

## 事業名：

豊里矢田線（北田辺）

## 所在地：

生野区林寺 1 丁目～東住吉区北田辺 4 丁目

## 目的：

本路線は、東淀川区豊里地区から東住吉区矢田地区を結び松原市へと至る、市東部において南北を縦貫する幹線道路である。

当該区間は、生野区と東住吉区を東西に横断する国道25号、都市計画道路尼崎平野線、都市計画道路木津川平野線を結ぶものであるが、本路線に並行して南北方向を縦断している都市計画道路天王寺吾彦線、都市計画道路森小路大和川線においては、ピーク時等に主要交差点で渋滞が見られる。

このため、当該区間を新設することにより、本地域の機能的な道路ネットワークを構築し、周辺道路の渋滞緩和を図るものである。また、電線類を地中化し、無電柱化することにより、安全で快適な道路空間の整備を図る。また、大阪市防災まちづくり計画において、老朽化した木造共同・長屋建住宅や狭あい道路が多く存在している密集住宅市街地として防災性向上重点地区にも位置付けられていることから、防災上も重要である。

## 事業内容






・ 道路整備（拡幅）

延長 L=1500m

幅員 W= 25m （両側2車線 歩道有） （現道幅員 W=6m）



凡 例

-  当該路線
-  事業中区間
-  完成区間
-  未整備区間
-  未拡幅区間



豊里矢田線（北田辺）

L=1,500m  
W= 25m

天王寺大和川線

森小路大和川線

河堀口舍利寺線

生野線

生野線

木津川平野線

尼崎平野線

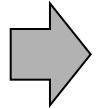
天王寺吾彦線

# 社会経済情勢等の変化

事業開始時（14年前）

現在

- ・ 当該区間及び当該区間南側で事業中の田辺区間を整備することで、堺市域から環状軸である尼崎平野線までをつなぐ1放射軸が形成され、広域ネットワークの充実が図られる。
- ・ 競合道路である天王寺吾彦線、森小路大和川線でピーク時等に渋滞が見られる。
- ・ 大阪市防災まちづくり計画において、防災性向上重点地区に位置付けられている。



- ・ 当該区間南側の田辺区間が平成16年度に完成しており、放射軸として当該区間のみが未整備の状況である。
- ・ 競合道路である天王寺吾彦線、森小路大和川線がピーク時等に主要交差点で渋滞が見られる。
- ・ 大阪市防災まちづくり計画において、防災性向上重点整備地区に位置付けられている。
- ・ 地震時における重点密集市街地の被害を軽減するため、完了期間宣言防災路線として位置付けており、平成21年度に防災機能は概成しているが、引き続き道路整備を行い、早期事業効果発現が必要である。



本路線は、生野区と東住吉区を東西に横断する国道25号、尼崎平野線、木津川平野線を結ぶものであり、本地域の機能的な道路ネットワークを構築し、周辺道路の渋滞緩和を図るため重要である。

また、大阪市防災まちづくり計画において、防災性向上重点地区に位置付けられている。建設局においても完了期間宣言防災路線に位置付けており、防災上も重要である。



# 事業費の見込み

## ■建設局運営方針

【局の目標（何を指すのか）】

- 安全・安心で快適な市民生活、活力あふれる都市活動を支える都市空間の実現
- 地域主権確立の視点に基づく市民協働、都市間水平連携などの仕組みづくり

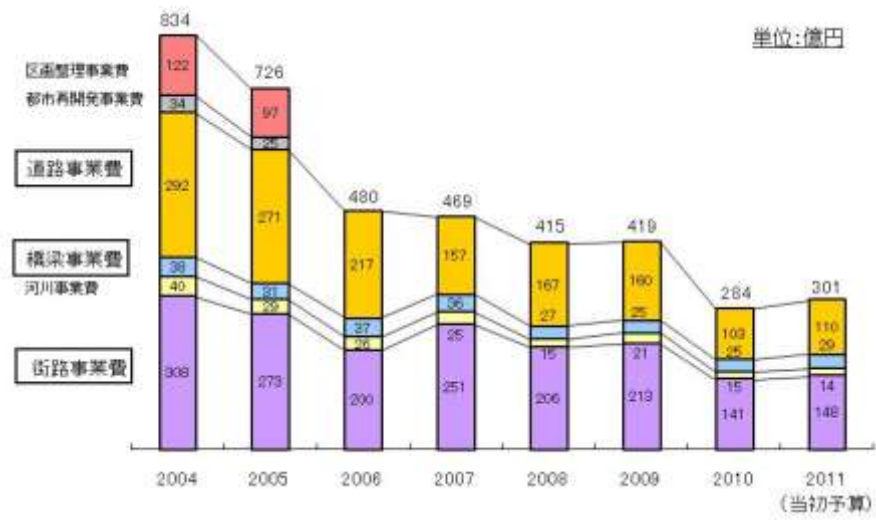
【経営課題】

- まちの渋滞の解消、道路ネットワークの向上など、都市活動を支える都市計画道路の整備、ボトルネック踏切の解消などが長期化し、効果の発現に時間を要している。

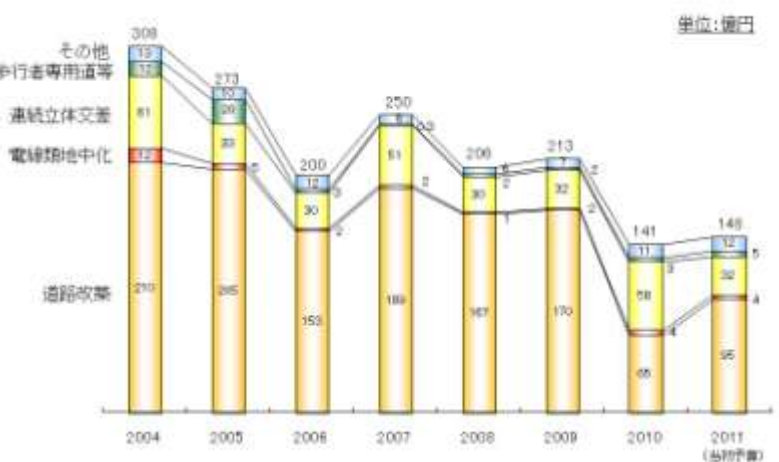
【戦略・取組】

- JR東海道線支線連続立体交差事業
- 淀川左岸線2期整備
- 連続立体交差事業（阪急京都線・千里線）
- 都市計画道路の整備

■建設局事業費の見込み（単位：億円）



街路事業費の見込み（単位：億円）



## 街路事業の進め方

### 【重点整備路線・完了期間宣言防災路線】

- 用地取得率が高く、整備効果が早期に発現できる路線として重点的に整備する。
- 地震時における重点密集市街地の被害を軽減するため、防災環境軸の核となる路線を重点的に整備する。

### 【他事業関連路線、鉄道・立体交差事業関連路線】

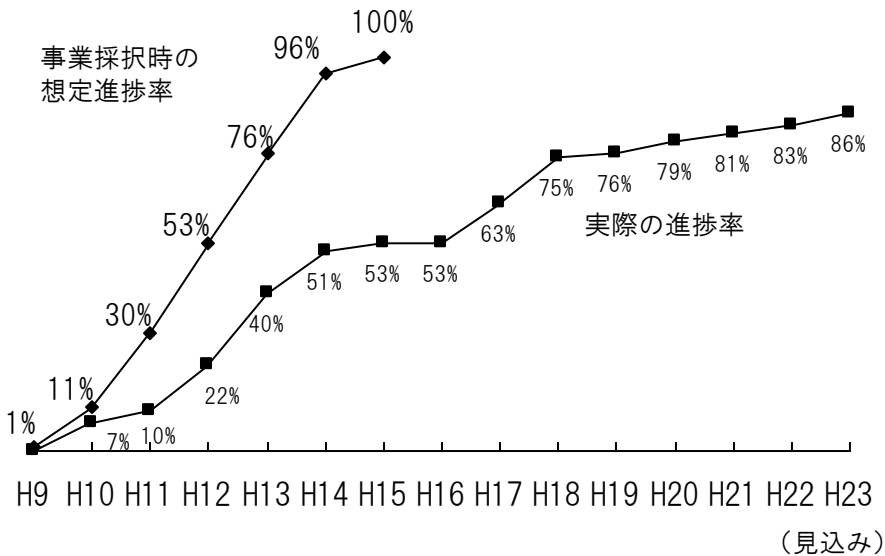
- 他事業と連携して進めることが事業進捗上有利な箇所や、他事業の進捗に合わせる必要がある路線に重点的に投資する。

### 【その他路線】

- 積極的に買収は行わないが権利者の買取要望には対応。
- 重点整備路線が完了しだい、次期重点整備路線として路線を抽出する。

# 事業の進捗状況、今後の進捗の見込み

## 進捗率の推移（単位：％）



## 残事業の内容

- ・ 用地取得12件（760㎡）
- ・ 道路工事（延長1,270m、面積35,660㎡）
- ・ 残事業費約24.2億円

## 今後のスケジュール（見込み）

- ・ 平成27年度 事業完了予定

## 事業が遅延した原因とその状況

- ・ 用地取得において、再評価時点（H18）以降も、土地価格が下落傾向にあること等により、用地買収が難航しており、事業が長期化している。

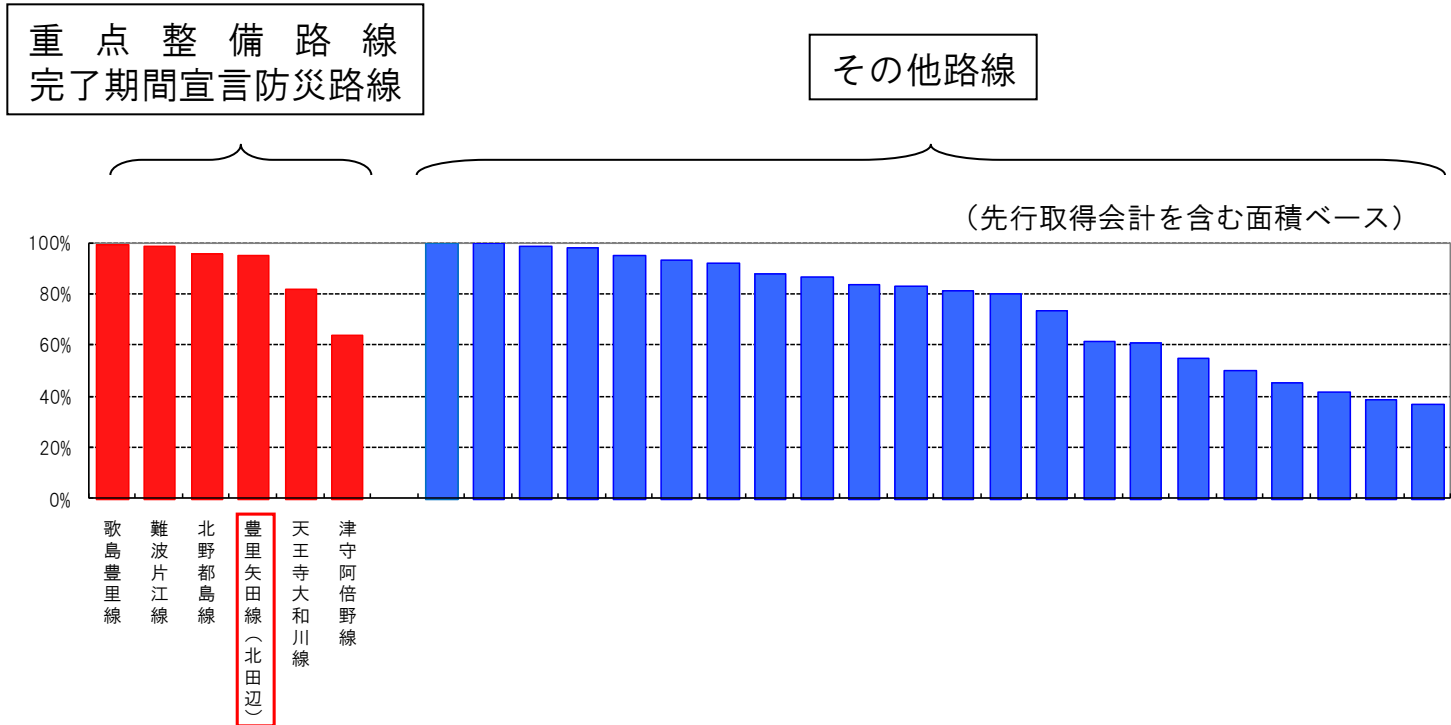


## 対応と解消の目途及びその根拠

- ・ 本路線は、地震時における重点密集市街地の被害を軽減するため、防災環境軸の核となる路線として完了期間宣言防災路線に位置付けており防災機能としては平成21年度に概成している。  
引き続き、本地域の機能的な道路ネットワークの構築、周辺道路の渋滞緩和を図るため、残る用地買収を行い道路整備を行う必要がある。
- 併せて、大阪市防災まちづくり計画において、防災性向上重点地区にも位置付けられていることから、重点的に予算配分を行い、平成27年度の事業完了を目指す。

# 重点化の考え方

各路線の進捗率（単位：％）



用地取得率が高く、整備効果が早期に発現できる路線を重点整備路線に位置付け、完了時期を宣言し、重点的に財源を投入する。

重点整備路線以外のその他の路線のうち、進捗率が高い、あるいは事業遅延による影響が大きい路線については、予算の範囲内で継続的に事業実施を行うものとし、それ以外の路線については、限定的な事業実施にとどめる。

# 事業が遅れることによる影響

## 事業が遅延する理由（財政面以外）

- ・さらなる土地価格の下落等により、用地買収交渉が難航すると、残る事業用地の取得ができず、道路整備が遅延する。

## 事業が遅延することで発生が想定される課題

### （事業者の視点）

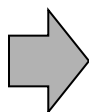
- ・本路線は、生野区と東住吉区を東西に横断する国道25号、尼崎平野線、木津川平野線を結ぶものであるが、機能的な道路ネットワークの構築や周辺道路の渋滞緩和等の効果発現が遅れる。  
また、避難路、防災性向上重点地区に位置付けられているが、防災機能の発揮が遅れる。

### （利用者の視点）

- ・歩行空間の確保による歩行者の安全安心の享受や、沿道環境改善による周辺地域への事業効果の享受が遅れる。

### （権利者等事業関係者の視点）

- ・都市計画法第65条により、長期にわたって制限をかけられることとなる。



## 課題への対応

- ・道路整備を進めることにより、道路ネットワーク機能を確保し、交通流の円滑化を進めると共に、防災性の向上を図る。
- ・地震時における重点密集市街地の被害を軽減するため、完了期間宣言防災路線として位置付けており、防災機能としては平成21年度に概成しているため、まとまった用地が確保できた区間から即時に整備を行い、早期に連続した歩行者空間の確保に努める。
- ・引き続き権利者に対し事業協力への理解を求め、順次用地買収を進める。

# 大阪都市計画道路 豊里矢田線（北田辺）

①



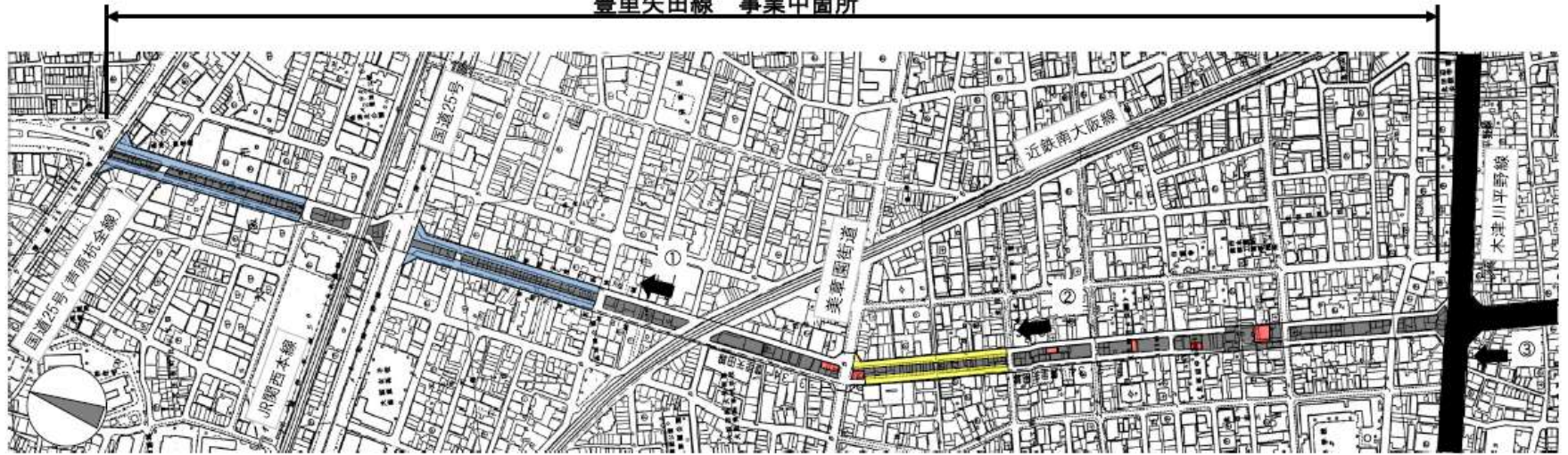
②



③



豊里矢田線 事業中箇所



凡例	
	用地取得済箇所
	整備済箇所
	残用地取得物件
	施工中箇所

工事進捗率：21.4%（事業費ベース）  
 用地取得進捗率：89.9%（事業費ベース）  
 91.5%（面積ベース（先行取得会計を含む））