

南海本線(堺市)連続立体交差事業

豊かに発展する街づくり



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、鉄道によって分断されていた地域が一体的になることから、安全で快適なまちの形成が図れます。



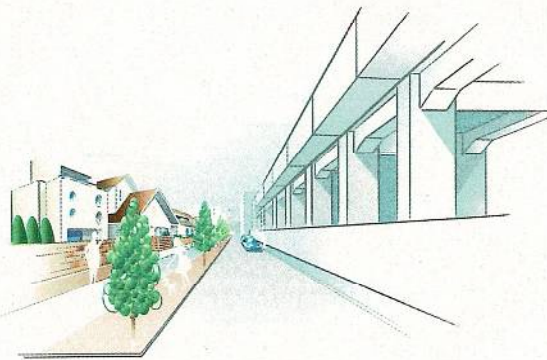
計画編

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、高架化されたレール面までおおむね7～8mになります。(高架化されたレール面から高さ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：6m(一部区間10m)の側道ができます。6mの側道については、鉄道の海側は北行き、鉄道の山側は、南行きの一方通行で考えています。基本的には車が走行できるように計画していますが、行き止まりが生じるような側道や、車が通行した場合に危険が生じるような側道は、歩行者自転車専用道路で計画しています。



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、高架下は南海電鉄側が所有している空間ですが、高架下利用空間の一部は堺市が無償で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はありますが、その他の利用方法についても今後検討してまいります。

Q6：諏訪ノ森駅、浜寺公園駅は、どうなるの？ 駅の利用方法は変わるの？

A：<諏訪ノ森駅> 駅施設を高架化することにより、現在踏切をはさみ、上り・下りで別れているホームが一緒になります。また、工事期間中は、西側(海側)に仮駅を設置します。<浜寺公園駅> 駅施設を高架化することにより、現在の地下通路がなくなり、改札も一ヶ所になることなど、駅利用が便利になります。また、工事期間中は、西側(海側)に仮駅を設置します。

Q7：諏訪ノ森駅前線や浜寺公園駅前線は、いつ工事をするの？ 駅前交通広場はできるの？

A：すでに一部は暫定的な整備を行っておりますが、新しい高架駅舎が完成した後、最終的な駅前線と駅前交通広場の整備を行い駅へのアクセス向上を図ります。
<諏訪ノ森駅前線> 幅員18m、駅前交通広場面積 約1,300m²
<浜寺公園駅前線> 幅員20m、駅前交通広場面積 約3,700m²

Q8：鉄道の高架化によって、騒音、振動、日照、電波障害はどうか？

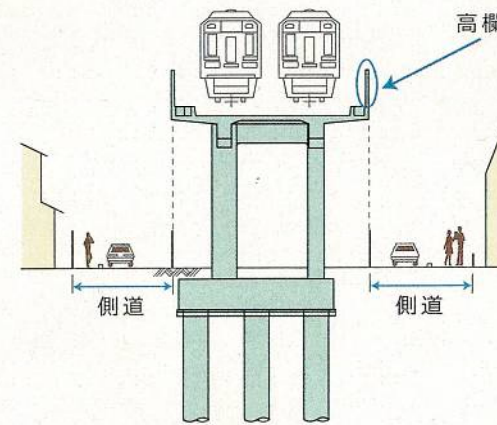
A：鉄道の高架化によって、以下のようなことを想定しています。

◎騒音/基本的には、高架化により音源が離れ、線路も新しくなり、高欄も設置されますので、現在より騒音は低減されます。

◎振動/現在の軌道と、工事完了後の軌道をそれぞれ同じ距離で比較すると、電車の振動は、高架橋の柱を通して伝わることになるので、低減されます。

◎日照/高架による日陰の影響を考慮して、高架沿いに6m(一部10m)の側道を配置します。

◎電波障害/高架化をすることによる電波障害に対しては、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策を行います。



Q9：阪堺線はどうか？

A：現在、南海本線の上を越えている阪堺線は、地上におろします。

Q10：現在の自転車置場は、どうか？

A：連続立体交差事業で影響が出る自転車置場もありますので、高架下等を利用しながら置場の確保を行います。また、工事につきましたも仮の駐輪場を設置します。

Q11：完成までいつまでかかるの？

A：仮線工事、高架橋工事、側道工事等を順次進め、事業の完了は、平成40年3月末を予定しています。

工事編

Q12：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？

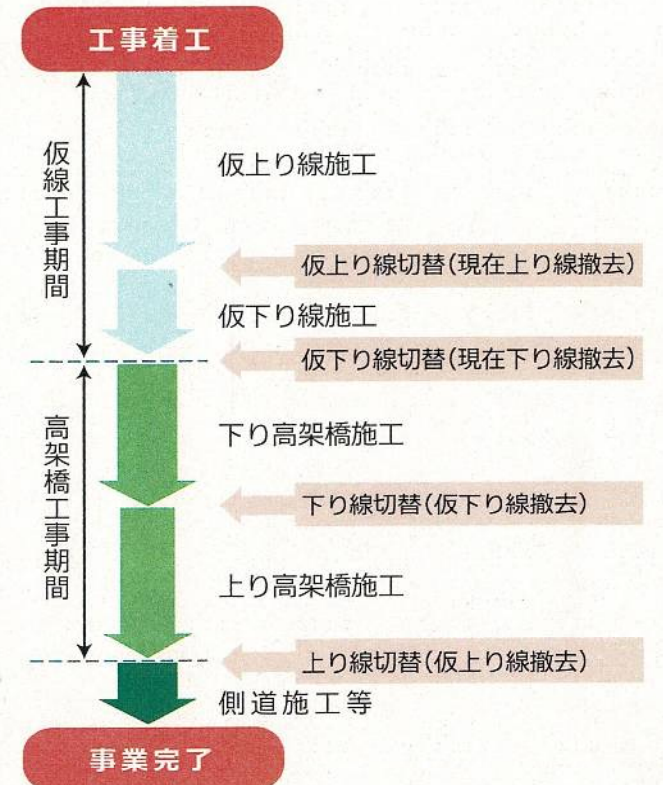
A：工事にあたっては、低騒音・低振動の機械や工法を採用して家屋への影響がないよう努めます。なお、工事着手前に工事付近の建物調査をさせて頂き、工事による影響が発生した場合は対応させて頂きます。

Q13：仮線で、線路が家に接近するが、その騒音や振動への対策は？

A：敷地境界部に高さ約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。

Q14：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、どうしても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もありますので、その場合は事前にお知らせさせて頂きます。



南海本線連続立体交差事業

和歌山市方面

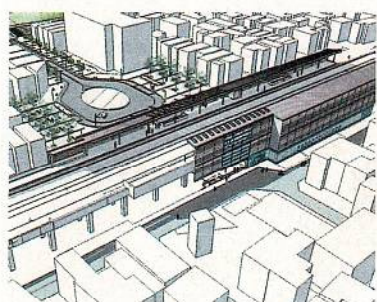
羽衣駅

堺市の海側を南北に走る南海本線は、都市交通として大きな役割を果たしていますが、現在は地表を走る鉄道であることから臨海部と内陸部を分断し、地域の一体的なまちづくりを妨げています。

また、臨海部と内陸部をつなぐ道路と鉄道が交差するところには、踏切が存在しており、現在はそこで渋滞が発生し、円滑な交通の確保が難しい状況にあります。

これらを解消するために、石津川付近から高石市域にかけて、道路と鉄道との連続立体交差事業を行うことになりました。

本事業は、鉄道の高架化により7箇所の踏切を除却し、合わせて側道、駅前線を整備することにより、安全で円滑な交通の確保、一体的なまちづくりの実現、良好な生活環境を確保するものであり、都市計画事業として堺市が事業主体になり、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。



1 浜寺公園駅(東側)



2 浜寺公園駅(西側)



3 側道6m区間(西側)
(諏訪ノ森駅より南側付近)

<事業概要>

- 事業名称 / 南海本線(堺市)連続立体交差事業
- 施行者 / 堺市
- 事業延長 / 約2.7km
(堺市域:約2.3km、高石市域:約0.4km)
- 踏切除却数 / 7箇所
- 高架化される駅 / 諏訪ノ森駅、浜寺公園駅
- 関連側道 / 約2.9km
(東側:約1.1km、西側:約1.8km)
- 概算事業費 / 約423億円
- 都市計画決定 / 平成17年8月23日
- 事業認可 / 平成18年11月7日
- 完成予定年 / 平成40年3月末
- 鉄道と立体交差する都市計画道路 / 諏訪ノ森神野線
常磐浜寺線
浜寺鳳線
- 関連事業 / 諏訪ノ森駅前線整備
駅前交通広場整備(諏訪ノ森駅、浜寺公園駅)
浜寺公園駅前土地区画整理事業(平成25年3月完了)

※完成イメージ図

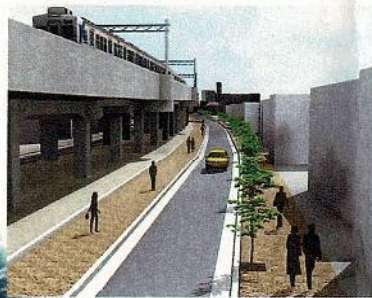
浜寺公園駅及び諏訪ノ森駅 駅舎保存活用について



4 諏訪ノ森駅(東側)



5 諏訪ノ森駅(西側)



6 側道10m区間(西側)
(諏訪ノ森駅より北側付近)

浜寺公園駅舎は明治40年、諏訪ノ森駅舎は大正8年に建築された歴史的な建造物であり、国の登録有形文化財になっています。次世代へ文化財的価値が継承できるよう、市民や民間活力を活かした保存活用方策の検討を進めており、工事完了後には、新駅舎近くに保存し、集い・憩いの場として活用していく予定です。

平成25年に実施した計画提案競技においては、浜寺公園駅・諏訪ノ森駅ともに、特に「地域との関係性」「現駅舎との関係性」「市民や地域住民との関係性」が選考上のポイントとなり、ハード面・ソフト面ともに優れた作品が最優秀賞に選定されました。

両駅舎周辺の空間は、将来にわたってまちの顔になるものです。今後、最優秀賞の案を基本的な目標とし、市民や関係者と協議して検討を進めていきます。



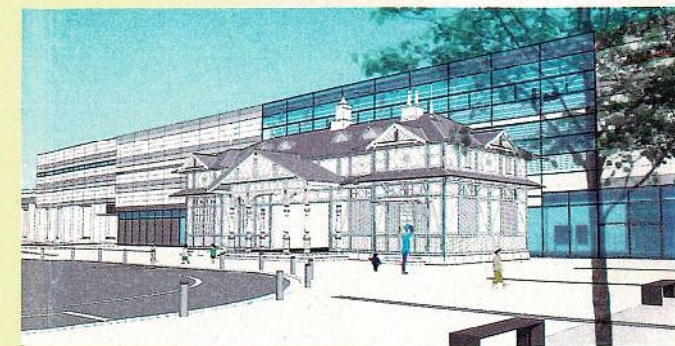
諏訪ノ森駅現状駅舎



諏訪ノ森駅周辺整備イメージ



浜寺公園駅現状駅舎

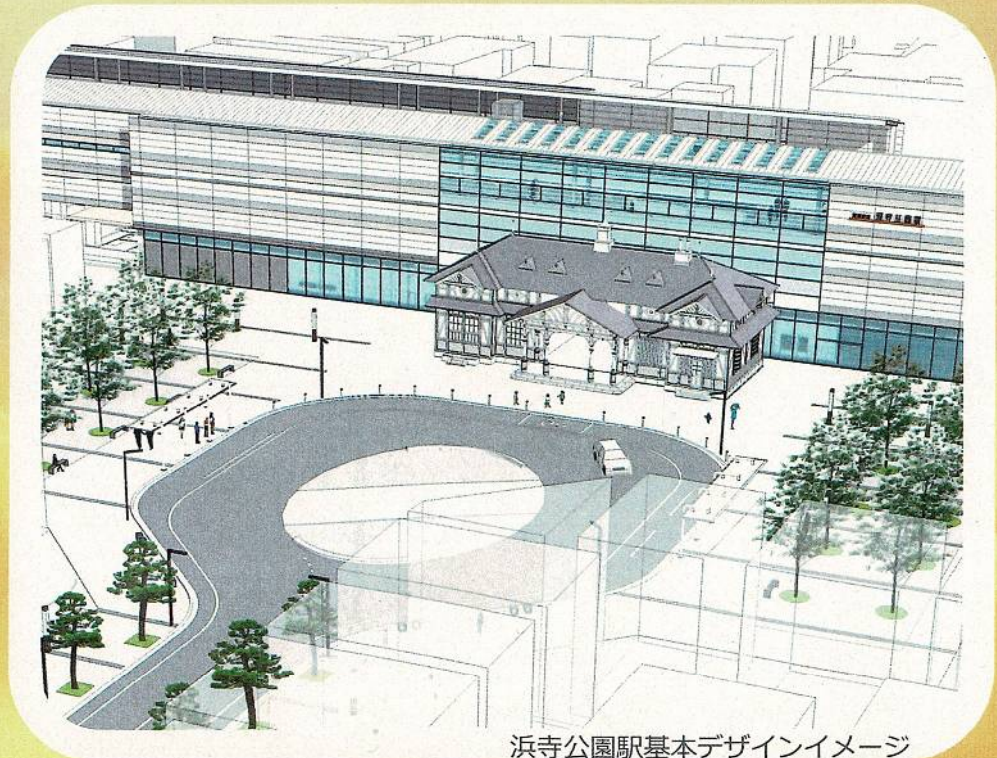


浜寺公園駅周辺整備イメージ

住みやすい街へ未来へ広がる



諏訪ノ森駅基本デザインイメージ



浜寺公園駅基本デザインイメージ

事業についてのお問い合わせは

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 TEL 072-228-7573

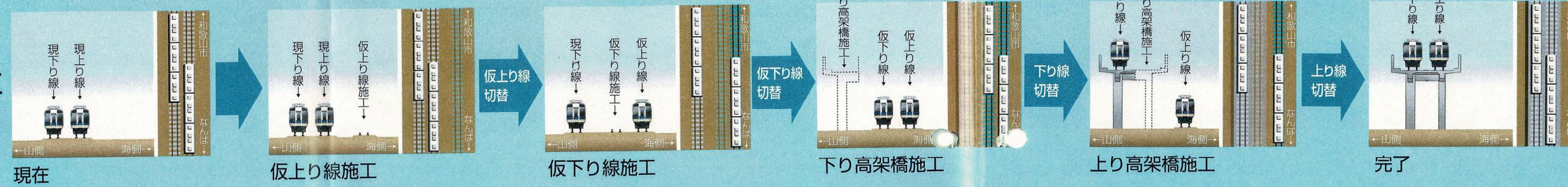
(平成28年1月作成)

R100

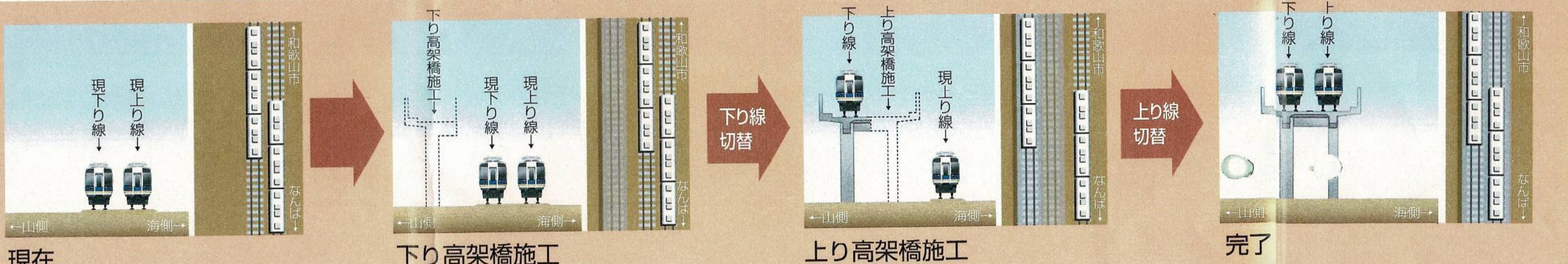
古紙配合率100%の再生紙を使用しています。

区間別施工方式と手順

A区間 仮線工法施工



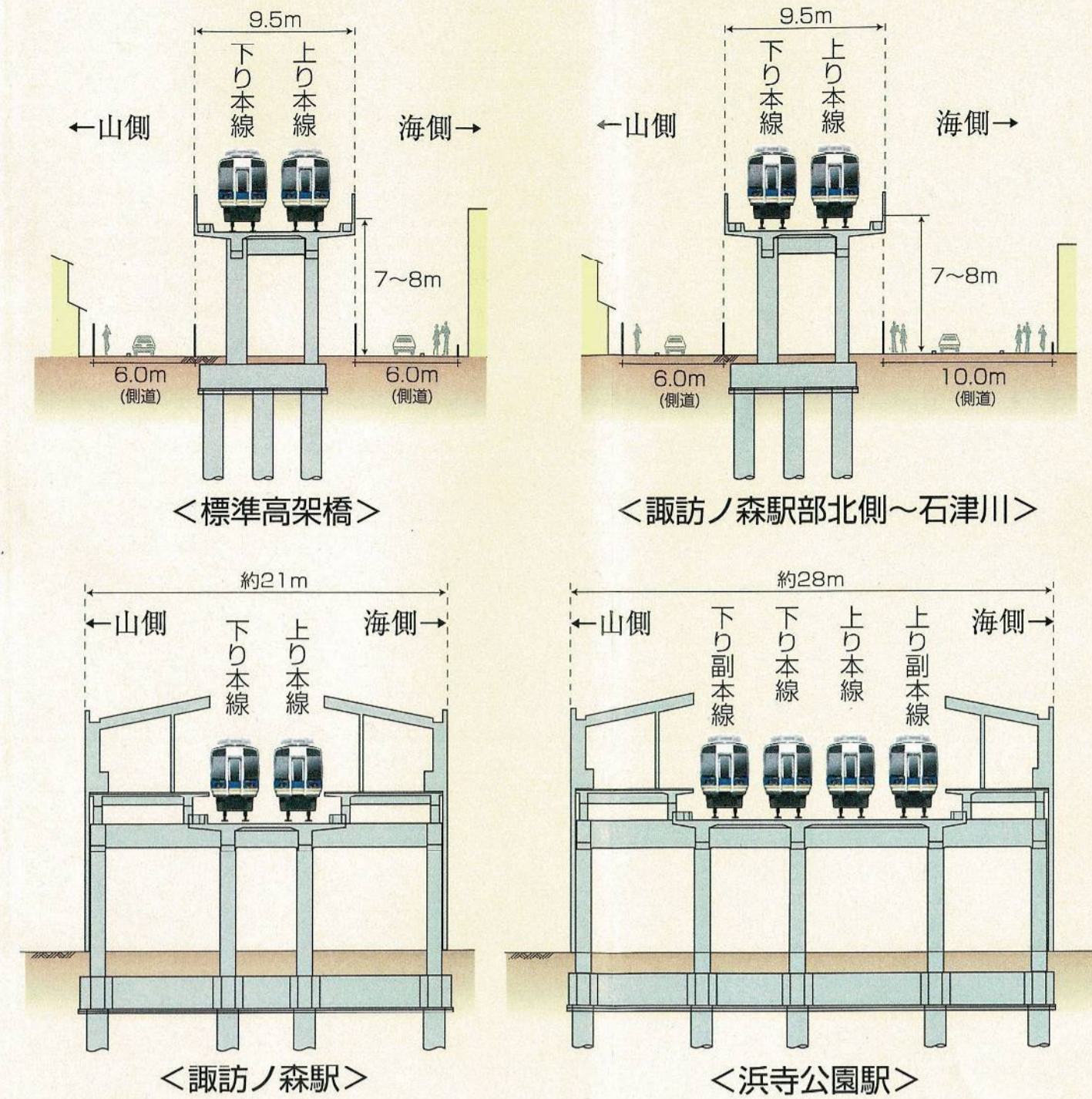
B区間 別線工法施工



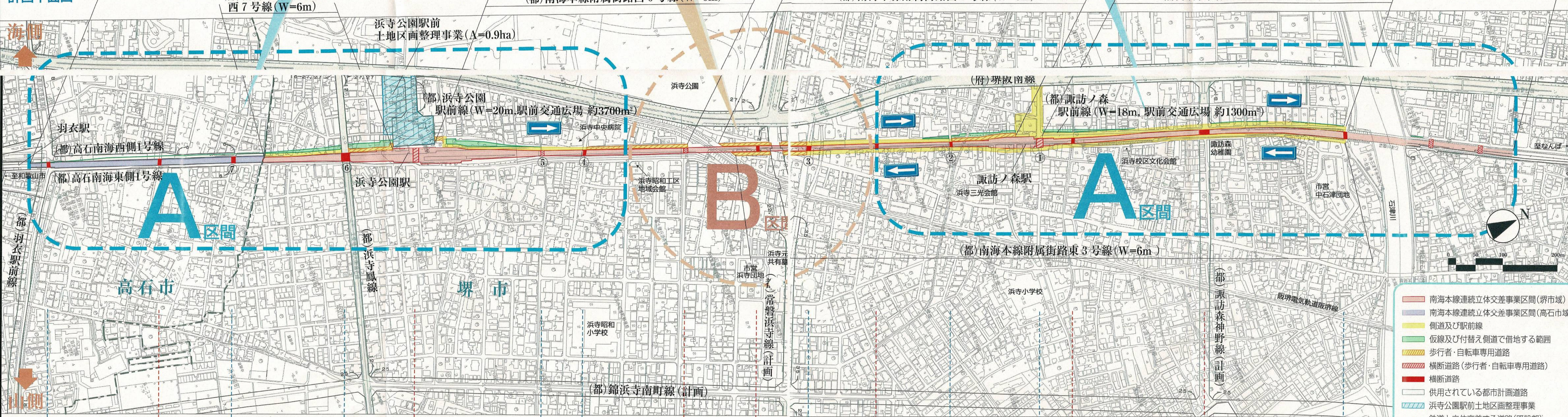
南海本線連続立体交差事業区間 約2.7km

標準横断面

各横断面は、北側(なんば方向)から南側(和歌山市方向)をみた場合の図です。



計画平面図



縦断概略図

