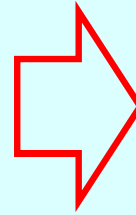


長期未着手の都市計画道路の見直しについて（案）

1. 長期未着手の都市計画道路の見直し方針（案）
2. 長期未着手の都市計画道路の見直し（素案）

都市計画道路とは？

- ・まちの骨格を形成する
- ・人や車の移動を支える
- ・良好な街並みを形成する
- ・非常時に避難空間になる



都市活動を支える
基礎的な都市基盤施設

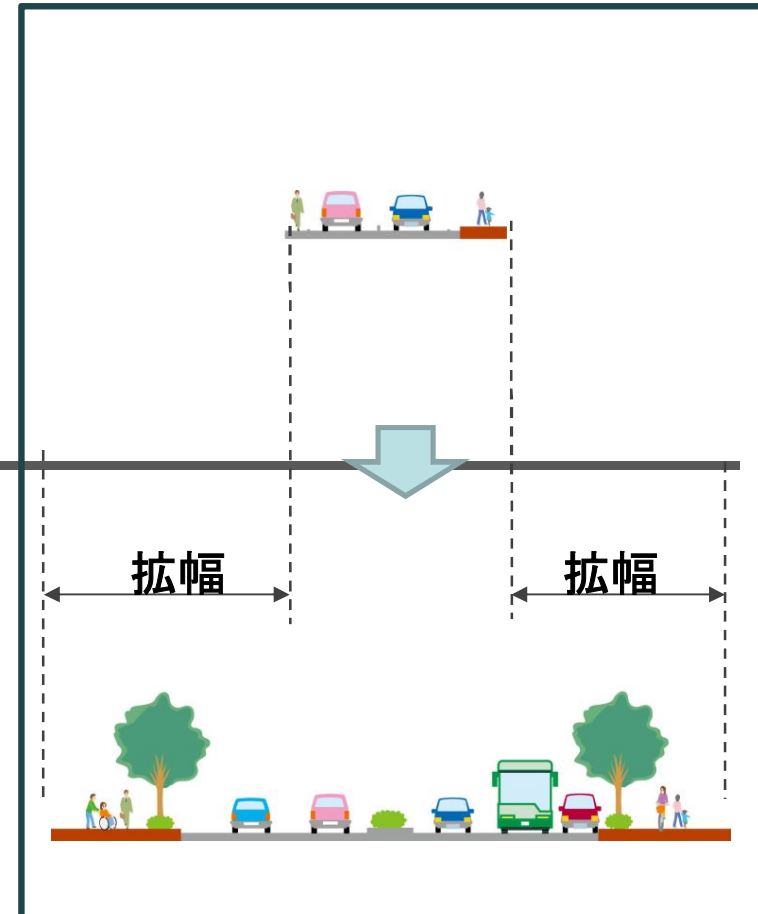
【新設型】

【拡幅型】

整備前



整備後



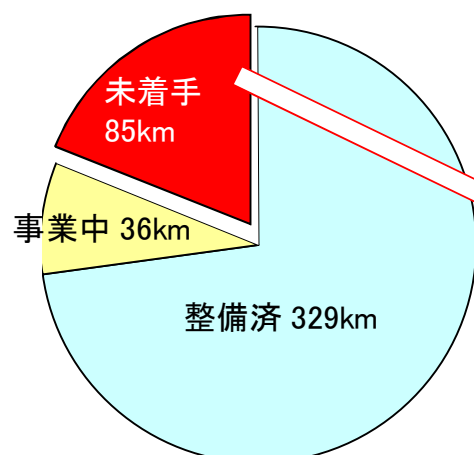
都市計画道路の見直しの背景、必要性

■大阪市の都市計画道路(幹線街路)

- ・長期的な整備を前提に、総延長約450kmの道路(幹線街路)を都市計画決定
- ・街路事業などにより、既に約329km(約7割)が整備完了、約36km(約1割)が事業中
- ・未着手路線は約85km(約2割)であり、そのうち約8割が都市計画決定後50年以上経過し、これに伴う建築制限が長期化
- ・残事業費が約9,800億円。現在の予算規模では完成までに70年以上を要し、建築制限がさらに長期化

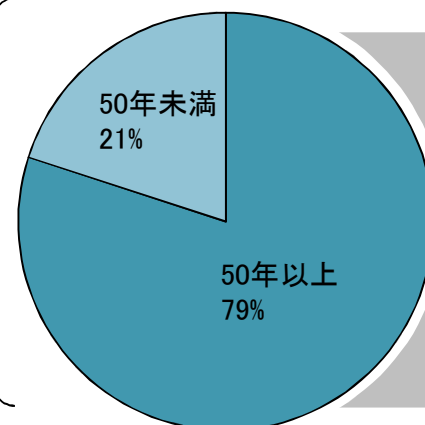
幹線街路	都市計画決定	整備済	事業中	未着手
延長(km)	450	329	36	85

<都市計画道路整備状況>



総延長450km

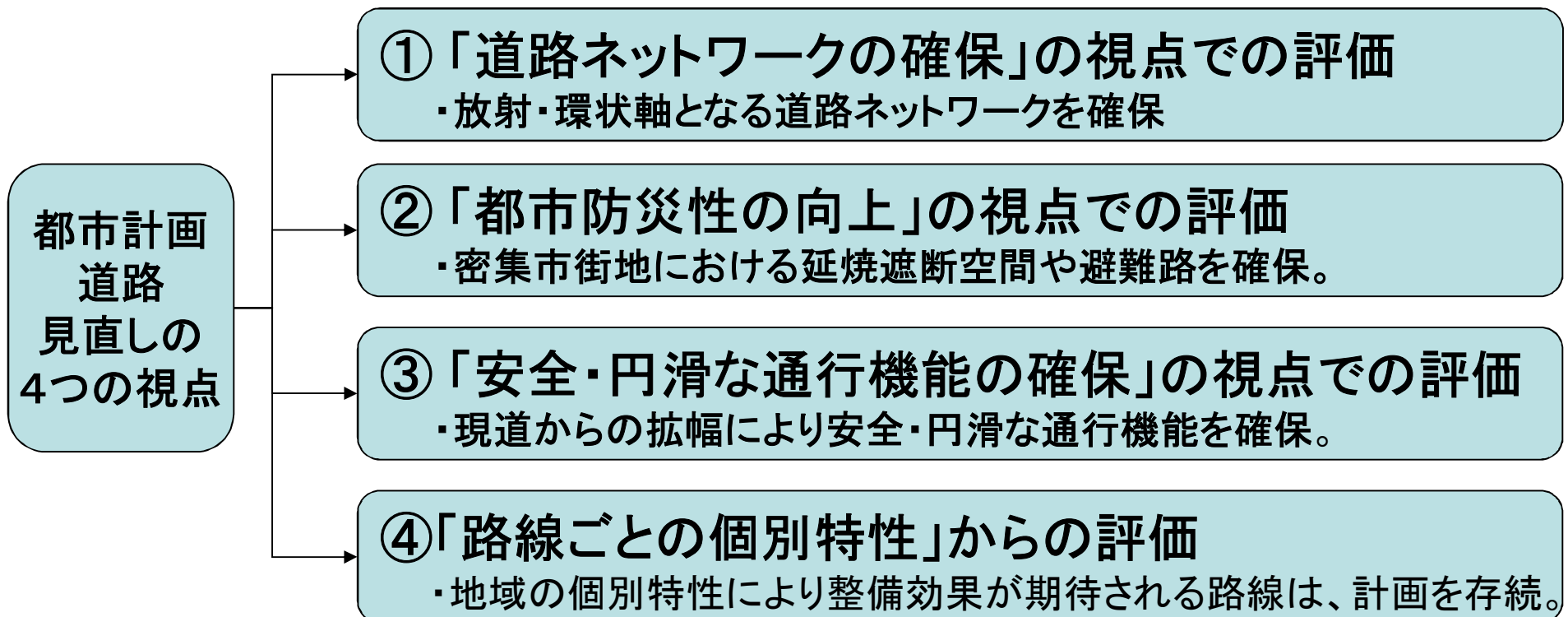
<都市計画決定後の年数>



さらに長期化
・完成までに
70年以上

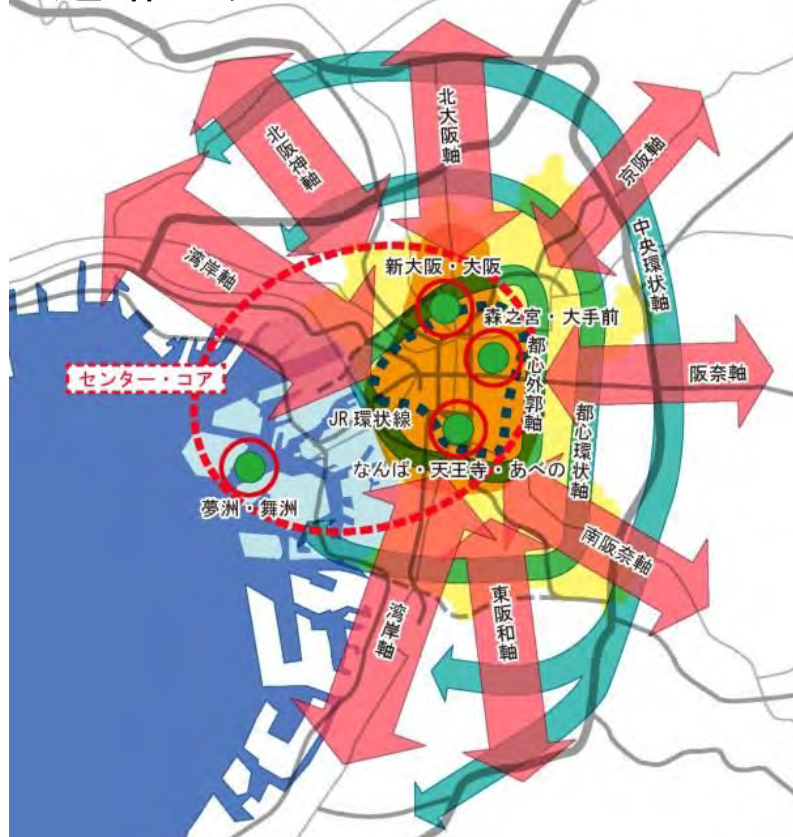
都市計画道路の見直しの考え方

- ・人口減少・高齢社会の到来といった、従来の拡大型から安定・成熟型社会への移行が進行。
- ・こうした社会・経済情勢の変化を踏まえ、事業未着手路線の必要性を検証し、存続や廃止などの見直しを実施。
- ・具体的には、以下の4つの視点で必要性を検証。

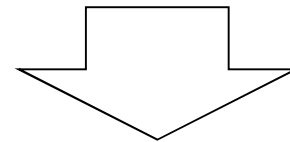


見直しの視点①:「道路ネットワークの確保」の視点での評価

＜道路ネットワークのイメージ＞



- ・ 大阪圏の主要幹線道路のネットワークを、7放射3環状の広域基幹軸で形成
大阪府道路整備長期計画
「レインボー計画 21」



この考え方と整合させる

- ・ 既存の放射・環状機能を有する道路整備状況等を考慮し、
7放射3環状により大阪圏の幹線街路ネットワークを確保

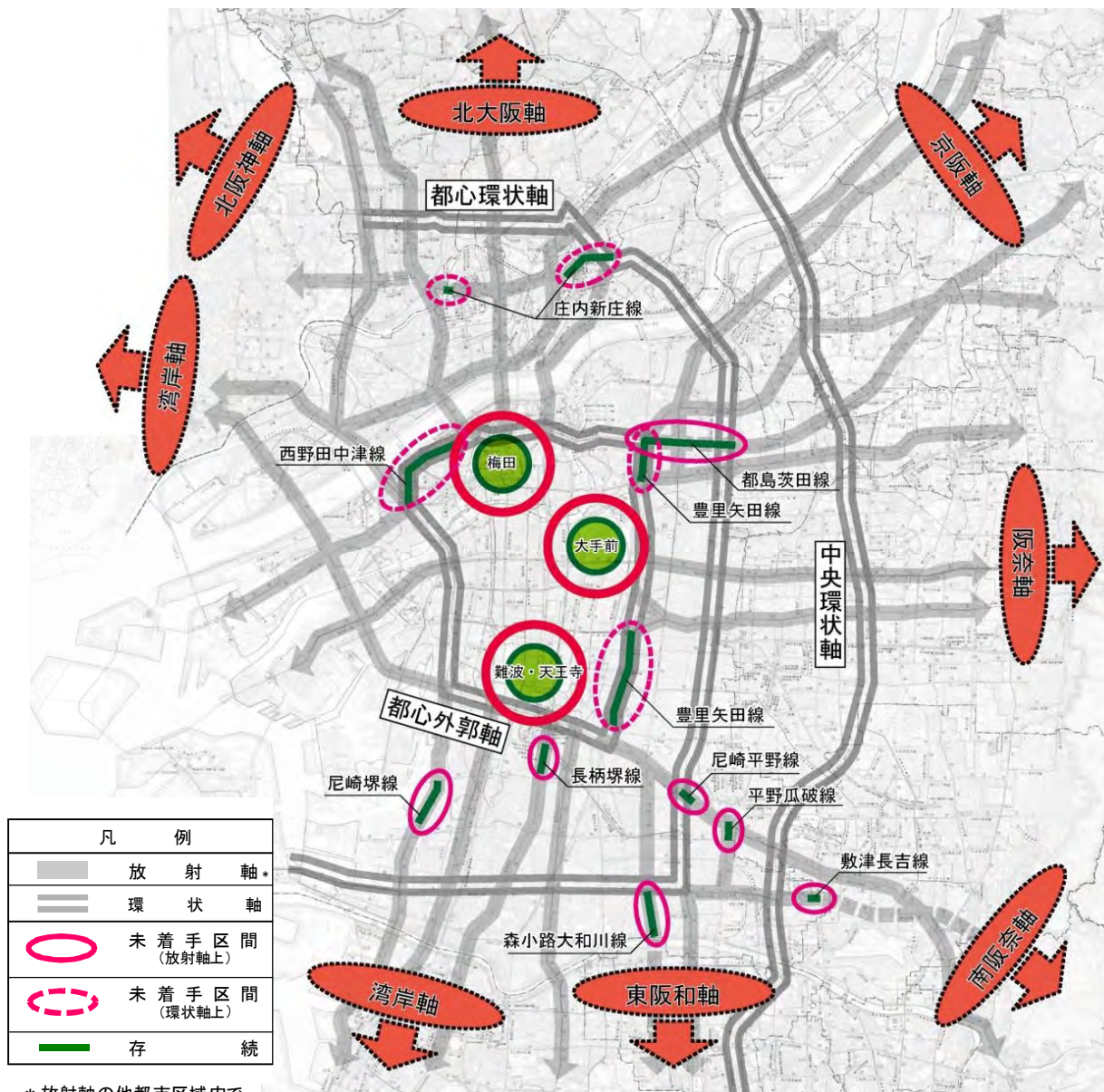
＜道路空間の規模イメージ＞



- ・ 放射・環状軸となるべき道路は、
4車線の幹線街路機能を確保

見直しの視点①：「道路ネットワークの確保」の視点での評価

＜「道路ネットワークの確保」の視点で必要とする路線＞



放射軸	対応する未着手路線
北阪神軸	庄内新庄線
北大阪軸	—
京阪軸	都島茨田線
阪奈軸	—
南阪奈軸	尼崎平野線、平野瓜破線、敷津長吉線
東阪和軸	森小路大和川線
湾岸軸	尼崎堺線、長柄堺線

環状軸	対応する未着手路線
都心外郭軸	西野田中津線、豊里矢田線
都心環状軸	—
中央環状軸	—

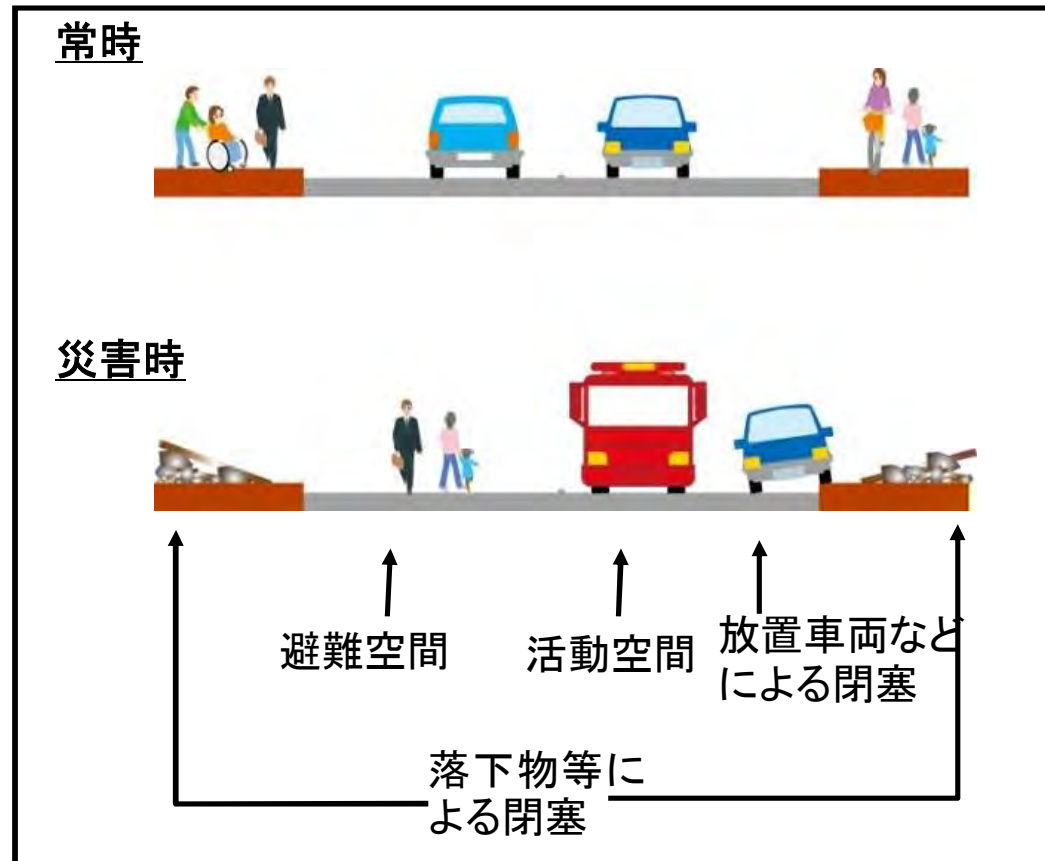
7放射・3環状の
広域基幹軸に該当する
10路線、延長約13km
⇒計画を存続

見直しの視点②:「都市防災性の向上」の視点での評価

密集市街地

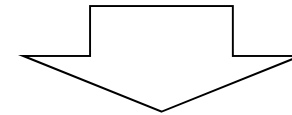
- ・JR大阪環状線外周部等の戦災による焼失を免れた地域を中心に存在
- ・地震時には、広範囲の延焼火災や沿道建築物の倒壊等による道路閉塞が発生するなど、都市防災性の向上が課題。

＜災害時の道路閉塞＞



災害時の幹線街路の役割

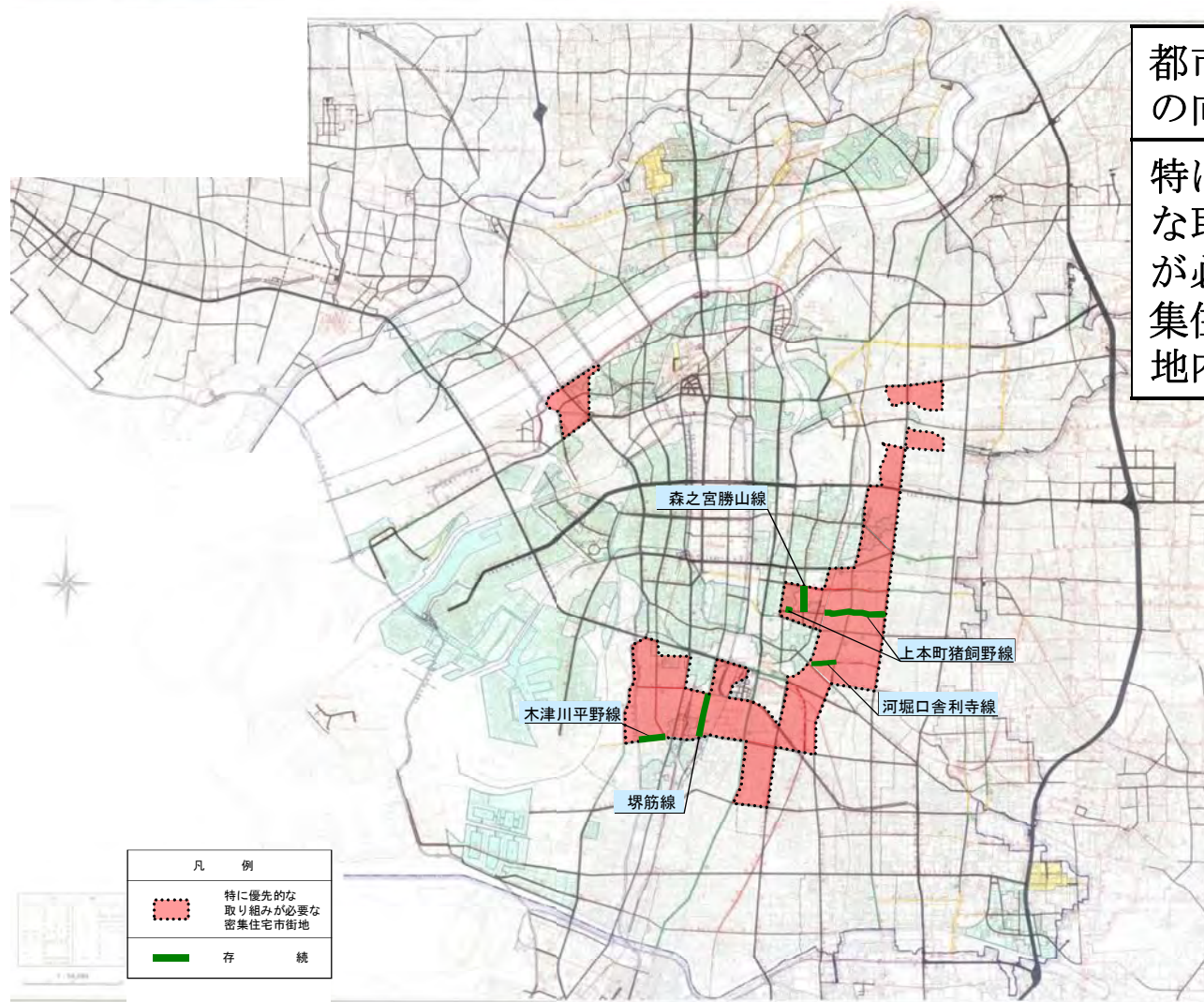
- 避難路としての機能
 - 延焼遮断空間の機能
- 概ね15mの幅員



密集市街地における
防災上の課題に対応

見直しの視点②:「都市防災性の向上」の視点での評価

＜「都市防災性の向上」の視点で必要とする路線＞

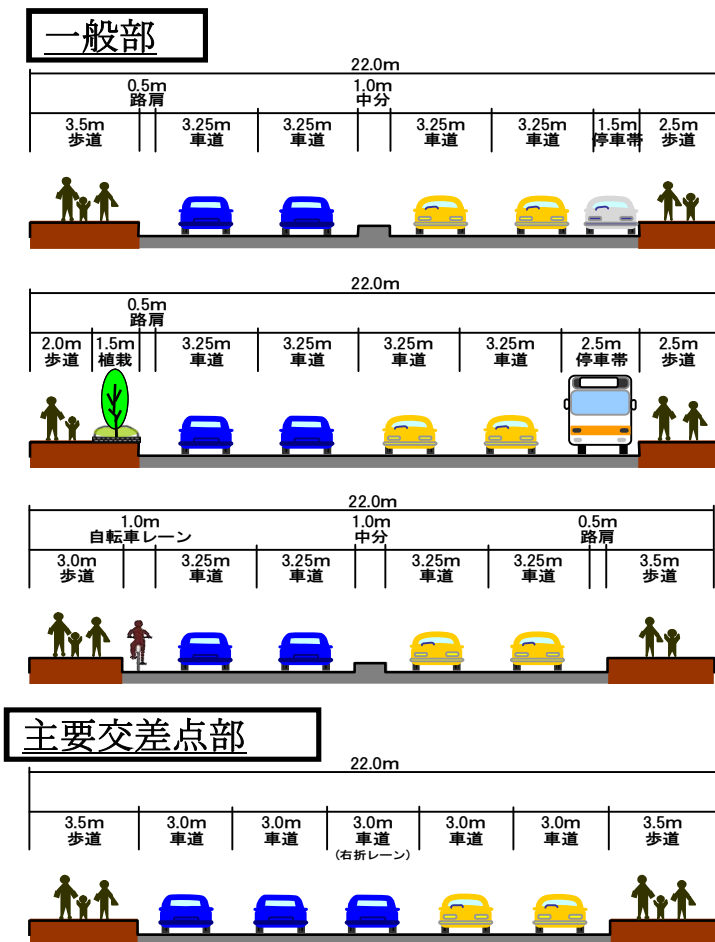


都市防災性の 向上	対応する未着手路線
特に優先的 な取り組み が必要な密 集住宅市街 地内の路線	上本町猪飼野線、 河堀口舎利寺線、 堺筋線、 木津川平野線、 森之宮勝山線

**5路線、延長約4km
⇒計画を存続**

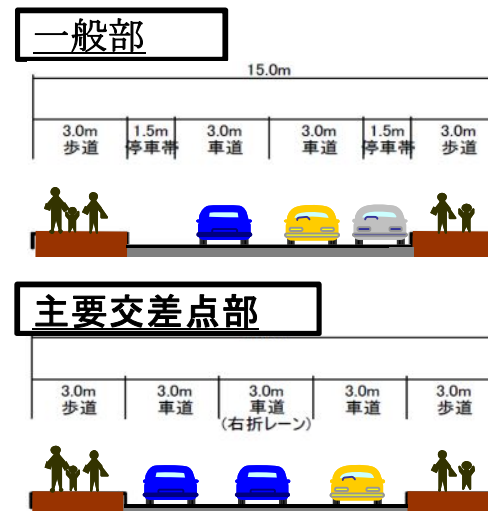
見直しの視点③:「安全・円滑な通行機能の確保」の視点での評価

＜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

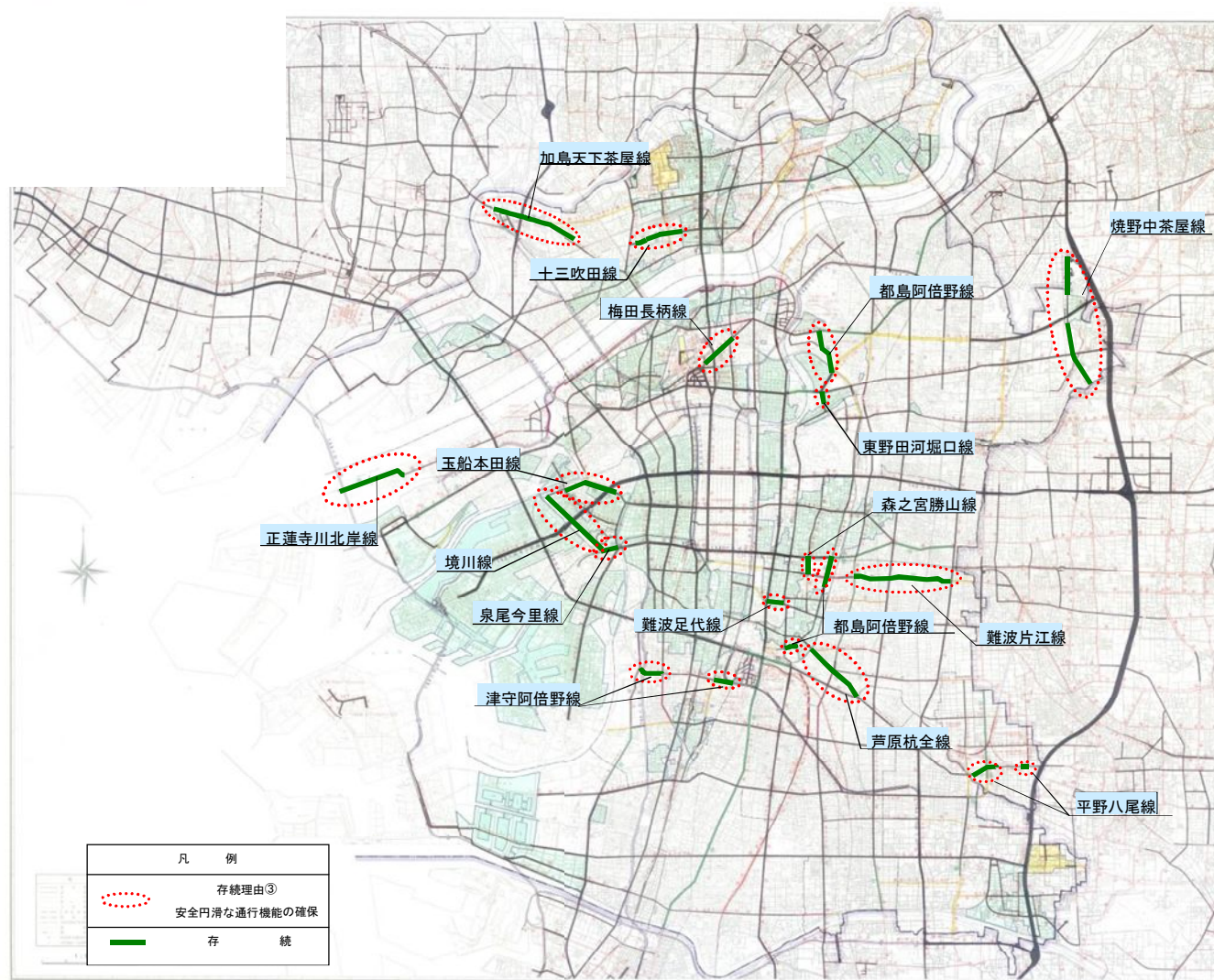
＜幅員15mの2車線道路の断面イメージ＞



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。

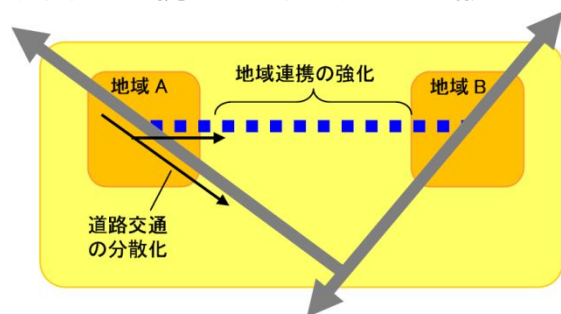
①地域分断の解消

- ・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



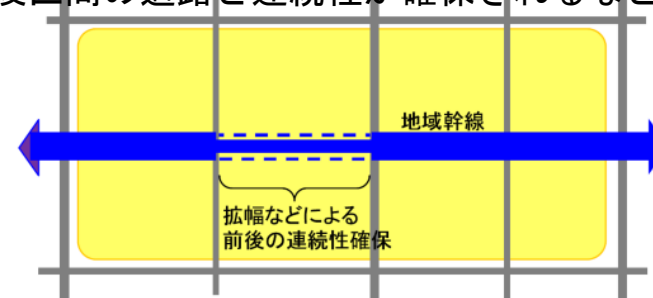
③大規模ターミナル駅に近接

- ・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



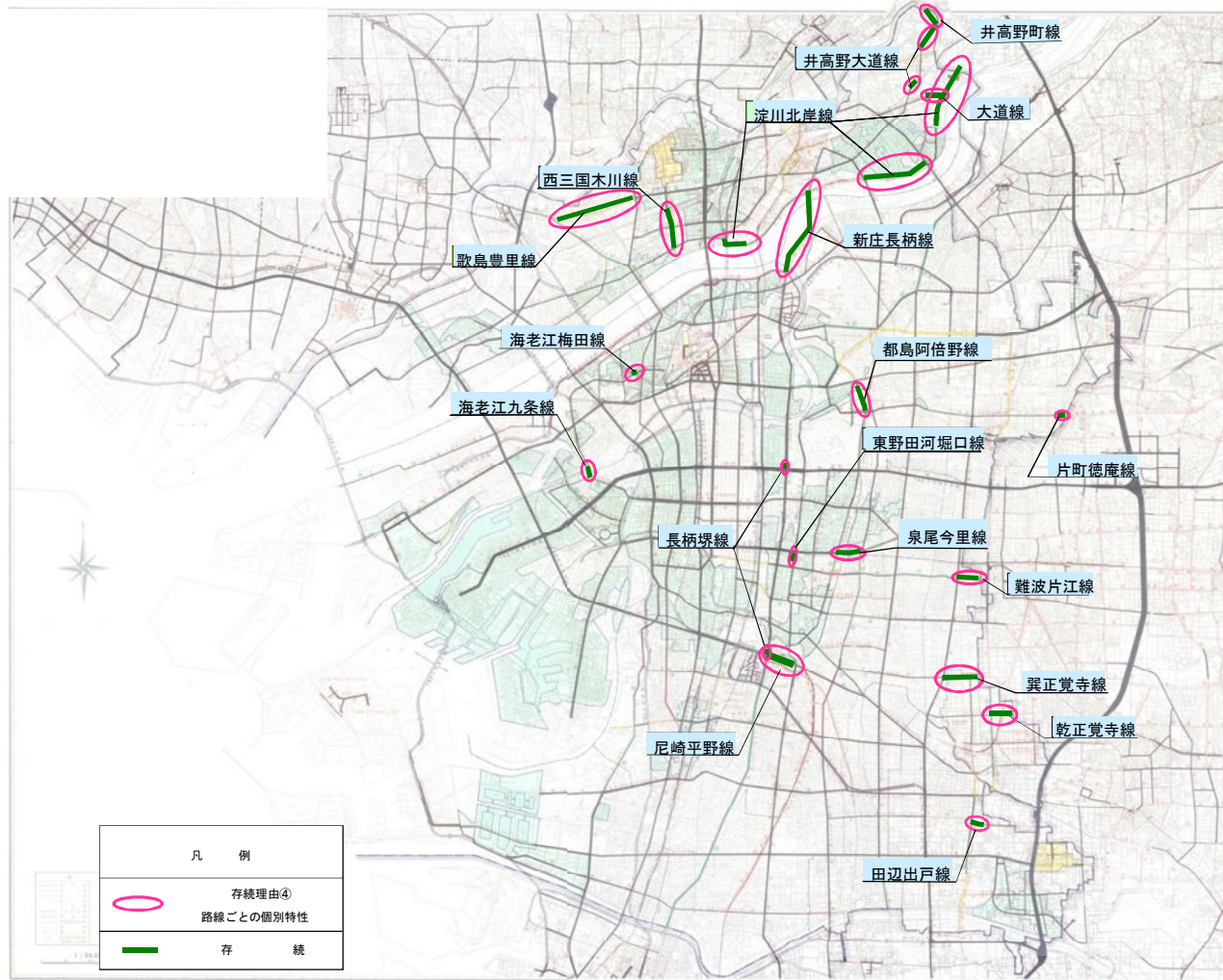
⑤隣接市に接続

- ・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

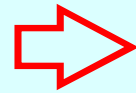
＜「路線ごとの個別特性」の視点で必要とする路線＞



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

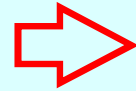
19路線、延長約14km
⇒計画を存続

整備の必要性があると判断した路線



計画を「存続」

それ以外の路線

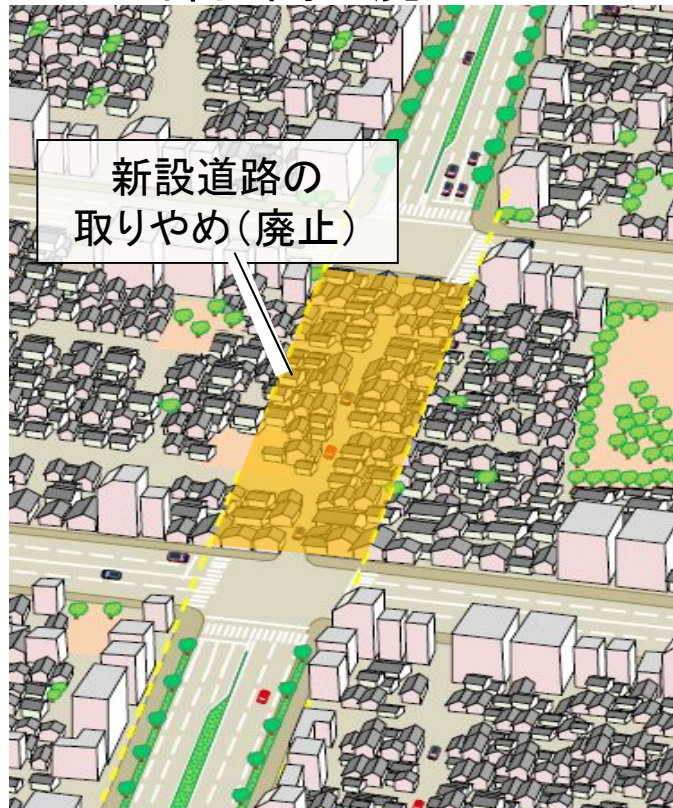


「廃止」

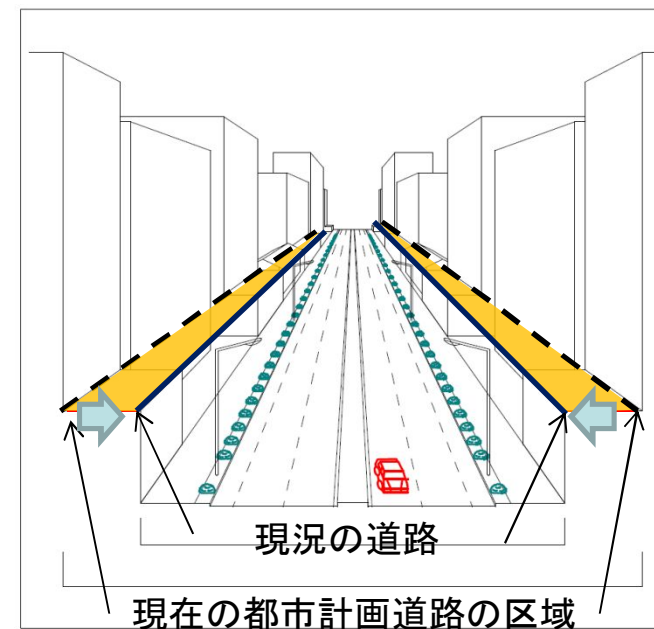
または

「現道幅員に変更」

例) 新設型都市計画道路の
一部区間の廃止



例) 拡幅型都市計画道路の
区域の変更

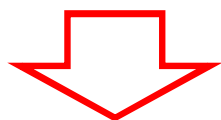


拡幅のとりやめ(区域の縮小)

長期未着手の都市計画道路の見直し（素案）全市版

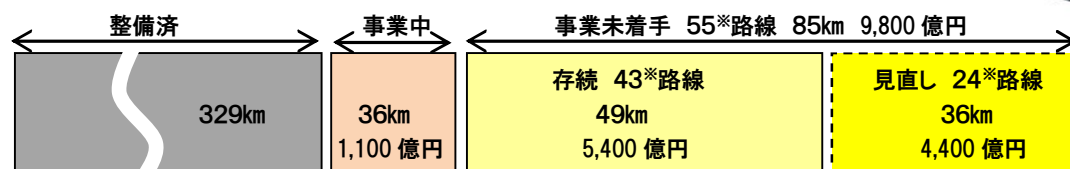
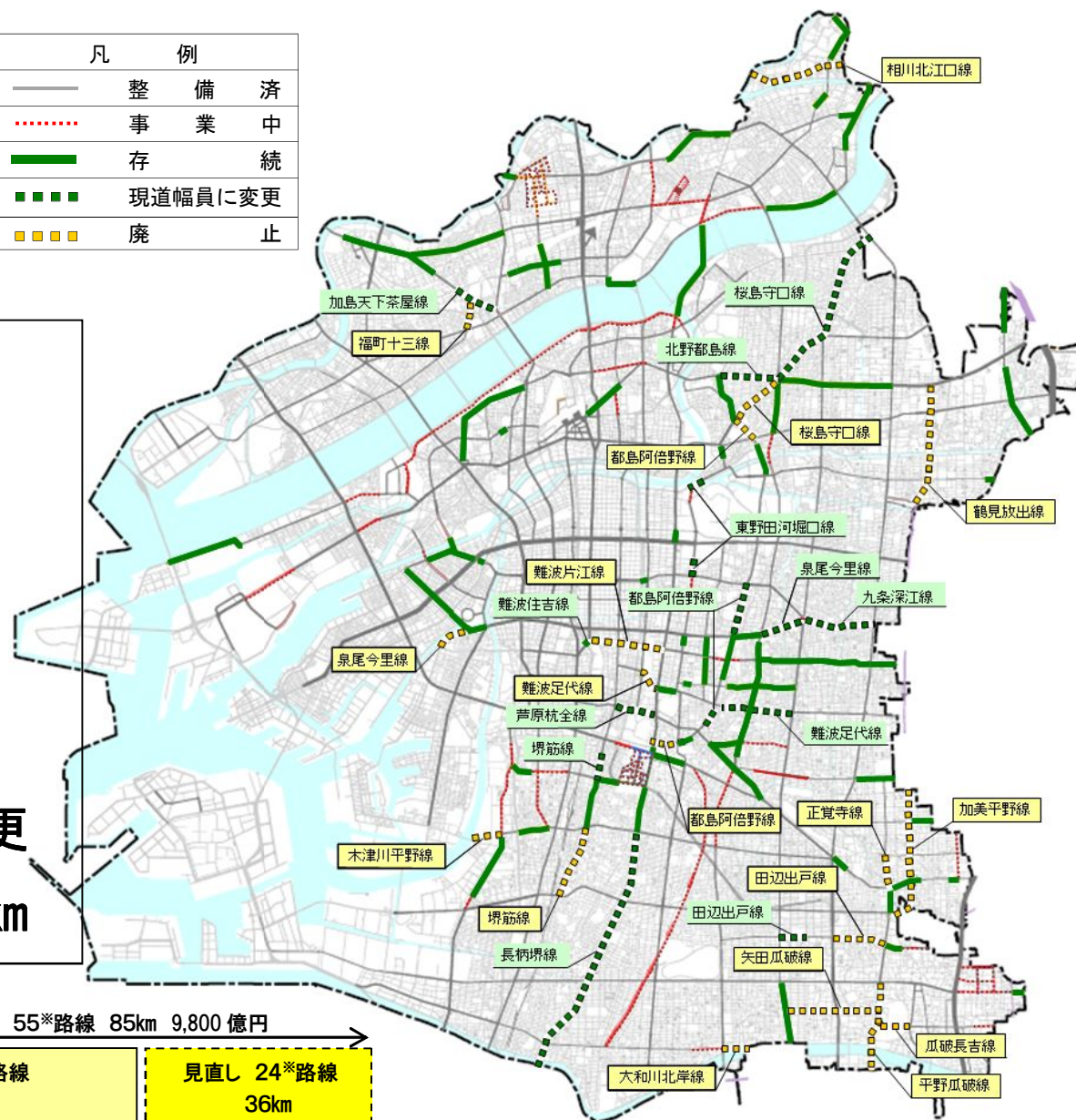
長期未着手路線

55路線 約85km



- ・整備の必要性がある
→ 存続 43路線 約49km
⇒ 概ね30年程度での
事業着手をめざす
- ・見直しを行う路線
→ 廃止、現道幅員への変更
24路線 約36km

凡 例	
—	整備済
.....	事業中
—	存続
.....	現道幅員に変更
□□□□	廃止



(数字は概数で、事業費については国直轄事業を除く)
※同一路線で存続と見直しを含む場合もあるため、路線数の合計は一致しない。

見直しの手順

平成24年6月(戦略会議)

- ・都市計画道路見直し方針(案)及び見直し(素案)の策定

平成24年7～9月

- ・パブリックコメント及び説明会の実施

平成24年10月頃

- ・市民・区長等の意見を反映した見直し(案)の策定

- ・市会での議論

平成24年末

- ・都市計画案の策定

平成25年当初

- ・都市計画の手続き開始

平成25年春

- ・都市計画審議会への付議
- ・都市計画決定