

## I 都市計画道路整備方針の必要性

---

### I-1 上位計画による位置づけ

第五次寝屋川市総合計画（平成 23 年 3 月策定。以下、「第五次総合計画」という。）及び寝屋川市都市計画マスタープラン（平成 24 年 3 月改定。以下、「都市計画マスタープラン」という。）において、平成 32 年度を目標年次とする本市の将来都市像「魅力と活力にあふれる元気都市 寝屋川」を示すとともに、これを実現するための方針等を定めた。

その中で、都市計画マスタープランにおける道路・交通体系整備の方針では、「駅へつながる道路や広域幹線道路へのアクセス道路などの整備を推進し、都市核や地域の連携強化を図ることにより、集約連携型都市構造の強化を目指す」中で、「効率的・効果的な整備を推進するとともに、将来の交通需要などを的確に見極めながら、道路配置の検証を行う」こととしている。

これらを踏まえ、都市計画道路整備の方向性を明確にした上で、本市の将来都市像の実現及び将来都市構造の構築を目指した道路整備を推進していく必要がある。

### I-2 大阪府における都市計画道路見直しの取り組み(平成 23 年度から 25 年度)

大阪府においては、「①道路交通センサスに基づく将来交通量推計が大きく下方修正されたこと」、「②拡散型から集約連携型の都市構造へと転換していく中で、道路整備についても重点化を図る必要があること」、「③都市計画における権利制限の受忍については、制限の内容と同時に制限が及ぶ期間が問題とされなければならないとした趣旨の最高裁補足意見が示されたこと」を受けて、平成 23 年 3 月に「都市計画（道路）見直しの基本方針（以下、「府見直し方針」という。）」を策定し、平成 23 年度から 25 年度の 3 ヶ年に渡り、大阪府決定路線の見直し検討を進めることとされた。

都市計画道路については、都市の骨格を形成する軸として、地域における土地利用のあり方や道路網による交通ネットワークなどを踏まえて一体的・総合的に定めるものであることから、大阪府の見直し検討に伴い、本市における都市計画道路の必要性について市域一律に検証する必要がある。

### I-3 本市における都市計画道路の見直し経緯(平成17年度)

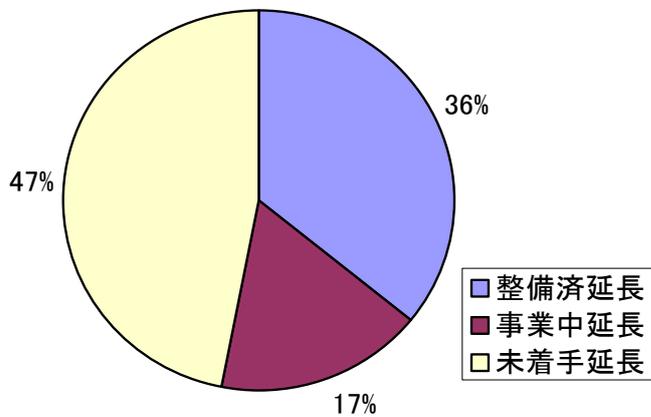
本市では、以下のとおり都市計画道路見直しを実施した。

「前回(平成17年8月9日)都市計画道路見直し実施状況表」

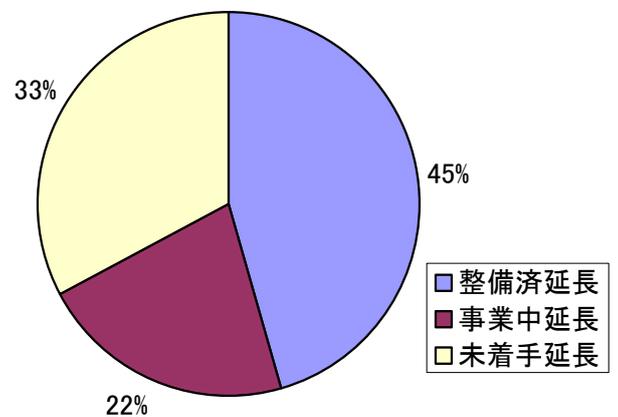
	路線数	計画延長	整備延長	整備率	事業中延長	事業中率	未着手延長	未着手率
見直し前	34	73,870m	26,370m	36%	12,620m	17%	34,450m	47%
見直し後	32	58,060m	26,370m	45%	12,620m	22%	19,070m	33%

見直し路線内訳		
全区間廃止	6路線	4,650m
一部区間廃止	12路線	11,460m
合計		16,110m

見直し前



見直し後



「前回(平成17年8月9日)都市計画道路見直し実施状況一覧表」

見直し前				見直し後						
番号	路線名	当初決定	計画延長	変更事項	番号	路線名	幅員	車線	決定権者	
1・2・1	大阪枚方京都線	H2.4.16	4,970 m	なし	1・2・215-1	大阪枚方京都線	4,970 m	30 m	6	府
3・1・1	大阪枚方京都線	S44.5.23	4,970 m	なし	3・1・215-1	大阪枚方京都線	4,970 m	76 m	2	府
3・2・2	千里丘寝屋川線	S44.5.23	3,950 m	なし	3・2・215-2	千里丘寝屋川線	3,950 m	32 m	4	府
3・3・3	寝屋川駅前線	S44.5.23	670 m	なし	3・3・215-3	寝屋川駅前線	670 m	25 m	2	市
3・3・4	対馬江大利線	S44.5.23	1,630 m	なし	3・3・215-4	対馬江大利線	1,630 m	25 m	4	府
3・3・5	本町線	S44.5.23	960 m	廃止						
3・4・6	国道1号線	S30.5.10	4,220 m	なし	3・4・215-6	国道1号線	4,220 m	21 m	4	府
3・4・7	郡萱島線	S44.5.23	4,580 m	一部区間廃止	3・4・215-7	松屋線	310 m	18 m	2	市
				一部区間廃止	3・3・215-32	池田清水線	1,180 m	25 m	4	府
3・4・8	香里駅前線	S41.3.31	360 m	なし	3・4・215-8	香里駅前線	360 m	18 m	2	市
3・4・9	大阪外環状線	S41.3.31	1,540 m	なし	3・4・215-9	大阪外環状線	1,540 m	20 m	4	府
3・4・10	茨木寝屋川線	S41.6.13	3,200 m	なし	3・4・215-10	茨木寝屋川線	3,200 m	20 m	4	府
3・4・11	木田高柳線	S44.5.23	1,560 m	廃止						
3・4・12	大利線	S44.5.23	740 m	廃止						
3・4・13	平池萱島線	S44.5.23	2,140 m	一部区間廃止	3・4・215-13	平池木田線	980 m	18 m	2	市
3・4・14	池田秦線	S44.5.23	5,100 m	一部区間廃止	3・4・215-14	池田秦線	4,380 m	16 m	2	府
3・4・15	香里線	S44.5.23	1,130 m	一部区間廃止	3・4・215-15	香里線	910 m	16 m	2	府
3・4・16	南香里線	S44.5.23	1,590 m	一部区間廃止	3・4・215-16	南香里線	700 m	16 m	2	市
3・4・17	国守黒原線	S44.5.23	5,500 m	なし	3・4・215-17	梅が丘黒原線	5,500 m	16 m	2	府
3・4・18	神田堀溝線	S44.5.23	1,850 m	一部区間廃止	3・4・215-18	御幸東西線	390 m	16 m	2	市
3・4・19	門真河北線	S44.5.23	880 m	なし	3・4・215-19	門真河北線	880 m	16 m	2	市
3・4・20	郡寝屋線	S44.5.23	2,930 m	一部区間廃止	3・4・215-20	寝屋線	1,410 m	16 m	2	府
3・4・21	仁和寺黒原線	S44.5.23	960 m	廃止						
3・4・22	郡打上線	S44.5.23	3,950 m	一部区間廃止	3・4・215-22	郡八幡台線	1,860 m	16 m	2	市
				一部区間廃止	3・4・215-33	東寝屋川駅前線	790 m	16 m	2	市
3・4・23	萱島河北線	S44.5.23	3,040 m	一部区間廃止	3・4・215-23	萱島堀溝線	2,070 m	18 m	2	市
3・4・24	黒原線	S44.5.23	200 m	なし	3・4・215-24	黒原線	200 m	16 m	2	市
3・4・25	萱島駅前線	S47.8.7	70 m	なし	3・4・215-25	萱島駅前線	70 m	16 m	2	市
3・5・26	打上線	S45.9.29	2,010 m	なし	3・5・215-26	打上線	2,010 m	12 m	2	府
3・6・27	枚方八尾線	S30.5.10	4,710 m	なし	3・6・215-27	枚方八尾線	4,710 m	11 m	2	府
				支線1号線 S41.6.13 170 m 廃止						
3・6・28	木屋郡線	S30.5.10	700 m	なし	3・6・215-28	木屋郡線	700 m	11 m	2	府
3・6・29	木屋田井線	S41.3.31	1,100 m	なし	3・6・215-29	木屋田井線	1,100 m	11 m	2	府
3・5・30	打上2号線	H8.3.1	470 m	なし	3・5・215-30	打上2号線	470 m	13 m	2	市
7・6・1	寝屋川右岸線	S44.5.23	260 m	廃止						
7・6・2	寝屋川駅木田線	S34.12.25	960 m	なし	7・6・215-2	寝屋川駅木田線	960 m	8 m	2	市
7・7・3	木田線	S57.1.27	800 m	一部区間廃止	7・7・215-3	木田線	670 m	6 m	—	市
				新規決定	3・5・215-31	香里園駅東線	300 m	12 m	2	府

■参考

※表中の情報については、平成17年度当時もの。

なお、平成17年度の見直し以降概ね7年が経過した現在も、存続すると位置づけられた路線の多くが未着手のままとなっていることから、行政としてのアカウントビリティを果たすため、これらの路線に係る今後の整備方針を明らかにすることが求められる。

#### I-4 市民が主役のまちづくり

本市におけるこれまでの市街化動向や、人口減少・少子高齢化などの社会環境の大きな変化とともに、地方分権改革の流れの中で、本市はこれまで以上に様々な課題を自ら解決することが求められている。

このため、平成 20 年 4 月に施行した「みんなのまち基本条例」の理念を踏まえ、市民と行政がともに考え行動し、信頼関係を深めながら、市民の視点に立ったまちづくりを進めていく必要がある。

しかし、都市計画道路をはじめとする社会基盤施設の整備においては、今後も財政的な制約が続くとともに、高度経済成長期に整備してきた社会基盤施設の更新時期を迎えることから、維持管理費の増大も避けられないため、今後は既存ストックの利活用やライフサイクルコストの縮減を図るなど、「選択と集中」による効率的な整備の推進が求められる。

このような状況を踏まえた上で、未着手路線が多数存在する本市においては、今後の整備の方向性をはじめとする都市計画道路に関する情報等について、市民や関係権利者との共有を図るとともに、市民等の意向を踏まえた道路整備を推進していく必要がある。

以上のことから、本整備方針を策定することにより、平成 32 年度を目標年次とする第五次総合計画及び都市計画マスタープランにより示された本市の将来都市像を目指した都市計画道路のあり方を明確にするとともに、市民意向や事業の実現性を充分踏まえた上で、都市計画道路整備の方向性を示すこととする。

また、本整備方針の策定に当たっては、上記の考え方に加えて府見直し方針を参考とした上で、必要に応じて都市計画変更も視野に入れた検討を行うこととする。