

堺市無電柱化事業計画

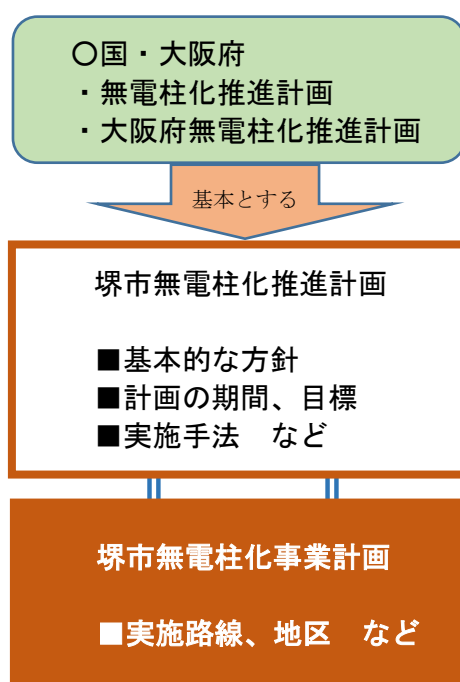
2021(令和3)年3月

堺市建設局

1. はじめに

堺市では、平成 28 年 12 月に施行された「無電柱化の推進に関する法律」（以下、「無電柱化法」という。）に基づき、令和 2 年に「堺市無電柱化推進計画」を策定し、「都市防災の向上」、「安全で快適な歩行空間の確保」、「良好な都市景観の確保」を目指し、無電柱化を推進している。

『堺市無電柱化事業計画』（以下、「事業計画」という。）は、「堺市無電柱化推進計画」で示した、今後優先的に無電柱化を推進する箇所の考え方に基づき、令和 11 年度までに無電柱化を推進する箇所を選定したものである。



図： 「事業計画」の位置付け

2. 整備路線

近年の地震や台風などの自然災害を踏まえ、「防災・安全」の観点では、堺市地域防災計画における広域緊急交通路、地域緊急交通路及びこれらの路線の代替・補完路となる都市計画道路や、バリアフリー化が必要な道路などにおいて他の事業と連携が可能な箇所を対象とする。特に、広域緊急交通路については、路線の連続性から、大阪府無電柱化推進計画に位置付けられている重点 14 路線を優先する。

また、「景観」の観点では、「百舌鳥古墳群周辺地域」及び「堺環濠都市地域」など、景観上重要な箇所を対象とする。＊

堺市無電柱化推進計画「10. 無電柱化の推進に関する基本的な方針」に基づき、令和 11 年度までに無電柱化を推進する箇所は、別表〈事業箇所〉のとおりである。

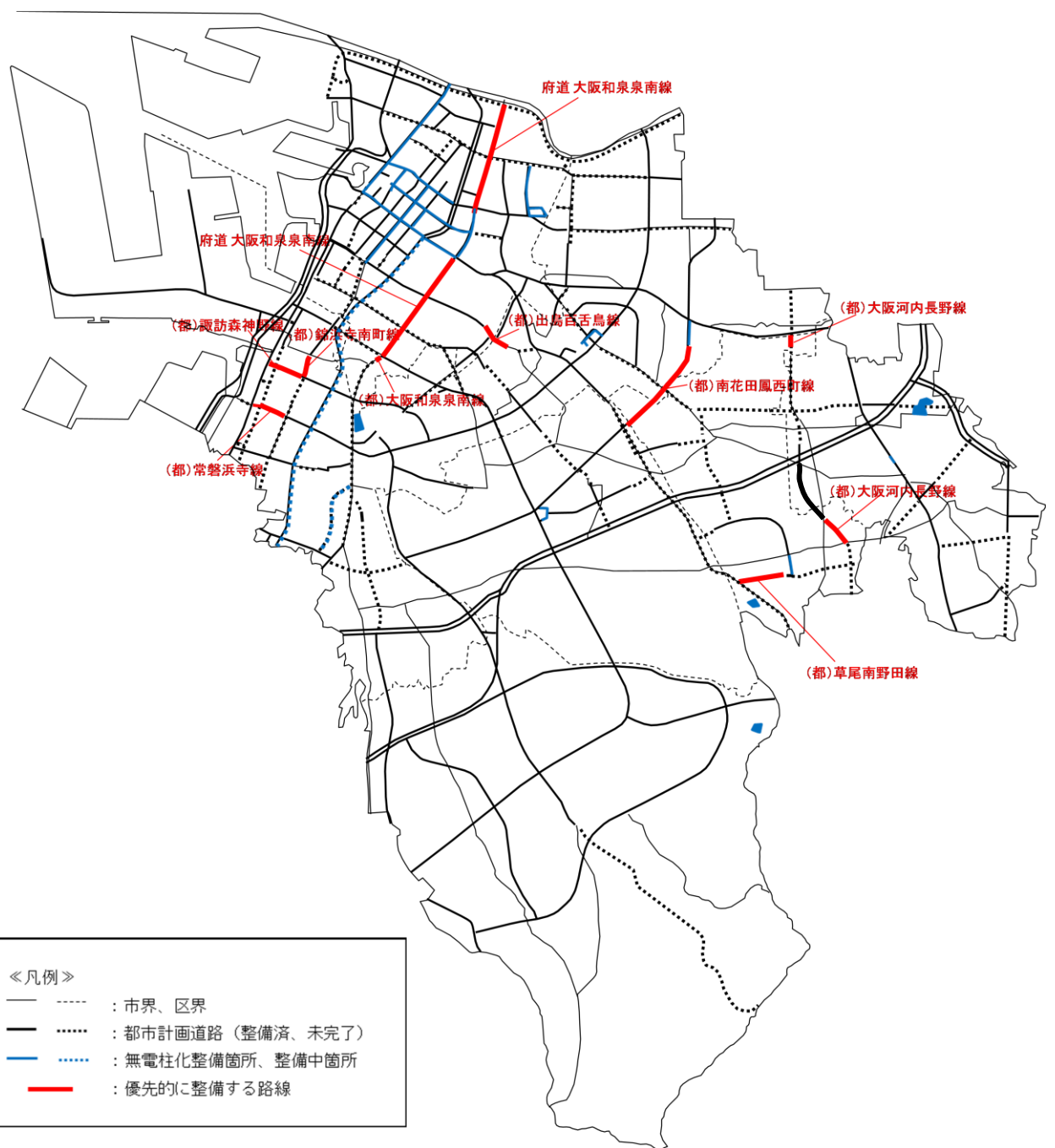
なお、事業計画については、個別のビジョンや計画などとの連携を図り、具体的な地区等が明確になった時点で随時追加するものとする。

<事業箇所>

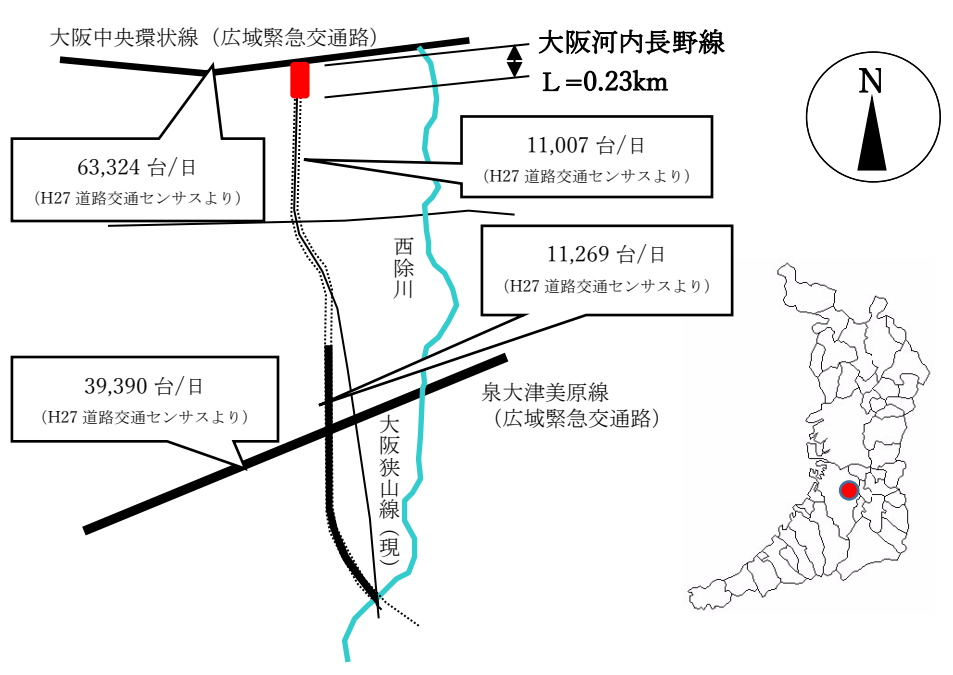
番号	路線名	工区名	道路延長 (km)
1	(都)3・2・201-9 大阪河内長野線	八下地区	0.23
2	(都)3・2・201-9 大阪河内長野線	北野田地区	0.60
3	(都)3・3・201-16 常磐浜寺線		0.52
4	(都)3・3・201-17 草尾南野田線		0.72
5	(都)3・3・201-19 錦浜寺南町線		0.48
6	(都)3・3・201-21 南花田鳳西町線	金岡・白鷺地区	1.85
7	(都)3・3・201-22 大阪和泉泉南線		0.13
8	(都)3・4・201-41 諏訪森神野線	浜寺地区	0.59
9	(都)3・4・201-47 出島百舌鳥線		0.45
10	(主)大阪和泉泉南線		3.90
	合計		9.47

※「景観」については、個別のビジョンや計画などとの連携を図り、具体的な地区等が明確になった時点で追加する。

〈事業箇所〉



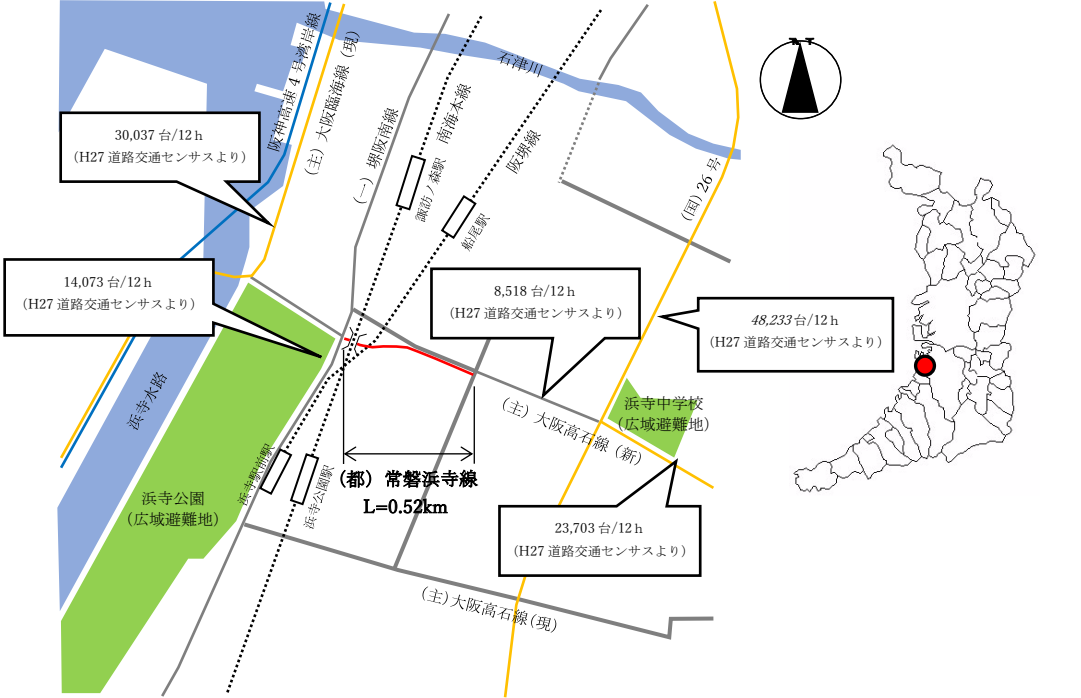
【路線別状況】1

路線名(工区名)	(都) 3・2・201-9 大阪河内長野線 (八下地区)
① 概要	本路線の現道である大阪狭山線（現）は、本市の東部地域における南北方向の重要な幹線道路であるが、幅員が狭く（約 8m）、延焼遮断機能や避難路機能が脆弱であり、かつ周辺地域は、狹隘道路が多く住宅が密集しており、地区内で発生した火災が市街地大火に拡大する危険性が高くなっていることから、本路線の整備に併せて無電柱化を実施することにより、火災時の延焼遮断機能の強化や災害時の避難路機能の強化を図るものである（堺市震災に強いまちづくり基本計画に位置付け）。また、重要な広域緊急交通路である大阪中央環状線や泉大津美原線を結び、本市東部地域の防災機能の強化に大きく寄与するものである。
② 事業内容	無電柱化の手法：電線共同溝 所在地：堺市東区八下町地内 道路延長：L=0.23km W=35m 車線数:4 整備延長：L=0.46km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	 大阪中央環状線（広域緊急交通路） 大阪河内長野線 L=0.23km 63,324 台/日 (H27 道路交通センサスより) 11,007 台/日 (H27 道路交通センサスより) 11,269 台/日 (H27 道路交通センサスより) 39,390 台/日 (H27 道路交通センサスより) 西除川 大阪狭山線（現） 泉大津美原線 (広域緊急交通路)

【路線別状況】2

路線名(工区名)	(都)3・2・201-9 大阪河内長野線（北野田地区）
① 概要	本路線は、本市の東部地域を南北に貫き、大阪市及び大阪狭山市に接続する重要な幹線路線である。この路線の整備により、国道309号や府道大阪狭山線の慢性的な渋滞緩和を図る。また、周辺地域は、狭隘道路が多く住宅が密集しており、地区内で発生した火災が市街地大火に拡大する危険性が高くなっていることから、本路線の整備により火災時の延焼遮断機能の強化や災害時の避難路機能の強化を図るものである（堺市震災に強いまちづくり基本計画に位置付け）。併せて地域緊急交通路や広域緊急交通路の代替性や多重性を発揮し、本市東部地域の防災機能の強化に大きく寄与するものである。
② 事業内容	無電柱化の手法：電線共同溝 所在地：堺市東区北野田地内 道路延長：L=0.60km W=35m 車線数:4 整備延長：L=1.20km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	The map illustrates the project area in Sakai City, focusing on the North Yoda region. It shows the proposed road (red line) and existing infrastructure. Key features include: Proposed Road: 大阪河内長野線 (北野田地区) L=0.60km Existing Roads: 大阪狭山線 (新), 大阪狭山線 (現), 泉大津美原線 (現), 堺富田林線 (地域緊急交通路), 西除川, 国道309, 府道大阪狭山線 (広域緊急交通路), 南海高野線. Landmarks: 北野田駅, 西除川, 泉大津美原線 (新). Traffic Volume Data (H27 Road Traffic Census): 39,290 台/日 (H27 道路交通センサスより) 11,269 台/日 (H27 道路交通センサスより) 8,371 台/日 (H27 道路交通センサスより) Other Labels: 小, 中, 公, (南余部・北野田地区) (R2年度供用).

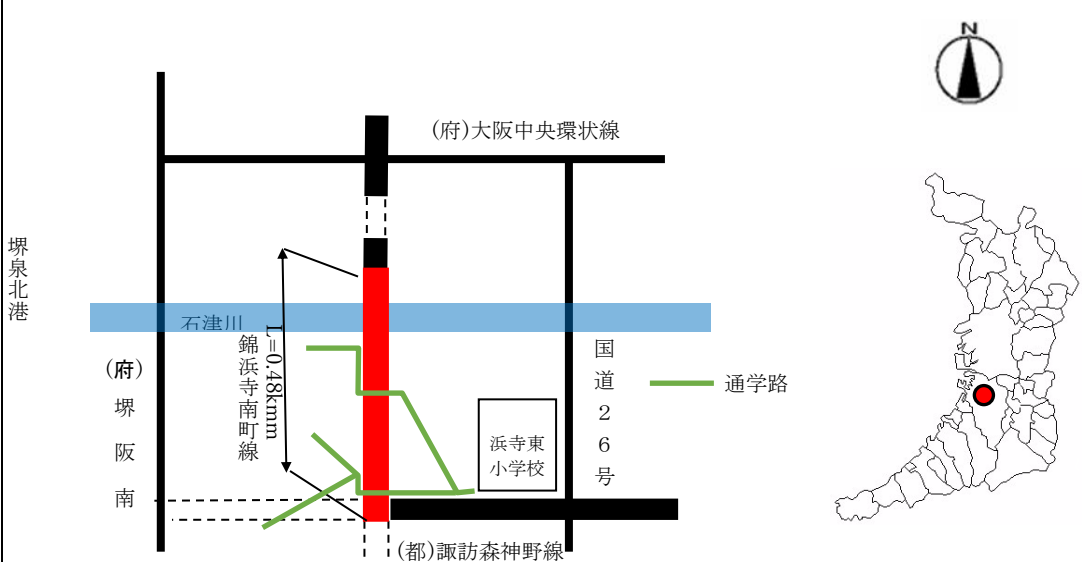
【路線別状況】3

路線名(工区名)	(都)3・3・201-16 常磐浜寺線
① 概要	本路線は、本市の道路ネットワークの環状軸を形成する都市計画道路である。当該事業区間の周辺地域は、津波避難対象地域に指定されているが、狹隘道路が多く、東西方向の道路ネットワークが脆弱であるため、災害時における安全な避難路・輸送路の確保が求められている。 当該区間を整備することにより、火災時の延焼遮断機能の強化や災害時における円滑な避難及び輸送の確保を行うとともに、広域避難地である浜寺公園や浜寺中学校へのアクセス向上を図る（堺市震災に強いまちづくり基本計画に位置付け）。 また、当該区間は南海本線と交差していることから、連続立体交差事業と一体的に整備することにより、周辺地域の良好な生活環境を確保することができるものである。
② 事業内容	無電柱化の手法：電線共同溝 所在地：堺市西区浜寺昭和町1丁～堺市西区浜寺諏訪森町西4丁 道路延長：L=0.52km W=29m 車線数：4 整備延長：L=1.04km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	 The map illustrates the project area in Sakai City, showing the proposed road (常磐浜寺線) and its connection to the surrounding urban network. Key features include: Proposed Road: 常磐浜寺線 (L=0.52km), shown in red. Existing Infrastructure: - 大阪湾岸線 (現) (Main Osaka Bay Line) - 大阪臨海線 (現) (Main Osaka Bay Line) - 堺駅南線 (Main Sakai Station South Line) - 南海本線 (Main Nankai Main Line) - 船尾線 (Main Funai Line) - 大阪線 (Main Osaka Line) - 大阪高石線 (新) (Main Osaka Takashi Line (New)) - 大阪高石線 (現) (Main Osaka Takashi Line (Existing)) Landmarks and Areas: - 浜寺公園 (広域避難地) (Hakase Park (Regional Evacuation Area)) - 浜寺中学校 (広域避難地) (Hakase Junior High School (Regional Evacuation Area)) - 石津川 (Ishizuka River) - 国26号 (National Route 26) - 浜寺水路 (Hakase Waterway) - 浜寺公園駅 (Hakase Park Station) - 浜寺公園 (Hakase Park) - 浜寺公園 (Hakase Park) - 浜寺公園 (Hakase Park) Traffic Volume Data (H27 Road Traffic Census): 30,037 台/12h (H27 Road Traffic Census) 14,073 台/12h (H27 Road Traffic Census) 8,518 台/12h (H27 Road Traffic Census) 48,233 台/12h (H27 Road Traffic Census) 23,703 台/12h (H27 Road Traffic Census) Map Details: - North arrow pointing up. - Inset map of Japan showing the location of Sakai City. - Scale bar: L=0.52km.

【路線別状況】4

路線名(工区名)	(都)3・3・201-17 草尾南野田線
① 概要	本路線は、市域の東南部にあたり、都市計画道路 大美野西野線と国道310号を東西に結ぶ地区幹線道路である。本路線の整備により、南海高野線北野田駅西側からの車でアクセスが向上し生活道路への流入を減らすことで周辺交通環境の改善を図る。 また、当該道路を含む都市計画道路は堺市地域防災計画で避難路と位置付けられていることから、地震災害時の避難路、火災時の延焼防止としての役割を果たすと共に、緊急車両の通行、歩行者や自転車の安全な移動導線を確保するものである。 なお、本路線は美原新拠点の中心部と本市東南部の拠点地区とを結ぶ幹線道路の一部区間であり、地域の活性化に資するものである。
② 事業内容	無電柱化の手法：電線共同溝 所在地：堺市東区草尾～堺市東区西野 道路延長：L=0.72km W=18m 車線数:2 整備延長：L=1.44km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	

【路線別状況】5

路線名(工区名)	(都)3・3・201-19 錦浜寺南町線
① 概要	本路線は、石津川右岸（錦浜寺南町線）と都市計画道路 諏訪森神野線を結ぶ(橋梁整備W=5.5mを含む)都市計画道路である。南大阪と大阪市及び堺市の中心市街地を結ぶ幹線道路の国道26号及び府道堺阪南線の間に位置しており、本路線を整備することによりこの2線の慢性的な渋滞を緩和する。 また、本路線の周辺地域は沿岸部に位置し、津波避難対象地域に指定されているが、狭隘道路が多く、災害時において避難が困難な区域であることから、本路線の整備により、石津川により分断されている地区に道路ネットワークが形成され、災害時における避難路機能並びに延焼遮断機能が向上し、地域の防災機能の強化に大きく寄与するものである。
② 事業内容	無電柱化の手法：電線共同溝 所在地：堺市西区浜寺石津町東4丁～堺市西区浜寺船尾町西1丁 道路延長：L=0.48km W=2.5m 車線数:2 整備延長：L=0.96km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	

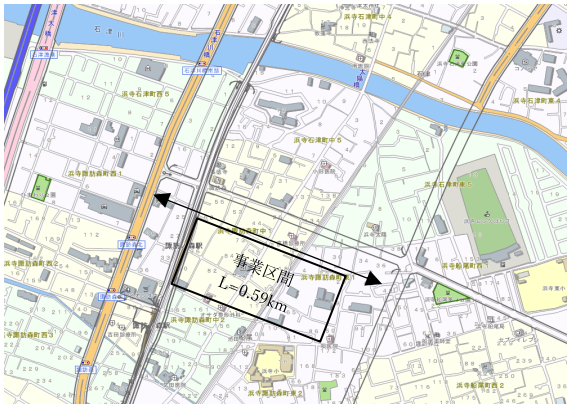
【路線別状況】6

路線名(工区名)	(都)3・3・201-21 南花田鳳西町線（金岡・白鷺地区）
① 概要	本路線の周辺地域は、狭隘道路が多く住宅が密集しており、地区内で発生した火災が市街地大火に拡大する危険性が高くなっている。そのため、本路線の整備に併せて無電柱化を実施することにより、火災時の延焼遮断機能の強化や災害時の避難路機能の強化を図るものである。（堺市震災に強いまちづくり基本計画に位置付け）また、救急物資集積場所である大阪府立大学や広域避難地の大泉緑地を結び、大阪府域の広域緊急交通路としての役割を果たすものである。
② 事業内容	無電柱化の手法： 電線共同溝 所在地：堺市北区金岡町～堺市中区新家町 道路延長：L= 1.85km W= 22～45m 車線数：4 整備延長：L= 3.70km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	

【路線別状況】7

路線名(工区名)	(都)3・3・201-22 大阪和泉南線（南陵町交差点）
① 概要	本路線は、本市の中心市街地を貫き、大阪市及び高石市に接続する幹線道路であり、都市の骨格を形成する重要な幹線道路である。また、災害時の応急活動を迅速かつ的確に実施するため、大阪府地域防災計画及び堺市地域防災計画において広域緊急交通路として指定されている。しかしながら本路線および周辺幹線道路等においては、慢性的な渋滞が発生しており、災害時における救急・救命活動や緊急物資の輸送など、交通機能だけでなく防災機能においても、道路としての機能が十分に発揮されていない状況にある。 本事業は、府道堺狭山線との交差点部を整備するものであり、完成時には南陵町交差点の交通渋滞の緩和など交通処理機能の向上が図られ、災害時の活動などの防災機能の向上に寄与するものである。
② 事業内容	無電柱化の手法：電線共同溝 所在地：堺市堺区石津町2丁～堺市堺区霞ヶ丘町1丁 道路延長：L=0.13km W=22m 車線数：2 整備延長：L=0.26km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	

【路線別状況】8

路線名(工区名)	(都)3・4・201-41 諏訪森神野線（浜寺地区）
① 概要	本路線は、（都）下石津泉ヶ丘線、（都）常磐浜寺線を補完する路線であり、本事業区間は南海本線連続立体交差事業と合わせて整備を行うことにより、道路のネットワーク機能が向上し、円滑な交通の確保、交通事故の抑制などが見込まれる。また地震等の災害時における、市街地大火への拡大を抑制する延焼遮断機能の強化や、津波避難対象地域内の避難路機能の向上に寄与するものである。
② 事業内容	無電柱化の手法： 所在地：堺市西区浜寺諏訪森町西1丁～堺市西区浜寺船尾西1丁 道路延長：L=0.59km W=18m 車線数:2 整備延長：L=1.18km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	

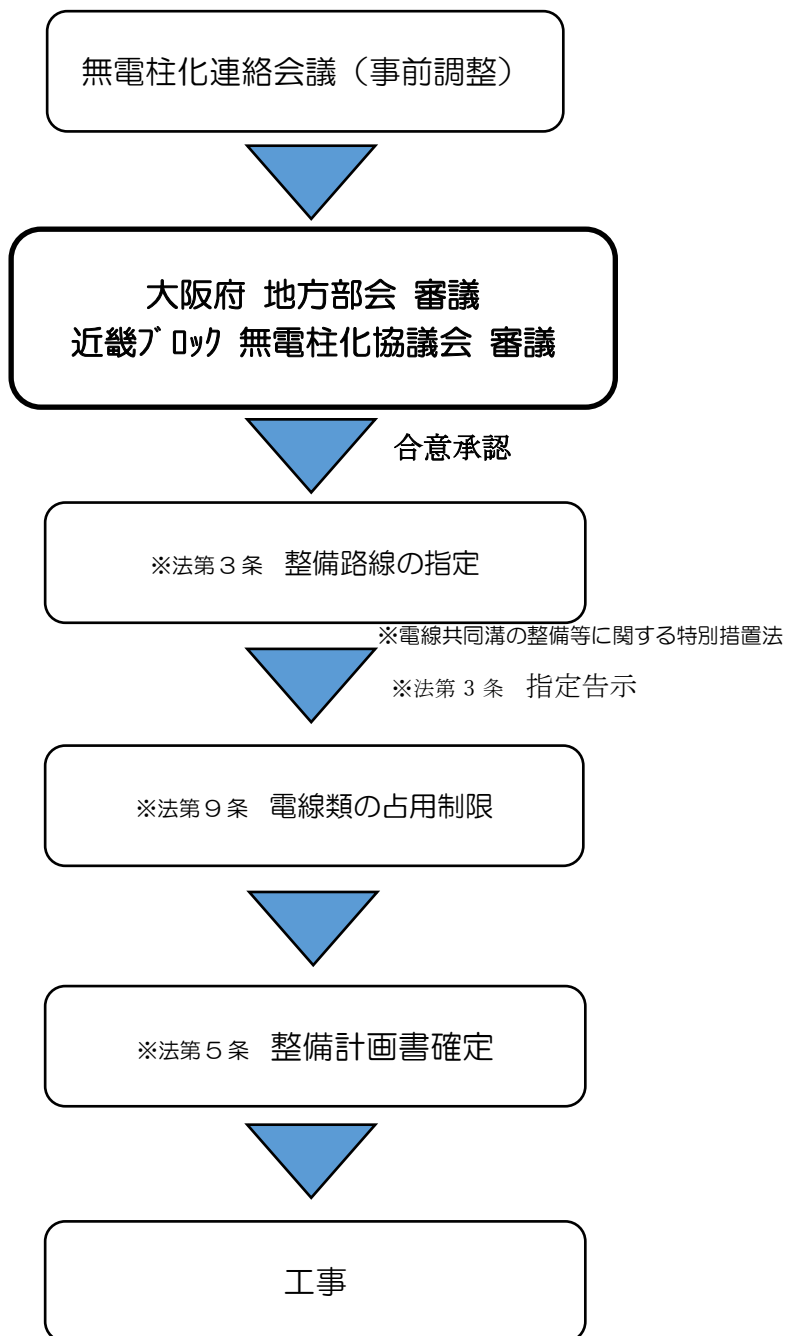
【路線別状況】9

路線名(工区名)	(都)3・4・201-47 出島百舌鳥線
① 概要	J R 阪和線百舌鳥駅周辺地域は、多く住宅が密集しており、地区内で発生した火災が市街地大火に拡大する危険性が高くなっている。そのため、本路線の整備により、火災時の延焼遮断機能の強化を図るものである。また、広域避難地である大仙公園は津波避難における避難目標でもあることから、災害時の避難路並びに物資の輸送路機能の強化を図るものである。 令和元年7月6日に仁徳天皇陵古墳を含む百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録が決定し、当該地域周辺は車両通行、駅利用者の増加が見込まれている。現在、当該駅には、駅前広場が未整備であり、車両が輻輳する上に、ボトルネック踏切により、非常に危険な状態となっている。安全で快適な駅前空間の整備と歩行者空間を確保した道路整備を行い、観光拠点の魅力創造と来訪者の増加につなげる。
② 事業内容	無電柱化の手法： 電線共同溝 所在地：堺市堺区百舌鳥夕雲町2丁～堺市北区百舌鳥赤畑町4丁 道路延長：L=0.45km W=16m 車線数：2 整備延長：L=0.90km
③ 選定理由	広域・地域緊急交通路の代替・補完路となる都市計画道路
④ 特記事項・備考	

【路線別状況】10

路線名(工区名)	(主)大阪和泉泉南線
① 概要	平成28年12月に施行された「無電柱化の推進に関する法律」に基づき、平成30年に国が「無電柱化推進計画」を策定し、大阪府も「大阪府無電柱化推進計画」を策定した。 堺市においても、令和2年8月策定の堺市無電柱化推進計画に基づき、「防災」、「安全」、「景観」のうち、主に「防災」を目的として、広域緊急交通路の中でも災害時発生時において緊急車両等の通行を最優先で確保すべき重点14路線である府道大阪和泉泉南線の無電柱化事業を推進する。
② 事業内容	無電柱化の手法：電線共同溝 所在地：堺市堺区遠里小野町1丁～堺市堺区北花田口町3丁 堺市堺区一条通～堺市堺区石津北町 道路延長：L=3.90km W=24～22m 車線数：4 整備延長：L=7.80km
③ 選定理由	広域緊急交通路のうち重点14路線
④ 特記事項・備考	 ※重点14路線：大阪府防災会議において、緊急交通路のうち災害発生時において緊急車両等の通行を最優先で確保するための道路として指定されている路線

無電柱化（電線共同溝）フロー（工事までの流れ）





堺市無電柱化事業計画

2021年(令和3年)3月発行

堺市 建設局 道路部 道路計画課

〒590-0078 堺市堺区南瓦町 3 番 1 号

TEL: 072-228-7423 FAX: 072-228-7139

E-mail: doukei@city.sakai.lg.jp

堺市配架資料番号: 1-J5-21-0068