

件 名	「堺市都市計画道路整備プログラム」基本方針（案）について
経 過 ・ 現 状 政 策 課 題	【現状・課題】 ・都市計画道路の整備率は約72%（平成28年1月時点）であり、未着手の路線（事業着手時期が未定の路線）は約22%（約60km）残っている。 ・事業着手時期が未定の状況では、関係権利者にとって都市計画道路の予定地内の計画的な土地利用や将来の生活設計が行いにくい。 【経過】 平成25年～27年 都市計画道路見直しについて都市計画審議会で報告（計5回） 平成27年 堺市都市計画道路整備プログラム検討庁内委員会（計4回） 平成28年1月 都市計画道路見直し（都市計画変更）を実施
対 応 方 針 今 後 の 取 組 （ 案 ）	【対応方針】 都市計画道路見直しにより存続となった路線について、優先整備の考え方や事業着手時期を示した「堺市都市計画道路整備プログラム」を策定するための基本方針を定める。 【基本方針（案）の概要】 ○都市計画道路の現状と課題 ○都市計画道路整備プログラムの考え方 (1) 路線の分類（事業中路線、優先整備路線、その他路線） 優先整備路線は、グループ①（概ねH32年度までに着手をめざす路線）とグループ②（概ねH33～H42年度の間に着手をめざす路線）に分類。 (2) 優先整備路線選定の考え方 ・評価の視点「幹線道路ネットワークの形成」、「都市防災機能の強化」、「地域魅力の向上」 ・主要幹線道路と主要幹線道路以外の道路に区分し、評価の視点を24項目に細分して評価。また、まちづくり施策との整合性などを検討するなど総合的に判断し、財政フレームを考慮して選定。 (3) 今後の進め方 ・社会情勢の変化に柔軟に対応するため概ね5年ごとにプログラムを見直す。 【今後のスケジュール（予定）】 平成28年3月 基本方針（案）のパブリックコメントの実施 平成28年4月 基本方針の策定 平成28年度第1四半期 堺市都市計画整備プログラムの策定（路線分類公表）
効 果 の 想 定	○優先整備の考え方を示すことにより事業の透明性を確保し、整備に対する市民・利用者の理解度を高める。 ○基本方針に従って優先度の高い路線を抽出し、事業の「選択と集中」を行う。 ○事業着手時期を示すことで、関係権利者の計画的な土地利用が可能となる。
関 係 局 と の 政 策 連 携	建築都市局など

I. はじめに

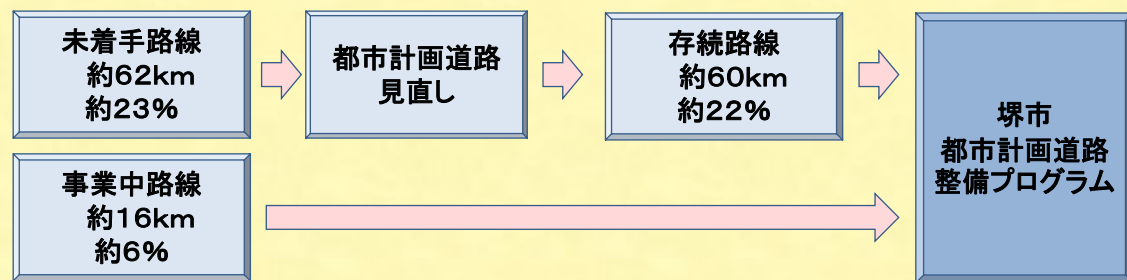
【都市計画道路整備プログラム策定の背景】

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おり、本市も将来のまちづくりを進めるため、周辺都市の見直しも踏まえ、都市計画道路の役割を再検証する「都市計画道路見直し」を平成 28 年 1 月に実施しました。

「都市計画道路見直し」のもと「存続」となった未着手路線については、都市の円滑な移動を確保する交通機能の強化、災害時に備えた都市防災機能の強化及びまちの魅力向上に資する道路環境づくり等に向け、着実に整備を進めることが必要ですが、限りある財源のもと、全てを整備するには多くの時間を要することとなります。

また、事業着手時期が未定の状況では、都市計画道路の予定地内の計画的な土地活用や将来の生活設計が行いにくい要因となることなどが問題となります。

そこで、社会情勢の変化を的確に捉えつつ、市民の理解を得ながら事業の「選択と集中」によって都市計画道路事業をより効果的、効率的に推進するため、未着手の都市計画道路について優先整備の考え方や事業着手時期を示した「堺市都市計画道路整備プログラム」を策定します。



【都市計画道路整備プログラムの目的】

- ・優先整備の考え方を示すことで事業の透明性を確保し、整備に対する市民・利用者の理解度を高める。
- ・限りある財源のもと、事業の「選択と集中」を行い、重点的に優先度の高い路線を整備する。
- ・事業着手時期を示すことにより、関係権利者の計画的な土地利用を可能とする。

II. 都市計画道路の現状と課題

<現状>

- ・本市の都市計画道路は 90 路線・延長約 271kmが都市計画決定されており、整備済の延長は約 194 km、整備率は約 72%となっている(平成 28 年 1 月時点)。
- ・幹線道路ネットワーク、特に4車線以上の道路に着目すると、主に都心を中心とした環状方向及び東部における南北方向にミッシングリンク(未整備で途切れている区間)が存在しており、道路機能が十分発揮されていない。また、地域道路ネットワークにも未着手区間が存在する。

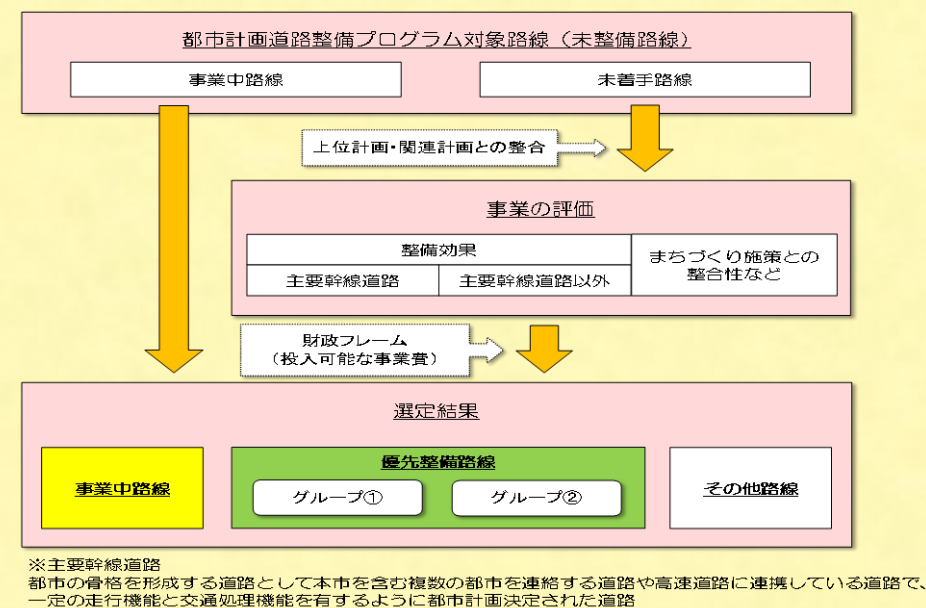
<課題>

- ・主要な交通機能を担う幹線道路にミッシングリンクが存在するため、すでに完成している道路の整備効果が十分に発揮できていない。慢性的な渋滞の解消や経済活動の活性化などのため、ネットワークとしての連続性の確保が必要。
- ・南海トラフ巨大地震等の大規模災害に備え、緊急輸送機能や延焼遮断機能、避難路機能など、都市の防災・減災機能の強化が必要。
- ・歩行者や自転車の通行環境改善による安全性・快適性の向上や緑の空間確保、公共交通の利便性の向上など、地域魅力の向上のために地域道路ネットワークの形成が必要。

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
- (2)整備プログラムで示す路線 今後の社会経済情勢の変化等に対応するため、概ね5年ごとに見直し
 - 事業中路線 引き続き事業を推進する路線
 - 優先整備路線【グループ①】概ね5年の間に着手する路線(H28年度からH32年度)
 - 【グループ②】概ね5年後から15年後の間に着手する路線(H33年度からH42年度)
 - その他路線 整備時期が未定の路線
- (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。



【整備効果による検討】

<評価の視点>

- 広域性(幹線道路ネットワークの形成)
人やモノの移動、経済活動の基盤となる幹線道路ネットワーク上のミッシングリンクの解消やその強化
- 防災性(都市防災機能の強化)
緊急交通路が寸断された場合の代替機能の強化や延焼遮断機能の強化、津波避難対象地域等における避難路機能の確保など
- 地域性(地域魅力の向上)
地域道路ネットワークの形成による安全性・利便性・快適性の向上、公共交通の利便性の向上など

<主要幹線道路と主要幹線道路以外の道路の評価項目>

道路分類	評価の視点	評価項目
主要幹線道路	広域性（幹線道路ネットワークの形成）	将来交通量、市内外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性など
	防災性（都市防災機能の強化）	広域緊急交通路の多重化による機能強化、延焼遮断機能の強化など
	地域性（地域魅力の向上）	都市の骨格を形成する機能、歩行者・自転車の通行空間確保による安全性・快適性など
主要幹線道路以外の道路	防災性（都市防災機能の強化）	延焼遮断機能の強化、津波からの安全な避難路など
	地域性（地域魅力の向上）	歩行者・自転車の通行空間確保による安全性・快適性、交通結節（駅へのアクセス性）など

【まちづくり施策との整合性などによる検討】

関連するまちづくり施策の具体化などに合わせて整備時期等について整合を図るとともに、事業の連続性・継続性なども踏まえて検討します。

「堺市都市計画道路整備プログラム」 基本方針(案)

堺 市

< 目 次 >

I. はじめに	1
II. 都市計画道路の現状と課題	2
1. 都市計画道路の整備状況	2
2. 都市計画道路にかかる事業費の推移	3
3. 道路の主な現状と課題	4
III. 都市計画道路整備プログラムの考え方	13
1. 対象路線	13
2. 都市計画道路整備プログラムで示す路線	14
3. 優先整備路線選定の考え方	14
4. 今後の進め方	20

I. はじめに

<都市計画道路整備プログラム策定の背景>

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。こうした中、本市も将来のまちづくりを進めるため、平成28年1月に周辺都市の見直しも踏まえて都市計画道路の役割を再検証する「都市計画道路見直し」を実施しました。

この見直しにおいて存続することとなった未着手の都市計画道路は、その8割以上が50年以上前に都市計画決定されたものであり、都市の円滑な移動を確保する交通機能の強化、災害時に備えた都市防災機能の強化及びまちの魅力向上に資する道路環境づくり等に向け、着実に整備を進めることが求められます。しかし、限りある財源のもと、全てを整備するにはさらに多くの時間を要することとなります。

また、事業着手時期が未定の状況では、都市計画道路の予定地内の計画的な土地活用を行いにくい要因となることや、都市計画法による建築制限、整備に伴う移転などにより、将来の生活設計が立てづらいといったことが問題となります。

そこで、社会情勢の変化を的確に捉えつつ、市民の理解を得ながら事業の「選択と集中」によって都市計画道路事業をより効果的、効率的に推進するため、未着手の都市計画道路について優先整備の考え方や事業着手時期を示した「堺市都市計画道路整備プログラム」を策定します。

<都市計画道路整備プログラム策定の目的>

- 優先整備の考え方を示すことにより事業の透明性を確保し、整備に対する市民・利用者の理解度を高める
- 限りある財源のもと、事業の「選択と集中」を行い、重点的に優先度の高い路線を整備する
- 事業着手時期を示すことにより、関係権利者の計画的な土地利用を可能とする

Ⅱ. 都市計画道路の現状と課題

1. 都市計画道路の整備状況

本市の都市計画道路は90 路線・延長約271 kmが都市計画決定されており、整備済の延長は約194 km、事業中の延長は約16 km、未着手の延長は約60 kmで、整備率は約72%となっています。

幹線道路ネットワーク、特に4車線以上の道路に着目すると、主に都心を中心とした環状方向及び東部における南北方向にミッシングリンク※1が残っており、既存の道路の交通機能及び空間機能が十分に発揮できていない状況です。また、地域道路ネットワーク(幹線道路以外の2車線の道路)についても、依然として未着手区間が存在しています。

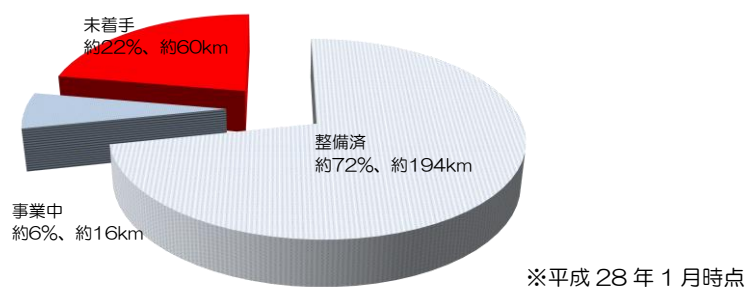


図-1 都市計画道路の整備状況

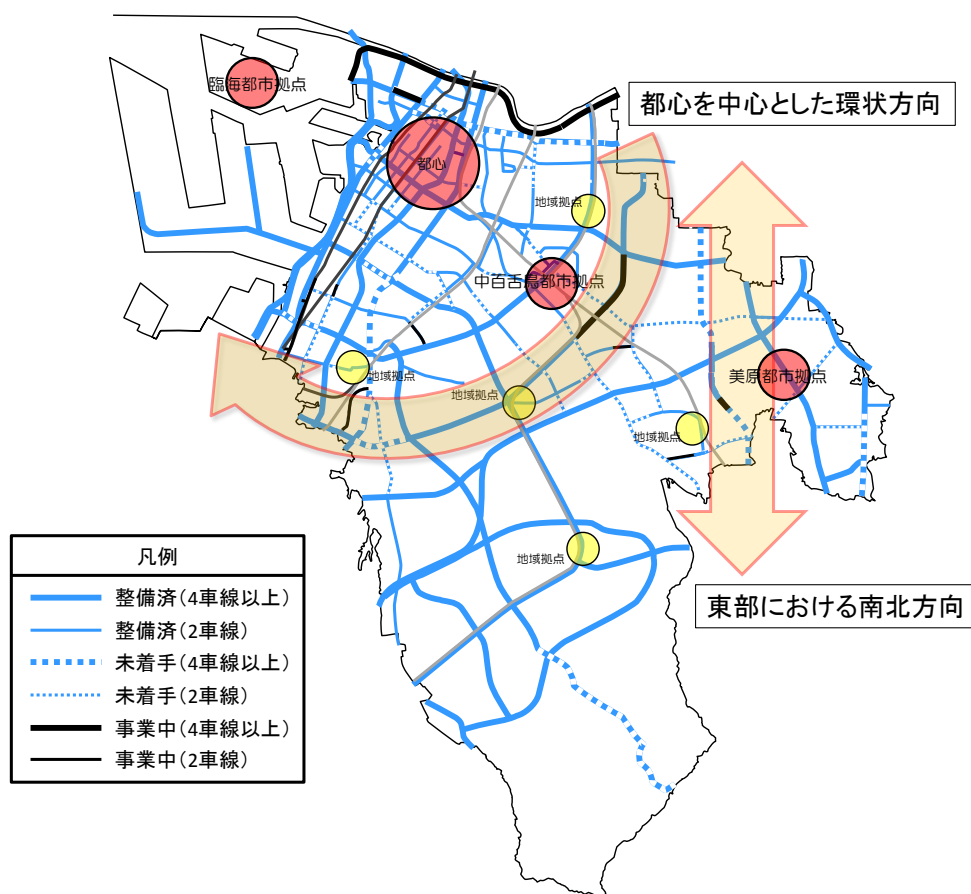


図-2 都市計画道路の整備状況図

※1 ミッシングリンク：未整備で、途中で途切れている区間

2. 都市計画道路にかかる事業費の推移

本市の都市計画道路にかかる事業費（街路事業費）は、過去 10 年では平均約 27.5 億円となっています。

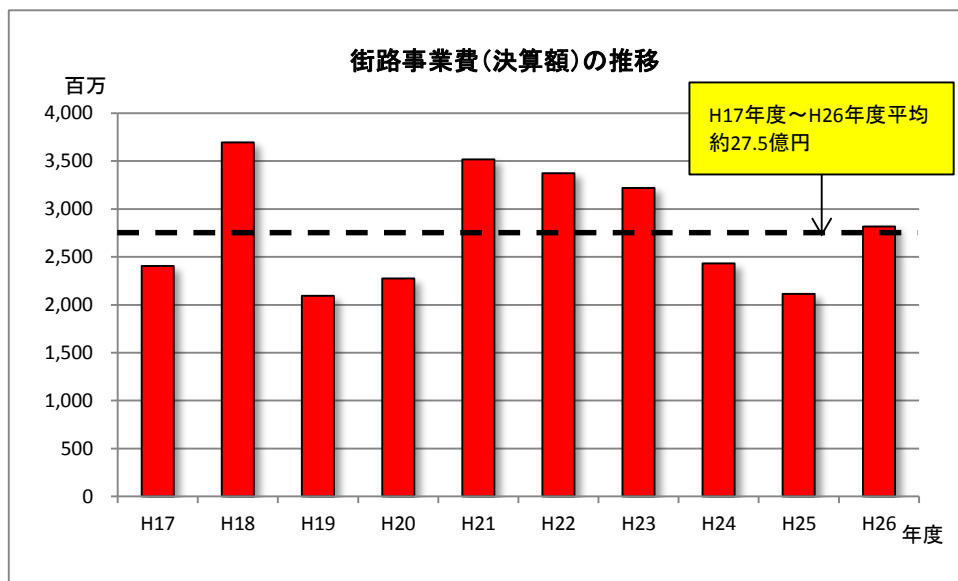


図-3 街路事業費（決算額）の推移

3. 道路の主な現状と課題

道路は、市民の日常生活や社会経済活動を支える最も基礎的な社会資本の一つです。都市計画道路には、人や物資を円滑に移動させる交通機能、避難・救援などに資する都市防災機能などの空間機能、都市構造の形成や、人々が集い、交流に寄与する市街地形成機能などの機能があり、現状と課題を踏まえた上で道路整備に取り組む必要があります。

3-1. 道路交通の現状と課題

<交通量>

本市の道路は、南北方向に大阪都心部と結ばれ、本市の都心を中心とした放射方向及び環状方向の幹線道路網で構成されています。

これらの幹線道路は交通量が多く、最大で約 6.7 万台/12h となっています（図-4、表-1）。また、市域をまたぐ交通（起終点の両方または一方を市外にもつ交通）を担う割合が大きい路線が多く、広域的な道路の必要性が大きいことがわかります（図-5）。

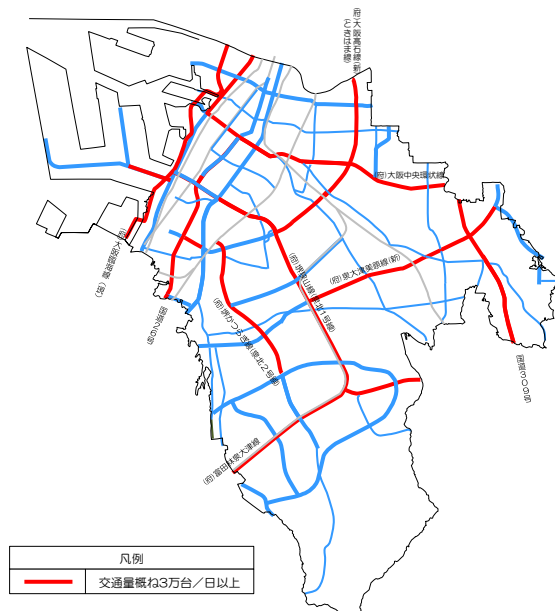


図-4 交通量の多い路線

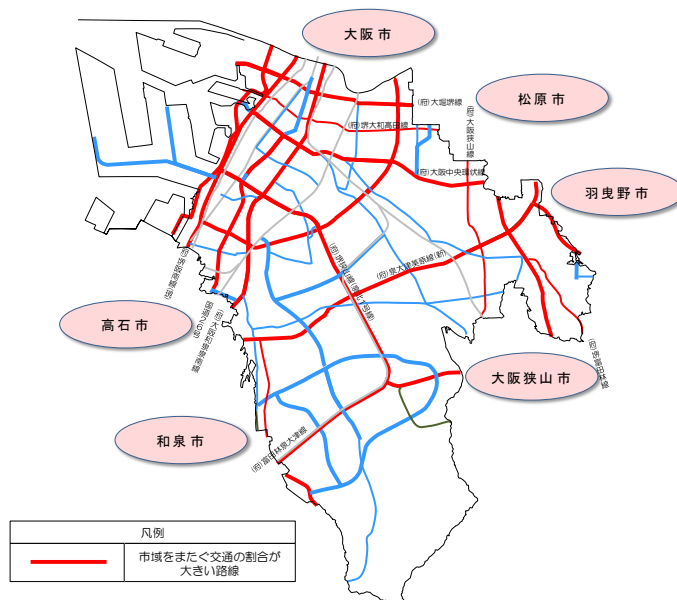


図-5 市域をまたぐ交通の割合が大きい路線

表-1 市内の12時間交通量の上位10路線

（平成22年度道路交通センサス（全国道路・街路交通情勢調査））

順位	交通量 (台/12h)	観測地点	路線名
1	67,080	堺市中区田園	主要地方道 堺狭山線（泉北1号線）
2	60,279	堺市南区竹城台3丁	主要地方道 富田林泉大津線（泉北1号線）
3	59,982	堺市堺区北丸保園3	一般国道310号
4	58,240	堺市南区竹城台1丁	主要地方道 富田林泉大津線（泉北1号線）
5	54,129	堺市中区深井北町	主要地方道 堺狭山線（泉北1号線）
6	50,232	堺市堺区中安井町3丁	一般国道310号
7	48,995	堺市南区新櫓尾台2丁	主要地方道 富田林泉大津線（泉北1号線）
8	48,761	堺市北区新金岡町5丁	主要地方道 大阪中央環状線
9	47,417	堺市堺区向陵西町4丁	主要地方道 大阪中央環状線
10	43,558	堺市北区八下北2	主要地方道 大阪中央環状線

＜混雑の状況＞

混雑の状況をみると、道路の混み具合を示す指標である混雑度※²が 1.25 以上（ピーク時間帯はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態）となる区間が多くなっています（図-6）。また、旅行速度※³が低いことなどを条件として、京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会において選定されている主要渋滞箇所については、国道 309 号や府道大阪高石線（新）、府道大阪和泉泉南線などに多く存在しています（図-7）。

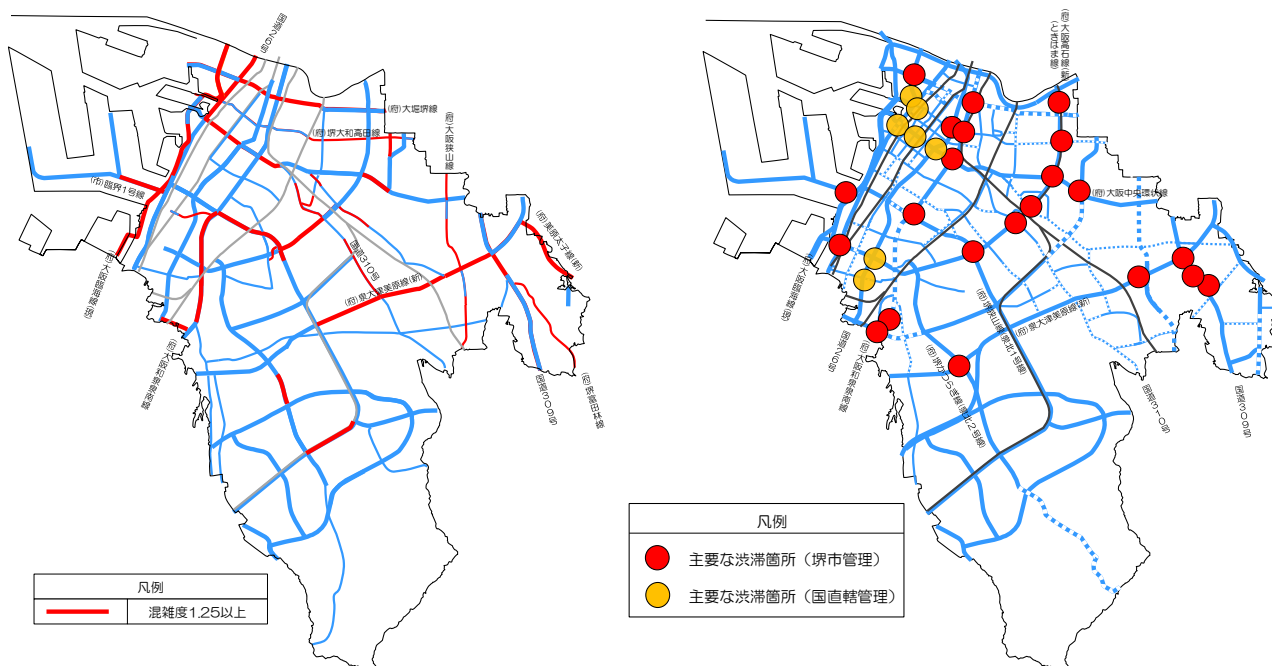


図-6 混雑度 1.25 以上の区間

図-7 主要渋滞箇所(京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)

※² 混雑度：交通量を道路設計上の基準交通量で除した値

※³ 旅行速度：道路の一定区間距離を移動に要した時間で除した値

幹線道路は交通量が多く、市域をまたぐ広域的な交通が多くなっています。また、混雑が見られる区間が多くなっています。道路の混雑は、社会経済活動に悪影響を及ぼすとともに、環境負荷を増大させる要因にもなることから、その解消に向けた対策が必要です。

このため、ミッシングリンクを解消するなど、道路ネットワークとしての連続性を確保することによって既存の道路の交通機能を十分に発揮させ、交通の円滑化、経済活動の活性化及び環境負荷の軽減を図ることが必要です。

3-2. 防災・減災の現状と課題

＜災害時の緊急輸送＞

本市の道路のうち、府県間を連絡する主要な道路や広域防災拠点、後方支援活動拠点などを連絡する主要な道路などは、災害時の応急活動を迅速かつ的確に実施するため、大阪府によって広域緊急交通路に選定されています。また、本市の地域防災計画において、広域緊急交通路と市庁舎、各区役所、地域災害拠点病院及び救援物資集積場所等の防災拠点を連絡する道路について地域緊急交通路として選定しており、その整備に努めることとされています。

災害時に沿道建物等の倒壊で道路が閉塞すると、迅速な救助や救援活動に支障をもたらします。緊急交通路の機能を拡充し、多重性、代替性を高めることは、災害時にどの道路を使用するかという選択肢を増やすこととなるため、救助・救命や物資輸送など人命に関わる活動を円滑に行うために非常に重要です。

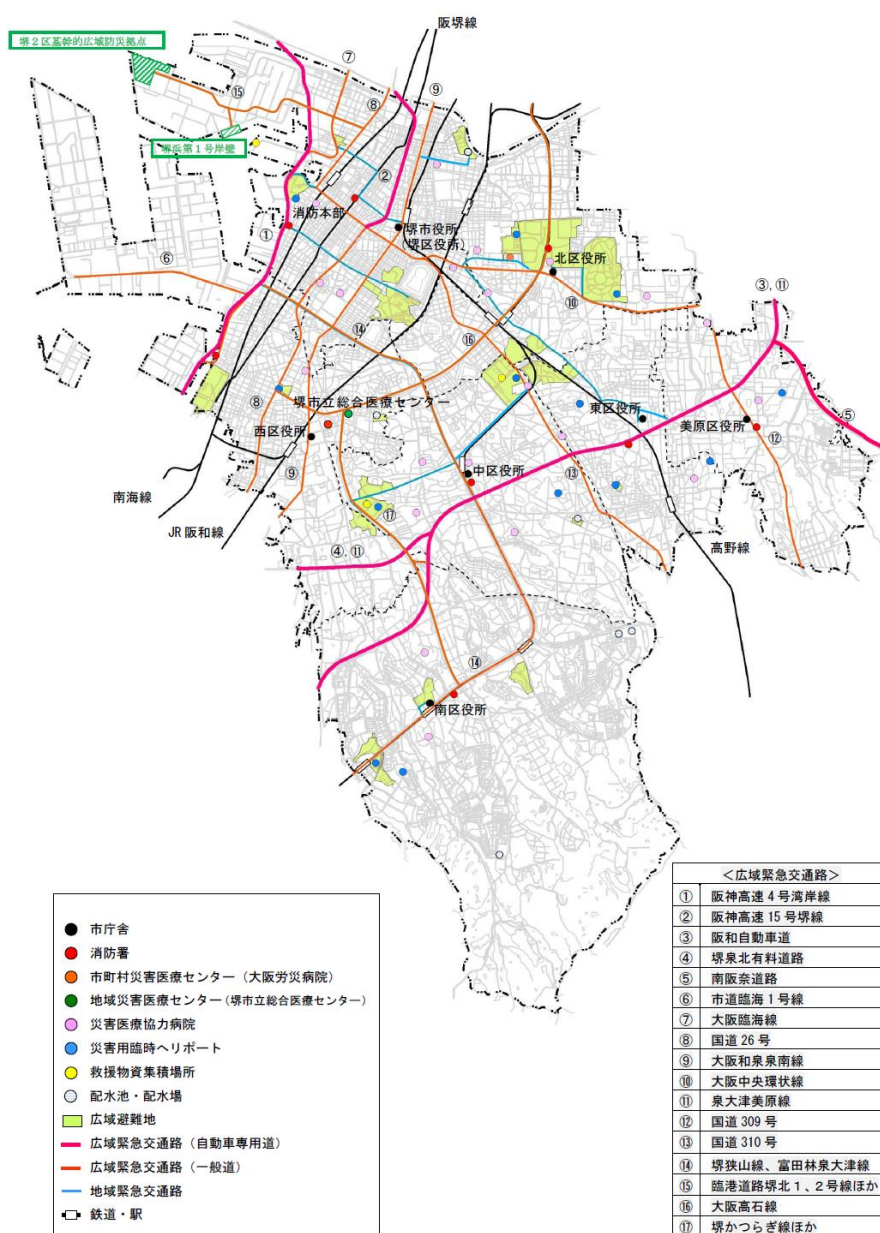


図-8 広域・地域緊急交通路

（資料：堺市地域防災計画（資料編，平成27年12月時点））



図-9 建物倒壊による道路閉塞の事例
(写真提供：神戸市)

＜延焼遮断＞

本市には、地震による火災が発生した場合に延焼が広がる危険性のある地区が存在しています。道路はこのような火災の拡大を抑制する延焼遮断機能をもっており、都市の不燃化を進めるためには、沿道建築物の不燃化とともに、道路整備によって延焼遮断効果を高めるなどの取り組みが必要です。

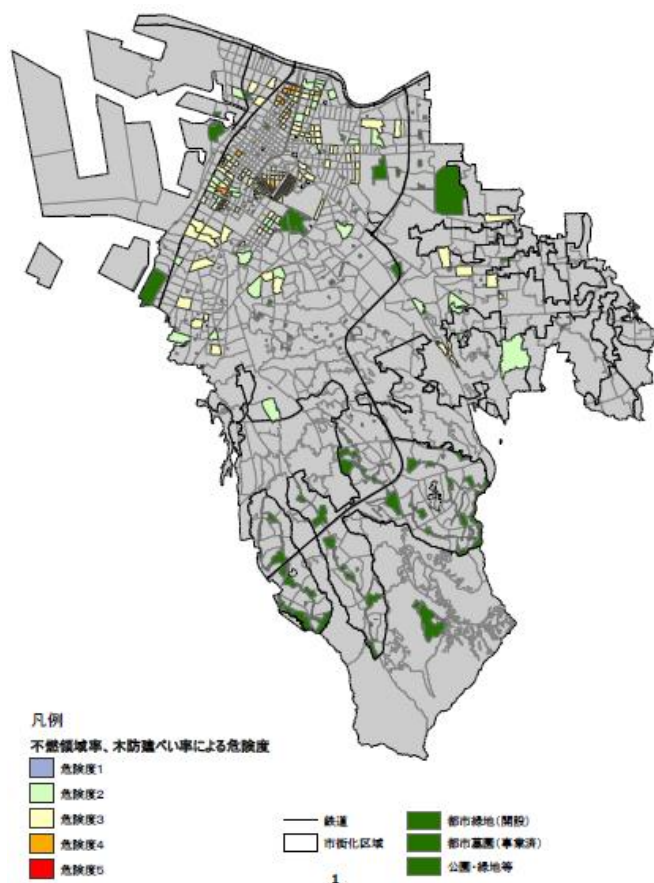


図-10 地区内の燃えやすさの評価
(資料：震災に強いまちづくり基本計画改定案)

<避難>

南海トラフ巨大地震等による最大クラスの津波が発生した場合の本市の津波避難に関して、津波避難対象地域及び津波注意地域から東側への避難の考え方が堺市津波避難計画により示されています（図-11）。

【津波避難に関する基本的な考え方】（堺市津波避難計画より抜粋）

地震発生後、津波の第一波が到達するまでの約 100 分間に JR 阪和線を目標に東の標高 6.8m より高い所（津波避難目標等）に徒歩で避難する。

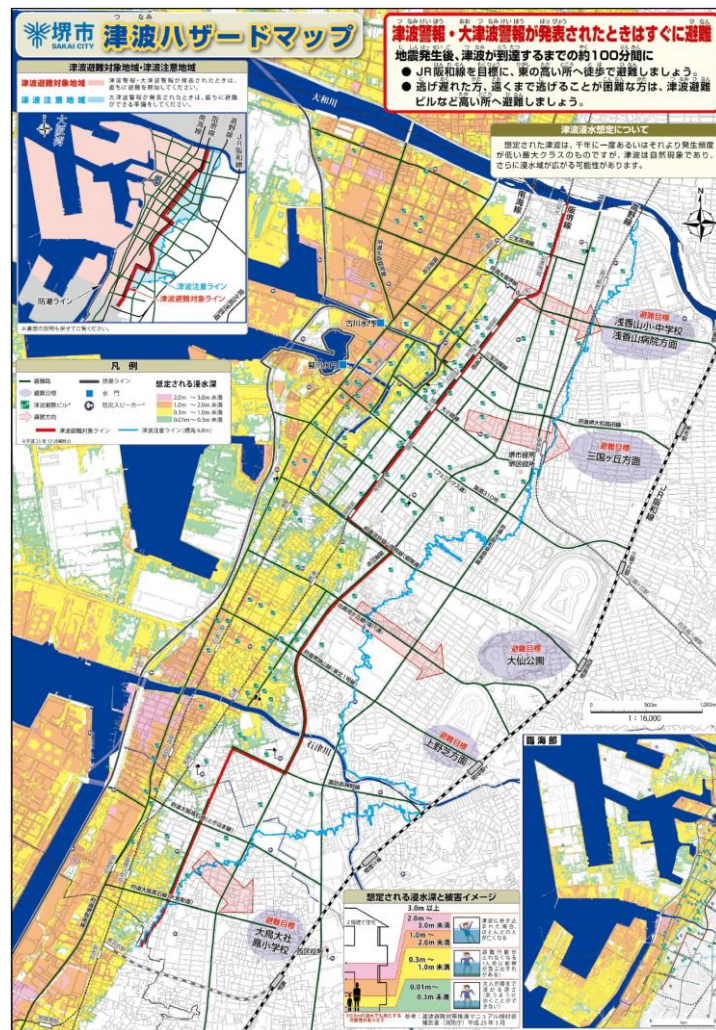


図-11 津波ハザードマップ

また、地震等発生により市街地火災が発生した場合には、火災の延焼拡大によって生じる輻射熱、熱気流から市民の安全を確保できる広域避難地に避難するための道路が必要です。

これらの災害発生時の避難路となる道路は、建物倒壊による道路閉塞の可能性や避難スペースの確保を考慮すると 16m 以上であることが望ましく、幅員の要件を満たす道路の新設や道路拡幅により、安全な避難路となる道路の確保に取り組むことが重要です（図-12）。

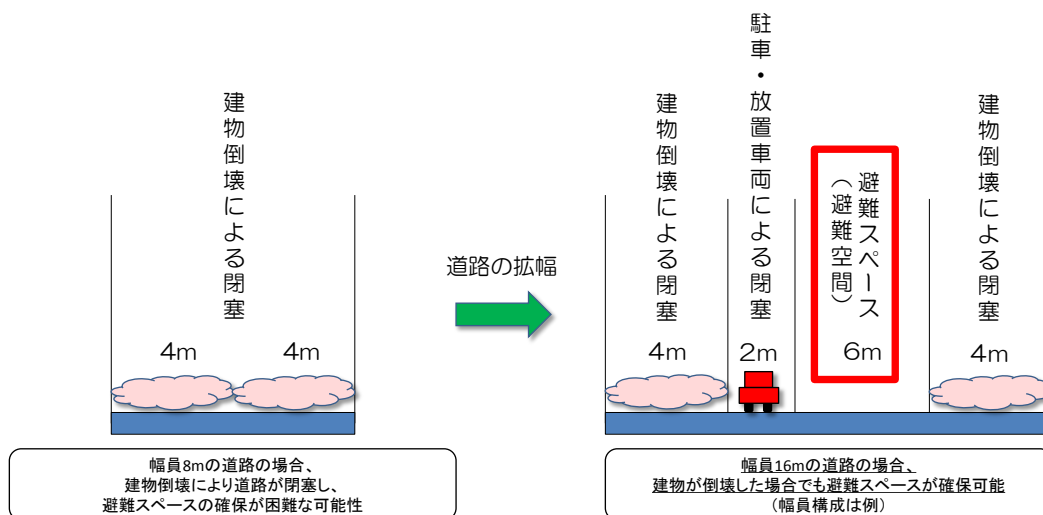


図-12 避難路における避難スペース確保のイメージ（道路拡幅の場合）

（資料：国土交通省都市・地域整備局都市防災対策室監修 『都市防災実務ハンドブック』
をもとに作成）

南海トラフ巨大地震や上町断層帯地震の発生による甚大な被害が想定されている中、物資輸送などのための道路や火災延焼を防ぐための道路、津波や火災発生時の避難のための道路などは極めて重要です。

○災害時の救助・救命、物資輸送などを支えるため、緊急交通路の多重性・代替性の確保による緊急輸送機能の強化が必要です。

○火災の延焼拡大の危険性を低くするため、沿道建築物の不燃化とともに、道路整備による延焼遮断機能の強化が必要です。

○津波や火災などの災害発生時に安全な場所に迅速に避難できるよう、十分な幅員をもつ避難路となる道路を確保することが必要です。

3-3. 地域に身近な道路の現状と課題

＜交通安全、通行環境＞

市内で発生する交通事故は年々減少傾向にあるものの、自転車や歩行者の通行環境の整備が十分でなく、交通安全上課題となっている道路も多く存在します。こうした道路の通行環境を改善するため、歩行空間や自転車走行空間を整備する必要があります。

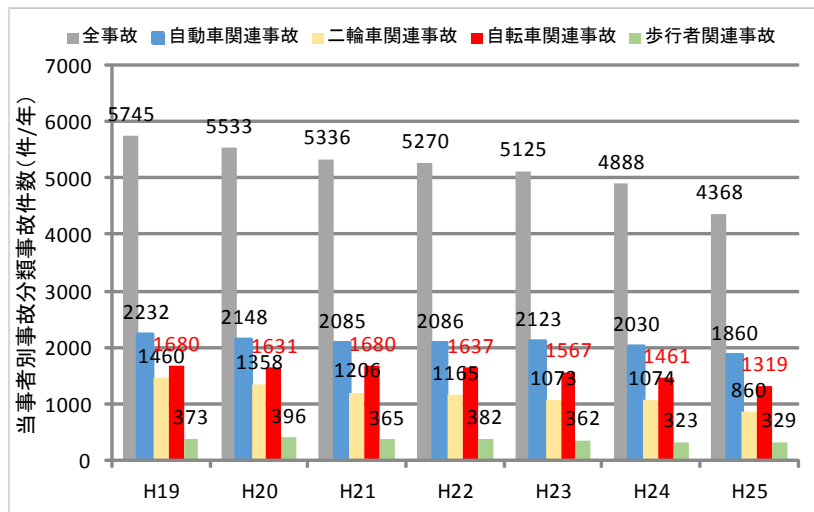


図-13 市内の事故発生件数



図-14 道路整備による交通安全性の向上、通行環境改善のイメージ

＜緑の空間＞

道路は、街路樹等による緑の空間確保により、景観向上に寄与します。良好な景観は、暮らしに安らぎや潤いをもたらすものであり、快適で住みよい、潤いある豊かな生活環境の実現につながります。

緑のネットワークを形成するものとして、道路整備による緑の空間確保に努める必要があります。



図-15 街路樹による緑の空間確保

＜公共交通の利便性＞

本市は、公共交通を中心とした交通体系への転換により、持続可能な低炭素都市づくりを進めております。このため、駅前広場等の交通結節点の整備や、道路ネットワーク形成による鉄道駅や拠点へのアクセス性の向上などによって、鉄道利用者等の利便性を向上させることが重要です。



図-16 利便性の向上が必要な駅周辺の例



図-17 利便性の高い駅の駅前広場の例

＜周遊性＞

賑わいと交流を支える都市づくりの一環として、本市への来訪者や観光客への対応も踏まえ、市内の拠点を相互に結ぶ周遊ルートとその移動手段を確保し、市内の周遊性を高める必要があります。

道路は市民の日常生活や市内の移動・周遊に欠かすことのできない施設です。このため、以下のような取組みを進めることによって地域生活や観光の利便性・快適性を高めるなど、地域の魅力向上のために地域道路ネットワークを形成することが必要です。

- 交通安全性の向上
- 通行環境の改善
- 緑の空間確保
- 公共交通の利便性の向上
- 周遊性の向上 など

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 89 区間）を対象とします。

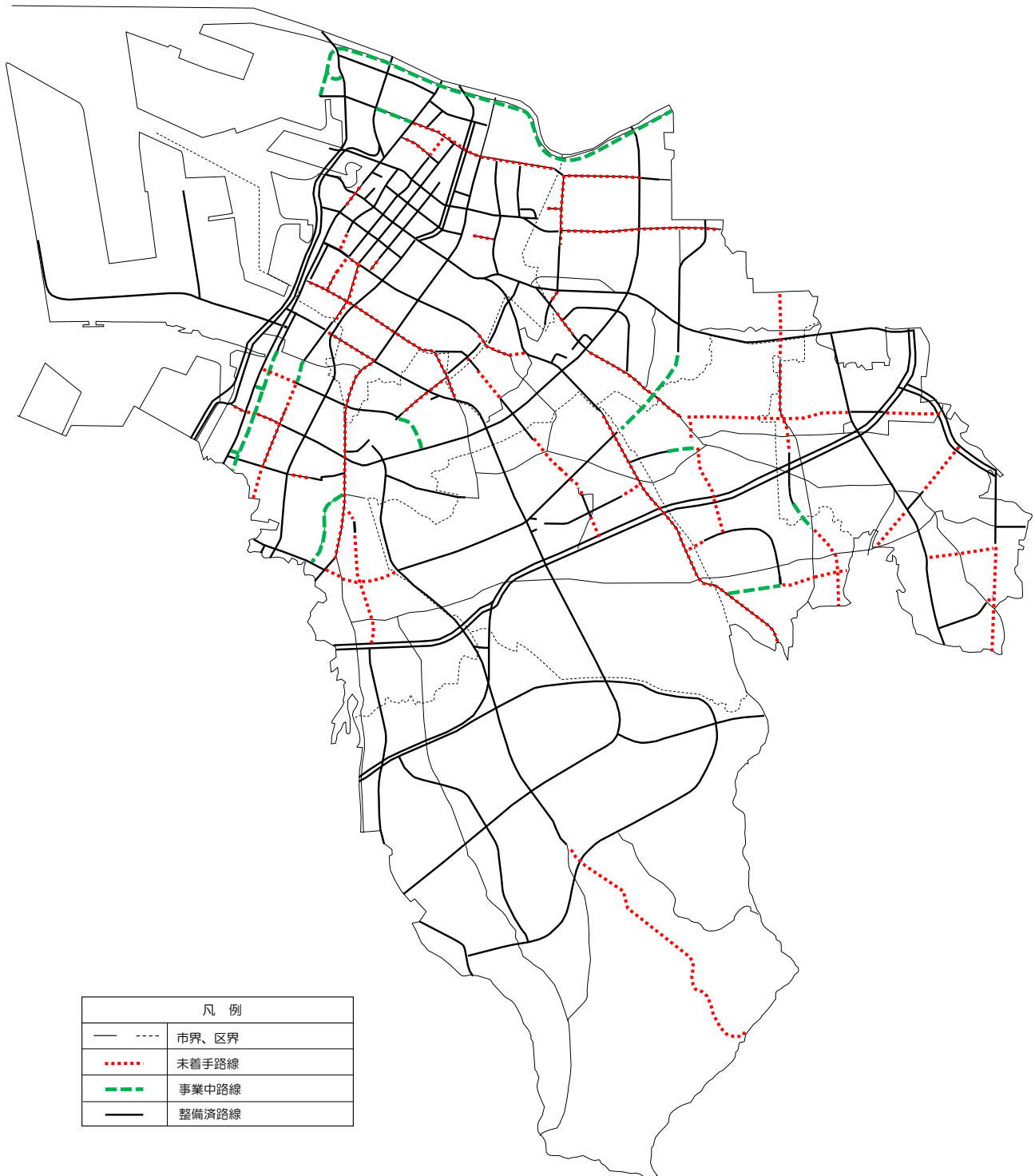


図-18 対象路線図

※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年の間に事業着手をめざす路線
(概ね平成28年度から平成32年度)

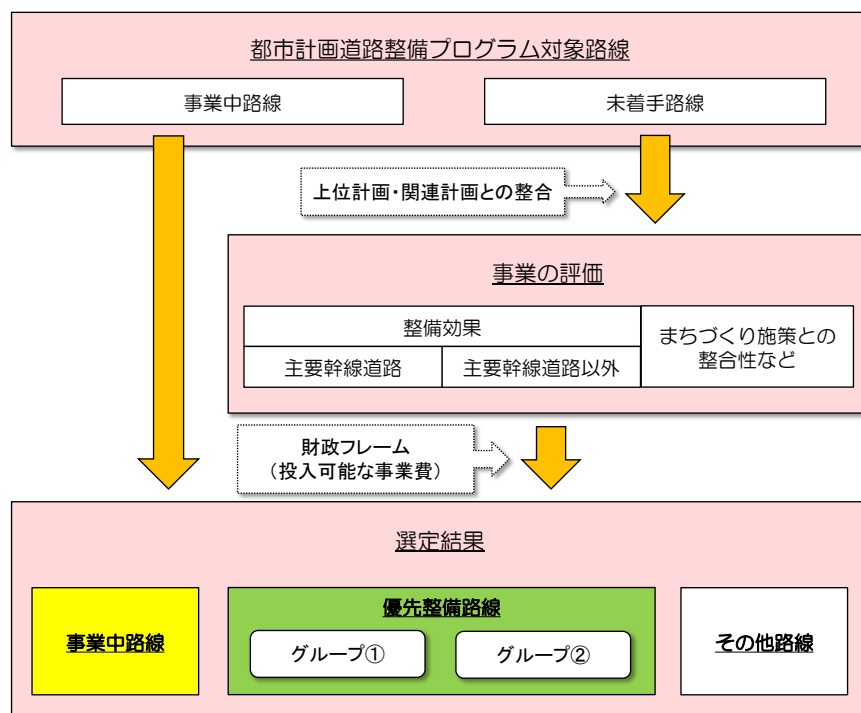
■グループ② 本プログラム策定後概ね5年後から15年後の間に事業着手をめざす路線
(概ね平成33年度から平成42年度)

(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。

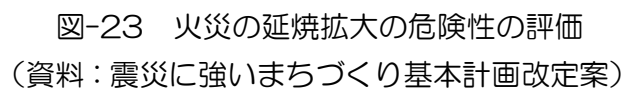
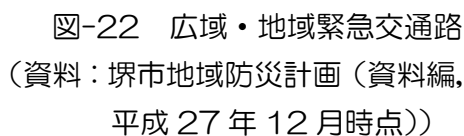
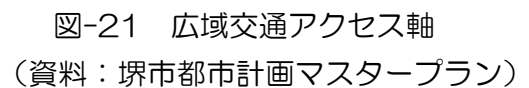
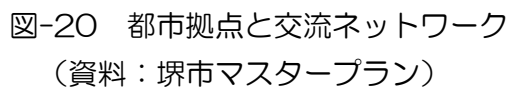




図-24 津波避難対象地域と津波注意地域
 (資料：堺市津波避難計画)

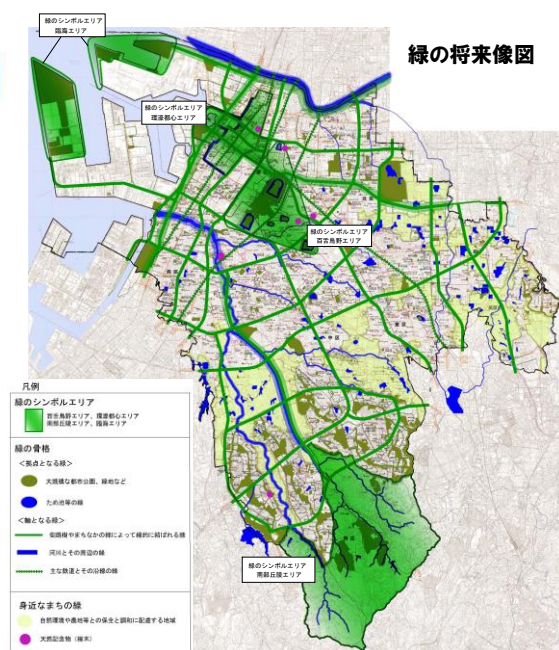


図-25 緑の将来像図
 (資料：堺市緑の基本計画)

(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。

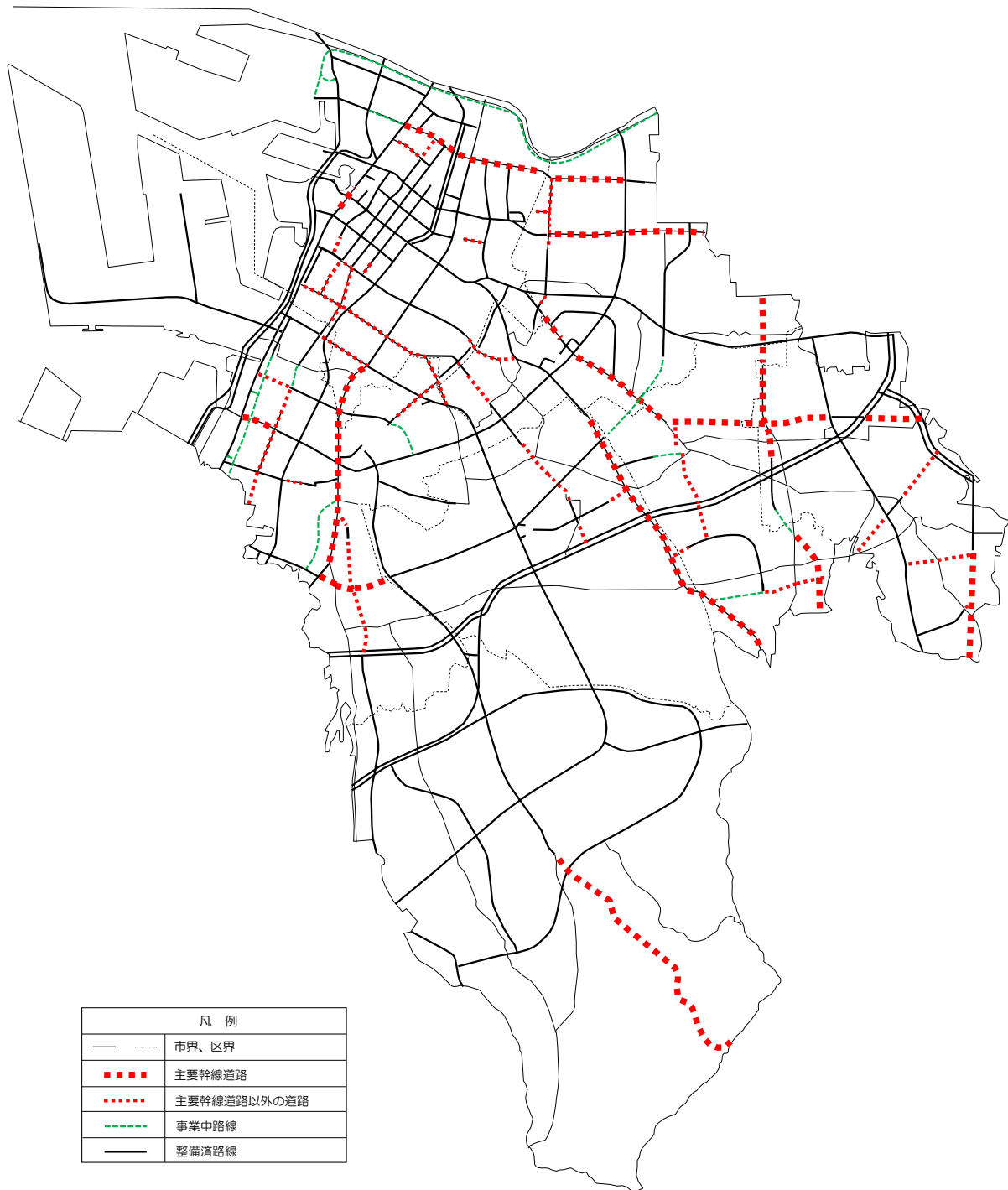


図-26 路線分類

○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。

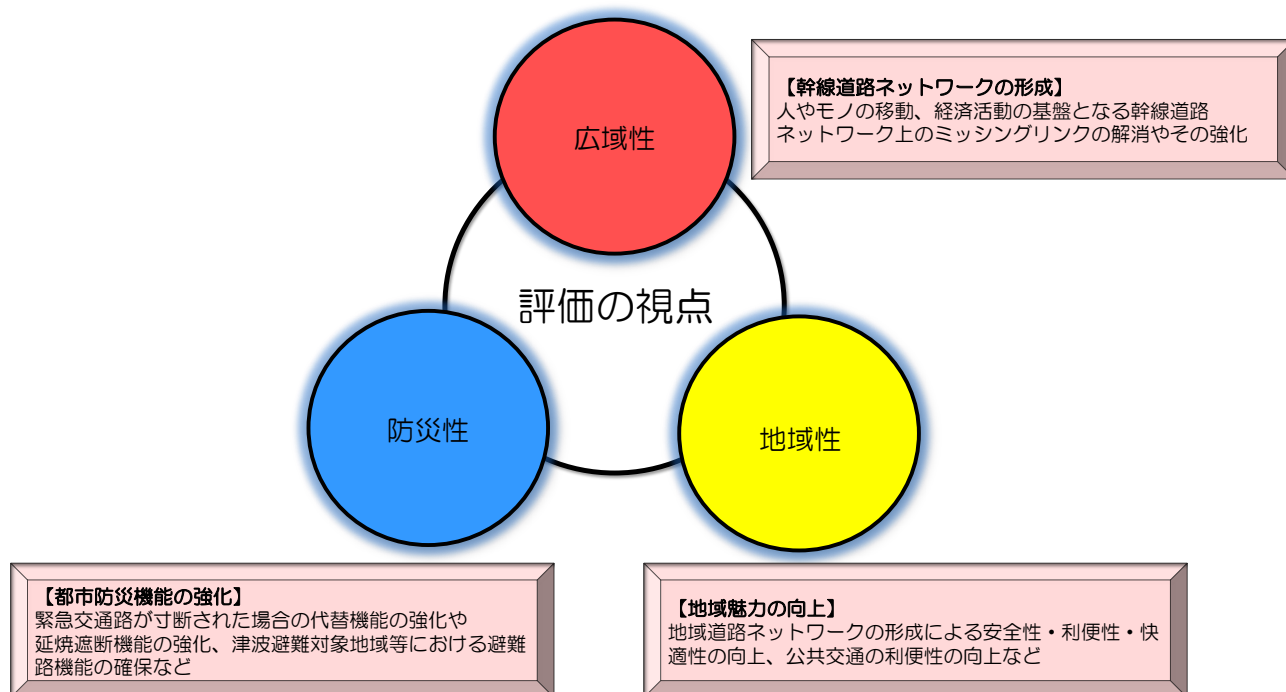


図-27 評価の視点

＜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)	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 = (実態にかかった所要時間 - 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・防機能の強化)	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)	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。