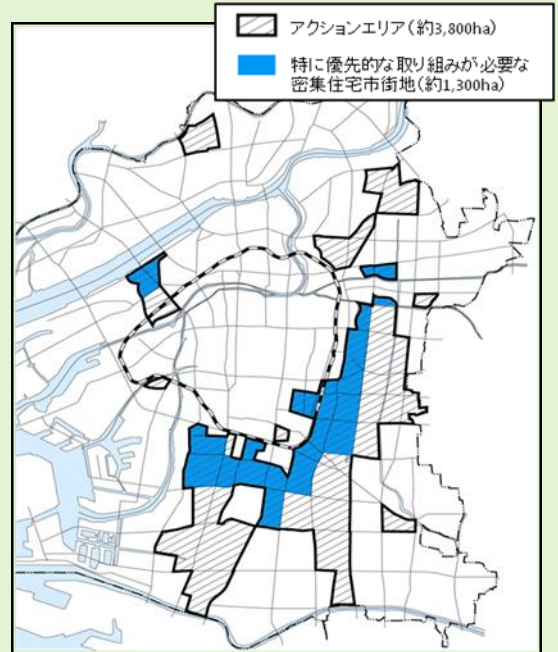


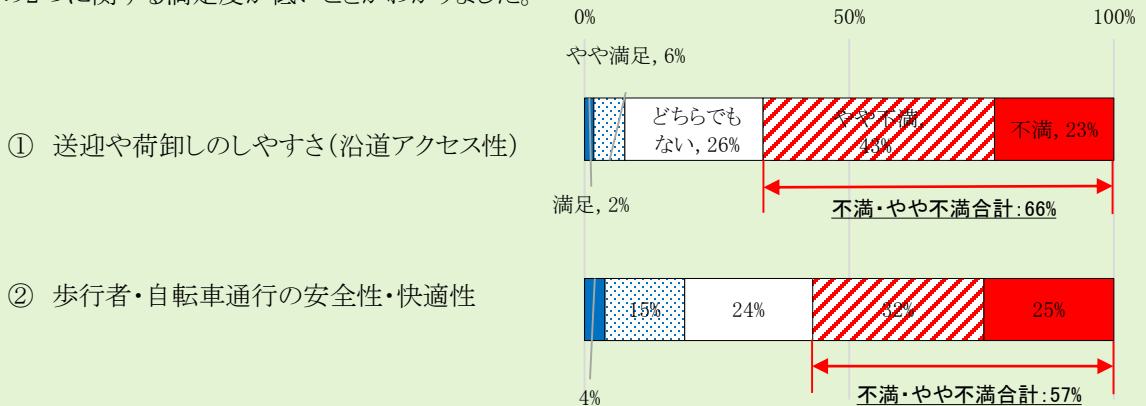
## 特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地 約1,300ha

- ✓ JR環状線外周部の戦災を免れた地区を中心に、建物の老朽化に加えて、狭い道路、公園・オープンスペースの不足など、防災面や住環境面でさまざまな課題を抱えた密集住宅市街地が多く残っています。
- ✓ 密集住宅市街地のうち、延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等において最低限の安全性を確保することが困難である、著しく危険な密集住宅市街地は、全国に約5,750haあり、そのうちの約1,300haが大阪市に存在しています。
- ✓ 大阪市では、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、面的な被害の可能性が高い市街地を「防災性向上重点地区(約3,800ha)」(アクションエリア)として指定し、老朽住宅の建替を重点的に促進するとともに、アクションエリアのうち「特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地(約1,300ha)」(優先地区)において、各種施策を展開しています。



## 市民の皆様のご意見

- ✓ 市政モニターの方を対象に行った、大阪市の道路の機能ごとの満足度などについてのアンケートにおいて、次の2つに関する満足度が低いことがわかりました。



(出典:市政モニターアンケート「大阪市の道路等に関するアンケート」  
<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000334791.html>)

○ さまざまな整備効果によりまちの課題解決が期待できる、都市計画道路の整備が必要です。

## 2-4. 大阪市の当面10年間の都市計画道路の整備に関する状況

- 都市計画道路は、主に「街路事業」によって整備を進めています。
- 同じ街路事業において、道路と鉄道の立体交差(高架化・地下化)※4も実施しており、これらを都市計画道路の整備と同時に進めていく必要があります。
- 現在、道路と鉄道の立体交差について大規模な事業を進めており、当面の10年間は事業が続く予定です。  
(阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業およびJR東海道線支線地下化事業)
- さらに、都市計画道路のなかでも大規模な自動車専用道路(淀川左岸線(2期))の事業を実施しています。
- これらのことから、当面10年間における都市計画道路整備については、選択と集中を図り、効果的で効率的に進めることが特に求められています。

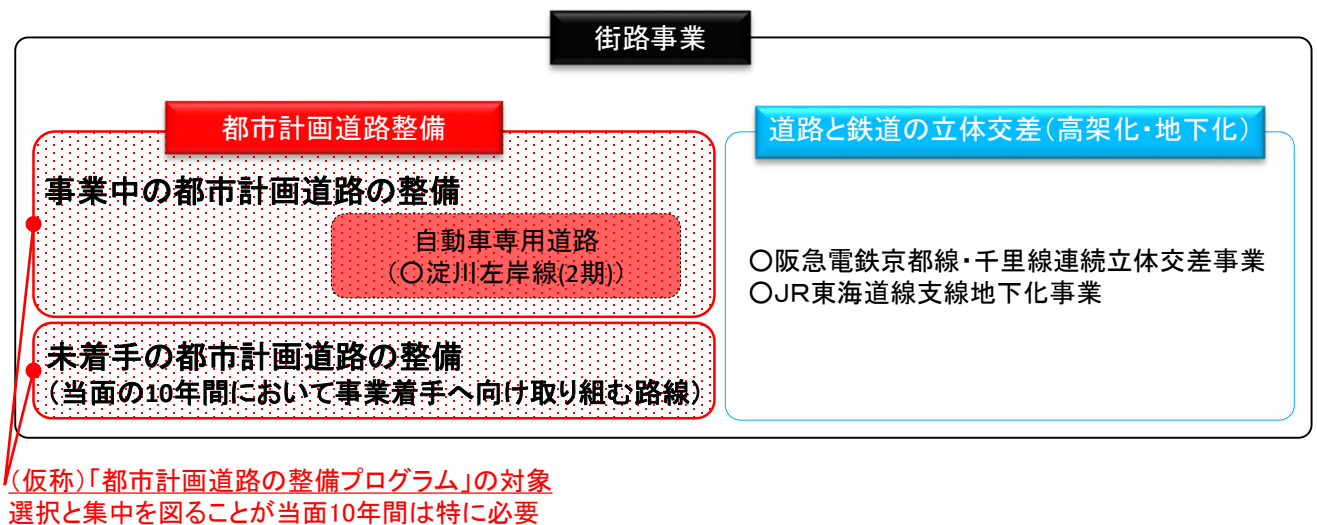


図5. 当面10年間の都市計画道路の整備に関する状況

### ※4 道路と鉄道の立体交差による効果

鉄道の高架化・地下化

踏切除却

平面道路の渋滞解消

整備前



整備後



(事例 JR阪和線連続立体交差事業)

### 第3章 (仮称)「都市計画道路の整備プログラム」策定にあたっての基本的な考え方(案)

#### 3-1. (仮称)「都市計画道路の整備プログラム」について ～どんな内容を公表するの?～

- (仮称)「都市計画道路の整備プログラム」においては、平成37年度までの当面10年間における各路線の整備見通しを公表することを考えています。
- 具体的には、平成32年度までの前期5年間と、平成37年度までの後期5年間の、それぞれの期間における、事業中の路線の事業継続または完了などの事業の進捗状況、未着手路線のうち、今後、事業着手に向け取り組む路線について、お示しすることを考えています。

#### ■ (仮称)「都市計画道路の整備プログラム」における公表内容(案)

##### ○ 対象期間

: 今後10年間 (平成37年度頃までの間)

##### ○ 内容

: みなさまからのご意見をふまえて確定した、基本的考え方に基づいて検討した、  
 事業中路線) 前期5年・後期5年における各路線の事業の状況(完成/継続)  
 未着手路線) 事業着手へ向け取り組む路線(路線名・箇所図)

事業中路線		
路線名(箇所名)	前期 5年(～H32)	後期 5年(～H37)
○○線(▼▼)	完成	—
▽▽線(◎◎)	事業継続	完成
△△線(●●)	事業継続	概成
××線(◇◇)	事業継続	事業継続
...	...	...
事業着手へ向け取り組む路線		
路線名(箇所名)	前期 5年(～H32)	後期 5年(～H37)
■■線(◆◆)	—	事業着手をめざす
...		

図6. (仮称)「都市計画道路の整備プログラム」における公表内容(案)

## 3-2. 今後の都市計画道路の整備の進め方(案)

～どんな考え方に基づいて(仮称)「都市計画道路の整備プログラム」をつくるの?～

### 3-2-1. 事業中の都市計画道路の整備の進め方(案)

- 当面の10年間は、事業中路線を優先的に進めます。
  - 安全・安心で快適な市民生活、活力あふれる都市活動を支える都市空間を実現することをめざし、淀川左岸線(2期)や、密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線、他の事業と連携して進めるべき路線および、用地取得率が高く早期完了をめざす路線の整備に重点をおき、事業を実施しています。
- 引き続き、この考え方で選択と集中をはかり、整備を進めます。

#### 安全・安心

#### 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線の整備

(p.8 表2. 路線番号①～⑦)

- ✓ 密集住宅市街地の防災性の向上のさらなるスピードアップを図るために、災害時、延焼遮断や救助・消防活動及び避難の空間のために必要な防災骨格となる都市計画道路(防災骨格路線)について、「特に優先的な取り組みが必要な地区(約1,300ha)」における整備を推進することとしています(「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム(平成26年4月)」)。



都市計画道路の整備による防災骨格の形成

都市計画道路は「防災の骨格」を担う



#### ■ 整備事例: 豊里矢田線(東成区)

整備前



整備後



#### 活力

#### 淀川左岸線(2期)事業【自動車専用道路】(p.8 表2. 路線番号⑩)

- ✓ 淀川左岸線は、「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する自動車専用道路で、市中心部の渋滞緩和や市街地環境の改善を図るとともに、関西国際空港や阪神港(戦略港湾)と新名神高速道路など国土軸を結び、第二京阪道路や阪神高速大和川線とともに、近畿圏の広域道路ネットワーク強化に資する路線です。
- ✓ このうち淀川左岸線(2期)事業区間は、平成8年に都市計画決定され、阪神高速道路公団が平成12年から事業を実施していましたが、公団民営化に伴う事業見直しの結果、平成18年度より本市の街路事業と阪神高速道路(株)の有料道路事業との合併施行にて事業を継続しています。