



高石市

踏切の除却で安全・快適なまちづくり

～南海本線・高師浜線（高石市）連続立体交差事業～

はじめに

「おっそいなあ、いつになったら上がるねん、この踏切は！」

日常生活で車を運転するドライバーをはじめとして、誰もがそう思ったことがあると思います。

高石市を南北に縦断する南海本線は、大阪市と和歌山市を結ぶ鉄道で、地域住民の日常生活をはじめ泉州地域の発展に大きく寄与している主要な交通機関です。

しかし、平面鉄道のため、市街地が分断されており、近年における交通量の増加と関西国際空港開港に伴う列車本数の増便による踏切部の交通渋滞のみならず、東西間の道路整備や土地利用の一体化に支障を来しています。

そこで、これらの解決策として、大阪府が事業主体となり南海本線と高師浜線を高架化し、併せて鉄道沿いに関連側道を整備する連続立体交差事業を行うことになりました。本事業では13箇所の踏切を無くし、道路交通の円滑化を図るとともに、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図ることにより、安全で快適なまちづくりの推進に多大な効果が期待されています。

主な事業効果は次のとおりです。

- 踏切が除却されることにより交通渋滞や踏切事故が解消される。
- 交通渋滞による騒音・排気ガスが減少する。
- 鉄道による騒音・振動が減少する。
- 鉄道により分断されていた東西市街地の一体化が図れる。
- 駅施設が改良されることにより鉄道利用者の利便性が向上する。
- 新たに生み出される高架下空間の有効利用が図れる。

事業概要

事業の概要は以下のとおりです。

1	事業の種別	都市計画事業
2	事業の施行者	事業主体 大阪府 用地買収及び側道整備 高石市 鉄道工事 南海電気鉄道(株)
3	都市計画決定	平成8年12月24日
4	都市計画事業認可	平成9年7月17日
5	事業延長	約4.1km（南海本線約3.1km、高師浜線約1.0km）
6	鉄道と立体交差する道路	都市計画道路 7箇所 市道等 9箇所
7	除却される踏切	13箇所
8	関連側道	6路線 約4.4km 西側道路 4路線 幅員6～11m 約2.7km 東側道路 2路線 幅員6m 約1.7km
9	総事業費	約550億円
10	認可事業期間	平成9年度～平成21年度

事業推進のキーポイントは明確な役割分担と協調

事業が早期完成できるかどうかは、大阪府、高石市及び南海電気鉄道(株)による施行者三者の明確な役割分担と協調に懸かっています。事業主体は大阪府ですが、本市は府からの委託事業である西側仮線用地の買収等の業務を行い、南海電気鉄道(株)は工事全般を担当し工事を行います。施行者三者が協調し、各々の担当業務を誠実に、かつ、計画的に遂行することが、円滑な事業推進のためのキーポイントとなります。

施行者三者の担当業務は、次のとおりです。

■大阪府

- 施行者三者をはじめ、関係機関との相互連絡調整及び交渉
- 国庫補助申請及び事業予算の確保
- 地元をはじめとする各種説明会の開催及びPR活動

- 事業費に対する大阪府負担金の支出
（国庫補助金・南海電気鉄道(株)負担金を除いた約3分の2）

■高石市

- 用地買収に伴う測量・物件調査、買収交渉及び契約
- 仮線用地借地交渉及び契約
- 地元自治会・商店会等との連絡調整及び交渉
- 事業及び工事説明会等の共催
- テレビ電波障害及び日照問題に対する対策
- 東西関連側道の整備
- 事業費に対する負担金の支出
（国庫補助金・南海電気鉄道(株)負担金を除いた約3分の1）

■南海電気鉄道(株)

- 仮線敷設工事及び高架化工事の施工及び指揮監督
- 工事説明会の共催及び自治会・商店会等との連絡調整
- 工事に伴う騒音・振動調査及び苦情対策
- 事業費に対する鉄道事業者負担金の支出



工事を待つ西側仮線用地



工事着手された羽衣駅

今後の課題

平成17年度末に仮線用地の買収が完了し、工事が着手された現在、本事業の完成に向けた課題は大きく分けて次の2つが考えられます。

一つ目の課題は、予算的な問題です。総事業費550

億円のうち、南海電気鉄道(株)が支出する鉄道事業者負担金を除き、その約2分の1が国費、残りを負担割合に応じ、大阪府及び本市が負担します。

本市の負担総額は約100億円ですが、本市の財政状況は非常に厳しく、毎年支出する負担金を起債に頼らざるを得ない状況にあります。そこで問題となるのが、今まで、負担金のほぼ全額が起債対象であったものが、平成17年度から起債対象割合が減じたため、一般財源の支出が増加したことです。このことが、厳しい市の財政を一層厳しいものにしていきます。

平成18年度から本格的に高架化工事が開始され、子どもや高齢者など社会的弱者の踏切での危険性の解消、狭い高石市域の東西の一体化による新たな発展等、本事業に対する市民の期待は非常に高いものがあります。しかし、本市の自立再生に向けた行財政改革を推進する中、今後大幅に増加していく負担金に対する一般財源をいかに確保していくかが大きな課題となってきます。

二つ目の課題は、近隣住民からの苦情・要望に対する柔軟な体制作りです。これから、工事の本格化に伴う騒音・振動、従前道路等の縮小、テレビ電波障害等が近隣住民の日常生活に影響を与え、その結果、苦情・要望の発生が予想されますので、これに迅速かつ適確に対応する体制づくりが必要となります。工事に対する苦情・要望については、南海電気鉄道(株)が対応することとなっていますが、施行者三者が常に連携を密にし、本事業の必要性を市民に訴えていくことが重要であることから、事業主体である大阪府と住民に一番身近な存在である本市も一体となって対応する必要があると考えています。

おわりに

連続立体交差推進課の日常は、「あーでもない、こうでもない」、「そうちゃうやろ！」とまるで出番間近の楽屋のようで、活気に満ち、起こった問題には担当者全員で考え、全員で対処することを、課長を筆頭に心がけています。

「踏切の除却で安全で快適なまちづくり」のスローガンと「キーポイントは明確な役割分担と協調」をモットーとしながら、今後発生するであろう幾多の困難を全員で乗り越え、多大な効果が期待される本事業を1日でも早く完成させたいと考えています。