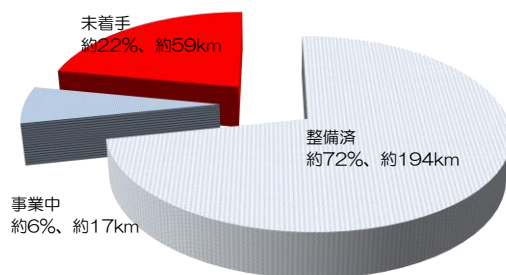


II. 都市計画道路の現状と課題

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194km、事業中の延長は約17 km、未着手の延長は約59 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。



※都市計画道路見直し後、約1kmにおいて事業着手しました。
※平成28年3月末時点

図-1 都市計画道路の整備状況

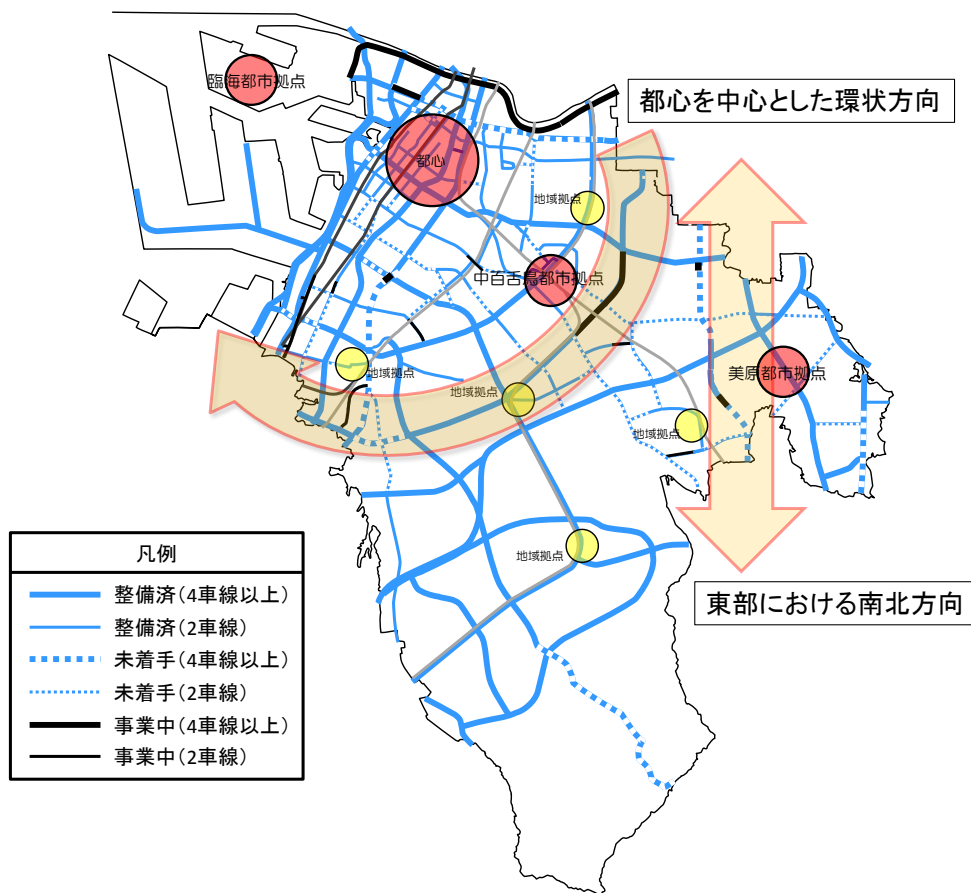


図-2 都市計画道路の整備状況図

※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。

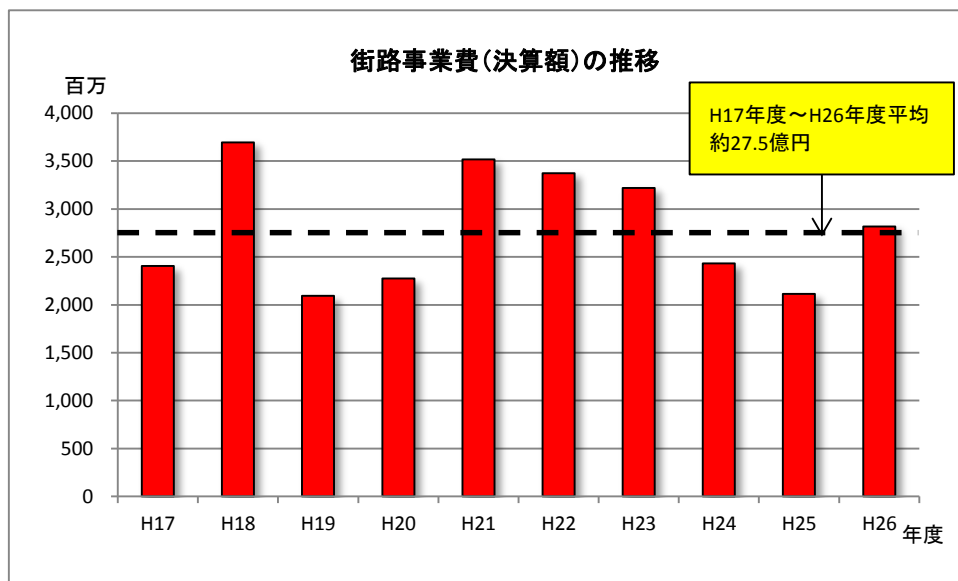


図-3 街路事業費（決算額）の推移

※阪神高速道路大和川線事業、連続立体交差事業を除く

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。

(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)。

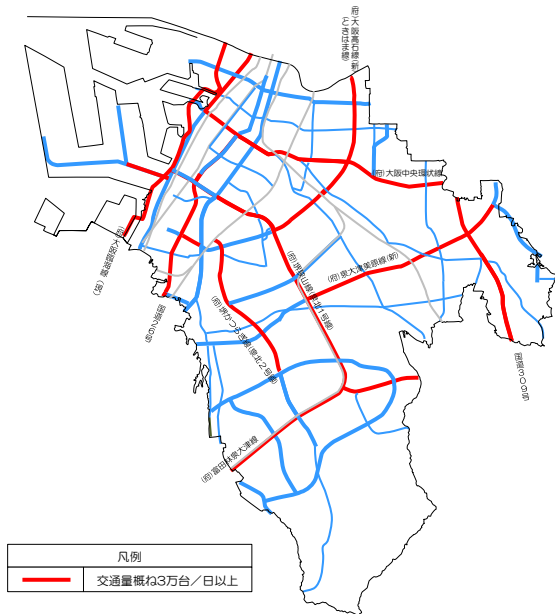


図-4 交通量の多い路線

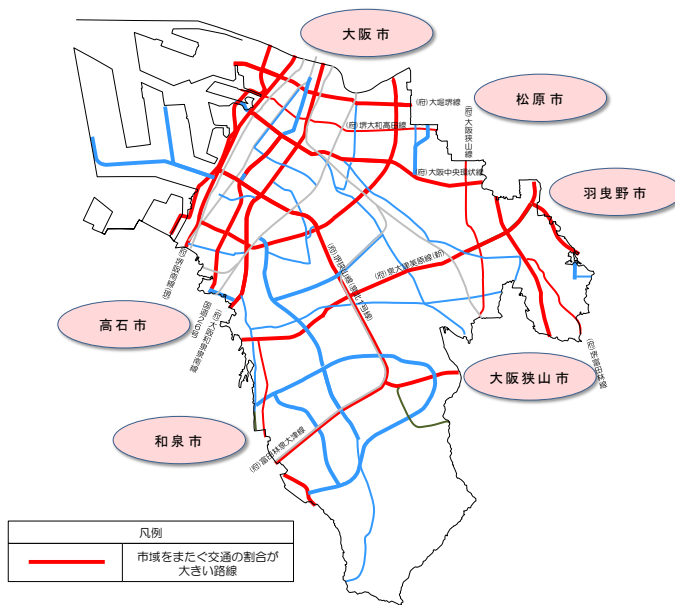


図-5 市域をまたぐ交通の割合が大きい路線

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	堺市南区新檜尾台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>

混雑の状況を見ると、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）。

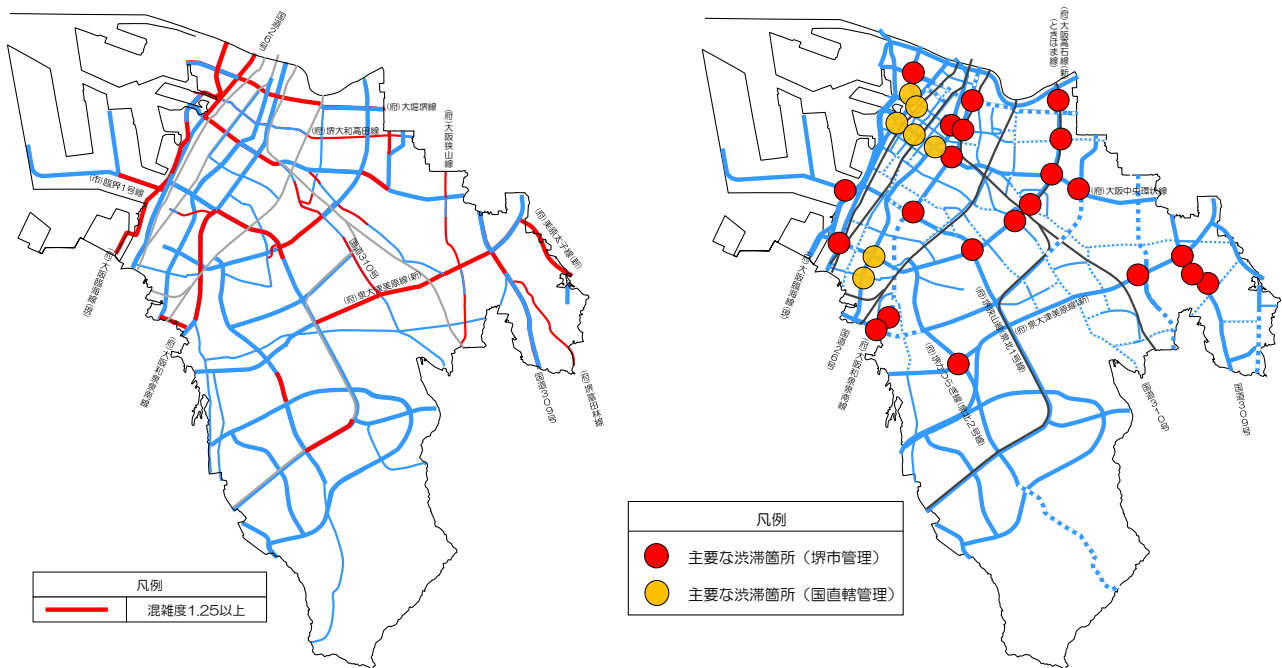


図-6 混雑度 1.25 以上の区間

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。

(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。

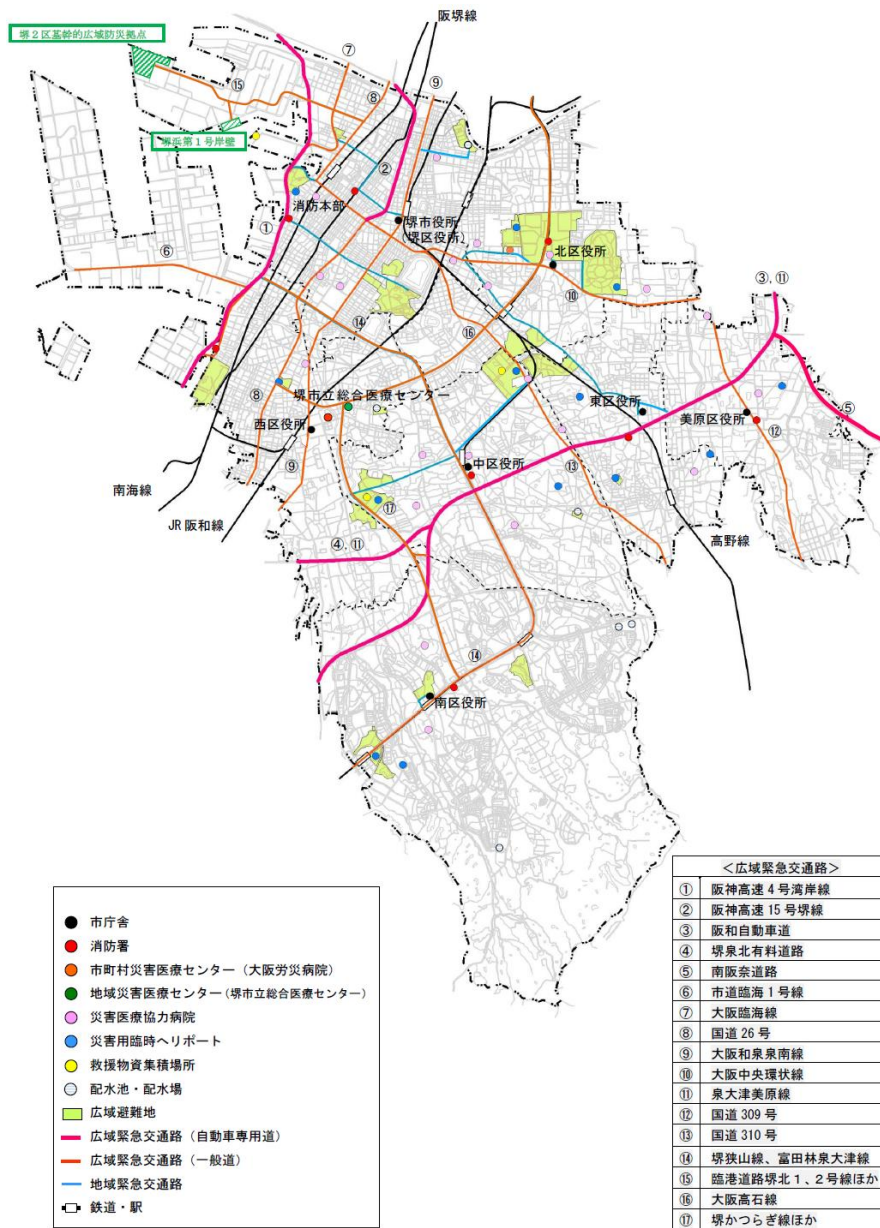


図-8 広域・地域緊急交通路

(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。

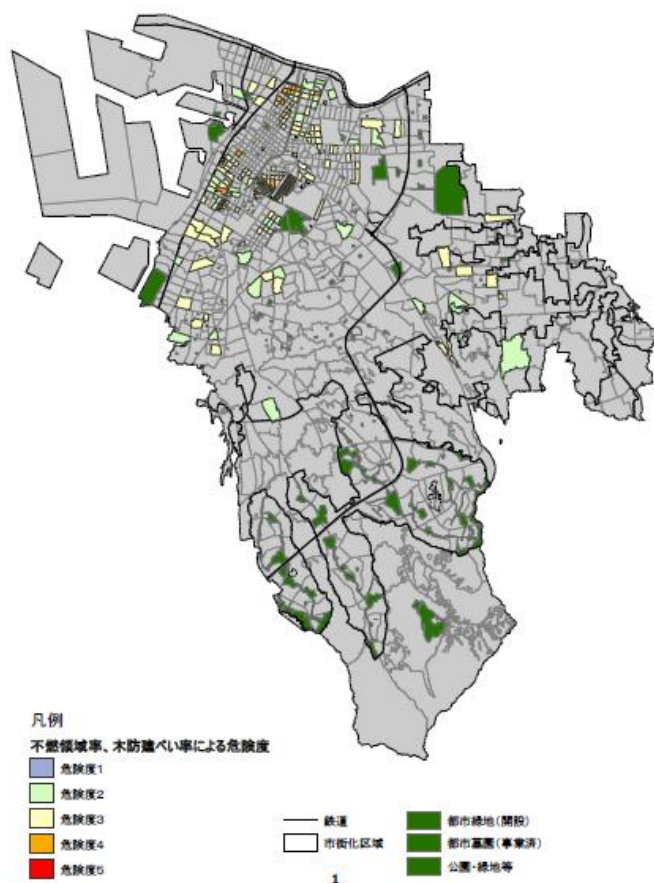


図-10 地区内の燃えやすさの評価
(資料：震災に強いまちづくり基本計画[改定版])

<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。

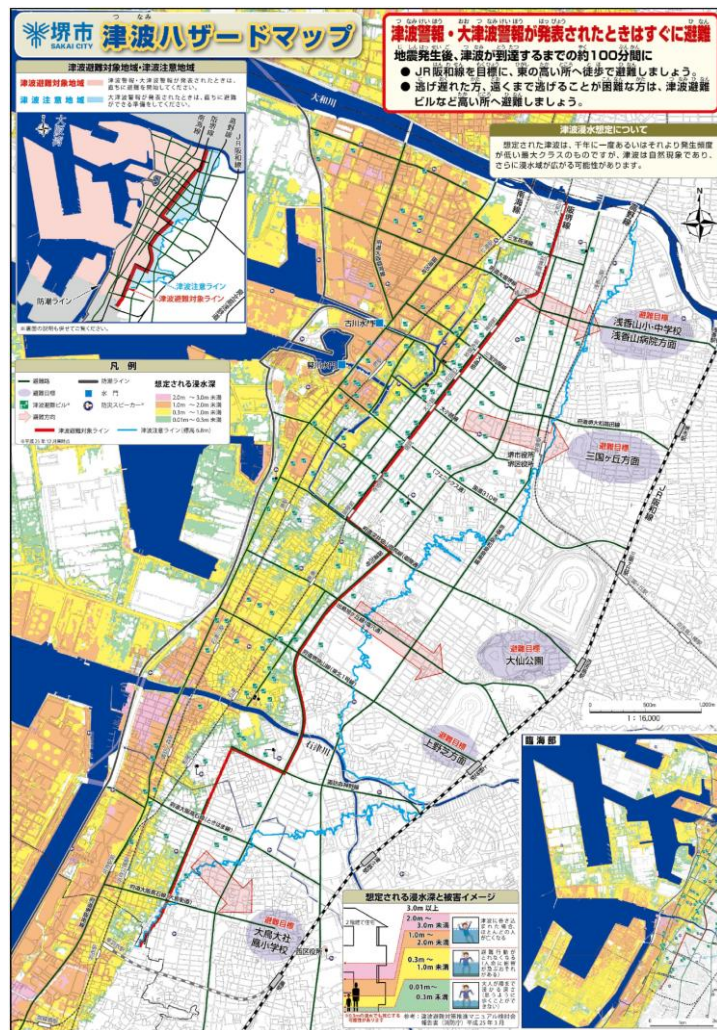


図-11 津波ハザードマップ

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）。

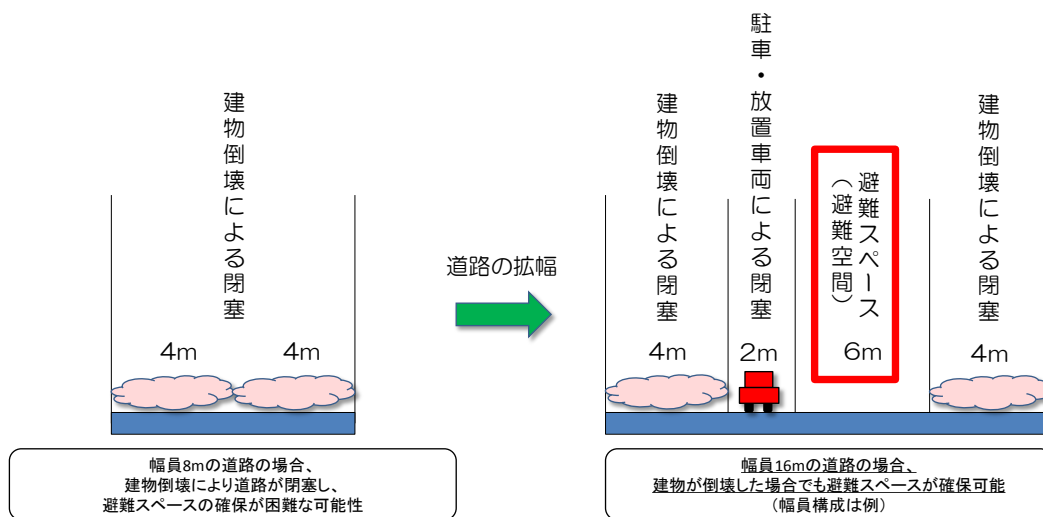


図-12 避難路における避難スペース確保のイメージ（道路拡幅の場合）
 （資料：国土交通省都市・地域整備局都市防災対策室監修 『都市防災実務ハンドブック』
 をもとに作成）

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) 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。

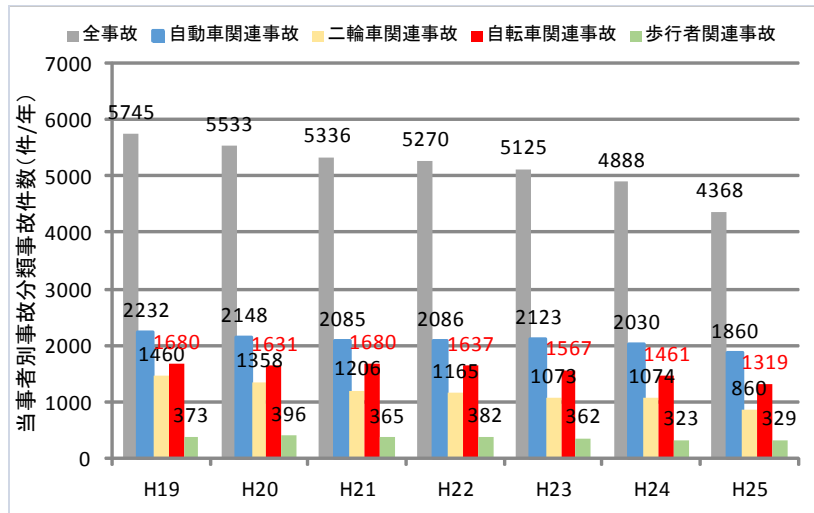


図-13 市内の事故発生件数

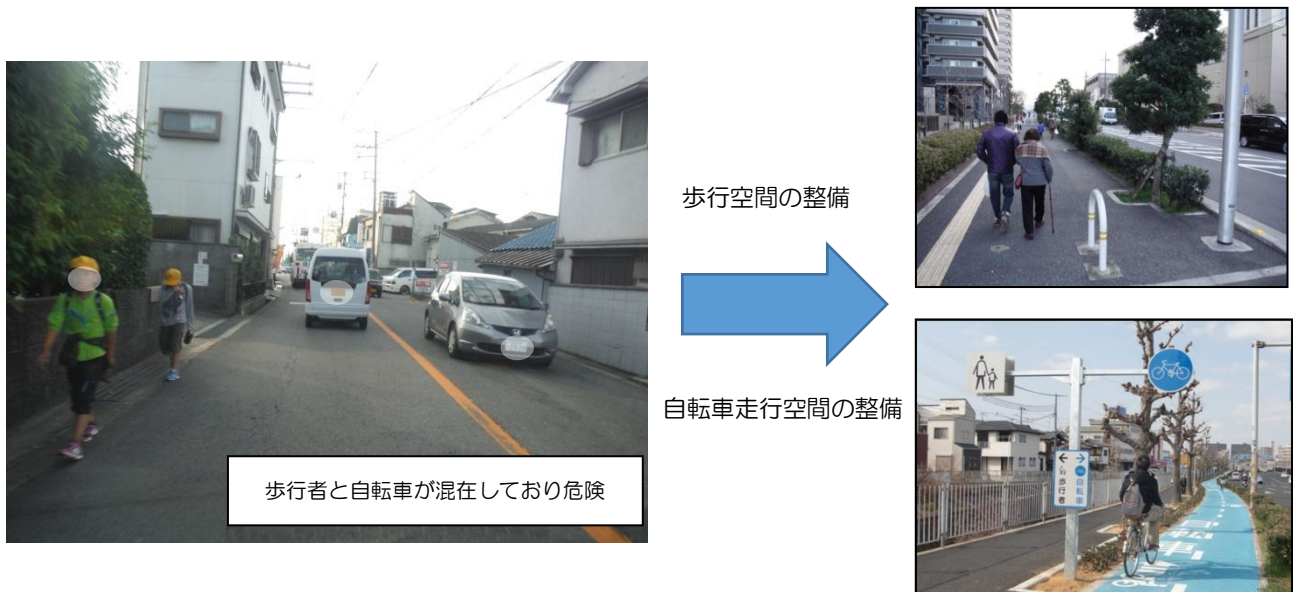


図-14 道路整備による交通安全性の向上、通行環境改善のイメージ

＜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