

## 事業の概要

- 事業名称 大阪都市計画都市高速鉄道南海電気鉄道本線  
(萩ノ茶屋・玉出間) 連続立体交差事業
- 都市計画決定 5,457m (萩ノ茶屋・大和川間)
- 工事区間 2,355m (高架化区間 2,135m)
- 除却踏切数 7箇所 (木津川平野線他6箇所)
- 事業費 約548億円
- 天下茶屋駅施設  
ホーム：相対式2面、島式1面 有効長223m  
エレベーター：改札内4基、改札外1基  
エスカレーター：改札内4基、改札外3基
- 岸里玉出駅施設  
ホーム：南海本線 島式1面 有効長216m  
高野線 相対式2面 有効長180m  
汐見橋行き 単式1面 有効長 48m  
エレベーター：改札内4基、改札外1基  
エスカレーター：改札内4基



木津川平野線 (旧天下茶屋1号踏切) S57

踏切除却



踏切除却後 H9

## 事業の経緯

- 昭和47年 1月10日 都市計画決定 (萩ノ茶屋～大和川間)
- 昭和47年 3月24日 都市計画事業認可 (玉出～大和川間)
- 昭和47年10月 1日 着工 (玉出～大和川間)
- 昭和47年10月 7日 線路および工事方法書記載事項変更認可 (玉出～大和川間高架)
- 昭和47年11月 1日 協定締結 (玉出～大和川間)
- 昭和52年 4月10日 高架切替 (玉出～大和川間外側2線)
- 昭和55年 6月15日 高架切替 (玉出～大和川間)
- 昭和55年10月 1日 千代田工場着工 (天下茶屋工場移転先・大阪府河内長野市)
- 昭和55年10月20日 都市計画事業認可 (萩ノ茶屋～玉出間)
- 昭和56年 8月14日 用地買収着手 (萩ノ茶屋～玉出間)
- 昭和56年 9月 4日 線路及び工事方法書記載事項変更認可 (千代田工場新設)
- 昭和57年 1月14日 千代田工場竣工
- 昭和57年 4月 1日 天下茶屋工場撤去着工
- 昭和57年 6月18日 線路及び工事方法書記載事項変更認可 (萩ノ茶屋～玉出間高架)
- 昭和57年 8月 5日 協定締結 (萩ノ茶屋～玉出間)
- 昭和58年 1月11日 着工 (萩ノ茶屋～玉出間)
- 昭和59年11月17日 天王寺支線一部廃止 (天下茶屋～今池)
- 昭和59年11月17日 仮線切替 (4線を天下茶屋工場跡地へ)
- 昭和60年 3月30日 高架工事本格化 (萩ノ茶屋～玉出間)
- 昭和63年 3月31日 事業完了 (玉出～大和川間)
- 平成 5年 3月 4日 地下鉄堺筋線動物園前～天下茶屋間開通
- 平成 5年 4月 1日 天王寺支線廃止
- 平成 5年 4月18日 高架切替 (萩ノ茶屋～玉出間・南海本線上下線)
- 平成 6年10月28日 高架切替 (萩ノ茶屋～玉出間・高野線上り線)
- 平成 7年 8月10日 高架切替 (西邊線岸里玉出・汐見橋行き)
- 平成 7年11月 1日 高架切替 (萩ノ茶屋～玉出間・高野線下り線)
- 旧鉄道施設撤去、仮線路設備撤去、踏切跡道路復旧、仮線路占用部道路復旧、仮設物撤去及び高架付属道路整備

## 連続立体交差事業の効果

### ●踏切がなくなります

人や車の流れがスムーズになり、踏切事故もなくなります。

### ●高架下空間が利用できます

鉄道を高架化することによって、新たに貴重な都市空間が創出されます。

### ●鉄道による“街”の分断がなくなります

新たな横断道路の設置が可能となり、地域の一体化が図れます。

### ●側道が整備されます

高架の両側に、環境保全と地域交通を目的とした側道を整備します。



プラットフォーム

天下茶屋駅



駅務室



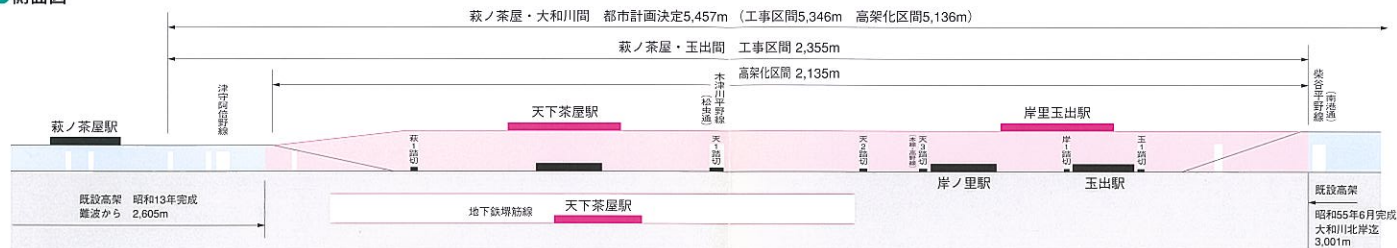
地下鉄堺筋線との乗り継ぎが便利になった天下茶屋駅



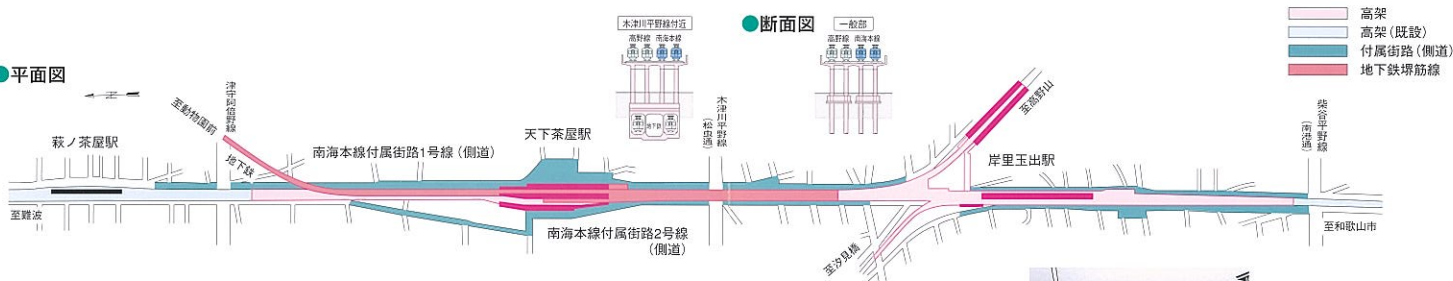
天下茶屋駅前

# 概要図

## ●側面図



## ●平面図



岸里玉出駅



プラットホーム



側道及び高架下利用