

4.2 「都市防災性の向上」の視点での評価

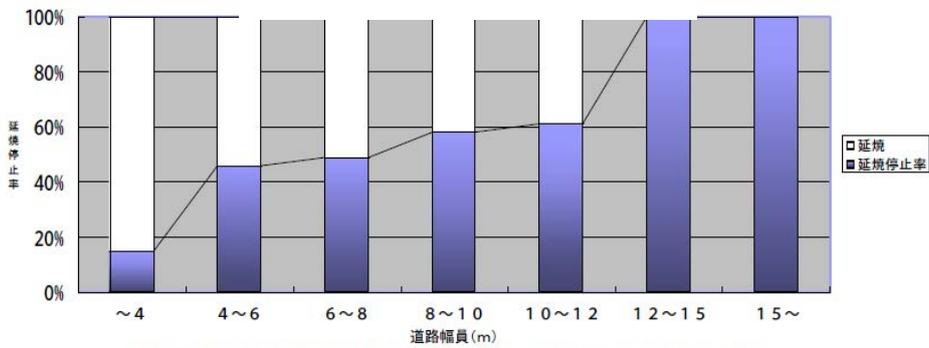
(1) 都市防災性向上における道路の役割

① 密集市街地の課題

平成7年1月17日に発生した阪神・淡路大震災の際に、狭小な幅員の道路が多い密集市街地では、広範囲の延焼火災や、建築物の倒壊等による道路閉塞が発生した。この教訓として、密集市街地の中では、道路は延焼遮断帯や避難路としての役割が大きいことが改めて確認されている。

これら延焼遮断や避難路としての機能を果たすためには、2車線の車道及び歩道が確保できる幅員として最低15m以上が必要と考えられている。

図-23 道路幅員別の延焼停止率

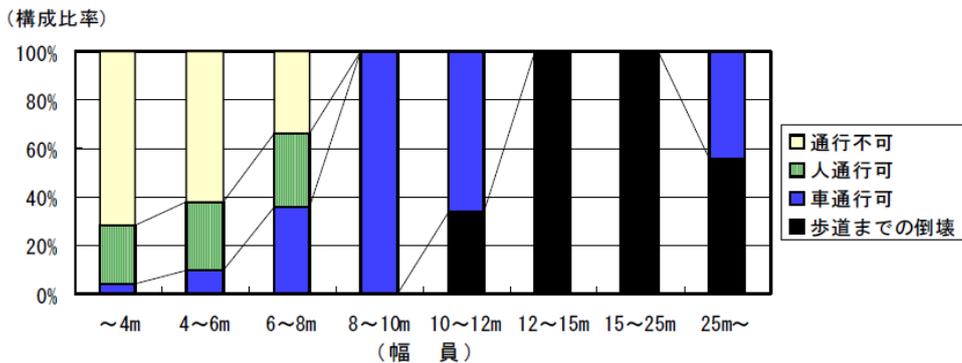


道路幅員別の延焼停止率(阪神・淡路大震災における神戸市長田区の事例)

資料：建設省

注)ただし、当時は無風状態であったこと、発火箇所、延焼方向を考慮していないため、延焼停止線の形成が他の要因による可能性があることも考慮。

図-24 道路幅員と道路閉塞の関係

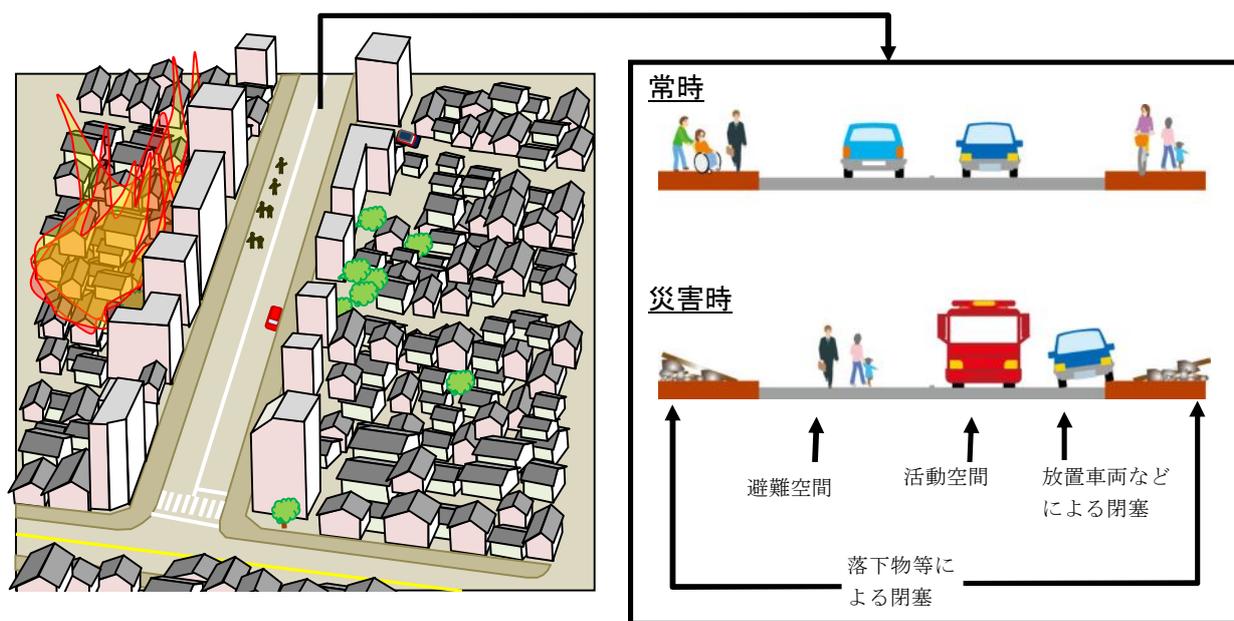


※車通行可：車道(車道、歩道の区別がない場合も含む)上に倒壊建築物があるが通行可能なもの

※歩道まで倒壊：歩道上に倒壊建築物があるが、それが車道までは及んでいないもの

出典：都市防災実務ハンドブック編集委員会編「都市防災実務ハンドブック 地震防災編」(平成9年9月) p61 掲載の阪神・淡路大震災における状況

図-25 防災上確保すべき道路の規模のイメージ



② 大阪市の密集市街地

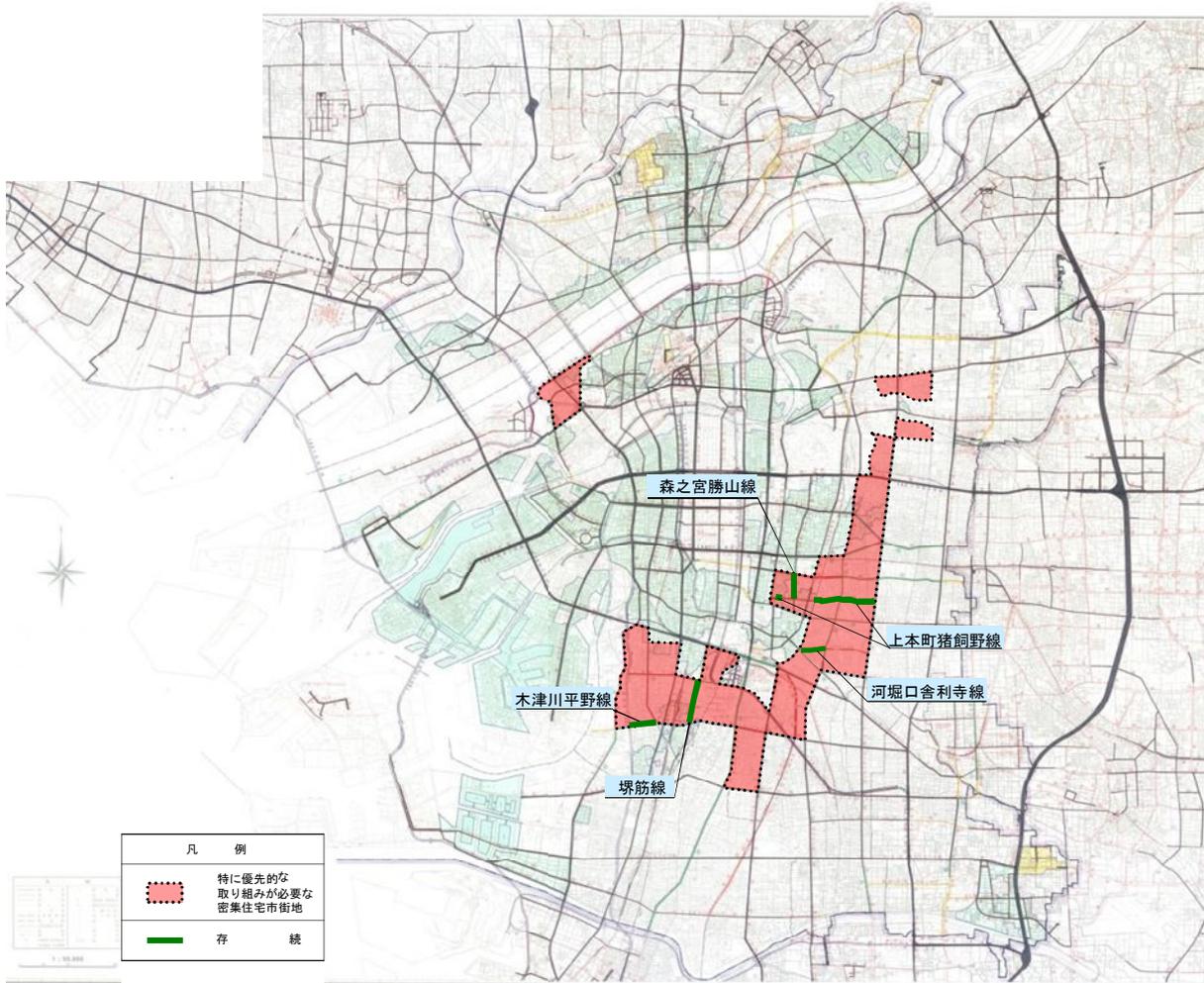
大阪市内では、東南部を中心に密集市街地が集積している。特に、オープンスペースや耐火建築物が不足し、防災面での課題が大きい地域を国の都市再生プロジェクト（平成13年度 第3次 密集市街地の整備）をふまえて、「特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地（優先地区）」（平成15年度）として指定（約1,300ha）しており、重点的な整備が必要である。

(2) 「都市防災性の向上」の視点での評価

「都市防災性の向上」の視点から、「特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地(優先地区)」において延焼遮断帯や避難路の機能を担う道路として、以下に示す 5 路線、延長約 4km の都市計画道路を存続する。

なお、これらの未着手路線の事業費は、約 500 億円である。

図-26 「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	堺筋線、 木津川平野線、 森之宮勝山線、 上本町猪飼野線、 河堀口舍利寺線

4.3 「安全・円滑な通行機能の確保」の視点での評価

(1) 現状の道路幅員での問題

幹線街路は、自動車の通行空間であるとともに、歩行者や自転車の通行空間、沿道へのサービス機能等を複合的に持つものであり、道路の幅員の中にこれらの機能を果たす車道・歩道幅を適切に確保する必要がある。

しかしながら、大阪市内の幹線街路の中には、現状では必要な歩道・車道の幅員や、交差点部の付加車線が確保できない道路があり、安全・円滑な通行に課題がある。

表-4 幹線街路の幅員の考え方

<p>【歩行者・自転車交通】</p> <ul style="list-style-type: none">・様々な利用形態（歩行者・自転車・車椅子等）が少なくとも安全にすれ違いできる通行空間の確保
<p>【自動車交通】</p> <ul style="list-style-type: none">・安全・円滑な走行空間（適切な車線幅員、主要交差点における右折レーン設置、沿道状況や交通状況等に応じた中央帯設置等）の確保
<p>【沿道アクセス、公共交通】</p> <ul style="list-style-type: none">・沿道状況等に応じた、停車可能な道路空間の確保（バスの停車スペースにも活用可能）
<p>【道路緑化】</p> <ul style="list-style-type: none">・歩道における植樹の確保（歩道の有効幅と競合するため、歩行者通行空間として十分な幅員が確保できない場合は、箇所的な植樹設置とするなど、その他の大部分ですれ違いが安全にできる空間を担保）

(2) 道路断面のイメージ

図-27 幅員22mの4車線道路の断面イメージ

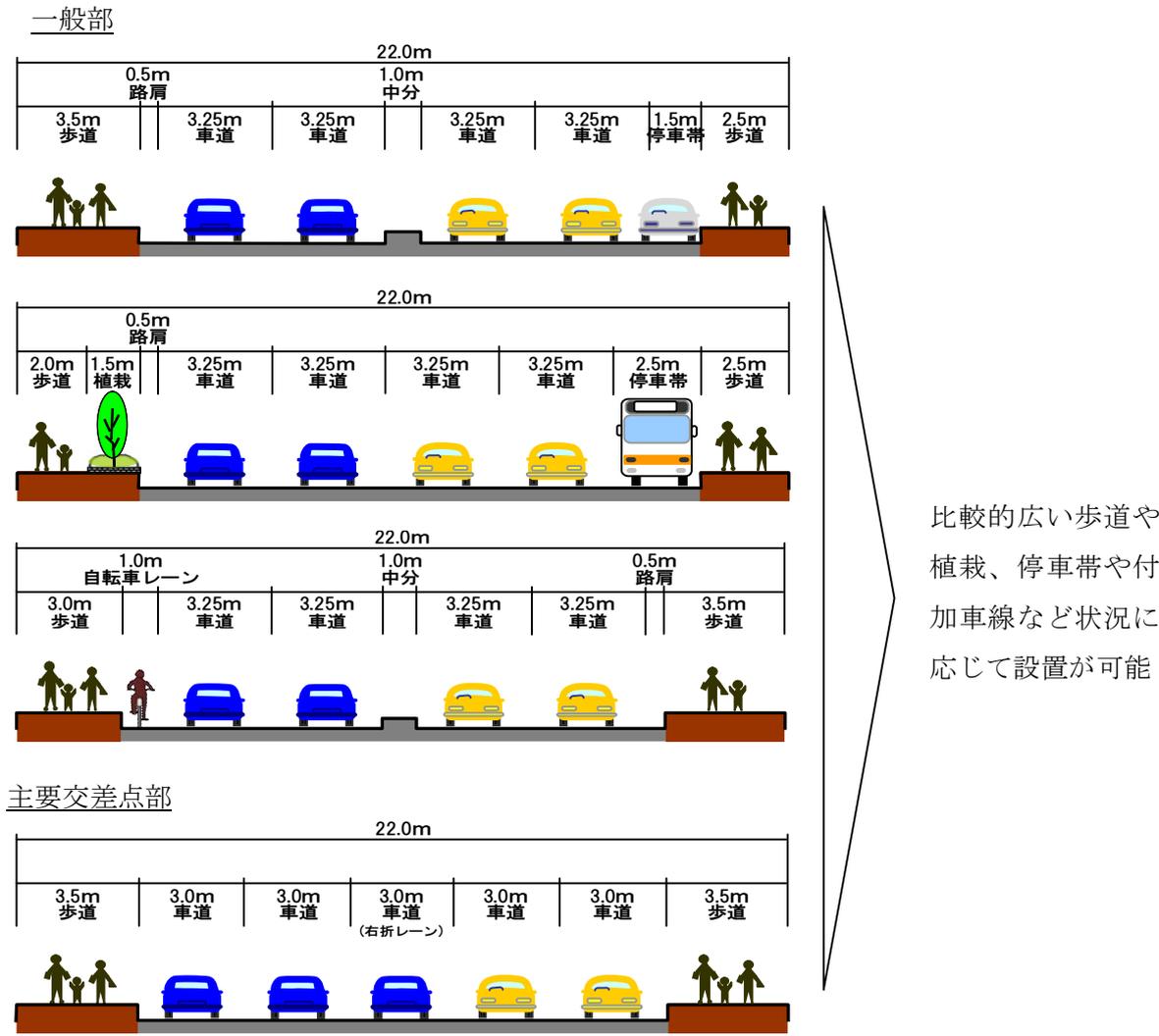
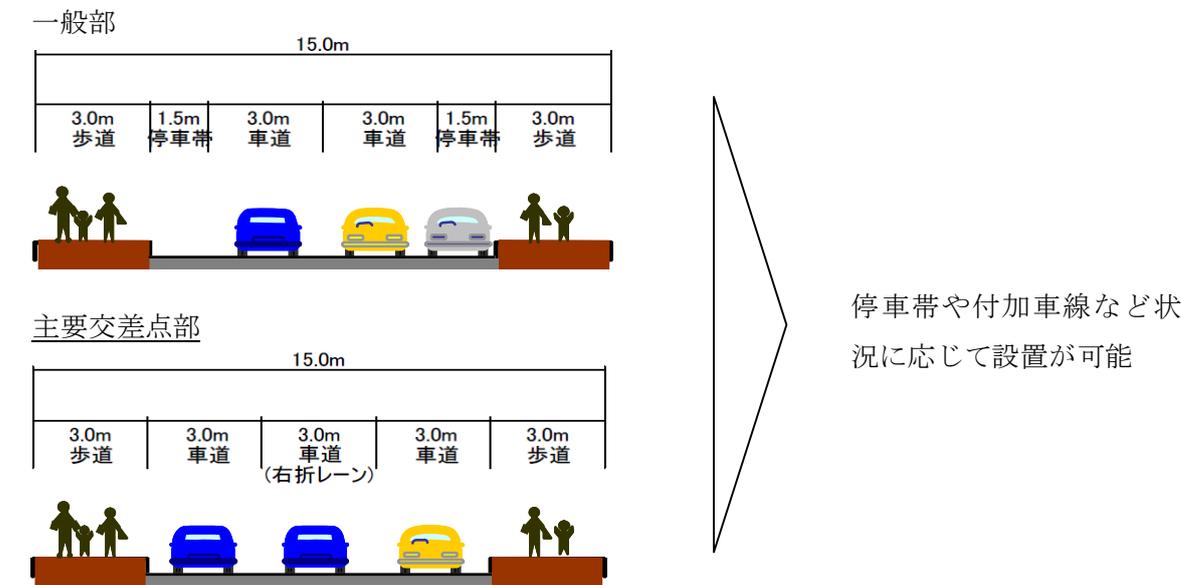


図-28 幅員15mの2車線道路の断面イメージ

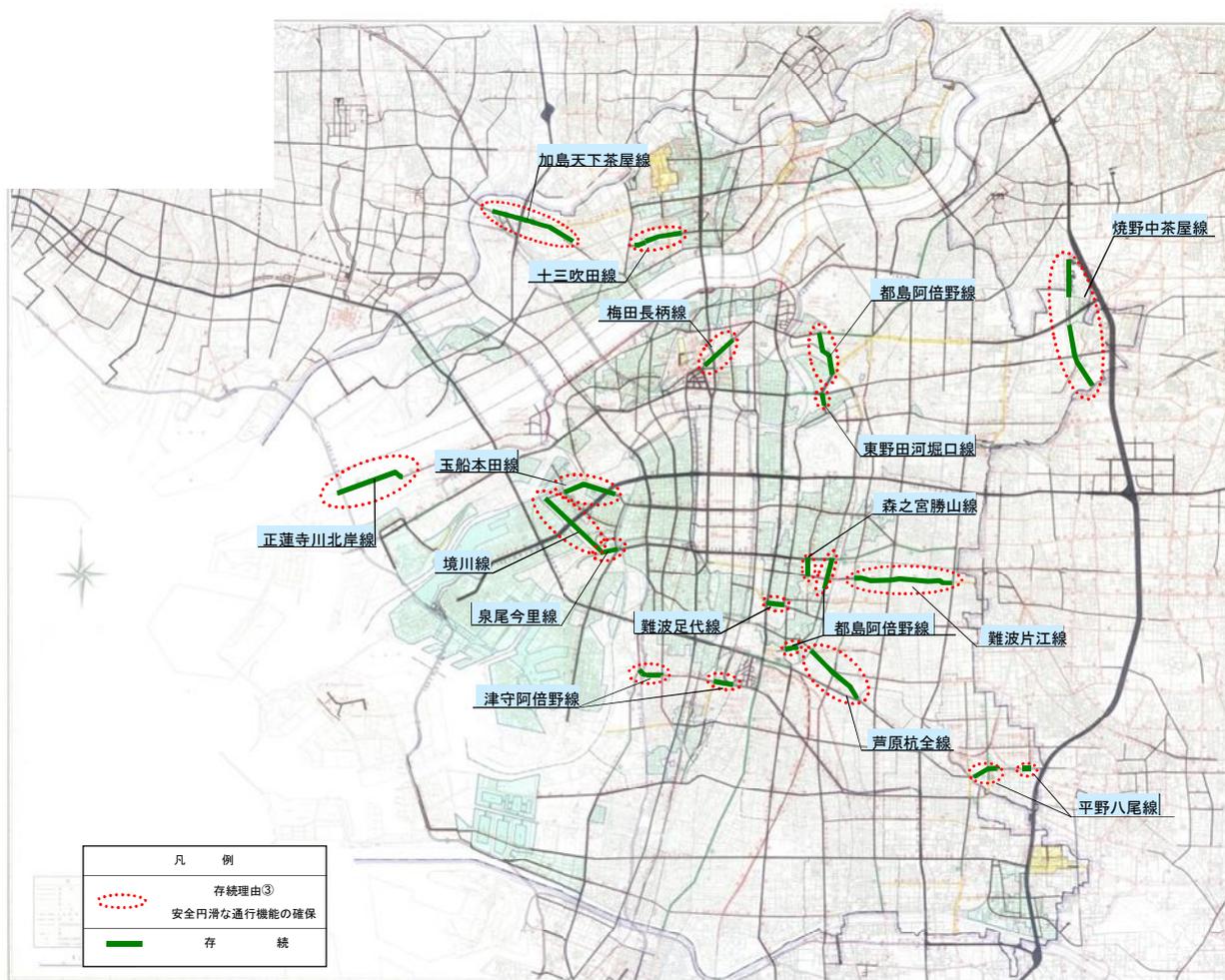


(3) 「安全・円滑な通行機能の確保」の視点での評価

「安全・円滑な通行機能の確保」の視点から、通行機能確保のために必要な最低限の幅員を、4車線道路で幅員22m以上、2車線道路で幅員15m以上とし、現道幅員がこれに満たない都市計画道路16路線、延長約18kmに限って存続する（これを満たす道路は拡幅を取りやめる）。

なお、これらの未着手路線の事業費は、約1,200億円である。

図-29 「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22m未満の4車線計画道路	泉尾今里線、加島天下茶屋線、難波片江線、十三吹田線、梅田長柄線、玉船本田線、境川線、芦原杭全線、東野田河堀口線、都島阿倍野線、難波足代線、津守阿倍野線、正蓮寺川北岸線
現道が概ね15m未満の2車線計画道路	森之宮勝山線、焼野中茶屋線、平野八尾線