

第3次

豊中市道路整備計画

～ 輝く未来へつなぐみちづくり ～



平成30年（2018年）3月

豊 中 市

目 次

第1章 計画の策定	
(1) 背景と目的	1
(2) 計画の概要	1
第2章 現状と課題	
(1) 社会経済情勢等の現状	2
(2) 道路を取り巻く現状	5
(3) 道づくりの課題	11
第3章 基本方針	
(1) 道づくりの基本的考え方	14
(2) 整備方針と重点施策	16
第4章 整備プログラム	23
● 表2 道路整備プログラム	24
● 図4 道路整備計画図	26
用 語 集	27

第1章 計画の策定

(1) 背景と目的

本市では、市が実施する道路整備の基本的な考え方と整備プログラムを示した「豊中市道路整備計画」を平成12年度（2000年度）に策定し、人口減少・少子高齢化等の社会情勢の変化に対応するため、平成21年度（2009年度）に改訂（「第2次豊中市道路整備計画」）を行い、これに基づき、事業を進めてきました。

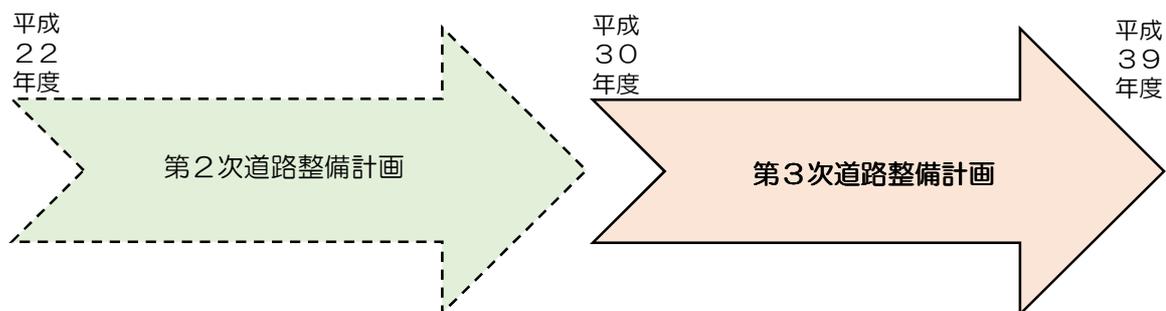
「第2次豊中市道路整備計画」は、道路整備の基本的な考え方と平成29年度（2017年度）までの主な事業を示しており、これに基づき、様々な事業に取り組んできましたが、改訂の時期を迎えようとしています。こうした中、昨今の社会情勢の変化や行政課題の多様化に対応する必要性から、上位計画である「総合計画」と「都市計画マスタープラン」の見直しが行われ、「第4次豊中市総合計画」と「第2次豊中市都市計画マスタープラン」が策定されました。

また、未だ厳しい財政状況にある中、災害に強い都市基盤の整備、通学路の安全対策、高度経済成長期に集中的に整備された道路・橋梁等の老朽化・耐震対策及び都市計画道路の見直しに伴う未整備路線の着実な整備等が求められています。こうした背景をふまえ、本市を取り巻く社会情勢の変化に対応すると共に、上位計画と整合を図り、計画的かつ効率的に道路整備を推進するため、「第3次豊中市道路整備計画」を策定するものです。

(2) 計画の概要

本計画は、市が実施すべき道路整備事業を対象とし、基本方針と整備プログラムにより構成されています。基本方針は、道路整備の基本的な考え方、整備方針及び重点施策を定めており、整備プログラムは、道路整備事業の内、多年度に亘り、計画的に進める必要のある新設・改良及び修繕の主な事業を示しており、平成30年度（2018年度）から平成34年度（2022年度）までを短期、平成35年度（2023年度）から平成39年度（2027年度）までを中期とする10年間を計画期間とし、この期間中に事業着手、継続又は完了する事業を記載しています。

今後の道路整備については、本計画に基づき、周辺動向や財政状況等を勘案しながら進めるものとしますが、整備プログラムは全ての事業が網羅されたものではないため、新規事業を立ち上げる必要が生じた場合、状況に応じて進めるものとします。

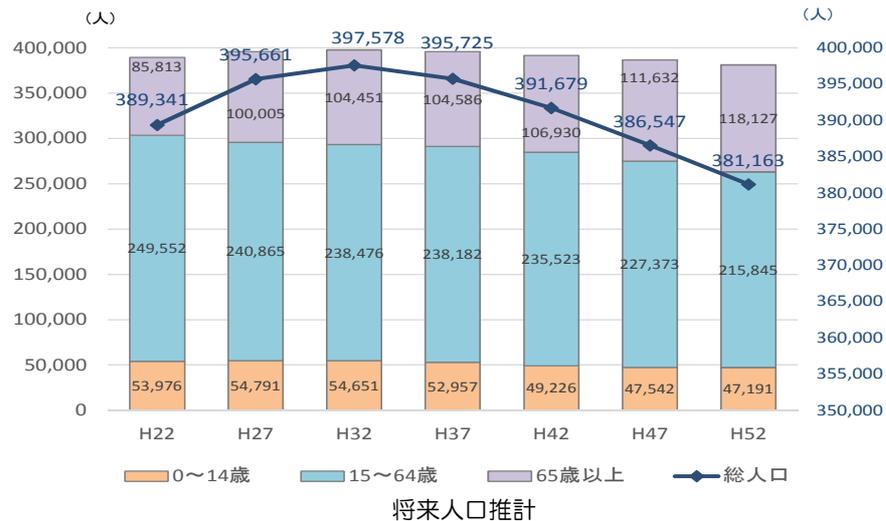


第2章 現状と課題

(1) 社会経済情勢等の現状

①人口減少・少子高齢化の進行

急速に進む人口減少・少子高齢化は、経済、地域社会、財政、社会保障等あらゆる面で問題を引き起こし、本市の人口は平成32年（2020年）の約39万8千人をピークに減少を続け、平成52年（2040年）には約38万1千人、高齢化率は30%を超え、今後、一層少子・高齢化の進行が想定されます。



出典：まち・ひと・しごと創生人口ビジョン

②共生社会の実現に向けた取り組み

平成28年（2016年）4月、「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律」が施行され、これまで以上に障害のある人等が積極的に社会参加・貢献することができ、ひいては誰もがお互いに人格と個性を尊重し支え合いながら共生する、「共生社会」の実現に向け、道路等のバリアフリー等の取り組みが進められています。

③環境問題（低炭素社会づくり等）への対応

本市では、市民・事業者の省エネなどの取り組みによって、一人あたりの温室効果ガス排出量は減少傾向にあり、一定の成果が見られていますが、平成39年度（2027年度）までに平成2年度（1990年度）比で32.1%削減という国より高い目標を掲げ、より一層の低炭素社会づくりをめざしています。また、都市化の進行により、温度の上昇等が原因とされているヒートアイランド現象が顕著になりつつあることが懸念されています。

④大規模災害への対応

平成 23 年（2011 年）3 月に未曾有の被害をもたらした東日本大震災、平成 28 年（2016 年）4 月には熊本地震が発生し、近い将来には南海トラフ巨大地震の発生が危惧されています。

また、近年ではこれまでに経験したことのないような集中豪雨が発生し、地球温暖化との関連性が指摘されています。



出典：東日本大震災の記録／国土交通省

⑤地方分権と住民参加・協働

本市では、平成 19 年（2007 年）3 月、「豊中市自治基本条例」が制定され、市民主権の理念にのっとり、「情報共有」、「参画」、「協働」の三原則に基づき、市民・事業者の市政への参画や、協働によるまちづくりへの取り組みが行われています。

⑥インフラの老朽化

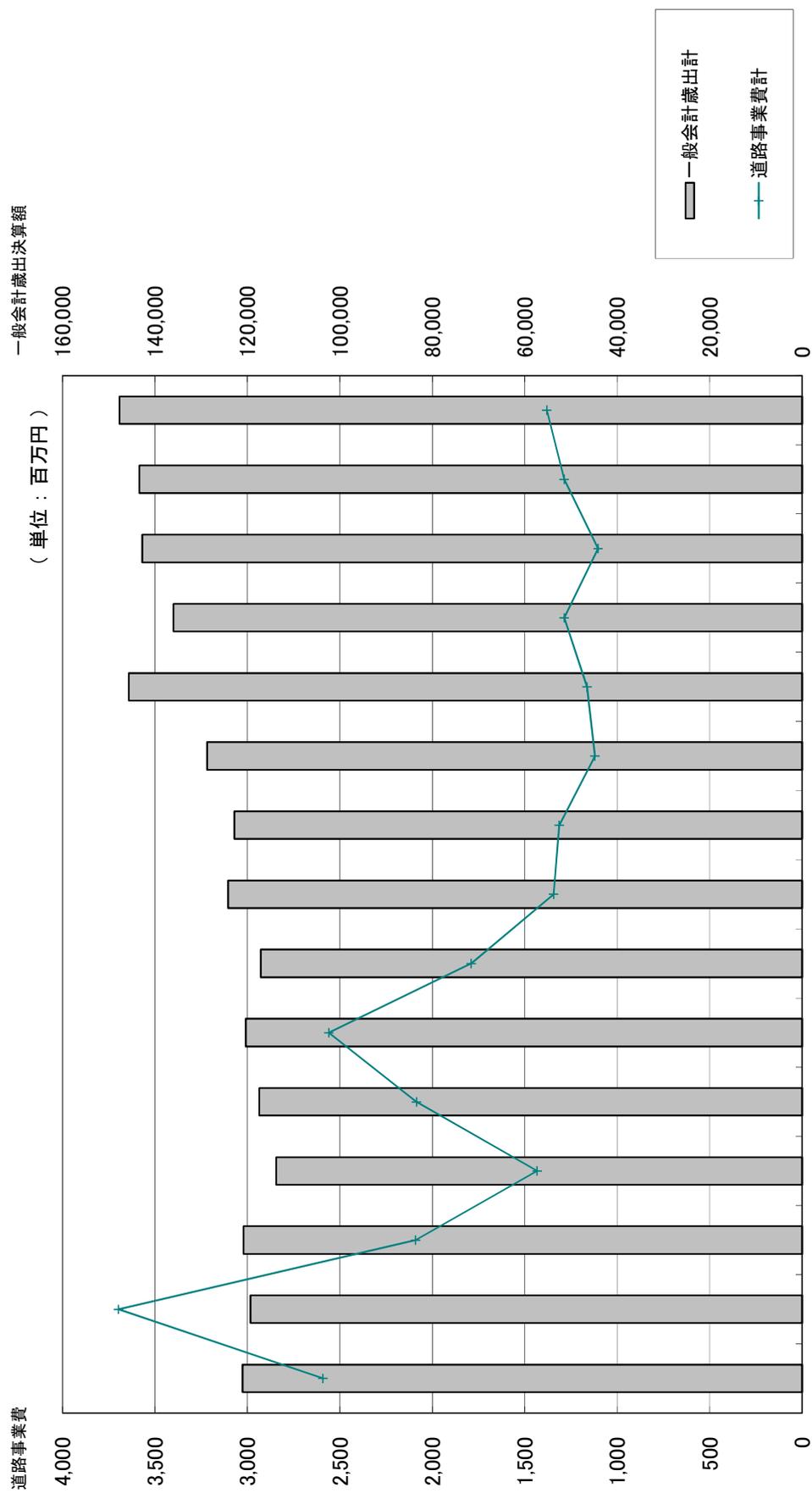
高度経済成長期に集中的に整備されたインフラの急速な老朽化が懸念されている中、平成 24 年（2012 年）12 月、中央自動車道笹子トンネル（山梨県）の天井板落下事故が発生したことから、安心・安全等を確保するため、点検⇒診断⇒措置⇒記録⇒（次の点検）という構造物の維持管理を効率的、効果的に進めていくメンテナンスサイクルを構築する契機となりました。



出典：落下事故に関する報告書／国土交通省

⑦財源の有効活用

本市の行財政運営を取り巻く環境は、将来の人口減少による税収減や公共施設の更新に伴う財政負担の増加等により、今後厳しさを増していくことが予測されており、道路事業にかかる安定的な財源確保を図る必要があります。更に、国庫補助については、震災復興やオリンピック関連事業等により国内の事業量が増大する反面、その他の事業は財源の確保が困難な状況となっています。これらのことから、本市の道路事業費は図 1（折れ線グラフ）に示すとおり、減少傾向に推移しています。



* 縦軸は、一般会計歳出決算額が右軸、道路事業費計は左軸の金額である。
 * 道路事業費とは道路橋梁新設改良費、道路舗装事業費、交通安全施設整備費、街路事業費の合計値である。

図1 道路事業費の推移

(2) 道路を取り巻く現状

①道路網の連続性と東西方向の充実

本市の市民活動や都市活動を支える道路ネットワークについては、南部に名神高速道路、北部に中国自動車道の国土軸に加え、西部には阪神高速道路といった自動車専用道路が整備され、広域的なネットワークは確保されています。

市内の骨格を形成する主要な幹線道路網は、下記に示す南北軸として4路線、東西軸として4路線の計8路線をネットワークとして位置付けています。

都市計画道路については、平成26年(2014年)2月に49路線計画延長100kmが43路線78km(南北軸50kmが43km、東西軸50kmが35km)と見直され、平成29年(2017年)3月末現在の進捗率は88%(南北軸93%、東西軸81%)となっています。(表1、図3参照)

また、周辺都市においては、平成30年(2018年)3月完成を目標とした国土軸である新名神高速道路の建設や鉄道ネットワークの充実を図るため、平成32年度(2020年度)の開業をめざした北大阪急行線延伸事業が進められています。

軸	主要幹線道路	都市幹線道路
南北軸	府道大阪池田線 国道423号	国道176号 府道豊中亀岡線～市道神崎刀根山線
東西軸	府道大阪中央環状線 府道西宮豊中線～国道479号	府道伊丹豊中線～(都)豊中岸部線～ 府道旧大阪中央環状線 (都)三国塚口線

※位置と整備状況については、図2参照

〈参考〉道路の機能分類と名称

一般的名称	本計画における名称				
	単 体		ネットワーク		
主要幹線道路	主要幹線道路	幹線道路	主要な 幹線道路網	幹線道路網	道路網
幹線道路 又は都市幹線道路	都市幹線道路				
補助幹線道路	補助幹線道路				
区画道路 又は生活圏道路 生活道路	生活道路		—	—	

②幹線道路網の渋滞緩和

幹線道路は、円滑な交通による産業支援や緊急交通路として災害時における迅速かつ円滑な避難・救急活動等に大きな役割を担う道路です。このことから、円滑な自動車利用及び災害時の避難・輸送路としての機能を確保する必要があるため、府道旧大阪中央環状線の桜塚及び八坂橋交差点、神崎刀根山線の菟江交差点、新千里3・5号線の新千里東町1交差点及び(都)曾根島江線の島江町交差点において、交差点のコンパクト化や車線数の増加等の渋滞緩和に向けた計画が進められています。

③交通安全対策の推進

自転車保有台数は、平成 25 年（2013 年）時点で自動車保有台数とほぼ同程度であり、5 km未満の移動の約 2 割は自転車が利用されている等、自転車は重要な移動手段となっています。一方、自転車が安全に通行できる空間は未だ整備途上にあることから、自転車対自動車の事故件数が減少傾向にあるにも関わらず、府内では自転車対歩行者の事故件数は増加傾向にあります。また、交通事故死者の約半数は、歩行中や自転車の乗車中に発生しており、その約半数が自宅から 500m以内の身近な生活道路で発生しています。

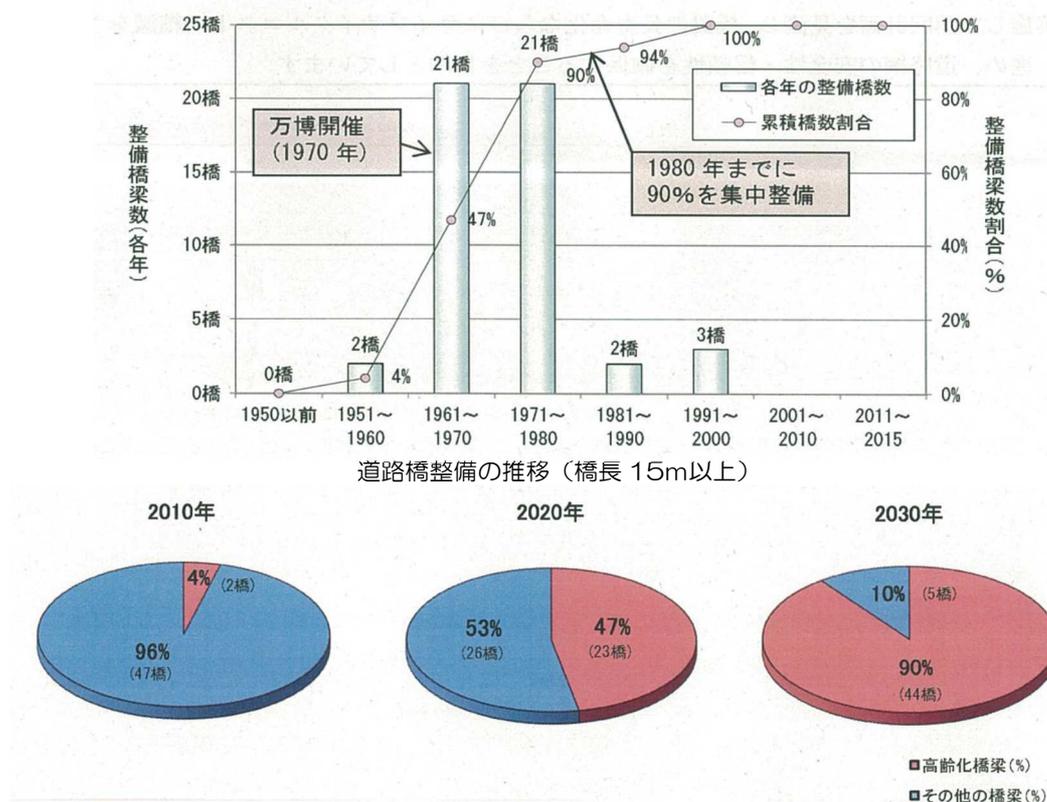
④バリアフリー化の推進

生活道路については、障害のある人へのアンケート調査や地域にお住まいの高齢者、障害のある人及び市民等との意見交換会において、安心して通行できる身近な道路のバリアフリー化に関する多くの要望が寄せられています。

⑤道路施設の老朽化の進行

高度経済成長期に建設された橋梁等の道路施設については、一斉に更新時期を迎えるため、従来の損傷が確認されてから補修する「事後保全型」から、重大な損傷に至る前の損傷が軽微な段階で補修する「予防保全型」に方針を転換し、長寿命化、ライフサイクルコストの縮減及び更新費用の平準化を図るため、「道路橋」や「横断歩道橋」等の長寿命化修繕計画を策定し、計画的な修繕に取り組んでいます。

また、近年、地下埋設物の老朽化等が原因となる道路陥没の発生件数は横ばい傾向にありますが、重大な被害をもたらす大規模な陥没が発生しているほか、街路樹の老朽化による倒木等、今後も維持管理費の増大が予測されます。



高齡化橋梁（建設後 50 年を経過した橋梁）の割合

出典：豊中市道路橋長寿命化修繕計画

⑥にぎわいを創出する道路空間の形成

人口減少や少子高齢化が進行し、地域の活力の低下等社会の様々な面で影響を与えることが懸念されています。このような背景から、まちのにぎわいを創出するため、庄内駅から大阪音楽大学に至るアクセス道路において、「音楽あふれるまち」を感じられる景観整備を行うと共に、市全域の親水空間、緑道及び歩路等の既存ストックを活用し、水や緑の空間等の景観資源を散策できる、歩いて楽しい歩行者ネットワーク（水と緑がつながる「とよなか散歩道」）の整備に取り組んでいます。

また、平成32年度（2020年度）開業を目標としている北大阪急行線延伸事業に合わせ、千里中央地区が抱える交通問題の解決をめざし、安全で快適な駅前空間の実現に向け、駅前広場再整備の検討を進めています。

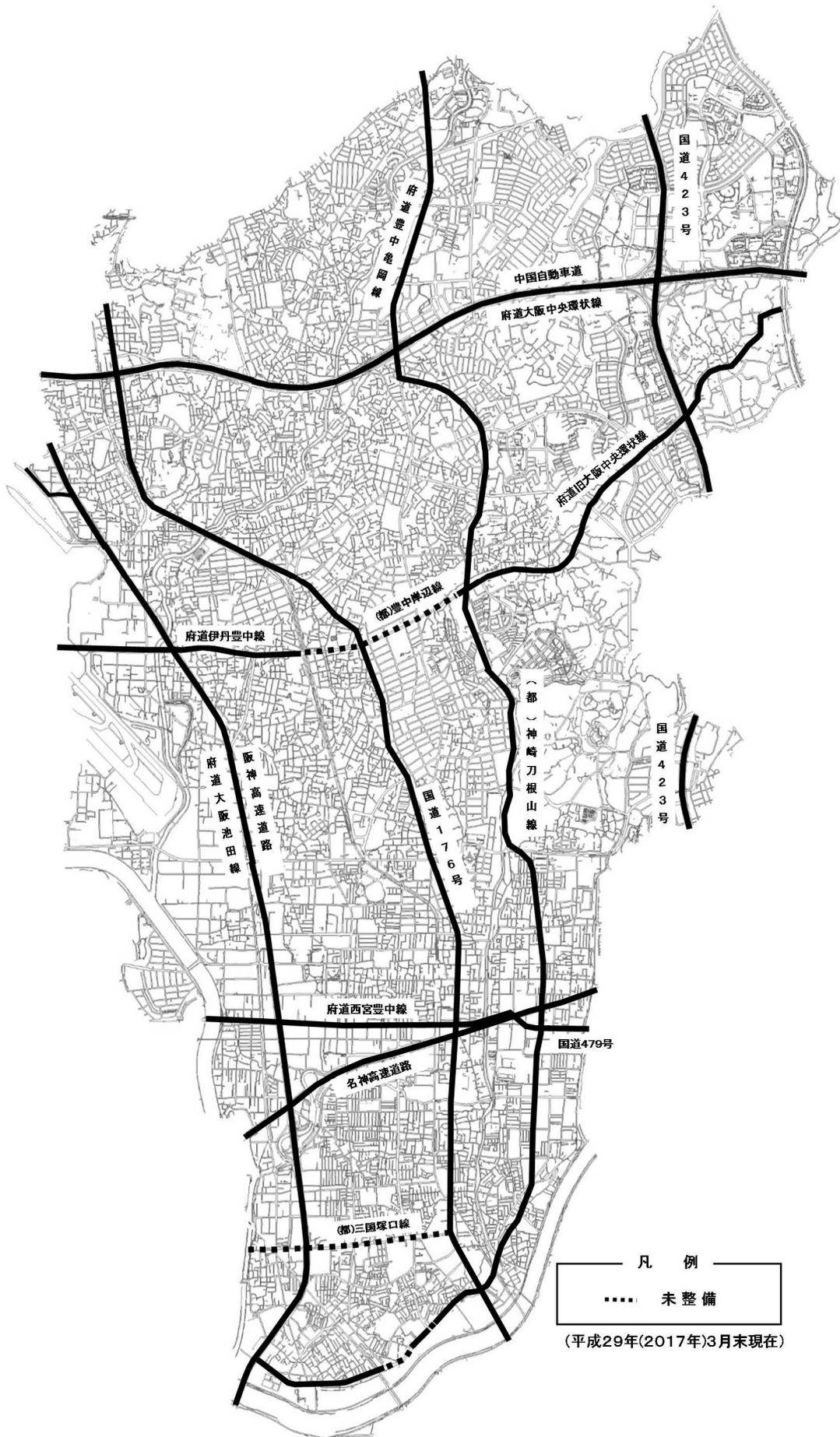


図2 市内の主要な幹線道路網の整備状況図

表1 都市計画道路の整備進捗状況表

平成29年(2017年)3月末現在

路線番号	路線名	管理	幅員 (m)	計画延長 (m)	完成延長 (m)	未整備延長 (m)	完成率 (%)	車線数	幅員 種別	規格	軸	備考
3・4・203-1	蛸池西側線	府	20	1,100	1,100	0	100		4	補助幹線	南北	
3・1・203-2	大阪中央環状線	府	52	5,310	5,310	0	100	6	1	主要幹線	東西	
3・1・203-3	御堂筋線	府	50	2,480	2,480	0	100	8	1	主要幹線	南北	
3・1・203-4	千里中央線	府	50	2,910	2,910	0	100	4	1	補助幹線	南北	
3・2・203-5	大阪南池田線	府	33	7,430	7,430	0	100	4	2	主要幹線	南北	
3・3・203-6	千里3号線	市	22	1,060	1,060	0	100	4	3	補助幹線	東西	
3・4・203-7	豊中吹田線	府	20	2,850	2,850	0	100		4	主要幹線	東西	
3・4・203-8	伊丹空港線	市	18	490	490	0	100		4	補助幹線	東西	
3・4・203-9	豊中岸部線	府	18	1,290	85	1,205	7		4	幹線	東西	府事業中
3・4・203-50	伊丹豊中線	府	18	760	760	0	100		4	幹線	東西	
3・4・203-10	神崎刀根山線	市	18	9,310	8,970	340	96		4	幹線	南北	
3・6・203-11	曾根服部緑地線	市	11	610	610	0	100		6	補助幹線	東西	
3・4・203-13	熊野田新田線	府	16	350	350	0	100		4	補助幹線	東西	
3・4・203-14	松葉通唐川線	市	16	690	690	0	100		4	補助幹線	南北	
3・4・203-16	服部利倉線	府	16	1,400	415	985	30		4	補助幹線	東西	(府事業中)
3・4・203-17	南今在家線	市	16	580	0	580	0		4	補助幹線	東西	
3・4・203-18	庄内東駅前線	市	16	720	0	720	0		4	補助幹線	東西	
3・3・203-19	三国塚口線	府	27	1,520	220	1,300	14		3	幹線	東西	府事業中
3・4・203-20	穂積菰江線	市	16	2,240	1,791	449	80		4	補助幹線	南北	市事業中
3・4・203-21	千里園熊野田線	市	16	3,640	2,865	775	79		4	補助幹線	東西	
3・4・203-22	上野新田線	市	16	2,370	1,960	410	83		4	補助幹線	東西	
3・4・203-24	千里1号線	市	16	460	460	0	100		4	補助幹線	東西	
3・4・203-25	小野原豊中線	市	16	850	850	0	100		4	補助幹線	東西	
3・4・203-26	翠丘東豊中線	市	16	1,520	1,520	0	100		4	補助幹線	南北	
3・5・203-27	千里4号線	市	13	1,080	1,080	0	100		5	補助幹線	東西	
3・5・203-28	豊中柴原線	市	12	2,480	1,230	1,250	50		5	補助幹線	南北	
3・5・203-29	桜塚上野線	府・市	12	1,300	1,300	0	100		5	補助幹線	南北	
3・4・203-51	少路箕面線	府	16	1,970	1,970	0	100		4	補助幹線	南北	
3・5・203-30	東豊中熊野田線	市	12	560	560	0	100		5	補助幹線	南北	
3・5・203-35	野田小曾根線	市	12	1,100	1,000	100	91		5	補助幹線	東西	
3・4・203-36	庄内西駅前線	市	16	250	0	250	0		4	補助幹線	東西	
3・5・203-37	原田伊丹線	市	12	1,410	1,410	0	100		5	補助幹線	東西	
3・5・203-38	勝部寺内線	市	12	4,220	4,030	190	95		5	補助幹線	東西	
3・6・203-41	平塚熊野田線	市	8	1,190	1,060	130	89		6	補助幹線	東西	
3・6・203-42	岡町熊野田線	市	8	820	720	100	88		6	補助幹線	東西	
3・6・203-45	阪急西側庄内線	市	8	1,300	1,280	20	98		6	補助幹線	南北	
3・6・203-46	阪急西側線	市	8	1,760	1,720	40	98		6	補助幹線	南北	
3・6・203-52	曾根島江線	市	8	3,130	2,150	980	69		6	補助幹線	南北	
3・6・203-47	阪急東側線	市	8	2,500	2,500	0	100		6	補助幹線	南北	
3・4・203-49	少路駅前線	市	16	200	200	0	100		4	補助幹線	南北	
7・6・203-1	庄内南1号線	市	9	530	530	0	100		6	区画	東西	
7・6・203-2	蛸池南線	市	8	220	220	0	100		6	区画	南北	
7・5・203-3	蛸池東側線	府	14	380	380	0	100		5	区画	南北	
	43路線			78,340	68,516	9,824	87.5					

※(事業中)は街路事業外の整備を示す

※規格は都市計画法上の分類ではない

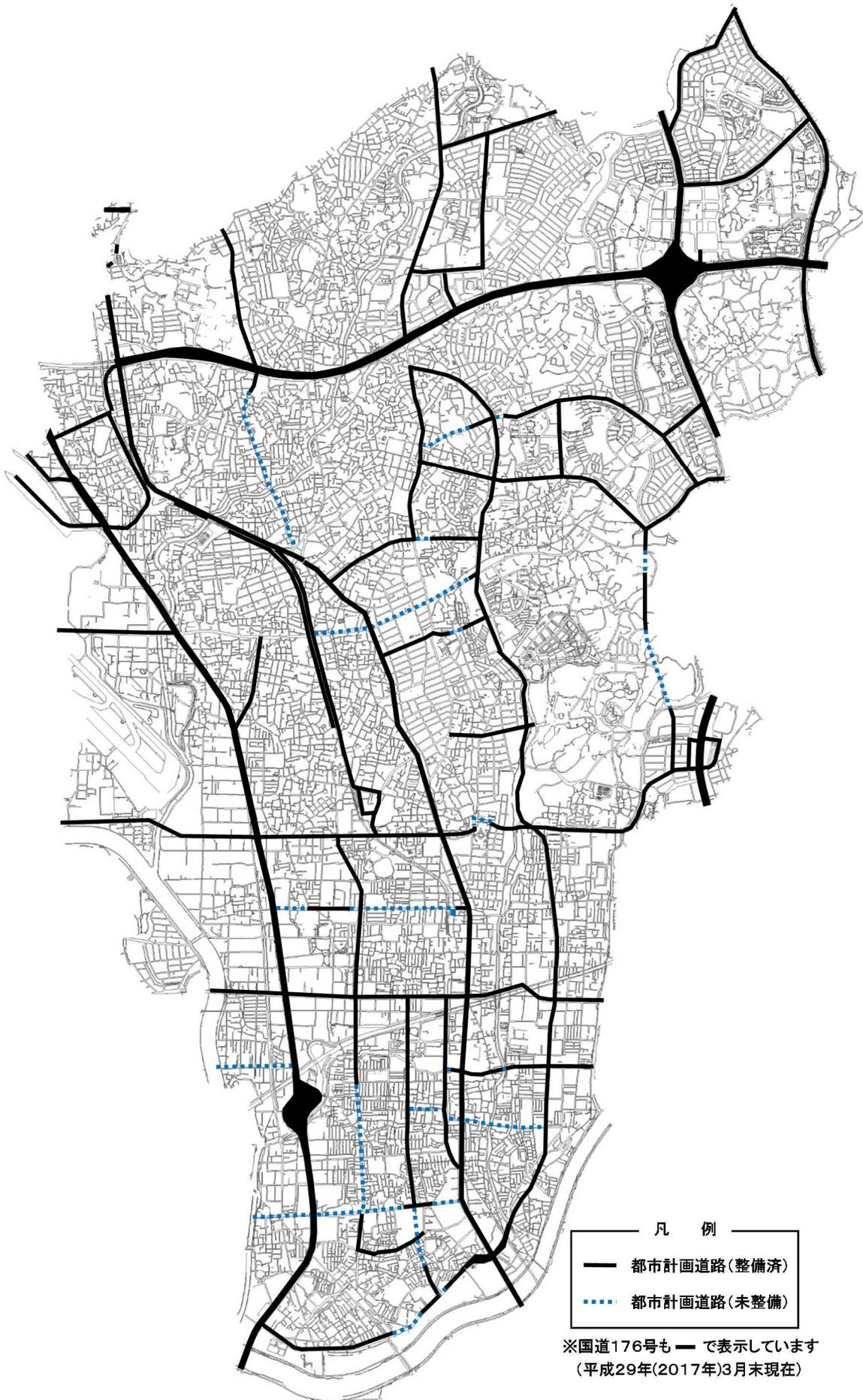


図3 都市計画道路の進捗状況図

(3) 道づくりの課題

社会経済情勢や道路を取り巻く現状をふまえながら、「第3次豊中市道路整備計画」の策定に当たり、道づくりの課題を以下のように整理します。

①安心・安全で快適な暮らしを支える道路整備の推進

高齢者や障害のある人のみならず、誰もが安心・安全で快適な日常生活を送ることができ、出歩きたくなるような道路環境を整え、これからも住み続けたいと思えるまちづくりが重要となっています。

②防災・減災対策の推進

誰もが暮らしやすく、安全で快適な生活ができるよう、災害に強い道路ネットワークを構築し、防災機能の強化・充実を図る必要があります。また、集中豪雨による都市型水害の軽減を図るため、防災・減災対策が求められています。

③都市計画道路の整備の推進

都市計画道路は、平成26年(2014年)2月、社会経済情勢の大きな変化等への柔軟な対応と共に、不要な権利制限を解消するため、実現性も考慮しながら見直しが行われ、存続となった8路線5.23km(市事業路線)については、概ね30年以内での事業着手を目標としています。

(単位：m)

	路線名	延長	幅員
1	上野新田線	380	16
2	豊中柴原線	1,250	12
3	千里園熊野田線	880	16
4	勝部寺内線	190	12
5	庄内西駅前線	250	16
6	庄内東駅前線	720	16
7	南今在家線	580	16
8	曽根島江線	980	8
計		5,230	

また、東西軸の進捗率は81%、南北軸の進捗率が93%と東西軸の整備が遅れており、東西軸の道路整備を推進する必要があります。

④インフラの長寿命化推進

急速な老朽化によるインフラの長寿命化に向けた維持修繕に対応するため、人材の確保・育成、財源の確保、新技術の取り込み等の課題は多く、インフラの「選択と集中」の観点も含めたマネジメントが必要です。また、インフラの必要な機能維持のため、定期的な点検や診断と共に、着実な長寿命化の推進に向けたメンテナンスサイクルを構築する必要があります。

⑤交差点交通流の安全かつ円滑化の推進

「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」において、市内交差点が交通渋滞対策の必要箇所として挙げられており、右折車線の新設や交差点のコンパクト化等を行い、交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図ることにより、交通流の安全かつ円滑化を推進する必要があります。

⑥自転車通行空間の整備推進

歩行者及び自転車利用者の安全確保のため、安全で快適な自転車利用環境の創出が求められています。このため、「自転車は車両であり、車道通行が大原則」という考え方のもと、安全性の向上を第一とし、道路や交通環境に応じた自転車通行空間整備を推進する必要があります。

⑦総合的な交通安全対策の推進

誰もが安全で安心できる交通環境を整えるため、ハード整備とソフト対策を組み合わせた総合的な交通安全対策が必要であり、国からも速度抑制、通過交通の進入抑制等の生活道路における積極的な交通安全対策が求められています。

⑧総合的なバリアフリー化の推進

歩道を通行する高齢者や障害のある人等にとって、バリアとなる狭隘な幅員、勾配がきつい、段差・凹凸等を解消することにより、年齢や障害の有無等に関わりなく、誰もが社会に参加し、余暇活動等を通じて心の豊かさや生きがいを感じることができるよう、ハード・ソフト両面にわたる道路のバリアフリー化を推進する必要があります。

⑨環境に配慮した道路整備の推進

地球温暖化の要因とされる温室効果ガスの排出抑制を図るため、自動車交通量の抑制に繋がる利用者ニーズに沿った持続可能な公共交通網の確保や、徒歩・自転車利用の促進に資すると共に、ヒートアイランド現象や交通騒音等の環境問題に配慮した道路整備が必要です。

⑩活力と魅力ある道路整備の推進

今後想定される人口減少社会において、活力あるまちづくりをめざすため、周辺の街並みとの調和に配慮した魅力あふれる道路空間を創出することによる、まちのにぎわい演出が求められています。

⑪市民との協働による道路整備の推進

まちの魅力を引き出し、活力を高めるため、地域資源の創意工夫による有効活用を図ると共に、計画や構想段階から市民等に積極的に情報を提供し、コミュニケーションを図りながら、可能な限り市民の意見を収集し、事業に反映することが求められています。

⑫効率的・効果的な道路整備の推進

限られた財源の中で、より一層「選択と集中」の視点に立った施策・事業を展開すると共に、効率的で効果的な事業の推進が求められています。

第3章 基本方針

(1) 道づくりの基本的考え方

道づくりに当たっては、以下に示す基本理念と5つの基本方針を基に進めるものとします。

〈基本理念〉

輝く未来へつなぐみちづくり

子どもから高齢者まで、市民一人ひとりが地域への愛着を持ち、安全で安心して暮らすことができるよう、「人をつなぎ、地域をつなぎ、未来へつなぐ」道づくりを進めます。

〈基本方針〉

1. 災害に強く、信頼性の高いみちづくり
2. 「地域」と「人」をつなぐ、便利な暮らしを支えるみちづくり
3. 誰もが安全で安心して歩ける、「人」と「環境」にやさしいみちづくり
4. 次世代に継承できるみちづくり
5. 地域との協働による、親しみあふれ、活力あるみちづくり

1. 災害に強く、信頼性の高いみちづくり【信頼】

平常時だけではなく、災害時には緊急交通路として救急・救命活動や支援物資の輸送、復旧・復興活動を迅速に行うことができる道路空間やネットワークを構築するため、災害に強い都市基盤整備を推進し、信頼性の高い道づくりを進めます。

2. 「地域」と「人」をつなぐ、便利な暮らしを支えるみちづくり【地域・暮らし】

平成27年度（2015年度）に実施された市民意識調査では、市民の約8割が今後も住み続けたい、公共交通（電車・モノレール・バス）の利便性が高いまちであると考えています。急速な高齢化が進行する中、高齢者や障害のある人はもとより、市内を誰もがスムーズに移動できるよう、各鉄道駅と地域を有機的に結ぶバス路線となるような道路ネットワークの形成を図り、「地域」と「人」をつなぐ、便利な暮らしを支える道づくりを進めます。

3. 誰もが安全で安心して歩ける、「人」と「環境」にやさしいみちづくり【安心・安全】

住み慣れた地域で誰もが安心して移動ができ、暮らしに快適さを感じることができると共に、「人」と「人」が出会い、ふれ合い、新たな交流の場となるような「人」と「環境」にやさしい道づくりを進めます。また、地球温暖化問題に対応する「低炭素社会」の実現に向けた取り組みを進めます。

4. 次世代に継承できるみちづくり【保全】

都市基盤施設の急速な老朽化に対応するため、予防保全型の修繕による長寿命化を着実に進めます。また、大規模修繕や多大な費用を要する橋梁の架け替えが一時期に集中しないよう、点検・計画・修繕のメンテナンスサイクルを運用し、安心・安全な道路ネットワークの効率的な維持管理を行い、次世代に継承できる道づくりを進めます。

5. 地域との協働による、親しみあふれ、活力あるみちづくり【協働・活力】

積極的な情報公開や市政への市民参加を推進し、市民意見の反映に努めると共に、様々な関係者との協力・連携のもとに役割分担を図る等、地域や関係機関との協働による親しみあふれる道づくりを進めます。

(2) 整備方針と重点施策

道づくりの課題をふまえ、以下のとおり整備方針を定めました。

〈整備方針〉

- ①都市を支える道路の体系的整備
- ②災害に強く、暮らしを守る道の整備
- ③人が主役となる安全で快適な道の整備
- ④環境にやさしい道の整備
- ⑤活力とにぎわいの創出を支援する道の整備

「道づくりの課題」と「整備方針」との対応関係を以下の表に示します。

課題と整備方針の相関表

	課 題	整 備 方 針				
		①都市を支える道路の体系的整備	②災害に強く、暮らしを守る道の整備	③人が主役となる安全で快適な道の整備	④環境にやさしい道の整備	⑤活力とにぎわいの創出を支援する道の整備
1	安心・安全で快適な暮らしを支える道路整備の推進	●	●	●	●	
2	防災・減災対策の推進	●	●			
3	都市計画道路の整備の推進	●	●			●
4	インフラの長寿命化推進	●	●			
5	交差点交通流の安全かつ円滑化の推進	●				
6	自転車通行空間の整備推進			●	●	
7	総合的な交通安全対策の推進	●		●		
8	総合的なバリアフリー化の推進			●		●
9	環境に配慮した道路整備の推進				●	
10	活力と魅力ある道路整備の推進			●		●
11	市民との協働による道路整備の推進			●		●
12	効率的・効果的な道路整備の推進	●	●	●		

5つの整備方針に基づき、重点施策を以下のとおり定めると共に、基本方針との関係を以下のとおり示します。

〈基本理念〉

輝く未来へつなぐみちづくり

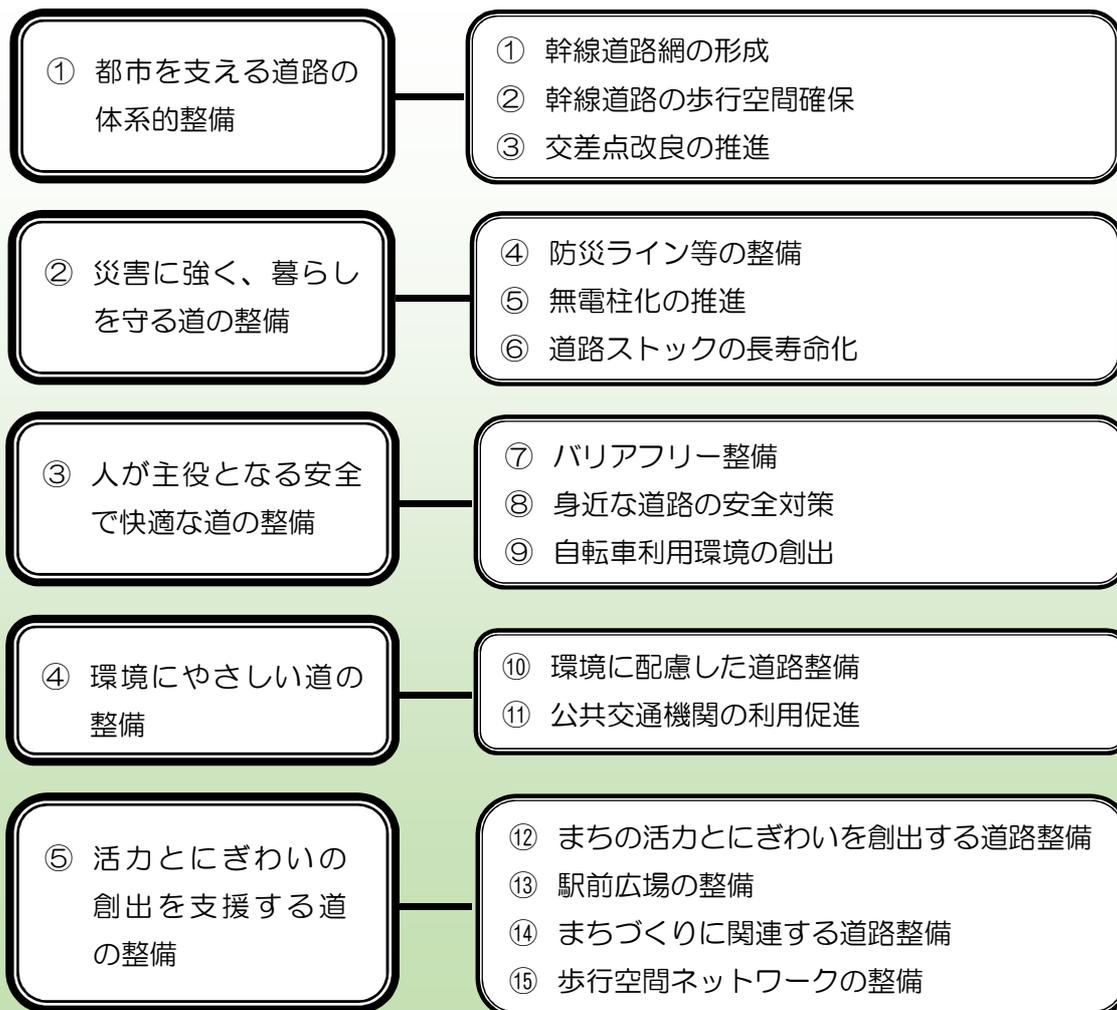
〈基本方針〉

1. 災害に強く、信頼性の高いみちづくり
2. 「地域」と「人」をつなぐ、便利な暮らしを支えるみちづくり
3. 誰もが安全で安心して歩ける、「人」と「環境」にやさしみちづくり
4. 次世代に継承できるみちづくり
5. 地域との協働による、親しみあふれ、活力あるみちづくり



整備方針

重点施策



〈重点施策〉

1. 都市を支える道路の体系的整備

都市の様々な活動を支える道路については、良好な市街地の形成を図るため、地区内での発着を目的とした交通と地区内を通過する交通等に区分し、それらを支える個々の道路の役割に応じた交通処理機能を発揮するため、幹線道路の整備、東西道路の整備、交差点改良等の体系的な整備を進めます。

①幹線道路網の形成

道路網の骨格となる幹線道路は、未整備区間があることから、通過交通の生活道路への流入や、居住環境の悪化等が懸念されるため、幹線道路網の形成をめざします。また、本市は大阪市に隣接していることから南北方向の道路網を中心に整備が進められ、東西方向の幹線道路の整備が遅れている状況であり、河川や鉄道が南北に走っていることから東西方向の移動が制約されており、南北道路と鉄道駅等へのアクセスを確保するため、東西方向の道路網の充実を図ります。

②幹線道路の歩行空間確保

自動車や歩行者の交通量が多いにも関わらず、歩道が設置されていない、または幅員が不足している幹線道路やバス路線等については、歩行者の安全対策として歩道の設置や拡幅等が必要であるため、歩行空間の確保に向けた整備を進めます。

③交差点改良の推進

道路は交差点で結ばれることにより、ネットワークとして機能していますが、交通事故や渋滞の多くが交差点で発生しており、交差点が道路網全体の安全性や効率性を大きく左右します。このため、幹線道路における交差点形状の改良、右折レーン及び歩行空間の確保等を進めます。



熊野町 1 交差点



新千里東町 1 交差点

2. 災害に強く、暮らしを守る道の整備

平成7年（1995年）に発生した阪神淡路大震災は、本市においても多大な被害をもたらし、その後も平成23年（2011年）に東日本大震災、平成28年（2016年）には熊本地震が発生する等各地で大地震が頻発し、近い将来には南海トラフ巨大地震や都市直下型地震等大規模災害の発生が危惧されていることから、市域をネットワーク化する防災軸の整備や消防活動等を促進する道路整備を進めます。



出典：国土交通省資料より抜粋

また、台風による豪雨水害をはじめ、近年頻発する集中豪雨による水害や土砂災害等に対応するため、被害軽減に資する道路整備を進めます。

④防災ライン等の整備

災害発生時における避難路や救援路、災害の拡大を抑え遮断するための空間として機能する防災ラインの整備を進めます。

また、狭隘な道路や築年数の経過した長屋や文化住宅が多く、消防活動が困難な区域がある等、災害が発生した場合に甚大な被害が発生する恐れのある密集市街地において、避難路や緊急車両の進入路となる整備を進めます。

⑤無電柱化の推進

災害発生時において、電柱倒壊による道路寸断の防止及び二次災害の防止と共に、安全かつ快適な通行空間の確保、良好な景観の形成等が図れるため、周辺環境や道路条件を考慮したうえで、電線事業者協力のもと、無電柱化を進めます。

⑥道路ストックの長寿命化

経年劣化等により健全度が低下している道路橋、横断歩道橋、舗装及び照明等の道路ストックについては、計画的な予防保全により、施設の長寿命化を図り、ライフサイクルコストの低減に努めるため、道路橋等の長寿命化修繕計画に基づき、着実に修繕を進め、道路網の安全性の確保に努めます。

また、近年重大な被害をもたらす大規模な陥没が連続していることから、市民の安心・安全な交通を確保するため、継続的に路面下空洞調査を実施し、陥没事故の未然防止に努めます。



3. 人が主役となる安全で快適な道の整備

急速な少子高齢化が予想される中、誰もが気軽に出かけ、社会参加することができるよう、歩道の段差解消や勾配緩和等のバリアフリー化整備を進めます。

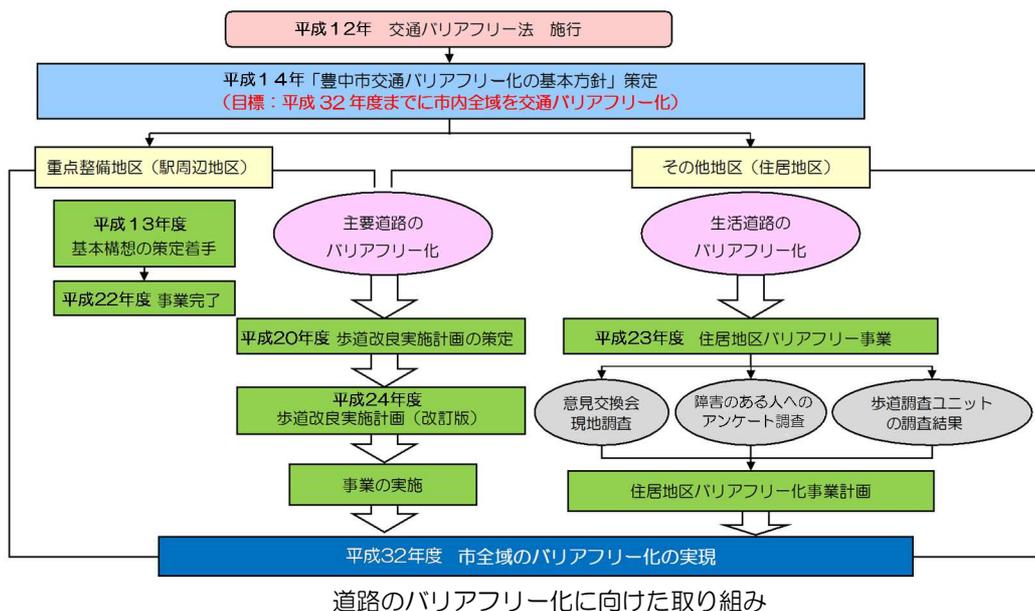
また、身近な道路での事故の割合が高いことから、市民生活が営まれる住居地区においては人が主役となる安全で快適な道の整備や、自転車の安全で快適な利用環境を創出するため、自転車通行空間の整備等を進めます。



⑦バリアフリー整備

主要幹線道路のバリアフリー化については、歩道の段差や勾配等の状況に加え、交通量や通学路等の路線状況、地域からの要望や周辺動向等をふまえ、平成24年度（2012年度）に改訂した「歩道改良実施計画（改訂版）」に基づき、引き続き、歩道改良を進めます。

また、生活道路については、41小学校区を8地区に区分し、障害のある人へのアンケート調査や市民協働提案事業として独自に歩道を調査している「歩道調査ユニット」の調査結果のほか、意見交換会で寄せられた意見により地区毎の事業計画を策定し、バリアフリー化を進めます。



⑧身近な道路の安全対策

生活道路は、市民に最も密接した地域の生活基盤であり、安全性、快適性等の役割を担う身近な都市基盤施設の一つであるため、市民の安全で安心な歩行空間の確保と交通事故削減をめざした総合的な交通安全対策に努めます。特に、通学路については、「豊中市通学路交通安全プログラム」に基づき、点検、対策、評価、改善をPDCAサイクルとして繰り返し実施し、通学路の安全性の向上を図ります。

また、高齢者や障害のある人に休憩の場を提供するため、ベンチやスツール等休憩施設の整備について、交差点の溜まり空間や広幅員の歩行空間のほか、バス停留所に設置を進めます。

⑨自転車利用環境の創出

自転車は、身近な移動手段として、多くの人々が利用していますが、自転車が安全に通行できる空間は未だ整備途上にあるため、自転車事故の増大に対応する安全対策に対するニーズが高まっています。

このような背景から、「豊中市自転車通行空間整備の考え方」を取りまとめ、試験施工と効果検証等を行い、国が改訂したガイドラインと検証結果をふまえながら、平成29年（2017年）度に策定した「豊中市自転車ネットワーク計画」に基づき、全市的に自転車通行空間の整備を進めます。

また、不法駐輪により、歩行者の安全な通行が妨げられているため、放置自転車の縮減に向け、駐輪場の形態・運営の見直しを行います。



4. 環境にやさしい道の整備

地球温暖化防止、大気汚染、騒音及びヒートアイランド対策を推進するため、道路整備による交通流の向上、公共交通機関や効率的で省エネルギーな自転車等の利用促進や道路緑化等の整備を進めます。

⑩環境に配慮した道路整備

歩道舗装は、降雨時の歩行性の向上や、雨水浸透、ヒートアイランド現象の緩和等の効果がある透水性舗装を基本とし、住居が連立する等の幹線道路の車道舗装は、騒音低減効果のある排水性舗装を基本として整備を進めます。また、道路緑化については、景観の向上だけでなく、大気浄化、騒音低減や防災機能の向上を図るため、可能な限り地域の特性に応じた整備を進めます。

⑪公共交通機関の利用促進

鉄道・バス等公共交通機関へのシフトによる自動車利用の抑制及び渋滞緩和によるCO₂排出削減を図るため、バリアフリー化の推進、バスの乗継利便性の向上やバス停ベンチの設置等バス利用環境の改善を図ります。また、自転車利用に係る環境整備を通じ、自動車から自転車への転換を促進し、CO₂削減を進めます。

5. 活力とにぎわいの創出を支援する道の整備

人口減少や少子高齢化が進行することにより、まちの活力の低下が懸念される中、地域の特性や景観資源を生かしながら、まちの活力とにぎわいを創出する道路整備を進めます。

⑫まちの活力とにぎわいを創出する道路整備

地域社会を支える産業の振興を図り、活力あるまちづくりを推進するため、産業活動を支える道路整備を進めます。また、地域の魅力を高めることにより、人が集まり、にぎわいのあるまちづくりを進めるため、「自然」、「歴史・文化」等の地域の景観資源や特性を生かしながら、様々な人に親しまれる道路空間の形成を進めます。

⑬駅前広場の整備

地域が抱える交通問題の解決をめざし、公共交通の乗り継ぎがスムーズで、多くの人が使いやすい空間として、また、地域の顔として魅力的な駅前空間の実現に向けて、駅前広場の整備を進めます。

⑭まちづくりに関連する道路整備

地域の活性化に向けて進められる市街地再開発事業等のまちづくり事業と連携を図りながら、その熟度に合わせ、更なる活性化に向け、道路整備を進めます。

⑮歩行空間ネットワークの整備

景観水路や緑道等の既存ストックを活用し、水と緑の空間等の景観資源を散策できる、歩いて楽しい歩行空間ネットワークの整備を推進し、まちの魅力の向上を図ります。また、道路整備に際しては、周辺の街並みと調和に配慮した道路空間の創出や、連続的な歩行空間を確保し、誰もが快適で安全に回遊できる歩行空間のネットワーク形成を進めます。

第4章 整備プログラム

平成30年度（2018年度）から平成34年度（2022年度）までの短期、平成35年度（2023年度）から平成39年度（2027年度）までの中期に事業着手、事業継続又は事業完了する主な路線を表2及び図4に示します。

整備が必要な路線は数多くありますが、優先順位付けに当たっては、現在事業中の路線及び既に事業化が認められているものを優先し、新規事業については、財政状況を勘案し、現場状況、路線状況、周辺動向及びニーズ等から整備の必要性を判断し、路線を絞り込みました。

表2 道路整備プログラム

整備方針	重点施策	路線名等	図番	区分	事業スケジュール		
					短期 (平30~34)	中期 (平35~39)	長期 (平40以降)
1 都市を支える道路の体系的整備	① 幹線道路網の形成	(都)神崎刀根山線	1	継続			
		新規都市計画道路の整備検討・着手	—	新規			
		(都)岡町熊野田線	2	新規			
		(都)平塚熊野田線	3	新規			
		利倉園田線(利倉橋)	4	継続			
		新千里2号線(北新田橋)	5	新規			
	③ 交差点改良の推進	(都)曾根島江線	6	継続			
		神崎刀根山線(菰江)	7	継続			
		平塚熊野田線(熊野町1)	8	継続			
		新千里3・5号線(新千里東町1)	9	新規			
		(都)穂積菰江線	10	継続			
		大島町地区主要生活道路整備	11	継続			
2 災害に強く、暮らしを守る道の整備	④ 防災ライン等の整備	通の池水路跡整備	12	継続			
		新規路線の整備検討・着手	—	新規			
	⑤ 無電柱化の推進						

整備方針	重点施策	路線名等	図番	区分	事業スケジュール		
					短期 (平30~34)	中期 (平35~39)	長期 (平40以降)
2 災害に強く、暮らしを守る道の整備	⑥ 道路ストックの長寿命化	道路橋長寿命化修繕計画	—	継続			
		横断歩道橋長寿命化修繕計画	—	継続			
		千里地区歩路橋長寿命化修繕計画	—	継続			
		街路灯修繕計画	—	継続			
		幹線道路舗装修繕計画	—	継続			
3 人が主役となる安全で快適な道の整備	⑦ バリアフリー整備	住居地区バリアフリー整備	—	継続			
		歩道改良実施計画（改訂版）	—	継続			
4 環境にやさしい道の整備	⑧ 身近な道路の安全対策 ⑨ 自転車利用環境の創出 ⑩ 環境に配慮した道路整備 ⑪ 公共交通機関の利用促進	自転車通行空間整備	—	継続			
5 活かすにぎわいの創出を支援する道の整備	⑫ まちの活かすにぎわいを創出する 道路整備 ⑬ 駅前広場の整備 ⑭ まちづくりに関連する道路整備 ⑮ 歩行空間ネットワークの整備	大阪音楽大学周辺整備	13	継続			
		(都)服部利倉線、駅前広場整備	14	新規			
		千里中央駅前広場再整備	15	新規			
		とよなか散歩道整備	—	継続			

豊中市道路整備計画

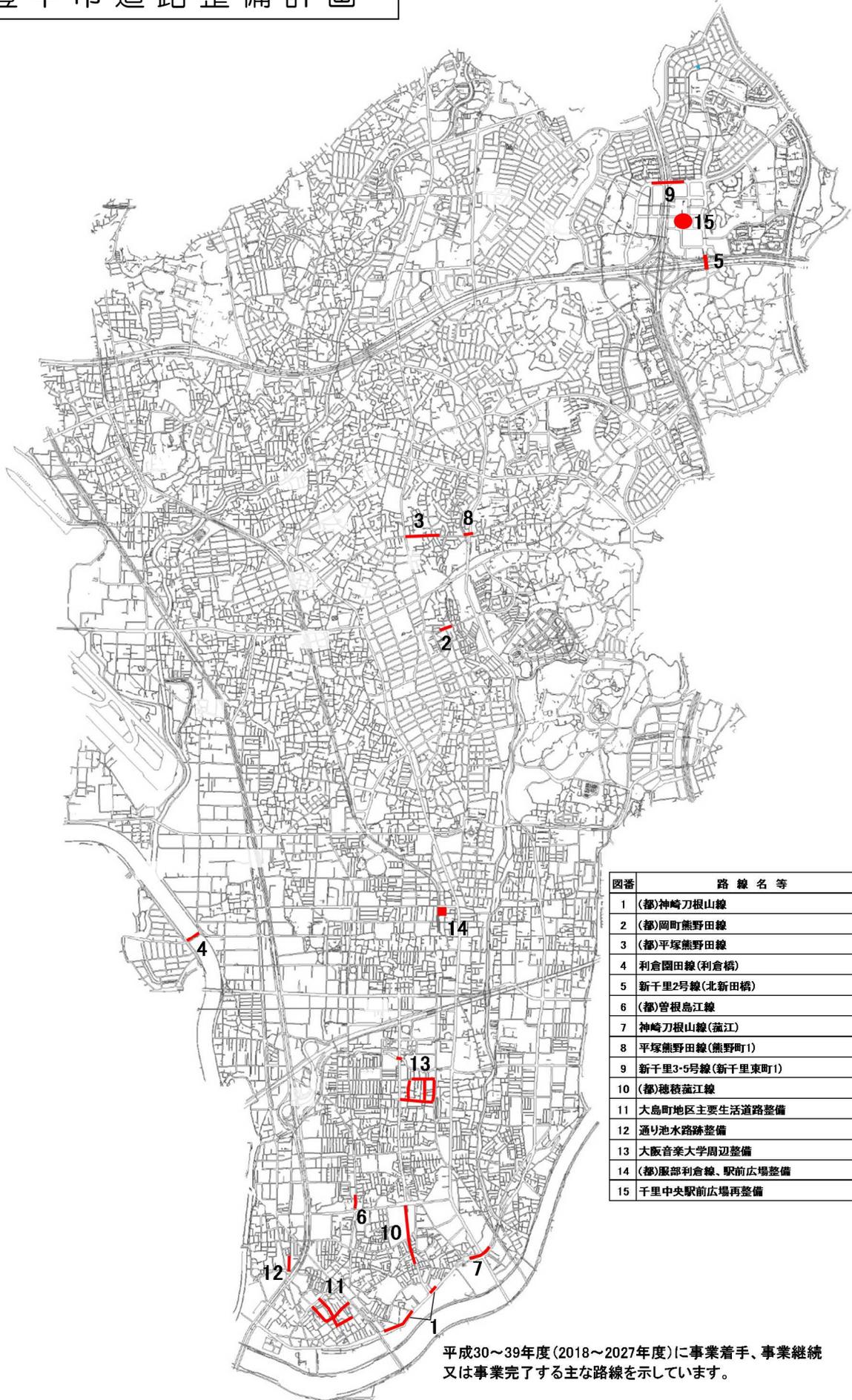


図4 道路整備計画

あ行

○インフラ

インフラストラクチャーの略で、経済活動や社会生活の基盤を形成する構造物。ダム・道路・港湾・発電所・通信施設などの産業基盤、および学校・病院・公園などの公共の福祉にかかわる施設が該当する。

○温室効果ガス

地球温暖化防止のため、削減対象の温室効果ガスとして、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素のほかハイドロフルオロカーボン類、パーフルオロカーボン類、六ふっ化硫黄、三ふっ化窒素の7種類が定められている。

か行

○共生社会

これまで以上に社会参加できるような環境になかった障害のある人等が、積極的に参加・貢献していくことができる社会です。

○緊急交通路

災害時に応急活動（救助・救急、医療、消火、緊急物資の供給）を行うために自治体が指定する道路のことで、大阪府が災害対策基本法に基づき定める広域緊急交通路と、市が地域防災計画で定める地域緊急交通路があります。

○京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会

平成24年（2012年）7月、効果的な渋滞対策の推進を図ることを目的として設立された協議会です。国土交通省が事務局となり、交通管理者、大阪府、兵庫県、京都府、大阪市、堺市、神戸市、道路事業者（西日本高速道路株、阪神高速道路株）、関西経済連合会、京都経済同友会、大阪府トラック協会及び兵庫県バス協会等により構成されています。

さ行

○障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（いわゆる「障害者差別解消法」）

国連の「障害者の権利に関する条約」の縮減に向けた国内法制度の整備の一環として、全ての国民が障害の有無によって分け隔てられることなく、相互に人格と個性を尊重し合いながら共生する社会の実現に向け、障害を理由とする差別の解消を推進することを目的として、平成25年（2013年）6月に制定され、平成28年（2016年）4月1日から施行された法律です。

○主要幹線道路

都市圏の主要な骨格として、主要な都市及び施設を結び、広域的な交通処理の役割を担った道路です。

○自転車通行空間

自転車が通行するための道路、又は道路の部分です。

○自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画です。

○生活道路

個々の宅地に対するアクセスを確保する役割を担った道路です。

た 行

○長寿命化修繕計画

橋梁等の道路ストックの長寿命化並びに修繕及び架け替えに係る費用の縮減に関する事項を定めた計画です。

○通学路交通安全プログラム

通学路の交通安全の確保を継続的かつ効果的に実施するため、都市基盤部が事務局となり、PTA連合協議会、教育委員会、道路管理者等の関係機関で構成された協議会を設置し、通学路の交通安全の取組みに関する基本方針と、通学路の具体的な安全対策について取りまとめたものです。

○都市幹線道路

小学校区程度の規模である近隣住区の外郭に位置し、住区を超える交通を処理する役割を担った道路です。

○都市型水害

大都市に発生する都市特有の水害のことです。都市においては、地表面がアスファルトやコンクリートで舗装されており、水を浸透、吸収することができないため、下水管で流されますが、集中豪雨等で下水処理能力（50mm/h）を超える水が流入した時や、河川が増水した場合に流すことができず、溢れて洪水となる等の現象です。

○豊中市自治基本条例

市民主権の理念にのっとり、自治の基本原則や自治の主体のあり方を明らかにするとともに、その主体間における参画と協働の原則を定めることにより、自己決定、自己責任による自治の運営を実現し、自立した豊かな地域社会を創造していくために制定した条例です。

○豊中市自転車通行空間整備の考え方

平成24年（2012年）11月に国土交通省と警察庁が策定したガイドラインの内容を踏まえ、平成26年（2014年）6月に安全で快適な自転車利用環境の創出を目的とし、豊中市の現状と課題、整備の考え方及び取り組みを進めるに当たっての課題等を取りまとめたものです。

は 行

○バリアフリー（化）

高齢者や障害のある人などが活動するうえにおいて、社会のなかに存在する障害（バリア）になるものを取り除くことです。

○ヒートアイランド現象

都市部にできる局地的な高温域のことで、冷房などの空調排熱、コンクリートとアスファルト面の増大による蓄熱量の増加などにより、温度が上がる現象です。

○補助幹線道路

近隣住区内の主要道路として位置付けられ、地区内に発生・集中する交通を受け持ち、学校や近隣公園等様々なコミュニティ施設へのアクセスを確保する役割を担った道路です。

○歩道調査ユニット

車いす利用者や高齢者、ベビーカー利用者などの歩行困難者に積極的にまちへ出掛けてもらうことを目的とし、市内の舗装状態や傾斜、段差、公園の出入口等を中学校区単位で調査し、その結果について写真を交えてホームページで公開している団体です。

ま 行

○メンテナンスサイクル

点検、診断、修繕等の措置や、長寿命化修繕計画等の充実を含む維持管理の業務サイクルのことです。

ら 行

○ライフサイクルコスト

構造物の計画、設計から建設、維持・管理、解体撤去、廃棄にいたる費用のことです。

○路面下空洞調査

突然発生する路面の陥没を未然に防止するため、路面下空洞探査車等を用いて路面下の空洞状況を把握することにより、安全・安心かつ円滑な通行の確保を目的として実施する調査のことです。

第3次豊中市道路整備計画 平成30年(2018年)3月

事務局：豊中市都市基盤部道路建設課
〒561-8501 大阪府豊中市中桜塚3丁目1番1号
TEL(06)6858-2886/FAX(06)6854-0492
ホームページ <http://www.city.toyonaka.osaka.jp/>
E-mail douro_keikaku@city.toyonaka.osaka.jp
