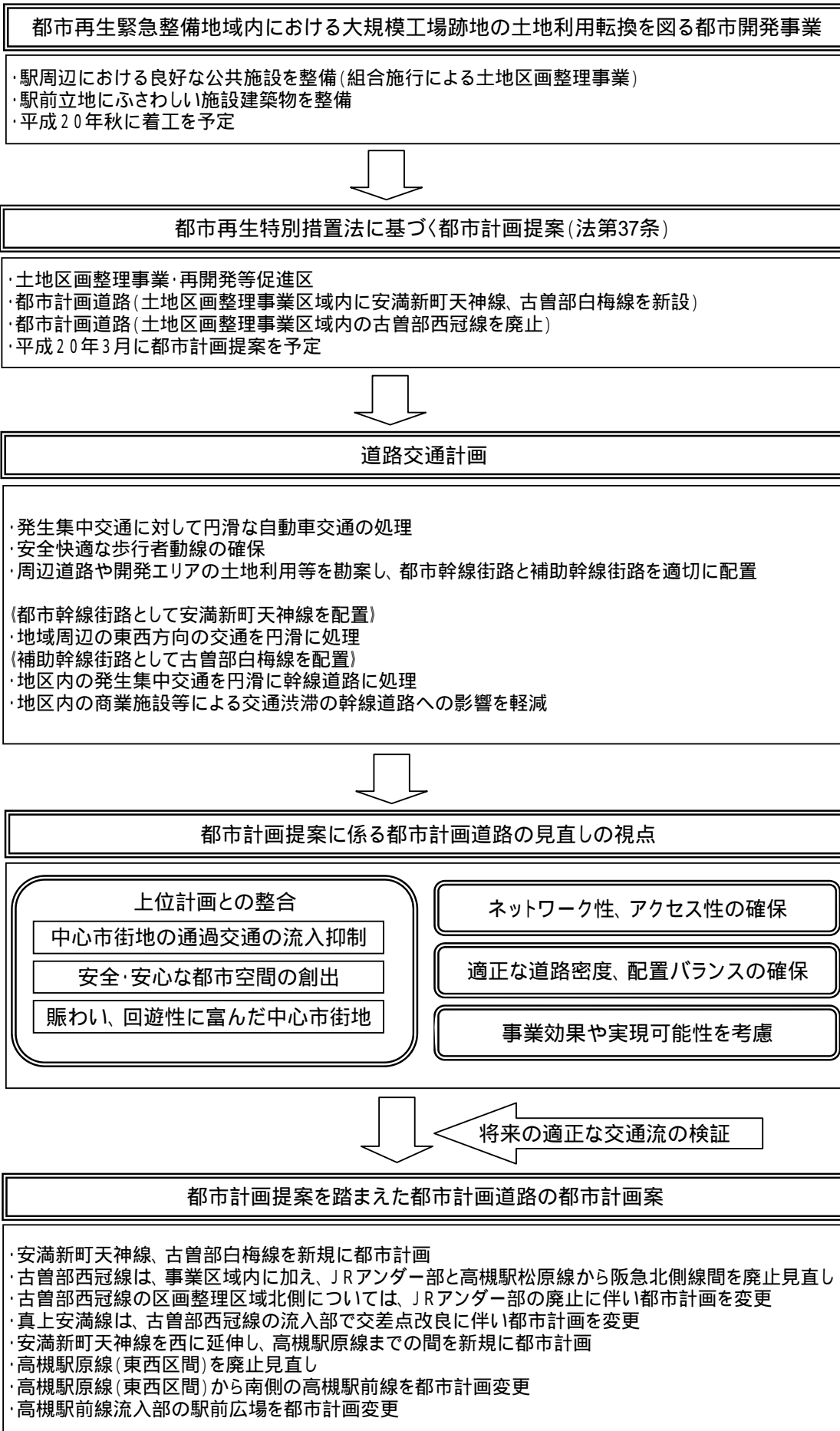


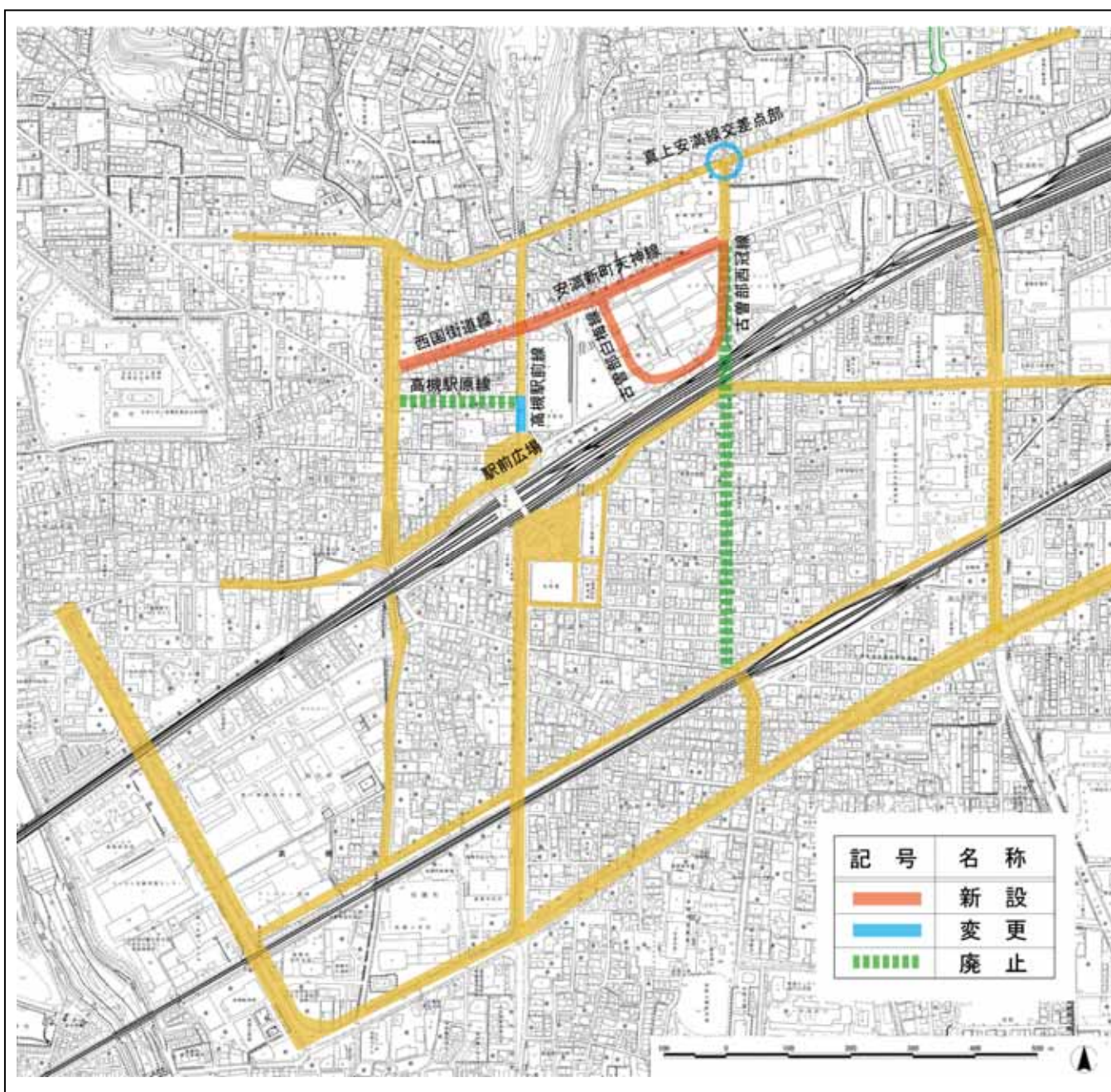
3 都市計画道路の変更について

目 次

1	J R 高槻駅北東地区における都市計画道路の見直しの概要	1
2	都市計画道路の都市計画提案の概要	3
3	都市計画提案に伴う都市計画道路の見直し検討	5
4	都市計画道路の見直しに係る将来の適正な交通流の検証	12

1 JR高槻駅北東地区における都市計画道路の見直しの概要





2 都市計画道路の都市計画提案の概要

都市再生緊急整備地域内におけるJR高槻駅北東地区において大規模工場跡地の土地利用転換を図る都市開発事業を予定

本事業の道路・公園等の都市基盤については、組合施行による土地区画整理事業により平成20年秋から整備予定土地区画整理事業により造成された敷地に、各民間事業者が駅前立地にふさわしい施設建築物を整備

都市開発事業に伴う都市計画については、平成20年3月に都市再生特別措置法に基づく都市計画提案を予定
この提案の中で新たな都市幹線街路や補助幹線街路等の都市計画が予定されており、提案から6ヶ月以内に都市計画の決定が必要

土地区画整理事業における都市計画道路の提案の概要

道路交通計画

- ・都市開発事業の土地利用に伴う発生集中交通に対して円滑に自動車交通を処理
- ・市民や来訪者に安全快適な歩行者動線を確保
- ・周辺道路や開発エリアの土地利用等を勘案し、都市幹線街路と補助幹線街路を適切に配置
都市幹線街路等の都市計画提案
- ・周辺地域の交通を集約して処理する「安満新町天神線」を拡幅し、東西方向の交通を円滑に処理する都市幹線街路の都市計画を提案
- ・街区内に流入・流出する交通を処理するとともに、地区内の商業施設等による交通渋滞の、都市幹線街路への影響を軽減する補助幹線街路「古曽部白梅線」の都市計画を提案
- ・「古曽部白梅線」の都市計画にあたっては、昭和44年4月24日に計画決定され、長期未整備になっている都市開発事業区域内の「古曽部西冠線」の都市計画の廃止を提案

安満新町天神線

「安満新町天神線」について、新規の都市計画を提案

$L = 360\text{m}$ 、 $W = 18\text{m}$

(理由)

- ・都市計画道路として定め、土地区画整理事業で整備
- ・真上安満線(現道)とあわせて、高槻駅北部東西方向のダブルネットワークが形成され、円滑な交通流に寄与

古曽部白梅線

「古曽部白梅線」については、新規の都市計画を提案

L = 390m、W = 13m

(理由)

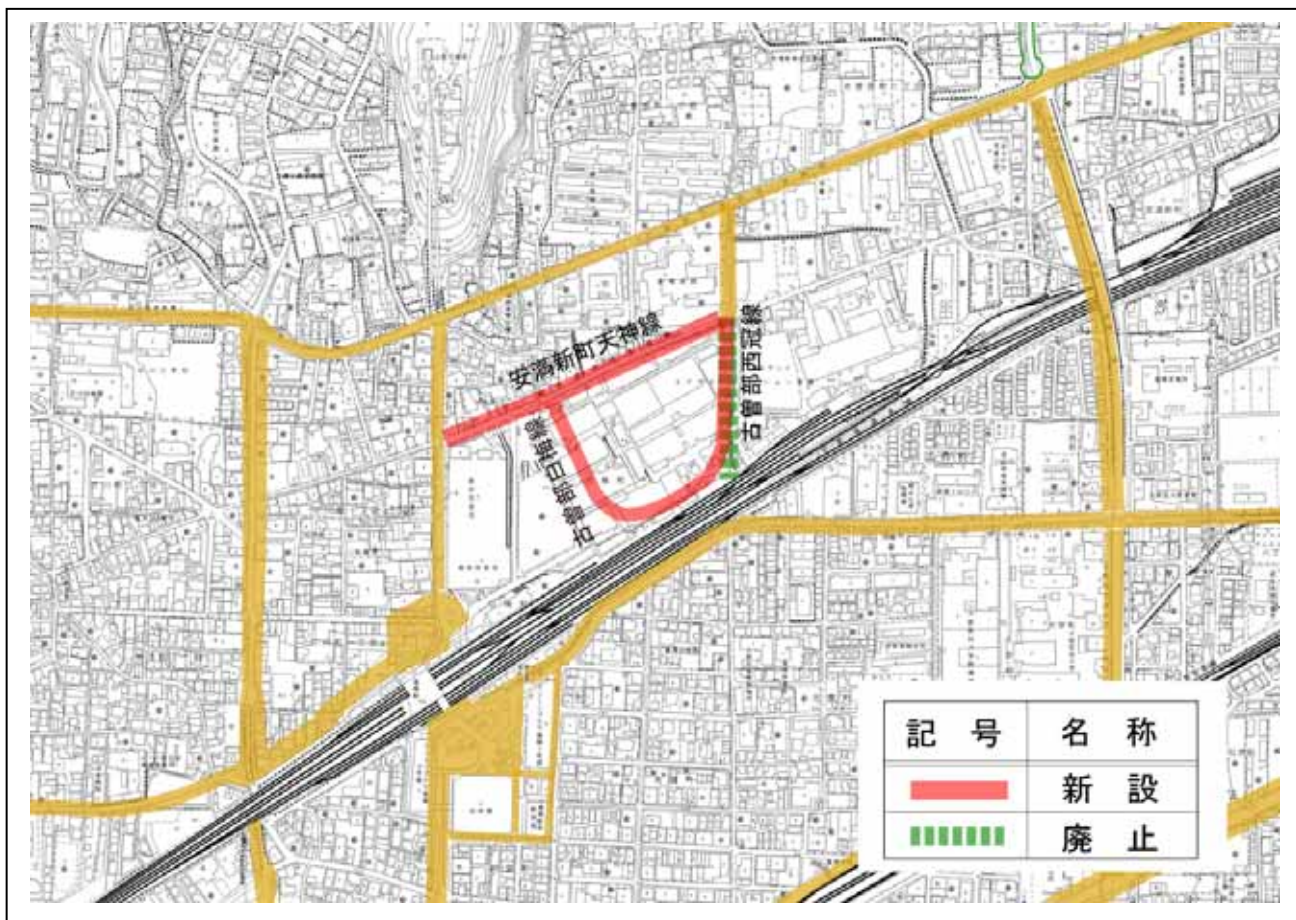
- ・都市計画道路として定め、土地区画整理事業で整備
- ・街区内に流入・流出する交通を処理するとともに、地区内の商業施設等による交通渋滞の幹線街路への影響を軽減

古曽部西冠線

都市開発事業区域内の古曽部西冠線について都市計画の廃止を提案

(理由)

- ・土地区画整理事業により補助幹線街路として古曽部白梅線を整備するにあたり、昭和44年4月24日に計画決定され、長期未整備になっている「古曽部西冠線」について都市計画の廃止が必要



3 都市計画提案に伴う都市計画道路の見直し検討

(1) 古曽部西冠線

< 検討の概要 >

古曽部西冠線は、府道西京高槻線を起点に当該事業区域からJRをアンダーで横断し、横断後は、JR南側直近の高槻駅松原線にタッチせずに駅周辺の閑静な住宅街を通り、阪急高槻市駅前等の商業地域を經由して国道171号に流入する都市計画道路である。

基本方針で示したとおり、上位計画である中心市街地への通過交通の流入抑制や中心市街地での賑わいのある、回遊性を重視したまちづくりのため、提案のあった都市開発事業区域に加えてJRアンダー一部や高槻駅松原線から阪急北側線の区間について都市計画の検討を行う。

『都市開発事業区域とJRアンダー部』

都市開発事業区域に加えて、JRアンダー部分についても、都市計画を廃止する。

(理由)

- ・都市計画どおり整備された場合、中心市街地に通過交通を呼び込む道路となり、人を重視した賑わいや回遊性のあるまちづくりの弊害となる。
- ・当該区間が廃止された場合、JR南北間の交通流動としては、枚方高槻線が代替機能としての役割を果たす。

『真上安満線～安満新町天神線』

当区間については、現行通りの都市計画とするが、JRアンダー部の廃止に伴い、名称や隅切部について軽微な変更を行う。

(理由)

- ・開発区域へのアクセス道路として位置づけられており、交通分散による高槻駅前線の渋滞緩和に寄与する役割が大きい。
- ・道路の配置バランス、アクセス性の向上等についても必要な区間である。
- ・真上安満線の交差点改良を行うことにより、交通流の円滑化を図ることができる。

『高槻駅松原線～阪急北側線』

都市計画を廃止し、現道を活かし、賑わいのある回遊しやすい道路として整備

(理由)

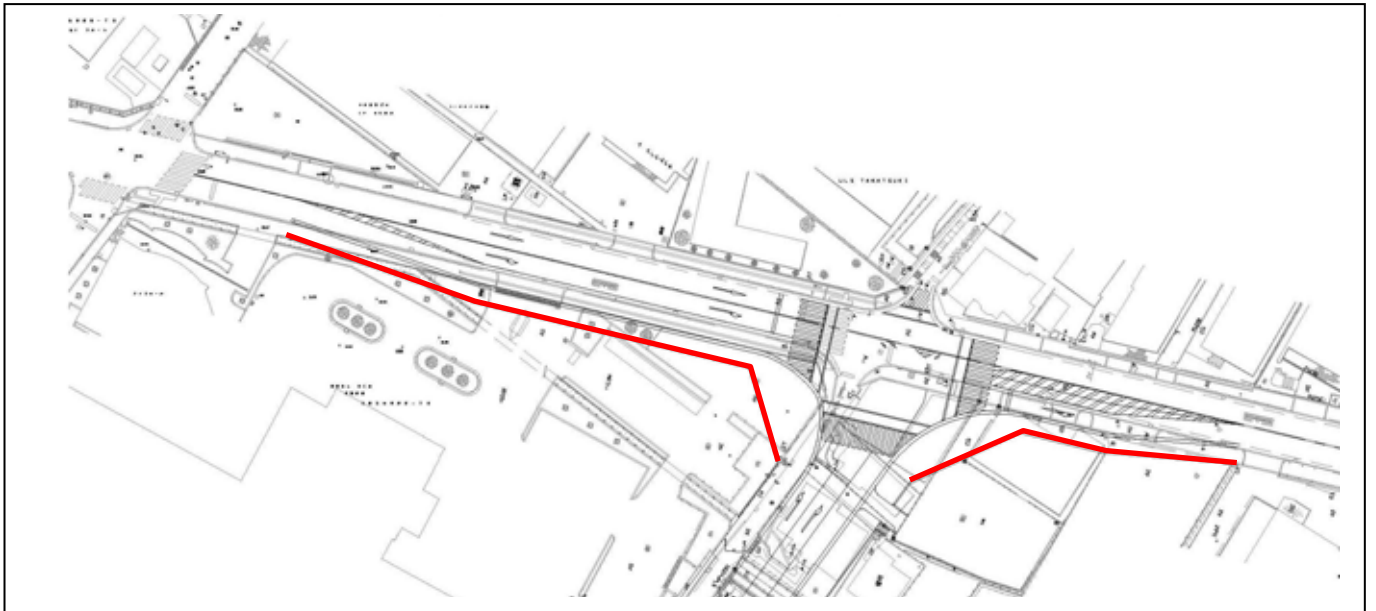
- ・自動車の通過交通を抑制することで、賑わいのある歩行者中心の道路整備が可能となる。
- ・当該区間が廃止された場合、高槻駅柱本線と枚方高槻線が、代替機能としての役割を果たす。
- ・廃止された場合でも、当該区域における道路密度は、充足している。

(2) 真上安満線

< 変更の概要 >

古首部西冠線は、駅及び北東地区へのアクセス道路として位置づけられていることから、真上安満線と古首部西冠線の交差点は交通量の増加が予想される。

よって、当該交差点の円滑な処理を行うため、交差点改良に係る都市計画の変更を行う。



(3) 西国街道線・高槻駅原線

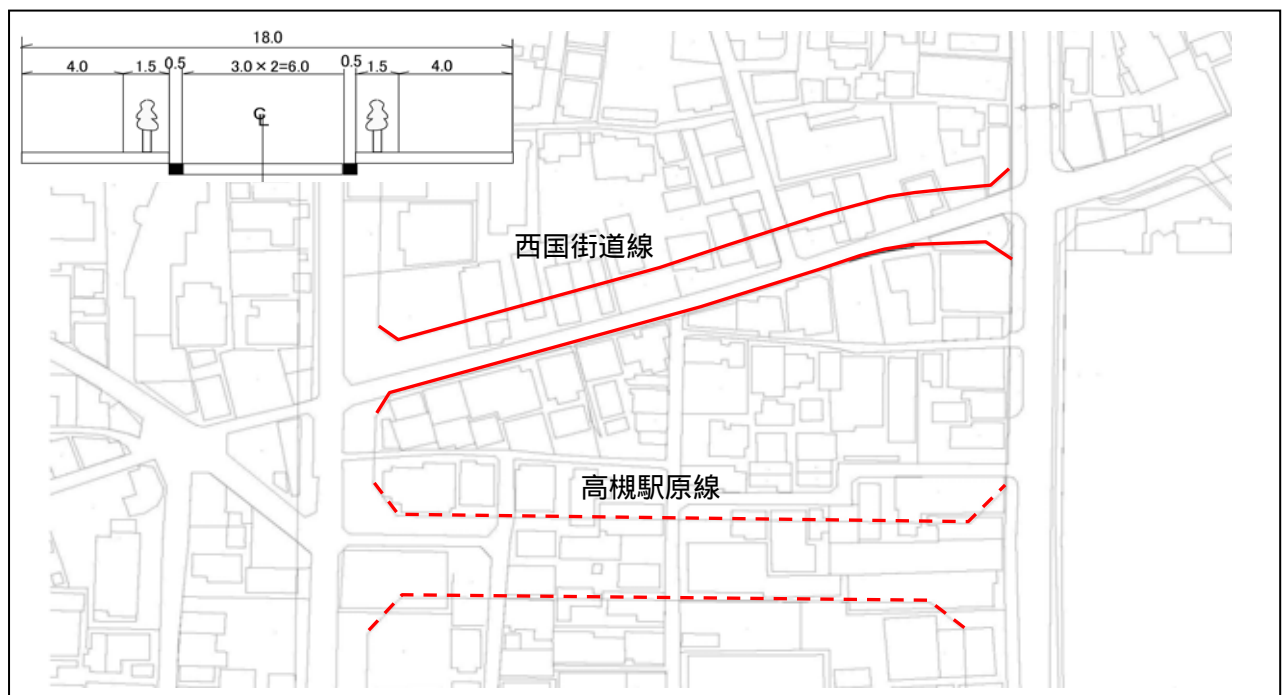
< 検討の概要 >

駅北側の東西方向の交通環境の向上を図るため、土地区画整理事業により計画されている安満新町天神線を西に延伸する「西国街道線」の都市計画の検討を行う。また、「西国街道線」の都市計画により駅北側の東西方向の代替機能が確保されることから、昭和44年に都市計画され、長期末整備になっている高槻駅原線（東西区間）の都市計画の廃止を検討する。

西国街道線を新設し、高槻駅原線（東西区間）を廃止するものとする。

(理 由)

- ・西国街道線は高槻駅原線（東西区間）の機能を有するとともに、高槻駅原線（東西区間）以上に土地区画整理事業で整備される安満新町天神線との連動性に優れることから、駅周辺の東西方向の交通環境の向上が期待できる。



< 参考 > 西国街道線を北側拡幅とする理由

市が昭和43年に策定した細街路網計画との整合を図ることができる。

早期の供用が求められている路線であり、北側拡幅の方が補償物件が少なく、事業期間の短縮が図れる。

北側は南側に比べて駐車場等の空地が多く存在することや、南側が北側に比べて物販・飲食等の店舗が多く立地し、高密度の土地利用となっていることから、北側拡幅の方が事業費の軽減が図れ、費用対効果が高い。

(4) 高槻駅前線

< 検討の概要 >

駅北側の東西方向の交通環境の改善を目的とした、「西国街道線」の新設や「高槻駅原線（東西区間）」の廃止に伴い、これに連動する「高槻駅前線」についても、都市計画変更の検討を行う。

15 m 区間（安満新町天神線～高槻駅原線）については現行どおりとする。

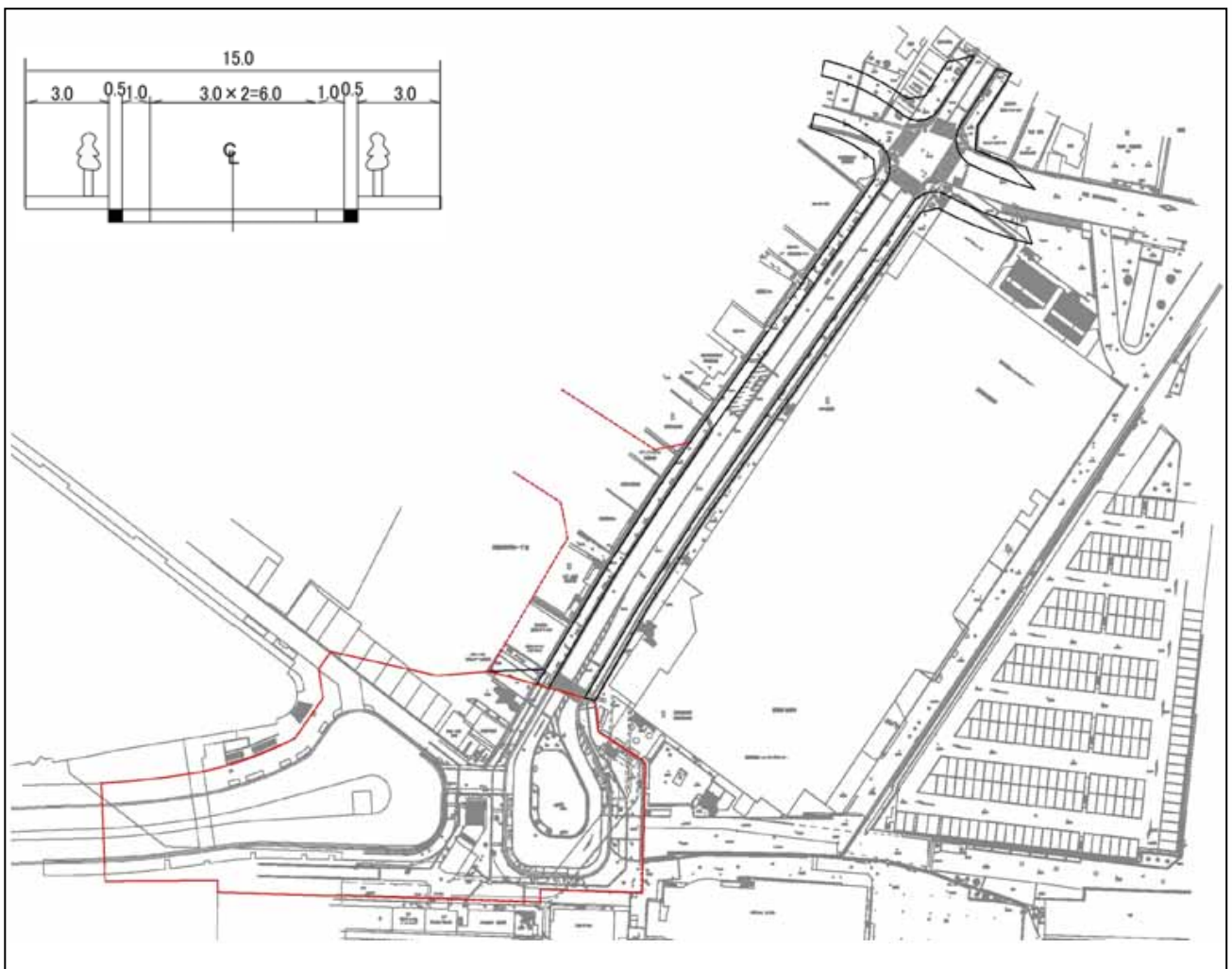
28 m 区間（高槻駅原線～駅前広場）の都市計画幅員を15 mに変更。

(理 由)

高槻駅前線につながる西国街道線の車線数が2車線であり、高槻駅前線の将来交通量が一万台未満で予測の混雑度が1.0未満であることから、車線数は現状どおり2車線とする。

土地区画整理事業により整備される道路やペDESTリアンデッキ等により、駅への歩行者通行の分散が図られるため、歩道幅は現状の3 mとする。

また、駅前広場との接続部においては、駅前広場との連動性や歩行者の溜まり空間等の機能として隅切を設ける。



(5) 駅前広場

< 検討の概要 >

現行の駅前広場面積が小浪式・28年式・48年式で算定されていることから、最新の算定手法である98年式により、駅前広場の必要面積の検討を行った。

駅前広場の面積は、概ね現行どおりの6,700 m²が妥当である。ただし、高槻駅前線の変更により、隅切箇所をの軽微な変更を行う必要がある。

98年指針による算出

建設省指針(98年式)に基づき、現況及びH5年時での駅広算定の際の条件を踏まえて交通空間基準面積や、環境空間面積を計算し、当該駅前広場に必要面積を算出した。

< 98年指針による算定 >

交通空間基準面積	バス関連	1,277 m ²	計画諸元
	タクシー関連	86 m ²	バスバース: 11バース
	自家用車関連	80 m ²	タクシーバース: 乗降4バース(乗車2バース、降車2バース)
	停車場関連	420 m ²	停車場関連 タクシー: 12台
	歩道	1,810 m ²	パトカー: 2台
	交通処理のための車道	1,500 m ²	自家用車バース: 4バース
	合計	5,173 m ²	
	車道面積	3,363 m ²	(=交通空間基準面積 - 歩道面積)
	環境空間	3,363 m ²	(環境空間比 1:1)
	必要広場面積	6,700 m ²	3,363 + 3,363 = 6,726 6,700

< 算出根拠 >

交通空間基準面積

(バス関連)

$$11 \text{バース} \times 70 \text{m}^2 + 507 \text{人} \times 1 \text{m}^2/\text{人} = 1,277 \text{m}^2$$

(タクシー関連)

$$4 \text{バース} \times 20 \text{m}^2 + 6 \text{人} \times 1 \text{m}^2/\text{人} = 86 \text{m}^2$$

(自家用車関連)

$$4 \text{バース} \times 20 \text{m}^2 = 80 \text{m}^2$$

(停車場関連)

$$\text{タクシー} \quad 12 \text{台} \times 30 \text{m}^2 = 360 \text{m}^2$$

$$\text{パトカー} \quad 2 \text{台} \times 30 \text{m}^2 = 60 \text{m}^2$$

$$\text{計} = 420 \text{m}^2$$

(歩道)

$$((\text{ピーク時歩行者数} 9777 \text{人} / 60 \text{分}) / 27 \text{人/分} \cdot \text{m}) \times (100 + 200) \text{m} = 1,810 \text{m}^2$$

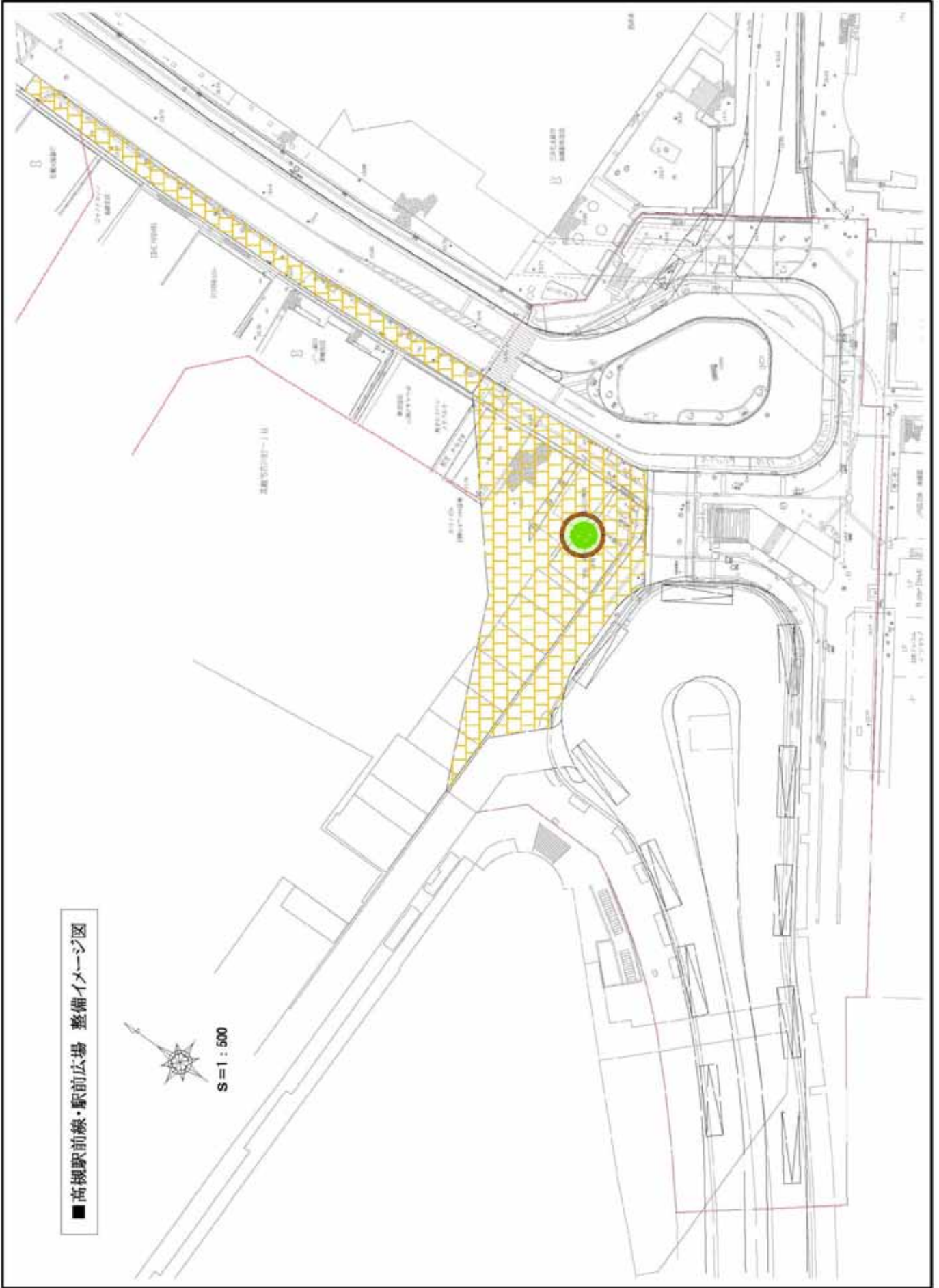
(交通処理のための車道)

$$(100 \text{m} + 200 \text{m}) \times 5 \text{m} = 1,500 \text{m}^2 \quad \text{合計} \quad 5,173 \text{m}^2$$

車道面積 (= 交通空間基準面積 - 歩道面積)

$$5,173 - 1,810 = 3,363 \text{m}^2$$

環境空間 3,363 m² (環境空間比 = 1:1)



■ 高槻駅前線・駅前広場 整備イメージ図



S=1:500