

■事業・鉄道に関すること

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. 測量などの準備期間も含めてもう少し前倒しでできないか。

A. 都市計画と事業認可の手続きは法令などに定められている。他の事業を参考にすると用地買収と工事に総じて約20年かかっており、約20年はかかる見込み。

Q. 仮線と仮側道は西側とのことだが、東側にできないか。

A. 堺東駅付近で東側にある留置線（一時的に車両を停めておくための線路）のスペースを使って、東側から高架構造物を築造する必要がある、経済的で効果的な施工手順としては西側仮線となる。

Q. 東側は現状からかわらないという理解でよい。

A. 堺東駅付近で東側の留置線スペースを使って高架工事を進めていくため、浅香山5号踏切付近から堺東駅付近にかけては、今の線路よりも少し東側に位置が変わることになる。また側道の整備を計画している。

Q. 仮線に切り替わる時期はいつか。

A. 今後南海電気鉄道㈱（以下「南海電鉄」という。）と協議して工事の順序などを検討してお示しする。

Q. 仮線が全区間完成してから高架化を行うのか、部分的に高架化するのか。

A. 今後南海電鉄と協議して工事の順序などを検討してお示しする。基本的には、上りと下りの仮線を1線ずつ作って、まとまった区間が完成したら仮線に切り替えていく。その後、上りと下りの高架も1線ずつ作って高架に切り替えていく予定。

Q. 仮線を西側に設置した際に、道路は通れるのか。

A. 鉄道からみて、仮線のさらに外側に仮側道を作り、現状の側道の通行機能は確保する。

Q. スーパー堤防と重なる区間の工事の進め方や連携の取り方は何かあるか。

A. それぞれ専門の職種で専門の工事をするため、2つの工事を一緒にすることは難しいが、工程の調整などを行ってできるだけ近隣にご迷惑のかからない方策をとりながら進めていく。

Q. 直上方式は最も危険な工法で工事費が高く、夜間工事で近隣が迷惑を被る。堺東駅から北側区間は仮線方式で検討してほしい。

A. 直上方式は大阪府下では阪急京都線・千里線や京阪本線などで実績のある工法。他の工法と同様、工事の際は安全対策に万全を期して施工する。また、夜間工事の際には騒音や照明などによる影響をできるだけ軽減するよう、現在実施している環境影響評価をふまえた対策を講じる計画としている。堺東駅から北側区間は、鉄道の線形、用地買収の範囲や経済性などを総合的に勘案し、浅香山5号踏切付近までは直上方式を採用している。

Q. 堺東駅の高架は約18mとのことであるが、低くすることはできないか。

A. 現状の改札口を使い鉄道を営業させながら、その上に新たな高架の構造物を作るため、約18mの高さが必要となり、低くすることはできない。

Q. 堺東駅から榎小学校にかけては大きくカーブして高低差ができるので、電車の乗客が転倒しないか心配している。

A. カーブの線形や縦断線形については、南海電鉄と協議をして計画を進めている。いただいたご意見は南海電鉄にも共有する。

- Q. 上町断層付近に高架構造物ができるので安全性が気になる。
- 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. 10 箇所の踏切は開かずの踏切ではない。また阪神高速大和川線の供用で周辺の渋滞が緩和されるので、高架化は必要ないのではないか。
- A. 浅香山 3 号踏切が自動車ボトルネック踏切、堺東 1 号踏切が歩行者ボトルネック踏切に指定されるなど、10 箇所の踏切により円滑な交通が遮断されている。大和川線の開通も考慮した将来交通量をふまえても、10 箇所の踏切を除却して高架化することにより、安全で円滑な交通を確保し、駅前広場の整備などにより市街地の活性化を図るため、本事業は必要と考えている。
- Q. 大和川橋梁は古いが工事をしないのか。
- A. 高架工事は大和川の南側堤防から南で行うので、連続立体事業で橋梁工事は行わない予定。
- 道路に関すること
- Q. 鉄道立体化後は現在の踏切部の道路は拡幅するのか。また規制はどうなるのか。
- A. 幅員は検討しなければならないが、通行規制は基本的に今の考え方を尊重して検討し、地域や交通管理者と協議する。
- Q. 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とはできるのか。
- A. 鉄道立体化後の横断箇所は現在の位置が基本となる。なお、堺大和高田線については、現状の道路橋はそのまま残るが、側道により地上面を東西に横断できるよう検討している。
- Q. 堺大和高田線の下の側道を通り抜けられるようにするとのことだが、渋滞や騒音、大気汚染の環境評価はしたのか。また今後の協議について、事前に住民に説明はあるのか。
- A. 警察協議をこれから進めていくところで、交通処理や通過交通の対策は今後の検討事項である。環境の影響や安全対策と周辺の渋滞対策などについて検討を進め、今後も説明の場を設ける予定。
- Q. 側道がなぜ一律 6m なのか。検証はしたのか。高架下利用や沿道の形態など環境の条件によってまちづくりの観点からも幅員を検討してほしい。
- A. 国の基準に基づき 6m と計画し、安全対策のため車 4m、歩行者 2m と計画している。4m あれば車の通行は可能であり、想定される交通需要には対応でき、環境アセスメントでも騒音などについて現状より悪化しないことを確認している。駅舎の高架下利用も含めて、事業が長期にわたることから、今後南海電鉄と協議していく。
- Q. 榎小学校前の側道は都市計画から外れているが、狭くても都市計画に含めてほしい。
- A. 榎小学校前は現在側道があり、鉄道敷から建物まで 6m 以上距離があるので側道を拡幅する計画がなく、都市計画素案に含めていないが現在の側道を廃止する予定はない。
- Q. 堺東駅前の歩道が狭く、自転車レーンもないので、人と自転車が輻輳して危険な状態となっている。駅周辺の線路沿いに自転車の側道を整備してほしい。
- A. 歩行者や車いす利用者の方、自転車などが安全で快適に利用できる方策について、関係者と協議を行い、堺東駅前広場の再整備や高架下空間の有効利用なども含めて検討する。
- Q. 側道拡幅について、用地買収の範囲を減らすため、道路を民家側に拡幅するのではなく、鉄道高架の張り出しの下を有効利用してほしい。
- A. 現計画においても、可能な限り用地買収の範囲が少なくなるよう計画している。
- Q. 浅香山駅の北側など、道路も都市計画線の範囲に含まれるが道路を止めるということか。
- A. 都市計画線に囲まれる土地のうち民有地を買収させていただく。道路を一時的に止める可

能性はあるが、原則、今の通行機能を確保して工事を進めていく。

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. 南海電鉄が所有する土地であるが、基本的には全体の15%を市で公的利用する。具体的な計画は未定であり、事業が一定進んでから協議を進めさせていただく。

■浅香山駅付近に関すること

Q. 浅香山駅前線、駅前広場について、実施する目的はなにか。

A. 駅前広場は、交通の乗り継ぎを円滑にするとともに利便性を高めて地域を活性化させるために整備する。また、駅前線は幹線道路である大阪和泉南線から駅前広場へアクセスするために整備する。

Q. 浅香山駅の位置は変わるのか。南から北に機能が集まるように見えるが、南側の出口はどのようになるのか。駅前広場について、タクシーはどうなるのか。

A. 駅のホームの位置は大きく変わらない。駅前広場が少し北になることも踏まえて出入口については、今後南海電鉄と協議していく。タクシーの乗降スペースを設置することも可能である。

Q. 駅の改札口を、駅前広場のできる北の方に改札を移動しないでほしい。利用者は西側東側南側が多く、北側の利用は少ない。

A. 駅の設計は今後南海電鉄と協議していくので、貴重な意見として承る。

Q. 浅香山駅前広場から南に延びる側道を歩行者専用通路として車両通行禁止にしてほしい。

A. 砂道交差点から駅へ向かった車は、駅前広場のロータリーを回って戻るように計画し、南側から側道に通り抜けできないように検討している。今後、警察と協議をして詳細を検討していく。

Q. 高須町の交差点から東への一方通行についての時間通行規制を残してほしい。警察とも連携し通過交通を減らし安全になるよう協議調整を進めてほしい。

A. 基本的に今の通行規制などの考え方を尊重して検討を進める。

Q. 浅香山駅をよく使うが、工事中にう回路になるのか。安全に通行できるのか。

A. 原則、今の通行形態を確保して工事を進める。ただ、どうしても止めないといけない時間があるので、対策の上、影響の少ない方法・時間帯で実施したい。

Q. 浅香山駅西側の遠里小野自治会館や公園については、代替地を用意するのか？

A. 個々の土地についての検討は、令和4年度後半以降、個別にお話しさせていただく。

■堺東駅付近に関すること

Q. 堺東駅付近は側道の計画もなく、ロータリーは南側である。車と歩行者も北から堺東駅へ寄り付けるように、北側にもロータリーを作った方がよいのではないか。

A. 堺大和高田線の通り抜けや歩行者の高架下からの駅へのアクセスなどを含めて検討する。

Q. 車いすユーザなので、工事中的仮駅舎やルートが変わると思うがその計画を知りたい。

A. 工事中はご不便をおかけするところは出てくるが、南海電鉄と協議してその程度ができるだけ小さくなるように努力する。

Q. 三国ヶ丘線と東側の駅前広場について、中止になることはあるのか。

A. 約50年前の都市計画であり、高野線の高架化は全く検討されていない段階のもので、交通の状況も大きく変わっている。本年、堺グランドデザイン2040にて堺東の20年後のイメージ図を公表したところ。東西交通、西側広場を含めた堺東周辺の活性化などを考えて、見直す・見直さないを含めて検討していく。

■（都）築港天美線（大堀堺線）に関すること

<補足説明>

大堀堺線では、概ね大阪和泉泉南線と交差する錦綾町交差点の東側から、今池三国ヶ丘線と交差する今池町3丁交差点の西側までの区間を優先的に用地の取得を進める予定である。

Q. 錦綾町の交差点はどうなるのか。

A. 連続立体交差事業に併せて、大堀堺線の優先区間を拡幅し、西行車線の右折レーンを設置する予定。

Q. 高架完成が20年後ということであれば、浅香山3号踏切の渋滞が20年間続くことになる。現在の都市計画のように大堀堺線のオーバーパスを進めたほうが、早く効果が出るのではないか。

A. 浅香山3号踏切以外にも、堺東の歩行者ボトルネック踏切などを含めて全10か所の踏切を除却して円滑な交通を確保し、市街地の活性化に寄与する計画としていることから、連続立体交差事業として事業を進めることにご理解いただきたい。

Q. 錦綾町交差点の右折レーンを作れば大堀堺線の渋滞が解消するので先行して作ってほしい。

A. 浅香山3号踏切と錦綾町交差点が大堀堺線の渋滞の要因となっている。踏切の除却には約20年を要することから、それまでの渋滞軽減を図るため、先行して右折レーンを整備したいと考えている。

Q. 阪神高速堺線～大阪和泉泉南線は、用地買収はいつ頃になるのか。

A. 大堀堺線のオーバーパス工事の時期は未定だが、高野線の高架化より後となる予定。大阪和泉泉南線から西側、今池三国ヶ丘線より東側についてはしばらく先となる。

■用地に関すること

＜補足説明＞

- ・補足資料の赤線は都市計画を予定している線で、この範囲内は最終的に鉄道や道路になるので買収対象。緑色は鉄道仮線、仮側道として必要な範囲で、買収か借地かは今後の個別協議になる。また別途、工事中の作業場や資材置場については場所を含めて検討中であり、今後買収や借地のお願いをする場合がある。
- ・令和3年度中を目標としている事業認可の取得後、土地の測量や建物の調査などを行うため、現段階では、用地交渉に入るのは、早くても令和4年度の後半以降になると想定している。用地買収の完了期限については、詳細が分かり次第、今後の説明会でお知らせする。
- ・都市計画線が土地の一部にかかっている場合、買収の範囲が計画線までなのか、全ての土地が買収の対象になるのかは、それぞれの条件によって異なる。令和4年度以降の用地交渉の場で個別にお示しする。

Q. いつまで住むことができるのか。立ち退かないといけないのであれば準備が必要。できるだけ早めに具体的に教えてほしい。

A. 交渉に入るのが早くても令和4年度の後半以降。全区間一度にではなく、この区間はいつ頃という計画を今後南海電鉄と協議していく。令和3年度末に事業認可を予定しており、その前に進捗状況説明会を開催する予定。引越しや移転先を探していただく期間など準備期間を十分に考慮し、進めさせていただく。

Q. 20年間の事業期間のうち、用地買収期間と工事期間をどのくらい設けているのか。

A. 今後の検討ではあるが、全体としては概ね10年程度で用地買収を完了したい。ただし、早期に工事着手する区間については、事業着手後5年以内の買収完了も想定される。南海電鉄との協議を進め、今後の説明会などで具体的にお示しする予定。

Q. 立ち退くことになれば、家は残して引っ越してよいのか。

A. 基本的に、土地の代金に加えて建物の補償費として、財産価値、引越し費用、解体費用などを算定して金額を提示させていただき、契約後、所有者の方に解体していただく。

- Q. 移転先は市で探してもらえるのか。市営住宅など斡旋してもらえるのか。
- A. 移転先や代替地は、基本的に所有者の方に探していただくことになる。ただその中でご希望をお伺いして、市の方でもできる範囲で情報提供など、ご協力をさせていただく。
- Q. 個々に金額の交渉となると思うが、基本的な金額は路線価を参考に出すのか。
- A. 土地の価格については、その時点の時価とし、不動産鑑定士にて鑑定をした価格をベースに、市から金額提示をさせていただく。
- Q. 工場を営んでいるが休業に対する補償はあるのか。
- A. 補償費は資格をもった専門の補償コンサルタントに委託をして算定することになるので、一般的な話になるが、用地買収に伴う工場への影響を調査し、休業期間が必要であれば、補償するという考え方はある。業績や営業データの提供などご協力をお願いして算定させていただく形になるので、令和4年度以降に個別に調査し、交渉の中で提示させていただく。
- Q. 機械を移転させる費用は見積もりを出すのか、市で算定するのか。
- A. 工場であれば、機械設備の移転や営業補償を算定できる資格をもった専門の補償コンサルタントに委託するなど市で算定する。
- Q. 法人本社所有地があり、土地建物の登記費用についてどうなるのか。
- A. 買収した土地の登記手続きは堺市で行う。買収に伴う法人登記の変更については、調査の上必要な費用を補償費用として算出し補償する。
- 環境に関すること
- Q. 完成後の沿線の騒音に対してどのようにお考えか。沿線のマンションでは音源が近くなり、騒音がひどくなるのではないか。
- A. 一番影響が大きいのは電車から出た音が直接マンションに届く場合であるが、浅香山のあたりは13m程度の高さの線路となり、音源とマンションの間に壁ができるので、環境影響評価で予測したところ現状より悪化しないという結果を得ている。完成後も事後調査をして確認し、必要に応じて対策をさせていただく予定。
- 都市計画手続きに関すること
- Q. いつから計画があったのか。素案とは決定なのか、変わることもあるのか。
- A. 令和2年8月に都市計画素案を公表したところ。今回の説明会と今後の公聴会でご意見を頂戴し、公益的な観点や建設的な意見については踏まえさせていただいて、素案を精査し都市計画案を作成する。作成した案を縦覧し皆様のご意見をいただく。その後、都市計画審議会にて審議いただいた後に都市計画決定を行う。
- その他
- Q. 完成後のバリアフリーの関係について、意見を述べられる部分があるのか。
堺東駅は現状改札外に1箇所しかエレベーターがないので、そのあたりもお願いしたい。
- A. 今後公聴会でご意見を述べていただくこともできる。エレベーターの設置など、バリアフリーについては南海電鉄とも調整し、検討を進める。
- Q. 榎小橋はどうなるのか。車が通れるようになるのか。車いすや自転車でも通れるようにバリアフリー化してはどうか。
- A. 榎小橋は鉄道工事の際は一度撤去するが、通学路として利用されているので、工事後は復旧する。基本的に現状復旧と考えているが、今後詳細の設計が進んだ段階で告示する。また、工事が10年程度はかかるので、工事期間中の代替機能は確保する予定。
- Q. 榎小橋の他に施工中に不便になるところは他にもあるのか。
- A. 踏切や側道は、基本的に今の通行形態を確保しながら工事を行う。榎小橋と堺東駅北側の地下道は、工事の支障となる。代替機能を確保できるところは確保し、完成後には機能復

旧したい。

Q. 動画を DVD に記録して希望者に渡してほしい。一度聞いただけではわからない。

A. 動画は堺市のホームページに掲載しており、DVD でお渡しすることは考えていないが、パンフレットや補足資料は連続立体推進課で配布する。

Q. 高野線では 10 両編成の運行がなくなっている。高架後の堺東駅を 10 両編成で計画しているのであれば、8 両編成で設計し、工事費を安くしてほしい。

A. 平成 25 年から最大 10 両編成での運行が 8 両編成となっており、高架駅の設計は 8 両編成で進めている。

Q. 高架化には約 20 年かかり、また鉄道高架は約 18m と高く、作っても無駄にならないので、高架化の前に堺東 1 号踏切の横断歩道橋を設置してほしい。

A. 高架化工事では基本的に現状の通行を確保しながら工事を行う予定だが、踏切工事では一時的に通行を制限する可能性があり、その対策を検討する必要がある。南海電鉄と協議し、施工方法や施工期間、用地取得やコストなどを考慮の上、具体的な方策について検討する。

Q. 都市計画線に小学校、幼稚園や保育園が入るところはあるのか。

A. 錦綾小学校が入っているが、既存の都市計画線が 50 年前から存在し、今回の変更で錦綾小学校については影響が小さくなる方向に変更する。

Q. 三国ヶ丘駅の方まで都市計画線に入っているのはなぜか。

A. 都市計画の手続きにおいて、工事区間に加えて、次の駅の手前まで区域とするルールがあるため。

Q. 用途変更について、東側について準工業地域に変更したのはなぜか。

A. 高架下を公共利用する際に、あらゆる利用の可能性があるため、緩和の方向で変更を予定している。

Q. 工事中の事故の賠償責任はだれが負うのか。

A. 賠償については事故のケースによるので、一概にはお答えできない。

Q. 上町断層付近に高架構造物ができ、また高野線はレール幅が狭く、高架計画が急勾配急カーブなので、脱線の危険があるのではないかと。構造物検討委員会における列車の脱線に関する資料を公開してほしい。

A. 高野線は JR 在来線や南海本線と同じレール幅であり、構造物や鉄道線形は鉄道構造物等設計標準や南海電鉄基準に基づいて設計しているほか、地震時の列車走行上の安全性についても、同基準をふまえた性能としている。なお、検討委員会は高架構造物についての検討委員会であり、列車走行に関する検討は行っていない。委員会の議事録や提言などは、市ホームページで公開している。