

都市計画道路の整備プログラム

<詳細版>

平成28年9月

大阪市

はじめに

都市計画道路は、まちの骨格を形成する重要な都市基盤の一つであることから、長期的な視点をもって整備を進めるべきものとして、都市計画法に基づき定められた道路です。

大阪市では、時々時代の要請に応え着実に整備を進めてきた結果、他の大都市と比べても高い整備率に達していました(平成24年度末時点で約7割の整備が完了)。しかし、長期間、事業に未着手である路線が多く、これに伴う建築制限が長期化していたこと、また、社会経済情勢の変化をふまえて改めてその必要性を検証し見直すべき状況であったことから、平成25年度に長期未着手の都市計画道路の計画見直しを行いました。見直しにおいて必要性が認められた都市計画道路について、今後概ね30年程度での事業着手をめざすこととしています。

大阪市では、自動車の流れが他都市と比べて遅いことや、地震時等において著しく危険な密集住宅市街地が多く残っているなどのまちの課題を未だ抱えており、これらを解決するためにも、未整備の都市計画道路については一刻も早い整備が望まれます。

しかし、全ての路線の完成までには長い年月と多額の事業費を要するため、整備方針と各路線の優先順位を整理して進めていくことが重要であり、大阪市ではこれまでも、密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線や用地取得率が高く早期完了をめざす路線等に重点化を図り、都市計画道路の整備を効率的・効果的に進めてきました。

このたび、平成25年度の都市計画道路の見直しを経た後の、今後の都市計画道路整備の進め方について、市民のみなさまのご意見をお聞きしながらあらためて整理を行い、これに基づく当面の10年間における各路線の整備見通しを検討し、都市計画道路の整備プログラムを策定しました。

この整備プログラムをお知らせすることにより、事業の進め方等に関する透明性を高め、まちづくりの方向性を示すとともに、より一層、効率的・効果的な整備に取り組みます。

目次

第1章 都市計画道路について

- 1-1. 都市計画道路とは - p. 1
- 1-2. 都市計画道路の整備形態(拡幅路線と新設路線) - p. 2
- 1-3. 都市計画道路の整備により得られる効果 - p. 3

第2章 大阪市の都市計画道路について

- 2-1. これまでの経過 - p. 4
- 2-2. 大阪市内の未整備(事業中および未着手)の都市計画道路 - p. 5
- 2-3. 大阪市の街の現状 - p. 9

第3章 都市計画道路の整備プログラム

- 3-1. 大阪市の都市計画道路の整備に関する状況 - p.11
- 3-2. 都市計画道路の整備方針 - p.12
- 3-3. 都市計画道路の整備プログラムとは - p.12
- 3-4. 今後の都市計画道路の整備の進め方 - p.13
- 3-5. 当面の10年間に於ける都市計画道路の各路線の整備見通し - p.15
 - 3-5-1. 事業中路線の整備見通し - p.15
 - 3-5-2. 事業着手へ向け取り組む路線 - p.15
 - 事業着手へ向け取り組む路線の選定方法 - p.18
 - 事業着手へ向け取り組む路線の選定理由(詳細) - p.24

第4章 今後の取り組み - p.25

第1章 都市計画道路について

1-1. 都市計画道路とは

まち

人が集まって生活する場所、それが「都市」です。都市計画は、まちの健全な発展を計画的に誘導し、秩序ある市街地を形成し、人々の健康で文化的な都市生活および機能的な都市活動を確保することを目的として、適正な制限のもとに土地の合理的な利用を図るもので、そのことを定めた法律が都市計画法です。

都市計画道路は、都市計画法に基づいて交通施設として定められた道路のことで、機能によって、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路(歩行者専用道等)にわけられます²。

都市計画に基づき、道路の整備を行ったり、道路と鉄道の立体交差(高架化・地下化)を行ったりする事業のことを、街路事業といいます。

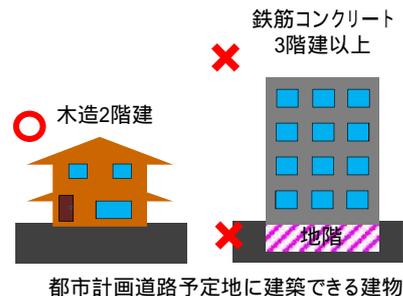
1 都市計画道路予定地内における制限

将来の事業がスムーズに進むように、都市計画道路予定地内では、さまざまな制限があります。

事業着手前(未着手路線)の都市計画道路予定地では…

- ・都市計画道路予定地内で建築物を建てる場合は、都道府県知事(政令指定都市の場合は市長)の許可が必要となります。(都市計画法第53条)
- ・一般に建築できる建物は、要件を満たし、容易に移転または除去できる建物です。(都市計画法第54条)

大阪市では、一部の区域で一定の要件に適合すれば、3階建でも認めています。



事業着手された(事業中路線の)都市計画道路予定地内では…

- ・事業地内において、土地の形を変えることや建物を建築すること、その他工作物を建設することが自由にできなくなります。(都市計画法第65条)

2 都市計画道路の分類

都市計画道路は、その機能によって次の種類に区分されます。

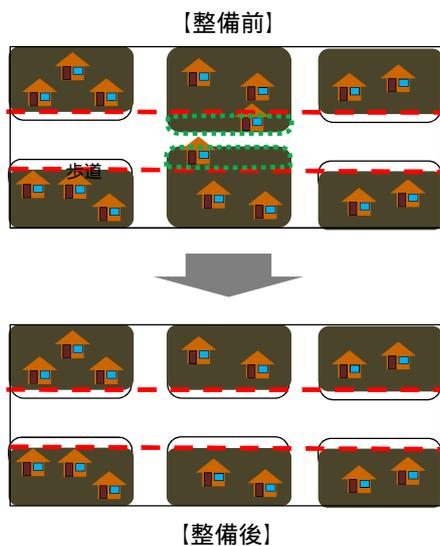
種類	機能	
自動車専用道路	都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等のもっぱら自動車の交通の用に供する道路	
幹線街路	主要幹線街路	都市間交通や通過交通を受け持つ幹線道路のうち、特に交通量の卓越している道路
	幹線街路	都市全体に網状に配置され、都市の骨格及び近隣住区を形成し、あるいは近隣住区相互および業務地、空港、港湾、駅、流通業務団地など重要交通拠点相互を連絡する道路
	補助幹線街路	近隣住区内にある区画街路と幹線街路を結ぶ集散街路で、近隣住区内の幹線道路
区画街路	もっぱら地先サービスを目的とし、沿道宅地に直接接して設けられる道路	
特殊街路(歩行者専用道等)	もっぱら歩行者や自転車の交通に供する道路ともっぱら都市モノレール等の交通の用に供する道路等に分けられる	

1-2. 都市計画道路の整備形態(拡幅路線と新設路線)

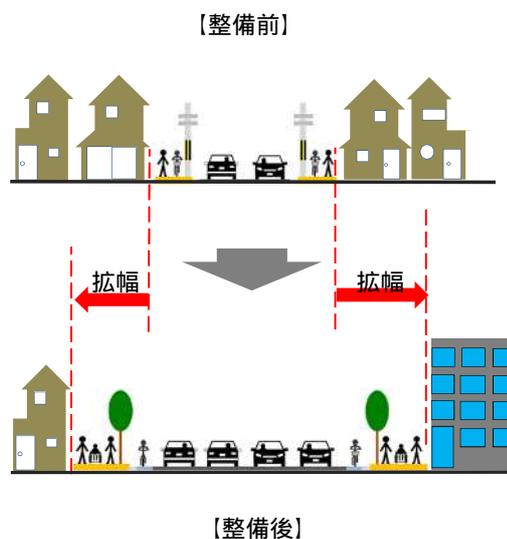
未整備の都市計画道路の整備形態は、狭い道路の幅を広げる「拡幅路線」と、新たにつくる「新設路線」に分けられます。

拡幅路線

(平面イメージ)



(断面イメージ)



新設路線

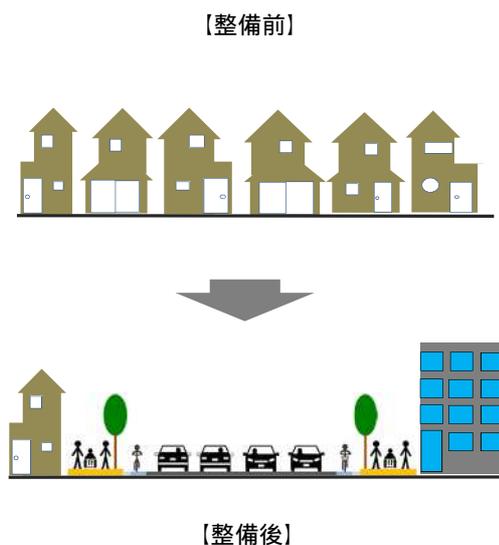
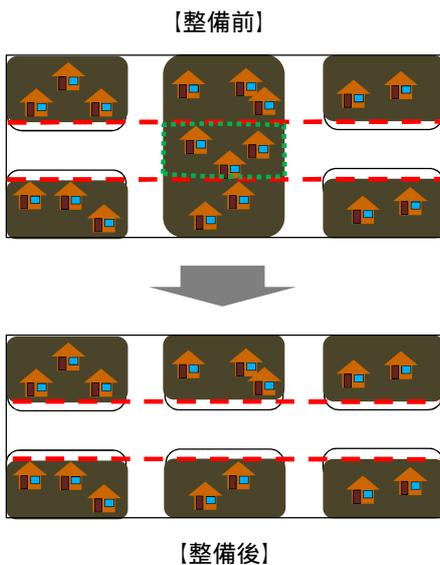


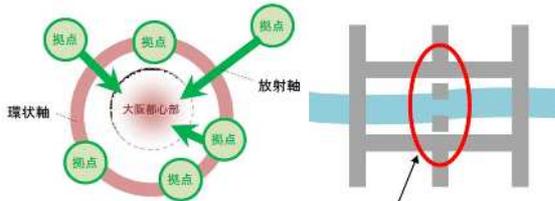
図1. 都市計画道路の整備形態(拡幅路線と新設路線)

1-3. 都市計画道路の整備により得られる効果

都市計画道路は、まちの骨格を形成する、最も根幹的な都市基盤施設であるとともに、その整備を行うことで、まちのなかの交通処理だけでなく市街地の形成や、防災性の向上といった、みなさまが安全・安心で快適に暮らせるための様々な効果が得られます。

効果例1) 道路ネットワークの形成・強化

整備を行うことで・・・

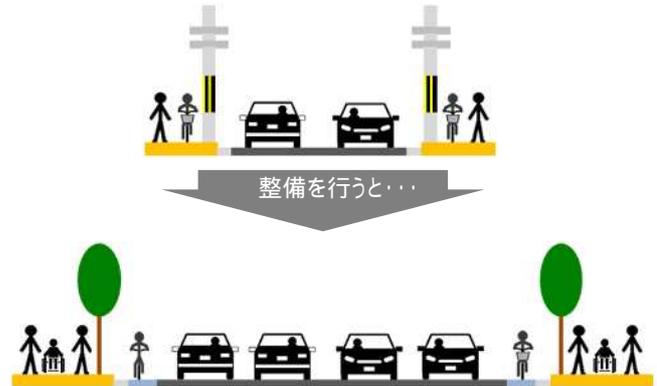


環状軸・放射軸などの
広域的な
道路ネットワークの整備

河川や鉄道による
地域の分断解消

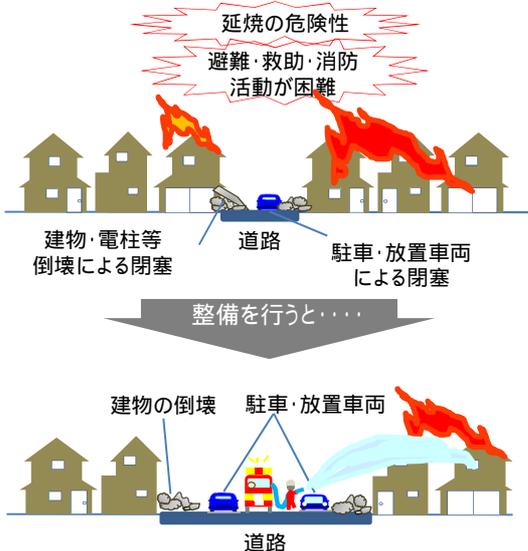
人や物資の移動時間が短縮され、より効率的な移動が可能となることで、経済効果、交通負荷軽減効果が期待できるとともに、大阪都市圏の活性化にも寄与します。

効果例2) 歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上



道路が広くなることにより、歩行者、自転車、車イスが安全で快適に通行できるようになります。また、歩道の段差が解消され、バリアフリーに配慮した通行空間が確保されます。

効果例3) 都市防災性の向上



木造家屋が密集した市街地での広幅員道路の整備により、まちの防災性が向上します。

効果例4) 沿道へのアクセス性向上



新たに停車帯を設置することにより、送迎や荷物の積みおろしなど沿道へのアクセス性の向上が期待できます。

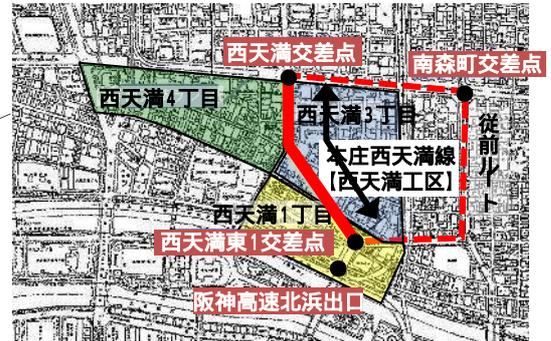
このほかにも、渋滞が解消されるなどの自動車交通の円滑化、鉄道駅へのアクセス路線やバス路線の整備などによる公共交通の利便性向上、道路沿いの土地利用が高度化することによるまちの発展等、様々な効果があります。

(参考) 都市計画道路の整備効果の事例

都市計画道路 本庄西天満線(西天満工区)

【概要】

- ・ 大阪市北区西天満1～3丁目
- ・ 平成15年2月完成

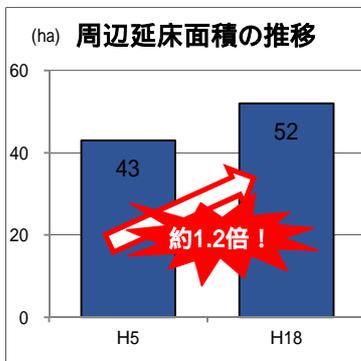


【整備による効果】

大阪都心部へのネットワーク強化

渋滞交差点である南森町交差点の自動車交通の円滑化

☆ 道路周辺地区の土地利用が高度化(延床面積の増)し、周辺の人口が増加。「まちの発展」の効果が発現。



広い幅員をもった都市計画道路が整備されることにより、沿道建物が、木造2階建てから、マンション等に更新。

周辺地区(西天満1丁目・3丁目・4丁目)の延床面積が完成前と比べ、約1.2倍へと増加。

新たな居住者や事業者が増加、周辺地区の人口が完成前に比べ約2.2倍へ。

(同時点の大阪市人口伸び率: 1.03倍)

【沿道土地利用の変化の状況】



第2章 大阪市の都市計画道路について

2-1. これまでの経過

大阪市の現在の都市計画道路網は、戦争で壊滅状態となった街や道路網を復興するため、昭和21年に決定された「大阪復興都市計画街路」が基本となっています。戦災復興事業をはじめ、昭和45年の万国博覧会等を節目として整備を行うなど、今日までにその時々時代の要請に応え、戦略的な整備を進めてきました。その結果、他の大都市と比べても高い整備率に達していました(平成24年度末時点で約7割の整備が完了)。

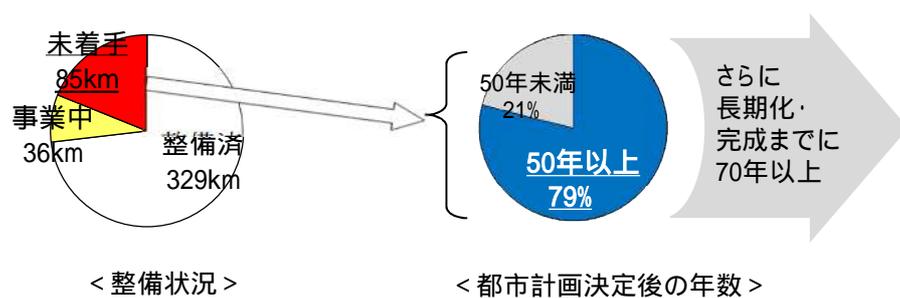
しかしながら、計画決定された当初と比べて社会経済状況は大きく変化し、安定型・成熟型社会の到来を迎えるにあたり、社会状況の変化を踏まえ、改めてその必要性について検証し、必要に応じて見直すべき状況であったため、事業未着手の都市計画道路(幹線街路) 2(p.1) について、平成25年度に計画の見直しを行いました 3。

見直しにおいて必要性が認められた都市計画道路(幹線街路)について、今後概ね30年程度での事業着手をめざすこととしています。

3 長期未着手の都市計画道路(幹線街路) 2(p.1) の見直しについて (平成25年4月告示)

見直し前

- ・ 見直し前の時点で総延長約450kmの幹線街路を都市計画決定しており、既に約329km(約7割)の整備を完了、約36km(約1割)が事業中、残る約85kmが事業未着手の路線となっていました。
- ・ 未着手路線の約8割は都市計画決定後50年以上経過しており、これに伴う建築制限が長期化していました。



この未着手路線を対象に、人口減少・高齢社会の到来など、社会・経済状況の変化をふまえ、必要性を検証。

見直し後

- ・ 計画を存続することとしたものは約51km(計画を廃止等したものは約34km)。
- ・ これらについて、当時の決算額の状況から、おおむね30年程度での事業着手をめざすこととしました。

2-2. 大阪市内の未整備(事業中および未着手)の都市計画道路

都市計画道路の見直しを経て、新たに都市計画決定された路線を含め、大阪市の都市計画道路(幹線街路)は、121路線約436kmを計画決定しており、約350kmの整備を完了(約8割)、約86kmが未整備(うち、約32kmが事業中、約54kmが未着手)となっています(平成28年4月1日時点)。

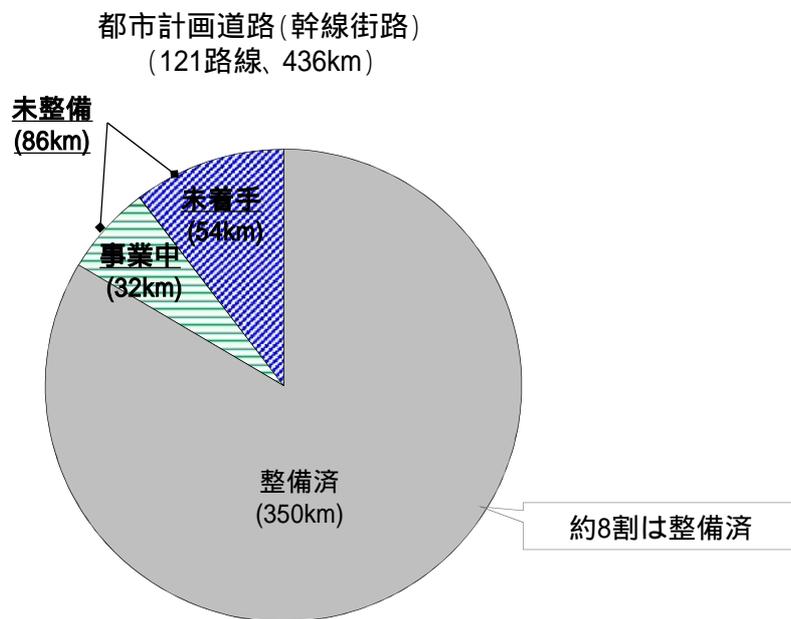
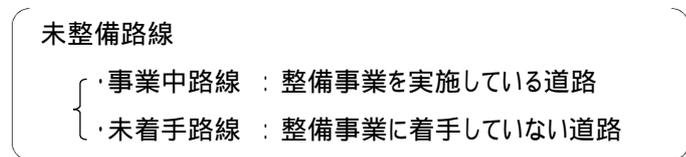
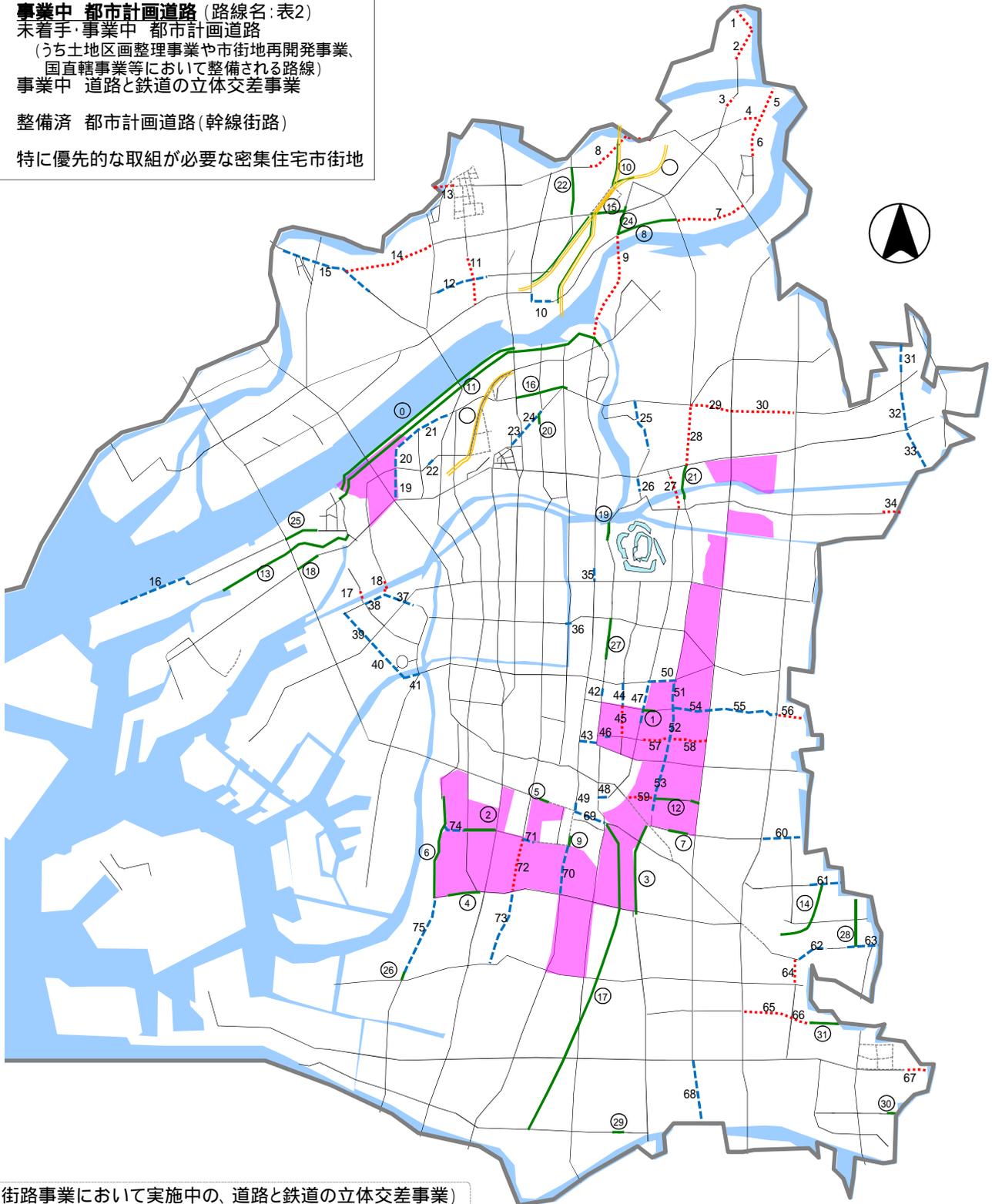


図2. 大阪市の都市計画道路(幹線街路)の整備状況

< 凡 例 >

- ⋯⋯ 未着手 新設 都市計画道路 (路線名:表1)
- ⋯⋯ 未着手 拡幅 都市計画道路 (路線名:表1)
- 事業中 都市計画道路 (路線名:表2)
- ⋯⋯ 未着手・事業中 都市計画道路
(うち土地区画整理事業や市街地再開発事業、
国直轄事業等において整備される路線)
- 事業中 道路と鉄道の立体交差事業
- 整備済 都市計画道路(幹線街路)
- 特に優先的な取組が必要な密集住宅市街地



- (街路事業において実施中の、道路と鉄道の立体交差事業)
- : 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業
- : JR東海道線支線地下化事業

図3. 未整備(事業中および未着手)の都市計画道路と街路事業で実施中の道路と鉄道の立体交差 位置図

各路線の詳細な位置等については、大阪市ホームページ「マップナビおおさか」>まちづくり情報マップ>都市施設でご覧いただけます。
「マップナビおおさか」URL: <http://www.mapnavi.city.osaka.lg.jp/webgis/index.html>

表1. 未着手の都市計画道路 路線名

図中 番号	路線名	箇所名	新設or 拡幅	図中 番号	路線名	箇所名	新設or 拡幅
1	井高野町線	井高野	新設	61	乾正覚寺線	加美北	拡幅
2	井高野大道線	井高野	新設	62	平野八尾線	加美西	拡幅
3	井高野大道線	小松	新設	63	平野八尾線	加美東	拡幅
4	大道線	大桐	新設	64	平野喜連線	平野東	新設
5	淀川北岸線	南江口	新設	65	田辺出戸線	流町	新設
6	淀川北岸線	大桐	新設	66	田辺出戸線	喜連東	新設
7	淀川北岸線	豊里	新設	67	敷津長吉線	長吉六反	新設
8	庄内新庄線	下新庄	新設	68	森小路大和川線	住道矢田	拡幅
9	新庄長柄線	淀川渡河部	新設	69	尼崎平野線	天王寺	拡幅
10	淀川北岸線	柴島	拡幅	70	長柄堺線	阿倍野	拡幅
11	西三国木川線	木川	新設	71	津守阿倍野線	天下茶屋	拡幅
12	十三吹田線	木川	拡幅	72	堺筋線	天下茶屋	新設
13	庄内新庄線	西三国	新設	73	堺筋線	岸里	拡幅
14	歌島豊里線	三津屋～新高	新設	74	津守阿倍野線	旭西	拡幅
15	加島天下茶屋線	加島	拡幅	75	尼崎堺線	南津守～北加賀屋	拡幅
16	正蓮寺川北岸線	常吉	拡幅				
17	西九条松島線	安治川渡河部	新設				
18	海老江九条線	安治川渡河部	新設				
19	西野田中津線	海老江	拡幅				
20	西野田中津線	鷺洲	拡幅				
21	西野田中津線	大淀北	拡幅				
22	海老江梅田線	鷺洲	拡幅				
23	梅田長柄線	角田町	拡幅				
24	梅田長柄線	万歳町	拡幅				
25	都島東野田線	都島	拡幅				
26	東野田河堀口線	東野田	拡幅				
27	玉造筋線	京橋	新設				
28	豊里矢田線	野江	新設				
29	都島茨田線	成育	新設				
30	都島茨田線	関目	新設				
31	焼野中茶屋線	焼野	拡幅				
32	焼野中茶屋線	浜	拡幅				
33	焼野中茶屋線	中茶屋	拡幅				
34	片町庵線	今津中	新設				
35	長柄堺線	谷町	拡幅				
36	九条深江線	末吉橋	拡幅				
37	玉船本田線	本田	拡幅				
38	玉船本田線	九条	拡幅				
39	境川線	境川(北)	拡幅				
40	境川線	境川(南)	拡幅				
41	岩崎橋今里線	三軒屋西	拡幅				
42	東野田河堀口線	上本町	拡幅				
43	勝山通線	四天王寺	拡幅				
44	森之宮勝山線	筆ヶ崎町	拡幅				
45	森之宮勝山線	北山町	新設				
46	上本町猪飼野線	真法院町	拡幅				
47	玉造筋線	鶴橋	拡幅				
48	玉造筋線	南河堀町	拡幅				
49	長柄堺線	天王寺	拡幅				
50	岩崎橋今里線	鶴橋	拡幅				
51	豊里矢田線	鶴橋	拡幅				
52	豊里矢田線	桃谷	拡幅				
53	豊里矢田線	生野	拡幅				
54	生玉片江線	桃谷	拡幅				
55	生玉片江線	新今里	拡幅				
56	生玉片江線	小路	新設				
57	上本町猪飼野線	桃谷西	新設				
58	上本町猪飼野線	桃谷東	新設				
59	河堀口舍利寺線	生野西	新設				
60	巽正覚寺線	巽東～加美北	拡幅				

表2. 事業中の都市計画道路 路線名

番号	路線(箇所名)〔連携する事業名〕
①	淀川左岸線(2期)〔淀川南岸線〕
②	生玉片江線(細工谷)
③	津守阿倍野線(旭)
④	豊里矢田線(北田辺)
⑤	木津川平野線(千本中)
⑥	尼崎平野線(山王)
⑦	尼崎堺線(西成南)
⑧	生野線(林寺)
⑨	淀川北岸線(菅原)〔おおさか東線〕
⑩	長柄堺線(阿倍野)〔阿倍野再開発事業〕
⑪	阪急京都線東付属街路1号線ほか7路線 〔阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業〕
⑫	淀川南岸線〔淀川左岸線事業〕
⑬	河堀口舍利寺線〔生野南部地区事業〕
⑭	正蓮寺川歩行者専用道〔正蓮寺川総合整備事業〕
⑮	大阪外環状線連絡線付属街路2号線
⑯	歌島豊里線(東淡路)
⑰	北野今市線(中崎)
⑱	天王寺大和川線
⑲	桜島東野田線(四貫島)
⑳	東野田河堀口線(大手前)
㉑	本庄西天満線(神山)
㉒	豊里矢田線(嶋野・蒲生)
㉓	十三吹田線(淡路)
㉔	新庄長柄線(菅原)
㉕	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)
㉖	尼崎堺線(住之江)
㉗	東野田河堀口線(上本町)
㉘	鞍作線(加美東)
㉙	大和川北岸線(公園南矢田)
㉚	長吉線(長吉長原東)
㉛	田辺出戸線(長吉出戸)

2-3. 大阪市のまちの現状

他の主要都市と比べ、大阪市のまちはさまざまな課題を抱えていることがわかります。

自動車の流れが、他都市と比較して遅い

- ✓ 他の大都市に比べ、自動車の走行速度が遅く、交通渋滞が多く発生しています。この原因としては、他都市のなかでも比較的交通量が多いことや、踏切が多い(下欄参照)ことなどが考えられます。

混雑時の旅行速度
(単位: km/h)

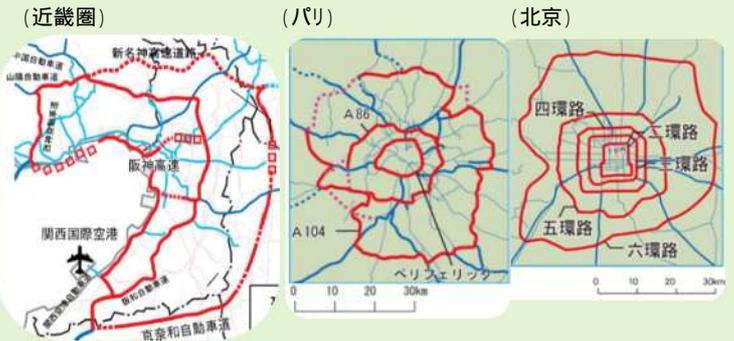
一日の平均交通量
(単位: 千台/24h)



出典:平成22年度道路交通センサス

環状道路の整備率 68%

- ✓ 世界の主要都市に比べ、近畿圏の環状道路の整備は遅れています。4環状道路の整備により、都市を通過する交通を排除、渋滞緩和や環境の改善を図ります。

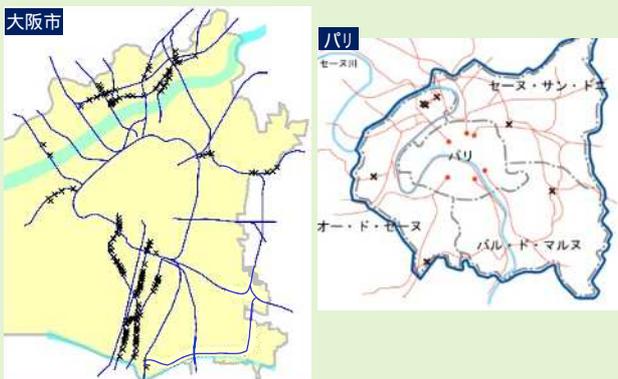


	近畿圏 (H27.3末)	パリ (H23)	北京 (H21)	ロンドン (H19)	ソウル (H19)
計画(km)	425	313	433	188	168
完了(km)	289	272	433	188	168
整備率	68%	87%	100%	100%	100%

出典:国土交通省HP

踏切の数 168箇所

- ✓ 中心部は、踏切がほとんどありませんが、周辺部には多くの踏切が残っています。
- ✓ 世界の主要都市と比べても踏切数が多くなっています。



都市	大阪市	パリ	ロンドン	ベルリン	ソウル
踏切数(箇所)	168	7	13	46	16

パリ市及び周辺3県

(H26年度末時点)

出典:国土交通省 第53回基本政策部会資料

主要渋滞箇所 40地点(大阪市管理道路)

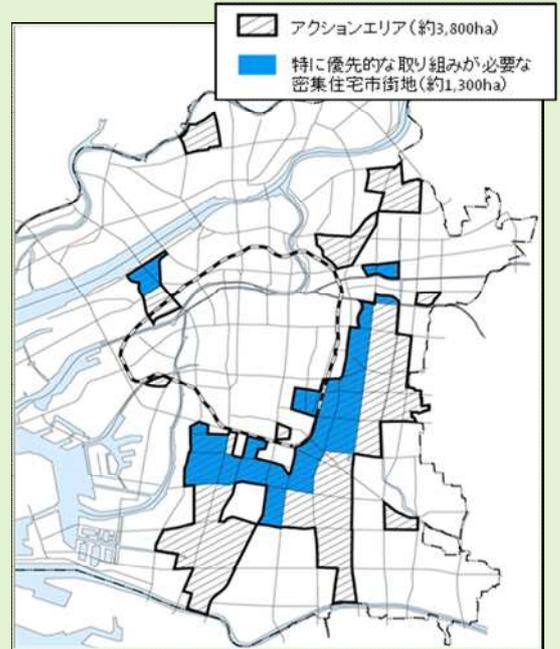
- ✓ 渋滞対策を効率的・効果的に進めていくため、国交省・地方自治体・経済団体等で構成される、京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会において、最新の交通データ及び、パブリック・コメント(意見収集)の結果等による検証の上、平成25年に京阪神圏内の「地域の主要渋滞箇所」を選定しました。
- ✓ 大阪市内の道路(大阪市管理)においては、40か所が渋滞しています。



出典:国土交通省(京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)HP

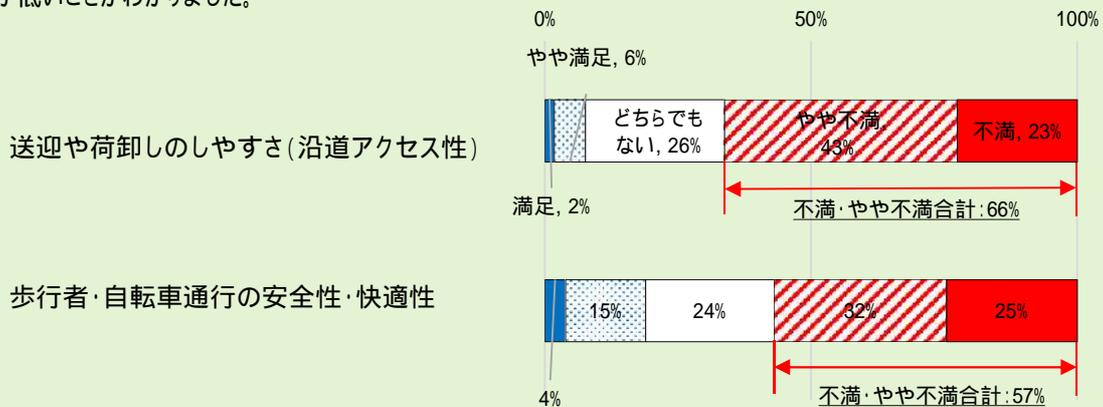
特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地 約1,300ha

- ✓ JR環状線外周部の戦災を免れた地区を中心に、建物の老朽化に加えて、狭い道路、公園・オープンスペースの不足など、防災面や住環境面でさまざまな課題を抱えた密集住宅市街地が多く残っています。
- ✓ 密集住宅市街地のうち、延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等において最低限の安全性を確保することが困難である、著しく危険な密集住宅市街地は、全国に約5,750haあり、そのうちの約1,300haが大阪市に存在しています。
- ✓ 大阪市では、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、面的な被害の可能性が高い市街地を「防災性向上重点地区(約3,800ha)」(アクションエリア)として指定し、老朽住宅の建替えを重点的に促進するとともに、アクションエリアのうち「特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地(約1,300ha)」(優先地区)において、各種施策を展開しています。



市民の皆様のご意見

- ✓ 市政モニターの方を対象に行った、大阪市の道路の機能ごとの満足度などについてのアンケートにおいて、次の2つに関する満足度が低いことがわかりました。



(出典: 市政モニターアンケート「大阪市の道路等に関するアンケート」
<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000334791.html>)

整備により、交通渋滞が解消する、密集住宅市街地における防災性が向上する、歩行者・自転車の安全性・快適性が確保される等、さまざまな効果(p.3 1-3参照)により、まちの課題解決が期待できる、都市計画道路の整備が必要です。

第3章 都市計画道路の整備プログラム

3-1. 大阪市の都市計画道路の整備に関する状況

大阪市では、自動車の流れが他都市と比べて遅いことや、地震時等において著しく危険な密集住宅市街地が多く残っているなどのまちの課題を未だ抱えており、これらを解決するためにも、未整備の都市計画道路については、一刻も早い整備が望まれます(p.9,10 2-3.参照)。

しかし、約86kmの都市計画道路(幹線街路)が未整備として残っており(p.6~8参照)、これらすべての路線の完成までには長い年月と多額の事業費を要するため、各路線の優先順位を整理して整備を進めていくことが重要です。

各路線の優先順位の整理にあたっては、都市計画道路を含めた社会資本整備に関する国の計画および、大阪市の施策全体の計画(全市的な計画)、事業費見通しなど、都市計画道路の整備に関する状況をふまえる必要があります。

【国および全市的な計画の方針】

- ・「関西広域地方計画」や「交通政策基本計画」、「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」などの、国の社会資本整備に関する計画、および「大阪の成長戦略」、「大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「大阪市強靱化地域計画」などの、全市的な計画などをふまえて、都市計画道路の整備を進めています。

・「関西広域地方計画」：<http://www.kkr.mlit.go.jp/kokudokeikaku/>
・「交通政策基本計画」：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000057.html
・「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」：<http://www.kkr.mlit.go.jp/plan/juten/>
・「大阪の成長戦略」：<http://www.city.osaka.lg.jp/seisakukikakushitsu/page/0000199428.html>
・「大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略」：http://www.city.osaka.lg.jp/shisei_top/category/893-2-10-0-0.html
・「大阪市強靱化地域計画」：<http://www.city.osaka.lg.jp/kikikanrishitsu/page/0000365112.html>

【事業費見通し】

- ・都市計画道路は、国費(社会資本整備総合交付金等)の交付を受けながら、主に「街路事業」で整備を進めています。
- ・現在事業中の路線の多くに着手した平成初期に比べ、大阪市においては、街路事業を含めた公共事業費を大幅に抑制してきました。
- ・また、同じ街路事業で実施している、道路と鉄道の立体交差(高架化・地下化)4について、現在、大規模な事業(阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業等)を重点的に進めているほか、都市計画道路のなかでも大規模な自動車専用道路(淀川左岸線(2期))の整備事業を実施しています。
- ・したがって、少なくとも当面の10年間においては、都市計画道路(幹線街路)の整備に投資できる事業費は、非常に限られた状況です。

4 道路と鉄道の立体交差



整備前

(事例 JR 阪和線連続立体交差事業)



整備後

立体交差によって、交差する道路の渋滞が解消される等の効果があります。

鉄道の高架化・地下化

踏切除却

平面道路の渋滞解消