

街路事業 実施状況説明資料

都市計画道路 津守阿倍野線
都市計画道路 淀川北岸線(菅原)

平成27年7月
建設局

局運営方針に照らした事業の位置づけ

平成27年度 建設局運営方針

- 【局運営の基本的な考え方】**
- ・大阪市では、道路、橋梁、河川、下水道、公園など膨大な量の都市基盤施設を管理しており、かつ、古くから都市化が進んだため、都市基盤施設の高齢化が進んでいる。これらの都市基盤施設は安全・安心な市民生活や都市活動を支える基盤であるため、計画的な管理を行い、その機能を着実に維持していく。
 - ・南海トラフ巨大地震を踏まえた対策、密集市街地における道路整備、近年多発している集中豪雨への対応を強化するための地域特性にあった局地的な浸水対策など、震災・風水害に備えた都市基盤施設の機能拡充や交通事故抑止の取組みにより安全・安心な市民生活を実現する。
 - ・魅力ある都市空間の創出に向け、天王寺動物園など既存施設のポテンシャルを十分に活かした整備や良好な都市環境の創出などに取り組む。
 - ・活力あふれる都市空間の実現に向け、連続立体交差事業など都市交通の円滑化や市街地の一体化を促進する取組みを推進する。
 - ・平成27年度 市政改革の基本方針に基づき、歳入の確保等に取り組む。

(街路事業関連)

経営課題	戦略及び具体的取組み
<p>経営課題2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市基盤施設の整備が未だ十分でない地域や都市基盤施設の地震に対する備えが整っていない箇所がある。 ・都市基盤施設の震災対策を着実に推進していく必要がある。 	<p>【戦略 都市基盤施設の震災対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・密集市街地において、地震災害時の延焼遮断帯や緊急輸送・避難等の交通機能を担う都市計画道路等について、特に優先的な取組みが必要な地区の骨格路線のうち、延焼遮断機能の確保が急がれる路線の整備を重点的に推進する。 <p>【2-1-4 密集市街地における道路整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地震時に大きな被害が想定される密集市街地の被害を軽減するため、優先地区における骨格となる路線等を整備し、火災の延焼防止や避難、救援活動の円滑化等の防災性の向上を図る。
<p>経営課題4</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪都市再生環境道路や広域道路ネットワークにミッシングリンクが存在している。 ・開かずの踏切は全国で約600箇所あるが、その20%が大阪府に存在し、そのうち27箇所が大阪市に存在している。 ・都市計画道路の整備など、交通の円滑化に関する取組みを推進していく必要がある。 	<p>【戦略 交通の円滑化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淀川左岸線2期事業について、引続き計画的な事業用地の取得と並行して、関係機関と協議・調整を行い、工事を実施していく。 ・阪急電鉄京都線・千里線について、淡路駅周辺(約7km区間)の高架化により、踏切除却、交差道路の整備(拡幅等)を行い、交通阻害の解消を図る。 <p>【4-1-1 淀川左岸線2期】</p> <p>【4-1-2 連続立体交差事業】・阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業</p>

街路事業の大阪市の全体計画の中での位置づけ

大阪市基本構想(H17.3策定)

アジア交流圏の拠点として
都市の活気にあふれる大阪

人が集まり、育ち、
新しいものを生み出す大阪

暮らしたい、訪れたい、
魅力あふれる大阪

大阪市基本計画(2006~2015)

政策の方向

活力を高める

魅力を高める

創造力をはぐくむ

信頼を築く

安心を確かにする

政策目標(街路・道路事業関連)

○観光の魅力を高め、
国内外より多くの人の来訪を促す

○都市内における移動の利便性を
向上させる

○魅力ある景観やうるおいを感じる空間
を創出する

○地球温暖化を防止し、ヒートアイランド
現象を緩和する

○一人ひとりの環境意識を高め、
快適で環境負荷の少ないまちをつくる

○自然災害に対する安全性を高める

○日常の安全性を高める

○施設の適切な維持・管理と有効活用
を図る

平成27年度 事業再評価対象事業

・連続立体交差事業の推進、
道路ネットワーク機能の向上
(円滑な道路交通の確保)

・避難路、緊急交通路の整備

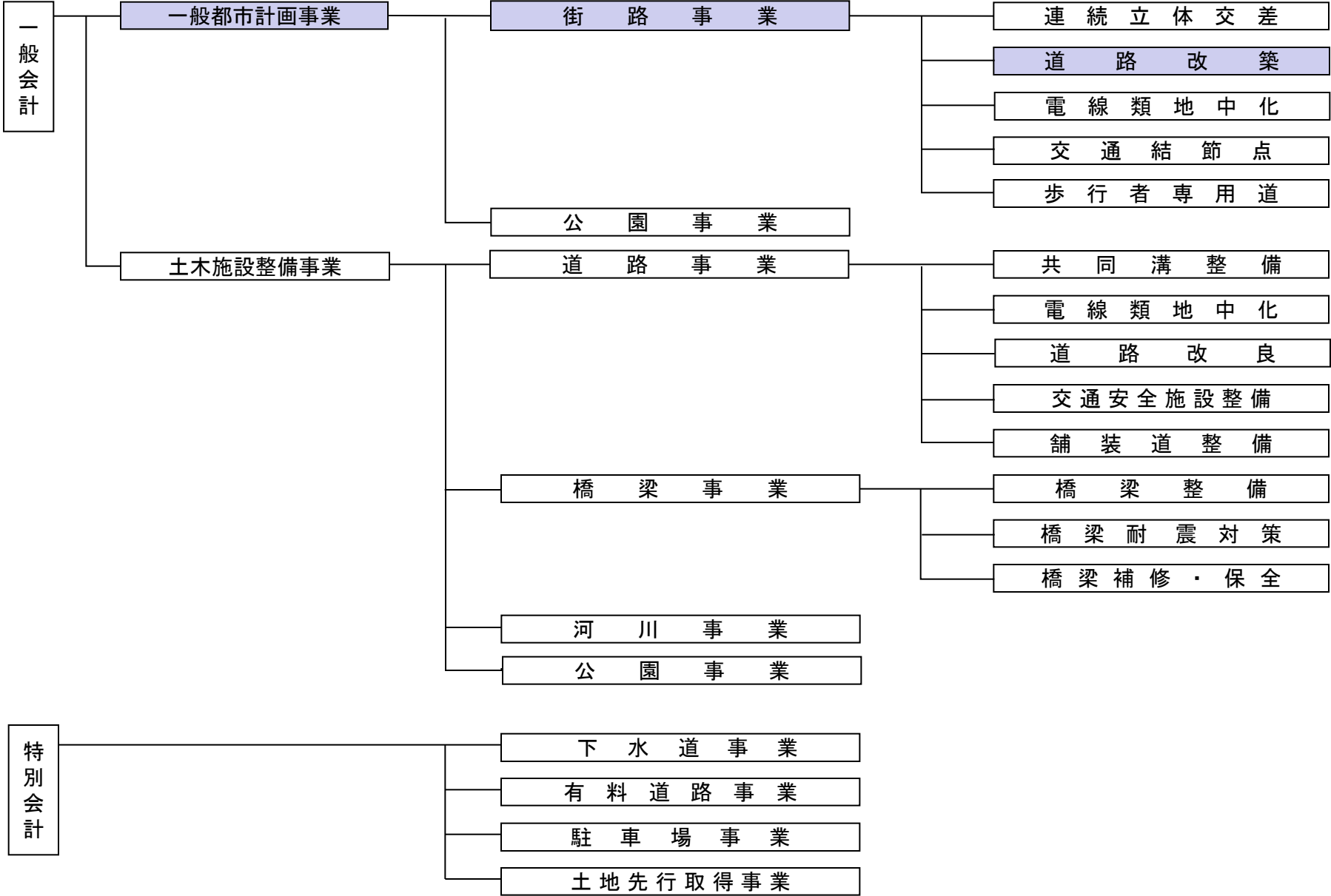
・電線類の地中化

・道路空間における景観形成

街路事業

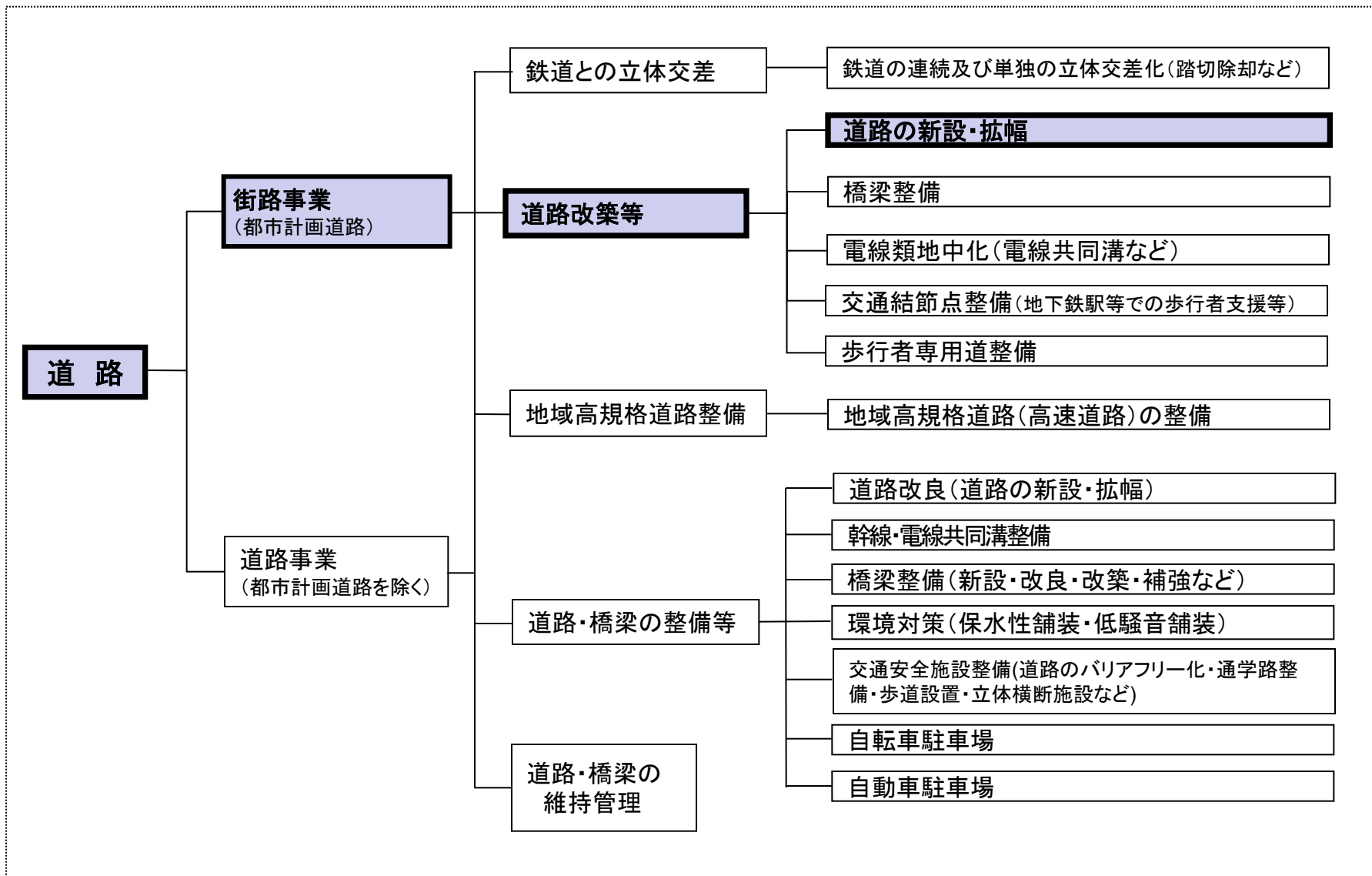
(都市計画道路整備)
道路の新設・拡幅
電線共同溝

建設局事業の体系



道路に関わる事業の種類

一般に道路の整備は、事業制度面から、都市計画法に基づき施行する街路事業と、道路法に基づき各々の道路事業者が施行する道路事業とに大きく区分される。



都市計画道路事業(街路事業)の目的

都市計画道路事業(以下、街路事業)は、都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与することを目的としている。

都市の最も基本的な施設である街路は、交通機能・空間機能・市街地形成機能など次のような多様な機能を持っている。

大項目	小項目	内容
都市交通施設機能	通路	人及び物の動きのための通路
	沿道利用	土地、施設、建物等への出入り、貨物の積卸
都市環境保全機能	景観・日照・風通し等	都市のオープンスペースとしての住環境を維持
都市防災機能	避難路・緊急交通路	災害発生時の避難及び救助
	災害遮断	災害の拡大を遮断するための空間
都市施設のための空間機能	他の交通機関	モノレール、新交通システム、地下鉄、路面電車等
	ライフライン施設	電気、上下水道、ガス、電話、CATV等
	その他の施設	電話ボックス、信号、案内板等
市街地形成機能	街区の構成	街区の位置、規模、形状を規定
	市街地の誘導	土地利用の高度化促進等

街路事業の流れと都市計画法

街路事業を行う際に、都市計画決定と事業認可の手続きが必要であるが、それぞれの手続きを行うことにより、計画区域内に私権の制限をかけることになる。

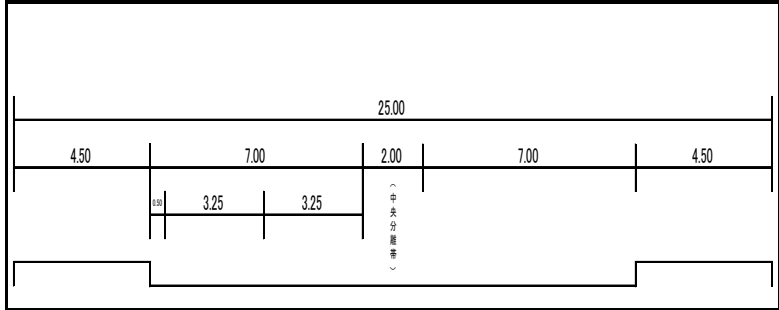
【事業の流れ】	【根拠】	【制限】
<p style="text-align: center;">立案者</p> <p style="text-align: center;">↓ 都市計画地方審議会の議決、 国土交通大臣認可、知事決定 告示(知事決定の場合)</p> <hr/> <p style="text-align: center;">都市計画決定</p> <p style="text-align: center;">↓ 知事への認可申請</p>	<p>都市計画の決定及び変更 都市計画法第15条(都市 計画を定める者)</p>	<p>都市計画法第53条(建築の許可) 建築をしようとする者は、知事の許可を受けなければならない。(簡易な行為等は除く) →基本的に3階以上の建物の建築は認めていない。</p>
<p style="text-align: center;">事業認可</p> <p style="text-align: center;">↓ 事業認可の告示(知事)</p> <p style="text-align: center;">事業実施</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p style="text-align: center;">地元への事業説明</p> <p>計画概要 用地補償</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 30%;"> <p style="text-align: center;">関連機関との協議</p> <p>警察(交通) 河川管理者 鉄道事業者 等</p> </div> </div> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">工事</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p style="text-align: center;">事業完了</p>	<p>都市計画事業の認可等 都市計画法第59条(施 行者)</p>	<p>都市計画法第65条(建築等の制限) 土地の形質の変更若しくは建築物の建築等を行おうとする者は、都道府県知事の許可を受けなければならない。 →基本的に新たな建物の建築、工作物設置は認めていない。</p> <p>都市計画法第67条(土地建物等の先買い) 事業地内の土地建物等を売買しようとする者は、施行者に届けなければならない。届出をしたものに対し、買い取るべき通知をしたときは、届出をしたものと施行者との間で、売買が成立したものとみなされる。また、届出後30日以内あるいは買い取らない旨の通知をした時までの間は譲り渡してはならない。 →実質、第三者への転売を規制</p>

都市計画道路の整備効果

平成25年2月、大阪市西部を南北に縦断する幹線道路である加島天下茶屋線(橋)が本格供用され、混雑している周辺道路(国道26号や尼崎堺線等)の交通が分散し、渋滞緩和が図られた。



【整備断面】



平成17年



平成25年



市民・利用者からの要望・問合せ

街路事業については、事業方策や事業内容に対する要望や問合せが多いが、未着手路線についての早期着手への要望も2割程度ある。また、電話等による市民からの問合せでは、未着手路線についての事業化の予定に関する問合せが多い。

「市民の声」の内容

1	事業方策に関する要望	50.0%
2	事業内容に関する問い合わせ	27.4%
3	事業の早期着手への要望	14.5%
4	事業の早期完了への要望	8.1%

※平成24・25・26年度の街路事業に関する「市民の声」62件について分類した

「市民の声」以外の市民からの問い合わせ内容

事業化予定	事業中路線	事業完了	計画内容	計画区域明示	都決日等	建築関連	その他
15.3%	35.8%	22.2%	0.6%	4.0%	1.1%	2.8%	18.2%

※平成27年4月～5月の2ヶ月間に道路部街路課に問い合わせのあった176件について分類した。

資料：大阪市建設局調べ

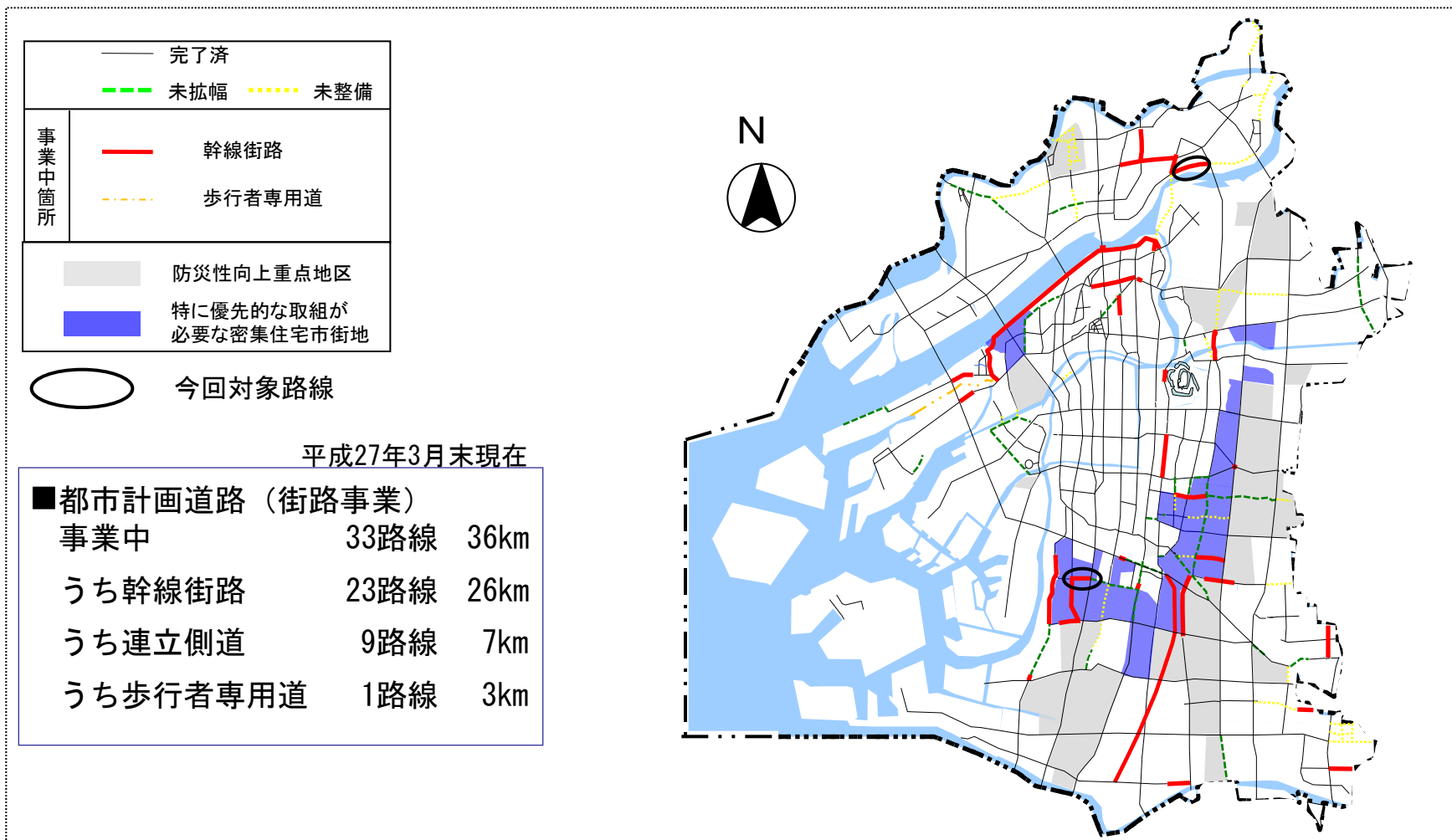
街路事業(道路改築・歩行者専用道)の事業計画・事業箇所図

(単位: km, %)

平成27年3月末現在、185路線511kmのうち、407km(80%)の整備が完了しており、104km(事業中含む)が未整備となっている。

市内中心部は、ほぼ整備が完了しており、現在は、周辺部での整備が多くなっている。

種別	路線数	計画延長	整備済延長	整備率
幹線街路	121	436	350	80
区画街路	47	40	30	75
歩行者専用道	17	35	27	77
合計	185	511	407	80

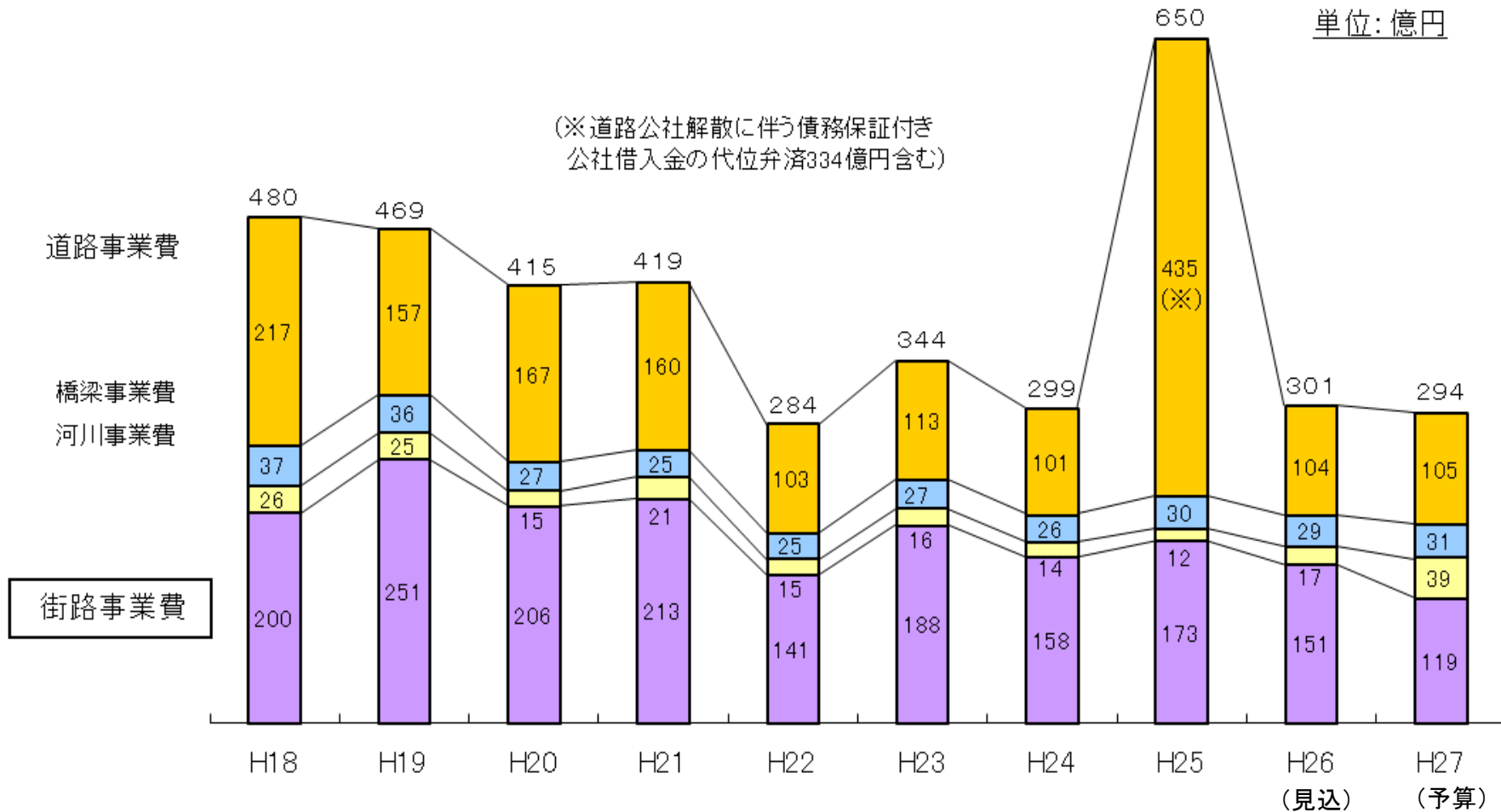


事業費の推移

①建設局事業費(決算額)の推移(10年間)

市の財政状況が厳しくなる中、平成27年度予算で街路事業費は119億円であり、平成18年度決算と比較すると約60%となっている。

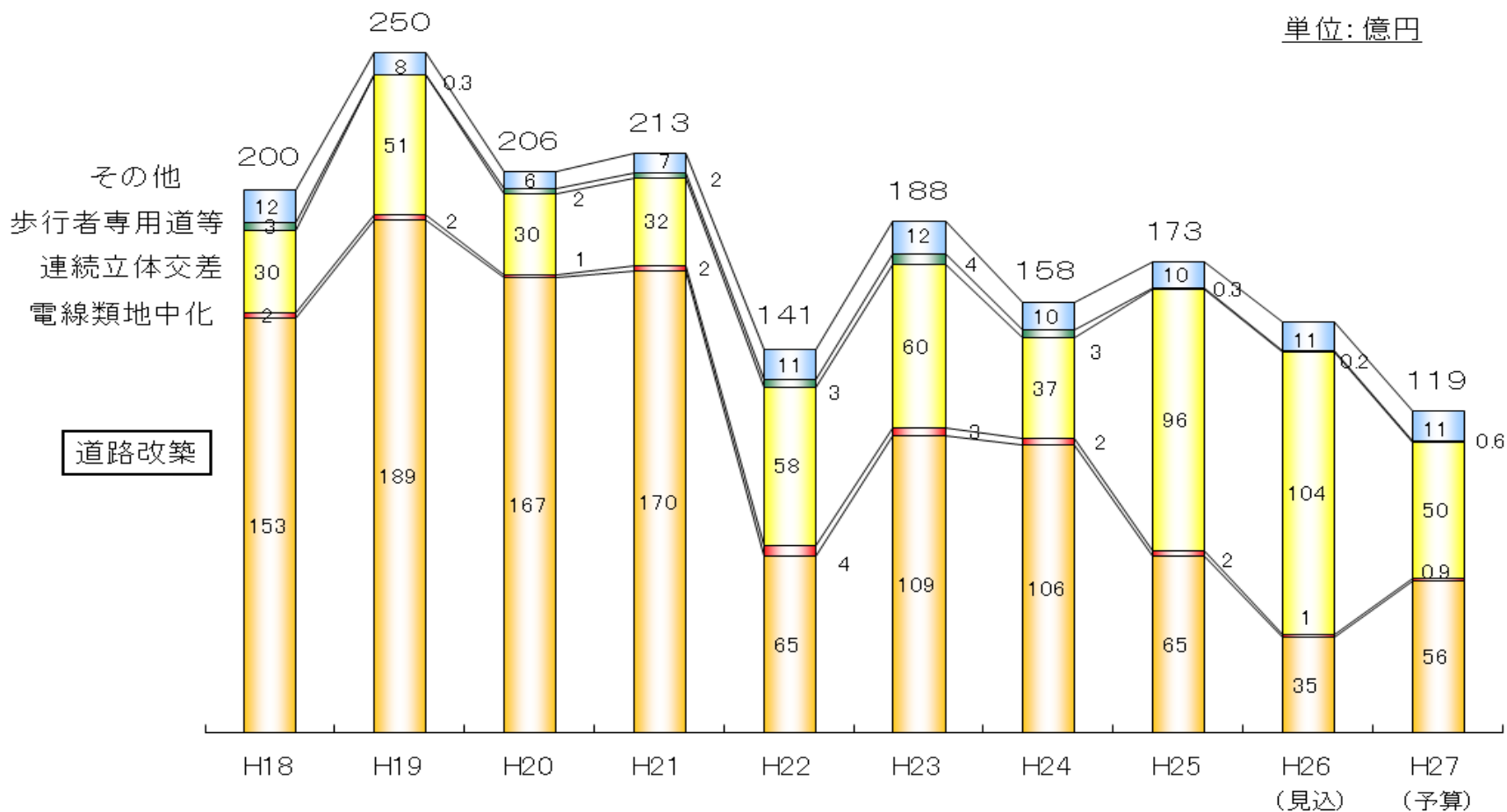
・一般会計2部歳出(受託事業費及び特別会計繰出金を除く)



事業費の推移

②街路事業費(決算額)の推移(10年間)

街路事業費の内訳を表す。このうち道路改築については平成27年度予算で56億円であり平成18年度決算の約37%となっている。



選択と集中の考え方等(街路事業について)

■国土交通省の街路事業の進め方

街路事業は、国の社会資本整備総合交付金事業にて実施している。

現在の国の重点施策は、以下のとおりである。

- ・踏切除却する「連続立体交差事業」
- ・完了期間を宣言した「都市計画道路」(重点整備路線)
- ・都市高速などの「地域高規格道路」
- ・重点密集市街地の防災環境軸となる「都市計画道路」

■大阪市の街路事業

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ことから、局運営方針に基づき、以下のとおり整備を進める。

【道路と鉄道の立体交差】

鉄道を高架化及び地下化することによって、踏切を除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進するため重点的に投資する。

【密集住宅市街地における骨格路線】

大阪市密集住宅市街地重点整備プログラムでは、優先地区の各地区外周を骨格路線と位置付け、延焼遮断帯や避難路機能の発現など、その防災骨格形成率をH32までに8割以上達成するため重点的に投資し整備を進める。

なお、長期的には、引き続き重点的に整備を進め、H45を目途に骨格の形成完了をめざす。

【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や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整備路線や完了期間宣言防災路線に位置付け、重点的に投資し整備を進める。

【他事業関連路線、鉄道・立体交差事業関連路線、地域高規格道路】

他事業と連携して進めることが事業進捗上有利な個所や先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要がある路線、並びに全国的な幹線道路ネットワークと一体となって都心部と内陸部の連携や広域的交流拠点との連結強化等に資する路線に重点的に投資し整備を進める。

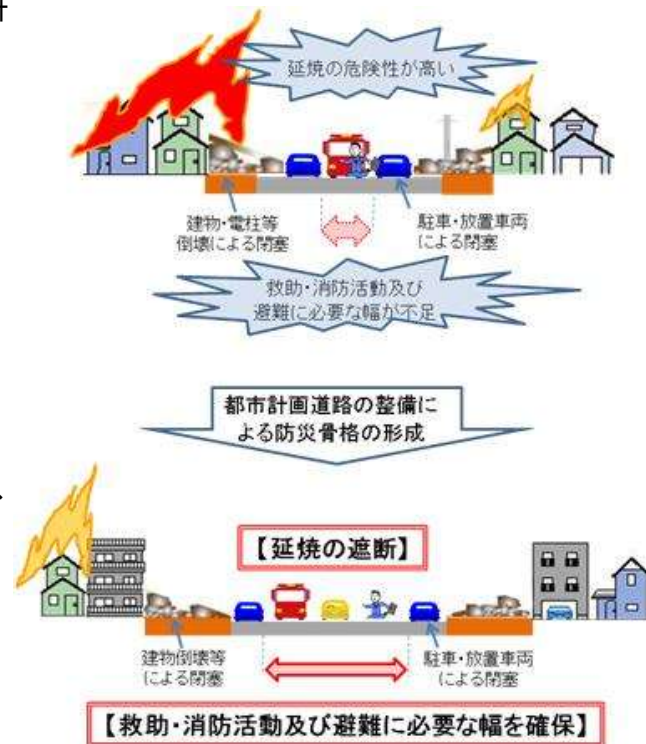
【その他路線】

その他の路線については、買取要望への対応など、限定的な事業実施にとどめる。

■事業を長期継続することによる費用の発生等について

- ・街路事業については、厳しい財政状況の下での予算確保や用地取得の難航から長期継続している事業が多いため、取得した用地では、防塵舗装やネットフェンスを設置することで安全な通行路の確保や雑草等の発生、不法投棄などを防いでいる。
- ・これら防塵舗装やネットフェンス等の維持管理は、既に供用している道路の維持管理とあわせて現場事務所が行っている。
- ・また、取得した用地は、可能な箇所から道路としての本整備や暫定整備を行うほか、駐輪場や広場としての仮整備、あるいは公募により民間駐車場として収入を得るなど、可能な限り未利用地の有効活用に努めることで市民に与える印象にも配慮している。

密集住宅市街地における骨格路線の整備



大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム

《現状と課題》

老朽化した木造住宅がなお多く存在しており、それらの多くがJR大阪環状線外周部の戦災による焼失を免れた地域を中心に分布し、防災性や住環境面で様々な課題を抱えた密集住宅市街地が形成されている。

《目的》

密集住宅市街地における延焼危険性や避難困難性に関する安全性を確保することにより、より一層の防災性の向上を図ることを目的としている。

そのため、密集住宅市街地整備推進プロジェクトチームにおいて、学識経験者等により構成された委員会による「密集住宅市街地整備の戦略的推進に向けての提言(平成20年2月)」を踏まえ、ソフト及びハード両面から取り組み手法の検討を行い、地域特性に応じたきめ細やかな密集住宅市街地整備を推進するための目標、取り組みの進め方をとりまとめた。

本プログラムでは、密集住宅市街地の防災性向上のさらなるスピードアップに向け、「特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地(優先地区:約1300ha)」を中心に、延焼遮断機能や避難路の確保を目的とした取り組みを掲げている。

《ハード面を中心とした取り組み》

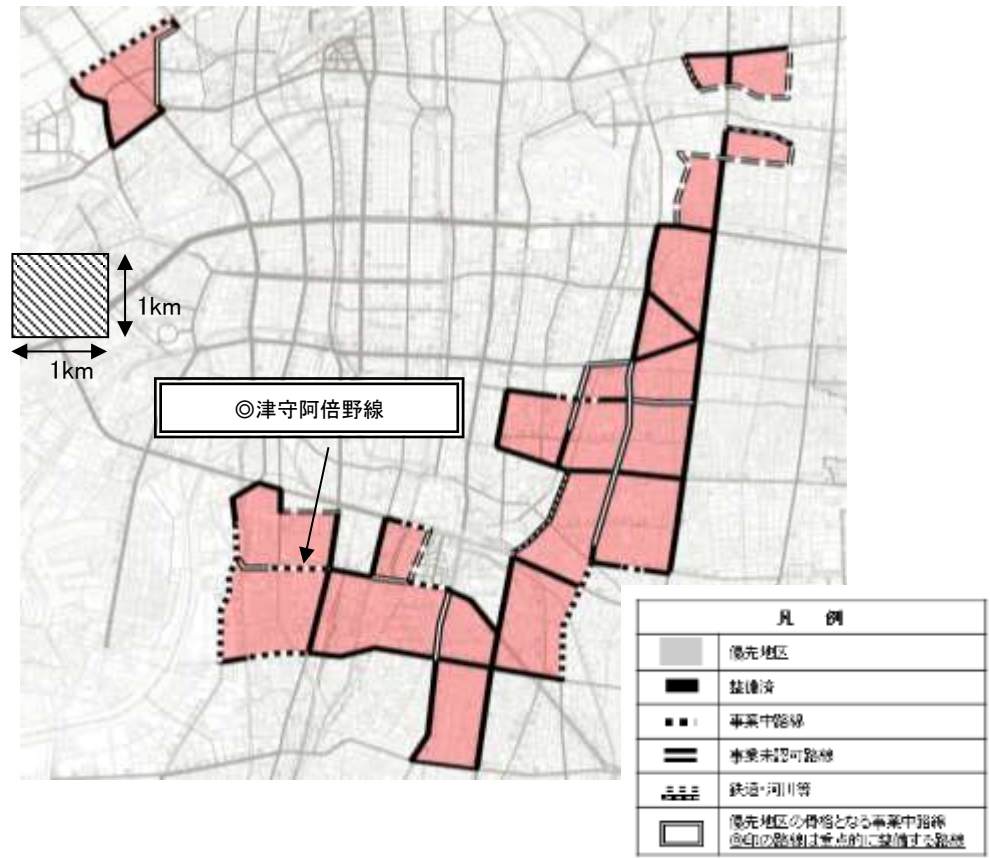
・都市の防災骨格を形成する都市計画道路の重点的な整備

- ・都市計画道路の整備に併せた沿道整備による防災性の向上
- ・地域事業者と連携して行う、地域の防災性向上をめざす建替え等支援
- ・老朽住宅の建替促進・除却等への支援強化 等

■都市の防災骨格を形成する都市計画道路の重点的な整備

防災骨格形成に必要な延焼遮断や救助・消防活動及び避難の空間確保のため、優先地区の各地区外周の骨格路線の整備を、さらに推進して行く。

優先地区における防災骨格を形成する都市計画道路



実施中事業一覧(街路事業)①

:平成27年度 事業再評価対象事業

:平成27年度 事業再評価対象外とした事業

No.	事業名	全体事業費 (億円)	進捗率	完了予定 年度	備考 (優先度関連事項等)	実施状況・予定(実施済:●、事業予定:○)																
						H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31							
街路事業(道路改築)																						
1	津守阿倍野線	67	用地(85%) 工事(9%)	H30	重点整備路線 密集住宅市街地における骨格路線	●	●	●	●	●	○	○	○	○								
2	淀川北岸線(菅原)	147	用地(56%) 工事(0%)	H32		●	●	●	●	●	○	○	○	○	○							
3	淀川北岸線(木川)	6	工事(99%)	H29	電線共同溝	●	●	●	●	●	○	○	○									
4	加島天下茶屋線外1(橋)	199	用地(99%) 工事(99%)	H27	重点整備路線 概成済み	●	●	●	●	●	○											
5	岩崎橋今里線外1(今里交差点)	5	用地(92%) 工事(96%)	H27	重点整備路線	●	●	●	●	●	○											
6	豊里矢田線(北田辺)	139	用地(99%) 工事(22%)	H29	密集住宅市街地における骨格路線	●	●	●	●	●	○	○	○									
7	河堀口舎利寺線	55	用地(75%) 工事(25%)	H31		●	●	●	●	●	○	○	○	○	○							
8	鞍作線	25	用地(88%) 工事(26%)	H29		●	●	●	●	●	○	○	○									
9	尼崎堺線(西成南)	114	用地(84%) 工事(8%)	H31	密集住宅市街地における骨格路線	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○							
10	十三吹田線	68	用地(61%) 工事(0%)	H31		●	●	●	●	●	○	○	○	○	○							
11	天王寺大和川線	942	用地(83%) 工事(0%)	H29	完了期間宣言防災路線	●	●	●	●	●	○	○	○									
12	正蓮寺川歩行者専用道	23	用地(-) 工事(0%)	H32		●	●	●	●	●	○	○	○	○	○							
13	長柄堺線	5	用地(16%) 工事(0%)	H28				●	●	●	○	○										
14	木津川平野線	121	用地(0%) 工事(0%)	H30	密集住宅市街地における骨格路線			●	●	●	○	○	○	○								
15	北野今市線	329	用地(96%) 工事(58%)	H30	重点整備路線	●	●	●	●	●	○	○	○	○								
16	生玉片江線	214	用地(99%) 工事(75%)	H28	重点整備路線 密集住宅市街地における骨格路線	●	●	●	●	●	○	○										
17	歌島豊里線	247	用地(99%) 工事(64%)	H30	重点整備路線	●	●	●	●	●	○	○	○	○								

実施中事業一覧(街路事業)②

No.	事業名	全体事業費 (億円)	進捗率	完了予定 年 度	備 考 (優先度関連事項等)	実施状況・予定(実施済:●、事業予定:○)									
						H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31
18	本庄西天満線(神山)	191	用地(96%) 工事(71%)	H30		●	●	●	●	●	○	○	○	○	
19	東野田河堀口線(大手前)	22	用地(42%) 工事(6%)	H30		●	●	●	●	●	○	○	○	○	
20	田辺出戸線(長吉出戸)	36	用地(95%) 工事(99%)	H29	概成済み	●	●	●	●	●	○	○	○		
21	長吉線	33	用地(98%) 工事(99%)	H29	概成済み	●	●	●	●	●	○	○	○		
22	尼崎平野線(山王)	47	用地(45%) 工事(0%)	H29	密集住宅市街地における骨格路線	●	●	●	●	●	○	○	○		
23	生野線	40	用地(84%) 工事(72%)	H31	密集住宅市街地における骨格路線	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
24	豊里矢田線(鳴野・蒲生)	150	用地(88%) 工事(0%)	H28		●	●	●	●	●	○	○			
25	正蓮寺川北岸線(伝法)	68	用地(67%) 工事(0%)	H29		●	●	●	●	●	○	○	○		
26	尼崎堺線(住之江)	12	用地(62%) 工事(0%)	H29		●	●	●	●	●	○	○	○		
27	中之島歩行者専用道2号線	23	用地(100%) 工事(0%)	H33		●	●	●	●	●	○	○	○	○	○
28	新庄長柄線(菅原)	67	用地(46%) 工事(0%)	H30		●	●	●	●	●	○	○	○	○	
29	大和川北岸線(公園南矢田)	27	用地(94%) 工事(99%)	H29		●	●	●	●	●	○	○	○		
30	桜島東野田線(四貫島)	33	用地(85%) 工事(0%)	H30		●	●	●	●	●	○	○	○	○	
31	東野田河堀口線(上本町)	50	用地(52%) 工事(0%)	H31		●	●	●	●	●	○	○	○	○	○

平成27年度
事業再評価
対象事業箇所図



淀川北岸線(菅原)

津守阿倍野線

凡例
: 道路改築事業 2事業

参考:H27 事業再評価 評価分類の考え方【街路事業(改築)】

番号・事業名	必要性の 評価	実現見通しの 評価	優先度の視点の 評価	対応方針 (案)
1. 津守阿倍野線	A~C	A	A	A
2. 淀川北岸線 (菅原)	A~C	B	B	B

【必要性の評価】

A~C・・・都市計画事業であるため必要性は高く、投資効果もある

【実現見通しの評価】

- A ……用地取得率が高く、計画どおり事業が終了するように事業費確保が図られる可能性が高く、完了予定年度で完成する路線(重点整備路線)
- B ……用地取得の目途があり、おおむね計画どおり事業が終了するように事業費確保が図られ、完了予定年度での完成が見込める路線
- C ……用地取得率は低いものの、買取要望の対応など一定の事業進捗のための事業費確保が見込める路線

【優先度の視点の評価】

- A ……都市計画事業であるため、事業遅延による影響が大きい。かつ、重点的整備路線に位置付けられた路線
- B ……都市計画事業であるため、事業遅延による影響が大きい路線
- C ……都市計画事業であるため、事業遅延による影響が大きい、既設道路において歩行空間等を有しているなど安全性が一定確保されている、または、用地取得済み区間の整備により道路が概成しており、事業遅延による影響が一定小さくなる路線