Ⅱ 都市計画道路の現状と課題

Ⅱ-1 都市計画道路の定義

・都市計画道路には、大きく「交通機能」、「空間機能」、「市街地形成機能」があり、これらの機能を充分に発揮することにより、良好な都市形成に寄与することを目的に計画される道路である。
・このため、都市計画道路は将来都市像を実現するため、円滑な都市交通と良好な都市環境を形成するために定めるものである。

都市計画道路は、以下のような機能を有している。

機能の区分			内　　容
①交通機能		通行機能	人や物資の移動の通行空間としての機能(トラフィック機能)
		沿道利用機能	沿道の土地利用のための出入、自動車の駐停車、貨物の積み降ろし等の沿道サービス機能（アクセス機能）
②空間機能	都市環境機能		景観、日照、相隣等の都市環境保全のための機能
	都市防災機能	避難・救援機能	災害発生時の避難通路や救援活動のための通路しての機能
		災害防止機能	火災等の拡大を遅延・防止するための空間機能
	収容空間	公共交通のための導入空間	地下鉄、都市モノレール、新交通システム、路面電車、バス等の公共交通を導入するための空間
		供給処理・通信情報施設の空間	上水道、下水道、ガス、電気、電話、CATV, 都市廃棄物処理管路等の都市における供給処理及び通信情報施設のための空間
		道路付属物のための空間	電話ボックス、電柱、交通信号、案内板、ストリートファニチャー等のための空間
③市街地形成機能		都市構造・土地利用の誘導形成	都市の骨格としての都市の主軸を形成するとともに、その発展方向や土地利用の方向を規定する。
		街区形成機能	一定規模の宅地を区画する街区を形成する
		生活空間	人々が集い、遊び、語らう日常生活のコミュニティ空間

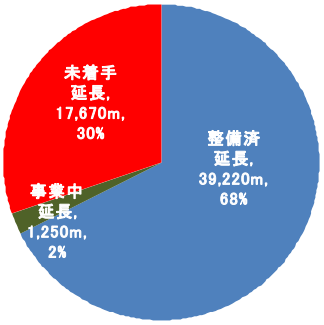
参考：(社) 日本都市計画学会「実務者のための新都市計画マニュアルⅡ」

Ⅱ-2 本市の都市計画道路

１．都市計画道路の整備状況

・本市の都市計画道路は、平成 24 年４月１日現在で 32 路線あり、そのうち 12 路線が完成済み、３路線が事業中である。
・道路延長でみると、約７割が完成または事業中であり、残り約３割となる 17,000m以上の区間が未着手となっている。

都市計画道路の整備状況



	路線番号	路線名	当初決定	幅員	車線	決定権者	計画延長	整備済延長	事業中延長	未着手延長	備考
1	1･2･215-1	大阪枚方京都線	H2.4.16	30m	6	府	4,970m	4,970m	0m	0m	整備済
2	3･1･215-1	大阪枚方京都線	S44.5.23	76m	2	府	4,970m	4,970m	0m	0m	整備済
3	3･2･215-2	千里丘寝屋川線	S44.5.23	32m	4	府	3,950m	2,570m	0m	1,380m	
4	3･3･215-3	寝屋川駅前線	S44.5.23	25m	2	市	670m	320m	350m	0m	事業中
5	3･3･215-4	対馬江大利線	S44.5.23	25m	4	府	1,630m	190m	0m	1,440m	
6	3･4･215-6	国道１号線	S30.5.10	21m	4	府	4,220m	4,220m	0m	0m	整備済
7	3･4･215-7	松屋線	S44.5.23	18m	2	市	310m	120m	0m	190m	
8	3･4･215-8	香里駅前線	S41.3.31	18m	2	市	360m	360m	0m	0m	整備済
9	3･4･215-9	大阪外環状線	S41.3.31	20m	4	府	1,540m	1,540m	0m	0m	整備済
10	3･4･215-10	茨木寝屋川線	S41.6.13	20m	4	府	3,200m	3,200m	0m	0m	整備済
11	3･4･215-13	平池木田線	S44.5.23	18m	2	市	980m	500m	0m	480m	
12	3･4･215-14	池田秦線	S44.5.23	16m	2	府	4,380m	2,120m	0m	2,260m	
13	3･4･215-15	香里線	S44.5.23	16m	2	府	910m	0m	0m	910m	
14	3･4･215-16	南香里線	S44.5.23	16m	2	市	700m	0m	0m	700m	
15	3･4･215-17	梅が丘黒原線	S44.5.23	16m	2	府	5,500m	2,850m	800m	1,850m	一部事業中
16	3･4･215-18	御幸東西線	S44.5.23	16m	2	市	390m	0m	0m	390m	
17	3･4･215-19	門真河北線	S44.5.23	16m	2	市	880m	0m	0m	880m	
18	3･4･215-20	寝屋線	S44.5.23	16m	2	市	1,490m	760m	0m	730m	
19	3･4･215-22	郡八幡台線	S44.5.23	16m	2	市	1,860m	0m	0m	1,860m	
20	3･4･215-23	萱島堀溝線	S44.5.23	18m	2	市	2,070m	200m	0m	1,870m	
21	3･4･215-24	黒原線	S44.5.23	16m	2	市	200m	0m	0m	200m	
22	3･4･215-25	萱島駅前線	S47.8.7	16m	2	市	70m	70m	0m	0m	整備済
23	3･5･215-26	打上線	S45.9.29	12m	2	府	2,010m	1,980m	0m	30m	
24	3･6･215-27	枚方八尾線	S30.5.10	11m	2	府	4,710m	3,740m	100m	870m	一部事業中
25	3･6･215-28	木屋郡線	S30.5.10	11m	2	府	700m	700m	0m	0m	整備済
26	3･6･215-29	木屋田井線	S41.3.31	11m	2	府	1,100m	1,100m	0m	0m	整備済
27	3･5･215-30	打上２号線	H8.3.1	13m	2	市	470m	470m	0m	0m	整備済
28	3･5･215-31	香里園駅東線	H17.8.9	12m	2	府	300m	270m	0m	30m	
29	3･5･215-32	池田清水線	S44.5.23	25m	4	市	1,180m	0m	0m	1,180m	
30	3･5･215-33	東寝屋川駅前線	S44.5.23	16m	2	市	790m	370m	0m	420m	
31	7･6･215-2	寝屋川駅木田線	S34.12.25	8m	2	市	960m	960m	0m	0m	整備済
32	7･7･215-3	木田線	S57.1.27	6m	—	市	670m	670m	0m	0m	整備済
合計							58,140m	39,220m	1,250m	17,670m	

※平成 24 年４月１日時点

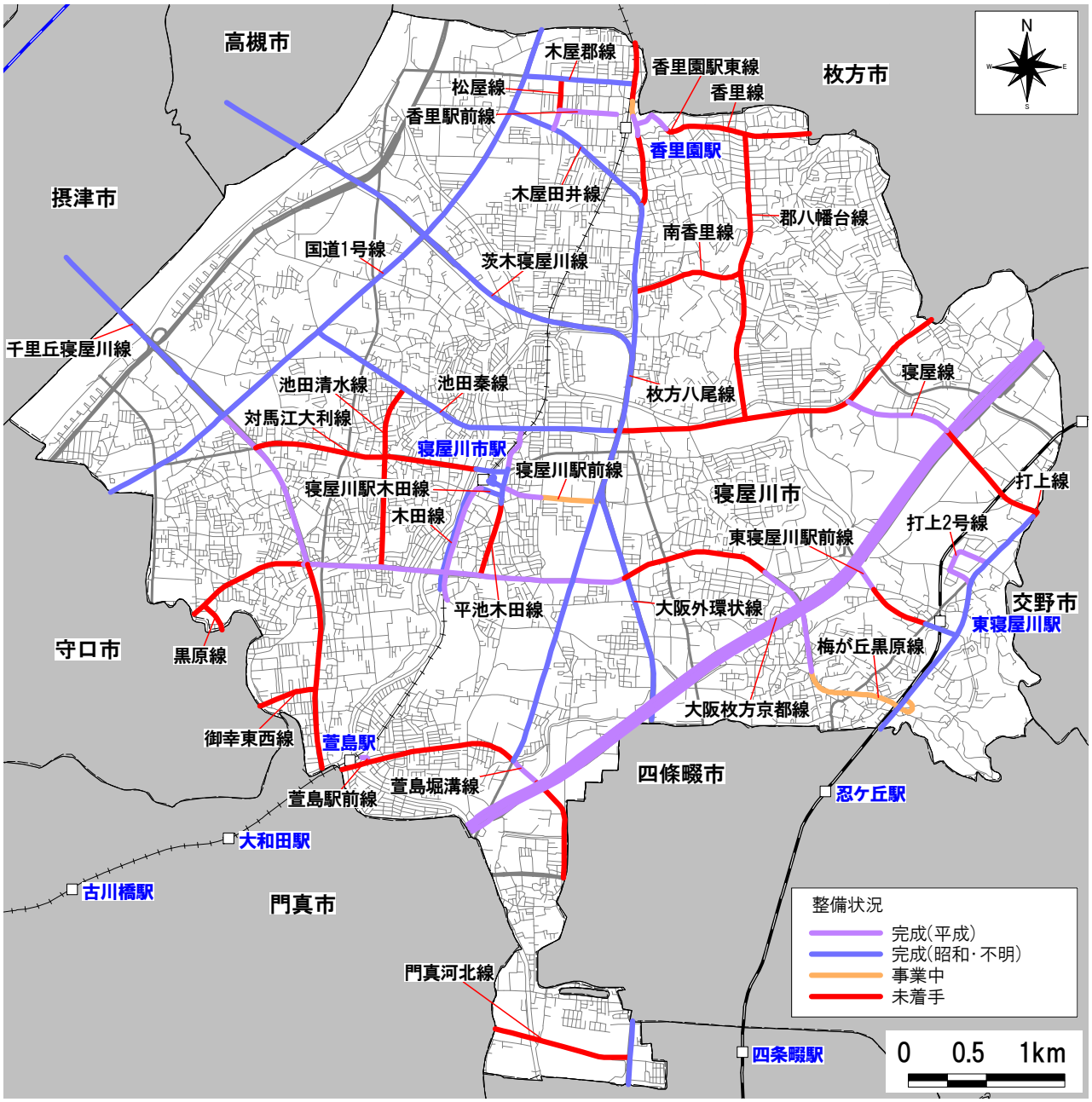


図-寝屋川市の都市計画道路の整備状況

２．都市計画道路の分類

・本市の都市計画道路網は、都市計画道路大阪枚方京都線（第二京阪道路）、国道１号線及び大阪外環状線（国道 170 号）などの都市拠点間を連絡する道路をはじめとして、地区間交通の処理や都市の骨格を形成する道路など、その多くが幹線街路として位置づけられる。

・また、幹線街路の他には、自動車専用道路である第二京阪道路や、区画街路である寝屋川駅木田線及び木田線が計画されている。

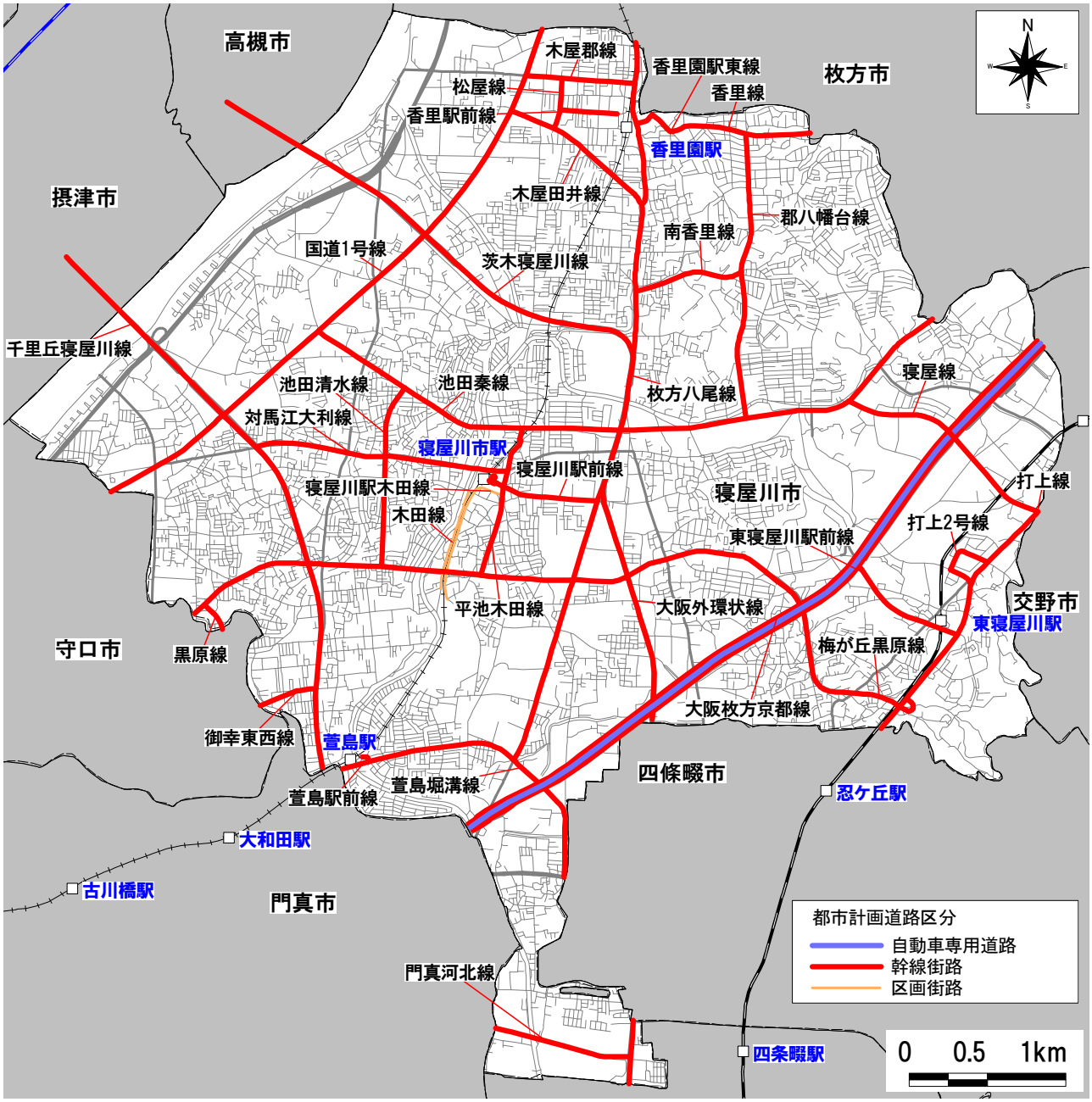


図-寝屋川市の都市計画道路の機能分類

３．都市計画道路決定年次

・本市の都市計画道路は、昭和 37 年３月以前に決定された道路が４路線、昭和 47 年３月以前（昭和 37 年３月以前の路線を除く。）に決定された道路が 23 路線と、32 路線中 27 路線が都市計画決定から 40 年以上が経過した道路である。

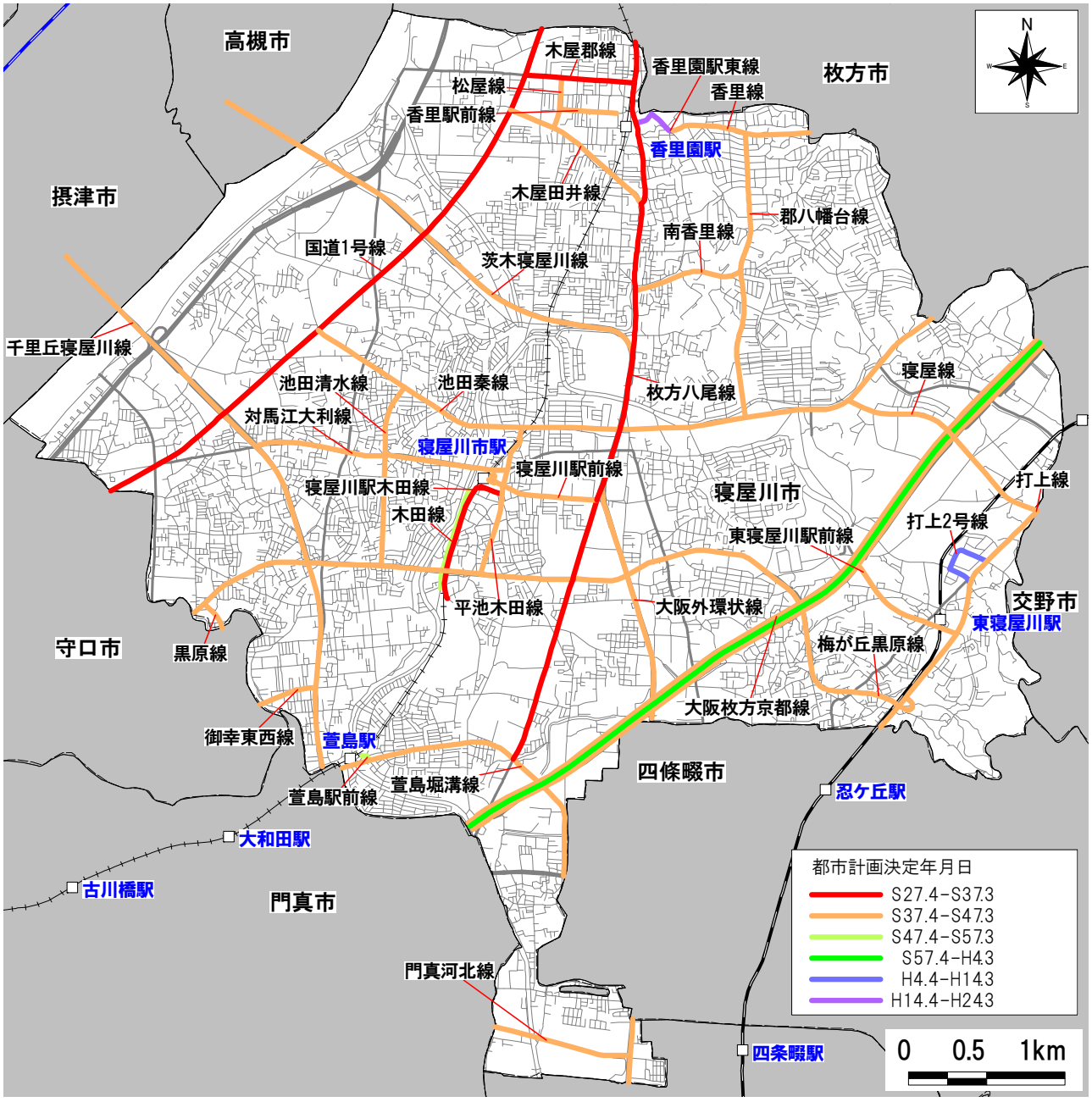


図-寝屋川市の都市計画道路の都市計画決定年次

４．都市計画道路の車線数

・都市拠点間を連絡する都市計画道路の多くは４車線以上である。

・その他の路線については、都市計画道路対馬江大利線及び池田清水線（４車線）、木田線（１車線）を除き、全て２車線で計画されている状況である。

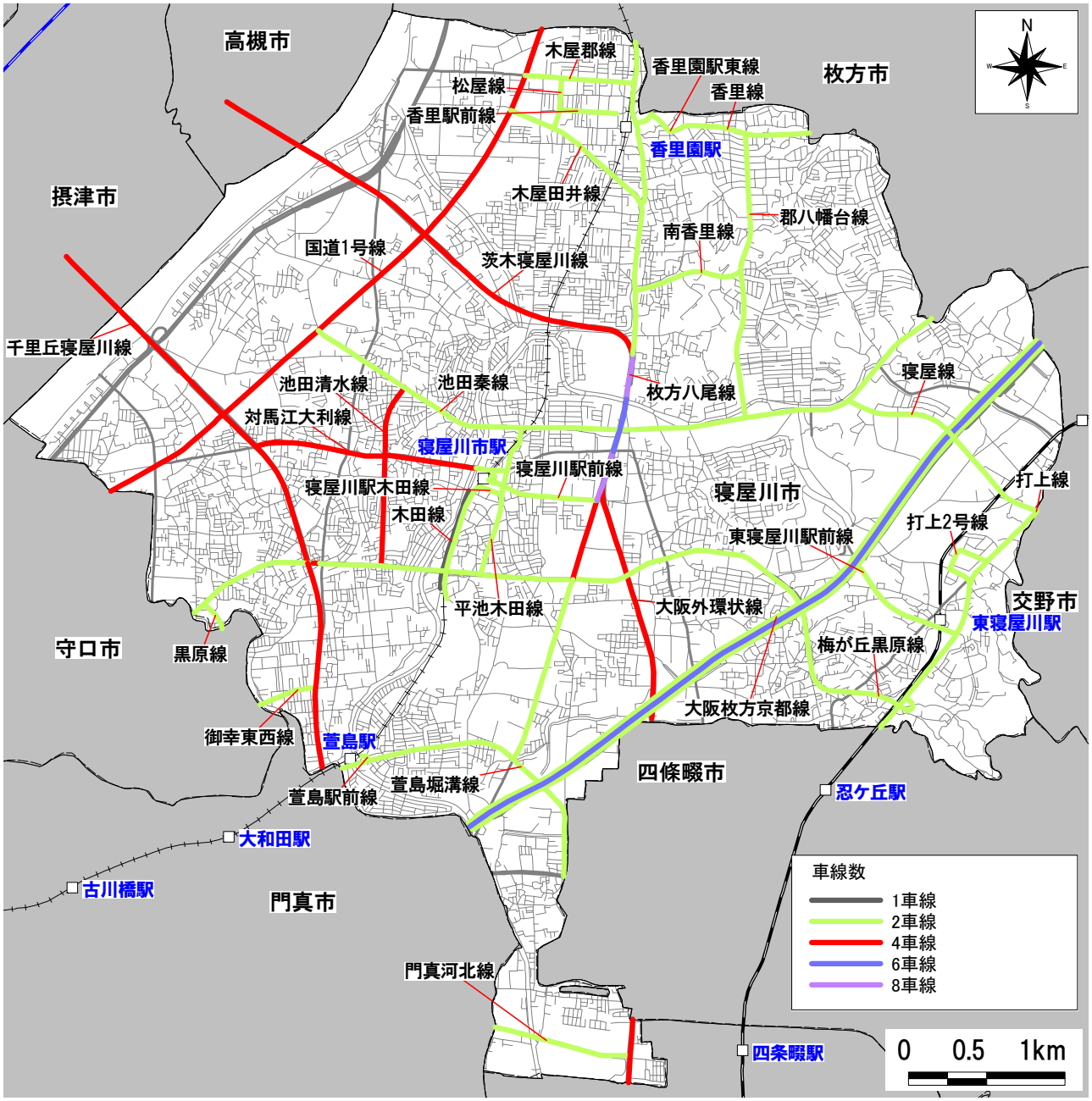


図-寝屋川市の都市計画道路の車線数

５．都市計画道路の整備手法

・近年では、寝屋川市駅及び香里園駅周辺における市街地再開発事業や、本市東部地域における土地区画整理事業に伴う都市計画道路整備を推進しているが、大部分の都市計画道路は街路事業等によって整備されてきた。

図-寝屋川市の都市計画道路の整備手法

６．都市計画道路の整備主体

・これまでの整備主体は、広域的な機能を有する都市計画道路大阪枚方京都線（第二京阪道路）及び国道 1 号線は国土交通省、都市拠点間を連絡する大阪外環状線、千里丘寝屋川線及び梅が丘黒原線などは大阪府、その他、駅周辺等の都市計画道路は市において整備を推進してきた。

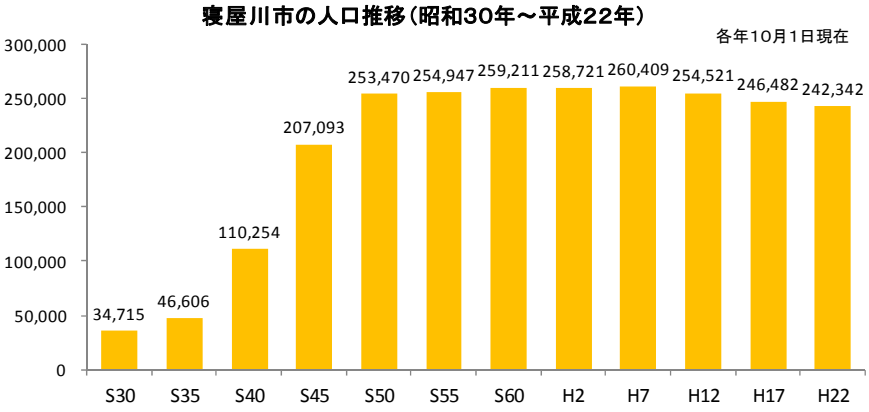
図-寝屋川市の都市計画道路の整備主体

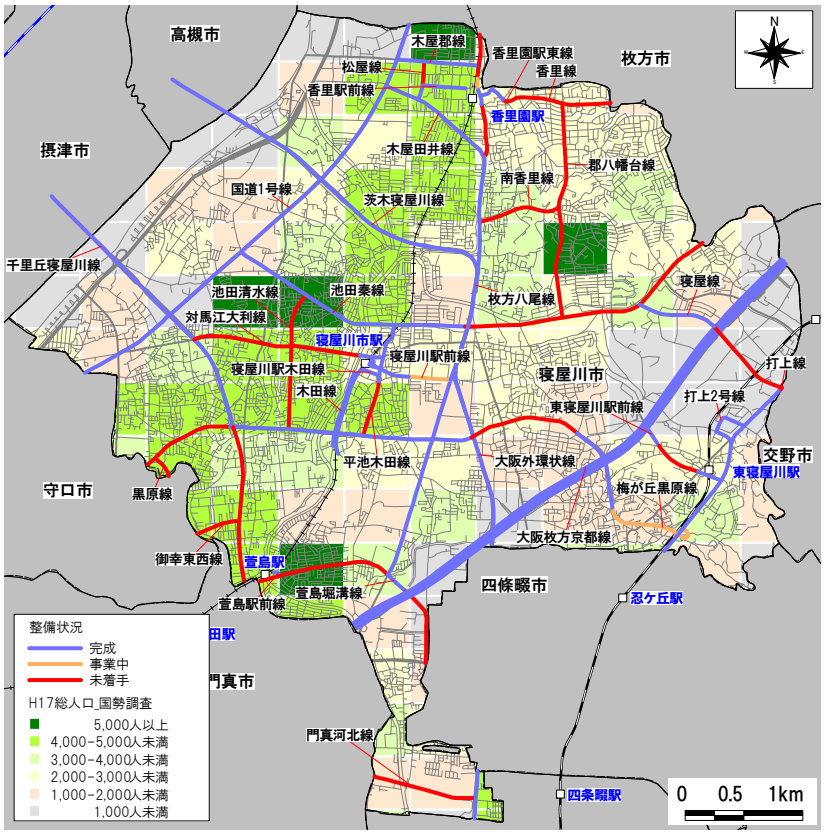
Ⅱ-3 本市の都市動向

1．人口動向

・本市は、高度経済成長期である昭和 30 年代後半から急激に人口が増加し、昭和 50 年には 25 万人を超えた。

・平成 17 年の人口分布と都市計画道路の整備状況を見比べると、国道 1 号と京阪電鉄に挟まれたエリアに人口が多く、主にこれらのエリアにおいて都市計画道路の整備を推進してきた状況にある。





資料）人口分布は、H17 国勢調査

図-寝屋川市の人口分布と都市計画道路の整備状況

・人口の増減（平成 17 年-12 年）でみると、人口減少しているエリアが多く見られる。特に萱島駅の北側や香里三井が丘付近など、人口減少が顕著に見られるエリアの都市計画道路は未整備の状況にある。

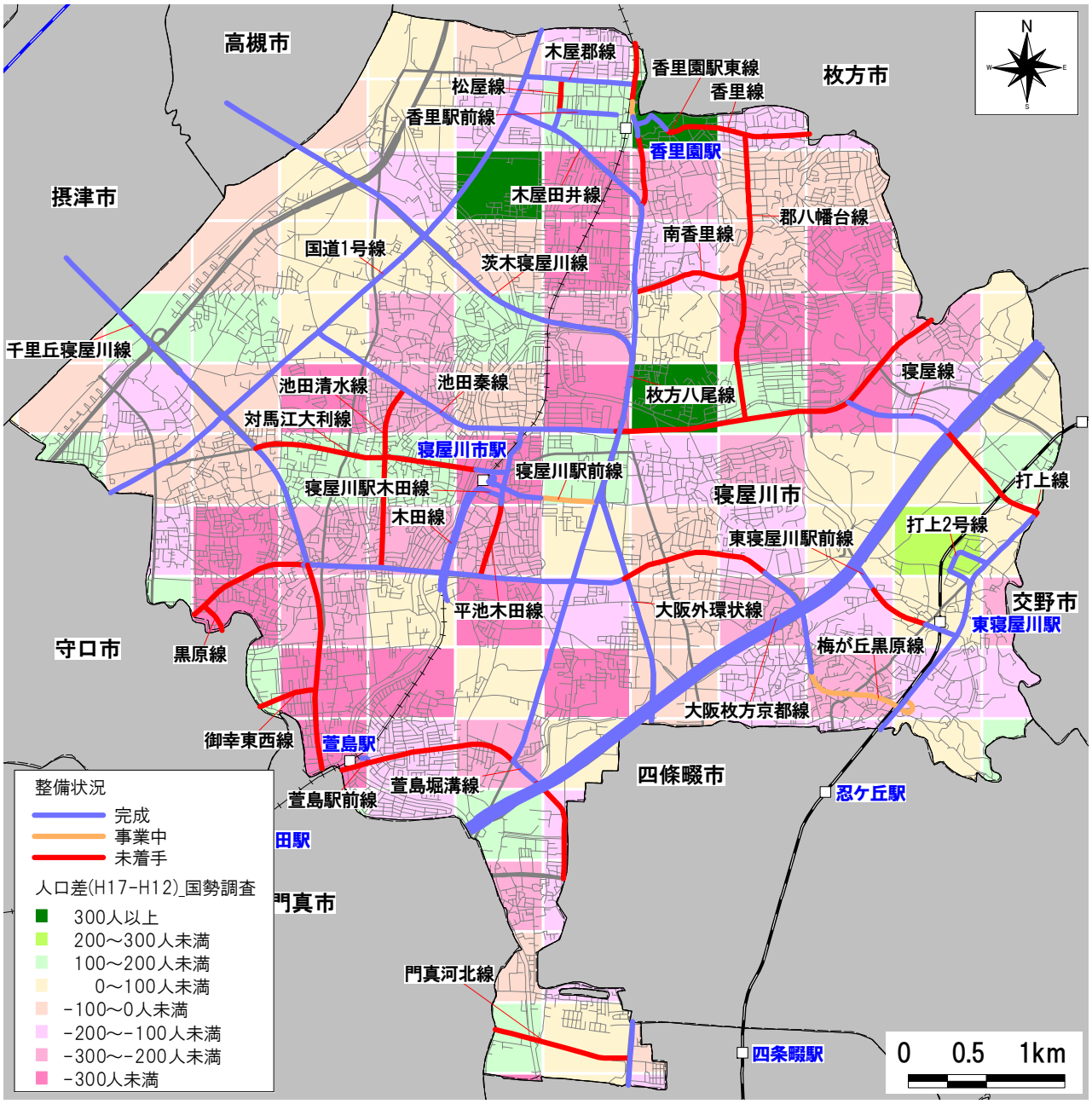


図-寝屋川市の人口増減分布と都市計画道路の整備状況

２．防災動向

・本市では、昭和 59 年から 61 年にかけて木造賃貸住宅が密集している３地区を重点整備地区として位置づけ、「住宅市街地総合整備事業」などの制度を活用し、道路による「地区の骨格づくり」、「広場・公園の整備」、「文化住宅・木造アパートの改善」などを実施し、現在も継続して密集住宅地区整備事業を推進している。

・全ての重点整備地区には都市計画道路が計画されているが、香里地区を除く２地区における大半の都市計画道路は未着手という状況にある。

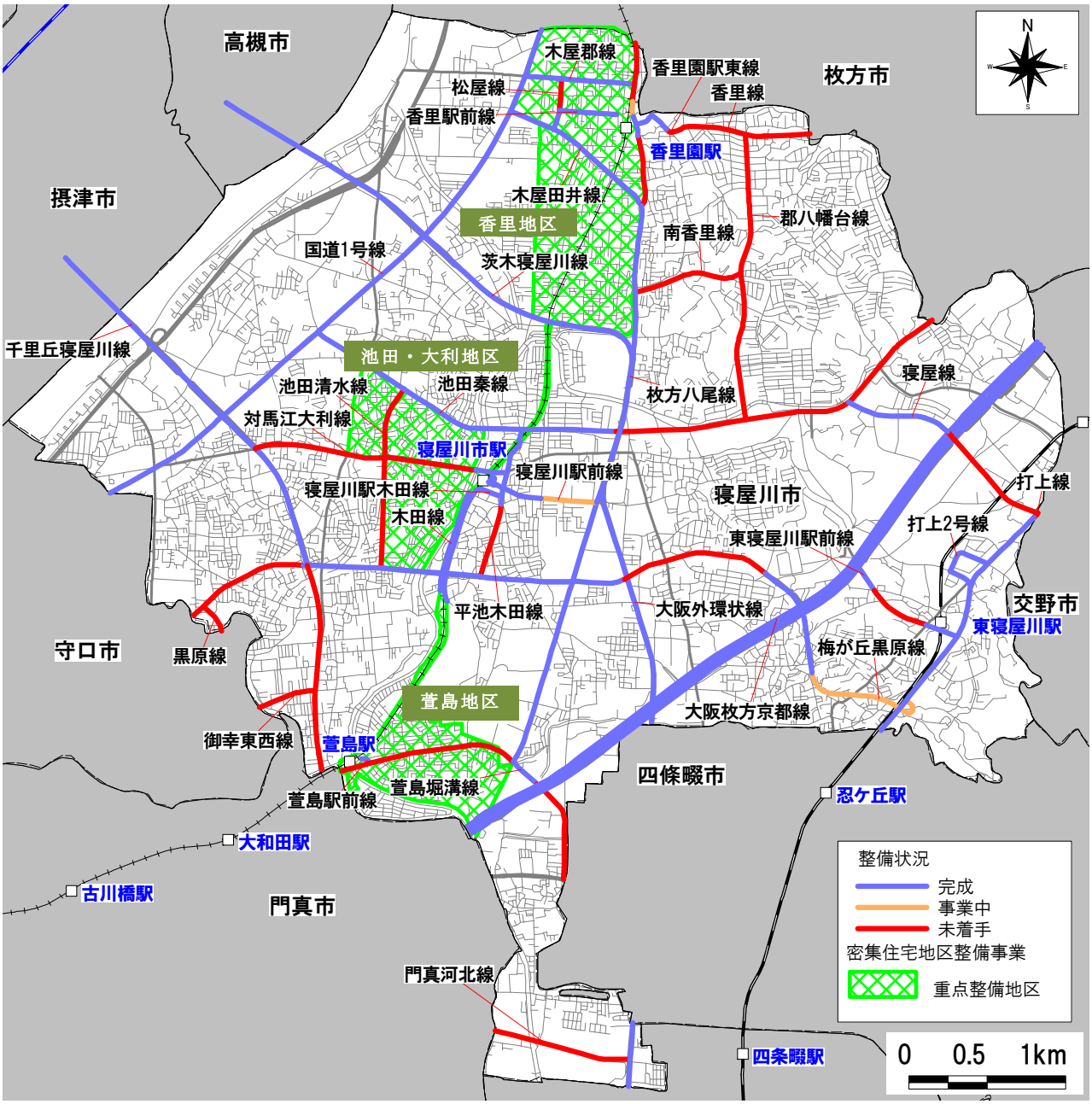


図-寝屋川市の密集住宅地区整備事業の重点整備地区

Ⅱ-4 本市の交通状況

１．交通量

・国道 170 号などの都市拠点間を連絡する道路では、道路交通センサスによると平成 17 年までは３～４万台/12 時間の交通量が見受けられるが、平成 22 年では 2.5 万台/12 時間程度となるなど、交通量は減少傾向にある。

・これらの道路以外では、枚方交野寝屋川線、八尾枚方線、八尾茨木線及び旧国道 170 号などで１万台/12 時間（平成 22 年道路交通センサス）を超える交通量が見受けられる。

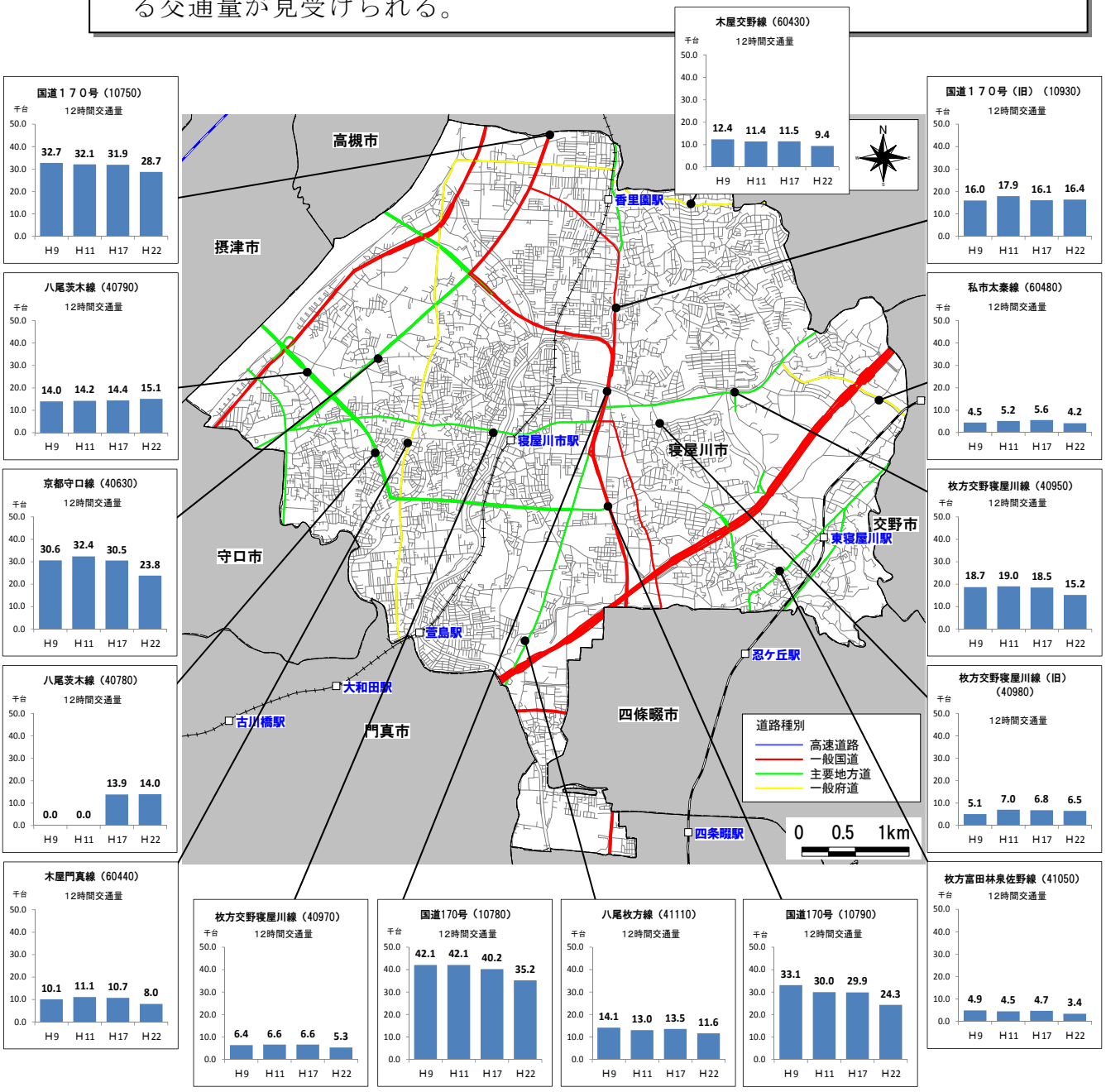


図-寝屋川市の現況 12 時間交通量（道路交通センサス）

2．渋滞

・混雑度は、平成９年以降では全般的に減少傾向であるが、国道 170 号に 1.5 前後の混雑度が見受けられる。

・混雑時の旅行速度は、調査年次ごとに多少ばらつきが見られる中で、木屋門真線が 8.9 km/時間、木屋交野線 9.4 km/時間と低いが、混雑度は高くないため、幅員の狭さなどに起因しているものと想定される。

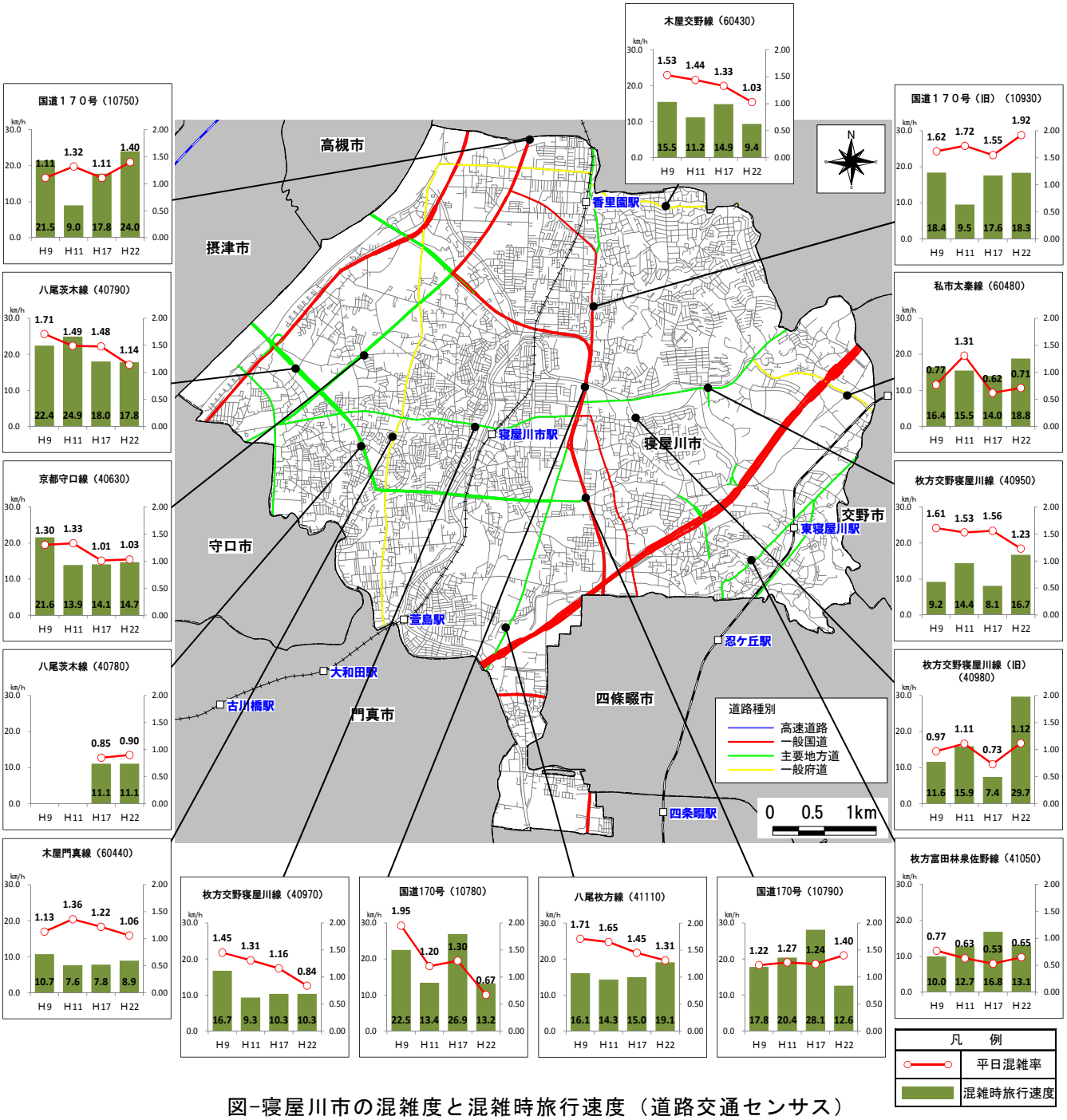
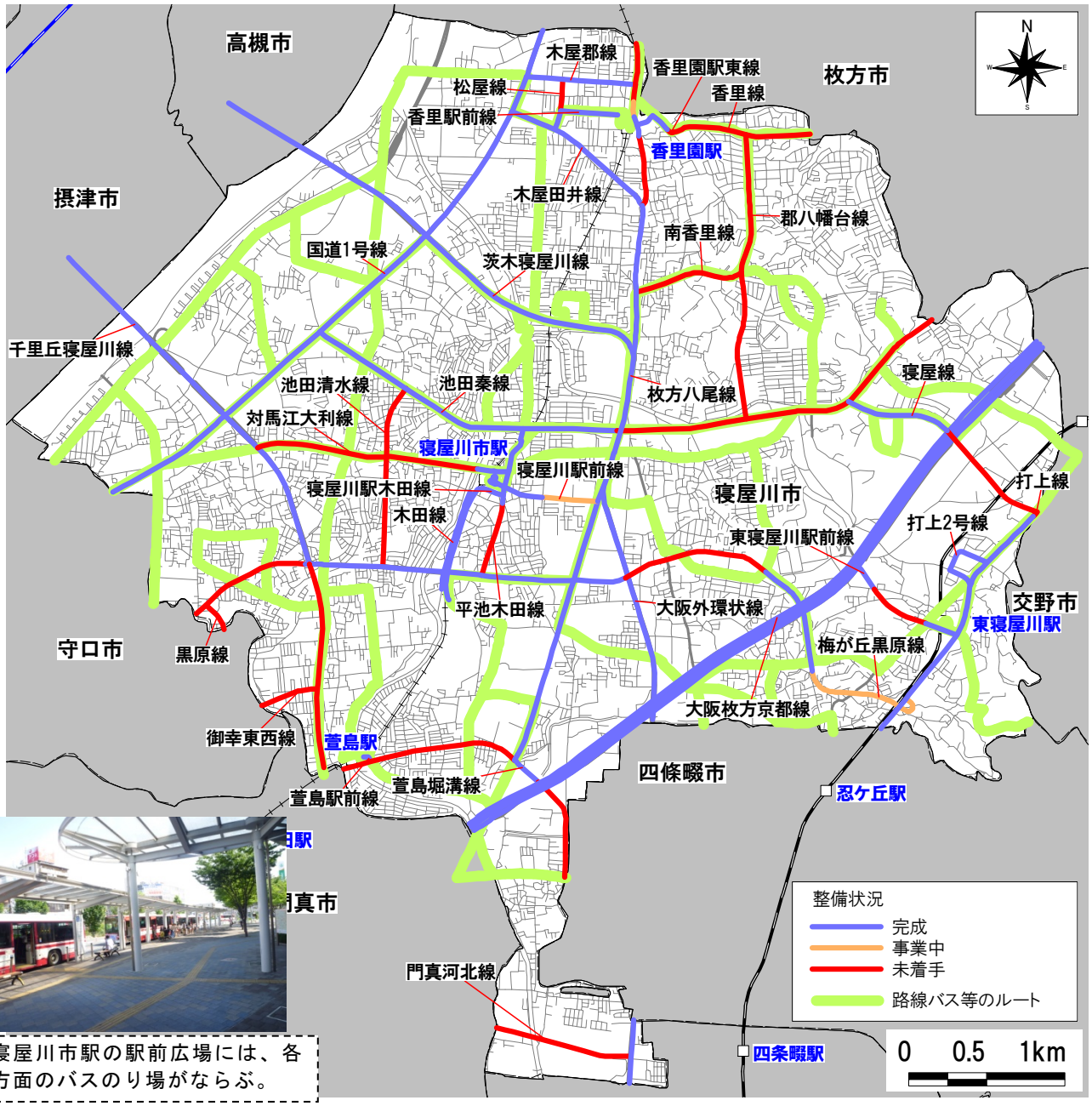


図-寝屋川市の混雑度と混雑時旅行速度（道路交通センサス）

３．公共交通（路線バス）

・本市域内には、路線バス等（京阪バス）が運行しており、市域全般にバスネットワークが広がる。

・寝屋川市駅をはじめとする鉄道駅を中心としたバス路線網に対して、駅周辺地域における都市計画道路整備が遅れている状況にある。



寝屋川市駅の駅前広場には、各方面のバスのり場がならぶ。

図-寝屋川市のバスネットワークと都市計画道路の整備状況

Ⅱ-5 本市の都市計画道路の現状に見る課題

●大阪都市圏を形成する広域的な骨格道路や、都市拠点間を連絡する道路の整備は進んできたものの、鉄道四駅につながる道路整備の充実や、密集住宅地区における道路整備などの課題を有するため、今後も本市の都市形成上必要となる道路整備を推進する必要がある。

本市の都市計画道路は、第二京阪道路の供用開始によって、国道１号線や大阪外環状線などの広域的な骨格道路の整備は一定なされてきたと考えられる。

また、一方向であるが、これまで寝屋川市駅や香里園駅にアクセスする都市計画道路整備が進捗するとともに、東寝屋川駅につながる都市計画道路の一部区間においても整備がなされてきた。

しかし、今後においても、鉄道四駅周辺における交通ネットワークの充実や、密集住宅地区における防災環境軸としての整備を推進する必要があるとともに、大部分が未着手である北東部地域における都市計画道路整備を推進するなど、安全で安心なまちづくりを目指した整備が必要であると考えられる。

●未着手路線の大部分が昭和 40 年代に決定された道路であり、長年に渡る社会経済情勢の変化に伴い、その役割や位置づけが変わってきたと考えられるため、現在、これらの道路に求められる役割を踏まえた整備のあり方を検討する必要がある。

都市計画決定から 40 年以上経過する路線も数多くみられ、その間に人口減少や少子高齢社会の進展など社会経済情勢の大きな変化を受けて、道路交通においても自動車中心から歩行者優先へ、また、高齢化社会に対応した道路整備などが求められるため、道路に求められる役割などの変化に対応した道路の位置づけを検証した上で、本市の将来都市構造を踏まえた交通ネットワークについて検討する必要がある。

●本市の周辺都市と連絡する路線や、すでに現道が計画幅員相当を有する道路、また、地形地物などが支障となり構造的に整備が困難な路線など、今後の整備の方向性を検討する必要がある路線が存在する。

広域的な骨格道路を除き、本市域に隣接する周辺都市と連絡する都市計画道路の整備が進んでおらず、未着手のまま残っている状況にある。

また、既に現道において一定の機能を有する路線が存在するとともに、本市東部丘陵地などにおいて、地形地物等が支障となり構造的に整備することが困難な路線が見受けられることから、これらを踏まえた道路整備を検討する必要がある。