

Ⅲ. 都市計画道路整備プログラムの考え方

1. 対象路線

都市計画道路見直しのもと存続となった未着手路線及び事業中路線（45 路線 90 区間）を対象とします。

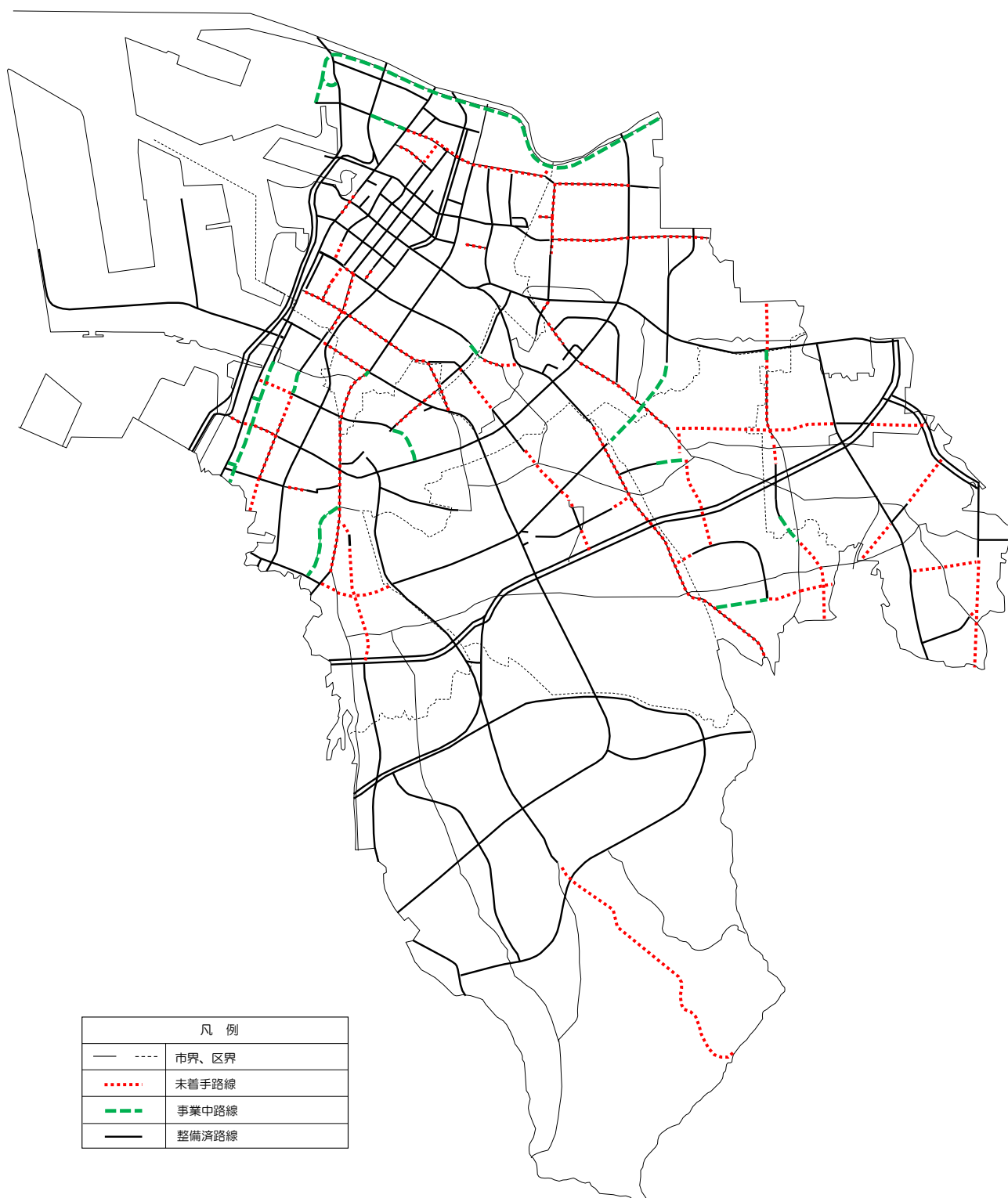


図-18 対象路線図

※区間数は整備手順により変更となる可能性があります。

2. 都市計画道路整備プログラムで示す路線

本プログラムでは、以下のように路線を分類します。

(1) 事業中路線

本プログラム策定時点において事業に着手しており、引き続き事業を推進する路線

(2) 優先整備路線

■グループ① 本プログラム策定後概ね5年の間に事業着手する路線

(概ね平成28年度から平成32年度)

■グループ② 本プログラム策定後概ね5年後から15年後の間に事業着手する路線

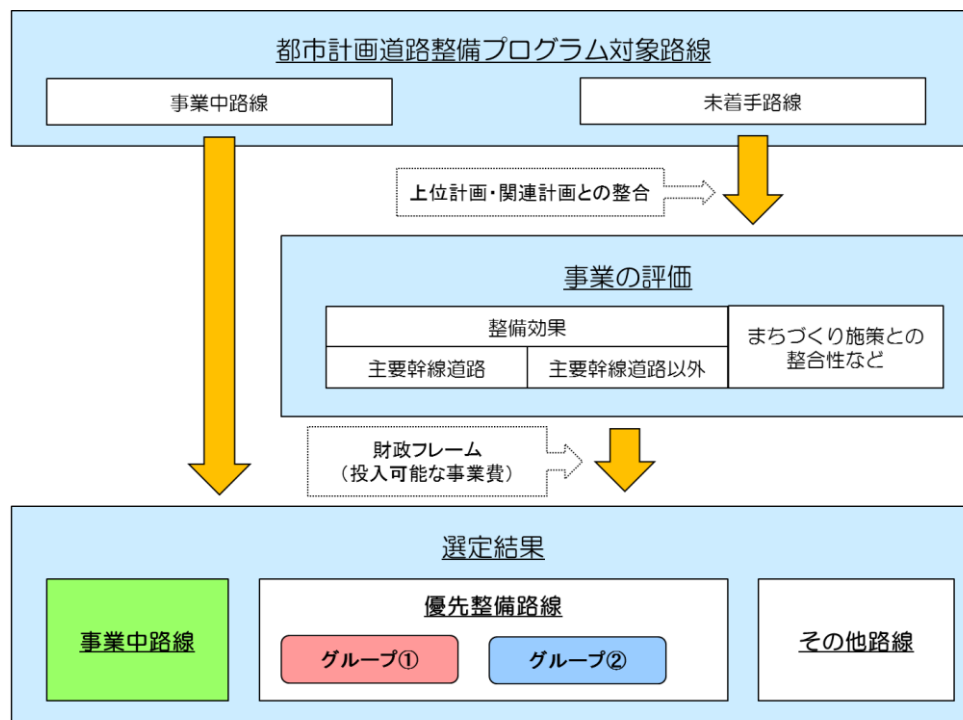
(概ね平成33年度から平成42年度)

(3) その他路線(整備時期未定路線)

(1)(2)以外の路線

3. 優先整備路線選定の考え方

優先整備路線は、上位計画や関連計画を踏まえて整備効果、まちづくり施策との整合性を評価するとともに、事業の連続性・継続性や費用対効果などを含めて総合的に判断し、財政フレーム(都市計画道路事業に投入可能な事業費)を考慮して選定します。また、その内容について記載したカルテを作成します。



※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

図-19 優先整備路線選定フロー

交通ネットワークや防災・減災、本市が進めている取組みなど、上位計画及び関連計画における道路の位置付けを踏まえて事業の評価を行います。

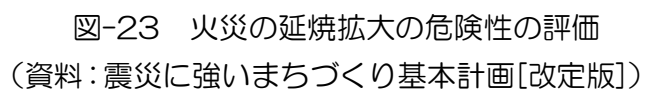
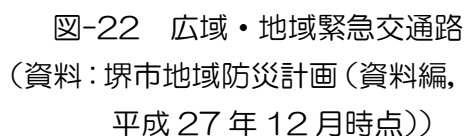
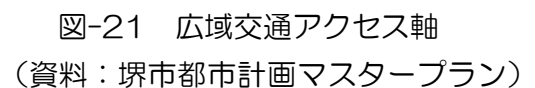
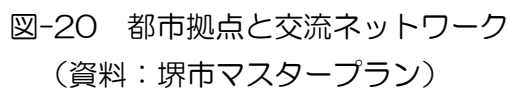




図-24 津波避難対象地域と津波注意地域
(資料：堺市津波避難計画)

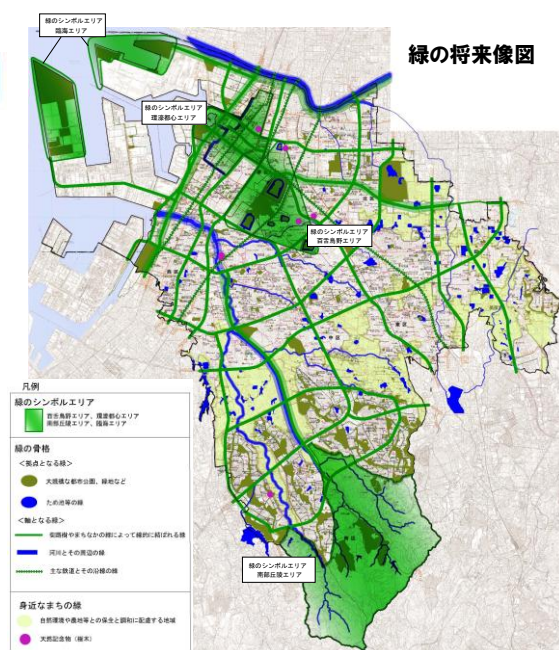


図-25 緑の将来像図
(資料：堺市緑の基本計画)

(2) 事業の評価

<路線の分類>

路線は、交通機能の違いを考慮して主に広域的な交通を担う「主要幹線道路」とそれ以外の「主要幹線以外の道路」の2区分に分類し、それぞれに求められる役割や機能の違いなどを踏まえた上で評価を行うこととします。

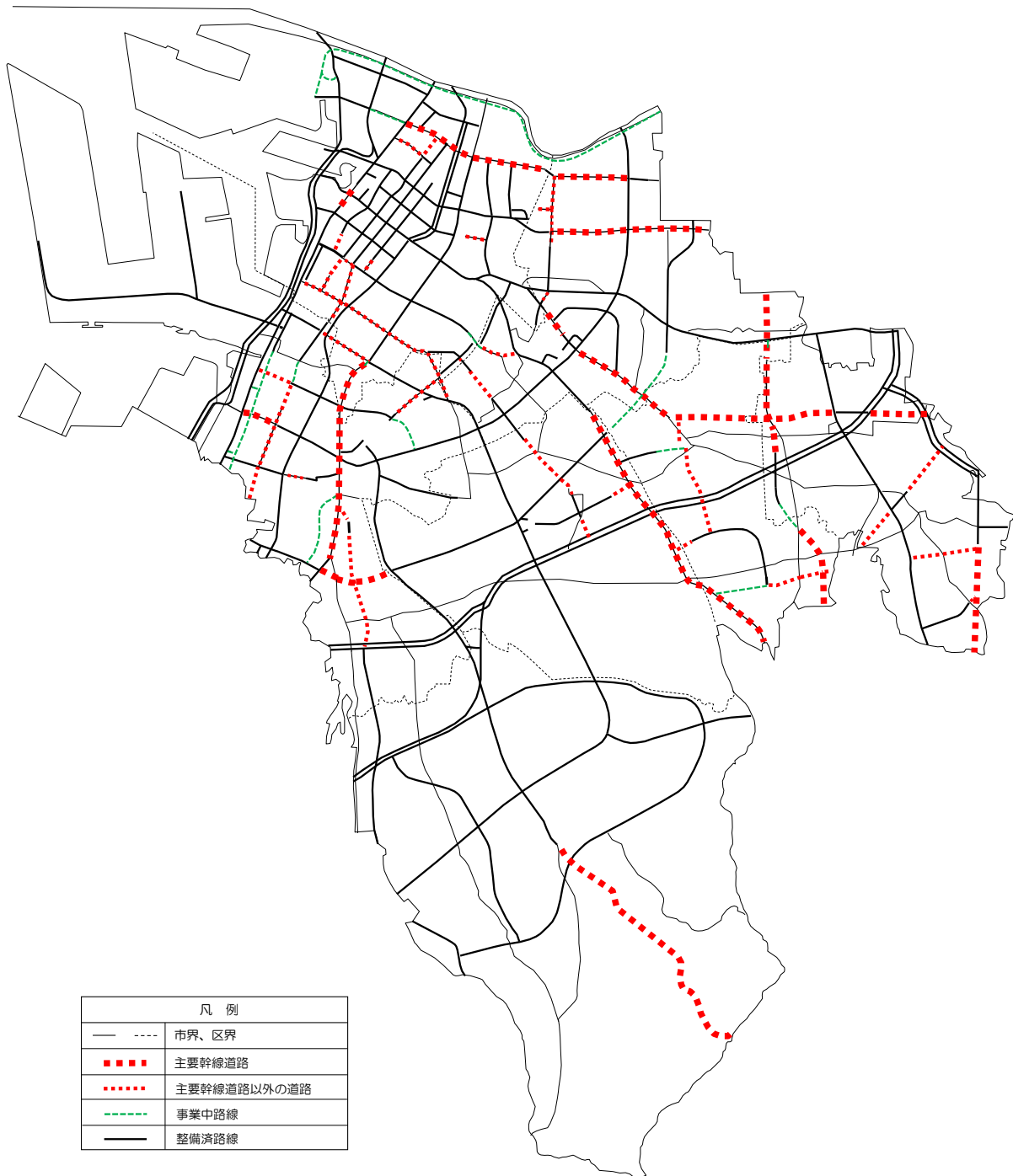


図-26 路線分類

＜整備効果による検討＞

Ⅲ.1 で示した本プログラムの対象路線について事業の評価を行うにあたり、一定の整備効果が発揮される区間単位に分割し、それぞれの区間について整備効果の検討を行います。

○評価の視点

本市の取組みの方向性や前章で既述の本市における道路の現状と課題を踏まえ、広域性（幹線道路ネットワークを形成する考え方）、防災性（都市防災機能を強化する考え方）、地域性（地域魅力を向上させる考え方）の3つの評価の視点を設定します。

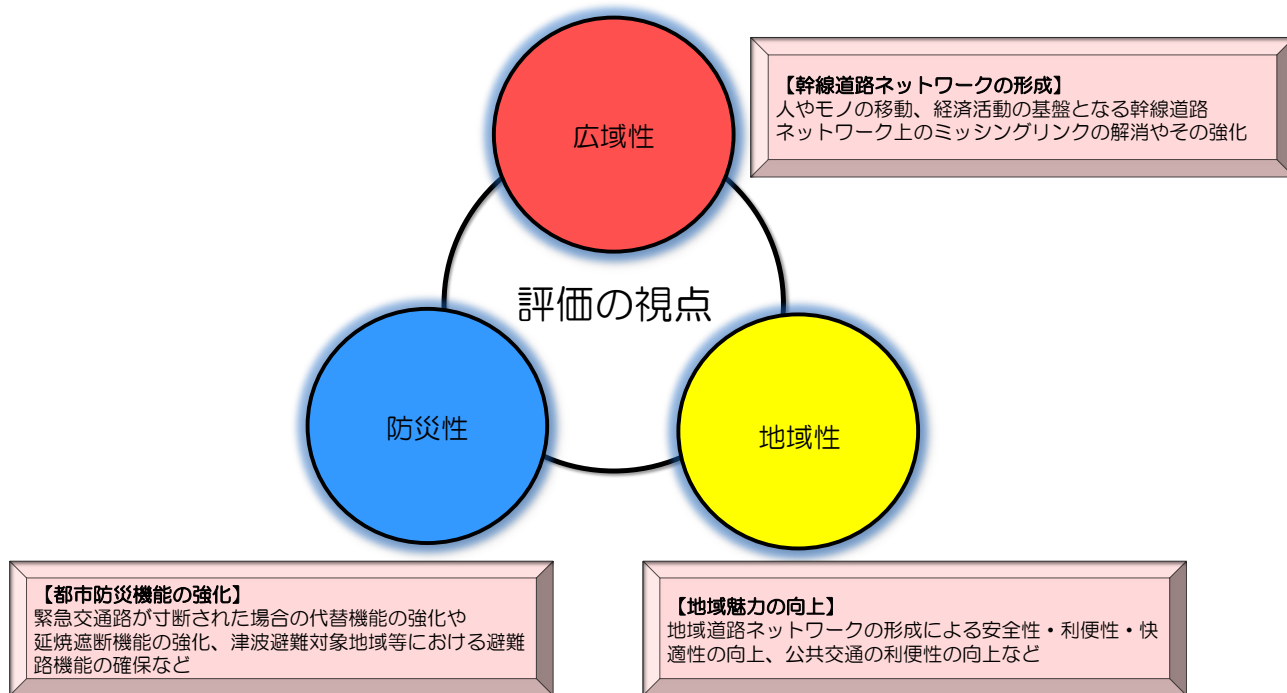


図-27 評価の視点

○評価の方法

評価の視点に対応する評価項目を設定した上で評価基準により各区間でランク付け（高・中・低）を行います。

また、評価では主要幹線道路と主要幹線道路以外の道路で、上位計画・関連計画の内容を踏まえてそれぞれ重みを設定します。

表-2 評価の視点と考え方

評価の視点	評価の重み		評価項目	評価対象	評価基準
	主要幹線道路	主要幹線道路以外の道路			
（幹線道路ネットワークの形成） 広域性	高い	—	将来交通量	主要幹線道路	将来交通量（平成42年）の推計値 ※現道がある路線については、現況交通量からの変化量
			渋滞損失時間の削減	主要幹線道路	事業実施による渋滞損失時間の削減割合 ※渋滞損失時間＝（実際にかった所要時間－基準となる速度で走行した場合の所要時間） ×車種別交通量×車種別平均乗車人数
			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	主要幹線道路	本市の都心、都市拠点および地域拠点と隣接市を結び、広域ネットワークの形成とアクセス性の向上に寄与する路線
			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	主要幹線道路	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寄与する路線
（都市防災機能の強化） 防災性	高い	やや高い	広域避難地までの避難路	全路線	広域避難地などまで一定の距離があり、避難路機能の向上に寄与する路線
			津波からの安全な避難路（指定避難路）	全路線	堺市津波避難計画に基づく避難路に指定されている路線
			津波からの安全な避難路（迅速な避難）	全路線	指定避難路以外で津波避難対象地域内及び津波注意区域内のJR阪和線に通じる路線であり、津波からの避難路機能の向上に寄与する路線
			延焼遮断機能の強化	全路線	火災の延焼拡大の危険性の評価（震災に強いまちづくり基本計画（改定案））がされている路線
			緊急交通路の通行空間確保	全路線	広域緊急交通路及び地域緊急交通路である路線
			広域緊急交通路の多重化による機能強化	主要幹線道路	広域防災拠点及び後方支援活動拠点につながる路線
（地域魅力の向上） 地域性	標準	標準	歩行者の快適性	全路線	周辺地域に歩行空間（道路幅員）が確保されていない路線
			自転車の快適性	全路線	周辺地域に自転車通行空間（道路幅員）が確保されていない路線
			歩行者の安全性（事故多発路線からみた安全性）	全路線	現道及び平行する路線で歩行者事故が多い路線
			歩行者の安全性（歩道がない区間からみた安全性）	全路線	現道に歩道がない路線
			自転車の安全性	全路線	現道及び平行する路線で自転車事故が多い路線
			特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	全路線	特定道路に指定されている路線
			緑の空間確保による快適性	全路線	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複する路線
			都市の骨格を形成する機能	主要幹線道路	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路線
			都心における自転車のアクセス性、周遊性	全路線	都心内及びその周辺で主要施設（病院、学校、公園など）の直近の路線
			観光拠点を結ぶ周遊性	全路線	観光拠点等及び周辺駅を連絡、直結する路線
			都市拠点における交流結節機能	全路線	都市拠点に結節する路線
			鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	主要幹線道路以外の道路	鉄道駅から拠点へ連絡する路線
			主要幹線道路と連携した周遊性	主要幹線道路以外の道路	主要幹線道路と連携する路線
			交通結節（駅へのアクセス性）	主要幹線道路以外の道路	駅へ直結する路線

＜まちづくり施策との整合性などによる検討＞

都市計画道路の整備は、関連するまちづくり施策が具体化するなどした場合、整備時期の決定要因となります。このため、都市計画道路単独での整備だけでなく、より一層整備効果の発現を高めるため、まちづくり施策に関連する路線については、整備時期等について整合を図ります。また、事業の効率的、効果的な実施のため、同一路線や接続する路線の整備状況等も十分に勘案し、事業の連続性・継続性や費用対効果も踏まえて検討を行います。

さらに、都市計画道路の整備は、周辺地域での産業振興、観光振興、地域の活性化など社会資本としてのストック効果も期待されることから、まちづくり施策との関連や既存の道路の効果をより発揮させる視点も踏まえながら検討を行います。

4. 今後の進め方

今回、本プログラムによって今後優先的に整備を進める路線を示しましたが、今後の社会経済情勢の変化や本市の新たなまちづくり施策の具体化、事業の進捗度合など様々な要因により、道路整備を取り巻く環境に変化が生じる可能性があります。こうした変化に柔軟に対応する必要があることから、概ね５年ごとに本プログラムの見直しを行うこととします。なお、見直しの時期を待たずに関連するまちづくり施策等が具体化するなどした場合は、必要に応じて事業着手を行います。

また、事業着手した路線については適宜事業効果の検証を行い、その結果を踏まえながら事業を推進します。