寝屋川市都市計画道路整備方針

平成２５年３月

寝屋川市
NEYAGAWA CITY

目　　次

Ⅰ　都市計画道路整備方針の必要性 1

Ⅰ-1　上位計画による位置づけ 1

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） ... 1

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） 2

Ⅰ-4　市民が主役のまちづくり 4

Ⅱ　都市計画道路の現状と課題 5

Ⅱ-1　都市計画道路の定義 5

Ⅱ-2　本市の都市計画道路 6

１．都市計画道路の整備状況 6

２．都市計画道路の分類 8

３．都市計画道路決定年次 9

４．都市計画道路の車線数 10

５．都市計画道路の整備手法 11

６．都市計画道路の整備主体 12

Ⅱ-3　本市の都市動向 13

１．人口動向 13

２．防災動向 15

Ⅱ-4　本市の交通状況 16

１．交通量 16

２．渋滞 17

３．公共交通（路線バス） 18

Ⅱ-5　本市の都市計画道路の現状に見る課題 19

Ⅲ　本市における都市計画道路のあり方 20

Ⅲ-1　上位計画等の整理 20

１．第五次総合計画（平成 23 年３月策定） 20

２．都市計画マスタープラン（平成 24 年３月改定） 21

３．その他関連計画 22

Ⅲ-2　都市計画道路のあり方 23
Ⅳ　都市計画道路の評価 24
Ⅳ-1　都市計画道路評価の考え方 24
Ⅳ-2　評価対象の路線 25
Ⅳ-3　都市計画道路のあり方から見た評価 27
Ⅳ-4　都市計画道路の機能から見た評価 29
Ⅳ-5　整備に係る問題点等から見た評価 34
Ⅳ-6　費用便益から見た評価 39
１．費用便益の考え方 39
２．個別路線の概算事業費等 40
３．費用対効果の概要 41
Ⅳ-7　その他整備推進における課題 44
Ⅴ　都市計画道路の整備方針 45
Ⅴ-1　整備区分等（3区分） 45
1. 整備区分等の考え方 45
2. 評価対象路線の評価結果から見た区分表 46
3. 整備区分等（3区分） 47
Ⅴ-2　事業中及び事業が予定されている路線 49

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ヵ年に渡り、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）

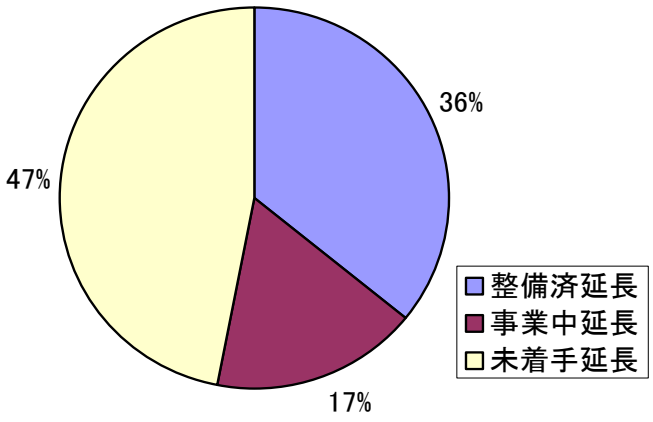
本市では、以下のとおり都市計画道路見直しを実施した。

「前回（平成 17 年８月９日）都市計画道路見直し実施状況表」

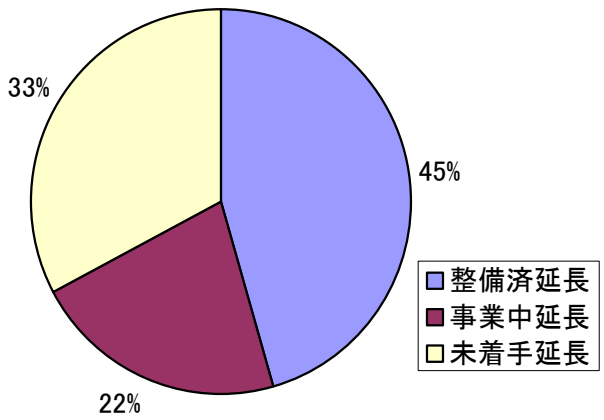
	路線数	計画延長	整備延長	整備率	事業中延長	事業中率	未着手延長	未着手率
見直し前	34	73,870m	26,370m	36%	12,620m	17%	34,450m	47%
見直し後	32	58,060m	26,370m	45%	12,620m	22%	19,070m	33%

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タ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。

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」

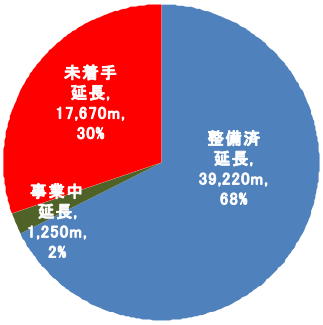
Ⅱ-2 本市の都市計画道路

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

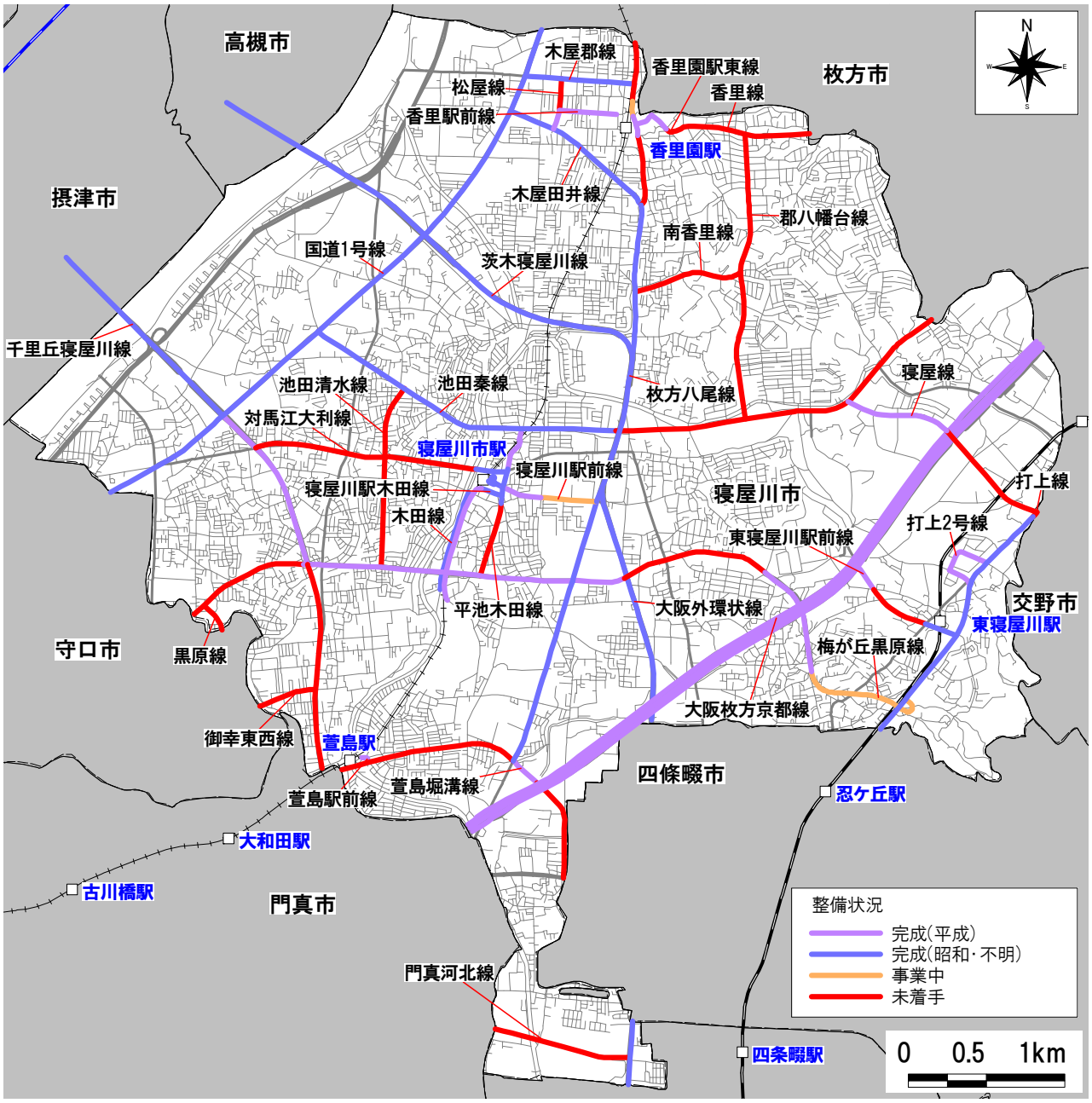


図-寝屋川市の都市計画道路の整備状況

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。

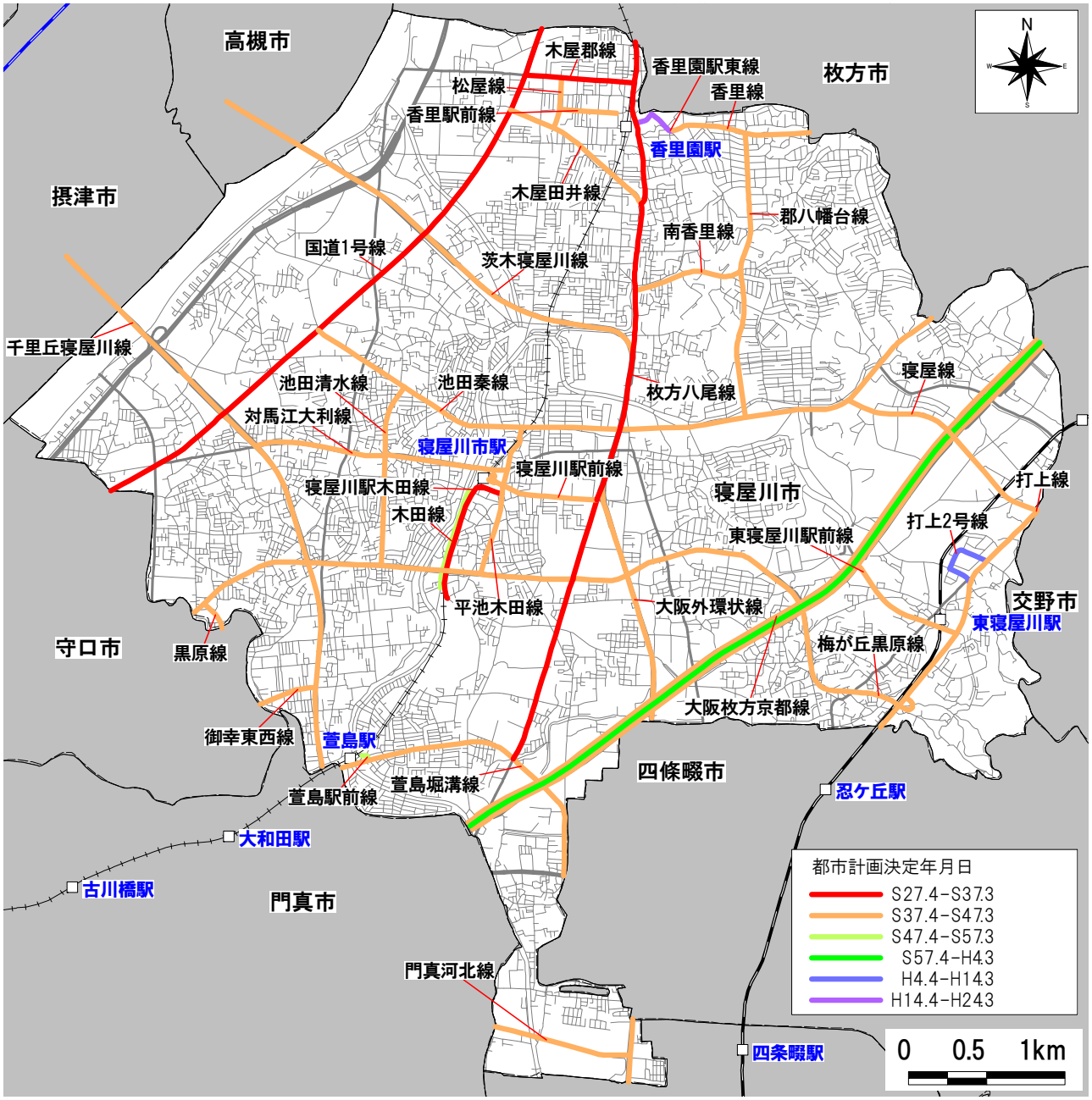


図-寝屋川市の都市計画道路の都市計画決定年次

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。

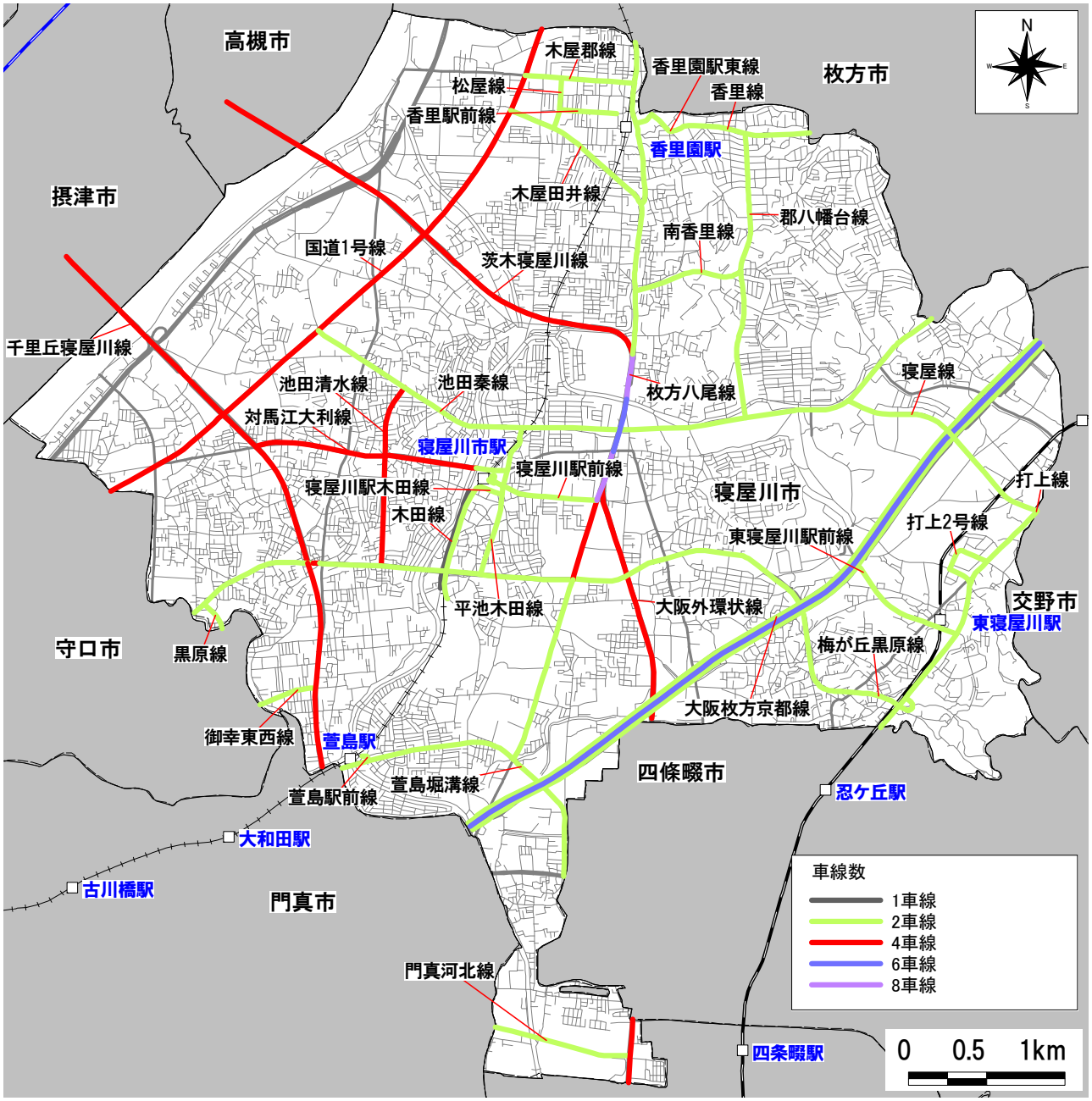


図-寝屋川市の都市計画道路の車線数

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。

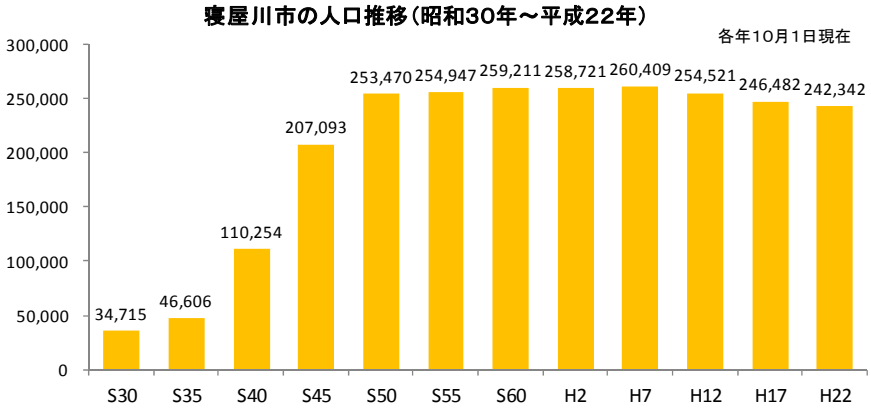
図-寝屋川市の都市計画道路の整備主体

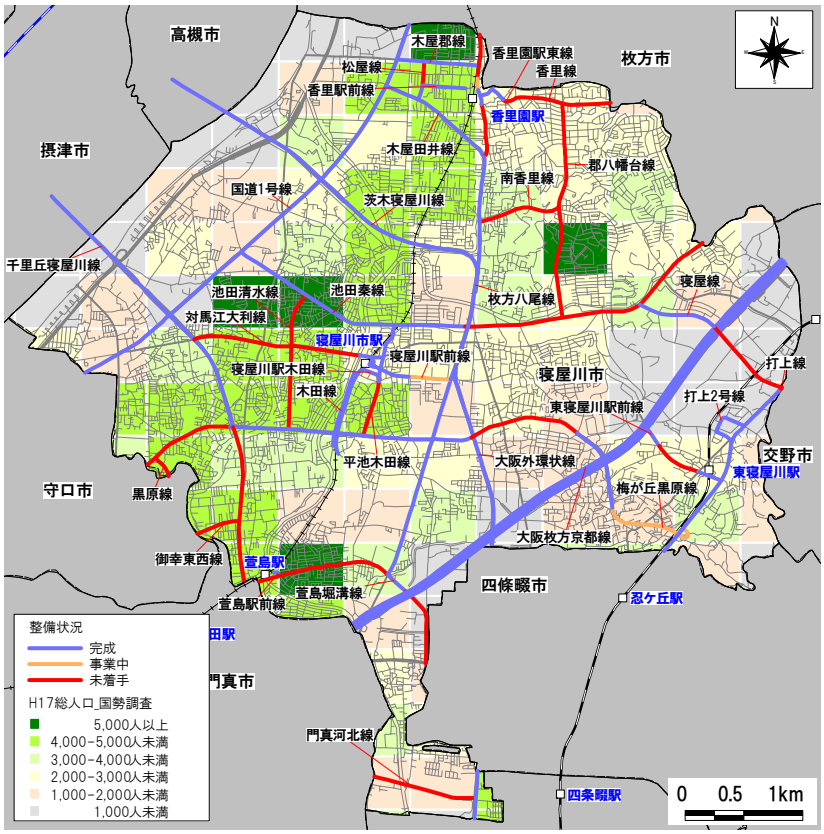
Ⅱ-3 本市の都市動向

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。

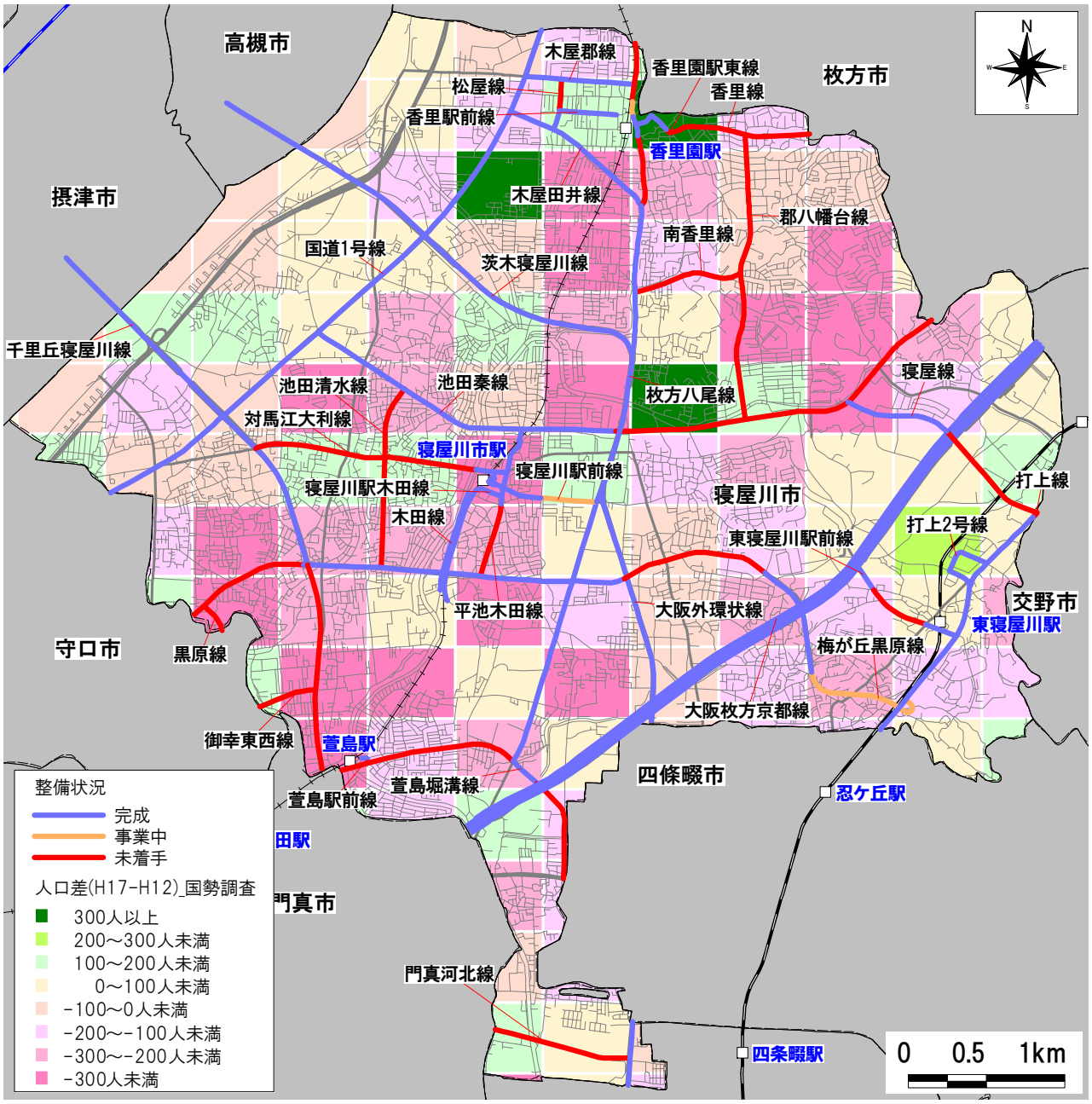


図-寝屋川市の人口増減分布と都市計画道路の整備状況

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。

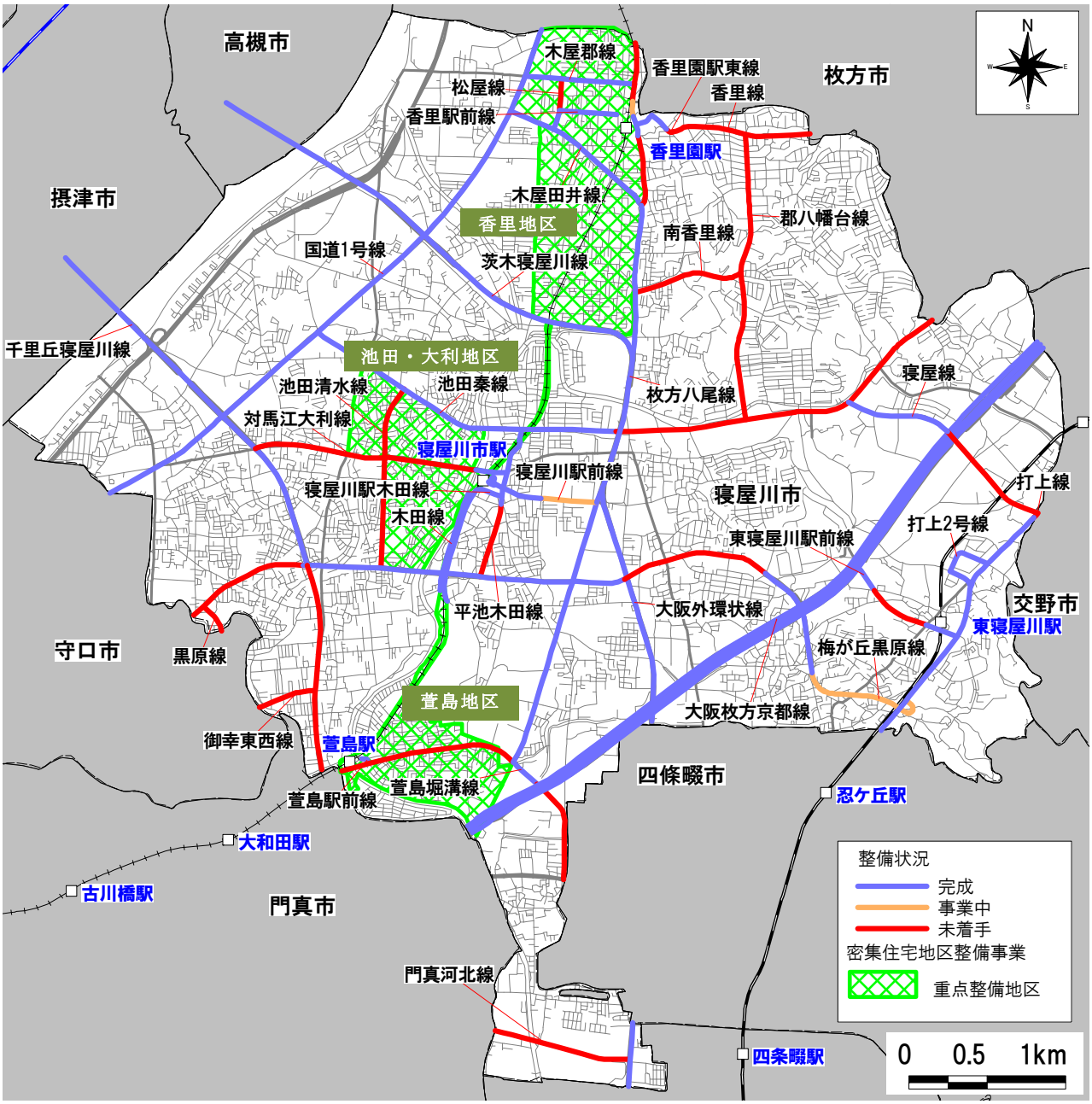


図-寝屋川市の密集住宅地区整備事業の重点整備地区

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。

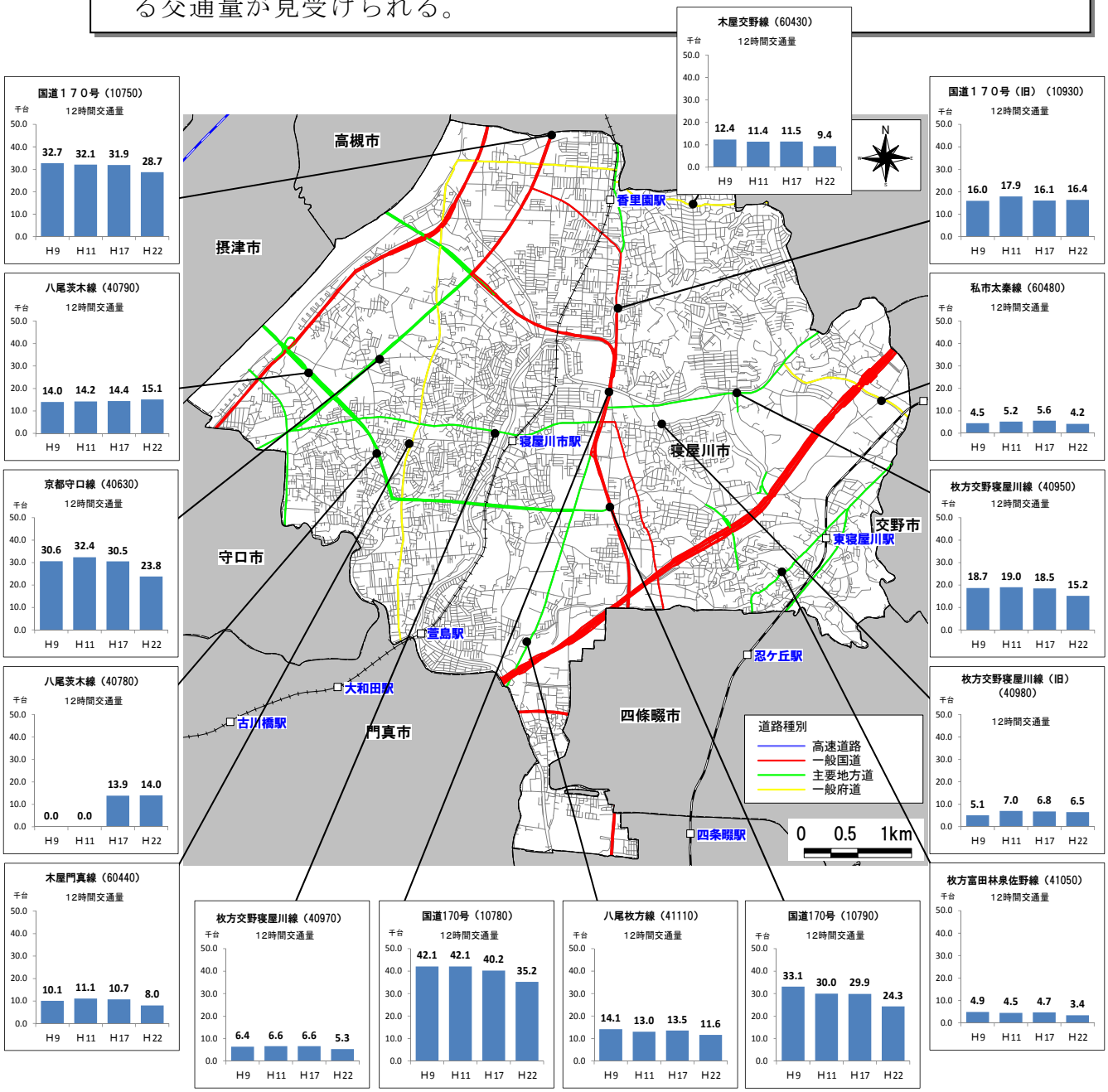


図-寝屋川市の現況 12 時間交通量（道路交通センサス）

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。

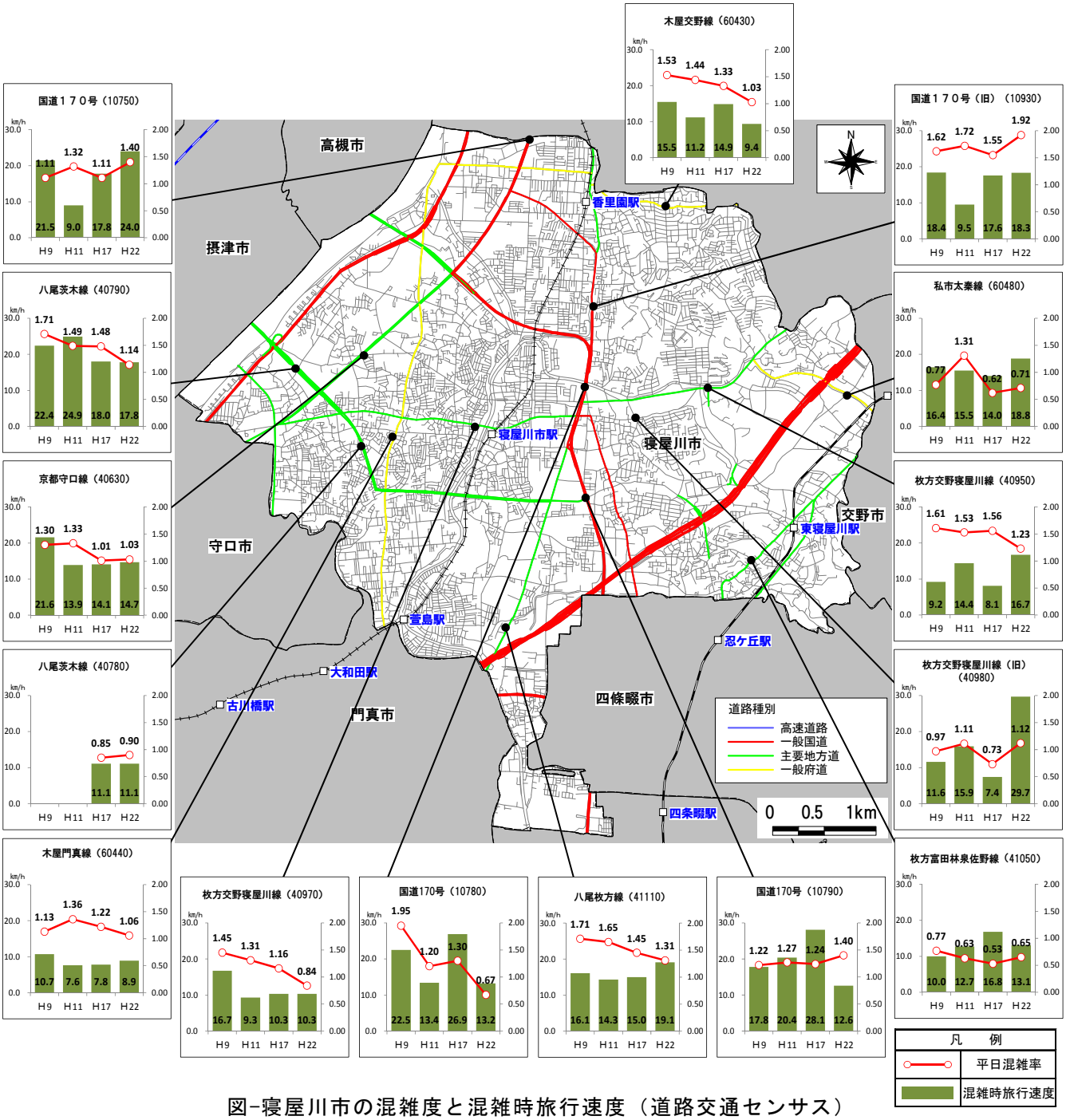
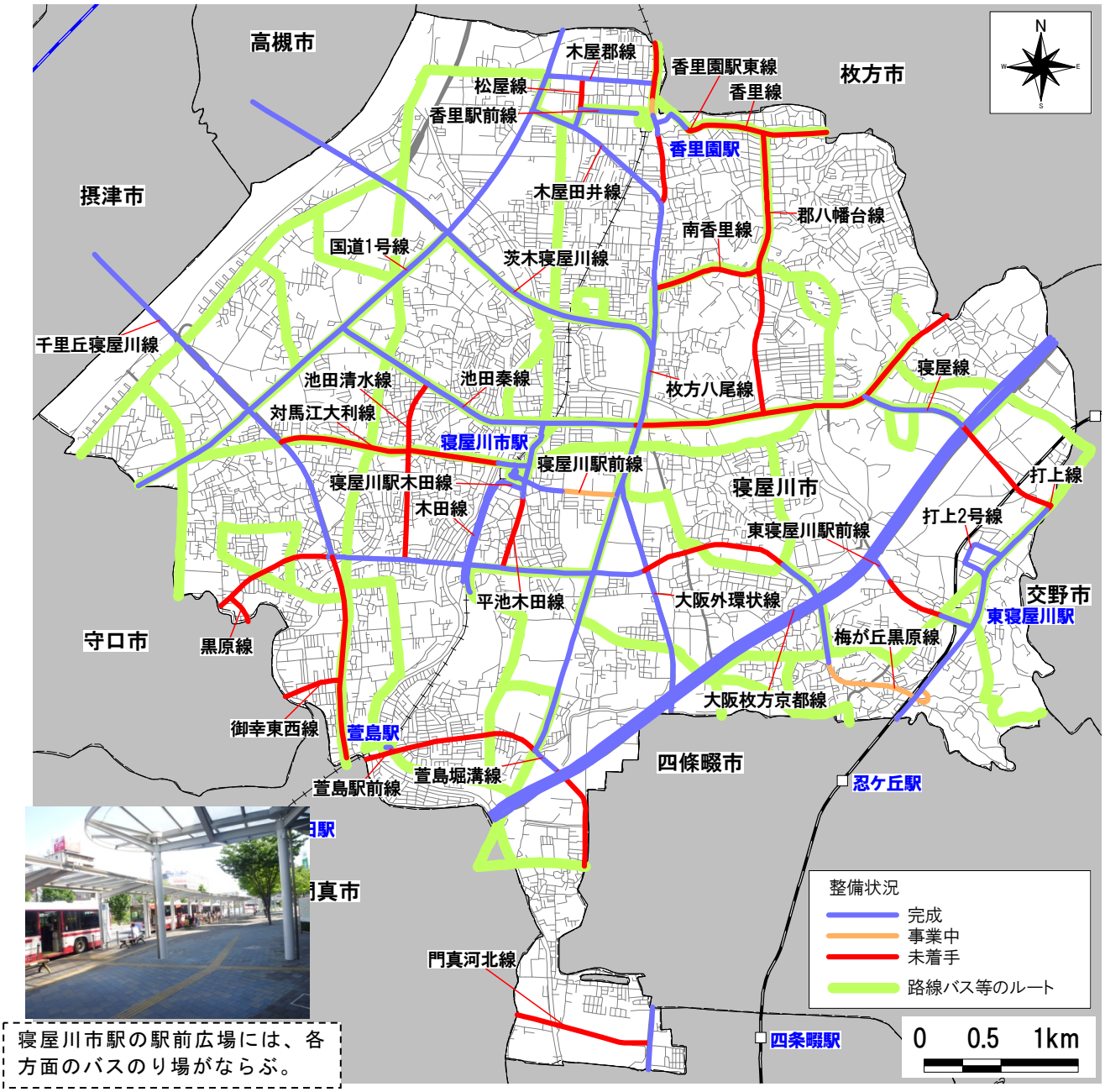


図-寝屋川市の混雑度と混雑時旅行速度（道路交通センサス）

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。

Ⅲ 本市における都市計画道路のあり方

Ⅲ-1 上位計画等の整理

１．第五次総合計画（平成 23 年３月策定）

・平成 23 年度から平成 32 年度までの 10 年間のまちづくりの目標と方向性を定めた本市の最上位計画で、市民と行政とが共有すべき指針であると同時に、今後を展望した総合的かつ計画的な行政運営の指針としての役割がある。

＜第五次総合計画における都市整備＞

第五次総合計画では、将来都市像《魅力と活力にあふれる元気都市 寝屋川》の実現に向け、安全・快適な生活環境を形成するとともに、ゆとりとにぎわい、うるおいある都市空間を創出するため、10 年後の都市デザインを描いています。

めざすべき姿	都市デザイン	
魅力と活力にあふれる元気都市 寝屋川	生活圏域の充実	４つの鉄道駅を都市の核とし、駅周辺地域、それを取り巻く生活圏域の整備と活性化により、まちのにぎわいと活力を高める。
	幹線道路沿いのまちづくり	第二京阪道路をはじめとする幹線道路沿道の特長を活かし、まちづくりの誘導、都市基盤の整備、農地等の身近な緑の空間の保全など、地域の特性に応じたまちづくりを進める。
	良好な住環境の形成	ゆとりある生活空間の創出のため、良好な住環境の維持・向上とともに、安全・安心なまちづくりに取り組む。
	水・緑と歴史・文化が息づく「ねやがわらしさ」の創造	寝屋川、友呂岐水路など市内をめぐる河川に沿って広がる緑、東部丘陵の豊かな農地、街道の面影があるまちなみ、淀川沿いに広がる身近な自然など、水・緑と歴史・文化を活用し、うるおいある都市空間づくりを進める。
	まちをつなぐネットワークづくり	すべての市民が活動しやすく、快適に暮らせるまちづくりをめざし、道路網や公共交通の整備など、人と人、地域と地域をつなぐネットワークづくりを進める。

＜都市計画道路に関するまちづくりの方向＞

前期基本計画における 38 施策のうち、以下の項目が求められている。

施策名	概　　要
【20 四駅周辺のまちづくりを推進する】	鉄道駅につながる道路（寝屋川駅前線、大阪府事業の東寝屋川駅前線、対馬江大利線など）や、その周辺のまちづくりを進める。
【23 利便性の高い快適なまちをつくる】	大阪府事業の東寝屋川駅前線、対馬江大利線、千里丘寝屋川線などについて、事業推進に向けた大阪府との協議を進めるとともに、道路整備に合わせてバス交通の利便性の向上を図る。

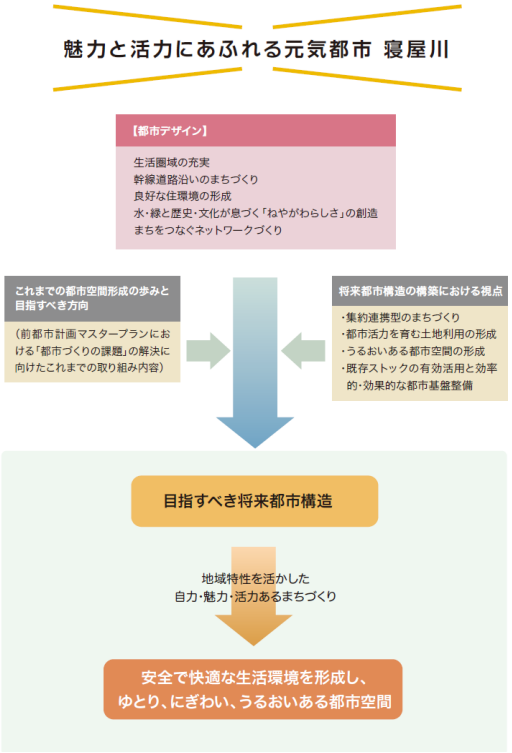
２．都市計画マスタープラン（平成 24 年３月改定）

・都市計画法に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、平成 32 年度を目標年度に、本市の将来都市像の実現に向け、都市空間形成におけるまちづくりの方向とその実現方策を示すものであるとともに、本市が定める都市計画の指針としての役割を担う。

＜目指すべき将来都市像＞

第五次総合計画の理念を受け、将来都市像を『安全で快適な生活環境を形成し、ゆとり、にぎわい、うるおいある都市空間』とする。

◆将来都市構造の構築イメージと位置づけ



◆目指すべき都市空間の基本的な構成（将来都市構造）図

＜都市計画道路の方針＞

●第二京阪道路の整備など、新たに構成された主要幹線道路による交通状況を踏まえ、「都市計画道路千里丘寝屋川線」、「都市計画道路寝屋線」、「都市計画道路梅が丘黒原線」の整備を促進する。
●駅につながる「都市計画道路東寝屋川駅前線」や「都市計画道路対馬江大利線」、「都市計画道路萱島堀溝線」の整備を促進するとともに、寝屋川市駅前のシンボルロードとして「都市計画道路寝屋川駅前線」の早期完成を目指す。
●京阪本線連続立体交差事業に伴い、沿線を含んだ一体的なまちづくりの観点から、駅前広場や道路の整備を図るなど、利便性の高い交通環境と快適でゆとりある歩行空間の形成を図る。
●密集住宅地区における主要生活道路の整備を推進する。
●効率的な道路の維持管理を行うとともに、市民との協働により、快適な道路環境・機能の保全に努め、市民生活の利便性、快適性の確保を図る。

３．その他関連計画

・都市計画道路は、まちづくりの基礎的都市基盤施設であるため、第五次総合計画及び都市計画マスタープラン等の上位計画を踏まえた各分野別計画による位置づけを有することから、以下に示すまちづくり分野での各路線の位置づけを整理する。

まちづくり分野	計画等	まちづくりの概要	未整備の都市計画道路
密集住宅地区整備（重点整備地区）	香里地区 昭和 61 年３月 19 日	木造賃貸住宅が密集している対象地区において、老朽化した木造賃貸住宅等の良好な建て替え、道路・公園等の公共施設整備を「住宅市街地総合整備事業」などの制度に基づいてまちづくりを実施。	・松屋線
	池田・大利地区 昭和 60 年２月 14 日		・対馬江大利線 ・池田清水線
	萱島東地区 昭和 59 年４月 17 日		・萱島堀溝線
交通バリアフリー	京阪萱島駅周辺地区交通バリアフリー基本構想 平成 17 年３月	交通バリアフリー法に基づき、京阪萱島駅及びＪＲ東寝屋川駅（特定旅客施設）を中心にバリアフリー重点整備地区を定め、特定道路を位置づけ、事業展開を図る。	・萱島堀溝線 ※特定道路としての位置づけは無
	ＪＲ東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想 平成 15 年３月		・東寝屋川駅前線
市民協働によるまちづくり	香里園駅周辺地区まちづくり構想 平成 20 年２月	京阪本線連続立体交差事業を見据え、香里園駅周辺地区における、産学公民による連携・協働のまちづくりの将来像と施策、取り組みを計画している。	・松屋線 ※駅周辺道路網の整備として位置づけあり
	地域特性を活かしたまちづくり 平成 23 年３月 平成 24 年３月	平成 22 年３月の第二京阪道路の開通を受け、アクセス道路などの公共施設、密集市街地などの課題に対する整備構想を計画している。	・東寝屋川駅前線

Ⅲ-2　都市計画道路のあり方

・第五次総合計画及び都市計画マスタープラン等の上位計画による位置づけや、将来都市構造を踏まえたまちづくりの実現を目指すため、本市の都市計画道路網の状況等を踏まえた上で、今後の都市計画道路のあり方を以下のように設定した。

【都市計画道路のあり方】

○寝屋川市の将来都市構造の骨格を形成する道路網

○市民生活の安全・快適性の向上に寄与する道路

○市民協働によるまちづくりを支援する道路

○本市の将来都市構造の骨格を形成する道路網

本市の都市計画道路整備においては、平成 22 年 3 月に第二京阪道路が開通したことに伴い、国道 1 号線や大阪外環状線等の整備済み路線を含めて、大阪都市圏を形成する広域的な骨格道路はほぼ完成したと考えられる。

しかし、本市の将来都市構造を見据えたまちづくりを推進する中で、主要な交通結節点である鉄道四駅周辺における道路整備や、第二京阪道路をはじめとする広域幹線道路へのネットワークの形成・充実が求められるとともに、地域連携軸の構築を目指した都市計画道路整備を推進していく必要がある。

○市民生活の安全・快適性の向上に寄与する道路

都市計画道路は、都市の交通機能のみならず、社会情勢や市民ニーズを踏まえつつ、良好な都市形成に寄与するように計画されるべき道路である。

このため、安全・安心のまちづくりを推進する中で、道路機能としての交通機能に加え、防災や、交通事故等の危険への対応、快適で安全な歩行空間及びバス交通による移動空間等の空間機能を確保する必要がある。

○市民協働によるまちづくりを支援する道路

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、地域特性を活かした計画的なまちづくりを推進する中で、市民等との協働により策定されたまちづくり計画や、これまでの整備要望等を反映した道路整備に取り組む必要がある。

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	決定権者	計画延長	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	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 事業化予定	―
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		

※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。

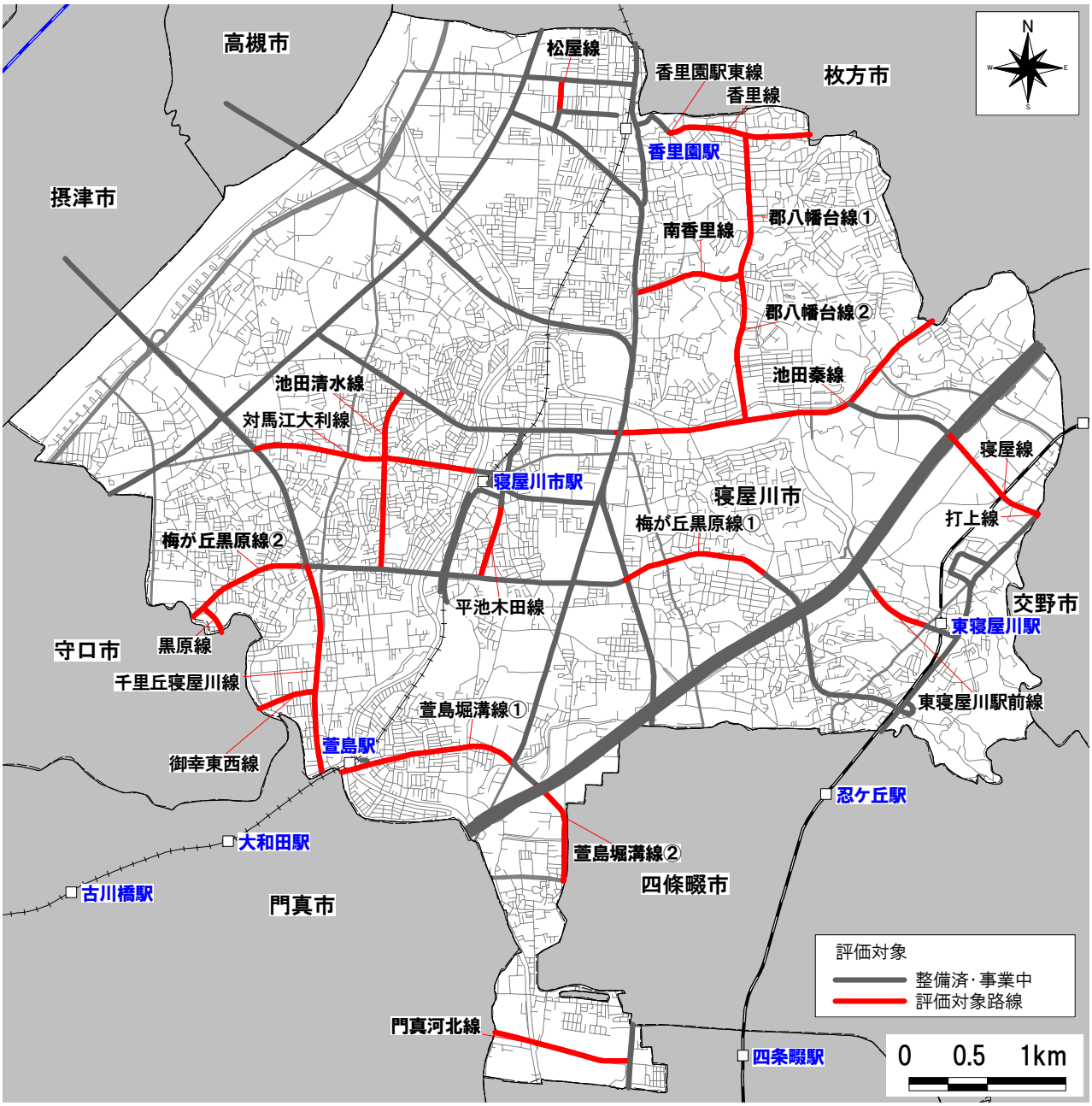


図-評価を実施する都市計画道路

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																	ー	0
3-4-215-14	池田秦線	1	府			◎								●						ー	4
3-4-215-15	香里線	1	府			◎														ー	3
3-4-215-16	南香里線	1	市																	ー	0
3-4-215-17	梅が丘黒原線①	1	府			◎	◎			●										ー	7
3-4-215-17	梅が丘黒原線②	2	府																	ー	0
3-4-215-18	御幸東西線	1	市																	ー	0
3-4-215-19	門真河北線	1	市																	◆	2
3-4-215-20	寝屋線	1	市			◎	◎			●										ー	7
3-4-215-22	郡八幡台線①	1	市			◎														ー	3
3-4-215-22	郡八幡台線②	2	市			◎														ー	3
3-4-215-23	萱島堀溝線①	1	市	◎	◎	◎		◎	●				●		●			●		ー	16
3-4-215-23	萱島堀溝線②	2	市			◎				●										◆	6
3-4-215-24	黒原線	1	市																	ー	0
3-5-215-26	打上線	1	府			◎								●						ー	4
3-5-215-31	香里園駅東線	1	府			◎														ー	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」

＜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性を対策としている。 ・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。 ・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】 ・５ha 以上見込み：３点 ・１ha 以上５ha 未満：２点 ・１ha 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 30m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なくない。 ・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	・区間が短いが、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＞

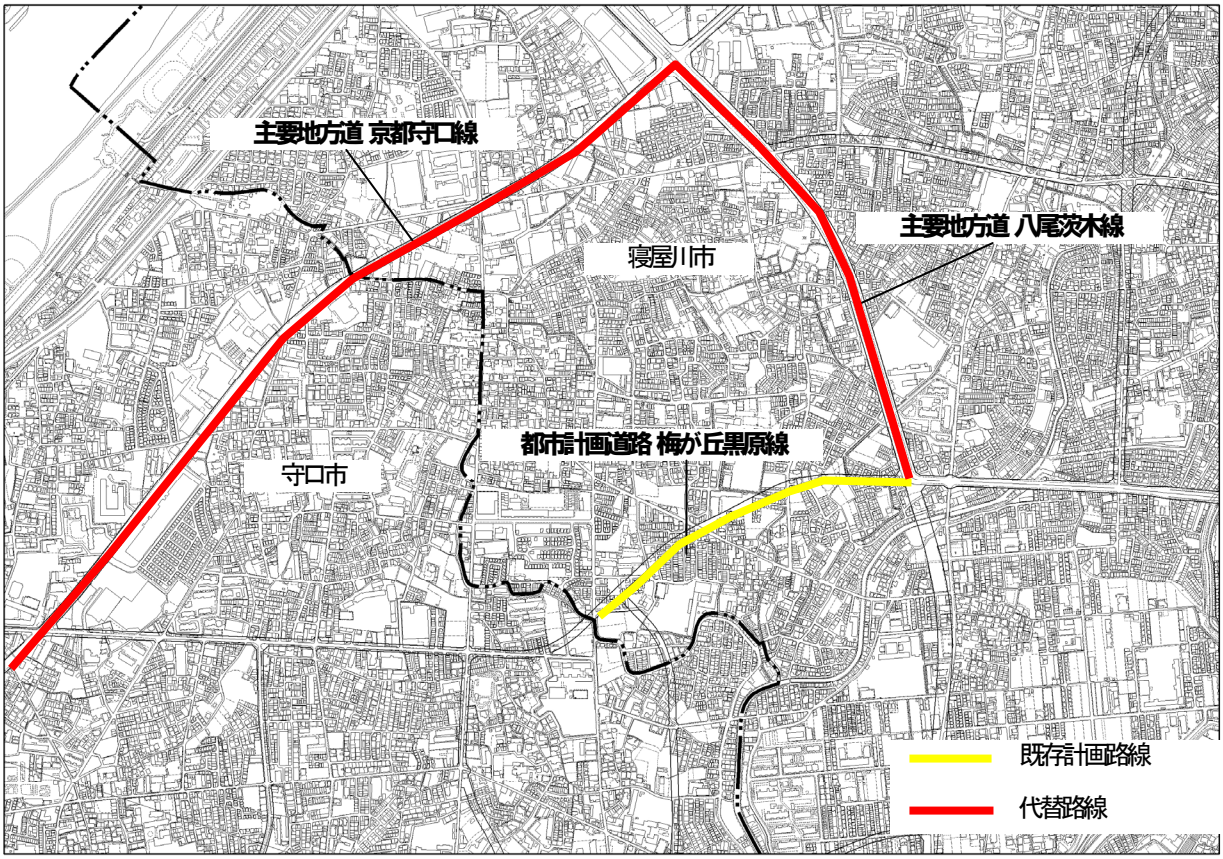
⑴　池田秦線

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 号との交差部では、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。

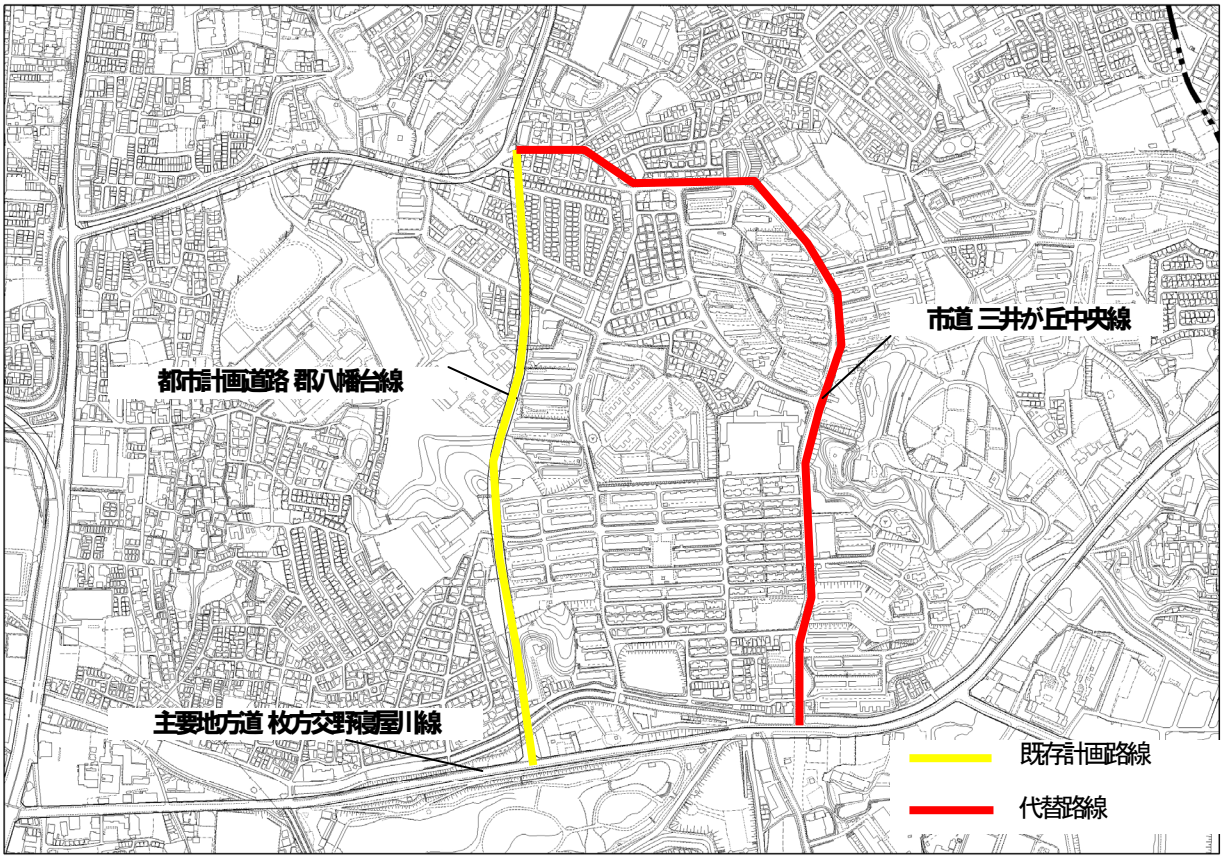
⑵　梅が丘黒原②

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。



⑶　郡八幡台線②

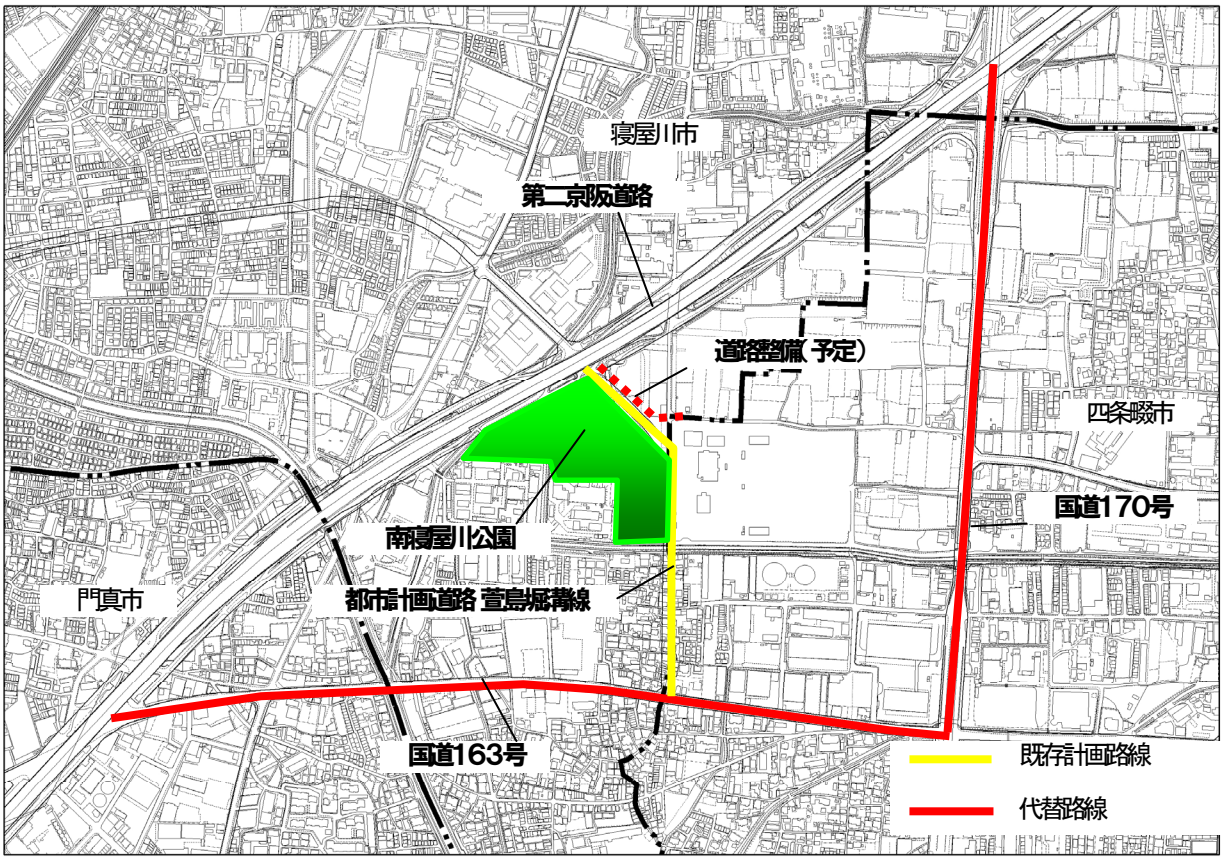
郡八幡台線②区間は、香里三井が丘団地などの発生集中交通の集配道路としての役割が求められるが、当該路線と並行して市道三井が丘中央線が存在するとともに、第二京阪道路整備に関連して、主要地方道枚方交野寝屋川線との交差点改良が行われたことにより、南北の交通処理がスムーズになるなど、市道三井が丘中央線による代替機能が確保されていると考えられる。



⑷　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。



⑸　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。

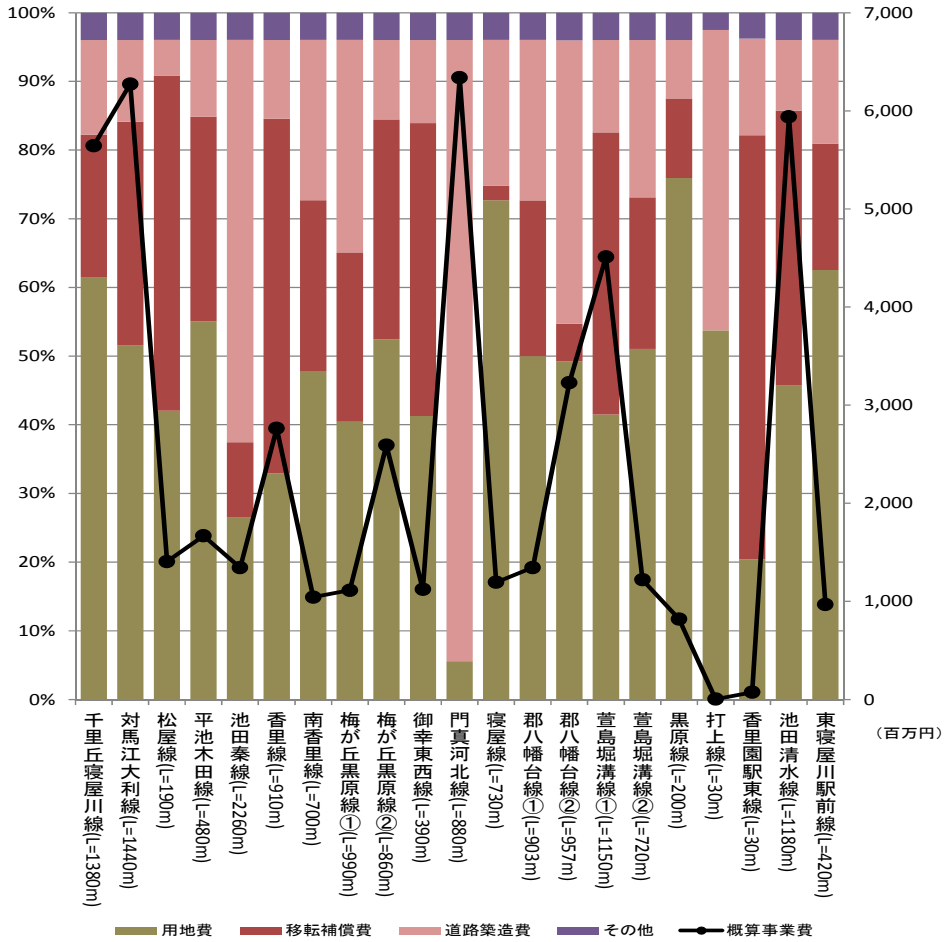


図-個別路線の概略事業費における項目別割合及び概算事業費の比較

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。

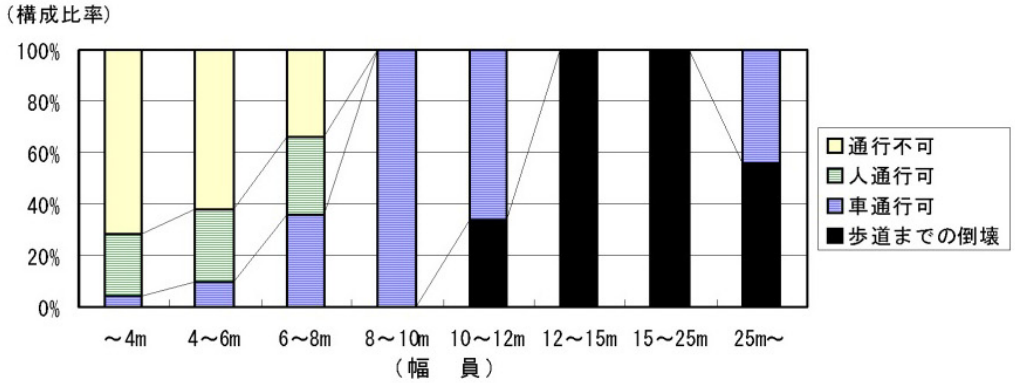
ついては、密集住宅地区における市街地形成や防災環境軸としての整備、また、小学校へのアクセス機能など、前章までに整理した当該路線において評価された機能を確保するとともに、阪神淡路大震災の事例などを参考にしながら、幅員及び車線数の縮小を検討するものとする。

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



※車 通 行 可 ：車道(車道、歩道の区別がない場合も含む)上に倒壊建築物があるが通行可能なもの

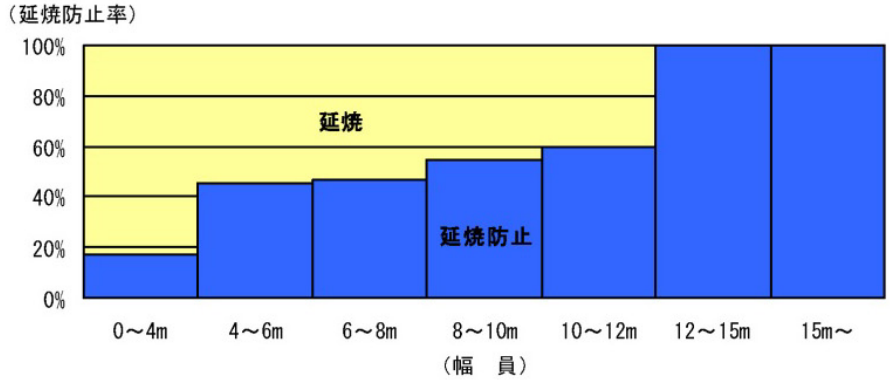
※歩道まで倒壊：歩道上に倒壊建築物があるが、それが車道までは及んでいないもの

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

Ⅴ 都市計画道路の整備方針

Ⅴ-1 整備区分等（3区分）

１．整備区分等の考え方

ここまで、評価対象路線について、「都市計画道路のあり方から見た評価」、「都市計画道路の機能から見た評価」、及び「整備に係る問題点等から見た評価」を行ってきた。

整備方針を検討するには、それぞれの視点による実質的な評価が高い路線ほど、その必要性は高いと考えられるが、都市計画道路整備には莫大な費用を要するとともに、各路線において整備上の課題等を有することから、今後の地域におけるまちづくりの取り組み状況などを踏まえながら、順次、都市計画道路整備を推進していく必要がある。

ついては、前章までの評価結果等を踏まえて、未着手路線を以下のとおり大きく３区分した上で、本市の都市計画道路整備を推進することとする。

区　分	対象路線
①整備重要路線	評価結果の上位５路線であり、今後重点的に整備を行うべき路線
②整備必要路線	⑴　現計画において一定必要性は高いが、整備重要路線の整備状況を踏まえるなど、今後、事業時期について調整を要する路線
	⑵　一定必要性は高いため、事業時期を調整した上で整備を要する路線であるが、計画変更が必要と考えられる路線
③廃止候補路線	以下を理由として、廃止すべきと考えられる路線 ● 代替機能の確保が可能な路線 ● 評価対象路線を相対的に比較した結果、必要性が低い路線

なお、上記区分において【②－⑵】及び【③】として区分された路線について都市計画変更を行う場合は、市民説明会を開催するなど、その必要性等を示した上で都市計画手続きを進めるものとする。（大阪府決定路線については、本方針に基づく今後の協議等を踏まえ、大阪府が都市計画手続きを進めるものである。）

また、上記の区分については、第五次総合計画及び都市計画マスタープランなどの上位計画による本市のまちづくりの方向性等を踏まえた定期的な見直しを行うとともに、社会経済情勢の変化等により、都市計画道路の必要性に変化が生じた場合は、必要に応じて適宜見直しを行うものとする。

2. 評価対象路線の評価結果から見た区分表

路線名	あり方評価	道路機能評価	問題点等評価	合計	評点による順位（参考）	整備における考え方・問題点等	区分
千里丘寝屋川線	12	17	−2	27	1	周辺都市をつなぐ主要幹線道路としての整備を促進する。	①
対馬江大利線	16	12	−2	26	2	駅につながる道路としての整備を促進する。	①
東寝屋川駅前線	17	8	0	25	3	駅につながる道路としての整備を促進する。	①
萱島堀溝線①	16	8	−2	22	4	駅につながる道路としての整備を促進する。	①
香里線	3	12	−1	14	5	駅につながる道路としての整備を促進する。	①
寝屋線	7	6	0	13	6	第二京阪道路に連絡する道路としての整備を促進する。	②−(1)
郡八幡台線①	3	11	−2	12	7	地域における交通機能の充実やゆとりのある歩行者空間の形成を図るための道路として整備を促進する。	②−(1)
香里園駅東線	3	9	0	12	7	駅につながる道路としての整備を促進する。	②−(1)
松屋線	4	7	0	11	9	駅につながる道路としての整備を促進する。	②−(1)
南香里線	0	11	0	11	9	地域における交通機能の充実やゆとりのある歩行者空間の形成を図るための道路として整備を促進する。	②−(1)
池田清水線	4	8	−2	10	11	必要性は高いが、地域特性や当該路線の評価結果を踏まえた幅員・車線数の縮小を行った上で整備を促進する。	②−(2)
梅が丘黒原線①	7	5	−2	10	11	第二京阪道路に連絡する道路としての整備を促進する。	②−(1)
平池木田線	0	9	−1	8	13	駅につながる道路としての整備を促進する。	②−(1)
門真河北線	2	7	−6	3	14	都市計画道路のあり方等から見た必要性が低い。	③
御幸東西線	0	4	−2	2	15	都市計画道路のあり方等から見た必要性が低い。	③
黒原線	0	4	−2	2	15	都市計画道路のあり方等から見た必要性が低い。	③
池田秦線	4	14	−18	0	17	現道により代替機能の確保が可能と考えられる。（ただし、歩道拡幅及び交差点改良を促進する）	③
郡八幡台線②	3	9	−12	0	17	現道により代替機能の確保が可能と考えられる。	③
打上線	4	6	−10	0	17	現道により代替機能の確保が可能と考えられる。（ただし、歩道未整備区間の整備を促進する）	③
梅が丘黒原線②	0	5	−5	0	17	現道により代替機能の確保が可能と考えられる。	③
萱島堀溝線②	6	7	−13	0	17	必要性は高いが、大規模集客施設の立地に伴う周辺道路整備がなされると、国道170号及び国道1号バイパス（第二京阪道路）による代替機能の確保が可能と考えられる。	③

区　分

①　　：整備重要路線
②-(1)：整備必要路線
②-(2)：整備必要路線「計画変更を行い整備する路線」
③　　：廃止候補路線

3. 整備区分等（3区分）　※ 区分ごとの表示は路線番号順による。

① 整備重要路線	・3-2-215-2 千里丘寝屋川線 ・3-3-215-4 対馬江大利線 ・3-4-215-15 香里線 ・3-4-215-23 萱島堀溝線① ・3-4-215-33 東寝屋川駅前線
② 整備必要路線	
⑴ 整備必要路線	・3-4-215-7 松屋線 ・3-4-215-13 平池木田線 ・3-4-215-16 南香里線 ・3-4-215-17 梅が丘黒原線① ・3-4-215-20 寝屋線 ・3-4-215-22 郡八幡台線① ・3-5-215-31 香里園駅東線
⑵ 整備必要路線 「計画変更を行い整備する路線」	・3-5-215-32 池田清水線
③ 廃止候補路線	・3-4-215-14 池田秦線 ・3-4-215-17 梅が丘黒原線② ・3-4-215-18 御幸東西線 ・3-4-215-19 門真河北線 ・3-4-215-22 郡八幡台線② ・3-4-215-23 萱島堀溝線② ・3-4-215-24 黒原線 ・3-4-215-26 打上線

※ 下線表示の路線は、大阪府が都市計画決定権者のもの。

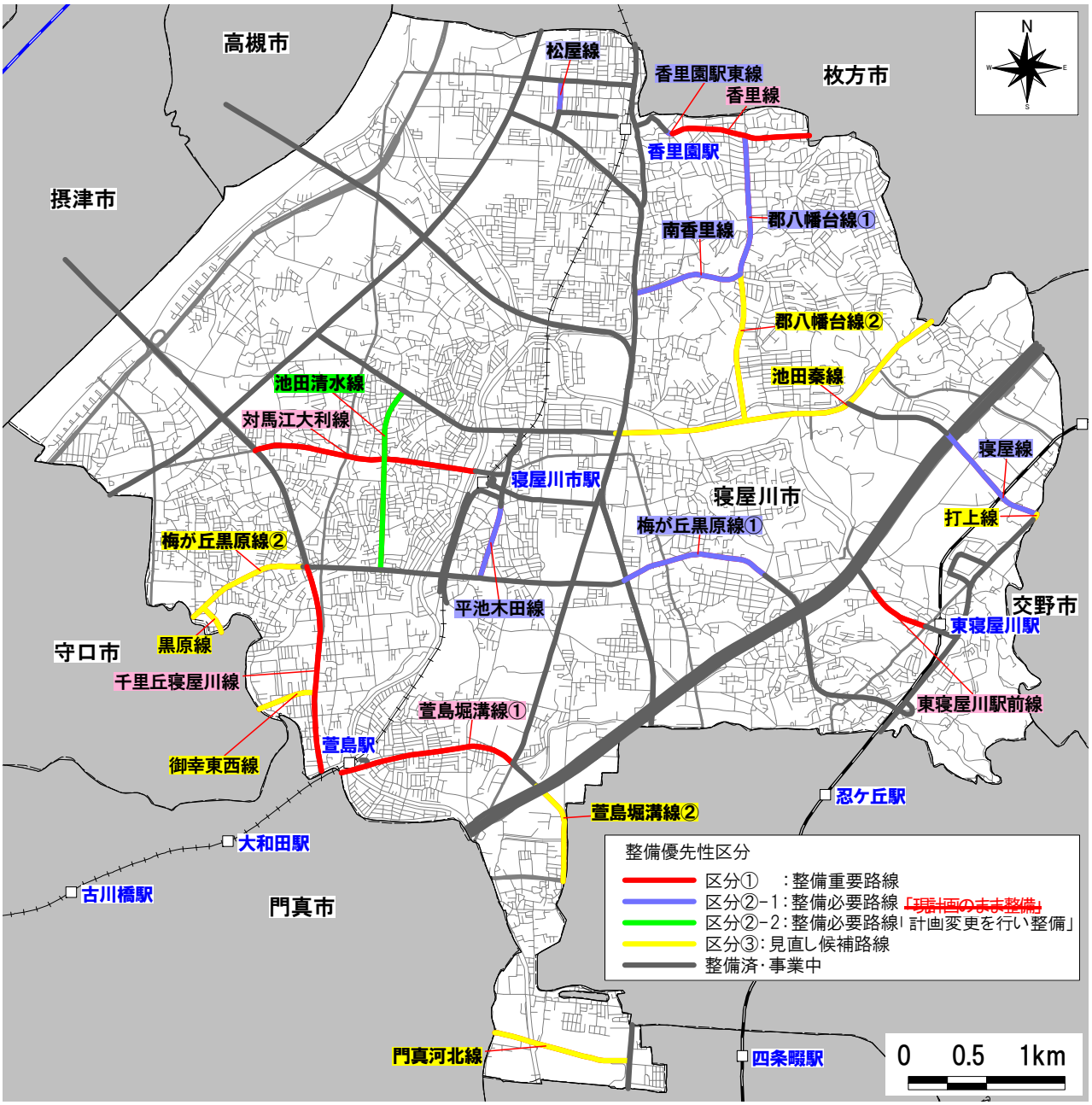


図-寝屋川市都市計画道路整備方針における整備区分等の図

Ｖ-2 事業中及び事業が予定される路線

本市における今後の都市計画道路整備については、前章で位置づけた重要路線の事業化に向けた取り組みを積極的に進めることとするが、今回評価対象としていない路線の中でも、事業中の路線、及び京阪本線連続立体交差事業に伴う都市計画決定（変更）により事業化が予定される路線が存在する。

これらの路線については、未着手都市計画道路の事業化促進を図るとともに、事業中路線の早期供用、及び関連事業の進捗とあわせた事業着手を図るものとする。

現在事業中の路線

	路線番号	路線名	当初決定	幅員	車線	決定権者	事業中延長	備考
1	3・3・215-3	寝屋川駅前線	S44.5.23	25m	2	市	350m	市事業
2	3・4・215-17	梅が丘黒原線	S44.5.23	16m	2	府	800m	府事業
3	3・6・215-27	枚方八尾線	S30.5.10	11m	2	府	230m	市街地再開発組合事業

都市計画決定（変更）により事業化が予定される路線

	路線番号	路線名	当初決定	幅員	車線	決定権者	計画延長	備考
1	3・6・215-27	枚方八尾線	S30.5.10	11m	2	府	4,770m	京阪本線 連続立体交差事業関連
2	3・6・215-28	木屋郡線	S30.5.10	11m	2	府	710m	
3	3・6・215-29	木屋田井線	S41.3.31	11m	2	府	860m	
4	3・5・215-31	香里園駅東線	H17.8.9	12m	2	府	320m	
5	7・7・215-4	香里北線	H25.3.5	6m	1	市	270m	
6	7・7・215-5	香里音羽線	H25.3.5	6m	1	市	980m	
7	7・7・215-6	香里南線	H25.3.5	6m	1	市	190m	
8	7・7・215-7	香里田井線	H25.3.5	6m	1	市	730m	
9	8・7・215-1	香里遊歩道1号線	H25.3.5	6m	1	市	200m	
10	8・7・215-2	香里遊歩道2号線	H25.3.5	6m	1	市	130m	