

令和8年度 再々評価調書

1 事業概要

事業名	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	
担当部署	都市整備部 道路室 道路整備課 建設グループ（連絡先 06-6944-9276） 事業調整室 都市防災課 密集市街地対策グループ（連絡先 06-6944-6603）	
事業箇所	門真市 上島町、下島町、上野口町	
再々評価理由	再々評価後5年間が経過した時点で継続中	
事業目的	本事業は、広域緊急交通路である第二京阪道路や国道163号と接続することにより、広域的な幹線道路ネットワークの強化を目的とする。また合わせて延焼遮断帯として、道路拡幅整備を行うことにより、延焼拡大の抑止や避難路、緊急車両等の通行を確保し、防災機能の強化を図るものである。	
事業内容	道路築造 延長：1.0 km 幅員：32.0 m （車道：4車線（3.25m×4） 歩道：両側（3.5m×2） 自転車道：両側（2.5m×2）	
事業費 ()内の数値は 事前評価時点のもの	全体事業費：約107.6億円（約98.6億円）〔国：59.0億円、府：48.6億円〕	
	（内訳） ・調査費等 約3.5億円（約4.1億円） ・用地費 約85.2億円（約79.3億円） ・工事費 約18.9億円（約15.2億円）	【工事費の内訳】 ・道路築造工 約8.7億円（約6.3億円） ・舗装工 約7.5億円（約2.9億円） ・電線共同溝工 約2.7億円（約6.0億円）
事業費の変更理由	・事業進捗に伴う物件調査費の精査による減額 (−0.6億円) ・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) ・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)	
維持管理費	約1,376万円/年	
関連事業	—	

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 H14	再評価時点 H28	再々評価時点 R3	再々評価時点 R8	変動要因の分析
事業を巡る社会経済情勢等の変化	・平成 13 年 12 月 に首相を本部長とする都市再生本部が都市再生プロジェクト(第 3 次)を決定。この中で、「密集市街地の緊急整備」大阪府域の重点区域 約 2,000ha と、密集市街地を貫く防災環境軸の整備が盛り込まれた。	・本事業区間 1.0km のうち、65m の区間について、門真市上島土地区画整理事業 (0.34ha) の整備に合わせて平成 19 年 3 月に供用開始。 ・平成 26 年 3 月に、府は「大阪府密集市街地整備方針」を策定。同年 6 月に門真市は「整備アクションプログラム」を策定。平成 32 年度までの「地震時等に著しく危険な密集市街地」の概ね解消に向け、府は門真市が実施する道路・公園の整備や老朽住宅の除却などの対策を支援することとした。また、平成 26 年度に延焼遮断帯整備促進事業を創設し、都市計画道路の整備に取り組む。	・本事業区間 1.0km のうち、起点である寝屋川市境（京阪萱島駅付近）から守口門真線までの約 0.5km 区間については、「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ることから、その解消に向けて、平成 28 年度から着手し、門真市と連携し、用地買収を進めている。 ・令和 2 年までに「地震時等に著しく危険な密集市街地」を解消するとしていたが、令和 3 年 3 月に「大阪府密集市街地整備方針」改定し、「令和 7 年度までに危険密集の 9 割以上を解消、令和 12 年度までに全域を解消」とした。門真市も大阪府密集市街地整備方針の改定に基づき同年 3 月に「整備アクションプログラム」を改訂。	・本事業区間 1.0km のうち、起点である寝屋川市境（京阪萱島駅付近）から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。 ・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。 ・令和 8 年 3 月に「大阪府密集市街地整備方針」改定し、門真市も「門真市北部地区整備アクションプログラム」を同年 3 月に改訂。	・Ⅰ期区間を中心に用地買収が進み、Ⅰ期区間では約 89%の取得が完了している。 ・「地震時等に著しく危険な密集市街地」の解消という一定の成果が得られている一方、残る用地取得や工事に時間を要している状況である。
	【周辺道路の交通量】 H11 交通センサス 府道木屋門真線 ： 16,689 台/24H 府道八尾枚方線 ： 13,321 台/24H 府道八尾茨木線 ： 13,718 台/24H	【周辺道路の交通量】 H22 交通センサス 府道木屋門真線 ： 10,999 台/24H 府道八尾枚方線 ： 15,932 台/24H 府道八尾茨木線 ： 10,673 台/24H	【周辺道路の交通量】 H27 交通センサス 府道木屋門真線 ： 8,435 台/24H 府道八尾枚方線 ： 12,865 台/24H 府道八尾茨木線 ： 9,934 台/24H	【周辺道路の交通量】 R3 交通センサス 府道木屋門真線 ： 7,832 台/24H 府道八尾枚方線 ： 15,111 台/24H 府道八尾茨木線 ： 9,945 台/24H	

	事前評価時点 H14	再評価時点 H28	再々評価時点 R3	再々評価時点 R8	変動要因の分析
地元の 協力体制等	平成 13 年 6 月に、公民が連携し、寝屋川大東線とその沿道市街地の一体的な整備の検討を行うため、「寝屋川大東線沿道市街地整備事業推進協議会」を設置した。	門真市が沿道等の建物の不燃化を促進するため、防火規制を定める防災街区整備地区計画を導入予定。 また、一部区間の沿道において、門真市が予定している事業と連携して整備を行う。	平成 29 年 7 月に、門真市が密集市街地におけるまちの不燃化の促進と、安全なまちづくりを進めるため、防火性能を高めることを目的とした防災街区整備地区計画を定めた。また、令和元年 7 月に用地取得に関する協定書を門真市と締結し、土地の取得を一部門真市に委託した。	令和 5 年 4 月に、Ⅱ期区間の事業認可を取得し、地元説明会を開催した。現在は地元住民及び門真市と連携し、調査及び用地取得に向けた取組を進めている。また、門真市が実施する土地区画整理事業等による面整備や老朽木造建築物等の除却促進と連携し、延焼遮断帯の形成に向けて本事業を府市連携で推進してきた。その結果、地震時等に著しく危険な密集市街地は解消されており、引き続き府市が連携し、災害に強いまちの形成及び住環境の改善に向け、本路線の整備を推進する。	本事業区間 1.0kmのうち、起点である寝屋川市境（京阪萱島駅付近）から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。 ・Ⅰ期区間を中心に用地買収が進み、Ⅰ期区間では約 89%の取得が完了している。 ・「地震時等に著しく危険な密集市街地」の解消という一定の成果が得られている一方、残る用地取得や工事に時間を要している状況である。
事業の投資果 ＜費用便益分析＞または ＜代替指標＞	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=2.78 - B=267.1 億円 - C=96.1 億円 【算出方法】 ・建設省「費用分析マニュアル（平成 10 年 6 月）」により算出 ・H11 交通センサスベースの H32 将来交通推計値により算出 【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=3.22 - B=199.6 億円 - C=61.9 億円 【算出方法】 ・国土交通省「費用便益分析マニュアル（平成 20 年 11 月）」により算出 ・H17 交通センサスベースの H42 将来交通推計値により算出 【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=2.93 - B=258.6 億円 - C=88.1 億円 【算出方法】 ・国土交通省「費用便益分析マニュアル（平成 30 年 2 月）」により算出 ・H22 交通センサスベースの R12 将来交通推計値により算出 【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民	【効果項目】 ・走行時間短縮 ・走行経費減少 ・交通事故減少 【分析結果】 ・B/C=2.35 - B=267.7 億円 - C=113.7 億円 【算出方法】 ・国土交通省「費用便益分析マニュアル（令和 7 年 8 月）」により算出 ・H27 交通センサスベースの R22 将来交通推計値により算出 【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民	・事業進捗に伴う用地・補償内容の精査、電線共同溝整備の具体化、関係機関協議による施工条件変更及び買収予定地の用地取得難航に伴う車線切替工事や水路改修等の追加対策、近年の資材価格・労務単価上昇による工事費増加に加え、Ⅱ期区間の事業費を新たに計上し、事業費が増加。 ・近年の周辺の交通量を踏まえた将来推計の見直し等による便益の増加。

事業効果の定性的分析（安全・安心、活力、快適性等の有効性）	【安全・安心】 ・現道拡幅により、歩行者・自転車の安全が確保される。 ・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。 【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。 ・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。 【受益者】 ・道路利用者 ・地域住民				
	事前評価時点 H14	再評価時点 H28	再々評価時点 R3	再々評価時点 R8	変動要因の分析
事業の進捗状況 ＜経過＞ ①事業採択年度 ②事業着工年度 ③完成予定年度	①平成 15 年度 ②平成 17 年度 ③未定 （当時、沿道の市街地と一体的に順次事業化していく整備方針としていたため、「未定」としていた）	①平成 15 年度 ②平成 17 年度 ③令和 8 年度	①平成 15 年度 ②平成 17 年度 ③令和 12 年度	①平成 15 年度 ②平成 17 年度 ③令和 12 年度	・完成予定年度の変更はない。
＜進捗状況＞		・全体 6% （4.6 億円／73.7 億円） ・用地 6% （4.1 億円／66.0 億円） ・工事 6% （0.5 億円／ 7.7 億円）	・全体 21% （ 20.9 億 円 ／ 98.6 億円） ・用地 23% （ 18.3 億 円 ／ 79.3 億円） ・工事 13% （ 2.6 億 円 ／ 19.3 億円）	・全体 50.1% （ 53.9 億 円 ／ 107.6 億円） ・用地 53.4% （ 45.5 億 円 ／ 85.2 億円） ・工事 29.6% （5.6 億円／18.9 億円）	

事業の必要性等に関する視点	・密集市街地における広幅員の道路の整備により、災害時における延焼拡大の抑止や、避難路、緊急車両等の通行を確保し、防災機能の強化を図る。 ・本事業区間の整備により、第二京阪道路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。 以上より事業の必要性に変わりはない。
---------------	---

3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点	・先行着手区間 0.5km のうち、65m 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。 ・本事業区間のうちⅠ期区間 0.5km は先行着手区間としており、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、約 89%の用地買収が完了している（令和 8 年 3 月末時点）。 ・危険密集市街地の解消という一定の成果が得られている一方、残る用地取得や工事に時間を要している状況。しかしながら、防災機能の強化、避難路確保、広域道路ネットワーク形成および物流効率化への効果が大きく、寝屋川大東線の整備の必要性は引き続き高く、整備完了に向け事業進捗している状況。
--------------	--

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

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。 【代替案の可能性】 ・先行着手区間 0.5km のうち、65m 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、密集市街地である先行着手区間 0.5km は、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、約 89%の用地買収が完了している（令和 8 年 3 月末時点）。 以上のことから、代替案立案の可能性は極めて低い。
---------------------	---

5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	・周辺は、市街地が形成されており、新たな自然環境への影響が少ない。 ・周辺道路の交通混雑が緩和され、大気質への負荷物質排出量の抑制に寄与。
事前評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	・大阪府都市整備中期計画（R3.3） ・大阪府密集市街地整備方針（R8.3） ・門真市都市計画マスタープラン（R4.3） ・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）
その他特記事項	—

6 対応方針（原案）

対応方針 (原案)	○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） 以上の理由により、事業を継続する。
--------------	---