

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年度)	後期5年 (～2025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)			○	事業継続	完成(2021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30年度)	—
5	津守阿倍野線(旭)	○		○	完成(2020年度)	—
6	豊里矢田線(北田辺)	○		○	概成(平成31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
b	豊里矢田線(生野)	○	○【生野南部地区事業】		事業継続	完成
10	生野線(林寺)	○			完成	—
11	淀川左岸線(2期)		○【淀川南岸線】		事業継続	事業継続
12	淀川南岸線		○【淀川左岸線】		事業継続	事業継続
13	長柄堺線(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
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(鳴野・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

R1 再評価 対象路線	R1 再評価 対象外 路線	評価・対応方針(再評価対象路線)						(参考) の 評価 を 受 け た 事 業 再 対 応 方 針 (H26.5.30に 再 対 応 方 針 H26.6.1)	(参考) の 評価 を 受 け た 事 業 再 対 応 方 針 (H26.6.1)
		① 必要 性 の 評 価	② 実 現 見 通 し の 評 価	③ 優 先 度 の 評 価	④ 対 応 方 針	(参考) 前 回 (H26.6.1)	(参考) 前 回 (H26.6.1)		
								A	(H30)
								—	
								B	(H28)
								—	
								A	(H27)
								H28対象外	
								A	(H28)
								A	(H30)
								C	(H28)
								—	
								A	(H29)
								A	(H29)
								A	(H28)
								A	(H28)
								A	(H28)
								A	(H28)
								A	(H28)
								A	(H27)
	○							B	(H26)
								—	
								—	
								B	(H30)
○		A～C	A	A	A	B		B	(H26)
								B	(H30)
								C	(H28)
								B	(H30)
								B	(H30)
								C	(H28)
○		A～C	B	B	B	C		C	(H26)
								C	(H30)
○		A～C	C	C	C	C		C	(H26)

【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
- 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・・・密集市街地における防災骨格路線または他事業と連携して進めるべき路線ならびに用地取得率が高く早期効果発現へ向け完成予定を公表している路線(重点整備路線・完了期間宣言防災路線)であり、事業遅延による影響が極めて大きい路線
- B・・・歩行者の安全性確保等の必要性が高く、事業遅延による影響が大きいことから、段階的整備を実施していくべき路線。
- C・・・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、連携して進めるべき他事業の進捗状況を考慮して当面は限定的な進め方となるなど、事業遅延による影響が一定小さくなる路線

■大阪市無電柱化推進計画(2019年3月策定)

整備目標(計画期間10年間で整備をめざす道路の考え方)

①都市防災機能の向上

- ・緊急交通路のうち重点14路線を対象に、広域ネットワークの形成及び災害時の多重性の観点から、整備効果の高い道路の無電柱化を優先的に進めるとともに、その他の都市計画事業に合わせて無電柱化に取り組む。

②都市魅力の向上

③歩行者空間の安全・快適性の向上

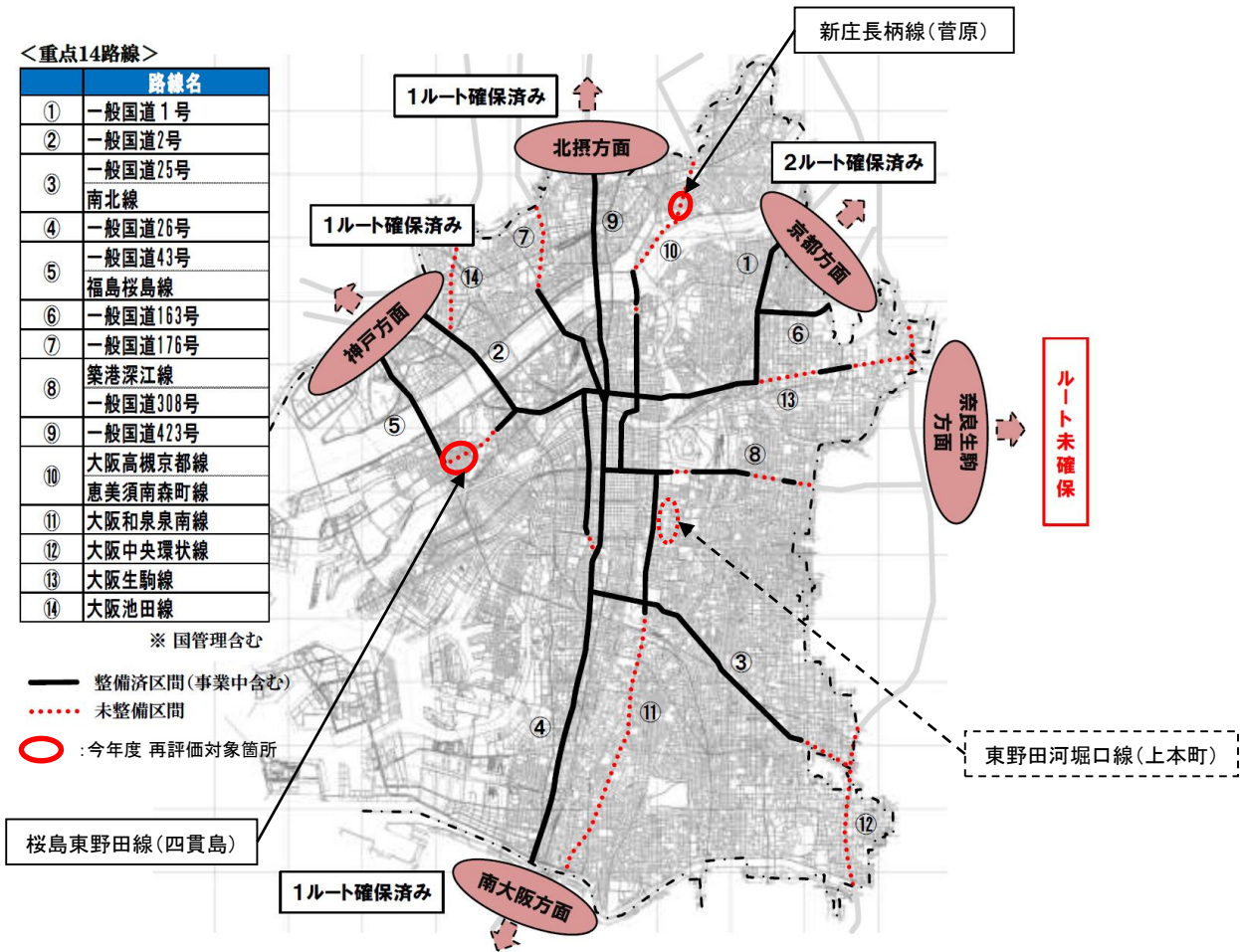


図5-1 本市と近隣府県の各方面を結ぶ広域道路ネットワーク

出典: 大阪市無電柱化推進計画より

■夢洲における2025日本万国博覧会の開催及び統合型リゾートの整備

- ・夢洲において、2025日本万国博覧会の開催(2018年11月決定)や、国際会議場や展示場などのMICE施設を有する統合型リゾートの建設が予定されており、都心部から夢洲へ至る広域交通インフラの整備を推進する必要がある。

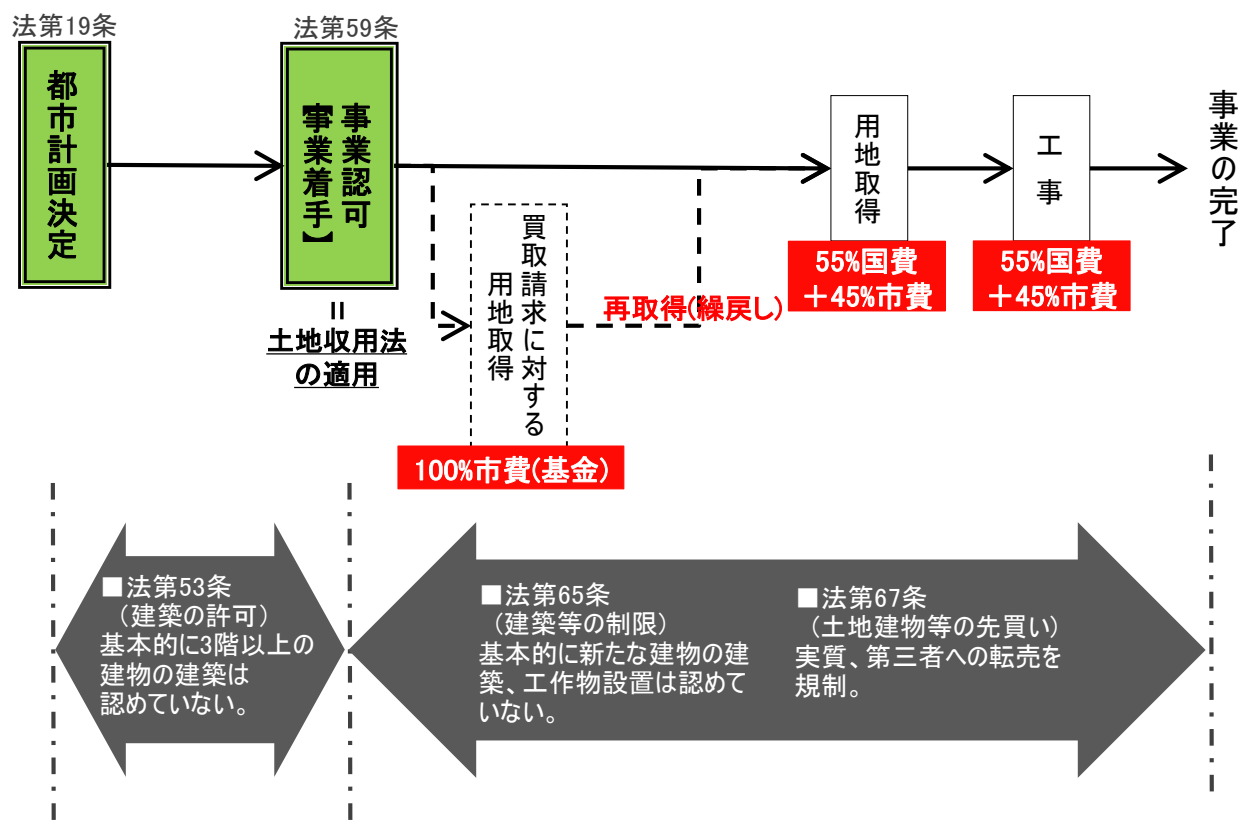


敷地面積	約 60ha (第1期区域面積約70haより道路等の 公共施設用地を除いた面積)
投資規模	9,300 億円
施設規模	総延床面積 100 万㎡ ・国際会議場: 1万2,000人対応 ・展示場: 10万㎡ ・宿泊施設: 3,000室 など
年間来場者数	1,500 万人/年

出典: 大阪IR基本構想(案)より

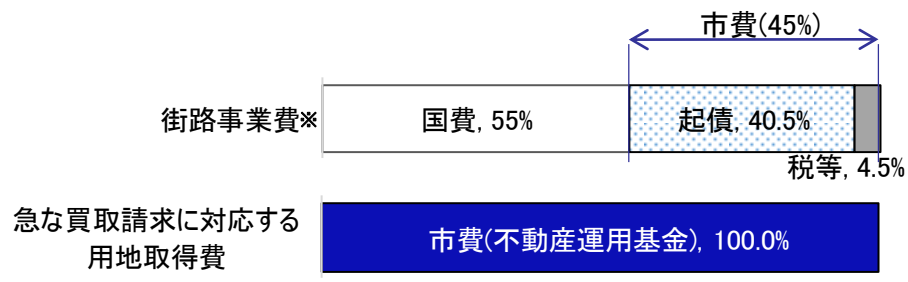
都市計画道路の整備事業の流れ と 財源

- 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）。
- 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（旧先行取得会計））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（繰戻し）を行う。 ※重点整備路線の場合



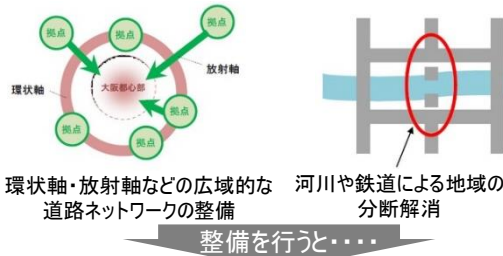
都市計画道路の整備により得られる効果

○ 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。

〔都市計画道路の機能〕

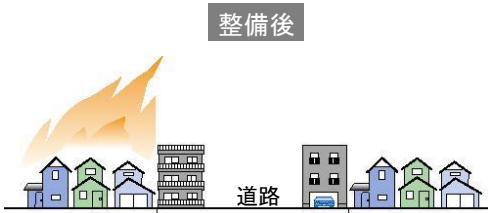
大項目	小項目	内容
都市交通施設機能	通路としての機能	人及び物の動きのための通路としての機能
	沿道利用のための機能	沿道の土地、施設、建築物等への出入り、ストックヤードへのアプローチ、貨物の積み下しのスペースとしての機能
都市環境保全機能		都市のオープンスペースとしての住環境を維持する機能
都市防災機能	避難路・救援路	災害発生時に被害者の避難及び救助のための通路としての機能
	災害遮断	災害の拡大を抑え遮断するための空間としての機能
都市施設のための空間機能	他の交通のための空間	モノレール、新交通システム、地下鉄、路面電車等を設置する空間としての機能
	供給処理施設・通信情報施設のための空間	電気、上下水道、ガス、電話、CATV等を設置する空間としての機能
	その他の施設のための空間	信号、案内板等を設置するための空間としての機能
街区の構成と市街地の誘導機能	街区の形成	街区を囲み、その位置、規模、形状を規定する機能
	市街化の誘導	沿道の土地利用の高度化を促進し、都市の面的な発展方向、形態、規模等に影響を与える

効果例1) 道路ネットワークの形成・強化



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

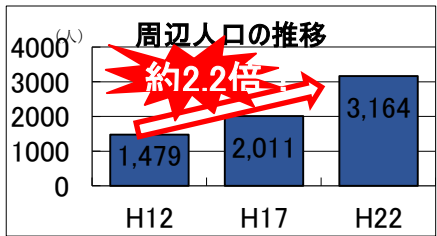
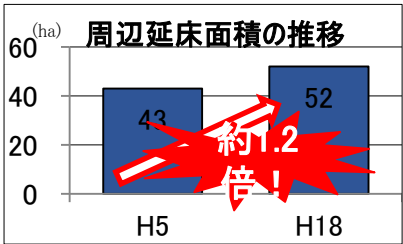
路線名： 都市計画道路 本庄西天満線(西天満工区)

【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。



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)