

## 主なご意見・ご質問

### ■事業・鉄道構造に関すること

- Q. 10月の説明会でも意見があったように人口減少の時代にこのような大規模な事業を行うことが妥当なのか？
- A. 南海高野線連続立体化は交通円滑化のみでなく、政令市にふさわしい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。また、交通円滑化によるメリットを便益として数値化する費用便益分析により再評価を行っており、便益は費用を上回る結果となっている。今後も様々な意見を聞き、計画を検証しながら進めていく。
- Q. 大堀堺線のみを立体化すれば交通渋滞は解消するのではないかと？
- A. 今回の連続立体交差事業により、10箇所の踏切を除却するが、交通円滑化のみでなく、踏切事故の解消や中心市街地活性化も大きな目的となっている。
- Q. 国からの補助金が出るのではないかと？
- A. 鉄道事業者が約10%程度を負担し、残りの90%の55%を国から補助を受ける予定。
- Q. 百舌鳥八幡駅や三国ヶ丘駅は連続立体化を行わないのか？
- A. 連続立体交差事業は、長期間で多大な事業費が必要であるため、本線連立の工事と現区間の高野線連立の事業の目途が立った段階で、他路線も含め総合的に検討を行う予定。
- Q. 今回の事業計画で決定か？地下方式の方がメリットがあるのではないかと？
- A. 地下方式も含めて比較検討を行い、概略では今回の事業計画が最適であると判断した。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ない。勾配を確保した場合には大和川の堤防に影響がでるため、全線地下は不可。
  - ・浅香山駅を高架駅とする場合には、堺東駅と浅香山駅の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、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、用地買収の範囲も大きい。
- Q. 大阪市側から地下にしたり、浅香山駅を南にずらせば全線地下が可能なのではないかと？
- A. 大阪市側の高野線連続立体化は未だ事業化の見込みが立っていない。駅の位置を変更することは、沿線住民や商業を営んでいる方々への影響が大きいため実施できない。
- 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. 各分野の有識者で構成する構造検討委員会にて調査・検討を行い、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. 東側別線より西側仮線の方が事業費の面で有利になったという判断か？
- A. 現在の線路の上に高架構造物を構築する仮線方式が連立の一般的な施工方法で、事業費や環境保全上、大きなメリットがある時には別線方式を採用する場合がある。今回、別線方式も検討したが、メリットがなかったという判断である。
- 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。

#### ■環境保全に関すること

- Q. 堺東駅東側の具体的な計画が示されておらず、環境の影響について意見を言える段階にはなっていないのでは？
- A. 堺東駅東口駅前広場や三国ヶ丘線については、未だ具体的な計画を示すことができないが、東側の住環境には配慮して計画を進める予定である。
- Q. 高架になった場合、沿線への騒音の影響はどうか？
- A. 2階建てなどの戸建て住宅の場合、一般的に騒音は低減する傾向にあるが、今後の調査、予測の中で影響を把握する。
- Q. 3階建て住宅などに対して想定外に騒音振動の影響が大きい場合などは補償されるのか？
- A. 現時点で補償は想定していないが、そうならないように対応したい。
- Q. 沿線には福祉施設などが多数立地しているが、事業完了後や工事中に車いすなどの移動ルートに対して配慮しているのか？
- A. 事業完了後には車両のみでなく、歩行者等も移動が円滑になるように計画する予定、工事中の施工計画は未定であるが、案ができた段階で説明しながら配慮していきたい。
- Q. ヒートアイランド対策の検討状況は？
- A. 連続立体交差事業で直接具体的な検討は行っていないが、市全体で取り組んでいく。
- Q. 高架になると日当たりが悪くなるのではないかと？
- A. 日照障害は事前にシミュレーションにより、建築基準法等の日影基準を満足するか否かを確認する。また合わせて環境側道の設置により影響低減を図る。
- Q. 景観への影響は視覚的に見えるようにした方が良いのではないかと？
- A. 今回、景観への影響を把握する方法として模型やコンピューターを用いたシミュレーションを計画しており、事前に確認してもらうように考えている。

#### ■道路・まちづくりに関すること

- Q. 堺東駅東側に区画整理を予定しているのか？
- A. 現時点では予定していない。
- Q. 堺東駅西側を堺の中心としてふさわしいしつらえにすべきではないかと？
- A. 連続立体化が完了する将来の堺東のあるべき姿について、堺東フェニックス計画でコンセプトを取りまとめているところ。フェニックス計画では連続立体化を見据えた堺東街区の更新などの取り組みを段階的に進める予定。
- Q. 鉄道立体化後に現在の踏切部の段差等は解消されるのか？
- 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。
- Q. 現在、歩行者専用の踏切となっている部分が車両通行可となることがあるのか？
- A. 基本は鉄道立体化後も現在の踏切部分を通行することになるが、運用については、地域と相談しながら計画を立てていきたい。
- Q. 側道は大阪中央環状線まで連続するのか？
- A. 交通安全や日照、騒音などの環境面を考慮して原則両側に側道設置を行うが、堺東駅周辺は大型建築物があるので新たに側道を設置することは困難。

■その他

Q. 今回の説明会に南海電鉄が出席していないが、南海電鉄と話をして説明内容が変わることはないのか？

A. 南海電鉄とも調整のうえ説明会を開催している。

Q. 用地交渉で一部の街区に時間を要したからと言って、別の街区で短期間で突貫の用地交渉をすることはないか？

A. 同じ条件で交渉を進めていきたい。

Q. 連続立体交差の事業化の是非について住民投票を実施すべきではないか？

A. 過去のアンケートでは、事業費等を精査する必要があるが、事業については概ね賛成という結果であった。

Q. 次回の説明会の時期はいつごろか？

A. 2020年夏ごろに都市計画の素案を説明する予定。

Q. 議事録は公開するのか？

A. 十分な周知はできていないが、10月に開催した事業説明会の議事録も市のホームページに掲載しており、今回の説明会も同様にホームページに掲載する予定。

Q. 説明のプロセスが不明確、事業に直接影響がある沿線の住民に対しては丁寧に説明すべきではないか？ホームページのみでは不十分である。

A. 意見として受け止める。なるべく丁寧に説明できるように検討する。

Q. 役所は人事異動で説明内容が変わる場合が多いが、そうならないようにすべき。

A. そうならないように組織として対応し、人事異動があった場合には十分な引継ぎを行う。