

都市計画事業

南海電気鉄道高野線連続立体交差事業



堺市撮影の空中写真（令和3年撮影）を加工して作成

堺市
南海電気鉄道（株）

南海電気鉄道高野線連続立体交差事業

南海電気鉄道高野線は堺市内では、地表面を走っており、踏切での慢性的な交通渋滞や踏切事故など、都市活動や沿線住民の日常生活に様々な影響を及ぼしています。

これらを解消するために、大和川付近から大阪中央環状線付近にかけて、道路と鉄道との連続立体交差事業を行います。

また、堺東駅周辺地域では人が主役のウォカブルな都市空間を形成することにより、多様な人が集い交流する拠点の形成をめざしています。

本事業は、鉄道の高架化により10箇所の踏切を除却し、合わせて側道や駅前線などを整備することで、安全で円滑な交通の確保や中心市街地の活性化に寄与するものであり、都市計画事業として堺市が事業主体となり、鉄道事業者である南海電気鉄道(株)と協力して施行するものです。

完成イメージ図



4 浅香山駅（東側）



5 浅香山駅（西側）



6 側道（浅香山駅より南側付近）



1 堺東駅（西側）



2 堺東駅（北側）



3 側道（堺東駅より北側付近）

- <事業概要>
- 事業名称 / 南海電気鉄道高野線連続立体交差事業
 - 事業主体 / 堺市
 - 鉄道工事施工主体 / 南海電気鉄道(株)
 - 事業延長 / 約3.2km
 - 踏切除却数 / 10箇所
 - 高架化する駅 / 浅香山駅、堺東駅
 - 関連側道 / 約4.8km(東側：約2.5km、西側：約2.3km)
 - 概算事業費 / 約565億円
 - 都市計画決定 / 令和3(2021)年8月20日
 - 事業認可 / 令和4(2022)年3月28日
 - 完成予定 / 令和22(2040)年度頃
 - 鉄道と交差する都市計画道路 / 大和川線
築港天美線
北公園布忍線
 - 関連事業 / 築港天美線(錦綾町交差点～今池町3丁交差点)
浅香山駅前線、浅香山駅前交通広場
三国ヶ丘線、堺東駅前交通広場(西側、東側)

※三国ヶ丘線、堺東駅前交通広場は令和4(2022)年4月現在の都市計画をもとに表現しています。

地域の活性化、魅力ある都市の創造



1 安全、安心、快適な都市

踏切が除却されることから、踏切事故や渋滞がなくなり、人や車の流れがスムーズになります。
また、市街地の活性化や地域の発展に寄与します。

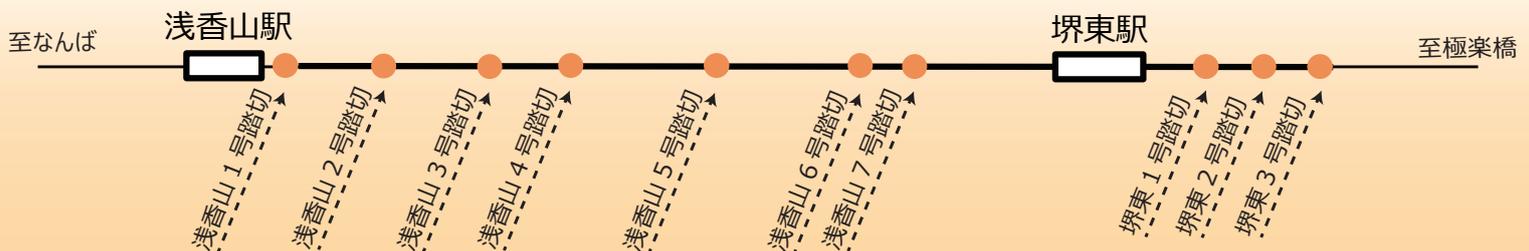
2 良好な生活環境

踏切による騒音や振動が低減され、良好な生活環境が実現します。
また、関連する側道や駅前交通広場をあわせて整備し、高架下空間も利用することにより、地域の活性化に寄与します。

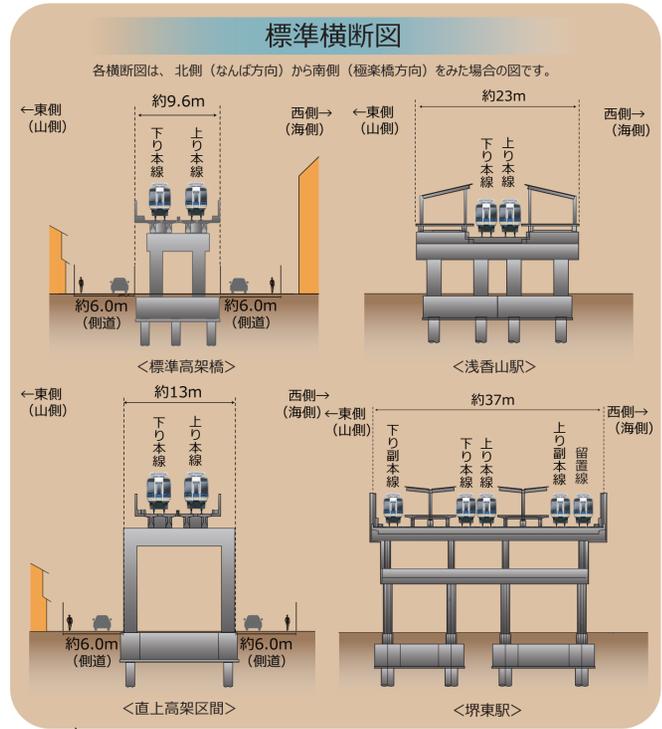
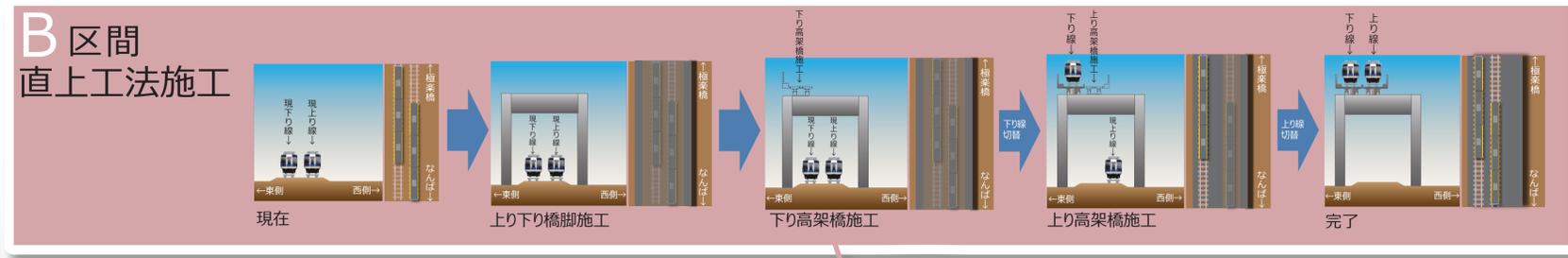
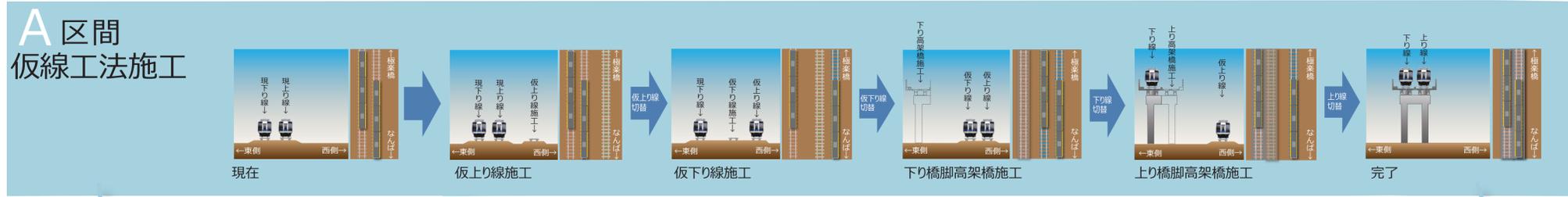
3 利用しやすい駅施設

エレベーターなどが設置される高架駅に生まれ変わり、利用しやすい駅施設になります。
また、駅へのアクセス道路や駅前交通広場をあわせて整備することにより、駅の利便性が向上します。

10 箇所の踏切が除却されます

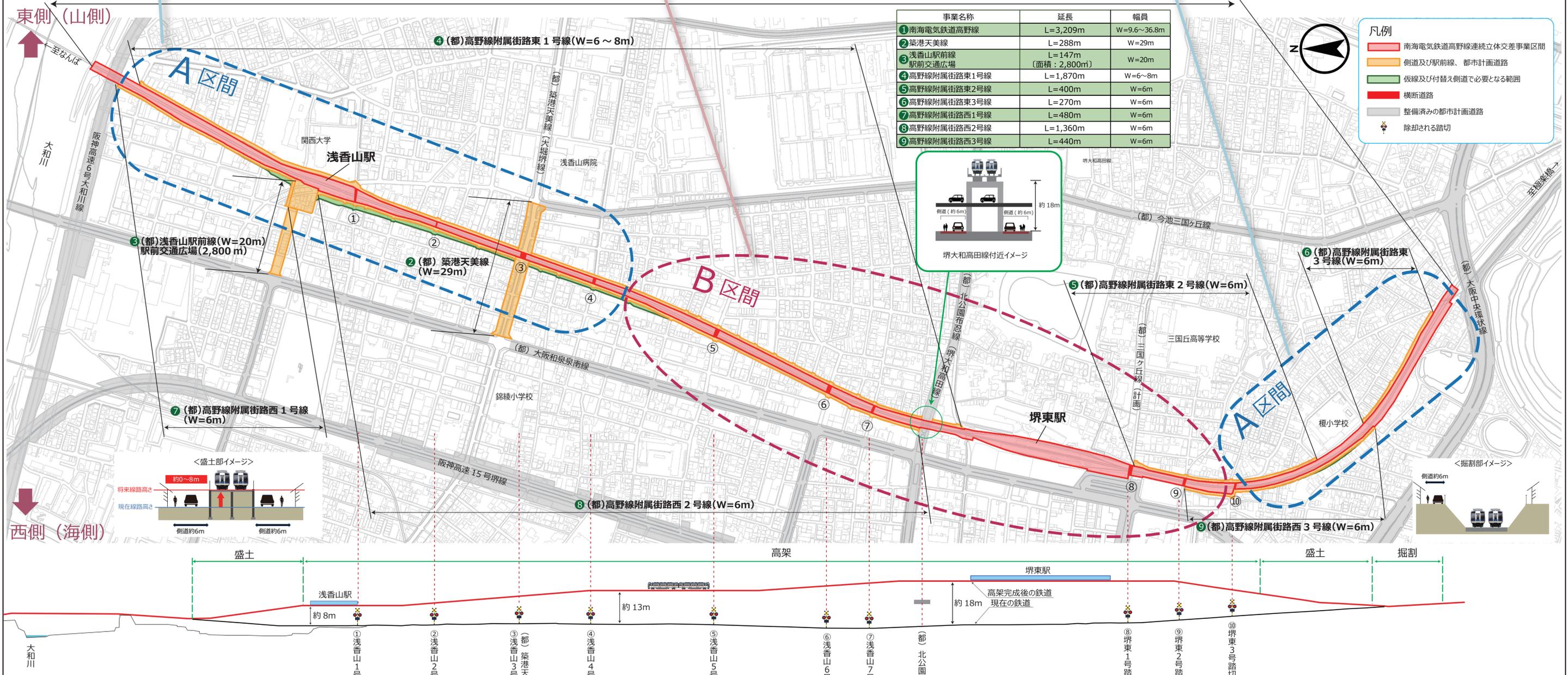


区間別施工方式と工事手順のイメージ



計画平面図

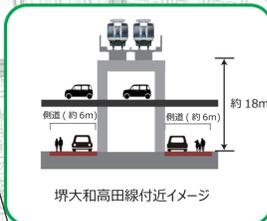
① 南海電気鉄道高野線連続立体交差事業 約 3.2km



事業名称	延長	幅員
① 南海電気鉄道高野線	L=3,209m	W=9.6~36.8m
② 築港天美線	L=288m	W=29m
③ 浅香山駅前線	L=147m	W=20m
④ 高野線附属街路東1号線	L=1,870m	W=6~8m
⑤ 高野線附属街路東2号線	L=400m	W=6m
⑥ 高野線附属街路東3号線	L=270m	W=6m
⑦ 高野線附属街路西1号線	L=480m	W=6m
⑧ 高野線附属街路西2号線	L=1,360m	W=6m
⑨ 高野線附属街路西3号線	L=440m	W=6m

- #### 凡例
- 南海電気鉄道高野線連続立体交差事業区間
 - 側道及び駅前線、都市計画道路
 - 仮線及び付替え側道が必要となる範囲
 - 横断道路
 - 整備済みの都市計画道路
 - 除却される踏切

縦断概略図



Q & A

総合編

Q1: 鉄道の高架化は、なぜ必要なの？

A: 鉄道を高架化することで踏切をなくして、踏切事故や踏切待ちの交通渋滞を解消します。また、市街地の活性化にも寄与し、安全で快適な都市の形成を図ります。

計画編

Q2: 高架の高さはどの程度になるの？

A: 現在の鉄道レール面から、高架化するレール面までおおむね 8 ～ 18m になります。(高架化するレール面から高さ約 1.5m の高欄を計画しています。)

Q3: 側道はできるの？ また、一方通行規制などはあるの？

A: 幅 6m (一部区間 8m) の側道ができます。基本は歩車分離とし、一方通行とする計画です。一方通行の方向は、西側を北向き、東側を南向きに統一した案を基にして、今後地域の皆様との意見交換や、交通管理者との協議を行います。

Q4: 新しい駅には、エレベーターは設置するの？

A: エレベーターなどを設置して、スムーズな上下移動が出来るように計画しています。

Q5: 高架下はどうなるの？

A: 基本的には、高架下は南海電鉄が所有している空間ですが、高架下空間の一部は堺市が無償で公共的に利用できることになっています。自転車駐輪場などの公共施設としての利用を想定していますが、その他の利用方法についても今後検討します。

Q6: 浅香山前線はどうなるの？ 駅前交通広場はできるの？

A: 新しい駅施設の供用に合わせて(都)大阪和泉泉南線から浅香山駅まで、駅前線と駅前交通広場を整備します。安全でアクセス性の高い道路を整備することで、駅利用者の利便性向上を図り、駅周辺の活性化にも寄与します。

Q7: 堺東駅東側駅前交通広場、三国ヶ丘線はどうなるの？

A: 現在の堺東駅東側駅前交通広場、三国ヶ丘線の都市計画は高野線の高架化を考慮していない時期に都市計画決定されたものであるため、堺東周辺の関連する取組みと整合性を図りながら、今後検討を進めます。

Q8: 鉄道の高架化によって、騒音や振動などの環境はどうなるの？

A: 鉄道の高架化によって、騒音や振動は基本的には、現状より小さくなると予測しています。日照や景観(圧迫感)は高架沿いに側道を設け、影響を少なくします。電波障害が確認された場合は、ケーブル TV に接続するなど通常の視聴ができるように対応します。事業完了後の調査により、予測を上回る場合には対策を検討します。

Q9: 現在の自転車置き場はどうなるの？

A: 連続立体交差事業で影響が出る自転車置き場については、高架下等を利用して代替りの置き場を確保します。また、工事中も仮の置き場を設置します。

Q10: 上町断層の近くで地震時の安全性は問題ないの？

A: 専門的知識を有する学識経験者で構成された「鉄道構造形式検討委員会」から、上町断層帯の影響を踏まえた最適な高架構造形式について提言を受け、鉄道構造物の設計を進めています。

Q12: 仮線路敷設時は、線路が家に接近するが、その騒音や振動への対策は？

A: 工事現場境界部に高さ 3m の万能塀 (仮囲い塀) を設置するなど、騒音・振動の低減に努めます。

工事編

Q11: 工事中の振動や騒音への対策は？ 工事で家屋への影響はないの？

A: 工事にあたっては、低騒音、低振動の機械や工法を採用して家屋への影響がないよう努めます。
なお、工事着手前に影響範囲の建物調査を行い、工事による影響が確認された場合は補償により対応します。

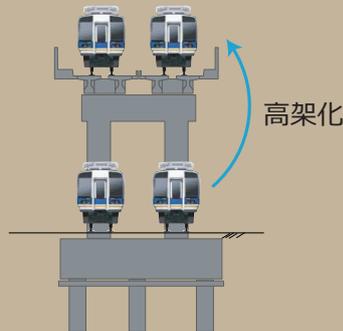
Q13: 工事は昼夜行うの？

A: 原則として昼間に施工します。
しかし、現在線の直上での作業となる浅香山 5 号踏切付近から堺東 3 号踏切付近では夜間施工が基本となります。
その他、やむをえず電車が走行していない夜間などに工事が必要となる場合は事前にお知らせします。

用語説明

高架化

鉄道と道路の平面交差による踏切をなくすために、現在、地表面にある鉄道の施設を道路より高い場所に移し、立体交差することです。



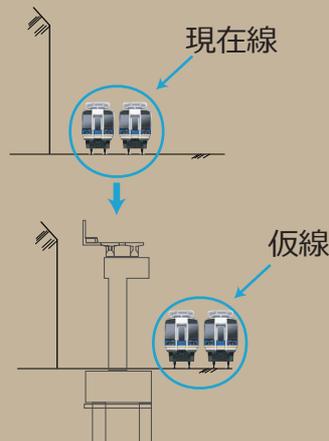
側道

生活道路としての機能に加えて、鉄道の高架施設を建設した際に周辺住居の環境 (騒音、日照) を保全するために設ける道路のことです。

(図 1 参照)

仮線

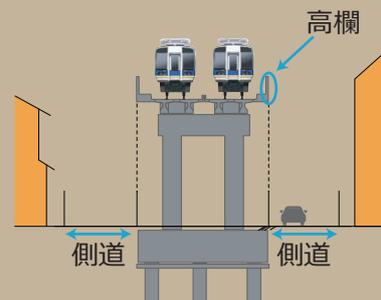
現在の路線位置とほぼ同じ位置に高架施設を建設する場合、鉄道の運行を止めないために、工事期間中だけ仮の線路を敷設して運行することになります。
このとき敷設した線路のことを仮線と呼びます。



高欄

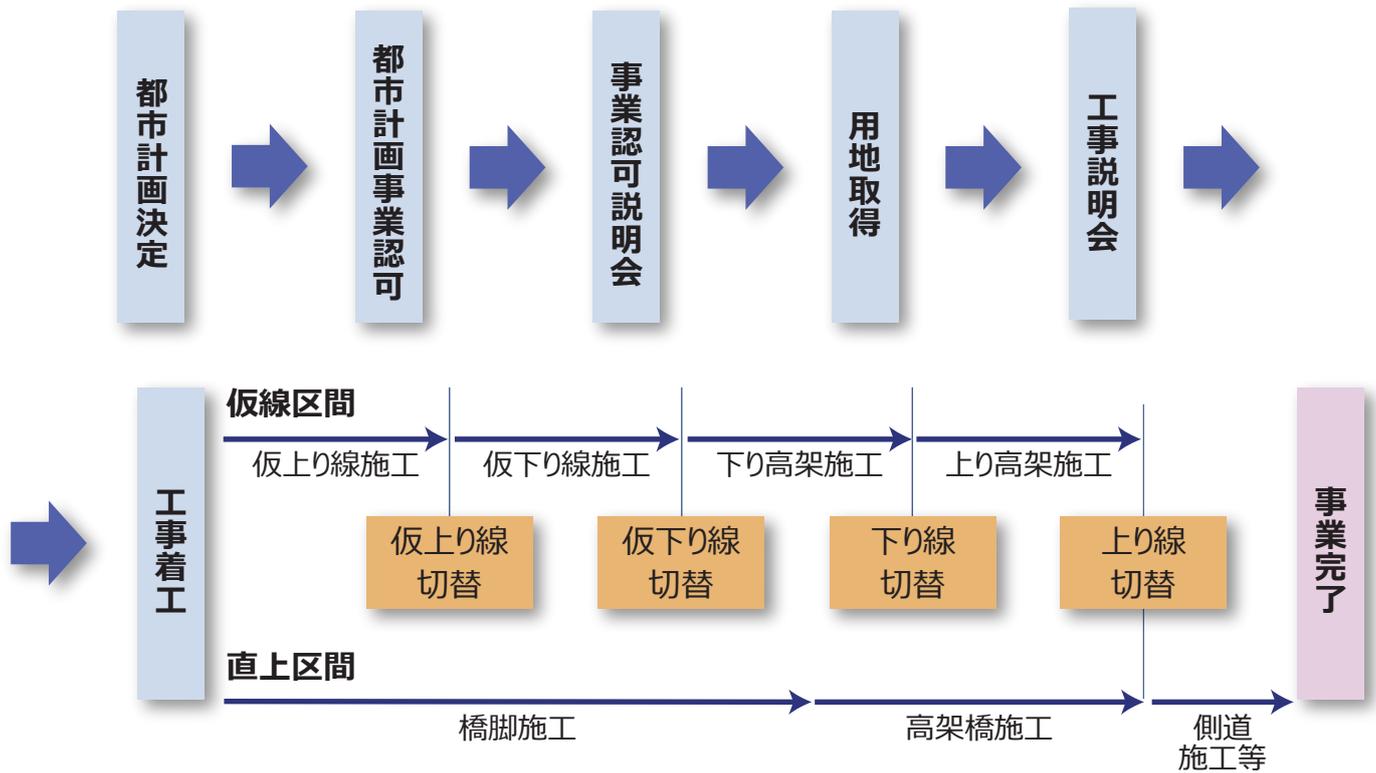
高架を走行する列車からの騒音や落下物などを防ぐ壁です。

(図 1 参照)



(図 1)

今後の事業のすすめ方



事業区間位置図



お問い合わせ先

堺市 建設局 道路部 連続立体推進課
 〒590-0078 堺市堺区南瓦町 3 番 1 号
 電話番号 072-228-7573

堺市ホームページ

