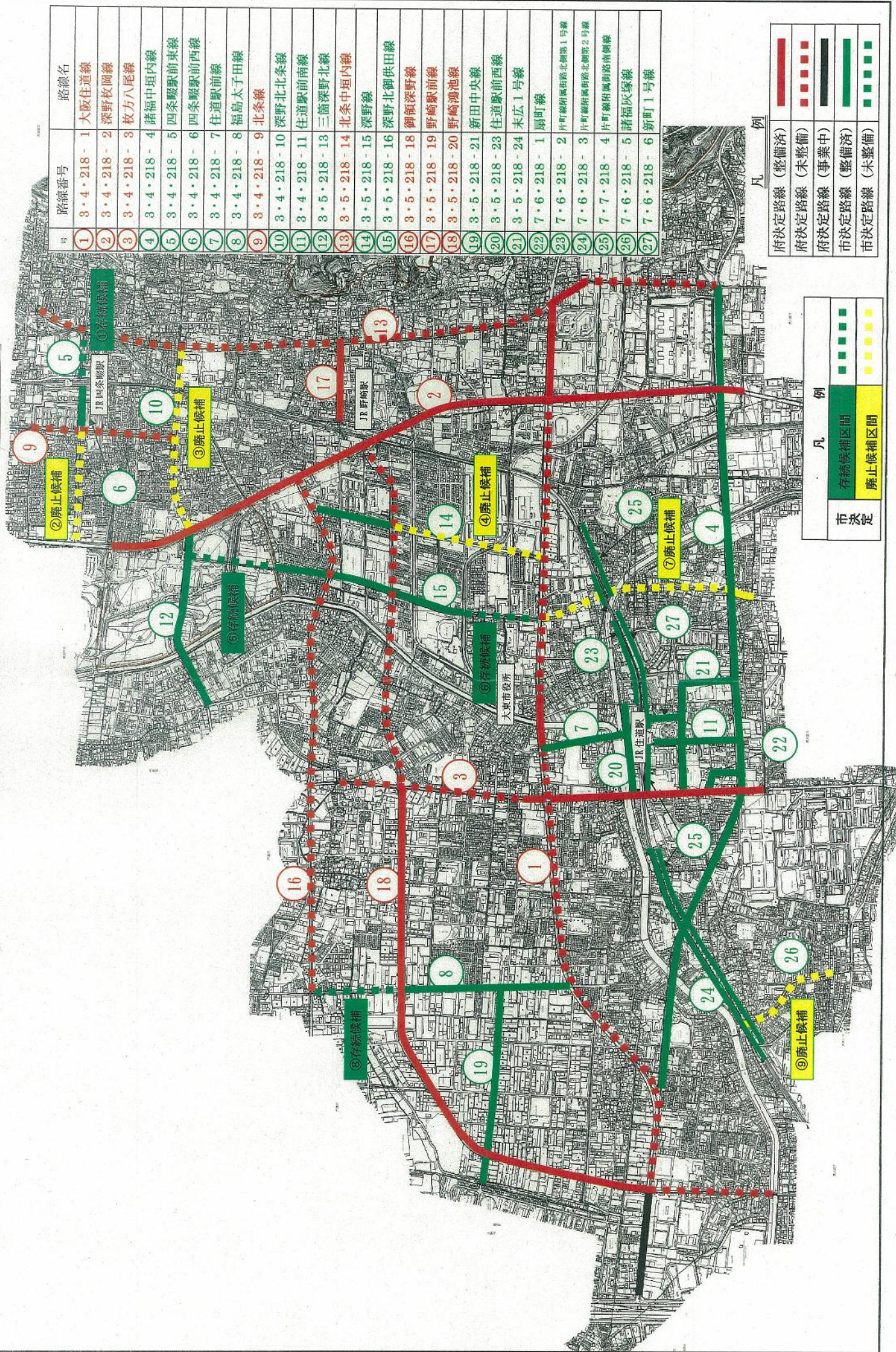


◆都市計画道路見直しの主な評価内容(大東市決定)

No.	路線番号	路線名	存続・廃止	評価項目		主な評価内容	備考
				計画論	実現性		
①	3・4・218-5	四条駅駅前東線 P15、16参照	存続	計画論	○	・「都市マス」に位置付けがある。	※関連事業 ・四条駅周辺整備事業
				必要性	○	・JR四条駅へのアクセスし、交通処理機能および交通安全機能等を有しており、必要性が高い。	
				実現性	○	・支障となる物件は比較的少なく、実現性は高い。 ・現在、予備設計に着手している。	
②	3・4・218-6	四条駅駅前西線 P5、6参照	廃止	計画論	×	・「総合計画」および「都市マス」での位置付け無し。	
				必要性	×	・用途地域が第一種低層住居専用地域で良好な戸建て住宅が建ち並び中を通ずる都市計画道路で、必要性が低い。	
				実現性	×	・既に戸建て住宅が建ち並び支障物件が多いので、実現性が低い。	
③	3・4・218-10	深野北北条線 P7、8参照	廃止	計画論	×	・「総合計画」および「都市マス」での位置付け無し。	※関連事業 ・北条路改良事業
				必要性	○	・一時避難地である北条公園にアクセスし、防災機能の視点から、必要性が高い。	
				実現性	×	・既に住宅等が建ち並び、支障物件が多い。また、JR片町線および一級河川権現川を横断する必要があるため、実現性が低い。	
④	3・5・218-15	深野線 P9、10参照	廃止	計画論	×	・「総合計画」および「都市マス」での位置付け無し。	
				必要性	×	・代替機能として、市道大東高校西側線および(都)深野北御供田線が同様の機能を有し、必要性が低い。	
				実現性	×	・支障物件は比較的少ないが、一級河川谷田川および一級河川鍋田川を横断する必要があるため、実現性が低い。	
⑤	3・5・218-16	深野北御供田線(北側) P19、20参照	存続	計画論	×	・「総合計画」および「都市マス」での位置付け無し。	
				必要性	○	・広域防災拠点深北緑地と広域防災拠点大東中央公園を結ぶ路線で、必要性が高い。	
				実現性	○	・支障物件は少なく、実現性は高い。ただし、一級河川権現川を横断する必要がある。	
⑥	3・5・218-16	深野北御供田線(中央) P21、22参照	存続	計画論	○	・「総合計画」および「都市マス」への位置付けがある。	一部区間を廃止することで、路線名称の変更が生じる。 (都)深野北御供田線 ↓(仮称) (都)深野北谷川線  ※関連事業 ・大東中央公園新設事業 ・三箇大橋(橋梁改良)
				必要性	○	・広域緊急交通路である府道大阪住道線と広域防災拠点である大東中央公園を結ぶ路線で、必要性が高い。	
				実現性	○	・支障物件は比較的少なく、一級河川鍋田川を横断する必要があるものの、構造等について検討の段階であり実現性が高い。	
⑦	3・5・218-16	深野北御供田線(南側) P11、12参照	廃止	計画論	×	・「総合計画」および「都市マス」での位置付け無し。	
				必要性	×	・代替機能として、市道南の子線および市道川中住道1号線があるので、必要性が低い。	
				実現性	×	・既に建築物が建ち並び、支障物件が多い。また、JR片町線の高架部および一級河川恩智川を横断する必要があるため、実現性が低い。	
⑧	3・4・218-8	福島太子田線 P17、18参照	存続	計画論	○	・「都市マス」での位置付けがある。	
				必要性	○	・用途地域が工業地域で主に工場の集積する中を通ずる中を通過し、物流機能を有しており、必要性は高い。	
				実現性	○	・支障物件は比較的少なく、実現性は高い。	
⑨	7・6・218-5	諸福灰塚線 P13、14参照	廃止	計画論	×	・「総合計画」および「都市マス」での位置付け無し。	
				必要性	×	・道路ネットワークを構築する路線ではないので、必要性は低い。	
				実現性	○	・支障物件は比較的少なく、実現性は高い。	

# 東部大阪市計画道路（大東市決定）存続候補区間および廃止候補区間



路線番号	路線名
①	3・4・218-1 大阪住道線
②	3・4・218-2 深野枚圃線
③	3・4・218-3 枚方八尾線
④	3・4・218-4 諸福中垣内線
⑤	3・4・218-5 四条驛駅前東線
⑥	3・4・218-6 四条驛駅前西線
⑦	3・4・218-7 住道駅前線
⑧	3・4・218-8 福島太子田線
⑨	3・4・218-9 北条線
⑩	3・4・218-10 深野北北条線
⑪	3・4・218-11 住道駅前南線
⑫	3・5・218-13 三箇深野北線
⑬	3・5・218-14 北条中垣内線
⑭	3・5・218-15 深野線
⑮	3・5・218-16 深野北御供田線
⑯	3・5・218-18 御領深野線
⑰	3・5・218-19 野船駅前線
⑱	3・5・218-20 野船池線
⑲	3・5・218-21 新田中央線
⑳	3・5・218-23 住道駅前西線
㉑	3・5・218-24 末広1号線
㉒	7・6・218-1 扇町線
㉓	7・6・218-2 片町駅前南南北側第1号線
㉔	7・6・218-3 片町駅前南南北側第2号線
㉕	7・7・218-4 片町駅前南南北側線
㉖	7・6・218-5 諸福以塚線
㉗	7・6・218-6 新町1号線

凡 例

府決定路線 (整備済)	——
府決定路線 (未整備)	——
府決定路線 (事業中)	——
市決定路線 (整備済)	——
市決定路線 (未整備)	——

市 決 定

存続候補区間	——
廃止候補区間	——

# ○路線別見直しカルテ【四条駅駅前西線】

## ・路線の概要

路線番号	3・4・218-6	計画延長	720m
路線名	四条駅駅前西線	未着手延長	530m
位置(起点・終点・主な経過地)	寝屋川市河北東町・北新町・北楠の里町		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	幹線街路と平面交差2箇所
評価区間	国道170号～(都)北条線	評価区間延長	530m
計画幅員(車線数)	16m(2車線)	計画決定年月日(当初)	S39.9.3
		市街化区域割合(延長ベース)	100%
路線の特性	(都)深野枚岡線(国道170号)と(都)北条線(府道大東四條線)およびJR四条駅を結ぶ路線であり、駅西側にアクセスする。		

## ・各項目の評価

評価項目	評価
計画論	第4次大東市総合計画および大東市都市計画に関する基本的な方針で整備推進の位置付けはない。
必要性	交通処理機能 本都市計画道路は一部の区間で生活道路として現道と重複しているが、車両での通り抜けは不可能。現状では府道大東四條線を通行しているが、府道は渋滞が発生するほど交通量は多くないため、本都市計画道路整備による渋滞緩和などの効果は低い。 評価区間のみで考えると、公共施設等の主要施設にアクセスする路線ではない。 交通処理機能の視点からの必要性は低い。
	交通安全機能 本都市計画道路と重複する現道は、住宅地の生活道路であり、歩道や自転車歩行者道などを整備する優先度は低く、交通安全機能の視点からは必要性が低い。
	市街地形成機能 本都市計画道路周辺は、既に多くの戸建て住宅が建ち並ぶ住宅市街地を形成しており、今後具体的な市街地整備等の面的整備等の予定はない。
	防災機能 大東市地域防災計画で地域緊急交通路および避難路の位置付けはなく、避難所などへアクセスしていないため、防災機能の視点からは必要性が低い。
	環境形成機能 大東市線の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の視点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。 本都市計画道路は第一種低層住居専用地域の中を通過する都市計画道路となっており、良好な住環境の保全を図ることから、必要性は低い。
	代替機能 府道大東四條線がJR四条駅へのアクセスに関する代替機能を有する。また、四條市の都市計画道路雁屋畑線(計画幅員16m)が国道170号と府道大東四條線を結ぶ代替機能を有する。
実現性	支障となるほどの大型構造物等は存在しないが、戸建て住宅が建並び、支障物件が多い。 地形の起伏は少ない。 道路構造令に適合。 実現性は低い。

## ・路線の総合評価

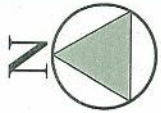
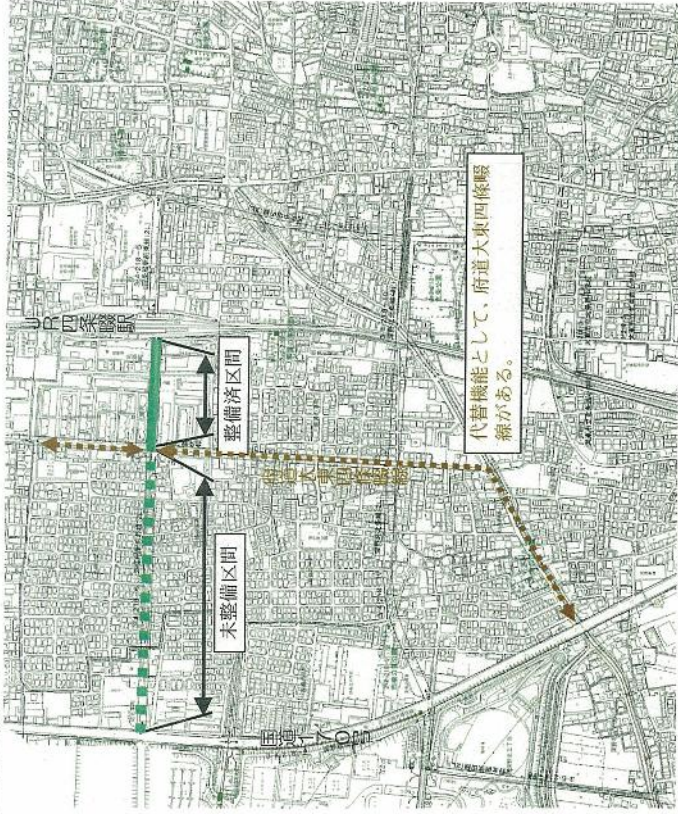
総合評価	<b>廃止</b>	計画論での位置付けなし。 本都市計画道路は、用途地域が第一種低層住居専用地域の指定をしている、環境良好な戸建ての低層住宅地の中を通過する計画となっており、周辺の住環境に及ぼす影響が大きい。 道路整備にあたり、戸建て住宅などの支障物件が多く、実現性が低い。 必要性が低く、実現性も低いことから、廃止候補とする。
------	-----------	---

# 都市計画道路 現況カルテ

## 〇都市計画道路 四条驛駅前西線

路線番号	3・4・218-6	計画延長	720m
路線名	四条驛駅前西線	整備済延長	190m
計画幅員	16m	未整備延長	530m
計画車線数	2車線	整備率	26%
計画決定	S39.9.3		

## ・全体路線図



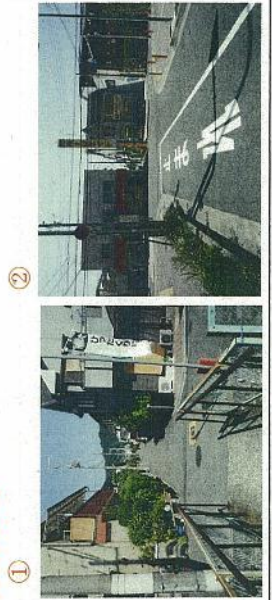
## ・位置図



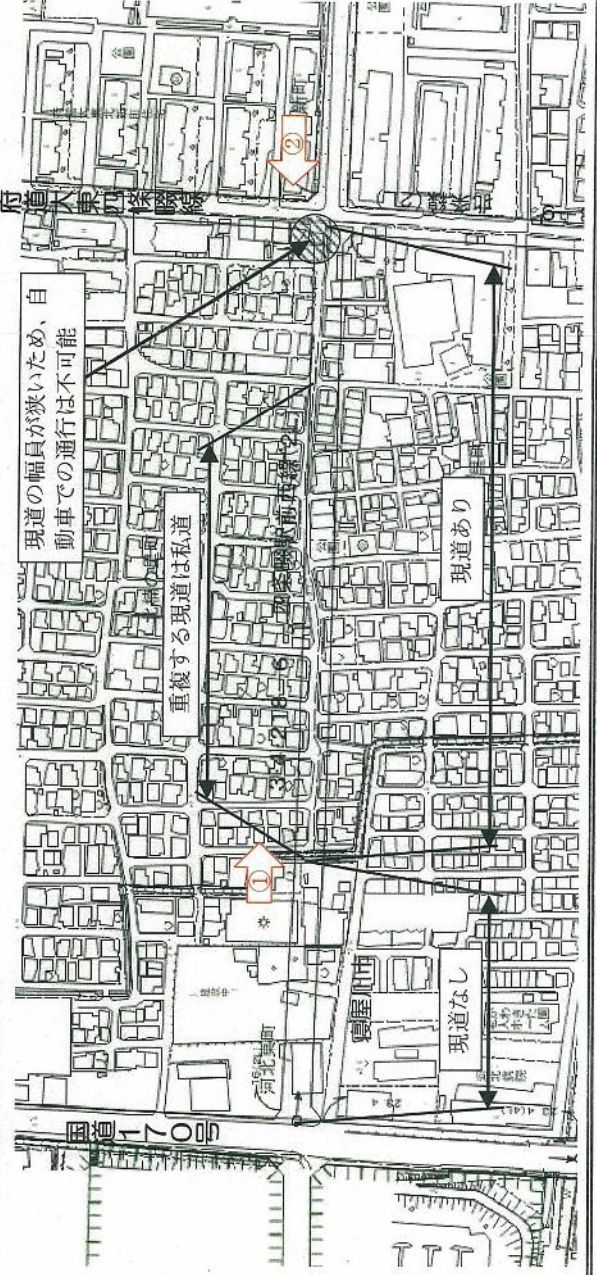
## ・路線の特徴

- 〇国道170号、府道大東四條線およびJR四条驛駅を結ぶ都市計画道路。
- 〇重複する現道は戸建て住宅が並び生活道路であり、自動車通り抜けることができる道路ではない。
- 〇現道と重複する区間が存在するが、ほとんどが私道である。

## 【現況写真】



## ・未整備区間詳細図



# ○路線別見直しカルテ【深野北北条線】

## ・路線の概要

路線番号	3・4・218-10	計画延長	850m
路線名	深野北北条線	未着手延長	850m
位置(起点・終点・主な経過地)	西楠の里町地内・北条二丁目地内・明美の里町地内		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	幹線街路と平面交差3箇所 JR片町線と立体交差
評価区間	全区間	評価区間延長	850m
計画幅員(車線数)	22m(2車線)	計画決定年月日	S39.9.3
		市街化区域割合(延長ベース)	100%
路線の特性	(都)深野枚岡線(国道170号)と(都)北条線(府道大東四條驛線)および(都)北条中垣内線を結ぶ路線。		

## ・各項目の評価

評価項目	判断根拠又は具体的理由
計画論	第4次大東市総合計画および大東市都市計画に関する基本的な方針で整備推進の位置付けはない。
必要性	交通処理機能 本都市計画道路は一部の区間でしか現道と重複していないため、車両での通り抜けは不可能。現状で車両は市道北条津の辺線を通行することにより、交通処理機能は確保されている。 本都市計画道路の整備による渋滞緩和などの効果は低い。 北条公園、西楠の里公園にアクセスしている。 交通処理機能の視点からの必要性は低い。
	交通安全機能 本都市計画道路と重複する現道は、住宅地の生活道路であり、歩道や自転車歩行者道などを整備する優先度は低く、交通安全機能の視点からは必要性が低い。
	市街地形成機能 本都市計画道路周辺は、既に住宅が建並び街区が形成されており、今後具体的な市街地整備等の面的整備等の予定はない。
	防災機能 大東市地域防災計画で一時避難地の位置付けがある北条公園に直接アクセスする路線であり、本路線は地域緊急交通路の位置付けはないが、整備されれば避難路に指定される予定であることから、防災機能の視点からは必要性が高い。
	環境形成機能 大東市緑の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の視点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。
	代替機能 国道170号と府道枚方富田林泉佐野線を結ぶ現道として、府道大東四條驛線および市道北条津の辺線が交通処理機能に関する代替機能を有する。
実現性	住宅などが建並び、支障物件が多い。 一級河川権現川の横断や準用河川宮谷川の縦断やJR軌道敷きを横断する必要があり、道路の築造が非常に困難である。 道路構造令に適合。 (都)北条中垣内線へ接続する計画となっているが、現道と重複していない区間での接続となるため、(都)北条中垣内線の都市計画が廃止されると本路線の都市計画変更必要。

## ・路線の総合評価

総合評価	<b>廃止</b> 計画論での位置付けなし。 本都市計画道路は一時避難地である北条公園にアクセスし、防災機能の視点からの必要性は高い。 道路整備にあたり、住宅などの支障物件が多く、また一級河川の権現川やJR軌道敷きと交差していることなどから、実現性が低い。 防災機能としての必要性は高いものの、実現性が低いことから、廃止候補とする。
------	--

〇都市計画道路 深野北北条線

路線番号	3・4・218-10	計画延長	850m
路線名	深野北北条線	整備済延長	0m
計画幅員	16m、22m	未整備延長	850m
計画車線数	2車線	整備率	0%
計画決定	S39.9.3		

・位置図



・路線の特徴

- 〇国道170号、府道大東四條線および（都）北条中垣内線を結ぶ。
- 〇国道170号から府道大東四條線の区間は、現道がなく、住宅が建並んでいる。
- 〇J.R軌道敷とその西側では、地盤高さの変化がかなりあるため、既存住宅へのすり付けが困難。
- 〇北条公園の北側には準用河川宮谷川が流れており、縦断占用が必要。
- 〇大東市地域防災計画において、一時避難地に位置付けられている北条公園にアクセスしている。

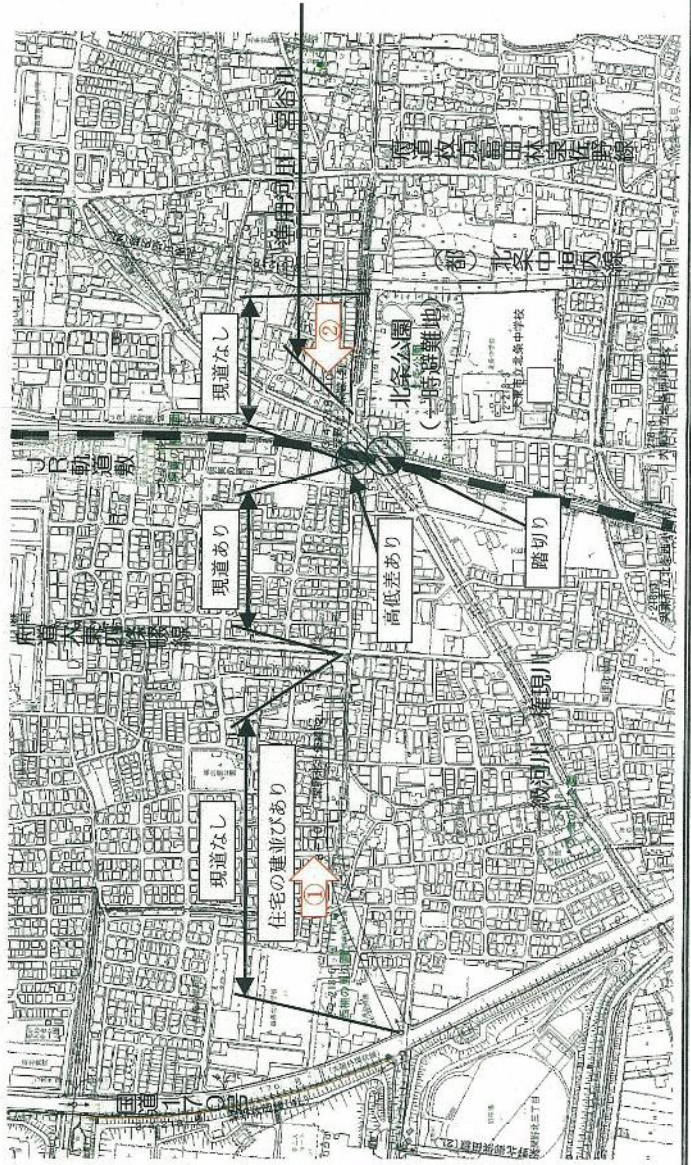
【現況写真】



・全体路線図



・未整備区間詳細図



# ○路線別見直しカルテ【深野線】

## ・路線の概要

路線番号	3・5・218-15	計画延長	1180m
路線名	深野線	未着手延長	800m
位置(起点・終点・主な経過地)	深野三丁目地内・谷川二丁目地内・緑が丘一丁目地内		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	幹線街路と平面交差3箇所
評価区間	(都)野崎鴻池線～(都)大阪住道線	評価区間延長	800m
計画幅員(車線数)	16・19m(2車線)	計画決定年月日	S46.3.27
		市街化区域割合(延長ベース)	100%
路線の特性	(都)大阪住道線(府道大阪生駒線)と(都)野崎鴻池線および(都)御領深野線(府道深野南寺方大阪線)を結ぶ路線		

## ・各項目の評価

評価項目	判断根拠又は具体的理由
計画論	第4次大東市総合計画および大東市都市計画に関する基本的な方針で整備推進の位置付けはない。
必要性	交通処理機能 本都市計画道路の南側において、一部重複する現道が有るものの、渋滞が発生したり通行が困難である道路ではない。 交通処理機能の視点から必要性は低い。
	交通安全機能 本都市計画道路と重複する現道は、住宅地の生活道路であり車両の通行量も少ないため、歩道や自転車歩行者道を整備する必要性は低い。
	市街地形成機能 本都市計画道路周辺は、既に住宅などが建ち並び住宅市街地を形成しており、今後具体的な市街地整備等の面的整備等の予定はない。
	防災機能 大東市地域防災計画で一時避難地の位置付けがある大東公園に直接アクセスする路線であり、本路線の南側の一部区間は、地域緊急交通路の位置付けがあるが、幅員が約6mある市道と重複している区間であることから必要性が低い。
	環境形成機能 大東市緑の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の観点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。
	代替機能 府道大阪生駒線と(都)野崎鴻池線を結ぶ路線として、市道大東高校西側線および(都)深野北御供田線が代替機能を有する。
実現性	支障物件は比較的少ないが、一級河川谷田川および一級河川鍋田川を横断する必要がある。 計画決定当時と比較すると河川改修が行われ、堤防が高くなっており、道路を築造することが困難である。 実現性は低い

## ・路線の総合評価

総合評価	<b>廃止</b>	計画論での位置付けなし。 本都市計画道路の代替機能として、市道大東高校西側線および(都)深野北御供田線があり、必要性は低い。 道路整備に支障となる物件は少ないが、一級河川谷田川および一級河川鍋田川を横断する箇所があり、実現性が低い。 必要性が低く、実現性も低いことから、廃止候補とする。
------	-----------	--

# 都市計画道路 現況カルテ

## 〇都市計画道路 深野線

路線番号	3・5・218-15	計画延長	1180m
路線名	深野線	整備済延長	380m
計画幅員	19m、12m	未整備延長	800m
計画車線数	2車線	整備率	32%
計画決定	S46.3.27		

### ・位置図



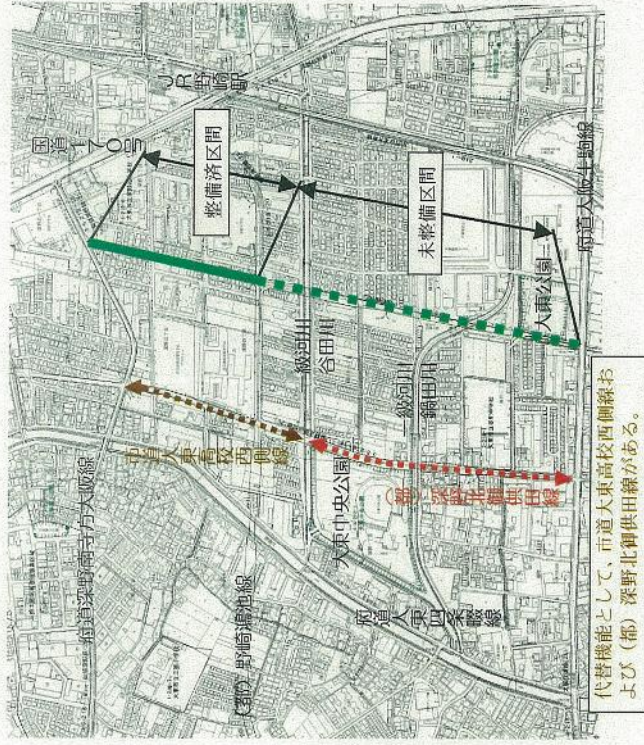
### ・路線の特徴

- 〇府道深野南寺方大阪線、(都)野崎湧池線および府道大阪住道線を結ぶ都市計画道路。
- 〇一部現道と重複している区間があるが、住宅地内の生活道路である。
- 〇一般河川谷田川および綱田川と交差するため、橋梁が2箇所整備が必要。
- 〇大東市地域防災計画において、一時避難地に位置付けられている大東公園にアクセスしている。

### 【現況写真】

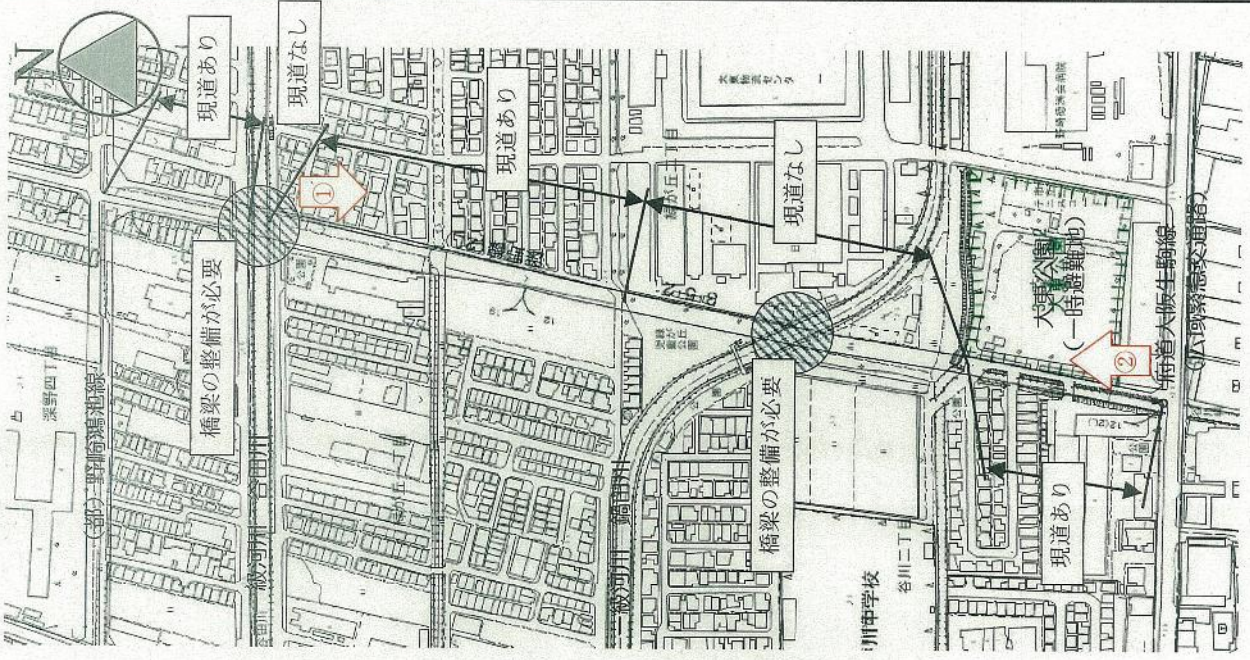


### ・全体路線図



代替機能として、市道大東高校西側線および(都)深野北御供田線がある。

### ・未整備区間詳細図





# ○路線別見直しカルテ【深野北御供田線(南側)】

## ・路線の概要

路線番号	3・5・218-16	計画延長	2640m
路線名	深野北御供田線	未着手延長	1710m
位置(起点・終点・主な経過地)	深野三丁目地内・御供田四丁目地内・深野北一丁目地内		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	JR片町線と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所 区画街路と立体交差2箇所
評価区間	(都)大阪住道線～(都)諸福中垣内線	評価区間延長	850m
計画幅員(車線数)	20.5m・12m(2)	計画決定年月日	S33.6.10
		市街化区域割合(延長ベース)	100%
路線の特性	(都)三箇深野北線(市道三箇深野北線)、(都)北条線(府道大東四條驛線)、(都)野崎鴻池線、(都)大阪住道線(府道大阪生駒線)、(都)諸福中垣内線および東大市の(都)加納玉串線を結ぶ路線。		

## ・各項目の評価

評価項目	判断根拠又は具体的理由
------	-------------

計画論	第4次大東市総合計画および大東市都市計画に関する基本的な方針で整備推進の位置付けはない。
-----	--

必要性	交通処理機能	本都市計画道路と重複する現道はないが、国道170号や市道南の子線などを通行することにより、交通処理機能は確保されている。 公共施設等の主要施設にアクセスする路線ではない。 交通処理機能の視点からの必要性は低い。
	交通安全機能	本都市計画道路と重複する現道は、住宅地の生活道路であり、歩道や自転車歩行者道などを整備する優先度は低く、交通安全機能の視点からは必要性が低い。
	市街地形成機能	本都市計画道路周辺は、既に住宅などが建ち並び住宅市街地を形成しており、今後具体的な市街地整備等の面的整備等の予定はない。
	防災機能	大東市地域防災計画で地域緊急交通路および避難路の位置付けはなく、また避難所などへアクセスしないため、防災機能の視点からは必要性が低い。
	環境形成機能	大東市緑の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の視点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。
	代替機能	府道大阪生駒線と市道諸福中垣内線を結ぶ路線として、市道南の子線および市道川中住道1号線が当該区間の代替機能を有する。

実現性	住宅の建並びがあり、支障物件が多い。 JRの高架、一級河川恩智川の横断が必要であり、橋梁の整備が必要であるが、住宅の建並びがあり、大型構造物の築造は非常に困難である。 道路構造令に適合。 実現性は低い。
-----	--

## ・路線の総合評価

総合評価	廃止	計画論での位置付けなし。 本都市計画道路の代替機能として、市道南の子線および市道川中住道1号線があり、必要性は低い。 道路整備にあたり、住宅などの支障物件が多く、またJRの高架、一級河川恩智川の横断が必要であり、実現性が低い。 必要性が低く、実現性も低いことから、廃止候補とする。
------	----	---

○都市計画道路 深野北御供田線 (南側)

路線番号	3・5・218-16	計画延長	2640m
路線名	深野北御供田線	整備済延長	930m
計画幅員	25m, 20.5m, 19m, 12m	未整備延長	1710m
計画車線数	2車線	整備率	39%
計画決定	S33.6.10		

・位置図



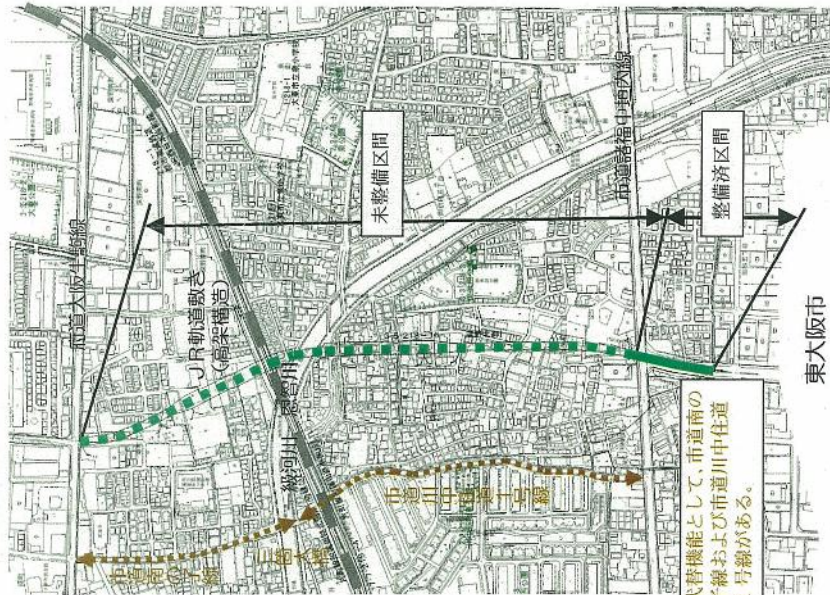
・路線の特徴

- 市道三箇深野北線、府道大東大東四條線、府道深野南寺方大阪線、(都)野崎湖池線、府道大東生駒線、市道諸福中垣内線および東大阪市の加納玉串線を結ぶ都市計画道路。
- JR軌道敷き(高架構造)と交差する。
- 一級河川権現川、錦田川、恩智川と交差するため、橋梁の整備が必要。
- 現道は無く、多くの支障物件がある。

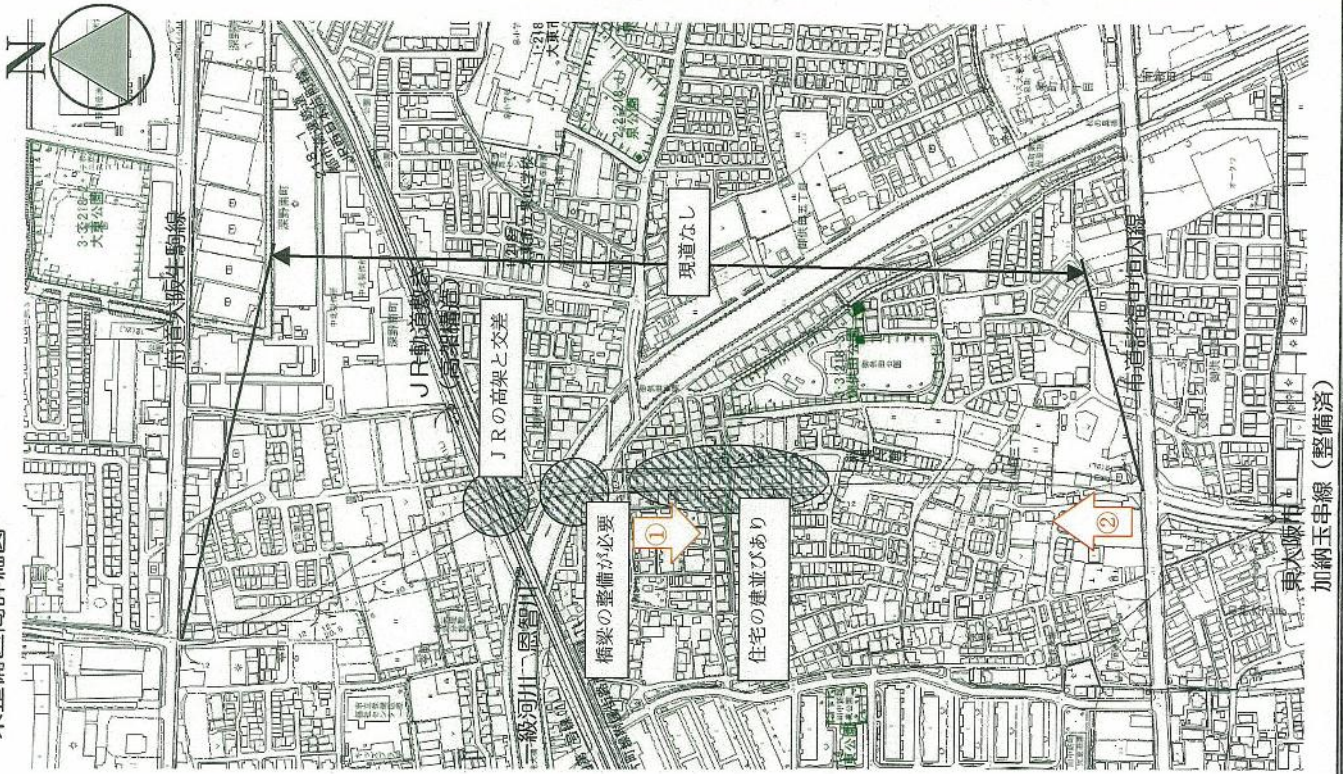
【現況写真】



・全体路線図



・未整備区間詳細図



# ○路線別見直しカルテ【諸福灰塚線】

## ・路線の概要

路線番号	7・6・218-5	計画延長	530m
路線名	諸福灰塚線	未着手延長	530m
位置(起点・終点・主な経過地)	諸福二丁目地内・灰塚五丁目地内・灰塚三丁目地内		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	JR片町線と立体交差 区画街路と平面交差1箇所
評価区間	全区間	評価区間延長	530m
計画幅員(車線数)	9m(無指定)	計画決定年月日	S50.11.25
		市街化区域割合(延長ベース)	100%
路線の特性	北端の(都)片町線附属街路(市道片町線附属街路北側1号線)より灰塚地域を南北に縦断する路線。		

## ・各項目の評価

評価項目	判断根拠又は具体的理由
計画論	第4次大東市総合計画および大東市都市計画に関する基本的な方針で整備推進の位置付けはない。

必要性	交通処理機能	本都市計画道路は市道灰塚線と重複しているが、幅員が2.1~14.9mであり、車両の通行が困難な区間がある。しかし、都市計画道路の南端が現道に接続する計画であることなど、道路ネットワークを構築する路線でなく、また現道は住宅地内の生活道路であり渋滞は発生しない。 公共施設等の主要施設にアクセスする路線ではない。 交通処理機能の視点からの必要性は低い。
	交通安全機能	本都市計画道路と重複する現道は、住宅地の生活道路であり、歩道や自転車歩行者道などを整備する優先度は低く、交通安全機能の視点からは必要性が低い。
	市街地形形成機能	本都市計画道路周辺は、既に住宅などが建ち並び住宅市街地を形成しており、今後具体的な市街地整備等の面的整備等の予定はない。
	防災機能	当該都市計画道路は、大東市地域防災計画で地域緊急交通路および避難路の位置付けはなく、また、同計画に位置付けのある避難所等へアクセスしていない。
	環境形成機能	大東市線の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の観点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。
	代替機能	本都市計画道路に重複して市道灰塚線があるものの、狭隘で代替機能を有する道路ではない。
実現性	支障物件は比較的少ない。 支障となる大型構造物もなく、地形の起伏も少ない。 道路構造令に適合。 実現性は高い。	

## ・路線の総合評価

総合評価	<b>廃止</b>	計画論での位置付けなし。 本都市計画道路は1車線の区画街路であり、必要性は低い。 道路整備に支障となる物件は比較的少なく、実現性は高い。 実現性は高いものの、必要性が低いことから、廃止候補とする。
------	-----------	---

〇都市計画道路 諸福灰塚線

路線番号	7・6・218-5	計画延長	530m
路線名	諸福灰塚線	整備済延長	0m
計画幅員	9m	未整備延長	530m
計画車線数	無指定	整備率	0%
計画決定	S50.11.25		

・位置図



・路線の特徴

- 〇市道片町線附属街路北側2号線から灰塚地区を南北に縦断する都市計画道路。
- 〇都市計画道路と重複する市道灰塚線の北側の一部区間は狭隘な道路で一方通行の規制がある。また、南側では都市計画幅員より重複する市道の幅員の方が広い区間がある。
- 〇本都市計画道路の南端は、現道に接続する計画である。

【現況写真】



・全体路線図



・未整備区間詳細図



# ○路線別見直しカルテ【四条駅駅前東線】

## ・路線の概要

路線番号	3・4・218-5	計画延長	200m
路線名	四条駅駅前東線	未着手延長	200m
位置(起点・終点・主な経過地)	学園町・学園町・学園町		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	幹線街路と平面交差1箇所
評価区間	全区間	評価区間延長	200m
計画幅員(車線数)	16m(2車線)	計画決定年月日(当初)	S39.9.3
		市街化区域割合(延長ベース)	100%
路線の特性	(都)北条中垣内線からJR四条駅を結ぶ路線であり、駅東側にアクセスする。		

## ・各項目の評価

評価項目	評 価
計画論	第4次大東市総合計画にてJR四条駅周辺を交通拠点機能の向上を中心とした整備を進めると位置付けている。大東市都市計画に関する基本的な方針にて今後10年間に取り組むべき都市施設と位置付けている。
必要性	交通処理機能 JR四条駅東側周辺の道路の多くは幅員が狭く、また一方通行規制がかかっている道路も多いため、車両での駅へのアクセス性は悪い。路線バスも駅へ乗り入れているが、道路幅員が狭いためスムーズな運行に支障をきたしている。 本都市計画道路が整備されれば、JR四条駅東側へのアクセス性が向上し、バス路線の転換も図ることができる。交通処理機能の視点からの必要性は高い。
	交通安全機能 本都市計画道路と重複する現道は「大東市交通バリアフリー基本構想」において、特定経路に位置付けられているものの歩道幅員は狭く、当該都市計画道路を整備することにより、歩行者と車両の導線を分離することができることから、交通安全機能の視点からの必要性は高い。
	市街地形成機能 本都市計画道路はJR四条駅周辺整備において、利便性の向上と魅力・賑わいある地域核の形成に資する道路で必要性が高い。
	防災機能 大東市地域防災計画で避難所の位置付けがある四條駅学園小学校体育館へアクセスする路線であるが、重複する現道が地域緊急交通路および避難路の位置付けが無いことから必要性が低い。
	環境形成機能 大東市緑の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の視点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。
	代替機能 JR四条駅東側周辺は狭隘な道路が多く、代替機能(交通処理機能)を有する現道はない。
実現性	支障となる物件は比較的少なく、大半が四條駅学園小学校のグラウンドであり、大型構造物等は少ない。 現在、予備設計に着手。 地形の起伏は少ない。 道路構造令に適合。 (都)北条中垣内線の都市計画が廃止されると本路線の都市計画変更必要。 実現性は高い。

## ・路線の総合評価

総合評価	存続	計画論での位置付けがある。 交通処理機能および交通安全機能等必要性が高く、代替機能を有する現道もない。 今後30年以内にJR四条駅周辺整備と合わせて事業着手が可能で実現性が高い。 必要性が高く、実現性も高いことから、存続候補とする。
------	----	---

# 都市計画道路 現況カルテ

## 〇都市計画道路 四条駅駅前東線

路線番号	3・4・218-5	計画延長	200m
路線名	四条駅駅前東線	整備済延長	0m
計画幅員	16m	未整備延長	200m
計画車線数	2車線	整備率	0%
計画決定	S39.9.3		

### ・位置図



### ・全体路線図



### ・路線の特徴

- 〇(都) 北条中垣内線とJR四条駅駅を結ぶ都市計画道路。
- 〇都市計画道路と重複している現道の幅員は狭く、自動車が対向することが困難である。
- 〇現道は「大東市交通バリアフリー基本構想」において、特定経路に位置付けられており、バリアフリー化の必要があります。

### 【現況写真】

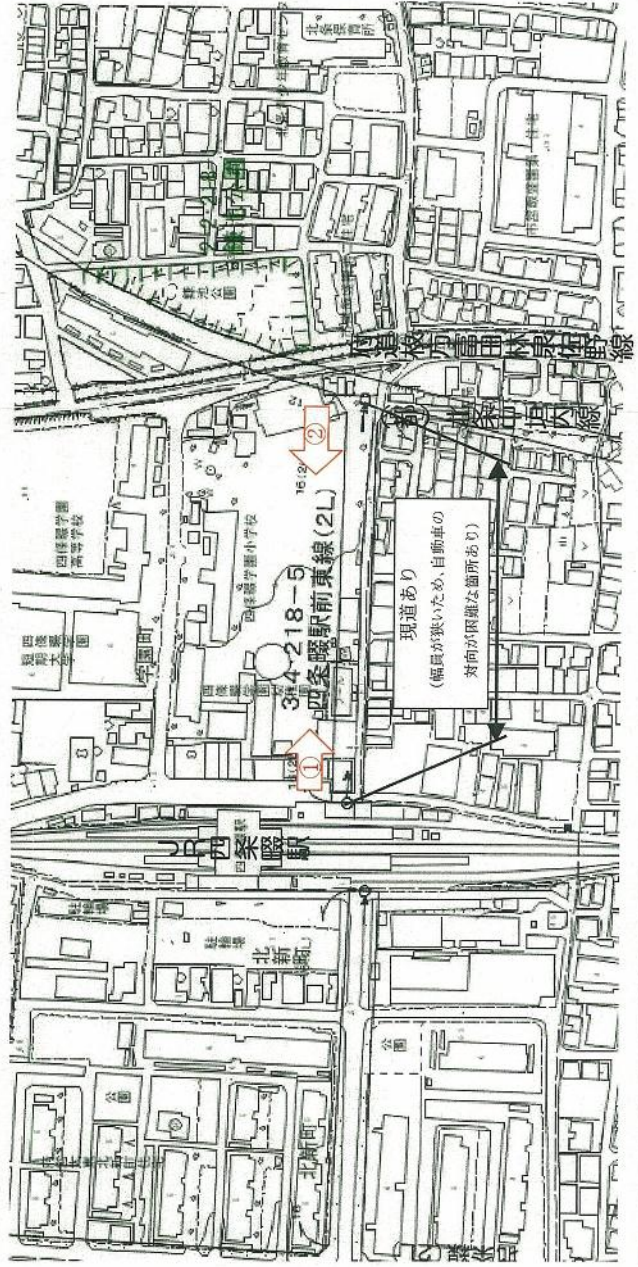
①



②



### ・未整備区間詳細図



# ○路線別見直しカルテ【福島太子田線】

## ・路線の概要

路線番号	3・4・218-8	計画延長	1190m
路線名	福島太子田線	未着手延長	400m
位置(起点・終点・主な経過地)	御領三丁目地内 ・ 太子田三丁目地内 ・ 新田旭町地内		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	幹線街路と平面交差6箇所
評価区間	(都)御領深野線～(都)野崎鴻池線	評価区間延長	400m
計画幅員(車線数)	16m(2車線)	計画決定年月日	S37.10.2
		市街化区域割合(延長ベース)	100%
路線の特性	(都)御領深野線(府道深野南寺方大阪線)、(都)野崎鴻池線(市道水野鴻池線)、(都)新田中央線(市道新田中央線)および(都)大阪住道線(府道大阪生駒線)を結ぶ路線。		

## ・各項目の評価

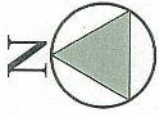
評価項目	判断根拠又は具体的理由
計画論	大東市都市計画に関する基本的な方針にて今後10年間に取り組むべき都市施設と位置付けている。
必要性	交通処理機能 本都市計画道路と重複する現道は、大型車両の通行量が多く、渋滞が発生する。 本路線の整備は渋滞解消の効果が見込める。 公共施設等の主要施設にアクセスする路線ではない。 都市機能強化軸として、交通処理機能の視点からの必要性は高い。
	交通安全機能 本都市計画道路と重複する現道は、大型車両の通行量が多く路肩の幅員も狭く、歩行者および自転車の通行が危険な状態であるため、歩道整備の必要性は高い。
	市街地形成機能 本都市計画道路周辺は、既に工場などが建ち並び工場集積地を形成しており、今後具体的な市街地整備等の面的整備等の予定はない。
	防災機能 大東市地域防災計画で避難路の位置付けがあるが、重複する現道が避難路としての幅員が狭いため、防災機能の視点からは必要性が高い。
	環境形成機能 大東市緑の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の観点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。
	代替機能 本都市計画道路に重複して現道があるものの、狭路で代替機能を有する道路ではない。
実現性	支障物件は比較的少ない。 支障となる大型構造物もなく、地形の起伏も少ない。 道路構造令に適合。 実現性は高い。

## ・路線の総合評価

総合評価	存続	計画論での位置付けあり。 本都市計画道路は、用途地域が工業地域の指定をしている、主に工場の集積する地域の中を通過する、物流機能を有した路線であり、必要性は高い。 道路整備に支障となる物件は比較的少なく、実現性は高い。 必要性が高く、実現性も高いことから、存続候補とする。
------	----	--

○都市計画道路 福島太子田線

路線番号	3・4・218-8	計画延長	1190m
路線名	福島太子田線	整備済延長	790m
計画幅員	16m	未整備延長	400m
計画車線数	2車線	整備率	66%
計画決定	S37.10.2		



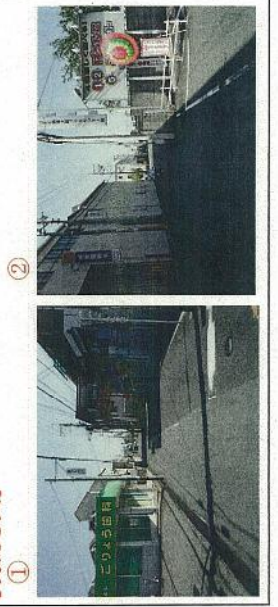
・位置図



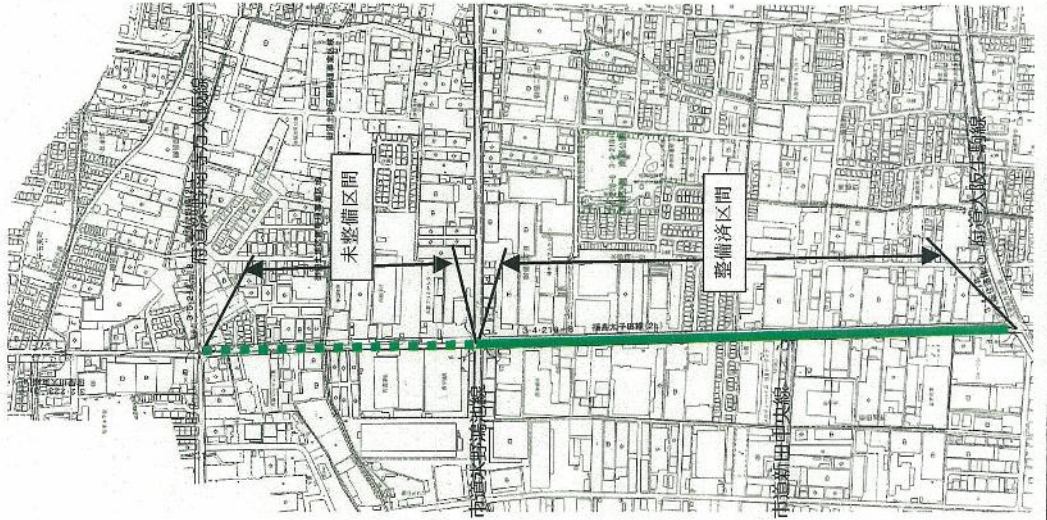
・路線の特徴

- 府道深野南守方大坂線、市道水野浦池線、市道新田中央線および府道大坂生駒線を結ぶ都市計画道路。
- 重複している現道があるため、通行することは可能。
- 御領西交差点を先頭に渋滞が発生する。
- 工場の集積する地域の中を通過する、物流機能を有した路線である。また、歩道が無く歩行者空間が確保されていない。

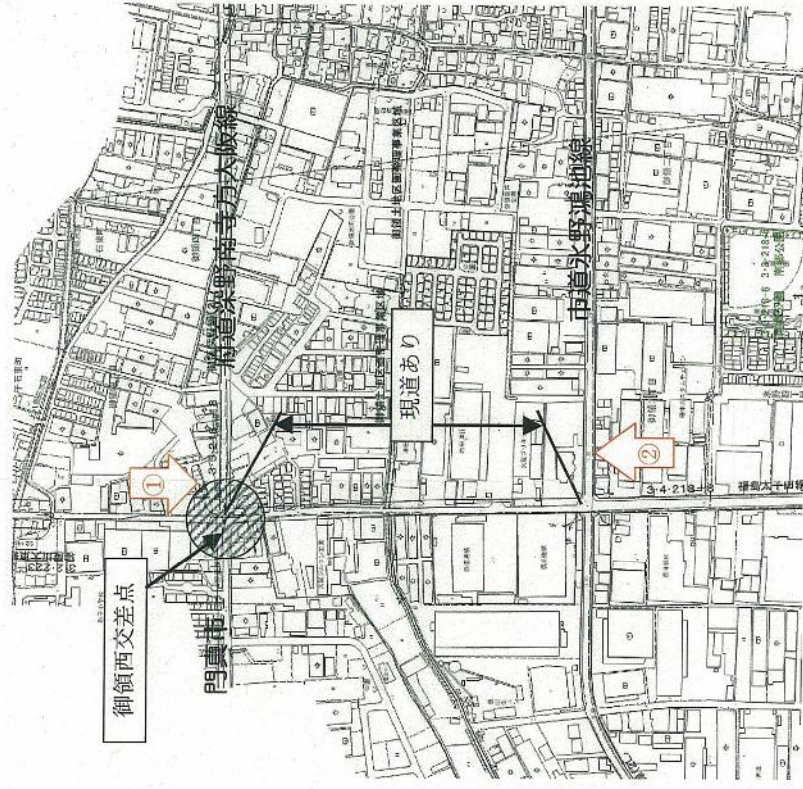
【現況写真】



・全体路線図



・未整備区間詳細図





# ○路線別見直しカルテ【深野北御供田線(北側)】

## ・路線の概要

路線番号	3・5・218-16	計画延長	2640m
路線名	深野北御供田線	未着手延長	1710m
位置(起点・終点・主な経過地)	深野三丁目地内・御供田四丁目地内・深野北一丁目地内		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	JR片町線と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所 区画街路と立体交差2箇所
評価区間	(都)三箇深野北線～旧権現川	評価区間延長	410m
計画幅員(車線数)	12m(2)	計画決定年月日	S33.6.10
		市街化区域割合(延長ベース)	0%
路線の特性	(都)三箇深野北線(市道三箇深野北線)、(都)北条線(府道大東四條驛線)、(都)野崎鴻池線、(都)大阪住道線(府道大阪生駒線)、(都)諸福中垣内線および東大阪市の(都)加納玉串線を結ぶ路線。		

## ・各項目の評価

評価項目	判断根拠又は具体的理由
計画論	第4次大東市総合計画および大東市都市計画に関する基本的な方針で整備推進の位置付けはない。

必要性	交通処理機能	本都市計画道路と重複する現道はないが、現状では国道170号を通行することにより、交通処理機能は確保されている。 都市計画緑地である深北緑地に直接アクセスするが、国道170号がアクセス道としての機能を有している。 交通処理機能の視点からの必要性は低い。
	交通安全機能	本都市計画道路と重複する現道は存在しない。このため、交通安全機能の視点からは必要性が低い。
	市街地形成機能	本都市計画道路周辺は市街化調整区域のため空地が多い。また、市街化区域に連担することから、将来は新たな土地利用が見込まれる地区である。
	防災機能	大東市地域防災計画で広域避難地の位置付けのある深北緑地へ直接アクセスする路線であり、防災機能の視点からの必要性は高い。
	環境形成機能	大東市緑の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の視点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。
	代替機能	府道大東四條驛線と市道三箇深野北線を結ぶ路線として、国道170号が代替機能を有する。

実現性	支障物件は少ないが、一級河川権現川を横断する必要があり、橋梁の整備が必要。 本都市計画道路周辺は空地が多いため、大型構造物の築造は比較的しやすい。 道路構造令に適合。 実現性は高い。
-----	--

## ・路線の総合評価

総合評価	存続	計画論での位置付けなし。 大東市都市計画に関する基本的な方針において、本都市計画道路の周辺は土地利用を検討するゾーンとしており、土地利用を検討する際、主な都市施設となる。 防災機能として、広域避難地である深北緑地と大東中央公園を結ぶ重要な路線であり必要性は高い。 道路整備にあたり、支障物件が少なく、実現性も高い。 必要性が高く、実現性も高いことから、存続候補とする。
------	----	--

○都市計画道路 深野北御供田線（北側）

路線番号	3・5・218-16	計画延長	2640m
路線名	深野北御供田線	整備済延長	930m
計画幅員	25m, 20.5m, 19m, 12m	未整備延長	1710m
計画車線数	2車線	整備率	39%
計画決定	S33.6.10		

・位置図



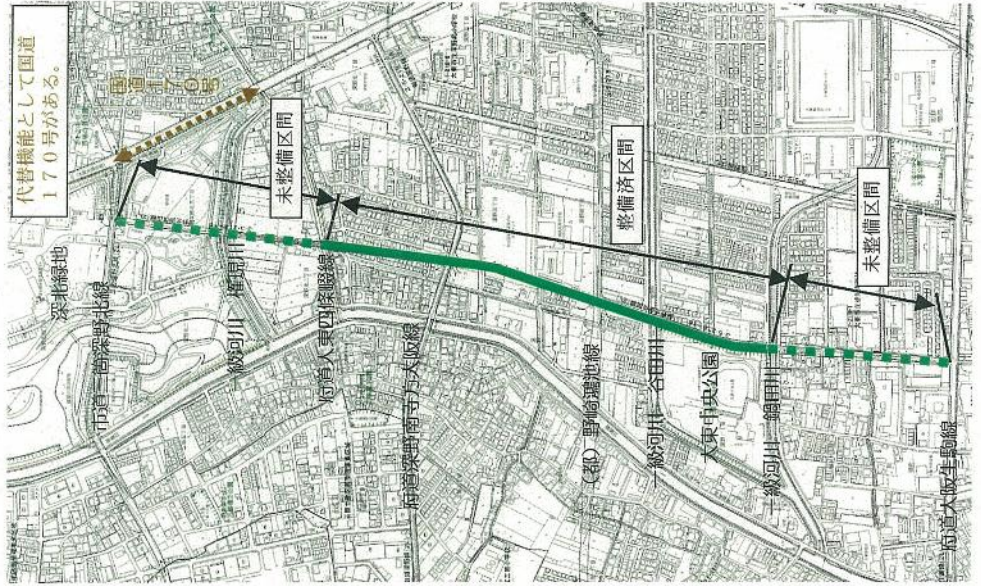
・路線の特徴

- 市道三箇深野北線、府道大東四條昭線、府道深野南寺方大阪線（部）野崎鴻池線、府道大阪生駒線、市道諸福中垣内線および東大阪市の加納玉串線を結ぶ都市計画道路。
- 大東市地域防災計画において、地域緊急交通路および避難路の位置付けがある。また、広域避難地の位置付けられている大東中央公園および深北緑地へアクセスする都市計画道路。
- 一級河川権現川、鞆田川、恩智川と交差し、橋梁の整備が必要。
- 市街北調整区域内においては、支障物件が少ない。

【現況写真】



・全体路線図



・未整備区間詳細図



# ○路線別見直しカルテ【深野北御供田線(中央)】

## ・路線の概要

路線番号	3・5・218-16	計画延長	2640m
路線名	深野北御供田線	未着手延長	1710m
位置(起点・終点・主な経過地)	深野三丁目地内・御供田四丁目地内・深野北一丁目地内		
構造形式	地表式	鉄道等との交差の構造	JR片町線と立体交差 幹線街路と平面交差5箇所 区画街路と立体交差2箇所
評価区間	鍋田川～(都)大阪住道線	評価区間延長	450m
計画幅員(車線数)	19m・12m(2)	計画決定年月日	S33.6.10
		市街化区域割合(延長ベース)	100%
路線の特性	(都)三箇深野北線(市道三箇深野北線)、(都)北条線(府道大東四條驛線)、(都)野崎鴻池線、(都)大阪住道線(府道大阪生駒線)、(都)諸福中埋内線および東大阪市の(都)加納玉串線を結ぶ路線。		

## ・各項目の評価

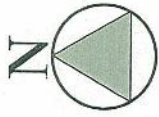
評価項目	判断根拠又は具体的理由
計画論	第4次大東市総合計画にて早期実現を目指す位置付けられている。 大東市都市計画に関する基本的な方針にて今後10年間に取り組むべき都市施設と位置付けている。
必要性	交通処理機能 本都市計画道路は一部の区間でしか現道と重複していないため、車両での通り抜けは不可能。現状では国道170号もしくは府道大東四條驛線を通行することにより、交通処理機能は確保されている。 公共施設等の主要施設にアクセスする路線ではない。 交通処理機能の視点からの必要性は低い。
	交通安全機能 本都市計画道路と重複する現道は、住宅地の生活道路であり、歩道や自転車歩行者道などを整備する優先度は低く、交通安全機能の視点からは必要性が低い。
	市街地形成機能 本都市計画道路周辺は、既に住宅などが建ち並び住宅市街地を形成しており、今後具体的な市街地整備等の面的整備等の予定はない。
	防災機能 大東市地域防災計画で広域避難地の位置付けのある大東中央公園および避難所の位置付けがある谷川中学校へ直接アクセスする路線である。 広域緊急交通路(都)大阪住道線と広域避難地を結ぶ路線であり、防災機能の視点からの必要性は非常に高い。
	環境形成機能 大東市緑の基本計画やその他みどりの観点からの位置付けもなく、環境形成機能の視点からの本都市計画道路整備の必要性は低い。
	代替機能 本都市計画道路の代替機能を有する道路はない。
実現性	支障物件は比較的少ないが、一級河川鍋田川の横断のため、橋梁の整備が必要である。 現在、構造等について検討の段階。 道路構造令に適合。 実現性は高い。

## ・路線の総合評価

総合評価	存続	計画論での位置付けあり。 防災機能として、広域避難地である大東中央公園および避難所である谷川中学校へ直接アクセスする路線であり必要性は非常に高い。 道路整備に支障となる物件は比較的少ないが、一級河川鍋田川を横断する必要があるものの実現性は高い。 必要性が高く、実現性も高いことから、存続候補とする。
------	----	--

○都市計画道路 深野北御供田線 (中央)

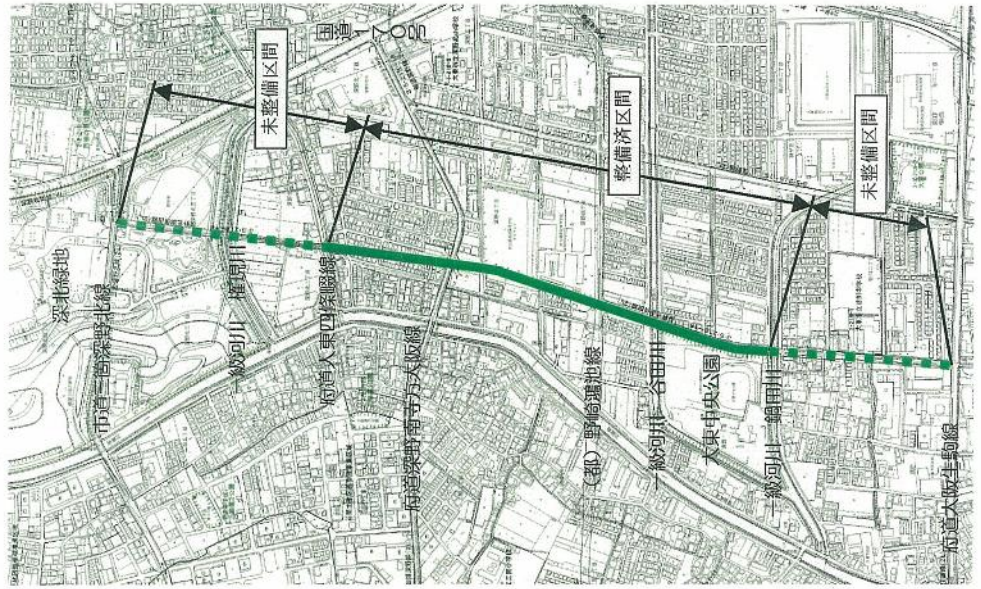
路線番号	3・5・218-16	計画延長	2640m
路線名	深野北御供田線	整備済延長	930m
計画幅員	25m,20.5m,19m,12m	未整備延長	1710m
計画車線数	2車線	整備率	39%
計画決定	S33.6.10		



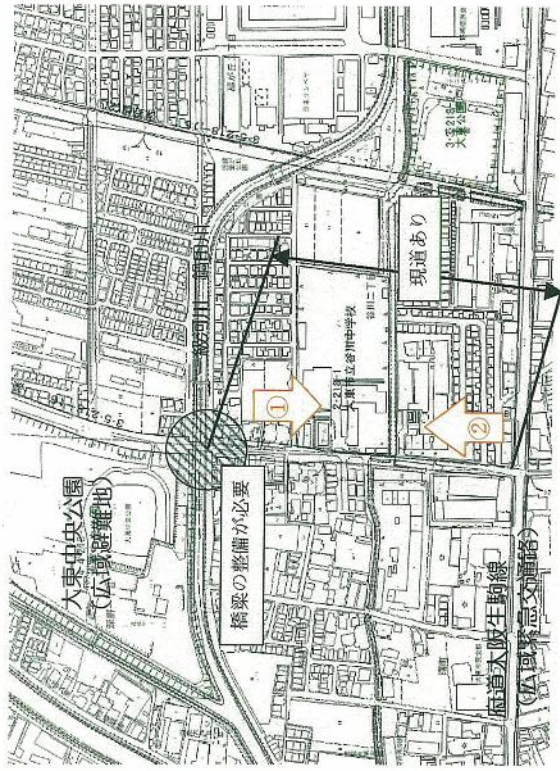
・位置図



・全体路線図



・未整備区間詳細図



・路線の特徴

- 市道三箇深野北線、府道大東四條線、府道深野南寺方大阪線、(都)野崎池線、府道大阪生駒線、市道諸福中垣内線および東大阪市の加納玉串線を結ぶ都市計画道路。
- 大東市地域防災計画において、地域緊急交通路および避難路の位置付けがある。また、広域避難地の位置付けられている大東中央公園および深北線地へアクセスする都市計画道路。
- 穀河川権現川、錦田川、恩智川と交差し、橋梁の整備が必要。
- 市街化調整区域内においては、支障物件が少ない。

【現況写真】



東部大阪都市計画道路(大東市決定)一覽表(大東市域)

(平成24年3月31日現在)

決定 種別	路線番号	路線名	計画決定 年月日	延長 (m)	幅員 (m)	車線数	整備延長 (m)	整備率 (%)	備考 (整備済箇所)
	3-4-218-4	諸福中垣内線	S33.6.10	3,850	16	2	約 3,850 m	100%	
	3-4-218-5	四条驛駅前東線	S39.9.3	200	16	2	約 0 m	0%	
	3-4-218-6	四条驛駅前西線	S39.9.3	720	16	2	約 190 m	26.4%	北条線~JR四条驛駅
	3-4-218-7	住道駅前線	S33.6.10	390	16	2	約 390 m	100%	住道駅前(約4,500m)
	3-4-218-8	福島太子田線	S37.10.2	1,190	16	2	約 790 m	66.4%	野崎池線~大阪住道線
	3-4-218-10	深野北条線	S39.9.3	850	16	2	約 0 m	0%	
	3-4-218-11	住道駅前南線	H6.3.2	380	16	2	約 380 m	100%	住道駅前(約2,500m)
	3-5-218-13	三箇深野北線	S60.11.25	850	12	2	約 850 m	100%	
	3-5-218-15	深野線	S46.3.27	1,180	12	2	約 380 m	32.2%	御船池線~野崎池線
	3-5-218-16	深野北御供田線	S33.6.10	2,640	12	2	約 930 m	35.2%	
	3-5-218-21	新田中央線	S37.10.2	900	12	2	約 900 m	100%	
	3-5-218-23	住道駅前西線	S48.2.16	430	12	2	約 430 m	100%	住道駅前(約3,700m)
	3-5-218-24	末広1号線	H6.3.2	740	12	2	約 740 m	100%	
	7-6-218-1	扇町線	S49.2.16	240	10	2	約 240 m	100%	
	7-6-218-2	片町線附属街路北側第1号線	S50.11.25	570	8	1	約 570 m	100%	
	7-6-218-3	片町線附属街路北側第2号線	S50.11.25	1,120	8	1	約 1,120 m	100%	
	7-7-218-4	片町線附属街路南側線	S50.11.25	2,190	6	1	約 2,190 m	100%	
	7-6-218-5	諸福灰塚線	S50.11.25	530	9	2	約 0 m	0%	
	7-6-218-6	新町1号線	H6.3.2	160	8	1	約 160 m	100%	
小計				19,130			約 14,110 m	73.8%	未着手延長:約5,020m

大東市(19路線)

東部大阪都市計画道路(大東市決定)一覽表(大東市域)

大東市決定路線見直し後

決定 種別	路線番号	路線名	計画決定 年月日	延長 (m)	幅員 (m)	車線数	整備延長 (m)	整備率 (%)	備考 (整備済箇所)
	3-4-218-4	諸福中垣内線	S33.6.10	3,850	16	2	約 3,850 m	100%	
	3-4-218-5	四条驛駅前東線	S39.9.3	200	16	2	約 0 m	0%	
	3-4-218-6	四条驛駅前西線	S39.9.3	1,190	16	2	約 190 m	100.0%	北条線~JR四条驛駅
	3-4-218-7	住道駅前線	S33.6.10	390	16	2	約 390 m	100%	住道駅前(約4,500m)
	3-4-218-8	福島太子田線	S37.10.2	1,190	16	2	約 790 m	66.4%	野崎池線~大阪住道線
	3-4-218-11	住道駅前南線	H6.3.2	380	16	2	約 380 m	100%	住道駅前(約2,500m)
	3-5-218-13	三箇深野北線	S50.11.25	850	12	2	約 850 m	100%	
	3-5-218-15	深野線	S46.3.27	1,380	12	2	約 380 m	100.0%	御船池線~野崎池線
	3-5-218-16	深野北谷川線(仮称)	S33.6.10	1,690	12	2	約 630 m	49.1%	旧津守川~扇町川
	3-5-218-21	新田中央線	S37.10.2	900	12	2	約 900 m	100%	
	3-5-218-23	住道駅前西線	S48.2.16	430	12	2	約 430 m	100%	住道駅前(約3,700m)
	3-5-218-24	末広1号線	H6.3.2	740	12	2	約 740 m	100%	
	7-6-218-1	扇町線	S48.2.16	240	10	2	約 240 m	100%	
	7-6-218-2	片町線附属街路北側第1号線	S50.11.25	570	8	1	約 570 m	100%	
	7-6-218-3	片町線附属街路北側第2号線	S50.11.25	1,120	8	1	約 1,120 m	100%	
	7-7-218-4	片町線附属街路南側線	S50.11.25	2,190	6	1	約 2,190 m	100%	
	7-6-218-6	新町1号線	H6.3.2	160	8	1	約 160 m	100%	
小計				15,470			約 14,010 m	90.6%	未着手延長:約1,460m

大東市(17路線)

