

都市計画道路の整備プログラム
[令和 7 年度 改訂]
— 本編 —

令和 7 年（2025 年）10 月
大阪市

はじめに

- 都市計画道路は、まちの骨格を形成する重要な都市基盤の一つであることから、長期的な視点をもって整備を進めるべきものとして、都市計画法に基づき定められた道路です。
- 大阪市では、時々の時代の要請に応え着実に整備を進めてきた結果、他の大都市と比べても高い整備率に達しました（平成 24 年度末時点で約 7 割の整備が完了）。しかし、長期間、事業に未着手である路線が多く、これに伴う建築制限が長期化していたこと、また、社会経済情勢の変化を踏まえて改めてその必要性を検証し、見直すべき状況であったことから、平成 25 年度に長期未着手の都市計画道路の計画見直しを行いました。また、見直しにおいて必要性が認められた都市計画道路については、今後概ね 30 年程度での事業着手をめざすこととしました。
- 大阪市では、自動車の流れが他都市と比べて遅いことや、地震時等において著しく危険な密集住宅市街地が多く残っているなど、まちの課題を未だ抱えており、これらを解決するためにも、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れます。
- しかし、全ての路線の完成までには長い年月と多額の事業費を要するため、整備方針と各路線の優先順位を整理して進めていくことが重要であり、大阪市ではこれまで、密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線や、用地取得率が高く早期完了をめざす路線等に重点化を図り、都市計画道路の整備を効率的・効果的に進めてきました。
- 平成 28 年度には、平成 25 年度の都市計画道路の見直しを経て、「今後の都市計画道路整備の進め方」を市民のみなさまのご意見をお聞きしながら整理し、これに基づく当面 10 年間における各路線の整備見通しを検討し、その結果を「都市計画道路の整備プログラム」として取りまとめました。
- また、令和 3 年度には、「都市計画道路の整備プログラム」の策定から 5 年が経過することから、今後の都市計画道路整備の財源確保の見通しや用地取得、関連事業の進捗状況等を踏まえ、事業中の各路線及び未着手路線の整備見通しについて、中間見直しを行いました。
- このたび、平成 28 年度の「都市計画道路の整備プログラム」策定から 10 年が経過することから、昨今の社会状況や関連事業の進捗状況等を踏まえて、今後の都市計画道路整備の進め方について改めて整理を行い、当面 10 年間における各路線の整備見通しを検討し、都市計画道路の整備プログラムとして取りまとめました。
- この整備プログラムをお知らせすることにより、事業の進め方等に関する透明性を高め、まちづくりの方向性を示すとともに、より一層、効率的・効果的な整備に取り組みます。

目 次

第 1 章 都市計画道路について	—p. 1
1-1. 都市計画道路とは	—p. 1
1-2. 都市計画道路の整備形態（拡幅路線と新設路線）	—p. 2
1-3. 都市計画道路の整備により得られる効果	—p. 3
第 2 章 大阪市の都市計画道路について	—p. 4
2-1. これまでの経過	—p. 4
2-2. 大阪市内の未整備（事業中および未着手）の都市計画道路	—p. 5
2-3. 社会を取り巻く問題と大阪市のまちの現状	—p. 8
第 3 章 都市計画道路の整備プログラム	—p. 1 0
3-1. 都市計画道路の整備プログラムとは	—p. 1 0
3-2. 都市計画道路の整備方針	—p. 1 0
3-3. 今後の都市計画道路の整備の進め方	—p. 1 1
3-4. 当面の 10 年間における都市計画道路の各路線の整備見通し	—p. 1 4
3-4-1. 事業中路線の整備見通し	—p. 1 4
3-4-2. 未着手路線の事業化への見通し	—p. 1 5
第 4 章 「都市計画道路の整備プログラム」策定後の取組	—p. 2 5

第1章 都市計画道路について

1-1. 都市計画道路とは

- 人が集まって生活する場所、それが「都市^{まち}」です。都市計画は、まち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および機能的な都市活動を確保することを目的として、適正な制限^{※1}のもとに土地の合理的な利用を図るもので、そのことを定めた法律が都市計画法です。
- 都市計画道路は、都市計画法に基づいて交通施設として定められた道路のことで、機能によって、自動車専用道路、幹線街路、区画街路、特殊街路（歩行者専用道等）に分類されます^{※2}。
- 都市計画に基づき、道路の新設・拡幅整備や道路と鉄道の立体交差（高架化・地下化）などを行う事業のことを、街路事業といいます。

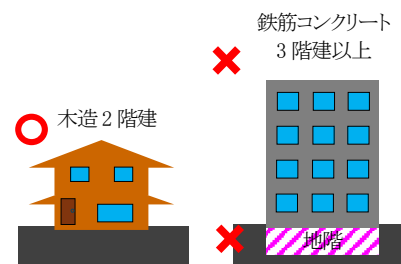
※1 都市計画道路予定地内における制限

将来の事業がスムーズに進むように、都市計画道路予定地内では、さまざまな制限があります。

- ① 事業着手前（未着手路線）の都市計画道路予定地では・・・

- ・都市計画道路予定地内で建築物を建てる場合は、
都道府県知事（政令指定都市の場合は市長）の許可が必要となります。（都市計画法第53条）
- ・一般に建築できる建物は、要件を満たし、容易に移転
または除去できる建物です。（都市計画法第54条）

※大阪市では、一部の区域で一定の要件に適合すれば、
3階建でも認めています。



都市計画道路予定地に建築できる建物

- ② 事業着手された（事業中の）都市計画道路予定地内では・・・

- ・事業地内において、土地の形を変えることや建物を建築すること、その他工作物を建設することが自由にできなくなります。（都市計画法第65条）

※2 都市計画道路の分類

都市計画道路は、その機能によって次の種類に区分されます。

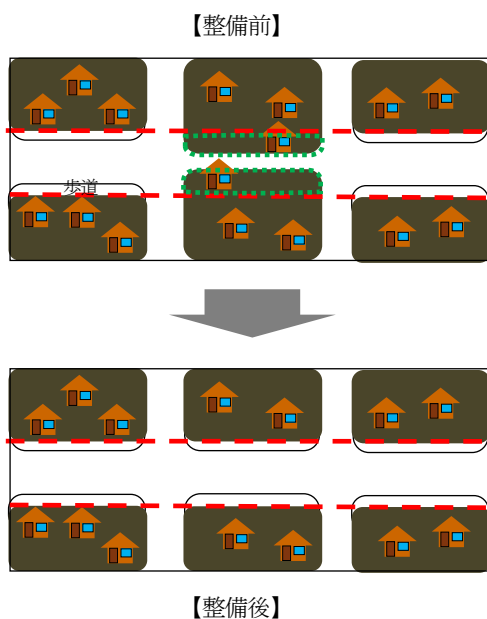
種 類		機 能
自動車専用道路		都市間高速道路、都市高速道路、一般自動車道等のもっぱら自動車の交通の用に供する道路
幹線街路	主要幹線街路	都市間交通や通過交通を受け持つ幹線道路のうち、特に交通量の卓越している道路
	幹線街路	都市全体に網状に配置され、都市の骨格及び近隣住区を形成し、あるいは近隣住区相互および業務地、空港、港湾、駅、流通業務団地など重要交通拠点相互を連絡する道路
	補助幹線街路	近隣住区内にある区画街路と幹線街路を結ぶ集散街路で、近隣住区内の幹線道路
	区画街路	もっぱら地先サービスを目的とし、沿道宅地に直接接して設けられる道路
特殊街路（歩行者専用道等）		もっぱら歩行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

1-2. 都市計画道路の整備形態（拡幅路線と新設路線）

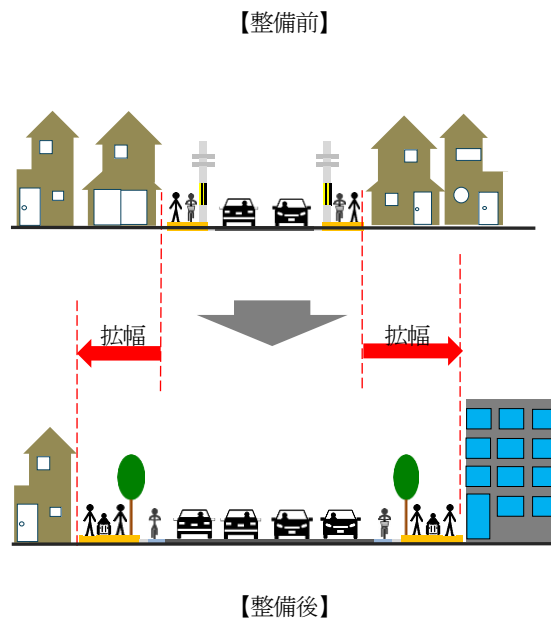
- 未整備の都市計画道路の整備形態は、狭い道路の幅を拡げる「拡幅路線」と、新たに作る「新設路線」に分けられます。

拡幅路線

（平面イメージ）



（断面イメージ）



新設路線

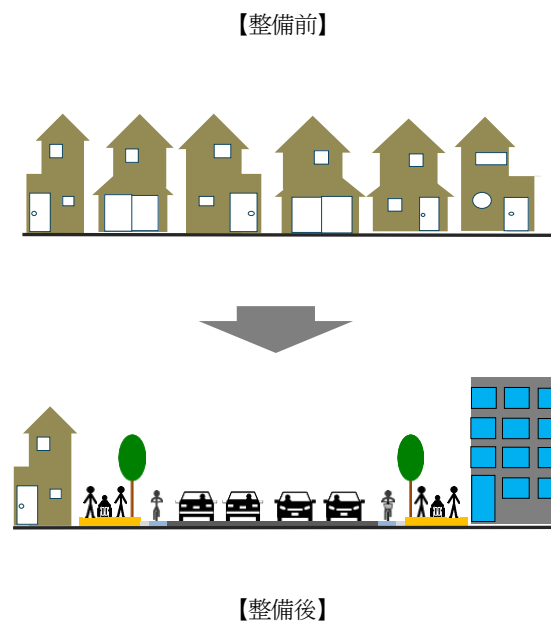
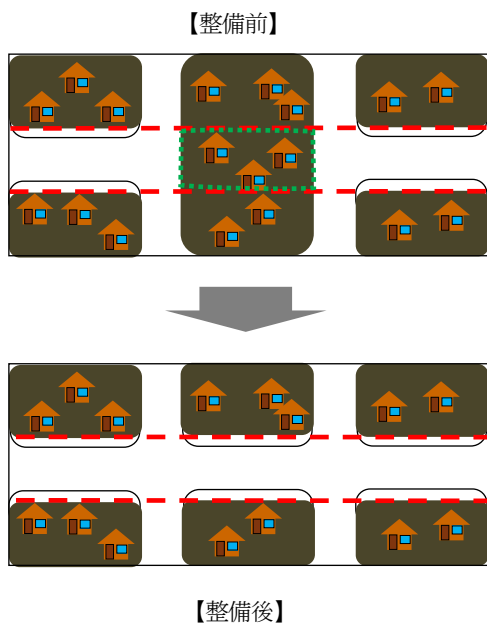
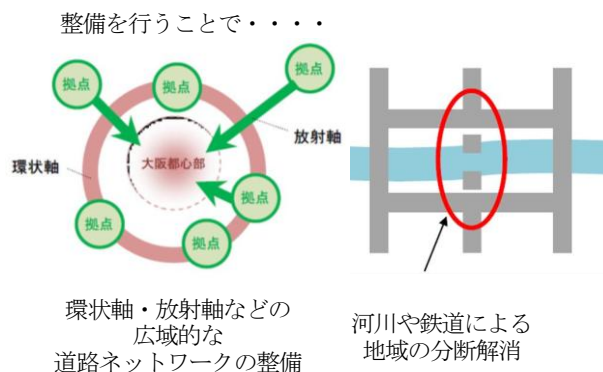


図 1 都市計画道路の整備形態（拡幅路線と新設路線）

1-3. 都市計画道路の整備により得られる効果

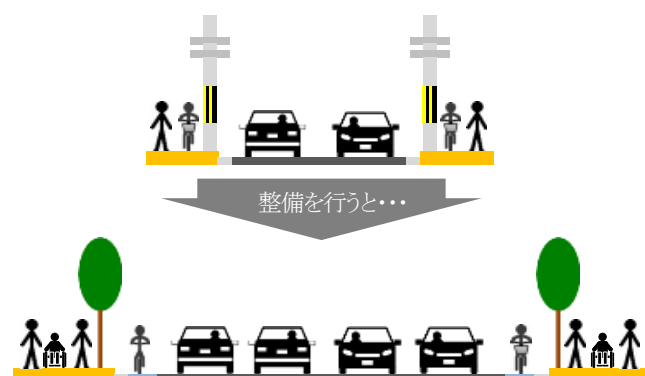
- 都市計画道路は、まちの骨格を形成する、最も根幹的な都市基盤施設であるとともに、その整備を行うことで、まちの中の交通処理だけでなく市街地の形成や、防災性の向上といった、みなさまが安全・安心で快適に暮らせるための様々な効果が得られます。

効果例 1) 道路ネットワークの形成・強化



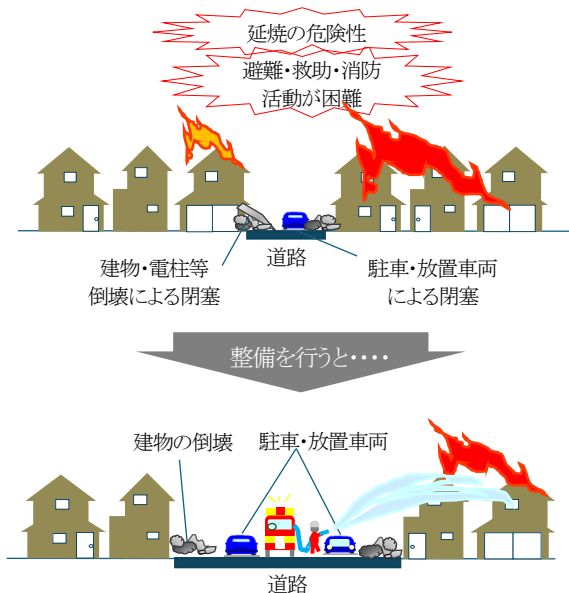
人や物資の移動時間が短縮され、より効率的な移動が可能となることで、経済効果、交通負荷軽減効果が期待できるとともに、大阪都市圏の活性化にも寄与します。

効果例 2) 歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上



道路が広くなることにより、歩行者、自転車、車イスが安全で快適に通行できるようになります。また、歩道の段差が解消され、バリアフリーに配慮した通行空間が確保されます。

効果例 3) 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により、まちの防災性が向上します。

効果例 4) 公共交通の利便性向上



- このほかにも、渋滞が解消されるなどの自動車交通の円滑化、鉄道駅へのアクセス路線やバス路線の整備などによる公共交通の利便性向上、道路沿いの土地利用が高度化することによるまちの発展等、様々な効果があります。

第2章 大阪市の都市計画道路について

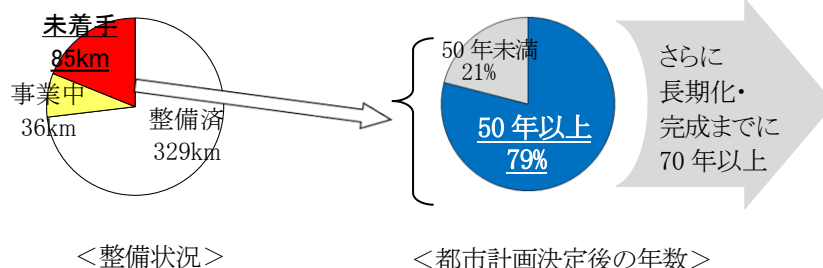
2-1. これまでの経過

- 大阪市の現在の都市計画道路網は、戦争で壊滅状態となった街や道路網を復興するため、昭和 21 年に決定された「大阪復興都市計画街路」が基本となっています。戦災復興事業をはじめ、昭和 45 年の万国博覧会等を節目として整備を行うなど、その時々時代の要請に応え、戦略的な整備を進めてきました。その結果、他の大都市と比べても高い整備率に達しました（平成 24 年度末時点で約 7 割の整備が完了）。
- しかし、計画決定当初に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、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、事業未着手の都市計画道路（幹線街路）※_{2 (p.1)} について、平成 25 年度に計画の見直しを行いました※₃。
なお、見直しにおいて必要性が認められた都市計画道路（幹線街路）については、今後概ね 30 年程度での事業着手をめざすこととしました。

※3 長期未着手の都市計画道路（幹線街路）※_{2 (p.1)} の見直しについて（平成 25 年 4 月告示）

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ました。
- ・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ました。



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

- ・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）。
- ・これらについて、当時の決算額の状況から、おおむね 30 年程度での事業着手をめざすこととしました。

2-2. 大阪市内の未整備（事業中および未着手）の都市計画道路

- 都市計画道路の見直しを経て、新たに都市計画決定された路線を含め、大阪市の都市計画道路（幹線街路）は、124 路線約 438km を計画決定しており、約 355km の整備を完了（約 8 割）、約 83km が未整備（うち、約 32km が事業中、約 51km が未着手）となっています（令和 7 年 4 月 1 日時点）。

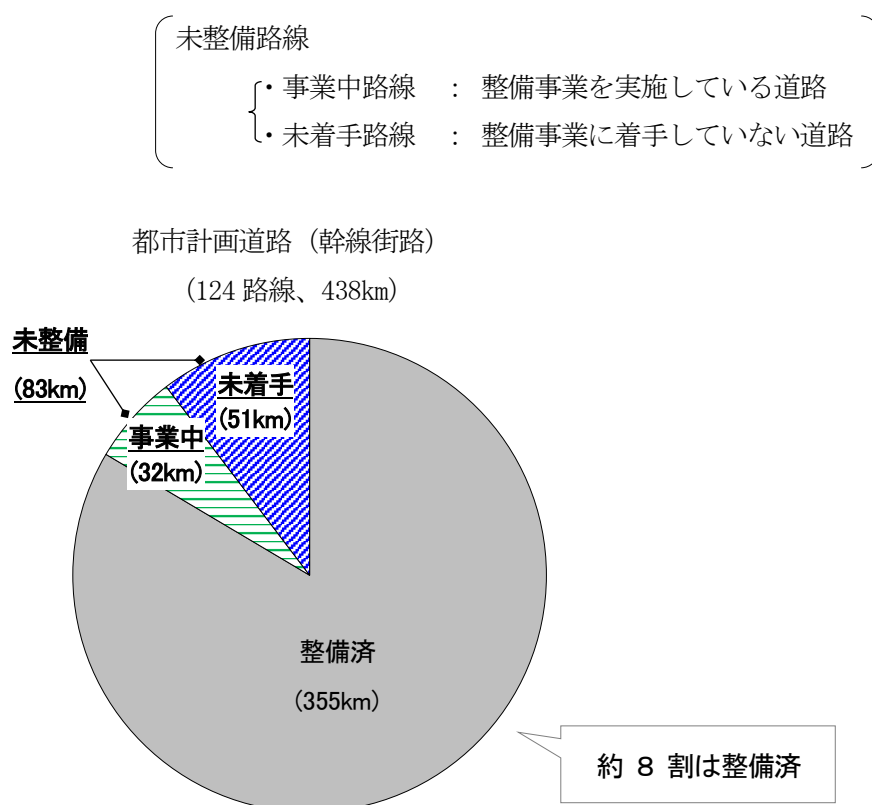


図 2 大阪市の都市計画道路（幹線街路）の整備状況

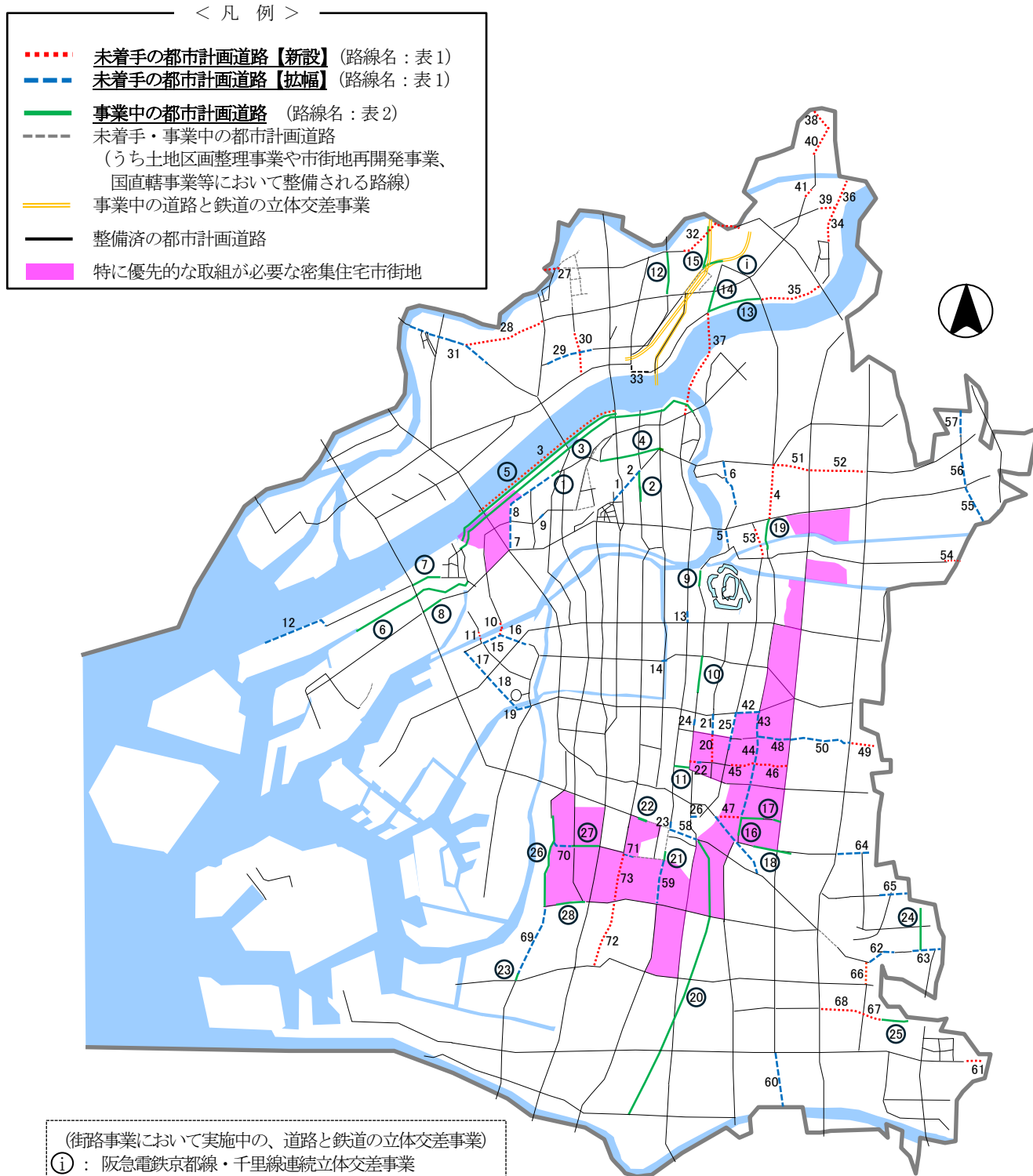


図 3 未整備（事業中および未着手）の都市計画道路 と 街路事業で実施中の道路と鉄道の立体交差 位置図

各路線の詳細な位置等については、大阪市ホームページ「地図情報サイト マップナビおおさか」> 都市計画 > 都市計画情報（都市施設）でご覧いただけます。

（「マップナビおおさか」URL：<https://www.mapnavi.city.osaka.lg.jp/osakacity/Portal>）

表 1 未着手の都市計画道路 路線名

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

表 2 事業中の都市計画道路 路線名

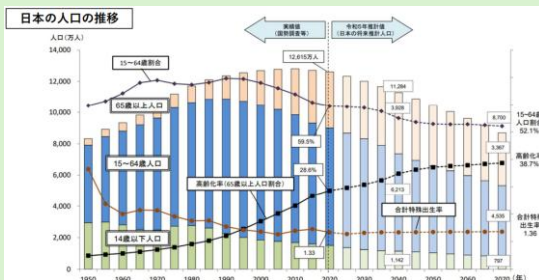
番号	路線(箇所名)
①	西野田中津線(大淀北)
②	本庄西天満線(神山)
③	淀川南岸線
④	北野今市線(豊崎・天神橋)
⑤	淀川左岸線(2 期)
⑥	正蓮寺川歩行者専用道
⑦	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)
⑧	桜島東野田線(四貫島)
⑨	東野田河堀口線(大手前)
⑩	東野田河堀口線(上本町)
⑪	勝山通線(四天王寺)
⑫	十三吹田線(淡路)
⑬	淀川北岸線(菅原)
⑭	新庄長柄線(菅原)
⑮	阪急京都線東付属街路 1 号線ほか 7 路線
⑯	豊里矢田線(生野)
⑰	河堀口舍利寺線
⑱	生野線(林寺)
⑲	豊里矢田線(鳴野・蒲生)
⑳	天王寺大和川線
㉑	長柄堺線(阿倍野)
㉒	尼崎平野線(山王・山王西)
㉓	尼崎堺線(住之江)
㉔	鞍作線(加美東)
㉕	田辺出戸線(長吉出戸)
㉖	尼崎堺線(西成南)
㉗	津守阿倍野線(旭)
㉘	木津川平野線(千本中)

2-3. 社会を取り巻く問題と大阪市のまちの現状

- 我が国の社会を取り巻く問題（人口減少や自然災害の激甚化など）と都市計画道路は密接に関わっており、大阪市では、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。まちの課題解決においても都市計画道路の整備効果が期待されます。

少子高齢化と人口減少

- ✓ 我が国の人口は、2008 年をピークに、2011 年以降 14 年連続で減少しています。
- ✓ このような状況の中、働き方改革やワークライフバランスの重視など、働き方の多様化が進んでおり、都市における魅力向上が求められています。



- ✓ 都市計画道路の整備は、安全で快適な歩行者通行空間の確保などにより、歩くことを通じた健康の増進や魅力ある地域づくりに寄与します。



自然災害の頻発化・激甚化

- ✓ 近年、我が国では、水害や土砂災害等の災害の激甚化・頻発化により、全国各地で甚大な被害が発生しています。
- ✓ 令和6年1月1日に石川県能登地方で発生した地震は、多くの人命や家屋等に甚大な被害をもたらしました。今後も南海トラフ地震や首都直下型地震等の巨大地震の発生が懸念されています。
- ✓ こうした背景の中、災害発生時には、都市計画道路の整備により、みなさまが安全に移動できるための空間や物資を迅速かつ円滑に供給する役割を果たします。

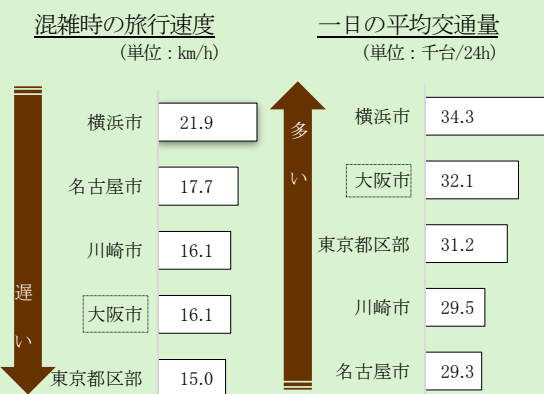
【令和6年能登半島地震】



出典：石川県HP

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、他都市の中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。



環状道路の整備率 84 %

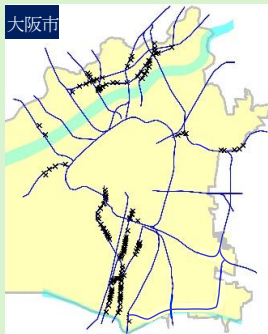
- ✓ 世界の主要都市に比べ、近畿圏の環状道路の整備は遅れています。環状道路の整備により、都市を通過する交通を排除し、渋滞緩和や環境の改善を図ります。

(近畿圏)



踏切の数 165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 (H31.3)	パリ※ (H27.3)	ロンドン (H27.3)	ベルリン (H27.3)	ソウル (H27.3)
踏切数(箇所)	165	7	13	46	16

※パリ市及び周辺3県

出典：国土交通省 第53回基本政策部会資料

主要渋滞箇所 38地点（大阪市管理道路）

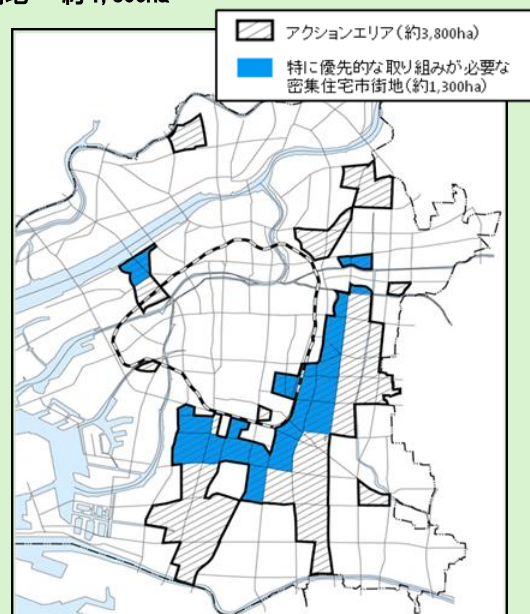
- ✓ 渋滞対策を効率的・効果的に進めていくため、国交省・地方自治体・経済団体等で構成される、京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会において、最新の交通データ及び、パブリック・コメント（意見収集）の結果等による検証の上、平成25年に京阪神圏内の「地域の主要渋滞箇所」を選定しました。
- ✓ その後、現在まで対策を進める中で、大阪市内の道路（大阪市管理）においては、38か所が渋滞しています。



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

特に優先的な取組が必要な密集住宅市街地 約1,300ha

- ✓ JR 環状線外周部の震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。
- ✓ 大阪市内では、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。



第3章 都市計画道路の整備プログラム

3-1. 都市計画道路の整備プログラムとは

- 平成 25 年度の都市計画道路の見直し※_{3 (p. 4)}を経た後、整備方針における“選択と集中”の具体的な形としての「今後の都市計画道路の整備の進め方」について、市民のみなさまのご意見をお聞きしながら整理を行い、それに基づき当面 10 年間の都市計画道路の各路線の整備見通しを検討し、平成 28 年 9 月に「都市計画道路の整備プログラム」として策定しました。
- その後、令和 3 年度には、「都市計画道路の整備プログラム」の策定から 5 年が経過することから、今後の都市計画道路の財源確保の見通しや用地取得、関連事業の進捗状況等を踏まえ、「都市計画道路の整備プログラム」の「中間見直し」を行い、事業を進めてきました。

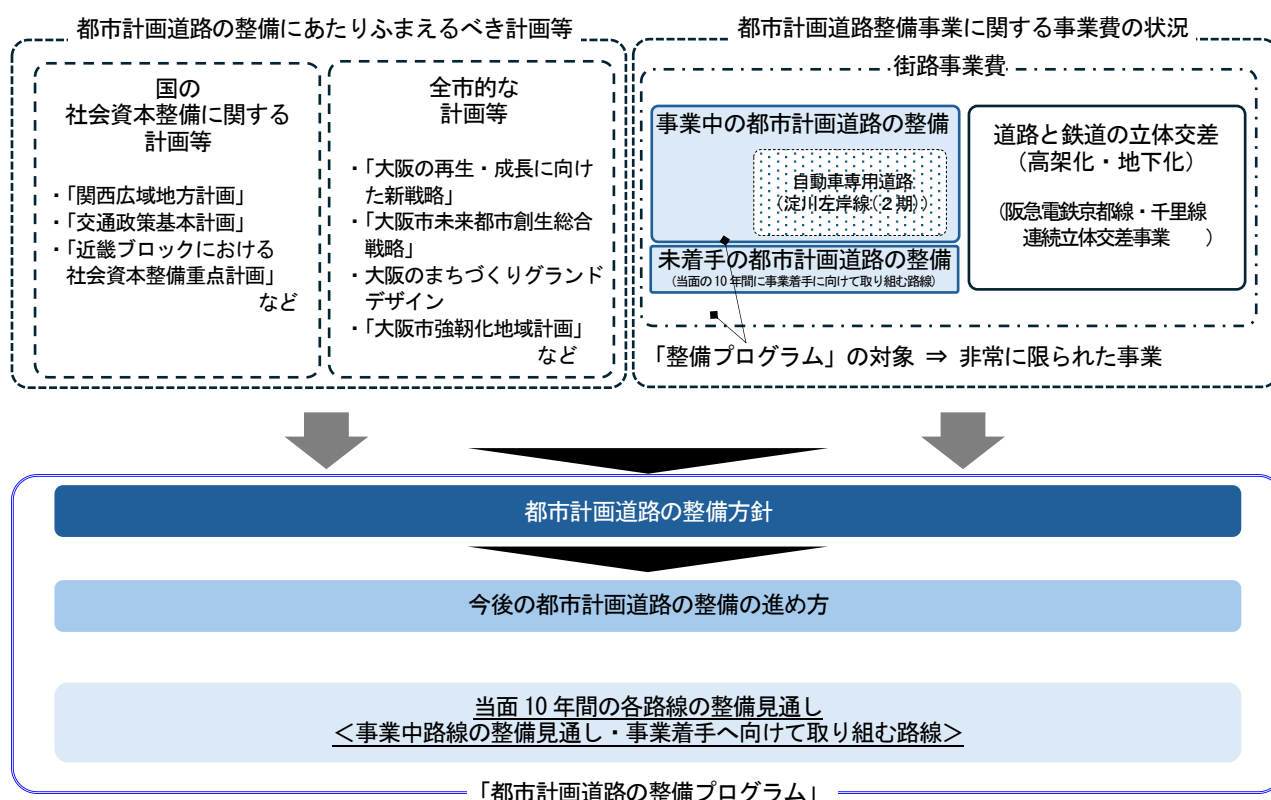


図 4 都市計画道路の整備に関する状況と都市計画道路の整備プログラム

3-2. 都市計画道路の整備方針

- 都市計画道路の整備に関する状況を踏まえ、「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、選択と集中を進め、効率的・効果的な都市計画道路の整備を進める」ことを整備方針として、都市計画道路の整備を進めています。
- これまでも、密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線（p. 12 参照）や、淀川左岸線（2期）、他の事業と連携して進めるべき路線（p. 13 参照）、用地取得率が高く整備効果の早期発現が見込める路線等を、重点的に整備してきました。

3-3. 今後の都市計画道路の整備の進め方

- この10年間における事業の進捗としては、事業中路線において重点的に投資を行う路線を選定し、事業を進めてきたことに加え、用地交渉や関係機関との協議・調整の進捗にあわせて、平成28年度の「都市計画道路の整備プログラム」策定時に未整備であった都市計画道路（約51km）のうち、令和7年4月時点で約5.7kmが整備完了となり、約47kmが未整備*となっています。

*令和3年度の「中間見直し」にあわせて事業着手へ向け取り組む路線に約1.4km（2路線）を追加しています

- また、平成28年度の「都市計画道路の整備プログラム」策定時に完成予定としていた路線の総延長は約26.4kmであり、このうち、令和7年4月時点で整備を完了した路線の延長は約5.7kmでした。
- このような状況を踏まえ、今後は、これまで以上に、選択と集中を図って事業中路線に注力して事業を推進すべく、当面の10年間は、現在事業中の路線を最優先に整備を進めます。
事業中路線の中でも、本プログラム期間中の供用に向けて取り組む「早期供用路線」を設定し、当該路線については進捗管理を徹底します。
- また、「早期供用路線」以外についても、用地取得率が高いなど、残りの事業規模に一定の見通しがある路線については、一定範囲まとまって用地が取得できた区間から段階的に整備し供用を図るなど、「段階的供用（p.14参照）」にも、より積極的に取り組み、着実に事業効果を発現させます。
- 一方、未着手路線については、「整備の優先度が高い路線」と、他事業と連携して進めるべき「他事業関連路線」を設定し、事業着手へ向けた取組を進めます。
「整備の優先度が高い路線」は事業中路線の収束にあわせて順次着手することとし、「他事業関連路線」は他事業の進捗にあわせて適切な時期に着手できるよう、調査・検討を進めます。

これまでの10年間の取組

- 事業中路線から、重点的に投資を行う路線を選定しながら事業を進め、用地交渉や関係機関との協議・調整の進捗に伴い、平成28年度の「都市計画道路の整備プログラム」策定時に未整備であった都市計画道路（約51km）のうち、約5.7kmが整備完了

都市計画道路の 整備方針

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、選択と集中を進め、効率的・効果的な都市計画道路の整備に取り組みます。

都市計画道路の整備プログラム(R7年度) [今後の都市計画道路の整備の進め方]

- 当面10年間（R8～R17）は、**事業中路線を最優先**として整備を進めます。
なかでも、本プログラム期間中の供用に向けて取り組む**「早期供用路線」を設定し、進捗管理を徹底**します。
- 「早期供用路線」以外についても、一定範囲まとまって用地取得できた区間から段階的に整備し供用を図るなど、**着実に事業効果を発現**させます。
- 未着手路線については、「整備の優先度が高い路線」と他事業と連携して進めるべき「他事業関連路線」を設定し、事業着手へ向けた取組を進めます。
「整備の優先度が高い路線」は事業中路線の収束にあわせて順次着手することとし、「他事業関連路線」は他事業の進捗にあわせて適切な時期に着手できるよう、調査・検討を進めます。

整備の優先度が高い路線

- ◆ 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線
密集住宅市街地防災性向上のため、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整備を推進するべき路線
- ◆ 整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備するべき未着手路線

図5 都市計画道路の整備方針と今後の都市計画道路の整備の進め方

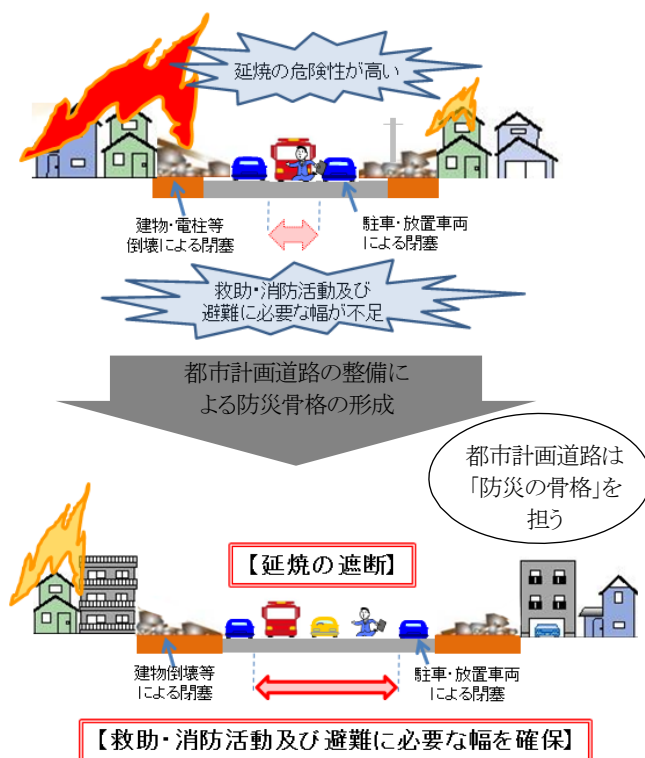
整備の優先度が高い路線

◆密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線 ※5-1 (p. 18)

「大阪市密集住宅市街地整備プログラム（令和3年3月）」に基づき、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整備プログラム 令和3年3月

(<https://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/page/0000531768.html>)



■ 整備事例：豊里矢田線（東成区）

整備前



整備後



◆整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備すべき未着手路線 ※5-1 (p. 17~24)

未着手の都市計画道路（p. 7 表 1 参照）を整備することにより得られる効果に対する評価が高い路線

他事業関連路線 ※5-1 (p. 23)

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

密集住宅市街地



(出典: 国土交通省ホームページ「住宅市街地総合整備事業」)

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) 阪急連立事業に合わせた付属街路

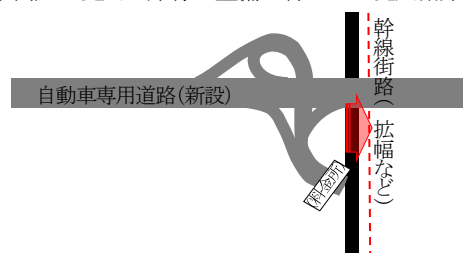


(整備事例: 南海本線 (萩之茶屋・玉出間) 連続立体交差事業)

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。

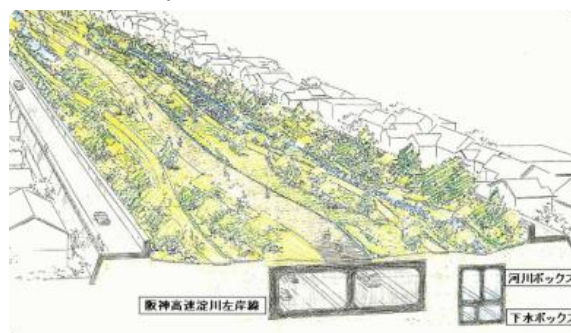
事例) 淀川左岸線の整備と合わせた淀川南岸線



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整備

事例) 正蓮寺川歩行者専用道

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)

※5: 未着手路線のうち当面の10年間において事業着手へ向けて取り組む路線の選定方法、選定理由(詳細)等、未着手路線の優先度の詳細については、p. 17~24をご覧ください。

3-4. 当面の10年間における都市計画道路の各路線の整備見通し

3-4-1. 事業中路線の整備見通し

- 事業中路線の整備見通しについて、今後の都市計画道路の整備の進め方（p.11～13 3-3.参照）に基づいて検討した結果を表3に示します。

表3 事業中路線の整備見通し

図中 番号	路線名(箇所名)	早期 供用 路線	延長 (m)	事業の状態*	
				前期5年 (令和8～12年度)	後期5年 (令和13年～令和17年)
①	西野田中津線(大淀北)	○	300	段階的供用 (歩道北側)	供用
②	本庄西天満線(神山)		480	段階的供用 (歩道・車道約340m)※鉄道関連工事推進	段階的供用 (歩道・車道約340m)※埋設工事推進
③	淀川南岸線		6,880	段階的供用 (歩道・車道約800m)※道路工事推進	段階的供用 (歩道・車道約5,080m)
④	北野今市線(豊崎・天神橋)	○	1,400	段階的供用 (歩道・車道約1,250m)	供用
⑤	淀川左岸線(2期)	○	4,300	事業継続(空間確保) ※トンネル工事推進	供用
⑥	正蓮寺川歩行者専用道	○	2,790	供用	—
⑦	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)		640	事業継続 (空間確保)	事業継続 (空間確保)※埋設工事推進
⑧	桜島東野田線(四貴島)	○	480	段階的供用 (歩道北側)※車道切替、歩道工事推進	供用
⑨	東野田河堀口線(大手前)		280	事業継続 (空間確保)	段階的供用 (歩道西側約280m)
⑩	東野田河堀口線(上本町)		1,040	事業継続 (空間確保)	段階的供用 (歩道西側)
⑪	勝山通線(四天王寺)		310	事業継続 (空間確保)	段階的供用 (歩道両側)
⑫	十三吹田線(淡路)		780	段階的供用 (歩道約330m)	段階的供用 (歩道・車道約330m)
⑬	淀川北岸線(菅原)		1,190	段階的供用 (暫定車道約600m)※車道切替工事を推進	段階的供用 (歩道・車道約600m)
⑭	新庄長柄線(菅原)		540	段階的供用 (歩道東側)	段階的供用 (歩道両側)
⑮	阪急京都線東付属街路1号線ほか7路線		5,900	段階的供用	供用
⑯	豊里矢田線(生野)		490	段階的供用 (歩道西側)	段階的供用 (歩道両側)
⑰	河堀口舍利寺線	○	880	段階的供用 (歩道・車道約410m)	供用
⑱	生野線(林寺)	○	1,100	供用	—
⑲	豊里矢田線(鳴野・蒲生)		515	事業継続 (空間確保)	事業継続 (空間確保)※橋梁架け替え工事を推進
⑳	天王寺大和川線		5,520	段階的供用(約1,160m)	段階的供用(約2,390m)
	1工区(起点～松虫通)		1,440	事業継続(空間確保) ※美章園駅周辺工事推進	段階的供用 (美章園駅周辺約300m)
	2工区(松虫通～鶴ヶ丘駅)		1,520	事業継続(空間確保) ※南田辺駅周辺工事推進	段階的供用 (南田辺駅周辺約680m)
	3工区(鶴ヶ丘駅～長居駅)	○	1,160	供用	—
	4工区(長居駅～終点)		1,400	事業継続(空間確保) ※我孫子町駅周辺工事推進	段階的供用 (我孫子町駅周辺約250m)
㉑	長柄塚線(阿倍野)	○	190	供用	—
㉒	尼崎平野線(山王・山王西)		315	事業継続 (空間確保)※道路工事推進	段階的供用 (歩道南側約200m)
㉓	尼崎堺線(住之江)		240	事業継続 (空間確保)	事業継続 (空間確保)※道路工事推進
㉔	鞍作線(加美東)		840	段階的供用 (歩道東側約430m)	段階的供用 (歩道東側約430m)※道路工事推進
㉕	田辺出戸線(長吉出戸)	○	130	供用	—
㉖	尼崎堺線(西成南)		1,680	段階的供用 (歩道約1,100m)	段階的供用 (歩道・車道約1,100m)※道路工事推進
㉗	津守阿倍野線(旭)	○	680	段階的供用 (歩道・車道約360m、歩道南側約150m)	供用
㉘	木津川平野線(千本中)	○	540	段階的供用 (歩道約400m)	供用

※ 事業の状態について

事業継続

事業継続(空間確保)

段階的供用(歩道〇m)

段階的供用(歩道・車道〇m)

供用

・ 用地取得中

・ 用地取得が概成した状態

・ 歩道の一部を供用した状態

・ 歩道および車道の一部を供用した状態

・ 全ての事業(無電柱化における入線、抜柱は除く)が完了し、供用した状態

3-4-2. 未着手路線の事業化への見通し

- 今後の都市計画道路の整備の進め方 (p. 11～13 3-3. 参照) に基づいて検討した結果、当面の 10 年間に於いて「事業着手へ向けて取り組む路線」とその優先度の高い理由等を表 4 に、「他事業の進捗に合わせて事業着手をめざす路線」と関連する対象事業等を表 5 にそれぞれ示します。

表 4 事業着手へ向け取り組む路線

図中 番号	路線名* (箇所名)	優先度の高い理由・路線の役割等 ※5 (p. 17～24)
a	加島天下茶屋線 (加島交差点)	整備による、効果が特に高いため優先的に整備する路線 ：自動車走行の円滑化（主要渋滞箇所の解消）ほか
b	生玉片江線（桃谷）	密集住宅市街地における防災骨格を形成するため 優先的に整備が必要な路線
c	生玉片江線（小路）	整備による、効果が特に高いため優先的に整備する路線 ：歩行者・自転車の安全性・快適性の向上ほか
d	津守阿倍野線（旭西）	整備による、効果が特に高いため優先的に整備する路線 ：事業中区間との連続性ほか

*路線の掲載順序は、優先順位を示すものではありません。

表 5 他事業関連路線

図中 番号	路線名* (箇所名)	関連する対象事業等 ※5 (p. 17～24)
e	淀川左岸歩行者専用道	淀川左岸線(2期)事業と進捗を合わせて進めるべき路線
f	平野喜連線（平野東）	市境部に位置し、隣接市における事業と進捗を合わせて 進めるべき路線
g	堺筋線（天下茶屋）	西成特区構想における天下茶屋駅周辺のまちづくりの進 展に伴い進めるべき路線

*路線の掲載順序は、優先順位を示すものではありません。

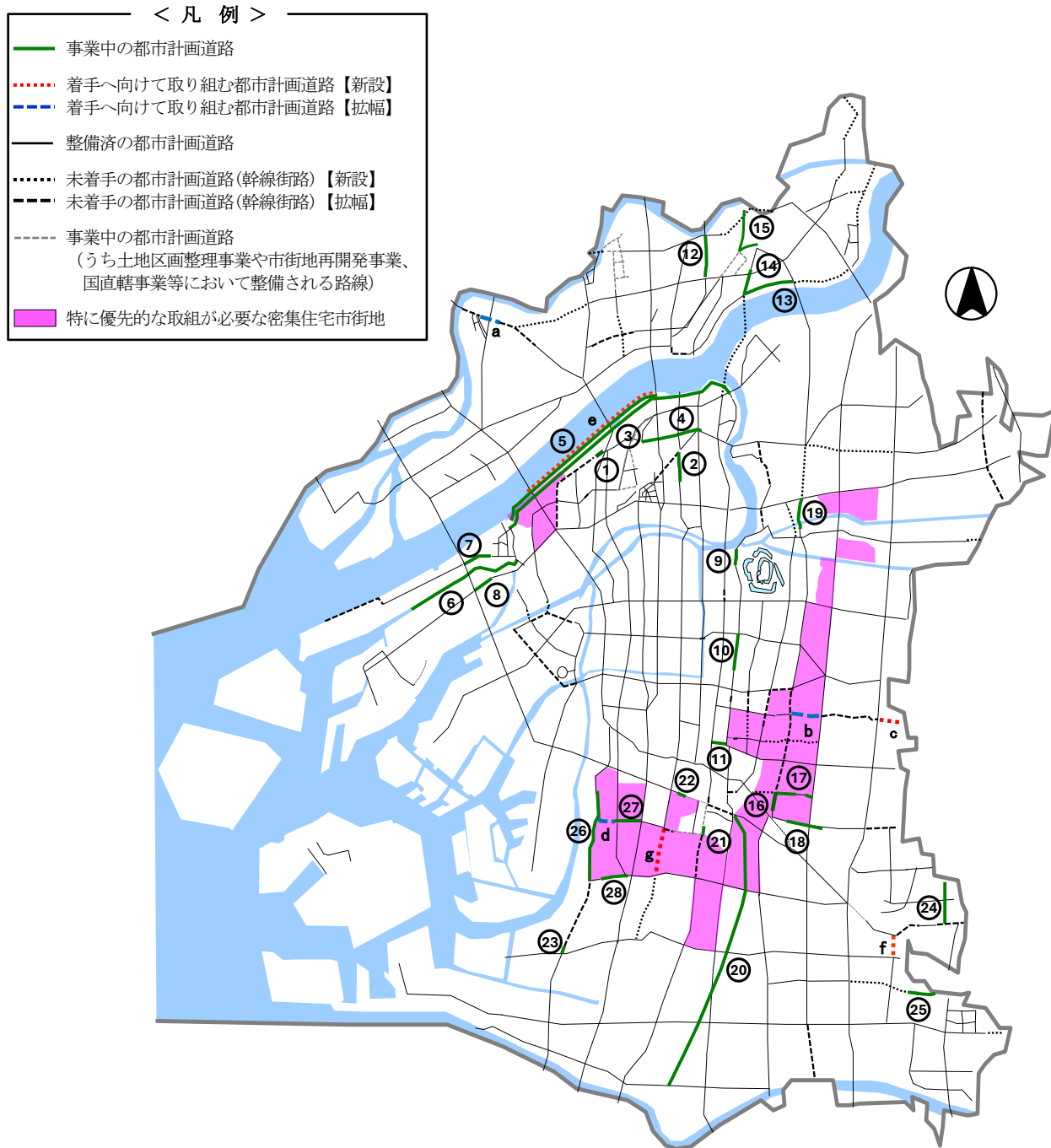


図 6 大阪市の都市計画道路

■各路線の詳細な位置等については、大阪市ホームページ「地図情報サイト マップナビおおさか」＞ 都市計画 ＞ 都市計画情報（都市施設）でご覧いただけます。

（「マップナビおおさか」URL：<https://www.mapnavi.city.osaka.lg.jp/osakacity/Portal>）

■事業中路線の進捗状況、段階的整備等の詳細については、大阪市ホームページでご覧いただけます。

（「事業中の都市計画道路の一覧」：<https://www.city.osaka.lg.jp/kensetsu/page/0000159821.html>）

- この整備見通しは、令和7年10月時点における、今後の見通しを示したものであり、社会経済情勢、都市計画道路整備に関する財政状況、関連する事業の進捗状況、用地取得状況、関係機関との協議状況などにより、変更となる場合があります。
- また、概ね5年後を目途に検証を行い、最新の情報とします。

※5

5-1 事業着手へ向けて取り組む路線の選定方法

- 未着手路線の中でも整備の優先度が高い路線 (p.12 参照) を選定して、事業中路線を含めた整備状況や投資事業費等を考慮して総合的に評価し、当面の10年間に於いて事業着手へ向けて取り組む路線を選定しました。

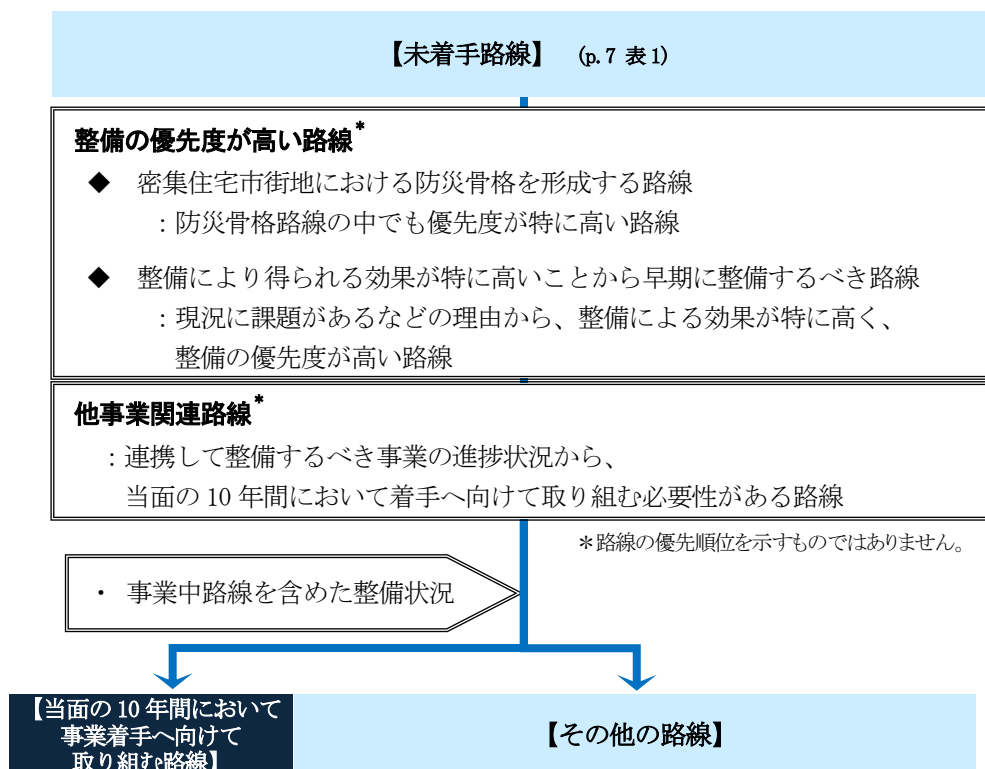


図7 当面の10年間に於いて事業着手へ向けて取り組む路線の選定方法

整備の優先度が高い路線

◆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整備プログラム（令和3年3月）」に示されている、密集住宅市街地における防災骨格を形成する都市計画道路の整備の進め方に基づき、対象路線を選定します。

密集住宅市街地における防災骨格を形成する都市計画道路の整備の進め方

本市では、密集住宅市街地における対策として、都市計画道路等の整備による防災骨格の形成といった都市レベルの取組と、老朽住宅の建替えや避難経路の確保といった地区レベルの取組を進めてきている。

このうち、都市計画道路については、都市レベルの取組として、地震災害から都市機能を保全し、地震による被害の拡大を防ぐことを目的に、概ね1km間隔を目安として配置した、防災骨格となる延焼遮断帯の形成を進めている。骨格路線の中では、延焼遮断機能もしくは救助・消防活動や避難に必要な機能が現状で満足していない路線の整備を重点的に進めている。

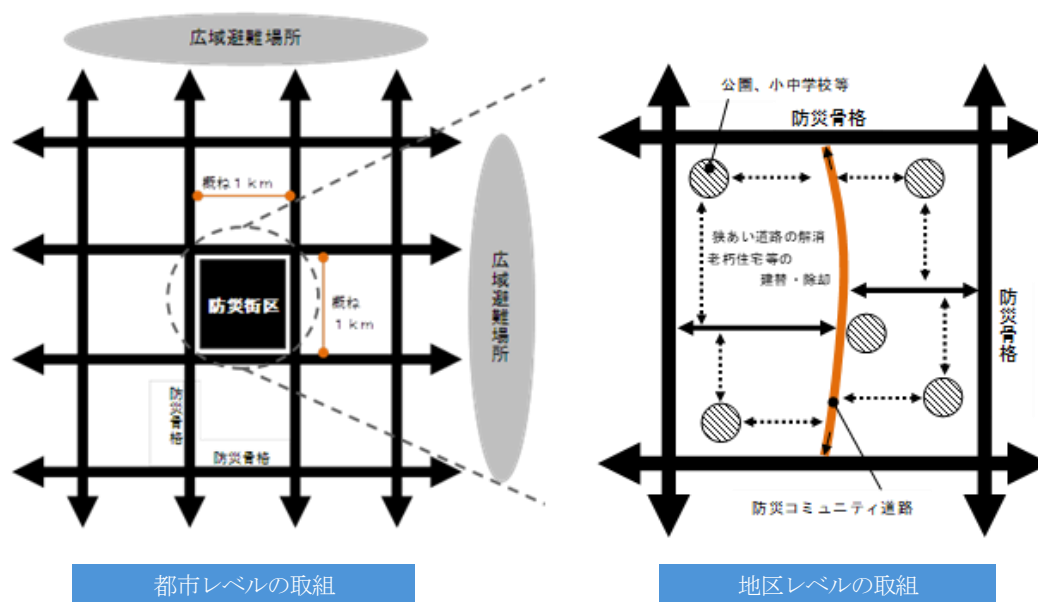


図8 密集市街地整備の進め方

「大阪市密集住宅市街地整備プログラム 令和3年3月」
<https://www.city.osaka.lg.jp/toshiseibi/page/0000531768.html>

【選定の考え方】

密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線の中でも、延焼遮断機能もしくは、救助・消防活動や避難に必要な機能が現状で満足できていない路線の優先度を高いものとして選定。

◆整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備すべき路線

【選定の考え方】

未着手の都市計画道路（p.7 表1 参照）を整備することにより得られる次の効果（7項目）について、評価基準に対する評価を行い、各項目の重要性を考慮し、評価の高い路線の優先度を高いものとして選定*。

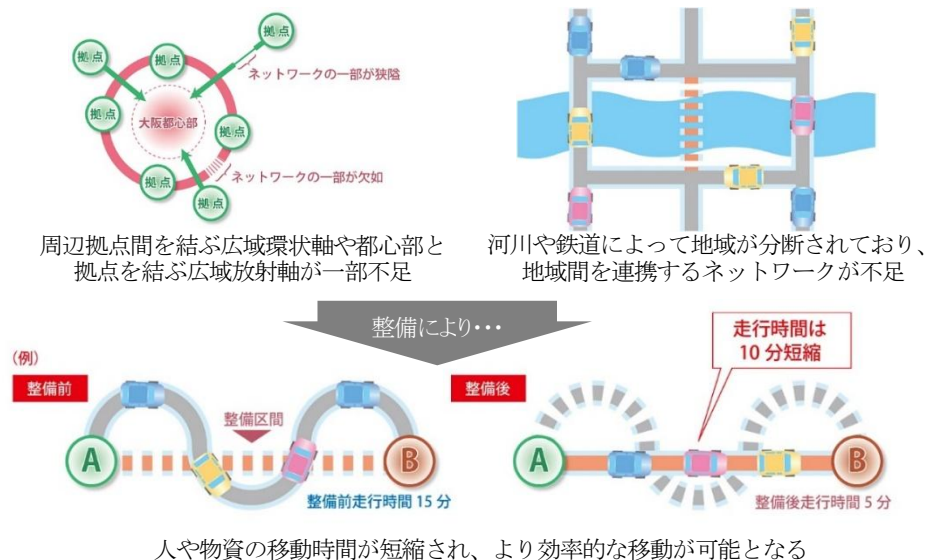
- ① 広域・地域間ネットワークの形成・強化
- ② 自動車走行の円滑化
- ③ 歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上
- ④ 公共交通の利便性向上
- ⑤ 沿道へのアクセス性向上
- ⑥ 都市防災性の向上
- ⑦ まちの発展（沿道利用の高度化）

* ここでの評価基準は、未着手路線の中での路線ごとの整備効果の高さを判別するために設定しているものであり、この基準を満たさない路線においては整備効果が無いという意味ではありません。

【整備により得られる効果の概要・評価基準】

① 広域・地域間ネットワークの形成・強化

大阪都心部や周辺拠点を結ぶ広域的なネットワークや、河川・鉄道によって分断されている地域を結ぶ地域間ネットワークの形成・強化により、拠点間や地域間が相互に連携され、人や物資の移動時間が短縮されます。これにより、人や物資の移動が効率的になり、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。

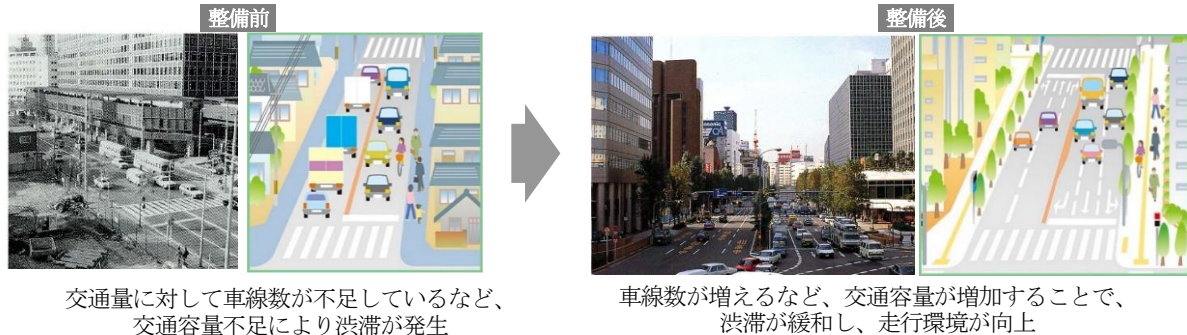


〈評価基準〉

- 都市の骨格的な幹線街路として、新たに4車線以上の道路空間が確保できる区間を評価
- 既存の幹線街路間の離隔距離が概ね2km以上であり、新たに整備される路線によって河川や鉄道による分断が解消される区間を評価
- 対象区間の前後区間が整備済みであり、ミッシングリンク（幹線道路の交通ネットワークが欠落した未整備区間）となっている区間を評価

② 自動車走行の円滑化

幹線街路の新設、または、現状道路の拡幅の上、車線増設や交差点部への付加車線（右折レーン等）設置により、交通容量が拡大し、渋滞が緩和するなど自動車の走行が円滑になります。



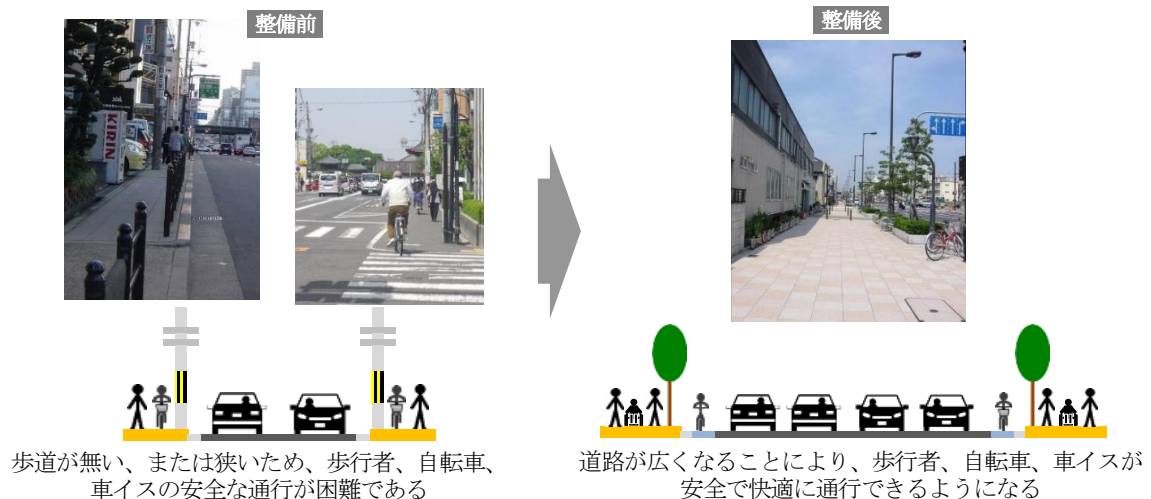
〈評価基準〉

- 当該道路や並行する周辺道路の現状の交通量が、交通容量を上回っている区間、整備により車線数や付加車線が増加し、自動車走行が円滑になる区間を評価
- 新設区間および車線数が増加する拡幅区間を評価
- 自動車走行の円滑化が早期に望まれる「地域の主要渋滞箇所」(p.9 右上欄 参照)を有する区間、交通容量が増加することで自動車事故の減少に大きく貢献できる区間を評価

③ 歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上

現状の道路を拡幅し、十分な幅を持った道路を整備することで、歩行者や自転車、車イスといった自動車以外の多様な交通が安全・快適に通行できるようになります。

また、歩道の段差が解消されるなど、バリアフリーに配慮した道路となります。



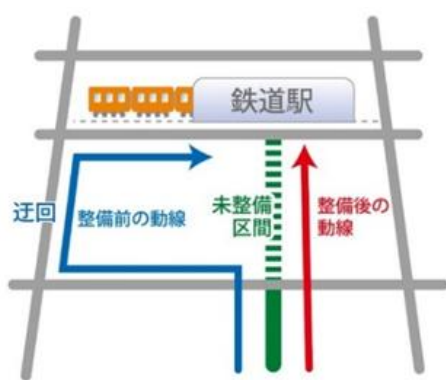
〈評価基準〉

- 現道または代替道路の大半の区間で歩道がない、または、歩道幅員が狭い状況となっており、安全性・快適性の観点から問題のある区間を評価
- 現道または代替道路に自転車通行空間が確保されていない区間を評価
- 安全空間を確保すべきと考えられる小学校の周辺の区間を評価

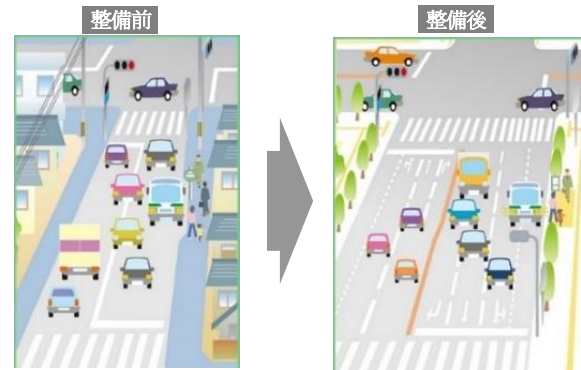
④ 公共交通の利便性向上

新たに鉄道駅へ接続する道路を整備することにより、自動車交通と公共交通との結節機能が強化されるとともに、歩行者等が安全に短時間で鉄道駅へアクセスできるようになり、公共交通の利便性向上が期待できます。

また、バス路線の走行環境や乗降環境が改善されることで、バスの定時性が確保され、公共交通の利便性向上につながります。



鉄道駅へ接続する新設道路の整備により、鉄道駅へのアクセス性が向上し、公共交通の利便性向上が期待できる



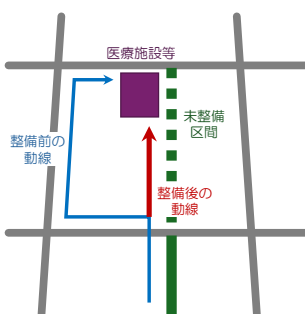
既存バス路線の拡幅整備により、交通容量増大による走行性・定時性の向上や、停車・バス待ちスペース確保による乗降環境の向上により、公共交通の利便性向上が期待できる

〈評価基準〉

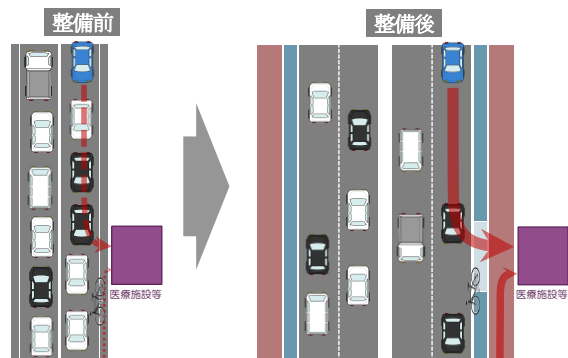
- 現道または代替道路がバス路線に該当し、バスの走行・乗降環境の改善が図られる区間を評価
- 鉄道駅へ新たにアクセスできるようになり、鉄道駅周辺地区からのアクセス性が強化される区間を評価

⑤ 沿道へのアクセス性向上

多くの需要があると考えられる医療福祉施設や、大型商業施設が沿道にある道路を整備することにより、交通容量が増加し、沿道へのアクセス性の向上が期待できます。



医療福祉施設や大型商業施設へ接続する新設道路の整備により、施設へのアクセス性の向上が期待できる



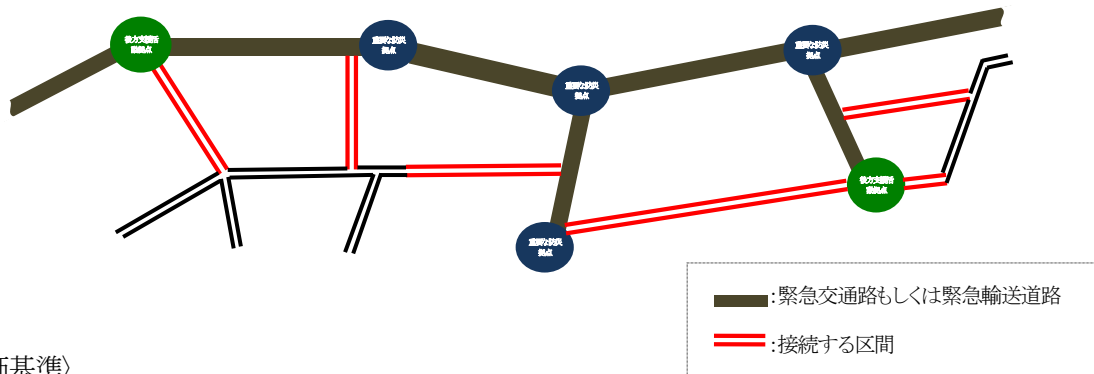
既存路線の拡幅や歩道・自転車道の整備に伴う交通容量増大や通行環境の確保により、医療福祉施設や大型商業施設へのアクセス性の向上が期待できる

〈評価基準〉

- 沿道に医療福祉施設や緊急医療施設を有する区間を評価
- 沿道に大規模商業施設、観光地がある区間を評価

⑥ 都市防災性の向上

災害発生時には、復旧に向けた早期の対応が必要であり、そのためには、広域防災拠点などの重要な防災拠点や後方支援活動拠点等の間を連絡する緊急交通路（広域・地域）に加え、緊急交通路と市内防災活動拠点等の間を連絡する道路の整備が重要です。

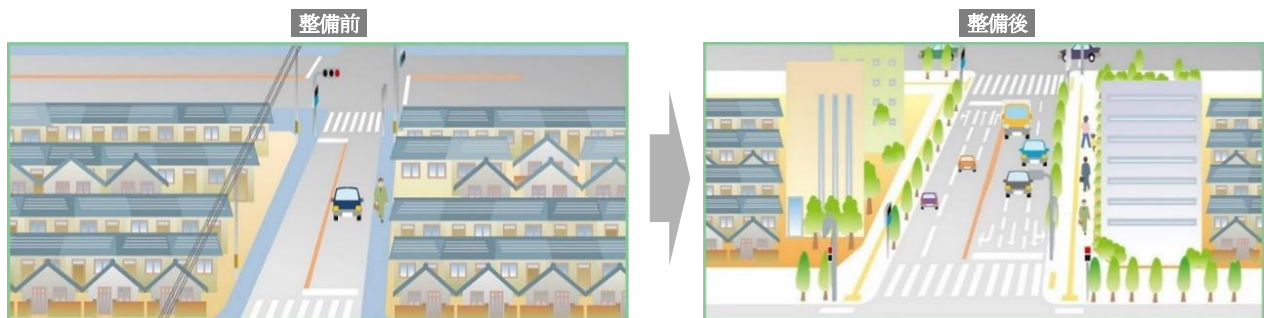


〈評価基準〉

- 緊急交通路や緊急輸送道路として指定されている、またはそれらの道路に接続している区間を評価
- 災害時の延焼遮断や救助・消防活動及び避難の空間のために必要な防災骨格路線を評価
- 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地域に該当する区間を評価

⑦ まちの発展（沿道利用の高度化）

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、沿道土地利用の高度化が促進され、新たな居住者や事業者が増加することから、まちの活性化が図られます。



前面道路が狭いことなどから沿道の土地が高度利用されていない。

道路整備により沿道が高度利用化されるようになる。

〈評価基準〉

- 沿道土地利用の高度化が予定されている「都市再生緊急整備地域」等に指定されているエリア内にある区間を評価
- 沿道に公的位置づけのある民間開発が計画または実施されている区間を評価
- 現状、当該道路が狭いことにより、沿道の土地が容積率の制限を受ける可能性があるが、整備により制限範囲外となる区間を評価

他事業関連路線

【選定の考え方】

連携して進めるべき事業の進捗状況から、当面の10年間において着手へ向けて取り組む必要がある路線を選定。

なお、この整備プログラムは概ね5年を目途に見直すこととしますが、それまでの期間においても、効果的に整備を進めるため、他事業の動きに対応し、必要に応じて、事業着手へ向けて取り組む路線を追加することがあります。

5-2 「事業着手へ向けて取り組む路線」及び「他事業関連路線」の選定理由（詳細）

○ 当面の10年間に於いて事業着手へ向けて取り組む路線の、詳細な選定理由は次のとおりです。

◆ 密集住宅市街地における防災骨格を形成する路線

生玉片江線（桃谷）

- ・現道幅員が約11mと狭く、延焼遮断機能が確保できていないため、防災骨格路線の中でも、優先度が高い路線です。

◆ 整備により得られる効果が特に高いことから早期に整備すべき路線

加島天下茶屋線（加島交差点）

- ・自動車走行の円滑化が特に必要な「地域の主要渋滞箇所」(p.9 右上欄 参照)を有する区間であるため、整備の優先度が高い路線です。
- ・効果的な整備効果発現をめざし、主要渋滞箇所である加島交差点に付加車線を整備するために必要な区間に限定して、事業着手へ向けて取り組む必要があります。

生玉片江線（小路）

- ・自動車走行の円滑化や歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上、公共交通の利便性向上、まちの発展（沿道利用の高度化）等の整備効果が期待でき、整備の優先度が高い路線です。

津守阿倍野線（旭西）

- ・歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上や都市防災性の向上等の整備効果が期待でき、事業中区間との連続性もあるため、整備の優先度が高い路線です。

◆ 他事業関連路線

淀川左岸歩行者専用道

- ・淀川左岸線（2期）の上面空間を歩行者専用道として整備することから、淀川左岸線（2期）事業と進捗を合わせた整備が必要となる路線です。

平野喜連線（平野東）

- ・国道に接続する路線であり、国の道路整備事業と進捗を合わせた整備が必要となる路線です。

堺筋線（天下茶屋）

- ・西成特区構想における天下茶屋駅前周辺のまちづくりの進展に伴って整備を進める必要がある路線です。

*項目番号および路線の掲載順序は、優先順位を示すものではありません。

第4章 「都市計画道路の整備プログラム」策定後の取組

- 事業中路線の整備を着実に進めるとともに、必要な財源の確保をはじめ、未着手路線の事業着手へ向けた取組を進めていきます。
- 今後の社会経済情勢、都市計画道路整備に関する財政状況、関連する事業の進捗、用地取得、関係機関との協議などの状況により、各路線を取り巻く環境に変化が生じ、この整備プログラムにお示しした各路線の整備見通しが変更となる可能性があることから、概ね5年後を目途に見直しを行い、最新の内容とすることとします。

都市計画道路の整備プログラム

[令和7年度改訂]

—本編—

大阪市建設局 道路河川部 街路課

〒559-0034 大阪市住之江区南港北 2-1-10 A T Cビル I T M棟 6 階

【TEL】 整備プログラムについて : 06-6615-6753

【FAX】 06-6615-6582 【E-mail】 la0022@city.osaka.lg.jp

発行 令和7年(2025年)10月