

件 名	都市計画道路見直し方針（案）の策定について
経過・現状 政策課題	<p><b>【経過】</b>            平成16年12月 都市計画道路見直しを実施            平成24年度～ 再度の見直しをすべく庁内委員会開催（計3回）            堺市都市計画審議会への報告（計2回）            専門分野の有識者への意見聴取（適宜）</p> <p><b>【背景】</b>            ・前回見直しから概ね10年経過、都市計画道路を取り巻く社会経済情勢が変化            ・周辺都市が都市計画道路見直しを近年実施</p>
対応方針 今後の取組 （案）	<p><b>【対応方針】</b>            都市計画道路のうち事業未着手区間（約63km）について、将来のまちづくりにおける必要性を再検証する。（全体：91路線273km、その内、整備済約195km、整備率約71%、事業中約15km、事業未着手区間 約63km）</p> <p><b>【見直し方針（案）の主な概要】</b>            ○見直しの視点            ・堺市都市計画マスタープラン等よりまちづくりに資する道路の視点を整理            「にぎわい・活力に資する道路」 「魅力に資する道路」            「良好な環境に資する道路」 「安全・安心を支える道路」</p> <p>○見直しの基本的な考え方            （1）社会経済情勢の変化を踏まえて、必要性を検証            見直しの視点から道路に必要な機能を分析し、都市計画道路の必要性を検証する。            （2）他の事業や隣接市の都市計画道路との整合性を検証            周辺の計画や事業、隣接市の都市計画道路との整合性を検証する。</p> <p>○見直しの流れ            ・見直しの基本的な考え方による検証を踏まえ、存続対象と変更対象の都市計画道路に分類する。</p> <p><b>【スケジュール（案）】</b>            平成26年 9月 パブリックコメントの実施            平成26年11月 堺市都市計画審議会へ報告後、見直し方針の策定            その後、見直し方針に基づき、具体的な検証を実施            平成27年度 変更対象の都市計画道路について、説明会などの手続きを経て、都市計画変更を実施</p> <p><b>【関連する取り組み】</b>            平成28年度以降 存続する都市計画道路について、今後の整備予定を示した「（仮称）都市計画道路整備プログラム」を策定予定</p>
効果の想定	必要な都市計画道路を明確にして、社会経済情勢の変化に対応した持続可能なまちづくりを進める。
関係局との 政策連携	市長公室、危機管理室、財政局、建設局

# 都市計画道路見直し方針（案）の概要（1）

## 見直しの背景

### 1 社会経済情勢の変化

#### ○人口減少、交通量の減少

本市の人口は将来的に減少傾向にあると予測されており、交通量も将来的に減少していくものと考えられます。

#### ○持続可能な都市づくりへの対応

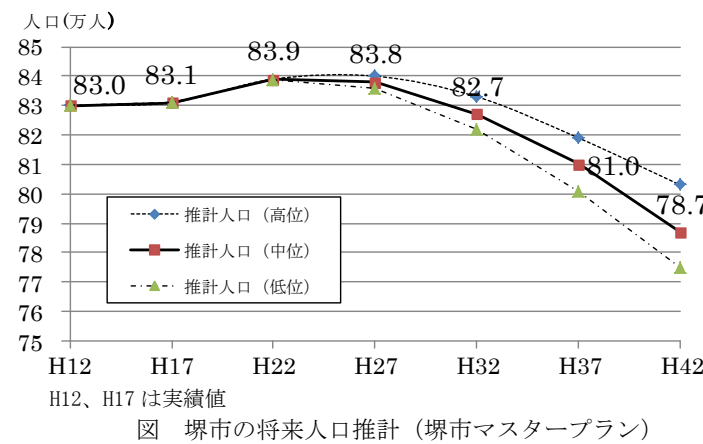
都市活力を持続させるとともに、集約型の都市づくりや低炭素都市づくりに寄与するため、主要な道路ネットワークの構築や環境にやさしい公共交通を基本とする移動手段の交通結節性を高めること、自動車から公共交通への転換などが求められています。

#### ○歴史文化を活かしたまちづくりの機運の高まり

本市の歴史文化を活かしたまちづくりに寄与するため、歴史文化資源の保全と活用に配慮した道路整備が求められています。

#### ○防災・減災対策

道路は大規模火災発生時における延焼遮断機能としての効果があります。さらに東日本大震災以降、避難路、救助・救援活動や緊急物資の輸送路としての重要性が再認識されています。



### 2 都市計画道路見直しの動向

#### ○本市の経過

本市は、平成16年に大阪府と連携し、長期間事業未着手の都市計画道路について、社会経済情勢の変化を踏まえた必要性や廃止による支障の度合いを総合的に検証し、都市計画変更（廃止）をおこないました。

その後、政令指定都市への移行（平成18年）と地域主権改革（平成24年）により都市計画決定に関する裁量が大きくなっており、堺市都市計画マスタープランなどの改定も踏まえた都市計画道路見直しを主体的に実施できるようになっています。

#### ○周辺都市の状況

都市計画道路は、本市のみならず周辺都市と連続した道路としてネットワークされており、広域的な道路網として整合を図る必要があります。

本市周辺の都市計画道路は都市計画決定権限を持つ大阪府、大阪市および近隣市が見直しを実施しています。

前回の都市計画道路見直しから概ね10年が経過し、持続可能な都市づくりへの対応や防災・減災対策の重要性など都市計画道路を取り巻く社会経済情勢は変化しています。

そのような中、本市も将来のまちづくりを進めるため、周辺都市の都市計画道路見直しを踏まえ、都市計画道路の役割を再検証することが必要です。

## 見直しの基本姿勢

### 将来のまちづくりにおける必要性を再検証

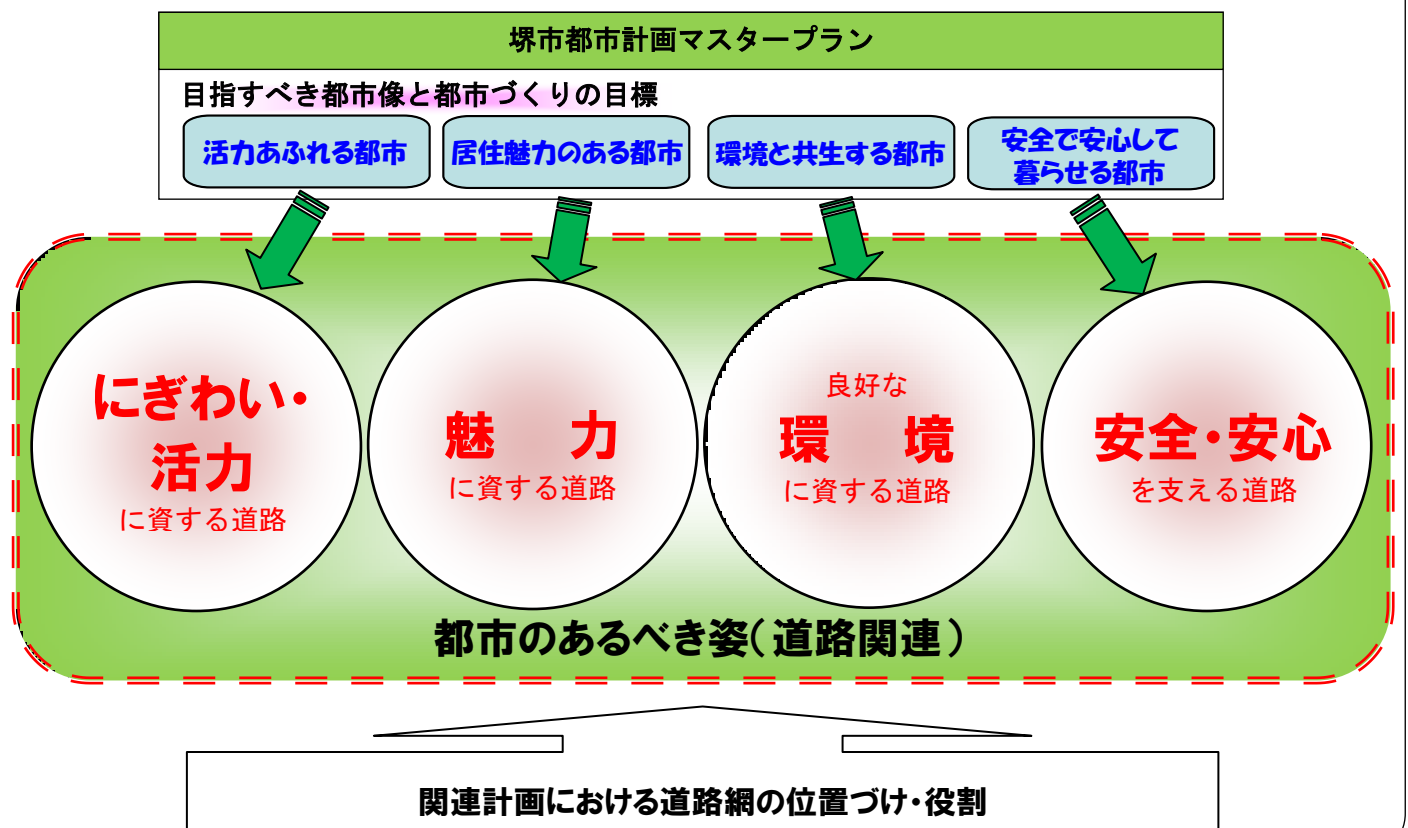
平成16年の見直しでは、長期間事業未着手の都市計画道路について、人口減少社会の到来や歴史資産の保全への意識の高まりなどの社会経済情勢の変化を踏まえ、必要性や支障要因を検証し、都市計画道路の役割を一定明確にしました。

今回の見直しでは、さらなる社会経済情勢の変化を踏まえた本市のまちづくり計画や周辺都市の見直しを踏まえて、将来のまちづくりにおける必要性を再検証します。

## 見直しの視点

### まちづくりに資する4つの視点

見直しの基本姿勢を踏まえ、堺市都市計画マスタープランなど、本市のまちづくり計画に基づいた都市計画道路の見直しを行います。



# 都市計画道路見直し方針（案）の概要（2）

## 見直しの流れ

### 見直し対象の都市計画道路

※都市計画決定91路線・約273kmのうち整備済区間および事業中区間の約210kmを除く

**事業未着手区間** (約63km 約23%)

### 見直しの基本的な考え方

#### (1) 社会経済情勢の変化を踏まえて、必要性を検証します

##### 必要な道路の整理

～都市のあるべき姿～

にぎわい・活力に資する道路

魅力に資する道路

良好な環境に資する道路

安全・安心を支える道路

##### 必要な機能の分析

【交通機能】

【空間機能】

【市街地形成機能】

代替道路等の有無

#### (2) 他の事業や隣接市の都市計画道路との整合性を検証します

存続対象の都市計画道路

変更対象の都市計画道路

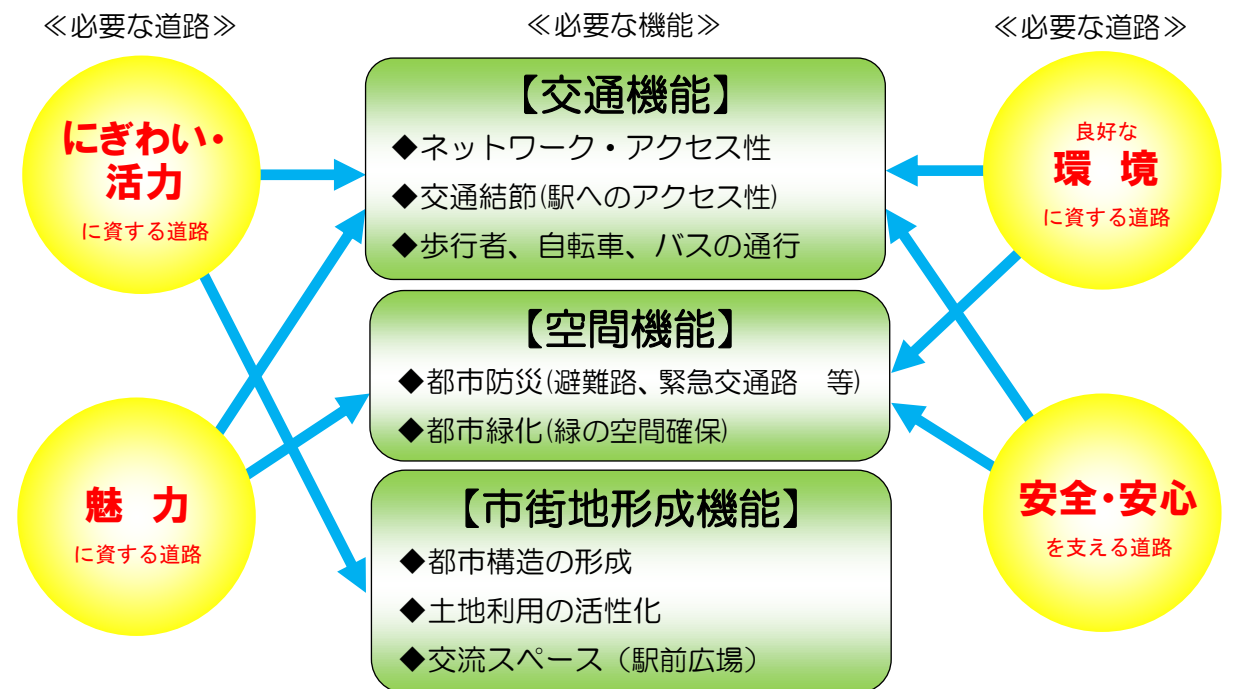
- ・現道幅へ変更する区間
- ・廃止する区間

## 見直しの基本的な考え方

### (1) 社会経済情勢の変化を踏まえて、必要性を検証します

社会経済情勢の変化を踏まえた堺市都市計画マスタープラン等より整理した「必要な道路」の視点から都市計画道路に「必要な機能」\*1を分析し、必要性を検証します。加えて、事業未着手の都市計画道路周辺において同様の機能を有する代替道路等の有無について分析します。

また、すべての都市計画道路を一律で分析するのではなく、道路の区分（主要幹線道路\*2とそれ以外の道路）や地域（都心、都市拠点、地域拠点および駅前拠点）の特性を考慮します。



\*1：必要な機能

【交通機能】

人や物資の円滑な移動を確保するための機能

【空間機能】

防災や緑化のための空間機能

【市街地形成機能】

都市構造の形成や、人々が集い、交流に寄与する機能

\*2：主要幹線道路

都市の骨格を形成する道路として本市を含む複数の都市を連絡する道路や高速道路に連携している道路で、一定の走行機能と交通処理機能を有するように都市計画決定された道路

### (2) 他の事業や隣接市の都市計画道路との整合性を検証します

他の視点から都市計画道路に与える影響について、次のような事項を検証します。

- ・周辺のまちづくり計画や他事業の状況
- ・隣接市の都市計画道路との整合性

# 都市計画道路見直し方針（案）

平成26年 月

堺 市

## 目次

はじめに.....	1
<b>1 都市計画道路見直しの背景 .....</b>	<b>2</b>
1.1 社会経済情勢の変化 .....	2
1.2 都市計画道路見直しの動向.....	4
<b>2 都市計画道路見直しの基本姿勢 .....</b>	<b>5</b>
<b>3 都市計画道路見直しの視点 .....</b>	<b>6</b>
<b>4 都市計画道路見直しの流れ .....</b>	<b>7</b>
<b>5 都市計画道路見直しの基本的な考え方 .....</b>	<b>8</b>
5.1 社会経済情勢の変化を踏まえた必要性の検証.....	8
• 必要な機能の分析方法 .....	12
5.2 他の事業や隣接市の都市計画道路との整合性の検証.....	15
参考 .....	16

## はじめに

都市計画道路は、都市計画法に基づいて都市計画決定する道路で、円滑な都市活動を支え、都市生活者の利便性向上を図り、良好な都市環境を確保するために必要なものを定めています。

本市における最初の都市計画道路は、大正15年に内閣により定められました。昭和21年には、第二次世界大戦により市中心部の大半が焼失したことから既往の計画を廃止し、新たな構想をもって都市計画道路が追加、変更され、その後も市街地の拡大等の社会情勢の変化に対応して追加、変更されてきました。また、平成16年には市街地拡大の収束傾向等の社会経済情勢の変化に対応するため、大阪府と連携して都市計画道路見直しを行いました。

平成26年4月1日現在、本市の都市計画道路は91路線、全延長約273kmであり、そのうち約63km（全延長の約23%）が事業未着手の状況です。

少子化・高齢化の進行と人口減少社会の到来、地球環境問題、産業構造の変化、安全・安心なまちづくりに対する関心の高まりなど社会環境は変化しており、都市計画道路の役割も変化している可能性があります。

当方針では時代の変化に対応するため、再度、都市計画道路の役割をさまざまな観点から検証し、既定の都市計画道路を見直すための基本的な考え方を示すものです。

# 1 都市計画道路見直しの背景

## 1.1 社会経済情勢の変化

### (1) 人口減少、交通量の減少

本市の人口は、将来的に減少傾向にあると予測されており、交通量も将来的に減少していくものと考えられます。

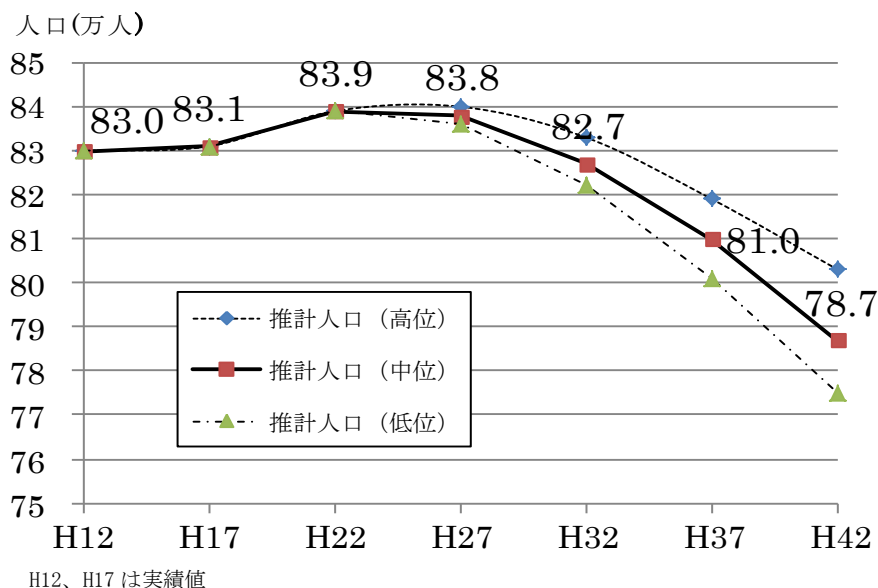


図 堺市の将来人口推計 出典：堺市マスタープラン

また、高齢者の外出率や自動車を運転する割合は増えていますが、高齢者の自動車乗車中、自転車乗用中や歩行中の交通事故が多く安全対策が求められています。

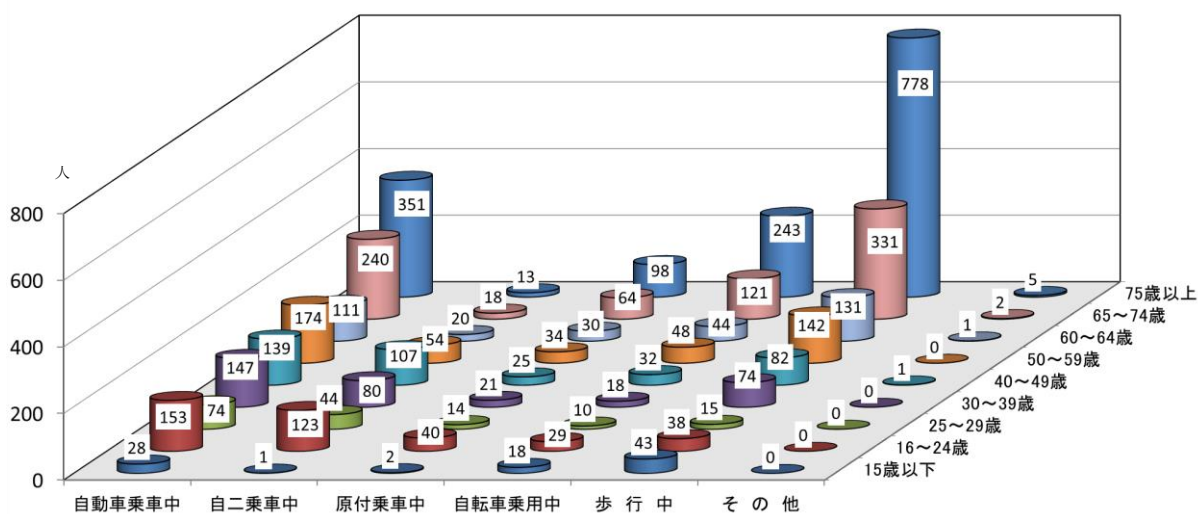


図 状態別、年齢層別死者数 出典：平成25年警察白書に基づく



## (2) 持続可能な都市づくりへの対応

持続可能な都市づくりへの対応として、都市活力の維持、集約型の都市づくりや低炭素都市づくりが求められています。

都市活力の持続に寄与するためには、主要な道路ネットワークを構築し、交流の充実、物流に要する時間や費用の縮減を図ることが求められるとともに、集約型の都市づくりに寄与するため、環境にやさしい鉄軌道やバスなどの公共交通を基本とする移動手段の交通結節性を高めることが求められています。

また、低炭素都市づくりに寄与する二酸化炭素排出量削減のためには、自動車からの二酸化炭素排出量が鉄道やバスに比べ非常に多いことから自動車からの公共交通への転換や、道路の渋滞緩和・解消による自動車走行速度の向上も必要です。

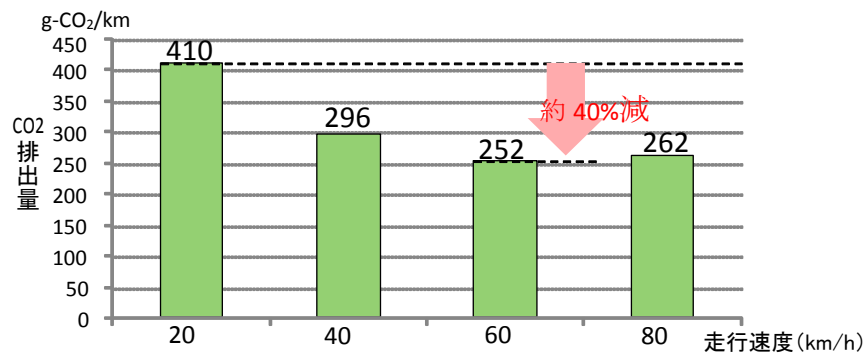


図 走行速度と CO<sub>2</sub> 排出量の変化 出典：平成 20 年度国土交通白書

## (3) 歴史文化を活かしたまちづくりの機運の高まり

本市の歴史文化を活かしたまちづくりに寄与するため、歴史文化資源の保全と活用に配慮した道路整備が求められています。

## (4) 防災・減災対策

道路は大規模火災発生時における延焼遮断機能としての効果があります。さらに東日本大震災以降、避難路、救助・救援活動や緊急物資の輸送路としての重要性が再認識されています。

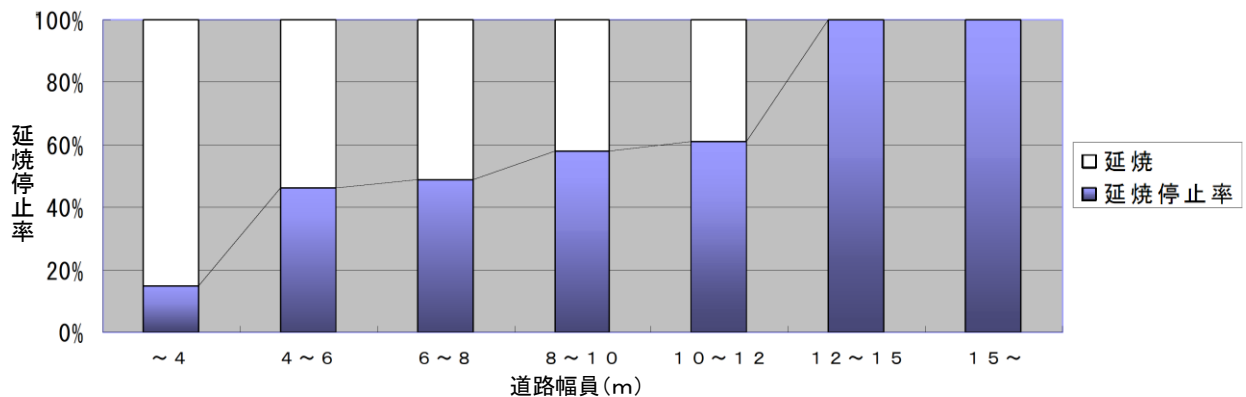


図 道路幅員別の延焼停止率 出典：阪神・淡路大震災における事例（国土交通省資料）



## 1.2 都市計画道路見直しの動向

### (1) 本市の経過

本市では長期間事業未着手の都市計画道路への対応として、平成9年1月より事業未着手の都市計画道路区域内での建築制限を緩和し、また平成16年12月に大阪府と連携し長期間事業未着手の都市計画道路について、社会経済情勢の変化を踏まえた必要性や廃止による支障の度合いを総合的に検証し、府決定7路線（延長6,900m）、市決定2路線（延長1,210m）を廃止する都市計画変更をおこないました。

その後、政令指定都市への移行（平成18年）と地域主権改革第二次一括法の施行（平成24年）により都市計画決定に関する裁量は大きくなっています。

そのような状況の中で、堺市都市計画マスタープランなどの改定も踏まえた都市計画道路見直しを本市が主体的に実施できるようになっています。

なお平成26年4月1日現在、本市では91路線・約273kmの都市計画道路が計画決定されており、このうち整備済および事業中の道路は約77%、約210kmとなります。

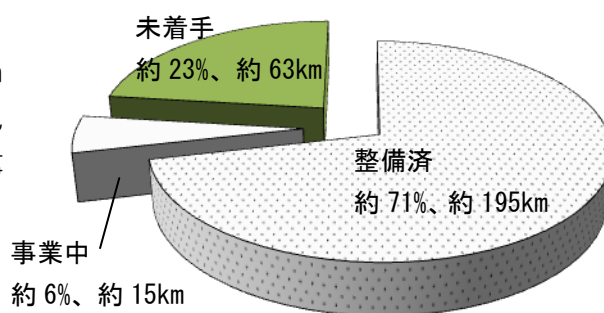


図 都市計画道路の整備状況

### (2) 周辺都市の状況

都市計画道路は、本市のみならず周辺都市と連続した道路としてネットワークされており、広域的な道路網として整合を図る必要があります。

本市周辺の都市計画道路はそれぞれ都市計画決定権限を持つ大阪府、大阪市および近隣市が都市計画道路の見直しを近年実施しています。

前回の都市計画道路見直しから概ね10年が経過し、持続可能な都市づくりへの対応や防災・減災対策の重要性など都市計画道路を取り巻く社会経済情勢は変化しています。

そのような中、本市も将来のまちづくりを進めるため、周辺都市の都市計画道路見直しを踏まえ、都市計画道路の役割を再検証することが必要です。

## 2 都市計画道路見直しの基本姿勢

### 将来のまちづくりにおける必要性を再検証

平成16年の見直しでは、長期間事業未着手の都市計画道路について、人口減少社会の到来や歴史資産の保全への意識の高まりなどの社会経済情勢の変化を踏まえ、必要性や支障要因を検証し、都市計画道路の役割を一定明確にしました。

今回の見直しでは、さらなる社会経済情勢の変化を踏まえた本市のまちづくり計画や周辺都市の見直しを踏まえて、将来のまちづくりにおける必要性を再検証します。

---

#### 【参考：前回の都市計画道路見直し（平成16年度）】

##### <対象>

- ・都市計画決定後、長期間事業未着手の都市計画道路

##### <課題>

- ・長期の建築制限により地域の活性化が阻害されている
- ・決定当初と社会経済情勢が大きく変化していることから、必要性も変化している可能性がある

##### <社会経済情勢の変化>

- ・人口減少社会の到来などにより市街地の拡大は収束傾向
- ・地方自治体がそれぞれの責任で主体的に取り組む地方分権時代の到来
- ・歴史・文化・資産の保全など良好な景観・環境の保全・形成等に対する意識の高まり

##### <見直し結果>

- ・大阪府決定7路線（延長6,900m）、堺市決定2路線（延長1,210m）の廃止
-

### 3 都市計画道路見直しの視点

## まちづくりに資する4つの視点

将来のまちづくりにおける都市計画道路の必要性を再検証するため、堺市マスタープランや堺市都市計画マスタープランなど本市のまちづくり計画に基づいた都市計画道路の見直しを行います。



#### 4 都市計画道路見直しの流れ

本市における都市計画道路見直しは以下の流れに基づき進め、「存続対象の都市計画道路」、「変更対象の都市計画道路」に分類します。

##### 見直し対象の都市計画道路

※都市計画決定91路線・約273kmのうち整備済区間および事業中区間の約210kmを除く

**事業未着手区間** (約63km 約23%)

##### 見直しの基本的な考え方

(1) 社会経済情勢の変化を踏まえて、  
必要性を検証します

###### 必要な道路の整理

～都市のあるべき姿～  
にぎわい・活力に資する道路

魅力に資する道路

良好な環境に資する道路

安全・安心を支える道路

###### 必要な機能の分析

【交通機能】

【空間機能】

【市街地形成機能】

代替道路等の有無

(2) 他の事業や隣接市の都市計画道路との  
整合性を検証します

存続対象の都市計画道路

変更対象の都市計画道路



- ・現道幅へ変更する区間
- ・廃止する区間

## 5 都市計画道路見直しの基本的な考え方



### 5.1 社会経済情勢の変化を踏まえた必要性の検証

#### (1) 必要な道路の整理

上位計画や関連計画より将来のまちづくりに必要な道路の役割を『都市のあるべき姿(道路関連)』として整理しました。今後これらの道路を本市のまちづくりのために必要な道路として、都市計画道路の見直しを行います。

 <p><b>にぎわい・活力</b> に資する道路</p>	<p><b>【都市づくりの基本的考え方】</b></p> <p>効率的な行政投資により都市活動を維持するため、住宅系市街地の拡大を抑制することを基本とし、都心、都市拠点および地域拠点等を中心として都市機能が集積している。</p> <p>人流は主として公共交通、物流は主として自動車交通による対応により、市内外の拠点を相互に連携する公共交通ネットワークと道路ネットワークが形成されている。広域的なアクセス性と市内の周遊性が高まることにより、都市のにぎわい・活力が向上している。</p> <p><b>【道路に関連した都市のあるべき姿】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) 広域道路ネットワークが形成され、関西圏の連携強化が図られている</li><li>(2) 都心、都市拠点および地域拠点等を結ぶ公共交通ネットワークと道路ネットワークが形成されている</li><li>(3) 都心を中心とした環状軸と、都心と周辺部を結ぶ放射軸による道路ネットワークが形成され、広域アクセス性と市内の周遊性が高まっている</li><li>(4) 道路の渋滞緩和・解消が図られ、効率的な物流システムが構築されている</li><li>(5) 都心およびその周辺の自転車の通行空間が確保され、自転車によるアクセス性と周遊性が高まっている</li><li>(6) 都心・都市拠点および観光拠点等を相互に結ぶ公共交通や自転車等の手段が確保され、観光の周遊性が高まっている</li><li>(7) 利用度の高い駅やバスの発着の多い駅等において、駅前広場が整備されている</li></ul>
 <p><b>魅力</b> に資する道路</p>	<p><b>【都市づくりの基本的考え方】</b></p> <p>歴史文化資源や水と緑など地域資源の保存と活用により、魅力ある景観が形成されており、快適で質の高い居住環境が確保されている。</p> <p>公共交通の利便性が高く日常生活を支え、公共交通機関の利用を中心とした「歩いて暮らせるまちづくり」が進んでいる。道路では、人を中心とした考え方を基本に、地域の実情に応じて自動車、自転車および歩行者の空間が適切に配置されている。</p> <p><b>【道路に関連した都市のあるべき姿】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>(1) 日常生活を支える利便性の高い公共交通ネットワークが形成されている</li><li>(2) 公共交通機関の利用を中心とした「歩いて暮らせるまちづくり」が進んでいる</li><li>(3) 自転車の連続した通行空間が確保され、自転車の利用が促進されている</li><li>(4) 歩行者、自転車および公共交通のために道路空間が適正に配分されている</li></ul>



 <p>良好な <b>環境</b> に資する道路</p>	<p><b>【都市づくりの基本的考え方】</b></p> <p>市街化調整区域では、無秩序な市街地の拡大が抑制され、自然や優良な農地が保全されている。特に南部丘陵では無秩序な土地利用が抑制され、自然環境が維持されている。</p> <p>市街地では、環境負荷の少ない交通である公共交通や自転車利用が促進されている。自動車を利用する際には円滑な交通が確保されており、CO<sub>2</sub>の排出が抑制されるとともに大気環境への悪影響が軽減されているなど、良好な都市空間が形成されることで都市活動における環境負荷が軽減されている。</p> <p><b>【道路に関連した都市のあるべき姿】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 公共交通ネットワークの充実により、環境負荷が小さい公共交通への転換が促進されている</li> <li>(2) 公共交通機関の利用を中心とした「歩いて暮らせるまちづくり」により、環境負荷の少ない都市構造が形成されている</li> <li>(3) 自転車の通行空間のネットワークが形成され、環境負荷の少ない自転車の利用が促進されている</li> <li>(4) 道路の渋滞緩和・解消が図られ、CO<sub>2</sub>の排出量が低減されている</li> <li>(5) 自動車環境対策や交通の円滑化などにより、良好な大気環境が確保されている</li> </ul>
 <p><b>安全・安心</b> を支える道路</p>	<p><b>【都市づくりの基本的考え方】</b></p> <p>災害に強い都市づくりが推進され、自助・共助・公助の連携のもと、ハード面とソフト面の両輪での備えが進んでいる。市街地の耐震化・不燃化の促進、延焼遮断帯の形成、避難路や避難地となる幹線街路、公園および防災拠点などの都市施設が整い、防災機能が強化されている。</p> <p>また、人優先の交通安全思想を基本に交通事故の多発防止に向けた施策が実施されており、安全で安心な社会が実現されている。</p> <p><b>【道路に関連した都市のあるべき姿】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) 広域避難地までの安全な経路が確保されている</li> <li>(2) 地震による火災に対し、道路、鉄道および河川等で延焼遮断機能が強化されており、火災の延焼拡大の抑制が図られている</li> <li>(3) 大規模地震等発生後に利用する緊急交通路が確保されている</li> <li>(4) 歩行者等の人を中心とした安全が確保されている</li> <li>(5) 幹線道路における渋滞緩和・解消が図られ、交通事故を防いでいる</li> <li>(6) 地域の特性に応じて自転車通行空間が形成され、人を中心とした安全が確保されている</li> <li>(7) 歩行空間のバリアフリー化により、誰もが安全で安心に活動できる</li> </ul>

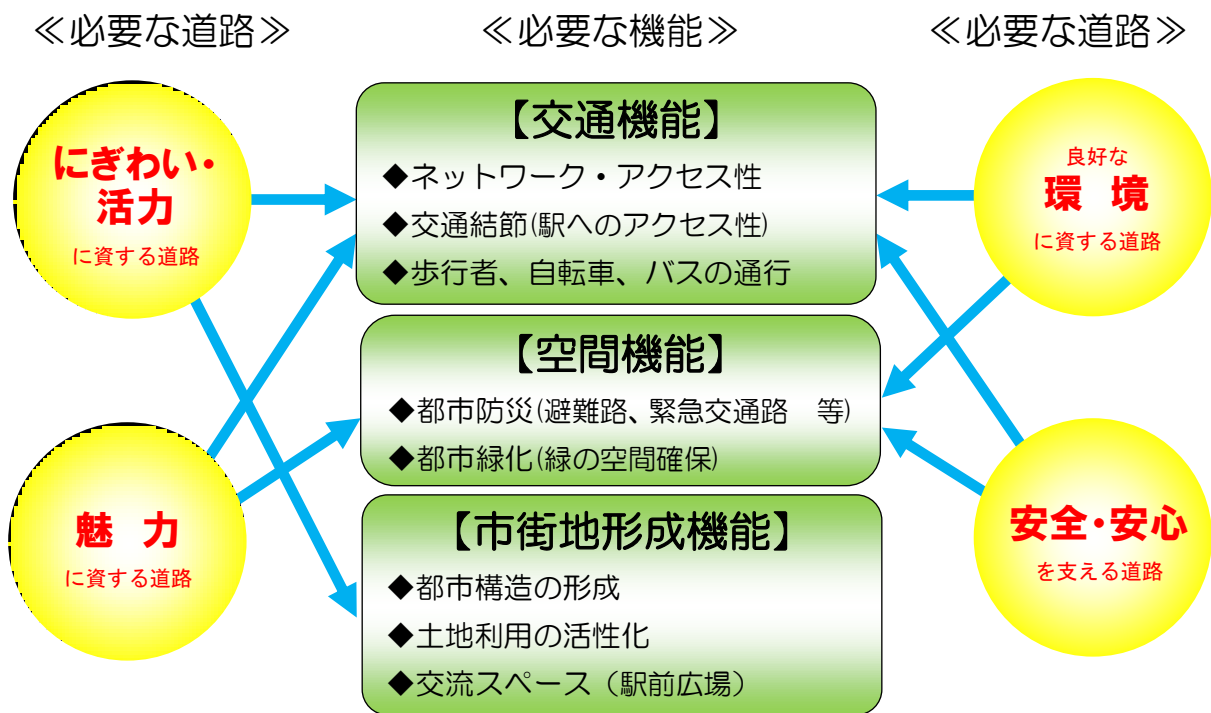
## (2) 必要な機能の分析

都市における道路は、交通機能、空間機能、市街地形成機能を有しており、これらの機能が十分発揮できるように都市計画決定する必要があります。

そのため都市計画道路の見直しでは、事業未着手の都市計画道路について、社会経済情勢の変化を踏まえた堺市都市計画マスタープラン等より整理した必要な道路（にぎわい・活力に資する道路、魅力に資する道路、良好な環境に資する道路、安全・安心を支える道路）の視点から、都市計画道路に必要な機能<sup>\*1</sup>としての【交通機能】、【空間機能】、【市街地形成機能】の分類で分析し、必要性を検証します。

加えて、事業未着手の都市計画道路周辺において同様の機能を有する代替道路等の有無について分析します。

また、都市計画道路は、主要幹線道路<sup>\*2</sup>とそれ以外の道路で構成されており、それぞれ求められる機能が異なるとともに、都心、都市拠点、地域拠点および駅前拠点においても、求められる地域の特性があります。そのため、すべての都市計画道路を一律で分析するのではなく、道路の区分（主要幹線道路とそれ以外の道路）や地域の特性を考慮します。



\*1：必要な機能

【交通機能】 人や物資の円滑な移動を確保するための機能

【空間機能】 防災や緑化のための空間機能

【市街地形成機能】 都市構造の形成や、人々が集い、交流に寄与する機能

\*2：主要幹線道路

都市の骨格を形成する道路として本市を含む複数の都市を連絡する道路や高速道路に連携している道路で、一定の走行機能と交通処理機能を有するように都市計画決定された道路



■分析する項目

～主要幹線道路～

道路機能		特性	分析する機能
交通機能	広域ネットワーク ・アクセス性		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性
	市内ネットワーク ・アクセス性		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性
	交通結節	○	駅へのアクセス性
	歩行者、自転車、 バスの通行	○	歩行者、自転車の通行空間確保による快適性、安全性
○		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能 バスの通行空間確保による利便性	
空間機能	都市防災		広域避難地までの避難路
			津波からの安全な避難路
			延焼遮断機能の強化
			緊急交通路の通行空間確保
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	
都市緑化		緑の空間確保による快適性	
市街地形成機能	都市構造の形成		都市の骨格を形成する機能
	土地利用の活性化	○	都心における自転車のアクセス性、周遊性
		○	観光拠点を結ぶ周遊性
		○	都市拠点における交流結節機能
交流スペース	○	駅前広場における交流機能	

※ ○：地域の特性を考慮する項目

～主要幹線道路以外の道路～

道路機能		特性	分析する機能
交通機能	地域ネットワーク		鉄道と連携した各拠点へのアクセス性
			主要幹線道路と連携した周遊性
	交通結節	○	駅へのアクセス性
	歩行者、自転車、 バスの通行	○	歩行者、自転車の通行空間確保による快適性、安全性
○		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能 バスの通行空間確保による利便性	
空間機能	都市防災		広域避難地までの避難路
			津波からの安全な避難路
			延焼遮断機能の強化
			緊急交通路の通行空間確保
都市緑化		緑の空間確保による快適性	
市街地形成機能	土地利用の活性化	○	都心における自転車のアクセス性、周遊性
		○	観光拠点を結ぶ周遊性
		○	都市拠点における交流結節機能
	交流スペース	○	駅前広場における交流機能

※ ○：地域の特性を考慮する項目

## • 必要な機能の分析方法

### 【交通機能】

#### 広域ネットワーク・アクセス性

都市のにぎわい・活力に必要な道路として、堺市マスタープランなどのまちづくり計画をもとに、本市の都心、都市拠点および地域拠点と本市以外の拠点を結び、関西圏の連携を強化する広域ネットワークの形成とアクセス性の向上に必要な機能が道路であるかを分析します。特に主要幹線道路に求められる機能です。

#### 市内ネットワーク・アクセス性

都市のにぎわい・活力に必要な道路として、堺市マスタープランなどのまちづくり計画をもとに、本市の都心、都市拠点および地域拠点を連携し、市内の周遊性の向上に必要な機能が道路であるかを分析します。特に主要幹線道路に求められる機能です。

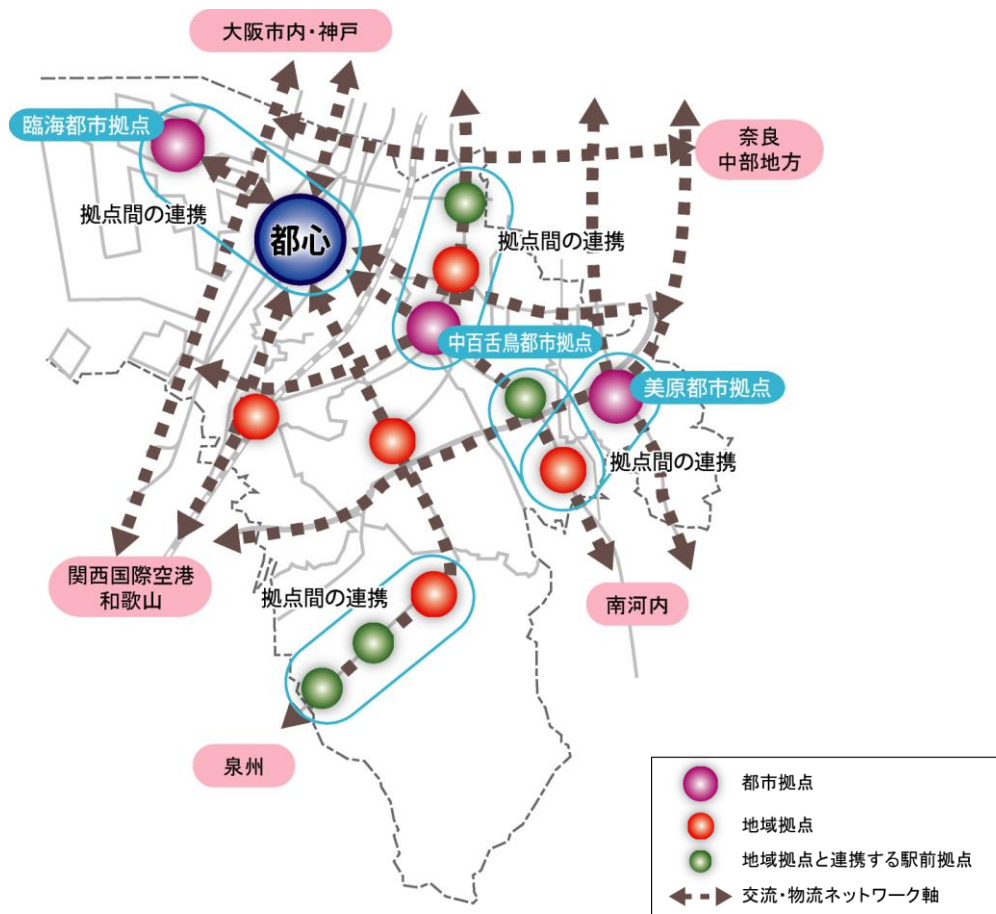


図 都市拠点と交流ネットワーク

出典：堺市マスタープラン

## 地域ネットワーク

都市のにぎわい・活力に必要な道路として、鉄道ネットワークと連携して本市の都心、都市拠点、地域拠点および駅前拠点を結び、アクセス性の向上に必要な機能が強い道路であるかを分析します。

また、主要幹線道路と連携して市内の周遊性の向上に必要な機能が強い道路であるかを分析します。特に主要幹線道路以外の道路に求められる機能です。

## 交通結節

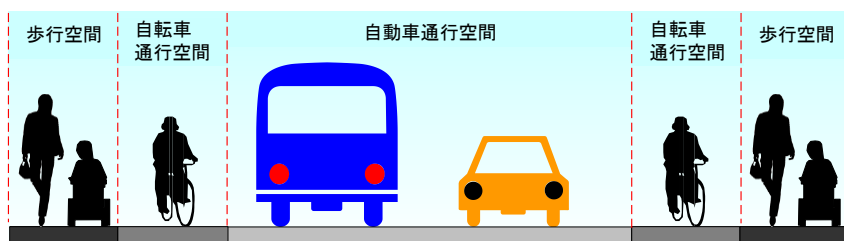
都市のにぎわい・活力に必要な道路として、特に都心、都市拠点、地域拠点および駅前拠点の交通結節点となる駅へのアクセス性の向上に必要な機能が強い道路であるかを分析します。

## 歩行者、自転車、バスの通行

都市の魅力や良好な環境に必要な道路として、歩いて暮らせるまちづくりの促進や自転車利用の促進のために、歩行者や自転車利用者が円滑、快適に移動できる通行空間が確保でき、交通機能の向上に必要な機能が強い道路であるかを分析します。

さらに、安心を支える必要な道路として、歩行者や自転車利用者の安全確保に必要な機能が強い道路であるかを分析します。特に都心、拠点の地域では、道路のバリアフリー化により誰もが安心して通行できる空間確保に必要な機能が強い道路であるかを分析します。

また、日常生活を支える利便性の高い公共交通ネットワークの形成に必要なバスの通行空間が確保でき、通行機能の向上に必要な機能が強い道路であるかを分析します。



## 【空間機能】

### 都市防災

都市の安全を支える必要な道路として、広域避難地までの避難路、津波からの安全な避難路、地震による火災に対する延焼遮断機能の強化、多重性も踏まえた緊急交通路の確保など、都市防災に寄与する必要な空間機能が高い道路であるかを分析します。

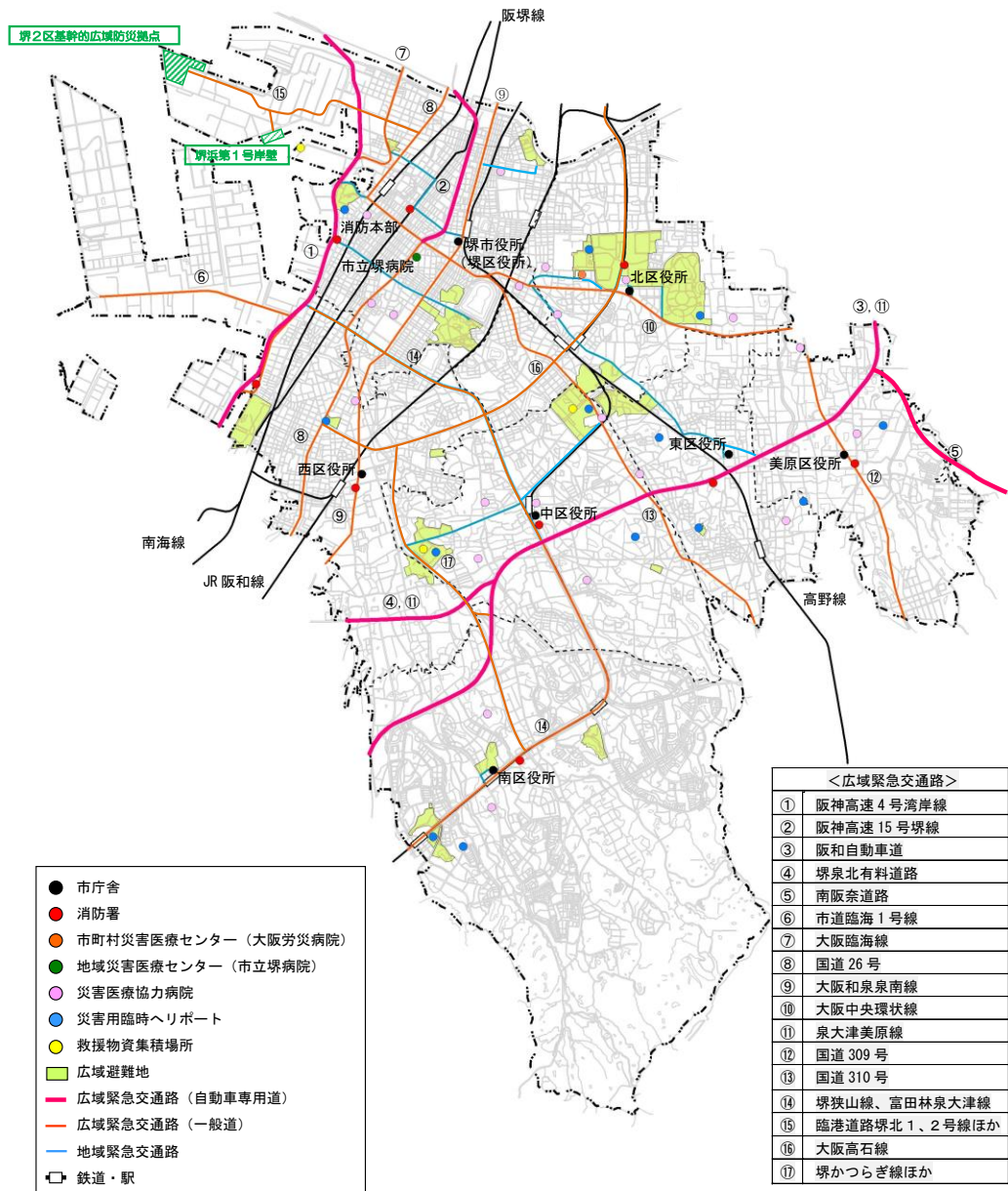


図 緊急交通路

出典：地域防災計画

### 都市緑化

都市の魅力に必要な道路として、緑による快適で質の高い都市環境に必要な機能が高い道路であるかを分析します。

## 【市街地形成機能】

### 都市構造の形成

都市のにぎわい・活力に必要な道路として、本市の都心、都市拠点および地域拠点や本市以外の拠点を結び、都市の骨格を形成する道路として必要な機能が高い道路であるかを分析します。特に主要幹線道路に求められる機能です。

### 土地利用の活性化

都市のにぎわい・活力に必要な道路として、都心内の自転車によるアクセス性と周遊性の向上に必要な道路空間や、観光拠点を結び観光周遊性の向上に必要な機能が高い道路であるかを分析します。

加えて、都市拠点における交流結節機能の向上に必要な機能が高い道路であるかを分析します。

### 交流スペース

都市のにぎわい・活力に必要な道路として、都心、都市拠点、地域拠点および駅前拠点の核となる駅前広場における交流などコミュニティ空間に必要な機能が高いかを分析します。



## 5.2 他の事業や隣接市の都市計画道路との整合性の検証

他の視点から都市計画道路に与える影響について、次のような事項を検証します。

### 【周辺のまちづくり計画や他事業の状況】

今後、計画の進捗や事業の推進状況により、都市計画道路に影響を及ぼす可能性のある周辺のまちづくり計画や他の事業を検証します。

### 【隣接市の都市計画道路との整合性】

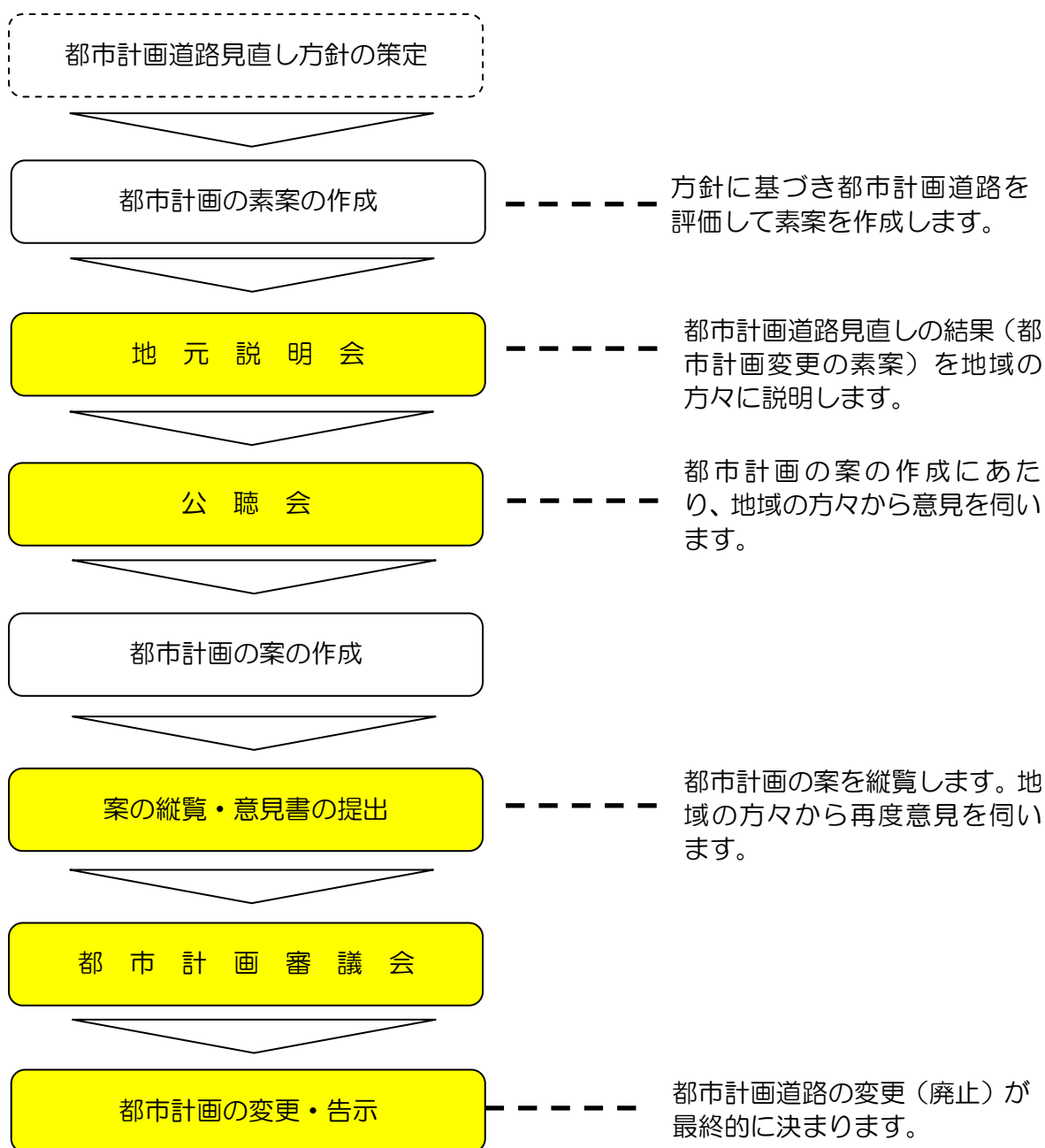
隣接市の都市計画道路見直しを踏まえて、接続する都市計画道路との整合性を検証します。

## 参考

### ○今後の都市計画手続き

都市計画道路見直し方針の策定後、方針に基づき事業未着手の都市計画道路を評価することで「存続対象の都市計画道路」と「変更対象の都市計画道路」に分類し、都市計画変更の素案を作成します。

その後、都市計画変更の内容について説明会を開催します。また、公聴会などで都市計画変更の内容について意見を伺い、都市計画変更の手続きを進めていきます。



（仮称）都市計画道路  
整備プログラムの策定

### ○存続する都市計画道路に対する取り組み

今回の都市計画道路見直しを踏まえ、限りある財源の中、効果的かつ効率的に整備を進めるため、路線・区間の整備優先度を総合的に判断し、今後の整備予定を示した「（仮称）都市計画道路整備プログラム」を策定します。