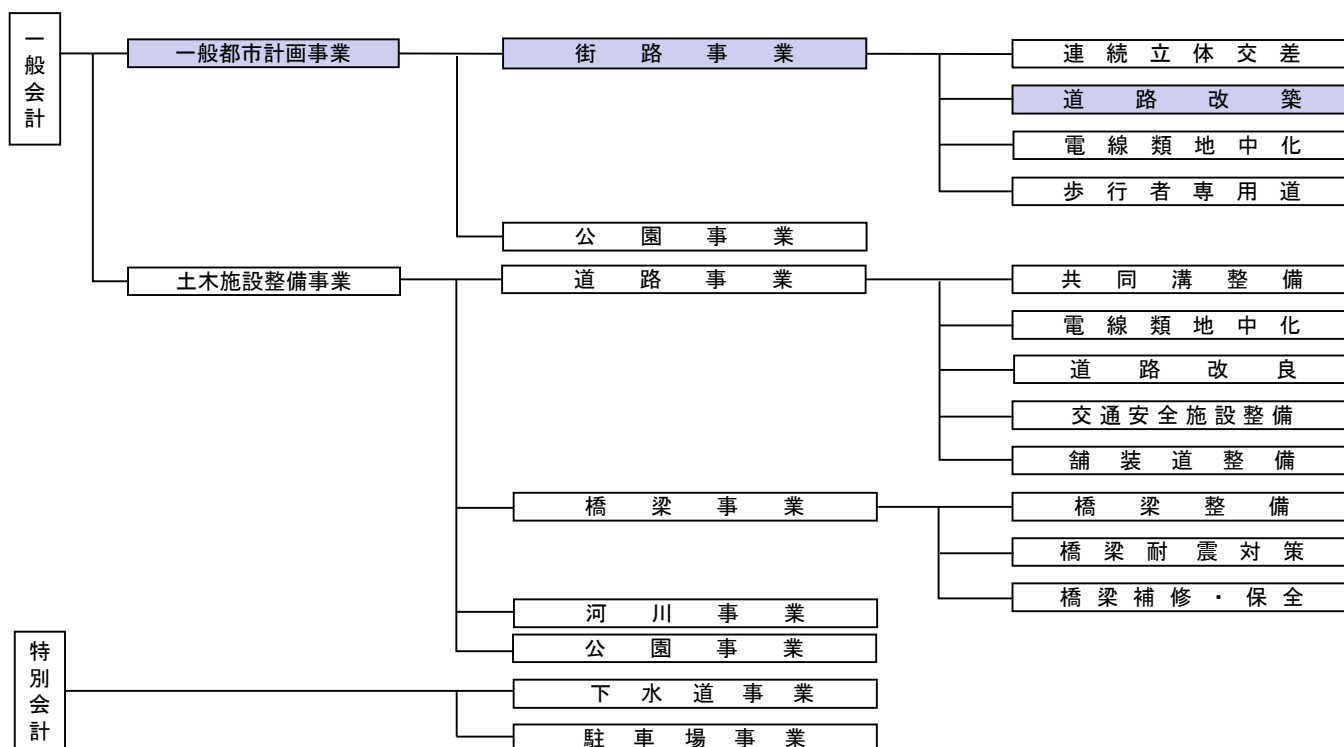


街路事業 実施状況説明資料

- ・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
- ・長柄堺線
- ・木津川平野線

令和3年9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

○ 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	

【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、業務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やうめきた2期都市公園などそれぞれの施設が持つポテンシャルを十分に活かした整備や夢洲における国際観光拠点の形成に寄与する都市基盤施設の整備を推進し、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とともに、都市交通の充実に向けて、連続立体交差事業や万博会場となる夢洲までのアクセス向上に資する道路整備事業などの取組を推進する。

【経営課題】【戦略及び具体的取組】（街路事業 抜粋）

経営課題	戦略及び具体的取組み
<p>経営課題2</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南海トラフ巨大地震に対する耐震性・耐津波性・液状化対策など、都市基盤施設の整備が未だ十分でない地域・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。 	<p>【戦略 都市基盤施設の震災・風水害対策】</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・避難路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>【2-2-1 道路の対策】</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3</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市のストック・ポテンシャルを活用して魅力ある都市区間を創出するとともに都市交通を充実させ大阪・関西の成長を牽引するまちづくりを実現する。 	<p>【戦略 都市交通の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・淀川左岸線(2期)事業の整備により都心部の慢性的な渋滞の緩和や市街地環境の改善、産業・観光・物流分野の推進、災害時に対するネットワークのリダンダンシーの確保などを図る。 ・阪急電鉄京都線・千里線による交通阻害を解消する。 <p>【3-3-1 高速道路ネットワークの強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全区間のトンネル本体工事の確実な推進を図る。 <p>【3-3-2 交通の円滑化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事業用地の取得及び高架化工事を引続き推進する。

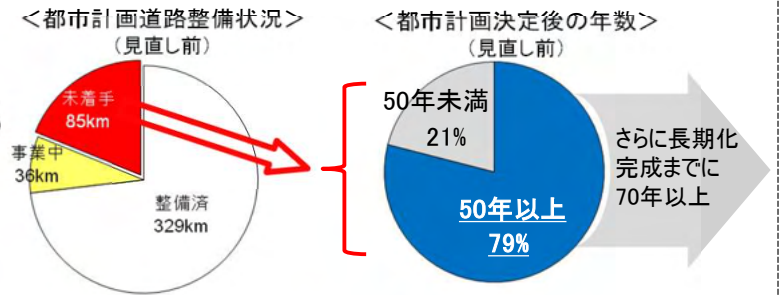
都市計画道路の 選択と集中の経過 と 整備状況

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)

- 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、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、人口減少・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)。

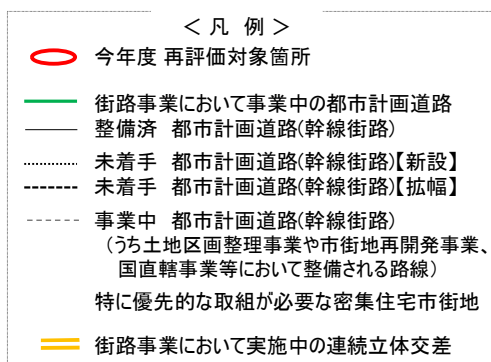


(数字は概数で、事業費については国直轄事業を除く)

※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(令和3年4月時点)

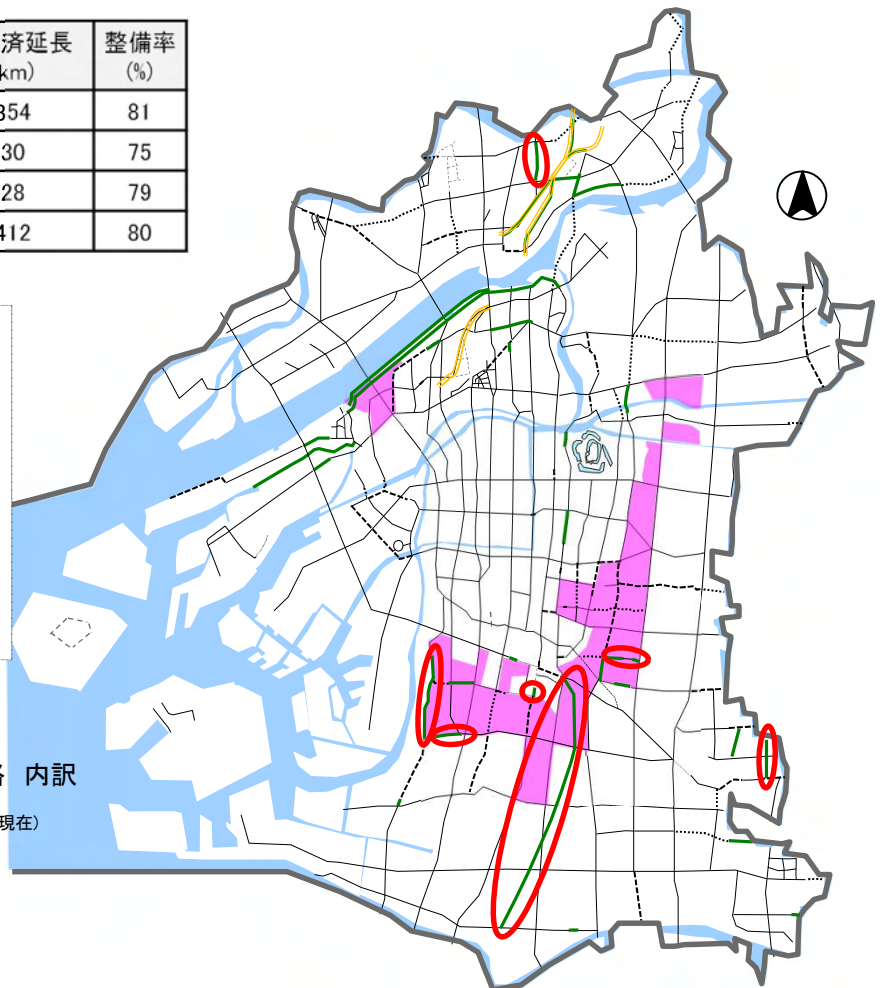
種別	路線数	計画延長(km)	整備済延長(km)	整備率(%)
幹線街路	124	438	354	81
区画街路	49	40	30	75
歩行者専用道	17	35	28	79
合計	190	514	412	80



■ 街路事業において事業中の都市計画道路 内訳

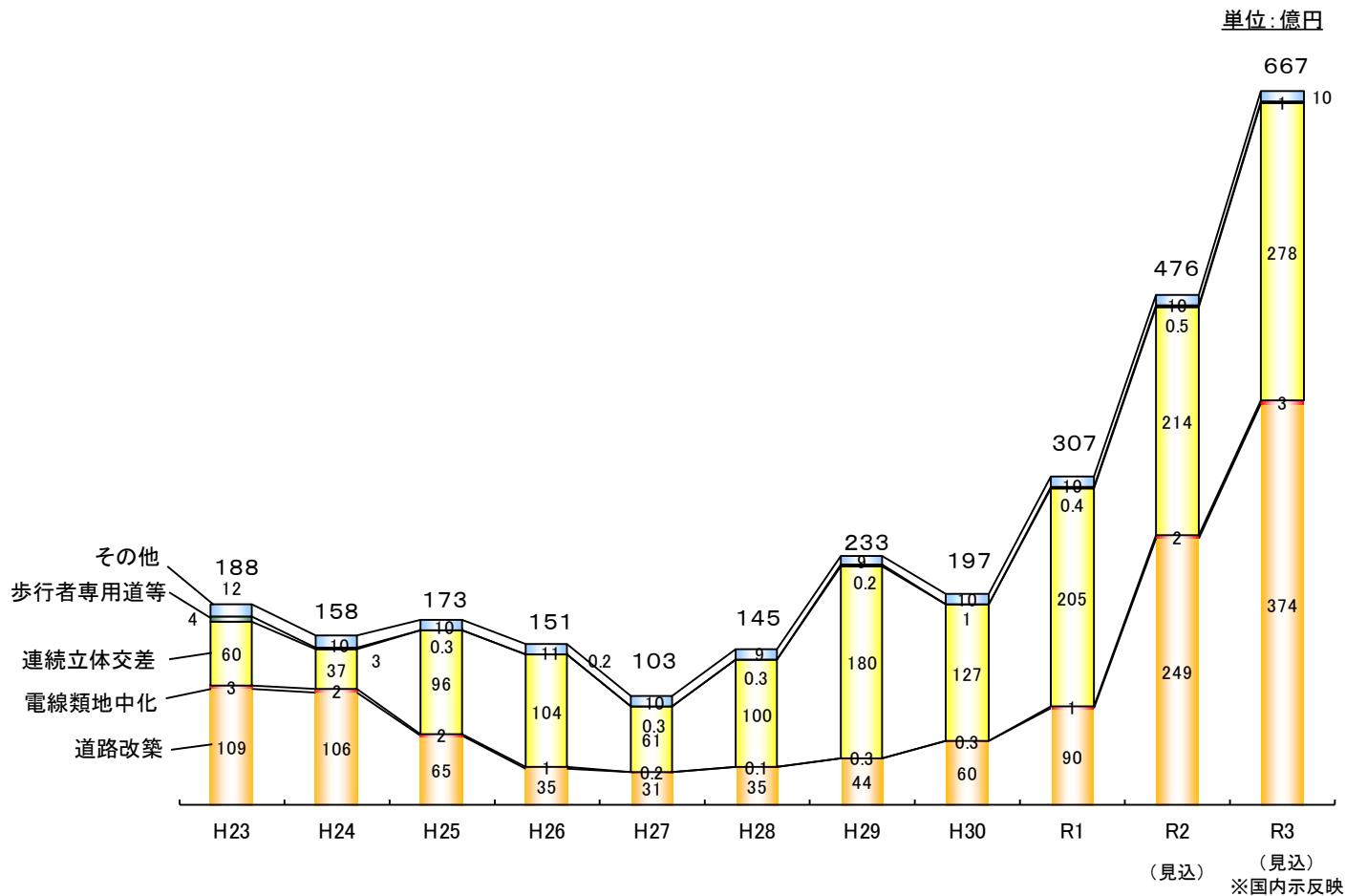
(令和3年4月現在)

事業中	36路線	33km
うち幹線街路	24路線	24km
うち連立側道(区画街路)	11路線	7km
うち歩行者専用道	1路線	2km



街路事業費(決算額)の推移(10年間)

令和3年度の街路事業費の決算見込み額は667億円であり、平成23年度決算と比較すると、約355%となっている。内訳では、道路改築・電線類地中化等は377億円、連続立体交差は278億円、歩行者専用道等は0.96億円であり、平成23年度決算と比較すると、それぞれ約337%、約463%、約24%となっている。



平成25年の計画見直し後の、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、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)

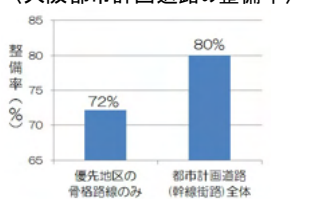
○ 次の、整備の優先度が高い路線に重点を置き、整備を進める。

◆ 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)

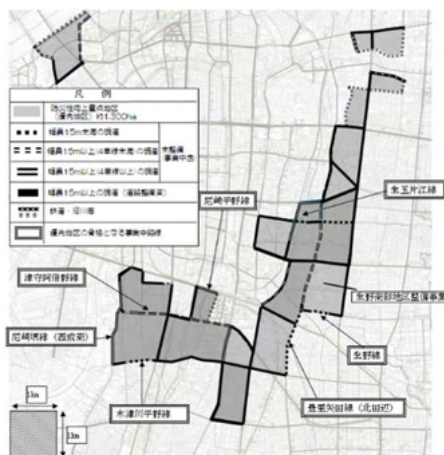
「大阪市密集住宅市街地重点整備プログラム 平成26年4月」(<http://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/page/0000255852.html#program>)

〈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



◆ 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

地区内の公共施設の整備

防災街区整備事業

事業に関連する公共施設の整備(道路・都市公園・河川等)

老朽建築物の除却・建替え

受け皿住宅の整備

(出典:国土交通省ホームページ「住宅市街地総合整備事業」)

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) 阪急立立事業に合わせた付属街路

(整備事例:南海本線(萩の茶屋・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。

《 「段階的整備」とは・・・ 》

- ◆ 「段階的整備」
 - ◆ 「暫定整備」： 計画幅員までは完成していないが、自動車交通の処理が可能な車線数を有する、または、防災機能（避難、延焼遮断）の相当程度の発現が期待できるなどの概ねの機能を満足する段階まで行う、暫定的な整備。（下記 例a、b 参照）
 - ◆ 「部分的整備」： 計画区間の全体ではなく、一定の整備効果が発現すると見込まれる区間にしばり、先行的に行う、部分的な整備。（下記 例c、d 参照）

(例a. 暫定整備による防災機能の確保)

(例b. 歩道は部分的に狭いが車線数を確保することによる自動車交通の円滑化)

(例c. 駅周辺の部分的な整備による駅へのアクセス性の向上)

(例d. 交差点回りの部分的な整備による渋滞の解消)

○ 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）だが、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直しを検証

都市計画道路 整備見通し一覧 と R3事業再評価における分類

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		R3再評価対象路線	R3再評価対象外路線	評価・対応方針(再評価対象路線)				H28以降R2に再評価を受けた事業			
					前期5年 (~令和2年度)	後期5年 (~令和7年度)			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				
1	歌島豊里線(東淡路)			○	完成(平成28年度)	—								A	(H30)	
2	北野今市線(中崎)			○	事業継続	完成(令和3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)	○		A~C	B	B	B	B	B	B	(H28)
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(令和2年度)	—								A	(R2)	
6	豊里矢田線(北田辺)	○		○	概成(令和元年度)	—									H28対象外	
7	木津川平野線(千本中)	○			事業継続	事業継続	○		A~C	B	A	A	A	A	(H28)	
8	尼崎平野線(山王)	○			事業継続	完成								A	(H30)	
9	尼崎塚線(西成南)	○			事業継続	事業継続	○		A~C	B	A	A	C	C	(H28)	
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)	○			事業継続	完成								—		
11	淀川左岸線(2期)		○【淀川南岸線】		事業継続	事業継続								A	(H29)	
12	淀川南岸線		○【淀川左岸線】		事業継続	事業継続								A	(H29)	
13	長柄塚線(阿倍野)		○【阿倍野再開発事業】		事業継続	完成	○		A~C	B	A	A	A	A	(H28)	
14	河堀口舎利寺線		○【生野南部地区事業】		事業継続 (段階的整備)	完成	○		A~C	A	A	A	A	A	(H28)	
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								B	(H28)	
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								B	(R2)	
19	大和川北岸線(公園南矢田)				概成	—									R1対象外	
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								B	(H30)	
23	桜島東野田線(四貫島)				事業継続	完成								A	(R1)	
24	尼崎塚線(住之江)				事業継続	完成								B	(H30)	
25	鞍作線(加美東)				事業継続	完成	○		A~C	C	C	C	C	C	(H28)	
26	本庄西天満線(神山)				事業継続	事業継続								B	(H30)	
27	豊里矢田線(鳴野・蒲生)				事業継続	事業継続								B	(H30)	
28	十三吹田線(淡路)				事業継続	事業継続	○		A~C	B	C	C	C	C	(H28)	
29	新庄長柄線(菅原)				事業継続	事業継続								B	(R1)	
30	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)				事業継続	事業継続								C	(H30)	
31	東野田河堀口線(上本町)				事業継続	事業継続								C	(R1)	

(R2.4.1時点 都市計画道路の整備プログラム抜粋)

【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】

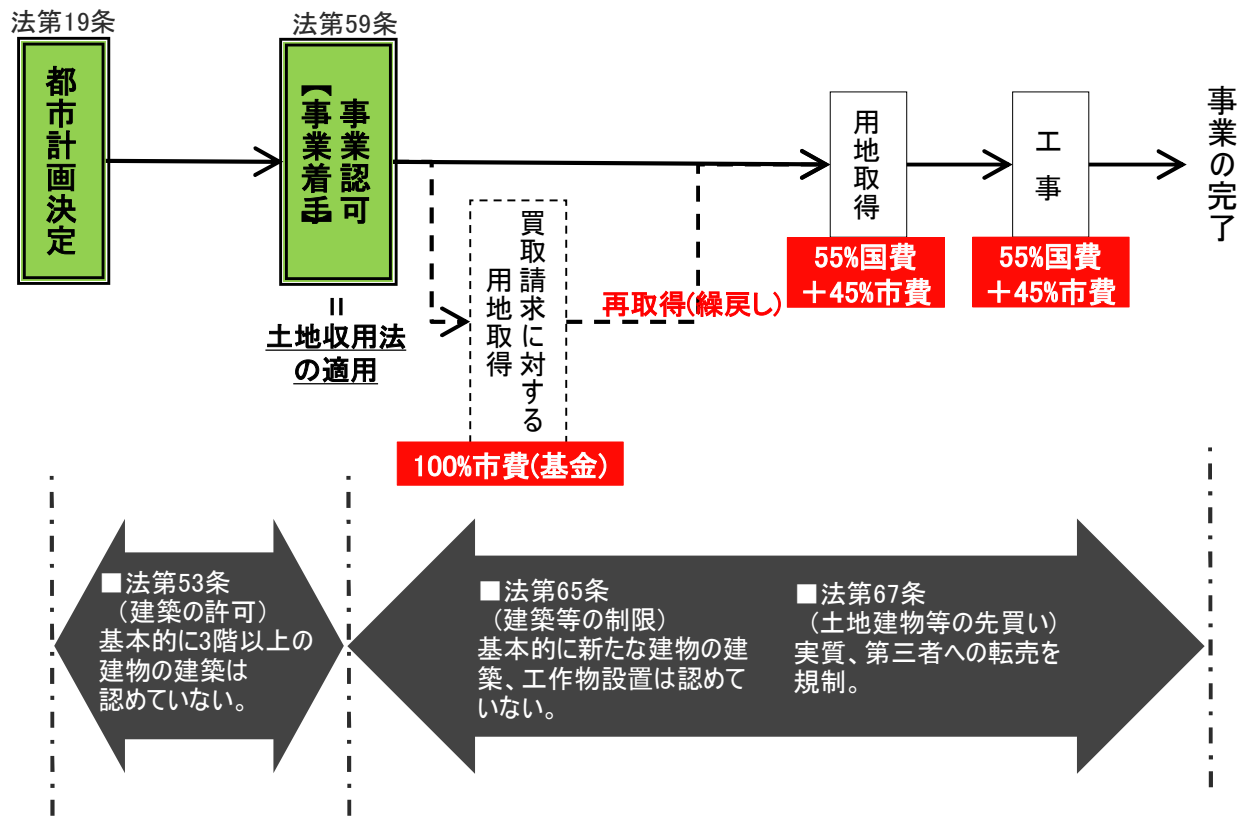
- A ・用地取得率が高く、計画どおり事業が終了するように事業費確保が図られる可能性が高く、完了予定年度で完成する路線
- B ・用地取得の目途があり、おおむね計画どおり事業が終了するように事業費確保が図られ、完了予定年度での完成が見込める路線
- C ・用地取得率は低いものの、買取要望の対応など一定の事業進捗のための事業費確保が見込める路線

【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

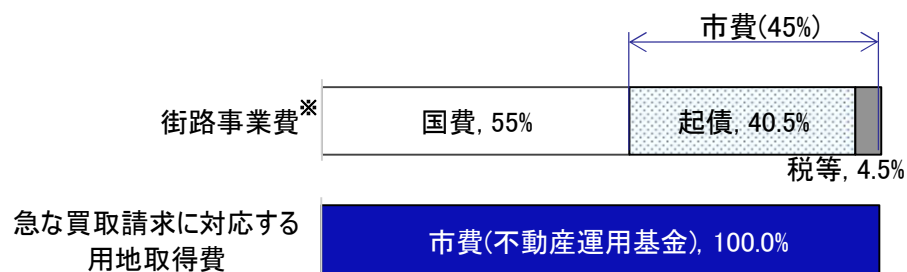
都市計画道路の整備事業の流れ と 財源

- 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



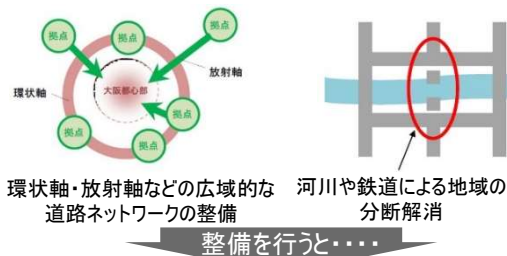
都市計画道路の整備により得られる効果

○ 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

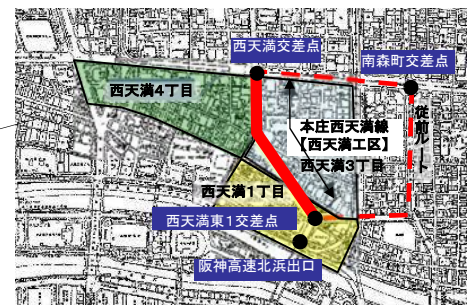
路線名： 都市計画道路 本庄西天満線(西天満工区)

- 【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

★ 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1.7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2.3倍へ。(同時点の大阪市人口伸び率: 1.04倍)

■大阪市地域防災計画

〔 1965年策定 震災対策編 最新:2021年 3月修正 資料編 最新:2021年 3月修正 〕

・緊急交通路・輸送基地の整備

災害時に災害応急対策活動を迅速、的確に実施するため、事前に緊急輸送ネットワーク及び輸送基地を指定しその整備推進するとともに、それらを構成する土木施設等の耐震性等を強化し、防災性の向上を図る。




凡 例		
緊急 交通路	広域	(重点) (計画)
	地域	(計画)
区役所		■
輸送基地		▲ (既存) △ (計画)
災害時用ヘリポート		● (既存) ○ (計画)

○ : 今年度 再評価対象箇所




・避難路の整備

避難路は、広域避難場所に通じる道路又は緑道であって、避難圏域内の市民等を広域避難場所に迅速かつ安全に避難させることを可能とすべく、避難に必要な道路等について、施設の管理者は、施設の耐震性の強化を図るとともに、拡幅や沿道の不燃化等の整備を図っていくこととする。

凡	例
広域避難場所	
避難路	
避難路※ (整備中)	

※ 整備後、避難路として指定予定。

 : 今年度 再評価対象箇所

