

鉄道による地域分断改善のための手法について

第4回 検討委員会 資料

令和3年2月24日（水）

近鉄小倉駅周辺地区まちづくり検討委員会

事務局 宇治市都市整備部都市計画課

鉄道による地域分断改善のための手法について

1 鉄道による地域分断改善のための手法について

前回委員会で示した4つの手法について再整理。前回の委員意見を参考に、表3-1のとおり比較表を修正。

【前回委員会での意見と主な修正箇所】

- 各手法を採用した場合の『効果の種類・大きさ』が大事。

→ 各手法を採用した場合の「効果の種類」について、「まちの発展に関する効果」、「安全なまちの形成に関する効果」、「鉄道事業者への効果」という側面から整理。

- 概算事業費について、宇治市がいくら負担する可能性があるか示したほうがよい。

→ 関係機関との協議が未実施で事業主体が未定のため、現時点で全体事業費に対する市の負担割合を定めることは難しい。全体事業費については、事例を踏まえた概算費用を記載。駅の東西両側に駅前広場を整備するという前提で、その事業費に含み整理。

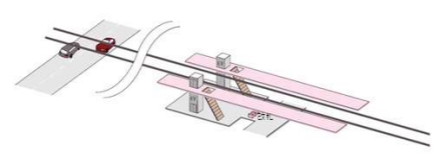
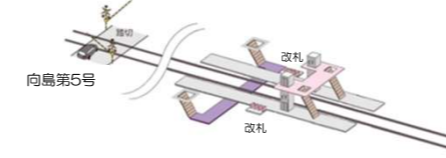
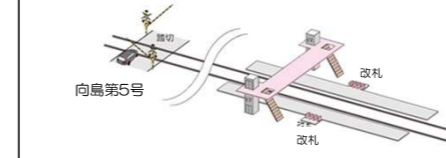
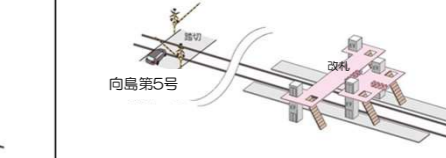
- 効果発現までに要する時間についても、概ね何年ぐらいなのか数字があったほうがよい。

→ 事業期間についても、事例を踏まえた概ねの期間を記載。

- 『連続立体交差が区画整理事業などを伴うので既存コミュニティの存続が難しいエリアが発生』とあるが、区画整理事業を実施することでコミュニティの存続が難しくなるという因果関係はないのでは。

→ 各手法を採用した場合に既存コミュニティが存続するかどうかなどについては、明確な因果関係が見出せないため、表から削除。

表3-1：鉄道による地域分断改善のための手法

手法案	①連続立体交差	②駅構内跨線橋	③跨線自由通路	④橋上駅舎
概要				

事業効果	まちの発展に関する効果	地域分断改善	歩行者の円滑な通行	駅東西の安全で円滑な平面移動が可能となる。	ホーム間移動は可能となるが、鉄道利用者へのみ有益な改良となる。	自由通路部分を通行することで、駅東西の安全で円滑な移動が可能となる。		
			自動車の円滑な通行	鉄道が高架構造となり、すべての踏切が解消。	道路と鉄道が平面交差する状況は変わらず、改善はない。			
		歩行者の回遊性	歩行者の円滑な移動が可能となり、駅東西方向への移動機会が増加する。	駅構外への波及効果はなく、歩行者の回遊性は向上しない。	歩行者の円滑な移動が可能となり、駅東西方向への移動機会が増加する。			
		関連事業の誘発 商業活動等への波及	区画整理事業等の面的整備が一体的に実施され、新規出店等による商業活動の活性化が期待できる。	駅構外への波及効果はなく、商業活動への波及効果も見込めない。	人の東西移動が活発となり、既存商業施設での商業活性化が期待できる。	駅舎改築をはじめとする駅周辺整備によるまちの魅力の高まりなどによる人の東西移動の活性化により、既存商業施設での商業活動の活性化が期待できる。		
	形安全効果に関するもの	の業鉄効者道果へ事	バリアフリー化の推進	鉄道が高架構造となり、駅東西の移動はバリアフリー化される。	駅構内のみバリアフリー化される。地下通路は残り、駅東西の移動はバリアフリーとはならない。	自由通路部分へ上がる（エレベータ、エスカレーター）必要はあるが、駅東西の移動はバリアフリー化される。		
			避難経路の確保	鉄道が高架構造となり、すべての踏切が解消され、安全な避難経路が新たに確保できる。	地下道部分の浸水可能性は残る。	避難情報により事前に避難する場合の経路として通行が可能となる。	跨線通路部分については、避難情報により事前に避難する経路として通行が可能となる。	
		駅舎の改善	駅舎を改築することにより駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能	駅舎は既存利用のため改善はない。			駅舎を改築することにより駅自体にまちの玄関口再生のシンボルとしての役割を持たせることも可能	

まちの将来像の実現性	駅と駅周辺エリア	つなぐ	東側または両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる。	跨線橋は駅構内をつなぐのみで地下通路は残り、東西の地域をつなぐ機能および防災機能の向上にはならない。	東西両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる。	東西両側に駅前広場を整備することで、「東西の地域をつなぐ」、「道路と駅をつなぐ」ことができる。
	駅前エリア（東）	あつめる	自動車・歩行者の円滑な通行が可能となり、「人を集める」、「サービスを集める」ことが一層進む。	跨線橋設置による駅構外への影響はなく、駅前広場を整備しても駅前エリア（東）の「あつめる」効果へ大きく波及しない。	歩行者の円滑な通行が可能となり、人を集める、サービスを集めることができる。	歩行者の円滑な通行が可能となり、人を集める、サービスを集めることができる。
	駅前エリア（西）	いざなう	歩行者の円滑な通行が可能となることで、これまでより駅西側へ向かいやすくなり、駅前エリア（西）へ「いざなう」機会を増やすことができる。	跨線橋設置による駅構外への影響はなく、駅前広場を整備しても駅前エリア（西）へ「いざなう」機会が変わらない。	両側の改札口は現状のままで、駅西側へのアクセス性は現状とあまり変わらない。	改札口が線路上部に集約されることで、例えば京都方面からの降車客が、これまでより駅西側へ向かいやすくなり、駅前エリア（西）へ「いざなう」機会を増やすことができる。

経済性・事業期間	概算事業費（用地費込み）		約400～550億円 他都市の複数事例より（事業延長L=2.0～2.8km）。 用地補償費を含む。	約30～40億円 両側の駅前広場整備工事費および用地補償費を含む。		
	概ねの事業期間	工事期間 （工事着手～完了）	約10～20年 （用地取得などにかかる期間は含まない）	約10カ月	約1年 （用地取得などにかかる期間は含まない）	約2年 （用地取得などにかかる期間は含まない）
		都市計画決定までに要する期間	5年以上	なし	約2～3年	

手法案	①連続立体交差	②駅構内跨線橋	③跨線自由通路	④橋上駅舎	
評価	事業効果	最も大きい	限定的	大きい	大きい
	まちの将来像の実現性	大きく寄与する	寄与しない	寄与する	寄与する
	経済性・事業期間	多大な費用を要し、効果発現までに長期間を要する	事業費を抑制でき、早期の効果発現が期待できる	事業費を抑制でき、早期の効果発現が期待できる	事業費を抑制でき、早期の効果発現が期待できる