

堺市都市計画道路整備プログラム【選定評価カルテ】

<目次>

優先整備路線	グループ①	大阪河内長野線（南工区）	1
		諏訪森神野線（西伸）	2
		常磐浜寺線	3
優先整備路線	グループ②	大阪和泉泉南線	4
		大阪河内長野線（北工区-1）	5
		大阪河内長野線（北工区-2）	6
		大美野西野線	7
		草尾南野田線（東伸）	8
		堺河内長野線（工区-1）	9
		堺河内長野線（工区-2）	10
		築港天美線（錦綾地区）	11
		日置荘高松線	12
		深井大野芝線	13
		三国ヶ丘線	14
		南花田鳳西町線（上地区）	15
		南花田鳳西町線（草部地区）	16
その他路線		浅香山向陵線	17
		旭ヶ丘畑山線	19
		戎島出島線	22
		大阪和泉泉南線	23
		大阪河内長野線	24
		鳳檜尾線	27
		北公園布忍線	30
		草尾南野田線	33
		向陵多治井線	35
		国道26号線	41
		堺河内長野線	42
		堺市駅前線	45
		三宝神明線	46
		下石津泉ヶ丘線	47
		宿屋南宗寺線	48
		菅生平尾線	49
		築港天美線	50
		津久野豊田線	56
		出島上野芝線	57
		出島百舌鳥線	60
		常磐浜寺線	62
		錦出島線	63
		錦浜寺南町線	65
		初芝駅前線	68
		浜寺鳳線	69
	東多治井菅生線	70	
	日置荘高松線	72	
	木材団地中央線	73	
	百舌鳥津久野線	74	
	八尾富田林線	75	

※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

路線名	大阪河内長野線（南工区）		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道大阪狭山線（現）	
	終点	府道泉大津美原線（現）	
計画延長	600 m		
計画幅員	35.0m		
現況幅員	— ～ — （平均） —		
歩道	—		
計画車線数	4車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
①整備効果	広域性	将来交通量	高 平成42年の将来交通量の推計値は24,032台/日であり、本市東部の南北方向の交通分散に寄与する
		渋滞損失時間の削減	高 削減率が大きい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高 新設により、地域拠点（北野田）～南河内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	高 火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低 緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	高 後方支援活動拠点（大泉緑地）につながる	
	地域性	歩行者の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		高 新設道路であるが、平行する府道大阪狭山線（現）で歩行者事故の発生が多い	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低 新設道路である	
自転車の安全性		低 新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低 特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		高 「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複している	
都市の骨格を形成する機能		高 大阪市内方面～地域拠点（北野田）～南河内方面を結ぶ	
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低 都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低 観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低 都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・現在事業中の大阪河内長野線（南余部・北野田地区）の完成時期が近く、引き続き事業を行うことにより整備効果の早期発現につながる ・費用対効果が高い 	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ①) 主に広域性、防災性において整備効果が高く、費用対効果も高い。現在事業中の大阪河内長野線（南余部・北野田地区）の完成時期が近いことから、整備効果の早期発現につなげるため、引き続き事業を進める。	

路線名	諏訪森神野線（西伸）		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道堺阪南線	
	終点	市道浜寺石津船尾1号線	
計画延長	600 m		
計画幅員	18.0m		
現況幅員	— ～ — （平均） —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
①整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	高	津波避難対象地域内であるが周辺にJR阪和線に通じる路線がなく、避難路機能が向上する
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点到結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	高	国道26号、府道堺阪南線と連携し、周遊性が向上する		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		・南海本線連続立体交差事業と一体的な整備が必要		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ①) 南海本線連続立体交差事業と一体的な整備が必要であることから、南海本線連続立体交差事業の時期に合わせて事業を進める。		

路線名	常磐浜寺線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	市道船尾浜寺南町線	
	終点	府道堺阪南線	
計画延長	500 m		
計画幅員	22.5～35.0m		
現況幅員	10.7m ～ 11.6m (平均) 11.4m		
歩道	歩行空間あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	①整備効果	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	現道拡幅により、中百舌鳥都市拠点～和歌山方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	後方支援活動拠点（長居公園）につながる
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩行空間がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	高	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複している
		都市の骨格を形成する機能	高	中百舌鳥都市拠点～和歌山方面を結ぶ
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
	主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性			・南海本線連続立体交差事業と一体的な整備が必要	
③その他(事業の連続性・継続性など)			・費用対効果が高い	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			優先整備路線(グループ①) 南海本線連続立体交差事業と一体的な整備が必要であるとともに、主に防災性において整備効果が高く、費用対効果も高いことから、南海本線連続立体交差事業の時期に合わせて事業を進める。	

路線名	大阪和泉泉南線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道大阪高石線(新)	
	終点	府道泉大津美原線(現)	
計画延長	1,670 m		
計画幅員	22.0m		
現況幅員	11.8m ~ 21.8m (平均) 15.0m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		


評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
①整備効果	広域性	将来交通量	低 平成42年の将来交通量の推計値は22,464台/日であり、現況交通量から大きく増加しない
		渋滞損失時間の削減	高 削減率が大きい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	中 現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～和歌山方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	中 現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～地域拠点(鳳)のネットワーク・アクセス性が向上する
	防災性	広域避難地までの避難路	中 南花田鳳西町線(上地区)と連携し、広域避難地(泉北下水処理場及びその周辺)への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	高 指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低 指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	中 火災広域化の危険性の評価において危険度が高い区間が多いが、現道が一定の幅員を有する
		緊急交通路の通行空間確保	高 現道が広域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
	地域性	広域緊急交通路の多重化による機能強化	低 現道が広域緊急交通路である
		歩行者の快適性	低 現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低 現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高 現道で歩行者事故の発生が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低 現道に歩道がある
		自転車の安全性	高 現道で自転車事故の発生が多い
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		中 特定道路に指定されているが、現道が一定の幅員を有する	
緑の空間確保による快適性		低 緑の空間を確保できない可能性がある	
都市の骨格を形成する機能		中 都心～地域拠点(鳳)～和歌山方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する	
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低 都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性	低 観光拠点を結ばない		
都市拠点における交流結節機能	低 都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節(駅へのアクセス性)			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・現在事業中の大阪和泉泉南線(南陵町交差点)の時期と整合が必要 ・費用対効果が高い 	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②) 主に広域性、防災性において整備効果が高く、費用対効果も高いことから、現在事業中の大阪和泉泉南線(南陵町交差点)に引き続いて事業を進める。	

路線名	大阪河内長野線（北工区-1）		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	東区八下町地内	
	終点	東区石原町地内	
計画延長	400 m		
計画幅員	35.0m		
現況幅員	5.7m ~ 9.0m（平均）7.0m		
歩道	なし		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	広域性	将来交通量	中	平成42年将来乗客交通量の推計値は30,026台/日であり、現況交通量から増加する
		渋滞損失時間の削減	高	削減率が大き
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高	現道拡幅により、地域拠点（北野田）～大阪市内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	高	広域避難地（金岡公園・大泉緑地及びその周辺）への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	後方支援活動拠点（大泉緑地）につながる	
	地域性	歩行者の快適性	高	周辺地域に歩行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		自転車の快適性	高	周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	現道で歩行者事故の発生が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道がない
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	高	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複している
		都市の骨格を形成する機能	高	大阪市内方面～地域拠点（北野田）～南河内方面を結ぶ
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点到に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・現在事業中の大阪河内長野線（八下地区）に引き続いて事業を行うことにより整備効果の早期発現につながる ・費用対効果が高い 		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②) 主に広域性、防災性、地域性において整備効果が高く、費用対効果も高いことから、整備効果の早期発現につなげるため、現在事業中の大阪河内長野線(八下地区)に引き続いて事業を進める。		

路線名	大阪河内長野線（北工区-2）		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	東区石原町地内	
	終点	府道西藤井寺線（現）	
計画延長	1,050 m		
計画幅員	35.0m		
現況幅員	5.9m ~ 10.8m（平均） 7.3m		
歩道	なし		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	広域性	将来交通量	中	平成42年将来交通量の推計値は30,026台/日であり、現況交通量から増加する
		渋滞損失時間の削減	高	削減率が大き
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高	現道拡幅により、地域拠点（北野田）～大阪市内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	高	広域避難地（金岡公園・大泉緑地及びその周辺）への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	後方支援活動拠点（大泉緑地）につながる	
地域性	歩行者の快適性	高	周辺地域に歩行空間を確保するための幅員を有する道路がない	
	自転車の快適性	高	周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がない	
	歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	現道で歩行者事故の発生が多い	
	歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道がない	
	自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない	
	特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない	
	緑の空間確保による快適性	高	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複している	
	都市の骨格を形成する機能	高	大阪市内方面～地域拠点（北野田）～南河内方面を結ぶ	
	都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・優先整備路線の大阪河内長野線（北工区-1）に引き続いて事業を行うことにより整備効果の早期発現につながる ・費用対効果が高い 		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②) 主に広域性、防災性、地域性において整備効果が高く、費用対効果も高いことから、整備効果の早期発現につなげるため、大阪河内長野線(北工区-1)に引き続いて事業を進める。		

路線名	大美野西野線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	国道310号	
	終点	市道日置荘狭山線	
計画延長	390 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
広域避難地までの避難路		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
津波からの安全な避難路（指定避難路）		低	指定避難路ではない	
津波からの安全な避難路（迅速な避難）		低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
延焼遮断機能の強化		低	火災広域化の危険性の評価対象外である	
緊急交通路の通行空間確保		低	緊急交通路ではない	
広域緊急交通路の多重化による機能強化				
歩行者の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
自転車の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		高	新設道路であるが、平行する府道泉大津美原線（現）で歩行者事故の発生が多い	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低	新設道路である	
自転車の安全性		低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない		
緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない		
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ス性、周遊性	低	都心外である		
観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない		
都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない		
主要幹線道路と連携した周遊性	中	国道310号と連携するが、平行する府道泉大津美原線（現）が代替となる		
交通結節（駅へのアクセス性）	高	南海高野線北野田駅へ直結する		

②まちづくり施策との整合性	—
③その他(事業の連続性・継続性など)	<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 ・事業中の草尾南野田線の完成時期と整合が必要

総合的判断(①+②+③) による選定結果と主な理由	優先整備路線(グループ②)
	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。このため、現在事業中の草尾南野田線に続いて事業を進める。

路線名	草尾南野田線（東伸）		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道西野44号線	
	終点	府道大阪狭山線（現）	
計画延長	580 m		
計画幅員	26.5m		
現況幅員	— ～ — （平均） —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
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、アクセス性		
	市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
	津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
	津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
	延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
	緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化		
① 整備効果 地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
	自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
	歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	新設道路であるが、平行する府道泉大津美原線（現）で歩行者事故の発生が多い
	歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
	自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
	特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
	緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
	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ス性、周遊性	低	都心外である
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	高	美原都市拠点に結節する
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	高	美原都市拠点と南海高野線北野田駅を連絡し、アクセス性が向上する
	主要幹線道路と連携した周遊性	高	国道310号、府道大阪狭山線（現）と連携し、周遊性が向上する
	交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		・現在事業中の区間に引き続いて事業を行うことにより整備効果の早期発現につながる	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②)	
		主に地域性において整備効果が高いことから、整備効果の早期発現につなげるため、現在事業中の区間に引き続いて事業を進める。	

路線名	堺河内長野線（工区-1）		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	中区学園町地内	
	終点	市道新家深井線	
計画延長	500 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	13.8m ~ 17.0m（平均） 14.9m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
広域性	将来交通量	低	平成42年の将来交通量の推計値は13,500台/日であり、現況交通量から増加しない	
	渋滞損失時間の削減	低	削減率が小さい	
	市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高	現道拡幅により、都心～南河内方面のネットワーク・アクセス性が向上する	
	市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高	現道拡幅により、都心～地域拠点（北野田）のネットワーク・アクセス性が向上する	
防災性	広域避難地までの避難路	高	広域避難地（大阪府立大学及びその周辺）への避難路として寄与する	
	津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない	
	津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
	延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である	
	緊急交通路の通行空間確保	高	現道が広域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する	
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	現道が広域緊急交通路である	
①整備効果	地域性	歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	中	特定道路に指定されているが、現道が一定の幅員を有する
		緑の空間確保による快適性	低	緑の空間を確保できない可能性がある
		都市の骨格を形成する機能	高	都心～中百舌鳥都市拠点～地域拠点（北野田）～南河内方面を結ぶ
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
		都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない
		鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		
		主要幹線道路と連携した周遊性		
	交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・現在事業中の南花田鳳西町線（金岡・白鷺地区）の時期と整合が必要 ・費用対効果が高い 		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②) 主に広域性、防災性において整備効果が高く、費用対効果も高いことから、現在事業中で接続する南花田鳳西町線(金岡・白鷺地区)の進捗状況に合わせて事業を進める。		

路線名	堺河内長野線（工区-2）		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	市道新家深井線	
	終点	市道新家日置荘線	
計画延長	470 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	11.8m ~ 14.6m（平均） 12.7m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
①整備効果	広域性	将来交通量	低	平成42年の将来交通量の推計値は13,500台/日であり、現況交通量から増加しない
		渋滞損失時間の削減	低	削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高	現道拡幅により、都心～南河内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高	現道拡幅により、都心～地域拠点（北野田）のネットワーク・アクセス性が向上する
	防災性	広域避難地までの避難路	高	広域避難地（大阪府立大学及びその周辺）への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	高	現道が広域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	現道が広域緊急交通路である	
	地域性	歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	高	周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
自転車の安全性		高	現道で自転車事故の発生が多い	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低	特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低	緑の空間を確保できない可能性がある	
都市の骨格を形成する機能		高	都心～中百舌鳥都市拠点～地域拠点（北野田）～南河内方面を結ぶ	
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・現在事業中の南花田鳳西町線（金岡・白鷺地区）の時期と整合が必要 ・費用対効果が高い 		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②) 主に広域性、防災性において整備効果が高く、費用対効果も高いことから、現在事業中で接続する南花田鳳西町線(金岡・白鷺地区)の進捗状況に合わせて事業を進める。		

路線名	築港天美線（錦綾地区）		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道大阪和泉南線	
	終点	市道今池三国ヶ丘線	
計画延長	340 m		
計画幅員	26.5 m～37.0m		
現況幅員	10.6m ～ 15.5m（平均） 12.7m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
①整備効果	広域性	将来交通量	中	平成42年の将来交通量は29,381台/日であり、現況交通量から増加する
		渋滞損失時間の削減	低	削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高	現道拡幅により、都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	高	現道が地域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない	
	地域性	歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	高	都心～奈良方面を結ぶ
都心における自転車のアクセス性、周遊性		高	都心周辺で主要施設へのアクセス性、周遊性が向上する	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点到に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性		・南海高野線連続立体交差事業と一体的な整備が必要		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②)		
		南海高野線連続立体交差事業と一体的な整備が必要であるとともに、主に防災性において整備効果が高いことから、南海高野線連続立体交差事業の時期に合わせて事業を進める。		

路線名	日置荘高松線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道新家日置荘線	
	終点	府道泉大津美原線（新）	
計画延長	1,070 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ～ — （平均） —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
①整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	中	新家日置荘線と連携し、広域避難地（大阪府立大学及びその周辺）への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化			
	地域性	歩行者の快適性	高	周辺地域に歩行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		自転車の快適性	高	周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
自転車の安全性		低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低	特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	高	府道泉大津美原線（新）と連携し、周遊性が向上する		
交通結節（駅へのアクセス性）	高	南海高野線初芝駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		・現在事業中の新家日置荘線の時期と整合が必要		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②)		
		主に防災性、地域性において整備効果が高いことから、現在事業中で接続する新家日置荘線に続いて事業を進める。		

路線名	深井大野芝線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道土塔24号線	
	終点	国道310号	
計画延長	250 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
広域避難地までの避難路		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
津波からの安全な避難路（指定避難路）		低	指定避難路ではない	
津波からの安全な避難路（迅速な避難）		低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
延焼遮断機能の強化		低	火災広域化の危険性の評価対象外である	
緊急交通路の通行空間確保		低	緊急交通路ではない	
広域緊急交通路の多重化による機能強化				
歩行者の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
自転車の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低	新設道路である	
自転車の安全性		低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低	特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性	低	都心外である		
観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない		
都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない		
主要幹線道路と連携した周遊性	中	国道310号と連携するが、平行する市道土塔大野芝1号線が代替となる		
交通結節（駅へのアクセス性）	高	泉北高速鉄道深井駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		・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		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②) 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。このため、他路線の事業進捗状況を踏まえながら事業を進める。		

路線名	三国ヶ丘線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	堺区中三国ヶ丘町地内	
	終点	市道今池三国ヶ丘線	
計画延長	440m		
計画幅員	18.0～20.0m		
現況幅員	5.4m ～ 8.2m (平均) 6.7m		
歩道	なし		
計画車線数	2車線		
現況車線数	1車線		


評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
①整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路 (指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路 (迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道のない区間が多い
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点到結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性		低	主要幹線道路と連携しない	
交通結節 (駅へのアクセス性)	高	南海高野線堺東駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性		・南海高野線連続立体交差事業と一体的な整備が必要		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②)		
		南海高野線連続立体交差事業と一体的な整備が必要であることから、南海高野線連続立体交差事業の時期に合わせて事業を進める。		

路線名	南花田鳳西町線（上地区）		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道泉大津美原線（現）	
	終点	府道大阪和泉南線	
計画延長	290 m		
計画幅員	22.0m~25.0m		
現況幅員	— ~ —（平均）—		
歩道	—		
計画車線数	4車線		
現況車線数	—		


評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
① 整備効果	広域性	将来交通量	高 平成42年の将来交通量の推計値は22,083台/日であり、本市の環状方向の交通分散に寄与する
		渋滞損失時間の削減	低 削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高 新設により、地域拠点（深井）～和歌山方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高 新設により、地域拠点（深井）～地域拠点（鳳）のネットワーク・アクセス性が向上する
	防災性	広域避難地までの避難路	高 広域避難地（泉北下水処理場及びその周辺）への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低 火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低 緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	高 後方支援活動拠点（大泉緑地）につながる	
地域性	歩行者の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
	自転車の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
	歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低 新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない	
	歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低 新設道路である	
	自転車の安全性	低 新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
	特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低 特定道路に指定されていない	
	緑の空間確保による快適性	高 「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複している	
	都市の骨格を形成する機能	高 大阪市内方面～地域拠点（深井）～地域拠点（鳳）～和歌山方面を結ぶ	
	都心における自転車のアクセス性、周遊性	低 都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低 観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能	低 都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		・現在事業中の南花田鳳西町線（金岡・白鷺地区）に引き続いて事業を行うことにより整備効果の早期発現につながる	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②)	
		主に広域性、防災性において整備効果が高いことから、現在事業中の区間の進捗状況に合わせて事業を進める。	

路線名	南花田鳳西町線（草部地区）		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道堺かつらぎ線	
	終点	府道泉大津美原線（現）	
計画延長	920 m		
計画幅員	22.0m~25.0m		
現況幅員	— ~ —（平均）—		
歩道	—		
計画車線数	4車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
① 整備効果	広域性	将来交通量	高 平成42年の将来交通量の推計値は25,841台/日であり、本市の環状方向の交通分散に寄与する
		渋滞損失時間の削減	低 削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高 新設により、地域拠点（深井）～和歌山方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高 新設により、地域拠点（深井）～地域拠点（鳳）のネットワーク・アクセス性が向上する
	防災性	広域避難地までの避難路	高 広域避難地（泉北下水処理場及びその周辺）への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低 火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低 緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	高 後方支援活動拠点（大泉緑地）につながる	
	地域性	歩行者の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		低 新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低 新設道路である	
自転車の安全性		低 新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低 特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		高 「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複している	
都市の骨格を形成する機能		高 大阪市内方面～地域拠点（深井）～地域拠点（鳳）～和歌山方面を結ぶ	
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低 都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低 観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低 都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・現在事業中の南花田鳳西町線（金岡・白鷺地区）に引き続いて事業を行うことにより整備効果の早期発現につながる ・費用対効果が高い 	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		優先整備路線(グループ②) 主に広域性、防災性において整備効果が高く、費用対効果も高いことから、現在事業中の区間の進捗状況に合わせて事業を進める。	

路線名	浅香山向陵線		位置図 
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道大堀堺線	
	終点	北区長曾根町地内	
計画延長	1,040 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	8.5m ~ 12.6m (平均) 10.8m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	中	火災広域化の危険性の評価において危険度が中位である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道のある区間が多い
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する	
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	浅香山向陵線		位置図 
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	北区黒土町地内	
	終点	北区黒土町地内	
計画延長	80 m		
計画幅員	12.0m		
現況幅員	11.4m ~ 12.2m (平均) 11.9m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路 (指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路 (迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」 (堺市緑の基本計画) と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する	
	交通結節 (駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない	
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	旭ヶ丘畑山線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	北区百舌鳥本町地内	
	終点	北区百舌鳥西乃町地内	
計画延長	670 m		
計画幅員	12.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	①整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	新設道路であるが、平行する府道深井畑山宿院線で歩行者事故が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	高	新設道路であるが、平行する府道深井畑山宿院線で自転車事故が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	高	大仙公園周辺エリアを通過する	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	中	府道大阪高石線（新）と連携するが、平行する府道深井畑山宿院線が代替となる	
	交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない	
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>		

路線名	旭ヶ丘畑山線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	中区土師町地内	
	終点	市道新家深井線	
計画延長	740 m		
計画幅員	12.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	新設道路であるが、平行する府道深井畑山宿院線で歩行者事故が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	高	新設道路であるが、平行する府道深井畑山宿院線で自転車事故が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	中	府道大阪高石線（新）、市道新家深井線と連携するが、平行する府道深井畑山宿院線が代替となる		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>		

路線名	旭ヶ丘畑山線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道新家深井線	
	終点	府道泉大津美原線(新)	
計画延長	810 m		
計画幅員	14.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
広域避難地までの避難路		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
津波からの安全な避難路（指定避難路）		低	指定避難路ではない	
津波からの安全な避難路（迅速な避難）		低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
延焼遮断機能の強化		低	火災広域化の危険性の評価対象外である	
緊急交通路の通行空間確保		低	緊急交通路ではない	
広域緊急交通路の多重化による機能強化				
歩行者の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
自転車の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		高	新設道路であるが、平行する府道深井畑山宿院線で歩行者事故が多い	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低	新設道路である	
自転車の安全性		高	新設道路であるが、平行する府道深井畑山宿院線で自転車事故が多い	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低	特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性	低	都心外である		
観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない		
都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない		
主要幹線道路と連携した周遊性	中	府道泉大津美原線（新）、市道新家深井線と連携するが、平行する府道深井畑山宿院線が代替となる		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	戎島出島線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道宿院南5号通	
	終点	市道出島海岸通西湊1号線	
計画延長	240 m		
計画幅員	15.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	JR阪和線につながる路線でない
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性		高	都心内で主要施設へのアクセス性、周遊性が向上する	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	中	市道出島海岸通西湊1号線と連携するが、平行する市道錦出島線が代替となる		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	大阪和泉泉南線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道石津川停車場石津線	
	終点	府道大阪高石線(新)	
計画延長	1,650 m		
計画幅員	22.0~34.0m		
現況幅員	12.0m ~ 26.3m (平均) 15.9m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～和歌山方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～地域拠点(鳳)のネットワーク・アクセス性が向上する
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	中	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い区間が多いが、現道が一定の幅員を有する
		緊急交通路の通行空間確保	高	現道が広域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
地域性		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	現道が広域緊急交通路である
		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	現道で歩行者事故の発生が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	緑の空間を確保できない可能性がある
		都市の骨格を形成する機能	中	都心～地域拠点(鳳)～和歌山方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>		

路線名	大阪河内長野線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	市境界(松原市)	
	終点	府道大阪中央環状線	
計画延長	830 m		
計画幅員	35.0m		
現況幅員	4.4m ~ 8.9m (平均) 6.4m		
歩道	なし		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	広域性	将来交通量	中
渋滞損失時間の削減			中	削減率が中位である
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	現道拡幅により、地域拠点(北野田)～大阪市内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	後方支援活動拠点(大泉緑地)につながる
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道のない区間が多い
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	高	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複している
		都市の骨格を形成する機能	高	大阪市内方面～地域拠点(北野田)～南河内方面を結ぶ
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		・連続する隣接市(松原市)区間の事業の時期と整合が必要		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		連続する隣接市(松原市)区間の事業の時期と整合が必要であり、当該事業の時期が未定であることから、その他路線とする。		

路線名	大阪河内長野線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道西藤井寺線(現)	
	終点	市道北余部2号線	
計画延長	220 m		
計画幅員	35.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	4車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
①整備効果	広域性	将来交通量	高 平成42年の将来交通量の推計値は27,946台/日であり、本市東部の南北方向の交通分散に寄与する
		渋滞損失時間の削減	低 削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高 現道拡幅により、地域拠点(北野田)～大阪市内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	高 火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低 緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	高 後方支援活動拠点(大泉緑地)につながる	
	地域性	歩行者の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高 新設道路であるが、平行する府道大阪狭山線(現)で歩行者事故の発生が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低 新設道路である
		自転車の安全性	低 新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低 特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	高 「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複している
		都市の骨格を形成する機能	高 大阪市内方面～地域拠点(北野田)～南河内方面を結ぶ
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低 都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低 観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低 都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節(駅へのアクセス性)			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		・優先整備路線の大阪河内長野線(北工区-2)の事業の時期と整合が必要	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線	
		主に広域性、防災性において整備効果が大きいが、連続する北側区間の事業の時期と整合を図るため、その他路線とする。	

路線名	大阪河内長野線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道泉大津美原線(現)	
	終点	市境界(大阪狭山市)	
計画延長	930 m		
計画幅員	35.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	4車線		
現況車線数	—		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	①整備効果	広域性	将来交通量	高
渋滞損失時間の削減			中	削減率が中位である
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	新設により、地域拠点(北野田)～南河内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
防災性		広域避難地までの避難路	高	広域避難地(金岡公園・大泉緑地及びその周辺)への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	後方支援活動拠点(大泉緑地)につながる
地域性		歩行者の快適性	高	周辺地域に歩行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		自転車の快適性	高	周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	新設道路であるが、平行する府道大阪狭山線(現)で歩行者事故の発生が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	高	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複している
		都市の骨格を形成する機能	高	大阪市内方面～地域拠点(北野田)～南河内方面を結ぶ
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・優先整備路線の大阪河内長野線(南工区)の事業の時期と整合が必要 ・連続する隣接市(大阪狭山市)区間の事業の時期と整合が必要 		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>主に広域性、防災性において整備効果が大きいが、連続する北側区間及び隣接市(大阪狭山市)区間の事業の時期と整合を図る必要があることから、その他路線とする。</p>		

路線名	鳳檜尾線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道大阪和泉南線	
	終点	(都)南花田鳳西町線	
計画延長	1,000 m		
計画幅員	20.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
広域避難地までの避難路		中	南花田鳳西町線と連携し、広域避難地（泉北下水処理場及びその周辺）への避難路として寄与する	
津波からの安全な避難路（指定避難路）		低	指定避難路ではない	
津波からの安全な避難路（迅速な避難）		低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
延焼遮断機能の強化		低	火災広域化の危険性の評価対象外である	
緊急交通路の通行空間確保		低	緊急交通路ではない	
広域緊急交通路の多重化による機能強化				
歩行者の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
自転車の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低	新設道路である	
自転車の安全性		低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低	特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		高	地域拠点（鳳）と泉北高速線光明池駅を連絡し、アクセス性が向上する	
主要幹線道路と連携した周遊性		中	府道大阪和泉南線、（都）南花田鳳西町線と連携するが、平行する府道泉大津美原線（現）が代替となる	
交通結節（駅へのアクセス性）		低	駅へ直結しない	
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			・接続する南花田鳳西町線の事業の時期と整合が必要	
総合的判断(①+②+③) による選定結果と主な理由			その他路線	
			接続する南花田鳳西町線の事業の時期と整合を図る必要があることから、その他路線とする。	

路線名	鳳檜尾線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	(都)南花田鳳西町線	
	終点	府道泉大津美原線(現)	
計画延長	740 m		
計画幅員	20.0m		
現況幅員	5.8m ~ 9.8m (平均) 7.1m		
歩道	なし		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	中	南花田鳳西町線と連携し、広域避難地(泉北下水処理場及びその周辺)への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	高	周辺地域に歩行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		自転車の快適性	高	周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道がない
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	高	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複している
		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ス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	高	地域拠点(鳳)と泉北高速線光明池駅を連絡し、アクセス性が向上する		
主要幹線道路と連携した周遊性	中	(都)南花田鳳西町線と連携するが、平行する府道泉大津美原線(現)が代替となる		
交通結節(駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			・接続する南花田鳳西町線の事業の時期と整合が必要	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			その他路線	
			接続する南花田鳳西町線の事業の時期と整合を図る必要があることから、その他路線とする。	

路線名	鳳檜尾線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道泉大津美原線(現)	
	終点	府道泉大津美原線(新)	
計画延長	460 m		
計画幅員	20.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性		高	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複している	
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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		高	地域拠点(鳳)と泉北高速線光明池駅を連絡し、アクセス性が向上する	
主要幹線道路と連携した周遊性	中	府道泉大津美原線(新)と連携するが、平行する府道和田福泉線(現)が代替となる		
交通結節(駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	北公園布忍線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道大阪高石線(現)	
	終点	府道大阪高石線(新)	
計画延長	1,340 m		
計画幅員	18.0m		
現況幅員	13.0m ~ 19.8m (平均) 15.7m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	地域性	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
防災性		広域避難地までの避難路	低	広域避難地(金岡公園・大泉緑地及びその周辺)が近い
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価において危険度が低い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	後方支援活動拠点(大泉緑地)につながる
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	中	現道で歩行者事故の発生が多いが、現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	中	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しているが、沿道に緑の空間が確保されている
		都市の骨格を形成する機能	中	都心～奈良方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する
	都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			<p>その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>	

路線名	北公園布忍線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道大阪高石線(新)	
	終点	府道我堂金岡線(新)	
計画延長	1,100 m		
計画幅員	18.0m		
現況幅員	11.0m ~ 19.9m (平均) 14.9m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	現道拡幅により、都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
防災性		広域避難地までの避難路	低	広域避難地（金岡公園・大泉緑地及びその周辺）が近い
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	後方支援活動拠点（大泉緑地）につながる
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	中	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しているが、沿道に緑の空間が確保されている
		都市の骨格を形成する機能	高	都心～奈良方面を結ぶ
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
	主要幹線道路と連携した周遊性			
	交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	北公園布忍線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道我堂金岡線(新)	
	終点	市境界(松原市)	
計画延長	310 m		
計画幅員	18.0m		
現況幅員	11.5m ~ 13.7m (平均) 12.7m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
① 整備効果	広域性	将来交通量	低 平成42年の将来交通量の推計値は10,463台/日であり、現況交通量から増加しない
		渋滞損失時間の削減	低 削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高 現道拡幅により、都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	低 広域避難地(金岡公園・大泉緑地及びその周辺)が近い
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低 火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低 緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	高 後方支援活動拠点(大泉緑地)につながる
	地域性	歩行者の快適性	低 現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低 現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低 現道に歩道がある
		自転車の安全性	低 現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低 特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	中 「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しているが、沿道に緑の空間が確保されている
		都市の骨格を形成する機能	高 都心～奈良方面を結ぶ
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低 都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低 観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低 都市拠点到結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節(駅へのアクセス性)			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		・連続する隣接市(松原市)区間の事業の時期と整合が必要	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>	

路線名	草尾南野田線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道大阪狭山線(現)	
	終点	(都)大阪河内長野線	
計画延長	460 m		
計画幅員	16.0~26.5m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
①整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域の人口密度が低い
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域の人口密度が低い
		自転車の快適性	低	周辺地域の人口密度が低い
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	新設道路であるが、平行する府道泉大津美原線(現)で歩行者事故の発生が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		高	美原都市拠点に結節する	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		高	美原都市拠点と南海高野線北野田駅を連絡し、アクセス性が向上する	
主要幹線道路と連携した周遊性	高	府道大阪狭山線(現)、(都)大阪河内長野線と連携し、周遊性が向上する		
交通結節(駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		・接続する大阪河内長野線の時期と整合が必要		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		主に地域性において整備効果が高いが、接続する大阪河内長野線の事業の時期と整合を図る必要があることから、その他路線とする。		

路線名	草尾南野田線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	(都)大阪河内長野線	
	終点	市境界(大阪狭山市)	
計画延長	100 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域の人口密度が低い
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域の人口密度が低い
		自転車の快適性	低	周辺地域の人口密度が低い
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	新設道路であるが、平行する府道泉大津美原線(現)で歩行者事故の発生が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		高	美原都市拠点に結節する	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		高	美原都市拠点と南海高野線北野田駅を連絡し、アクセス性が向上する	
主要幹線道路と連携した周遊性	高	(都)大阪河内長野線と連携し、周遊性が向上する		
交通結節(駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		<ul style="list-style-type: none"> ・連続する隣接市(大阪狭山市)区間の事業の時期と整合が必要 ・連続する大阪河内長野線の時期と整合が必要 		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>主に地域性において整備効果が高いが、連続する大阪河内長野線及び隣接市(大阪狭山市)区間の事業の時期と整合を図る必要があることから、その他路線とする。</p>		

路線名	向陵多治井線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	北区黒土町地内	
	終点	北区黒土町地内	
計画延長	550 m		
計画幅員	12.0 m～14.0 m		
現況幅員	9.0m ～ 13.5m (平均) 11.1m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	将来交通量		低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	中百舌鳥都市拠点～奈良方面を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	都心～中百舌鳥都市拠点を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
広域避難地までの避難路			低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
津波からの安全な避難路（指定避難路）			低	指定避難路ではない
津波からの安全な避難路（迅速な避難）			低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
延焼遮断機能の強化			低	火災広域化の危険性の評価対象外である
緊急交通路の通行空間確保			高	現道が地域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
広域緊急交通路の多重化による機能強化			低	広域防災拠点等につながらない
歩行者の快適性			低	現道が一定の幅員を有する
自転車の快適性			低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)			低	現道で歩行者事故の発生が多くない
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)			低	現道に歩道がある
自転車の安全性			低	現道で自転車事故の発生が多くない
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能			低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性			低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
都市の骨格を形成する機能			低	都心～中百舌鳥都市拠点～奈良方面を結ぶが、骨格形成への寄与が小さい
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		高	中百舌鳥都市拠点に結節する	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③) による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	向陵多治井線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道大阪高石線(新)	
	終点	(都)南花田鳳西町線	
計画延長	1,410 m		
計画幅員	12.0 m~18.0 m		
現況幅員	9.2m ~ 17.4m (平均) 13.3m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	地域性	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	中百舌鳥都市拠点~奈良方面を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	中百舌鳥都市拠点~美原都市拠点を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	高	現道が地域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	中	特定道路に指定されているが、現道が一定の幅員を有する
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	低	中百舌鳥都市拠点 ~ 美原都市拠点 ~ 奈良方面を結ぶが、骨格形成への寄与が小さい
	都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	高	中百舌鳥都市拠点に結節する	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>		

路線名	向陵多治井線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	(都)南花田鳳西町線	
	終点	府道堺富田林線	
計画延長	690 m		
計画幅員	12.0m		
現況幅員	9.0m ~ 16.7m (平均) 11.0m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
① 整備効果	広域性	将来交通量	低 平成42年の将来交通量の推計値は8,671台/日であり、現況交通量から増加しない
		渋滞損失時間の削減	低 削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 中百舌鳥都市拠点～奈良方面を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 中百舌鳥都市拠点～美原都市拠点を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
	防災性	広域避難地までの避難路	低 避難路機能の向上への寄与が小さい
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	高 火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	高 現道が地域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低 広域防災拠点等につながらない
	地域性	歩行者の快適性	低 現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	中 周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がないが、計画幅員が狭い
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低 現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低 現道に歩道がある
		自転車の安全性	低 現道で自転車事故の発生が多くない
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低 特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低 「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
都市の骨格を形成する機能		低 中百舌鳥都市拠点～美原都市拠点～奈良方面を結ぶが、骨格形成への寄与が小さい	
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低 都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低 観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能	低 都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>	

路線名	向陵多治井線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道堺富田林線	
	終点	(都)大阪河内長野線	
計画延長	1,640 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
① 整備効果	広域性	将来交通量	低 平成42年の将来交通量の推計値は8,671台/日であり、多くない。
		渋滞損失時間の削減	低 削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 中百舌鳥都市拠点～奈良方面を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 中百舌鳥都市拠点～美原都市拠点を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
	防災性	広域避難地までの避難路	高 広域避難地（大阪府立大学及びその周辺）への避難路として寄与する
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	高 火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低 緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低 広域防災拠点等につながらない
	地域性	歩行者の快適性	高 周辺地域に歩行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		自転車の快適性	高 周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低 新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低 新設道路である
		自転車の安全性	低 新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低 特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低 「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	低 中百舌鳥都市拠点～美原都市拠点～奈良方面を結ぶが、骨格形成への寄与が小さい
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低 都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低 観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低 都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>	

路線名	向陵多治井線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	(都)大阪河内長野線	
	終点	国道309号	
計画延長	1,090 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	中百舌鳥都市拠点～奈良方面を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	中百舌鳥都市拠点～美原都市拠点を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	低	中百舌鳥都市拠点～美原都市拠点～奈良方面を結ぶが、骨格形成への寄与が小さい
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	高	美原都市拠点に結節する	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
	主要幹線道路と連携した周遊性			
	交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	向陵多治井線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道泉大津美原線(新)	
	終点	府道美原太子線(新)	
計画延長	970 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	広域性	将来交通量	中	平成42年の将来交通量の推計値は10,284台/日であり、本市東部の東西方向の交通分散に寄与する
		渋滞損失時間の削減	低	削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	中百舌鳥都市拠点～奈良方面を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	中百舌鳥都市拠点～美原都市拠点を連携するが、ネットワーク・アクセス性の向上への寄与が小さい
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	低	中百舌鳥都市拠点～美原都市拠点～奈良方面を結ぶが、骨格形成への寄与が小さい
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		高	美原都市拠点に結節する	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		・連続する隣接市(羽曳野市)区間の事業の時期と整合が必要		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	国道26号線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	国道26号	
	終点	市道大浜北9号線	
計画延長	500 m		
計画幅員	34.0m		
現況幅員	27.3m ~ 27.5m (平均) 27.3m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	4車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
	① 整備効果	広域性	将来交通量	低	平成42年の将来交通量の推計値は39,801台/日であり、現況交通量から増加しない
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい	
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により大阪市内方面～都心～和歌山方面のネットワーク・アクセス性が向上する	
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない	
防災性		広域避難地までの避難路	低	現道が一定の幅員を有する	
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	中	指定避難路であるが、現道が一定の幅員を有する	
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	指定避難路である	
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価において危険度が低い	
		緊急交通路の通行空間確保	中	現道が広域緊急交通路であるが、一定の幅員を有する	
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない	
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する	
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する	
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない	
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある	
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない	
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	中	特定道路に指定されているが、現道が一定の幅員を有する	
		緑の空間確保による快適性	中	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しているが、現道が一定の幅員を有する	
		都市の骨格を形成する機能	中	大阪市内方面～都心～和歌山方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する	
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	中	都心内で主要施設の直近の道路であるが、現道が一定の幅員を有する	
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
		都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない	
		鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
		主要幹線道路と連携した周遊性			
		交通結節（駅へのアクセス性）			
②まちづくり施策との整合性		—			
③その他(事業の連続性・継続性など)		・連続する国直轄区間の事業の時期と整合が必要			
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線			
		連続する国直轄区間の事業の時期と整合が必要であり、当該事業の時期が未定であることから、その他路線とする。			

路線名	堺河内長野線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	市道新家日置荘線	
	終点	府道泉大津美原線(新)	
計画延長	980 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	9.6m ~ 13.4m (平均) 11.1m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		


① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	将来交通量		低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	現道拡幅により、都心～南河内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	現道拡幅により、都心～地域拠点(北野田)のネットワーク・アクセス性が向上する
広域避難地までの避難路			低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
津波からの安全な避難路(指定避難路)			低	指定避難路ではない
津波からの安全な避難路(迅速な避難)			低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
延焼遮断機能の強化			低	火災広域化の危険性の評価対象外である
緊急交通路の通行空間確保			高	現道が広域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
広域緊急交通路の多重化による機能強化			低	現道が広域緊急交通路である
歩行者の快適性			低	現道が一定の幅員を有する
自転車の快適性			低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)			低	現道で歩行者事故の発生が多くない
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)			低	現道に歩道がある
自転車の安全性			高	現道で自転車事故の発生が多い
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能			低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性			低	緑の空間を確保できない可能性がある
都市の骨格を形成する機能			高	都心～中百舌鳥都市拠点～地域拠点(北野田)～南河内方面を結ぶ
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点到に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	堺河内長野線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道泉大津美原線(新)	
	終点	(都)草尾南野田線	
計画延長	1,850 m		
計画幅員	20.0m		
現況幅員	9.1m ~ 20.2m (平均) 11.6m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	地域性	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	現道拡幅により、都心～南河内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	現道拡幅により、都心～地域拠点(北野田)のネットワーク・アクセス性が向上する
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	高	現道が広域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	現道が広域緊急交通路である
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	高	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複している
		都市の骨格を形成する機能	高	都心～中百舌鳥都市拠点～地域拠点(北野田)～南河内方面を結ぶ
	都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>		

路線名	堺河内長野線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	(都)草尾南野田線	
	終点	市境界(大阪狭山市)	
計画延長	1,310 m		
計画幅員	20.0m		
現況幅員	10.3m ~ 12.3m (平均) 11.2m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
① 整備効果	広域性	将来交通量	低 平成42年の将来交通量の推計値は11,543台/日であり、現況交通量から増加しない
		渋滞損失時間の削減	低 削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高 現道拡幅により、都心～南河内方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低 火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	高 現道が広域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	低 現道が広域緊急交通路である	
地域性	歩行者の快適性	低 現道が一定の幅員を有する	
	自転車の快適性	低 周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
	歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低 現道で歩行者事故の発生が多くない	
	歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低 現道に歩道がある	
	自転車の安全性	低 現道で自転車事故の発生が多くない	
	特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低 特定道路に指定されていない	
	緑の空間確保による快適性	高 「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複している	
	都市の骨格を形成する機能	高 都心～中百舌鳥都市拠点～地域拠点(北野田)～南河内方面を結ぶ	
	都心における自転車のアクセス性、周遊性	低 都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低 観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	低 都市拠点到に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		
	主要幹線道路と連携した周遊性		
交通結節(駅へのアクセス性)			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		・連続する隣接市(大阪狭山市)区間の事業の時期と整合が必要	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	堺市駅前線		位置図 
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	北区東雲町地内	
	終点	府道大阪高石線(現)	
計画延長	220m		
計画幅員	20.0m		
現況幅員	5.9m ~ 6.1m (平均) 6.0m		
歩道	なし		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		


①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道がない
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	低	主要幹線道路と連携しない	
交通結節(駅へのアクセス性)	高	JR阪和線堺市駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	三宝神明線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	国道26号	
	終点	市道錦出島線	
計画延長	570 m		
計画幅員	22.0m		
現況幅員	10.8m ~ 24.4m (平均) 13.7m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	JR阪和線につながる路線でない
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道のある区間で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道または歩行空間がある
		自転車の安全性	低	現道のある区間で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性		高	都心内で主要施設へのアクセス性、周遊性が向上する	
観光拠点を結ぶ周遊性		高	旧市街地北部エリアを通過する	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点到結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	下石津泉ヶ丘線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	市道東湊浜寺石津線	
	終点	府道大阪和泉南線	
計画延長	880 m		
計画幅員	35.0~44.0m		
現況幅員	19.4m ~ 24.0m (平均) 21.9m		
歩道	あり		
計画車線数	6車線		
現況車線数	4車線		

① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	将来交通量		低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～泉州方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～地域拠点（深井）のネットワーク・アクセス性が向上する
広域避難地までの避難路			低	現道が一定の幅員を有する
津波からの安全な避難路（指定避難路）			中	指定避難路であるが、現道が一定の幅員を有する
津波からの安全な避難路（迅速な避難）			低	指定避難路である
延焼遮断機能の強化			中	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い区間が多いが、現道が一定の幅員を有する
緊急交通路の通行空間確保			中	現道が広域緊急交通路であるが、一定の幅員を有する
広域緊急交通路の多重化による機能強化			低	現道が広域緊急交通路である
歩行者の快適性			低	現道が一定の幅員を有する
自転車の快適性			低	現道が一定の幅員を有する
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)			低	現道で歩行者事故の発生が多くない
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)			低	現道に歩道がある
自転車の安全性			低	現道で自転車事故の発生が多くない
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能			低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性			中	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しているが、現道に緑の空間が確保されている
都市の骨格を形成する機能			中	都心～地域拠点（鳳）～泉州方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③) による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	宿屋南宗寺線		位置図 
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道宿院南5号通	
	終点	府道深井畑山宿院線	
計画延長	230 m		
計画幅員	22.0m		
現況幅員	7.5m ~ 9.8m (平均) 8.6m		
歩道	なし		
計画車線数	2車線		
現況車線数	1車線		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	JR阪和線につながる路線でない
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道がない
		自転車の安全性	低	現道のある区間で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性	高	都心内で主要施設へのアクセス性、周遊性が向上する	
	観光拠点を結ぶ周遊性	高	南宗寺・大安寺周辺エリアを通過する	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	中	府道深井畑山宿院線と連携するが、平行する市道錦出島線が代替となる	
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			<p>その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>	

路線名	菅生平尾線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	国道309号	
	終点	(都)八尾富田林線	
計画延長	1,110 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域の人口密度が低い
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域の人口密度が低い
		自転車の快適性	低	周辺地域の人口密度が低い
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない		
主要幹線道路と連携した周遊性	高	国道309号、（都）八尾富田林線と連携し、周遊性が向上する		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	築港天美線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	国道26号	
	終点	市道大道筋	
計画延長	720 m		
計画幅員	30.0m		
現況幅員	14.3m ~ 15.6m (平均) 14.6m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
広域性	将来交通量	低	平成42年の将来交通量の推計値は18,679台/日であり、現況交通量から大きく増加しない
	渋滞損失時間の削減	中	削減率が中位である
	市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	高	現道拡幅により、都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
	市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	市内の拠点を連携しない
防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
	津波からの安全な避難路（指定避難路）	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
	津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	指定避難路である
	延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
	緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない
①整備効果	歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
	自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
	歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
	歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
	自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い
	特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
	緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
	都市の骨格を形成する機能	高	都心～奈良方面を結ぶ
	都心における自転車のアクセス性、周遊性	高	都心内で主要施設へのアクセス性、周遊性が向上する
	観光拠点を結ぶ周遊性	高	旧市街地北部エリアを通過する
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		
	主要幹線道路と連携した周遊性		
	交通結節（駅へのアクセス性）		
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線	
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	築港天美線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	市道大道筋	
	終点	府道大阪和泉南線	
計画延長	500 m		
計画幅員	30.0 m～33.5 m		
現況幅員	14.4m ～ 14.7m (平均) 14.5m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	将来交通量		中
渋滞損失時間の削減			中	削減率が中位である
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			高	現道拡幅により、都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
広域避難地までの避難路			低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
津波からの安全な避難路（指定避難路）			高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
津波からの安全な避難路（迅速な避難）			低	指定避難路である
延焼遮断機能の強化			高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
緊急交通路の通行空間確保			低	緊急交通路ではない
広域緊急交通路の多重化による機能強化			低	広域防災拠点等につながらない
歩行者の快適性			低	現道が一定の幅員を有する
自転車の快適性			低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)			低	現道で歩行者事故の発生が多くない
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)			低	現道に歩道がある
自転車の安全性			高	現道で自転車事故の発生が多い
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能			低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性			低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
都市の骨格を形成する機能			高	都心～奈良方面を結ぶ
都心における自転車のアクセス性、周遊性		高	都心内で主要施設へのアクセス性、周遊性が向上する	
観光拠点を結ぶ周遊性		高	旧市街地北部エリアを通過する	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点到に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③) による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	築港天美線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	市道今池三国ヶ丘線	
	終点	市道今池田出井1号線	
計画延長	420 m		
計画幅員	22.0 m～33.5 m		
現況幅員	15.0m ～ 15.3m (平均) 15.0m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	中	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い区間であるが、現道が一定の幅員を有する
		緊急交通路の通行空間確保	高	現道が地域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	中	特定道路に指定されているが、現道が一定の幅員を有する
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	中	都心～奈良方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			その他路線	
			都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	築港天美線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	市道今池田出井1号線	
	終点	市道浅香山8号線	
計画延長	560 m		
計画幅員	22.0m		
現況幅員	14.9m ~ 15.7m (平均) 15.4m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	中	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い区間が多いが、現道が一定の幅員を有する
		緊急交通路の通行空間確保	高	現道が地域緊急交通路であり、拡幅により通行空間確保に寄与する
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	中	都心～奈良方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節（駅へのアクセス性）				
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	築港天美線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道大阪高石線(現)	
	終点	府道大阪高石線(新)	
計画延長	1,260 m		
計画幅員	22.0m		
現況幅員	15.7m ~ 20.0m (平均) 16.6m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	広域性	将来交通量	低	平成42年の将来交通量の推計値は14,245台/日であり、現況交通量から増加しない
		渋滞損失時間の削減	低	削減率が小さい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により都心～奈良方面のネットワーク・アクセス性が向上する
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	低	現道が一定の幅員を有する
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	中	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い区間が多いが、現道が一定の幅員を有する
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	低	広域防災拠点等につながらない	
	地域性	歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	中	特定道路に指定されているが、現道が一定の幅員を有する
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	中	都心～奈良方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性				
主要幹線道路と連携した周遊性				
交通結節(駅へのアクセス性)				
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>		

路線名	築港天美線枝線第1号線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	(都)築港天美線	
	終点	堺区浅香山町地内	
計画延長	270m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	高	府道大堀堺線と連携し、周遊性が向上する		
交通結節（駅へのアクセス性）	高	JR阪和線浅香山駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	津久野豊田線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道塚かつらぎ線	
	終点	市境界(河内長野市)	
計画延長	4,870 m		
計画幅員	21.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	4車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
① 整備効果	広域性	将来交通量	低 平成42年の将来交通量の推計値は4,717台/日であり、多くない
		渋滞損失時間の削減	高 削減率が大きい
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 市内の拠点と隣接市を結ばない
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低 市内の拠点を連携しない
	防災性	広域避難地までの避難路	低 周辺地域の人口密度が低い
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低 指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低 津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低 火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低 緊急交通路ではない
	広域緊急交通路の多重化による機能強化	低 広域防災拠点等につながらない	
	地域性	歩行者の快適性	低 周辺地域の人口密度が低い
		自転車の快適性	低 周辺地域の人口密度が低い
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低 新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低 新設道路である
		自転車の安全性	低 新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低 特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低 「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		都市の骨格を形成する機能	低 拠点を結ばない
都心における自転車のアクセス性、周遊性		低 都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低 観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低 都市拠点到結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
主要幹線道路と連携した周遊性			
交通結節(駅へのアクセス性)			
②まちづくり施策との整合性		—	
③その他(事業の連続性・継続性など)		・連続する隣接市(河内長野市)区間の事業の時期と整合が必要	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>	

路線名	出島上野芝線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	国道26号	
	終点	府道大阪和泉南線	
計画延長	780 m		
計画幅員	18.0m		
現況幅員	10.9m ~ 11.0m (平均) 10.9m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
広域避難地までの避難路		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
津波からの安全な避難路（指定避難路）		高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する	
津波からの安全な避難路（迅速な避難）		低	指定避難路である	
延焼遮断機能の強化		中	火災広域化の危険性の評価において危険度が中位である	
緊急交通路の通行空間確保		低	緊急交通路ではない	
広域緊急交通路の多重化による機能強化				
歩行者の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
自転車の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		低	現道で歩行者事故の発生が多くない	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低	現道に歩道がある	
自転車の安全性		低	現道で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低	特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性	低	都心外である		
観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない		
都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない		
主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	出島上野芝線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道大阪和泉南線	
	終点	府道堺狭山線	
計画延長	1,630 m		
計画幅員	16.0~18.0m		
現況幅員	7.4m ~ 22.0m (平均) 11.6m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
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、アクセス性			
	市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			
防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
	津波からの安全な避難路（指定避難路）	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する	
	津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	指定避難路である	
	延焼遮断機能の強化	中	火災広域化の危険性の評価対象外である区間が多いが、評価対象区間では危険度が高い	
	緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない	
	広域緊急交通路の多重化による機能強化			
①整備効果	地域性	歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	高	現道で歩行者事故の発生が多い
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	中	現道に歩道のある区間が多い
	自転車の安全性	高	現道で自転車事故の発生が多い	
	特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない	
	緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
	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ス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	高	大仙公園周辺エリアを通過する	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する	
	交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない	
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		主に防災性、地域性において整備効果はあるが、既に一定の幅員で道路ネットワークが形成されており、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	出島百舌鳥線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道錦出島線	
	終点	府道深井畑山宿院線	
計画延長	210 m		
計画幅員	30.0m		
現況幅員	18.3m ~ 27.6m (平均) 20.7m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	4車線		


① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	現道が一定の幅員を有する
		津波からの安全な避難路 (指定避難路)	中	指定避難路であるが、現道が一定の幅員を有する
		津波からの安全な避難路 (迅速な避難)	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	低	沿道が河川である
		緊急交通路の通行空間確保	中	現道が地域緊急交通路であるが、一定の幅員を有する
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性	高	都心内で主要施設へのアクセス性、周遊性が向上する	
	観光拠点を結ぶ周遊性	高	南宗寺・大安寺周辺エリアを通過する	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する	
	交通結節 (駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない	
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	出島百舌鳥線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	北区百舌鳥赤畑町地内	
	終点	国道310号	
計画延長	520 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
広域避難地までの避難路		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
津波からの安全な避難路（指定避難路）		低	指定避難路ではない	
津波からの安全な避難路（迅速な避難）		低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
延焼遮断機能の強化		低	火災広域化の危険性の評価対象外である	
緊急交通路の通行空間確保		低	緊急交通路ではない	
広域緊急交通路の多重化による機能強化				
歩行者の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
自転車の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低	新設道路である	
自転車の安全性		低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低	特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性	低	都心外である		
観光拠点を結ぶ周遊性	高	大仙公園周辺エリアを通過する		
都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない		
主要幹線道路と連携した周遊性	高	国道310号と連携し、周遊性が向上する		
交通結節（駅へのアクセス性）	高	JR阪和線百舌鳥駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③) による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	常磐浜寺線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	府道堺阪南線	
	終点	府道大阪臨海線(現)	
計画延長	340 m		
計画幅員	33.0m		
現況幅員	22.1m ~ 22.1m (平均) 22.1m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	3車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	広域性	将来交通量	低
渋滞損失時間の削減			低	削減率が小さい
市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			中	現道が一定の幅員を有するが、拡幅により中百舌鳥都市拠点～和歌山方面のネットワーク・アクセス性が向上する
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			低	市内の拠点を連携しない
防災性		広域避難地までの避難路	低	現道が一定の幅員を有する
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	中	指定避難路であるが、現道が一定の幅員を有する
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	後方支援活動拠点(長居公園)につながる
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	中	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しているが、現道及び沿道に緑の空間が確保されている
		都市の骨格を形成する機能	中	中百舌鳥都市拠点～和歌山方面を結ぶが、現道が一定の幅員を有する
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
	主要幹線道路と連携した周遊性			
	交通結節(駅へのアクセス性)			
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			その他路線	
			都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	錦出島線		位置図 
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道大堀堺線	
	終点	市道三宝北庄線	
計画延長	380 m		
計画幅員	22.0m		
現況幅員	2.7m ~ 17.8m (平均) 6.9m		
歩道	なし		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

①整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	①整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	JR阪和線につながる路線でない
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道のない区間が多い
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性	高	都心内で主要施設へのアクセス性、周遊性が向上する	
	観光拠点を結ぶ周遊性	高	旧市街地北部エリアを通過する	
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	高	府道大堀堺線と連携し、周遊性が向上する	
	交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない	
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>	

路線名	錦出島線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道出島海岸通西湊1号線	
	終点	市道出島旭ヶ丘線	
計画延長	700 m		
計画幅員	18.0m		
現況幅員	3.0m ~ 6.0m (平均) 5.4m		
歩道	なし		
計画車線数	2車線		
現況車線数	1車線		

	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	①整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	JR阪和線につながる路線でない
		延焼遮断機能の強化	中	火災広域化の危険性の評価対象外であるが、密集市街地内を通過する
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道のある区間で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道がない
		自転車の安全性	低	現道のある区間で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	中	市道出島海岸通西湊1号線と連携するが、平行する市道東湊浜寺石津線が代替となる	
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性			・住宅市街地総合整備事業（密集住宅市街地整備型）が一部区間あり	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めない。また住宅市街地総合整備事業により一部区間が先行的に整備されることにより整備効果の発現があるため、本計画では、その他路線とする。</p>	

路線名	錦浜寺南町線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道出島海岸通西湊1号線	
	終点	市道浜寺石津東10号線	
計画延長	970 m		
計画幅員	25.0～30.0m		
現況幅員	14.2m ～ 19.6m (平均) 14.9m		
歩道	あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	2車線		


	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	中	避難路に指定されている区間がある
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	JR阪和線につながる路線でない
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道または歩行空間がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	高	南宗寺・大安寺周辺エリアを通過する
		都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない
		鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない
		主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する
		交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由			その他路線	
			都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。	

路線名	錦浜寺南町線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	市道浜寺船尾線	
	終点	府道大阪高石線(新)	
計画延長	760 m		
計画幅員	25.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		


	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	JR阪和線につながる路線でない
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
	都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	高	府道大阪高石線(新)と連携し、周遊性が向上する	
	交通結節(駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない	
	②まちづくり施策との整合性			—
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	錦浜寺南町線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道大阪高石線(新)	
	終点	市境界(高石市)	
計画延長	1,290 m		
計画幅員	25.0m		
現況幅員	4.0m ~ 13.9m (平均) 8.7m		
歩道	歩行空間あり		
計画車線数	4車線		
現況車線数	1~2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩行空間のある区間が多い
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する		
交通結節(駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		・連続する隣接市(高石市)区間の事業の時期と整合が必要		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	初芝駅前線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	(都)向陵多治井線	
	終点	東区日置荘西町地内	
計画延長	270m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ～ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
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、アクセス性			
	市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性			
防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
	津波からの安全な避難路（指定避難路）	低	指定避難路ではない	
	津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
	延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い	
	緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない	
	広域緊急交通路の多重化による機能強化			
①整備効果	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	高	周辺地域に自転車走行空間を確保するための幅員を有する道路がない
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない
		都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない
		鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない
		主要幹線道路と連携した周遊性	中	府道堺富田林線と連携するが、平行する市道日置荘西88号線が代替となる
交通結節（駅へのアクセス性）	高	南海高野線初芝駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	浜寺鳳線		位置図 
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	国道26号	
	終点	西区鳳中町地内	
計画延長	210 m		
計画幅員	12.0m		
現況幅員	10.4m ~ 11.9m (平均) 11.2m		
歩道	あり		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
①整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路（指定避難路）	高	指定避難路であり、拡幅により避難路機能が向上する
		津波からの安全な避難路（迅速な避難）	低	指定避難路である
		延焼遮断機能の強化	高	火災広域化の危険性の評価において危険度が高い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	現道が一定の幅員を有する
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	現道に歩道がある
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない
		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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	低	現道が一定の幅員を有する		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	東多治井菅生線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道美原太子線(新)	
	終点	府道堺富田林線	
計画延長	1,030 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	① 整備効果	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
防災性		広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
地域性		歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性	低	都心外である	
	観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
	都市拠点における交流結節機能	高	美原都市拠点に結節する	
	鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
	主要幹線道路と連携した周遊性	高	国道309号、府道美原太子線(新)と連携し、周遊性が向上する	
	交通結節(駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない	
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> <p>都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。</p>		

路線名	東多治井菅生線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	国道309号	
	終点	市境界(大阪狭山市)	
計画延長	850 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない
		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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		高	美原都市拠点に結節する	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		高	美原都市拠点と南海高野線北野田駅を連絡し、アクセス性が向上する	
主要幹線道路と連携した周遊性	高	国道309号と連携し、周遊性が向上する		
交通結節(駅へのアクセス性)	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	日置荘高松線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道泉大津美原線(新)	
	終点	市道大美野高松3号線	
計画延長	590 m		
計画幅員	16.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	2車線		
現況車線数	—		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
①整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない	
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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	中	府道泉大津美原線(新)と連携するが、平行する市道日置荘草尾線が代替となる		
交通結節(駅へのアクセス性)	高	南海高野線初芝駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線		
		都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	百舌鳥津久野線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	府道堺かつらぎ線	
	終点	市道下田深井中町線	
計画延長	960 m		
計画幅員	12.0m		
現況幅員	5.1m ~ 12.6m (平均) 7.8m		
歩道	なし		
計画車線数	2車線		
現況車線数	2車線		

評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	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、アクセス性		
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性		
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		津波からの安全な避難路 (指定避難路)	低	指定避難路ではない
		津波からの安全な避難路 (迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価において危険度が低い
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない
		広域緊急交通路の多重化による機能強化		
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	現道で歩行者事故の発生が多くない
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	高	現道に歩道がない
		自転車の安全性	低	現道で自転車事故の発生が多くない
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない	
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ス性、周遊性		低	都心外である	
観光拠点を結ぶ周遊性		低	観光拠点を結ばない	
都市拠点における交流結節機能		低	都市拠点に結節しない	
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性		低	鉄道駅から拠点へ連絡しない	
主要幹線道路と連携した周遊性	高	府道堺狭山線と連携し、周遊性が向上する		
交通結節 (駅へのアクセス性)	高	JR阪和線上野芝駅へ直結する		
②まちづくり施策との整合性			—	
③その他(事業の連続性・継続性など)			—	
総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	木材団地中央線		位置図
路線分類	主要幹線道路以外の道路		
区間	起点	美原区木材通地内	
	終点	(都)八尾富田林線	
計画延長	100 m		
計画幅員	20.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	4車線		
現況車線数	—		

① 整備効果	評価項目		評価 (高・中・低)	評価内容
	広域性 防災性 地域性	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、アクセス性				
市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性				
広域避難地までの避難路		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
津波からの安全な避難路（指定避難路）		低	指定避難路ではない	
津波からの安全な避難路（迅速な避難）		低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
延焼遮断機能の強化		低	火災広域化の危険性の評価対象外である	
緊急交通路の通行空間確保		低	緊急交通路ではない	
広域緊急交通路の多重化による機能強化				
歩行者の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
自転車の快適性		低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)		低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない	
歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)		低	新設道路である	
自転車の安全性		低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能		低	特定道路に指定されていない	
緑の空間確保による快適性		低	「軸となる緑」（堺市緑の基本計画）と重複しない	
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ス性、周遊性	低	都心外である		
観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない		
都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点に結節しない		
鉄道と連携した各拠点へのアクセス性	低	鉄道駅から拠点へ連絡しない		
主要幹線道路と連携した周遊性	高	(都)八尾富田林線と連携し、周遊性が向上する		
交通結節（駅へのアクセス性）	低	駅へ直結しない		
②まちづくり施策との整合性		—		
③その他(事業の連続性・継続性など)		—		
総合的判断(①+②+③) による選定結果と主な理由		その他路線 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		

路線名	八尾富田林線		位置図
路線分類	主要幹線道路		
区間	起点	美原区さつき野西地内	
	終点	市境界(富田林市)	
計画延長	1,900 m		
計画幅員	25.0m		
現況幅員	— ~ — (平均) —		
歩道	—		
計画車線数	4車線		
現況車線数	—		

		評価項目	評価 (高・中・低)	評価内容	
① 整備効果	広域性	将来交通量	低	平成42年の将来交通量の推計値は6,393台/日であり、多くない。	
		渋滞損失時間の削減	高	削減率が大きい	
		市外の拠点と連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	市内の拠点と隣接市を結ばない	
		市内の拠点を連携するネットワーク軸の形成、アクセス性	低	市内の拠点を連携しない	
	防災性	広域避難地までの避難路	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
		津波からの安全な避難路(指定避難路)	低	指定避難路ではない	
		津波からの安全な避難路(迅速な避難)	低	津波避難対象地域及び津波注意地域の区域外である	
		延焼遮断機能の強化	低	火災広域化の危険性の評価対象外である	
		緊急交通路の通行空間確保	低	緊急交通路ではない	
		広域緊急交通路の多重化による機能強化	高	広域防災拠点(八尾空港)につながる	
	地域性	歩行者の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
		自転車の快適性	低	周辺地域に一定の幅員を有する道路がある	
		歩行者の安全性 (事故多発路線からみた安全性)	低	新設道路であり、平行する主な路線で歩行者事故の発生が多くない	
		歩行者の安全性 (歩道がない区間からみた安全性)	低	新設道路である	
		自転車の安全性	低	新設道路であり、平行する主な路線で自転車事故の発生が多くない	
		特定道路のバリアフリー化による歩行者の通行機能	低	特定道路に指定されていない	
		緑の空間確保による快適性	低	「軸となる緑」(堺市緑の基本計画)と重複しない	
		都市の骨格を形成する機能	低	拠点を結ばない	
		都心における自転車のアクセス性、周遊性	低	都心外である	
		観光拠点を結ぶ周遊性	低	観光拠点を結ばない	
		都市拠点における交流結節機能	低	都市拠点到に結節しない	
		鉄道と連携した各拠点へのアクセス性			
		主要幹線道路と連携した周遊性			
		交通結節(駅へのアクセス性)			
	②まちづくり施策との整合性		—		
	③その他(事業の連続性・継続性など)		・連続する隣接市(富田林市)区間の事業の時期と整合が必要		
	総合的判断(①+②+③)による選定結果と主な理由		<p style="text-align: center;">その他路線</p> 都市計画道路事業単独では整備効果の早期発現が見込めず、関連するまちづくり施策等の計画もないことから、その他路線とする。		