#### 第7回 堺市公共事業評価監視委員会

# 審議対象事業説明資料

#### 審議対象事業

1. 南海本線(堺市)連続立体交差事業 【再評価】

2. 都市計画道路 大阪和泉泉南線(南陵町交差点) 【再評価】

3. 社会資本整備総合交付金事業 堺東駅周辺地域の活性化 【事後評価】

#### 審議対象事業一覧表 (3事業)

事業種別	事業名	事業内容 及び	市民のニーズ	事 業 効 果	の 発 現 状 況	自然環境等への	市の評価	評価
争未性加	争 未 石	事業コスト	印氏のニース	定量的評価	定性的評価	影響と対策	完成目標年度	計加
街路事業		延長L=2.7km、関連側道延長L=2.9km 高架化される駅:諏訪ノ森駅、浜寺公園駅 除去踏切数:7箇所 全体事業費 約441億円 (内訳) 用地補償費 約127億円 工事費 約314億円 上記のうち関連事業費 約51億円 (都市計画道路2路線)	・踏切除却と側道整備による交通の円滑化と安全性の確保 ・災害時における避難経路確保等による 防災性の向上 ・諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅のバリアフ リー化 ・文化財的価値の高い駅舎を中心とした 駅周辺地域の活性化	総費用 C=444億円  B/C=2.6 (残事業) (関連事業費を含む) 総便益 B=552億円 総費用 C=212億円 ※評価時点 R3年度	<ul> <li>○踏切渋滞の解消</li> <li>・踏切渋滞の解消による周辺道路の交通の円滑化</li> <li>○安全で快適な歩行環境の確保</li> <li>・踏切による歩行者・自転車利用者の損失時間解消</li> <li>・歩行者や自転車と自動車交通の分離による安全な通行環境の確保</li> <li>・新駅のパリアフリー化による移動快適性の向上</li> <li>○防災性の向上</li> <li>・事業区間周辺は津波による浸水想定区域であり、踏切の除却により災害時における安全かつ迅速な避難に貢献</li> <li>○景観に配慮した空間形成</li> <li>・文化財的価値の高い駅舎を保存・活用し、まちの顔としての機能を保持することにより、駅を中心とした活気あるまちづくりに寄与</li> <li>○高架下空間の活用</li> <li>・商業施設の誘致により、人々が集う活気と賑わいある空間を創出・駐輪場、駐車場等の整備により、駅周辺の安全かつ円滑な交通を確保</li> </ul>	C02排出削減量:3,960t/年 N0x排出削減量:6.9t/年 SPM排出削減量:0.45t/年	[評価] 継続 [完成目標年度] 令和9年度	継 続 見直し 中 止
街路事業	都市計画道路 大阪和泉泉 南線(南陵町交差点)	延 長: 0.13km 道路区分: 第4種第1級 道路幅員: 22m 全体事業費: 約12.1億円 (内訳) 用地補償費 約 7.1億円 工事費等 約 5.0億円	南陵町交差点における慢性的な渋滞の解 消	○費用便益比  B/C=6.7 (事業全体) 総便益 B=66億円 総費用 C= 9.8億円  B/C=7.5 (残事業) 総便益 B=66億円 総費用 C= 8.7億円 総費用 C= 8.7億円 ※評価時点 R3年度 ※費用便益第定の根拠 「費用便益分析マニュアル (H30.2)」 国土交通省 道路局都市・地域整備局	れ、父迪処理機能が向上する。	C02排出削減量:1,153t/年N0x排 出削減量:2.2t/年 SPM排出削減量:0.15t/年	[評価] 継続 [完成目標年度] 令和7年度	継 続 見直し 中 止
社会資本整備総合交付金事業	社会資本整備総合交付金事業 堺東駅周辺地域の活性 化	【事業期間】H29~H31 【事業費】 57百万円 【事業内容】市民会館建替え	平成25年に実施した市政モニターアンケートから、堺東駅周辺域に訪れる食町、公共施設の利用して、当時間では、高少のでは、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次では、一次	○	○都市機能の集約 ・商業施設・文化施設等の更新 ○防災性の向上 ・老朽化した施設の建替え ○安全で快適な歩行者空間の確保 ・歩行者デッキの整備 ・駅前広場歩行者空間の整備 ・駅前かいや憩いの空間の確保 ・広く自由に使用できる市民交流広場の整備		「今後の事をでででででででででであるできるである。 「で標るであるため、 「で標るであるであるである。」 「ででであるであるであるである。」 「いり目に考えば、この化とをできる。この代とをできる。この代とをできる。」 「いり目に考えば、この代とをできるである。」 「いり目に考えば、この代とをできるできる。」	[今後の事後評価] 要・不要 [改善措置] 要・不要

#### 再評価個票(その1)

		南海本線(堺市)連続立体交差事業			
事業箇所		堺市西区浜寺石津町~高石市羽衣			
再評価理由		事業着手後5年間経過した時点で継続中の事業			
事業が長期間要している理由		用地取得に期間を要したことにより、仮線工事着手に遅れが生じたため			
	目 的	本事業は、交差する幹線道路上の踏切を除却することで、安全で円滑な 都市交通の確保、及び分断された東西地域の一体化による地域の活性化を 図ることを目的とする。			
	内容	延長 L=2.7km、関連側道延長 L=2.9km 高架化される駅:諏訪ノ森駅、浜寺公園駅 除却踏切数:7箇所			
事業概要	事業費	全体事業費 約 441 億円 (内訳) 用地補償費 約 127 億円 工事費 約 314 億円 上記のうち関連事業費 約 51 億円 (都市計画道路 2 路線)	執行事業費 約 192 億円 用地補償費 約 94 億円 工事費 約 98 億円 (令和 4 年 3 月末時点) ※予定		
	維持管理費	約 8.8 百万円 / 年			
	上位計画	堺市基本計画 2025 (令和 3 年 3 月) 堺市都市計画マスタープラン (令和 3 年 7 月)			
	関連事業	駅前交通広場整備(諏訪ノ森駅、浜 浜寺公園駅周辺土地区画整理事業 都市計画道路 諏訪森神野線、都市			
	経 過	計画時の想定 事業着手年度 平成 18 年度 完成予定年度 平成 29 年度	現時点での状況 事業着手年度 平成 18 年度 完成予定年度 令和 9 年度		
事業の進	進 捗 状 況 (令和4年3月末) ※ 予 定	_	用地 99% (面積ベース) 全体事業費 47% (執行額ベース)		
の進捗状況	途中段階の 整備効果 発現状況				
	課 題				

#### 再評価個票(その2)

	関重	南海木線は 羽左は地主が土て鉄	首であることから臨海却 レ内陸却む△將1		
事業を巡る社会情勢の変化	関する諸状況事業目的に	南海本線は、現在は地表を走る鉄道であることから臨海部と内陸部を分断し、 地域の一体的な発展を妨げている。また、臨海部と内陸部をつなぐ道路と鉄道が 交差するところには、踏切が存在しており、現在はそこで渋滞が発生し、円滑な 都市交通の確保が難しい状況にある。			
	状域の	・朝夕のピーク時を中心に踏切遮断時間が1時間当たり30分程度となり、交通 渋滞が発生している。 ・踏切解放時の歩行者、自転車、自動車の錯綜により、安全性に問題がある。 ・鉄道により地域が分断され、東西地域の一体的発展が阻害されている。 ・諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅のバリアフリー化が不十分である。			
	ニ 市 民 の	・踏切除却と側道整備による交通の円滑化と安全性の確保 ・災害時における避難経路確保等による防災性の向上 ・諏訪ノ森駅及び浜寺公園駅のバリアフリー化 ・文化財的価値の高い駅舎を中心とした駅周辺地域の活性化			
		計画時の想定	現時点での状況(変更点)		
市	費用便益分析	○B/C=2.3 総便益 B=396 億円 総費用 C=172 億円	○B/C=1.2 (事業全体) (関連事業を含む) 総便益 B=552 億円 総費用 C=444 億円		
事業効果の定量的評価		<ul><li>※評価時点 H15 年度</li><li>※費用便益算定の根拠</li><li>「連続立体交差事業の手引き (H4.11)」</li><li>連続立体交差事業促進期成会</li></ul>	○B/C=2.6 (残事業) (関連事業を含む) 総便益 B=552 億円 総費用 C=212 億円 ※評価時点 R3 年度 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル<連続立体交		
IIIII			差事業編>(H30.2)」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局		
	の 者 標 他		○渋滞損失時間の削減:123.52 万人時間/年 ※H42 将来ネットワークから自動車を対 象に算出		
事業効果の 定性的評価		・歩行者や自転車と自動車交通の ・新駅のバリアフリー化による移動 ○防災性の向上 ・事業区間周辺は津波による浸水が おける安全かつ迅速な避難に貢献 ○景観に配慮した空間形成	の交通の円滑化 者、自転車、自動車の錯綜)が解消 分離による安全な通行環境の確保 動快適性の向上 想定区域であり、踏切の除却により災害時に 大		

	<ul><li>○高架下空間の活用</li><li>・商業施設の誘致により、人々が集う活気と賑わいある空間を創出</li><li>・駐輪場、駐車場等の整備により、駅周辺の安全かつ円滑な交通を確保</li></ul>
自然環境等への影響と対策	○CO2 排出削減量:3,960t/年 NOx 排出削減量:6.9t/年 SPM 排出削減量:0.45t/年
その他特記すべき事項	現在仮線工事及び高架工事を施行中であるが、片側高架切替後には、一定踏切遮断時間を減少でき、事業途中段階の整備効果が一部発現する見込みである。

# 堺市公共事業評価監視委員会



一南海本線(堺市)連続立体交差事業【再評価】

令和3年12月15日 堺市建設局道路部



# 目次

- 事業概要
- 現地状況
- 計画標準断面図
- 事業効果
- **■** まとめ

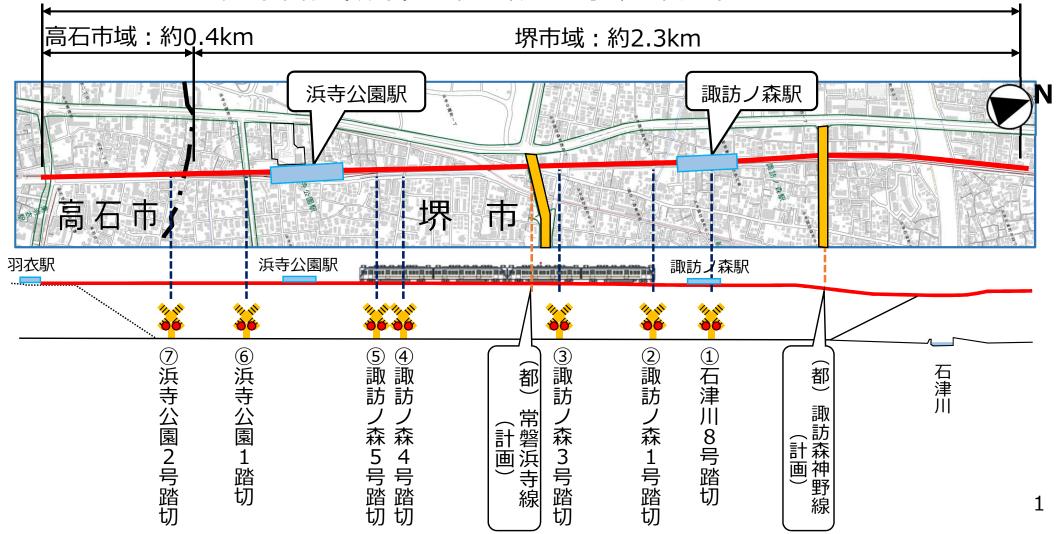
### 事業概要



#### 目的

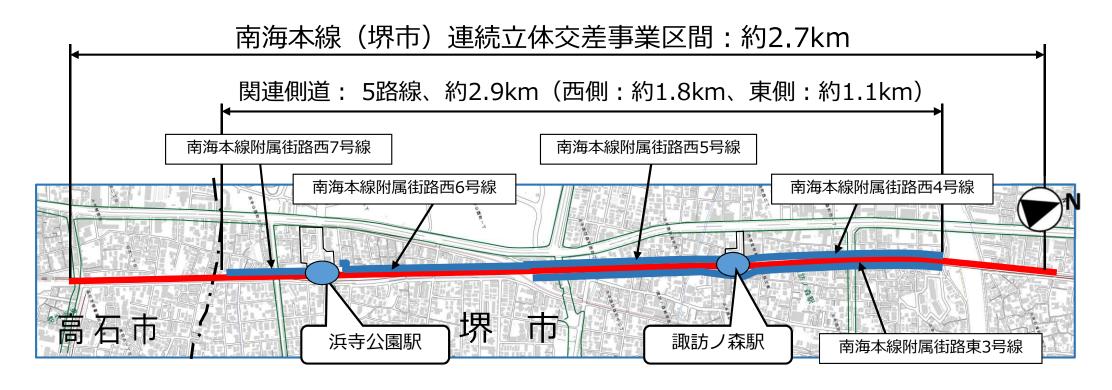
- ・鉄道の高架化により、7箇所の踏切を除却し、都市交通の円滑化を図る
- ・分断された市街地の一体化による地域の活性化を図る





### 事業概要·進捗状況





#### ○事業のスケジュール

·都市計画決定 : 平成17年8月

·事業認可取得 : 平成18年11月

・高架切替予定 : 令和 7年度末

・完成予定: 令和 9年度末

(当初完成予定:平成29年度末)

#### ○事業の進捗状況(令和4年3月時点)※見込

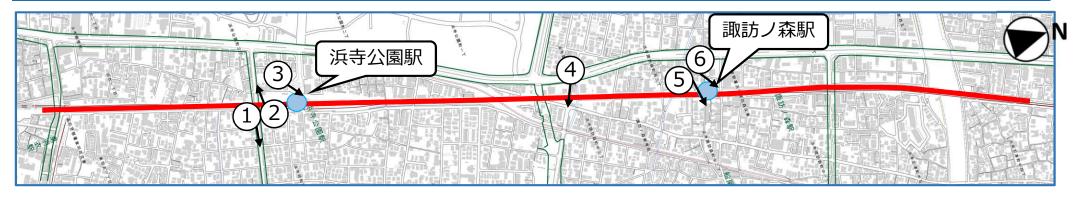
・用地買収率 約99%(面積ベース)

・事業費進捗率 約47%

	全体 事業費	投資 事業費
総額	約441億円	約192億円

# 現地状況











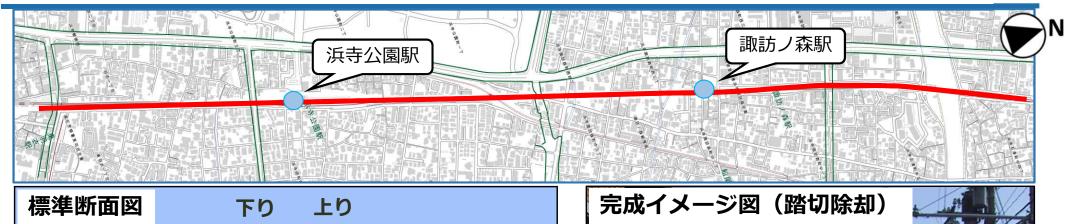


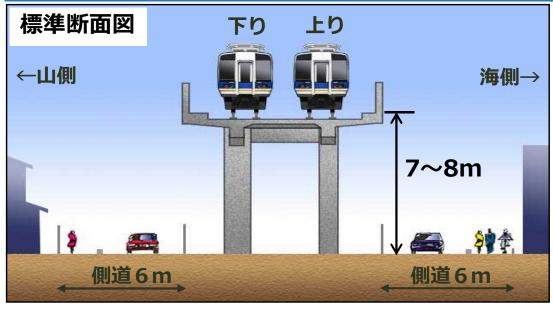




# 標準断面図・完成イメージ















### 事業効果(費用便益比)



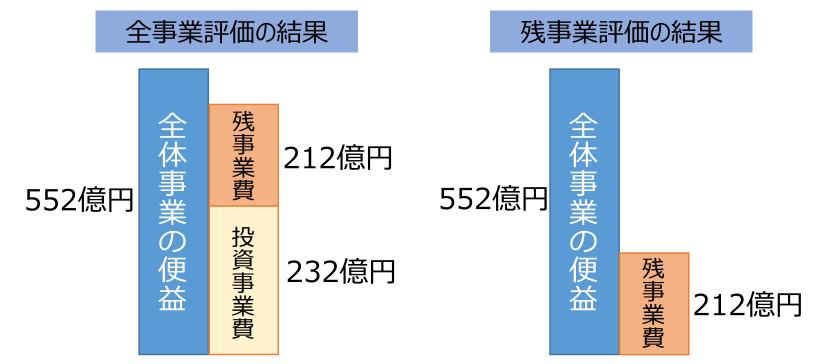
#### 踏切除却と都市計画道路整備による

- ■移動時間短縮(自動車類、歩行者)
- ■走行経費減少
- ■交通事故減少(交通事故、踏切事故)

	全事業	残事業
総便益(R3現在価値)	552億円	552億円
総費用 (R3現在価値)	444億円	212億円
費用便益比	1.2	2.6

各効果を便益として金銭化

※当該路線は部分供用区間がないため、全事業と残事業の総便益は同じ



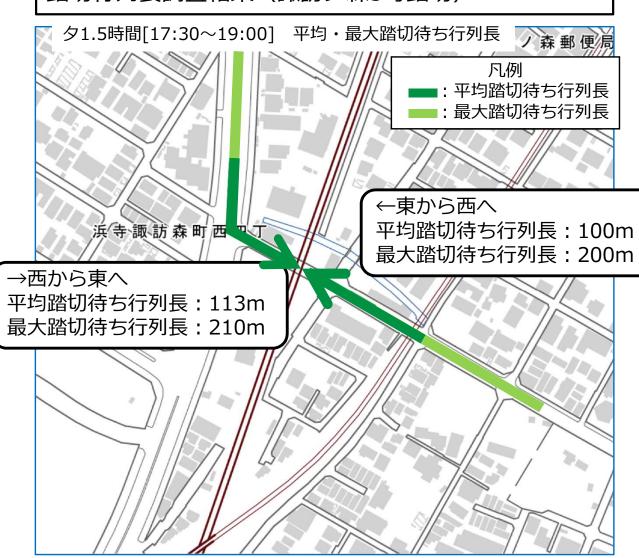
※全体事業の便益(総便益)、残事業費(残事業の総費用)、投資事業費(全事業と残事業の総費用の差額)は 「費用便益分析マニュアル<連立立体交差編>」(平成30 年2 月 国土交通省 道路局都市局)に基づき算出した値

# 事業効果 (踏切渋滞の解消)



#### 鉄道の高架化により、現状発生している踏切を起因とした渋滞を解消する

#### 踏切行列長調査結果(諏訪ノ森3号踏切)



踏切渋滞により接続府道まで影響



#### 年間約123万人・時間の損失解消

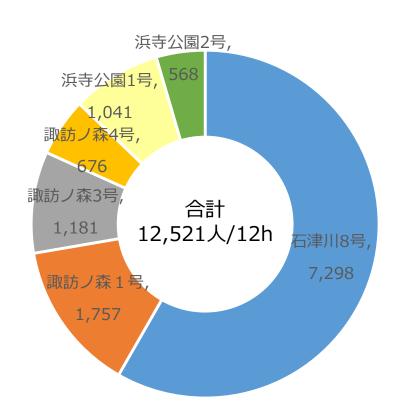


# 事業効果(安全で快適な歩行環境の確保)



#### 踏切の除却により、歩行者の安全で快適な歩行環境を確保する

踏切利用者数(歩行者・自転車)



令和元年10月1日(火)実測値(7時~19時) ※諏訪ノ森5号踏切は調査無 歩行者・自転車踏切通過状況





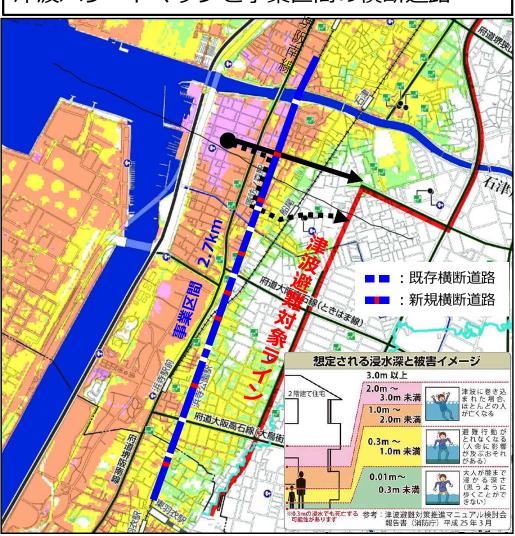
踏切除却により、踏切解放時の通行集中 (歩行、自転車、自動車の錯綜)が解消 され、安全な歩行環境を確保

# 事業効果(防災性の向上)



#### 横断道路の増加により、津波発生時における迅速な避難が可能

#### 津波八ザードマップと事業区間の横断道路



※大阪府が平成25年8月に発表した津波浸水想定に基づいて作成されたもの。 千年に一度あるいはそれより発生頻度が低い最大クラスの地震により引き起こされた 津波を想定し作成されている。

#### 横断する路線数の変化

事業区間の横断道路が増加し、避難時の迂回の必要性が低下することで、安全で円滑な避難に寄与する。

#### 8路線

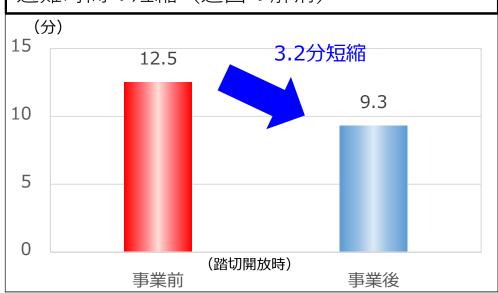


15路線

# 7路線增加

※歩行者・自転車専用道路、(都) 諏訪森神野線、(都) 常磐浜寺線含む

#### 避難時間の短縮(迂回の解消)



※左図、黒丸(西区浜寺諏訪森町西1丁目)から津波避難対象ラインまでの所要時間 事業前:12.5分(1,000m)→事業後9.3分(750m) 歩行速度は80m/分にて算出(不動産の表示に関する公正競争規約施行規則より)

# 事業効果 (景観に配慮した空間形成)



文化財的価値の高い駅舎を保存・活用し、まちの顔としての機能を保持することで、駅を中心とした地域活性化に寄与

#### 文化財的価値の高い旧駅舎の保存・活用









両駅舎の周辺空間が将来にわたってまちの顔となるよう、新旧駅舎と駅前交通広場等が調和のとれた 景観を形成し、地域の活性化に寄与



# 事業効果(高架下空間の活用)



事例紹介:南海本線堺駅付近連続立体交差事業

- ・商業施設の誘致により、人々が集う活気と賑わいのある空間を創出
- ・駐車場、駐輪場の整備により、人や車の安全かつ円滑な交通を確保





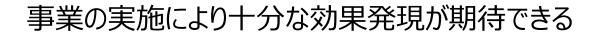


### まとめ



### ■事業効果

- ①費用便益分析
  - ・全体事業における費用便益比 1.2
- ②踏切渋滞の解消
- ③安全で快適な歩行環境の確保
  - ・踏切による損失時間解消、安全な歩行環境の確保
- 4)防災性の向上
  - ・津波における浸水想定区域からの安全で迅速な避難に貢献
- ⑤景観に配慮した空間形成
- ⑥高架下空間の活用



今後も事業継続し、R9年度の事業完了を目指す

#### 再評価個票(その1)

	中部価値宗(ての1)				
	事 業 名	都市計画道路 大阪和泉泉南線(南陵町交差点)			
事業箇所		堺区石津町二丁及び霞ヶ丘町一丁 地内			
	再評価理由	事業着手後5年間を経過した時点で継続中の事業			
<u> </u>	事業が長期間要 している理由	用地取得に時間を要しているため			
	目的	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。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。そのため、府道堺狭山線との交差点部を整備することにより、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。			
事	内容	延長 L=131m 幅員 W=22m 道路区分:第 4 種第 1 級、車線数:4 車線(暫定)			
事業概要	事業費	全体事業費 約 12.1 億円 執行事業費 約 1.14 億円 (內訳) 用地補償費 約 7.1 億円 用地補償費 約 1.10 億円 工事費等 約 5.0 億円 工事費等 約 0.04 億円 (令和 4 年 3 月末時点) ※予定			
	維持管理費	約 0. 28 百万円/年			
	上位計画	堺市基本計画 2025 (令和 3 年 3 月) 堺市都市計画マスタープラン (令和 3 年 7 月) 堺市都市計画道路整備プログラム (平成 28 年 6 月)			
	関連事業	-			
		計画時の想定	現時点での状況		
事	経過	事業着手年度 平成 28 年度 完成予定年度 令和 3 年度	事業着手年度 平成 28 年度 完成予定年度 令和 8 年度		
事業の進捗	進 捗 状 況 (令和4年3月 末時点)※予定	_	用地 30.3% (面積ベース) 全体事業費 9.4% (執行額ベース)		
進捗状況	途中段階の 整備効果 発現状況	-	_		
	課題	用地取得に時間を要している			

#### 再評価個票(その2)

事業を巡る社会情勢の変化	関する諸状況事業目的に	本路線は、本市の中心市街地を貫き、都市の骨格を形成する重要な幹線道路であり、大阪市及び高石市に接続する主要地方道であるが、本事業区間においては、右左折交通による慢性的な渋滞が発生している。		
	状域の	本事業区間においては、右左折交通による慢性的な渋滞が発生しているため、車線の増設等により、その解消が求められている。		
化	ニ ト ス ズ の	南陵町交差点における慢性的な渋滞の解消		
		計画時の想定	現時点での状況(変更点)	
事業効果の定量的	費用便益分析	○B/C=4.7 (事業全体) 総便益 B=47 億円 総費用 C=10 億円	○B/C=6.7 (事業全体) 総便益 B=66 億円 総費用 C=9.8 億円 ○B/C=7.3 (残事業) 総便益 B=66 億円 総費用 C=9.0 億円	
		<ul><li>※評価時点 H28 年度</li><li>※費用便益算定の根拠</li><li>「費用便益分析マニュアル (H20.11)」</li><li>国土交通省 道路局 都市・地域整備局</li></ul>	<ul><li>※評価時点 R3 年度</li><li>※費用便益算定の根拠</li><li>「費用便益分析マニュアル (H30.2)」</li><li>国土交通省 道路局 都市・地域整備局</li></ul>	
	の 指 標 他	_	_	
事業効果の 定性的評価		<ul><li>○交通の円滑化</li><li>・現道部の交通負荷の軽減による交通の円滑化</li><li>○防災機能の向上</li><li>・広域緊急交通路として防災機能向上に寄与</li></ul>		
自然環境等への影響と対策		○CO2 排出削減量: 1,153t/年 NOx 排出削減量: 2.2t/年 SPM 排出削減量: 0.15t/年		
その他特記 すべき事項		_		

### 堺市公共事業評価監視委員会



# 都市計画道路 大阪和泉泉南線 (南陵町交差点)【再評価】

令和3年12月15日 堺市建設局道路部

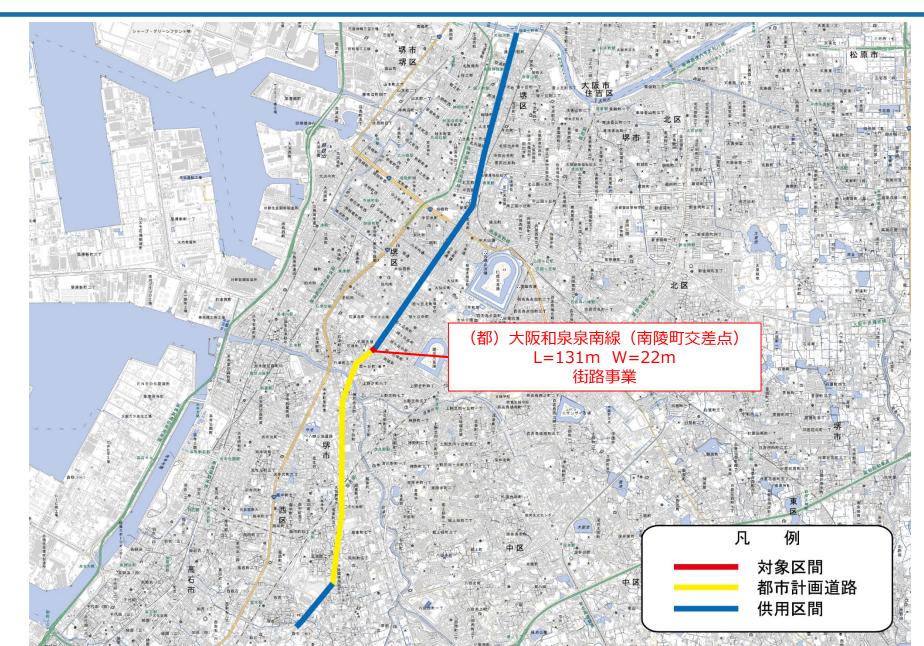


### 目次

- 事業概要
- 事業の進捗
- 計画標準断面図
- 計画平面図
- 事業効果
- **■** まとめ

### 事業概要





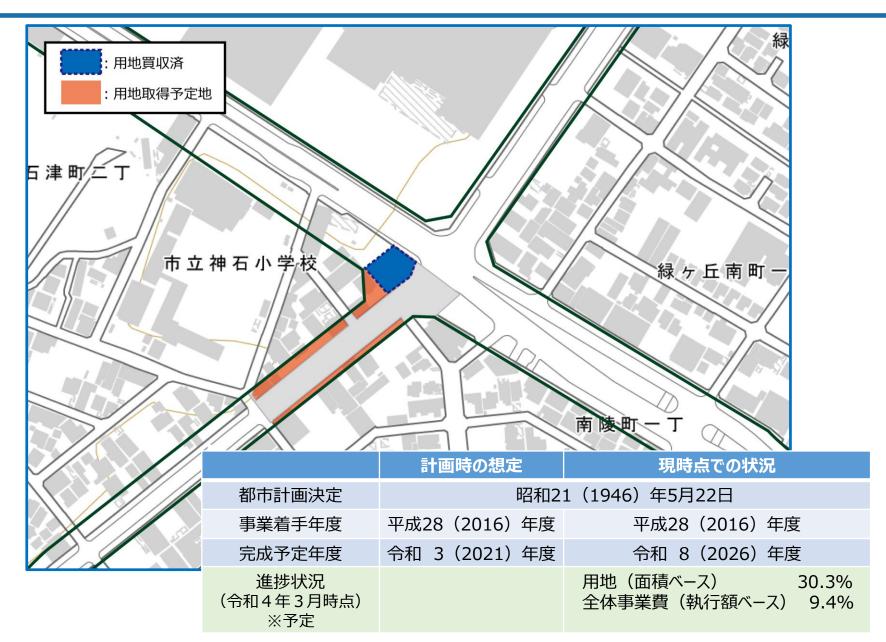
#### 事業概要





#### 事業の進捗





# 現地状況



1





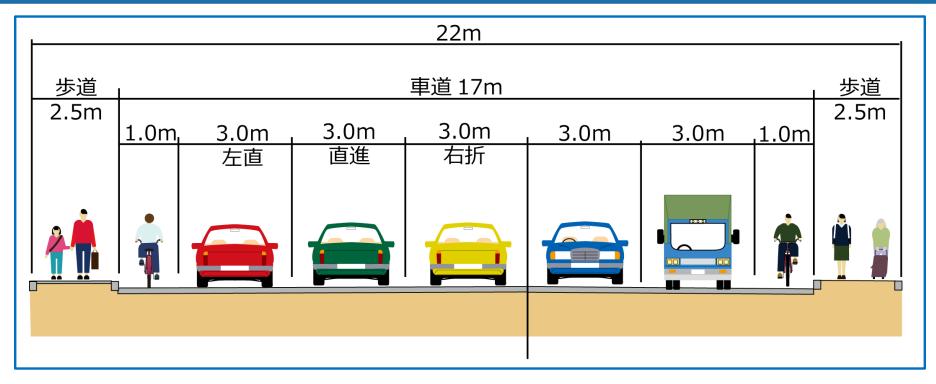






# 計画標準断面図(将来形)

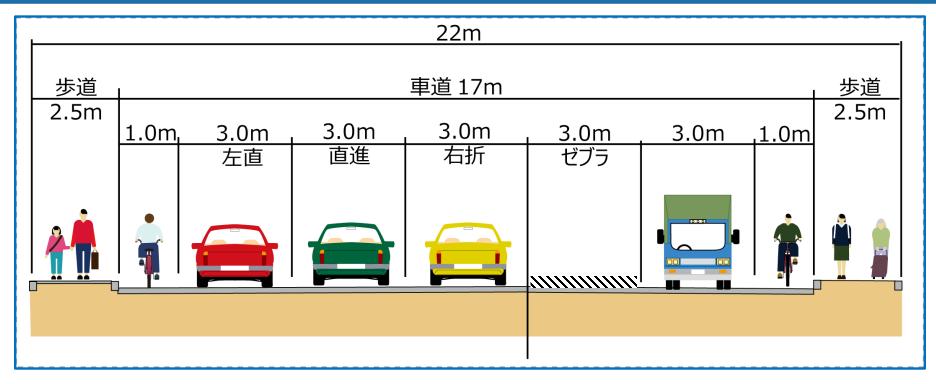






# 計画標準断面図(暫定形)

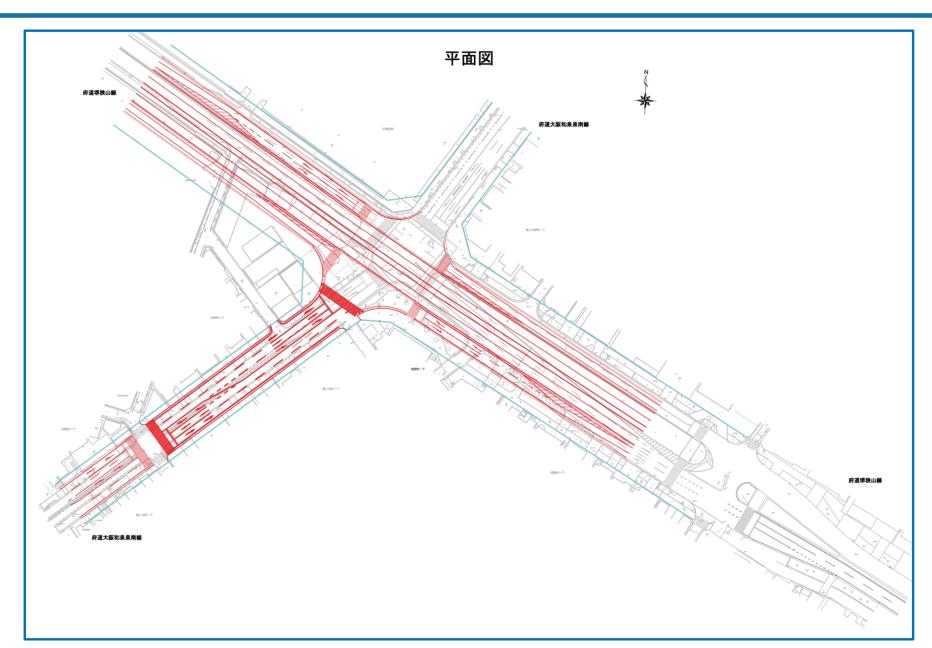






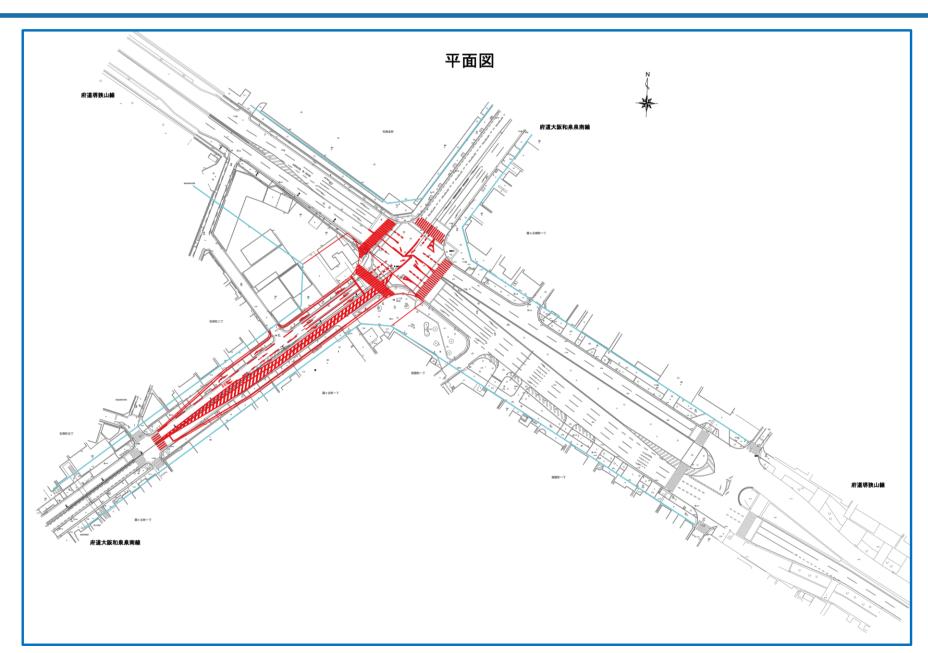
# 計画平面図 (将来形)





# 計画平面図(暫定形)





### 事業効果 (費用便益比)

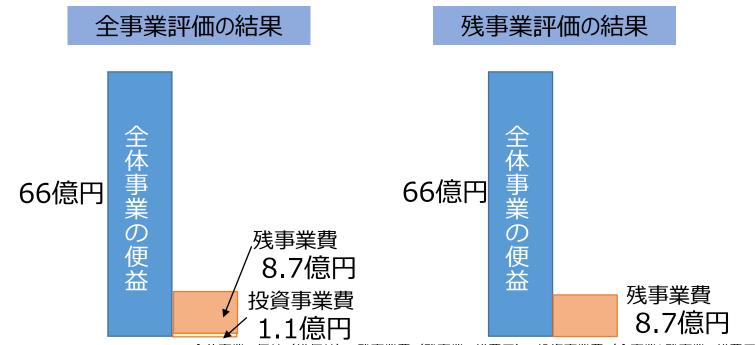


#### 道路整備による

- ■走行時間短縮
- ■走行経費減少
- ■交通事故減少各効果を便益として金銭化

	全事業	残事業
総便益 (R3現在価値)	66億円	66億円
総費用 (R3現在価値)	9.8億円	8.7億円
費用便益比	6.7	7.5

※当該路線は部分供用区間がないため、全事業と残事業の総便益は同じとなる。



### 事業効果(交通の円滑化)



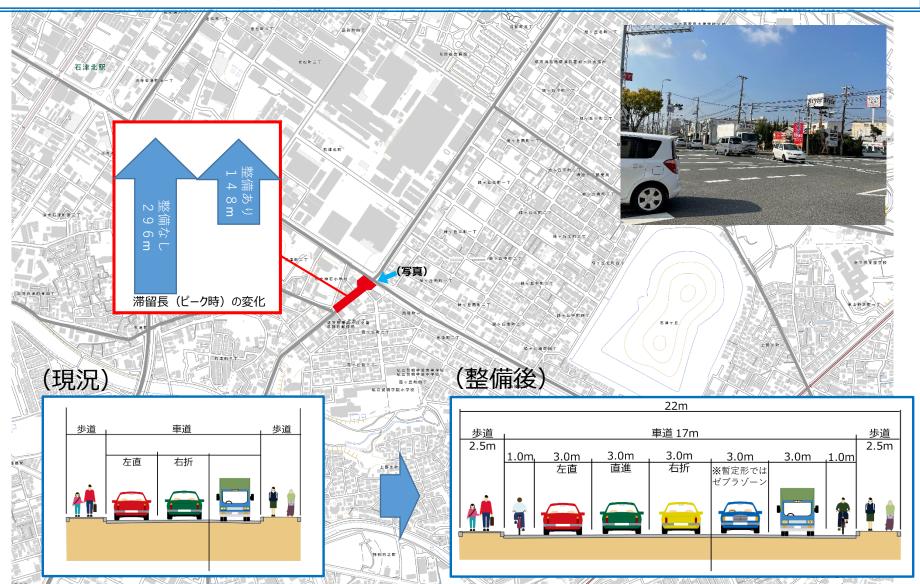
### 現道部の交通負荷を軽減する。



### 事業効果 (交通の円滑化)



#### 右左折交通による渋滞を緩和



### 事業効果(防災機能の向上)



### 無電柱化することにより、広域緊急交通路としての機能を確保。



### まとめ



#### ■事業効果

- ①費用便益分析
  - ・全体事業における費用便益比 6.7
- ②交通の円滑化
  - ・直進専用レーンの増設及び右折レーンの延長を行うことにより、交通負荷が軽減され、交通処理機能が向上する。
- ③防災機能の向上
  - ・無電柱化することにより、広域緊急交通路としての機能を確保する。

今後も事業継続し、R8年度の事業完了を目指す

#### 事後評価個票(その1)

一				
事 業 名		社会資本整備総合交付金事業 堺東駅周辺地域の活性化		
事業箇所		堺東駅周辺地域		
事後評価理由		交付期間が終了したため		
	目的	本市の玄関口である堺東駅周辺地域において、新たな都市魅力の創出や楽し回遊できる市街地空間の形成を図り、人が集い、交流し、にぎわい・憩い、育みどの活力あふれるまちづくりを推進することを目的とする。		
事業概要	①堺東駅南地区市街地再開発事業 ・商業ビル建替え(H26~R2) ②堺東駅周辺地区市街地総合再生施設整備 ・歩行者デッキ等整備(H28~R2) ③堺東駅周辺地区暮らし・にぎわい再生事業 内 容 ・公社所有の博愛ビル建替え(H29~H31) ・市民会館建替え(H27~H28) ④堺市中心市街地地区優良建築物等整備事業 ・共同住宅供給支援(H28~H31) ⑤堺東駅周辺地区都市再生整備計画事業 ・市民交流広場整備(H26~H29)		事業 31) 備事業	
	上位計画	堺市マスタープラン「さかい未来・夢コン/ 堺市都市計画マスタープラン(平成 24 年 堺 都心のまちづくりプラン(平成 24 年 7 さかい 魅力・安心住まいプラン(平成 23	12 月策定) 月策定)	
	項目	計画時の想定	実績	
事業 コスト	建設コスト	①堺東駅南地区市街地再開発事業 4,973 百万円 ②堺東駅周辺地区 市街地総合再生施 設整備 1,778 百万円 ③堺東駅周辺地区暮らし・にぎわい再 生事業 93 百万円(博愛ビル建替え) 1,574 百万円(市民会館建替え) ④堺市中心市街地地区優良建築物等 整備事業 150 百万円 ⑤堺東駅周辺地区都市再生整備計画 事業 891 百万円 合計 9,459 百万円	①堺東駅南地区市街地再開発事業 5,463 百万円 ②堺東駅周辺地区 市街地総合再生施 設整備 1,817 百万円 ③堺東駅周辺地区暮らし・にぎわい再 生事業 57 百万円(博愛ビル建替え) 1,643 百万円(市民会館建替え) ④堺市中心市街地地区優良建築物等 整備事業 0円 ⑤堺東駅周辺地区都市再生整備計画 事業 788 百万円 合計 9,769 百万円	
	時間コスト	事業期間 5年(H26~H30)	事業期間 7年(H26~R2)	

#### 事後評価個票(その2)

	•		予 及 川 画 四 八 (	<u> </u>			
事業を巡る社会	する諸状況事業目的に関	少子高齢化の進行や人口減少社会の到来等、都市を取り巻く社会環境が大きく変化する中、モータリゼーションの進展や郊外型ショッピングセンターの立地等の影響により、中心市街地の都市活力が衰退しており、今後は、都市拠点を中心とした集約型の都市づくり等、新たな時代に対応した持続可能なまちづくりを進めていく必要がある。					
事業を巡る社会経済情勢の変化	状域の	本地区は本市の玄関口としての役割を担う地域であるが、かつての賑わいと活力が失われ、市内における相対的な地位が低下している。地区内においては大型店の撤退、空き店舗の増加が進み、商店数・販売額などの指標が減少傾向にある。さらに、駅乗降客数や歩行者通行量も減少が続くなど、市街地の空洞化が著しく、これを再生し活性化を図ることが緊急の課題である。					
		指標	堺東駅周辺2地点の 歩行者通行量の平均 (人/休日8時間)	市民交流広場の 使用率(%)	堺東駅周辺地域に含ま れる丁目の居住人口 (人)		
	事業	従前値	1,485	28	3,229		
事業効果の定量的評価		目標値	2,200	44	4,000		
		実績値	2,566	55	4,036		
		効果発現要因	様々な事業を実施し、来訪者や居住者が増加したことにより、歩行者通行量が増加した。	市民交流広場を整備し、利用を促進したことにより、使用率が上昇した。	堺東駅前南地区市街 地再開発事業での住宅 供給により、居住人口 が増加した。		
事業効果の 定性的評価		<ul> <li>○都市機能の集約</li> <li>・商業施設・文化施設等の更新</li> <li>○防災性の向上</li> <li>・老朽化した施設の建替え</li> <li>○安全で快適な歩行者空間の確保</li> <li>・歩行者デッキの整備</li> <li>・駅前広場歩行者空間の整備</li> <li>○賑わいや憩いの空間の確保</li> <li>・広く自由に使用できる市民交流広場の整備</li> </ul>					
・事後評価手続きは妥当であると考えている。 ・指標の目標値はコロナ禍の影響を除くと一定達成していることから、本地区の目あるまちの活性化に寄与したものであると考えている。 ・堺東駅周辺では今後も引き続き人が集う魅力的なエリア形成を図るため、商業・等の都市機能の集積や、多様な人が安全・快適に過ごせるウォーカブルな空間成を推進していく。					成を図るため、商業・業務		

# 社会資本整備総合交付金事業 (堺東駅周辺地域の活性化) 事後評価

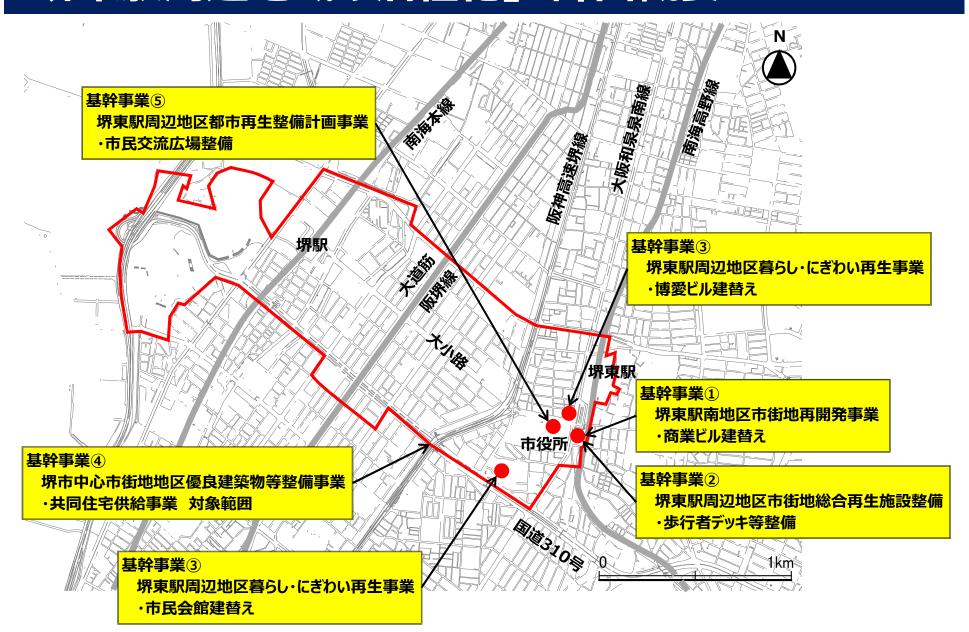
~公共事業評価監視委員会~

堺市 建築都市局 都市再生部 都心活性化担当

### 「堺東駅周辺地域の活性化」計画概要

- ○社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の個別補助金をパッケージ化し、 自由度が高く、創意工夫を生かせる総合的な交付金。
- ○「堺東周辺地域の活性化」は、本市の玄関口である堺東駅周辺地域において、 新たな都市魅力の創出や楽しく回遊できる市街地空間の形成を図り、人が集い、 交流し、にぎわい・憩い、育みなどの活力あふれるまちづくりを推進することを目的として、 以下の事業を実施(計画期間:平成26年度~令和2年度)。
- ■基幹事業① 堺東駅南地区市街地再開発事業(H26~R2)
- ・老朽化した商業ビルを建替え、商業施設、公益施設、住宅等の複合施設を整備。
- ■基幹事業② 堺東駅周辺地区市街地総合再生施設整備(H28~R2)
- ・①と併せて、駅前広場に面する歩行者空間の拡幅、歩行者デッキの改修・整備等を実施。
- ■基幹事業③ 堺東駅周辺地区暮らし・にぎわい再生事業(H27~31)
- ・ 老朽化した住宅供給公社所有のビルを建替え、宿泊施設の1階に地域交流施設を整備。
- ・老朽化した市民会館を建替え。⇒※H29~30は重点計画へ移行し、R2.6事後評価済
- ■基幹事業④ 堺市中心市街地地区優良建築物等整備事業(H28~31)
- ・中心市街地における民間の共同住宅供給を支援する制度を創設し、まちなか居住を促進。
- ■基幹事業⑤ 堺東駅周辺地区都市再生整備計画事業(H26~29)
- ・堺地方合同庁舎及び市役所前を市民交流広場として整備し、賑わいと憩いの場を創出。 ⇒※H29 第3回堺市公共事業評価委員会にて事後評価済

# 「堺東駅周辺地域の活性化」計画概要



### 基幹事業①

堺東駅南地区市街地再開発事業

・商業ビル建替え

### 基幹事業②

堺東駅周辺地区市街地総合再生施設整備

・歩行者デッキ等整備

- ・都市機能の低下や施設の老朽化等が課題となっていた再開発ビルを、再度の市街地再開発事業により 建替え。
- ・あわせて、市街地総合再生施設整備として、既存の駅前歩行者デッキのバリアフリー化、府道横断デッキ を新設する等、安全で快適な歩行者空間を確保。





旧・ジョルノビル



旧・ジョルノビルのテナント撤退状況



新・ジョルノビル及び歩行者デッキ

年	内容		
S56	旧・ジョルノビルオープン		
H13	キーテナント(ダイエー)の撤退		
H19	地権者の再生検討委員会による建替え検討		
H23	スーパー、書店等の大規模店舗撤退 (約9割が空き店舗)		
H25.5	市街地再開発事業等の都市計画決定		
H25.10	再開発会社設立		
H27.9	施工認可		
H28.10	権利変換計画認可		
H28~	除却工事		
H30 $\sim$	施設建築物工事(基幹事業①)		
H31∼	歩行者デッキ等公共施設工事(基幹事業②)		
R3.2	工事完了		
R3.3	歩行者デッキ等供用開始		
R3.4	新・ジョルノビルオープン		

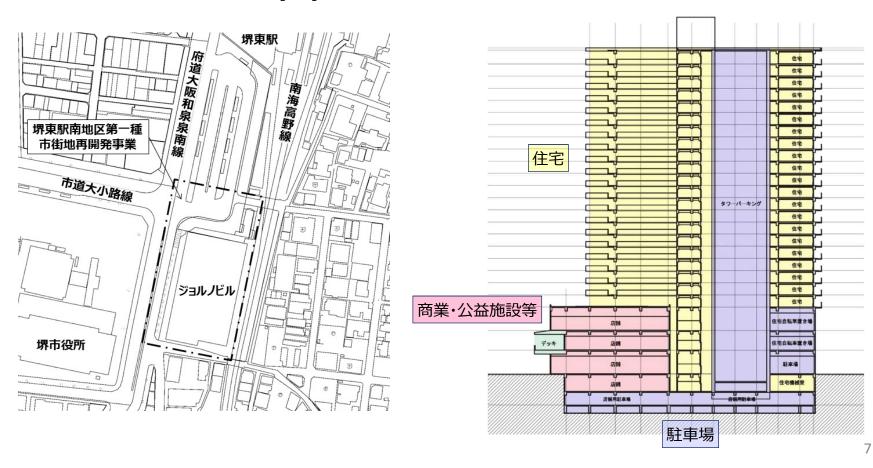
事業名: 堺東駅南地区第一種市街地再開発事業

区域面積:約0.7ha

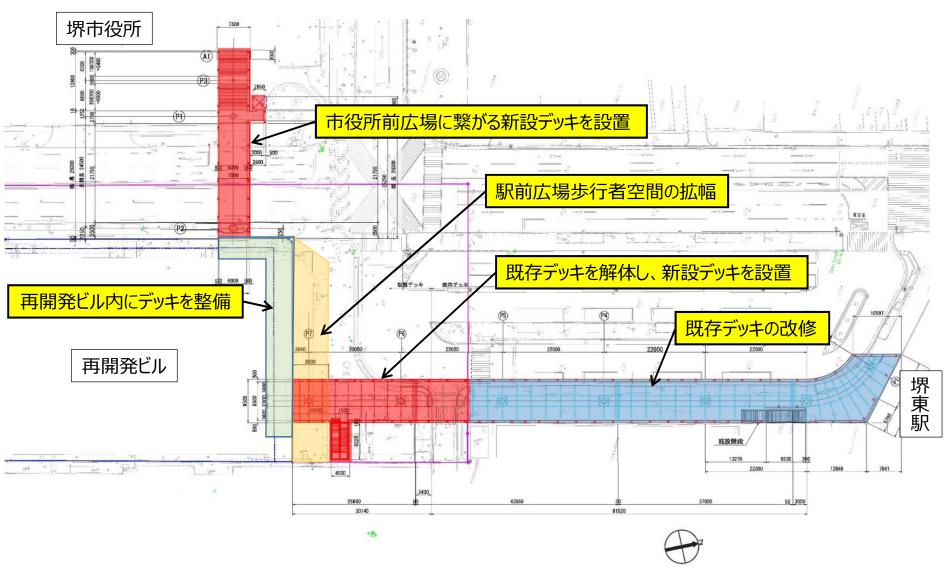
敷地面積:約3,662m<sup>2</sup> 建築面積:約3,184m<sup>2</sup> 延床面積:約47,294m<sup>2</sup>

階数:地上25階、地下2階 主要用途:商業·公益施設等、住宅(333戸)、駐車場

施行者 : 堺東駅南地区再開発(株)



公共施設:歩行者デッキ等



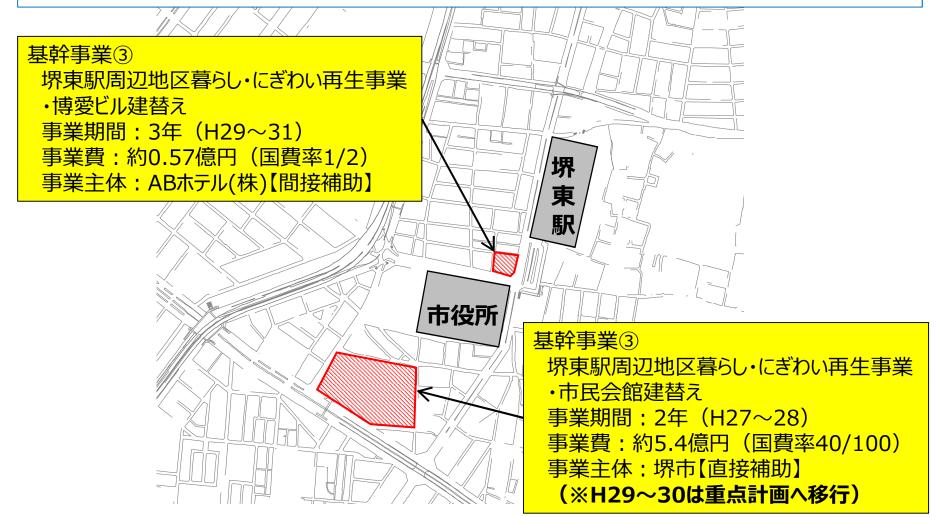
### 基幹事業③

堺東駅周辺地区暮らし・にぎわい再生事業

- ・博愛ビル建替え
- ・市民会館建替え

### 基幹事業③ 事業概要

- ・暮らし・にぎわい再生事業を活用し、中心市街地に公共公益施設等の都市機能を集約。
- ・老朽化した公社所有の博愛ビルを、公益施設を導入した新施設に建替え。
- ・また、老朽化等により集客力が低下している市の中心的な文化ホールである市民会館を建替え。
- ⇒市民会館建替え事業は、H29~30は重点計画へ移行し、R2.6に事後評価済



### 基幹事業③ 事業概要



新・博愛ビル完成写真(ABホテル)



1階地域交流施設

年	内容
H30.3∼	除却工事
R1.6∼	本体工事
R2.7	工事完了
R2.8	ABホテル オープン

事業名: 博愛ビル活用事業

敷地面積 : 約360m<sup>2</sup>

建築面積 : 約300m²

延床面積 : 約2,700m²

階数: 地上12階

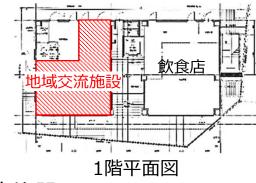
主要用途 : ホテル、飲食店、地域交流施設

土地所有者: 堺まちづくり(株)

建物所有者: ABホテル(株)

管理運営: ABホテル(株)【ホテル・飲食店】、

堺まちづくり(株)【地域交流施設】

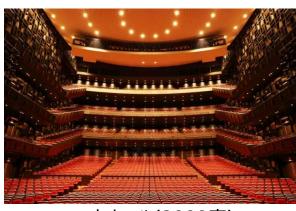




### 基幹事業③ 事業概要



市民会館完成写真(フェニーチェ堺)



大ホール(2000席)



小ホール(312席)

施設名称:フェニーチェ堺(堺市民芸術文化ホール)

敷地面積:14,333m²

建築面積:8,883m²

延床面積:19,772m²

階数:地上6階、地下1階

主な施設内容:

大ホール(2,000席)、小ホール(312席)、

大スタジオ、小スタジオ、レストラン、展望ガーデン等

年	内容
H26.3∼	除却工事
H28.5 $\sim$	本体工事
H31.2	工事完了
R1.10	フェニーチェ堺 グランドオープン

### 基幹事業4

堺市中心市街地地区優良建築物等整備事業

·共同住宅供給支援制度

### 基幹事業4 事業概要

・少子高齢化・人口減少社会において、地域の活力を維持するため、引き続き居住人口の増加に向けて、 中心市街地における民間の共同住宅供給を支援する制度を創設し、まちなか居住を促進。



### 基幹事業4 事業概要

平成28年4月「堺市中心市街地共同住宅供給事業制度要綱」、「堺市中心市街地共同住宅供給事業補助金交付要綱」施行

対象範囲:堺市堺区地内(中心市街地)

区域面積:中心市街地の区域:約190ha

整備内容:市長の認定を受けた中心市街地共同住宅供給事業

建物要件:都市福利施設(教育施設、医療施設、購買施設等)の併設など

補助対象:経費調査設計計画費・土地整備費・共同施設整備

補助金額:1地区あたり上限50百万円(国費率1/2)

施行者 : 民間開発事業者を想定

交付期間:4年間(H28~31)

#### 総事業費:0円(事業件数 0件)

※民間事業者からの問合せ・相談等はあったものの、「補助金額」、「都市福利施設の整備及び長期的な運営者確保」、「協議~交付決定までの期間」等が課題となり、制度活用に至らなかった。

### 基幹事業⑤ 堺東駅周辺地区都市再生整備計画事業 ·市民交流広場整備

### 基幹事業⑤ 事業概要

- ・イベントの開催等積極的に活用することにより、まちの賑わいを創出するため、堺市役所前から隣接する 堺地方合同庁舎前までを一体的な空間として整備
- ⇒※H29 第3回堺市公共事業評価委員会にて事後評価済



### 基幹事業⑤ 事業概要



市民交流広場 平面図

事業名 : 堺東駅周辺地区都市再生整備計画事業

整備面積 : 合同庁舎前 約1,700㎡

市役所前 約3,400㎡

利用の推移:平成27年度 150件

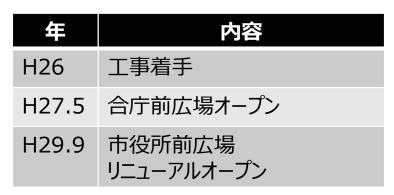
平成28年度 270件

平成29年度 396件

平成30年度 339件

令和元年度 253件

令和2年度 210件





市役所前市民交流広場



イベント時の様子

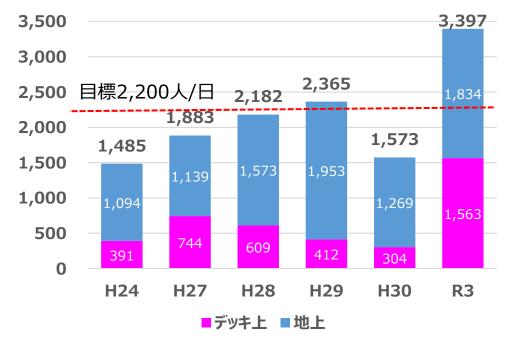
# 目標指標に基づく事後評価定量的指標による評価と定性的評価

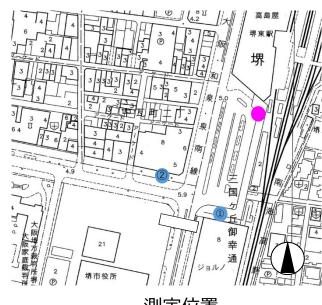
### 目標指標に基づく事後評価

#### **<施設のオープンスケジュール>**

- 合同庁舎前広場オープン H27.5
- 市役所前広場リニューアルオープン H29.9
- フェニーチェ堺グランドオープン R1.10
- R2.8 ABホテルオープン
- R3.4 ジョルノビルオープン

#### 【歩行者通行量】





測定位置

: H24の測定位置

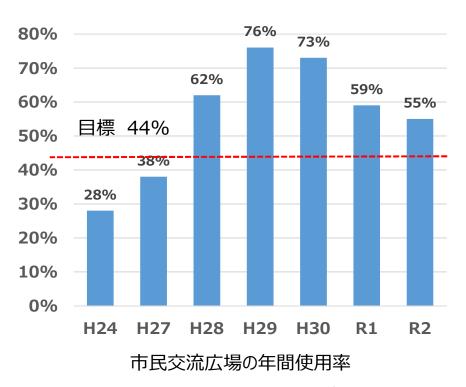
: H27~の測定位置

堺東駅周辺2地点の歩行者通行量の平均(休日8時間)

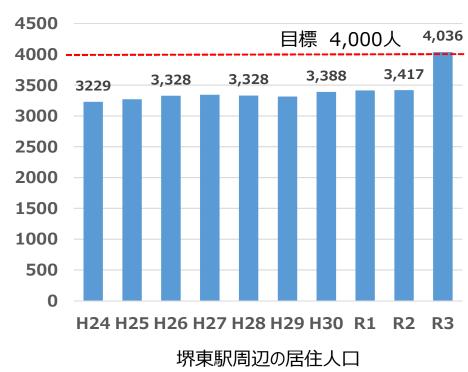
※工事の関係で測定位置を変更

## 目標指標に基づく事後評価

#### 【市民交流広場の使用率】



#### 【堺東駅周辺地域の人口】



※コロナの影響による閉鎖等、閉鎖期間については、稼働日数として計上していない

### 定量的指標による評価と定性的評価

#### 〇定量的評価

すべての指標の目標値は達成している

#### 〇定性的評価

- ・都市機能の集約商業施設・文化施設等の更新
- ・防災性の向上 老朽化した施設の建替え

- ・賑わいや憩いの空間の確保 広く自由に使用できる市民交流広場の整備
  - ・安全で快適な歩行者空間の確保歩行者デッキの整備駅前広場歩行者空間の整備

指標の目標値は達成していることから、本地区の目標であるまちの活性化に寄与したものであると考えている。