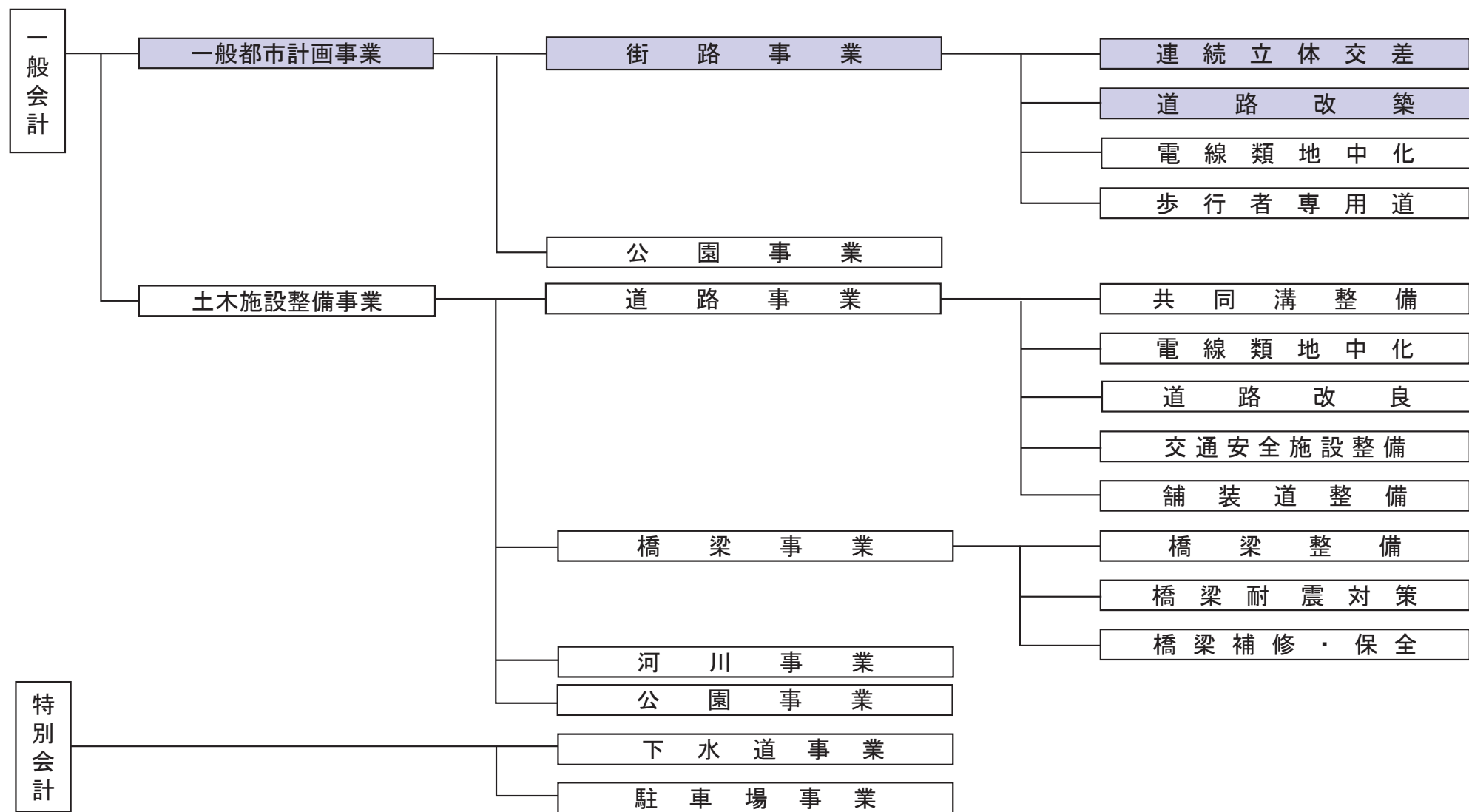


街路事業 実施状況説明資料

- ・阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業
- ・淀川左岸線2期
- ・淀川南岸線

平成29年9月
建設局

建設局事業の体系



街路事業 : 都市計画に基づき、
都市計画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 行う事業

○ 都市計画道路

都市計画法に基づいて交通施設として定められた道路

都市計画法 : 都市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及び機能的な都市活動を確保するための方法を規定した法律

(都市計画道路の機能ごとの分類)

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	

○ 道路と鉄道の立体交差

■ 連続立体交差事業(通称「連立」)

市街地において道路と交差している鉄道の一定区間を高架化又は地下化する事業で、多数の踏切の除却あるいは新設道路との立体交差を一挙に実現する事業。

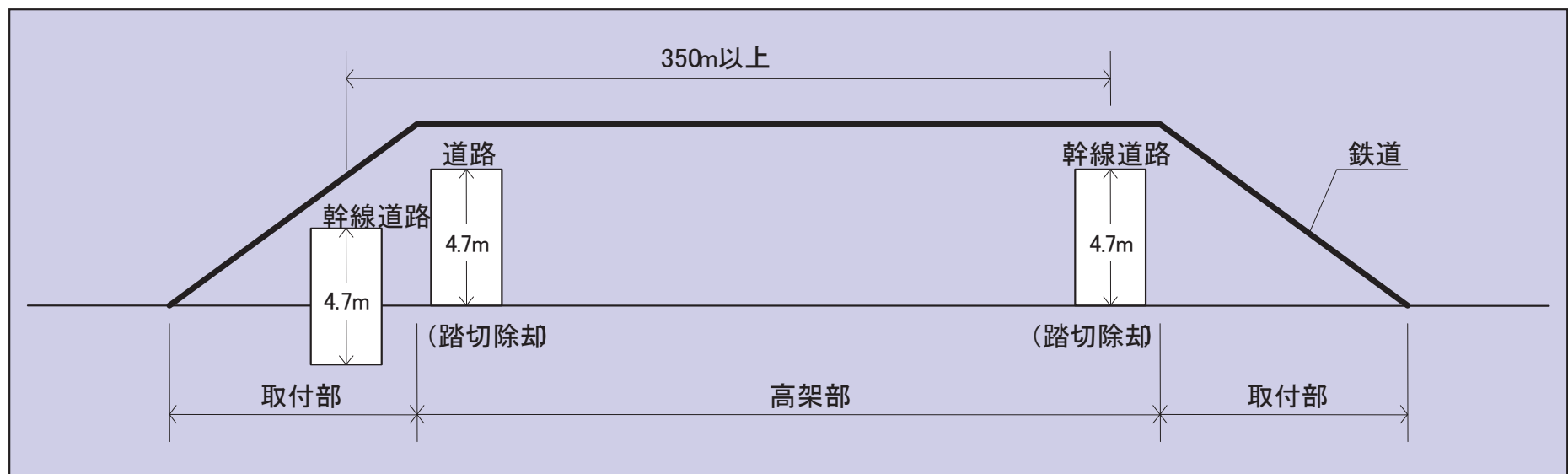
連続立体交差事業の定義(国土交通省の要綱)

(1) 基本形

- * 両端で350m以上離れた幹線道路を2本以上含む
- * 都市計画街路を含む道路と3箇所以上で立体交差
- * 2箇所以上の踏切を除却

(2) 幹線道路でピーク時遮断時間が40分/時以上 または

一日踏切交通遮断量50,000台時/日の踏切を含む3か所以上を立体交差など

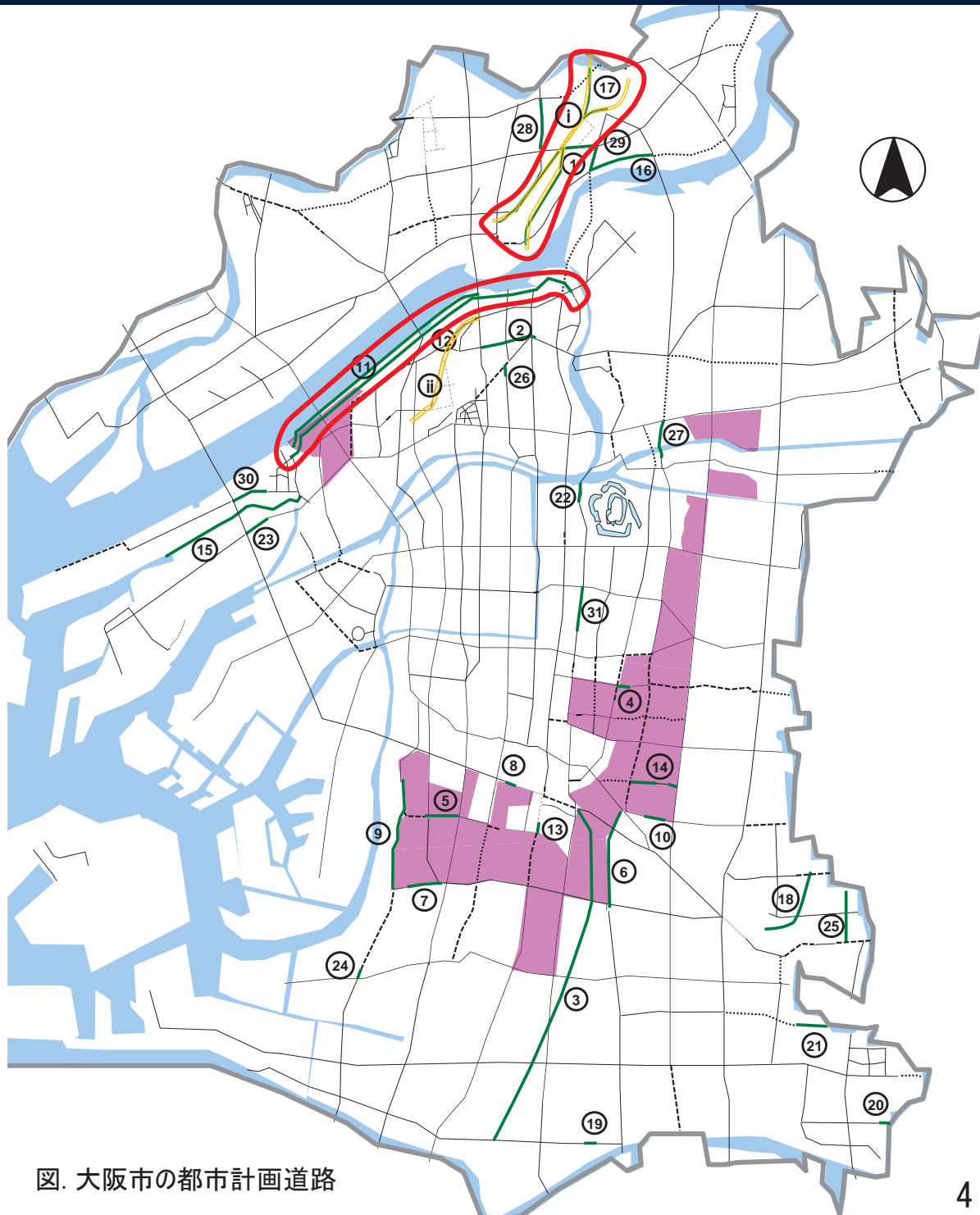


都市計画道路の整備状況 と 事業中の連続立体交差

< 凡 例 >

- 今年度 再評価対象箇所
- 街路事業において事業中の都市計画道路
- 整備済 都市計画道路(幹線街路)
- ⋯ 未着手 都市計画道路(幹線街路)【新設】
- ⋯ 未着手 都市計画道路(幹線街路)【拡幅】
- ⋯ 事業中 都市計画道路(幹線街路)
(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)
- 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連続立体交差

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



■ 都市計画道路の整備状況 (平成29年3月末現在)

種別	路線数	計画 延長 (km)	整備済 延長 (km)	整備 率 (%)
幹線街路	121	436	351	81
区画街路	47	40	30	75
歩行者専用道	17	35	27	77
合計	185	511	408	80

■ 街路事業において事業中の都市計画道路 内訳 (平成29年3月末現在)

事業中	33路線	35km
うち幹線街路	23路線	25km
うち連立側道(区画街路)	9路線	7km
うち歩行者専用道	1路線	3km

図. 大阪市の都市計画道路

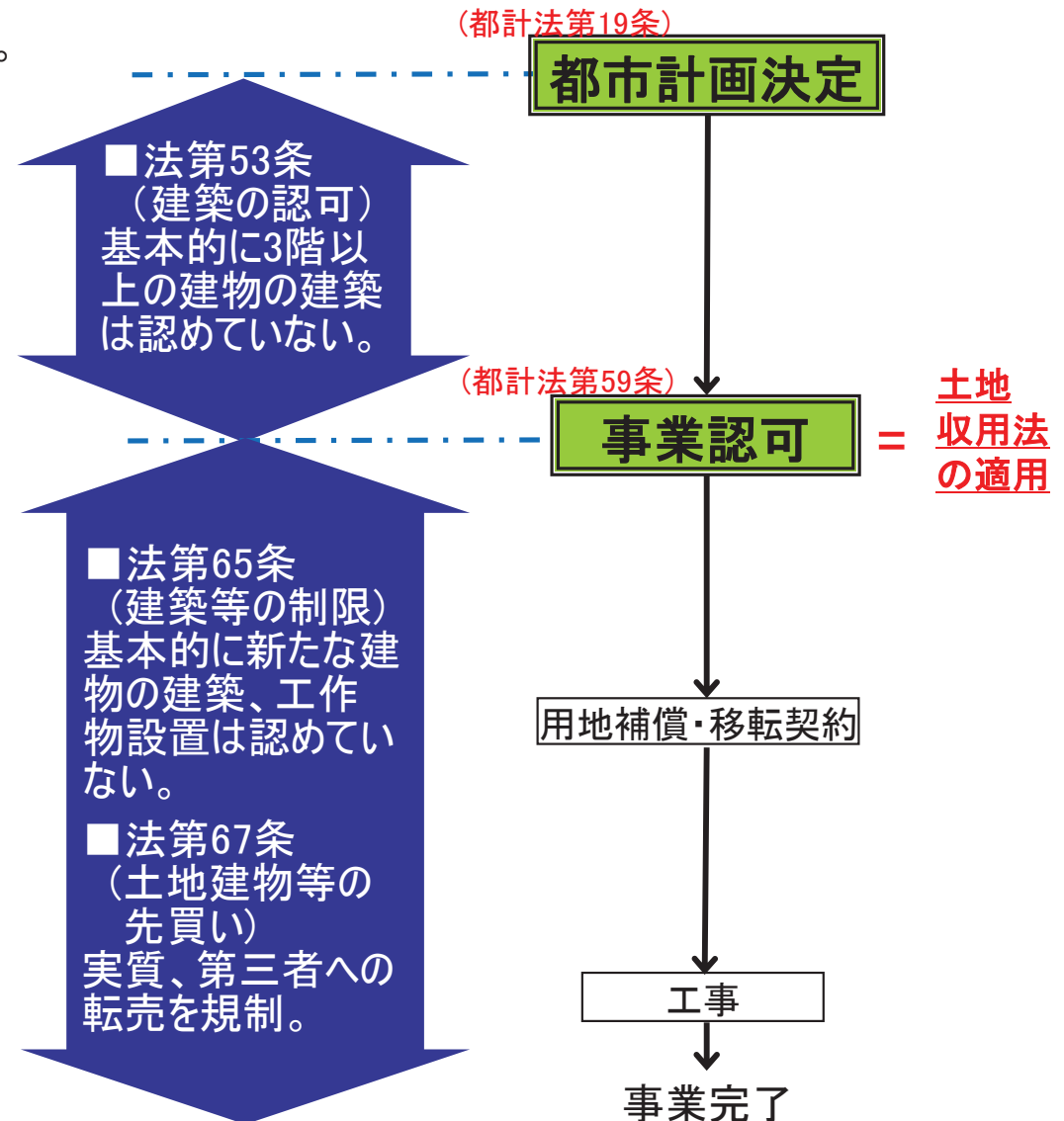
都市計画道路の整備事業の流れ と 建築制限

- 街路事業の着手までには、都市計画法に基づく、計画決定及び事業認可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)。

- ・ 都市計画道路予定地内で建築物を建てる場合は、市長の許可が必要となる。
- ・ 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。

※ 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、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。



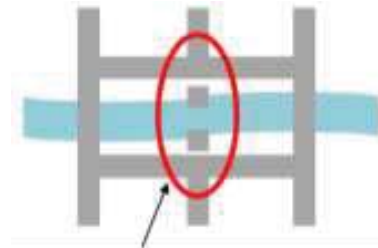
都市計画道路の整備により得られる効果

- 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、都市防災性の向上といった、市民の皆様が安全・安心で快適に暮らせるためのたくさんの効果が得られる。

効果例1) 道路ネットワークの形成・強化



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

整備を行うと……

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) 都市防災性の向上

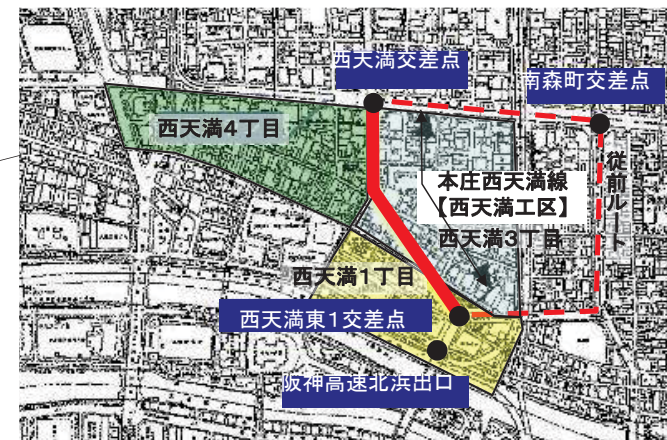


木造家屋が密集した市街地での広幅員道路の整備及び沿道建物の不燃化により、まちの防災性が向上します。

○ 都市計画道路の整備効果の事例

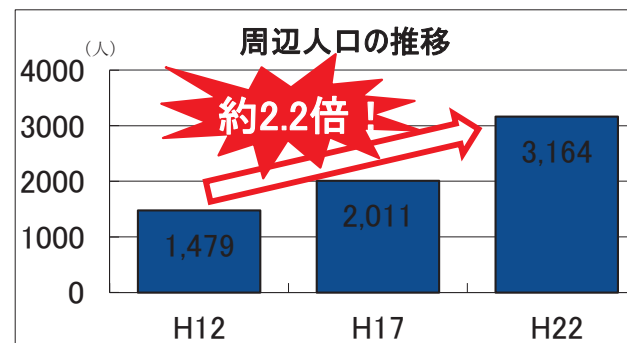
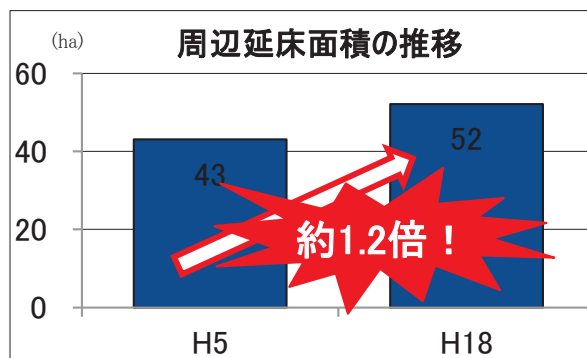
路線名： 都市計画道路 本庄西天満線(西天満工区)

- 【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」に効果があったことがわかる**



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)

立体交差化により得られる効果

- 踏切を除却し、事故や渋滞を解消することで、それらを待つための時間による経済損失を解消したり、排出されるCO2を削減することができる。
- 鉄道により分断された市街地を一体化することで、都市の再生を促進する。
- 高架下を公共施設や商業施設として有効に活用することができる。



長居北2踏切(当時、踏切交通遮断量全国ワースト2位)



連続立体交差事業の効果(JR阪和線の例)

○ 連続立体交差事業の効果(JR阪和線の例)

■ 踏切交通遮断量の減少

大阪市域全踏切 ⇒ 約380万台・時/日

JR阪和線 ⇒ 約100万台・時/日

◎ 全国ワースト10の3踏切を除却し約1/4に減少

■ 道路機能の回復

幹線道路(①②③④)

509百台/12h ⇒ 632百台/12h(増加)

生活道路(上記以外)

213百台/12h ⇒ 142百台/12h(減少)

◎ 幹線道路踏切の渋滞を避けていた迂回交通が回復

■ 旅行速度の向上

国道479号(③)

12.5Km/h ⇒ 23.9Km/h

■ 環境の改善(推計値)

全国ワースト10の3踏切を除却することによる

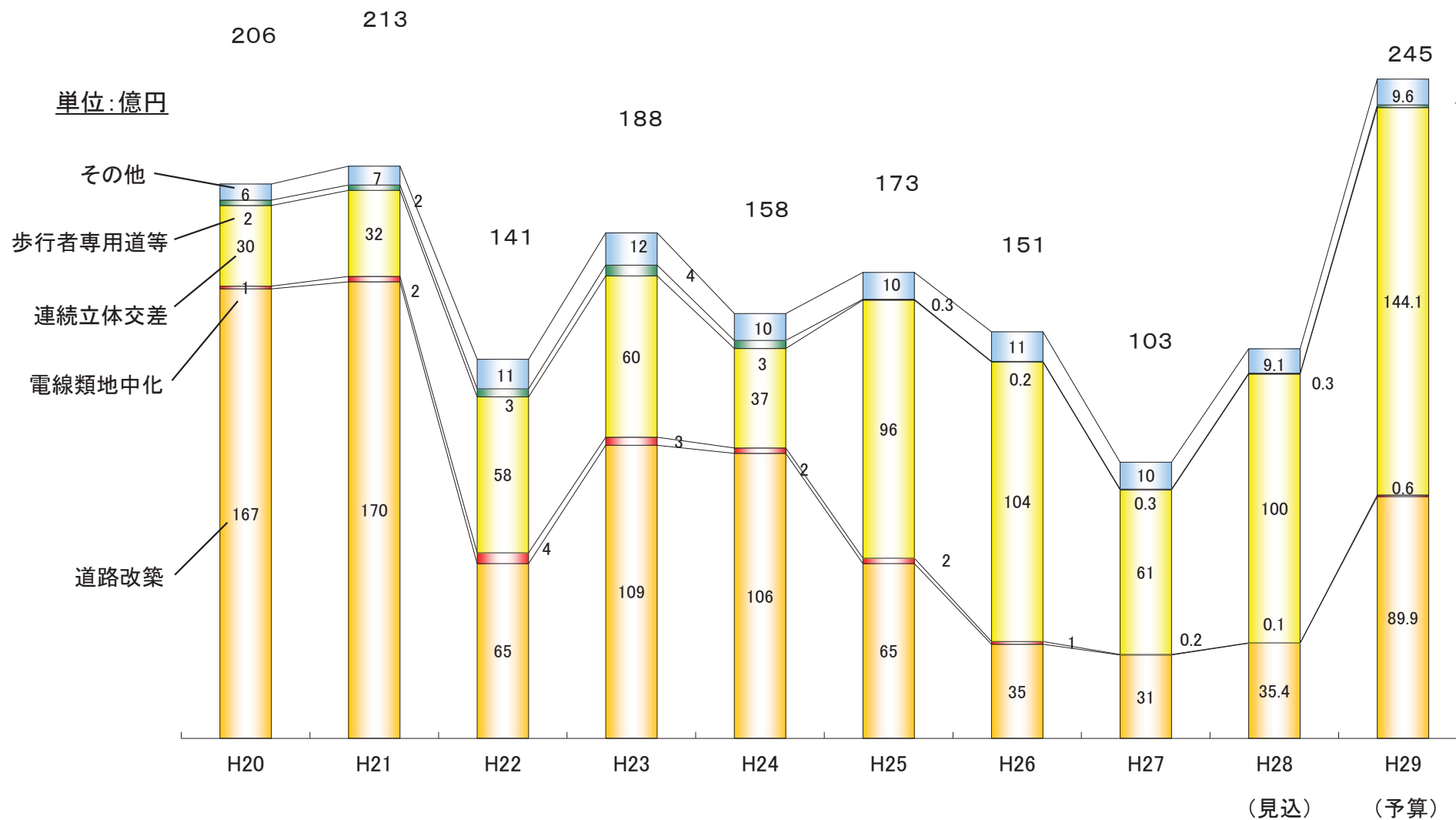
CO2削減量 ⇒ 年間約2,600t

◎ 甲子園球場の約60個分の森林面積に相当



街路事業費(決算額)の推移(10年間)

平成29年度予算で街路事業費は245億円であり、平成20年度決算と比較すると、約119%となっている。内訳では、道路改築は89.9億円、連続立体交差は144.1億円、歩行者専用道等は1億円であり、平成20年度決算と比較すると、それぞれ約54%、約480%、約50%となっており、道路改築および歩行者専用道の予算は、どちらも半減している。



建設局運営方針における街路事業の位置づけ

【局の目標】

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

【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。
- ・「市政改革プラン2.0」に基づき、歳入の確保等に取り組む。

【経営課題】【戦略及び具体的取組】（街路事業 抜粋）

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【都市の活力】</p> <ul style="list-style-type: none">・近畿圏の広域道路ネットワークを強化し、関西の国際競争力強化を図るとともに、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期事業の整備による広域道路ネットワークの強化や都市内移動・物流の円滑化・阪急電鉄京都線・千里線による交通阻害を解消する。 <p>【4-1-1 淀川左岸線2期】</p> <ul style="list-style-type: none">・引き続き交渉を進め、事業用地の計画的な取得を実施する。・工事着手に向けて、効率的な実施計画などの検討を行う。 <p>【4-1-2 阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業】</p> <ul style="list-style-type: none">・引き続き事業用地の取得及び高架化工事を推進する。

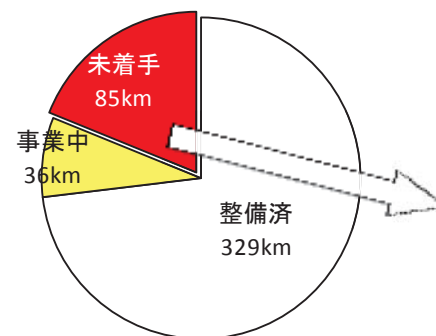
都市計画道路(幹線街路)の見直し(平成25年4月告示)

- 大阪市の現在の都市計画道路網は、戦後まもなく、昭和21年に決定された「大阪復興都市計画街路」が基本となっている。
- 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、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、について、平成25年度に事業未着手の都市計画道路の見直しを行った。

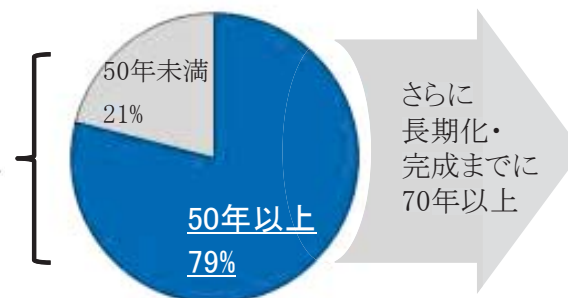
【見直し前】

- ・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た。

＜都市計画道路整備状況＞
(見直し前)



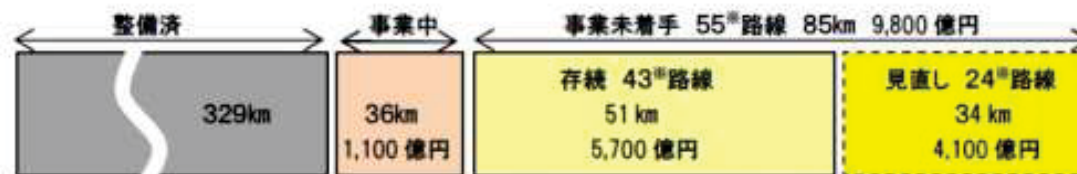
＜都市計画決定後の年数＞
(見直し前)



この未着手路線を対象に、人口減小・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】

- ・検証の結果、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)。



(数字は概数で、事業費については国直轄事業を除く)

※同一路線で存続と見直しを含む場合もあるため、路線数の合計は一致しない。

見直し後の都市計画道路整備の進め方 の整理 ～都市計画道路の整備プログラム(H28.9)～

- 平成25年の都市計画の見直し後、今後の都市計画道路整備の進め方(重点化の考え方)について市民の声を聞きながら改めて整理を行い、この重点化の考え方に基づき、当面10年間の各路線の整備見通しを検討、「都市計画道路の整備プログラム」を平成28年9月に策定、公表した。

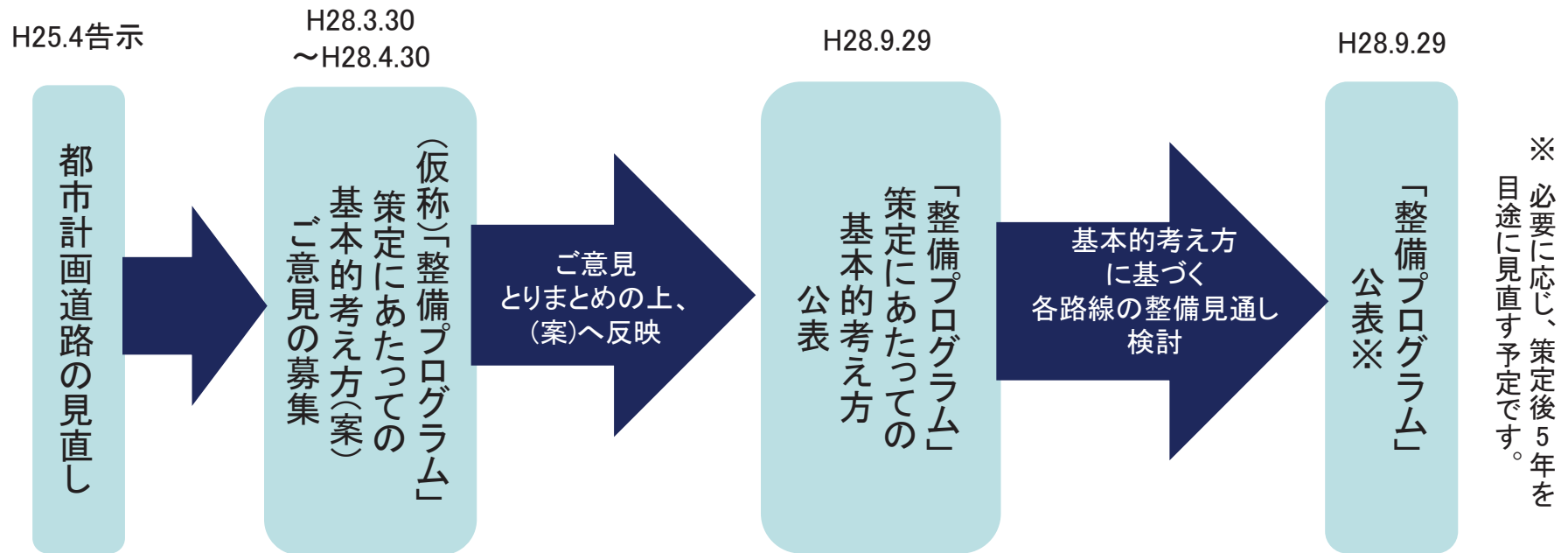


図. 「都市計画道路の整備プログラム」策定の手順

今後の都市計画道路の整備の進め方(重点化の考え方)

国や全市的な計画の方向性、方針をふまえて、次の通りとした。

○ 整備の優先度が高い路線に重点を置き、整備を進める。

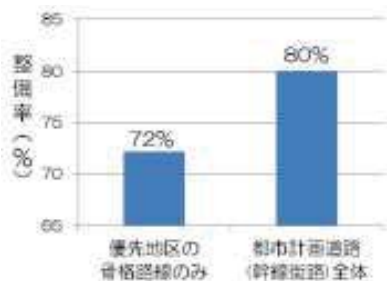
【整備の優先度が高い路線】

◆ 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線

「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム(平成26年4月)」に基づき、地震時等において著しく危険な密集住宅市街地における防災性向上のさらなるスピードアップを図るため整備を重点的に推進している、災害時、延焼遮断や救助・消防活動及び避難の空間のために必要な防災骨格となる都市計画道路(防災骨格路線)

「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム 平成26年4月」(<http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/page/0000255852.html#program>)

〈大阪都市計画道路の整備率〉



優先地区の都市計画道路の整備は市域全体と比較して遅れている

防災骨格形成率80%以上まで、あと3.4kmの整備が必要



都市計画道路の整備による防災骨格の形成

都市計画道路は「防災の骨格」を担う



◆他事業と連携して進めるべき路線

他のプロジェクトと連携して進めることが事業進捗上有利である、または、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

【他事業と連携して進めるべき路線の例】

住宅市街地整備と合わせた都市計画道路整備

中心市街地等の既成市街地における、民間老朽住宅の建替え・共同化を進めるとともに、道路・広場などの公共施設の整備と、それに伴う従前居住者用住宅を建設する事業に合わせて、都市計画道路の整備を進めています。

事例) 生野南部地区事業に合わせた河堀口舍利寺線



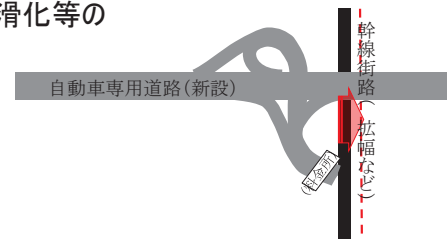
(出典:国土交通省ホームページ「住宅市街地総合整備事業」)

老朽建築物の
除却・建替え
受け皿住宅の整備

自動車専用道路の整備事業と合わせた都市計画道路整備

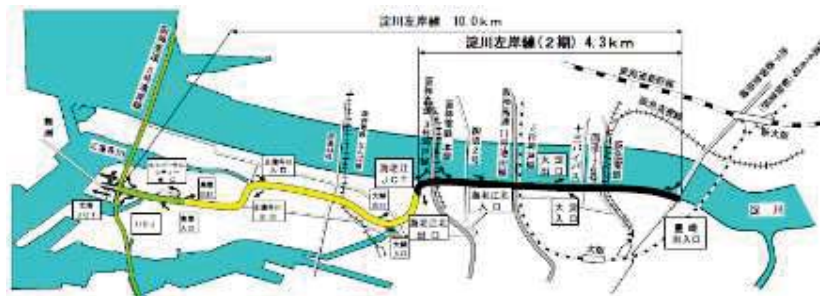
自動車専用道路が接続する路線の整備を行うことで一体となって交通の円滑化等の整備効果を高めます。

事例) 淀川左岸線の整備と合わせた淀川南岸線



◆ 淀川左岸線(2期)【自動車専用道路】

「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する自動車専用道路で、市中心部の渋滞緩和や市街地環境の改善を図るとともに、近畿圏の広域道路ネットワーク強化に資する路線のうち、大阪市の街路事業と阪神高速道路株式会社の有料道路事業との合併施行にて事業中の区間



◆ 用地取得率が高く、整備効果の早期発現が見込める事業中路線

(重点整備路線・完了期間宣言防災路線)

◆ 整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備すべき未着手路線

- その他の路線については、しばらくは積極的には進捗を図ることが困難な状況(権利者の方からの買取りのご要望には対応する)が、重点を置いて整備する路線の進捗状況等を見計らいながら、順次整備を進める。
- 整備する区間をしばり、先行的に実施する「段階的整備」にもより積極的に取り組み、着実に整備効果を発現させる。

○ 各路線の整備見通し

図中 番号	路線名(箇所名)	防災 骨格 路線	他事業との連携路線 【連携する事業・路線】	重点 整備 路線 等	事業の状態	
					前期5年 (~2020(平成32) 年度)	後期5年 (~2025(平成37) 年度)
①	歌島豊里線(東淡路)*			○	完成 (平成28年度)	—
②	北野今市線(中崎)			○	完成 (平成30年度)	—
③	天王寺大和川線			○	防災機能概成済 (平成23年度)、 事業継続 (段階的整備)	事業継続 (段階的整備)
④	生玉片江線(細工谷)	○		○	完成 (平成29年度)	—
⑤	津守阿倍野線(旭)	○		○	完成 (平成30年度)	—
⑥	豊里矢田線(北田辺)	○		○	完成 (平成29年度)	—
⑦	木津川平野線(千本中)	○			事業継続	事業継続
⑧	尼崎平野線(山王)	○			事業継続	完成
⑨	尼崎堺線(西成南)	○			事業継続	事業継続
⑩	生野線(林寺)	○			完成	—
⑪	淀川左岸線(2期)		○ 【淀川南岸線】		完成**	—
⑫	淀川南岸線		○ 【淀川左岸線】		完成**	—
⑬	長柄塚線(阿倍野)		○ 【阿倍野再開発事業】		事業継続	完成
⑭	河堀口舍利寺線		○ 【生野南部地区事業】		事業継続 (段階的整備)	完成
⑮	正蓮寺川歩行者専用道		○ 【正蓮寺川 総合整備事業】		事業継続	完成
⑯	淀川北岸線(菅原)		○ 【おおさか東線事業】		事業継続 (段階的整備)	事業継続
⑰	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】		事業継続	事業継続
⑱	大阪外環状線連絡線 付属街路2号線				完成	—
⑲	大和川北岸線(公園南矢田)				概成	—
⑳	長吉線(長吉長原東)				概成	—
㉑	田辺出戸線(長吉出戸)				概成	—
㉒	東野田河堀口線(大手前)				事業継続	完成
㉓	桜島東野田線(四貫島)				事業継続	完成
㉔	尼崎堺線(住之江)				事業継続	完成
㉕	鞍作線(加美東)				事業継続	完成
㉖	本庄西天満線(神山)				事業継続	事業継続
㉗	豊里矢田線(鷗野・蒲生)				事業継続	事業継続
㉘	十三吹田線(淡路)				事業継続	事業継続
㉙	新庄長柄線(菅原)				事業継続	事業継続
㉚	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)				事業継続	事業継続
㉛	東野田河堀口線(上本町)				事業継続	事業継続

整備の進め方(重点化の考え方)に基づき、
各路線の整備見通しを検討したもの。

完成予定年度が変更となった路線が存在。

○ H29事業自己評価

前回の再評価における対応方針通り
平成28年度に工事実施、用地交渉等に
取組んだ路線においても、
完成予定年度が変更となった路線は
自己評価においては、×と評価。

* 阪急電鉄京都線・千里線との交差部を除く ** 今後精査予定