

主なご意見・ご質問

■都市施設の変更に関すること

Q. 都市計画変更に対して、側道の交通量が増えた場合の防音対策をしっかりとっておいてほしい。

A. 側道は高架に伴う日照阻害や騒音・振動を目的に整備します。また、生活道路の一部でもあることから通過交通が増えないように警察等の関係機関と協議の上、道路の計画を進めていく予定。

Q. 都市計画変更に対して、高架沿いの側道の通行量が増えた場合の排気ガス対策はどのように考えているのか。

A. 生活道路の一部でもあることから、通過交通が増えないように警察等の関係機関と協議の上、道路の計画を進めていく予定。

Q. 南海本線の側道は一方通行となるのか。

A. 南海本線の西側の側道は北行きの一方通行で、東側の側道は南行の一方通行となる。

Q. 南海本線の西側の側道は車道の形態で駅前ロータリーとつなげるのか。車が通れたら側道の通り抜けが増えるのでつなげない方がいい。

A. 駅前ロータリーとの接続部については、駅前ロータリーから側道への車両の通過交通が増えないように、人と自転車のみ通れるような形態で、基本的に車両は通れないようにする予定。

Q. 南海本線の東側の側道は駅前まで通行できるように接続しないのか。

A. 南海本線の東側に阪堺線を移設するので、接続しない。

Q. 南海本線の東側の民家の車両はどのように北側に行くのか。できるだけ便利にしてほしい。

A. 高架下の利用方法も含めて今後検討する。

Q. 南海本線の西側の側道と都市計画道路常磐浜寺線との接続方法はどのような形態か。また、常磐浜寺線からの通り抜けができないように計画してほしい。

A. 常磐浜寺線の詳細については、今後、関係機関と協議した上、計画していく予定。

■都市計画変更手続きについて

Q. 公聴会は都市計画道路常磐浜寺線も対象なのか。連立事業と都市計画道路常磐浜寺線の事業は連動しているので、まとめて説明をしてほしい。

A. 今回の公聴会については、法的な手続きの一環として連立事業の側道の計画変更に対して行うもの。ご理解いただきたい。

■その他

Q. 高架下について、閑静な居住環境を守るため、深夜などに騒ぐ人たちのたまり場になるような小規模な公園などは造らないでほしい。

A. いただいた意見を踏まえて、計画する。

Q. 高架下は全面的に自転車置き場になるのか。もともと桜並木があった位置の駐輪場が高架下になると前回の説明会で聞いたが、具体的にはどの位置になるのか。また、駐輪場は駅に近い方がいい。

A. 高架下は南海電気鉄道(株)の土地となり、南海電気鉄道(株)が基本的に使うが、15%は堺市で使うことができ、駐輪場等の公共施設は作る予定。駐輪場の位置等の詳細については、高架化の時期がわかってきた段階で南海電気鉄道(株)と協議の上、計画する。

Q. 南海本線と阪堺線の交差部と南海本線の諏訪ノ森 3 号踏切の間に新しくできた踏切はなくなるのか。

A. 当踏切は高架工事のための踏切で、高架完成時にはなくなる。

Q. 現在使われている浜寺公園駅の地下道は埋めて無くなるのか。

A. 地下道について、工事中は横断できるが、高架完成後は地上部で横断できるため無くなる。

Q. 駅の改札はどのあたりになるのか、エレベーターつけるのか。

A. 駅舎の詳細について、現時点で南海電気鉄道(株)にて設計中であり、改札等の詳細の箇所はまだ決まっていない。エレベーターについては、バリアフリーの観点から設置する予定。

Q. 連続立体交差事業は令和 9 年度末までに完成するのか。

A. 現時点での事業認可期間は令和 9 年度末までであるが、計画している期間内での完成が極めて難しい状況で、完成時期については、現在精査中である。

Q. 阪堺線の移設はいつごろ完成するのか。

A. 阪堺線の工事時期等は高架工事の工程との調整が必要である。詳細については阪堺電気軌道(株)及び南海電気鉄道(株)と協議の上、決定した際には改めて周知する。

Q. 阪堺線は南海本線の東側に移転するが、バス代替輸送や休止期間はあるのか。

A. 当初計画では、阪堺線は一部区間運行を休止し、バス代替輸送をするよう検討していたが、利用者などへの負担が大きいため、阪堺電気軌道(株)と協議の上、阪堺線を東側に移設する計画に変更となった。阪堺電気軌道(株)からは、移設工事中の長期間の運行休止はないと伺っている。

Q. 阪堺線の単線化はどこからするのか。

A. 阪堺線は都市計画道路常磐浜寺線の少し南の位置から単線化する。

Q. 阪堺線の単線化に伴いイベント時の増発便や踏切遮断時間に影響はあるのか。

A. 阪堺電気軌道(株)からは、基本的に通常ダイヤや踏切遮断時間には大きく影響を受けないと伺っている。

Q. 阪堺線の移設工事に伴い、周辺道路で通行できなくなるところはあるか。

A. 周辺道路については、基本的に通行できる予定である。

Q. 阪堺線移設後、南海本線の諏訪ノ森 5 号踏切の位置には、阪堺線の踏切ができるのか。

A. 踏切の新設は、原則として国に認められない。当該部には踏切を新たに設置しない計画である。阪堺線の踏切としては、市道浜寺公園浜寺昭和 1 号線の踏切が、阪堺線の東側移設に伴い移設されることとなる。

Q. 阪堺線の移設後、現在の阪堺線の跡地はどのように使われるのか。

A. 土地は阪堺電気軌道(株)のものになるが、連立事業に伴い使えるようになった土地となるので、一部は堺市で地域の発展のために使用する予定。詳細については、関係機関と協議の上、計画する。

Q. 阪堺線と都市計画道路常磐浜寺線との交差部分において、阪堺線は高架化するのか。

A. 阪堺線については、平面交差となり高架化はしない。

Q. 阪堺線と都市計画道路常磐浜寺線が平面交差になることについて、通学路でもあるので、安全面等配慮して計画してほしい。

A. 地域の方々が不安に感じられているところについては、十分に検討した上で進めていく。

Q. 阪堺線について、都市計画道路常磐浜寺線が完成した際に、現道（市道 浜寺諏訪森西浜寺元 1 号線）と合わせて阪堺線の踏切が 2 つ連続して並ぶことになるのか。その際の阪堺線と都市計画道路常磐浜寺線との計画高さに問題はないか。

A. 基本的に新しい道路には踏切を付けるように考えているが、踏切の新設は、原則として国に認められないため、2 つ並ばない可能性がある。以上を踏まえたうえで、現道の踏切の取り扱いについて、今後関係機関と協議を行ったうえで計画していく。高さについては、阪堺線と都市計画道路常磐浜寺線との段差等は生じないように計画する。

Q. 都市計画道路常磐浜寺線が完成した際、現道（市道 浜寺諏訪森西浜寺元 1 号線）と線形が変わるが、現道は通行できるのか。

A. 現道の通行形態については、現時点では明確に決まっていないが、沿道の民家からの出入り等には支障がないように計画している。

Q．現状では家の前に生活道路があるので車の出入りができるが、都市計画道路常磐浜寺線ができた際、常磐浜寺線と生活道路との関係は具体的にどうなるのか。日常生活にどのような影響があるのかは、改めて説明してくれるのか。

A．詳細については、関係機関と協議の上、計画する予定。常磐浜寺線と生活道路との高さや取付方法など、詳細な計画案ができれば改めて説明する。

Q．側道と都市計画道路常磐浜寺線の交差点は信号を設置するのか。普段から渋滞しているので、信号はない方がよい。

A．信号については、近傍で交差点が連続することになるため、設置は難しいと思われる。信号の管轄は警察であるため、具体的な協議は今後になる。

Q．南海本線の東側において、紀州街道は側道と接続するのか。

A．紀州街道及び側道の取り合いについては、今後検討していく。

Q．都市計画道路常磐浜寺線は高架工事の後に整備するのか。

A．鉄道高架後、高架下に常磐浜寺線を整備していく順番となる。