

主なご質問及びご意見

1. 南海本線浜寺公園駅舎の将来イメージでは、阪堺線が想定されていない計画であった。
高架駅舎の計画を見直す必要があるのでは。
 - A. 南海本線浜寺公園駅舎（高架駅舎）の横に阪堺線浜寺駅前停留場が設置されることになります。阪堺線との乗継の利便が確保できるように高架駅舎についても検討を進めていきます。

2. 工事中は線路を横断するのに、バリアが多くて大変だが、対応はどのように考えているのか。
 - A. 高架化が完了すると東西の往来を平面で行うことが出来るようになります。工事期間中は、踏切を横断するか地下通路を横断することになります。地下通路については、現在西側にEVが設置されていますが、今後連立事業が進捗し、仮線の切替が完了する頃には、東側にもEVを設置する予定です。

3. 阪堺線が移設されることに対する騒音対策はどのように考えているのか。
 - A. 南海本線と比較すると、阪堺線は列車本数が少なく車両の長さも短いです。阪堺線が新たな場所に設置されることとなりますが、船津水路付近では、南海本線が高架化されると、騒音は現状より軽減されると予測しています。また騒音・振動に配慮できる軌道構造等を採用したいと考えております。

4. 単線で移設されると、現行の運行ダイヤが確保できないのでは。
 - A. 工事中の暫定形は1面1線のホームとなりますが、ホーム手前に待避線を設置する予定です。また最終形のホーム部は2線となります。このことから、現行ダイヤは大半が確保できると考えています。ただし工事期間中は、臨時電車が動けなくなる可能性があります。

5. 東側に仮に移設し、現在線の位置に再度復旧することは考えていないのか。
 - A. 連立事業と阪堺線の東側移設を一体的に進めることにより、南海本線と阪堺線の乗継利便性を高め、交通結節点の機能向上を図るとともに、南海本線の浜寺公園旧駅舎を活かした駅周辺でのまちづくりと一体的に進めることにより、浜寺のまちづくり及び阪堺線の活性化に寄与できるものと考えております。よって、東側に移設後現在線に復旧することは考えておりません。

6. 東側に移設されると阪堺線の停留場はどの位置に設置されるのか。
 - A. 現在南海本線浜寺公園駅の東側に駐輪場がありますが、駐輪場の位置に停留場を設置する予定です。

7. 若い桜の木は移植してほしい。
 - A. 若い木については、移植できる可能性があるため、今後協議させていただきたい。