

4.4 「路線ごとの個別特性」からの評価

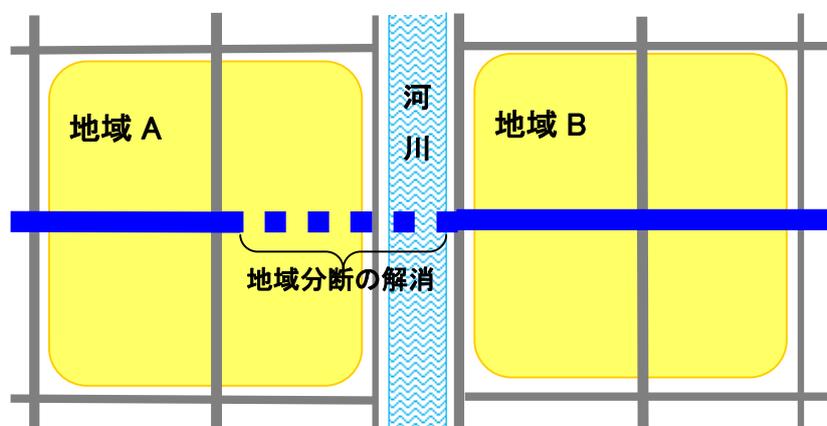
(1) 路線ごとの個別特性

幹線街路は、通行機能だけでなく、周辺地域のまちづくりに対する影響が大きいことから、個別路線を評価するにあっては、その路線に関連する地域的な課題についても十分踏まえて検討するべきである。よって、前述の「道路空間ネットワークの確保」、「都市防災性の向上」、「安全・円滑な通行機能の確保」といった全市的一律的な視点に加えて、以下に示す地域特性を踏まえた総合的な観点からの評価が必要である。

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大きな整備効果が期待できる路線

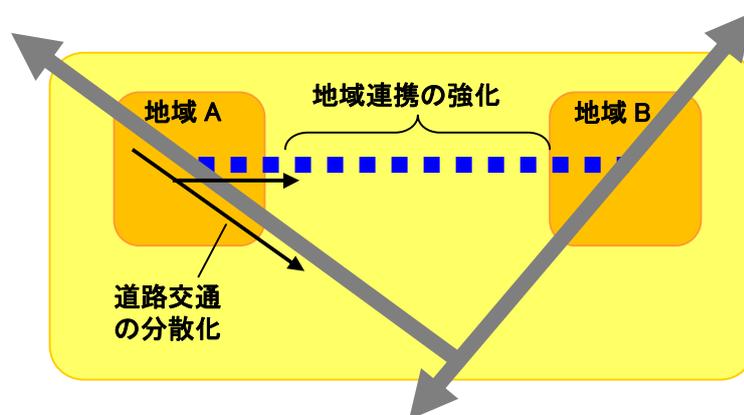
図-30 「地域分断の解消」イメージ



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大きな整備効果が期待できる路線

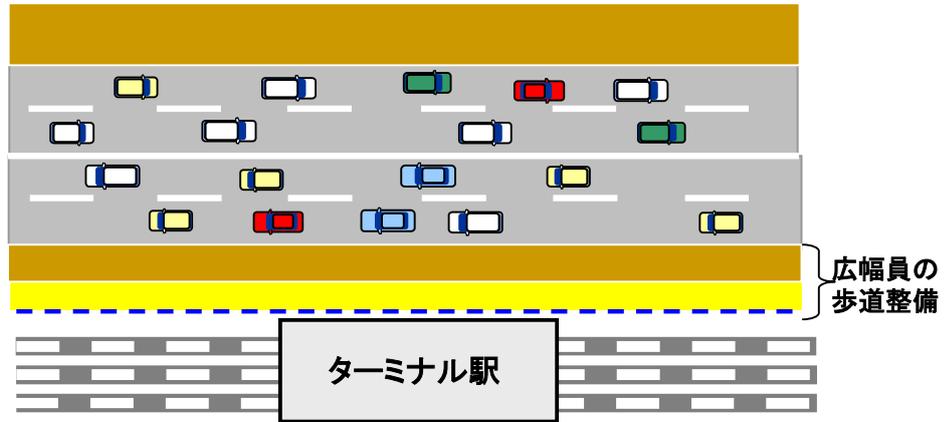
図-31 「地域の道路ネットワークの改善」イメージ



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等が必要な路線

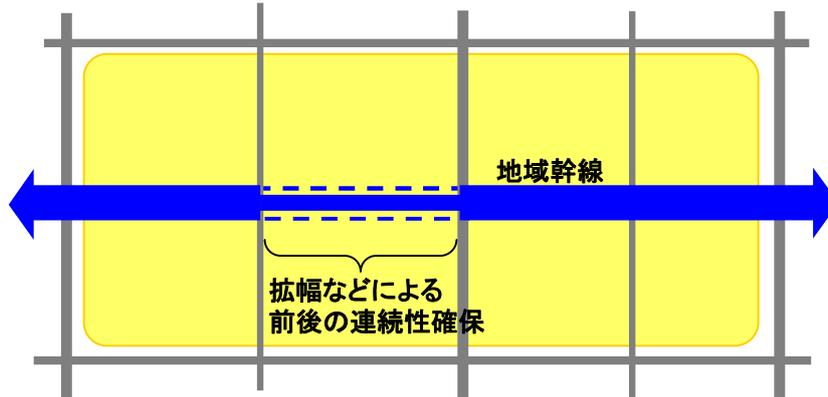
図-32 「大規模ターミナル駅に近接」イメージ



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、大きな効果が期待される地区幹線

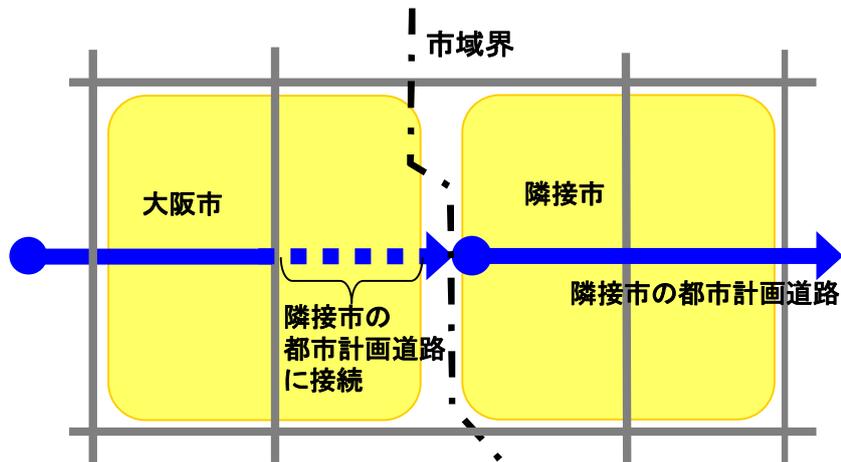
図-33 「前後区間の連続性」イメージ



⑤ 隣接市に接続

隣接市の道路や道路計画に接続し、整備効果が期待できる路線

図-34 「隣接市に接続」イメージ

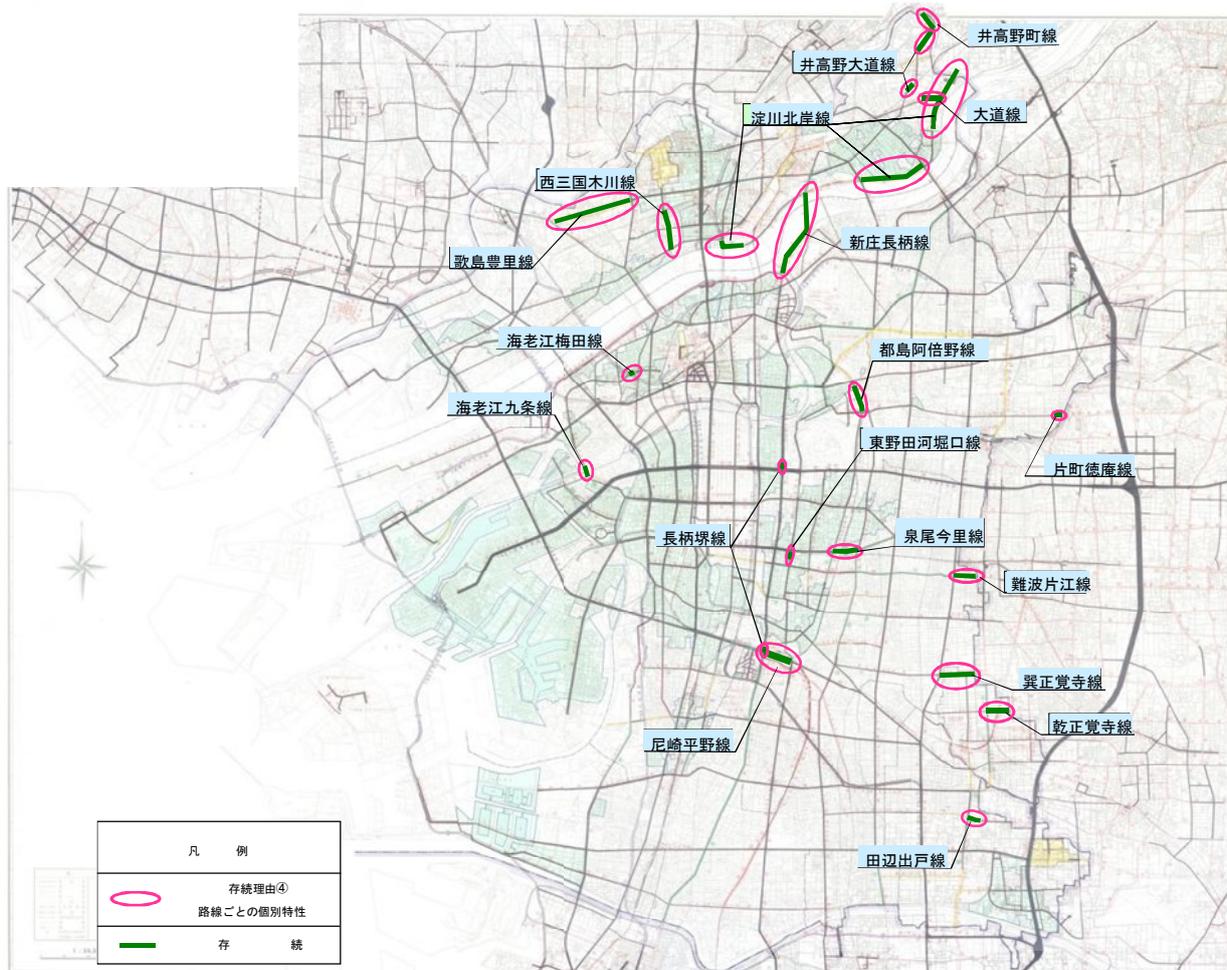


(2) 「路線ごとの個別特性」の視点での評価

地域特性を踏まえた総合的な観点から評価を行い、当該路線やその沿道地区など個別の特性が、「地域分断の解消」、「地域の道路ネットワークの改善」、「大規模ターミナル駅に近接」、「前後区間の連続性」、「隣接市に接続」に該当する 19 路線、延長約 14km は、計画を存続する。

なお、これらの未着手路線の事業費は、約 2,200 億円である。

図-35 「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、西三国木川線、海老江九条線（安治川渡河部）、新庄長柄線
地域の道路ネットワークの改善	歌島豊里線、淀川北岸線、大道線
大規模ターミナル駅に近接	泉尾今里線、尼崎平野線、長柄塚線（天王寺）
前後区間の連続性	長柄塚線（谷町）、東野田河堀口線、海老江梅田線（鷺洲）、田辺出戸線
隣接市に接続	難波片江線、片町徳庵線、井高野町線、井高野大道線、巽正覚寺線、乾正覚寺線

5. 見直し（素案）から変更する路線

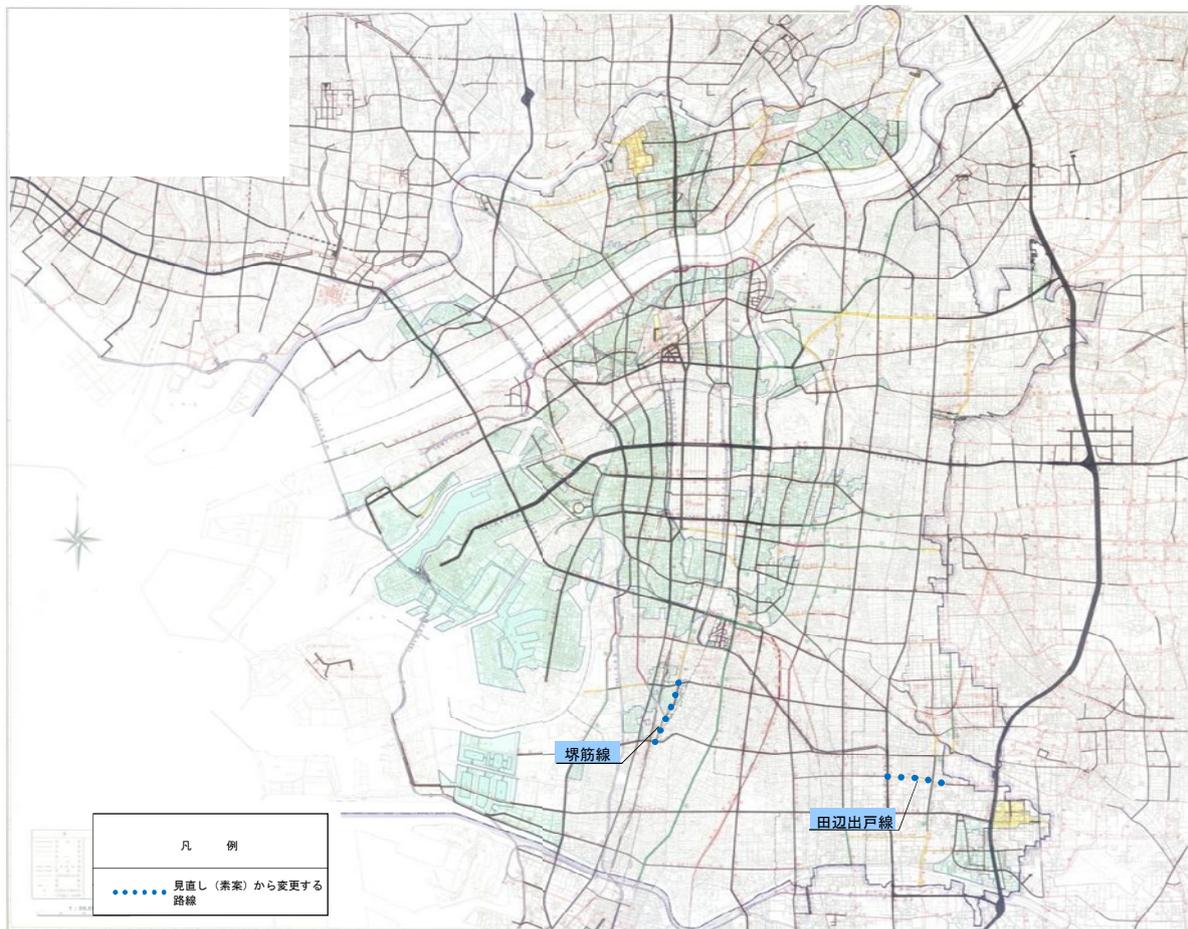
都市計画道路の見直しにあたって、市民生活や都市活動に影響が及んでいること、建築制限も長期に及んでいることを考慮し、市民等への説明を十分に行い、意見を聴きながら手続きを進めていくこととして、平成24年7～9月に見直し方針（案）及び見直し（素案）について、パブリックコメント及び説明会を実施した。

その結果、次の2路線については、地域住民の皆さまより、路線を廃止するという見直し（素案）に対して特に大きな反対のご意見を頂いた。

このため当該2路線、延長約2kmについては、さらに検討が必要であることから、計画を存続することとする。

なお、これらの事業費は、約300億円である。

図-36 見直し（素案）から変更する路線



未着手路線	反対の主な理由	取扱い
堺筋線（岸里）	南側区間は中心から西側寄りに阪堺線の軌道があり、車道と併用している 北向き車線が狭く歩道がないなど、安全対策上課題がある	廃止→計画を存続
田辺出戸線（流町）	毎日その場所で生活されている住民の視点から、地域の総意として東西方向の道路ネットワークの面及び交通安全の面で道路整備が必要	廃止→計画を存続