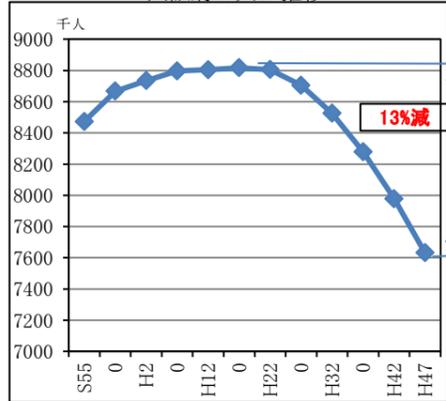


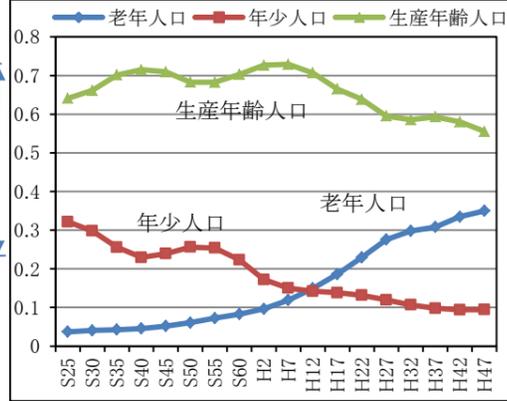
都市計画道路見直しの基本方針概要(1/2)

見直しの背景

「人口増加、拡大型社会」から「人口減少、成熟型社会」へ
大阪府の人口推移



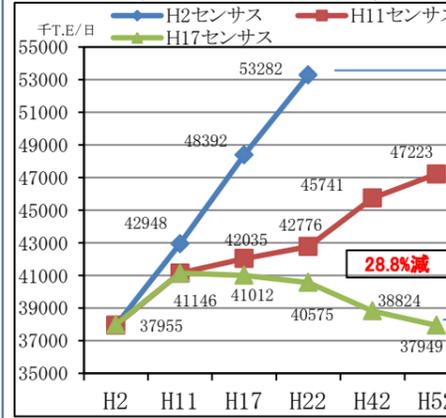
大阪府の老年、年少、生産年齢人口推移



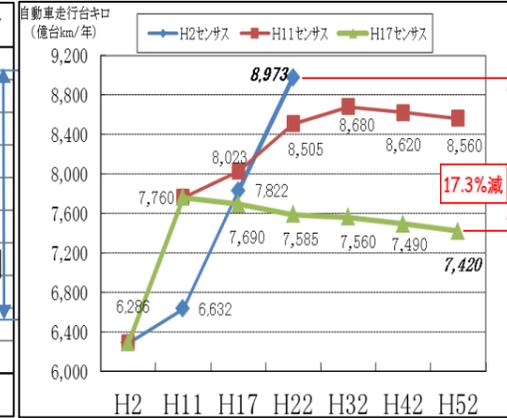
- H47年には大阪府人口は117万人減少(対H22比:13%減)
- 生産年齢人口は戦後最低水準へと推移(H22:64% ⇒ H47:56%)
老年人口は長期的・継続的に増加(H22:23% ⇒ H47:35%)

交通量の推移

発生集中交通量の推移(近畿版)



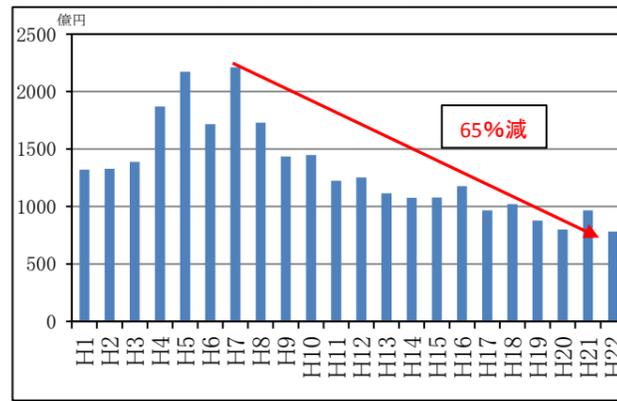
将来走行台キロ推計結果比較



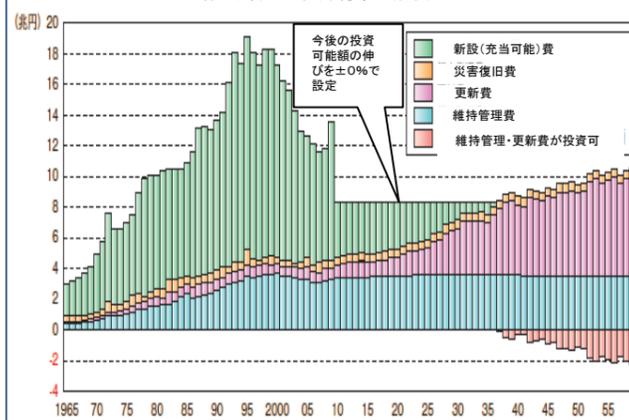
- 右肩上がりの経済成長を前提とした交通量推計から、予測値を下方修正
発生集中交通量 H2センサス ⇒ H17センサス **28.8%減**
走行台キロ H2センサス ⇒ H17センサス **17.3%減**

公共投資の制約

大阪府の道路予算実績



維持管理・更新費の推計

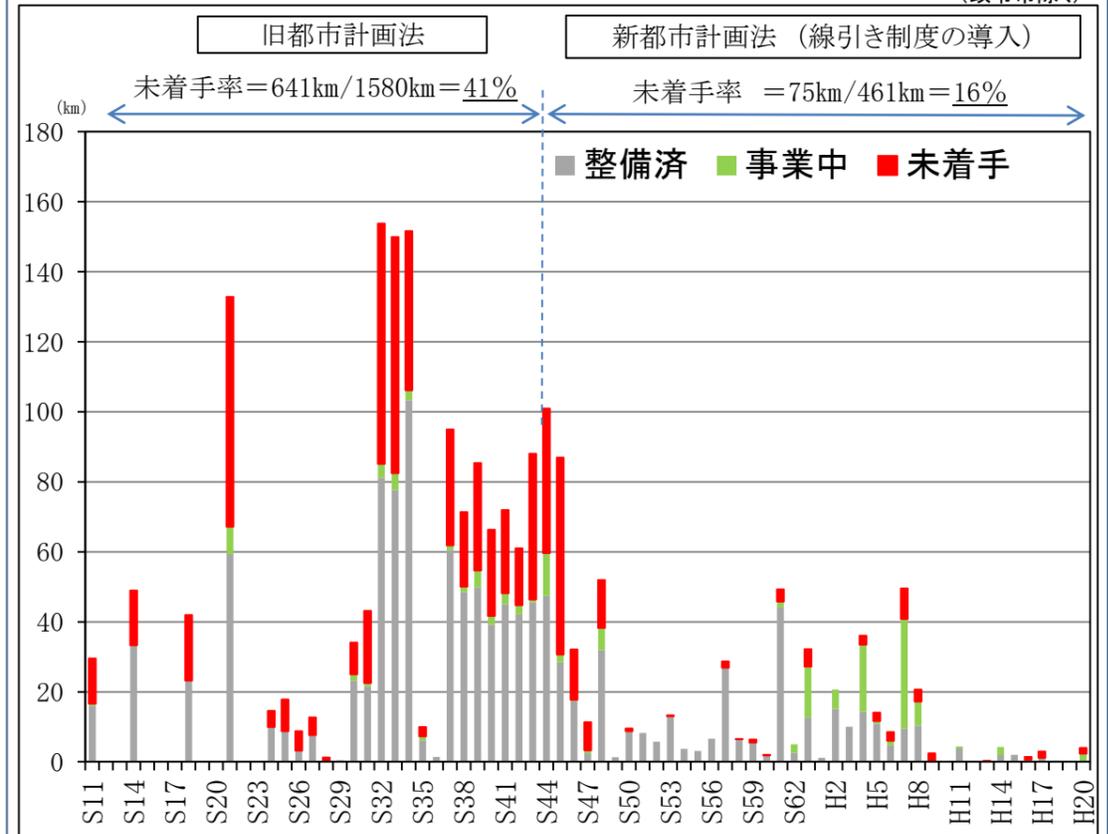


- 厳しい財政状況により公共投資額は年々圧縮・抑制
- これまで整備してきた都市基盤施設が一斉に更新時期を迎え、維持管理費も増大

見直しの意義

大阪府における年次別都市計画決定延長

(政令市除く)



- 戦後の復興のための都市計画はその意義を失っている。
 - 高度経済成長期の都市計画は、急激な人口増加、交通量の増大に対処するためのものであり、成熟型社会である今日とは、時代背景が大きく異なる。
 - 戦前、戦後の古い都市計画道路は、歩道、幅員等において、現在の規格(道路構造令)に適合しないものもある。
- 都市計画道路の量と質についてどこまで必要かについて検証
- 時代に適合した都市計画道路の意義と整備目途の明確化
 - 不要な権利制限を解除

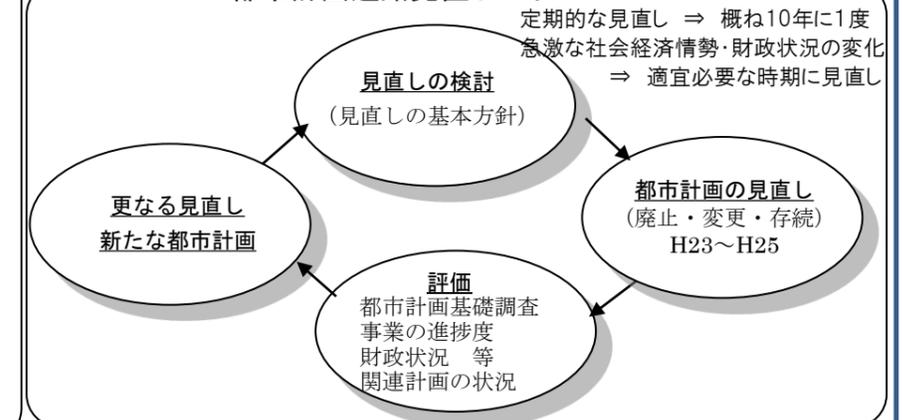
【見直しの効果】

- ①土地利用・土地の流動性が高まる
 - 事業実施時期が明確になるため、建物の更新・建て替えの判断が容易となり、地権者の生活設計が立てやすくなる。
 - 都市計画法第53条の手続きが不要になる。
市街化区域では、制限がなくなることで、これ迄以上に不動産取引などの土地の市場流通性が高まる可能性がある。
 - 道路や周辺開発に対する住民の期待感に対する行政の説明責任が明確になる。
- ②住宅使用期間の長期化
 - 住生活基本法に定める長期優良住宅の普及につながりやすくなる。
 - 我が国の平均住宅使用年数 30年 ⇒ 40年
 - 中古住宅市場の拡大

見直しにあたって目指すべき将来像、集中・選択の方向性

- 活力・競争力のある都市の形成
 - 次世代産業の誘致、集積
 - 物流機能の強化
- 集約・連携型都市構造の強化
 - 鉄道駅を中心とした都市機能の維持・強化
- 環境負荷の小さい都市の形成
 - 充実した歩行空間や自転車走行空間の確保
 - 緑陰に覆われた多様な街路空間形成
- 安全で安心な都市の形成
 - 歩いて暮らせる安全で快適な生活環境の創出
 - 災害時の円滑な救援・救助機能の強化

都市計画道路見直しのイメージ

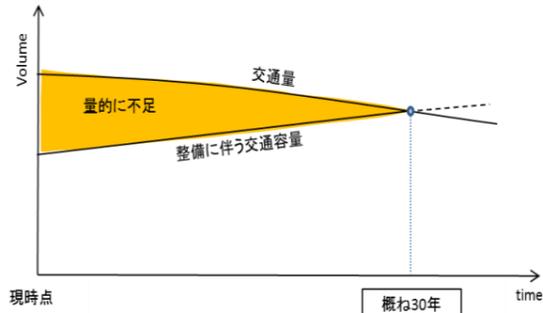


都市計画道路見直しの基本方針概要(2/2)

見直しの基本方針

30年を実現性の目安とする

【交通容量を確保するために必要な年数】
 適切な交通容量と将来交通量との供給バランスがとれるまでに今後必要となる年数(想定)



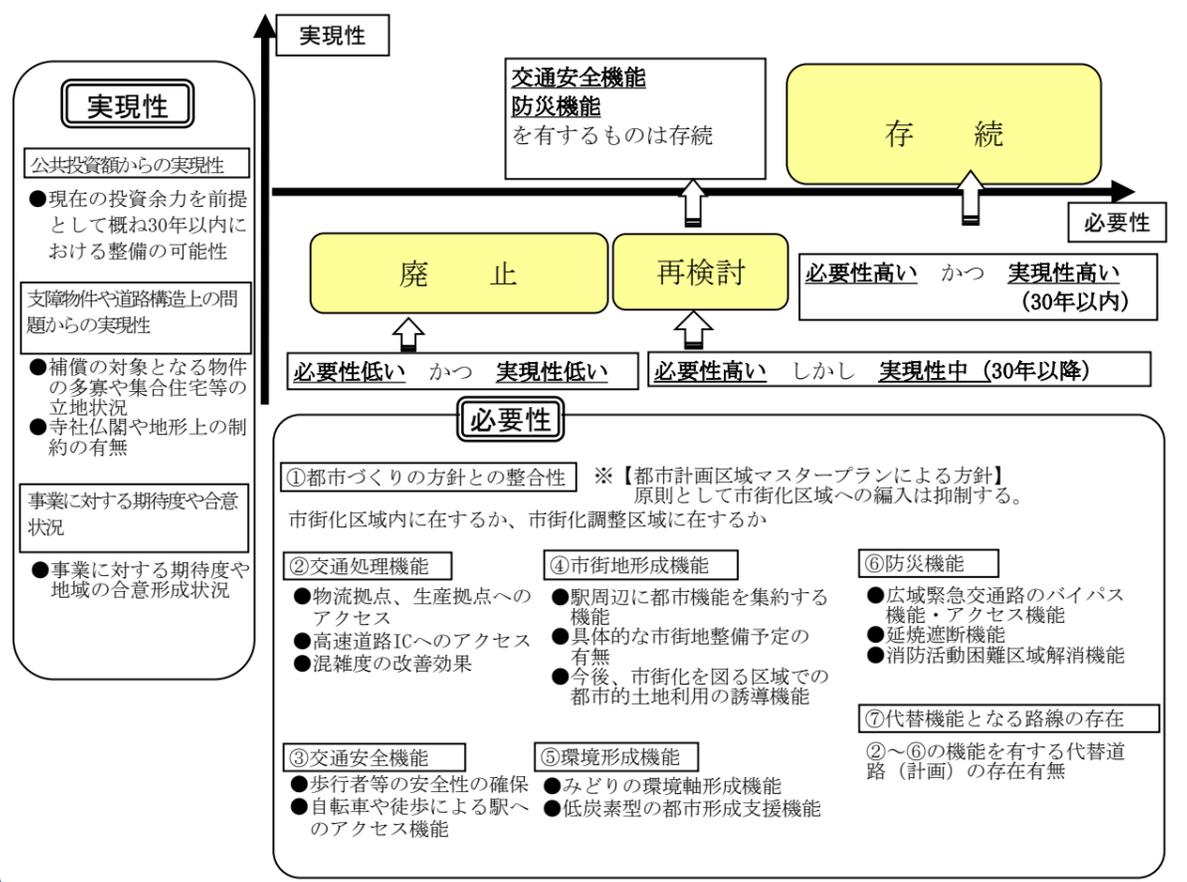
【法令等による土地に係る権利期間】

・借地権の存続期間は30年
 ・生産緑地の買取申し出、制限解除期間は30年
 等から、通常、土地の利用について予測のつく範囲が30年と考えられる。

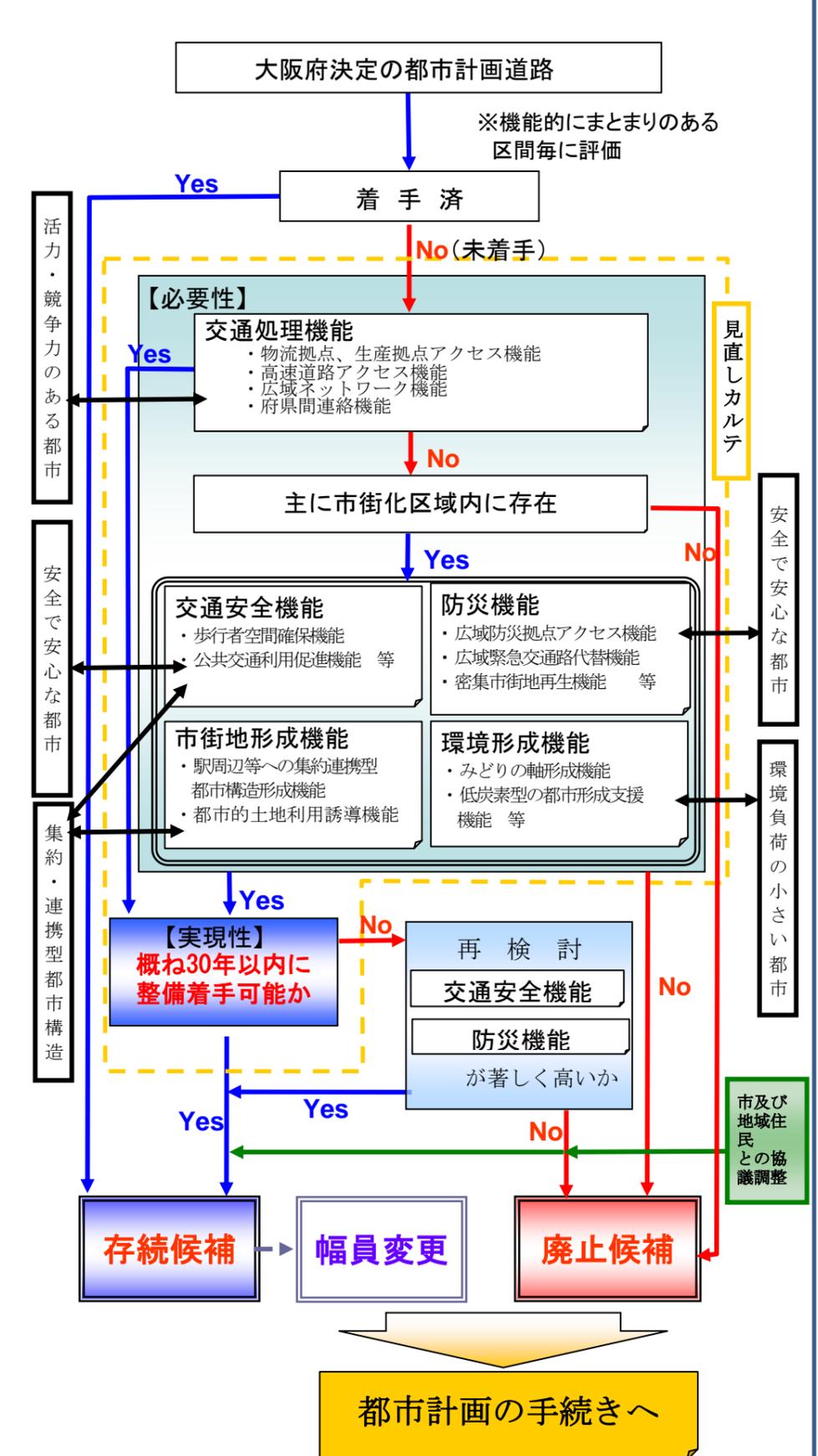
【実感できる事業効果の期間】

将来を通じて府民が実感できる計画の期間は30年程度と想定。

見直しの視点

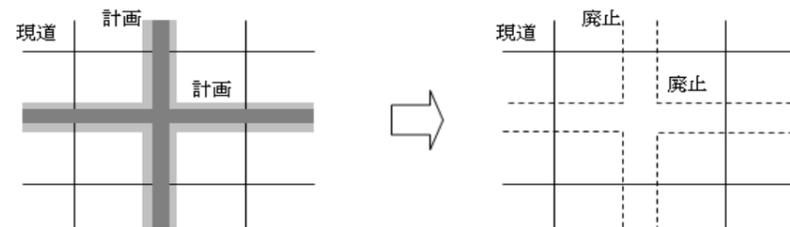


都市計画道路見直しのイメージ



都市計画道路見直しのパターン

①変更廃止 将来交通量の減少に伴うネットワークの変更



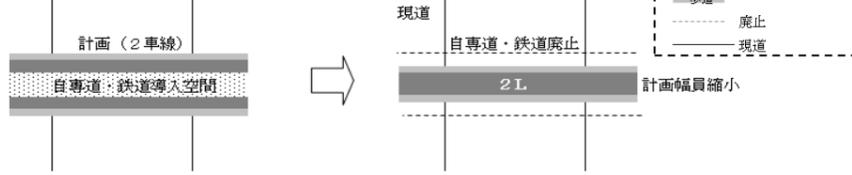
②変更廃止 代替機能の存在による計画の廃止



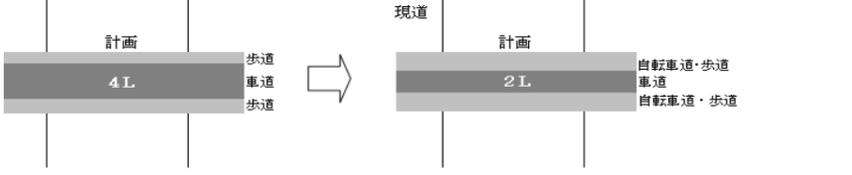
③変更 交通量減による車線数の変更



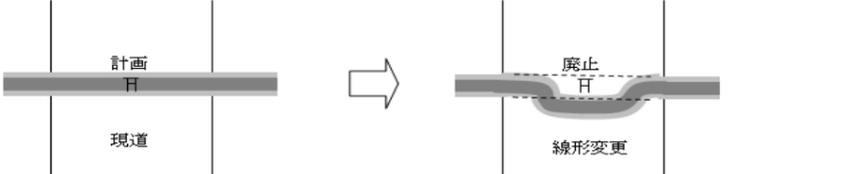
④変更 自動車専用道・鉄道等導入空間削除による幅員の変更



⑤変更 断面構成の変更



⑥変更 歴史的資源の維持・確保のための線形変更



⑦変更 幅員を現道に整合するよう変更

