

「都市計画道路の整備プログラム」
策定にあたっての基本的考え方
[詳細版]

平成28年9月

大阪市建設局道路部街路課

はじめに

- 都市計画道路は、まちの骨格を形成し、交通施設や都市防災等のさまざまな機能を有する、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、都市計画法にもとづき定められた道路です。
- 大阪市では、今日までにその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、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。この見直しにあたり、事業未着手の都市計画道路について、今後おおむね30年程度での事業着手をめざすこととしています。
- 未整備の都市計画道路については、大阪市のまちの課題を解決するためにも、一刻も早い整備が望ましいのですが、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、限られた財源のなか、整備の優先順位を整理し、選択と集中をしながら進めていくことが重要です。
- 当面10年間ににおける都市計画道路の整備見通しを示す「都市計画道路の整備プログラム」を策定し公表することで、まちづくりの方向性を示すほか、都市計画道路区域に関係する方々をはじめとしたみなさまへ、都市計画道路整備事業の透明性を高めるとともに、より一層、円滑で効果的・効率的な整備に努めてまいりたいと考えています。
- この「都市計画道路の整備プログラム」では、平成37年度までの当面10年間ににおける、事業中路線の事業継続または完了などの事業の進捗状況、および、事業着手に向け取り組む路線等をお示ししたいと考えており、その策定にあたってとりまとめた基本的考え方の案に対し、みなさまからご意見を募集しました。
- みなさまからいただいたご意見を反映し、確定した基本的考え方にもとづき検討を行い、「都市計画道路の整備プログラム」を策定しましたので、確定した基本的考え方とあわせて公表します。

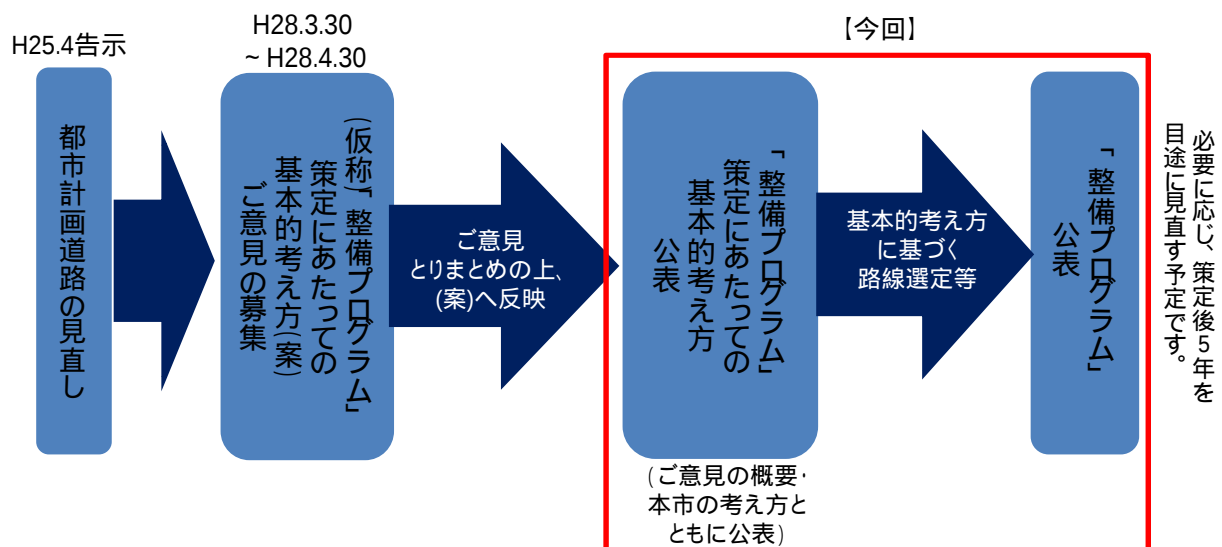


図1. 「都市計画道路の整備プログラム」策定の経過

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
- 1-3(参考)都市計画道路の整備効果の事例 - p. 4

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. 5
- 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
～どれだけ残っているの?～ - p. 6
- 2-3. 大阪市の街の現状
～大阪市では都市計画道路の整備がまだ必要?～ - p. 9
- 2-4. 当面の10年間ににおける大阪市の都市計画道路の整備に関する状況 - p.11

第3章 「都市計画道路の整備プログラム」策定にあたっての基本的な考え方

- 3-1. 「都市計画道路の整備プログラム」について
～どんな内容を公表するの?～ - p.12
- 3-2. 今後の都市計画道路整備の整備の進め方
～どんな考え方に基づいて(仮称)「都市計画道路の整備プログラム」をつくるの?～
 - 3-2-1. 事業中の都市計画道路の整備の進め方 - p.13
 - 3-2-2. 未着手の都市計画道路の整備の進め方 - p.16

第4章 「都市計画道路の整備プログラム」策定の経過と今後の取り組み

- 4-1. 「都市計画道路の整備プログラム」策定までの経過 - p.17
- 4-2. 「都市計画道路の整備プログラム」公表後の取り組み - p.18

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。
- 都市計画にもとづき、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。

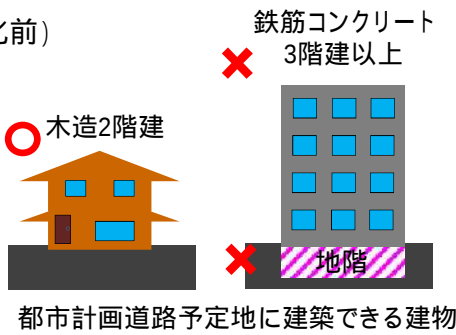
1 都市計画道路予定地内における制限

将来の道路整備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。

都市計画道路予定地内に建築物を建てる場合には・・・(事業化前)

- ・ 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。



都市計画道路が事業中となった場合には・・・

- ・ 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。

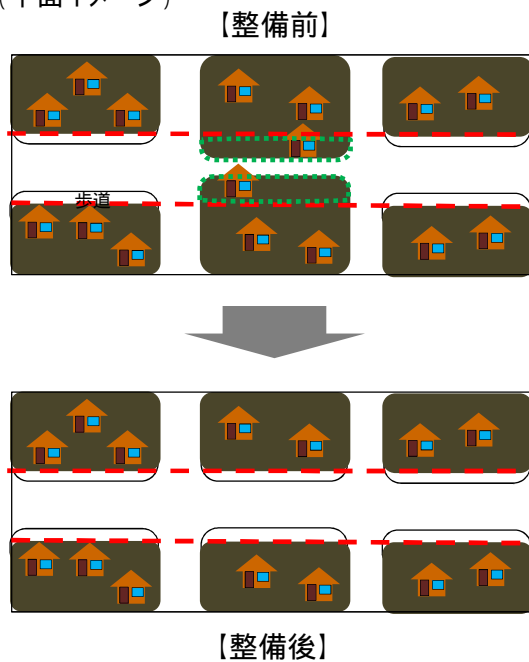
種 類		機 能
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等のもっぱら自動車の交通の用に供する道路
幹線街路	主要幹線街路	都市間交通や通過交通を受け持つ幹線道路のうち、特に交通量の卓越している道路
	幹線街路	都市全体に網状に配置され、都市の骨格及び近隣住区を形成し、あるいは近隣住区相互および業務地、空港、港湾、駅、流通業務団地など重要交通拠点相互を連絡する道路
	補助幹線街路	近隣住区内にある区画街路と幹線街路を結ぶ集散街路で、近隣住区内の幹線道路
区画街路		もっぱら地先サービスを目的とし、沿道宅地に直接接して設けられる道路
特殊街路(歩行者専用道等)		もっぱら歩行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

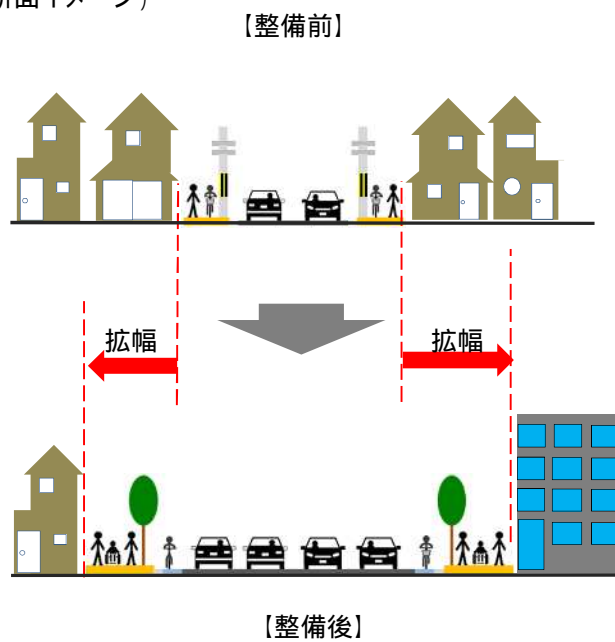
- 未整備の都市計画道路は、狭い道路の幅を広げる「拡幅路線」と、新たにつくる「新設路線」に分けられます。

拡幅路線

(平面イメージ)



(断面イメージ)



新設路線

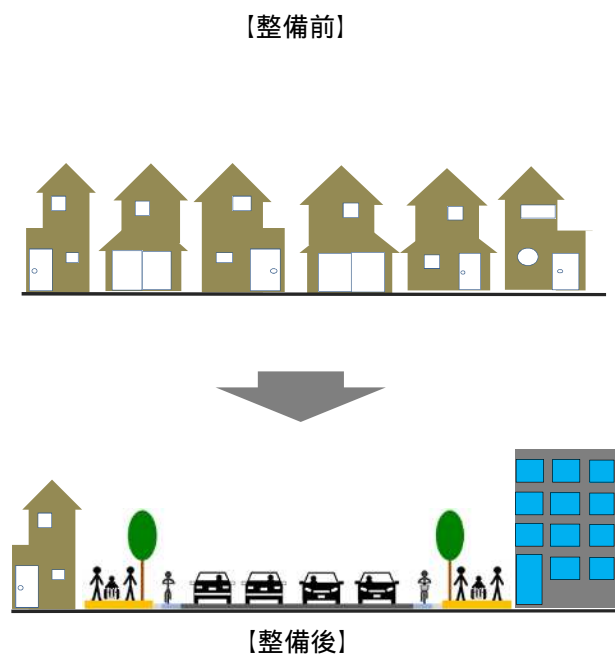
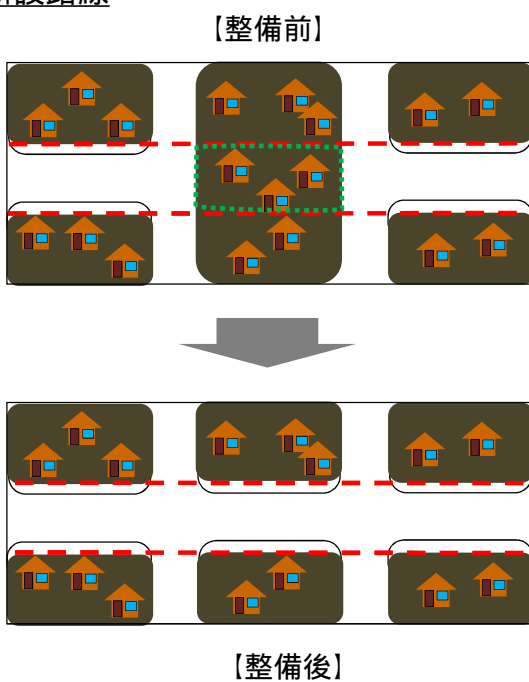
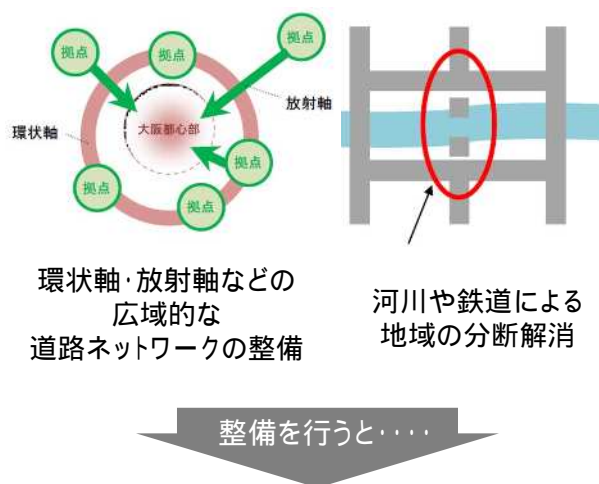


図2. 都市計画道路の整備形態(拡幅路線と新設路線)

1-3. 都市計画道路の整備により得られる効果

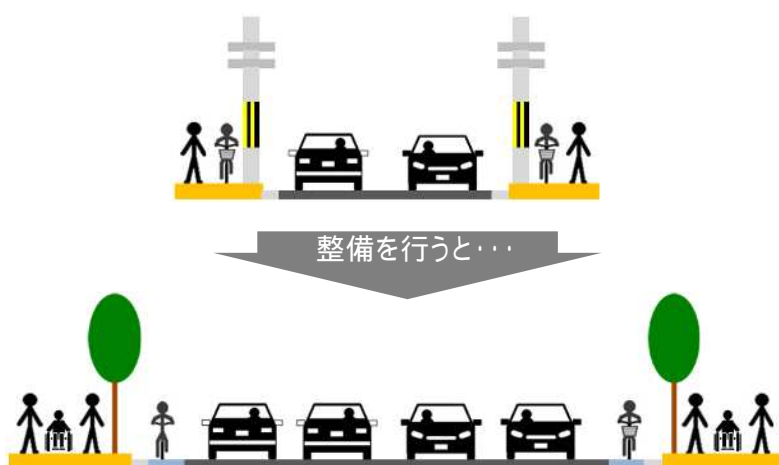
- 都市計画道路は、まちの骨格を形成する、最も根幹的な都市基盤施設であるとともに、その整備を行うことで、まちのなかの交通処理だけでなく市街地の形成や、防災性の向上といった、みなさまが安全・安心で快適に暮らせるためのたくさんの効果が得られます。その例をご紹介します。

効果例1) 道路ネットワークの形成・強化



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



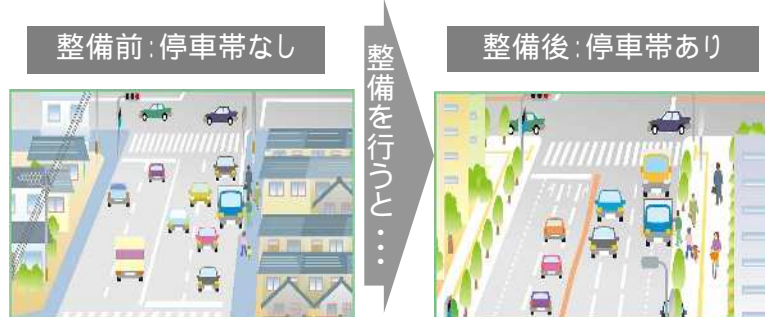
道路が広くなることにより、歩行者、自転車、車イスが安全で快適に通行できるようになります。また、歩道の段差が解消され、バリアフリーに配慮した通行空間が確保されます。

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及び沿道建物の不燃化により、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、いろいろな効果があります。

(1-3参考) 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

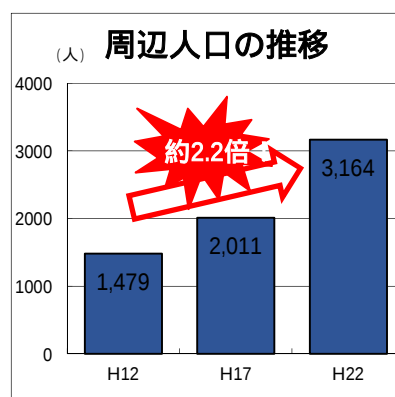
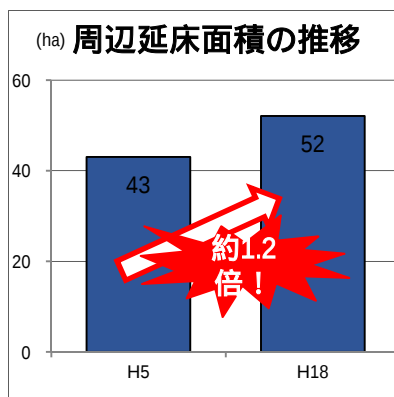
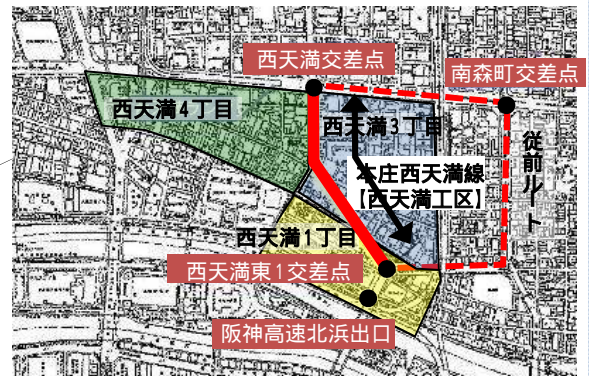
【整備による効果】

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に加え…

☆ 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！

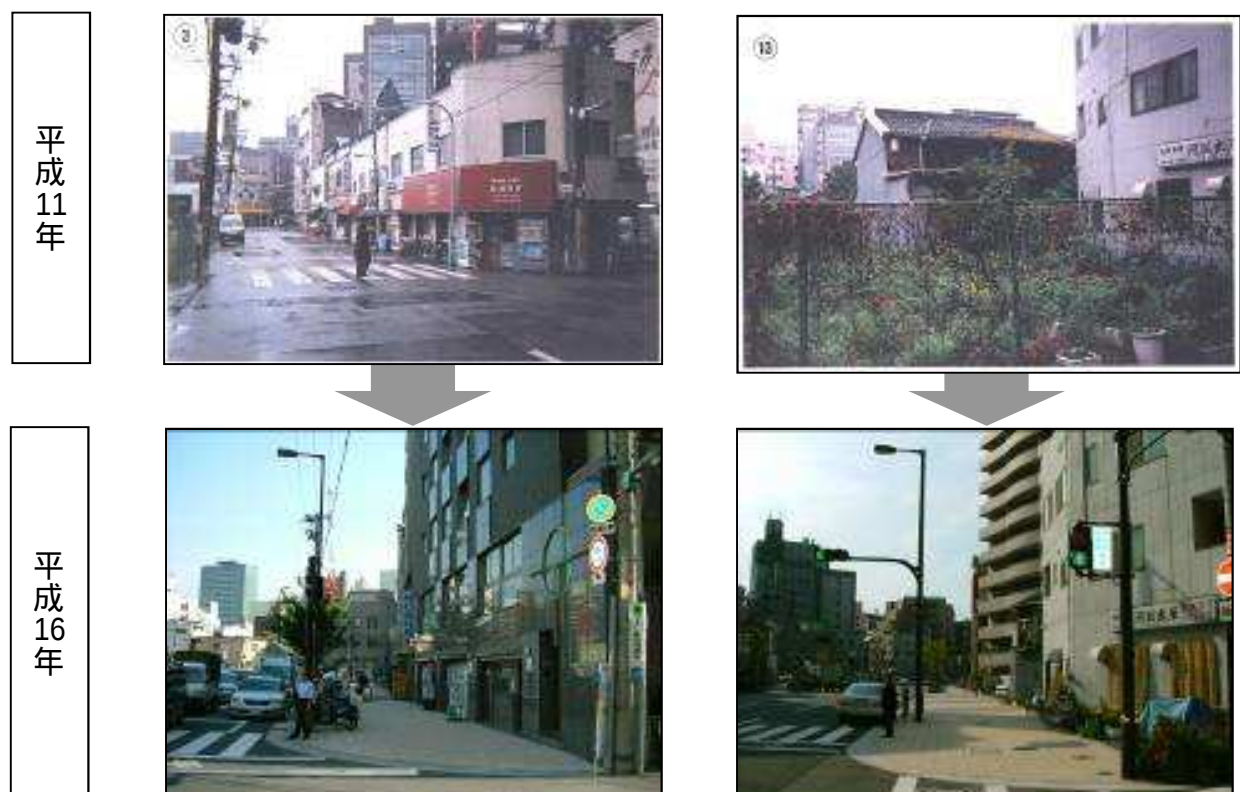
「まちの発展」に効果がありました！



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

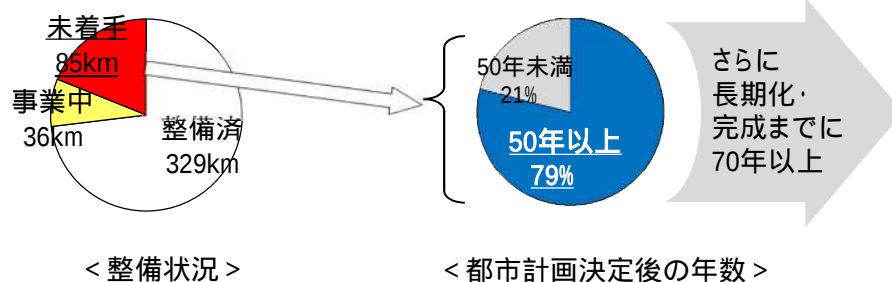
2-1. これまでの経過

- 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。戦災復興事業を初め、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p.1 2）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、今後おおむね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 p.1 2）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

- ・ 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、検証のうえ、平成25年度に都市計画の見直しを行いました。
- ・ 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

～ どれだけ残っているの? ～

- 都市計画道路の見直しを経て、大阪市の都市計画道路は、205路線611kmを計画決定しており、502kmの整備を完了(約8割)、109kmが未整備(うち、約49kmが事業中、約60kmが未着手)となっています(平成27年3月末時点)。

- ・ 事業中路線 : 整備事業を実施している道路
- ・ 未着手路線 : 整備事業に着手していない道路

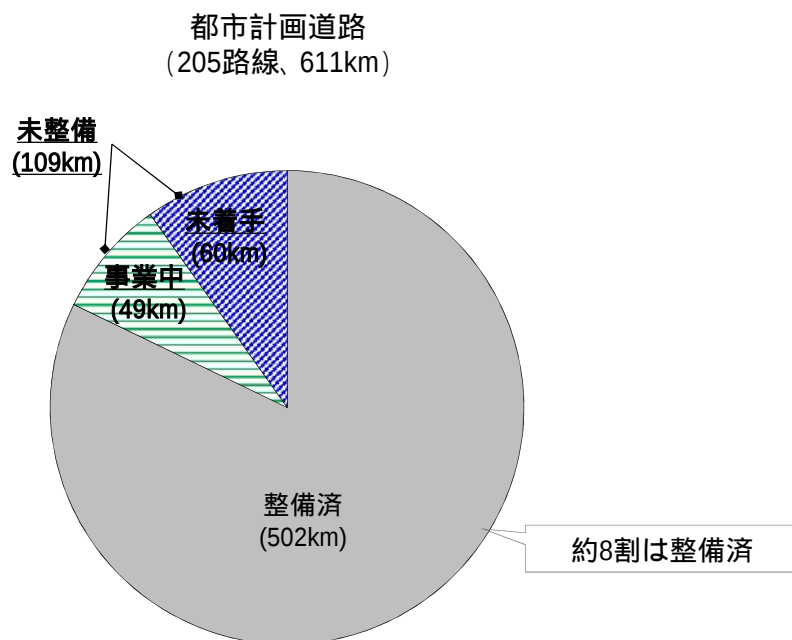
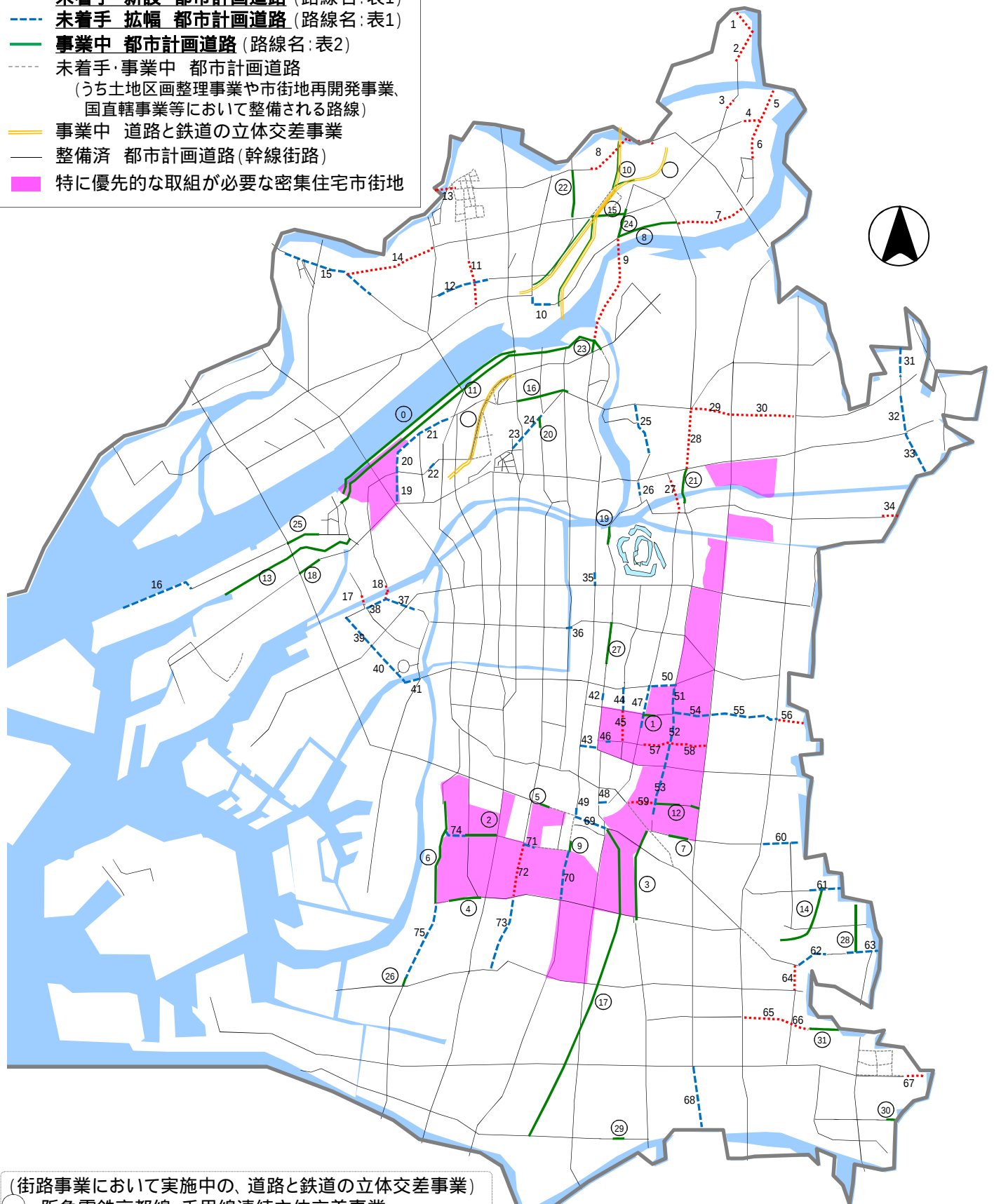


図3. 大阪市の都市計画道路の整備状況

< 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)
- ①: 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業
 - ②: JR東海道線支線地下化事業

図4. 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事業 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>