

4. 都市計画道路の必要性の検証

4.1 「道路ネットワークの確保」の視点での評価

(1) 都市圏を支える都市活力の維持・向上

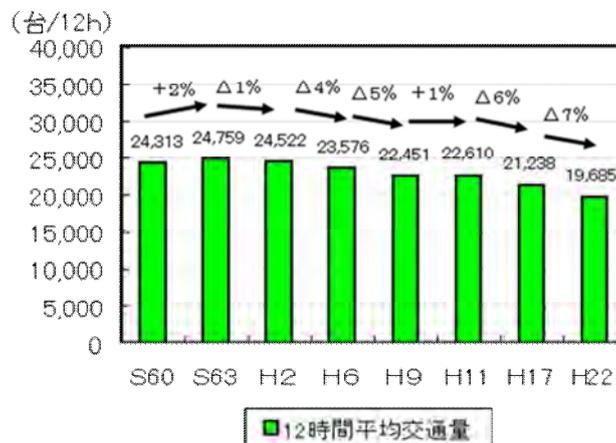
① 大阪市の自動車交通量の動向

大阪市の自動車交通量は近年減少傾向にあり、平成 22 年は、ピークの昭和 63 年と対比し約 20%の減少となっている。

しかし依然として、1 日当たり 241 万台の自動車が大阪市域を移動しており、そのうち半数は市域外との移動である。

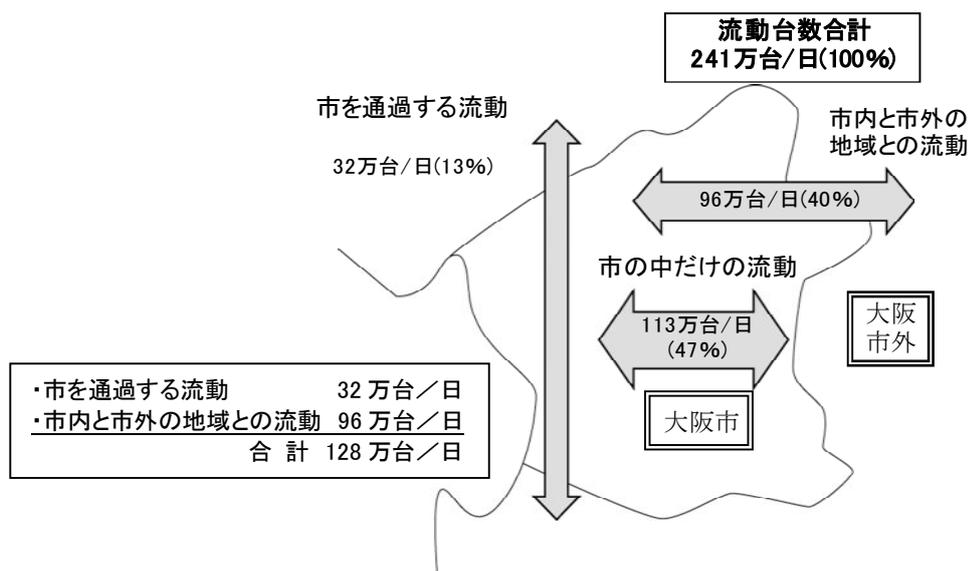
図-15 大阪市の自動車交通量（幹線街路※）の推移

※市内幹線街路（府道以上の一般道路）の 12 時間平均交通量



資料：道路交通センサス

図-16 大阪市関連の自動車流動量の内訳（平成 17 年、平日 1 日）



資料：平成 17 年度 道路交通センサス

② 動向を踏まえた幹線街路の必要性

このような特性をふまえ、大阪市において対応すべき自動車交通を類型化すると、以下の通りとなる。

- (ア) 都心部を経由する通過交通
- (イ) 周辺の各方面から都心部へ集中する交通
- (ウ) 都心部の高密度な都市機能集積により発生する交通

これらの自動車交通に対応して、都市の骨格となる道路ネットワークを再構築し、都市活動の維持と環境への配慮をめざしていくことが必要となる。その際には、既存の道路ネットワークを最大限活用しながら、高速道路と幹線街路で適切に機能・役割を分担し、道路ネットワークを確保することが必要である。

(2) 高速道路ネットワークの物流機能

① 高速道路を利用する貨物車

大阪市に発着する自動車交通のうち、約4割が貨物車となっている。また、貨物車のうち物流の中心的役割を果たす普通貨物車は、臨海部に立地する大阪港などの国際物流拠点からの物流が都市圏のほぼ全域に及ぶなど、近畿一円の広域的な流動がある。これらの平均の移動距離は乗用車の約2倍と長距離を移動する特徴を有している。こうした特徴から、普通貨物車は、乗用車類に比べて高速道路等の利用が顕著となっている。

表-2 大阪市車種別交通量（発生集中量）
（トリップエンド／日）

乗用車	約200万 (62%)
貨物自動車	約120万 (38%)
全自動車	約320万 (100%)

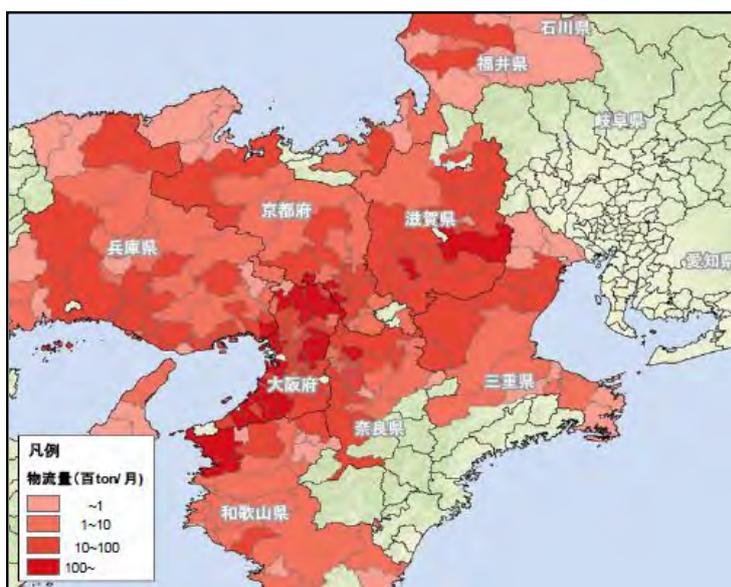
資料：平成17年度 道路交通センサス

表-3 大阪市関連車種別1回の移動あたりの距離の長さ（平均トリップ長）

乗用車	15km
普通貨物車	27km

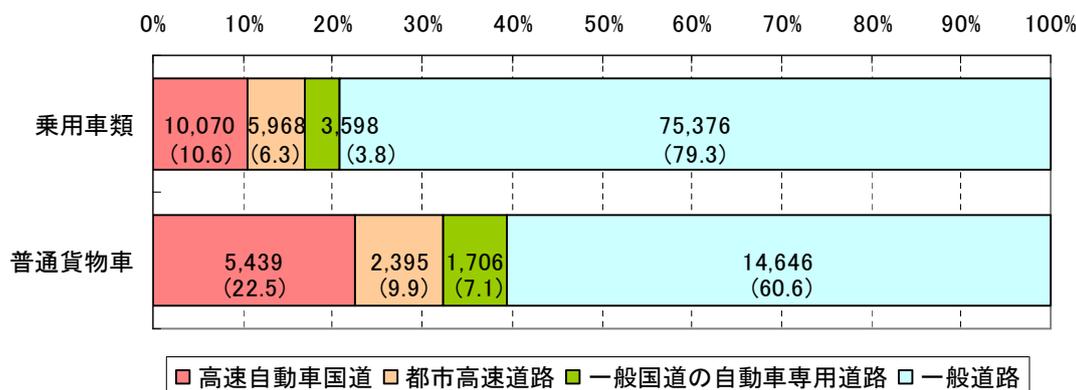
資料：平成17年度 道路交通センサス

図-17 大阪港の物流量と物流範囲（輸出入）



資料：平成20年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（1ヶ月間流動調査）

図-18 車種別交通量の利用道路構成（走行台キロベース）
（平成17年、近畿6府県平日昼間12時間の交通量）



資料：平成17年度 道路交通センサス

高速自動車国道：NEXCO 管理の高速道路

都市高速道路：阪神高速道路

一般国道の自動車専用道路：本州四国連絡道路の他、国直轄の自動車専用道

一般道路：府県道以上の道路で上記以外のもの

上段：千台 km 下段：%。乗用車類は「乗用車」と「バス」の合計

② 物流交通への対応の考え方

物流交通は、大阪市のみならず関西都市圏の経済活動を支えるものであり、次のような考え方のもとで、高速道路と一般道路との役割分担・連携により対応を図る。

- ・ 貨物車交通の都心部への流入を抑制する
- ・ 臨海部と国内物流の大動脈である名神高速道路等の国土軸を接続する

高速道路ネットワークとして、淀川左岸線延伸部などのミッシングリンクの解消に資する都市再生環状道路の整備が必要である。

図-19 京阪神圏の高速道路ネットワークイメージ



出典：国土交通省近畿地方整備局 HP

(3) 幹線街路による放射軸・環状軸の確保

① 7放射3環状の幹線街路ネットワーク

大阪府道路整備長期計画「レインボー計画21」では、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することとしている。

大阪市でもこの考え方と整合を図りながら、幹線街路ネットワークの確保を進め、前述の「都心部を経由する通過交通」「都心部へ集中する交通」「都心部の高密度な都市機能集積により発生する交通」に対応する必要がある。

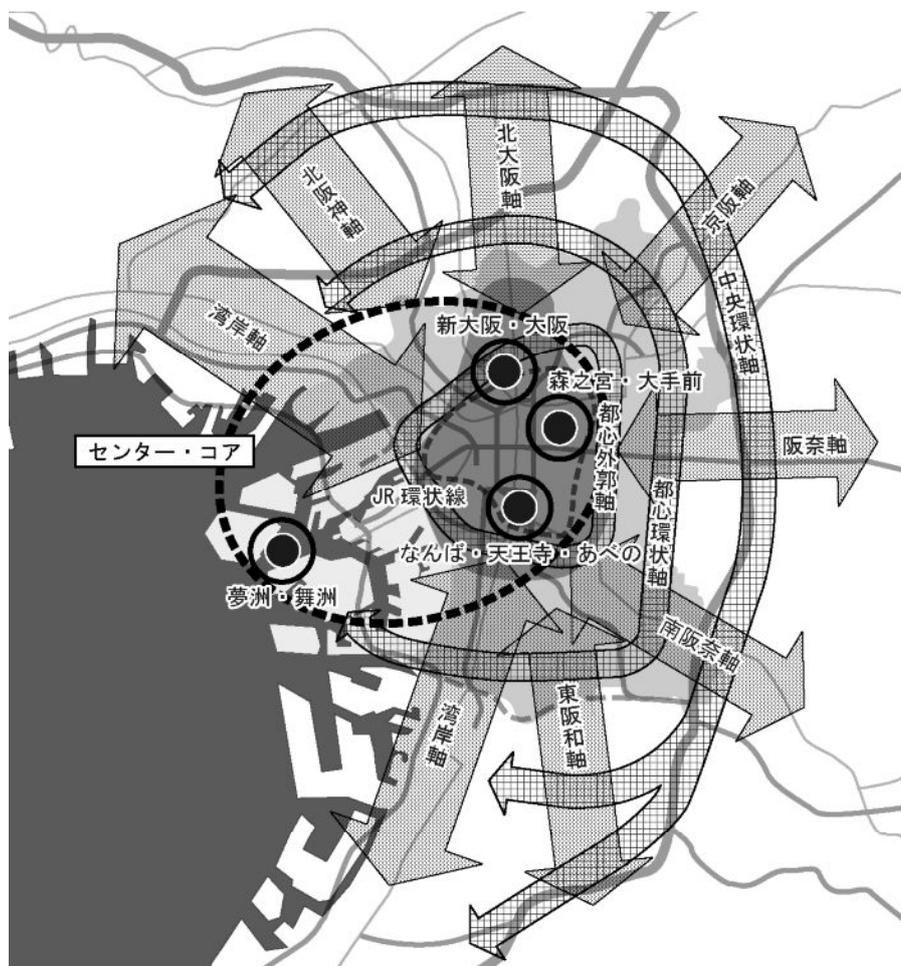
具体的には、既存の放射・環状機能を有する道路整備状況等を考慮し、以下に示す7放射3環状により大阪圏の幹線街路ネットワークを確保する。

(ア) 通過交通を迂回させる環状軸のネットワーク

(イ) 都心部から周辺部の各方面に広がる放射軸のネットワーク

(ウ) 都心部に高密度に形成したグリッド状のネットワーク

図-20 放射・環状軸のイメージ（高速道路以外の幹線街路）



<放射軸>

軸名	軸の機能
北阪神軸	尼崎、更に神戸・伊丹方面とを結び、大阪湾沿いの産業集積地域間の連携軸でもある軸
北大阪軸	千里中央、伊丹空港方面とを結び、名神・中国道とのアクセス軸でもある軸
京阪軸	京都方面とを結び、近畿道や第二京阪道路とのアクセス軸でもある軸
阪奈軸	東大阪・大東、更に奈良方面とを結び、近畿道とのアクセス軸でもある軸
南阪奈軸	八尾、更に奈良方面とを結び、近畿道・西名阪とのアクセス軸でもある軸
東阪和軸	松原・南河内方面とを結び、阪和道・西名阪とのアクセス軸でもある軸
湾岸軸	堺市中心部、泉州・和歌山方面とを結び、大阪湾沿いの産業集積地域との連携軸でもある軸

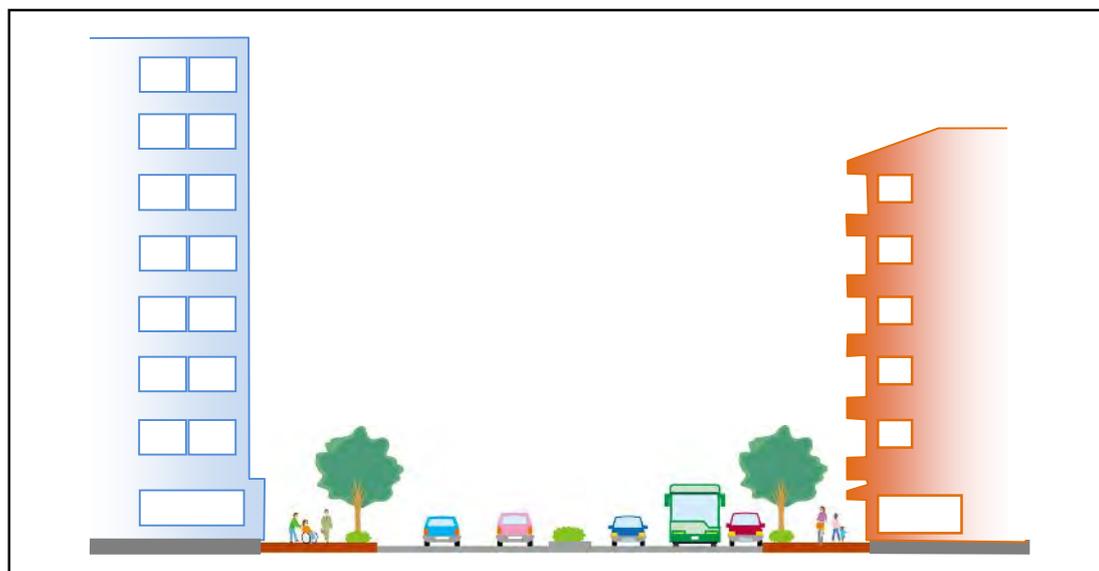
<環状軸>

軸名	軸の機能
都心外郭軸	都心部の主要な拠点である梅田、難波、天王寺、大手前などに集散する交通の過度の集中を回避させる機能と、都心部への通過交通を迂回させる機能を持つ、都心の外郭を形成するネットワーク
都心環状軸	都心部から一定の距離がある大阪市の外郭部に位置する拠点同士を連携するネットワーク
中央環状軸	大阪都市圏の骨格を形成し、中央環状線周辺の拠点の連携と、その内側に集散する交通の特定街路への過度の集中を回避し、通過交通を受け持つネットワーク

② 放射・環状軸となるべき道路空間の規模

放射・環状の道路空間ネットワークを構成する路線は、市内の幹線街路の整備状況や自動車交通の現状を踏まえ、円滑な交通流の確保、沿道サービス機能等の観点から、標準的な4車線の幹線街路機能を確保することを基本とする。

図-21 放射・環状軸となるべき道路空間の規模のイメージ

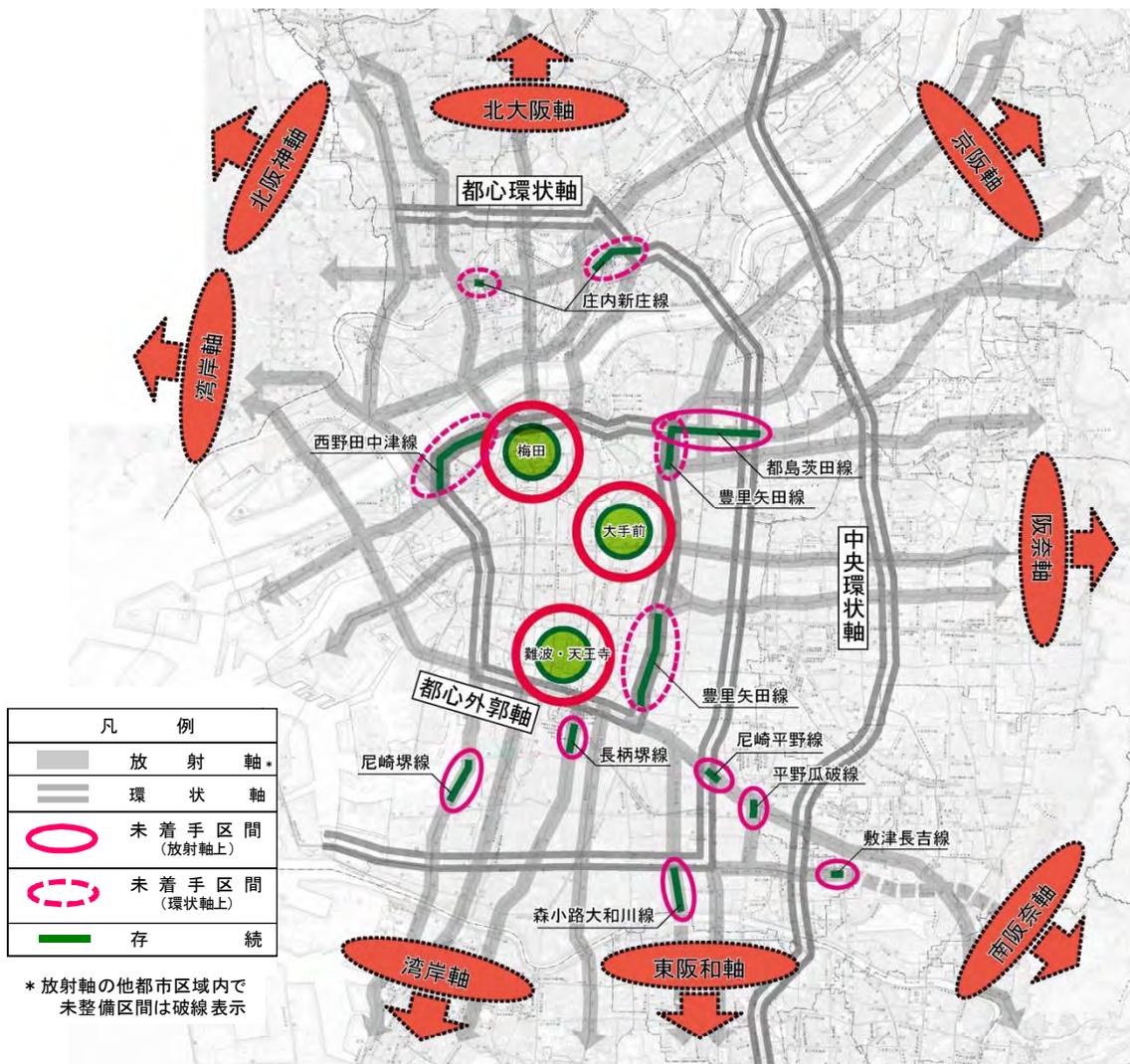


(4) 道路ネットワークの確保の視点で必要とする路線

大阪府域における7放射3環状軸の考え方や方向性、都市計画道路の見直し方針と整合を取りながら、図-22に示す放射軸および環状軸方向の未着手路線10路線、延長約13kmの計画を存続する。

なお、これらの未着手路線の事業費は、約1,600億円である。

図-22 「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	環状軸	対応する未着手路線
北阪神軸	庄内新庄線	都心外郭軸	西野田中津線、豊里矢田線
北大阪軸	—	都心環状軸	—
京阪軸	都島茨田線	中央環状軸	—
阪奈軸	—		
南阪奈軸	尼崎平野線、敷津長吉線、平野瓜破線		
東阪和軸	森小路大和川線		
湾岸軸	尼崎堺線、長柄堺線		