

現在行っている街路事業だよ

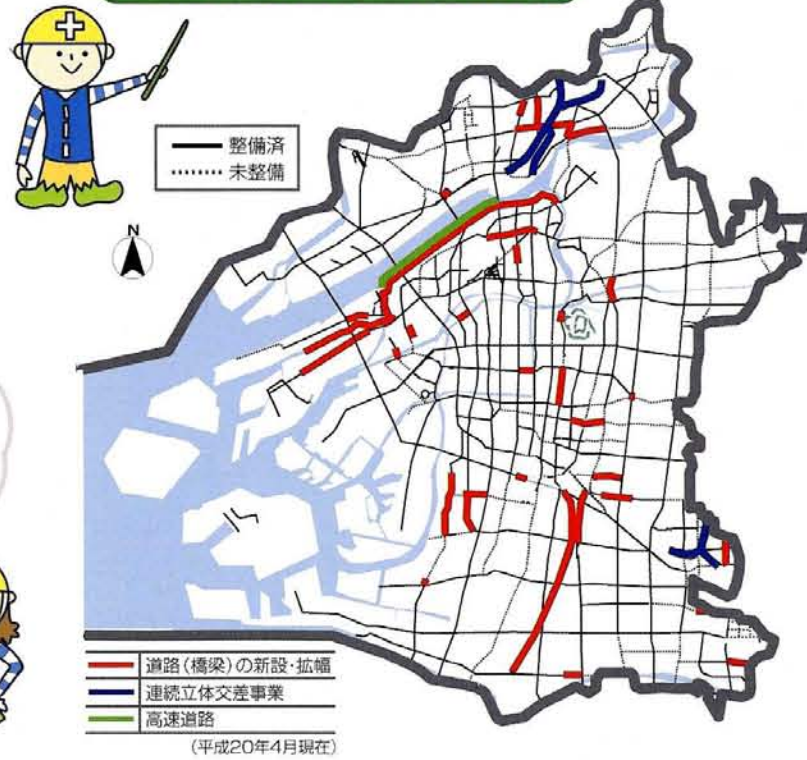


大阪市の都市計画に基づく道路は185路線524kmが計画決定されています(平成20年4月現在)。
このうち、約382kmの整備が完了し、(整備率約73%)
約45kmの事業を実施しています。

街路事業により大阪市の「まちの現状」を改善し、「安全」で「元気」のある「きれいな」まちの実現を目指します。

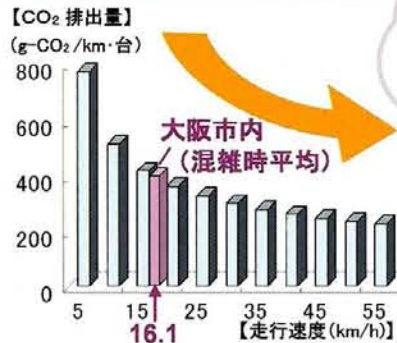
なお、街路事業により自動車交通が円滑になることで、CO₂排出量が削減されるなどの効果もあります。

大阪で現在事業を実施している箇所



※区画整理事業や市街地再開発事業に併せて整備する道路は除いています。

走行速度とCO₂排出量の関係



車の流れがスムーズになるとCO₂が削減されるんだね。地球環境の改善に貢献するんだね。



道路の新設・拡幅

機能的な幹線道路ネットワークの形成により都市基盤を強化します。

ねらい

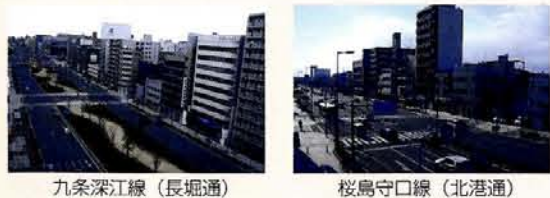
- 市内移動の円滑化や渋滞の緩和により、CO₂が削減されるなど、環境改善につながります。
- 災害時の緊急避難路になったり、火災の延焼防止効果があります。
- 電線類の地中化や緑化を行うことで、景観に配慮したまちなみが形成されます。
- ライフラインなどの収容空間としての役割も担っています。

整備

- 災害時の危険性が高い密集市街地に位置づけられている地域などの道路の新設・拡幅を進めています。

事例

- 西成区の加島天下茶屋線では、幅員4mの道路が25mに拡幅され、容積率が最大で300%まで利用できるようになり(従前160%)、高度利用につながるとともに、防災機能が上がっています。
- 北区の本庄西天満線(西天満)では、北浜~西天満間の夕方ピーク時所要時間が、当該路線の開通により、従前ルートでは約10分であったものが約5分に短縮されました。



橋梁の新設・拡幅

街路を整備するなかで、橋梁の新設・架替・拡幅を行います

ねらい

- 河川によって隔てられた地域を橋梁により結び、市内の交通ネットワークや他都市との広域ネットワークを形成します。
- 特に大阪は古くから「なにわ八百八橋」と呼ばれ、景観との調和に配慮した橋梁は、まちのランドマークとしての役割もあります。

整備

- 大阪市建設局の管理している橋梁は、763橋(H19.4)あり、そのうち街路事業で建設された橋梁は246橋にも達し、管理橋梁全体の約32%にあたります。

事例

- 河川により隔てられた地域を結ぶ橋梁



- ランドマークとしての役割を果たす橋梁

鉄道の高架化・地下化

鉄道を高架化または地下化する連続立体交差事業により、多くの踏切をまとめて取り除きます。

ねらい

- 踏切をなくし、踏切での事故や渋滞を解消することで、それらを待つための時間による経済損失を解消したり、排出されるCO₂を削減することができます。
- 鉄道により分断された市街地を一体化することで、都市の再生を促進します。
- 高架下を公共施設や商業施設として有効に活用することができます。

整備

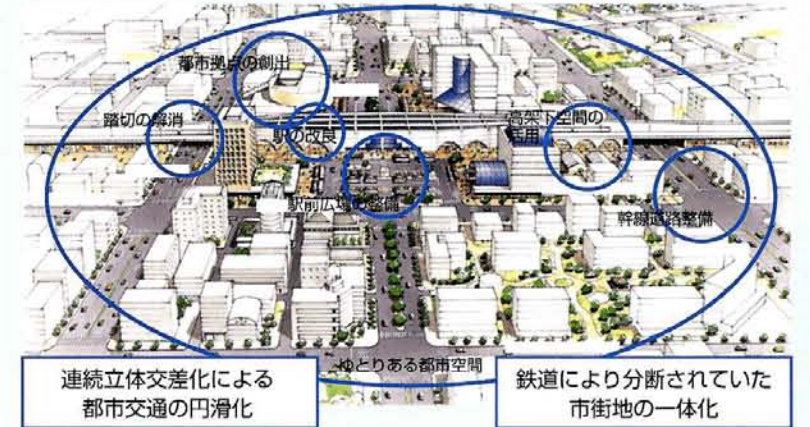
- 大阪市では、H20年4月現在8路線(延長約24km)で連続立体交差事業を完了しました。
- 上記以外に大阪外環状線(延長約2km)、阪急京都線・千里線(延長約7km)で事業を行っています。

事例

平成18年5月にJR阪和線で高架切替を行いました。その結果、次のような効果が得られました。

- 開かずの踏切(※1)を含む12箇所の踏切を取り除き、踏切遮断がなくなりました。
- 午前8時台(※2)における自動車交通量が、多いところで約2.8倍に増加し、道路本来の機能を発揮できるようになりました。
- 高架下には公共利用として駐輪場や地元地域が利用できるスペースなど、JRの開発利用として飲食店・託児所・スポーツ施設などが整備され、有効に活用されています。

※1 開かずの踏切...ピーク時の遮断時間が40分/時以上の踏切
※2 踏切遮断時間がピークとなる時間帯



この事業は、道路交通の円滑化を図ることが目的であり、大阪が事業主体となって都市計画事業として事業を実施しています。

高速道路の整備

都市間や空港・港湾などを広域的に結び、長距離の移動を担う自動車専用道路を整備します。

ねらい

- ネットワークの強化により移動時間の短縮や渋滞緩和につながります。
- 都市内に入る車を減らし、市街地環境の改善につながります。
- 港湾や空港へのアクセスが向上することで物流の効率化が図られます。
- 都市拠点の形成を支援し、産業の活性化が図られます。

整備

- 大阪都市再生環状道路は、国の都市再生プロジェクトに位置づけられた都市基盤です。
- 大阪都市再生環状道路の一部を構成する淀川左岸線(2期)は、大阪市と阪神高速道路(株)の合併施行方式により事業を実施しています。

事例

- 淀川左岸線と大和川線の整備により、環状線へ集中する交通が分散され、都心部の渋滞緩和と環境改善が期待されます。
- 大阪都市再生環状道路の完成により、経済効果は年間約890億円、CO₂排出量が年間約4万1千トン削減されます。

※CO₂年間約4万1千トンの削減量は森林約6千ヘクタール(大阪市の面積の約30%)の吸収量に相当します。(出典:淀川左岸線延伸部有識者委員会HP)

淀川左岸線1期 L=5.7km 阪神高速道路(株)で施行
淀川左岸線(2期)区間 L=4.3km (平成32年度完成予定) 【大阪市と阪神高速道路(株)による合併施行】



大和川線 L=9.7km 阪神高速道路(株)、大阪府、堺市で施行



出典: 阪神高速道路(株)HP 「阪神高速道路の新渋滞対策アクションプログラム」より