南海本線(堺市)連続立体交差事業に伴う 阪堺線対応に関する地元説明会

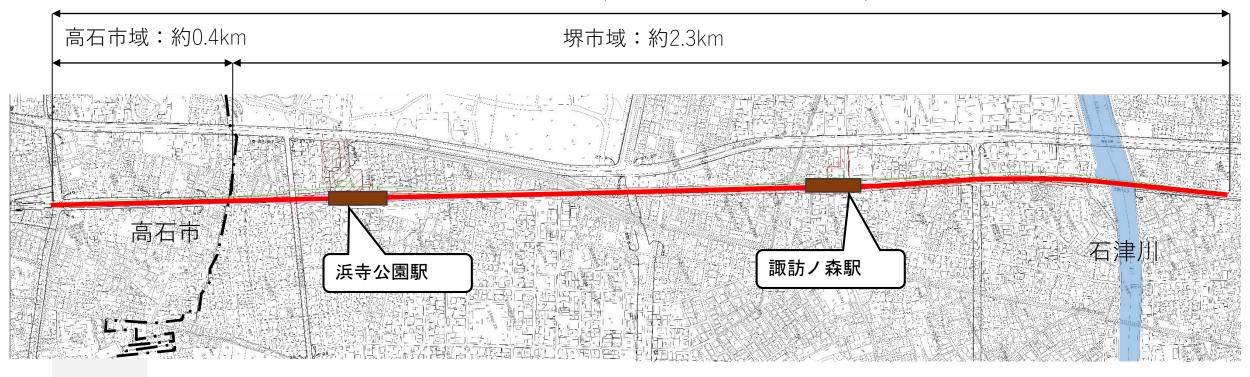
堺市 南海電気鉄道株式会社

目次

- ▶ 南海本線(堺市)連続立体交差事業概要
 - ・ 阪堺線対応の必要性
 - ・阪堺線の現状
 - ・バス代替(案)の概要及び課題
 - ・ 東側移設 (案)の概要

事業の概要

南海本線連続立体交差事業(以下南海本線連立)区間:約2.7km



都市計画決定 : 平成17年8月23日

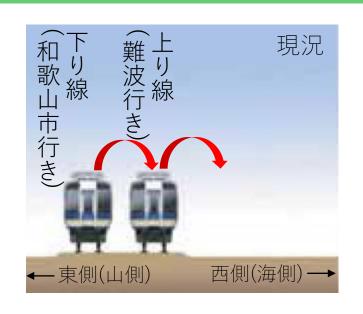
都市計画事業認可:平成18年11月7日

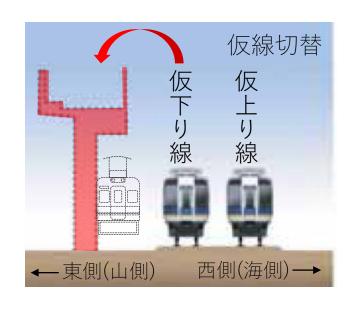
:平成40年3月末 事業認可期間

事業延長 :約2.7km 事業区間 :石津川付近~高石市域

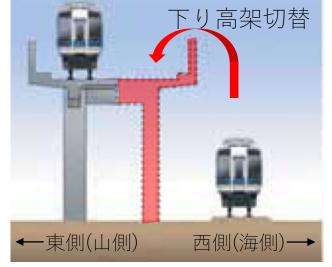
踏切除却数: 7箇所

高架までの切替順序(施工方法)

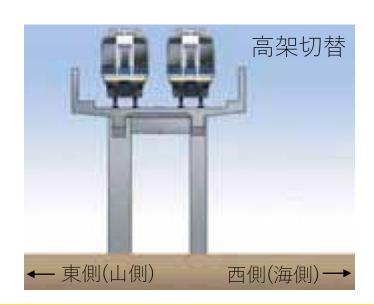




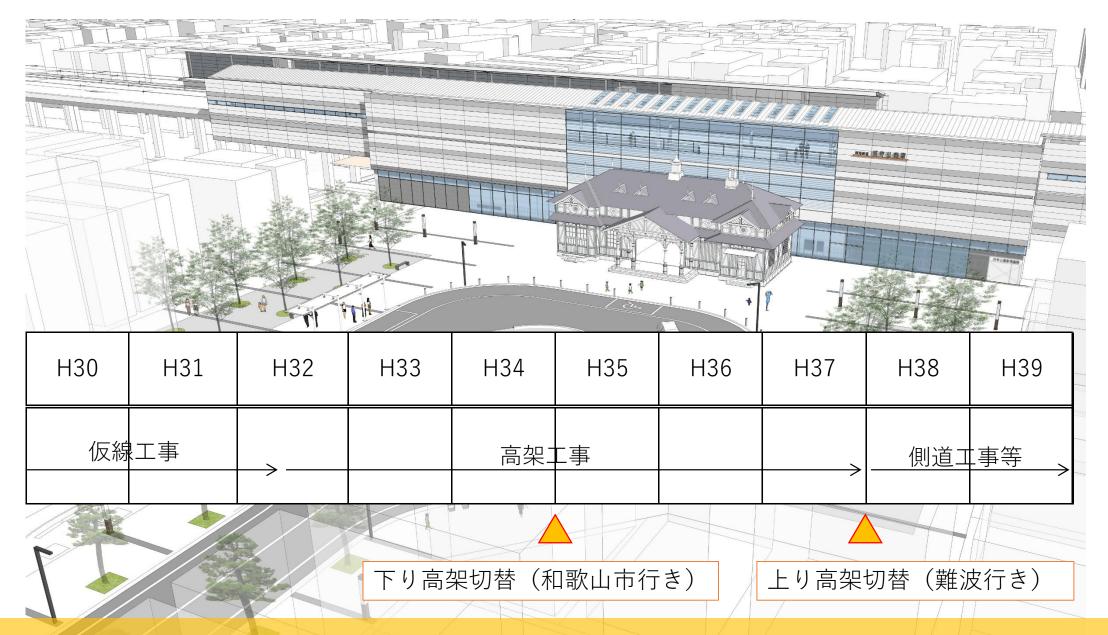








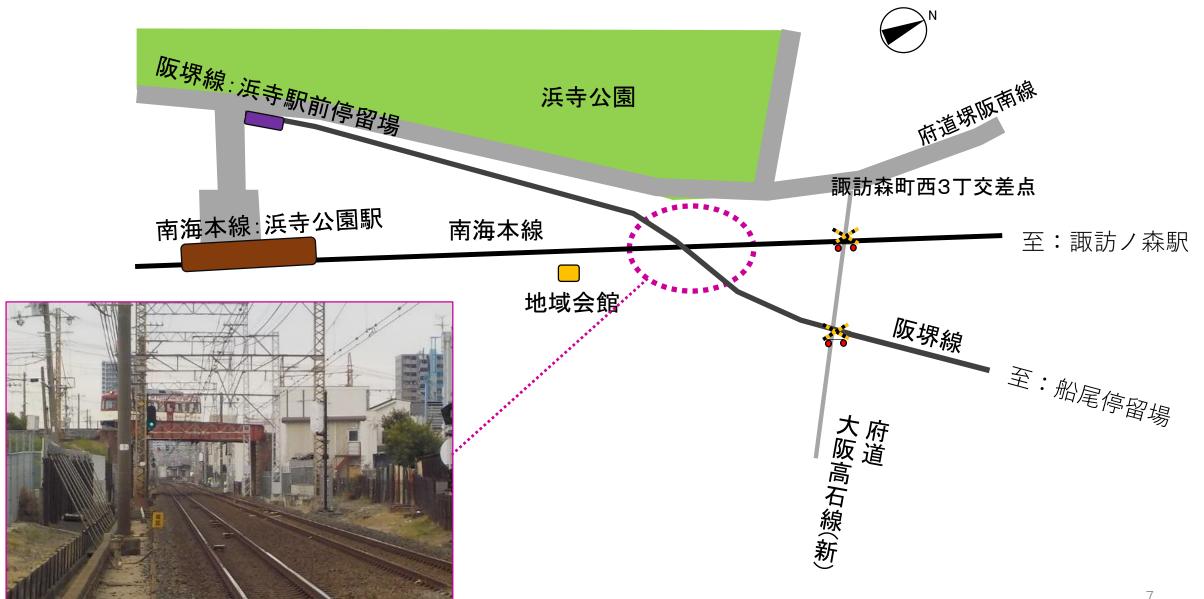
南海本線連立のスケジュールについて



目次

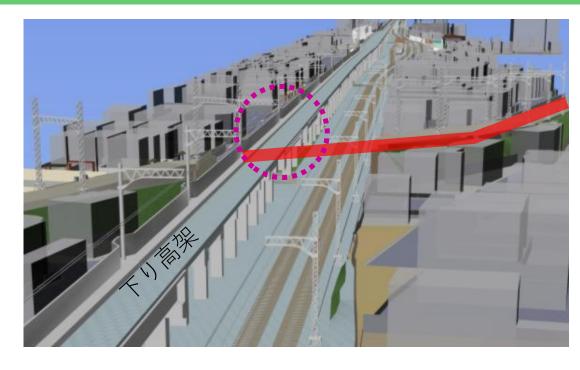
- 南海本線(堺市)連続立体交差事業概要
- ▶阪堺線対応の必要性
- ・阪堺線の現状
- ・バス代替(案)の概要及び課題
- ・東側移設(案)の概要

交差位置



交差部について



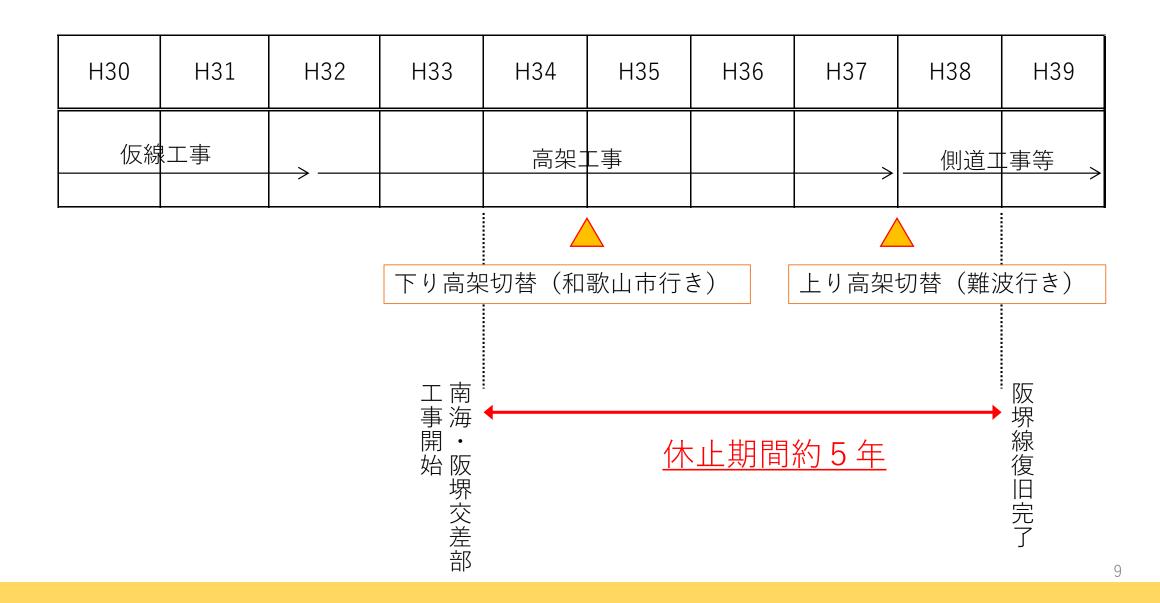








阪堺線休止期間の説明

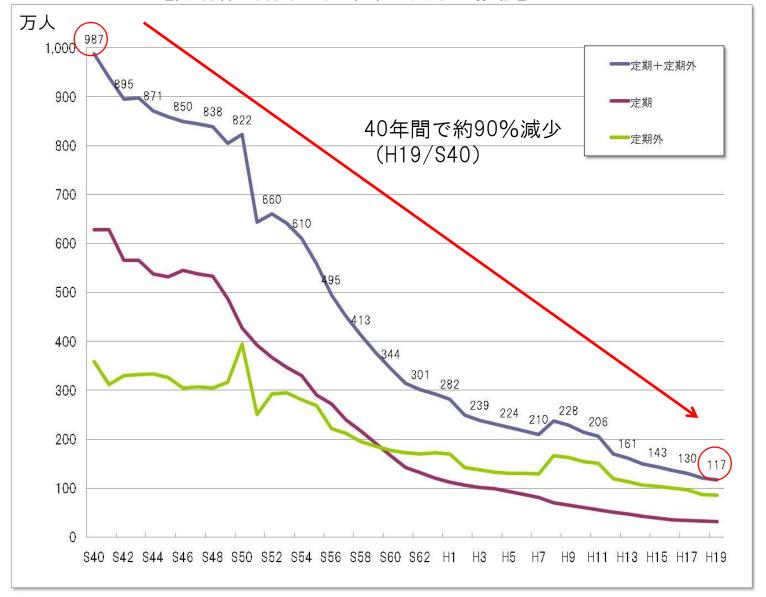


目次

- 南海本線(堺市)連続立体交差事業概要
- ・ 阪堺線対応の必要性
- ▶阪堺線の現状
 - ・バス代替(案)の概要及び課題
 - ・ 東側移設 (案)の概要

阪堺線 (堺市内区間) への支援経緯

【阪堺線(堺市内)乗車人員数の推移】



昭和30年代をピークに乗車人員減少

- ◇自動車の普及と道路整備 の進展による客離れ
- ◇高度化の対応の遅れ
- ◇南海電鉄との共通運賃廃止



阪堺線(堺市内) の存続が困難となり 廃線を検討



平成21年12月 堺市内路線に関する緊急要請

阪堺線 (堺市内区間)の支援について

・堺市では、阪堺線堺市内区間の自立再生を目的として、平成22年度より10年間に亘る支援を実施している。

(運賃施策)

- ○堺市内~大阪市内の2区間運賃を均一化(大人290円→210円、小児150円→110円)
- ○おでかけ応援制度の利用による高齢者運賃割引 (堺市民の65歳以上の方は1乗車100円) など

(施設の高度化)

- I Cカード導入 (PiTaPaカード)
- 〇堺トラム(低床式車両)3編成の導入 など







全路線(阪堺線、上町線)の利用者数について

・H29年度の阪堺全線における1日平均利用者数は、支援策前のH21年度に比べて、2,720人/日(約13.8%)の増加となっている。 ※利用者数については、運輸収入より推計している。



阪堺線の交通調査結果 (H29 平日) について

・阪堺線の交通調査結果(H29 平日)によると、浜寺駅前停留場は堺市内で2番目に乗降客数の多い停留場となっている。



阪堺線の交通調査結果(H29休日)について

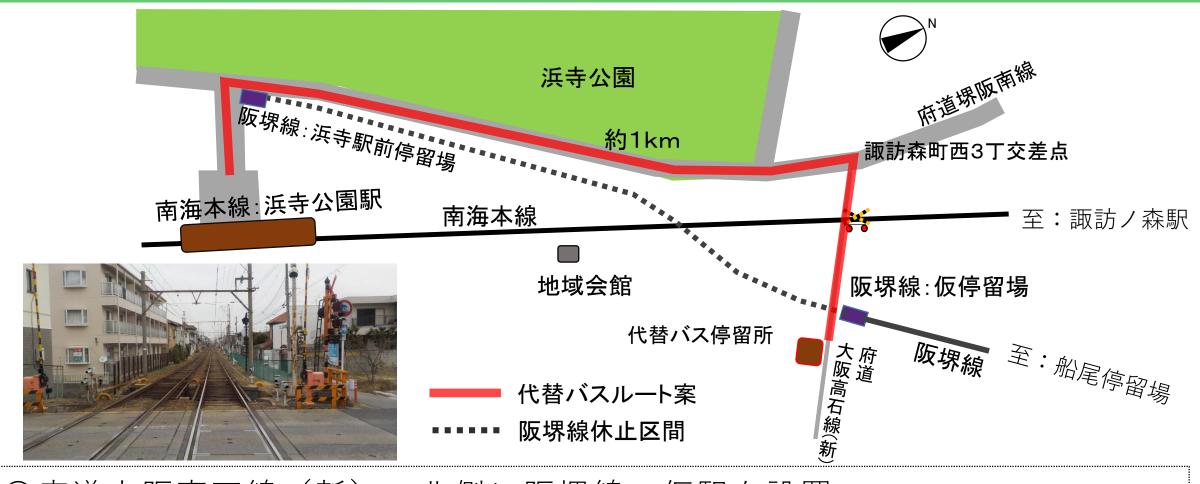
・阪堺線の交通調査結果(H29 休日)によると、浜寺駅前停留場は堺市内で最も乗降客数の多い停留場となっている。



目次

- 南海本線(堺市)連続立体交差事業概要
- ・ 阪堺線対応の必要性
- ・阪堺線の現状
- ▶バス代替(案)の概要及び課題
 - ・ 東側移設 (案)の概要

バス代替(案)の概要



- 〇府道大阪高石線(新)の北側に阪堺線の仮駅を設置
- 〇代替バス停留所を都市計画道路常磐浜寺線の用地を利用して設置
- 〇代替バス停留所~浜寺公園駅前ロータリーまでを往復運行

バス代替(案)の概要

- 〇所要時間(浜寺公園駅前ロータリー~代替バス停留所)
 - 片道約7分(ラッシュ時には約15分)
- 〇バス代替運行期間 (阪堺線休止期間)

約5年

〇料金

阪堺線利用は従来どおり。 (バスは無料)

〇乗換利便性

バスと阪堺線との乗換が必要となり、所要時間も増加する。

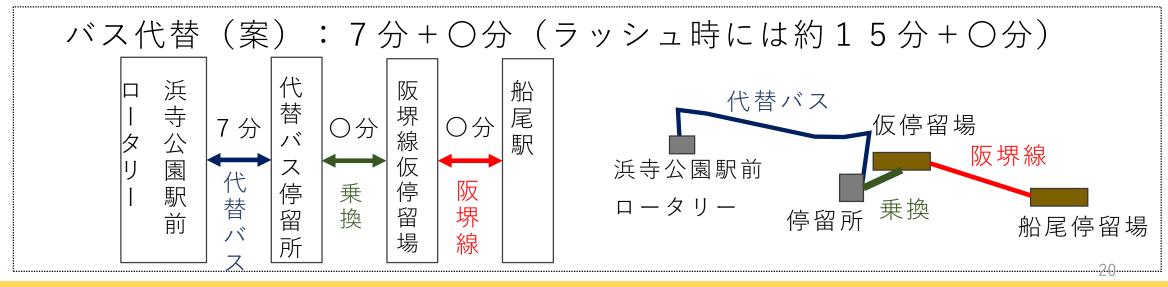
阪堺線仮停留場とバス停留所



バス代替(案)の課題

所要時間が増加(定時性の確保も困難)、乗換利便性の低下





代替措置案の更なる検討

- ・阪堺線を休止する約5年の間、乗換をしなければならず、所要時間も増加する。
 - ⇒利用者の方に大きな負担となる。
- ・不便になることから、阪堺線を利用する方の減少が想定される。
 - ⇒阪堺線の経営にも負担となる。



利用者及び阪堺電気軌道㈱の負担を軽減できる案を更に検討(利便性を損なわず、休止期間を出来るだけ短くできるように)

目次

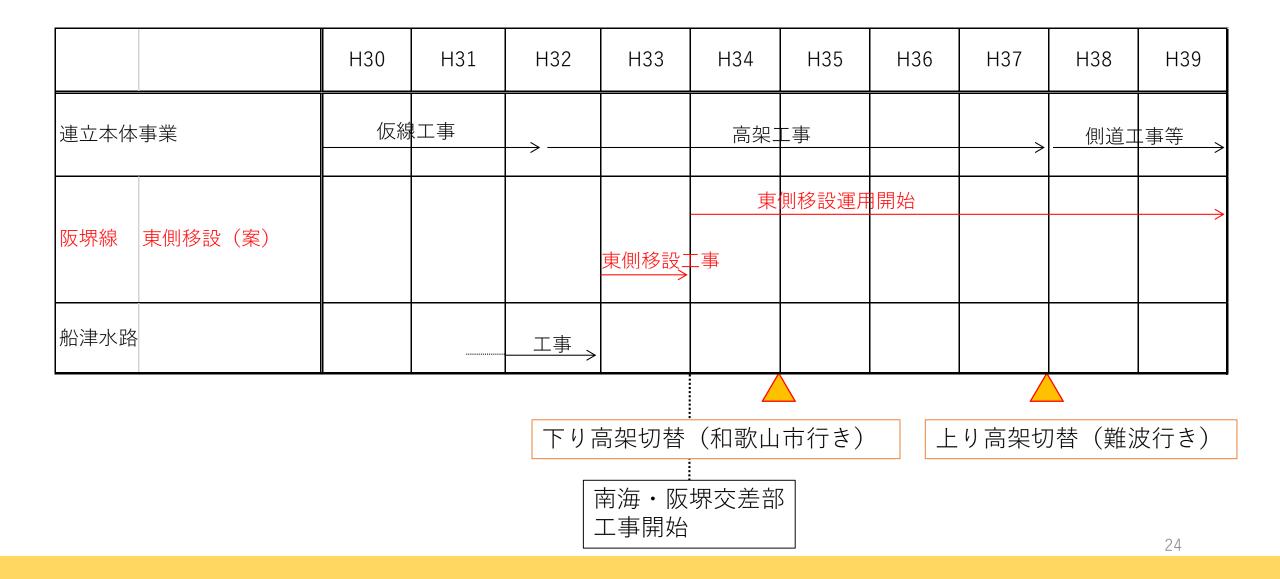
- 南海本線(堺市)連続立体交差事業概要
- ・阪堺線対応の必要性
- ・ 阪堺線の現状
- ・バス代替(案)の概要及び課題
- ▶東側移設(案)の概要

東側移設(案)の概要



- ○南海本線の東側(船津水路の位置)に阪堺線を単線で移設
- ○南海本線と阪堺線の交差部の工事着手前に、南海本線東側に移設

東側移設(案)のスケジュール(全体)



東側移設(案)の概要

〇所要時間(浜寺駅前停留場~船尾停留場)

片道約2分(現状と変わらず)

〇阪堺線休止期間

休止期間なし

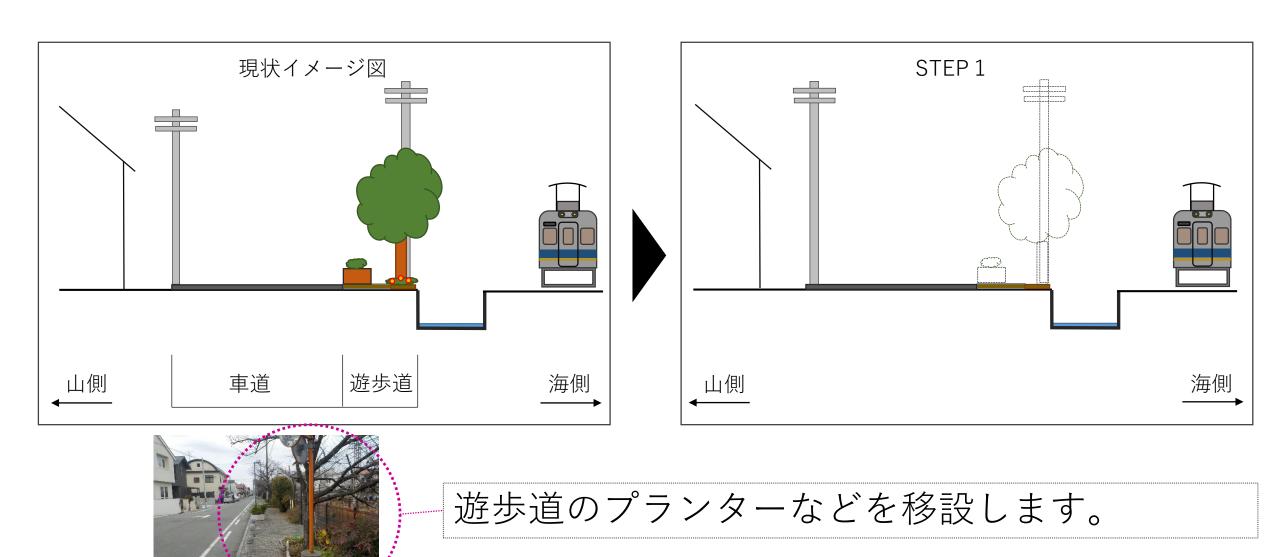
〇料金

従来どおり

〇乗換利便性

南海本線と阪堺線の乗継距離が近くなり、便利になる。

東側移設(案)工事概要~STEP1~



桜並木の現状

〇本数 (阪堺線移設工事区間)

計 4 3 本

○樹齢

約40~50年(聞き取り推定)



桜並木の現状

〇ガンシュの被害について

桜並木のほぼ全てがガンシュ病(先端から枯れていく病気)にかかっており、枝を剪定すれば、大半が衰弱を生じると想定される。









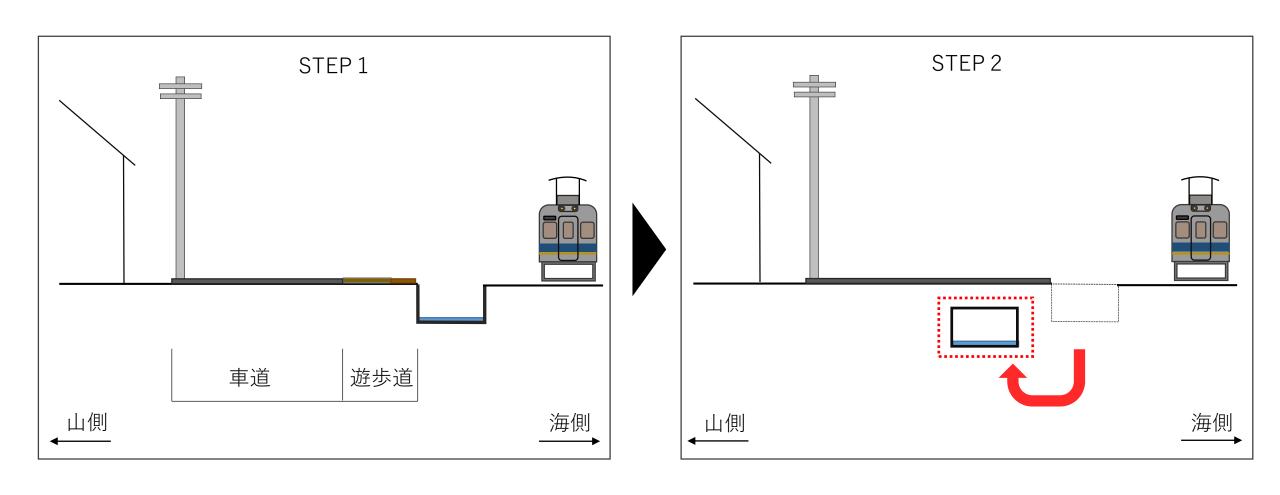
桜並木の現状

○衰弱の状況



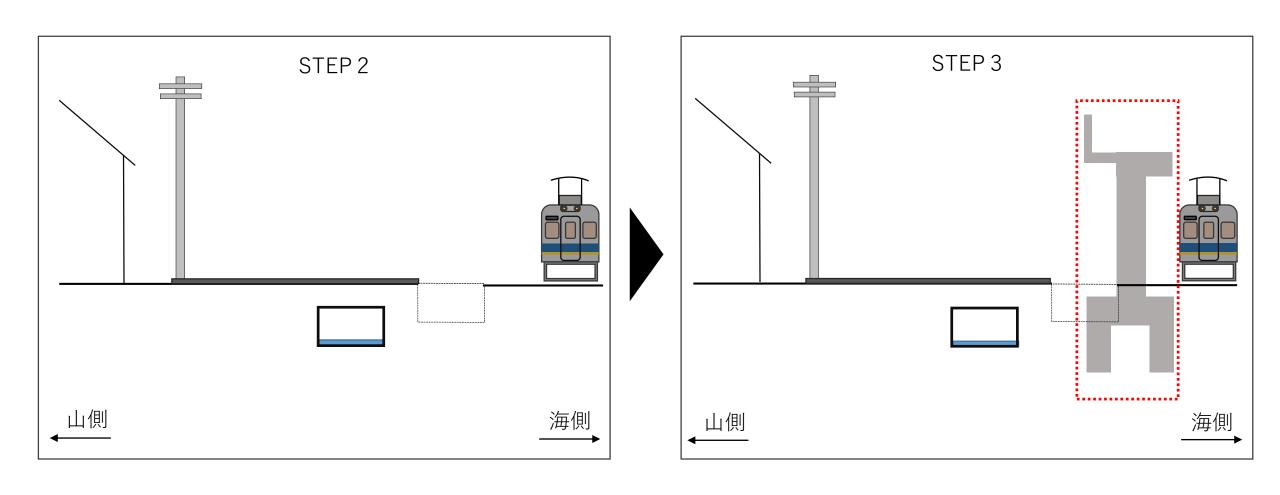


東側移設(案)工事概要~STEP 2~



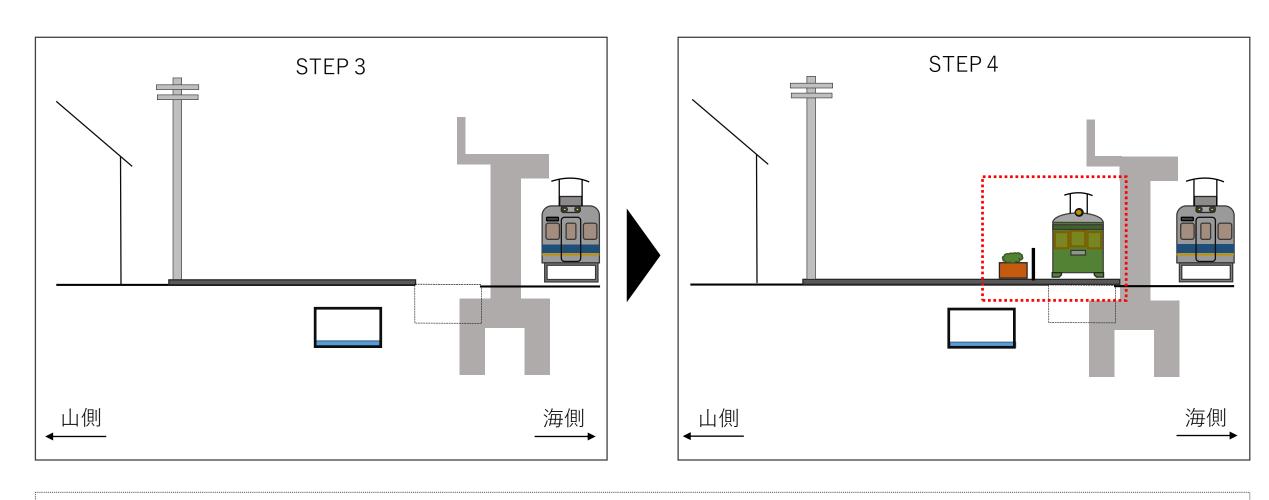
概ね遊歩道のあった位置に、船津水路を地下化して移設します。

東側移設(案)工事概要~STEP3~



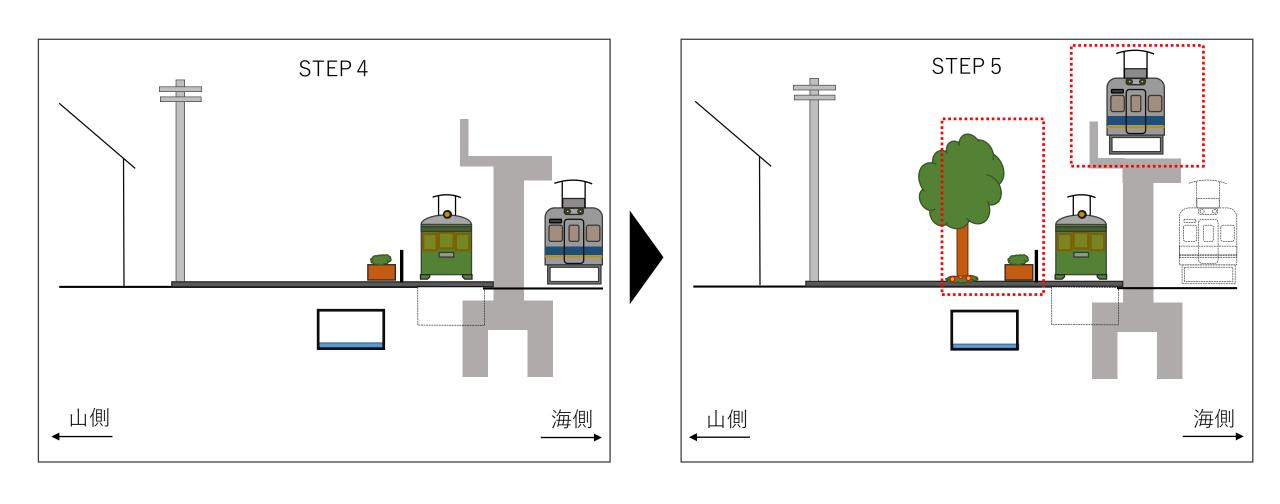
船津水路の空いたスペースを利用して、下り高架を築造します。

東側移設(案)工事概要~STEP 4~



概ね船津水路のあった位置に阪堺線を移設します。 プランターも順次、復旧します。

東側移設(案)工事概要~STEP5~

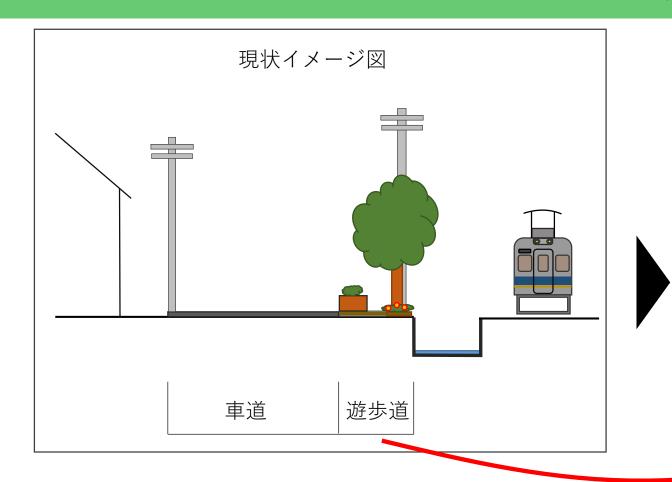


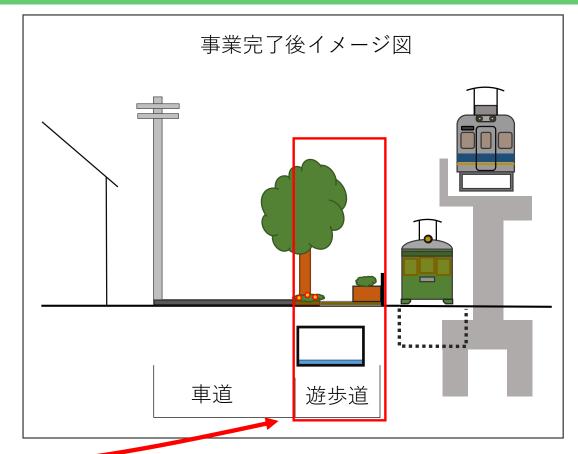
阪堺線の移設工事が完了したら、順次、遊歩道を復旧します。

東側移設(案)のスケジュール(船津水路周辺)

	H30	H31	H32	H33	H34
遊歩道対応		遊歩道部移設		プランター復旧	仮復旧工事
船津水路			移設工事		
高架構造物					
阪堺線					

遊歩道の再整備について





景観に配慮した魅力的な遊歩道を目指します!!

- ・車両が相互に通行できる幅員を確保した上で車道幅員を狭め、遊歩道を広げます。
- ・阪堺線が新たに設置されることにより、場所によっては、全体の道路幅員が多少狭くなります。