

I. はじめに

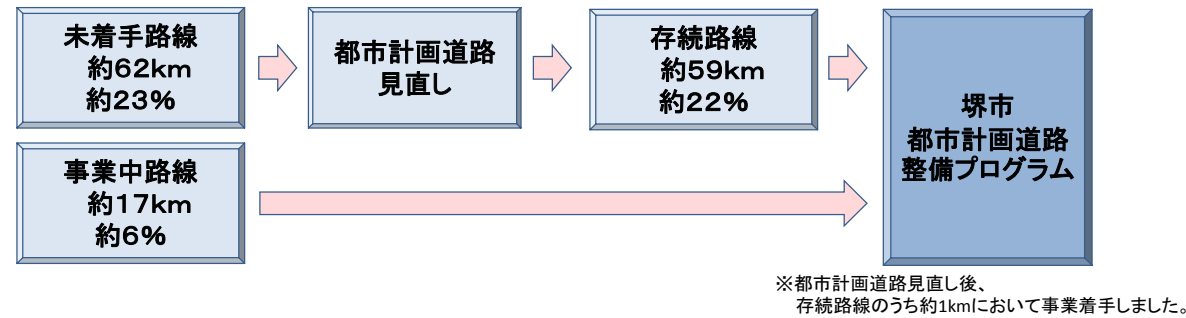
【都市計画道路整備プログラム策定の背景】

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ます。
- 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します。
- 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が可能となります。

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 271 kmが都市計画決定されており、整備済の延長は約 194km、整備率は約 72%となっている。(平成 28 年 3 月末時点)
- 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。

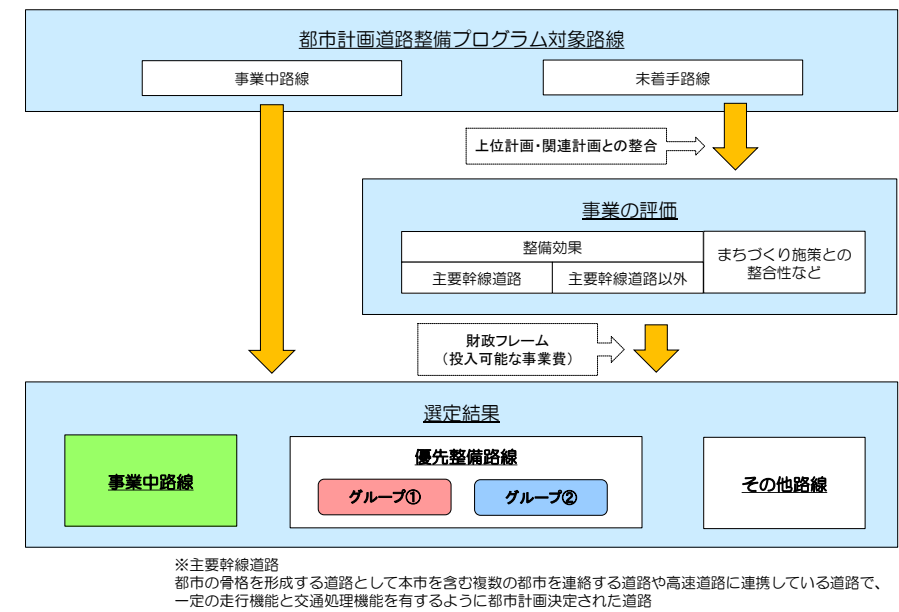
【課題】

- 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

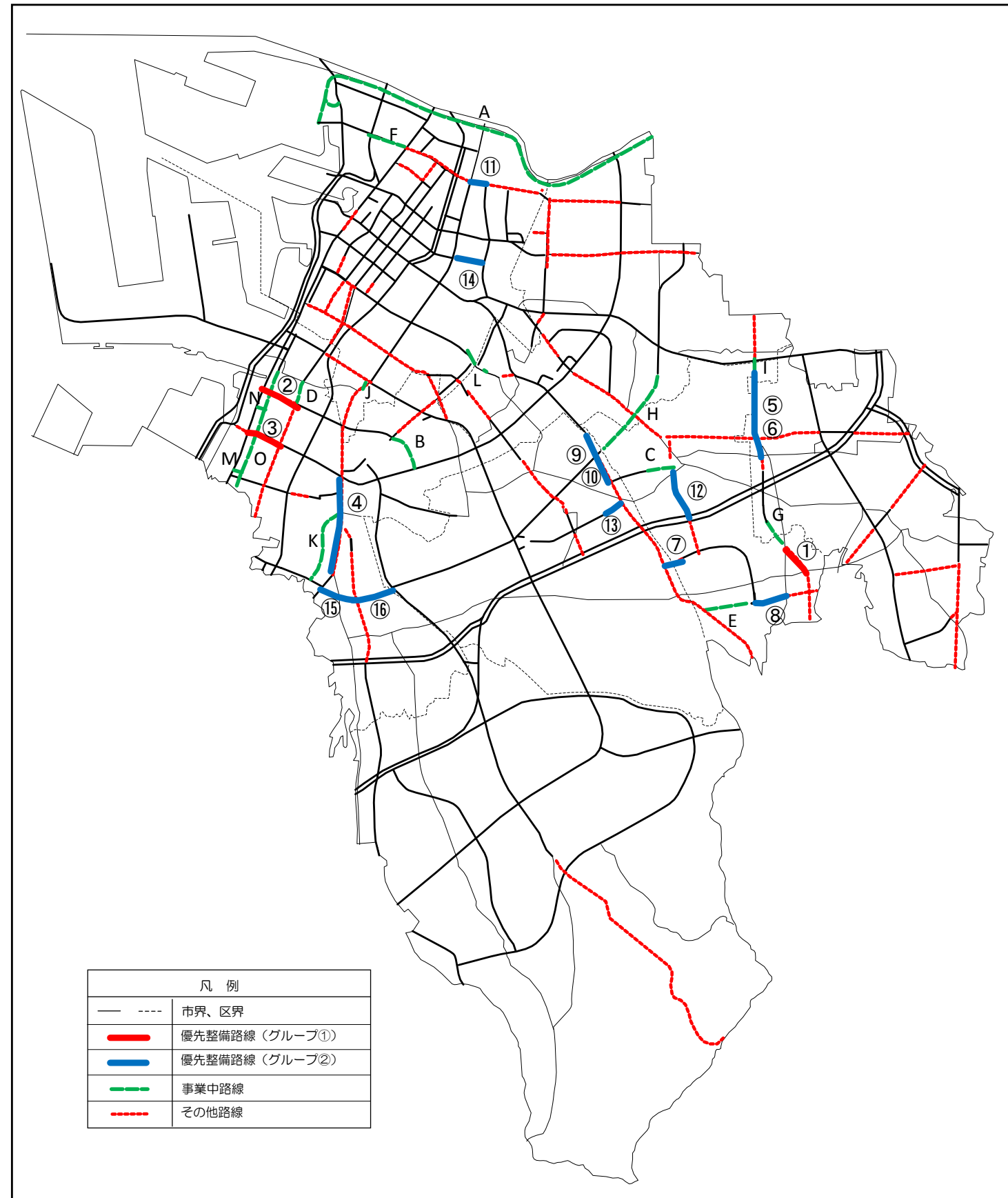
○主要幹線道路と主要幹線道路以外の道路の評価項目

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。

# IV. 選定結果



## ○事業中路線

路線名	区間	延長 (km)	計画幅員 (m)
A 大和川線	阪神高速道路4号湾岸線 ~ 松原市境界	7.2	25.8 ~ 68
B 諏訪森神野線	(市) 上野芝宮下1号線 ~ (府) 大阪高石線(新)	0.6	18
C 新家日置荘線	(市) 野尻34号線 ~ 南海高野線初芝駅	0.4	16
D 錦浜寺南町線	(市) 東湊浜寺石津線 ~ (市) 浜寺船尾線	0.4	25
E 草尾南野田線	(市) 高松西野1号線 ~ (国) 310号	0.7	18
F 築港天美線	(府) 大阪臨海線(現) ~ (国) 26号	0.7	25
G 大阪河内長野線(南余部・北野田地区)	(市) 南余部12号線 ~ (府) 大阪狭山線(現)	0.5	35
H 南花田鳳西町線(金岡・白鷺地区)	(市) 金岡52号線 ~ (国) 310号	1.9	22 ~ 45
I 大阪河内長野線(八下地区)	(府) 大阪中央環状線 ~ (市) 八下6号線	0.2	35
J 大阪和泉泉南線(南陵町交差点)	(府) 堺狭山線 ~ (府) 石津川停車場石津線	0.2	22
K 鳳上線	(府) 大阪和泉泉南線 ~ (市) 鳳西上1号線	1.3	18
L 出島百舌鳥線	堺区百舌鳥夕雲町地内 ~ 北区百舌鳥赤畑町地内	0.4	16
M 浜寺公園駅前線	(府) 堺阪南線 ~ 南海本線浜寺公園駅	0.1	20
N 諏訪ノ森駅前線	(府) 堺阪南線 ~ 南海本線諏訪ノ森駅	0.1	18
O 南海本線附属街路西4号線~西7号線	(市) 浜寺石津西浜寺石津中1号線 ~ 高石市境界	0.2 ~ 1.1	6 ~ 10

## ○優先整備路線

路線名	区間	延長 (km)	計画幅員 (m)
<b>グループ①</b> (本プログラム策定後概ね5年の間に着手)			
① 大阪河内長野線(南工区)	(府) 大阪狭山線(現) ~ (府) 泉大津美原線(現)	0.6	35
② 諏訪森神野線(西伸)	(市) 堺阪南線 ~ (市) 浜寺石津船尾1号線	0.6	18
③ 常盤浜寺線	(市) 船尾浜寺南町線 ~ (府) 堺阪南線	0.5	22.5 ~ 35
<b>グループ②</b> (本プログラム策定後概ね5年後から15年後の間に着手)			
④ 大阪和泉泉南線	(府) 大阪高石線(新) ~ (府) 泉大津美原線(現)	1.7	22
⑤ 大阪河内長野線(北工区-1)	東区八下町地内 ~ 東区石原町地内	0.4	35
⑥ 大阪河内長野線(北工区-2)	東区石原町地内 ~ (府) 西藤井寺線(現)	1.1	35
⑦ 大美野西野線	(国) 310号 ~ (市) 日置荘狭山線	0.4	16
⑧ 草尾南野田線(東伸)	(市) 西野44号線 ~ (府) 大阪狭山線(現)	0.6	26.5
⑨ 堺河内長野線(工区-1)	中区学園町地内 ~ (市) 新家深井線	0.5	16
⑩ 堺河内長野線(工区-2)	(市) 新家深井線 ~ (市) 新家日置荘線	0.5	16
⑪ 築港天美線(錦綾地区)	(府) 大阪和泉泉南線 ~ (市) 今池三国ヶ丘線	0.3	26.5 ~ 37
⑫ 日置荘高松線	(市) 新家日置荘線 ~ (府) 泉大津美原線(新)	1.1	16
⑬ 深井大野芝線	(市) 土塔24号線 ~ (国) 310号	0.3	16
⑭ 三国ヶ丘線	堺区中三国ヶ丘町地内 ~ (市) 今池三国ヶ丘線	0.4	18 ~ 20
⑮ 南花田鳳西町線(上地区)	(府) 泉大津美原線(現) ~ (府) 大阪和泉泉南線	0.3	22 ~ 25
⑯ 南花田鳳西町線(草部地区)	(府) 堺かつらぎ線 ~ (府) 泉大津美原線(現)	0.9	22 ~ 25

※優先整備路線の順番は五十音順であり、優先順位を示すものではありません。