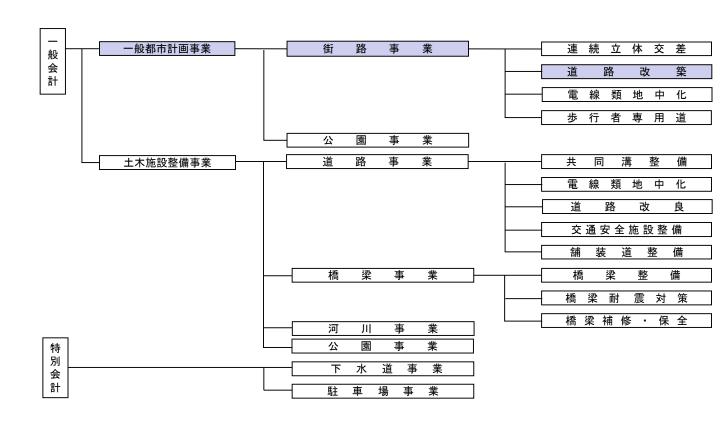
街路事業 実施状況説明資料

- •新庄長柄線(菅原)整備事業
- ·桜島東野田線(四貫島)整備事業
- •東野田河堀口線(上本町)整備事業

令和元年7月 建設局



街路事業について

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

〇 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】

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		

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。また様々な分野のインフラ施設を所管していることを強みとし、局の各分野が効果的に連携し、一体的な局運営に取り組む。
- ・南海トラフ巨大地震に備えた対策や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、事業継続計画の策定による 災害への備えを進め、安全・安心な市民生活を実現する。
- •活力あふれる都市空間の実現に向け、御堂筋や天王寺動物園など、それぞれの施設が持つポテンシャルを十分に生かした 整備や、水辺利用環境の創出や大公園の魅力向上などの良好な都市環境の創出に取り組む。
- •都市交通の円滑化に向けて、連続立体交差事業や都市高速道路事業などの取組みを推進する。

【経営課題】【戦略及び具体的取組】(街路事業 抜粋)

経営課題

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・ 風水害対策について、必要な 対策を進めていく必要がある。

経営課題3

・都市のストック、ポテンシャルを活用し、だれもが住み・働き・訪れたくなる魅力ある都市空間を創出する。また、市が持つ水・環境の技術を活用し、地域経済の活性化につなげる。

戦略及び具体的取組み

【戦略 都市基盤施設の震災・風水害対策】

・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。

【2-2-1 道路の対策】

・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。

【戦略 都市交通の充実】

- ・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。

【3-3-1 高速道路ネットワークの強化】

・淀川左岸線2期工事に係る関係機関等との協議・調整を引続き行い、本体工事の確実な事業推進を図る。

【3-3-2 交通の円滑化】

・阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業に係る事業用地の取得及び高架化工事を引 続き推進する。

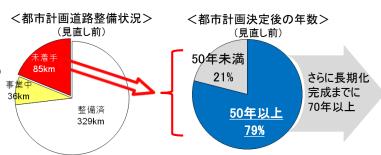
都市計画道路の 選択と集中の経過 と 整備状況

長期未着手路線(幹線街路)の計画見直し(平成25年4月告示)

- 〇 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。
- 〇 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、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】

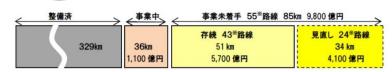
- ・見直し前の時点で総延長約450kmの幹線街路を都市 計画決定しており、既に約329km(約7割)の整備を完了、 約36km(約1割)が事業中、残る約85kmが事業未着手の 路線となっていた。
- ・未着手路線の約8割は都市計画決定後50年以上経過 しており、これに伴う建築制限が長期化していた。



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。

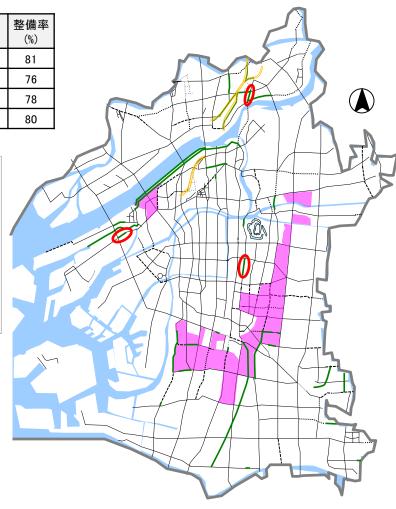
都市計画道路の整備状況(平成31年3月時点)

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	352	81
区画街路	47	40	30	76
歩行者専用道	17	35	28	78
合計	185	511	410	80

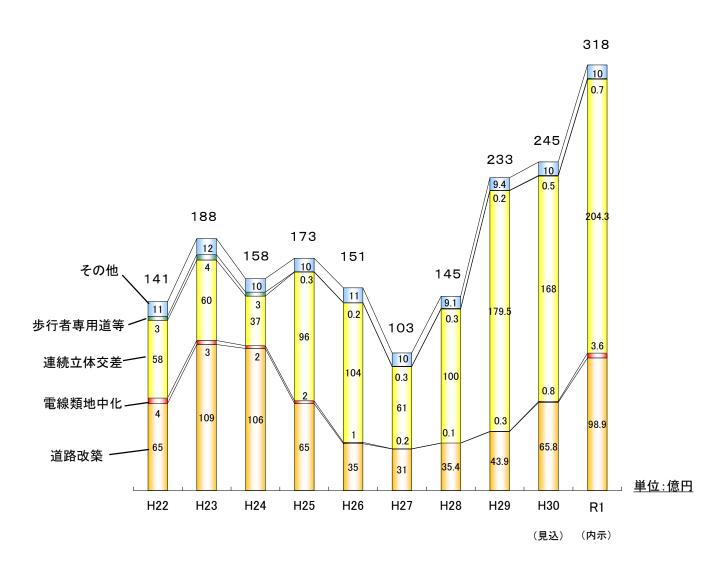
■ 街路事業において事業中の都市計画道路 内訳

(平成31年3月末現在)

	(干风31年3月本現在)			
33路線	33km			
23路線	25km			
うち連立側道(区画街路)				
9路線	6km			
1路線	2km			
	23路線 街路) 9路線			



令和元年度予算で街路事業費は318億円であり、平成22年度決算と比較すると、約226%となっている。内 訳では、道路改築は98.9億円、連続立体交差は204.3億円、歩行者専用道等は0.7億円であり、平成22年度 決算と比較すると、それぞれ約152%、約352%、約23%となっている。



都市計画道路整備の選択と集中の考え方 (「都市計画道路の整備プログラム(H28.9)」)

平成25年の計画見直し後の、<u>今後の都市計画道路整備の進め方(選択と集中の考え方)について、</u>市民の声をお聞き しながら改めて整理を行い、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」を策定した。

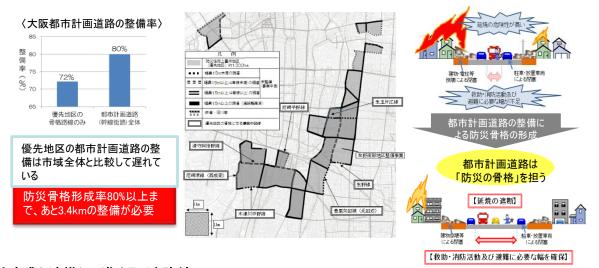
都市計画道路の整備プログラム(H28.9)

○ 次の、整備の優先度が高い路線に重点を置き、整備を進める。

◆ 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)



◆ 他事業と連携して進めるべき路線

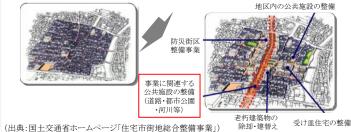
他のプロジェクトと連携して進めることが事業進捗上有利である、または、先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要がある路線

【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舎利寺線



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



連続立体交差事業に合わせた都市計画道路整備

連続立体交差事業と合わせ、 鉄道沿いに側道(都市計画道路) を整備することで、良好な環境の 保全や地域の利便性、防災性等 が向上します。

事例)阪急連立事業に

合わせた付属街路



(整備事例:南海本線(萩之茶屋・玉出間)連続立体交差事業)

◆ 淀川左岸線(2期)【自動車専用道路】

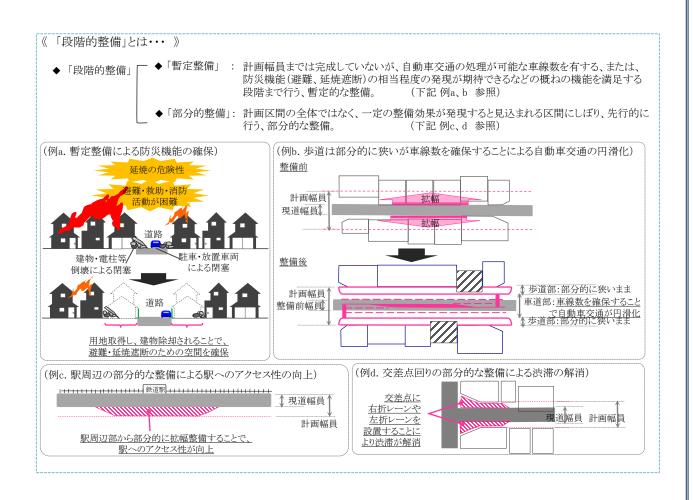
「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する自動車専用道路で、 市中心部の渋滞緩和や市街地環境の改善を図るとともに、近畿圏の 広域道路ネットワーク強化に資する路線のうち、大阪市の街路事業と 阪神高速道路株式会社の有料道路事業との合併施行にて事業中の 区間



◆ 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。



○ 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。

以上の選択と集中の考え方を反映し、 事業中路線の整備見通しを検証