

※堺市公共事業評価監視委員会の意見具申を受けて追加した箇所は赤字とした。

再評価審議対象事業一覧表（1事業）（ ／ ）

事業 種別	事 業 名	事 業 内 容 及 び 事 業 コ ス ト	市 民 の ニ ー ズ	事 業 効 果 の 発 現 状 況		自然環境等への 影響と対策	市の評価	評 価
				定 量 的 評 価	定 性 的 評 価			
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 ※事業費は単純合計	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 ※評価時点 R3年度（現在価値） ※維持管理費を含む ※費用便益算定の根拠 「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	○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。 ○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。	C02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	[評価] 継続 [完成目標年度] 令和7年度	継 続 見直し 中 止

※堺市公共事業評価監視委員会の意見具申を受けて追加した箇所は赤字とした。

再評価個票（その１）

事業名		都市計画道路 大阪和泉南線（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	
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	
事業概要	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。	
	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）	
	事業費	全体事業費 約 12.1 億円 執行事業費 約 1.14 億円 (内訳) 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 ※事業費は単純合計 (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	—	
事業の進捗状況	経過	計画時の想定	現時点での状況
		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
	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)
	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	

※堺市公共事業評価監視委員会の意見具申を受けて追加した箇所は赤字とした。

再評価個票（その２）

事業を巡る社会情勢の変化	事業に関する諸状況	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。	
	地域の状況	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。	
	市民ニーズ	南陵町交差点における慢性的な渋滞の解消	
事業効果の定量的評価	費用便益分析	計画時の想定	現時点での状況（変更点）
		○B/C=4.7（事業全体） 総便益 B=47 億円 総費用 C=10 億円 ※評価時点 H28 年度 ※費用便益算定の根拠 「費用便益分析マニュアル（H20.11）」 国土交通省 道路局 都市・地域整備局	○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 ※評価時点 R3 年度（現在価値） ※維持管理費を含む ※費用便益算定の根拠 「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
	その他指標	—	—
事業効果の定性的評価	○交通の円滑化 ・現道部の交通負荷の軽減による交通の円滑化 ○防災機能の向上 ・広域緊急交通路として防災機能向上に寄与		
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の意見具申を受けて追加した箇所は赤字とした。

事業概要



整備延長 131m
幅員 22m
道路区分 第4種第1級
車線数 4車線（暫定）

大阪和泉南線 (南陵町交差点)

目的

- ・交通渋滞の緩和など交通処理機能の向上
- ・災害時の活動などの防災機能の向上

	全体事業費	投資事業費
	※単純合計	(令和4年3月時点予定) ※単純合計
総額	約12.1億円	約1.14億円
(内訳) 用地補償費	約 7.1億円	約1.10億円
工事費等	約 5.0億円	約0.04億円

事業効果（費用便益比）

道路整備による

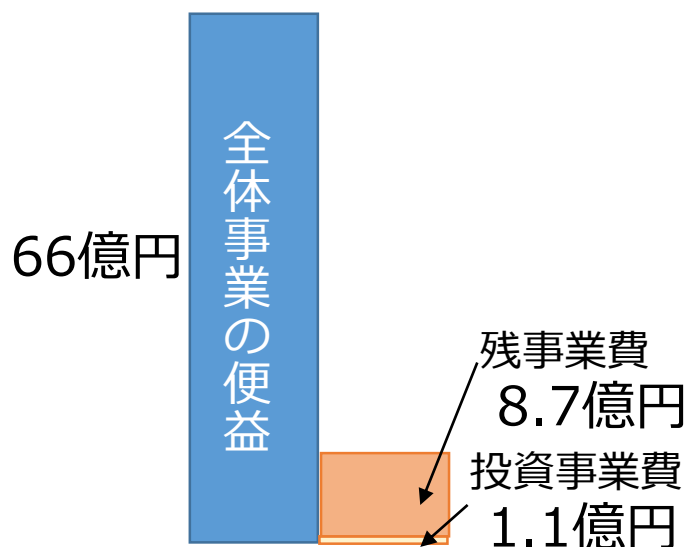
- 走行時間短縮
- 走行経費減少
- 交通事故減少

各効果を便益として金銭化

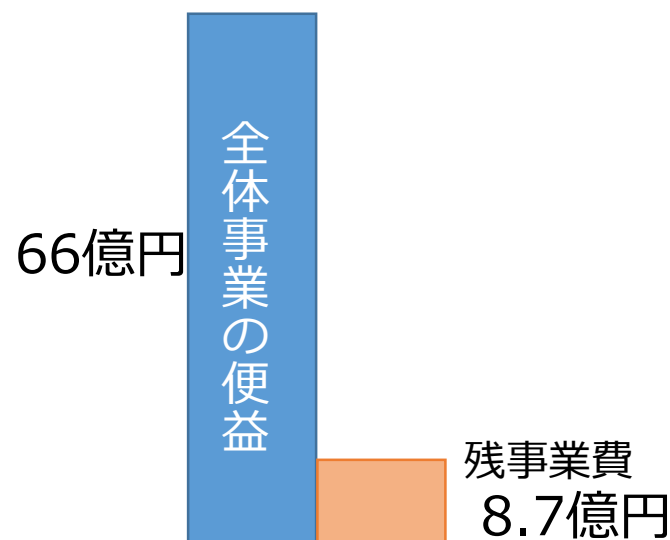
	全事業	残事業
総便益（R3現在価値）	66億円	66億円
総費用（R3現在価値） （）内は単純合計	9.8億円 (12.1億円)	8.7億円 (11.0億円)
費用便益比	6.7	7.5

※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。
※便益算定にあたっては、現在事業着手している路線が全て整備されたことを想定し、堺市全域のネットワークについて便益を算定。

全事業評価の結果



残事業評価の結果



※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」（平成30年2月国土交通省道路局都市・地域整備局）に基づき算出した値

■ 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。
(本事業路線と交差する堺狭山線の交差点部を含む)



今後も事業継続し、R8年度の事業完了を目指す