

アンダーパス・地下道維持管理計画
(個別施設計画)

令和8年3月

大阪市建設局

－ 目 次 －

1. はじめに	1
1.1 本計画の位置付け.....	1
1.2 本計画で定める内容.....	2
1.3 注意事項	2
2. 施設の現状と課題.....	3
2.1 アンダーパス・地下道の役割と特徴.....	3
(1) アンダーパス・地下道の役割.....	3
(2) アンダーパス・地下道の特徴.....	3
2.2 本市の現状	4
(1) 高齢化の進行.....	4
(2) 維持管理費の増大.....	5
2.3 求められる安全性と持続可能な維持管理.....	5
3. 予防保全による維持管理への転換.....	6
3.1 維持管理に関する基本方針.....	6
3.2 予防保全（状態監視型）による維持管理計画の策定.....	6
4. 維持管理計画の内容.....	7
4.1 対象施設	7
4.2 計画期間	7
4.3 対策の優先順位の考え方.....	7
4.4 個別施設の状態等.....	8
4.5 対策内容と実施時期.....	9
(1) 対策内容.....	9
(2) 実施時期.....	11
4.6 計画事業費及びコスト縮減効果.....	12
5. 着実な実施に向けた取り組み.....	14
5.1 メンテナンスサイクルの構築.....	14
5.2 点検・診断の実施方針.....	14
5.3 措置の実施方針.....	15
5.4 データの蓄積・維持管理計画への反映.....	15
5.5 大阪府道路メンテナンス会議の活用.....	16
5.6 新技術の導入.....	16
<用語集>	17
【別紙1】 主なアンダーパス・地下道の点検及び修繕計画	

1. はじめに

1.1 本計画の位置付け

＜大阪市公共施設マネジメント基本方針＞

わが国の高度成長期に整備された公共施設が今後全国的にも集中的に更新時期を迎えます。そのため、国を挙げての維持管理体制の構築が進められています。

平成25年11月には、国のインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において「インフラ長寿命化基本計画」が策定され、各施設を管理・所管するものがインフラ長寿命化計画（行動計画）・個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）を策定すること及びこれらの計画に基づき点検等を実施したうえで適切な措置を講じることが求められています。

平成26年4月には総務省より「公共施設等総合管理計画の策定にあたっての指針」が示され、地方公共団体において、公共施設の現況や、総合的・計画的な管理に関する基本的な方針などを定める計画の策定が求められているところです。

本市においても、高度成長期に整備した公共施設の本格的な更新時期を迎えるにあたり、総合的かつ計画的な施設の維持管理を進めるうえでの基本的な方針として「大阪市公共施設マネジメント基本方針」を平成27年12月に策定しました。同方針は、本市の「公共施設等総合管理計画」であるとともに、関係省庁連絡会議において策定された「インフラ長寿命化基本計画」に基づく「インフラ長寿命化計画（行動計画）」にあたるものです。

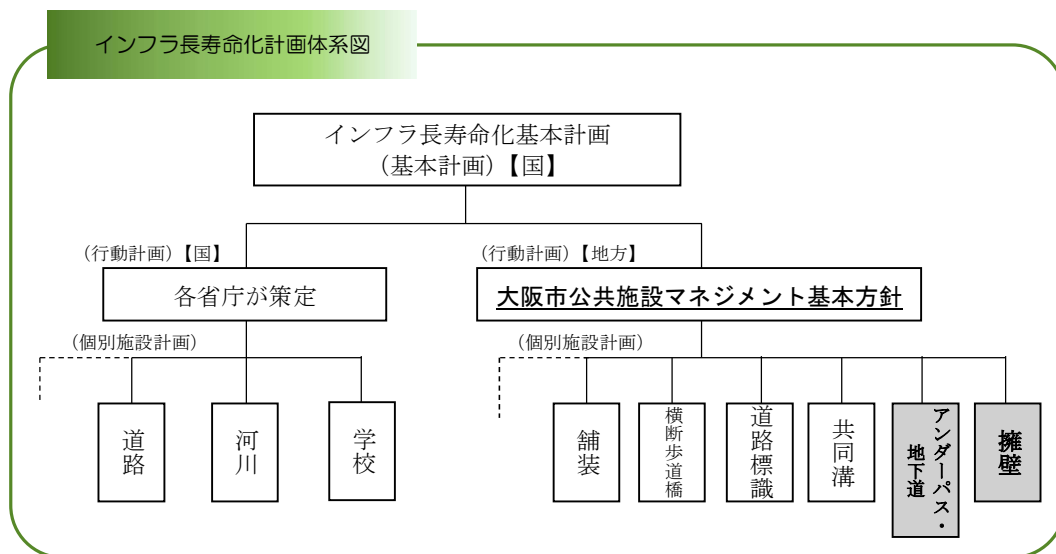
＜個別施設計画＞

インフラ施設は市民生活を支える重要な施設であり、安全性や健全性を確認するための点検調査を行いながら、予期せぬ損傷が発生した場合やただちに修繕をしないと重大な事故が発生する場合の緊急的な対応、施設のこまめな修繕による長寿命化などによりLCCを最小にするための予防的な措置などさまざまな取り組みを実施し、将来にわたって適正に機能維持していく必要があります。

これまで、建設局ではいち早く施設の老朽化対策に取り組んできており、予防的な措置による維持管理を実施する施設については、定期点検を行いながら、計画的に維持管理・更新を推進する必要がありますので、それぞれの施設の特性に応じて維持管理計画を策定し、着実な取り組みを実施してきています。

建設局の管理する「アンダーパス・地下道」を対象に、平成27年3月に「アンダーパス・地下道維持管理計画」を策定し、施設の長寿命化を推進するとともに、維持管理・更新費の抑制と平準化に取り組んできており、今後も様々な環境や情勢の変化、技術革新などに応じて更なる維持管理・更新の効率化に努め、計画の不断の見直しを行い、計画の内容の一層の充実を図ってまいります。

本計画は、これまでの取り組みをもとに、安全・安心の確保及び中長期的な維持管理・更新費の削減や予算の平準化等を図ることを目的として策定した維持管理計画で、「大阪市公共施設等マネジメント基本方針」に基づく個別施設計画として位置付けています。



1.2 本計画で定める内容

本計画では、次の事項について定めています。



1.3 注意事項

本計画は、現時点の点検結果による想定であり、今後の定期的な点検・監視による見直しや社会情勢等によって変わる可能性があります。



2. 施設の現状と課題

2.1 アンダーパス・地下道の役割と特徴

(1) アンダーパス・地下道の役割

アンダーパス・地下道は、歩行者や車両を、道路や鉄道などと下方に立体的に分離することにより、渋滞の解消や交通事故の防止といった都市機能の向上に寄与する重要な役割を担っています。

(2) アンダーパス・地下道の特徴

アンダーパス・地下道は、一般的に導流部は擁壁、交差部はボックスカルバートや橋梁等にて構成される複合構造物です。

コンクリートを主材料とする構造の特性上、耐久性を有する反面、浮きやひび割れ等によるコンクリート片の剥落等から第三者（道路利用者等）被害を未然に防止するために、特に安全性に配慮した維持管理が求められる道路施設です。

本計画では、建設局が管理するアンダーパス・地下道のうち、異常が生じた場合に道路の構造又は交通に大きな支障を及ぼすおそれがあるものとして、道路管理上優先順位の高い施設である道路利用者が内空を通行する構造（ボックスカルバート等）及び1 m以上の擁壁を有する施設（以下、「アンダーパス等」という。）を計画の対象としています。

なお、鉄道事業者等他機関が管理する施設は本計画の対象外です。

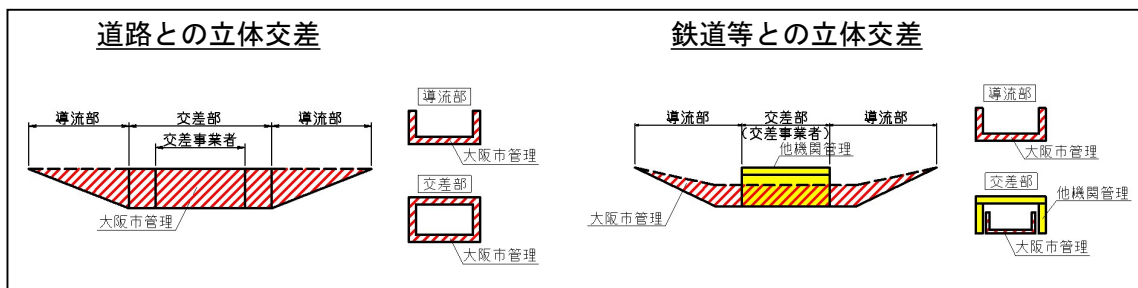


図 2.1-1 構造形式概略図

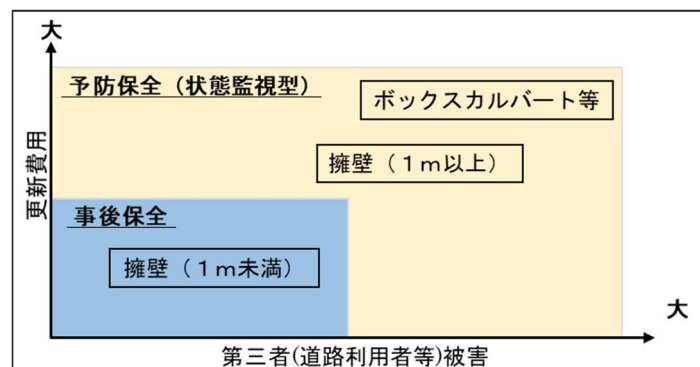


図 2.1-2 構造別優先度の分類

2.2 本市の現状

(1) 高齢化の進行

予防保全の対象とするアンダーパス等は、令和8年3月時点で75施設です。アンダーパス等は、古くは昭和の初期に建設されており、高度成長期以降に集中的に建設され、現在、建設後50年を超えるアンダーパス等の割合は約5割ですが、30年後にはその割合が9割に達することとなり、今後急速に高齢化が進行します。

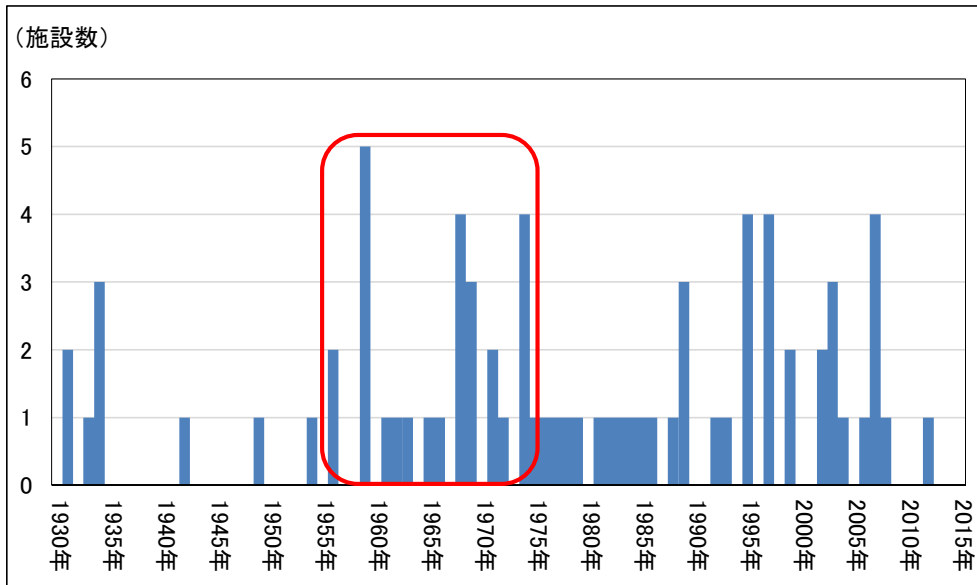


図 2. 2 - 1 アンダーパス等の建設年度

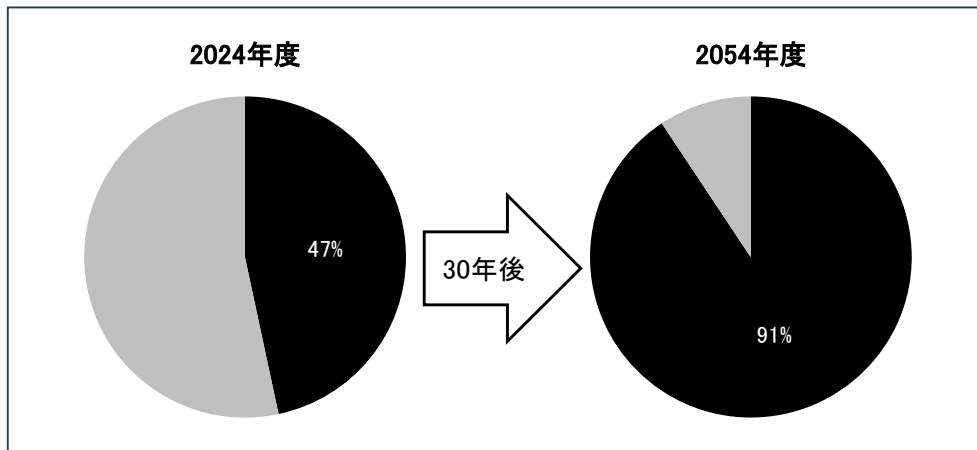


図 2. 2 - 2 建設後50年を超えるアンダーパス等の割合

(2) 維持管理費の増大

高度成長期以降に集中的に建設されたアンダーパス等は、今後、一斉に大規模修繕を要する時期を迎えることとなり、短期間に多額の費用が必要となります。限られた維持管理予算の中で、大規模修繕費用の確保が困難な状況が想定され、適切に維持管理するうえでの大きな課題となっています。

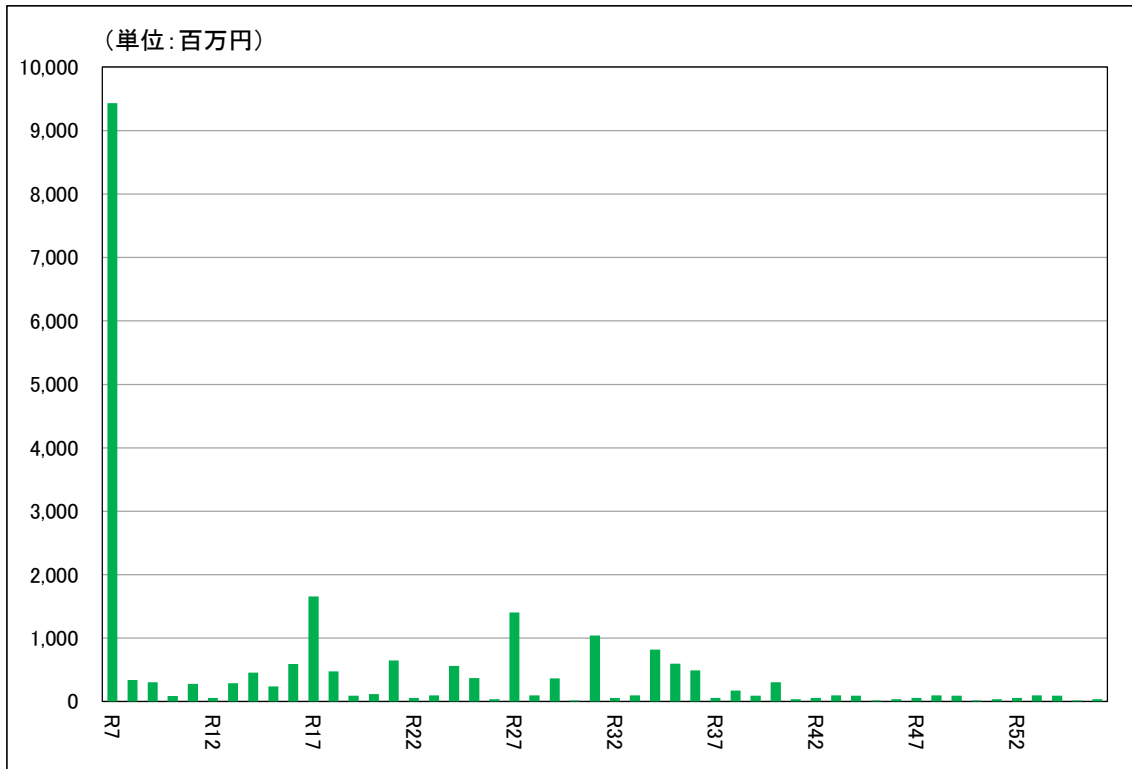


図 2. 2 - 3 従来の維持管理手法（事後保全）による維持管理費の想定推移

2.3 求められる安全性と持続可能な維持管理

今後、高齢化が進行するアンダーパス等を、安全・安心を確保のうえ適切に機能の維持を図るため、予防保全による維持管理を実施する必要があります。

3. 予防保全による維持管理への転換

3.1 維持管理に関する基本方針

安全・安心な市民生活、都市活動を支える道路施設の機能低下を招かないよう適切かつ効率的に維持管理を実施します。

3.2 予防保全（状態監視型）による維持管理計画の策定

アンダーパス等の施設特性に応じた維持管理手法として、図3.2-1に示す『予防保全（状態監視型）』による維持管理計画を策定しました。

定期点検による継続的な施設の状態監視と適切な時期での対策を実施することにより、安全性を確保したうえで、適切かつ効率的に維持管理を実施します。

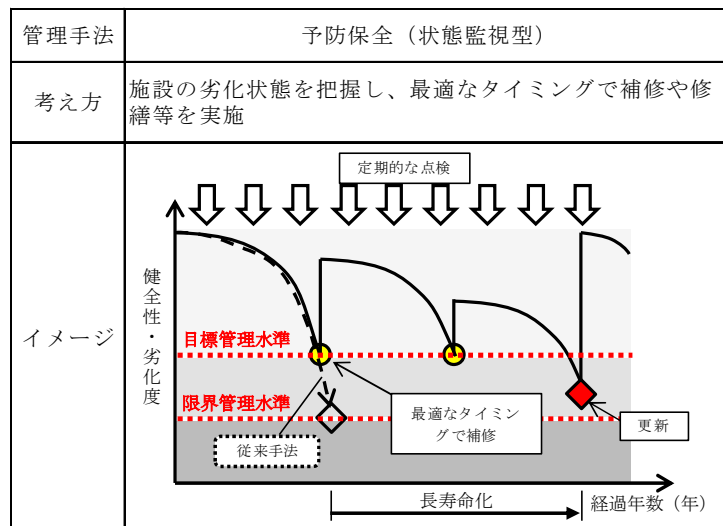


図3.2-1 予防保全（状態監視型）の概念

表3.2-2 管理水準区分

区分	内容
目標管理水準	LCC最小化など、計画的な維持管理上、最適な対策のタイミングとして目標とする水準
限界管理水準	施設の機能の不具合が生じるなど、大規模修繕や更新が必要となる水準

4. 維持管理計画の内容

4.1 対象施設

本計画では、建設局が管理するアンダーパス・地下道121施設のうち、道路管理上優先順位の高い施設である道路利用者が内空を通行する構造（ボックスカルバートなど）及び1m以上の擁壁を有する施設75施設*を計画の対象としています。（施設数は令和8年3月時点）

※クリスタ長堀公共地下歩道など、公共地下歩道及び連絡通路も計画の対象としています。

4.2 計画期間

計画期間は、令和7年度から令和16年度までの10年間とします。

アンダーパス等を構成するコンクリート部材等は、設置されている環境等によって必ずしも一定の速度で劣化、損傷するという性質のものではなく、また、点検・修繕等に関する新技術、新工法等の技術的進歩に柔軟に対応し一層の充実を図る必要があることから、これらを考慮し期間を設定しています。

なお、PDCAサイクルに基づき5年毎の定期点検完了時に維持管理計画の見直しを行い、令和17年度以降の計画は、この10年間の実施状況を踏まえて新たに検討することとします。

4.3 対策の優先順位の考え方

点検結果をもとに、第三者（道路利用者等）の安全を確保することを最優先に、適切かつ効率的に維持管理を実施します。

特にアンダーパス等の劣化、損傷が極めて著しく、第三者（道路利用者等）へ被害を及ぼす恐れがある場合や、機能に支障をきたす恐れがある場合など緊急対応が必要なアンダーパス等への対策については、最優先に実施します。

4.4 個別施設の状態等

平成22年度からは本市要領に基づき、また平成26年度からは本市要領及び国の要領に基づき詳細点検・健全性の診断を実施しており、直近の5年間の点検結果を、図4.4-1に示します。

点検・診断の結果、施設の閉鎖等に繋がる甚大な損傷はありませんでしたが、多くのアンダーパス・地下道において老朽化等に伴う対策が必要な損傷が発見され、一部早期に対策が必要なアンダーパス・地下道が発見されました。

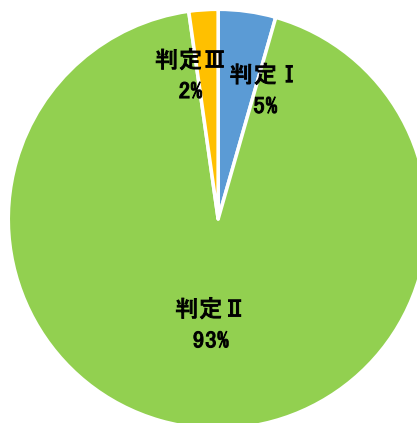


図4.4-1 令和元～5年度点検結果

※判定Ⅲについては、すでに修繕して状態が改善しています。

※建設局管理のアンダーパス・地下道（法定点検対象）の点検結果については下記リンク先を参照願います。

https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/yobohozen/yobohozen_maint_index.html

（道路メンテナンス年報：国土交通省）

4.5 対策内容と実施時期

「4.3 対策の優先順位の考え方」及び「4.4 個別施設の状態等」を踏まえ、適切かつ効率的に維持管理を実施します。

(1) 対策内容

① 定期点検及び国の統一的な判定区分による健全性の診断

計画対象のアンダーパス等において、近接目視を原則とした定期点検を5年に1回の頻度で実施します。これまでの本市独自の診断方法に加えて、図4.5-1に示す国の統一的な判定区分により、健全性の診断に対する客観性の向上を図ります。



図4.5-1 国の点検・健全性の診断フローと国の判定区分

② 修繕・改修等

A 判定区分Ⅱ～Ⅳに対する確実な対応

- ・ 点検・診断の結果、判定区分Ⅳと判定されたアンダーパス等への対策は、第三者（道路利用者等）の安全性確保を目的として最優先に実施します。
- ・ 判定区分Ⅲと判定されたアンダーパス等への対策は、構造物の機能に支障が生じる可能性があるため、優先的に実施します。
- ・ 判定区分Ⅱと判定されたアンダーパス等への対策は、健全性確保の観点から必要に応じて実施します。

B 付属物等落下事象に対する被害軽減対策の実施

本市においては、これまでインフラ施設の定期点検を着実にを行っているものの、コンクリート片や部材の落下等、構造保持上支障の無い付属物や部材の落下事象が減少しないことを踏まえ、付属物等落下事象に対する被害軽減対策を実施します。

アンダーパス等においては、コンクリート片等の落下防止対策を躯体の修繕と併せて実施する等、効率的に進めていきます。

施工前

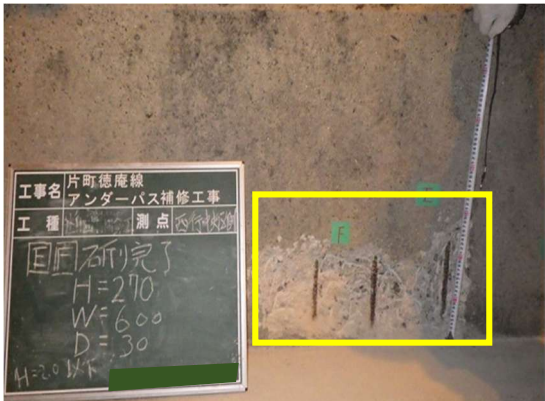


施工後



写真 4.5-2 修繕例（ひび割れ注入工）

施工前



施工後



写真 4.5-3 修繕例（断面修復工）



(2) 実施時期

表4.5-1に示す事業計画は、令和7～令和16年度の10年間の実施内容を示したものです。

点検・診断の結果、緊急及び早期に対策が必要な損傷等を発見した場合は、優先順位に基づき柔軟に見直しを図り、第三者（道路利用者等）の安全・安心を最優先に維持管理を実施します。

表4.5-4 アンダーパス等事業計画（令和7～16年度）

優先 順位	対策内容		実施時期										
			R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	
↑ 高	補修	判定区分Ⅳ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	定期点検(法定)	大型カルバート 全箇所：1回／5年毎	<近接目視>			<近接目視>							
	定期点検	その他施設(カルバート・擁壁等) 全箇所：1回／5年毎	<近接目視>			<近接目視>							
	補修	判定区分Ⅲ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	補修	判定区分Ⅱ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

 : 計画的に実施
 : 必要に応じて実施

(参考) 事業実施状況

事業の実施状況は、本市HP掲載の「建設局工事請負発注予定」で毎月公表しています。

【建設局工事請負発注予定】

<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000020099.html>

4.6 計画事業費及びコスト削減効果

計画期間（10年間）における事業費の総額は、約14億円を想定しています。

予防保全による維持管理を適切に実施することで、従来の維持管理と比較して50年間（令和7～56年度）で約70%^{*}のコスト削減効果を見込んでいます。

※クリスタ長堀公共地下歩道など、維持管理協定（中長期修繕計画含む）に基づく費用は、比較の対象外としています。

なお、計画事業費は、今後の点検結果や社会情勢等により変更となる可能性があります。

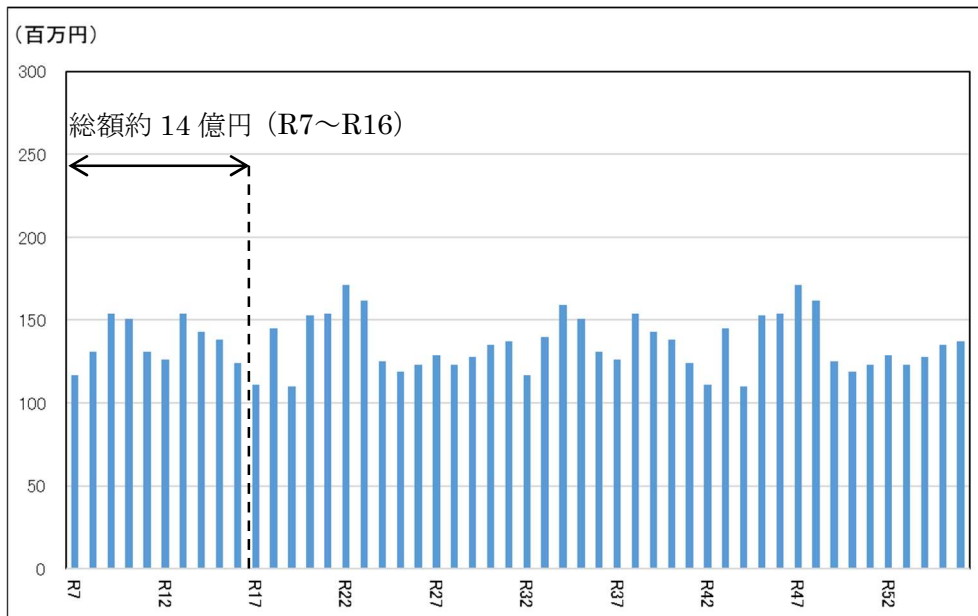


図4.6-1 予防保全による維持管理費の想定推移

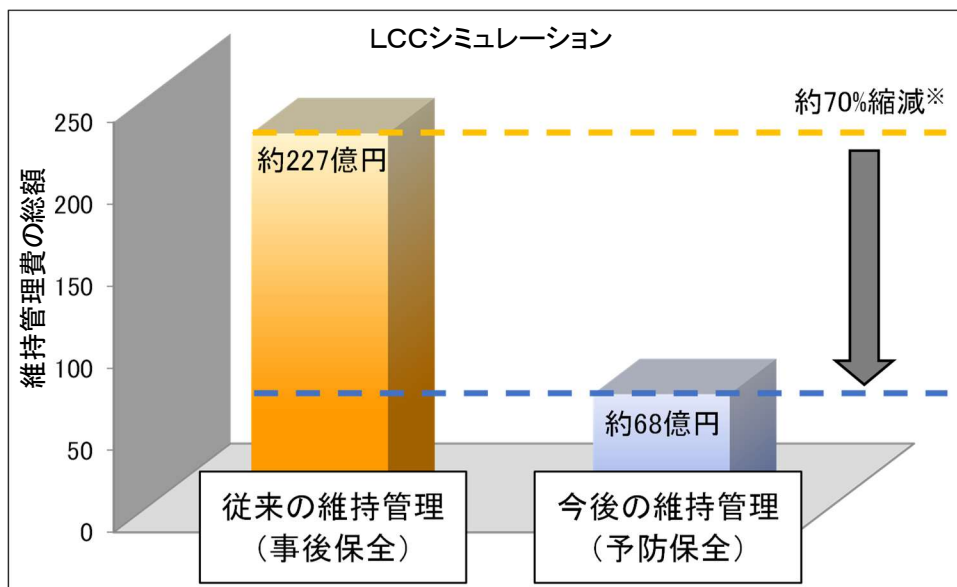


図4.6-2 今後50年間におけるコスト削減効果

<適正な施設規模の見直しについて>

大阪市では、夜間人口が減少傾向にあるものの郊外からの人の流入が多く、依然として多くの方に利用いただいていることから、施設規模については、今後も現状維持していくことを基本としています。

5. 着実な実施に向けた取り組み

5.1 メンテナンスサイクルの構築

戦略的維持管理は、道路施設を適切かつ効率的に維持管理するうえでの基本となるものであり、着実に進める必要があります。

メンテナンスサイクルとは、「点検」⇒「診断」⇒「措置」⇒「記録」といった一連の維持管理の流れを計画的に実施し、施設の状態や対策の履歴等のデータを蓄積して次の点検や劣化予測に活用するものであり、このサイクルの構築を進めます。メンテナンスサイクルを繰り返す中で、維持管理のノウハウを蓄積し、点検・診断方法や対策の効果検証、計画の見直し等を進め、PDCAの考え方にに基づき運用状況の評価・改善を行い、メンテナンスサイクルのスパイラルアップを図り、維持管理計画の一層の充実を図ります。

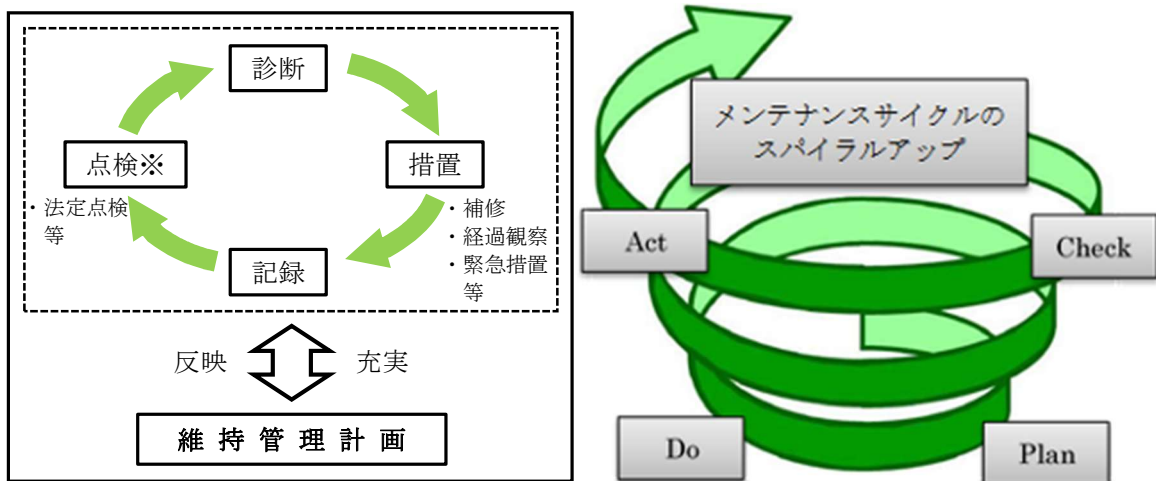


図 5.1-1 メンテナンスサイクルの構築

5.2 点検・診断の実施方針

定期点検の実施にあたっては、点検項目や手法等確立された点検要領を活用することが重要です。点検項目や内容に漏れが有れば不具合を見逃すリスクが発生し、点検の目的を達成することは出来ません。

そこで、これまでの本市独自の診断方法に加えて、国の統一的な判定区分により健全性の診断に対する客観性の向上を図ります。

なお、健全性の診断にあたっては、点検業務受注者と本市技術職員の双方が出席し判定区分の議論を行う健全性診断会議により、診断結果の品質確保と技術力の向上を図ります。



写真 5. 2 - 1 定期点検・健全性診断会議の状況

5. 3 措置の実施方針

修繕等の実施は、LCCの縮減等を考慮のうえ、損傷規模や緊急度に応じた工法及び発注方法を選定し、適切かつ効率的に実施します。

5. 4 データの蓄積・維持管理計画への反映

点検・診断の結果に基づき、必要な措置を適切な時期に効率的に実施するとともに、これらの取組みを通じて得られた施設の状態や措置履歴等のデータを継続的に蓄積し、維持管理計画に反映・活用します。

データの保存の確実性から、本市データベース（道路橋梁管理システム）を活用し、施設の基本情報及び点検・修繕履歴等のデータベース化を行うことにより、予防保全による維持管理を進めます。

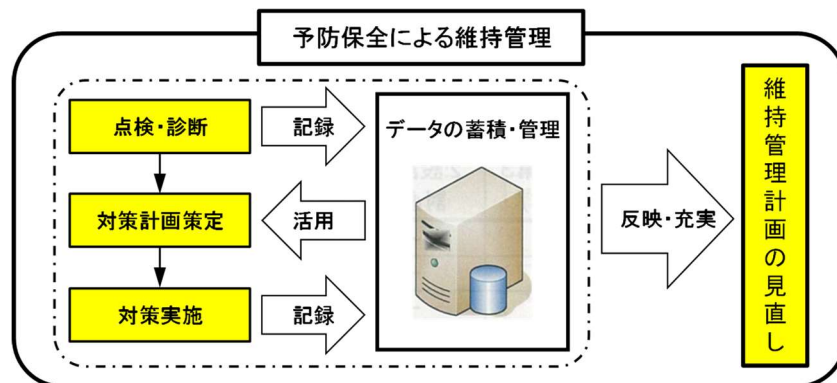


図 5. 4 - 1 維持管理業務フロー

5.5 大阪府道路メンテナンス会議の活用

大阪府道路メンテナンス会議は、平成26年4月14日に国土交通省社会資本整備審議会道路分科会基本政策部会から、『道路の老朽化対策の本格実施に関する提言』が発表され、この提言を受け、府下の各道路管理者が相互に技術的課題などを情報共有し、円滑な道路の維持管理を進めるため、国（大阪国道事務所）と大阪府、本市を含む府内市町村、高速道路会社等が連携して、府内の全ての道路管理者で構成し設立されました。

本会議で実施される法定点検に関する取組みや技術研修等を通じて、適切かつ効率的な維持管理の推進に努めます。

5.6 新技術の導入

限られた人的資源や予算の有効活用を図るべく、国の新技術に対する動向や民間での技術開発の情報収集を行い、より一層の効率化に努めていきます。

なお、令和9年度までに市内全アンダーパス・地下道の点検について、新技術等の活用検討を行うとともに、約4%の施設で新技術等を活用した点検を実施することで、従来点検と比べて約1%（200千円）のコスト縮減をめざします。

<用語集>

	語句	定義
1	公共施設	本市が管理する庁舎や市民利用施設、学校、市営住宅等の市設建築物と、道路・港湾・地下鉄・水道・工業用水道・下水道等のいわゆるインフラ施設を含む。
2	更新	老朽化等により機能が低下した施設等を取り替え、同程度の機能に再整備すること。
3	長寿命化	適切な維持管理を行うことにより、施設のサービス水準を確保しつつ、施設の延命化を図ること。
4	耐用年数	施設が使用に耐える年数。物理的、社会的、法的等の様々な要因により定義づけされる。
5	平準化	不均衡や格差をなくすこと。
6	ライフサイクルコスト (LCC)	施設の建設から運用、保全、修繕、解体（廃棄）までの全期間に要する費用。初期の建設（設置）費用であるイニシャルコストと、運用、保全、修繕等のためのランニングコスト、解体コストなどにより構成される。
7	スパイラルアップ	PDCA サイクルを実践することにより、段階的、継続的に発展させていく取組み。

アンダーパス・地下道施設一覧表

R8.3月末現在

No	施設名	起点	終点	路線名	完成年次 (西暦)	延長	幅員	点検			対策			
								実施 年度	判定	次回 予定	内容	着手 予定	完了 予定	概算 (百万円)
1	歌島豊里線アンダーパス	淀川区宮原1-2	東淀川区西淡路1-3	市道歌島豊里線	1975	412.0	24.0	2021	II	2026	監視	-	-	-
2	庄内新庄線アンダーパス	淀川区東三国2-4	東淀川区西淡路4-24	市道庄内新庄線	2002	321.0	23.0	2022	II	2027	監視	-	-	-
3	扇町バイパス(梅ヶ枝橋)	北区扇町1-1	北区末広町3	市道堀川筋西岸線	1971	144.6	11.0	2025	III	2030	修繕	2027	2027	80
4	片町徳庵線アンダーパス	中央区城見2-2	城東区鳴野西2-1	市道片町徳庵線	1984	296.8	23.0	2025	II	2030	監視	-	-	-
5	大阪ビジネスパークアンダーパス	中央区城見1-2	中央区城見2-1	市道東成区第8201号線	1986	204.7	7.0	2025	II	2030	監視	-	-	-
6	谷6アンダーパス	中央区谷町6-5	中央区谷町5-6	府道大阪和泉南線	1999	380.0	16.6	2021	II	2026	監視	-	-	-
7	平野元町アンダーパス	平野区平野馬場1-18	平野区西脇4-2	国道479号	1985	859.5	15.0	2022	II	2027	監視	-	-	-
8	長吉アンダーパス	平野区長吉長原西3-7	平野区長吉長原西3-10	市道平野区第2004-03号線	2003	313.0	19.9	2024	II	2029	監視	-	-	-
9	大和川北岸線アンダーパス	住之江区安立4-2	住吉区清水ヶ丘3-14	府道住吉八尾線	2004	242.0	8.0	2021	II	2026	監視	-	-	-
10	西梅田地下歩行者道路	北区梅田2	北区梅田3	市道北区第9702号線	1997	578.0	19.0	2022	I	2027	-	-	-	-
11	大阪駅前地下道	北区梅田3	北区梅田2	国道176号・市道南北線	1942	482.0	15.4	2022	II	2027	監視	-	-	-
12	難波中地下横断歩道(蔵前通)	浪速区難波5	浪速区難波中2	市道西横堀東岸線	2002	69.2	10.0	2022	II	2027	監視	-	-	-
13	湊町駅前東西線地下歩行者道(東側、西側含む)	浪速区湊町1	浪速区湊町1	市道難波境川線	1995	370.0	14.0	2022	II	2027	監視	-	-	-
14	阿倍野南北線公共地下通路	阿倍野区阿倍野筋1	阿倍野区阿倍野筋1	府道大阪和泉南線	2012	98.4	8.0	2022	I	2027	-	-	-	-