

3. 基盤整備計画

(1) 交通広場計画

ア. 交通広場へのアクセスルートの考え方

交通広場の整備にあたっては、現況の道路接道状況から、様々なアクセスが考えられますが、現況のバス・タクシーなどの利用状況や、自動車・バイクの交通量、また人や自転車の流れを勘案しながら、最適で安全性を重視した交通広場として整備を進めます。

| | |
|--------------------|--|
| <p>【現況】</p> | <p>【状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府道吹田箕面線の交通量が平日で11,000台と多いことに加え、市道南千里駅高野線との交差点において右左折入りがあり、交通渋滞を引き起す要因となって車両、歩行者ともに非常に危険である。 ・上記とともに、現在のタクシープールからの入出庫、ホテルマーレへの車寄せ、市道南千里駅高野線の中央分離帯付近においての違法駐車などが重なり危険度を増している。 |
|--------------------|--|

| I 案：市道津雲台53号線からのアクセス案 | II 案：府道吹田箕面線からのアクセス案 | III 案：I・II案を問題解消を行った案 |
|---|--|--|
| | | |
| <p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府道吹田箕面線の渋滞解消と事故防止につながる（効果大） ・歩行者の南北交通（横断歩道）が安全となる ・交通広場への不要な通過交通が防げる ・府道に至るまでの滞留距離が十分に確保できる（津雲台53号線がその役割を担う） <p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府道吹田箕面線から直接アクセスできないことから車両動線の利便性が悪くなる ・特に南部方面からのアクセスは回り込むことになる ・バス、タクシーの営業に影響を及ぼす | <p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両動線の駅へのアクセスが良くなり、利便性が向上する（交通広場への単純動線となる） <p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・府道吹田箕面線への一層の負荷がかかることになる ・東部方面からのアクセスが回り込むことになる ・府道への滞留スペースがとれない ・この案の場合、府道との交差点部に信号設置が必要不可欠となる ・その場合、府道の前後の信号間が短くなる（府道の滞留スペースが十分に確保できない） ・市道南千里駅高野線の一部（東側）の機能が失う | <p>【特徴】</p> <p>歩行者及び車両動線の機能性を維持しながら、安全性に配慮した交通広場計画を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅への広域的なアクセスを念頭に置き、現在のアクセスを可能な限り取入れた案 ・府道吹田箕面線の交通負荷をなくした案 <p>【メリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・I案と同様 ・府道吹田箕面線の北側からのアクセスのみ可とすることで、府道に負荷をかけることなく北部方面からの利便性が確保できる <p>【デメリット】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南側からのアクセスが不便である（回り込むことになる） ・府道吹田箕面線への南側の左折ができなくなりバス、タクシーの営業に影響を及ぼす |
| × | × | ○ |

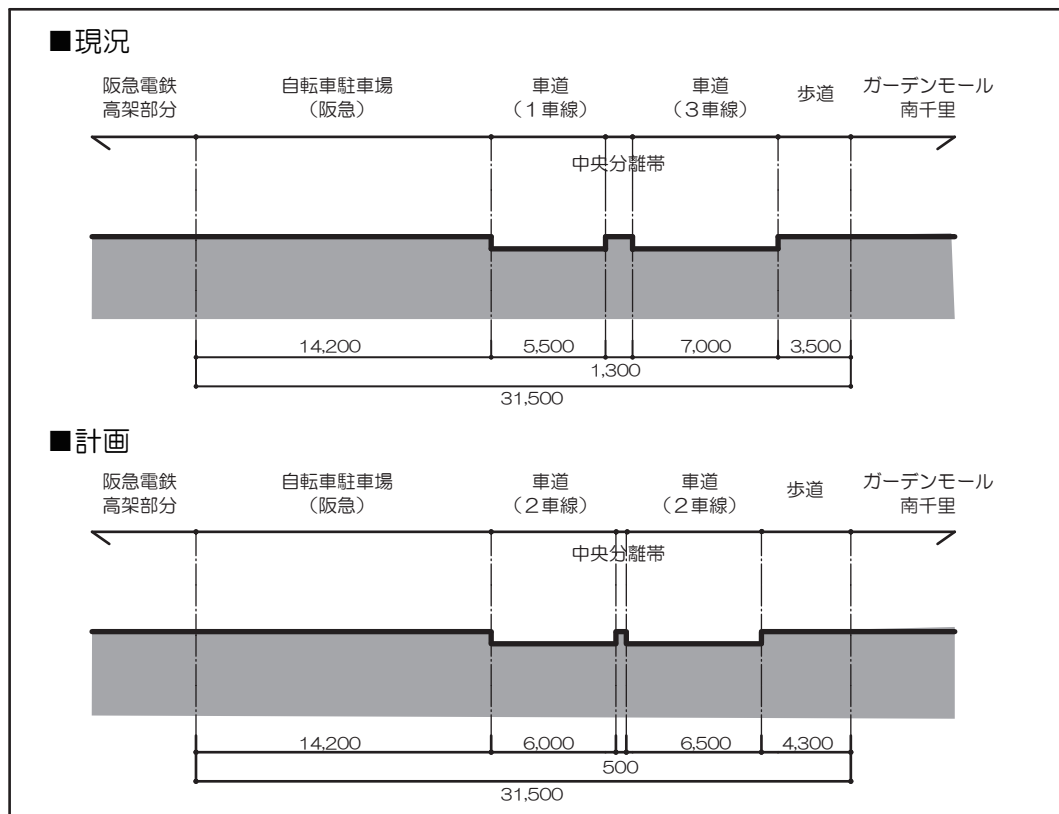
イ. 交通広場機能

(ア) 市道南千里駅高野線

現況車線は、西行き3車線、東行き1車線となっており、西行き斜線で不法駐車が多く見られます。

計画にあたっては、交通量を勘案し、現況の中央分離帯の幅及び位置を変更し、西行き東行きともに2車線とすることにより、適正な車線数を確保します。

【市道南千里駅高野線】 1：300



(イ) 交通広場内の機能

交通広場内に必要な機能として、以下のように設定する。

- 【タクシープール】 20台
- 【バス屋根】 雨天時の利用を考慮して、停留所などの待合いに屋根を設ける
- 【身障者利用対策】 歩道レベルはユニバーサルデザインに基づき、必要に応じてフラットにする
- 【修景施設】 景観に配慮して植栽などを設ける
- 【その他】 各種案内板を設ける