

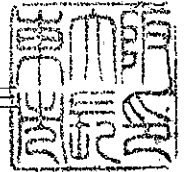


東大阪建総第250号

平成19年5月 7日

国土交通省道路局長 様

東大阪市長 長尾 淳三



中期的な計画の作成にあたっての意見について（回答）

平素から本市の道路事業に対しご指導、ご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、平成19年4月2日付け国道企第114号にて依頼のありました今後の道路政策
や道路の整備・管理についての意見につきましては、別紙回答書のとおりですのでよろし
くお願いいたします。

連 絡 先

東大阪市建設局建設企画総務室

電話06-4309-3209

『道路整備・中期計画』作成に対する東大阪市の意見

- 1 交通渋滞対策に資する道路施設の整備が必要である。
 - ① 東西・南北の幹線道路の整備
 - ② 信号交差点等がボトルネックとなって日常的に交通渋滞を生じている例もあるため、短期的にはこれらのボトルネック箇所の緊急対策
 - ③ 既存の鉄道の連続立体交差化
 - ④ 東西方向の既存の鉄道と有機的に結節するモノレールの整備
- 2 東大阪市のものづくりの技術を有する中小企業の産業活動や商店街の活性化を支えるためには、地域の実情に応じた地域内の幹線道路の整備が必要である。
 - ① 工業系地域においては大型車両通行が可能となる幹線道路の整備
 - ② 商業系地域においては、歩行者や自転車を対象とする集客に資する魅力ある道路の整備（広幅員・ハイグレードの歩道、バリアフリー化など）
- 3 市民が安全で安心できる生活の実現に向けた道路の整備が必要である。
 - ① 地震等の災害に備えた道路の整備、特に、市の地域防災計画に位置付けた道路の整備・広域的な緊急交通路の対策は国・府において進められているが、市においては、市民の一次避難地（主に小中学校）へ避難路として指定している（準）緊急交通路の幅員が狭隘で橋梁の耐震補強も未実施であり早急な対応が必要。
 - ② 道路・駅・建築物が一体となったバリアフリー化
 - ③ 生活道路に対する交通安全対策を主とする整備
 - 交差点出合頭事故対策
 - 幅員の拡幅、歩行幅の確保
 - 法定外公共物（里道・水路）の活用、補助制度による電柱の道路外への移設等
- 4 道路施設の適切な維持管理が必要である。
 - ① 市が管理する道路についても、幹線道路の交通渋滞回避のため抜け道として通行量が多く、舗装の損傷が進んでおり、計画的な補修工事を行う必要がある。
 - ② 橋梁等の道路施設についても、高度経済成長期に設置されたものが多く、今後更新時期を迎えることから、計画的な維持補修が必要である。
 - ③ 適切な管理のため、承認工事（法第24条）・占用工事（法第32条）と道路管理者が情報を共有するシステムの構築が必要である。
- 5 「道路整備・中期計画」の策定にあたっては、まちづくりや既存の地域経済の活性化について、新たな視点から総合的に検討することも必要である。
 - ① 地域のものづくりや商業活動の支援に資する施策が求められており、経済と環境の調和した効率的な輸送の実現のための物流施策を推進する。
 - ② 人が集い遊ぶ、生活やイベントの場として多様な機能を有していた「路地」の魅力を再認識し、賑わいの創出や美しいまちなみの形成など、その再生につながる道路の整備制度の拡充。

以上のように、東大阪市内の道路の課題は多種・多様であり、今後、質・量ともに一層充実させることが必要である。このため、中期的な計画の策定にあたっては、都市部の道路が抱える課題解決のため、効率化・重点化を図り、真に必要な道路整備に対し、国費対象枠の拡大も含めた配慮をお願いしたい。

都市計画都市高速鉄道事業 大阪外環状線(東大阪市)連続立体交差事業



連続立体交差事業について

東大阪市南西部地区では、城東貨物線と道路が平面交差していることによって、多くの踏切があり、交通渋滞や交通事故の原因になっています。さらに鉄道により市街地が分断され、安全で快適なまちづくりを進めるうえで大きな障害となっています。これらの諸問題を解決するため、大阪外環状線（東大阪市）連続立体交差事業に取り組むことになりました。

本事業は、鉄道を高架化し、あわせて鉄道高架沿いに関連側道を整備するもので、11箇所の踏切をなくし、都市交通の円滑化を図るとともに、鉄道により分断化された市街地の一体化を図ります。

さらに、既設の城東貨物線は、電化・複線化して旅客化を図り、大阪外環状線として生まれ変わることで、新たな広域鉄道ネットワークが形成され、交通の利便性の向上、都心部の混雑緩和、周辺市街地の生活環境や都市機能の向上・活性化を図ります。

これらにより、大阪外環状線（東大阪市）連続立体交差事業は、東大阪市が目指す『ともに創りだすまち、活力があふれ、快適さに満ちたまち』を実現すべく、地域社会の発展、安全で快適なまちづくりの推進に大きく寄与することが期待されます。

事業の概要

- 事業名称 大阪外環状線（東大阪市）連続立体交差事業
- 事業区間 東大阪市永和1丁目～衣摺5丁目
- 事業延長 約2.2km
- 高架化される駅 (仮称)柏田駅
- 駅の構造 基本構造:高架1層
形状:島式1面ホーム(延長:165m、幅員:6m)
改札口:1箇所
エスカレーター:1基
エレベーター:1基
- 除却踏切数 11箇所
- 交差道路 都市計画道路 6箇所
その他交差道路 29箇所（内新設18箇所）
- 総事業費 約197億円
- 関連側道

路線名	延長 (m)	幅員 (m)	専用道路
大阪外環状線附属街路東側2号線	約35	8	自転車・歩行者専用道路
大阪外環状線附属街路東側3号線	約895	8	—
大阪外環状線附属街路西側1号線	約65	8	自転車・歩行者専用道路
大阪外環状線附属街路西側2号線	約748	8	—
大阪外環状線附属街路西側3号線	約55	8	自転車・歩行者専用道路
大阪外環状線附属街路西側4号線	約40	6	自転車・歩行者専用道路

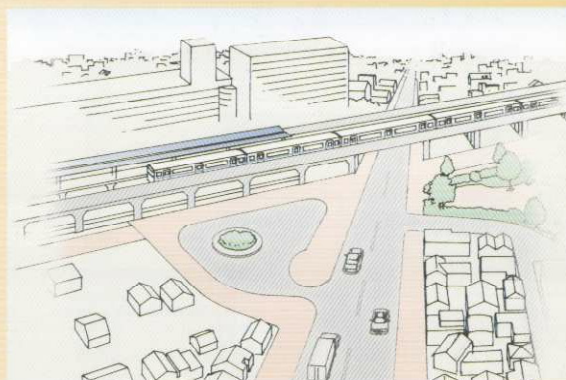
事業経過

- 昭和58年 4月 ● 連続立体交差事業採択
- 平成 8年11月 ● 大阪外環状鉄道株式会社設立
- 平成11年 3月 ● 「東大阪都市計画都市高速鉄道」都市計画決定
- 平成12年 3月 ● 都市計画事業認可

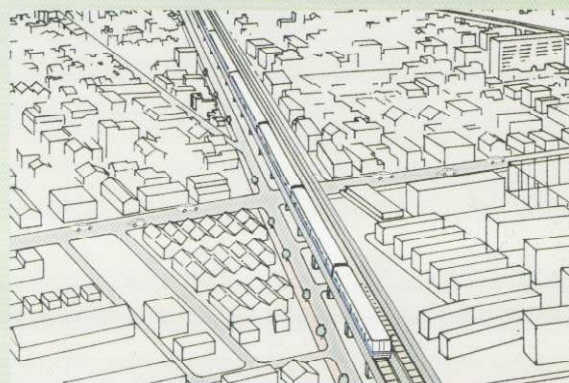
事業の効果(イメージ図)

私たちのまちが

『ともに**創**りだすまち、**活**力があふれ、**快**適さに満ちたまち』
に生まれ変わります。



- 踏切が除却されるため、踏切事故がなくなり、人や車の流れがスムーズになります。
- 高架下空間の有効利用と駅周辺の整備により、まちづくりが促進されます。

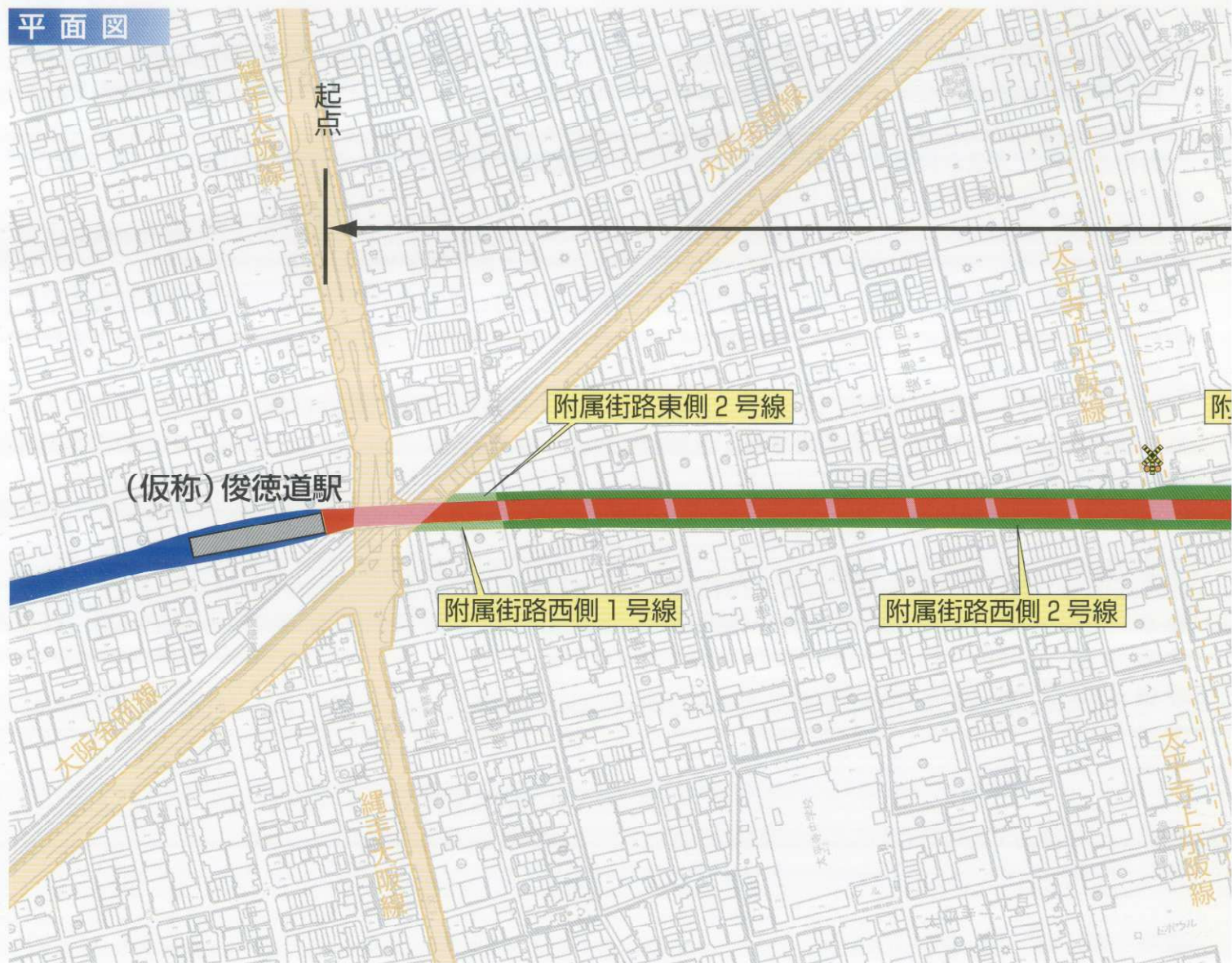


- まちの分断が解消され、市街地の一体化が図られます。

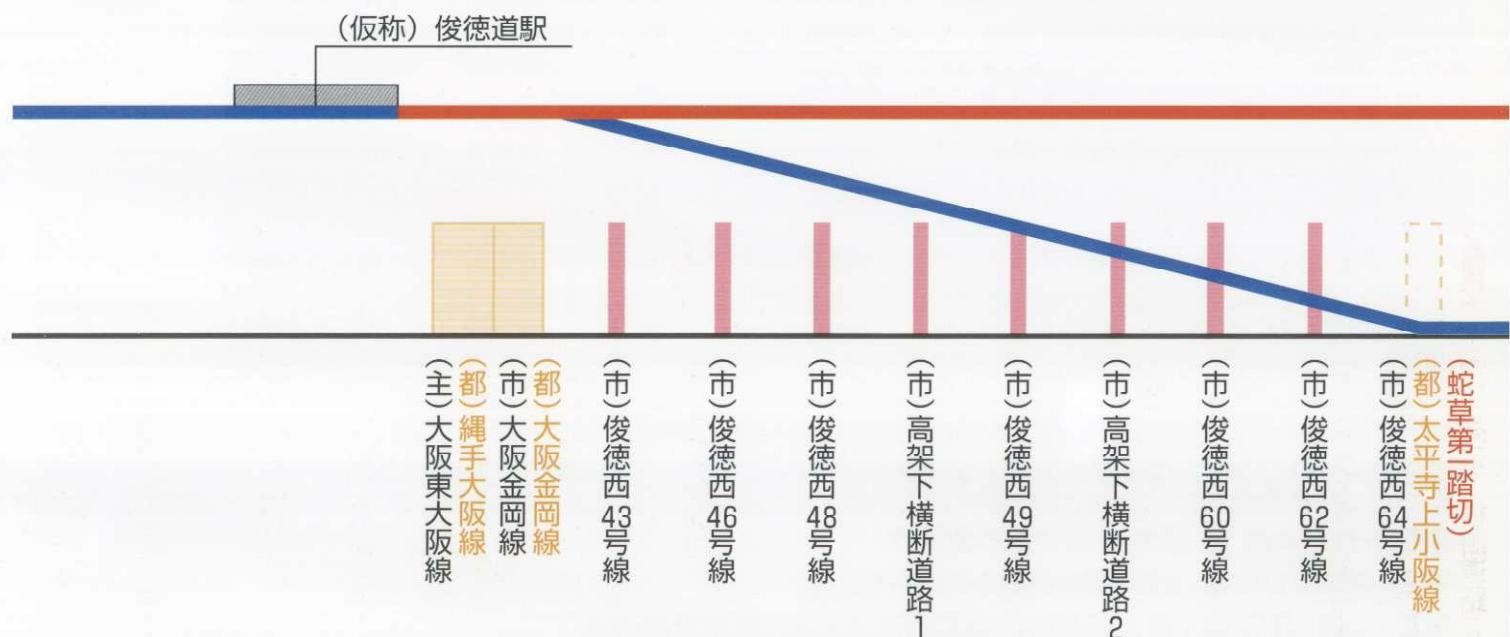


- 関連側道の整備により、地域の生活環境及び利便性が向上します。

平面図



縦断面図



事業延長 約2.2km

附属街路東側 3 号線

(仮称) 柏田駅

附属街路西側 3 号線

附属街路西側 4 号線

駅前広場

柏田北公園

(仮称) 柏田駅

(市) 高架下横断道路 3

(市) 高架下横断道路 4

(蛇草第一踏切)
(市) 寿 48 号線

(都) 柏田上小阪線
(北八尾街道踏切)
(都) 大阪八尾線
(一) 大阪八尾線

(長瀬第一踏切)
(市) 長瀬西 38 号線

(市) 高架下横断道路 5

(長瀬第一踏切)
(市) 長瀬西 40 号線

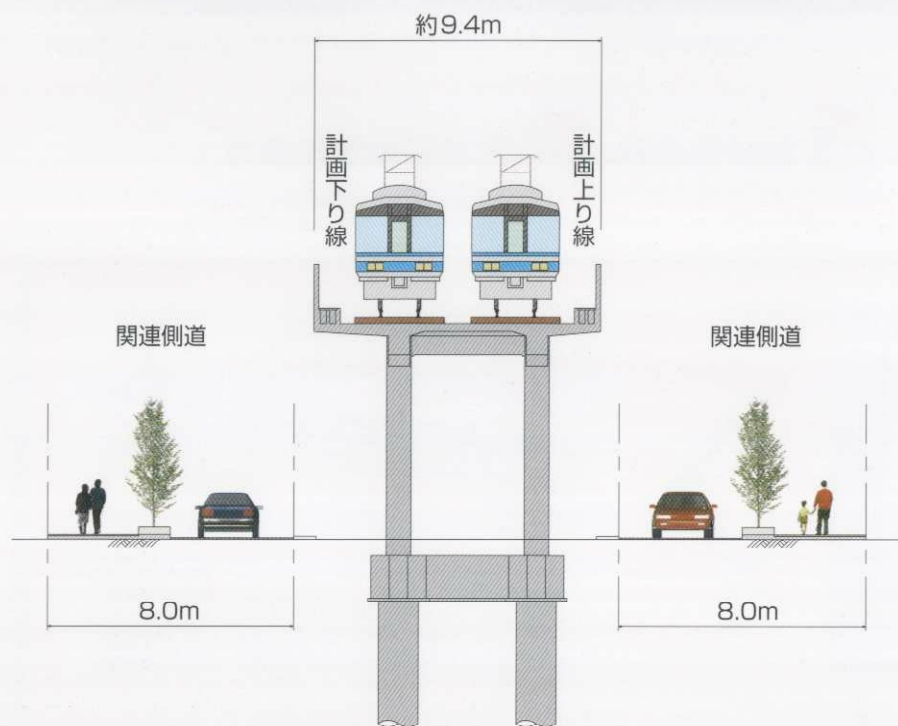
(市) 高架下横断道路 6

(柏田踏切)
(市) 長瀬西 43 号線

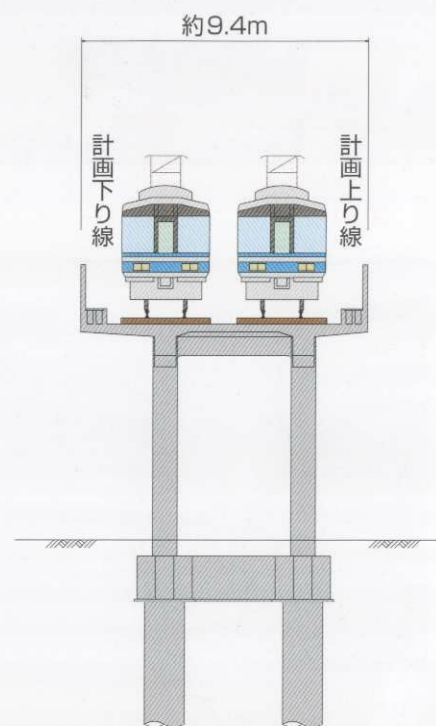
(市) 高架下横断道路 7

(柏田第一踏切)
(市) 長瀬西 47 号線

標準断面図

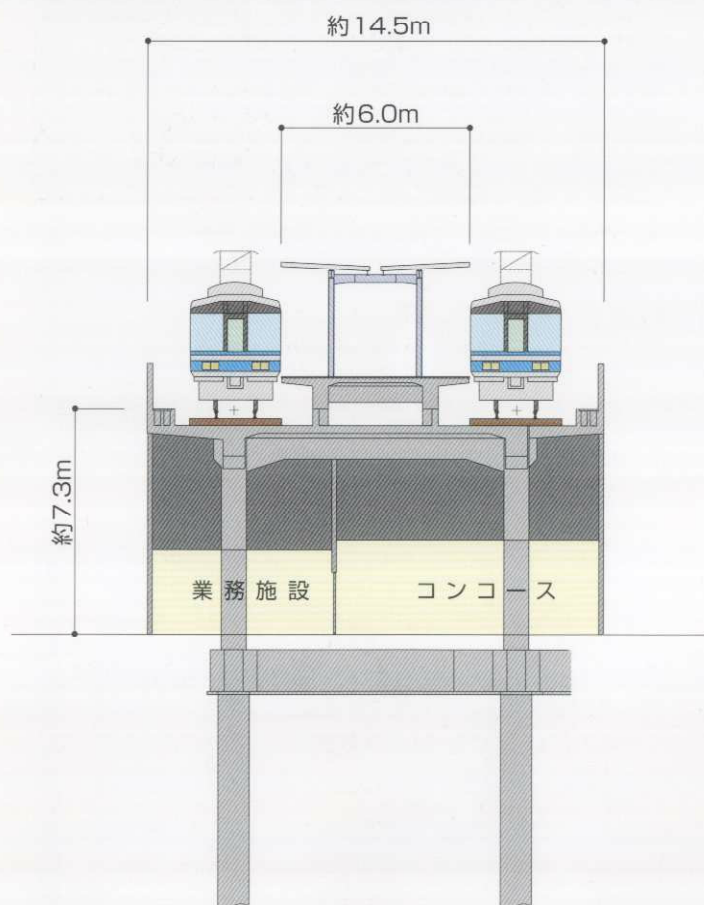


断面図①



断面図②

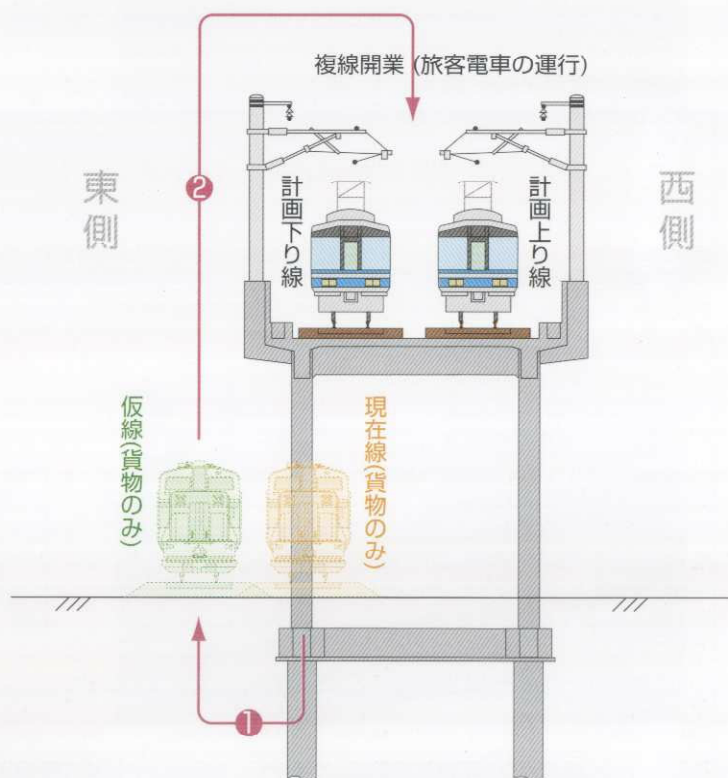
(仮称) 柏田駅断面図



工事の進め方

■仮線方式

- ① 現在線(貨物のみ)の東側に仮線を設置し、現在線に移設します。現在線を撤去した後に複線高架橋を施工します。
- ② 施工後は、複線開業(旅客電車の運行)し、仮線を撤去します。



大阪外環状線沿線マップ



この事業は、ガソリン税・自動車重量税などの道路特定財源で行われています。

再生紙を使用しています。



平成15年3月発行



都 市 計 画 事 業

近畿日本鉄道奈良線

八戸ノ里～瓢箪山間

連続立体交差事業

 大 阪 府
 東 大 阪 市
 近畿日本鉄道(株)

渋滞がやわらぐ。地域が結ばれる。 踏切がなくなれば、もっと快適な街が 誕生します。

東大阪市は、大阪府の東部に位置し、大阪の都心部へは約10kmにあり、これまで近郊都市として発展してきました。

近鉄奈良線は、東大阪市を東西に横断し、大阪と奈良を結ぶ重要な公共交通機関として今まで地域の発展に寄与してまいりました。また、昭和52年度に布施駅付近におきましては立体交差化を完了しております。

しかしながら、近年周辺地域の発展と共に東大阪市内における道路交通の混雑状況は著しく、とりわけ、大阪中央環状線から大阪外環状線(国道170号)間では、踏切部における交通渋滞や鉄道による市街地の分断など、都市の均衡の取れた発展が阻害されるなどの影響が見られるようになってきました。

このため、大阪府ではこの区間を立体交差化することにより、交通渋滞等の弊害を解消し、周辺地域の新たなまちづくりに向けた都市機能の充実を図るため、八戸ノ里・瓢箪山間の鉄道高架化を都市計画事業による連続立体交差事業として推進しているところであります。



事業概要

- 事業区間 近鉄奈良線 八戸ノ里～瓢箪山間
- 事業延長 3,300m
- 高架化される駅 若江岩田駅、河内花園駅、東花園駅
- 除却踏切数 9箇所
- 新設交差道路数 15箇所
- 交差道路数 都市計画道路 5本
府道 1本
市道 9本(内 新設3本)
- 計画側道数 4本
- 事業期間 平成4年度～平成23年度
- 総事業費 約613億円

- (都)大阪瓢箪山線
延長2,045m 幅員16.0～22.0m

●関連側道

名 称	延長(m)	幅員(m)
(都)奈良線附属街路南側1号線	750	6.0
(都)奈良線附属街路南側2号線	880	6.0～8.0
(都)奈良線附属街路北側1号線	476	6.0
(都)奈良線附属街路北側2号線	94	6.0

事業経過・計画

- 平成 4年 9月 ●「東大阪都市計画都市高速鉄道」
都市計画決定
- 平成 5年 2月 ●都市計画事業認可
- 平成24年 3月 ●事業完了(予定)



花園3号踏切の現状

新しい道、新しい駅、新しいスペース。 事業が完成すると、街がイキイキと!

現在の状況

若江岩田駅西側の高架橋完成予想図。高架下の一部は公共空間として様々な用途が期待されます。



完成予想図



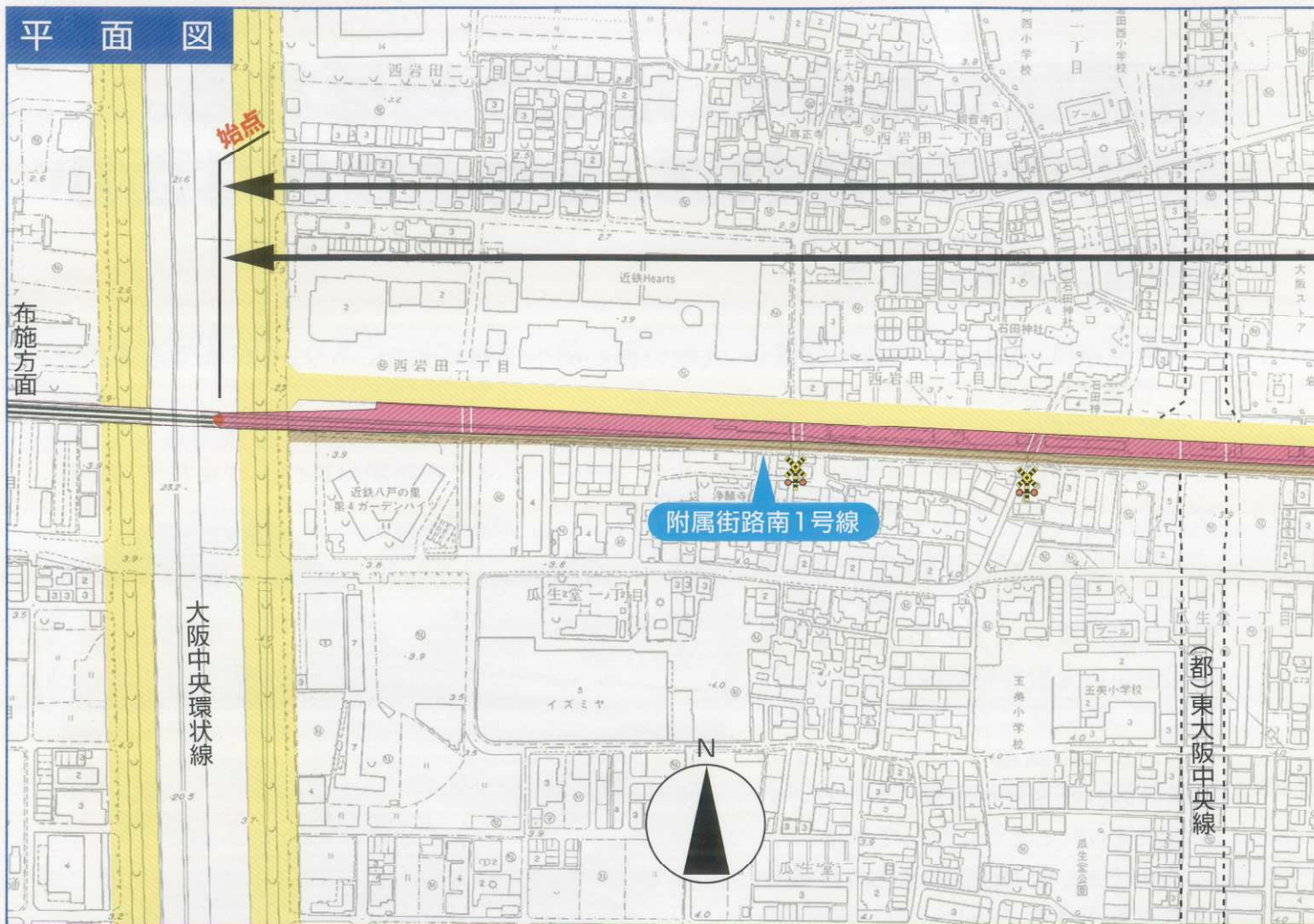
河内花園駅西側の若江岩田2号踏切。長い閉鎖時間のイライラも解消、横断道路も整備され、人も車も快適です。



高架化した河内花園駅。駅前市街地再開発事業の建物とともに、発展する新しい河内花園の玄関口となります。(完成予想図)

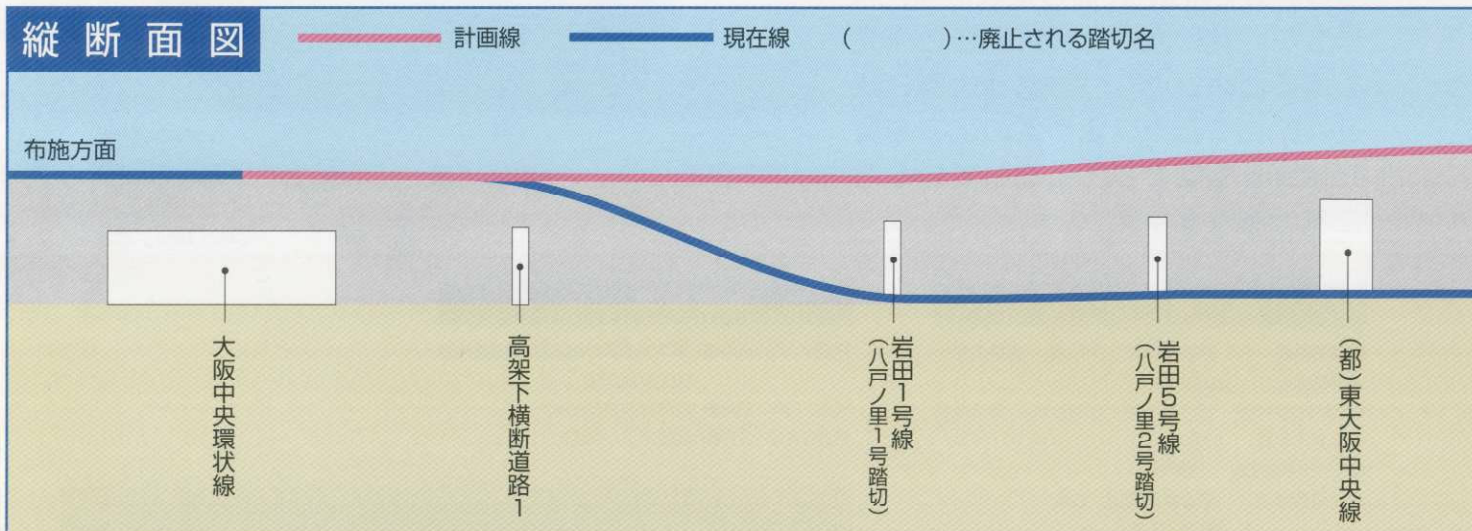


平面図



縦断面図

計画線 現在線 ()…廃止される踏切名



標準断面図

(都) 大阪製 16.0

工事方法について

大きく分けて河内花園駅周辺を境に西側(布施方面)を「別線方式」、東側(近鉄奈良方面)を「仮線方式」と称する2種類の方法で工事を進める予定です。

別線方式 ● 現在線の北側に高架橋の用地を確保。高架橋を施工後、現在線の下り線、上り線の順に計画線に切り替えます。切り替え後は、現在線を撤去します。

仮線方式 ● 現在線の南側に仮線を設置、上り線、下り線の順に仮線に移設します。空いた現在線の付近に高架橋を施工。施工後、仮線の下り線、上り線の順に計画線に切り替えます。切り替え後は、仮線を撤去します。

別線方式

事業延長

別線方式区間

若江岩田駅前
再開発ビル
「希来里(きらい)」

近鉄奈良線

(都)大阪瓢箪山線

若江岩田駅

(都)八尾枚方線

附属街路南2号線

若江岩田駅

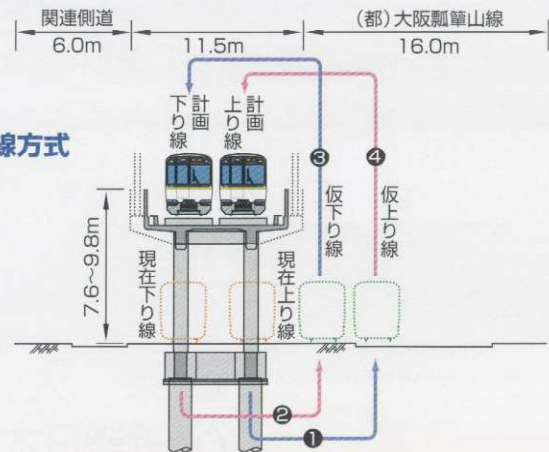
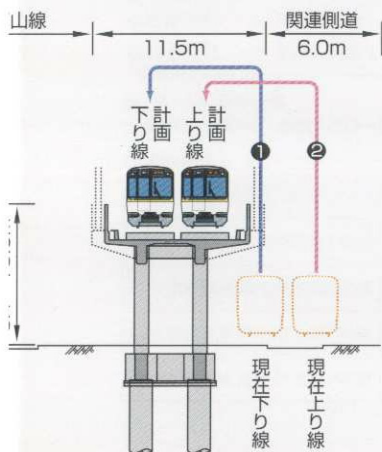
菱江若江線
(八戸ノ里3号踏切)

(都)八尾枚方線
(若江岩田1号踏切)

高架下横断道路2

(都)菱江玉串線

仮線方式



3,300m

花園中央線

河内花園駅前
再開発事業区域(予定)

附属街路北1号線

(都)加納玉串線

附属街路北

河内花園駅

(都)大阪瓢箪山線

河内花園駅

花園中央線
(若江岩田2号踏切)

(主)八尾茨木線
(若江岩田3号踏切)

(都)大阪瓢箪山線

高架下横断道路3

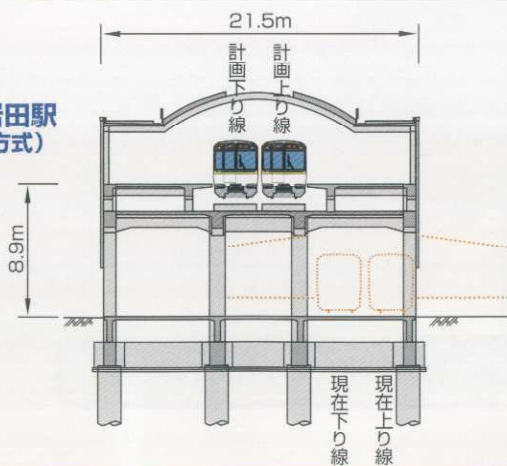
英田南21号線
(花園1号踏切)

英田南30号線
(花園2号踏切)

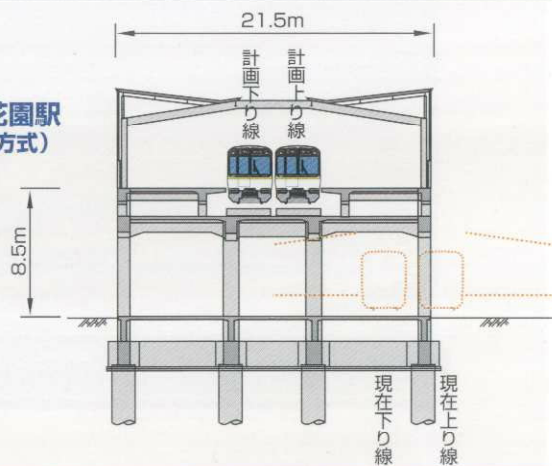
(都)加納玉串線
(花園3号踏切)

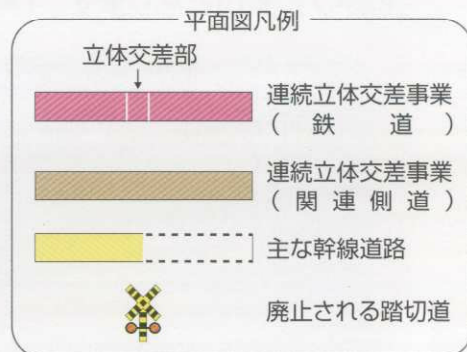
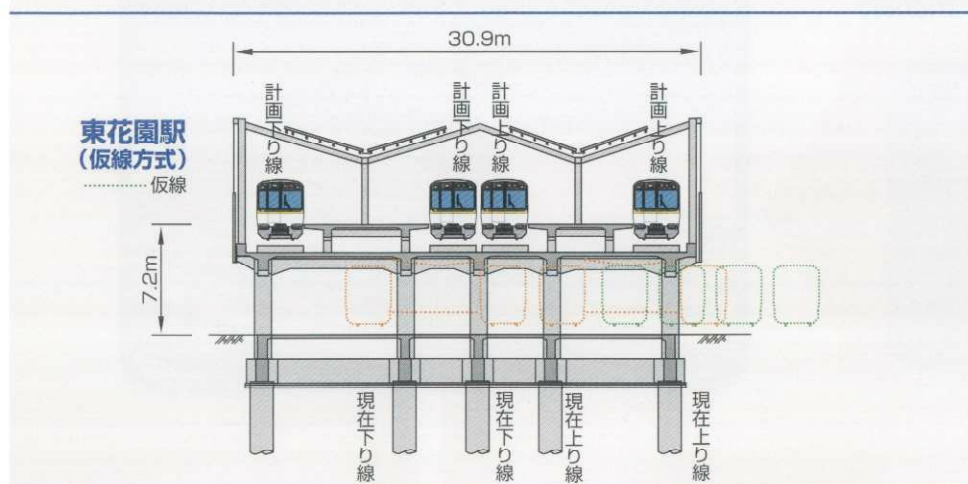
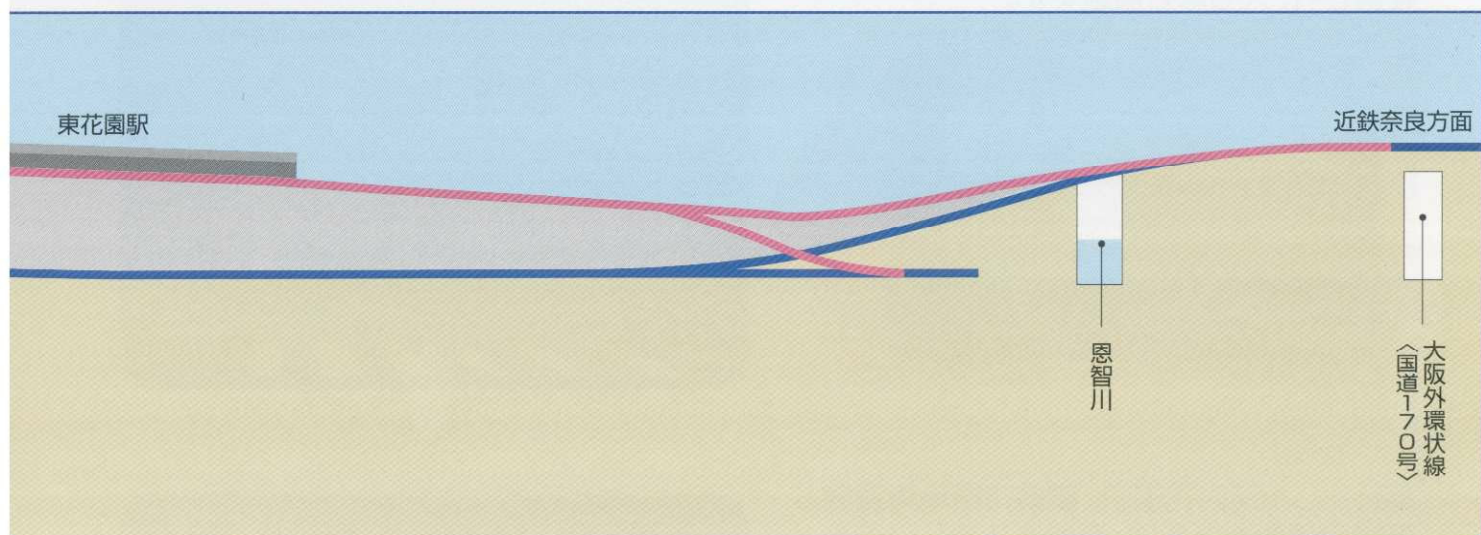
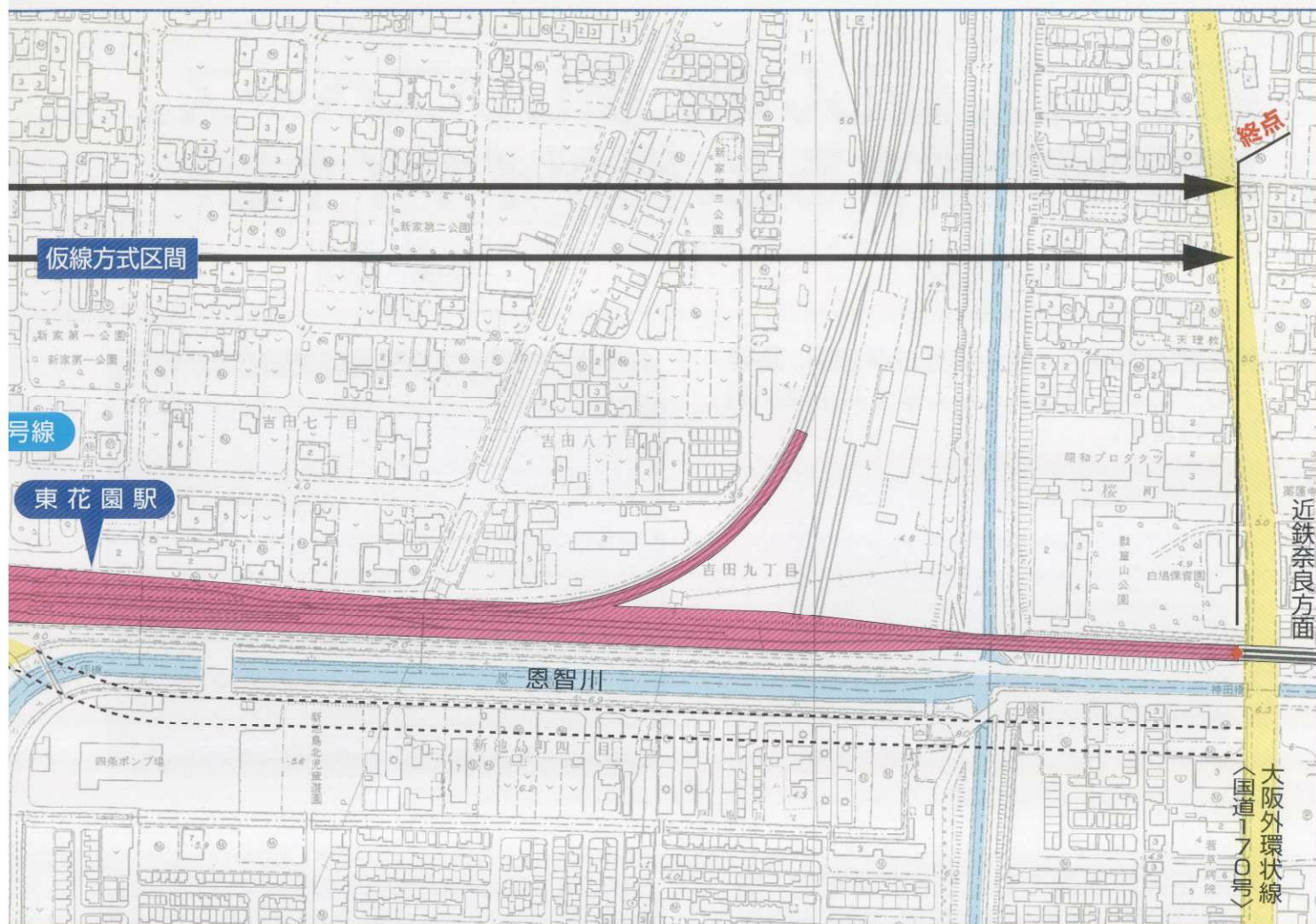
駅断面図

若江岩田駅
(別線方式)



河内花園駅
(別線方式)





近鉄奈良線高架化区域
周辺マップ

この事業は、ガソリン税・自動車重量税などの道路特定財源で行われています。

