

Ⅳ 都市計画道路の評価

Ⅳ-1 都市計画道路評価の考え方

前章までに整理した「都市計画道路の現状と課題」及び「本市における都市計画道路のあり方」を踏まえ、都市計画道路整備方針の検討における各路線の評価方法を以下に示す。

1. 「都市計画道路のあり方」から見た必要性を明確にする

都市計画道路は、目指すべき将来都市像の実現における都市構造を構築する上で重要な役割を担うものである。

このため、各路線の現計画について「都市計画道路のあり方」から見た評価を行うことにより、その必要性を明確にする。

2. 「都市計画道路の機能」から見た必要性を明確にする

都市計画道路には、通行機能や沿道利用機能などの「交通機能」をはじめ、都市環境や都市防災、公共交通等の「空間機能」、また、都市構造、土地利用を形成・誘導する「市街地形成機能」など、まちづくりに必要となる様々な機能を有する。

このため、「都市計画道路のあり方」とともに、「都市計画道路の機能」を実質的に評価することにより、その必要性を明確にする。

3. 都市計画道路の事業性(整備に係る問題点等)を検証する

都市計画道路整備においては、斜面地等の造成による周辺市街地への影響が大きい路線や、大規模構造物を要することにより整備が困難な路線、既に存在する道路により求められる機能が代替される路線、また、隣接都市における都市計画道路見直し検討に伴いその通行機能を失う路線など、道路整備に係る問題等を踏まえた都市計画道路の事業性を検証する必要がある。

このため、都市計画道路の整備方針を検討するためには、現計画に求められる必要性を評価するとともに、効率的・効果的な道路整備を推進する観点から、事業実施の可能性と必要性を考慮する必要がある。

IV-2 評価対象の路線

本市に計画されている 32 路線の都市計画道路のうち、平成 24 年 4 月 1 日現在で 12 路線が完成済み、3 路線が事業中（一部区間を含む。）、及び 1 路線において事業化が予定されている。

残りの路線においては、一部区間が完成済の路線があるものの事業実施時期は未定であることから、下表に示す未着手路線（18 路線、21 区間）を対象に評価を行うこととする。

なお、都市計画道路梅が丘黒原線及び萱島堀溝線については未着手区間が分かれおり、郡八幡台線については南香里線を境に南北で状況が異なる（現道の有無や地形地物など）ことから、それぞれの区間ごとに評価を行う。

表-評価対象の都市計画道路の選定

路線番号	路線名	当初決定	幅員	車線	決定者	計延長	画延長	整備済延長	事業中延長	未着手延長	整備状況	評価対象
1 1・2・215-1	大阪枚方京都線	H2.4.16	30m	6	府	4,970m	4,970m	0m	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	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	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	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	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	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	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	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 事業化予定		—
25 3・6・215-28	木屋郡線	S30.5.10	11m	2	府	700m	700m	0m	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	0m	整備済	—
27 3・5・215-30	打上 2 号線	H8.3.1	13m	2	市	470m	470m	0m	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	0m	整備済	—
32 7・7・215-3	木田線	S57.1.27	6m	—	市	670m	670m	0m	0m	0m	整備済	—
合 計						58,140m	39,220m	1,250m	17,670m			

※評価対象欄に「●」が付く路線が評価対象の都市計画道路

※梅が丘黒原線、萱島堀溝線、郡八幡台線は 2 区間に分けた評価を行う。

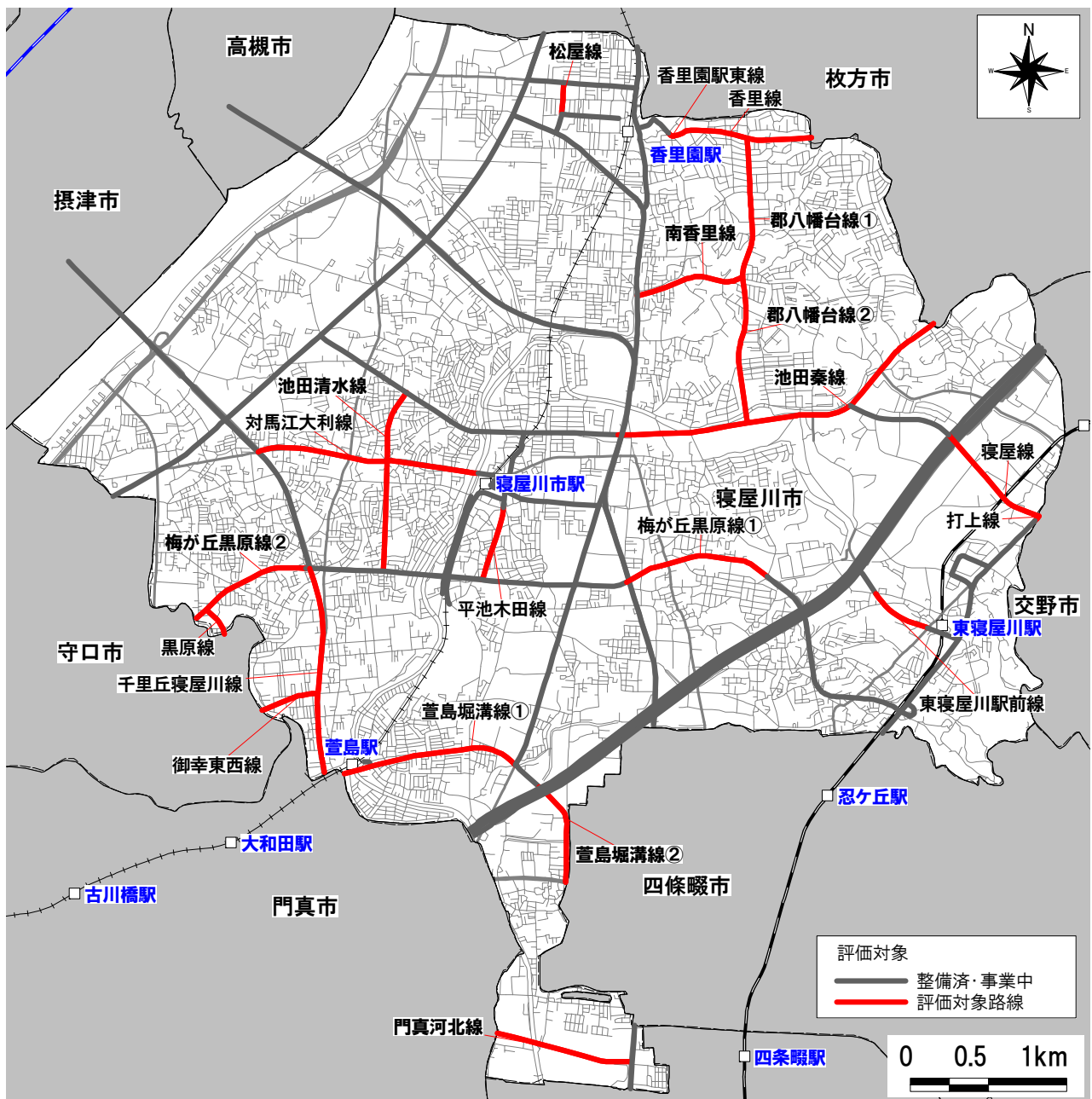


図-評価を実施する都市計画道路

IV-3 都市計画道路のあり方から見た評価

- ・評価対象の 18 路線 21 区間において、「都市計画道路のあり方」を踏まえた評価項目を設定した上で評点化を行った。
- ・評価の考え方としては、本市将来都市像の実現に係る項目、及び市民要望に係る項目を重要項目として重みを付けている。

<「寝屋川市都市計画道路のあり方」による評価項目>

あり方	分類	評価項目	
本市の将来都市構造の骨格を形成する道路網	市上位計画	第五次総合計画（◎）	【施策 20】 四駅周辺のまちづくりを推進する
			【施策 23】 利便性の高い快適なまちをつくる
		都市計画マスタープラン（◎）	【将来都市像】 地域連携軸の位置づけ
			【道路・交通体系整備の方針】 第二京阪道路へのアクセス道路等の整備
			【道路・交通体系整備の方針】 駅につながる道路の整備
	国・大阪府計画	都市再生（●）	萱島東地域の整備方針に位置づけ（大阪府都市再生緊急整備地域）
		継続要望（●）	要望の有無
市民生活の安全・快適性の向上に寄与する道路	市計画	密集住宅地区整備（●） （住宅市街地総合整備事業）	【重点地区】 香里地区内の都市計画道路
			【重点地区】 池田・大利地区内の都市計画道路
			【重点地区】 萱島東地区内の都市計画道路
		防災（●）	地域緊急交通路（市指定）の位置づけ
	大阪府計画	防災（●）	防災環境軸の位置づけ（大阪府インナーエリア再生指針）
市民協働によるまちづくりを支援する道路	市計画等	市民協働によるまちづくり構想等の支援（●）	香里園駅周辺まちづくり構想地区内道路
			東寝屋川駅周辺地区の骨格道路（地域特性を活かしたまちづくり支援）
		バリアフリー基本構想の支援（●）	京阪萱島駅又はJR東寝屋川駅周辺の重点地区内の都市計画道路
		地元住民の要望（◆）	要望の有無

※評価は、本市の将来都市構造に係る項目（◎印）を3点、住民要望（◆印）を2点、その他（●印）を1点として路線別に評価

＜「都市計画道路のあり方」による評価項目による都市計画道路評価の一覧表＞

路線番号	路線名	区間	決定権者	市上位計画					国・大阪府計画		市計画				大阪府計画	市計画等					評価結果
				第五次総合計画		都市計画マスタープラン			都市再生	H24 国・府要望	密集住宅地区整備（住宅市街地総合整備事業）			防災	防災	協働まちづくり		バリアフリー		市民要望の有無	
				施策 20 四駅周辺のまちづくりを推進する	施策 23 利便性の高い快適なまちをつくる	将来都市像 地域連携軸の位置づけ	道路・交通体系整備の方針 第二京阪道路へのアクセス道路等の整備	道路・交通体系整備の方針 駅につながる道路の整備	萱島東地域の整備方針に位置づけ （大阪府都市再生緊急整備地域）	●：継続	【重点地区】 香里地区内の都市計画道路	【重点地区】 池田・大利地区内の都市計画道路	【重点地区】 萱島地区内の都市計画道路	地域緊急交通路（市指定）の位置づけ	防災環境軸の位置づけ（大阪府インナーエリア再生指針）	香里園駅周辺街づくり構想地区内道路	東寝屋川駅周辺地区の骨格道路（地域を活かしたまちづくり支援）	萱島駅周辺の重点地区内の都市計画道路	JR 東寝屋川駅周辺の重点地区内の都市計画道路	◆：有	
3-2-215-2	千里丘寝屋川線	1	府		◎	◎	◎			●										◆	12
3-3-215-4	対馬江大利線	1	府	◎	◎	◎		◎		●		●								◆	16
3-4-215-7	松屋線	1	市								●					●				◆	4
3-4-215-13	平池木田線	1	市																	－	0
3-4-215-14	池田秦線	1	府			◎								●						－	4
3-4-215-15	香里線	1	府			◎														－	3
3-4-215-16	南香里線	1	市																	－	0
3-4-215-17	梅が丘黒原線①	1	府			◎	◎			●										－	7
3-4-215-17	梅が丘黒原線②	2	府																	－	0
3-4-215-18	御幸東西線	1	市																	－	0
3-4-215-19	門真河北線	1	市																	◆	2
3-4-215-20	寝屋線	1	市			◎	◎			●										－	7
3-4-215-22	郡八幡台線①	1	市			◎														－	3
3-4-215-22	郡八幡台線②	2	市			◎														－	3
3-4-215-23	萱島堀溝線①	1	市	◎	◎	◎		◎	●				●		●			●		－	16
3-4-215-23	萱島堀溝線②	2	市			◎				●										◆	6
3-4-215-24	黒原線	1	市																	－	0
3-5-215-26	打上線	1	府			◎								●						－	4
3-5-215-31	香里園駅東線	1	府			◎														－	3
3-5-215-32	池田清水線	1	府									●		●						◆	4
3-4-215-33	東寝屋川駅前線	1	市	◎	◎	◎		◎		●							●		●	◆	17

IV-4 都市計画道路の機能から見た評価

- ・都市計画道路には、都市形成の基本的な基盤施設として、以下に示すような交通機能、空間機能、市街地形成機能がある。
- ・本市の都市計画道路には、大阪大都市圏を形成するための道路と、本市の都市形成上必要となる道路が存在するが、第二京阪道路や大阪外環状線などの大阪大都市圏を形成する道路は既に整備されている。
- ・このため、今回実施する道路機能から見た評価は、本市の都市形成上必要となる路線を評価することとなるが、これらの機能のうち、市街地形成機能や都市環境機能、及び都市防災機能などの空間機能については、「都市計画道路のあり方」による評価で評点化を行っている。
- ・以上のことから、道路機能から見た評価は、将来交通量や駅へのアクセス機能などの「交通機能」、災害時における避難空間等としての「空間機能」、公共交通や供給処理施設の「収容空間機能」の3つの視点から評価を行うこととする。
- ・具体的な評価方法は、次ページの表に示すとおりである。

表-都市内道路の機能

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としての機能
		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
③市街地形成機能	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
	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」

＜道路機能からみた都市計画道路の評価内容＞

道路機能	機能の着目点	評価項目	評価の考え方
交通機能	自動車交通	①将来交通量	・対象路線は幹線道路の位置づけにあり、トラフィック機能を重視する道路であるため、将来の自動車交通量が多く見込まれる道路は、トラフィック機能として重要な道路と評価する。 【評価方法】 ・2万台以上：3点 ・2万台未満、1万台以上：2点 ・1万台未満：1点
	アクセス機能	①駅へのアクセス機能	・「都市計画道路のあり方」で位置づけた市内の鉄道四駅にアクセスする路線を評価する。 【評価方法】 ・評価路線：3点
		②主要な公園へのアクセス機能	・市内の主要な公園にアクセスする路線を評価する。 ・主要な公園とは、①淀川河川公園、②寝屋川公園、③南寝屋川公園、④寝屋川公園墓地、⑤打上川治水緑地、⑥深北緑地とする。 【評価方法】 ・評価路線：3点 ※対象路線のセンターから幅 100mの範囲に公園が存在するものを評価する。
	歩行者交通	①小・中学校への歩行者利用環境の向上	・対象路線沿線に小学校・中学校が存在する場合、対象路線の歩道整備等によって、安全な通学環境の向上に寄与するものと考えられるものを評価する。 【評価方法】 ・評価路線：3点 ※対象路線のセンターから幅 100mの範囲に小学校・中学校が存在するものを評価する。

道路機能	機能の着目点	評価項目	評価の考え方
空間機能	防災空間機能	①災害時避難の安全性の確保等	・「大阪府防災都市づくり広域計画（H21.1）」は、広域的な都市防災施策に関する計画として、特に都市計画道路と沿道市街地の不燃化による延焼遮断帯、周辺の不燃化建築物と一体となった広域避難地の確保など、耐火建築物との一体化の効果を対策としている。 ・また、密集住宅地区を有する本市では、都市計画道路を整備することで道路空間のみならず沿道の不燃化促進にもつながると考えられる。 ・更に、都市計画道路の整備により、本市の地域防災計画において指定されている避難路が拡充される。 ・については、都市防災総合推進事業における不燃化促進区域の考え方を参考として、大規模な地震等に伴い発生する火災に対する、市民の避難の安全性の確保と市街地における大規模な延焼の遮断・遅延に寄与する道路を評価する。 【評価方法】 ・ 5 ha 以上見込み：3 点 ・ 1 ha 以上 5 ha 未満：2 点 ・ 1 ha 未満：1 点 ※市地域防災計画における広域避難地、一時避難地を中心とした半径 120m の範囲、また、避難路から幅 30 m の範囲を防災影響範囲とし、対象路線が整備されることで、延焼の遮断・遅延に寄与する影響範囲が拡大するものを評価する。

道路機能	機能の着目点	評価項目	評価の考え方
	収容空間機能	①バス走行環境の向上	・本市は、市域を縦断する鉄道の端末交通として、さらに市内をきめ細かくネットワークするバス路線が、狭い現道を運行するケースが少くない。 ・このため、バス路線となっている現道において、対象路線の整備に伴いバスの走行環境が向上するとともに、安全性の向上に寄与する道路を重要な路線と評価する。 【評価方法】 ・評価路線：3点 ※現状のバス路線と重複するものを評価する。
		②雨水・下水幹線管理空間の向上	・雨水及び下水道の幹線となる管渠が敷設されている現道が、対象路線の整備により管理環境が向上し、安心な生活環境の維持につながると考えられことから重要な路線と評価する。 【評価方法】 ・評価路線：1点 ※現状の雨水幹線（流域幹線とφ1000以上の管渠）と汚水幹線管渠の敷設と重複するものを評価する。
		③上水道幹線管理空間の向上	・上水道の幹線送水管となる管渠が敷設されている現道が、対象路線の整備により管理環境が向上し、安心な生活環境の維持につながると考えられるものを評価する。 【評価方法】 ・評価路線：1点 ※現状の幹線送水管の敷設と重複するものを評価する。

＜道路機能による評価項目による都市計画道路評価の一覧表＞

路線番号	路 線 名	決定権者	交通機能						防災空間機能		収容空間機能						評価結果	評価概要		
			自動車交通		アクセス機能			歩行者利用環境		災害時避難の安全性の確保等		バス走行環境の向上		雨水・下水幹線管理空間の向上		上水道幹線管理空間の向上				
					将来交通量	駅へのアクセス機能	主要な公園へのアクセス機能	小・中学校への歩行者利用環境の向上												
3-2-215-2	千里丘寝屋川線	府	2万台以上予想	3点	萱島駅へのアクセス	3点	—		①第五中	3点	5ha 以上見込み	3点	バス路線あり	3点	幹線あり	1点	幹線あり	1点	17点	・交通機能、防災空間機能、収容空間機能といった評価機能のすべてにおいて高い評価の路線
3-3-215-4	対馬江大利線	府	2万台-1万台予想	2点	※「あり方」で評価済	—	—		①西小	3点	5ha 以上見込み	3点	バス路線あり	3点	—		幹線あり	1点	12点	・交通機能、防災空間機能、収容空間機能といった評価機能のすべてにおいて高い評価の路線
3-4-215-7	松屋線	市	2万台-1万台予想	2点	香里園駅へのアクセス	3点	—		—		1ha-5ha 見込み	2点	—		—		—		7点	・区間が短い、将来交通量と防災空間機能で評価される路線
3-4-215-13	平池木田線	市	1万台未満予想	1点	寝屋川市駅へのアクセス	3点	—		①中木田中	3点	1ha-5ha 見込み	2点	—		—		—		9点	・将来交通量は少ないが、駅へのアクセス、歩行者利用環境で評価される路線
3-4-215-14	池田秦線	府	2万台-1万台予想	2点	—		①打上川治水緑地 ②寝屋川公園墓地	3点	①宇谷小	3点	1ha 未満見込み	1点	バス路線あり	3点	幹線あり	1点	幹線あり	1点	14点	・一定の将来交通量が見込まれるとともに主要な公園へのアクセス、収容空間機能で評価される路線。
3-4-215-15	香里線	府	2万台-1万台予想	2点	香里園駅へのアクセス	3点	—		—		5ha 以上見込み	3点	バス路線あり	3点	—		幹線あり	1点	12点	・駅へのアクセスや歩行環境、防災空間機能、収容空間機能といった評価が高い路線
3-4-215-16	南香里線	市	1万台未満を予想	1点	—		—		①第五小 ②同志社	3点	1ha-5ha 見込み	2点	バス路線あり	3点	幹線あり	1点	幹線あり	1点	11点	・小中学校の歩行環境と防災空間機能、地下埋設物の収容空間機能といった評価が高い路線
3-4-215-17	梅が丘黒原線①	府	2万台-1万台予想	2点	—		—		—		1ha 未満見込み	1点	—		幹線あり	1点	幹線あり	1点	5点	・一定の将来交通量が見込まれる以外に、地下埋設物の収容空間機能で評価される路線
3-4-215-17	梅が丘黒原線②	府	1万台未満予想	1点	—		—		①啓明小 ②和光小	3点	1ha 未満見込み	1点	—		—		—		5点	・小中学校の歩行環境と防災空間機能、地下埋設物の収容空間機能といった評価が高い路線
3-4-215-18	御幸東西線	市	1万台未満予想	1点	—		—		—		1ha-5ha 見込み	2点	—		幹線あり	1点	—		4点	・防災空間機能で一定の評価がある路線
3-4-215-19	門真河北線	市	2万台-1万台予想	2点	—		①深北緑地	3点	—		1ha-5ha 見込み	2点	—		—		—		7点	・一定の将来交通量が見込まれるとともに主要な公園へのアクセス、防災空間機能で一定の評価がある路線
3-4-215-20	寝屋線	市	1万台未満予想	1点	—		①寝屋川公園	3点	—		1ha-5ha 見込み	2点	—		—		—		6点	・主要な公園へのアクセス、防災空間機能で一定の評価がある路線
3-4-215-22	郡八幡台線①	市	1万台未満予想	1点	—		—	—	①第六中 ②第五小	3点	1ha-5ha 見込み	2点	バス路線あり	3点	幹線あり	1点	幹線あり	1点	11点	・小中学校の歩行環境と防災空間機能、地下埋設物の収容空間機能の評価が高い路線
3-4-215-22	郡八幡台線②	市	1万台未満予想	1点	—		①打上川治水緑地	3点	①国松緑丘小	3点	1ha-5ha 見込み	2点	—	—	—	—	—	—	9点	・公園へのアクセス、小中学校の歩行環境と防災空間機能の評価が高い路線
3-4-215-23	萱島堀溝線①	市	1万台未満予想	1点	※「あり方」で評価済	—	—		①南小	3点	5ha 以上見込み	3点	—		—		幹線あり	1点	8点	・駅や小中学校の歩行環境と防災空間機能といった評価が高い路線
3-4-215-23	萱島堀溝線②	市	1万台未満予想	1点	—		①南寝屋川公園	3点	—		1ha 未満見込み	1点	—		幹線あり	1点	幹線あり	1点	7点	・主要な公園へのアクセス、地下埋設物の収容空間機能といった評価が高い路線
3-4-215-24	黒原線	市	1万台未満予想	1点	—		—		①和光小	3点	—		—		—		—		4点	・交通量以外に、小中学校の歩行環境への評価がある路線
3-5-215-26	打上線	府	2万台-1万台予想	2点	—		—		—		1ha 未満見込み	1点	バス路線あり	3点	—		—		6点	・一定の将来交通量が見込まれる以外に、公共交通の収容空間機能で評価される路線
3-5-215-31	香里園駅東線	府	1万台未満予想	1点	香里園駅へのアクセス	3点	—		—		1ha 未満見込み	1点	バス路線あり	3点	—		幹線あり	1点	9点	・駅へのアクセスと歩行環境、公共交通の収容空間機能といった評価が高い路線
3-5-215-32	池田清水線	府	2万台-1万台予想	2点	—		—		①成美小	3点	5ha 以上の見込み	3点	—		—		—		8点	・一定の将来交通量が見込まれる以外に、防災空間機能で評価される路線
3-4-215-33	東寝屋川駅前線	市	1万台未満予想	1点	※「あり方」で評価済	—	①寝屋川公園	3点	①明和小 ②第四中	3点	1ha 未満の見込み	1点	—		—		—		8点	・主要な公園へのアクセス、駅や小学校への歩行空間で評価される路線

IV-5 整備に係る問題点等から見た評価

- ・評価対象の 18 路線 21 区間において、整備実施の可能性と必要性を考慮した評価を行うため、「整備に係る問題点等」を整理した上で評点化を行った。
- ・整備に係る問題点等の整理に当たっては、「代替機能となる路線の存在」、「支障物件・道路構造上の問題」、または「隣接都市との通行機能」の 3 つの視点から評価を行うこととする。
- ・具体的な評価方法は、以下の表に示すとおりである。

<整備に係る問題点等から見た評価内容>

問題点等	評価項目	評価の考え方
代替機能となる路線の存在	①代替機能の有無	・対象路線と同等の機能を有する現道が存在する、または、代替事業の計画が存在する路線を評価する。 【評価方法】 ・評価路線：「都市計画道路のあり方」及び「都市計画道路の機能」から見た評価点を全て減点する。
支障物件・道路構造上の問題	①補償の対象となる物件の多寡など、事業の難易度が高い路線	・対象路線の区域内に、補償対象となる物件（概算）が多い路線を評価する。 【評価方法】 ・50 戸以上 100 戸未満：-1 点 ・100 戸以上：-2 点
	②歴史的文化遺産や神社、仏閣等の敷地内を通過することによる事業実施が困難な路線	・対象路線の区域内に、維持保全すべき施設を有する路線を評価する。 【評価方法】 ・評価路線：-2 点
	③鉄道との交差等の縦断的な制約から沿道利用に著しく支障が生じ、現位置では問題の改善が困難な路線	・地形地物や他の都市施設等との関係上、対象路線を整備しても沿道利用が著しく困難な路線を評価する。 【評価方法】 ・評価路線：-2 点
隣接都市との連絡機能	①隣接都市における都市計画道路見直しにより、通行機能から見た必要性が低下する路線	・対象路線と連絡する隣接都市の都市計画道路が廃止されるなど、通行機能が低下する路線を評価する。 【評価方法】 ・評価路線：-2 点

＜整備に係る問題点等から見た評価の一覧表＞

路線番号	路 線 名	決定権者	代替機能となる路線の存在		支障物件・道路構造上の問題						近隣都市との連絡機能		評価結果
			①代替機能の有無 （●：全評価点減点） （▲：〃見込）		①事業の難易度		②維持保全すべき施設等の有無		③沿道利用の困難性		①通行機能の低下		
3-2-215-2	千里丘寝屋川線	府	—	—	100戸以上	-2点	—	—	—	—	—	—	-2点
3-3-215-4	対馬江大利線	府	—	—	100戸以上	-2点	—	—	—	—	—	—	-2点
3-4-215-7	松屋線	市	—	—	50戸未満	—	—	—	—	—	—	—	0点
3-4-215-13	平池木田線	市	—	—	50戸以上 100戸未満	-1点	—	—	—	—	—	—	-1点
3-4-215-14	池田秦線	府	（主）枚方交野寝屋川線	●									全評価点減点
3-4-215-15	香里線	府	—	—	50戸以上 100戸未満	-1点	—	—	—	—	—	—	-1点
3-4-215-16	南香里線	市	—	—	50戸未満	—	—	—	—	—	—	—	0点
3-4-215-17	梅が丘黒原線①	府	—	—	50戸未満	—	大阪市浄水場	-2点	—	—	—	—	-2点
3-4-215-17	梅が丘黒原線②	府	（主）八尾茨木線 （主）京都守口線	●									全評価点減点
3-4-215-18	御幸東西線	市	—	—	50戸未満	—	—	—	—	—	守口市（梶東町線）	-2点	-2点
3-4-215-19	門真河北線	市	—	—	50戸未満	—	深北緑地	-2点	深北緑地内での橋脚整備のため沿道利用が困難	-2点	大東市（四條畷駅前西線）	-2点	-6点
3-4-215-20	寝屋線	市	—	—	50戸未満	—	—	—	—	—	—	—	0点
3-4-215-22	郡八幡台線①	市	—	—	50戸未満	—	成田山不動尊	-2点	—	—	—	—	-2点
3-4-215-22	郡八幡台線②	市	（市）三井が丘中央線	●									全評価点減点
3-4-215-23	萱島堀溝線①	市	—	—	100戸以上	-2点	—	—	—	—	—	—	-2点
3-4-215-23	萱島堀溝線②	市	道路整備（予定）	▲	50戸未満	—	—	—	—	—	—	—	0点
3-4-215-24	黒原線	市	—	—	50戸未満	—	—	—	—	—	守口市（大久保大和田線）	-2点	-2点
3-5-215-26	打上線	府	（主）枚方富田林泉佐野線	●									全評価点減点
3-5-215-31	香里園駅東線	府	—	—	50戸未満	—	—	—	—	—	—	—	0点
3-5-215-32	池田清水線	府	—	—	100戸以上	-2点	—	—	—	—	—	—	-2点
3-4-215-33	東寝屋川駅前線	市	—	—	50戸未満	—	—	—	—	—	—	—	0点

※ 評価方法の関係上、代替機能となる路線が存在するものについては、その他の評価を行わない。

（ただし、萱島堀溝線②は、大規模集客施設立地に伴う周辺道路整備が予定されるため、整備されない場合を想定した評価を参考として実施した。）

<代替機能となる路線が存在する路線について>

(1) 池田秦線

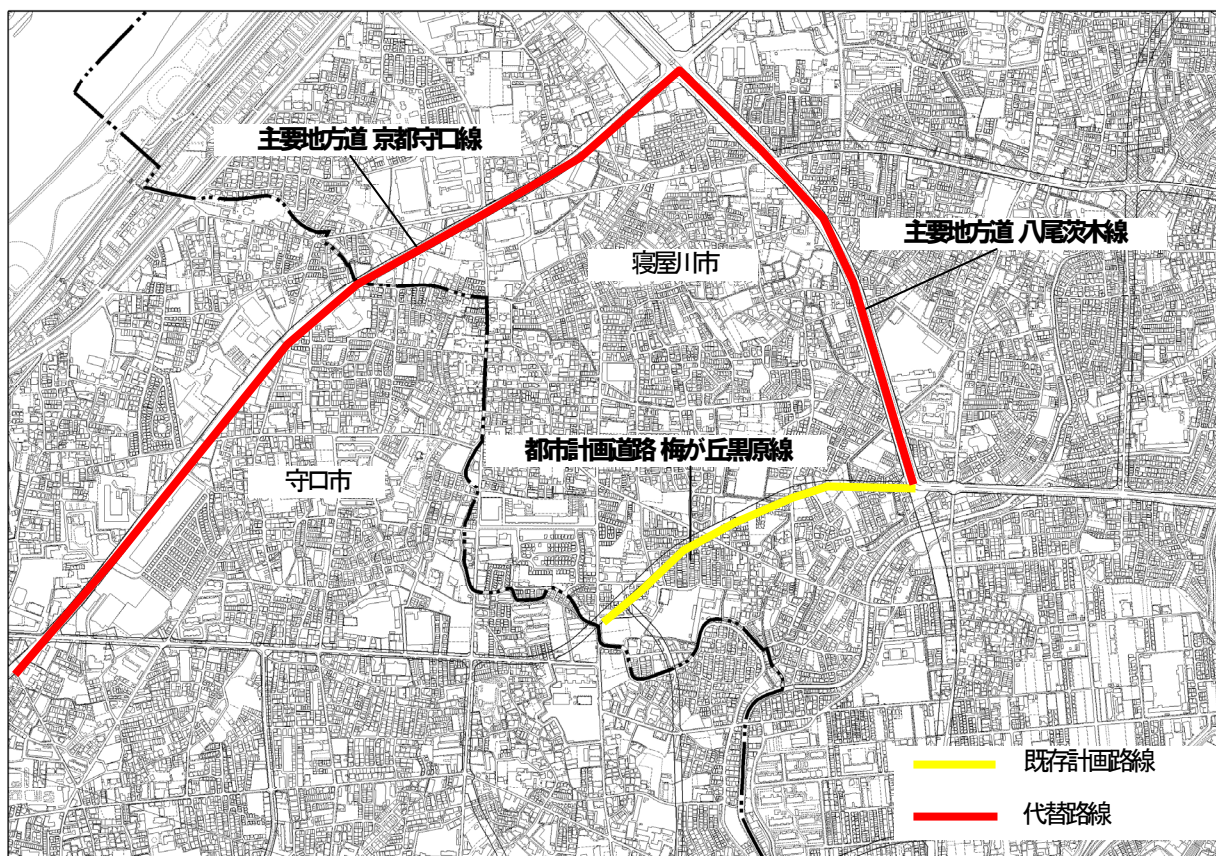
現状では、車道部は一定の幅員で整備されている。また、歩道も、全線において設置されており、計画幅員に満たない区間が見受けられるものの、現道により代替機能が確保されていると考えられる。ただし、国道 170 号との交差点では、交通流が輻輳する状況が見られるため、全線における歩道拡幅とあわせた改善が必要である。



国道 170 号交差点の陸橋より交野市側を見た写真。
大阪府の社会実験による左折レーンの増設により、渋滞緩和を図っているが、幅員が充分にあるわけではない。

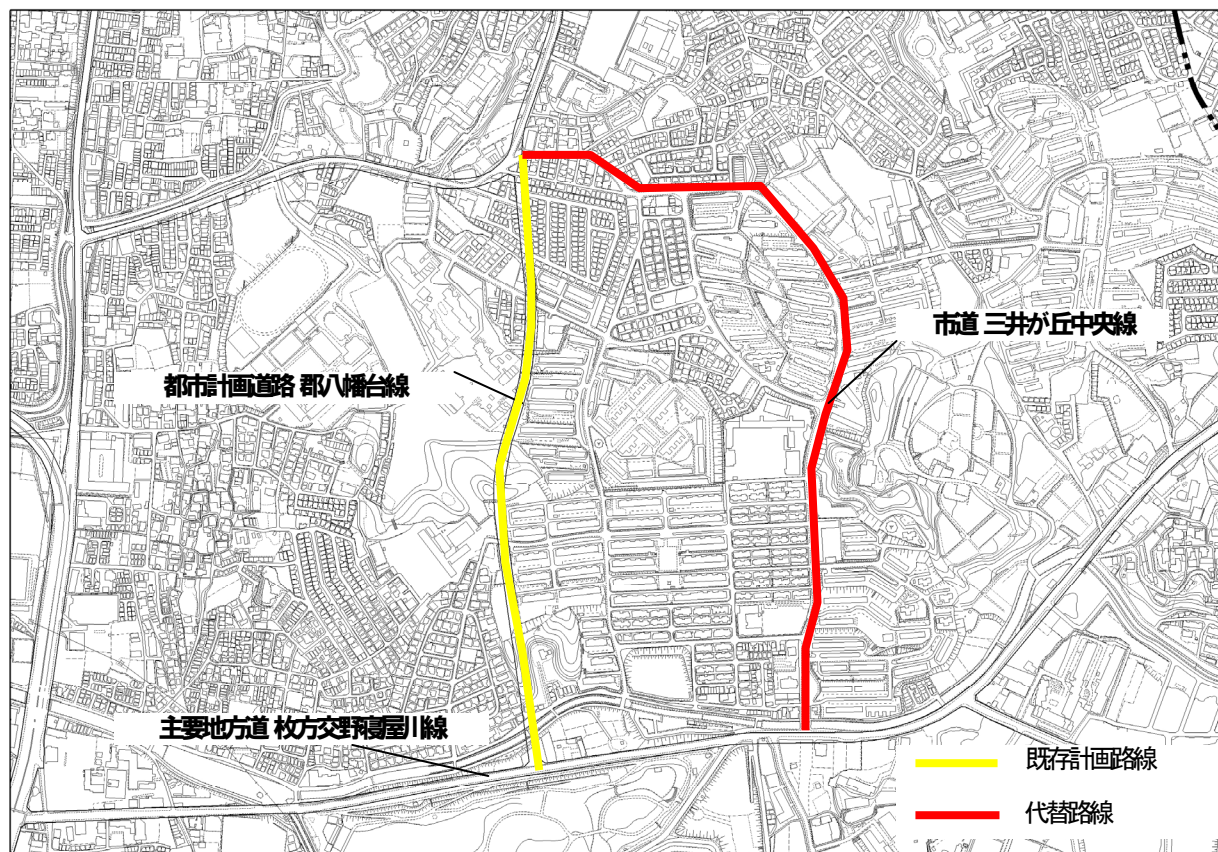
(2) 梅が丘黒原②

本市域を東西に横断するとともに、守口市域を通過して主要地方道京都守口線へ連絡する路線として計画されているが、主要地方道八尾茨木線及び枚方交野寝屋川線により代替機能が確保されていると考えられる。



(3) 郡八幡台線②

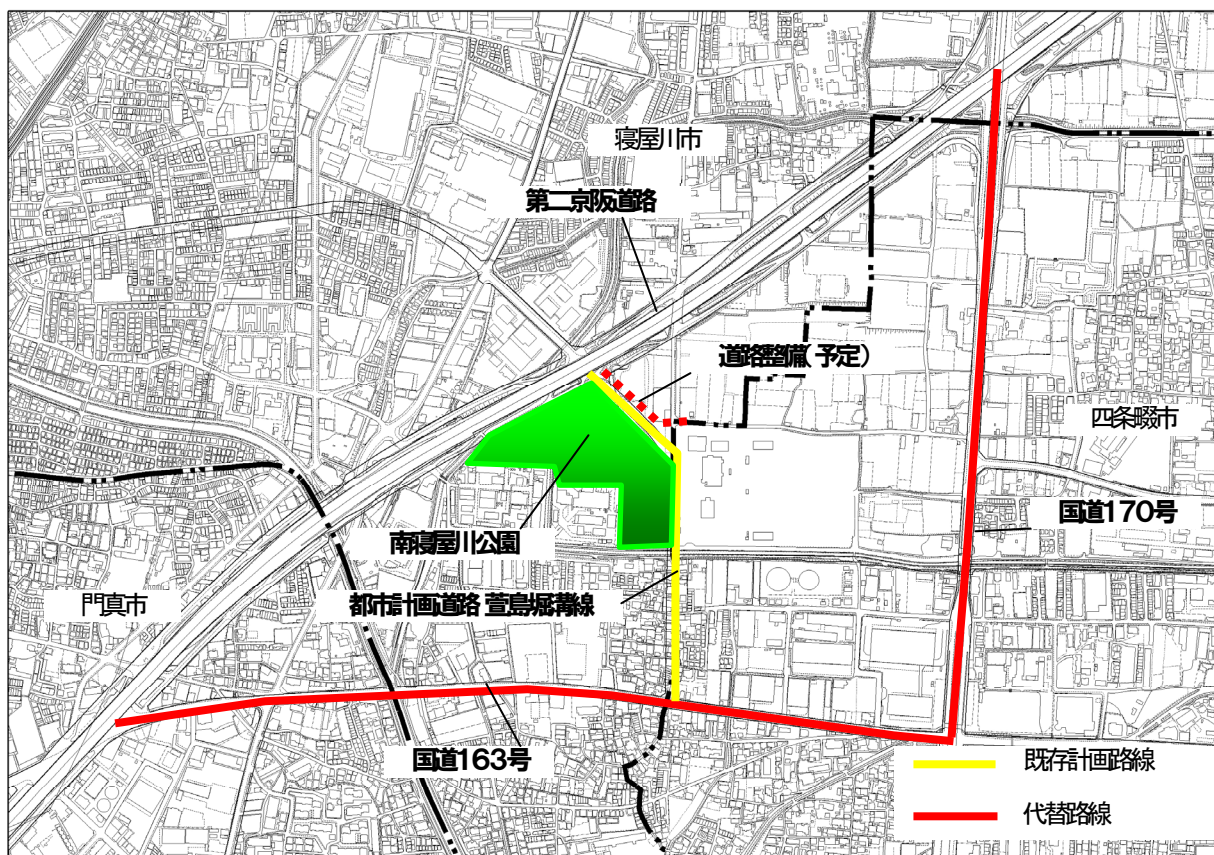
郡八幡台線②区間は、香里三井が丘団地などの発生集中交通の集配道路としての役割が求められるが、当該路線と並行して市道三井が丘中央線が存在するとともに、第二京阪道路整備に関連して、主要地方道枚方交野寝屋川線との交差点改良が行われたことにより、南北の交通処理がスムーズになるなど、市道三井が丘中央線による代替機能が確保されていると考えられる。



(4) 萱島堀溝線②

第二京阪道路及び南寝屋川公園へのアクセス機能を有する路線であるが、第二京阪道路へのアクセスについては、国道 163 号及び 170 号により確保されていると考えられる。

また、南寝屋川公園へのアクセスについては、第二京阪道路と国道 170 号の交差部において計画される大規模集客施設の立地に伴う周辺道路整備が予定されることから、当該道路が整備・供用された場合は、代替機能の確保が可能と考えられる。



(5) 打上線

現状では、車道部は一定の幅員で整備されており、歩道についても交通安全事業等により大部分が整備されていることから、代替機能が確保されていると考えられる。

ただし、一部区間では、歩道拡幅がなされていない区間があるため、都市計画道路寝屋線の整備に伴う交差点改良とあわせた歩道整備を行うなど、更なる改善が必要である。

IV-6 費用便益から見た評価

1. 費用便益の考え方

「都市計画道路のあり方」及び「都市計画道路が持つ機能」から見た各路線（区間）の評価を行ってきたところであるが、都市計画道路整備の必要性を考える場合、整備費用に対する便益がどの程度見込めるのかを検討する必要がある。

ここでは、過去に本市が事業主体となり整備した都市計画道路整備に係る費用等を参考に、評価対象路線の整備費用を簡略的に検討し、その費用とこれに対する便益の試算結果を検証した。

なお、この試算結果は、各路線を横並びになるように条件設定を行ったものであり、整備費用及び便益等は評価対象路線を相対的に比較するための参考として考えた。

2. 個別路線の概算事業費等

- ・道路整備の費用は、主に「用地費」「移転補償費」「道路築造費」によって構成される。それぞれの費用は、都市計画道路の延長、計画位置、沿線状況等によって違いが生じる。
- ・18 路線 20 区間の費用の特性を比較した結果、計画延長が長い路線の中でも、特に千里丘寝屋川線は、費用に占める用地費の割合が高い。
- ・対馬江大利線、萱島堀溝線①、及び池田清水線は、密集住宅地区内に位置するため、用地費に加えて補償費の割合が高くなる傾向が伺える。
- ・千里丘寝屋川線、対馬江大利線、門真河北線、及び池田清水線は、他の路線に比べて事業費が大きいと想定される。

※ ここで試算する概算事業費は、過去に実施した市事業によるメートル当たり単価を参考に、事業の実施時期及び期間などの条件を各路線横並びで設定したため、実際の事業費とは異なる可能性がある。

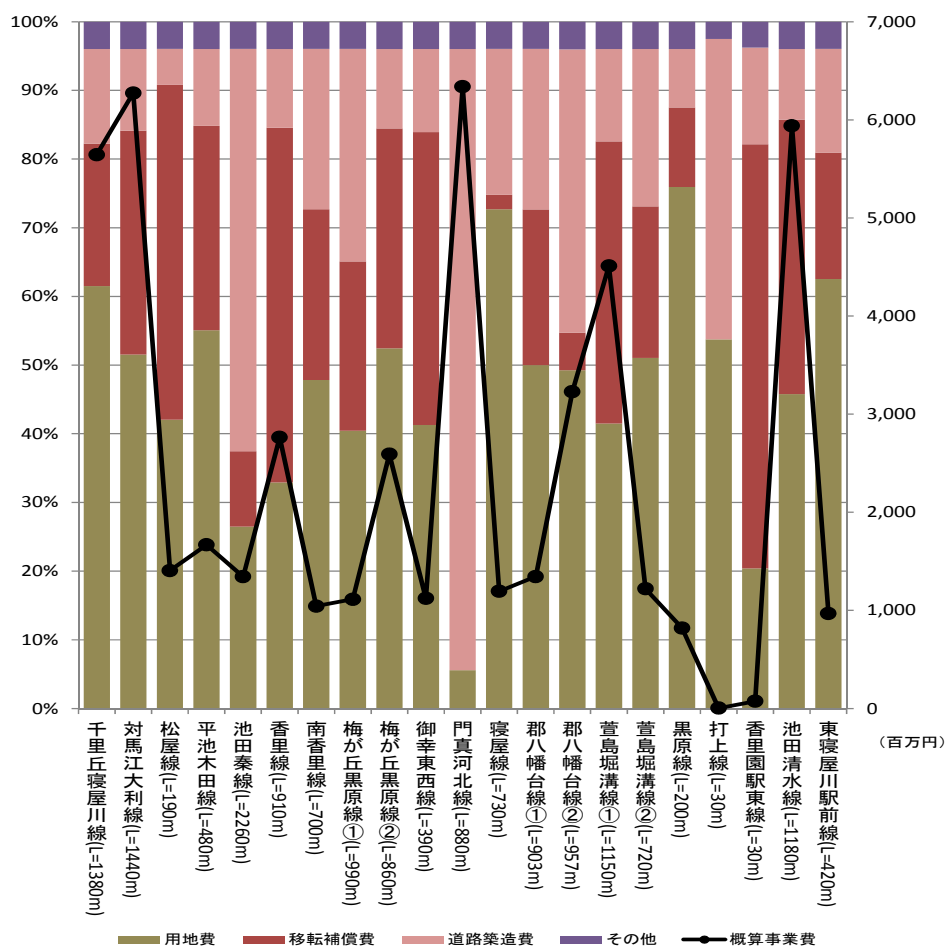


図-個別路線の概略事業費における項目別割合及び概算事業費の比較

3. 費用対効果の概要

概算事業費等を踏まえ、各路線を整備した場合における交通機能から見た便益を基に、費用と便益の比率を効果として算出した。

<費用対効果の検討条件>

①費用対効果の考え方

- ・すべての路線を対象に、事業着手から10年後（平成34年）に供用開始すると設定した上で、国土交通省「費用便益分析マニュアル」を基に算出する。

②便益の考え方

- ・道路の便益として一般的な評価項目である「走行時間短縮」「走行経費減少」「交通事故減少」の項目で算出する。

③費用及び便益算定の条件

算出した各年次の費用、便益値の割引率を用いて現在価値に換算して分析する。

- ・基準年次：平成24年
- ・道路供用開始：平成34年
- ・現在価値算出のための社会的割引率：4%
- ・検討年数：50年

※上記は、国土交通省「費用便益分析マニュアル(H20.11)」を参考とした。

なお、ここで算出する費用対効果としては、交通機能から見た便益（走行性、走行経済性、事故危険性）に限定したものであり、空間機能及び市街地形成機能などの便益は見込んでいない。

このため、交通の大きな集中発生点（鉄道駅及び幹線道路の交差部など）や現道の有無等が便益に与える影響が大きいと考えられる。

また、供用開始年度を合わせるなど、各路線を横並びで比較したため、参考値として取り扱うこととし、各路線を3ランクに区分することとした。

評価対象路線ごとの概算事業費に対する便益（参考値）

路線名(区間延長)	ランク	【参 考】 H42交通量予測 (百台/日)	備 考
千里丘寝屋川線(L=1380m)	A	215	ランクとは、便益/費用の比率に対し、以下のような評価で分けている。 ①Aランク(2.0 以上) 費用に対して非常に便益が高い ②Bランク(1.0 以上 2.0 未満) 費用に対して、一定の便益が期待される。 ③Cランク(1.0 未満) 費用に対して、便益が低い。
対馬江大利線(L=1440m)	C	143	
松屋線(L=190m)	A	110	
平池木田線(L=480m)	C	10	
池田秦線(L=2260m)	C	105	
香里線(L=910m)	C	105	
南香里線(L=700m)	C	90	
梅が丘黒原線①(L=990m)	B	110	
梅が丘黒原線②(L=860m)	A	100	
御幸東西線(L=390m)	C	10	
門真河北線(L=880m)	A	110	
寝屋線(L=730m)	C	10	
郡八幡台線①(L=920m)	C	70	
郡八幡台線②(L=940m)	C	40	
萱島堀溝線①(L=1150m)	B	75	
萱島堀溝線②(L=720m)	A	40	
黒原線(L=200m)	A	30	
打上線(L=30m)	－	100	
香里園駅東線(L=30m)	－	90	
池田清水線(L=1180m)	A	126	
東寝屋川駅前線(L=420m)	B	40	

※ 打上線及び香里園駅東線については、未着手区間(30m)が短いため、交通機能から見た便益試算になじまないため評価していない。

IV-7 その他整備推進における課題

本市域においては、平成 17 年に都市計画道路見直しを実施したところであるが、当時は都市計画道路の存廃のみを評価したものであり、幅員や車線数、線形等の具体的な検討を実施していない。

このため、前章までの評価結果により一定必要性が認められる路線においても、これまでの社会経済情勢等の変化とともに、前回見直しにより形成された新たな都市計画道路網を踏まえた課題を整理する必要がある。

なお、今回の検討においては、幅員及び車線の妥当性を検証すべきと考えられる池田清水線に係る課題を以下のとおり整理する。

1. 池田清水線に係る前回見直しの結果概要

当該路線は、本市域を南北に縦断する幹線街路としての機能を有する都市計画道路郡萱島線（見直し前名称）を部分的に存続した区間であり、幅員及び車線数は現在においても当初計画どおり（幅員 25m、4 車線）となっている。

なお、存続理由としては、「大阪府インナーエリア再生指針における防災環境軸（池田・大利地区）」としての位置づけを評価したものである。

2. 幅員及び車線数変更の必要性

当該路線については、都市計画道路池田秦線（幅員 16m、2 車線）と梅が丘黒原線（幅員 22m、4 車線）を繋ぐ路線として、密集住宅地区（池田・大利地区）内に計画されている。

しかし、前回見直しにおいて、当該路線の南北それぞれの区間が廃止されたことにより、密集住宅地区内における防災機能や市街地形成機能については依然として求められる一方で、地域を繋ぐ幹線街路としての機能は失われていると考えられる。

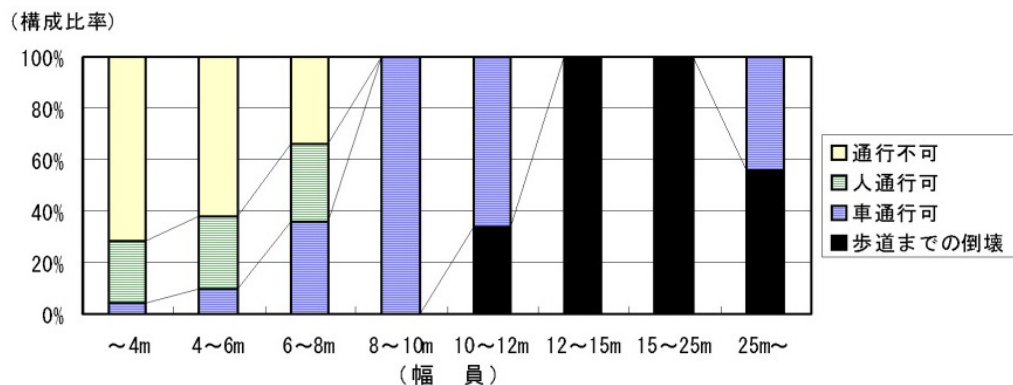
については、密集住宅地区における市街地形成や防災環境軸としての整備、また、小学校へのアクセス機能など、前章までに整理した当該路線において評価された機能を確保するとともに、阪神淡路大震災の事例などを参考にしながら、幅員及び車線数の縮小を検討するものとする。

阪神・淡路大震災の事例

〈道路幅員と道路閉塞との関係〉

図－１に示すように、幅員 8m以上の道路でほぼ 100%の車両が通行可能でした。人が避難する幅員を考慮すると、避難路の幅員の標準は概ね 15mとなります。

図－１ 阪神・淡路大震災における道路幅員と道路閉塞との関係

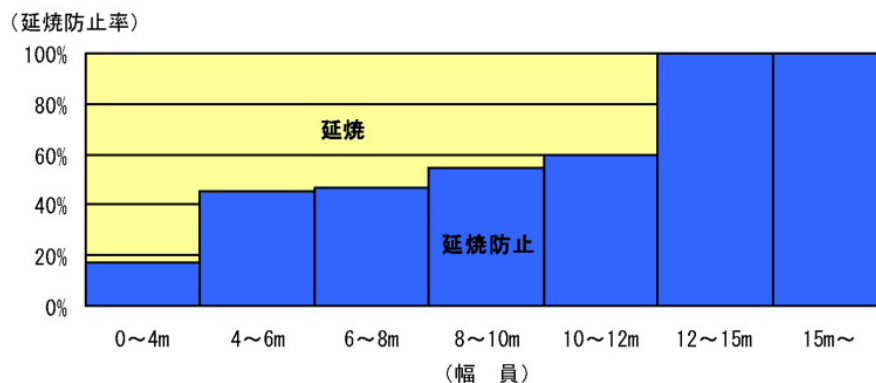


出典：防災実務者ハンドブック

〈道路幅員と延焼防止率の関係〉

図－２に示すように、無風の状態で、幅員 12m以上の道路において延焼が防止されました。

図－２ 道路幅員と延焼防止率の関係（無風）



出典：国土交通省資料