

表1. 未着手の都市計画道路 路線名

図中 番号	路線名	区間名	新設or 拡幅	図中 番号	路線名	区間名	新設or 拡幅
1	井高野町線	井高野	新設	61	乾正覚寺線	加美北	拡幅
2	井高野大道線	井高野	新設	62	平野八尾線	加美西	拡幅
3	井高野大道線	小松	新設	63	平野八尾線	加美東	拡幅
4	大道線	大桐	新設	64	平野喜連線	平野東	新設
5	淀川北岸線	南江口	新設	65	田辺出戸線	流町	新設
6	淀川北岸線	大桐	新設	66	田辺出戸線	喜連東	新設
7	淀川北岸線	豊里	新設	67	敷津長吉線	長吉六反	新設
8	庄内新庄線	下新庄	新設	68	森小路大和川線	住道矢田	拡幅
9	新庄長柄線	淀川渡河部	新設	69	尼崎平野線	天王寺	拡幅
10	淀川北岸線	柴島	拡幅	70	長柄堺線	阿倍野	拡幅
11	西三国木川線	木川	新設	71	津守阿倍野線	天下茶屋	拡幅
12	十三吹田線	木川	拡幅	72	堺筋線	天下茶屋	新設
13	庄内新庄線	西三国	新設	73	堺筋線	岸里	拡幅
14	歌島豊里線	三津屋～新高	新設	74	津守阿倍野線	旭西	拡幅
15	加島天下茶屋線	加島	拡幅	75	尼崎堺線	南津守～北加賀屋	拡幅
16	正蓮寺川北岸線	常吉	拡幅				
17	西九条松島線	安治川渡河部	新設				
18	海老江九条線	安治川渡河部	新設				
19	西野田中津線	海老江	拡幅				
20	西野田中津線	鷺洲	拡幅				
21	西野田中津線	大淀北	拡幅				
22	海老江梅田線	鷺洲	拡幅				
23	梅田長柄線	角田町	拡幅				
24	梅田長柄線	万歳町	拡幅				
25	都島東野田線	都島	拡幅				
26	東野田河堀口線	東野田	拡幅				
27	玉造筋線	京橋	新設				
28	豊里矢田線	野江	新設				
29	都島茨田線	成育	新設				
30	都島茨田線	関目	新設				
31	焼野中茶屋線	焼野	拡幅				
32	焼野中茶屋線	浜	拡幅				
33	焼野中茶屋線	中茶屋	拡幅				
34	片町庵線	今津中	新設				
35	長柄堺線	谷町	拡幅				
36	九条深江線	末吉橋	拡幅				
37	玉船本田線	本田	拡幅				
38	玉船本田線	九条	拡幅				
39	境川線	境川(北)	拡幅				
40	境川線	境川(南)	拡幅				
41	岩崎橋今里線	三軒屋西	拡幅				
42	東野田河堀口線	上本町	拡幅				
43	勝山通線	四天王寺	拡幅				
44	森之宮勝山線	筆ヶ崎町	拡幅				
45	森之宮勝山線	北山町	新設				
46	上本町猪飼野線	真法院町	拡幅				
47	玉造筋線	鶴橋	拡幅				
48	玉造筋線	南河堀町	拡幅				
49	長柄堺線	天王寺	拡幅				
50	岩崎橋今里線	鶴橋	拡幅				
51	豊里矢田線	鶴橋	拡幅				
52	豊里矢田線	桃谷	拡幅				
53	豊里矢田線	生野	拡幅				
54	生玉片江線	桃谷	拡幅				
55	生玉片江線	新今里	拡幅				
56	生玉片江線	小路	新設				
57	上本町猪飼野線	桃谷西	新設				
58	上本町猪飼野線	桃谷東	新設				
59	河堀口舍利寺線	生野西	新設				
60	巽正覚寺線	巽東～加美北	拡幅				

表2. 事業中の都市計画道路 路線名

番号	路線(箇所名)〔連携する事業名〕
①	淀川左岸線(2期)〔淀川南岸線〕
②	生玉片江線(細工谷) :重点整備路線
③	津守阿倍野線(旭) :重点整備路線
④	豊里矢田線(北田辺)
⑤	木津川平野線(千本中)
⑥	尼崎平野線(山王)
⑦	尼崎堺線(西成南)
⑧	生野線(林寺)
⑨	淀川北岸線(菅原)〔おおさか東線〕
⑩	長柄堺線(阿倍野)〔阿倍野再開発事業〕
⑪	阪急京都線東付属街路1号線ほか7路線 〔阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業〕
⑫	淀川南岸線〔淀川左岸線事業〕
⑬	河堀口舍利寺線〔生野南部地区事業〕
⑭	正蓮寺川歩行者専用道〔正蓮寺川総合整備事業〕
⑮	大阪外環状線連絡線付属街路2号線
⑯	歌島豊里線(東淡路) :重点整備路線
⑰	北野今市線(中崎) :重点整備路線
⑱	天王寺大和川線
⑲	桜島東野田線(四貫島)
⑳	東野田河堀口線(大手前)
㉑	本庄西天満線(神山)
㉒	豊里矢田線(鳴野・蒲生)
㉓	十三吹田線(淡路)
㉔	新庄長柄線(長柄東)
㉕	新庄長柄線(菅原)
㉖	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)
㉗	尼崎堺線(住之江)
㉘	東野田河堀口線(上本町)
㉙	鞍作線(加美東)
㉚	大和川北岸線(公園南矢田)
㉛	長吉線(長吉長原東)
㉜	田辺出戸線(長吉出戸)

## 2-3. 大阪市のまちの現状

～ 大阪市では都市計画道路の整備がまだ必要？ ～

他の主要都市と比べ、大阪市のまちはさまざまな課題を抱えていることがわかります。

### 自動車の流れが、他都市と比較して遅い

- ✓ 他の大都市に比べ、自動車の走行速度が遅く、交通渋滞が多く発生しています。この原因としては、他都市のなかでも比較的交通量が多いことや、踏切が多い(下欄参照)ことなどが考えられます。

混雑時の旅行速度  
(単位: km/h)

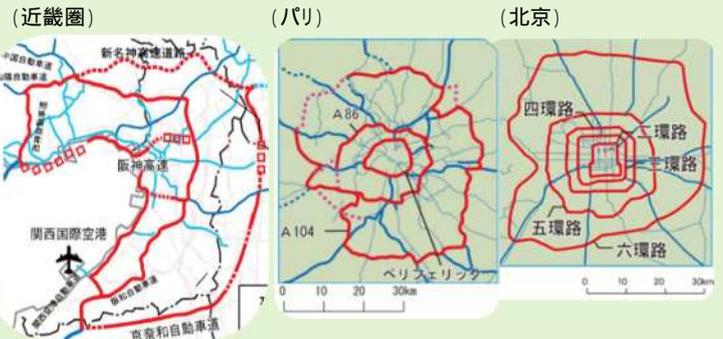
一日の平均交通量  
(単位: 千台/24h)



出典:平成22年度道路交通センサス

### 環状道路の整備率 68%

- ✓ 世界の主要都市に比べ、近畿圏の環状道路の整備は遅れています。4環状道路の整備により、都市を通過する交通を排除、渋滞緩和や環境の改善を図ります。

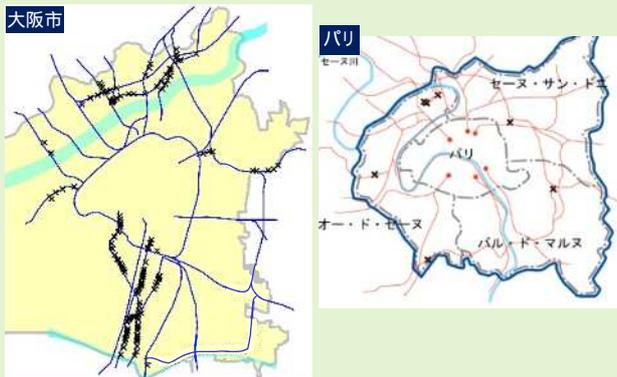


	近畿圏 (H27.3末)	パリ (H23)	北京 (H21)	ロンドン (H19)	ソウル (H19)
計画(km)	425	313	433	188	168
完了(km)	289	272	433	188	168
整備率	68%	87%	100%	100%	100%

出典:国土交通省HP

### 踏切の数 168箇所

- ✓ 中心部は、踏切がほとんどありませんが、周辺部には多くの踏切が残っています。
- ✓ 世界の主要都市と比べても踏切数が多くなっています。



都市	大阪市	パリ	ロンドン	ベルリン	ソウル
踏切数(箇所)	168	7	13	46	16

パリ市及び周辺3県

(H26年度末時点)

出典:国土交通省 第53回基本政策部会資料

### 主要渋滞箇所 40地点(大阪市管理道路)

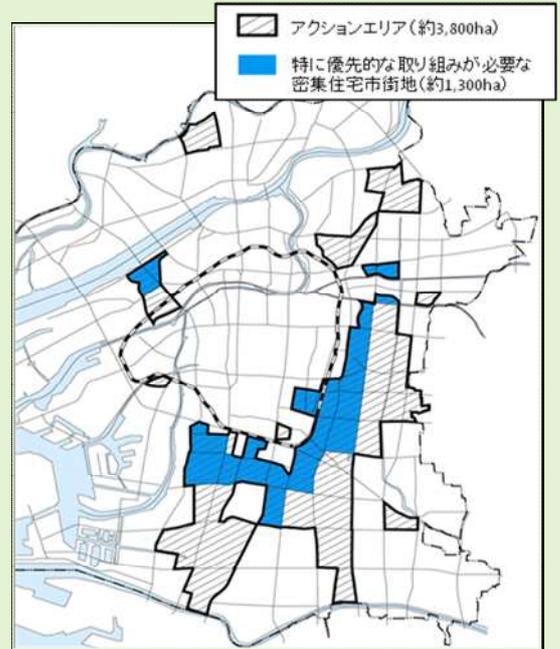
- ✓ 渋滞対策を効率的・効果的に進めていくため、国交省・地方自治体・経済団体等で構成される、京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会において、最新の交通データ及び、パブリック・コメント(意見収集)の結果等による検証の上、平成25年に京阪神圏内の「地域の主要渋滞箇所」を選定しました。
- ✓ 大阪市内の道路(大阪市管理)においては、40か所が渋滞しています。



出典:国土交通省(京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)HP

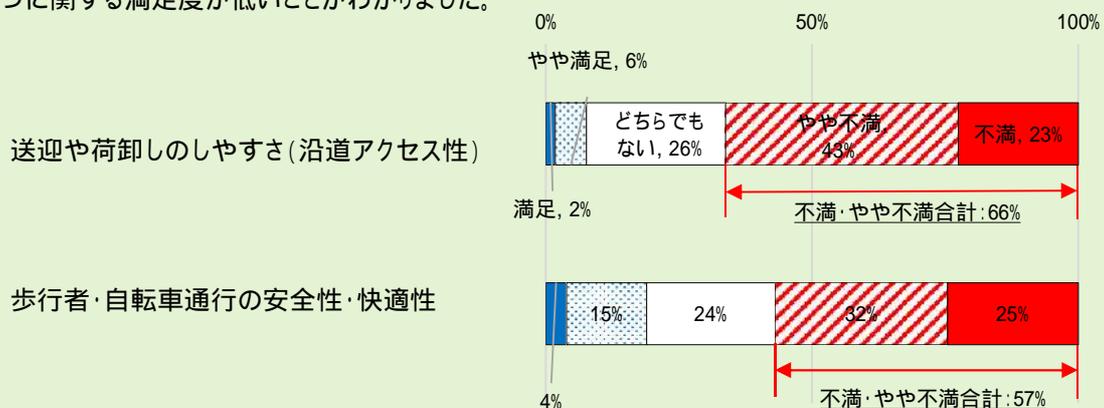
### 特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地 約1,300ha

- ✓ JR環状線外周部の戦災を免れた地区を中心に、建物の老朽化に加えて、狭い道路、公園・オープンスペースの不足など、防災面や住環境面でさまざまな課題を抱えた密集住宅市街地が多く残っています。
- ✓ 密集住宅市街地のうち、延焼危険性又は避難困難性が高く、地震時等において最低限の安全性を確保することが困難である、著しく危険な密集住宅市街地は、全国に約5,750haあり、そのうちの約1,300haが大阪市に存在しています。
- ✓ 大阪市では、阪神・淡路大震災の教訓を踏まえ、面的な被害の可能性が高い市街地を「防災性向上重点地区(約3,800ha)」(アクションエリア)として指定し、老朽住宅の建替えを重点的に促進するとともに、アクションエリアのうち「特に優先的な取り組みが必要な密集住宅市街地(約1,300ha)」(優先地区)において、各種施策を展開しています。



### 市民の皆様のご意見

- ✓ 市政モニターの方を対象に行った、大阪市の道路の機能ごとの満足度などについてのアンケートにおいて、次の2つに関する満足度が低いことがわかりました。



(出典: 市政モニターアンケート「大阪市の道路等に関するアンケート」  
<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000334791.html>)

整備により、交通渋滞が解消する、密集住宅市街地における防災性が向上する、歩行者・自転車の安全性・快適性が確保される等、さまざまな効果(p.3 1-3.参照)により、まちの課題解決が期待できる、都市計画道路の整備が必要です。

## 2-4. 当面の10年間の大阪市の都市計画道路の整備に関する状況

現在、大阪市における都市計画道路は、「関西広域地方計画」や「交通政策基本計画」、「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」などの国の社会資本整備に関する計画、および「大阪の成長戦略」、「大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「大阪市強靱化地域計画」などの全市的な計画をふまえて、“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”をめざし、主に「街路事業」で整備を進めています。

同じ街路事業において、道路と鉄道の立体交差（高架化・地下化）も実施しており、これらを都市計画道路の整備と同時に進めていく必要があります。

現在、道路と鉄道の立体交差について大規模な事業を重点的に進めており、当面の10年間は事業が続く予定です（阪急電鉄京都線・千里線連続立体交差事業およびJR東海道線支線地下化事業）。

さらに、都市計画道路のなかでも大規模な自動車専用道路（淀川左岸線(2期)）事業を実施しています。これらのことから、当面10年間ににおける都市計画道路整備については、効果的で効率的に進めることが特に求められています。

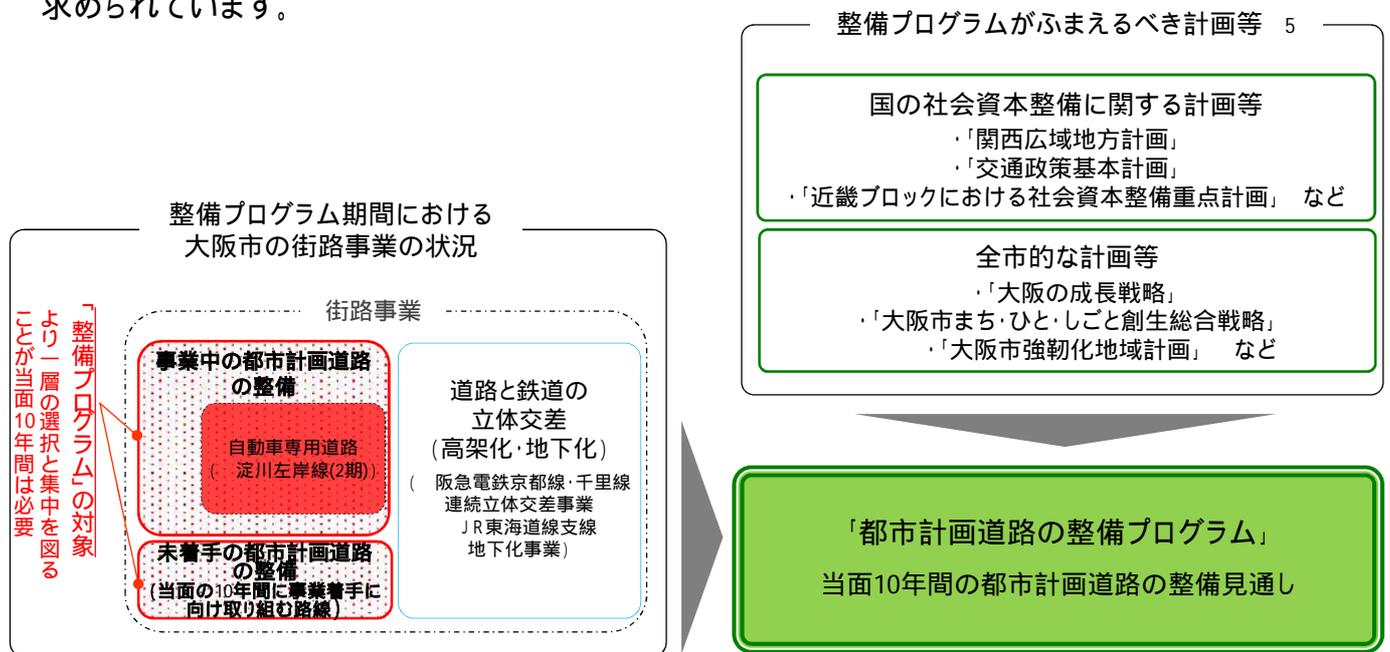
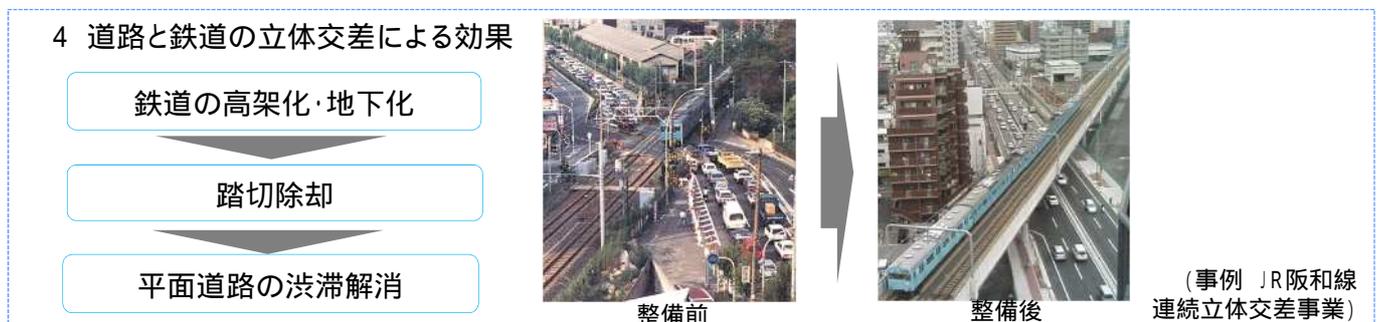


図2. 当面10年間の都市計画道路の整備に関する状況



- 5 「都市計画道路の整備プログラム」がふまえるべき計画等
- ・「関西広域地方計画」：[http://www.kkr.mlit.go.jp/kokudokeikaku/program/data/2015/etc\\_20160329d/index.html](http://www.kkr.mlit.go.jp/kokudokeikaku/program/data/2015/etc_20160329d/index.html)
  - ・「交通政策基本計画」：[http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12\\_hh\\_000073.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo12_hh_000073.html)
  - ・「近畿ブロックにおける社会資本整備重点計画」：[http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo03\\_hh\\_000111.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/sogo03_hh_000111.html)
  - ・「大阪の成長戦略」：<http://www.city.osaka.lg.jp/seisakukikakushitsu/page/0000199428.html>
  - ・「大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略」：<http://www.city.osaka.lg.jp/seisakukikakushitsu/page/0000339383.html>
  - ・「大阪市強靱化地域計画」：<http://www.city.osaka.lg.jp/kikikanrishitsu/page/0000365112.html>

### 第3章 「都市計画道路の整備プログラム」策定にあたっての基本的な考え方

#### 3-1. 「都市計画道路の整備プログラム」について

～どんな内容を公表するの？～

「都市計画道路の整備プログラム」においては、平成37年度までの当面10年間における各路線の整備見通しを公表します。

具体的には、平成32年度までの前期5年間と、平成37年度までの後期5年間の、それぞれの期間における、事業中の路線の事業継続または完了などの事業の進捗状況、未着手路線のうち、今後、事業着手に向け取り組む路線について、お示しします。

#### 「都市計画道路の整備プログラム」における公表内容

対象期間

： 今後10年間（平成37年度頃までの間）

内容

： 基本的考え方に基づいて検討した、

事業中路線） ・前期5年・後期5年における各路線の事業の状況（完成 / 継続）

・ 用地取得率が高く、整備効果の早期発現へむけ重点的に整備を実施している路線については、その完成目標年度

未着手路線） 事業着手へ向け取り組む路線

（路線名・箇所名・その路線の整備の優先度が高い理由や役割等）

事業中路線		
路線名(箇所名)	前期 5年(～H32)	後期 5年(～H37)
線( )	完成 [H 年]	-
線( )	完成	-
線( )	事業継続	完成
線( )	事業継続	概成
× × 線( )	事業継続	事業継続
…	…	…
事業着手に向け取り組む路線		
のため、整備の優先度が高い路線		
路線名(箇所名)	理由・路線の役割等	
線( )	…	
…	…	
のため、整備の優先度が高い路線		
路線名(箇所名)	理由・路線の役割等	
線( )	…	
…	…	

図6. 「都市計画道路の整備プログラム」における公表内容

## 3-2. 今後の都市計画道路の整備の進め方

～どんな考え方に基づいて「都市計画道路の整備プログラム」をつくるの？～

### 3-2-1. 事業中の都市計画道路の整備の進め方

未整備の都市計画道路については、一刻も早い整備が望ましいのですが、都市計画道路の整備には多額の事業費を必要とすることから、限られた財源のなか、当面の10年間は、事業着手していない路線に比べ、事業中路線を優先的に進めます。

“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”をめざし(p.11 2-4. 参照)、事業中路線のなかでも、淀川左岸線(2期)や、密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線、他の事業と連携して進めるべき路線および、用地取得率が高く早期完了をめざす路線の整備に重点をおき、事業を実施しています。

引き続き、この考え方で選択と集中を図り、整備を進めます。

安全・安心

#### 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線の整備

(p.8 表2. 路線番号 ~ )

✓ 密集住宅市街地の防災性の向上のさらなるスピードアップを図るために、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)について、「特に優先的な取り組みが必要な地区(約1,300ha)」における整備を推進することとしています(「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)」)。



都市計画道路の整備による防災骨格の形成



都市計画道路は「防災の骨格」を担う

整備事例: 豊里矢田線(東成区)

整備前



整備後



活力

#### 淀川左岸線(2期)事業【自動車専用道路】(p.8 表2. 路線番号①)

✓ 淀川左岸線は、「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、関西国際空港や阪神港(戦略港湾)と新名神高速道路など国土軸を結び、第二京阪道路や阪神高速大和川線とともに、近畿圏の広域道路ネットワーク強化に資する路線です。

✓ このうち淀川左岸線(2期)事業区間は、平成8年に都市計画決定され、阪神高速道路公団が平成12年から事業を実施していましたが、公団民営化に伴う事業見直しの結果、平成18年度より本市の街路事業と阪神高速道路(株)の有料道路事業との合併施行にて事業を継続しています。

## 他事業と連携して進めるべき路線の整備

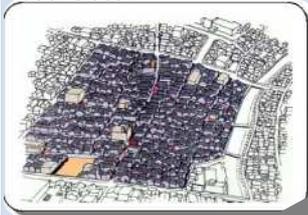
- ✓ 高い整備効果を早期に発現することをめざし、他のプロジェクトと連携して進めることが事業進捗上有利である、または、先送りすることの影響が大きく他事業の進捗に合わせる必要がある路線について、重点的に整備しています。

### 【関連する他事業の例】

#### 住宅市街地の整備に合わせた都市計画道路の整備

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  
密集住宅市街地 (p.8 表2.番号 )



地区内の公共施設の整備

老朽建築物の除却・建替え



事業に関連する  
公共施設の整備  
(道路・都市公園・河川等)

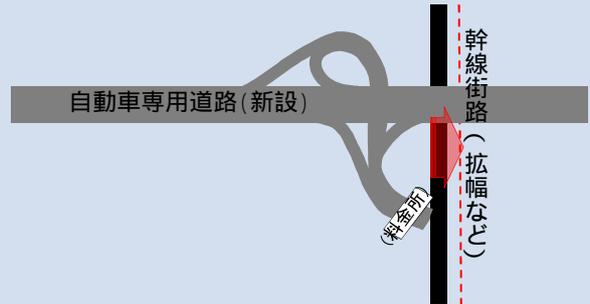
受け皿住宅の整備 防災街区整備事業

(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と合わせた 都市計画道路の整備

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。

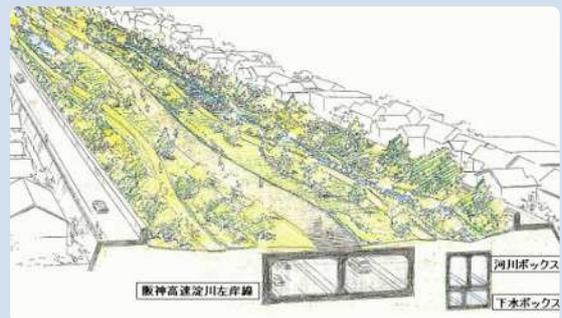
事例) 淀川左岸線の整備と合わせた淀川南岸線  
(p.8 表2.番号 )



#### 複数の事業主体で共同実施する事業における 都市計画道路の整備

事例) 正蓮寺川総合整備事業における  
正蓮寺川歩行者専用道 (p.8 表2.路線番号 )

阪神高速道路(株)、大阪府、大阪市の三者が主体となり、正蓮寺川を陸地化し、河川ボックスや下水ボックス、高速道路(淀川左岸線)を地下に整備、さらに高速道路の整備に伴い創出される上部空間を利用し、地域の災害時の避難空間の確保や生活の安全性、快適性の向上をはかるための公園と歩行者専用道(都市計画道路)の整備を進めています。



(出典:大阪府ホームページ)

#### 連続立体交差事業に合わせた都市計画道路の整備

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) 阪急連立事業の  
整備に合わせた  
付属街路  
(p.8 表2.番号 )



(整備事例:南海本線(萩之茶屋・玉出間)連続立体交差事業)

その他の路線においても、用地取得率が高く、整備効果の早期発現が見込める路線について、重点的に事業を実施しています(重点整備路線:p.8 表2.路線番号 )

さらに、交通渋滞が解消する、防災性が向上する、歩行者・自転車の安全性・快適性が確保される、といった、都市計画道路の整備により解決することができる地域課題の着実な解決や、整備効果の早期発現をめざして、「段階的整備」(p.15参照)にも取り組み、「概成」させていきます。

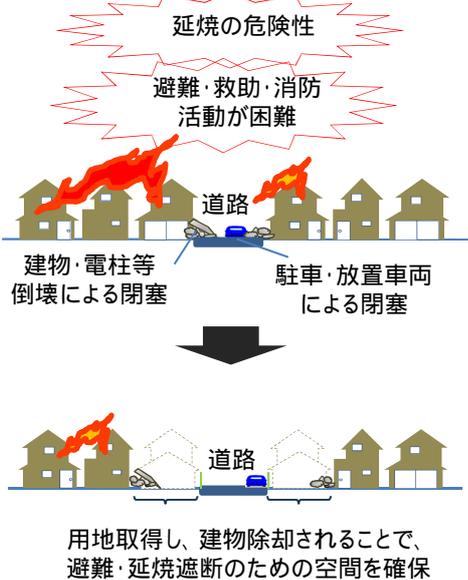
# 「段階的整備」と「概成」とは・・・

- 「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ぼり、先行的に行う、部分的な整備。 (下記 例c、d 参照)

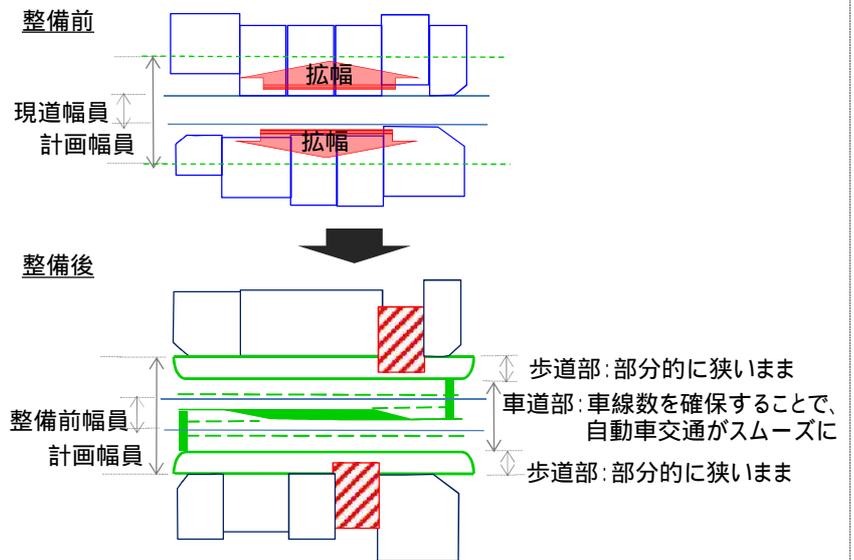
## 「概成」

: 「段階的整備」を実施し、都市計画道路の概ねの機能を果たしうる段階まで整備が完成した状態を「概成」といいます。

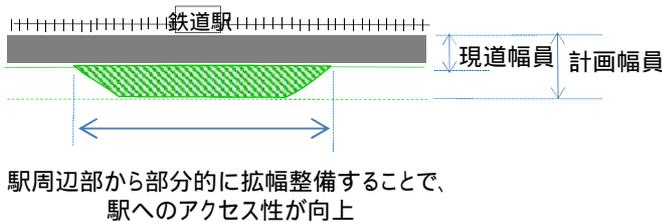
(例a. 暫定整備による防災機能の確保)



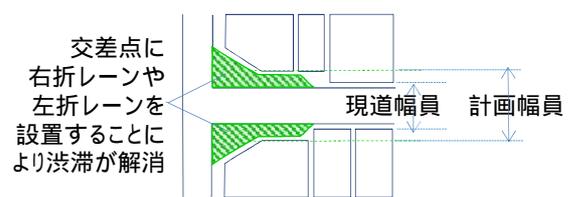
(例b. 歩道は部分的に狭いが車線数を確保することによる自動車交通の円滑化)



(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)



### 3-2-2. 未着手の都市計画道路の整備の進め方

今後おおむね30年程度での事業着手をめざします。

当面の10年間は、事業中路線の進捗を優先するため、限定した路線数となりますが、整備の優先度が高く事業着手へ向け取り組む必要がある区間を次の考え方によって選定し、必要な財源の確保等に取り組みながら事業着手をめざします。

整備の優先度については、

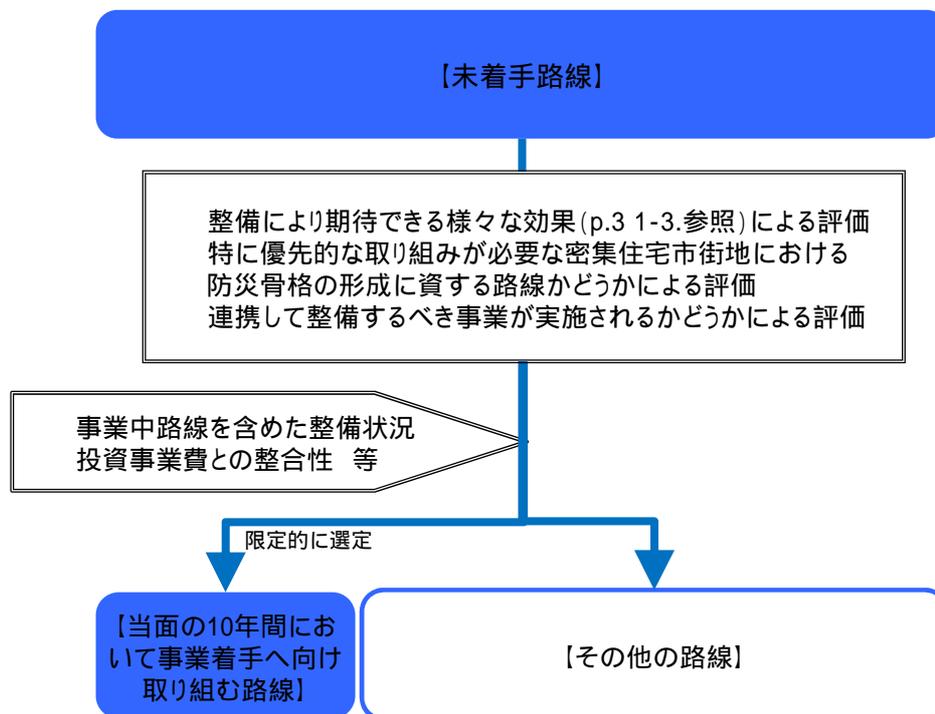
各路線を整備することにより得られる様々な効果(p.3 1-3.参照)についての評価を行います。

その際には、平成27年10月に実施しました、市民のみなさまが道路に求める役割や機能に関するアンケート でのご意見を反映します。

( 市政モニターアンケート「大阪市の道路等に関するアンケート」  
<http://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000334791.html> )

事業中の路線同様、密集住宅市街地の防災骨格形成に資する路線や、他のプロジェクトと進捗を合わせて実施すべき路線は、優先度が高いものとします。

これらと、事業中路線を含めた整備状況および投資事業費等を総合的に評価し、事業着手へ向け取り組む路線を限定的に選定します。



「都市計画道路の整備プログラム」に掲載

図7. 当面の10年間に於いて事業着手へ向け取り組む路線の選定の考え方

さらに、事業着手にあたっては、「段階的整備」(p.15参照)の取り組みを行うことで、都市計画道路の整備により解決できる地域課題の解決や整備効果の早期発現をめざします。

## 第4章 「都市計画道路の整備プログラム」策定までの経過と公表後の取り組み

### 4-1. 「都市計画道路の整備プログラム」策定までの経過

基本的考え方(案)に対するみなさまからのご意見をふまえ、基本的考え方を確定しました。

さらに、確定した基本的考え方にもとづき、事業中路線の進捗状況や、事業着手へ向け取り組むべき路線等の検討を行い「都市計画道路の整備プログラム」を策定しましたので、これらをあわせて公表します。

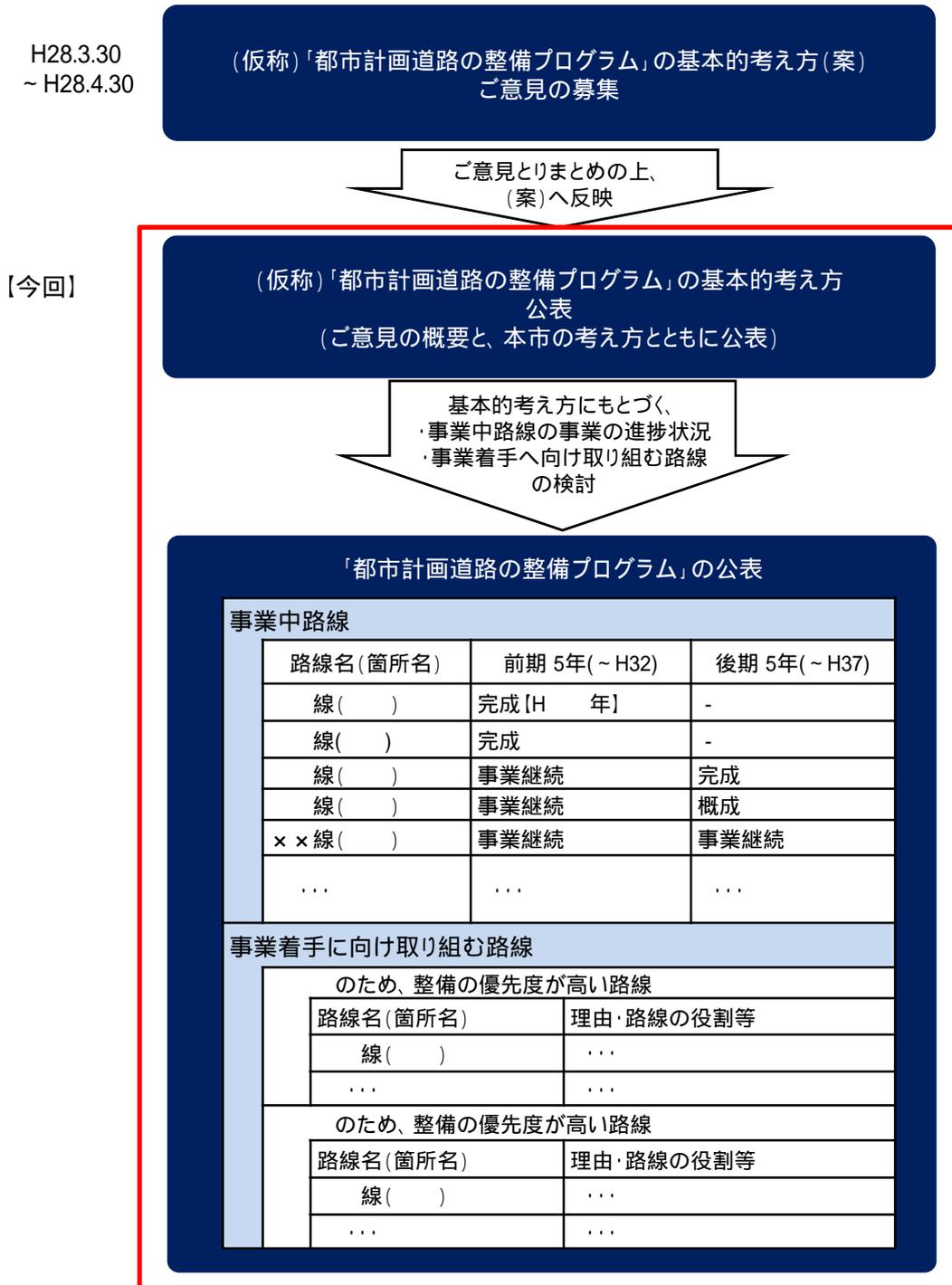


図8. 「都市計画道路の整備プログラム」策定の手順

#### 4-2. 「都市計画道路の整備プログラム」公表後の取り組み

「都市計画道路の整備プログラム」の公表後は、事業中路線の着実な整備を推進するとともに、必要な財源の確保等に取り組みながら事業着手をめざし、より一層、効果的で効率的な都市計画道路の整備に努めます。

また、公表後5年を目途に、財政状況や、社会経済情勢の変化、関連事業の状況、事業中路線の進捗など大阪市の都市計画道路の整備に関する状況等をふまえ、検証を行い、必要に応じて見直しを行いながら、最新の情報とします。