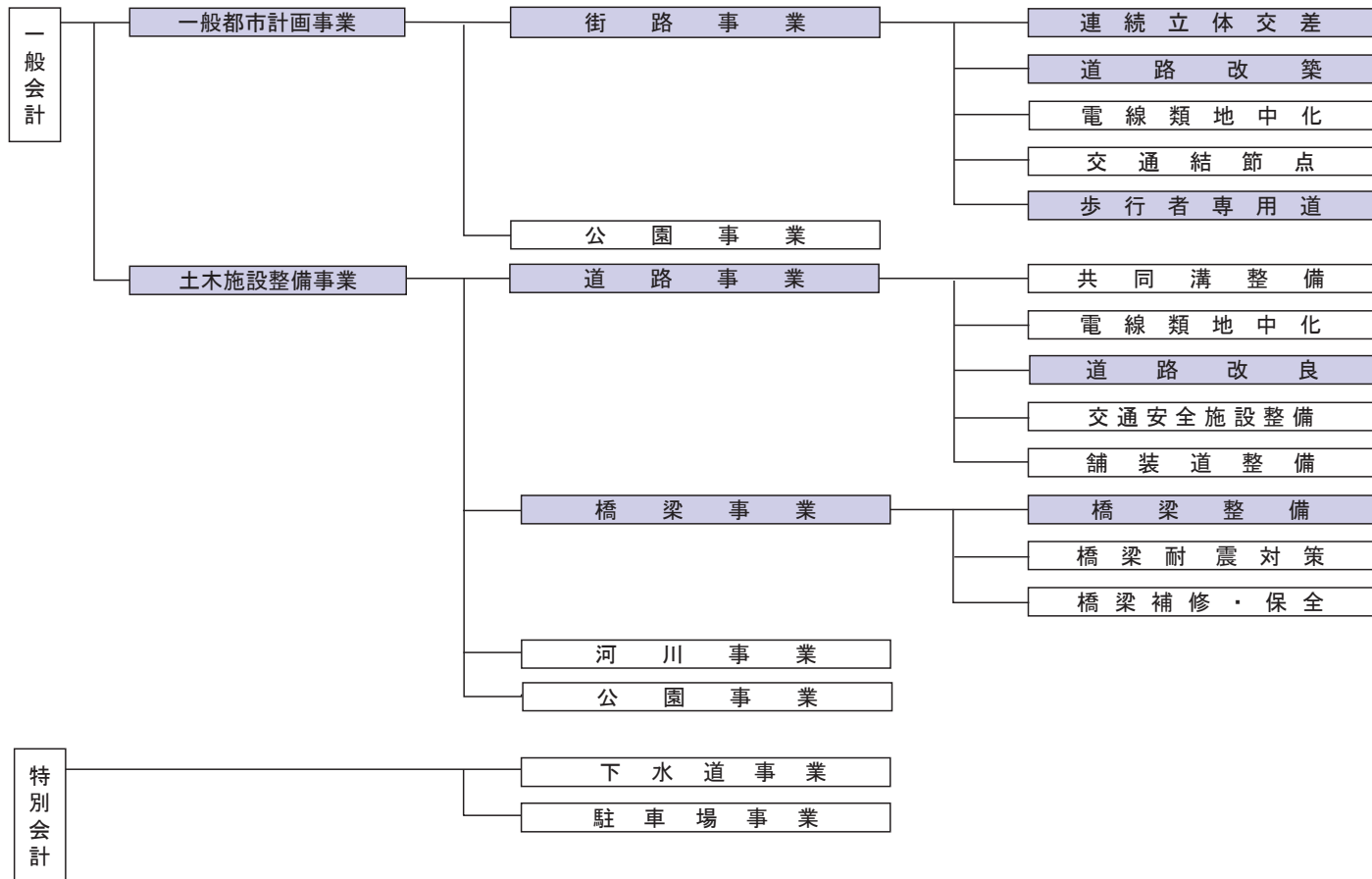


街路・道路・橋梁事業 実施状況説明資料

- ・豊里矢田線(北田辺)
- ・河堀口舍利寺線
- ・鞍作線
- ・尼崎堺線(西成南)
- ・十三吹田線
- ・天王寺大和川線
- ・正蓮寺川歩行者専用道
- ・長柄堺線
- ・木津川平野線
- ・住吉八尾線
- ・市道西成区第369号線
- ・主要地方道大阪狭山線(下高野橋)
- ・JR東海道線支線

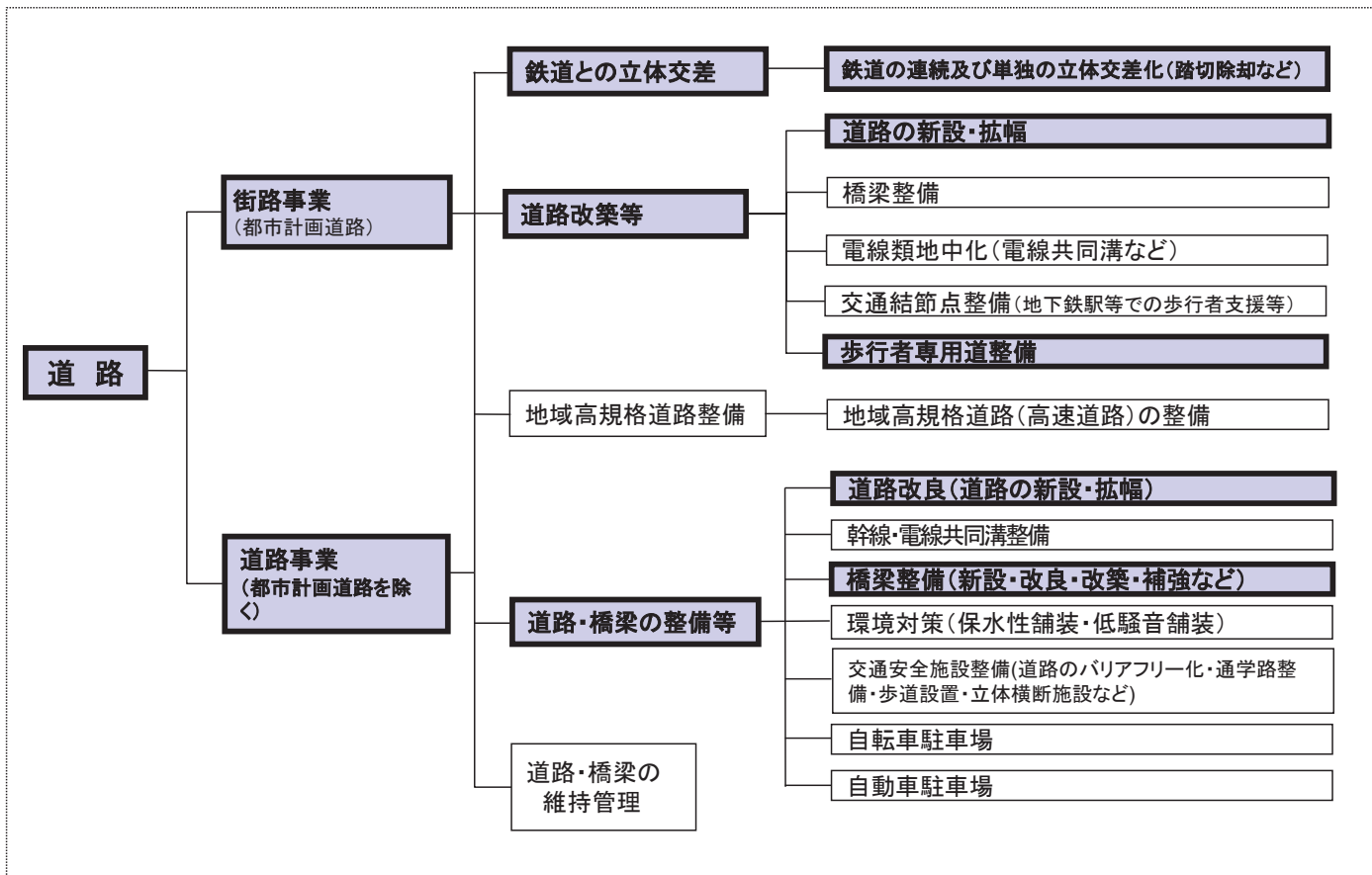
平成28年7月
建設局

建設局事業の体系



道路に関わる事業の種別

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。



局運営方針に照らした事業の位置づけ①

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。
- ・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・道路・橋梁事業関連)

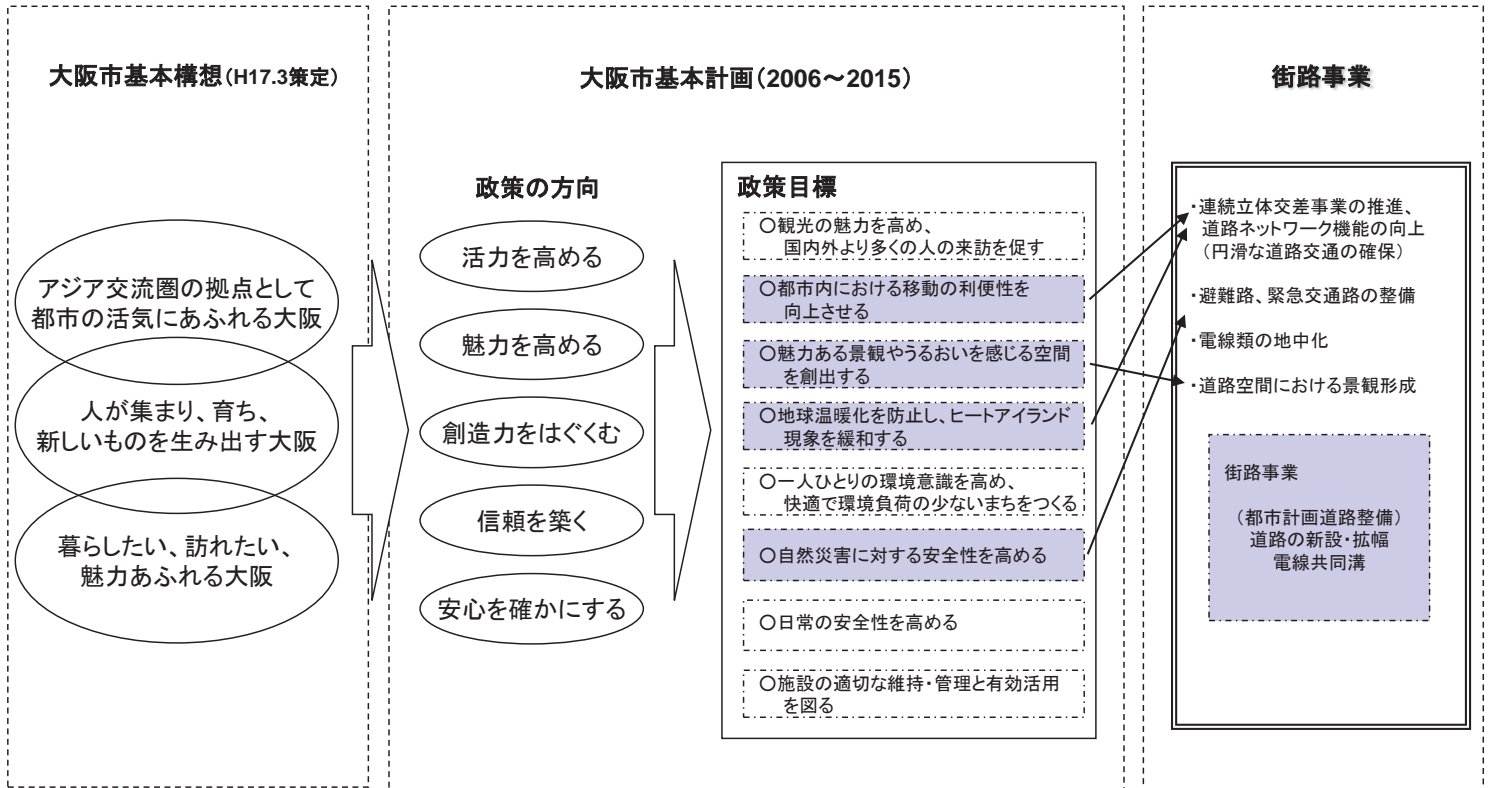
経営課題	戦略及び具体的取組み
経営課題1 ・都市基盤施設の高齢化が進んでいる中、安全・安心な市民生活の実現、都市活動を支える都市基盤施設の機能低下を招かないよう、予算的制約の中で適切かつ効率的に維持管理を実施する必要がある。	【戦略 都市基盤施設の計画的な維持管理】 ・都市基盤施設の維持管理方針として、「定期的な点検の実施」により「施設の状態を把握」し、施設の重要度に応じて設定した「管理水準」を適切かつ効率的に維持することを基本としている。 ・維持管理手法は、予防保全型(状態監視保全型)、定期更新型・定期補修型(時間計画保全型)、事後補修型(事後保全型)に区分し、施設の重要度・劣化の傾向などから補修または改築・更新を総合的に判断し、LCC最小化を図る。 【1-1-2 橋梁の維持管理】 ・橋梁保全更新計画に基づく老朽化した橋梁の改築・更新の実施
経営課題2 ・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。	【戦略 都市基盤施設の震災対策】 ・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。 【2-1-4 密集市街地における道路整備】 ・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。

局運営方針に照らした事業の位置づけ②

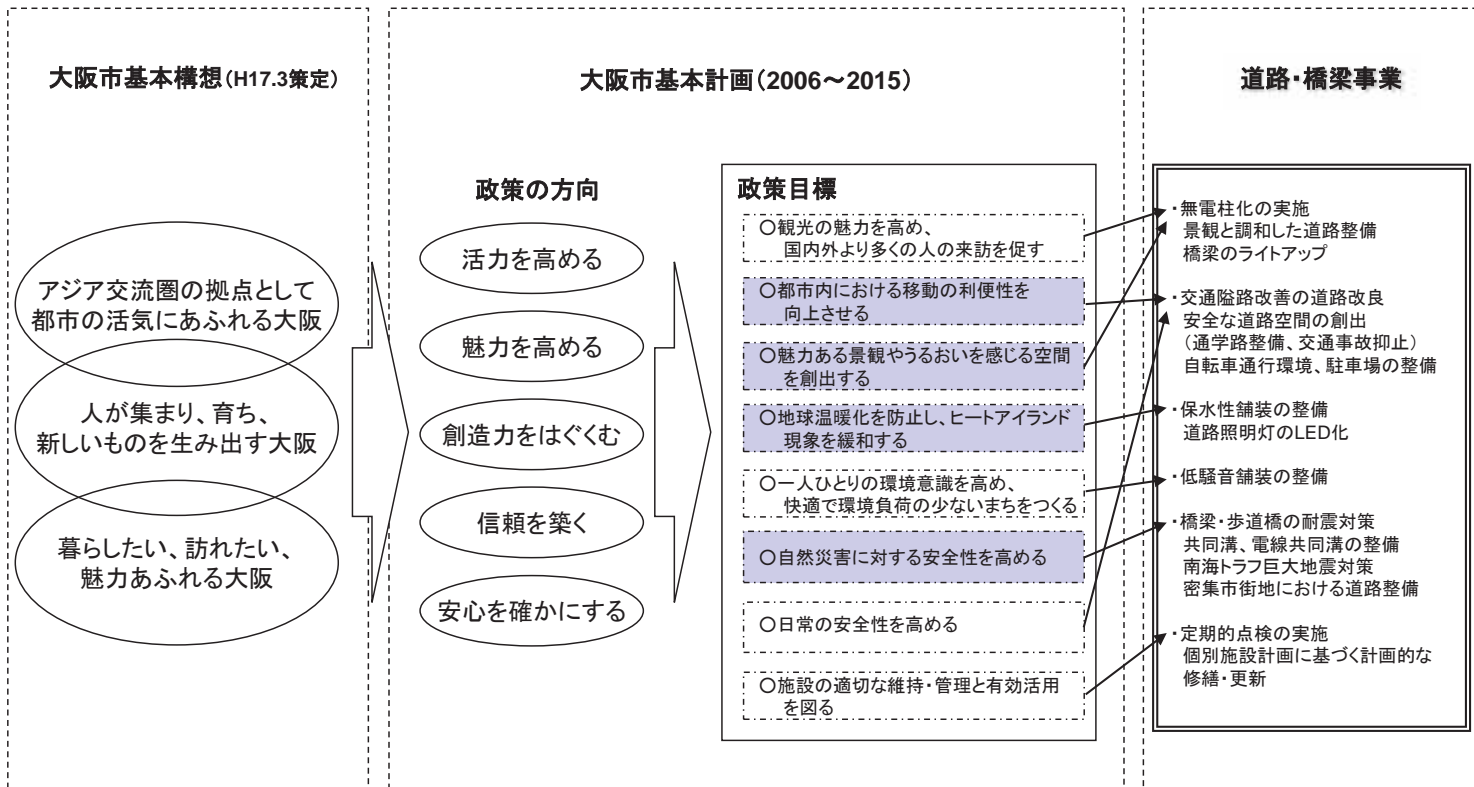
(街路・道路・橋梁事業関連)

経営課題	戦略及び具体的取組み
<p>経営課題3</p> <p>・大阪を代表する公園の老朽化施設の改修、民間活力の活用や御堂筋の道路空間再編に向けた取り組み、歴史的建築物の周辺道路の景観整備より、それぞれの施設が持つポテンシャルを十分に活かし、だれもが住み・働き・訪れたい魅力・環境を創造していく必要がある。</p>	<p>【戦略 賑わい創出・観光拠点整備による都市魅力の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関連する基盤整備事業と相互に連携してJR東海道線支線の地下化を計画的に実施する。 <p>【3-1-3 うめきた2期区域基盤整備事業】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR東海道線支線地下化事業について、関連する基盤整備事業との工程調整等を実施し、円滑な事業推進を図る。
<p>経営課題4</p> <p>・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。</p> <p>・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。</p> <p>・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>	<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>

大阪市の全体計画の中での位置づけ①



大阪市の全体計画の中での位置づけ②



都市計画道路事業(街路事業)の目的

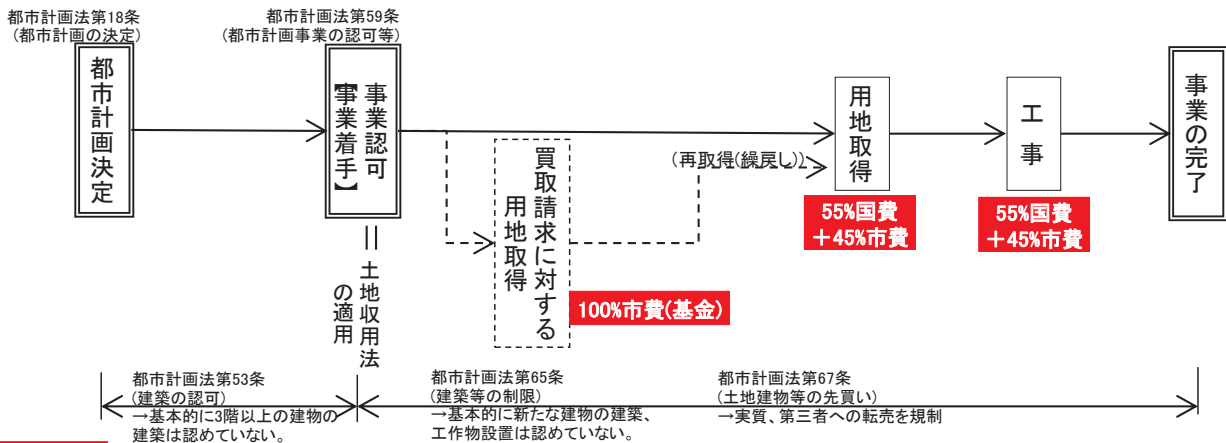
都市計画道路事業(以下、街路事業)は、都市における円滑な交通の確保、豊かな公共空間を備えた良好な市街地の形成を図り、安全で快適な都市生活と機能的な都市活動に寄与することを目的としている。

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

街路事業の流れと財源

- 街路事業の着手までには、都市計画法に基づく計画決定(法第18条)及び事業認可(法第59条)の手続きが必要となる。
- 計画が決定されると、その都市計画道路予定地内には、都市計画法により建築制限がかけられる(法第53条)。
- 事業認可の告示がなされると、その都市計画道路予定地内には、都市計画法により強い権利制限がかけられる(法第65条、第67条)とともに、土地収用法が適用される。
- 都市計画法及び土地収用法の規定により、事業認可後の都市計画道路予定地内の権利者には、事業者に対し買取りを求める権利が付与されており、事業者はそれを拒否できず、支払いが遅延した場合は加算金を支払わなければならないことから、急な買取請求に対応する必要があるが生じうる。



財源について

- 街路事業の財源は、国費が55%、市費が45%(市費の90%が地方債、のこる10%が税等)で構成される。
- 急な買取請求に対応する必要がある場合は、下記の通り、全額を市費(不動産運用基金(旧先取得会計))で取得し、道路整備工事までに、通常の財源構成からなる事業費で再取得(繰り戻し)を行う。

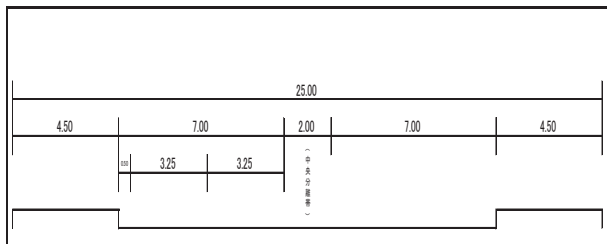


都市計画道路の整備効果

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	38.9%
2	事業内容に関する問い合わせ	30.6%
3	事業の早期着手への要望	19.4%
4	事業の早期完了への要望	11.1%

※平成25・26・27年度の街路事業に関する「市民の声」36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
20.6%	27.5%	24.5%	12.7%	2.0%	3.9%	5.9%	2.9%

※平成28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102件について分類した。

資料：大阪市建設局調べ

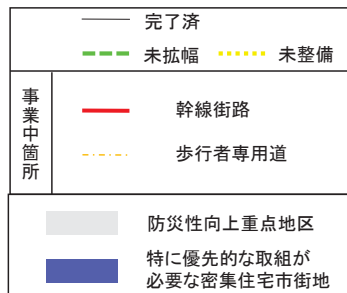
街路事業(道路改築・歩行者専用道)の事業計画・事業箇所図

(単位: km, %)

平成28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。

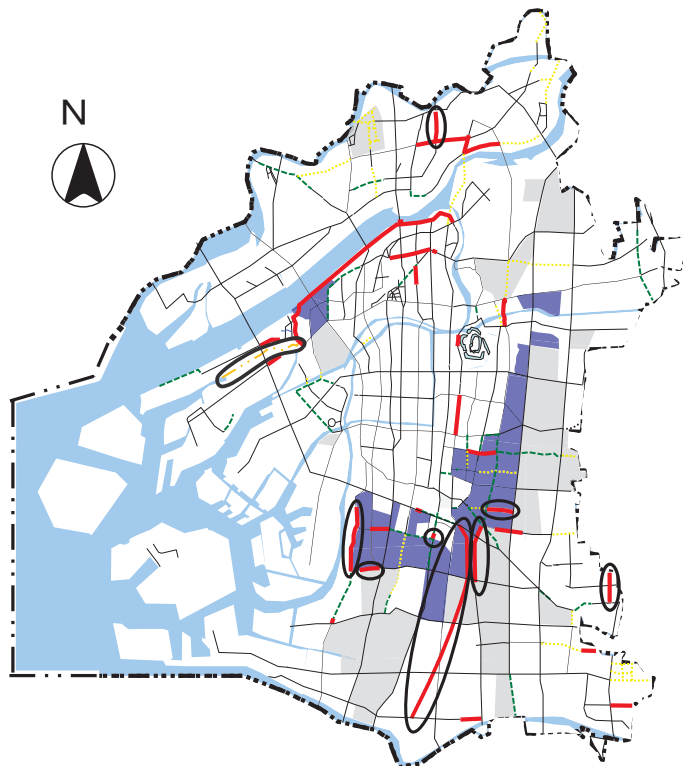
市内中心部は、ほぼ整備が完了しており、現在は、周辺部での整備が多くなっている。

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



平成28年3月末現在

■都市計画道路(街路事業)		
事業中	33路線	36km
うち幹線街路	23路線	26km
うち連立側道	9路線	7km
うち歩行者専用道	1路線	3km



選択と集中の考え方等(街路事業について)①

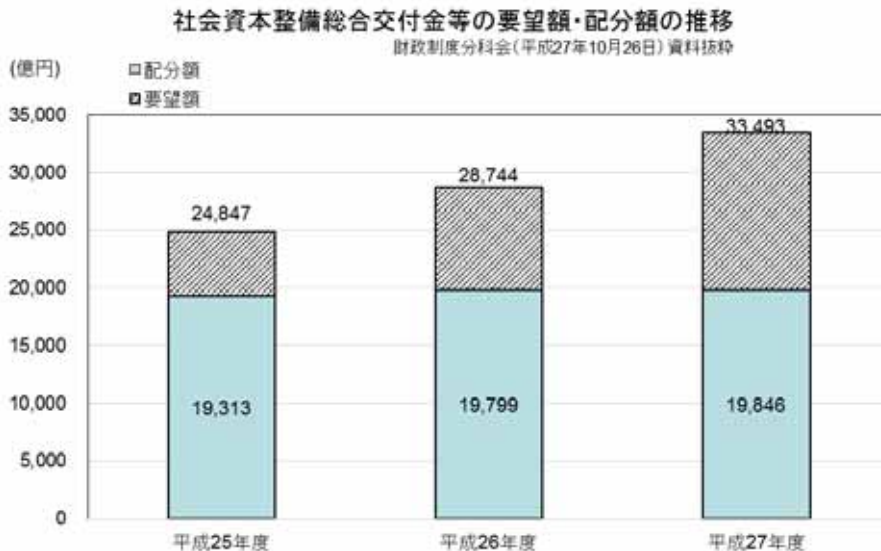
■国土交通省の街路事業の進め方

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」

■社会資本整備総合交付金等の要望額・配分額の推移

国の社会資本整備総合交付金事業における配分額は概ね一定額で推移しているが、地方公共団体からの要望額は年々増加傾向にあり、要望額に対し配分される金額は年々低下傾向にある。



選択と集中の考え方等(街路事業について)②

■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箇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



平成28年度 事業再評価対象事業一覧(街路事業)

 : 平成28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:○)																
						H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	H32							
街路事業(道路改築)																						
1	豊里矢田線(北田辺)	139	用地(99%) 工事(32%)	H31	完了期間宣言防災路線 密集住宅市街地における骨格路線(重点の整備路線)	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						
2	河堀口舍利寺線	55	用地(88%) 工事(29%)	H34	他事業関連	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						
3	鞍作線	25	用地(88%) 工事(26%)	H37		●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						
4	尼崎堺線(西成南)	114	用地(84%) 工事(8%)	H40	密集住宅市街地における骨格路線	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						
5	十三吹田線	68	用地(63%) 工事(0%)	H40		●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						
6	天王寺大和川線	942	用地(71%) 工事(0%)	H40	他事業関連 完了期間宣言防災路線	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						
7	正蓮寺川歩行者専用道	23	用地(-) 工事(0%)	H37	他事業関連	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						
8	長柄堺線	5.5	用地(55%) 工事(0%)	H33	他事業関連		●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						
9	木津川平野線	121	用地(3%) 工事(0%)	H40	他事業関連 密集住宅市街地における骨格路線(重点の整備路線)	●	●	●	●	●	○	○	○	○	○	○						

平成28年度
事業再評価
対象事業箇所図



凡 例

— : 道路改築事業 8事業

参考:H28 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	河堀口舎利寺線	A~C	A	A	A
2	鞍作線	A~C	B	C	C
3	尼崎堺線(西成南)	A~C	B	C	C
4	十三吹田線	A~C	C	C	C
5	天王寺大和川線	A~C	B	B	B
6	正蓮寺川歩行者専用道	A~C	B	B	B
7	長柄堺線	A~C	B	A	A
8	木津川平野線	A~C	B	A	A



【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極めて大きい。かつ、重点的整備路線等に位置付けられた路線や他事業が関連する路線
- 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。かつ、一部区間が重点的整備路線等に位置付けられた路線や他事業が関連する路線
- 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

道路改良事業の目的

道路改良事業とは、生活道路をはじめとしたすべての道路(都市計画道路などを除く)における、交通の隘路や行き止まりとなっている区間を対象に、用地取得を行うことにより道路改良(拡幅・新設)を行い、交通の安全と円滑化や防災空間を確保し、市民生活の利便性・安全性・快適性の向上を図るものである。

課 題	道路の状態	
①街区狭隘	1街区全体が、前後の街区に比べ狭く隘路となっている。	
②地域分断	鉄道等により地域が分断されている。	
③変形交差点	交差点形状が変形しており、視距不良となっている。	
④一部狭隘	街区の一部が狭く、隘路となっている。	
⑤屈 曲	道路線形が著しく屈曲している。	
⑥分 断	行き止まり道路となっている	

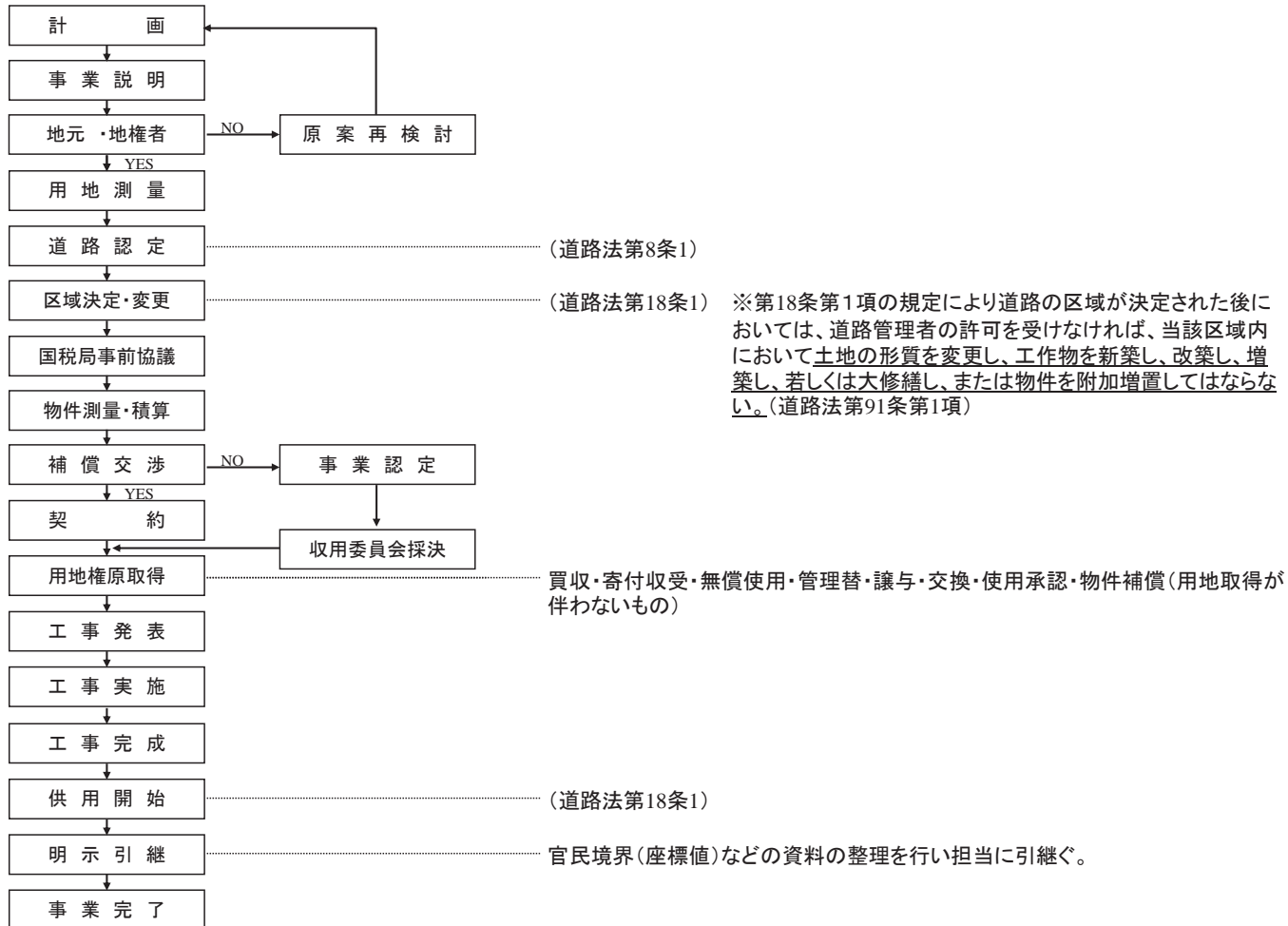
新設・拡幅による改良



市民生活の
 ・利便性
 ・安全性
 ・快適性の向上

道路改良事業の実施手順

地元の合意を得られた路線について、道路法手続きにより、道路改良事業を実施している。



道路改良事業の整備計画

本市の認定道路や道路整備されていない箇所において、①街区狭隘、②地域分断、③変形交差点、④一部狭隘、⑤屈曲、⑥分断の改良を要する区間延長は約600kmあり、その内、緊急的な改良を要するものとして838箇所(80km)の改良計画を策定し、さらに住民のニーズ等を踏まえ必要な改良箇所を追加している。現在、「緊急車両の円滑な通行確保」「歩行者の安全対策」が必要な箇所を優先的に実施している。

大阪市内の一般道路における要改良箇所 約600km (都市計画道路を除くすべての道路を対象)

緊急的に改良が必要な箇所 838箇所、約80km ⇒ 『一般道路整備計画』を策定

【上段:箇所数、下段:延長】

課題	道路の形状	『一般道路整備計画』 (S63年度策定)	事業進捗状況 (H28.3時点)		
			事業完了	他事業移行 ^{**}	進捗率
①街区狭隘		462 (66.0)	38 (13.1)	166 (11.8)	44%
②地域分断		24 (2.0)	2 (0.1)	6 (0.4)	33%
③変形交差点		103	0	88	85%
④一部狭隘		190 (8.9)	14 (1.0)	60 (1.8)	39%
⑤屈曲		34 (1.7)	1 (0.2)	14 (0.6)	44%
⑥分断		25 (1.4)	4 (0.2)	5 (0.2)	36%
計		838 (80.0)	59 (14.5)	339 (14.8)	47%

※他事業による改良が未実施の箇所を含む

事業中路線 27路線
(H28.4.1 現在)

①重点化路線 6路線

- ・生野南北線
- ・住吉八尾線
- ・西成区第369号線
- ・東淀川区第307の20号線
- ・平野区第1468号線
- ・茨田第16号線

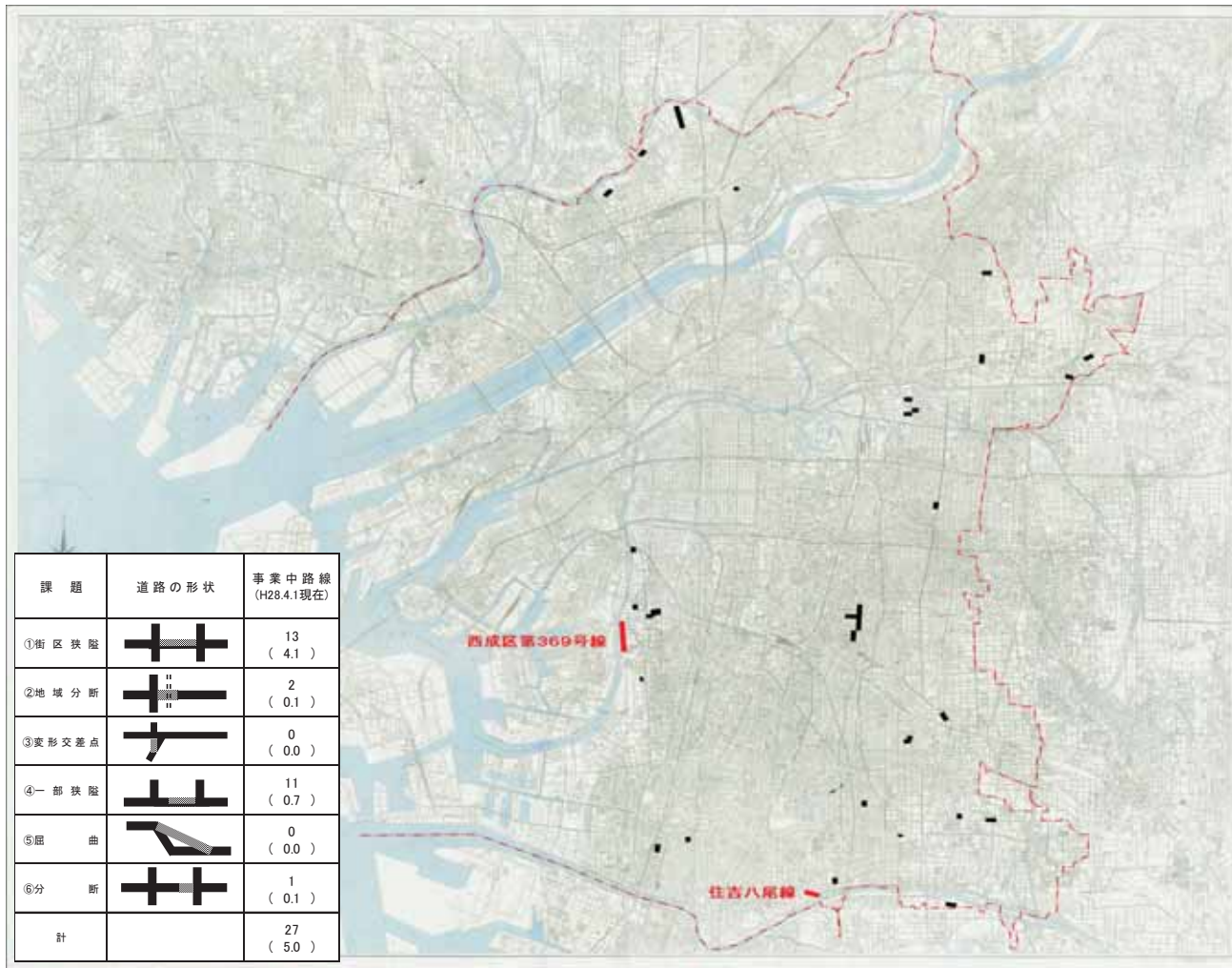
②その他路線 21路線

③事業完了路線 3路線

- ・西成区第8304号線
- ・生野東西線
- ・住之江区第627号線

※地域住民の合意が得られた路線より事業化を行い、緊急性の高い路線から予算化している。

道路改良事業 位置図



道路改良事業 実施箇所

現在、道路改良事業を事業化している路線としては27路線あり、うち1路線については住宅関連事業である。

事業の実施にあたっては、「緊急性が高く、集中的に整備を図る必要のある箇所」として早期に対策が必要な6路線を抽出し、与えられた予算の範囲内で事業路線の選択と事業費の集中化を行い、事業の進捗を図っている。

■ 「緊急性が高く、集中的に整備を図る必要のある箇所」の選定基準

- ・交通事故の発生の危険性が極めて高い
- ・緊急車両の円滑な通行が極めて困難である
- ・公共交通機関の運行に著しい障害がある など

	路線名	行政区	延長(m)	現況幅員(m)	計画幅員(m)	事業費	備考
1	住 吉 八 尾 線	東住吉区	400	5.00	11.00	交付金	今回対象路線
2	西 成 区 第 3 6 9 号 線	西成区	950	5.50	13.00	交付金	今回対象路線
3	生野区第2779号線外3 (仮称)生野南北線	生野区	800	3.50	8.00	交付金	住宅関連
4	東淀川区第307の20号線	淀川区	170	6.00	11.00	交付金	
5	平野区第1468号線	平野区	650	4.00~4.50	10.00	交付金	
6	茨 田 第 1 6 号 線	鶴見区	200	4.00	6.50	単独	

重点化の考え方

以下の選定基準に従い、「緊急性が高く、集中的に整備を図る必要のある箇所」として早期に対策が必要な路線を選択し、与えられた予算内において投資を集中させ、事業を実施していく。

■緊急的に改良が必要となる箇所の選定基準

- ・交通事故の発生の危険性が極めて高い
- ・緊急車両などの進入が極めて困難である
- ・バスなどの通行の著しい障害がある など

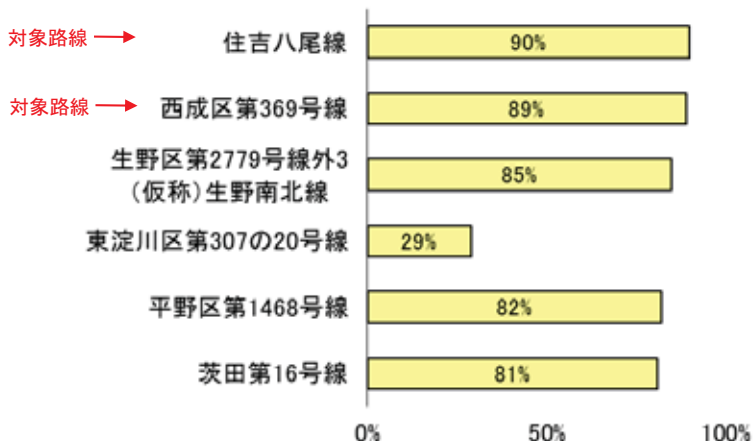
■「緊急性が高く、集中的に整備を図る必要のある箇所」での事業

- ・緊急車両の円滑な通行確保
- ・歩行者の安全対策(特に通学路)
- ・一般車両の安全な走行の確保(特に公共交通機関の経路)

【道路改良事業として】

- ・投資を集中させることで、当該路線における事業の早期完成ならびに事業効果の早期発現を図る。
- ・現在、選択した6路線について重点的に事業を実施している。(うち1路線は住宅関連事業として実施)

重点化路線の用地取得状況(面積ベース) ※H28年3月末現在



《道路改良事業の進捗現状》

- ・買収条件に関して地権者の了解が得られにくく、用地取得が進展しない傾向がある。
- ・用地取得の進捗を図るため、鋭意、権利者との交渉を進めるとともに、用地取得済み区間の道路整備を行い、事業効果の早期発現を目指す。

《その他路線の対応》

- ・その他の事業中路線においては、当面の間は権利者からの買取り要望等への対応程度にとどめるものとする。
- ・事業完了路線があれば、優先度の高い路線より予算化し、事業を進めていく。

道路改良事業 実施事例

路線名 : 西成区第8304号線

道路幅員: $W=4.0\text{m}$ 【単断面】 \Rightarrow $W=12.0\text{m}$ 【歩道 3.0m +車道 6.0m +歩道 3.0m 】

道路延長: $L=60\text{m}$

事業目的: 事業区間は西側街区に比べ狭隘な道路となっており、東行き一方通行規制がかかっている。
車両交通の円滑化ならびに歩行者通行の安全を確保するため、道路を拡幅し、歩道を整備する。



事業実施前(平成11年頃)



整備完了後(平成23年)

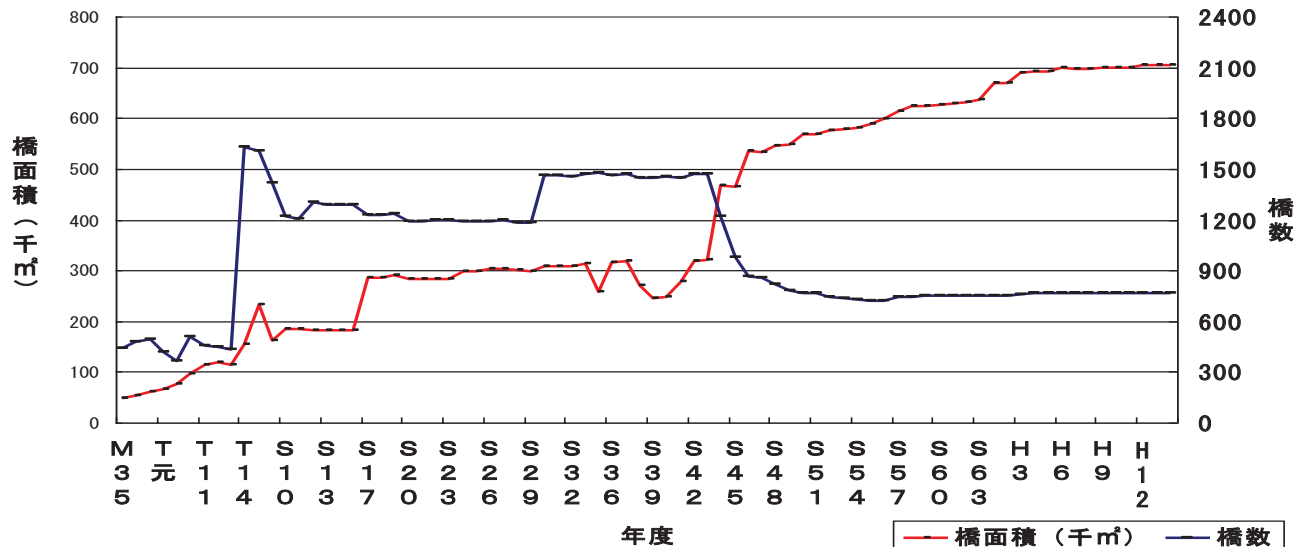
管理橋梁数の推移

現在大阪市建設局では、765橋を管理している。

2015年4月1日現在

		橋梁数 (単位:橋)	総橋面積 (単位:㎡)
大阪市管理 (認定橋)	鋼橋	522	618,787
	コンクリート橋	233	100,731
	複合橋	7	1,277
	石橋	3	18
	小計	765	720,813

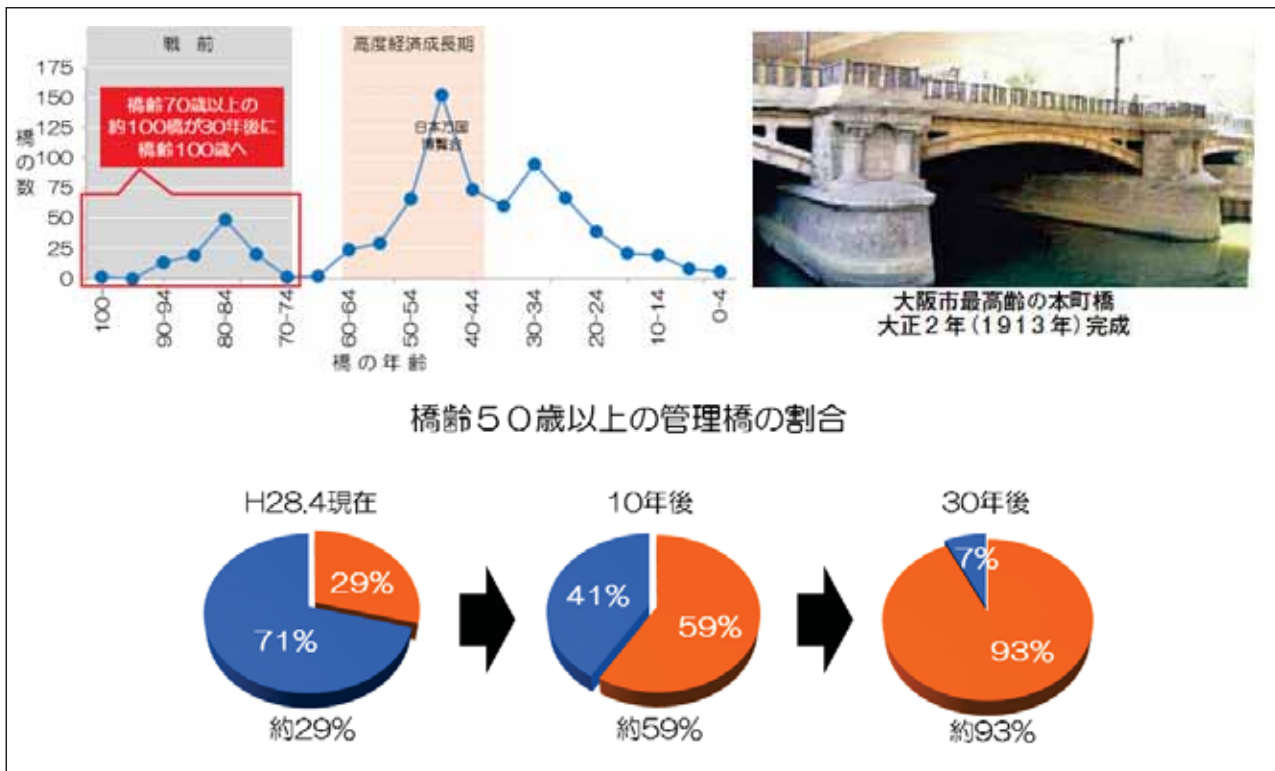
橋数・橋面積の推移



橋梁事業の現状と課題

急速な橋の高齢化

大阪市では早くから都市基盤施設整備が進められ、橋齢50歳以上の橋の割合は、全国平均約18%に対して、約29%と高く、さらに、戦前に架けられた橋齢70歳を超える橋が約100橋にのぼり、今後は橋の架替や維持管理費などの、事業費の増大が予想されます。



橋梁事業の概要・目的

予防保全を軸とした計画的維持管理は、

橋梁点検・診断

- データ入力(点検結果)
- 健全度の評価
- 管理計画の策定
- 対策工事の実施
- データ入力(対策履歴)

というサイクルで行っています。



点検・補修

橋の点検

基本的に5年に1回の詳細点検により、橋の損傷状態を確実に把握し、重大な損傷や事故を防止します。



橋の点検

維持補修

定期的な詳細点検に基づき、橋の劣化を予測し、損傷が大きくなる前に補修を行う「予防保全」を実施します。



鋼橋の塗装塗り替え

補強

車両の大型化に対する補強や、車両用防護柵の設置など安全対策を実施します。



車両用防護柵

車両用防護柵の設置

大規模地震に対する、耐震対策などを実施します。



基礎防止装置

橋脚補強

耐震対策

架替

架替

戦前に架けられた高齢橋について、ライフサイクルコスト分析等により架替要否を判定し、計画的な架替を実施します。(詳細はP7参照)



高齢橋の架替(成橋)

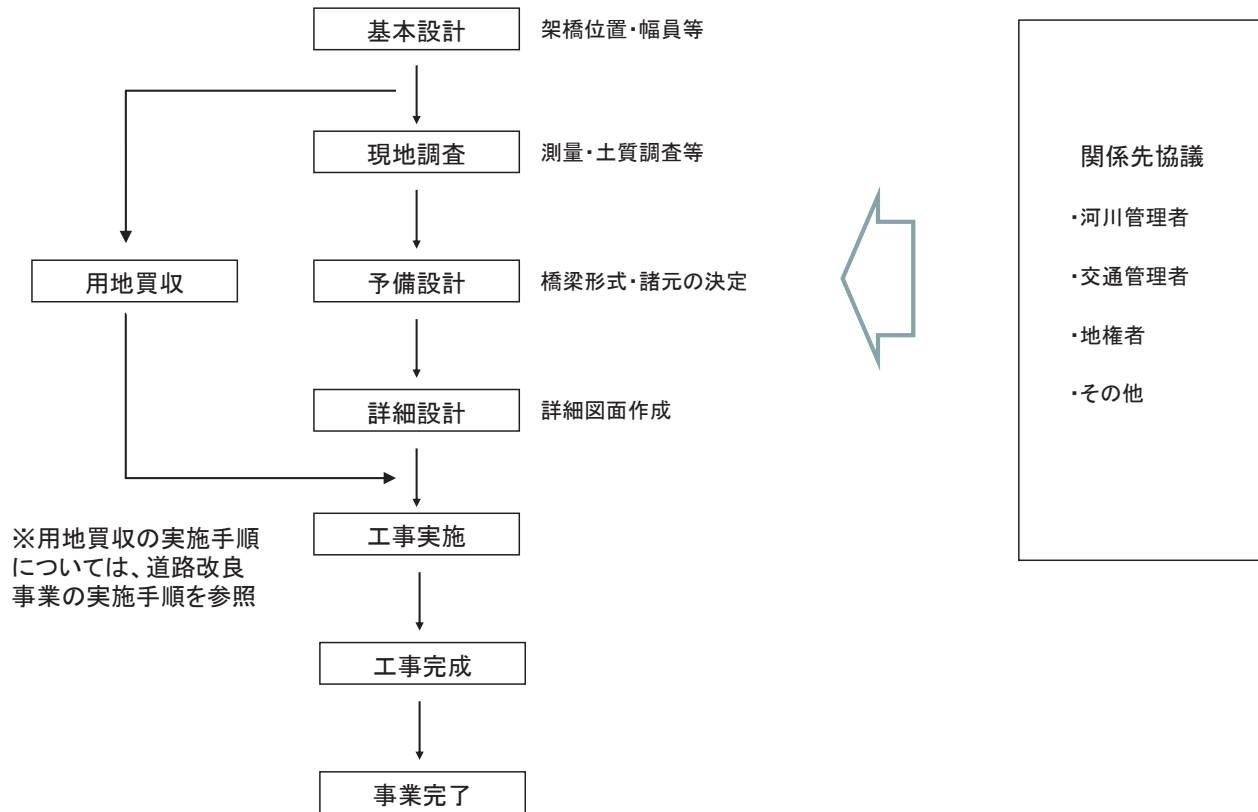
河川改修事業や都市計画事業などに伴う、橋の架替を実施します。



河川改修事業に伴う架替(北津橋)

橋梁事業は、予防保全を軸とした計画的維持管理とともに、車両大型化対応補強や耐震対策および、河川改修事業に伴う架替や、高齢橋の計画的な架替を実施し、市民生活の安全性・快適性の向上を図るものです。

橋梁架替の実施手順



橋梁事業(高齢橋架替)の整備事例

戎橋の架替

旧橋 (大正14年完成)



架替後 (平成19年完成)



～平成の戎橋
渡り初め～



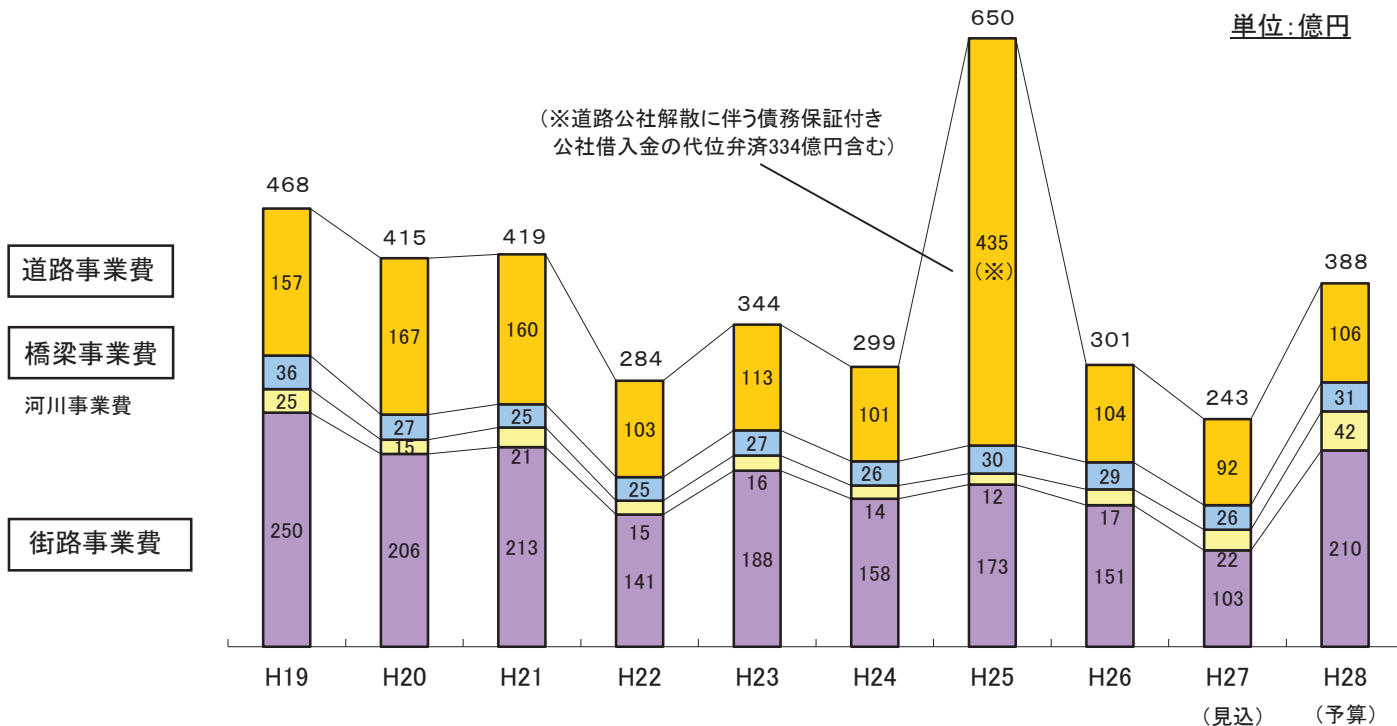
主な橋梁事業の事業箇所図



事業費の推移

①建設局事業費(決算額)の推移(10年間)

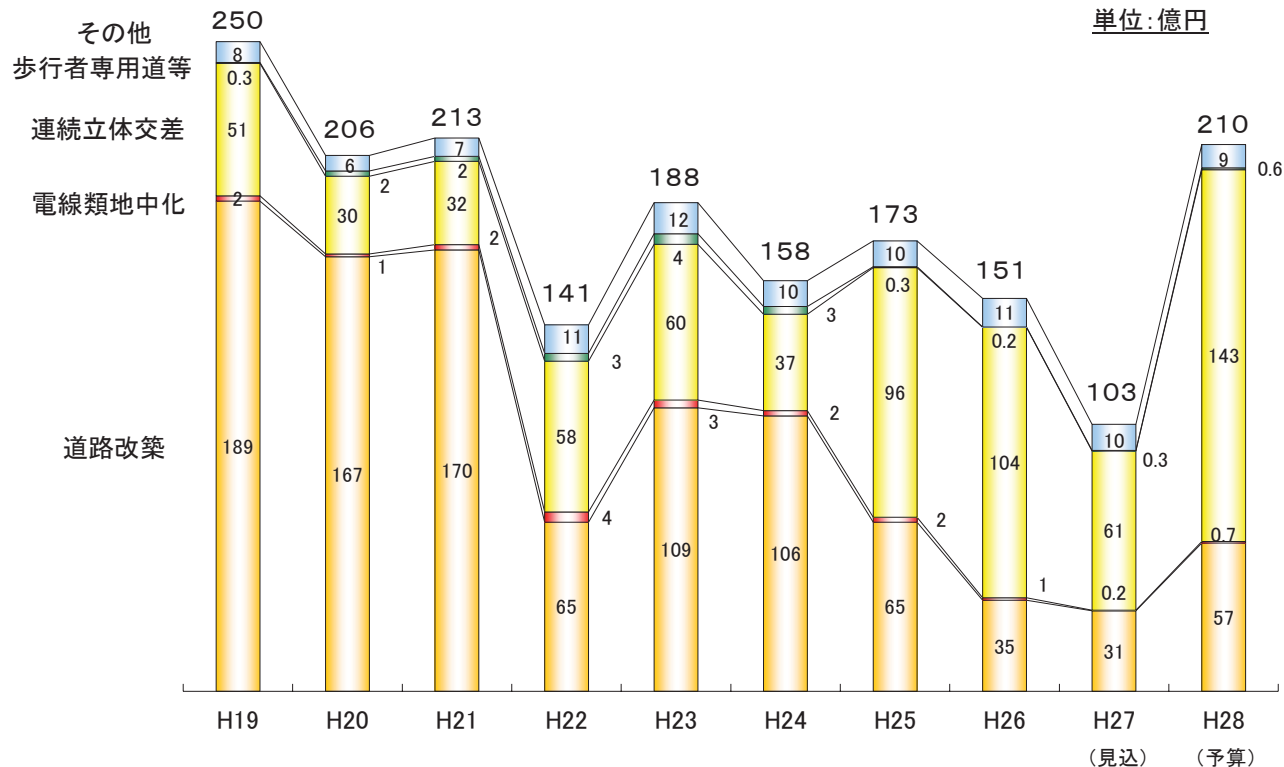
市の財政状況が厳しくなる中、平成28年度予算で道路事業費は106億円、橋梁事業費は31億円、街路事業費は210億円であり、平成19年度決算と比較すると、それぞれ約68%、約86%、約84%となっている。道路・橋梁・街路事業費全体では、約78%となっている。



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。平成28年度予算で道路改築は57億円、連続立体交差は143億円、歩行者専用道等は0.6億円であり、平成19年度決算と比較すると、それぞれ約30%、約280%、約200%となっている。全体では、約84%となっている。

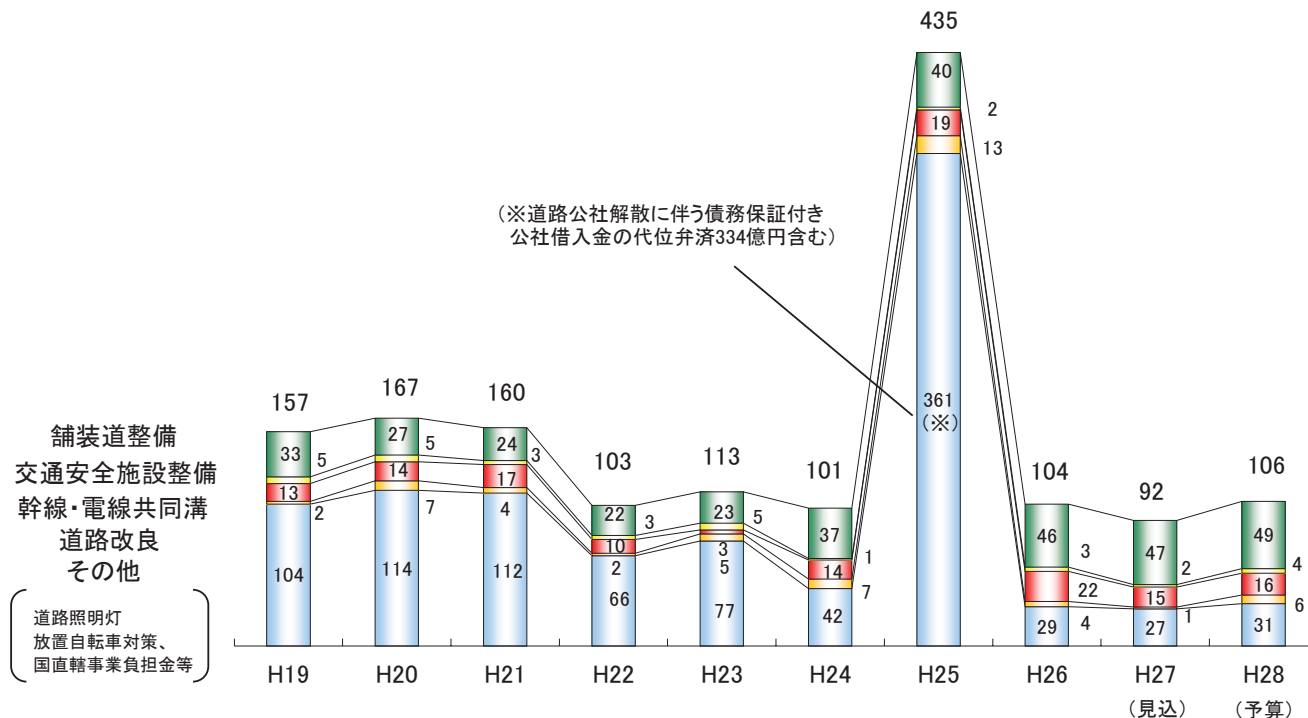


事業費の推移

③道路事業費(決算額)の推移(10年間)

道路事業費の内訳を表す。このうち道路改良については、平成28年度予算で6億円であり、平成19年度決算の約300%となっている。

単位：億円



事業費の推移

④ 橋梁事業費(決算額)の推移(10年間)

橋梁事業費の内訳を表す。このうち橋梁整備については、平成28年度予算で3億円であり、平成19年度決算の約30%となっている。

