

IV. 選定結果

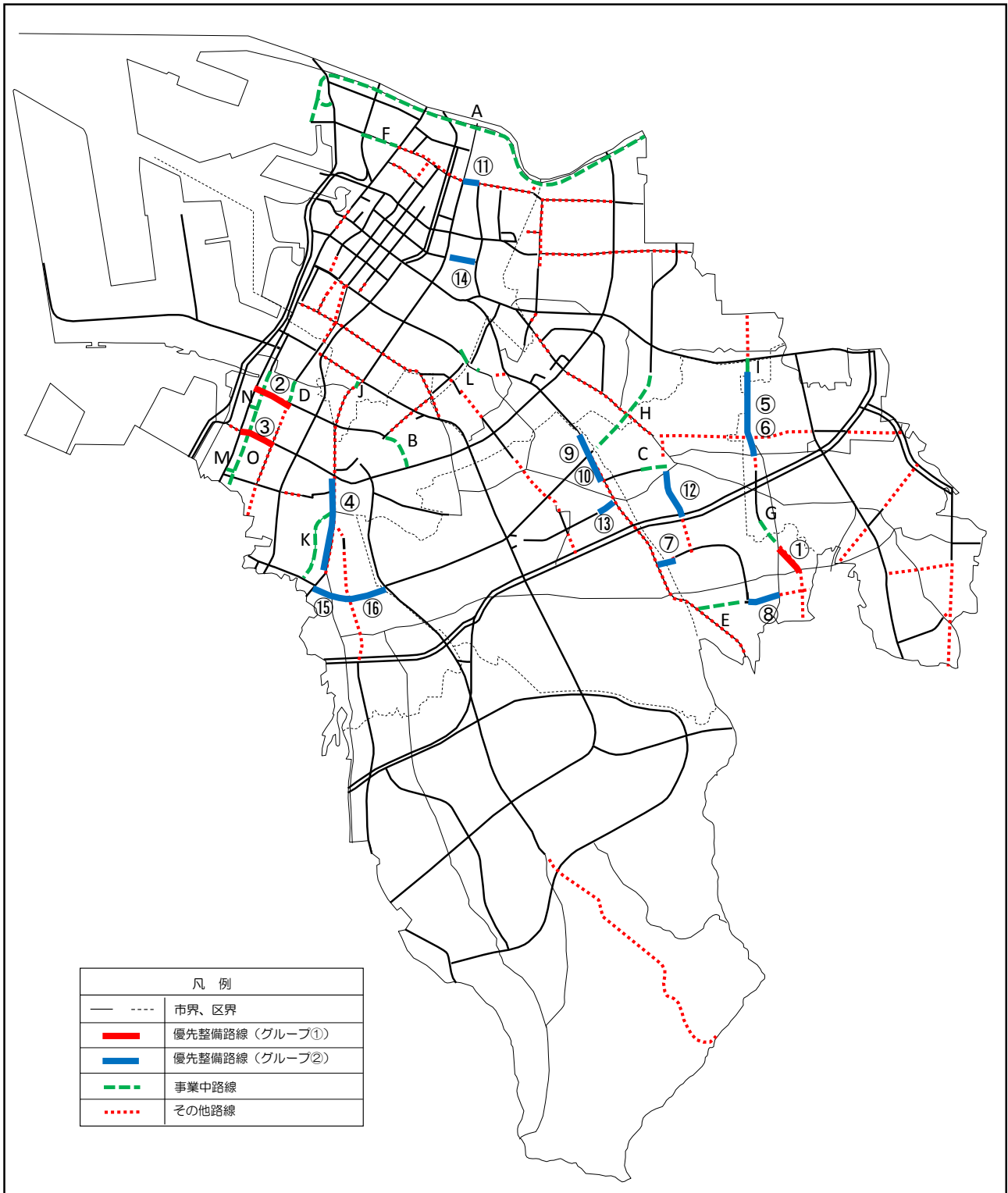


図-28 選定結果

表-3 事業中路線の概要

	路線名	区間	延長 (km)	計画幅員 (m)
事業中路線	A 大和川線	阪神高速道路4号湾岸線 ~ 松原市境界	7.2	25.8 ~ 68
	B 諏訪森神野線	(市) 上野芝宮下1号線 ~ (府) 大阪高石線(新)	0.6	18
	C 新家日置荘線	(市) 野尻34号線 ~ 南海高野線初芝駅	0.4	16
	D 錦浜寺南町線	(市) 東湊浜寺石津線 ~ (市) 浜寺船尾線	0.4	25
	E 草尾南野田線	(市) 高松西野1号線 ~ (国) 310号	0.7	18
	F 築港天美線	(府) 大阪臨海線(現) ~ (国) 26号	0.7	25
	G 大阪河内長野線(南余部・北野田地区)	(市) 南余部12号線 ~ (府) 大阪狭山線(現)	0.5	35
	H 南花田鳳西町線(金岡・白鷺地区)	(市) 金岡52号線 ~ (国) 310号	1.9	22 ~ 45
	I 大阪河内長野線(八下地区)	(府) 大阪中央環状線 ~ (市) 八下6号線	0.2	35
	J 大阪和泉泉南線(南陵町交差点)	(府) 堺狭山線 ~ (府) 石津川停車場石津線	0.2	22
	K 鳳上線	(府) 大阪和泉泉南線 ~ (市) 鳳西上1号線	1.3	18
	L 出島百舌鳥線	堺区百舌鳥夕雲町地内 ~ 北区百舌鳥赤畑町地内	0.4	16
	M 浜寺公園駅前線	(府) 堺阪南線 ~ 南海本線浜寺公園駅	0.1	20
	N 諏訪ノ森駅前線	(府) 堺阪南線 ~ 南海本線諏訪ノ森駅	0.1	18
	O 南海本線附属街路西4号線~西7号線	(市) 浜寺石津西浜寺石津中1号線 ~ 高石市境界	0.2 ~ 1.1	6 ~ 10

表-4 優先整備路線の概要

	路線名	区間	延長 (km)	計画幅員 (m)	主な選定理由
グループ① 本プログラム策定後 概ね5年の間に着手 (概ねH28年度からH32年度)	① 大阪河内長野線 (南工区)	(府) 大阪狭山線 (現) ～ (府) 泉大津美原線 (現)	0.6	35	<ul style="list-style-type: none"> 「広域性」(将来交通量、渋滞損失時間の削減、市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(延焼遮断機能の強化、広域緊急交通路の多重化による機能強化)において整備効果が高い 「地域性」(歩行者の安全性、緑の空間確保による快適性、都市の骨格を形成する機能)において整備効果が高い
	② 諏訪森神野線 (西伸)	(府) 堺阪南線 ～ (市) 浜寺石津船尾1号線	0.6	18	<ul style="list-style-type: none"> 南海本線連続立体交差事業と一体的な整備が必要 「防災性」(津波からの安全な避難路)において整備効果が高い 「地域性」(主要幹線道路と連携した周遊性)において整備効果が高い
	③ 常磐浜寺線	(市) 船尾浜寺南町線 ～ (府) 堺阪南線	0.5	22.5～35	<ul style="list-style-type: none"> 南海本線連続立体交差事業と一体的な整備が必要 「広域性」(市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(津波からの安全な避難路、延焼遮断機能の強化、広域緊急交通路の多重化による機能強化)において整備効果が高い 「地域性」(緑の空間確保による快適性、都市の骨格を形成する機能)において整備効果が高い
グループ② 本プログラム策定後 概ね5年後から15年後の間に着手 (概ねH33年度からH42年度)	④ 大阪和泉泉南線	(府) 大阪高石線 (新) ～ (府) 泉大津美原線 (現)	1.7	22	<ul style="list-style-type: none"> 「広域性」(渋滞損失時間の削減)において整備効果が高い 「防災性」(津波からの安全な避難路、緊急交通路の通行空間確保)において整備効果が高い 「地域性」(歩行者・自転車の安全性)において整備効果が高い
	⑤ 大阪河内長野線 (北工区-1)	東区/八下町地内 ～ 東区石原町地内	0.4	35	<ul style="list-style-type: none"> 「広域性」(渋滞損失時間の削減、市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(広域避難地までの避難路、延焼遮断機能の強化、広域緊急交通路の多重化による機能強化)において整備効果が高い 「地域性」(歩行者・自転車の快適性、歩行者の安全性、緑の空間確保による快適性、都市の骨格を形成する機能)において整備効果が高い
	⑥ 大阪河内長野線 (北工区-2)	東区石原町地内 ～ (府) 西藤井寺線 (現)	1.1	35	<ul style="list-style-type: none"> 「広域性」(渋滞損失時間の削減、市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(広域避難地までの避難路、延焼遮断機能の強化、広域緊急交通路の多重化による機能強化)において整備効果が高い 「地域性」(歩行者・自転車の快適性、歩行者の安全性、緑の空間確保による快適性、都市の骨格を形成する機能)において整備効果が高い
	⑦ 大美野西野線	(国) 310号 ～ (市) 日置荘狭山線	0.4	16	<ul style="list-style-type: none"> 供用済み区間が地域拠点(北野田)につながっており、残区間として本路線を整備することによってミッシングリンクが解消し、国道310号とのネットワークが完成することから整備効果の早期発現が期待できる 「地域性」(歩行者の安全性、交通結節(駅へのアクセシビリティ))において整備効果が高い
	⑧ 草尾南野田線 (東伸)	(市) 西野44号線 ～ (府) 大阪狭山線 (現)	0.6	26.5	<ul style="list-style-type: none"> 「防災性」(延焼遮断機能の強化)において整備効果が高い 「地域性」(歩行者の安全性、都市拠点における交通結節機能、鉄道と連携した各拠点へのアクセシビリティ、主要幹線道路と連携した周遊性)において整備効果が高い
	⑨ 堺河内長野線 (工区-1)	中区学園町地内 ～ (市) 新家深井線	0.5	16	<ul style="list-style-type: none"> 「広域性」(市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ、市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(広域避難地までの避難路、緊急交通路の通行空間確保)において整備効果が高い 「地域性」(自転車の安全性、都市の骨格を形成する機能)において整備効果が高い
	⑩ 堺河内長野線 (工区-2)	(市) 新家深井線 ～ (市) 新家日置荘線	0.5	16	<ul style="list-style-type: none"> 「広域性」(市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ、市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(広域避難地までの避難路、緊急交通路の通行空間確保)において整備効果が高い 「地域性」(自転車の快適性、自転車の安全性、都市の骨格を形成する機能)において整備効果が高い
	⑪ 築港天美線 (錦綾地区)	(府) 大阪和泉泉南線 ～ (市) 今池三国ヶ丘線	0.3	26.5～37	<ul style="list-style-type: none"> 南海高野線連続立体交差事業と一体的な整備が必要 「広域性」(市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(津波からの安全な避難路、延焼遮断機能の強化、緊急交通路の通行空間確保)において整備効果が高い 「地域性」(自転車の安全性、都市の骨格を形成する機能、都心における自転車のアクセシビリティ、周遊性)において整備効果が高い
	⑫ 日置荘高松線	(市) 新家日置荘線 ～ (府) 泉大津美原線 (新)	1.1	16	<ul style="list-style-type: none"> 「防災性」(延焼遮断機能の強化)において整備効果が高い 「地域性」(歩行者・自転車の快適性、主要幹線道路と連携した周遊性、交通結節(駅へのアクセシビリティ))において整備効果が高い
	⑬ 深井大野芝線	(市) 土塔24号線 ～ (国) 310号	0.3	16	<ul style="list-style-type: none"> 供用済み区間が地域拠点(深井)とつながっており、残区間として本路線を整備することによってミッシングリンクが解消し、国道310号とのネットワークが完成することから、整備効果の早期発現が期待できる 「地域性」(交通結節(駅へのアクセシビリティ))において整備効果が高い
	⑭ 三国ヶ丘線	堺区中三国ヶ丘町地内 ～ (市) 今池三国ヶ丘線	0.4	18～20	<ul style="list-style-type: none"> 南海高野線連続立体交差事業と一体的な整備が必要 「地域性」(歩行者の安全性、交通結節(駅へのアクセシビリティ))において整備効果が高い
	⑮ 南花田鳳西町線 (上地区)	(府) 泉大津美原線 (現) ～ (府) 大阪和泉泉南線	0.3	22～25	<ul style="list-style-type: none"> 「広域性」(将来交通量、市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ、市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(広域避難地までの避難路、広域緊急交通路の多重化による機能強化)において整備効果が高い 「地域性」(緑の空間確保による快適性、都市の骨格を形成する機能)において整備効果が高い
	⑯ 南花田鳳西町線 (草部地区)	(府) 堺かつらぎ線 ～ (府) 泉大津美原線 (現)	0.9	22～25	<ul style="list-style-type: none"> 「広域性」(将来交通量、市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ、市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセシビリティ)において整備効果が高い 「防災性」(広域避難地までの避難路、広域緊急交通路の多重化による機能強化)において整備効果が高い 「地域性」(緑の空間確保による快適性、都市の骨格を形成する機能)において整備効果が高い

※表-4の順番は五十音順であり、優先順位を示すものではありません。

堺市都市計画道路整備プログラム

2016年（平成28年）6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

堺市行政資料番号：1-J5-16-0107