

南海高野線連続立体交差事業（浅香山駅～堺東駅付近）に係る配慮計画書に対する 環境の保全の見地からの意見書の概要

1. 意見書受付期間

平成 30 年 10 月 19 日から平成 30 年 12 月 3 日まで

2. 意見書提出者数

2 名

3. 意見書の概要

No. 1

市の鉄道高架化とあわせた都市計画道路の整備計画は時代錯誤である。事業完成後 100 年、200 年を見据えた開発が不可欠である。すなわち、特に都市中心部の今回の事業で重要なのは完成後の景観である。景観はお金では手に入れることができない無限の価値の有る物である。その為には、現在の堺東駅の付近を地下に埋設すべきである。そして、その地上を、今のバスターミナルにあわせて再整備を行えば、東側広場の新設が不要になる。その費用を地下埋設工事費に利用すべきである。

No. 2

- A 案、B 案及び D 案の各案の、南海高野線高架化にともなう影響評価について、配慮計画書文中に、高架化に伴う圧迫感や日陰について、それぞれ周辺に及ぼす影響は「同等、変わらない」旨の記述がある。しかし、A 案、D 案と B 案では 2 倍近くの高低差が生じる。それ相応に完成時に受ける印象は違ってくるのではないか。A 案、D 案と B 案とも周辺に及ぼす影響は「同等、変わらない」との記述では、あまりに大雑把な感じがする。

- 構造物の色彩配慮の記述があったが、具体的にはどのような色彩になるのか。南海本線や他の鉄道の高架路線はコンクリートそのままの灰色で、ほんとうに殺風景な景観になっている。(もし登録されれば、の話だが) 世界文化遺産である御陵のある地区のすぐ脇を走らす高架路線になる。色彩は勿論だが、造作物のデザイン・意匠も、それなりのものにする必要があると思う。

- またイコモスによる環境影響審査は受けるのか。受ける場合、イコモスによる環境影響審査の影響をどのくらい考慮しているのか。イコモスによる環境影響審査を受けずにすむ場合でも、計画立案、実施にあたっては従来以上の繊細性をもって臨んでいただきたい。
- 堺東駅から三国ヶ丘駅までの間、急勾配の坂道カーブになる。南海高野線は泉北高速鉄道も乗り入れ、特急・急行の通過本数も多い。列車の運行ダイヤへの影響は出ないか。また運行の安全をくれぐれも図られたい。
- 大和川を渡り浅香山駅から高架を登り始める形となるが、将来的には大阪市側も高架化され、路線の高さが平準化されるよう継続して諸関係団体、組織に働き掛けていただきたい。
- 高架化された後の高架下スペースの活用につき、南海本線高架下の活用状況の見直しも含め、部局横断連携して広くアイデアを集め、今後の社会動静、都心の状況変化も考慮しつつ市民が十分に納得できる有意義な活用方法を探って行っていただきたい。