

【別冊】街路事業について

(街路事業の概要と関連計画)

令和 7年 12月
建設局

◆ 街路事業について

街路事業 : 都市計画に基づき、
都市計画道路の整備 を行ったり、
道路と鉄道の立体交差（高架化・地下化） を行う事業

■ 都市計画道路

都市計画法に基づいて交通施設として定められた道路

都市計画法 : 都市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及び機能的な都市活動を確保するための方法を規定した法律

◆ 都市計画道路について（1）

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ある。大阪市では、令和7年3月末現在において、190路線514キロメートル（自動車専用道を除く）の都市計画道路が計画決定されている。

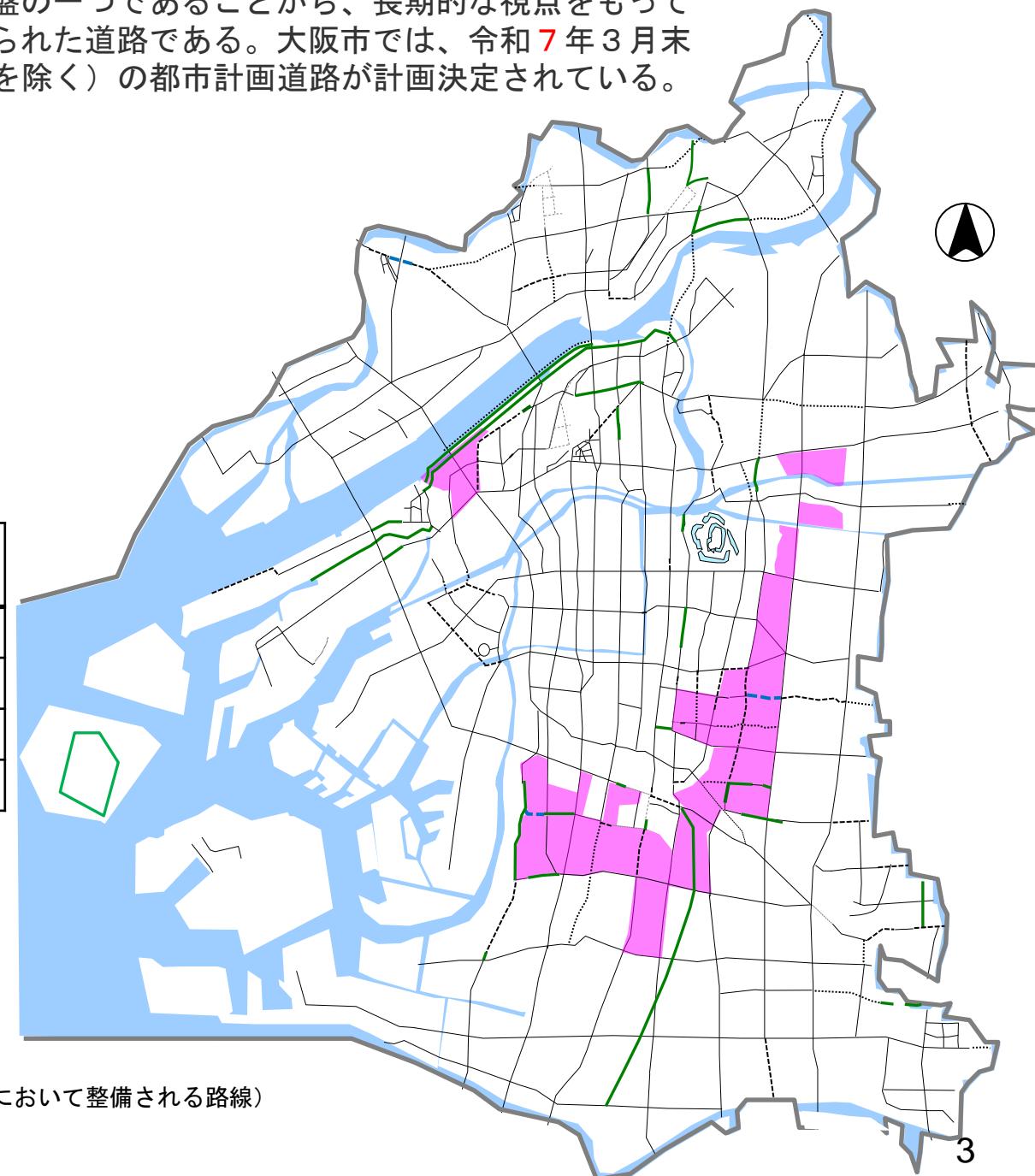
■ 整備状況

都市計画道路 (R7.3末 現在)	
計画延長	514 km (190路線)
整備済延長	約 414 km
進捗率	約 81 %

	路線数 (本)	計画延長 (km)	整備済延長 (km)	整備率 (%)
幹線街路	124	438	355	81
区画街路	49	40	31	76
歩行者専用道	17	35	28	80
合 計	190	514	414	81

<凡例>

- 街路事業において事業中の都市計画道路
- 整備済 都市計画道路（幹線道路）
- 未着手 都市計画道路（幹線道路）【新設】
- 未着手 都市計画道路（幹線道路）【拡幅】
- - - 事業中都市計画道路（幹線道路）
(うち土地区画整理事業や市街地再開発事業、国直轄事業等において整備される路線)
- 特に優先的な取組が必要な密集住宅市街地



◆ 都市計画道路について（2）

- 都市計画道路は将来のまちのあるべき姿を支える重要な都市基盤の一つであることから、大阪市では、時々の時代の要請に応え、戦略的な整備を進めてきた。
- 平成25年度にこの事業未着手の都市計画道路（幹線街路）について、都市計画の見直しを行った。見直しにあたり、未着手の都市計画道路について、今後概ね30年での着手をめざすこととした。

■ 長期未着手の都市計画道路（幹線街路）の見直し（平成25年4月告示）

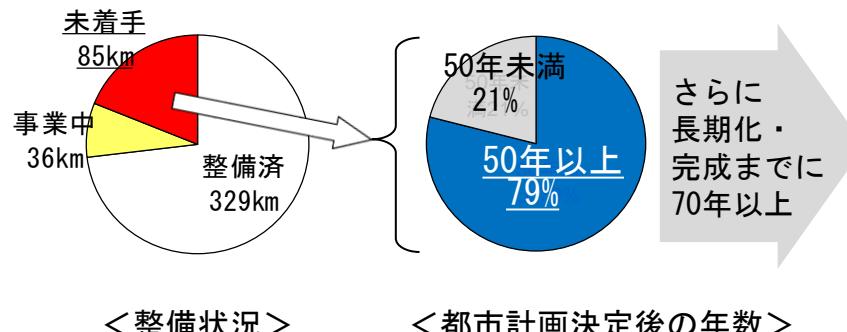
見直し前

- ・ 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た。

見直し後

- ・ 未着手路線を対象に、人口減小・高齢社会の到来など、社会・経済状況の変化をふまえ、検証のうえ、見直しを行った。
- ・ 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、概ね30年での事業着手をめざすこととした。

見直し前の状況



見直し前後の延長・残事業費



*同一路線で存続と見直しを含む場合もあるため、路線数の合計は一致しない。
(数字は概数で、事業費については国直轄事業を除く)

◆ 都市計画道路について（4）

◆ 都市計画道路の整備プログラム [令和7年度改訂]

- 平成25年度の都市計画道路の見直しを経て、平成28年度に今後の都市計画道路整備の進め方について整理を行い、当面10年間（H28～R7年度）の各路線の整備見通しを示す「都市計画道路の整備プログラム」を策定した。
- この度、「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、今後の都市計画道路整備の進め方や当面10年間（R8～R17年度）における各路線の整備見通しについて改めて整理を行った。

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】

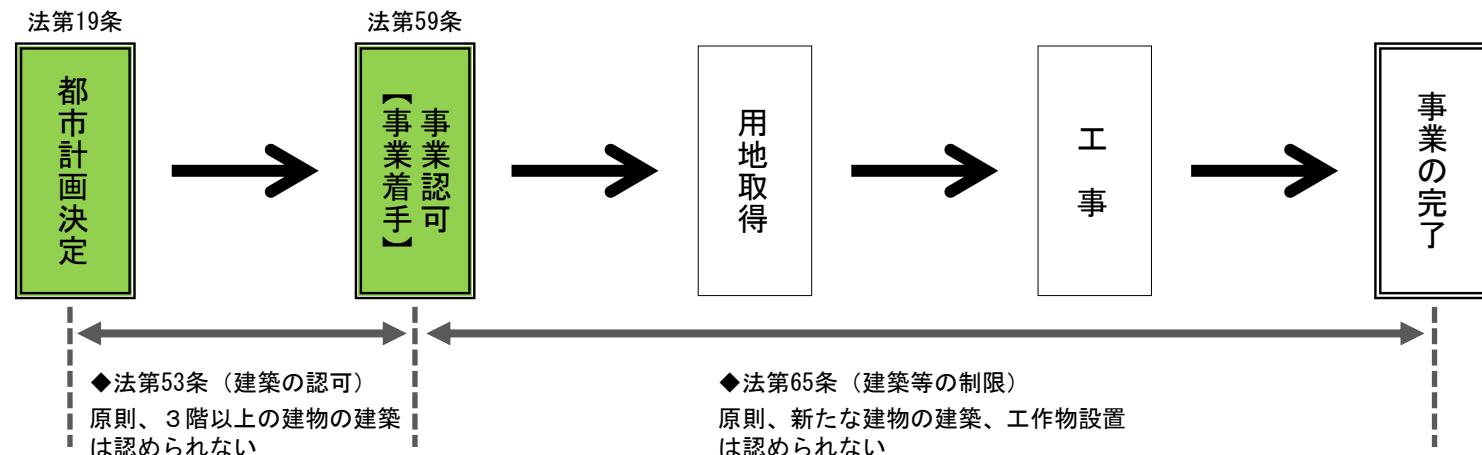
- 当面10年間（R8～R17）は、**事業中路線を最優先**として整備を進めます。
なかでも、本プログラム期間中の供用に向けて取り組む**「早期供用路線」を設定**し、**進捗管理を徹底**します。
- 「早期供用路線」以外についても、一定範囲まとまって用地取得できた区間から段階的に整備し供用を図るなど、**着実に事業効果を発現**させます。
- 未着手路線については、「整備の優先度が高い路線」と他事業と連携して進めるべき「他事業関連路線」を設定し、事業着手へ向けた取組を進めます。
「整備の優先度が高い路線」は事業中路線の収束にあわせて順次着手することとし、**「他事業関連路線」は他事業の進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

◆ 都市計画道路について（3）

◆ 事業の流れ



◆ 財源等

- 本事業の財源は、国費（交付金）が55%、市費が45%（市費の90%が地方債、残る10%が税等）で構成される。
- 急な買取請求に対応する必要がある場合は、全額を市費（不動産運用基金）で取得し、後年度に通常の財源構成からなる事業費で再取得（繰り戻し）を行う。

[関連計画]

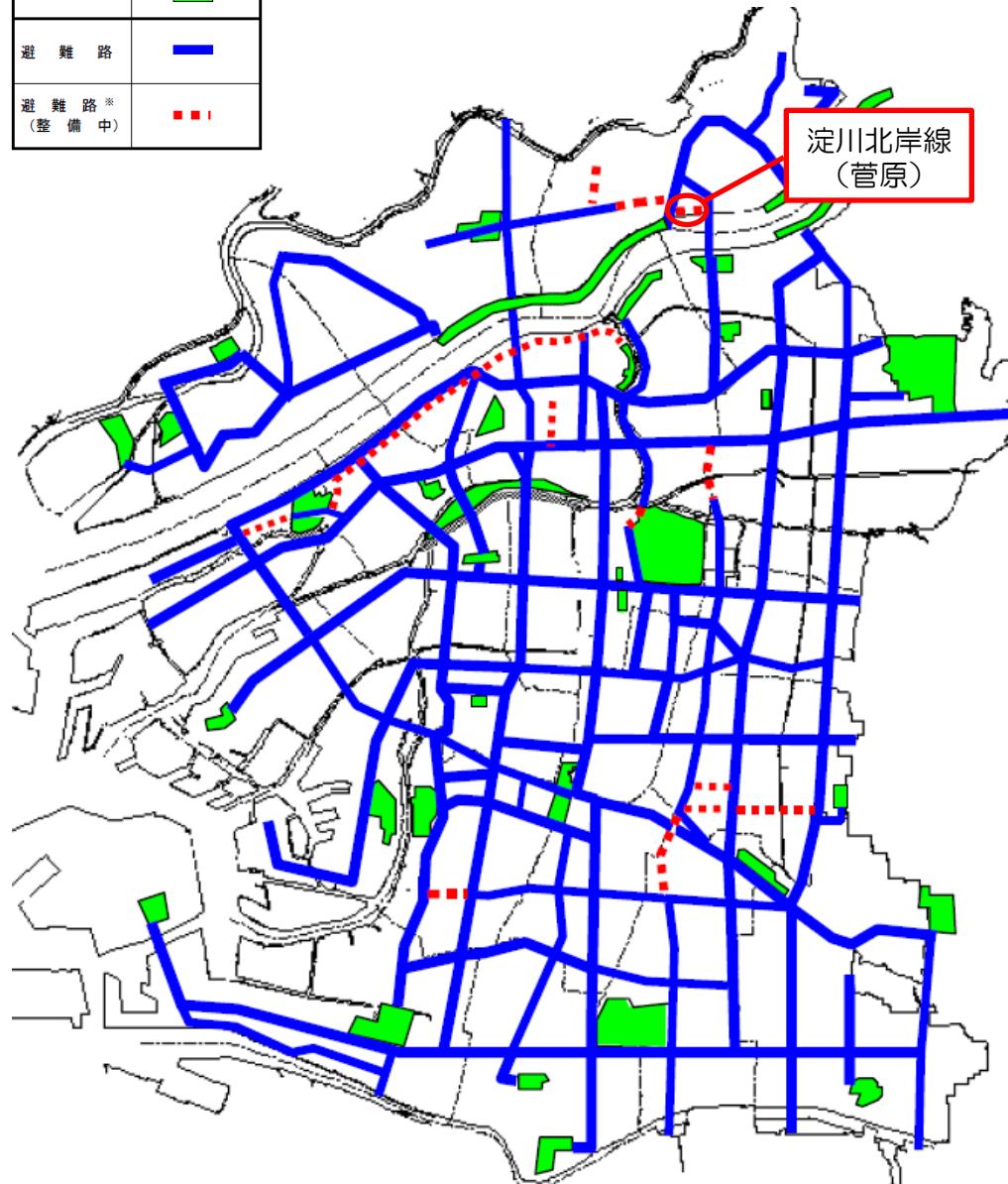
路線名	(1) 地域防災計画		(2) 無電柱化に 関する計画
	避難路	緊急交通路	
淀川北岸線（菅原）	<input type="radio"/> ※		<input type="radio"/>

※整備後、避難路として指定予定

(1) 大阪市地域防災計画 令和7年3月

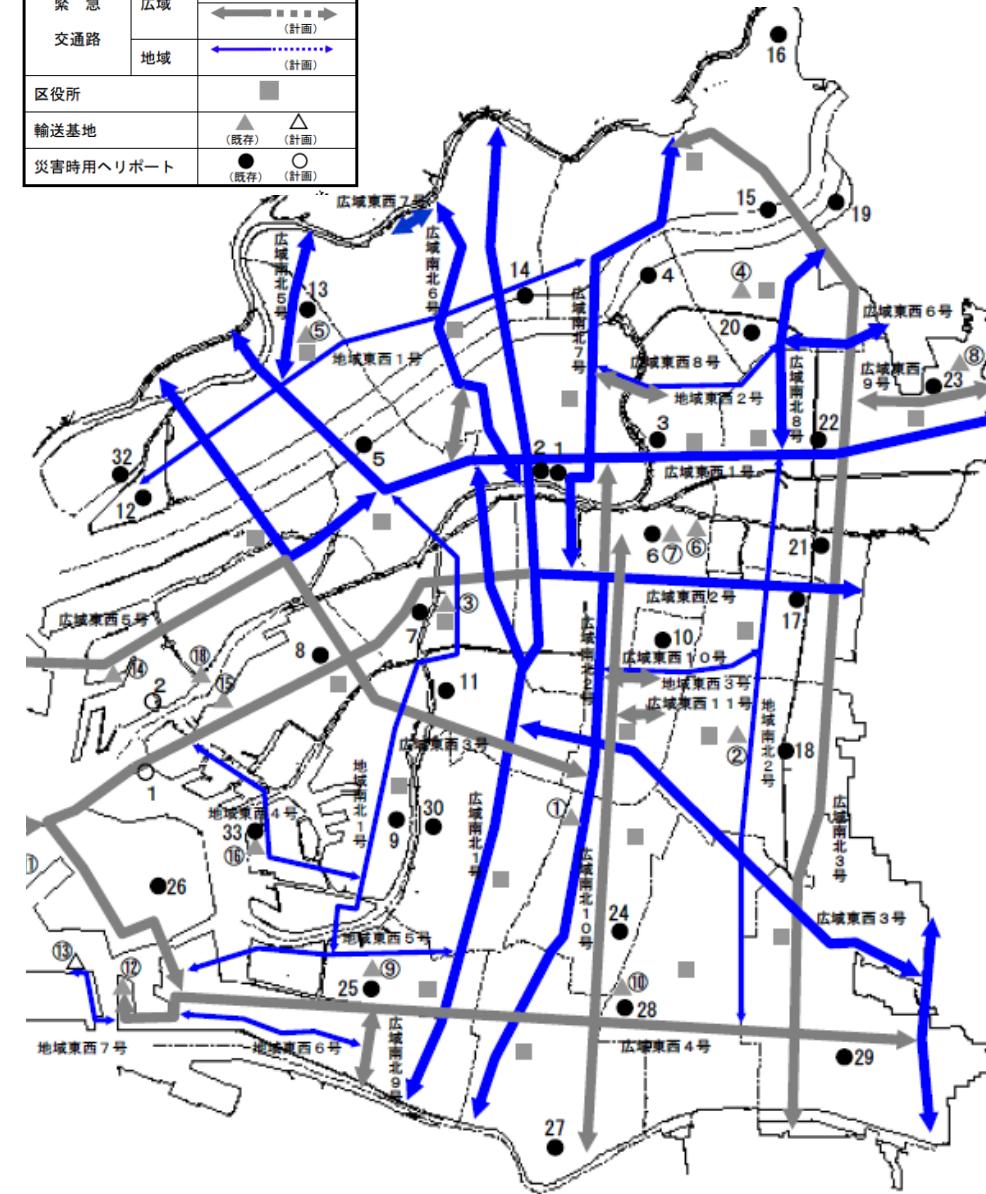
◆ 避難路

凡 例	
広域避難場所	■
避 難 路	—
避 難 路 * (整 備 中)	---



◆ 広域緊急交通路

凡 例	
緊 急 交 通 路	— (重点) — (計画)
廣 域	← → (計画)
地 域	↔ (計画)
区役所	■
輸送基地	△ (既存) △ (計画) ● (既存) ○ (計画)
災害時用ヘリポート	○ (既存)



(2) - 1 大阪市無電柱化推進計画 平成31年3月策定

平成28年12月16日に施行された「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、平成31年3月に「大阪市無電柱化推進計画」を策定し、「都市防災機能の向上」、「都市魅力の向上」、「歩行者空間の安全・快適性の向上」という基本的な方針のもと、無電柱化を推進している。

◆整備目標一都市防災性の向上

緊急交通路のうち重点14 路線を対象に、広域ネットワークの形成及び災害時の多重性の観点から、整備効果の高い道路の無電柱化を優先的に進めるとともに、その他の都市計画事業に合わせて無電柱化に取り組む。

大阪市の都市計画道路整備及び土地区画整理にあわせた無電柱化路線（事業中）

図中番号	路線名(箇所名)	重点14路線	図中番号	路線名(箇所名)	重点14路線
①	桜島東野田線(四貫島)	○	⑬	生玉片江線(細工谷)	
②	長柄堺線(阿倍野)	○	⑭	河堀口舍利寺線	
③	新庄長柄線(菅原)	○	⑮	豊里矢田線(生野)	
④	十三吹田線(淡路)		⑯	尼崎平野線(山王)	
⑤	歌島豊里線(東淡路)		⑰	豊里矢田線(北田辺)	
⑥	淀川北岸線(菅原)		⑱	尼崎堺線(西成南)	
⑦	北野今市線(中崎)		⑲	津守阿倍野線(旭)	
⑧	本庄西天満線(神山)		⑳	木津川平野線(千本中)	
⑨	豊里矢田線(鴫野・蒲生)		㉑	尼崎堺線(住之江)	
⑩	正蓮寺川北岸線(伝法・伝法東)		㉒	大阪駅北大堀西地区	
㉑	東野田河堀口線(大手前)		㉓	三国東地区	
㉒	東野田河堀口線(上本町)		㉔	淡路駅前地区	



◆大阪市無電柱化整備計画とは

平成28年12月16日に施行された「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、平成31年3月に「大阪市無電柱化推進計画」を策定し、「都市防災機能の向上」、「都市魅力の向上」、「歩行者空間の安全・快適性の向上」という基本的な方針のもと、無電柱化を推進している。

この基本的な方針に基づき、令和10年度までに無電柱化を完了する整備路線を選定し、「大阪市無電柱化整備計画」としてとりまとめた。

