

主なご意見・ご質問

■事業・鉄道構造に関すること

Q. 事業主体は市か？南海電気鉄道株か？

A. 連続立体交差事業は、交通渋滞解消やまちづくり等が主な目的であるため市の事業となるが、南海電気鉄道株も共同事業者として費用負担を行い、鉄道工事は南海電気鉄道株が施工する。

Q. 全体事業費と市の費用負担はどの程度か？

A. 概算で約565億円程度。全体事業費を100とすれば、概ね、鉄道10、国50、市40程度となる見込み。

Q. 事業のスケジュールは？

A. 基本的な方針や進捗に応じた各段階の説明と意見交換を踏まえ、2020年度（平成32年度）の都市計画決定を目標としている。翌年の事業認可・事業着手から概ね20年程度で高架工事が完了する見込み。

Q. 人口減少の時代にこのような大規模な事業は合わない。将来的な自動車交通量の動向や鉄道運行本数などを踏まえて、計画を大幅に見直すべきではないか？

A. 南海高野線連続立体化は交通の円滑化のみでなく、市の玄関口づくりや中心市街地活性化と連携する市の重要施策であるため、様々な意見を聞き、将来的な情勢を踏まえて計画を検証しながら進めていく。

Q. 鉄道立体化に際して地下方式の検討は行っていないのか？地下方式について、もっと詳細に検討を行うべきではないか。

A. 地下方式に関する現時点の検討結果は次のとおり。

- ・立体化検討区間全てを地下方式とした場合、浅香山駅の位置を変更せずに地下駅とすると、大和川の堤防までの距離が短く、鉄道が通常運行可能な勾配で登り切れず、大和川の堤防に影響がでる。
- ・浅香山駅を高架駅とする場合には、堺東駅と浅香山駅間の高架と地下の切替え部分で横断不可となる箇所が発生する。
- ・南海高野線に近接する断層に変位が生じて構造物の復旧が必要となった場合は、地上の構造物と比較して地下構造物は復旧が非常に困難で、地下水の流入があった場合には、安全性にも問題がある。
- ・地下方式は高架方式と比較して事業費が非常に大きく、事業の効果に対して費用が大幅に上回る場合は、事業自体が成立しなくなる可能性が高い。

Q. 南海高野線に近接して断層が存しているが安全性は問題ないのか？

A. 各分野の専門知識を持つ学識経験者で構成する構造検討委員会において、調査・検討を行ったうえで、断層変位が生じても直ちに倒壊しない構造形式の提言を頂いており、提言に基づいて設計を行っている。

Q. 近年、想定外の激甚災害が発生している。万が一の場合に備えて鉄道の代替経路や住民の避難経路を検討すべき。また、堺東駅付近は地下水位が高いため、湧水の対策も考慮した計画が必要。高架とする場合には、高架構造の利点を活用した鉄道運行計画とすべき。

A. 貴重な意見として承る。

Q. 鉄道高架の計画高さはどの程度か？

A. 浅香山駅周辺は、現在の線路から7～8m程度高くなり、堺大和高田線を越える堺東駅周辺では現在の線路から15～17m程度高くなる予定。

■道路・まちづくりに関すること

Q. 高架事業と都市基盤整備の関連性は？

A. 鉄道立体化により、都市構造に大きな変化が生じるので、関連するインフラ整備として道路や駅前広場などを一体的に検討している。

- Q. 鉄道高架下はどのように利用する計画となっているのか？
- A. 基本的には南海電気鉄道株が所有する土地であるが、全体の15%を市で公的利用する。具体的な計画は未定。
- Q. 鉄道立体化後は現在の踏切部の段差等を解消し、道路を拡幅する計画はあるのか？また平面の線路がなくなった部分に新しい横断箇所を作ることにはできるのか？
- A. 基本的に段差を解消し、もともと踏切のあった部分は拡幅する予定であるが、周辺道路の拡幅等は未定。鉄道立体化後の横断箇所は現在の位置が基本となる。
- Q. 大堀堺線や三国ヶ丘線などの道路は、既に都市計画決定され、様々な制約を受けているが、今後変更するのか？
- A. 連続立体交差事業に合わせて既存の都市計画を検証し、必要に応じて変更する。
- Q. 現在、商業地と住宅地が鉄道により分かれている。線路がなくなると用途が混在してしまうのではないかと？また、堺東駅東側の駅前広場や三国ヶ丘線により、鉄道東側の良好な住宅環境が維持できなくなるのではないかと？
- A. 東西連絡道路の具体的な計画は検討中であるが、現在の住環境等の維持には配慮する。
- Q. 堺東駅が高い位置になると乗り降りも不便になるのではないかと？
- A. 現在、2階改札から1階ホームに降りて電車に乗っているが、立体化後は2階改札から3階ホームに上って電車に乗るイメージとなる。
- Q. 堺東駅東側の駅前広場の規模はどの程度か？
- A. 堺東駅の西側駅前広場で不足している機能を東側駅前広場で充足するために必要な面積を予定しており、現在の都市計画を基本として検討を進めているところ。
- Q. 浅香山駅の位置が変更されることはあるのか？また浅香山駅前広場の想定規模は？
- A. 駅の位置は基本的に大きく変えないが、幅が広がる可能性はある。駅前広場の規模は未定であるが、必要以上に大きなものは想定していない。今後の設計や環境アセスを踏まえて2020年頃に明らかにしたい。
- Q. 側道は両側に整備して大阪中央環状線までつながるのか？
- A. 側道範囲の詳細は精査中であるが、日照や騒音対策などの環境面を考慮して基本的には両側に側道設置を検討している。堺東駅周辺はデパートや大型マンションがあるので新たに側道を設置することは困難。
- Q. 鉄道高架後に堺大和高田線はどうなるのか？現在の線路がなくなれば、堺大和高田線の高架は不要となるのではないかと？
- A. 堺大和高田線は、南海高野線と大阪和泉南線を越える高架道路である。現在の線路がなくなっても大阪和泉南線との立体交差が必要なので、堺大和高田線を現状の高架道路として残す計画。鉄道高架は堺大和高田線を越える高高架として計画している。もし堺大和高田線を平面化した場合、大阪和泉南線を立体化する必要がある。
- Q. 鉄道高架後は地表面の線路がなくなるので、堺大和高田線の側道から大阪和泉南線にアクセスが可能になるのか？
- A. 堺大和高田線の側道と大阪和泉南線を接続させるべく調整を進めたいと考えている。
- Q. 榎小橋はどうなるのか？
- A. 少なくとも工事中は影響が出る見込みだが、代替機能は設ける予定としている。
- Q. 区画整理は行わないのか？連続立体交差事業の期間の中で区画整理ができるのか？
- A. 南海本線では、浜寺公園で一部区画整理を行っている事例があるので、区画整理もあり得るが、基本的には線的な整備となる。具体的には今後の検討となる。
- Q. 駅前広場や都市計画道路などの関連事業の都市計画や変更のタイミングはいつか？
- A. 連続立体交差事業と合わせて2020年度の計画決定、変更を想定している。

Q. 三国ヶ丘線と東西交通との関連性は？

A. 東西交通は検討中であり、今回の三国ヶ丘線を整備する方針に直接関連するものではない。

■用地買収に関すること

Q. 用地買収の範囲は？早く明らかにしてほしい。

A. 現在、鉄道の構造や施工方法の詳細な検討を進めているところであるため、必要な用地の範囲は決まっていないが、極力、沿線の方々の負担は減らしたいと考えている。用地買収範囲をなるべく早く明らかにしたいが、合理的な検討が必要なので、時間を要することについて理解頂きたい。具体的には2020年度の都市計画決定までに説明する。

Q. 側道が幅6m未満の場合は用地買収が発生するのか？

A. 鉄道高架の端から6mの幅員を確保する計画なので一概には言えない。

Q. 壁の塗替え直後に買収される場合、塗替えは補償対象となるか？

A. 基本は対象とならないが、一概には言えない。

Q. 駐車場を経営している場合、営業補償はあるのか？

A. 工作物などは補償対象となるが、営業補償はない。

■工事に関すること

Q. いつ頃から工事が始まるのか？工事に要する期間はどの程度か？

A. 事業認可取得後に必要な用地を取得してから工事に着手するが、南海本線の事例では用地取得に10年間程度を要している。現時点で高架工事完了は2040年度頃を想定している。

Q. 施工方法は仮線方式か？別線方式か？直上方式と切り替わる具体的な位置はどこか？

A. 事業費や用地協力を含めた沿線の方々の負担などを総合的に勘案し、今後の詳細な検討を経て施工方法を含めた市の案を作成し、改めて説明する。

Q. 仮側道の幅は4mと決まっているのか？

A. 道路として最低4mは必要、現状で4mより広い場合は現状幅員に合わせることが基本。

■環境に関すること

Q. 騒音や日照障害などの対策はどのように考えているのか？鉄道の高架完成した後に周辺に悪影響があった場合、何か対策を行うのか？

A. 事前に環境アセスメントにより事業の影響を確認し、必要に応じて対策を実施して環境保全に努める。環境アセスメントでは、事業者の考えのみではなく、学識経験者からの意見や住民意見を踏まえて必要な保全措置などの検討を行うことになる。

Q. 側道を拡幅すると車の速度が上がって危ないのではないのか？

A. 車道は4m幅員の一方通行で、2m幅員の歩道設置による歩車分離を基本として検討する。

■その他

Q. ボトルネック踏切とは？

A. 交通へ大きな影響を与えている踏切。

Q. 浅香山駅は現在無人駅だが、立体化後はどうなるのか？

A. 改善が必要であれば、鉄道事業者に対して申し入れを行う。

Q. 住民意見が反映されずに進めていくことはやめてほしい。鉄道立体化のデメリットは？

A. 今回、市の方針について説明しており、意見を聞きながら詳細な検討を進めていきたい。立体化のデメリットは工事期間が長期に及ぶことなどが考えられる。

Q. 沿線住民への影響が最小限となるように事業期間を通じて専門的に取り組むエキスパートを外部から雇えば良い。

A. 我々も努力するが、貴重な意見として受け止める。

Q. 次回の説明会の時期はいつごろか？

A. 環境に関する説明会は来年の春頃予定、都市計画の素案を説明できるのは2年後の予定。