

なにわ筋線 明かり区間地元説明会

2023年3月26・28日開催

関西高速鉄道株式会社

1 事業概要と説明会の趣旨

2 工事概要

3 検討内容①景観・鉄道騒音対策

②工事中の交通規制

③横断閉鎖箇所への対応

4 今後の進め方 (質疑応答)

事業概要 (なにわ筋線とは)

➤ なにわ筋線は、

大阪駅
(うめきたエリア)

と

J R 難波駅 及び
南海本線新今宮駅

をつなぐ

新たな鉄道路線です。



※中之島、西本町、南海新難波の駅名は仮称です

事業概要（なにわ筋線とは）

➤《主な整備効果》

- ① 関西国際空港へのアクセス改善
- ② 沿線拠点開発の促進
- ③ 鉄道ネットワークの強化

**鉄道の利便性向上
大阪・関西の活性化
に資する新線建設事業**

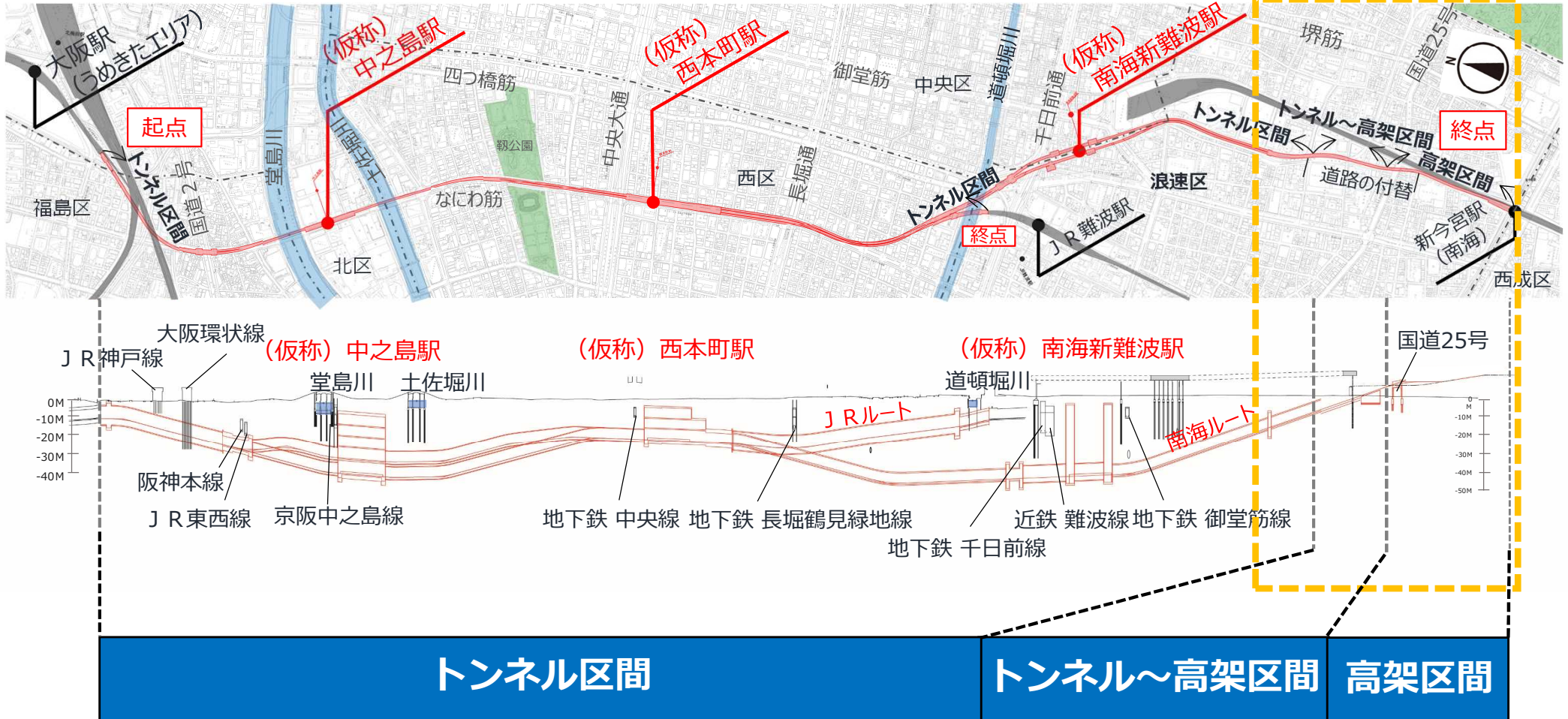


※中之島、西本町、南海新難波の駅名は仮称です

事業概要 (今回説明会の対象箇所)

■ 対象箇所

今回説明会の対象箇所
(D工区北側、D'工区、D工区南側、E工区)



説明会の趣旨（今日の主な内容）

- なにわ筋線明かり区間では、地上に鉄道構造物ができることにより、沿線の環境への配慮が必要と考えております。
- そこで、以下の内容について検討しましたので、工事説明会前に、ご説明させていただきます。

【検討事項】

- ・鉄道構造物ができることに伴う、景観、鉄道騒音
- ・工事中の交通規制
- ・鉄道構造物ができることに伴う、交差点阻害



1 事業概要と説明会の趣旨

2 工事概要

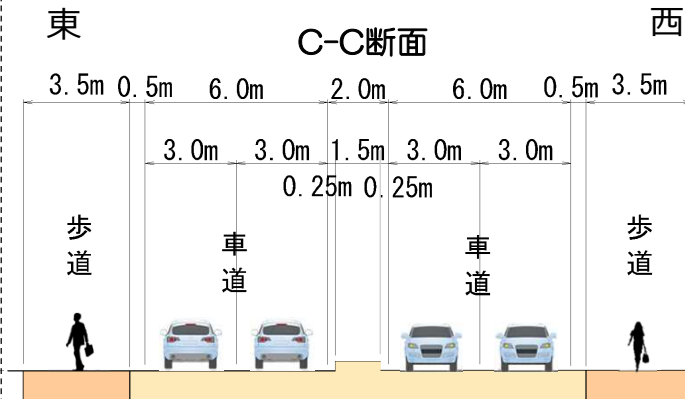
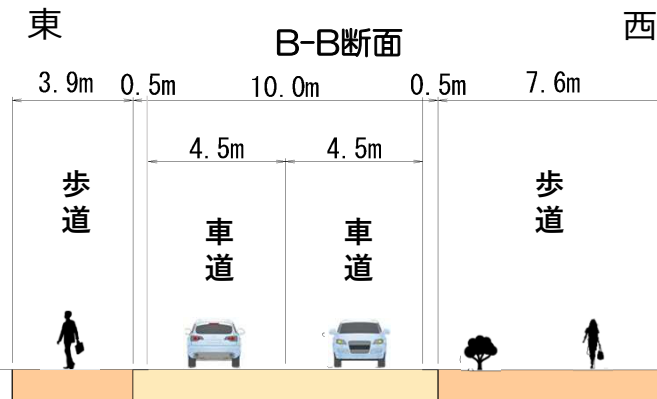
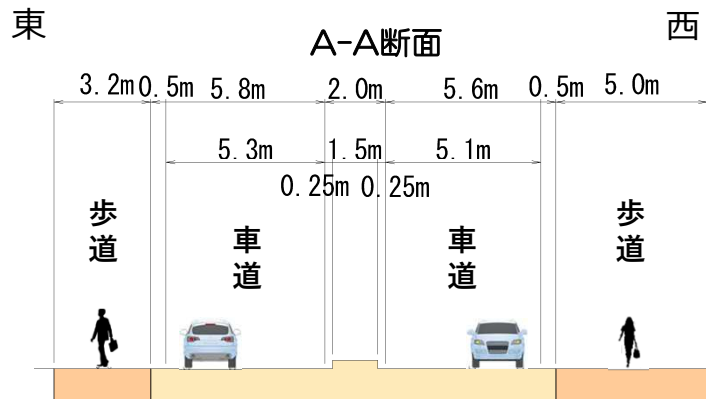
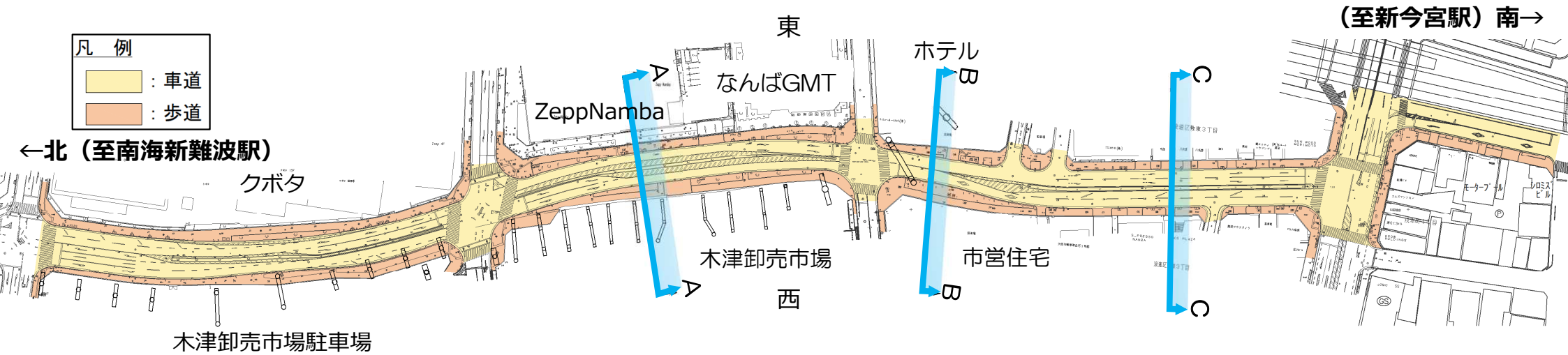
- ### 3 検討内容
- ①景観・鉄道騒音対策
 - ②工事中の交通規制
 - ③横断閉鎖箇所への対応

4 今後の進め方 (質疑応答)

■工事概要 D工区(敷津東1丁目～戎本町1丁目)

■現況道路形態

：基本、北行・南行各1車線、東西に歩道が設置されている。





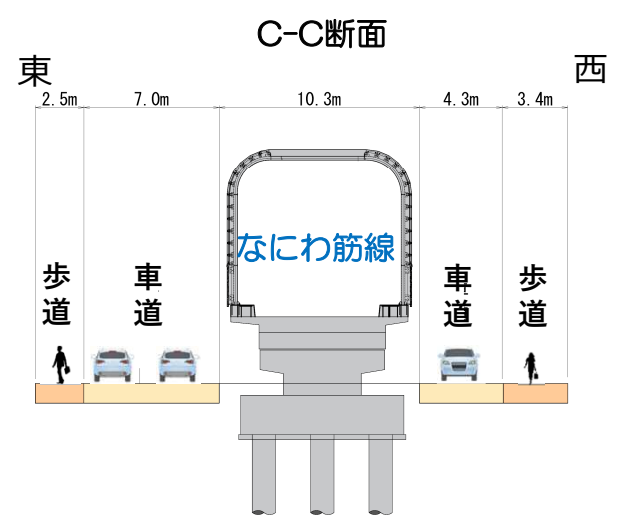
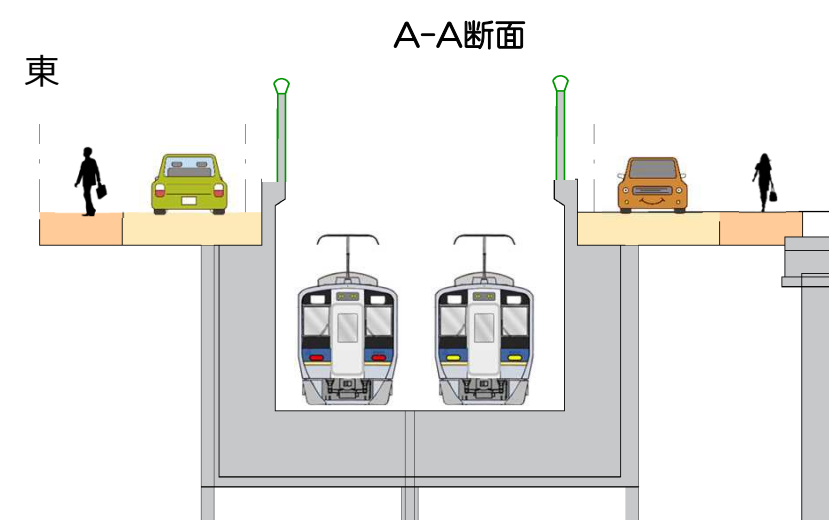
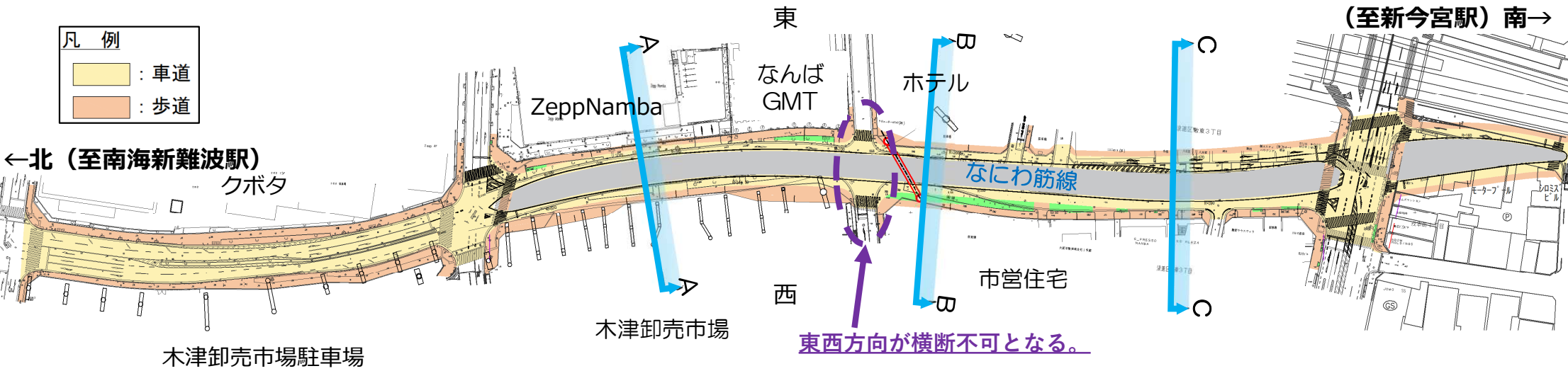
■工事概要 D工区(敷津東1丁目～戎本町1丁目)

■なにわ筋建設後の道路形態

：道路の中央に鉄道構造物、鉄道構造物の両側（東西）に北行・南行各1車線の車道・歩道設置。

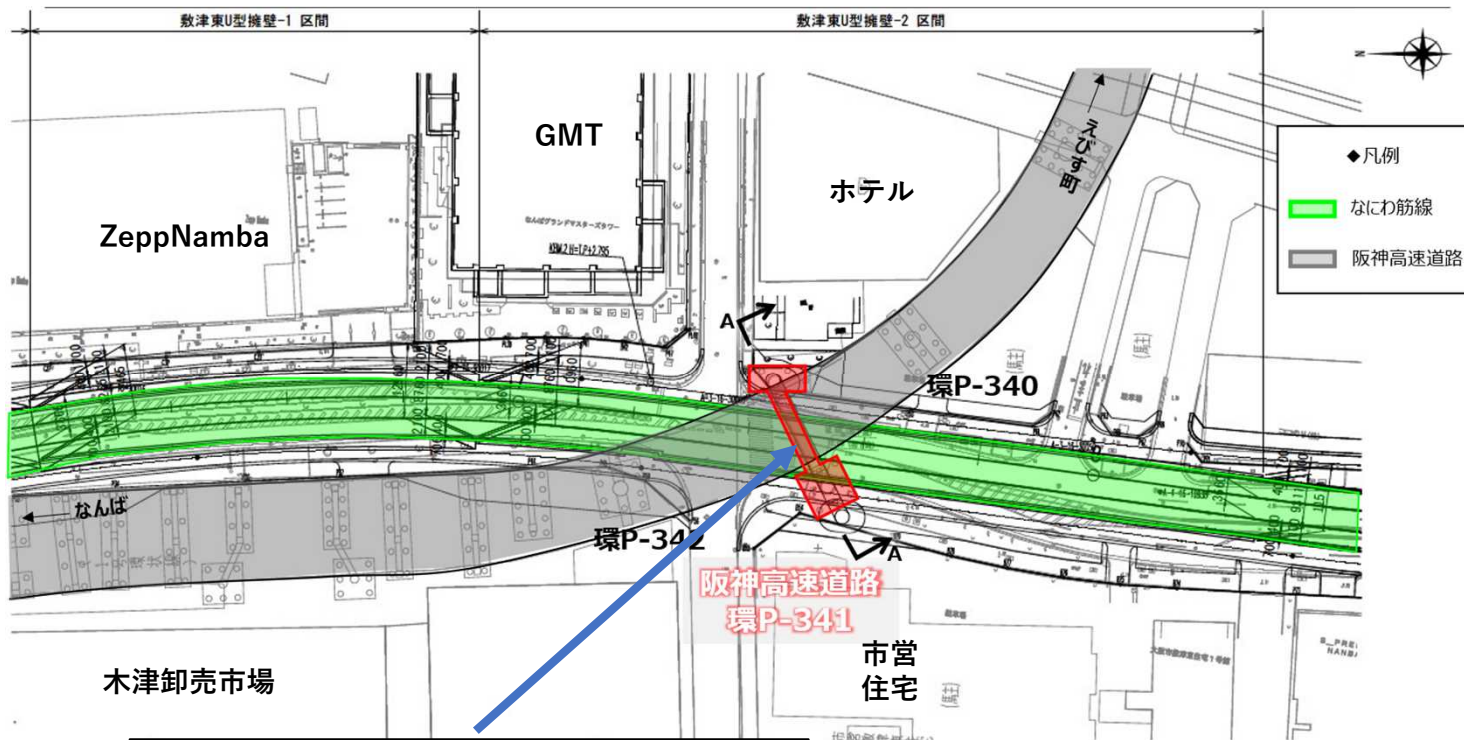
凡例

	： 車道
	： 歩道



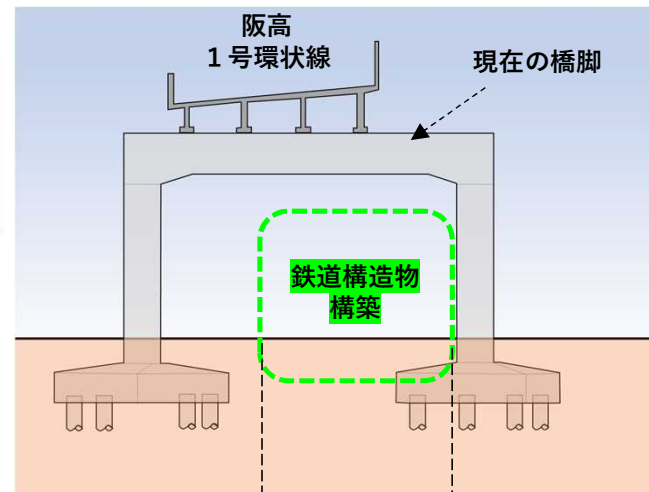
■ 工事概要 D'工区(敷津東2丁目・3丁目の境界付近)

■ 阪神高速橋脚の位置

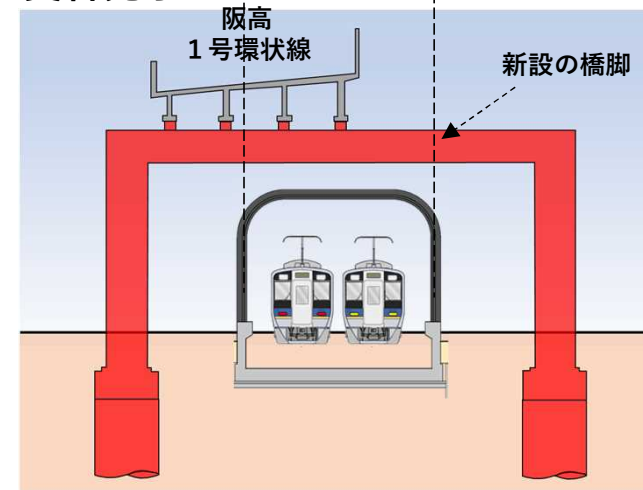


■ (A-A断面)

現況

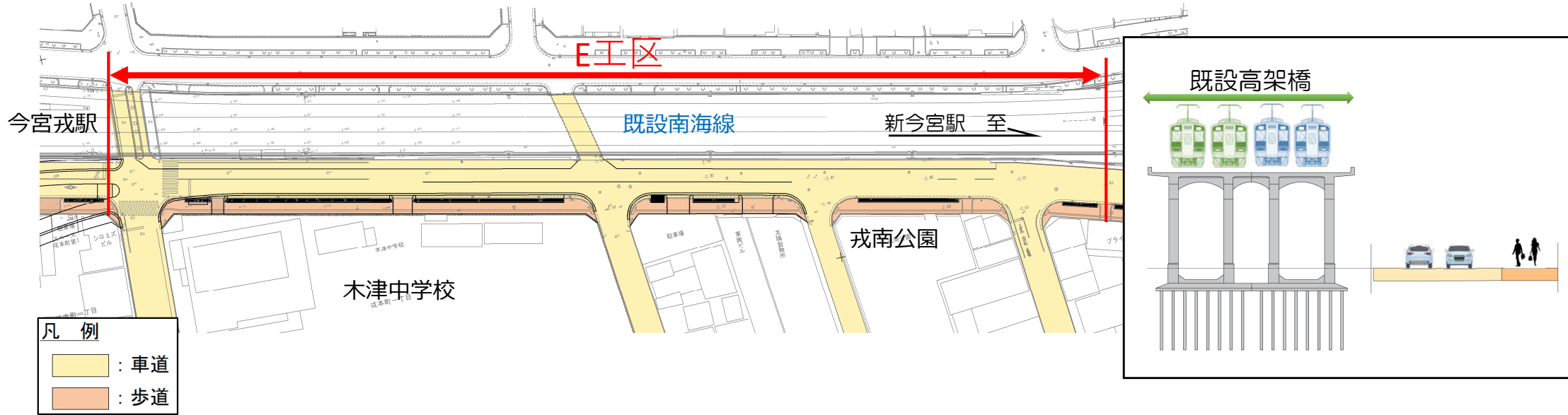


受替完了

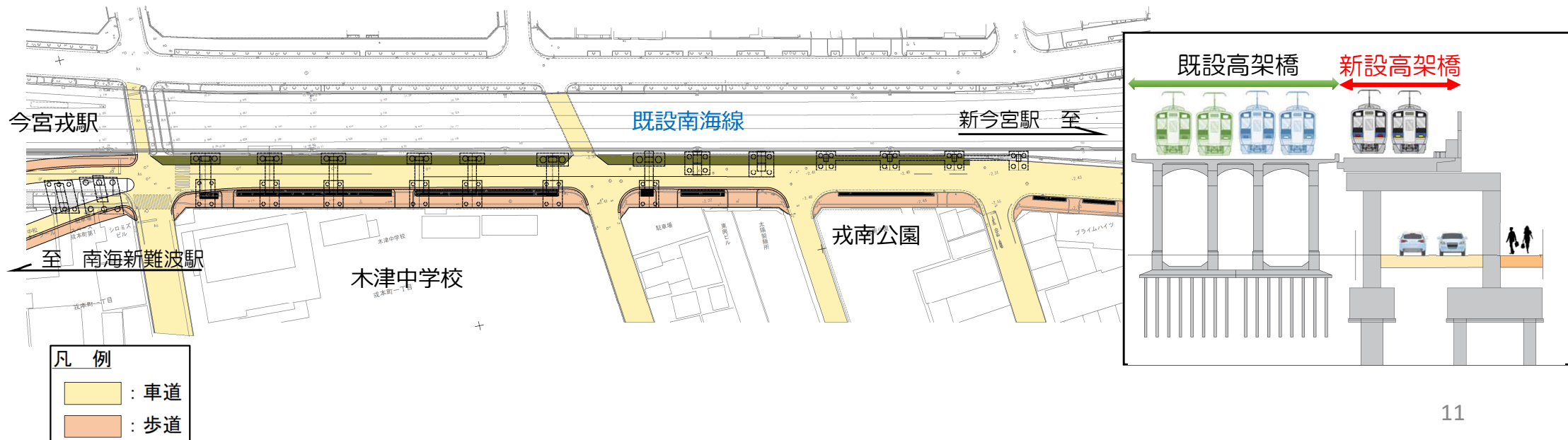


■工事概要 E工区(戎本町1丁目~2丁目)

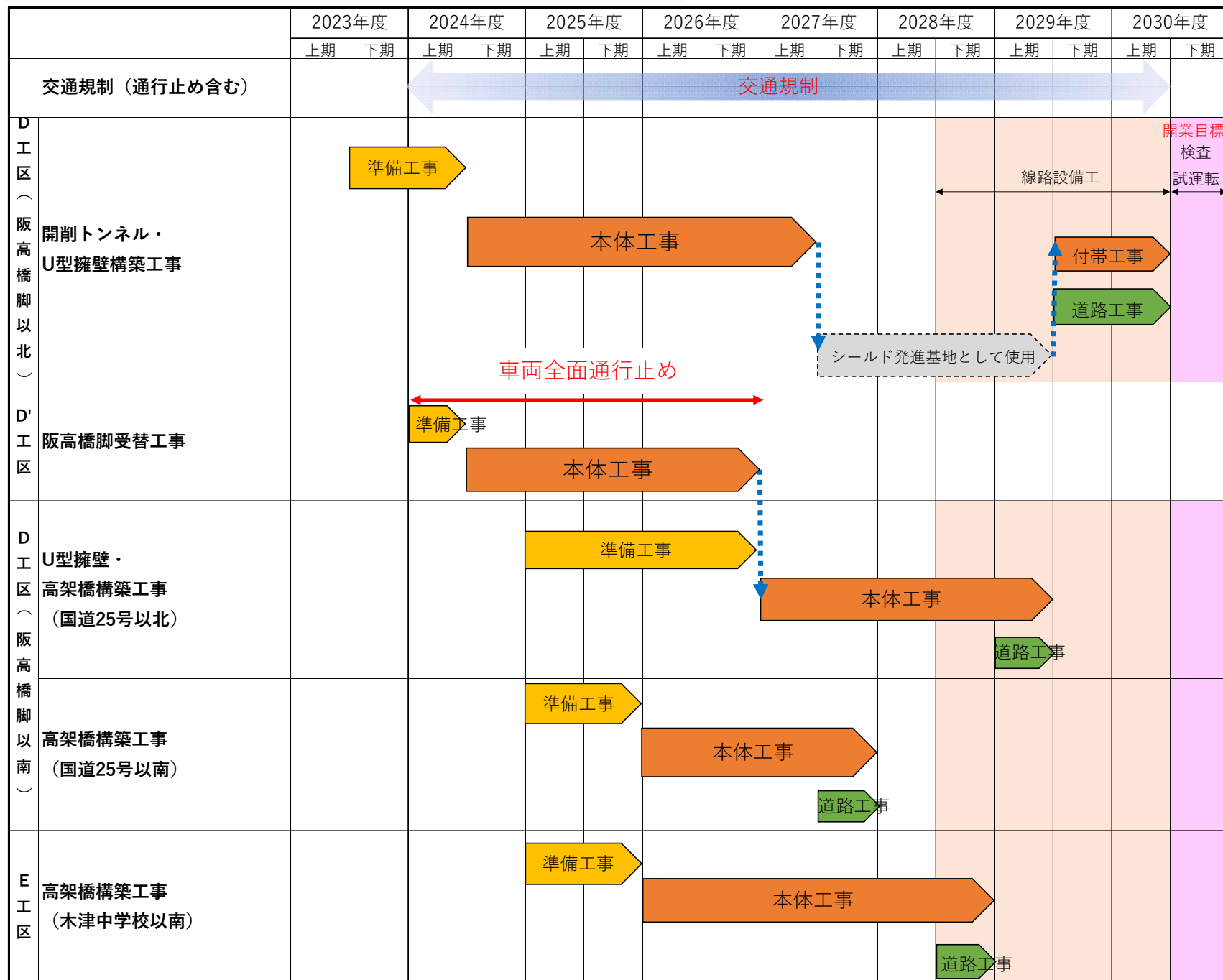
■現況



■なにわ筋建設後



■工事概要 工事工程(予定)



※注：上記工程は関係者協議等により変更となる可能性があります。

1 事業概要と説明会の趣旨

2 工事概要

3 検討内容①景観・鉄道騒音対策

②工事中の交通規制

③横断閉鎖箇所への対応

4 今後の進め方
(質疑応答)

■ 鉄道騒音対策

在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針（平成7年環境庁）

新線：等価騒音レベルとして、

昼間（7～22時）については60dB以下、

夜間（22時～翌日7時）については、55dB以下とする。



上記基準を満足するために

- ・軌道側の対策：消音バラスト、弾性まくらぎ直結軌道の敷設
- ・土木構造物側の対策：壁面吸音材、ノイズリデューサーの設置
を実施します

さらに中高層住宅にも配慮するために

- ・土木構造物側の対策：高欄かさ上げ、シェルター設置
を追加で実施します

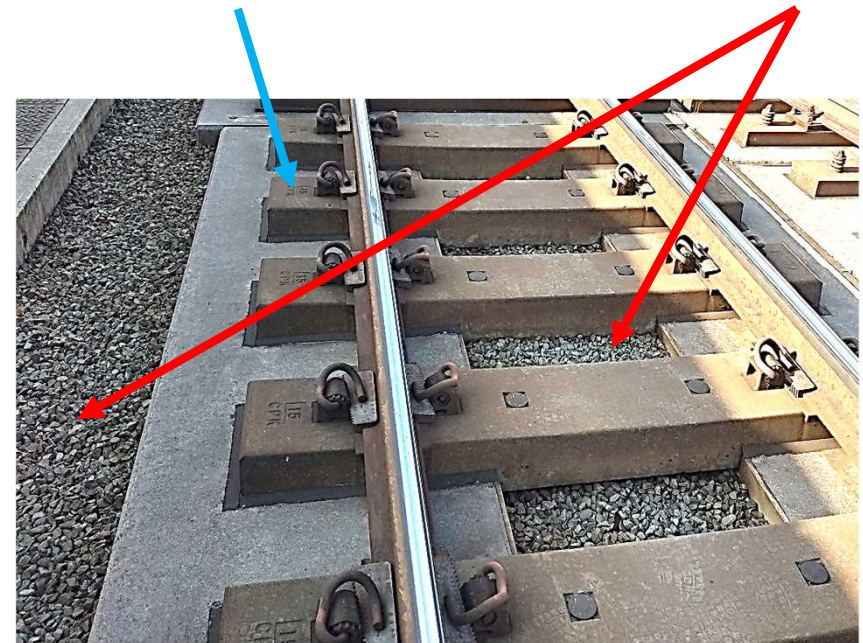
■ 鉄道騒音対策

■ 弾性まくらぎ直結軌道



- ▼ 弾性まくらぎ直結軌道
騒音・振動を低減するため、まくらぎを弾性材（ゴム）を介して、コンクリート製の基礎に固定し、振動を吸収させる対策です。

■ 弾性まくらぎ直結軌道 + 消音バラスト



- ▼ 消音バラスト
弾性まくらぎ直結軌道に加え、粒が小さなバラストを敷設し、列車走行時の反響音を吸収させる対策です。

■ 鉄道騒音対策

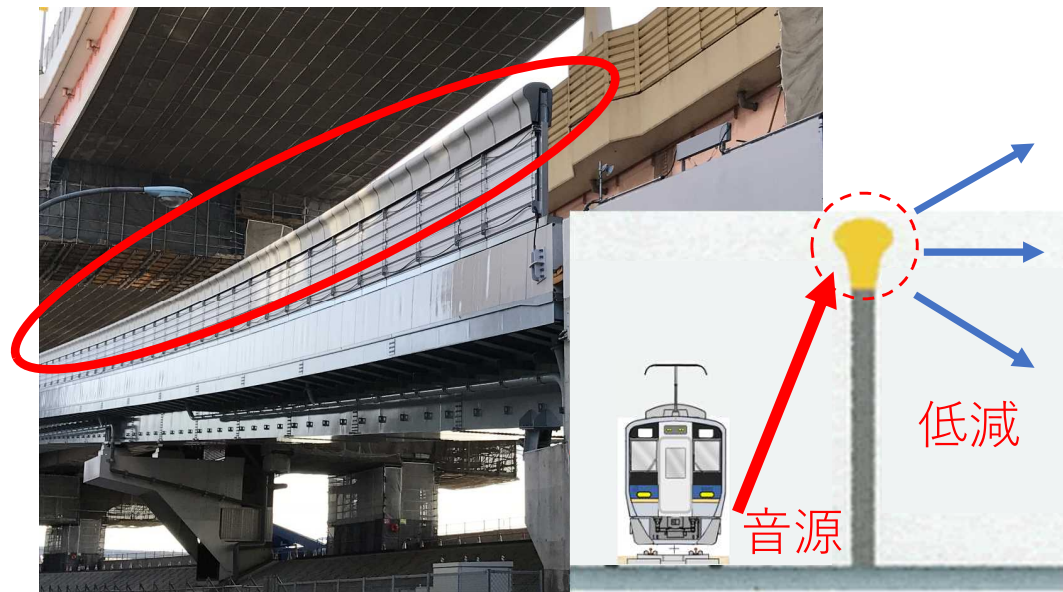
■ 壁面吸音材



▼ 壁面吸音材

U型擁壁の壁面に吸音性能を有する吸音材を設置することにより、より騒音低減効果を得ることができる対策です。

■ ノイズリデューサー

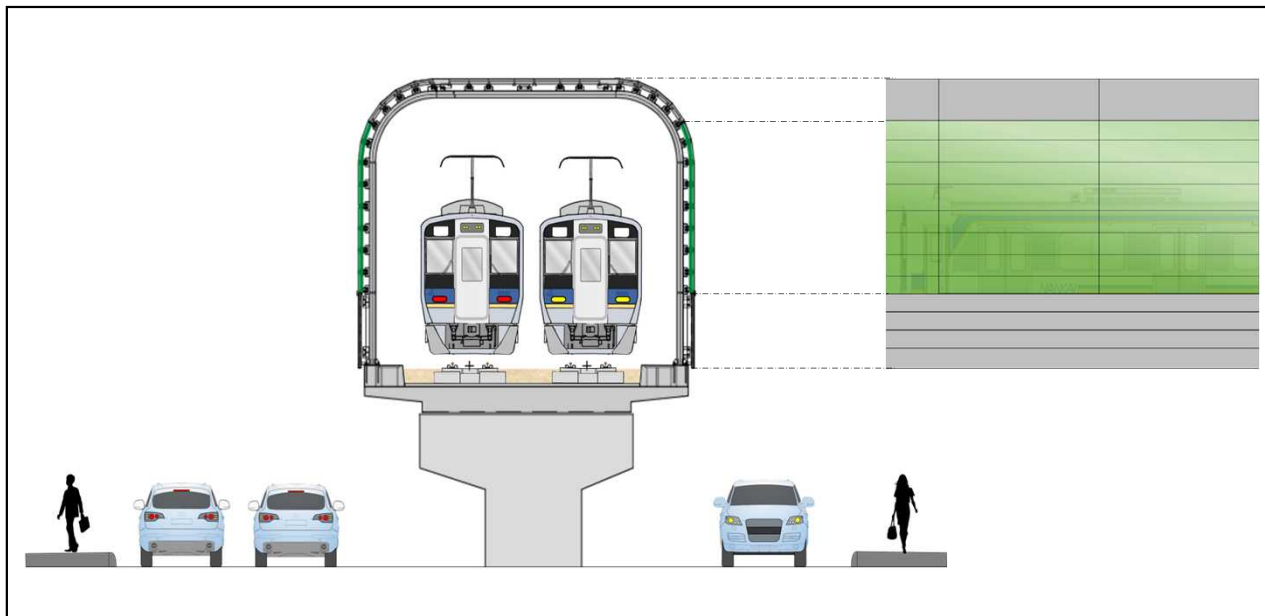


▼ ノイズリデューサー

高欄の先端に円筒形等の突起状の物体を取り付けることにより、高欄背後に回り込む騒音を低減する装置です。

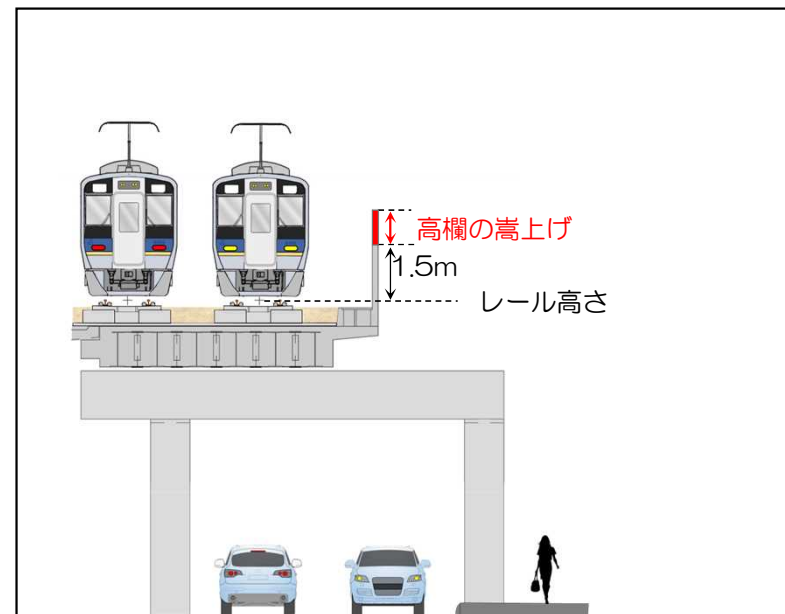
■ 鉄道騒音対策

■ フルシェルター設置



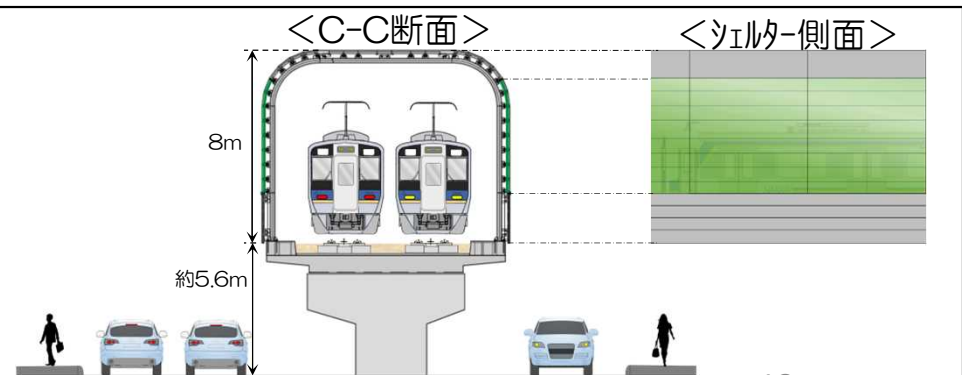
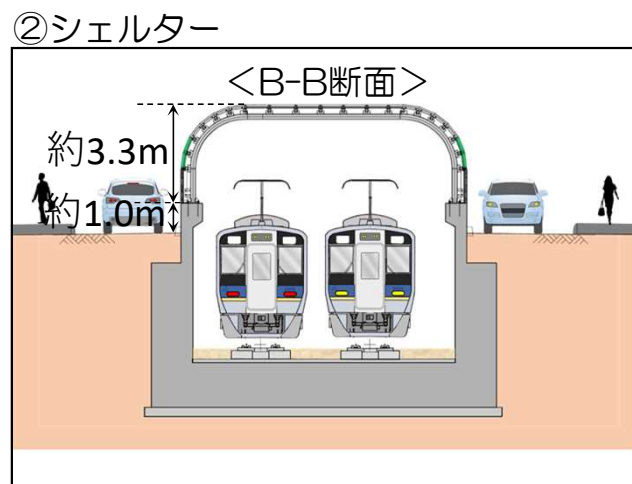
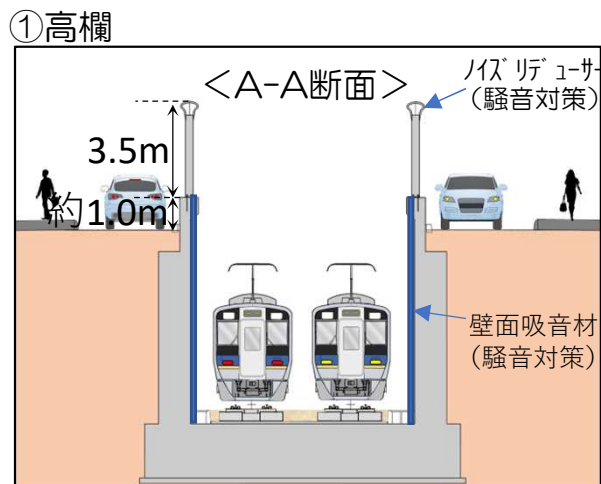
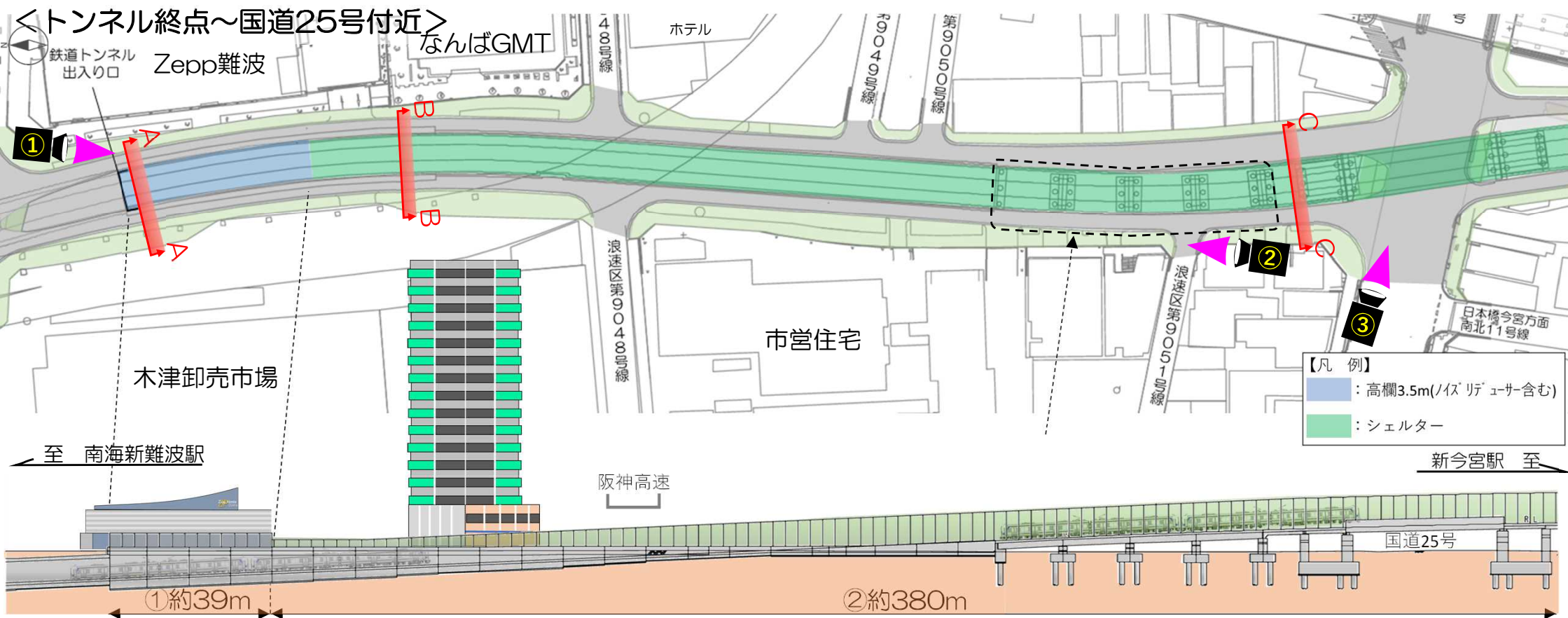
▼フルシェルター
軌道全体をフルシェルターにより覆い、騒音の低減を図るものです。

■ 高欄嵩上げ



▼高欄嵩上げ
通常レールより1.5mで設置する高欄を嵩上げすることにより、騒音の低減を図るものです。

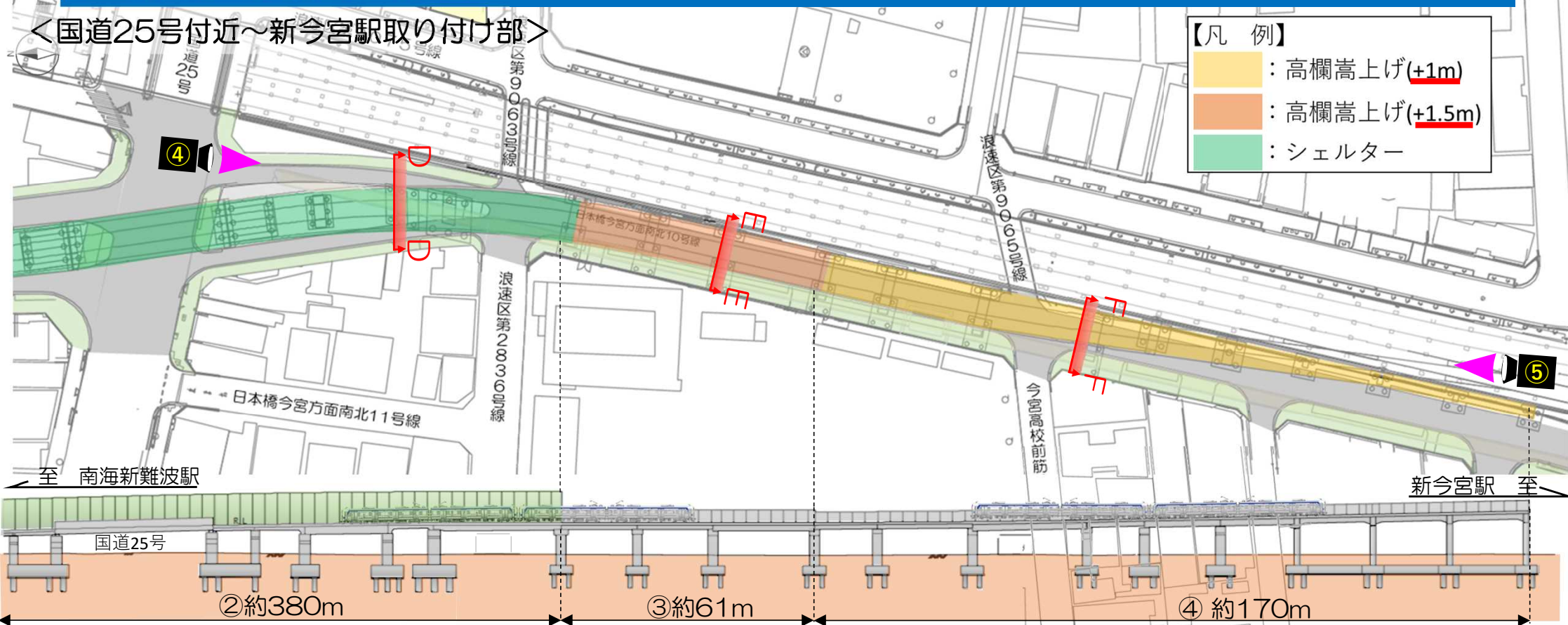
■ 鉄道騒音対策



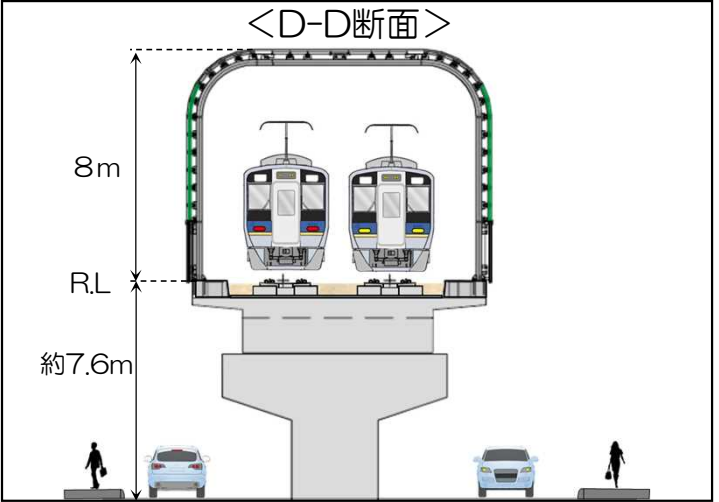
■ 鉄道騒音対策

＜国道25号付近～新今宮駅取り付け部＞

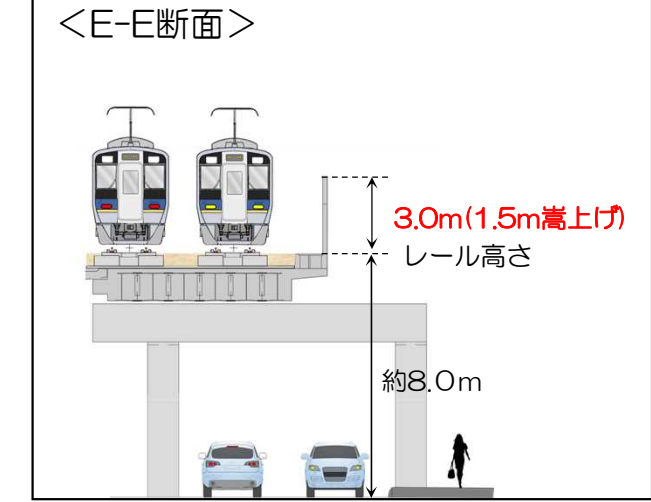
- 【凡 例】
- : 高欄嵩上げ(+1m)
 - : 高欄嵩上げ(+1.5m)
 - : シェルター



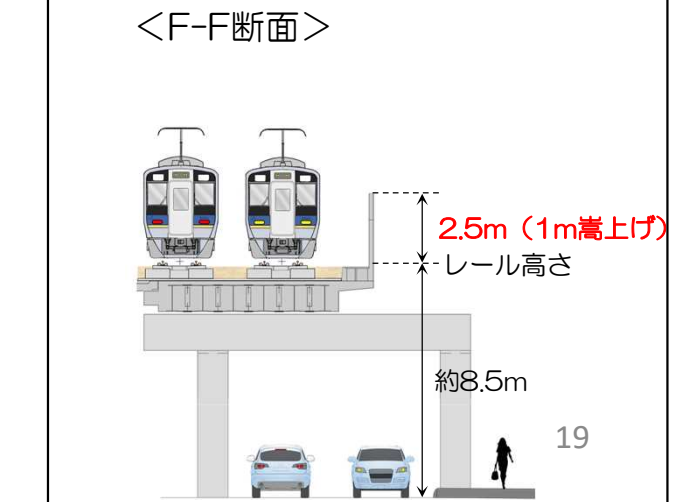
② シェルター



③ 高欄嵩上げ



④ 高欄嵩上げ



■鉄道騒音対策(完成イメージ図)

■視点① Zepp前交差点南側
(南側望む)



■視点② 国道25号北側
(北側望む)



■視点③ 国道25号付近
(東側望む)



・高欄 (3.5m ノイズリデューサー含む)



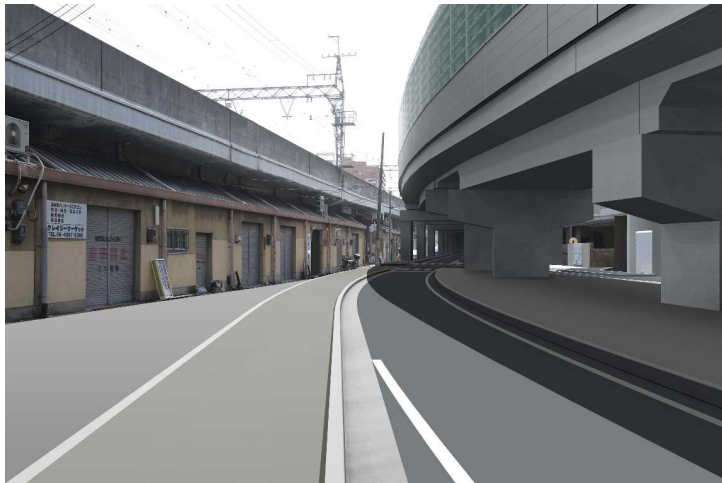
・シェルター設置



・シェルター設置

■鉄道騒音対策(完成イメージ図)

■視点④ 国道25号南側
(南側を望む)



・シェルター設置

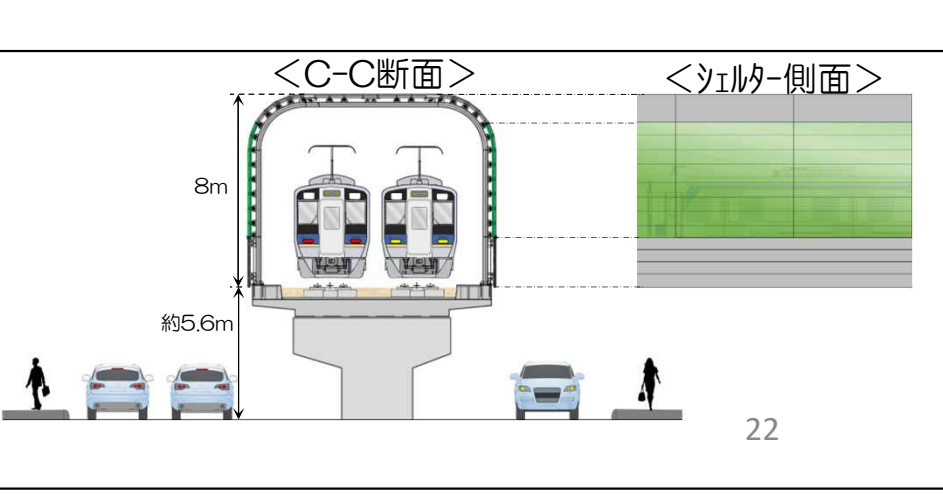
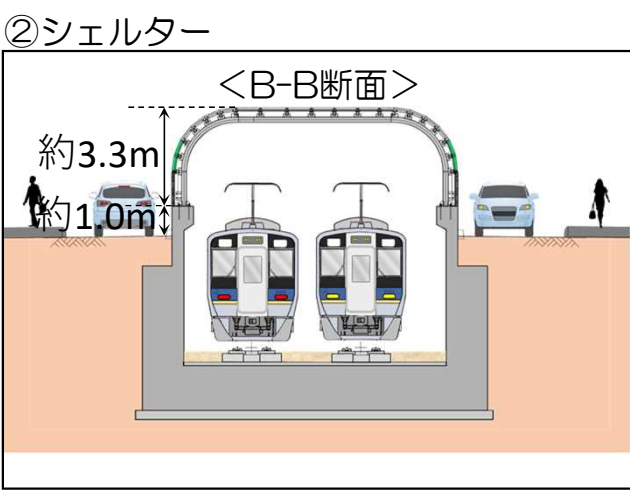
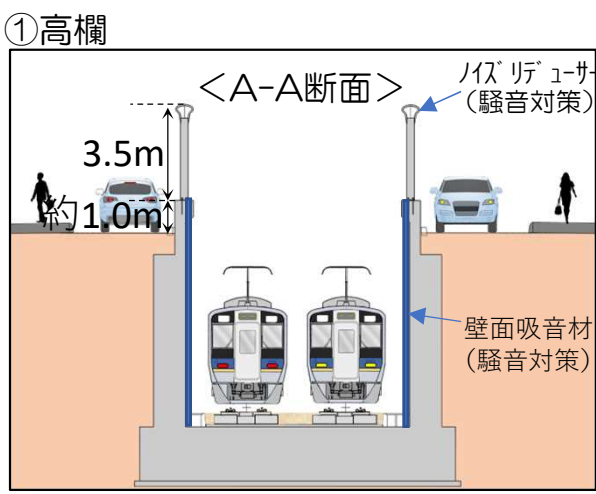
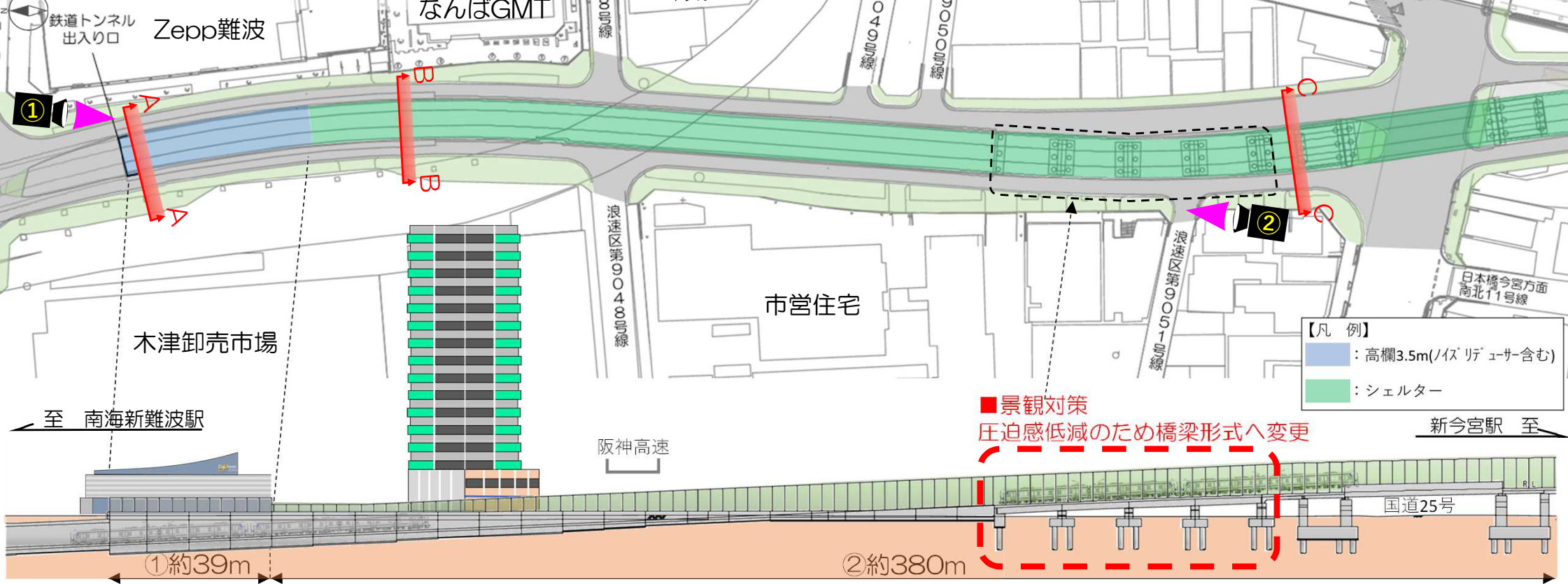
■視点⑤ 新今宮駅付近
(北側を望む)



・高欄の嵩上げ (1~1.5m嵩上げ)

■ 景観対策

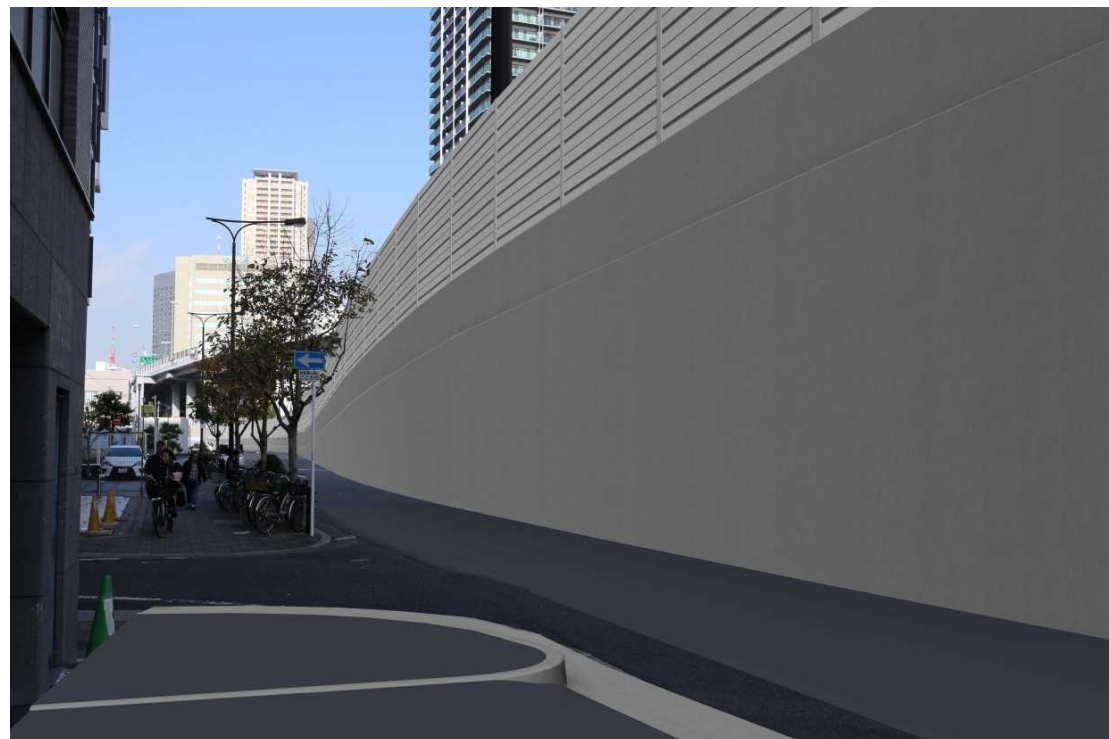
＜トンネル終点～国道25号付近＞



■景観対策(完成イメージ図 比較)

■視点② 国道25号北側

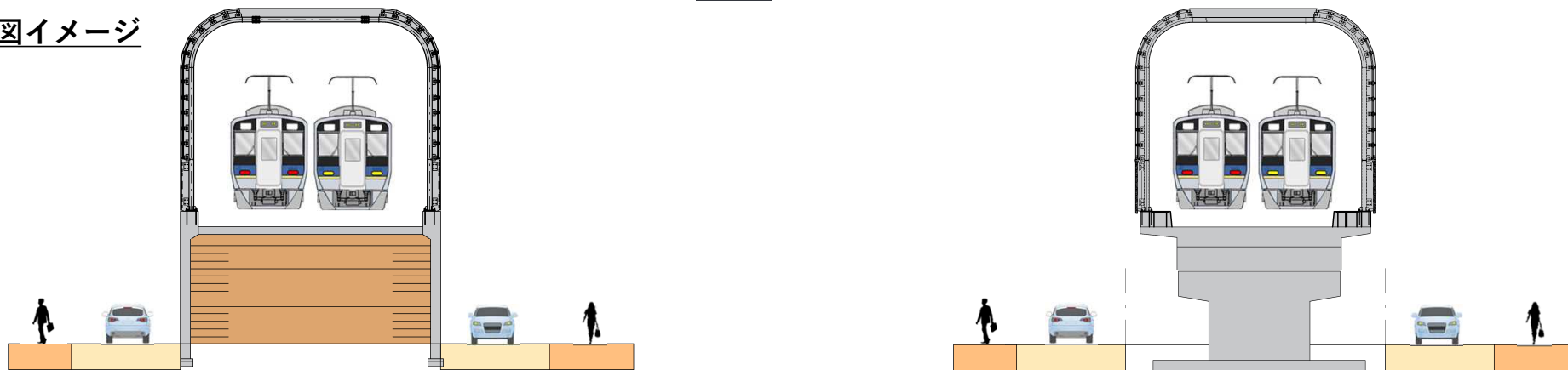
盛土構造の場合



橋梁構造の場合



■断面図イメージ



盛土構造では圧迫感がある ⇒ 橋梁構造により圧迫感を低減

今後、関係者協議により変更する可能性があります

■景観対策(完成イメージ図)

■視点① Zepp前交差点南側
(南側望む)



・緑地帯の設置

■視点② 国道25号北側
(北側望む)



・盛土式を桁式に変更 (圧迫感低減)
・緑地帯の設置

1 事業概要と説明会の趣旨

2 工事概要

3 検討内容①景観・鉄道騒音対策

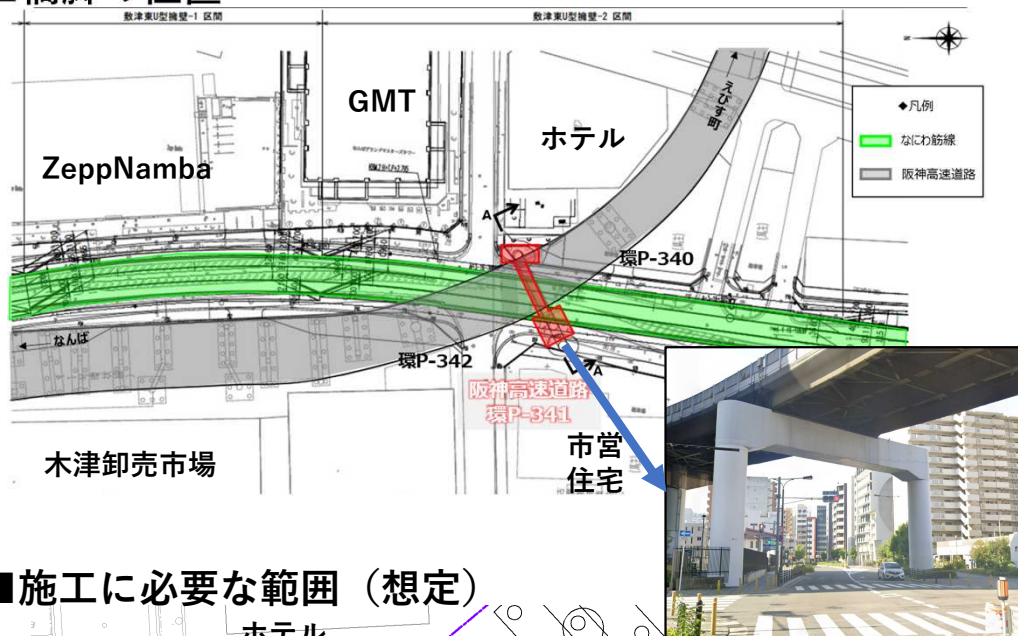
②工事中の交通規制

③横断閉鎖箇所への対応

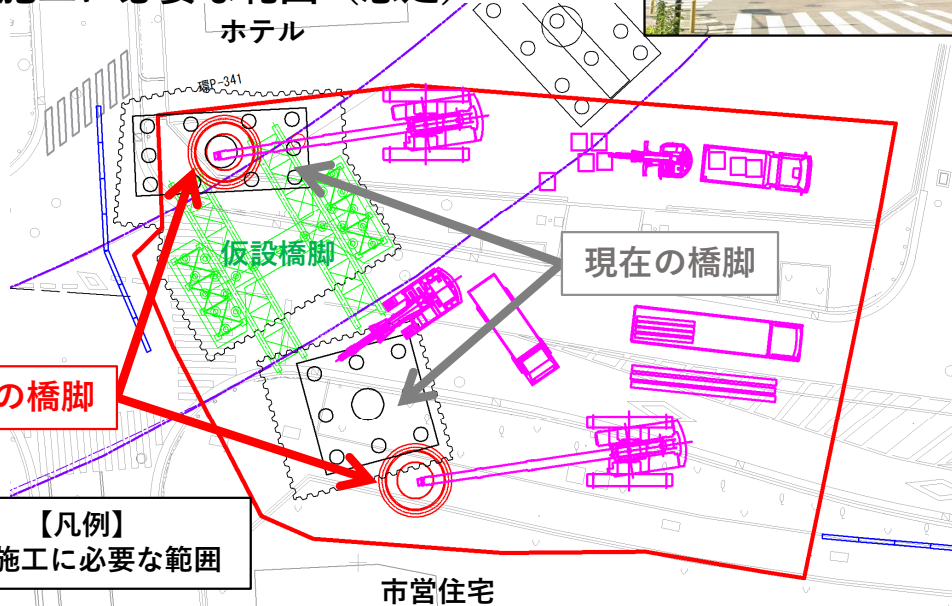
4 今後の進め方
(質疑応答)

■工事中の交通規制【D'工区】 施工ステップ

■橋脚の位置



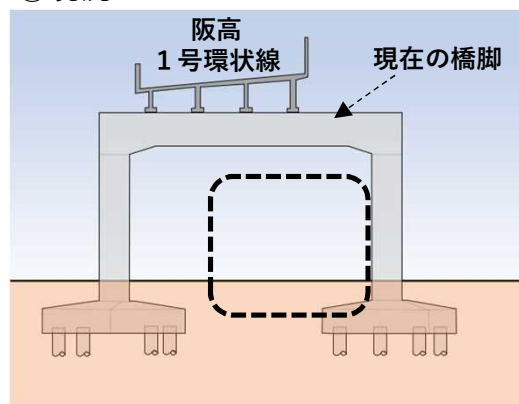
■施工に必要な範囲 (想定)



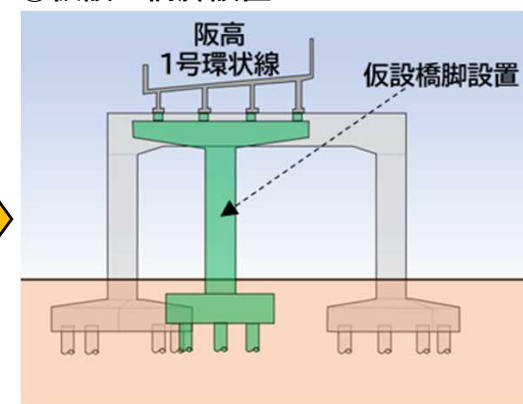
車両を通しながらの施工が困難
 ⇒ 施工に必要な範囲で車両通行止めを計画
 ※歩行者は、西側又は東側に歩道を設置する。

■施工順序 (A-A断面)

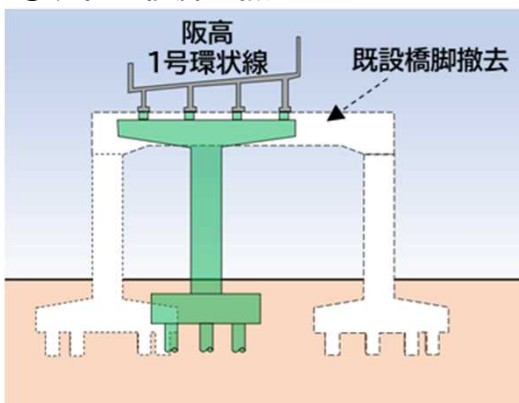
① 現況



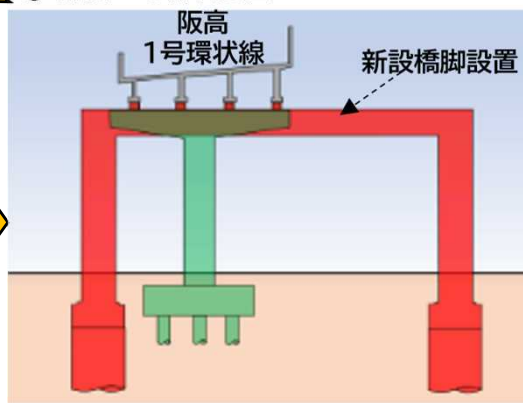
② 仮設の橋脚設置



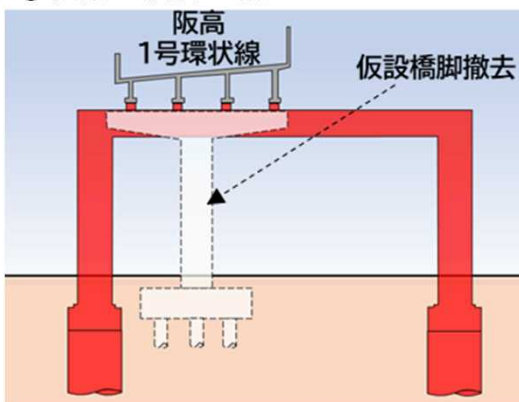
③ 現在の橋脚の撤去



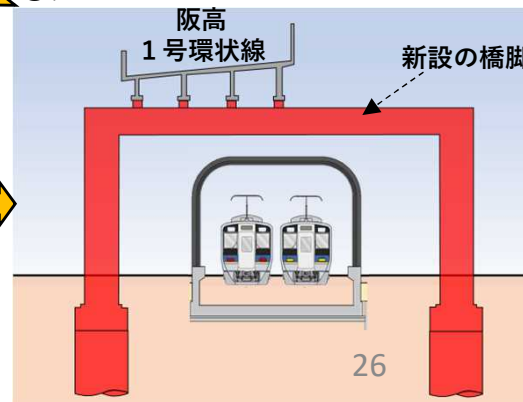
④ 新設の橋脚設置



⑤ 仮設の橋脚の撤去



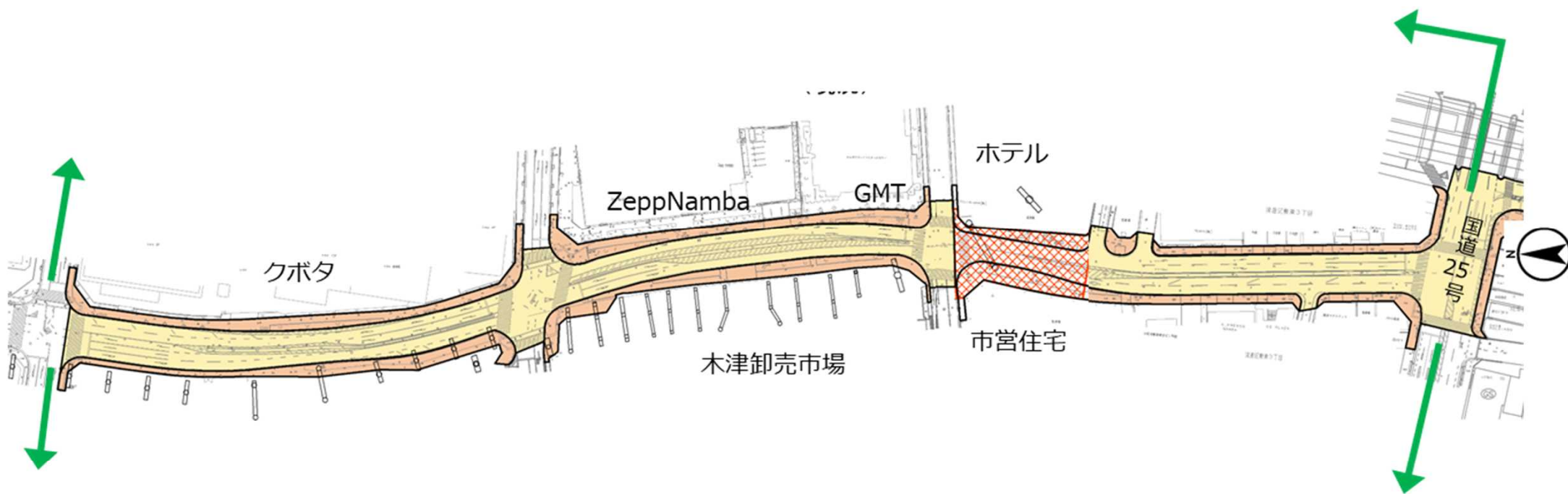
⑥ 完了



■工事中の交通規制【D´工区】

阪神高速橋脚受替に伴う車両通行止め

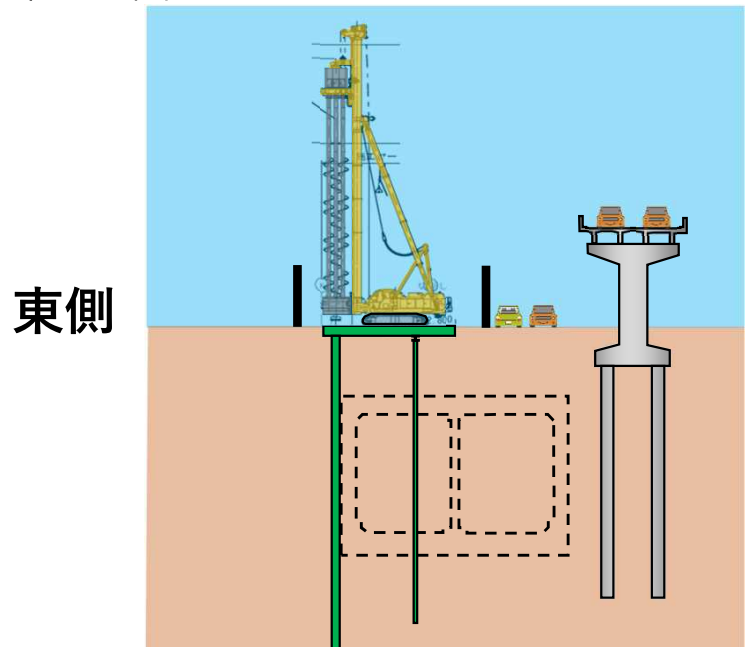
- ・約3年間（2024年4月～2027年3月末頃予定）
- ・歩道は片側確保



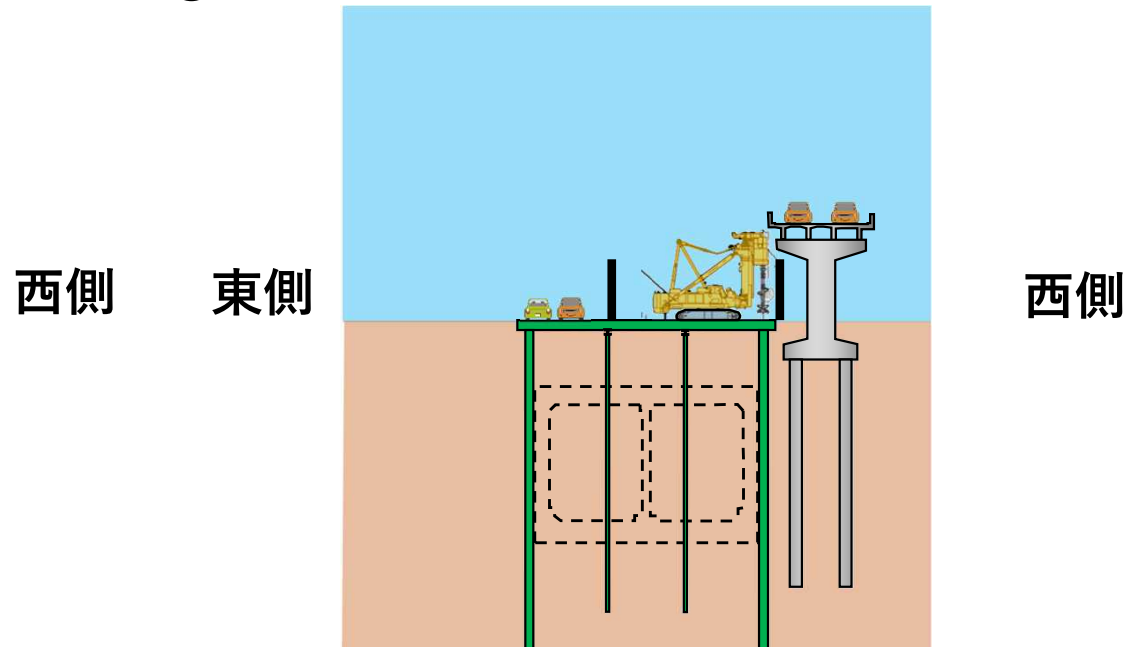
【凡例】  : 通行止め  : 車道  : 歩道  : 迂回路

■工事中の工事規制【D工区北側】 施工ステップ

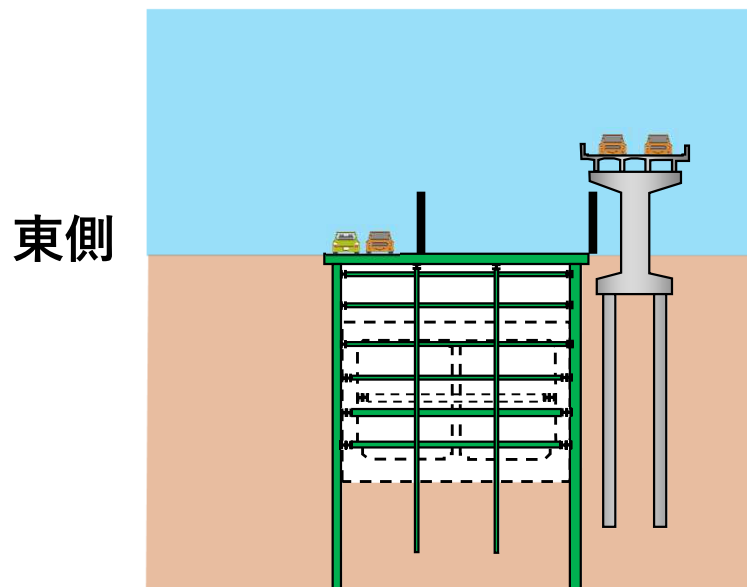
①東側土留め工



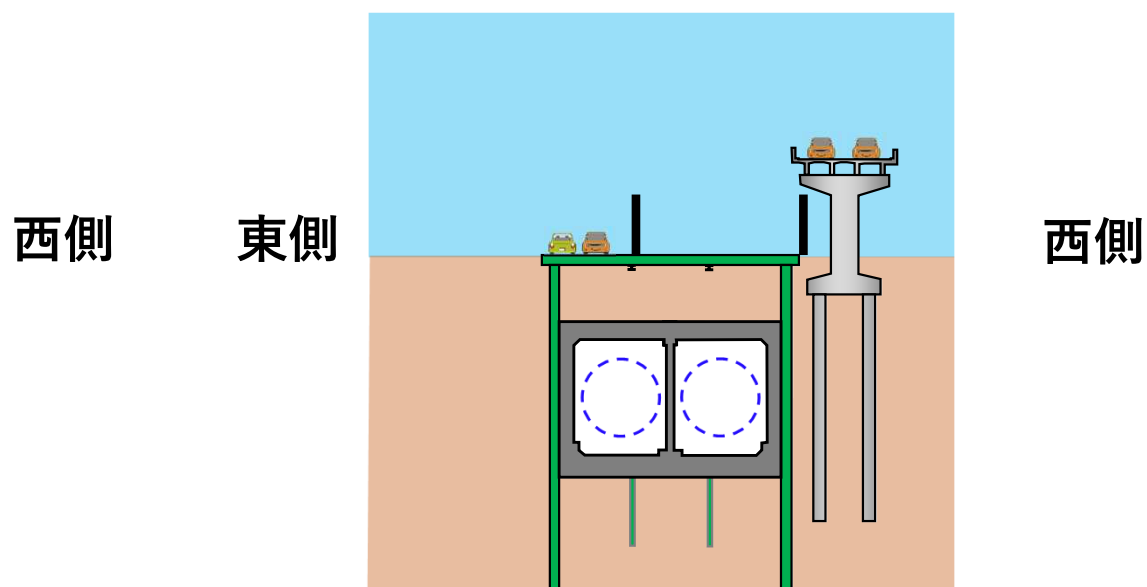
②西側土留め工



③掘削工

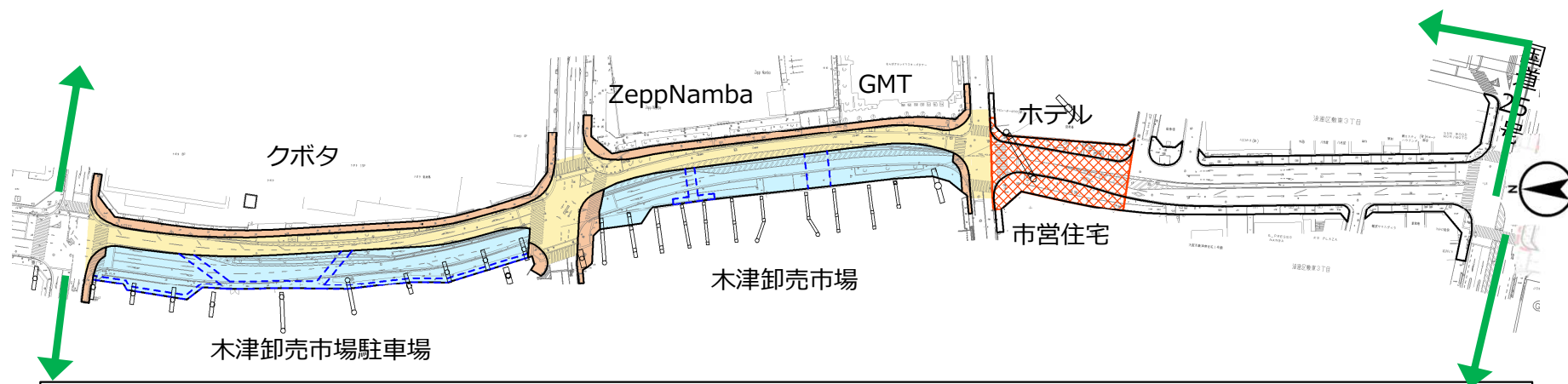
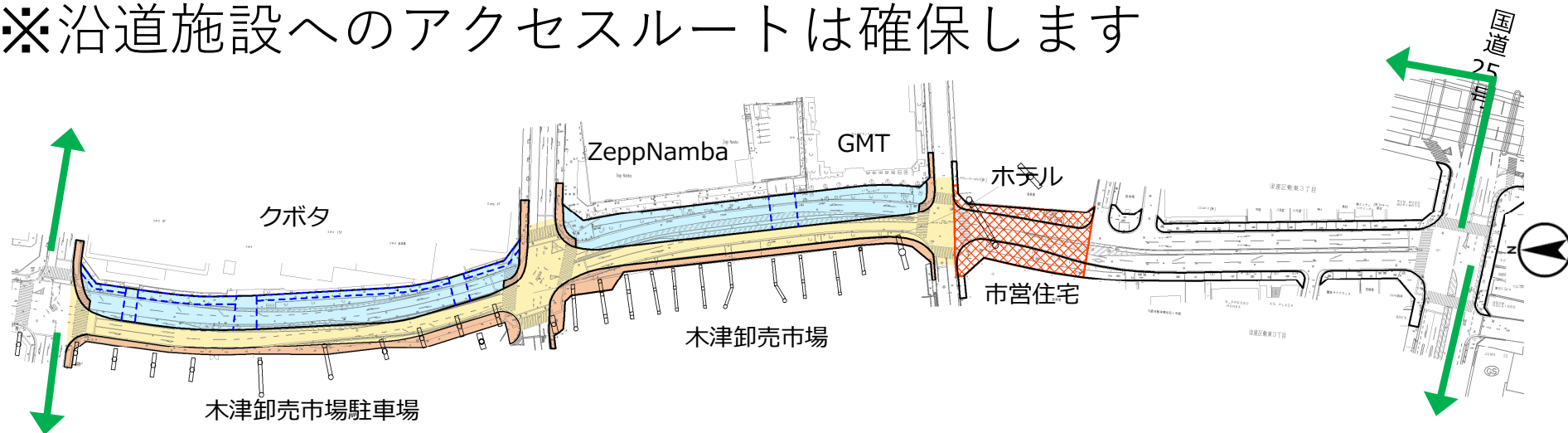


④本体工



■工事中の交通規制【D工区北側】

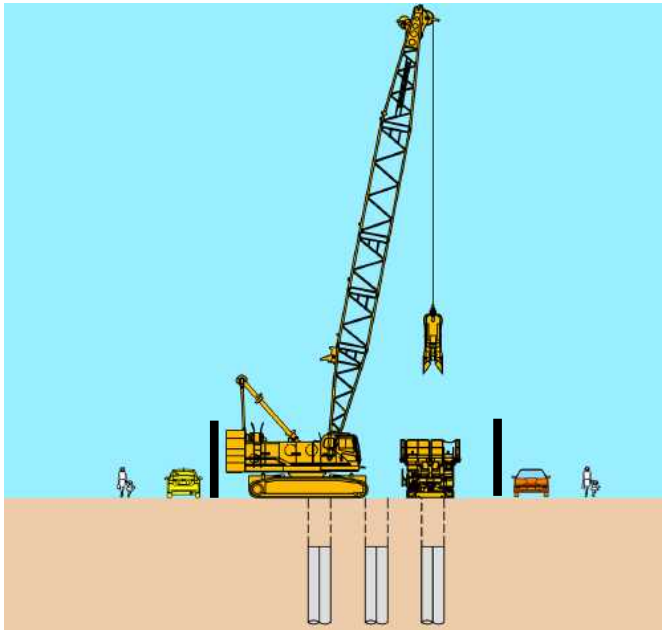
東西道路を付け替えながら反対側の道路を占用して工事
※沿道施設へのアクセスルートは確保します



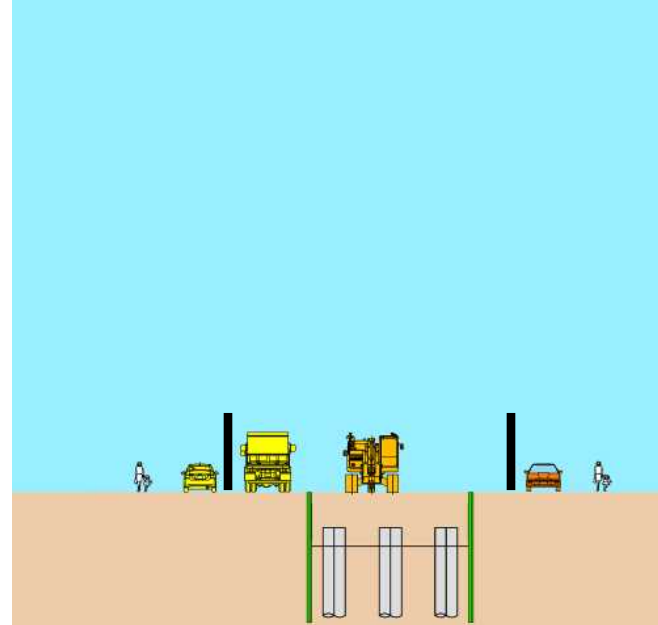
【凡例】 : 通行止め : 車道 : 歩道 : 工事ヤード : 沿道アクセス路 迂回路

■工事中の交通規制【D工区南側】 施工ステップ

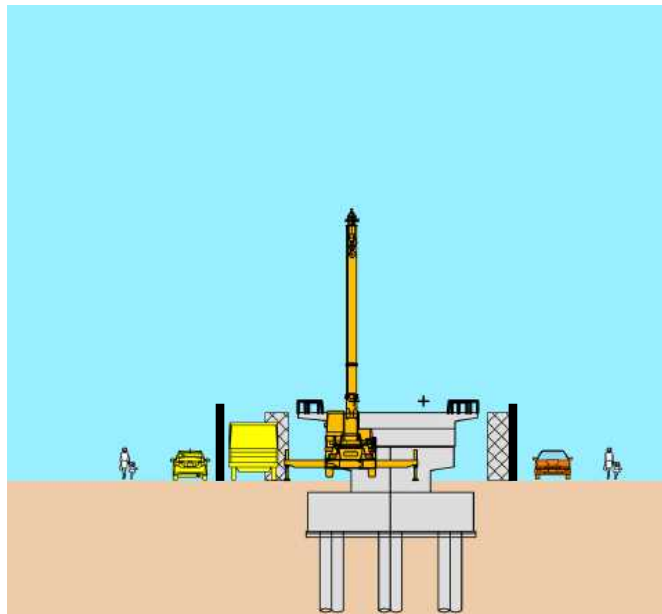
①基礎杭工



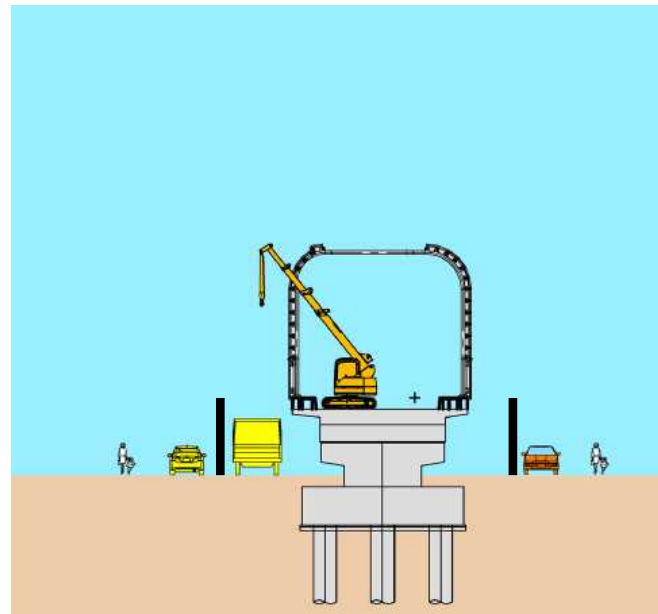
②土留め・掘削工



③本体工



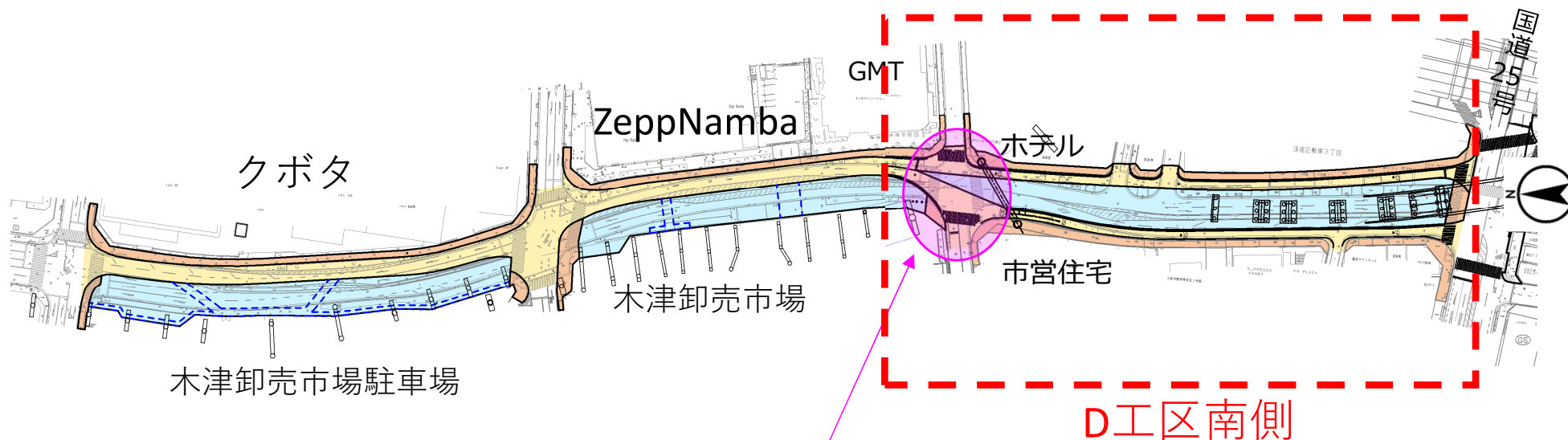
④シェルター工



■工事中の交通規制について【D工区南側】

阪神高速橋脚受替箇所南側は、道路及び歩道を東西に振り替えながら、道路中央を占有して高架工事を実施

※ホテル・市営住宅前交差点が東西横断不可となります



車両・歩行者の東西横断不可

※国道25号以南の交通規制については、今後、詳細な工事計画を行い、別途、説明いたします。

【凡例】 : 通行止め : 車道 : 歩道 : 工事ヤード : 沿道アクセス路 : 迂回路

1 事業概要と説明会の趣旨

2 工事概要

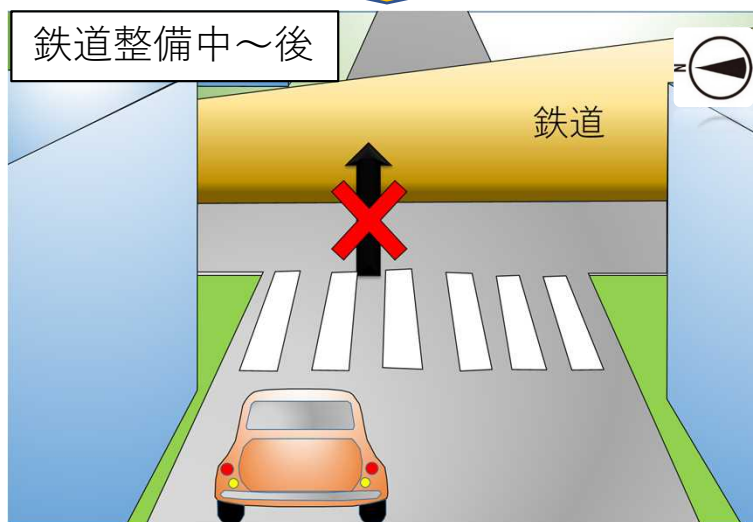
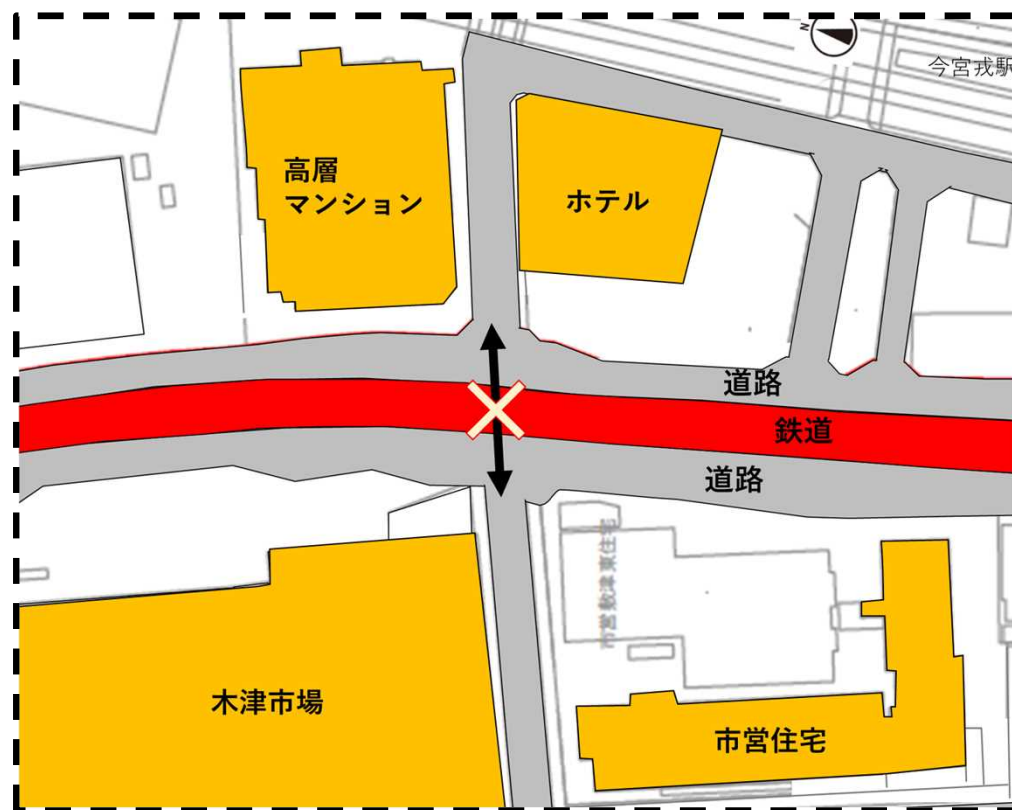
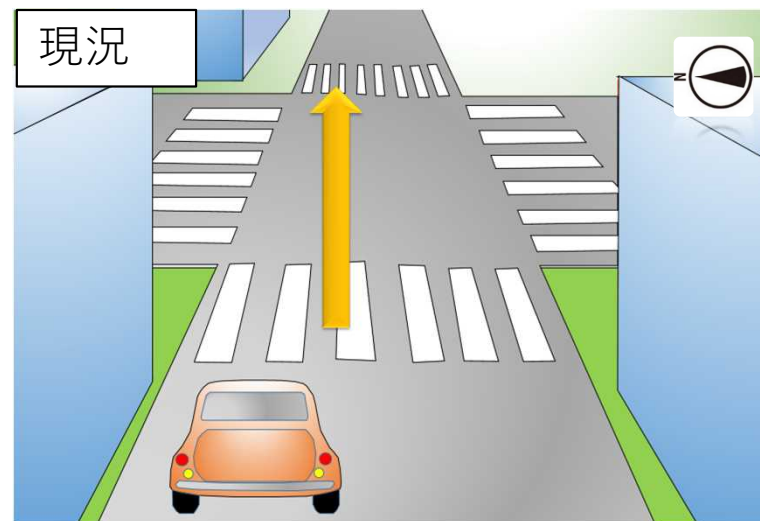
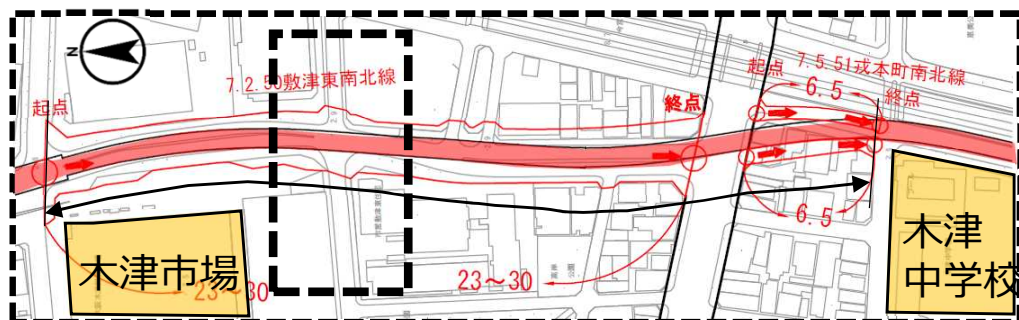
3 検討内容①景観・鉄道騒音対策

②工事中の交通規制

③横断閉鎖箇所への対応

4 今後の進め方
(質疑応答)

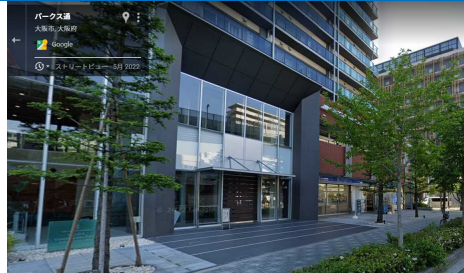
横断閉鎖箇所への対応（閉鎖状況）



- ・ 自動車・二輪車・歩行者の東西の通行はできなくなります

横断閉鎖箇所への対応（周辺環境）

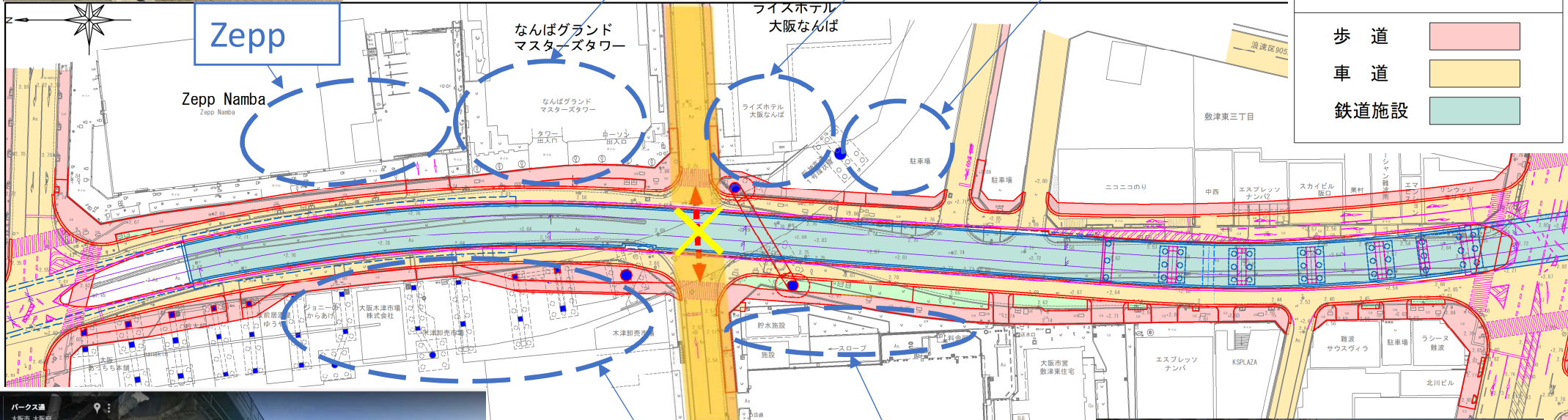
■ 周辺環境



- ・ ホテル用地
- ・ 阪神高速の橋梁

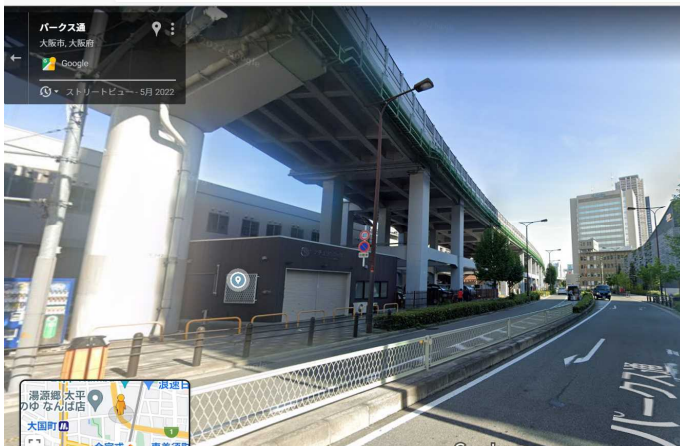
タワーマンション用地

駐車場



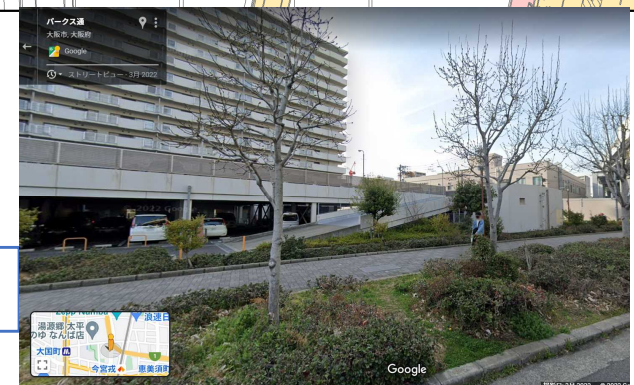
凡例

歩道	
車道	
鉄道施設	

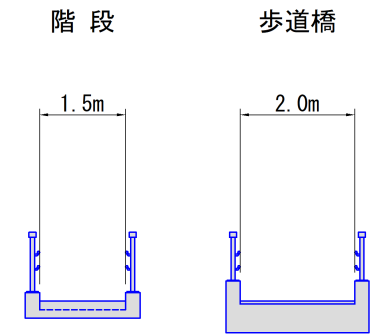
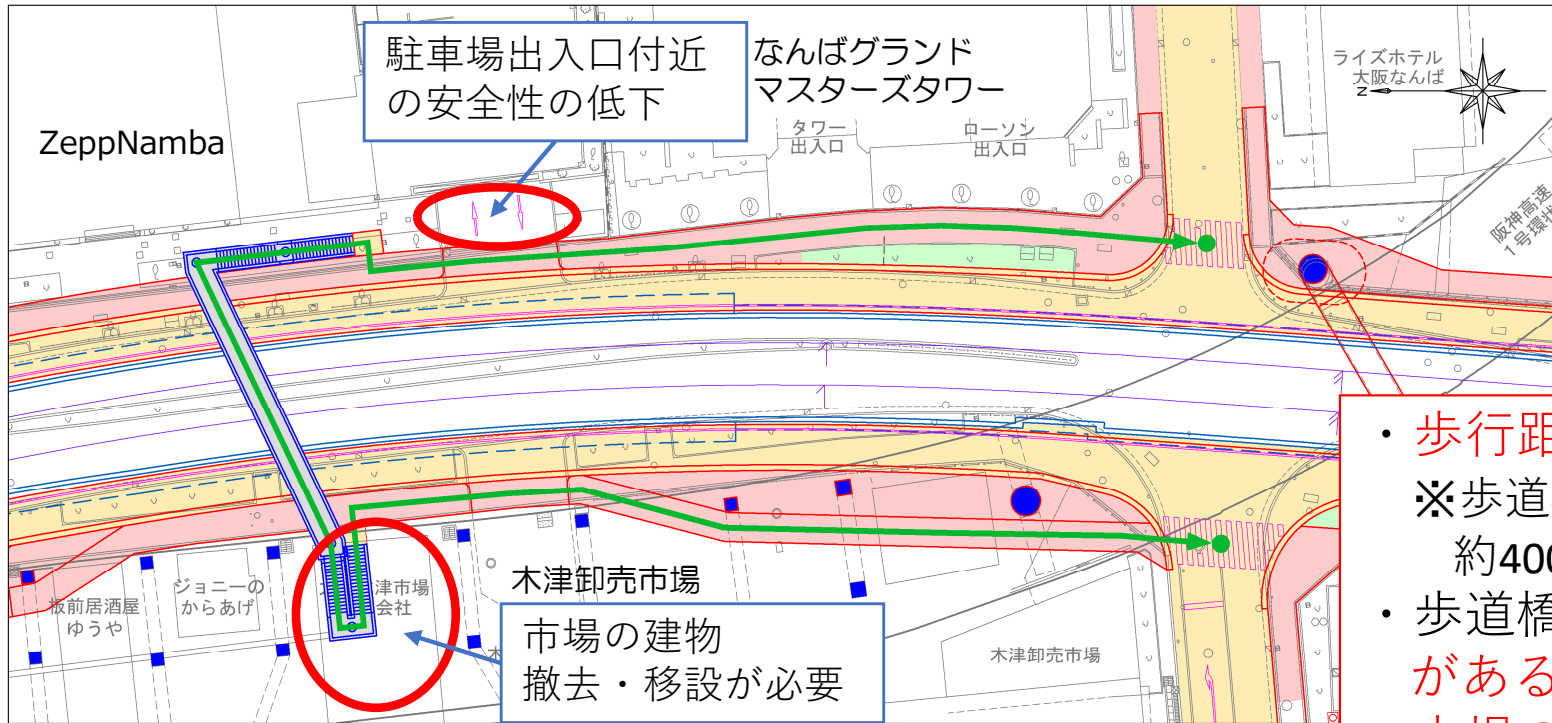


- ・ 木津市場、
- ・ 阪神高速の橋梁

市営住宅用地



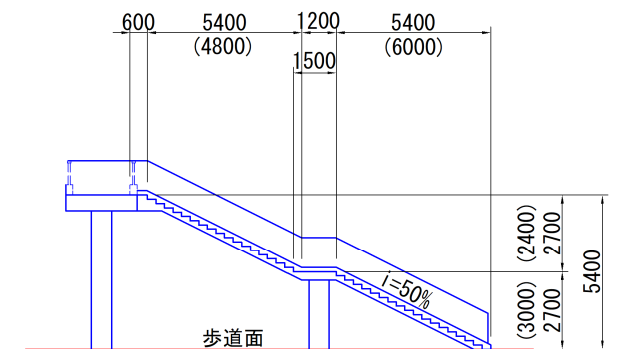
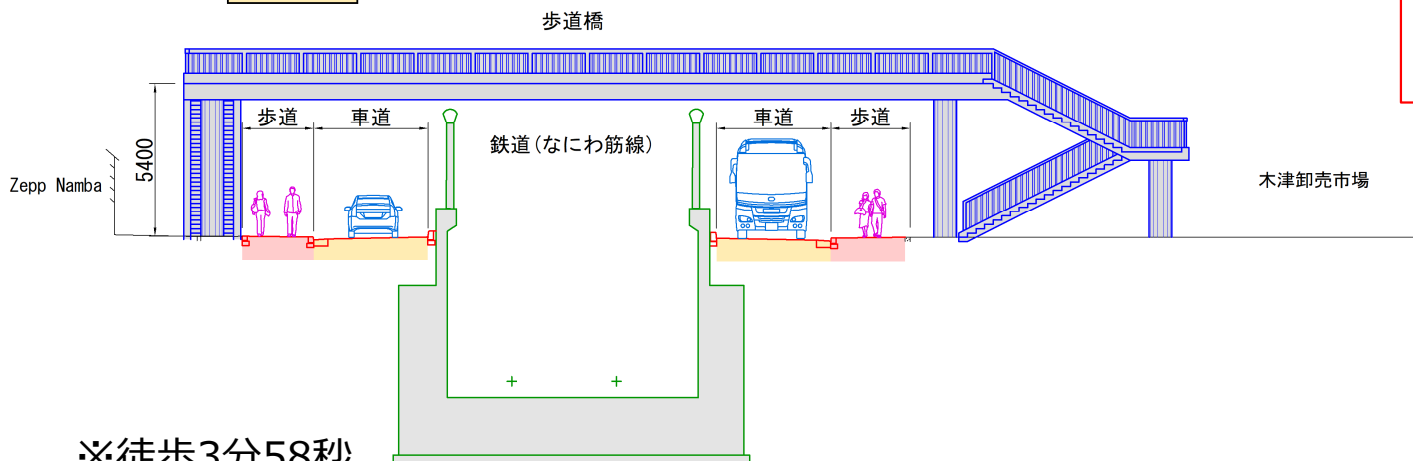
実現可能性のある案 歩道橋案の概要



- ・ 歩行距離は約210m
- ・ ※歩道橋案がない場合は、約400mの迂回が必要
- ・ 歩道橋を渡るため、上下移動がある (5.4m)
- ・ 市場の建物撤去・移設が必要
- ・ Zepp駐車場出入口付近の安全性の低下が懸念

⇒地権者等の合意が必要

凡例

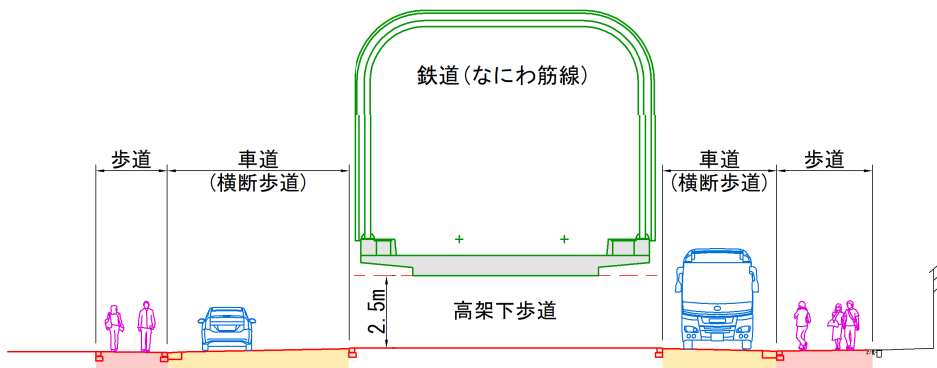
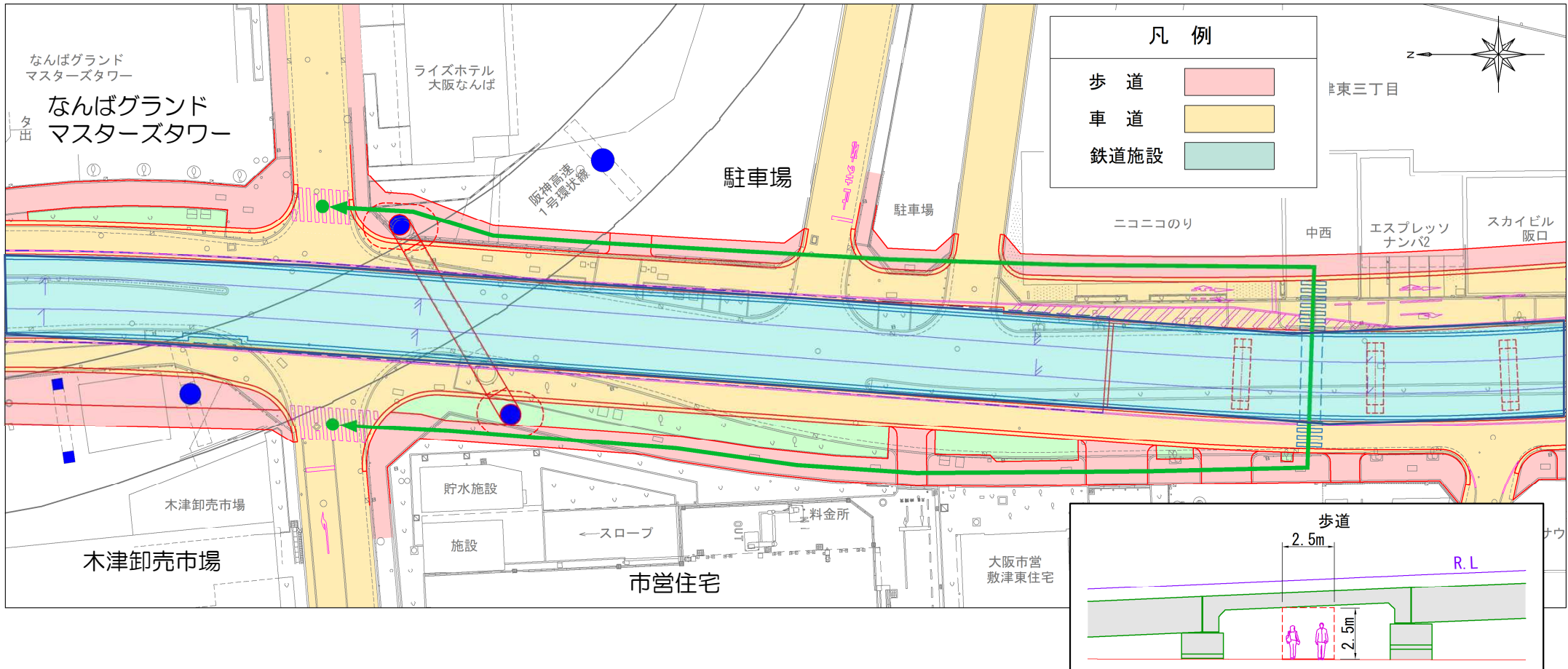


※徒歩3分58秒

(平均的な歩行速度 (平面) : 1.25m/s (階段昇り降り) : 20秒/高さ1.5m)

注: ()寸法は西側階段を示す

実現可能性のある案 平面横断案の概要



- ・ 歩行距離は約260m
- ・ ※平面横断案がない場合は、約400mの迂回が必要
- ・ 平面横断のため、上下移動はない
- ・ 道路横断にあたり信号設置が必要だが、国道交差点に近いことから信号設置が課題

※徒歩3分28秒

1 事業概要と説明会の趣旨

2 工事概要

3 検討内容①景観・鉄道騒音対策

②工事中の交通規制

③横断閉鎖箇所への対応

4 今後の進め方

(質疑応答)

今後の進め方

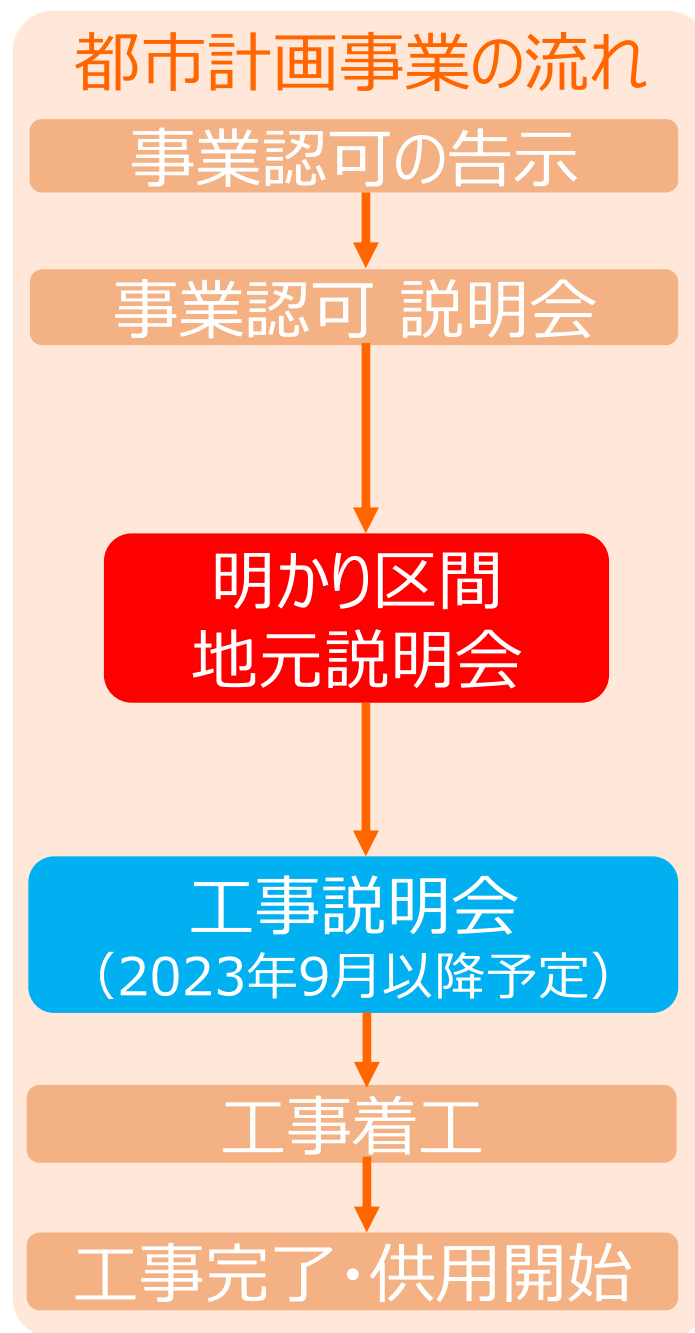


今後、

工事説明会（2023年9月以降予定）

を開催した上で、

工事に着手する予定です。



1 事業概要と説明会の趣旨

2 工事概要

3 検討内容①景観・騒音

②交通規制

③横断施設

4 今後の進め方

(質疑応答)

お問い合わせ

関西高速鉄道株式会社

建設第二部 南海区間建設課

【電話番号】06-6485-8917

【E-mail】 naniwa@kr-railway.co.jp

【住所】〒553-0003 大阪市福島区福島3-14-24

福島阪神ビルディング11階

【ホームページURL】

<http://www.kr-railway.co.jp/naniwa.html>