

# 豊中市細街路整備計画

令和2年（2020年）3月

豊中市



## 目 次

|                       |    |
|-----------------------|----|
| 第1章 策定背景              | 1  |
| 第2章 細街路整備計画のこれまでの取組み  | 2  |
| （1）策定経過               | 2  |
| （2）計画網の配置の考え方         | 2  |
| （3）計画策定後の経過           | 4  |
| （4）細街路整備計画の整備状況       | 6  |
| 第3章 状況の変化             | 10 |
| （1）社会経済情勢の変化          | 10 |
| （2）都市計画道路の見直し         | 15 |
| （3）法の制定及び改正           | 17 |
| 第4章 課題整理              | 19 |
| （1）社会情勢の変化に対応した計画の見直し | 19 |
| （2）要綱による行政指導の限界       | 19 |
| （3）細街路整備計画の周知方法       | 19 |
| （4）細街路整備計画の助成方法       | 19 |
| 第5章 関連計画              | 20 |
| （1）第4次豊中市総合計画         | 20 |
| （2）第2次都市計画マスタープラン     | 21 |
| （3）その他の関連計画           | 22 |
| 第6章 細街路整備計画の見直し       | 23 |
| （1）機能評価の視点            | 23 |
| （2）評価項目               | 23 |
| （3）細街路整備計画網の見直しの流れ    | 24 |
| （4）留保路線について           | 25 |

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 第7章 新・細街路整備計画             | 28 |
| （1）新・細街路整備計画基本方針          | 28 |
| （2）新・細街路整備計画の推進に向けた施策展開   | 28 |
| （3）新・細街路整備計画の見直し          | 30 |
| 【巻末資料】豊中市庄内・豊南町地区住環境整備計画図 | 32 |

## 第1章 策定背景

本市では、市街地のスプロール化を防ぎ、秩序ある良好なまちづくりを図ることを目的として昭和48年（1973年）2月に「生活圏道路網」及び「生活圏道路整備要綱」（以下、「細街路整備計画」という。）を策定して以来、土地利用時における行政指導及び土地所有者等の協力を得ながら本市の良好な住環境の形成・維持に貢献してきました。

しかし、本市における市街地の拡大はほぼ収束していることや、我が国が本格的な人口減少社会を迎え、今後交通需要の増加が見込まれないことなどから、本市の道路計画の根幹となる都市計画道路網も大きく見直しされました。

そこで、計画策定当初の趣旨・目的や変化する社会情勢を踏まえ、市内全域に生活系の道路網計画を持つ必要性を判断し、細街路整備計画及び制度の見直しを行い、新たに「細街路整備計画」を策定するものです。

### これまでの経過

|                |                   |    |
|----------------|-------------------|----|
| 昭和48年（1973年）2月 | 「生活圏道路整備要綱」       | 策定 |
| 平成 6年（1994年）   | 行政手続法             | 制定 |
| 平成 9年（1997年）   | 豊中市行政手続条例         | 制定 |
| 平成12年（2000年）   | 地方自治法             | 改正 |
| 平成18年（2006年）   | 細街路整備計画の今後のあり方    | 検討 |
| 平成23年（2011年）   | 大阪府内一斉に都市計画道路の見直し |    |
| ～平成25年（2013年）  |                   |    |

## 第2章 細街路整備計画のこれまでの取組み

### (1) 策定経過

昭和30年（1955年）以降の高度経済成長の波を受けて急激に都市化が進行し、無秩序な宅地開発による空間の不足等により生活環境の悪化を招きました。

このような無秩序な宅地開発は、全国的な社会問題となっていたため、昭和43年（1968年）に都市計画法が全面的に改正されました。

本市においても都市計画法の改正に伴い全市域が市街化区域に指定されて以来、良好なまちづくりの一環として生活圏域における道路空間の確保のため、昭和48年（1973年）2月に「細街路整備計画」を策定しました。

### (2) 計画網の配置の考え方

細街路整備計画網の配置の基本的な考え方としては、既成市街地については250m間隔に、周辺市街地については、100m間隔を原則として現道に沿って計画するというものです。

一方、「千里ニュータウン地区」、「野畑・少路地区」、「東泉丘・西泉丘地区」、「上新田地区」については、面的な開発が必要であることから新市街地整備を計画しており、細街路整備計画からは除外されました。

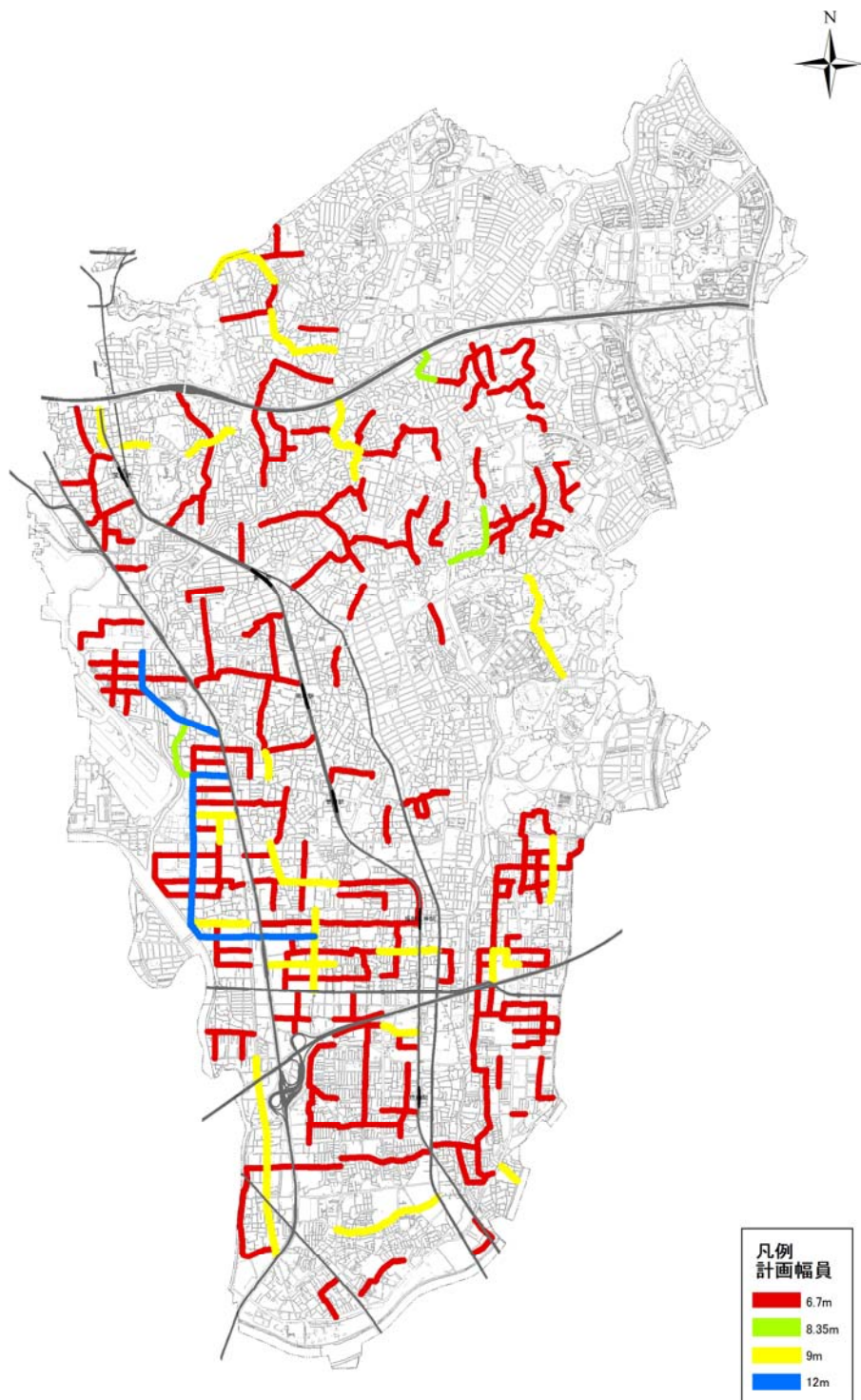
また、幅員については、車のすれちがいが可能な最低道路幅員6.0m（道路敷6.7m）を基本とし、通学路の安全対策、土地利用計画及び現況等を勘案のうえ、道路幅員8.0m（道路敷8.35m）～12.0mの歩車道分離道路を一部配置しています。

#### ※幅員別細街路計画延長

| 計画幅員（m） | 路線数 | 延長（m）    |
|---------|-----|----------|
| 6.7     | 184 | 60,042.1 |
| 8.35    | 3   | 1,498.2  |
| 9.0     | 27  | 11,920.3 |
| 12.0    | 4   | 3,421.8  |
| 計       | 218 | 76,882.4 |

※GISより算出

※細街路整備計画網図



### (3) 計画策定後の経過

細街路整備計画網は幅員6.7m～12.0mの整備拡幅ですが、土地利用が開発許可に該当する場合は、開発許可の管理者協議の結果として幅員6.0m（道路敷6.7m）以上の道路が概ね整備され、開発行為による帰属として所有権移転がなされてきました。

この際、6.0mを超える部分を、生活圈道路整備要綱に基づき買収及び整備した箇所はわずかであり、大半が市内一律単価の助成金を支給しています。

また、開発許可に該当しない土地利用においては、窓口等において情報提供を行っていますが、敷地が狭小なことや計画策定後の地価の高騰等からほとんど協力が得られていない状況です。

空港周辺における農地については、農地転用の際に後退部分の無償寄付を受けることが多くありましたが、これは、空港周辺の用途地域が準工業地域であり、その土地利用形態から比較的幅員の広い道路が必要とされたためと考えられます。

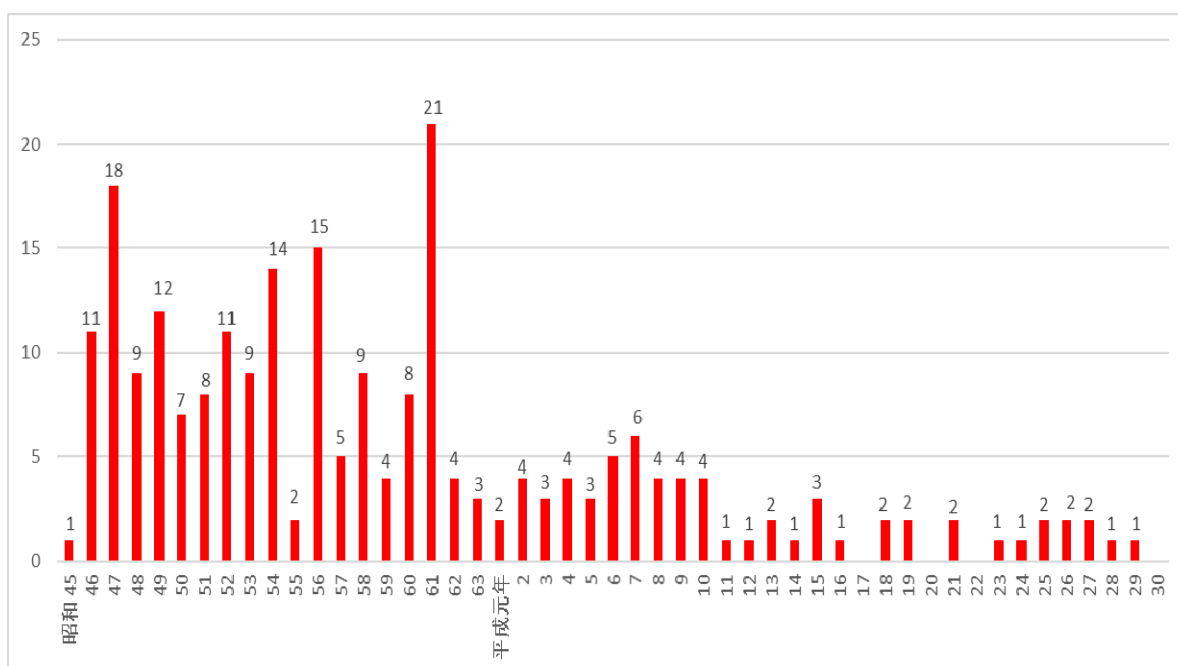
#### ※細街路整備計画助成実績

| 年度    | 助成費 |          |            | 備考    |
|-------|-----|----------|------------|-------|
|       | 件数  | 面積 (㎡)   | 金額 (円)     |       |
| 昭和45年 | 1   | 61.28    | 1,983,200  | 工事費含む |
| 昭和46年 | 11  | 1,609.32 | 25,261,361 | 補償費含む |
| 昭和47年 | 18  | 1,631.27 | 25,259,400 |       |
| 昭和48年 | 9   | 964.60   | 18,279,782 |       |
| 昭和49年 | 12  | 1,118.52 | 32,202,820 |       |
| 昭和50年 | 7   | 217.42   | 17,719,273 | 補償費含む |
| 昭和51年 | 8   | 691.49   | 25,022,721 |       |
| 昭和52年 | 11  | 396.14   | 16,649,036 |       |
| 昭和53年 | 9   | 273.26   | 10,135,773 |       |
| 昭和54年 | 14  | 418.74   | 17,670,812 |       |
| 昭和55年 | 2   | 40.44    | 1,213,200  |       |
| 昭和56年 | 15  | 562.56   | 16,876,800 |       |
| 昭和57年 | 5   | 139.49   | 4,184,700  |       |
| 昭和58年 | 9   | 472.12   | 24,662,401 |       |
| 昭和59年 | 4   | 400.38   | 22,015,260 |       |
| 昭和60年 | 8   | 202.16   | 6,064,800  |       |
| 昭和61年 | 21  | 406.65   | 17,718,550 |       |
| 昭和62年 | 4   | 118.48   | 7,108,800  |       |
| 昭和63年 | 3   | 128.13   | 7,687,800  |       |
| 平成 元年 | 2   | 20.29    | 1,420,300  |       |
| 平成 2年 | 4   | 158.59   | 11,101,300 |       |
| 平成 3年 | 3   | 71.96    | 8,995,000  |       |
| 平成 4年 | 4   | 127.14   | 15,892,500 |       |
| 平成 5年 | 3   | 122.98   | 15,372,500 |       |
| 平成 6年 | 5   | 402.92   | 50,365,000 |       |



|       |     |             |               |  |
|-------|-----|-------------|---------------|--|
| 平成 7年 | 6   | 389. 59     | 48, 698, 750  |  |
| 平成 8年 | 4   | 78. 62      | 9, 827, 500   |  |
| 平成 9年 | 4   | 214. 94     | 26, 867, 500  |  |
| 平成10年 | 4   | 77. 33      | 9, 666, 250   |  |
| 平成11年 | 1   | 6. 02       | 752, 500      |  |
| 平成12年 | 1   | 81. 87      | 10, 233, 750  |  |
| 平成13年 | 2   | 11. 86      | 1, 482, 500   |  |
| 平成14年 | 1   | 14. 05      | 1, 756, 250   |  |
| 平成15年 | 3   | 92. 37      | 11, 546, 250  |  |
| 平成16年 | 1   | 25. 39      | 3, 173, 750   |  |
| 平成17年 | 0   | 0           | 0             |  |
| 平成18年 | 2   | 29. 67      | 3, 708, 750   |  |
| 平成19年 | 2   | 77. 10      | 9, 637, 500   |  |
| 平成20年 | 0   | 0           | 0             |  |
| 平成21年 | 2   | 90. 47      | 11, 308, 750  |  |
| 平成22年 | 0   | 0           | 0             |  |
| 平成23年 | 1   | 3. 82       | 477, 500      |  |
| 平成24年 | 1   | 67. 06      | 8, 382, 500   |  |
| 平成25年 | 2   | 85. 06      | 10, 632, 500  |  |
| 平成26年 | 2   | 108. 19     | 13, 523, 750  |  |
| 平成27年 | 2   | 49. 96      | 6, 245, 000   |  |
| 平成28年 | 1   | 24. 23      | 3, 028, 750   |  |
| 平成29年 | 1   | 65. 66      | 8, 207, 500   |  |
| 平成30年 | 0   | 0           | 0             |  |
| 計     | 235 | 12, 349. 58 | 600, 020, 589 |  |

※細街路整備計画助成件数



#### (4) 細街路整備計画の整備状況

細街路整備計画の整備状況については、幅員別で見ると、幅員が広くなるほど整備率が高い傾向となっています。

計画幅員12mや9mの路線周辺は農地が広がっていた地域を中心に計画されていたことから協力が得られやすく、整備が比較的容易に進んだものと考えられます。

計画幅員6.7mの路線については市内の広範囲にわたって計画されており、古くから市街化が進んでいた地域に計画されていることから、面的整備の進捗が進まなかったものと考えられます。

次に、地域別で見ると、南部が最も高く、次に西部、東部と続いています。

南部は密集事業に基づく道路計画と細街路整備計画が概ね重複している箇所があり、密集事業で整備している箇所も多々あることから最も整備率が高くなっていますが、都市基盤整備が未整備のまま市街化が進んだという背景もあり、幅員4m未満の道路の割合は市全体に比べて高い状況です。

西部は空港や高速道路など広域的な交通条件に恵まれており、それらにアクセスする道路の整備に伴って、細街路整備計画の整備も進捗したと考えられます。さらに工業系施設が多く、比較的敷地規模に余裕があり、かつ運送車両等が頻繁に通行することから道路幅員を広げることにメリットがあったため協力が得られやすかったものと思われま

す。東部は面的な事業など計画的に都市基盤整備が進められており、その一環として細街路整備計画の整備も進んでいるものと考えられます。その他の地域はかつて急速に戸建住居等が建設されスプロール化し、幅員の狭い道路を挟んで住居が密集しているような地域が多く、まとまった整備が進められなかったものと考えられます。

用途地域別で見ると、工業系の用途地域が最も整備率が高く、住居系の用途地域が最も低い整備率となっています。

工業系用地については上記でも述べたように、大型車が頻繁に通行するため、沿線企業にとっても道路幅員を広げることにメリットがあることから協力が得られやすく整備が進んでいるものと考えられます。

住居系については、戸建住宅では敷地規模に余裕がないといった物理的な障害があることに加え、土地価格の上昇に伴い住民の権利意識が高くなっているため、市内一律の補助金では不公平感が高まることもあって、協力が得られにくいものと考えられます。

以上のことより、以前より市街化されていた地域は整備の進捗が進まず、近年市街化された地域や工業系地域などで整備が進んでいます。細街路整備計画の整備を進めるに当たり、沿線関係者にメリットがある場合には整備が進捗するものの、そうでない場合は、協力が得られていない現状です。

※細街路計画整備状況

(i) 幅員別整備状況

| 計画幅員<br>(m) | 計画延長<br>(m) | 両側整備延長<br>(m) | 片側整備延長<br>(m) | 未整備延長<br>(m) | 整備率<br>(%) |
|-------------|-------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 6.7         | 60,042.1    | 12,432.7      | 5,893.1       | 41,716.3     | 25.6       |
| 8.35        | 1,498.2     | 366.0         | 110.3         | 1,021.9      | 28.1       |
| 9.0         | 11,920.3    | 3,415.6       | 1,322.2       | 7,182.5      | 34.2       |
| 12.0        | 3,421.8     | 1,148.5       | 806.0         | 1,467.3      | 45.3       |
| 計           | 76,882.4    | 17,362.8      | 8,131.6       | 51,388.0     | 27.9       |

(ii) 地域別整備状況

| 地域  | 計画延長<br>(m) | 両側整備延長<br>(m) | 片側整備延長<br>(m) | 未整備延長<br>(m) | 整備率<br>(%) |
|-----|-------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 北部  | 3,753.1     | 451.0         | 354.5         | 2,929.5      | 16.7       |
| 東部  | 6,892.5     | 1,540.2       | 929.3         | 4,436.7      | 29.1       |
| 中北部 | 18,742.7    | 2,880.3       | 2,184.1       | 13,461.4     | 21.2       |
| 中部  | 13,411.2    | 2,334.2       | 1,576.3       | 9,485.6      | 23.3       |
| 西部  | 18,256.9    | 4,426.5       | 2,383.1       | 11,491.1     | 30.8       |
| 南部  | 15,825.9    | 5,730.5       | 704.3         | 9,403.8      | 38.4       |
| 計   | 76,882.4    | 17,362.8      | 8,131.6       | 51,388.0     | 27.9       |

(iii) 用途地域別整備状況

| 用途<br>地域 | 計画延長<br>(m) | 両側整備延長<br>(m) | 片側整備延長<br>(m) | 未整備延長<br>(m) | 整備率<br>(%) |
|----------|-------------|---------------|---------------|--------------|------------|
| 住居系      | 52,478.9    | 9,158.7       | 5,415.6       | 37,904.6     | 22.6       |
| 商業系      | 1,784.6     | 391.8         | 131.9         | 1,260.9      | 25.7       |
| 工業系      | 22,452.9    | 7,784.2       | 2,584.1       | 12,084.6     | 40.4       |
| その他      | 166.0       | 28.1          | 0.0           | 137.9        | 16.9       |
| 計        | 76,882.4    | 17,362.8      | 8,131.6       | 51,388.0     | 27.9       |

※1：平成31年（2019年）4月現在

※2：GISより算出したため延長等は誤差を含む

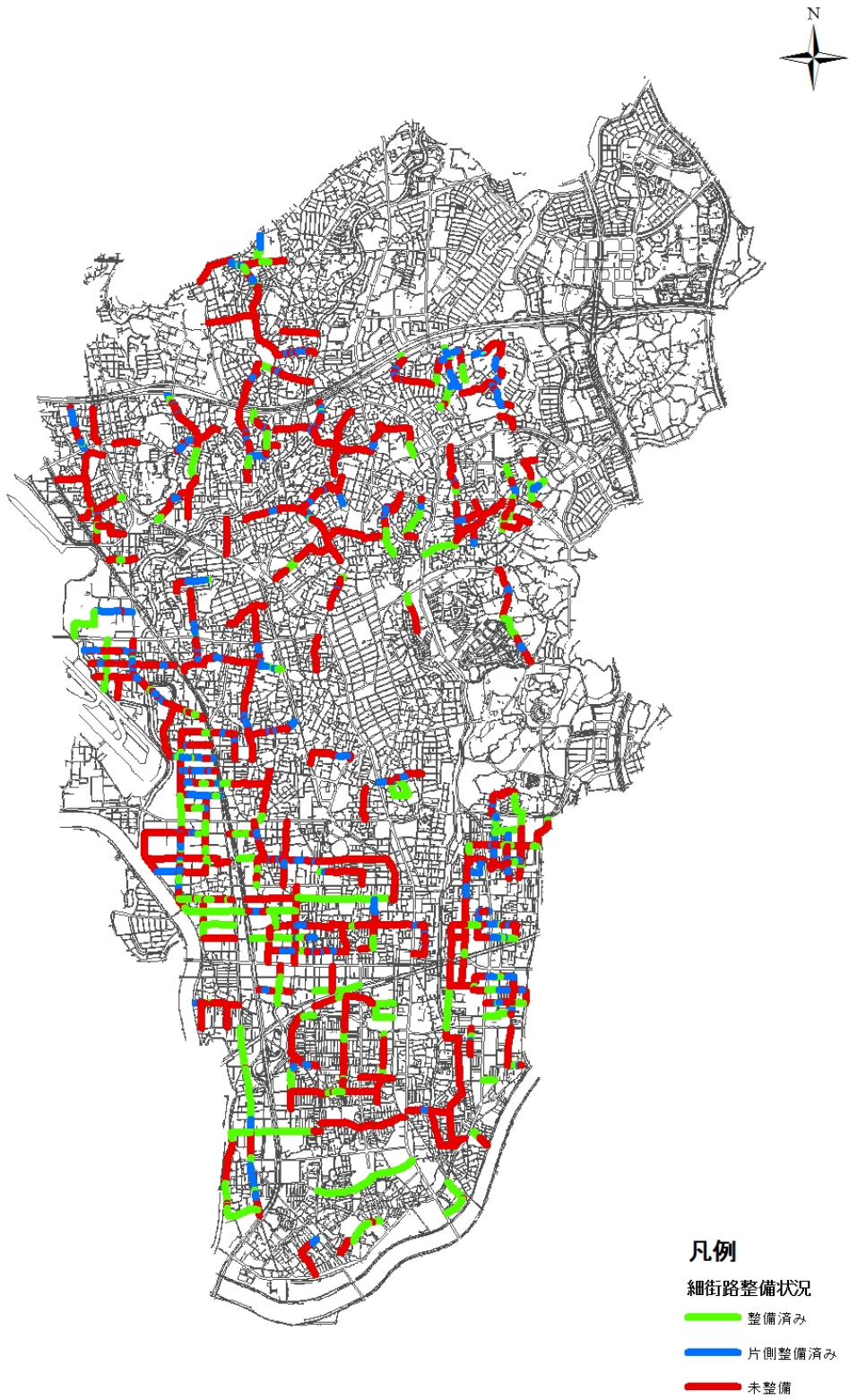
※3：整備率は換算延長により算出

※4：地域区分は都市計画マスタープランの地域別を参考に区分したもの。

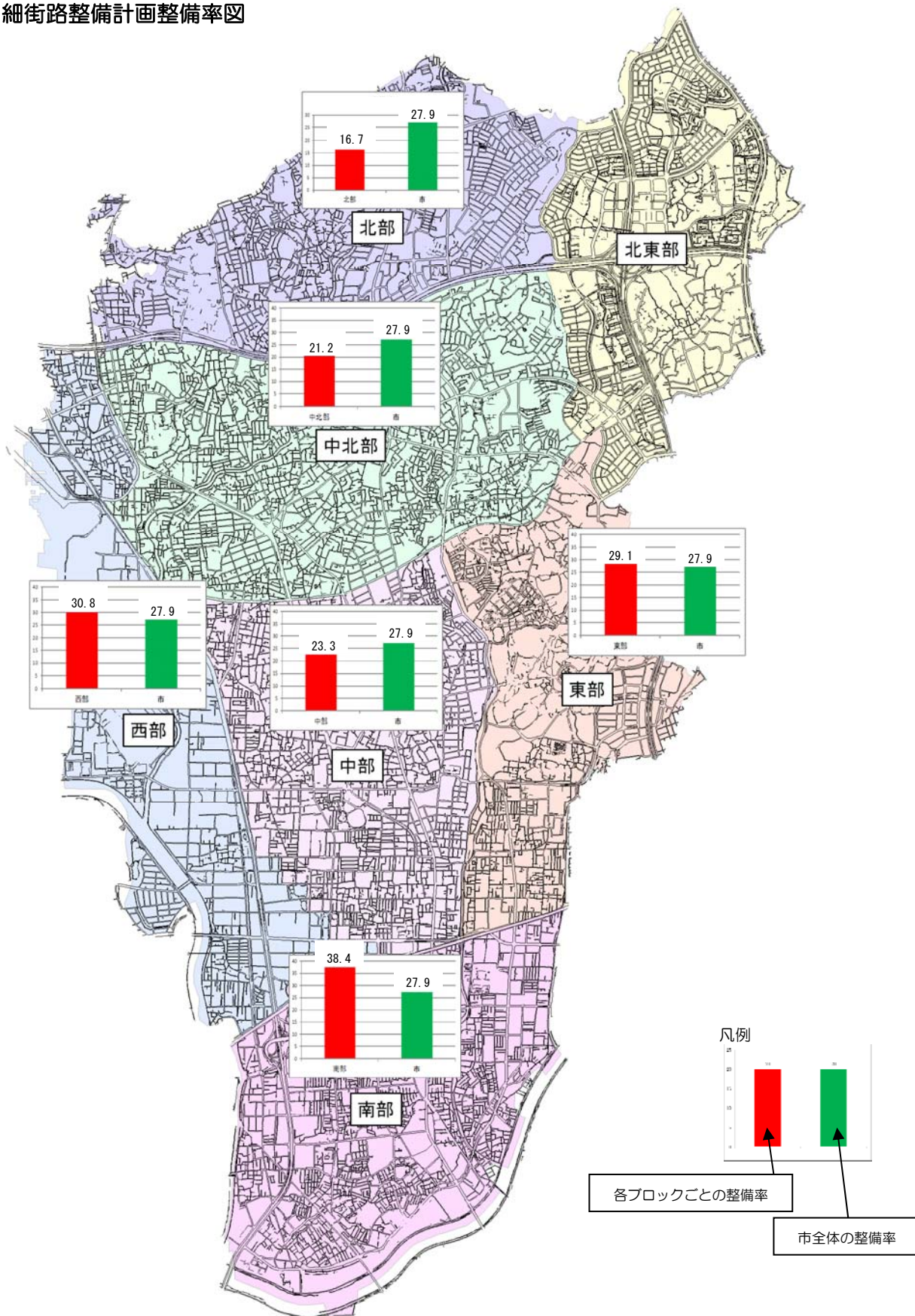
但し、北東部は細街路整備計画網がないため除外。

※5：その他は「無指定地」を示す

※細街路整備計画整備状況図



※地域別細街路整備計画整備率図



### 第3章 状況の変化

#### (1) 社会経済情勢の変化

細街路整備計画策定時の昭和48年(1973年)より社会情勢は大きく変化しており、今後は本格的な人口減少・少子高齢化社会の到来を迎えることや本市において市街化が一定収束していることなど、計画策定時より必要性が変化しているものと考えられます。

#### 1) 人口

本市の人口は、平成27年(2015年)には国勢調査年次におけるピークであった昭和60年(1985年)の95.7%まで減少しています。

また、本市の高齢化率は全国値を下回るものの急速に進んでいます。

表- 本市人口の推移

| 年次    | 人口(人)   |         |         | 対前年比 | 世帯数(世帯) | 世帯人数(人/世帯) | 市域面積(km <sup>2</sup> ) | 人口密度(人/km <sup>2</sup> ) |
|-------|---------|---------|---------|------|---------|------------|------------------------|--------------------------|
|       | 総数      | 男       | 女       |      |         |            |                        |                          |
| 昭和35年 | 199,065 | 99,276  | 99,789  | 156% | 52,020  | 3.83       | 36.60                  | 5,438.9                  |
| 昭和40年 | 291,936 | 146,900 | 145,036 | 147% | 86,131  | 3.39       | 〃                      | 7,976.4                  |
| 昭和45年 | 368,498 | 184,504 | 183,994 | 126% | 114,458 | 3.22       | 〃                      | 10,068.3                 |
| 昭和50年 | 398,384 | 198,158 | 200,226 | 108% | 129,997 | 3.06       | 〃                      | 10,884.8                 |
| 昭和55年 | 403,174 | 199,398 | 203,776 | 101% | 140,343 | 2.87       | 〃                      | 11,015.7                 |
| 昭和60年 | 413,213 | 204,289 | 208,924 | 102% | 146,510 | 2.82       | 〃                      | 11,290.0                 |
| 平成2年  | 409,837 | 201,520 | 208,317 | 99%  | 151,489 | 2.71       | 〃                      | 11,197.7                 |
| 平成7年  | 398,908 | 195,153 | 203,755 | 97%  | 155,001 | 2.57       | 〃                      | 10,899.1                 |
| 平成12年 | 391,726 | 190,307 | 201,419 | 98%  | 159,146 | 2.46       | 〃                      | 10,702.9                 |
| 平成17年 | 386,623 | 186,440 | 200,183 | 99%  | 161,418 | 2.40       | 〃                      | 10,563.5                 |
| 平成22年 | 389,341 | 185,103 | 204,238 | 101% | 166,677 | 2.34       | 〃                      | 10,637.7                 |
| 平成27年 | 395,479 | 187,319 | 208,160 | 102% | 170,325 | 2.32       | 〃                      | 10,805.4                 |

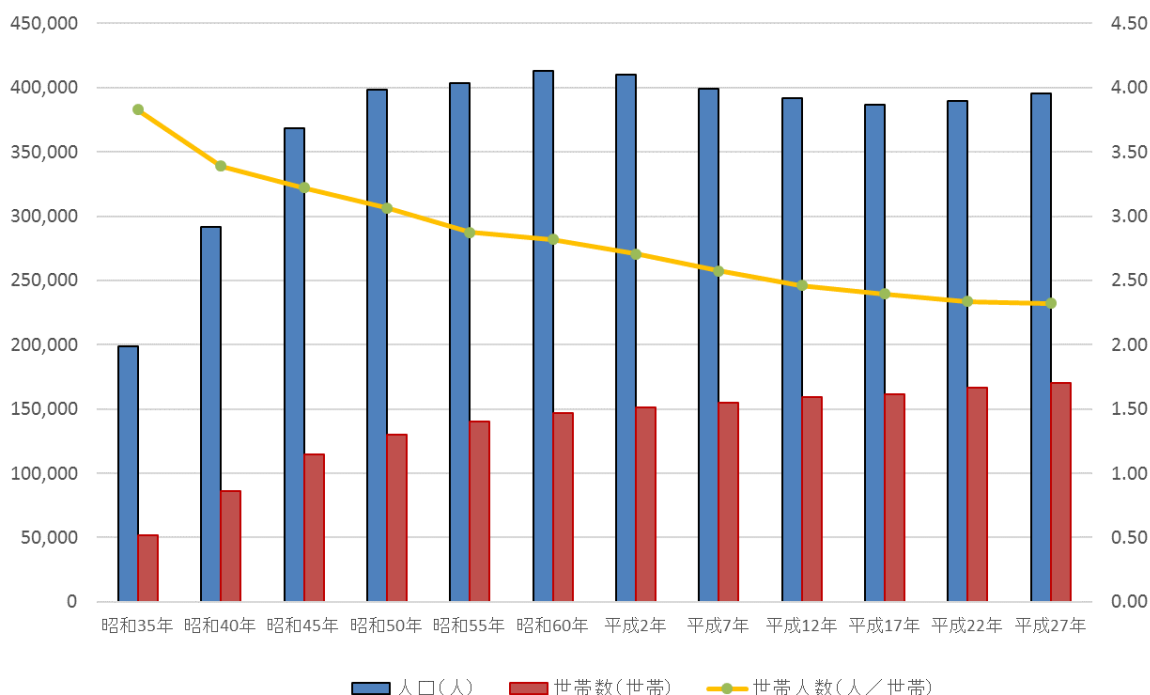


図-本市人口の推移

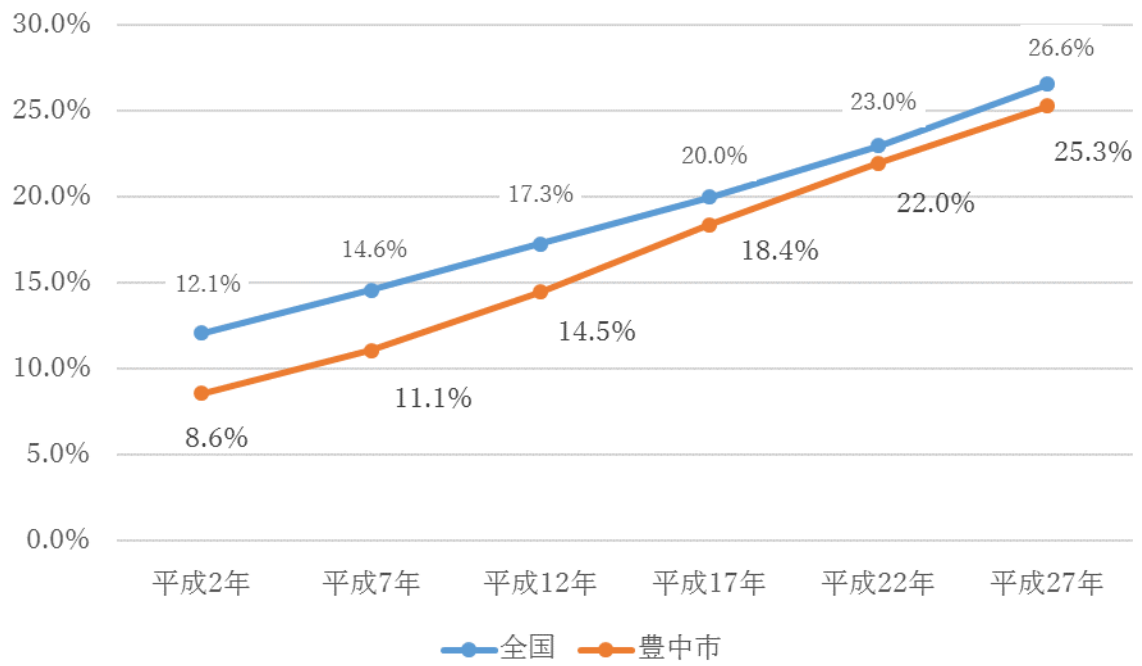


図-高齢化率の推移

国勢調査より

## 2) 土地利用状況

本市の土地利用は住宅等の一般市街地が中心で約4割を占め、新たな土地利用が見込める用地は市全域の1割程度です。

地域別で見ると、北部及び東部に新たな土地利用が見込める用地が多く存在し、西部及び南部の一部に比較的大きい敷地が存在しています。

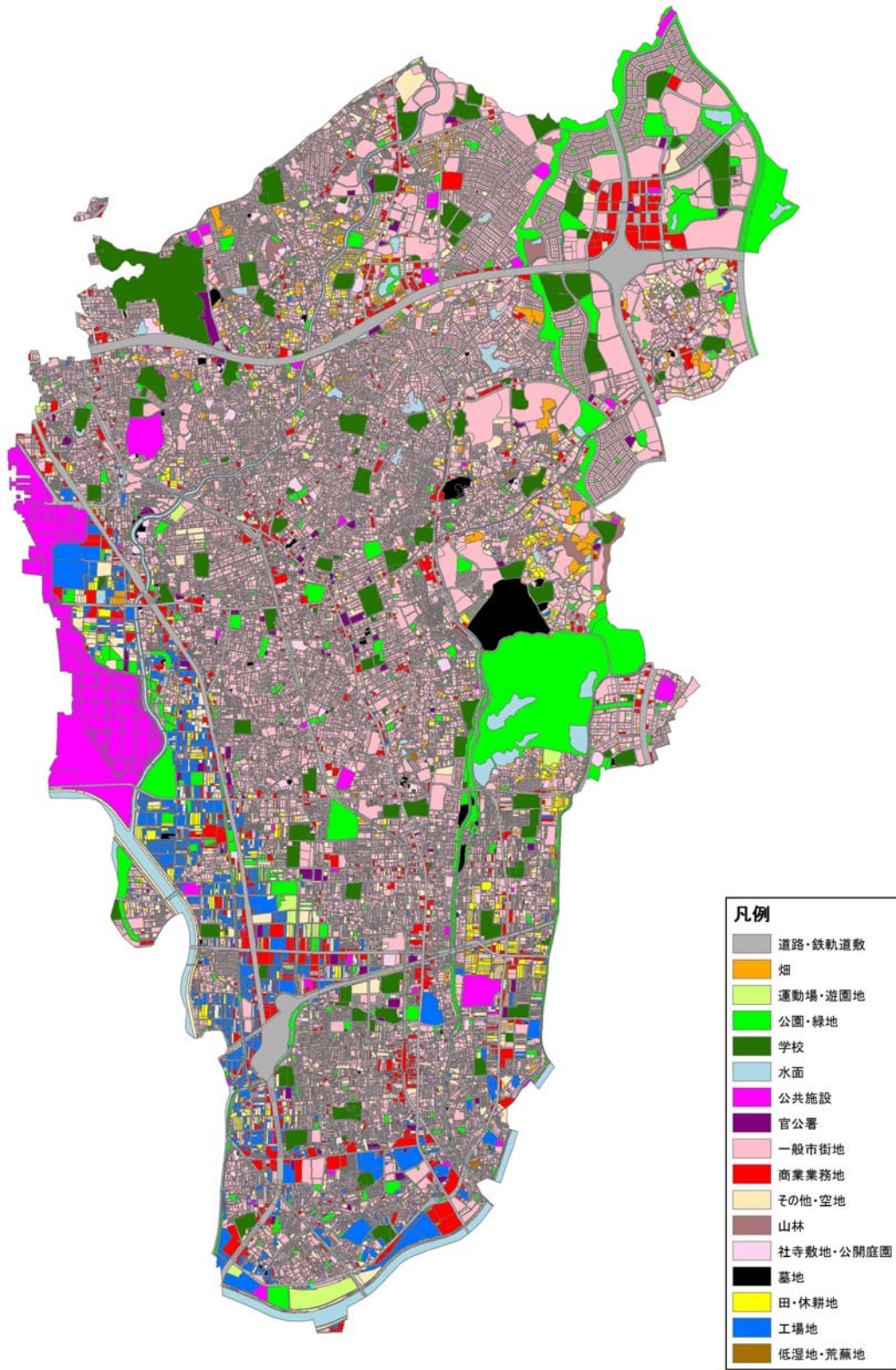
### ※土地利用表

| 土地利用         | 面積 (ha) | 市域に対する割合 (%) |
|--------------|---------|--------------|
| 一般市街地        | 1,490.3 | 40.7         |
| 商業業務地        | 154.3   | 4.2          |
| 工場地          | 142.2   | 3.9          |
| 官公署          | 26.2    | 0.7          |
| 公園・緑地        | 263.5   | 7.2          |
| 運動場・遊園地      | 17.7    | 0.5          |
| 社寺敷地<br>公開庭園 | 26.4    | 0.7          |
| 学校           | 201.6   | 5.5          |
| 墓地           | 32.7    | 0.9          |
| 田・休耕地        | 48.3    | 1.3          |
| 畑            | 46.5    | 1.3          |
| 山林           | 15.0    | 0.4          |
| 水面           | 94.4    | 2.6          |
| 低湿地・荒蕪地      | 5.3     | 0.1          |
| 公共施設         | 144.1   | 3.9          |
| 道路・鉄軌道敷      | 678.1   | 18.5         |
| その他・空地       | 273.2   | 7.5          |
| 計            | 3,660   | 100          |

※平成27年(2015年)都市計画基礎調査より



※土地利用現況図

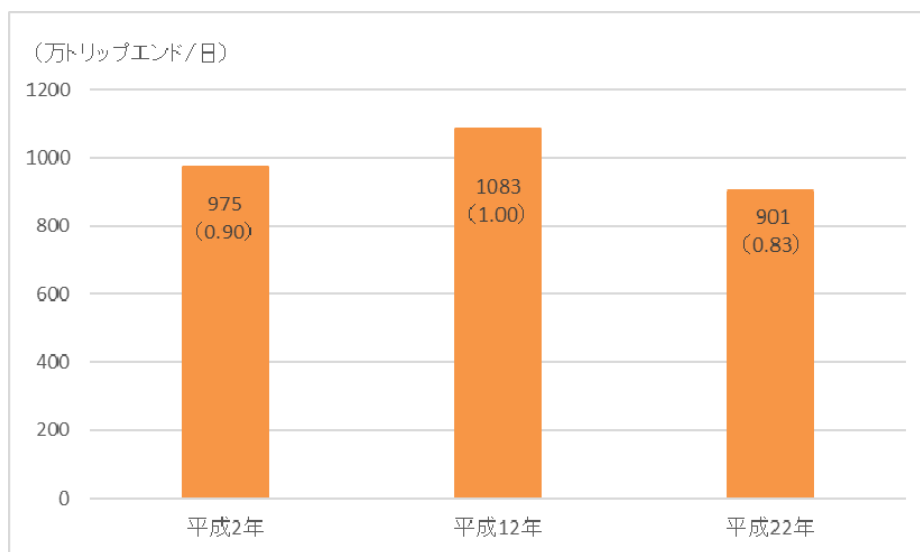


※平成27年（2015年）都市計画基礎調査より

### 3) 交通量

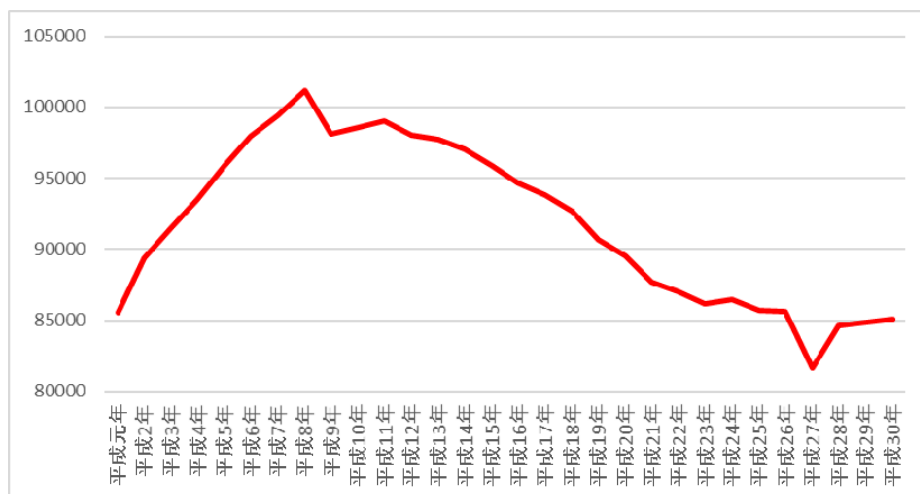
大阪府のパーソトリップ調査によれば、大阪府内の自動車発生集中交通量は、平成12年（2000年）から平成22年（2010年）の間に平日で約17%減少しており、国においても昨今の人口推移から将来予測交通量は徐々に下方修正されています。

また、本市内における自動車保有台数について、平成元年以降増加傾向にありましたが、平成8年をピークに減少傾向に転じています。



大阪府パーソトリップ調査より

図-大阪府内における交通量の変化（平日）



豊中市統計書より

図-豊中市内における自動車保有台数

## (2) 都市計画道路の見直し

大阪府では、成熟型社会の本格的到来、社会情勢の変化を踏まえて、必要性や実現性などを多角的に検証し、平成23年度（2011年度）から順次都市計画道路の見直しが行われました。

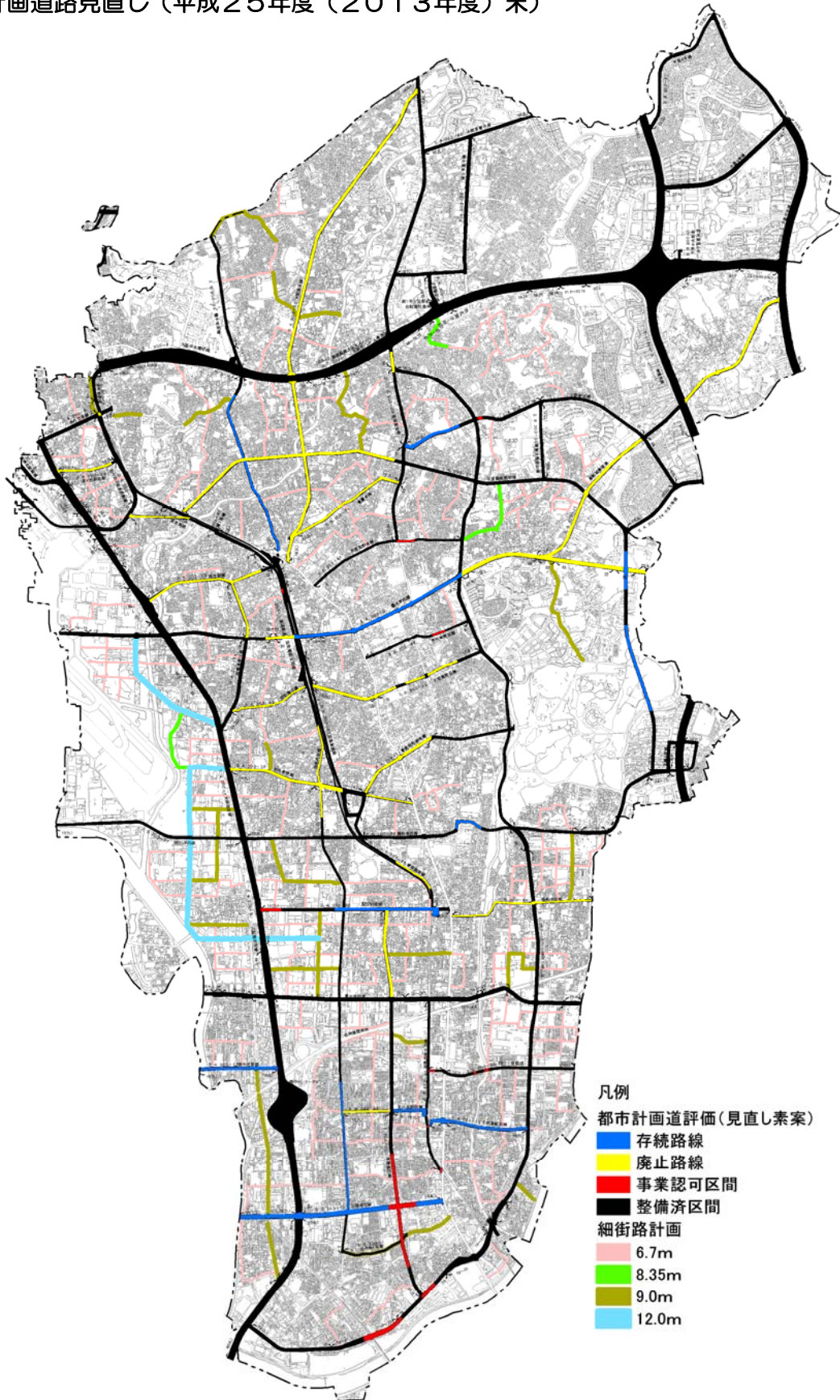
本市においても、この一斉見直しに合わせて、市域の都市計画道路網の再評価を実施し、計画の必要性に加えて実現性を検証した結果、大幅な見直しを行いました。

### 【本市域の都市計画道路見直し結果】（平成25年度（2013年度）末）

（単位 延長：m）

|      |    | 豊中市決定路線  |          |           | 大阪府決定路線  |          |           | 全体       |          |           |
|------|----|----------|----------|-----------|----------|----------|-----------|----------|----------|-----------|
|      |    | 計画<br>延長 | 完成<br>延長 | 未整備<br>延長 | 計画<br>延長 | 完成<br>延長 | 未整備<br>延長 | 計画<br>延長 | 完成<br>延長 | 未整備<br>延長 |
| 変更前  | 延長 | 53,120   | 38,687   | 14,433    | 47,090   | 31,565   | 15,525    | 100,210  | 70,252   | 29,958    |
|      | 路線 | 33       | 28       | 22        | 16       | 14       | 9         | 49       | 42       | 31        |
| 変更後  | 延長 | 43,160   | 37,267   | 5,893     | 35,180   | 30,505   | 4,675     | 78,340   | 67,772   | 10,568    |
|      | 路線 | 27       | 24       | 14        | 16       | 14       | 4         | 43       | 38       | 18        |
| 廃止延長 |    | 8,540    |          |           | 10,850   |          |           | 19,390   |          |           |

※都市計画道路見直し（平成25年度（2013年度）末）



### (3) 法の制定及び改正

本市では従来から、土地利用の規制・誘導について、法令に基づく規制に加え、条例、要綱、指針等に基づく行政指導により、手続きの付加や対象の拡大、基準の強化等を行ってきました。

しかし、行政手続法（平成6年（1994年）10月1日施行）や豊中市行政手続条例（平成9年（1997年）10月1日施行）の制定を契機に、行政活動全般にわたって透明性を向上し、説明責任を果たすことが方向付けられました。

また、改正地方自治法（平成12年（2000年）4月1日施行）により細街路整備計画の整備に対して強い行政指導による協力が得られにくい状況となっています。

#### ※行政手続法（抜粋）

（行政指導の一般原則）

第三十二条 行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、いやしくも当該行政機関の任務又は所掌事務の範囲を逸脱してはならないこと及び行政指導の内容があくまでも相手方の任意の協力によつてのみ実現されるものであることに留意しなければならない。

2 行政指導に携わる者は、その相手方が行政指導に従わなかったことを理由として、不利益な取扱いをしてはならない。

（申請に関連する行政指導）

第三十三条 申請の取下げ又は内容の変更を求める行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、申請者が当該行政指導に従う意思がない旨を表明したにもかかわらず当該行政指導を継続すること等により当該申請者の権利の行使を妨げるようなことをしてはならない。

## 豊中市行政手続条例（抜粋）

### （行政指導の一般原則）

第三十条 行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、いやしくも当該市の機関の任務又は所掌事務の範囲を逸脱してはならないこと及び行政指導の内容があくまでも相手方の任意の協力によってのみ実現されるものであることに留意しなければならない。

2 行政指導の相手方は、当該行政指導が、環境の整備保全、災害の防止その他公の利益の保護を目的とするものであるときは、その趣旨及び内容を尊重するよう努めなければならない。

3 行政指導に携わる者は、その相手方が行政指導に従わなかったことを理由として、不利益な取扱いをしてはならない。

### （申請等に関連する行政指導）

第三十一条 申請等の取下げ又は内容の変更を求める行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、申請者が当該行政指導に従う意思がない旨を表明したにもかかわらず当該行政指導を継続すること等により当該申請者の権利の行使を妨げるようなことをしてはならない。ただし、当該行政指導に従わないことにより、環境の整備保全、災害の防止その他公の利益の保護に著しい支障が生じると認められるときは、行政指導に携わる者は、当該行政指導を継続することができる。

### （許認可等又は承認の権限に関連する行政指導）

第三十二条 許認可等若しくは承認をする権限又は許認可等若しくは承認に基づく処分をする権限を有する市の機関が、当該権限を行使することができない場合又は行使する意思がない場合においてする行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、当該権限を行使し得る旨を殊更に示すことにより相手方に当該行政指導に従うことを余儀なくさせるようなことをしてはならない。

## 地方自治法（抜粋）

第十四条 普通地方公共団体は、法令に違反しない限りにおいて第二条第二項の事務に関し、条例を制定することができる。

2 普通地方公共団体は、義務を課し、又は権利を制限するには、法令に特別の定めがある場合を除くほか、条例によらなければならない。

3 普通地方公共団体は、法令に特別の定めがあるものを除くほか、その条例中に、条例に違反した者に対し、二年以下の懲役若しくは禁錮、百万円以下の罰金、拘留、科料若しくは没収の刑又は五万円以下の過料を科する旨の規定を設けることができる。

## 第4章 課題整理

### (1) 社会情勢の変化に対応した計画の見直し

今後の本格的な人口減少・少子高齢化社会の到来を迎えること及び交通量の減少や大幅な都市計画道路の見直しなど大きく社会情勢等が変化しているなか、細街路整備計画の必要性等について見直しが必要です。

また、細街路整備計画路線の沿道に狭小敷地が数多く既に存在していることや、地形的に高低差が大きい等、整備自体が困難な路線もあります。

### (2) 要綱による行政指導の限界

行政手続法、豊中市行政手続条例及び改正地方自治法により、行政指導には限界があり、生活圈道路整備要綱では、農地転用、道路位置指定、建築確認申請その他建築に要する土地利用の際に指導するとなっていますが、実際には建築確認申請の際に情報提供等を行っているものの、建築計画等がある程度固まった状況での協議となるため協力は得られにくい状況です。

また、行政指導については都市計画法に基づく開発許可の事前手続きである道路管理者協議などの際に行っているのが現状です。

### (3) 細街路整備計画の周知方法

細街路整備計画は、生活圈道路整備要綱に基づく行政指導として、建築確認申請や開発許可の事前協議等の際に行っているものの、市民や事業者にとっては、建築・開発行為等を行う際に初めて当該土地に細街路整備計画路線が存在することを認識することが多く、周知方法に問題がある状況にあります。

### (4) 細街路整備計画の助成方法

細街路整備計画に協力した際の助成金について、市内一律の単価であるため、地域によっては、実際の土地評価額と助成金単価に大きな開きがあることから公平性に問題がある状況にあります。

## 第5章 関連計画

細街路整備計画道路網見直しにあたって、市の将来像等を示す関連計画は以下のとおりです。

### (1) 第4次豊中市総合計画

第4次豊中市総合計画における豊中の将来像は以下のように定めています。

#### 1) 豊中の将来像

令和9年度（2027年度）に実現するまちの将来像を『みらい創造都市とよなか ～あしたがもっと楽しみなまち～』と設定し、まちの将来像実現に向けた施策体系としてつぎのとおり掲げています。

- 子ども・若者が夢や希望をもてるまちづくり
- 安全に安心して暮らせるまちづくり
- 活力ある快適なまちづくり
  - ◇都市基盤の充実
- いきいきと心豊かに暮らせるまちづくり

以上の施策体系を踏まえ、細街路整備計画に関連する施策「都市基盤の充実」では次のように定めています。

#### 2) 安全で安心して移動できる総合的なみちづくり・交通環境づくり

- 都市を支える道路の体系的な整備と長寿命化
  - ・活力ある都市活動と円滑な移動を支える幹線道路などの整備を体系的に進めるとともに、老朽化が進む道路ストックを計画的に維持修繕し、長寿命化に取り組みます。
- 人が主役となる安全で快適な道の整備
  - ・身近な生活道路において、歩行者の安全や快適性を高めるため、道路環境の改善に取り組みます。
- 交通安全対策の推進
  - ・交通事故の防止に向けて、交通安全施設の整備を進めるとともに、通学路においては、市民および関係機関と協同した対策を進めます。また、交通環境を阻害する放置自転車については、指導・整理・撤去などの対策に取り組みます。



## (2) 第2次都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランは、市町村自らが定める都市計画の総合的な指針となるもので、総合計画が示すまちの将来像について、都市計画の面から実現するため、拠点整備や土地利用、道路・公園などの整備、防災や景観面での取組みなどの考え方を分かりやすく示しています。

### 1) 都市づくりの課題のうち、細街路整備計画に関連するもの

- 道路交通環境の改善に資する取組みの推進
- 災害に対する安全性の向上
- 地域特性を踏まえたまちづくりの推進

以上の課題を踏まえ、細街路整備計画に関連する「都市整備の方針」では次のように定めています。

### 2) 都市づくりの方針のうち、細街路整備計画に関連するもの

#### ○誰もが移動しやすい交通環境づくり

- ・超高齢化社会や将来的に見込まれる人口減少へ対応していくため、円滑な自動車利用や災害時の避難路などとして機能する既存道路の活用、都市計画道路などの整備促進はもちろんのこと、公共交通を中心として、歩いて暮らせる交通体系づくりをめざします。
- ・公共交通による市域内外への移動の利便性や快適性の向上とあわせて、南北軸に比べて弱い東西軸の強化を進めるとともに、徒歩や自転車利用における安全で楽しめる道路空間の確保など、障害者やこども、外国人に至るまで、さまざまな市民・事業者・来訪者が地域特性に応じて、自動車・公共交通・自転車・徒歩のいずれかを自由に選択しながら利用できる、便利で快適な交通機能の充実を進めます。

#### ○安心・安全に暮らせるまちづくり

- ・急速な都市化などによる都市基盤が脆弱な市街地において、地震や浸水、土砂崩れなどの災害対策に取り組んでおり、将来にわたって市民が安心して日々の生活が送れるようにするため、「豊中市地域防災計画」に基づき、災害に強く、安心・安全に暮らせるまちづくりをめざします。
- ・さまざまな災害に対して、被害を未然に防止するための取組みや、被害を最小限に食い止めるための取組みを進め、大規模な災害が起きた場合に速やかな復興に取り組めるように備えるとともに、市民や事業者の自主的な活動によって地域における防災力を強化するなど、ハード・ソフト両面からの多様な備えにより、防災と減災に向けた取組みを進めます。

#### ○地域の個性を活かしたまちづくり

- まちの成り立ちや土地の利用状況の違いなどにより、地域ごとにさまざまな個性を有しており、その個性を活かし伸ばすことで、本市に“住みたい”“訪れたい”と思われる魅力あるまちづくりや、働く場をつくるまちづくりをめざします。
- 市民・事業者・市民公益活動団体などの地域に関わる多様な主体と行政との協働の取組みにより、地域の特性や資源を踏まえた拠点整備や土地利用など、地域の個性を活かしたまちづくりを進めます。

### (3) その他の関連計画

#### 1) 庄内・豊南町地区住環境整備計画

庄内・豊南町地区は、高度経済成長期に道路や公園などの公共施設が未整備のまま急速に木造賃貸住宅や戸建住宅などの建設が進んだことから、道路などの都市基盤の整備や建物の不燃化など、安全・安心に暮らせるまちづくりを推進しており、防災性向上や住環境改善の観点から必要な事業箇所を抽出し、選択と集中による主要生活道路・緑道の整備を行うことを方針としています。

#### 2) 企業立地促進計画

産業振興のためのインフラ整備を企業立地促進施策の一つとして挙げています。具体的には、産業誘導区域内において、大型車の安全な通行に課題のある道路（細街路に該当）を拡幅等により産業利用に相応しい道路として整備することとしています。

実施にあたっては、市が用意する各助成金も活用しながら、細街路の整備と同等の考え方である開発行為時などに開発者の協力を得て整備を図ることとしています。

#### 3) 大阪国際空港周辺地区整備計画

「大阪国際空港周辺整備計画」の実施のための計画で、地域と空港との調和を図るため、道路、公園等の配置を中心とする望ましい土地利用の方向づけを行う計画であり、環境対策としての性格とともに都市整備のための性格をも有する計画案として示されました。

対象となる7地区（走井、勝部、原田、利倉、豊島北、豊島、野田）において地区内道路の現存道路の拡幅および新設道路の整備案が示されています。

なお、現在計画内容の見直しを行っています。

## 第6章 細街路整備計画の見直し

「第4章 課題整理」に掲げた課題を踏まえ、評価項目、評価基準を整理し、全ての細街路整備計画路線について、必要性、実現性などについて評価を行い、存続路線については、手続きのあり方、支援策など実現するための手段を検討します。

### (1) 機能評価の視点

都市における道路機能としては、円滑な移動を確保するための交通機能、歩行空間や都市防災等の空間機能、街区を構成するための市街地形成機能がありますが、「第4次豊中市総合計画」及び都市計画の総合的な指針である「第2次都市計画マスタープラン」では、本格的な少子高齢化社会の到来等の社会情勢の変化等を踏まえ、集約型都市構造や歩行者等の安全な通行の確保、災害に強い都市構造の形成などの方針が示されています。

これらの計画の方向性を踏まえ、必要性を評価する機能は「交通処理機能」、「交通安全機能」、「防災機能」とします。

また、実現性については、沿道の土地利用状況や支障となる物件等の有無、住民ニーズ等で評価します。

### (2) 評価項目

#### 1) 必要性

##### ○計画論

市域の基幹道路網の形成に必要な道路又は関連する計画に位置付けられた道路かを確認します。

##### ○交通処理機能

細街路整備計画網が廃止された都市計画道路への接続の有無を確認します。  
また、見直し対象路線と同等の機能を有する現道が存在するかどうかを評価します。

##### ○交通安全機能

通学路の指定等により歩行者・自転車交通の需要が高いと考えられる路線であって、現状では整備されていないなど、整備することによって歩行者や自転車の安全性が向上する路線かどうかを評価します。また、駅を中心とした集約・連携型の都市形成に貢献する道路であるかどうかを評価します。

##### ○防災機能

災害時に避難者の安全な通行の確保に貢献する道路かどうかを評価します。  
更に、南部地域においては、選択と集中の観点から、特に防災性向上をめざし、

平成 30 年度に策定された「豊中市庄内・豊南町地区住環境整備計画」の整備計画路線をもとに評価します。

## 2) 実現性

### ○支障物件

評価対象路線が、現状において以下のような課題を有しているかどうかを評価します。

- ・沿道の協力が得にくい戸建住宅や近年に建物が更新された住宅などの建ち並び状況や、沿道敷地と高低差が大きいなどの地形状況。

### ○住民のニーズ

細街路整備計画路線の整備には地権者や地域等の協力が必要であり、事業に対する地権者や地域がどのように考えているのか（存続・変更・廃止等）について評価します。

## 3) 地域固有の課題

当該路線の固有の課題（過去の寄付帰属の状況や過去の経過等）を把握し、廃止することが地域の実情に即したものであるかを確認します。

## (3) 細街路整備計画網の見直しの流れ

「(2) 評価項目」に基づき、「見直しフロー」に沿って個別路線毎に見直しカルテを作成し、関係部局等と調整しながら、「存続」・「廃止」・「留保」・「凍結」に分類します。

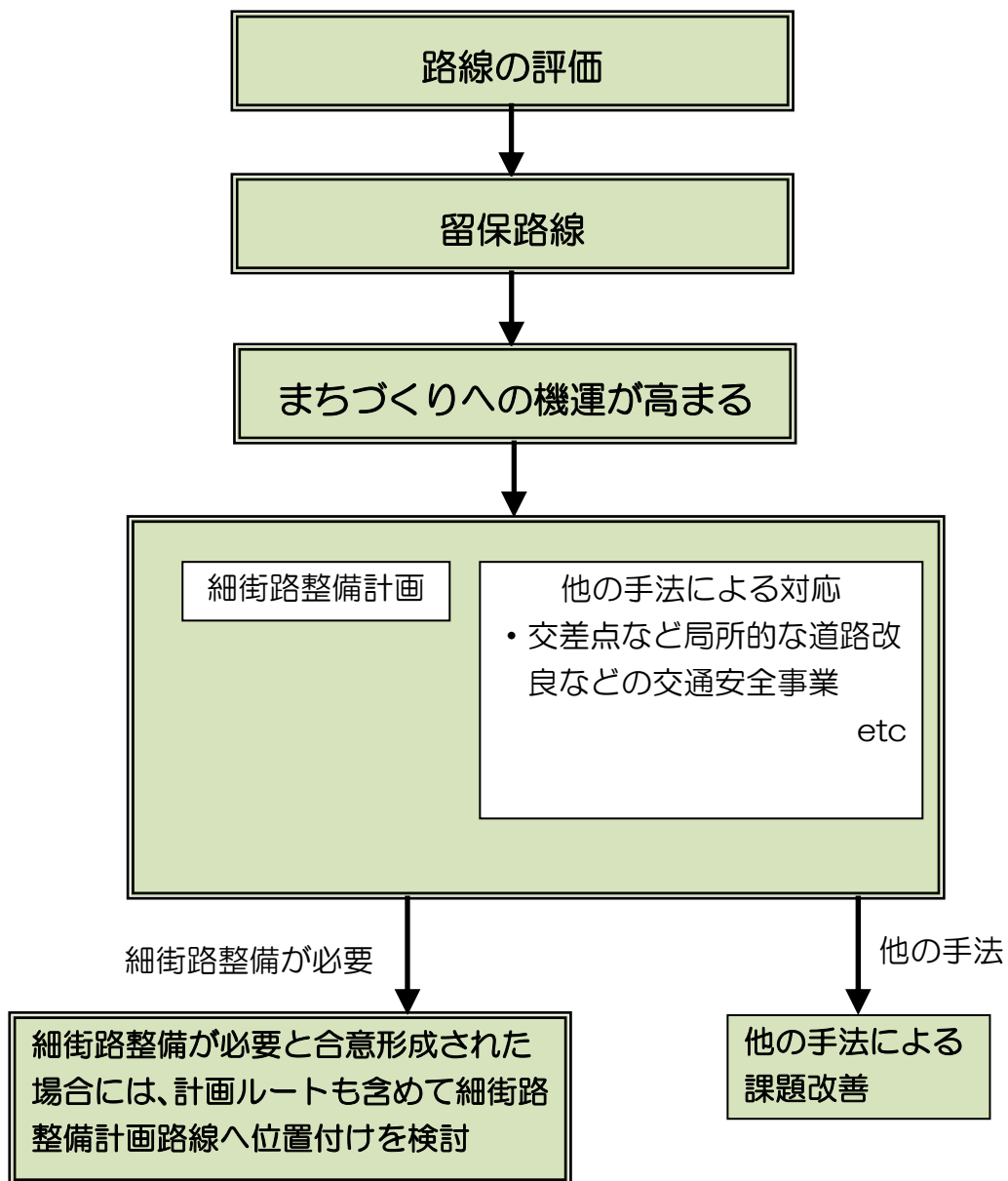
| 評価   | 内容  |
|------|---|
| 「存続」 | 必要性が高く、実現性もあることから引き続き細街路整備計画道路として推進していく路線                                   |
| 「廃止」 | 必要性が低く、地域固有の課題などが特に無いことから計画を廃止する路線  |
| 「留保」 | 必要性が低い又は戸建住宅の建ち並びや地形上の問題より実現性は低いが、地域固有の課題により（過去の寄付帰属の状況や経過等）廃止することが好ましくない路線 |
| 「凍結」 | 現在計画内容の見直しを行っている関連計画との整合性を図るため、計画を凍結する路線                                    |

#### (4) 留保路線について

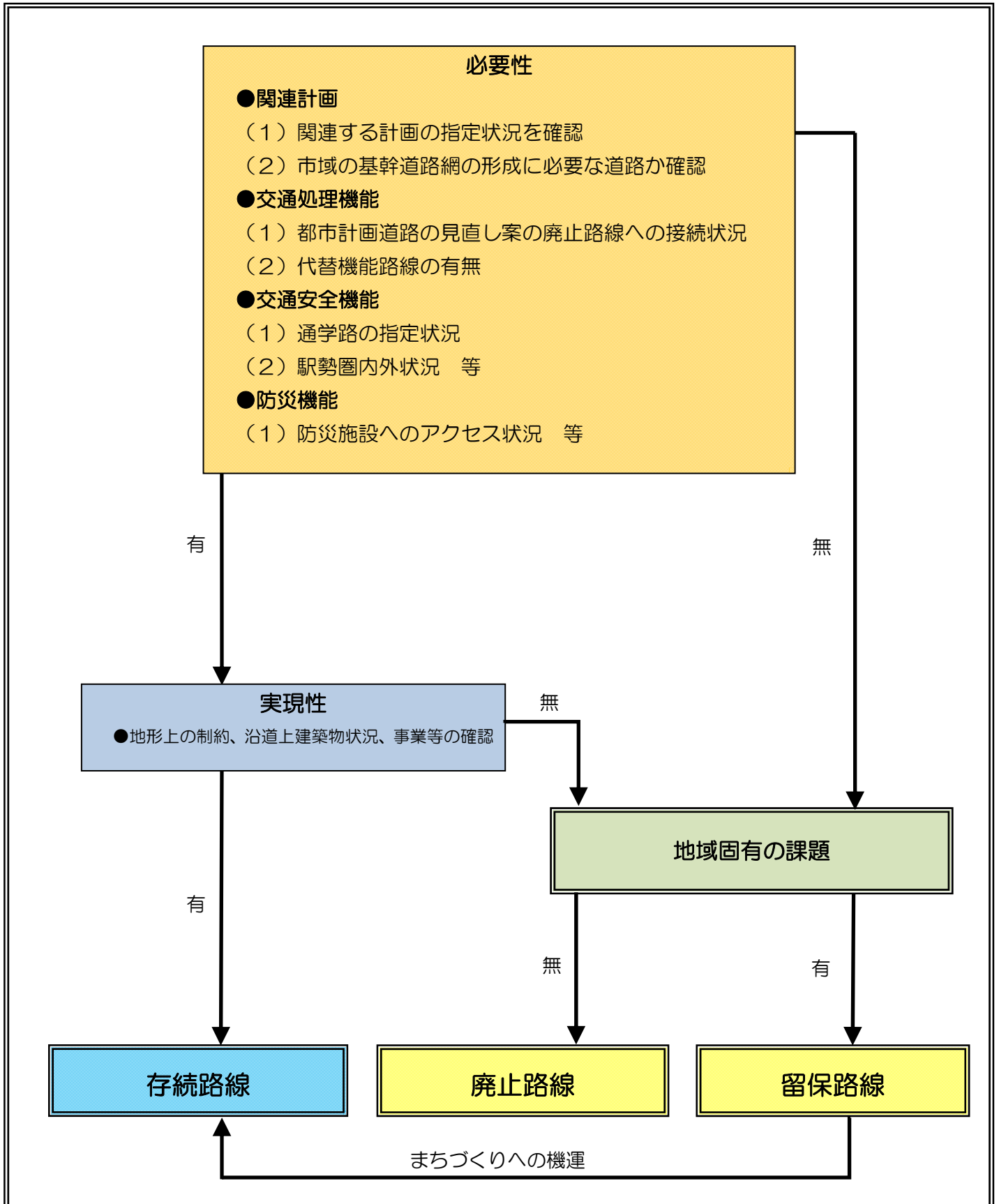
過去に寄付又は帰属により提供を受けたが、戸建住宅が建ち並んでいることや地形の高低差などから路線として実現が困難な場合は、留保路線とします。

細街路整備計画は地域の課題などを解決するための一つの手法であり、現在は様々な制度や施策が整備されています。

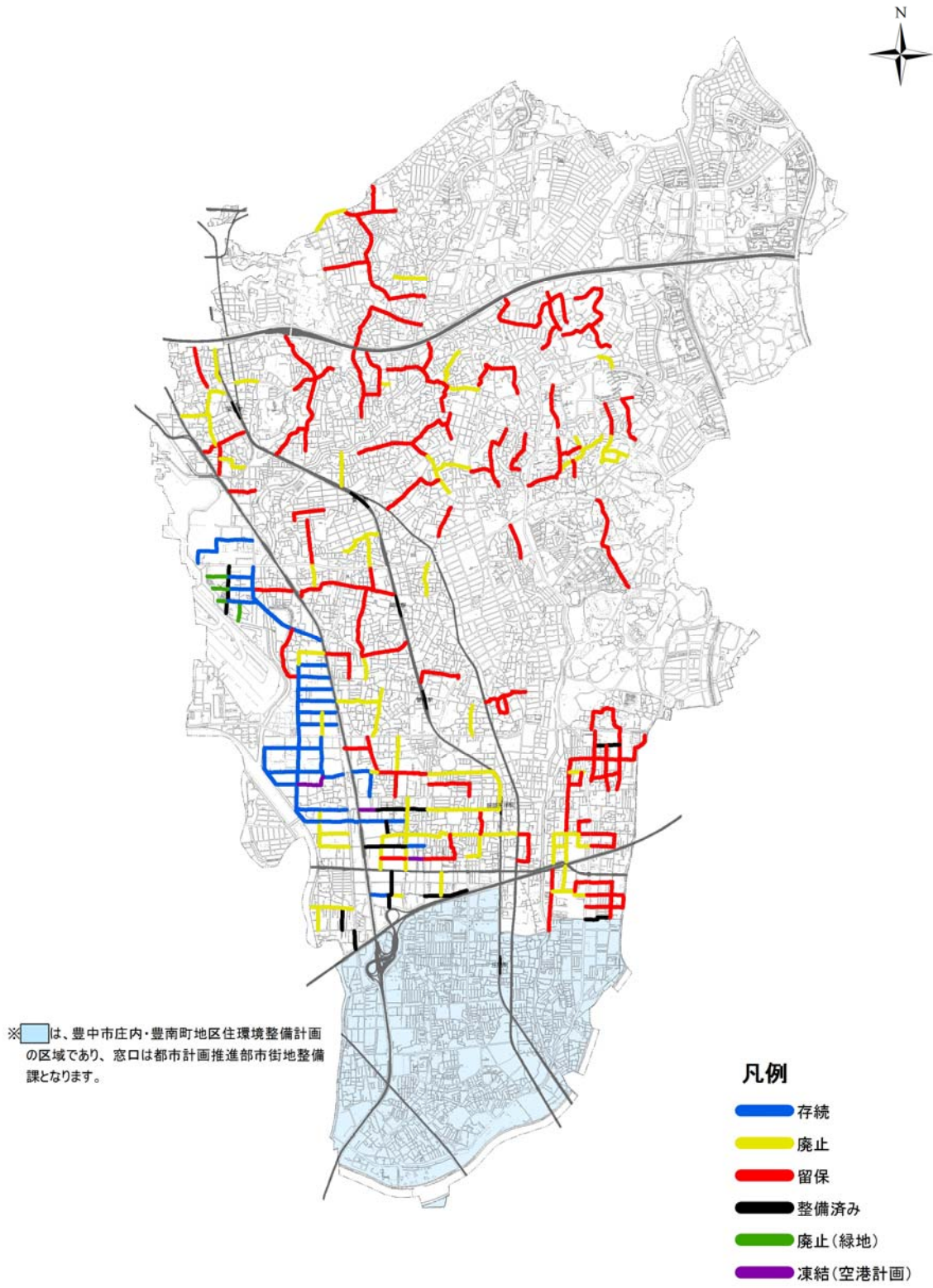
そのため、一旦計画の廃止を留保し、地域のまちづくりへの機運が高まり、細街路整備が必要であると合意形成が得られた路線については、再度整備計画路線に位置付けるものとします。



図一見直しフロー



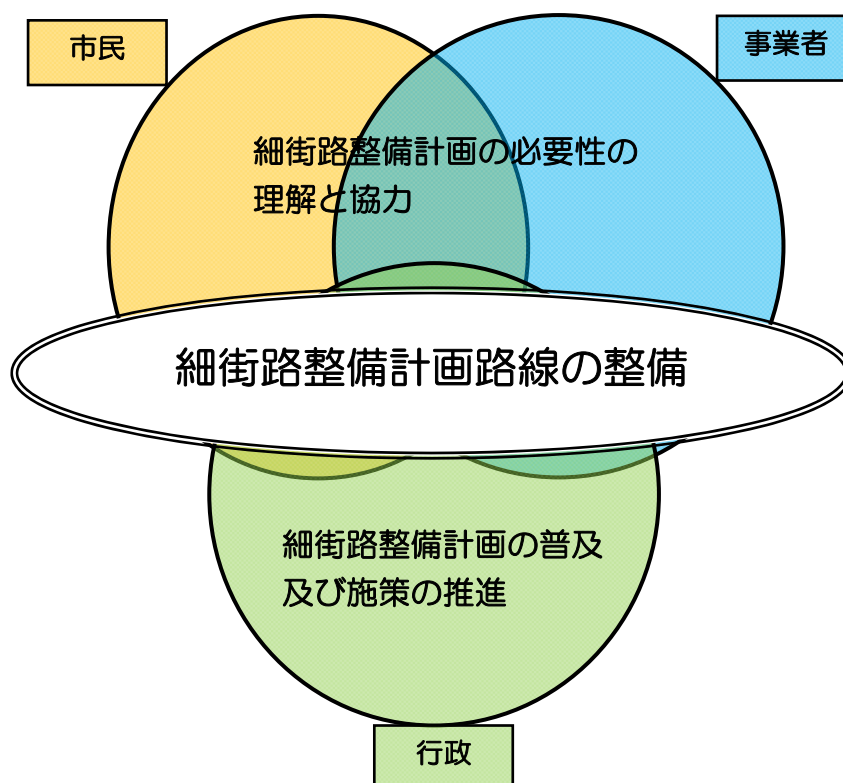
# 細街路整備計画道路網見直し評価結果



## 第7章 新・細街路整備計画

### (1) 新・細街路整備計画基本方針

本市はまちの成り立ちや土地の利用状況によって、一定の道路空間が必要な地域を有しており、整備が必要な路線は新・細街路整備計画として位置付け、健全な都市発展のため行政と民間協力により推進する道路整備計画として、秩序ある良好な市街地を形成及び防災性の向上に寄与することを目的とします。



### (2) 新・細街路整備計画の推進に向けた施策展開

#### 1) 計画の明確化

市民又は事業者から計画の推進に向け理解を得るため、新・細街路整備計画を条例に位置付けます。

#### 2) 事前協議制度を導入

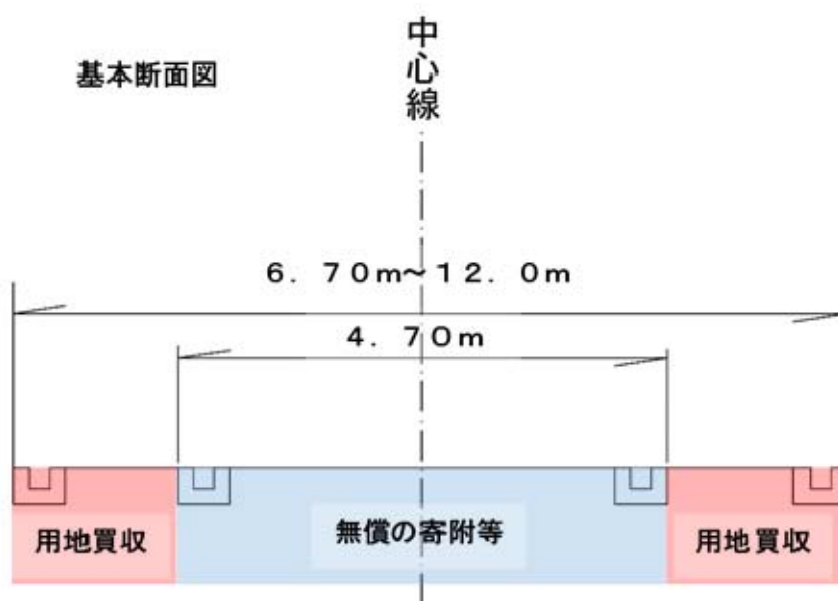
計画の実効性を高め、新・細街路整備計画の趣旨に理解を得るため、建築確認申請等を行う場合は、事前に協議を行う制度を導入します。



### 3) 協力者への支援

建築後退分以上の細街路整備計画後退敷地の用地買収を行います。また、道路整備等については、豊中市狭あい道路等の寄附に関する要綱に準じた助成等の支援を行います。

#### 細街路整備計画後退敷地について



※地区や土地利用面積等により用地買収範囲が異なる場合があります。

## 豊中市狭あい道路等の寄附に関する要綱抜粋

(道路整備等)

第6条 私有道路敷の寄附に伴う道路整備等については、寄附申込者が道路整備等を行い、市長がこれに要する費用を予算の範囲内で助成する、又は市長が道路整備等を行うことができる。

2 前項の道路整備等とは、次の各号に掲げる工事等とする。

- (1) 舗装工事
- (2) 側溝工事
- (3) 分筆測量
- (4) その他市長が必要と認める工事等

3 前2項の規定は、次の各号のいずれかに該当するものについては適用しない。

- (1) 豊中市土地利用の調整に関する条例第2条第1項第5号アからエまでに掲げるもの又は関連するもの。
- (2) 営利を目的とする不動産の分譲又は賃貸の事業に伴うもの。
- (3) 国又は地方公共団体若しくはその他これらに準ずる公共的機関が築造する道路。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、助成等を行うことが適当でないと市長が判断するもの。

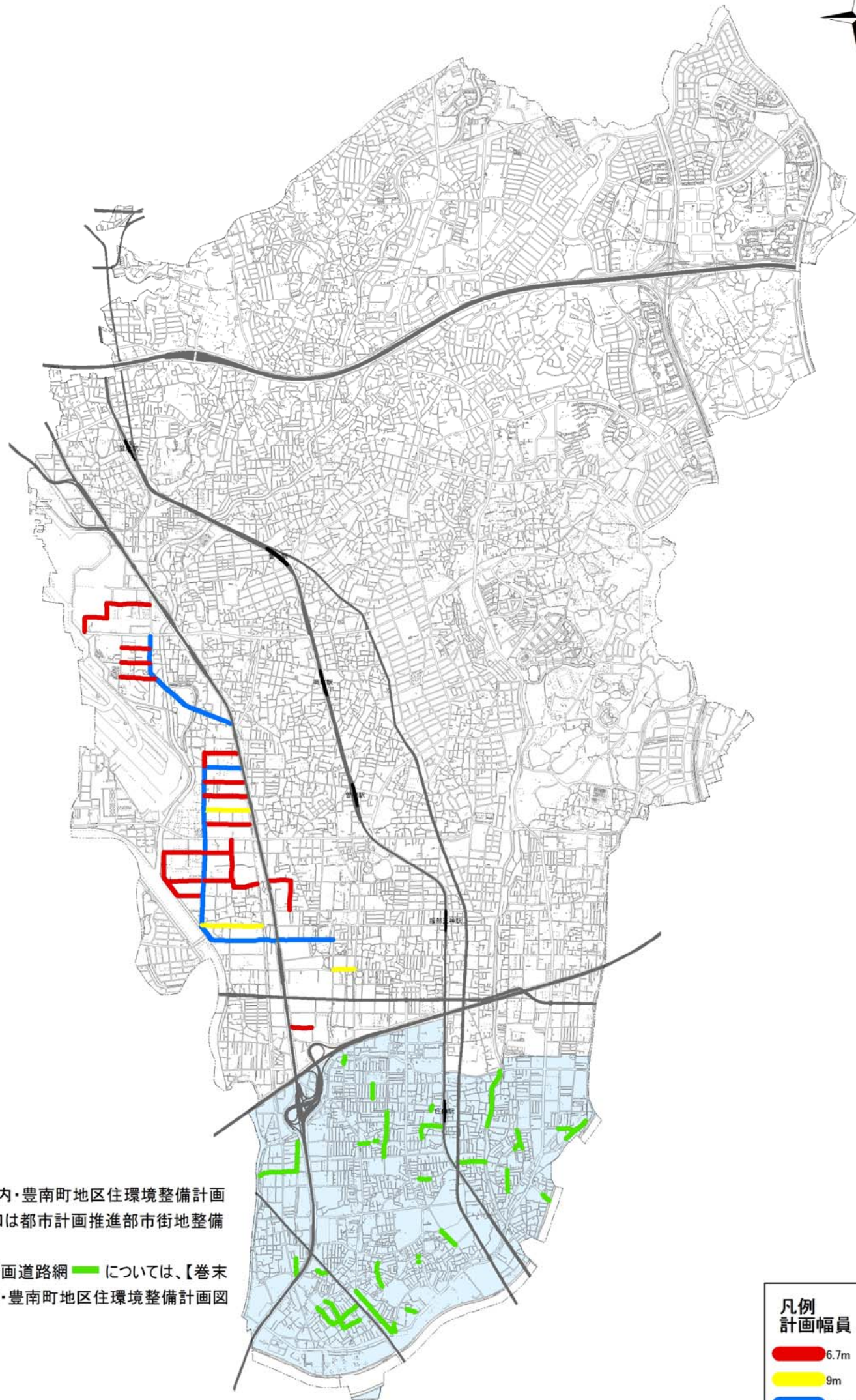
### 4) 安全対策



細街路整備計画後退敷地については、周辺の土地利用状況及び幅員に応じた安全対策等を整備とあわせて行います。




### (3) 新・細街路整備計画の見直し

細街路整備計画は、土地利用時における行政と民間協力により推進する道路整備計画であるため、長期の期間を要することから、今後の社会情勢の変化などにも対応していく必要があります。

そこで、社会情勢の変化や、総合計画などの関連計画の見直し、新たな制度への対応などが生じた場合には、必要に応じて計画の見直しを行います。

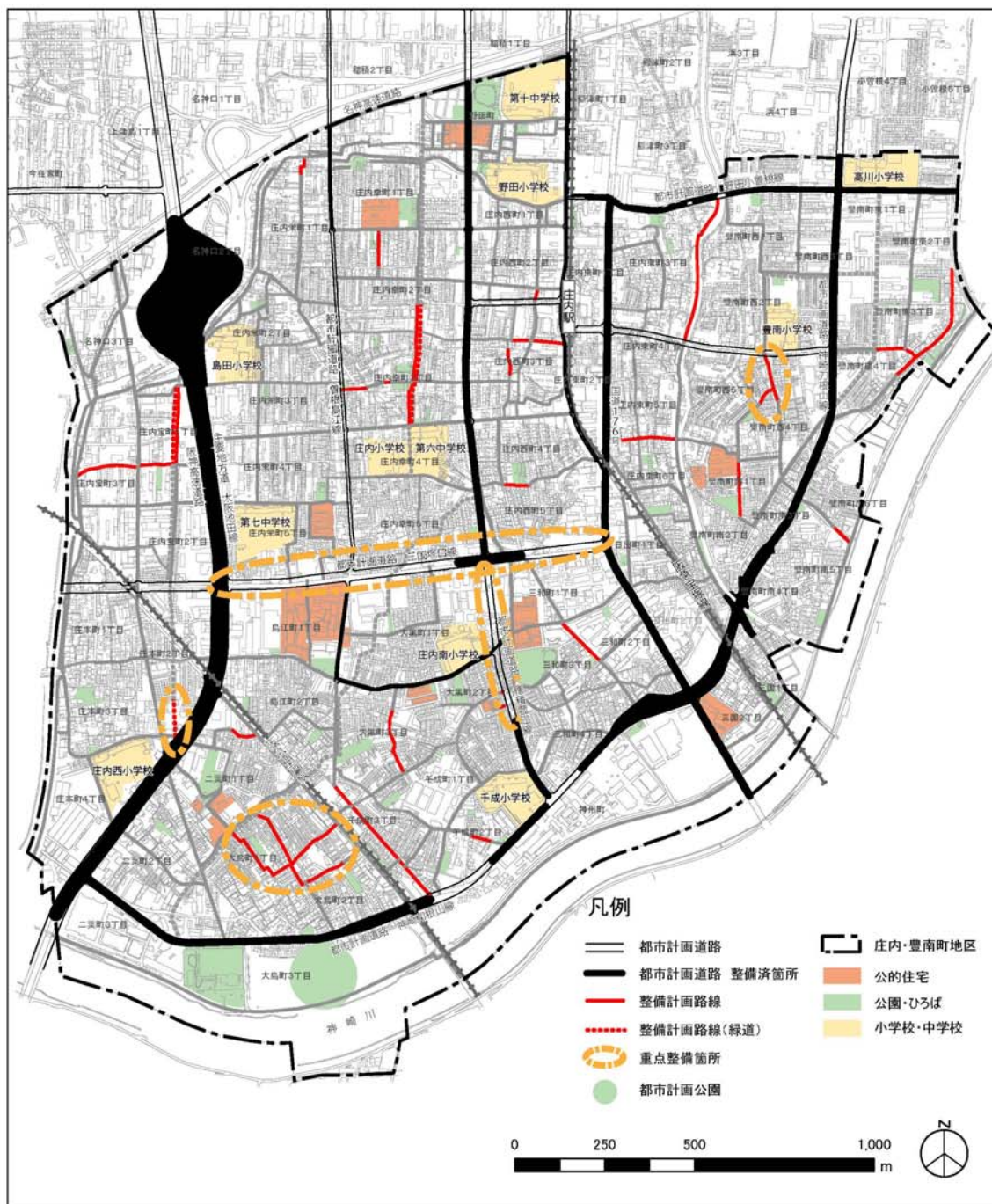


※  は、豊中市庄内・豊南町地区住環境整備計画の区域であり、窓口は都市計画推進部市街地整備課となります。  
当該区域内の計画道路網  については、【巻末資料】豊中市庄内・豊南町地区住環境整備計画図をご確認下さい。

| 凡例<br>計画幅員  |      |
|---|------|
|  | 6.7m |
|  | 9m   |
|  | 12m  |



豊中市庄内・豊南町地区住環境整備計画図







---

豊中市細街路整備計画

令和2年（2020年）3月

豊中市都市基盤部基盤管理課

〒561-8501 大阪府豊中市中桜塚3丁目1番1号

TEL：(06) 6858-2894

FAX：(06) 6854-0492

E-mail：dokan\_c@city.toyonaka.osaka.jp

---