

3-2. 都市計画道路の整備方針

都市計画道路の整備に関する状況(p.11 3-1.参照)をふまえ、「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の実現をめざし、選択と集中を進め、効率的・効果的な都市計画道路の整備を進める」ことを整備方針として、都市計画道路の整備を進めています。

これまで、密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線(p.13参照)や、淀川左岸線(2期)(p.14参照)、他の事業と連携して進めるべき路線(p.14参照)、用地取得率が高く早期完了をめざす路線等を、重点的に整備してきました。

3-3. 都市計画道路の整備プログラムとは

平成25年度の都市計画の見直し 3(p.5)を経た後の、整備方針における“選択と集中”の具体的な形としての「今後の都市計画道路の整備の進め方」について、市民のみなさまのご意見をお聞きしながら*あらためて整理を行いました。

* (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考え方(案)に関するパブリックコメント(実施結果等について大阪市ホームページでご覧いただけます。 : <http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000374399.html>)

この「今後の都市計画道路の整備の進め方」に基づき、当面の10年間ににおける、都市計画道路の各路線の整備見通しを検討しました。

これらを取りまとめたものが、「都市計画道路の整備プログラム」です。

整備プログラムを策定し、みなさまにお知らせすることにより、都市計画道路の整備事業の進め方等に関する透明性を高め、まちづくりの方向性を示すとともに、より一層、効率的・効果的な整備に取り組みます。

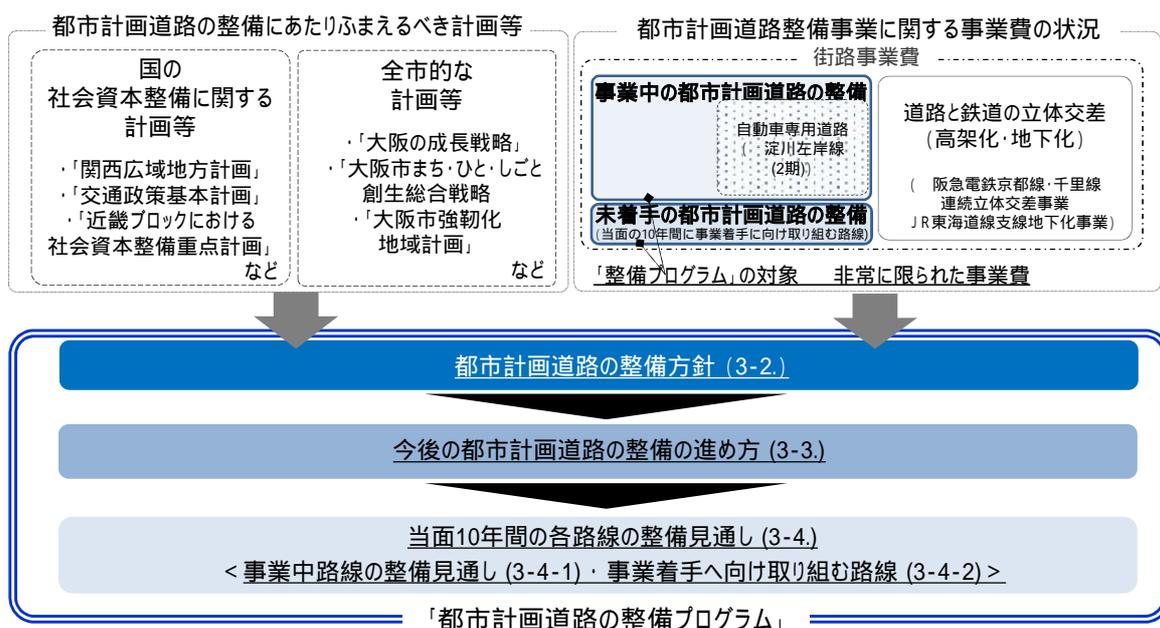


図4. 都市計画道路の整備に関する状況と都市計画道路の整備プログラム

3-4. 今後の都市計画道路の整備の進め方

当面の10年間は、未着手路線に比べ、事業中路線を優先的に進めます。

整備する区間をしばり、先行的に実施する「段階的整備」 5(p.17)にも、より積極的に取り組み、着実に整備効果を発現させます。

事業中路線のなかでも、整備の優先度が高い路線(下記)に重点を置き、整備を進めます。

その他の事業中路線については、しばらくは積極的には進捗を図ることが困難な状況です(権利者の方からの買取りのご要望には対応します)が、重点を置いて整備する路線の進捗状況等を見計らいながら、順次整備を進めます。

未着手路線については、概ね30年程度での着手をめざします。

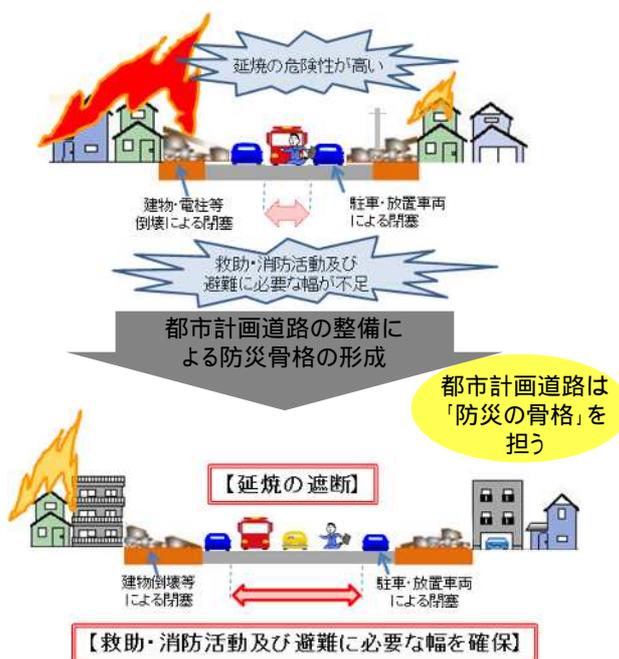
未着手路線のなかでも整備の優先度が高い路線(下記)について、事業中路線を含めた都市計画道路の整備状況等を総合的に評価し、当面の10年間において事業着手へ向け取り組む路線を選定しました。事業中路線の進捗や、連携して進めるべき他事業などの状況を見計らいながら、必要な財源の確保をはじめとした、事業着手へ向けた取り組みを進めていきます。

整備の優先度が高い路線

◆ 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線 6(p.18~24)

「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)」に基づき、地震時等において著しく危険な密集住宅市街地における防災性向上のさらなるスピードアップを図るため整備を重点的に推進している、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)

「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 (<http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/page/0000255852.html#program>)



整備事例：豊里矢田線(東成区)

整備前



整備後



◆ **他事業と連携して進めるべき路線** 6(p.18～24)

他のプロジェクトと連携して進めることが事業進捗上有利である、または、先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要がある路線

【他事業と連携して進めるべき路線の例】

住宅市街地整備と合わせた都市計画道路整備

中心市街地等の既成市街地における、民間老朽住宅の建替え・共同化を進めるとともに、道路・広場などの公共施設の整備と、それに伴う従前居住者用住宅を建設する事業に合わせて、都市計画道路の整備を進めています。

事例) 生野南部地区事業に合わせた河堀口舎利寺線
密集住宅市街地



地区内の公共施設の整備



老朽建築物の除却・建替え

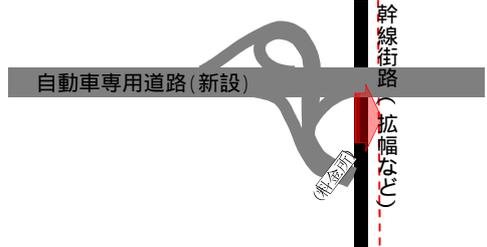
事業に関連する公共施設の整備
(道路・都市公園・河川等)

受け皿住宅の整備 防災街区整備事業
(出典:国土交通省ホームページ「住宅市街地総合整備事業」)

自動車専用道路の整備事業と合わせた都市計画道路整備

自動車専用道路が接続する路線の整備を行うことで一体となって交通の円滑化等の整備効果を高めます。

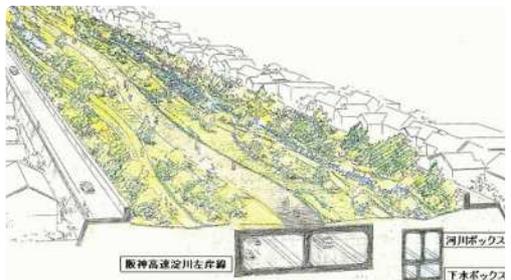
事例) 淀川左岸線の整備と合わせた淀川南岸線



複数の事業主体で共同実施する事業における都市計画道路整備

事例) 正蓮寺川歩行者専用道

阪神高速道路(株)、大阪府、大阪市の三者が主体となり、正蓮寺川を陸地化し、河川ボックスや下水ボックス、高速道路(淀川左岸線)を地下に整備、さらに高速道路の整備に伴い創出される上部空間を利用し、地域の災害時の避難空間の確保や生活の安全性、快適性の向上をはかるための公園と歩行者専用道(都市計画道路)の整備を進めています。



阪神高速淀川左岸線 河川ボックス 下水ボックス
(出典:大阪府ホームページ)

連続立体交差事業に合わせた都市計画道路整備

連続立体交差事業と合わせ、鉄道沿いに側道(都市計画道路)を整備することで、良好な環境の保全や地域の利便性、防災性等が向上します。

事例) 阪急連立事業に合わせた付属街路



(整備事例:南海本線(萩の茶屋・玉出間)連続立体交差事業)

◆ **淀川左岸線(2期)【自動車専用道路】**

「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、近畿圏の広域道路ネットワーク強化に資する路線のうち、大阪市の街路事業と阪神高速道路株式会社の有料道路事業との合併施行にて事業中の区間

◆ **用地取得率が高く、整備効果の早期発現が見込める事業中路線(重点整備路線・完了期間宣言防災路線)**

◆ **整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備すべき未着手路線** 6(p.18～24)

6: 未着手路線のうち当面の10年間に於いて事業着手へ向け取り組む路線の選定方法、選定理由(詳細)等、未着手路線の優先度の詳細については、p.18～24をご覧ください。

3-5. 当面の10年間に於ける都市計画道路の各路線の整備見通し

3-5-1. 事業中路線の整備見通し

今後の都市計画道路の整備の進め方(p.13,14 3-3.参照)に基づいて検討した結果、事業中路線の整備見通しは、表3の通りとなります。

表3. 事業中路線の整備見通し

図中 番号	路線名(箇所名)	防災 骨格 路線	他事業との連携路線 [連携する事業・路線]	重点 整備 路線等	事業の状態	
					前期5年 (~平成32年度)	後期5年 (~平成37年度)
①	歌島豊里線(東淡路)*				完成(平成28年度)	-
②	北野今市線(中崎)				完成(平成30年度)	-
③	天王寺大和川線				防災機能概成済 (平成23年度)、 事業継続 (段階的整備)	事業継続 (段階的整備)
④	生玉片江線(細工谷)				完成(平成29年度)	-
⑤	津守阿倍野線(旭)				完成(平成30年度)	-
⑥	豊里矢田線(北田辺)				完成(平成29年度)	-
⑦	木津川平野線(千本中)				事業継続	事業継続
⑧	尼崎平野線(山王)				事業継続	完成
⑨	尼崎堺線(西成南)				事業継続	事業継続
⑩	生野線(林寺)				完成	-
⑪	淀川左岸線(2期)		[淀川南岸線]		完成**	-
⑫	淀川南岸線		[淀川左岸線]		完成**	-
⑬	長柄堺線(阿倍野)		[阿倍野再開発事業]		事業継続	完成
⑭	河堀口舍利寺線		[生野南部地区事業]		事業継続 (段階的整備 5(p.17))	完成
⑮	正蓮寺川歩行者専用道		[正蓮寺川総合整備事業]		事業継続	完成
⑯	淀川北岸線(菅原)		[おおさか東線事業]		事業継続 (段階的整備)	事業継続
⑰	阪急京都線東付属街路 1号線ほか7路線		[阪急電鉄京都線・ 千里線連続立体交差事業]		事業継続	事業継続
⑱	大阪外環状線連絡線 付属街路2号線				完成	-
⑲	大和川北岸線(公園南矢田)				概成 5(p.17)	-
⑳	長吉線(長吉長原東)				概成	-
㉑	田辺出戸線(長吉出戸)				概成	-
㉒	東野田河堀口線(大手前)				事業継続	完成
㉓	桜島東野田線(四貫島)				事業継続	完成
㉔	尼崎堺線(住之江)				事業継続	完成
㉕	鞍作線(加美東)				事業継続	完成
㉖	本庄西天満線(神山)				事業継続	事業継続
㉗	豊里矢田線(鳴野・蒲生)				事業継続	事業継続
㉘	十三吹田線(淡路)				事業継続	事業継続
㉙	新庄長柄線(菅原)				事業継続	事業継続
㉚	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)				事業継続	事業継続
㉛	東野田河堀口線(上本町)				事業継続	事業継続

* 阪急電鉄京都線・千里線との交差点を除く ** 今後精査予定

3-5-2. 事業着手へ向け取り組む路線

今後の都市計画道路の整備の進め方(p.13,14 3-3.参照)に基づいて検討した結果、当面の10年間に於いて事業着手へ向け取り組む路線とその優先度の高い理由等は、表4の通りです。

表4. 事業着手へ向け取り組む路線

図中 番号	路線名* (箇所名)	優先度の高い理由・路線の役割等 6(p.18~24)
a	生玉片江線(桃谷)	密集住宅市街地における防災骨格を形成するため
b	豊里矢田線(生野)	優先的に整備が必要な路線
c	西野田中津線(大淀北)	他事業と連携して進めるべき路線
d	淀川左岸歩行者専用道	: 淀川左岸線(2期)事業と進捗を合わせて進めるべき路線
e	加島天下茶屋線 (加島交差点)	整備による、効果が特に高いため優先的に整備する路線 : 自動車走行の円滑化(主要渋滞箇所の解消)ほか
f	勝山通線 (四天王寺)	整備による、効果が特に高いため優先的に整備する路線 : 歩行者・自転車の安全性・快適性の向上ほか
g	生玉片江線 (小路)	整備による、効果が特に高いため優先的に整備する路線 : 歩行者・自転車の安全性・快適性の向上ほか
h	平野喜連線 (平野東)	整備による、効果が特に高いため優先的に整備する路線 : 広域ネットワークの形成ほか

* 路線の掲載順序は、優先順位を示すものではありません。

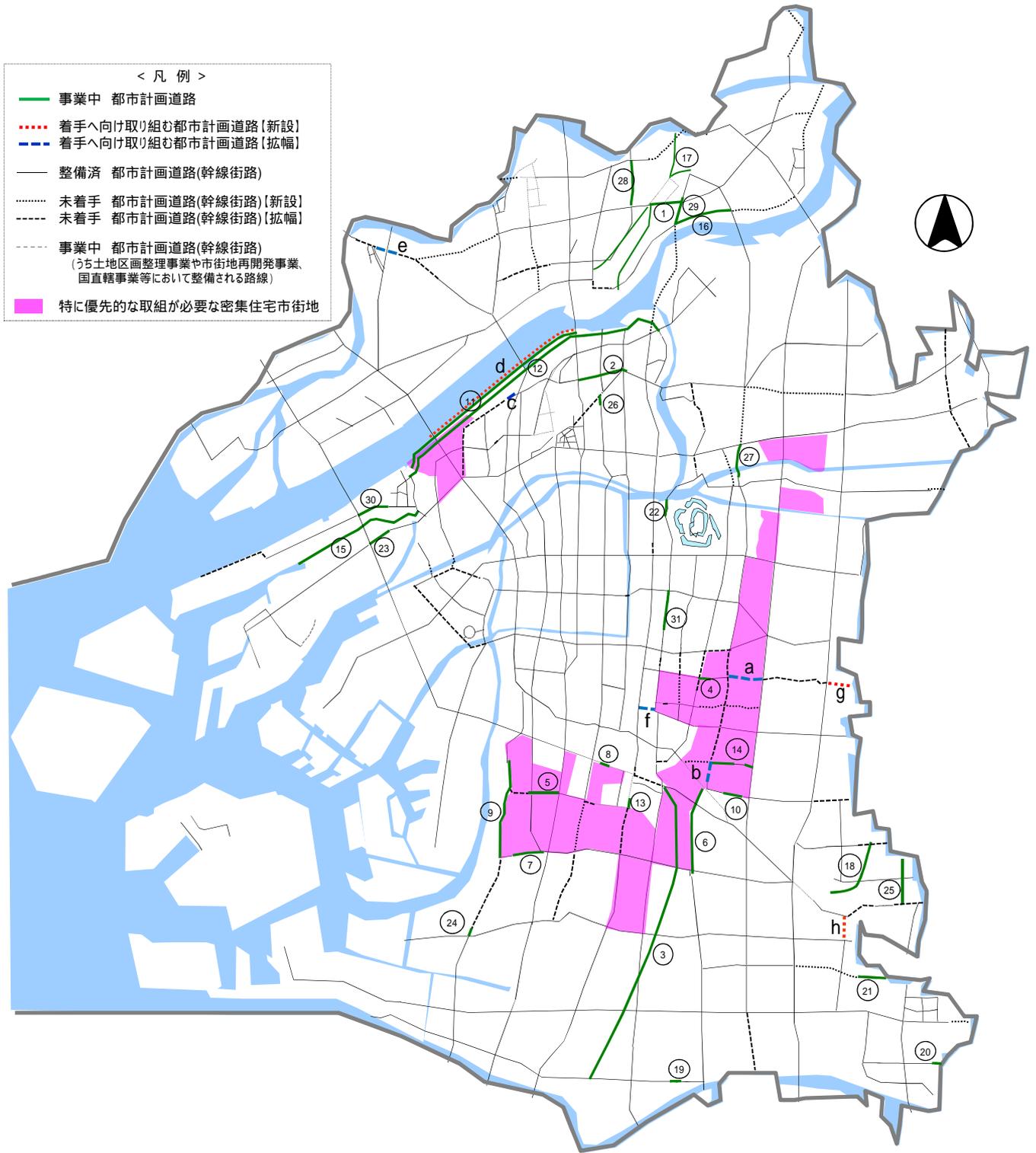


図5. 大阪市の都市計画道路

各路線の詳細な位置等については、大阪市ホームページ「マップナビおおさか」>まちづくり情報マップ>都市施設で
ご覧いただけます。 「マップナビおおさか」URL: <http://www.mapnavi.city.osaka.lg.jp/webgis/index.html>

事業中路線の進捗状況、段階的整備等の詳細については、大阪市ホームページでご覧いただけます。
(「[事業中の都市計画道路の一覧](http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000159821.html)」: <http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000159821.html>)

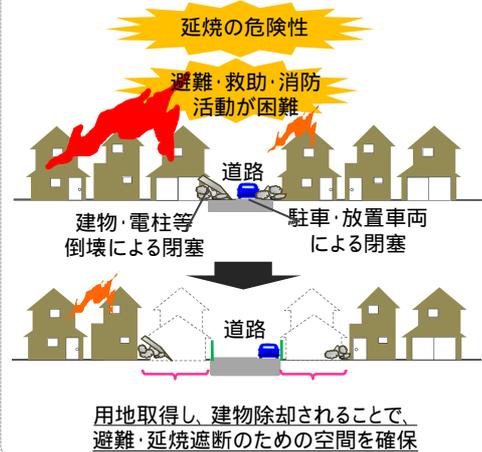
この整備見通しは、現時点(平成28年8月)における、今後の見通しを示したものであり、社会経済情勢、
都市計画道路整備に関する財政状況、関連する事業の進捗状況、用地取得状況、関係機関との協
議状況などにより、変更となる場合があります。概ね5年後を目途に検証を行い、最新の情報とします。

5 段階的整備・概成

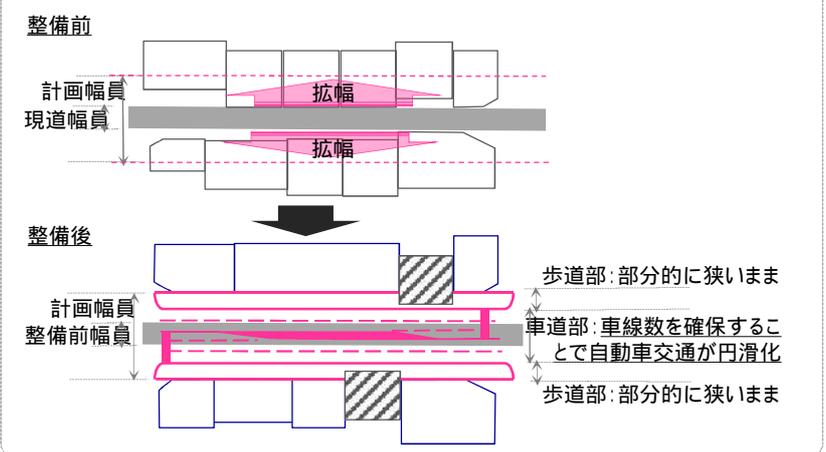
- 「段階的整備」
- 「暫定整備」： 計画幅員までは完成していないが、自動車交通の処理が可能な車線数を有する、または、防災機能(避難、延焼遮断)の相当程度の発現が期待できるなどの概ねの機能を満足する段階まで行う、暫定的な整備。 (下記 例a, b 参照)
 - 「部分的整備」： 計画区間の全体ではなく、一定の整備効果が発現すると見込まれる区間にしぼり、先行的に行う、部分的な整備。 (下記 例c, d 参照)

「概成」： 「段階的整備」を実施し、都市計画道路の概ねの機能を果たしうる段階まで整備が完成した状態。

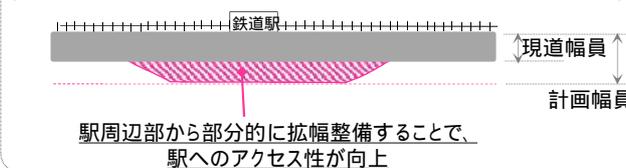
(例a. 暫定整備による防災機能の確保)



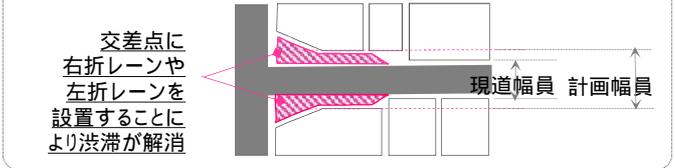
(例b. 歩道は部分的に狭いが車線数を確保することによる自動車交通の円滑化)



(例c. 駅周辺の部分的な整備による駅へのアクセス性の向上)



(例d. 交差点回りの部分的な整備による渋滞の解消)



6-1 事業着手へ向け取り組む路線の選定方法

未着手路線のなかでも整備の優先度が高い路線 (p.13,14参照) をそれぞれの考え方にに基づき選定し、事業中路線を含めた整備状況、投資事業費等を考慮して総合的に評価し、当面の10年間において事業着手へ向け取り組む路線を選定しました。

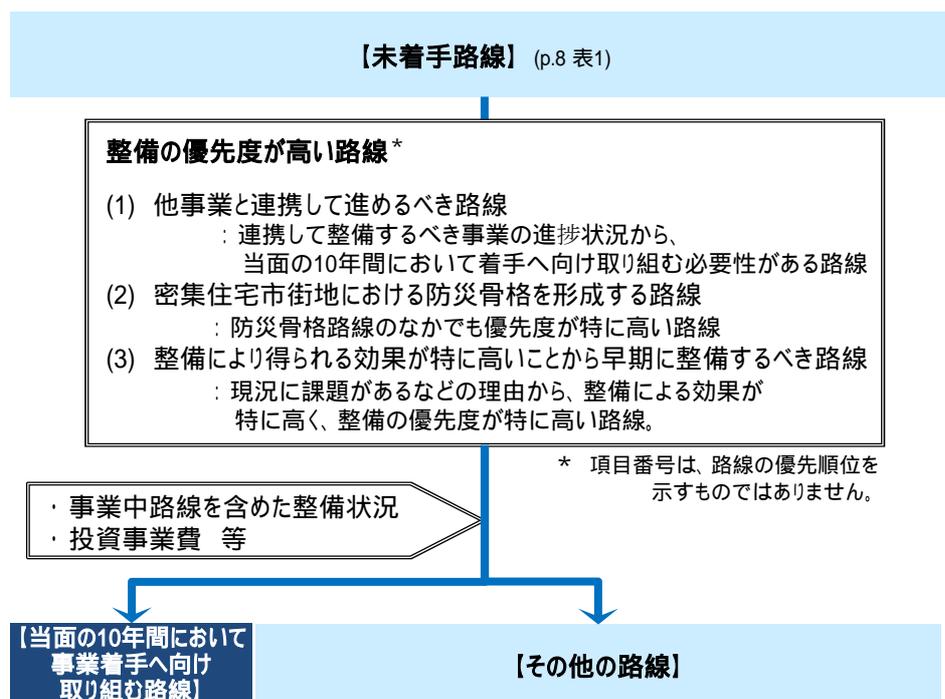


図6. 当面の10年間において事業着手へ向け取り組む路線の選定方法

整備の優先度が高い路線の、選定の考え方は、次のとおりです。

(1) 他事業と連携して進めるべき路線

【選定の考え方】

連携して進めるべき事業の進捗状況から、当面の10年間において着手へ向けて取り組む必要がある路線を選定。

現時点(平成28年8月)では、当面の10年間において進捗を合わせて進めるべき事業としては、次の事業があります。

- 淀川左岸線(2期)事業 (p.14 参照)

なお、この整備プログラムは概ね5年を目途に見直すとしていますが、それまでの間においても、効果的に整備を進めるため、他事業の動きに対応し、必要に応じて、事業着手へ向け取り組む路線を追加することがあります。

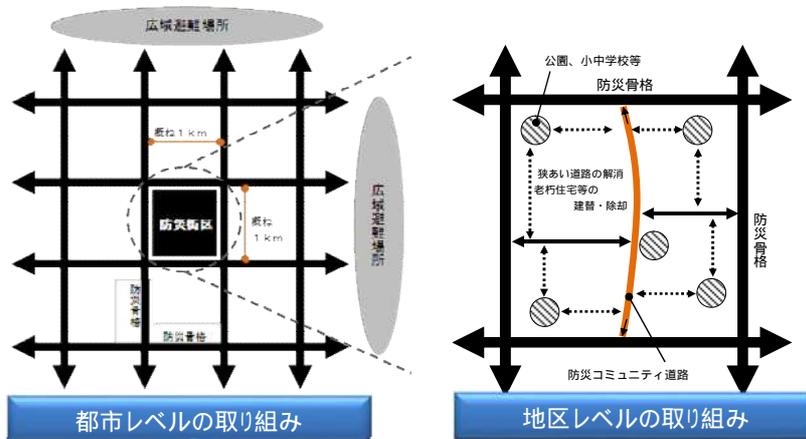
(2) 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線

「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」における、密集住宅市街地における防災骨格を形成する都市計画道路の整備の進め方に基づき、選定しました。

密集住宅市街地における防災骨格を形成する都市計画道路の整備の進め方

本市では、密集住宅市街地における対策として、都市計画道路等の整備による防災骨格の形成といった都市レベルの取り組みと、老朽住宅の建替えや避難経路の確保といった地区レベルの取り組みを進めてきている。

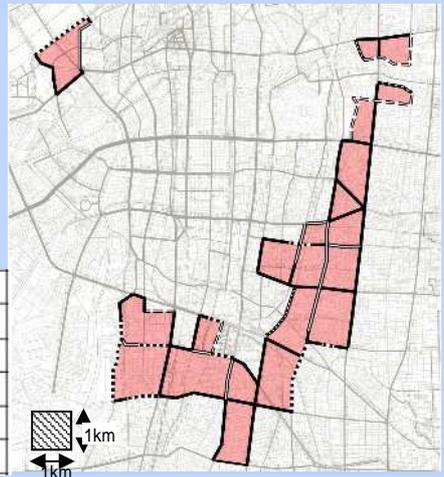
このうち、都市計画道路については、都市レベルの取り組みとして、地震災害から都市機能を保全し、地震による被害の拡大を防ぐことを目的に、概ね1km間隔を目安として配置した、防災骨格となる延焼遮断帯の形成を進めている。骨格路線のなかでは、延焼遮断機能もしくは救助・消防活動や避難に必要な機能が現状で満足していない路線の整備を重点的に進めている。



防災骨格を形成する都市計画道路等の整備

- ◆ 延焼遮断機能の確保
阪神・淡路大震災の際の状況から最低幅員15mを確保する必要がある。
- ◆ 救助・消防活動や避難に必要な幅員の確保
建物・電柱等の道路閉塞があった場合にも、概ね4車線以上を確保する必要がある。

凡 例	
	特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地
	整備済
	事業中路線
	未着手路線
	鉄道・河川等



「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」：<http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/page/0000255852.html#program>

【選定の考え方】

密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線のなかでも、延焼遮断機能もしくは、救助・消防活動や避難に必要な機能が現状で満足できていない路線の優先度を高いものとして選定。

(3) 整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備すべき路線

【選定の考え方】

未着手の都市計画道路(p.8 表1参照)を整備することにより得られる次の効果(7項目)について、評価基準に対する評価を行い、各項目の重要性を考慮し、評価の高い路線の優先度を高いものとして選定*。

広域・地域間ネットワークの形成・強化
 自動車走行の円滑化
 歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上
 公共交通の利便性向上
 沿道へのアクセス性向上
 都市防災性の向上
 まちの発展(沿道利用の高度化)

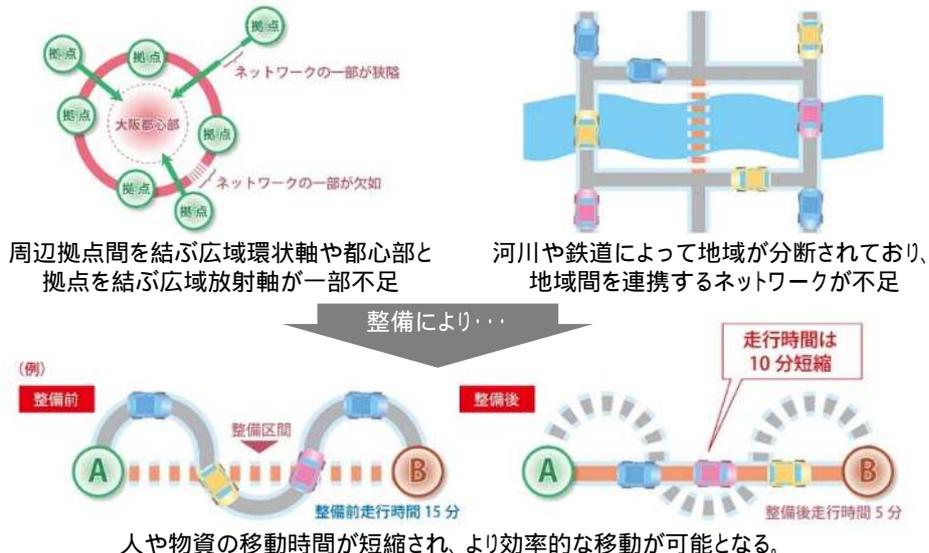
* ここでの評価基準は、未着手路線の中での路線ごとの整備効果の高さを判別するために設定しているものであり、この基準を満たさない路線においては整備効果が無いという意味ではありません。整備効果の各項目の重要性については、市民のみなさまが道路に求める役割や機能に関するアンケートでのご意見を反映しました。

(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>)

【整備により得られる効果の概要・評価基準】

広域・地域間ネットワークの形成・強化

大阪都心部や周辺拠点を結ぶ広域的なネットワークや、河川・鉄道によって分断されている地域を結ぶ地域間ネットワークの形成・強化により、拠点間や地域間が相互に連携され、人や物資の移動時間が短縮されます。これにより、人や物資の移動が効率的になり、経済効果、交通負荷軽減効果が期待できるとともに、大阪都市圏の活性化にも寄与します。

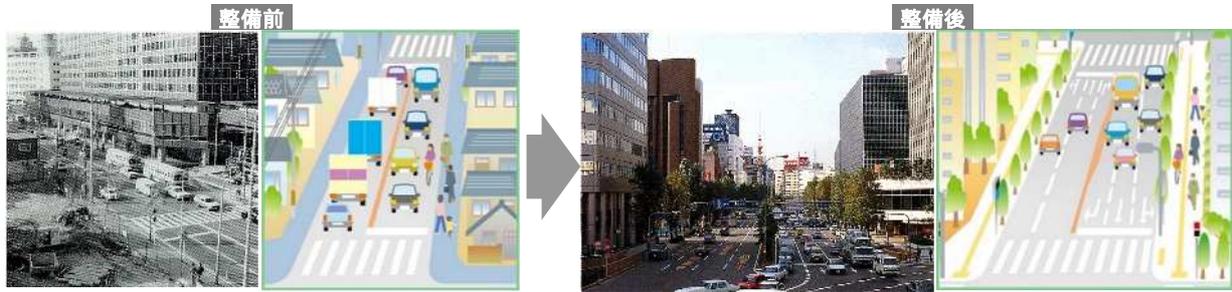


評価基準

- 広域的な放射・環状ネットワークを構成する路線は、都市の骨格的な幹線街路として、新たに4車線以上の道路空間が確保できる区間を評価。
- 既存の幹線街路間の離隔距離が概ね2km以上であり、新たに整備される路線によって河川や鉄道による分断が解消される区間を評価。
- 上記の区間において、特に、前後区間が整備済みであり、ミッシングリンク(幹線道路の交通ネットワークが欠落した未整備区間)となっている区間を、特に高く評価。

自動車走行の円滑化

新たな幹線街路を新設したり、現状の道路を拡幅し車線数や交差点部に付加車線(右折レーン等)を設置することで、交通容量が拡大し、渋滞が緩和するなど自動車の走行が円滑になります。



交通量に対して車線数が不足しているなど、交通容量不足により渋滞が発生

車線数が増えるなど、交通容量が増加することで、渋滞が緩和し、走行環境が向上

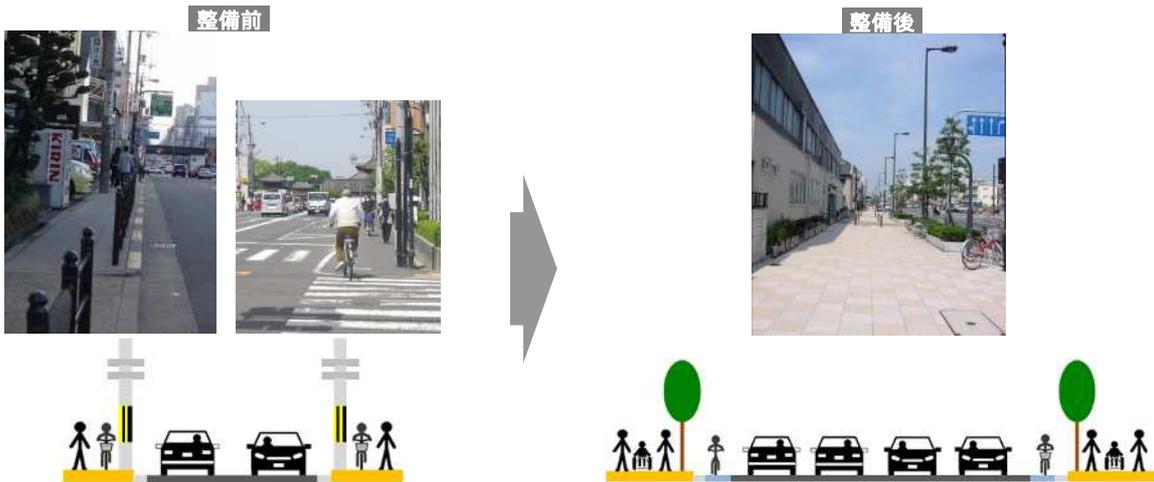
評価基準

- 当該道路や並行する周辺道路の現状の交通量が、交通容量を上回っている区間で、整備により車線数や付加車線が増加し、自動車走行が円滑になる区間を評価。
- 新設区間および、車線数が増加する拡幅区間について、特に高く評価。
- なかでも、自動車走行の円滑化が特に早期に望まれる、「地域の主要渋滞箇所」(p.9右下欄 参照)を有する区間を、交差点部分に付加車線を設置するのに必要な区間に限定して選定。

歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上

現状の道路を拡幅し、十分な幅を持った道路を整備することで、歩行者や自転車、車イスといった多様な自動車以外の交通が安全・快適に通行可能となります。

また、歩道の段差が解消されるなど、バリアフリーに配慮した道路となります。



歩道が無い、または狭いため、歩行者、自転車、車イスの安全な通行が困難である。

道路が広くなることにより、歩行者、自転車、車イスが安全で快適に通行できるようになる。

評価基準

- 整備前は、当該道路や代替道路と考えられる道路の大半の区間で、歩道がない、または歩道の幅員が狭い状況となっており、安全性・快適性の観点から問題のある区間を評価。
- 歩行者や自動車の交通量が多い区間を、特に高く評価。

公共交通の利便性向上

新たに鉄道駅へ接続する道路を整備することにより、自動車交通と公共交通との結節機能が強化されるとともに、歩行者等が安全に短時間で鉄道駅へアクセスできるようになり、公共交通の利便性向上が期待できます。

また、バス路線の走行環境や乗降環境が改善されることで、バスの定時性が確保され、公共交通の利便性向上につながります。



新たに鉄道駅へ接続する新設道路の整備により、鉄道駅へのアクセス性が向上し、公共交通の利便性向上が期待できる。

既存バス路線の拡幅整備により、次の効果が発現され、公共交通の利便性向上が期待できる。

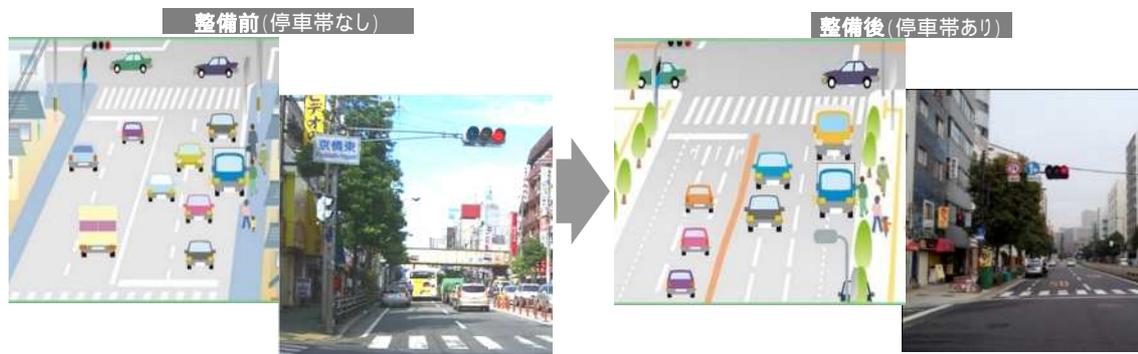
- ・交通容量増大による走行性・定時性の向上
- ・バス停車スペースや、バス待ちスペース確保による乗降環境の向上

評価基準

- 現道または代替道路が、バス路線（およそ30分に1本以上の常時運行）に該当し、バスの走行・乗降環境の改善が図られる区間を評価。
- 鉄道駅へ新たにアクセスする路線は、大幅に鉄道駅への周辺地区からのアクセス性が強化されるため、この区間を、特に高く評価。

沿道へのアクセス性向上

多くの停車需要があると考えられる商業・業務地域において、道路に新たに停車空間を設置することにより、沿道へのアクセス性の向上が期待できます。

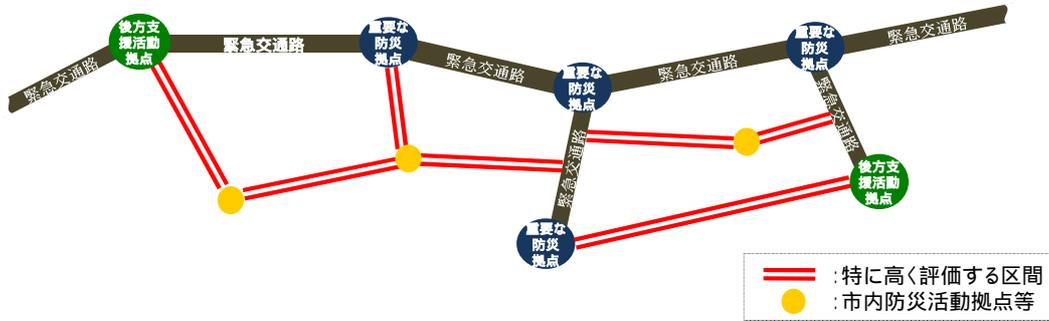


評価基準

- 市内の商業系用途地域内にある区間のうち、整備により新たに停車空間が確保される区間を評価。
- 店舗やオフィスが集中しており、また、自動車やバスと鉄道駅との結節機能の必要性が高い、鉄道駅が集積するエリアにある区間を、特に高く評価。

都市防災性の向上

災害発生時には、復旧に向けた早期の対応が必要であり、そのためには、広域防災拠点などの重要な防災拠点や後方支援活動拠点等の間を連絡する緊急交通路(広域・地域)に加え、緊急交通路と市内防災活動拠点等の間を連絡する道路の整備が重要です。



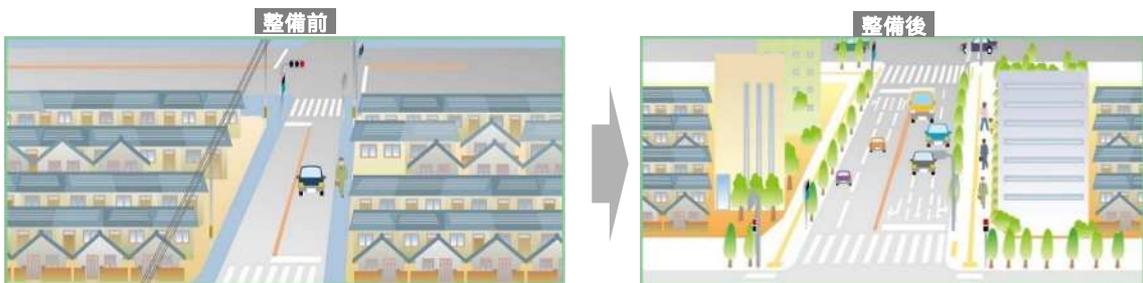
評価基準

- 整備により、災害時の救助・消防活動機能、物資輸送機能が向上し、都市防災性が向上する区間(すでに緊急交通路として指定されているが、未整備(未拡幅等)の区間など)を評価。
- 緊急交通路(広域・地域)と市内防災活動拠点等の間を連絡する道路に該当し、整備後、新たに4車線以上かつ22m以上確保される区間を、特に高く評価。

密集住宅市街地における延焼遮断などの効果については、「(2)密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線」において評価を行うため(p.19参照)、ここでは、災害時における防災拠点等の間を連絡する、災害時のネットワークの観点から評価を行いました。

まちの発展(沿道利用の高度化)

広い幅員をもった都市計画道路が整備されることにより、沿道土地利用の高度化が促進され、沿道に高い建物が建ち、新たな居住者や事業者が増加することから、街の活性化が図られます。



前面道路が狭いことなどから沿道の土地が高度利用されていない。

道路整備により沿道が高度利用化されるようになる。

評価基準

- 現況は、沿道の土地が、前面道路が狭いことにより容積率の制限を受ける可能性があるが、整備により制限範囲外となる区間を評価。
- 鉄道駅周辺500m以内に位置する区間を、特に高く評価。

6-2 事業着手へ向け取り組む路線の選定理由(詳細)

当面の10年間に於いて事業着手へ向け取り組む路線の、詳細な選定理由は次の通りです。

(1) 他事業と連携して進めるべき路線

西野田中津線(大淀北)

- ・淀川左岸線(2期)(大淀出口(仮称))と接続する路線であることから、淀川左岸線(2期)事業と進捗を合わせた整備が必要。
- ・より効率的な効果発現をめざし、淀川左岸線(2期)との接続部からの未整備区間について、事業着手へ向け取り組む。

淀川左岸歩行者専用道

- ・淀川左岸線(2期)の上面空間を歩行者専用道として整備することから、淀川左岸線(2期)事業と進捗を合わせた整備が必須。

(2) 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線

生玉片江線(桃谷)

- ・現道幅員が約11mであり、延焼遮断機能が確保できていないため、防災骨格路線のなかでも、優先度が高い。

豊里矢田線(生野)

- ・現道が2車線であるため、救助・消防活動や避難に必要な機能が確保できていないため、防災骨格路線のなかでも優先度が高い。
- ・整備効果の早期発現をめざし、現在、事業中である生野線から河堀口舍利寺線の間について、事業着手へ向け取り組む。

(3) 整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備するべき路線

加島天下茶屋線(加島交差点)

- ・自動車走行の円滑化が特に必要な「地域の主要渋滞箇所」(p.9右下欄 参照)を有する区間であるため、整備の優先度が高い。
- ・効果的な整備効果発現をめざし、主要渋滞箇所である加島交差点に付加車線を整備するために必要な区間に限定して、事業着手へ向け取り組む。

勝山通線(四天王寺)

- ・自動車走行の円滑化、歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上、まちの発展(沿道利用の高度化)が特に期待でき、また、公共交通の利便性向上、沿道へのアクセス性向上についても期待でき、整備の優先度が特に高い。

生玉片江線(小路)

- ・自動車走行の円滑化、歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上、公共交通の利便性向上、まちの発展(沿道利用の高度化)が特に期待でき、整備の優先度が特に高い。

平野喜連線(平野東)

- ・広域・地域間ネットワークの形成・強化、自動車走行の円滑化が特に期待でき、また、歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上、公共交通の利便性向上、まちの発展(沿道利用の高度化)についても期待でき、整備の優先度が特に高い。

項目番号および路線の掲載順序は、優先順位を示すものではありません。

第4章 「都市計画道路の整備プログラム」策定後の取り組み

事業中路線の整備を着実に進めるとともに、必要な財源の確保をはじめとした、事業着手へ向けた取り組みを進めていきます。

今後の社会経済情勢、都市計画道路整備に関する財政状況、関連する事業の進捗、用地取得、関係機関との協議などの状況により、各路線を取り巻く環境に変化が生じ、この整備プログラムにお示した各路線の整備見通しに変更となる可能性があることから、概ね5年後を目途に見直しを行い、最新の内容とすることとします。

都市計画道路の整備プログラム

〈詳細版〉

大阪市建設局道路部街路課

〒559-0034 大阪市住之江区南港北2-1-10 ATC ITM棟6F

【TEL】 整備プログラムについて：06(6615)6745

(事業中路線：06(6615)6753 未着手路線：06(6615)6744)

【FAX】 06-6615-6582 【E-mail】 la0022@city.osaka.lg.jp

発行 平成28年9月