

主なご意見・ご質問

■環境全般

Q.資料の閲覧は可能か。

A.環境影響評価準備書は、令和2年7月31日～9月14日までの期間、連続立体推進課、環境共生課で縦覧できます。

Q.基準値内だから大丈夫というのではなく、細やかに考えていくべき。

A.地域の実情に応じた基準値や目標値を設定して、予測・評価しています。目標値を満たしていることを確認するだけではなく、必要に応じて環境保全措置を検討してまいります。

Q.予測値が現況値より高い項目があるが、現況値を守る必要があるのではないか。

A.例えば、工事中は建設機械の稼働により排出ガスは増えるため、その分予測値は現況値より増えてしまいます。しかし、その影響をできるだけ低く抑えるために、排出ガス対策型の機械を使用するなどの環境保全措置をとります。

Q.環境保全措置をとることで、予測結果の数値は更に下がるのか。

A.予測結果は環境保全措置をふまえたものです。

Q.今日の説明会で出た意見に対して、報告会などは開かれるのか。

A.説明会での主なご意見や回答については、市のホームページで公開します。

意見書を提出していただければ、公聴会が開催され、今後作成する環境影響評価書でも主なご意見や事業者の見解として記載されます。

あらためて、説明会形式での報告会などは予定しておりません。

■大気質

Q.堺東駅の東側は閑静な住宅街だが、駅前広場の整備によって排気ガスが増えると、高齢の方や呼吸器疾患の方にとって望ましいことではないので考慮してほしい。

A.堺東駅東側は閑静な住宅街であるので、配慮してほしいとのご意見は以前からも多くいただいています。駅前広場については、堺グランドデザイン 2040 をふまえ、ご意見をいただきながら今後検討していきます。

Q.電車が線路とこすれて鉄粉が舞うことで、それが住宅の屋根に降り注いだり、健康面に影響を及ぼしたりするのではないかと。高架が高いとその影響は大きいのではないかと。

A.今回の環境影響評価では鉄粉の項目は入っていません。南海本線の実例などの情報収集を行い、仮に実害が生じているのであれば、軽減できる措置などを今後検討していきます。

■騒音・振動

Q.伊丹空港のように2重サッシ等の騒音対策を実施するのか。

A.工事中の騒音については、万能塀の設置や、低騒音型の機械を使用などの対策は行いますが、家屋側での騒音対策は予定していません。

Q.騒音の基準値がどの程度のものなのか、実感としてわからない。例えば、同じ70デシベルでも高い低いといった違い、瞬間の音と継続する音では異なってくるのではないか。

A.同じ数値、デシベルでも音の違いや、瞬間的か連続するか、音の高い低い、といった違いもあり、また人それぞれの感じ方は異なってくると思います。その中で、まずは基準値を満足させる機械や工法等の配慮を検討しています。

Q.大堀堺線と大阪和泉南線との交差点は、高架化により踏切がなくなると交通量が多くなると予想されるが、騒音の予測は交通量の増加を反映しているのか。

A.交差点の西側の交通量は、現状で1日当たり約1万台、将来予測では約1万4千台としており、踏切除却後の交通量を踏まえた予測になっています。

Q.予測した大堀堺線の交通量は、現状の道路での予測か、拡幅後の道路での予測か。

A.現状は片側1車線、両側2車線ですが、交通量の予測は拡幅後の片側2車線、両側4車線で行っています。

Q.堺東駅の南側の側道で通過予測（騒音・振動）を行ったのはなぜか。交通量がより多くなると予想される北側の方が予測地点として望ましいのではないか。

A.現道で交通量が増加する可能性がある箇所よりも、新たに側道を新設する箇所の方が環境に与える影響が大きいと想定されるため、南側を選定しました。

Q.側道の通過に係る環境保全措置については、啓発看板の設置だけではなく、交通規制等は検討していないのか。

A.交通規制については交通管理者である警察や公安委員会が担っており、現在都市計画上の協議を行っておりますが、現状では交通規制までの話は進んでいません。今後、事業を進める中で協議を行って交通規制についても検討します。また必要に応じてカーブミラーの設置等、構造上できる安全対策についても検討していきます。

Q.列車の走行に伴う騒音について、昼間は69デシベルだったものが62デシベルに、夜間は63デシベルが57デシベルになると予測されており、結果が低いように感じるが、高架ができることによってさらに大きくなる場所もあるのではないか。

A.高架後の騒音については10箇所を予測しており、一覧表に記載しているのはその中での現状と高架後について、昼間と夜間の最大値を記載しています。全ての地点で69デシベルが62デシベルに下がる、ということではありません。

Q.振動調査のポイントは6か所では少ないように感じる。もっと増やしたらいいのではないか。

A.項目によって、測定や予測する位置の数は異なります。振動については、6か所ではなく10か所で予測・評価しています。

■低周波音

Q. 低周波音の予測値は現況値より10デシベルも増加している。健康被害が予想されるがこのまま進めるのか。

A.低周波の予測手法については、画一的なものがないのが現状です。このため予測値は、南海本線堺駅付近と、京阪本線の高架化事例から算出しています。

Q.南海本線堺駅は高野線で計画している高架より低いので、予測は参考にならないのではないか。

A.京阪本線の事例では、高野線と同等の高さになります。予測値は京阪本線の値を採用しています。

Q.やってみないとわからないということか。

A.防振軌道の採用などにより、低周波音の影響が少なくなるように対策を講じます。

Q.防振軌道を採用することで現状を維持できるということか。

A.現状を維持するということではなく、高架化に伴う影響は出てきます。その影響は定められた基準をクリアしていますが、できるだけその影響が少なくなるように、努力できるところは努力していきたい、という考えです。

■日照障害

Q.堺東では18mの高さになるので、1、2階の住居には日が当たらないのではないか。

A.大阪府の建築基準法の日影規制に準じて評価しています。予測した断面では、基準高さである2階高さとなる4mで、日照障害が4時間超えるところはないという結果が出ています。基準を超える場合は適切な措置を講じます。

Q.日照障害については何箇所測定されたのか。

A.代表断面として6断面で予測・評価しています。

Q.6箇所だけでなく、住居ごとに把握する必要があるのではないのか。

A.1軒1軒で影響を調べるのは現実的には困難ですが、準備書には日陰線の等時間平面図を記載しており、全ての区間でどの程度の影響があるかを把握できます。

Q.高さに配慮するとあるが、高架構造物を低くできるのか。

A.高架構造物そのものは低くはできませんが、例えば高架横に設置する壁の高さについては、騒音対策とのバランスを取りながら検討を進めていきます。

Q.日照障害が4時間を超えなくても、それに近い3時間程度の場所もあるのではないか。

A.3時間台の日影が2階の高さ（地面から高さ4m程度）のところで生じてくるところはあります。

■景観・文化財

Q.景観の予測結果で「構造物の外観は都心・市街地景観と調和している」とあるが、堺東駅東側は都心ではなく住宅街である。18mの高架構造物が住宅街にできるのは問題ないのか。

A.堺東駅の東側が閑静な住宅街であることは認識しています。堺東駅東側の景観に配慮した構造や色合いについて、鉄道事業者である南海電鉄と協議を行うことから、市街地景観と調和しているとしています。

Q.景観の予測結果で、「反正天皇陵の周辺は、供用後の眺望は変化しない」とあるが、高架構造物は反正天皇陵から見えないのか。

A.反正天皇陵の視点場から高野線方向を見た場合、高架構造物が見えないことをVR（バーチャルリアリティ）で確認しています。また、古墳群全体への影響については、影響は軽微であると考えており、これらの予測手法や評価結果等は、学術委員会においても確認されています。

Q.線路の西側は東側と比べて低くなっているため、高架ができれば西側からの眺望は大きく変化するのではないか。

A.西側は商業施設やビル、高島屋などの高い建物等があり、都市景観に関しては、影響の程度は低いと考えています。

Q.堺東駅周辺で高架構造物ができると圧迫感が生じると思うが、緩和するために側道の幅を広くしたりしないのか。

A.側道の幅員は6mを標準としており、幅員を広げることは考えていません。

■事業計画について

Q.榎小学校付近では、高架の高さはどのくらいか。

A.高架は堺東駅付近から下っていき、榎小学校付近で道路とほぼ同じ高さになります。

Q.高架は部分開通になるのか、一度に高架になるのか。

A.上り線と下り線を片側ずつ高架に切り替える予定です。

Q.堺東駅の高架高さ 18m というのは、高島屋の階数でどのくらいか。

A.高架は今の堺東駅の改札階の上になるので、目安としては 5 階程度です。

Q.上町断層がある堺東駅付近に高架構造物をつくることは安全面で問題ないのか。

A.断層付近に高架構造物をつくることについては専門の学識委員会を立ち上げ、慎重に検討してきました。その上で、仮に断層がずれた場合に高架構造物の基礎が壊れないような厚みを採用しています。そのため、想定される断層のずれによって直ちに倒壊しないような設計としています。

Q.堺大和高田線の高架を越えるために、堺東駅付近を 18m に設定しているのか。

A.堺東駅付近では直上方式を採用しています。現在の改札階を活かしながら工事を進めるために高架は 18m の高さになるので、結果的に堺大和高田線を越えることとなります。

Q.断層が緩やかに動き、高架構造物が傾いてしまうのではないか。

A.高架構造物については専門家の意見を踏まえながら、断層の撓曲変位（段差ではなく傾斜のようなずれ）等で直ちに倒壊しない設計としています。

Q.高架構造物は誰の所有になるのか。

A.鉄道事業者の南海電鉄です。

Q.構造物を鉄道事業者に無償提供するということか。

A.鉄道事業者も費用を負担します。

Q.事業費はいくらか。堺市は全額負担するのか。

A.事業費は約 560 億円です。詳細な負担割合は今後の検討となりますが、一般的な割合でいいますと、1 割が南海電鉄、9 割が堺市の負担で、堺市負担分のうち、55%は国からの補助金です。

Q.事業のスケジュールを教えてください。

A.用地買収を含め、大まかな工程を説明できるのは事業認可後になります。

Q.広い範囲で土地の取得を行うのか。

A.場所によっては仮の線路や、仮の側道を設置するために、広い範囲が必要となります。

■工事について

Q.複小橋はどうなるのか。

A.高架工事の際には一度撤去しますが、工事後には歩道橋を設置する予定です。

Q.工事期間中は榎小橋がない状態なのか。

A.今後の検討になります。

Q.永山古墳付近では、道路幅は狭いが交通量が多い。工事期間中は通行できるのか。

A.基本的に通行機能を確保しながら進めます。

Q.堺東駅北側の地下道はどうなるのか。

A.高架工事に伴って地下道はなくなりますが、高架後に通行機能を確保できるよう、南海電鉄と協議を進めます。

Q.堺大和高田線の下は現状では通れないが、高架後は通れるようになるのか。

A.側道の整備をする方向で、交通管理者と協議をしていきたいと考えています。

Q.高架化により、浅香山駅付近の高架下は店舗等に活用できるのか。

A.駅の真下については駅舎の一部となりますが、高架下利用については今後の検討になります。

■ご意見

- 環境保全措置に啓発看板の設置、というのが3項目あるが、啓発看板だけでは実効性が薄いと思う。
- 堺市と南海電鉄の責任の所在を明確にして、将来に禍根を残さないようにしたいと思う。