令和6年度第1回東大阪市都市計画審議会

議 案 書

日 時　令和6年5月20日（月）　午後2時

場 所　市役所本庁舎 18 階 大会議室

目　　次

議案第１号　東大阪市都市計画道路見直し基本方針について（諮問）

・・・・・・・・・・・・・・・・・Ｐ １

議　案　　第　１　号

令和６年５月２０日

東大阪市都市計画審議会会長　様

東大阪市長　野　田　義　和

東大阪市都市計画道路見直し基本方針について（諮問）

標記のことについて、別紙のとおり諮問します。

（案）

東大阪市都市計画道路見直し基本方針

令和　年　月

東大阪市

目　　次

第１章　都市計画道路とは 1
１.都市計画道路の定義と役割 1
２.都市計画道路の種類 2
３.都市計画法による建築制限 3
４.都市計画の決定権者 4

第２章　都市計画道路の現況 5
１.都市計画道路の経緯 5
２.計画延長と整備状況 7
３.未着手区間の状況 8
４.事業中の道路 9

第３章　都市計画道路見直し検討の背景と必要性 10
１.都市計画道路見直し検討の背景 10
２.都市計画道路見直し検討の必要性 19
３.駅前広場見直し検討の必要性 20

第４章　都市計画道路見直しの基本的な考え方 21
１.見直しに係る対象路線 21
２.見直しの視点 22
３.見直し評価の考え方 23
４.見直しのパターン 24
５.見直しの流れ 25

第５章　駅前交通広場見直しの基本的な考え方 26
１.見直しに係る対象広場 26
２.見直しの視点 27
３.見直し評価の考え方 29
４.見直しのパターン 31
５.見直しの流れ 32

第６章　今後の進め方 33

第１章 都市計画道路とは

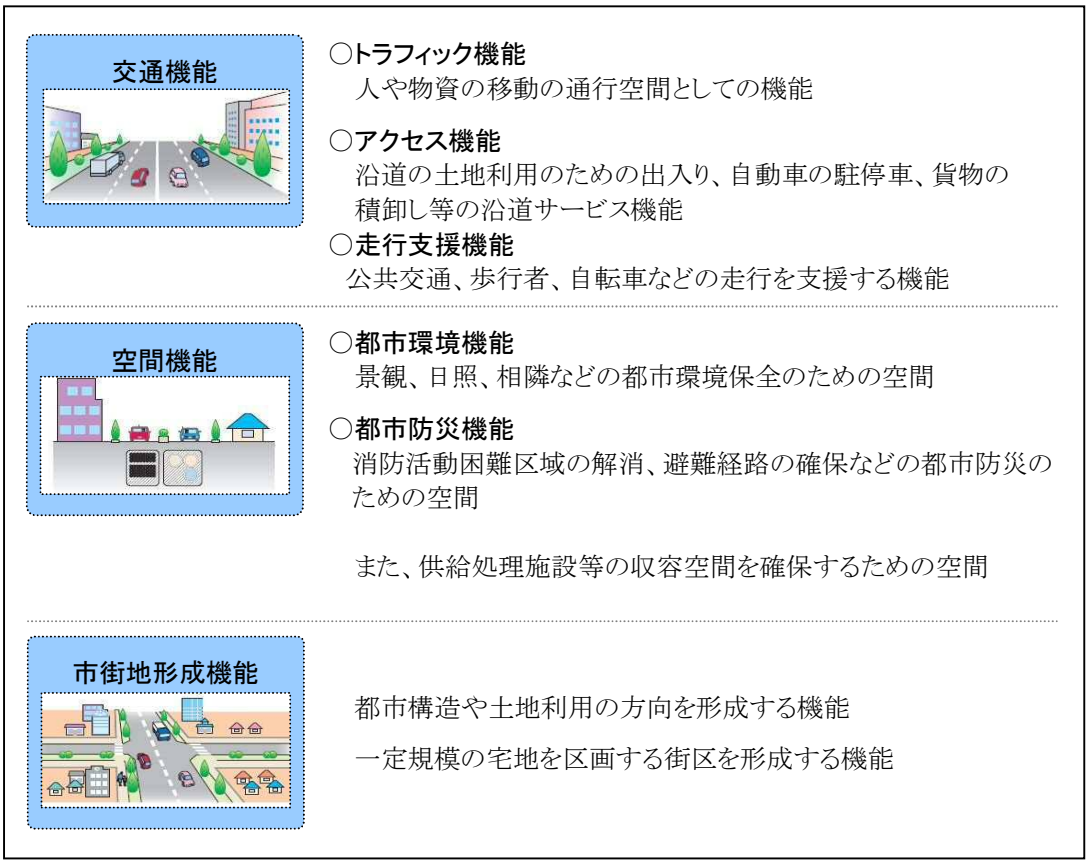
1. 都市計画道路の定義と役割

都市計画は、都市内の限られた土地資源を有効に配分し、都市施設用地、建築敷地及び自然環境などを適正に配置することにより、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保しようとするものです。

都市計画道路は、この都市計画に位置づけられる都市施設であり、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための基盤施設として、その他の道路とともに都市の骨格を形成し、都市の自動車交通体系の根幹となる道路であります。以上のことから、都市計画道路は、将来の都市の発展状況や交通需要に対応するよう決定されています。

また道路には、都市における円滑な移動を確保するための「交通機能」だけでなく、都市環境、都市防災等の面で良好な都市空間を形成し、供給処理施設等の収容空間を確保するための「空間機能」、都市構造を形成し街区を構成するための「市街地形成機能」といった多様な役割を有しており、市民の生活と都市活動に欠かせない重要な施設であるため、都市計画道路を定めています。

図 1-1 都市計画道路の 3 つの機能



2. 都市計画道路の種類

都市計画道路は、その機能に応じて、「自動車専用道路」「幹線街路」「区画街路」「特殊街路」の 4 種類に区分されています。(表 1-1)

表 1-1 都市計画道路の種類

①	自動車専用道路	都市間高速道路・都市高速道路・一般自動車道など専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域的な交通を大量にまた、高速に処理する
②	幹線街路	都市の主要な骨格を成す道路で、都市に出入りする交通及び都市内相互の交通を主として受け持つ道路
③	区画街路	街区や宅地の外郭を形成する日常に密着した道路。地区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入り交通を処理する
④	特殊街路	専ら歩行者、自転車・モノレール・路面電車など自動車以外の特殊な交通の用に供する道路

国土交通省「都市計画運用指針」をもとに作成

このうち幹線街路については、都市の拠点間を連絡し、自動車専用道路と連携し、都市に出入りする交通や都市内の重要な地域どうしの交通に供し、特に高い走行機能と交通処理機能をもった**「主要幹線街路」**、都市内の各地区または主要な施設相互の交通を集めて処理し住居環境地区等の都市の骨格を形成する**「都市幹線街路」**、主要幹線街路や都市幹線街路で囲まれた区画内に発生集中する交通を効果的に処理する**「補助幹線街路」**に分類されています。

図 1-2 道路の機能分類

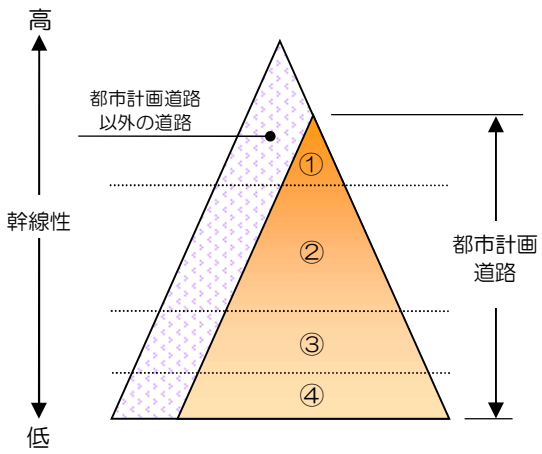
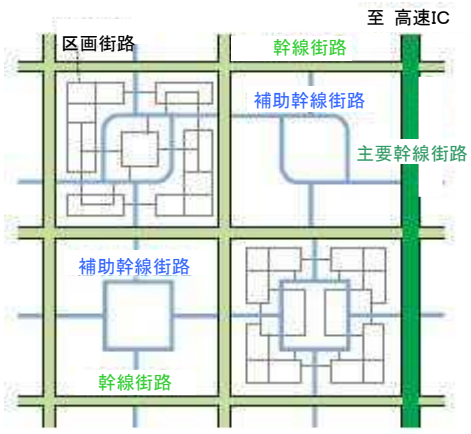


図 1-3 道路網構成の一例



3. 都市計画法による建築制限

都市計画施設として定められた道路等の区域内では、将来、道路を築造する場合に大きな支障をきたさないように建築物の建築が制限されます。区域内に建築しようとする時は、都道府県知事(*注)の許可を受けなければなりません。(都計法第 53 条)

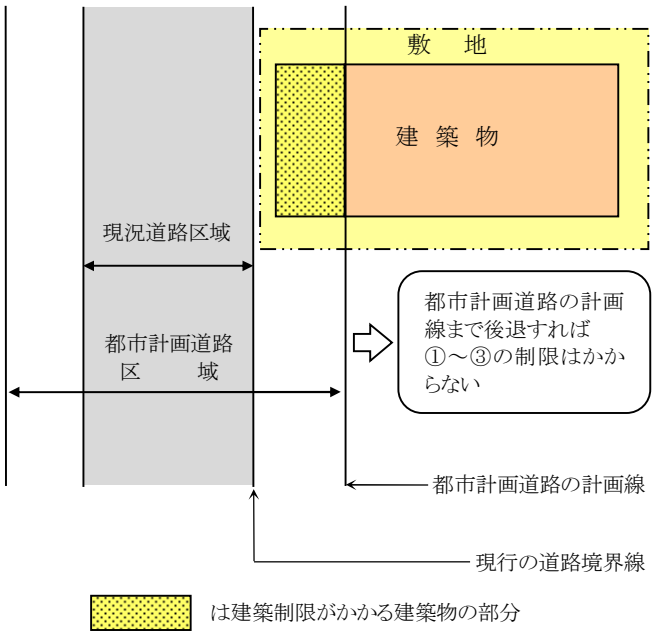
この許可の申請があった場合、建築物が次の要件に該当する時は、都道府県知事(*注)、は、許可をしなければなりません。(都計法第 54 条)

(*注)指定都市、中核市又は特例市の場合は同市長

①階数が 2 階以下で、かつ、地階を有しないこと
②主要構造物が木造、鉄骨造、コンクリートブロック造、その他これらに類する構造であること
③容易に移転し、もしくは除却することができるものであること

なお、事業認可又は承認された都市計画区域内には原則として建築物を建築することはできません。(都計法第 65 条)

図 1-4 都市計画道路区域の建築制限



◆建築制限の緩和措置

大阪府下の自治体(大阪市を除く)では、道路整備が事業化までに長期間を要することが見込まれるなか、近年の社会状況の変化を踏まえ、土地の有効利用を図る観点から、都市計画事業の支障にならない範囲で、都市計画法第 53 条の許可の基準を「建築物の階数が 2 階以下」から「建築物の階数が 3 階以下」とし、3 階建てまで建築できるよう建築制限の緩和運用を図っています。(平成 9 年 1 月1日より)

4. 都市計画の決定権者

都市計画を定める者については、都道府県が定める都市計画と市町村が定める都市計画が規定されています。(都計法第 15 条)

本来、都市計画は都市行政上の基礎的な単位である市町村が主体的に定めるものでありますが、一方では、都市の広域化に対処して、国又は都道府県からの広域的調整の必要性もあるため、広域的な観点から定めるもの、根幹的な施設については限定的に都道府県が定めるとされています。

また、市町村が定める都市計画は、市町村の都市計画審議会の議を経て決定するものとされています。(都計法第 19 条)

表 1-2 道路の種類と都市計画決定権者

道路の種類等		決定権者の区分		
		都道府県	市町村	
			指定都市	その他の市町村
一般国道		○	○	
都道府県道		○	○	
その他の道路	自動車専用道路	○	○	
	自動車専用道路以外のもの(市町村道等)		○	○

※地域主権改革一括法(第 2 次)の施行に伴い、平成 24 年 4 月 1 日より、都市計画に関する決定権限の多くが都道府県から市町村に委譲されました。その一環として、本市の都市計画道路についても、従前に府決定であった 4 車線以上のその他道路が市決定となり、権限委譲後の決定権者は

府決定路線:一般国道、府道に重複する路線

市決定路線:府決定路線以外の路線

となっています。

第2章 都市計画道路の現況

1. 都市計画道路の経緯

東大阪市では、布施市が特別都市計画法の適用を受けて、1946(昭和21)年9月に戦前から決定されていた道路をすべて廃止し、新たに決定しなおしたのが、現在の都市計画道路のはじまりです。枚岡市・河内市ではそれぞれ、1957(昭和32)年と1958(昭和33)年に決定され、三市合併で東大阪都市計画に改められたあと、1969(昭和44)年5月に全体の整合が図られました。

その後、決定より長期間を経過しても事業に着手していない路線も多いことから、2006(平成18)年2月、2014(平成26)年8月の過去2回に渡り、それぞれ必要性の検証を行い、必要性が低いと判断した都市計画道路については廃止し、現在の都市計画道路網が形成されました。

表 2-1 東大阪市都市計画道路の経緯

時代背景	道路を取り巻く社会状況	東大阪市の状況	
		道路計画・整備状況	計画決定状況
昭和20年代～30年代前半 〈戦争復興の時代〉 終戦 戦災復興	・都心部への人口集中と共に経済は大きく回復し、増大する交通混雑の緩和と物資輸送の強化のため、多くの都市計画道路が計画決定された。	・布施市が特別都市計画法の適用を受けて、昭和21年9月に戦前から決定されていた都市計画道路を全て廃止し、新たに決定をし直した。また、昭和32年に枚岡市に、昭和33年に河内市がそれぞれ道路を決定した。	昭和21年(26) 昭和32年(14) 昭和33年(6)
昭和30年代後半～40年代 〈高度成長型社会の時代〉 東海道・山陽新幹線開通 名神高速道路完成 日本万国博覧会開催 オイルショック 東京オリンピック	・都市の均衡ある発展を目指すと共に、高度成長期を向え、急激なモータリゼーションに対応するため、多くの骨格的な都市計画道路が計画決定され整備された。	・昭和42年、三市合併で名称が東大阪都市計画に改められた後、昭和44年に全体の整合が図られ、ほぼ現在の道路網が形成された。 ・国道308号沿いに100haを超える大規模なものを含む区画整理事業(西部、東大阪開発都市区画整理事業)により、道路の整備が進んだ。 ・さらに、万博開催に伴い、大阪中央環状線、大阪外環状線(国道 170号)、築港枚岡線(国道 308 号)、近畿自動車道が整備された。	昭和38年(1) 昭和39年(2) 昭和41年(2) 昭和44年(3) 昭和46年(2)
昭和50年代～平成3年前後 〈安定成長型社会の時代〉 バブル景気、中部沖地震	・市街地の拡大と経済成長に支えられ、都市計画道路は着実に整備された。	・阪神高速道路東大阪線、第二阪奈道路が整備された。	平成元年(1)
平成3年前後～平成25年 〈成熟社会の時代〉 阪神淡路大震災 地球温暖化防止京都会議 明石海峡大橋開通 東北大震災	・既存の都市基盤整備の大規模更新や公共投資力が低下、バブル経済崩壊に伴う民間活力の低下などにより、残された長期未着手路線の整備は余り進んでいない。	・駅前再開発事業(近鉄布施駅北口、近鉄若江岩田駅前、近鉄河内花園駅前)、鉄道高架事業(近鉄奈良線、JR おおさか東線)、中部区画整理事業などの事業と併せて道路が整備された。 ・平成18年2月必要性の低い路線を廃止すると共に車線数の決定を行った。	平成 4年(4) 平成11年(8) 平成15年(1) 平成22年(1) 15路線19区間 22.35km廃止 (内全線廃止は 8路線)

平成 25 年～令和 5 年 〈人口減少の時代〉 熊本地震 ラグビーW 杯 新型コロナウイルス感染症 東京オリンピック	・将来自動車交通量の減少、公共投資力の低下が続き長期未着手路線の整備はかわらず進んでいない。新たなモビリティに対応する道路空間の検討が進んでいる。	・鉄道高架事業（近鉄奈良線）と併せて道路が整備された。 ・平成 26 年 8 月社会情勢の変化により、必要性が低下した路線を廃止した。 ・平成 31 年 3 月大阪モノレールの南伸が都市計画決定され、それに伴い新庄荒本北線の都市計画変更、大阪モノレール専用道の都市計画決定を行った。	平成 26 年（ 8） 平成 31 年（ 1） 27 路線 27 区間 53.66km 廃止 （内全線廃止は 7 路線）

2. 計画延長と整備状況

東大阪市の都市計画道路は、2023(令和5)年3月31日現在、68路線120.25kmが都市計画決定されています。道路線種別に見ると、計画延長のうち86.1%(53路線103.56km)を幹線街路が占めており、自動車専用道路、区画街路、特殊街路の割合は小さくなっています。

表 2-2 道路種別別都市計画決定延長(R5.3.31)

	計画決定延長(km)			構成比(%)
	下段は路線数	大阪府決定	東大阪市決定	
自動車専用道路	6.72 (1)	6.72 (1)	-	5.6
幹線街路	103.56 (53)	48.55 (18)	55.01 (35)	86.1
区画街路	4.47 (7)	-	4.47 (7)	3.7
特殊街路	5.50 (7)	5.04 (1)	0.46 (6)	4.6
合計	120.25 (68)	60.31 (20)	59.94 (48)	100.0

計画決定された路線のうち、整備済延長は 75.58km(62.9%)となっています。これは、東部大阪都市計画区域の他の自治体の都市計画道路の整備率に比べるとやや低い水準にあります。

図 2-1 道路種別別整備率(R5.3.31)

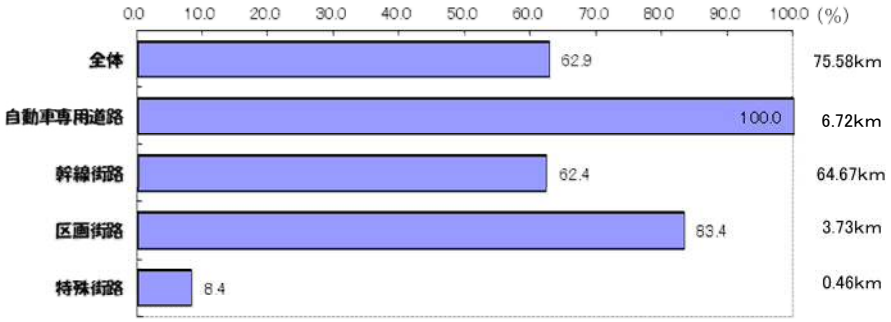


図 2-2 近隣自治体の都市計画道路整備状況(R4.3.31)

都市名	整備率(%)	計画延長(km)	改良済延長(km)
四條畷市	88.1	29.04	25.59
交野市	81.3	24.04	19.54
守口市	78.5	26.33	20.67
寝屋川市	76.3	53.55	40.87
門真市	74.4	33.96	25.25
大東市	71.1	30.14	21.43
東大阪市	64.3	120.25	77.31
枚方市	62.0	107.18	66.45
八尾市	54.2	77.65	42.10
柏原市	25.1	20.66	5.19

(※モノレール事業に伴い一部路線において改良済み区間が事業中区間となったため、令和5年度末時点より令和4年度末時点の改良済延長が長くなっています。)

3. 未着手区間の状況

都市計画道路の未着手区間としては、未改良区間（26.69km）と概成済区間（4.81km）があり、合わせて31.5kmが事業未着手となっています。未着手区間の全てが、都市計画決定後30年以上経過した「長期未着手区間」となっています。

図 2-3 整備状況別延長(R5.3.31)

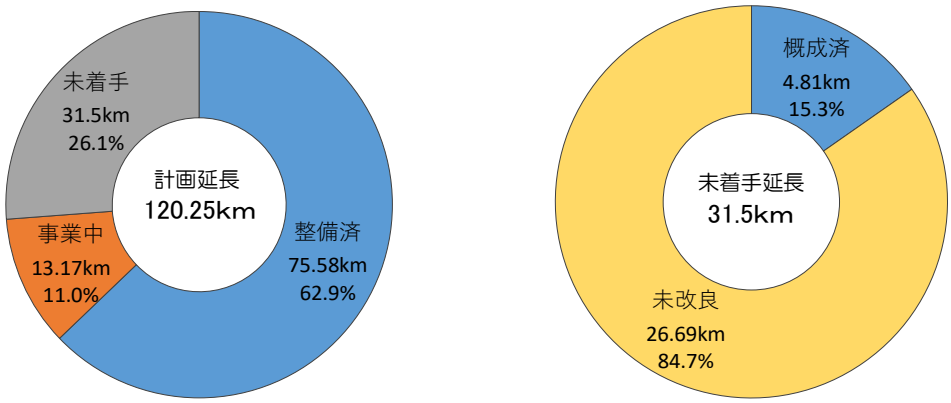


表 2-3 未着手区間の経過状況(R5.3.31)

経 過 年 数	決定時期	路 線 数	未着手延長 (km)	決定権者
10 年未満	H26～R4	0	0.00	
10 年以上 30 年未満	H6～H25	0	0.00	
30 年以上 50 年未満	S48～H5	1	0.02	東大阪市(1)
50 年以上	S47 以前	25	31.48	東大阪市(15) 大阪府(10)
合 計		26	31.50	

◆事業未着手の都市計画道路とは

都市計画決定がなされた事項（幅員や路線数、立体交差などの構造等）通りに完成していない都市計画道路（路線または区間）（事業中区間を除く）

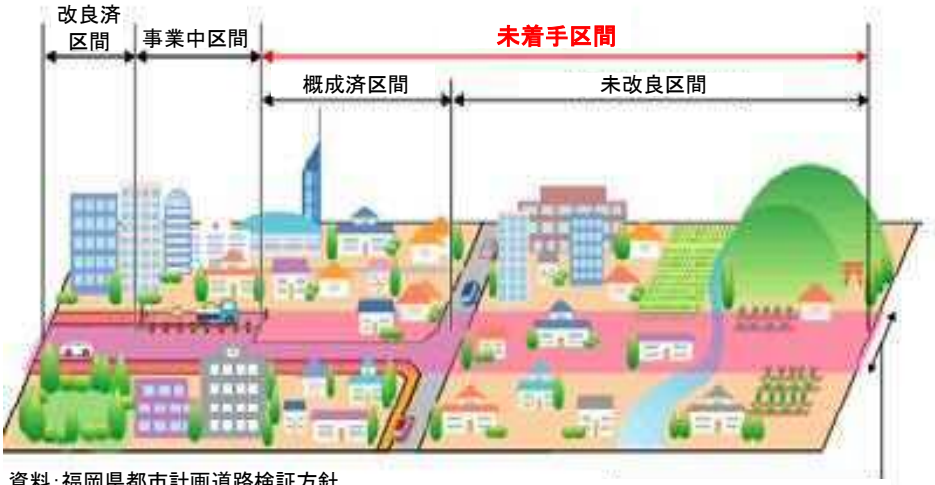
◆概成済区間とは

整備済以外の区間のうち、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（概ね計画幅員の 2/3 以上または 4 車線以上の幅員を有する道路）を有する区間

◆長期未着手区間とは

都市計画道路の計画目標年次としては、概ね 20 年を目標として長期的な整備水準を検討し、都市計画を定めることが望ましいといわれています。一方、都市計画道路の整備にあたっては、事業着手から概ね 5～10 年程度要することから、決定後概ね 30 年以上経過した都市計画道路を「長期未着手区間」と呼んでいます。

〈参考：事業着手の都市計画道路の定義〉



資料：福岡県都市計画道路検証方針

都市計画決定がなされた区域

4. 事業中の道路

東大阪市域の都市計画道路で現在事業が実施されている路線は、14 路線 13.22km です。事業中の路線名と延長距離は以下の通りです。（（ ）内は都市計画決定権者を示す。）

（府）大阪中央環状線	4.10km	（市）大阪瓢箪山線	0.93km
（市）足代荒川線	0.44km	（市）北山麓線	0.23km
（市）高井田長堂線	0.22km	（市）若江稲田線	0.60km
（府）大阪枚岡線	0.20km	（市）奈良線附属街路南側１号線	0.12km
（市）小阪稲田線	0.02km	（府）大阪モノレール専用道	5.04km
（府）大阪外環状線	0.84km	（市）新庄荒本北線	0.28km
（府）御厨南上小阪線	0.15km		

（R5.3.31 現在）

第3章 都市計画道路見直し検討の背景と必要性

1. 都市計画道路見直し検討の背景

(1)国における都市計画の見直し方針の明示

国は、平成 12 年に改正都市計画法に関する考え方を示す「都市計画運用指針」を策定し、道路に関する都市計画の見直し方針が明示されました。また、政府方針においても『経済財政運営と改革の基本方針 2017(骨太方針:平成 29 年 6 月 9 日)』において「都市計画道路の見直しを加速する」との記載がなされるなど、取組が求められています。

【都市計画運用指針 第 12 版(令和 5 年 7 月)における見直しの考え方】

◇道路の都市計画においては、**都市計画基礎調査の結果等**を踏まえて必要性の検証を行うべきである。

◇また、**地域整備の方向性の見直し**とあわせて必要がある場合見直すべきである。

◇都市計画道路の変更を行う場合は**変更理由を明確**にすべきである。

◇**長期未着手路線の見直しは都市及び都市計画道路全体の中で見直しすべき**である。

＜都市計画運用指針抜粋＞

(8)道路に関する都市計画の見直し

道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また、地域整備の方向性の見直しとあわせて、その必要性や配置、構造等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである。この場合、地域整備のあり方とあわせて、地域全体における都市計画道路の配置、構造等についての検討を行うべきであり、また、過去に整備された道路の再整備についても、必要に応じ検討を行うことが望ましい。また、都市計画道路の変更を行う場合には、その変更理由を明確にした上で行うべきである。

長期にわたり未整備の路線については、長期的視点からその必要性が従来位置づけられてきたものであり、単に長期未着手であるとの理由だけで路線や区間毎に見直しを行うことは望ましくなく、都市全体あるいは関連する都市計画道路全体の配置等を検討する中で見直されるべきである。これらの見直しを行う場合には、都市計画道路が整備されないために通過交通が生活道路に入り込んだり、歩行者と自動車が分離されないまま危険な状態であるなど対応すべき課題を明確にした上で検討を行う必要がある。

都市計画道路の廃止や幅員の縮小は、例えば都市の将来像の変更に伴い想定していた市街地の拡大が見直されるなどにより当該道路の必要性がなくなった場合や、都市計画道路の適切な代替路線を別途計画する場合等が考えられるが、変更を行う場合にはその変更理由を明らかにした上で行うべきである。また、代替路線を計画する場合は、新たな建築制限が課される関係者を含めた地域社会の合意形成の必要性も念頭において検討を行うことが必要であると考えられる。

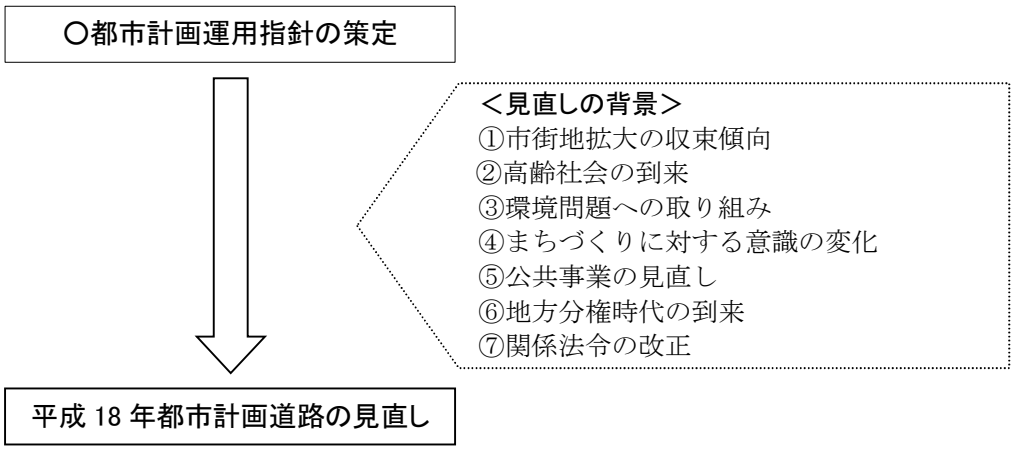
(2)平成 18 年の都市計画道路見直し

「大阪府都市計画道路の見直しの基本的方針」に基づき、以下の項目により評価し、見直しを行いました。見直しの結果、15 路線、19 区間、22.35km を廃止しました。

◆平成 18 年都市計画道路見直し評価項目

○上位計画による位置づけ
○配置バランス
○ネットワーク・アクセス性
○防災機能、空間機能、面整備との一体性
○代替機能
○支障要因

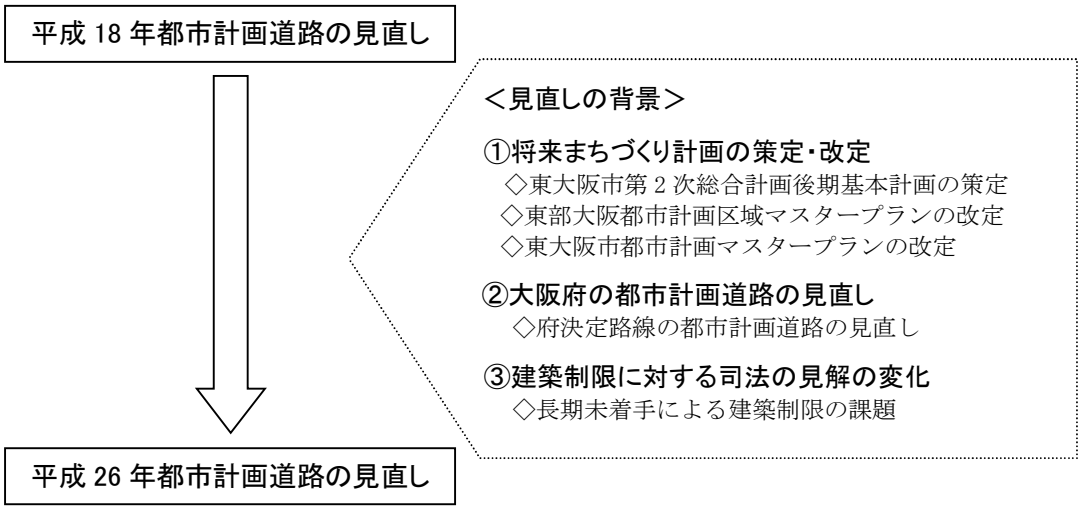
図 3-1 平成 18 年都市計画道路見直しの背景



(3)平成 26 年の都市計画道路見直し

平成 18 年の見直し以降、地域整備の方向性の見直しが進められるとともに、都市計画を取り巻く環境にも変化等が生じてきたため、更なる見直しを行いました。大阪府は、幹線街路の未着手全区間を対象として、交通処理や交通安全・防災などの必要性に、30 年以内に着手可能かなどの実現性を加味したうえで、必要性の低いもの、もしくは必要性は高いが実現性が低く交通安全機能・防災機能に欠けるものについて廃止しました。また東大阪市は、幹線街路の未着手区間および大阪府が廃止とした路線を対象に、道路網の骨格の形成に加え、交通機能等やネットワークの形成について必要性を評価するとともに、建築制限上課題となるものについては実現性を加味したうえで、廃止による影響等を考慮しながら、必要性が低いもの、もしくは、必要性は高いが建築制限上の課題があり廃止による影響が少ないものについて廃止、それとあわせ、将来の管理区分に基づき必要な場合について、路線の分割を実施し、その結果 27 路線 27 区間、53.66km を廃止しました。

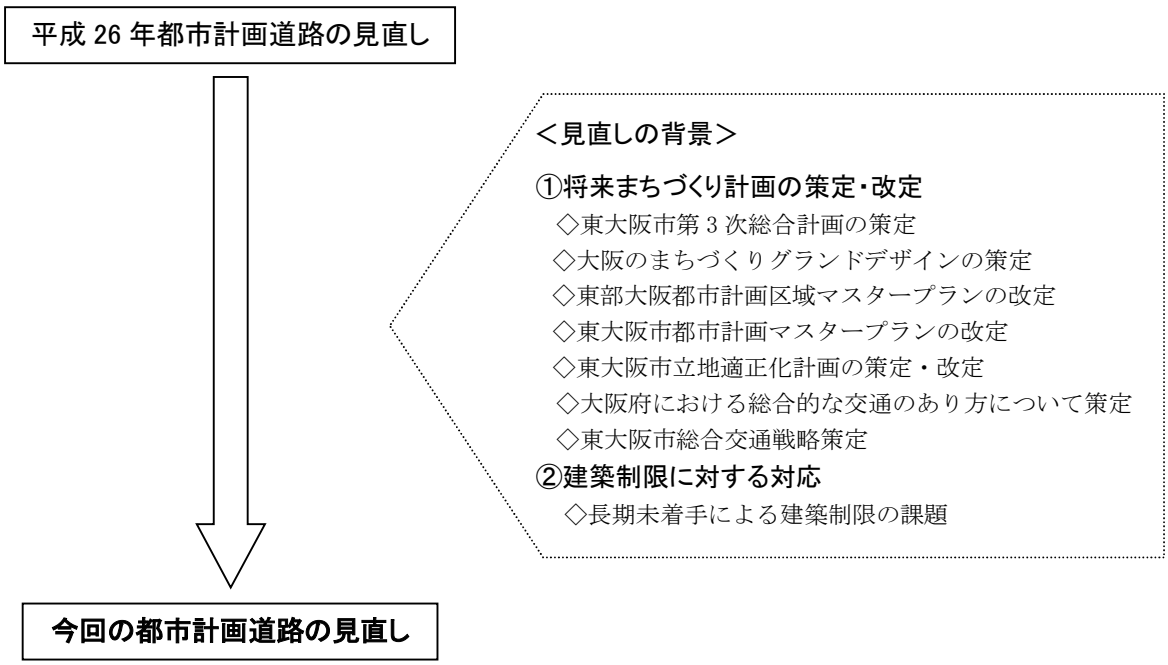
図 3-2 平成 26 年の都市計画道路見直しの背景



(4)今回の都市計画道路見直し検討の背景

平成 26 年の見直しから概ね 10 年が経過し、その間に将来まちづくり計画の策定・改訂などが行われました。

図 3-3 今回の都市計画道路見直しの背景



① 将来まちづくり計画の検討・策定・改定

○東大阪市第3次総合計画の策定（令和 2 年 7 月）

平成 15 年に策定した「東大阪市第 2 次総合計画」において、将来都市像を「夢と活力あふれる　元気都市・東大阪」と設定し総合的なまちづくりに取り組んできました。平成 23 年の地方自治法改正により基本構想の策定義務は廃止されましたが、本市では「東大阪市総合計画策定条例」を制定し、市の最上位計画として今後のまちづくりの方向性や指針を明らかにするため、東大阪市第 3 次総合計画を策定しました。

【課題】 東大阪市第 3 次総合計画においては、市全体のまちづくりの観点から令和 12 年を目標年次とする本市のまちづくりの基本方針が示されており、当該基本計画に示されたまちづくりとの整合を図る必要がある。

○大阪のまちづくりグランドデザイン（令和 4 年 12 月）

ポストコロナを見据え、万博やスーパー・メガリージョン形成等のインパクトを活かし、大阪がさらに成長・発展していくため、大阪都市圏全体を視野に、2050 年を目標として、大阪全体のまちづくりの方向性を示す、「大阪のまちづくりグランドデザイン」が策定されました。

【課題】 大阪のまちづくりグランドデザインにおいては、大阪都市圏全体を視野に、2050 年を目標として、大阪全体のまちづくりの方向性が示されており、当該計画に示されたまちづくりとの整合を図る必要がある。

○東部大阪都市計画区域マスタープランの改定（令和 2 年 10 月）

平成 16 年 4 月に策定された都市計画区域マスタープラン（東部大阪都市計画区域は平成 18 年 2 月に一部改正）は、平成 28 年 3 月に一部改定され、目標年次である令和 2 年を迎えたことから、人口、産業の現状及び将来の見通しと近年の社会情勢の変化を踏まえ、令和 2 年 10 月 30 日付けで改定されました。

【課題】 東部大阪都市計画区域マスタープランにおいては、東部大阪広域都市圏における今後 10 年間の道路の方針が示されているが、当該方針を踏まえない場合は、本市を含めた広域的な交通網体系の整合が図られず、本市における円滑かつ効率的なネットワークが形成されない恐れがある。

○東大阪市都市計画マスタープラン(立地適正化計画)の改定(令和 5 年 3 月)

平成 31 年 3 月に本市が目指す都市構造を踏まえ、将来の人口減少・高齢化を見据えた持続可能な都市経営を可能とする魅力的な都市の再構築に向けた、コンパクトなまちづくりを進めるために「東大阪市　立地適正化計画」を策定しました。

さらに、「東大阪市第 3 次総合計画」が令和 3 年から新しくスタートし、また東部大阪都市計画区域マスタープランも令和 2 年度に見直されました。

このため、近年の社会情勢の変化やまちづくりの課題への対応をはじめ、これら上位計画との整合を図る必要があることから、令和 4 年度に都市計画マスタープランと立地適正化計画の2つをまとめ、「東大阪市都市計画マスタープラン(立地適正化計画)」として改定しました。

また、都市の防災に関する機能の確保に関する指針(以下、「防災指針」)を定め、防災指針に基づく具体的な取組が位置づけられました。

【課題】 都市計画道路は、将来都市像を実現するための骨格をなすものであり、都市計画マスタープランと整合を図る必要があり、整合が図られなければ、本市の将来都市像によっては都市計画を維持することに、客観的合理性を欠く恐れがある。

○大阪府における総合的な交通のあり方について(令和 5 年 4 月)

道路や鉄道のネットワーク整備は確実に進んでいるという前提のもと、大阪における概ね 30 年先の陸上、水上、航空の総合的な交通のあり方のとりまとめが行われました。

【課題】 大阪府における総合的な交通のあり方においては、30 年先の大阪における交通の方向性が示されており、当該計画に示されたまちづくりとの整合を図る必要がある。

○東大阪市総合交通戦略(令和元年 11 月)

平成 21 年度に「第 2 次総合計画後期基本計画」を策定し、その部門別計画「安全で住みよいまちづくり」」を実現する取組みの一つとして「安全で便利な交通機関や道路のあるまち」を位置付けており、行政として都市交通の将来像を明確にし、中長期的な総合的かつ戦略的な交通施策を展開するために、東大阪市総合交通戦略を策定しました。

【課題】 東大阪市総合交通戦略においては、本市における中長期的な交通施策が示されており、当該交通戦略に示されたまちづくりと整合を図る必要がある。

■東大阪市第3次総合計画（令和 2 年 7 月）

・将来都市像

「つくる・つながる・ひびきあう －感動創造都市　東大阪－」

・土地利用の方向性

①にぎわいのある拠点の創出

②工業集積地の保全

③災害に強く、良質な住宅地の形成

・重点施策の方針

重点施策 1：若者・子育て世代に選ばれるまちづくり

重点施策 2：高齢者が活躍するまちづくり

重点施策 3：人が集まり、活気あふれるまちづくり

分野別施策(抜粋)

【快適で魅力あふれる都市空間の創出】

◇人・モノ・情報が集まる拠点の整備　◇みどり・公園などの憩いの場の保全、創出

◇安全で魅力ある住環境の形成

【誰もが利用しやすい交通環境づくり】

◇公共交通の利便性向上　◇安全・安心で快適な交通環境の実現

◇市民生活を支える持続可能な交通システムの構築

【危機や災害に強く安心して暮らせるまちづくりの推進】

◇都市基盤施設の強靭化を推進　◇災害に強い市街地の形成

■大阪のまちづくりグランドデザイン（令和 4 年 12 月）

○まちづくりの基本目標

未来社会を支え、新たな価値を創造し続ける、人中心のまちづくり

○将来像

・魅力的な国際都市として成長する大阪「イノベーティブな大阪」

・健康長寿で誰もが幸せを実感しながら暮らせる大阪「ウェルビーイングな大阪」

・未来へつながる安全・安心な大阪「サスティナブルな大阪」

○まちづくりの戦略と取組の方向性

・成長・発展をけん引する拠点エリアを形成　・大阪ならではの魅力を活かし暮らしやすさNo.1 都市を実現

・海・川・山や多様な地域資源を活かし、地域を活性化　・人・モノ・情報の交流を促進

・安全・安心でグリーンな社会を実現

■東部大阪都市計画区域マスタープラン（令和 2 年 10 月）

○今後の方針

（道路）

・国際競争力を高める物流・産業活動を支えるため、広域連携強化や物流の効率化、国土軸の強化に資する大阪都市再生環状道路や新名神高速道路当のインフラの整備を進めるとともに、その効果を最大限に発揮するアクセス道路の整備を進めます。

・道路、橋梁の耐震対策等の防災対策、歩行者・自転車走行空間確保、バリアフリー化等の安全対策、道路の無電柱化等を進めます。

・平常時、災害時を問わず安定的な輸送を確保するため、重要物流道路として指定される道路網や、広域連携の強化、安全・安心の確保等に資する道路について、即効性、実現性を重視したさらなる選択と集中により、整備を進めます。

・交差点改良の推進や、道路と鉄道の立体交差化等により、慢性的な交通渋滞の解決を図ります。

・未着手である都市計画道路について、将来の必要性や実現性を考慮し、計画の存続、変更、廃止を決定するなど、見直しを進めます。

（環境・エネルギー先進都市の形成）

・「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、歩いて暮らせる都市の構築を目指した鉄道駅周辺等への都市機能の集約・高度化の促進、物流の効率化を図るための道路ネットワークの整備、公共交通への利用転換を進めます。

■東大阪市都市計画マスタープラン（令和 5 年 3 月）

・都市づくりの基本目標

「国土軸や大阪都市圏とつながる利便性を活かした
コンパクト+ネットワークの取組を推進します」

・都市づくりの基本方針

①新たな価値を創造する拠点を構築し、人・モノ・情報の交流を呼び起こす都市づくり
②「安全・快適な生活の場」と「創造力・活力みなぎる生産の場」が調和した都市づくり
③水・みどり・歴史に囲まれた豊かな環境を創造し、次世代につなぐ都市づくり

・基本方針に基づき取組む施策

市の中心拠点の構築、にぎわい拠点・にぎわいゾーンの構築、地域拠点（生活拠点）の構築、
イノベーション創出エリア内の連携強化、利便性の高い都市交通の構築、既成市街地の更新、
安全・快適な生活の場の形成、創造力・活力みなぎる生産の場の形成、

○立地適正化計画

◇課題解決のための施策

①快適：誰もが暮らしやすい安全なまちの実現
②魅力：人が集う拠点の構築
③活力：創造力・活力みなぎるモノづくりのまち・効率的な物流のあるまちの実現

◇居住誘導区域と都市機能誘導区域を設定

・居住誘導区域：人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、
生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域
・都市機能誘導区域：立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来
の見通しを勘案して、適切な都市機能増進施設の立地を必要な区域に誘導
することにより、住宅の立地の適正化が効果的に図られるように定める区域

○防災指針

・本市が抱える主なハザード

1. 土砂流出ハザード　2. 浸水ハザード　3. 地震ハザード

・防災まちづくりの将来像

「防災機能が確保された災害に強い都市」

・取組方針と具体的な取組

1. 災害リスクの回避
・がけ地近接等危険住宅移転事業　・居住誘導区域内への移転促進
2. 災害リスクの低減（ハード）
・都市計画道路・駅前交通広場の整備　・近鉄大阪線連続立体交差事業（事業化を検討）
・大阪モノレール南伸事業　等
3. 災害リスクの低減（ソフト）
・良好な市街地形成支援事業　等

■大阪府における総合的な交通のあり方について

○大阪における交通の方向性

①誰もがいつでも快適に移動できる交通
- ・多様な移動ニーズに対応した最適な交通サービスの提供
- ・ユニバーサルデザインの充実
- ・ストレスフリーな移動をサポート

②国内外からヒト・モノを呼び込み様々な交流機会を生み出す交通
- ・大阪の成長に資する交通システムの強化
- ・物流の効率化
- ・周遊や賑わいの創出

③安全・安心でグリーンな交通
- ・2050 カーボンニュートラルを実現する環境に優しい交通
- ・事故ゼロをめざした交通利用者の安全・安心確保
- ・交通インフラ施設の強靭化

■東大阪市総合交通戦略（令和元年 11 月）

○基本方針

「鉄道駅を中心とした誰もが利用しやすい交通環境づくり」

・平地部の目標
移動の効率性を高める交通環境の整備

・山麓部の目標
鉄道駅へアクセスしやすい交通環境の整備

○施策方針とその展開

①安全・安心で便利な交通環境の確保
- 誰もが利用しやすい駅周辺環境の整備
- 安全・安心な交通環境の整備
- 主要道路の自動車混雑度の低下

②公共交通機関の更なる利便性の向上
- 持続可能な南北の公共交通の確保
- 広域的な交通ネットワークの充実
- 鉄道との効率的な結節
- 公共交通の利便性を高める施設整備

③市民生活を支える持続可能な交通システムの構築
- 社会的・地域的ニーズに合った交通手段の確保
- バス路線の効率化による利便性向上
- 公共交通利用者の確保

②建築制限に対する対応

○長期未着手による建築制限の課題

【課題】 都市計画道路における建築制限について、平成 20 年の伊東市における最高裁判例で、“都市計画は合理的な現状認識及び将来の見通しに依拠されたものでなければならない”とした趣旨の判決が下されている。

また、平成 17 年の盛岡市における最高裁判例で、“長期間の建築制限に対し、損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問”とした趣旨の意見が判決に付された。

この為、本市の長期未着手路線においても、建築制限の実態を踏まえた検討が必要である。また、都市計画道路の計画として合理性を担保する必要がある。

■最高裁判決（H20.3.11）伊東市における建築不許可処分取消請求訴訟

（訴訟内容）

都市計画法第 53 条に基づく都市計画道路の区域内における住民の建築許可申請に対する静岡県の建築不許可処分について、取り消し処分を求めた裁判。

（判決内容）

変更決定をするに当たって勘案した土地利用、交通等の現状及び将来の見通しは、都市計画に関する基礎調査の結果が客観性、実証性を欠くものであったために合理性を欠くものであったといわざるを得ない。

本件変更決定は、そのような不合理な現状の認識及び将来の見通しに依拠してされたものであることから、法第6条第1項の規定による都市計画に関する基礎調査の結果に基づき，都市施設が土地利用，交通等の現状及び将来の見通しを勘案して適切な規模で必要な位置に配置されるように定めることを規定する都市計画法第 13 条第 1 項第 14 号，第 6 号の趣旨に反して違法である。

都市計画は合理的な現状認識及び将来の見通しに依拠されたものでなければならない

■最高裁判決（H17.11.1）盛岡市における市道区域決定処分取消等請求訴訟

（訴訟内容）

昭和13年に都市計画決定された都市計画道路の区域内に土地・建物を所有する原告が、長年にわたり建築制限を受けたとして賠償等を求めた裁判。

（判決内容）

都市計画法第53条の建築制限が課せられることによる損失については、一般的に当然に受忍すべきものとされる制限の範囲であることから、損失の補償請求はできない、との判決が出され、最高裁判所では上告が棄却されたが、以下のような補足意見が提示されている。

建築制限は、都市計画の実現を担保するために必要不可欠であり、かつ、権利者に無補償での制限を受忍させることに合理的な理由があることが前提であり、建築制限に対する受忍限度を考える際には、制限の内容と同時に、制限の及ぶ期間が問題とされなければならず、60 年にわたって制限が課せられている場合に損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問」

損失補償の必要はないという考え方は大いに疑問

2. 都市計画道路見直し検討の必要性

以上のような都市計画道路を取り巻く諸課題に対応するためには、都市計画道路の見直し検討が必要です。

都市計画運用指針（都市計画に関する国の考え方）

◇道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、また地域整備の方向性の見直しとあわせて、その必要性の検証を行い、必要がある場合は都市計画の変更を行うべきである。

［見直しの背景］

【将来まちづくり計画の策定・改定】

○東大阪市総合交通戦略（令和元年 11 月）
○東大阪市第 3 次総合計画の策定（令和 2 年 7 月）
○東部大阪都市計画区域マスタープランの改定（令和 2 年 10 月）
○大阪のまちづくりグランドデザイン（令和4年 12 月）
○東大阪市都市計画マスタープラン・立地適正化計画の改定（令和 5 年 3 月）
○大阪府における総合的な交通のあり方について（令和 5 年 4 月）

【建築制限に対する対応】

○長期建築制限に対し補償に言及した意見や、都市計画の維持に合理的な現状認識および将来の見通しを求める判例 （H17 年 11 月　盛岡市、H20 年 3 月伊東市）

［都市計画道路の見直し検討の必要性（課題）］

①【将来まちづくり計画の策定・改定】

都市計画運用指針における「地域整備の方向性の見直し」にあたり、都市計画道路の見直しを行うべき要件となる。

②【建築制限に対する対応】

長期未着手による建築制限が問題となっている。
都市計画運用指針における要件に整合した適宜の見直し検討を実施しなければ、都市計画の合理性が担保できなくなる恐れがある。

［都市計画道路の見直しの効果］

本市の将来像に整合した都市計画道路を維持することができ、また、必要性の低い都市計画道路を廃止することにより不要な建築制限がなくなり、土地の流通性が高まり経済活動の活性化等が期待できます。

3. 駅前交通広場見直し検討の必要性

本市の駅前交通広場は一部を除き、道路の一部として都市計画に定められています。駅前交通広場の見直し検討における背景及び課題は、都市計画道路と同様であるため、駅前交通広場についても、見直し検討が必要です。

■道路の都市計画の考え方
【第 12 版　都市計画運用指針（令和 5 年 7 月　国土交通省）】

〇交通広場の計画

「鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい。」

第4章 都市計画道路見直しの基本的な考え方

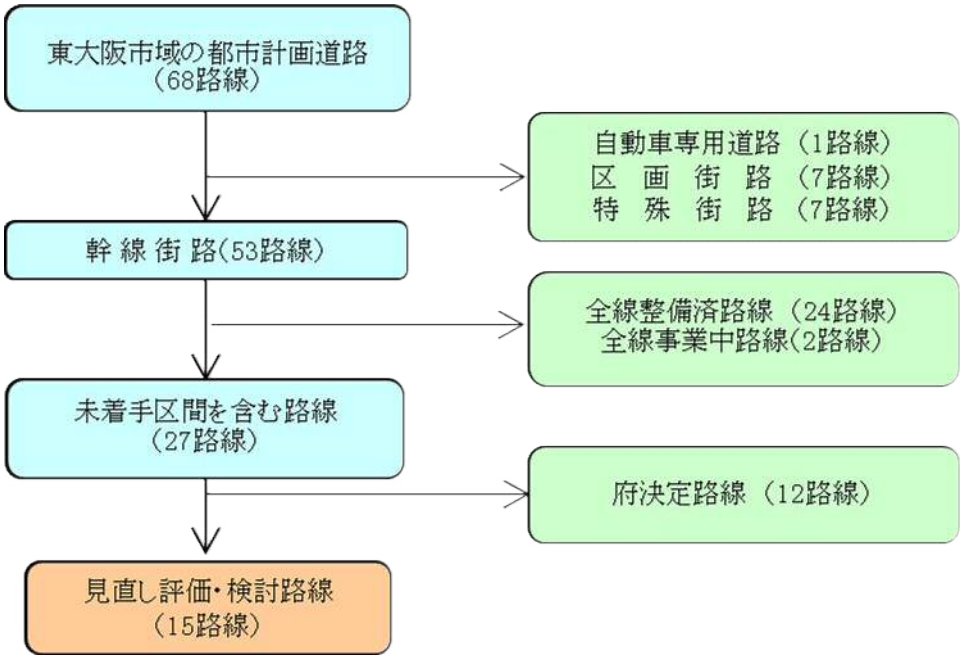
1. 見直しに係る対象路線

都市計画道路の見直しに係る対象路線は、以下のとおりとします。

●見直しの評価対象路線として、本市決定路線のうち未着手幹線街路

今回の見直しにあたっての２つの課題に対応するため、本市決定路線のうち未着手幹線街路を見直しの評価対象路線とします。なお、自動車専用道路、区画街路、特殊街路については、各々の特定の機能や目的を果たすために都市計画決定された路線であることから、見直しの対象外とします。

図 4-1 見直しに係る対象路線



2. 見直しの視点

都市計画道路見直し検討の背景・必要性を踏まえ、本市都市計画道路の課題に対応する見直しの視点を以下のように設定します。

①本市の将来まちづくり計画との整合性の検証
②本市の将来像を踏まえた道路機能の検証
③廃止による影響の検証

①将来まちづくり計画との整合性の検証

東大阪市都市計画マスタープランに優先的に取組むべき事業が示されています。また、東大阪市第3次総合計画の実施計画においても、今後実施する事業が示されています。

したがって、将来まちづくり計画に位置付けられているかどうかを確認します。

②本市の将来像を踏まえた道路機能の検証

「都市計画運用指針」では、「道路の都市計画については、都市計画基礎調査や都市交通調査の結果等を踏まえ、地域整備の方向性の見直しとあわせて、その必要性や配置、規模等の検証を行い、必要がある場合には都市計画の変更を行うべきである」と記載されています。

したがって、本市の将来まちづくり計画が示すまちづくりの方向性に基づき、道路機能を検証します。

③廃止による影響の検証

必要性が低いとなった路線について、当該路線の廃止に伴い、他の路線の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうかを検証します。

3. 見直し評価の考え方

見直し評価にあたっては、次に示す考え方に基づくものとします。

(1)「本市の将来まちづくり計画との整合性の検証」に対する考え方

●本市の将来まちづくり計画等に整合する幹線道路は、必要性が高いものと評価します。

東大阪市都市計画マスタープランや東大阪市第3次総合計画の実施計画等の将来まちづくり計画に位置付けのある路線は存続とします。

(2)「本市の将来像を踏まえた道路機能の検証」に対する考え方

●本市のまちづくりの視点に基づき、本市の道路に求める機能を設定し、機能を有すると評価される道路は、必要性が高いものと評価します。

本市の都市計画道路の評価にあたっては、国土交通省の「都市計画道路の見直しの手引き」における都市計画道路に求める機能を、本市のまちづくりの視点(「東大阪市第3次総合計画」、「東大阪市都市計画マスタープラン(立地適正化計画)」等)に基づき整理し、次のとおり評価項目を設定します。

都市計画道路に求める機能

①交通機能	②都市環境機能
③都市防災機能	④市街地形成機能

【必要性を判断する評価項目】

①交通機能に対する評価

・物流拠点や産業拠点から広域都市軸(大阪中央環状線、国道 308 号、国道 170 号)へのアクセス向上に資する道路であるかどうか

・隣接都市間相互の円滑な交通処理の改善効果が高い道路であるかどうか

・自転車歩行者交通の需要が高いと考えられる路線であって、現状では歩道が狭い又は整備されていないなど計画道路を整備することによって歩行者や自転車の安全性が向上する道路かどうか

・道路ネットワークの改善に資する道路かどうか。

・渋滞の緩和機能があるかどうか

・公共交通の円滑な走行の支援に資する道路かどうか

を路線(区間)ごとに評価します。

②都市環境機能に対する評価

・本市「みどりの基本計画」等で環境形成に資する位置づけのある道路であるかどうか

③都市防災機能に対する評価

・本市地域防災計画に位置づけられている道路かどうか

・市の防災拠点へのアクセス等、災害発生時における避難や救助活動等に有効であるかどうか

・緊急交通路にアクセスしているかどうか

・延焼遮断に有効であるかどうか

を路線（区間）ごとに評価します。

④市街地形成機能に対する評価

・検討委員会等で検討中の事項と関連があるか。

・公共交通のための導入空間など、収容施設が想定される道路であるかどうか

を路線（区間）ごとに評価します。

○代替機能となる路線等の存在の評価

「交通機能」について、同等の機能を有する現道又は代替事業の計画が存在するかどうかを確認し、評価します。

（3）「廃止による影響の検証」に対する考え方

必要性が低いと評価された路線（区間）については、次の要件について個別に再検討を行い、評価します。

・当該路線（区間）の廃止に伴い、他の路線（区間）の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうか。

4. 見直しのパターン

見直しのパターンは、以下のとおりとします。

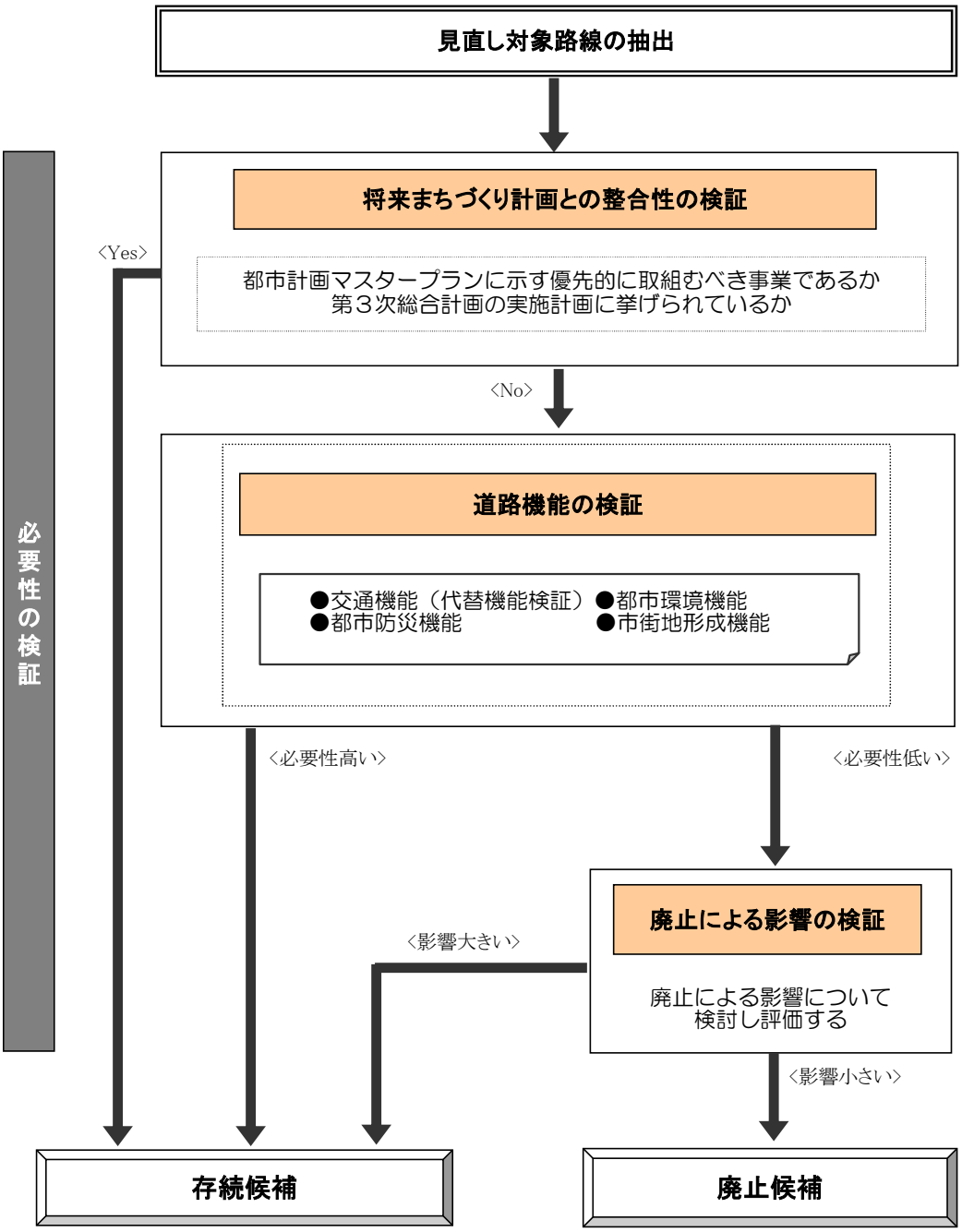
●廃止

廃止による影響が小さいと評価された路線（区間）は、廃止とします。

5. 見直しの流れ

見直しの視点、視点に対する考え方に基づき、本市決定路線の見直し評価の進め方をフロー図に示します。

図 4-3　本市決定路線の見直し評価フロー



第5章 駅前交通広場見直しの基本的な考え方

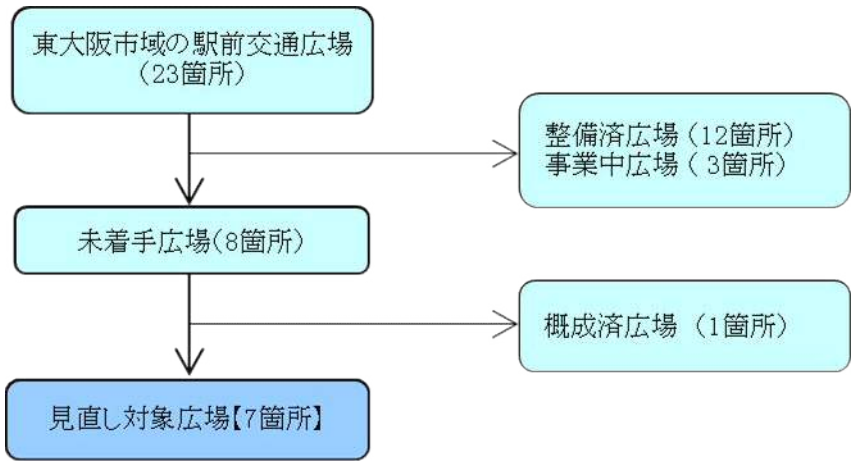
1. 見直しに係る対象広場

駅前交通広場の見直しに係る対象広場は、以下のとおりとします。

●見直しの評価対象広場として、本市域の駅前交通広場のうち、概成済を除く未着手広場

駅前交通広場の見直しの対象として、本市域の駅前交通広場のうち、概成済を除く未着手広場とします。

図 5-1 見直しに係る対象広場



2. 見直しの視点

駅前交通広場見直し検討の必要性を踏まえ、以下のように設定します。

①本市の将来まちづくり計画との整合性の検証
②都市計画道路の見直し評価を踏まえた駅前交通広場の検証
③本市の将来像を踏まえた駅前交通広場機能の検証
④廃止による影響の検証

①将来まちづくり計画との整合性の検証

東大阪市都市計画マスタープランに優先的に取組むべき事業が示されています。また、東大阪市第3次総合計画の実施計画においても、今後実施する事業が示されています。

したがって、将来まちづくり計画に位置付けられているかどうかを確認します。

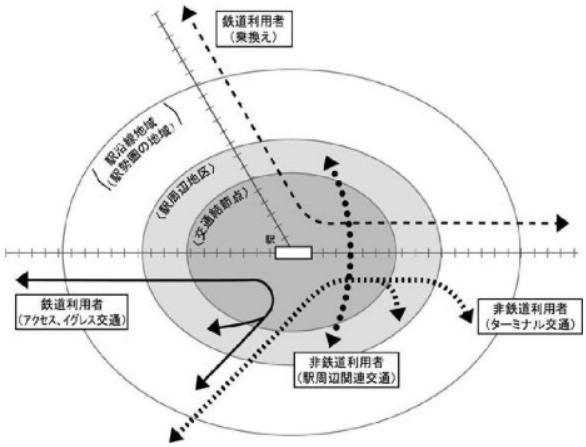
②都市計画道路の見直し評価を踏まえた駅前交通広場の検証

「都市計画運用指針」では、「鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって交通を処理するものについては道路の一部として都市計画に定めることが望ましい」と記載されており、本市の駅前交通広場の多くは道路の一部として都市計画に定められています。したがって、都市計画道路見直し検討における路線の評価を踏まえて、駅前交通広場を検証します。

③本市の将来像を踏まえた駅前交通広場機能の検証

駅前交通広場は、都市交通対策上の重要な施設であることから、交通結節点としての円滑な交通処理機能、土地の高度利用や他の交通機関との連携強化など、拠点性を高める市街地形成機能、鉄道駅相互の乗り換え交通等の鉄道利用者の交通や、バス相互間の乗り換えなどを行う鉄道利用以外のターミナル交通等の交通ネットワーク機能等についても検証し、その必要性を評価します。

図 5-2　駅における交通イメージ



資料：国土交通省「駅前広場計画」

④廃止による影響の検証

必要性が低いとなった駅前交通広場について、接続する道路の必要性に影響を与えるかどうかを検証します。

3. 見直し評価の考え方

見直し評価にあたっては、次に示す考え方に基づくものとします。

(1)「本市の将来まちづくり計画との整合性の検証」に対する考え方

●本市の将来まちづくり計画等に整合する駅前交通広場は、必要性が高いものと評価します。

東大阪市都市計画マスタープランや東大阪市第3次総合計画の実施計画等の将来まちづくり計画に位置付けのある駅前交通広場は存続とします。

(2)「都市計画道路の見直し評価を踏まえた駅前交通広場の検証」に対する考え方

●都市計画道路見直し検討において廃止と評価された路線(区間)の一部を構成する駅前交通広場は、廃止します。

駅前交通広場は、都市計画道路の一部として構成されているため、本市都市計画道路見直し検討で、廃止と評価された路線(区間)に付随する駅前交通広場は、廃止します。ただし、他の都市計画道路の一部として再構成することが可能かどうかを検討したうえで判断します。

(3)「本市の将来像を踏まえた駅前交通広場機能の検証」に対する考え方

●交通結節点に関わる交通の円滑化に資する広場は、必要性が高いものと判断します。
●駅の拠点性の向上に資する広場は、必要性が高いものと判断します。

都市計画道路の見直しにあたり評価する機能に、以下の視点を追加します。

○交通結節点に関わる交通の円滑化
　◆公共交通による移動全体のサービスレベル向上
○駅の拠点性向上
　◆都市の再生・再構築

具体的には、駅前交通広場計画時に検討が求められる以下の機能について、周辺の道路状況や、他施設の計画の有無により、駅周辺において必要性が高いかどうかを、確認することとします。

駅前交通広場に求める機能

①交通機能
②都市環境機能
③都市防災機能
④市街地形成機能

【必要性を判断する評価項目】

①交通機能に対する評価

・徒歩や自転車による都市拠点、地域拠点等へのアクセス機能に貢献する広場であるか
・交通結節点として、周辺街路との接続など円滑な交通処理機能が求められる駅であるか
・駅周辺地区における交通機関相互の乗継の円滑化に資する施設
を広場ごとに評価します。

②都市環境機能に対する評価

・景観の形成に関する計画等に、地域の景観形成に資する施設として位置づけがあるか
を広場ごとに評価します。

③都市防災機能に対する評価

・周辺市街地が密集市街地で、地震等の際の一時的な避難場所や緊急活動の地区拠点となる事が期待される施設（駅・駅前交通広場）であるか
を広場ごとに評価します。

④市街地形成機能に対する評価

・駅前交通広場と密接に関連する具体的な市街地整備等の面的整備の予定があるなど都市の再生・再構築が求められているか
・都市拠点、地域拠点等において都市機能を集約するなど、魅力的な拠点の形成に貢献する施設（駅・駅前交通広場）であるか
を広場ごとに評価します。

〇代替機能を受け持つ施設等の存在の評価

周辺に駅前交通広場と同等の機能を有する施設又は空間や代替事業の計画が存在するかどうかを確認し、評価します。

(4)「廃止による影響の検証」に対する考え方

必要性が低いと評価された広場については、次の要件について個別に再検討を行い、評価します。

・当該広場の廃止に伴い、接続する路線（区間）の必要性が低くなり廃止されるなどの影響が大きいかどうか。

4. 見直しのパターン

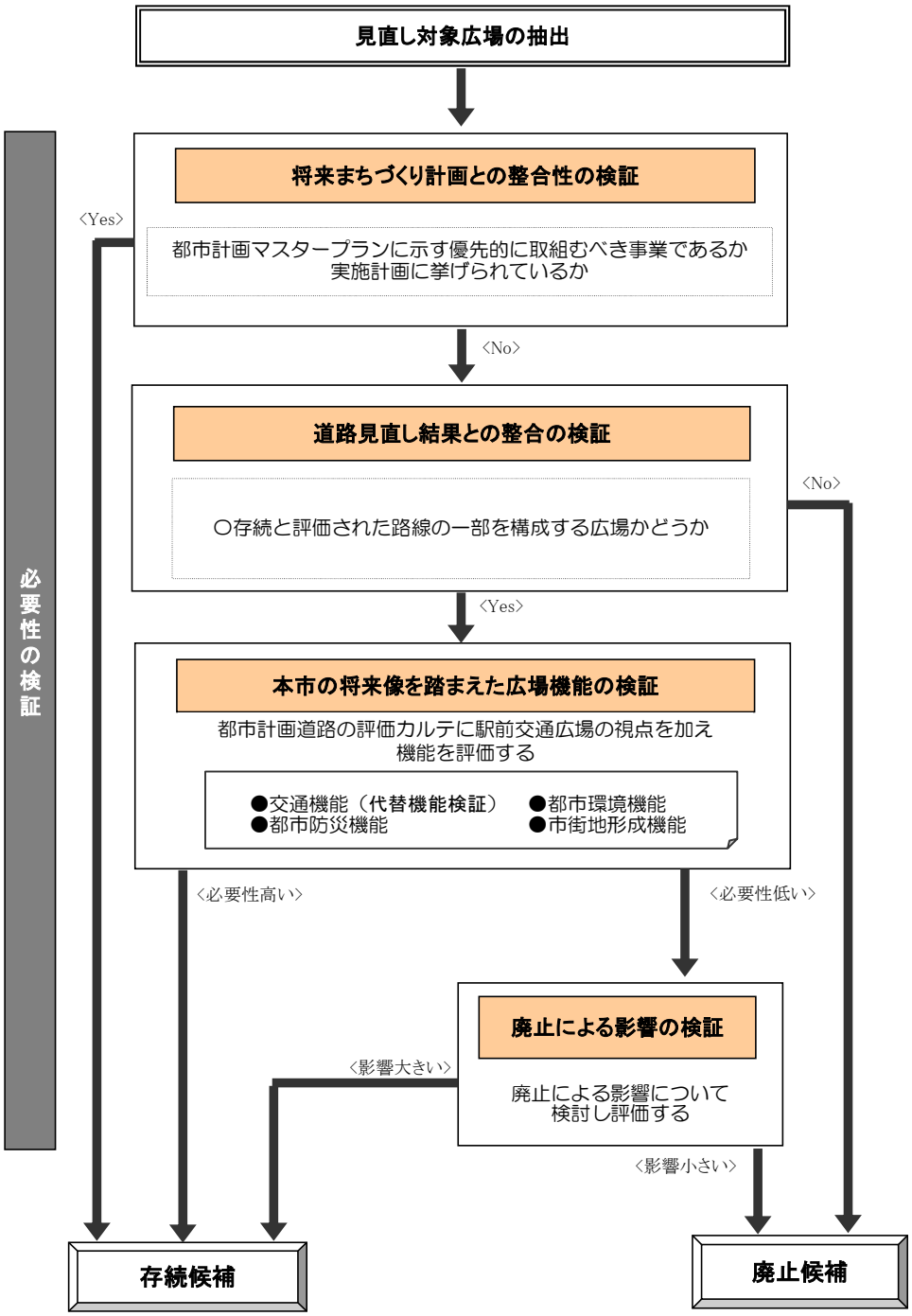
●廃止

廃止による影響が小さいと評価された広場は、廃止とします。

5. 見直しの流れ

見直しの視点、視点に対する考え方に基づき、駅前交通広場の見直し評価の進め方をフロー図に示します。

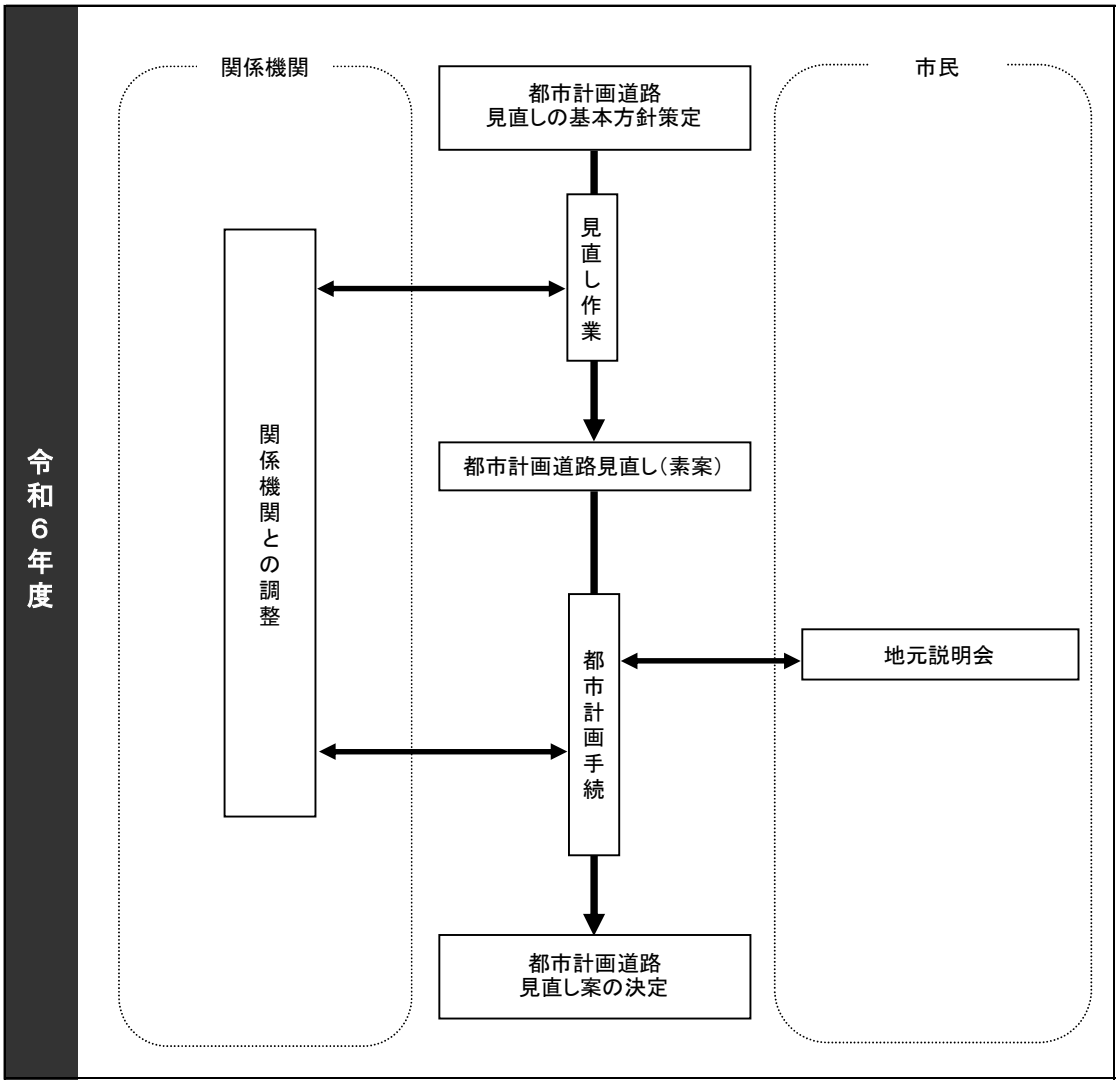
図 5-3 駅前交通広場の見直し評価フロー



第6章 今後の進め方

見直しにあたっては、関係機関（大阪府、隣接市等）との調整・連携を図り、地元説明会を開催するなど市民にも公表しながら、概ね以下のスケジュールで進めていきます。

図 6-1 今後のスケジュール



※見直しの作業状況によりスケジュールに変更が生じることもあります。