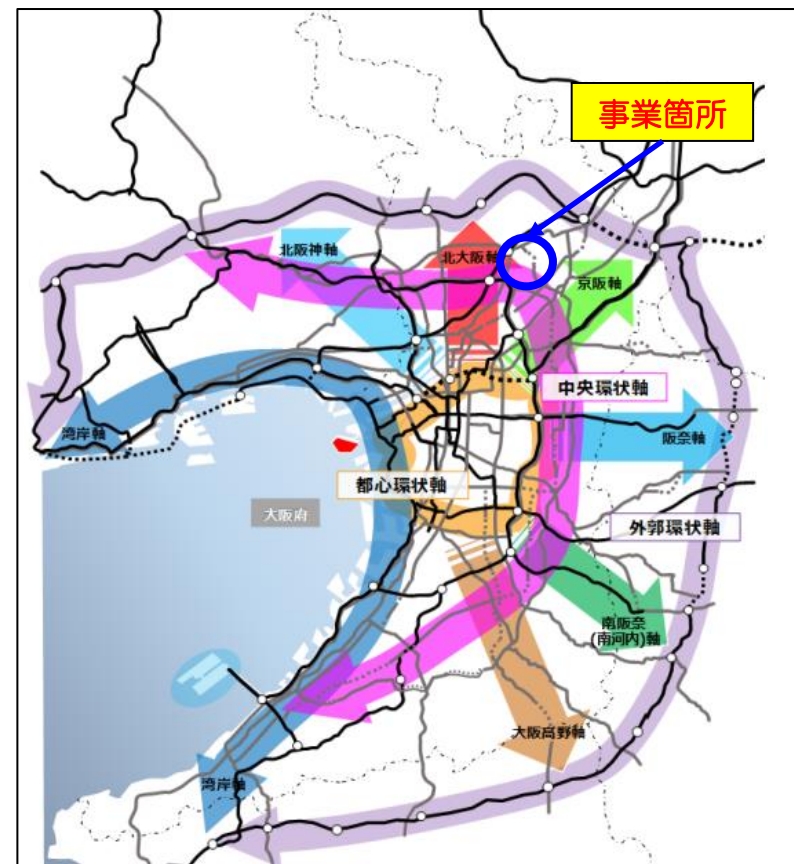


○本路線の整備によって、並行する八尾茨木線や枚方茨木線は、交通量、混雑度ともに大きく減少しており、駅前道路への交通集中が緩和する

2. 事業効果について（定性的な説明）

【参考】

■事業効果の定性的分析（【補足】広域ネットワークについて）



骨格道路のイメージ

- 本路線は、大阪中央環状線や国道170号などと同じく、大阪の骨格となる中央環状軸を形成する路線
- また、北大阪地域の物流の効率化、地域の活性化等に寄与する重要な路線
- 名神高速道路（茨木IC）、国道171号へのアクセス性の向上による物流の効率化
- 国道171号（広域緊急交通路）へのアクセス性の向上による防災機能の強化
- 南北の広域ネットワークの機能強化によるリダンダンシー確保

第5回審議会資料の訂正について

第5回審議会にて使用した、「資料2-2 追加説明資料(都市計画道路茨木寝屋川線街路事業)」のうち、13ページの内容に一部誤りがありましたので、次ページ以降に訂正内容を添えた資料を追加いたします。

なお、ホームページにて公開している「資料2-2 追加説明資料(都市計画道路茨木寝屋川線街路事業)」については、正しく訂正したものを掲載しております。

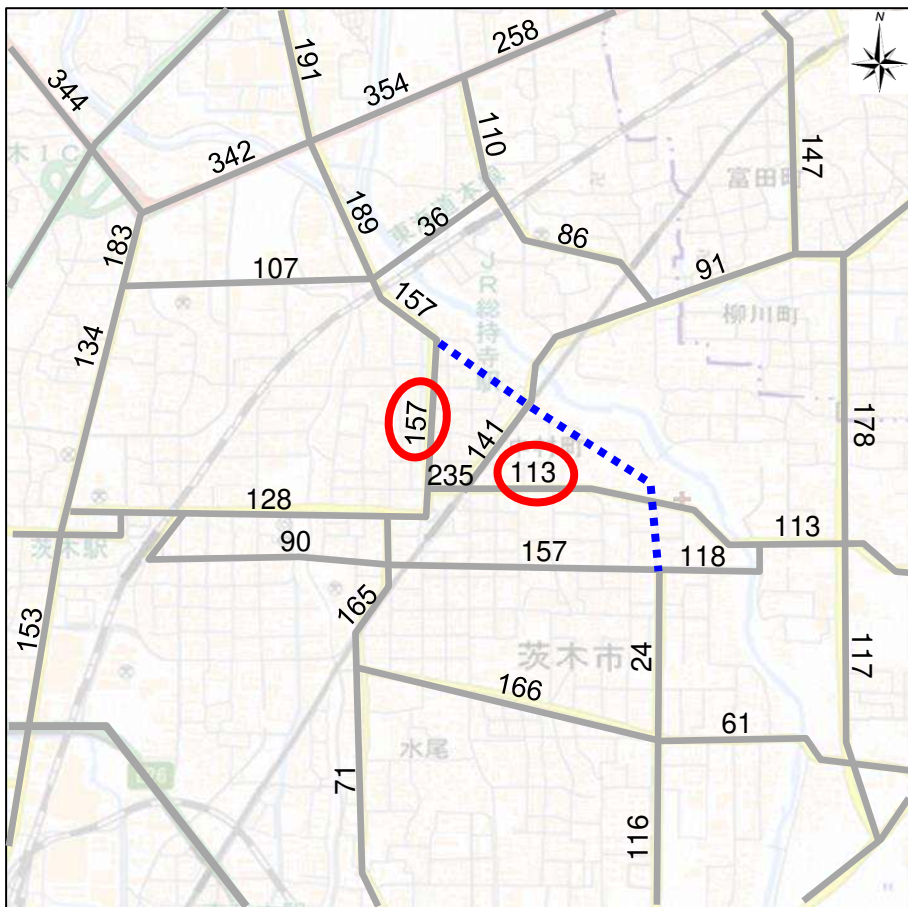
2. 事業の必要性等に関する視点

訂正前

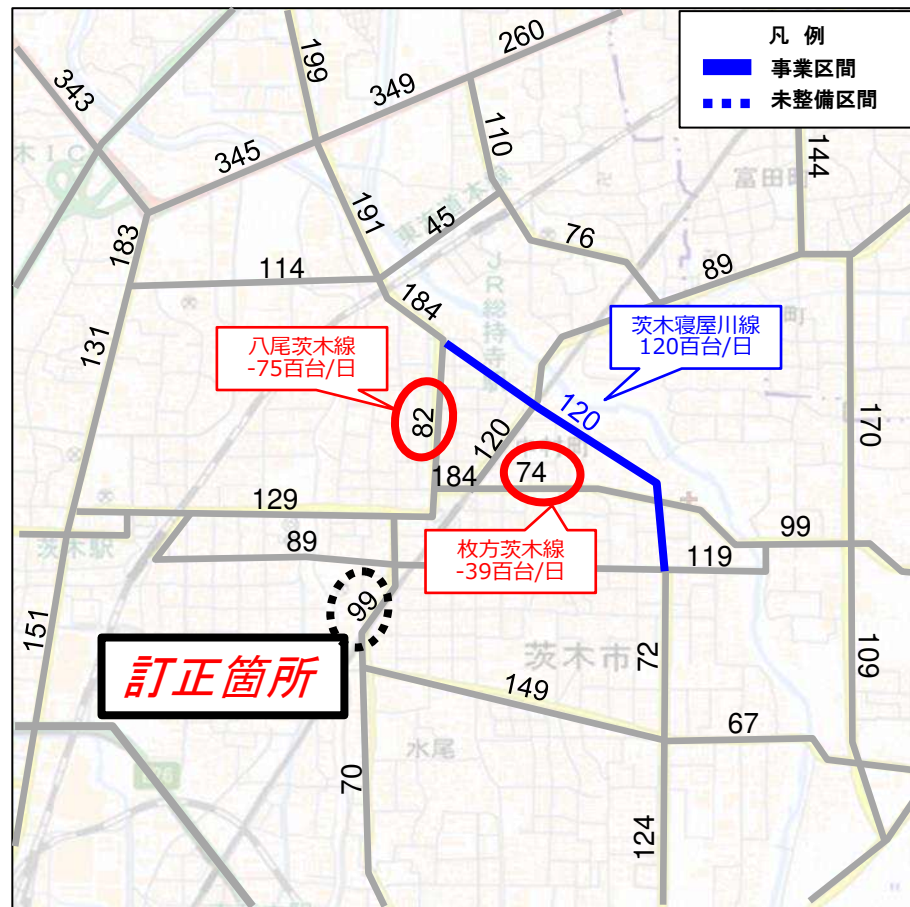
■事業の投資効果(費用便益分析)③

交通量図 (単位: 百台)

整備なし(R22)



整備あり(R22)



○本事業の整備により、周辺で混雑している八尾茨木線 (-75百台/日)、枚方茨木線 (-39百台/日) 等から茨木寝屋川線 (+120百台/日) に交通転換すると予測

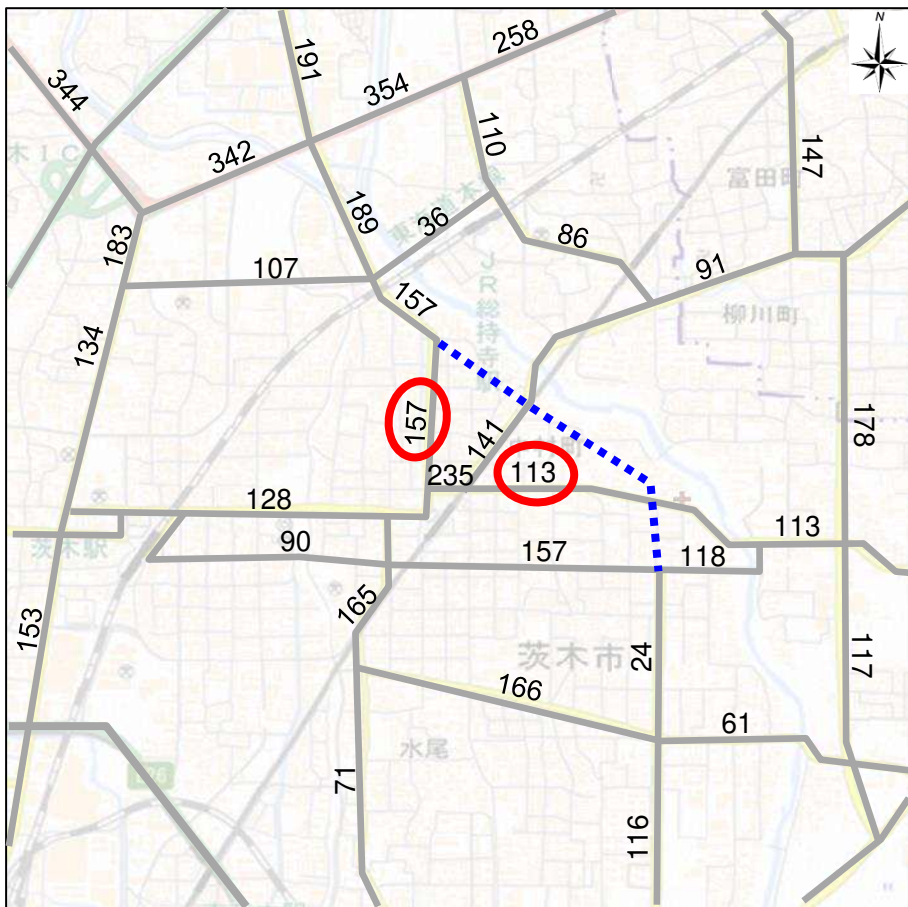
2. 事業の必要性等に関する視点

訂正後

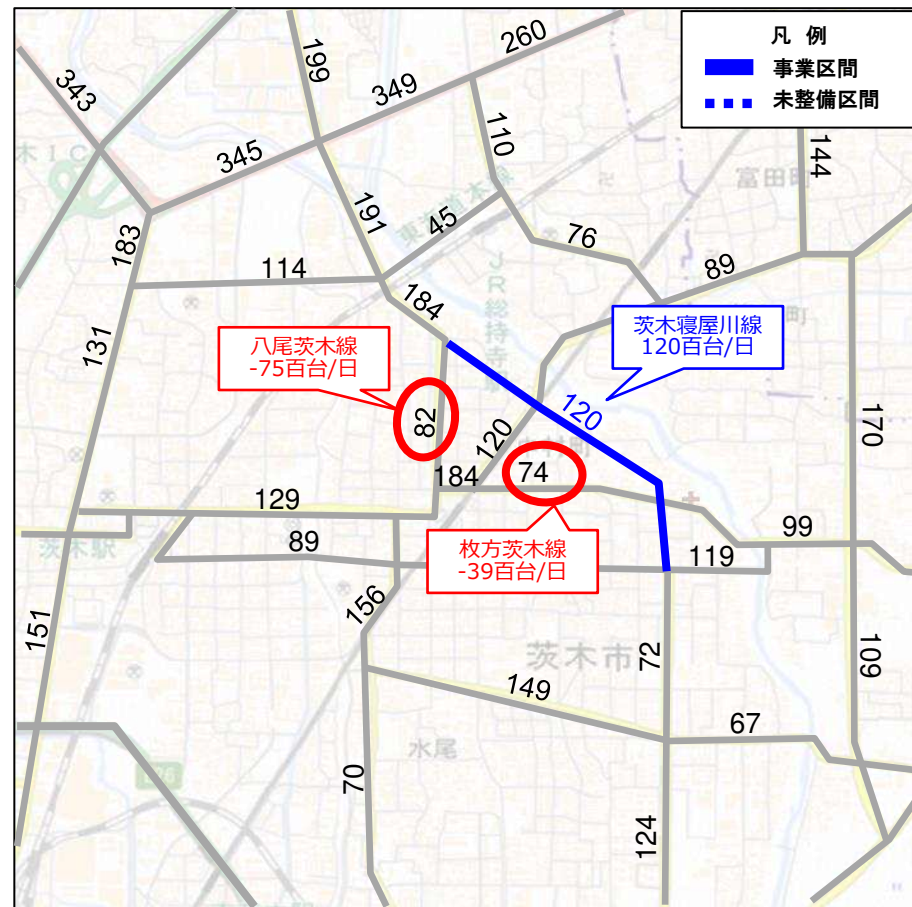
■事業の投資効果(費用便益分析)③

交通量図 (単位: 百台)

整備なし(R22)



整備あり(R22)



○本事業の整備により、周辺で混雑している八尾茨木線 (-75百台/日)、枚方茨木線 (-39百台/日) 等から茨木寝屋川線 (+120百台/日) に交通転換すると予測