

にぎわい近畿

# 都市の個性を活かした社会基盤の整備

国内はもとより世界に誇る個性的な地域を有する近畿。その魅力高め、地域の活力を取り戻してにぎわいある近畿を再生するためには、首都圏との関わりやブロックとの連携を重視しつつ地域間交流を活発化することが必要です。

## 渋滞による時間損失で経済活動が低下

### 1 都市部で高い渋滞損失時間

近畿経済の地盤沈下の要因のひとつとなっているのが道路事情の悪さです。とくに都市部では交通の集中による慢性的な渋滞が発生し、時間損失により経済活動が低下しています。また、走行速度の低下にともない排出ガスや騒音などが増大し、沿道環境が悪化。渋滞を避けて生活道路に進入する通過車輦により地域住民が危険にさらされるなど、その弊害は非常に大きくなっています。



国道1号(寝屋川市太間町)の渋滞状況

## 水都大阪の再生

### 4 ウォーターフロントに安全・安心と賑わいを

大阪は市域面積の約10%を河川が占め、道頓堀川・木津川・堂島川・土佐堀川・東横堀川によって四方を囲まれた世界でも稀な都市です。古来より水の都として栄え、大阪の川は商工業を支える交通の大動脈として、貴重な水辺空間として人々に親しまれてきました。しかし、近代に入って舟運が陸上交通にとってかわり、治水対策のために護岸がかさ上げされると、人やまちが川から遠ざかっていきました。また急激な都市化の進展により水環境が悪化。水都大阪ならではの魅力が失われています。



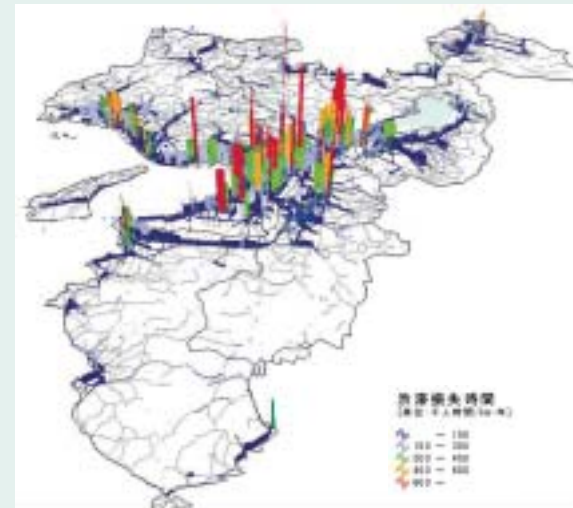
大阪の都心部に残された重要なウォーターフロントである道頓堀川



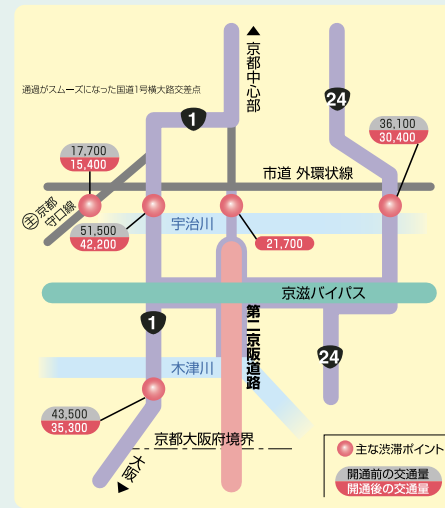
高規格堤防の整備により淀川沿いに住居が並ぶ西島地区



かつて大阪には、数多くの船着き場があり、当時のウォーターフロントは水上交通の拠点として賑わっていた。絵は天満橋の八軒家の浜。



都市部で高い渋滞損失



国道1号、大阪～京都間の主な渋滞ポイントと交通量



### 5 ポテンシャルの高い大阪駅北地区の整備が進んでいます。



大阪駅北地区は西日本最大の交通ターミナルで、京阪神の諸都市や新幹線・国際空港と30分～1時間で結ばれる交通の拠点です。周辺地区では民間投資が進み、関西の再生をリードするポテンシャルの高い地域として注目されています。現在、大阪駅北地区の優位性を活かして関西経済の活性化や都市魅力の創出に向けた都市基盤整備が進められています。

## 地域の発展を妨げる要因

### 2 移動の利便性を阻む交通結節機能の弱さ

車、鉄道、バスなどの交通機関相互の乗り換え、乗り継ぎを円滑に図る交通結節点。交通結節機能の弱い地域では、人や物の移動や、都市機能の誘導・集積が円滑に行えず、地域の拠点・ランドマークとしての役割を十分に果たすことができません



JR播州赤穂駅周辺



滋賀県彦根市

## 地域の発展を妨げる要因

### 3 交通の分断化と住宅密集地区

市街地を横断する平面構造の鉄道路線は市街地を分断し、円滑な都市活動を妨げ、踏切遮断による交通渋滞や事故の危険性をはらんでいます。また、都心部の人口の受け皿として道路などの都市基盤施設が十分でないまま木造集合住宅が密集した地区では、大規模な災害が発生すると甚大な被害を受ける恐れがあり、住民の高齢化なども進んでいます。



近鉄奈良線(若江岩田駅～東花園駅)

