

2. 都市計画対象事業の名称、目的及び必要性

2. 都市計画対象事業の名称、目的及び必要性

2.1 都市計画対象事業の名称等

名 称：南海高野線連続立体交差事業（浅香山駅～堺東駅付近）

種 類：「堺市環境影響評価条例」（平成 18 年条例第 78 号）別表第 2 号に基づく、
鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）第 2 条第 1 項の鉄道又は軌道法（大正 10 年法律
第 76 号）第 1 条第 1 項の軌道の建設又は改良の事業

対象事業実施区域： 堺市堺区内（浅香山駅～堺東駅付近の約 3.0 k m 区間）
（図 2.1-1 参照）

表 2.1-1 事業計画の概要

項目	内容
事業名	南海電気鉄道南海高野線連続立体交差事業 （浅香山駅～堺東駅付近）
起終点	自：大阪府堺市堺区遠里小野町 至：大阪府堺市堺区榎元町
線路延長	約3.0km

南海高野線連続立体交差事業（浅香山駅～堺東駅付近） 位置図

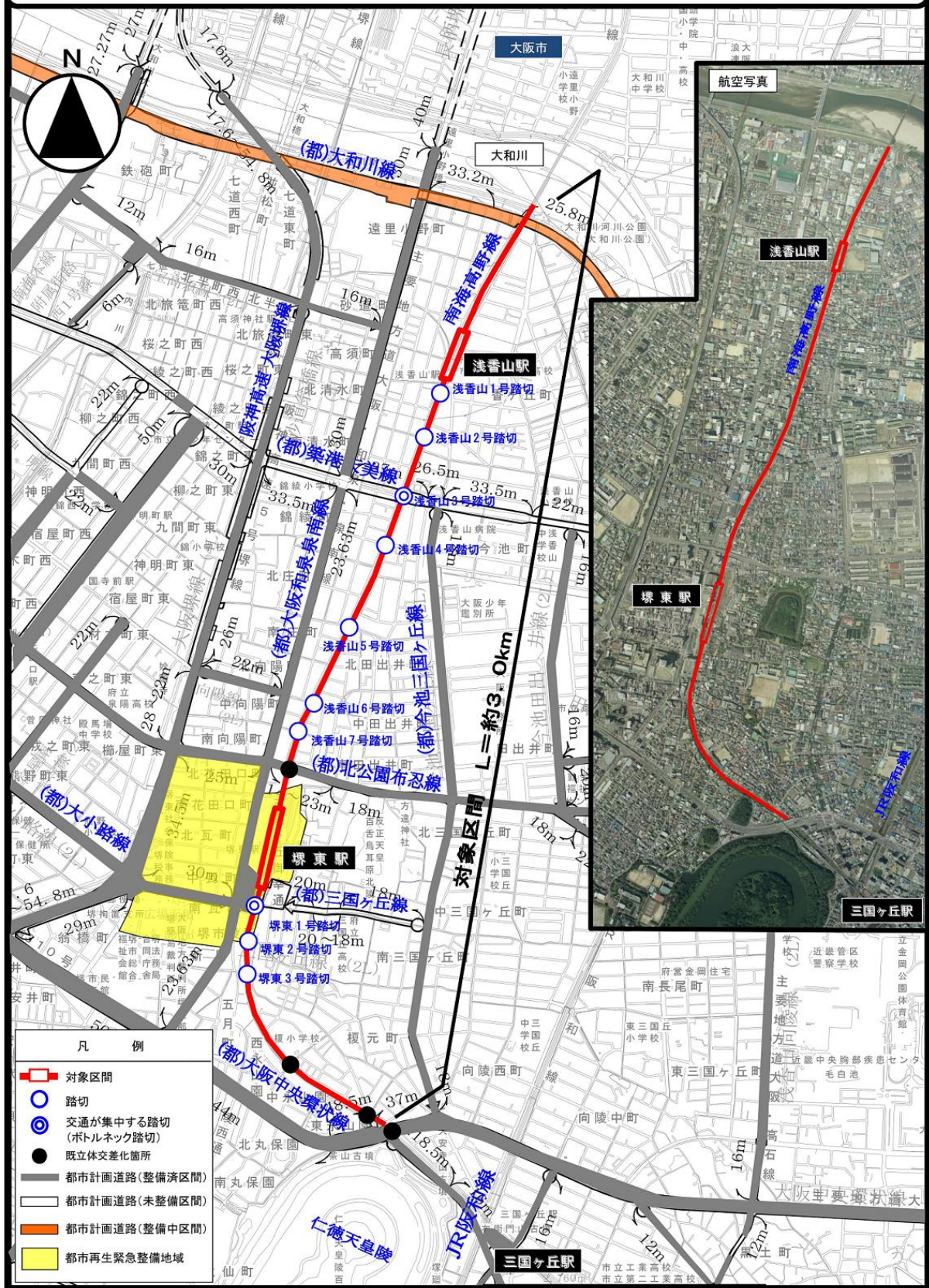


図 2.1-1 本事業実施区域の位置

2.2 事業の目的

連続立体交差事業とは、鉄道を連続的に立体化することで、事業実施区域内にある複数の踏切を除却する事業である。

本事業は、鉄道の立体化によって、浅香山駅と堺東駅の二つの駅を含む南海高野線の延長約3.0km、自動車や歩行者のボトルネック踏切※¹)を含む10箇所の踏切を除却※²)し、合わせて駅前広場や都市計画道路を整備することで、安全で円滑な交通の確保や分断された市街地を一体化し、本市の玄関口としてふさわしいまちづくりを推進することを目的としている。

また、災害発生時の避難・救援、救助の円滑化など地域の防災性の向上についても貢献するものである。



図2.2-1 立体化(高架化)整備イメージ

(※1) ボトルネック踏切

自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切で、一定の要件を超える踏切について、国が「ボトルネック踏切」と定義している。

(※2) 除却踏切(10箇所)

浅香山1～7号踏切、堺東1～3号踏切

自動車ボトルネック踏切

(浅香山3号踏切)



歩行者ボトルネック踏切

(堺東1号踏切)



写真2.2-1 ボトルネック踏切

2.3 事業の必要性

本事業実施区域に近接する仁徳天皇陵古墳、反正天皇陵古墳、永山古墳は百舌鳥・古市古墳群の構成資産として世界文化遺産登録を目指しており、歴史・文化等の豊かな地域資源を活用した交流人口の拡大も視野に入れ、市全体の都市活力の向上と発展を支える中心核として、中心市街地の更なる発展が期待されている。すなわち、鉄道の立体化に伴う交通の円滑化はもとより、堺東駅周辺の様々な計画や沿線の都市基盤整備が進められることから、本市中心市街地の活性化には、本事業が必要不可欠となっている。

2.4 事業計画の概略の決定

本事業の配慮計画書において、連続立体交差事業で実績のある構造や施工方法を基に複数案（4案）の事業計画を立案している。それら複数案から環境面、社会面、経済面、安全性等の観点から事業計画の概略（A案）を決定した。

	A案（事業計画）	B案	C案	D案
概要	堺東駅周辺：直上2層高架 その他区間：西側仮線1層高架	堺東駅周辺：直上1層高架 その他区間：西側仮線1層高架	堺東駅周辺：地下 その他区間：西側仮線1層高架	堺東駅周辺：直上2層高架 その他区間：東側別線1層高架
略図				
環境配慮上の特徴	近傍からの景観や日照に対して要配慮	工事期間が最長で、幹線交通、沿線住民への影響が大きい	工事期間が長く、地下と高架の切替部で現在の踏切部が横断不可	A案同様であるが、鉄道が東側住宅地に寄る
事業目的との整合性	中心市街地活性化 ◎ 沿線の交通利便性向上 ◎ 踏切渋滞解消 ◎	中心市街地活性化 ◎ 沿線の交通利便性向上 ◎ 踏切渋滞解消 ◎	中心市街地活性化 ◎ 沿線の交通利便性向上 △ 踏切渋滞解消 ◎ (横断不可の箇所発生)	中心市街地活性化 ◎ 沿線の交通利便性向上 ◎ 踏切渋滞解消 ◎
構造適応性	断層変位に対応可能 復旧性は一般的 ◎	断層変位に対応可能 復旧性は一般的 幹線道路工事中に大規模な交通切り回しが発生 ○	断層変位の影響を強く受け、鉄道利用者の安全性に課題 復旧作業が困難 △	断層変位に対応可能 復旧性は一般的 ◎
沿線住民の負担(必要用地)	連続立体交差事業として一般的 ○	A案で必要となる用地に加え、北花田跨線橋を撤去時の幹線道路迂回路設置に更に用地が必要 △	A案で必要となる用地に加え、地下と高架の切替部で仮線が発生するため、更に用地が必要 △	連続立体交差事業として一般的 ○
経済性 概算事業費比率(※)	1.0 ○	1.3 △	1.7 △	1.01 ○
その他 (鉄道線形)	鉄道構造物を現在の線路の直上に構築するため、平面線形は現在と同等となる ○	鉄道構造物を現在の線路の直上に構築するため、平面線形は現在と同等となる ○	鉄道構造物を現在の線路の直上或いは直下に構築するため、平面線形は現在と同等となる ○	鉄道構造物を現在の線路の東側に構築するため、東側背後地などに新たな環境保全の配慮が必要となる △
総合	◎	△	△	○

(※) A案の概算事業費を1.0として、他案の概算事業費比率を算出

2.5 工事計画

2.5.1 工事期間

本事業の工事期間は、図2.5-1に示すフローに従い、約13年(用地買収の期間は含まない)を想定している。

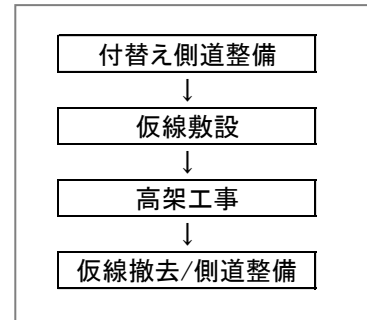


図2.5-1 工事フロー

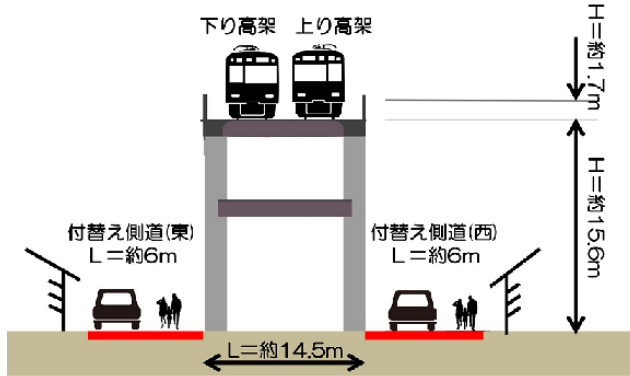


図2.5-2 標準断面図(2層高架構造)

2.5.2 工事車両の想定走行ルート

工事車両の想定走行ルート(搬入)は、主に(都)大阪和泉南線から(都)築港天美線を経由し、施工ヤードに至るルートを検討中である。

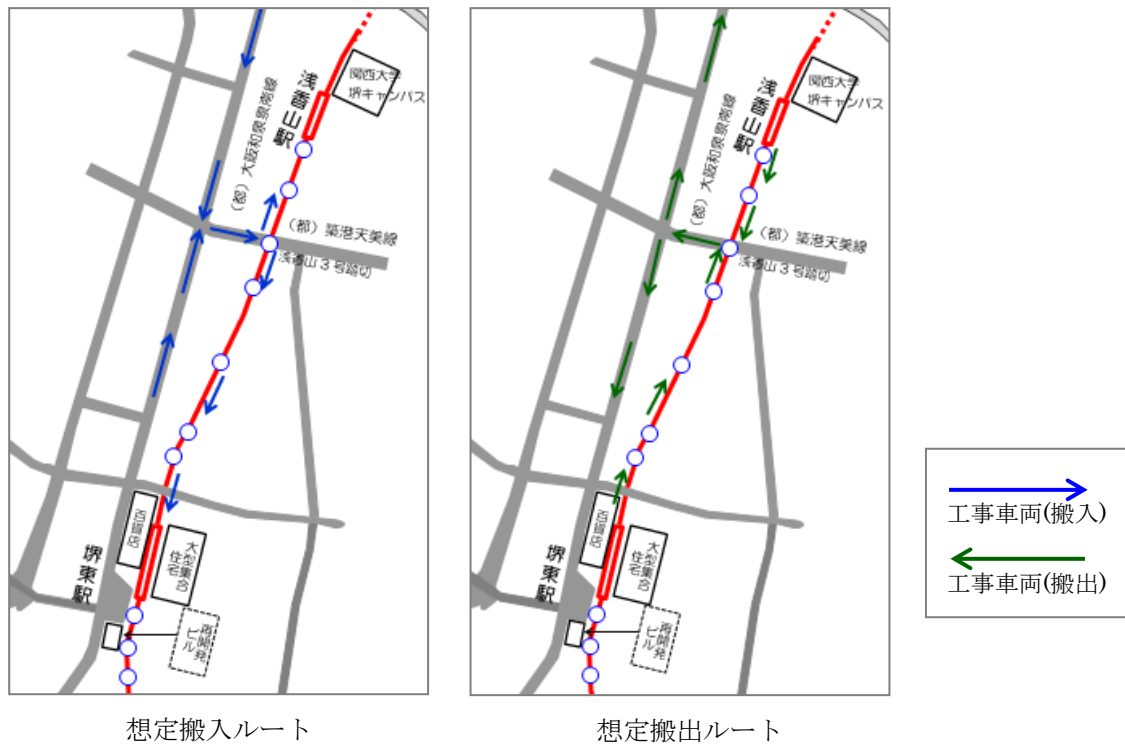


図2.5-3 想定走行ルート

2.5.3 縦断概略図

本事業の縦断概略図を図2.5-4に示す。堺東駅周辺は2層高架構造、浅香山駅周辺は1層高架構造となり、榎小学校周辺以南は掘割構造、関西大学周辺以北は盛土構造とする計画である。

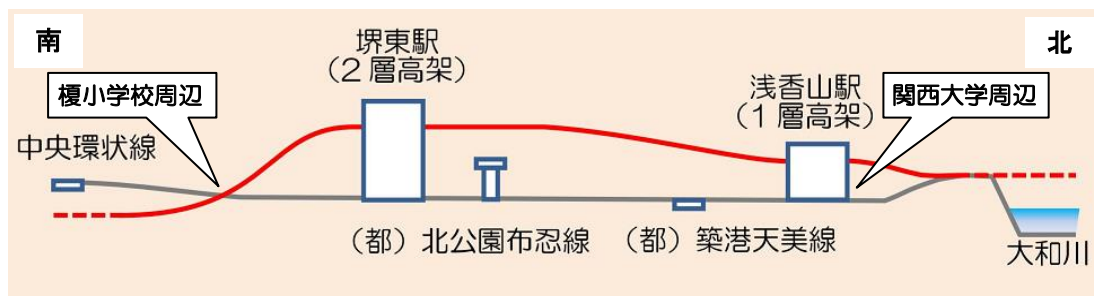


図2.5-4 縦断概略図

2.6 環境配慮の内容

本事業に係る環境配慮の方針を表2.6-1(1)及び(2)に示す。

表 2.6-1(1) 環境配慮の方針

区 分	環境配慮の方針
大気質	<ul style="list-style-type: none"> ・大気質の影響については、事業実施区域沿線の状況や建設作業の内容、作業時間帯等に応じて適切な対策を検討する ・工事車両の台数や走行ルートを分散化等、工事工程が重ならないよう工事計画を平準化する
騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・建設作業騒音の影響については、事業実施区域沿線の状況や建設作業の内容、作業時間帯等に応じて適切な対策を検討する ・工事車両の台数や走行ルートの分散化等、工事工程が重ならないよう工事計画を平準化する ・列車走行時の騒音の影響については、事業実施区域沿線の状況に応じて適切な対策を検討する ・車両及び軌道の維持管理については、鉄道事業者への徹底を含めて検討する
振動	<ul style="list-style-type: none"> ・建設作業振動の影響については、低振動型機械の選定等に加えて、建設機械の点検・整備の励行等、適切な対策を検討する ・工事車両の台数や走行ルートの分散化等、工事工程が重ならないよう工事計画を平準化する
低周波音	<ul style="list-style-type: none"> ・現地調査を含め現況を把握したうえで、事業実施区域沿線の状況に応じた、適切な対策を検討する
土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> ・事前調査を実施し、汚染が確認された場合は法令等を順守し適切に処理する
日照阻害	<ul style="list-style-type: none"> ・建築基準法等に定める日影基準を順守する
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> ・電波障害の発生時には適切な個別対策を実施する
光害	<ul style="list-style-type: none"> ・夜間照明については、周囲に影響を生じさせないよう適切な対策を検討する
コミュニティの分断	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線の住環境に配慮して、地域のコミュニティが大きく変化しないよう適切な計画を検討する
水象(地下水)	<ul style="list-style-type: none"> ・既存資料や現地の地質調査結果などを踏まえて適切な対策を検討する
人と自然との触れ合い活動の場	<ul style="list-style-type: none"> ・人と自然との触れ合い活動の場に影響を生じさせないよう、適切な工事計画を検討する ・工事車両の台数や走行ルートの分散化等、工事工程が重ならないよう工事計画を平準化する
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・施設の外観については、周辺の景観との調和を念頭において検討する

表 2.6-1(2) 環境配慮の方針

区 分	環境配慮の方針
文化財	<ul style="list-style-type: none"> ・埋蔵文化財について既存資料調査を実施し、関係機関と調整のうえ適切な対応を行う ・工事中に埋蔵文化財を発見した場合には、関係機関に報告・協議を行い適切な対応を行う
地球環境 (地球温暖化)	<ul style="list-style-type: none"> ・低公害車の使用及び省エネルギー型の機器等を採用し、エネルギーの効率的な利用に努める
廃棄物等	<ul style="list-style-type: none"> ・建設廃棄物は再生利用等による減量化及び再生材の活用の推進、並びに適切な処理を確保するよう工法または資材の選定及び処理方法の検討を実施する
安全(交通)	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の住環境維持に配慮し、交通規制を含めて東西連絡道路の検討を行うとともに新たに整備する側道の歩行者等の安全確保についても検討する ・工事車両に際しては、通行する道路沿線の状況を勘案し、通学路や生活道路を回避する等、地域の理解を得ることのできるルート選定を検討する