

ね や が わ だ い と う
都市計画道路 寝屋川大東線
街路事業・延焼遮断帯整備促進事業
[門真市]

【再々評価】

(再々評価から 5 年が経過した時点で継続中)

1. 事業概要

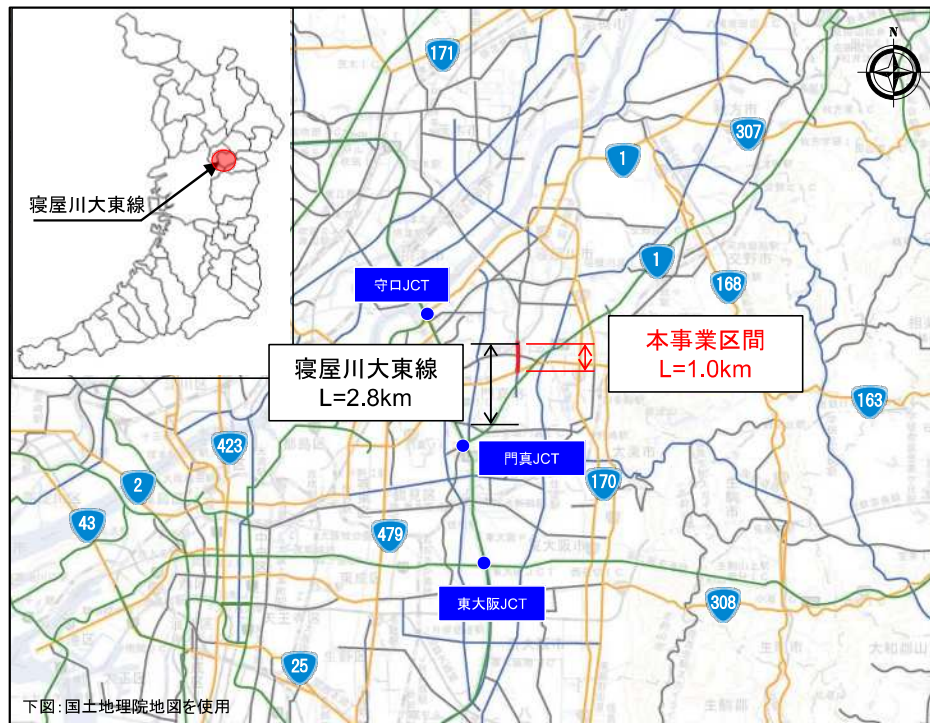
■事業目的

本路線は、寝屋川市境(京阪萱島駅付近)から国道163号に至る、門真市北東地域の南北方向の広域幹線道路である。

本事業は、以下を目的に整備するものである。

- ・広域的幹線道路の**ネットワーク強化による物流の効率化**
- ・**避難路及び緊急車両等の通行確保による防災機能の強化**
- ・災害時における**延焼拡大の抑止**

■路線位置図

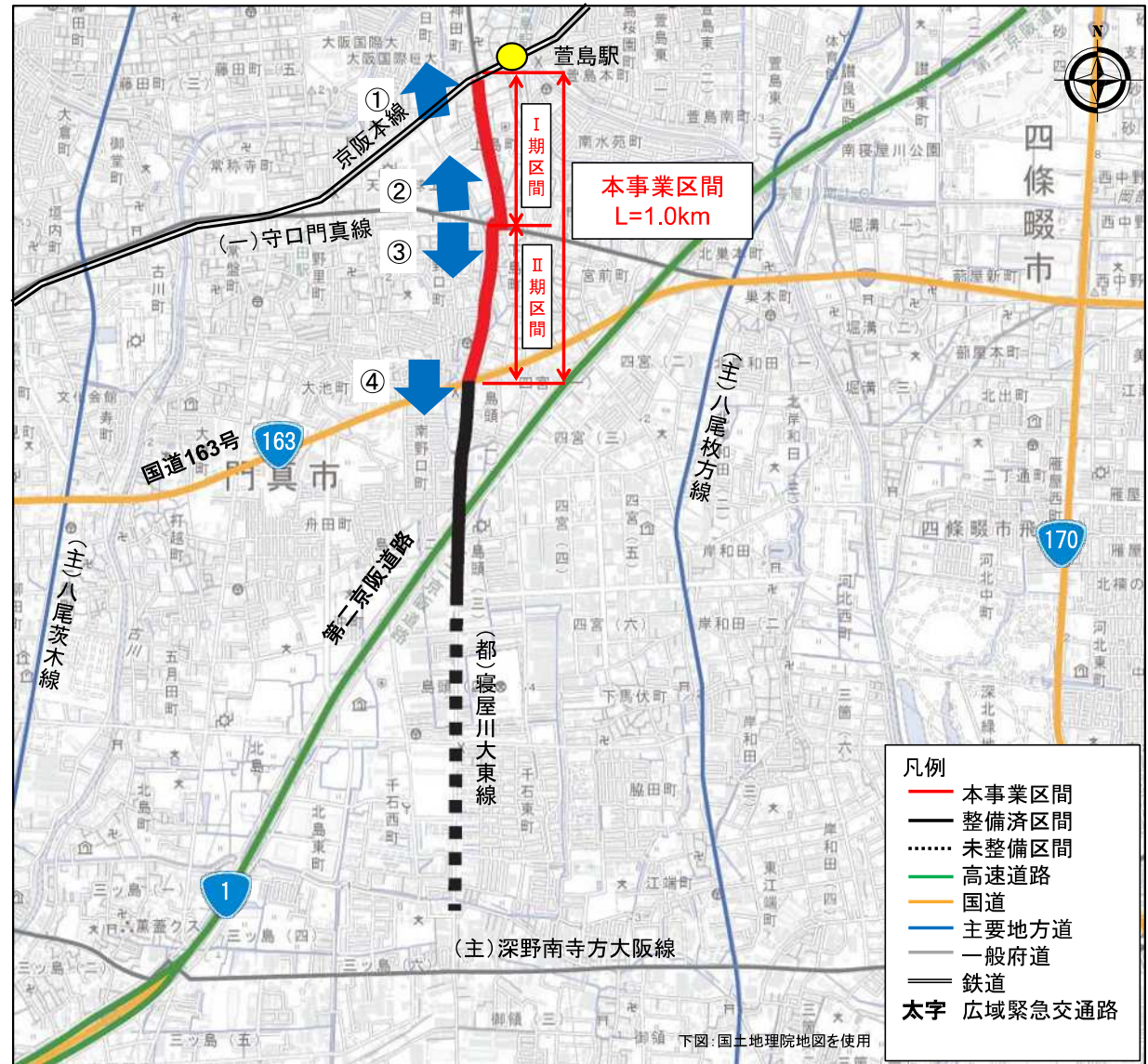


■拡大図



1. 事業概要

■事業箇所図



1. 事業概要

■道路築造

○事業延長 : 約1.0km

○道路幅員 : 32.0m

車道 : 4車線 (3.25m × 4)

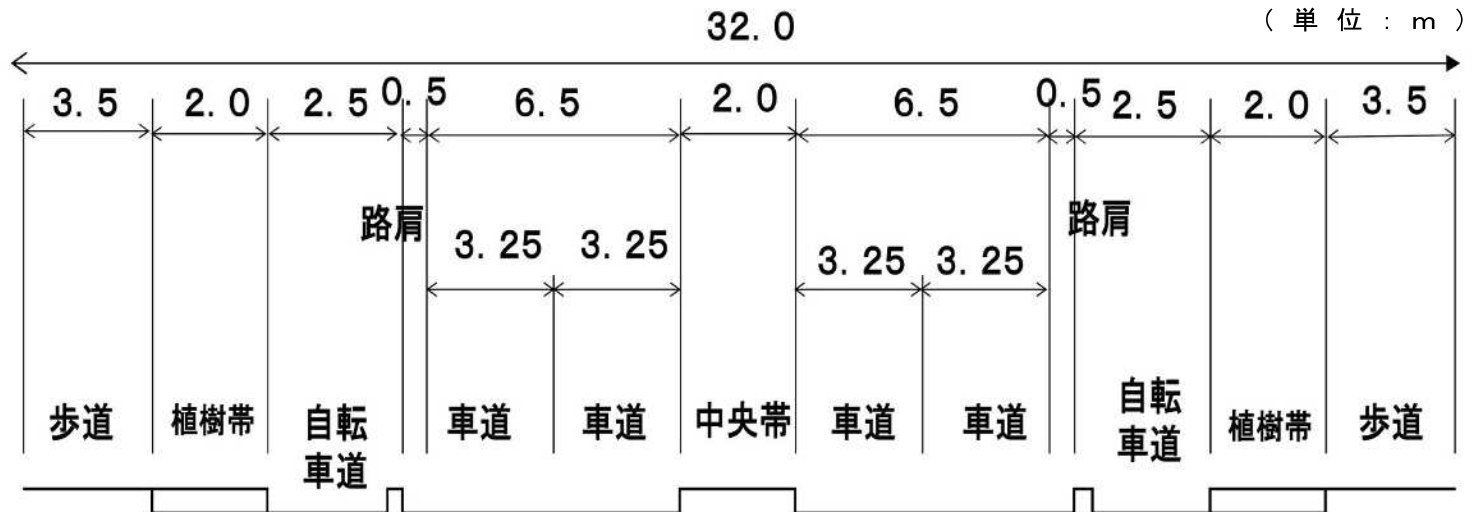
中央分離帯 : 2.0m

路肩 : 両側 (0.5m × 2)

自転車道 : 両側 (2.5m × 2)

植樹帯 : 両側 (2.0m × 2)

歩道 : 両側 (3.5m × 2)



1. 事業概要

○全体事業費：約107.6(約98.6)億円

[国：約59.0億円、府：約48.6億円]

【内訳】

調査費等 約 3.5(約4.1)億円

用地費 約85.2(約79.3)億円

工事費 約18.9(約15.2)億円

※()内は、令和3年度再々評価時点

【事業費の積算根拠】

- ・用地取得にかかる物件補償費は、一部概算額から算出

1. 事業概要

○事業費の変動要因

〔調査費について〕

- ・事業進捗に伴う物件調査費の精査による減額 (−0.6億円)

〔用地及び補償費〕

- ・事業進捗に伴う用地及び補償費の精査による増額 (+5.9億円)

〔工事費について〕

- ・物価高騰に伴う労務費、材料費の見直し等による増額 (+3.7億円)

2. 事業の必要性等に関する視点

■上位計画における位置づけ

＜大阪府都市整備中期計画(R3.3改訂)＞

本事業は、**骨格道路を構成する主な道路**で4車線化事業としてR2末で継続、R3～R12で**概成**と位置づけ

＜門真市都市計画マスタープラン(R4.3)＞

当該路線は、**密集市街地対策(延焼遮断空間の確保)**及び**地域の実情に応じた魅力あるまちづくりを推進する道路**として位置づけ

＜大阪府密集市街地整備方針(R.8.3改訂)＞

当該路線は、**地域防災力向上のための働きかけの強化**や、**広域延焼を防ぐための延焼遮断帯の核となる府都市計画道路**として位置づけ

＜門真市密集市街地整備アクションプログラム 北東部地区(R8.3)＞

まちの防災性の向上、民間活力を誘発するまちづくりとして、**当該路線整備の促進**を位置づけ

■事業の優先度

●広域的な幹線道路ネットワークの強化

・第二京阪道路や国道163号への**アクセス機能の向上**が図られ、**広域的な幹線道路ネットワークが強化**される

●防災機能の強化

・延焼遮断帯として道路拡幅整備を行うことにより、**災害時における延焼拡大の抑止**を図る
・避難路、緊急車両等の通行を確保し、**防災機能の強化**を図る

●その他

・地元市より早期整備要望があること。

以上より、本事業の優先度は高い

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業を巡る社会経済情勢等

- ・寝屋川大東線のうち、起点である寝屋川市境(京阪萱島駅付近)～府道守口門真線までの約0.5km区間は、「地震時等に著しく危険な密集市街地」に位置付けられていたが、これまでの密集市街地対策の取り組みにより、令和4年度末に解消された。
- ・しかしながら、依然として狭隘な道路の沿道に老朽化した木造住宅等が建ち並ぶ箇所が残る等、防災面や居住環境での課題が残っていることから、延焼遮断帯の形成及び避難路・緊急車両通行空間の確保を目的とした寝屋川大東線の整備の必要性は引き続き高い。
- ・寝屋川大東線のうち、国道163号～都市計画道路島頭岸和田線は平成20年度に供用済み。
- ・都市計画道路島頭岸和田線以南は未整備。

【周辺道路の交通量と混雑度/R3全国道路・街路交通情勢調査】 ※斜体は推定値

木屋門真線: 7,832台/24H(混雑度: 0.91)

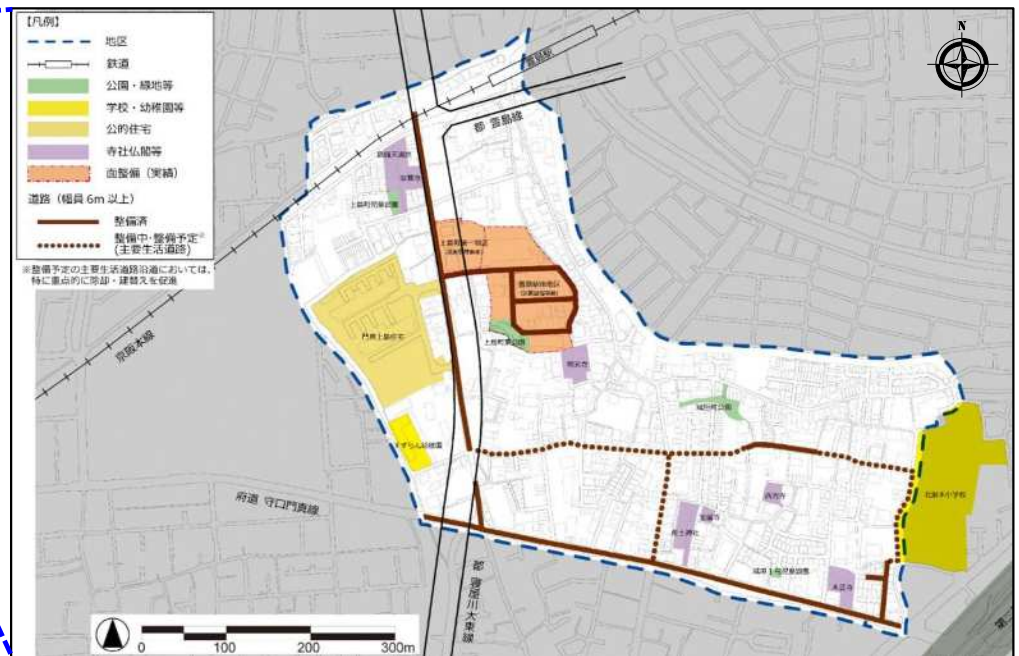
八尾茨木線: 9,945台/24H(混雑度: 0.80)

守口門真線: 13,421台/24H(混雑度: 1.18)

八尾枚方線: 15,111台/24H(混雑度: 1.29)

一般国道163号: 35,155台/24H(混雑度: 1.07)

一般国道1号: 36,769台/24H(混雑度: 1.00)



※出典: 密集市街地整備アクションプログラム 北東部地区(令和8年度)

2. 事業の必要性等に関する視点

■上位計画における位置づけ

門真市都市計画マスタープラン(令和4年3月)

：防災面や居住環境面での課題に対応する施策として、「都市計画道路寝屋川大東線整備の推進」を位置づけ

6-1 密集市街地の改善

市北部の「地震時等に著しく危険な密集市街地」では、地震時等に火災が発生した場合の延焼や、避難路の確保が困難になることが懸念されます。

これらのエリアでは、「密集市街地整備アクションプログラム」を策定し、土地区画整理事業等による市街地の更新に取り組んでおり、今後も密集市街地対策を重点的かつ計画的に推進します。また、これまでの取組により、「著しく危険」な状態ではなくなった地域でも、老朽化した木造住宅等が建ち並ぶ箇所が残る等、防災面や居住環境での課題が残っていることから、引き続き、老朽化した建築物の除却、空地を広場や公園として活用する等により対策を行うとともに、地域の実情に応じた魅力あるまちづくりを推進します。

◆「密集市街地整備アクションプログラム」に基づき、建物の不燃化や市街地整備等の取組を促進します



密集市街地の様子

◆「地震時等に著しく危険な密集市街地」が解消となった地域でも、引き続き、地域の実情に応じた魅力あるまちづくりを推進します

◆都市計画道路・寝屋川大東線の整備を推進します

重点プロジェクト箇所図



＜特定の場所に限定しないプロジェクト＞

- ・公団について、適切な施設数へと再編を進める
- ・子どもにとって交流の場となる施設整備・運営を事業者と連携しながら提供
- ・学校周辺の通学路等の道路交通安全施設の設置及び改良等を推進
- ・新たな事業用地として、土地利用が可能となる市有地の活用に向けた取組を推進
- ・産業誘導区域（立地適正化計画参照）において支援措置を検討
- ・産業誘導区域において、住宅の新規立地時の協議等により、居住環境の良好な環境づくりを推進
- ・「門真市パーク・リノベーション計画」の策定及び同計画に基づき公営利用の活性化を図る
- ・公民連携によるまちづくりを市全域に広げる
- ・「門真市総合交通戦略」に基づいた市内交通ネットワークを整備
- ・路線バス等の路線や、デマンド交通等を検討し、交通利便性が比較的低い地域も含めた交通利便性確保を図る
- ・「門真市密集市街地整備アクションプログラム」に基づき、建物の不燃化や市街地整備等の取組を促進
- ・地震時等に著しく危険な密集市街地が解消となった地域でも、引き続き、地域の実情に応じた魅力あるまちづくりを推進
- ・「門真市地域防災計画」や「門真市立地適正化計画」の防災指針等に基づき、治水対策を推進
- ・下水道未整備地区において、整備を推進
- ・駅周辺や主要道路を中心に、誰もが安全に利用できる歩道の整備・拡充を推進

都市づくりの目標

- 高い利便性で居住環境に
活みを持つまち
- 魅力で溢れ人が豊かに
活動するまち
- 誰もが暮らし続けられる
安心でやさしいまち

路線	色
国鉄・JR線	赤
私鉄	青
バス	黄
自転車専用道路	緑
その他	白

2. 事業の必要性等に関する視点

■上位計画における位置づけ

密集市街地整備アクションプログラム 北東部地区(令和8年度)

：まちの防災性の向上、民間活力を誘発するまちづくりとして、「都市計画道路寝屋川大東線整備の推進」を位置づけ

成り立ちと現状

- ・当地区は、門真市の北東部に位置し、地区北側を東西に京阪本線が横断し、菅島駅が立地している。主要な道路として、地区南端を東西に府道守口門真線が通り、西側を南北に府道木屋・門真線が縦断している。また、地区内には、府道門真上島住宅や過年度に実施した土地区画整理事業区域内に建設された総合病院などの公共施設が存在する。
- ・高度経済成長期の急激な人口増加に伴い、道路・公園等の基盤整備がなされないまま、多数の木造共同住宅等が建設され、密集市街地が形成された。これらの木造共同住宅等の老朽化や空き家の増加により、地区の衰退や住環境が悪化していた。
- ・これまでに施行した土地区画整理事業等による面整備事業や除却補助制度の活用による老朽木造建築物等の除却と併せて、延焼遮断帯を確保するため都市計画道路寝屋川大東線整備事業を府市連携で取り組んできたことから、地震時等に著しく危険な密集市街地は解消された。

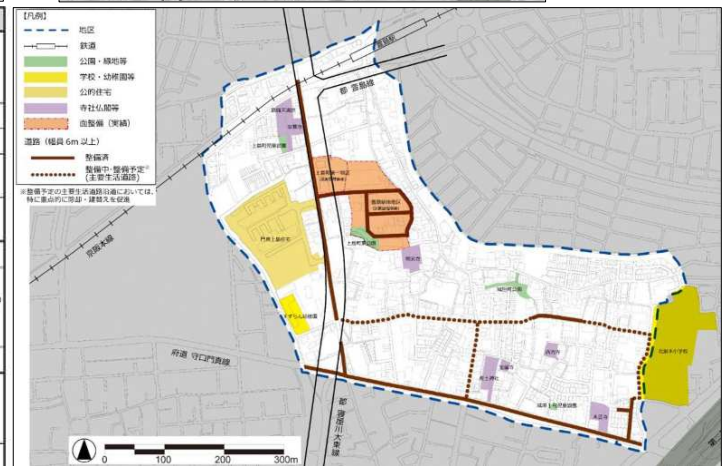
問題点

- ・これまでの密集市街地対策の取組みにより「著しく危険」な状態ではなくなったが、依然として狭隘な道路の沿道に老朽化した木造共同住宅等が多く建ち並び、延焼の危険性が高く、緊急時の避難や消防活動の支障となる区域が存在する。
- ・狭小、接道不良敷地が多いことや地権者の高齢化による建替え意欲の低下、権利関係の複雑さなどにより、民間による建替えが進みにくい。
- ・空き家が比較的多く存在しており、今後、適切な維持管理がなされず管理不全となる空き家が増加することが危惧される。
- ・密集市街地のハード対策と併せて、地域住民等の防災意識の啓発や、災害時において地域の特性に応じた防災活動が展開されるよう、地域のニーズに応じたソフト面での支援が必要である。

《解消後のまちづくりの方向性》
さらなる災害に強いまちの形成及び住環境の改善に向けて、引き続き府市連携による都市計画道路の完成を目指すとともに、主要生活道路の整備を行う。



取組みの柱	取組内容
1. まちの防災性の向上	① 建物の不燃化 - 老朽建築物の除却及び建替えの促進等 - 防火規制の継続 ② 燃え広がらないまちの形成 - 延焼遮断帯の整備推進 - 延焼経路となる老朽建築物の重点除却 ③ 避難しやすいまちの形成 - 避難路等の整備推進
2. 地域防災力のさらなる向上	- まちの危険性の一面の「見える化」 - 地域特性に応じた防災活動のさらなる充実 ① 家庭単位で設備等を備える取組 ② 地域単位で防災機能の充実を図る取組 ③ 地域防災力の実効性を高めるための取組 - 多様な主体と連携した防災啓発の推進
3. 民間活力を誘発するまちづくり	- 道路等の基盤整備及び整備を契機としたまちづくりの推進 ● 寝屋川大東線の整備を契機とした、沿道の建替促進による、安心・安全で良好な住環境の整備推進 ● 菅島線及び菅島線良線（菅島川市域）の整備による、安心・安全で良好な住環境の整備推進 - 民間主体による建替えが進む環境の整備 ○ 空き家等除却補助制度等の周知・啓発



2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)①

◆費用便益比とは

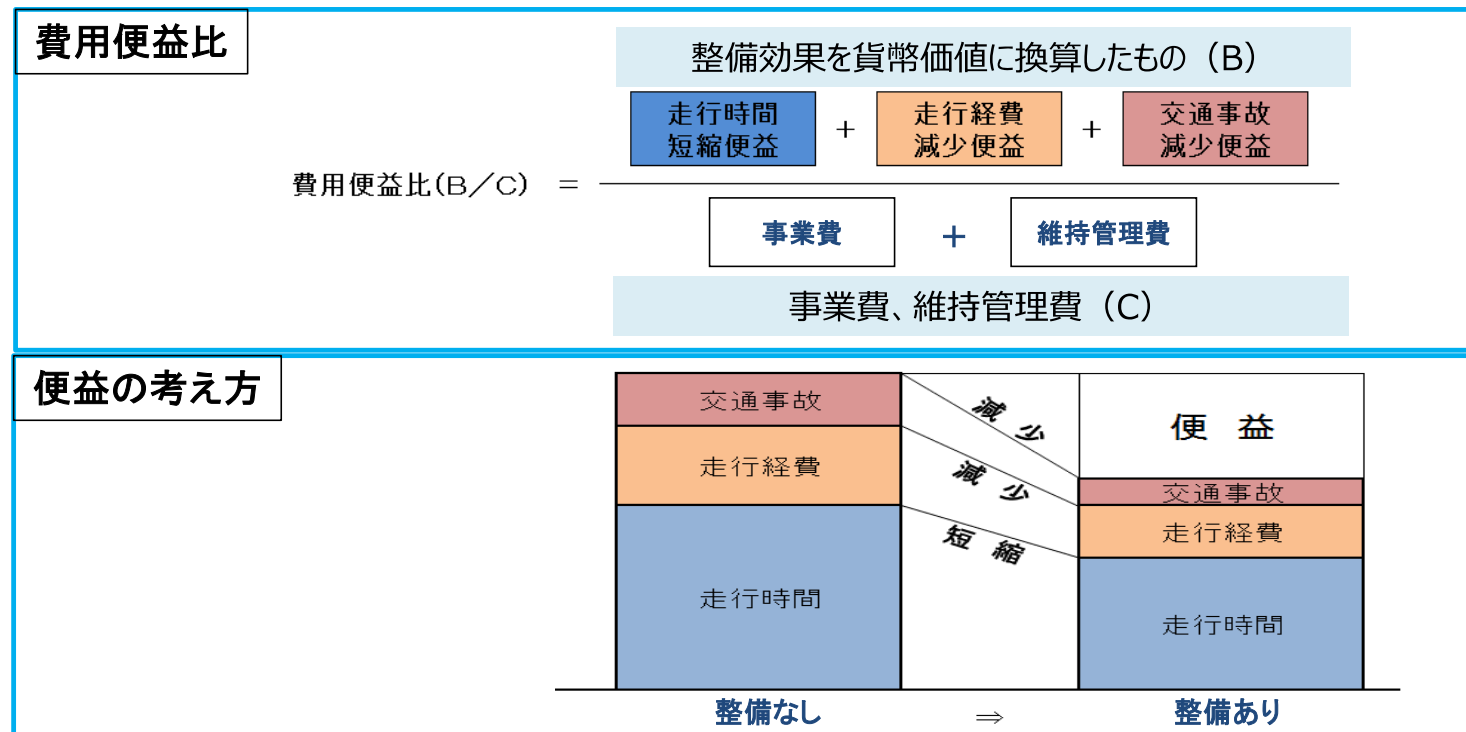
＜便益＞を＜費用＞で割ったものであり、値が大きいほど投資効果大きい。

◆道路事業の費用便益比(B/C)

費用:道路整備に要する事業費+維持管理に要する費用(C:コスト)

便益:整備効果を貨幣価値に換算したもの(B:ベネフィット)

※道路整備・改良に伴う便益は走行時間短縮便益+走行経費減少便益+交通事故減少便益



2. 事業の必要性等に関する視点

◆走行時間短縮便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、走行時間が短縮されることにより道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

○整備の有無による走行時間費用の年間の総和の差により算出

走行時間費用(円/年)

$$= \text{交通量(台/日)} \times \text{走行時間(分)} \\ \times \text{時間価値原単位(円/台・分)} \\ \times 365(\text{日/年})$$

例①



例②



⇒この整備無しと有りの費用の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の**走行時間短縮便益245.8億円**が算出される。

◆走行経費減少便益とは

道路整備・改良に伴い自動車交通が円滑化し、燃費が向上するなど走行経費(※)が節約されることにより、道路利用者の得られる利益を貨幣換算したもの。

※走行経費: 燃料費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費など

○整備の有無による走行費用の年間の総和の差により算出

走行費用(円/年)

$$= \text{交通量(台/日)} \times \text{リンク延長(km)} \\ \times \text{走行経費原単位(円/台・km)} \\ \times 365(\text{日/年})$$

⇒この整備無しと有りの費用の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の**走行経費減少便益21.4億円**が算出される。

◆交通事故減少便益とは

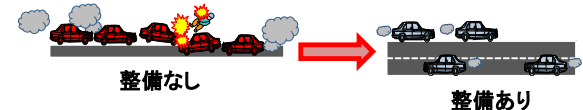
道路整備・改良に伴い自動車交通の分散化が図られ、交通事故による社会的損失(※)の減少を貨幣換算したもの。

※社会的損失: 人的損害額(運転者、同乗者、歩行者など)、物的損害額(車両、構造物の事故損失)、事故渋滞による損失額

○整備の有無による損失の年間の総和の差により算出

損失(円/年)

$$= \text{リンク交通量(台・km/日)} \\ \times \text{係数(円/台・km)} \times 365(\text{日/年}) \\ + \text{リンク交差点箇所数(台・箇所/日)} \\ \times \text{係数(円/台・箇所)} \times 365(\text{日/年})$$



⇒この整備無しと有りの費用の差を、リンクごとに集計し、さらに供用後50年間分を合計することで、本事業の**交通事故減少便益0.6億円**が算出される。

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)②

＜効果項目＞走行時間短縮・走行費用短縮・交通事故減少
＜費用＞道路整備に係る建設費・維持管理費

○算出条件等

使用マニュアル : 費用便益分析マニュアル
(国土交通省令和7年8月)

基準年 : 令和8年(2026年)度

検討期間 : 50年間

社会的割引率 : 4%

交通量推計時点 : 令和22年(2040年)度

推計に用いた資料 : 平成27年度全国道路・街
路交通情勢調査

事業費 : 約104.9億円

維持管理費 : 約1,376万円/年

◆費用便益分析

$B/C=2.35$ (残 $B/C=5.21$)

◆便益(B)

総便益	267.7億円
走行時間短縮便益	245.8億円
走行経費減少便益	21.4億円
交通事故減少便益	0.6億円

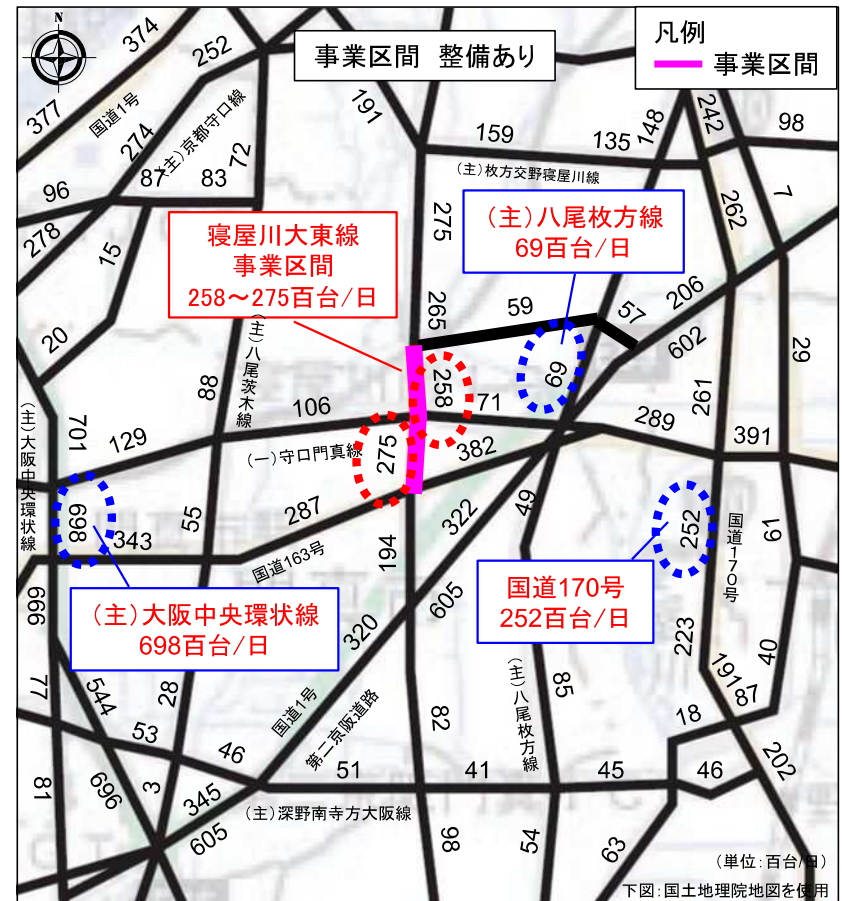
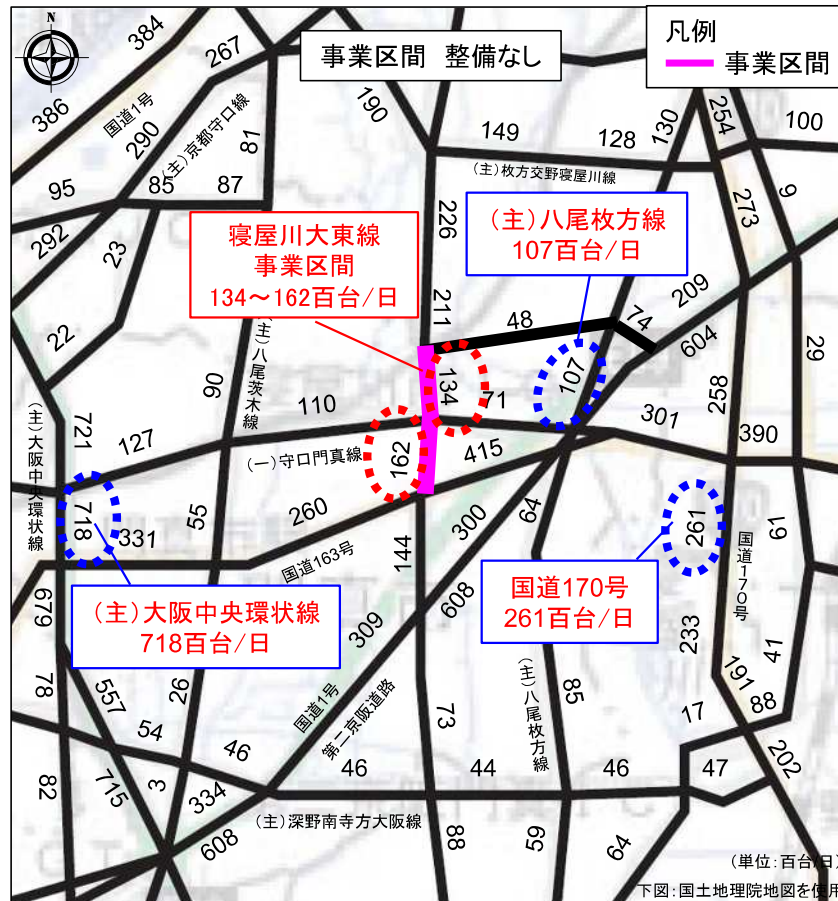
◆費用(C)

総費用	113.7億円
全体事業費 (現在価値)	111.2億円
維持管理費(50 年間、現在価値)	2.5億円

※総費用及び総便益は
基準年の価値に換算した現在価値額
※全体事業費に電線共同溝事業費は含まない

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業の投資効果(費用便益分析)③



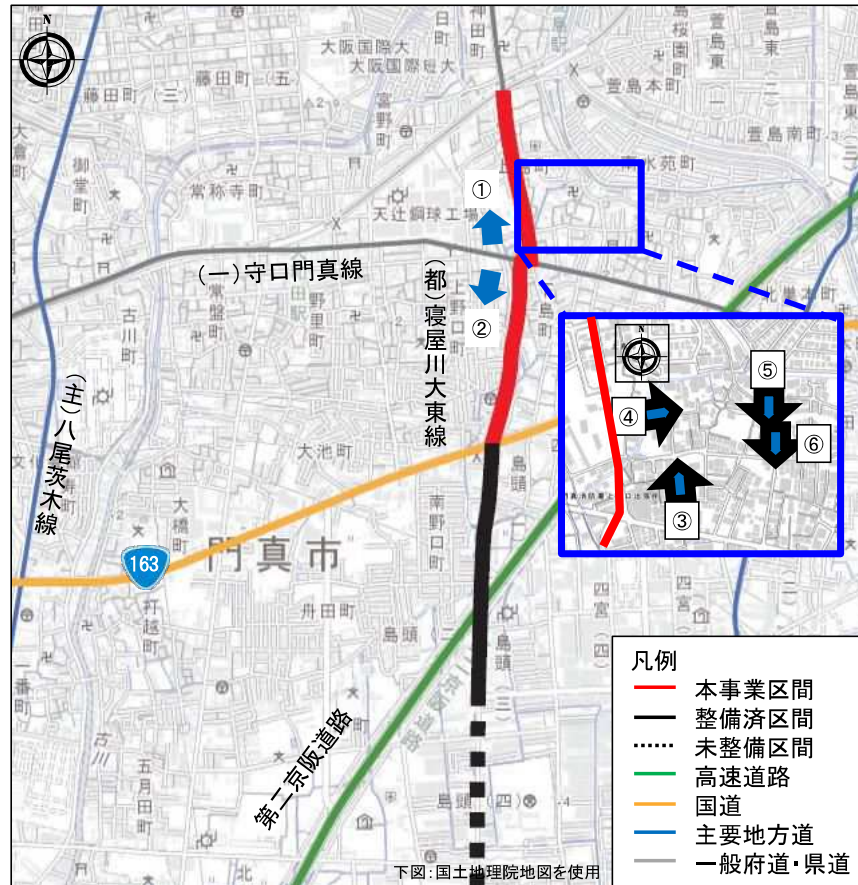
○本事業の整備により、周辺の(主)八尾枚方線(-38百台/日)(主)大阪中央環状線(-20百台/日)、国道170号(-9百台/日)などから、寝屋川大東線(+113百台/日~+124百台/日)に交通転換すると予測

2. 事業の必要性等に関する視点

■事業効果の定性的分析

【安全・安心】

- ・本路線の完成により、歩行者・自転車の安全性が確保されるとともに、災害時における延焼拡大の抑止や、避難路、緊急車両等の通行が確保され、防災機能が強化される。



2. 事業の必要性等に関する視点

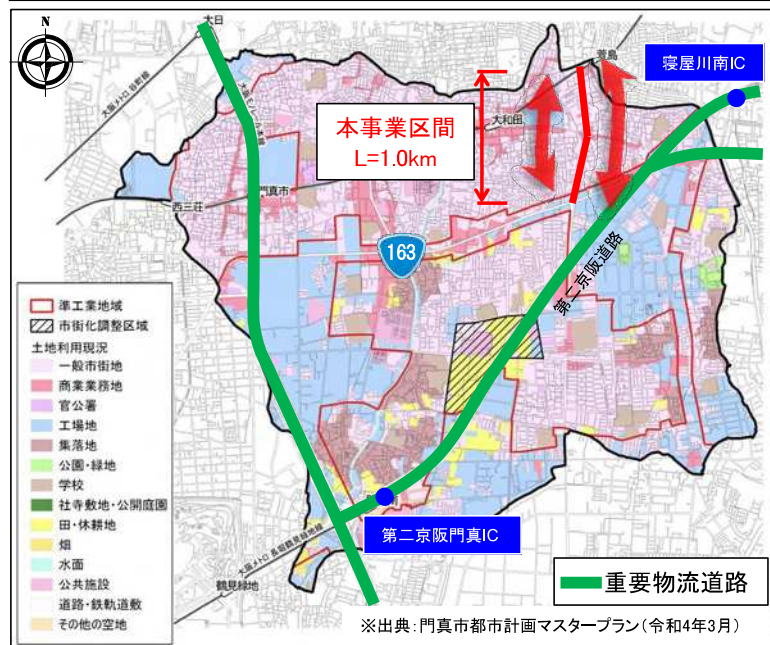
■事業効果の定性的分析

【活力】

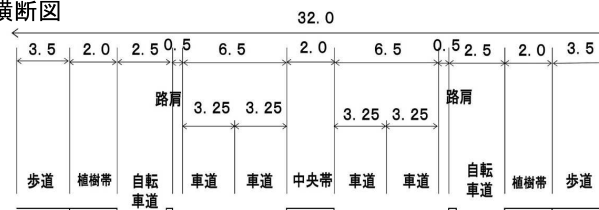
- ・ **土地利用の促進**に繋がる。
- ・ 重要物流道路である第二京阪道路や国道163号等と合流することにより、広域的な幹線道路のネットワークが強化され、物流の円滑化に寄与する。
- ・ また、本事業により、現在Ⅱ期区間において規制されている大型貨物自動車等及び大型乗用自動車等の通行が可能となり、物流の円滑化が期待される。

【快適性】

- ・ 並行路線の交通が転換することにより、**周辺道路の渋滞緩和**に寄与する。
- ・ 十分な幅員が確保された歩道及び自転車道の整備により、**快適性の向上に寄与**する。



計画横断面図



※「門真市自転車ネットワーク基本計画」に基づき、自転車道を整備

3. 事業の進捗の見込み、コスト縮減の工夫等

■事業の進捗の見込みの視点

【Ⅰ期区間】

- ・平成28年(2016年)度～令和9年(2027年)度:測量・設計
- ・平成29年(2017年)度～令和10年(2028年)度:用地買収
- ・令和4年(2022年)度～令和11年(2029年)度:工事
- ・令和12年(2030年)度:完成

【Ⅱ期区間】

- ・令和4年(2022年)度～令和7年(2025年)度:測量・設計
- ・令和6年(2024年)度～令和11年(2029年)度:用地買収
- ・令和9年(2027年)度～令和12年(2030年)度:工事
- ・令和12年(2030年)度:完成

○進捗状況（事業費ベース）※令和8年3月末現在
用地:53.4%(45.5億円／85.2億円)
工区別(Ⅰ期:89.8% Ⅱ期:0%)←面積ベース

工事:29.6%(5.6億円／18.9億円)

＜参考＞全体の進捗率50.1%(事業費ベース)

■コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

【コスト縮減】

- ・電線共同溝の整備にあたり、従来よりも浅い位置に敷設する浅層埋設手法による掘削土量の削減等の低コスト手法の導入により、コスト縮減に努めている。

【代替案立案等の可能性】

- ・先行着手区間(Ⅰ期区間)0.5kmの内65m区間は、門真市上島土地区画整理事業(0.34ha)と合わせて、平成19年3月に暫定整備済み。
 - ・また、延焼遮断帯として道路拡幅整備を行い、延焼拡大の抑止や、緊急車両等の通行の確保及び、防災機能の強化のため、門真市と連携しており、Ⅰ期区間は約89%の用地買収が完了している。
- 以上のことから、代替案立案の可能性は極めて低い。

4. 対応方針

○事業継続

＜判断の理由＞

【事業投資の効果（費用便益分析）】

- ・本事業における費用便益比(B/C)が2.35であること。
- ・広域緊急交通路である第二京阪道路や国道163号へのアクセス機能の向上が図られ、広域的な幹線道路ネットワークが強化されると共に、物流の効率化に寄与すること。

【定性的事業効果】

- ・本路線の完成により、歩行者・自転車の安全性が確保されるとともに、災害時における延焼拡大の抑止や、避難路、緊急車両等の通行が確保され、防災機能が強化されること。
- ・「地震時等に著しく危険な密集市街地」から解消されたものの、防災面や居住環境での課題が残っていることから、延焼遮断帯の形成及び避難路・緊急車両通行空間の確保を目的とした寝屋川大東線の整備の必要性は引き続き高いこと。

【事業の進捗状況】

- ・先行着手区間（Ⅰ期区間）0.5kmの内65m区間は、門真市上島土地区画整理事業（0.34ha）と合わせて、平成19年3月に暫定整備済みであること。また、同区間において、約89%の用地買収が完了していること。（R8.3末時点）

以上の理由から、事業を継続する。