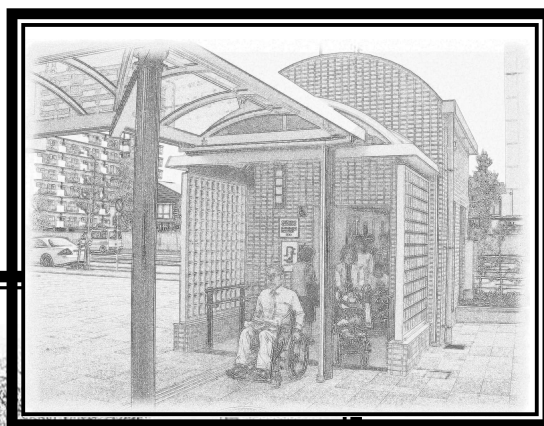


第2次

豊中市道路整備計画

～ やさしさの手と手を結ぶ道づくり ～



平成22年(2010年)3月

豊中市

目 次

1. 基本事項	1
2. 現状と問題点・課題	2
3. 基本方針	10
4. 道路整備プログラム	18

1. 基本事項

(1) 策定の趣旨

豊中市では、計画的かつ効率的な道路整備を行うため、道づくり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(2000年)10月に策定し、これに基づき、事業を進めてきました。

しかし、この計画の期限が切れ、新たなプログラムを策定する必要があり、また、近年、人口減少・少子高齢化の進行、地球温暖化の深刻化、地方分権型社会への転換及び金融危機に伴う景気後退など、社会経済情勢が大きく変化し、道路整備においても、これらへの対応が求められています。このため、計画的かつ効率的に道路整備を進めるため、「第2次豊中市道路整備計画」を策定するものです。

(2) 計画の主旨

本計画は、基本的に豊中市域において、市が実施する道路整備に関することを対象とし、基本方針と整備プログラムで構成します。基本方針は平成30年(2018年)度以降の道路整備の姿を示し、基本的考え方、整備方針及び施策を定めています。整備プログラムは、道路整備の内、多年度に亘り、計画的に進める必要のある新設・改良事業の主なものを示し、国の五箇年計画に合わせ平成24年(2012年)度までを短期、平成29年(2017年)度までを中期とし、この期間中に事業着手する、事業継続する、又は事業完了するものを記載しています。

今後の道路整備は、本計画に基づき実施するものですが、周辺動向や財政状況を勘案しつつ、必要に応じ内容を見直しながら進めるものとします。

2. 現状と問題点・課題

(1) 社会経済情勢等からくる問題点・課題

人口減少・少子高齢化の進行

人口減少及び少子高齢化が進む中、量的拡大よりも既存ストックの有効活用やバリアフリー化などの質の向上が求められている。

地球温暖化の深刻化

地球温暖化問題が深刻化する中、自動車交通量の抑制や渋滞の減少などによる温室効果ガスの削減や、ヒートアイランド対策に資する道路整備が求められている。

災害への対応

阪神淡路大震災後も全国各地で大地震が頻発し、大きな被害を受けており、災害に強い道路網の構築が求められている。また、都市型の集中豪雨は、その激しさや頻度を増しており、この被害軽減に資する道路整備が求められている。

地方分権型社会への転換

平成12年の地方分権一括法の施行以来、地方分権改革が一段と進められており、「地方にできることは地方に」という理念の下、道路整備においても、地方の主体的な役割が求められている。

市民参画の高まり

平成19年に「豊中市自治基本条例」が施行され、市民と行政とのパートナーシップによるまちづくりが進められており、道路整備においても市民参画が求められている。

厳しい経済環境

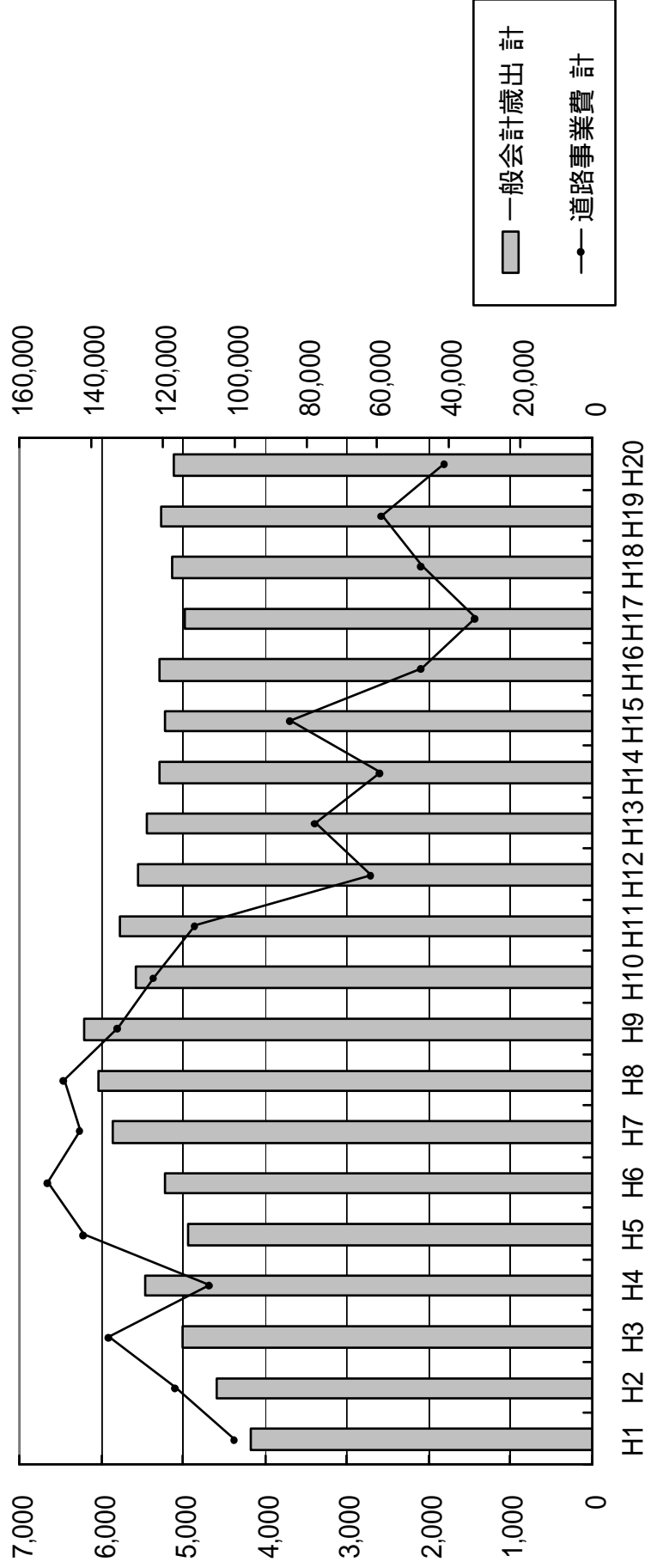
金融危機による経済情勢の悪化や道路特定財源の一般財源化などにより、道路財源の確保が厳しくなっている。本市の道路事業費は図1の通り、右肩下がりで推移しており、今後も厳しい状況が続くと思われ、より一層の事業費削減が求められる。

道路橋梁の老朽化の進行

豊中市の道路橋梁は、昭和30～40年代の高度成長期に整備されたものが多く、40年以上が経過し、今後老朽化が急速に進行することが予測される中、適切に維持管理することが必要である。

図1 道路事業費の推移

(単位 : 百万円)



* 縦右軸は、一般会計歳出決算額、左軸は道路事業費である
 * 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

解説

道路の機能分類

道路は、一般的にその役割から主要幹線道路、幹線道路(都市幹線道路ともいう)、補助幹線道路及び区画道路(生活圏道路又は生活道路ともいう)に区分される。

主要幹線道路は、都市圏の主要な骨格として、主要な都市及び施設を結び、広域的な交通を処理する。

都市幹線道路は、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。

補助幹線道路は、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、学校や近隣公園など様々なコミュニティ施設へのアクセスを確保する。

生活道路は、個々の宅地に対するアクセスを確保する。

上位の道路は自動車の移動機能を重視し、下位の道路はアクセス機能を重視する。

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 又は生活道路	生活道路		-	-	

(2) 道路網の現状と問題点・課題

本市は、名神高速道路、中国自動車道、阪神高速道路大阪池田線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る。

市内の骨格を形成する主要な幹線道路網としては、下記の通り南北軸に 4 路線、東西軸に 4 路線の計 8 路線のネットワークを位置付けており、南北軸は概ね整備が完了しているが、東西軸の 2 路線が未完了である。

主要な幹線道路網

軸	主要幹線道路	都市幹線道路
南北軸	大阪池田線、国道 423 号	国道 176 号 豊中亀岡線～神崎刀根山線
東西軸	大阪中央環状線 西宮豊中線～国道 479 号	豊中岸部線、三国塚口線

位置と整備状況は図 2 参照

上記を含め、市内の幹線道路網として、都市計画道路を定めているが、計画 49 路線 100km に対し、平成 21 年 3 月末の進捗状況は 70km、70%である。(表 1、図 3 参照)

豊中市は地理的に河川や鉄道などにより、東西が分断されているため、又南北に通る鉄道にアクセスするためにも東西軸として機能する道路整備が必要であるが、都市計画道路の南北軸の整備率 80%に比べ東西軸は 59%と遅れている。

既存の幹線的に機能している道路においては、歩道寸断や歩道幅員が狭い、勾配がきつい、段差・凹凸がある等により交通の円滑性及び安全性が低下している。

また、身近な道路の安全確保に関する市民ニーズは高く、平成 20 年に行った都市計画マスタープラン見直しに伴うアンケート調査でも、歩行者や自転車の安全な通行のための道路の整備や高齢者や障害者が使いやすい道路の整備に対する要望が強い。(図 4 参照)

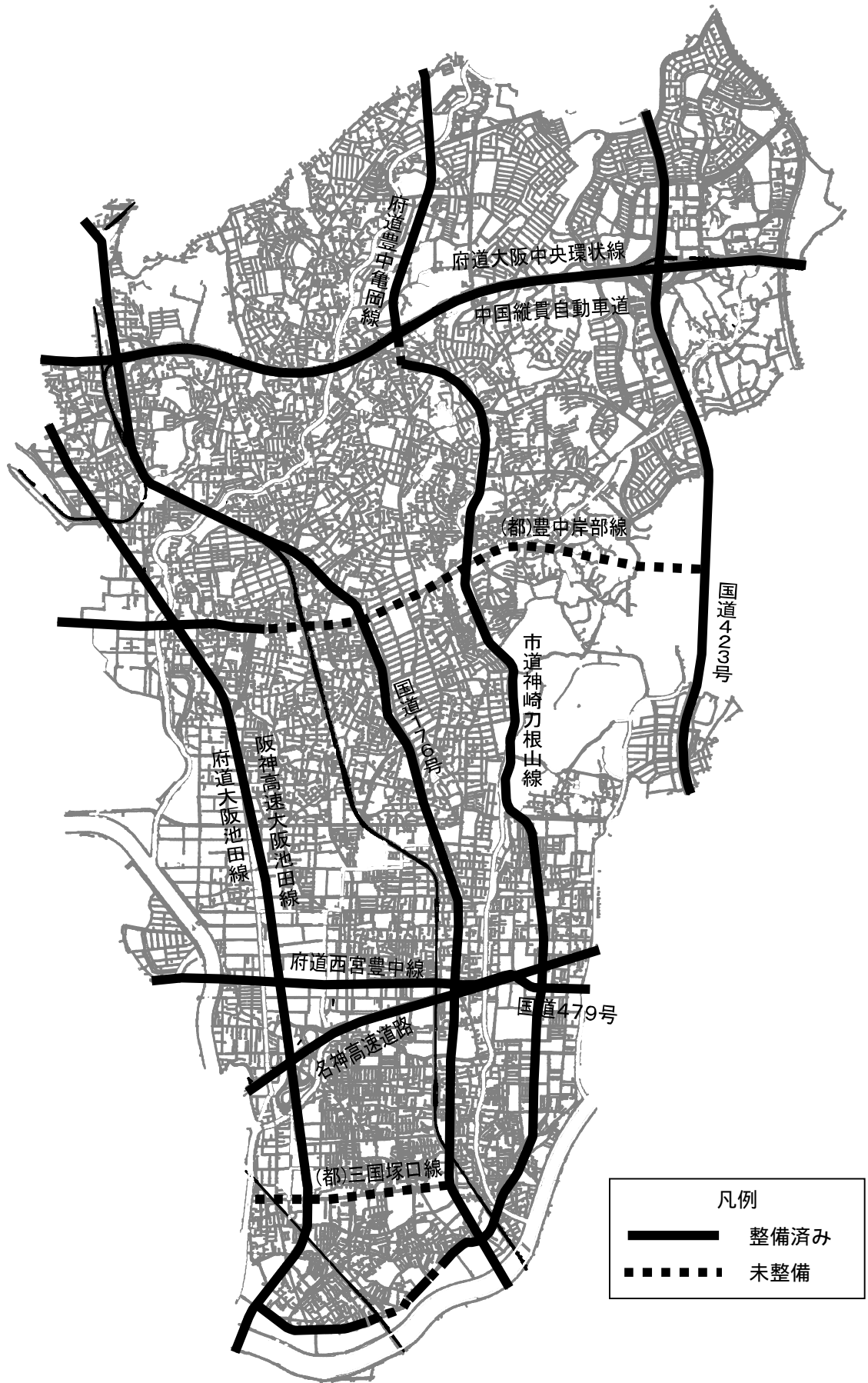


図2 市内の主要な幹線道路網の整備状況

表1 都市計画道路の進捗状況

平成21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 (%)	規格	軸
3・4・203-1	蛭池西側線	府	20	1,100	1,100	0	100	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	主要幹線	東西
3・1・203-3	御堂筋線	府	50	2,480	2,480	0	100	主要幹線	南北
3・1・203-4	千里中央線	府	50	2,910	2,910	0	100	補助幹線	南北
3・2・203-5	大阪南池田線	府	33	7,430	7,430	0	100	主要幹線	南北
3・3・203-6	千里3号線	市	22	1,060	1,060	0	100	補助幹線	東西
3・4・203-7	豊中吹田線	府	20	2,850	2,850	0	100	主要幹線	東西
3・4・203-8	伊丹空港線	市	18	600	590	10	98	補助幹線	東西
3・4・203-9	豊中岸部線	府	18	4,520	1,550	2,970	34	都市幹線	東西
3・4・203-10	神崎刀根山線	市	18	9,310	8,850	460	95	都市幹線	南北
3・4・203-11	曽根服部緑地線	市	16	1,650	970	680	59	補助幹線	東西
3・4・203-12	大阪箕面線	府	16	3,920	90	3,830	2	補助幹線	南北
3・4・203-13	熊野田新田線	府	16	2,670	350	2,320	13	補助幹線	東西
3・4・203-14	松葉通唐川線	市	16	1,150	710	440	62	補助幹線	南北
3・4・203-15	伊丹曽根線	市	16	1,380	190	1,190	14	補助幹線	東西
3・4・203-16	服部利倉線	府	16	1,400	415	985	30	補助幹線	東西
3・4・203-17	南今在家線	市	16	580	0	580	0	補助幹線	東西
3・4・203-18	庄内東駅前線	市	16	720	0	720	0	補助幹線	東西
3・3・203-19	三国塚口線	府	27	1,520	0	1,520	0	都市幹線	東西
3・4・203-20	穂積菰江線	市	16	2,910	1,437	1,473	49	補助幹線	南北
3・4・203-21	千里園熊野田線	市	16	5,440	2,800	2,640	51	補助幹線	東西
3・4・203-22	上野新田線	市	16	2,370	1,960	410	83	補助幹線	東西
3・4・203-24	千里1号線	市	16	460	460	0	100	補助幹線	東西
3・4・203-25	小野原豊中線	市	16	850	850	0	100	補助幹線	東西
3・4・203-26	翠丘東豊中線	市	16	1,520	1,520	0	100	補助幹線	南北
3・5・203-27	千里4号線	市	13	1,080	1,080	0	100	補助幹線	東西
3・5・203-28	豊中柴原線	市	12	2,480	1,230	1,250	50	補助幹線	南北
3・5・203-29	曽根箕面線	府・市	12	3,460	3,310	150	96	補助幹線	南北
3・5・203-30	東豊中熊野田線	市	12	560	560	0	100	補助幹線	南北
3・5・203-31	東豊中線	市	12	890	0	890	0	補助幹線	東西
3・5・203-32	大塚熊野田線	市	12	1,340	290	1,050	22	補助幹線	東西
3・5・203-33	南吉野線	市	12	1,000	120	880	12	補助幹線	東西
3・5・203-35	野田小曽根線	市	12	1,100	1,000	100	91	補助幹線	東西
3・5・203-36	庄内西駅前線	市	12	620	0	620	0	補助幹線	東西
3・5・203-37	原田伊丹線	市	12	1,410	1,410	0	100	補助幹線	東西
3・5・203-38	勝部寺内線	市	12	4,220	3,720	500	88	補助幹線	東西
3・6・203-39	蛭ヶ池駅前線	市	11	450	40	410	9	補助幹線	東西
3・6・203-41	平塚熊野田線	市	8	1,190	1,040	150	87	補助幹線	東西
3・6・203-42	岡町熊野田線	市	8	820	720	100	88	補助幹線	東西
3・6・203-43	岡町唐川線	市	8	580	0	580	0	補助幹線	東西
3・6・203-44	服部吹田線	府	8	1,100	0	1,100	0	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	補助幹線	南北
3・6・203-46	阪急西側線	市	8	6,420	4,300	2,120	67	補助幹線	南北
3・6・203-47	阪急東側線	市	8	1,780	1,780	0	100	補助幹線	南北
3・6・203-48	曽根服部線	市	8	970	650	320	67	補助幹線	南北
3・4・203-49	少路駅前線	市	16	200	200	0	100	補助幹線	南北
7・6・203-1	庄内南1号線	市	9	530	530	0	100	生活道路	東西
7・6・203-2	蛭池南線	市	8	220	220	0	100	生活道路	南北
7・5・203-3	蛭池東側線	府	14	380	380	0	100	生活道路	南北
計	49路線	-	-	100,210	69,742	30,468	70	-	-

規格は都市計画法上の分類ではない。

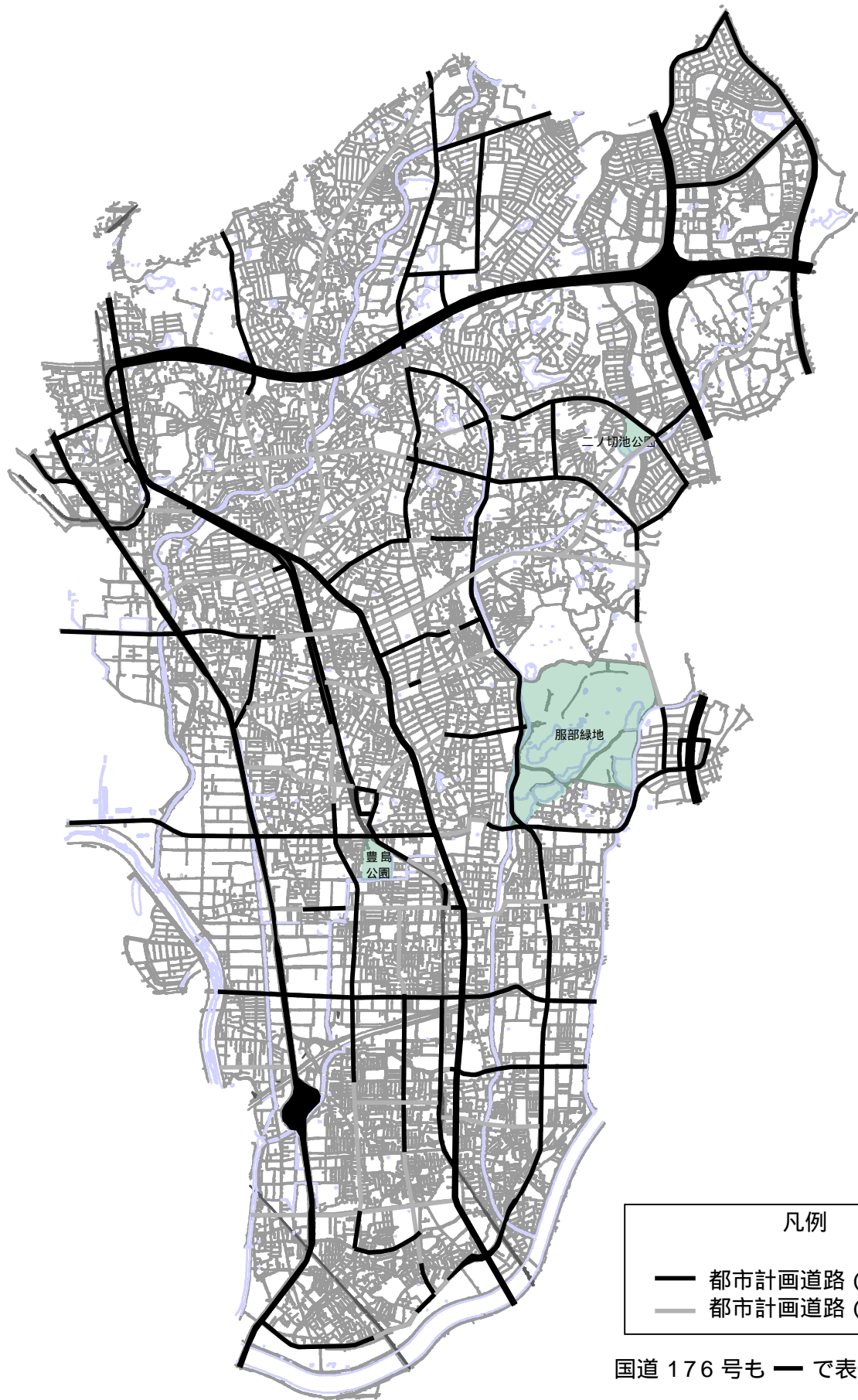


図 3 都市計画道路の進捗状況

道路整備について必要な取組み（市全体）

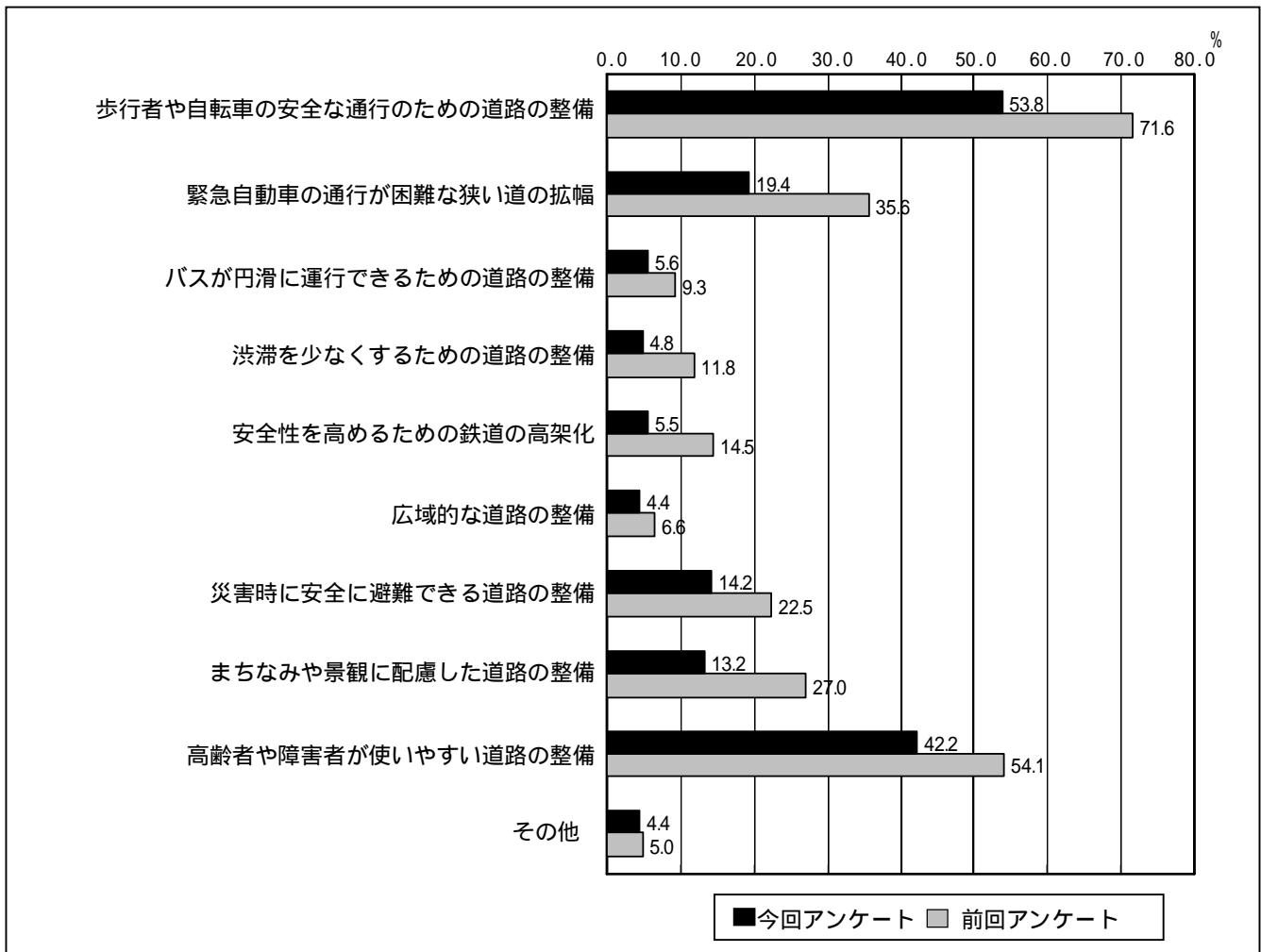


図4 市民アンケート結果

平成20年の都市計画マスタープラン見直しに伴うアンケート調査より

3. 基本方針

(1) 道づくりの基本的考え方

道づくりにあたっては次の5つの考え方を基に進めていくものとする。

やさしさの手と手を結ぶ道づくり

1. 災害時にも機能し、被災地に手がさしのべられる強固な道づくり
2. 全ての地域の人々が手を結ぶことができる便利な道づくり
3. 誰もが手をつないで歩ける安全で快適な道づくり
4. 次世代に手渡せられる持続可能な道づくり
5. 市民や関係機関と手を結んだ協働の道づくり

1. 災害時にも機能し、被災地に手がさしのべられる強固な道づくり

< いつでも >

通常時だけでなく、災害時にも道路の持つ機能を維持し、避難路・輸送路として利用でき、救助活動や消防活動もスムーズに行えるなど、被災地に手がさしのべられる強固な道づくりを進める。

2. 全ての地域の人々が手を結ぶことができる便利な道づくり

< どこでも >

中心核や近隣核、拠点施設を有機的にネットワークし、市内のどこへもスムーズに移動できるなど、全ての地域の人々が手を結ぶことができる便利な道づくりを進める。

3. 誰もが手をつないで歩ける安全で快適な道づくり

< だれもが >

高齢者や障害者もスムーズに移動でき、幅員のなゆとりがあり、容易にすれ違い、交流の場となるなど、誰もが手をつないで歩ける安全で快適な道づくりを進める。

4. 次世代に手渡せられる持続可能な道づくり

< 持続可能な >

地球温暖化の抑制に対応すると共に計画的な維持管理で、道路橋梁の長寿命化を図るなど、次世代に手渡せられる持続可能な道づくりを進める。

5 . 市民や関係機関と手を結んだ協働の道づくり

< 協働の >

情報公開や市民参加を積極的に進め、市民の意見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など、市民や関係機関と手を結んだ協働の道づくりを進める。

(2) 整備方針と施策

道づくりの基本的考え方を踏まえ、次のとおり 5 つの整備方針と 15 の施策を定める。

1 . 都市を支える道路の体系的整備

良好な市街地の形成を図るため、地区内に発生・集中する交通と通過する交通を適切に区分し、その機能に応じた構造で適切にネットワークされた体系的整備を推進する。

主要な幹線道路網の形成

本市においては、主要幹線道路は整備されているものの都市幹線道路は未整備区間が残っている。都市幹線道路は主要幹線道路と合わせ道路網の骨格となる施設で、これらが整備されないと通過交通が地区内道路に流れ込み、居住環境が悪化する。このため早期の主要な幹線道路網の形成を目指す。

東西軸の強化

本市は大阪市の北に位置することから、南北方向の道路網を中心に整備が進められ、東西方向の整備が遅れていると共に河川や鉄道が南北に通っており、東西方向が分断されやすい。また、南北の鉄道路線の駅へのアクセス確保のためにも東西軸の強化を図る。

幹線道路の歩道確保

幹線道路として機能し、自動車や歩行者の交通量が多いにもかかわらず、歩道がない、又は幅員が不足している路線については、歩道設置又は歩道拡幅が必要である。とりわけ部分的に幅員が狭く、歩道が連続していないため、歩行者の安全性が低下し、又は交通の円滑性が低下している路線については、わずかな投資で大きな効果を期待でき、優先的に整備を進める。

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るが、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する。よって、幹線道路の交差点における右折レーンの未設置、歩行空間の不足、線形の不具合箇所について、積極的に改良を進める。

2. 災害に強い道路網の構築

平成7年の阪神淡路大震災は、本市においても、多大な被害をもたらした。その後も各地で大地震が頻発しており、これに対応するため災害に強い道路網の構築を推進する。また、都市型の集中豪雨は、その激しさや頻度を増し、本市においても度々被害を受けており、この被害軽減に資する道路整備に努める。

防災ラインの整備

災害時において避難路や救援路、災害拡大の遮断空間として機能する防災ラインの整備が重要であり、木造賃貸住宅密集地域においては重点的に整備を進める。

橋梁整備

老朽化から、健全度が低下し、かつ幅員不足や線形不良などの構造面の問題から交通の円滑性・安全性を阻害している橋梁について、橋梁整備を推進する。

また、耐震性が不足していることから、被災した場合、大きな被害をもたらす可能性のある橋梁について、落橋防止や橋脚補強などの耐震補強を進める。

浸水対策に資する道路整備

都市型の集中豪雨に対応するため、道路の排水能力の向上及びアンダーパスにおける道路冠水情報施設の設置などの浸水対策に資する道路整備を推進する。

3. 人が主役となる安全で快適な道の整備

高齢化が進む中、だれもが気軽に出かけ、社会参加することができるよう、バリアフリーな歩行空間を整備する。また、身近な道路での事故の割合が高く、市民生活が営まれるエリアにおける人が主役となる安全で快適な道の整備を推進する。

交通バリアフリー整備

だれもが安全で便利に移動できるようにするため、平成14年6月に交通バリアフリー化の基本的な考え方や整備方針を示す「交通バリアフリー化の基本方針」を策定した。これに基づき、駅周辺の重点整備地区は平成22年までに、市全域は平成32年までにバリアフリー化を進める。

歩道改良整備

既設歩道の狭い、勾配がきつい、段差・凹凸がある等の問題に対処し、安全で快適な歩行空間を形成するため、「歩道改良実施計画」に基づき歩道改良整備を進める。

水路の歩道化整備

用水機能が消滅し、埋め立てられた水路を歩路や緑道として整備する「公有水路埋立跡整備」や、現水路を蓋がけや暗渠化し、歩行空間を創出する「水路敷歩道化整備」を実施し、可能な限り安全で快適な歩行空間確保に努める。

身近な道路の安全対策

市民生活に最も密着した生活道路については歩行者の安全性や快適性に配慮する。このため、通学路や交通量の多い路線の歩道設置、路側帯のカラー化並びに交通の安全を図るための施設整備を進める。また、お年寄りや体の不自由な人の休憩の場として、道路改良の際に生じるポケットスペースを活用して、たまり空間や休憩スペースとして整備すると共に、歩道の余裕スペースを利用して、ベンチやスツール等休憩ができる施設の整備を進める。特に交差点付近においては、積極的に整備を進めるものとする。

4 . 環境にやさしい持続可能な道路整備

本市の道路橋梁は、昭和30～40年代の高度経済成長期に整備されたものが多く、40年以上が経過し、今後老朽化が急速に進行することが予測される。このため、計画的な修繕に努めると共に良好な住環境に配慮した道路整備を進める。

計画的な修繕

老朽化が進む膨大な道路橋梁に対応できるよう計画的な修繕により、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。このため、「道路橋の長寿命化修繕計画」、「道路舗装維持管理計画」、「横断歩道橋維持修繕計画」及び「歩路橋改修計画」などの計画に基づく修繕を進める。

環境に配慮した施設整備

歩道舗装は、降雨時の歩行性の向上や、雨水貯留、ヒートアイランド現象の緩和などの効果のある透水性舗装を基本に整備を進める。

住宅地内の幹線道路の車道舗装は、降雨時の走行性の向上や騒音低減の効果のある排水性舗装を基本に整備を進める。

道路照明については、長寿命かつ温室効果ガスの削減が期待できる照明の導入に努める。

景観的機能だけでなく、大気浄化や騒音低減、防災機能をもった道路緑化は可能な限り整備を推進する。

自転車走行空間の創出

自転車事故の増大に対応する安全対策、自動車から自転車への利用を促進する環境対策に対するニーズが高まっている。このため、現在実施している歩道改良整備を踏まえつつ、課題を整理しながら、既存ストックを有効活用する形での安全で快適な自転車走行空間の創出に向け検討を行い、その結果に応じ整備を進める。

5 . 地域の活性化を支援する道路整備

市内では、活力あふれる個性的・自律的なまちづくりが進められている。これらは市民とともに進めていく必要があるが、その熟度に合わせ基盤となる道路整備を進めて行くものとする。

まちづくり関連道路の整備

各種まちづくり構想・計画・事業に関連する道路整備をその進捗に合わせ進める。

(3) 整備推進にあたっての留意事項

1) 市民意見の反映

市道は国道や府道に比べ、より地域に密着しており、計画時等初期の段階から市民の意見を聞き、それを踏まえて進めることが望ましく、可能な限り市民の意見を収集し、その反映に努める。

財政状況が厳しい中、選択と集中が求められており、整備が必要な路線の内、市民要望の高いものを優先することを基本とする。

2) コスト縮減

計画、設計、工事及び維持・管理の各段階で無駄を排除し、位置、構造、材料、発注方法、時期及び財源等様々な面からコスト縮減に努める。また、計画・設計の段階から維持管理が容易な構造・材料の採用や工事期間及び交通障害の縮減に配慮する。

3) ストックの有効活用

新たな道路整備は財政的に厳しい状況であり、多くは望めない。よって、これまで蓄積された道路ストックを有効活用することによって、市民ニーズに対応した適切な道路機能の向上に努める。

4) 地球温暖化の抑制

地球規模での温暖化が深刻化しており、道路整備においても温室効果ガス削減に寄与することが求められている。このため、渋滞緩和や自動車から公共交通機関等の利用を促進する道路整備を推進する。

5) 多様な主体による整備

全ての道路整備を道路管理者としての市が実施するだけでは、その進捗は十分でない。様々な主体による道路整備の実施が望まれる。このため、土地区画整理事業及び市街地再開発事業などの面整備、民間開発並びに公共施設整備に合わせ道路整備の促進に努める。また、狭隘な生活道路については、住宅の建替えなど土地利用の更新に合わせた道路空間の確保に努める。

6) 府道の整備促進

旧街道であった道路は、現在も地区の主要道路であり、バス路線として機能しているが、歩道が十分でない路線が多くある。しかし、これらの多くは府道で、市民の整備要望が強いが、府における優先度は低い。このため、今後は地方分権の動きを踏まえ、府に要望するだけでなく、市の積極的な関与を検討し、整備を推進する。

4 . 道路整備プログラム

平成 22 年度から 24 年度までの短期、25 年度から 29 年度の中期に事業着手、事業継続又は事業完了する主な路線を表 2 及び図 5 に示す。

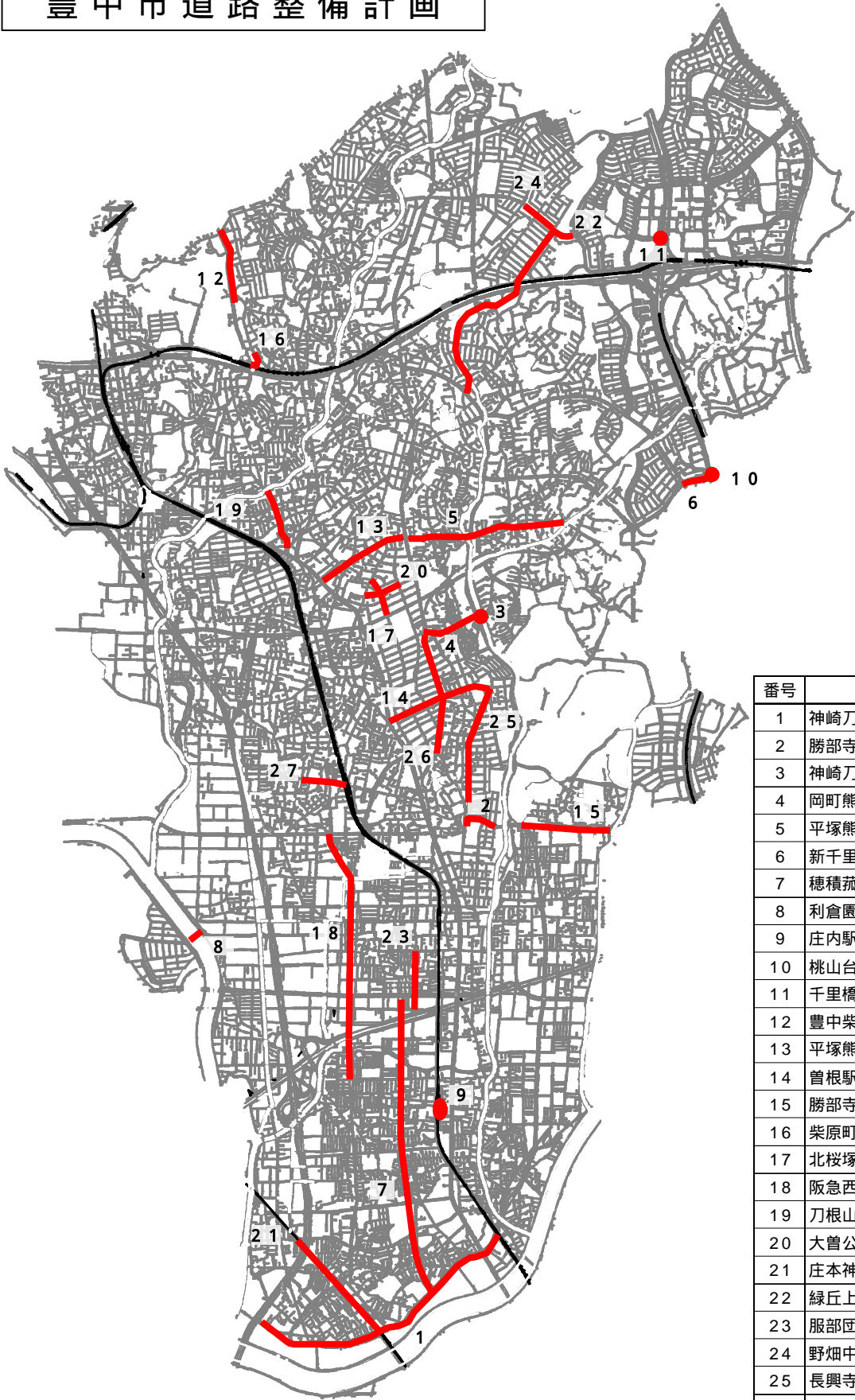
整備が必要な路線は数多くあるが、優先順位付けにあたっては、現在事業中の路線及び政策会議等で既に事業化が認められているものを優先し、新規事業については、道路事業費の動向を踏まえ、現場状況、路線状況、周辺動向及びニーズ等から整備の必要性を判断し、路線を絞り込んだ。

表2 道路整備プログラム

整備方針	施策	路線名	図番	区分	事業スケジュール		
					短期 (H22~24)	中期 (H25~29)	長期 (H30以降)
1 都市を支える道路の体系的整備	主要な幹線道路網の形成	神崎刀根山線	1	継続	――	――	――
		神崎刀根山線(再掲)	1	継続	――	――	――
	東西軸の強化	勝部寺内線	2	新規	――	――	――
		神崎刀根山線(旭ヶ丘橋)	3	新規	――	――	――
		勝部寺内線(再掲)	2	新規	――	――	――
		岡町熊野田線	4	新規	――	――	――
交差点改良の推進	平塚熊野田線	5	新規	――	――	――	
	新千里1号線	6	継続	――	――	――	
	勝部寺内線(再掲)	2	新規	――	――	――	
2 災害に強い道路網の構築	防災ラインの整備	穂積孤江線	7	継続	――	――	――
		神崎刀根山線(再掲)	1	継続	――	――	――
	橋梁整備	利倉園田線(利倉橋)	8	新規	――	――	――
		神崎刀根山線(旭ヶ丘橋)(再掲)	3	新規	――	――	――
		-	-	継続	――	――	――
	浸水対策に資する道路整備	庄内駅地区バリアフリー整備	9	継続	――	――	――
	歩道改良整備	桃山台地区バリアフリー整備	10	継続	――	――	――
		千里橋(エレベーター設置)	11	新規	――	――	――
		豊中柴原線	12	継続	――	――	――
		平塚熊野田線	13	継続	――	――	――
曾根駅南桜塚線		14	継続	――	――	――	
		勝部寺内線	15	継続	――	――	
3 人が主役となる安全で快適な道の整備							

整備方針	施策	路線名	図番	区分	事業スケジュール		
					短期 (H22~24)	中期 (H25~29)	長期 (H30以降)
3 人が主役となる安全で快適な道の整備	歩道改良整備	柴原町第3号線	16	継続			
		北校塚大塚公園線	17	新規			
		阪急西側南線	18	新規			
		刀根山線	19	新規			
		大曾公園南通り線	20	新規			
		庄本神崎川線	21	新規			
		岡町熊野田線	4	新規			
		緑丘上野坂線	22	新規			
		服部団地西側線	23	新規			
		野畑中央線	24	新規			
		長興寺大溝線	25	新規			
		曾根箕面線	26	新規			
		その他	-	新規			
				継続			
				継続			
		4 環境にやさしい持続可能な道路整備	水路の歩道化整備				
			身近な道路の安全対策				
			計画的な修繕				
			環境に配慮した施設整備				
			自転車走行空間の創出				
		5 地域の活性化を支援する道路整備	まちづくり関連道路の整備	穂積菟江線(再掲)	7	継続	
				曾根駅前田線	27	新規	

豊中市道路整備計画



番号	路線名
1	神崎刀根山線
2	勝部寺内線
3	神崎刀根山線（旭ヶ丘橋）
4	岡町熊野田線
5	平塚熊野田線
6	新千里1号線
7	穂積菰江線
8	利倉園田線（利倉橋）
9	庄内駅地区バリアフリー整備
10	桃山台地区バリアフリー整備
11	千里橋（エレベーター設置）
12	豊中柴原線
13	平塚熊野田線
14	曽根駅南桜塚線
15	勝部寺内線（歩道改良整備）
16	柴原町第3号線
17	北桜塚大塚公園線
18	阪急西側南線
19	刀根山線
20	大曽公園南通り線
21	庄本神崎川線
22	緑丘上野坂線
23	服部団地西側線
24	野畑中央線
25	長興寺大溝線
26	曽根箕面線
27	曽根駅原田線

図5 道路整備計画

第 2 次 豊中市道路整備計画

平成 2 2 年 (2 0 1 0 年) 3 月

事務局：豊中市土木部道路建設課

〒561-8501 大阪府豊中市中桜塚3丁目1番1号

TEL(06)6858-2362 / FAX(06)6854-0492

ホ-ムペ-ジ' <http://www.city.toyonaka.osaka.jp/>

E-mail douro_keikaku@city.toyonaka.osaka.jp
