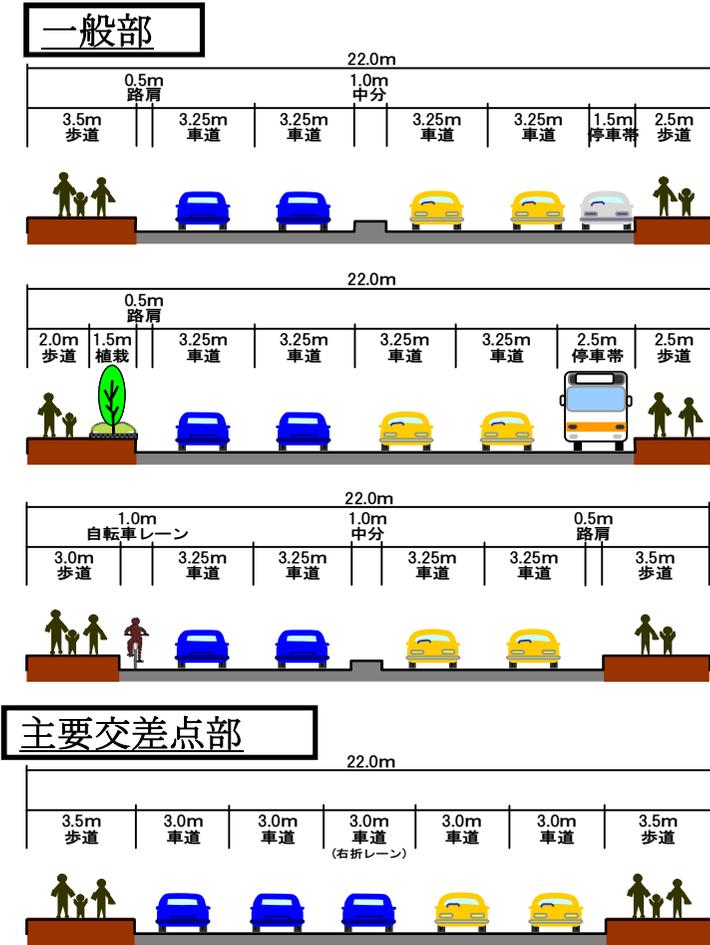


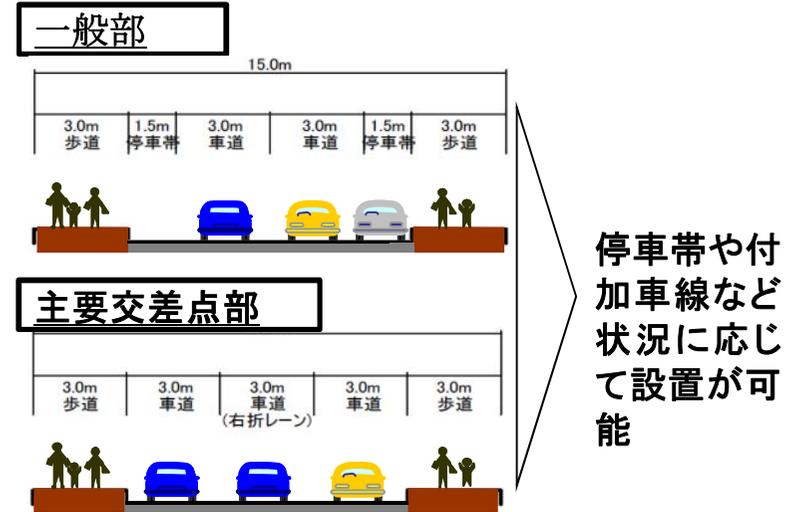
見直しの視点③:「安全・円滑な通行機能の確保」の視点での評価

＜幅員22mの4車線道路の断面イメージ＞



比較的広い歩道や植栽、停車帯や付加車線など状況に応じて設置が可能

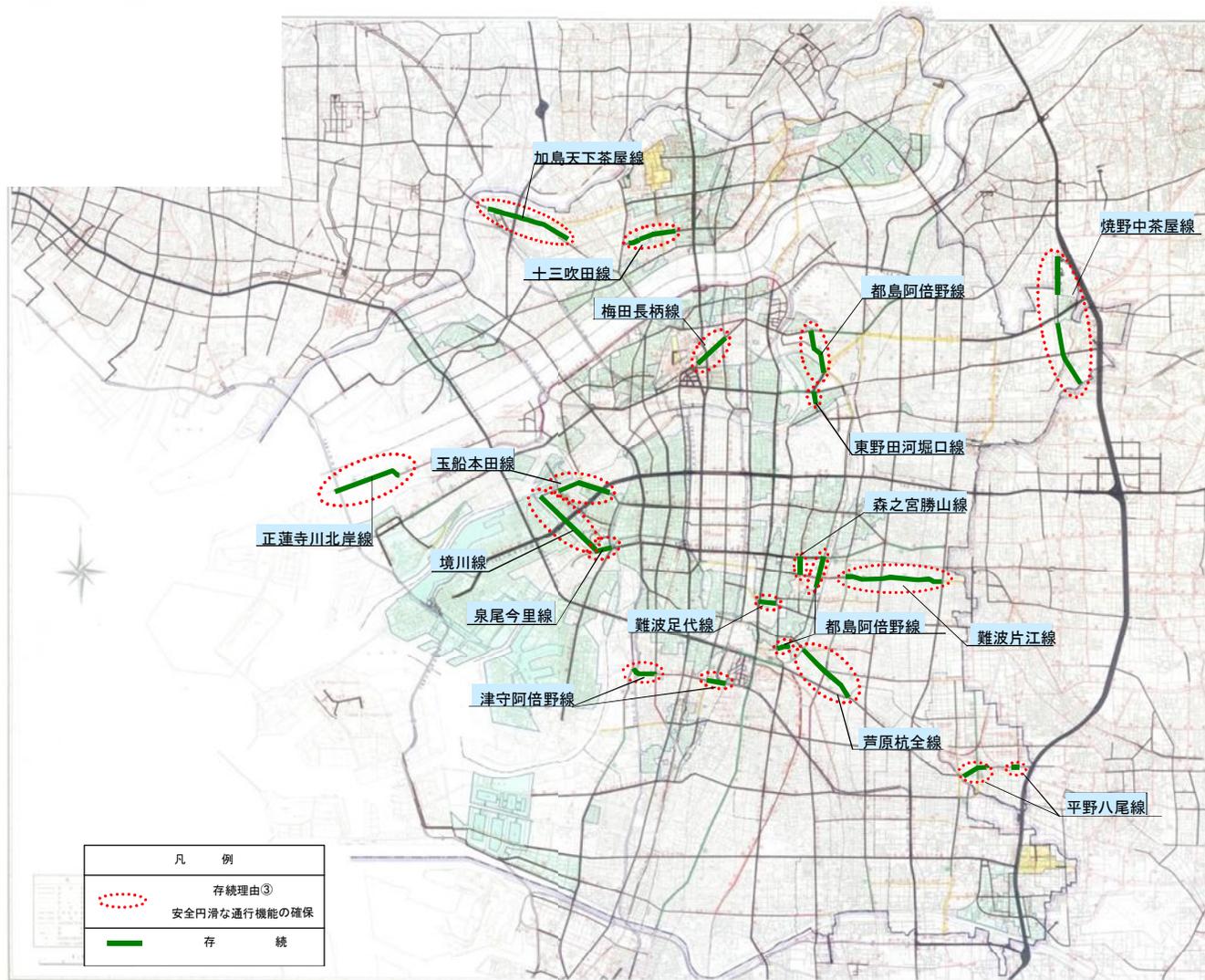
＜幅員15mの2車線道路の断面イメージ＞



停車帯や付加車線など状況に応じて設置が可能

見直しの視点③:「安全・円滑な通行機能の確保」の視点での評価

＜「安全・円滑な通行機能の確保」の視点で必要とする路線＞



安全・円滑な
通行機能の確
保

対応する未着手路線

現道が概ね22
m未満の4車
線計画道路

東野田河堀口線、都島阿倍野線、泉尾今里線、梅田長柄線、難波足代線、境川線、正蓮寺川北岸線、玉船本田線、加島天下茶屋線、十三吹田線、芦原杭全線、津守阿倍野線、難波片江線

現道が概ね15
m未満の2車
線計画道路

焼野中茶屋線、平野八尾線、森之宮勝山線

16路線、延長約18km

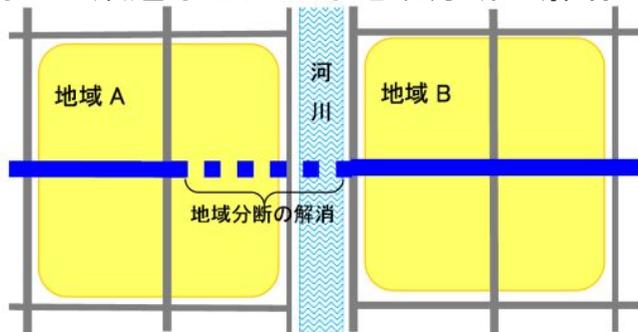
⇒計画を存続

見直しの視点④:「路線ごとの個別特性」からの評価

全市的一律的な視点に加え、
地域特性を踏まえた
総合的な観点からの評価を
行う。

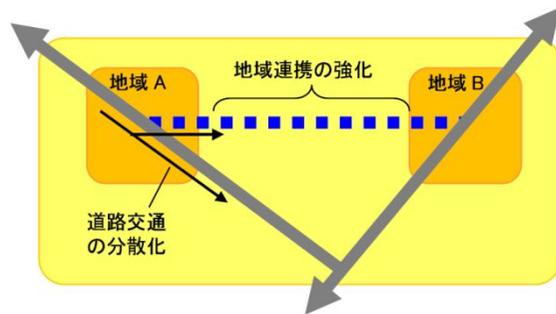
①地域分断の解消

- ・河川や鉄道などによる地域分断の解消に効果



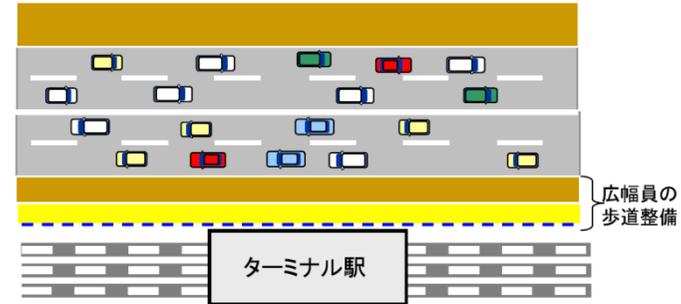
②地域の道路ネットワークの改善

- ・地域間の連携や道路交通の分散化などに効果



③大規模ターミナル駅に近接

- ・大規模ターミナル駅に近接し、より広幅員な歩道整備必要



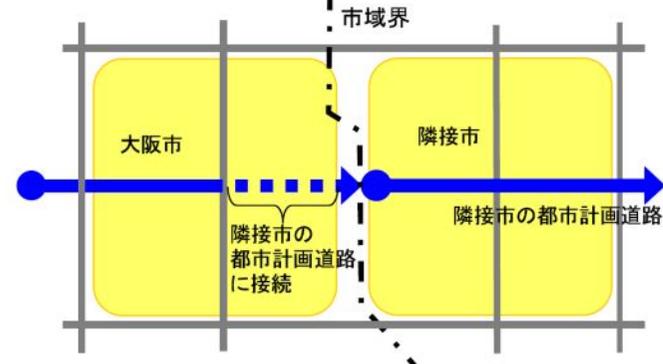
④前後区間の連続性

- ・前後区間の道路と連続性が確保されるなどの効果



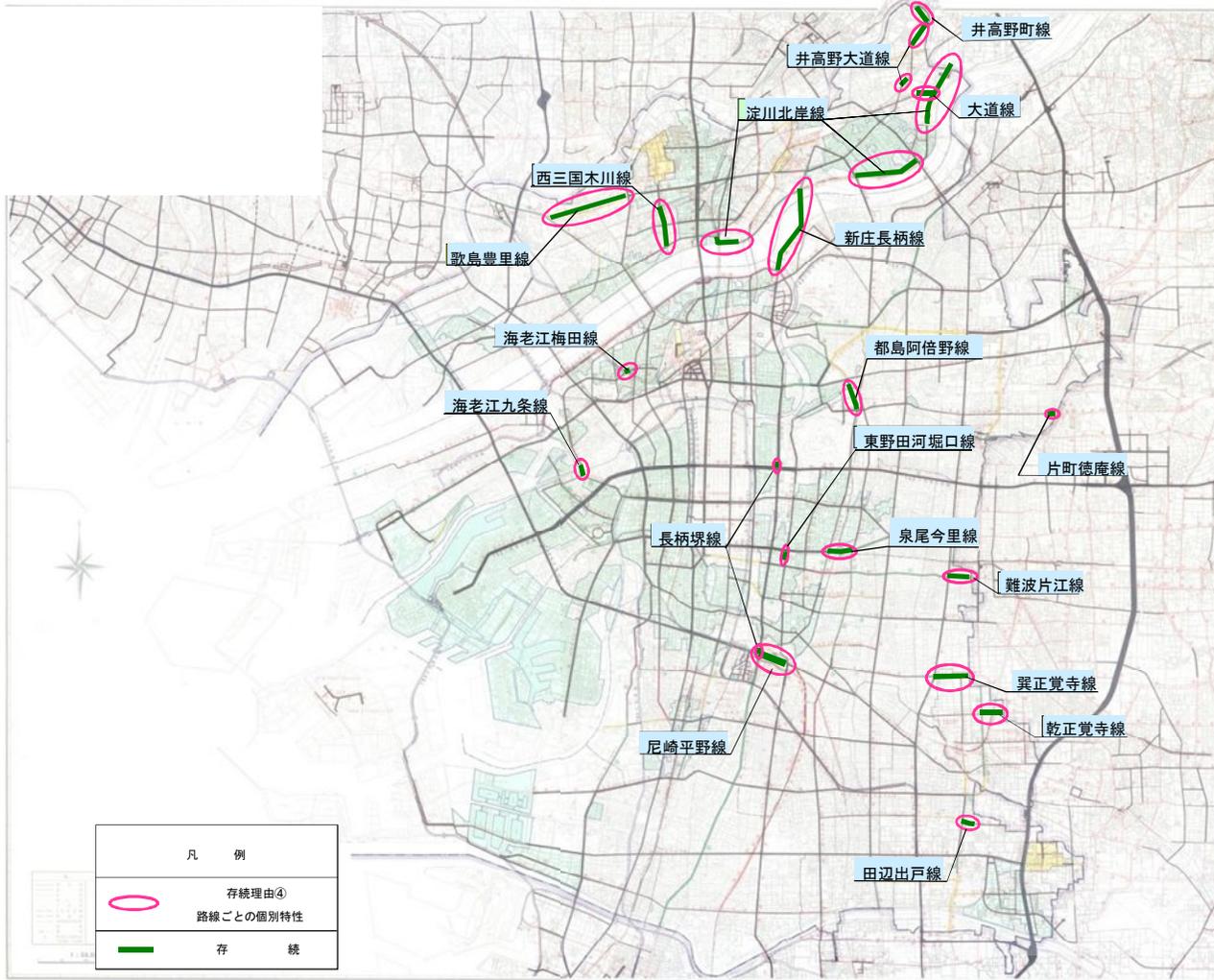
⑤隣接市に接続

- ・隣接市の道路や道路計画に接続



見直しの視点④:「路線ごとの個別特性」からの評価

＜「路線ごとの個別特性」の視点で必要とする路線＞



路線ごとの個別特性	対応する未着手路線
地域分断の解消	都島阿倍野線、海老江九条線(安治川渡河部)、新庄長柄線、西三国木川線
地域の道路ネットワークの改善	大道線、淀川北岸線、歌島豊里線
大規模ターミナル駅に近接	尼崎平野線、泉尾今里線、長柄塚線(天王寺)
前後区間の連続性	東野田河堀口線、田辺出戸線、長柄塚線(谷町)、海老江梅田線(鷺洲)
隣接市に接続	難波片江線、片町徳庵線、井高野大道線、井高野町線、乾正覚寺線、異正覚寺線

19路線、延長約14km
⇒計画を存続