報告案件資料

# 富田林市都市計画道路

# 見 直 し 基 本 方 針

令 和 ８ 年 ７ 月

富　　田　　林　　市

目 次

第１ 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.... 3

第２ 都市計画道路の現況.... 4
１.計画延長と整備状況.... 4
２.未着手区間の状況.... 5

第３ 都市計画道路見直しの経緯.... 6
１.平成２５年の都市計画道路見直し.... 6
２.平成２８年の都市計画道路見直し.... 6

第４ 上位計画.... 7
１.南部大阪都市計画区域マスタープラン.... 7
２.富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画.... 7
３.富田林市都市計画マスタープラン.... 7

第５ 見直しの必要性.... 9
１.前回の見直しから概ね１０年経過.... 9
２.人口減少.... 9
３.建築制限に対する対応.... 9
４.立地適正化計画の策定によるコンパクトシティの推進.... １０

第６ 都市計画道路見直しの基本的な考え方.... １１
１.見直し対象路線.... １１
２.見直し評価の考え方.... １４
３.見直しの流れ.... １８

第７ 今後の進め方.... １９

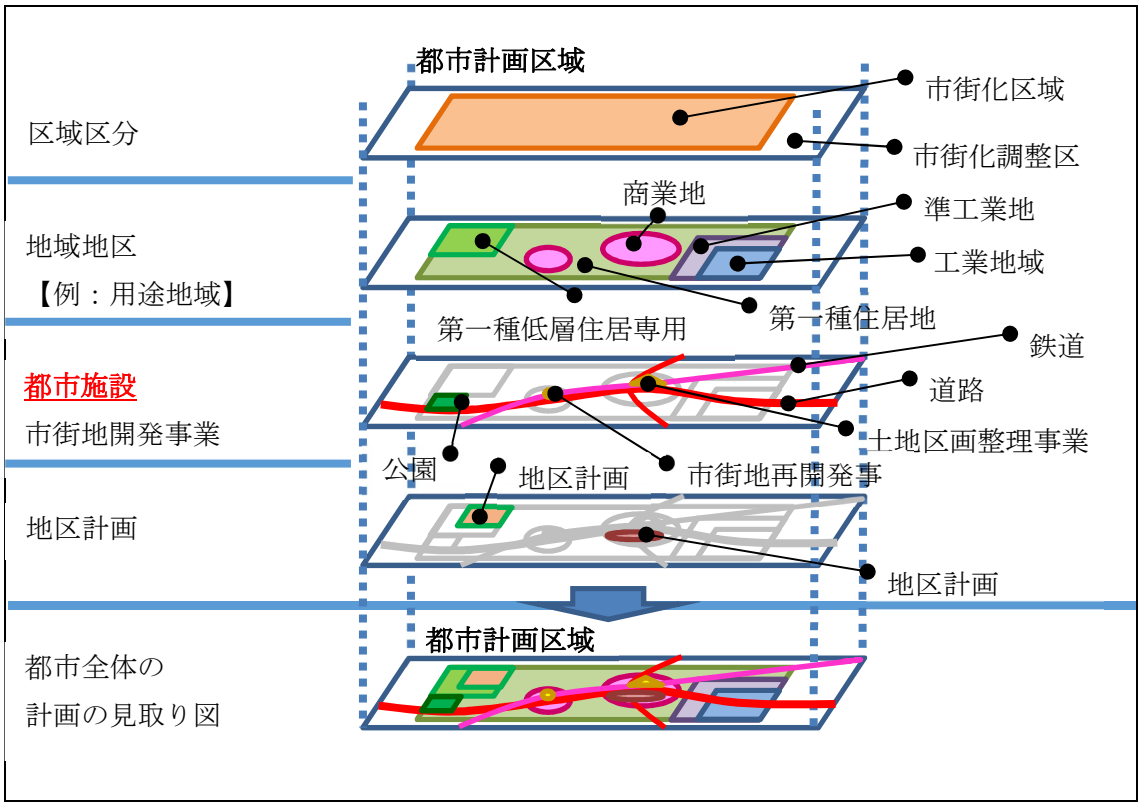
第１　都市計画道路とは

１．都市計画道路の定義と役割

都市計画とは、都市内の限られた土地資源を有効に配分し、建築敷地、基盤施設用地、緑地等自然的環境を適正に配置することにより、農林漁業との健全な調和を図りつつ、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付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す。




資料：国土交通省「都市計画施設」

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、以下のように分類されます。

表１－１　都市計画道路の分類

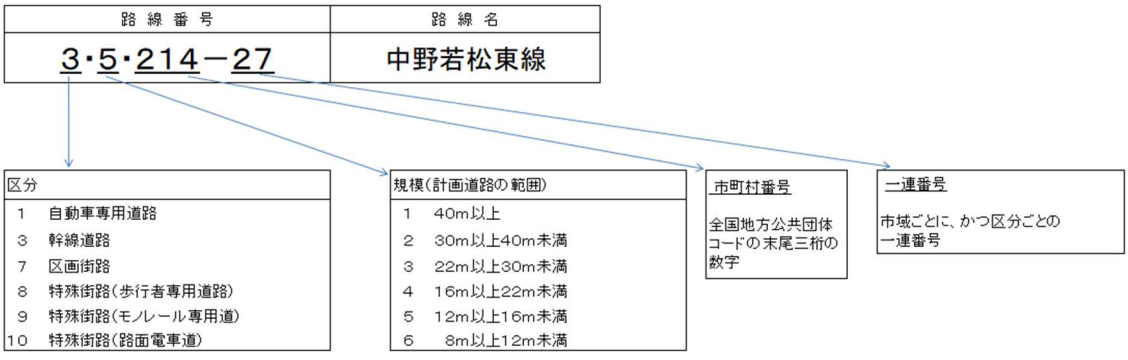
| | |
|---|---|
| 自動車<br>専用道路 | 都市間高速道路・都市高速道路・一般自動車道など専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域的な交通を大量、高速に処理する。 |
| 幹線街路 | 特に多様な機能を有しており、適切に組み合わせることによって、円滑な交通処理、良好な市街地環境の形成、災害時の防災性の向上等が図られる道路 |
| 区画街路 | 適切な規模、形状の街区を形成し、幹線街路で囲まれた区域内の交通を集散する道路 |
| 特殊街路 | 歩行者専用道路、都市モノレール専用道、路面電車道等、自動車以外の交通に供する道路 |

このうち幹線街路については、特に多様な機能を有しているため、以下の３つに分類されています。

表１－２　幹線街路の分類

| | |
|---|---|
| 主要幹線街路 | 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同士の交通に供され、特に高い走行機能と交通処理機能をもつ。 |
| 都市幹線街路 | 都市内の各地区又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。 |
| 補助幹線街路 | 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。 |

※都市計画道路の名称は、以下のとおり、都市計画道路の区分や規模等に対応した路線番号と路線名で表されます。



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都市計画道路の区域内では、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、建築制限が課されます。

具体的には、都市計画道路の区域内に建築物を建築しようとする時は、都道府県知事の許可（本市に権限移譲。以下同じ。）を受けなければなりません（都計法第５３条）。

また、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、都道府県知事は、許可をしなければなりません（都計法第５４条）。

| |
|---|
| 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、若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）。

※①については、本市では、平成９年１月１日に大阪府が策定した「都市計画施設の区域及び市街地開発事業の施行区域内における建築許可に関する取り扱い要綱」に基づき、近年の社会状況の変化を踏まえ、土地利用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、「階数が３階以下」までの建築が可能となるよう、制限の緩和を図っています。

４．都市計画の決定権者

都市計画を定める者については、一つの市町村の区域を超える広域の見地から決定すべき都市施設等については、都道府県が都市計画を定め、その他の都市施設等については、市町村が都市計画を定めると規定されています（都計法第１５条）。

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１－３　都市施設（道路）にかかる都市計画決定権者（都計法施行令第９条第２項）

| | |
|---|---|
| 都道府県が定める都市施設（道路） | 一般国道、都道府県道、自動車専用道路 |
| 市町村が定める都市施設（道路） | 都道府県が定める都市計画道路以外の道路 |

第２　都市計画道路の現況

１．計画延長と整備状況

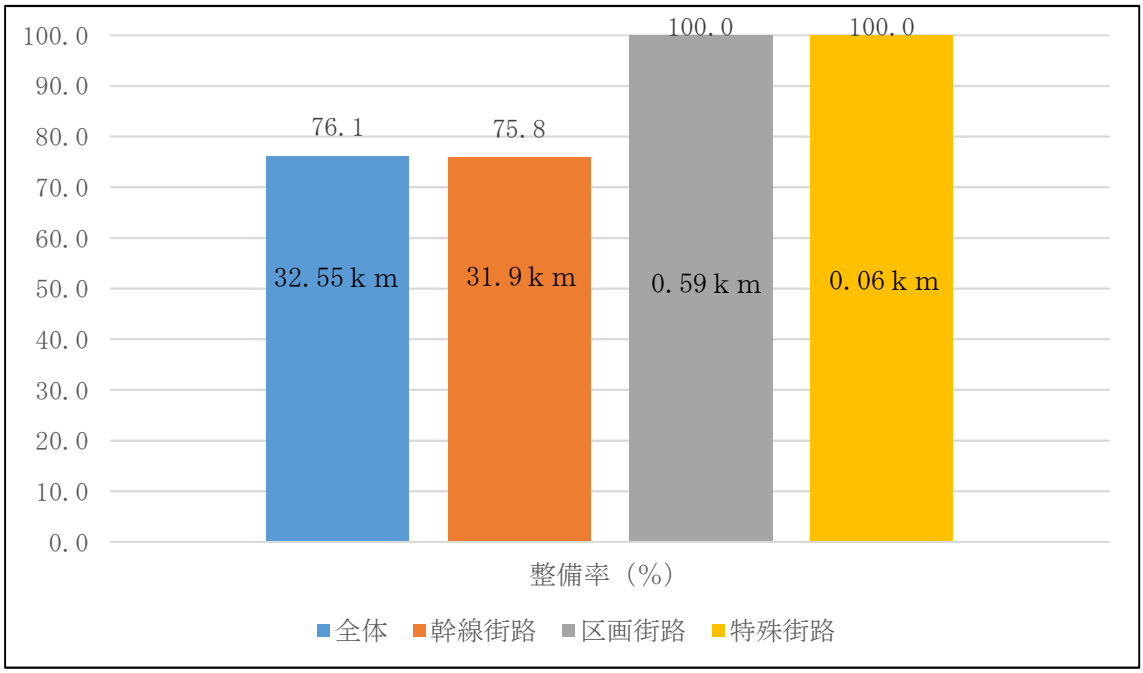
本市の都市計画道路は、２０２６（令和８）年７月現在、２１路線４２．７５ｋｍが都市計画決定されています。道路種別に見ると、計画延長のうち９８．５％（１９路線４２．１ｋｍ）を幹線街路が占めており、区画街路、特殊街路の割合は小さくなっています。

また、本市内に自動車専用道路はありません。

表２－１　道路種別毎の都市計画決定延長（令和８年７月現在）

| | 路線数 | 計画決定延長(km) | | | 構成比(%) |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | 大阪府決定(km) | 富田林市決定(km) | |
| 自動車専用道路 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 幹線街路 | 19 | 42.10 | 22.39 | 19.71 | 98.5 |
| 区画街路 | 1 | 0.59 | 0 | 0.59 | 1.4 |
| 特殊街路 | 1 | 0.06 | 0 | 0.06 | 0.1 |
| 合計 | 21 | 42.75 | 22.39 | 20.36 | 100 |

図２－１　道路種別毎の整備率（令和８年７月現在）



２．未着手区間の状況

計画決定された計画決定延長４２．７５ｋｍのうち、整備済（改良済）延長は３２．５５ｋｍ（約７６％）となっており、未着手区間は１０．２ｋｍ（約２４％）となっています。

また、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。

なお、現在、本市域内に、事業中の都市計画道路はありません。

図２－２　本市における都市計画道路の整備状況

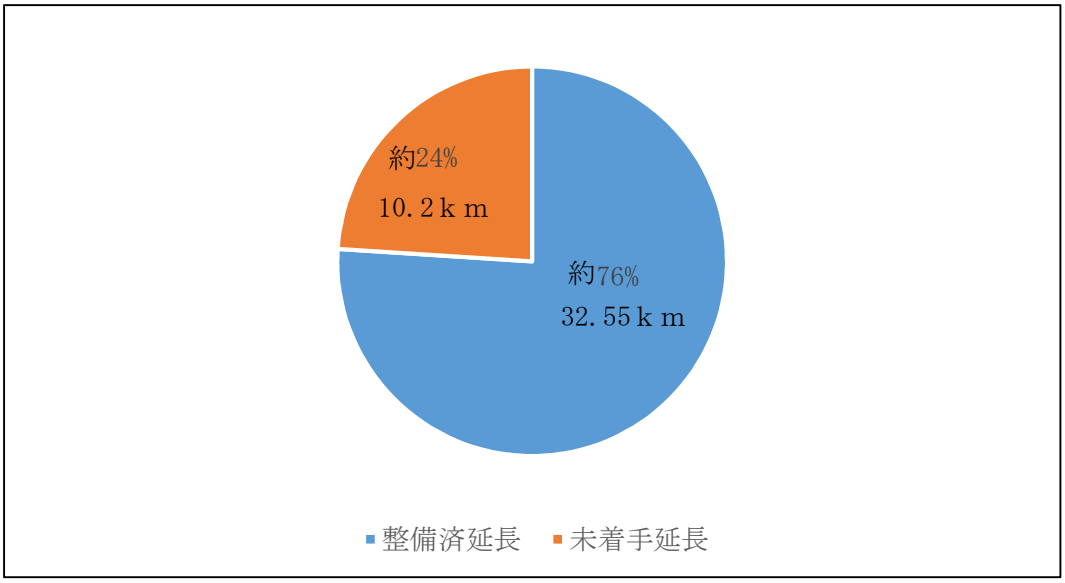
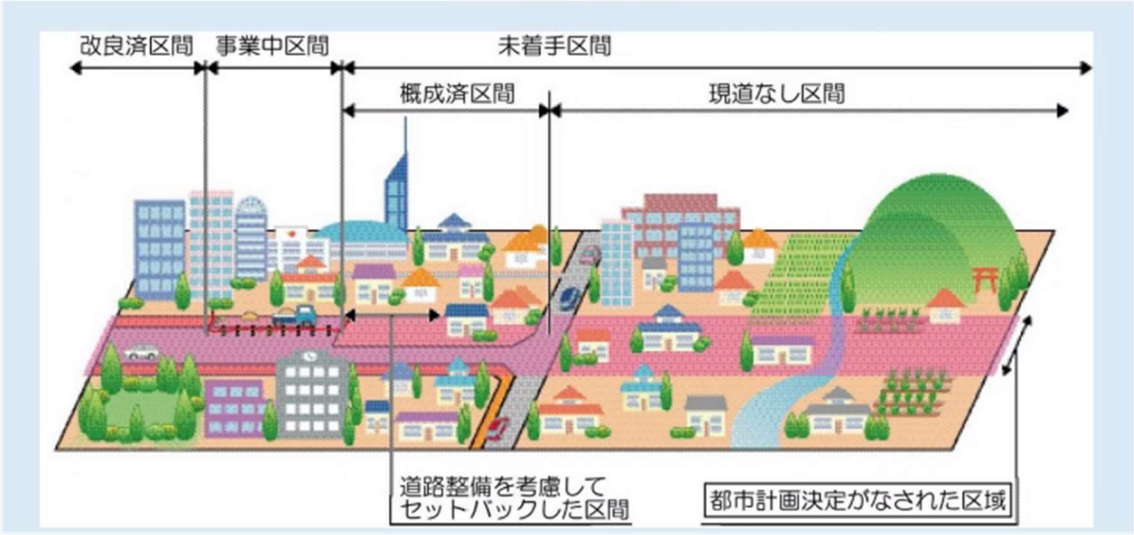



図２－３　事業未着手の定義について




資料：「東大阪市都市計画道路見直し基本方針」

第３　都市計画道路見直しの経緯

１．平成２５年の都市計画道路見直し

大阪府において策定された「都市計画（道路）の見直しの基本方針」に基づき、本市においても、都市計画道路の見直しを行いました。この見直しの結果、５路線（１．９ｋｍ）を一部廃止し、５路線（５．４ｋｍ）を全線廃止としました。

| | 名称 | 延長 |
|---|---|---|
| 一部廃止 | 富田林駅北線 | 0.58ｋｍ→0.23ｋｍ（0.35ｋｍ廃止） |
| | 甲田桜井線 | 4.14ｋｍ→3.83ｋｍ（0.31ｋｍ廃止） |
| | 金剛東１号線 | 2.59ｋｍ→1.97ｋｍ（0.59ｋｍ廃止） |
| | 川西半田線 | 2.23ｋｍ→2.15ｋｍ（0.08ｋｍ廃止） |
| | 甲田東西線 | 1.02ｋｍ→0.45ｋｍ（0.57ｋｍ廃止） |
| 全線廃止 | 富田林駅南線 | 1.79ｋｍ→0ｋｍ |
| | 喜志美原線 | 2.23ｋｍ→0ｋｍ |
| | 富田林河南線 | 0.29ｋｍ→0ｋｍ |
| | 甲田寿線 | 0.65ｋｍ→0ｋｍ |
| | 南大伴大ケ塚線 | 0.6ｋｍ→0ｋｍ |
| 一部追加 | 北大伴東板持線 | 2.18ｋｍ→2.34ｋｍ（富田林河南線の廃止延長のうち、0.16ｋｍを取り込む。） |

２．平成２８年の都市計画道路見直し

引き続き、大阪府の「都市計画（道路）の見直しの基本方針」に基づいて見直しを進め、大阪狭山市との市境に位置する２路線（１．５３ｋｍ）を一部廃止し、１路線（１．５９ｋｍ）を全線廃止としました。

| | 名称 | 延長 |
|---|---|---|
| 一部廃止 | 金剛南線（旧川西半田線） | 2.15km→0.77km（1.38km廃止） |
| | 金剛青葉丘線 | 1.69km→1.54km（0.15ｋｍ廃止） |
| 全線廃止 | 五軒家金剛東線 | 1.59ｋｍ→0ｋｍ |

第４　上位計画

１．南部大阪都市計画区域マスタープラン（令和７年１０月策定）

４－２．都市施設の整備に関する方針
１．交通施設に関する方針
（３）道路
○　未着手である都市計画道路については、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。

２．富田林市総合ビジョンおよび総合基本計画（平成３０年３月策定）

第３章（２）快適に暮らせる環境づくり
個別施策２５　暮らしを支える都市基盤の整備
２道路網の整備
・府道美原太子線・八尾富田林線等の整備や、大阪南部高速道路の事業化の促進など、関係機関との連携を強化しながら、広域幹線道路網の充実を促進します。

３．富田林市都市計画マスタープラン（平成３１年３月策定）

５－２　交通施設の方針　～快適な交通ネットワークの形成～
（２）交通施設の方針
１）道路交通の方針
②　都市計画道路の整備
・広域交通の円滑化や災害に強い交通基盤を構築するため、（都）八尾富田林線（都）狭山河南線をはじめ、（都）金剛東１号線、（都）甲田桜井線、（都）須賀錦織線、（都）北大伴東板持線の整備・検討を行います。

２－２　中部地域
（４）地域づくりの方針
３）住み心地の良い地域環境の形成
①道路環境の向上
・（都）甲田桜井線については、金剛大橋周辺及び国道１７０号（旧）の渋滞対策による交通処理機能強化のため、金剛大橋以南について、長期的に整備の方向性を検討します。
・（都）北大伴東板持線については、国道３０９号との接続による交通処理機能及び金剛大橋周辺の交通処理機能の強化のため、長期的に整備の方向性を検討します。

２-３ 東部地域
（４）地域づくりの方針
２）便利で快適な交通環境の形成
② 道路環境の向上
・（都）北大伴東板持線については、国道３０９号との接続による交通処理機能及び金剛大橋周辺の交通処理機能の強化のため、長期的に整備の方向性を検討します。

２-４ 中南部地域
（４）地域づくりの方針
３）住み心地の良い地域環境の形成
① 道路環境の向上
・（都）甲田桜井線については、金剛大橋周辺及び国道１７０号（旧）の渋滞対策による交通処理機能強化のため、金剛大橋以南について長期的に整備の方向性を検討します。

２-６ 西南部地域
（４）地域づくりの方針
３）住み心地の良い地域環境の形成
① 道路環境の向上
・（都）須賀錦織線については、東西交通処理機能及び広域避難地である錦織公園への接続による防災機能強化のため、長期的に整備の方向性を検討します。

２-８ 金剛東地域
（４）地域づくりの方針
２）便利で快適な交通環境の形成
② 道路環境の向上
・（都）金剛東１号線については、（都）狭山河南線とあわせて整備を行います。

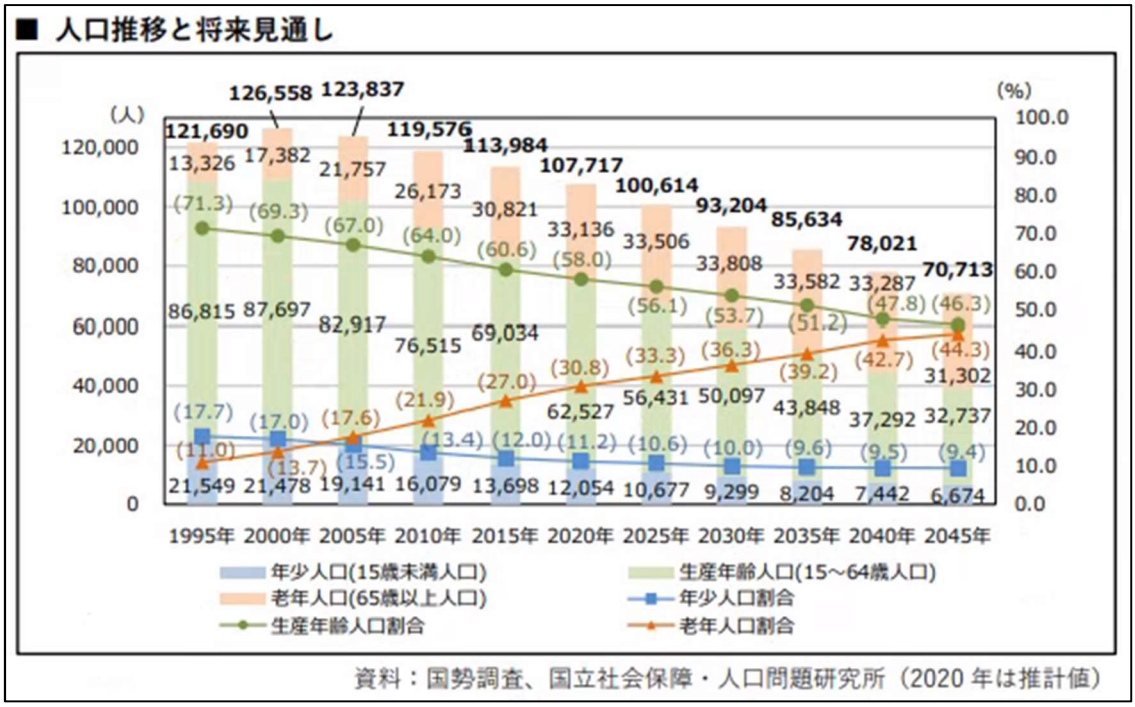
第５　見直しの必要性

１．前回の見直しから概ね１０年経過

大阪府の「都市計画（道路）見直しの基本方針」では、人口減少等の社会経済情勢等を踏まえ、概ね１０年毎に、都市計画道路を見直すこととされています。

２．人口減少

本市の人口は、既にピークを過ぎて減少傾向にあり、令和２７（２０４５）年には平成２７（２０１５）年時点に比べて約４割も減少することが予測されます。




資料：「富田林市立地適正化計画」

３．建築制限に対する対応

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ます。

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ました。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す。

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ります。

４．立地適正化計画の策定によるコンパクトシティの推進

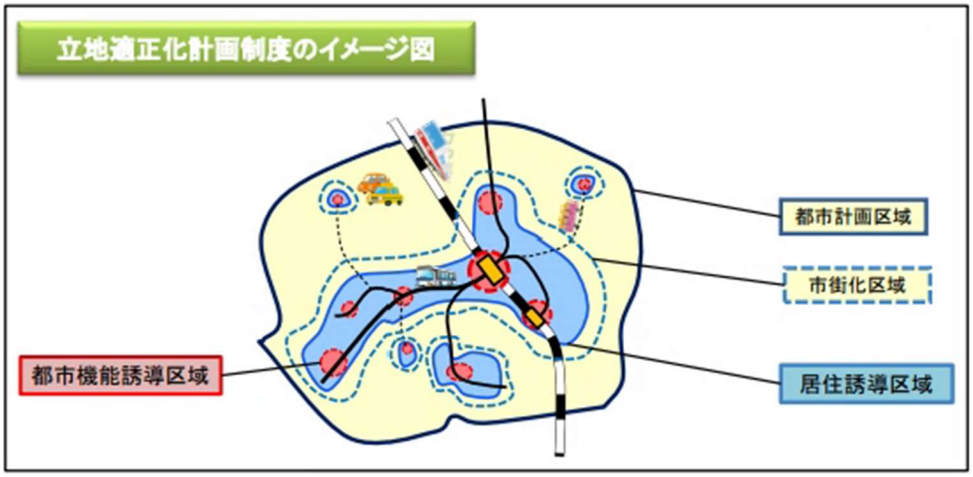
本市では、令和５年３月に、富田林市立地適正化計画を策定し、居住誘導区域を設定し、コンパクトシティを推進しています。

富田林市立地適正化計画（令和５年３月策定）

我が国では、人口の急激な減少、高齢化等を背景として、医療、福祉、商業等の生活サービス機能の維持が困難になるおそれや、住宅需要の低下に伴う空き家・空き地の増加等が大きな課題となっています。

これに対応するため、平成２６（２０１４）年に「都市再生特別措置法」が改正され、立地適正化計画制度が制定されました。

立地適正化計画制度は、進行する人口減少社会における持続可能な都市づくりを進めるため、居住誘導区域や都市機能誘導区域等を定め、居住や都市の生活を支える機能（医療、福祉、商業等）の誘導によるコンパクトな市街地の形成と、地域公共交通網の充実、防災まちづくりの連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』や『防災コンパクトシティ』を進めるものです。




| | |
|---|---|
| 都市計画区域 | 道路、公園、下水道などの整備や土地利用に関する都市計画を考える上で、最も基本となる区域のこと。 |
| 市街化区域 | 既に市街地を形成している区域と概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。一方、市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域のこと。 |
| 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に居住を誘導すべき区域のこと。 |
| 都市機能誘導区域 | 医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域のこと。なお、都市機能誘導区域では、誘導施設（都市機能増進施設）を定めることとされている。 |

第６　都市計画道路見直しの基本的な考え方

１．見直し対象路線

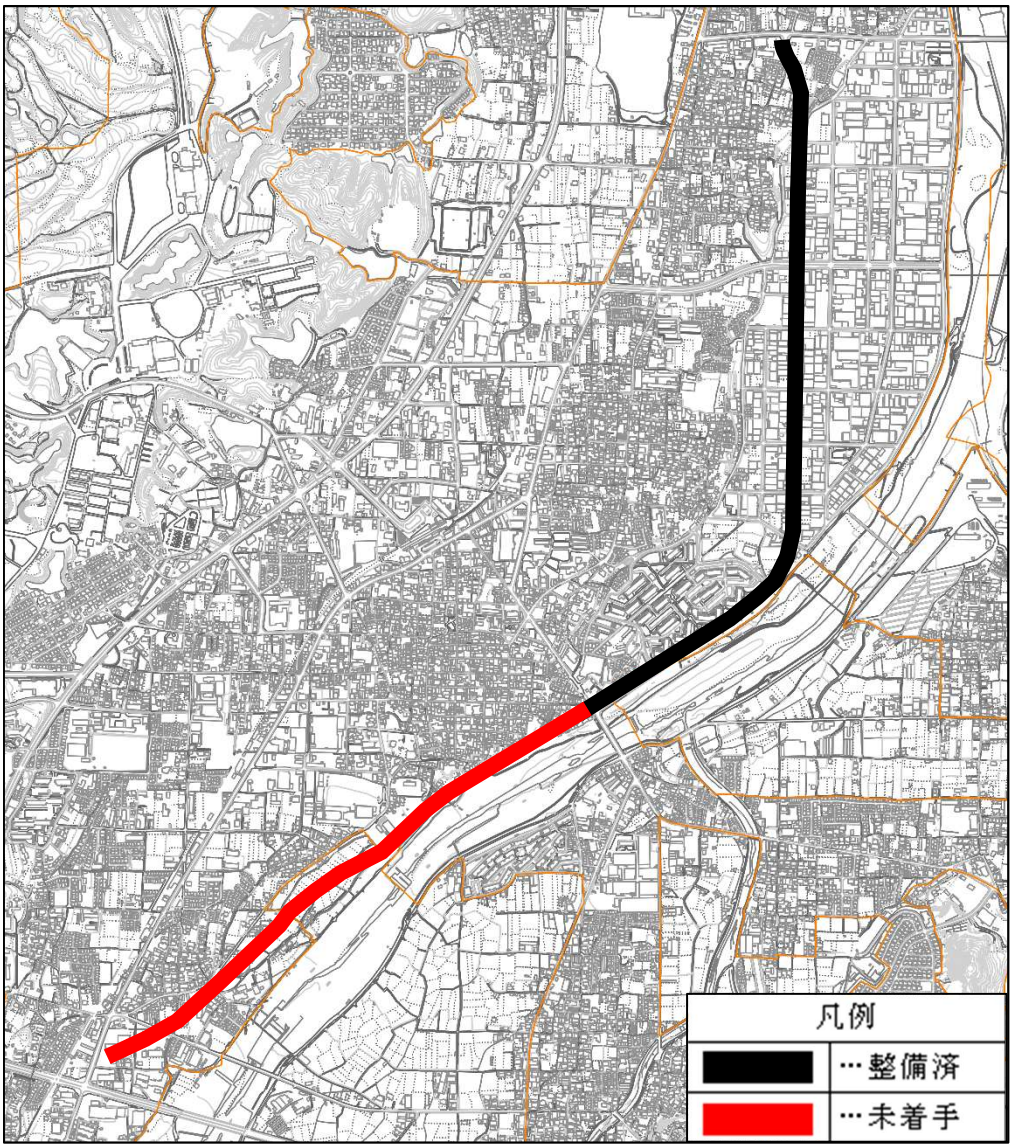
本市における都市計画道路の見直しに係る対象路線は、決定路線のうち、未着手区間を含む市決定都市計画道路（補助幹線街路）とします。

なお、大阪府決定の路線については、決定権者が大阪府であるため、見直しの対象外とします。

○未着手区間を含む路線（市決定）

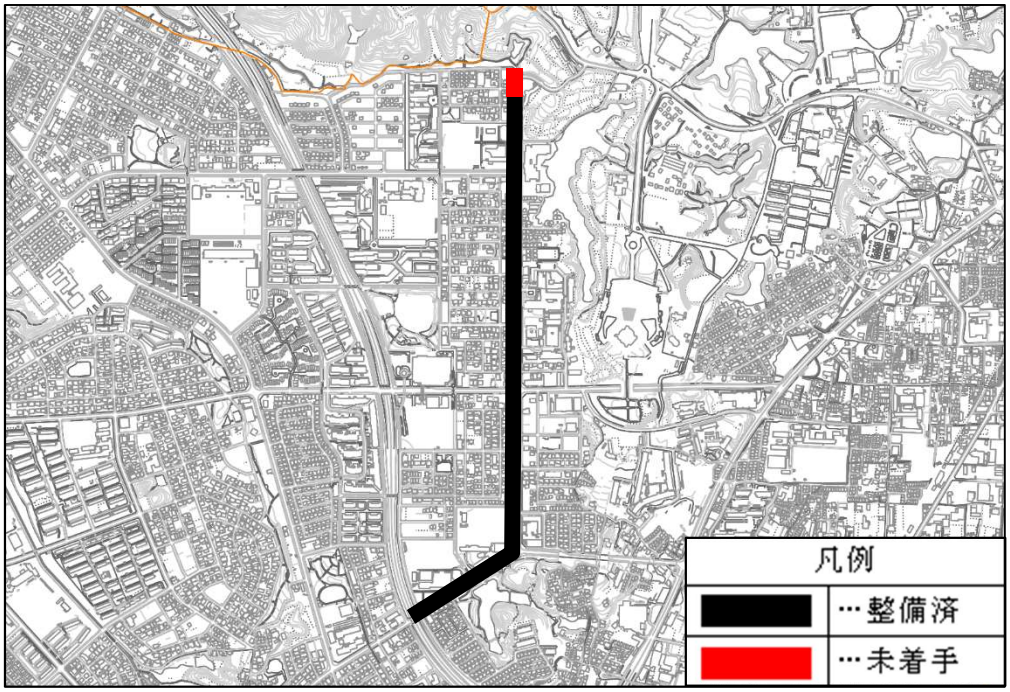
① 甲田桜井線：整備率５６．１％

（整備済延長：２．１５ｋｍ、未着手延長：１．６８ｋｍ）



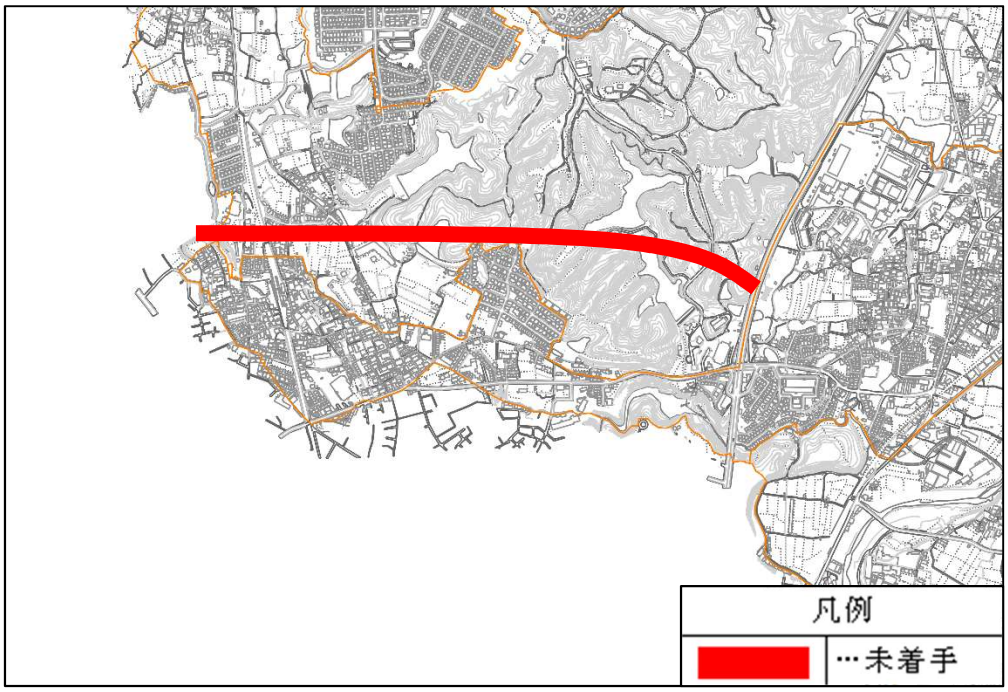
② 金剛東１号線：整備率９９％

（整備済延長：１．９５ｋｍ、未着手延長：０．０２ｋｍ）



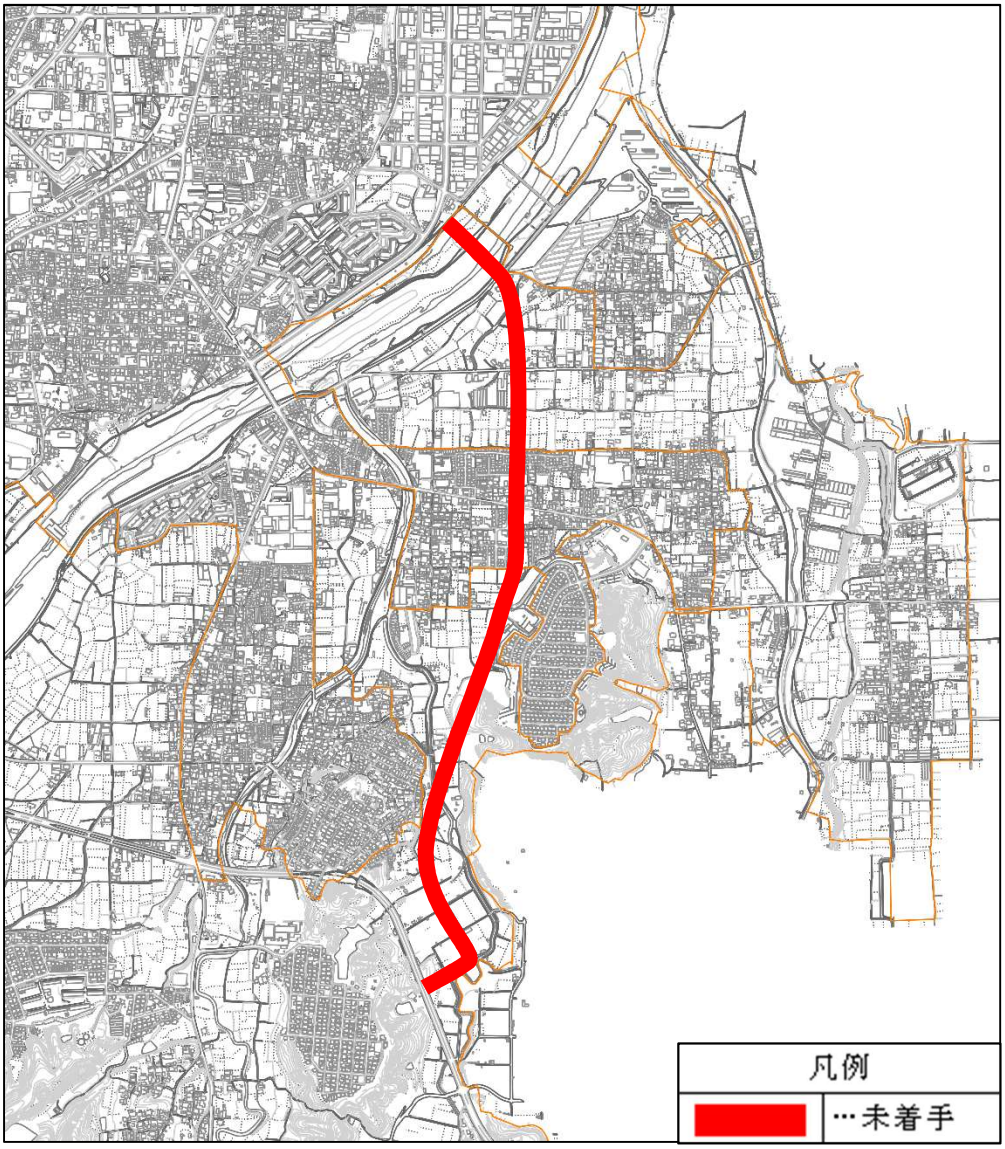

③ 須賀錦織線：整備率０％

（整備済延長：０ｋｍ、未着手延長：１．６１ｋｍ）



④　北大伴東板持線：整備率０％

（整備済延長：０ｋｍ、未着手延長：２．３４ｋｍ）



２．見直し評価の考え方

見直し評価に当たっては、平成２５年及び平成２８年の見直しと同様に、大阪府が策定した「都市計画（道路）見直しの基本方針」の考え方に基づき行います。

大阪府が策定した「都市計画（道路）見直しの基本方針」では、都市計画道路見直しについては、その評価・機能を【必要性】と【実現性】に基づいて行う、としています。

したがって、本市も同様に、この【必要性】と【実現性】に基づき、都市計画道路の見直しの評価を行います。

大阪府・都市計画（道路）見直し基本方針（平成２３年３月策定）

| 【必要性】 | 【実現性】 |
|---|---|
| ① 今後の都市づくりの方針との整合性 | ⑧ 公共投資額からの実現性 |
| ② 交通処理機能 | ⑨ 支障物件や道路構造上の問題からの実現性 |
| ③ 交通安全機能 | ⑩ 事業に対する期待度や合意状況からの実現性 |
| ④ 防災機能 | |
| ⑤ 市街地形成機能 | |
| ⑥ 環境形成機能 | |
| ⑦ 代替機能となる路線の存在 | |

**【必要性】**

①今後の都市づくりの方針との整合性に対する評価

路線整備の必要性について、今後の都市づくりの方向性である拡大型から集約連携型の都市構造への転換方針との整合が図れるかどうかを評価する必要がある。市街化調整区域での新たな道路整備は、開発抑制の方向の下では、その必要性が高くないこと、更に、道路整備によって沿道に不必要な開発を招く恐れがあることから十分に検討する必要がある。

②交通処理機能に対する評価補助幹線

地域の産業活動を支援するための自動車交通の円滑な処理とあわせて、府民生活にとって必要な地区内における自動車交通の円滑な処理が必要な路線かどうかについて評価する。

③交通安全機能に対する評価

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か、又は、整備されていないか、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路線かどうかを検討する。また、計画幅員で、現在の基準上必要な自転車道や歩道の幅員を確保できるかどうか、更に徒歩や自転車による駅

へのアクセス機能等、公共交通の利用を促進し、駅を中心した集約・連携型の都市形成に貢献する道路であるかどうか、なども評価する。

④防災機能に対する評価補助幹線

評価対象路線が、各地の防災拠点や大規模病院、避難地を連絡する機能を有するかどうか、広域緊急交通路にアクセスしているかどうか、建物の倒壊等による道路の閉塞を防止し避難路の確保や、消防活動困難区域を解消する機能をもつかどうか、延焼を遮断する幅員を持っているか、について路線毎に評価する。

⑤市街地形成機能に対する評価

評価対象路線が、今後、市街化を図る区域内で都市的土地利用を誘導し、市街地を形成する機能を持つか、又は、都市計画道路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道路であるかどうか、駅周辺において都市機能を集約する等、集約連携型都市構造の形成に貢献する道路であるかどうか、更に具体的な収容施設が想定されているかどうか等について路線毎に評価する。

⑥環境形成機能に対する評価

「みどりの大阪推進計画」に基づく「みどりの風促進区域」の候補となり得る路線か、市町村が策定する「緑の基本計画」で環境機能強化路線としての位置付けがあるかどうかを路線毎に評価する。また、駅へのアクセスとして自転車や公共交通機関の利用が促進され、環境負荷の少ない都市構造の形成に資する路線であるかどうかも路線毎に評価する。

【参考】

みどりの風促進区とは

府民が実感できるみどりの創出にむけて、主要道路等の都市施設等を軸に沿線の民地も含めて厚みと広がりのあるみどり豊かなセミパブリック空間を重点的に創出する区域。

指定路線の考え方

・緑被率の低いエリアを貫く幹線道路
・ヒートアイランド対策重点区域内にある幹線道路等

⑦代替機能となる路線等の存在に対する評価

「交通処理機能」「交通安全機能」「防災機能」「市街地形成機能」「環境形成機能」について、見直し対象路線（区間）と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評価する。

**【実現性】**

⑧公共投資可能額からの実現性に対する評価

限られた公共投資可能額をできるだけ有効に活用し、効率的・効果的に都市計画道路を整備する必要があることから、対象路線の整備優先度と概算整備費用から現在の投資余力を前提として、概ね３０年以内に整備に着手できるかどうかの目途について評価する。

⑨支障物件・道路構造上の問題に対する評価

評価対象路線が、現状において以下のような課題を有しているかどうかについて評価する。

■補償の対象となる物件の多寡や集合住宅、大規模工場などの支障物件の状況、移転や代替地の要否等、事業実施の難易度が高い。

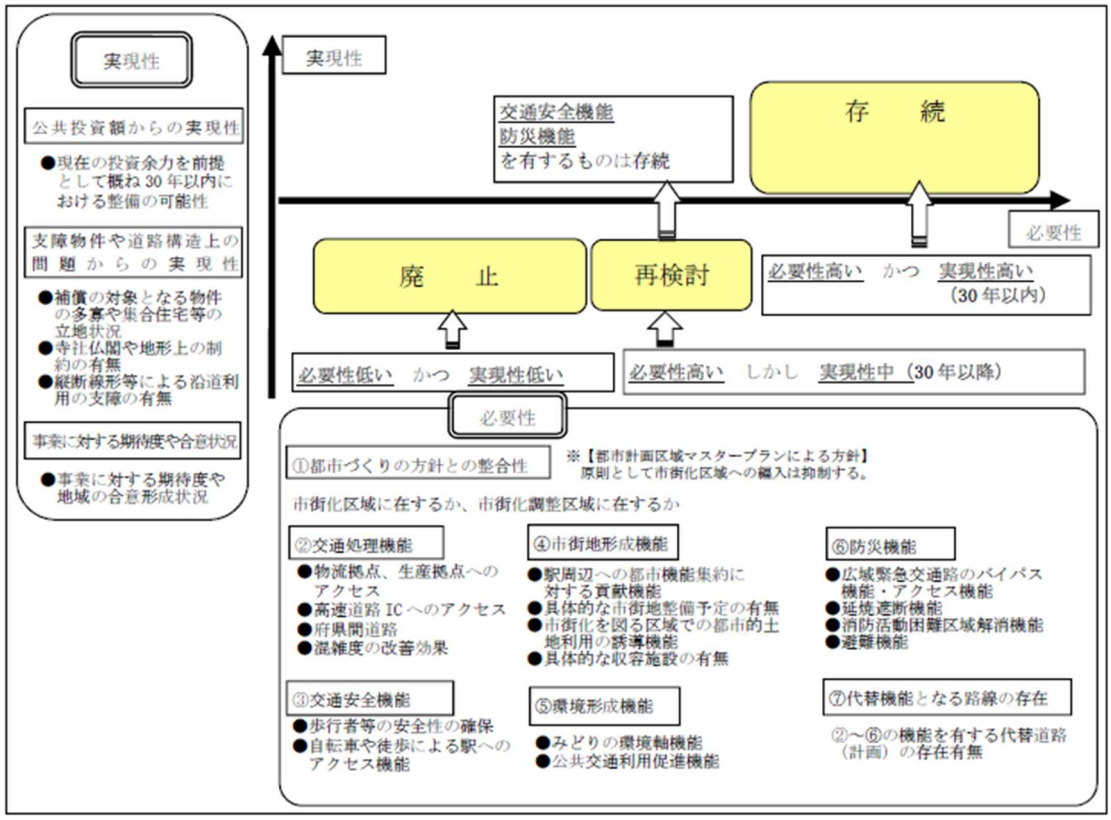
■都市計画道路が歴史的文化遺産や神社、仏閣等の敷地内を通過しており、それらを保存しつつ道路整備を実施することが困難である場合等。

■現計画で整備すると鉄道との交差等の縦断的な制約から沿道利用に著しく支障が生じ、現位置では問題の改善が困難である場合等。

⑩事業に対する期待度や合意状況からの実現性に対する評価

都市計画道路の整備には地域の理解と協力が必要であり、事業に対する期待度や地域の合意形成など、地域がどのように考えているのか（存続・変更・廃止等）について評価の対象とする。

図６－１　見直しにおける必要性、実現性のイメージ

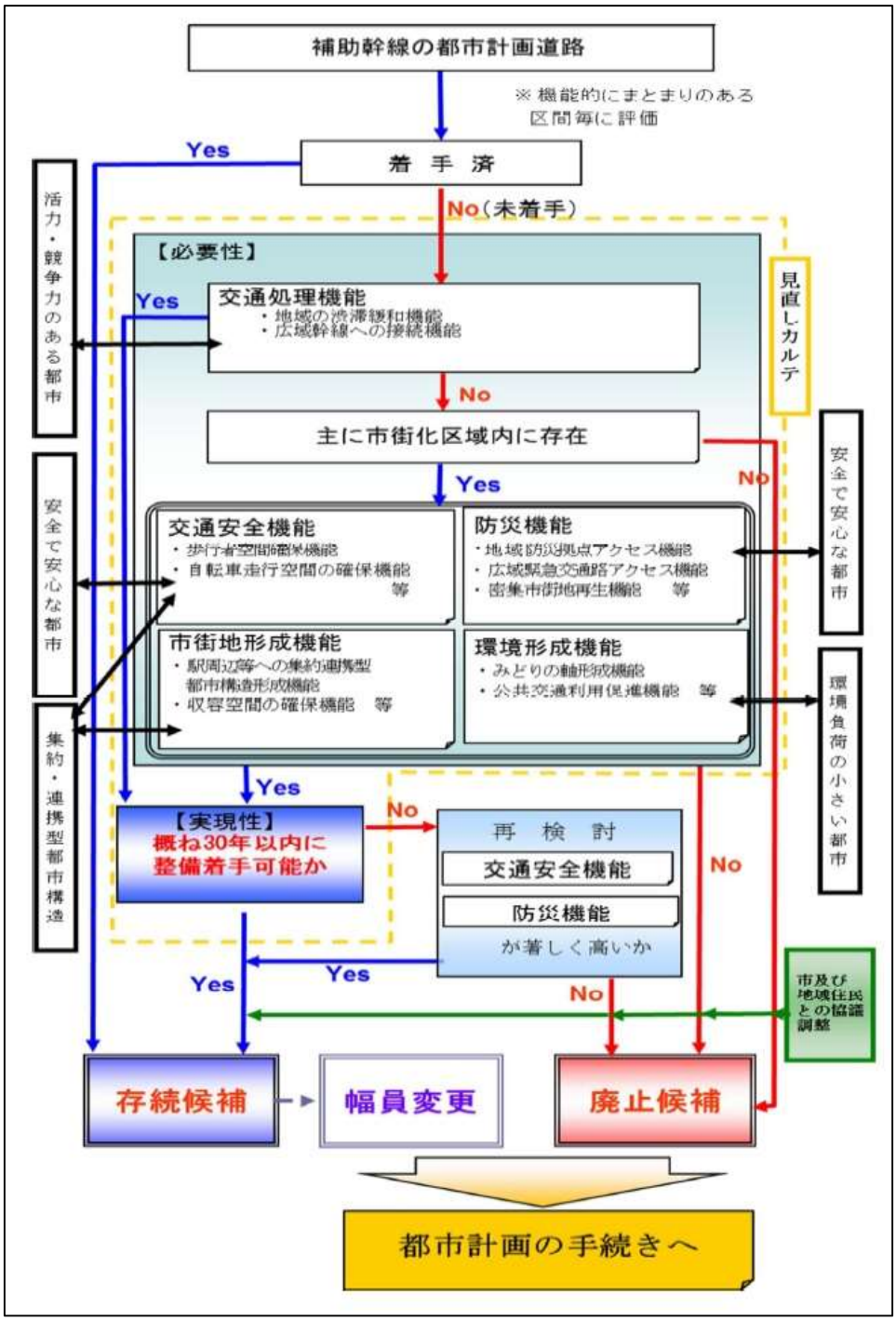



資料：大阪府「都市計画（道路）見直し基本方針」

３．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６－２　見直しフロー（補助幹線）

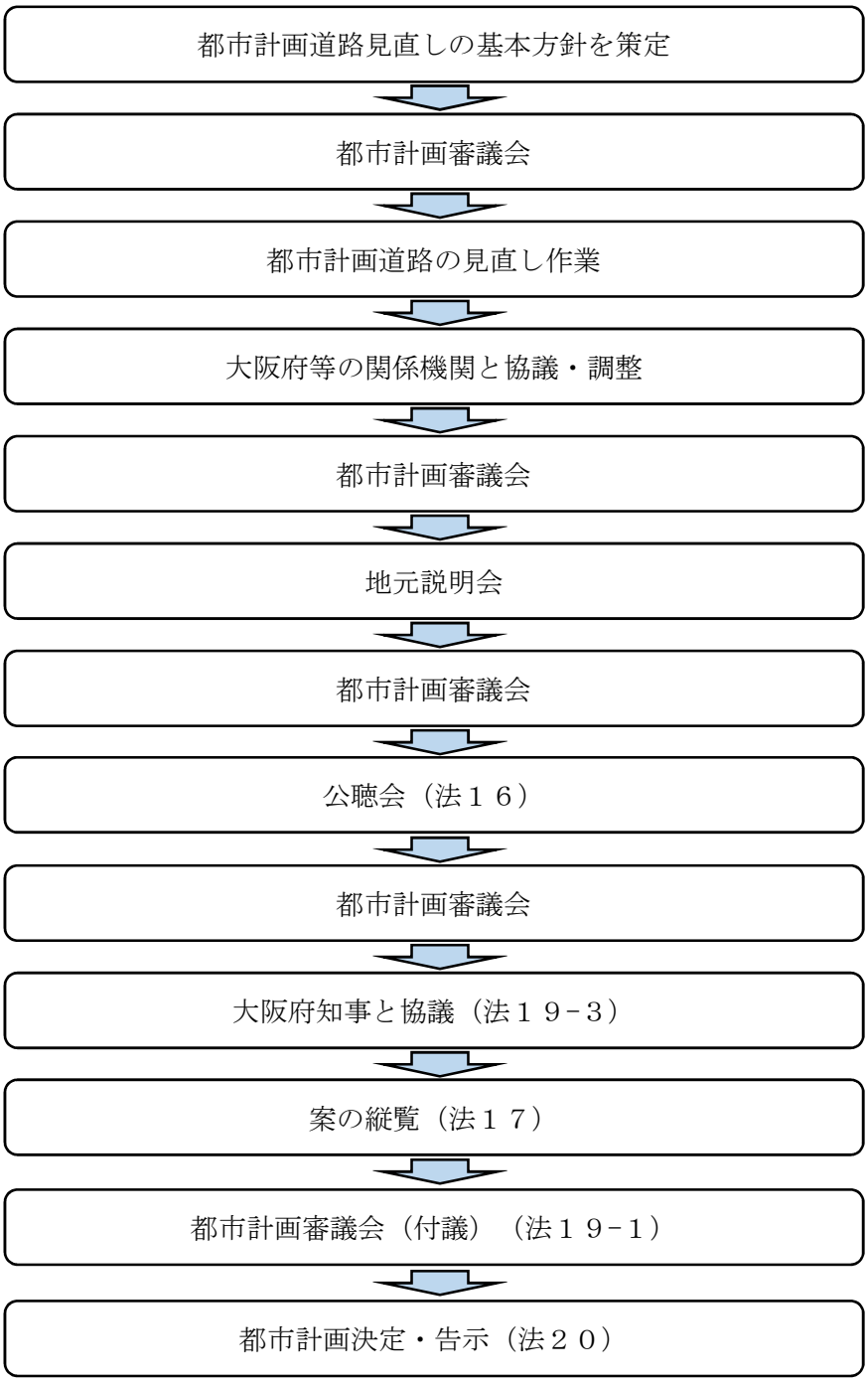



資料：大阪府「都市計画（道路）見直しの基本方針」

## 第７　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、都市計画変更の手続を進めていきます。

図７－１　今後の都市計画変更の手続




※法とは、都市計画法を指します。